

小型空港整備と地域開発 ——鹿児島県枕崎市を事例として——

中 村 臨 子

本論文の目的は、日本でコミューター航空がどのように整備され、どのように地域開発と結びついているのかをみながら、コミューター航空の抱える問題点、そして地方都市の抱える問題点を明らかにしようとするものである。

なお、本論文においては、コミューター航空として固定翼のある小型機を取り扱い、ヘリコプターはその範疇に入れないこととする。

コミューター航空はアメリカで誕生し、発展した。日本では離島を結ぶ生活路線としての色彩が強かったが、1985年末に規制緩和がなされ、本土の都市間運航が可能となった。

日本の国上開発の中で初めてコミューターという言葉が出てきたのは、四全総である。四全総の目指した高速交通ネットワーク形成の一手段として、それまで高速交通サービスの恩恵を享受できなかった地域へのコミューター航空導入が検討されることとなった。この四全総を受けて施行された第5次空港整備計画によって、4か所がコミューター専用空港の建設を認可された。

鹿児島県枕崎市にある枕崎空港は日本初のコミューター専用空港で、平成3年1月に開港、同年7月から不定期便が就航している。

枕崎市は、三方を山、残る一方を海に囲まれ、近隣地域へのアクセスに多くの時間を要していたため、「陸の孤島」と呼ばれてきた。鹿児島空港へもともすれば半日かかることとなり、高速交通サービスの享受からはほど遠い地域であった。そのため、小型空港建設への動きは早く、昭和55年にさかのぼる。だが、開港までの経緯は順調とは言い難く、さまざまな壁にぶつかっている。なかでもコミューター航空の最大の問題点である採算性から、運航会社が二転、三転し、現在の日本コンチネンタル空輸(株)に決定したのは開港の1か月

半前であった。

現在の利用状況をみると、年間利用では、帰省客や観光客の多い8月に利用が集中している。利用別では、遊覧利用とチャーター便利用が6対4の割合になっている。チャーター便の6割は観光利用で、ビジネス目的の利用は2割ほどである。開港以前に市が行なったアンケートでは、市民の72%が何らかの形で空港を利用したいと答えていた。だが、現在の利用客の市民、鹿児島県民、県外の割合は、3対5対2であり、市民の利用率は市民全体の8%と少ない。これは、競合する交通手段を利用するほうが安価であることが要因と考えられる。

今後の課題として挙げられるものには、採算性の問題、遊覧からチャーターへ、チャーターから二地点間輸送への転換、航空関連産業の誘致等がある。

運航・機材のコスト高により運賃が高くなり、高所得者向けの交通になりかねない、事故率が高い、といったコミューター航空に対する批判的な意見もある。しかし、辺地や僻地の人々にとっては、重要な交通路となるのだ。

コミューター航空の抱える問題は多い。最も大きい問題は、採算性だ。局地的サービスに適したスケールの小ささが、デメリットとなり、運賃が高くなる。競合する交通機関との競争に勝てるかどうかは鍵となる。だが、コミューター空港をもつ地域では時間価値に対する考えが乏しく、利用者が思うように伸びないのが実情だ。

けれども、日本のコミューターは始まったばかりで、いまは試行錯誤の段階といえる。コミューター航空がそのメリットを発揮できる地域開発を期待する。