

IV-6

小規模空港を核とした地域活性化方策 に関する研究

室蘭工業大学 正員 田村 亨
室蘭工業大学 正員 斉藤 和夫
苫小牧工業高等専門学校 正員 榎谷 有三

1. はじめに

小規模空港の定義はわが国にはない。ここで扱う小規模空港とは、ジェネラル・アビエーション（ただし、回転翼は除く）とコピューター航空を中心とした小型航空機に対応した空港である。

わが国におけるこの分野の航空輸送は未発達な段階にあり、その理由は大きく3つあると言われる。それは、①羽田・成田・伊丹といった大都市の空港への離発着が管制処理能力上の理由で原則禁じられていること、②地方空港においても航空機の定置場のスペース不足が生じていること、③わが国においてはライセンスの取得が困難なことである。

欧米で小規模空港が成功しているケースの多くは大都市や地方中核都市近接の空港で、都市の航空輸送拡充を目的とする場合である。この他の事例としてユニークなものは、アメリカに見られる。それは、地方中小都市（人口30万人以下）において、小規模空港の利用目的がコピューター航空、個人・企業の生産活動やレジャーに密接に結び付き、幅広い輸送手段として地域経済活動規模とバランスよく保たれていることが成立条件となっている。

本研究の目的は、①小規模空港による地域活性化に着目して海外の事例を中心に整理するとともに、②わが国の小型航空機所有者と空港周辺立地企業へのアンケート調査をもとに地域活性化方策の課題をまとめることである。

2. 空港と地域開発のシナリオ

2-1 空港を核とした地域開発

スウェーデンの地域学者アンダーソンはこれからの地域開発の要素として「4C」が重要と指摘している。4Cとは、クリエイティブ（生産）・コミュ

ニケーション（交流）・カルチャー（文化）・コンフォート（環境）の英語の頭文字であり、このうち、カルチャー・コンフォートという地域固有の要素が今後の地域開発に重要と言う。わが国の空港整備において、この4Cの議論は、国土計画上の点から、また、空港と地域との共存・協調の点から注目すべきと考えられる。

国土計画上、交通網整備の理想はどこからどこへでも行けるネットワーク（完全グラフ型）の構成である。しかし、わが国の航空ネットワーク整備が東京・大阪を中心に張り巡らされていることから分かるように、現実の交通ネットワークは、人口や産業のハイレアルキー（階層）に応じてツリー型（樹状型）に組まれている。周知のとおり、空港はテレコムと並びコミュニケーション機能の1つと位置付けられ、道路や鉄道と異なり「点整備」で機能を発揮できることが特長である。このことを生かすと、従来の大都市部から地方部へというツリーにおけるトップダウン型の交通網整備を変えて、人口30万人以下の中小都市から交通網整備を行うシナリオが描けるのである。すなわち、カルチャー・コンフォートの要素をもつ人口30万人以下の中小都市に空港というコミュニケーションの要素を導入し、欧米にみられるリサーチアンドデベロップメント（R&D）といったクリエイティブ機能を付加することにより、これまで取り上げられなかった地域の開発ができる可能性がある。わが国においては、時間的にも経済的にもゆとりが生まれ、生活の質が問われており、「働く」機能中心主義から、「住む」・「遊ぶ」機能を優先させた地域開発が志向されつつある。カルチャー・コンフォートの要素に恵まれながら、

A Study on the Impact of Small-Size Airport Investment on Regional Activities.

By Tohru TAMURA, Kazuo SAITO, Yuzou MASUYA

これまでのクリエイティブ・コミュニケーション議論により見放されていた地域が注目され、そのコミュニケーション機能向上策として、空港が重要な意味を持ち始めたのである。

もう1つの論点であるが、わが国において空港あるいはその周辺を含めた土地利用計画はこれまでなかったのであろうか。「空港周辺整備計画」という用語は法的に存在しても、これは大阪国際空港を中心とした航空機騒音対策上のもので、土地利用計画とは言い難い。ところで、交通結節点の一つである港湾には臨港地区があり、土地利用は制度化されている。この様に港湾の計画が体系付けられた理由について、ある空港関係者は「臨港地区にはさまざまな地権者があり、それらを調整し合理的に土地利用してゆく必然性があつたからだろう」と言う。確かに港湾とは違い、空港内に関しては、公共サイドが土地を全て買い上げ、管理者も所有者も1つの主体であることが多く土地利用計画の必要がない様に思われる。しかし、大都市周辺の空港利用等を考えると、空港周辺において商業系や住居系の地区が何の制限もなく存在するのは、安全面で明らかに問題がある。上述のように空港を核とした地域開発が今

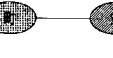
後進展するためには、地域との共存・協調を取り込んだ広域的な地域・都市計画の立案が必要であり、特に土地利用計画においては、安全性からのゾーニングが重要となろう。アメリカ、ドイツでは空港整備の際は環境影響評価を義務付けており、この中で、まだ不十分であるが開発サイドと地域サイド相方が空港整備と地域のあり方を追求できる仕組みがある。これらを参考に空港を含めた地域計画上のゾーニングが必要となろう。具体的な、空港を核とした地域開発において課題と考えられる2点を簡単にまとめる。1つは、空港用地の先行的取得であり、これまでの数十haではなく数百haでの取得を行い、計画的に利用・保全地域を決めることが必要となろう。他の1つは、わが国に於て1県2空港時代に入りつつある今日、地方空港が「県単位」の事業となっていることから、県際地域が取り残される傾向にあり、今後のあり方としては複数県による共同空港とその地域開発が必要となろう。

2-2 地域開発の海外事例の整理

表-1は小規模空港を核とした地域開発の事例を、空港と母都市の位置、空港機能・利用目的と地域開

表-1 小規模空港と地域との関連

() は 必ずしも 小規模空港に限定せず 定期航空には用いていない空港

都市との位置関係 空港機能・利用目的と地域開発との関連	A. 大都市近接(或いは大都市エリア)  大都市 十数 km	B. 地方中核都市近接(数十km) 百和以上数百和  大都市 地方中核都市 数十 km	C. 地方市町近接(地方型) 
1. 完全共存 	・地域開発の中に空港機能と空港利用目的が完全に組み込まれ相互に切り離せない。 ・大都市と一体となる必要性があり、立地条件は全て整わないと成立せず、小規模空港ではフィージブルとはならない。 (アライアンス空港)	・地域開発の中でも極めて固有の目的と条件によって成り立つ。(航空機産業etc.) ・空港が大都市へのアクセス補完機能を受け持つ。 (ツールズ空港) クラマスフォールズ(構想)	・地域(市、町単位) に与えるインパクトが極めて大きく、地域活性化の最後の切り札。 ・自治体の前面協力なくしては成立せず、開発の成否が自治体の浮沈に関わる場合がある。 ・住環境、アメニティー、リゾートの要素を兼ね備えることが必要。 宮城エアシティー、南伊勢空港
2. 一部共存 	・空港機能や利用目的の一部が大都市の中でも利益の少ない地域の住民やビジネスマンの足の確保を約束する。 ロンドンシティー空港、プロンマ空港	・空港機能や利用目的の一部が地域社会全体の社会活動や経済活動に利益をもたらす。例えば航空機整備産業が周辺地域の各種整備工場との契約関係により、地元の仕事を生み出し雇用までも生み出す。 ・地方都市と大都市のアクセス手段となる。 (シェノン空港)、シェフィールド空港 岡南飛行場	・空港機能や利用目的、ある特定の分野(トレーニング、スクール、使用事業) に集中することが多く、必ずしも地域社会や経済に大きなインパクトは与えないが、それによって生み出される緊急時・災害時の人・物の移動や観光客誘致等の付加価値がある。 ダイコロ愛別飛行場、鹿部飛行場
3. 相互独立 (無関係) 	・空港の利用目的が余り公益性の高いものでない場合が多く(個人の目的等)、地域社会、経済へ与えるインパクトはプラスよりもむしろマイナス(騒音、交通渋滞等) の方が多いとみられている。 岡布飛行場、八尾空港	・左記同 ・本来はA3型が理想であるが用地取得や空域確保、或いは事業としてのフィージビリティ等の観点から大都市に出来るだけ近い場所に立地せざるを得ない。 阿見飛行場、ホンダエアポート	・個人空港・飛行場以外は存在しえない。

発との関連からまとめたものである。ここでは海外の事例から9つの分類（都市との位置関係で大きい順にA-Cの3ランク、地域との関わりで大きい順に1-3ランク）を行なっているが、わが国においてはB2に分類される岡南飛行場が近年の事例として特徴的であり、それ以外はA3、B3やC1、C2の分類になっている。

この分類において注目すべきことは、海外では比較的大きな都市で空港と都市が緊密な関係を有する事例が多いことである。例えばロンドンでは定期航空用の空港が5つありその他にジェネラル・アビエーション用の空港が2つある。また、ロサンゼルスでは定期航空用の空港が3つありその他にジェネラル・アビエーション用の空港が8つもあり、それぞれが機能分担等を行なっており地域と密接に結びついている。

これに対しわが国では、岡南飛行場のように地域との一体開発型を目指したものが始まっているが、多くは空港と地域・都市との結び付きが希薄である。例えばA3（調布飛行場や八尾空港）では、空港の利用目的が公共性の低い個人目的の利用や航空測量等の使用事業の場合が多い。

この点では、現在は共用飛行場と位置付けられている丘珠飛行場や、移転後の（旧）広島空港等がどのような形で地域と結びついて発展して行くかが注目されよう。

3. 地域開発への期待と要望

3-1 小型航空機所有者へのアンケート

わが国で登録されているジェネラル・アビエーション機材は800機強（1992年現在）であり、そのうちの75%をレスプロ単発機で占められている。ビジネスのための人員輸送で実用的なのはレスプロ双発機以上と想定されるため、本研究では、レスプロ双発機以上の機材を所有している企業・個人を対象にアンケート調査（郵送配布・郵送回収方法）を実施した。配布数は163票であり、有効回収数は64票（回収率39%）であった。なお、実際に小型機を使用して2地点間旅客輸送を行なっている企業へのアンケートは、調査の目的が異なると考えて行っていない。

調査の結果、以下のことが分かった。

①航空機の使用目的は営業活動支援が19票（30

%）で最も多く、次いで営業活動支援とレジャーの共用が18票（28%）、レジャーのみが14票（22%）であった。

②営業活動支援に使用していると回答した37票について、その内容を複数回答可で把握すると、顧客移動が21票（57%）、役職員出張20票（54%）、事業所間移動14票（38%）、物資輸送8票（22%）であった。

③平均飛行時間については150.11時間/機・年となっており、一般の2地点間旅客輸送の損益分岐点である2000時間/機・年に比べると少ないことが分かる。

④今後の所有意向については、色々と障害も大きいを持ち続けるが46票（72%）、積極的に持ち続けたいが13票（20%）、有効なので機材も増やしたいは8票（13%）であった。

⑤小型航空機を使用するときの障害については、大都市空港への乗入れが出来ないが34票（53%）と最も多く、次いで運用コストが高いが19票（30%）、目的地に空港がない13票（20%）、空港アクセスが悪いが12票（19%）となっている。

⑥空港機能充実のための機能として55票（86%）が小型航空機専用スポット（定置場及び駐機場）の整備拡充の必要性を指摘している。

⑦空港周辺の施設整備への要望としては、アメニティーやアミューズメント的性格の強いホテル・レストラン・航空クラブ・文化センターが挙げられた。

3-2 地元企業へのアンケート

本来、小規模空港周辺の地元企業へのアンケートを行なうべきであるが、わが国ではこの特定が難しいことから、本研究では空港整備法上の「第三種空港」及び「その他飛行場」を小規模空港の範囲としてアンケート調査を実施することとした。具体的には女満別空港・花巻空港・松本空港・福井空港・岡南飛行場・出雲空港・枕崎空港の7箇所であり、地元には本社を持つ946企業（従業員50人以上の企業で、産業分類に基づき地域別の比率から任意抽出した）にアンケートを郵送配布・郵送回収方法で配布し、有効票を252企業（回収率27%）から回収した。

調査の結果、以下のことが分かった。

- ①何らかの目的で小型航空機を利用したことがあるという企業は42企業（17%）であった。
- ②現存の空港が地域の活性化に役だっているとする企業は220企業（87%）あった。
- ③上記の220企業の役立つとする理由については、観光客誘致やレジャーのためとするものが194（88%）、農水産品の輸送のためとするものが106（48%）、人の輸送に便利とするものが83（38%）という回答を得た（複数回答）。
- ④空港周辺の施設整備への要望としては、地域色の強い要望が多く、郷土館・生活情報センター・物流基地を挙げるものが多かった。

4. 地域活性化の方策

前章のアンケート調査結果を一言でまとめると「地方空港が地域活性化に役だっていることは認めるものの、大都市や地方中核都市との路線（ネットワーク）がなければさらなる発展は難しい」ということであろう。

以上の検討を踏まえ地域活性化方策についてまとめたものが表－2であり、概要は次のとおりである。

- ①わが国においては小型機の絶対数、利用目的、活動範囲のどれをとっても欧米とは比較にならない

状況であり、表中のA3、B3、C2の様にある特定の分野での利用に留まることから、現状のままでは地域活性化へのインパクトは弱い。

- ②従って、第1の方策は、利用目的を多様化し、且つ活動のエリアを拡大させるために、大都市や地方中核都市とのネットワークを形成することである。
- ③これとともに、海外の事例からも明らかのように、A3をA2型へ、B3をB2型へと地域の結び付きを高めて行く工夫が必要である。
- ④また、2章1節で述べた様にカルチャー・コンフォートという地域固有の要素に着目した新たな空港建設が重要と考えられ、これは用地の先行取得も含めて、C1型の整備となろう。

最後に、本研究は国土庁計画・調整局の「平成3年度調査：小規模空港を核とした地域活性化方策調査報告書」によるところが大きい。調査結果の借用等において配慮頂いた国土庁計画・調整局総合交通課長 下出敏幸氏、同専門調査官 諸星一信氏に心より感謝の意を表します。また、(株)アクセス代表取締役の三塚英俊氏には的確なご指摘を頂きました。ここに、謝意を表します。

表－2 地域活性化の方策

空港タイプと地域との関連 (表－1を参照)	地域活性化方策調査の狙い、方向性	例	課 題
A-2 (大都市近接 一部共存)	大都市交通問題の改善、特に地方空港（一部海外も含む）とのネットワークの構築。モビリティ向上を通じた地方空港周辺の地域活性化という間接的效果が中心と思われる。	・ロンドン・ヒースロー空港 ・カナダ空港 ・都市間ジェット ・航空貨物ターミナル	・騒音問題（低騒音機やMLS等新システムの導入） ・安全性の確保
A-3 (大都市近接 相互独立)	パイロット養成等により下支えの効果があるが、地域活性化という面では比較的作用が小さい。A-2タイプへの脱皮を図ることも考えられる。	・熊本飛行場 ・八尾空港	・A-2と同じ ・地域住民の理解
B-1 (地方中核都市近接 完全共存)	大都市へのアクセス（人・物）の補完。海外においては航空機関連産立地を狙うケースが多い。特に航空機整備分野において	・クアラルンプール	・立地条件（自治体の協力、労働力、研究機関等）が整わなければならない ・アクセス需要面でのフィジビリティ
B-2 (地方中核都市近接 一部共存)	地方中核都市空港の補完機能としての役割。岡南飛行場は日本で初めてのケース。	・岡南飛行場 ・シェフィールド	・B-1と同じ
B-3 (地方中核都市近接 相互独立)	A-3と同様	・阿見飛行場 ・スプリット	・A-3と同じ
C-1 (地方市町近接 完全共存)	既存の交通機関、地域固有の資源を活用した本格的な地域活性化	・宮城171号 ・南伊勢空港	・綿密な調査とフィジビリティが必要 ・地域固有のアイデンティティの創出
C-2 (地方市町近接 一部共存)	パイロット養成等の間接的效果。一定規模の人の流れ込み自体の持つ地域へのインパクト。地域の知名度の向上	・タロアヌ別飛行場 ・廣都飛行場	・地域と一体となった171号機