

宇都宮大学 国際学部国際文化学科

2014 年度 卒業論文

地方空港と地域の活力
-茨城空港を事例として-

指導教官名 中村祐司

学籍番号 110507Y

論文執筆者名 A.U

要約

本論文では、地方の空港、特に茨城空港に焦点を当てる。今後の地方の空港の役割や、地域に貢献する為の取り組みの今後の可能性について、世界の航空業界・日本の航空業界の流れを整理した上で、地方の空港の問題について言及していき、実際の地方の空港の新しい地域活性化の形として茨城空港を例に挙げ、自治体の取り組みについて明らかにしていく。また、茨城空港の成果と実績を整理し、自治体へのインタビューをした上で見えた課題について言及し、地域の特性を活かした空港づくりの例として、茨城らしい空港づくりについて提言を行う。

第 1 章では、日本の空港の運営や設置の背景について言及し、地方の空港と大きく関わりを持つ今日の日本の航空業界にどんな影響を与えているのか、また、地方の空港を取り巻く今日的环境について幅広く言及していく。

第 2 章では、地方の空港は今、どんな問題を抱えているのか言及するとともに、今後の地方の空港の方針を変更させる可能性を持つ、空港の民営化に触れる。また、航空業界に大きな変化を与えている LCC が日本の地方の空港にとって鍵となる重要な存在である事を考察している。

第 3 章では、前章で挙げた地方の空港に関する問題がある中、集客数が多く、既存の地方の空港には無かった魅力を付け、話題になっている茨城空港の概要と実績、特徴について整理している。また、茨城空港が開港する際の地元の声を新聞で調査し、開港当時の茨城空港の評価についても言及し、開港後どのように変化していったのか流れを整理する。

第 4 章では、茨城県の空港対策課と、茨城空港が存在する小美玉市の空港対策課に話を伺い集客数を確保する取り組みを行った理由、実際に行っている取り組み、効果について明らかにしていく。実際に行われているイベントにボランティアスタッフとして参加し、現地声を聞いた。また、茨城空港の今後の課題は搭乗実績の向上と、インバウンドの強化の二つであることに触れた。地方の空港が今後存続し、地域に貢献する一つの可能性として茨城空港の取り組みが参考になると考察し言及している。

第 5 章では、自治体への聞き取り調査と茨城空港の実績を明らかにしたことで見えてきた二つの課題の解決方法として、茨城空港を起点とした「北関東広域観光」と、若者の集客をあげ、将来の搭乗実績に繋げる方法として、大学生のイベント誘致の二つの提言を行っている。

目次

| | |
|------------|----|
| 要約 | i |
| 目次 | ii |
| 図表一覧 | iv |
| はじめに | 1 |

第1章 空港を取り巻く航空業界の現状

| | |
|------------------------------|---|
| 第1節 日本の空港設置の枠組みと独自の運営体制..... | 3 |
| (1) 日本の空港の運営上の枠組み | |
| (2) 日本の空港設置の背景 | |
| 第2節 世界の航空業界と日本の航空業界の動き | |
| (1) 世界の航空業界の動き | |
| (2) 日本の航空業界の動き | |

第2章 地方の空港の現状と今後の可能性

| | |
|---------------------------|---|
| 第1節 空港経営の赤字問題..... | 7 |
| 第2節 非航空系収入の重要性の高まり | |
| 第3節 地方の国管理空港の民営化 | |
| 第4節 LCC の存在-今後の地方の空港存続の鍵- | |

第3章 茨城空港の実態

| | |
|--------------------|----|
| 第1節 茨城県の概要..... | 12 |
| 第2節 開港に至った背景と概要 | |
| 第3節 茨城空港の特徴 | |
| 第4節 茨城空港設置以前の声 | |
| 第5節 茨城空港の現状 | |
| (1) LCC 対応空港としての実績 | |
| (2) 集客力と搭乗実績 | |

第4章 茨城空港に対する自治体の取り組み

| | |
|-------------------------------------|----|
| 第1節 茨城県空港対策課の取り組み..... | 19 |
| (1) 2次アクセスの向上 | |
| (2) イベントによる集客 | |
| (3) 今後の課題-路線誘致の為の搭乗実績の向上とインバウンドの強化- | |
| 第2節 小美玉市役所-草の根活動の成功- | |
| (1) 小美玉市の概要 | |
| (2) 小美玉市役所へ聞き取り調査 | |
| (3) 小美玉市民への影響と活力-市民参加型空のえき- | |
| 第3節 イベント参加を経て-地域住民の交流の場の形成- | |
| 第4節 成果と課題-空港自体の目的地化と茨城の魅力の向上- | |

第5章 茨城らしい空港づくりとは

| | |
|--------------------------------|----|
| 第1節 北関東三県合同の取り組み..... | 26 |
| 第2節 若者のアウトバウンドの向上 | |
| おわりに | 30 |
| あとがき | 32 |
| 参考文献・参考資料・参考 URL・ヒアリング協力 | 34 |

図表一覧

| | |
|---------------------------------|----|
| 表 1 空港種別表 | 4 |
| 表 2 就航路線と詳細 | 16 |
| 表 3 茨城空港航空機利用者実数 | 17 |
| 図 1 空港経営のビジネス・フロー | 9 |
| 図 2 地域別 LCC シェア | 11 |
| 図 4 茨城空港ターミナルビル来場者数と航空機利用者実数の比較 | 18 |
| 図 5 小美玉市の所在地 | 21 |
| 写真 1 空港前無料駐車場 | 14 |
| 写真 2 「空のえき そ・ら・ら」の様子 | 23 |

はじめに

1952年の民間航空再開以来、半世紀の間に目覚ましい発展を遂げ、今や国民にとって不可欠の交通機関となった飛行機は、日本の交通ネットワークそして、日本と世界を繋ぐ交通ネットワークとして社会に大きな影響を与えている。一方、発着の場所である空港は、「空の玄関口」として地域に経済貢献をもたらす存在として期待されていた。だが、高速道路、鉄道の整備が整うにあたって、日本の中で交通ネットワークの競争が高まっている。特に地方の空港では顕著であり、航空利用客数は低迷している。

今日では、地方自治体が管理する公共施設、具体的には図書館・公民館・博物館などの赤字経営について、本当に施設や予算は必要なのか、見直しがなされるようになった。空港も例外ではなく、滑走路・建設費・維持費に莫大な金がかかっている点、なおかつ路線が確保できず、搭乗実績が少ない赤字経営となっている点で問題となっている。日本、世界と共に航空業界が大きく変化している中で、地方空港がより活性化し、地域に貢献する為にはどうしたらいいのか。国や自治体が模索している状態だ。

地方では若者が都市に流出し、過疎地域・限界集落の増加が危ぶまれている。地方の人口減少により、企業・店舗の減少、公共交通の撤退が起こり住みづらくなった地方から更に人が都市に流れるといった悪循環が引き起こされている。更に近年、国は観光業への取り組みを強化しており、国内観光の施策として「一地域一観光推進」の取り組みを行っている。地域独自の魅力の発掘や地域ブランドの構築など地方は様々な努力を続けている。地方の現状を打開するため、魅力ある地域にする為には地方は「人を惹きつける魅力」を欲している。そこで「空の玄関口」である空港が空港機能に加え人を惹きつける魅力を持つことによって空港周辺地域に好影響を与えるのではないかと、という考察の下本研究を行った。

日本の空港に関しての先行研究には、空港の運営方法や地方の空港運営に関する危機を訴えるものがある。航空系収入に関する研究は多数存在するが、非航空研収入に絡めた研究は日本の論文では少数であった。本研究では変化していく航空業界の中、今後の地方の空港の存続の一つの方法として、茨城空港に関する自治体の取り組みであるイベントによる集客活動が地方の空港の活力の第一歩として効果的ではないかと、そして空港の活力向上によって周辺地域に好影響を与えると考察した。実際にどんな取り組みを行っているのか、自治体に聞き取り調査をし、明らかにしていく。

本論文では、前半部分に幅広く先行研究を整理し、今日の地方の空港を取り巻く環境や問題点を明らかにしていく。また、後半部分では、前半部分を整理した上で見えてきた地方の空港の問題を解決する際の一つの解決法として茨城空港の取り組みとその成果を明らかにする。聞き取り調査や開港当時の地元の新聞、茨城県や市から得た資料、実際に関連の場所を訪れた印象を調査した。その上で、他の地方の空港でも問題となっている搭乗実績の向上という課題が出てきた。そこで、それぞれの地域と空港の特性に合わせた搭乗実績の向上の

一例として、調査対象である茨城らしい空港づくりについても提案する。

空港の運営において、「貨物」分野も重要な収入源になるが、本論文では、自治体の空港においての集客効果を見て行く為、「旅客」分野に限定して論ずる。また、茨城空港は自衛隊の滑走路を共用している「共用空港」であるが、自衛隊の活動についてはここでは述べず、あくまで地方の空港の活動に絞る。

第1章 空港を取り巻く航空業界の現状

本章では、航空業界の現状について広く整理していく。日本の空港の運営の構造、設立された背景について言及し、日本の空港の問題となっている原点を整理していく。また、本論文で扱う空港の定義や位置づけを確認する。その上で、空港運営に大きく影響を与える航空業界の現状を見つめ、地方の空港に何が求められているのか考察する。

第1節 日本の空港設置の枠組みと独自の運営体制

(1) 日本の空港の運営上の枠組み

現在、日本国内には 97 空港あり、会社管理空港が 4 空港、国管理空港が 14 空港、地方管理空港が 54 空港となっている¹。会社管理空港とは滑走路などの基本施設やターミナルビルやパーキングなどの商業施設を空港会社が 100%整備費用を負担する空港を指す。成田国際空港や関西国際空港が例として挙げられる。国管理空港は規模が大きく、資金は 100%国が負担している。羽田、新千歳空港が挙げられる。特定地方管理空港は、国が建設し、運営は地方自治体が行う。地方管理空港は、地方自治体が建設・運営を行う。

共用空港は、自衛隊地区と民航地区、そして滑走路として共用する共用部分で構成されている。自衛隊地区は、自衛隊が運航・管理を行い、管制業務や周辺環境整備も自衛隊が管理する。民航地区は、エプロン²やターミナルビル、駐車場、空港事務所等で構成されている。誘導路、エプロン、空港事務所等は国土交通省が管理・運営し、ターミナルビルや貨物、旅客ターミナルなどの空港関連事業に関する事業の管理・運営は民間または第 3 セクターが行っている。本論で扱う「地方の空港」とは、会社管理空港・羽田空港更に共用ヘリポートを除いた空港を指す。

空港が存在しない都道府県は、栃木県、群馬県、神奈川県、埼玉県、山梨県、岐阜県、京都府、奈良県、滋賀県の 9 府県のみである。97 空港あるので単純計算すると 1 県に 2 空港以上あり、全国各地に多くの空港が存在する。表 1 は空港の運営の位置づけについてまとめたものである。

¹ 国土交通省航空局 HP 「空港分布図」<http://www.mlit.go.jp/common/001041766.pdf> (2014 年 4 月現在)

² エプロンとは、ターミナルビルの前や整備地区に接して設けられた広場で、貨物の積卸し、給油、点検・整備、駐機などを行うための場所である。

表1 空港種別表

| 種別 | 供用 | 定義（空港法を基に） |
|-----------|-----------|-------------------------|
| 会社管理空港 | 4 | 拠点空港 |
| 国管理空港 | 19 | |
| 特定地方管理空港 | 5 | |
| 地方管理空港 | 54 | 地方公共団体 |
| その他の空港 | 7 | 拠点空港、地方管理空港、公共用ヘリポートを除く |
| 共用空港 | 8 | 自衛隊が設置、管理 |
| 合計 | 97 | |

出典：国土交通省航空局 HP 「空港分布図」および「空港一覧」
<http://www.mlit.go.jp/common/001041766.pdf> 内のデータを元に筆者作成

エプロンや滑走路といった「空港」としての最低限の機能を持つ基本施設とターミナルビル内の売店や駐車場といった商業施設の収入が一体となっている空港の運営は「上下一体化」と呼ばれている。成田空港、中部国際空港、関西国際空港は、「上下一体化」の運営だが、3つ以外の空港は「下」の基本施設を国や地方自治体などの行政が担当、「上」の商業施設は民間や第3セクターが担当している。この体制は日本独特のものであり、この運営方法によって問題も生じている。詳細は第2章で述べる。

(2) 日本の空港設置の背景

このように多くの空港を設置した背景には政治的要因、国と地方の財政の仕組みなどが大きく関与している。法整備の面では、空港整備法（現・空港法）と空港整備計画の2つによって当時の空港や航空の枠組みが定められていき、改正を重ねつつ今の体制に至った。

1956年に制定された空港整備法について述べる。当時の日本は終戦によって一切の航空活動が禁止されていたが、1953年には日本航空による自主的な運航が開始された。新規航空会社も相次いで設立されたことで急速に航空ネットワークの拡充が図られ、早急に整備する必要性が生じ空港整備法が制定された。現在は航空ネットワークがある程度整備されたとして2008年に空港法と名前を変えている。空港整備法の整備重視から運営重視へと目的がシフトされたのである。

空港整備計画とは1967年に第一次空港整備五か年計画が始まり、2002年度までに7次計画まで存続した。国際空港（成田、羽田など）と地方空港の滑走路状況などを改善させる為、そして長野冬季五輪を想定し制定されたことから始まり、計画ごとに重要施策が提案・実現され続けている。

この二つの他にも、当時の日本がバブル経済であったこと、政治関連では天下り先など、

政府関係者の私欲の面で空港が設立・運営されてきた可能性があったことなど空港設置にあたり様々な要因が複雑に絡み合い現在に至ったと考えられるが、実際はどうだったのか解明が難しい。ただ、50年ほどの間に全国各地に97もの空港が設立された点。そして長年の間、運営方法や収支の面が国民に知らされていなかったことは紛れもない事実である。

第2節 世界の航空業界と日本の航空業界の動き

(1) 世界の航空業界の動き

航空業界は、外交・経済・病気・戦争など、数えきれない全世界の出来事を反映しながら日々変化している。

国際航空運送協会（IATA）の2013年から2017年まで5年間の航空需要予測の発表では、2017年における世界の航空旅客数は2012年と比べて31%（9億3000万人）増え、39億1000万人になる見通しであった³。

エリア毎にみると、アジア太平洋の旅客は年間成長率5.7%で成長し、域内での旅客輸送量は2017年には世界全体の31.7%を担う。一方で北米は26%から24%に、ヨーロッパは24%から23%にそれぞれシェアを縮小すると予測されている⁴。アジアは経済成長に伴い、今最も注目されている地域なのだ。日本も含めてアジアの旅客の成長率が高いことは、地方の空港を含め、日本の空港に新たな路線開通のチャンスがあることを示している。しかし、今にも増して日本は、世界を競争相手とした運営を目指していかなければならない。

また、既存の旅客サービスとは異なり、最低限のサービスを提供する事によって低価格を実現したLow Cost Carrier（以下LCCとする）は現在の世界の航空市場の約3割を占めていると言われており、エリア域内、国際線共に、競争を激化させており、今後の航空業界の行く末を大きく左右する存在となっている。

(2) 日本の航空業界の動き

日本の航空業界は今、大きな変革期に入っている。変革期の中でも日本の航空業界の中で特に衝撃的だった出来事として日本航空の経営破綻が挙げられる。2010年1月には日本航空が事実上の倒産となった。倒産に伴って地方の空港の不採算路線の縮小が行われ、地方の空港に大打撃を与えた。また、日本航空の経営破綻をきっかけに、自民党政権下の地方空港と政治との関係も示唆されるようになった。当時の新聞記事内には、「自民党政権は地方空港を造り続け、完成すると航空会社に就航を迫った」とある。「2009年度の上半期、日本航空の国内線の7割近い路線が採算の目安とされる、利用率60%を下回る」⁵ともあり、地方空港に対するメディアや市民からの批判も強まった。

世界との競争の点では、「航空自由化」の拡大があげられる。2007年のアジアゲートウェ

³ IATA officialHP <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>（2014年7月現在）

⁴ 同上

⁵朝日新聞「日航 更生法申請」2010年1月20日記事

イ構想以降、航空規制緩和による「航空自由化（オープンスカイ）」を積極的に推進したことで日本の航空業界は大きく変化した。「航空自由化」について簡単に説明する。

以前は伝統的に二国間主義による航空会社、路線、運輸権、機材や便数などの輸送力、運賃など多岐に渡り制限を設けていた⁶。「航空自由化」は、この制限事項を部分的・全体的に撤廃して、航空会社が制限を受けずに自由に運営できる仕組みである。国土交通省の発表によると、2014年2月においてアジア諸国を中心に、世界27か国・地域と日本の各地域との間で多様な航空ネットワークを自由に設定することができる「枠組み」が出来上がった⁷とされている。オープンスカイの効果によって、日本でも航空会社の競争が激化し、競争の結果運賃の引き下げやサービスの更なる向上が起これると考えられている。航空会社の競争が激化することによって空港施設のサービス向上は更に重要視され、地方の空港も路線確保の為、航空会社の誘致をする際に更なるサービスの向上を迫られる。

また、航空機燃料税の軽減措置等による国際競争力の強化、LCC等の新規企業の参入促進等を実施したことで結果として、航空サービスの利用者の選択肢が増えてきている。

LCCの飛躍も日本の航空の変化で重要な点である。LCC元年と呼ばれた2012年から2年経ったが、未だに日本の航空業界にLCCは変化をもたらし続けている。航空自由化以降、欧米から更なる成長を遂げたLCCは、日本のオープンスカイによって次々と就航してから、日本経済が回復傾向にある現在でも、航空利用者の選択肢の一つとして重宝されている。

LCCの発展と2014年3月30日から実施された羽田空港の拡張によって国内線国際線共に飛行機の発着回数が増加しており、また、2020年に東京オリンピックの開催が決定している事を含めると、一見好調に見えるが、問題も多々存在する。

パイロット不足によるLCC飛行機の欠航、バブル期に入社したパイロットが一斉に定年を迎える2030年問題、首都圏空港の容量不足、中国旅客の増加やハブ空港としての役割を持つ韓国の仁川（インチョン）空港の存在によるアジア航空業界の競争激化など、日本の空港は多くの問題を抱えている。

日本の空港を取り巻く問題について、地方空港の存続と赤字問題が特に顕在化し、日本の航空業界及び空港は今、大きな転換期を迎えている。2020年、2030年に向け日本の地方空港が成すべき役割とは何か、これから論じていきたい。

⁶「新しい空港運営の可能性-LCCの求める空港とは-」編著・野村宗訓（Anne Graham、篠辺修、花岡伸也）2012年3月 関西学院大学産業研究所 p.89

⁷国土交通省HP「オープンスカイ交渉の進捗について」
<http://www.mlit.go.jp/common/001042331.pdf>（2014年10月現在）

第2章 地方の空港の現状と今後の可能性

前章で示した航空業界の現状に対応し、世界に必要とされる地方空港、日本の航空業界の変革に対応した地方の空港にする為に、どんな動きをみせているのか。地方の空港に焦点を絞り、現時点での問題を明らかにしていくと共に今後の地方の空港の役割の方向性についても明らかにする。

第1節 空港経営の赤字問題

第1章の冒頭で示した通り、地方空港は多くの問題を抱えている。特に経営問題は深刻とされており、国土交通省の発表では、2011年10月時点で9割以上が赤字空港となっている⁸。原因は多岐に渡り、先に述べた通り全国各地に設備することに力点が置かれたことなども一因だ。赤字空港が多いことで、国民、県民の負担を示唆する声も多い。だが、この発表も収入の定義の中に、空港ターミナルビルや駐車場などの非航空収入が含まれている空港もあれば、航空収入だけの空港も存在し、明確に比較することが困難である。第1章で述べた通り、日本の空港は「上下一体化」ではなく、「上下分離」した運営、管理を行っていることで収支が明確に記されず、空港全体の金の動きが理解しにくい。また、自治体が運営する空港が収支を明かすようになったのもここ何年かの出来事であり、経営状況について覆われている部分、計算が困難な部分があると考えられる。

赤字問題について具体的な例として秋田空港と大館能代空港を持つ秋田県がある。2010年4月末に開かれた県議会で初めて収支状況を明かしたが、2つの空港を合わせた年間赤字額が6億9000万円となっていた。大館能代空港が主な赤字の原因であった。開港前の1998年に行った予測では、18便が就航し年間72万人が利用すると見込んでいた。しかし、開港前年に秋田新幹線が開通し、続けて大館能代空港から規模の大きい秋田空港につながる高速道路も開通した為、予想を大きく下回る結果となった。2010年現在、就航しているのは東京便が2便、大阪便が1便の1日3便しかなく、2009年度の利用客は過去最低の11万人となっていた。人件費など年間支出が4億3000万円あるのに対して、収入は5600万円しかなかった⁹。

秋田県の場合は、自治体が管理する他地方空港に比べ、収支をいち早く公表し、透明性を図った。だが、まだ収支状況を公表していない自治体は多数存在する。秋田県より深刻

⁸ 国土交通省 HP「地方自治体が管理する空港の空港別収支の開示について」
http://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr5_000001.html (2012年7月)

⁹ NHK「クローズアップ現代 黒字は4空港だけ。収支も人件費も公表しない自治体運営空港のデタラメ」 2010年5月放送

な経営状況にある地方空港が存在する可能性もあるのだ。赤字問題以前に、空港の運営状況の透明化が必要ではあるが、本論文では「赤字」だけに注目するのではなく、地方空港を扱うに当たって、空港が地域にどのような影響を与え、また有効的に活用されているかが重要という考えの下進めていく。

第2節 非航空系収入の重要性の高まり

非航空系事業とは、空港の施設であるターミナルビルや、駐車場などの収入の事を指す。航空会社が空港に到着する際に管理者に支払う着陸料やターミナルビルなどの施設利用料はいわゆる航空収入と呼ばれる。この二つの収入を一本化することで、空港全体で経営ができ、例として、ターミナルビルや駐車場で上げた収益で、滑走路の補填作業ができることが挙げられる。

また、航空系収入の拡大には、基本設備の充実度合や周辺地域の人口、就航数によって左右されるが、非航空系収入の拡大はどの地域にも可能性があり、また、地域ごとに異なる魅力を持たせることができる。

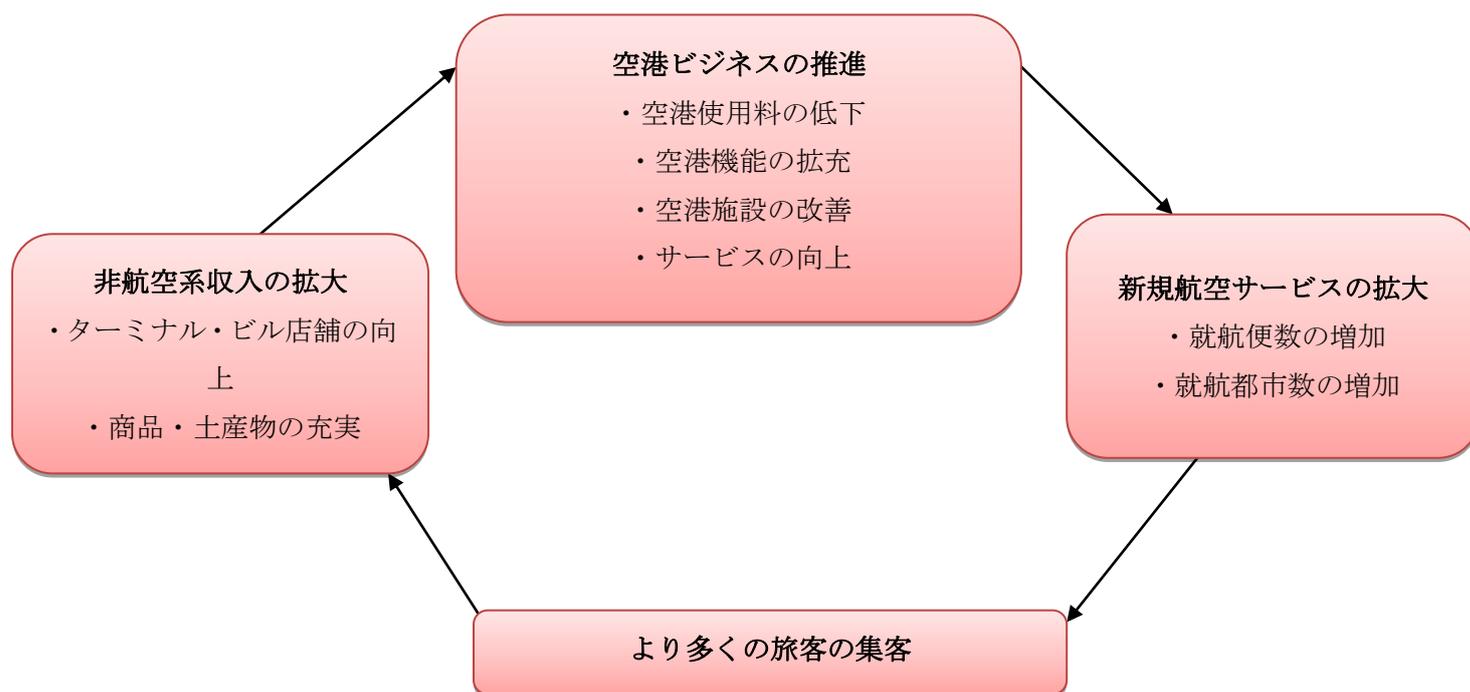


図1 空港経営のビジネス・フロー

出典：『空港の大問題がよく分かる』上村敏之 平井小百合 2010年 p.104

上の図は、イギリスの地方の空港での民営化の成功の鍵となった空港経営の好循環のビジネス・フローである。上の図の非航空収入の拡大のターミナルビルの向上として、地方

の空港の場合、地域の特産品を充実させた店舗やイベントを設ければ、航空機の利用者は地域を知るきっかけになり、空港周辺地域の住民も地域の魅力再発見のきっかけとなる。

今まで分離していた航空系事業と非航空系事業の経営が一体化することによって、お互いが win-win の関係になる。「財源を確保するためには、非航空系事業を含めた施設全体としての集客力、収益力等の魅力を高める努力が必要不可欠である」¹⁰国からの指摘もある通り、あまり日本では注目されなかった非航空系事業についても地方の空港にとっては重要な部分である。まずは、魅力的な空港づくりをすることが必要なのだ。魅力的な空港をつくれば、集客力が上がり、利用者が増え非航空系事業の収入も増える。自治体は更なる路線確保の交渉にも有利になり、最終的には航空利用者も増えていく。「集客力がある空港」は、プラスのサイクルを作り出していく第一歩として重要なのである。

第3節 地方の国管理空港の民営化

地方の空港の現状を打開するために国も行動し始めた。「国土交通省成長戦略」が策定されたことで、公共事業費減少の中、「民間の知恵と資金」を積極的に活用する仕組みの導入が志向されることとなった。空港も例外ではなく、今まで「上下分離」していた日本の空港運営の仕組みを、世界標準である「上下一体化」にする動きがみられる。具体的には、中期目標として「空港ビル会社当の空港関連企業と空港本体の経営を一本化させ、民間への運営委託ないし、民営化を進めること」¹¹が述べられている。2013年6月に民活空港運営法が成立し、この取り組みは現実的になっている。対象となっている空港は、国管理空港27空港であり、伊丹を除く、共用空港8港も含まれている¹²。茨城空港も対象だ。

国はモデルケースとして、2011年3月の東日本大震災で多大な被害を受けた国管理空港である仙台空港を民営化第一号として活動を進めており、「東北の玄関口」を目指している。2015年夏ごろに国が委託先の民間事業者を決め、2016年3月に民営化がスタートする予定であり、2014年11月現在オリックスやイオンモール、東急電鉄など10社以上¹³の民間企業が名乗りを上げている段階だ。

民営化のメリットは三つ考えられる。一つ目は収支の透明化である。前章でも述べた通り、日本の「上下分離」の体制下では運営の責任者が異なり、一つの空港そのものの収支の判断が困難である。民営化によって「上下一体化」になれば、収支の透明性が確保でき、基

¹⁰「空港経営改革の実現に向けて」空港運営の在り方に関する検討会 2011年7月29日 p.6

¹¹ 同上 p.1

¹² 日本経済新聞 2013年6月19日記事

¹³ 河北新報オンラインニュース <http://www.kahoku.co.jp/> (2014年10月現在)

本施設の課題なのか、商業施設の課題なのか、両方に関する課題なのかといった区別や見極めが出来、更なる向上に繋げることができる。

二つ目は、着陸料の引き下げによる航空会社の誘致効果である。今まで着陸料は国が管理しており、一元した着陸料であった為、地方の特性を生かした路線誘致が難しかった。だが、民間が運営することによって着陸料を引き下げることが出来、LCC の誘致も更に活発的になると予想される。

三つ目は民間企業との結びつきの強さである。運営を任された民間企業は、空港事業を成功させるためにも、既存の自社の強みを生かした運営をすると考えられる。仙台空港民営化委託先として名を挙げた企業を例とすれば、イオンモールでは商業施設企業誘致の充実、東急電鉄では空港までのアクセス向上が挙げられるなど、民間ならではのスピードと柔軟さを活かした運営が可能である。

第4節 LCCの存在-今後の地方の空港存続の鍵-

これからの地方の空港について語る上で、LCC の存在は重要なものとなるだろう。茨城空港にも LCC は大きく関与しているので、LCC の定義について簡単に説明したい。

「新しい空港経営の可能性-LCC の求める空港とは-」の中で野村氏は LCC の経営上の特徴を以下のように示している。

- ①使用機材をエアバス 320 やボーイング 737 の中型機に特化している。
- ②セカンダリー空港や地方空港を利用し、機材の利用頻度を高める
- ③乗継便のない、ポイント・トゥ・ポイントの運行を基本とする
- ④ビジネスクラスを設定せず、エコノミークラスに一本化している
- ⑤人件費削減の観点から、チェックインは機械により対応する
- ⑥座席指定は行わず、自由席とする
- ⑦ドリンクやスナックは有料販売とする
- ⑧機内持ち込み手荷物に制限を加える
- ⑨弾力的な運賃の設定を行う
- ⑩折り返しに要する時間を 30 分程度とする¹⁴

今までのフルサービスキャリアとは異なり、最低限のサービスを提供することで、低価格に抑えている。2012 年に日本発の LCC 会社が 3 社設立された。外航 LCC の乗り入れも増加している。米国では 1971 年に、欧州では 1985 年に LCC が参入し、1990 年代後半に世界的に急成長を遂げた。

¹⁴ 「新しい空港経営の可能性-LCC の求める空港とは-」 p.8

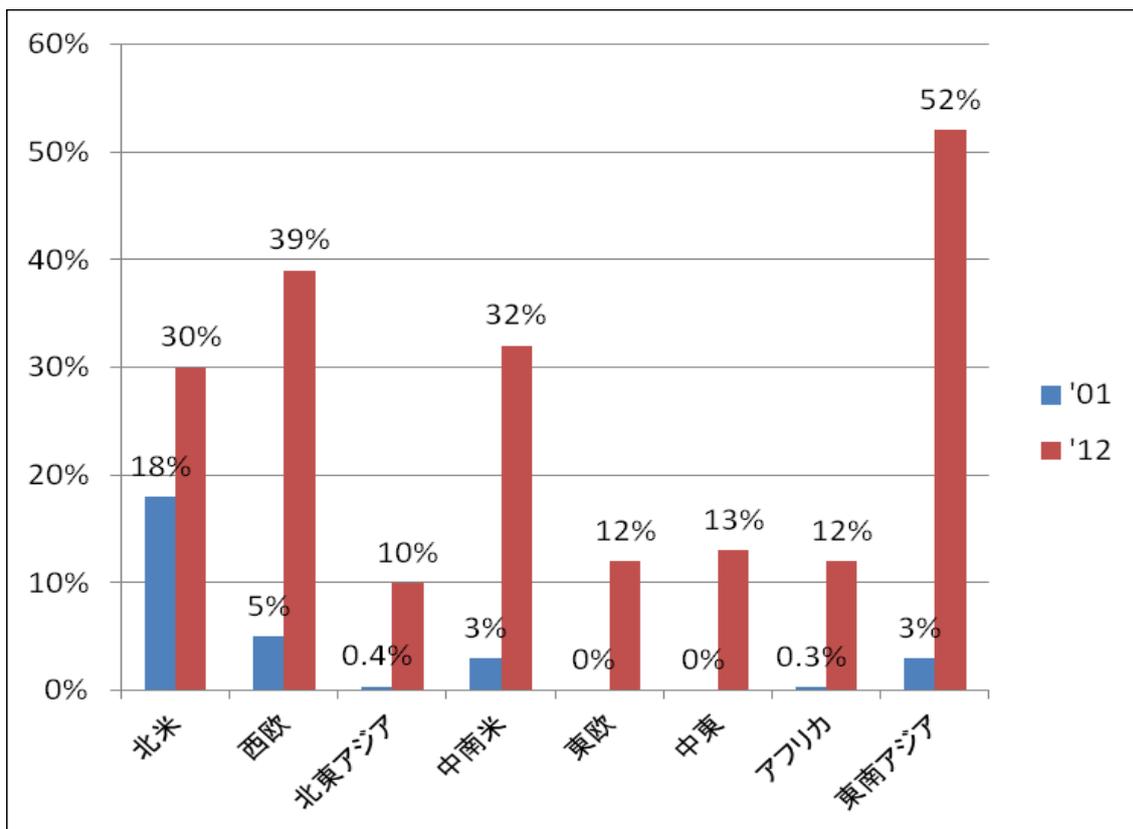


図2 地域別LCCシェア

出典：国土交通省航空局 HP 「我が国のLCCの現状と課題」

<http://www.mlit.go.jp/common/001018980.pdf> 2013年10月30日現在

グラフの通り、ここ10年ほどで10%の伸びがある。特にアジアでの成長が著しく、経済成長と共に需要を得ていると考えられる。

LCCは、快適性を考慮して片道5時間程度のフライトの抑えることが一般的であり、関西から、香港や台北、マニラが圏内の地域である。(LCCが就航可能となる都市の比較) 関西から九州まで、離島の空港も含め32空港存在し、どの空港でもLCCを有効的に活用すれば日本内での乗り継ぎを含め、日本と日本以外のアジアを繋ぐ空港になり得る。今までの地方の空港の役割は、「日本と地方を結ぶ」ことだったがLCCを活用すれば、「地方とアジアを繋ぐ」「日本とアジアを繋ぐ」ことができるのだ。

だが、日本の国際空港、地方の空港どちらもLCCに対応した空港は、少ない。LCC旅客機はどの空港にでも対応するのではなく、低価格の運賃を実現するための、離発着やターミナルビルの使用料など、航空会社が負担しなければならない費用を最低限に抑えている空港でなければ誘致が難しい。改築費を始め問題は多くあるが、LCC対応空港にすることで今後の地方の空港路線確保拡大として可能性があることを述べておきたい。

第3章 茨城空港の実態

ここまで、航空業界の変化と地方空港の現状、方向性について幅広くみてきたが、本章では、更に対象を絞り、茨城空港を例として、地方の空港の現状を考察していく。また、空港が開港される前の声を当時の新聞記事をもとにまとめ、実際の実績について言及していく。

第1節 茨城県の概要

茨城県は、日本列島のほぼ中央を占める関東地方の北東にあり、県都の水戸市は東京から100キロメートルの圏内に存在する。約290万人の人口を有し、太平洋や八溝山地のある自然が豊かな地域を形成する県北部。鹿島臨海工業地帯を形成し、工業化が進んでおり、県西部は農業を中心とした内陸の地域となっている。県南部は筑波研究学園都市や首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスの整備で東京特別区のベッドタウンとしての開発が進められた地域となっている。日本三大名園の偕楽園、GoogleのCMに取り上げられ知名度があがった竜神大吊橋、大洗海岸、日本三名瀑袋田の滝など、身近な自然が多く存在し、首都圏や近隣の県から多くの観光客が訪れる。2011年3月に北関東自動車道が開通してから更に、自動車での移動が便利になったが、新幹線が通らず、遠方への移動には少々不便な部分があった。地域ブランドが発表した都道府県魅力度ランキング¹⁵では、2013年、2014年と最下位になり、愛着度も埼玉に次ぎワースト2位となっている。茨城空港は茨城の「人が来ない、魅力がない、愛着がない」現状を打破する為の切り札として重要な役割を担っており、経済、観光への貢献が期待されているのだ。

第2節 開港に至った背景と概要

茨城空港は、航空自衛隊百里飛行場の民間共用化事業として、2010年3月に開港した。1993年10月の「百里飛行場民間共用化可能性調査」をスタートとし、第7次空港整備五箇年計画が閣議決定(後に七箇年計画に変更)し、国の政策からの後押しもあり、首都圏3番目の空港として開港された。

現在、日本には多くの空港が設置されているが、茨城県を含む北関東地域は、これまで最寄りの空港までのアクセスに2~3時間を有する空港空白地帯となっていた。茨城空港から1時間以内にアクセスできるエリアの人口は、北関東地域を中心に340万人にものぼり、

¹⁵ 地域ブランド調査2014「都道府県魅力度ランキング」ブランド総合研究所
http://tiiki.jp/news/05_research/survey2014/2327.html (2014年10月現在)

また、茨城空港へのアクセス時間が 2 時間以内の市町村で、羽田・成田・福島 of 各空港より有利な圏域の人口は 1,200 万人にも達する。

茨城空港の開港により、これら多くの方々の空港までのアクセス時間が短縮できるなど、利便性が飛躍的に向上した。水戸市から羽田空港まで 150 分まで要したのが茨城空港を利用することで 30 分に、つくば市まで約 115 分要したのが約 45 分に、宇都宮市まで約 119 分要したのが約 65 分と短縮した¹⁶。

2014 年 10 月現在の運行ダイヤは国内線では札幌便、神戸便、福岡便が一日 2 往復、神戸経由便の米子便と那覇便が一日 1 往復運航し、国際線では上海便が週 6 便運航している（10 月 31 日から週 8 便に増便予定）¹⁷。LCC であるスカイマークと春秋航空が運航している。

空港の設置管理者は防衛大臣であり、管制は百里基地が実施している。空港の種類は共用空港であり滑走路部分を防衛省と国土交通省が共用し、民間航空機のみ使用するエプロンや空港ビルなどは国土交通省が管理している。空港ビルは、国が運営者を公募し、現在茨城県開発公社が運営している。

第 3 節 茨城空港の特徴

茨城空港運営の特徴として、①少ない事業費と県の負担②LCC対応空港③アクセスコストが低い3つが挙げられる。

一つ目の少ない事業費と県負担について述べる。茨城空港と同規模の空港を新設しようとするに 500 億円以上かかるが、既存の百里基地の飛行場を利用するため、全体事業費は、約 220 億円¹⁸であった。この事業費の内、県が負担したのは 3 分の 1 にあたる約 70 億円であった。理由は、国が管理する共用空港だからだ。一般の地方空港（地方管理空港）の整備の場合は、空港設置者にあたる地方公共団体（県や市町村）の負担割合が 2 分の 1 以上かかるが、茨城空港は国が設置・管理する為基本施設の整備費用は 3 分の 1 になるのだ。また、空港が完成してからの維持管理費も県は負担せず、国が負担する。

二つ目のLCC対応空港について述べたい。「羽田や成田では対応できないビジネスジェットの離着現場として利用価値がある」¹⁹と茨城新聞で述べてある通り、茨城空港は羽田や成田ではまだ対応できていないLCC旅客機に対応した空港設営がなされている。具体的な取り組みとしては、航空会社の金銭の負担を減らすべく、ボーディングブリッジ²⁰を使用

¹⁶茨城空港利用促進協議会HP

コンセプト <http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kuko/concept/index.html>（2014 年 5 月現在）

¹⁷茨城空港HP <http://www.ibaraki-airport.net/>

¹⁸茨城空港利用促進協議会HP（2014 年 5 月現在）

¹⁹茨城新聞 2007 年 7 月 5 日記事

²⁰ ボーディングブリッジとは、旅客ターミナルの搭乗口と飛行機の乗り口とをつなぐ、可動式の搭乗通路



写真 1 空港前無料駐車場写真 10 月 28 日筆者撮影

していない点である。到着ロビーと出発ロビーを 1 階に集約し、また、国内線、国際線共にカウンターを 1 階にすることで、人員削減を図り、結果コストを削減している。

三つ目はアクセスコストの低さである。無料駐車場は、ターミナルビル前に 1,300 台²¹、臨時駐車場を含めると 2,600 台あり、航空利用者だけではなく、見学者も利用できる。茨城県は、千

人当たりの自動車保有数が 625.7 台と全国 3 位²²の保有数であり、無料駐車場の存在は必要不可欠であった。

集客率が高い一つの要因として、無料駐車場の存在が一役買っていると考えられる。また、「東京直行連絡バス」では、航空機利用者を対象に 500 円で茨城空港から東京駅を結んでいる。羽田空港-東京駅間でのバスは片道 930 円²³、成田空港-東京駅間でのバスは片道 900 円以上²⁴かかるので、アクセスコストは羽田、成田空港共に茨城空港の方が低い。

第 4 節 茨城空港設置以前の声

茨城空港が開港する以前、茨城県内での茨城空港設置に対する意見は厳しいものであった。茨城空港が開港する約 2 年半前の茨城新聞には、「見通しが暗いのではないか」といった県民の声があった²⁵。ターミナルビルの運営は公募されていたが、応募したのは茨城県の外郭団体である県開発公社のみと発表されて間もない記事であった。

2001 年の同時多発テロ、2008 年のリーマン・ショック、2009 年の新型インフルエンザと航空業界と日本の経済に打撃を与えた出来事が続き、茨城空港開港直前に日本航空の事実上の倒産となった。この出来事は地方の空港に大打撃を与えた。何故なら、経費削減の上で、不採算路線は撤廃され、地方の空港の路線が縮小されたからである。と同時に、日本の航空と空港における過去の航空行政が日本航空倒産の一つの要因であると示唆され始めたからだ。採算が取れない空港を乱立した事で赤字空港が生まれた、という声まであがっ

²¹ 2014 年 10 月 28 日聞き取り調査にて得た県資料「茨城空港の概要について-アクセスコストの低減-

²² 茨城県早わかり HP 「自家用乗用車保有台数（千人当たり）」

<http://www.pref.ibaraki.jp/tokei/tokeisyo/haya25/ibahaya.html#cate09>（2012 年 3 月現在）

²³ Airport limousine <http://www.limousinebus.co.jp/>（2014 年 11 月現在）

²⁴ 京成バス <http://www.keiseibus.co.jp/>（2014 年 11 月現在）

²⁵ 茨城新聞 2007 年 9 月 3 日「県民の声」記事内

た。

そんな中、開港を控えていた茨城空港は、開港時の就航先が一日 1 便のみのアジアナ航空のソウル便だけだと発表したこともあり、重要を大幅に下回る地方空港が新設されるのではないかと日本中の注目を浴びることとなった。

時代の流れのせいもあり悪目立ちをしてしまった茨城空港は、県民だけでなく、日本中の批判的となった。

第 5 節 茨城空港の現状

(1) LCC 対応空港としての実績

現在、茨城空港に敵機便として就航している航空会社は、国内線では SKYMARK、国際線では中国の LCC である春秋航空である。開港時に就航していたアジアナ航空は、2011 年の東日本大震災から休止中である。前述したとおり、2010 年 3 月の開港時にはアジアナ航空のソウル便のみの就航であったが、1 ヶ月後の 4 月には国内線の神戸便、7 月には日本の就航は初である春秋航空の上海便が就航した。その後も 2011 年 2 月に札幌便、2012 年 7 月に那覇便、2013 年 12 月に米子便、2014 年 4 月には福岡、名古屋便が就航した²⁶。全ての便が LCC 旅客機であり、LCC 対応空港としての役割を十分果たしていると考えられる。

2011 年 10 月には、航空情報センターである CAPA から、震災の深刻な被害があったのにも関わらず、LCC に対して実に優れたサービスの提供を継続した、として“Low Cost Airport of the Year 2011”を受賞しており、世界からも LCC 対応空港としての評判を得た。この実績は、新たな航空路線の誘致に効果的である。

(2) 集客力と搭乗実績

茨城空港の最大の特徴は、観光目的として空港を訪れる人の多さである。国際空港としての羽田や成田などでは、空港自体に買い物や観光で訪れる人が多いが、地方の空港では今まで事例があまりなく茨城空港独特のものであると言えよう。

開港した 2010 年度では、78.9 万人、2011 年度 98.7 万人、2012 年度 120.4 万人、2013 年度では 111.9 万人、今年度も 8 月の時点で 61.9 万人となっており、10 月時点で累計来場者数が 500 万人を超えている²⁷。搭乗実績と比較すると、毎年約 3 倍もの集客人数がある。

1 年目に集客数が多いことは、飛行機の見学に来るから、という理由が考えられるだろう。だが、2 年目、3 年目と集客率が増加傾向にある事は、搭乗率の増加によるだけでなく、リピーターが多く存在するからだと考えられる。

百里飛行場の訓練を見学しに来場する飛行機ファン、自衛隊ファンだけではなく、「身近な空の玄関口」を目指した茨城空港では、数多くのイベントが開催されている。ターゲットを毎回変え、多岐に渡るイベントによってリピーターは多く生まれていると考えられる。

²⁶ 2014 年 10 月 28 日聞き取り調査にて得た県資料「茨城空港の概要について-路線の変遷-

²⁷ 同上 ターミナルビルの来場者数

イベントについての詳細は次章で明記する。

この集客数の多さによって、ターミナルビルの収益も上がっている。開港時のターミナルビルの収益予想は1年間で2千万円の赤字となっていた。だが、空港を訪れる人数が多い事で、テナント料、イベントに際する使用料などの収入が入り、2011年5月時点で1600万円²⁸の黒字を出している。

搭乗実績は、公共インフラとしての価値を更に高める航空誘致の際に重要であり、搭乗実績が低ければ利用価値が低いとされ、撤退の要因になり、高ければ需要が見込まれ、既存路線の増便、更に他の地域の航空誘致を行う際の重要な資料となる。

2014年10月現在、茨城空港では、国内線、国際線合わせ一日10～11便のフライトをしている。以下の表は就航路線について筆者がまとめたものである。

表2 就航路線と詳細

| 就航路線 | 一日の便数 | 運賃の目安（片道） | 搭乗実績（平均値） |
|-------|----------------------|-----------------|-----------|
| 茨城-札幌 | 毎日2往復 | 9,500円～29,000円 | 61.9% |
| 茨城-神戸 | 毎日2往復 | 8,000円～17,000円 | 58.2% |
| 茨城-米子 | 毎日1往復（神戸経由） | 8,000円～24,000円 | データ無し |
| 茨城-那覇 | 毎日1往復（神戸経由） | 11,000円～38,000円 | 60.9% |
| 茨城-福岡 | 毎日2往復 | 9,500円～30,000円 | 48.4% |
| 茨城-上海 | 金曜・日曜は2往復、その他の曜日は1往復 | 約5,000円～99,900円 | データ無し |

出典：茨城空港 HP <http://www.ibaraki-airport.net/more/performance.html> と SKYMARK 社 HP http://www.skymark.co.jp/ja/company/investor_loadfactor.pdf を参照に筆者作成²⁹

上海便に関して、毎月の搭乗実績の掲載は無かったが、茨城県職員の話によると搭乗率は9割を超え、日本一になっている。個人や団体の観光客の利用に加え、日本と中国を行き来する生活路線としてのリピーターが多く、多くの乗客は空港から直接東京直行バスを利用している。

国内の搭乗実績は、月によって大きく変化しているが、まずまずの採算は取れている。観光地として人気が高い札幌や沖縄は60%を超えているが、神戸や福岡便は採算の目安である60%を下回っている。神戸や福岡便はビジネス利用客をターゲットとしている路線であるが、観光客の動員を増加させなければいけない状況下にあるだろう。

茨城空港の航空機利用者実数は以下の通りである。

²⁸ 茨城新聞「ターミナルビル1600万の黒字」2011年5月28日記事

²⁹ 搭乗実績の平均値については、SKYMARK社の搭乗実績から割り出す

表 3 茨城空港航空機利用者実数

| 年度 | 国内旅客数(人) | 国際旅客数(人) | 旅客数(人) |
|--------------------|-----------|----------|-----------|
| 2009 年度(3/11～3/31) | 666 | 7,840 | 8,506 |
| 2010 年度 | 96,098 | 106,972 | 203,070 |
| 2011 年度 | 238,135 | 55,068 | 293,203 |
| 2012 年度 | 308,649 | 99,490 | 408,139 |
| 2013 年度 | 286,918 | 99,406 | 386,324 |
| 2014 年度(1/1～10/31) | 192,361 | 43,432 | 235,793 |
| 累計 | 1,122,827 | 412,208 | 1,535,035 |

出典：東京航空局調べ <http://www.ibaraki-airport.net/more/performance.html> (2014 年 10 月現在)

現在 150 万人の航空機利用者数となっている。2012 年度から 2013 年度にかけて国内旅客数の減少は、一日 2 便あった札幌便が 2013 年の 7 月 1 日から 10 月 26 日に減便し 1 便になったからだと推測できる。現在は 2 便に増便しており、回復に向かっている。一便の減便で 2 万人ほどの差が出るのが分かる。路線の誘致だけではなく、現状を維持すること、増便をすることの重要性が理解できる。

集客数と搭乗実績を合わせると図 4 のグラフになる。グラフの通り、集客数と搭乗者実績数には大きな開きがある。今後の課題は、集客数を維持・向上しつつ、搭乗実績を向上しこの差を埋めることが茨城空港の課題と言えよう。

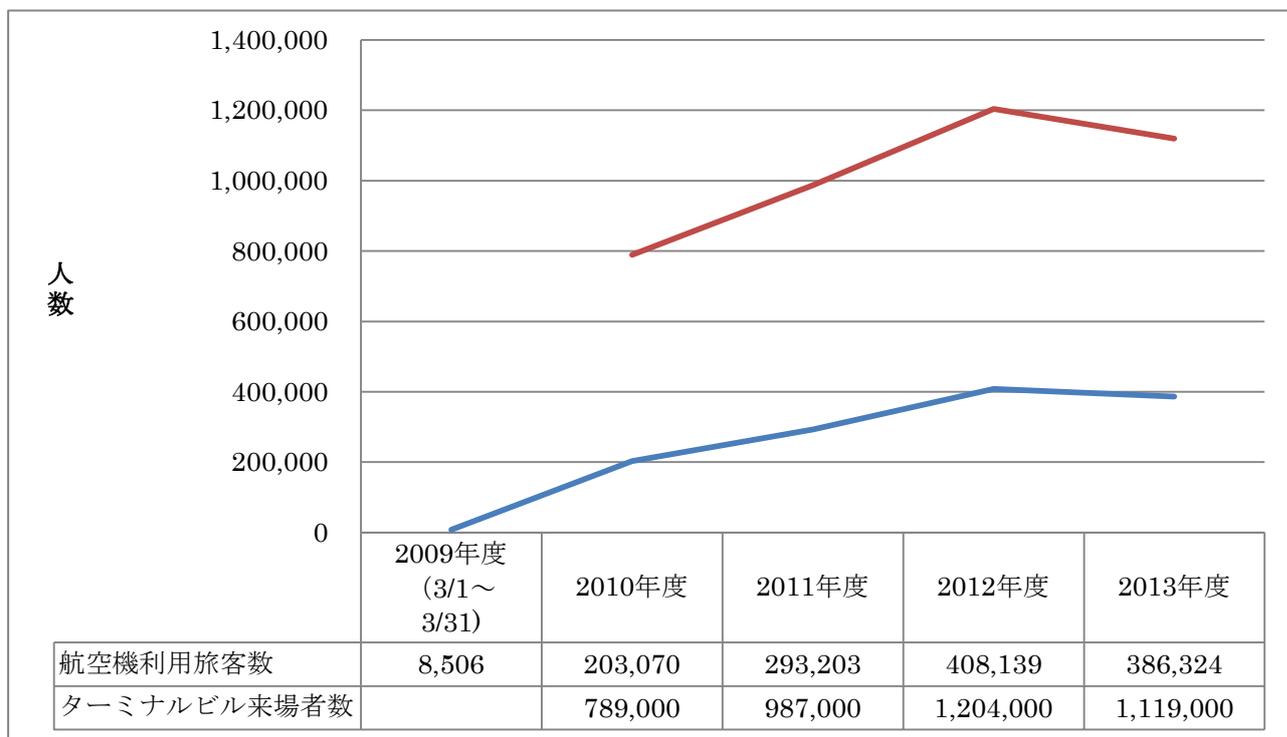


図4 茨城空港ターミナルビル来場者数と航空機利用者実数の比較

出典：県資料と東京航空局調べ <http://www.ibaraki-airport.net/more/performance.html> より

筆者作成

第4章 茨城空港に対する自治体の取り組み

日本の航空業界の変革が起きた時期でもあり、茨城空港に対する前評判は厳しいものがあったが、LCC対応空港路線として転向し、路線を確保し、搭乗実績も増加傾向にある。成功の鍵は茨城空港の集客数も関係していると考え、県と市が具体的にどのような活動を行っているのか、自治体の職員にインタビューを行った。

第1節 茨城県空港対策課の取り組み

2014年10月28日に茨城空港ビル管理事務所駐在茨城県空港対策課の渡辺氏に話を聞き空港を見学した。茨城空港について考える上で、自治体の役割は重要である。県の空港対策課は主に、航空路線の誘致活動と搭乗実績の向上を行っている。具体的な取り組みと課題と解決方法など、現状について詳しく尋ねてみた。以下は聞き取り調査をまとめたものである。

(1) 2次アクセスの向上

以前、茨城県職員空港対策課の飯野氏とのメールでの事前調査の中で、現状の問題について訪ねた際、「都心から約80kmと近いが、田舎であるため、公共交通機関が乏しい。2次交通の充実を図る必要がある。」との回答を頂いたので、アクセスの悪さに対する対策についてまず尋ねた。現在、整備は進んでおり改善に向かっているとのことだ。

特徴的なのは、「東京直行バス」の存在であった。東京直行バスは、一日6往復で年間10万人の利用があり、6割を航空機利用者が占めているとのことだった。平日、休日問わず満席であり、実際に空港を訪れた際も2台分のバスに大勢が乗り込んでいる様子が見えた。順調に見えるが、500円という格安の料金を実現する為に、県から6,000万~7,000万円の補助金が出ているとの事だった。

上海路線の中国人の利用者は、LCC利用→東京直行バス→東京で観光・買い物というルートが観光パターンとして定着しており、更なる国際線の誘致でも東京へのアクセスコストの低さは重要な役割を担っているが、継続は難しい印象を受けた。また、空港からの直行バスは県庁所在地である水戸駅、最寄りの駅である羽鳥駅と石岡駅にも出ているが利用者は一日一桁しかない。アクセス向上の為に取り入れているが、現実には利用者が偏り厳しい状態にあるという。

アクセス向上の為に更に、レンタカーのコストも削減している。24時間で通常6,000円の所を、航空機利用者かつ宿泊が茨城県の場合、24時間1,000円と格安の値段で提供している。この取り組みを行ったことで、茨城空港からのレンタカーの利用率は3倍に増加した。

北関東自動車道の開通によって、茨城、栃木、群馬の北関東 3 県の空の窓口としての PR も行っている。県外の人に茨城空港の利用を促す活動を定期的に行っている。栃木県の日光や鬼怒川温泉、世界遺産に登録された富岡製糸場など、観光資源が豊富な 2 県に、東京直行バスの様にアクセス手段を通すことは可能なのか尋ねてみたが、現状では難しい、という回答を得た。県からの補助は、東京直行バスと既存の路線を維持することで精一杯だからだ。税金や補助金を投与しない方向でバス会社と定期的に協議を行っているが、需要が見込めないと難しい。

(2) イベントによる集客

渡辺氏は、イベントに関する担当者ということで、茨城空港のイベントについて詳細を尋ねてみた。年間合計で約 800 回、主催者は異なるがイベントや物産展を行っていた。ほぼ毎日 2 つほどのイベントを開催している。訪れた日は、北海道の物産展を行っており、就航先に興味を持って頂くきっかけとして多数の物産展を開いている。県から依頼をすることもあるが、土日の来場者数が約 5,000 人という集客力が注目され、企業の方からイベントの誘致が多く行われているそうだ。

(3) 今後の課題-路線誘致の為の搭乗実績の向上とインバウンドの強化-

県の空港対策課での今後の課題について尋ねると、国際線の路線増加が大きな課題であると回答を頂いた。現在、国際線は上海便の一本のみの就航である。開港時に就航していたソウル便は、東日本大震災と福島原発の風評被害によって休止しており、再開の目途は立たないようだ。

国際線の誘致は、まず路線のチャーター便から始まる。誘致は成功すれば需要を伸ばして連続チャーター便を目指す。需要が長期的に十分と見込まれれば、定期便として就航できるのだ。そして、チャーター便の誘致をする際には、既存の便の搭乗率が重要になってくる。集客率は高い茨城空港だが、搭乗率を更にあげることもこれから更に重要になってくるのだ。

更にもう一つの課題として、観光分野における「インバウンド」の強化を挙げている。インバウンドの強化とは、就航先から茨城への搭乗者数を増やすことだ。現在まで自治体は、まずは空港でのアウトバウンド、つまり茨城から就航先への増加を促すためにイベントを充実させ県民に親しみを持たせる推進を中心として行っていた。だが、更に搭乗実績を上げるために、今後はインバウンドを強化させなければならない。LCCの就航によってビジネス客の利用が見込まれてはいるが、茨城への経済効果の為、茨城の魅力を県外にアピールし、観光者数を増やすことが重要であるそうだ。その為には空港だけではなく、茨城県全体としての魅力を増やしアピールすることが今後の課題であると述べていた。

茨城への経済効果については、実際の数字として、茨城への観光客数は増加しているが、空港開設の影響が大いに出ているかは、判明できない、というものであった。

第2節 小美玉市役所-草の根活動の成功-

(1) 小美玉市の概要



小美玉市は茨城県の中南部に存在し、美野里町、玉里村、小川町が合併したことで2006年に発足した。人口52,943人³⁰平均年齢44.53歳であり、人口は横ばいをたどっている。2007年に、鹿島鉄道線が廃止になり、駅はJRの羽鳥駅のみである。美野里地区では鶏卵の出荷量全国1位をはじめとし、酪農が盛んであり、乳製品も多数出荷されており、霞ヶ浦が近く水産業も盛んである。

図5 小美玉市の所在地

出典：小美玉市ウェブサイトHP <http://www.city.omitama.lg.jp/> (2014年9月)

(2) 小美玉市役所へ聞き取り調査

茨城空港が実際に地元どんな影響を与えているのか。他の地方空港に比べ観光目的者数が多い要因。現時点での地元の視点からの課題などを探るため2014年10月24日に小美玉市役所空港対策課代々城氏に聞き取り調査を行った。

県の空港対策課との大きな違いは、小美玉市民と一緒に、互いに協力しあえる事を中心として活動することであった。「茨城空港の利用促進を図ると共に、地域の振興に寄与する」ことを目標とし、小美玉市民も参加している小美玉市茨城空港利用促進協議会が主に広報活動や空港内でのイベントを企画している。観光・PR部会と賑わいづくり部会の二つに分かれ、アプローチ方法が異なる。

観光・PR部会は、茨城空港の存在を知ってもらうだけでなく、実際に使ってもらう程身近に感じてもらう、草の根としての活動を中心に行っている。事例として「ゆめ未来芸術展」がある。小中学生に空港に関する絵を描いてもらい、審査・表彰・空港展示を行う。今年度は1000点程の応募があった。この活動は、空港開港前から行っており、子供が空港に親しみを持つことと、家族の話題の中に空港が出てくることを狙いとして行っている。他にも、県内、県外にPR活動を行っている。

賑わいづくり部会は、イベントを担当しており、開港当初の時点でお客さんに空港の存在を定着させて、まずは来場者数を増加させることを狙いとして活動している。2010年から2014年現在まで、年に3~4回「スカイスリーフェスタ」と名を打ち、茨城空港内でイ

³⁰小美玉市ウェブサイトHP <http://www.city.omitama.lg.jp/> (2014年10月現在)

イベントを開催している。特徴として1回ごとの年齢層ターゲットを絞り、1年を通して、ターゲットが異なることである。事例として、「水戸市周辺に在住する若者」をターゲットとした、「夜空コン in 茨城空港」の開催や、「県内外の年齢層が上の男性」をターゲットにした「オールドカーミーティング」が挙げられる。毎年大盛況であり、2013年度開催において前者は605名、後者の車の人気投票には約1200名が参加した。

空港内のイベントは、他にも県の空港対策課が主催のもの、地元の小美玉市の商工会や近隣の市の観光業の方が主催のものなど多岐に渡っており、茨城県全体で、「茨城空港に行く」と、なにかしらのイベントを行っている」というイメージを定着させることに成功した。

茨城空港が開港してからの小美玉市の変化として、小美玉市民への心境の変化と経済効果をあげていた。代々城氏が、市民との会話の中で、開港当時、地元のお土産品を扱う空港内の店は盛況であり、波及効果として近隣の飲食店の売上も増え、市民も実感していたそうだ。だが空港への来場者数は増加していたが、小美玉市には立ち寄らず、そのまま素通りされてしまい経済効果も下火になってしまったと話したそうだ。この事から、2014年7月に地方空港では初めての取り組みとして、「空の駅 そ・ら・ら」が誕生した。

(3) 小美玉市民への影響と活力-市民参加型空のえき-

前章に述べた「空のえき そ・ら・ら」について述べる。「空のえき そ・ら・ら」は、地域の魅力を発見し、豊かな食材によって食べて学ぶ「食のテーマパーク」として2014年7月31日にオープンした。「『空のえき』は、『人、モノ、情報』が行き交う場の創出、人々の交流が地域の誇りと小美玉市の新たな魅力づくりの一翼を担う施設を目指し、小美玉市の地域再生拠点となることを期待しています³¹。」とある。

実際に「空のえき そ・ら・ら」を訪れてみて、「道の駅」のように観光客向けだけではなく「地域の住民が集まれる場所」の機能も持っていることが分かった。「そ・ら・らホール」と呼ばれる場所では、会社の研修、会議に使えるホールと、「農と食のアカデミー」として食の体験ができるホールに分かれており、更に「イベントひろば」「太陽のひろば」「マルシェひろば」がある。この5つのイベント会場は申請すれば、誰でも使用することが出来る。これまでに、フリーマーケットや小美玉の材料を使用した臨時の立ち食いそば屋、地元の高校、小学生の音楽演奏、移動動物園など多岐にわたるイベントを行っている。地域の住民はもちろんのこと、県内外からイベント参加者が来ており、毎週土日はなにかしらのイベントを行っている。また、チャレンジショップという「市民が参加できる商空間」があり、地元の特産品を使用した軽食を現在3店が運営している。独立を目指す市民を応援する形でこの場が設けられている。

³¹ 「空のえき そ・ら・ら」facebook ページ

https://www.facebook.com/soranoeki/info?ref=page_internal#!/soranoeki/info?tab=pageinfo (2014年10月現在)

来場者数は1ヶ月で12万8千人、一日平均4,000人³²と高い数字を出しており、ただ物産品を売るのではなく、多数のイベントの開催や市民が運営する店舗を設けることで変化を持たせることも出来ており、リピーターを生む可能性も十分ある。また、来場者数が高いことでイベント参加者も増え、物産品の売り上げも上がり、更に小美玉市の魅力を伝える事が出来る。この好循環を今後も持続できるかが「空のえき」の課題である。



図 6 「空のえき そ・ら・らの様子」
10月28日筆者撮影

「小美玉市民と一緒に、互いに協力しあえる事」を小美玉市の空港対策課は中心として活動している、と聞き取り調査で聞いたが、茨城空港開設に伴って実際に市民が参加する姿勢が強まっていると言える。小美玉市民の心境の変化として、代々木氏は数字では評価できないが、今まで注目すべきことが無かった小美玉市民が、自分の住んでいる市は茨城空港があるところと誇れるものがあることが市民の心境の変化に繋がり、活性化の影響を与えたと述べていた。当事者である地域住民が期待を持つことが地域活性化の第一歩である。地方空港の発展には県単位ではなく、小さな市の単位でも積極的に活動することが 空港発展更に、地域発展の要因になっているのだ。

第3節 イベント参加を経て-地域住民の交流の場の形成-

2014年12月7日に茨城空港敷地内で行われた「第2回ご当地キャラグランプリ&キッチンカーグルメフェス」にボランティアスタッフとして参加した。このイベントは本章第2節で示したすすかيسリーフェスタの一環として開催された。主催は話を聞いた小美玉市茨城空港促進協議会と、小美玉観光協会だ。寒波の到来によって寒い一日だったが、多くの方が足を運んでいた。出場したキャラクター茨城のご当地キャラも含め20団体参加し、キッチンカーは10団体が参加している。加えて小美玉市からも茨城空港を含め3団体が参加し、ご当地キャラと小美玉市の団体はそれぞれ地域のPRを行った。那珂湊高校の出店では高校生が地元のゆるきゃらをデザイン・作成し、地元のPRを行う面もあった。

筆者はボランティアスタッフとして、小美玉市にある茨城県中央高等学校の学生と共に行動していた。小美玉市から茨城県中央高等学校の先生に要請があり、地元の高校生が参加をしていた。更に先生の親戚や友人など、人の輪が広まってスタッフ側の参加者が増え

³² 茨城新聞 2014年9月4日記事内

ていた。今回は茨城の様々な地域がPRに来ていたので、スタッフ側も茨城の地域を知るきっかけとなったようだ。

客層は今回のイベントの場合、ファミリー層が多い印象を受けた。加えて航空利用者が足を運ぶ姿や若い人の姿も見られた。来場者数は1,500人以上見込まれている。ただ、春秋航空利用の中国の方は、東京行きのバス停留所がイベント会場に近かったのにも関わらず、足を運ぶ様子は無かった。

今回のイベントに参加していた小美玉観光協会の方は「今まで外からわざわざ市に足を運ぶ人は少なかったが、空港が開港されたことで多くの人々が小美玉を知り、訪れる人も多くなった。これをきっかけとして市の観光を盛り上げたい」と話していた。先に述べた通り、空港を訪れる人をどのようにして市の観光や経済に繋げていくかが課題のようだ。また「空の駅 そ・ら・ら」の乳製品加工施設の企業関係者の方は、空のえきを多くの方に知ってもらう為に活動をしていた。野菜や果物の直売所なのに、朝に人が訪れない点や『そ・ら・ら』に更に人が来るように改善を進め、魅力を伝えていかなければならない点など課題を明かしていた。参加してみて経済効果として一番地域に影響している点は、雇用効果の増大だと感じた。空港ターミナル関係者を始め、イベントを行うことで地域の企業や茨城の各地域をPRする際の観光大使の雇用など今回のイベントだけでも多くの方が雇用されていた。以前茨城県空港対策課の渡辺氏も「地域の経済効果、と云っていいなら雇用が一番影響を与えた」と話していたが、今回のイベントでまさに雇用効果を目の当たりにした。

参加し、ボランティアスタッフの学生や参加者・来場者の話を聞き、様子を見たことで茨城空港のイベント集客は空港・周辺地域共に様々なプラスの効果を与えていることが分かった。一つは地域や茨城の各地域を考えるきっかけとなったことだ。参加者側のボランティアスタッフの学生は、名前だけではなく特産品や特徴を知ることができて新しい発見があったと言いき、来場者も初めて知る地域に興味を示している様だった。二つ目は、地域の人々の交流の場となっている点である。定かではないが、古い知り合いや元仕事仲間の方が小美玉市の団体ブースを訪れ話をしている場面を何度も見かけた。また、今回参加のきっかけとなった小美玉市役所の職員と小美玉市民が交流するきっかけにもなっている様だった。空港に直接関係無いことではあるが、地域活性には地域の人々の交流、市と市民の交流は不可欠であり、イベントを行うことは地域の人たちの繋がりを保つ存在として重要である。三つ目は来場者、参加者共にイベントをきっかけとして空港見学を訪れ、空港自体を知るきっかけとなる点である。来場者は、イベントを訪れた後空港見学に向かう人、空港見学の後イベント開催に気づき訪れる人が多く見られた。「年末年始の帰省に使ってみようか」という声も聞こえ広報としてイベントは効果を与えている印象を受けた。

参加したことで茨城空港のイベントによる集客力と地域・空港のメリットを肌で感じる事が出来た。地域の人達との交流の中で、空港とイベントをきっかけとし地域の活性を期待している声も多く聞こえ、当人達が地域の活性に力をいれていることも理解できた。住

民がこの姿勢を持続できるように市と空港共に改善やイベント誘致を長期的に続けることが重要だ。

第4節 成果と課題-空港自体の目的地化と茨城の魅力の向上-

自治体への聞き取り調査・イベント参加を経て、県の航空会社の誘致と搭乗効果を上げる促進活動、小美玉市の市民の活動を中心とした草の根の活動、そして双方による県民に広く親しまれる為の集客活動をしていることが分かった。これらの自治体の取り組みは、茨城空港を空港の機能としてだけでなく、空港自体を目的地化していると言えよう。そして目的地化している働きは、ターミナルビル運営の黒字化、小美玉市の活性化、マスコミによる情報発信の効果として大いに成果を上げている。国の管理下による茨城空港だが、自治体が責任転嫁をせず、県民に空港機能以外の面で更にアプローチしたことで、茨城空港は地元の活力の中心となっており、地域の魅力を再発見し、活用するきっかけとなった。

「空港自体の観光施設化」は、国際空港など元々施設の規模が大きい空港のみでの事例ではなく、地方の空港でも地域の住民に愛着を持ってもらう空港にすることで可能だと、茨城空港の事例で判明した。地方の空港において、空港を観光施設化することは今後様々な可能性を持つことが出来、地元貢献し、活力になる証明と言えるであろう。地方の空港を、公共のインフラとしての機能だけで考えず、地域発展のきっかけ、地域発展の一部として考え、空港自体に多くの人を集めることを茨城空港は実現した。地方の空港にとって空港を観光施設化することは、今後重要になってくる。なぜなら公共インフラとしての機能だけではなく、今後は地域振興を図る機能を更に全面に押し出していかなければならないと考えるからだ。地方の空港の民営化が進めば、今まであまり注目されてこなかった空港自体の非航空収入の存在も重要なものとなってくる。現在路線が少なく窮地に立たされている地方の空港の新たな再スタートの最初の行動としてこの集客活動は今後重要なものとなっていく。

今後は、この集客数をどのように搭乗数に反映するかが今後の茨城空港の最大の課題である。茨城空港には更に、「アウトバウンド」「インバウンド」の強化が必要である。「アウトバウンド」には、集客の穴であるターゲット層に更にアプローチをする必要がある。聞き取り調査で判明した通り、ターゲットを絞り込んだイベントを行っているが、そのターゲットから外れている年代層にまずは茨城空港の魅力を伝える行動が必要だ。そして、「インバウンド」としては、「東京直行バス」で得たビジネス利用者の他に、効率的に県に経済、観光振興の貢献を促す為の空港の利用を前提とした観光誘致を行わなければならないと考える。

第5章 茨城らしい空港づくりとは

自治体へのインタビューで、茨城空港の今後の課題の根底は搭乗率を上げることであることが分かった。搭乗率を上げることで就航先が増え、更に空港が活発化するとともに、茨城への関心もあがり観光・経済効果をもたらす。搭乗率をあげる為の行動は多岐に渡るが、インタビューを通して茨城全体の魅力をあげることが必要だと感じた。本章では、茨城空港開港から5年経った今、自治体の活動によって得た集客率と県民の愛着や意識作りの成果を基に、茨城らしい空港づくり、そして茨城空港を利用した茨城全体の魅力向上をする為の提案をしていきたい。

第1節 北関東三県合同の取り組み

茨城空港は、主にアウトバウンド、茨城から就航先への搭乗率をあげる活動をしてきた。イベントによる集客も、茨城県民に空港を身近に感じてもらい、物産展などによって就航先を知るきっかけをつくり、茨城空港を利用して就航先に行くことを最終目標にしてきた。

結果、集客率は上がり、搭乗率も増加傾向にある。だが、更に搭乗率を増加させるためには、インバウンド、就航先から茨城への搭乗率を上げなければならない。そこでインバウンド向上の為の北関東三県の観光施設をまわる「広域観光」を提案したい。

国土交通省は、地方の観光地を訪れる外国人観光客を増やすため、地方空港を利用して複数の都道府県を訪問する「広域観光ルート」³³の創設を決めている。実際に、地方独自の取り組みとして伊勢神宮や名古屋城などを巡るルートを設定している中部北陸9県をはじめ、秋田・岩手の広域観光などが実施されている。

北関東3県、茨城県・群馬県・栃木県は、個々に有数の観光スポットを持っているが、指標の一つとして県の魅力度ランキングをあげると、残念ながら最下位を争っている状況だ³⁴。

前述したとおり、レンタカーを24時間1,000円で借りるには、茨城県内の宿泊が条件である。茨城から群馬・栃木へのアクセスは自動車では便利だが、公共交通機関では行きづらい。だが、レンタカーを使用するにも茨城県内に宿泊しなければならない、となれば茨城県内の観光か東京直行バスによる東京への観光に絞られてしまう。自治体・企業は、茨城県内の観光に対して多くの情報発信を行ってきており、成果も徐々にみせているが「北関東3県広域観光」として観光誘致を進めれば更なる観光誘致の効果が期待できると考えられる。現状として北関東3県による合同パンフレットは作成していたが、各々の県の特産や観光スポットを載せており、繋がりをみる事はできなかった。

³³下野新聞 2014年8月25日

³⁴地域ブランド調査「都道府県魅力度ランキング」ブランド総合研究所 ここ3年間3県とも40位以下となっている

そこで簡単にだが「北関東 3 県広域観光」提案したい。まず 3 県の観光資源を活かしたルート作成と客層のターゲットを的確に決める事が重要だと考える。一例として、修学旅行の誘致を考えたい。茨城県の高校の修学旅行において茨城空港の利用は来年度で 14 校³⁵となっており、県内から就航先への誘致が進行している。ここで「北関東 3 県広域観光」のルートとして世界遺産である日光や群馬の富岡製糸場をまわり、茨城にて農場体験や特産品造りをする「修学旅行ルート」を設置すれば就航先から北関東に訪れる学校も増えるのではないかと考える。

各々の地域が自分の地域で特徴的な部分、欠けている部分を把握・共有し、お互いを補い繋げる広域観光を持続出来れば新たな観光資源の発掘や魅力の再発見ができるであろう。栃木、群馬も茨城空港の就航先から新たな顧客を呼び出すチャンスとなる。観光が多様化し、消費者のニーズが高まっている今、1 県だけの力では観光誘致も限界がある。地域のそれぞれの特性を活かしながら顧客を獲得することが今後は重要である。茨城の「空の玄関口」と茨城、栃木、群馬の観光地や特性を活かす観光誘致ができれば、北関東の地域発展に大きな影響を与えるだろう。

第 2 節 若者のアウトバウンドの向上

集客の穴であるターゲット層に更にアプローチをする必要がある。聞き取り調査で判明した通り、ターゲットを絞り込んだイベントを行っているが、そのターゲットから外れている年代層にまずは集客することが必要だ。そこで、若者、特に大学生を集客し、搭乗に繋げる提言をしたい。

茨城空港の就航先の認知状況について、20～29 歳の男性は 35.3%、女性は 55.9%が就航先は知らないと回答をしており、性別ごとに見るとこの年代層がトップだった。調査において茨城空港を何回か訪れた際、空港を訪れる人数が多い日やイベントの際も、若者の姿は他の年齢層に比べ少数だと感じた。若者にとって、LCC の格安チケットは魅力的なものであり、2012 年以降に飛行機で旅行をした人は全体で 35.0%。このうち、国内線 LCC の利用経験がある人は 11.5%だったことに対して、年代別では男女とも 20 代以下 (18～29 歳) の利用経験が最も高く、男性 21.9%、女性 16.5%であった³⁶。この数値から見る様に、若者にとって LCC は魅力的であるが、茨城空港には関心が無く、情報が届いていないと感じる。このことから、若者に茨城空港についてアプローチすることによって、搭乗実績も向上する、と考えられる。

前述した、「夜空コン」などで、自治体は若者をターゲットとしてイベントを行っている。効果は数値では明らかではないが、茨城県内の若者にアクセスの良さなどをアピールする

³⁵ 茨城新聞「修学旅行利用進む」(2014 年 10 月 3 日記事)

³⁶ 「国内線 LCC 利用者の意識と行動調査」JTB 総合研究所

<http://www.tourism.jp/research/2013/07/lcc/> (2013 年 7 月現在)

ことができた。

そこで、更にターゲットを絞り、北関東 3 県の大学生を対象としたイベント誘致を提案したい。大学生の学生団体やサークルのイベントの場として、ターミナルビルや「空の駅」を使用してもらいたい。学生側のメリットとしては、成果を披露する場が増加し、集客数が高い空港でのイベントは魅力的であると言える。学生のイベントでは学生が客になることが多いが、土日の集客数が約 5,000 人の茨城空港では様々な年代に披露することが出来、今後の活動の幅も広がってくる。筆者は以前宇都宮市のうつのみや表参道スクエアで行われたイベントにサークルとして参加したことがあり、市民プラザフロアでアカペラの演奏を披露した。先輩から代々受け継いだイベントであった。6 階にある「こどもたちの遊び広場」に居る親子連れを対象とした演奏を披露し、普段接しない年代に対する演奏は貴重な経験となり、大学生の活動を知ってもらう機会にもなった。

茨城空港でアカペライベントを行うと仮定するとしたら、今回筆者がボランティアスタッフとして参加した「ご当地キャラグランプリ&キッチンカーグルメフェス」の様に 2 つの対象を組み合わせることでより幅広い年代客層を呼び込むことが出来る。市と地域住民と大学生の交流ができる貴重な機会となると考えられる。空港側のメリットとしては、アクセスの便利さや無料の駐車場など実際に訪れてみないと分からない情報を感じてもらえる。情報に慣れ親しんだ若者だからこそ、実際に訪れる事で気づく便利さや情報が出てくるはずだ。また、大学の学生団体やサークルは大学間同士での独自のコミュニティがある、と体験上感じることから開催し持続させることで新たなコミュニティとの繋がりが生まれ、輪のように参加者は広まっていくと感じる。

最後に、空港を活性化させる為には、どの地方の空港でも周辺の地域の人たちの協力が不可欠である。若者が空港に出入りするようになれば、空港だけではなく、地域に対して新たな興味やアイデアを出す人が現れ、地域全体の活性化に繋がる可能性もある。また、県単位で空港活性を行うだけではなく、周辺地域で協力して空港を活性化させようとする事は、今後の地方の存続において重要になってくる。地方の存続が危うい今日では、空港に限らず各々の県が持っている特性を集め、地方全体でいかしていく必要があると考えられる。草の根の活動としての周辺地域の活性化と近隣の県都の協力による活性化の 2 つを組み合わせることが重要なのだ。

航空業界は世界の情勢によって大きく左右される不安定な業界である。地方の空港も例外ではなく、また、国際空港よりも影響を受けやすい。理由は、国際空港よりもエリアが限定され、就航数が少ないからだ。エリアが限定している分、そのエリア全体に変化があれば窮地に立たされてしまう。日本航空の倒産による不採算路線によって利益が見込めないと判断され就航路線が一時期ゼロになった地方空港がある程だ。空港はもちろん、飛行機を飛ばす場所である。だが、世界情勢も日本の経済も不安定にある今、路線や就航数ばかりをみても、事が起こった一日だけで大打撃を受ける可能性もある。地方の空港は「空の玄関口」としての機能だけではなく、「空の玄関口」がもたらす効果をいかに増加させる

のかが重要である。公共インフラとしてではなく、多数の機能をもつことが長期的な地域の活性化の拠点となる為には重要であろう。

おわりに

本論文では、日本の航空業界の変革が起きている今日において、地方の空港の活性化の可能性を模索し、イベント誘致による集客活動という既存の空港の機能を覆した茨城空港においての実績と県、市の自治体の取り組みについて調査すると共に、地方の空港らしい空港づくりにおいて、茨城空港を例として考察を行った。

第1章では、世界、日本共に目まぐるしく変化する航空業界の現状を述べ、世界に通用する空港にする為には、現状の日本の「上下分離」の空港運営に変化をもたらさなければいけないこと、また日本の空港が様々な問題を抱えており、原因を追及すると空港設営時に政治や金と絡んで空港が乱立されたことについて整理した。

第2章では、地方の空港において赤字運営が問題になっており、国民の負担となっていると報道されているが、実際は赤字問題自体の収支が不透明であり、国民に空港の現状が伝わっていない状況に注目した。現状を改善させるべく国が進行している空港の民営化について言及するとともに、空港の民営化において、今まで日本では注目されて来なかった非航空系事業の可能性と海外の成功事例を載せている。また今後の地方の空港の路線の確保としてLCCの可能性を述べ、重要が高まっている日本とアジアを繋ぐ鍵として、地方の空港は有効的に利用できるのではないか、と考察した。

第3章では、地方の空港の地域活性化の貢献の一つの可能性として、集客数が多い茨城空港を事例とし、幅広く茨城空港の概要について述べた後、茨城空港開港以前の県民と国民の声は厳しいものであったということ、その後、不満の声を覆した運営上の要因として、LCC対応空港としての存在があったことについて言及した。

第4章では、県と市の2つの自治体に聞き取り調査を行い、集客数の増加の為に、イベントの主催、誘致を積極的に行っていることを明らかにし、その地道とも思われる取り組みが功となり、県民や市民が愛着を持つ空港として認識されたことを述べた。更に、課題点についても詳しく言及し、以前の問題点を解決する為の取り組みとその効果についても明らかにした。また、茨城空港が小美玉市民活力を与えたことにも言及し、更なる地域活性の手段である「空のえき そ・ら・ら」について調査した。

第5章では、聞き取り調査によって出てきた搭乗実績の向上の為に「インバウンド」が重要なことに言及し、インバウンドの強化の為に茨城全体だけではなく、北関東全体の魅力を底上げすれば強化できるのではないか、という考察に基づき、「広域観光」の可能性について提言をおこなった。また、茨城空港の特徴であるイベント誘致の中で、大学生にアプローチする方法として、大学の学生団体やサークルの成果を披露する誘致を行うことを提言し、最後に地方の空港を存続させる為には、周辺地域との関わり合いが重要であること、そして地域に貢献する為の多機能を備えた空港づくりが必要だと強調した。

イベントの成功や集客数の多さでは空港本来の役割を果たすことはできない。地方空港は国民負担になり、無くすべきだ。このような意見も理解できる。だが、公共インフラと

しての役割は重要であり、東日本大震災の際は被害を受けた仙台空港に変わって周辺の空港が緊急輸送や物資輸送の拠点として大きな役割を果たした例もある。では、通常の際の空港はどのような立ち位置にあるべきか。それは、地方の活性化の拠点としての立ち位置だ。空港機能として拠点となると共に、多機能化することによって様々な可能性を持つことができるのではないかと考える。地方の空港は地方の人が空港を育て、魅力をあげていくことによって存在価値を持ち、育てたことによって地域に恩恵が帰ってくる。地域に貢献する一つの方法としてイベント誘致による集客活動は有効的であり、イベントの開催は地域住民の繋がりを強固にし、更なる地域活性の為の交流としての場としても機能している。更に地域ごとの特性を活かせば、真に魅力ある空港になるのではないだろうか。

あとがき

私が茨城空港をテーマに論文を書こうと思ったのは、3年後期のゼミからでした。その時は、規模が大きいこと、時間が足りなかったことで断念しましたが、卒業論文として書くことができ良かったと思います。今まで「魅力的でないな」と思っていた地元のために、多くの人が魅力的にしよう、もっといい街にしようとして努力をしていた姿を高校生の短期アルバイトの際に間近で見て、「私も何か地元の為に何かしたい」と思ったことが茨城空港を調査する最初のきっかけでした。

また、憧れだった空港が地元に来て、人々の憩いの場として日常と非日常が混ざり合っている素敵な場所と感じ茨城空港を副題にしました。最終目標は、空港が出来た様々な影響を数値化していくことでしたが、空港のみの影響とは考えにくかった為断念せざるを得ませんでした。最終目標は達成できず悔しい思いでいっぱいですが、その代わり現場の生の声を頂き実際の自治体の取り組みや職員の方々が考えていることを知ることができたと思います。1章で丸々一本の論文に値するほど、本当に航空業界、空港事情は深いと執筆の際に感じ、問題を広く浅く触れることしか出来なかったことも心残りです。

この論文を作成するにあたって、多くの人との出会いがありました。自治体では茨城県空港対策課と小美玉市空港対策課の方々にインタビュー協力して頂きました。お忙しい中、受け入れてくださり本当にありがとうございました。また、イベントにボランティアスタッフ手伝いに行った際に、多くの関係者の方から話を聞くことが出来ました。イベントの際、飛び入り参加した私を快く受け入れてくださり本当にありがとうございました。

院生の皆さんには、3年のまちづくり提案、ジョイント合宿から大変お世話になりました。みなさんの行動力と第一言語ではない日本語で論文を書く姿勢には感銘を受けました。また、奥備さんには、自分の論文のテーマとは全く被らない私の論文の為に新聞のデータを下さり、また発表の際に意見を出して頂いたことにも、本当に感謝しています。

3年生の皆さんとは、ジョイント合宿で距離が縮まったように感じます。積極的に行動する姿や、一人一人が自分の意見をしっかり持っていることは、私には持っていない要素だったと感じ、見習うべき点も多くありました。

同期の皆さんには2年間お世話になりました。3年生のジョイント合宿に不参加だったことなど迷惑も多くかけてしまいました。初めは緊張と人見知りを発揮してなかなか打ち解けることが出来ませんでした。今では皆さんのお喋りがとても楽しいです。本当にお世話になりました。

最後に中村先生、短い間でしたが本当にお世話になりました。先生の授業とゼミのおかげで質問や発言の回数が劇的に変わり、勉強に対する姿勢も変わりました。また、2年間研究室内での発表に向け行った聞き取り調査も自分を変えてくれたと感じます。積極的に発言し、質問すること姿勢は、就活でも大いに活かせたと感じます。本当にありがとうございました。

論文の作成によって、自分の将来を考えるよい機会になったとも思います。テーマを決めた際は自分が航空業界に進めるとは思っていなかったのですが、結果的に調査したことも直接活かせることは嬉しいです。

最後になりましたが、研究室で学んでことを社会に出ても活かし、邁進していきたいです。お世話になった皆さん、本当にありがとうございました。

参考文献・参考資料

- ・『新しい空港経営の可能性-LCCの求める空港とは-』編著・野村宗訓（Anne Graham、篠辺修、花岡伸也）2012年3月 関西学院大学産業研究所
- ・『空港の大問題がよく分かる』上村敏之 平井小百合 2010年 光文社
- ・『航空グローバル化と空港ビジネス -LCC時代の政策と戦略-』野村宗訓 2010年 同文館出版株式会社
- ・『空港経営-民営化と国際化-』 ANNE GRAHAM・著 中条潮・塩谷さやか・訳 2010年 中央経済社
- ・『日本を変える観光力-地域再生への道を探る-』堀川紀年 昭和堂 2007年
- ・『地域がよみがえるとき』-“ルネッサンスなまち”-の秘密を訪ねて 望月照彦 新葉社 2007年
- ・国土交通省「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）2014年7月29日 空港運営のあり方に関する検討会
- ・国土交通省国土技術政策総合研究所「利用者サイドから見た空港整備に係る政策評価指標に関する考察」長谷川浩・波多野匠 2002年6月
- ・県資料「茨城空港の概要について」2014年10月28日聞き取り調査にて 2014年10月
- ・航空イノベーションフォーラム「地域航空と地方空港の未来」2013年3月 東京大学航空イノベーション総括寄付講座
- ・「Determinants of commercial revenues at airport: Lessons learned from Spanish regional airports」Jose I.Castillo-Manzano Tourism Management31 2010
- ・映像資料NHK「クローズアップ現代黒字は4空港だけ。収支も人件費も公表しない自治体運営空港のデタラメ」2010年5月放送
- ・茨城新聞 データベース
- ・朝日新聞
- ・下野新聞
- ・日本経済新聞
- ・小美玉市資料「小美玉市茨城空港利用促進協議会 資料」
- ・M&A事情調査研究会報告 2011 「第II部 地域経営の観点からの地方再生」好田 二郎
- ・北関東三県合同観光パンフレット 2014年2月発行

参考URL（いずれも2014年11月現在）

- ・国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/index.html>
- ・茨城空港HP <http://www.ibaraki-airport.net/>
- ・IATA official HP <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

- ・茨城空港利用促進協議会HP <http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kuko/index.html>
- ・小美玉市ウェブサイトHP <http://www.city.omitama.lg.jp/>
- ・茨城県HP <http://www.pref.ibaraki.jp/>
- ・河北新報オンラインニュース <http://www.kahoku.co.jp/>
- ・空のえき そ・ら・ら HP <http://sol-la-la.city.omitama.lg.jp/>
- ・空のえき そ・ら・ら facebook <https://www.facebook.com/soranoeki>
- ・茨城県早わかり HP <http://www.pref.ibaraki.jp/tokei/tokeisyo/haya25/ibahaya.html>
- ・SKYMARK 社 HP <http://www.skymark.co.jp/ja/>
- ・JTB 総合研究所 <http://www.tourism.jp/>
- ・地域ブランドニュース <http://tiiki.jp/news/>

ヒアリング協力

- ・茨城県空港対策課飯野氏メールにて（2014年7月17日）
- ・小美玉市役所空港対策課代々城氏（2014年10月24日）
- ・茨城空港ビル管理事務所駐在茨城県空港対策課渡辺氏（2014年10月28日）
- ・スカイスリーフェスタ「第2回ゆるきゃらグランプリ&キッチンカーグルメフェス」関係者の方々（2014年12月7日）