

当財団は、2011年4月より、財団法人中部空港調査会（2011年3月解散）から航空・空港に関する調査研究事業を引き継いで、中部圏の航空・空港の発展に資する調査研究・普及啓発に取り組んでおります。

近年、世界の航空自由化・オープンスカイの進展とともに、規制緩和による自由化やLCCと呼ばれる格安航空会社の台頭など、日本の航空を取り巻く環境は劇的に変化しており、地域における空港のあり方も大きく変革してきています。

中部圏に立地する8空港（中部国際空港、松本空港、富山空港、能登空港、小松空港、静岡空港、名古屋空港、福井空港）について、その歩みや現状を関係者のインタビューを交えて紹介します。

第7回となる今回は、能登空港です。

## 第7回 能登空港 —地域の核としての能登空港—



空から見た能登空港

出典：能登空港管理事務所

### 1. 概要と沿革

#### （1）能登半島の中央部に立地

能登空港は2003年7月、石川県では航空自衛隊との共用空港である小松空港に次ぐ二つ目の空港（地方管理空港）として開港した。所在地は輪島市・穴水町・能登町の3市町にまたがる内陸部で、能登地方の主要都市へは、輪島市までが約18km、珠洲市と七尾市までがそれぞれ約40kmの距離であり、能登半島のほぼ中央と言っていい位置にある。また、約100kmの金沢市へは能越自動車道および今年3月に無料化された自動車専用道路「のと里

山海道」を経由して約1時間半で行ける。

空港建設が具体化したのは1986年、能登空港立地可能性調査の実施にさかのぼる。当時、能登半島北部の「奥能登地域」は、交通インフラが脆弱で人口も減少を続けており、金沢や加賀地方との格差が拡大するいっぽうだった。空港はこのような状況の打開策として地域で待望され、1995年には22万人もの署名が集められたほどである。こうした地域の熱意も後押しとなり、翌1996年には第7次空港整備五か年計画へ組み入れられ、1998年から5年間の工期を経て開港に至った。

能登空港の総面積は1,062,584㎡。基本施設と





金を設定している。前日までの予約制だが、一人からでも運行されゾーン内定額の料金となっているので、一般のタクシーより割安で利用できる。

### (3) 搭乗率保証制度

もとより人口の少ない地域の空港であるため、就航路線確保と乗客誘致のためのさまざまな取り組みを行っているが、その中で最も特徴的なものが全国初の「搭乗率保証制度」である。

これは、現在1日2便就航している羽田便を維持するために、石川県および地元市町が航空会社に対し一定の搭乗率を保証するもの。目標搭乗率を下回った場合には、地元が航空会社に保証金を支払い、逆に、上回った場合には航空会社が地元に対して販売促進協力金を支払う。これによって航空会社と地元がリスクとリターンを共有し、共同で利用促進に向けて努力する仕組みになっている。

開港前、石川県は1日複数便の就航を希望していたが、エアーニッポン株式会社は1日1便の就航表明にとどまった。これは、需要の見極めが難しいことから航空会社が難色を示したためである。そこで、石川県はこの「搭乗率保証制度」を提案しつつ就航を要請した。その結果、航空会社と当面1年間は1日2便ということで合意し、開港時に羽田便2往復が設定された。

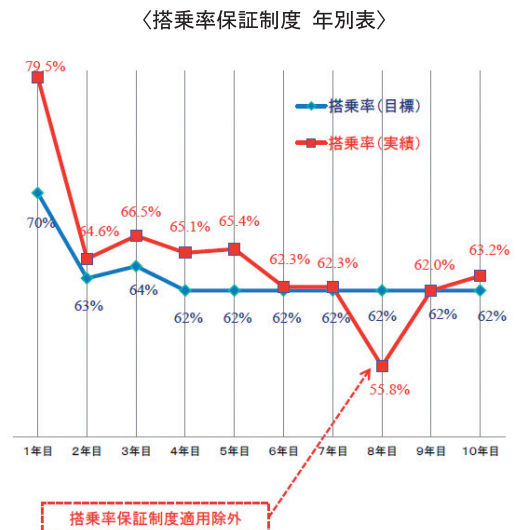
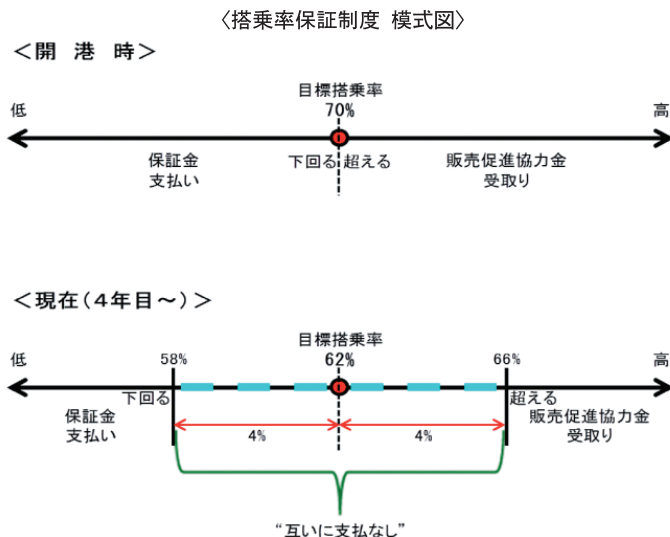
目標搭乗率は開港初年70%、2年目63%、3年目64%、4年目以降は62%に設定されており、4年目以降は、目標搭乗率プラスマイナス4%以内の場合には互いに支払いなしとの取り決めがなされている。なお、8年目は東日本大震災が発生したため、搭乗率保証制度の適用を除外した。

### (4) 行政センター、道の駅、日本航空学校

能登空港では、開港当初から積極的に、施設の有効活用に取り組んできた。

まず挙げられる事例として、ターミナルビルに行政センターを合築した。ターミナルビル内には奥能登総合事務所、奥能登農林総合事務所、奥能登土木総合事務所、奥能登教育事務所が入っているほか、パスポートの申請・交付ができるパスポート窓口、住民票、戸籍謄本、印鑑証明などが発行される市町村行政サービスセンター、市民活動に利用できる生涯学習センターもあり、空港関係者以外に約200人が勤務している。また、開港した年の8月には空港ターミナルを「道の駅 能登空港」として登録し、ドライブ客の立ち寄りも受け入れている。いずれも全国初の試みとして注目を集めた。

もう一点、他にはない事例として、学校法人日本航空学園（以下、日本航空学園）の誘致がある。日本航空学園は、1932年に山梨県に設立された



出典：石川県企画振興部空港企画課





◆ 全国初の取組みとして、空港ターミナルビルと行政機関を合築

- ・奥能登総合事務所、奥能登農林総合事務所、奥能登土木総合事務所、奥能登教育事務所
- ・パスポート窓口(パスポートの申請・交付)
- ・市町村行政サービスセンター(住民票、戸籍謄本、印鑑証明などの発行)
- ・生涯学習センター

◆ 約200人の職員が勤務

出典：石川県企画振興部空港企画課

「航空発動機練習所」を前身とする航空技術専門の教育機関で、現在、能登空港を含めて全国に4か所のキャンパスを持っている。能登空港キャンパスは「日本航空第二高等学校石川」、「日本航空専門学校石川」の2校体制で開港した年の4月に開校した。現在では、「日本航空第二高等学校石川」は「日本航空高等学校石川」と改称されて航空工学コース・普通科コースが設置され、「日本航空専門学校石川」には航空工学科・航空整備科・航空ビジネス科・航空整備技術科・操縦科が設置されている。空港エリア内に所在する利点を生かして、大型航空機YS-11をはじめ各種実機を使った実習授業を最大の特徴としている。2013年度は、在校生、教職員合わせて862人が在籍し、うち82%にあたる609名が石川県外の出身者で、地域経済に与える影響も大きい。

(5) 空港のにぎわい創出

能登空港の方針として、単なる空港施設にとどまらず、地域振興や広域行政の拠点として活用し、

ひいては能登地域の活性化を支える「にぎわい拠点」となることを掲げている。前述の行政センターの合築、道の駅の認定、日本航空学園の誘致の他に、2006年度からは「能登空港のにぎわい創出事業」を展開している。

この事業は、能登空港管理事務所、能登空港ターミナルビル株式会社、奥能登および中能登総合事務所で能登空港賑わい創出実行委員会を構成して、能登空港利用促進協議会、各市町、経済団体、テナント会社、日本航空学園、全日本空輸株式会社(以下、ANA)などの協力のもとで地域が一体となって取り組む体制が取られている。内容に応じてターミナルビル、空港前広場、多目的広場など空港エリアの随所を会場としてさまざまなイベントが開催されている。5月の「のとキリシマツツジフェスティバル」、10月の「空の日フェスタ」のような定番の大規模イベントとして定着した企画をはじめ、能登空港杯を提供するスポーツなどの大会、地域グループが郷土芸能や音楽を発表する「おらが故郷お国自慢」、ロビーを使った大掛



**能登空港開港10周年記念式典・能登ふるさと博オープニング**  
2013年 7月7日(日) 11:15~12:30  
会場：輪島市空港交流センター (日本航空学園体育館)

**能登空港開港10周年記念フォーラム**  
7月7日(日) 14:00~16:00  
会場：能登空港ターミナルビル4F

**能登空港開港10周年記念イベント 能登ふるさと博オープニングイベント**  
2013年 7月6日(土)・7日(日) 10:00~16:30  
会場：能登空港・日本航空学園内

出典：石川県企画振興部空港企画課

かりな展示を行う地域イベントや祭礼行事のPR、料理教室、季節ごとのぜんざいやお茶のふるまいなど、多彩な内容が高い頻度で企画・実施されて、この空港の大きな特色となっている。ほぼ毎週末の土日さまざまなイベントが開催されており、2012年度の実施件数は77件で、延べ参加人数は48,857人にのぼった。

今年7月6日・7日には、開港10周年記念イベントと能登ふるさと博オープニングイベントが同時開催された。7月7日は10年前の開港日と同様の雨のなかでの記念式典となったが、県内外から約400人の関係者が集まり、開港10周年を祝った。

## 2. 現状と課題

### (1) 利用状況

能登空港では、開港以来ずっと羽田便が1日2往復運航されている。最も利用者が多かった年は3年目(2005.7.7~2006.7.6)の160,052人、最も少なかった年は8年目(2010.7.7~2011.7.6)の132,698人で、平均すると年間約15万人の利用がある。内訳は地元利用者が2割強、首都圏の利用者が8割弱となっている。

目標搭乗率を見ると、東日本大震災のあった8年目を除けば毎年目標を上回っている。開港から3年目までは航空会社から販売促進協力金が支払われているが、4年目以降は「目標搭乗率のプラスマイナス4%以内の場合は互いに支払なし」のルールにより保証金・販売促進協力金の支払いは行われていない。

国際チャーター便は、台湾を中心に2012年度までに279便が運航された。小松空港を台北との定期便が就航した2008年度以降は、漸減傾向が続き東日本大震災の際には年間一桁台にまで減少したが、今年度は14便が予定されている。

### (2) 利用促進の取り組み

利用促進のために、地元住民への利用の働きかけと首都圏からの観光客誘致を積極的に行っている。こうした活動が浸透して地元の意識を高め、能登空港は「自分たちの空港(マイ空港)」という効果を生みだしている。

地元に対しては利用者に対する運賃助成制度がある。これは、能登-羽田便を利用した場合に居住地の市町から助成を受けられるもので、能登地方の全市町(七尾市・輪島市・珠洲市・羽咋市・

穴水町・能登町・志賀町・宝達志水町・中能登町) および金沢市、かほく市、津幡町、内灘町で導入されている。助成額は市・町によって異なり、商品券や文化施設の観覧券を交付する自治体もある。

また、能登空港だけでなく小松空港にも関わる取り組みとして、石川県は、一般的にはまだ知名度が低い乗継割引の利用を促進している。石川県では、2010年にANAが、2011年に日本航空株式会社(以下、JAL)が乗継割引運賃の設定区間を拡大したことを受けて、乗継時刻表の作成やキャンペーンなどを行って制度の周知を図ってきた。これに加えて、他の地域との連携でさらなる利用につなげるために、石川県の呼びかけにより2012年8月に「航空乗継利用促進協議会」が発足した。現在では正会員(地方公共団体)104団体、協力会員(航空会社や旅行会社)40団体が加盟し、乗継割引制度の全国的な認知度向上に取り組んでいる。

誘客については、「能登のファンづくり、リピーターづくり」を目標に掲げ、「ぶらり能登キャンペーン」を実施している。このキャンペーンでは、「能登空港利用促進協議会」が発行元となって年間を通して活用できる68ページのガイドブックを制作した。趣旨に賛同する施設を紹介するだけでなく、読者や利用者からの評価を公開することで受け入れ側の質の向上も狙っている。また、2011年に「能登の里山里海」が国内初の世界農業遺産

に認定されたことを受けて、これを活用したPR活動も始めている。



#### 〈首都圏メディアを活用した能登のPR〉



出典：石川県企画振興部空港企画課



### 3. インタビュー

今回は、石川県企画振興部空港企画課長 臼井 晴基氏、能登空港ターミナルビル株式会社代表取締役専務 中本利光氏、石川県能登空港管理事務所長 良澤和俊氏の3名にお話を伺いました。



石川県企画振興部空港企画課  
課長 臼井 晴基氏

#### プロフィール

1986年 石川県職員  
2007年 企画振興部空港企画課課長補佐  
2011年 企画振興部地域振興課課参事兼課長補佐  
2012年 企画振興部小松空港活性化推進室次長  
2013年 企画振興部空港企画課課長  
兼小松空港活性化推進室次長



石川県能登空港管理事務所  
所長 良澤 和俊氏

#### プロフィール

1980年 石川県職員  
2006年 観光交流局交流政策課課長補佐  
2008年 観光交流局観光推進課課長補佐  
2009年 観光交流局国際交流課課長補佐  
2010年 観光交流局国際交流課課参事兼課長補佐  
2011年 奥能登総合事務所空港管理部長  
兼能登空港管理事務所長



能登空港ターミナルビル株式会社  
代表取締役専務 中本 利光氏

#### プロフィール

1972年 石川県職員  
2004年 空港企画課課長補佐、課参事  
2008年 空港企画課担当課長  
2009年 能登空港管理事務所長  
2010年 地域振興課課長  
2011年 奥能登総合事務所長  
2013年 定年退職  
2013年 能登空港ターミナルビル株式会社  
代表取締役専務

### 地元の熱意が空港建設を後押し

—能登空港の建設経緯についてお聞かせください。

臼井 能登に空港が作れないかという話は、1986年に立地可能性調査によって具体化しました。過疎化が進む能登半島の振興を図るうえで、どのようなインフラを整備すればいいのだろうか、というところからの着想でした。翌年には、県の長期構想に位置付けられ、能登空港建設促進期成同盟会（以下、期成同盟会）などが作られました。1993年頃に候補地が「木原岳」に決まり、1994年頃に動きが本格化しました。当時は、まだ空港整備五箇年計画（当時は第7次。以下、空整）がありましたので、これに組み込んでいただけるように、期成同盟会の活動を通じて多くの方々が働きかけを行いました。活動が始まってから空整に組み込まれるまでは、他の空港と比較して早かったですね。

中本 地元では、空港の建設に反対する雰囲気は無かったと聞いています。政府に空港の建設を要望する際のアピールポイントは、「能登は、東京

への時間距離が全国で一番遠い。北海道より遠い。」ということでした。

**臼井** 活動開始から建設決定まで円滑に進んだのは、非常に高い地元の熱意が後押しをしてくれたからだと認識しています。地元の熱意を示すために、たとえば「空港ができたらみんなで乗りましょう」と呼びかけて「フライト預金」を募集したところ、総額が450億円を突破しました。また、県下から22万人分の署名も集まりました。そのような活動を経て、1996年に空整に組み入れていただきました。当時は「最後の地方空港」と言われたものです。

**中本** 公務出張で大蔵省（現財務省）を訪ねた折に、廊下で偶然、県に出向されていた幹部の方からお声掛けをいただき、能登空港が組み入れられたことに大変驚かれています。私自身も難しいと言われていたので印象深く鮮明に記憶しています。最後の決め手は、「準離島」という扱いだったと聞いています。

**臼井** 今年、開港10周年を迎えたのを機に当時活動していた方のお話をうかがったのですが、空港が完成するまでの陳情活動は200回を超えたそうです。靴をすり減らしてお願いにあがったので、予算がついたときは本当に嬉しかったと懐かしんでおられました。空整で空港の新設事業が決まってからは、1998年5月には設置許可が出て、その年の11月に起工式を行っています。

一通常は構想から着工まで長い年月を要するのですが、能登の場合は早かったですよね。

**中本** 関係者の方向性がごく自然に一致して機運が高まった感がありますね。もちろん、行政も相当大変だったのだらうと思います。

**臼井** 空港の建設事業は順調に進捗しましたが、さらに課題がありました。それは、航空会社が能登空港に就航するか否かです。過疎地なので採算が合わないという話であり、航空会社にはなかなか就航を表明していただけませんでした。2000年に羽田空港のC滑走路ができるときの発着枠で、能登空港用に「特定路線枠」という形で一枠を配

分することは決めていただきましたが、いかにせん一枠では一往復しかできない。それでは日帰りもできないので、航空会社になんとか1日2便就航してほしいとお願いしたのですが、なかなか首を縦に振っていただけなかった。開港の年になって地元から「搭乗率保証」の提案をさせていただいて、ようやく複数便の実現にこぎつきました。

**中本** 1日2往復を実現するための案として、自前で飛行機を購入するというアイデアも検討しましたが、当時、羽田空港には小型機乗り入れ制限もあり、さらに、維持費も大変だろうし非現実的でした。そんな状況の中での、搭乗率保証制度の提案でした。

## 空港施設を活かすアイデア

一施設活用の概念などについてお聞かせ下さい。

**臼井** 空港をいかに活用するかということ、建設中から皆さんでいろいろと知恵を絞っていただきました。たとえば、空港のターミナルビルにしても、空港用務に限定せず地域の活性化の拠点にするという考えから、奥能登にある行政機関を集約して入れる「行政庁舎との合築」というアイデアが生まれました。これも全国初とされています。



出典：石川県企画振興部空港企画課



空港からの足をどう確保するかという問題もありました。そもそも公共交通機関を維持するのも厳しい状況の中、バス会社としても安易に路線を設置できる状況ではありません。そこで、二次交通として行政と民間でリスクを負担し合う乗合タクシー「ふるさとタクシー」を各方面に走らせることにしました。

このように、開港までにいろいろな工夫をこらし、かつ、開港後はそれを維持する努力をしています。行政機関だけでなく県の生涯学習センターの分室も入居してもらい、能登地域の住民向けにいろいろな講座を開いています。単に飛行機に乗る場所ではなく、いかに多くの人に足を運んでもらい空港に親んでもらうかという観点から「にぎわい創出」という事業にも取り組み、イベントを企画しています。

**良澤** 小規模な催し物までカウントすれば、土日には必ず何かのイベントを行っていますね。大規模なものと、ゴールデンウィークの「のとキリシマツツジフェスティバル」、7月の開港記念イベント、10月の空の日のイベント、12月のクリスマスイベントなどがあります。毎月第二日曜日には、グラスに砂を吹き付けて季節の絵柄と能登空港のキャラクターを描く「のっぴーグラス」というイベントもあります。また、地域で太鼓や踊りなどをやっていらっしゃる方を招いて、発表の場としても使ってもらっています。

**中本** 本来、空港は通過地点にすぎませんが、ここを目的化し、人の流れの拠点にしようという

ことです。日本航空学園の誘致も、そういう発想からのものです。

**臼井** 空港周辺への企業、施設などの誘致活動を行っている中で、日本航空学園がキャンパス用地を探していると聞き、供用している空港を使って実習をしていただこうと積極的な誘致活動を展開しました。

**中本** 当時を振り返ると、全国の自治体が既に誘致活動を展開しており、石川県が名乗りを上げた時は5番目か6番目だったのです。結局は、最後に出た石川県とご縁があったわけですが、「実習で能登空港が使えます」というのが決め手の一つになったと聞いています。

**良澤** 日本航空学園の誘致が実現したことによって、教職員と生徒合わせて約1,000人の方々がこの地で生活を営むことになり、減少の一途だった輪島市の人口が増加に転じた年もありましたね。

**中本** 空港周辺を若者が走っている姿を目にすると、なかなか頼もしく思います。経済効果も極めて大きいです。ターミナルビル内には行政関係者に航空関係者などを加えると約300人勤務しており、それにプラスして学園には現在860人ほどいます。山を削り谷を埋めて造った空港ですが、ここに約1,200人規模の「町」をひとつ造ったというイメージです。空港の所在地も奥能登2市2町のちょうど真ん中あたりですので、空港に来れば県関係の用事が済ませられます。

一奥能登地域全体がよくなるのであれば皆が協力しようという考え方は、全国的にみてもいい事例だと思います。公共事業の整備環境が今までと大きく違いますね。

**臼井** 「地域の核として活用する能登空港」と位置付け、そういう使い方をしてもらえるようにいろいろところで工夫をしてきたと言えます。能登空港に視察でいらっしゃる方に対しては、「搭乗率保証、行政庁舎の合築、日本航空学園の誘致、ふるさとタクシーの導入、道の駅認定など、全国に例のなかった取り組みで地域を盛り立てていく拠点としての役割」ということをいつもお話しし



のっぴーグラス

日本航空学園を誘致（2003年4月開校）



道の駅「能登空港」に登録（2003年8月）



出典：石川県企画振興部空港企画課

ています。また、地元の方々に対しては、特に搭乗率保証制度について、1日2便運航してもらうために地元から提案した制度として、マイ空港として利用していくことが大切とのお願いをしています。おかげさまで、目標搭乗率は東日本大震災の年を除けば10年間ずっと達成してきました。

**中本** 搭乗率62%のうち、2.5ポイント程度は日本航空学園関係者の利用によるものです、生徒の家族も含めて。

**臼井** あと、当初想定していなかった良い話題としては国際チャーター便があります。和倉温泉にある日本を代表する旅館である加賀屋さんが、台湾からお客さんにお越しいただくため地道に活動してこられたのですが、能登に空港ができるのなら直接来ていただこうと現地の旅行社とタイアップされ、台湾からチャーター便が来るようになりました。いちばん多い年で年間60数便ありました。台湾からのエバー航空の定期便が小松空港に入った2008年からは減ってきているものの、もともと能登空港は国内線の専用空港と想定されていたのですが、チャーター便は能登空港の振興に大きく貢献してきたといえます。

**良澤** 最近の話題では、先日、JAXAが国内初のジェット実験機「飛翔」の飛行試験を行いました。テスト自体は4日間でしたが、事前準備なども含めて定期便の利用で92席分、宿泊は延べ286泊でした。経済的な効果だけでなく、JAXAというビッグネームと能登空港を並べて電波に乗せていただいたことは、広報の面でも大きな効果があったと認識しております。

## 能登空港の組織・運営体制

－ターミナルビルの組織、運営体制についてお聞かせください。

**中本** ターミナルビル自体は、県所有施設の部分と能登空港ターミナルビル株式会社が所有している部分があり、ビルの運営管理は能登空港ターミナルビル株式会社が一括して行っています。民間の業者により売店スペースやレストランスペースが運営されてテナント料や広告料をいただいております。航空会社からはグランドハンドリングの業務費用をいただいております。また、滑走路を中心とした空港基本施設や駐車場、空港消防、電気設備を収容する電源局舎、除雪車庫は石川県空港管理事務所が管理しています。

－勤務の実態についてはいかがでしょうか。

**良澤** 管理事務所は12人体制です。シフト勤務で、早番は7：30～16：15、日勤は8：30～17：15、遅番は11：00～19：45です。人員にはあまり余裕はないですね。早番、遅番のシフト時に休暇を取得する場合には、日勤業務の誰かと交代しないと休みが取れません。

## 「空港がある」という安心感

－開港後のメリットについてお話しください。空港の直接の効果だけでなく、広義的な意味で捉えた場合、いかがでしょうか。

**臼井** 首都圏からの観光客や国際チャーター便の観光客、日本航空学園の関係者による消費効果を



はじめ、移動時間の短縮により生じる生産効果などのさまざまな効果を合わせると、年間41億円ぐらいの経済波及効果があるとの民間調査機関による推計があります。

**良澤** 過疎化が進む奥能登ならではの役割もあります。たとえば、「車を長期間停めさせてほしい」という方がたまに来られます。ほとんどが女性で、奥能登から嫁いで出られた方たちです。両親がこちらにいて月に1、2回帰ってくるが、買い物をしてから実家に行きたいので空港に車を停めさせてほしい、とおっしゃるんです。それだけ地元で愛着を持ち、空港を活用していただいているということです。親の面倒をみるのに、土曜日の午前便で来て日曜日の午後便で帰るという方は何人もおられると思いますよ。

また、過日、到着したお客さんのお話をうかがったところ、鹿児島から羽田乗り継ぎで能登に来られたとのことでした。今のところそういう人はわずかですし、往復で2席にしかありませんが、乗継割引運賃の設定効果の現れだと思いました。この制度が拡大するとともに多くの利用者に認知されれば、さらなる効果が期待できます。

**中本** 能登の人にしてみれば、いつでも東京に行ける、逆に、能登から出ている人にとっても、何かあったらすぐに能登に帰れるという安心感があります。

**良澤** 空港は、閉鎖されたエリアなので、着陸料収入や管理運営コストが予算上分かりやすく、赤字運営とおっしゃる方もありますが、空港は今や橋やトンネルや道路などと同じく、ひとつの社会インフラです。たとえ管理運営費が着陸料収入を大きく超えていたとしても、赤字とするのは違うのではないかと思います。

**臼井** もちろん、空港を経営する際の効率は必要で無駄遣いしないことは当然ですが、直接の計算で赤字が出ているからこの施設はいらない、ということは連結しないと思います。

**中本** また、能登空港はアブガスの供給ができる

点も大きなセールスポイントです。最近、アブガス供給ができる空港も減りつつありますから。

## 地域の防災拠点として

— 防災拠点としての能登空港の役割についてはいかがですか。

**良澤** 年に1回行われる県レベルの大規模な防災訓練では、空港は拠点施設のひとつに位置付けられてヘリの集散やけが人の輸送拠点として使われます。高台なので津波の心配はありません。心配なのは地震ですが、2007年の能登半島地震で一度経験しています。その時は1日で復旧しました。

**中本** 能登半島地震では、防災の観点からも空港の役割が大きいことを目の当たりにし、私たちも大変感動しました。金沢方面と能登を結ぶ能登有料道路（現在は「のと里山海道」）は9か所寸断されてしまいましたから。

**良澤** 東日本大震災では、福島空港が物資の運搬や救助などに使われました。以前は、常に議会で「赤字空港だ」と問題にされていたそうですが、震災後は問題視する人はいなくなりました。いざという時のためにも必要だろうということのようです。山火事があった際にヘリが空港用地にある貯水槽から水を汲んで消火活動を展開したこともあります。また、能登の海域で海難事故があれば、海上保安庁がここを起点に出動します。

## 目標搭乗率の達成に向けて

— 1日2便の路線確保の促進活動についてお聞かせください。

**臼井** 空港を設置しても路線の運航がなければ活用されません。地域を挙げて利用促進に取り組んで、この10年間は1日2便の運航が継続されました。いちばん顕著なのが搭乗率保証です。「みんなで目標搭乗率を達成しましょう」と呼びかけ合い、「それを張り合いにして利用しよう」ととら

(※1) 航空機用ガソリンの一種。Avはフランス語で飛行機を意味する「Avion」から。ガソリンスタンドで販売されているアブガスは、通常のハイオクガソリンにさらにオクタン価向上剤を配合した競技用の「超ハイオクガソリン」の通称です。

えることで、自分たちの空港だから支えていこうという意識を強くしていただいた面も大いにあります。地域に元気を与える存在にもなっているわけです。地元の皆さんが空港に対してずっと愛着を持ち続けてくれたから、目標搭乗率を10年間達成し続けられたのだと思います。

**中本** 地方空港を管理している関係者の方々が視察に来られると、「能登空港を支えている地元のまとまりが本当に羨ましい」と言われます。単なるお世辞ではなく、視察を契機に空港活用に真剣に取り組もうという皆さんの決意表明と感じられます。

**臼井** 県庁は首都圏に行って誘客してくる。地元は、輪島市長が会長を務める能登空港利用促進同盟会（以下、利用促進同盟会）を中心に市町ごとで地元の利用促進に取り組む。こうした役割分担でお互いに頑張っています。

**中本** 県職員も、実績を上げねばという思いで頑張っています。市町も同様ですし、商工会議所や商工会なども「行政の人たちがそこまで頑張るなら私たちも」とお互いにいい方向に引っ張っています。そういうことが、能登空港が実績を出すことにつながっているということでしょうね。

**臼井** 「地方空港のなかでも優等生だよ」ということを言ってくれる方がいますが、「それなら、また頑張らねば。」となります。ただ、実際の運営は本当に苦しいですよ。

**中本** 私たち、誰一人、決して優等生とは思っていません。目標搭乗率62%は努力目標ではなくて達成しなければいけない、いわば至上命令です。もしも、一度62%を割ってしまうとそれに慣れてしまい、地域のモチベーションは大きく下がってしまいかねません。空港関係者と地域の方の会話や、さまざまな会合でも、搭乗率や利用状況が話題に上がります。また、1階の利用促進同盟会のオフィスへは、「今日の搭乗率はどうか？」とあいさつ代わりに聞く顔なじみの人もいます。このように、地元の方にも関心を持ってもらっているという感触はあります。

**臼井** 機会があれば空港を使おうという心掛けの

方が非常に多いですね。利用促進関係者でいろいろなところに出向いて、使ってくださいとお願いをしますが、それに応えてくれる方はたくさんいらっしゃいます。新聞でも取り上げられましたが、ある町の老人クラブ連合会が200人を組織して東京へ行くのに、能登空港を利用してくれたのです。すると、別の町団体が「ならば私たちも利用しようか」と広がっていきました。

また、中学校、高校の修学旅行でも空港を使ってもらっています。10年目では、中学校の利用は18校で座席数は1,300席、高校の利用は3校で座席数は630席、合計2,000席近くにもなりました。

## 乗継利用の促進と北陸新幹線対策

—飛行機を乗り継いで日本各地どこへでも行けることは、地域にとって大きいことだと思います。これについてはいかがでしょうか。

**臼井** 乗継利用の促進は、2015年春の北陸新幹線の金沢開業に向けて小松空港から始めた取り組みです。最近では、航空会社も乗継割引の設定やPRに力を入れています。石川県は航空会社に強く働きかけをしてきました。他地域との連携も図っており、石川県から全国の自治体に呼び掛けて「航空乗継利用促進協議会」を組織しました。乗継割引を利用すれば東京をハブとしてお互いの地域への行き来が盛んになり、それぞれの地域にメリットがある。この取り組みを一緒にやってみましょうという団体です。能登からでも、東京で飛行機を乗り継げば新幹線では行きにくい地域にも行くことができます。

**中本** 直行便が就航していない地域へでも、飛行機が安く乗り継げることは、一般にはまだほとんど浸透していません。これを知らせることで、潜在的な航空需要を掘り起こせると思います。

—その北陸新幹線についての対策はいかがですか。

**臼井** 新幹線が開通すれば入り込みのお客さんが増えるから能登の展望も明るい、とは考えていません。新幹線で来た人が金沢あたりだけを見て帰っ



てしまい、能登には来てくれない可能性もあるわけで、今からその対策をやっていかなくてはなりません。金沢まで新幹線で来たあとに100km以上も離れた能登の先端まで行った人は、金沢までまた100km以上も戻って新幹線に乗るのか、あるいは能登空港から1時間で東京へ帰るのか。旅行者としては目的に応じて使えるほうがいいはずですから、それを踏まえて能登空港をより利用していただけるように旅行会社などにも働きかけをしています。

**中本** 飛行機も鉄道も国家国民の大事な財産です。それらを最大限活用するためには、飛行機と鉄道の歩み寄りが不可欠です。往復のどちらか一方を飛行機・鉄道という利用も考えられますが、現状のままでは利用者にとっては料金的魅力がないから、往復飛行機もしくは往復鉄道という従来パターンのままでしょう。リーズナブルな価格設定をして利用者の選択肢が増えれば、全体的な需要増加が確実に見込めるはずです。こうしたことをやらないと、いくら「片道新幹線・片道飛行機の利用も期待できます」といったところで絵空事です。ライバル関係にある航空会社と鉄道会社がこの点では国家・国民のために歩み寄り共存共栄の視点も大切にして協力し合ってほしいと願っています。

## 能登空港の生きる道

—最後に、空港の方向性や課題などについてお願いします。

**良澤** よく「安全・安心」と言われますが、「安全」は空港管理者として当然として、空港における「安心」というのは、「飛行機が必ず飛ぶ」ことだと思っています。能登空港は、就航率99%超という非常に高い数字を誇っています。冬でも雪のために欠航ということはほとんどなく、1シーズンに1回あるかないかです。昨シーズンはゼロでした。東京に雪が降って飛んでこない場合は仕方ありませんが。雪がひどい時には、夜中の2時から3時から除雪を始めて飛行機が飛んでくる前の朝8時にもう一回除雪するなど、厳しい自然条件

下でもしっかりと管理して利用者の方々の「安心」に伝えていきたいと思っています。

**中本** 旅行会社から、「能登空港発着便は欠航しないので冬場のツアー商品も安心して組める」とおっしゃっていただき、なるほどと思いました。能登空港の管理不手際に起因する欠航なんて、絶対に許されないと考えています。

**臼井** 一年半後に北陸新幹線が金沢まで開業した時、能登空港にどれくらいの効果があるのか、あるいは利用低下の心配が出てこないのかということです。新幹線で金沢まで来られた方にぜひ能登も回っていただき能登空港を使っていただけるように、相乗効果を上げるための取り組みをしていかなければならないと思っています。もうひとつは「マイ空港」として地元利用を引き続きお願いし、使い続けていただくということです。いかにして県と地元がお互いに頑張っていくかが大事ではないでしょうか。

**中本** この空港は地域への経済波及効果が非常に期待されています。ですから、首都圏から一人でも多くの人に来ていただくことが必要です。「能登空港を利用して行きたい」と思われる地域であり続けるために、地域の魅力をいかにして高めていくかがきわめて大事だと思います。

もうひとつ大事なものは、鉄道と航空の歩み寄りです。従来のような競争相手としてだけでなく、旅行者のためになる部分では手を握ろうというような協力があってもいいと思います。それが90以上ある日本国内の空港、特に地方空港の生きる道ではないでしょうか。

## 能登空港概要（2013年12月現在）

位 置	石川県輪島市・鳳珠郡穴水町および能登町	
空 港 種 別	地方管理空港	
設置管理者	石川県	
開 港 時 期	開 港	2003年7月7日
ア ク セ ス	バ ス	J R 金沢駅から111分 3路線 多便
供 用 時 間	11.5時間（8：00～19：30）	
基 本 施 設	面 積	106ヘクタール
	滑 走 路	2,000m×45m（07/25）
	駐 機 場	面積 18,000㎡ 小型ジェット機2バース プロペラ機2バース
	付 帯 施 設	駐 車 場 約900台（無料）
関 係 団 体	能登空港利用促進協議会、能登空港利用促進同盟会 等	
就航航空会社	国 内	1社
	国 際	—
就 航 便 数	国 内	2便（日）
	国 際	—
就 航 都 市 数	国 内	1都市
	国 際	—
窓 口	石川県企画振興部空港企画課 石川県金沢市鞍月1丁目1番地 076-225-1336 <a href="http://www.pref.ishikawa.lg.jp/kuukou-k/index.html">http://www.pref.ishikawa.lg.jp/kuukou-k/index.html</a> 石川県能登空港管理事務所 石川県輪島市三井町洲衛10-11-1 0768-26-2100 能登空港ターミナルビル株式会社 石川県輪島市三井町洲衛10-11-1 0768-26-2000	
方針・戦略等	能登空港の地域拠点化の推進と利活用の促進	
就 航 都 市	国 内	羽田
就航航空会社	国 内	全日空
そ の 他	搭乗率保証制度発足の空港。 「観光地」の空港ではあるが、地元旅客の創出にも努力し、利用促進を図る。 石川県の出先機関で輪島市・珠洲市・鳳珠郡（穴水町・能登町）の2市2町を所管区域とし、旅客ターミナルビルと行政庁舎を合築して県行政の窓口として各種業務を行っている。	