



## 国内線 LCC調査速報



# 「浮いたお金」はどこに行く!? LCC参入で変わる 地方空港と ニッポンの空

LCC国内本格就航と言われた2012年。就航路線の有無によって地域にばらつきがあるものの、利用経験者が少しずつ増えてきている。そこで本特集では第1部と第2部に分け、LCCの利用動向実態調査報告、LCC就航の影響を受ける地方空港の課題と可能性を探った。

企画監修：鳥海高太郎

LCCの地方空港就航が2013年本格化し始める。国内主要LCC 3社ピーチ・アビエーション（出資比率・全日本空輸株式会社 38・67%他）、ジェットスター・ジャパン（出資比率・豪カンタスグループ 33・3%、日本航空株式会社 33・3%他）、エアアジア・ジャパン（出資比率・全日本空輸株式会社 67%他）が相次いで地方空港への新路線を発表するなど（詳細はP19参照）、今年は関空、成田、福岡、新千歳などのメイン空港以外へもLCC路線が広がりを見せる年となることが分かって

ノン・フリルパッケージが  
どう受け入れられるのか？

調査

01

実際に乗って  
いるのはこんな人

LCC利用者の  
実態

国内就航1年が経過した節目、どんな人がLCCを利用し、利用していない人がどのように考えているのかについて、この一年間で飛行機を使った国内旅行、もしくは帰省をした人4万人に対して行った調査データに基づき紹介する。

LCC Utilization trend 第一部  
調査  
01  
04  
LCC利用  
動向調査速報

いる。

LCCは価格メリットが大きい代わりに、レガシーキャリアと呼ばれるANAやJALとはサービスの理念が大きく異なっている。家電製品などの保障も厚く、日常的に、サービスがフルパッケージであることが多い日本において、旅行客はどう反応し、どのように感じているのか。その実態を調査した。

米国・欧州ではすでに浸透  
日本での利用は現在7%

はじめに、LCCについて少し紹介する。LCCとはLow Cost Carrierのことであり「格安航空会社」と訳されている（注1）。日本

へは、2012年3月1日にピーチ・アビエーションが就航したのが皮切りであるが、現在の浸透は7%（注2）。欧州、米国、アジア諸国ではすでに一般化された形式。LCC先進国であるイギリスでは、国の要人でさえプライベートではLCCを使うこともあるという。座席はちょうど高速バス4台分にあたる180席程度で短距離路線を中心とし、路線を網羅することを考えずにポイントとポイントを結び短距離路線が多い。その他、各社によってポリシーは異なるが、乗員をマルチタスク制にする、同じ機材をフル活用し折り返し時間を極力短縮したフライトスケジュールを組む、受託手荷物を細かな重量制限により有料化するなど、知恵を絞ったコスト削減により大幅な運賃値下げ努力をしている。こうした点からLCCは「ノン・フルサービス」と言われることもあり、利用者は、その価値観に適応していくことが求められる。これに対して、関係者は、「お客様にとつての選択肢が増え、要望に合ったサービスを選んで頂けるようになった。リピーターを増やしてLCCの考え方を少しずつご理解いただきたいと思う。現状ではネットを使える人が主な利用者なので、ネット上での啓蒙が

**メインユーザーは若年男性  
居住エリアへの就航が鍵**

きるといって、混乱がなく済んでいる」とコメントをした。

それでは、就航から今までの間にLCCを利用した人というのはどのような層なのか。性別、年代、未婚、居住エリア、飛行機利用頻度の5軸で左の円グラフを見ていくことにする。まず、図1・2・3より、男性、20代を中心とした若い層の利

用が多く、これに連動して未婚も全体の割合には4割強と高い。彼らは時間的余裕もあるため、LCC利用を拡大できる可能性がある。続いて、図4を見ると居住エリアは関西、関東、九州に集中し、続いて北海道が多い。これはひとえに就航路線の問題であろう。関空にはLCC専用のターミナルがあり路線も多く、それに次いで成田、福岡、新千歳がある。利用者から話を聞いたり、また空港

で広告を目にしたりと身近に感じることで同一路線を使う頻度の多い人（帰省・単身赴任など）が活用していると考えられる。最後に図5から、ヘビーユーザー、ミドルユーザーを合わせた数値が63%と現状では飛行機に慣れている層が活用していると言えそうだ。また、外国人による利用も非常に多く、自国内の国内線利用に限らず、彼らにとっての海外旅行でも積極的にLCCを使っていることが分かった。

図1 性別

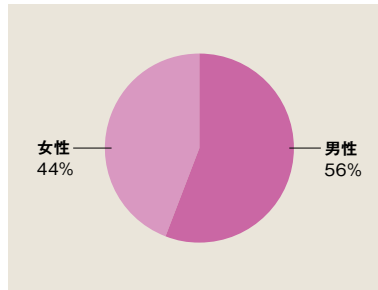


図3 未婚

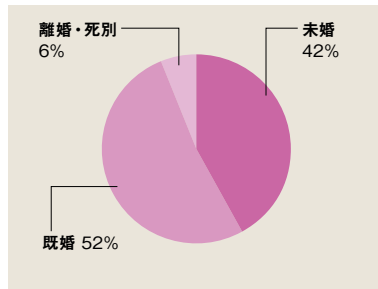


図4 居住エリア

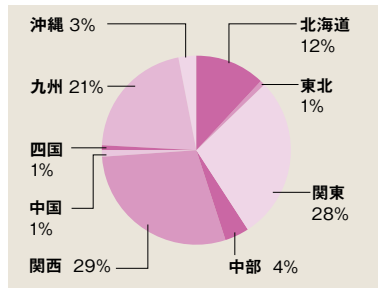


図5 飛行機利用頻度

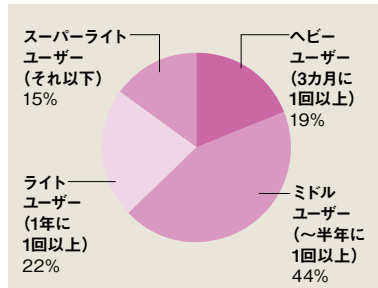
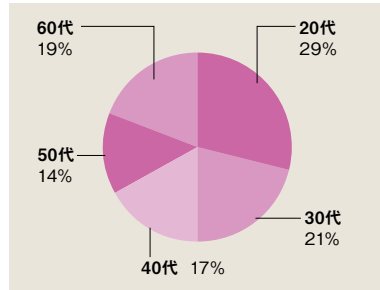


図2 年代



**調査概要**

**調査対象**

**スクリーニング調査**  
 (株)マクロミルのネットモニターから抽出した全国の20~69歳の男女 40000人回収 (回収率22.6%)  
 ※回収時に地域ブロック別の国勢調査比率に割付を実施。北海道、関東、関西、九州、沖縄、その他(東北・中部・中国・四国)。上記6セグメント×性年代10セグメント=60セグメント  
 ※上記の条件で集めた中から本調査の対象者をランダム抽出する。

**本調査**

この1年間で1回以上、国内旅行をした、または帰省した人で、かつ飛行機を利用した人948人回収 (回収率70.9%) 集計数930人  
 集計数930人の内訳  
 ①国内線LCCを利用した人(エアアジア・ジャパン、ジェットスター・ジャパン、ピーチ・アビエーション)530人  
 ②国内線の既存航空会社を利用したがLCCは利用しなかった人(北海道・関東・関西・九州・沖縄居住者)300人  
 ③国内線の既存航空会社を利用したがLCCは利用しなかった人(東北・中部・中国・四国エリア居住者)100人  
 ※①は地域別の割付なし  
 ※②はLCC就航路線の空港があるエリア、③は空港がないエリア  
 ※全体値は①②③のスクリーニング調査での出現率を元にウェイトバックを実施  
 ※ANA(全日空)、JAL(日本航空)、スターフライヤー、スカイマーク、エア・ドゥ、ソラシドエア、エアアジア、ジェットスター、ピーチ・アビエーションのいずれにも該当しない航空会社のみを利用した人は本調査の対象としていない。

**調査時期**

スクリーニング調査 2013年1月11日(金)~23日(水)  
 本調査 2013年1月18日(金)~23日(水)

注1 LCCの定義：実はLCCには明確な定義がない。200人程度の乗客を乗せて、小回りの利く小型機を使っていること。キャンセルができないこと、ボーディングブリッジ(搭乗橋)を設けない、荷物預けが有料であることなどが特徴と言われている。  
 注2 過去1年間で旅行および帰省で飛行機を利用した人のうち、LCC利用者は7%。

乗った人は満足しているの？  
乗ってない人は乗りたいの？

# LCC利用意向の実態

**20代男性91%が利用したい  
すべての世代で5割超**

図6・7は、LCC利用者としてレガシー利用者（LCC未経験者）を合わせた全体をターゲットに利用意向を聞いた結果だ。まず図6より「積極的に思う」と「やや思う」が全体の約66%と、高い関心がみとれる。特に男性20代からの関心が最も高く、

図6 年齢・性別によるLCC利用意向(全体)

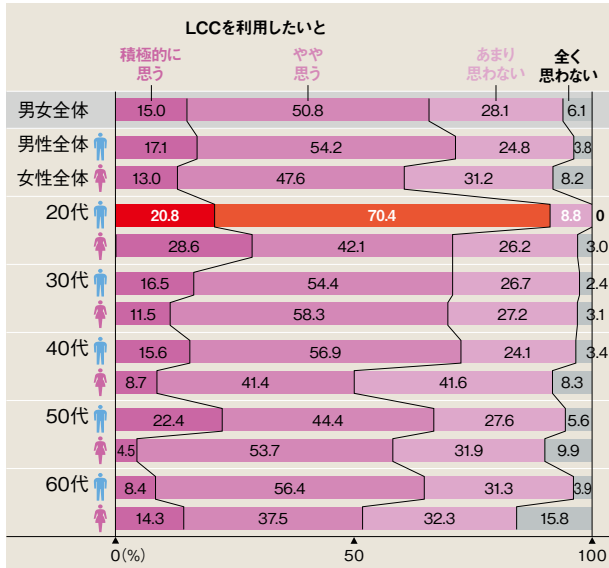


図7 居住エリアによるLCC利用動向(全体)

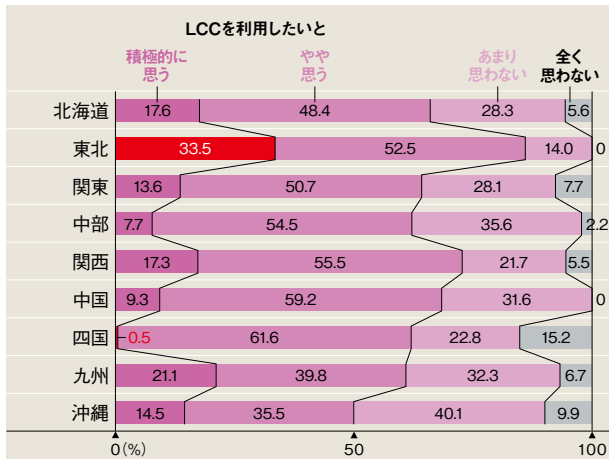


表1 利用者・未利用者別「LCCの機能イメージ」

	全体	LCC利用者	レガシー利用者 LCC就航エリア	レガシー利用者 LCC非就航エリア
全体的に価格が安い	81.5	90.6	82.7	75.0
コストパフォーマンスが良い	49.5	75.3	45.3	54.0
安いチケットが取りやすい	47.4	67.5	46.3	44.0
期間限定割引等のセール商品が充実している	40.8	69.2	38.7	38.0
予約WEBサイトの使い勝手が良い	17.4	40.9	15.3	16.0
子供連れの場合に割安感がある	17.2	16.6	17.0	18.0
パイロットの技術に不安が少ない	16.4	34.7	14.3	17.0
安全性に不安が少ない	12.0	29.1	9.3	15.0
払戻・変更料金が安い	11.3	10.0	9.3	18.0
乗務員の対応が良い	10.7	26.0	9.7	9.0

オレンジの網かけ部分は、期待値が高くでた箇所。青の網かけ部分は、期待値が低くでた箇所。LCCの特徴を理解し、期待すべきところに期待をし、そうでない部分は割り切っている印象を受ける。

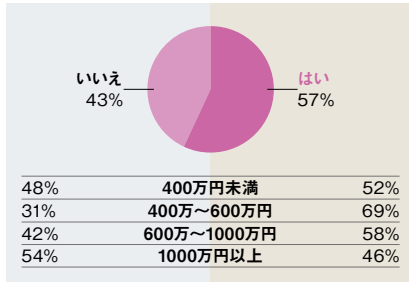
「やや思う」まで入れた数値は約91%と非常に高い。他と比較をするとやや消極的に見える女性の40代以降でも「やや思う」まで入れた数値は60代を含めたすべての世代で50%を超えた。LCC予約時にPC操作が必須など、現在この世代が抱える利用上の障壁がなくなり、かつ身近なエリアに就航すれば関心があるということなのだろう。

続いて、図7より、地域別の利用意向を見ていくと、気になるのが東北エリア。現状国内線LCCが飛んでいないことからの枯渇感、また、まもなく4月12日ピーチ・アビエーションの仙台 - 関空便が就航するたため、そこへの期待とも取れる。新幹線での乗り換えが必要である場合、東京駅が1フライトで済むというメリットも大きいのかも知れない。なお、東北にLCCが飛びづらいのは、積雪による要因もあるという。就航のない四国では、「積極的に思う」が低くであるが、それでも「やや思う」の数値は約62%と高く関心が見てとれる。

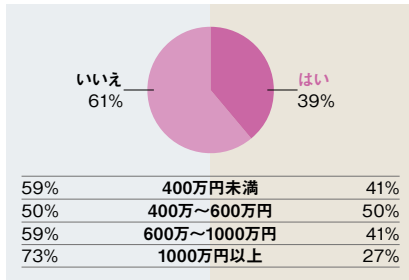
最後に、表1より、LCC利用者・レガシー利用者（LCC就航エリア・非就航エリアに2分）に分け、LCCに対する機能イメージを見ると、利用者はメリット・デメリットをきちんと理解している。コスト面にメリットを感じ、払い戻しやサービス対応は求めている。一方で、非利用者も、コストが安いということだけはよく知っているが、その他の詳細はよく分からないというのが実情のようだ。LCCの就航・非就航エリアでも大きな差は出なかった。

**利用者はメリット・デメリットをきちんと理解**

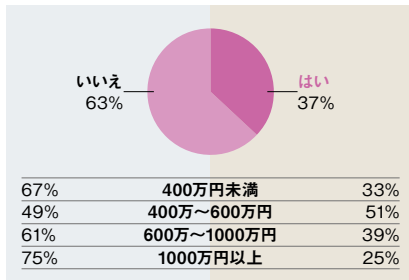
設問1 今後はLCCを利用すると思う



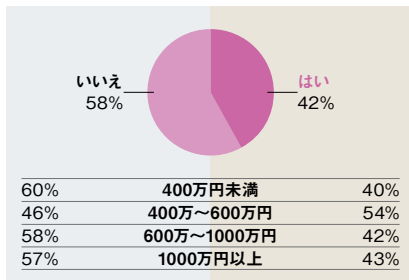
設問2 LCCをきっかけに飛行機の利用回数が増えると思う



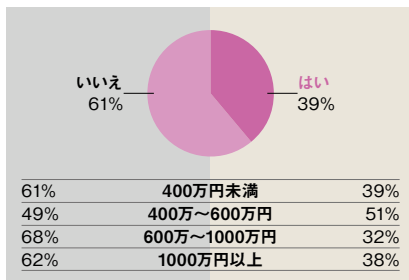
設問3 LCCをきっかけに飛行機での旅行、帰省が増えると思う



設問4 今まで利用していた航空会社からLCCに乗り換えると思う



設問5 飛行機以外の交通機関の代わりにLCCを利用するようになると思う



続いて、LCC非利用者に絞り、5つの質問をぶつけることで、潜在需要とマーケットへの影響を探った。左のグラフでは、これらの設問に対する全体の割合と、年収別の数値を示している。全体数値を見ていくと57%が、今後LCCを利用すると思うと回答し（設問1）、39%がLCCをきっかけに飛行機の利用が増えるだろうと答えている（設問2）。旅行や帰省に絞っての設問に対して

も37%が飛行機を使う機会が増えるだろうと回答し（設問3）今まで乗っていたレガシーから乗り換えたいとの回答も42%あった（設問4）。飛行機以外の交通機関の代わりにLCCを利用するようになると思うと答えた人も39%（設問5）存在した。

**最も影響が出るのは400万~600万円世帯**

今度は円グラフ下の世帯年収別を見ていきたい。全体的に400万~600万円未満の層からの関心が高いが、1000万円以上の世帯でも

非利用者でも6割弱が利用を検討

LCCへの潜在需要実態

調査 03 今後使ってくれそうな人は？

那覇空港LCCターミナルに見る LCCミニ知識

荷物は少なく、人の手で運ぶ

できることは自分でする。それによって安さを実現する協力関係にある。



LCCでは機内へ持ち込める無料手荷物の大きさが厳密に定められているため搭乗口には写真のような枠が用意されている。「レガシーの場合、10人いたら6~7人が荷物を預けるが、LCCの場合、2~3人です」と、関係者は言う



預けた荷物はベルトコンベアを一切使わずに手作業で運ばれる。カウンターで受け取った荷物はそのまま後ろの男性が受け取り、裏に待機している車へ積み込む。到着後も所定のスペースに置かれているものを乗客がピックアップ

46%が今後LCCを利用すると思うと回答している。ただしもう少し細かく見ていくと、400万~600万円の世帯では、設問2~5の数値がすべて高くなっており、つまりレガシーやその他の交通機関からLCCに積極的に乗り換えることで、飛行機での旅行や帰省の回数を増やそうと考えることが分かる。

一方、1000万円以上世帯では設問2・3の数値が低い。LCCの場合、価格は安くとも早朝深夜便であったり、払い戻しができなかったりと融通が利かない点もある。そのため、ある程度の譲歩をしながら積極的にLCCを使いたいというのがちよんど世帯年収400万~600万円のラインということが言えそうだ。

# マーケットへの影響

浮いたお金は観光地へ  
食事や、延泊の予算に

LCCを使い、多少の不便を受け入れながら抑えられた費用の使い道はどうなっているのか。調査の結果、「現地の買い物や食事で少し贅沢をした」という回答が最も多く、40・9%となった。続いて、「次回の訪問にまわすつもり」「現地の宿泊数を増やすつもり」という回答が続き、「貯蓄など訪問先で使わなかった」

と回答している人は7・7%にしか過ぎない。結論として、LCCで節約した交通費は観光地に落ちているらしいという結果が導き出された。実際、すでにLCCが多く飛んでいる北海道の旅行者を調査したところ、一人あたりの現地でのおこづかいが平均500円程度アップしているという話もある。LCC先進国では、移動にはお金をかけないと割り切りLCCを使いホテルは星付きに泊まるといったケースもあるという。

表2 LCCで浮いたお金の使い方

LCC利用者	
現地滞在の買い物や食事などで少し贅沢した	40.9
現地滞在の日数(宿泊日数)を増やした	7.9
次回の訪問にまわすつもり(訪問回数を増やすつもり)	20.2
貯蓄するなど、訪問先では使わなかった	7.7
LCCでなければ訪問しなかったので、浮いたお金はない	6.6
そもそも安く浮いたとは思わなかった	4.2
浮いたお金をどう使うかということを意識しなかった	11.9
その他	0.6
0(%) <span style="float: right;">50</span>	

このように考えていくと、観光地へのLCCの就航は、①若者を中心とした世代に旅先候補地に選ばれやすくなる。②いつもより少し多めに現地でお金を使って帰ってくれる。③安い航空運賃でもう一度来ようという思いを持ってもらえる。という可能性を秘めており追い風と言える。

## 那覇空港LCCターミナルに見るLCCミニ知識

空港連絡バス移動・徒歩による乗降が多い

多少の不便を理解し、安さを楽しむことができる仕組みになっている。



乗降は徒歩で。ボーディングブリッジと言われる通路を使わないことでコスト削減を図っている。雨の日でも、傘を貸し出すなどしてバスも極力使わない。このコスト削減は運賃に反映してくるため歓迎したい一方で、これまでのイメージが強い高齢者には厳しい面も



那覇空港LCC専用ターミナルへは空港連絡バスで移動する。こうすることで施設使用料を抑えることができ運賃を下げられるが、このバスと特定のレンタカー会社のシャトルバス以外、このエリアに立ち入ることができず、多少の不便さは否めない

### 調査結果より

LCCの成功を握るのは「成田空港」と「シニア」か

若年層を中心にサービスをよく理解した上で利用されているLCC。利用意向は高く、地方航が地域経済へ寄与していくことは予測できる。では今後市場は更に拡大していくのだろうか？

長期的に考えると、現状のままではLCCは今後頭打ちになる可能性がある。まず重要な市場のひとつが関東である。関西で浸透し始めているLCCだが、人口の多い関東は無視できない。成田空港のアクセスにおけるマイナスイメージが払拭されない限り、関東でのLCCの成功のハードルは高いだろう。

もう一つは、レジャーという視点で外せないシニアだ。時間的に余裕のあるシニアはLCCの恰好のターゲットとなるはずだが、情報感度が低いことがネック。今後「LCCを使いこなせるシニア」あるいは「シニアが使いこなせるLCC」が登場するかどうか成功の可否となるだろう。採算の取れない路線はすぐに撤退というドライな面も持つLCC。地域もLCCの参入にすぎることなく、新たな手を考えておかなければ、その恩恵に授けられないことは言うまでもない。

文責 研究員 森戸香奈子

# LCC 地方就航で変わる 空港の課題と戦略

2013年、主要LCC3社により、新路線の発表が相次いでいる。すでに就航から1年が経過している都市部空港の経過、またすでに取り組みを始めている地方空港の好例を詳細に見ていくことで、今後、日本の地方空港が取り組むべき課題と可能性を見ていく。

## 現状把握

### 都市空港就航が落ち着き、 地方空港路線が本格化

成田では思わぬ前泊需要  
LCC就航は地方を潤すか

日本地図に現在就航しているLCCの路線を合わせてみると、まだまだエリアに偏りのあることが分かるが、2013年は、成田・大分線・関西・新石垣線など注目の路線が次々と生まれる。「今年は地方空港LCC本格就航元年」と、航空アナリストでLCCに詳しい鳥海高太郎氏。都市部空港へのLCC就航で、地方は潤ったのか。LCC就航により成田エリアでの滞在時間に変化が出ている。前泊需要が生まれたこのエリアには2013年1月1日より平

和交通により銀座・東京駅からの格安直通バス(1000円)の運行が始まった。ホテル側もアーリーチェックアウトプランを格安で用意する、早朝シャトルを出すなど受け入れ対策を用意している。当初LCCを使う人は前泊などしなないと思われていたのだが思わぬ誤算だったという。そうした中、地方空港はどのような戦略をとればいいのか。



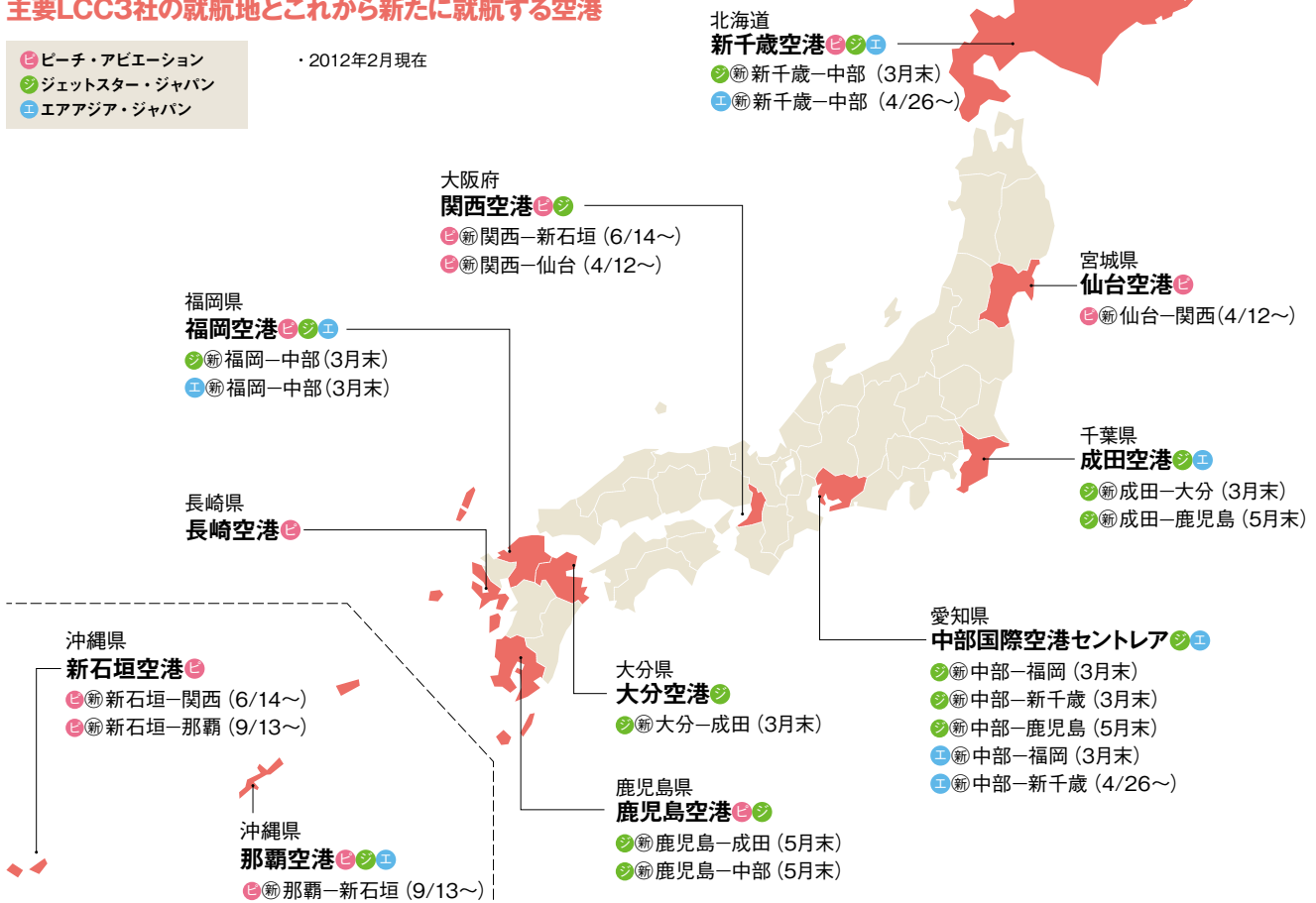
航空アナリスト  
鳥海高太郎

城西国際大学観光学部(航空サービス論、マーケティング論)助手。航空アナリストとして現在ラジオやテレビ番組にも出演。関連執筆多数。LCC各社へのネットワークを持ち、足を使って集めた情報で考察し、LCCのビジネスモデル研究、航空業界の動向予測を行っている。

## 主要LCC3社の就航地とこれから新たに就航する空港

- ピーチ・エアエーション
- ジェットスター・ジャパン
- エアアジア・ジャパン

・2012年2月現在





## 現在の地方空港

# 地域連携を意識している 地方5空港の取り組み

航空アナリスト鳥海氏と共に「今後地方空港に必要と思われる9の要素」を挙げ、同項目でアンケート取材を行った。独自の工夫があり、かつ地域連携が上手くいっている5つの地方空港について他エリアでも応用可能と思われる工夫を中心に表組でご紹介する。

高松空港	新石垣空港	有明佐賀空港	茨城空港
高松駅・琴平駅から空港直通バスあり。その他、路線バス。	現在の石垣空港より多少アクセスが悪くなるのが難点。これに対し、県として空港と港を結ぶアクセス道路を整備中。当面は港までのシャトルバスを運行。市街地から空港まで所要時間30分。	格安で1名から利用できるリムジンタクシーと、(空港直行・乗合制・事前予約制1000円～)最初の24時間1000円で利用できるレンタカーキャンペーン(2名以上の場合、1名では2000円)がある。	東京方面からのアクセス向上のため「東京駅-茨城空港」直行連絡バスを運行している。料金も飛行機利用者500円また4時間1000円で利用できるレンタカーキャンペーンも実施中。
空港目の前に895台(24時間)空港から1キロ離れた場所にも駐車場があり無料送迎を行っている。	現空港の1.6倍にあたる500台を準備。	800台収容可能。24時間の巡回警備。泊数制限なし。空港ターミナルビルの目の前にあり、手荷物の多いご旅行や出張にも便利。	ターミナルビルの目の前に1300台分の駐車場がある。(入出場可能時間/6:00~22:00)
800円(現在上海・ソウル線を利用の方に割引キャンペーンあり)※ただしその場合は空港前駐車場は使えない。	1時間まで100円。以降1時間100円。泊1000円、二輪車無料。	無料	何日とめても無料。14日以上駐車する場合は、事前に空港ビル管理事務所に届け出が必要
屋上の無料化、フライトシミュレーターの常設や美術展示をシアター空港として認知をねらうべく各種検討中。	テナントとしてスターバックスコーヒーを誘致。島にとっては大変大きな話題に。	ビル内のレストランにて地元食材を使ったメニューを提供。展望デッキから有明海や佐賀平野が360°パノラマで楽しめる。	コリアンフードや韓国コスメを扱う「韓国 Plaza」などがあり地元の人にも愛されている。就航先である北海道や神戸・沖縄の物産フェアを開催。アテンド付きの空港見学会(有料)や子供向け航空教室を実施。
到着ターンテーブルにうどん鉢を出現させている。免税店リニューアル。	床タイルでミンサー織りを表現。地元色を出すイベントを企画。	空港公園内に国産旅客機YS-11を展示。事前申し込みで機内見学可。	茨城空港近隣の3市(小美玉市・行方市・鉾田市)が地元特産品の紹介・販売。空港に隣接する公園内に退役自衛隊機を2機展示するなど、自衛隊百里基地との共用空港としての特長を生かした取り組みを実施。
塩江温泉・うどん屋・栗林公園・金比羅宮、美術館など。	空港近隣はもともと農業エリアであったため、現状施設等はない。レンタカー乗り場を準備。開港を長年待ち続けてきた地元としては空港そのものが観光地になりえる。	佐賀城本丸歴史館・古湯温泉。リムジンタクシー・レンタカー(カーナビ付き)制度を充実させ、サイト上で観光案内をすることで、吉野ヶ里遺跡、県外など少し遠くまで足を延ばせるように工夫している。	偕楽園・アクアワールド大洗・那珂湊水産
開館時間/6:30~21:15	開館時間/8:00~21:00	開館時間/5:15~21:00	開館時間/9:00~18:30
就航(春秋航空)	2013年6月4日就航(ピーチ・エアレーション)	就航(春秋航空)ジンエアーが今夏就航予定	就航(春秋航空)
上海(春秋航空)・ソウル(アジアナ航空)※3月21日に台北便が就航予定。ツアー用にベトナム航空・ニュージーランド航空のチャーター便。	韓国・台湾の便の誘致活動をしており、大韓航空、アジアナ航空のチャーター便が飛ぶことが確定。	上海(春秋航空)ソウル線(ジンエアー)就航に向けて準備中。	上海(春秋航空)今年2月に台湾(復興航空)、3月にソウル(アジアナ航空)へのチャーター便が運行。5月には済州島(ジンエアー)へのチャーター便が運行予定。

※管理区分に関わらず、いわゆる都市部にあるメイン空港以外を、ここでは地方空港と呼ぶことにする。



**乗らない人が来る仕掛けが地域連携のキーワード**

今後地方空港が活性化するために不可欠な要素として、鳥海氏は「地域との連携」を挙げた。そのために必要な要素が、アクセス面、エンターテインメント性、観光色、それに加えて、LCCや国際線の就航だという。(詳細項目は、右表の項目を参照)

そのような中で地域連携で成果を出しているのが「茨城空港」だ。空港から東京行直通バスが出ており、飛行機に乗らない人でも利用することができる。駐車場は何日停めても無

料。結果、搭乗者を数倍上回る人の行き来が生まれ、空港内や近隣が賑わうことに。また5つの空港すべてで、「飛行機に乗らない人が楽しめる環境づくり」に知恵を絞っていた。

北九州空港では、飛行機を眺めながら足湯に浸かれる設備を整え、高松空港ではフライトシミュレーターの常設を検討中。美術品を展示するアート空港を目指す動きもある。その他、空港見学会(茨城)や、ANA 子供制服撮影会(佐賀)、その他季節イベントなどを行い、地元の人が続り返し訪れたい場所を作り出そうとしている。

**地元を素通りさせないアクセス強化策**

アクセスの工夫では有明佐賀空港がユニーク。空港発着の公共交通機関が少なかつたことから、利便性向上を目的として、H16年度から乗合制のリムジンタクシーを運行(運賃は1000円)。嬉野温泉、武雄温泉、吉野ヶ里遺跡、柳川川下りなどもコースに入っており、移動手段としてだけでなく、観光用としても利用できる。同時にレンタカーキャンペーンを実施し、2名様以上の利用で貸出し後24時間1000円(※

1名利用の場合は、2000円。ガソリン代等、その他の費用は実費負担)と破格。全車カーナビ付きで、佐賀県内のみならず近隣の福岡県、長崎県、熊本県の観光地に足を延ばすこともできる。どの空港も、LCC、国際線の誘致に熱心だった。



東京行き直通連絡バスは、飛行機に乗る人が500円、乗らない人でも1000円。東京行きの足として認知され、満席も出るほど。空港としてだけではなくバスターミナルとしても機能させ、人を集め、施設を充実させることに成功(茨城空港)

表 地方5空港の取り組み

	北九州空港
自家用車以外でのアクセスが便利か	航空機の発着時刻に合わせてエアポートバスがある。早朝・深夜便を利用する場合は乗合タクシーが便利(対象便に条件があるため事前確認が必要)。
自家用車で空港に行ける環境がある	1780台収容できる駐車場があり、国が管轄している空港では最も安い料金。
普通自動車の1日の駐車料金	500円
飛行機に乗らない人が楽しめる環境があるか	空港内3階デッキに解放感溢れる足湯がある(大人100円こども50円)。毎週土日(祝日)に豊前街道新鮮市を開催。
空港内に観光色が強い	九州筑豊ラーメンなど九州グルメが楽しめるレストランや豊前街道ふるさとコーナーの用意がある。周辺地域のイベントや祭りなどの情報をパネル展示。
空港の近隣に観光地がある	関門海峡・小倉城・スペースワールド・平尾台・門司海lettroなど。
24時間稼働、もしくはそれに準ずる稼働時間である	開館時間/24時間。海上空港。ただし、ビル館内は最終便到着30分後に閉館となり、始発便出発1時間前に開館となる。
LCCが就航している	未就航
国際線を誘致しているか?	釜山(スターフライヤー)



新石垣空港開港・アジアを見据えた  
那覇空港LCCターミナルに見る

## 地方空港

# 今後の課題と可能性

2013年3月7日、新石垣空港の開港で沖縄の空が話題を呼んでいる。北海道などと比べこれまで周遊旅行が少なかった沖縄に周遊需要を呼び起こし、かつアジアからの流入を起すのが狙い。沖縄の例に沿いながら、地方空港の今後の課題と可能性を探る。

### 本島、新石垣線就航で 沖縄周遊旅を促進

石垣の美しい青い海を見ながら着陸する新石垣空港（以下、愛称で南ぬ島石垣空港）が2013年3月7日に開港する。長年暫定的に小型ジェット機を飛ばしていたが滑走路を（※1）を2000メートルまで伸ば



床タイルには沖縄の伝統織物であるミンサー織りが表現されている。9月13日には待望の那覇・石垣便も飛び、本土への移動コストが安くなるというのが島民にとって最も嬉しいことなのだという

し、中型ジェット機対応空港として生まれ変わる。これにより地方管理空港第2位である（H22年度）乗降客数・貨物取扱量に対応する。建設の歴史は昭和51年にまで遡り長い期間がかかったが、H18年10月自然に最大限の配慮をした南ぬ島石垣空港の工事が始まったのだという。

南ぬ島石垣空港の開港には沖縄全体の観光需要を拡大したいという強い願いが込められている。沖縄は、本島のみならず、豊かな観光資源である離島を絡めた周遊旅行を促進することを期待されている。例えば北海道の場合、道内の見どころはレンタカーで周遊ができる。観光客にとって周遊をするかどうかの最大の要因は移動手段にあり、離島を含めた沖縄周遊には飛行機移動が

欠かせなかった。周遊する魅力が揃えば宿泊日数も伸びるため、このたびのLCCの就航により沖縄エリア、観光需要の活性化が望めることになる。

地方空港として、南ぬ島石垣空港を見た場合、前頁の表一覽にもあるように空港までのアクセスと周辺の観光が課題だ。アクセスに関して当

面は港までのシャトルバスを運行し、追ってH28年には港と空港を結ぶ道路を新設することで補うという。周辺観光については、新空港周辺はもとも農業専用エリアであったため商業施設は現状にもなく、その対策としてレンタカープールを隣接させ、気軽に島内を回れるようにする予定だ。これは有明佐賀空港など他



2013年3月7日、石垣住民の希望が込められた、美しい海をのぞむ空港、南ぬ島石垣空港がいよいよ開港する。参考にした空港は、クアラルンプールのLCCターミナル、シンガポールのバジェットターミナル、そして茨城空港なのだそうです。提供：石垣空港ターミナル株式会社（本ページの写真すべて）

※1 これまでの滑走路の長さは1500m。乗客数や荷物を容量いっぱい乗せないことで基準をクリアさせていた。

の地方空港にも見られた方策だ。

また、路線誘致を実現させるために、石垣市長が東京、大阪、韓国、台湾へ直接赴いてのトップセールスや仕掛け人として担当者を備え、ギネスブック掲載を目指したイベントの企画、ゆるきやらの「パイクル」の作成、市民の出演によって作成したテーマソングやプロモーションビデオをつくった。自然や海など、石垣が元来もつ恵まれた魅力に甘んじることなく、観光客・キャリア双方へのPR戦略を、島民と一緒に進めて行った。島民に待ち望まれた新空港は、島民も足を向けてくれる空港にしたいと施設内のテナントも工夫したという。前頁の5空港も含め、地方空港の成功には、新路線の追加によりどんな新しい観光需要が生まれるのかを考えた企画提案、観光地のネームバリエーのみに頼らない積極的な路線誘致活動、足りない魅力を補う工夫、またなにより永続的に、地元住民が繰り返し空港を訪れたいくなる仕掛けがキーワードと言えそうだ。

**次に目指すはアジア  
海外からも呼び込みを**

また、沖縄の空港はその立地メリットを生かし、アジアへも目を向けている。



沖縄県土木建設部新石垣空港課業務環境班 主査比嘉真之さん。「ゆるキャラのパイクルもよろしくお願いします」

「南ぬ島石垣空港は、羽田に行くよりも上海・香港のほうが近い。今後LCCに限らず、アジア諸国から路線を積極的に誘致していきたい」（沖縄県企画部交通政策課 奥田さん）。具体的には、同2国に加え、韓国・台湾の便の誘致活動をしており、大韓航空、アジアナ航空のチャーター便が飛ぶことは確定しているという。これは本島も同様の戦略。那覇空港LCC専用ターミナルはANAが初めて旅客ターミナル運営を行っている事例。これは徹底したコストカットを自社の判断で実現する手段を増やし、アジア路線への小回りが利く拡張性を考えた戦略なのだという。本土と沖縄と離島、アジアと沖縄への観光客の移動はこのエリアの新たな活性化につながっていくだろう。今後の動向に注目したい。

**とーりまかしの考察**

**LCCで浮いた予算の受け皿作りは地域連携と新規需要創出がカギ**

**地方空港の「ウエブ型」連携が地域に新たな需要を生み出す**

活性にはならない。乗車率により路線撤退が早いLCCならばなおのこと、この手法は参考にされない。

**LCC利用で浮いた予算の使い道と新たな旅行スタイルの創出を**

今回、LCCの受け入れ先である地方空港取材の中で、今後、大きく2つのシナリオが用意されていると感じた。1つは、地方空港が単なる大都市空港のサブ空港として利用され、地域活性につながらない、というシナリオ。もう一つは、大都市圏と地方との往復「ハブ型」で成熟した市場が、次のステップとして、地方空港間の連携を促進し「ウエブ（WEB）型」へと進化することで、地方空港の地元へ、新たな旅行需要が創造されていくというシナリオだ。

例えば、静岡富士山空港と福岡空港間の便が就航した際の「たすきがけのPR」手法が参考になるだろう。静岡県内の住民に対して空港利用を促進するために、単に静岡空港のPRをするのではなく、福岡や九州観光の楽しさをPRした。一方、福岡周辺の住民に対しても、富士山や静岡県内の観光をPRし、互いのエリアを、より身近に感じてもらうしながら、旅行先として選ばれよう仕掛けをしていったのが印象的だ。交通活性は2ウェイでなければ、真の需要

さらに、海外事例を参考にすると、もう一つの需要創出の道もある。観光需要の高いスペイン・イビサ島では、LCCを始めとし、約90社が乗り入れているLCCの一大ハブ拠点である。毎週金曜日の夜にヨーロッパ各地からLCCでこの島に飛んできて、週明けに帰っていくというスタイルが定着している。交通費が下がれば、極端な話、ご当地グルメを食べるためや、飲み会のためにLCCで日帰り往復するという新しい日本の楽しみ方が定着するかもしれない。

LCC利用により浮いたお金は、地域消費に回ることが分かったが、旅行回数増や、新たなスタイルの旅行需要が生まれれば、地域消費を格段にあげられる可能性もある。いずれにせよ、今後どのようなシナリオを展開できるのかは、観光業界全体の腕の見せ所といったところではないだろうか。