



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	地方空港における2次交通としてのライドシェアリングの可能性：中標津空港とその周辺観光資源に着目して
Author(s)	齋藤, 光一郎
Citation	Sauvage：北海道大学大学院国際広報メディア・観光学院院生論集, 13, 1-82
Issue Date	2017-03-31
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/83057
Type	departmental bulletin paper
File Information	Sauvage13_Saito.pdf



【研究論文】

地方空港における2次交通としてのライドシェアリングの可能性 ～中標津空港とその周辺観光資源に着目して～

齊藤光一郎

観光学高等研究センター 研究生

序章

研究の背景

人口減少や少子高齢化社会が進展している我が国において、交流人口を拡大させ、地域の活性化、地域格差の是正に努めることは極めて重要なことである。

日本政府観光局（JNTO）によると、2015年の訪日外国人旅行者数は1,973万人で、過去最高となった。また、2016年3月には「明日の日本を支える観光ビジョン」が策定され、大きな成長可能性と経済波及効果を有する観光を成長戦略の柱として位置付け、観光を我が国の基幹産業に成長させ、観光先進国を目指すこととしている。当初の訪日外国人旅行者数の目標が、前倒しでの達成が確実なことを踏まえ、2020年には4,000万人、そして2030年には6,000万人に上方修正されるなど、インバウンド観光のさらなる拡大が期待されている。

日本を訪れる外国人旅行者の動向を見ると、個人旅行向けパッケージ商品を利用、また自ら交通機関や宿泊施設の手配を行うFIT¹²の割合が増加³している。外国人旅行者のうち、68.9%がFITである。特徴として、訪日前や滞在中に、日本についてインターネットを利用して幅広い情報収集を行なっていることが挙げられる。そして、個人の志向に沿った旅行を選択し、幅広い地域を訪れる傾向がある。現在は、欧米諸国のFITの割合が高い。一方、アジア諸国のFITの割合は現段階では欧米諸国に比べ低い⁴が、中間所得層の増加やLCC⁴の就航で、今後アジア諸国からのFITの増加が見込まれている。

以上のように、訪日外国人旅行者の総数が増えているが、地方別⁵で見ると偏りが出ている。観光庁が行った2015年の宿泊旅行統計調査では、全国の外国人宿泊者数の総計が6,637万泊だった。そのうち関東地方が2,548万泊、中部地方が537万泊、近畿地方が1,652万泊と、71.3%がこの地域に宿泊している。それに対し、四国地方は46万泊、東北地方は59万泊で地方によって大きな差があり、東京と京阪神間のゴールデンルートに集中していることがわかる。これを踏まえ、「明日の日本を支える観光ビジョン」では、「観光を地方創生につなげていくためには、地方部⁶への外国人旅行者の訪問を増大させていくことが必要である。地方部の外国人延べ宿泊者数の地方部比率の増加傾向を今後も維持し、2020年には50%まで高めるとともに、2030年には三大都市圏との比率を逆転させ、地方部を60%とすることを目指す。」としている。

ゴールデンルートに集中する外国人旅行者を地方に分散させ、観光による地方創生を推進すること、そして今後更に外国人旅行者の増加が見込まれることなどを考慮すると、地方において航空輸送と地上の２次交通をつなぐ結節点としての役割を持つ地方空港の存在が重要である。後背地に大都市を有しない地方空港においては、路線の休止や減便など暗い話題も多いが、観光目的の利用者の増加に期待が向けられている。しかし、羽田空港や福岡空港、新千歳空港に代表されるように、主要都市の空港においては、鉄道をはじめとした２次交通が充実しているが、地方空港においては十分に整備されているとは言い難い。

人口密度が低く、人口減少や高齢化が進む地方部においては今後の公共交通の整備には限界があるが、多様化する旅行者のニーズに応えていくためには、空港から先の２次交通を改善し、利便性の向上を図らなければいけない。

研究の目的と研究対象

背景を踏まえ、本研究では地方空港の２次交通のあり方について現状を整理し、社会的な動向を勘案しながら新たな２次交通の可能性について研究する。まず空港の観光的な潜在力を計るため空港から地方空港の周辺の観光資源を抽出し、さらに空港からそれらの観光資源までの２次交通の現状と所要時間を明らかにする。その上で、いくつかの地方空港で行われている２次交通の改善策を取りまとめ、近い将来に考えられる新しい交通手段も加えた交通手段別の長所と短所を検討し整理する。それらを元に、研究対象空港における新たな２次交通の提案を試みる。

なお、研究対象空港としては、周辺に十分な観光資源を有しながら、２次交通等の課題から観光拠点として十分に機能していない空港であり、研究による改善の余地があると思慮される点から中標津空港を選択する。

研究の構成

第１章では、日本の空港の歴史と現状、その中の北海道における航空輸送の現状と、中標津空港の位置付けを述べる。第２章では、国内の地方空港周辺の観光資源を公益財団法人日本交通公社が行なっている観光資源評価に基づいて選定し地方空港の観光的ポテンシャルを計る。さらに、空港と各観光資源間の２次交通の現状と所要時間及び自家用車を使用の場合の所要時間を測り比較検討する。第３章では、国内の地方空港で行われている２次交通の改善策を調査し整理する。またライドシェアという新しい交通手段についても調べ、既存の２次交通との比較検討を行う。第４章では、第３章の検討結果を元に、研究対象空港での各交通手段の可能性について検討を行う。

1 日本の空港の歴史的変遷と今日的課題

1.1 航空輸送の歴史

1.1.1 戦前における航空輸送の始まりと飛行場の開設

日本の航空の歴史の始まりは、1910年に徳川好敏・日野熊蔵両陸軍大尉により東京の代々木練兵場で初めて動力飛行に成功したことだとされる。1903年のライト兄弟による人類初の動力飛行成功から7年後のことであった。1911年には日本初の飛行場となる所沢陸軍飛行場が開設され、同飛行場で奈良原三次が自ら設計した日本初の動力付国産機で、民間としての日本初飛行に成功している。その後の1913年には国民に航空の知識を普及させるための民間団体として帝国飛行協会が発足し、航空の普及活動を全国各地で繰り広げた。こうした活動や、海外から曲技飛行を行うエアショーマンが来日し、全国で興行を行うなど、国民の航空に関する関心は高まっていった。

その頃、欧州では第1次世界大戦が勃発し、飛行機が武力兵器として各国で使用された。終戦後に、兵器として使用された機材や飛行場が民間転用され、欧州各国で民間の航空会社が設立され、旅客定期路線が開設された。これを踏まえ、民間航空⁷⁾に関する世界的な統一法を制定するため、1919年にパリ国際航空条約が調印された。日本でも同条約を批准するため、民間航空を監督する機関や法整備が必要となり、1920年に民間航空行政を行う航空局が誕生し、翌年1921年には航空法が公布されている。当時の航空局は軍人が主要なポストを占め、軍主導による運営が太平洋戦争終了まで続くこととなる。

1922年には日本で初めての定期航空輸送が始まる。同年、日本航空輸送研究所が大阪・徳島及び高松間に水上飛行機による定期航空輸送を開始した。翌1923年には、東西定期航空会が陸上飛行機を使用し東京・大阪間で、また日本航空株式会社が大阪・別府間で定期航空輸送を始め、それぞれ郵便輸送や貨物輸送を行なったのち、旅客輸送を開始している。その後、航空輸送事業の将来性を重要視した政府は、更なる航空路の拡大を図るため、1928年に国策航空会社の日本航空輸送株式会社（以下、日本航空輸送）を設立し、1929年に東京・大連間の運航を開始した。同社は国内の路線を拡充させていく一方で、北京や上海などにも新路線を開設した。開設当初は、軍人や公務員そして興味本位の乗客が中心で一般需要は少なく、運航本数も1日1往復以下であった。1932年の満州国成立など、中国大陸への移動の需要増加に伴い、運航本数が増大したが、中国大陸への路線は軍事戦略上重要な路線で、一般の利用が可能だったものの、その実態は軍用便のようなものであった。

航空需要の拡大に伴い、全国各地で飛行場が必要となった。民間による定期航空輸送が開始された当初は、水上飛行機による運航が中心だったため、主に公共水面が航空機の離発着に使われていたが、陸上で離発着する飛行機が導入され、のちに主流になったことに伴い、各地で飛行場の建設が行われた。1929年に大阪飛行場と福岡飛行場、1931年には現在の羽田空港の場所に日本初の民間航空専用の東京飛行場が開

設された。同飛行場からは大阪や福岡など国内主要都市だけでなく、満州国や中華民国、タイ王国などへの国際線も設定され、滑走路や空港施設の拡張を繰り返し、ハブ空港としての礎を築き始めた。その後、軍による飛行場整備が各地で行われたほか、航空局及び地方公共団体等によっても全国に飛行場が整備され、航空路線は地方にも展開していった。特に、1936 年に福岡市に開港した福岡第一飛行場は、当時の技術では東京などから中国大陆への直行は難しく、日本の各地から中国大陆へ向かう際の拠点として重要な役割を担っていた。

1930 年台後半に入ると、徐々に戦況が激化し、航空局が管理していた飛行場や航空輸送事業は軍の支配下となり、1939 年には日本航空輸送を吸収の上、軍主導の国策会社として大日本航空株式会社（以下、大日本航空）が設立された。

太平洋戦争開戦後、大日本航空の機材や乗員は陸軍に編入され、香港やフィリピン、シンガポールなど植民地とした東南アジア方面へネットワークを拡大し軍事的に重要な輸送手段となったが、民間人が私用のために利用することはできなくなった。

1.1.2 戦後から高度経済成長期の航空輸送の発展

日本では、1945 年の太平洋戦争の終戦と同時に連合軍総司令部（以下、GHQ）によって全ての航空活動が停止され、飛行場などの施設は GHQ の管理下に置かれた。この間、戦時中に旧日本軍が使用していた各地の飛行場は、在日米軍による接収や、農地への転用が行われた。

1951 年に（旧）日本航空株式会社が設立され、運航をアメリカのノースウエスト航空に委託する形で、東京・大阪・福岡間で運航を開始し、日本での民間による航空輸送が再開された。翌年の 1952 年には航空法が公布され、国内線において日本の航空会社の自主運航が始まり、同年の日米航空協定の調印により国際線の運航も可能となった。これを受け、国は国際線運航の基盤を確立させるため、日本航空株式会社法の下で、（旧）日本航空株式会社を国の出資を入れた国策航空会社とする事とし、1953 年に日本航空株式会社（以下、日本航空）が設立され、国際線の運航を開始した。

1956 年に空港整備法が制定され、これを契機に民間用の飛行場建設が進み、1965 年度には 46 箇所、更に 1975 年度には 70 箇所に増加していった。（図 1）

空港整備法は、主に航空運送用の公共用飛行場で、政令で定めるものを空港と定義し、国際航空路線に必要な飛行場を「第 1 種空港」、主要な国内航空路線に必要な飛行場を「第 2 種空港」、地方的な航空運送を確保するために必要な飛行場を「第 3 種空港」と区分し、空港の設置管理者や空港整備事業を実施するための制度的な枠組みが定まった。

1955 年ごろから高度経済成長期に入ったことに加え、1964 年には海外渡航が自由化され、航空旅客数は増加した。1965 年には航空旅客数が年間 500 万人を超え、10 年間で 15 倍を超える伸びを見せた。これに伴い全国の空港の数の増加し、計画的に空港整備を推進するために 1967 年に第 1 次空港整備五カ年計画が策定され、空港新

設・滑走路延長事業等の長期計画が明確となった。また、1970年には空港を整備するための財源を確保するため、空港整備特別会計が創設された。同会計は、国が設置及び管理する空港の着陸料や施設利用料を主な財源としており、空港整備の費用を利用者が航空運賃を介して負担する受益者負担の考え方が取られている。これらの法や制度が原動力となり、日本における本格的な空港整備事業が進み始めた。

また、1958年に全日本空輸株式会社（以下、全日空）が設立されたほか、1971年には東亜国内航空株式会社（以下、東亜国内航空）が設立されるなど、新たな航空会社の参入も見られた。日本航空を合わせた3社は、45・47体制という政策の下で事業分野が明確にされ、日本航空は国際線と国内基幹路線⁸（以下、幹線）、全日空は国内幹線及びローカル路線と近距離国際チャーター便、東亜国内航空は国内ローカル路線を担当した。45・47体制は路線の開設や運賃設定などに国の認可が必要な規制政策であるが、3社にとっては新規参入を阻止する保護政策であり、この保護のもとで3社は順調な経営を維持し続けた。

1961年に国内線で初のジェット旅客機が導入されて以降、移動時間の短縮が実現したが、当時の国内の空港の多くはプロペラ機の離発着に対応する能力しかなく、ジェット旅客機の離発着に対応できる空港は東京国際空港（以下、羽田空港）、大阪国際空港（以下、伊丹空港）、千歳空港、福岡空港の4空港のみであった。そのため、ジェット旅客機の離発着を可能にするために地方の主要都市の空港を中心に滑走路の整備等、空港の拡張が行われた。また、羽田空港や伊丹空港では、増加する航空需要と1964年の東京オリンピックや1970年の大阪万国博覧会といった世界的イベントに対応するため、長距離国際線用の機材が離発着可能な3000メートル滑走路の整備が行われた。

1970年代に入ると大型機ボーイング747（ジャンボジェット）が就航し、大型のジェット機が日本の空を飛び始めた。ボーイング747は1970年に日本航空が国際線に導入し、後の1972年には国内線でも導入された。また、1974年には全日空もロッキード1011 トライスターの運航を開始し、これらの大型機の就航により座席数が増加し、大量輸送が可能となり、日本の空港では大型機の基準に合わせ、施設の大型化が迫られる事となった。

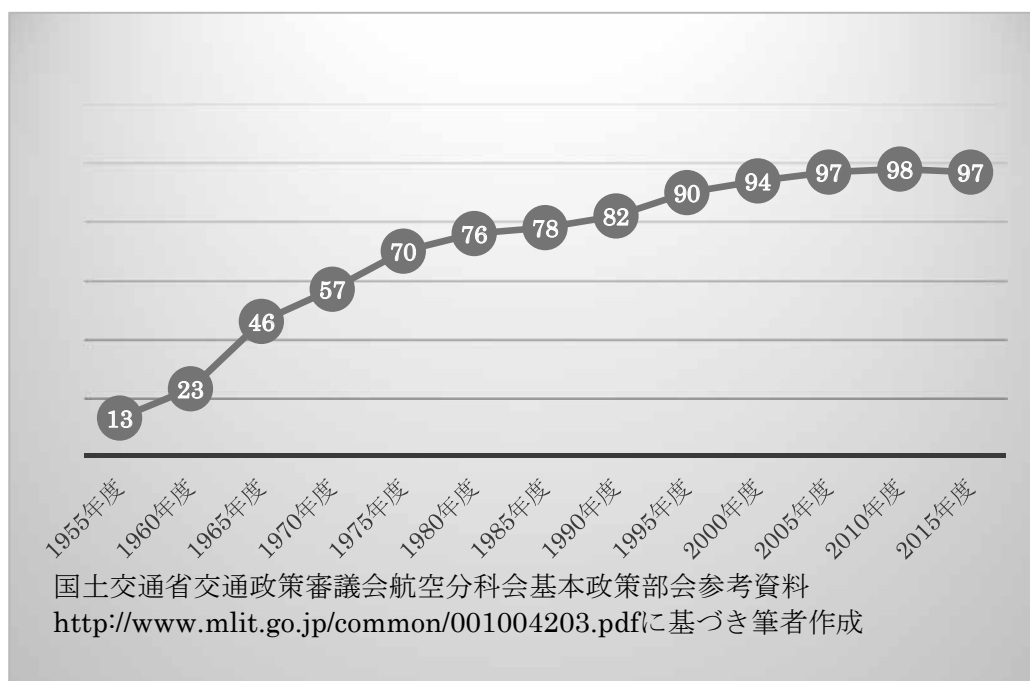


図1 日本の空港数の推移

1.1.3 規制緩和と空港法の制定

1973年に第1次オイルショックが起こり日本の高度経済成長は終焉を迎えたが、航空需要は増加し続けた。1970年代後半には大型ジェット機が幹線だけでなく、主要地方路線にも就航を開始し、地方空港においても大型ジェット機に対応すべく、滑走路の延長やターミナルの整備が進められた。1960年代より各地でジェット旅客機の離発着に対応するための整備が行われてきたが、1961年の時点で4箇所だったジェット旅客機が就航できる空港は1980年には28箇所となり、1990年には48箇所、2006年の時点で65箇所の空港がジェット旅客機の離着陸が可能となっている。

航空路線のネットワークが充実していく中で、その核を担っていた羽田空港と伊丹空港の離着陸処理能力が限界に近づいていた。1978年に新東京国際空港（以下、成田空港）が開港し、一部を除き国際線は羽田空港から成田空港に移転したが、国内線の需要増加により離着陸処理能力に余裕がない状態が続いた。伊丹空港は、騒音が問題になり離着陸が制限されるなど、東京と大阪の大都市圏の空港の整備が課題となった。その解決策として、1984年に羽田空港沖合展開整備が着工され、1988年に3本目の滑走路が供用開始された他、1984年に大阪湾の海上に関西国際空港（以下、関西空港）の建設が決定し、1987年に着工、1994年に世界初の全体が人工島からなる海上空港として、また日本初の24時間運用の空港として開港している。

1990年代には前述した関西空港の他に、広島空港の新空港完成、庄内空港や福島空港、石見空港、大館能代空港、佐賀空港など、これまで空港のなかった地域にも空

港が建設され、空港の整備は急ピッチに進められた。2016 年現在、日本には 97 の空港が存在し、全人口の約 7 割が 1 時間以内に最寄りの空港にアクセスできる環境が整ったが、この頃に開港した大館能代空港や石見空港、能登空港などは、甘い需要見通しに基づき建設され、結果的に需要見通しを下回る無駄な空港との指摘もある。

2000 年代に入ると、2002 年に成田空港 2 本目の滑走路が供用開始され、2005 年には中部国際空港が、2006 年には神戸空港が開港した。そして、羽田空港では 2010 年に 4 本目の滑走路と新国際線ターミナルの供用が開始され、発着枠は増加し、国際線が再び就航することとなった。

また、1985 年に 45・47 体制が廃止されるなど日本の航空政策における規制緩和が徐々に進み、1990 年代後半にはスカイマークエアラインズ株式会社（現在のスカイマーク株式会社）や北海道国際航空株式会社（現在の株式会社 AIRDO）など新規航空会社が設立されたほか、2000 年には航空法が改正され、これまで規制されていた路線や運賃の設定を航空会社の判断で自由に設定する事が可能となった。また、2007 年からはオープンスカイ政策が始まった。従来、国際線が乗り入れる際には相手国と不平等が生じないよう協議して航空会社数や路線、便数を制限してきたが、これにより、自由に乗り入れることが可能となった。世界的な航空自由化の潮流への対応ということだけでなく、外国の航空会社の日本への新規参入を促し、国際航空ネットワークの充実を図ることで、旅客の増加や、航空会社間の競争促進によるサービスの向上、運賃の低下などが狙いであった。2016 年 5 月の時点で日本発着総旅客数の約 95%にあたる 30 の国と地域と合意している。

このような空港を巡る社会の変化を踏まえ、2008 年にはこれまでの「空港整備法」に代わる「空港法」が制定された。空港法第一条では「この法律は、空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置を定めることにより、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与することを目的とする」（空港法第一条）としている。従来の空港整備法では第一条で「この法律は、空港の整備を図るため、その設置、管理、費用の負担等に関する事項を定め、もって航空の発達に寄与することを目的とする。」（空港整備法第一条）と書かれていたのと比較すると、環境の保全や利用者の便益の増進、国際競争力の強化や地域活性化という文言が加えられ、空港の整備重視という内容から、空港の運営重視の内容になった。また、空港整備法における第 1 種空港と第 2 種空港は拠点空港、第 3 種空港は地方管理空港、共用空港と、それぞれ空港法によって空港区分が見直される事となった。（表 1）そして、同法によって空港の設置及び管理に関する基本方針が定められ、国管理空港に関しては空港別の収支を明らかにするよう取り決めがなされた。また、首都圏を始め近畿圏や中部圏といった同じエリアに複数の空港を有するエリアにおいては、それぞれの空港間の連携の強化、地方の空港においては空港管理者と自治体や観光関連団体などとの連携の強化によって、利用者

の利便性の向上につなげるという方向が示された。

空港法により、空港政策が運営重視に舵が切られ、空港運営の見直しに関する議論がされることとなる。2009 年に「国土交通省成長戦略会議」が設立され、航空分野に関しても様々な議論が行われたのち 2010 年に「国土交通省成長戦略」がまとめられた。それを受け、国土交通省では 2010 年に有識者によって構成される「空港運営のあり方に関する検討会」が発足し、日本の空港の運営の問題として、航空系事業と非航空系事業の運営主体が分離した経営構造と、空港整備勘定の下での国管理空港一体運営という主に 2 点が指摘された。日本の空港では、会社管理空港を除き、航空系事業の収入は空港の維持管理を行う国や地方公共団体が受け手であり、非航空系事業の収入はターミナルビル等を管理する空港関連企業が受け手となる。同じ空港でも収入の受け手が別組織であるため、海外では一般的な、航空系事業と非航空系事業の相乗効果を前提とした効率的なビジネスモデルが日本では確立されていない。このような問題を踏まえ、「空港経営改革の実現に向けて（空港運営のあり方に関する検討会報告書）」が取りまとめられ、空港の経営改革のために、「真に魅力ある空港の実現」、「国民負担の軽減」という 2 つの方向性が設定された。その上で、これらを実現するため、①航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進②民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現③空港経営に関する意見の公募と地域の視点の取り込み④プロセス推進のための民間の専門的知識・経験の活用という 4 つの基本原則が示され、経営の一体化の推進を図ると同時に民間の知恵と資金の導入による効率的な運営を目指すことになった。また、民間の知恵と資金の導入にあたっては、改正 PFI 法に基づき、空港の事業を一体的に運営する権利（公共施設等運営権）を民間の空港運営主体へ付与するコンセッション方式を基本とすることとされた。そのための法整備の準備が進められ、2013 年に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」が成立した。仙台空港では早くから自治体主導で民営化の議論が進められ、2015 年に優先交渉権を得た東急前田豊通グループが国土交通省と基本協定を結び、特定目的会社の仙台国際空港株式会社が設立されたのち、2016 年 7 月に国管理空港では日本で初めて民営化された。

国土交通省の空港別収支の試算結果によると、2015 年度の国管理空港と共用空港における営業損益を見ると、非航空系事業では全ての空港で黒字を確保しているが、航空系事業で黒字だったのは羽田空港と新千歳空港のみで、両事業を合わせた営業損益で黒字となったのは羽田空港、新千歳空港、松山空港、小松空港のわずか 4 空港であった。地方管理空港もほとんどの空港が赤字であり、日本の空港の経営は厳しい状況が続いており、北海道の 7 空港一括民営化構想をはじめ、全国の空港で民営化の議論が交わされている。また、静岡県にある地方管理空港の富士山静岡空港のように、指定管理者制度を活用し、県が管理する空港の基本施設の維持管理（航空系事業）を、ターミナルを運営（非航空系事業）する富士山静岡空港株式会社に委託している例もある。指定管理者制度は地方自治法の制度であるため自由度は限定されるが、空港運

営の一体化で効率化が図られている。

表 1 空港の分類

拠点空港	会社管理空港	会社が設置し、及び管理する空港	4
	国管理空港	国が設置し、及び管理する空港	19
	特定地方管理空港	国が設置し、地方公共団体が管理する空港	5
地方管理空港		地方公共団体が設置し、及び管理する空港	54
その他の空港		空港のうち、拠点空港、地方管理空港及び公共用ヘリポートを除く空港	7
共用空港		自衛隊等が設置し、及び管理する空港	8
合計			97

(国土交通省航空局空港分布図 <http://www.mlit.go.jp/common/001129637.pdf> に基づき筆者作成)

1.1.4 観光立国時代の幕開け

日本では 2003 年に観光立国宣言が行なわれ、2007 年に観光立国推進基本法が施行されるなど、観光を日本の重要な政策の柱として様々な取り組みが行われてきた。

2015 年の訪日外国人旅行者は 1,973 万人（対前年比 47.1%増）となり、過去最高となった。今年 3 月に行われた「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」においては、当初の訪日外国人旅行者数の目標が前倒しでの達成が確実なことを踏まえ、2020 年には 4,000 万人、そして 2030 年には 6,000 万人という目標に修正された。増加の背景にはビザの発給要件の緩和に加え LCC⁹の就航が大きく寄与している。今後、更に増加していく訪日外国人旅行者を受け入れていくために航空業界が担う役割は大きい。島国であるという地理的要因から、引き続き日本を訪れる訪日外国人旅行者の大半が航空機を利用することは間違いない。「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」を踏まえ策定された、「明日の日本を支える観光ビジョン」の中でも地方空港のゲートウェイ機能強化と LCC 就航促進が施策に明記されている。引き続き増加することが予想される訪日外国人旅行者を受け入れるため、羽田空港の処理能力の拡

大など首都圏空港の機能強化に加え、現在ゴールデンルートに集中している訪日外国人旅行者を地方に分散する観点から、国際線や LCC の地方空港への就航を促進していくとされている。これに対応するためエプロンの拡張や CIQ 施設の整備が進められている。しかし、地方航空ネットワークは路線の休止や減便など厳しい状況にあることに加え、人口減少や少子高齢化など本質的な課題も抱えている。疲弊する地方において、観光にかかる期待は大きく、地方空港はゲートウェイとして機能していくことが求められる。

前述したように、日本では、オープンスカイの進展などを背景として、2007 年にオーストラリアのジェットスター航空が関西空港に路線を開設したのを皮切りに、中国や韓国など海外の LCC が日本への路線を開設し、現在では主要都市だけでなく、北海道から沖縄まで各地の空港に就航している。

また、日本国内においても、2012 年にピーチアビエーション（以下、ピーチ）、エアアジアジャパン（のちのパニラエア）、ジェットスタージャパンの 3 社が運航を開始し、成田空港や関西空港などを拠点として路線を展開し始め、現在は上記 3 社と春秋航空日本を合わせ、4 社の LCC が国内線に就航している。LCC の特徴として、運航機材の統一、サービスの簡素化、機内の座席数の最大化、機材稼働率の最大化、セカンダリー・エアポートの利用、インターネットの活用などが挙げられる。これを踏まえ、国内の空港も受け入れ態勢を整え始めた。羽田空港や伊丹空港のセカンダリー・エアポートの立場にある成田空港や関西空港、ピーチが拠点空港としている那覇空港では、LCC の特徴に対応した専用ターミナルが運用開始している他、茨城空港は LCC を意識した簡素化されたターミナルの設計になっている。現在の日本におけるレガシーキャリアに対する LCC のシェアは、2014 年の時点で国内線が 6.4%、国際線で 9%に留まるが、2015 年に閣議決定された交通政策基本計画では 2020 年までに国内線で 14%、国際線で 17%という目標が定められた。国土交通省成長戦略でも LCC の参入促進は行政施策目標として規定されており、すでに海外では 30-40%のシェアとなっている国もあることを考えると、日本でもさらに LCC の市場は拡大していくものと思われる。低価格運賃による新たな航空需要の開拓など LCC がもたらす効果も明らかになってきており、期待は大きい。

1.2 北海道における航空輸送の歴史と現状

1.2.1 北海道における航空輸送の歴史

表 2 北海道における航空輸送の歴史

年	出来事	年	出来事
1951 年	千歳・東京間に定期路線開設	1981 年	千歳・ホノルル線就航

1953 年	北日本航空株式会社設立	1988 年	新千歳空港供用開始
1956 年	空港整備法制定	1989 年	新千歳・ソウル線就航
1960 年	稚内空港供用開始	1990 年	中標津空港新ターミナル完成
1961 年	函館空港、釧路空港供用開始	1992 年	新千歳空港ターミナルビル完成
1962 年	利尻空港、丘珠空港供用開始	1994 年	函館・ユジノサハリンスク線就航
1963 年	千歳空港ターミナルビル完成。女満別空港供用開始	1996 年	北海道国際航空株式会社設立
1964 年	帯広空港供用開始。日本国内航空株式会社設立	1997 年	株式会社北海道エアシステム設立
1965 年	中標津空港供用開始	1998 年	北海道国際航空、新千歳・羽田線就航
1966 年	旭川空港、紋別空港供用開始	2002 年	株式会社日本航空システム設立
1967 年	第 1 次空港整備五カ年計画策定	2006 年	旭川・ソウル線就航
1970 年	空港整備特別会計創設	2008 年	空港法制定
1971 年	東亜国内航空株式会社設立	2010 年	全日空グループが道内路線の運航を新千歳空港に集約。新千歳空港国際線ターミナル完成
1974 年	奥尻空港供用開始。日本近距離航空（後のお全日空）が道内路線運航開始	2011 年	北海道が北海道エアシステムの筆頭株主となり、丘珠空港に路線を集約。韓国の LCC イースター航空が新千歳・ソウル線就航
1978 年	礼文空港供用開始	2012 年	国内 LCC ピーチアビエーションが新千歳・関西線就航
1979 年	千歳空港から国際チャーター便運航		

北海道における航空輸送の歴史は、戦後の日本の民間航空輸送が再開された 1951 年にさかのぼる。それまで本州との往来は鉄道と青函連絡船を乗り継ぎ、相当な時間

を費やしていたが、同年、千歳・羽田間に日本航空による路線が開設され、移動の形態が変わり始めた。その後、1961年には函館空港及び釧路空港が供用開始され、1965年までの間に女満別空港や帯広空港、旭川空港など道内の主要な空港の供用が開始された。

また、1953年には北海道内の路線就航を目的とした北日本航空株式会社が設立され、徐々に道内に路線網を展開した。同社はその後、合併や統合を繰り返し、日本国内航空株式会社、東亜国内航空株式会社を経て、現在の日本航空に至る。

1970年代以降は航空機の大型化によって、函館空港や釧路空港などで滑走路の延長が行われたほか、1972年に開催された札幌オリンピックを契機に国際線就航の機運が高まり、1979年のマニラ及び台北への国際チャーター便運航を経て、1981年に千歳・ホノルル間に国際線の定期便が就航した。1992年に新千歳空港ターミナルビルが完成し、1990年代には、羽田・新千歳間の輸送人員は1000万人を超え、世界有数の輸送人員を誇る路線となった。

1996年には道内の企業が出資しあい、北海道国際航空株式会社（現 AIRDO）が設立し、1998年に新千歳・羽田間で運航を開始した。同社は機内サービスの簡略化などで低運賃サービスを提供し地元客を中心に人気を集めたが、整備費負担などで経営状態が悪化し、2002年に民事再生法の適用を申請してANAの支援を受けることとなった。1997年には北海道エアシステムが北海道と当時の日本エアシステムが第三セクター方式で設立し、函館空港から旭川空港と釧路空港に運航を開始している。日本エアシステムの吸収合併後は日本航空グループとなったが、その後2011年にグループから離脱し2014年に再び日本航空の子会社になっている。

1994年には函館空港からユジノサハリンスク線が就航し、新千歳空港以外の空港から初の国際線が開設され、2006年には旭川空港にも国際線が開設されており、現在これら3つの空港に国際線が就航している。また2011年に韓国のLCCであるイースター航空が新千歳空港に就航したのを皮切りに、現在は国内の全てのLCCキャリアが新千歳空港に就航しているほか、函館空港や旭川空港にもLCCが就航している。

次項では、北海道を含む地方における航空輸送の現状を見ることとする。

1.2.2 地方における航空輸送の現状

日本では1970年代から2000年代初頭にかけて国内航空旅客数は増加し続けてきたが、(図2)2006年をピークに燃油価格の高騰や景気の低迷によって減少に転じ、近年は回復傾向にある景気の影響やLCCをはじめとした新規航空会社の台頭もあり再び増加傾向にある。しかし、2000年に航空法が改正され、航空会社の判断で路線の設定が可能になって以降、地方の空港においては路線の休止や減便が相次いでいる。規制緩和に加え、主に地方路線の運航をしていた日本エアシステムが日本航空に吸収されたこと、そして日本航空が経営破綻したことなどが理由として挙げられる。特に、

地方空港間を結ぶ路線は縮小傾向にあり、2004 年には幹線以外の路線（離島路線を除く）が 89 路線あったのに対し、2014 年には 32 路線にまで減少した。幹線においては路線の減少が見られず、国内航空旅客の 62%が羽田空港利用者であり、これに伊丹空港と関西空港、中部空港と名古屋空港を合わせると 80%を超え（図 3 国内旅客数の推移と内訳）、国内の航空ネットワークが幹線に集中している傾向にあることがわかる。

地方空港は人口減少や高齢化等これからも厳しい状況が続いていくと思われるが、このようなことを踏まえ地方の各空港や、国土交通省、自治体では地方の航空ネットワークを維持するため様々な取り組みがされている。

例えば、国土交通省は地域の主体的で創意工夫に優れた利用促進や路線充実に向けた取り組みを支援することを目的として 2014 年度から「地方航空路線活性化プログラム」を実施している。これは一定の旅客需要があるが代替交通機関がない条件不利地域を発着する路線かつ、地域が主体的に路線維持に向けた取り組みを実施している航空路線における協議会から提案を受け、評価・選定し実証調査を行い、全国における効果的な取り組みを抽出、また地方の創意工夫を導出するとともに、実証効果を他の地方航空路線に波及させることで地域主体の効果的な取り組みを促すものである。8 路線が選定され、それぞれの路線や空港で様々な取り組みが行われている。

また、航空会社の自助努力だけでは維持が困難な地方路線の存続を目的として、地方自治体と航空会社が共同で地方路線の維持・充実させるためのアイディアを出し合い、優れた提案に羽田空港国内線の発着枠を配分する「羽田発着枠政策コンテスト」が 2013 年に実施され、評価の結果、山形空港と鳥取空港、石見空港が選ばれ、2014 年より、それぞれの空港を結ぶ路線で増便が行われた。

航空市場の競争激化などで、地方の航空ネットワークの維持は困難な状況にあり、航空会社の努力のみに依存した路線の確保は限界を迎えている。地方路線の維持や充実のためには地域が主体的に動き、航空会社と協力することが期待されている。

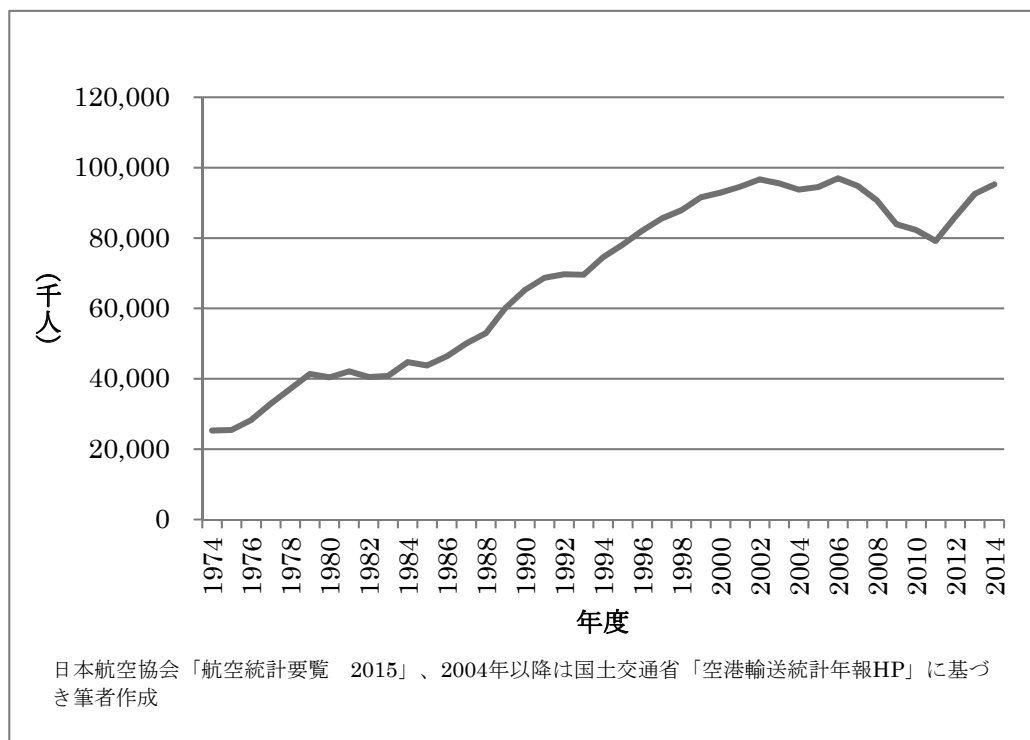


図2 国内航空旅客数の推移

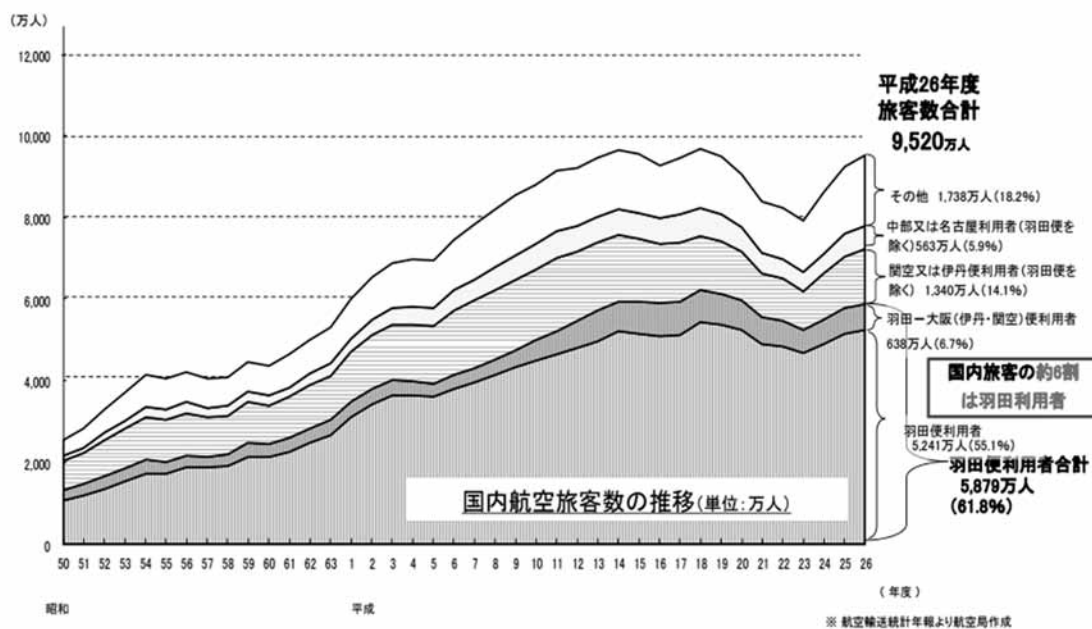


図3 国内航空旅客数の推移と内訳

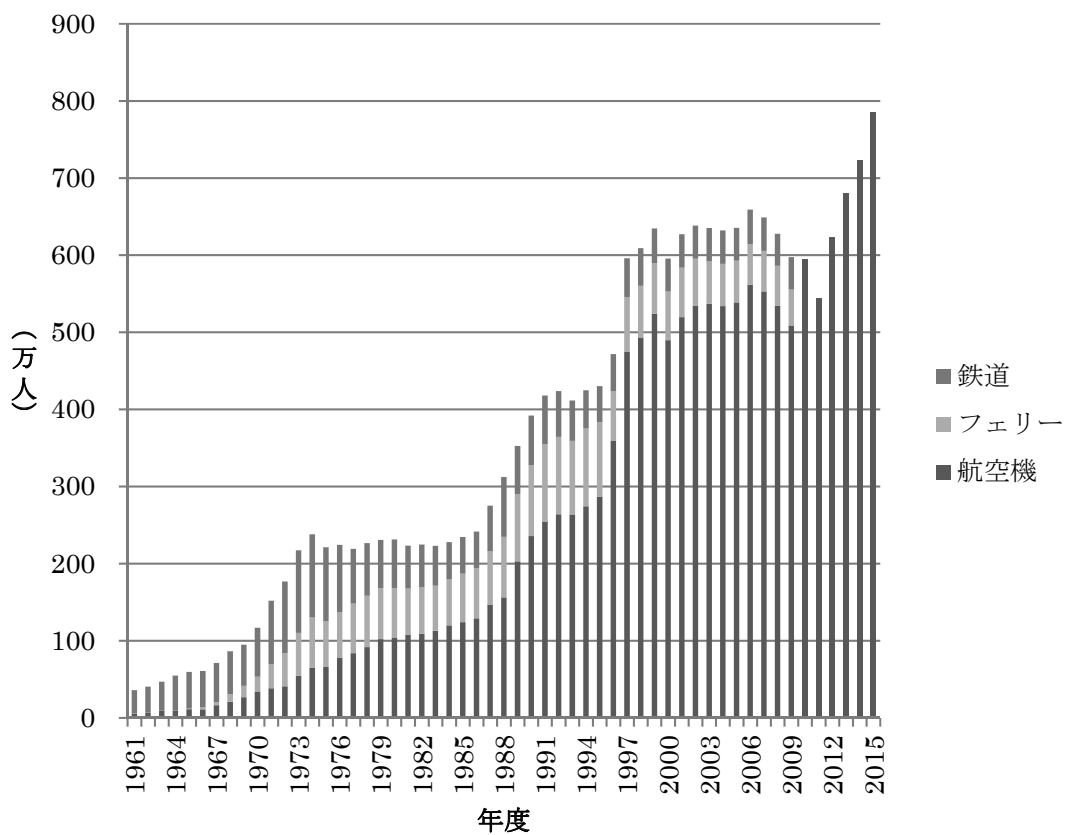
(国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/common/001116063.pdf> より転載)

1.2.3 北海道における航空輸送の現状

現在、北海道内には 13 の空港がある。そのうち 10 の空港で道外との路線があり、新千歳空港、函館空港、旭川空港は国際線が就航している。広大な面積を誇り、本州とは鉄道以外の陸路では結ばれていないため、航空は北海道の交通において重要な役割を担っている。道内と道外間の交通機関別輸送人員を見ると、87.1%は（図 4）航空機の利用であり、人口一人当たりの乗降回数は全国平均に比べ 2 倍程度高く、1 世帯当たりの航空運賃支出額や、交通費支出に占める航空運賃の割合も全国平均に比べ高くなっている。このように、北海道は航空輸送の依存度が高い地域と言える。

乗降客数の推移を見ると、国際線は訪日外国人の増加を背景に LCC を中心に路線数が増加し、乗降客数も増加傾向にある。2016 年 12 月現在では 3 つの空港から 16 都市へ 23 の航空会社が運航しており、（表 3）道内の 3 空港から国際線の定期路線が開設された 2006 年には 3 空港の国際線乗降客数の合計は約 959 千人だったのに対し、2014 年には 1859 千人に倍増している。しかし、新千歳空港のシェアは 8 割を超えており、同空港への依存度は増している（図 5）。

国内線においては 2000 年以降、減少傾向にあったが、近年は道内の空港全体で見ると増加傾向に転じている。しかし、新千歳空港は大幅に増加しているが、それ以外の空港は横ばい、または減少が続いており、国内線においても国際線と同様に、新千歳空港に集中しているのが現状である。地方空港を取り巻く厳しい状況は道内の空港においても例外ではない。それに対し、道内の国管理空港を始めとした 7 空港¹⁰では空港の一括民営化の議論がされている。現在、道内の 13 空港は、国管理空港が 4 空港、特定地方管理空港が 2 空港、地方管理空港が 6 空港、共用空港が 1 空港あり、それぞれ空港ビルの管理運営も異なるため、1 つの行政体に多様な事業主体が存在している。（表 4）一括民営化を行うことで、投資や運営面での効率化に加え、新千歳空港と道内他空港が連携して航空路線の維持・拡充を図ることが期待されている。

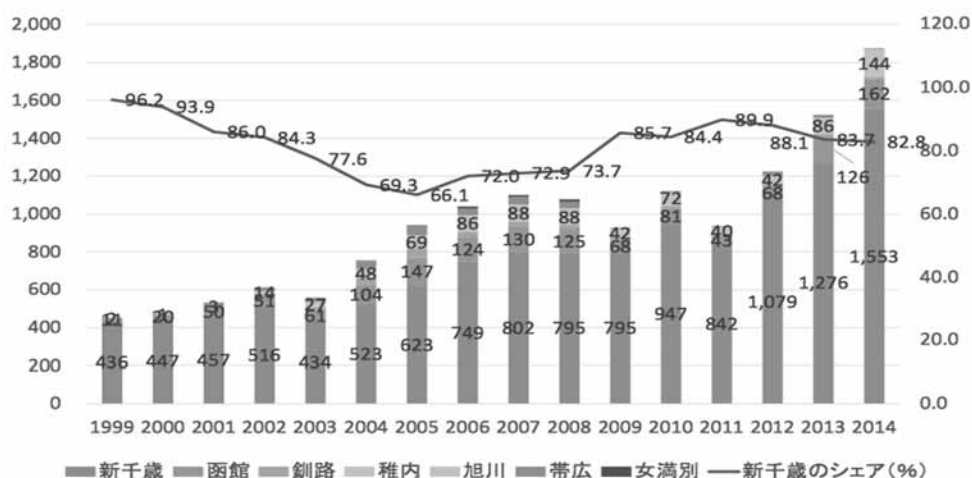


北海道経済部観光局ホームページ
に基づき筆者作成

図 4 来道観光客の交通手段の内訳

01-05道内空港の乗降客数の推移(国際線、千人・%)

○国際線は、2011年を底に大幅な増加に転じているが、依然として、新千歳に8割以上が集中している。



(資料)国土交通省「空港管理状況調査」をもとに作成。

6

図5 道内空港の乗降客数の推移(国際線)

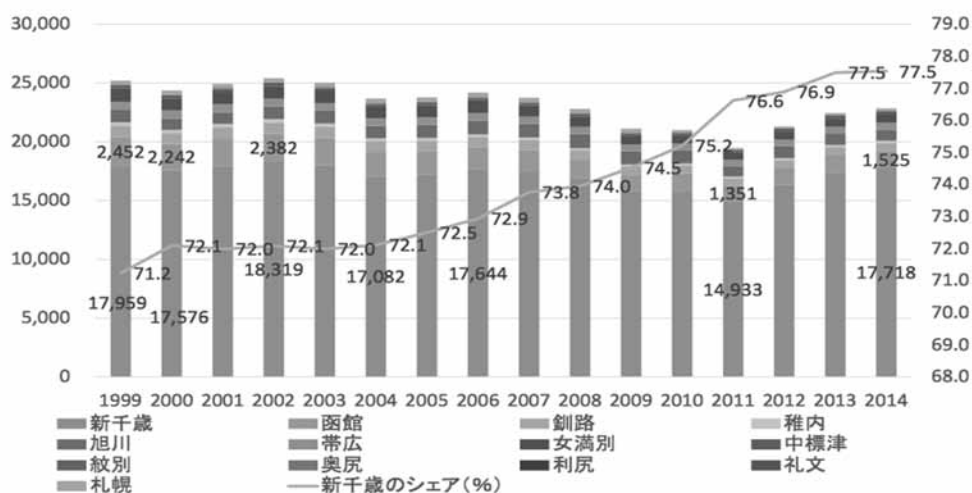
(北海道経済連合会.北海道における空港民営化の方向.資料1

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/jjkaigou/dai39/siryou1.pdf> より転載)

01-06道内空港の乗降客数の推移(国内線、千人・%)

○国内線も、2011年を底に増加に転じているが、新千歳のシェアが上昇を続けており、2014年には77.5%に達している。

→背景には、LCC就航が新千歳のみにとどまっていることなどが



(資料)国土交通省「空港管理状況調査」をもとに作成。

8

図6 道内空港の乗降客数の推移(国内線)

(北海道経済連合会.北海道における空港民営化の方向.資料1

<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/jjkaigou/dai39/siryou1.pdf> より転載)

表 3 北海道の空港の国際線就航状況（2016 年 12 月 23 日現在）

空港名	就航地	航空会社
新千歳空港	ソウル	大韓航空 アジアナ航空 ジンエアー ティーウェイ航空 チェジュ航空
	釜山	大韓航空 エアプサン
	大邱	エアプサン
	北京	中国国際航空
	上海	中国東方航空 春秋航空
	天津	天津航空
	台北	チャイナエアライン エバー航空 スクート
	高雄	チャイナエアライン
	香港	キャセイパシフィック航空 香港航空
	バンコク	タイ国際航空
	クアラルンプール	エアアジア X
	シンガポール	スクート
	ユジノサハリンスク	オーロラ
	グアム	ユナイテッド航空
	ホノルル	ハワイアン航空
旭川空港	上海	中国東方航空
	ソウル	ティーウェイ航空
函館空港	台北	エバー航空 タイガーエア
	天津	天津航空
	西安	奥凱航空

（各空港ホームページに基づき筆者作成）

表 4 北海道の空港の分類

	拠点空港					
管理	国管理空港 (国管理)				特定地方管理空港 (市 管理)	
空港名	新千歳	稚内	函館	釧路	旭川	帯広
空港ビル 管理運営	北海道空 港 (株)	稚内空港 ビル (株)	函館空港 ビルディ ング (株)	釧路空港 ビル (株)	旭川空港 ビル (株)	帯広空港 ターミナ ル ビル (株)
管理	地方管理空港 (道管理)					
空港名	女満別	中標津	紋別	奥尻	利尻	礼文
空港ビル 管理運営	女満別空 港 ビル (株)	中標津空 港 ビル (株)	オホーツ ク紋別空 港 ビル (株)	奥尻町	利尻富士 町	礼文町
	共用					
管理	自衛隊					
空港名	丘珠					
空港ビル 管理運営	丘珠空港 ビル (株)					

(各空港ホームページに基づき筆者作成)

1.2.4 中標津空港の位置付け

中標津空港（愛称、根室中標津空港）は北海道標津郡中標津町にある地方管理空港で、ターミナルビルは根室中標津空港ビル株式会社が運営している。2016 年 12 月現在、全日空が羽田空港に 1 便と新千歳空港に 3 便の 2 路線計 4 便の運航しており、2015 年度の乗降客数は 19 万 9702 人となっている。また、中標津町の中心地から約 4 キロと、市街地に近いということも特徴である。

空港のある中標津町は、根室振興局管内のほぼ中央に位置する人口約 2 万 4 千人の酪農を主産業とする町である。この地域は、札幌など都市部から距離が離れていることに加え、鉄道路線の廃止等で公共交通機関が乏しく、航空路線への依存度が高いため、空港は重要な役割を担っている。

中標津空港は、戦時中の 1944 年に当時の日本海軍標津第一飛行場として開場し、戦後に一度廃港となり 1962 年に第 3 種空港に指定されたのち、1965 年に空港の供用が開始された。しかし、当時の丘珠空港との路線は不定期路線の位置付けで運航さ

れており、日本国内航空株式会社や横浜航空株式会社などが就航や撤退を繰り返していた。そして 1974 年に日本近距離航空株式会社（後の全日空）が丘珠空港への路線の運航を開始し、定期路線が開設され、1980 年には千歳空港への路線も開設されている。1990 年には現在の場所に滑走路とターミナルが完成し、翌年の 1991 年には滑走路の延長が行われ、ジェット機が就航可能となり羽田空港との路線が開設した。また、同年にソウルへ国際チャーター便も運航している。2010 年に全日空グループが丘珠空港から撤退し、道内航空路線を新千歳空港に集約したのを機に、当空港からの丘珠空港への路線が廃止となり、現在の路線展開となっている。

中標津空港からの 2 次交通に関しては、現在、町内を通り根室市に向かう路線バスが唯一の公共交通機関で、空港利用者の大半は自家用車を利用しているほか、レンタカー利用の割合も高い。また、中標津空港は周辺に世界遺産の知床や阿寒国立公園などの観光資源があるが、これらの観光資源と中標津空港を結ぶ公共交通機関は存在せず、周辺の空港が利用されている場合が多い。人口減少や高齢化が深刻化している根室振興局管内において、観光による交流人口の拡大への期待は大きい。そのためには地域の玄関口である中標津空港が観光の拠点として機能することが求められる。

また、現在行われている道内空港一括民営化の構想において中標津空港は現段階で議論の対象となっていない。

2 地方空港の周辺観光資源と 2 次交通の現状

2.1 観光資源

2.1.1 地方空港の周辺観光資源

空港は、旅行者にとって派性的需要であるため、旅行者に選択してもらうためには、求心力のある観光地（本源的需要）の存在が必要である。

需要は性質上、本源的需要と派生的需要に分けることができる。本源的需要は消費によって直接的効用が得られるもの、派性的需要は本源的需要を達成するための手段として需要される性質を持つ。

旅行者の場合、観光地で楽しむことが本来の目的（本源的需要）であり、そこに行くための手段として交通サービスを需要する。この場合、移動は本来の目的ではないため、旅行者にとって交通サービスは派性的需要であると言える。派性的需要である交通サービスは、目的地の求心力に大きく依存せざるを得ない。

以上のような観点から、幹線を担う空港及び三大都市圏に所在する空港、また離島住民の生活手段となる島嶼部の空港を除いた 47 空港を本研究では地方空港と定義し、公益財団法人日本交通公社の行なっている観光資源評価をもとに作成された『美しき日本』（公益財団法人日本交通公社 2014）を用い、各地方空港の周辺にある観光資源¹¹を抽出した。観光資源評価は、1974 年に当時の建設省道路局が行なった観光レクリエーション交通調査の一環として調査作成された全国観光資源台帳を、幾度かの更新を経て作成されたモノで、日本に於ける、全国の観光資源評価一覧としてはもっとも

権威あるモノとされている。美しさ、大きさ、古さ、珍しさ、静けさ、日本らしさ、地方らしさ、住民とのつながりの深さの8つの視点から、わが国を代表するもの、日本人の誇りとなりうるもの、日本のアイデンティティを示すもの、人生のうちで一度は訪れたいものをA級観光資源として、そのなかでも特に世界にも強く誇れるものを特A級観光資源として選定している。

なお、周辺観光資源の抽出に際しては、「わが国の空港の観光利用特性に関する研究」(羽生 2005)の中で空港を核とする観光地域の範囲を半径100 kmとしていることに準じ、本研究でも半径100 kmとした。

各地方空港における周辺のA级以上観光資源を表5に示す。

表5 各空港の周辺観光資源

空港名	A級観光資源	特A級観光資源
松本空港	立山のライチョウ、称名滝、剣岳、黒四ダム、妙高山、五箇山合掌造り集落、富山湾の蟹気楼、おわら風の盆、白山、槍ヶ岳、白馬三山、薬師岳、雲ノ平、常念岳、木曽駒ヶ岳・宝剣岳、乗鞍岳、御嶽山、八ヶ岳、仙丈ヶ岳、白峰三山、甲斐駒ヶ岳、赤石岳、善光寺、地獄谷野猿公苑のサル、野沢温泉、渋温泉、戸隠そば、高遠のサクラ、霧ヶ峰のニコウキスゲ、御柱祭、諏訪大社、松本城、西沢溪谷、甲府盆地の桃畑、昇仙峡、高山三町の街並み、高山の朝市、高山祭、奥飛騨温泉郷、城端曳山祭、浅間山、郡上おどり、万座温泉、尻焼温泉、伊香保温泉、四万温泉、旧富岡製糸工場、鬼押出	立山、黒部溪谷、穂高岳、白川郷合掌造り集落、草津温泉
茨城空港	東京スカイツリー、隅田川橋梁群、東京タワー、大猷院霊廟、千鳥ヶ淵・牛ヶ淵のサクラ、新宿御苑、浜離宮庭園、東京駅、国会議事堂、明治神宮、浅草寺、三社祭、築地の海鮮料理、銀座、国立劇場(歌舞伎・文楽)、国立能楽堂(能・狂言)、末廣亭・鈴本演芸場(落語)、国立歴史民俗博物館、鉄道博物館、	日光杉並木、東照宮、江戸城跡、原宿、東京ディズニーリゾート、大相撲・国技館、築地市場、江戸前の寿司、歌舞伎座、東京国立博物館

	国立西洋美術館、東京国立近代美術館、上野動物園、国立科学博物館、根津美術館、袋田の滝、鹿島神宮、偕楽園、川越の街並み、新勝寺	
富山空港	立山のライチョウ、称名滝、剣岳、黒四ダム、妙高山、五箇山合掌造り集落、富山湾の蟹気楼、おわら風の盆、兼六園、金沢ひがし茶屋街、金沢 21 世紀美術館、輪島白米千枚田、白山、那谷寺、山中温泉、山代温泉、丸岡城、永平寺、槍ヶ岳、白馬三山、薬師岳、雲ノ平、常念岳、御嶽山、善光寺、戸隠そば、松本城、高山三町の街並み、高山の朝市、高山祭、奥飛騨温泉郷、城端曳山祭、奥能登の黒瓦集落、郡上おどり	立山、黒部峡谷、穂高岳、白川郷合掌造り集落
熊本空港	博多の屋台、太宰府天満宮、吉野ヶ里遺跡、有田焼窯元群、大浦天主堂、旧グラバー住宅、平和公園、長崎くんち、普賢岳溶岩流、草千里、菊池溪谷、熊本城、水前寺成趣園、由布院温泉、耶馬溪、臼杵石仏、宇佐神宮、高千穂夜神楽、高千穂峡、九州国立博物館、祐徳稲荷神社、軍艦島、雲仙温泉、久住高原・飯田高原、大船山のミヤマキリシマ、西都原古墳群、出水のツル	博多祇園山笠、阿蘇山、別府温泉郷、
徳島空港	住吉大社、岸和田だんじり祭、高野山の精進料理 有馬温泉、南紀白浜温泉、神戸北野異人館群、明石海峡大橋、宝塚大劇場、夏の甲子園、倉敷川畔の街並み、後楽園、大原美術館、会陽、吉備津神社、鳴門の渦潮、お遍路さんのお接待、栗林公園、瀬戸大橋、金刀比羅宮、旧金毘羅大芝居、香川の讃岐うどん、閑谷学校跡、大塚国際美術館	仁徳・応神天皇陵、高野山、姫路城、阿波踊り
佐賀空港	博多の屋台、太宰府天満宮、吉野ヶ里	博多祇園山笠、阿蘇山

	遺跡、有田焼窯元群、大浦天主堂、旧グラバー住宅、平和公園、長崎くんち、長崎の教会群、九十九島、普賢岳溶岩流、草千里、菊池溪谷、熊本城、水前寺成趣園、由布院温泉、耶馬溪、九州国立博物館、祐徳稲荷神社、軍艦島、雲仙温泉、久住高原・飯田高原、大船山のミヤマキリシマ	
大館能代空港	岩木山、弘前のリンゴ畑、弘前城のサクラ、八甲田山、八甲田山の樹氷、酸ヶ湯温泉、蔦温泉、岩手山、北上川、八幡平、わんこそば、乳頭温泉郷、玉川温泉、後生掛温泉、大曲の花火、竿灯まつり、角館武家屋敷、きりたんぼ鍋、白神山地のブナ林、三内丸山遺跡	青森のねぶた・ねぶた、十和田湖、奥入瀬溪流
高松空港	明石海峡大橋、倉敷川畔の街並み、後樂園、大原美術館、会陽、吉備津神社、しまなみ海道、鳴門の渦潮、お遍路さんのお接待、栗林公園、瀬戸大橋、金刀比羅宮、旧金毘羅大芝居、香川の讃岐うどん、皿鉢料理、仁淀川、高知城、閑谷学校跡、大塚国際美術館	姫路城 瀬戸内海の多島景観 阿波踊り
小松空港	称名滝、五箇山合掌造り集落、富山湾の蜃気楼、おわら風の盆、兼六園、金沢ひがし茶屋街、金沢 21 世紀美術館、白山、那谷寺、山中温泉、山代温泉、丸岡城、永平寺、雲ノ平、高山三町の街並み、高山の朝市、高山祭、奥飛騨温泉郷、城端曳山祭、奥能登の黒瓦集落、一乗谷朝倉氏遺跡、郡上おどり	白川郷合掌造り集落
南紀白浜空港	鳴門の渦潮、大塚国際美術館、丸山千枚田、大台ヶ原山、大杉谷、岸和田だんじり祭、今井町の街並み、高野山の精進料理、熊野古道、那智滝、瀨峡、湯ノ峰温泉、南紀白浜温泉	阿波踊り、仁徳・応神天皇陵、吉野山のサクラ、高野山、熊野三山
岡山空港	大山、鳥取砂丘、倉敷川畔の街並み、	瀬戸内海の多島景観、阿波

	後樂園、大原美術館、会陽、吉備津神社、しまなみ海道、鳴門の渦潮、お遍路さんのお接待、栗林公園、瀬戸大橋、金刀比羅宮、旧金毘羅大芝居、香川の讃岐うどん、三徳山三佛寺、閑谷学校跡、大塚国際美術館	踊り
三沢空港	岩木山、弘前のリンゴ畑、弘前城のサクラ、八甲田山、八甲田山の樹氷、酸ヶ湯温泉、蔦温泉、仏ヶ浦、霊場恐山、八幡平、後生掛温泉、三内丸山遺跡、燕島のウミネコ	青森のねぶた・ねぶた、十和田湖、奥入瀬溪流、北山崎
広島空港	倉敷川畔の街並み、後樂園、大原美術館、吉備津神社、三段峡、しまなみ海道、広島のカキ料理、錦帯橋、瀬戸大橋、金刀比羅宮、旧金毘羅大芝居、香川の讃岐うどん、道後温泉、松山城、壬生の花田植	瀬戸内海の多島景観、厳島神社、広島平和記念公園
青森空港	岩木山、弘前のリンゴ畑、弘前城のサクラ、八甲田山、八甲田山の樹氷、酸ヶ湯温泉、蔦温泉、仏ヶ浦、霊場恐山、八幡平、玉川温泉、後生掛温泉、白神山地のブナ林、三内丸山遺跡、燕島のウミネコ	青森のねぶた・ねぶた、十和田湖、奥入瀬溪流
花巻空港	龍泉洞、浄土ヶ浜、岩手山、北上川、八幡平、わんこそば、毛越寺、乳頭温泉郷、玉川温泉、後生掛温泉、大曲の花火、竿灯祭り、角館武家屋敷、きりたんぼ鍋、鳴子峡、鳴子温泉、鳥海山	北山崎、中尊寺
仙台空港	毛越寺、松島、瑞巖寺、鳴子峡、鳴子温泉、仙台七夕まつり、最上川、立石寺、花笠まつり、出羽三山神社、月山、銀山温泉、蔵王の樹氷、裏磐梯湖沼群、三春滝ザクラ、相馬野馬追、蔵王温泉、雄国沼湿原	中尊寺
福島空港	蔵王の樹氷、裏磐梯湖沼群、鶴ヶ城、大内宿、三春滝桜、相馬野馬追、蔵王	日光杉並木、東照宮

	温泉、雄国沼湿原、飯豊山、大猷院靈廟、男体山・中禅寺湖、華嚴滝、戦場ヶ原、那須湯本温泉、偕楽園、雲竜溪谷	
山形空港	毛越寺、松島、瑞巖寺、鳴子峡、鳴子温泉、仙台七夕まつり、鳥海山、最上川、立石寺、花笠まつり、出羽三山神社、月山、銀山温泉、蔵王の樹氷、裏磐梯湖沼群、相馬野馬追、蔵王温泉、飯豊山	中尊寺
長崎空港	博多の屋台、太宰府天満宮、吉野ヶ里遺跡、有田焼窯元群、大浦天主堂、旧グラバー住宅、平和公園、長崎くんち、長崎の教会群、九十九島、普賢岳溶岩流、熊本城、水前寺成趣園、九州国立博物館、祐徳稲荷神社、軍艦島、雲仙温泉	博多祇園山笠
天草空港	吉野ヶ里遺跡、有田焼窯元群、大浦天主堂、旧グラバー住宅、平和公園、長崎くんち、普賢岳溶岩流、草千里、菊池溪谷、熊本城、水前寺成趣園、霧島のミヤマキリシマ、霧島温泉郷、祐徳稲荷神社、軍艦島、雲仙温泉、出水のツル	阿蘇山
高知空港	しまなみ海道、お遍路さんのお接待、栗林公園、瀬戸大橋、金刀比羅宮、旧金毘羅大芝居、香川の讃岐うどん、道後温泉、松山城、四万十川、皿鉢料理、仁淀川、高知城	瀬戸内海の多島景観、阿波踊り
鳥取空港	大山、鳥取砂丘、松江城、後楽園、会陽、吉備津神社、三徳山三佛寺、足立美術館、閑谷学校跡、竹田城の雲海、城崎温泉、湯村温泉、松葉ガニ料理、豊岡のコウノトリ、天橋立	姫路城
能登空港	立山のライチョウ、称名滝、剣岳、黒四ダム、富山湾の蟹気楼、おわら風の	立山、黒部溪谷

	盆、兼六園、金沢ひがし茶屋街、金沢21世紀美術館、輪島白米千枚田、白馬三山、城端曳山祭、奥能登の黒瓦集落	
但馬空港	鳥取砂丘、三徳山三佛寺、閑谷学校跡、竹田城の雲海、有馬温泉、城崎温泉、湯村温泉、松葉ガニ料理、豊岡のコウノトリ、天橋立、美山町北村集落、伊根の舟屋群、神戸北野異人館群、宝塚大劇場、夏の甲子園	姫路城
松山空港	しまなみ海道、広島のカキ料理、錦帯橋、道後温泉、松山城、肱川あらし、四万十川、皿鉢料理、仁淀川、高知城	瀬戸内海の多島景観、厳島神社、広島平和記念公園
北九州空港	下関のふく料理、秋吉台、博多の屋台、太宰府天満宮、吉野ヶ里遺跡、菊池溪谷、由布院温泉、耶馬溪、宇佐神宮、九州国立博物館、久住高原・飯田高原、大船山のミヤマキリシマ	博多祇園山笠、別府温泉郷
山口宇部空港	錦帯橋、下関のふく料理、秋吉台、博多の屋台、太宰府天満宮、吉野ヶ里遺跡、由布院温泉、耶馬溪、宇佐神宮、九州国立博物館、久住高原・飯田高原、大船山のミヤマキリシマ	博多祇園山笠、別府温泉郷
秋田空港	岩手山、北上川、八幡平、わんこそば、乳頭温泉郷、玉川温泉、後生掛温泉、大曲の花火、竿灯まつり、角館武家屋敷、きりたんぼ鍋、鳥海山、最上川、白神山地のブナ林、北上展勝地のサクラ	
大分空港	錦帯橋、下関のふく料理、秋吉台、肱川あらし、由布院温泉、耶馬溪、臼杵石仏、宇佐神宮、高千穂夜神楽、高千穂峡、久住高原・飯田高原、霧島のミヤマキリシマ	別府温泉郷
岩国空港	三段峡、しまなみ海道、広島のカキ料理、錦帯橋、秋吉台、道後温泉、松山城、肱川あらし	瀬戸内海の多島景観、厳島神社、広島平和記念公園

庄内空港	大曲の花火、鳴子峡、鳴子温泉、鳥海山、最上川、立石寺、花笠まつり、出羽三山神社、月山、銀山温泉、蔵王の樹氷、蔵王温泉	
女満別空港	知床半島の海岸、オホーツク海の流水、知床五湖、層雲峡、阿寒湖沼群、摩周湖、屈斜路湖、タンチョウヅル、釧路湿原、霧多布湿原、斜里岳	
静岡空港	白峰三山、赤石岳、富士五湖、青木ヶ原樹海、大井川鐵道のSL、修善寺温泉、牧之原の茶畑、浜松のうなぎ料理、久遠寺	富士山
丘珠空港	洞爺湖、支笏湖、登別温泉、雨竜沼湿原、石狩川、さっぽろ雪まつり、大通公園、札幌ラーメン、ビール園、羊蹄山、モエレ沼公園	
新潟空港	阿賀野川、佐渡のトキ、弥彦神社、出羽三山神社、月山、裏磐梯湖沼群、鶴ヶ城、大内宿、雄国沼湿原、飯豊山	
中標津空港	知床半島の海岸、オホーツク海の流水、知床五湖、阿寒湖沼群、摩周湖、屈斜路湖、タンチョウヅル、釧路湿原、霧多布湿原、斜里岳	
函館空港	仏ヶ浦、霊場恐山、洞爺湖、登別温泉、大沼、駒ヶ岳、函館の街並み、五稜郭、函館の夜景	
米子空港	大山、鳥取砂丘、松江城、国賀海岸、三徳山三佛寺、宍道湖のシジミ漁、足立美術館	出雲大社
石見空港	三段峡、広島のカキ料理、錦帯橋、秋吉台、壬生の花田植	厳島神社、広島平和記念公園
鹿児島空港	霧島のミヤマキリシマ、霧島温泉郷、桜島、磯庭園、知覧武家屋敷、西都原古墳群、出水のツル、指宿温泉郷	
旭川空港	美瑛の丘、十勝岳連山、層雲峡、雨竜沼湿原、石狩川、旭山動物園	大雪山

出雲空港	大山、松江城、三徳山三佛寺、宍道湖のシジミ漁、足立美術館、壬生の花田植	出雲大社
宮崎空港	高千穂夜神楽、高千穂峡、霧島のミヤマキリシマ、霧島温泉郷、桜島、磯庭園、西都原古墳群	
釧路空港	阿寒湖沼群、摩周湖、屈斜路湖、タンチョウヅル、釧路湿原、霧多布湿原、斜里岳	
帯広空港	十勝岳連山、タンチョウヅル、釧路湿原	大雪山
稚内空港	利尻山、礼文島の高山植物、サロベツ原野、天塩川	
紋別空港	オホーツク海の流氷、層雲峡	大雪山

松本空港や富山空港など中部地方の空港は立山をはじめとする山岳などの豊富な自然資源のほか、世界文化遺産の白川郷・五箇山の合掌造り集落など人文資源にも恵まれ、周辺に多くの観光資源を有していることがわかる。

茨城空港は主に東京周辺の観光資源が多い。羽田空港や成田空港と差別化を図るため、LCC を意識しターミナルを簡素化したり、東京駅までのワンコインバスを運行するなど首都圏のセカンダリーエアポートを目指した取り組みが行われている。

北海道、東北地方における観光資源については後節で詳述する。

2.1.2 北海道の地方空港の周辺観光資源

北海道経済部観光局の北海道観光入込客数調査報告書によると 2015 年度の観光入込客数は 5,477 万人で、そのうち訪日外国人旅行者は 208 万人で、共に過去最高となった。

しかし、地域によって格差が大きく、全体の 55%が札幌や小樽などの道央圏を訪れている。特に訪日外国人旅行者は 72%が道央圏に宿泊している。

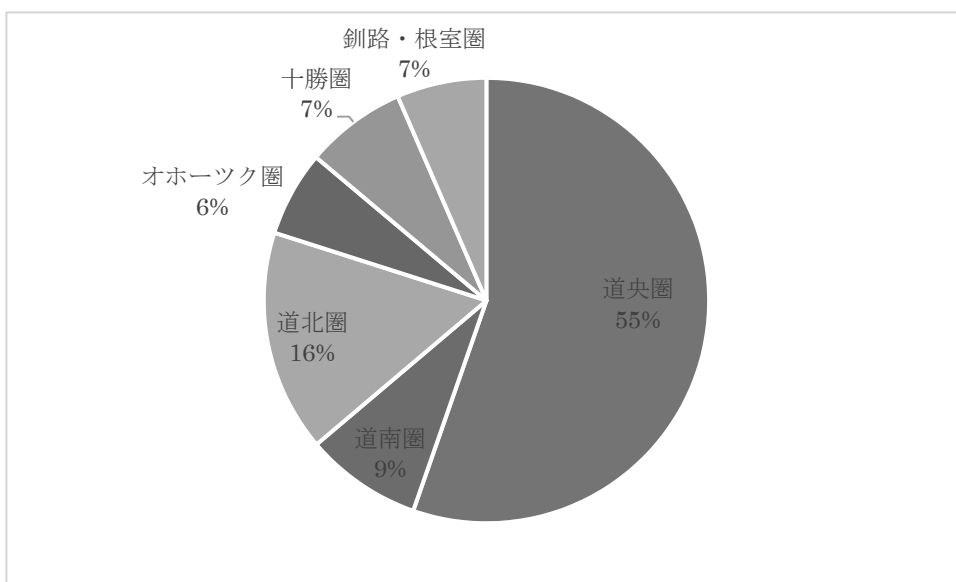


図 7 圏域別観光入込客数の比率

(北海道経済部観光局 北海道観光入込客数調査報告書 平成 27 年度
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/toukei/H27_irikomi_honpen_20160912.pdf
 を基に筆者作成)

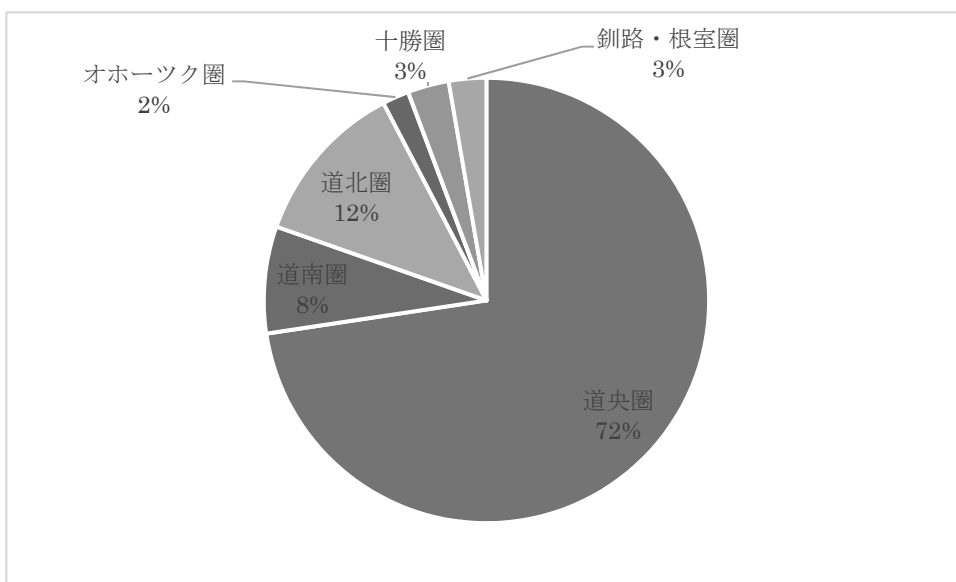


図 8 圏域別訪日外国人来道者宿泊延べ数の比率

(北海道経済部観光局 北海道観光入込客数調査報告書 平成 27 年度
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/toukei/H27_irikomi_honpen_20160912.pdf
 を基に筆者作成)



①美瑛の丘	②十勝岳連山	③知床半島の海岸	④オホーツク海の 流水
⑤知床五湖	⑥層雲峡	⑦大雪山	⑧阿寒湖沼群
⑨摩周湖	⑩洞爺湖	⑪支笏湖	⑫屈斜路湖
⑬登別温泉	⑭大沼	⑮駒ヶ岳	⑯利尻山
⑰礼文島の高山植 物	⑱タンチョウヅル	⑲釧路湿原	⑳霧多布湿原
㉑サロベツ原野	㉒天塩川	㉓雨竜沼湿原	㉔石狩川
㉕さっぽろ雪まつ り	㉖大通公園	㉗札幌ラーメン	㉘ビール園
㉙函館の街並み	㉚五稜郭	㉛函館の夜景	㉜斜里岳
㉝羊蹄山	㉞旭山動物園	㉟モエレ沼公園	

図 9 北海道の観光資源

公益財団法人日本交通公社『美しき日本』より転載

北海道の観光資源は、山岳、湿原、湖沼などの自然資源が多い。また、函館周辺では街並みや夜景、札幌周辺ではラーメンやビール園といった人文資源が見られる。北海道内の空港において比較すると、女満別空港や丘珠空港、中標津空港の周辺観光資源が多いことがわかる（図 10）。特に、女満別空港と中標津空港の観光資源は全て自然資源だということは特筆すべき点である。

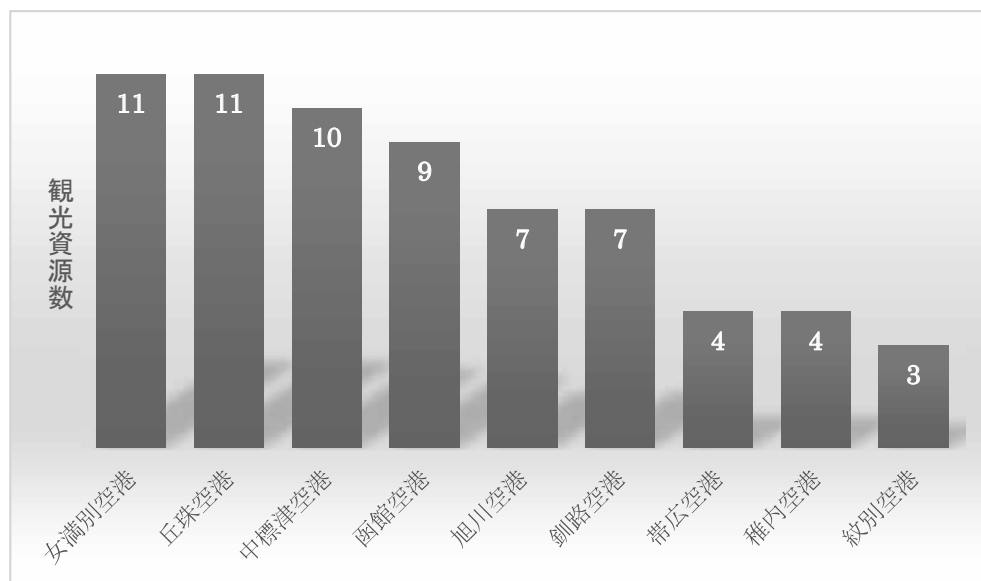


図 10 北海道における各地方空港の周辺観光資源数

2.1.3 東北地方の地方空港の周辺観光資源

観光庁が行った 2015 年の宿泊旅行統計調査では全国の外国人宿泊者数の総計が 6,637 万泊だったうち、東北地方はわずか 59 万泊で全国的に訪日外国人旅行者が増加する中、東北地方はあまり選択されていないのが現状である。理由として、根強い風評被害、域内の交通網の利便性の悪さが挙げられるほか、東北地方の認知度¹²が 10.4%と他の地方に比べ低いことが上げられる。

①岩木山	②弘前のリンゴ畑	③弘前城のサクラ	④青森のねぶた・ねぶた
⑤八甲田山	⑥八甲田山の樹氷	⑦酸ヶ湯温泉	⑧蔦温泉
⑨十和田湖	⑩仏ヶ浦	⑪奥入瀬溪流	⑫霊場恐山
⑬龍泉洞	⑭北山崎	⑮浄土ヶ浜	⑯岩手山
⑰北上川	⑱八幡平	⑲わんこそば	⑳中尊寺
㉑毛越寺	㉒乳頭温泉郷	㉓玉川温泉	㉔後生掛温泉
㉕大曲の花火	㉖竿頭まつり	㉗角館武家屋敷	㉘きりたんぽ鍋
㉙松島	㉚瑞巖寺	㉛鳴子峡	㉜鳴子温泉
㉝仙台七夕まつり	㉞鳥海山	㉟最上川	㊱立石寺
㊲花笠まつり	㊳出羽三山神社	㊴月山	㊵銀山温泉
㊶蔵王の樹氷	㊷裏磐梯湖沼群	㊸鶴ヶ城	㊹大内宿
㊺三春滝ザクラ	㊻相馬野馬追	㊼白神山地のブナ林	㊽三内丸山遺跡
㊾蕪島のウミネコ	㊿北上展勝地のサクラ	㊿蔵王温泉	㊿雄国沼湿原
㊿飯豊山			

図 11 東北地方の観光資源
公益財団法人日本交通公社「美しき日本」より転載

東北地方の観光資源は、奥羽山脈沿いを中心に山岳、湖沼、渓谷など自然資源が多い。また、祭りや史跡、温泉など人文資源も豊富に存在する。

東北地方の空港の中では、青森県や岩手県との県境に位置する大館能代空港が周辺の観光資源に恵まれていることがわかる（図 12）。同空港の周辺の観光資源の中には、青森ねぶた・ねぶた、十和田湖や奥入瀬溪流など特 A 級観光資源もある。他の空港においても周辺の観光資源には恵まれており、観光資源のポテンシャルの高さを活かし、旅行者の増加につなげるためには、交通網の改善や、観光資源の認知度を上げる努力が必要である。



図 12 東北地方における各地方空港の周辺観光資源数

2.2 地方空港と観光資源を結ぶ 2 次交通の現状

2.2.1 北海道と東北地方における地方空港と観光資源を結ぶ 2 次交通の現状

前項で地方空港の周辺に存在する観光資源を抽出し整理した。

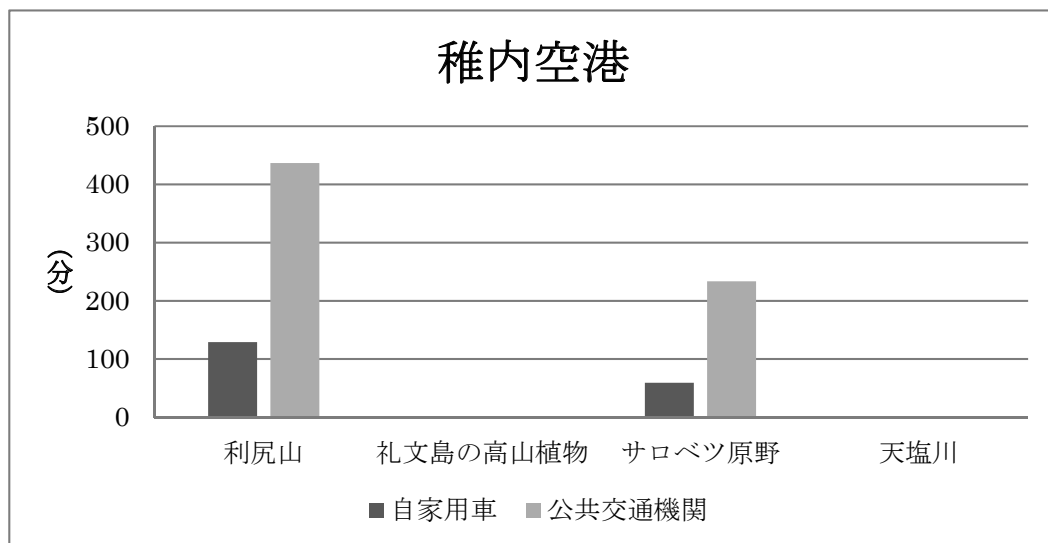
本項では、各空港と観光資源を結ぶ公共交通機関を利用した際の 2 次交通の所要時間を調査する。空港は航空輸送と地上の 2 次交通をつなぐ結節点としての役割を担っている。調査には「Yahoo!乗換案内」を用いた。インターネットサービスやスマートフォンの普及など情報技術の発展により、移動の経路の選択の際に経路検索サイトやアプリケーションが広く利用されている。「Yahoo!乗換案内」は、2015 年に行われたスマートフォンの起動ユーザー数の多いアプリケーションを集計した調査¹³によると、交通のカテゴリでは一番多く利用されているアプリケーションである。

それぞれの観光資源を有する観光地を選び、その観光地を目的地として最寄り駅、またはバス停を「るるぶ.com」の国内ガイドを用いて特定した。まず観光資源名でキーワード検索を行い、該当がなかった場合は「美しき日本」の記載内容、名称などから最寄り駅(バス停)を特定した。検索による該当があった場合は表中で①、該当がなく「美しき日本」から特定した場合は②、該当がなかった場合は「該当なし」とする。観光資源のうち河川、及び動物に関しては観光地と目的地ともに特定が難しいため、今回の調査では対象としないこととした。また、時間帯により 2 次交通の有無や所要時間に差異が生じるため、それぞれの空港に到着する全便の到着時刻を抽出し、その時刻を出発時刻として所要時間を算出し、その平均値を公共交通機関の所要時間とした。

同時に、比較対象として自家用車の所要時間も調べたが、算出には Google マップ

を用いた。なお、「Yahoo!乗換案内」において最寄り駅またはバス停が検索できなかった場合は自家用車の所要時間のみ示している。

調査の結果を空港別に以下に示す。

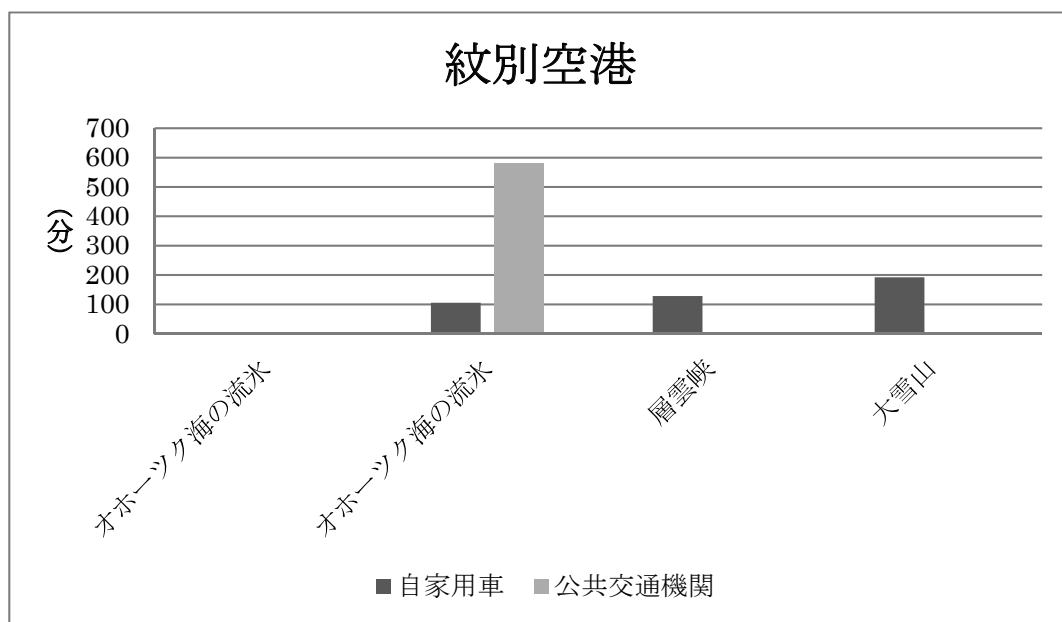


観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
利尻山	利尻山①	鷺泊港
礼文島の高山植物	該当なし	
サロベツ原野	サロベツ湿原①	サロベツ原生花園バス停
天塩川	該当なし	

図 13

稚内空港は北海道稚内市にある国管理空港で、2015 年度の乗降客数は 183,049 人である。全日空が新千歳空港と羽田空港に路線を開設している。

利尻山は途中フェリーを利用するため、公共交通機関だと平均 436 分を要する。サロベツ原生花園バス停までは公共交通機関で平均 233 分を要する。どちらも自家用車の場合、大幅に所要時間が短縮する。



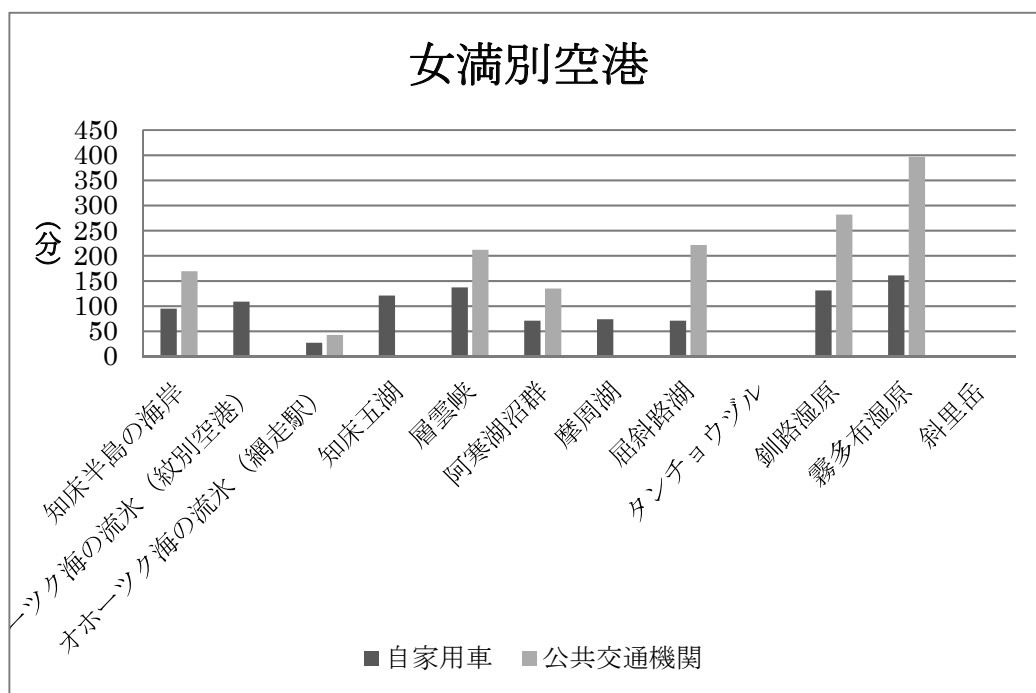
観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
オホーツク海の流水	流水砕氷船 ガリンコ号②	紋別空港
オホーツク海の流水	網走流水観光砕氷船おーろら・おーろら 2②	網走駅
層雲峡	層雲峡①	層雲峡バス停
大雪山	大雪山旭岳ロープウェイ②	旭岳ロープウェイバス停

図 14

紋別空港は北海道紋別市にある地方管理空港で、2015 年度の乗降客数は 72,276 人である。全日空が羽田空港に路線を開設している。

観光資源の、オホーツク海の流水に関しては検索の結果、2つの観光地を特定した。

紋別市内まで無料の空港連絡バスがある。網走駅までは公共交通機関で 580 分を要する。自家用車の場合、大幅に所要時間が短縮する。

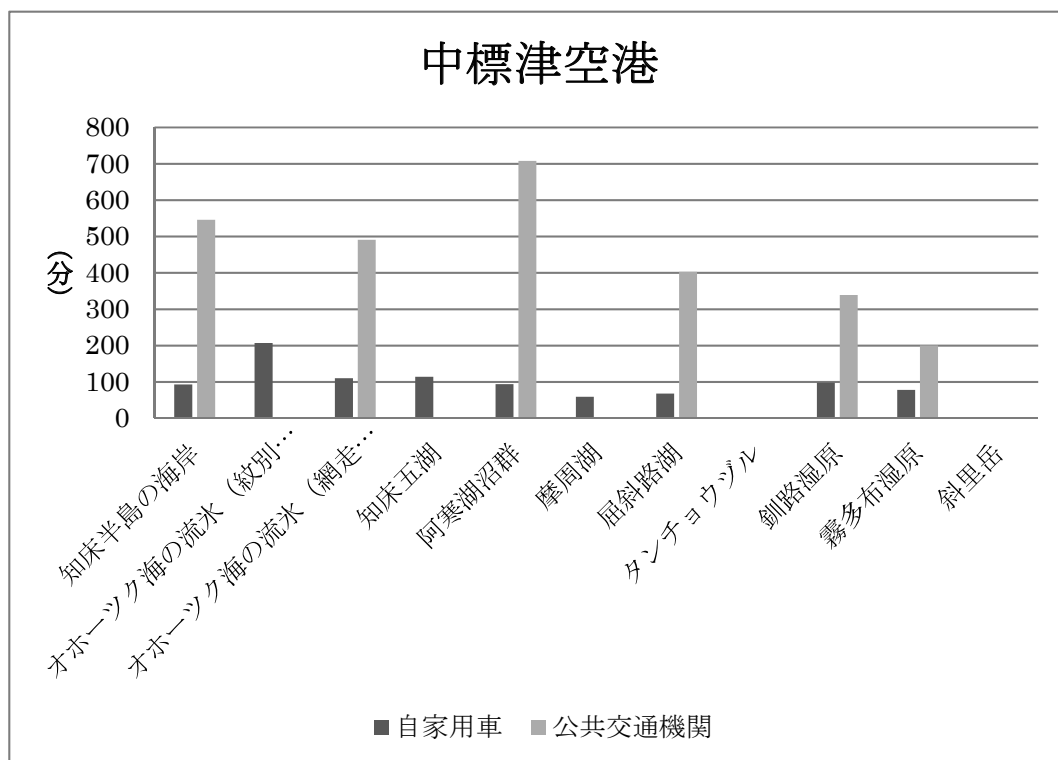


観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
知床半島の海岸	世界自然遺産知床②	ウトロバスターミナル
オホーツク海の流水 (紋別空港)	流水砕氷船 ガリンコ号②	紋別空港
オホーツク海の流水 (網走駅)	網走流水観光砕氷船おーろら・おーろら 2②	網走駅
知床五湖	知床五湖①	知床五湖バス停
層雲峡	層雲峡①	層雲峡バス停
阿寒湖沼群	阿寒湖②	阿寒湖バスターミナル
摩周湖	摩周湖①	摩周湖第 1 展望台バス停
屈斜路湖	屈斜路湖①	川湯温泉駅
タンチョウヅル	該当なし	
釧路湿原	釧路湿原①	釧路湿原駅
霧多布湿原	霧多布湿原①	浜中駅
斜里岳	該当なし	

図 15

女満別空港は北海道大空町にある地方管理空港で、2015年度の乗降客数は765,441人である。日本航空、全日空、AIRDOの3社が乗り入れており、新千歳空港と羽田空港、中部空港に路線を開設している。

公共交通機関を利用して知床方面や網走、層雲峡、釧路方面へ向かうことが可能である。全ての観光資源においても自家用車が所要時間の面で優位である。



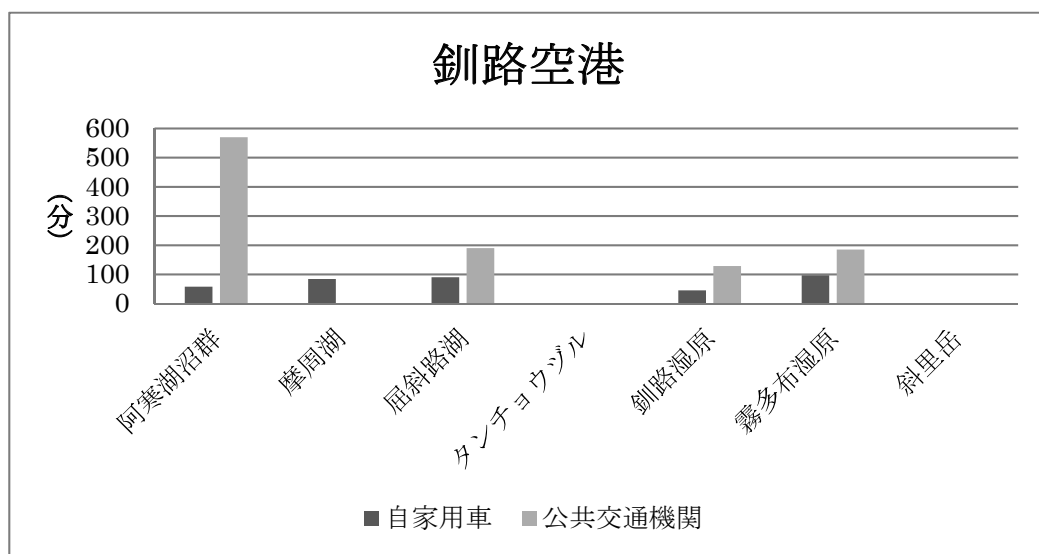
観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
知床半島の海岸	世界自然遺産知床②	ウトロバスターミナル
オホーツク海の流水（紋別空港）	流水砕氷船 ガリンコ号②	紋別空港
オホーツク海の流水（網走駅）	網走流水観光砕氷船おーろら・おーろら2②	網走駅
知床五湖	知床五湖①	知床五湖バス停
阿寒湖沼群	阿寒湖②	阿寒湖バスターミナル
摩周湖	摩周湖①	摩周湖第1展望台バス停

屈斜路湖	屈斜路湖①	川湯温泉駅
タンチョウヅル	該当なし	
釧路湿原	釧路湿原①	釧路湿原駅
霧多布湿原	霧多布湿原①	浜中駅
斜里岳	該当なし	

図 16

中標津空港は北海道中標津町にある地方管理空港で、2015 年度の乗降客数は 199,702 人である。全日空が新千歳空港と羽田空港に路線を開設している。

中標津空港からの公共交通機関は根室方面に向かう空港連絡バスのみである。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

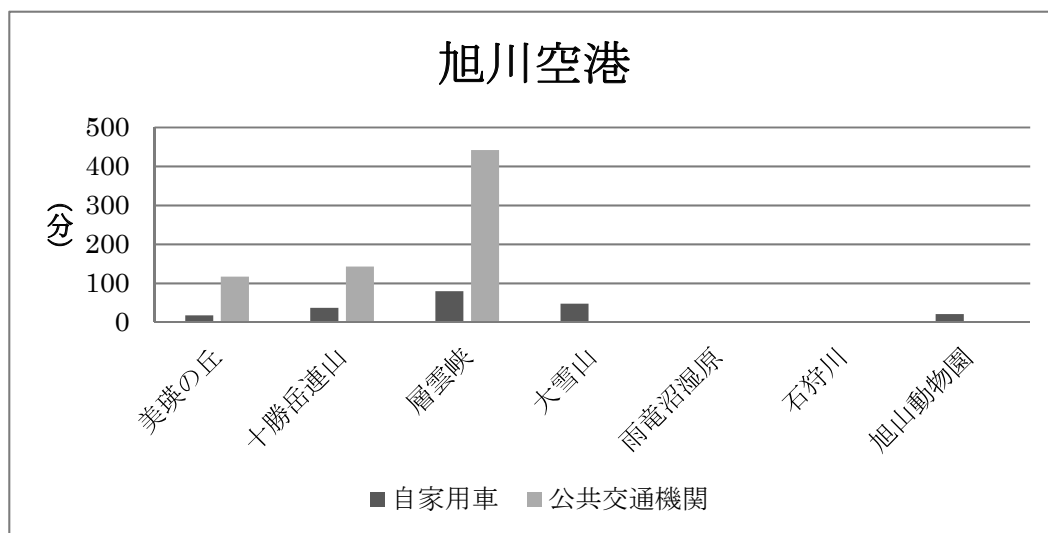


観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
阿寒湖沼群	阿寒湖①	阿寒湖バスターミナル
摩周湖	摩周湖①	摩周湖第 1 展望台バス停
屈斜路湖	屈斜路湖①	川湯温泉駅
タンチョウヅル	該当なし	
釧路湿原	釧路湿原①	釧路湿原駅
霧多布湿原	霧多布湿原①	浜中駅
斜里岳	該当なし	

図 17

釧路空港は北海道釧路市にある国管理空港で、2015年度の乗降客数は693,650人である。日本航空、全日空、AIRDOの3社が乗り入れており、新千歳空港と羽田空港、丘珠空港に路線を開設している。

公共交通機関は釧路行きのバス及び阿寒湖方面行きのバスがある。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

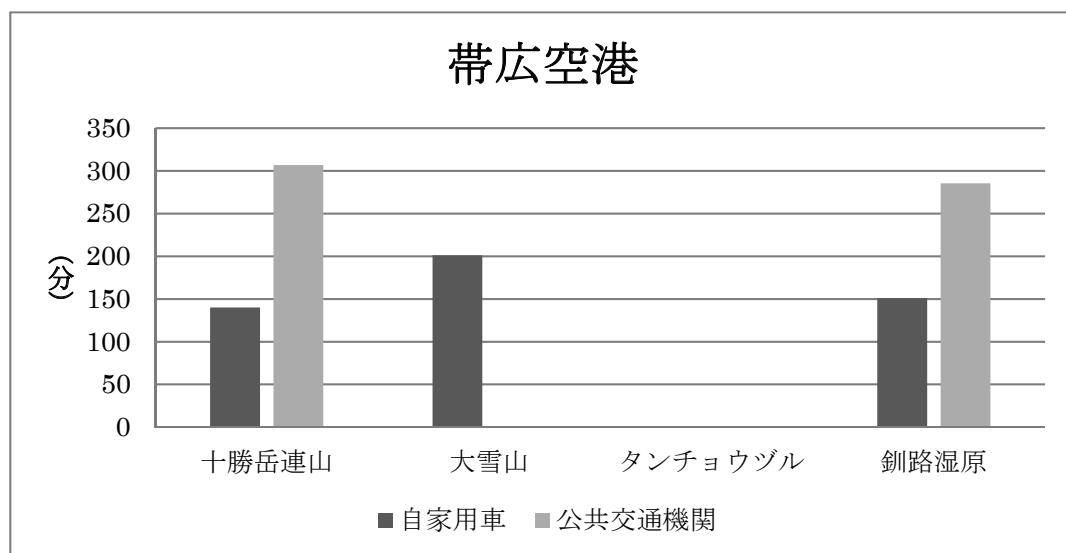


観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
美瑛の丘	美瑛の丘①	美瑛駅
十勝岳連山	十勝岳連峰①	上富良野駅
層雲峡	層雲峡①	層雲峡バス停
大雪山	大雪山旭岳ロープウェイ②	旭岳ロープウェイバス停
雨竜沼湿原	該当なし	
石狩川	該当なし	
旭山動物園	旭川市旭山動物園①	旭山動物園バス停

図 18

旭川空港は北海道旭川市と東神楽町にまたがる特定地方管理空港で、2015年度の乗降客数は1,168,638人である。国内線は日本航空、全日空、AIRDOの3社が乗り入れており、羽田空港と中部空港に路線を開設している。国際線は台北、上海、仁川に路線がある。

公共交通機関は富良野方面と旭川方面にバスが運行されている。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

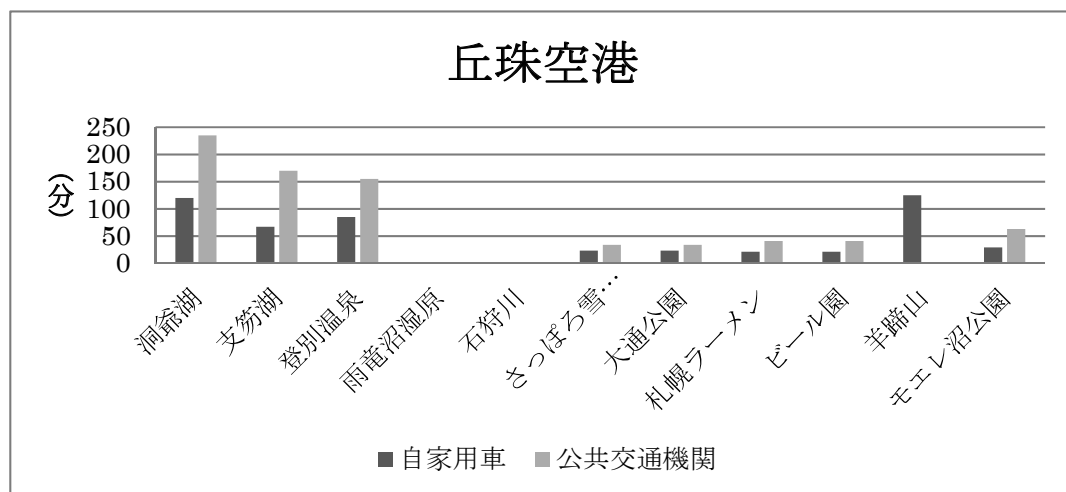


観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
十勝岳連山	十勝岳連峰①	上富良野駅
大雪山	大雪山旭岳ロープウェイ②	旭岳ロープウェイバス停
タンチョウヅル	該当なし	
釧路湿原	釧路湿原①	釧路湿原駅

図 19

帯広空港は北海道帯広市にある特定地方管理空港で、2015 年度の乗降客数は 612,580 人である。日本航空、AIRDO の 2 社が乗り入れており、羽田空港との路線を開設している。

公共交通機関は富良野方面と旭川方面にバスが運行されている。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

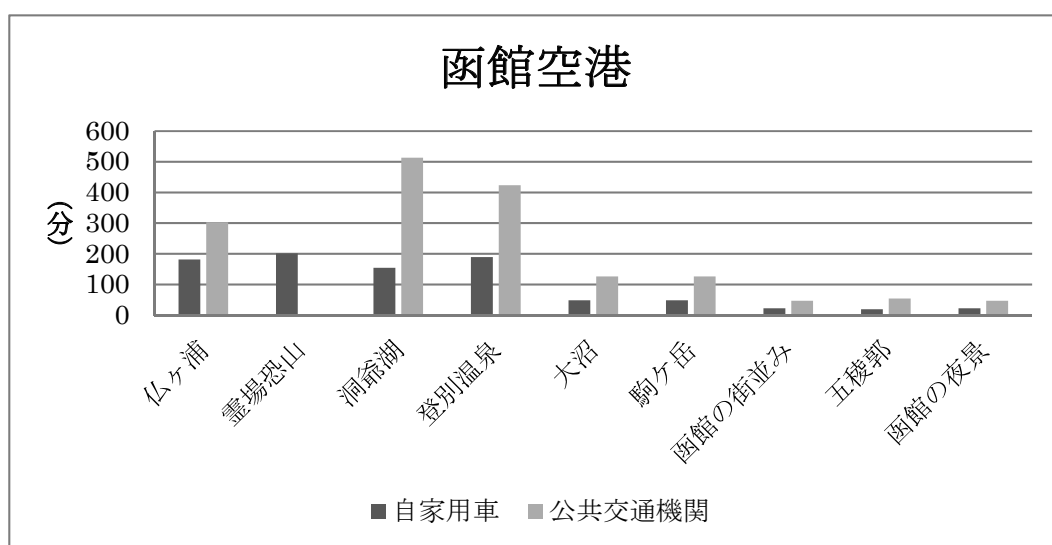


観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
洞爺湖	洞爺湖①	洞爺湖温泉バスターミナル
支笏湖	支笏湖①	支笏湖バス停
登別温泉	登別温泉①	登別温泉バスターミナル
雨竜沼湿原	該当なし	
石狩川	該当なし	
さっぽろ雪まつり	さっぽろ雪まつり①	大通駅
大通公園	大通公園①	大通駅
札幌ラーメン	札幌ラーメン②	札幌駅
ビール園	サッポロビール園②	札幌駅
羊蹄山	羊蹄山①	羊蹄山登山口バス停
モエレ沼公園	モエレ沼公園①	モエレ沼公園東口バス停

図 20

丘珠空港は北海道札幌市にある共用空港で、2015 年度の乗降客数は 179,491 人である。北海道エアシステムが利尻空港、釧路空港、函館空港、三沢空港との路線を開設している。

公共交通機関は路線バスが運行されている。しかし、全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。



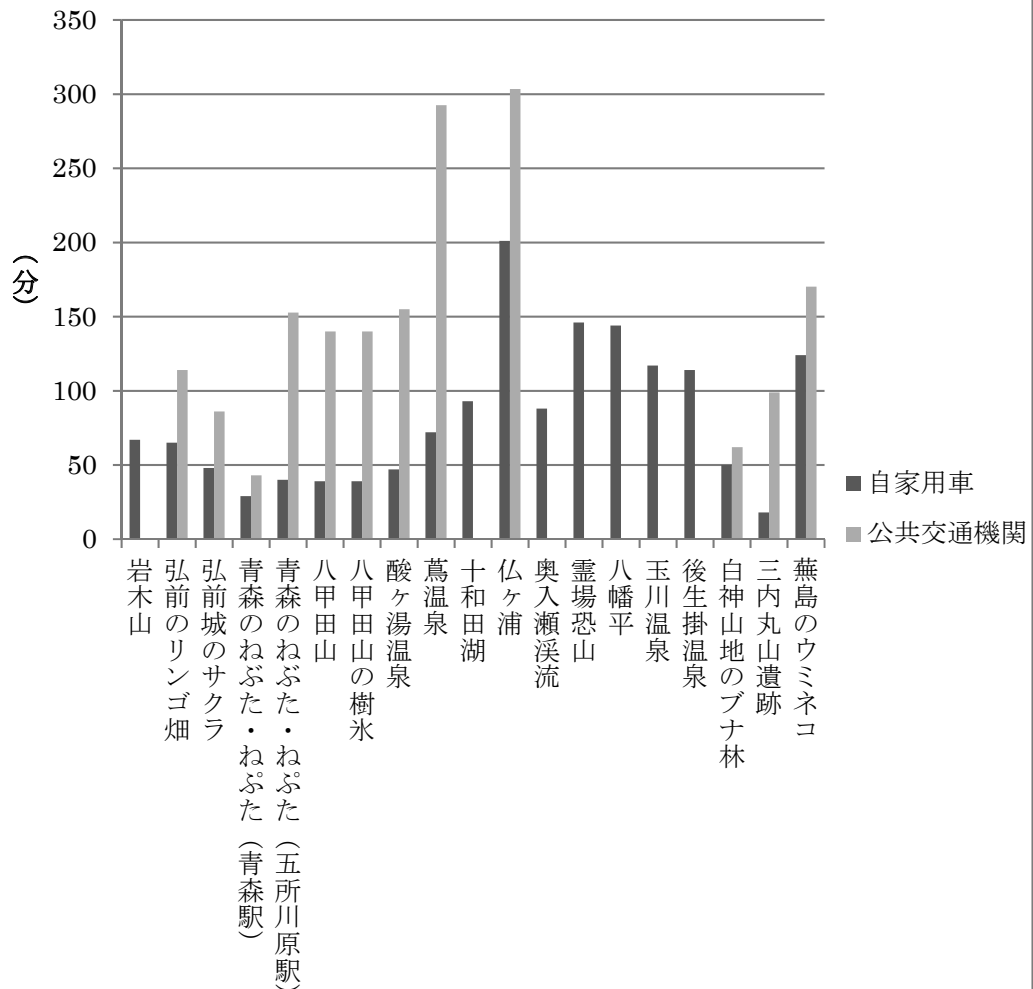
観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
仏ヶ浦	仏ヶ浦①	佐井バス停
霊場恐山	恐山①	恐山バス停
洞爺湖	洞爺湖①	洞爺湖温泉バスターミナル
登別温泉	登別温泉①	登別温泉バスターミナル
大沼	大沼国定公園①	大沼公園駅
駒ヶ岳	駒ヶ岳①	大沼公園駅
函館の街並み	函館ハリストス正教会②	十字街電停
五稜郭	五稜郭公園②	五稜郭公園前電停
函館の夜景	函館山ロープウェイ②	十字街電停

図 21

函館空港は北海道函館市にある国管理空港で、2015 年度の乗降客数は 1,794,134 人である。国内線は日本航空、全日空、AIRDO、北海道エアシステムの 4 社が乗り入れており、新千歳空港と羽田空港、丘珠空港、奥尻空港、中部空港、伊丹空港に路線を開設している。国際線は台北、天津、西安に路線がある。

公共交通機関は、函館駅、新函館北斗駅、函館大沼プリンスホテルに空港連絡バスがあり、函館市内に向かう路線バスもある。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

青森空港



観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
岩木山	岩木山①	岩木山神社バス停
弘前のリンゴ畑	弘前市りんご公園②	りんご公園バス停
弘前城のサクラ	弘前城天守②	市役所前公園入口バス停
青森のねぶた・ねぶた (青森駅)	青森ねぶた祭②	青森駅
青森のねぶた・ねぶた (五所川原駅)	五所川原立佞武多②	五所川原駅
八甲田山	八甲田①	八甲田ロープウェー駅前バス停

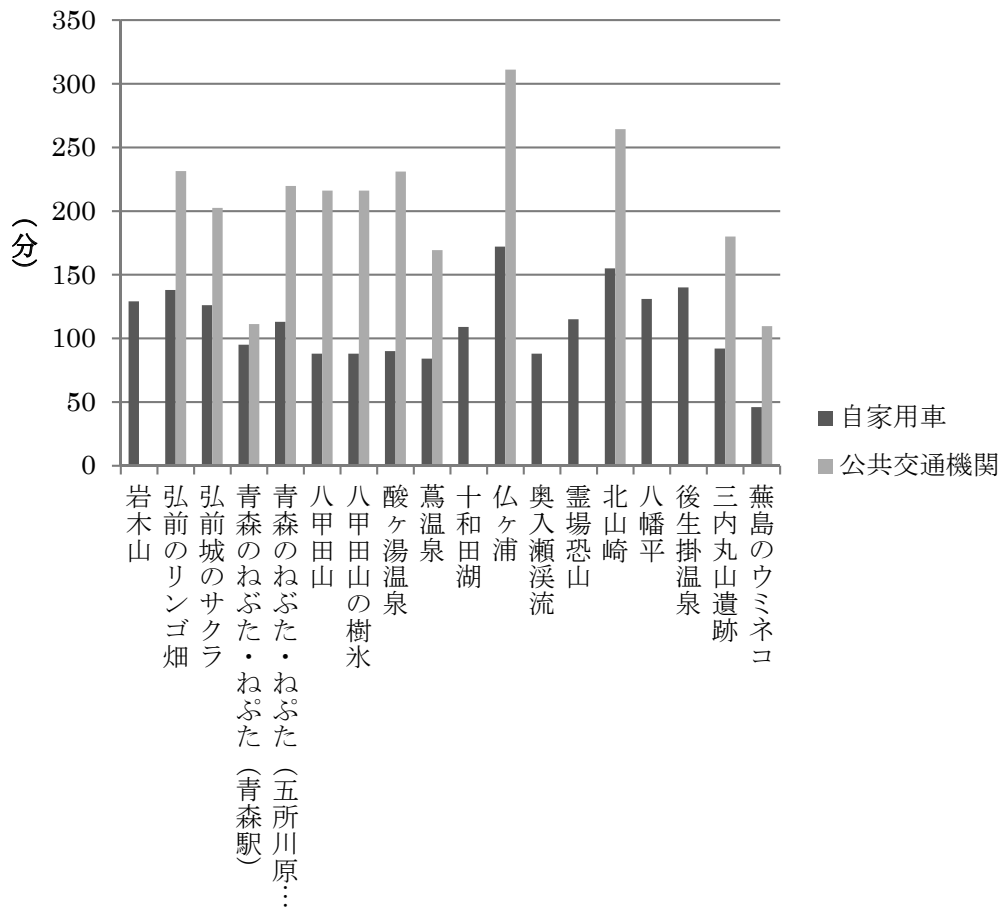
八甲田山の樹氷	八甲田②	八甲田ロープウェー駅前バス停
酸ヶ湯温泉	酸ヶ湯温泉①	酸ヶ湯温泉バス停
蔦温泉	蔦温泉①	蔦温泉バス停
十和田湖	十和田湖①	十和田湖（休屋）バス停
仏ヶ浦	仏ヶ浦①	佐井バス停
奥入瀬溪流	奥入瀬溪流①	焼山バス停
霊場恐山	恐山①	恐山バス停
八幡平	八幡平①	八幡平頂上バス停
玉川温泉	玉川温泉①	玉川温泉バス停
後生掛温泉	後生掛温泉①	後生掛温泉バス停
白神山地のブナ林	白神山地①	弘前駅
三内丸山遺跡	特別史跡三内丸山遺跡①	三内丸山遺跡前バス停
燕島のウミネコ	燕島①	鮫駅

図 22

青森空港は青森県青森市にある地方管理空港である。2015 年度の乗降客数は 1,020,518 人である。国内線は日本航空、全日空、フジドリームエアラインズの 3 社が乗り入れており、新千歳空港と羽田空港、小牧空港、伊丹空港に路線を開設している。国際線は仁川に路線がある。

公共交通機関は、青森市内及び弘前市内にバスが運行されている。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

三沢空港



岩木山	岩木山①	岩木山神社バス停
弘前のリンゴ畑	弘前市りんご公園②	りんご公園バス停
弘前城のサクラ	弘前城天守②	市役所前公園入口バス停
青森のねぶた・ねぶた (青森駅)	青森ねぶた祭②	青森駅
青森のねぶた・ねぶた (五所川原駅)	五所川原立佞武多②	五所川原駅
八甲田山	八甲田①	八甲田ロープウェー駅前バス停
八甲田山の樹氷	八甲田②	八甲田ロープウェー駅

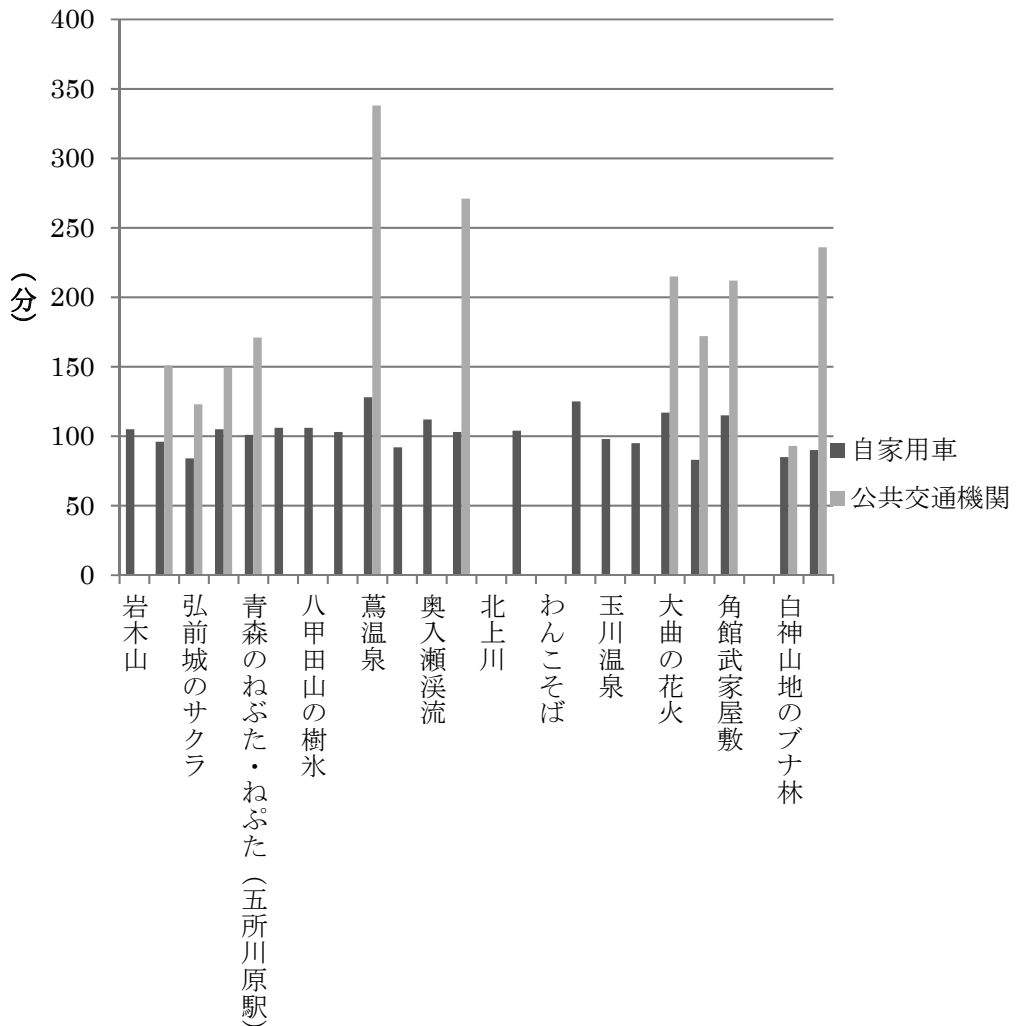
		前バス停
酸ヶ湯温泉	酸ヶ湯温泉①	酸ヶ湯温泉バス停
蔦温泉	蔦温泉①	蔦温泉バス停
十和田湖	十和田湖①	十和田湖（休屋）バス停
仏ヶ浦	仏ヶ浦①	佐井バス停
奥入瀬溪流	奥入瀬溪流①	焼山バス停
霊場恐山	恐山①	恐山バス停
北山崎	北山崎①	田野畑駅
八幡平	八幡平①	八幡平頂上バス停
後生掛温泉	後生掛温泉①	後生掛温泉バス停
三内丸山遺跡	特別史跡三内丸山遺跡①	三内丸山遺跡前バス停
蕪島のウミネコ	蕪島①	鮫駅

図 23

三沢空港は青森県三沢市にある共用空港である。2015 年度の乗降客数は 255,134 人である。日本航空と北海道エアシステムの 2 社が乗り入れており、丘珠空港、羽田空港、伊丹空港に路線を開設している。

公共交通機関は、三沢市内を経由し八戸市内へ向かうバスが運行されている。また、乗合タクシーもある。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

大館能代空港



岩木山	岩木山①	岩木山神社バス停
弘前のリンゴ畑	弘前市りんご公園②	りんご公園バス停
弘前城のサクラ	弘前城天守②	市役所前公園入口バス停
青森のねぶた・ねぶた（青森駅）	青森ねぶた祭②	青森駅
青森のねぶた・ねぶた（五所川原駅）	五所川原立佞武多②	五所川原駅

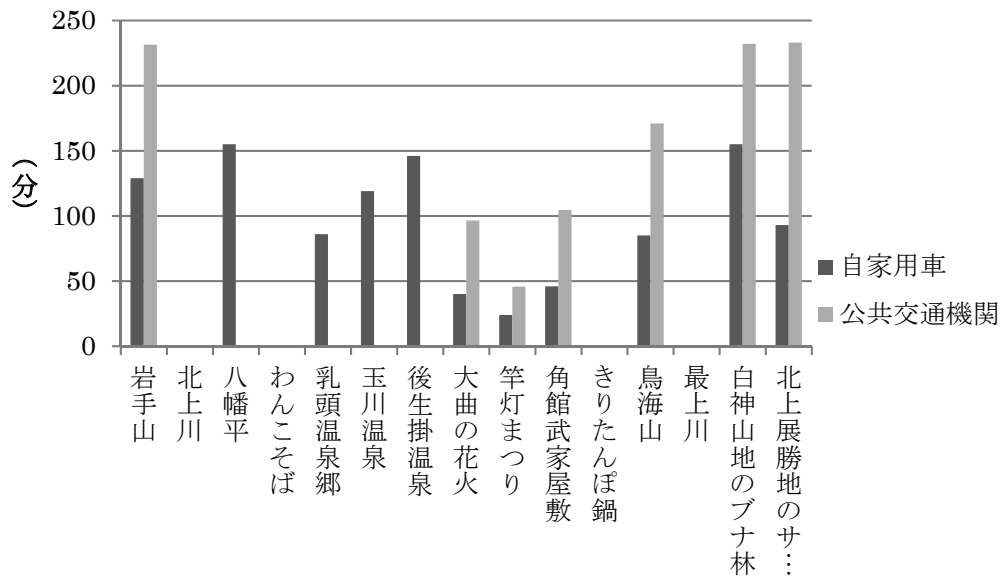
川原駅)		
八甲田山	八甲田①	八甲田ロープウェー駅 前バス停
八甲田山の樹氷	八甲田②	八甲田ロープウェー駅 前バス停
酸ヶ湯温泉	酸ヶ湯温泉①	酸ヶ湯温泉バス停
蔦温泉	蔦温泉①	蔦温泉バス停
十和田湖	十和田湖①	十和田湖（休屋）バス停
奥入瀬溪流	奥入瀬溪流①	焼山バス停
岩手山	焼走り溶岩流②	大更駅
北上川	該当なし	
八幡平	八幡平①	八幡平頂上バス停
わんこそば	該当なし	
乳頭温泉郷	乳頭温泉郷①	乳頭温泉バス停
玉川温泉	玉川温泉①	玉川温泉バス停
後生掛温泉	後生掛温泉①	後生掛温泉バス停
大曲の花火	大曲の花火①	大曲駅
竿灯まつり	竿灯まつり①	秋田駅
角館武家屋敷	内町武家屋敷通り②	角館駅
きりたんぼ鍋	該当なし	
白神山地のブナ林	白神山地①	弘前駅
三内丸山遺跡	特別史跡三内丸山遺跡①	三内丸山遺跡前バス停

図 24

大館能代空港は秋田県北秋田市にある地方管理空港である。2015 年度の乗降客数は 127,951 人である。全日空が羽田空港に路線を開設している。

公共交通機関は、大館市内へ向かうバスが運行されている。また、能代市や玉川温泉、森吉山へ向かう乗合タクシーもある。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

秋田空港

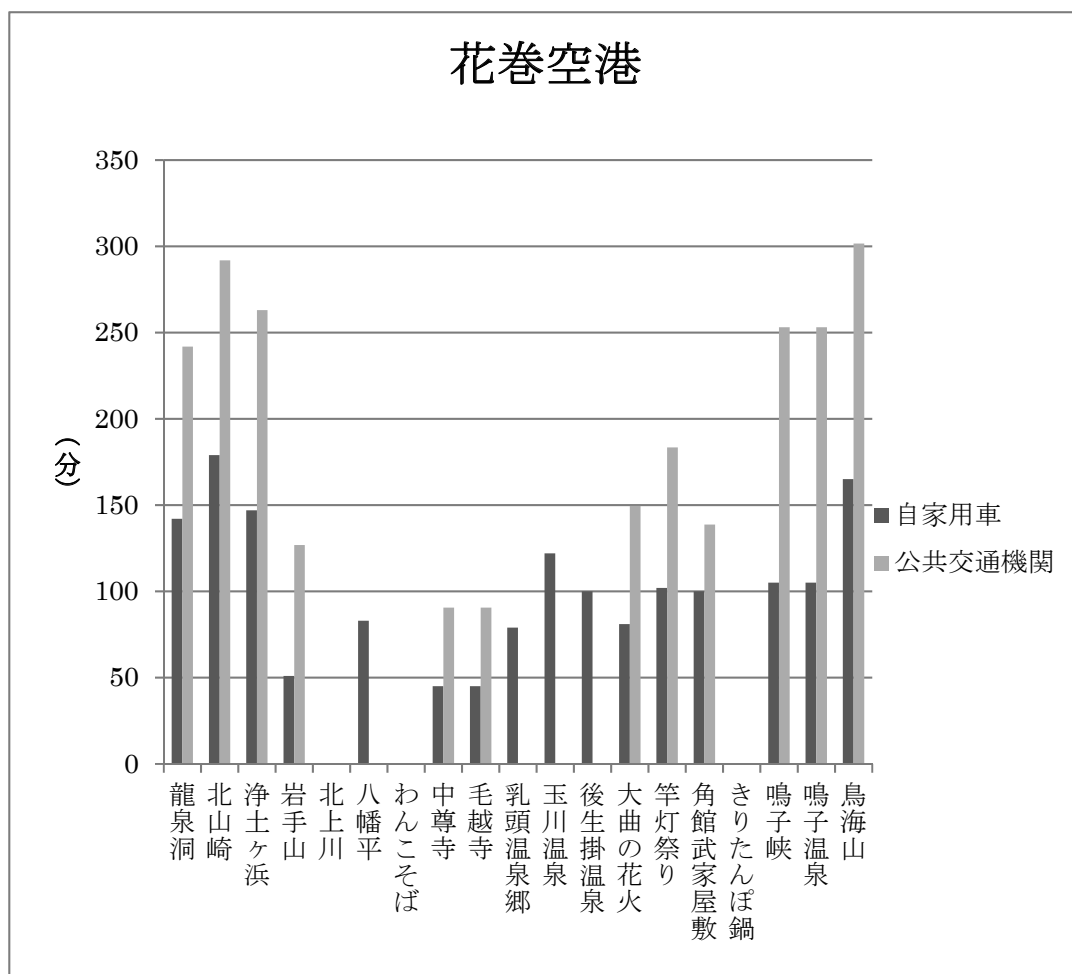


観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
岩手山	焼走り溶岩流②	大更駅
北上川	該当なし	
八幡平	八幡平①	八幡平頂上バス停
わんこそば	該当なし	
乳頭温泉郷	乳頭温泉郷①	乳頭温泉バス停
玉川温泉	玉川温泉①	玉川温泉バス停
後生掛温泉	後生掛温泉①	後生掛温泉バス停
大曲の花火	大曲の花火①	大曲駅
竿灯まつり	竿灯まつり①	秋田駅
角館武家屋敷	内町武家屋敷通り②	角館駅
きりたんぼ鍋	該当なし	
鳥海山	鳥海山①	遊佐駅
最上川	該当なし	
白神山地のブナ林	白神山地①	弘前駅
北上展勝地のサクラ	北上市立公園展勝地②	展勝地バス停

図 25

秋田空港は秋田県秋田市にある特定地方管理空港である。2015 年度の乗降客数は 1,244,332 人である。国内線は日本航空、全日空の 2 社が乗り入れており、新千歳空港と羽田空港、中部空港、伊丹空港に路線を開設している。

公共交通機関は、秋田市内へのリムジンバスのほか県内各地へ乗合タクシーが運行されている。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。



観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
龍泉洞	龍泉洞①	龍泉洞前バス停
北山崎	北山崎①	田野畑駅
浄土ヶ浜	浄土ヶ浜①	奥浄土ヶ浜バス停
岩手山	焼走り溶岩流②	大更駅
北上川	該当なし	
八幡平	八幡平①	八幡平頂上バス停

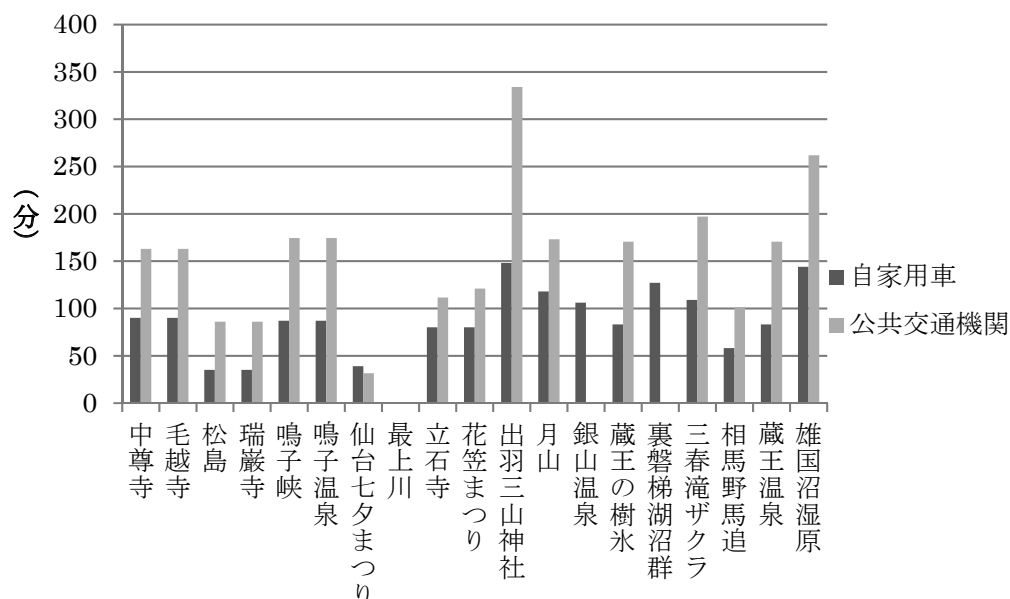
わんこそば	該当なし	
中尊寺	中尊寺①	平泉駅
毛越寺	毛越寺①	平泉駅
乳頭温泉郷	乳頭温泉郷①	乳頭温泉バス停
玉川温泉	玉川温泉①	玉川温泉バス停
後生掛温泉	後生掛温泉①	後生掛温泉バス停
大曲の花火	大曲の花火①	大曲駅
竿灯祭り	竿灯まつり①	秋田駅
角館武家屋敷	内町武家屋敷通り②	角館駅
きりたんぼ鍋	該当なし	
鳴子峡	鳴子峡①	鳴子温泉駅
鳴子温泉	鳴子温泉①	鳴子温泉駅
鳥海山	鳥海山①	遊佐駅

図 26

花巻空港は岩手県花巻市にある地方管理空港である。2015 年度の乗降客数は 399,426 人である。日本航空、フジドリームエアラインズの 2 社が乗り入れており、新千歳空港と小牧空港、伊丹空港、福岡空港に路線を開設している。

公共交通機関は、盛岡市内へのリムジンバスのほか県内各地へ乗合タクシーが運行されている。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

仙台空港



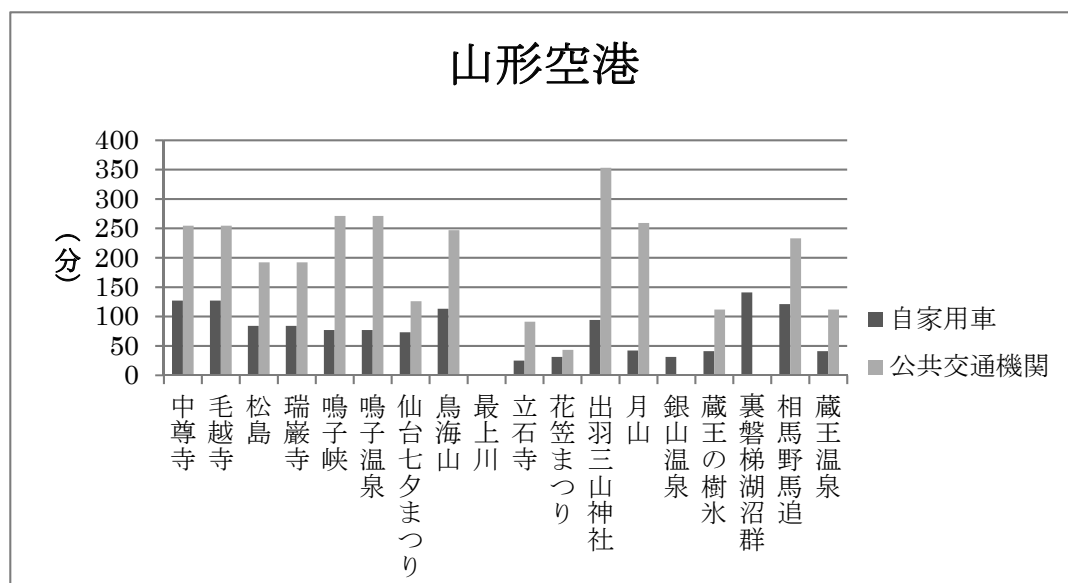
観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
中尊寺	中尊寺①	平泉駅
毛越寺	毛越寺①	平泉駅
松島	松島①	松島海岸駅
瑞巖寺	瑞巖寺①	松島海岸駅
鳴子峡	鳴子峡①	鳴子温泉駅
鳴子温泉	鳴子温泉①	鳴子温泉駅
仙台七夕まつり	仙台七夕まつり①	仙台駅
最上川	該当なし	
立石寺	立石寺①	山寺駅
花笠まつり	花笠まつり①	山形駅
出羽三山神社	出羽三山神社①	羽黒山頂バス停
月山	月山①	月山口バス停
銀山温泉	銀山温泉①	銀山温泉バス停
蔵王の樹氷	蔵王の樹氷まつり②	蔵王温泉バスターミナル
裏磐梯湖沼群	裏磐梯ビジターセンター②	五色沼入口バス停

三春滝ザクラ	三春滝ザクラ①	三春駅
相馬野馬追	相馬野馬追①	原ノ町駅
蔵王温泉	蔵王温泉①	蔵王温泉バスターミナル
雄国沼湿原	雄国沼湿原①	喜多方駅

図 27

仙台空港は宮城県名取市にある国管理空港である。2015 年度の乗降客数は 3,114,248 人である。日本航空、全日空、IBEX エアラインズ、AIRDO、ピーチの 5 社が乗り入れており、新千歳空港と成田空港、小松空港、中部空港、伊丹空港、関西空港、広島空港、福岡空港、那覇空港に路線を開設している。

公共交通機関は、仙台空港アクセス線が主だったが 2016 年の民営化以降、東北地方の各地へバスの運行を開始している。仙台七夕まつり（最寄り駅：仙台駅）以外の観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。



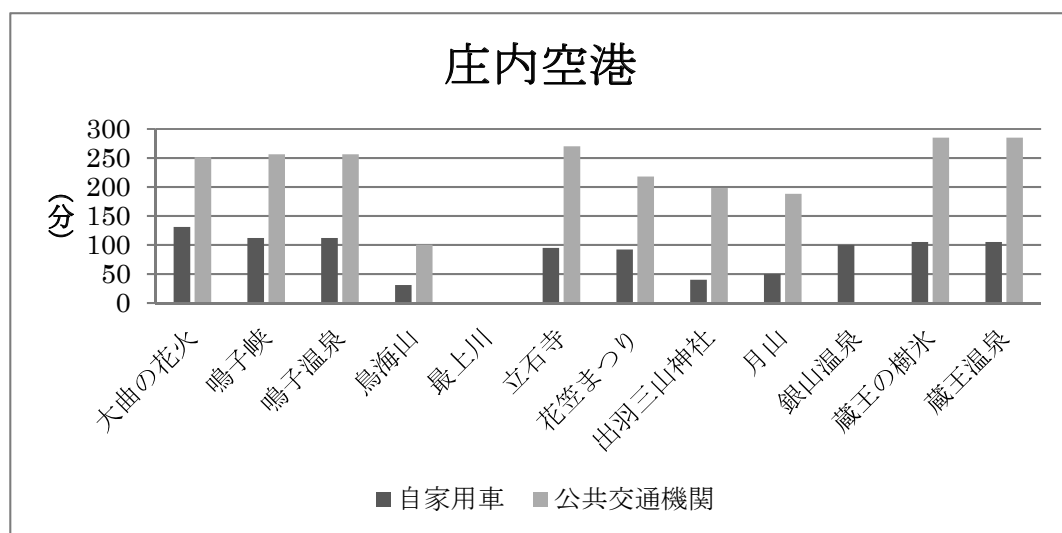
観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
中尊寺	中尊寺①	平泉駅
毛越寺	毛越寺①	平泉駅
松島	松島①	松島海岸駅
瑞巖寺	瑞巖寺①	松島海岸駅
鳴子峡	鳴子峡①	鳴子温泉駅

鳴子温泉	鳴子温泉①	鳴子温泉駅
仙台七夕まつり	仙台七夕まつり①	仙台駅
鳥海山	鳥海山①	遊佐駅
最上川	該当なし	
立石寺	立石寺①	山寺駅
花笠まつり	花笠まつり①	山形駅
出羽三山神社	出羽三山神社①	羽黒山頂バス停
月山	月山①	月山口バス停
銀山温泉	銀山温泉①	銀山温泉バス停
蔵王の樹氷	蔵王の樹氷まつり②	蔵王温泉バスターミナル
裏磐梯湖沼群	裏磐梯ビジターセンター②	五色沼入口バス停
相馬野馬追	相馬野馬追①	原ノ町駅
蔵王温泉	蔵王温泉①	蔵王温泉バスターミナル
飯豊山	該当なし	

図 28

山形空港は山形県東根市にある特定地方管理空港である。2015 年度の乗降客数は 230,402 人である。日本航空、フジドリームエアラインズの 2 社が乗り入れており、羽田空港と小牧空港、伊丹空港、路線を開設している。

公共交通機関は、山形市内へのシャトルバスのほか県内各地へ乗合タクシーが運行されている。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

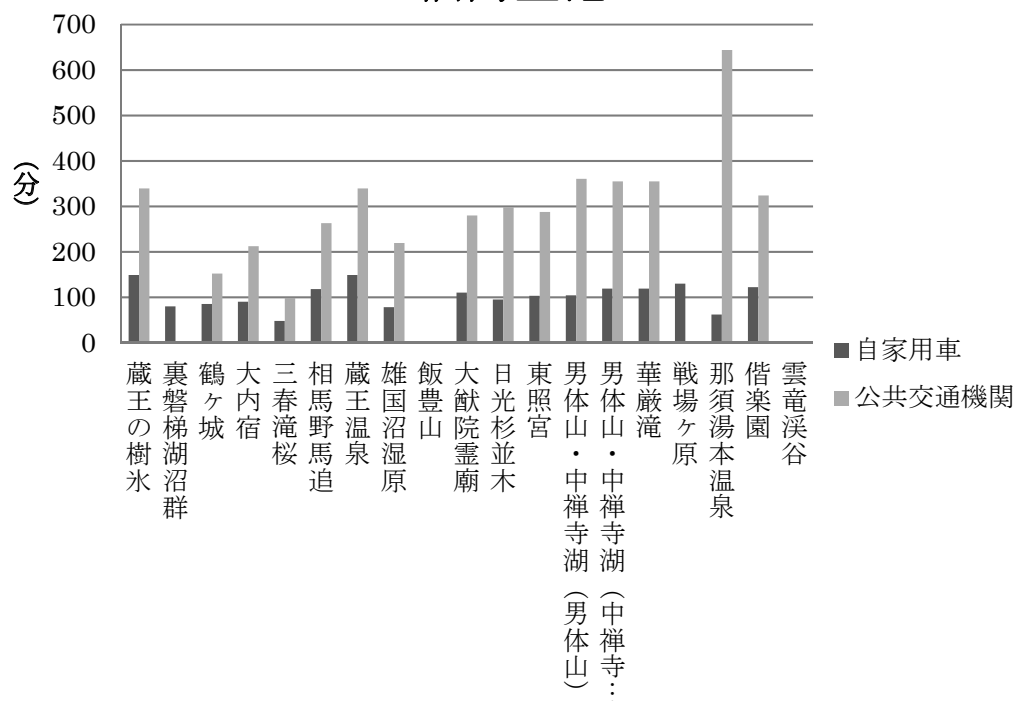


観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
大曲の花火	大曲の花火①	大曲駅
鳴子峡	鳴子峡①	鳴子温泉駅
鳴子温泉	鳴子温泉①	鳴子温泉駅
鳥海山	鳥海山①	遊佐駅
最上川	該当なし	
立石寺	立石寺①	山寺駅
花笠まつり	花笠まつり①	山形駅
出羽三山神社	出羽三山神社①	羽黒山頂バス停
月山	月山①	月山口バス停
銀山温泉	銀山温泉①	銀山温泉バス停
蔵王の樹氷	蔵王の樹氷まつり②	蔵王温泉バスターミナル
蔵王温泉	蔵王温泉①	蔵王温泉バスターミナル

図 29

庄内空港は山形県酒田市と鶴岡市にまたがる地方管理空港である。2015 年度の乗降客数は 367,844 人である。全日空が羽田空港と路線を開設している。公共交通機関は、酒田市内及び鶴岡市内へのシャトルバスが運行されている。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

福島空港



観光資源	観光地	最寄り駅・バス停
蔵王の樹氷	蔵王の樹氷まつり②	蔵王温泉バスターミナル
裏磐梯湖沼群	裏磐梯ビジターセンター②	五色沼入口バス停
鶴ヶ城	鶴ヶ城公園①	鶴ヶ城入口バス停
大内宿	大内宿①	湯野上温泉駅
三春滝桜	三春滝ザクラ①	三春駅
相馬野馬追	相馬野馬追①	原ノ町駅
蔵王温泉	蔵王温泉①	蔵王温泉バスターミナル
雄国沼湿原	雄国沼湿原①	喜多方駅
飯豊山	該当なし	
大猷院霊廟	輪王寺大猷院①	西参道バス停
日光杉並木	日光杉並木①	上今市駅
東照宮	日光東照宮①	神橋バス停

男体山・中禅寺湖（男体山）	男体山①	二荒山神社中宮祠前バス停
男体山・中禅寺湖（中禅寺湖）	中禅寺湖①	中禅寺温泉バス停
華厳滝	華厳ノ滝①	中禅寺温泉バス停
戦場ヶ原	戦場ヶ原①	三本松バス停
那須湯本温泉	那須湯本温泉①	那須湯本バス停
偕楽園	偕楽園①	偕楽園バス停
雲竜溪谷	該当なし	

図 30

福島空港は福島県玉川村にある地方管理空港である。2015 年度の乗降客数は 247,706 人である。全日空、IBEX エアラインズの 2 社が新千歳空港及び伊丹空港と路線を開設している。

公共交通機関は、郡山市といわき市へリムジンバスが運行されているほか、福島県内各地と栃木県北部へ乗合タクシーが運行されている。全ての観光資源において、自家用車が所要時間の面で優位である。

2.2.2 小括

調査結果から、北海道と東北地方においては、地方空港周辺の観光資源は豊富であるが、地方空港と観光資源の間を公共交通機関を利用して移動すると大幅な所要時間を要することがわかる。また、自家用車を利用しての所要時間と比較しても、ほぼ全てで所要時間に明確な差が出ている。いくつかの空港では乗合タクシーやバスを整備するなど、改善の取り組みが見られるが、今回の調査に用いた「Yahoo!乗換案内」に対応していないものがほとんどであった。本研究で対象とする中標津空港においても、自家用車を利用すればおよそ 100 分以内で到達する観光資源が多く存在するが、公共交通機関を利用すると大幅な時間を要することがわかる。

2.3 中標津空港周辺の観光資源と空港の位置的関係

2.3.1 中標津空港の周辺の観光資源を基準とした他の空港との比較分析

前項で本研究の対象とする中標津空港の周辺には、およそ 100 分以内で行ける観光資源が多くあることがわかったが、中標津空港のある北海道東部には女満別空港や釧路空港、紋別空港など他の空港も多くある。

そこで本項では、中標津空港の周辺の観光資源を基準としたそれぞれの空港との所要時間について比較を試みる。

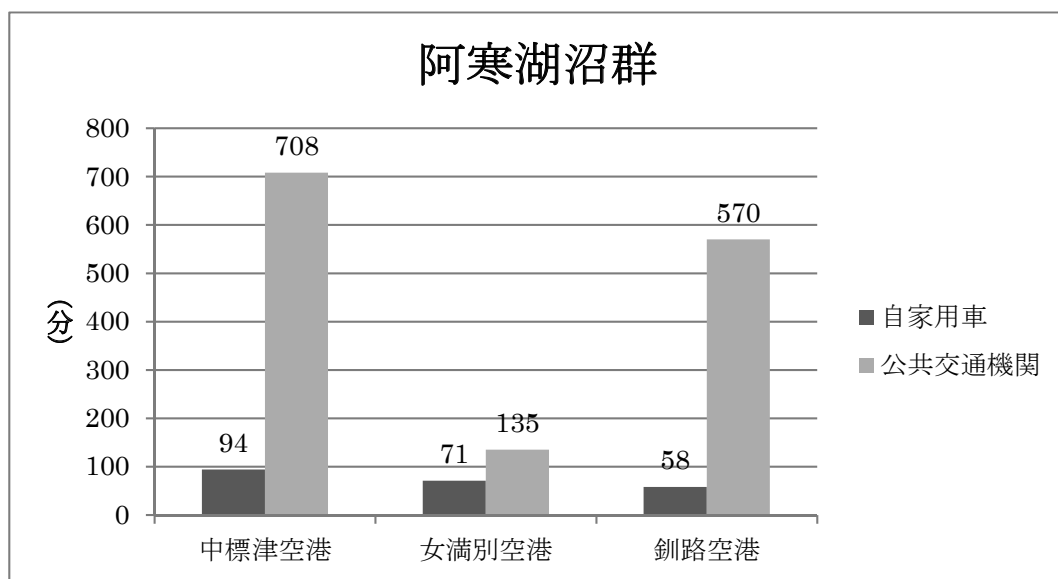


図 31

阿寒湖沼群は、公共交通機関を利用した場合、所要時間が最も短いのが女満別空港であるが、自家用車を利用した場合はどの空港も 100 分以内となり、特に釧路空港は 58 分、中標津空港は 94 分となる。

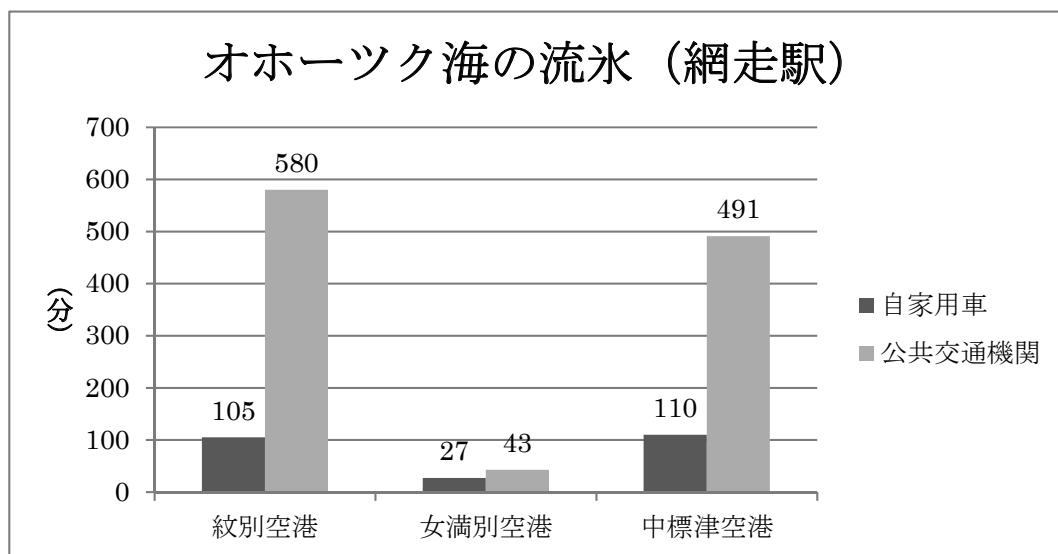


図 32

オホーツク海の流氷（網走駅）は、公共交通機関を利用した場合も自家用車を利用した場合も所要時間が最も短いのが女満別空港だが、自家用車を利用した場合、紋別空港及び中標津空港も約 100 分となり、所要時間が大幅に短縮する。

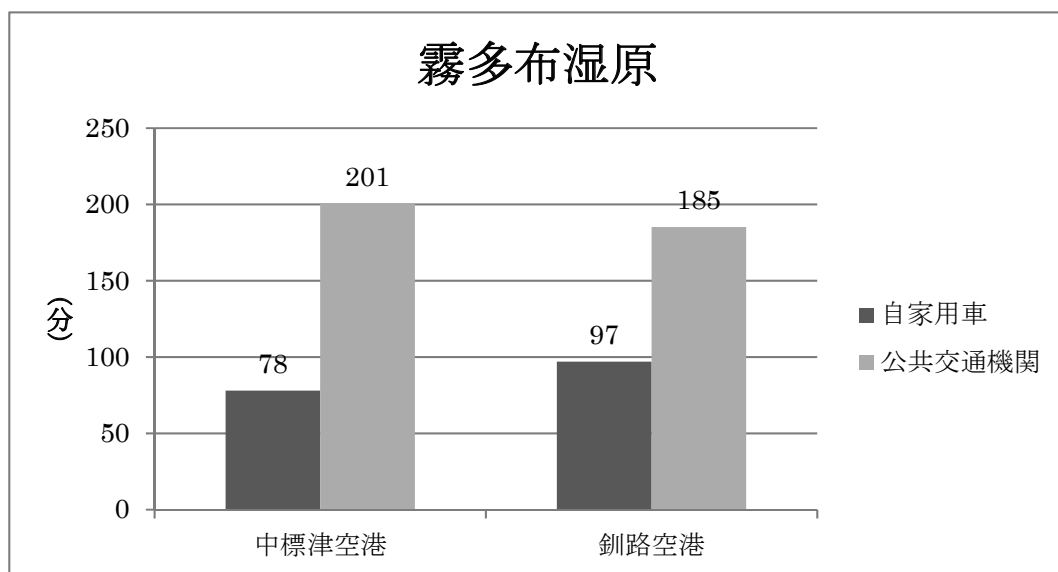


図 33

霧多布湿原は、公共交通機関を利用した場合は釧路空港の方が所要時間は短いですが、自家用車を利用した場合、中標津空港は 78 分、釧路空港は 97 分となり中標津空港が優位になる。

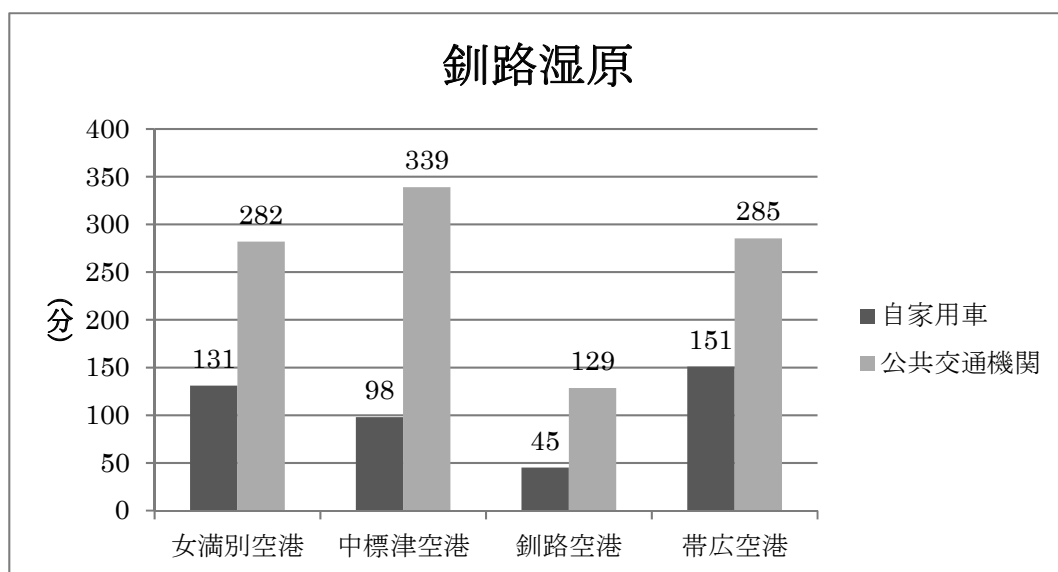


図 34

釧路湿原は、公共交通機関を利用した場合も自家用車を利用した場合も所要時間が最も短いのが釧路空港だが、自家用車を利用した場合、他の空港も所要時間が大幅に短縮する。中標津空港は公共交通機関を利用した場合は最も所要時間を要するが、自家用車を利用すると釧路空港に次ぐ所要時間の短さとなる。

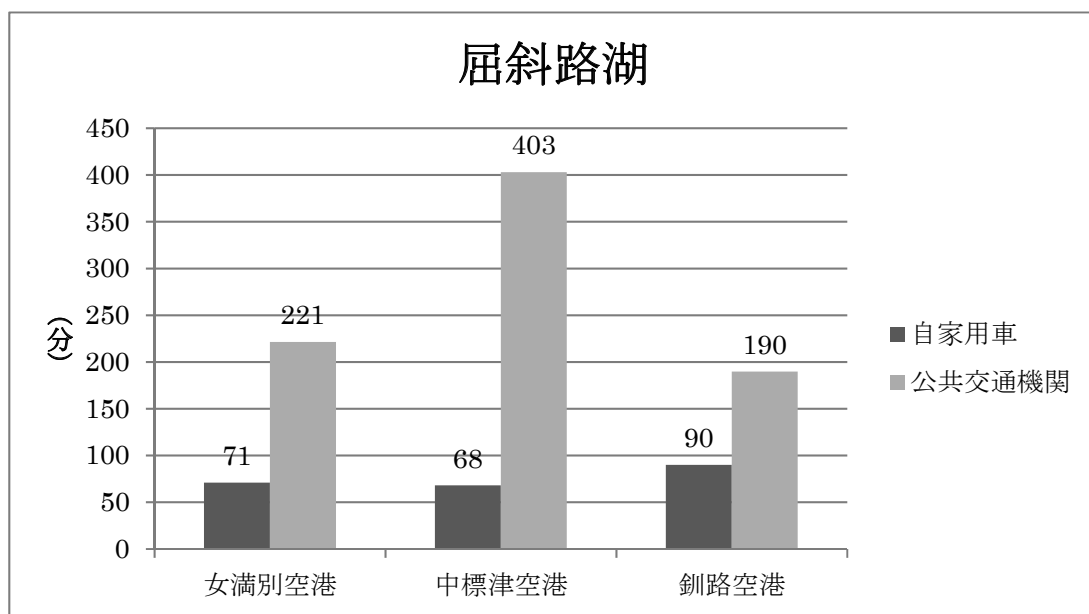


図 35

屈斜路湖は、公共交通機関を利用した場合、所要時間が最も短いのが釧路空港である。自家用車を利用した場合、いずれの空港も所要時間が 100 分以下となる。中標津空港は公共交通機関を利用した場合は最も所要時間を要するが、自家用車を利用すると他の空港と比較して最も所要時間が短くなる。

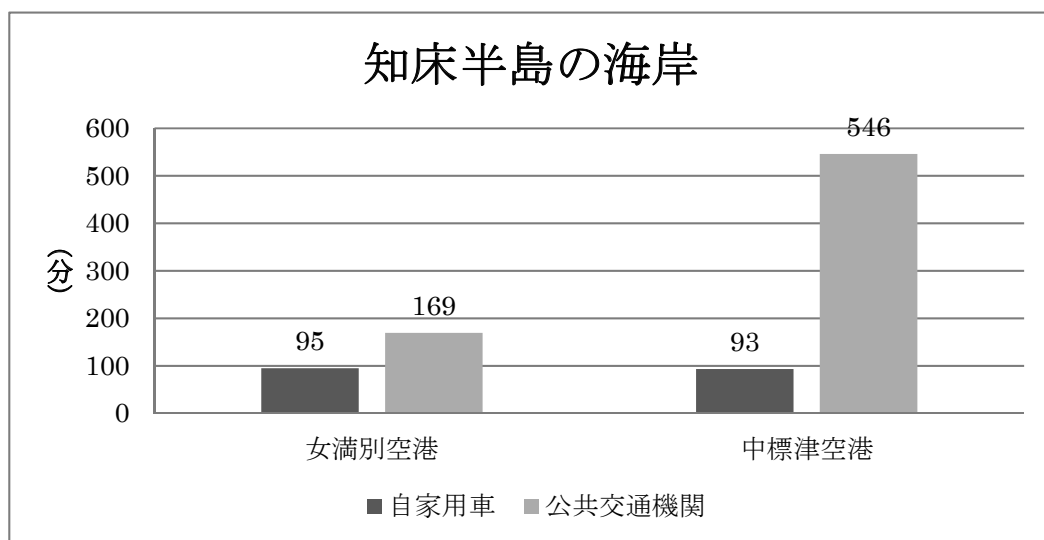


図 36

知床半島の海岸は、公共交通機関を利用した場合は女満別空港の方が所要時間は短いですが、自家用車を利用した場合、中標津空港は 93 分、女満別空港は 95 分となり中標津空港が優位になる。

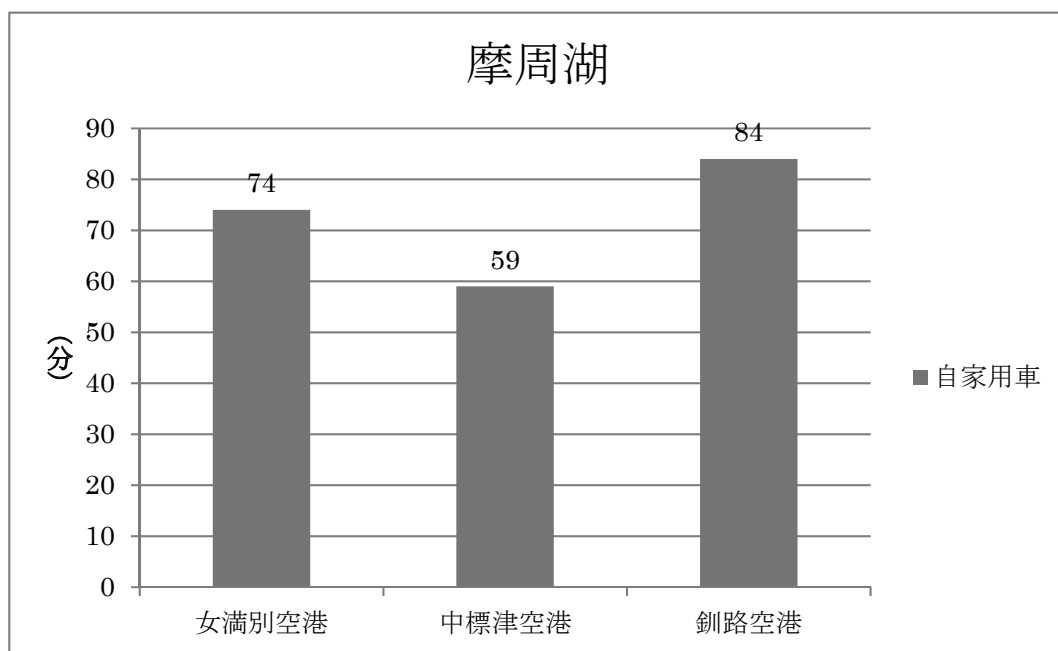


図 37

摩周湖は、「Yahoo!乗換案内」において最寄りのバス停の「摩周湖第1展望台」までの経路が検索できなかったが、自家用車を利用した場合は中標津空港が最も所要時間が短くなる。

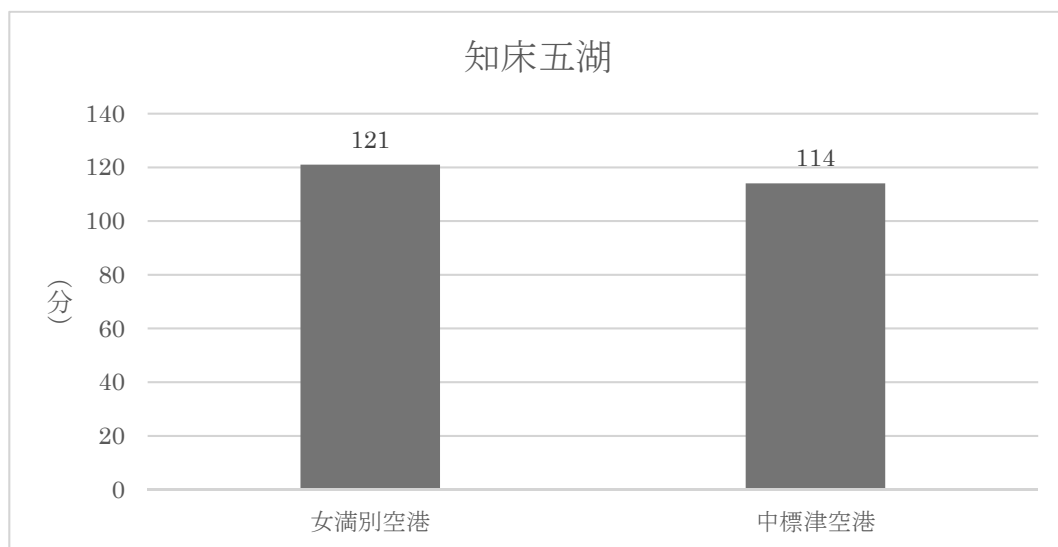


図 38

知床五湖は、「Yahoo!乗換案内」において最寄りの「知床五湖バス停」までの経路が検索できなかったが、自家用車を利用した場合は中標津空港が女満別空港と比較して所要時間が短くなる。

2.3.2 小括

いずれの観光資源も、それぞれの空港との所要時間が自家用車を利用した場合、大幅に短縮されることがわかった。霧多布湿原や屈斜路湖、知床半島の海岸は、自家用車を利用すると中標津空港が所要時間の面で他の空港より優位になることがわかる。また、摩周湖や知床五湖は公共交通機関を利用した場合の検索結果が出なかったが、自家用車を利用した場合の所要時間は、中標津空港が他の空港と比較して優位になる。

このように、中標津空港は、公共交通機関を利用した際、他の空港と比べ不利だが、自家用車を利用すると他の空港より優位となる観光資源が多くある。全国においても同様の検証を行なったが、このような事例は見受けられなかった。

つまり、2次交通の改善次第では他の空港より観光資源が近くなる。ここで述べた自家用車は、旅行者の場合はレンタカーや乗合タクシー利用の時間となる。

3 地方空港の2次交通改善に向けた取り組み

3.1 地方空港の既存の取り組み

3.1.1 羽田空港発着枠政策コンテストと地方航空路線活性化プログラム

「羽田空港発着枠政策コンテスト」は、航空会社の自助努力のみでは路線の維持・充実が困難な路線について、地域と航空会社による路線充実に係る共同提案について評価を行い、優れた提案の路線に対して羽田空港国内線発着枠を配分するものである。2014年より、選定された山形空港、鳥取空港、石見空港において羽田空港との路線で増便が行われている。

また、「地方航空路線活性化プログラム」は、地域の主体的で創意工夫に優れた利用促進や路線充実にに向けた取り組みを支援することを目的としている。一定の旅客需要があるが代替交通機関がない条件不利地域を発着する路線かつ、地域が主体的に路線維持に向けた取り組みを実施している航空路線における協議会からの提案を受け、評価・選定し実証調査を行い、全国における効果的な取り組みを抽出、地方の創意工夫を導出するとともに、実証効果を他の地方航空路線に波及させることで地域主体の効果的な取り組みを促すものである。2014年に「山形～小牧」「静岡～鹿児島」「釧路～丘珠」「天草～福岡」「但馬～伊丹」「羽田～紋別」「羽田～能登」「羽田～南紀白浜」の8路線が選定されている。

3.1.2 地方空港の取り組み

本項では、羽田空港発着枠政策コンテストや地方航空路線活性化プログラムに選定されている空港の取り組みや、地方空港の2次交通に関する取り組みを取り上げ整理する。

○山形空港

山形空港は、山形県東根市に位置する特定地方管理空港である。羽田空港、伊丹空

港、小牧空港との路線があり、日本航空とフジドリームエアラインズが乗り入れている。

羽田空港発着枠政策コンテストで選定され、羽田空港との路線が増便されているほか、小牧空港との路線が地方航空路線活性化プログラムに選定されている。小牧空港との路線においては、観光面では伊勢神宮と出羽三山をテーマに「西の伊勢参り」と「東の奥参り」と銘打って共通の PR を行なっているほか、ビジネス面では自動車関連産業を中心に経済交流の拡大を図っている。空港のホームページや、観光地へのアクセスの改善にも尽力している。

例えば、前章での「Yahoo!乗換案内」の経路検索では経路が検索不可能だった銀山温泉へ「おいしい山形空港観光バス」が運行されているほか、肘折温泉や蔵王方面などへ「おいしい山形空港観光ライナー」という乗合タクシーが運行されている。

また、「おいしい山形空港旅くらぶ」という会員制度を作り、会員になると運賃助成やレンタカーの割引等の特典を受けることができ、山形空港に興味があることを条件に山形県内外の居住地を問わず入会が可能である。これらの結果、小牧空港との路線においては、日本航空が運行していた頃のピーク時の利用者が 23,000 人だったのに対し、当該プログラムに選定された 2014 年の 11 月からの 1 年間の利用者は 37,437 人となり利用者が増加している。また、羽田空港発着枠政策コンテストに選ばれた羽田空港との路線においても、利用者及び座席利用率共に増加している。

○但馬空港

但馬空港は兵庫県豊岡市にあり、その他の空港に分類される。日本航空グループの日本エアコミューターが伊丹空港との路線を開設している。

地方航空路線活性化プログラムに選定されており、「コウノトリ但馬空港利用促進大作戦 ターゲット 70 プロジェクト」と銘打って、東京からの乗り継ぎ利用をターゲットに、地域周遊促進レンタカーのサービス拡充（利用者に地域で使えるクーポン配布）、地元で行われているパフォーミングアーツツーリズムの PR、機内において地元銘菓の配布などを行っている。

また、飛行機の欠航時には但馬空港から大阪方面へ代替バスが運行されるほか、伊丹空港から JR 宝塚駅まで 500 円で代替タクシーを運行し、豊岡方面へ向かう特急列車に乗り継げるようにしていることは、他に例のない特徴と言える。利用者は 2013 年度の 28,726 人に対し、翌年は 29,082 人となり、増加している。

○能登空港

能登空港は石川県輪島市にある地方管理空港で、全日空により羽田空港との路線が開設されている。

地方航空路線活性化プログラムに選定されており、2015 年度の利用者は 158,322 人で、北陸新幹線の開業後も増加傾向にある。

具体的な取り組みとして、地域内の交通モード間の調整を行い、定期観光バス、能登半島の各地へ乗合タクシー「ふるさとタクシー」の運行や、定額で予めコースが定められている貸切観光タクシー「noto いろいろタクシー」など、それぞれのニーズに合わせた利便性の高いサービスが提供されている。また、牡蠣収穫、鉄道車両洗車、山菜収穫などの社会活動体験ツアーや、酒造体験、輪島塗体験などの能登体験モデルツアーも行っている。

そして、能登空港のターミナルビルは、道の駅として機能しているほか、行政機関もビル内に入居しており、地域の拠点となっている。

○南紀白浜空港

南紀白浜空港は和歌山県白浜町にある地方管理空港で、日本航空により羽田空港との路線が開設されている。

地方航空路線活性化プログラムに選定されており、同空港では、熊野古道やアドベンチャーワールドなどの観光資源を活かして、首都圏や欧米からの訪日外国人旅行者をターゲットにしている。2015 年に日本航空が羽田空港と南紀白浜空港間で発売する割引運賃の「先得」「スーパー先得」を「パンダ先得」として発売して話題となった。

2015 年度 1 月～10 月までの利用者は対前年比 16,859 人増加している。

南紀白浜空港のある紀伊半島南部は公共交通が乏しい地域であるため、アクセスの改善に力を入れている。特に定額観光タクシーは南紀白浜空港から高野山、熊野古道、熊野三社、潮岬の 4 方面への設定があり、観光地を周遊するコースと周遊後に南紀白浜空港周辺の白浜温泉まで戻るコース設定がある。定額の観光タクシーは観光地への利便性の向上だけでなく定額という安心感から、2015 年度、対前年比 97 台増の 99 台が運行された。



図 39 南紀白浜空港の定額観光タクシー「熊野三社めぐりコース」（南紀白浜空港ホームページ <http://www.aikis.or.jp/~airport/kankoutaxi.html> より転載）

○鳥取空港

鳥取空港は、鳥取県鳥取市にある地方管理空港で、全日空により羽田空港との路線が開設されている。

鳥取空港では、土日祝日限定で、鳥取砂丘及び、市場やレストランがある鳥取港の「マリンピア賀露」へ、「鳥取砂丘コナン空港周遊バス」が運行されている。

○石見空港

石見空港は、島根県益田市にある地方管理空港で、全日空により羽田空港との路線が開設されている。

石見空港の利用者に運賃を助成する制度や、石見空港と浜田市の中の JR の乗車券とタクシーチケットを助成する「快適アクセス事業」などが行われている。

また、乗合タクシーが萩市内と津和野へ運行されている。

○大館能代空港

大館能代空港は秋田県北秋田市にある地方管理空港で全日空により羽田空港との路線が開設されている。

2010 年に「道の駅 大館能代空港」としても利用が開始された。空港周辺にはレストランや商店などがいないため、道の駅として情報発信を含め周辺の拠点としての役割を担っている。

能代市や大館市のほか、十和田湖や八幡平に乗合タクシー（愛のりくん）を運行している。

○佐賀空港

佐賀空港は、佐賀県佐賀市にある地方管理空港であり、国内線は全日空と春秋航空日本が乗り入れており、羽田空港と成田空港に路線がある。また、中国と韓国への国際線も就航している。

佐賀空港では、佐賀県内や福岡県南部に「佐賀空港リムジンタクシー」という乗合タクシーが運行されている。上海便の運航する曜日には、福岡市内への高速バスも運行されている。

また、佐賀空港利用者を対象にレンタカーを最初の 24 時間 1000 円で貸し出すキャンペーンを行なっている。佐賀県内や福岡県と熊本県の一部の営業所に返却する場合、乗り捨て料金もかからない。

○仙台空港

仙台空港は、宮城県名取市にある国管理空港で、日本航空や全日空など各社が新千歳空港や伊丹空港など国内各地へ路線を設けているほか、国際線もアジアを中心に運

航されている。2016年に民営化されている。

仙台空港は2007年に仙台空港アクセス線が開業して以降バスの路線が減少したが、近年では蔵王温泉や安比高原へバスの運行を開始するなど2次交通の充実に向けた改善に積極的に取り組んでいる。特に民営化以降は、会津若松へ向かうバスの運行が開始されたほか、日本三景の松島、世界遺産の平泉へガイド付きのバスが運行開始されるなど、直接観光地へ向かう2次交通の整備が進められている。

3.1.3 小括

表6 空港からの2次交通の種類別の長所と短所

空港からの2次交通	主な長所	主な短所
レンタカー	・行動の自由度が高い	・自ら運転する必要がある ・外国人が運転する環境が整っていない
観光タクシー（能登空港、南紀白浜空港など）	・定額制であり、少人数での行動が可能	・コースが予め決まっている ・少人数の場合、負担が増す場合がある
乗合タクシー（佐賀空港空港、山形空港など）	・乗降場所の指定が可能	・前日までの予約が必要である

本項では、全国の地方空港の取り組みを整理したが、各空港で、2次交通の対策として、主にレンタカー、乗合タクシー、観光タクシーによる取り組みが行われていた。

まず、レンタカーである。空港からの2次交通や、周辺の公共交通機関が乏しい地方空港においては、レンタカー利用の割合は高い。山形空港や佐賀空港では利用者にレンタカーの割引を行っている他、但馬空港ではレンタカー利用者に近隣の温泉や飲食店で利用できるクーポンを配布している。2013年に国土交通省航空局が行なった航空旅客動態調査では、中標津空港もレンタカー利用の割合は高く、アクセス¹⁴が12.9%（全国平均6.1%）、イグレス¹⁵が30.2%（全国平均7.8%）となっている。

レンタカーの短所としては、自ら運転する必要がある、訪日外国人旅行者や今後増加する高齢者には負担になる可能性がある。訪日外国人が日本国内で自動車を運転する場合、日本の免許証がジュネーブ交通条約に基づく国際免許証、二カ国間取り決め（台湾、ドイツなど）によって発行された免許証が必要という事もあり、利用は限定的である。北海道における訪日外国人のレンタカーの利用状況を見ると、利用者の割合はわずか2%である（図40）。また、国別にレンタカーを選択する利用者の割合を見ると、日本と同じ左側通行の香港やシンガポール、オーストラリアの割合が高くなっているが、いずれも10%に満たない（図41）。つまり、訪日外国人のレンタカー

利用は限定的で、日本の道路事情が大きく影響していると思われる。今後増加するであろう FIT に対応するためにも、レンタカーを利用しやすい環境整備とレンタカー以外の交通の整備は必要である。

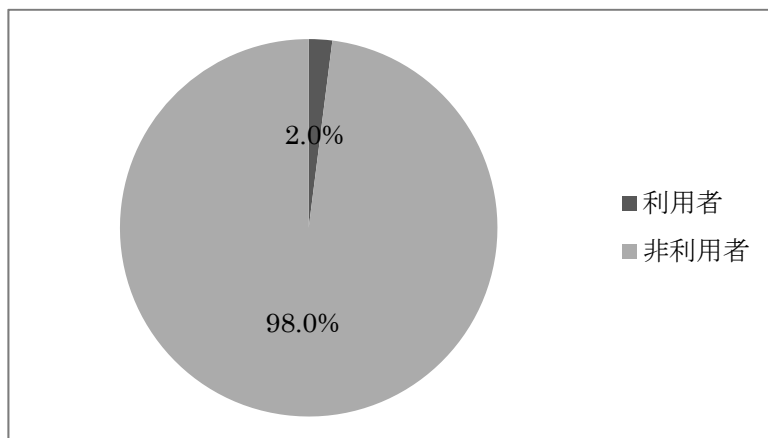


図 40 北海道における訪日外国人旅行者のレンタカー利用者の割合
 (北海道経済部観光局 北海道観光入込客数調査報告書 平成 27 年
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/toukei/H27_irikomi_honpen_20160912.pdf、
 日本政府観光局 訪日ドライブ旅行の現状と課題 北海道地区レンタカー協会連合会提供データ
<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/numbering/pdf03/4.pdf> をもとに筆者作成)

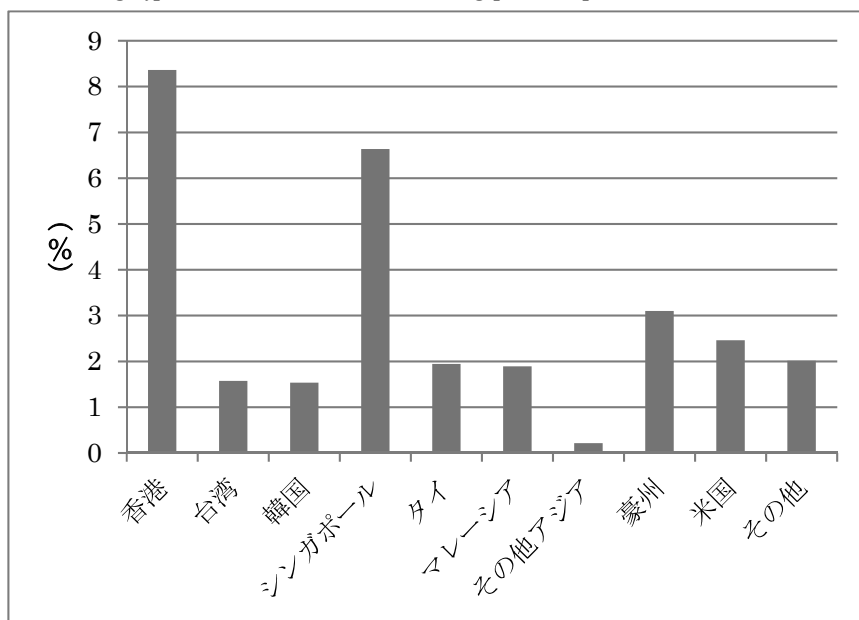


図 41 北海道における訪日外国人旅行者の国別のレンタカー利用率
 (北海道経済部観光局 北海道観光入込客数調査報告書 平成 27 年
http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/toukei/H27_irikomi_honpen_20160912.pdf、
 日本政府観光局 訪日ドライブ旅行の現状と課題 北海道地区レンタカー協会連合会提供データ
<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/numbering/pdf03/4.pdf> をもとに筆者作成)

次に能登空港の「**noto** いろタクシー」や南紀白浜空港で行なっている「定額観光タクシー」などの観光タクシーは、自ら運転することなく少人数での観光が可能である。また、一般のタクシーを利用するが、定額制となっており、料金の心配をする必要がない。また、地元で詳しいタクシー運転手の案内を受けることも可能である。南紀白浜空港では2015年度の利用は99台で、対前年比97台増と大幅に利用が増えた。

短所としては予めコースが決まっていることや、1台あたりの値段設定となっているため少人数の場合、負担が増す場合がある。

最後に乗合タクシーであるが、山形空港の「おいしい山形空港観光ライナー」や、能登空港の「ふるさとタクシー」、佐賀空港の「リムジンタクシー」など多くの空港で運行されている。バスに代わる交通機関として、近隣都市や観光地に多く運行されており、比較的安価で乗車可能である。また、乗降場所を指定できる乗合タクシーも多く、利便性が高い。

短所は、ほとんどが前日までの予約が必要で、柔軟な対応をすることができない点である。

中標津空港においては、公共交通機関が根室市に向かうバスのみということもあり、レンタカー利用の割合が高いが、周辺の豊富な観光資源を活かす方法として、今後は乗合タクシーや観光タクシーの整備も検討の余地がある。

3.2 ライドシェアリング事業の発展

3.2.1 シェアリングエコノミーの拡大

「シェアリングエコノミーとは2000年代後半以降、スマートフォンの普及と同時に急速に発展した、モノやサービスを共有したり融通しあったりする仕組みである」（宮崎 2015: 4）とされている。しかし、この仕組みは決して新しいものではなく、知り合い同士や仲間同士で、モノを共有すること、共同作業をすることは昔からあった。そして昨今、台頭しているシェアリングエコノミーでは、世界中の多くの見知らぬ人とモノを共有することができるようになり、それを可能にしたのは、インターネットである。ソーシャルメディアを通じ、互いを評価するシステムが構築されたために、見知らぬ者同士でも信頼しあうことができるようになった。そして、昔は物々交換や助け合いで成立していたが、現代ではモノを貸したり、サービスを提供する対価が、インターネット上の決済システムを使って支払われ、取引が効率的に行われている。イギリスで行われた調査¹⁶⁾によると、シェアリングエコノミーの全世界での市場規模は2013年に約150億ドルだったのに対し、2025年度には約3,350億ドル規模に成長すると言われている。

また、シェアリングエコノミーでは、「Uber」や「Airbnb」など個人間をつなぐプラットフォームを運営する企業が存在し、インターネットのウェブサイトやスマートフォンのアプリを通じて、取引の仲介を行っている。これらの企業はプラットフォームに多くの人を集めることで需給をマッチングさせ、取引を円滑に進める機能を持つ

ている。現在では、複数の企業が誕生し、企業間競争が行われ、サービスが向上している。また大手自動車メーカーやグーグル、ソフトバンクなど大企業もこの分野に参入している。

シェアリングエコノミーは、活用されていない資産を世界中の人と共有し、有効活用することができる。例えば、「Airbnb」は部屋を貸したい人間と、宿泊したい人間とをマッチングするサービスを提供している。日本国内でも、訪日外国人旅行者が急増し宿泊施設の不足が問題化しているが、この打開策として民泊が期待されており、規制緩和に向けた議論が行われている。この他、休耕地をシェアする農地シェアや、駐車場や会議室のシェア、子守りや家事を代行するサービスもある。

しかし、海外におけるシェアリングエコノミーの拡大の速度に対し、日本における普及のスピードは比較的緩やかである。日本でも、シェアリングエコノミーに必要なスマートフォンが一般化し、資源を節約しようという規範が浸透しているが、それにもかかわらず、シェアリングエコノミーの普及が進まない理由として、日本人は他者への信頼水準が低い傾向にあり、その能力や意図について相対的に懐疑的で、他人とモノを共有することに抵抗を持っていること、有用性のアピール不足や主観的規範の浸透の不足などを指摘する研究がある（鈴木ら 2015）。総務省が日本国内で行なったシェアリングエコノミーに関する利用意向調査¹⁷では、「一般のドライバーの自家用車に乗って目的地まで移動できるサービス」について「利用したい」あるいは「利用を検討してもよい」と答えた人は 22.9%、「旅行先で個人宅の空き部屋などに宿泊できるサービス」について「利用したい」あるいは「利用を検討してもよい」と答えた人は 26.4%となり、いずれも「利用したくない」あるいは「あまり利用したくない」と答えた人を下回った。理由として、「事故やトラブル時の対応に不安があるから」を挙げた人が約 6 割で最も多く、信頼性の向上が課題となっていることがわかる。対策として、プラットフォームを運営する企業は、相互評価制度を導入して貸し手と借り手が互いに評価し合い、その情報を公開したり、トラブルが起きた際に仲介するカスタマーサポートを準備している。この他、シェアリングエコノミーには規制のあり方の問題や既存事業者との兼ね合い、外部不経済の問題など克服すべき課題は多い。

このように、現段階では、日本国内においてシェアリングエコノミーの利用に対し慎重な意見も多いが、とはいえ、シェアリングエコノミーは世界的な大きな流れになってきているのも事実であり、2016 年 6 月に閣議決定された日本再興戦略の中でもシェアリングエコノミーの推進が謳われている。

シェアリングエコノミーは、日本でも今後更に拡大していく可能性が高く、社会のあり方や人々の生活にも大きな影響を与えていくと考えられる。特に訪日外国人旅行者を取り巻く環境を考えると、シェアリングエコノミーに慣れた人間も多く、宿泊や 2 次交通などで急速に広まっていくことが予想される。

【国内外のシェアリングエコノミーの例】

○Airbnb

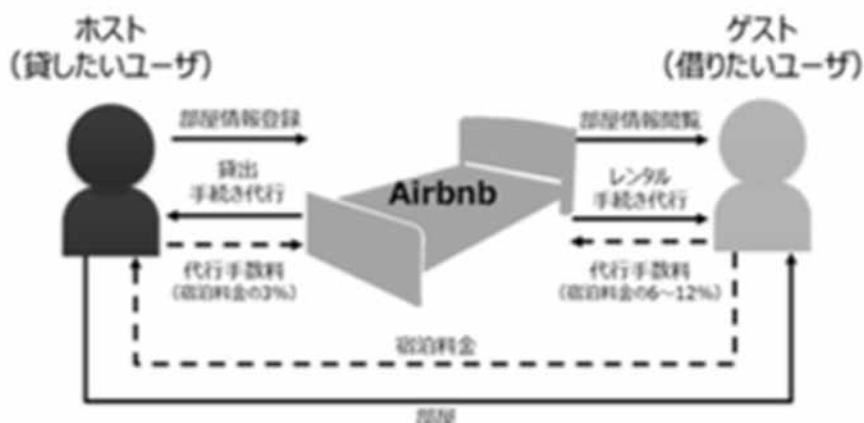


図 42 Airbnb のサービスイメージ

（総務省「社会課題解決のための新たな ICT サービス・技術への人々の意識に関する調査研究」

http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/linkdata/h27_06_houkoku.pdf より転載）

空き部屋や不動産等の賃借をマッチングさせるオンラインプラットフォームで、2015 年現在、190 カ国以上の国で、100 万件を超える宿が提供されており、共用スペースや戸建て住宅、アパートの部屋、個人が所有する島など、多種多様な物件が登録されている。

ユーザー間の信頼性を高めるため、「レビュー評価制度」や写真入り身分証明書を使って本人確認を行う「ID 認証」などホストとゲストの双方向で評価し合う仕組みが構築されている。都市部における宿泊施設の代替としての役割だけでなく、宿泊施設の少ない過疎地においての宿泊の手段の一つとしても役割を期待されている。

日本国内でも、訪日外国人旅行者が急増し宿泊施設の不足が問題化しているが、この打開策として民泊が期待されており、規制緩和に向けた議論が行われている。2013 年には、国家戦略特区諮問会議で、国家戦略特区において民泊を解禁する方針が示され、2016 年から東京都大田区や大阪府など一部自治体では、旅館業法が定めるフロントの設置や、一部の提出書類を省いても民泊として営業が可能となっている。更に、住宅宿泊事業法案の整備が進められており、全国的な解禁に向けた動きが見られる。

また、現在のような普及の過渡期において、運用を代行する企業も設立されている。「Airbnb」などのシェアリングエコノミーは個人間で取引が行われるため、ホームページへの掲載補助や言語対策、運用の方法などのノウハウの提供や代行を行っている。

○Prove Trust

シェアリングエコノミーにおいては個人間の信頼関係の構築が非常に重要だが、「Prove Trust」では、ユーザーの信頼度を、Facebook、地域情報コミュニティサイト、Airbnb、ビットコイン、結婚恋愛サイトの利用状況等に基づき、総合的にスコア化するサービスを提供している。評価の内容は、ユーザーが実在する人物かどうか評価する「Real Score」、ソーシャルネットワーク上での活動の活発さを評価する「Social Score」、他のユーザーからの評判を評価する「Feedback Score」により構成されており、これらのスコアをまとめ信頼度がスコア化される。

○akippa

「akippa」は、契約の埋まっていない月極駐車場や、使っていない自宅の駐車スペースを持っている人と、外出先で一時的に駐車場を利用したい人とをインターネット上で仲介するサービスである。akippa 株式会社が 2014 年 4 月からサービスを提供している。駐車場の利用者は、同社が提供するスマートフォンの専用アプリを利用して、空き駐車場の検索や予約を行うことができる。

駐車場の貸し借りは、現在のところ、1 日単位で行っている。料金は駐車スペースの貸主が自由に設定でき、1 日あたり 500 円から 1,000 円程度となっており、コインパーキングの概ね 7 割程度となっている。現在、東京都と大阪府を中心に駐車場を 4 万台分以上確保している。利用者は 20 代から 40 代が多く、利用目的は通勤、イベント、旅行の際の利用など多岐にわたっている。2014 年 2~8 月期と 2014 年 9 月~2015 年 3 月期の登録ユーザー数を比較すると約 11 倍に伸びており、注目度が上がっていることがわかる。シェアリングエコノミーの特性を踏まえ、利用者が安心してサービスを利用できるよう、様々な工夫を行っている。例えば、駐車スペースの持ち主が新たに駐車場を登録する際に、同社が事前審査を行い、登録内容に間違いがないかを確認している。また、利用者が駐車場を間違えることを防ぐため、Google マップ上での駐車場の表示位置に間違いがないかの確認している。更に、万が一トラブルが発生した際に利用者や貸主が同社とすぐに連絡が取れるよう、24 時間対応の電話窓口を設置している。

○Any+Times

「Any+Times」は、部屋や水回りの掃除、難しい家具の組立て、ペットの世話などを、他人に依頼できるサービスで、株式会社エニタイムズが 2013 年 9 月からサービスの提供を開始した。

日常生活に関わる課題を抱える依頼者が、依頼内容と価格を「Any+Times」のサイトに記載すると、該当するスキルを有する登録者が依頼者に見積りや交渉を行う。登録者と依頼者の交渉がままとすると、依頼者は、「Any+Times」に支払を行う。その後、登録者が仕事を行い、依頼者はその仕事の結果に対して評価を行う仕組みになっ

ている。家事代行が主要なサービスのため登録者は 40 代から 60 代の主婦が多いが、サービスの新規性に着目した比較的感受度の高い 20 代の女性や大学生も登録しているケースがある。家事以外の依頼についても登録可能である。

他の家事代行サービスと比較して CtoC であるため比較的安い価格でのサービス提供を可能にしている。

同社は、「Any+Times」本来持っている個人の多様なスキルを顕在化させるものと考えており、今後、個人の様々なスキルをシェアするプラットフォームに発展させるとしており、更に、近所の課題を解決する「Any+Times」の利用を通して、地域内での個人と個人のネットワークが可視化され、地域活性化に繋げるとしている。

3.2.2 ライドシェアリングサービスの現状と課題

特に高齢化や人口減少が進み、公共交通機関の乏しい過疎地においては、空いている車や運転可能な人をシェアするライドシェアリングサービスの活用が検討されている。

ライドシェアリングサービスには 2 種類あり、「Uber」や「Lyft」に代表されるタクシーと同様に乗車距離に連動した賃金のやり取りをするオンデマンド配車型と、燃料代や高速道路代に応じた割り勘という料金形態をとる「notteco」やフランスの「BlaBlaCar」などのコストシェア型に分類される。

表 7

	コストシェア型	オンデマンド配車型
料金体系	実費に基づき算出 (割り勘)	ドライバーに賃金を支払い
運行距離	長距離中心	短距離中心
予約の可否	○	×
サービス例	BlaBlaCar	Uber

ライドシェアリングサービスの中でもオンデマンド配車型に分類される「Uber」や「Lyft」などは、スマートフォンアプリを利用し、車に乗りたい人と、車を所有し時間の空いている人をマッチングさせ、料金を取って乗車サービスを提供するものである。

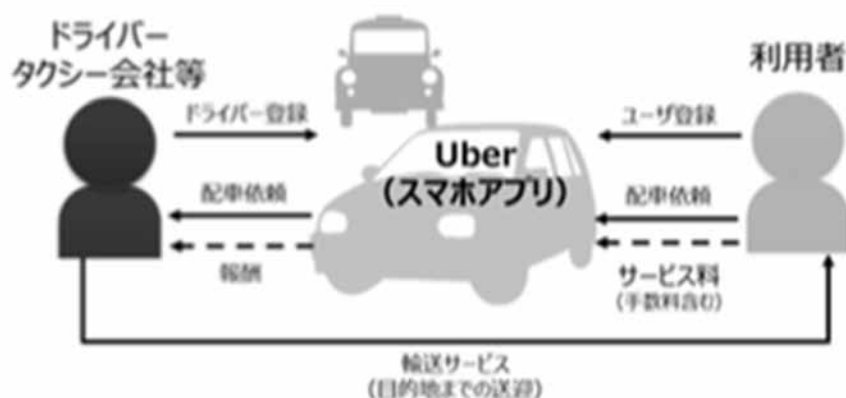


図 43 Uber のサービスイメージ

(総務省「社会課題解決のための新たな ICT サービス・技術への人々の意識に関する調査研究」

http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/linkdata/h27_06_houkoku.pdf より転載)

ライドシェアリング市場で世界トップシェアの「Uber」は 2009 年にアメリカで設立され、現在 70 カ国 450 都市でサービスを展開している。タクシー免許を持たないドライバーもサービスを提供することが可能で、利用者はスマートフォンのアプリを使って配車するオンデマンド型サービスである。また、車のランクや大きさ、ドライバーのタクシー免許等の有無によってランク分けされており、「Uber X」「Uber TAXI」「Uber BLACK」など利用場面に応じて複数のサービスから選択することができる。ドライバーの情報は世界中で可視化されており、乗車後には、ドライバーと利用者が互いを評価し合う「相互評価制度」を採用している。さらにアメリカでは、ドライバー登録の際にライセンスと車両に関する書類の提出が義務付けられているほか、ドライバーには保険加入を義務付けている。また、訓練を受けたトラブル対応チームが 24 時間待機していて、トラブルに対応している。昨今では、グーグルマップのルート検索機能で「Uber」が交通手段の一つとして表示されるなど、サービスの質も向上している。

日本国内でも 2013 年からトライアルサービスが開始され、2014 年には東京都内において試験運用が開始された。同年 8 月には東京都内でタクシー配車サービスが開始されている。2015 年には福岡県にて諸外国で導入されている自家用車を使ったサービス「みんなの Uber」が開始されたが、道路運送法¹⁸¹⁹に抵触する可能性が高いという理由で国土交通省から中止の行政指導を受け、すぐに中止となった。これは料金を収受して乗客を乗せる Uber のサービスが「白タク」行為であるという判断が下されたためである。このようにライドシェアリングサービスは一般の人がサービスを提供しているため、行政がタクシー免許や営業許可の取得を要求し営業停止を命じるケースが日本だけでなく諸外国でもある。しかし、アメリカのカリフォルニア州ではライ

ドシェアリングが合法化されたように、ライドシェアリングの可能性に注目し、世界各地で規制緩和の動きがある。日本でも、2015 年 10 月に行われた国家戦略特別区域諮問会議の中で、安倍晋三内閣総理大臣が「日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていくため、過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する」と述べ、規制緩和に意欲を見せている。

また、京都府京丹後市では、2016 年 5 月に「Uber」のシステムを採用した有償旅客輸送である「ささえ合い交通」が開始され、同年 8 月には北海道中頓別町でも「Uber」のシステムを使った実証実験が開始された。

○京都府京丹後市の例「ささえ合い交通」

京都府京丹後市の丹後町（2004 年に合併で京丹後市に）では、2016 年 5 月に、NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」が、「Uber」のシステムを使って住民や観光客を有償で運送する「ささえ合い交通」を行なっている。公共交通機関で十分な輸送サービスが確保できない地域で、NPO 法人などが主体で運営する場合に認められる、公共交通空白地有償輸送の制度²⁰を活用している。

現在、法定要件を備えたドライバー 18 人が登録されており、年中無休で 8 時から 20 時まで運行されている。「Uber」が既に本格的に導入されているアメリカのロサンゼルスなどでは、タクシーと比べ料金が約 40%安いと言われているが、京丹後市の場合も、運賃は最初の 1.5 km までが 480 円で、その後 1 km につき 120 円が加算される。これは同市内のタクシーよりも安い設定となっている。しかし、乗車できる地域は京丹後市丹後町内に限定されている。（降車は京丹後市内であれば全域で可能）

また、高齢化が進むこの地域においては、クレジットカードの保有率やスマートフォンの普及率が低い。「スマートフォンがない」（19%）、「クレジットカードがない」（21%）といった理由で「利用したいけど利用できない」²¹という意見を踏まえ、タブレットの無償貸与や「代理サポーター配車制度」を導入し、配車のできない利用者に代わって手配を行い、後払いで現金を支払う制度も設けられているほか、現金決済も可能となっている。

京丹後市の「ささえ合い交通」は、半年間で総走行距離が 3416 km となり、利用者のうち約 8 割が京丹後市民で、残り約 2 割が外国人を含む市外に住む利用者となっている。

○北海道中頓別町の例「なかとんべつライドシェア」

北海道中頓別町では 2016 年 8 月からライドシェアリングサービスの実証実験を行なっている。高齢化と人口減少が著しい同町は、公共交通機関が 1 日 4 往復の路線バスのみである。

京丹後市と同様に「Uber」のシステムを使っているが、中頓別町の場合、地方創生加速化交付金を財源とした実証実験のため、乗車は無料である。年中無休で 8 時か

ら 24 時まで運行されており。運送範囲は原則、町内に限られるが、ドライバーの判断で町外に出ることも認められている。また、町役場ではスマートフォンを持っていない利用者のために配車受付専用の電話番号を設け、配車の代行を行なっている。

現在、自動車学校にて安全運転講習を受講したドライバーが 10 人登録されている。ドライバーはボランティアとし、無償で住民らを運ぶが、毎月 1 回の会議に出席する謝礼として、1 回 5 千円が支払われる仕組みとなっている。

日本国内において、上記の例を除くと「Uber」はタクシーの配車が主な使用用途になっている。しかし、国内における「Uber」の利用者の約 30%が訪日外国人旅行者²²で、すでに母国において利用経験のある訪日外国人旅行者の利用は多い。

また、日本国内では「Uber」の他に「notteco」というコストシェア型のライドシェアリングサービスがある。同じ出発地から同じ目的地に向かうドライバーと移動したい人間をマッチングするサービスを提供しており、現在、会員は 2 万人を超えている。

「notteco」でも安全性や信頼性を担保するため、相互評価制度、本人確認書類の提出や SNS との連携による透明性やトレーサビリティを確保し、トラブルの抑止を図っている。「notteco」の利用者の特徴として、イベントなどへ向かう際に使われることが多いほか、長期休暇や週末などに、単身赴任している人や学生に多く利用されている。

北海道の天塩町で、主に高齢者の移動手段としての利用に向けた検討が進められており、2017 年 3 月から実証実験を予定している。

今後、急増する訪日外国人の移動手段として、また、地方の過疎地において公共交通機関の代替として自家用車を使ったライドシェアリングサービスの導入が注目されている。

3.2.3 小括

高齢化や人口減少が進み、公共交通機関の乏しい過疎地においてライドシェアリングサービスの活用が検討され、京都府京丹後市や北海道中頓別町では「Uber」を使ったライドシェアリングサービスが行われている。しかし、東京都で行われているタクシー配車サービスを含め、一部サービスの導入しか実現しておらず、ライドシェアリングサービスの本格導入に向けては、法制度上の問題など課題は多い。

疲弊する地方においては観光を通じた交流人口の拡大が期待されているが、空港から先の 2 次交通に課題があることは明らかである。公共交通機関の新設は難しい状況を勘案すると、ライドシェアリングサービスは問題を解決する一つ的手段になり得る。また、2 次交通の代替ということだけでなく、ライドシェアのメリットは「運ぶ」という行為が地域住民と旅行者のつながりを生むということにある。地域住民は、地域についてのいろいろな知識を持っているし、旅行者は地域にない新しいものを持って

いる。小さな単位で始められること、住民の経験や知識のストックが活かせること、空いている時間を活用するので住民の負担にならないこと、住民にとって副収入を得られる機会になること、訪日外国人旅行者のリピーターは地域住民との交流を望んでおりそのきっかけになること、シェアリングエコノミーという考えが社会に新しい変化をもたらす可能性があることなどを考慮すると、ライドシェアリングサービスの導入に向けた動きを加速すべき時に来ている。

4 まとめ（中標津空港を対象にした考察）

4.1 求められる地域との連携強化

2章で述べたように中標津空港の周辺には摩周湖、屈斜路湖、知床半島などの我が国を代表する観光資源が多く存在している。にもかかわらず、中標津空港での観光客利用は調査によると4分の1程度と極めて低い。その理由として、2次交通が整備されていないことを示してきたが、それ以前の課題として、中標津空港と周辺の著名な観光地とがイメージ的に結びついていないことが上げられる。摩周湖は女満別空港より近く、霧多布湿原も釧路空港よりも近い。最近、インバウンド客が急増している知床半島の羅臼も女満別空港よりはるかに近い。

中標津空港は空港のイメージ戦略やブランディング戦略で大きく遅れている。その理由として考えられるのは、能登空港のように「空港をただの通過点ではなく地域の核にする」する発想の欠如であり、地域住民にとっての「自分たちの空港」という意識の醸成を全くおこなってこなかったことである。

3章で頑張っている地方空港の事例を整理したが、いずれにも共通していたのは、空港が置かれている厳しい状況の中でもなんとかして空港を盛りたてていこうという意識と自助努力である。そのために県や関係市町村、民間団体、民間企業（タクシー会社、旅行企画会社など）が連携を図り、観光客やインバウンド誘致、地元利用の促進の両面からいろいろな取り組みを行っている。

全国の地方空港は地域のイメージを想起できるニックネームをつけている。釧路のたんちょう釧路空港や兵庫県のコウノトリ但馬空港などであるが、知床から根室にかけてはオオワシ、オジロワシがたくさん見られる世界でも珍しい場所であり、中標津オオワシ空港や隣接する標津町がサーモンで有名なことから、中標津サーモン空港なども考えられる。地域住民から愛称を募集することで地域の住民に自分たちの空港としての愛着を持ってもらうことが必要である。山形空港や能登空港のような住民のサポーター組織までもっていければ理想的である。

4.2 中標津空港からの2次交通

中標津空港から町内を通り、根室市に向かうバスが唯一の公共交通機関で、飛行機の到着に合わせ運行されている。

また、JR 標津線が1989年に廃止され鉄道がなくなり、長距離の夜行バスが札幌

との間で運行されるほか、民間会社の路線バスと町営バスがあるが、運行本数や行き先も限られている。

このような現状もあり、2013年に国土交通省航空局が行なった航空旅客動態調査によると、中標津空港利用者のうち、自家用車利用の割合はアクセスが55.9%（全国平均23.6%）、イグレスが56%（全国平均20.4%）と高く、レンタカー利用の割合も、アクセスが12.9%（全国平均6.1%）、イグレスが30.2%（全国平均7.8%）と他の空港に比べ非常に高くなっている。また、同調査によると、中標津空港利用者のうち、観光を目的とした利用者は約24.1%で全国平均に比べ低い。

既に述べたように中標津空港の周辺には、世界遺産の知床を始め、多くの観光資源がある。また、ホエールウォッチングやバードウォッチングなど近年、訪日外国人旅行者の人気を集めている素材や、最近では、住民有志が造ったロングトレイル「北根室ランチウェイ」が注目されてきており観光のポテンシャルは高い。しかし、航空旅客動態調査によると、同空港利用者の出発地や目的地は主に根室管内に限定されており、知床など周辺観光資源へ向かう際に利用されていないことがわかる。

全国の他の地方空港においても周辺の観光資源まで時間を要するケースが多いが、いくつかの地方空港では2次交通対策に取り組んでおり、既存の取り組みとして、前章でいくつかの例を挙げた。

レンタカーに関しては、行動の自由度が高く、既に中標津空港でも利用の割合が高い。ただ、中標津空港においては、他の交通手段がないため、空港やレンタカー会社の販売促進策がみられない。但馬空港のようなレンタカー利用者に対する地域周遊促進のサービス拡充（利用者に地域で使えるクーポン配布）などにも力をいれ、空港利用者の増加を図る必要がある。もっとも、高齢化社会が進展した際のドライバーへの負担、また利用が限定的である訪日外国人への対応といった面では課題が多い。また、同空港周辺では、冬の雪道の運転という問題もあり、レンタカー以外の交通手段の検討の必要性がある。インバウンドの雪道の運転対策としては新千歳空港の周辺で千歳警察署が雪道に馴れる講習をしており、中標津町内の自動車教習所との連携も考えられる。

また、第3章で示したように、多くの地方空港で観光タクシーや乗合タクシーなどの活用により、空港と周辺観光地を繋いでいる事例も多い。乗合タクシーはバスに代わる交通機関として多くの空港で導入されており、観光地や近隣都市へ運行されている。比較的安価な料金設定のケースが多く、乗降場所も細かく指定できるというメリットがある。ただ、どちらかといえば近隣都市への移動に使われる例が多く、観光地といっても加賀屋のような著名な旅館や温泉街への移動に使われている。中標津空港で考えると、唯一の周辺都市である根室市へは唯一の空港バスが運行されていること、周辺に乗合タクシーで行くようなまとまった温泉地がないことから適応は難しいのではないかと考えられる。

観光タクシーに関しては、定額制で、地元詳しいタクシー運転手の案内を受けな

が観光できるなどのメリットがある。公共交通機関の少ない南紀白浜空港が、観光タクシーを導入したところ観光客の利便性が向上し観光タクシーの数が急増した例もあり、摩周湖、屈斜路湖などを巡り阿寒湖までの観光コースや野付半島、風蓮湖を回っての根室までのコース、あるいは野付半島を訪ねたのちに羅臼まで行くコースなど観光タクシーの可能性はあると考えられる。もっとも、そのためには前節で述べたように中標津空港が周辺の著名な観光地と近いことや空港のイメージ戦略が必要である。

しかしながら、現実的な課題として中標津町はタクシーのドライバー不足が深刻化しており、タクシーの台数が少ない。最近では深夜営業を3時から2時に繰り上げるなど試行錯誤が続いていて²³、空港にも基本的にタクシーは待機していない。このような状況から考えると、ただちに中標津空港においては観光タクシーを導入することは難しい状況にある。

4.3 ライドシェアリングの検討

2次交通の拡充に向け、有効な手段が見出せない現状を踏まえ、すでに同様の問題を抱える京都府京丹後市や北海道中頓別町などの過疎地において、公共交通機関に代わる手段として導入されているライドシェアリングサービスは中標津空港においても2次交通の手段として一つの手段と考えられる。

インターネットやスマートフォンの普及により、シェアリングエコノミーは世界的に大きな流れになっている。日本国内においては普及のスピードは緩やかではあるが、シェアリングエコノミーに関する議論が国を挙げて行われていることを考えると、今後さらに社会に浸透していく可能性が高く、シェアリングエコノミーに慣れた訪日外国人の増加も相まって、急速に拡大していくことが予想される。

中でもライドシェアリングサービスは、過疎地における公共交通機関の代替として期待されていて、すでに国内でも事例のあるオンデマンド配車型の「Uber」を使ったサービスは、道路運送法との兼ね合いで有償旅客輸送や実証試験のような形で導入されている。これらの事例では、現段階では市町村外に出ることができないこと、過疎地であるため住民の手配の手段といった課題がある。一方、「notteco」などのコストシェア型のサービスは、相乗りのという手法をとるため、法律的に問題はないが、あくまで同じ出発地から同じ目的地へ移動する人がいることが前提となる。

中標津空港の周辺観光資源との距離的優位性を活かすため、2次交通の整備は必要であるが、その際、ライドシェアリングサービスは有効な手段となるだろう。

また、2次交通としての役割だけでなく、「運ぶ」という行為が地域住民と旅行者のつながりを生む。地域住民は、地域についてのいろいろな知識を持っているし、旅行者は地域にない新しいものを持っている。住民の経験や知識のストックが活かせること、訪日外国人旅行者のリピーターは地域住民との交流を望んでおりそのきっかけになることなど様々な効果が期待できる。

地方空港の中でも、中標津空港の周辺人口規模は極めて小さい。さらに周辺の根室釧路管内は高齢化や人口減少が著しいことを考えると、今後の公共交通機関の新設は難しい。

ライドシェアリングサービスの導入は、地域にとって、単なる交通課題の解決以上の効果が地域に期待できるのではないか。住民主体となった「北根室ランチウェイ」がいろいろなところで取り上げられ話題となっている今、観光関連事業だけに頼るのではなく地域住民にも活躍してもらい地域観光を支えていく仕組みづくりを打ち上げるタイミングだと思われる。

【参考文献】

- 井上雅之（2012）『よくわかる航空業界』日本実業出版社
- 岩見宣治・渡邊正己（2016）『空港のはなし(2訂版)』成山堂書店
- ANA 総合研究所（2012）『航空産業入門』東洋経済新報社
- 加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹（2014）『空港経営と地域-航空・空港政策のフロンティア』成山堂書店
- 国土交通省（2016）『国土交通白書 2016 平成 27 年度年次報告』日経印刷株式会社
- 国土交通省観光庁（2016）『観光白書（平成 28 年版）』昭和情報プロセス株式会社
- 国土交通省航空局（2016）『数字で見る航空』一般財団法人航空振興財団
- 小島克己（2015）「国内交通のインバウンド対応と諸課題 インバウンド 2,000 万人時代に向けて」『ていくおふ』No. 137、pp. 4-11.
- 酒井正子（2010）「変容する世界の航空界・その 4 日本の航空 100 年（上）」『帝京経済学研究』44 巻 1 号、pp. 93-124.
- 杉田由紀子（2011）『航空と観光 観光交通としての航空産業』くんぷる
- 鈴木健史・高橋玲子・南百瀬珠智・比嘉花果・古田紗良（2015）「日本市場におけるシェアリング・エコノミー型サービス普及のボトルネック」
- 竹内健蔵（2013）『交通経済学入門』有斐閣ブックス
- 土居佳以（2016）「空港が切り開く地方の将来」『運輸と経済』第 76 巻第 1 号、pp. 13-22
- 中条潮（2014）『航空幻想（第 2 版）』中央経済社
- 日本交通公社（2014）『美しき日本 旅の風光』JTB パブリッシング
- 野村宗訓・切通堅太郎（2010）『航空グローバル化と空港ビジネス』同文館出版
- 橋本俊哉（2013）『観光学全集. 第 4 巻. 観光行動論』原書房
- 北海道開発協会（2011）『開発こうほうマルシェノルド』2011 年 9 月号、pp. 12-15
- 堀内重人（2012）『新幹線 VS 航空機』東京堂出版
- 宮崎康二（2015）『シェアリングエコノミーUber、Airbnb が変えた世界』日本経済新聞出版社

・株式会社ヴァリューズ. “男女×年代別 実際によく使われているアプリランキング”. 2016-02-19.
<http://www.valuesccg.com/topics/detail/id=199>(閲覧 2016-11-30)

- ・株式会社日本政策投資銀行東北支店. “2015 東北インバウンド(アジア 8 地域) 意向調査”. 2016-01.
http://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/tohoku/pdf_all/tohoku1601_01.pdf. (閲覧 2016-12-28)
- ・空港運営のあり方に関する検討会. “空港経営改革の実現に向けて(空港運営のあり方に関する検討会報告書)”. 国土交通省. 2011-07-29.
<http://www.mlit.go.jp/common/000161960.pdf>. (閲覧 2016-12-11) .
- ・シェアリングエコノミーラボ. “ライドシェアリングの規制緩和 インバウンド観光客の交通手段へ”
 2016-04-28. <http://sharing-economy-lab.jp/share-ride-law-tourist> (閲覧 2016-10-18)
- ・総務省情報通信国際戦略局情報通信政策課情報通信経済室. “社会課題解決のための新たな ICT サービス・技術への人々の意識に関する調査研究-報告書-”. 2015-03.
http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/linkdata/h27_06_houkoku.pdf. (閲覧 2017-01-01)
- ・北海道経済連合会. “北海道における空港民営化の方向”. 2016-03-31.
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/jjkaigou/dai39/siryoul.pdf>.
 (閲覧 2016-12-10)
- ・北海道建設部空港港湾局空港活性化推進室. “道内空港活性化ビジョン”. 2010-03-30.
<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/kkk/grp/vision.pdf>. (閲覧 2016-12-25).
- ・持丸伸吾. “新たな地域活性化の核としての地方空港-増大するインバウンド旅客を活用した新たな地域戦略の構築に向けて-”. 株式会社野村総合研究所. NRI パブリックマネジメントプレビュー. 2016. vol. 156.
<https://www.nri.com/~media/PDF/jp/opinion/teiki/region/2016/ck20160703.pdf>.
 (閲覧 2016-12-30)
- ・山口晋平. “地方管理空港における経営改革”. みずほ総合研究所. 2013-06-28.
https://www.mizuho-ri.co.jp/publication/sl_info/working_papers/pdf/report20130628_1.pdf.
 (閲覧 2016-12-08).

【参照 HP】

- ・環境省 HP <http://www.env.go.jp>
- ・観光庁 HP <http://www.mlit.go.jp/kankocho/>
- ・国土交通省 HP <http://www.mlit.go.jp>
- ・国土交通省東北運輸局 HP <https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/>
- ・国土交通省北海道運輸局 HP <http://www.mlit.go.jp>
- ・新千歳空港ターミナルビル HP <http://www.new-chitose-airport.jp/ja/>
- ・仙台空港 HP <https://www.sendai-airport.co.jp>
- ・但馬空港 HP <http://www.tajima-airport.jp>
- ・総務省 HP <http://www.soumu.go.jp>
- ・中標津空港 HP <http://www.nakashibetsu-airport.jp>
- ・南紀白浜空港 HP <http://www.aikis.or.jp/~airport/>
- ・日本政府観光局(JNTO)HP <http://www.jnto.go.jp/jpn/index.html>

- ・能登空港 HP <https://www.noto-airport.jp>
- ・北海道経済部観光局 HP <http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/index.htm>
- ・三重銀総研 HP <http://www.miebank.co.jp/mir/index.html>
- ・山形空港 HP <http://www.yamagata-airport.co.jp>
- ・Google マップ <https://maps.google.co.jp/>
- ・Yahoo! 乗り換え案内 transit.yahoo.co.jp/

¹Foreign Individual Tourist:外国個人旅行者

²観光庁「訪日外国人消費動向調査（2015）」

³Low Cost Carrier:ローコストキャリア

⁴北海道、東北、関東、北陸信越、中部、近畿、中国、四国、九州、沖縄の10地方。

⁵地方部とは、三大都市圏(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県)以外の地域をいう。

⁶民間航空とは軍事航空以外の一切の航空活動をいう。

⁷国内基幹路線とは、新千歳、羽田、成田、伊丹、関西、福岡及び那覇の各空港を相互に結ぶ路線をいう

⁸LCC (Low Cost Carrier) : 低費用航空会社

⁹新千歳空港、稚内空港、函館空港、釧路空港、旭川空港、帯広空港、女満別空港の7空港

¹⁰観光活動がもたらす感動の源泉、人々を誘引する源泉となるもので、自然や人の営みが積み重なった歴史や文化そのもので、現代のお金や技術では簡単に創ることのできない固有性や独自性を持ち、他に代替できないもの

¹¹株式会社日本政策投資銀行 2015 東北インバウンド（アジア 8 地域）意向調査

http://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/tohoku/pdf_all/tohoku1601_01.pdf（検索 2017 年 2 月 10 日）

¹²株式会社ヴァリュース「男女×年代別 実際によく使われているアプリランキング」

<http://www.valuescgc.com/topics/detail/id=199>（検索 2017 年 1 月 3 日）

¹³アクセスとは、出発地から幹線交通機関に乗るまでの交通機関

¹⁴イグレスとは、幹線交通機関を降りた後に目的地まで向かう交通機関

¹⁵PwC「The sharing economy-sizing the revenue opportunity」

¹⁶総務省「社会課題解決のための新たな ICT サービス・技術への人々の意識に関する調査研究」

¹⁷道路運送法第四十三条「特定旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」

¹⁸道路運送法第四十三条 6「特定旅客自動車運送事業を営む者は、旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。」

¹⁹道路運送法第七十八条 2「市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。」

²⁰トラベルボイス、「配車サービス Uber(ウーバー)の支払いシステムで現金利用を可能に -京都府京丹後市の「ささえ合い交通」で」.2016 年 12 月 27 日. <https://www.travelvoice.jp/20161227-80299>（検索 2017 年 2 月 3 日）

²¹シェアリングエコノミーラボ「ライドシェアリングの規制緩和 インバウンド観光客の交通手段へ」 2016 年 4 月 28 日 <http://sharing-economy-lab.jp/share-ride-law-tourist>（検索 2016 年 10 月 18 日）

²²中標津町役場 経済部長・菅野三夫氏へのヒアリング（2017 年 2 月 28 日、電話取材、筆者による）