

## 空港整備概論

——日本の空港整備はいつ概成したのか——

引 頭 雄 一

はじめに

- 第1章 わが国の空港整備の時代区分
- 第2章 幹線空港確立の時代（第1期）[1951（S26）年度～1955（S30）年度]
- 第3章 地方空港整備の時代（第2期）[1956（S31）年度～1970（S45）年度]
- 第4章 ジェット化・騒音対策・離島空港整備の時代（第3期）[1971（S46）年度～1985（S60）年度]
- 第5章 大都市圏・新地方空港整備の時代（第4期）[1986（S61）年度～2007（H19）年度]
- 第6章 空港運営の時代（第5期）[2008（H20）年度～]
- 第7章 わが国の空港整備はいつ概成したのか

はじめに

昭和26年の民間航空再開以降，わが国の空港整備は「空港整備法」，「空港整備五箇年計画」，「空港整備特別会計」という3つの法制度によって着実に整備されてきた。その結果，2008（H20）年には「空港は配置的には概成した」といわれ，空港は「整備から運営へ」と大きく舵を切ることとなり，それまで空港整備の基本となっていた空港整備法が空港法へ改訂された。

しかし，わが国の民間航空の発展をなぞってみると，第1次空港整備五箇年計画最終年の1970（S45）年時点ではすでに60空港／飛行場が供用されており，そのうち本土内の地方空港は46空港あった。その後に整備された空港の多くが離島空港か，既存の空港をジェット化した空港であった。その後，本土内において新たに整備された空港は，バブル期に準備が進められた所謂空港空白地帯での空港整備と第4次全国総合開発計画（四全総）で示された「1日交通圏の実現」に対応して整備された通勤圏空港である。したがって，本土内の空港としては1970（S45）年時点において配置的にはすでに概成されていたといえるのではなからうか。

97空港も整備され，無駄な公共事業として槍玉にあがる空港整備であるが，その歴史を丁寧に見ることによって「無駄な公共事業」の検証を行ってみることとした。

## 第1章 わが国の空港整備の時代区分

1951（S26）年の民間航空再開以降、現在に至るまで、航空需要の増大、航空輸送形態の変遷、各地方からの要望、時代背景に対応して進められた空港整備は、空港整備の特徴から大きく5つの時代に区分できる。

表1 空港整備の時代区分

区分	期 間	名 称
第1期	1951（S26）～1955（S30）	幹線空港確立の時代（戦前の飛行場活用）
第2期	1956（S31）～1970（S45）	地方空港整備の時代（高度経済成長への対応）
第3期	1971（S46）～1985（S60）	ジェット空港化／騒音対策／離島空港整備の時代
第4期	1986（S61）～2007（H19）	大都市圏／新地方空港整備の時代
第5期	2008（H20）～	空港運営の時代（整備から運営への転換）

出所）筆者作成。

わが国の空港整備は、公共交通機関としての航空輸送を全国各地に浸透させるために、国が定める計画に従って、国と地方自治体の手により、以下のような3つの法制度によって、計画的に整備が進められた。

- ・空港整備法：空港整備の枠組み制定 [1956（S31）年公布]
- ・空港整備五箇年計画：計画的な空港整備の推進 [1967（S42）年制定]
- ・空港整備特別会計：空港整備財源の確保 [1970（S45）年制定]

しかし、計画的な空港整備とされる空港整備五箇年が始まった1967（S42）年時点において、民間航空が就航する空港、自衛隊・米軍との共用飛行場、場外離着陸場（正式な空港ではないが民間航空が利用していた飛行場）の総数は56空港／飛行場であった。このうち離島空港が8空港あったため、本土では48空港／飛行場が利用されており、数としてはこの時点で1県1空港を満たしていたことになる。

以下では各期の空港整備の歴史をたどることによって、わが国の空港配置の実態を明らかにしていく。

### 第2章 幹線空港確立の時代（第1期）[1951（S26）年度～1955（S30）年度]

わが国は第2次世界大戦後に民間航空を含め、航空機の製造を含むすべての航空活動がGHQ（連合国軍総司令部）の指令によって禁止されていたが、戦後復興の進捗とともに1951（S26）年に民間航空の再開が許可された。これを受けて同年に航空法が公布され、通信省に航空局が設置さ

れて民間航空再開への準備が整った。

しかし、戦後6年間にわたる航空活動の空白により、航空輸送を支えるインフラは整っていなかった。国内航空が許可されたといっても、日本の航空会社に許されたのは営業業務、地上業務のみであり、航空機の運航は当時国際線としてわが国に乗り入れていたアメリカのノースウエスト航空に委託する形式で1951（S26）年10月25日にスタートした。当時の運航路線は東京国際（羽田）空港を基点として札幌（千歳）、大阪（伊丹）、福岡（板付）の各空港を結ぶ路線であった。これら4空港はいずれも米軍に接収されていた飛行場であり、今でいえば米軍との共用飛行場という位置づけとなる。

1952（S27）年7月には東京国際（羽田）空港の一部が米軍より返還され、戦前と同様に通信省が管理する東京国際空港となり最初の民間空港となった。同年には米軍に接収されていた名古屋の小牧、三沢、岩国各飛行場にも民間航空が就航し、民間航空再開後2年目で民間1空港と米軍に接収されていた6飛行場で民間航空が就航した。

一方、同年4月9日にはノースウエスト航空に運航委託していたもく星号が墜落事故を起こしたため、日本の航空会社による自主運航の声が高まり、1953（S28）年10月より政府も出資する特殊会社である日本航空が設立され、運航を開始した。日本航空設立と前後して、青木航空、日東航空、富士航空、極東航空、日本ヘリコプター、北日本航空、中日本航空、東亜航空等、数多くの民間航空会社が設立された。日本航空法により日本航空は国内幹線と国際線の運航に特化したため、これらの民間航空会社は、離島の大島、八丈島、地方都市の高知、高松、米子空港に就航した。これらの空港は戦後米軍に接収されていた旧日本軍の飛行場であった。1955（S30）年当時、

表2 空港種別空港数の推移（第1期）[1951（S26）年～1955（S30）年]

和暦（昭和）	26	27	28	29	30
西暦	1951	1952	1953	1954	1955
場外離着陸場（離島）				1	2
場外離着陸場（本土）				1	2
米軍飛行場	4	6	6	8	9
自衛隊飛行場					
その他飛行場					
地方管理空港（離島）					
地方管理空港（本土）					
国管理空港		1	1	1	1
会社管理空港					
合計	4	7	7	11	14
離島・その他以外の空港	4	7	7	11	14
ジェット空港					
第1期：幹線空港確立の時代					

出所) 小坂英治氏資料より筆者が加筆、修正。

民間空港と呼べるものは東京国際（羽田）空港のみであり、米軍に接収されていた9飛行場、旧軍の飛行場を村営の場外離着陸場として整備していた八丈島空港等3空港を合わせて14空港／飛行場において民間航空が再開されていた。

この時代の空港はGHQに接収されていた戦前の飛行場を活用することによって幹線航空路を確立した時代といえる。

### 第3章 地方空港整備の時代（第2期）[1956（S31）年度～1970（S45）年度]

#### 第1節 空港整備法の公布

この時代は、高度経済成長とともに急速に空港が整備された時代である。幹線空港での航空輸送開始に伴い、地方においても航空路線開設のニーズが高まり、地方における新空港整備の要望が多くなった。そこで、1951（S31）年に空港整備の設置主体、整備費の負担者、負担割合、空港整備の基準等、基本的なルールを定めた「空港整備法」が公布された。これにより、民間空港整備の枠組み、整備手順が明示されるとともに、これまで米軍に接収されていた飛行場が徐々に返還されて、民間空港として整備されていった。

表3 空港整備法による空港整備の枠組み

空港種別	設置管理者	整備費用負担割合
第1種空港	国（運輸大臣）	国100%
第2種空港	国（運輸大臣）	国75%、地方自治体25%負担
第3種空港	地方公共団体（都道府県知事）	地方自治体50%、国50%補助

出所）空港整備法より筆者作成。

その一方では高知、松山、小倉のように東京、大阪から遠く離れた都市では返還された旧日本軍の飛行場を利用して民間航空の就航を急いだ空港もあった。これらの空港はとりあえず臨時的な利用を前提とした場外離着陸場として位置づけられ、徐々に空港整備法に準拠した空港として整備されていくことになる。

#### 第2節 第2期前半の空港整備（1956（S31）年～1964（S39）年）

第2期前半では東京、大阪から離れた遠隔地（北海道、九州、四国）での地方空港整備が進み、1956（S31）年には国が設置管理者となる第2種空港として大分空港が開港し、1958（S33）年以降、高松、鹿児島、長崎、熊本、小倉、高松、高知、松山各空港が開港した。本土内の地方中核都市である仙台、新潟が米軍より返還されて民間空港として整備されるとともに、同じく米軍より返還された小牧飛行場は自衛隊管理の飛行場となり、民間航空との共用飛行場となった。一方、中

国地方の中核都市である広島では1961（S36）年に新空港が整備され、1964（S39）年時点で19空港となり、わずか9年間で18空港も増えたことになる。長距離移動は鉄道しかない状況において、遠隔地である九州、四国、北海道、及び本州中核都市での空港整備は、国直轄事業の第2種空港（国75%、地方25%負担）として積極的に行われた。

### 第3節 第2期後半の空港整備（1961（S36）年～1970（S45）年）

一方、地方でも航空路開設を望む声が高まったため、第2期後半では地方公共団体が設置管理者となる第3種空港（国が50%補助）として空港整備が継続された。

1961（S36）年に地方自治体が設置する初めての第3種空港として秋田空港が開港し、翌年には岡山空港が開港し、それまで場外離着陸場として運用していた八丈島でも離島空港で初めての第3種空港が開港した。

昭和30年代半ば以降、地方空港の整備は地方自治体が設置管理者となる第3種空港が主体となり、先に触れた秋田、岡山空港以降では1963（S38）年に女満別、富山、1964（S39）年には花巻、山形、青森、帯広が、1965（S40）年には中標津、松本、1966（S41）年には旭川、出雲、山口宇部、福井、紋別、そして1967年（S42）年に鳥取、1968年（S43）年の南紀白浜の各空港が開港し、わずか8年間で17空港が開港した。この間、離島でも八丈島に続いて、種子島、屋久島、福江、大島、奄美、三宅島、壱岐、隠岐、沖永良部の各離島で11空港が開港した。一方、国、都道府県の空港整備を待ちきれない佐渡、喜界、利尻、徳之島では、場外離着陸場を整備して航空会社を誘致する動きも見受けられ、中でも徳之島は航空会社が整備した空港であった。

1970（S45）年には離島を含めた第3種空港は29空港となり、国が設置管理する第2種空港の19空港を大きく上回ることとなった。この間、昭和30年代当初に米軍に接収されていた9飛行場は次々と返還され、伊丹、高松両空港は国が管理する第2種空港となり、千歳、小牧（名古屋）、美保（米子）飛行場は自衛隊管理の飛行場となった。三沢飛行場は米軍管理下にあったものの民間航空は隣町で自衛隊の管理する三沢飛行場へ移動したため、1970（S45）年時点では、民間航空が利用する米軍飛行場は板付（福岡）と那覇の2飛行場のみとなった。

### 第4節 国産機YS11の登場と連続航空機事故

この間、地方路線に適した航空機として、1964（S39）年にわが国初の国産機YS11（60席）が就航開始した。同機は滑走路長1,200m程度の比較的短い滑走路を持つ地方空港に就航可能で、かつ当時のプロペラ機よりも座席数の多い60席を備える航空機であったため、国内の航空会社は相次いで導入し、地方ローカル路線の標準機として全国各地を飛ぶこととなった。

一方、1966（S41）年には連続航空機事故が発生し、航空の安全確保と空港整備の必要性が強く要請されることとなった。

2月4日：全日空 B727 東京湾に墜落（133名死亡）

3月4日：カナダ太平洋航空 DC 8 東京国際（羽田）空港滑走路直前で墜落（64名死亡）

3月5日：BOAC B707 富士山上空で墜落（124名死亡）

11月13日：全日空 YS11 松山空港沖着陸復行後墜落（50名死亡）

## 第5節 空港整備五箇年計画、空港整備特別会計の登場

昭和30年代に急速に進められた空港整備の結果、民間航空再開後わずか15年後の1966（S41）年時点で55空港となった。1966（S41）年に起こった連続航空機事故のため、航空需要は一時的に停滞するものの、急速な経済成長を背景として航空需要の増加は著しく、更なる空港整備が求められていた。また航空機事故を教訓として単に空港を増やすだけではなく、安全な航空輸送を確立するための航空保安施設の整備も求められることとなった。このような背景から、計画的な空港・航空保安施設の整備を推進するために1967（S42）年を初年度とする第1次空港整備五箇年計画（以下第〇次空整と称す）がスタートした。

第1次空整では航空需要の急増に対応するために、国際線（1959（S34）年就航）と国内幹線（1961（S36）年就航）で導入されていたジェット機を地方空港へも拡大する方向が示され、本格的なジェット化に対応した空港拡張、ジェット新空港整備の必要性が示された。一方、ジェット化の進展と同時に航空機騒音が社会問題として大きく取り上げられることとなり、1967（S42）年には騒音防止法が制定され、ジェット機の騒音の著しい空港が特定飛行場に指定され、騒音対策として防音工事の助成、建物の移転補償、緩衝緑地の整備を推進することとなった。その一方では連続航空機事故に対応した航空交通の安全確保のために航空保安施設の整備拡充が織り込まれた。

需要増大への対策強化としては、国際線に就航し始めたジェット機に対応して東京国際（羽田）空港の既存滑走路の3,000m化、そして1970（S45）年の万国博覧会開催を控えた大阪国際（伊丹）空港でも長距離国際線が就航可能な3,000m級滑走路の新設整備推進が示された。

一方、首都圏の航空需要増大に対応するために、新東京（成田）国際空港整備が計画に盛り込まれており、1970（S45）年に用地造成工事に着工したものの、用地決定のプロセスが不透明であったため反対運動が激化し、工事は遅れ気味であった。

また、五箇年計画に様々な計画は盛り込んだものの、各年の予算を十分に確保することができず、第1次空整の達成率は55%に留まった。そこで、全国の空港整備、国管理空港の管理運営費、騒音対策等のために独自の財源を確保することとし、1970（S45）年に「空港整備特別会計」が制定された。これは整備財源を、航空会社が支払う国管理空港の空港使用料、航空機燃料税、航行援助施設利用料から充当することを定めたものであり、最終的には利用者の運賃に反映されることから、受益者負担で空港及び航空保安施設の整備、維持管理運営を行うこととなった。

### 第6節 空港数の推移

1956（S31）年から1970（S45）年に至るこの時期は、わが国が「所得倍増計画」をかかげて、今の中国のように高度経済成長を成し遂げた時期であり、1964（S39）年には東京—大阪間において新幹線、高速道路も開通し、高速交通時代の幕開けとなった時期でもある。この結果、1956（S31）年には場外離着陸場も含めて18空港であった空港数は、1970（S45）年には60空港へと急増した。このうち離島空港を除いた本土内主要空港は46空港となり、数の上ではすでに1県1空港を達成しており、この時点では配置的にはほぼ概成したと見てよいであろう。ただし、地方空港のほとんどがプロペラ機対応の1,200m～1,500mの滑走路を有するプロペラ空港であり、ジェット機が離着陸可能なジェット空港は幹線5空港（東京、大阪、千歳（札幌）、名古屋、板付（福岡））に加えて、宮崎、鹿児島（旧空港）の7空港のみであった。

表4 空港種別空港数の推移（第2期）[1956（S31）年～1970（S45）年]

和暦（昭和）	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
西暦	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
場外離着陸場（離島）	2	2	3	4	4	4	5	5	4	4	4	4	3	3	3
場外離着陸場（本土）	4	5	5	5	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
米軍飛行場	9	9	5	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2
自衛隊飛行場		1	3	4	3	5	6	6	5	6	6	6	6	6	6
その他飛行場															
地方管理空港（離島）							2	4	6	6	8	8	10	11	11
地方管理空港（本土）						1	2	4	8	10	15	16	17	17	18
国管理空港	3	4	8	8	14	18	18	18	19	19	19	19	19	19	19
会社管理空港															
合計	18	21	24	25	28	34	39	43	47	48	55	56	58	59	60
離島・その他以外の空港	18	21	24	25	28	34	37	39	41	42	47	48	48	48	49
ジェット空港				1	1	4	4	4	4	5	6	6	6	7	7
												第1次空整 （昭和42～45年度）			
第2期：地方空港整備の時代															

出所）小坂英治氏資料より筆者が加筆、修正。

## 第4章 ジェット化・騒音対策・離島空港整備の時代（第3期）

[1971（S46）年度～1985（S60）年度]

### 第1節 ジェット機の積極的な導入

1961（S36）年より羽田—千歳（札幌）線に導入されたジェット機は、その後国内幹線空港にも拡大されていたが、1966（S41）年には滑走路を1,800mに延長された宮崎空港に就航するようになり、地方空港初のジェット空港となった。1969（S44）年には鹿児島空港にもジェット機が導入され、

地方空港においてもジェット機対応のために滑走路延長整備が行われるようになった。そのため、第2次空整では、主要地方空港はジェット機対応の2,000m級滑走路の整備が推進され、その他の一般地方空港ではプロペラ機（YS11）に対応した空港整備が進められたが、1966（S41）年のYS11松山沖事故を踏まえて、従来の1,200mから1,500m級の滑走路整備へと方針が転換された。

1972（S47）年になると当時国際線に就航していたB747ジャンボジェット機が国内線にも導入されるようになった。この背景には、当時騒音問題を懸念していた東京都知事から東京国際（羽田）空港の拡張整備計画に伴う埋め立て許可を得ることができず、着工は都知事が交代する1984（S59）年まで待つことになる。この結果、航空会社は航空機の大型化によって1便当たりの輸送量拡大を行うしかなく、長距離輸送に適したB747を短距離の国内線に投入せざるを得なかった。

この結果、第2次空整終了時の1975（S50）年にはジェット空港が11空港増えて18空港となったが、空港数は沖縄県の本土復帰に伴って増えた6空港を含めて離島において13空港増えたものの、本土では那覇空港と福岡空港が米軍管理飛行場から国管理空港へと変更されたのみで新空港の開港は無かった。

一方、首都圏の空港容量不足解決のために整備が進められていた新東京国際（成田）空港は、1971（S46）年に行われた用地取得の第2次強制代執行で警官3名が空港整備反対を主張する過激派の襲撃により死亡する事件が起これ、千葉港から空港への航空燃料用パイプラインの整備が遅れるなどの影響により、開港は当初の予定の1972（S47）年から大幅に遅れて1978（S53）年まで待つことになった。

## 第2節 騒音対策の強化

一方、市街地に隣接した大阪国際（伊丹）空港では、空港周辺住民により1969（S44）年12月に国（運輸大臣）を相手に空港の夜間使用禁止と損害賠償を求める訴訟が起こされた。国では空港周辺の騒音対策を強化するために、1974（S49）年には騒音防止法で指定された特定飛行場のうち、市街地に隣接した大阪国際（伊丹）空港、福岡空港を周辺整備空港に指定し、各空港で設立された空港周辺整備機構による積極的な騒音対策が進められた。また、1975（S50）年12月からは大阪国際（伊丹）空港における夜間（21時～7時）の発着制限を導入し、ジェット機の発着は1日200回（発着）に制限され、さらに1977（S52）年10月からは従来の制限に加えて、プロペラ機にも1日170回の制限が設けられ、1日の総発着制限が370回となった。

また、地方空港でも熊本・大分（1971（S46）年）、鹿児島（1972（S47）年）、長崎（1975（S50）年）では新ジェット空港整備に際して、騒音被害を避けるため市街地から遠く離れた山間部、海上部に新空港が整備された。



### 第3節 ジェット空港と離島空港の増加

このような背景があった第3次空整〔1976（S51）年度～1980（S55）年度〕では、新空港は1978（S53）年に開港した新東京（成田）国際空港と5つの離島空港のみであり、第2次空整に続いて本土での地方新空港の誕生は見られなかった。この時期は新東京（成田）国際空港の開港と騒音対策としての空港周辺環境対策、そして地方空港ではジェット機導入のための滑走路延長、プロペラ空港に代わる新ジェット空港整備事業に重点が置かれることとなった。

この傾向は第4次空整〔1981（S56）年度～1985（S60）年度〕になっても変わることがなく騒音対策中心の空港整備が続いた。この結果、離島空港は2つの新空港を含めて31空港に増えたが、本土の空港は47空港と1966（S41）当時と同じであった。その一方、地方空港ではプロペラ空港の滑走路延長、代替となるジェット新空港整備により11のジェット空港が誕生し、ジェット空港数は39空港となった。

### 第4節 大都市圏での空港整備に着手

1980（S50）年頃のわが国の航空ネットワークは2眼レフ構造であり、東京国際（羽田）空港と大阪国際（伊丹）空港がその核となり、両空港共に満杯状態が続いていた。東京国際（羽田）空港は新東京国際（成田）空港の開港により、一時的に処理能力に余裕ができたが、その後の航空需要増加により、すぐに満杯状態になった。騒音被害拡大の懸念のために空港拡張に伴う埋め立て申請許可を保留していた都知事が引退したこともあり、東京国際（羽田）空港沖合展開整備事業（東京国際（羽田）空港の沖合を埋め立て、新たに滑走路、ターミナルを整備）の計画が正式決定され、1984（S59）年に着工することができた。

また、大阪国際（伊丹）空港にジェット機が就航した1960年代より、空港周辺の地元住民は騒音被害に対する環境改善の要望を出しており、万博を控えた大阪国際（伊丹）空港拡張事業に際して、国は関西地方における第2空港の必要性について言及していた。その結果、1968（S43）年には関西における新空港の適地調査が開始され、1969（S44）年には神戸沖、泉州沖、播磨灘、淡路島の4か所の候補地が選定され、1974（S49）年には航空審議会答申として「関西空港の規模および位置」が公表された。この中では新空港の理念について「大阪国際空港の騒音問題の抜本的解決をはかることが緊急の課題であり、したがって新しい空港は、大阪国際空港の廃止を前提として、同空港の機能をかかわって受け持つ能力のあるものとしなければならないと認識した」と示されている。

しかし、当時は航空機騒音に対する根強い反対運動があり、候補地に挙げられた周辺市町村では空港反対決議を行うなど、各地で新空港反対運動が起きた。また、国においても死者を出すまでに至った新東京国際（成田）空港整備への反対運動というトラウマもあり、地元の了解を得るための対策が慎重に粘り強く進められた。その結果、徐々に反対決議も取り下げられ、1980（S55）

年に「関西国際空港の計画案」, 「関西国際空港の環境影響評価案」, 「関西国際空港の立地に伴う地域整備の考え方」が示された3点セットと呼ばれる空港整備計画案が公表され, 1984 (S59) 年に泉州沖5 kmの沖合で整備されることが決定された。また, 空港の整備に際しては, 民間活力利用を推進する中曽根首相の推奨により, 国, 地元自治体, 経済界が出資して, 1984 (S59) 年に空港整備・管理運営を一手に行う空港会社として関西国際空港(株)が設立された。こうしてわが国の航空輸送のボトルネックであった大都市圏(東京, 大阪)での空港整備に着手する糸口を整えることができた。

表5 空港種別空港数の推移(第3期)[1971(S46)年~1985(S60)年]

和暦(昭和)	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
西暦	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
場外離着陸場(離島)	2	2	1												
場外離着陸場(本土)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
米軍飛行場	2	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
自衛隊飛行場	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
その他飛行場															
地方管理空港(離島)	12	19	20	22	24	25	25	28	29	29	30	30	30	30	31
地方管理空港(本土)	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
国管理空港	19	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
会社管理空港								1	1	1	1	1	1	1	1
合計	60	67	67	68	70	71	71	75	76	76	77	77	77	77	78
離島・その他以外の空港	48	48	47	46	46	46	46	47	47	47	47	47	47	47	47
ジェット空港	11	13	16	16	18	19	19	21	24	28	30	33	33	38	39
	第2次空整 (昭和46~50年度)					第3次空整 (昭和51~55年度)					第4次空整 (昭和55~60年度)				
	第3期:ジェット空港化/騒音対策/離島空港整備の時代														

出所) 小坂英治氏資料より筆者が加筆, 修正。

## 第5章 大都市圏・新地方空港整備の時代(第4期)

[1986(S61)年度~2007(H19)年度]

### 第1節 大都市圏における空港整備

第5次空整[1986(S61)年度~1990(H2)年度]になると, これまで取り組むことが困難であった基幹空港(東京・大阪)の整備を最優先課題として取り組むこととなった。1984(S59)年に着工となった東京国際(羽田)空港の沖合展開整備事業(以下「羽田沖展事業」と称す)と, 同年に建設場所が決定し, 空港会社が設立された新関西空港整備事業に加え, 第2旅客ターミナルビルと2本目の滑走路を整備する新東京国際(成田)空港第2期整備事業から成る「三大プロジェクト」に全力を注ぐこととなった。

第6次空整 [1991（H3）年度～1995（H7）年度] では、引き続き大都市圏の空港整備事業を中心とし、従来の3空港に加えて中部国際空港の調査に着手することとなった。

第7次空整 [1996（H8）年度～2002（H14）年度] も、これら大都市圏の拠点となる以下の空港整備事業が中心となった。

- ・新東京国際空港2期事業（2本目の滑走路整備）
- ・東京国際（羽田）空港の沖合展開（羽田沖展事業）
- ・近畿圏における大阪国際（伊丹）空港と関西国際空港の役割分担
- ・中部圏における拠点空港整備構想

一方、1967（S42）年より始まった空港整備五箇年計画は、財政健全化の一環として、空港、港湾、道路、河川、治山、都市整備等、他の社会資本整備と統合して「社会資本整備重点計画」に生まれ変わる事となった。

一方、2000（H12）年になると羽田沖展事業終了後の対策として「首都圏第3空港」の必要性について議論されるようになった。当初は首都圏3番目の空港整備を提案し検討を進めたところ、航空会社より強い反対があったため、羽田沖展整備終了後に東京国際（羽田）空港を再度拡張して4本目の滑走路を整備する「羽田空港再拡張整備事業」に着手する方針に改められた。

社会資本整備重点計画（1）[2003（H15）年度～2007（H19）年度] は、ここまで行われてきた大都市拠点空港の仕上げとなる期間となり、成田国際空港2期事業、羽田沖展事業の完了と再拡張事業の着工、関西国際空港2期事業の完了、中部国際空港開港を迎えることとなった。

## 第2節 バブル時代の新地方空港整備

昭和30年代に実施された地方空港整備は、50席級のプロペラ機を前提とした空港整備であり、その後航空需要の増加によって150席級のジェット機が就航可能なジェット空港に拡張、あるいは代替ジェット空港として県都近くにおいて整備されてきた。この結果、1990（H2）年当時の離島を除く本土の地方空港数は48空港であり、20年前の46空港とほぼ同水準であった。この間、新空港として供用されたのは新東京国際（成田）空港と新千歳空港の2空港のみであった。

しかし、これを過ぎた第5次空整の時期は「バブル景気（1986年～1991年）」の真ただ中であり、金融緩和の下で不動産価格は上昇し、全国各地でリゾート構想が掲げられ、新規の空港整備にも目が向けられることとなった。そこで、既存空港を利用するには2～3時間のアクセス時間を要する「空港空白地域」において新たに地方空港を整備することとなり福島、庄内、石見各空港が新空港整備事業として採択された。

第6次空整では相次ぐ地方からの空港整備要望に対して「整備予定事業」を創設し、空港整備の課題〔計画の熟度（位置、空域、環境保全）、航空需要の確保の見通し等〕解決の見通しが立った段階で新規事業に組み入れることとした。この事業には静岡空港（静岡県）、神戸空港（神戸市）、

大館能代空港（秋田県）、新石垣空港（沖縄県）、小笠原空港（東京都）、びわこ空港（滋賀県）が候補事業として挙げられた。このうち静岡、神戸、大館能代、新石垣の各空港は新規採択され整備が進められたが、小笠原空港はまだ採択に至っておらず、びわこ空港は整備を断念するに至った。

### 第3節 コミューター空港

一方、1987（S62）年に発表された「第4次全国総合開発計画（四全総）」では基本目標として「多極分散型国土の構築」が提示され、課題として「定住と交流による地域の活性化」が示された。この課題を解決するための開発方式として「交流ネットワークの構想」が提示され、具体的には「基幹的交通体系の整備を国自らあるいは国の先導的な指針に基づき全国にわたって推進する」と明示され、「全国1日交通圏」の実現が掲げられた。

これを受けて、従来よりも小型の航空機を利用して、小さなコミュニティにも航空サービスを実現させるコミューター航空の導入が求められるようになった。1987（S62）年には最初のコミューター航空路線として、広島、松山、大分の3空港をジェットストリーム31（19席）で結んだ「西瀬戸エアリンク」の就航が始まり、1988（S63）年には名古屋空港をベースとして、F50（50席）で富山、徳島を結ぶ中日本エアラインサービスがスタートした。

また、既存の空港だけでなく、より小さな都市へのコミューター航空の進出を手助けするために、従来の空港整備とは差別化した「その他飛行場」として整備する制度が創設された。ここでは従来の第3種空港よりも補助率を下げ整備事業費の4割までとし、NTT株売却益を活用した無利子融資を行い、償還時には交付金を支給するスキームで実施された。

当時、日本で就航していた小型機といえば、滑走路長800mの離島空港で就航していたDHC6（19席）があり、当初は800m級での整備が行われようとしたが、欧米諸国のコミューター航空は30～50席クラスの航空機が就航しており、将来の機材調達を考慮した場合、800mでは利用できる航空機が極めて限定されることから、飛行場によって800m～1,200mで整備された。この制度を利用して整備された最初の飛行場が鹿児島県薩摩半島の南端に位置する枕崎飛行場であり、800mの滑走路を有する「その他飛行場」として1990（H2）年に開港した。当時、枕崎から鹿児島空港へのアクセスは3時間以上を要する陸の孤島であり、開港当初はアイランダー（9席）により、鹿児島、種子島方面との間で航空路線が開設された。

これに続き、1994（H6）年には兵庫県北部で滑走路長1,200mの但馬飛行場が、1999（H11）年には滑走路長1,000mの天草飛行場がコミューター空港（その他飛行場）として開港し、但馬ではサーブ340（36席）により大阪国際（伊丹）空港との間で、天草ではDHC8-100（39席）により、熊本、福岡線の運航が開始された。

### 第4節 新たな空港の開港

第5次空整期間中〔1986（S61）年度～1990（H2）年度〕には、第3次、第4次空整で着工された地方空港のジェット化事業が相次いで供用開始となった。既存空港の滑走路延長・移設を行った稚内、福江、中標津、北九州各空港、既存空港の拡張が困難なため代替となるジェット新空港を整備した青森、岡山、奄美、高松各空港が開港を迎えることとなった。また、幹線の拠点空港であり、北海道の要となる千歳空港は、自衛隊が管理する千歳飛行場と共用していたが、自衛隊の滑走路での運用限界が見えてきたため、千歳飛行場の隣接地に国が整備する民間空港として新たに2本の滑走路を有する新千歳空港が整備され、国が設置する第2種空港としては24年ぶりの新空港開港となった。

第6次空整〔1991（H3）年度～1995（H7）年度〕期間中には、1993（H5）年に大型ジェット機対応の新広島空港が開港し、空港空白地域で整備が進められていた地域でも1991（H3）年には庄内空港が、1993（H5）年には福島空港と石見空港が相次いで開港した。

第7次空整〔1996（H8）年度～2002（H14）年度〕期間中には、「新規事業」として指定された大館能代、佐賀両空港が1998（H10）年に開港し、就航機材の大型化に対応した滑走路の延長や、離島の民生安定のためのジェット化事業が隠岐空港（島根県）、八丈島空港（東京都）で進められたほか、高速交通ニーズに対応するため、能登空港（石川県）の新設が決定した。

社会資本整備重点事業（1）〔2003（H15）年度～2007（H19）年度〕に入ると1984（S59）年に開始された羽田空港沖展事業が2007（H19）年2月に23年の歳月を経て事業を完了した。引き続き首

表6 空港種別空港数の推移（第4期）〔1986（S61）年～2007（H19）年〕

和暦（昭和／平成）	S61	62	63	H元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
西暦	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
場外離着陸場（離島）																						
場外離着陸場（本土）	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
米軍飛行場	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
自衛隊飛行場	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
その他飛行場			1	1	2	2	2	3	4	4	4	5	5	6	6	6	6	6	7	7	7	7
地方管理空港（離島）	31	32	32	32	32	32	33	33	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
地方管理空港（本土）	18	18	18	18	18	19	19	21	21	21	21	21	23	23	23	24	24	25	25	25	26	26
国管理空港	21	21	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	21	21	21	21
会社管理空港	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3
合計	78	79	81	81	82	83	84	87	90	90	90	91	93	94	94	94	94	95	96	96	97	97
離島・その他以外の空港	47	47	48	48	48	49	49	51	52	52	52	52	54	54	54	54	54	55	55	55	56	56
ジェット空港	39	42	46	46	48	49	49	51	52	52	52	53	55	58	58	58	59	60	61	63	64	64
	第5次空整 （昭和61～平成2年度）				第6次空整 （平成3～7年度）				第7次空整 （平成8～14年度）				社会資本整備重点計画 （第1次）									
第4期：大都市圏空港整備の時代																						

出所）小坂英治氏資料より筆者が加筆、修正。

都圏第三空港の検討で得られた結論に基づき、4本目の滑走路を整備する「東京国際（羽田）空港再拡張事業」が開始された。

この間地方空港では、2003（H15）年7月に能登空港、2006（H18）年2月に神戸空港、2006（H18）年3月には新北九州空港が開港した。この段階において、離島を除く本土内では空港1時間圏の人口カバー率が68.2%、2時間圏では95%、3時間圏では99.9%となり、地方における空港整備はこの時点ではほぼ完了したといえる。

## 第6章 空港運営の時代（第5期）[2008（H20）年度～]

### 第1節 空港整備のフィナーレ

社会資本整備重点計画（2）[2008（H20）年度～2011（H23）年度]の期間中はこれまでの計画で進められてきた空港整備の仕上げとなる期間となった。

東京国際（羽田）空港再拡張事業では4本目の滑走路に加えて、新たに旅客、貨物の国際ターミナルも整備され、2010（H22）年10月に供用開始。国際定期線が再就航を開始し、国際ネットワークが拡充された。

近畿圏の空港では大阪国際空港、関西国際空港、神戸空港の3空港について、機能分担や連携の在り方について検討することが求められた。

地方では、静岡空港が2009（H21）年6月に開港し、自衛隊の百里飛行場と共用する茨城空港が2010（H22）年3月に開港した。同空港は就航する航空会社の表明が無かったため、ターミナルビルをLCC対応の格安仕様に設計変更し、わが国初のLCCターミナルとなった。開港当初国内線の就航は無く、アジアナ航空のソウル線のみ就航というわが国初の変則的開港となった。同年4月よりスカイマークエアラインが神戸線開設、7月より中国春秋航空が上海線に就航し、自らを首都圏第3国際空港と称して空港セールスを展開している。地方空港では新規採択空港は無く、継続事業として新石垣空港と岩国飛行場共用化の整備事業が推進された。

また、これまで増える一方であった空港において、2009年9月に北海道の弟子屈飛行場が公共用飛行場として初めての廃港を迎えた。この結果、2011（H23）年時点においてわが国の空港数は98空港となり、このうち、34空港は離島空港、その他飛行場が8空港、本土内の主要空港は56空港となり、1990（H2）年の48空港から20年後の2010（H22）年には56空港と8空港増加した。

社会資本整備重点計画（2）の期間中である2011年3月に東日本大震災が発生した。海岸近くに立地した仙台空港が大きな被害を受け、約1か月の閉鎖を強いられることとなった。この教訓を生かして防災に力点を置いた社会資本整備を推進するために、期間途中で打ち切り、新たに社会資本整備重点計画（3）[2012（H24）年度～2016（H28）年度]を立ち上げ、空港整備においては以下のような整備方針を掲げた。

- ・大規模災害発生時においても広域的な救援活動を維持，展開できるように，耐震対策，液状化対策を推進する。
- ・首都圏を含む大規模空港の整備に目途がついたことから，他の交通機関との連携を図ってシームレスな広域移動の実現を図る。
- ・離島・半島・豪雪地帯の自立的発展を促進するような諸施設の整備を図る。

また，2012年以降わずか4年で3倍の2,000万人近い訪日観光客を受け入れることとなったわが国の国際交流拠点としての空港の利用を円滑にさせるために，国際航空路線への新規参入・増便を実現させるために首都圏空港を含めたオープンスカイを推進させるとともに，容量制約の無い環境を作り出すこととし，具体的な整備として，以下のような整備目標を掲げた。

- ・東京国際（羽田）空港：国内線と国際線を結ぶ内陸ハブ空港として機能を強化
- ・関西国際空港：経営統合，コンセッションによる効率的な空港運営実現を目指し，債務の確実な返済を図り，国際拠点空港として機能を強化
- ・中部国際空港：シー&エア輸送のノウハウを生かした拠点空港として強化
- ・訪日観光客の増大を通じてわが国の経済活性化を図るために，旅客にとって最初の一步となる空港サービス施設の整備
- ・成田・関西両国際空港ではLCC専用ターミナルを整備し，観光客に対応した施設整備の推進

表7 空港種別空港数の推移（第5期）[2008（H20）年～2016（H28）年]

和暦（平成）	20	21	22	23	24	25	26	27	28
西暦	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
場外離着陸場（離島）									
場外離着陸場（本土）									
米軍飛行場	1	1	1	1	2	2	2	2	2
自衛隊飛行場	5	5	6	6	6	6	6	6	6
その他飛行場	8	8	8	8	7	6	6	6	6
地方管理空港（離島）	34	34	34	34	34	34	34	34	34
地方管理空港（本土）	26	26	26	26	26	26	26	26	26
国管理空港	20	20	20	20	19	19	19	19	19
会社管理空港	3	3	3	3	4	4	4	4	4
合計	97	97	98	98	98	97	97	97	97
離島・その他以外の空港	55	55	56	56	57	57	57	57	57
ジェット空港	64	66	66	66	67	67	67	67	67
社会資本整備重点計画（第2次）					社会資本整備重点計画（第2次）				
第5期：空港運営の時代									

出所）小坂英治氏資料より筆者が加筆，修正。

- ・2020年東京オリンピック開催，訪日観光客4,000万人への増大を見据えて，首都圏空港のさらなる容量拡大を検討

この間，地方では民間航空再開直後より，共用飛行場として民間航空を受け入れていた米軍の岩国飛行場が再び共用化することとなり，2012（H24）年12月より半世紀ぶりに民間航空の就航を再開した．その一方では，空港の廃止も相次ぎ，かつては通勤用航空の基地ともなった「その他飛行場」に分類される広島西飛行場が2012（H24）年11月に，そしてわが国最初の通勤用航空として開港した枕崎飛行場が2013（H25）年3月に廃止された．この結果，2013（H25）年時点におけるわが国の空港数は97空港となる．このうち，離島とその他飛行場を除いた本土の主要空港数は57空港となった．

## 第2節 整備から運営へ

本計画の初年度となる2008（H20）年に空港整備法が52年ぶりに大幅改訂され，空港法と改められた．これは過去半世紀余りにわたって継続された空港整備がほぼ概成したという認識により，整備から運営の時代を迎えることとなったためである．

この背景としては，2007年6月に交通政策審議会航空分科会答申として発表された「戦略的新航空政策ビジョン」がある．ここでは，「一般空港の整備は配置的にはほぼ概成した」という認識に立ち，今後の空港の整備及び運営に関する制度のあり方について答申された．

わが国の空港のほとんどは国または地方自治体が設置管理者となっているため，空港施設を公物として管理することに力点が置かれた空港運営が行われてきた．また，歴史的な背景によりターミナルビルの運営は民間企業である空港ビル会社の手で運営されている空港が多い．この結果，空港機能の一翼を担う空港ビル会社等の関係事業者との連携が十分に図られていない場合もあり，空港間競争が高まる状況において，航空路線の誘致，利用促進など，空港全体のマネジメントが求められている．

そこで，本答申では「空港の着実な整備に加え，空港の運営面も重視していく必要がある．」とし，空港政策は整備よりも運営に力点を移すことが示され，これが2008年6月の「空港整備法」の「空港法」への改正へとつながっている．

これを受けて，2008年6月の経済財政改革の基本方針（骨太の方針）は，2008（H20）年度内を目途に国管理空港の空港別収支の開示を検討することが示され，同年12月の規制改革会議第3次答申において，空港別収支の明確化が提示され，個々の空港の収支の透明性の向上と独立採算を促すことによって，過大な投資の抑制と効率的運営を求め，利用者負担の公平化と航空会社の不必要な負担の抑制に努めるべきとの答申がなされた．

民間の研究団体である航空政策研究会においても2009年3月に「今後の空港運営のあり方」が発表され，国管理空港20空港，地方管理空港21空港を対象として，公的主体が管理する基本施設



（航空系事業）の収支と民間セクターが管理する空港ビル、駐車場（非航空系事業）の収支を合算して、空港全体の収支結果を発表した。2009年7月には国土交通省においても国管理空港基本施設の収支が公表され、わが国でも空港別収支の議論ができる土台ができた。

また、2010年5月に公表された国土交通省成長戦略では、「民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化」が提起され、航空系事業と非航空系事業の経営一体化及び民間への経営委託または民営化により、空港経営の抜本的に効率化する方針が示された。

### 第3節 関西国際空港の経営改革

最初に民営化を前提とした経営改革を進めたのが関西国際空港会社である。同社は1.2兆円を超える負債を抱えていたため、政府補給金を入れることによって赤字を免れている状況であった。政府は政府補給金無しでも確実に負債を完済させる手段として運営権の売却（コンセッション）を活用することとした。そこで、運営収支が黒字の大阪国際（伊丹）空港と関西国際空港を経営統合した上でコンセッションを実施することとした。

そこで、関西国際空港と伊丹両空港の滑走路等の施設、旅客ターミナルを一体的に運営し、両空港のコンセッションの実施を可能とするためにPFI法の特例等を定め、2012年4月に国が100%出資する「新関西国際空港株式会社」を設立し、同年7月には、関西国際空港と大阪国際（伊丹）空港の経営統合を実現した。その後、2013年12月には大阪国際（伊丹）空港で空港ビル会社を運営する大阪国際空港ターミナルビル（株）を完全子会社化し、両空港の航空系、非航空系事業を統合した形でのコンセッションに備えた。

コンセッションの概要は以下のとおりである。

- ・応募資格：大規模空港、商業施設の運営実績を有すること
- ・運営委託期間：45年間
- ・運営権販売希望価格：2.2兆円（年490億円相当）

2014年10月にコンセッション募集要項が公表され、2015年1～6月に審査が実施され、同年9月には金融業のオリックスと世界各地で空港運営の実績を有するフランスの空港運営企業であるヴァンシ・エアポートのコンソシアムが優先交渉権者として選定された。同年12月には実際に空港運営を行う特別目的会社の関西エアポート（株）が設立され、2016年4月より同社による運営が開始された。

### 第4節 国管理空港の経営改革

国土交通省では2011年7月に「今後の空港運営のあり方に関する検討会」が開催され、以下の4つの基本原則が示された。

- ・航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

- ・民間の知恵と資金の導入とプロによる空港経営の実現
- ・空港経営に関する意見の公募と地域の視点の取り込み
- ・プロセス推進のための民間の専門的知識・経験の活用

2013年7月には2011年5月に公布された改正PFI法を受け、空港運営に係る航空法、空港法等を民間事業者に適用し、空港運営事業改革を推進するために「民活空港運営法」が公布され、「空港運営の改革によって地域活性化が図られることを目的とする」基本理念が提示され、民間資金・経営能力を活用し、地域の個性とニーズに対応した個別空港の経営ができるような枠組みが整ったことになる。

これを受けて、2011年12月に宮城県の村井県知事が東日本大震災の復興を加速し、地域と一体化した効率的な空港運営の実現を目指して、国管理空港のコンセッション第1号として仙台空港の民営化を打ち出した。

2012年2月からは官民共同の委員会が開催され、検討が進められた結果、旅客数600万人を目標としてコンセッションを進める方針が示された。これを受けて国も民営化に動き、2013（H25）年11月に国土交通省が仙台空港民営化に向けた基本スキーム案を公表した。そして2014（H26）年4月には仙台空港民営化の実施方針を公表し、6月に募集要項を公表した。コンセッションの事業委託期間は30年とし、最大65年まで延長可能とし、現在第3セクターで運営されている旅客ターミナルビル会社と貨物ターミナル会社の株式を約56億円で取得することが条件となっている。

同年12月から2015（H27）年5月にかけて応募者との意見交換、2次審査を経て、8月に東急電鉄、前田建設、豊田通商から構成されるコンソシアムに決定した。当コンソシアムは同年11月に空港運営特別目的会社である仙台国際空港（株）を設立し、12月に22億円で空港運営権を獲得する契約を交わした。2016（H28）年2月より空港ビル施設等の非航空系事業を先行して実施し、7月からは滑走路、エプロン等の運用を含む航空系事業を開始し、わが国で初めて国管理空港を民間企業が運営する試みが始まった。

仙台空港に引き続き、高松空港、福岡空港でもコンセッションを導入し、民間による空港運営が計画されている。中でも福岡空港は2本目の滑走路整備の財源をコンセッションによって得ようとするものであり、逼迫する国家財政の影響がもたらしたものと見える。

高松空港では2016（H28）年7月に実施方針が公表され、2018（H30）年4月から民間事業者による空港運営が開始される予定となっている。一方、福岡空港では2016（H28）年7月にコンセッションの基本計画案が発表され、2019（H31）年4月から民間事業者による空港運営が開始される予定となっている。

## 第7章 わが国の空港整備はいつ概成したのか

わが国の狭い国土には97空港があるため、無駄な公共事業の象徴のように取り上げられることが多かった。しかし、戦後の民間空港整備の歴史を半世紀にわたってレビューしてみると、民間航空再開当初は幹線空港中心に運航していた航空輸送は、昭和30年代に急速に地方に展開した。昭和30年代前半には東京、大阪から遠く離れた北海道、九州、四国地方における空港整備を国が実施し、国が設置管理する空港は1955（S30）年には羽田空港しかなかったものが、わずか6年後の1961（S36）年には米軍から返還された飛行場の空港化も含めて18空港まで数を増やした。その後の空港整備は地方自治体に引き継がれ、場外離着陸場として利用されていた飛行場の空港化も含め、1970（S45）年には、本土内の空港が19空港、離島も含めると33空港まで拡大した。本土内の空港は自衛隊・米軍との共用飛行場を含めて46空港、離島空港は14空港、合わせて60空港が供用されていた。本土内の空港はこの段階でほぼ1県1空港が整備されており、現在の配置に近い空港整備が実現していた。

1971（S46）年以降の10年間は高度経済成長時の急激な需要増大に合わせて導入されたジェット機対策として騒音対策が中心となり、本土内においては新規の空港整備は無かった。本土内の国が設置管理する空港数は途中で多少上下するものの、1970（SS45）年と2016（S28）年の空港数は、ほぼ半世紀に近い時間を経ても同じ19空港である。

本土内で急激に増えたのは、既存空港での滑走路延長、あるいは既存空港の代替となるジェット新空港である。一方では大阪国際（伊丹）空港を中心とする騒音対策事業に精力を注ぎながら、その一方では地方空港のジェット化に邁進していた時代であり、1970（S45）年には7空港しかな

表8 空港種別空港数の推移（5年毎）

和暦（昭和／平成）	S26	30	35	40	45	50	55	60	H 2	7	12	17	22	27	28
西暦	1951	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016
自衛隊・米軍共用飛行場	4	9	7	8	8	6	6	6	6	6	6	6	7	8	8
その他飛行場									2	4	6	7	8	6	6
離島地方管理空港		2	4	10	14	24	29	31	32	34	34	34	34	34	34
本土地方管理空港		2	3	11	19	19	19	19	19	22	24	25	26	26	26
本土国管理空港		1	14	19	19	21	21	21	22	22	22	21	20	19	19
会社管理空港							1	1	1	2	2	3	3	4	4
合計	4	14	28	48	60	70	76	78	82	90	94	96	98	97	97
離島・その他以外の空港	4	12	24	38	46	46	47	47	48	52	54	55	56	57	57
ジェット空港			1	5	7	18	28	39	48	52	58	63	66	67	67

注）1955年～2000年までの地方管理空港には、航空旅客実績のある場外離着陸場も含む。  
出所）小坂英治氏資料より筆者が加筆、修正。

かったジェット空港は、20年後の1990（H2）年には48空港まで増えたものの、本土内の空港は新東京国際（成田）空港と新千歳空港の2空港が増えたのみであった。

この間、急激に増加したのは離島空港である。離島空港は1970（S45）年には場外離着陸場として使われていた飛行場も含めて14空港であったものが、10年度の1980年には29空港に、20年後の

図1 種類別空港数の推移（1）[1951（S26）年～2016（H28）年]

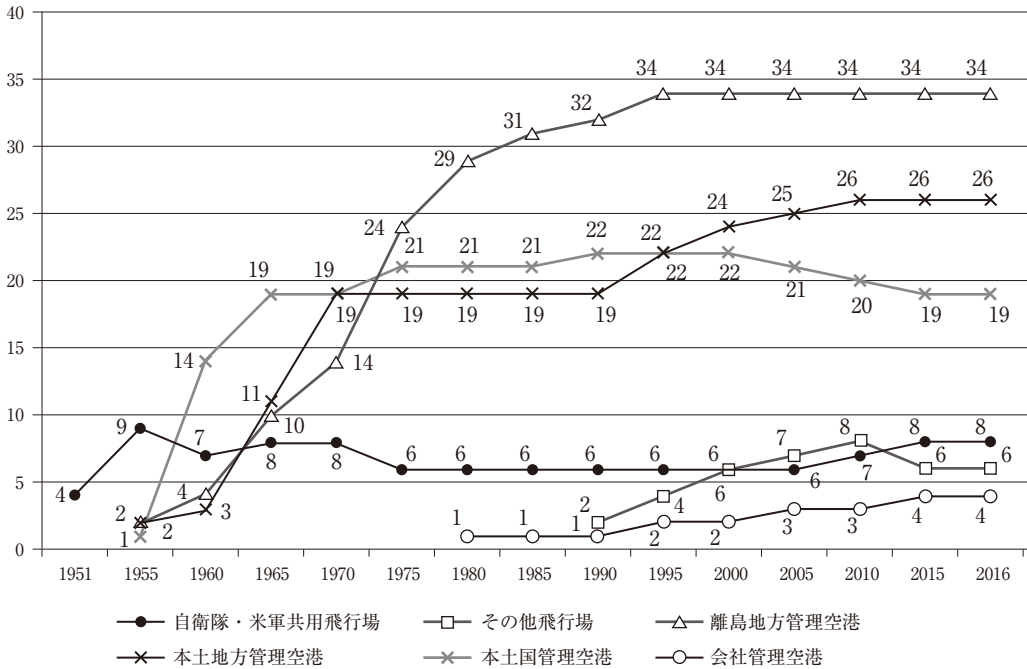
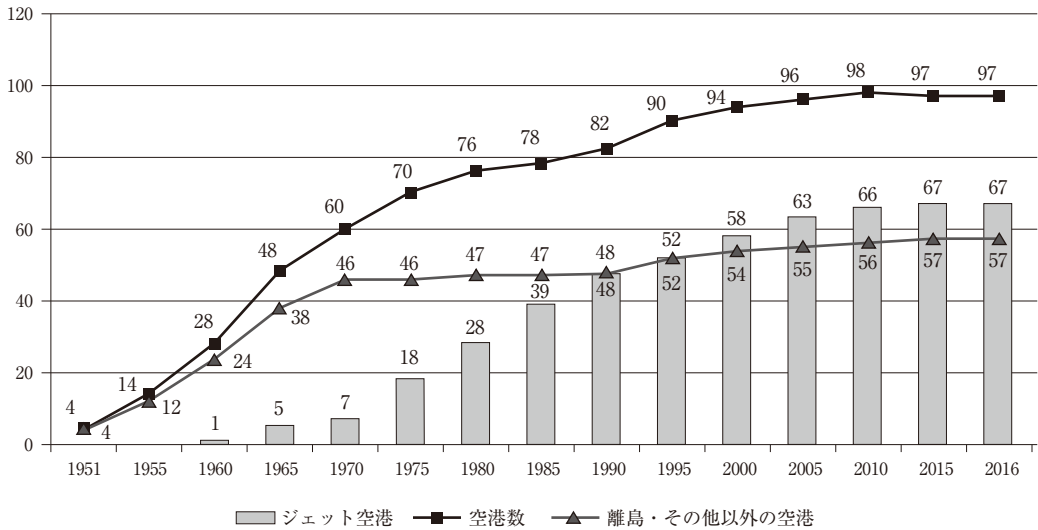


図2 種類別空港数の推移（2）[1951（S26）年～2016（H28）年]



1990（H2）年には32空港、25年後の1995（H7）年には34空港となり、その後現在に至るまで新たな整備は行われていない。

新たに地方空港が整備されるのは、バブル期（1986（S61）年～1991（H3）年）真っ最中に策定された四全総における「全国1日交通圏の実現」に対応して整備された「通勤圏空港」、  
「空白地域」における新空港、あるいはその後の「整備予定事業」に組み入れられた一部の新地方空港である。バブル期末期の1990（H2）年に始まった通勤圏空港は、2010（H22）年まで20年間で8空港増加し、本土内の新地方空港は7空港誕生した。これらバブル期以降に誕生した15空港の中には70万人程度の旅客を扱う空港もあるが、精力的な需要喚起政策によって空港を維持している空港も多い。

このように空港整備の歴史を追いかけてみると、2007年に交通政策審議会航空分科会答申である「戦略的新空港ビジョン」において、一般空港は配置的には概成したとされているが、バブル期以降に整備された通勤圏空港、新地方空港を除けば、空港整備五箇年計画が始まった直後の1970（S45）年代初頭には、わが国の空港は配置的にはすでに概成していたといえる。

#### 参考文献

- 引頭雄一（2008）「空港整備・運営の課題」『IATSS review』国際交通安全学会，第33巻第1号，42-49ページ。
- 加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹（編著）（2014）『空港経営と地域』成山堂書店。
- 加藤一誠・引頭雄一（編著）（2009）『今後の空港運営のあり方について』航空政策研究会。
- 国土交通省交通政策審議会航空分科会（2007）『今後の空港及び航空保安施設の整備及び運営に関する方策について 答申～戦略的新航空政策ビジョン～』。
- 国土交通省（2007）「空港問題」『財政投融资に関する基本問題検討会（第8回）説明資料』。
- 国土交通省航空局（2008）『空港の設置及び管理に関する基本方針』。
- 国土交通省航空局（2012）『空港管理状況調書』。
- 国土交通省空港運営のあり方に関する検討会（2011）『空港運営のあり方に関する検討会報告書（空港経営改革の実現に向けて）』。
- 国土交通省成長戦略会議（2010）『国土交通省成長戦略』。
- 酒井正子（2010）「変容する世界の航空界—その4（日本の航空100年（上））」『帝京経済学研究』帝京大学経済学部，第44巻 No.1，93-124ページ。
- 酒井正子（2011）「変容する世界の航空界—その5（日本の航空100年（下））」『帝京経済学研究』帝京大学経済学部，第44巻 No.2，79-110ページ。
- 日本航空協会編（2010）『日本の航空100年—航空と宇宙の歩み』
- 村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫（編著）（2011）『航空の経済学』第4刷，ミネルヴァ書房。  
(関西外国語大学外国語学部教授)

