

2030年訪日外国人6,000万人時代は 地方空港の活性化から始まる

～ 地方空港のイノベーションが地域の成長戦略に～

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
上席コンサルタント 持丸 伸吾

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
主任コンサルタント 矢崎 圭



1 プロローグ「インバウンド超過型経済社会の到来」

いよいよ2020年も目前に迫り、戦後長らく続いてきた日本経済社会を取り巻く環境がゆっくりとではあるが確実に転換し、その変化に合わせて仕組みを変化させていくべき局面を迎えている。

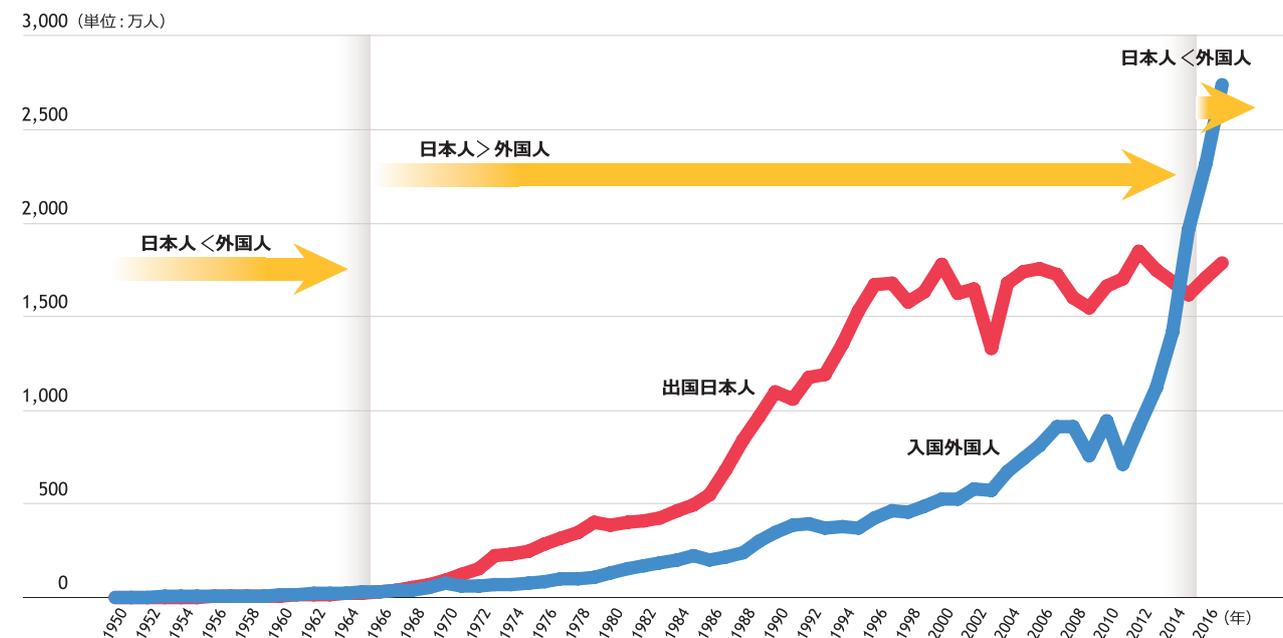
その象徴的な変化のひとつは「インバウンド超過型社会への変化」であろう。

現在、インバウンド（訪日外国人）が増加を続けていることはご承知のとおりであるが、「入国外国人数」が「出国日本人数」を上回ったのはいつか、ご存じでしょうか。実は2015（平成27）年とつい最近のことである。それ以前にこのような「入国外国人のほうが多い」状況だったのはいつかという、

1965（昭和40）年以前にさかのぼる。当時は現在と同様に、出国日本人よりも入国外国人のほうが多い状況であった（図表1）。

つまり、高度成長期を通じて豊かになった日本人が国外に出るようになり、日本に来る外国人の数を上回り続けたのがこの50年間であり、1965年以来はじめて入国外国人が出国日本人を上回ったのが2015年、ということになる。しかも、今後当分の間は出国日本人数が入国外国人数を上回ることは見込まれない、つまり短期的・一時的な現象でないと考えると、まさに戦後長く続いてきた日本経済社会の「常識」がかわり、それに対応した経済の仕組み、社会の仕組みが求められる、ということになる。

図表1 出国日本人数と入国外国人数の推移



出所) 法務省「出入国管理統計」よりNRI作成

実際に、訪日外国人数は順調に増加しており、「訪日外客数」（日本政府観光局＜JNTO＞）でみると2017年は約2,900万人となった。2018年も1～6月までのペース（前年同期比約16%）で年末まで増加が続けば、前年より伸び率は鈍化するものの、3,300万人程度まで積み上がる見込みである。現状で多い年でも1,700万人台で推移する出国日本人数が入国外国人数を上回ることは、今後当分の間見込めないと断言しても過言ではないであろう。

政府は、2016年に「観光先進国」への新たな国づくりに向けて、これまでの訪日外国人数の目標を倍増させ、2020年4,000万人、2030年6,000万人という高い目標を掲げた（「明日の日本を支える観光ビジョン」）。現状の趨勢（すうせい）が続けば、対前年増加率が現在の約16%から10%前後まで鈍化したとしても、2020年の上記の目標には到達し、さらにその後は年平均成長率が5%弱となっても、2030年に6,000万人に到達することになる。もし、6,000万人という水準に達するとすれば、名実ともに世界の観光先進国という位置づけとなる。2016年の数字ではあるが、5,000万人以上の訪問外国人数を有する国は、世界でわずか5カ国（フランス、米国、中国、スペイン、イタリア）にすぎず、その仲間入りをするようになる。

ここで、改めて注目したいのは日本が「島国」であるという特性である。訪日外国人数上位の国についてみると、世界一のフランス訪問者数のうち、陸続きで国境を接するドイツ、ベルギー、イタリア、スイス、スペインからの訪問者で約50%、さらに鉄道でアクセスできる英国、オランダを加えると約70%にも達する。フランスに次ぐ約8,000万人の訪問外国人数を有する米国も、陸続きの国境を有するカナダ、メキシコからの訪問者数が約半分を占めている。

一方で、6,000万人を目指そうとするわが国はこうした「陸地で国境を接する隣国」が存在しないため、訪日外国人は基本的に「空港」（一部港湾）から入ることになり、その結果治安維持が比較的容易である一方で、空港を中心とした「空の受け入れ可能容量」がボトルネックになる可能性もある。ここで言う受け入れ可能容量には、一般的な建物や設備の時間当たりの滞留・処理可能人数という意味に加え、到着した外国人に対する適切なガイドの提供なども含むソフト面での可能容量も含まれる。例えば、直接的には訪日外国人向けのツーリストインフォメーションにて対応できる言語や、人数、そこでのリクエストへの対応可能性などがあげられる。

つまり、日本を訪れる外国人が最初に接する「空港」という場所がハード面でのボトルネックになるとともに、ソフト面でもボトルネックになる可能性がある。

本稿では、受け入れ環境のうちでもっとも「水際」といえる空港に着目し、すでに空港・航空が訪日外国人数の量的な制約条件になっている現状を中国からの訪日外国人数の状況から概観する。その上で、将来の訪日外国人数の目標達成のために、空港の機能拡充がいかに重要かをあきらかにし、空港の活性化が地域の活性化にとっての大きな機会であることの端緒を提示したい。

2 「路線」がすでに制約条件である可能性

順調に増加が続く訪日外国人数であるが、実はすでに航空路線がその制約条件となっている可能性がある。以下、中国の都市別の路線と訪日人数の簡略的な比較により確認してみたい。

時刻表データをもとに、日本発着中国路線の週当たり便数を行政区別に整理した（図表2）。日本

図表 2 中国の行政区別の日本発着路線就航便数



出所) 時刻表データよりNRI作成

発着の中国路線は週当たり約 900 便運航しているうち、上海路線は約 6 割、北京路線が約 2 割を占め、多くの訪日中国人は上海・北京発もしくは経由で日本を訪れている。

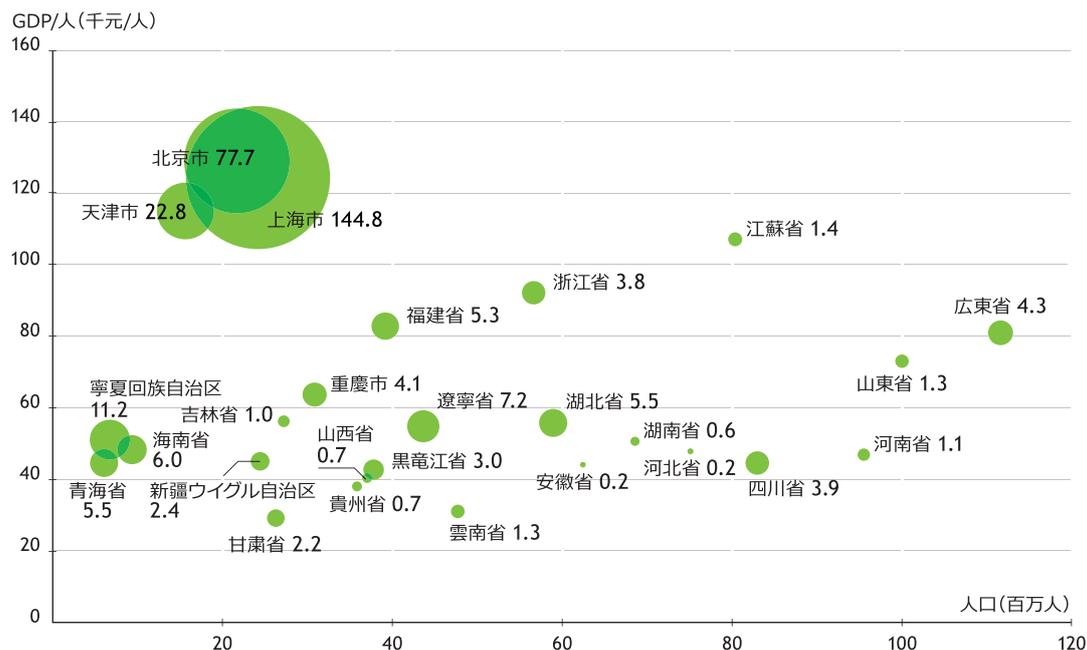
日本発着の中国路線において、中国の行政区別の人口 1,000 人当たりの供給座席数を推計した。その結果、1 人当たり GDP の水準が高い上海や北京の人口当たり供給座席数をもっとも高い水準にあることが改めてあきらかになった (図表 3)。

一方で、広東省や山東省、江蘇省など 1 人当たり GDP が 70,000 元/人以上でかつ人口 7,500 万人以上の省において、人口 1,000 人当たり供給座席数が北京や上海の 5% 程度あるいはそれ以下の水準にとどまっている。これらの地域は、北京、上海と

比較すると日本への直行便数が大幅に少ないため、当該地域の中心的な国際空港を発着する旅行商品において、一般的な市民が選択肢として取りうる程度に安価な日本向けの商品を、旅行会社が造成することができていない可能性が高い。そのため、1 人当たり GDP としては十分に訪日旅行が楽しめる水準でありながら、人口当たり訪日人数がきわめて低い水準にとどまっている可能性も考えられる。

つまりこれらの地域に対しては、ある程度日本への直行便が供給されれば、現状と比較して大幅に訪日人数が増加する可能性がある。例えば、北京首都国際空港・上海浦東国際空港に並ぶ、中国 3 大空港の一つの広州白雲国際空港がある広東省において、現状の人口 1,000 人当たり供給座席数 (4.3 席) が

図表 3 中国の行政区別の人口 1,000 人当たり供給座席数



注) それぞれの円の数値・大きさが人口1,000人当たりの年間供給座席数を表す
出所) 中国国家统计局「中国統計摘要」、時刻表データ、各航空会社HPよりNRI作成

天津市並み（22.8 席）の水準まで増加し、すべての座席が埋まるとすれば、広東省だけで約 200 万人の訪日人数の増加が見込まれることになる。

さらに、人口 7,500 万人以上ありながらも河南省や四川省、河北省など 1 人当たり GDP が 40,000 元/人台にとどまっているために訪日人数が少ないと思われる省も複数あり、今後の経済発展に伴い訪日人数の実数の増加が大いに期待できる。

このように、成長著しい中国の各都市においては、すでに日本への旅行を楽しむ経済水準に達しているながら、就航している便数や路線の制約が一因で「日本に来たくても来られない」もしくは「海外旅行先として日本という選択肢を持ちえない」という層が相当程度存在することが想定される。

もちろん、こうした各都市にすぐに日本への直行便を就航させることができるかという、簡単ではなく、就航する航空会社側の機材や乗員といった経営資源と、空港側の滑走路、国際線用の旅客ターミ

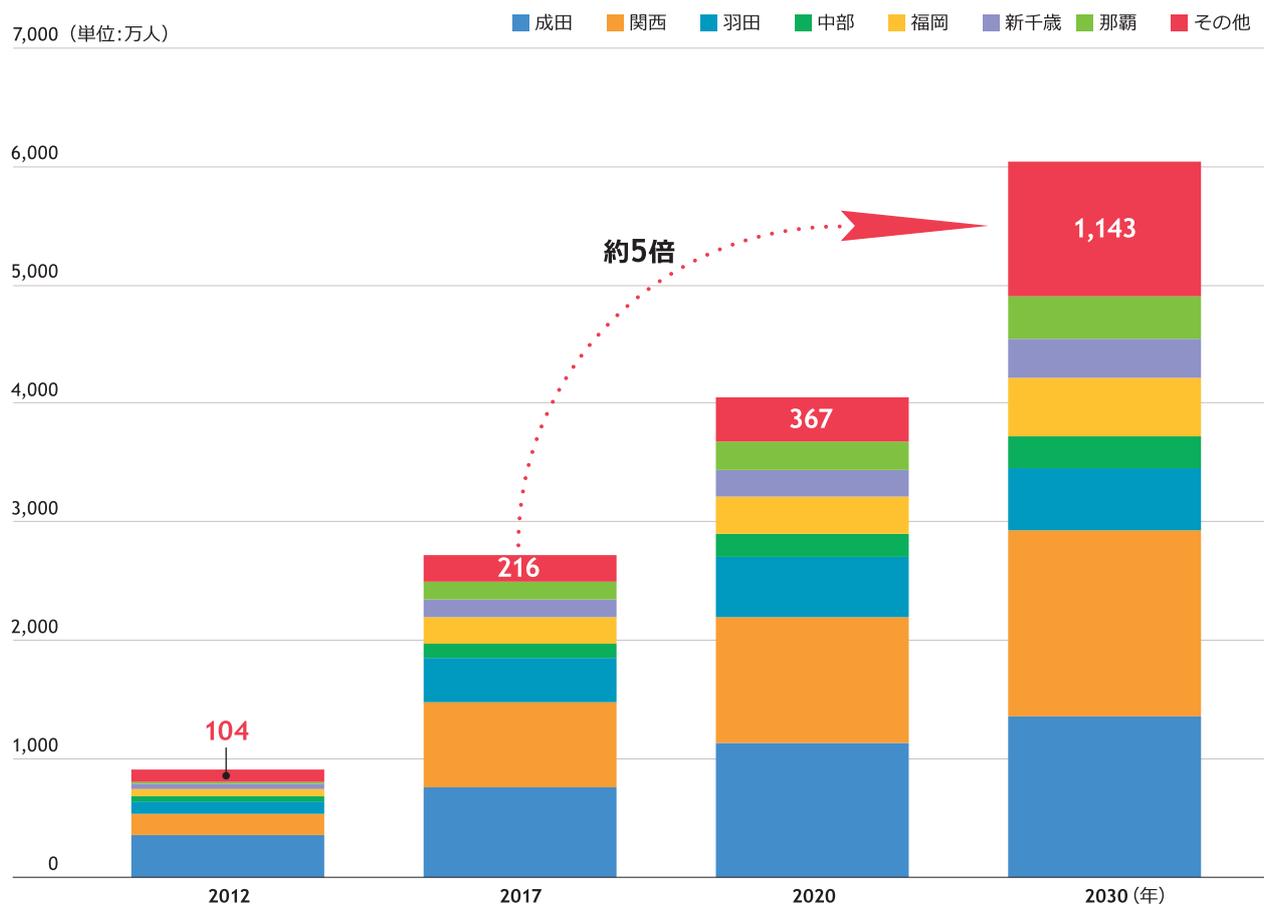
ナル施設や対応する職員といったリソースの問題の双方を解決する必要がある。航空会社の経営資源に対し、日本の地域ができることはあまりないが、空港側の制約条件を乗り越えるために可能な取り組みは多数あり、それらを実行することにより訪日外国人を地方に直接呼び込むことは可能と考えられる。その内容の一部は、5 章にて述べたい。

3 空港別の「外国人出国者数」

上記のように、就航する路線が供給できていないことが訪日外国人増加に対する一定の制約にすでになっている可能性があるが、それを受け入れる日本の空港側も今後制約条件になってくる可能性がある。その点について以下、簡単な試算とともに確認してみたい。

空港を規模の面から属性分類する場合には、旅客数（乗降客数）が一般的な指標であり、しばしば「〇

図表 4 出国外国人数の試算（羽田・成田空港の容量制約がある場合）



出所) 法務省「出入国管理統計」をもとにNRI作成

〇万人の空港」、というような表現が使用され、ベンチマーク等も旅客数による比較が一般的である。

ただし、経営面から考えると旅客数のうち出発人数が重要である。また、国際線であればさらに「外国人出国者数」が重要な指標となる。その理由は、一般的に降客（到着）は、空港で過ごす時間は短く、空港ターミナルビル内での消費等は少ない、また国際線出国時も自国出国者より外国人出国者のほうが土産等の消費額が大きいからである。

そこで、日本の各空港別出国外国人数をみると、7大空港（成田、関西、羽田、中部、福岡、新千歳、那覇）のシェアが9割超となっており、しかも近年その割合は高くなっている。つまり、ここ数年のインバウンド旅客数の伸びを支えてきた（インフラと

して受け入れてきた）のは、7大空港の国際線機能が中心、ということになる。

一方で、訪日外国人数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人となるように出国外国人数の成長を試算した上で、その数を現在の各空港からの出国者数の割合に応じて分配すると、7大空港のうち複数の空港で、早々に空港の滑走路、もしくはターミナルビルの容量を超過することが予想される。

そのうち、福岡空港、新千歳空港、那覇空港はそれぞれ滑走路容量の増加とターミナルビルの拡張等にすでに着手しており、2030年までの間は現在実施または計画している拡張等で旅客数の増加に対応できる見込みである（2030年以降に制約条件に達することが見込まれる）。一方で羽田空港、成田空

とってどのような意味があるのかを確認したい。

図表5は、それぞれの県における外国人の延べ宿泊者数とその県の空港からの外国人出国者数をプロットしたものであるが、基本的には右肩上がりの比例関係にあることが見て取れる（円の大きさは当該空港の利用者総数を表す）。例外的には、熊本、大分、長崎などの県において宿泊者数に比して出国者数が少ない状況になっているが、これは福岡空港にその利用者が流れているためと考えられる。

空港の国際線旅客数、もしくは外国人出国者数と、その空港がある県内の外国人延べ宿泊者数には、当然ながら正の相関があり、空港を使う外国人が多いほど、宿泊者数が伸びる。宿泊者数が伸びれば、その地域内で「落とすカネ」も当然大きくなるため、地域への波及効果が期待できる。

そのように捉えると、今後日本が訪日外国人数6,000万人という世界有数の観光大国になっていくことは日本の成長戦略、特に大都市圏以外の地域にとって重要かつ合理的な目標であることが理解できる。

しかも、前段で示したように、今後目標達成のためには、これまで訪日外国人の中心な受け皿となってきた7大空港以外の地方の空港において、これまでとは大きく異なる国際線旅客数の成長を遂げることが必要とされている。もちろん、入国管理政策など国として取り組む必要があるものも多いが、それ以外については地域が中心となってこれまで以上に訪日外国人にとって訪問しやすい地域づくりのための新たな施策に取り組んでいくことが必要である。

5 地域の活性化に向けた空港の機能強化

以上みてきたように、今後日本が「インバウンド対応型社会」への転換を実現し、世界有数の観光先進国となるためには、地方空港における国際線の受

け入れ環境をこれまでとはレベルの異なる水準にまで引き上げ、積極的に迎え入れていく体制の整備が必要である。

国際線受け入れ環境とは、直接的にはいわゆるCIQ（税関、入国審査、検疫）機能の強化（＝職員数や常駐時間の増加等）を指す。ただし、この部分はあくまでも国の範囲であるため、国と協力して機能強化を進めていくしかない。

一方で、地方空港において国際線が新規に就航する場合は外国航空会社であり、また日系航空会社であっても十分な地上職員数を有していない、大手2社以外の航空会社であることが一般的である。

そのため、いわゆるグランドハンドリング業務と呼ばれる地上での荷物等の取り扱い業務や、旅客に対応するカウンター業務など、航空機の運航に直接関係しないが空港内では必ず必要になるサービスに対応する人や組織を整備することが難しく、新規に就航する際の障害になっている。

そのため、この点を解消することができれば、地方空港に直接国際線が乗り入れることはより容易になり、その地域を訪問する外国人の増加に直接的につながる。しかしながらこれまでは、地方空港における便数が少ないため、大手航空会社の子会社以外の組織は具体的な業務ノウハウを蓄積する機会が限られ、また業務量が一定の組織を維持するのに達しないなどの理由により体制の構築ができないことも多くみられた。

また、ここ数年は労働力不足という社会環境もあり、地方空港においてこうしたグランドハンドリング業務が提供できずに、地方空港への就航を検討する外国航空会社が断念せざるをえない、といった状況も発生している。いわば需要がないために供給力が整備されず、供給力がないために需要が顕在化しないという典型的な「ニワトリたまご状態」が生じ

ているともいえる。

そのため、国や航空業界をあげてこうしたグランドハンドリング業務等における労働力不足が地域経済の成長制約とならないよう機械化やデジタル技術活用による省力化などに取り組んでいる。具体的には搭乗橋（ボーディングブリッジ）の航空機への装着の自動化や航空機の地上における後進走行の無人化などの取り組みが進められている。しかしながら、完全な無人化とはならず、やはり地域での確実な労働力確保は必要になる。

一方、筆者が今夏訪問したオーストラリアの小規模な空港では、航空会社のカウンタースタッフがそのまま搭乗時のセキュリティーゲートの監視を行い、さらに手荷物の航空機へのローディングも行うなど複数の役割を行うことでグランドスタッフの絶対数を抑制する工夫をしていた。

こうした取り組みは日本の地方空港でもすでに現場のスタッフの工夫により行われているが、それらを加速させて前段で述べたようにこれまでの「数倍」という単位の国際線を受け入れる体制を構築していく必要がある。そのためには、日本はもちろん世界で検討され、一部導入されている技術（セキュリティーゲートの無人化や、手荷物搬送の自動化など）を取り入れ、革新的な空港の運営を行っていくことが求められる。

現在、先述した高松空港のほかにも先行する仙台空港で民間事業者による公共施設等運営権方式による運営が行われている。さらに広島空港でも今年度中に民間事業者の募集が開始される予定であり、高松空港のような意欲的な国際線増加への取り組みが行われることが期待できる。このことは間違いなく6,000万人達成に向けた訪日外国人数の増加に寄与するであろうし、それが地域の経済に相当の効果を与えるであろう。それ以外の地方空港においては、

まだ具体的にスケジュールされた運営権の入札予定は公表されていないが、ぜひ運営権の導入により国際線増加に各空港が意欲的に取り組みはじめることを期待したい。

もちろん現在それぞれの地域の行政や観光団体、ビル施設事業者などさまざまな関係者が創意工夫をして地方空港の国際線誘致等への取り組みを行っていることは、紛れもない事実である。しかし、これまで過去50年間経験したことがなかった新たな経済社会が到来している現在、過去の経験に縛られすぎず、さまざまなアイデアやノウハウを地方空港の運営に導入することで、飛躍的な旅客数増加を実現することが求められている。

日本の地方空港の運営に関わるすべての方々にこの機会を生かして地方空港の強化を通じた地域の活性化を実現していただきたいと考えている。

●…… 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

上席コンサルタント

専門は、民営化、インフラプロジェクト、

事業戦略立案など

E-mail: s-mochimaru@nri.co.jp

矢崎 圭（やざき けい）

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

主任コンサルタント

専門は、運輸・物流業界の事業戦略立案

および実行支援など

E-mail: k-yazaki@nri.co.jp