

地方空港の活性化に関する研究

A study on the revitalization of local airports

平成20年5月
運輸政策研究所
内田 傑
Uchida Suguru

本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 運航回数と機材の大きさ
- 3 旅客数増減の要因
- 4 国際線と貨物輸送
- 5 まとめ

研究の背景と目的

- 利用の伸び悩む地方空港が多い
- 航空会社の不採算路線からの撤退
- 平成22年の羽田再拡張を控え、今が正念場



地方空港の①適切な管理運営方策

②効果的な利用促進策

③地域の活性化策

について地方自治体に提言

これまでの研究の流れ

- 管理運営方策（発表済み）
 - ・空港の収支の試算
 - ・収支に影響を与える要因
 - ・指定管理者制度の活用
- 利用の促進・・今回の発表
- 地域の活性化

利用促進の取り組み（国・自治体）

■ 国の取り組み

- ・平成16年度・・空港利用促進協議会を設置
- ・17、18年度・・取り組み状況の報告書を作成

■ 地方自治体の取り組み（県、地元、協議会）

- ・着陸料の軽減
- ・航空会社、旅行代理店、利用客に対する補助
- ・PR
- ・アクセスの向上

利用状況の調査

- 調査対象とする空港・・・42の地方空港
 - ・調査対象外・・・①離島空港
 - ②主要地域拠点空港(新千歳、福岡、那覇)
 - ③13年のデータのない新設空港 等
- 調査事項・・・平成13年と18年の国内線旅客数、
運航回数、1便当たり座席数等を比較
- 特に旅客数の変化について、要因を分析
 - ・利用促進に結びつく手がかかり
 - ・新たな方向性を見出す手がかかり

調査対象とする空港(42空港)

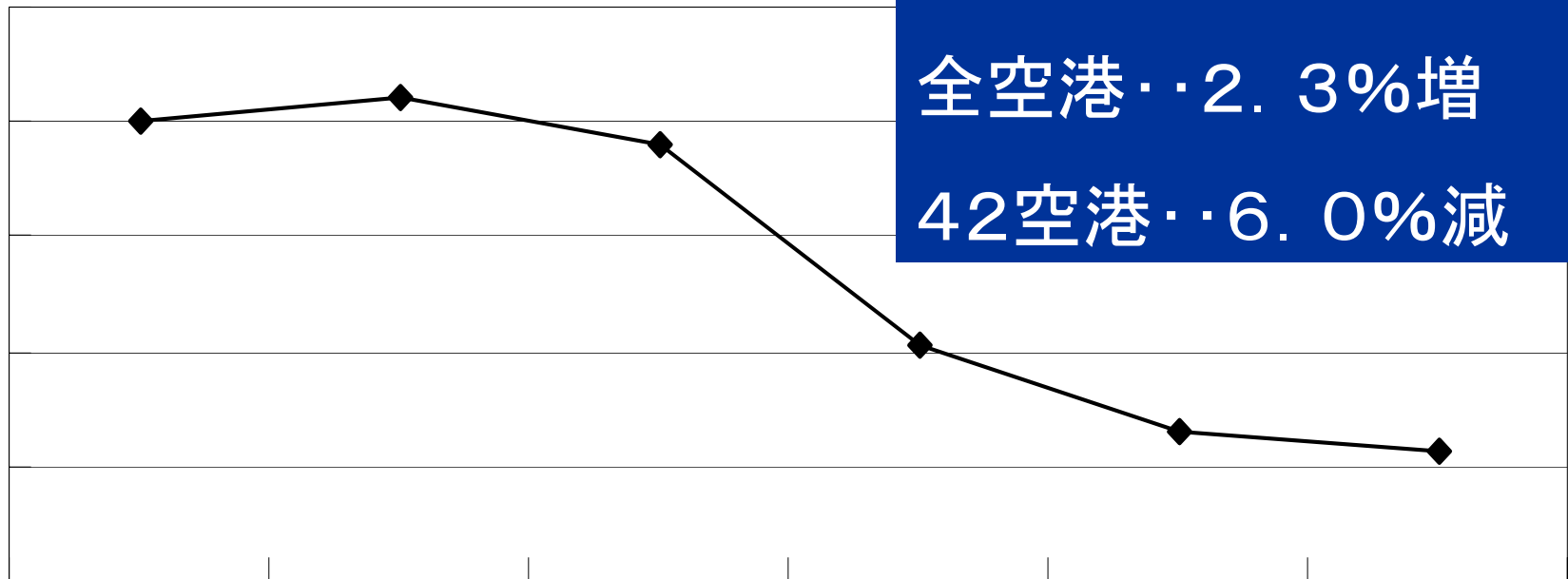
- 第二種A空港(14)
稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島
- 第二種B空港(5)
旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部
- 第三種空港(16)
中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、富山、松本、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀
- 共用飛行場(5)・・丘珠、小松、米子、徳島、三沢
- その他飛行場(2)・・広島西、但馬

42空港全体の国内線旅客数の推移

単位:100万人/年

国内線旅客数(42空港合計)

51
50
49
48
47
46



13年⇒18年

全空港・・・2.3%増

42空港・・・6.0%減

13年

14年

15年

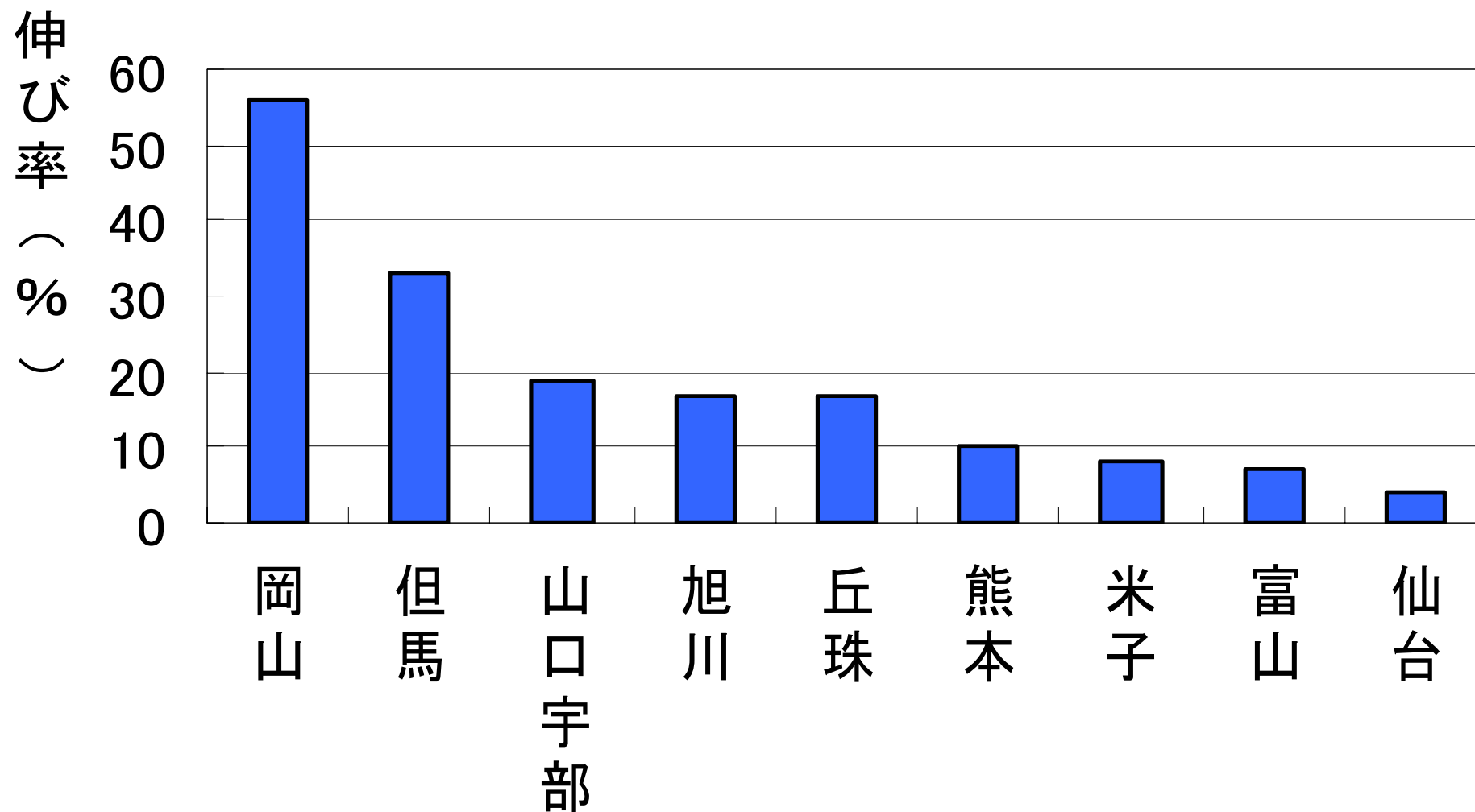
16年

17年

18年

(航空輸送統計年報)

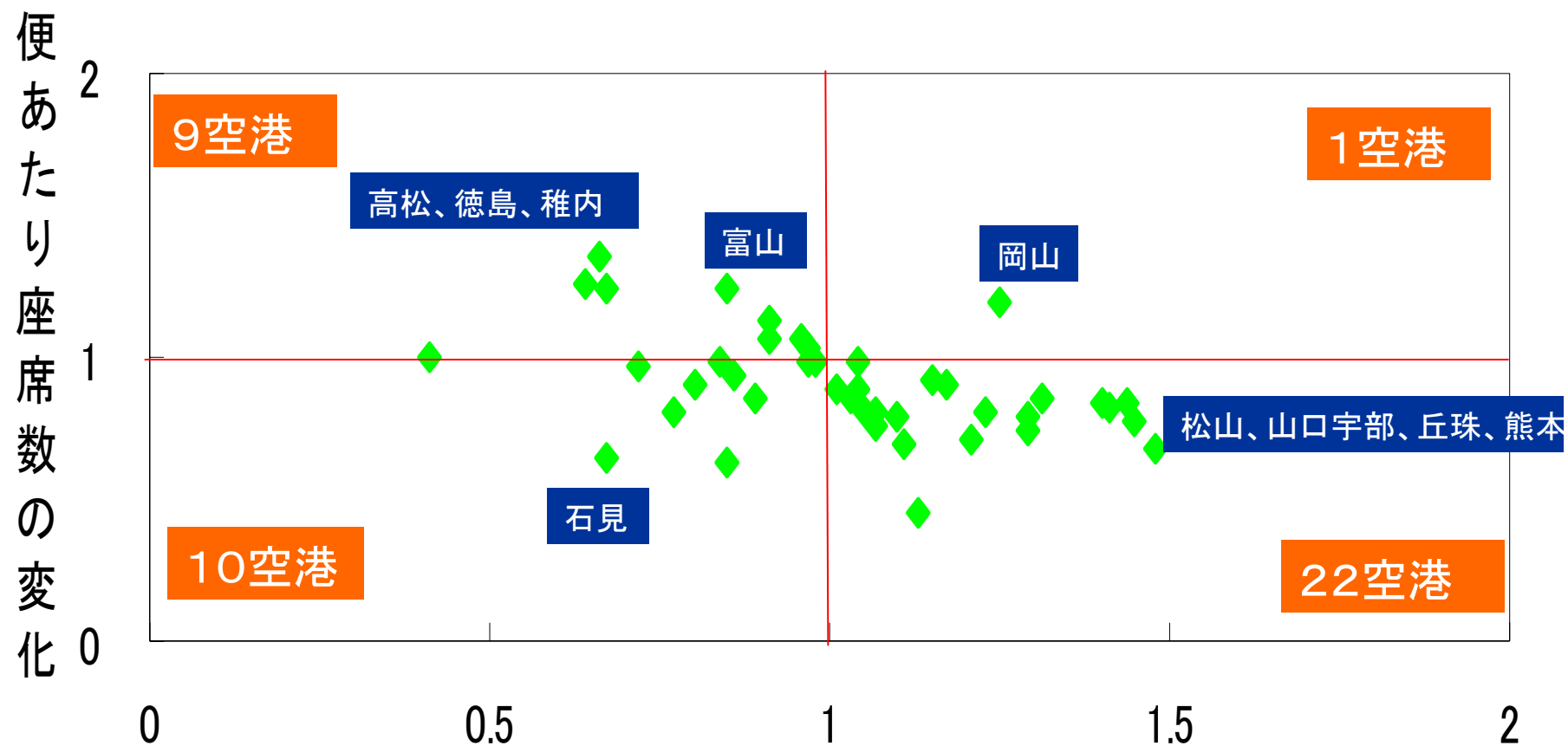
旅客数を伸ばしている空港(13年→18年)



本日の報告内容

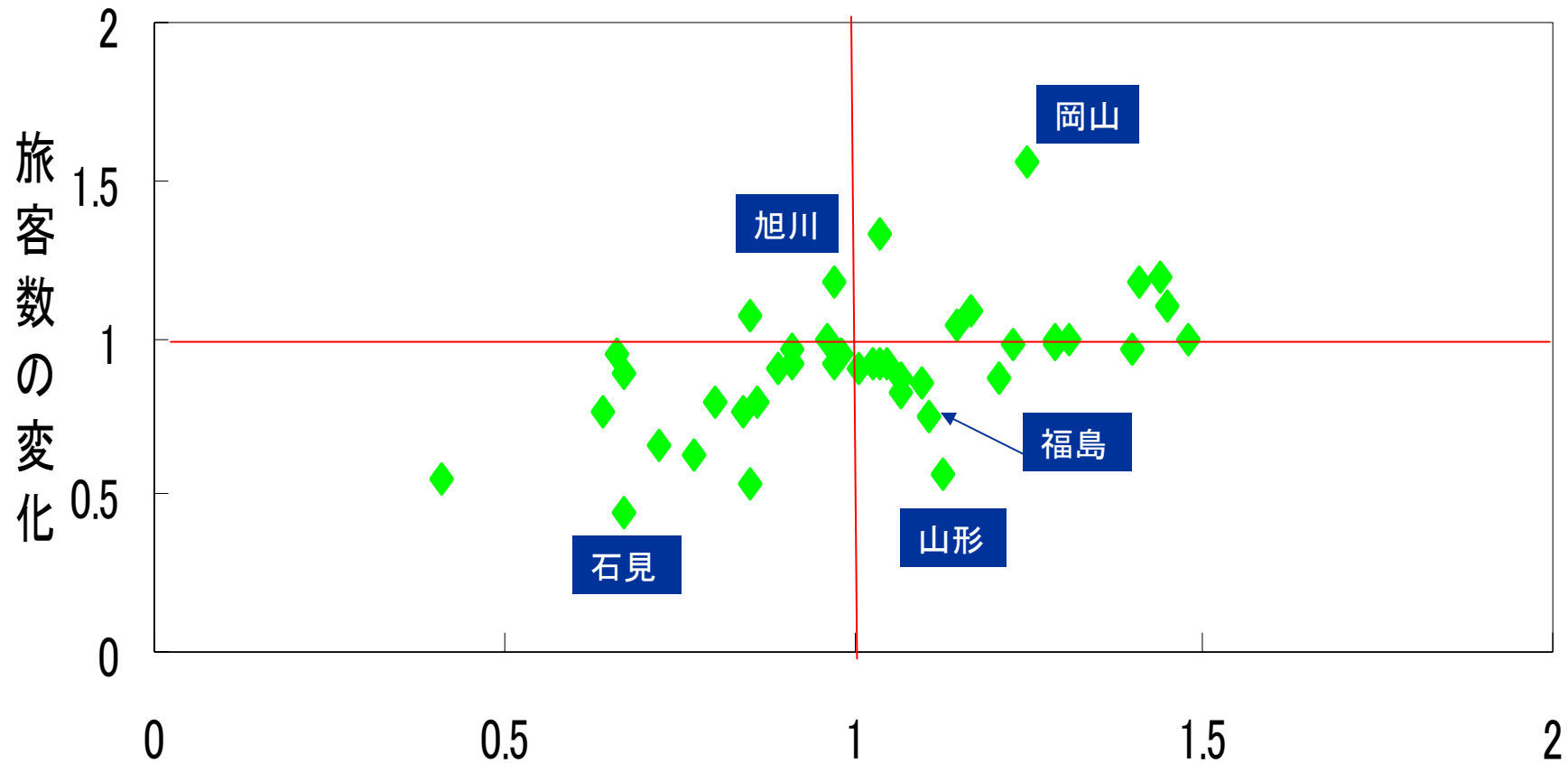
- 1 はじめに
- 2 運航回数と機材の大きさ
- 3 旅客数増減の要因
- 4 国際線と貨物輸送
- 5 まとめ

運航回数と機材の大きさ (13年→18年)



運航回数の変化
(航空輸送統計年報)

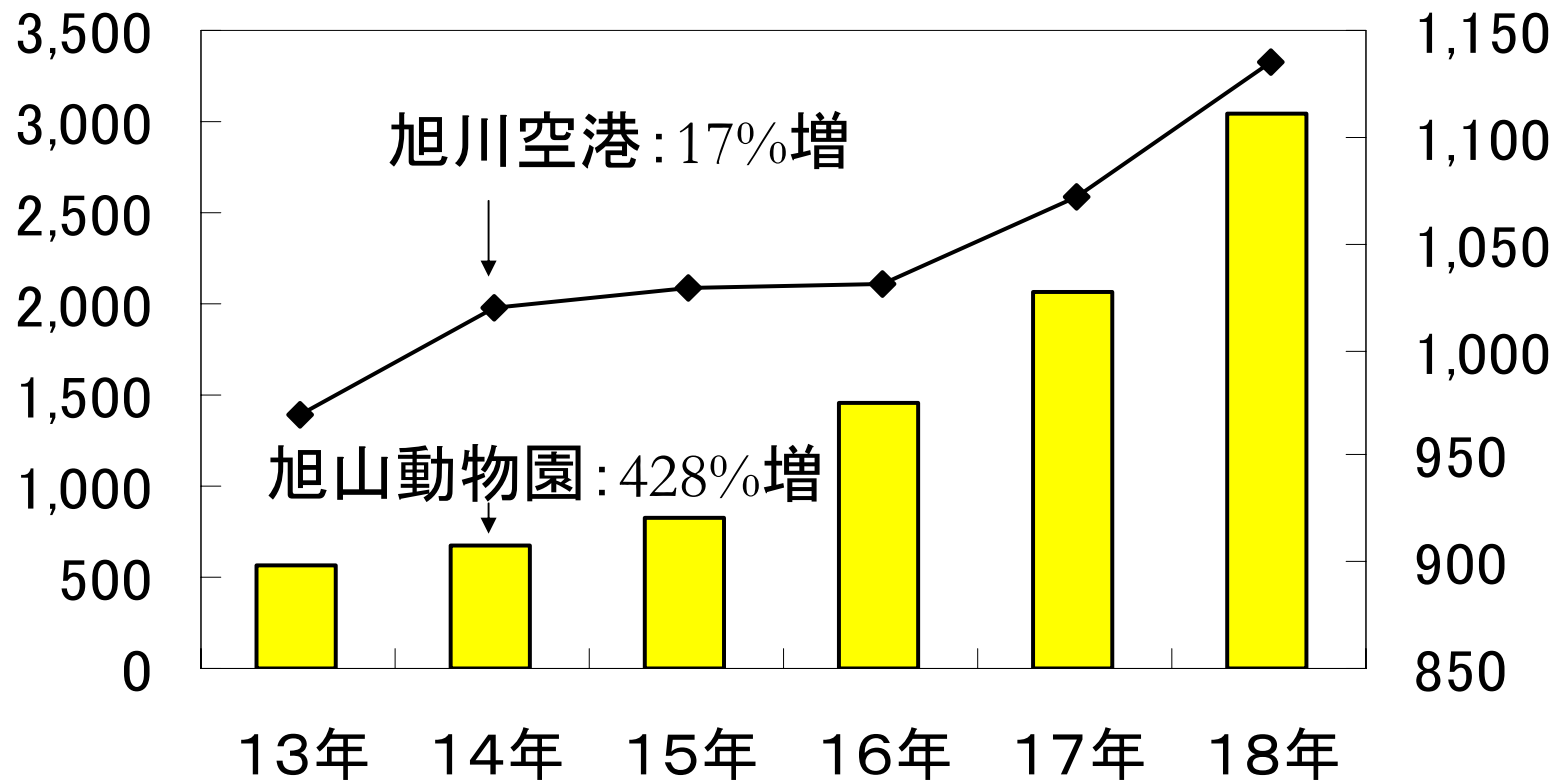
運航回数の変化と旅客数の関係 (13年→18年)



運航回数の変化
(航空輸送統計年報)

旭川空港と旭山動物園

旭山動物園入園者数(千人/年度)



旭川空港旅客数(千人/年)

(旭川市資料)

山形空港(40%減)

- 1日1便の山形ー羽田便

18年3月まで 羽田10:30発 山形12:15発

18年4月から 羽田13:05発 山形14:40発

→ビジネス需要が大幅に減少

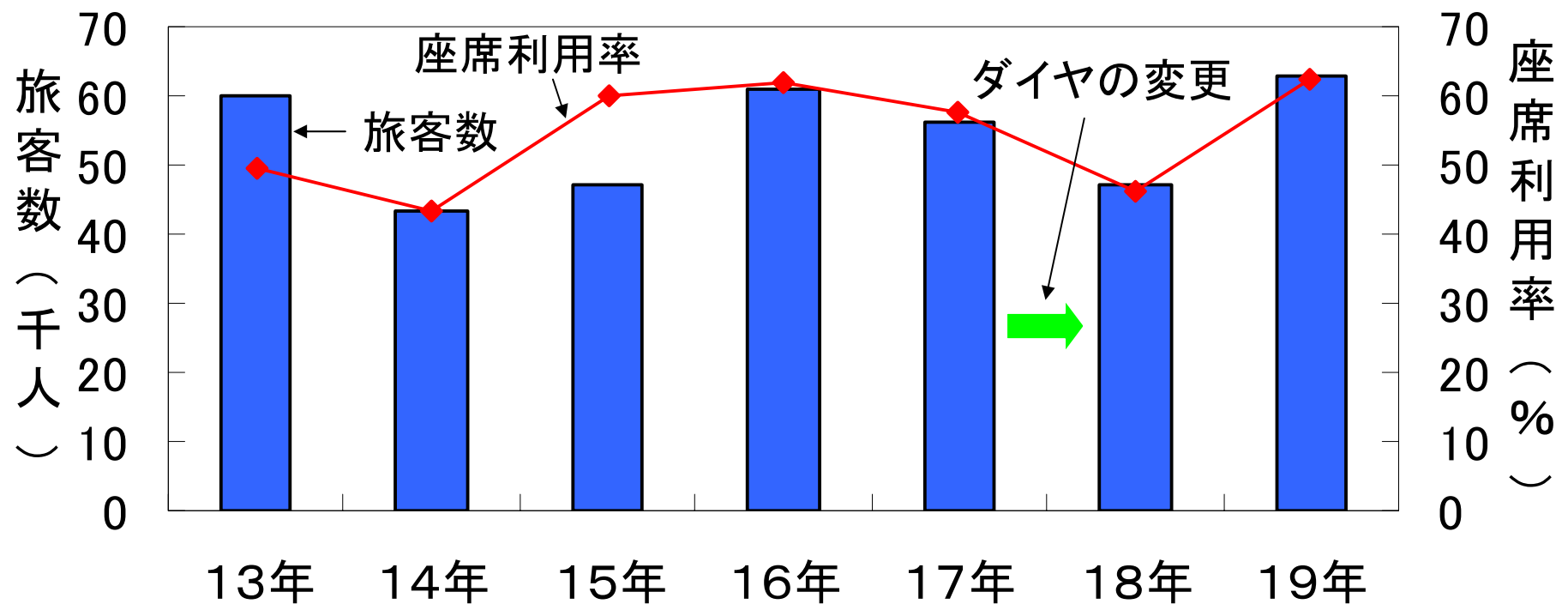
- しかし、19年に入り、同一ダイヤながら前年比33%増

①西日本からの観光客にターゲット

②旅行商品を開発した旅行代理店への助成

(20年3月9日山形放送「やまがた空港物語」における県交通政策課長の発言)

山形ー羽田便の推移



(山形県ホームページ 14年10月から15年3月までは運航休止)

石見空港(56%減)

■ 羽田－石見便(ANA1日1便)のダイヤ変更

- ・14年12月:1日2便から1便

- ・18年3月まで

羽田 15:40 → 石見 17:20

- ・18年4月から

羽田 6:55 → 石見 8:25

- ・19年4月から

羽田 7:25 → 石見 8:55

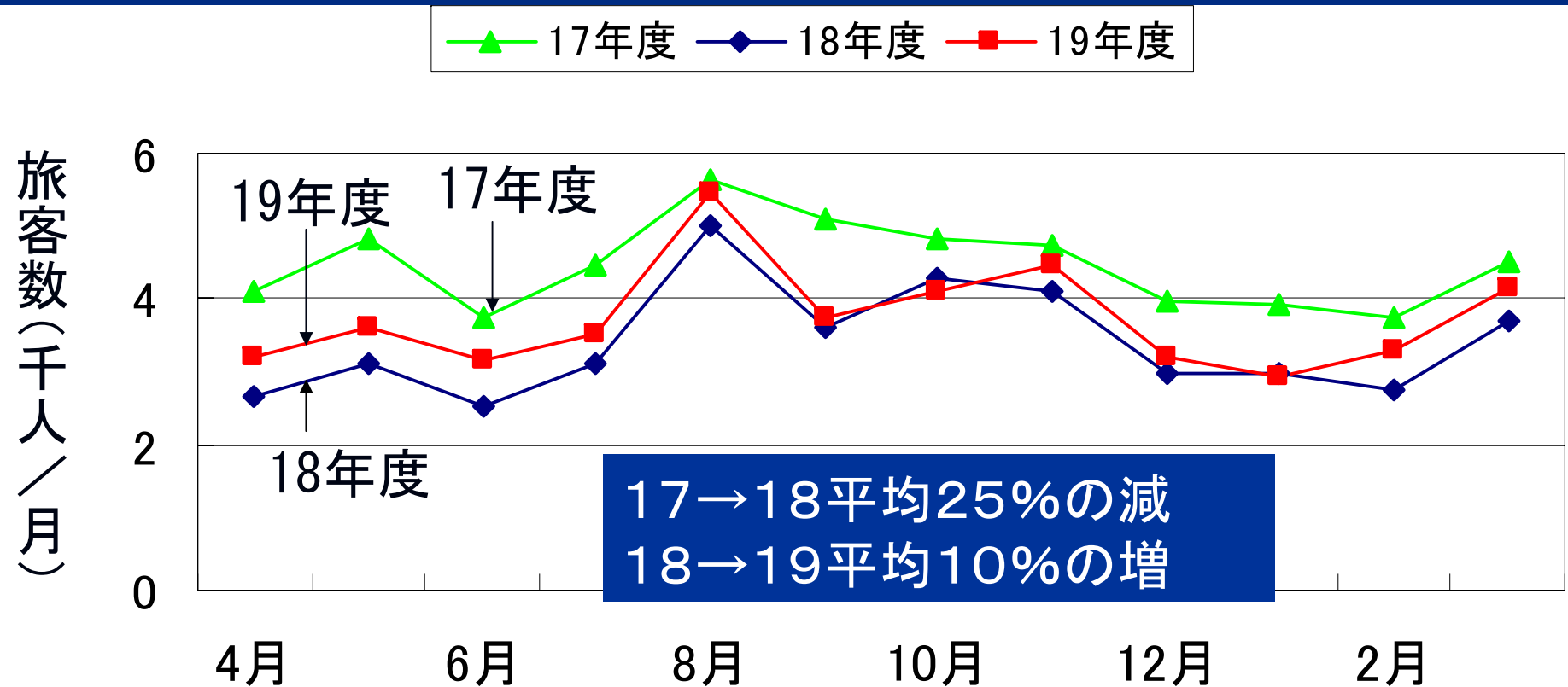
(19年4月改正に際しての県の要望のポイント)

- ・県・地元一体での利用促進

- ・1日1便のためダイヤの影響が大きい

- ・石見銀山の世界遺産登録

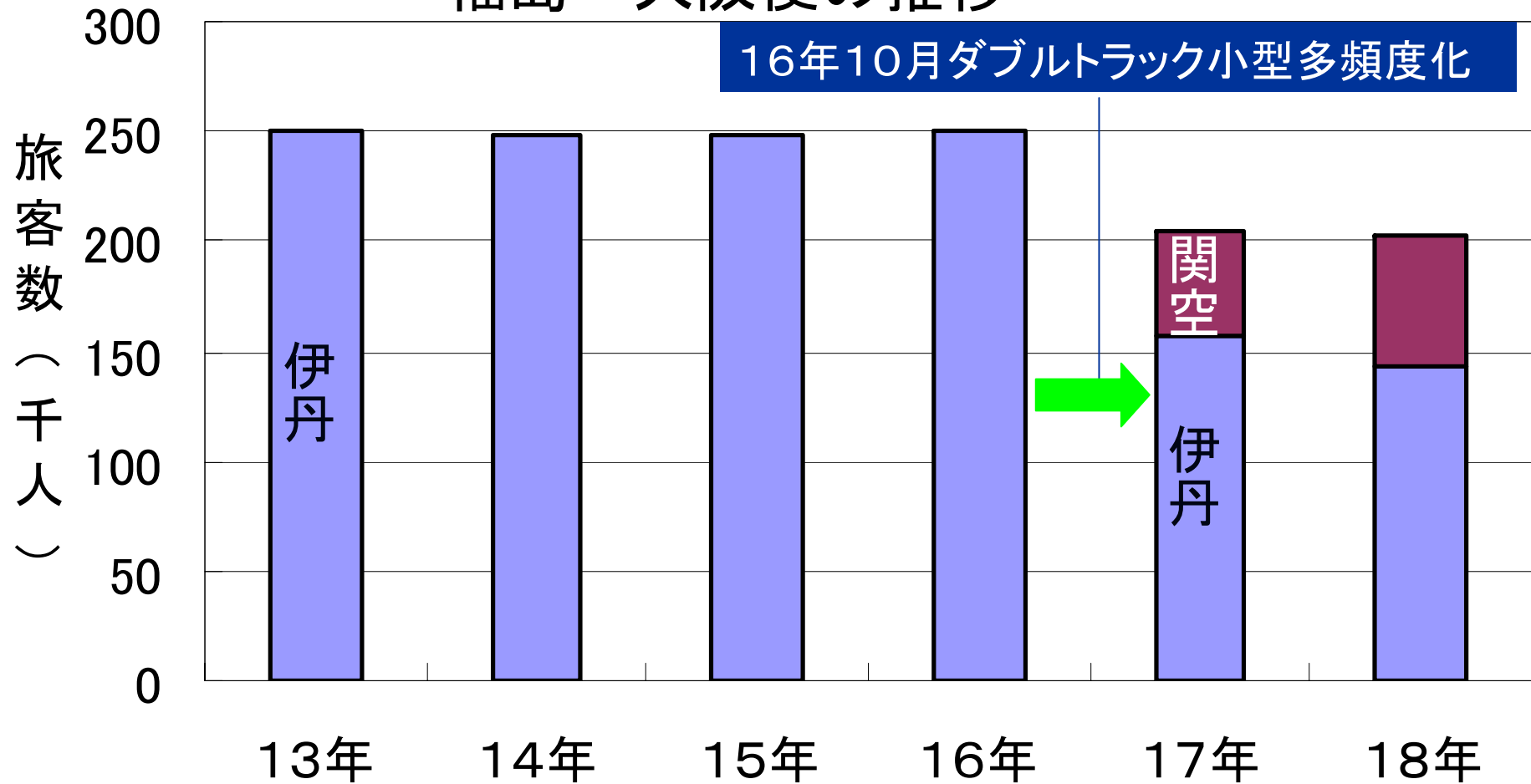
羽田－石見の実績



(ANAホームページ)

福島空港(25%減)

福島ー大阪便の推移



(航空輸送統計年報)

伊丹－出雲便

- 小型多頻度化

13年: YS 3便 + サーブ 2便

15年: Q400 5便

16年: Q400 2便 + サーブ 4便

現在: Q400(74席)1便 + サーブ(36席)7便

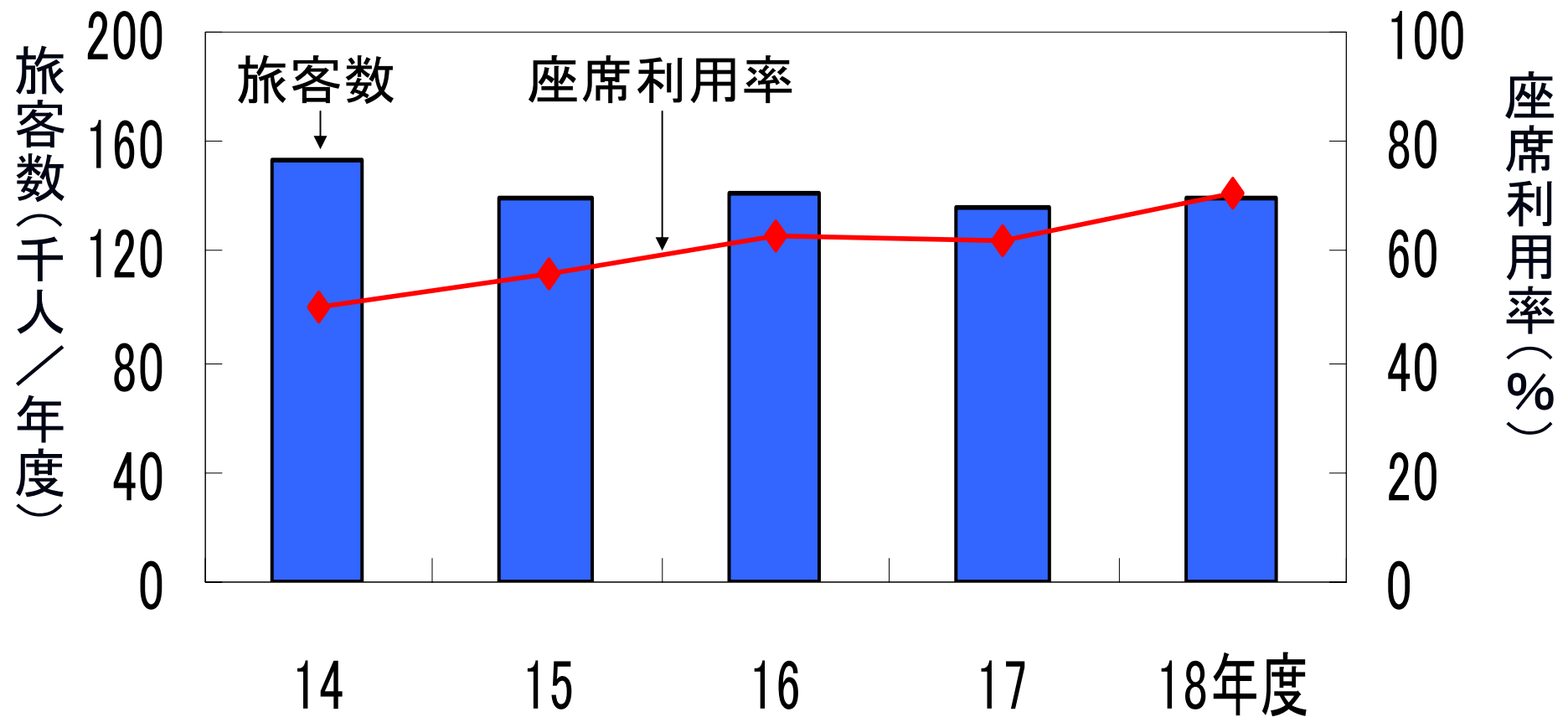
- きめ細かく機材を変更し、旅客数、利用率とも安定
→ 出雲空港の旅客数はこの6年横ばい

- 約7割がビジネス利用(県アンケート調査)

- 出雲空港のある斐川町

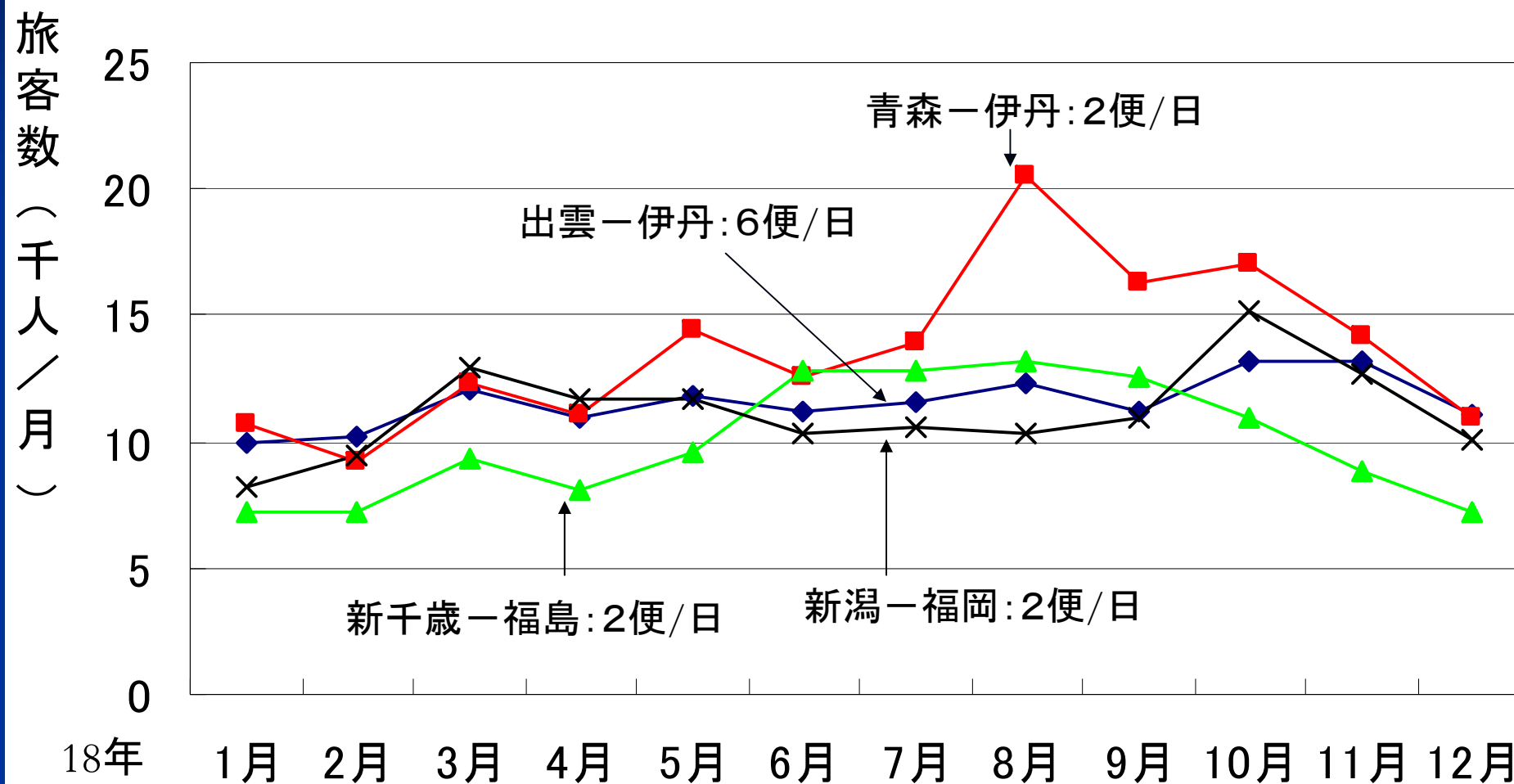
＝企業誘致に成功し、製造品出荷額も島根県トップ

伊丹－出雲便の利用状況



(航空輸送統計年報)

年間15万人前後の路線の季節波動の比較



「運航回数と機材の大きさ」のまとめ

- 小型多頻度化、ダイヤの適切な設定、ダイヤに合わせたマーケティングなど
需要の伸び悩む中、空港の現況や特性に応じた工夫の余地
- 安定的な観光需要は旅客の伸びに直結
→ 需要の見極めが重要

本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 運航回数と機材の大きさ
- 3 旅客数増減の要因
- 4 国際線と貨物輸送
- 5 まとめ

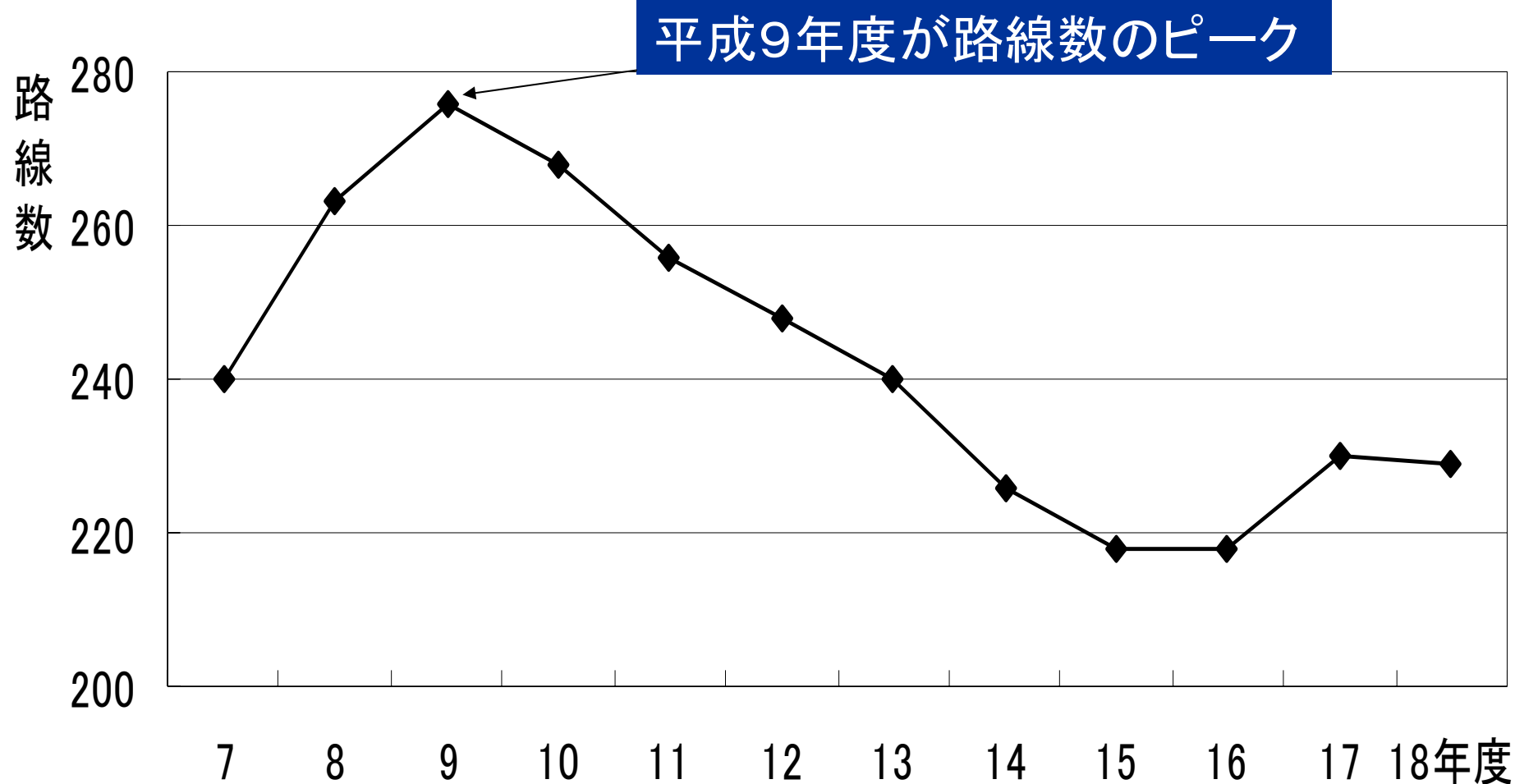
旅客数増減の要因(重回帰分析)

- 被説明変数・・13年～18年の国内線旅客数増減率
 - 有意な説明変数
 - ①路線数の変化
 - ②運賃割引率(JAL, ANA前日購入割引の平均)
 - ③航空分担率の変化
 - ④人口の変化
 - ⑤ナイトステイの有無
- (②③⑤は、当該空港の旅客数が最も多い路線でみた)

3 旅客数増減の要因

- ① 路線数の変化
- ② 運賃割引率
- ③ 航空分担率の変化

航空ネットワークの推移



(国土交通白書13年度、19年度)

路線の増減(13年→18年)

+2	+1	0	-1	-2	-3	-4	-5	-7
熊本	帯広 庄内	珠 旭川 大館 小松 松山 鹿見島 釧路 中標津 女満別 三沢 秋田 花巻 但馬	稚内 富山 山口宇部 長崎 大分 青森 南紀白浜 米子 石見 佐賀 松本 山形 紋別	仙台 福島 岡山 高知 鳥取 徳島	新潟 出雲 宮崎	広島 高松	函館	広島西

* 年間3ヶ月以上運航した路線。ダブル、トリプルトラックでも1路線と数える

(航空輸送統計年報をもとに作成)

19年度中に廃止された単独路線

路線	18年実績(人)	18年利用率	座席数
関西－宮崎(2便)	85, 705	38%	130
新千歳－三沢	37, 262	38%	134
名古屋－北九州	32, 697	31%	50
神戸－熊本	32, 379	31%	145
福岡－青森	31, 204	55%	134
中部－福島(2便)	24, 358	32%	74
福岡－花巻	23, 281	53%	134
神戸－新潟	23, 194	31%	74

(赤: JAL、白: ANA) (JAL, ANA資料 航空輸送統計年報)

20年度から廃止の単独路線

路線	18年実績(人)	18年利用率	座席数
新千歳－那覇	147,814	65%	416
福岡－新潟(2便)	133,110	55%	166
福岡－富山	50,955	42%	166
新千歳－松山	44,330	65%	133
新千歳－中標津	35,737	33%	166
新千歳－高松	26,633	52%	279
新千歳－鹿児島	21,758	57%	133
新千歳－庄内	17,236	28%	166
旭川－釧路	9,604	38%	36

(福岡－新潟は、その後、廃止を撤回し、1便減にとどめる。旭川－釧路はHACが参入)

(赤:JAL、白:ANA)(JAL, ANA資料 航空輸送統計年報)

最近の廃止路線の特色

- 座席数150人以上の機材
- 利用率60%前後
- 年間10万人以上
- 直行便より、基幹空港での接続利便性に重点を置くANAの動きが本格化
 - ・20年4月：廃止路線等について、直行便と同水準の割引運賃を設定

新潟－福岡線の廃止

- 19年9月

20年3月での廃止届出に際し、国土交通省からANAあての指導文書発出

- 19年10月

「新潟・福岡交流促進協議会」を設置するなど両県が官民あげた存続運動

- 20年1月

1日1便への減便と機材小型化を決定(166人→126人)
目標利用率70%をクリアできなければ20年度中に廃止

国土交通省の指導内容

- 地元が理由を示して十分な配慮を求めている
 - ①新潟空港唯一の九州路線として年間13万人以上が利用
 - ②機材を小型化すれば利用率が向上する
- ANAの単独路線で1日2便
 - 誠意をもって地元との協議を継続されたい

航空ネットワークの維持

- 航空ネットワークの維持のための国の方策
 - ・羽田の1便、3便ルール
 - ・羽田発着枠配分の評価項目にネットワークへの貢献度
 - ・着陸料の軽減
 - ・離島航空事業助成
- 米国・・EAS(不可欠路線運航サービス)について、便数、ハブ空港からの距離等を要件に航空会社に助成
(17年7月 運輸政策セミナー 屋井、橋本、三輪)
- フランス・・旅客輸送実績、代替輸送手段の有無等に応じ、航空会社に助成
(19年10月 運輸政策研究機構 主要国運輸事情調査)

福岡ー青森の廃止と乗り継ぎ

- JAL・・・乗継割引は導入せず。

19年9月まで：福岡12:45ー青森14:40

運賃：42,900円

19年10月から：福岡12:20(羽田)青森16:20

運賃：61,300円

(43%アップ)

→乗継ぎによる利便性の低下

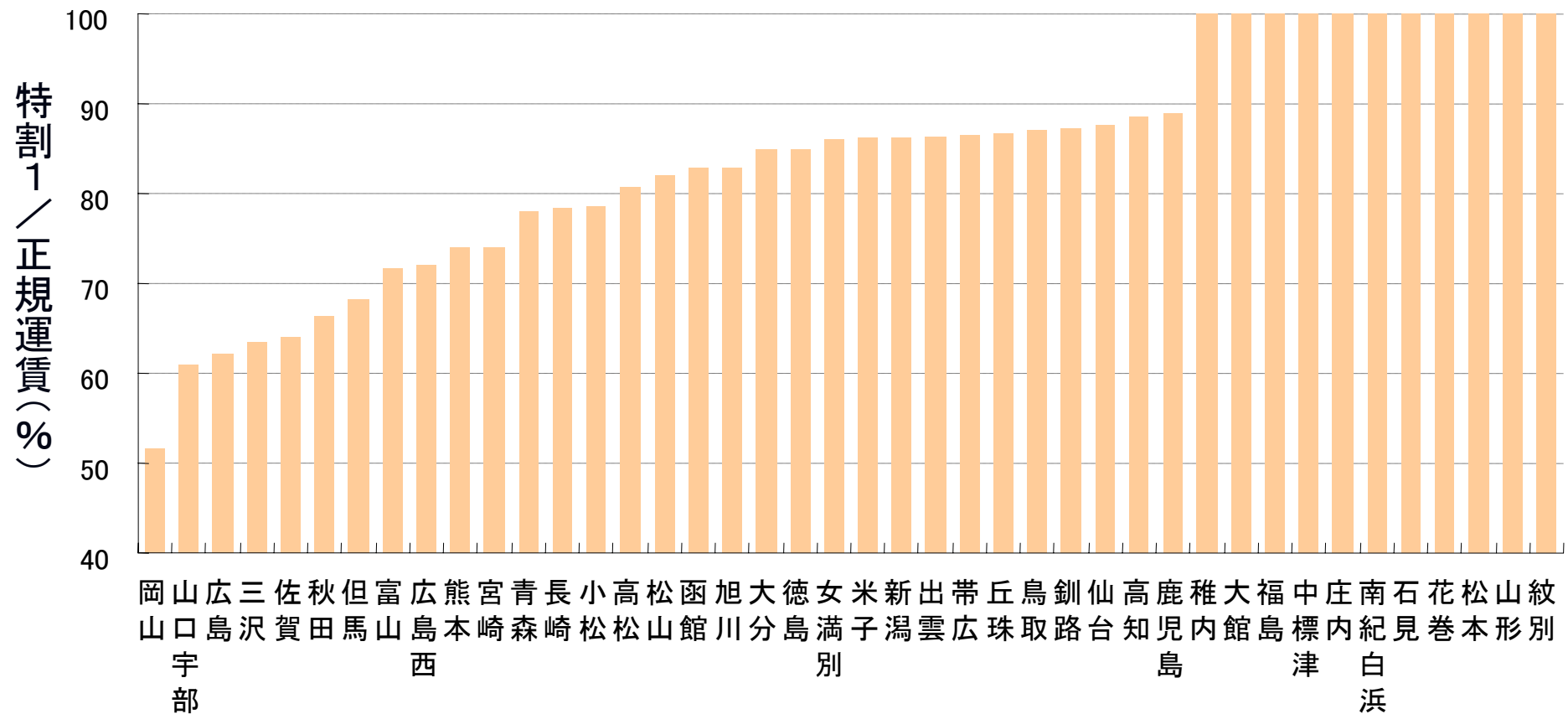
3 旅客数増減の要因

① 路線数の変化

② 運賃割引率

③ 航空分担率の変化

前日購入の割引率



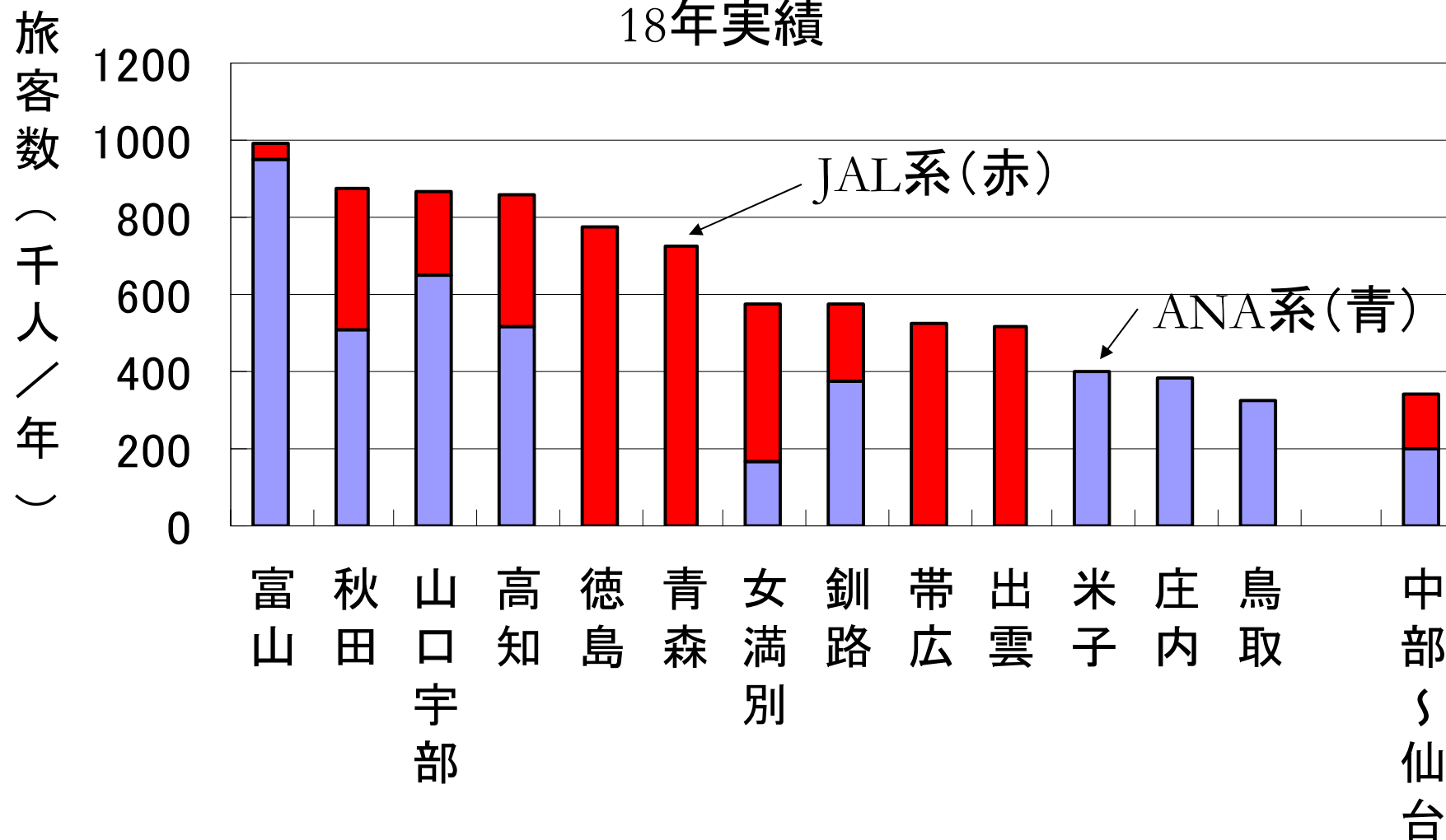
(JAL, ANA時刻表 18年10月)

割引率の高い空港の特徴

- 新幹線と競合する空港
 - ◎岡山、山口宇部、広島、三沢、秋田等
 - ・岡山(旅客数56%増)、山口宇部(19%増)
＝羽田便ダブルトラック
→便数増加＋運賃低下→旅客増
- SKY, SNAなど新規航空会社が参入している空港
 - ◎熊本、宮崎等
 - ・熊本(10%増)
＝羽田便トリプルトラック
→便数増加(11→17便)＋運賃低下
→旅客増(背景に企業誘致の成功あり)

ダブルトラックと旅客数(羽田便)

18年実績

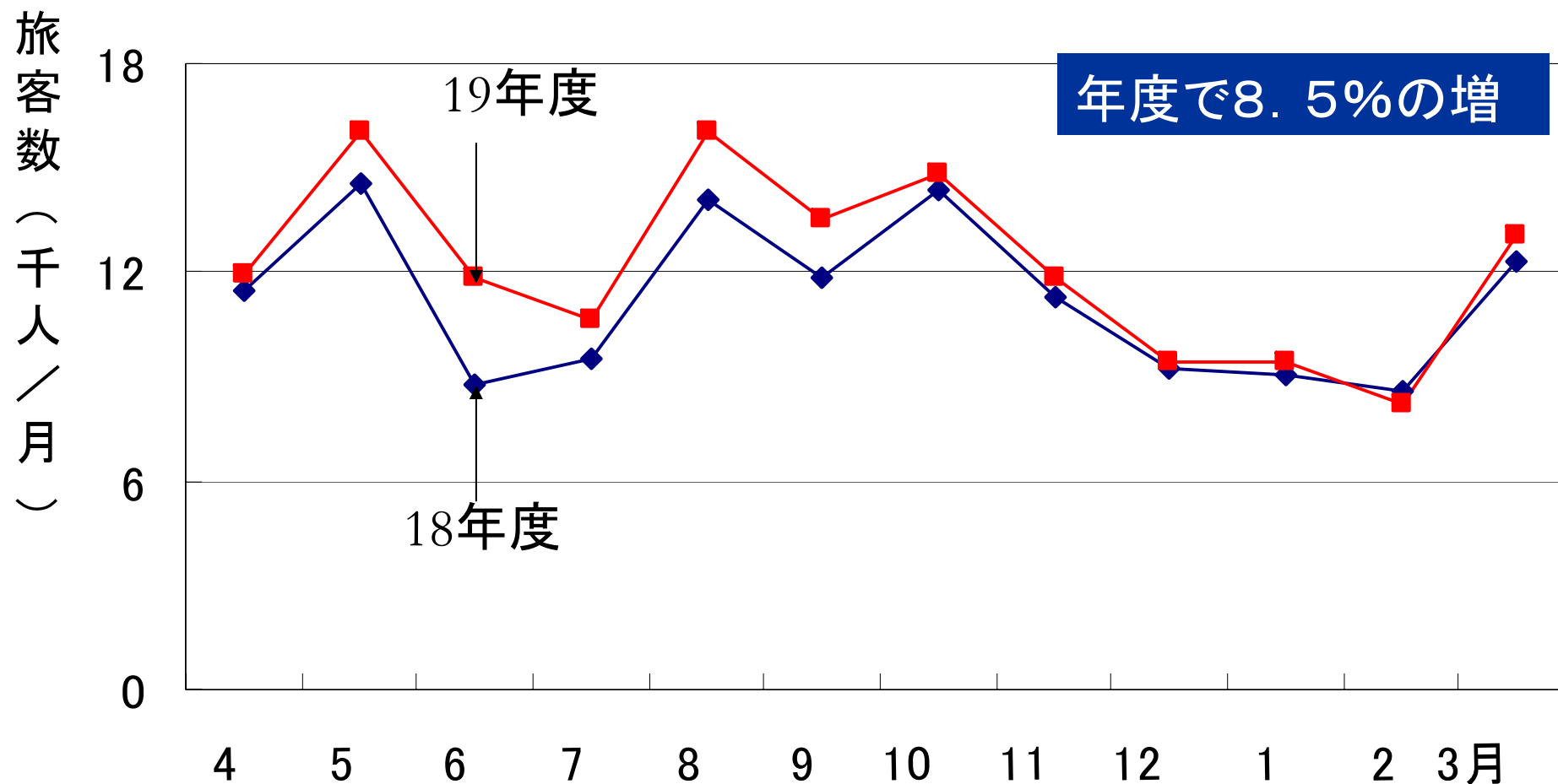


(航空輸送統計年報)

南紀白浜空港(9%減)

- 和歌山県・アンケート結果(「ビジネスの潜在需要」「高運賃のため他モードを利用」)を踏まえ、JALに羽田便の特便割引7を要望
- 19年4月:特便割引7(66%割引)を暫定導入
(19年4~6月の収入が前年同期以上なら10月から正式導入)
- 様々なPR活動(県庁・企業へのPR、県民利用者に地域商品券1000円分進呈)
- 19年10月:正式導入

羽田－南紀白浜の実績

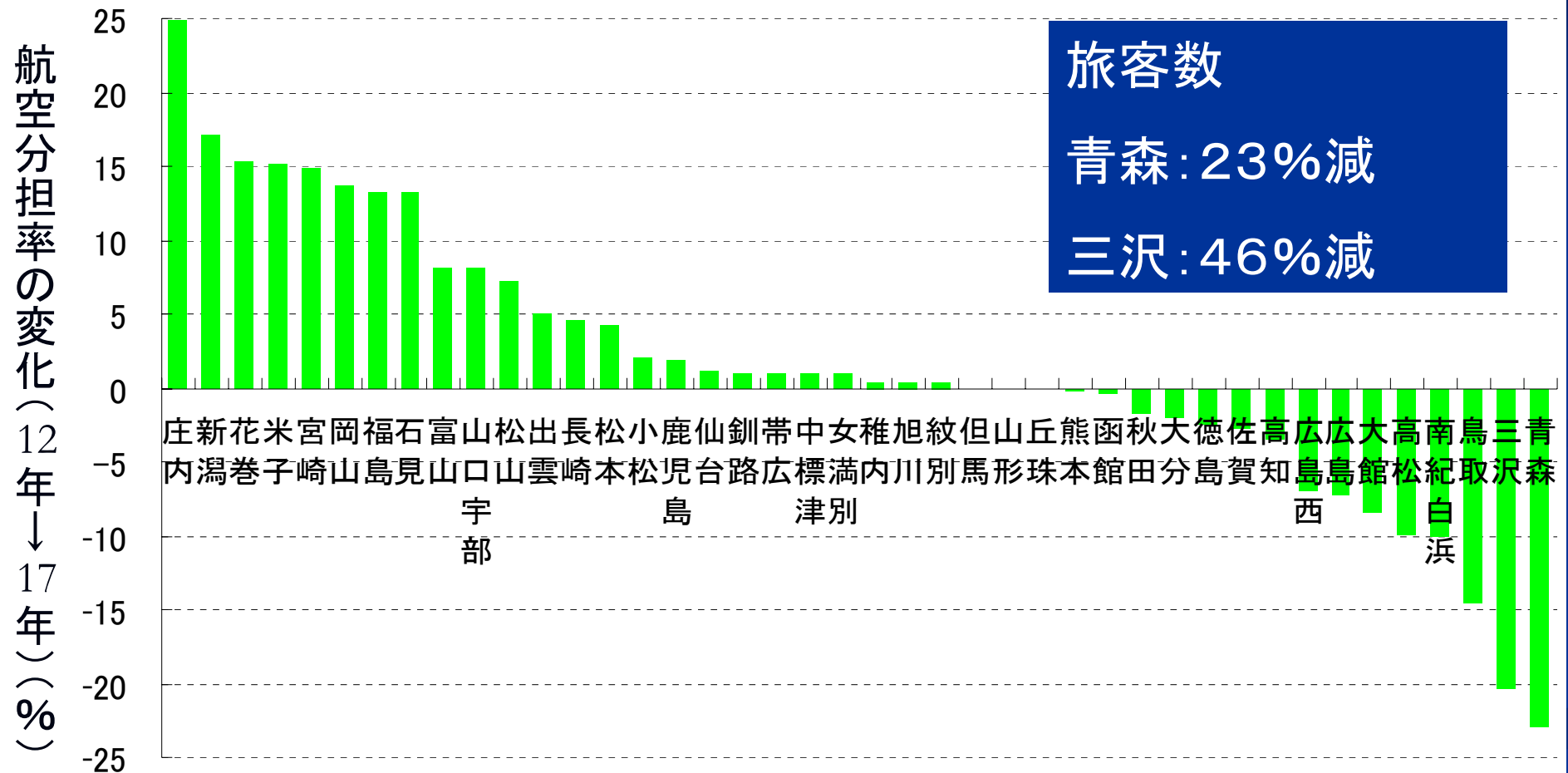


（南紀白浜空港ホームページ）

3 旅客数増減の要因

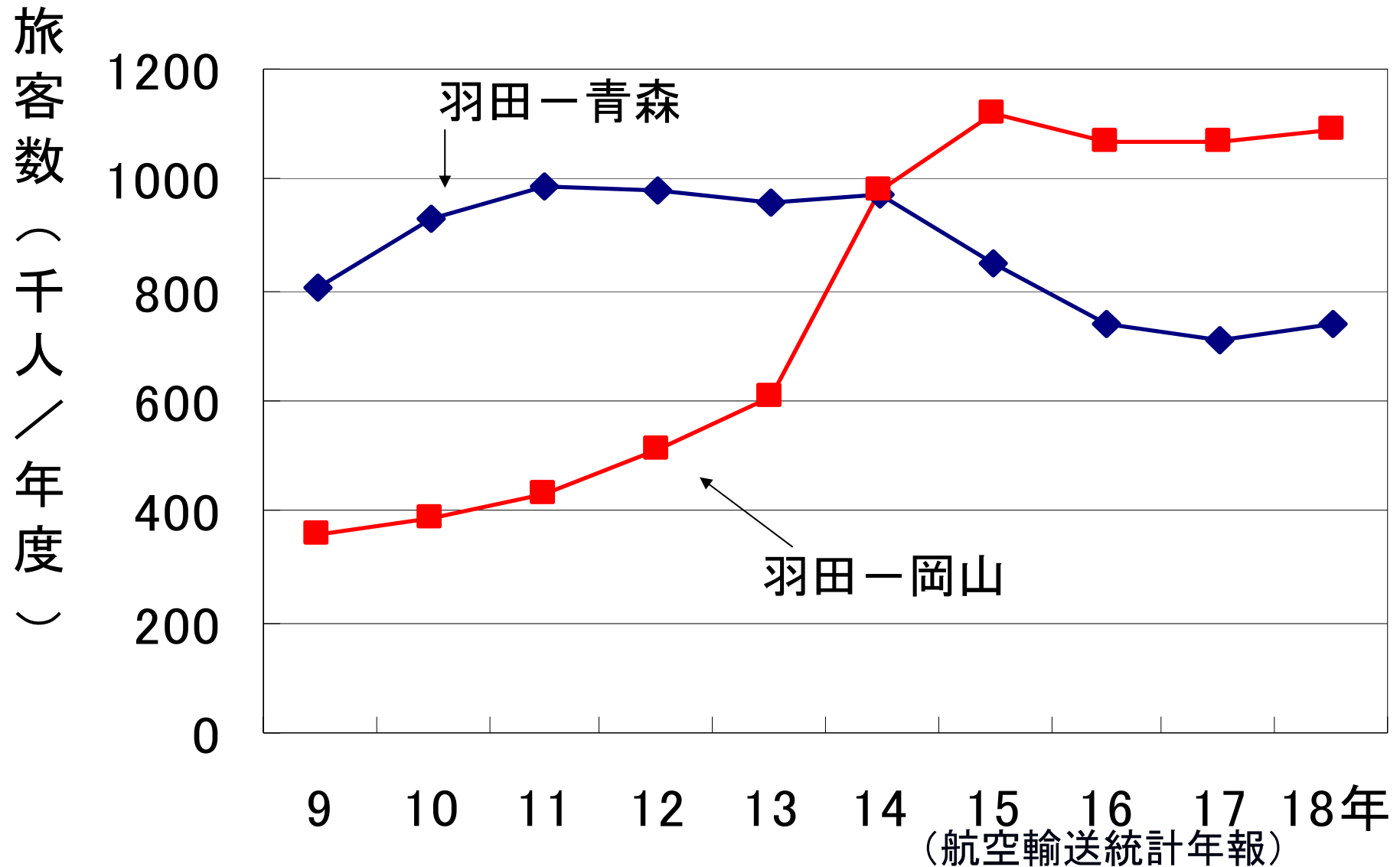
- ① 路線数の変化
- ② 運賃割引率
- ③ 航空分担率の変化

航空分担率の変化



* 最大旅客数の路線の起終点間（県間）の交通機関分担率（幹線旅客純流動調査
2000. 2005をもとに作成

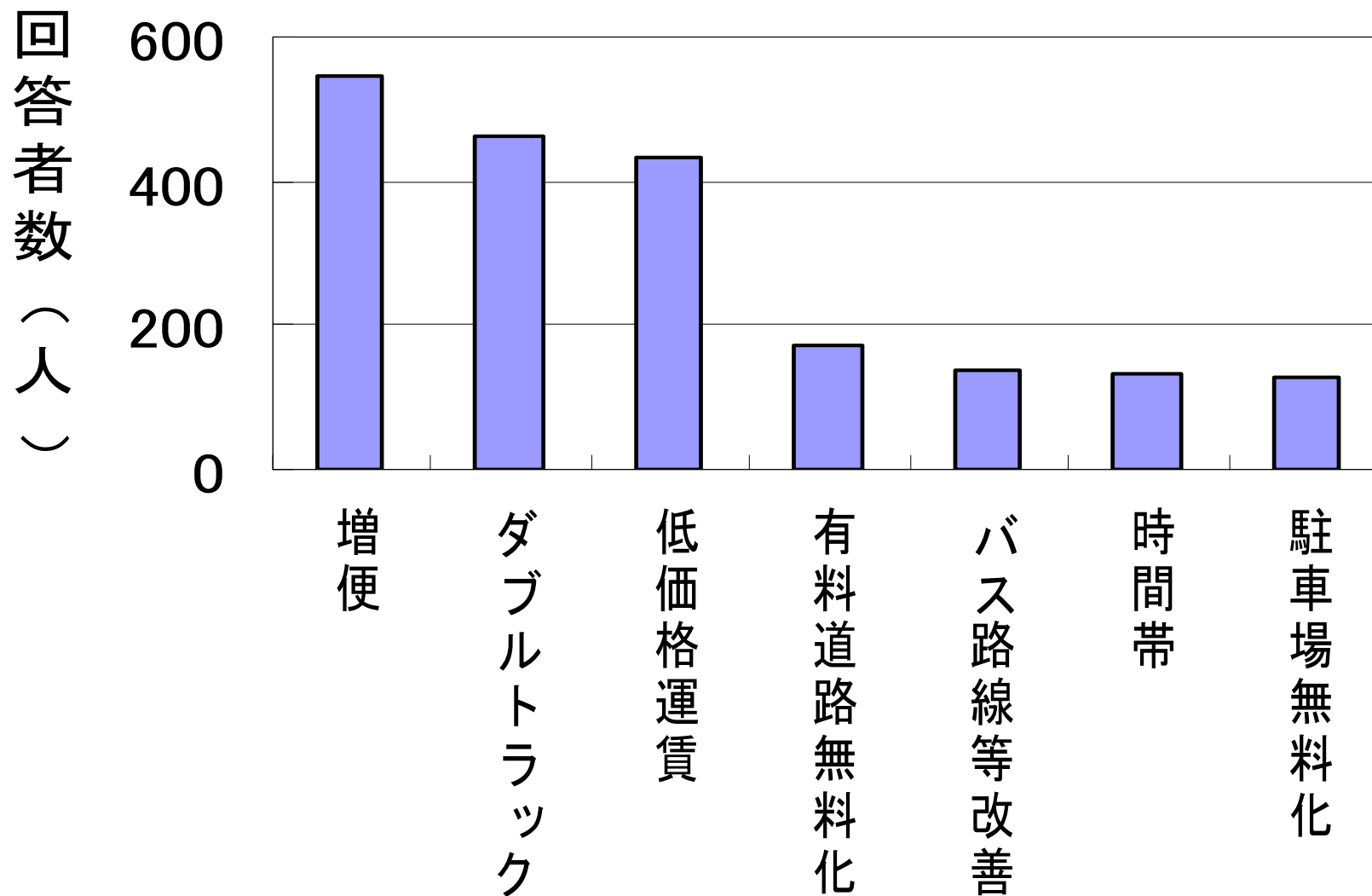
羽田－岡山、羽田－青森便の旅客数の推移



羽田発青森便(690km)と岡山便(680km)の比較

		航空	鉄道	備考
青森	所要時間	3時間15分	4時間19分	・東京駅～青森駅と 東京駅～岡山駅の 比較 ・航空運賃は前日購 入割引にアクセス 運賃を含む ・JR運賃は往復割引 ・人口増加率は12年 から17年の比較 (18年10月JTB・航空会 社時刻表、駅スパート、 幹線旅客純流動調査、 空港ホームページ、 国勢調査)
	便数	JAL6便	16便	
	片道運賃	22260円	15870円	
	駐車場	1000円/泊	—	
	人口増加率	－2. 6%		
	分担率変化	－22. 9(%)		
岡山	所要時間	3時間30分	3時間25分	
	便数	JAL, ANA9便	42便	
	片道運賃	15250円	15340円	
	駐車場	無料	—	
	人口増加率	0. 3%		
	分担率変化	13. 7(%)		

青森空港サービス改善要望



県は、ダブルトラックをエアラインに要請中

(青森県が19年7月に行ったアンケート調査)

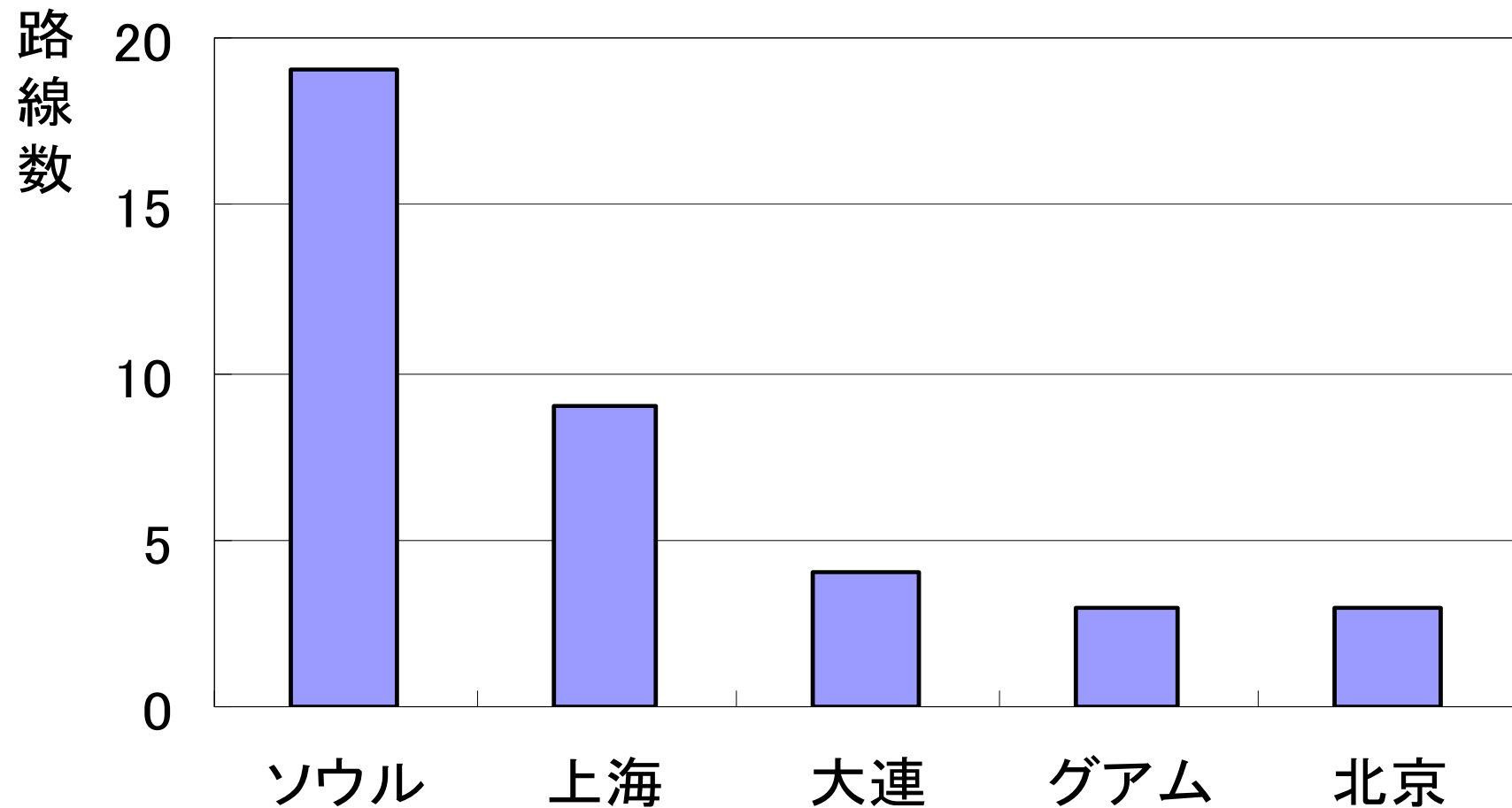
「旅客数増減の要因」のまとめ

- 旅客数増減には様々な要因
 - 要因を分析、把握し、それに合った戦略
- 不採算路線からの撤退傾向が強まる
 - ・地域一体の運動
 - ・地元からの提案
 - ・JAL, ANA以外の航空会社も視野に

本日の報告内容

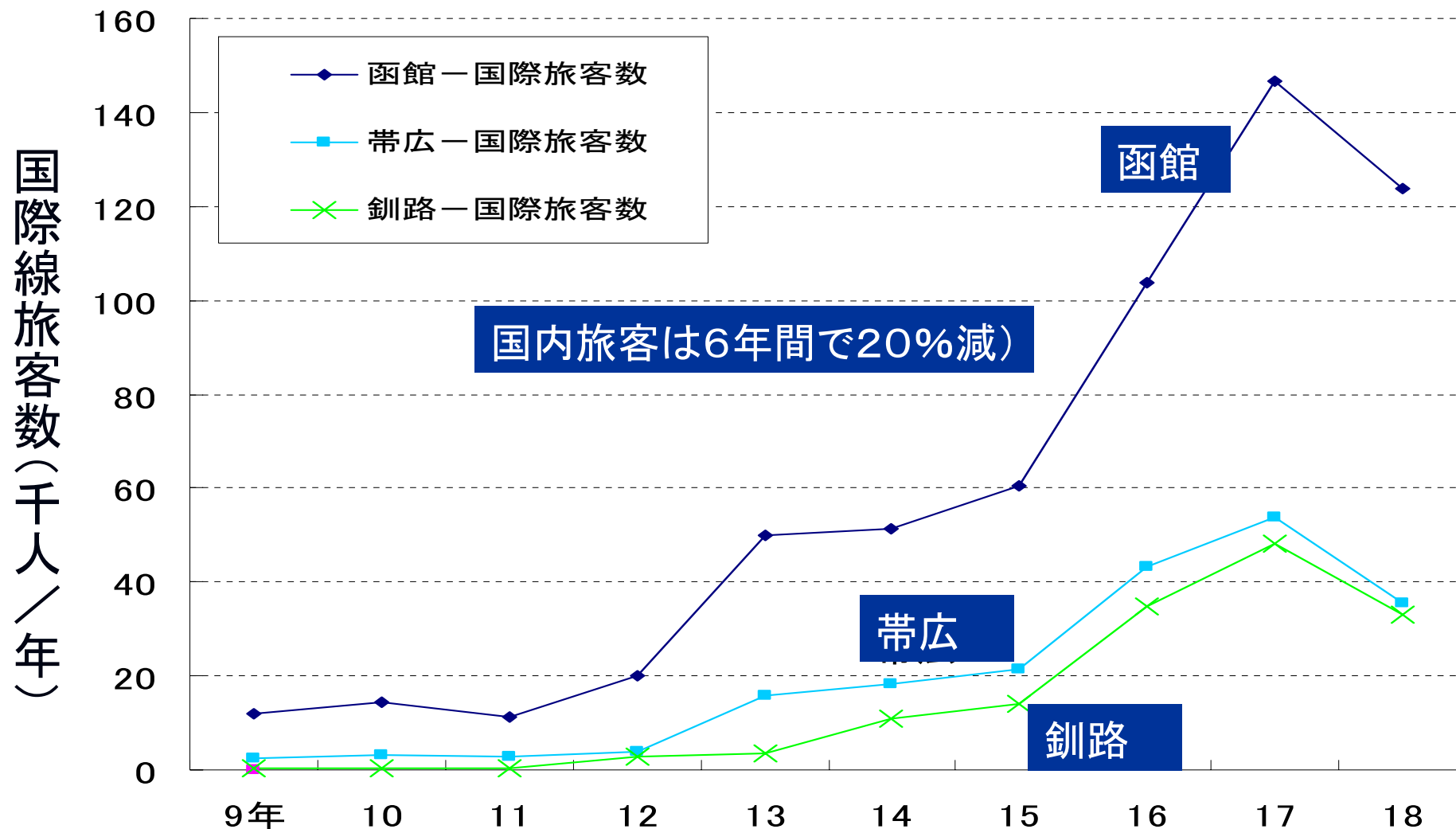
- 1 はじめに
- 2 運航回数と機材の大きさ
- 3 旅客数増減の要因
- 4 国際線と貨物輸送
- 5 まとめ

国際定期便の就航先



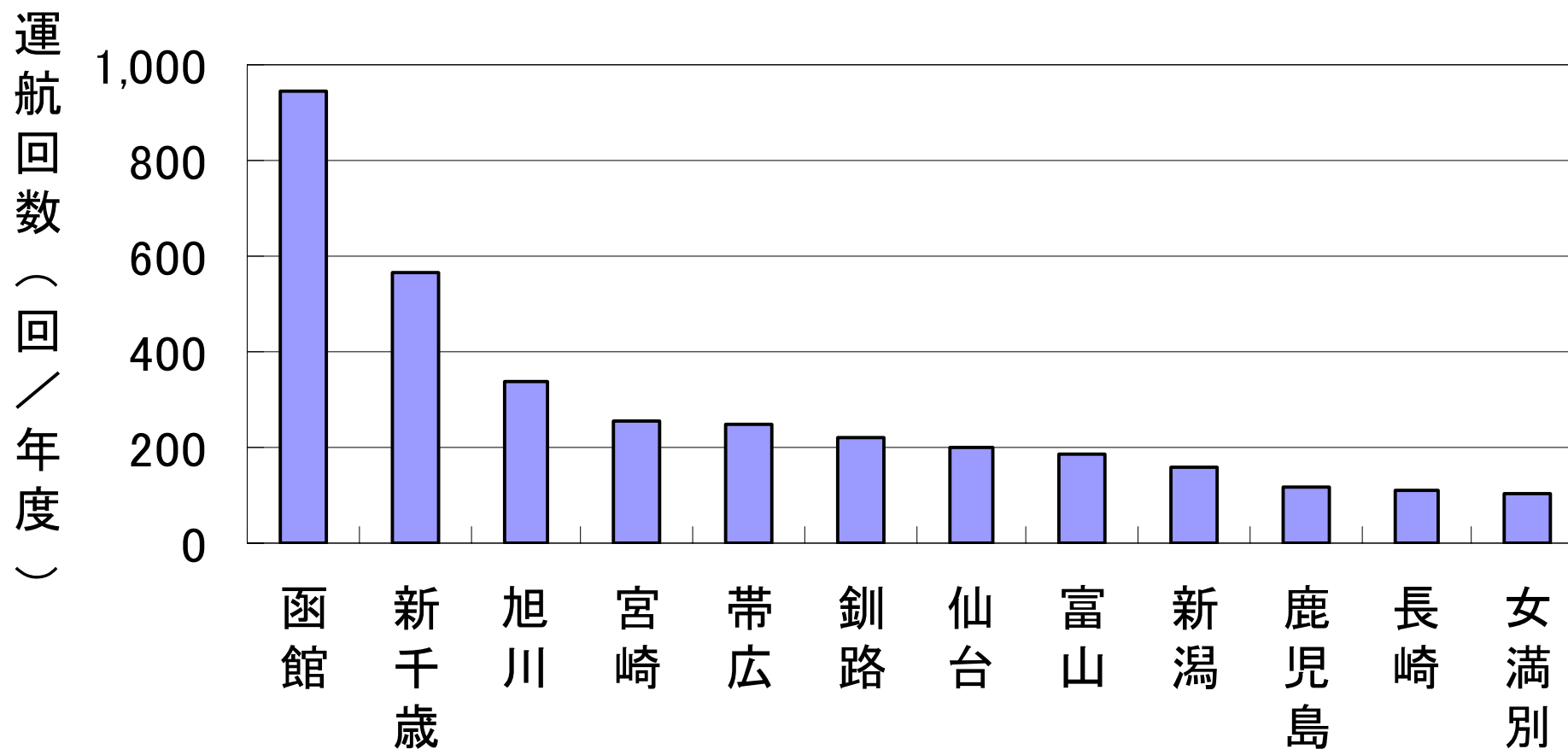
(JTB時刻表20年3月)

国際旅客数の推移



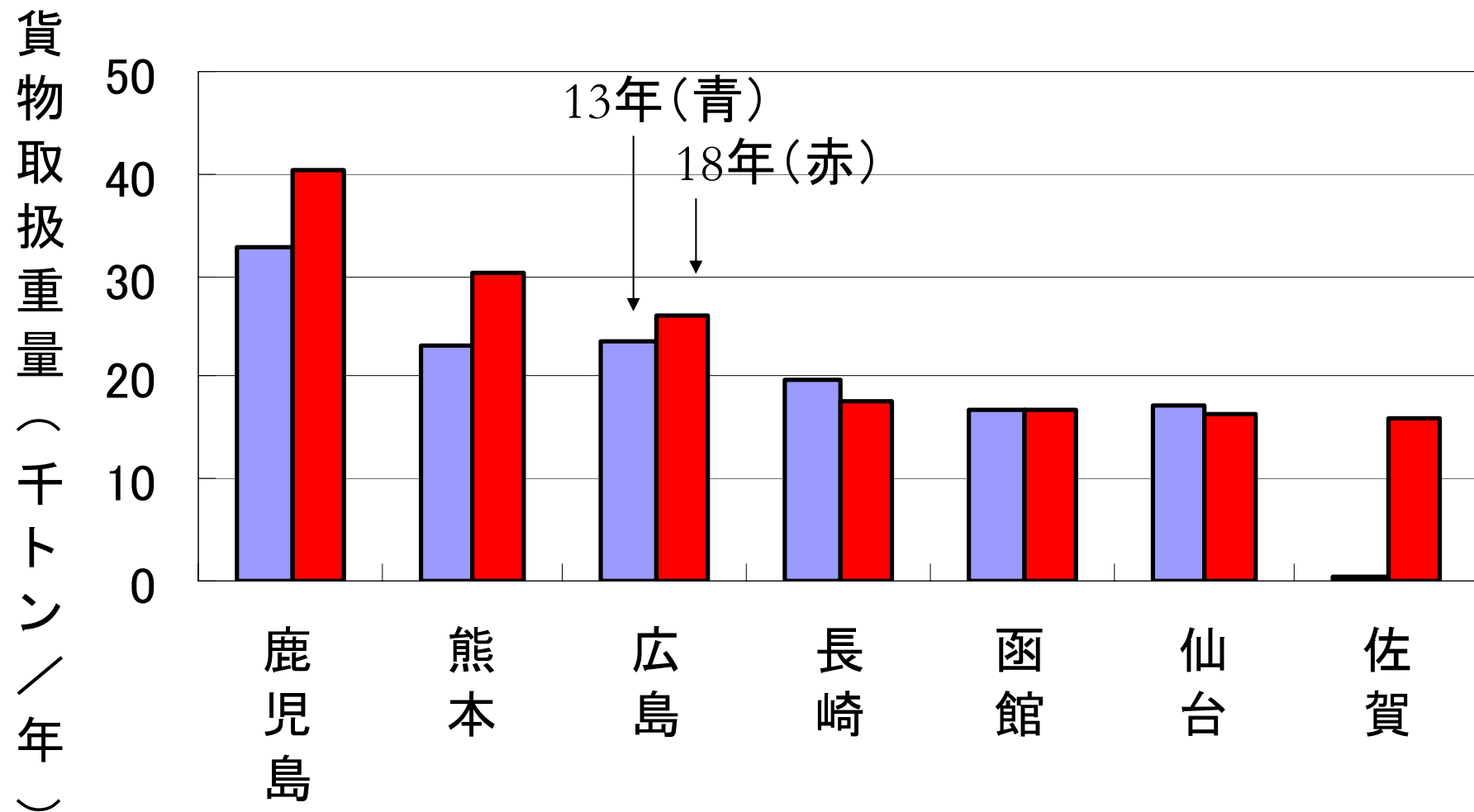
(空港管理状況調査)

地方空港における国際チャーター便 の運航実績(18年度)



(国土交通省資料により作成)

貨物の取り扱いの多い空港



(空港管理状況調書)

企業立地の活発化する熊本県

- 空港周辺の菊池地域を中心に
半導体関連企業などの工場集積

- 菊池郡大津町

・企業立地に頑張る市町村20選

(19年12月経済産業省)

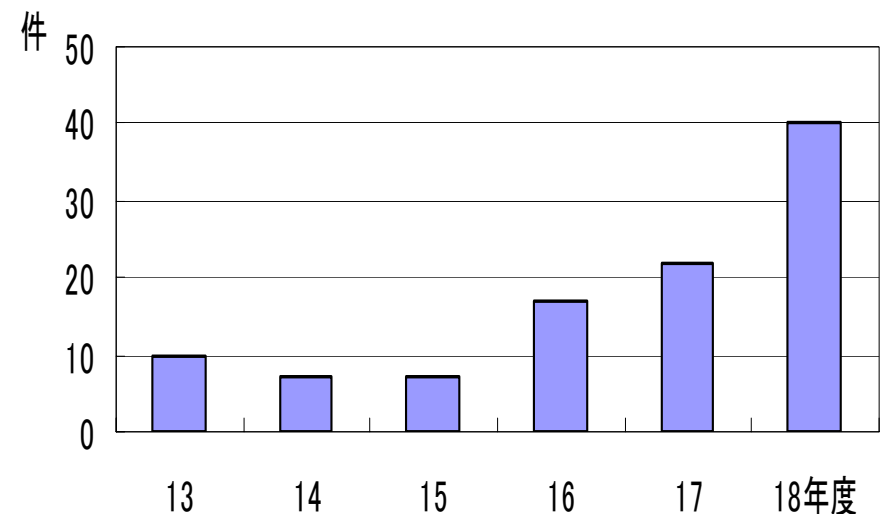
- 菊池郡菊陽町

・14.4%の人口増加率

(町村では全国10位)

→旅客増加にも好影響(10%増) (熊本県内における企業立地動向について 日銀熊本支店)

熊本県企業誘致件数



佐賀空港と貨物

- 佐賀県発着の航空旅客の8割は福岡空港利用

(17年度航空旅客動態調査)

→国内旅客は伸び悩み(18%減)

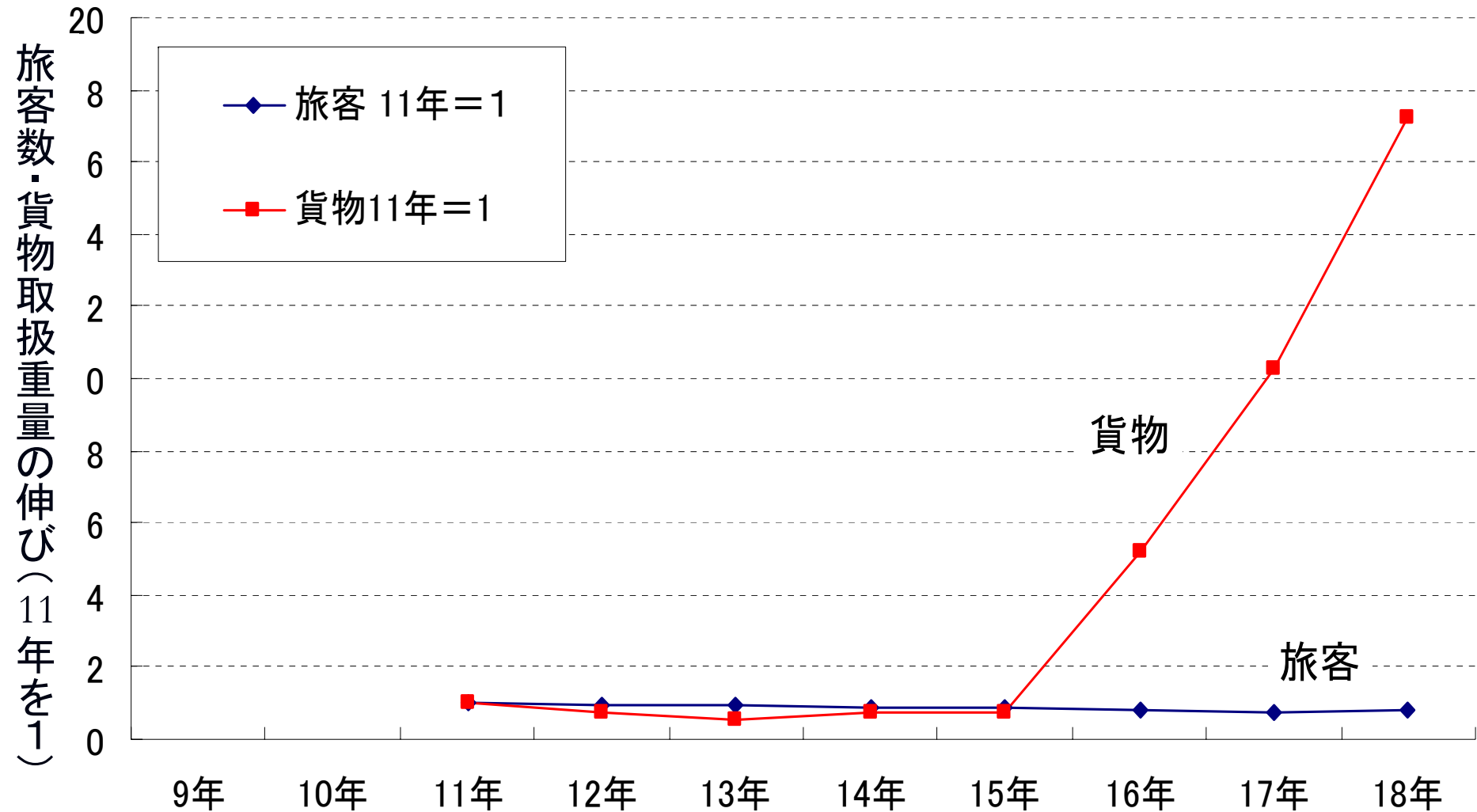
- 16年7月 佐賀－羽田に旅客機による貨物便

- 18年2月 貨物専用機の導入

→九州の航空貨物の拠点

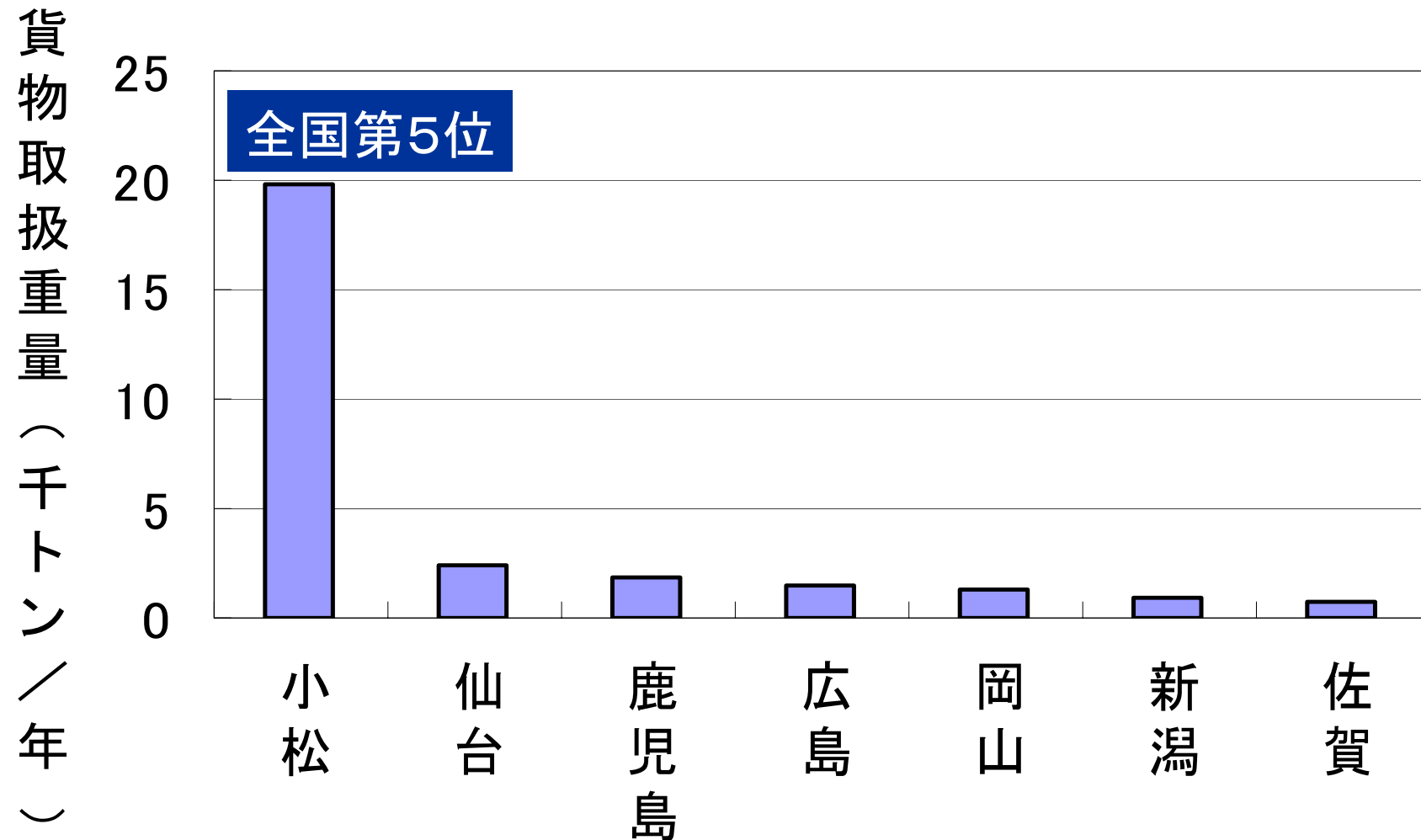
(福岡市に隣接、鳥栖JCTに近い)

佐賀空港の旅客と貨物



（航空輸送統計年報）

国際貨物の取り扱いの多い空港



（空港管理状況調書）

小松空港と国際貨物

- 三大都市圏からのアクセスが容易
(80%が地元以外の貨物)
- 3000mの大型機就航可能な滑走路
→平成6年:カーゴルクスが貨物専用便を就航
(現在週3便)
- 県:①貨物ターミナル会社への出資(24.4%)
②荷役機材や冷蔵倉庫の整備に助成
- 習熟度の高い作業員による迅速、丁寧な荷扱い

本日の報告内容

- 1 はじめに
- 2 運航回数と機材の大きさ
- 3 旅客数増減の要因
- 4 国際線と貨物輸送
- 5 まとめ

地方空港を活性化するための方策

- 小型多頻度化
- ダブルトラックと運賃低減
- 国際化と貨物輸送への展開
- 地域の実力の向上
- 空港の特性に応じた工夫

小型多頻度化

- 路線の維持、利用率安定のため、小型化は重要
- 利用者利便向上のため、多頻度化は重要
 - 地元が先んじて提案するのも一案
- 小型化に際しては乗客特性の見極めも必要
- 小型化のデメリットの勘案
 - ・ 貨物輸送、団体利用、旅客抵抗、着陸料激減

ダブルトラックと運賃低減

- ダブルトラックの重要性の認識と啓蒙
- データに基づいた航空会社との交渉が重要
- 着陸料軽減、補助金・奨励金の拠出をどう効果的に行うか

国際化と貨物輸送への展開

- 国内旅客が振るわない中、国際化、貨物への展開は重要
- 地方空港の国際化はアジアゲート構想、観光立国、東アジアの中で地域をとらえるといった方向に合致（自由化により競争が激化することに留意）
- 国による環境整備に期待

地域の実力の向上

- 企業、研究所、教育機関等の誘致
- 安定的な観光需要
- その他人口減少歯止めの工夫
→関係部局との連携が重要

空港の特性に応じた工夫

- 空港特性や地域特性に応じた役割の確定
- 小型機、LCC、ビジネスジェット、防災の拠点
(静岡、茨城といった新空港の戦略に注目)
- 空港の活性化の担い手は多岐にわたる
 - 関係部局、関係業界との連携が重要
 - 戦略的展開には強力なリーダーシップが必要
- 空港関係者を構成員とする協議会が主体となり、中長期的なグランドデザインを策定することも重要
- 空港間連携、広域連携、自治体間の協力も必要

ご清聴ありがとうございました