



関西圏の空港活性化と地域政策

関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム

2017年3月29日(水)

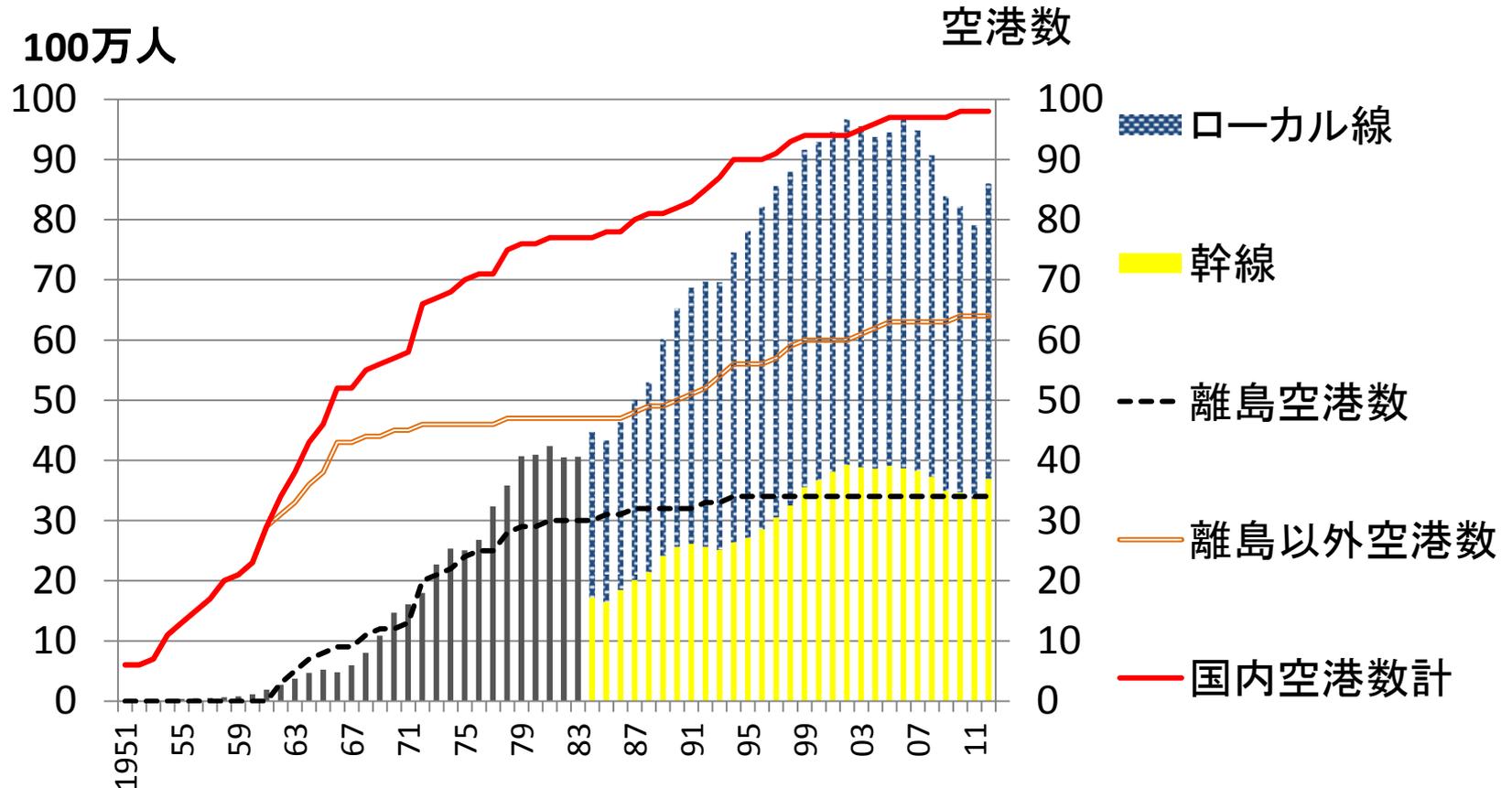
於:ホテルオークラ神戸

西藤 真一

(島根県立大学総合政策学部)

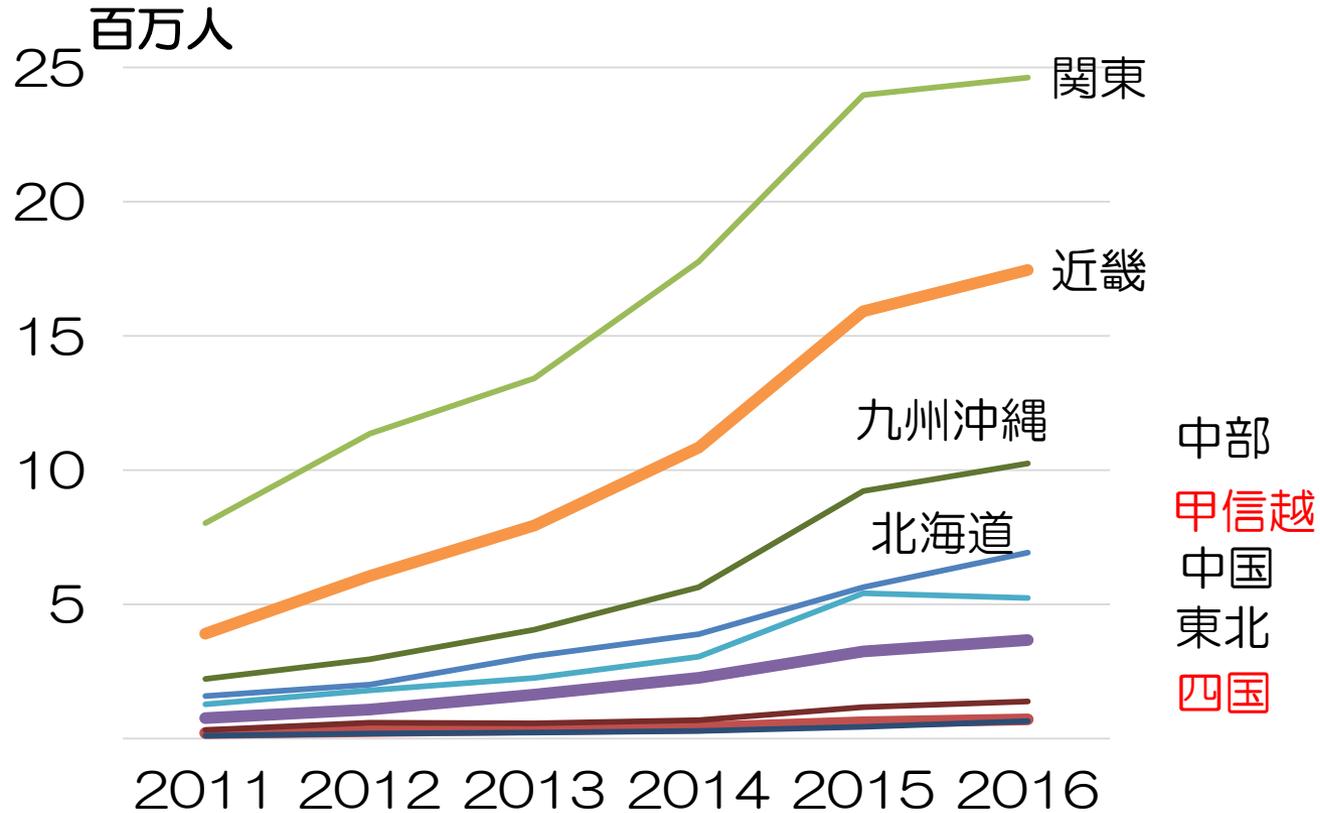
日本の航空需要の伸びと空港整備

- 空港配置の概成⇔機能・利便性拡充は課題
- 幹線路線の需要⇔ローカル線の需要は課題





訪日外国人宿泊者数の推移



2011～16年の年平均伸び率

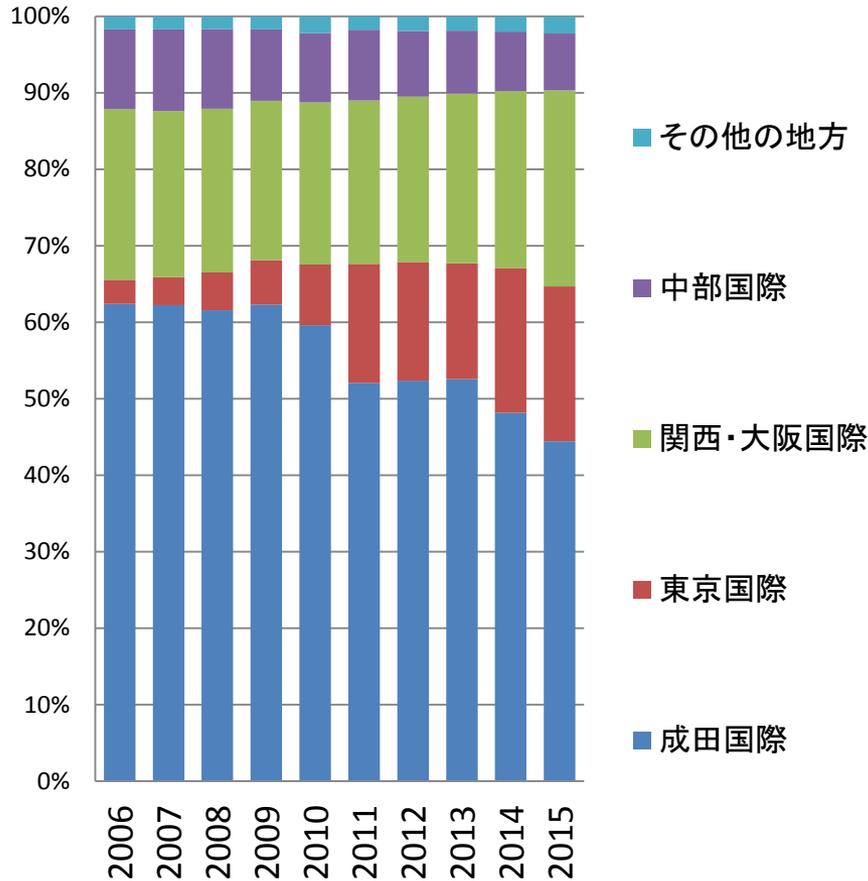
北海道	東北	関東	甲信越	中部	近畿	四国	中国	九州沖縄
27.5%	19.3%	15.6%	30.6%	25.5%	28.2%	36.8%	27.7%	29.3%

(出典)観光庁「宿泊旅行統計調査」から報告者作成



関西空港に対する期待

国際旅客の空港利用状況(暦年)



(資料)国土交通省「空港管理状況調査」から作成。

外国人の入国空港と出国空港

出国\入	成田	関西	中部	羽田	新千歳	福岡
成田	3,450,320	234,281	46,304	186,448	13,093	21,740
関西	311,694	2,281,540	25,690	57,939	5,126	13,122
中部	29,620	29,284	401,193	15,234	0	1,157
羽田	199,537	56,110	6,065	1,241,069	880	5,351
新千歳	6,796	2,631	742	0	535,705	0
旭川	0	0	0	0	13,901	0
函館	0	0	0	0	13,338	0
青森	209	0	0	38	1,224	0
仙台	83	0	109	131	0	0
秋田	0	0	0	0	87	0
新潟	326	0	640	0	0	0
百里	596	6,993	0	130	0	0
富山	172	0	3,212	972	0	0
小松	203	765	672	385	0	0
静岡	10,407	7,854	222	534	0	7,879
美保	0	0	0	93	0	0
岡山	0	2,847	0	0	0	174
広島	953	2,254	0	1,334	0	347
高松	0	6,183	0	423	0	0
松山	108	124	0	61	0	0
福岡	11,644	9,575	1,314	7,526	0	776,945
長崎	296	0	0	0	208	129
佐賀	310	915	0	0	0	5,789
熊本	0	724	0	63	0	1,590
大分	0	0	0	0	0	814
宮崎	375	704	0	0	0	0
鹿児島	0	0	0	0	0	1,370
那覇	0	5,153	0	1,894	0	1,254
石垣	0	0	0	0	0	0

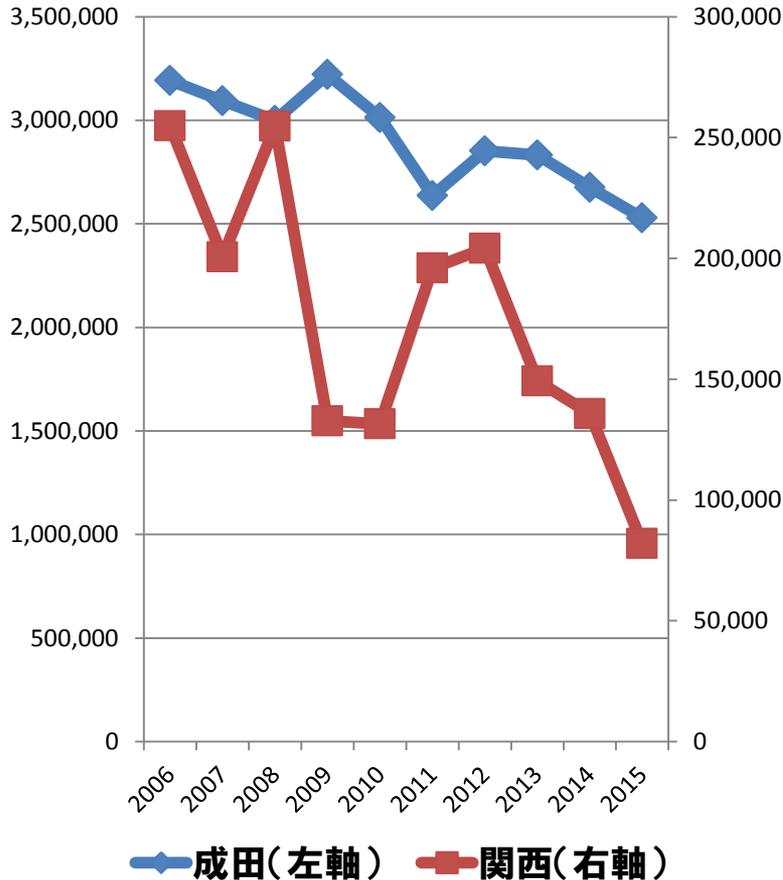
(出所)国土交通省(2014)「国際航空旅客動態調査(19.出入国空港)」。



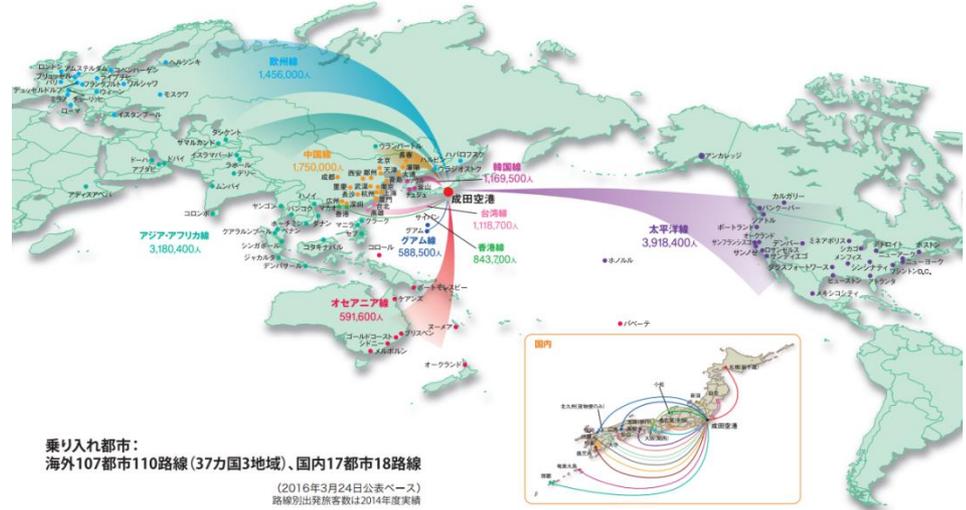
ネットワーク強化の必要性

乗り継ぎ需要の獲得に期待

国際線乗継(通過旅客)の推移

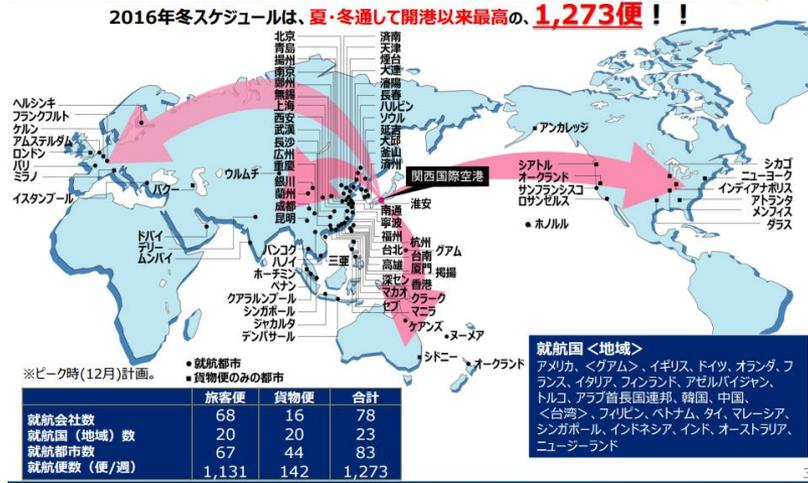


(資料)国土交通省「空港管理状況調査」から作成。



(出所)成田国際空港資料 http://www.naa.jp/jp/airport/pdf/network_01.pdf

関西国際空港の国際線ネットワーク (2016年冬期)





空港の旅客数・着陸回数推移

年度	内訳	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
500万人以上	着陸回数	1	1.01	1.03	1.05	1.08	1.11	1.10	1.08	1.10	1.14	1.23	1.30
	乗降客数	1	0.96	1.00	1.01	1.03	1.02	0.98	0.93	0.94	0.91	0.99	1.06
200-500万人	着陸回数	1	1.00	1.00	1.03	1.05	1.03	1.01	1.00	0.95	0.95	0.96	1.01
	乗降客数	1	0.97	0.95	0.97	0.98	0.96	0.92	0.85	0.83	0.82	0.87	0.92
100-200万人	着陸回数	1	0.99	1.02	1.01	1.00	0.98	0.93	0.90	0.91	0.88	0.95	0.97
	乗降客数	1	1.00	0.99	0.98	0.95	0.96	0.92	0.86	0.79	0.78	0.73	0.79
50-100万人	着陸回数	1	0.97	0.98	0.97	0.97	0.93	0.91	0.88	0.86	0.84	0.90	0.92
	乗降客数	1	0.98	0.95	0.94	0.93	0.90	0.84	0.76	0.73	0.69	0.74	0.78
20-50万人	着陸回数	1	1.02	1.06	1.12	1.15	1.07	1.03	1.03	1.04	0.97	0.97	0.99
	乗降客数	1	0.94	0.94	0.93	0.93	0.89	0.82	0.75	0.73	0.69	0.73	0.74
20万人未満	着陸回数	1	1.08	1.03	0.99	1.02	1.00	0.95	0.90	0.80	0.77	0.76	0.76
	乗降客数	1	0.91	0.88	0.88	0.85	0.82	0.75	0.70	0.61	0.57	0.56	0.60

(注)表の値は、2011年度の乗降客数を基準に空港規模を分類したときの発着回数の平均値をもとに2002年度を1とした場合の指数である。ただし、離島および2002～2013年度の期間中に開港、休止となった空港、「その他空港」は除外している。0.8を下回る箇所のみ太字斜体で示している。

(資料)国土交通省「空港管理状況調書」から筆者作成。



カーディフ空港の公営化と地域



1995年 空港民営化

2008年ごろ航空会社撤退を契機として空港運営が危機に立たされる

2013年、ウェールズ政府が公営化

Welsh
Government

WGC Holdco Ltd.
ウェールズ政府による100%出
資の完全子会社

Cardiff International
Airport Ltd.
1986年設立の空港運営会社



地場産業の支えとしての空港

Enterprise Zone: Characteristics and Opportunities

The Enterprise Zone in particular has a strong heritage as a thriving aerospace sector. It is a major base for the MOD and is also home to a range of aerospace companies, including:

- British Airways Maintenance, Cardiff (BAMC):** BA operates one of its largest MRO facilities in the UK from the Enterprise Zone. The facility is responsible for major maintenance and cabin interior conversions of BA's entire long-haul fleet and employs over 700 staff.



- Cardiff Aviation:** a maintenance, engineering, technical services and training group operating from a 132,000 sq ft (12,263 sq m) fully-equipped hangar space and workshops.



- Bristow Helicopters:** Bristow is a global provider of helicopter transport and search and rescue (SAR) services. A new SAR helicopter base at St Athan is being developed by Bristow that will house two state-of-the-art SAR helicopters, their crews and support team. It is due to become fully operational in 2015, when Bristow takes over delivery of helicopter SAR services throughout the UK on behalf of the Maritime and Coastguard Agency (MCA).



- eCube Solutions:** an aviation services company which specialises in 'end-of-life' aircraft projects. The operation provides facilities to park and store aircraft, dis-assembly services, and storage capacity for components, including bulk items and engines.



Cardiff and Vale College is one of the UK's leading aerospace education and training providers. The College's International Centre for Aerospace Training (ICAT) is an award-winning Centre of Excellence for aerospace training situated opposite Cardiff Airport and within the Enterprise Zone. This centre includes a range of specialist facilities



for training in the aviation industry. All aeronautical engineering apprenticeships and courses up to degree level are based here, as well as some travel and tourism courses. Cardiff and Vale College has a worldwide reputation and is one of a few centres in Great Britain to have gained approval from the CAA and European Aviation Safety Agency (EASA) as a Part 66 Aircraft Maintenance Training Organisation.



Transport and Access

Road

The M4 connects the Enterprise Zone to the Cardiff Capital Region and wider UK destinations. Cardiff Airport and the Gateway Development Zone are approximately 10 miles from Junction 33 of the M4. Access to the local road network is gained via Junction 35 of the M4 from the west and Junction 33 of the M4 from the east. The A4226 (Port Road) provides access to Cardiff Airport and the Gateway Development Zone from the east, connecting to Cardiff via the A4050

イギリスの大まかな空港政策



- 国は地方の空港の存廃には対応しない
 - イギリス議会下院運輸委員会
 - 「空港存続のために公的支出を行うべきではない」
 - 「民間にリスクを移転させる」
- 民間運営の空港に対する政策介入
 - 地元自治体の判断
 - カーディフの場合は、ウェールズ政府による買収



地域の視点を空港運営に活かす

- Aviation Policy Framework 2013 (APF)
 - Air Transport White Paper 2003を更新
 - 空港の抱える課題への対応
 - 首都圏(ハブ機能・混雑)と**地方**(接続性維持・地域経済開発)
 - ロンドン以外の空港(地方空港)の重要性
 - 地域開発を進める上での重要なインフラ
 1. 航空政策: 航空路線の維持
 - PSO, RDF, 互恵的な国際航空協定による自由化
 2. **空港政策: 地域との協働**(地方主導)による空港活用
 - **地域のステークホルダー**の関与強化(既存の枠組みの改良→計画論)
- 枠組み
- » Airport Consultative Committees (ACCs): 騒音等の環境改善
 - » Airport Master Plans: 空港経営者の戦略(地域の理解を前提)
 - » Airport Transport Forums: 空港振興に向けた地域の機会
 - » Airport Surface Access Strategies: 地域の空港アクセス計画

地域と大学の共育・共創・共生に向けた 縁結びプラットフォーム



現在の地域問題・課題

- ✓ 人口減少・少子高齢化・過疎化
- ✓ 安心・心豊かな地域社会の構築
- ✓ 連携促進による人材・産業の育成

現在の大学課題

- ✓ 3キャンパスの連携強化
- ✓ 地域連携の目標・成果の体系化
- ✓ 地域での学習・教育活動の体系化

持続可能な共生社会の実現

次世代の共生社会

- ✓ 課題に対する継続的な取組
- ✓ 育成人材の活動とネットワークによるさらなる活性化
- ✓ 地域・分野・主体の横断・連携強化
- ✓ 地域の自立と自律のための仕組みづくり

産業育成

- ✓ 地域イベント、伝統文化への学生参加による集落・商店街の賑わいの創出
- ✓ 地域ニーズに対応した自治体への総合的政策提言
- ✓ 地場産品・地産地消促進のための学生による実験的取組

地域学士を認定した人材の輩出

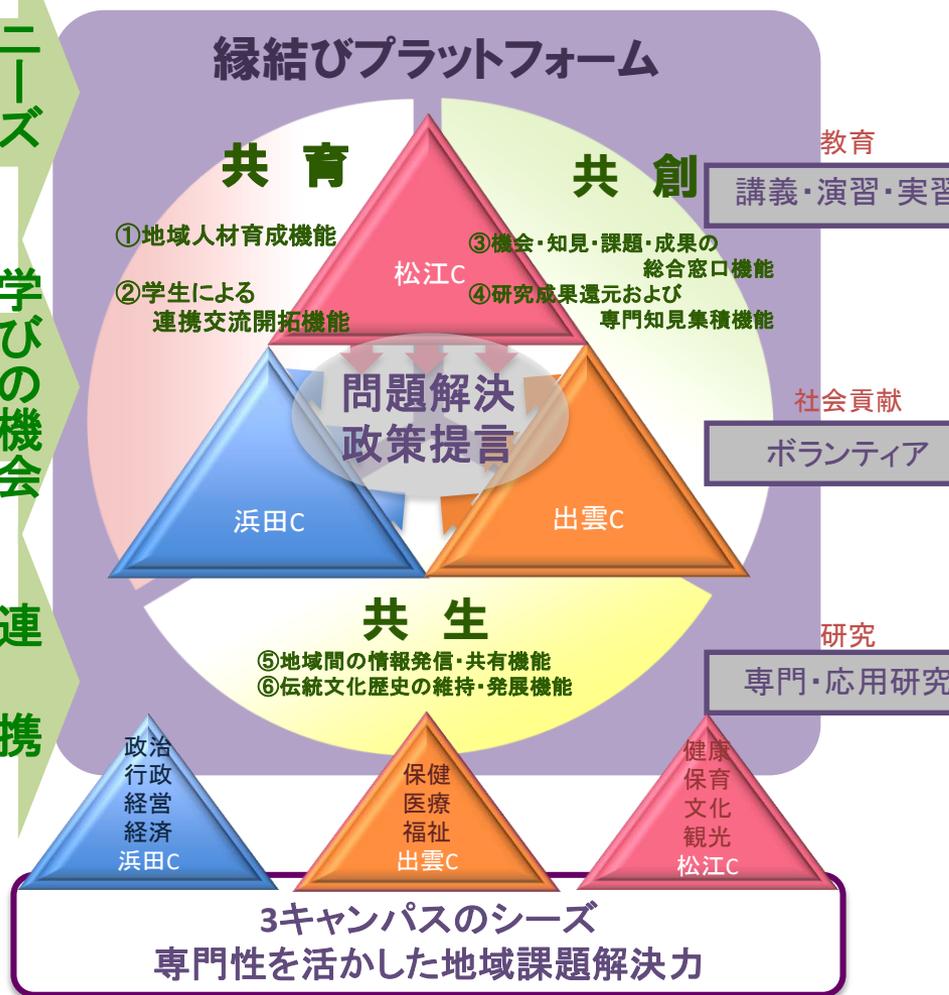
- ✓ 地域事情に精通し、課題対応できる人材(産業界)
- ✓ 地域の集落・福祉マネジメント(行政)
- ✓ 地域をつなぐコーディネータ(NPO)
- ✓ 保健・医療・福祉のプロフェッショナル(医療福祉)

地域再生・活性化

- ✓ 高齢化・過疎化する地域に学生を送り出し世代交流と活力をもたらす集落支援事業
- ✓ 伝統文化歴史、伝統工芸など地域特性を活かした高齢者・若者の雇用創出
- ✓ 安心して暮らせる医療・福祉、在宅介護支援の確立

NPO
地
地域
社会
自治体

ニーズ
学びの機会
連携





ゼミで取り組む地方空港の活性化

THE UNIVERSITY OF SHIMANE
山形大学法人 島根県立大学

萩・石見空港に対する意識と
交通選択に関する調査
報告書

赤崎なつ美 片岡伸彰 木金宏 坂本将太郎
正時拓磨 和田瑛 渡辺郁斗

2014

地元の空港から
活気ある街に

意外と使える
石見空港

ビジネスパーソン必見!!

- 乗り継ぎ割引
- 空港施設案内
- ビジネスパーソンのための東京での観光情報等々。

往復飛行機利用!! しまね周遊の旅

イメージ
このプランはイメージです。
実際に商品化される確約は、
致しかねます。

しまねの歴史・文化を満喫

▲① 萬福寺 (益田市)

▲石見神楽(イメージ)
②温泉津温泉にてオプション鑑賞できます

▼②温泉津温泉(大田市)

▲③島根ワイナリー(出雲市)

▲④ 萬福寺(益田市)

▲⑤ 松江城(松江市)

▲⑥ 堀川遊覧船と松江城(松江市)

1日目 萩・石見空港 (島根県益田市) 到着

2日目 温泉津温泉

3日目 米子空港 (鳥取県米子市) 出発

日程・スケジュール

🚗 レンタカーまたは公共交通 🛩 飛行機 🚶 徒歩

1日目	羽田空港(10:50発)→ANA575便→萩・石見空港(12:35着)→🚶 厳光寺雪舟庭園→🚶 ①萬福寺→🚶 ②稀本神社→🚶 ②温泉津温泉(宿泊) (オプション)温泉津温泉にて夜神楽観賞
2日目	温泉津温泉→🚶 縁結びの神社として世界に知られる出雲大社(参拝)→🚶 一日御碕神社→🚶 ③島根ワイナリー(ワインの試飲)→🚶 牡丹の花と高麗人夢の里 由志園→🚶 玉造温泉(宿泊)
3日目	玉造温泉→🚶 ④国家指定!松江城(見学)→🚶 松江堀川遊覧【冬季はこたつ船】→🚶 日本庭園ランキング14年連続第1位の足立美術館→🚶 米子空港(17:30発)→ANA388便→羽田空港(18:55着)

2015年度 益田市と島根県立大学との共同研究

島根県立大学 × 地(土)の拠点

益田市の観光ニーズと萩・石見空港の二次交通
～WEB アンケートによる分析～
報告書

2016年3月

島根県立大学総合政策学部
西藤ゼミ3年

小畑亜稀子 杉村海帆 中村友保 野村一里 松本遥 宮川遼