

## 地方管理空港の立地と周辺地域活性化に関する研究

日大生産工(院) ○卯城 花  
日大生産工 中澤 公伯

### 1. はじめに

#### 1.1 研究の背景と目的

日本国内には 97 の空港がある<sup>1)</sup>。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、未発達な周辺地域の産業とともに年間航空旅客数は停滞している。空港周辺産業が発達することで、航空ネットワークの拡大と連動し、航空需要が高まることからスパイラル的に人が地方へ入れ込み、周辺地域が活性化していくことが期待される。

本研究は、地方空港周辺地域における事業所、就業者並びに産業立地の関係性を調査分析し、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する。

#### 1.2 既往研究と本研究の位置づけ

空港周辺地域を対象として地域活性化について多くの研究が進められている。高橋<sup>2)</sup>による空港周辺地域の経済活性化策にて、空港周辺に産業立地が集積することで空港需要が高まると述べている。また、河上<sup>3)</sup>による中部国際空港開港後の経済効果調査では、分析モデルによって中部国際空港が経済成長効果をもたらすことを示している。しかし、これらは空港周辺地域が影響を受ける経済効果を試算したもので、活性化を実際に示したものではない。

本研究では、空港周辺地域の産業立地における空港と周辺地域の影響を示すことを試みるものである。

### 2. 研究方法

#### 2.1 研究手法と内容

本研究では、地方空港と地域活性化を連携させるため、①対象空港の現状把握、②事業

所並びに就業者数の推移、③地域ごとの産業と空港の関連性、④事業所の経済推移、⑤周辺地域活性化の検討とまとめ、の順で分析を行っていく。

尚、市区町村ごとに調査分析を行うが、合併により名称・区域が変わった市区町村においては、平成 26 年の名称・区域を基準とし調査分析する。

#### 2.2 研究対象と概要

本研究では、九州地方にある空港 17 港を対象とする。研究対象地域として前述した空港の周辺 20km 圏内を空港の影響がある地域と仮定し対象とする。

17 港の分類は、国土交通省航空局が定める空港分類において、拠点空港のうち国管理空港が 7 港、地方管理空港が 8 港、そして、その他の空港が 2 港である。

### 3. 九州と航空需要

#### 3.1 交通需要

九州地方の交通別利用状況は、自動車の使用率が全国 74.6% に比べ九州は 92.4% と需要が高い（図 1）<sup>4)</sup>。JR、民鉄は全国より 17.6% 少なく、九州での需要は少ないといえる。一方で、航空は全国の 0.1% に比べ九州は 0.4% と需要が 0.3% 高い。

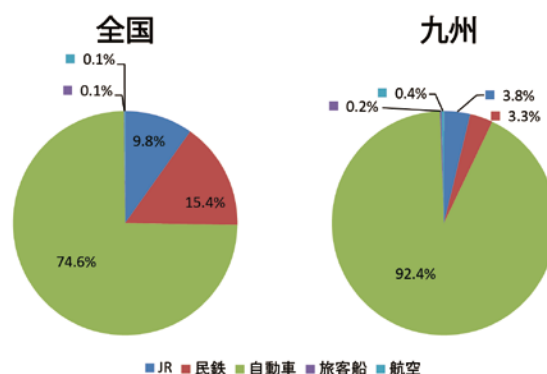


図 1 平成 19 年 交通別利用状況

A Study on the Allocation of the Local Airport and Activation of its Surrounding Area

Hana USHIRO and Kiminori NAKAZAWA

### 3.2 年間航空旅客数

平成 28 年空港別の年間航空旅客数において、九州に立地する空港で最も旅客数が多い空港は福岡空港の約 2,199 万人である。全国で 4 番目に多い旅客数である。次いで鹿児島空港が約 537 万人で 9 番目、宮崎空港が約 307 万人で 11 番目に旅客数が多い（図 2、図 3）<sup>5)</sup>。いずれも国内線だけでなく国際線の需要が高く、年間航空旅客数が多い一因である。一方で、壱岐空港や天草飛行場など離島に立地する空港は、いずれも年間航空旅客数が 6 万人以下である。

平成 28 年空港別年間航空貨物取扱量では、九州に所在する空港で最も多い空港は、福岡空港である。全国で 5 番目に多く、年間 25t 取り扱っている。鹿児島空港は 29t で 9 番目、16t 取り扱う熊本空港と 13t 取り扱う長崎空港が全国で 13 番目、14 番目と続く。年間航空貨物量が少ない空港は、主に離島に立地する結果となった。種子島空港が 125t で 58 番目、屋久島空港が 59 番目で 132t 取り扱う。双方ともに離島に立地しているにも関わらず、取扱量は 100t を超えており、全国における離島の中では貨物量が多く、航空貨物の需要が高い。

## 4. 九州地方の空港周辺産業の発展

### 4.1 事業所数の推移

平成 26 年の事業所数を市区町村別にみると、空港周辺 20km 圏内に集積している<sup>6)~8)</sup>。特に、事業所が多い市区町村は、熊本市 33,578 ケ所、鹿児島市 29,870 ケ所、博多区 23,778 ケ所である。いずれも、大都市圏に集中していることから、基本的には都市人口と事業所数が比例している。また、事業所数が少ない市区町村は主に離島に所在し、三島村や十島村などの離島の事業所数は 100 ケ所以下であった。

市区町村別にみる 10 年間の事業所数推移は、平均で-4.7%減少した（図 4）。10 年間を通してみると数値が減少したが、平成 21 年時は平成 18 年と比べ事業所数は 2.6%上昇していた。しかし、一時増加した事業所数も、現在は減少傾向に陥っている。

最も事業所数の増加率が大きかったのは、周囲を 6 港の空港に囲まれた立地にある八女市で、40.4%増加した。次いで、福岡市西区が 27.8%、菊陽町が 26.4%増加した。一方で最

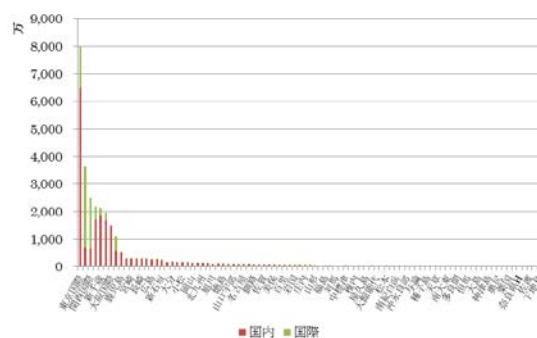


図 2 空港別年間航空旅客数

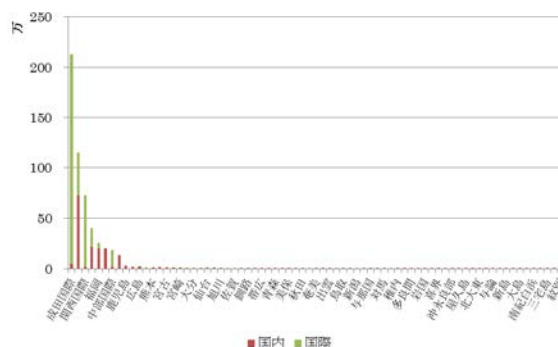


図 3 空港別年間航空貨物量

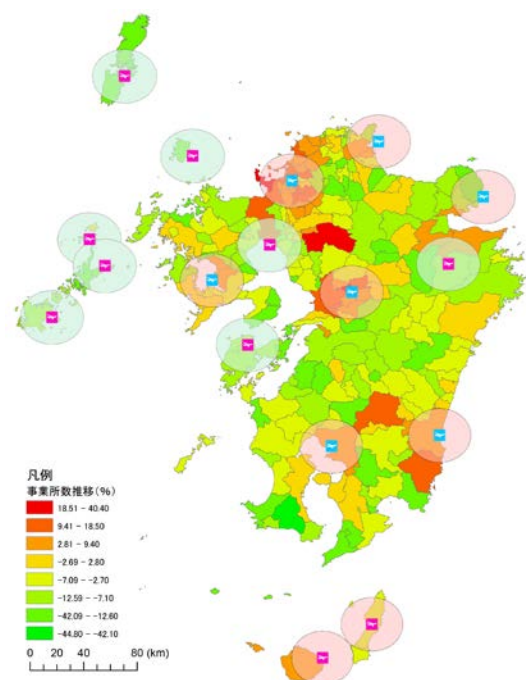


図 4 九州地方の事業所数増加率推移

も減少した市区町村は、大和村で-44.8%である。次いで-42.1%の南九州市、-21.7%の姪島村が大きく減少した。

九州地方全体では事業所数が減少傾向にあるが、空港周辺 20km 圏内の市区町村では、事業所数増加率は-1.8%である。周辺 20km 圏外の市区町村の事業所数増加率は-6.2%である

ことから、空港周辺地域において、20km 圏外地域でみられる著しい衰退が起こっていないと考察される。

## 4.2 就業者数の推移

平成 26 年の就業者数を市区町村別にみると、空港周辺 20km 圏内に集積している。就業者数が最も多い市区町村は、熊本市で約 34 万人であった。次いで、福岡市博多区に約 32 万人、そして鹿児島市に約 29 万人就業している。いずれも、事業所同様に大都市圏に多く就業者がいることから、都市の規模及び都市人口と就業者数は比例しているといえる。一方で、就業者数が最も少ない市区町村は三島村の 123 人であった。十島村 174 人、そして大和村の 395 人が続き、離島に所在する市区町村は就業者数が少なく、いずれも 1,000 人に満たない。

図 5 は、市区町村別就業者数の増加率を示したものである。10 年間の就業者数増加率は、平均 1.5%である。事業所同様に、就業者も平成 18 年から平成 21 年にかけて 3.7%上昇したが、平成 21 年を境に減少している。

最も就業者数の増加率が大きい市区町村は、八女市で 42.1%増加した。次いで菊陽町、並びに吉富町が 38.0%増加した。一方で、就業者数の増加率が最も減少した市区町村は、南九州市であり、-37.1%減少した。次いで大和村が-26.4%、杵築市が-24.9%と、いずれも大きく減少した。

空港周辺 20km 圏内の市区町村の就業者増加率は 3.1%で、九州全体の増加率平均を超えた。一方で、周辺 20km 圏外の市区町村において、増加率はわずか 0.6%であり空港周辺 20km 圏内に就業者が密に集積し、周辺地域が九州の労働環境を支えていると考察する。

## 4.3 事業所利益

市区町村別の事業所総売上（収入）は平均約 62.8 億円であり、1 事業所当たりの売上（収入）は平均 1.4 億円である。1 事業所当たりの売上が最も高い市区町村は、北九州空港が立地する京都郡苅田町で 14.4 億円である。次いで、12.6 億円の出水市、そして宮若市が 10.8 億円で、いずれも 1 事業所当たりの売上が高い市区町村である。一方で、離島に所在する市区町村は、十島村が 302 万円、三島村が 496 万円、城南区が 950 万円など、事業所の売上が少ない。

1 事業所当たりの売上は、主に沿岸部の市

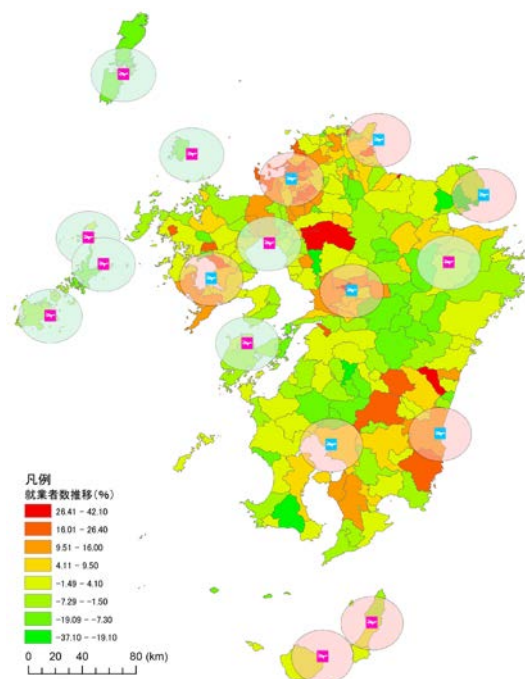


図 5 九州地方の就業者数増加率推移

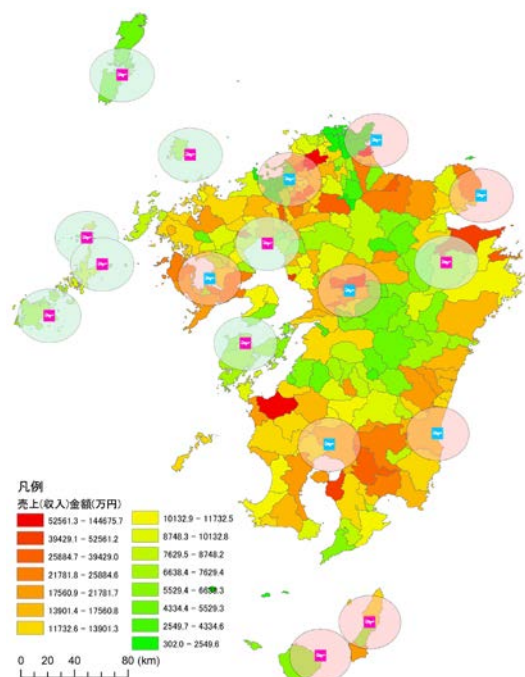


図 6 1 事業所当たりの売上（収入）

区町村を中心に高いことがわかる（図 6）。また、空港が立地する沿岸部の市区町村では、空港が立地しない沿岸地域より内陸の市区町村まで売上の高い地域が広がっている。空港と地域を物流が結ぶことから、道路などインフラ設備が整い、空港周辺地域だけでなく、隣接地域まで間接的に産業的影響を及ぼしていると考察される。

## 5. 空港と地域活性化

対象空港の事業所推移、就業者推移、そして事業所利益の3つを考慮し、周辺地域活性化と空港の関係を考察する。

最も空港周辺地域が活性化した空港は、福岡空港であった。対象空港20km圏内では、最も多い31市区町村にまたがり、年間航空旅客数並びに年間航空貨物取扱量も上位5港に入る、航空需要が高い空港である。平均事業所増加率は8.2%、平均就業者増加率は11.3%であった。次いで、宮崎空港20km圏内が平均事業所増加率0.9%、平均就業者増加率1.7%であり、双方ともに増加した空港である。6市区町村が20km圏内に所在する。特に、空港が立地する宮崎市と、隣り合う日南市の活性化が促進した結果となった。3番目に周辺地域が活性化した空港は、熊本空港である。平均事業所増加率-0.9%、平均就業者増加率1.7%であった。事業所数は減ったが就業者が増加傾向にあり、さらに1事業所当たりの平均売上は全空港で最も高い約1.8億円であった。事業所数は減っているが、事業所の規模は大きくなっていることから、産業が大きく発展したと考察される。

一方で、周辺地域が衰退している地域は、最も衰退している順に、対馬空港、上五島空港、壱岐空港、天草空港、小値賀空港、そして福江空港と離島に立地する空港が占めている。本土内に立地する空港において最も衰退している空港は、大分空港であった。平均事業所増加率-7.1%、平均就業者増加率-8.1%であり、双方ともに減少した。4都市が20km圏内に所在する空港であり、年間航空旅客数並びに年間航空貨物取扱量は上位20港以内である。決して航空需要が無いとは言えない空港であるが、市区町村別にみると、杵築市、そして大分空港が立地する国東市の増加率が特に衰退している。国東市の事業所を産業分類別にみると、約4分の1を娯楽業、宿泊業、飲食サービスなどの観光業が占めている（図7）<sup>9)</sup>。観光業に頼っている産業であることから、より一層空港の需要を高め、人を入込ことで観光業のニーズが高まり、地方活性化につながると見込める。

## 6. まとめ

九州地方において、事業所並びに就業者は空港周辺地域に集積しており、さらに年間航空旅客数に応じて事業所の売上も高くなる結果となった。空港周辺地域に産業が集積することで、航空ネットワークが拡大し、産業、空港ともに利便性が向上し、地域活性化を促

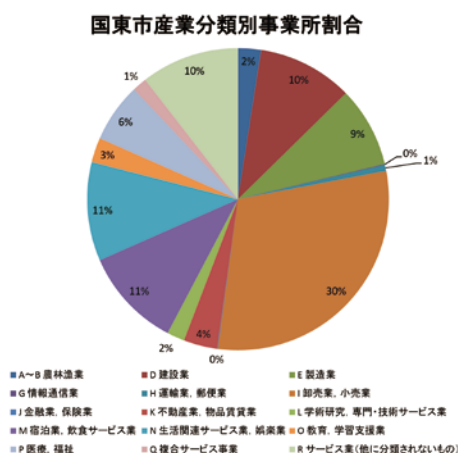


図7 国東市産業分類別事業所割合

進させることができると考えられる。大分空港のような地方空港では、臨空産業を誘致することで、産業面、そして旅客面から働きかけ、地域を活性化させることが重要であると考察される。

## 7. 今後の課題

今後は、路線ネットワークや機体種等との関係も分析対象に含め、地方活性化の経過をメッシュ化し、より分析の精度を高めたい。

### 「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](http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000310.html)
- 2) 高橋望、空港周辺地域の経済活性化策-関西を中心に-、關西大學商學論集 57(2012)p. 83-106
- 3) 河上哲、中部国際空港開港後の経済効果調査、三重大学社会連携研究センター研究報告(2010)、p1-4
- 4) 国土交通省、平成19年貨物・旅客地域流動統計府県別輸送量と構成比、2007、  
<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/17/flow/ryo2-3.xls>
- 5) 国土交通省、平成28年空港管理状況調査(PDF形式)、2016  
<http://www.mlit.go.jp/common/001198108.pdf>
- 6) 総務省統計局、平成18年事業所・企業統計調査 町丁・大字別集計(報告書非掲載表)、2008
- 7) 総務省統計局、平成21年経済センサス-基礎調査 町丁・大字別集計、2014、
- 8) 総務省統計局、平成26年経済センサス-基礎調査 町丁・大字別集計、2016
- 9) 総務省統計局、平成24年経済センサス-活動調査事業所に関する集計-産業横断的集計(事業所数、従業者数)、2014