

新たな地域活性化の核としての地方空港 —増大するインバウンド旅客を活用した新たな地域戦略の構築に向けて—

株式会社 野村総合研究所 グローバルインフラコンサルティング部
プリンシパル 持丸 伸吾

1. はじめに

地方空港が地域活性化の核として、新たに機能し始めている。

空港は過去においても、地域活性化の起爆剤のような役割を担うことが期待され、多くの地方空港周辺で、ゴルフ場などのレジャー施設や産業団地の開発が行われてきた。こうした空港周辺の開発の多くは必ずしも成功したとは言えず、むしろ地方公共団体にとっては重い債務を残しているだけ、という例も少なくない。そのため、「空港が地域経済活性化の核に」と言われても、にわかには信じられないのが一般的な感覚ではないだろうか。

しかし、そうした過去のイメージをよそに、地方空港は新たな地域の中心的役割を果たしつつある。もちろん、「現在、空港が核になっている」というのは過去に期待されていたような空間的な意味ではなく、機能的という意味のほうが大きい。つまり、利用者の増加によって空港周辺の土地利用が活性化しているわけではなく、本来の役割である地域と外部をつなぐ純粋な交通結節点としての機能が活性化した結果、地域全体にその効果が及ぶようになったといえる。

本稿は、地方空港が新たな地域活性化の核として機能している現状を明らかにすることが目的であるが、そうした活性化に向けた取り組みの助力になれば幸いである。

2. 地方空港が活性化している

今後、長期的に人口減少が不可避であるわが国において、交流人口を増加させることで地域の経済活動を活性化することが必要であることは言を俟たない。これまでも各都道府県を中心に、空港のある地方自治体では、国内外航空会社への誘致活動を通じて就航路線拡大を目指すなど、予算を投入して活性化を図ってきた。つまり、交流人口増加のための機能として空港を活用しようと努力してきたといえる。そうした中、地方空港が持つ意味が改めて重要になってきているのは、空港利用者の増加が具体的に地域経済に波及することを実感しているためである。その理由として、ここ数年間で、多くの国内空港において、国際線（特に訪日外国人旅客）の増加が続いているという点が挙げられる。

空港内の物販・飲食はもちろんのこと、周辺地域での消費額でも、国内線利用者や日本人出国旅客と比べて訪日外国人旅客のほうが消費単価は大きく、同じ空港利用者数であれば、国内線利用者よりも国際線利用者のほうが地域経済にもたらすインパクトが大きいことは容易に想像ができる。そのため、訪日外国人旅客による空港利用者数が増加すると、その効果を地域で実感しやすくなる。実際に、2015年に国際線利用者数が前年比約2倍となった地方の空港では、空港ビル内商業施設の既存のストックスペースだけでは商品の保管場所が足りず、一時的に会議室を使用する状態であった。このように国際線利用者数が

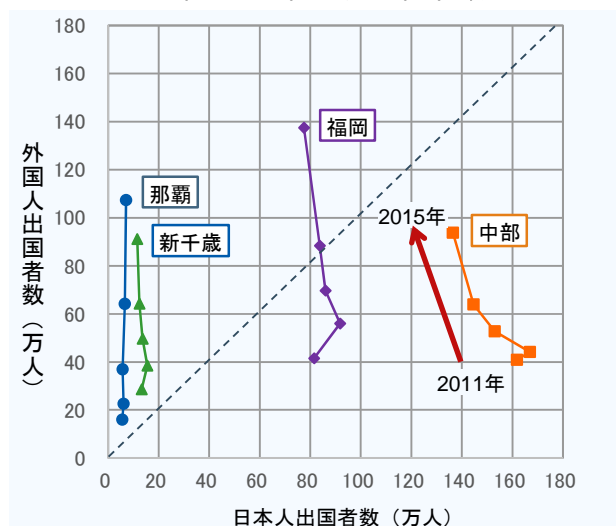
増加すると、目に見えて消費変化が起こりやすくなる。

そこで国内空港の利用者数の推移を国土交通省の「空港管理状況調書」の数字で見ると、2011年から2014年にかけて多くの空港で増加している。そうした中、国際線利用者に着目すると、日本の空港で構造変化が起きていることがわかる。これは日本人出国者向け空港から訪日外国人向け空港への転換である。

これまで日本の地方空港の多くは、日本人が海外旅行に行くために設定されている就航路線や時刻が中心であり、状況によっては、訪日外国人旅客にとって日本の地方空港は使いづらかった。ただし、実際の利用者も地方都市から海外（アジア圏）の主要都市（ソウル、台北、上海、香港等）を訪問する日本人が中心で需要に合致したものであった。しかし、海外に出国する日本人数が頭打ちとなる中で、訪日外国人旅客が増加してきたことで構造に変化が生じている。

2011年から2015年にかけての各空港別の出国者数の推移を見ると、多くの空港で日本人出国者数よりも外国人出国者数が増え、かつ差分は大きくなっており、急速に空港利用者の中心が訪日外国人旅客へと変化していることが明確になっている。

図表1 2011年から2015年の空港別日本人・外国人別出国者数



つまり、これまで地方空港の国際線機能は、地域住民がアジアの主要都市に出掛けるためのものという位置づけであったが、アジアからの訪日外国人旅客を迎え入れるための機能へと構造変化せざるを得なくなっている。

福岡空港における出国者数は2011年時点では、外国人の約42万人に対して日本人は約82万人と日本人の利用は外国人の約2倍であった。しかし、2015年には外国人約137万人に対して日本人は約77万人と完全に逆転し、今後、その傾向が強まることはあっても弱まることは考えられない。

すなわち、日本の空港における国際線利用者は外国人中心にシフトされ、就航地や時刻といったソフト面、施設そのもののハード面の両面で、いかに外国人に使いやすい空港とするかにより、利用者数に違いが出てくると考えられる。

例えば、日本人出国者が中心であれば空港内の物販店舗も海外への手土産品として、いわゆる日本風情のある手ぬぐいや和紙を使用した装飾品などになるが、外国人、特に中国などのアジア圏の利用者が中心であれば、化粧品や小型電気製品、菓子など、いわゆる日本の日用品が主力商品となると考えられる。また、路線の時刻ひとつをとっても、これまでのような日本人の出国者を主とした設定である日本を午前中に出発し、現地到着後数時間で折り返すといった形に加え、昼前後に日本の空港に到着し午後折り返すという形の需要が増えるであろう。こうした訪日外国人向け旅客への対応が進んでいる空港は大いに活性化している現状にある。

3. 大都市中心のインバウンド増加

前述のような地方空港における構造変化は、中国を中心とした訪日外国人旅客の増加によ

って、顕在化していることは明らかである。ビジット・ジャパン事業など、国を挙げた取り組みの結果、訪日外国人旅客数は順調に増加し続ける見込みである。野村総合研究所が行った推計でも、アジア・中国の経済成長が長引くことで、これらの国からの日本への入国者も増えると予測されている。

ところが、訪日外国人旅客の増加の「恩恵」

は、まだ地方経済に広く行き渡っているとは言えない。現在、訪日外国人旅客に対する最も大規模な調査である「訪日外国人消費動向調査」（観光庁）の都道府県別の「訪問率」をみると、2014年と2015年に首都圏と関西圏以外で増加しているのは、北海道や九州地域などに限定され、24県の訪問率はわずかであるが低下している。

図表2 訪日外国人消費動向調査における訪問率の増減

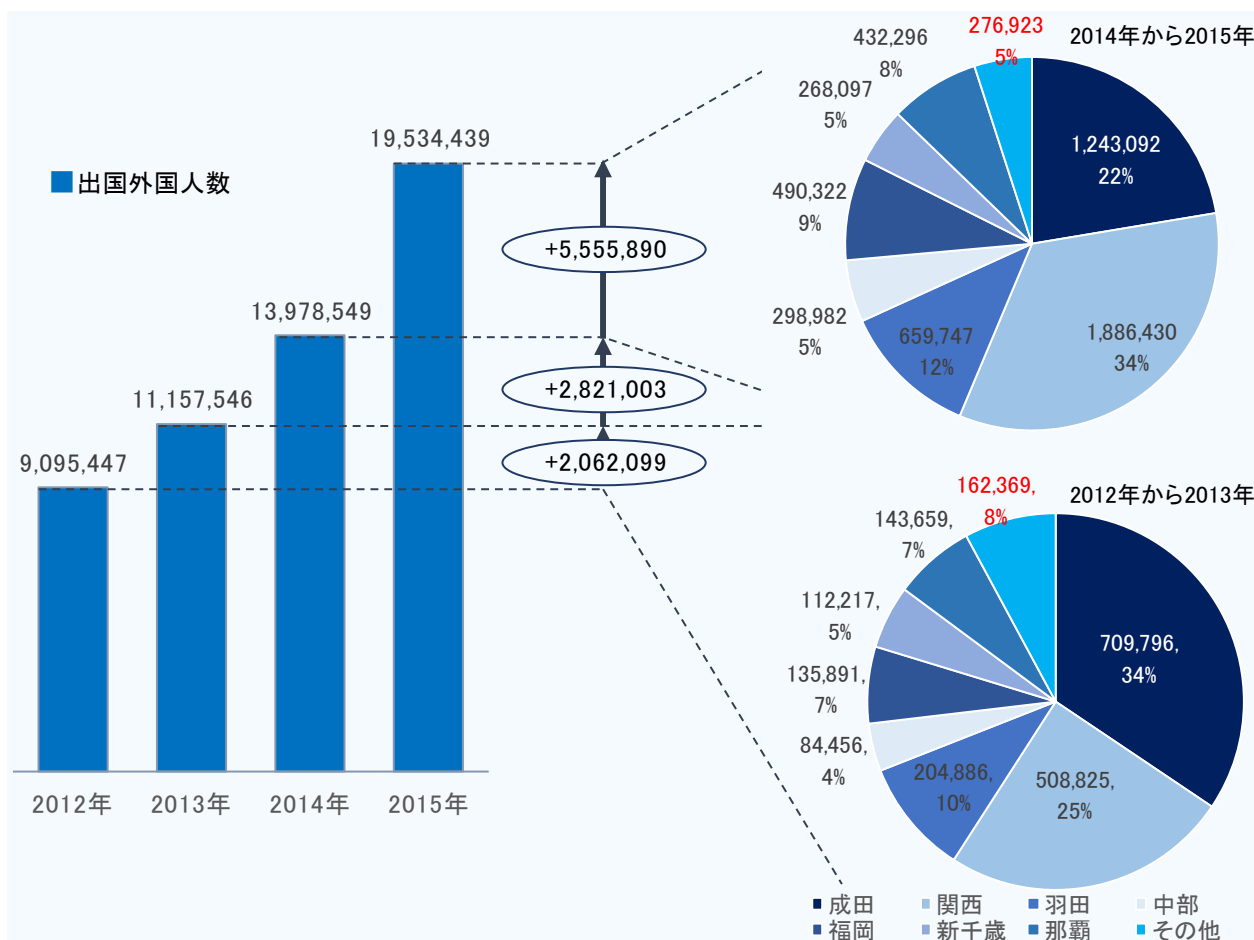
	増 加	減 少
北海道 東北	北海道	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東 甲信越	千葉県、東京都、新潟県、山梨県、長野県	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、神奈川県
北陸 中部	富山県、石川県、静岡県、愛知県	福井県、岐阜県、三重県
近畿	京都府、大阪府、兵庫県、奈良県	滋賀県、和歌山県
中国 四国	山口県、徳島県	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、香川県、愛媛県、高知県
九州 沖縄	福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	熊本県

「出入国管理統計」（法務省）の外国人出国者数を空港別に見ると、7大空港（成田、関西、羽田、中部、福岡、新千歳、那覇）が90%以上を占めている。2012年から2013年に増加した約206万人のうち、7大空港を利用した割合は約92%である。また、2014年から2015年は約1,398万人から約1,953万人と、555万人以上急増しており、95%以上が7大

空港を利用している。このことから、直近の訪日外国人旅客の増加は基幹的な国際空港である7大空港に集中していると見ることができる。

つまり、国際空港がない地域である東北地方や中国四国地方では、訪日外国人旅客が増加していないのがマクロ的な見方である。

図表3 外国人出国者数の推移と外国人出国者数増分の空港別内訳



そうした中、政府は訪日外国人旅客数の2020年の目標を3,000万人から4,000万人に引き上げるとともに、これまで東京をはじめとする大都市圏に偏重していた訪問先を地方にも分散させることを掲げている。その玄関口となる空港についても首都圏・関西圏以外での増加を推進している。

具体的には、規制緩和による地方空港への国際線就航推進などの取り組みが進められている。例えば、自衛隊が使用している千歳飛行場と隣接し、歴史的な経緯からも、防衛省が管制業務を行っている新千歳空港では、自衛隊機との管制の共用による発着回数の制約とともに、旧共産圏（中国、ロシア）機の発着時刻に制限が設けられてきた。しかし、増加する海外からの航空機乗り入れ要望に対応するために、今秋（2016年10月）にも旧共産圏機の乗り入れ時刻の緩和、来春には発着

回数の増加が実現する見込みである。その他にも、各地方空港・海港におけるCIQ（customs, immigration and quarantine：税関・出入国管理・検疫）要員の増強が進められる予定である。

このように、訪日外国人旅客の増加策を通じた地方空港活性化が新たな成長戦略として注目されている。

4. 地方空港における活性化の先行事例

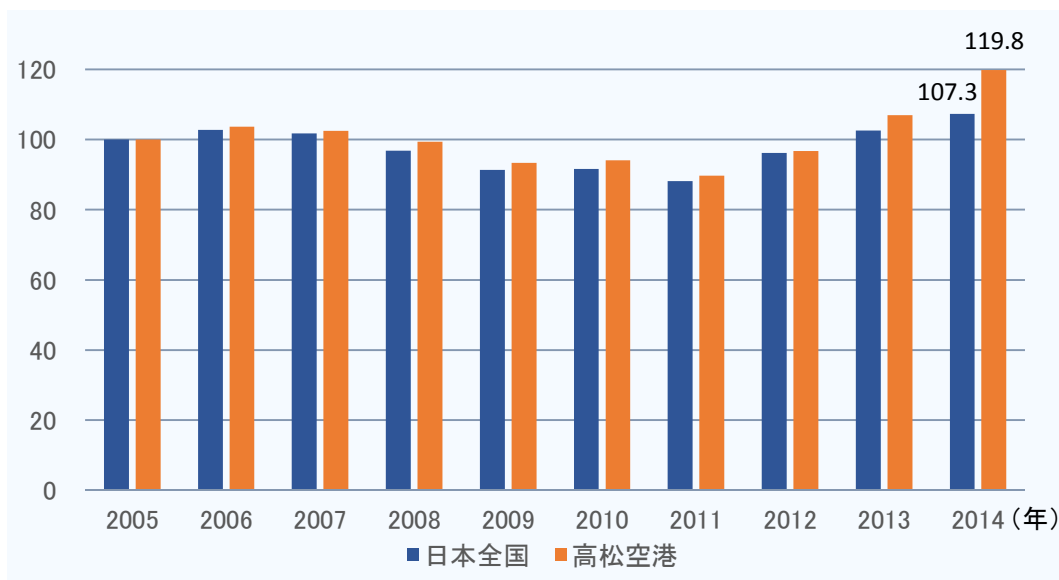
前述のとおり、基幹的な国際空港を中心に訪日外国人旅客が増加しているが、地方でも旅客の増加や地域活性化につなげている空港が存在する。その一つが香川県の高松空港である。

高松空港は、これまで国内路線が中心で、

国管理空港*¹の中でも中規模であり、特別な位置付けにない。しかし、県を中心とした積

極的な活性化への取り組みもあり、国際線の利用増加を実現している。

図表4 高松空港利用者数の推移



県を中心とした外国航空会社への路線誘致への働きかけなどの取り組みの成果として、2012年から2015年の外国人宿泊者数の伸び率は全国最大で、2015年は2012年の約5倍に増加した。もちろん、こうした成果は空港の活性化だけでなく、県のみならず市町村や経済団体などもさまざまな施策に取り組んだ結果であろう。しかし、国内の交流人口増加には限界がある中で、空港という資産を活用することで、訪日外国人旅客という交流人口増加の大きな可能性を手にできることを間違いなく示唆している。

図表5 香川県外国人延べ宿泊者の推移



このような大幅な訪日外国人旅客の増加は、県内における消費行動という形で確実に経済効果をもたらしている。実際に香川県内における訪日外国人旅客による経済効果を試算すると、120億円程度になる*²。もちろん香川県全体の経済規模（GRP約3.6兆円）と比較

*1 拠点空港のうち、国土交通大臣が設置・管理する空港をいう。

*2 香川県の訪日外国人旅客のうち中国人、台湾人の県内での消費額（宿泊、買い物、飲食、交通など）を訪日外国人消費動向調査から算出し（約70億円）、香川県産業連関表より一次効果、二次効果を計算した。

すると、極めて小さい（約 0.3%）ものの、今後、数量的に伸びる可能性があることを勘案すれば、高松空港を徹底的に活用することで地域の活性化につなげる考え方は、成功といえるのではないか。

5. 今後の地方空港の可能性

地方空港への国際線利用者が増加し、空港の活性化と地域の活性化の進展は、今後も続いていくのであろうか。

1) プラス要因とマイナス要因

まず、プラス要因としては、訪日外国人旅客の順調な増加である。既述のとおり、訪日外国人旅客の増加は今後も続き、現在の 1.5 倍、3,000 万人まで早期実現することは、ほぼ間違いない。また、航空業界の健全な活性化という点も挙げられる。現在、航空業界では機材小型化、運行効率化が図られており、過去に非採算であった路線でも採算可能になるということが起きている。そのため、将来は現在以上に多くの路線が就航可能になると予想されている。

実際に、2016 年 6 月に開催された航空業界の国際会議（CAPA LCCs in North Asia Summit）でも、今後、LCC の普及が進んでいる東南アジアほどではなくても、日本と中国などを結ぶ路線は有望と評価されており、潜在的な需要が顕在化する可能性は高い。

また、こうした需要増加を背景に、地域への投資を活性化させている事業者もある。例えば、中国の格安航空会社（LCC）の春秋航空の親会社は、日本国内で空港周辺地域を中心にホテルを 15 か所から 20 か所で開業する計画を打ち出しており、2016 年 4 月に第一号となるホテルを愛知県常滑市に開業した。一般に航空事業、特に LCC と呼ばれる航空

会社は就航路線の開設も早いが必要がなくなれば撤退も早いという特徴を有しているため、こうした路線の誘致は必ずしも地域の活性化につながらないとの見方もある。しかし、航空事業を行う事業者が、一般に資金回収に一定の時間を要するホテル事業を行うことは、中長期的に日本の国内市場に対し、前向きに捉えていることを裏付けていると考えられる。

次に、マイナス要因としては、国際関係の悪化や過度な円高の進展、原油（燃料）価格の高騰などが挙げられる。いずれも自らその進行を抑止することは困難であり、そうした可能性を一定程度踏まえつつ施策に取り組むことしかできないであろう。ただし、日本国全体でこうしたマイナス要因が発生しないよう政策が実行されていくと考えれば、マイナス要因の影響は一定程度排除されると考えてよい。

すなわち、地方空港での国際線利用者の増加による地域活性化は、今後、取り組み次第で長期間にわたり実現可能な環境にあるといえる。

2) 潜在的な成長力の顕在化による地域活性化

それでは、具体的にはどのような取り組みにより、潜在的な成長の力を顕在化させて地域の活性化に結びつけられるのであろうか。

この点については、当然ながら即効薬は存在せず、地道な取り組みが必要である。筆者らが海外の航空会社などにヒアリングした際、日本の地方空港への就航の条件などで共通して挙げられた点は、「地域の魅力」（観光、ビジネス、会議など）、「受け入れインフラ」（地上交通、言語対応、宿泊機能など）という就航先地域としての基本的な魅力が必須、かつ前提条件であり、それに加えて「運航・運用の容易さ」（空港機能、価格、サービスなど）がその後押しになるという考え方が一般的であった。

まず、「地域の魅力」については、地方空港がある地域では、基本的な資質を一定程度備えていると考えられ、仮に不足があるとするれば、周辺の都道府県なども含めた広域で対応することで十分に訴求可能である。むしろ、訴求すべき内容や訴求の方法などが、これから取り組むべき点であろう。次に「受け入れインフラ」については、十分な水準に達していない面は多いが、多くの地域で各種サインの多言語対応などが進められており、着々と取り組むべき内容である。さらに、「運行・運用の容易さ」については、空港の基本施設である滑走路などと、旅客および航空会社へのサービス提供を行う空港ビルの運営主体が別々のため制約もあったが、民活空港運営法^{*3}により空港機能やサービスの向上が進むものと見込まれる。

5. おわりに

こうしてみると、個々の対応は行っているものの、取り組みが十分に統合されて対外的に訴求されていないことが、これからの課題になってくる。

例えば、海外では空港運営会社と自治体が協同で、航空会社の路線開発担当者向けや旅行会社向けのイベントでプレゼンテーションを行って誘致活動を進めている。そのプレゼンテーションも総花的、抽象的な地域の紹介ではなく、具体的な数字を用いて、航空会社向けには就航の際の費用や売り上げ見込み、場合によっては個別の会社向けのインセンティブプラン（割引制度）なども盛り込んだ極めて実務的なものとなっている。

このような取り組みを行うためには、これまで以上に顧客（インバウンド旅客、航空会社、旅行会社）からみてわかりやすい「魅力」、

「インフラ」、「運営」を、地域一体となって把握し、構築した上で訴求していくことが必要である。

今後、ますます増加が見込まれるインバウンド旅客を地域活性化のための要素に取り込むこと、そのために地方空港という資産を活用することは、地域の重要な戦略になると考えられる。民活空港運営法により、空港や経済界を含めた地域協力のもとで活性化していくことが一つの近道になるであろう。

筆者

持丸 伸吾（もちまる しんご）
株式会社 野村総合研究所
グローバルインフラコンサルティング部
プリンシパル
専門は、官民連携、インフラファイナンス など
E-mail: s-mochimaru@nri.co.jp

*3 「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（2013年7月25日施行）