

# 第6次空港整備計画と地方空港の開発

——国際貨物施設整備の観点から——

内 田 信 行

はじめに

第6次空港整備五箇年計画においては、成田空港二期工事、羽田空港沖合展開、関西国際空港建設という3大空港プロジェクトの完成と地方空港の整備充実がうたわれ「空港は数を増やす時代から周辺整備を含めた内容を追求する質の時代へと移っている」という行政当局の認識が明示されることとなった。このような空港整備に関する量から質への政策転換の流れを受けて、各地方自治体では空港を核とする周辺地域整備、いわゆるエアフロント開発計画等が目白押しで、ここ数年まさに百花繚乱のごとき感を抱かせる。そこでは物流基地、工業団地、商業・文化施設、アメニティ施設、究極的には空港都市の形成に至る考えられる限りの絵が描かれている。加えて、近年における我が国経済の急速な国際化を背景として、地方でも国際化の動きが活発になり、地域の国際化を図る手段として空港開発を考える自治体が多くなっていることもこれに拍車をかけている。しかし、個々の計画・構想を見る限り、どれも画一的で特徴のあるものは少ない。地域によって空港整備のあり方や問題点もかなり異なってくるはずである。そこで、本稿では空港整備五箇年計画における地方空港の位置づけを明確にするとともに、国際貨物施設整備という観点から地方空港の抱える問題点や今後の方向について考えてみたい。

## I 空港整備五箇年計画における地方空港の整備

### (1) 第6次空港整備五箇年計画の概要

現在実施されている国の第6次空港整備計画（平成3年度～7年度）では総額3兆1,900億円にのぼる膨大な資金が投入されることになった。この投資額は第5次空港整備計画の投資額を66%も上回る規模で、日米構造協議で米国側に約束した「国際航空需

要に対応できる空港容量を確保する」という方針に沿って空港小国の汚名返上に向けた行政当局の意気込みがうかがえるものとなっている。

空港整備計画の前提となる航空需要予測では、表1にみるように旅客、貨物ともに1995年度（平成7年度）には1989年度（平成元年度）比で44%～58%増と大幅な伸びを予測している。したがって、この航空需要の増加に対応するためには、人口や国土面積からみてなお低水準にある総滑走路延長を2000年には欧米先進国の現在の水準まで引上げるものとしている。表2にみるように、空港容量拡大の具体的対応策として、新東京国際空港（成田空港）の二期工事、東京国際空港（羽田空港）の沖合展開、関西国際空港建設のいわゆる3大プロジェクトに、総投資額の3分の2に当たる1兆9,250億円を重点的に配分し完成に全力を挙げるとしている。

しかし、これだけでは1995年度（平成7年度）以後の航空需要に対応できないため、本計画では第5次計画にはなかった首都圏、中部圏、関西圏での空港複数化を進め、首都圏では成田、羽田両空港に次ぐ第3空港の必要性を指摘している。この第3空港の具体的立地場所は明示されていないものの「首都圏における将来の国内航空需要に対応するための空港能力の拡充について、新規の空港設置、既存の空港等の活用について調査を進める必要がある」と新しい空港の必要性を提示している。同時に中部圏でも将来の航空需要を考慮して「中部新国際空港」のための総合的な調査を行うこととしている。また関西圏については「大阪国際空港（伊丹空港）を存続することとする」と明示し、関西国際空港と伊丹空港の併存を始めて計画に盛り込んでいる。

一方、この第6次空港整備計画では地方空港の整備にも積極的な取り組みをみせている。国際航空の面では、成田空港と関西国際空港は日米間、日欧間の需要の大きい中長距離路線向けに利用し、極東や東南アジアといった近距離国際線は可能な限り地方空港で代替するような空港機能の分担を進めることに狙いがあるようである。

表4にみるように、既に国際線の定期便が就航している地方空港は、名古屋空港と福岡空港を筆頭に12空港に達し、チャーター便を含めれば30ヵ所を超える空港が国際線の

表1 わが国航空輸送の将来展望

(単位：万人、千トン、倍)

		1989年度	1995年度予測値	2000年度予測値
国内	旅客	6,012	8,800(1.46)	10,300(1.71)
	貨物	661	950(1.44)	1,250(1.89)
国際	旅客	2,995	4,500(1.50)	5,700(1.90)
	貨物	1,518	2,400(1.58)	3,100(2.04)

(注) ( )内数値は1989年度(実績値)に対する倍率。

出所：航空審議会「第6次空港整備計画の基本的考え方について」

表2 空港整備五箇年計画の投資額比較

(単位：億円)

整備計画 投資項目	第4次空港整備計画	第5次空港整備計画	第6次空港整備計画
	昭和56年度～昭和60年度	昭和61年度～平成2年度	平成3年度～平成7年度
空港の整備	9,300	8,000	16,100
新東京国際空港の整備	(3,200)	(3,200)	(5,200)
東京国際空港の沖合展開	(3,000)	(1,800)	(5,600)
一般空港等の整備	(3,100)	(3,000)	(5,300)
民間出資関連事業の推進 (関西国際空港の整備)	(3,000)	6,500	8,450
空港周辺環境対策事業の推進	5,100	1,700	2,650
航空保安施設の整備	1,800	1,800	3,000
航空路施設	(700)	(700)	(1,050)
空港施設	(1,100)	(1,100)	(1,950)
小計	16,200	18,000	30,200
調整費	900	1,200	1,700
合計	17,100	19,200	31,900

(注) 第4次空整の「東京国際空港の沖合展開」は「関西国際空港の整備」と合わせて3,000億円を見込んでいる。

出所：運輸省「運輸白書」

発着を経験している。このため名古屋、福岡は言うに及ばず、新千歳、仙台、新広島などの地方拠点空港を整備していくことが重要な課題となっている。とりわけ、この6次空整では北海道の新千歳、九州の福岡両空港が「南北の拠点空港として全国ネットワーク形成を図る」空港として重要な位置づけがなされていることが特徴であろう。他の地方拠点空港については「地域における国際交流の促進を図るため、国際ターミナルの整備を推進し、滑走路の3,000m化を図るとしている。具体的には①能力的に不足しがちな旅客ターミナルや輸出入貨物の取扱い施設機能などの基盤整備、②空港までの高速アクセス網の整備が重点項目として挙げられている。

## (2) 空港整備の今後の方向

以上のように、第6次空港整備五箇年計画は航空需要の伸びに比べて著しく立ち遅れた空港の整備を促進しようとするものであり、ボトルネックとなっている首都圏、関西圏の空港容量の拡張が最重要視され、抜本的解決策として、いわゆる3大空港プロジェクトが盛り込まれることとなった。また、地方空港の整備も以前の空港整備計画と比較すればその資金投入額からみてかなり規模の大きいものになっている。このような空港容量の拡張に重点が置かれるようになったのは第5次空港整備計画以降のことであり多少遅きに失した感は否めない。航空需要の伸びが著しかった時期の第3次、第4次整備

計画では航空騒音問題が焦点となり空港周辺対策事業に重点を置かざるを得なかったといわれ、その分、本来の空港整備事業は滞りボトルネックが拡大していったと考えられる。

いずれにしても、この空港容量の拡張政策により3大空港プロジェクトが完成したと

表3 第6次空港整備計画における地方空港の新設・拡張

滑走路長	現 状	継 続 事 業	新規事業	予定事業
3,000m級	新千歳(A3,000m) 千歳(3,000m 2,700m) 三沢(3,050m) 小松(2,700m) 名古屋(2,740m) 福岡(2,800m) 長崎(3,000m) 熊本(3,000m) 大分(3,000m) 鹿児島(3,000m) 那覇(3,000m) 下地島(3,000m) 12	函館(2,500m→3,000m)	新千歳(B) 仙台 名古屋 新広島	
2,500m級	釧路(2,300m) 帯広(2,500m) 函館(2,500m) 青森(2,500m) 秋田(2,500m) 高松(2,500m) 宮崎(2,500m) 7	※旭川(2,000m→2,500m) 仙台(2,000m→2,500m) 新潟(2,000m→2,500m) 岡山(2,000m→2,500m) 新広島(1,800m→2,500m) 松山(2,000m→2,500m)	女満別 釧路 福島 山口宇部 高地 新北九州	静岡 神戸
2,000m級	稚内(2,000m) 旭川(2,000m) 女満別(2,000m) 中標津(1,800m) 花巻(2,000m) 山形(2,000m) 庄内(2,000m) 仙台(2,000m) 八丈島(1,800m) 新潟(2,000m) 富山(2,000m) 鳥取(2,000m) 出雲(2,000m) 岡山(2,000m) 広島(1,800m) 山口宇部(2,000m) 徳島(2,000m) 松山(2,000m) 高知(2,000m) 対馬(1,900m) 福江(2,000m) 奄美(2,000m) 徳之島(2,000m) 宮古(2,000m) 24	福島(2,000m) 松本(1,500m→2,000m) 南紀白浜(1,200m→1,800m) 美保(1,500m→2,000m) 石見(2,000m) 佐賀(2,000m) 新種子島(1,500m→2,000m) 久米島(1,200m→2,000m)	利尻 新紋別 中標津 大島 佐渡 福井	大館能代 小笠原 びわこ 新石垣

(注)・平成3年度予算において採択された新規事業(本表中※印を付けたものは、本表では継続事業として整理した。

- ・上記の他、名古屋、福岡、那覇空港において、国際及び国内航空需要に対応するターミナル地域の整備を行う。
- ・大都市圏における航空交通の輻輳及び多様化の進展に鑑み、主として首都圏、近畿圏及びその周辺地域において、基幹空港の機能の向上を図る観点から小型航空機による種々の航空需要に対応する機能を有する飛行場の整備について調査検討し、必要に応じその整備を図る(播磨飛行場等)。

出所：航空振興財団「数字でみる航空」

表4 地方空港の国際化状況

(平成3年10月現在)

空港名	国際線就航先		運航企業名
	国名	都市名	
新千歳	韓国 アメリカ	ソウル グアム/サイパン アンカレジ・ニュー ヨーク等	大韓航空 コンチネンタル/マイクロネシア航空 日本航空(貨物便)
	イギリス	香港	日本航空、キャセイ・パシフィック航空(共同運航)
仙台	韓国 シンガポール	ソウル シンガポール	アジアナ航空 シンガポール航空
	アメリカ	グアム/サイパン	コンチネンタル/マイクロネシア航空
新潟	韓国 ソ連	ソウル ハバロフスク イルクーツク	日本航空、大韓航空 日本航空、アエロフロート アエロフロート
	韓国 アメリカ	ソウル ホノルル グアム/サイパン	日本航空 日本航空、全日本空輸、アメリカ・ウエスト航空 日本航空、コンチネンタル/マイクロネシア航空 ノースウエスト航空 デルタ航空 日本航空(貨物便)
小松 名古屋	韓国	ソウル	日本航空
	アメリカ	ポートランド アンカレジ・ニュー ヨーク等	日本航空(貨物便)
	韓国	ソウル	日本航空、大韓航空、アジアナ航空
		釜山	日本航空、大韓航空
		済州	大韓航空
	イギリス	香港	日本航空、キャセイ・パシフィック航空
	(台湾)	台北	エア・ホンコン(貨物便)
	オーストラリア	ブリスベーン/シ ドニー/ケアンズ	キャセイ・パシフィック航空 カンタス航空
	ニュージーランド	オークランド	日本航空、ニュージーランド航空(共同運航)
	シンガポール	シンガポール	日本航空、シンガポール航空
	タイ	バンコク	日本航空、タイ国際航空(共同運航)
	マレーシア	クアラルンプール	全日本空輸、マレーシア航空(共同運航) 日本航空(貨物便)
インドネシア	デンバサール	ガルーダ・インドネシア航空	
カナダ	バンクーバー	カナディアン航空	
ドイツ	フランクフルト	ルフトハンザ・ドイツ航空	
ソ連	モスクワ	アエロフロート	
岡山	韓国	ソウル	大韓航空
広島	韓国	ソウル	アジアナ航空、日本航空
福岡	アメリカ	グアム/サイパン	コンチネンタル/マイクロネシア航空 ノースウエスト航空
	韓国	ホノルル ソウル	ハワイアン/ノースウエスト航空 日本航空、大韓航空、アジアナ航空
		釜山	日本航空、大韓航空
		済州	アジアナ航空
	中国	北京/大連	中国国際航空公司
		上海	中国東方航空公司
	(台湾)	台北	中華航空(台北)、キャセイ・パシフィック航空
	イギリス	香港	日本航空、キャセイ・パシフィック航空
		ロンドン	英国航空
		ルクセンブルク他	カーゴルックス(貨物便)
		シンガポール	シンガポール航空
		バンコク	全日本空輸
	クアラルンプール	マレーシア航空	
	デンバサール	ガルーダ・インドネシア航空	
	ブリスベーン/シ ドニー	日本航空、カンタス航空(共同運航)	
	スリランカ	エアランカ	
長崎	中国	上海	日本航空、中国東方航空公司
	韓国	釜山	大韓航空
熊本	韓国	ソウル	日本航空、大韓航空
鹿児島	イギリス	香港	日本航空、香港ドラゴン航空
	韓国	ソウル	大韓航空
那覇	アメリカ	ロサンゼルス等	ノースウエスト航空
		グアム	コンチネンタル/マイクロネシア航空
	(台湾)	台北	日本アジア航空、中華航空(台湾)
	イギリス	香港	日本航空
12空港	16カ国1地域	31都市	29企業

出所：運輸省航空局資料

しても容量の限界がすぐに訪れることは既に広く指摘されているところであり、第6次空港整備計画でも首都圏第3空港、中部新国際空港の構想や地方拠点空港の活用が唱えられる根拠になっている。したがって、今後はより長期的な視点から空港整備のあり方が問われてくることは間違いないと思われる。

この長期的視点からの空港整備のあり方については、整備計画策定時の航空審議会「第6次空港整備計画の基本的な考え方」の中でも明示されている。すなわち、今後の空港整備等に当たっての留意事項として、①長期借入金と後世代の負担、②空港整備財源の利用者負担と国家的見地からの対応、③空港整備事業費の精査と抑制、地元負担、開発利益の還元、④空港整備に対する地域の主体的役割、⑤空域など航空保安システムの充実、などが挙げられている。空港整備五箇年計画の策定にあたって、こうした見解の表明は異例ともいえるべきものであり、今後の空港整備に新たな対応が必要であることを示すものである。その意味ではこの第6次空港整備計画が我が国空港整備計画の考え方の転換を画するものといえるかもしれない。このような制度面の改編にまで踏み込んだ長期的視点からの空港整備が問われる背景には次のようなことがある。すなわち、この「基本的考え方」の冒頭で明らかにしているように、空港の基本的ネットワークの全国展開が「概成しつつある」との認識を示したことである。つまり、空港の全国的展開とネットワーク化というこれまでの政策目標は一応の成果を収め、今後はボトルネックの解消、質的向上、需要多様化への対応に重点が移る段階に至ったという認識である。大都市圏における空港混雑の解消は緊急の課題であるし、そのためには長期にわたる膨大な投資を必要とする。また、地方空港における施設拡張・改築といった空港施設の質的向上にも従来とは比較にならぬほどの資金が必要になってくる。したがって、今後の空港整備のための将来の資金の手当てをどうするのか、制度面の改編を含めて空港整備のあり方を示唆したのが上述の留意事項であると理解してよい。

## II 地方空港における国際貨物基地化の方向と問題点

第6次空港整備計画における「国際交流ネットワーク充実のための空港整備」という政策目標の中に「地方空港における国際貨物施設の整備」が掲げられているが、これを受けて各地方自治体では地元空港の国際化の一環として国際貨物基地化を志向するケースが顕著になってきている。新千歳、福岡、名古屋、仙台、新広島といったいわゆる地方拠点空港にこの傾向が強いが、その他の地方空港（新潟、岡山、長崎空港等）でも貨物基地化の方向で検討されているところが多い。地方空港が国際貨物基地化を目指す背景や問題点を考えると次のようなことがいえる。

### (1) 成田一極集中の緩和

国際航空貨物輸送の分野では、日本発着総量の85%前後が成田空港に集中している構図はこの10年間不変である。国際線旅客の成田空港利用率が67%程度（平成3年度）であるから、貨物がいかに成田空港に集中しすぎているかが理解できよう。このような過度集中の理由の一つは、成田空港が首都圏という最大の生産・消費地を背後に抱え、国際航空貨物の荷主、フォワーダーもまた首都圏を中心に集積し、流通網を構築してきたことによる。また、成田空港には、①貨物専用便が集積していること、②日本におけるハブ空港として旅客便（ベリーカーゴ）を含めて集中していること、③利用者にとって路線・便数の選択自由度が極めて高いこと、④貨物集積による経済的利益（集積のメリット）が大きいこと、など空港そのものの機能や能力が優れており、荷主企業やフォワーダーの物流拠点が集積するという、様々な要素が相乗的に働いてきた結果だともいえよう。

利用者からみて集積のメリットが享受できるうちは過度と思われる集中も問題はない。しかし、今日の成田空港の貨物取扱施設の混雑状況をみれば集積のデメリットが顕在化しつつあることは想像にかたくない。事実、欧米向けの貨物を新千歳空港や福岡空港から出す荷主企業も現れている。第6次空港整備計画での「地方空港での国際貨物施設の整備」は、まさに国際航空貨物の成田一極集中の是正、すなわち地方分散化を進めることによって成田空港の混雑緩和を図ることを目的とするものにほかならない。したがって、計画の中での地方拠点空港での貨物施設整備は「成田空港の補完的役割」としての位置づけがなされている。

### (2) 地方圏における小規模な航空貨物需要

成田空港の補完的空港の役割としての地方空港の位置づけであれば、そこには積極的な航空貨物需要の開発という意識は生まれてこない。つまり、現在の成田空港へ集中している貨物を一部地方空港で分担するという発想にすぎないからである。将来の航空貨物基地としての機能を期待するとすれば、補完空港としての機能を果たすと同時に、当該地域・地方における積極的な需要開発のための努力が必要とされる。地方空港が「成田の補完空港」としての位置づけしか持ち得ないのは、その絶対的な航空貨物需要の少なさにある。運輸省航空局「国際航空貨物動態調査」（平成2年3月）によれば、貨物の発生地でみると関東圏が全体の65%、近畿圏が19%、集中地でみると関東圏56%、近畿圏23%となっている。つまり、貨物の発生・集中の8割が関東圏、近畿圏の2大都市圏から生じているのであって、その他の地方都市圏の占める割合は微々たるものである。

例えば、発生貨物についてみると北海道では全国の0.1%、東北6県1.8%、九州1.9%にすぎない。したがって、もともと国際航空貨物需要の小さいこれらの地域にあっては、2大都市圏の貨物の一部を当該地域の拠点空港までの転送という形で貨物量を増やそうとする誘因が生まれる。その意味ではまさに補完空港・代替空港としての機能を果たすものといえるが、これも2大都市圏に近い、つまり貨物の発生・集中地に近い地方空港ほど補完空港としての機能は高まるものとみられる。地方拠点空港ではないけれども、福島空港や静岡空港等の地方空港が「成田空港の補完空港」としての潜在可能性を期待される所以でもある。

### (3) 需要創出の必要性和周辺地域開発

貨物施設の整備（貨物基地化）という観点から地方空港の特色をみると、まず第一に貨物需要規模そのものが極めて小さく、比較的規模の大きい貨物施設（流通拠点）を維持運営していくには不十分なことである。したがって、いわゆる需要創出型の空港とならざるをえない。第二に、空港が地域開発の起爆剤となることが非常に強く求められていることで、貨物施設（流通拠点）の整備と地域開発の連繫が必要とされる。地方空港における貨物施設の整備はそれだけ公共事業的性格が強いとみえる。第三に、地方空港の多くは市街地から離れて立地しているため都市域とのアクセスに課題を残しやすい。反面、空港の周囲には未利用地を持つことが多く周辺開発には適している。以上のような特色を考え合わせると、地方空港での貨物施設の整備においても周辺開発の重要性が浮かび上がってくるが、それは需要創出のための周辺開発の利用や施設設置効果の地域への波及といった観点からのものである。

具体的に需要創出（開発）効果を高めるためには、空港臨接地域に航空機利用産業や物流ターミナルを誘致したり、臨空工業団地あるいは臨空流通団地を造成し先端技術産業や情報産業を誘致することが望ましい。とくに既存の地方空港ではアクセス道路として高速道路を近接して建設するケースが多いし、また新設の地方空港でも高速道路のインターチェンジに近接して立地することが多い。このような場合には物流ターミナルは当該地域の物流センター的機能だけでなく、空陸を結ぶ広域物流拠点となる可能性が極めて大きいといえよう。

### (4) 地域主導による一体的整備の必要性

空港貨物施設整備の地域波及効果を高めるには、少なくとも地域開発計画の中に空港が明確に位置づけられていることが必要であろう。確かに現行の都市計画制度では、空港を広域の見地から決定すべき都市施設の一つとして位置づけている。しかし、実際に



は空港立地の多くが都市計画区域外にあり、しかも空港施設のみが対象となるものであって、周辺地域を取り込めない事情がある。現状では周辺用途地域指定や都市計画事業として、空港と周辺地域を一体とした総合的な開発整備を行える制度は存在しない。簡単にいえば、空港整備当局がこの種の地域開発を行う場合、縦割行政の弊害から容易に施設整備のための用地造成等ができないということである。整備のためには中央官庁の諸制度を複合的に活用して行わざるをえないが、これには多くの労力と時間を要する。したがって、今後は空港を核とする周辺地域整備の円滑な推進を図っていくためには、地域がより主体性を発揮しやすいような制度の見直しを含めて様々な工夫が必要になってこよう。

### III 地方空港の国際貨物需要 —— 仙台空港のケース ——

前述したように、地方空港の最も大きな特質は周辺地域の需要規模が極めて小さいことである。今後の地方空港の維持・運営にはこのことが最大のネックになるものとみられる。したがって、溢路打開のためには単に量的側面だけでなく、その中身にまで踏み込んで検討していくことが必要とされる。そこで、ここでは航空貨物需要という面に焦点を絞り、ケース・スタディとして仙台空港の場合の需要面の特徴を取り上げてみた。

宮城県でも例にもれず東北地方唯一の国際定期便就航空港である仙台空港を核とする都市づくりが模索されている。ただ、これらの構想や計画に共通していえることは、その需要予測どおりにベースになる需要が本当にあるのだろうかという疑問である。たまたま一昨年から今年にかけて、仙台空港関連の2つの流通拠点整備調査に携わり、東北の先端企業や経済団体等にも直接話を伺うことができたので、ここではその結果を踏まえて、東北の国際貨物需要についてその概要を述べることにしたい。

#### (1) 地方空港にとっての国際貨物需要

地方空港の国際貨物需要には2つの見方がある。一つは現在の成田空港の貨物需要を分担する、いわゆる補完空港の機能を果たす場合の貨物需要である。国際航空貨物取扱量の9割近くを占める成田空港の現状は異常というほかない。パンク寸前の成田空港の受け皿として新千歳空港をはじめとする地方の主だった空港で動きが活発化している。しかし、首都圏ないしは関東圏貨物の一部を地方空港で代替することは短期的には有効でありえても、長期的には不安定要素が多く引き続き有効であり続けるか疑問である。関西空港の開港、成田二期工事の完成などによる状況の変化が予想されるからである。

地方空港にとっての国際貨物需要のもう一つの見方は当該空港独自の貨物需要が存在

するかどうかということである。空港周辺地域ないしは背後圏にまとまった量の安定的な貨物需要が見込めるならば、国際定期路線の開設に有利に働くことになる。航空会社が地方空港に就航するかどうかは、周辺地域の旅客需要と同時に貨物需要がどの程度あるかにも大きく依存する。各地の貨物基地化シンポジウムやフォーラムで航空会社の貨物担当者が一致して興味を示すのはこの点である。

## (2) 東北地方の国際貨物需要

東北地方の国際貨物需要は小さいと見るのが大方の見方であろう。前出の運輸省航空局「国際航空貨物動態調査」でも東北6県の発着（発生集中）貨物量は、輸出貨物で全国の1.8%、輸入貨物で2.6%を占めるにすぎない。また大蔵省の通関実績でも1~2%を占めるにすぎない。これらの統計を見る限り東北の国際航空貨物需要は小さいといわざるをえないであろう。

しかし、本当にそれほど需要はないのであろうか。図1にみるように、国際貿易で航空化率の高いといわれる先端技術型業種の工場立地分布状況をもても東北は群を抜いて多い。昭和48年~63年間の全国の立地件数3,493件のうち東北は実に3割強を占めているのである。国際貨物需要の条件としては極めて恵まれた環境にあるといえよう。

それにもかかわらず、現実には需要はそれほどでもない。東北には国際貨物としての潜在需要はあってもそれを顕在化しえない構造的な問題があるように思われる。

結論から先にいえば、東北は国内市場（主に関東圏）向けの部品供給基地としての機能しか果たしていないのではないかということである。その理由として次のことがあげられる。すなわち、①東北の先端企業はエレクトロニクス関連の部品製造業が多いこと、②自動車、家電など規模の大きい加工組立型製造業は関東圏に集積し東北には少ないこと、③先端企業の多くが垂直的系列関係に組み込まれていること、などである。東北の先端企業の製品・部品の多くが首都圏という大消費地市場ないしはその周辺に立地した加工組立製造業の最終製品に組み込まれ国内市場に供給されるか、あるいは輸出されることになる。この段階で初めて国際貨物となる。また、先端企業の製品・部品が東北から直接輸出される場合でも貿易管理部門は親会社にあるケースが多く、通常親会社のある首都圏に国内貨物として送られ、そこから輸出されることが多い。このことも東北で国際貨物需要が顕在化しない理由の一つであろう。

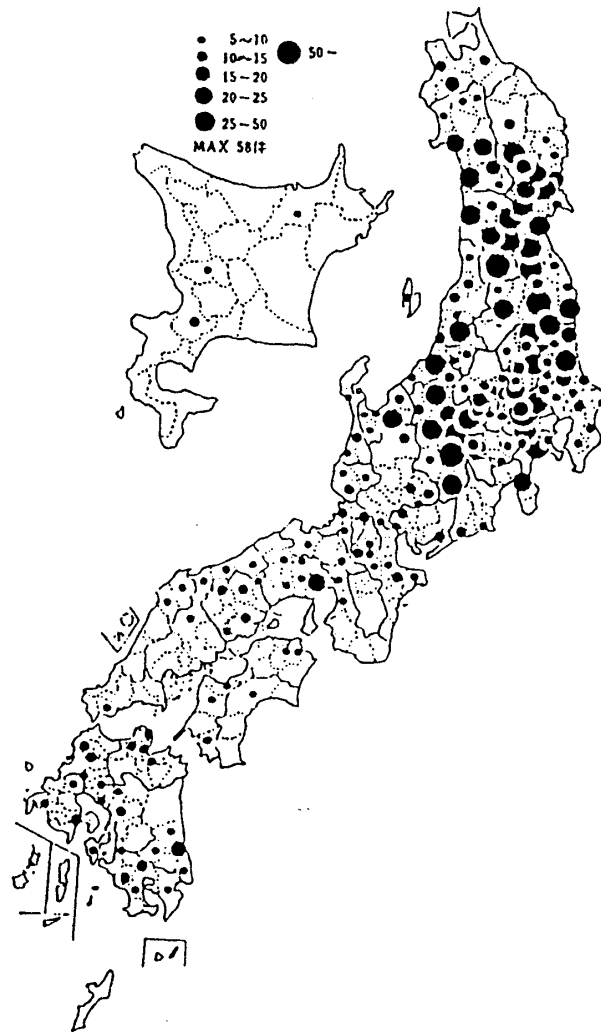
## (3) 国際航空貨物の需要創出に向けて

東北における国際航空貨物のためには、輸出型の加工組立型製造業の積極的な誘致が望まれる。もし、そうでなければ将来とも部品の供給基地としての役割しか担えないし、

需要の創出も多くは望めないであろう。

典型的事例として、図2にソニー(株)の家電製品の流れを示しているが、輸出製品が極めて多いことに気づかれよう。仙台空港なり仙台港の交通・物流基盤が整備され、その他の環境条件が整えば地元の国際貨物として一挙に需要が顕在化するケースである。自動車、家電といった輸出志向型の企業の集積が国際貨物需要の創出に最も効果があることをうかがわせる事例でもあろう。

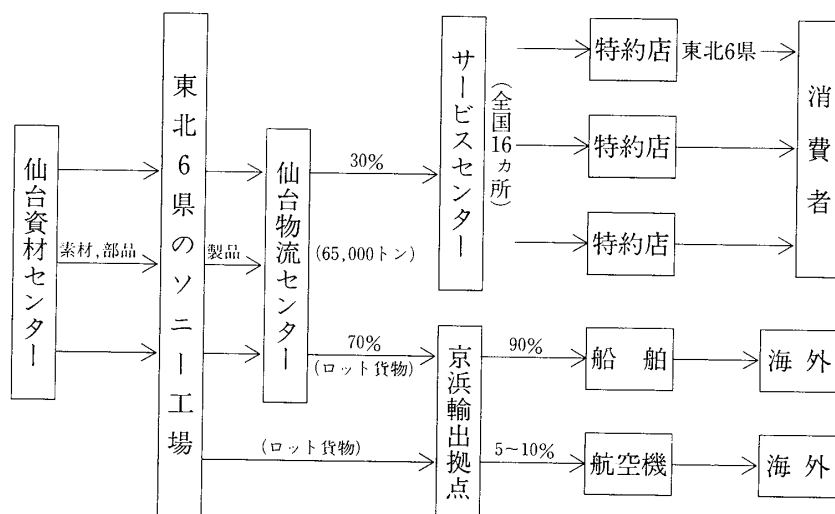
図1 先端技術型業種の工場立地分布状況(昭和48年~63年)



(注) 技術先端型業種とは、医療品、通信・同関連機器、電子計算機・同付属装置、電子応用装置、電気計測機、電子機器部品、医療用機器、光学機械・レンズの8業種をいう。

出所：仙台通産局「工業立地動向調査」、宮城県企画部資料

図2 ソニー（東北ブロック）の製品の流れ



いずれにしても、東北での国際貨物の創出を図っていくためには交通・物流基盤の整備と同時に、輸出型の加工組立型製造業の立地誘導などにより地域の生産構造ないしは産業構造そのものを変えていく必要があるだろう。また、このことが本当の意味での地方分散にもつながるのではないかと思われるのである。

## おわりに

「第6次空港整備五箇年計画の基本的考え方」に示されたとおり、我が国の空港整備は今後は現在のボトルネックの解消、質的向上、需要多様化への対応に重点が移る段階に入ったといえよう。簡単にいえば、空港整備は量的拡大の時代から質的向上の時代に入ったともいえる。制度的にも我が国の空港整備を支えてきた空港整備法や空港整備特別会計制度では、今後の空港整備を進めていくうえで多くの問題点があることが指摘されており、制度改編の必要性が高まっている。その意味では現在は大きな転換期にあるといえよう。

地方空港の整備でも、国際化を背景とした空港施設の質的向上や需要多様化への対応が求められてくる。同時に施設整備のための資金調達、運営維持をどうするか、空港アクセス・周辺開発の問題、開発利益の還元など空港整備や地域整備制度に絡む問題に今後地域の空港整備主体がどう対応していくのかが重要になってくるものと思われる。

また、制度的な問題の解決とは別に、地方空港にとっては絶対的に航空需要が小さいという特色があることから、需要のより詳細な実証分析を通して需要創出の方策に役立つ

てていくことが今後必要になってこよう。

**参考文献資料**

- (1) 航空審議会「第6次空港整備五箇年計画の基本的考え方について―中間とりまとめ―」  
平成2年8月
- (2) 航空政策研究会「新しい空港整備システムの探究」平成3年2月
- (3) 航空政策研究会「新しい空港整備システムの探究―報告―」平成3年3月
- (4) 運輸省「運輸白書」各年版
- (5) 航空振興財団「数字でみる航空」93年版
- (6) 運輸経済研究センター「宮城県国際化拠点機能整備調査」平成4年3月
- (7) 宮城県「臨空型水産物流通拠点整備調査」平成5年3月