

# ローカルT0ローカルによる 地域間交流の拡大

北九州市立大学大学院マネジメント研究科

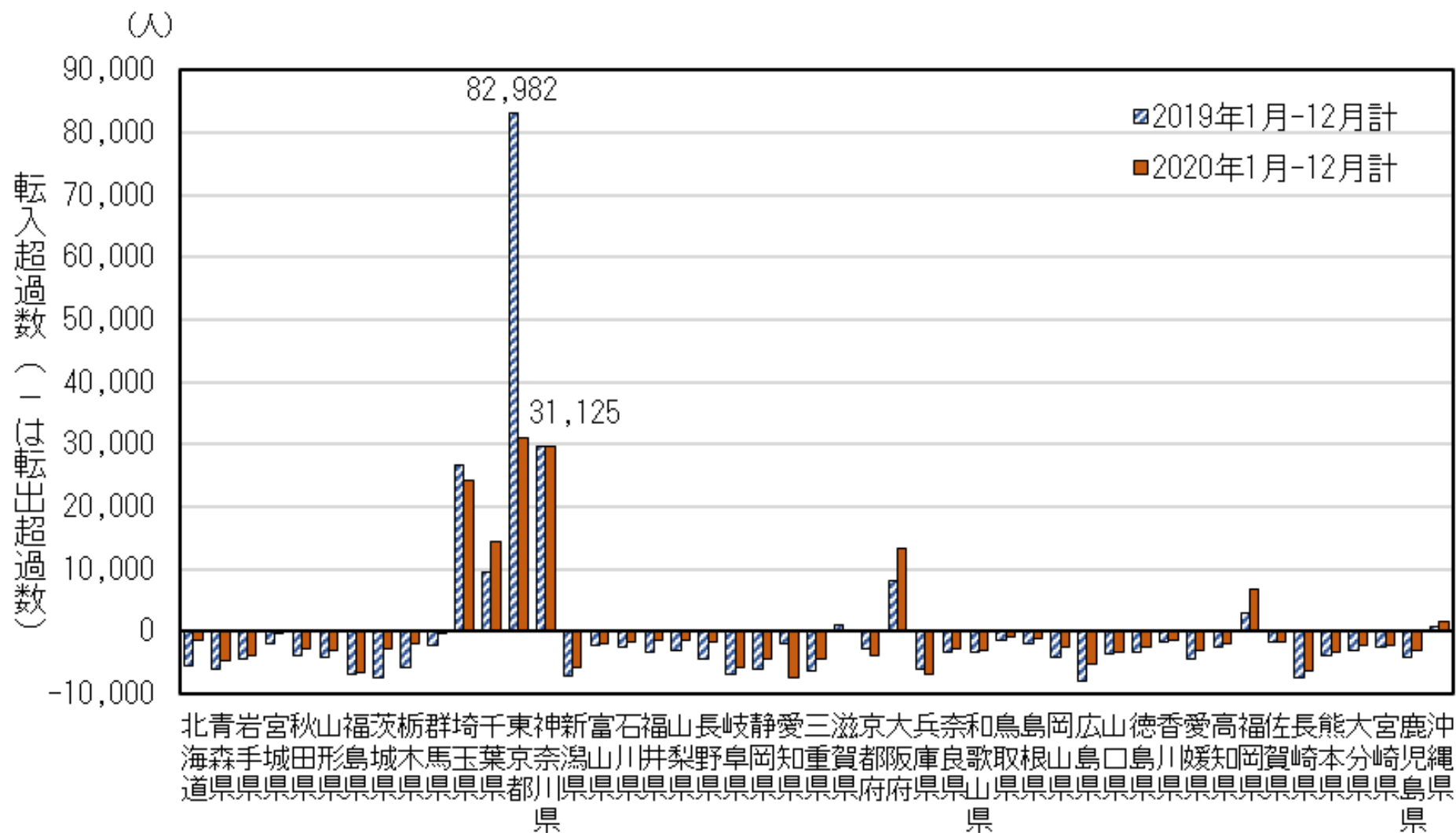
幕 亮二



# 本日本話ししたい内容

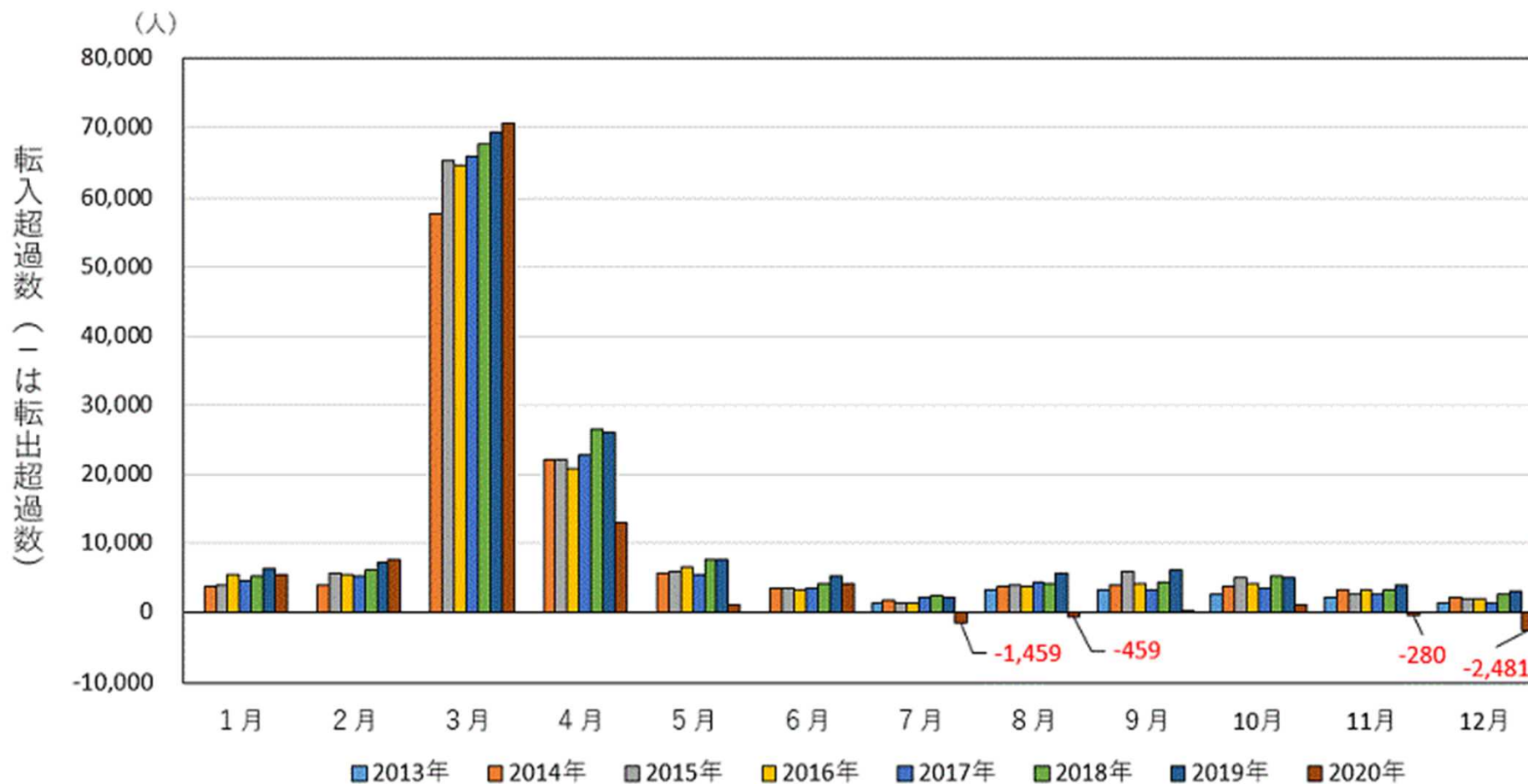
- アフターコロナの人口動態
- 地域間交流と航空
- 官民の役割分担

## 都道府県別転入超過数（2019年、2020年）



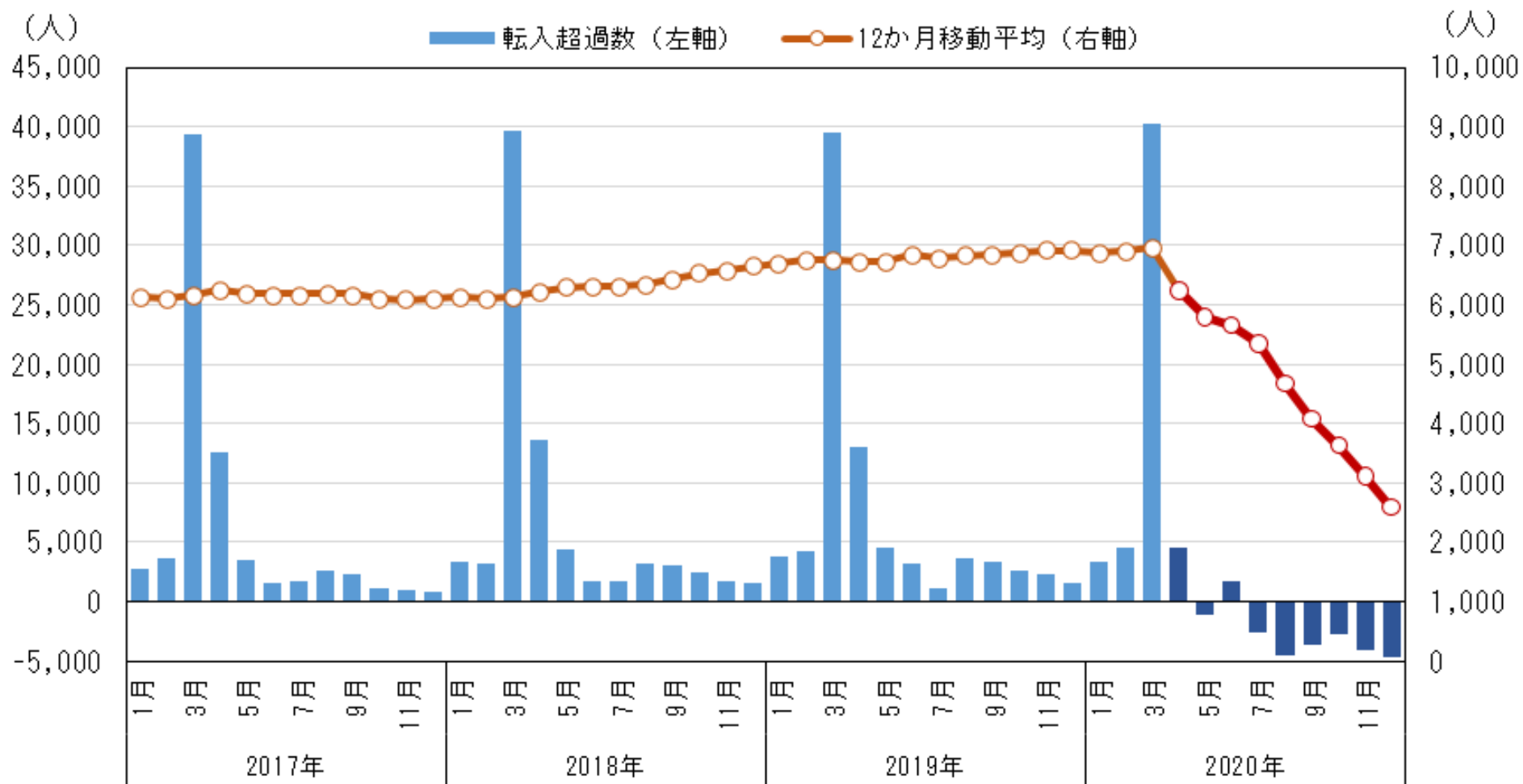
資料：「新型コロナウイルス感染症の流行と東京都の国内移動者数の状況 住民基本台帳人口移動報告2020年の結果から」  
総務省統計局統計調査部国勢統計課調査官 永井恵子

## 東京圏の転入超過数の推移（2013年7月～2020年12月）



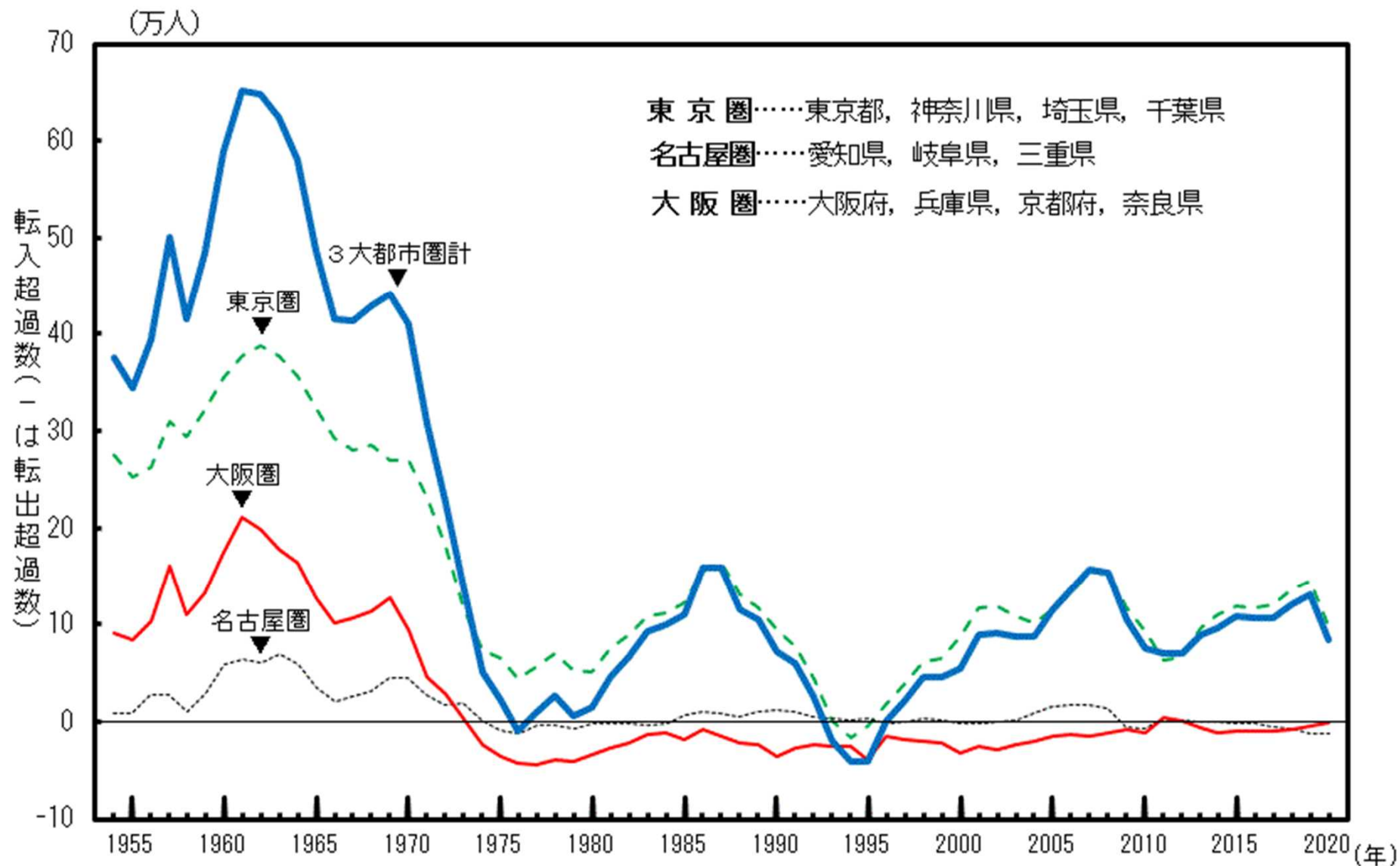
資料：「住民基本台帳人口移動報告2020年（令和2年）結果」総務省統計局HP

## 東京都の転入超過数の推移（2017年1月～2020年12月）



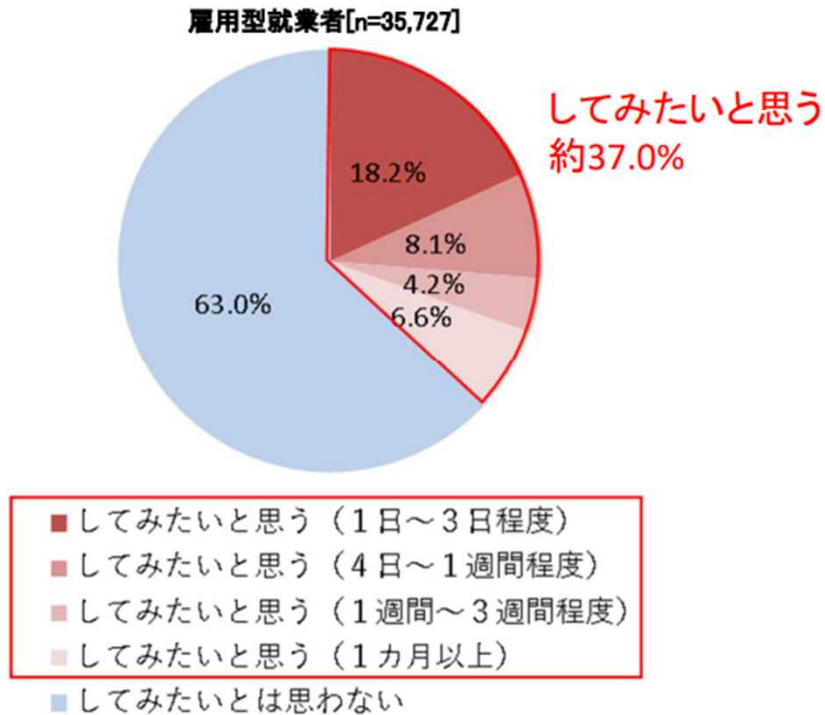
資料：「新型コロナウイルス感染症の流行と東京都の国内移動者数の状況 住民基本台帳人口移動報告2020年の結果から」  
 総務省統計局統計調査部国勢統計課調査官 永井恵子

### 3大都市圏の転入超過数の推移（日本人移動者 1954年～2020年）

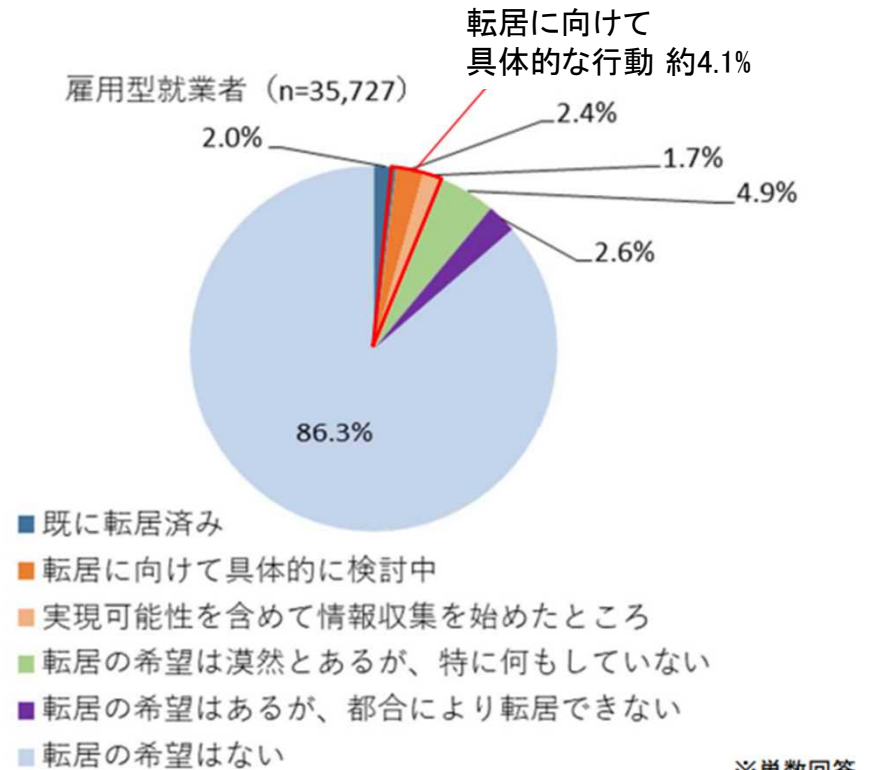


資料：「住民基本台帳人口移動報告2020年（令和2年）結果」総務省統計局HP

## 今後のワーケーションの実施意向

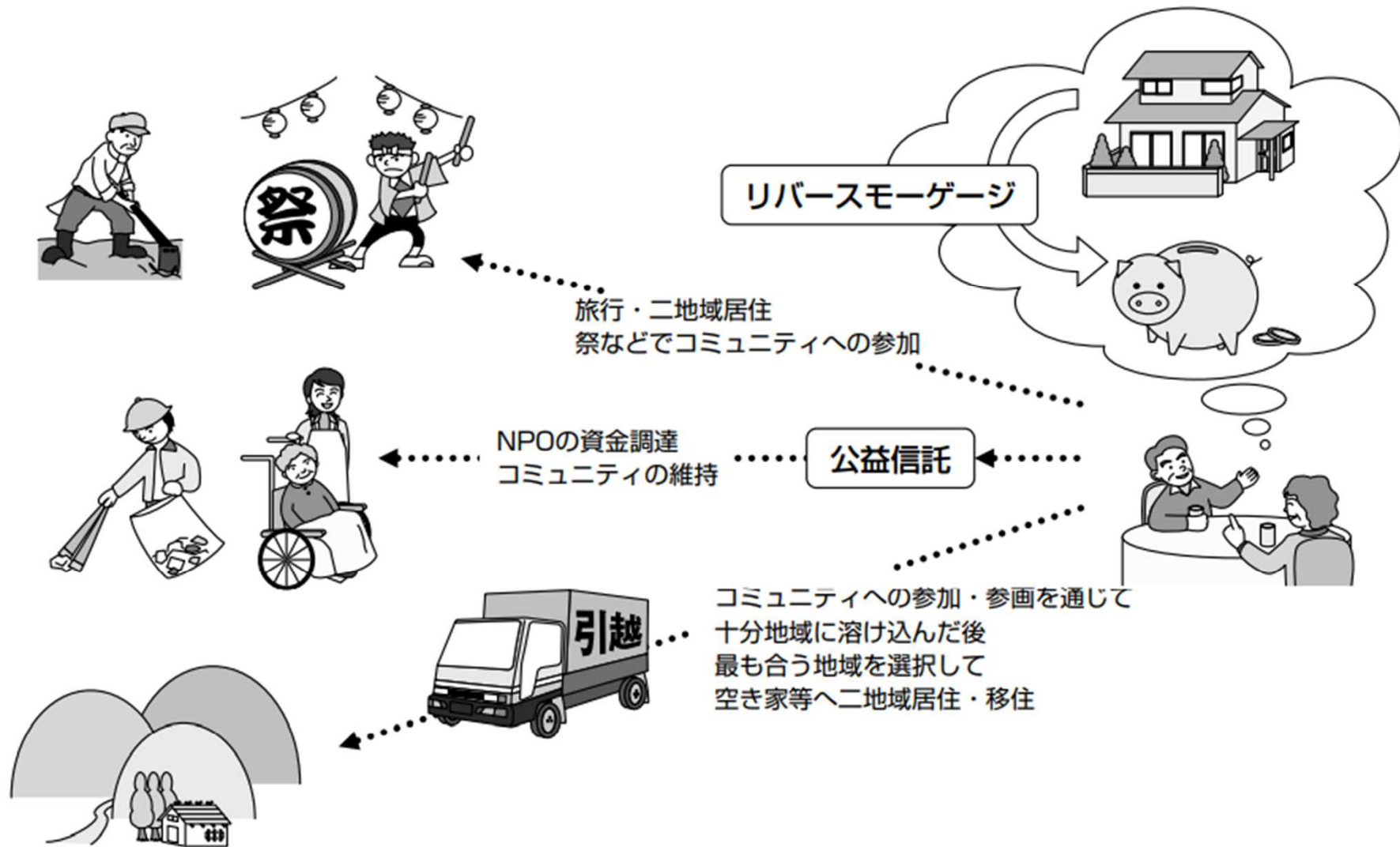


## 今後の転居の意向



資料：「令和2年度テレワーク人口実態調査－調査結果の抜粋－」国土交通省

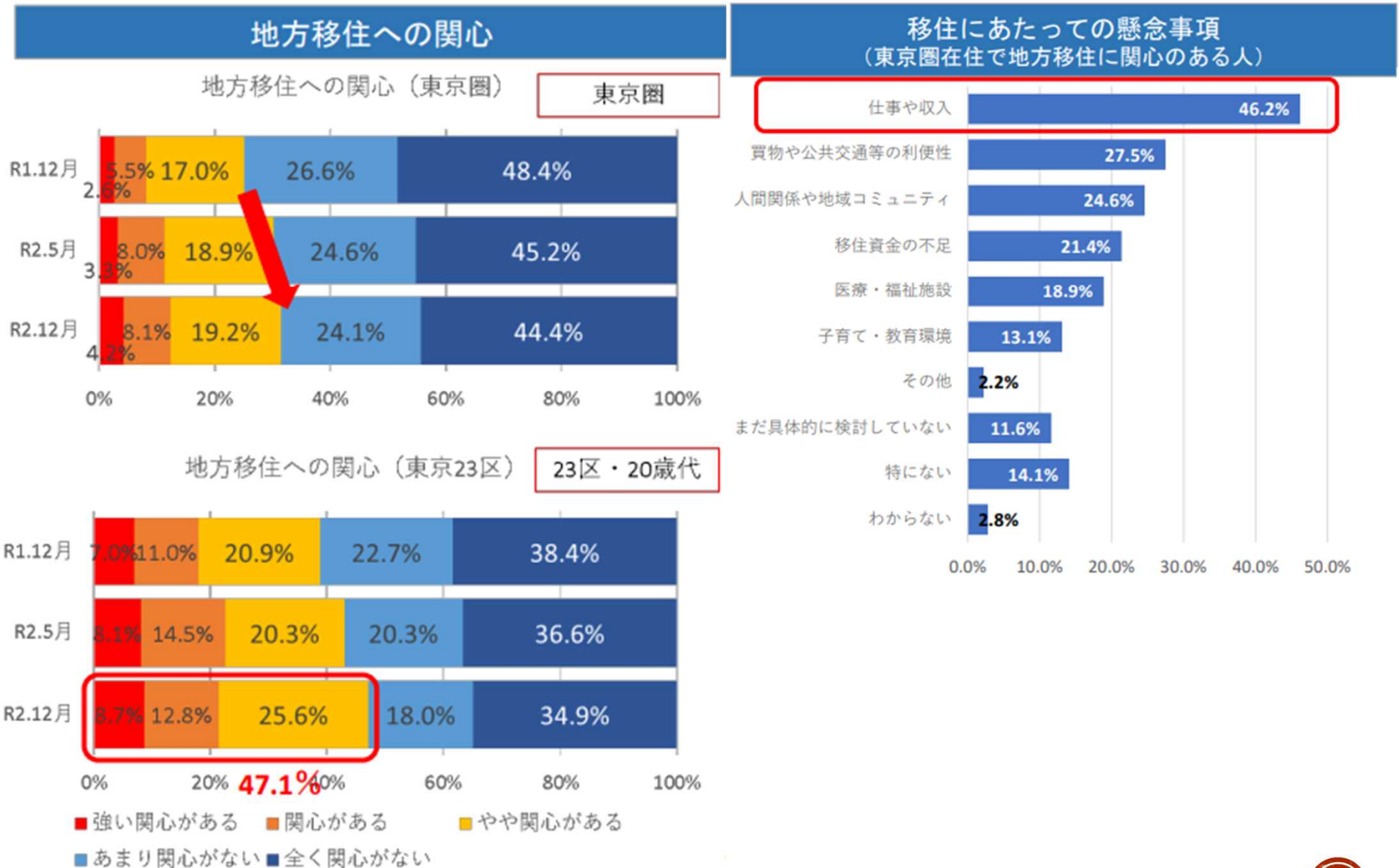
# 首都圏郊外居住者の移住を促進する仕組み提案（平成19年）



資料：「コミュニティのために金融ができること」三菱総合研究所『自治体チャンネル平成19年2月号』



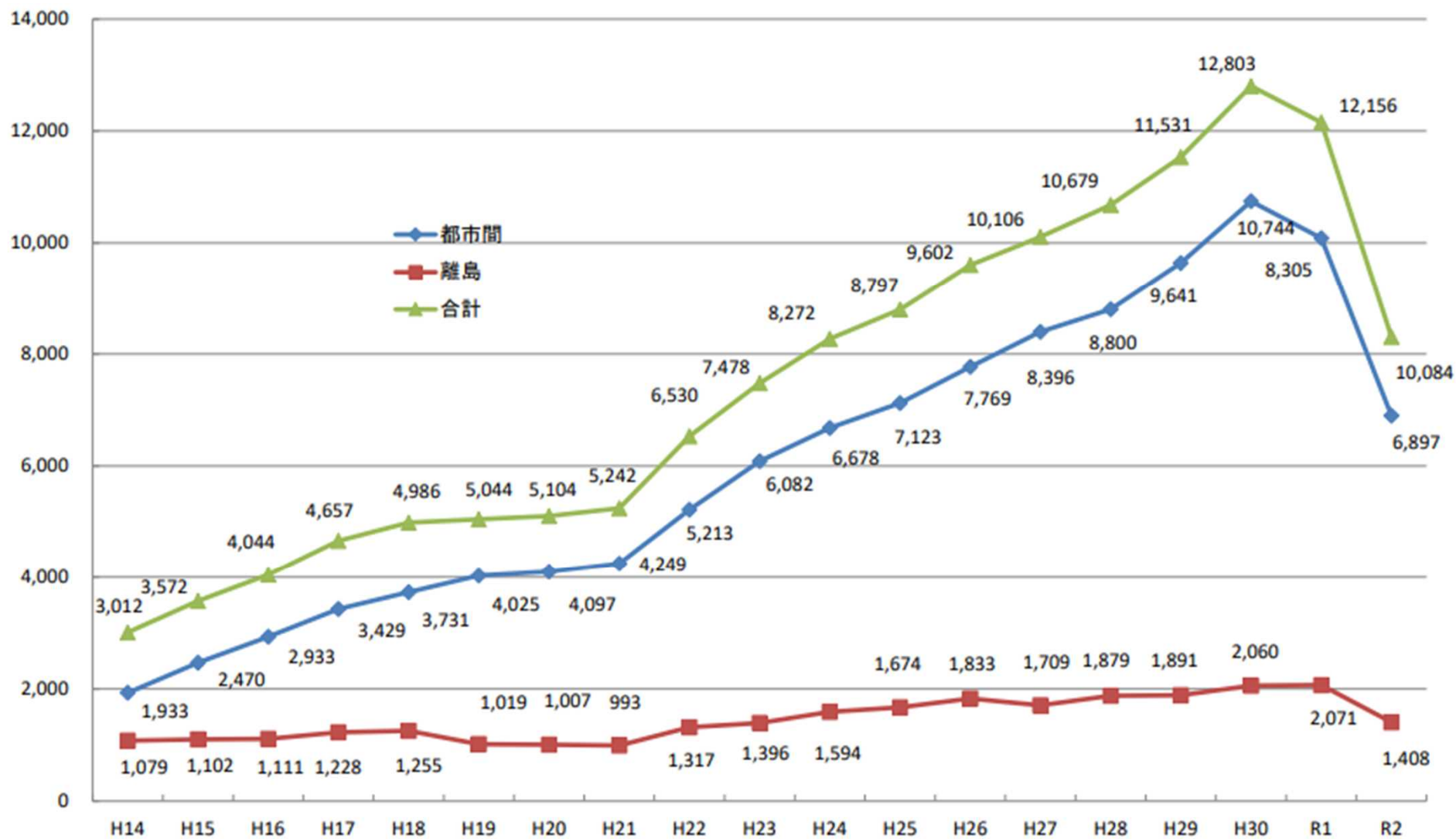
# 若年層の移住希望増と実現に向けた課題



資料：「地方への移住・人材支援に関する取組」内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局 令和3年4月13日

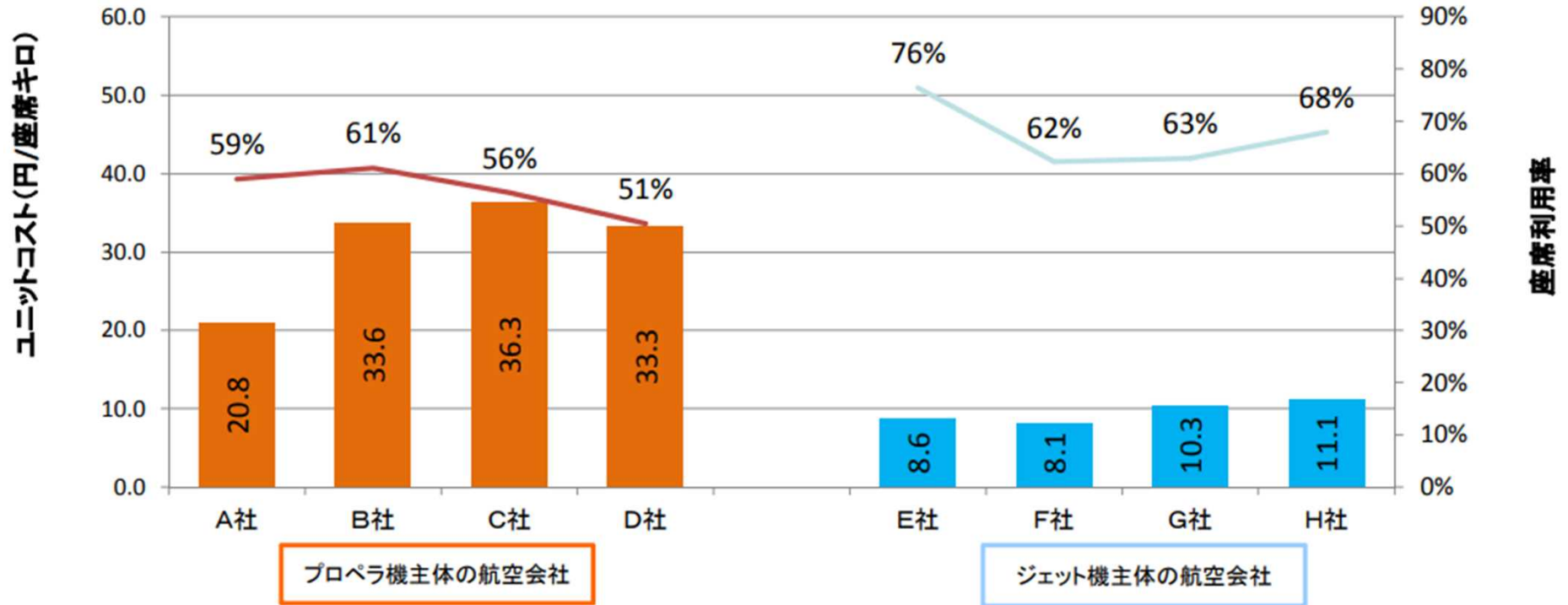
# 地域航空旅客輸送の推移（平成14～令和2年度）

単位：千人



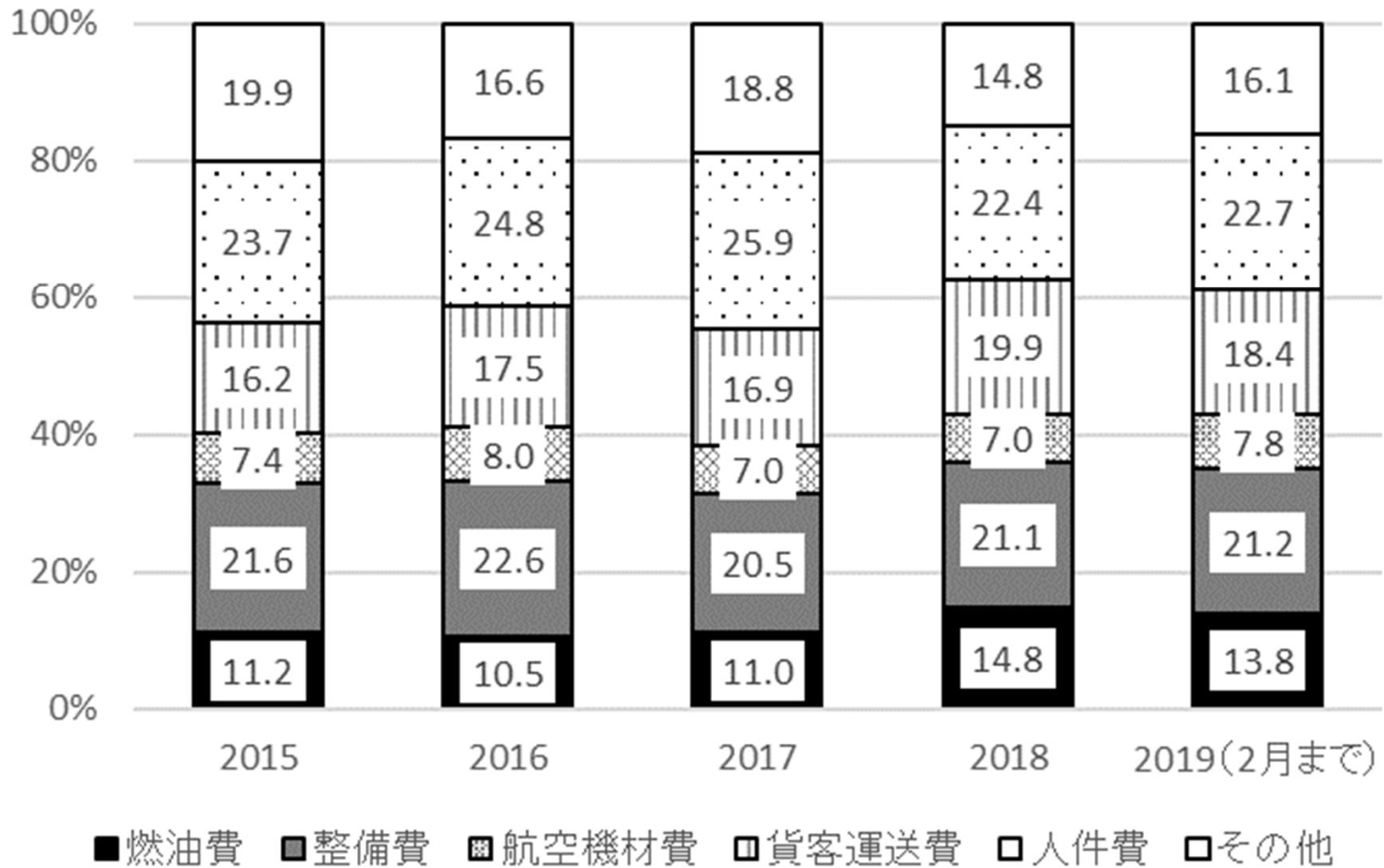
資料：「地域航空統計データ」全国地域航空システム推進協議会作成

## 高いユニットコスト&低い座席利用率



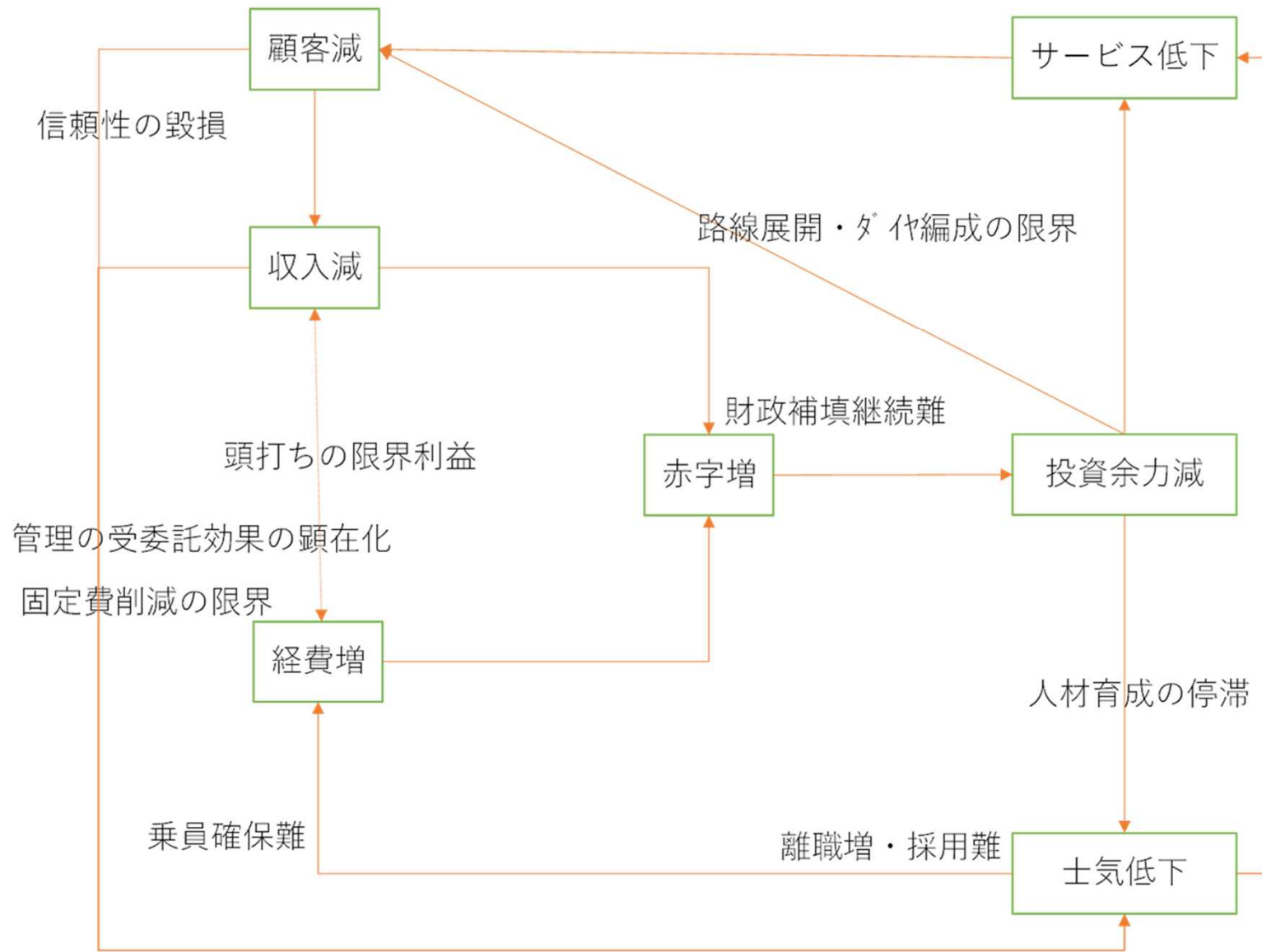
資料：「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会（第1回）資料」国土交通省航空局

## 地域航空の費用課題（オリエンタルエアブリッジの例）

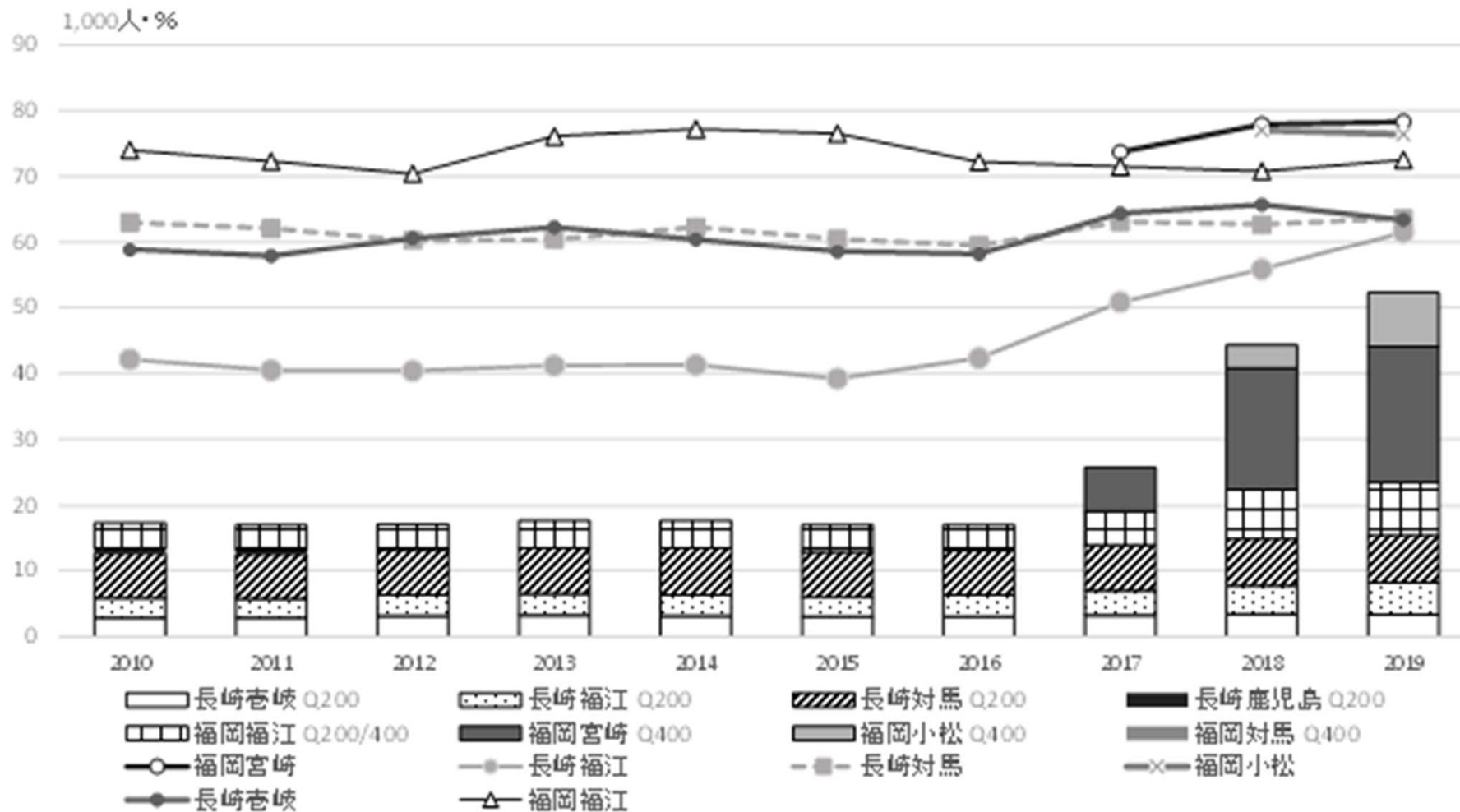


資料：「航空・空港政策の展望 アフターコロナを見据えて」加藤・西藤・幕・朝日編著

## 地域航空の構造的課題（天草エアラインでの認識）



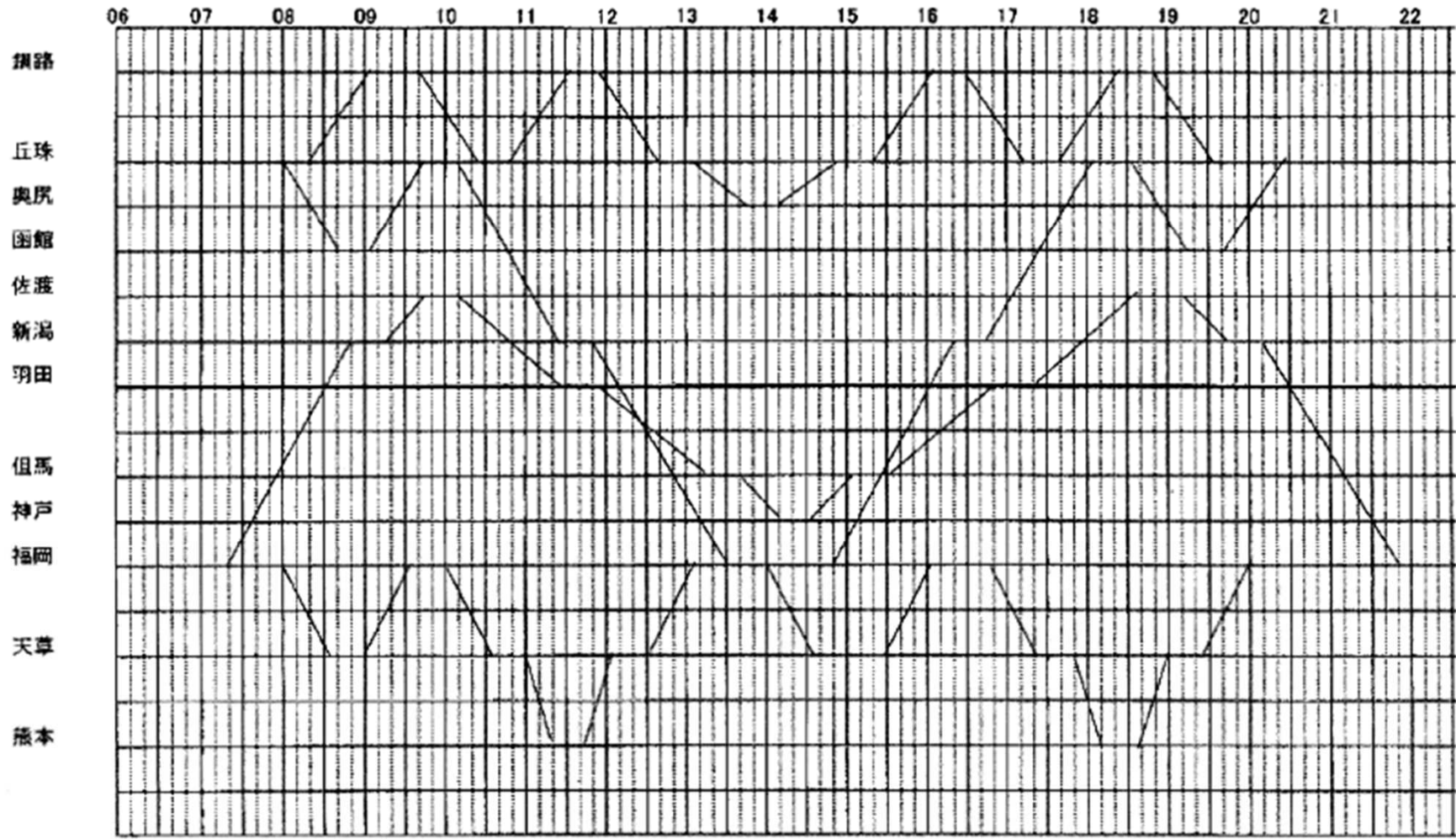
# オリエンタルエアブリッジ社運航路線の旅客数と搭乗率



資料：「航空・空港政策の展望 アフターコロナを見据えて」加藤・西藤・幕・朝日編著

# ダイヤグラムイメージ (4機回しの例)

丘珠～釧路 4 丘珠～函館 2 丘珠～奥尻 1 丘珠～新潟 1 新潟～佐渡 1 新潟～羽田 1 但馬～羽田 1 但馬～神戸 1  
 福岡～新潟 2 福岡～天草 4 熊本～天草 2 合計 20便

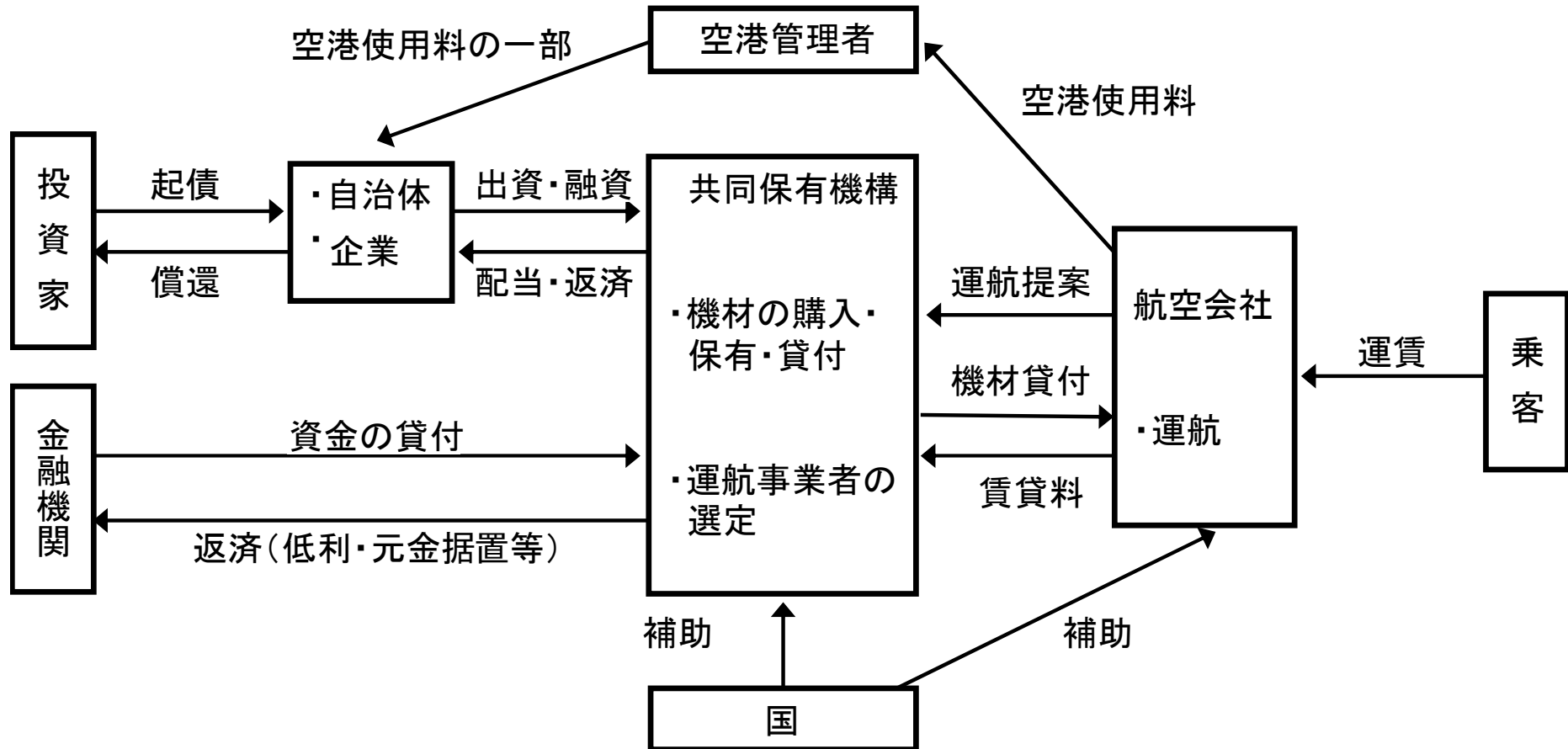


## 就航路線の特徴と課題

	中核都市間路線	離島等路線	羽田路線
例	新潟－丘珠・函館 福岡－熊本	新潟－佐渡、函館－奥尻 熊本－天草	但馬－羽田 佐渡－羽田
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. 離島路線内部補助のための収益路線</li> <li>b. 離島路線を共同運航するための経由路線</li> <li>c. ダイヤ等利用し易い路線</li> </ul>	代替交通機関の乏しい生活維持路線	地域振興・活性化
課題	新幹線や高速道路等の競合交通機関の無い路線であれば、収益が見込める	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線確保が課題であり、ダイヤやサービス品質は比較的重視されない</li> <li>・ 需要変動は比較的小さい</li> <li>・ 空港施設の制約から機材が限定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 競合交通機関が存在すれば、ダイヤやサービスの質が問われる</li> <li>・ 事業性の高い羽田路線と離島等補助路線との関係整理</li> </ul>
	離島路線を繋ぐ意味の路線で中核都市路線を考えるのであれば、需要予測・ダイヤやサービス品質は比較的重視されない		

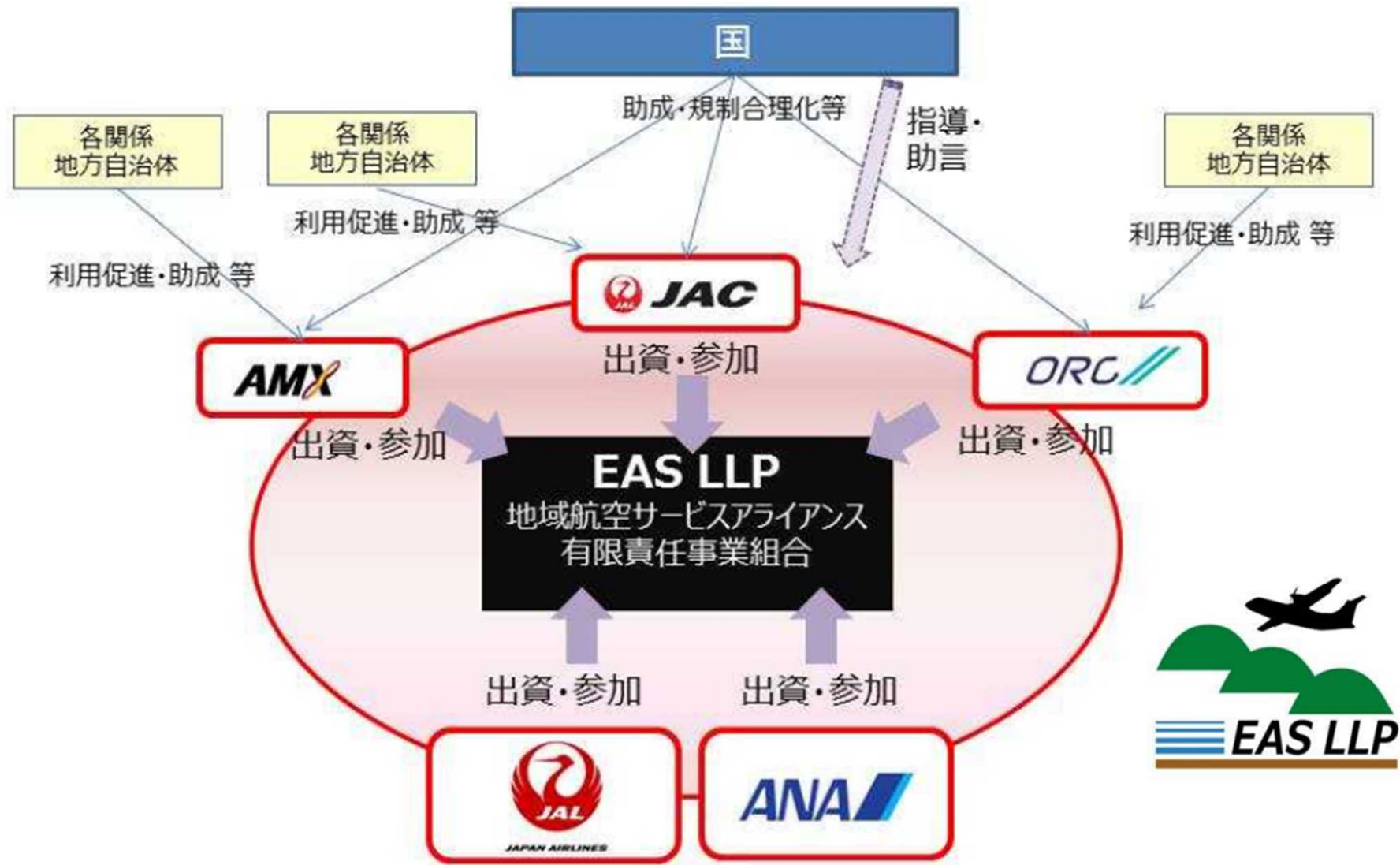


## 共同保有等機構（PPP型）スキーム案



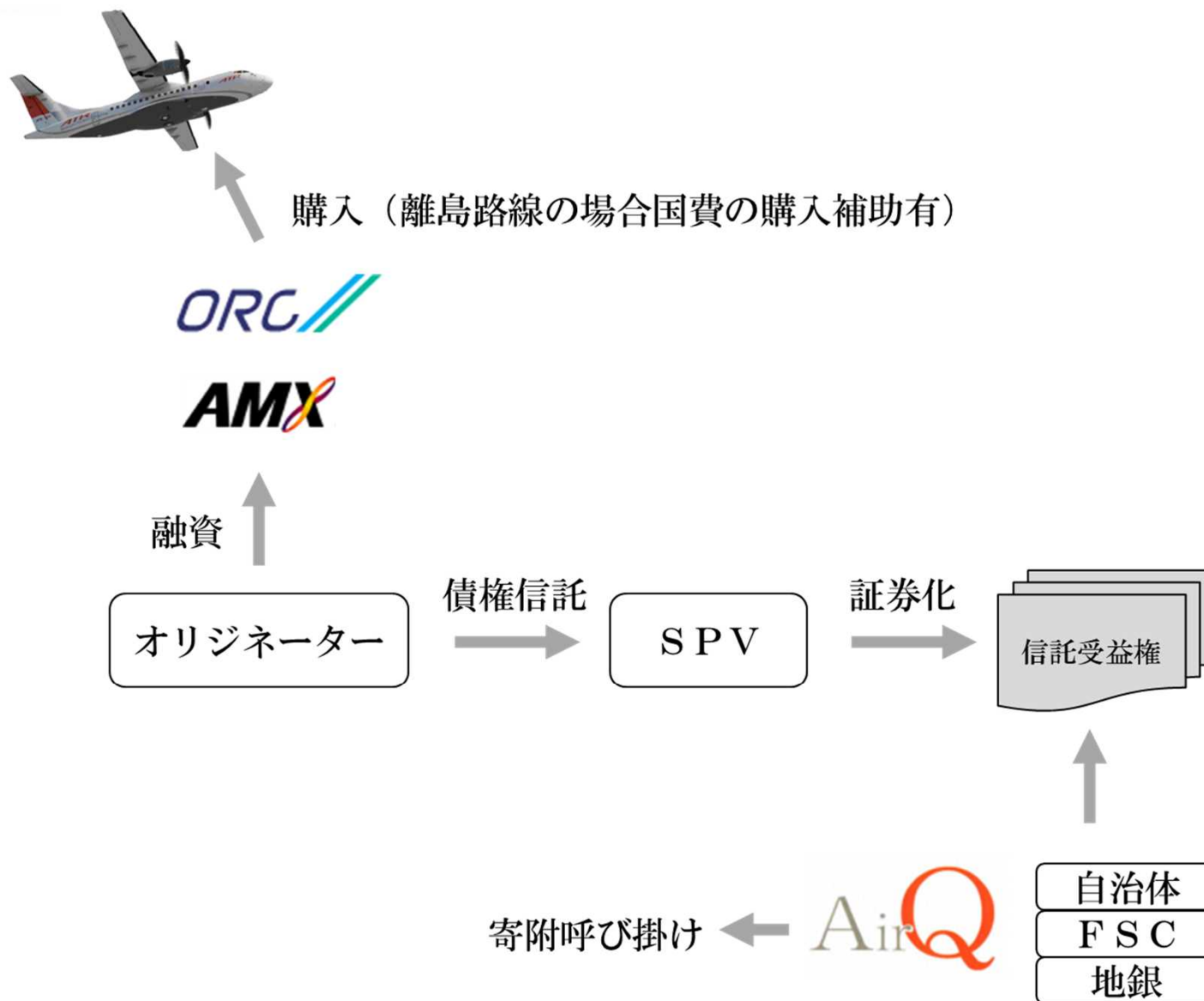
資料：「平成21年度地域活性化研究会報告書」全国地域航空システム推進協議会

# EAS LLP（地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合）イメージ



資料：航空会社による共同プレスリリース資料  
 （「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」の設立について 国土交通省報道発表時添付資料）

# 地域航空の機材調達スキーム案



資料：「アフターコロナのイン・アウトバウンド促進に向けた空港連携」  
一般社団法人九州経済連合会交通委員会企画部会講演資料

# 地方航空路線活性化プログラムの対象路線

① 紋別=羽田路線  
オホーツク紋別空港活性化プロジェクト

② 釧路=丘珠路線  
道東と道央を結ぶ道内航空ネットワーク  
活性化プロジェクト

③ 山形=名古屋小牧路線  
発着両側の分野別連携体制の構築による  
山形名古屋の活性化

④ 能登=羽田路線  
能登=羽田路線持続化プログラム  
～地方空港の課題に対応した新たな  
航空需要の創造～

⑤ 静岡=鹿児島路線  
ふじのくにと薩摩をつなぐドリーム

⑥ 南紀白浜=羽田路線  
首都圏からの誘客プロジェクト  
in 南紀白浜空港

⑦ 但馬=伊丹路線  
コウノトリ但馬空港利用促進大作戦  
ターゲット70

⑧ 天草=福岡路線  
天草地域航空路線活性化実証実験

資料：「地方航空路線活性化プログラム」国土交通省航空局HP

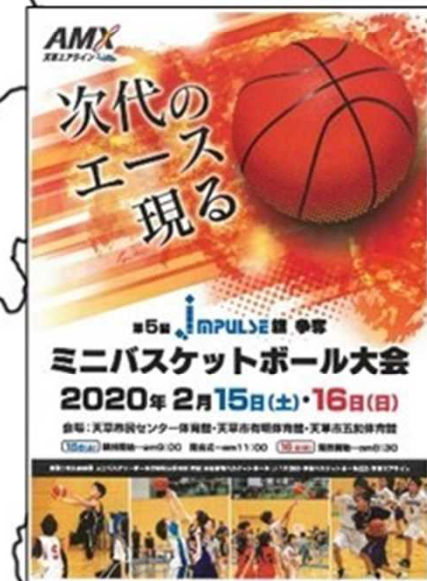
# 地方航空路線活性化プラットフォームの対象路線



◎福江 = 福岡路線



◎天草 = 福岡路線



## 定期便でビジネス利用が多い新潟～新千歳間

一正蒲鉾(小樽に北海道工場)

岩塚製菓(千歳に北海道工場)

コロナ(北海道に子会社コロナセントラルサービス)

福田組(新潟商工会議所会頭企業、北海道で土木分野でシェア)







**Strong Ties**

**Weak Ties**





# ご清聴ありがとうございました



はじめに

序章 わが国の航空・空港政策の枠組み

## 第I部 空港需要の増大と対応

- 第1章 空の国際化とオープンスカイのさらなる進展
- 第2章 羽田空港のこれまでと今後
- 第3章 成田空港のこれまでの歩みと将来
- 第4章 訪日旅客数に影響を与える要因と訪日旅客政策の評価
- 第5章 空港施設計画の変遷  
—地方空港を中心に—
- 第6章 LCCのビジネスモデルとわが国における展開
- 第7章 アジアの外国航空会社からみた関西空港
- 第8章 新滑走路建設の増便効果

## 第II部 受け皿としての空港活用

- 第9章 関西における航空・空港問題の基本認識
- 第10章 今後、関西の空港をどう使つか
- 第11章 複数航空の活かし方
- 第12章 空港営業のプロが集う空港  
—北九州空港—
- 第13章 県庁職員100人の営業力  
—佐賀空港—

## 第III部 空港・地域の持続可能な経営

- 第14章 国管理空港の民営化と地方自治体
- 第15章 地方空港の経営改革
- 第16章 空港民営化で先行する欧州からの示唆
- 第17章 インバウンド旅行者を増やせば地域は受えるのか

## 第IV部 効率の基盤となる問題

- 第18章 空を支える航空管制
- 第19章 航空機の環境対策  
—ヨーロッパの持続可能な航空運送に向けて—
- 第20章 自然災害と空港の備え
- 第21章 人口減少地域における航空の将来  
—地域航空—

## 第V部 今後の航空・空港の論点

- 第22章 鉄道も気づき始めたインバウンドの大きさ
- 第23章 飛び脚  
—航空から鉄道への転換—
- 第24章 空港コンセッションはアクセス交通にも波及する
- 第25章 自家用車とバスに依存する地方空港
- 第26章 空港財源と今後の負担問題
- 終章 “もら”と“つみ”の将来（対談）