

空港から見る地域活性化¹

甲南大学 倉本研究会 交通分科会

縣萌子 伊野美里 鈴木愛乃

磯貝真里 小林孝成

2013年11月

¹ 本稿は、2013年11月30日、12月1日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2013」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、倉本講師（甲南大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

空港から見る地域活性化

2013年11月

要約

本稿では、地域活性化を述べるにあたり、活性化とは「観光客がその土地を訪れること」と定義する。地域活性化には、「地域住民の活性化への取り組み」、「特産品や観光地といった観光客を惹きつけるもの」、「地域を訪れるための交通手段」が必要と考える。地域を活性化するには、交通手段を現状より発達・整備させなければならないと本稿では考える。「地域住民の活性化への取り組み」、「特産品や観光地といった観光客を惹きつけるもの」があったとしても、観光客が訪れなければ魅力が発揮されないと考えるからである。

多くの交通手段の中でも、空港に着目した理由は大きく 2 つある。1 つは、航空は出発地と目的地を点と点でつなぐ事が出来る点だ。そのため、東日本大震災の際に被災地へ救援物資を届けるために航空が活躍した点である。もう 1 つは、海外から訪れる観光客の玄関口としての役割を担っている点である。以上 2 点から、地域にある空港は重要な役割を果たしている。

現状分析では、地域の現状、空港に関わる現状を述べる。地域の現状問題として、地域の人口に占める高齢者割合が高くなり、消滅する集落も出てくるだろう。地域が衰退した要因として、2 つ考えられる。まず、グローバル化に伴い、生産拠点の海外移転により、人口流出が起きた事が最初の要因である。もう 1 つは、「平成の大合併」による市町村合併に伴う周辺地域の衰退が考えられる。日本において地方は重要な役割を担っているため、地方の衰退を止める方法を考える必要がある。その対策として、地域活性化に関する政策を行っている。空港に関わる現状では、民活空港運営法、LCC、空港の赤字経営、オープンスカイ、ビジットジャパンキャンペーンについて述べる。

問題意識として、現状分析から現在の政策では観光客が来るチャンスが地域間において偏りが生じていると考えた。偏りが生じると、空港によっては路線数減少や航空会社の撤退が予想され、観光客が来るチャンスが失われる。観光客が来なければ、地域活性化の障害となる。そこで、乗降客数が増加する要因は何か考え、二段階最小二乗法を用いて分析を行った。

分析結果からは、LCC とゆるキャラが乗降客数の増加要因なることが分かった。そこで、LCC 専用のスポットを作る政策、また郷土愛を育成する政策の 2 点を本稿の政策提言とする。

目次

はじめに

第1章 現状分析

- 第1節 地域の現状
 - 第1項 地域の衰退
 - 第2項 地域活性化への取り組み
 - 第3項 地域活性化に空港の必要性
- 第2節 空港
 - 第1項 空港の区分
 - 第2項 空港の経営と課題
 - 第3項 空港に関わる現状

第2章 問題意識

第3章 先行研究及び本稿の位置づけ

- 第1節 空港・航空に関する先行研究
- 第2節 ゆるキャラに関する先行研究
- 第3節 本稿の位置づけ

第4章 分析

- 第1節 分析手法と変数選択
 - 第1項 分析手法と推定式
 - 第2項 変数選択及びデータ出所
- 第2節 推定結果と解釈

第5章 政策提言

- 第1節 ゆるキャラに関する政策提言
- 第2節 LCC 誘致に関する政策提言
- 第3節 将来像

おわりに

先行論文・参考文献・データ出典

はじめに

近年、地方の過疎化、活性化という言葉をよく耳にする。人口減少の進行、少子化・高齢化の進行が進む現代において、地域住民は地域の特徴を県内外の人々に知ってもらい、観光客として来てもらうために、自治体ごとにさまざまな施策を積極的に行っている。例えば、ゆるキャラを作り地域の特産品を宣伝したり、地域の特産品を用いた物産展等のイベントを行ったりすることが施策としてあげられる。

本稿では、地域活性化を述べるにあたり、活性化を「観光客がその土地を訪れること」と定義する。地域活性化には、「地域住民の活性化への取り組み」、「特産品や観光地といった観光客を惹きつけるもの」、「地域を訪れるための交通手段」が必要と考える。観光客が交通手段を使い、目的地に向かい、物を買うことや何かを鑑賞することで、地域経済に対して金銭面での貢献を生むこととなる。しかし、観光客を地域へ誘致するためには移動手段がなければ地域へ誘致することができないと考えられるため、第一に交通手段を整備しなければならないと本稿では考察する。なぜなら、「地域住民の活性化への取り組み」、「特産品や観光地といった観光客を惹きつけるもの」があったとしても、観光客が訪れなければその地域の魅力が発揮されないと考えるからである。

数ある交通手段の中でも、本稿では空港を取り上げる。空港に着目した理由は大きく 2 つある。1 つは、東日本大震災の際に被災地へ救援物資を届けるために航空が活躍したことである。地震や台風などの災害が起こった際に道路や線路は、土砂崩れ・陥没による遮断により利用できない事が多い。その点、航空は出発地と目的地を点と点でつないでいる。したがって、土砂崩れ・陥没による遮断の影響が少ない。これまで、空港を利用した移動は騒音問題回避のために立地が不便である、手続きが不便であるなど、ただ単に扱いにくい交通手段として考えられてきた。しかし、東日本大震災以降は、航空による移動の利便性や必要性が見直されつつある。こうした面から、地域にある空港は重要な役割を果たしているといえる。もう 1 つは、海外から訪れる観光客の玄関口としての役割を担っていることである。日本は他国と隣接していないために、ヨーロッパ諸国の様に自国から近隣国に行く際に、また他国から自国へと観光客を誘致する際も車や電車で訪れることが不可能である。人口や資源に限りのある日本では外国からの誘致は観光業において大きな影響を及ぼす。実際に、ビジットジャパンキャンペーンや民活空港運営法など、政策としても空港の在り方を見直すことが必要とされている。外国人観光客誘致のためにも、やはり航空は重要な交通手段だと言えるだろう。そこで、本稿では、空港の乗降客数を増加させ、地域に観光客を呼ぶことによる地域活性化を促進する政策を提言する。

第 1 章 現状分析

第 1 節 地域の現状

第 1 項 地域の衰退

近年、限界集落²、シャッター商店街といった地域の衰退をイメージさせる言葉が目立つようになっている。現実の問題として、地域の人口に占める高齢者割合が高くなり、将来的に消滅する集落も出てくる可能性が秘められている。人口減少が地域に与える影響は、マイナスの影響が大きい。人口減少による地域活力の低下、公共サービスの質の低下など、住民に対する負担が大きくなる。また、コミュニティや集落機能の維持が困難となっている状況も存在する。具体的には、地域の伝統行事等の継承が困難になっていることが考えられ、地域独自の歴史や文化そのものが消失の危機に面している。さらに、人口減少だけではなく、地域の高齢化がますます広がり、地域にもたらす負の影響を押し広げられることが懸念される。

人口が増加していく時代に形成されてきた都市基盤は、人口減少・高齢化時代にはそぐわない面が出てくるだろう。そうした中で地域住民の移動手段をどう確保するかが問題となってくるだろう。これらの現状から、地域が衰退していると捉えることができる。

地域が衰退した要因として、2 つ考えられる。まず、グローバル化に伴う生産拠点の海外移転により、人口流出が起きた事が 1 つの要因である。グローバル化の影響により、2000 年代に入って中国への生産拠点の移転が急速に進行した。それにより促された産業構造の転換によって三大都市圏（東京、大阪、名古屋）への経済活動と人口の集中が鮮明になり、特に東京一極集中が進行した。

平成 23 年 10 月 1 日現在の都道府県別の人口は、東京都が 1319 万 6 千人と最も多く、神奈川県(905 万 8 千人)、大阪府(886 万 1 千人)、愛知県(741 万 6 千人)、埼玉県(720 万 7 千人)の順になっており、人口 600 万人台が 1 県、500 万人台が 3 道県、300 万人台が 1 県、200 万人台が 9 府県、100 万人台が 19 県、100 万人未満が 9 県となっている。人口順位を前年と比べると、群馬県および、栃木県が福島県を、沖縄県が奈良県をそれぞれ上回り入れ替わった。全国に占める割合をみると、東京都が 10.3%と最も高く、全国人口の 1 割を占めている。なお、全国に占める割合は 5%以上の 5 都府県で全国人口の 35.7%、また 4%以上の 9 都道府県で 53.3%となり、その割合は前年と同率となっている。このような変化は日本に地域格差を生んだと言われている。

もう 1 つは、平成 11 年から政府主導で始まった「平成の大合併」³が考えられる。自治体を広域化することによって自治体の財政基盤を強化し、地方分権を推進することを目的としていた。市町村合併特例新法が、期限切れとなる平成 22 年 3 月末をもって終了とな

²限界集落とは、65 歳以上の割合が 50%を超えている集落のことである。

³総務省（URL: <http://www.soumu.go.jp/gapei/gapei.html>）平成 25 年 10 月 27 日確認。

った。しかし、総務省のウェブサイト内の「市町村合併資料集」というタイトルのページに記載されている「平成の大合併」という資料では、合併の問題点として「合併により面積が大きくなった市町村において、周辺部の旧市町村の活力が失われている」と指摘されている。平成の大合併が始まる以前の平成 11 年 4 月時点には 3229 の市町村があった。しかし、平成 25 年 1 月時点では 1719 となった。同じ資料で紹介されていた、読売新聞の平成 22 年に行った全国世論調査では、約 65%の人が平成の大合併に対して、「良くならなかった」と答えている。

平成の大合併では事実、大合併から離脱した市町村も少なくはない。合併により中心地に行行政が移ることは周辺地の利便性が衰え、周辺地の衰退を助長させる。

以上の日本の現状を考慮すると、地域の衰退を止める方法を考える必要がある。なぜなら、日本において地域は重要な役割を果たしているからである。まず、産業を支えている点が考えられる。命の源となる第一次産業は三大都市圏以外の地域に主にある。第一次産業があることで、我々の生活は成り立っている。次に、地域は国土を守り、生態系を保護する役割を果たしている。地域の中でも離島の人口が減少し、消滅してしまうと日本の領土が侵される可能性が発生する。また、地域が行っている第 1 次産業には農業、林業等が含まれている。これらの産業においては日本における生態系の貴重な生存地帯となっている。このような重要な役割を果たしている地域を衰退、消滅させてはならないと考える。

第 2 項 地域活性化への取り組み

地域住民は自分のまちを盛り上げようと積極的な活動を行っている。地域活性化に向けての政策として、例えば、総務省は「わがまち CM コンテスト 2013」⁴を企画し、各自治体がまちの PR をする CM を募集している。そうした活動は、他の地域に自分のまちを広める効果がある。その他、グリーンツーリズム⁵の活動や食の町おこしとして B 級グルメグランプリの開催、I ターンの募集、支援などを用いて地域への訪問者を増やそうとしている。

特に、地域活性化への政策として、ゆるキャラを作り地方のアピールに使う事が話題になっている。昔からご当地キャラクターは存在していたが、メディアへの出演が増え始めたのは 2007 年頃からであり、みうらじゅん氏により『ゆるキャラ』という言葉がひとめられたと言われている。ゆるキャラは、①郷土愛にあふれた強いメッセージ性があること、②立ち振る舞いが不安定かつユニークであること、③愛すべきゆるさをもちあわせていること、以上の 3 点を満たすもの⁶とみうらじゅん氏によって定義づけられている。ゆるキャラは、市や県の PR として観光大使の役割を果たしており、地域へ経済効果をもたらす。多くの自治体では、商品価格の 3%程度を徴収し、年間数百万～数千万の収入を得ている。滋賀県彦根市の“ひこにゃん”では 3 日間の祭り⁷で経済効果が 4 億 5 千万円⁸、奈良県の“せんとくん”では、奈良県の 1300 年祭の前後にせんとくんがテレビや雑誌に登

⁴ わがまち CM コンテストは、以下のウェブサイトを参照。
(URL:http://www.soumu.go.jp/soutsu/kanto/01sotsu03_01000287.html) 平成 25 年 10 月 27 日確認。

⁵ グリーンツーリズムの自治体が行っている活動については、一般財団法人都市農山漁村交流活性化機構のウェブサイト (URL:<http://www.kouryu.or.jp/gt/link/>) において紹介されている。平成 25 年 10 月 27 日確認。

⁶ みうらじゅん氏へインタビュー「最近俺自身がゆるキャラになってる？」ニュース - ORICON STYLE (URL:<http://www.oricon.co.jp/news/movie/71089/>)2013 年 11 月 1 日確認。

⁷ ゆるキャラを用いたイベントが近年各地で行われている。2010 年には、ゆるキャラグランプリというイベントが行われた。このイベントでは、投票によって、順位が決まる。

⁸ ひこにゃんに関しては、日経MJ 2010 年 11 月 1 日 4 面「ゆるキャラまつり、経済効果 4 億 3 0 0 0 万円。」による。(URL:<http://t21.nikkei.co.jp/g3/CMN0F12.do>) 平成 25 年 10 月 27 日確認。

場した広告効果は、333 億円⁹になるそうだ。また、熊本県の“くまもん”は他県がイラストやロゴを商標に利用する時に支払う利用料や契約料を支払わなくてよいため、メディアへ多く取り上げられた。それらの取り組みは地方を盛り上げ、経済効果を生むと考えられる。

第3項 地域活性化に空港の必要性

本稿では、活性化を「観光客がその土地を訪れること」と定義する。地域活性化には、「地域住民の活性化への取り組み」、「特産品や観光地といった観光客を惹きつけるもの」、「地域を訪れるための交通手段」が必要と考える。「地域住民の活性化への取り組み」を行うためには、住民の観光に対する積極的な考え方や住民の地域に対する魅力の再認識が欠かせない。「特産品や観光地といった観光客を惹きつけるもの」とは、地域の特産物や地域を PR するものや観光地などを指す。「地域を訪れるための交通手段」とは、公共交通機関や自家用自動車などを指す。

観光客が交通手段を使い、目的地に向かい、物を買うことや何かを鑑賞することで、地域にお金が落ちる。そのような活性化をするには、交通をもっと整備しなければならないと本稿では考える。なぜなら、「地域住民の活性化への取り組み」、「特産品や観光地といった観光客を惹きつけるもの」があったとしても、観光客が訪れなければ魅力が発揮されないと考えるからだ。

交通の中でも、本稿では空港を取り上げる。多くの交通手段のうち、空港に着目した理由は大きく 2 つある。1 つは東日本大震災の際に被災地へ救援物資を届ける為に航空が活躍した点である。例として仙台空港では、津波により 2000 台以上の被災車両と約 40 万 m³ のがれきが空港敷地内に漂着した。しかし、復旧作業により、被災後 4 日目よりヘリコプターが運航を開始し、5 日目には米軍の輸送機も着陸可能となり、救済物資の輸送の拠点となった。新幹線の、東京～福島間に関して、暫定ダイヤは 4 月中旬から運行は開始したが、通常ダイヤの運行開始は震災発生から、おおよそ 4 か月も時間がかかった¹⁰。地震や台風などの災害が起こった際に道路や線路は、土砂崩れ・陥没による遮断により利用できない事が多い。その点、航空は出発地と目的地を点と点でつなぐ事が出来る。これまで、空港を利用した移動（航空）はただ単に扱いにくい交通手段として考えられてきた。しかし、東日本大震災以降は、航空による移動の利便性が見直されている。こうした面から、地域にある空港は重要な役割を果たしている。もう 1 つは、海外から訪れる観光客の玄関口としての役割を担っている点である。日本は他国と隣接していないために、ヨーロッパ諸国の様に自国から近隣国に行く際に、車や電車で訪れることが不可能である。やはり航空は重要な交通手段だと言えるだろう。

⁹せんとくんに関しては、日本経済新聞 2011 年 10 月 3 日朝刊 33 面「ご当地キャラ、奇抜さが売り、自治体も積極 PR、動画サイトやグッズ人気。」による。（URL:<http://t21.nikkei.co.jp/g3/CMN0F12.do>）平成 25 年 10 月 27 日確認。

¹⁰ 山形県庁ホームページ 日本大震災の記録 (URL:www.pref.yamagata.jp/ou/kikakushinko/020056/kiroku1109.pdf) 2013 年 11 月 1 日確認。

第2節 空港

第1項 空港の区分

現在、日本の空港は 100 空港近くあり、拠点空港と地方管理空港、その他の空港、共用空港に分類される。また、空港の管理主体もそれぞれの空港によって異なり、さらに、区分によって空港整備の負担割合が異なっている。空港分類の内訳は表 1 に示す。

(1) 拠点空港

航空第 4 条第 1 項各号に掲げる空港（成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港、東京国際空港、大阪国際空港並びに国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港）。管理主体別に会社管理、国管理、特定地方管理に分類される。

なお、特定地方管理空港とは、空港法第 5 条第 1 項に規定する国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港である。

(2) 地方管理空港

空港法第 5 条第 1 項に規定する国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港。

(3) そのほかの空港

空港法第 2 条に規定する空港のうち、拠点空港、地方空港及び公共用ヘリコプターを除く空港。

(4) 共用空港

空港附則第 2 条第 1 項に規定する空港。

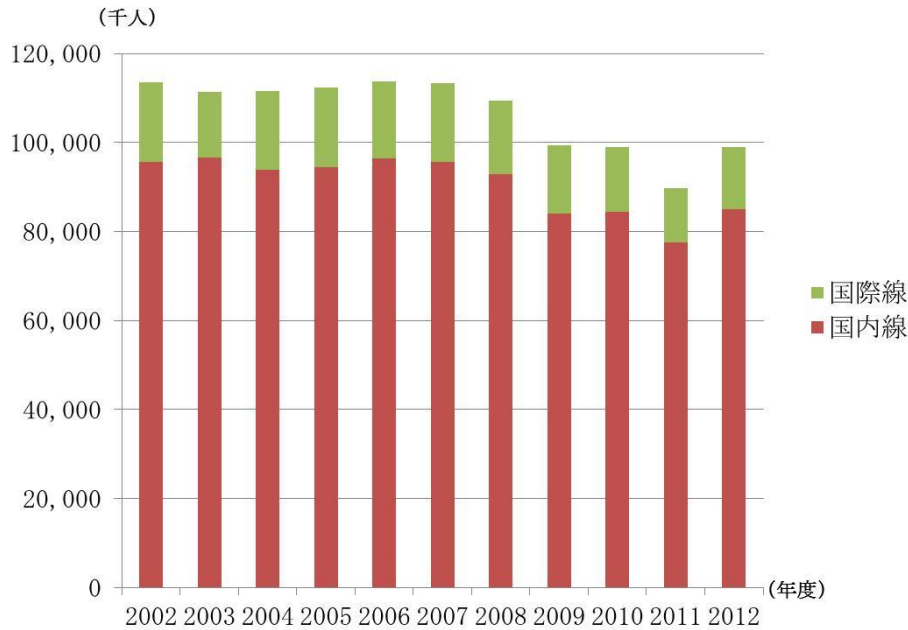
表 1 空港分類の内訳

分類	管理区分	空港名	空港整備費の負担割合
拠点空港	会社	成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港	空港会社 100%
	国	東京国際空港、新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、仙台空港、新潟空港、広島空港、高松空港、松山空港、高知空港、福岡空港、北九州空港、長崎空港、熊本空港、大分空港、宮崎空港、鹿児島空港、那覇空港	国 100%(東京国際空港のみ) 国 3分の2、地方 3分の1
	特定地方	旭川空港、帯広空港、秋田空港、山形空港、山口宇部空港	国 55%、地方45%
地方管理空港		利尻空港、礼文空港、奥尻空港、中標津空港、紋別空港、女満別空港、青森空港、花巻空港、大館能代空港、庄内空港、福島空港、大島空港、新島空港、神津島空港、三宅島空港、八丈島空港、佐渡空港、富山空港、能登空港、福井空港、松本空港、静岡空港、神戸空港、南紀白浜空港、鳥取空港、隠岐空港、出雲空港、石見空港、岡山空港、佐賀空港、対馬空港、小値賀空港、福江空港、上五島空港、壱岐空港、種子島空港、屋久島空港、奄美空港、喜界空港、徳之島空港、沖永良部空港、与論空港、粟国空港、久米島空港、慶良間空港、南大東空港、北大東空港、伊江島空港、宮古空港、下地島空港、多良間空港、新石垣空港、波照間空港、与那国空港	国 50%、地方50%
その他の空港		調布飛行場、名古屋飛行場、但馬飛行場、岡南飛行場、天草飛行場、大分県央飛行場、八尾空港(※)	9
共用空港(※)		札幌飛行場、三沢飛行場、百里飛行場、小松飛行場、美保飛行場、岩国飛行場、徳島飛行場	

(※)八尾空港、共用空港の管理主体は国である。

第 2 項 空港の経営と課題

図 1 旅客数の推移



国土交通省 平成 24 年度空港輸送統計年報より作成

近年、空港を利用する旅客数が減少している。図 1 より 2008 年から減少しはじめ、2012 年に増加へ転じていることがわかる。しかし、2011 年に起きた東日本大震災の影響により、旅客数の多かった 2000 年から 2007 年の水準までは未だに回復していない。また、国土交通省による貨物・旅客地域流動調査の輸送機関別の旅客輸送量をみると、平成 23 年度の対前年度比伸び率は、JR が 0.2%増、民鉄が 0.4%減であるのに対して、航空は-3.8%と他の交通機関より、旅客輸送量の減少率が大きい。このことから他の交通機関に比べ、航空は衰退していると考えられる。

表 2 国管理空港 歳入歳出差額

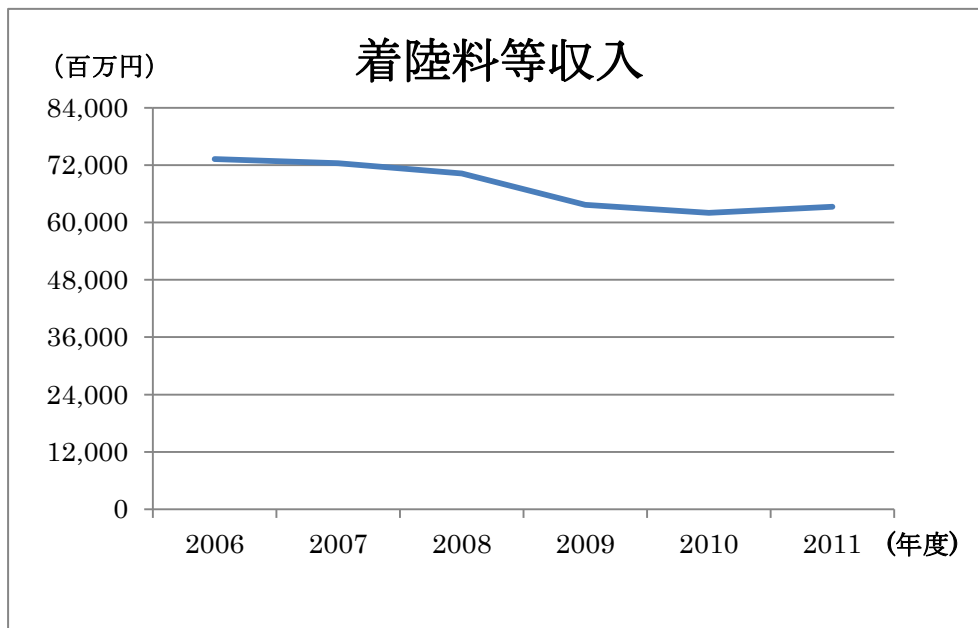
国管理空港 歳入歳出差額 (百万円)			
空港名	歳入歳出差額	空港名	歳入歳出差額
羽田	-67462	松山	12
福岡	-6040	長崎	178
仙台	-5684	広島	214
那覇	-4475	熊本	224
新潟	-844	新千歳	1260
釧路	-760		
高知	-406		
函館	-720		
稚内	-358		
宮崎	-325		
大分	-269		
北九州	-251		
鹿児島	-209		
高松	-190		
赤字総額	-87993	黒字総額	1888
全空港収支		-86105	

国土交通省 平成 24 年度 空港別収支試算結果より作成

乗降客数の減少以外にも空港の赤字経営といった問題が存在する。表 2 は国土交通省が発表した平成 23 年度キャッシュフローベースの国管理空港別収支である。よると、歳入から歳出の差額が赤字になる空港は、国管理である拠点空港 19 空港のうち、14 空港である。また、その赤字総額は約 800 億円を超えている。それに対し、黒字空港は 5 空港あり、黒字総額は約 18 億円である。全空港の収支を合算すると、861 億円の赤字となる。計算の仕方によって損益は異なるが、赤字の空港の方が多く、国の財政を圧迫していると考えられる。また、地方空港は収支の公開義務がないため、地方空港すべてが同じ計算によって収支の公開がされていない。したがって、一括して示すことは不可能である。

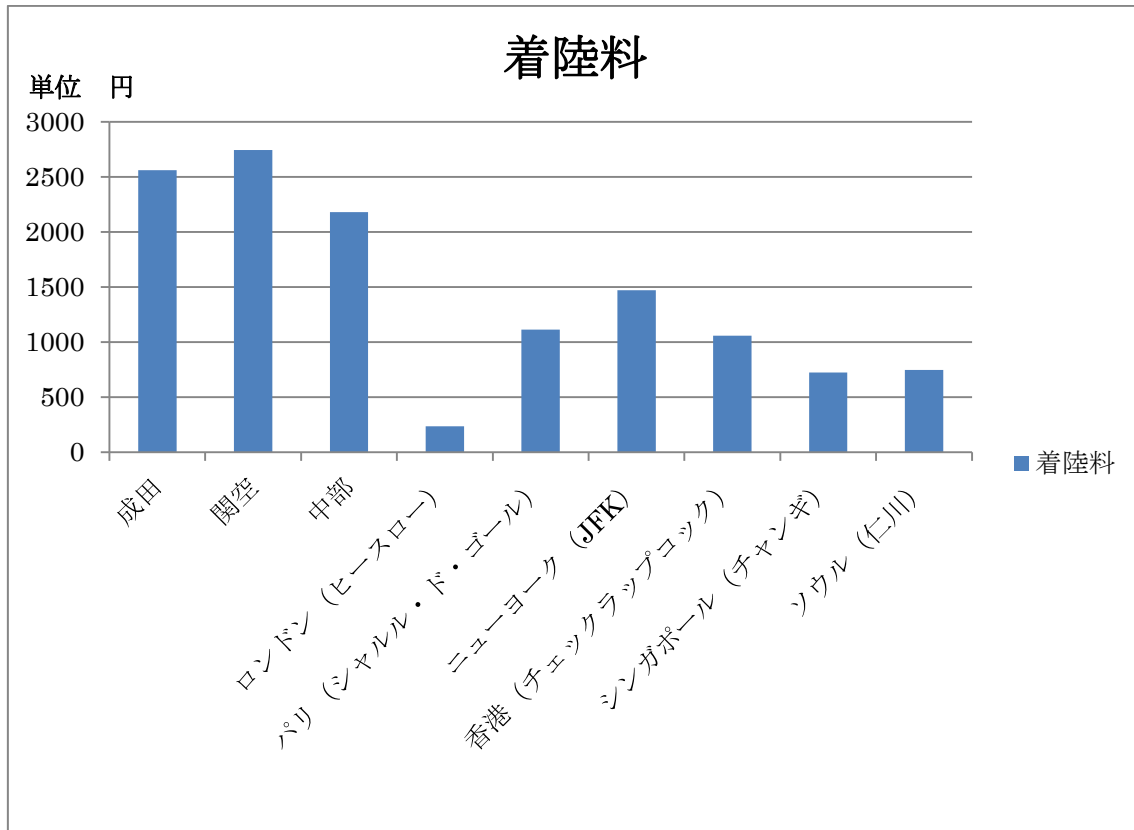
なお、空港の収入の大半は着陸料等収入である。2006 年から着陸料等収入は年々減少傾向にある。図 2 は国管理空港の着陸料等収入の合計を図に表したものである。着陸料等収入の減少は経営赤字を引き起こす一要因である。また、図 3 は、国別の着陸料を表した図である。日本の着陸料は、他国と比較すると高いことが分かる。その原因は、地価が高いことや人口島など埋め立て工事による莫大な建設費を回収するための費用確保があげられる。

図 2 着陸料等収入の推移



国土交通省 空港別収支試算結果(平成 18 年度～平成 23 年度)より作成

図 3 空港着陸料の比較



数字でみる航空 2009 より作成

第 3 項 空港に関わる現状

本項では、民活空港運営法、オープンスカイ政策、格安航空の参入、ビジットジャパンキャンペーンについて述べる。

(3.1) 民活空港運営法

2013 年 7 月 25 日、空港が関係自治体と連携の上で、地域活力の向上を目的とした民活空港運営法が施行された。基本的に国が管理する 27 空港を念頭に置いたものである。民活空港運営法とは、空港の運営を民間に委託することであり、民間企業が空港の経営を行うことになる。国土交通省が公表している「地域活性化に向けた空港経営改革」では、空港経営の現状を 3 つ挙げている。全国 27 空港の着陸料収入をプール管理しており、各空港が自由に着陸料を決めることができていない現状、国が運営することで地元感覚、経営感覚の不足している現状、滑走路等（国）と空港ビル等（民間）の運営主体が分離している現状の 3 つである。改革後には、各空港で行われるようになり、地域特性とニーズに対応した個別空港ごとの経営ができ、民間の資金・経営能力の活用ができるようになる。また、空港と空港関連企業との経営一体化により、効率的な航空インフラや維持管理体制の構築を目指す。空港経営改革の目的は、空港の活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化に貢献すると主張している。

民間への委託を前向きに取り組んでいる空港は、仙台空港や熊本空港、広島空港などがあげられる。関西国際空港と大阪国際空港を運営している新関西国際空港会社や大手総合商社にも受諾する動きがある。しかし、多額な資金が必要なために、民間企業が購入に名乗りをあげるかどうか懸念されている。さらに、民活空港運営法が施行されると、法人税、印紙税など税金が徴収され、民間企業が採算をとりにくくなる可能性があるため、民活空港運営法が危惧されている。

(3.2) オープンスカイ協定

オープンスカイ協定とは、航空会社が自国・相手国の政府を介さずに航空会社同士の直接交渉で新しい路線への就航や撤退、路線の増便や運賃の設定を自由に行えることである。

オープンスカイ協定の発端となったのは、1970年代末にアメリカで始まった航空自由化の動きである。1978年に航空会社規制緩和法が制定され、アメリカ国内市場について市場参入、路線、運賃などの自由化が行われた。国内での自由化が進むにつれ、拠点となる大規模空港に周辺都市からの路線を集めるハブ&スポークと呼ばれる路線網が発展した。それに伴い、国際線でも航空自由化を実現しようと、1995年にオープンスカイ政策が公表される。オープンスカイ政策が打ち出され、アメリカでは90以上の国や地域とオープンスカイ協定を結ぶことになった。

日本では、2007年の安倍政権時代に少子化・高齢化、人口減少の局面にある日本社会をさらにオープンにし、急速に発展するアジアの成長力を取り込むことで新たな創造の成長を実現しようとする「アジアゲートウェイ構想」が打ち上げられた¹¹。ここで、オープンスカイ（航空の自由化）に向けた航空政策の転換が正式に最重要項目となる。以降、首都圏空港を除く各空港について二国協定の中で航空の自由化を促進する流れが出てきた。2007年に韓国・タイ、2008年にマカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポール、カナダとの間で、乗入れ地点や便数の制限を廃止し、航空自由化が行われた。これがオープンスカイ協定の基盤といわれている。本格的に、2010年、米国・韓国と合意し、今年7月にスイスと合意し、オープンスカイ協定を結んだ。日本が合意した国、地域は現在24カ所である。

オープンスカイ協定の目的は、格安航空会社を含めた外国エアラインの日本空港への新規就航や増便を促すことである。これにより、日本の国際航空ネットワークの充実が図られ、インバウンド観光客の増加が見込める。さらに、外国エアラインの乗入れ増大は、着陸料収入の増加や空港内商業施設の活性化を通じて空港の経営改善に大きく貢献し、日本の空港の国際競争力を向上させることが考えられる。

(3.3) 格安航空の参入

通称LCC (Low Cost Carrier) とは、格安航空会社のことである。LCCは、大手航空会社（日本航空や全日本空輸）のような既存の会社と運賃やサービスなどの点で異なっている。本項では、「大手航空会社の日本航空、全日本空輸の2社よりも航空券の価格が低価格であり、かつ、機内サービスが有料である航空会社」をLCCの定義とした。

LCCは航空券の価格が安いと、気軽に空港を利用する機会や地域に訪れる機会を与えることができる。

日本への参入は2007年に、ジェットスター社が東京国際空港での就航を始めたのが最初である。徐々に脚光を浴びていったLCCの就航数は年々増加傾向にある。日本では、現在9社の航空会社がある。また、韓国やマレーシアなど海外の航空会社の飛行機も就航している。LCCの特徴は、大手航空会社の3~7割程度の料金設定を行っていることである。

¹¹ 大森徹(2013)「和製LCCがもたらすもの」より抜粋。平成25年11月1日確認。

る。料金設定を低価格にするために、LCC は機内食等を有料にし、極力必要のないサービスを行わないノンフリルサービスで運用している。また、予約をインターネットや電話を使っての直接予約で行うため仲介料を必要としない。さらに、運行距離を短・中距離のみとしている小型多頻化にし、コスト削減に努めている。

オーストラリアでも、LCC は取り入れられており、乗降客数は飛躍的に伸びたという事例がある。また、オーストラリアだけでなく、他国でも LCC 就航により乗降客数が増加した国が多いため、各国の航空業界で注目されている。

(3.4) ビジットジャパンキャンペーン

日本は、外国人旅行者の訪日促進活動「ビジットジャパンキャンペーン」を平成 15 年から行っている。始まった背景には、平成 14 年に日本人の外国旅行者数は 1652 万人に対し、訪日外国人旅行客数は 524 万と大きな差があった。そこで、平成 15 年の 1 月に小泉総理大臣が施策方針演説において「2010 年に訪日外国人良好客数を 1 千万人へ」と方針を示し、同年 3 月に第 1 回ビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部会合が開催された。国土交通省が中心となって官民一体で取り組んでいる。インバウンドを誘致する際にも空港が欠かせない交通手段である。また、東日本大震災の後、外国人は日本を訪れることを懸念する傾向があった。そこで、観光庁はインバウンド復興アクションを起こすために、「Visit Japan おもてなしキャンペーン」と言うキャンペーンを 2011 年 9 月～2012 年 3 月にかけて開催した。¹² 他にも、日本の魅力の発信や外国人旅行者の受入体制の充実といった取組の手本を広く国民に知ってもらうために、国民から「VISIT JAPAN 大使（旧称 YŌKOSO! JAPAN 大使）」を選出して、任命するイベントの取り組みや、空港で、日本酒の魅力を訪日外国人に伝えるイベントも行われている。¹³

以上、民活空港運営法、オープンスカイ協定、ビジットジャパンキャンペーンの 3 つの政策から政府は、空港の乗降客数を増やすための政策を打ちだしている考察でき、空港の存続に力を注いでいると解釈できる。また、LCC の参入からも航空業界は、注目されていると考えられる。

¹² 国土交通省 観光庁ホームページ Visit Japan おもてなしキャンペーン (URL:http://www.mlit.go.jp/kankocho/news08_000088.html) 2013 年 11 月 1 日確認

¹³ 国土交通省 観光庁ホームページニッポンを飲もう！「日本の酒キャンペーン」 (http://www.mlit.go.jp/kankocho/topics05_000080.html) 2013 年 11 月 1 日確認

第2章 問題意識

現状分析から読み取れるように、政府は空港の効率的な運営に力を注いでいる。しかし、現状分析で述べた政策では、地域が活性化するに当たり、空港間や地域間に差を生むことになる。民活空港運営法は国管理の空港を対象としており、国管理空港の所在と数に限りがあるため、国管理空港以外の空港による地域活性化は見込めない。したがって、日本全体に対しては地域活性化への効果を生みにくい。さらに、LCC は、国管理空港への就航が多いという特徴があり、地方管理空港への就航は国管理空港に比べ少ない。LCC 就航の有無は、地域間に観光客が来る機会の差を生じる可能性があると考えられる。

新関西国際空港のヒアリング調査で、大手航空会社は、日本へ外国人観光客を誘致する際、拠点である東京都市圏にある東京国際空港と成田国際空港の利用を推奨していると拝聴した。例えば京都を訪問しようと計画をたてている外国人観光客は、日本に来るとき、東京の空港へ着陸したあと、新幹線を利用し京都に観光へ向かう。近くにある関西国際空港は、利用されない上に、海外へ宣伝する機会がない。

航空会社側からしてみれば、どの空港を使ってくれるかといったことは問題視していない。なぜなら、自社の航空便を利用することによって変わりがなければ、どの空港を利用しようと料金収入に関わりがないからである。このことから外国人観光客の空港認知度に差が生じる。

したがって現在の状況では、東京都市圏の空港が海外への宣伝に用いられるため、その他の空港との外国人観光客数に差が存在し、LCC を活用して地域を活性化させるとしても、LCC が就航しない空港と就航する空港ができる。そのため、地域ごとの観光客数に差が生まれてしまい、地域が活性化するための機会に偏りが発生することになる。

偏りが生じると、空港によっては路線数減少や航空会社の撤退が予想される。それにより、観光客が来るチャンスの喪失がさらに進行してしまう。観光客が来なければ、地域に活性化の障害となる。そこで本稿では、地域活性化をするために、「観光客が訪れること」を「空港の乗降客数の増加」と考え、空港の乗降客数の増加要因を分析する。

第3章 先行研究及び本稿の位置づけ

第1節 空港・航空に関する先行研究

空港・航空に関する先行研究は、今までに数多く存在する。しかし、その多くは空港の運営や整備に関して述べているものである。

その中で本稿に近い研究である輸送政策研究所の内田傑(2008)は、「地方空港の活性化に関する研究～最近の地方空港の現況について～」で乗降客数に着目した研究を述べている。地方空港のうち第2種空港、第3種空港、共用飛行場、その他飛行場から離島、主要地域拠点空港を除いた42空港を調査対象としている。平成13年から18年の国内線の乗降客数、路線数、利用等の比較を行い、重回帰分析を用いて空港利用旅客数増減の研究をなされた。被説明変数を旅行客数増加率とし、説明変数に路線数の変化、運賃割引率、航空分担率の変化、人口の変化、ナイトステイの有無を用いている。

分析結果では、路線減が旅客数の減少につながることで、航空券の運賃の割引率が高いほど、旅行客の増加に寄与していることが検証された。しかし、この条件を満たしていても、空港により、乗降客数の増減が異なると述べている。具体的に、四国では本州四国連絡橋により高速バス便、自家用車による移動が便利になり、徳島—伊丹、高知—関西が廃止された。航空利用シェアが低下し、高速バスや自家用車に奪われていると主張している。しかしながら、岡山空港では空港の運行回数、座席数が増えた結果、利用性がアップし、新幹線の乗客を奪った結果も述べている。さらに、人口の変化において、その空港のある都道府県の人口減少率が1%を切っている空港は、空港旅客数の伸びが堅調であると述べている。ナイトステイの有無は、旅客数の増減に寄与すると研究結果から考察している。このように、内田(2008)では、乗降客数の増加に路線数の変化、運賃割引率、航空分担率の変化、人口の変化、ナイトステイの存在が影響を与えるという研究結果を示した。国内旅客で伸び悩む空港の今後の方向性として、国際化、貨物基地化が有効となるであろうと述べ、空港の特性を見極めた展開が期待されると結論づけている。

小島、羽田(2007)による「地方空港の利用促進に向けた利用者犠牲に関する基礎的研究～鹿児島空港、長崎空港、仙台空港を例に～」では、平成15年にアンケート調査を用いて鹿児島空港、長崎空港、仙台空港を調査している。それによると、鹿児島空港を利用する観光客は、1泊する旅客の比率が高く、個人旅行者が多い。さらに、鹿児島空港を利用し訪れた旅客は、鹿児島空港から出ていく傾向にある。つまり、入口(訪れるために利用した空港)として鹿児島空港を利用した場合、出口(帰るために利用した空港)としても鹿児島空港を利用するということである。長崎空港ではフリープラン型のパッケージ旅行が多く、入口、出口空港が異なる特徴がある。仙台空港は、観光付き旅行が多く、入口・出口空港が異なる。小島、羽田氏は、長崎、仙台、鹿児島空港の特徴を調べた上で、政策提言では「空港の特性を十分に把握した、きめ細かい対応を図ることが必要になってくると考えられる」と述べ「改良・利活用手法の重要度・必要度、効果は、全国一律ではなく、地域や空港の特性に応じて異なることがわかる」と述べている。アンケート調査に

より、地域の入口と出口が異なるような移動の期待できる地域においては、地域のネットワークを強化することで、旅行者ニーズにマッチした旅行商品の提供や地域振興が図られると考えると主張している。

第2節 ゆるキャラに関する先行研究

秋月高太郎(2010)は、「ゆるキャラ論序説」で、ゆるキャラの位置づけやゆるキャラの正体に考察されている。そして、ゆるキャラの定義について検証している。

ゆるキャラの名付け親と称される、みうらじゅん氏は、2009年のインタビューにおいて、ゆるキャラの定義を説明している。郷土愛に満ち溢れた強いメッセージ性があることや立ち居振る舞いが不安定かつユニークであること、愛すべき、ゆるさ、を持ち合わせていることとしている。¹⁴これらの条件を満たしているのか、具体的なキャラクターを例に挙げ、事例分析を行い、検証した。

1990年代後半にたればんだが登場し流行した。たればんだは、ゆるキャラの元祖であると秋月氏は述べている。たればんだの設定は、年を理由に年中だれている・もっぱらころがって移動する・時速 2.75m/h、おきているのか寝ているのか良くわからない目をしている。これらの特徴は、これまで人気だったキャラクターとは対症的だと言及している。鉄腕アトム・キティちゃん・ペコちゃんといったキャラクターは元気・活発・健康的といったイメージが強かったと秋月氏は述べている。たればんだの他に、宮城県観光 PR キャラクターであるせんとくん、滋賀県大津市にある、おごと温泉のマスコットキャラクターであるおごとのキャラクター事例を分析している。せんとくんの図案が発表された。しかし、「従来流行していたゆるキャラとは一線を画したこれまでにないデザイン」が「気持ち悪い」という批判や議論が起こった。その騒動の結果、せんとくんは全国に知られる存在となったと述べている。「ゆるさ」というものは、人によって異なるとらえ方をすること、また、時間経過によって変質しうるものであることを示した。

その結果から、ゆるキャラの定義を、「地域復興等、商業的な目的から開放されたところでデザインされた結果、ある一定の「ゆるさ」や、不安定かつユニークな動きを備えるに至ったキャラクターである」と、秋月氏はゆるキャラを再定義づけた。ゆるキャラを指すようになるのは、「ゆるキャラ」ということばが、ある程度広まり、指示された対象がメディアを通して十分認知されるようになってからのことであると述べている。「ゆるキャラということばは、世間によって再認識されたのである」と結論づけている。

第3節 本稿の位置づけ

本稿では、乗降客数の増減要因がなにか分析し、政策提言を行う。本稿に似た研究は、第1項で述べた内田氏の研究である。しかし、LCCについては考慮されていない。現状分析で述べた通り、LCCが話題となり、LCCは地域の活性化になるのではないかという期待がある。そこで、本稿ではLCCによる乗降客数の影響に注目したい。

また、地域の活性化の取り組みとして、ゆるキャラの先行研究を取り上げた。ゆるキャラは地域の魅力を高め、地域を訪れる人の増加につながるのではないかと考えられる。ま

¹⁴ みうらじゅん氏へのインタビュー「最近俺自身がゆるキャラになってる？」ニュース - ORICON STYLE (URL:<http://www.oricon.co.jp/news/movie/71089/>)2013年11月1日確認

た、ゆるキャラ以外にも乗降客数を増加させる要因が存在すると推察する。したがって、地域を表現する変数として、ゆるキャラや地域の魅力度を使用する。

以上のことから、本稿では、LCC の就航と地域の魅力を表す変数を用い、分析を行うこととする。

第 4 章 分析

第 1 章 分析手法と変数選択

第 1 項 分析手法と推定式

本稿では前述の通り、空港の乗降客数の増加要因を探るため、空港の立地する都道府県別のデータを用いる。分析の期間を 2010 年度、2011 年度、2012 年度の 3 年間分を採用し、統計的分析を行う。対象とする空港は過去 3 年間を通して乗降客数が 1 人以上の空港とし、75 空港である。乗降客数が増加すれば、その地域の活性化すると考えたため、被説明変数を滑走路 1 m²あたり乗降客数とした。説明変数には、LCC 導入会社数、地域の魅力度、外国人数、ゆるキャラランクインダミー、所得、本州ダミー、2010 年度ダミー、2011 年度ダミーとした。これらの変数を用いて、統計分析を行った。しかし、LCC 導入会社数の変数が持つ内生性の問題を解消しなくては、正確な効果を検証したとはいえない。ここでいう内生性の問題とは、乗降客数が増えたことにより、LCC 導入会社数が変化するということであり、乗降客数が増えれば LCC 導入会社数が変化するという「LCC 導入会社数」と「滑走路 1 m²あたり乗降客数」の 2 変数間の関係を絶たなくてはならない。そこで、内生性の問題を解消するために、操作変数法を用い、二段階最小二乗法で分析を行った。推定式は以下の(1)式の通りである。なお、データ出所とそれぞれの変数の定義に関しては次節で説明する。

$$Y_i = \alpha + \beta_1 \times x_{1i} + \beta_2 \times x_{2i} + \beta_3 \times x_{3i} + \dots + \beta_8 \times x_{8i} + u_i \quad (1)$$

変数名

Y_i : 滑走路 1 m²あたり乗降客数

α : 定数項

β_k : k 番目の説明変数に関する係数

x_{ki} : k 番目の説明変数 ($k = 1$ である説明変数は LCC 導入会社数を意味する)

u_i : 誤差項

次に操作変数を用いて、LCC 導入会社数を推定した。推定式は(2)式である。

$$x_1 = \gamma + \delta_1 \times z_{1i} + \delta_2 \times z_{2i} + \dots + \delta_n \times z_{ni} + \epsilon_i \quad (2)$$

変数名

x_1 : LCC 導入会社数

γ : 定数項

δ_n : n 番目の操作変数に関する係数

z_{ni} : n 番目の操作変数

ϵ_i : 誤差項

第 2 項 変数選択及びデータ出所

以下に本稿で用いる説明変数と操作変数の記載を行う。

(2.1) 価格としての影響力をもつ変数

「LCC 導入会社数」を価格の代理変数として用いる。LCC 導入会社数とは、各空港に何社 LCC が導入されているかを示す変数である。LCC の導入会社数が増加すれば、空港あたりの平均価格が低下するため、乗降客数に変動を与えられ考えられる。本稿でいう LCC とは、前述の通り、「大手航空会社の日本航空、全日本空輸の 2 社よりも航空券の価格が低価格であり、かつ、機内サービスが有料である航空会社」としている。

(2.2) 所得

「都道府県別労働者 10 人以上の企業が一般労働者 1 名に支払う 1 か月あたり平均現金給与額」を変数として用いる。所得が増加することによって、空港サービスの消費が増えるかどうかの検定を行うため、変数として用いる。

(2.3) 地域ブランドに影響を与える変数

「都道府県別魅力度」、「ゆるキャラランクインダミー」、「外国人数」を変数として用いる。2010 年度からゆるキャラグランプリが開催され、キャラクターのエントリー数は年々増加している。2012 年度のエントリー数は 865 キャラクターであり、2013 年度はエントリー開始 1 カ月ですでに昨年度を上回る 1108 キャラクターがエントリーをしている。2011 年度グランプリを受賞したくまモンによる経済効果は 1000 億円ともいわれ、ゆるキャラグランプリで上位にランクインすることが、地域のブランドを高めることに繋がると解釈できる。

また、都道府県別魅力度が高まることにより、その地域へ訪れる人数に影響を与えると推測できるため、「都道府県別魅力度」が乗降客数の増加に影響を与える変数になると推測できる。

「外国人数」は、当該地域に居住する外国人の数である。そして、この変数は外国人に好まれる土地の特徴を意味していると考えられる。外国人数の多いことが乗降客数の増加に影響を与えると推測できる。

さらに今回、観光客が空港を利用する要因を探るため、新関西国際空港株式会社にヒアリング調査を行った。その際、観光客が空港を利用する以前の航空会社が空港を利用する時の判断として、①路線の収支、②地域のステータス、③将来性の 3 つの要素が重視され

ると伺った。路線の収支を解消するためには、乗降客数を増やすことが必要になり、また、将来性はある物事が起こり、空港の乗降客数が増えるという未来についてのことであるため、まずきっかけが必要となると考えられる。そこで、地域のステータスと考えられる「都道府県別魅力度」、「ゆるキャラランクインダミー」、「外国人数」を変数として用いた。

(2.4) 空港の状況に影響を与える操作変数

「発着回数」、「スポット数」を変数として用いる。「発着回数」は発着回数が多い空港に LCC が参入しやすいと考えられるため、変数として用いる。次に「スポット数」について記述する。航空機が空港に着陸するためには、スポットが空いていることが必要である。また、LCC は着陸から離陸までの時間が短く、スポット数が確実に空いていることが必須となるため、スポット数は LCC の導入会社数に影響を与える変数であると考えられる。

(2.5) 地域特性に影響を与える操作変数

「高齢者比率」、「15歳未満人口比率」を変数として用いる。

分析に用いたデータの出所と定義は下表のとおりである。

表 3 説明変数の定義と出所

	変数名	定義	出所
被説明変数	乗降客数	滑走路 1 m ² あたり乗降客数	国土交通省 航空；空港一覧
説明変数	LCC 導入会社数	空港別 LCC 導入会社数	全国空港ウォッチングガイド (2013) 国土交通省 航空；空港一覧 各空港 web ページ
	魅力度	都道府県別地域ブランド	地域ブランド調査 (2010 年度版～2012 年度版)
	外国人数	在留外国人数	法務省 在留外国人 (急登録外国人統計) 統計
	ゆるキャラランクインダミー	ゆるキャラグランプリ 10 位以内に入った都道府県 にある空港=1 その他=0	
	所得	労働者 10 人以上の企業が 一般労働者 1 名に支払う 1 か月あたり平均現金給与額 (都道府県別)	内閣府 県民経済計算 四半期 GDP デフレーター 数字で見る日本 平成 24 年賃金構造基本統計調査
	本州ダミー	本州にある空港=1 その他=0	
	2010 年度ダミー	2010 年= 1 その他=0	
2011 年度ダミー	2011 年= 1 その他=0		

著者作成

表 4 操作変数の定義と出所

	変数名	定義	出所
操作変数	発着回数	空港別発着回数	国土交通省 航空；空港一覧
	スポット数	空港別スポット数	全国空港ウォッチングガイド (2013)
	高齢者比率	都道府県別 65 歳以上人口比率	内閣府 平成 24 年版高齢社会白書 平成 25 年版高齢社会白書
	15 歳未満比率	都道府県別 15 歳未満比率	総務省 平成 24 年データ 総務省 15 歳未満比率 総務省統計局 我が国のこどもの人数
	15 歳未満比率	都道府県別 15 歳未満比率	総務省 平成 24 年データ 総務省 15 歳未満比率 総務省統計局 我が国のこどもの人数

著者作成

なお、乗降客数は滑走路の面積で基準化し、所得は各年度の GDP デフレータにより基準化している。

第 2 節 推定結果と解釈

二段階最小二乗法を用いた分析の推定結果を表 5 に示す。まず、本稿ではパネルデータを用いた分析を行ったため、固定効果モデルと変量効果モデルの選択をする必要がある。2 つのモデルに関する推定結果を Sargan 検定により検証したところ、固定効果モデルが採用された。したがって、固定効果モデルの推定結果を用い、解釈を行う。

検定の結果、「ゆるキャラグランプリダミー」、「LCC 導入会社数」が有意水準 1% で正に有意な結果となり、また「所得」は有意水準 5% で正に有意な結果となった。

地域ブランドに影響を与える「ゆるキャラグランプリダミー」の変数については、地域の知名度があがるため、乗降客数の増加を促すのだと捉えることができる。「所得」があがれば、飛行機での移動をする観光客が増加すると考えられる。「LCC 導入会社数」の変数が有意に効いたことから、低価格の航空会社が就航した空港は、乗降客数が増加すると解釈ができる。

表 5 推定結果

	固定効果モデル				変量効果モデル			
	係数	標準誤差	P値		係数	標準誤差	P値	
LCC導入会社数	2.610	0.569	0.000	***	6.623	1.122	0.000	***
所得	14.202	6.791	0.037	**	16.313	8.612	0.058	*
魅力度	-0.140	0.228	0.539		0.102	0.183	0.576	
ゆるキャラランクインダミー	3.940	1.505	0.009	***	6.792	2.086	0.001	***
外国人数	0.000	0.000	0.670		0.000	0.000	0.794	
本州ダミー	0.000				4.841	8.795	0.582	
2010年度ダミー	2.490	1.132	0.028		6.200	1.697	0.000	
2011年度ダミー	2.640	1.103	0.017		5.532	1.601	0.001	
	観測値	225			観測値	225		
	***1%有意	**5%有意	*10%有意		***1%有意	**5%有意	*10%有意	
	Sargan検定	P値=0.7468			Sargan検定	P値=0.0002		

著者作成

表 6 記述統計量

変数名	平均値	標準偏差	最小値	最大値
乗降客数	13.564	28.551	0	193
LCC導入会社数	0.328	1.160	0	10
所得	2.980	0.430	2.473	4.215
魅力度	31.422	19.329	7	71
ゆるキャラランクインダミー	0.124	0.330	0	1
本州ダミー	0.333	0.472	0	1
2010年度ダミー	0.333	0.472	0	1
2011年度ダミー	0.333	0.472	0	1
発着回数	13278.370	27812.820	81	194865
スポット数	13.746	23.003	1	141
高齢者比率	24.400	3.632	17	31
15歳未満比率	13.582	1.982	11	18

著者作成

第 5 章 政策提言

第 1 節 ゆるキャラに関する政策提言

第 1 章の現状分析では、ゆるキャラは、市や県の PR として観光大使の役割を果たしており、地域へ経済効果をもたらすことを説明した。しかし、ゆるキャラを作ったとしても人気を集めなければ意味が無い。そこで、ゆるキャラグランプリを活用し、認知度を高める。さらに、ゆるキャラグランプリの上位になれば、認知度は高くなる。ゆるキャラグランプリの上位ランクインする為に、ゆるキャラは、地元の住民からの支持、つまり郷土愛が欠かせないと考えた。

ゆるキャラの提唱者であるみうらじゅん氏は、ゆるキャラが認められるための条件 3 つに「郷土愛」を挙げている。「郷土愛に満ち溢れた強いメッセージ性があること」や「立ち振る舞いが不安定かつユニークであること」そして、「愛すべき、ゆるさを持ち合わせていること」の 3 つを条件としている。

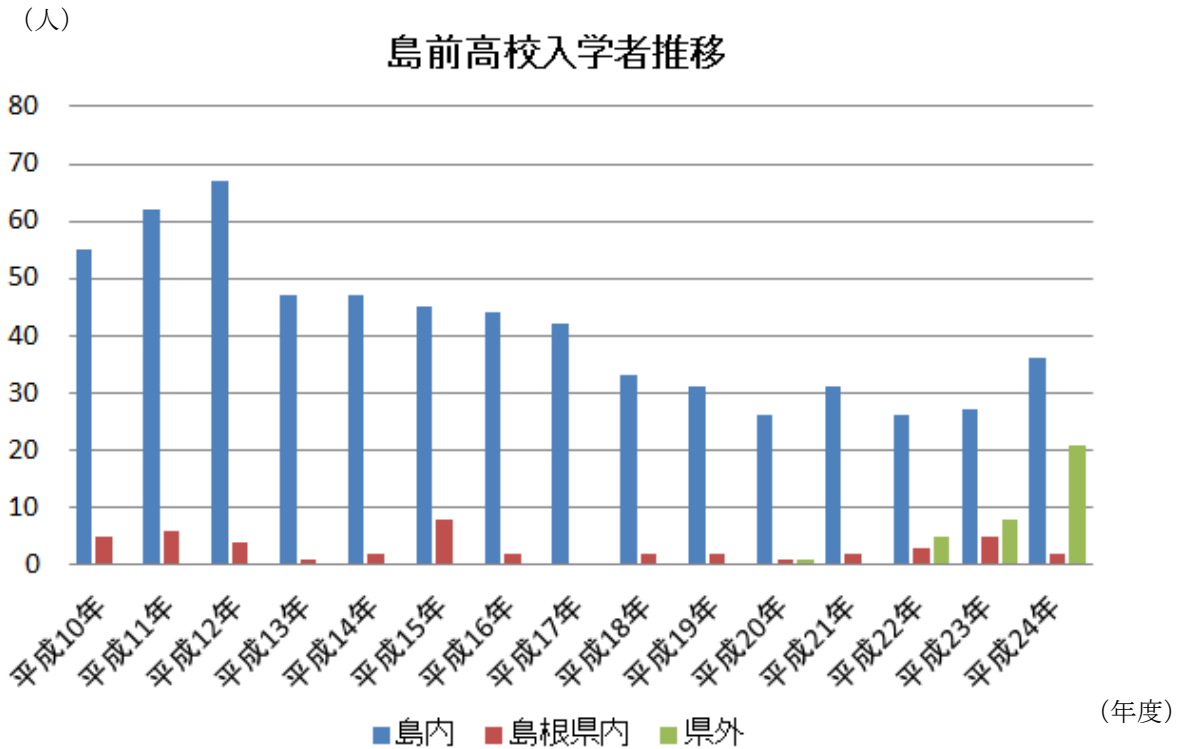
よって、住民は地元に関心を持ち郷土愛を育てる必要があると考えた。そこで、本稿は中学教育課程において地元を知るための授業や地元への課外活動を行うようなカリキュラムを設定することを政策提言とする。

中学教育課程を選択した理由は、感受性や観察力の豊かな時期であり尚且つ、故郷の歴史を学ぶことで故郷愛を深く持つことが出来る時期であると考えたからである。さらに地域について知ることで小学生の時に、学んだ知識を活かすことができると考えたからだ。

具体的には、地元の特産品や伝統工芸を座学し、実際に体験、販売する経験を授業に取り入れる。例えば、地元の特産品は、なぜ特産品になっているのか、特産品の特徴や特産品販売の全国シェアについて調べる。そして、特産品の製造工程や収穫の仕方について身をもって体感する。そして、販売の仕方も体験する。さらに、販売に携わることで、特産品の価値を認識することができる。そうした授業を取り入れ地元について学ぶ事によって地元愛が育つだろう。

実際に授業に取り入れ、地元について学ぶ機会を与えている市町村がある。島根県隠岐郡にある海士町では離島であること、島内の少子高齢化から人口は年々減少傾向にあった。これにより、一時は島内唯一の高校が廃校になるとさえ言われていた。高校がなくなってしまうと人口減少に拍車がかかってしまうと考えた海士町は、島留学と呼ばれる島外からの生徒を受け入れる制度を取り入れた。

図3 海士町島前高校入学者推移



島前高校魅力化プロジェクト 島前高校入学者推移より作成

また、授業カリキュラムの中で島内の産業や工芸品などの体験型学習プログラムを取り入れており地域密着型の学習を行っている。

海士町の成功例から地域への郷土愛を高めることは可能であると考えられる。

第2節 LCC 誘致に関する政策提言

LCC の導入会社数が有意に働いたことから、各空港は LCC 会社を誘致し、LCC 専用のスポットを設けることを義務化する政策を国に提言する。つまり、LCC が必ず拠点となる空港に降り立つことを意図する。メリットとして、必ず拠点のある空港を利用することから、観光客が来る機会が増える点だ。モデルが関西国際空港である。関西国際空港は、ピーチ・アビエーションが拠点となっている。

しかし、LCC が各空港の拠点となると正の外部性が考えられるのではないかと考えた。例えば、A 空港が LCC を持つと、B 空港は何もせず A 空港から飛行機に乗った観光客が来るので何もしなくてもよいと考えられる。しかし、その地域には A 空港の他に B 空港のほかに、C 空港や D 空港が存在する。その地域の中で、各空港は LCC の就航を得るために他空港に負けないように経営の改革や工夫を行うだろう。そこで、正の外部性は問題としない考える。

LCC が空港に拠点を持つための具体的な政策として、LCC 専用のスポットを作る。スポットとは、航空機を駐機するために特に定められた領域のことを指す。スポットには、固定スポットとオープンスポットに分けられる。旅客ターミナルやサテライトに隣接し、ボーディングブリッジ（搭乗橋）を備える固定スポットのことだ。オープンスポットとは、搭乗橋を備えないスポットのことを指す。費用の面で見ると、固定スポットで利用す

るボーディングブリッジは、利用するのに料金がかかる。オープンスポットは、利用者のための輸送バスのコストや搭乗のタラップの費用がかかる。できるだけ費用を抑えるスポットを利用することとする。それは、空港の仕組みや特徴によって異なるだろう。そこで、各空港が安い料金で利用できるスポットを LCC が専用利用できるスポットとする。

もし、LCC 専用のスポットを持っていれば、LCC 会社は、路線を就航でき、効率よいフライトスケジュールを組むだろう。また、遅延 (delay) や欠航などを防ぐことができ、LCC のさらなる利用が見込めると推測される。

本来、関西国際空港や成田国際空港のように第 2 ターミナルを LCC 専用にする政策提言としたい。

関西国際空港の第 2 ターミナルは、プレハブ倉庫のようなターミナルである。柱の鉄骨が見え、エスカレーターが設置されていない。第 2 ターミナルの整備費は 85 億円という記事が産業ニュースに掲載されていた。それに対し、第 1 ターミナル 1500 億円と言われている。費用を押さえ、多くの LCC に就航してもらいたいのが空港会社の本音だろう。第 2 ターミナルは、第 1 ターミナルと比べ料金が低い。LCC 会社にとっても、費用の低い第 2 ターミナルを利用したい。中部国際空港は、LCC 専用のターミナルの新設を進めている。空港会社は、利用者促進のために LCC を活用したい。しかし、LCC 専用のターミナルは、費用の面から考えると実現可能性が低い。

そこで、スポットを活用し、LCC が停留できるスポットを確保する。そうすることで、LCC の就航を確保する狙いがある。

第 3 節 将来像

本稿では、「ゆるキャラランクインダミー」、「LCC 導入会社数」という 2 つの変数が正の方向に有意に働いたため、この 2 つの変数を用いて、政策提言を行った。子供のころから地域の良さを学び、かつ、地域の愛情を感じ成長していき、各々の地域を誇りに思ってもらおう教育カリキュラムに関する提言と、LCC 専用のスポットを設けるといふ政策を提言とする。現在は関西国際空港と東京国際空港のみが第 2 ターミナルに LCC の拠点を持っている。

子どもが自分の住んでいる地域に誇りを持つようになると、市町村に高等学校がなく、都市に出ていくしかなかった子どもたちが、地元への愛を感じ、U ターンをする者が増えその地を活性化させてくれる可能性がある。また、ゆるキャラグランプリでも、自分の住んでいた地域のゆるキャラを上位にランクインさせようと、投票を行うようになるのではないかと推察できる。その結果、ゆるキャラが 10 位以内にランクインしたとすると、その地域を訪れる観光客が増加し、地域活性化することへの可能性が広がる。

また、LCC 専用のスポットができた場合、今まで LCC が就航していなかった地域へも訪れることが容易となり、魅力的な地域があれば観光客はその地域を訪れるようになると考えられる。空港を利用してくれることにより、地域へ経済効果をもたらすと考えられる。

これら 2 つの政策を実施することによって、低迷傾向にある空港を活性化させ、地域活性化が促進されると考えられる。さまざまな人々が空港を利用し、地域を飛び交い、地域が活性化することが本稿で述べる将来像である。

おわりに

今日の日本で地域活性化が叫ばれる中、本稿では地域活性化に「地域住民の活性化への取り組み」、「特産品や観光地といった観光客を惹きつけるもの」、「地域を訪れるための交通手段」が必要不可欠な 3 大要素であると考えた。その中でも最も必要性が高いと考えた「地域を訪れるための交通手段」として本稿では航空に着目した。そして、地域活性化を「観光客がその土地を訪れること」と定義づけたため、飛行機の乗降客数を増加させ、地域に観光客を呼ぶ地域活性化促進政策を提言することとした。しかし、航空についての先行研究ではアンケート調査等の研究が多く、実際に乗降客数の増減に着目した先行研究は内田（2008）のみであった。そこで本稿では①価格としての影響力をもつ変数、②所得、③地域ブランドに影響を与える変数、④空港の状況に影響を与える変数、⑤地域特性に影響を与える変数、の 5 項目に着目し、2010 年度から 2012 年度まで 3 年間に渡る 75 空港のデータを用いた二段階最小二乗法で分析を行った。

その結果、①価格としての影響力をもつ変数である「LCC 導入会社数」、②所得、③地域ブランドに影響を与える変数である「ゆるキャラランクインダミー」の 3 つが正に有意な結果となった。このことから私たちは郷土愛を育成する政策、そして各空港に LCC を就航させる政策を提言した。この提言により各空港における乗降客数が増加すると考える。

現在、日本ではビジット・ジャパンキャンペーンや民活空港運営法等の政策からも分かるように、航空による移動が再注目されつつある。しかし、乗降客数に関する先行研究は着手されていないのが現状である。現状の政策を行うのであれば、乗降客数がどうすれば増加するかを見直す必要は確実にある。また、航空に関する先行研究は他の交通手段に比べてまだまだ未着手な部分が多くある。今後、より多くの航空に関する研究を行うことによって、災害時に点と点で結ぶ利便性や海外から訪れる観光客の玄関口としての役割を強化することができると思う。しかし、本稿の研究では、国際線についての分析が不十分であるため、今後の研究・分析では海外との繋がりも視野に入れながら進めることを期待する。

先行論文・参考文献・データ出所

先行論文

- ・小島、羽田（2007）「地方空港の利用促進に向けた利用者特性に関する基礎的研究—鹿児島空港、長崎空港、仙台空港を例に一」『国総研資料』第 374 号
- ・内田傑 「地方空港の活性化に関する研究 ～ 最近の地方空港の現況について」
<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/subject/pdf/uchida-s.pdf> （2013/8/25 アクセス）
- ・秋月高太郎（2010）「ゆるキャラ論序説」
ci.nii.ac.jp/naid/110008091336 （2013/11/1 アクセス）

参考文献

- ・国土交通省都市・地域整備局 『都市・地域レポート』
<http://www.mlit.go.jp/common/000025660.pdf> （2013/8/22 アクセス）
- ・運輸政策研究『イギリス・オーストラリアの空港民営化に関する国内外の論文紹介』
<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no48-03.pdf> （2013/8/16 アクセス）
- ・河村宏明 『LCC』 http://www.okb-kri.jp/_userdata/pdf/report/145-3.pdf （2013/7/30 アクセス）
- ・片田恭平『空港民営化後のオーストラリアにおける継続的問題』
http://www.itej.or.jp/assets/www/html/archive/jijyou/201104_00.pdf （2013/8/30 アクセス）
- ・中条潮 『航空下部構造（空港・管制）市場化の流れ』
<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no01-03.pdf> （2013/8/13 アクセス）
- ・傍志清史 『我が国における LCC の台頭と空港政策』
<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoutnn/tnn0699pdf/ks069914.pdf> （2013/7/20 アクセス）
- ・かしわひろゆき（2013）『全国空港ウォッチングガイド』イカロス出版
- ・杉山武彦（2010）「交通市場と社会資本の経済学」有斐閣
- ・国土交通省航空局（2009）「数字でみる航空 2009」 航空振興財団
- ・橋本悟（2010）「イギリス・オーストラリアの空港民営化に関する国内外の論文紹介」
- ・国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課航空交渉室（2011）
 『建設マネジメント技術』
- ・国土交通省 「地域活性化に向けた空港経営改革」（2013/7/21 アクセス）
- ・日経 Biz アカデミーBizCOLLEGE 『「オープンスカイ」～航空連合に関わる「航空自由化」の流れ』

<http://www.nikkeibp.co.jp/article/column/20100107/204005/?ST=career&P=3> (2013/11/1
アクセス)

- ・大森 徹(2013) 『和製 LCC がもたらすもの』

データ出典

- ・かしわひろゆき (2013) 『全国空港ウォッチングガイド』イカロス出版
- ・国土交通省 web ページ 『空港管理状況調書』平成 23 年度版 (2013/8/31 アクセス)
- ・国土交通省 web ページ 『空港輸送統計調査』平成 24 年度版 (2013/7/29 アクセス)
- ・総務省統計局 web ページ 『統計でみる都道府県のすがた - 2013』(2013/7/12 アクセス)
- ・国土交通省 web ページ 『空港別収支試算結果』平成 18 年度～平成 24 年度 (2013/7/14 アクセス)
- ・法務省 「在留外国人(急登録外国人統計)統計表」
http://www.moj.go.jp/housei/toukei/toukei_ichiran_touroku.html (2013/10/18 アクセス)
- ・「movie walker」 <http://movie.walkerplus.com/> (2013/10/17 アクセス)
- ・一般財団法人 自動車検査登録情報協会 「自動車保有台数データ」
<http://www.airia.or.jp/index.php> (2013/10/17 アクセス)
- ・観光経済新聞社 「にっぽんの温泉 100 選・総合ランキング」
<http://www.kankokeizai.com/100sen/24.html> (2013/10/17 アクセス)
- ・日本旅行 「にっぽんの温泉 100 選 | 宿泊(ホテル・旅館)予約は日本旅行 2011 年」
<http://www.nta.co.jp/yado/onsen100/> (2013/10/17 アクセス)
- ・日本旅行 「にっぽんの温泉 100 選 | 宿泊(ホテル・旅館)予約は日本旅行 2012 年」
<http://www.nta.co.jp/yado/onsen/onsen100/> (2013/10/17 アクセス)
- ・総務省 「平成 24 年データ 総務省 15 歳未満比率」
<http://www.stat.go.jp/data/jinsui/2012np/img/05k24-3.gif> (2013/10/17 アクセス)
- ・総務省統計局 「我が国のこどもの人数」
www.stat.go.jp/data/jinsui/topics/pdf/topics70.pdf (2013/10/17 アクセス)
- ・内閣府 「高齢化の状況 | 平成 25 年版高齢社会白書(概要版)」
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2013/gaiyou/s1_1.html (2013/10/17 アクセス)
- ・内閣府 「高齢化の状況 | 平成 24 年版高齢社会白書(概要版)」
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2012/gaiyou/s1_1_1.html (2013/10/17 アクセス)
- ・内閣府 「2 地域別にみた高齢化 | 平成 24 年版高齢社会白書(全体版)」
http://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2012/zenbun/s1_1_2.html (2013/10/17 アクセス)
- ・国土交通省 「空港一覧 各空港ウェブページ」
http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000310.html (2013/10/10～10/22 アクセス)
- ・国土交通省観光庁 「ビジット・ジャパン・プラス活動」
http://www.mlit.go.jp/kankocho/news01_000116.html (2013/10/1 アクセス)
- ・国土交通省 「貨物・旅客地域流動調査」(2013/11/1 アクセス)
- ・島前空港魅力化プロジェクト 「島前高校入学者の推移」
miriyokuka.dozen.ed.jp/archives/change/000445.html (2013/11/1 アクセス)