

地方空港を核とした訪日外国人誘客のあり方
—地方空港における「モデル空港」を事例として—¹

一橋大学 国際・公共政策大学院
公共経済プログラム 修士2年

石井 俊太郎

2017年11月

¹ 本稿は、一橋大学 国際・公共政策大学院 公共経済プログラムにおける、コンサルティング・プロジェクトの最終報告書として、受入機関である株式会社野村総合研究所へ提出したものである。本稿の内容は全て筆者の個人的見解であり、受入機関の見解を示すものではない。また、本稿中における誤りの一切の責任は、筆者個人に帰するものである。

要約

本稿は、訪日外国人が急増する一方で、地方空港がその恩恵を十分に取り込めていないことを背景として、地方空港における国際線乗降客数の増加要因を分析し、空港を核とした国際線誘致・訪日外国人誘客のあり方を提言することを目的としている。

第1章で、本稿の背景と目的について詳しく記述した後に、つづく、第2章では、「訪日誘客支援空港」の中から「モデル空港」として函館空港、高松空港、旭川空港、静岡空港、鹿児島空港、茨城空港、佐賀空港を抽出し、それらの空港の特徴の整理と、国際線乗降客数の増加要因を分析した。最後に、第3章では、モデル空港を「大都市近郊型」と「地方独立型」に類型化し、それぞれの類型における国際線誘致・訪日外国人誘客の方向性を検討した。その結果として、「キャッチメントエリアの拡大」と「訪日外国人に訴求力のある独自のコンテンツの育成・発信」の両方の観点からのアプローチが必要であることを指摘した。

謝辞

本研究は、一橋大学 国際・公共政策大学院 公共経済プログラムにおける、コンサルティング・プロジェクトの一環として行われたものである。

受入機関として本プロジェクトをお引き受け頂いた、株式会社野村総合研究所のグローバルインフラコンサルティング部プリンシパルの持丸伸吾様、同コンサルタントの伊藤伸之輔様には、貴重なお時間を頂き、大変有益なご指導とご助言を頂いた。

また、一橋大学国際・公共政策大学院の山重慎二教授、児玉直美准教授を始めとした先生方、そして公共経済プログラムの同期には、ゼミや報告会の場で数多くの貴重なご助言を頂いた。

本プロジェクトを通して、貴重なご指導とご助言を頂いた全ての方に、厚く御礼申し上げます。

目次

1.	はじめに.....	4
1.1.	背景.....	4
1.2.	目的.....	8
2.	地方空港における国際線乗降客数の増加要因の分析.....	8
2.1.	モデル空港の抽出.....	8
2.2.	モデル空港における国際線の乗降客数の増加要因の分析.....	9
2.2.1.	函館空港（国管理空港）.....	10
2.2.2.	高松空港（国管理空港）.....	13
2.2.3.	旭川空港（特定地方管理空港）.....	17
2.2.4.	静岡空港（地方管理空港）.....	20
2.2.5.	鹿児島空港（国管理空港）.....	23
2.2.6.	茨城空港（共用空港）.....	26
2.2.7.	佐賀空港（地方管理空港）.....	29
3.	地方空港を核とした国際線誘致・訪日外国人誘客のあり方.....	32
4.	おわりに.....	34

1. はじめに

1.1. 背景

近年、訪日外国人が急増している。日本を訪れる外国人は、2007年から2016年までの10年間で、年率平均12.5%の割合で増加し、2016年には初めて2,000万人を突破した。2017年には2,700万人を突破する見込みだ。図表1-1を見ると、2012年から急激に増加し始めてきたことが分かる。この5年間に限って見ると、訪日外国人数は年率平均約30%の割合で増加している。政府は訪日外国人誘致の取り組みを国の成長戦略の柱に位置づけ、2020年までに訪日外国人4,000万人の達成を目標に掲げている。

訪日外国人の入国経路としては、現在、訪日外国人の多くは空路で入国している。図表1-2を見ると、その95%以上が空港からの入国で、その他港から入国しているのは5%未満である。さらに、訪日外国人の増加に伴い空港を利用して入国する外国人の数自体も増加している。

しかし、その内訳を見てみると、主要7空港²と呼ばれる大都市圏の空港からの入国が95%を占めており、その他の地方空港³全体にとってはインバウンドの恩恵を十分に取り込めているとは言い難い。図表1-3を見てみると、2007年以降一貫して主要7空港からの入国が大部分を占めている。この傾向は、訪日外国人の急増が始まった2012年も変わらず、訪日外国人の増加への寄与度については、主要7空港が地方空港よりも圧倒的に大きいのが現状である。一方の地方空港においては、2012年の入国者数は約46万人だったのに対し、2016年には100万人を突破し、2倍以上に増えている。しかしながら、主要7空港も合わせた空港全体に占める地方空港の割合は概ね横ばいであり、インバウンドの恩恵を十分に取り入れきれていない状況であることが分かる。さらに、政府の掲げる2020年に訪日外国人4,000万人という目標を達成するためには、地方空港からの更なる入国促進が必要であり、地方空港にとっては、訪日外国人誘客の取り組みがこれまで以上に求められる。

このような現状を受けて、2017年、国土交通省は27の地方空港について「訪日誘客支援空港」と認定し、国際線の新規就航や増便の拡大や受入環境の整備などの総合的な支援を開始した。この制度は、認定制度に申請した空港（地方自治体等）の中から、一定の基準⁴を満たすものを拡大支援型・継続支援型・育成支援型の3つに類型化した上で認定し、新規就航・増便の支援や空港受入環境の整備を支援するものである。それぞれの類型における認定空港は、図表1-4の通りである。主な支援メニューとしては、1. 新規就航・増便の支援、2. 空港受入環境の整備等、3. 関係部局・省庁との連携による支援、を掲げている（図表1-5参照）。

² 羽田空港、成田空港、関西空港、福岡空港、新千歳空港、那覇空港、中部空港

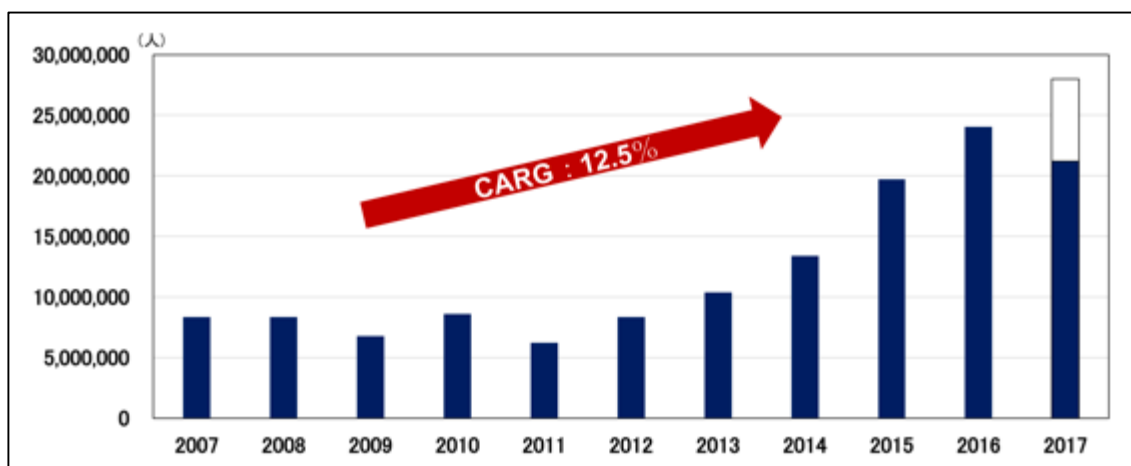
³ 主要7空港を除いた他全ての空港（国土交通省より）

⁴ Appendixを参照。なお、各空港の点数や順位に関して、国土交通省は公表していない。

地方空港がインバウンドの恩恵を十分に取り込めていない中、政府としても「訪日誘客支援空港」を認定し支援に本腰を入れ始めているが、更なる訪日外国人の誘客に向かって中心に取り組むべき主体は地方自治体である。なぜなら、人口減少が特に進む地方の自治体としては、訪日外国人の誘客により交流人口を増やし、消費を喚起していくことによって、地域の活性化につなげていくことが不可欠になるからだ。

では、より大きくなるインバウンド需要を取り込むために、地方空港においてどのような取り組みの方向性・施策が必要なのだろうか。

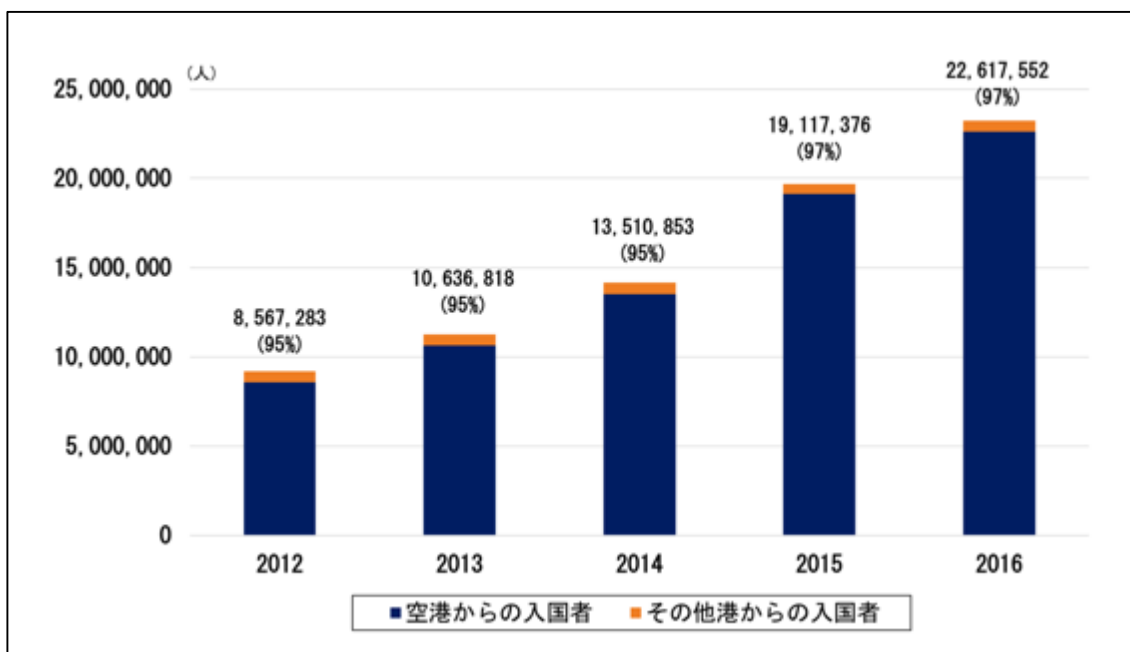
図表 1-1. 訪日外国人客数の推移 (2007~2017⁵)



出所：JNTO より作成。

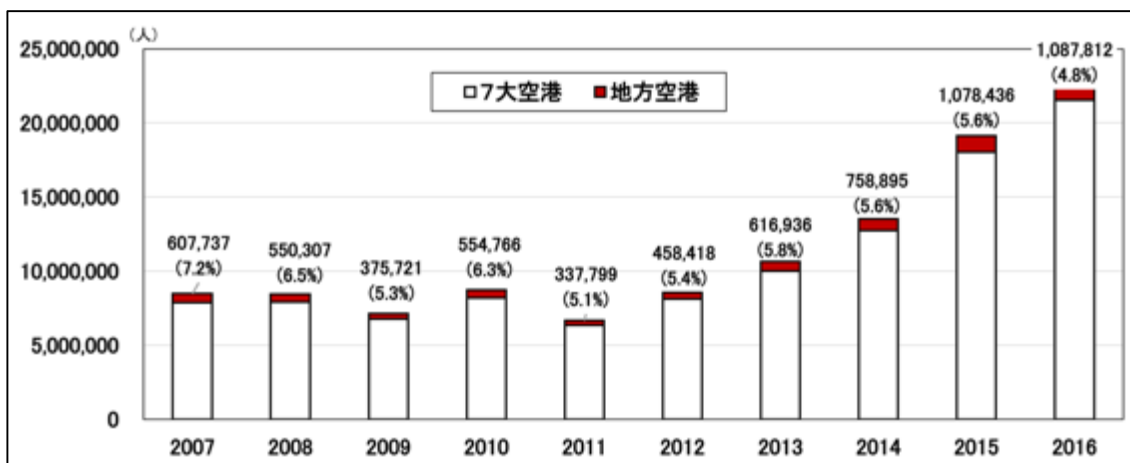
⁵ 2017 年は予測値。

図表 1-2. 訪日外国人に占める空港からの入国者のシェア (2012~2016) ⁶



出所：法務省「出入国管理統計」より作成。

図表 1-3. 地方空港からの入国外国人数のシェア (2007~2016) ⁷



出所：法務省「出入国管理統計」より作成

⁶ グラフの凡例は空港からの入国外国人の数。カッコ内はそのシェア。

⁷ グラフの凡例は地方空港合計の入国外国人の数。カッコ内は地方空港からの入国外国人数のシェア。

図表 1-4. 訪日誘客支援空港

類型	空港の種類	空港名	空港数
拡大支援型	国管理空港	仙台、熊本、稚内、釧路、函館、高松、 広島、北九州、新潟、鹿児島、岡山	19
	特定地方管理空港	帯広、旭川、山口宇部	
	地方管理空港	静岡、女満別、佐賀、青森、松山	
	共用空港	茨城、米子、小松、徳島、南紀白浜	
継続支援型	国管理空港	長崎、那覇、大分、宮崎	6
	地方管理空港	花巻、福島	
育成支援型	地方管理空港	松本、下地島	2

図表 1-5. 訪日支援空港に対する支援内容（国土交通省より）

主な支援メニュー	具体的な支援の内容
1. 新規就航・増便の支援	<ul style="list-style-type: none"> ① 国管理空港の国際線着陸料割引（割引率 1/2 以上、3 年間） ② 新規就航等経費支援 <ul style="list-style-type: none"> ・ チケットカウンター設置料・使用量等（1/3 補助、3 年間） ・ グラハン、デアイシング経費等（1/3 補助、3 年間） ③ コンセッション・地方管理空港の国際線着陸料補助（着陸料本則の 1/3 補助、3 年間）
2. 空港受入環境の整備等	<ul style="list-style-type: none"> ① 空港旅客の受入環境高度化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港ビル会社等による出入国容量拡大等に資する施設の整備（待合スペース、バゲージハンドリングシステム、ボーディングブリッジ、ランプバス、交通アクセス施設）（1/3 補助） ② CIQ 設備の整備⁸ <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港ビル会社等による CIQ 施設の整備（1/2 補助）
3. 関係部局・省庁との連携による支援	<ul style="list-style-type: none"> ① 訪日外国人の受入対応（観光庁） <ul style="list-style-type: none"> ・ Wi-Fi 環境整備、多言語化、移動円滑化の経費（1/3 補助） ② 海外 PR 等支援（観光庁） <ul style="list-style-type: none"> ・ エアポートセールス相談 ・ 専門商談会等への優先案内 ③ CIQ 体制の充実（法務省等） <ul style="list-style-type: none"> ・ CIQ 関係省庁の物的・人的体制整備との協調

⁸ Customs (税関)、Immigration (出入国管理)、Quarantine (検疫)、の頭文字を取ったもの。

1.2. 目的

そこで、本稿の目的は大きく2つある。

1つ目は、国際線乗降客数が比較的伸びている空港に関して、その要因を分析することである。その際、訪日誘客支援空港の中から、他の空港と比較して国際線の乗降客数を伸ばしている「モデル空港」を抽出する。次に、それらの空港が持つ特徴を整理した上で、最終的に、モデル空港において国際線の乗降客数が伸びている要因を詳細に分析する。

2つ目は、モデル空港からの事例をもとに、地方空港を核とした訪日外国人の誘客政策のあり方を提言することである。その際、モデルとなる空港の取り組みからの示唆をもとに、空港をいくつかの類型に分類する。その上で、類型ごとに、国際線誘致や訪日外国人の誘客のために打ち出すべき方向性、施策について検討することとする。

2. 地方空港における国際線乗降客数の増加要因の分析

第2章では、訪日誘客支援空港の中でも、比較的国際線乗降客数を伸ばしている空港について、その要因の分析を行う。その際、37ヶ所の訪日誘客支援空港の中から、「モデル空港」を抽出し、それらのモデル空港における国際線乗降客数の増加要因を分析する。

2.1. モデル空港の抽出

ここでは、訪日誘客支援空港に認定された空港の中から、特に、国際線誘致・訪日外国人誘客の取り組みのモデルとなる空港を抽出する⁹。

その上で、モデルとなる空港は国際線乗降客数と国内線乗降客数の実績により抽出する。具体的には、訪日外国人の急増が始まった2012年から2016年までの国際線の乗降客数の伸びが大きい空港に注目する。その際、国内線乗降客数の伸びも考慮する。なぜなら、空港もしくは地域にとっては、国際線乗降客数だけでなく、国内線の乗降客数もバランス良く伸びていくことがより望ましいからだ。無論、訪日外国人が国内線を利用して地域を訪れる場合もある。以上から、国内線乗降客数も伸びも勘案してモデルとなる空港を抽出する¹⁰。

分析の結果、国際線乗降客数の伸びが大きいものから順に、函館空港、高松空港、旭川空

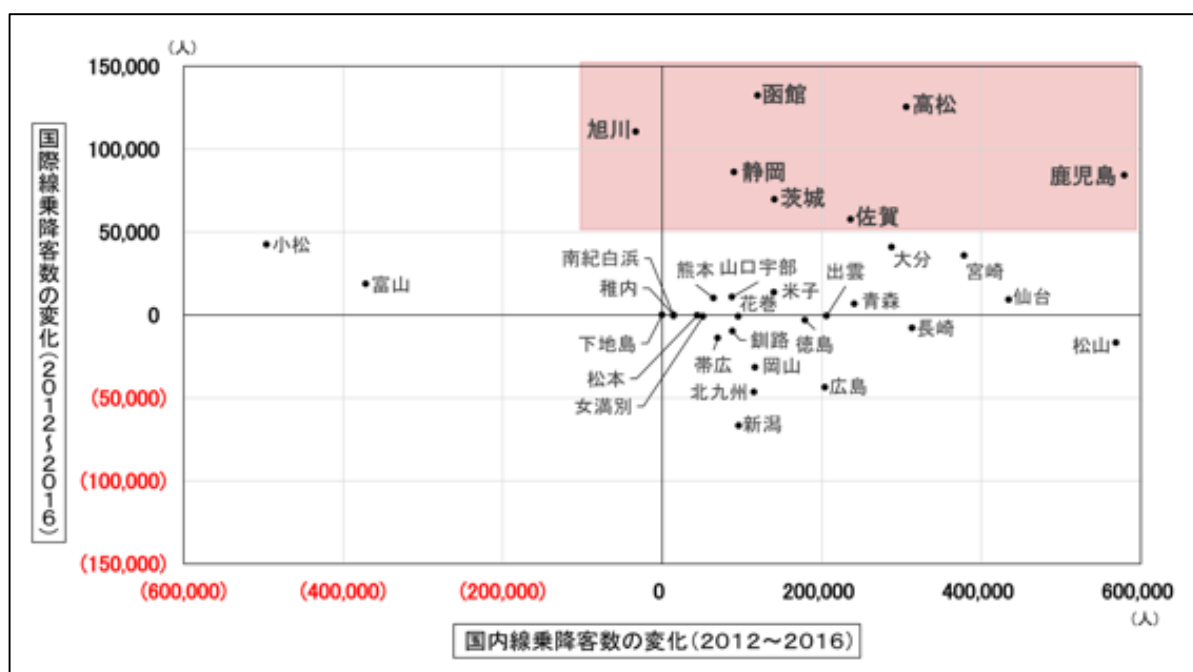
⁹ 那覇空港は訪日誘客支援空港に認定されているが、主要7空港であり、地方空港ではないため、本稿における分析の対象としないこととする。

¹⁰ 空港を核として訪日外国人を地域へ誘客するという意味では、国際線で直接的に誘客する方法と、国内線で（国内の他空港を経由して）誘客する2つの方法がある。しかし、国際線また国内線の乗降客の中に、日本人と外国人がそれぞれ何人ずつ含まれているかのデータは取れないため、本稿では、圧倒的に外国人の利用者が多いと考えられる国際線による誘客に絞って分析・提言を行う。

港¹¹、静岡空港、鹿児島空港、茨城空港、佐賀空港の7つの空港が、他の訪日誘客支援空港と比較して国際線の乗降客数の伸びが大きく、国内線の乗降客数もバランス良く伸びている空港であることが分かった（図表2-1）。

つづく、2.2節以降では、これらの空港を訪日誘客のモデル空港として、空港の特徴を抑えつつ、各空港における国際線乗降客数の増加要因について考察していく。具体的には、空港の特徴をSWOT分析によって捉え、空港の持つ「強み」や「弱み」、また周辺環境による「機会」や「脅威」を整理する。その上で、空港が立地する自治体の予算等の誘客施策も考慮しながら、国際線乗降客数の増加要因を分析する。

図表2-1. 訪日誘客支援空港における国際線・国内線乗降客数の変化（2012～2016）



出所：国土交通省「空港管理状況調査」より作成

2.2. モデル空港における国際線の乗降客数の増加要因の分析

本節では、2.1で抽出した「モデル空港」について、国際線乗降客数の増加要因を分析していく。

¹¹ 旭川空港は、国際線乗降客数の伸びは大きいものの、国内線乗降客数は減少している。しかし、国内線国内線旅客数の減少分より国際線旅客数の増加分が大きく、全体として乗降客数を伸ばしているため、モデル空港の1つとして考慮に値すると考えられる。

2.2.1. 函館空港（国管理空港）

【1】 空港の概要

函館空港は、1961年に開港した国管理空港で、函館市の市内中心部から約10kmの海岸沿いに位置している（図表2-2参照）¹²。新千歳空港に次ぐ北海道2番目の旅客数を誇る空港であり、函館市には北海道新幹線も開通するなど、本州と北海道を結ぶ交通の要所になっている。

【2】 空港の旅客数

函館空港の旅客数は、図表2-3の通り、2012年から2016年にかけて251,960人増加している。国内線と国際線で分けて見ると、国内線乗降客数は5年間で約12万人増加、国際線乗降客数も約13万人増加している。一方で、直近は国際定期航空便の運休・停止が続いている。2016年5月の北京便、杭州便、11月の台北線に続き、2017年2月には西安便が運休している。日本経済新聞（2017-a）によると、17年2月のある日、「西安行きの便（定員180人）はほぼ満席だったものの、その直前に着いた西安からの便の乗客は8人だった」という。2016年12月の平均搭乗率は函館着便は43.9%、函館発便は26.1%と、一般的な損益分岐点（70%程度）を大きく下回るとともに、函館発便の搭乗率がより低いことが分かる。

【3】 空港の特徴

函館空港の特徴は図表2-4の通りであり、主な特徴としては、中国や台湾における「北海道」の知名度の高さを背景として、「北海道観光」の訪問地として選ばれやすいことである。図2-5を見ると、函館を訪れる外国人の約7割が新千歳空港と旭川空港から入国している。このことから、新千歳空港や旭川空港から入国し、道内を周遊する形で函館を訪問する外国人が一定数存在することが分かる。

【4】 国際線乗降客数の増加の要因

函館空港における国際線乗降客数の増加の要因として、夜景や町並み、グルメといった独自の観光資源を有する点が挙げられる。実際に、外国人が函館を訪れる理由は「函館の夜景を見たくて」が74.7%と最も多く、次いで「海産物等グルメを楽しみたくて」が48.6%と2番目に多かった（函館市、2016）。さらに、上述のように、函館を訪れる外国人の約7割が新千歳空港と旭川空港から入国している。このことから、函館は北海道における広域観光の訪問地として選ばれやすいことが分かる。

以上から、函館空港において国際線乗降客数が増加している要因は、独自の観光資源を有

¹² 以下、空港所在地図内に、空港から需要の中心地（市街地や近隣の大都市等）までの道のりも併記する。

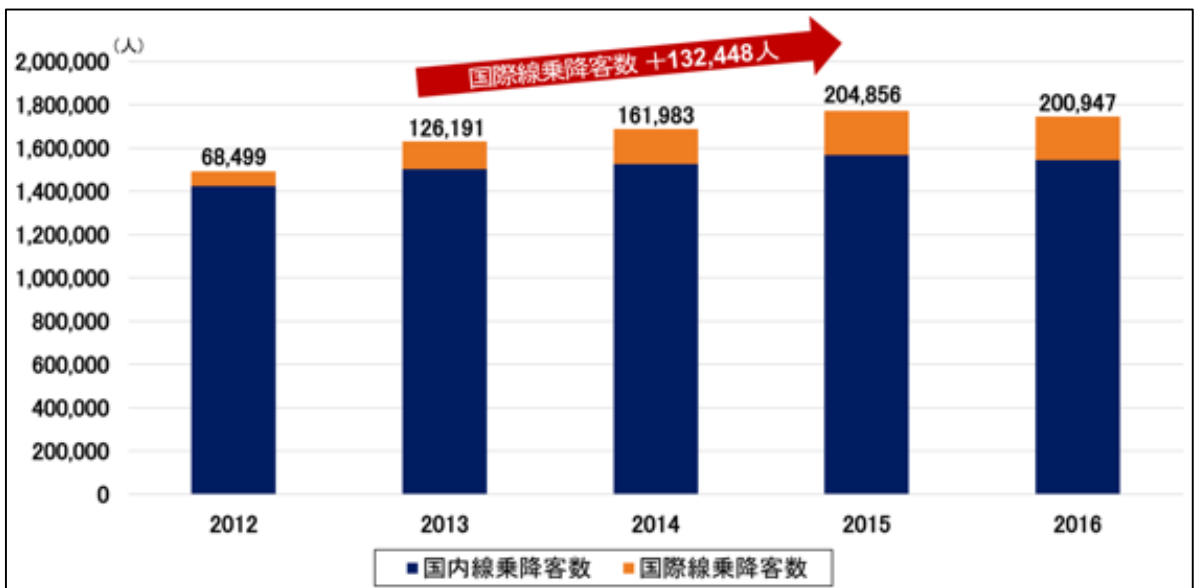
しつつも、「北海道」の認知度の高さを背景にした訪問意欲の高さが影響していると言える。

図表 2-2. 函館空港の所在地



出所：Google

図表 2-3. 函館空港の路線別乗降客数推移（2012～2016）

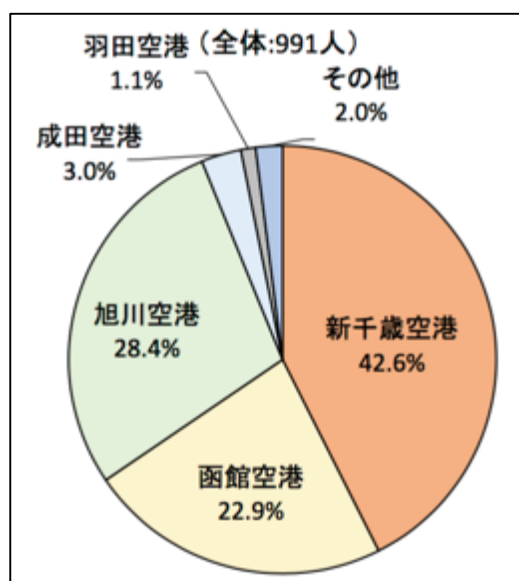


出所：国土交通省「空港管理状況調査」より作成

図表 2-4. 函館空港の SWOT

SWOT	内容
S：強み	<ul style="list-style-type: none"> 中国や台湾における「北海道」の知名度の高さ¹³。 五稜郭や函館山からの夜景夜景、ウォーターフロントの町並み、湯の川温泉などの観光資源が豊富であること。 函館市中心部からの距離が近いこと。
W：弱み	<ul style="list-style-type: none"> 「北海道」や札幌と比較して、函館単独での認知度の低さ。
O：機会	<ul style="list-style-type: none"> 函館は北海道における広域観光の訪問地として選ばれやすい。 北海道 7 空港の一括民営化。
T：脅威	<ul style="list-style-type: none"> —

図表 2-5. 函館への観光客が日本へ入国したときの経路



出所：函館市（2016）

¹³ 日本政策投資銀行（2017）によると、アジアにおける「北海道：への訪問実績、認知度及び訪問意欲は、東京、大阪、京都、富士山などの「ゴールデンルート」に次ぐトップクラスである」と指摘している。

2.2.2. 高松空港（国管理空港）

【1】 空港の概要

高松空港は、1989年に開港した国管理空港で、高松市の中心部から南へ約16km、香川県のほぼ中央に位置する（図表2-6参照）。

【2】 空港の旅客数

高松空港の旅客数は、図表2-7の通り、2012年から2016年にかけて431,727人増加しており、モデル空港の中でも鹿児島空港の次に旅客数を伸ばしている空港である。国内線と国際線で分けて見ると、国内線乗降客数は5年間で約30万人増加しており、国際線乗降客数も約13万人増加している。また、国際線に限れば、訪日誘客支援空港の中で最も乗降客数を伸ばしているのは高松空港である。国際定期便としては、ソウル便、上海便、台北便、香港便が就航している。

【3】 空港の特徴

高松空港の特徴は図表2-8の通りであり、主な特徴としては、四国における拠点空港としての役割を有している点だ。高松空港は四国の他の空港と比較して、圧倒的な国際線乗降客数の実績を持っている¹⁴。これに関し、香川県の浜田知事は2016年の高松空港振興期成会記念セレモニーの中で、「四国の拠点空港として一層の発展をさせていくよう関係者と連携して努める（産経Biz, 2016）」と述べている。少なくとも、国際線もしくは訪日外国人の誘客という点に関しては、高松空港は既に四国の拠点空港としての役割を果たしていると言えるだろう。

さらに、コンセッション方式による運営権の売却は高松空港の四国における拠点化を加速させる「機会」だと言える。優先交渉権は三菱地所を代表とする企業グループが獲得しており、高松空港活性化のための多額の設備投資の計画や高い旅客数目標¹⁵を掲げている。さらに、香川県知事も先のセレモニーで「西日本のゲートウェイになっていきたい」と述べているように、より一層の成長が期待される。

【4】 国際線乗降客数の増加の要因

高松空港における国際線乗降客数の増加の要因について、訪日外国人に訴求力のある独自のコンテンツが育っている点と、多額の予算による誘客施策や観光施策を実施している

¹⁴ 2016年の国際線乗降客数は、高松空港：227,324人だったのに対し、松山空港：36,723人、高知空港：782人、徳島空港：132人となっている。

¹⁵ 15年後の2032年に現在（2015年）の旅客数180万人から、1.7倍の307万人を目指すという目標を掲げている。

点があげられる。

前者に関して、近年の香川県は「アート」に関するコンテンツの育成に力を入れており、瀬戸内国際芸術祭はその代表格である。日本経済新聞（2017-b）によると、2016年の瀬戸内国際芸術祭の来場者約100万人で、その1割以上が外国人だったという。また、高松空港の国際線も芸術祭に合わせて2016年3～11月に台北線が週6便に増え、7月に香港便が就航するなど、芸術祭というコンテンツはアジアとのネットワークを強めるための起爆剤にもなった。この結果、2016年の外国人延べ宿泊者数は前年比約1.5倍の35万6730人泊となっている。

後者に関して、香川県は2017年度予算の中で、インバウンド対策として約11億円を計上している。図表2-9は2017年度予算を抜粋し、取り組みの狙いによって整理したものであるが、着陸料補助をはじめとしたエアライン向けの支援から訪日外国人の受入体制整備のような観光施策まで、大規模な予算を付けて実践していることが分かる。

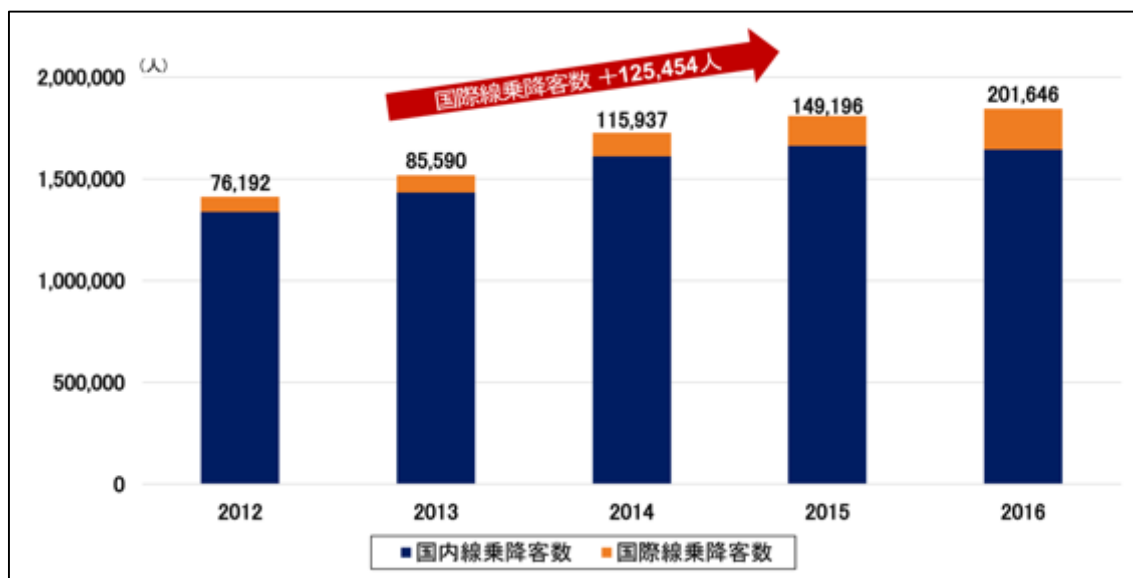
以上のような、独自の観光コンテンツの育成と、誘客の取り組みによって、高松空港は国際線乗降客数を伸ばしているということが分かる。

図表2-6. 高松空港の所在地



出所：Google

図表 2-7. 高松空港の路線別乗降客数推移 (2012~2016)



出所：国土交通省「空港管理状況調査」より作成

図表 2-8. 高松空港の SWOT

SWOT	内容
S：強み	<ul style="list-style-type: none"> 国際線の乗降客数に関しては、四国内における他の空港と比較して多く、四国における拠点空港としての役割。 瀬戸内国際芸術祭や直島に代表される、独自の観光コンテンツ
W：弱み	<ul style="list-style-type: none"> 関西圏（大阪、京都など）からの距離が離れていること
O：機会	<ul style="list-style-type: none"> 瀬戸内国際芸術祭など訪日外国人に訴求力のある独自のコンテンツの盛り上がり。 コンセッション方式による運営権の売却が決定している。
T：脅威	<ul style="list-style-type: none"> —

図表 2-9. 香川県のインバウンド対策関連予算 (2017 年度)

取組の類型	取組の目的	取組の内容	取組の対象	担当課	予算額 (千円)	
PR	外国人観光客の 来訪を促進(ビジット香川誘客重点促進事業)	現在、直行便が就航しているソウル、上海、台北、香港に加え、台北乗継ぎによる誘客が期待できるタイ等、アジア地域を中心に、誘客活動を行う	エアライン・エージェント	交通政策課	588,096	1,178,633
	外国人観光客の 来訪を促進(日台観光サミット開催支援事業)	「2017日台観光サミットin四国」を成功させるとともに、本県や四国が有する観光資源の魅力を発信する機会とし、台湾からの一層の誘客促進を図る	エアライン・エージェント		10,937	
<ul style="list-style-type: none"> PR 利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 既存航空路線のPR 空港利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 路線PR バスの助成 新規路線等調査・検討 	<ul style="list-style-type: none"> 旅客 バス会社 	観光施策課	52,790	
<ul style="list-style-type: none"> 路線誘致 利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線就航空港利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 上海線、台湾線、ソウル線、香港線、成田線の充実強化対策 交通アクセス対策 	<ul style="list-style-type: none"> エアライン バス会社 		499,914	
利便性向上	外国人観光客の 来訪促進	外国人観光客の受入拠点となる多言語で対応可能な観光案内所の運営（高松駅と高松空港において）	受入組織		26,986	

出所：香川県より作成

2.2.3. 旭川空港（特定地方管理空港）

【1】 空港の概要

旭川空港は、1996年に開港した特定地方管理空港であり、北海道第2の都市である旭川市内から約16km東に位置している（図表2-10参照）。旭川は道北地域の中心であり、旭山動物園に代表される周辺観光の盛況や、道内各都市へのアクセスの容易さ、ソウル、台北との国際路線の就航により、国内外からの多くの観光客に利用されている（国土交通省北海道開発局より）。

【2】 空港の旅客数

旭川空港の旅客数は、図表2-11の通り、2012年から2016年までの5年間で77,558人増加している。国内線と国際線で分けて見ると、国内線乗降客数は約3万人減少しているが、国際線乗降客数は約11万人増加している。国際定期便としては、ソウル線、台北線、北京線、上海線が就航している。

【3】 空港の特徴

旭川空港の特徴は図表2-13の通りであり、主な特徴としては旭山動物園などの独自の観光資源を有していることに加えて、道北・道東へのアクセスが良く、北海道を周遊する観光客の需要を取り込むことができる点が挙げられる。加えて、旭川周辺は雪の多い地域ながら、強力な除雪態勢を持ち、過去10年間の平均就航率は99%と安定的な就航を実現している。また、旭川空港にとっての「機会」として、2020年までに北海道7空港（新千歳、函館、釧路、稚内、女満別、帯広、旭川）の運営が民間業者に一括で委託される見通しであり、実現すれば各空港の特徴を一層活かした空港運営が可能になるだろう。さらにもう1つの機会として、旭川空港との「連絡線（鉄道）」を開通させる構想がある。朝日新聞（2017）によると、「旭川空港の近くを通る富良野線を空港と直結させてはどうか。現状では、旭川駅と空港は連絡バスで数十分かかるが、空港と富良野線は2～3キロしか離れておらず、鉄道で空港と旭川・美瑛・富良野を移動できれば、札幌中心の観光ルートが変わる可能性がある。旭山動物園や層雲峡も、今まで以上に盛り上がる可能性がある」と指摘する道内の現役市長や国会議員もいる。JR北海道が路線網見直しを進める中、この構想の実現可能性は高いとは言い難いかもしれないが、実現すれば、これまで札幌中心だった北海道の広域観光は大きく変化する可能性を秘めているだろう。

【4】 国際線乗降客数の増加の要因

旭川空港における国際線乗降客数の増加の要因について、上述のように、道北・道東へのアクセスの良さを活かし北海道を周遊する観光客の需要を取り込んでいる点が考えられる。

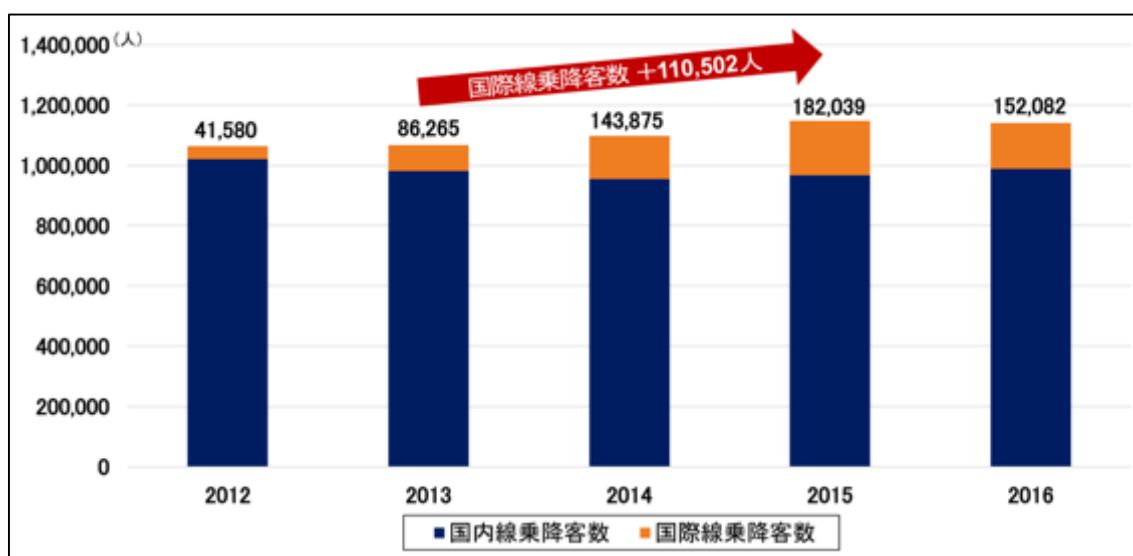
旭川市よると、「これまで新千歳空港周辺の道央圏を中心に周遊していた外国人観光客が、旭川市を含む道北圏の周遊も増えてきており、旭川市をはじめ広域で誘致活動を行っている成果が着実に実を結んできている（旭川市、2016）」という。旭川市は旭山動物園といった独自の観光資源を有するものの、それだけでは訪日外国人のニーズを満たし、訪日観光の「目的地」となることは難しい。その上で、旭川市単独ではなく、図表2-12で指摘されているような好立地を活かした広域的な誘客に取り組むことで成果を出している例である。

図表2-10. 旭川空港の所在地（1）



出所：Google

図表 2-11. 旭川空港の路線別乗降客数推移 (2012~2016)



出所：国土交通省「空港管理状況調査」より作成

図表 2-12. 旭川空港の SWOT¹⁶

SWOT	内容
S：強み	<ul style="list-style-type: none"> • 北海道のほぼ中央に位置し、北北海道の中核都市にある。札幌との交通アクセスに優れており、オホーツク方面や富良野、十勝方面に向かう交通の要衝でもある。 • 道北・道東の二つの広域観光周遊ルートの結節点にある。 • 積雪寒冷地にありながら冬期においても高い就航率を保持する空港である。 • 中国や韓国における北海道の知名度の高さと、旭山動物園や大雪山国立公園といった観光資源を持つ。
W：弱み	<ul style="list-style-type: none"> • 旭川市単独での集客力の弱さ。 • 東京から北海道へ（北海道から東京へ）空路で移動する際、旭川空港より新千歳空港を利用したほうが、実質料金は安いことが多い。
O：機会	<ul style="list-style-type: none"> • 新千歳空港の代替空港として役割。 • 北海道 7 空港の一括民営化。 • 新しく、「旭川空港連絡線」が検討されていること¹⁷。
T：脅威	<ul style="list-style-type: none"> • 現在の滑走路、誘導路は 1996 頃に整備されたものであり、整備してから約 20 年が経過し、更新時期を迎えている。

¹⁶ 旭川市（2016）、旭川市（2017）を参考に作成。

¹⁷ 朝日新聞（2017）より

2.2.4. 静岡空港（地方管理空港）

【1】空港の概要

静岡空港は、2009年に開港した地方管理空港で、静岡市まで約40km、浜松市まで約50kmという「静岡県のほぼ中央」に地点に位置する（図表2-13参照）。さらに、「富士山を眺めながら離着陸できる、富士山に最も近い空港」である。

【2】空港の旅客数

静岡空港の旅客数は、図表2-14の通り、2012年から2016年にかけて176,573人増加している。国内線と国際線で分けて見ると、国内線乗降客数は5年間で約9万人増加しており、国際線乗降客数も9万人弱増加している。国際定期便としては、ソウル線、上海線、武漢線、台北線、寧波線が就航している。さらに、国際線の比率が約半分を占めていることは他の空港とは違い、特筆される点である。

【3】空港の特徴

静岡空港の特徴は図表2-15の通りであり、主な特徴としては、富士山という他にはない観光資源を有している点、東京や大阪へのアクセスの利便性だ。

【4】国際線乗降客数の増加の要因

静岡空港における国際線乗降客数の増加の要因について、富士山という独自の観光資源とともに、東京や大阪に近い好立地が挙げられる（図表2-14参照）。これについて、静岡県の担当者は「富士山に近いことや、『ゴールデンルート』と呼ばれる東京と大阪を結ぶ線上にあることなどが評価された」と、旅客数増加の要因を分析している（毎日新聞、2015）。さらに、2015年に中国便をはじめとした国際線の就航が相次いだ背景には、羽田や成田の発着枠確保が難しくなったことが考えられる。しかし、16年から17年にかけて羽田の国際化、成田のLCC拠点化が進むのと呼応するように、静岡空港から撤退する路線が相次いだ。今後は、東京や大阪へ近いという立地を活かしつつ、静岡県自身に観光客を惹きつけるような取り組みが必要になってくるだろう。

図表 2-13. 静岡空港の所在地 (1)



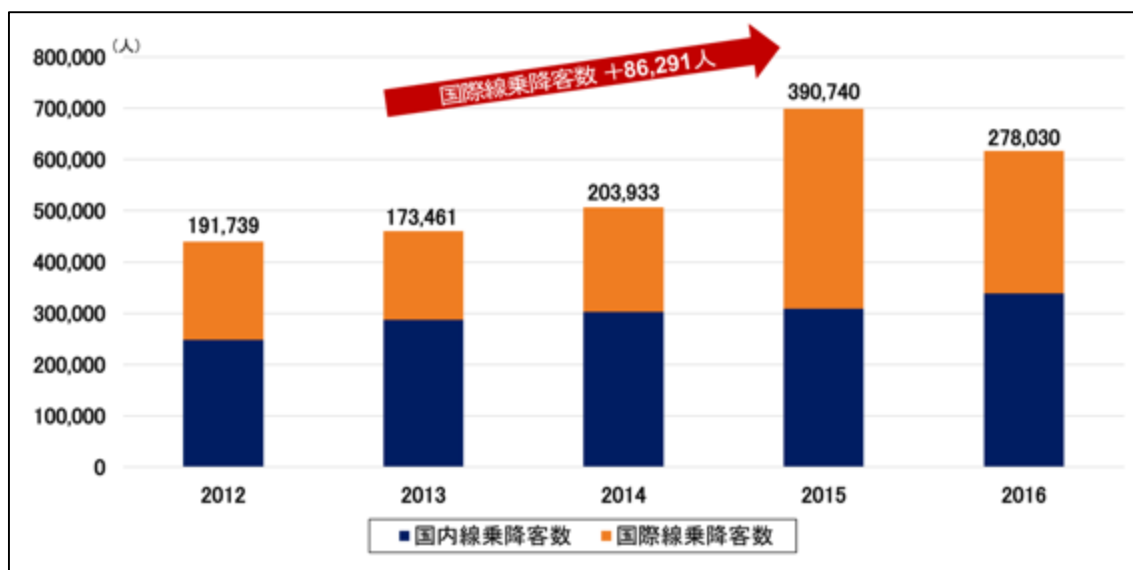
出所：Google

図表 2-14. 静岡空港の所在地 (2)



出所：Google

図表 2-15. 静岡空港の路線別乗降客数推移 (2012~2016)



出所：国土交通省「空港管理状況調書」より作成

図表 2-16. 静岡空港の SWOT

SWOT	内容
S：強み	<ul style="list-style-type: none"> 富士山という他にはない観光資源を有していることに加え、伊豆や熱海などの温泉地もある。 「ゴールデンルート」の中間地点に位置し、東京や大阪にバスでアクセスできる立地。
W：弱み	<ul style="list-style-type: none"> 富士山以外の観光資源の乏しさ。
O：機会	<ul style="list-style-type: none"> 旅客ターミナルビルの増改築による路線受入機能の拡張 県がターミナルビル西側に位置する県有地に、ホテルや物販施設を誘致。
T：脅威	<ul style="list-style-type: none"> 関東圏からの安価なバスなどの代替交通手段の発達。

2.2.5. 鹿児島空港（国管理空港）

【1】 空港の概要

鹿児島空港は、1957年に開港した国管理空港で、鹿児島市の中心部から北東へ約37kmに位置する（図表2-17参照）。地方空港の中では、大規模な空港である。東京、大阪を始めとした大都市に加え、県内離島（種子島、屋久島、奄美大島など）にも発着しており、着陸回数は全国6位、乗降客数は全国9位という実績を持つ。

【2】 空港の旅客数

鹿児島空港の旅客数は、図表2-18の通り、2012年から2016年にかけて663,831人増加しており、モデル空港の中では最も旅客数を伸ばしている空港である。国内線と国際線で分けて見ると、国内線乗降客数は5年間で約58万人増加しており、国際線の乗降客数は5年間で約85,000人増加している。国際定期便としては、ソウル線、上海線、台北線、香港線が定期運航している。

【3】 空港の特徴

鹿児島空港の特徴は図表2-19の通りであり、主な特徴としては、観光スポットがコンパクトにまとまっており、桜島や仙巖園など外国人に人気のスポットを一日で周れる点が挙げられる。さらに、九州新幹線を利用すると鹿児島～博多間が1時間20分程度であり、福岡県への需要または九州周遊の需要も取り込むことが可能である。一方で、県はクルーズ船による訪日外国人の誘客にも力を入れており、空港からの誘客という点では「脅威」になり得る。

【4】 国際線乗降客数の増加の要因

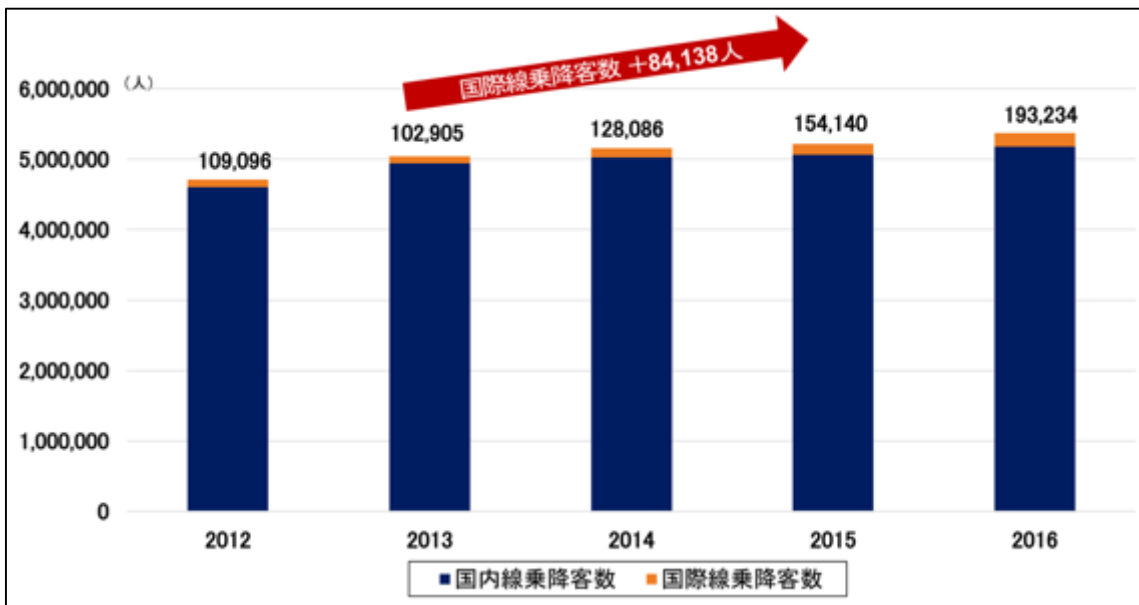
鹿児島空港における国際線乗降客数の増加の要因について、仙巖園やかごしま水族館などの代表的な観光スポットがコンパクトにまとまっていることに加え、活火山である桜島が市の中心部から見るができるという他にはない観光コンテンツを有することが挙げられる。また、図表2-20から分かるように、鹿児島県を訪問する外国人の主な入県ルートとして、九州他県からが約42%（福岡空港：36%、宮崎空港：6%）、鹿児島空港からが32%と、全体の約75%を占めることが分かる。このことから、鹿児島県への単独の需要のみならず、九州周遊における訪問地として選ばれやすく、そのような広域観光の需要により国際線乗降客数が増加していると考えられる。

図表 2-17. 鹿児島空港の所在地



Google

図表 2-18. 鹿児島空港の路線別乗降客数推移 (2012~2016)

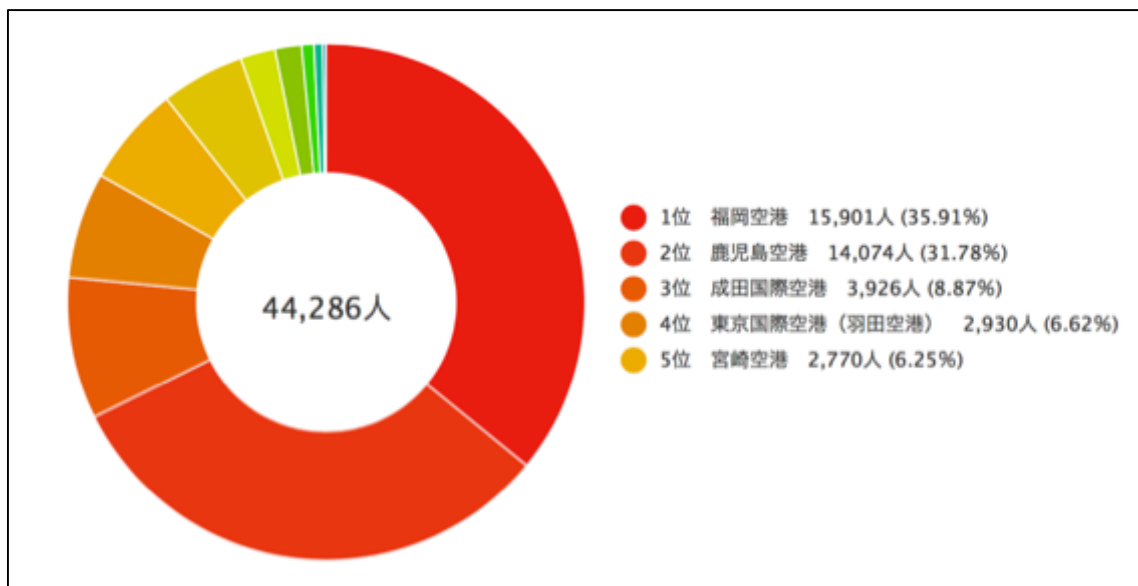


出所：国土交通省「空港管理状況調書」より作成

図表 2-19. 鹿児島空港の SWOT

SWOT	内容
S : 強み	<ul style="list-style-type: none"> 仙巖園やかごしま水族館などの代表的な観光スポットがコンパクトにまとまっており、市内から桜島も一望できる。 熊本や宮崎など九州他県へのアクセス利便性。 地方空港の中では特異な、発着・旅客の規模と実績（着陸回数は全国 6 位、乗降客数は全国 9 位）。
W : 弱み	<ul style="list-style-type: none"> 同じ九州の福岡県と比較した際の認知度の低さ。
O : 機会	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線による福岡県とのネットワーク性の向上。
T : 脅威	<ul style="list-style-type: none"> 県内離島空港への支出（空港管理費、路線維持費など）。 クルーズ船の誘致。

図表 2-20. 鹿児島県を訪問する外国人の入国経路（2015 年上半期）



出所：RESAS

2.2.6. 茨城空港（共用空港）

【1】空港の概要

茨城空港は、2010年に航空自衛隊百里基地を民間共用化した共用空港で、水戸市から南へ約30kmに位置する（図表2-21参照）。つまり、茨城空港のもともとの役割は自衛隊基地であり、その後1995年に「首都圏の航空機発着枠の逼迫や、北関東が空港空白地帯である状況を解消するため、茨城県が『百里飛行場民間共用化構想』を発表し、2000年に当時の運輸省により事業化された」経緯を持つ（国土交通省 関東地方整備局 鹿島港湾・空港整備事務所より）。

【2】空港の旅客数

茨城空港の旅客数は、図表2-22の通り、2012年から2016年にかけて210,642人増加している。国内線と国際線で分けて見ると、国内線乗降客数は5年間で約14万人増加しており、国際線乗降客数も約7万人増加している。国際定期便としては、2016年から17年にかけて台北線、深セン線、杭州線、成都線、揚州線といった国際線5路線が相次ぎ撤退したことから、現在、上海線のみが定期運航している。

【3】空港の特徴

茨城空港の特徴は図表2-23の通りであり、最大の特徴としては、羽田、成田に次ぐ首都圏の空港ということだ。一方で、東京圏を利用する旅客にとって、羽田や成田に認知度や利便性の面で劣る。さらに、共用空港であることで就航可能な時間帯が限られていたり、首都圏であるが故に飛行できる空域も制限されたりするため、発着枠の柔軟性等を重視するエアラインにとっては就航の「脅威」になっていく可能性がある。

【4】国際線乗降客数の増加の要因

茨城空港における国際線乗降客数の増加の要因について、立地特性を活かし、東京圏への需要を取り込んでいることが挙げられる。この特性を最大限に活かすために、茨城空港～東京駅間を1,000円（航空券提示で500円）で乗車可能なシャトルバスを運行している。成田空港～東京駅間も1,000円のシャトルバスが運行していることから、茨城空港は価格帯も意識しながら、東京圏の需要を取り込もうとしていることが分かる。

東京とのアクセスを強化する一方で、県内の周遊推進施策も実施している。例えば、県内に一泊以上すればレンタカー利用の最初の24時間を1,000円に割り引く取り組みや、北関東3県のDMO同士の連携支援を通じた広域的な誘客、受入体制の整備に取り組んでいる。

その他にも、リピーターを増やす取り組みとして、独自のポイント制度の導入をしている。茨木空港発着便10回搭乗(10ポイント)で1万円キャッシュバックとするようなポイント制

度で、重点路線や閑散期等の搭乗、または誕生付きの搭乗について、搭乗ポイントを加算して、利用インセンティブにつなげている。

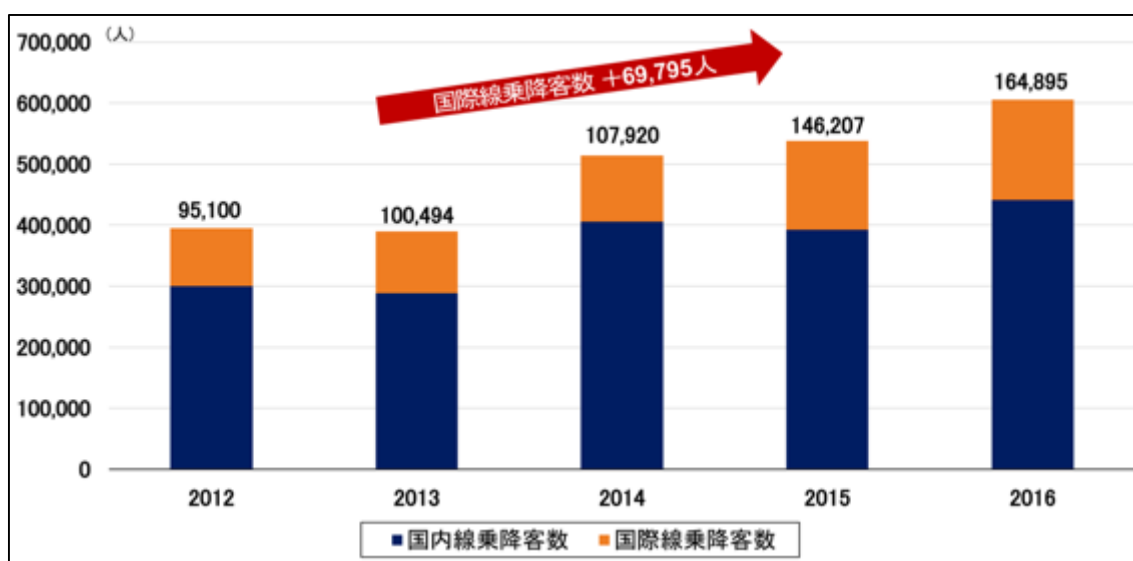
これらの国際線誘致のための取り組みに、2017 年度には総額約 6 億円の予算を計上しており、県をあげて積極的に誘致に取り組んでいることが分かる。

図表 2-21. 茨城空港の所在地



Google

図表図表 2-22. 茨城空港の路線別乗降客数推移 (2012~2016)



出所：国土交通省「空港管理状況調査」より作成

図表 2-23. 茨城空港の SWOT

SWOT	内容
S：強み	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏に位置し、東京にも近い（バスで約 1.5 時間）。
W：弱み	<ul style="list-style-type: none"> 東京圏を利用する旅客にとって、羽田や成田に認知度や利便性の面で劣る。 共用空港であるため、運行時間や飛行できる「空域の制限」がある。
O：機会	<ul style="list-style-type: none"> 羽田、成田に次ぐ、首都圏第 3 の空港としての可能性。
T：脅威	<ul style="list-style-type: none"> 羽田の国際空港化。成田の LCC 拠点化。 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の延伸により、北関東における成田空港の利便性の向上・浸透。

2.2.7. 佐賀空港（地方管理空港）

【1】空港の概要

佐賀空港は、1998年に開港した特定地方管理空港であり、佐賀市中心部から13kmの有明海沿岸の干拓地に建設された（図表2-24参照）。福岡・熊本・長崎各市を結ぶ3角形の中心に位置し、周辺に民家はなく、騒音問題の発生しにくい恵まれた環境にある。

【2】空港の旅客数

佐賀空港の旅客数は、図表2-25の通り、2012年から2016年にかけて294,238人増加している。国内線と国際線で分けて見ると、国内線乗降客数は5年間で約23万人以上増加しており、国際線乗降客数に関しても約6万人増加しており、バランス良く旅客を増やしていることが分かる。国際定期便としては、上海便、ソウル便が就航している。

【3】空港の特徴

佐賀空港の特徴は図表2-26の通りであり、主な特徴としては福岡都市圏まで近く、福岡へ（から）の派生需要を取り込むことができる立地にある点である。

【4】国際線乗降客数の増加の要因

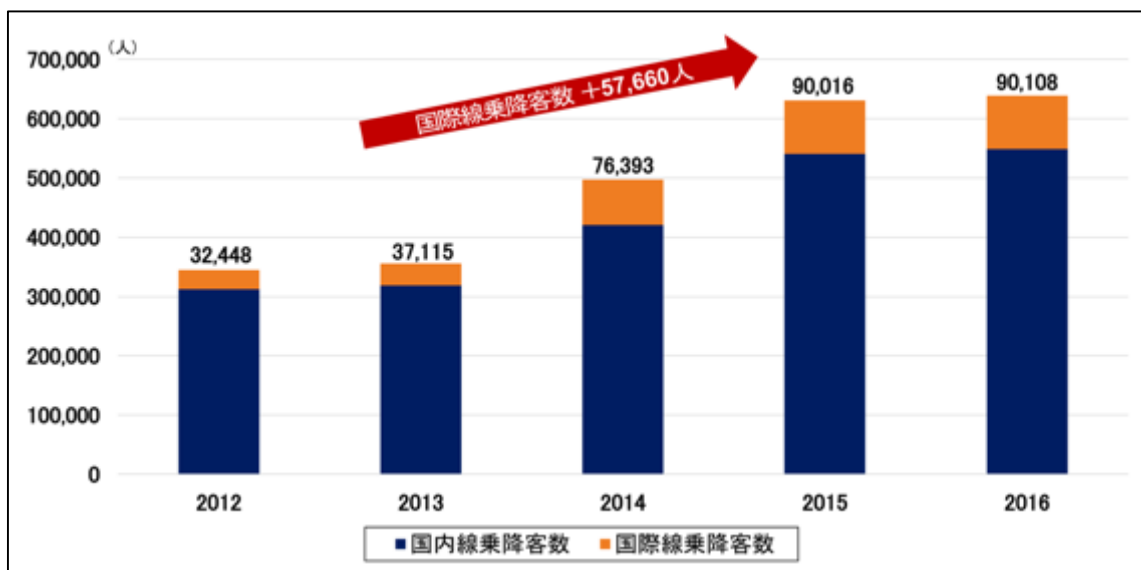
佐賀空港における国際線乗降客数の増加の要因について、訪日外国人の訪問率も高い福岡県に隣接している好立地であること、またそれを活かした取り組み（ツアーバスの運行やレンタカーの割引など）が挙げられる。佐賀空港においては、春秋航空が福岡空港のセカンダリー空港として拠点化している。さらに、自治体・経済会から成る空港活性化推進協議会に多額の予算（2017年度予算、約1.8億円）を付け、官民連携による空港利用促進やPRを実施していることも大きな要因だろう。

図表 2-24. 佐賀空港の所在地 (1)



出所：Google

図表 2-25. 佐賀空港の路線別乗降客数推移 (2012～2016)



出所：国土交通省「空港管理状況調査」より作成

図表 2-26. 佐賀空港の SWOT

SWOT	内容
S：強み	<ul style="list-style-type: none"> 福岡都市圏まで直線距離で約 50km と近い。 熊本や長崎といった、九州他県へのアクセスの良さ。 安定した気候条件であり、欠航率も極めて低い。 周辺に広大な土地を有しているため、空港の拡張が比較的容易で安価。
W：弱み	<ul style="list-style-type: none"> 近隣の福岡や長崎と比較した際の認知度の低さ（図表 2-27 参照）。
O：機会	<ul style="list-style-type: none"> 福岡県へ（から）の派生需要を取り込むことが可能。 春秋航空が佐賀空港を九州における拠点空港として利用している。
T：脅威	<ul style="list-style-type: none"> 福岡空港の第 2 滑走路が 2024 年に完成予定であり、それによって発着枠が拡大すること。

図表 2-27. 佐賀県の認知度

	アジア全体 n=2320	韓国 n=179	中国 n=309	台湾 n=358	香港 n=338	タイ n=286	シンガポール n=289	マレーシア n=292	インドネシア n=269
九州	47%	64%	52%	72%	67%	44%	33%	21%	20%
福岡/博多	43%	63%	43%	62%	62%	41%	29%	23%	20%
佐賀/唐津	16%	7%	21%	37%	30%	9%	3%	3%	4%
長崎	44%	51%	48%	59%	53%	39%	29%	31%	40%
別府/湯布院	18%	35%	15%	25%	45%	8%	7%	3%	4%
熊本/阿蘇	30%	31%	37%	58%	64%	10%	9%	9%	5%
宮崎	29%	29%	40%	50%	50%	19%	9%	15%	9%
鹿児島	33%	34%	48%	68%	66%	9%	11%	8%	7%
東京	79%	83%	78%	85%	82%	76%	80%	73%	76%
京都	68%	74%	70%	82%	76%	72%	59%	51%	56%
大阪	73%	74%	70%	85%	83%	71%	71%	64%	58%
北海道	72%	71%	77%	85%	78%	67%	74%	65%	49%
沖縄	62%	69%	73%	82%	74%	49%	55%	48%	43%

(備考：アジア8地域の日本旅行希望者に対し、知っている観光地を尋ねたもの。複数回答。)

出所：日本政策投資銀行（2016）¹⁸

¹⁸ 東アジア、東南アジア、欧米豪に居住する 20～59 歳までの男女（かつ海外旅行経験者）約 6 千人へのアンケート結果より分析

3. 地方空港を核とした国際線誘致・訪日外国人誘客のあり方

本章では、第2章で見てきたモデル空港の事例からの示唆をまとめた上で、地方空港における国際線誘致・訪日外国人誘客のあり方を考察していく。

モデル空港における国際線乗降客数の増加要因の分析から、空港周辺の地域が持つ観光需要やポテンシャルによって、国際線誘致や訪日外国人誘客の方向性は変わってくるということが明らかになった。具体的には、周辺に大都市（特に、東京、大阪、福岡、札幌、名古屋）があり、それらの観光需要の恩恵を大きく受けることができる立地環境にある空港と、そうでない空港では強みにすべきポイントや施策の方向性も違うということだ。訪日外国人に限らず、一般的に、観光客は限られた予算や時間（滞在日数）の中で観光をする。そのため、観光客にとってはお金と時間を有効に使うために、複数の観光地を周るのに便利な場所を選ぶことが多い。そのような場所は、観光資源も比較的多く、交通の便も良い大都市になる傾向がある。図表3-1は2016年の訪日外国人の都道府県訪問で、赤枠部分は訪問率トップ10の都道府県である。まず、関東・関西の大都市圏に位置する都道府県（東京、千葉、大阪、京都、神奈川、奈良）が大半を占めていることが分かる。加えて、主要7空港の所在地でもある福岡、愛知、北海道、沖縄への訪問率が高くなっている。よって、空港周辺の地域の持つ特性を考えると、その空港の立地によって、インバウンド需要の規模が違えば、打つべき施策も変わってくる。

改めて、訪日誘客支援空港のモデル空港を見てみると、それらは大きく、「大都市近郊型」と「地方独立型」の2つに分けられる。つまり、第2章の分析を踏まえると、旭川空港、静岡空港、茨城空港、佐賀空港は、大都市空港（羽田、成田、関西、福岡、新千歳）に比較的距離が近く、それらの空港とある程度需要が重なる「大都市近郊型」の空港である。一方で、函館空港、高松空港、鹿児島空港は、大都市空港から比較的距離が遠く、大都市空港の代替空港としての需要はあまり見込めない「地方独立型」の空港である。

よって、以下では、モデル空港における国際線乗降客数の増加要因の分析を踏まえ、大都市近郊型の空港と地方独立型のそれぞれの空港における、国際線誘致・訪日外国人誘客のあり方を考察していくこととする。

結論として、大都市近郊型においても、地方独立型においても、国際線誘致・訪日外国人誘客のための方向性として、「キャッチメントエリア¹⁹の拡大」と「訪日外国人に訴求力のある独自のコンテンツの育成・発信」の「かけ算」が鍵になると考えられる。つまり、いかに大都市に比較的近くキャッチメントエリアが広い大都市近郊型の空港であっても、独自のコンテンツに乏しく訪問需要を創出できなければ、国際線誘致や訪日外国人誘致は難しい。

¹⁹ 「市場獲得域」と呼ばれ、キャッチメントエリアの広さは、エアラインが就航の際に最も重視する要因の一つであり、旅客にとっても空港を選択する際の大きな要因である。
(Graham, A., 2013)

その点、地方独立型の空港においては独自のコンテンツによって訪問需要を創出し、更に広域観光によってキャッチメントエリアを広げていくことが可能である。このように、キャッチメントエリアと独自のコンテンツのかけ算が重要である。

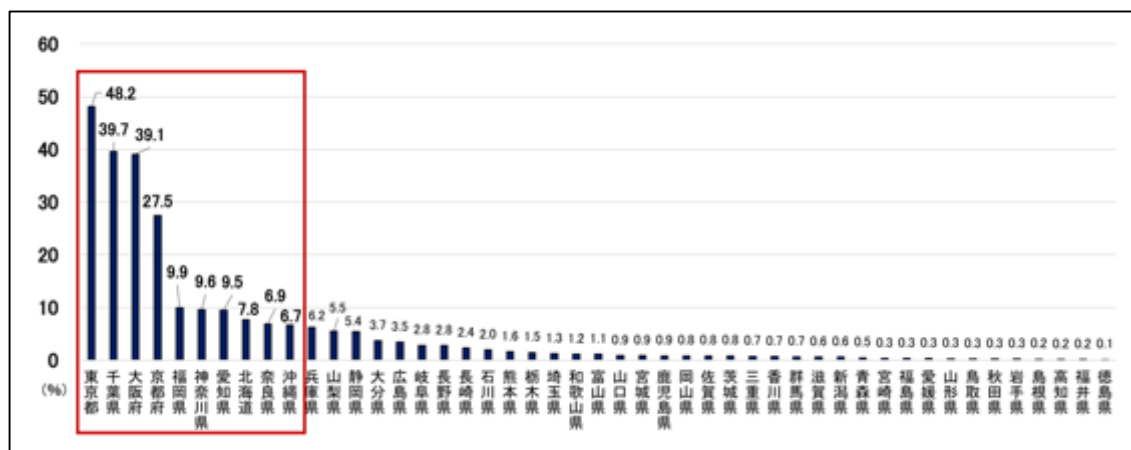
一方、方向性は共通のものであっても、打つべき施策は大都市近郊型と地方独立型の空港によって違ってくる。

まず、大都市近郊型の空港の場合、やはり大都市（もしくは大都市空港）に比較的近いことが最大の強みとなり、乗降客数を伸ばしていることが確認された。つまり、大都市近郊型の空港は、近隣に大都市があるが故に、エアラインや旅客にとってのキャッチメントエリアが広く、大きくなるのだ。よって、大都市に近くキャッチメントエリアが広いということは、大都市近郊型の空港が最もアピールすべきポイントでもある。その強みを活かすための具体的な施策としては、低価格でのシャトルバスや鉄道などの二次交通の充実が必要だ。例えば、茨城空港の場合、茨城空港～東京駅間を 1,000 円（航空券提示で 500 円）で乗車可能なシャトルバスを運行している。この価格設定に関しては、LCC の利用者を主な対象としていることもあるが、成田空港～東京駅間も 1,000 円のシャトルバスが運行していることから、「競合」も意識しながら低価格に設定し、東京圏の需要を取り込もうとしていることが分かる。このように、空港と大都市を結ぶ二次交通を走らせることは、単にアクセスを強化し旅客の利便性を高めるだけでなく、キャッチメントエリアを拡大することができる。一方の課題として、大都市とのアクセス強化により、訪日外国人の誘客効果が地元へ還元されない恐れや、大都市空港の発着枠の拡大により上記の強みが相対的に弱まることも懸念される。実際に、静岡空港においては、羽田・成田の国際線発着枠の拡大を背景に、便数が大きく減少したり撤退したりする路線も出てきている。今後は、大都市に近いという強みを活かしつつ、観光客を惹きつける独自のコンテンツの育成と発信、地元への周遊や宿泊を促すような取り組みの強化を図ることが重要になってくる。

次に、地方独立型の空港の場合は、「訪日外国人に訴求力のある独自のコンテンツの育成・発信」によって、国際線乗降客数を伸ばしていることが分かった。これは、高松空港の例が典型的だ。近年の香川県は「アート」に関するコンテンツの育成に力を入れており、その代表格である瀬戸内国際芸術祭は約 100 万人を動員し、その 1 割以上が外国人だった。さらに、芸術祭というコンテンツを起爆剤として、アジアとのネットワークを強めることに成功していることも、第 2 章で指摘の通りである。このような独自コンテンツの育成に加えて、広域観光において選ばれる訪問地になる、またそれらの需要を創出することも今後重要になるだろう。例えば函館空港、鹿児島空港の場合、函館市や鹿児島市単独ではなく、北海道や九州を周遊する過程で訪問地となるケースが一定数確認された。単独では認知度が劣る場合でも、周辺の自治体と連携し、広域観光を推進することでキャッチメントエリアを広げ、訪日需要を確実に取り込むことが可能になる。そのためには、マクロなレベルで観光ルートの策定等の取り組みに加え、ミクロなレベルで交通機関の連携や外国語表記の導入等の受

入体制の整備を整えていくことも重要である。DMO を活用して、複数の自治体の観光施策を一体的にマネジメントしていくことも効果的だろう。それに加えて、自治体の部署を横断した誘致活動や、エアライン・旅客等に対する官民連携の PR に努めていくことも必要だ。

図表 3-1. 訪日外国人の都道府県訪問率 (2016 年)



出所：観光庁（2016）より作成

4. おわりに

ここまで、訪日誘客支援空港におけるモデル空港を抽出し、それらの空港における国際線乗降客数の増加要因について考察してきた。さらに、その結果を踏まえて、地方空港を核とした国際線誘致・訪日外国人誘客のあり方を提言した。空港の規模や設置の背景、空港の立地している環境や特徴、どれをとっても同じものではなく、国際線乗降客数が比較的増加しているからと言って、それが全ての空港に応用できる「成功モデル」ではないことは言うまでもない。しかしながら、国際線乗降客数が比較的増加している空港には、多くの共通点もあることが分かった。それらの共通点を丁寧に見ていく中で、更なる国際線誘致・訪日外国人誘客のための取り組みの方向性としては、「キャッチメントエリアの拡大」と「訪日外国人に訴求力のある独自のコンテンツの育成・発信」が重要であるということが明らかになった。

地方空港または地方空港の立地する自治体にとって、訪日外国人の誘客は喫緊の課題である。特に人口減少・少子高齢化の進行度の早い地方においては、交流人口を拡大し、訪日観光需要を創出、消費を喚起していくことは地域の生命線とも言えるのではないだろうか。そのために、空港関係者のみならず、周辺自治体や地域の経済界とも連携し、地方空港を核として国際線誘致・訪日外国人誘客に取り組んでいくことが求められる。

参考文献

- 【1】 Graham, A. 2013. Managing Airports 4th Edition: An international perspective. Routledge. pp.235
- 【2】 旭川市（2016）「旭川空港を活用した地域活性化のための基盤整備に関する調査」
（<http://www.mlit.go.jp/common/001194001.pdf>） 2017/11/27 参照。
- 【3】 旭川市（2017）「平成 28 年度 旭川空港の非航空系事業に関する情報整備調査 報告書」
（<http://www.mlit.go.jp/common/001200782.pdf>） 2017/11/27 参照。
- 【4】 朝日新聞（2017 年 4 月 26 日）「道内初、J R と協議入り 宗谷線沿線」
（<http://www.asahi.com/area/hokkaido/articles/MTW20170426011270001.html>）
2017/11/29 参照。
- 【5】 観光庁（2016）「訪日外国人消費動向調査」
- 【6】 国土交通省（2016）「空港管理状況調査」
- 【7】 産経 Biz（2016 年 11 月 17 日）「高松空港利用者 4000 万人突破 インバウンド、LCC 取り込み目指す」
（<http://j.sankeibiz.jp/article/id=466>） 2017/11/27 参照。
- 【8】 日本経済新聞（2017-a）「函館空港、国際定期便相次ぎ運休 低い認知度響く」
（<https://www.nikkei.com/article/DGKKZO12512640T00C17A2L41000/>） 2017/11/27 参照。
- 【9】 日本経済新聞（2017-b）「外国人宿泊 46%増 4 県昨年、アジア便拡充寄与 誘客を強化」
（<https://www.nikkei.com/article/DGXLZO13662310T00C17A3LA0000/>）
2017/11/27 参照。
- 【10】 日本政策投資銀行（2016）「九州インバウンド観光振興に向けて～DBJ・JTBF 訪日外国人旅行者の意向調査（平成 28 年版）～」
（http://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/kyusyu/pdf_all/kyusyu1611_01.pdf） 2017/11/27 参照。
- 【11】 日本政策投資銀行（2017）「DBJ・JTBF アジア・欧米豪 北海道観光に関する訪日外国人旅行者の意向調査」
- 【12】 函館市（2016）「『観光動向調査』・『観光アンケート』調査結果」
- 【13】 法務省「出入国管理統計」
- 【14】 毎日新聞（2015 年 10 月 22 日）「訪日客消費最高 特需、地方にも恩恵 静岡空港、中国便が急増」
（<http://mainichi.jp/graph/2015/10/22/20151022ddm002020051000c/001.html>） 2017/11/27 参照。

Appendix

訪日誘客支援空港の認定に関わる評価項目

評価項目・配点		概要	評価ポイント（例）
1. 目標	課題分析・工程表 (10点)	国際定期便就航・増便に向けた課題が特定され、市場分析を踏まえ、2020年までの意欲的かつ実現可能な目標・工程表が策定されているか。	<ul style="list-style-type: none"> ① 目標：従来より一層高いレベルの目標が示され、目標達成に向けた道筋・施策が明確か。 ② 実施：目標や計画が過去の実績と比して、実現不可能な絵空事となっていないか。 ③ 市場分析：国際旅客数の動向（便別、日本人・外国人、団体・個人）等を踏まえ、市場分析が行われているか。 ④ 課題特定：上記を踏まえ、更なる国際定期便就航促進にあたっての課題が具体的で明確となっているか。 ⑤ 検証：工程表の進捗を確認し、定期的に PDCA を回す仕組みが整っているか。
2. 就航	(1) 航空会社との調整 (30点)	航空会社に対し、効果的な働きかけが行われ、適切な就航支援策により、確実な就航・増便につながるか。	<ul style="list-style-type: none"> ① 交渉熟度：新規就航・増便を目指すエアラインと、どのレベルで、どの程度突っ込んだ交渉・調整が行われてきたか。エアラインとのネットワークが確立されているか。 ② 交渉体制：エアラインに対し、トップレベル、実務家レベルでバランス良く効果的な働きかけや交渉が行われる体制が整っているか。複数の関係自治体・経済界を含めた広範な関係者によって構成されているか。英語で交渉できる窓口が一本化されているか。交渉に長けた実務家がいるか。 ③ 提案内容：エアラインとの交渉にあたり、路線の需要予測＋就航コスト低減支援をパッケージで示すなど、民間企業たるエアラインの行動原理を踏まえた総合的提案がなされるか。（単なるご当地 PR でないか。） ④ 支援策：着陸料、空港使用料軽減など、航空会社に対し、適切な支援が行われる準備が整っているか。他方、“キックオフ支援”、“期間限定”など、エアラインによる自律的な運行へ誘導する支援となっているか。国による支援は、既存の取組を置き換えるものでなく、地域の取組を補完するものとして機能するのか。
	(1) 航空の受入体制	新規に就航する航空会社も含め、確実に	① 空港ビル：新規に就航する航空会社であっても、迅速かつスムーズに、必要な空港関連サービスの提供体制が整うよう、空港

	(15点)	受け入れる体制が整っているか。	ビルのカウンター、PBB等の共用体制の確立などの受入促進の努力が行われるか。 ② グラハン：新規に就航する航空会社であっても、迅速かつスムーズに、必要なグランドバンドリングの提供体制が整うよう、グラハン業者において、人員や機材の不足なく、十分な体制が整えられているか。
3. 観光	(1) 需要創出 (15点)	対象市場の特性を踏まえ、更なる訪日外国人需要の増加に向けた効果的な取組が行われるか。	① プロモーション：市場分析を踏まえた効果的な手法がとられるか。 ② 航空会社、旅行会社との協働：エアラインとの共同PRなど、両者で需要を喚起・創造する取組が行われるか。旅行会社と協働で、路線を活用した旅行商品（団体・個人）の達成などの取組が行われるか。 ③ その他：訪日需要を補完する安定的なアウトバウンド促進の取組や地域観光の目玉づくりが行われるか。
	(2) 旅客利便の向上 (15点)	訪日外国人の不便解消に向け、空港施設やアクセス等の受入が整備されているか。	① 施設対応：CIQの待ち時間解消、案内標識の多言語化、無料WIFI環境、ATM設置、UD対応、災害対応など、外国人の不便解消に向けた取組や関係者（CIQ官署、空港ビル等）との連携が確率されているか。 ② アクセス：個人客増加を捉え、観光地までのバス路線、レンタカー増設などの必要な取組が行われているか。
4. 体制	地元の体制 (15点)	路線誘致、観光PRに向け、地域をあげた体制が確立されているか。	① 行政間の連携：県市町村間、交通と観光部局の連携に向け、会議体設置にとどまらない効果的な連携体制がとられているか。 ② 官民の連携体制：行政と経済界の連携に向けた、会議体の設置にとどまらない効果的体制がとられているか。