

空港がもたらす地域イノベーション ～「虚構」の空港バッシング～

京都大学大学院教授・内閣官房参与
藤井 聡



静岡・茨城空港は「開業前」にムダだと 激しく批判された

今、筆者の手元には、2008年12月26日付けの写真週刊誌フライデーの『検証!誰も乗らない使わない...開業予定の「静岡」「茨城」は必要なのか!? 血税タレ流し「赤字&ムダ!」なトンデモ地方空港の実態』と題した記事がある。2008年12月と言えば、公共事業を徹底的に批判する「コンクリートから人へ」をスローガンに掲げた民主党が、世論に絶大な支持を受けて政権を奪取した総選挙のわずか7か月前。すなわち公共事業バッシングが最も激しく展開されていた頃の記事だ。この記事では全国の地方空港はほとんど使われていない無駄なものばかりで赤字を垂れ流している、にも関わらず政府は愚かにも静岡や茨城にまたムダな空港を作ろうとしている——と激しく政府を批判している。

あるいは、国内最大手のビジネス週刊誌『週刊ダイヤモンド』では、民主党政権誕生から4か月後の2009年12月12日に「空港 国内路線ゼロで視界不良の茨城、粗製乱造された地方空港の末路」という記事を掲載している。その趣旨は先とほぼ同じで、地方空港はムダに作られ続けており、翌年に開業する茨城空港も同じくムダなものとなるだろう、というもの。しかもそんなムダな茨城空港ができるのは「政官業の歪んだ関係に起因(p.55)」しているからだとし、「地元への利益誘導に躍起となる政治家と権限を握る役人(p.55)」達が「癒着」し、その「しわ寄せ」が利用者に降りかかっているのだと、茨城空港をつくること、ならびにそれを進めた関係者を激しく批判している。挙げ句にこの一連の記事の中で、こんなムダな空港を作ろうとする悪しき風潮を「葬り去らねばならない(2008年6月28日週刊ダイヤモンドp.77)」と断じている。

静岡・茨城の両空港はまったく「ムダ」では なかった

こうした論調これら以外にもさまざまなメディア上で繰り返されたのだが、そんな激しい批判に晒された「茨城空港」や「静岡空港」は今どうなっているのかと言えば——いずれも60万人以上の利用者で賑わっており、「ムダ」とはほど遠い状況が実現している。

図-1をご覧ください。これは静岡空港の利用搭乗者数の推移だ。ご覧のように、一定程度の変動は見られるもの

の、開業当初からみれば利用者は増加傾向にある。そして、2015年には県が設置した行政目標をおおむね達成している。現時点では国内線、国際線の双方とも5路線が就航しており、「誰も乗らない使わない」とか「ムダだ」とは到底言えない状況にある。

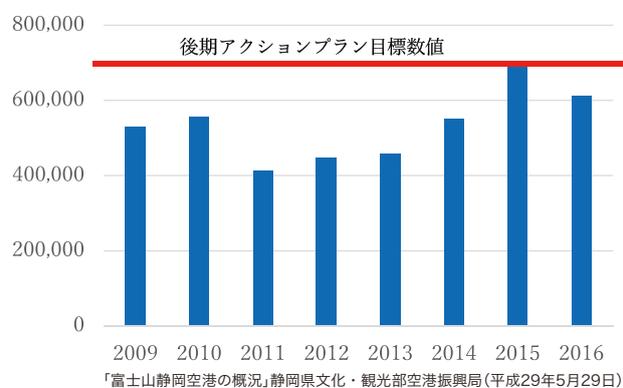


図-1 静岡空港利用搭乗者数の推移と、静岡県が定めた目標値

図-2に示した茨城空港についても、利用者は大きく増加し続けている。開業当初こそ20万人程度の利用者だったが、2016年時点ではその実に3倍以上の60万人以上に達している。就航している路線数も、開業当初には国際線、国内線あわせて3路線だけだったが、現在は5路線。便数は毎週17便から48便へと約3倍へと飛躍的に増加している。ちなみに、茨城空港でこうして就航路線数や便数が増えていったのはもちろん、民間の飛行機会社が茨城空港で十分にビジネスが成立すると判断したからだ。どう考えても茨城空港もまた、ムダとは言えない状況にある。

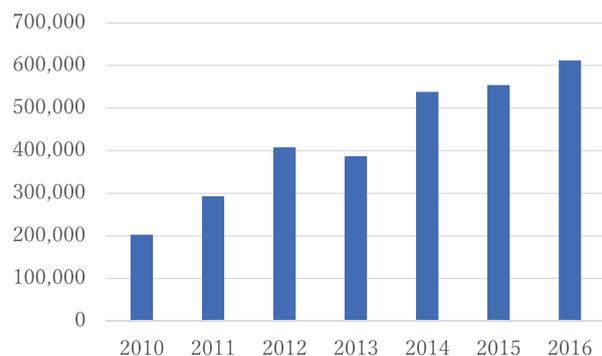


図-2 茨城空港の利用搭乗者数の推移

さらに、かつての週刊誌記事では「血税タレ流し」と言われていたが、手元のデータを見れば少なくとも2015年においては、両空港とも支出よりも収入の方が上回る「黒字」経営となっている（静岡空港は約0.9億円の黒字、茨城空港で1.8億円の黒字）。

こうした現実を目の当たりにすれば、公共事業バッシングの風潮が吹き荒れた時にさんざん言われた「ムダ」だの「血税タレ流し」だのという話は、単なる質の悪い罵詈雑言に過ぎなかったという構図が見えてくる。つまり「ワルい政治家と役人が癒着して無駄な空港を作っている」というかつてのビジネス誌や写真週刊誌の批判もまた、単なる「えん罪」「濡れ衣」に過ぎなかったのである。

ちなみに、記事ではそんな「濡れ衣」を着せた挙げ句に、最後に空港整備それ自身を「葬り去らなければならない」とまで宣っていたわけだが、そんな誹謗中傷でホントに葬り去られていたとすれば、今、年間60万人以上のこれらの空港を使った旅行やビジネス移動がすべて存在していなかったわけで、彼らは皆、大なり小なりの「損害」を被っていたことになる。そう考えれば、理不尽な公共事業バッシングを繰り返したマスコミの「罪」は甚大だと言わざるを得ない。

茨城・静岡空港の「社会的な意義」とは何か？

では茨城や静岡の空港は、一体どういう格好で具体的に社会に役立っているのかを、改めて確認してみることにしよう。

まず、年間60万人以上の利用者がいるということは、もうそれだけで、それぞれの空港が60万人の人々の移動に役立っていることを意味している。彼らは皆、それら空港を使うことの方がそうしないことよりもより得策だったからそうしているわけで、なければその分だけ不利益を被っていたわけだ。実際、茨城空港について言うなら、一部メディアでは茨城空港の実績を踏まえて「北関東地域における空の玄関」と指摘されている（東洋経済Online, 2014.1.25）。つまり多くの北関東の人々は、茨城空港によって自分たちにとって便利な「玄関」を得たわけで、そのこと自身が大きな社会的意義だと言えよう。

次に、それだけの多くの人々が利用しているのだから当然、大量の「キャッシュ」を、その空港で落としている、という点に着目してみよう。言うまでもなく、これが茨城県や静岡県の当該地域に巨大な経済効果をもたらしている。その一部が先に紹介した茨城・静岡両空港の「営業黒字」だが、これはそれら空港がもたらしている巨大な経済効果の「ごく一部」に過ぎない。

そもそも、黒字であってもその利益を被っているのは空港を運営する「一法人」に過ぎず、そして空港という公共的存在は、運営法人のカネ儲けのためだけに存在しているのでは断じてない。第一に利用者へ便利な航空運輸サービスを提供するために存在しているのであり、第二にそのサービスを提供するさまざまな法人、例えば、運営会社はもちろんのこと、エア

ラインを運営する飛行機会社、空港ビル内のレストランや商店、空港アクセスのバスやタクシー等の多種多様な企業のビジネスのために存在しているのであり、第三にそんなさまざまな法人で働く人々の雇用を生み出すために、そして第四にそれらさまざまな影響を通して茨城・静岡県や東日本（さらには日本全体）の活性化のために存在しているのである。

つまり、空港を訪れる人々が落としていく「キャッシュ」が、さまざまな関係企業を潤し、そこで働く人々の暮らしを支える所得をもたらし、それら全体を通して地域経済全体を潤しているのである。そしてそんなキャッシュを落としていった人々は、そのキャッシュ支払いの見返りとして、便利な航空輸送サービスを手に入れ、地域の空の玄関口を手に入れているわけだ。だからもしも茨城や静岡の空港がなければ、これだけの経済効果も、利便性向上効果もこの世に存在していなかったのである。これこそ、こうした空港の「社会的意義」の内実だ。

こうした視点で考えるなら、空港の運営会社が赤字か黒字かという話は極めて些細な話なのであり、その社会的意義を考えるにあたって、ほとんど関係のない話なのである。それよりも大切なのは、その空港という存在それ自身が「公益」にどれだけ寄与しているのかという視点だ。仮に運営法人が黒字でも、そんなトータルな視点から言って社会に不利益をもたらしているのなら、そんな空港はない方がいいのであり、その逆に仮に運営法人が赤字でも社会に大きな利益をもたらしているのなら、その空港は是非とも存続しなければならないのである。

茨城空港がなければあり得なかった「空のえき そらら」

この「空港の社会的意義」なるものを、さらに具体的に掘り下げてみよう。

茨城空港は、茨城県の小美玉市という自治体につくられた。小美玉市は空港さえなければ、余所から多くの人々が訪れるようなことなどあり得ない、農業などを生業にする地域の人々が暮らす茨城の小さな自治体だ。

その地がこの茨城空港ができたことで、北関東の人々が出かける際に使うにあたって大量に訪れると同時に、中国や台湾、韓国などのアジアの人々を中心とした多くの人々が大量に訪れる土地となったわけだ。つまり、茨城空港ができたことで、小美玉市は何の変哲もない北関東の小さな一自治体から「北関東の玄関口」へと生まれ変わったわけだ。

これはすなわち、適切に戦略的に作られた空港は、その地の意味を根底から変換させる大きな「地域イノベーション」をもたらす大きな力を持っていることを意味している。

そんな空港による地域イノベーションの小さな象徴が、茨城空港の近くに平成26年にオープンした「空のえき そらら」という、レストランや商店、多目的施設等を含む「地域活性化」のための総合施設だ。

東京や大阪などの大都市の商業施設に比べれば、その

規模は小さなものに過ぎないが、小美玉市にしてみれば、これまでほとんど訪れることのなかった余所からの来訪者達が「キャッシュ」を落としていく受け皿となる貴重な施設である。

そしてこの施設を運営するためにはもちろん働く人が必要なのだから、この施設もまた「雇用」を生み出している。つまり、余所の地域の人々が落としていくオカネが、この施設を通してこの地域の人々の「仕事」を新たに生み出し、「所得」をもたらしていることを意味している。

さらにはこの施設では、地域の農産品や特産品が販売されているわけだから、この施設はその施設で働く人々に対してだけでなく、地域の農業をはじめとした地域産業で働く人々に対しても間接的に「潤い」を与えているわけである。

言うまでもなく、そこに茨城空港がつくられなければ、そんな施設がこの地に作られることなど絶対になかった。だから茨城空港の整備プロジェクトは、地域を活性化する「地域装置」である「空のえき」を産み出し、それを通して新たな「雇用」を産み出し、「所得」という「潤い」を地域の人々に与えるに至っているのである。さらに言うなら、こうして増えた「所得」は巡り巡って地域経済全体の底上げに寄与すると同時に、所得税や法人税、消費税という形で、小美玉市や茨城県、そして日本政府に「税収増」という形で恩恵をもたらしている。

「小さな街を一つ生み出す」ほどの経済効果をもたらした静岡空港

こうした「空港の多面的効果」をすべて累計するとどれくらいの水準になるのか——ということについて、静岡県が「静岡空港」について試算している(静岡県「富士山静岡空港の概況」参照)。

その計算によると、静岡空港ができたことで雇用が2,150人、それを通して地域の人々が受け取る所得は合計で約80億円、それぞれ増えたと試算している。2,150人の雇用と言えば、子供や配偶者も入れれば5,000人から7,000人程度を養い、生活を支えることができる程の水準だ。だからこれはつまり、空港が一つできたことで静岡県に(大人から子供まですべての人口を含めた)小さな街が一つできあがったに等しい効果をもたらされたことを意味している。

一方「産業」に対しては312億円の活性化効果をもたらしたと試算されている。つまり、空港ができたことで、アクセス交通や物流、運輸などの関係産業の各企業の「売り上げ」が300億円以上も増えたわけである(なお、この300億円の売り上げ増もまた、新たな「雇用」や「所得増」をもたらしているため、先に紹介した雇用創出効果、所得増加効果は先に紹介した2,150人等の数値よりさらに大きな数値となろう)。

これだけ所得が増え、各企業の収益があがれば当然、政府への税収が増えるわけだが、その水準は年間21.4億円に達すると試算されている。

言うまでもなくこれらの効果はすべて空港をつくったことの「便益」だ。

繰り返すが、これらはすべて空港の運営法人が赤字か黒字かという単眼的な評価尺度に反映されることはない。しかも、これらの何十億円、何百億円という金額に比べれば、先に紹介した空港運営会社の黒字額0.9億円は、実に小さな水準だ。つまりビジネスを考えるにあたって、「総売り上げ」から「総費用」を差し引いた「利益」というものは、金儲けをしたい「経営者」から見れば極めて重要ではあるのだが、「社会的意義」を考慮するうえではほとんど意味のない尺度なのである。冒頭で紹介した地方空港に対する「血税タレ流し批判」なるものが、「何重もの意味」で如何に不当な誹謗中傷であったかを、このことから容易くご理解いただけるのではないかと思う。

空港は、国際貿易を支えるものでもある

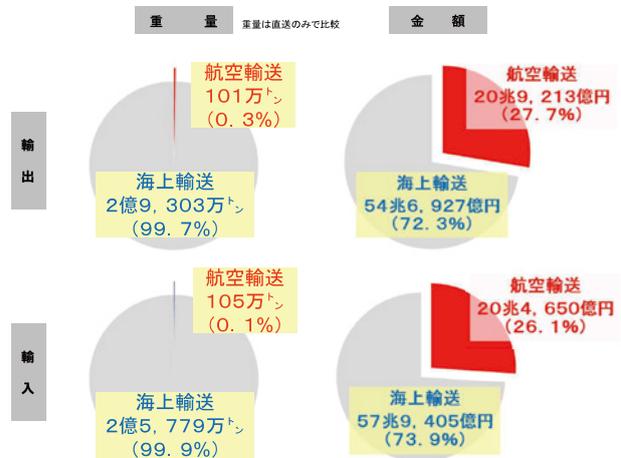
ところで「空港」といえば、多くの人々が「旅客」をイメージするだろうが、実は今や、空港は日本の「国際貿易」にとってなくてはならない存在となっている。

図-3をご覧ください。これは、日本の国際貿易の「船」と「飛行機」のシェアを示したものだ。

まず「重量」ベースでみると、輸出も輸入ともに、ほぼ100%が海上輸送、すなわち「船」が使われている。飛行機のシェアはほぼゼロである。ところが「金額ベース」でみると、航空運輸のシェアは輸出も輸入も3割近くの水準にまで達していることがわかる。

船の輸送は重いものを大量に安く運ぶことができるが、輸送に何日も、何週間もかかってしまう。ところが飛行機は重いものを大量に運ぶことはできないが、どれだけ遠くでもたった数時間から十数時間程度で運ぶことができる。だから軽くて高価なもの、例えば集積回路や半導体、電話機、液晶デバイス、医療用機器などの輸出入に飛行機が頻繁に使われ、その総計金額が、交易全体の3割近くにまで達しているのである。

つまり今や空港は、海の港と同様に、日本の貿易にとって必要不可欠なものになったのである。



出典:「港湾統計」および「日本出入り航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)、「貿易統計」(財務省)より作成

図-3 日本の国際貿易の「船」と「飛行機」のシェア (重量ベースと金額ベース)

空港が形成する「港町」

横浜や神戸は日本を代表する港町だが、今や「成田」もまた、新しい「空の港町」と化しつつある。

今、成田空港は、空の貿易の半分以上(56%)を占めている。空の貿易量は全体の3割弱を占めているのだから、金額ベースで言うなら成田空港は今、日本の貿易量全体の実に15%程度、つまり貿易全体の6分の1弱を占める「巨大国際貿易港」となっているのである。

そうなれば神戸や横浜と同様に、大量の民間の「物流施設」が空港周辺につくられることとなる。実際今、成田空港の周辺には39社の民間企業が41か所もの物流施設をつくっており、その倉庫の延べ床面積も45万平米に達している。

さらには、同じく神戸や横浜と同様、貿易物資を利用した工場等もまた、「港」周辺につくられていくことになる。事実今、成田空港の周辺には4つもの工業団地が形成されるに至っている。

言うまでもなく、これだけ大量の物流施設や工場を運営するためには、大量の労働力が必要なのだから、結果的に成田空港は成田という土地にて大量の「雇用」(その規模はおおよそ1万人を超えている)を産み出し、それを通して地域の人々に「所得」をもたらしているわけである。そしてその労働者の一定数は成田周辺に居住することから、「定住人口」もまた増加することとなっている。

つまり、空の国際港としての成田空港がもたらす「貿易」が、地域に産業と雇用と定住人口と所得をもたらす、成田は今や空の「港町」となったのであり、**空港が成田の地域を根底から改変する地域イノベーションをもたらしたのである。**

「物流」でも活躍する地方空港

さて、こうした空港物流による地域活性化効果は成田において顕著であるが、他の空港においても大なり小なり見られている。例えば関西空港の航空貨物の取扱量は、国内の前航空貨物の5分の1強あり、これが空港周辺の産業を活性化する効果をもたらしている。そして那覇空港、福岡空港などもまた、国際交易にも直接活用されている。

ただし地方空港は、直接海外との貿易よりも「国内輸送」のためにより多く活用されている。

例えば、先に紹介した静岡空港は、全体で1,200tの航空輸送を取り扱っているがその8割程度が「国内輸送」である。

そもそも「船」を使った貿易では、全国の各地方港からいったん小さな船で神戸、横浜などに荷物を集めたくて、より大きな船で海外へと輸送するという「ハブ&スポーク」の方式が採用されるが、航空貿易でも同様だ。つまり全国の各地方空港からいったんハブとなる「成田」「関西空港」などの国際拠点空港に荷物を輸送したうえで、まとめてより大きな飛行機で拠

点空港から海外へと輸送しているわけだ。

国内での飛行機輸送は、こうした「ハブ&スポーク」の貿易輸送も含めて(リーマンショック以降、横ばいになりつつあるものの)年々拡大し、今日では海外への輸送量の2~3倍の規模に達している。

旅客に加えてこうした物流の需要拡大を通して、それぞれの地域空港の重要性は今日、かつてに比してますます拡大しているのである。

新たな時代に向けて、 空港による地域イノベーションを

2008年や2009年頃、「コンクリートから人へ」というスローガンを掲げた時の政権の政策方針も相まって、マスメディアでは激しい公共事業バッシングが繰り返された。そしてその時期に工事を進めていた静岡空港や茨城空港は、「税金タレ流し」「誰も乗らない使わない」などと激しい批判に晒された。しかしいざフタを開けてみれば、「人流(旅客)」についても「物流(貨物)」についてもさまざまに両空港とも活用され、地域の雇用を産み出し、人口増や地域経済の活性化をもたらす、商業施設や倉庫施設などの新たな投資を誘発していった。つまりそれら空港は「ムダなものからはほど遠い、その地の「意味」を根底から改変する「地域イノベーション」をもたらした極めて重大な社会的意義を持つ存在だったのである。空港はその地を当該地域全体の「玄関口」に変え、民間投資にふさわしい「商業的に価値ある土地」に変え、高付加価値の物資のための空の港としての「物流拠点」に変えたのである。

つまり、当時の空港バッシングは単なる「濡れ衣」に過ぎなかったわけである。だから、今日においてすらしばしば見られるマスコミによる公共事業バッシングに対しては、いわゆる「リスクリテラシー」をしっかりと持ち、場合によっては話半分程度に受け取りながら、冷静かつ客観的に分析、解釈する——という態度が今、国民側に求められているのである。

一方、空港需要が近年増加した背景には、安価なLCC(ローコストキャリア)や外国からの観光客(インバウンド)が増えたことで航空需要それ自身が増加したこと、さらには貿易の金額ベースで3割近くもの水準にまで航空物流が本格化してきたことなどがあつたわけだが、今後わが国の「デフレ脱却」が本当に叶い、国民所得が本格的に増加していく局面を迎えれば、空港利用を求める需要はさらに拡充していくこととなるだろう。

だからこそこうした新たな状況に対応するためにも、マスメディアからの理性的な批判にはしっかりと耳を傾けつつも、不条理な誹謗中傷に対しては事実情報に基づいて適切かつ毅然と反論しながら、航空物流の拡充やデフレ脱却などの新しい潮流を見極め、各地の空港の整備と運用をさらに高度化しつつ、空港を通じた良質な「地域イノベーション」を全国各地で積み重ねていくことが、日本各地の地方の創生や日本の国力の増進のために今、強く求められているのである。