

富山大学 平成 30 年度卒業論文

富山空港と 4 時間の壁

11510071 下西志音

富山大学人文学部人文学科
社会文化コース社会学分野
学籍番号 11510071
氏名 下西志音

目次

| | |
|-----------------------------------|----|
| 第1章 問題関心 | 1 |
| 第2章 先行研究 | 2 |
| 第1節 4時間の壁 | 2 |
| 第2節 新幹線開通による地方空港の影響 | 3 |
| 第3章 富山空港の概要 | 4 |
| 第1節 富山空港の概要 | 4 |
| 第2節 羽田便や富山空港の必要性 | 5 |
| 第4章 調査概要 | 6 |
| 第5章 富山空港の利用状況 | 7 |
| 第1節 北陸新幹線の影響 | 7 |
| 第2節 国内線の利用状況 | 8 |
| 第3節 国際線の利用状況 | 10 |
| 第4節 空港サポーター組織 | 13 |
| 第1項 富山きときと空港サポーターズクラブ | 13 |
| 第2項 富山空港を発展させる会 | 14 |
| 第3項 富山空港国際路線利用推進協議会 | 15 |
| 第4項 「富山ー羽田便」利用促進キックオフ大会 | 16 |
| 第6章 他の地方空港との比較 | 18 |
| 第1節 富山きときと空港サポーターズクラブの特徴～他空港との比較～ | 18 |
| 第2節 空港へのアクセス | 21 |
| 第7章 利用促進に向けた取り組み | 22 |
| 第1節 羽田便の利用促進に向けた取り組み | 22 |
| 第2節 乗継便の活用 | 25 |
| 第1項 乗継便による地方都市間移動の利便性 | 25 |
| 第2項 乗継便の利用促進 | 27 |
| 第3節 飛行機とバスの乗り継ぎ | 28 |
| 第4節 国際線の利用促進に向けた取り組み | 31 |
| 第5節 就航率向上に向けた取り組み | 32 |
| 第8章 考察 | 33 |
| 参考文献・URL | 36 |
| 巻末資料 | 37 |

第1章 問題関心

地方空港は全国に新幹線網が広がってきたことにより、厳しい状況にある。一般的に航空機と新幹線どちらを選ぶかの基準となる時間が4時間であるとされている。目的地まで4時間以内で行くことが出来るならば新幹線を利用し、4時間以上かかるならば航空機が選ばれる傾向にある。これは一般的に4時間の壁といわれている。地方都市と東京が新幹線で結ばれると、地方空港の羽田便の利用者は大幅に減少し、減便そしてやがては廃止に追い込まれる空港も少なくない。

富山空港の場合、2015年に北陸新幹線が開通し、富山と東京が最速2時間8分で結ばれた。北陸新幹線の開通により、羽田便の利用者が減少し、富山空港は北陸新幹線が開通してから1年後の2016年3月に6便から4便に減便した。今後も利用者の減少が続けば、他の地方空港と同様に羽田便が廃止になる可能性は0ではないため、富山県を中心に羽田便の便数を何とか維持しようと様々な取り組みを行っている。

そこで、今回は富山空港を取り巻いている環境や富山空港と他の地方空港との比較から、富山空港が4時間の壁を乗り越える可能性について考察していきたい。

第2章 先行研究

第1節 4時間の壁

4時間の壁とは、問題関心でも述べたように目的地まで新幹線で4時間以内に行くことが出来るならば新幹線を利用し、4時間以上かかるならば航空機を選ぶ傾向のことをいう。そのため、JR東海によると、新幹線と航空機のシェアは新幹線の所要時間がおよそ2時間30分の東京圏から大阪圏は85対15、所要時間がおよそ3時間50分の東京圏から広島は68対32と新幹線での所要時間が4時間以内であれば新幹線のシェアは航空機のシェアよりも高い。しかし、新幹線での所要時間がおよそ5時間の東京圏から福岡では、新幹線と航空機のシェアが10対90と圧倒的に航空機のシェアが高くなる。

このように、4時間以内で行くことができるかどうか新幹線と航空機どちらを選ぶかということに大きく影響している。

第2節 新幹線開通による地方空港の影響

ここでは実際に新幹線の開通が国内線に影響を与えた事例についてみていく。

1982年6月23日に東北新幹線が開通したことにより、仙台と東京がおよそ1時間40分、盛岡と東京がおよそ2時間30分で結ばれ、羽田便の利用者が減少したため、1985年に仙台―羽田便、花巻―羽田便が廃止された。

また、1982年11月15日に上越新幹線が開通したことにより、新潟と東京がおよそ2時間で結ばれたため、羽田便の利用者が大きく減少し、1983年に羽田便が廃止された（現在は成田便が1便）。

さらに、山形新幹線が1992年7月1日に山形駅、1999年に12月4日に新庄駅まで延伸したことにより、山形と東京がおよそ2時間50分、新庄と東京がおよそ3時間30分で結ばれ、山形空港の羽田便は開通前に5便あったが1便まで減少した（現在は2便）。

近年では2011年3月12日に博多―鹿児島中央を結ぶ九州新幹線が開通し、福岡と鹿児島がおよそ1時間30分で結ばれ、福岡―鹿児島間の航空機利用者が、月平均で7000人から2000人にまで減少したことを受け5便から3便に減便した。

このように、新幹線が開通するとその沿線の地方空港は減便や廃止などといった大きな影響を受けていることがわかる。

第3章 富山空港の概要

第1節 富山空港の概要

1963年8月20日に開港した富山空港は、富山県の中心を流れる神通川の河川敷に作られた2000メートルの滑走路を持つ空港である。河川敷に作られた空港は全国でも富山空港だけである。2012年から富山空港の愛称が富山弁で「新鮮な」を意味する「きときと」という言葉が入り、「富山きときと空港」となっている。かつて国内線は名古屋、大阪、福岡、広島など、国際線はウラジオストクを結ぶ路線があったが廃止されている。現在は国内2都市、アジア4都市へ就航している。以下はその就航先と運行便数である。

<国内線>

- ・羽田便 1日4便
- ・札幌便 1日1便

<国際線>

- ・大連便 月・水・土に1便ずつ
 - ・上海便 火・土に1便ずつ
 - ・台北便 月・木・金・日に1便ずつ
 - ・ソウル便 月・水・土に1便ずつ（冬季は運休）
-

第2節 羽田便や富山空港の必要性

北陸新幹線が開通してもなお、自治体が富山空港の便数を維持しようとしていることにはある理由がある。それは近年、富山空港は国際線に力を入れており、海外の航空会社が乗り入れているからである。その航空機のグランドハンドリング（航空機誘導など空港地上支援業務）の管理を国際線の航空会社から委託されているのがANAであるため、ANAが富山空港から撤退すると外国航空会社のケアができなくなり、国際線の撤退という事態に発展しかねない。このような事態が起こると、交通手段の選択肢が減ることから利便性が低くなってしまう。

また富山空港は富山―羽田便があることにより、現在は海外21都市、国内37か所において乗り継ぎ割引が適応されるため、乗継便としての利便性が高い。そして、富山から飛んでいる便の7割以上が羽田便であり、空港機能を維持するためにも羽田便の維持が必要不可欠である。

また、地震などの災害時の防災拠点としても富山空港は必要である。2011年3月11日に発生した東日本大震災では仙台空港も被害にあったが、自衛隊や米軍の応急復旧作業により3月16日から仙台空港は救援物資の輸送拠点として運用された。また、けが人などの患者の域外搬送の拠点として花巻空港・福島空港、自衛隊と米軍の緊急物資輸送拠点として花巻空港・山形空港が利用された。さらに、東日本大震災の影響で仙台空港の民間機、東北新幹線がともに4月まで運休したため、東北地方と各方面の移動手段として花巻空港・山形空港・福島空港を中心に臨時便が運航された。2004年の新潟県中越沖地震の際には、新潟空港も防災拠点となり、上越新幹線運休に伴う移動手段の確保のために羽田空港からの臨時便が運航された。

このように、富山空港は災害時の防災拠点、移動手段の確保という点からも重要である。

第4章 調査概要

富山空港の利用状況や利用促進に向けどんな組織がどのような取り組みを行っているのかを詳しく知るために富山県観光・交通・地域振興局総合政策室へ、北陸新幹線の開業による旅行業務への影響について知るためにニュージャパントラベルへのインタビューを行った。また、富山空港の特徴を調べるために新幹線が開通している地方都市の地方空港との比較を行った。インタビューの概要は以下の通りである

①中嶋義博さん（当時、富山県観光・交通・地域振興局総合政策室）

日時：①平成29年11月2日（木）15：00～

②平成29年11月24日（金）14：00～

場所：富山県庁

インタビュー内容：富山空港の利用状況や支援組織である「富山きときと空港サポーターズクラブ」、「富山空港を発展させる会」、「富山空港国際路線利用促進協議会」の詳細について

②小川謙一さん（富山県観光・交通・地域振興局総合政策室）

日時：①平成30年9月7日（金）13：00～

②平成30年11月29日（木）14：00～

場所：富山県庁

インタビュー内容：富山空港の利用状況や富山県の利用促進に向けた取り組みの成果について

③杉政伸一さん（ニュージャパントラベル）

日時：平成30年12月7日（金）10：30～

場所：ニュージャパントラベル本社

インタビュー内容：北陸新幹線開業による旅行業務への影響と富山空港の利用促進に向けた富山県との連携について

第5章 富山空港の状況

第1節 北陸新幹線の影響

北陸新幹線が開通したことは小松空港や富山空港にも大きく影響を与えている。ダイヤモンド・オンライン編集部によると、富山空港には北陸新幹線が開通した日から大きな変化が2つ起きていた（ダイヤモンド・オンライン編集部、2016）。1つ目は、機体の小型化である。2015年3月13日までは、B767（270席）やB777（400席）、B787（335席）など中型機が中心だったが、新幹線の開業日からは、B737-800（166席・167席）など座席数が4割以下の機種へと小型機化が一気に進んだ。2つ目は、運賃の大幅な改定である。開業前日の特割運賃は最安値で1万7890円だったが、開業直後は特割運賃の最安値で1万1290円と、新幹線を利用した場合の東京—富山間の価格1万2730円（正規料金）よりも安く飛行機に乗れる価格設定になった（現在の特割運賃の最安値は1万1400円）。

機体の小型化の影響もあり富山空港も北陸新幹線の開通後、航空機の利用者が82万7730人から49万4616人に大きく減少した（表5-1）。JR東日本によると、北陸新幹線開通前の2014年度はJRと航空機のシェアは42対58と航空機利用者のほうが多かったが、開通後の2015年度のシェアは76対24とJR利用者が大幅に増加したことがわかる。そのため開通前はANAが6便運航していたが、2016年3月に4便に減便した。このように、北陸新幹線が開通してから羽田便の利用者は半分以下になっており、減便されているという現状がある。

表5-1：富山空港国内線の平成24年度から平成29年度の利用状況

| | H24年度 | H25年度 | H26年度 | H27年度 | H28年度 | H29年度 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 東京便 | 796,722 | 827,730 | 824,652 | 494,616 | 390,549 | 376,369 |
| 札幌便 | 57,568 | 58,537 | 59,776 | 62,733 | 67,710 | 66,734 |
| 国内チャーター | | 275 | 753 | 2,003 | 3,436 | 1,925 |
| 計 | 854,290 | 886,542 | 885,181 | 559,352 | 461,695 | 445,028 |

（富山県庁HP「富山空港の利用状況」にH29年度の情報を加筆）

小松空港も北陸新幹線の影響で小松—羽田間の航空機利用者が減少し、開通前はANA、JALともに、6便ずつ運航していたが、開通後はANAが2便減便、またANA、JALともに機体が小型化した。JR東日本によると、開通前の2014年度はJRと航空機のシェアは64対36、開通後の2015年度は86対14とJRの利用者が大幅に増えている。

第2節 国内線の利用状況

北陸新幹線が開業したのは平成26年度末の平成27年3月14日である。表5-1を見ると、東京便は平成23年度から平成25年度までは利用者が年々増加しているが、平成26年度末に北陸新幹線が開業したことでやや減少し、平成27年度には平成26年度に比べ約33万人減少した。また、平成28年度には北陸新幹線開業前に比べ利用者が半分以下になっている。しかし、旅行客に与える影響は少なく、影響を受けたのはビジネス客が多いという。ニュージャパントラベルの杉政さんによると観光で利用する人は日帰り、宿泊問わず、朝行って夜帰ってくる人が多いが、朝と夜の飛行機の時間帯は北陸新幹線開通後も変わっていないのであまり影響はなかったという。

札幌便をみると、北陸新幹線の影響を直接受けていないため、北陸新幹線が開業しても利用者は減少していない。平成23年度から28年度まで徐々に利用者数をのばしており、平成28年度は平成23年度に比べ20%以上利用者数が増えている。

国内チャーター便は北陸新幹線が開業する前に比べ開業後は大幅に利用者が増えている。国内チャーター便の行先をみると平成26年度は宮崎と宮古島のみだったが、平成27年度は稚内、静岡、広島福岡、大分、熊本、鹿児島と九州方面の行先が増えただけでなく全国各地にチャーター便が飛んでいる。平成28年度は稚内、青森、仙台、隠岐、長崎、福江、種子島、宮古、久米島、那覇と10ヶ所にチャーター便が飛んでいる。また、ほとんどの場所へのチャーターは1から2往復であるのに対し、那覇へのチャーター便は8往復となっており、このことが平成28年度の国内チャーター便の増加につながっているといえる。このことについて、杉政さん、富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の小川さんともに「北陸新幹線の開業は特に影響していない」と述べていた。チャーター便の増加理由については今回の調査で明らかにすることができなかった。

平成29年度の国内線の利用者数は、44万3103人となり東京便・札幌便ともに減少した。

東京便の利用者数は37万6369人となり、平成28年度と比べ1万4180人減少した。主な要因としては、冬季の大雪により欠航が相次いだことがあげられる。平成28年度の欠航数が34便であるのに対し、平成29年度の欠航数は81便と2倍以上になっている（北陸新幹線の冬季運休は「つるぎ」2本のみ）。しかし、月別の利用者数を見ると、5月から9月の利用者は平成28年度より増加している。平成29年11月10日の北日本放送のニュース番組「いっちゃん★KNB」によると、2017年上半期の羽田便利用者は19万817人となり、前年の同時期に比べ5288人、割合でいうと2.9%増えたという。北陸新幹線開業後に、半期ごとの統計が前年の数字を上回るのは初のことだった。このことから利用促進に向けた取り組みの効果は一定程度あったと考えられる。平成30年5月16日の北日本新聞「富山空港利用下げ止まりか」によると、県総合政策室は

「冬季以外では前年実績を上回る月も多く、下げ止まり感が出てきた」とし、今後も需要が低迷している朝と夜の搭乗率アップに力を入れていく方針だという。東京便の課題としては、富山県内だけでなく、県外との観光やビジネス面での連携が挙げられる。2018年9月19日の読売新聞「富山―羽田便 積極活用を」によると、飛騨・高山や白川郷などの観光地の近くに空港がないため、名古屋から鉄道やバスで向かう観光客が多いという。このまま利用者数が減り続ければ減便の可能性が高い。1日4便を維持するためにも県内はもちろん近県が一丸となる必要がある。

札幌便の利用者は6万6734人となり、平成28年度に比べ976人減少した。月別に見てみると、札幌便は8月から10月の利用者数が前年度を大きく下回っていることがわかる。その要因について小川さんは「平成28年度の夏季の利用状況が今までに比べ高かったことによる反動」とおっしゃっていた。

平成29年度の国内チャーター便の利用者数は1925人となり、平成28年度に比べて1511人減少した。行先をみると稚内、出雲、大分、宮崎、長崎、熊本、鹿児島、種子島、那覇の9か所となっている。那覇便が8往復から4往復と半分になったことは、利用者数が減少した主な要因と考えられる。

第3節 国際線の利用状況

国際線の利用状況について行き先ごとにみていく（表5-2）。

表5-2：富山空港国際線の平成24年度から平成29年度の利用状況

※ 平成24年10月28日 北京・大連便運休(平成25年9月25日 大連便が運航再開)

| | H24年度 | H25年度 | H26年度 | H27年度 | H28年度 | H29年度 |
|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|
| ソウル便 | 28,667 | 26,220 | 27,249 | 33,090 | 23,854 | 25,405 |
| 大連便 | 15,997 | 6,202 | 11,716 | 12,603 | 13,544 | 14,163 |
| 上海便 | 11,386 | 15,187 | 17,226 | 22,165 | 18,428 | 17,452 |
| 台北便 | 24,054 | 37,673 | 45,285 | 45,889 | 46,104 | 57,701 |
| 国際チャーター | 10,165 | 2,434 | 443 | 1,743 | 1,090 | 3,923 |
| 計 | 90,269 | 87,716 | 101,919 | 115,490 | 103,020 | 118,644 |

(富山県庁HP「富山空港の利用状況」にH29年度の情報を加筆)

ソウル便をみると、平成23年度から平成26年度までは小さな増減を繰り返していたが、平成27年度は大幅に増加している。これは、平成27年は日韓国交正常化50周年の節目の年であり、日韓の両政府が祝賀行事を行ったり、慰安婦問題の日韓合意がなされたりしたことから、冷え込んでいた日韓関係が多少回復したことが影響していると考えられる。しかし平成28年度には大幅に利用者数が減少した。これは、平成28年10月からソウル便の運航会社がアジアナ航空からLCCのエアソウルに変わったことにより、冬季運休となったことが要因となっている。

大連便をみると、平成23年度から平成25年度にかけて利用者が大幅に減少し続けている。これは、平成24年9月11日に日本が中国と領土問題になっている尖閣諸島を国有化したことにより日中関係が悪化し、平成24年10月28日から運休したことが要因となっている。平成25年9月25日に大連便が週2便の運航を再開したことから、平成26年度以降の利用者は少しずつ増加している。

上海便をみると、大連便に比べて日中関係の悪化は影響することなく平成23年度から27年度にかけて増加傾向にあった。特に平成27年度の利用者数が多いのは、7月15日から8月19日にかけて上海便が週3便になったためである。平成28年度は夏季の増便が無かったため、利用者数は減少した。

台北便をみると、平成24年の就航以来、年々利用者数が増加している。平成25年度の

利用者数が大幅に増えたのは、夏ダイヤが増便され週4便となったことが要因である。また平成26年度も大幅に利用者数が増えているが、これは夏ダイヤが週5便となっただけでなく、4月15日から5月31日まで週7便運航していたことが要因である。

国際チャーター便は中国、韓国、台湾からのものが多いため、日本との関係の悪化や回復に大きく影響を受けており、増減を繰り返していることが分かる。

このように、国際線は国際関係が利用者数に大きな影響を与えている。

平成29年度の国際線の利用者数は11万8644人（平成28年度は10万3020人）でソウル・台北・大連・チャーター便は増加し、上海便のみ減少した。11万8644人は富山空港に国際線の定期便が就航した1993年以降最多である。

平成29年度の台北便の利用者数は5万7701人となり、平成28年度に比べて1万1597人増加した。これは、平成29年度の4月15日から5月31日まで毎日運航したことに加え、冬季も週4便を維持し、初めて年間を通して週4便以上運航したことが要因に挙げられる。利用率も平均79.1%で、11月、12月以外の月はすべて利用率が上がっている。また、最も利用率が高い2月は90.9%と非常に高い数値になっている。台北便の利用率が高い要因について富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の小川さんは次の2点を挙げた。

1点目は、台湾は観光面において扱いやすい点である。台湾は戦前、日本の統治下におかれていたことから台湾人の中には日本語が話せる方がいたり、親日国であるため観光宣伝がしやすく県レベルだけでなく魚津市や砺波市など市レベルでも誘客したりしている。

2点目は小松空港が台北便を毎日運航している点である。小松空港では木曜と日曜はタイガーエア、それ以外の曜日はエバー航空とANAが共同で運航している。そのため、台湾の方は、行きは小松空港、帰りは富山空港というようなプランを立てることができる。春には石川で温泉、富山でアルペンルートというような観光パックもあるという。

平成29年度のソウル便の利用者は2万5405人となり、平成28年度に比べて1551人増加した。平成28年度に比べて冬季運休の期間が約1ヶ月長くなったにもかかわらず利用者が増加している。杉政さんによると、ソウル便はLCCが運航されたことにより、客層が変化し、個人客が増加したという。県の総合交通政策室によると、「SNSなどで黒部アルペンルートを知り、その魅力を確認するために富山を訪れる個人客が増えた」と話す。

平成30年6月23日の北日本新聞によると、ソウル便の平成29年度の搭乗者数は、北朝鮮が弾道ミサイルを発射した影響で日本人客が減少したという。韓国人客が約40%増加の約1万9000人に対し、日本人客は約40%減少の約4800人だった。また、2018年9月9日の北日本新聞によると、2018年3月から8月のソウル便の搭乗率は80.8%（前年同期64.6%）ですべての月で前年を上回っている。通年運航の目安となる搭乗率は80%程度とされているが、2018年10月までの夏ダイヤ期間を通じて80%を超える見込みだという。利用客の75%は韓国人であるが、南北や米朝の首脳会談が行われたことで治安

面の不安が和らぎ、昨年同期に比べ日本人客が 1.5 倍に増えている。

このような日本人客の回復と訪日ブームによる需要増は全国的な傾向であり、エアソウルは 2018 年 8 月に福岡便、9 月には那覇便を開設し 12 月には札幌便も開設予定である。また 10 月末からの冬ダイヤ期間には、高松、米子、熊本では増便される。

しかし、富山空港では今年も冬季運休される。このような状況にも関わらず冬季運休となる理由として、韓国人客に人気の高い立山黒部アルペンルートや黒部峡谷鉄道が 12 月以降閉鎖されることから、エアソウルが韓国人客の需要が見込めないことと、降雪による就航率低下を懸念したためだという。

ソウル便の課題としては、冬の富山の魅力を韓国人客に P R することである。全国的に増便傾向にある中で富山空港がその波に乗れずに冬季運休してしまうのは、富山の冬の魅力が韓国人客に十分伝わっていないからである。今年の冬ダイヤで増便される米子では、カニと温泉を全面に出し P R することで韓国人客の呼び込みに成功しているという。富山県でもカニやブリなどの海産物や、宇奈月温泉・庄川温泉郷があるため、米子とは環境が似ている。米子や他県の P R を参考にし、いかに魅力発信できるかが、ソウル便の通年運航実現には重要である。

大連便は、一時期日中関係の悪化により利用者数が大幅に減少したが平成 26 年からは徐々に増加しており、2019 年 1 月から週 2 便から 3 便に増便が予定されていたが、2018 年 10 月 29 日から前倒しして増便されることが決まった。増便の時期が前倒しされた理由は機材の調整がついたことや搭乗率が好調であるためだという。県によると 2018 年 4 月から 9 月の利用者は前年同期比 1198 人増の 8362 人となり、搭乗率も前年同期の 58.0% から 66.1% に上昇した。特に 9 月は 82.2% (前年同期 65.6%) と大幅に上昇している。

大連便の課題としては、週 3 便が今後も維持され、将来的にはさらに増便されるためにも観光・ビジネス両方に力を入れていく必要がある。

国際線チャーター便の利用者数は 3923 人となり、平成 28 年度に比べて 2833 人増加した。平成 28 年度は仁川からのみだったチャーター便が、平成 29 年度は仁川、釜山、高雄の 3 都市からチャーター便が富山に来ていることが要因になっている。

第4節 空港サポーター組織

各空港には主に都道府県を主体とした空港の利用促進のための組織があり、それに加入したり飛行機に搭乗したりすることによって様々な特典がもらえる。このような組織をここでは「空港サポーター組織」と呼ぶことにする。

第1項 富山きときと空港サポーターズクラブ

富山空港きときと空港サポーターズクラブは、個人と法人2つの会員区分がある。年会費は法人、個人ともに無料である。

法人会員の設立の趣旨は、「北陸新幹線開業等により厳しさを増している富山きときと空港の事業環境を踏まえ、県内外の企業・団体等を対象に「富山きときと空港サポーターズクラブ」を創設し、富山きときと空港各路線のビジネス需要等を確保することにより、航空ネットワークの充実化及び富山空港の維持活性化を図るもの」となっており、2015年に設立された。2018年9月27日時点で377の会員が加入している。

個人会員の設立の趣旨は、「富山きときと空港の航空ネットワークの充実化及び富山空港の維持活性化を図るため」となっており、2017年に設立された。2018年7月末時点で1827人が加入している。

第2項 富山空港を発展させる会

富山空港を発展させる会は富山空港の整備拡充、発展を促進させることにより、当県の産業・観光の振興に資することを目的として1985年に設立された。2018年12月18日時点で富山県内の商工会議所や富山空港関連企業など合わせて37の会員が加入している。富山空港を発展させる会は富山きときと空港サポーターズクラブとは異なり、個人会員は募集しておらず、年会費は一口1万円以上となっている。富山空港を発展させる会は国内線の利用促進に取り組んでいる。平成29年度の主な取り組みとして、新聞・テレビ広告での空港利用促進PRや富山きときと空港PRパンフレットの作成・配布、「空の日」記念行事の共催（富山空港国際路線利用推進協議会との共催）を行っている。また、県外での取り組みとして、首都圏大手企業内PRキャラバンの実施（富士通本社、損保ジャパン、明治安田生命など6か所）や大人の文化祭（長野市）に合わせて富山空港PRブース出展、飛騨・高山地域でのPR（月刊さるぼぼでの広告、7つのイベントで富山空港PRブース出展）を行っている。

第3項 富山空港国際路線利用推進協議会

富山空港国際路線利用促進協議会は、富山空港と環日本海諸国との間の国際路線を開設するとともにその運行を積極的に支援することにより、富山空港の国際化を推進し、富山県の国際交流と国際親善の増進に寄与することを目的として2009年に設立された。2018年12月18日現在、地方自治体や経済団体、旅行や航空会社など合わせて105の会員が加入している。会員は負担金として企業は10万円、株式会社富山空港ターミナルビル・富山市は50万円、富山県は200万円を拠出している。富山空港国際路線利用推進協議会は、富山空港を発展させる会と同様に個人会員は募集していない。富山空港国際路線利用促進協議会は、国際線の利用促進に取り組んでいる。平成29年度の主な活動として、「空の日」イベントの共催（富山空港を発展させる会との共催）や新聞広告にて国際線利用促進PR、台北便5周年記念事業、富山空港乗合タクシー事業、富山空港サポーターズクラブ拡大事業などを行っている。また県内外でのPRブース出展（県内6日、飛騨・高山6日、長野2日、首都圏19日）も行っている。

第4項 「富山ー羽田便」利用促進キックオフ大会

第2節、第3節からわかるように富山空港の東京便の利用者は北陸新幹線の開業以降、減少し続けている。富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の小川さんによるとANAからは、北陸新幹線の開業後、新幹線との共存のため特割運賃を他の路線に比べてかなり安く設定していることや、利用者の減少が続いていることから、さらなる減便の可能性も示唆されたという。このような状況を踏まえ平成30年9月18日にANAクラウンプラザホテル富山で「富山ー羽田便」利用促進キックオフ大会が開かれた。このような大会が開かれるのは平成27年9月以来のことである。キックオフ大会には県内の企業や15の市町村に加えて、初めて岐阜県や飛騨市、高山市の関係者など合わせて約380人が参加した。大会では、羽田便の利用状況や富山県職員の年間約4000件の首都圏出張のうち、現行の1.5倍となる600件を飛行機利用にしたり、出張時に富山空港まで移動する際のマイカー利用の要件を緩和したりする方針を発表した。また、北陸電力や北陸銀行の利用促進の取り組みや首都圏のヘビーユーザーや飛騨・高山地域の方等への活用事例、飛騨・高山と連携した取り組み紹介されたのちに、マイエアポート55宣言が採択された。その他にも、参加者に向けて富山空港の利用促進や北陸新幹線との使い分けをよびかけや、冬ダイヤから雪対策のために全便が小型化されることの説明も行われた。小川さんによると参加者からは、岐阜県や新潟県の糸魚川地域、長野方面からの集客強化の提案や伊丹・神戸などの関西便や鹿児島便の開設を求める意見もあったという。マイエアポート55宣言の内容は以下の通り。

富山きときと空港 マイエアポート55宣言

1. 首都圏はもとより国内外への上出張において、各自が目標を掲げるなどにより、積極的に羽田便を利用します。
2. 首都圏の取引先や来訪者に対して、羽田便の利便性を周知し、利用を呼びかけます。
3. 従業員等へサポーターズクラブへの加入を推奨するとともに、新たな利用促進策のアイデアを積極的に提案します

このように富山空港には3つの支援組織が存在する。富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の中嶋さんによると発展させる会は県内の比較的大きな企業が入っており、中小企業や個人の方は富山きときと空港サポーターズクラブに入会できるような形にして県全体で応援してもらっているそうだ。

以上から発展させる会は県内の比較的大きな企業が対象であったが、富山きときと空港サポーターズクラブは大企業だけでなく中小企業も対象になっており、対象が広い組織であることが分かった。さらに富山きときと空港サポーターズクラブは法人会員も個人会員

も募集しているため、企業の規模や法人・個人に関わらず支援組織の会員となれるようにカバーできている。

また、「富山ー羽田便」利用促進キックオフ大会が開かれ、県内外から自治体の職員や企業が集まり、富山空港の利用促進に向けた「マイエアポート55宣言」が採択されるなど、官民一体となって、富山空港の利用促進に向けて協力していこうとする姿勢がうかがえる。

第6章 他の地方空港との比較

ここでは富山空港と富山県の近隣の空港、または新幹線が通っており、新幹線で4時間以内に東京に行くことができる地方都市の空港の支援組織について比較していく。比較対象となる空港は小松空港、新潟空港、山形空港、青森空港の4つである。

第1節 富山きときと空港サポーターズクラブの特徴～他空港との比較～

比較する空港の支援組織は、富山空港の「富山きときと空港サポーターズクラブ」、小松空港の「ビジネス利用サポートキャンペーン」、新潟空港の「新潟空港ファンクラブ」、山形空港の「山形空港サポーターズクラブ」、青森空港の「青い森の翼ファンクラブ」である。それぞれの支援組織の会員区分や入会方法、入会金についてまとめたのが下の表である。

表 6-1：支援組織の概要

| | 会員区分 | 入会方法 | 入会金 |
|----|------|-------------|-----|
| 富山 | 個人 | FAX、郵送 | なし |
| | 法人 | FAX、郵送、Eメール | なし |
| 小松 | 法人 | Eメール | なし |
| 新潟 | 個人 | Eメール | なし |
| 山形 | 個人 | FAX、郵送、Eメール | なし |
| | 法人 | 同上 | なし |
| 青森 | 個人 | Eメール、FAX | なし |
| | 法人 | 同上 | なし |

表 6-1 を見ると、小松空港は法人のみ、新潟空港は個人のみ会員を募集している。また、入会方法をみると、富山空港の個人会員のみがEメールを用いての入会ができない。そして、巻末の資料で各空港の特典をみると、富山空港の個人会員は、4回搭乗で2000円、10回搭乗で5000円のANA旅行券がプレゼントされる。個人会員においてこのような利用特典を設けている空港は比較した他空港にはない。他空港では入会特典としてラウンジの使用券や空港内施設で使えるクーポン券を配布するが、搭乗回数による特典はなかった。

ここから富山空港は個人会員において申し込みは郵送またはFAXを使う必要があり、メールでの申し込みが出来ないことや他空港に比べ入会特典よりも利用特典に力を入れていることが分かる。以下はそのことについての富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の中嶋さんの語りである。

中嶋：基本的にはサポーターズクラブは飛行機に乗ってもらわなくちゃいけないので、(中略) とりあえず1年目はコアなはっきり言えばある程度乗ってくれる意識の高そうな人っていうか、書いてでも、書いて郵便出してでも入会してくれる熱意のある人を中心に、まずはそういう人たちで始めようということをやっています。

以上の語りから富山きときと空港サポーターズクラブは会員数を広く浅く集めるのではなくしっかりと空港を利用してもらえるコアな層向けのものになっているという特徴がある。特典にもその特徴が表れているといえる(各空港の特典については巻末資料を参照)。また富山空港にしかない特典がいくつかある。1点目は、他空港はメールマガジンを配信している空港が多いのに対して富山空港では会員通信を発行している点である。入会の際にEメールを用いることができる場合はそのメールアドレス宛にメールマガジンを配信することができる。しかし、富山空港の個人会員ではEメールを用いて入会することができないため会員通信を会員に郵送している。2点目は、富山空港の法人会員は入会特典・利用特典に加えて継続特典がある点である。毎年特典がもらえることは利用者側からみれば魅力的であるといえる。それに対して、富山空港にはないが他空港にはある特典もいくつかあった。1点目は、山形空港の法人会員は名古屋小牧空港から名古屋駅間のアクセスバスが片道無料になる点である。地元の駅から空港へのアクセスバスの無料券は富山空港をはじめ多くの空港が配布しているが、山形空港では名古屋に到着したのちのバスも無料になっている。2点目は会員限定のグッズやイベントが存在することである。青森空港は会員限定のグッズがもらえたり会員限定のイベント(ホワイトインパルス見学ツアーなど)も実施したりしている。

このように、富山きときと空港サポーターズクラブの個人会員の特徴は、他空港の空港サポーター組織と違い、会員数を集めるのではなく、しっかりと空港を利用してもらえる人を集めるため、個人会員の入会をEメールで行うことができないことである。また、個人会員に利用特典を設けていることも特徴であり、ここからも富山きときと空港サポーターズクラブの個人会員はしっかりと空港を利用してもらえる人に向けたものであることがわかる。富山きときと空港サポーターズクラブの法人会員の特徴は、継続特典が多いことである。入会特典・利用特典・継続特典と様々な特典があることは、出張で飛行機を利用する機会の多い団体や企業にとって、富山きときと空港サポーターズクラブの法人会員に加入するメリットは大きい。表6-1からわかるように、支援組織の会員区分を個人と法人に分けている空港もあるが、他空港の支援組織とは違い、対象とする企業や団体をさらに細分化して3つの支援組織を持ち合わせているところは富山空港の支援組織の特徴であると考えられる。富山空港の支援組織には3つの支援組織を持ち合わせていることにより、利用者側から見れば、企業の規模や法人、個人に関わらず何かしらの支援組織に入ることがで

き、支援組織に入りたくても入ることができないということがない。また、運営側から見てもそれぞれの支援組織がはっきりとした異なる趣旨のもとで運営されているため、効率のよい運営を行うことができるというメリットがあると考ええる。

第2節 空港へのアクセス

ここでは富山空港と4つの空港のアクセスを比較していく。比較する項目は県庁所在地のターミナル駅から空港までのバスでの所要時間、最寄りのI. Cから空港までの所要時間、無料駐車場の有無の3つである。

表 6-2 アクセスの比較

| | ターミナル駅から | 最寄りの I. C から | 無料駐車場 |
|----|------------------|--------------|--------------|
| 富山 | 20 分 | 5 分 | あり |
| 小松 | 40 分(小松駅から 12 分) | 6 分 | あり(国際線利用者のみ) |
| 新潟 | 25 分 | 9 分 | なし |
| 山形 | 40 分 | 4 分 | あり |
| 青森 | 35 分 | 12 分 | なし |

表 6-2 をみると、富山空港は市街地から富山空港までのアクセスの良く、富山駅からバスで約 20 分、富山 I. C から車で 5 分と近い。そして、無料駐車場が完備されていることがわかる。市街地から近いこと、無料駐車場があることの 2 つを持ち合わせているのは比較した空港の中では富山空港だけである。

このように、富山空港は市街地から比較的近い位置にあり、無料駐車場も完備されていることから、車社会である地方都市にとって魅力的であり、富山空港の強みであるといえる。

第7章 利用促進に向けた取り組み

富山県では富山空港の利用促進に向け様々な取り組みを行っている。それをいくつかに分類してみていく。

第1節 羽田便の利用促進に向けた取り組み

富山空港は第3章第2節で述べたように、国際線のグランドハンドリングの管理をANAが行っていることや羽田空港から各地方への乗継便として活用されていること、富山空港を離発着する飛行機の7割以上が羽田便であることから羽田便は富山空港にとって重要である。

しかし、第5章第2節でみたように北陸新幹線が開通したことで、羽田便の利用者は大きく減少している。また、羽田便は朝と夜の便である第1便と第4便の利用率が富山発、羽田発ともにおよそ60%～65%となっているのに対し、第2便、第3便は富山発、羽田発ともにおよそ74%～80%となっており朝と夜の便の利用率が低い。特に羽田発の第1便の利用率が60.1%と最も低くなっている。

そこで富山県は富山—羽田便レンタカーキャンペーンを実施している。これは羽田発の第1便、富山発第4便を往復利用する人に対しコンパクトクラスのレンタカーが最初の24時間まで3500円で利用でき、片道利用の場合は4000円で利用できる。特に利用率が下がる冬季は2500円値下げされる。

また、ANAと連携し冬ダイヤ期間中に「スマートシニア空割」、「U—25割」で羽田便の1便または4便を利用した人に富山きときと空港のオリジナルトートバックを進呈している。

さらに、富山県は都心と羽田空港のアクセスも良くなっていることを踏まえた利用促進策も行っている。羽田空港に京浜急行線（京急）が乗り入れたことや首都高速道路の中央環状線の延伸により、利便性が増していることはこれまでの地方空港の羽田便廃止時とは異なる点であるといえる。都心と羽田空港のアクセスが良くなったことから、表7-1を見て分かるように、飛行機を早期予約した場合は羽田空港から京急に乗れば、横浜へは所要時間が2時間34分、料金は11880円、品川へは所要時間が2時間26分、料金が11810円となり、富山駅から北陸新幹線を利用するよりも横浜へは所要時間が34分短く、料金が790円安くなり、品川へは所要時間が16分短く、料金が640円安い。これは、富山市からだけでなく富山県内の多くの市町村にも同じことがいえる。横浜方面は飛行機を利用する方が新幹線を利用するよりも利便性が高いことを活かし、県は2018年から神奈川県のある学校（大学、短期大学、専修学校、高等学校、中等教育学校及び中高一貫教育を実施している学校）が富山県で行う合宿において、富山空港を往復利用した場合、40万円を上限として、1人あたり5000円（片道のみ利用の場合は2500円）の助成金を交付する「羽田—富山線

利用合宿促進事業」を開始した。平成 30 年 11 月時点での利用は 1 件（慶応大学ラクロス部 57 名）となっている。富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の小川さんは「なかなかこういうキャンペーンものは継続してやらないと人は来ないんですよね。持続的にやらないとキャンペーンも知ってもらえないし、予算で動いてるので民間企業と違って予算に限界があるので少しずつ 3 年くらいで使ってもらえるような事業にしたいと思っています。」と話していた。

富山市以外の住民にも富山空港を利用してもらうために、高岡市、砺波市、魚津市からは乗合タクシーが運行されている。利用の前日に予約すれば、3 つの市内であればどこからでも乗降車が可能であり、料金は高岡市・砺波市の場合、1 名利用は 3000 円、2 名以上は 3500 円、魚津市の場合、1 名利用は 5000 円、2 名以上は 4500 円となっている。

県外の人向けとして、利用圏拡大促進事業として県外の旅行会社や団体を対象に 10 名以上の団体で航空路線を往復利用する場合、国内線は 3 万円（11 月から 3 月の札幌便は 5 万円）、国際線は 5 万円（長野県・新潟県からくる場合は 7 万円、岐阜県からくる場合は 6 万円）を上限に貸切バスや高速代などの総額の 2 分の 1 を助成（片道利用は半額）している。

この他にも、富山一東京便利利用団体観光旅客誘致事業として、県内外の旅行会社を対象に、県外地域からの 10 名以上の団体で県内に 1 泊以上し羽田便を往復利用する場合、1 人あたり 5000 円（片道利用の場合は 2500 円）を上限として旅行代金の 2 分の 1 を助成している。

表 7-1：首都圏各地へ行く際の比較

| | 飛行機 2018 年夏ダイヤ (出発 30 分前の 6:40 に到着したと仮定) 富山空港 7:10 発—羽田空港 8:15 着 | 北陸新幹線 2018 年春ダイヤ (出発 10 分前の 6:09 に到着したと仮定) 富山駅 6:19 発—東京駅 8:32 着 |
|-----|--|--|
| 東京駅 | 9:14 着 (2 時間 34 分)、12050 円 | 8:32 着 (2 時間 23 分)、12450 円 |
| 新宿 | 9:29 着 (2 時間 49 分)、12010 円 | 8:58 着 (2 時間 49 分)、12450 円 |
| 品川 | 9:06 着 (2 時間 26 分)、11810 円 | 8:51 着 (2 時間 42 分)、12450 円 |
| 横浜 | 9:14 着 (2 時間 34 分)、11880 円 | 9:17 着 (3 時間 8 分)、12670 円 |

* () 内は目的地までの総所要時間。

飛行機は特割 1 (11500 円～)、北陸新幹線は普通席 WEB 早特 (11450 円) を適用。

料金は航空券または新幹線運賃＋二次交通運賃（羽田空港からは京浜急行線利用、東京駅からは山手線利用）＋駐車場料金（新幹線利用時のみ 1000 円）を含む。

先ほども述べたように、冬季の羽田便の利用率は低くなる。そこで10月下旬から3月下旬の冬ダイヤの利用促進策もいくつか行っている。多頻度利用者搭乗ポイントサポートキャンペーンでは、富山きときと空港サポーターズクラブの会員に対し、冬ダイヤで6回搭乗につき個人5000円、法人3000円のクーポン券を進呈する。その際に加算措置として往復利用した場合は2.5回、1便と4便を利用した場合は1回搭乗につき1.5回とカウントされるようになっている。そのため、第1便と4便を使い往復すれば3回搭乗したことになるので、実質2往復でクーポン券がもらえることになる。夏ダイヤでは10回搭乗で5000円分のクーポン券がもらえることを考えると、飛行機をよく使う人にとって魅力的なキャンペーンであるといえる。県外客向けには、県外旅客利用（冬季）促進事業として県外の人々が空港まで自家用車で高速道路を利用する人に対し、空港内のテナントで使用できる3000円分のクーポン券を進呈している。

助成以外にも、富山空港は第6章3節で述べたように、駐車場が無料であるため、県では無料駐車場の活用例として次の3つを上げており、「富山ー羽田便」利用促進キックオフ大会において紹介された。

【無料駐車場の活用例】

- ・往路は羽田便、復路は新幹線駅を利用。休日を利用し、自家用車を取りに来る（空港・新幹線を併用することで車利用の方にとって駅周辺駐車料金の負担なし）
- ・県出身東京在住の方が、親御さんの介護のため、空港駐車場に長期駐車
- ・首都圏企業の方が、営業所アクセス及び営業回りのための営業車を長期駐車。

駐車場を活用することは企業の方はもちろん、個人利用の場合でもメリットがある。特に車社会である地方の人々にとって車で空港まで行き、車を空港に停めて国内外に旅行に行くことができるというメリットは大きい。

このように、羽田便の利用促進のために第1便と4便に絞った取り組みや県内外の広域的な利用に向けた取り組み、冬季に絞った取り組みなど様々な取り組みをしていることがわかる。

第2節 乗継便の活用

第1項 乗継便による地方都市間移動の利便性

近年、「乗り継ぎ」という概念が注目されている。「乗り継ぎ」とは、富山空港から羽田空港へ行き、羽田空港から那覇空港へ行くというように、直接目的地に向かわずに、ハブ空港を経由して目的地に向かうという方法である。「乗り継ぎ」をすることで、直行便が飛んでいない場所へも飛行機のみで行くことが出来るだけでなく、同じ航空会社の飛行機を乗り継ぐことで、手荷物の移動をハブ空港で行うことなく、目的地の空港で受け取れたり、乗継割引運賃が設定されているため料金を抑えたりできる。ハブ空港は日本だけでなく世界各地へ就航しているため、ビジネス客、観光客とも比較的容易に各地へ行くことや、逆に富山に来てもらうこともできる。ニュージャパントラベルの杉政さんは「今までだと飛んでる路線を使って直接行くというのがあったんですけど、最近はそこを経由して第三国に行くというツアーが増えてます。(中略)実際、上海の場合は上海の方だけではなくて上海をハブ空港にしているところから上海に来てそこから富山に飛んでくる、もしくは小松に飛んでくるというのはありますね」と話している。先行研究でも述べたが、富山空港は富山ー羽田便があることにより、海外の21都市、国内の37か所において乗継割引が適用されており、乗継便としての利便性が高い。

そこで、今回は7時10分発の飛行機で富山空港から羽田空港に行き、各都市への便に乗り換える場合と小松空港から各都市への直行便を利用、または7時10分前後に富山駅からJRを利用して各都市へ行く際の料金や所要時間について比較することにした(目的地は飛行機利用、JR利用ともに各都道府県の主要なJRの駅)。そうしたところ東日本においては秋田・函館・札幌に行く場合、西日本においては四国、山陰、大分、長崎、宮崎、鹿児島に行く場合は、料金・所要時間ともに飛行機を利用したほうが利便性は高いことが分かった(JRは正規料金、飛行機は時期により料金変動する)。富山から各都市への所要時間、料金等は以下のとおりである。

<例>

富山から秋田駅へ行く場合

- ・飛行機利用 4時間20分 18030円～26030円
富山空港(7:10)ー羽田空港(8:15):ANA312便
羽田空港(9:50)ー秋田空港(10:55):ANA403便
秋田空港(11:10)ー秋田駅西口(11:45):リムジンバス
- ・JR利用 5時間43分、25570円(乗車券12640円、特別料金12930円)、乗り換え1回
富山(7:19)→大宮(埼玉)(9:06):JR新幹線かがやき502号、指定席5840円
大宮(埼玉)(9:33)→秋田(13:02):JR新幹線こまち9号、指定席7090円

富山から徳島駅へ行く場合

- ・飛行機利用 3時間43分 18840円～26140円
 - 富山空港（7：10）－羽田空港（8：15）：ANA312便
 - 羽田空港（8：55）－徳島空港（10：15）：ANA281便
 - 徳島空港（10：25）－徳島駅（10：53）：リムジンバス
- ・JR利用 6時間50分、18930円（乗車券10090円、特別料金8840円）
 - 富山（7：25）－金沢（7：48）：つるぎ705号、自由席1840円
 - 金沢（8：05）－京都（10：11）：サンダーバード10号、指定席1450円
 - 京都（10：27）－岡山（11：27）：のぞみ15号、指定席4180円
 - 岡山（11：42）－高松（12：35）：快速マリンライナー27号、指定席520円
 - 高松（13：12）－徳島（14：15）：うずしお13号、指定席850円

このように、羽田便の第1便で羽田空港まで行き、羽田空港から乗継便を利用すると料金、所要時間ともにJRを利用するときよりも利便性が高くなっている。

現在、杉政さんによるとニュージャパントラベルで扱っている東京便を利用するツアーのうち3割から4割近くは羽田空港から乗継便を使っているという。また、ANAによると、地方空港の羽田便利用者のうち羽田空港で国際線に乗り継ぐ人の割合は10.3%と地方空港の中で最も高く、国土交通省は2020年までに羽田空港の国際線発着枠を大幅に増やす予定であることから、乗継便を利用した観光は今後もさらに増えていくと考えられる。

第2項 乗継便の利用促進

第1項でみたように、四国や九州方面へは飛行機のほうがJRに比べ利便性が高いことから富山県は「富山一羽田線」冬季乗継利用促進送客助成を2018年度から開始した。これは、県の説明によると富山一羽田線を乗継利用する沖縄、九州、四国方面への魅力ある募集型の旅行企画商品への助成のことであり、乗継便の利便性を活用した取り組みであるといえる。

また、国際交流事業等助成として、県内の団体や企業を対象に5人以上の団体で国際交流事業及び、外国の企業等を視察・研修先とする事業で富山空港から羽田便を利用し、羽田空港から国際線へ乗継便を往復利用する場合に上限を10万円として、1人3000円(冬季は1人5000円)を助成している(片道利用の場合は半額)。さらに、国際線を往復利用する場合に、国際線の直行便利用者は上限を10万円として1人5000円(冬季は10000円)、富山空港から上海を経由してジャカルタに行くなど国際線の乗継便利用者は上限を20万円として1人10000円(冬季は15000円)を助成している(片道利用の場合は半額)。

また、中高生海外研修旅行助成として、県内の団体や学校を対象に国際線を往復利用する場合、上限を10万円として生徒1人当たり5000円、随行者は上限を20万円として1人5万円を助成している(片道利用は半額)。

このように、乗継便の利用促進策として国内線では観光、国際線ではビジネスに対する助成を行っている。

第3節 飛行機とバスの乗り継ぎ

富山空港の利用促進として、飛行機で富山空港まで来た後の2次交通であるバスとの乗り継ぎを活用した取り組みが大きく分けて3つ行われている。これにより、富山県の近県への旅行の際に富山空港を利用してもらうことが期待できる。

1つ目は、平成30年1月4日から2月28日まで運行されていた富山空港と長野県の白馬を結ぶ路線バス（富山—白馬スノーライナー）である。バスの運賃は富山から白馬まで片道4000円となっている。海外から来るスキー客に羽田から富山まで飛行機、富山空港から白馬までバスを利用してもらうため平成30年から始まった取り組みである。富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の中嶋さんによると「今、白馬は海外から人気があるので、白馬へ行く際には富山空港を使ってもらおうという需要を作ろうという事業としてやっている。」とのことだった。

富山—白馬スノーライナーの利用例は以下のとおりである。

<富山—白馬スノーライナーの利用例>

行き：羽田空港（7：55）—富山空港（8：55）—（スノーライナーへ乗換）—富山空港（9：40）—白馬（12：50）

帰り：白馬（14：00）—富山空港（17：00）—（航空機へ乗換）—富山空港（19：40）—羽田空港（20：45）

運行は富山地方鉄道と新富観光サービスが行っている。富山—白馬スノーライナーのパフレットをみると次の3つのメリットが書かれていた。1つ目は、新幹線を利用する場合は混雑した東京駅で荷物を持ち運ぶ必要があるが、飛行機を乗り継いで行けばその必要が無いということである。海外からくるとなれば荷物も多くなる。その荷物を、持って羽田空港からバスや電車に乗り東京駅まで行き、東京駅から長野駅まで新幹線、長野駅からバスを利用することは利用者の負担にもなる。そのため、乗り継ぎ便を利用することにはメリットがある。2つ目は、午後1時30分までに白馬でスキーが開始できるということである。これは、東京駅から長野駅まで新幹線を利用する場合に比べ約30分遅いが、羽田空港から白馬まで高速バスを利用するよりも約20分早い。3つ目は、白馬でスキーを楽しんだ帰りに「富山オプションツアー」を利用できるということだった。「富山オプションツアー」には富山でお寿司を楽しむ所要時間90分のコースと1日かけて五箇山を巡る2つのコースがある。このツアーに参加した観光客に富山の魅力を知ってもらえる良い機会にもなる。海外の方が白馬へ行く場合、今までは羽田空港からバスで行く、もしくは東京駅から新幹線で長野駅まで行き、そこから白馬までバスで行っていた。所要時間は、羽田からバスを利用した場合は約5時間30分、新幹線を利用した場合約4時間、羽田から富山を

經由して白馬まで行く場合は約4時間50分である。新幹線を利用した場合に比べ時間はかかるが、乗り換え回数が少ない。海外の空港から羽田空港まで来て、そこからさらに富山空港へ飛行機でくる場合、ロサンゼルス、シドニー、バンコク、シンガポール、上海(浦東)、香港の6都市においては行き帰りとも乗り継ぎ割引の料金が適用されることから需要は少なからずあると思われる。

しかしながら、利用者は初めての試みで宣伝不足に終わり50人程度だったという。富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の小川さんによると、海外の旅行客は早い人だと5月には冬のツアーの計画を立てるため、富山―白馬スノーライナーの宣伝を開始するタイミングが遅かったのが要因だという。また「富山オプションツアー」の参加者も少なかった。今後、富山に一泊して白馬のスキー場へ向かう客に対して、白馬スノーライナーをPRし、白馬スノーライナーの利便性を向上させることができるかが重要なポイントである。挙げられる。近年のインバウンド増加の傾向から、白馬スノーライナーの需要は少なからずあると思われる。PRがうまくいけば、利用者を増やすことも難しくない。

2つ目は、岐阜県の飛騨・高山地域との連携である。2018年9月19日の読売新聞「富山―羽田便 積極活用を」によると、飛騨・高山や白川郷などの観光地の近くに空港がないため、名古屋から鉄道やバスで向かう観光客が多いという。そこで富山県は、富山空港から岐阜県北部を訪れるルートに浸透させようとANAの機内誌「翼の王国」で富山空港の表記を「富山きときと(飛騨・高山)」とするようANAに提案し、2018年12月から実現している。飛騨・高山や白川郷は、富山県から比較的アクセスは良いため、それをPRすることで飛騨・高山や白川郷を訪れる観光客に富山空港を利用してもらえる可能性は十分にある。しかし、現在、富山空港から高山へは1日4便、高山から富山空港へは1日2便と本数が少なく、途中の濃飛バス神岡営業所で乗り換える必要がある。また、富山空港と白川郷を結ぶバスはなく、白川郷へ行く直通バスに乗るには高岡駅まで移動する必要がある。したがって、アクセスは比較的良いものの、飛行機とバスの乗り継ぎの利便性は良くないというのが現状である。バスの増便や富山空港から飛騨・高山や白川郷への直通バスの開設をしなければ、富山空港から岐阜県北部を訪れるルートに浸透させることはできず、ANAの機内誌「翼の王国」で富山空港の表記を「富山きときと(飛騨・高山)」とする取り組みの効果も得られない。関係自治体が協力して、飛行機とバスの乗り継ぎの利便性を向上させることに期待したい。

3つ目は、利用促進貸し切りバス助成事業である。県内外の旅行会社等を対象に10名以上の団体で富山県内に1泊以上し航空路線を往復利用する場合、国内線は3万円(11月から3月の札幌便は5万円)、国際線は5万円を上限に貸切バス等の総額の2分の1を助成(片道利用は半額)している。

このように、飛行機と飛行機を乗り継ぐだけでなく、飛行機とバスの乗り継ぎも重要に

なっており、他県と協力したり、県が助成したりしている。バスとの乗り継ぎの利便性が高まることは、空港と観光地のアクセスが良くなることにつながる。また、観光地とアクセスが良いことは、利用客誘致に向けた強みとなるため、このような取り組みを周知し、多くの人に利用してもらうことが大切である。

第4節 国際線の利用促進に向けた取り組み

国際線も国内線と同様に富山県では富山空港の利用促進に向け様々な取り組みを行っている。

富山空港国際路線冬季送客支援助成として県内外の旅行会社を対象に、冬季期間(11月1日から3月31日)に5人以上の団体に富山空港発着の国際線を往復利用する場合に上限を10万円として1人につき3000円を助成している。また、冬季以外で知事が特に必要と認めたアウトバウンドのチャーターにおいても上限を10万円として1人につき3000円を助成している。

さらに、富山県から富山きときと空港航空貨物トライアル輸送事業として助成を行っている。台湾便では平成30年11月から、富山県で水揚げされた魚介類をその日のうちに輸送する試みが始まった。これまでは羽田空港を経由して運ばれていたが、直接輸送できるためより新鮮な魚介類を台湾に届けることができる。魚介類だけでなく、砺波のチューリップの球根も同様に台湾に運ばれるようになった。これらの背景には台湾便が通年で週4便となったことがある。

このように、国際線の利用促進に向けて人だけでなく物の移動にも助成している。

第5節 就航率向上に向けた取り組み

富山県をはじめとする日本海側は、冬季に雪などの悪天候により飛行機が欠航することも少なくない。冬季に欠航が多くなるのは、富山県の気候を考えると仕方のない部分はあるが、このままでは冬季でも運休することなく安定して運行している北陸新幹線にさらに利用者が流れてしまう。欠航の本数を減らすことも富山空港の利用者数を維持・向上していくためには必要不可欠となる。富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の小川さんによると、ANAは今年度の冬ダイヤでは羽田便の全便がRNP-AR飛行方式に対応できるB737-800に変更したという。この飛行方式によって進入限界高度が約30メートル低くなる。ANAによると、平成29年度の12月から2月において富山空港に着陸できなかった32便のうち5便は欠航が回避できた可能性があるという。さらに、県では平成31年4月から新しい気象観測システムを導入する。RNP-AR飛行方式と新しい気象観測システムを組み合わせることで欠航する便を減らし、就航率の向上が期待される。

第8章 考察

これまでの調査と分析を踏まえ、考察を行う。

第7章第1節で述べた首都圏各地へ行く際の比較や第7章第2節第2項述べた地方都市間移動における乗継便の利便性は富山空港発の第1便における利便性を比較したものであり、朝早くに富山から各地へ向かう場合に関しては乗継便の利便性はあるといえる。しかし、富山―羽田便は朝2便、夕方1便、夜1便の計4便しかないのに対して、北陸新幹線は1日を通しておよそ26本運行されている。また富山―羽田便の最終便の富山空港行きは19時50分、羽田空港行きは19時40分であるのに対して北陸新幹線の最終列車は金沢行きが21時4分東京駅発、東京行きが21時20分富山駅発と比較的遅い時間まで運行されている。これらのことから、飛行機を効果的に使うことができるケースは限られていることがわかる。さらに、3節で述べたように、富山―羽田便において乗り継ぎ割引が適応される海外の都市のうち、富山―白馬スノーライナーを使うことの利便性がある都市は6都市と少ない。

そのため、北陸新幹線が開業し、6便から4便へと減便された富山―羽田便は飛行機の時間が合えば新幹線を利用するよりも利便性が高くなるが、運行便数が少なく、日中の便がないことから多くの人にとって利便性が高いものであるとはいえない。実際にきときとサポーターズクラブの法人会員からも日中の便の復活や関西方面への利便性を指摘する声も上がっていると富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の中嶋さんは話していた。新幹線と共存し4時間の壁を越えていくには、利便性の向上は必要不可欠である。日中は北陸新幹線も速達タイプの「かがやき」が運行しておらず、各駅停車タイプの「はくたか」がおよそ1時間に1本のみでの運行になっているため、北陸新幹線も利便性が非常に高いわけではない。そこでANA、もしくはLCCが1便でも羽田や他の都市に就航させることができれば、富山空港の利便性は高くなる。新潟空港は平成30年3月1日からLCCのPeachが就航し、関西国際空港と新潟空港を日中に1日1往復している。新潟空港のように、日中の便を就航させるためにもまずは富山空港の利用者数を増加させなければならない。中嶋さんも「他の路線よりも富山空港便を優先してもいいぐらいに需要がたくさん見込める状態でなければ航空会社もそう簡単には参入したくてもできない状態。(中略)当然いろんな旅行会社をお願いしてそういう飛行機需要を作り上げていかなければならない」と話していた。県が主体となり支援組織の会員、旅行会社などが力を合わせて官民一体となって利用者増加に向けたさらなる取り組みに期待したい。そのためにも、羽田便を利用した乗継便に対してさらなる助成やPRをしていくことが必要である。乗継便は国内の37区間、海外の20都市と接続している。グローバル化が進んでいるからこそ、富山県観光・交通・地域振興局総合政策室の小川さんは「羽田に路線を持っているという価値は大きい」と話す。グローバル化している中で世界とつながるハブ空港である羽田空港に路線を持ってい

るという強みをビジネス客はもちろん観光客にも周知し利用してもらうことで、東京便の価値や必要性を高めていけるのではないかと考える。現在、第7章でみたように乗継利用に対して様々な助成が行われているが、助成はすべて企業や旅行会社など団体が対象となっている。個人や少人数での旅行などにおいても助成がされれば富山空港を使う人を増やせるのではないだろうか。

また、富山空港をはじめとする日本海側の空港は冬季の天候が利用者数に与える影響が大きい。第5章でも述べたように平成29年度は冬季の大雪の影響により羽田便が81便運休した。冬季の運休が続くと羽田便は冬季に使いにくいというイメージを利用者が持ってしまい、冬季に羽田便を使うことを敬遠される恐れがある。第7章第5節のように、県やANAが様々な取り組みをしている。冬季に飛行機は使いにくいというイメージを払拭することも1年を通して利用してもらうためには欠かせない。

富山空港の利用状況からわかるように、北陸新幹線開業以降、国内線のチャーター便は増加傾向にある。また、国際線の利用者数は定期便・チャーター便ともに増加しており、アジアから富山への需要はまだあると思われる。チャーター便の本数を増やしていくことは富山空港の利用促進につながるだけでなく、将来的に定期路線化されることも期待される。現在、週4便運航されている台湾便はもともとチャーター便であったが、搭乗率が高かったことから平成23年から定期路線となった経緯がある。第7章第4節でも述べたように、台湾便では平成30年11月から、富山県で水揚げされた魚介類をその日のうちに輸送する試みや砺波のチューリップの球根を台湾に輸送する試みが始まった。このことから、通年運航や増便といった利便性の向上は人だけでなく、物流にも良い影響を及ぼしていることがわかる。

今後は、国内線は、国際線ともに増便が富山空港の目標になる。国内線はもちろん、国際線が増便されることにより、富山空港の利便性は高くなる。2018年はソウル便就航25周年、大連便就航20周年の節目の年であり、大連便は増便された。この機会に富山をPRし、利用者を増やすことが必要である。しかし、富山空港の利便性が高くなるだけでは不十分であると考え。インバウンドが増えている中で大切なのは富山空港から観光地へのアクセスの向上である。富山空港と立山黒部アルペンルート、庄川温泉郷などの県内の観光地はもちろん、飛騨・高山や白川郷、白馬のスキー場などの近県の観光地のアクセスが向上すれば、富山空港を利用する観光客が増えるはずである。白馬スノーライナーのような観光地直通のバスを関係自治体同士が協力し、立山黒部アルペンルートや飛騨・高山、白川郷などの主要な観光地に走らせることができるかどうか大きなポイントになるだろう。第7章第3節で述べたように、飛騨・高山地域との連携は比較的上手くいっている。このような連携のためには自治体同士のパイプを作り、現地で富山空港のPRすることが何よりも効果的である。実際に飛騨・高山地域には市の観光課が主催するイベントなどに

多くブースを出展してきたという。しかし、新潟県の上越・糸魚川地域や長野県との連携は飛騨・高山地域ほど上手くいっていないというのが現状である。行政が先頭に立ち、関係自治体との交渉を続け良い関係を築くことに期待する。羽田便はもちろん、富山空港の維持には富山県とともに周辺自治体の協力が欠かせない。

このように、飛行機の利便性と観光地へのアクセスをともに向上させることが、4時間の壁を乗り越え、新幹線と共存し続けるためのポイントになるだろう。

<参考文献・URL>

・青森県庁ホームページ

http://www.pref.aomori.lg.jp/kotsu/traffic/aoimorinotsubasafanclub_a-wing.html

・秋田中央交通ホームページ

<http://www.akita-chuokotsu.co.jp/rimzin.php?action=page&term=0&tab=1&busstop=5>

・井田仁康、1991、「新潟県における航空旅客の分布・流動パターン」、『東北地理』、Vol. 43 pp. 276-286

https://www.jstage.jst.go.jp/article/tga1948/43/4/43_4_276/_pdf

・鳥居雅孝・志水康祐、2012、「九州新幹線鹿児島ルート全線開通の影響～交通機関を選択する旅客特性について～」

http://www.qsr.mlit.go.jp/n-shiryo/kensyu_ronbun/03/14.pdf

・国土交通省、2009、「平成 20 年度広域ブロック自立施策等推進調査」、133-136

[http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h14/10shinkansen\(aomori-ken\)/133-136.pdf](http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h14/10shinkansen(aomori-ken)/133-136.pdf)

・小松空港ビジネス利用キャンペーンサポートサイト

<http://komahanebsc.jp/>

・ダイヤモンド・オンライン編集部、2015、「北陸新幹線の陰で危機に瀕する富山空港の粘り腰」　ダイヤモンド・オンライン

<http://diamond.jp/articles/-/83842?display=b>

・東洋経済新報社、2015、「北陸新幹線開通に割引・特典で対抗」『週刊東洋経済』 77

・富山きときと空港 HP

<http://www.toyama-airport.jp/>

・富山空港　パンフレット　平成 30 年度夏ダイヤ版

・富山県庁 HP

http://www.pref.toyama.jp/cms_sec/1430/kj00011036.html

・新潟空港ホームページ

https://www.niigata-airport.gr.jp/fan_club/

・山形空港ホームページ

<http://www.yamagata-airport.co.jp/supporters.html>

・JR 東海、2018、「ファクトシート 2018」

<http://company.jr-central.co.jp/ir/factsheets/>

・JR 東日本、2016、「ファクトシート 2016」

<https://www.jreast.co.jp/investor/factsheet/>

巻末資料

<各地方空港の支援組織における特典>

【富山空港（富山きときと空港サポーターズクラブ）】

（個人会員）

- ①富山きときと空港発着の路線を年間4回搭乗で2000円、10回搭乗でANA旅行券（5000円分）をプレゼント（先着200名）
- ②空港内施設の「お買い物・お食事券」（500円分）をプレゼント
- ③富山きときと空港サポーターズクラブ（個人会員）会員カードの発行
- ④会員通信の発行（各種キャンペーン・イベント情報、会員特典など）

（法人会員）

- ①新規入会特典・継続特典として、3000円相当の特典をプレゼント（下記から3000円分を自由に組み合わせ）
 - ・ラウンジらいちょう ご利用券（1000円相当）
 - ・空港有料駐車場無料券（600円相当）
 - ・ANAラウンジ ご利用券（3000円相当）
 - ・空港内テナント お買い物・お食事券（1000円相当）
 - ・空港連絡バス乗車券（400円相当）
 - ・空港ターミナルビル内に広告掲出（1週間/3000円相当）
- ②富山きときと空港発着の路線に10回ご搭乗ごとに、3000円相当の特典をプレゼント（下記より1つ選ぶ）
 - ・有料駐車場無料券（5日分）
 - ・空港内テナント お買い物・お食事券
 - ・ラウンジらいちょう ご利用券
 - ・空港ターミナルビル内に広告掲出
 - ・空港連絡バス回数券（8回分）
 - ・乗合タクシー ご利用券
 - ・ANAラウンジ ご利用券
 - ・羽田空港リムジンバスプレミアム回数券（3回分）
- ③有料待合室・会議室の無料利用のほか、空港内でのお仕事体験&見学ツアーなどへの参加
 - ・有料待合室、会議室、レセプションルームの無料利用
 - ・会員企業社員と家族向けの空港内のお仕事体験&見学ツアーなどへの参加

【小松空港（小松空港ビジネス利用サポートキャンペーン）】

① エントリー特典

- ・ 空港内の売店、飲食店で 1000 円以上ご利用の場合 5 % オフ
- ・ 小松空港内の会議室利用料金 10% オフ

② リピート特典

2 往復ごとに 1000 円相当の特典を進呈（下記より 1 つ）

→ ・ 駐車場 1 日無料券 2 枚

- ・ リムジンバス乗車券 1 枚（小松空港—金沢駅、香林坊）
- ・ 連絡バス乗車券（小松空港—福井駅）1 枚
- ・ 空港内で使える 1000 円分のクーポン券
- ・ 羽田空港エアポートラウンジ利用券 1 枚

③ 20 往復達成特典

小松空港で企業 PR（ポスター掲載 2 週間）する権利を進呈（先着 10 企業）

④ 首都圏企業ウェルカム、サンクス特典（10/1~12/31 の期間限定）

新規入会の首都圏企業、首都圏企業を紹介した企業にリピート特典 2 倍

⑤ 利用促進特典（12 月、1 月の期間限定）

4 往復ごとに 1000 円相当の特典を進呈

【新潟空港（新潟空港ファンクラブ）】

① 新潟空港ターミナル内のお買い物が 5% 引き

② お得な旅行商品や新潟空港に関する情報のメールでのご案内

③ 空港グッズなどのプレゼント企画

【山形空港（おいしい山形空港サポーターズクラブ）】

（個人会員）

① 山形空港ビジネスラウンジの無料利用

② おいしい山形空港レンタカー最大 30% オフ

（企業会員）

① 山形空港ビジネスラウンジの無料利用

② おいしい山形空港レンタカー最大 30% オフ

③ 羽田空港エアポートラウンジの無料利用（通常 1030 円/回）

④ 名古屋小牧空港—名古屋駅間のアクセスバス片道無料（通常 700 円/回）

⑤ 名古屋便・札幌便出張トライアル助成

20 回搭乗で 5 万円キャッシュバック

⑥山形空港の有料待合室、広告スペースの割引利用

⑦会員企業「社員旅行応援助成」

社員5名以上で山形一名古屋、札幌便を同一行程で往復利用した際に一人当たり6000円（上限6万円）を助成

【青森空港（青い森の翼ファンクラブ）】

（個人会員）

①有料ラウンジ 利用券（4枚）

②メールマガジン配信

③会員限定グッズの配布（県が主催する航空関連イベントに来場された方が対象）

④会員限定イベントへの参加

（法人会員）

①有料ラウンジ 利用券（12枚）

②メールマガジン配信