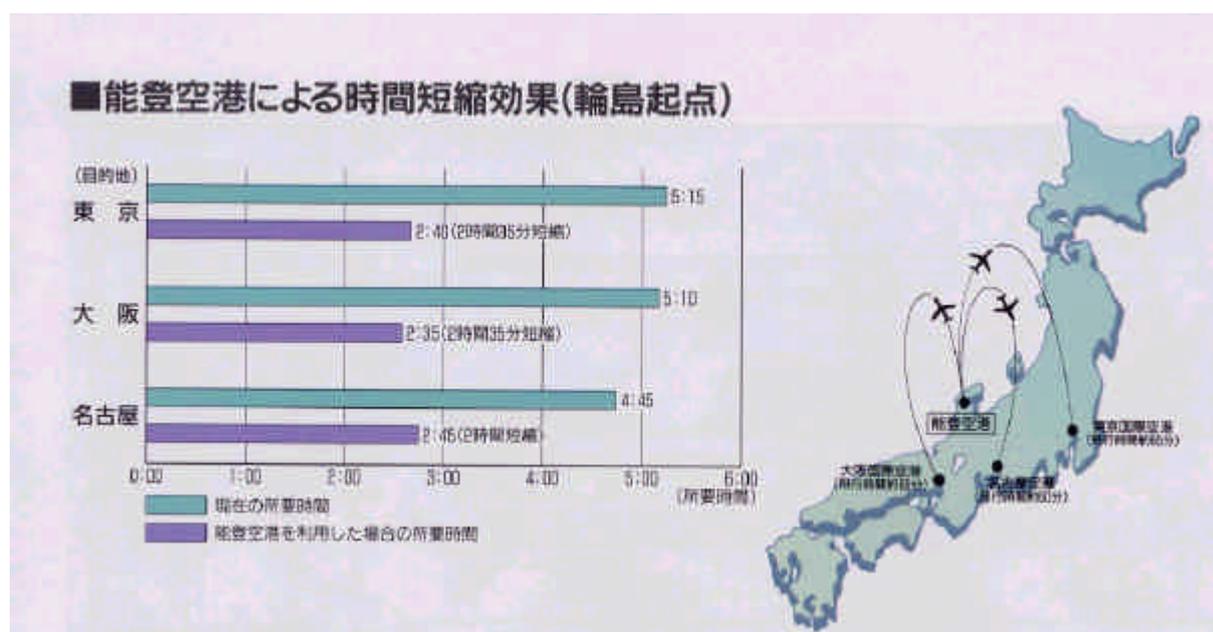


2. 能登空港開設に向けた観光と交通に係る方策の方向性

1) 能登空港の概要

能登空港は、石川県輪島市・穴水町・能都町にまたがる木原岳周辺に立地する、2,000メートルの滑走路を持った第3種空港であり、2003（平成15）年7月開港予定である。現時点で決定している路線は、羽田・能登間の全日空便が1便であり、地元では1日3便の航路開設を要望しているが、現時点（2002年6月）では実現に至ってはいない。実際に1日1便、1社のみでの運行であると、競争原理が働かないため、料金も安くなりにくい。しかも、能登地域を含む北陸地域には、小松空港、富山空港が立地しており、従来は空路を活用した能登への観光客は小松空港を利用することが一般的であるとのことである。しかも、富山空港には、日本航空と全日空の2社が乗り入れており、料金面での競争原理が働くため、能登空港が開設された後も1日1便のままでは、小松または富山空港を利用する傾向が継続すると考えられる。さらに、今後、能越自動車道が高岡から七尾までつながると、現在の小松空港を起点とした観光に加え、富山空港を起点とした観光が盛んになることも想定される。

能登空港による時間短縮効果（輪島起点）



2) 能登地域の交通ネットワーク

鉄道は、関西から直通のJR北陸本線と金沢からはJR七尾線を利用して能登地域(和倉温泉・七尾市)につながっている。和倉温泉より先へは第3セクターの「のと鉄道」を利用して能登半島の先端までアクセスすることができるが、2001(平成13)年3月には穴水・輪島間が廃線となった。しかし、これまでも「のと鉄道」を利用して輪島を訪問していた観光客は多くなかったことから、廃線の影響はほとんど発生していない。ただ、代替バスを運行させてはいるが、バスは宣伝やPRによる認知度の向上効果は鉄道ほど高くはない。例えば、インターネットの交通検索にも、バスは掲載されていないことも多く、時刻表等を詳細にみる観光客以外にはバスはなかなか認知されず、馴染みが少ないことが大きな理由である。しかし、輪島市では、鉄道駅を観光拠点とするための整備を進めており、現在、バスターミナルを整備するとともに、観光案内所を設置し、観光客への情報を提供している。

また、能登地域への観光客は、関西のみならず関東地域からの観光客も多く、それは関越自動車と北陸自動車道の整備による影響であると地元では分析している。

その他、空路は前頁1)で述べたように、小松空港と富山空港が立地している。小松空港は羽田空港とは1日11便、福岡と3便、札幌と1便が運行され、富山空港は羽田空港と1日8便、名古屋と1便、福岡と3便、札幌と1便が運行されている(2002年7月時刻表による)。

能登半島地図



出所) 能登空港ホームページ (<http://www.pref.ishikawa.jp/noto/index.html>)

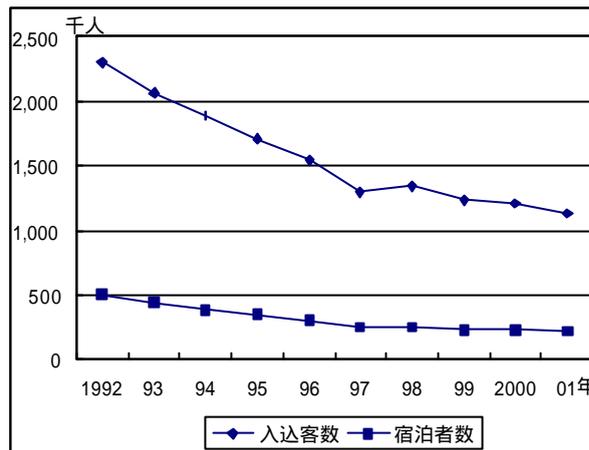
3) 能登地域の観光

能登地域には、集客力の高い温泉観光地として、輪島と和倉温泉などがある。

輪島は、温泉のほか、高級漆器『輪島塗』と朝市が有名であり、年間約113万人（2001年度）ほどの入込がある。1992（平成4）年には230万人の入込があったが、年々減少傾向にあり、現在は9年前と比較して約半分に減少している。宿泊客は、関西と関東からの観光客がそれぞれ全体の3分の1を占めており、北陸からの観光客よりも多いことが特徴である。

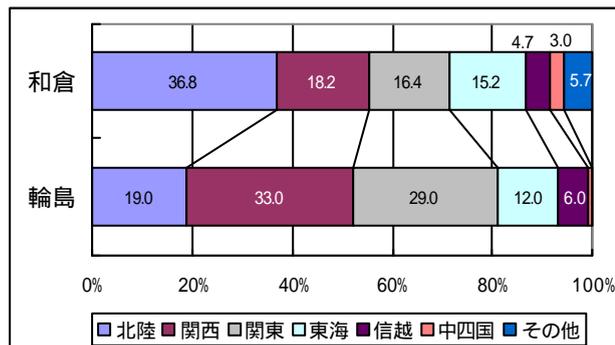
和倉温泉は、宿泊客だけで100万人を超える入込がある大規模温泉観光地である。北陸地域内の観光客が3分の1以上を占めており、関西・関東・東海が15～18%とほぼ同程度である。また、和倉は能登半島の玄関口であり、関西から特急列車が直通で運行されているほか、金沢から能登有料道路で結ばれているため、鉄道とマイカー利用が多い。

輪島市の観光入込客数の推移



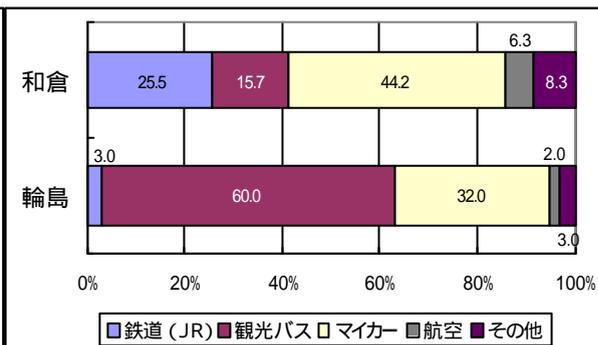
資料) 輪島市資料より作成

発地別宿泊観光地の割合



出所) 北陸観光協会資料より作成

交通機関別宿泊観光客の割合



出所) 北陸観光協会資料より作成

4) 今後の課題と方向性

観光関連事業者や行政は、能登空港によって企業誘致が進み、観光入込客が増加することを期待しているものの、一般の地元住民は、自らが東京や大阪へ出かけることが容易になることを期待しているとのことである。空港開設のパンフレットには、「大都市圏との日帰りが可能となり」という記述があるが、ビジネス以外で日帰り観光に料金の高い交通機関を利用することは考えにくく、観光客の増加に向けては能登半島全体や金沢市等を組み込んだ広域観光を進め、滞留時間の長い旅行となる商品づくりが必要である。

現在においても既に能登地域の観光は、金沢市とのセットで訪問する観光客が多いことを考慮すると、空路を利用する場合、能登空港着・能登空港発ではなく、往復のどちらかを小松空港利用する形態の方が実現性が高いことから、小松空港～金沢～能登地域～能登空港（あるいは、その逆周り）という商品の造成が必要である。小松空港が大手3社の乗り入れであるが、能登空港は1社であることから、小松空港を利用する路線が料金的に安価になる可能性が高い。そのため、能登地域全体でその1社に対してメリットを提供し、往復利用の割引や特典などによる観光客がお得感や値頃感を感じるような料金体系等を導入することが必要である。