

## D-10

**空港が周辺立地動向に与える影響に関する研究**  
**—小松・神戸空港を対象とした事例調査—**  
**A Study on Influence of Airport-site Location Trend by Airport**  
**—Case Studies of Komatsu & Kobe Airport—**

指導教授 轟 朝 幸 5057 熊澤 将之

## 1. はじめに

東京都西部に位置する横田飛行場は米軍基地として利用されているが、近年の在日米軍再編に伴い、米軍と民間の共同利用（共用化）に向けた道が模索されている。早期実現を目指す東京都では横田飛行場の共用化の効果として、飛行場の位置する多摩地域を対象とした経済波及効果を試算している。さらに、共用化に伴う飛行場周辺での開発促進が考えられるが、飛行場が周辺立地に及ぼす影響や規模について十分な資料は提示されていない。そこで本研究では、横田飛行場の想定需要と同規模の空港を事例とした立地調査を実施し、その結果から空港が周辺立地に与える影響について考察することを目的とする。

## 2. 空港周辺立地動向調査

空港には人や物が集まるため、周辺には空港を事業に利用する事業者が立地する。具体的には空港利用客を対象としてサービスを提供する事業者（飲食店・レンタカーなど）や、人や物の移動に航空便を利用する事業者（運輸・製造業など）が該当し、これら事業者は空港の近くに立地することを利点として捉えている。しかし、そのような立地動向の把握は進んでいない現状があり、空港周辺部での立地動向調査を実施し、その状況を把握する。調査手順として、空港周辺部の全体的な状況把握を行った後、具体的な立地事業者の抽出及びその考察を行う。

## 3. 調査対象空港の決定

調査対象は東京都が試算した横田飛行場の国内航空需要推計結果に基づき、年間乗降客数が同規模の既存空港とした。これに該当する空港は、表-1 に示す通り4箇所あり、この中で小松及び神戸空港を調査対象とした。小松空港は自衛隊との共用空港であり、4空港のうち最も海岸線から離れている。また、神戸空港は海上空港であるが、背後に阪神圏の都市群が存在し、東京近郊に位置する横田飛行場と類似した状況であることから調査対象とした。

表-1 横田飛行場需要推計と同規模空港

空港種別	平成18年乗降客数(単位:千人)			平成18年貨物取扱量(単位:トン)		
	国内線	国際線	合計	国内線	国際線	合計
松山 2種A	2,667	59	2,726	10,637	31	10,668
長崎 2種A	2,582	59	2,641	17,458	632	18,090
小松 共用	2,448	93	2,541	5,553	19,866	25,419
神戸 3種	2,381	0	2,381	14,667	0	14,667
東京都による横田飛行場の航空需要予測値(2010年度)						
横田	2,600	2,300	4,900	32,000	120,000	152,000

## 4. 空港周辺立地の全体像の把握

## (1) 空港周辺立地の状況

小松空港周辺部の立地状況について、住宅地図及び現地調査により把握した。空港アクセス道路沿道及び空港近接工業団地内の主要な立地件数は75件となり（表-2参照）、製造業が半数を占めている。

表-2 小松空港アクセス道路沿道の主な立地

業種	サービス業 (全31件)		製造業 (全38件)		運輸業 (全6件)	
	立地数	立地地点	立地数	立地地点	立地数	立地地点
レンタカー	7件	小松工業団地	14件	工業団地内	3件	
飲食店	10件	小松鉄工団地	14件	I C 付近	2件	
ホテル	4件	その他	10件	その他	1件	
ガソリンスタンド	3件					
その他	7件					計 75件

神戸空港は、神戸空港島及び分譲中のポートアイランド第2期地区を対象に立地状況の把握を行った。調査方法は神戸市が公表している事業者名簿を参考にした。神戸空港島及びポートアイランド第2期地区の事業者数（用地取得のみを含む）は約180件であり、サービス業が少ない特徴を持つ。

## (2) 空港周辺部の特徴に関するヒアリング調査

## 1) ヒアリング調査概要

小松空港周辺部の立地状況について、その特徴と空港の影響を把握するため、当該自治体である小松市（商工振興課）に対してヒアリング調査を実施した（2008年11月19日実施）。

## 2) ヒアリング調査結果

空港周辺部の立地状況として、アクセス道路沿いにロードサイド系の立地が進み、空港に近接して工業団地が造成されているとのことであった。しかし、どの程度の事業者が空港の存在を意識して立地をしたかについては把握をしていなかった。また、空港が市内に存在することの利点として物流・商談に有利であり、企業の本社機能の誘致などを進めやすい点を挙げてい

た。一方、課題として空港利用客の多くが小松市を素通りしており、市内に呼び込むための仕組みづくりが重要であると回答していた。

この結果、空港周辺部の特徴として人・物の交流には有利であるが、空港利用客による地域活性化を図るためには施策が必要であることが明らかになった。

### 5. 空港と周辺立地の関係

#### (1) アンケート調査概要

空港を意識して立地した空港周辺部の事業者を抽出するため、小松空港及び神戸空港周辺部の事業者に対してアンケート調査を実施した。表-3 に概要を示す。

表-3 アンケート調査概要

神戸空港	空 港 名	小松空港
2009年1月16日～2009年2月5日	配布・回収期	①2008年11月17日～2008年12月8日 ②2008年12月17日～2009年1月13日
神戸空港島及びポートアイランド事業者	対 象	アクセス道路沿道事業者及び工業団地事業者
郵送依頼	形 式	手渡し・ポスト投函・郵送依頼
101枚	配 布 枚 数	75枚
33枚	回 収 枚 数	26枚
32.7%	回 収 率	34.7%
アンケート内容		
開設年月・空港の重要度・立地条件・空港に近いことのメリット・航空貨物利用状況・出張等での利用・空港利用客の割合・事業所属性		

#### (2) アンケート結果

事業者が立地地点を決める際に、どの程度空港を重視したのかについてまとめたものを図-1 に示す。両空港共に3～4割前後の事業者が「ある程度重要」以上の評価をしている。また、神戸空港の開港後に立地した事業者の6割が空港に近いことを評価している。立地業種も運輸業関連の比率が減少、製造業が増加し、空港開港が周辺立地動向に影響を及ぼしたといえる。「ある程度重要」以上の評価をした事業者を業種別に見ると、運輸業が最も低く、これは大方の事業者が航空輸送を利用しないためと考えられる。製造業では4割弱が「ある程度重要」以上の評価をしているが、事業者の業種に類似点はあまり見られなかった。

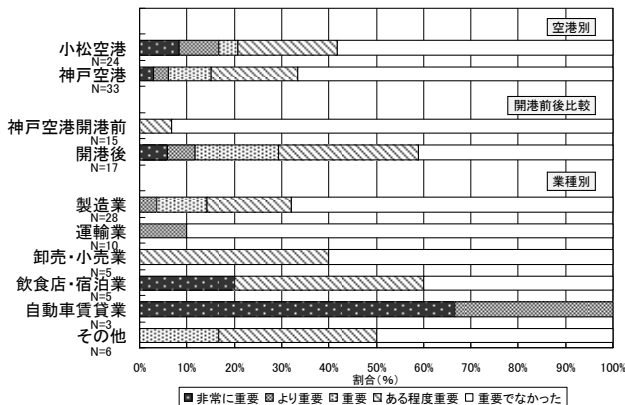


図-1 空港に近いことの重要度

次に、事業者の立地地点選定理由を図-2 に示す。第1理由として重視されているのは「取引先の関係」

であり、次いで「空港関係」「自治体の支援」の順である。空港周辺部事業者の全体的な立地理由として、空港を理由とするものが多いことが確認できる。また、製造業で空港を指向している事業者は、空港だけでなく他の交通モードと組み合わせた利用を意識しているほか、空港を上位に位置づける事業者とそうでない事業者に別れる結果となった。

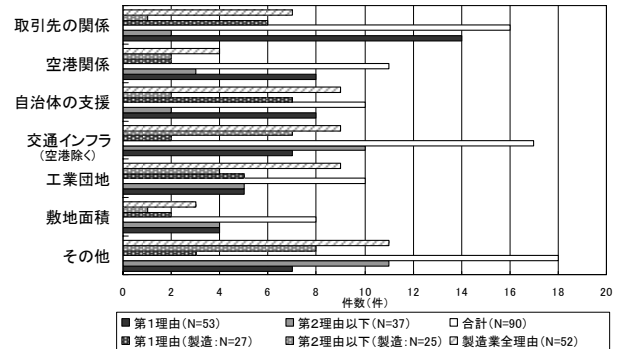


図-2 重視した立地条件

図-3 は空港に近いことのメリットの有無について質問した結果である。両空港共に4～6割の事業者がメリットを感じており、空港が重要でない事業者もその影響を受けていることがわかる。最多の回答は出張や来客時の時間短縮効果であり、第3次産業では空港利用客に関連した回答が多く得られた。しかし、実際の空港利用客の利用比率は低く、集客の難しさが見られた。また神戸空港では、空港整備による副次的な効果として、アクセス交通整備（ポートライナー）による交通便利性向上などを回答する例が多くあった。

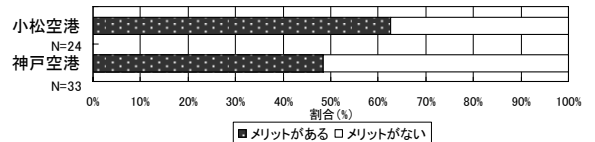


図-3 空港に近いことのメリット

### 6. おわりに

本研究では横田飛行場の共用化が周辺部の立地動向に与える影響について検討するため、小松及び神戸空港を対象とした立地動向調査を行った。その結果、両空港周辺部には空港の存在を意識して立地する事業者が一定の比率で存在していることが明らかになった。また、空港の開港は周辺部に空港を意識した事業者を立地させ、立地動向に影響を与えていることが確認できた。横田飛行場の共用化が実現した場合も、同様に立地動向が変化する可能性があり、事業所の立地がもたらす効果を飛行場周辺部の活性化に生かしていくことが望まれる。