

益田市と島根県立大学
共同研究
2024年度報告

2025年2月14日
島根県立大学内
14:35-15:05
中講義室4

萩・石見空港の利用促進方策の模索

－地元自治体と首都圏の若者への実態調査を通じて－

Exploring measures to promote the use of Hagi-Iwami Airport
-Through a fact-finding survey of local governments and
young people in the metropolitan area-

島根県立大学
Professor of Political Science
光延 忠彦

はじめに

島根県内には萩・石見、出雲、隠岐の3空港が設置されているが、地域の西端に位置するのが萩・石見空港である。こうした点から、同港の利用も一定程度はあるものの、コロナ感染症の影響後、容易には回復が進まない状況にある（参考資料①）。

他方、2023年11月、当研究室は、勤務先で空港利用調査*を行ったことがある。それによると、23年11月までの過去1年間、同港の利用者数は14%程度であったが、山陽新幹線、広島関西方面への高速バスの利用者数は、各々半数程度にも達し、両者合計では全体の8割以上であった。空路の利用が緩慢な理由としては、①利用料金の高額性、②搭乗手続きの複雑性が指摘されていた。回答者は、空路の快適性や利便性は認めつつも、利用料金や予約手続きの点で、更なるアイデアを求めていたと考えられる。

こうしたアンケート調査から、空路の利用を進める上での多くの示唆が得られた。

そこで、この研究は、「現状を、アンケートや聞き取りなどの実態調査によって把握し、そこで得られた諸点を解析して、その見解を同港の利用の促進に活用するため」に、首都圏の若者の意識を調査した。これはその研究の報告である。

* 島根県立大学地域政策学部 1～4年次76名/960名調査。

2. 研究の概略（分析の枠組み）

調査対象	課題 ⇒		実態調査 ⇒		分析	⇒ 解決 策の提案	
	地元4市3町	首都圏	地元4市3町	首都圏		地元4市3町	首都圏
10～30代	少ない利用の要因	惹かれる要因	利用しない理由 アンケート調査 4市3町	魅力を探る アンケート調査 千葉市内大学 都内の定点	解析	利用促進の内容	惹きつけられる内容
						次世代ツーリズム	次世代ツーリズム 縁結びコース（全季） 古代史めぐりコース（全季） 桜めぐりコース（春） 島と海をめぐるコース（夏） 渓谷と神社仏閣紅葉コース（秋） ウインタースポーツコース（冬） 学生生徒の教育旅行（全季）

3. 前年度の研究から分かっていること 本年度の研究について

前年度の研究*から分かっていること

⇒【課題】少ない利用の要因 ⇒【実態調査】

⇒①利用料の高額、利用手続きの煩雑性

⇒②空港を支える自治体連携組織（4市3町）を他の競合空港とから評価して、

萩・石見空港の場合は、搭乗者数が伸びる余地が十分ある（参考資料②、③）。

本年度の研究について

⇒【課題】惹かれる要因 ⇒【実態調査】

⇒①首都圏の定点観察 ○

⇒②首都圏（千葉県）での若者への意識調査 ○

* 参考文献に記載、後掲。

4. その前に、、、日本国内における空港の配置状況

2025年2月現在、日本の空港97港

(種類) ①会社 4、②国(立) 24、③都道府県(立) 54、④軍民兼用 8、⑤その他 7

黄色⇒日本の主な拠点に配置(国) 緑⇒国内の特定地域に配置(自治体)

<国立>

①⇒成田国際、中部国際、大阪国際、関西国際... (会社方式の大規模空港)

②⇒旭川、新千歳、仙台、山形、新潟、東京国際、広島、山口宇部、高松、松山
高知、福岡、大分、長崎、那覇... (地域拠点に配置された空港)

<地方自治体立>

③⇒神戸、鳥取、隠岐、出雲、石見、岡山、佐賀、下地島... (地域の利便性を確保のため配置)

④⇒三沢、美保、岩国、徳島... (米軍や自衛隊と民間とを兼用する空港)

⑤(その他) ⇒但馬、岡南、天草... (中山間地域などの旅客に限定されない多目的な空港)

(空港、飛行場の存在しない府県)

⇒京都府、奈良県、滋賀県、三重県(近畿地方)

⇒山梨県、神奈川県、群馬県、埼玉県(関東地方)

5. 萩・石見空港のライバル空港

(対象) ①三沢 (青森県、1/2) ②山形 (山形県、1/2) ③大館能代 (秋田県、1/2) ④鳥取 (鳥取県1/2)
⑤美保 (鳥取県、1/2) ⑥石見 (島根県、*1/2) ⑦下地島 (沖縄県宮古島市、*1/2)

(国の政策変更)

2013年から、一定便数を前提に、付加的便数について、競争性が導入される。その便数の管理を国交省の専門委員会が主導する。

(7港の概要)

- ①三沢⇒青森市から60キロ、米軍、自衛隊基地として使用、青森市内には別途、青森空港がある。
 - ②山形⇒山形市から20キロ、米軍、自衛隊基地の軍用を経て商業用に転換、別途、庄内空港が日本海側にある。
 - ③大館能代⇒秋田市から80キロ、地域の要請に基づいて設立、別途、秋田市内に秋田空港がある。
 - ④鳥取⇒東部の鳥取市内にある。別途、西部の米子市に美保空港がある。
 - ⑤美保⇒米軍、自衛隊と商業用の兼用空港である。
 - ⑥石見⇒松江市から170キロ、島根県西部の空港として設立。県中部に出雲空港がある。
 - ⑦下地島⇒国内の飛行操縦士の養成港として設立、2019年から宮古空港の補助空港として再開、別途、宮古空港がある。
- *島根、沖縄県の宮古島以外の離島を除く。

6. 萩・石見空港の涙ぐましい努力

(石見空港の定期便の歴史)

1993年、羽田 1 便/日	伊丹 1 便/日
1995年、 2	1
1999年、 1.4	1
2000年、 2	1
2002年、 1	1
2011年、 1 (2 便、6年/18年)	伊丹休止 (開始~18年後に事実上廃止)

2012年11月、国土交通省委員会「羽田発着枠配分」を諮問

2013年11月 羽田発着枠政策コンテスト① (3路線、石見、山形、鳥取2年)

2014年3月~2016年2月、東京国際2便/日 (1便⇒2便へ)

2015年12月、羽田発着枠政策コンテスト② (3路線、石見、鳥取、山形3年)

2016年3月~2018年2月、東京国際2便/日 (継続)

2017年9月、羽田発着枠政策コンテスト③ (3路線、石見、鳥取、山形)

2018年3月~2020年2月、東京国際2便/日 (継続)

2020年5月、羽田発着枠政策コンテスト④ (5路線、石見、鳥取、山形、大館能代。三沢、下地島は暫定)

2020年3月~2022年3月、東京国際2便/日 (継続)

2023年3月、羽田発着枠政策コンテスト⑤ (6路線、石見、鳥取、山形、大館能代、三沢、下地島)

2023年4月~2025年3月、東京国際2便/日 (継続)

2024年12月、羽田発着枠政策コンテスト⑥ (6路線、石見2、鳥取5、山形2、大館能代3、三沢4、下地島1、4年間)

2025年4月~2029年3月、東京国際2便/日 (継続)

(羽田 = 東京国際、伊丹 = 大阪国際を略記)

7. 7港の路線の配分状況

- ①配分枠数は増加傾向にはある。
- ②しかし、常連の空港は依然として継続されている。
- ③そこに、新規に強豪の空港が参入して来る。
- ④何とか、石見空港は制度の開始以来、枠数を維持できてはいるが、競争性が高いため現状への更なる改善が求められている。

	22年度旅客数（人）	19年度比（％） コロナ前
三沢	307812	1
大館能代	149773	△3
山形	298236	△16
鳥取	285544	△28
美保	399444	△37
石見	109604	△24
下地島	368117	192

8. 背景としての国の空港政策

背景としては、

- ①航空産業では、発着施設の状況に拘わらず、地域間の移動が商業を基盤に置いているため、経済的合理性によって機能せざるを得ない。
- ②国営企業の民営化、規制緩和、民間委託など、市場メカニズムを活用する方法（←アメリカの影響、80年代以降の英、米における新公共管理）が日本の航空行政にも導入された。
- ③契機は、羽田空港の需要が増大して供給が追いつかない状況の顕在化である。

結果として「**限定された空路を如何に配分するか**」という問題に帰着した。

⇒国が「**地方路線を管理して、地方空港同士を競争させる仕組み**」が創出された。

（羽田路線を持つ地域空港、1便の保障、それ以上の路線は国の管理の競争枠の争奪「枠」からの獲得の必要性が生じた。

（今日の問題）

萩・石見空港⇒**継続的に東京便を確保**するため、**地域社会と協力**して、**搭乗者数を増やす必要性が生じて**、今日、**地域課題**として関心が集まるようになった。

9. 現状の路線の利用状況は？

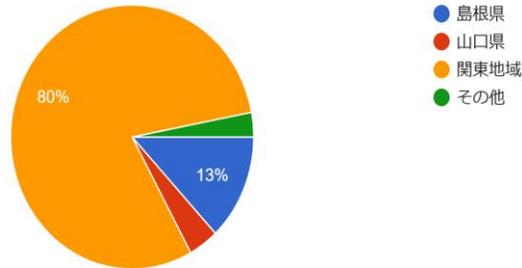
取り合えず、先ず、現行路線を見て見よう。

首都圏の若者への実態調査の前に、そもそも現状の路線の利用状況は、

(石見空港ターミナルビル内 2024年11月5～7日、各日とも石見発18時20分発東京便、3日間合計100名)

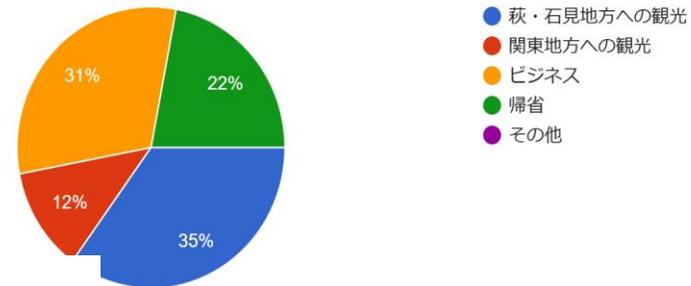
お住まいの地域を教えてください

100件の回答



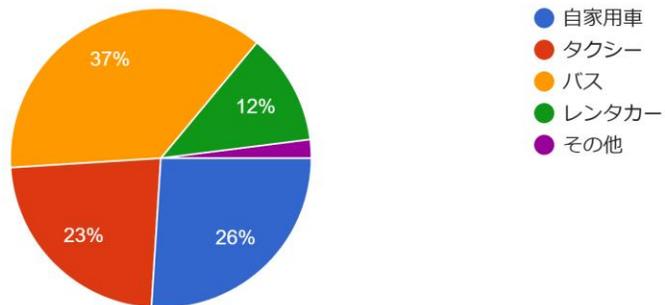
萩・石見空港の利用目的を教えてください

100件の回答



萩・石見空港周辺での移動手段を教えてください

100件の回答



10. 内的要因

経済学で言われる「内的要因（人そのものに属する意向を重視する考え方）」

内的要因

⇒行動は個人の意向で達成されるが、**人の集合が拡張しなければ、限定的な集団で終了する可能性が高い。**

【東京便から】

① 2便態勢の夕方便の東京便（⇒復路の性格）

② 商用、帰省、観光の3大利用

③ 商用⇒タクシー、路線バス。帰省⇒自家用車両。観光⇒分散手段

⇒島根県西部、山口県東北部への意識が強い事例（目的が明確）

⇒移動手段も明確⇒こうした利用層は一定程度存在する。

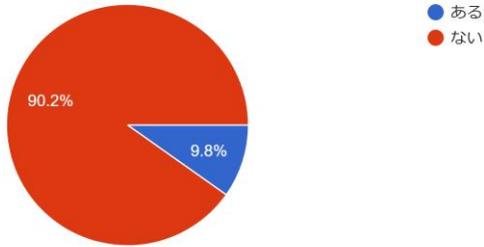
しかし、内的要因の場合は、**こう言う人を増やさないと全体としては増えない限界がある。**

11. 首都圏における若者層の抱くイメージ

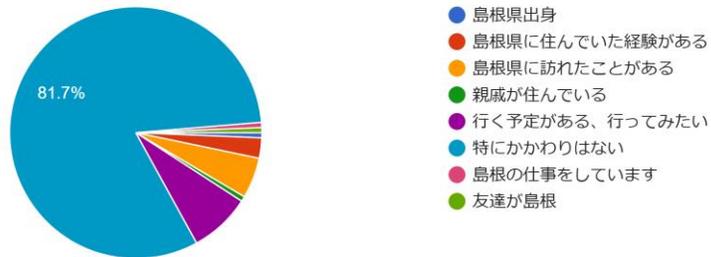
首都圏の実態調査

(2025年1月14～29日、web.調査、敬愛大学、国際武道大学、125名、敬愛大学経済学部大久保研究室協力。2025年1月27、28日、28名の全年齢、日比谷しまね館調査分を含む、合計153名)

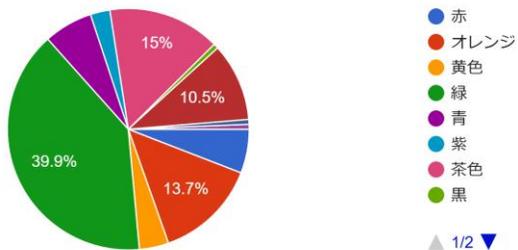
島根県を訪れたことはありますか
153件の回答



あなたと島根県の関わりを教えてください
153件の回答

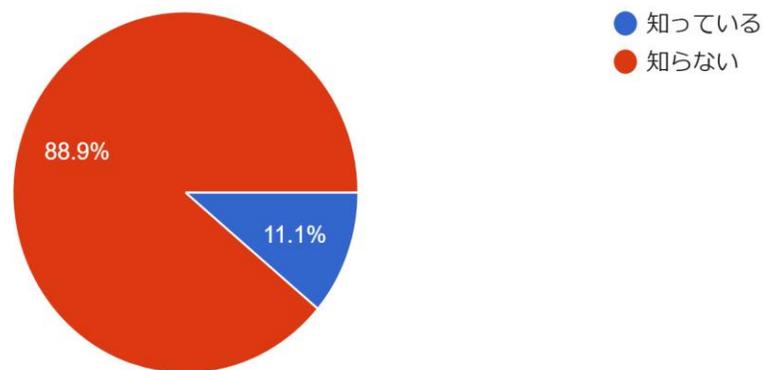


島根県を色でイメージすると何色ですか
153件の回答



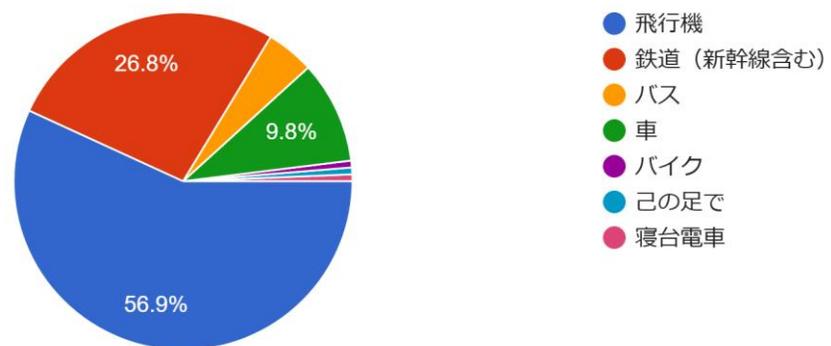
萩・石見空港を知っていますか

153 件の回答



島根県に行く機会があればどのような移動手段を取...スの場合は東京－松江、出雲の夜行バスなど。)

153 件の回答



12. 外的要因から考えられること

外的要因⇒人を取り巻く外部環境が結果に影響するという考え方
自分ではコントロールできない⇒外部の何らかの効果が必要になる。

【首都圏調査から】

- ①20歳前後の世代では島根県に対するイメージは限定的（松江市と出雲市、出雲大社）。
- ②首都圏から見た島根県には非日常を求める傾向か（素朴性、回帰性など）。

つまり、効果的な広報としては、総花的ではなく

【ハロー効果】（特定の分かり易い特徴に引きずられて評価が歪められること）になろう。

ただし、「特別な存在でなくても、人々の意向が明確である場合は、そこに追従される」と言うことが研究では既に分かっている（行列のできる店など）。

従って、**個別化を追求する方法**が有効になろう。

おわりに

- ①首都圏から眺められる、島根県や島根県西部、および山口県東北部地域は、多数地域の中の1地域に限定されることが分かる。
- ②首都圏から特定の地域を選択するには、すなわち外部要因をハロー効果に求める方法がある。
- ③ハロー効果をより具体化した方法としては、今日的なSNSなどの駆使が挙げられる。
- ④その要件は、「誰かが」、あるいは「島根県はすごいことになっている」と言う世論（噂を含めて）を醸成することが必要になる⇒その情報に人々は動機付けられて行動を起こす。

参考資料①

鳥取県、島根県にある空路の利用状況（単位人、島根県発表）

行政区	空港	23年度	22年度	19年度	19年度比%
島根県	出雲空港	999598	823383	997167	100
	隠岐空港	64598	54742	59238	109
	石見空港	130884	106074	142614	91.8
鳥取県	鳥取空港	374150	285314	388696	96.3
	米子空港	535299	398790	577072	92.8

参考資料② 次頁につづく

旅客数を支える「創出力（各空港を支える自治体連合人口がどの程度旅客数に寄与したか）」

創出率 (A) = 空港の旅客数 / 空港を支える自治体連携組織の人口

(A) = 49.1% (5港の平均を採用) (今回は、三沢、下地島の2港を除く5港)

当該空港を支える自治体連携組織の人口 (B)

当該空港の旅客数 (C)

評価 $C - A \times B = X$ (寄与の状況) $\Rightarrow X > 0$ 寄与 (+) $X < 0$ 寄与 (-)

寄与 (+) 美保、鳥取、石見 $> A >$ 大館能代、山形 寄与 (-)

	22年度旅客数 (千人)	空港支える自治体連携組織の人口 (千人)	創出力 (%)
三沢	308	38	811
大館能代	150	504	29.8
山形	298	1057	28.2
鳥取	286	345	82.9
美保	399	462	86.4
石見	110	161	68.3
下地島	368	56	657

結果

- ① 空港の旅客に寄与した程度は、必ずしも旅客数の実数に比例しない。
- ② 萩・石見空港では支援自治体連携組織が、他に比較して過少規模にも拘わらず、一定の旅客数を出している。
- ③ ②から、支援自治体連携組織の規模の拡張から旅客数の増加が見もまれる。

	22年度旅客数 (千人) C	創出率 (%) A	空港を支える自治体連携組織 人口 (千人) B	寄与の状況 (千人) X
三沢	308	—	38	
大館能代	150	49.1	504	△98
山形	298	同	1057	△220
鳥取	286	同	345	116
美保	399	同	462	173
石見	110	同	161	31
下地島	368	—	56	

参考資料③

- ①三沢⇒三沢空港利用者利便向上協議会（三沢市）
 - ②山形⇒山形空港利用拡大推進協議会（県内35自治体中30自治体と連合）
 - ③大館能代⇒大館能代空港利用促進協議会（秋田、青森、一部岩手県内自治体）
 - ④鳥取⇒鳥取空港の利用を促進する懇話会（鳥取市、倉吉市、一部兵庫県内自治体）
 - ⑤三保⇒米子空港利用促進懇話会（米子市をはじめ松江市、安来市も網羅する）
 - ⑥石見⇒萩・石見空港利用拡大促進協議会（益田市、浜田市、萩市、阿武町など）
 - ⑦下地島⇒下地島空港活性化協議会（宮古島市）
- ②～⑥までの自治体が連携した自治体連携組織の総人口を分母とする。
- ①⑦の2港はひとつの自治体のみが空港を支える組織になっているため分析の対象から除く。

(主要参考文献)

秋吉貴雄「規制緩和と利益団体政治の変容」日本政治学会編『年報 政治学2012－Ⅱ』2012年、110－133頁。

衛藤卓也編『交通政策入門』同文館出版、2023年。

大竹文雄『行動経済学の使い方』岩波文庫、2019年。

関西空港調査会監『航空・空港政策の展望』中央経済社、2021年。

国土交通省航空局HP.

新藤宗幸「規制緩和と「管理された市場」の政治行政—新保守主義下の規制緩和をめぐる—」日本行政学会編『年報 行政研究』第28号、1993年、1—19頁。

総務省HP.

ティム・パウエル『現代の交通システム』NTT出版、2007年。

西尾 勝『行政学』有斐閣、2008年。

松並 潤「民営化・規制緩和の日英比較—航空業を例として—」『大阪学院大学法学研究』第22巻、第1・2号、167－192頁。

光延忠彦「広域臨空連合と自治体機能—萩・石見空港を核とした島根県西部地域の航空行政—」『益田市島根県立大学共同研究報告』2024年2月13日、1－16頁。

深谷 健『規制緩和と市場構造の変化—航空・石油・流通セクターにおける均衡経路の比較分析—』日本評論社、2012年。