

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（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4回となる今回は、松本空港です。

公益財団法人中部圏社会経済研究所

総務企画部主任 折戸 厚子

第4回 松本空港

—日本でいちばん空に近く景観に優れた空港—



1. 概要と沿革

（1）標高日本一の空港

松本空港は、日本アルプスの名峰を望む松本盆地に位置する地方管理空港である。標高が657.5mと日本でいちばん空に近い空港で、離着陸の前後には、上空から日本アルプスの雄大な風景を間

近に望み、周辺地区は臨空地域として美しく整備された緑の公園につつまれ、「信州まつもと空港」の愛称で県民に親しまれている。また、羽田空港との路線がないという、我が国の地方空港としては希有な特徴を有している。

長野県のほぼ中央にあり、長野県で2番目の人口を有する松本市と交通の要衝である塩尻市にま



空港ターミナルビル

たがって立地している。それぞれの中心市街地からは、車で約30分と約20分、長野自動車道の塩尻北インターチェンジからは約5分、県庁所在地の長野市からは車で約80分の距離にある。

アクセスは車が中心で、無料駐車場（330台）が用意されている。公共交通機関は、空港と松本バスターミナルを結んだ直行バスおよび路線バスがあり、ターミナル正面のバス停から発着している。

1994年に完成した空港ターミナルビルは、中央にアルプスの山を模した三角屋根を配した特徴のあるデザインで、この屋根部分は1階から3階まで開放感のある吹き抜けとなっている。1階に到着ロビー、2階に出発ロビーと搭乗口、屋上の展望デッキは無料開放されている。

売店は、1階に松本市の老舗百貨店が出店する「井上エアポート店」、2階に信州の名産品を取り扱う「四季の味蔵 松本空港店」があり、どちらも食品を中心に土産物などを販売している。飲食店は2階に「レストラン城下町」があり、信州名産のそばや定食をはじめ、地酒や地元産のワイン、ぶどうやリンゴのジュースなどが提供されている。

（2）オリンピックを契機にジェット化空港へ

松本空港は1965年7月に開港した。翌年、「アルプスの空の旅」をキャッチフレーズとした観光臨時便が大阪－松本間に就航し、その後この航路は通年就航となった。

1970～80年代、航空業界ではプロペラ機からジェッ

ト機への切り替えが進み、地方空港においても滑走路を拡張してジェット機や大型機に対応するジェット化の動きが見られるようになった。松本空港においても、1985年に滑走路を延長する基本計画が策定され、長野オリンピック開催決定に伴う長野県内のインフラ整備の一環として、1994年に滑走路を1,500mから2,000mへと延長して、ジェット化空港として生まれ変わり、あわせてターミナルビルも改築された。

長野オリンピック前後の最盛期には、新千歳、福岡、伊丹、関西国際、仙台、高松、松山、広島などの全国各地の空港と結ばれたが、1998年の長野オリンピック開催時をピークに利用者が減少し、次第に路線が廃止された。愛称を「信州まつもと空港」と定めた2004年には、日本航空系の伊丹・新千歳・福岡の3路線を残すのみとなっていた。

（3）定期便消滅の危機の回避

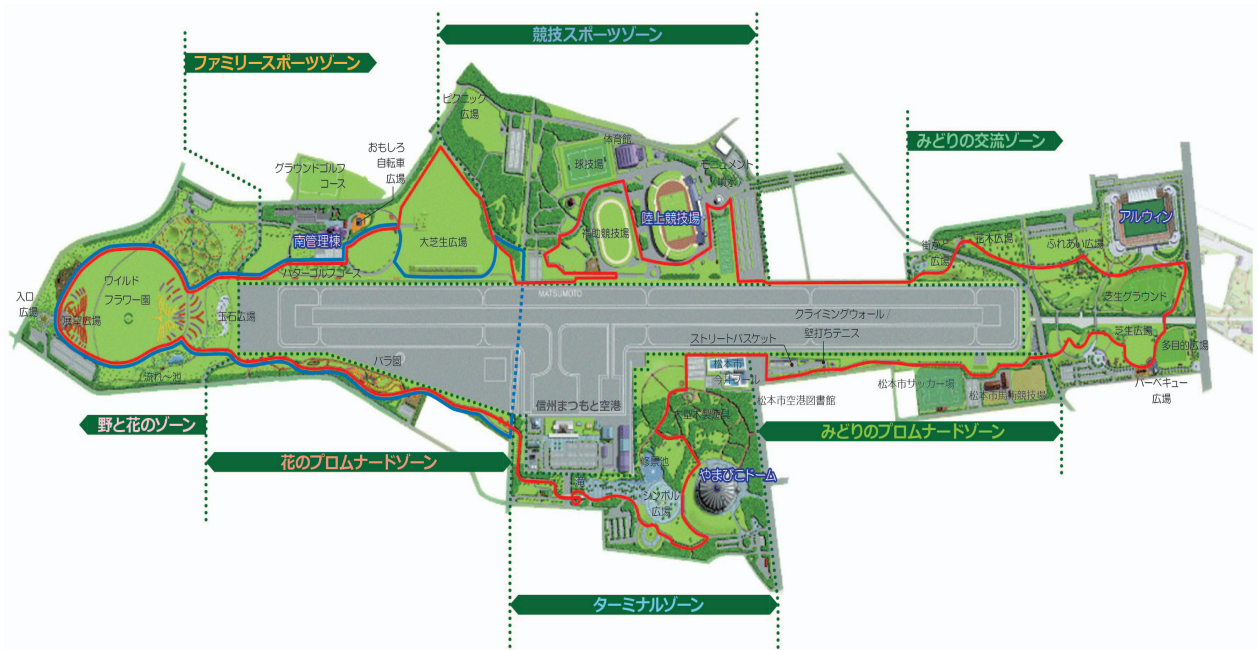
2009年、経営再建中の日本航空が松本空港からの撤退を表明したため、日本航空系以外に定期便がない松本空港は定期便消滅の危機に陥った。

長野県が、日本航空に代わる航空会社として静岡県に本社をおく株式会社フジドリームエアラインズ（以下、FDA）に働きかけを行ったことで、日本航空撤退後の空白期間を置くことなく、2010年6月から、FDAが新千歳、福岡の2路線の運航を開始した。両便は日本航空とのコードシェア便という形をとり、日本航空の名前も残っている。同年10月には静岡路線が開設され（2011年3月運休）、一方では44年間続いた伊丹路線は運休となった。

（4）空港周囲を県営都市公園として整備

松本空港が市街地に近いことから、ジェット化空港への整備の際に、騒音を緩和させるための緩衝機能と周辺地域の住環境保全やレクリエーション施設充実のために、空港周囲地域は「広域公園」（愛称「信州スカイパーク」）として整備された。

同公園は長野県最大の県営都市公園であり、空港を囲む約10kmの周回コースを中心に「ターミナ



信州スカイパーク概要図

ルゾーン」、「花のプロムナードゾーン」、「野と花のゾーン」、「ファミリースポーツゾーン」、「競技スポーツゾーン」、「みどりの交流ゾーン」、「みどりのプロムナードゾーン」の7ゾーンで構成され、長野県の「空の玄関口」を包み込む公園として、美しく整備されている。各ゾーンには駐車場が整備され、遊具広場や各種競技場、テニスコートなど数多くの施設も設けられている。

スポーツ、文化、情報の交流の拠点として、四季を通してさまざまなイベントも開催されており、年間約75万人（施設利用者）の来訪者でにぎわっている。

【主な施設】

○陸上競技場

1978年に開催された第33回国民体育大会のメイン競技場として整備され、ナイター施設、宿泊施設もある第一種公認競技場である。周辺には体育館、球技場、国体の森などが整備されている。

○総合球技場（アルウィン）

2万人収容が可能な天然芝のスタジアムで、サッカーの国際試合やJリーグ公式戦も開催される。サッカーJリーグ（J2）の松本山雅FCのホームスタジアムでもある。

○やまびこドーム

長野県産カラマツ材を用いた国産材使用のドームとしては国内最大級の大きさを誇る木造ドームで、多目的施設として催事やスポーツなど多方面に利用されている。

○展望広場

スカイパークを一望できる展望広場からは、頭上を飛びさる飛行機や花で描いた鳥の地上絵が見渡せる。

（5）県民の安全・安心を守るための防災拠点として

松本空港は、消防防災航空隊と県警航空隊のヘリコプターが計3機駐機しており、災害発生時や遭難時の緊急救助および救命の活動拠点としての機能性が高い。

長野県地域防災計画にはヘリコプターの運用計画が定められており、災害発生時には空港から被災場所へ出動し、救助活動や被災状況に関する情報収集、林野火災の空中消火などを行っている。また、山岳遭難者の捜索救助も行っており、2011年の消防防災ヘリコプターの緊急運航件数は93件、県警航空隊ヘリコプターの救助・捜査活動および調査での出動件数は471件と多く、山岳地である



山岳救助ヘリコプター

長野県の「県民の命を守る」重要な拠点であるといえる。

このほかにも、長野県が配備しているドクターヘリ^(※1) 2機のうち1機(信州ドクターヘリ松本)の夜間格納基地としても利用されている。

(※1) 医療機器などを装着し、救急医療専門医および看護師が同乗し、救命処置を行いながら医療機関に患者を搬送するヘリコプターのこと。

2. 現況と課題

(1) 利用状況

現在の定期便は、F D Aが福岡空港と新千歳空港に毎日1往復就航している。公表されている最新のデータによると、2011年度利用状況は利用者数は福岡便が34,357人で前年度比1.39倍、札幌便が36,879人で1.00倍、利用率は福岡便が62.2%で前年度比1.28倍、札幌便が66.8%で0.94倍である。

このほかにも、国内チャーター便での利用者が3,401人で1.07倍、さらに国際チャーター便での利用者が香港、台湾、ハバロフスクからの合計900人で、定期便およびチャーター便の利用者総計は75,537人である。年度別の利用者数は、1996年度の264,658人をピークに年々減少傾向にある。

(2) 課題

冬場の利用低迷と、北海道からの利用者が少なく、利用目的が観光に特化しておりビジネス目的が少ないのが現状である。また、就航路線が2路線しかないことなどが課題である。

3. 今後の取り組み方針など

(1) 福岡便が好調、複便化も視野に

F D Aが2010年6月に松本空港に就航した当初、福岡便の利用率は30%台と低迷していたが、その後、長野県安曇野を舞台にしたNHK連続テレビ小説「おひさま」の効果や、長野県や松本市が連携した九州でのPRによって、路線の認知度が高まり、観光シーズンには80%を超える利用率となっている。

F D Aは、現行1日1往復の福岡便を2014年度中に2往復に増やす「複便化」に向けた検討を始めている。福岡便の複便化は、実現すれば1994年の松本空港ジェット化開港以来初となる。

一方、もともと松本空港でもっとも利用者の多かった札幌便は、2010年は71.2%、2011年は66.8%と、F D Aが採算ラインとして掲げる目標搭乗率65%を超えてはいるものの、いかに冬場の利用低迷に歯止めを掛けるかが課題であり、さまざまな利用促進策を展開している。

空港の活性化のためには、まずは定期便の運航が基本となることから、F D Aの定期便が将来にわたって安定的に運航されなければならない。このため、行政、経済団体などが協力して利用促進の取り組みを推進している。

(2) 標高の高さゆえの制約

松本空港は、標高が高いため空気密度が薄く、航空機が離陸するための推力が出にくいというハンディキャップがある。このため、2,000mの滑走路も実効長は約1,800m程度になり、就航できる航空機に限られる状況にある。

ジェット化の際には、小型ジェット(MD-87型機、定員134人)が就航したが、利用者減少やMD-87型機の退役によって、2003年4月から大阪便、2004年4月から福岡便、2007年10月から札幌便が、定員が約半分のプロペラ機に切り替えられた。

現在は、日本航空の路線を引き継いだF D Aが、松本空港でも運航可能な小型ジェット機「エンブ

ラエルERJ170、175」(76、84席)を運航しており、再びジェット機が就航することとなった。

また、松本空港から飛行距離の長い海外に行くには、空港の標高が高いことで、推力が十分に確保できないため、機体を軽くして離陸したうえで、さらに途中の空港で給油が必要な場合もある。

なお、開港以来2011年度までに、計118便の国際チャーター便が運航しているが、いわゆる国際空港ではないため、チャーター便の発着の際には、「税関」、「出入国審査」、「検疫」などの出入国の際に行わなければならない手続きを国の担当機関が出張対応で臨時に行っている。

(3) 経済波及効果

松本市は、路線存続に向けたさまざまな取り組みを進める中、日本航空が松本空港の定期便撤退を表明していた2009年11月に、空港が果たす役割を明らかにするため、同空港がもたらす県内経済波及効果を分析した試算結果を初めて公表した。

定期便やチャーター便の利用者数、空港関連雇用者数やその所得および消費需要額、空港関連施設の維持管理費などの空港関連総事業費、空港見学者の消費需要額のデータなどをもとに、最終需要額を約35億8,000万円と算出し、波及効果を加えた最終的な経済波及効果は、最終需要額の1.54倍の年間約55億1,000万円と試算した。

こうした経済効果から、松本市は「地域経済にとっては、空港を維持する必要がある。」と総括した。

(4) 地方空港の活性化モデルへ

2008年、松本空港は、空港の利便性向上と空港を活用した地域活性化の実現を目的として国土交通省が実施する「空港を活用した地域活性化策調査」の対象に選定された。

長野県は、この事業に協力するため、国土交通省と連携して「信州まつもと空港活性化研究会」を設置し、2009年には「魅力ある旅行商品の企画開発に向けた連携」、「チャーター便の誘致促進の継続」などの7つの方策をまとめた「信州まつも

と空港の活性化に向けた新たな取組について」を公表した。

この流れを受けて、東日本の空港を管轄する国土交通省東京航空局が、2012年8月に「信州まつもと空港を活用した地域振興に関する円卓会議」と名付けられた、松本空港を活性化するための会議体を設けた。この円卓会議には、長野県、松本市、塩尻市、F D A、松本空港ターミナルビル株式会社などが参加した。

東京航空局は33空港を管轄しているが、松本空港のみを選んだ理由を、定期便が就航する新千歳、福岡の2空港が国管理であることから「国と連携した利用促進を探れる可能性がある」としている。また、松本空港は羽田空港から近いために羽田便を開設しておらず、羽田便頼みでない地方空港活用法の新しいモデルとする考えであるという。

同局は、最終的な目標は空港を活用した地域振興であり、継続的な取り組みにしていきたいとしている。

4. インタビュー



長野県松本空港管理事務所

所長 込山幸宏氏

プロフィール

1978年 4月 長野県職員採用

2011年 4月 諏訪児童相談所長

2012年 4月 現職



松本空港ターミナルビル株式会社

代表取締役専務 畑中和良氏

プロフィール

2009年 4月 現職



長野県企画部交通政策課

課長補佐兼空港活性化係長 宇都宮純氏

プロフィール

1986年 4月 長野県職員採用

2010年 4月 長野地方事務所地域政策課総務係長

2012年 4月 現職

F D Aの運航後、搭乗率は上昇

—日本航空からF D Aの運航へと変わりました。

現状についてお聞かせください。

込山 現在、福岡と新千歳の2路線で運航していますが、おかげさまで、日本航空の時代に比べますと搭乗率は上がってきています。

観光での利用の割合が高いため、冬期になりますと利用率が低下しますが、2012年の4～10月の利用率は、72.8%でした。特に7～9月の夏期は利用率が高いこともあり、80%を超える月もありました。

利用率向上の要因としては、福岡からの利用が増えてきたことがあります。福岡便が毎日運航されるようになったことで福岡の皆さんにとって信州が近く感じられるようになってきたこと、さらに、県の交通政策課や松本空港利用促進団体による九州での広報活動の効果の現れだと思えます。

特に、2011年に放送されたNHK連続テレビ小説「おひさま」で信州安曇野の知名度が高まったのに合わせて利用促進PRを行ったことで、九州からのお客様の利用がかなり増えてきました。

宇都宮 利用者のアンケートを分析しますと、札

幌便は長野県内からの利用者が8割程度になっています。福岡便も、以前は県内の方の利用が多かったのですが、徐々に九州からの利用が増え、2012年は九州からの利用が7割を超える状況になりました。

松本空港の県外利用者のうち約半数が福岡県からで、九州全体なら約7割にもなります。そこにまだ伸びる余地があるという点と、一方で北海道からの利用者が少ないという点がありますので、どちらも対策を考えていきたいと思います。

旅行目的は観光が中心になっていますが、福岡便では3～4割程度、札幌便では2割程度のビジネス目的のお客様も利用していただいております。空港の経営安定のためには、ビジネス客を増やすことが今後の主要な課題と考えています。

利用者の年齢層は50～60代がかなり多く占めているので、その年代をターゲットにした戦略は重要になると考えており、今後も積極的な施策を企画したいと思います。

—松本空港の特徴として、標高の高さがあげられますが。

込山 松本空港の周辺近傍は山岳地帯であるため、ILS^(※2)が設置されていません。定期便が就航している空港でローライザー^(※3)さえもない空港は本州ではここだけになります。また、平地にある空港に比べて気流が変わりやすいので、離着陸が非常に難しいという話をよく聞きます。

長野県は、どこに行っても周りに山がありますので離着陸可能な場所が限られてしまいます。ジェット化整備の際に、従来の空港を拡張する案に加えて新空港の建設の可能性も検討されましたが、他の場所でもILSは設置できず、やはりここしかないということになりました。

(※2) 着陸進入する航空機に対して、空港付近の地上施設から誘導電波を発射し、視界が悪いときでも安全に滑走路まで誘導する計器システム。

(※3) ILSを構成する一部。滑走路の中心からの左右のズレの方向及び量が表示される。パイロットは指針のズレが、ゼロになる様に修正操作をして機体を正確なコースに乗せる事ができる。

空港周辺は地域に親しまれる公園として整備

—信州スカイパークについてお聞かせください。
宇都宮 施設整備に必要な用地の確保に関しては、地元の皆様のご理解とご協力をいただいで、スムーズに事業を進めることができました。

この空港の周辺すべてがスカイパークとして整備されています。これは非常に素晴らしい特徴で、他の空港の方も視察に来られています。

1978年の国体の際に、空港の近くに陸上競技場や体育館が整備されました。その後、空港のジェット化整備にあたって、騒音の緩衝帯と地域の皆さんのレクリエーションの場を設ける目的で、県が周囲の土地を取得し、整備実施計画に基づいて、ゾーンごとに整備を進めてきました。

—空港を取り巻く環境に配慮された計画ですね。

込山 近隣の方々だけではなく、遠方から公園に遊びに来る方も多いですね。年間の利用者数は、施設に申し込みがある方だけで約75万人です。公園に遊びに来ている方や散歩をしている方も含めると、実際の利用者はこの倍ぐらいになるのではと思っています。空港の周囲を1周する約10kmの周回コースには、朝夕、歩いたり走ったりしている方々が大勢います。地域の人々のための非常にいい運動の場にもなっていると思います。

また、小中学校の郊外学習や地域のサークルの方々が公園に来て、その後に空港見学をすることも結構あります。そうした空港の社会見学の受け入れは2011年では約2,300人にもなります。県の警察航空隊や消防防災航空センターもあるので、見学受け入れの際には救助活動の話などもさせていただいています。

畑中 いざというときの緊急避難場所になるでしょうし、防災とセットで考えると、とても素晴らしい形になっていると思います。

込山 やまびこドームでは、さまざまなイベントが催されており、総合球技場アルウィンも、サッカーJリーグ(J2)の松本山雅FCが拠点にし



信州スカイパーク風景

ています。これらのイベントや試合の時には多くの方が公園を利用しています。

天気の良い日は北アルプスがきれいに見えます。小さな子供を遊ばせたり、丘の展望台で家族でお弁当を食べながら飛行機の離着陸を見ていたり、地域に親しまれる空港になっていると思います。

一東日本大震災では、道路や港が寸断されたため、内陸部の空港が国内外の救助や支援物資の受け入れ先としての役割を担いました。同様の役割が期待されますね。

畑中 日本の空港の多くが海岸地域にあります。内陸にあるこの空港は、国全体でみても大変重要な空港ではないかと思います。

ターミナルビル運営のための経営努力

一経営状況に関してお聞かせください。

畑中 日本航空が撤退してF D Aが就航する以前の当社は、経営状態の悪い会社ではありませんでした。会社を立ち上げた当初を除けば、赤字を出すことはほとんどなく、若干の剰余金を積み上げていました。

しかし、F D Aの就航後は、空港ビルの賃貸面積が日本航空の時の半分以下となったため、大幅な賃料ダウンとなりました。そのため、ビル会社の経営が厳しい状況に陥り、大きな赤字を出すようになりました。

この状況のままにはしておけないので、2012年3月末に固定資産の減損処理を行って減価償却費を圧縮しました。必要経費や一般経費をどれだけ絞れるかという、ぎりぎりの経営をしています。

空港ビルディング会社という性格上、新しい事業を展開して収益を上げるのは簡単にはいきません。また、これだけの空港ビルを維持するための経費削減には限度があり、最終的には収益を上げるしかありません。電飾広告やビルの空いたスペースを借りていただける事業者を探したりと、会社の立て直しに向けた懸命な経営努力をしています。

ターミナルビルは空港にはなくてはならない施設です。それをどこが担うかについては、民間がふさわしいと思っています。行政は、議会や予算面での制約があり、民間の方が機動的に迅速に対応できるという優位性を持っています。

民間での対応に限界が生じれば、行政が担う場合もあるでしょうが、それぞれの得意分野で役割分担をして相乗効果をあげていくのがいちばんいい形だと思います。

空港を維持していくうえでの困難

一勤務体系についてお聞かせください。

込山 松本空港管理事務所は、1日3交代に区切って運営していますが、勤務者の交代には苦勞をしています。とはいえ、空港の管理運営は県民益に直結することですから、できるだけ努力したいと思っています。

畑中 松本空港ターミナルビル株式会社（以下、ビル会社）は、私も含めて5人の職員で365日勤務していますが、今の体制では少し厳しい状況にあると感じています。というのも、通常の平穏な状況でしたら問題ありませんが、例えば新型肺炎の発生などの何らかトラブルがあった際の危機管理を非常に心配しています。大きな組織であれば他の部門に助けを求められますが、ビル会社は助けを求めるところがありません。現在のところ会社の経営を優先しているため、人員を増やせずにおり、今後の大きな課題だと考えております。

—空港の維持はたいへんなことかと思いますが、滑走路の補修などはどうされていますか？

込山 1994年のジェット化開港以来、滑走路の舗装は傷んだところを直すという程度でしたが、2010年度から、大規模な舗装改修工事を行っています。今のところ順調に進んでおり、2013年度中には何とか終わらせたいと思っています。

工事は昼間にはできないので、空港運用時間終了後の午後5時から深夜12時の間で行っています。通常の3交代をさらに調整して対応していますが、ただでさえギリギリの人数ですので、1人が体調を崩して欠けてしまうと、他の職員に負担がかかってしまいますので、職員の健康管理面には気を配っています。

—国土交通省が、地方空港のモデルとして、松本空港の活性化のための委員会を立ち上げたとのことですが、どのような会なのでしょう？

宇都宮 国土交通省と長野県を事務局として、地元の松本市、塩尻市、それから航空会社であるF D A、観光協会などがメンバーとなった「信州まつもと空港を活用した地域振興に関する円卓会議」を開催しました。松本空港は、国の管理空港である福岡空港と新千歳空港に航空路線を就航していますので、それをうまく活用して、利用促進策、地域振興策をどのようにしたらいいのか話し合いを進めています

予算がほとんどない中で、関係者が集まって会議が始まりましたから、広域的な観光方策についての話がありますが、すぐに成果があがるような具体策にまでは至っていません。両空港でイベントがある際に、松本空港をPRするためのブースを貸していただくとか、福岡と新千歳で、ポスターやチラシを置ける場所はどんなところがあるかというような、小さなPRから始めているというのが現状です。

ただ、1～2回で終了ではなく、来年度以降も引き続き開催していきたいという国の意向もありますので、その中で活性化につながるようなものがあればと思っています。

—国際線の就航についてお聞かせください。

宇都宮 1996年から、韓国、香港、台湾、中国、グアムからのチャーター便がほぼ毎年来ています。2011年は初めてハバロフスクから就航があり、2012年度は2月に台湾からの運航を予定しております。今後、国際化の推進や空港の活性化の方策として、国際便の誘致を考えています。

目標としては、単発のチャーター便ではなくプログラムチャーター便、すなわち、ある程度の期間、連続して運航するような便を誘致したいと考えています。

昨年11月、知事が台湾を訪問した際に、県内農産物の売り込みや企業の商談会を含めてチャーター便の誘致に関してのトップセールスを行っています。

県内全体への空港PRも重要

—今後の空港の発展策と路線の具体的な展望についてお話しください。

込山 現在、定期便が午後から夕方にかけて飛んでいます。もう少し便が増えれば、もっと効率的な運用ができて、地元経済に与える影響も大きいと考えています。

それから、防災や救命活動の拠点として活用していく余地がまだまだあります。現在の勤務体制では人数的に非常に厳しい部分がありますが、突発的な事態が起こった時にも対応できる管理体制を敷いていきたいと考えています。

長野県は広いので、空港から離れた東信地域や北信地域の方々にはなかなか空港を身近に感じてもらえないのが正直なところですが、空港は県内ではここしかありません。空港周辺の中信地域の方々には、飛行機なら遠方の観光地に早く行けることを実感していただいていると思いますので、それが県内全体に根付いてくれればと思います。

県外の福岡空港、新千歳空港でのPRとともに、県内のまだ空港を利用されたことのないの方々へのPRも重要だと思っています。

東信地域や北信地域からも、社会見学で多くの皆さんが来られますので、そうした機会を活用して

子供たちにPRしていくことで、大人になってから松本空港を利用してどこかへ行ってみようという機運が高まることを期待しています。

宇都宮 F D Aでは、2013年6月と2014年3月に1機ずつ機材導入を計画しており、県としても、福岡便を含めて利用促進を図って増便を実現したいと考えています。

空港を維持していくために、どうしても必要最小限の人員数というのがあります。就航便が少なくてもその人数は減らせませんが、便が増えれば人件費が相対的に割安となり、空港の経営上はプラスになっていきます。空港の活性化の面からも増便は望ましいと考えています。

畑中 ビル会社の経営としては、F D Aの経営が安定し必要な賃料をいただけることが最も望ましい形です。新しい路線や複便化は非常にありがたいお話で、早く実現してほしいと願っています。

ただ、具体的にどこと結びたいかについては難しいですね。伊丹便ならビジネス客が一定数望めるとは思いますが、いろいろな事情で運休されています。また、北海道についても、新千歳空港だけでなく他の都市への便があってもいいかもしれません。2012年9月に松本市は鹿児島市と「文化・観光交流協定」を締結しましたので、今後両市の交流が盛んになることを考えると、鹿児島空港も候補のひとつと考えられますね。

地域の人々の空港への応援

ー利用振興策についてお聞かせください。

宇都宮 長野県が事務局を務める「信州まつもと空港利用促進協議会」の事業として、重点施策のいちばんは就航先での認知度の向上と誘客促進です。また、利用率は冬期間がどうしても落ちてしまうので、冬期の利用率向上を目指した利用促進策を実施しています。

福岡での利用促進活動の具体的事例としては、長野県の観光部と連携して、誘客キャンペーンやFMラジオでのPRを実施しました。また、福岡空港には地下鉄が直結していて、その利用者が多

いので、2011年、2012年と引き続いて、F D Aと共同で秋に地下鉄に集中的に広告を出して、スキーなどの冬の観光をPRしています。

それから、2012年に初めて冬期モニターツアーを実施しました。利用率向上を目指した取り組みとして、札幌便と福岡便の両便で、冬の魅力あるツアーをつくって参加者の意見を収集しました。

札幌便については、山やスキー、温泉など信州と北海道の観光が重複するところがあるため、なかなか魅力を打ち出すのが難しいのですが、メディアと一緒に新たな旅行商品の造成をして、北海道からの誘客の促進に取り組んでいます。

込山 「信州まつもと空港利用促進協議会」のほかに、松本市が事務局を務める「信州まつもと空港地元利用促進協議会」や松本商工会議所が事務局を務める「アルプスエアーラインクラブ」もあり、それぞれで利用促進のためのいろいろな支援や施策を練っていただいております。

松本市の「信州まつもと空港地元利用促進協議会」は、観光客を誘致しようということを主眼にした活動です。「アルプスエアーラインクラブ」は、最も早く設立され、松本空港の利用を促進するためのさまざまな活動を行ってききましたが、県や市が事務局の利用促進協議会ができた後は、活動の内容を絞り、搭乗のための補助を中心に活動をしています。

畑中 行政や商工会議所が主体となった組織に加え、最近では、民間のN P Oが主体になって空港を応援していく動きも出ています。そうした活動が、これからも広がっていくことに大きな期待を寄せています。

宇都宮 松本青年会議所や松本空港ロータリークラブなど、松本市の地域の団体にも熱心に応援していただいております。松本市の方々には、地域の空港を発展させていきたいという思いを強く持っておられますし、県内全体でも幅広く応援をいただいております。多くの県民の皆様から、いっそうの活性化を望む声をいただいておりますので、利用促進に向けて皆で力を合わせていきたいと思っています。

松本空港概要（2013年1月末日現在）

位置	長野県松本市・塩尻市
空港種別	地方管理空港
設置管理者	長野県
開港時期	開 港 1965年7月16日（1994年7月26日ジェット化）
アクセス	http://www.pref.nagano.lg.jp/kikaku/koutuu/airport/airport.htm 電 車 JR東日本 松本駅（バス30分） バ ス 1路線 16便
供用時間	8時間30分（8：30～17：00）
基本施設	面 積 59ヘクタール 滑 走 路 2,000m×45m（18/36） 駐 機 場 14バース 小型ジェット機3バース 小型機11バース
付帯施設	駐 車 場 330台 無料
主な関係団体	信州まつもと空港利用促進協議会 信州まつもと空港地元利用促進協議会
就航航空会社	国 内 1社 国 際 ー
就 航 便 数	国 内 2便（日） 国 際 ー
就航都市数	国 内 2都市 国 際 ー
窓 口	長野県企画部交通政策課 長野県長野市大字南長野字幅下692-2 026-235-7019 http://www.pref.nagano.lg.jp/kikaku/koutuu/kashokai.htm 長野県松本空港管理事務所 長野県松本市大字空港東8909 0263-58-2517 http://www.pref.nagano.lg.jp/kikaku/koutuu/airport/airport.htm 松本空港ターミナルビル株式会社 長野県松本市大字空港東8909 0263-57-8818 http://www.matsumoto-airport.co.jp/index.htm
方針・戦略等	長野県新総合交通ビジョン（策定中） 長野県企画部交通政策課
就 航 都 市	国 内 札幌 福岡
就航航空会社	国 内 フジドリームエアラインズ（FDA）
そ の 他	地元企業所有の小型機が2便／日運航 日本で最も標高の高い空港（657.5m） 北アルプスの山並を間近に眺める松本盆地に位置し、周辺地区は交通の要衝の機能が充実する臨空地域として整備。 各種キャンペーンの実施、チャーター便の誘致等利用促進活動を展開。毎月空港見学会を開催している。