

ナリタ・ハネダを經由しない訪日客が急増する？

地方空港は「地方創生」の切り札になれるか

2014年11月28日(金) 水津 陽子



フジドリームエアラインズ(FDA)は2008年設立の新興航空会社。大手が撤退した不採算路線に参入、採算路線として復活させる地方空港の救世主。現在、名古屋小牧、富士山静岡、福岡、信州まつもと空港を拠点に、地方都市間を結ぶリージョナルジェット機を運航。画像提供：(株)フジドリームエアラインズ

外国人の入国の9割以上を空路に依存する日本。訪日外国人客2000万人の目標を掲げる中で課題となっているのが、旅行需要が集中する都市の交通機関や宿泊施設の供給能力です。中でも羽田、成田の首都圏空港のキャパシティ問題は大きなボトルネックです。

2012年の羽田空港の発着回数は39万回、成田国際空港は21万回。今後それぞれ発着枠を拡大し、2015年には合わせて74.7万回を確保する予定ですが、その枠も早ければ2022年にも超過する恐れがあります。首都圏空港への一極集中はいずれ訪日観光の失速を招きます。需給ギャップを解消するには首都圏空港のさらなる拡充を図るか、旅行需要の地域への分散化を図る必要がありますが、いずれの道もそれほど容易ではありません。

表1 羽田・成田空港の需要予測と発着枠

	2012年乗降客数	発着回数	拡大予定	2032年度の需要予測は78~94万回で、早ければ2022年にも発着枠超過の可能性がある。
羽田空港	6,670万人(国際線795万人)	39万回	44.7万回	
成田空港	3,060万人(国際線2,688万人)	21万回	30万回	

データ出典:国土交通省航空局「今後の首都圏空港のあり方について(2013年)」

首都圏空港の拡充については2000年前半、国交省に「首都圏第3空港調査検討会」が設置され、8つの候補地を選定し検討評価がされましたが、結果は暫定的な羽田空港の再拡張という結論で今日に至ります。国では首都圏空港の機能強化を検討していますが、手詰まり感は隠せません。空港処理能力は滑走路の数だけでなく、地上施設のキャパシティ、空域構成、騒音問題などの制約を受けます。羽田、成田の機能拡大には自ずと限界があり、首都圏一極集中という構造的問題を解決するものでもありません。

上位7空港の占有率96%！進まぬ地方への分散化

日本には国内に80を超える空港があります。その中で2013年に国際線の運航実績があった空港は51。うち上位7つの空港で市場の96%を占めるという現状です。国や地域では旅行需要の地域への分散化を図ろうとしていますが、思うように進んでいません(下の表を参照)。その原因はどこにあるのでしょうか。

表2 2013年国際線旅客数

順位	空港名	国際線(人)	占有率
1	成田国際空港	27,649,241	46.74%
2	関西国際空港	11,633,495	19.67%
3	羽田空港	7,974,122	13.48%
4	中部国際空港	4,308,865	7.28%
5	福岡空港	3,117,724	5.27%
6	新千歳空港	1,275,580	2.16%
7	那覇空港	869,710	1.47%
8	広島空港	311,970	0.53%
9	岡山空港	183,839	0.31%
10	富士山静岡空港	173,461	0.29%
17	茨城空港	100,494	0.17%

上位7空港で全国国際線旅客数(59,150,410人)の96.01%を占める。

データ出典:東急エージェンシー「全国空港乗降客数一覧(平成25年統計)」

地域への分散化が進まない原因の1つは、これまでのアプローチが新ゴールデンルートの創出や、海外から地域空港への定期便・チャーター便の就航など、「道を作れば人が来る」的な希望的観測に基づいた取り組みが多かったこと。その結果、予算と人員を投入し整備したコースでは閑古鳥が鳴き、就航したばかりの路線が利用率の低さから早々に運休したり、廃止されるという事態に陥ってきました。

こうした迷走に対し、旅行業界からは旅行需要の地域への分散化を図る方策として、首都圏空港を介さずに地方空港から入国、出国する「地方空港 IN・OUT」の旅行需要の創出、インバウンドとアウトバウンド双方の市場を活性化して観光産業の発展を図る「ツーウェイツーリズム」の実現、飛行機と船の旅を組み合わせた「フライ&クルーズ」の拡大などを要望する声が聞かれます。もっともそれをどう実現するのか、その具体的なスキームを示すものは見えません。

今回は訪日観光最大の課題とも言える、旅行需要の地域への分散化、その鍵を握る地方空港の活用とその可能性、そして課題を分析します。

今回、取り上げる事例は3つ。「地方空港 IN・OUT」のツアーの数を急増させた茨城空港、大手が撤退した不採算路線にリージョナルジェットを飛ばし、地域間の新たな交流や経済を生む航空会社フジドリームエアラインズ、地域の製造業などの資源を活用してツーウェイツーリズムの確立に動き出した広島県の取り組みです。

茨城空港経由なら上海から東京まで総額 6000 円



茨城空港外観。空港には中国語・英語ができるスタッフを配置している。画像提供：茨城県空港対策課

茨城空港が開港したのは2010年3月11日。茨城県は1995年に「百里飛行場民間共用化構想」を発表。1993年の可能性調査から数えると17年をかけて開港にこぎつけましたが、開港時に就航した路線は国際線のアジアナ航空ソウル便のみ、国内線の就航はありませんでした。

建設当初の需要予測では年間60万人の利用を見込んでいましたが、2010年度の旅客数は20万3070人(国内線9万6098人、国際線10万6972人)、目標の3分の1に留まる厳しい船出でした。当時はリーマンショックの直後で景気も急速に悪化していました。なぜこの時期に需要の見込めない空港を開港するのか、開港前からマスコミなどからの厳しい批判に遭いました。

しかし、茨城空港の旅客数は2012年度には40万8139人に増え、航空系事業収支は2800万円の赤字ですが、非航空系事業は1億7300万円の黒字で、「航空系事業+非航空系事業」の収支(EBITDA)は1億4400万円の黒字となり、国管理の27空港のうち18の黒字空港の一つとなりました。現在、国内線ではスカイマークが札幌、神戸、福岡、那覇、米子便を就航。国際線では春秋航空が上海便を週8便運航しています。今年4~8月の旅客数はすでに23万5793人に上り、国内線、国際線とも過去最高の伸びを見せています。

実は、茨城空港は1時間以内にアクセスできるエリア人口が340万人に上るとされ、栃木県からの利用者が多いといいます。北関東は長い間、最寄りの空港までのアクセスに2~3時間もかかる空港空白地帯と言われてきました。利用してみれば茨城空港はアクセスに優れ、チェックインや搭乗手続きも楽。ターミナルビル前には1300台分の駐車場があり、何日止めても無料です。また茨城県は高速道路網が充実し、渋滞も少ないという強みもあります。

こうした利便性は国際線でも発揮されています。茨城空港は羽田や成田に比べて空港使用料が520円と安く、空港-東京駅は500円のワンコインバス(所要時間約100分)が利用できます。春秋航空が運航するLCCの茨城-上海便の最安運賃(片道)5000円を利用すれば、上海から東京まで6020円で来ることができるのです。LCCを利用して航空運賃を安く抑えても、空港使用料や空港から目的地までの移動コストが高くてはLCC利用の意味がなくなるため、国際線では特に強みを発揮できると言えます。

茨城空港を発着する春秋航空の上海への定期便は、年々本数を増やしています。今年10月からは週6便から週8便となり、水曜日を除く毎日、金・日は1日2往復しています。上海便の利用率は高く、座席数180席の約9割が埋まるといいます。利用者の割合は外国人55%、日本人45%。外国人の利用の多くはFIT客で、リピーターも多いそうです。

観光需要創出を目指して地域連携も

そんな中、今年度になって、関西・茨城 IN・OUT のツアーが急増しました。

昨年度、関西・茨城 IN・OUT のツアーは「皆無」でしたが、今年度は4～9月の上半期で既に32件と、爆発的に増えています。その理由は今年3月、春秋航空が関西国際空港へ1日1便の定期便を就航させたことにあります。

表3 代表的な関空 IN・茨城 OUT ツアー（例） 春秋国際旅行社(定員～30名)

日程	行程	宿泊
1日目	上海→関西空港	関空周辺のホテル
2日目	大阪城→京都(金閣寺, 祇園)→名古屋	大垣市内のホテル
3日目	山中湖→忍野八海→富士山五合目	山梨県内のホテル
4日目	御殿場プレミアム・アウトレット→鎌倉→銀座	東京都内のホテル
5日目	秋葉原 LAOX→浅草(観音寺, 仲見世商店街)→ お台場→あみプレミアム・アウトレット	水戸市内のホテル
6日目	牛久大仏→茨城空港	

それまで春秋航空は、茨城以外では高松と佐賀にしか飛んでいませんでした。しかし、関空便ができたことで関空 IN・茨城 OUT、あるいは茨城 IN・関空 OUT のツアーの造成(旅行商品の企画販売)が一気に進みました。

補助金ありきのファミトリップやモニターツアーなら、佐賀・茨城 IN・OUT や高松・茨城 IN・OUT というツアーの造成も可能かもしれませんが、採算ラインからはまずあり得ないプランです。必要条件が整って初めて地方空港 IN・OUT というツアーの造成が実現する。考えれば当たり前のことですが、片翼だけで飛ぶことはできません。

訪日観光誘致という観点から見ると、茨城県には外国人に人気の花やフルーツ資源が充実しています。花では、有名な借楽園の梅。春のネモフィラが人気の国営ひたち海浜公園は、秋になると紅葉したコキアで一面真っ赤に染まります。フルーツでは、茨城県は農業産出額全国第2位の農業王国だけあって、イチゴ狩りなど季節に応じたフルーツ狩りが楽しめます。食に関しては、ビールや菓子などの工場見学ができる施設が多数あります。また圏央道・阿見東インターチェンジに直結する、あみプレミア

ム・アウトレットは、出国前に土産をまとめ買いするのに最適な施設。近くにある牛久大仏も人気とのことです。宿泊面でも、茨城の宿泊コストは東京の3分の1程度です。



外国人に人気の茨城の観光地。写真左：国営ひたち海浜公園みはらしの丘のコキア。10月に紅葉を迎える。写真中：あみプレミアム・アウトレットから見える牛久大仏。写真右：農業産出額国内第2位の茨城県ではフルーツ狩りも人気。画像提供：茨城県

現在造成される訪日ツアーはまだまだゴールデンルートが主流ですが、ツアーが増えていけばもっとディープに茨城や北関東を旅するツアーが生まれる可能性は十分にあります。

旅行需要の地域への分散化は、地方空港 IN・OUT だけでは実現しません。それを周辺地域の観光創出につなげて初めて効果を発揮します。茨城県は群馬や千葉など、周辺地域との連携を進めています。中でも茨城空港の利用が多い栃木県とは観光での連携を深めており、今後は山梨とはサイクリングで、苫小牧とはクルーズ船でフライ&クルーズでの連携を深めようとしています。

地方都市間を結ぶ救世主、リージョナルジェット



写真左：富士ドリームエアラインズ (FDA) のリージョナルジェット機は色とりどり。ピンクの機体には静岡市にある「ちびまる子ちゃんランド」のマーキングが見える。写真右：FDA は静岡生まれの航空会社。静岡空港からは富士山が見える。画像提供：フジドリームエアラインズ

今年 10 月に長野県松本市に出張した際、商工会議所の資料の中に「FDA の利用促進」のペーパーがあり、初めて松本に空港があること、フジドリームエアラインズ(以下、FDA)という航空会社があることを知りました。

信州まつもと空港は 2010 年 5 月まで日本航空(JAL)が福岡、大阪、札幌便を運航していましたが、経営再建のため撤退することになりました。定期便消滅の危機に立たされた長野県は FDA に就航を要請。同年 6 月に札幌、福岡便は FDA に引き継がれました。大手が撤退した不採算路線に参入し、採算路線として復活させる地方空港の救世主 FDA。地元の利用促進の協力もあり、信州まつもと空港の 2013 年度の利用率は札幌、福岡便とも 74%を超えました。

FDA は 2008 年設立の新興の航空会社です。現在、名古屋小牧、富士山静岡、福岡、信州まつもと空港を拠点にリージョナルジェット機を運航しています。FDA を設立したのは国内外に 140 を超える関連会社を有する、静岡県静岡市に本社を置く物流会社の鈴与です。

総合物流会社として海のインフラである港湾荷役や運送、倉庫などの物流事業を手がけている鈴与では、静岡空港の建設が議論された 20 年ほど前から空のインフラを利用した事業について検討を続けていました。そして 2009 年 6 月に富士山静岡空港の開港を機に、航空事業へ参入しました。

ただ初期投資額の大きい航空事業に対し、地元からの出資をまとめることは困難であったこともあり、鈴与の 100%出資で事業を立ち上げました。参入する市場として目をつけたのは、地方都市間をリージョナルジェット機で結ぶ新たなビジネスモデルでした。航空機はブラジルのエンブラエル社製。座席数 80 席の小型機は燃費に優れ、低コストがウリです。大手が撤退した不採算路線でもリージョナルジェットなら採算が合う路線もあります。

現在、FDA が結ぶ 12 の地方都市の間では新たな地域連携、観光誘発の取り組みも始まっています。信州まつもと空港の利用は、北海道便はこれまでどちらかというと松本方面からの利用が主で、北海道からの利用は多くありませんでした。しかし、来年は善光寺で 7 年に一度の御開帳が行われることもあり、松本市では FDA を利用して北海道から長野へ善光寺と松本城という 2 つの国宝を見に来てもらう観光誘致を図ろうとしています。今月北海道で行われた商談会では旅行エージェントへ働きかけるなどプロモーションを行いました。

今後、こうした地方都市間でより密接な双方向の地域間交流が推進されれば、ビジネスや観光で新たな広域連携モデルや経済圏の創出につながる可能性もあります。また、そうした双方向の需要を生んでいなければ、いずれ利用率の低下を招くことになります。

FDA は、現在は国内線の運航しか行っていませんが、将来的にはアジア圏への国際線運航も視野に入れています。地域都市間を結ぶリージョナルジェットは今後、地方空港 IN・OUT、旅行需要の地域への分散化の旗手となるのか。地方空港の救世主への期待は高まります。

アウトバウンド+インバウンド双方向から需要創出



今年 10 月に広島県と愛媛県が連携して開催した、しまなみ海道での国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」。国内外から 7000 人を超える参加があった

広島空港の 2013 年の国際線旅客数は、31 万 1970 人(国内第 8 位)。うち約 7 割がアウトバウンド(日本人の海外旅行)での利用です。

2013 年に広島県を訪れた外国人観光客は 84 万 3000 人。うちアジアからの客は 29.6%、欧州 25.1%、アメリカ 21.6%、太平洋 10.1%で、欧米からの客が 56.8%を占めます。一方、広島空港の国際線定期便が就航するのは韓国、中国、台湾。欧米の客が広島空港を利用することはほとんどなく、アジアからの客もまだ少ないのが現状です。

観光産業の発展を図るには、インバウンドとアウトバウンド双方の市場を活性化する「ツーウェイツーリズム」の確立が必要となります。広島空港の場合、アウトバウンドの需要で席が埋まれば飛行機は飛びますが、それでは広島にもたらされる経済効果は非常に限られたものになります。

こうした現状に対し、広島県ではアジアでの新たな需要を掘り起こそうと取り組み始めています。力を入れているのは広島のコアな観光資源である瀬戸内の魅力と、海外に進出している県内製造業への売り込みです。

瀬戸内の魅力では最近、尾道と今治を結ぶしまなみ海道の、サイクリングロードとしての魅力が海外で認知され始めています。広島県・愛媛県は、両県の島しょ部・臨海部で様々なイベントを開催する「瀬戸内しまのわ 2014」で連携。10 月には、しまなみ海道を走る国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ」を開催し、国内外から 7000 人を超える参加を得ました。台湾では 2007 年頃からサイクリングブームが起き、最近しまなみ海道を走りに来る人も増えています。大会では台湾に加え、韓国からの参加も多く見られました。しまなみ海道は海の上を走る特異なコースで、その魅力は口コミで広がっているようです。

今年 10 月、瀬戸内しまなみ海道振興協議会は台湾サイクリスト協会との間で姉妹自転車道協定を結びました。台湾には世界のメディアで 10 大サイクリングコースの一つに選ばれた「日月潭サイクリングコース」があり、姉妹提携することで「瀬戸内しまなみ海道」を、日本を代表するサイクリストの聖地として世界に発信し、国際的な交流人口の拡大や地域交流の深化につなげたいといいます。

また、リーマンショック以来運休になったままのタイ・バンコク便の復活を図るべく、日本旅行業協会（JATA）の中四国事務局と連携して航空会社に働きかけ、今年 12 月から来年にかけて、広島ーバンコク間の双方向直行チャーター（タイ、日本双方で販売）の運航にこぎ着けました。

タイには自動車メーカーのマツダや造船業など広島県内の製造業が多数進出しています。今後これを将来の定期便就航へつなげ、製造業を通じたビジネスと観光両面での双方向の人の交流、新たな旅行需要を生み出していきたいとのこと。

地方空港の多くが赤字経営にあるといわれています。しかし、地方空港を取り巻く環境はここ数年大きく変化しました。

地域の強みを活かし、起死回生の一手を。地方空港をお荷物から宝に変える時です。

日経ビジネスオンライン SPECIAL は、日経 BP 社経営情報広告部が企画・編集しているコンテンツです。

Copyright © 2006-2014 Nikkei Business Publications, Inc. All Rights Reserved.