

空港周辺地域の活性化を目指した拠点空港の現状に関する研究

日大生産工(院) ○卯城 花
日大生産工 中澤 公伯

1 研究の目的と背景

本研究は、東京国際空港と地方空港間における航空旅客数や使用機材等の現状、需要を調査分析し、地方空港並びにその周辺地域活性化の可能性を総合的に検討することを目的としたものである。

日本国内には 97 の空港がある¹⁾。国際空港に比べ航空需要が少ない地域にある地方空港は、利便性や他交通機関との競争に勝てず、年間航空旅客数は停滞している。このような地方空港の利用者数が増大し、その周辺地域が発展することでスパイラル的に人が地方へ入れ込むことによって、周辺地域が活性化していくことが期待される。

本研究では、対象空港ごとに、就航状況、飛行機種、旅客数を分析し、地方空港の年間航空旅客数を増やす手段を土地的要因と共に調査分析する。

2 研究対象

本研究では、国管理空港 19 港に加えて、新たに、会社管理空港 4 港、特定地方管理空港 5 港の、全国に 28 港ある拠点空港を対象とする(図 1)。空港の区分は空港法より定められており、国際又国内航空輸送網の拠点となり、国土交通大臣が設置・管理主体の空港が「国管理空港」、同じく国土交通大臣が設置主体で都道府県知事等が管理主体である空港が「特定地方管理空港」、「会社管理空港」は、空港株式会社が設置・管理主体の空港である²⁾。

本研究では、会社管理空港と特定地方管理空港を中心に、研究を進めた。会社管理空港の成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び、国管理空港の東京国際空港、新千歳空港、福岡空港、那覇空港を「主要空港」、8 港を除く拠点空港を「地方空港」と定義し、研究を進めていく。



図 1 研究対象地

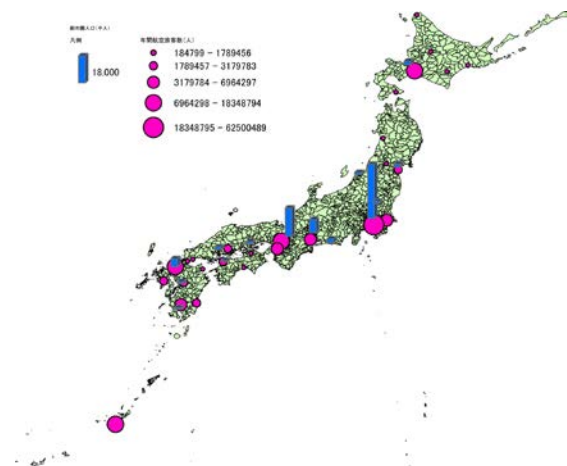


図 1 年間航空旅客数と都市圏人口 (H27)

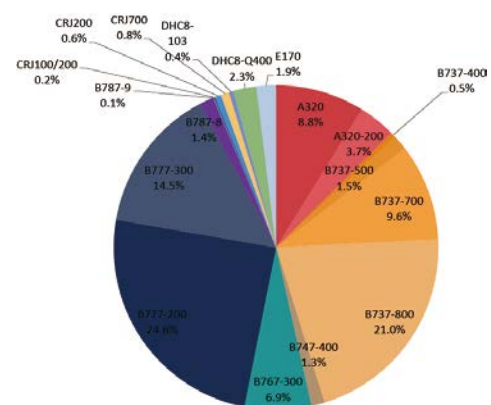


図 3 拠点空港就航機種割合

Vitalization of surrounding areas of hub airports

Hana USHIRO and Kiminori NAKAZAWA

3 拠点空港間の就航状況

3-1 年間航空旅客数

各空港の定期国内便における年間航空旅客数を図示した³⁾ (図2)。主要空港の年間航空旅客数は地方空港よりも多く、また都市圏人口と年間航空旅客数は比例している⁴⁾。地方空港内でも、特に特定地方管理空港の年間航空旅客数が少なく改善を必要とする。また、図から西日本より東日本の年間航空旅客数が著しく少ないことが読み取れる。

3-2 就航機種

拠点空港間では現在 104 路線で年間 2,748,870 便が就航されている。直通定期便を対象に、2015 年 1 月～12 月までの 1 年分の機種別運行記録の集計を行った⁵⁾⁻¹¹⁾ (図3)。使用された機種は全部で 19 機種であり、最も多かったのはボーイング 777-200 (24.6%)、次いでボーイング 737-800 (21.0%)、ボーイング 777-300 (14.5%) の順となっている。全体の運行機種を客席数 99 人以下の「小型機」、客席数 100 人以上 199 人以下の「中型機」、客席数 200 人以上の「大型機」に分類すると(表1)、小型機は 6 機種便 109,318 (4.0%)、中型機は 6 機種 1,131,622 便 (41.2%)、大型機は 6 機種 1,507,930 便 (54.9%) であり、大型機が最も多かった。

会社管理空港間の国内定期便では3路線年間 10,322便就航されている。上記のように3つに分類すると、小型機が就航しておらず、中型機及び大型機のみを就航させていることがわかる(図4)。このことから会社管理空港の需要が高く、多くの航空旅客が常時航空機を利用していることがわかる。

4 特定地方管理空港と会社管理空港の就航状況

4-1 就航機種

次に、特定地方管理空港と会社管理空港を含んだ拠点空港間定期便の就航状況を分析する。特定地方管理空港と会社管理空港を含んだ拠点空港間を結ぶ路線は 2015 年 1 月～12 月までの 1 年間で 18 機種 247,026 便就航している(図5)。前述したように、「小型機」、「中型機」、「大型機」の 3 種に分けると、「小型機」は 73,050 便 (29.6%)、「中型機」は 138,603 便 (56.1%)、「大型機」は 35,373 便 (14.3%) であり、中型機が全体の半分以上を占めている

ることがわかる。順に、エアバス 320-200 (21.0%)、ボーイング 737-800 (20.2%) が多く、機種ごとに見ても中型機を中心に就航させていることがわかる。

表1 機種別仕様

使用機種	航続距離(km)	座席数(席)	種類分類
Canadair Regional Jet100/200	3148	50	小型機
Canadair Regional Jet200	3046	50	
Dhvwild-Bombardier 8-Q300	1558	50	
Canadair Regional Jet700	2256	70	
Dhvwild-Bombardier 8-Q400	2522	74	
Embraer170	3100	76	中型機
B737-700	6225	120	
B737-500	4500	126	
Airbus320	3300	144	
Boeing737-400	5000	150	
Airbus320-200	3300	166	大型機
Boeing737-800	5500	189	
Boeing767-300	9700	202	
Boeing767-300ER/300	9700	286	
Boeing787-8	14800	335	
Boeing777-200	14316-17446	375	
Boeing787-9	15750	395	
Boeing777-300	11135	500	

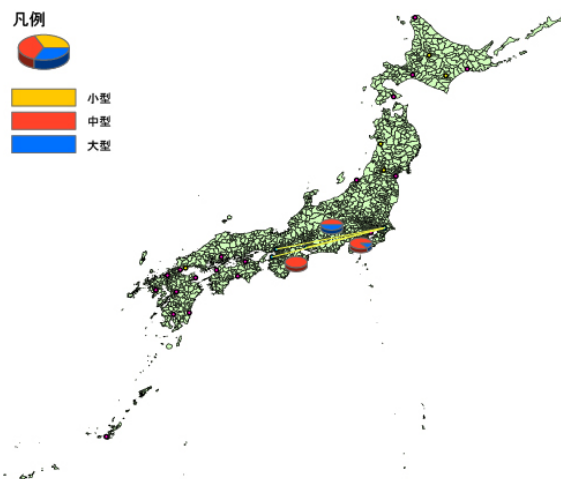


図4 会社管理空港間路線

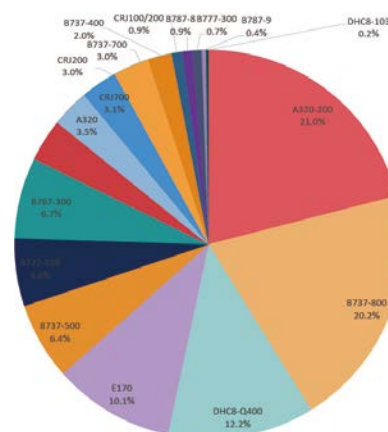


図5 特定地方管理空港間路線機種

4-2 就航路線

前述、「小型機」による特定地方管理空港と会社管理空港を含んだ拠点空港間路線は、「新千歳－秋田」、「新千歳－伊丹」、「仙台－伊丹」、「仙台－中部」、「新潟－中部」、「新潟－伊丹」、「新潟－成田」、「山形－東京」、「伊丹－高知」、「伊丹－松山」、「伊丹－福岡」、「伊丹－大分」、「伊丹－長崎」、「伊丹－熊本」、「伊丹－宮崎」、「伊丹－鹿児島」、「中部－松山」、「中部－大分」、「中部－熊本」、「中部－宮崎」の20路線である（図6）。主要空港を除いた北海道と沖縄以外を運航し、大阪国際空港を拠点に全国へ路線が張り巡らされていることが読み取れる。本土内発着路線は主に小型機が7割以上占めているが、四国や九州を発着する路線では中型機の割合が本土内発着路線より多い。また、路線状況より、大阪国際空港から海を跨いだ移動の需要が高いことも読み取れる。大阪国際空港と新千歳空港、福岡空港の主要都市間を結んだ便は「小型機」以外を運航していることから需要の高さが読み取れる。

「中型機」による特定地方管理空港と会社管理空港を含んだ拠点空港間の路線は、「釧路－中部」、「新千歳－成田」、「新千歳－中部」、「新千歳－伊丹」、「新千歳－関西」、「函館－中部」、「函館－関西」、「仙台－成田」、「仙台－関西」、「成田－広島」、「成田－高松」、「成田－松山」、「成田－福岡」、「成田－大分」、「成田－熊本」、「成田－鹿児島」、「成田－那覇」、「東京－帯広」、「東京－秋田」、「東京－中部」、「東京－関西」、「中部－福岡」、「中部－長崎」、「中部－鹿児島」、「中部－那覇」、「関西－松山」、「関西－福岡」、「関西－大分」、「関西－長崎」、「関西－宮崎」、「関西－鹿児島」、「関西－那覇」の32路線である（図7）。前述のとおり、就航便数138,603便、就航路線32便で共に3種の中で最も多い。空港別にみると、成田国際空港と関西国際空港を中心とし、路線が張り巡らされていることがわかる。成田空港は主に九州への路線、関西国際空港は九州に加えに北海道や那覇など1,000kmを超える離島への長距離間を運航している。長距離運行では「中型機」の他に、「大型機」が1割弱運航している便がみられる。

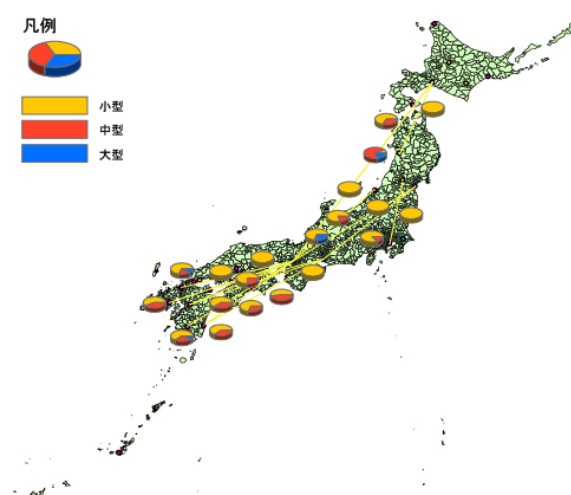


図6 「小型機」路線図

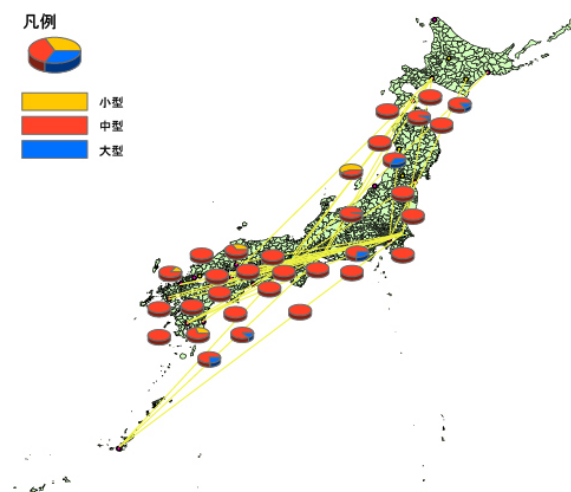


図7 「中型機」路線図

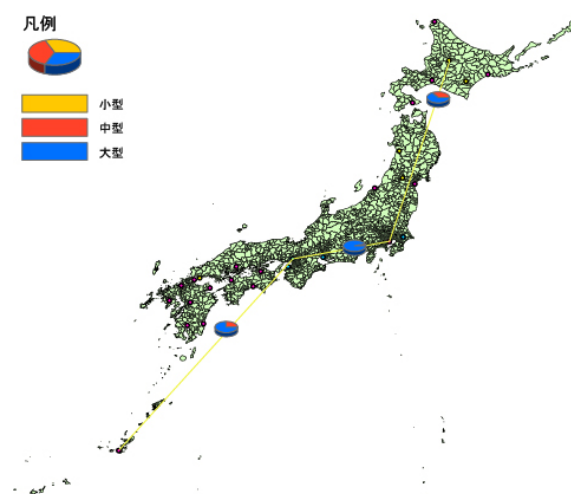


図8 「大型機」路線図

「大型機」による特定地方管理空港と会社管理空港を含んだ拠点空港間の路線は、「東京－旭川」，「東京－伊丹」，「伊丹－那覇」の3路線である（図8）。「東京－旭川」，「伊丹－那覇」の2路線は1,200kmを超え，大型機が得意とする長距離路線を就航させている。「東京－伊丹」は東日本，西日本それぞれの主要空港を結んでおり，東西の航空路線を繋ぐ重要な路線である。

5 考察

以上のように，「小型機」は地方中核都市間を結ぶ路線，「中型機」は地方中枢都市間を結ぶ路線，「大型機」は首都圏と沖縄を結ぶ路線で使用されていることがわかった。

拠点空港内では，主要空港の8港を中心とし，全国へ路線を張り巡らされている。特に，東京国際空港と関西国際空港発着の便が多く，拠点空港間の路線を支える空港となっている。この2空港を有効活用し，地方空港の年間航空旅客数を増加させるためには「小型機」，「中型機」路線を増便させることが重要だと考える。中型機の航続距離は5,000kmを超えるため，この2空港を発着する便は日本各地にある空港を概ね網羅することができる。特に東日本は，前述したとおり，北海道以外は陸続きであることから航空機の年間航空旅客数は西日本に比べて少ないが，「小型機」，「中型機」路線を多く就航させることで他の公共交通機関と競合できる。また，航空機でしか移動することができない路線を開拓することで，他の公共交通機関と競合することなく年間航空旅客数の増加を見込める。

例えば，「仙台－伊丹」路線は新幹線で移動する場合，乗り換えが必要であるが，航空機は直通便が運航しているため乗り換えの必要がない。路線間の距離は623kmあり，十分小型機でも飛行することが可能な路線距離である。

「小型機」を中心とし，今までよりもさらに増便させることで利便性が増し，新幹線を含む他の公共交通機関と競合させることができる。利便性が増すことで，年間航空旅客数の増加を見込める路線だ。

「中型機」路線では，「釧路－中部」，「函館－中部」といった地方空港から主要空港への路線がある。海を跨ぎ，更に，東日本から西日本への長距離移動は他の公共交通機関では利便性が低いことから，航空機の需要がある。「中型機」を増便させ年間航空旅客数の増加を見込める路線である。

6 まとめ

現在日本では，年間航空旅客数に応じて多ければ「大型機」，少なければ「小型機」の路線を結ぶ傾向にある。年間航空旅客数が多い路線は，便数が多く，より多くの人に乗ることができる「大型機」路線によって年間航空旅客数は一層増加する。しかし，地方空港並びに国内全体の年間航空旅客数を増加させるためには，「小型機」，「中型機」路線により力を入れることが重要である。首都圏と地方を結ぶだけでなく，地方と地方を結ぶことで，地方へ人が入込，地方並びに地方空港が活性化することが見込める。今後，地方が衰退することなく発展していくためには，地方空港を活性化し，地域全体で交流人口を増やして行くことが必要である。

今後の研究課題としては拠点空港のみならず共用空港を含む全国の地方空港を対象に含め，地方都市の空港周辺地域への好影響を具体的に考えることがあげられる。

「参考文献」

- 1) 国土交通省航空局， 空港一覧，（2014）
http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000310.html
- 2) 国土交通省， 空港施設の種類，（2014）p66.
http://www.soumu.go.jp/main_content/000144997.pdf
- 3) 国土交通省， 暦年・年度別空港管理状況 調査，（2015）p1-32.
<http://www.mlit.go.jp/common/001141842.pdf>
- 4) 総務省統計局，第2章 人口の地域分布（2010）.p41.
<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/final/pdf/01-02.pdf>
- 5) 12月～1月航空ダイヤ，JTB時刻表 2015 01月号，JTBパブリッシング，（2014）p.903－918.
- 6) 2月～3月航空ダイヤ，JTB時刻表 2015 02月号，JTBパブリッシング，（2015）p.904－918.
- 7) 3月～5月航空ダイヤ，JTB時刻表 2015 03月号，JTBパブリッシング，（2015）p.904－918.
- 8) 6月航空ダイヤ，JTB時刻表 2015 06月号，JTBパブリッシング，（2015）p.904－918.
- 9) 7月～8月航空ダイヤ，JTB時刻表 2015 07月号，JTBパブリッシング，（2015）p.904－918.
- 10) 9月～10月航空ダイヤ，JTB時刻表 2015 09月号，JTBパブリッシング，（2015）p.904－918.
- 11) 10月～1月航空ダイヤ，JTB時刻表 2015 10月号，JTBパブリッシング，（2015）p.904－918.