

地方空港のインバウンド需要を増加させる 航空ネットワークの戦略 — 中国と新千歳空港間における国際LCCの展開可能性 —

菊池 光貴¹・長谷川 裕修²・田村 亨³

¹正会員 エム・アール・アイ リサーチアソシエーツ株式会社

(〒100-6105 東京都千代田区永田町二丁目11番1号 山王パークタワー5階)

E-mail: kikuchi@mri-ra.co.jp

²正会員 秋田工業高等専門学校准教授 土木・建築系 (〒011-8511 秋田県秋田市飯島文京町1番1号)

E-mail: hasegawa@akita-nct.ac.jp

³フェロー会員 北海商科大学教授 商学部 (〒062-860 札幌市豊平区豊平6条6丁目10番)

E-mail: tamura@hokkai.ac.jp

本研究は、新千歳空港を対象に中国からのインバウンド需要を増加させるための航空ネットワーク戦略を提案したものである。本研究により次のことを明らかにした。はじめに、日本の首都圏空港の容量制約と中国のローコストキャリア（LCC）成熟過程から、新千歳空港へ中国からのインバウンド需要を増加させるロードマップを提案した。次に、航空ネットワーク戦略として、首都圏を経由して新千歳空港に入るトライアングルネットワークの必要性と成立可能性を、春秋航空と春秋航空日本の上海空港、首都圏空港、新千歳空港を結ぶ路線についてOAG時刻表データ（2017年）を用いて分析した。さらに、日本の航空市場の閉鎖性を打破するためにも、地方空港に参入している外国企業に、日本国内を運航させる（カボタージュ）ことの重要性を指摘した。

Key Words : rural airport, inbound demand, airline networks

1. はじめに

世界観光機関（UNWTO）の推計では、2017年の全世界のアウトバウンド市場は12億人で、2030年には18億人になると予測されている。周知のとおり、日本の政府目標は2020年に4,000万人、2030年に6,000万人であるが、18億人の中の6,000万人とみると、この値は決して過大な目標ではない。一方で、成長するアウトバウンド市場をどう取り込んでゆくかが問われており、首都圏空港の容量不足がボトルネックにならないことが重要である。

一方、日本の国際航空旅客輸送は2016年で8,654万人となり、2015年の7,904万人、2014年の6,849万人と、毎年10数%の急激な伸びを示している。空港別では、羽田・成田・関空・中部の4空港で外国人旅客の75%を受け入れており（首都圏2空港が60%）、新千歳・福岡・那覇がそれぞれ5%で、これら7空港で90%を受け入れている。首都圏2空港は、2030年に発着容量100万回を目標としているため、当面は容量制約のある首都圏2空港を除いた

オープンスカイ政策が続くことになる。このため、国際線を睨んだ、関西・中部空港のローコストキャリア（LCC）専用ターミナル建設や新千歳・福岡・那覇空港の拡張が進められており、ここ数年のインバウンド需要増加は首都圏2空港以外の空港が牽引することとなる。特に、国際旅客の多い主要7空港以外の地方空港においては、国の「訪日誘客支援」の効果もあって、2017年では対前年比で34%増と需要を大幅に伸ばしている。

こうした背景のもと、本研究は中国からのインバウンド需要を増加させるための航空ネットワーク戦略を提案することが目的である。具体的には、中国においてLCCが成熟するまでのロードマップを設定し、中国と地方空港間のダイレクトネットワークの充実を提案するとともに、首都圏を経由して地方空港に入るトライアングルネットワークの構築を検討する。研究対象とする地方空港は、中国初の国際LCCである春秋航空が出資して日本国内を運航している春秋航空日本の路線に着目し、不完全ながら既にトライアングルネットワークの雛形が構築さ

れている新千歳空港とした。

2. 日本と中国の航空事情

研究を進める上で、日本のオープンスカイ政策^{1)~4)}、日本の国際 LCC^{5)~7)}、中国の航空市場^{8)・9)}に関して、研究レビューを行なった。

日本における最初のオープンスカイ協定は、2010 年のアメリカとの締結であり、当初、容量制約のある羽田・成田を除き締結された。成田については 2013 年からオープンスカイが始まっているものの、第 5 の自由（以遠権：外国で旅客または貨物の搭乗載を行い、さらに第 3 国へ輸送する運輸権）が制限されたままであり、羽田は現在も除外されたままである。また、大きな需要の伸びが期待される中国とのオープンスカイは 2012 年に締結されたが、他国同様に、首都圏空港は対象から除外されている。その一方で、日本の地方空港では、オープンスカイを活かしたインバウンド需要の増加が始まっている。台湾とのオープンスカイ協定を例に挙げると、協定は 2011 年に合意され、2016 年までに参入企業が 4 社から 11 社に、便数が 230 便から 550 便へと倍増した。また、就航都市数は日本と台湾を合わせて 12 都市から 21 都市まで増えている。同様に、中国とは 2012 年に合意され、2016 年までに 9 社が 17 社へ、660 便が 1,100 便へ、就航都市数は 34 都市から 63 都市へと増加している。

近年、関空や成田、中部に国際 LCC ターミナルが整備されてきているが、国際競争に目を向けると日本の国際 LCC の出遅れは致命的とも言える。例えば、カンタス航空を母体とするジェットスターは、日本航空（JAL）との共同出資でジェットスター・ジャパン（海外の出資比率は 33%以内）を運航し日本国内に就航しているが、実際の路線設定や乗り継ぎ運賃に関してはカンタス側の意見が強いと言われている。もう一方の全日本空輸（ANA）はピーチ・アビエーションなど自前の LCC を国際路線へ展開しているが、その利用者は日本人が多くを占めており、先行するアジア LCC の後塵を拝している。こうした状況に陥った要因として、わが国の航空市場の閉鎖性、すなわち大手 2 社の寡占状態にあることが挙げられる。本邦 LCC はいずれも大手 2 社の出資を受けていることから、本来のポテンシャルを存分に発揮できず、国内線・国際線ともに競合を避けながら慎重に路線を展開する傾向が見られる。

一方、中国航空市場に着目すると、長い間、「中国民航」が唯一の航空会社として国内外の市場を独占してきたが、中国の航空市場が拡大するのに合わせて、1980 年以降、航空市場の参入規制が緩和され、2016 年時点で 46 社まで拡大してきている。経営主体別にこれらを分類すると、①中国民航が分割（1987 年）されてでき

た国主導の航空会社、②省などの地方政府が出資する航空会社、③官民による共同出資会社、そして④民間の航空会社、の 4 種に大別される。2018 年現在、LCC は上海空港を拠点とする春秋航空を中心に十数社あり、同社は春秋旅行会社が出資している民間の航空会社である。中国航空市場の規制緩和は始まったばかりであり、航空券予約システム（CRS）を中国民間航空局が一元的に管理していること、航空燃料の購入が自由化されていないことなど、LCC が成長する上での制約が多い。そのため、中国の国内外の航空旅客輸送に占める春秋航空の割合は、2016 年時点で僅か 2.8%に留まっているが、将来的な伸びしろは十分に期待される。なお、参考までに日本の 2017 年の LCC 旅客数シェアは国内線が 9.7%、国際線が 21.7%、旅客全体では 14.3%である¹⁰⁾。

以上の研究レビューを踏まえて、本研究の特長を整理すると以下のとおりである。それは、①日本の地方部におけるインバウンド需要を対象としていること、②特に、中間所得層の増加が著しい中国のインバウンドを対象としていること、③3 章で詳述するが、中国と日本の航空市場の制約を時系列で整理して、その各段階における航空ネットワーク戦略のロードマップを提案していること、である。

3. 中国から日本への国際航空ネットワーク

(1) 航空ネットワークの現状と課題

本題に入る前に、「日本から中国へのアウトバウンド」の現状について整理すると、日本の地方空港から中国へのアウトバウンドは、首都圏空港の容量不足から韓国の仁川空港で乗り継ぐことが多かったが、近年では国際化が進んだ羽田空港の乗り継ぎが増えてきている。また、最近ではピーチ・アビエーションのように、日本の地方部からダイレクトで中国に乗り入れる LCC も増えてきている。

次に、本題の「中国から日本へのインバウンド」について、研究レビューを踏まえた現状と課題をまとめる。まず、現状については、以下のとおりである。

- 中国の国際航空旅客輸送は、2016年で5,000万人（日本は同年で8,654万人）であり、ここ数年、約 20数%伸びている（約1,200万人/年の増加）。
- 日本への国・地域別入国者数は、2016年で韓国（520万人/年）に次いで中国（510万人）、台湾（400万人）と続いており、2013年以降の伸び率は中国が最も高い。
- 中国では、1987年に続いて2000年に実施された「新航空政策」を受けて、2004年から本格的な自由化が始まった。しかし、国際路線に関しては、フルサービスキャリア（FSC）による運航が中心であり、

上海空港を拠点とする春秋航空のみが羽田と日本の地方空港に乗り入れている。今後、中国では国際LCCの展開の動きもあり、中国からのインバウンドの急激な伸びが予想されている。

次に、中国から日本への国際航空ネットワークを拡大する場合の課題をまとめる。

- ・ オープンスカイ協定を活用したインバウンドの拡大が見込まれるものの、2030年頃までは首都圏空港の容量制約がボトルネックとなる
- ・ 関西、成田、中部の3空港以外の地方空港では、海外LCCの乗り入れターミナルの整備が遅れている
- ・ 日本の航空市場は寡占状況にあり、例えば、海外からのチャーター便の乗り入れに際して、グランドハンドリングやターミナルビルのカウンター利用に制限がある

(2) 航空ネットワーク戦略立案のためのシナリオ

中国からのインバウンド需要を増加させるための日本の地方空港における航空ネットワークを検討する。まず、これまでの中国と日本との航空ネットワークを時系列でまとめる。その上で、2030年までの10年余りの時系列発展シナリオ（ロードマップ）を示す。

本研究では、中国の航空市場の自由化元年と言われる2004年から日本と中国の間にオープンスカイ協定が結ばれた2012年までを第1期、2013年から現在までの爆発的にインバウンド需要が増加した現在までを第2期と位置づけて、航空ネットワークの変化をまとめる。

第1期（2004～2012年）

北京空港や上海空港などの中国拠点空港から日本の首都圏空港へ、ビジネス需要を中心に国際幹線ネットワークが作られた時代であり、2000年に中国民航局から分割された中国国際、中国東方、中国南方の3つの航空会社が運航していた。

第2期（2013～2018年）

首都圏空港の容量制約から、中国FSCが日本の地方空港へダイレクトで乗り入れ始めた時期であり、特に、中国の中間所得層の増大から観光目的のインバウンド需要が増加した。

この2つの期間を経て、これから10数年先のシナリオを描くと、今後は2つの転機を経て、地方空港の国際航空ネットワークが成熟していくものと考えられる。それを、第3・4期として示す。

第3期（2019～X年）

今後、中国国内線で成長してきたLCCが国際路線へ一斉に参入し、一挙に拡大する。現時点では、2014年に茨城空港に乗り入れた春秋航空が、中国からのLCC第1号であった。春秋航空は、現在、羽田、関空、新千歳など日本国内7空港と上海を中心とした中国の7都市とを運航

している。中国人航空旅客にとっては、予約上・決済上の手続きのしやすさから、引き続き中国の航空会社を選択することが今後も続くと思われる。

第4期（X年～2030頃）

中国からのインバウンド需要を考えると、旅程の中で日本国内を周遊可能な首都圏空港IN地方空港OUTといった、中国の出発空港から見るとトライアングルに結ばれた路線の開設が望まれる。なお、4(2)節でも述べるが、現時点でもこのような需要は存在している。ただし、現在の春秋航空では、上海⇒羽田、羽田と成田の陸上移動、成田⇒新千歳、新千歳⇒上海というように、首都圏空港の容量制約により、不合理な移動を強いられている。この第4期で重要な点は、2030年頃に首都圏空港の容量に余剰が生まれる時期を待たずに、トライアングル路線を開設するという点である。

トライアングル路線を形成する方法として、現在の日本では制度上できないものの、海外の航空会社が日本の航空会社に運航委託をすることや、航空輸送のカボタージュを認めることが挙げられる。後者の場合、首都圏空港の混雑を加速させるものとなるが、途中訪問地（首都圏）と最終訪問地（地方都市）の魅力のシナジーが期待できることから、リピーターに限らず初めて来日する観光客を地方都市へ誘客しやすくなることが期待される。また、トライアングル路線が形成されていない場合に比べると、首都圏と地方都市への需要が1つの路線に集約され、安定的な搭乗率の確保が見込まれることから、地方空港への国際線就航を促進できる、といったメリットが期待される。

なお、現行のアライアンスによる共同運航便（コードシェア便）での代替も考えられるが、その運用には限界がある。特に、中国の航空会社の中で、世界的な航空アライアンスに加盟しているのは、中国民航が分割されてできた国主導の中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空の3社だけとなっている。共同運航便が組めない海外の国際LCCにとって、日本国内へネットワークを拡げるためには、春秋航空が春秋航空日本という日本国内線を担うLCC事業者を作ったことに倣うほかない。従って、地方空港へのインバウンド需要を増加させるためには、より開かれた航空旅客輸送環境を整えることが重要であり、運航委託やカボタージュといった方策の導入も必要になるといえる。

4. 新千歳空港の航空ネットワーク戦略

(1) SWOT 分析

新千歳空港を含む道内7空港による混合型コンセッションが進んでいることを踏まえ、新千歳空港を対象として中国からのインバウンド需要を増加させるための航空ネットワーク戦略を検討する。

検討においては、空港を取り巻く背景として次の3点

に留意すべきである。①新千歳空港は防衛省との共用空港であること、②札幌都市圏の第 2 空港として丘珠空港の整備が検討されていること、③2030 年の新幹線札幌延伸に合わせて冬期オリンピック・パラリンピックの札幌誘致がはじまっていること、である。

新千歳空港に関わるいくつかの統計をまとめる。

- ・ 訪日外国人来道者数が 100 万人を超えたのは 2013 年からであり、2016 年 230 万人、2017 年 290 万人と、急激な成長を続けている¹¹⁾。
- ・ 2016 年データによると、入国空港別訪日外国人旅行者の訪問パターンとして、北海道ブロックを訪れる人はその 96%が自ブロック内の移動となっており、この値は沖縄ブロック (97%) に続いて多い¹²⁾。
- ・ 国別には、2015 年統計で、中国が 27.4%と一番多く、次いで、台湾、韓国が続いている¹²⁾。

表-1 に SWOT 分析表を示す。海外 LCC を活用して中国人の観光インバウンドを増加させるため、新千歳空港の内部環境と外部環境をまとめ、強み (Strengths)、弱み (Weaknesses)、機会 (Opportunities)、脅威 (Threats) を抽出した。

表-1 SWOT 分析表

内部環境	強み	弱み
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国人は北海道に強い魅力を感じている ・ 海外 LCC のダイレクト便がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港は FSC 対応 ・ 空港は日本の航空会社の利用を優先 ・ 自衛隊との共用のため、中国航空機の乗り入れに制限がある
外部環境	機会	脅威
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2020 年東京オリンピックのインバウンド需要 (首都圏 IN 北海道 OUT) ・ 地方空港への海外 LCC 参入を日本政府が促進 (地方創生のため) ・ 丘珠空港と新千歳空港の機能分担の可能性 ・ 首都圏空港混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地震、豪雪などの自然災害 ・ 海外 LCC 間の競争激化 例えば、「カンタス航空でオーストラリアへ！」(千歳⇄成田間は 0 円)

表-2 は、SWOT 分析から抽出した戦略オプションである。特に、新千歳空港のネットワーク戦略において重要となることは、強みを活かして機会を捉える積極的成長・早期集中戦略の部分である。すなわち、首都圏空港に容量制約のある 2030 年頃までに、北海道のゲートウェイ空港としての地位を確実なものにすることである。その具体策としては、①チャーターを含めて、インバウンド需要を呼び込む、②新千歳 IN+羽田 OUT 路線などのトライアングル路線の新設・拡充、さらには、③海外 LCC による新千歳⇄首都圏間のカボタージュ試行が挙げられる。また、「強み×脅威」、「弱み×機会」、「弱み×脅威」において重要なことは、①道内に地域商社を立ち上げ、中国観光業界との連携による誘致強化を行うことや、②北海道から海外 LCC への支援を積極的に行うこと、などが挙げられる。

(2) トライアングル路線の現状分析

ここでは、OAG時刻表データを用いて、3.(2)節で説明したトライアングル路線の現状を分析する。分析対象は、春秋航空と春秋航空日本の上海空港、首都圏空港、新千歳空港を結ぶ路線である。

表-2 戦略オプション

強み×機会 ：強みで機会を捉える積極的成長・早期集中戦略	強み×脅威 ：強みで脅威を克服・回避・差別化する対応戦略
<ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏空港の混雑中に、ゲートウェイ空港としての地位を確立させる ・ チャーターを含めて、インバウンド需要を呼び込む ・ 新千歳 IN+羽田 OUT 路線の拡充 ・ 海外 LCC による新千歳⇄首都圏のカボタージュを試行 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道が多様な関連主体を束ねて、国際戦略を立案・実施 例えば、海外観光客誘致、安全性向上、非常時の対応マニュアル ・ 北海道開発局が新千歳空港の制約を解決 防衛省との調整、空港整備、防災・減災機能の拡充、空港アクセスの確実性向上 (進展する情報技術の導入による)
弱み×機会 ：弱み克服で機会を逃さない段階的改善戦略	弱み×脅威 ：弱みと脅威からの最悪事態を避ける
<ul style="list-style-type: none"> ・ 中国観光業界との連携による誘致強化 (道内地域商社の立ち上げ) ・ 道内の民間企業連携の強化 (官依存体質からの脱却) ・ 中国 LCC の宣伝、サービス向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外 LCC への支援

トライアングル路線の現状分析事例として当該区間を選んだ理由は、①今後、中国人の国際LCC利用が爆発的に伸びることが予想され、当面は旅行の予約や料金の支払決済方法の関係から、中国に本社を置く国際LCCが使われる可能性が高いこと、②2018年8月に春秋航空日本へヒアリングを行い、同社の成田～新千歳路線では97%が中国国籍の利用者であることと、「上海-羽田の春秋航空」と「成田-新千歳の春秋航空日本」とを乗継利用する割引運賃が親会社の春秋旅行によって設定されていることが分かったこと（上海⇄茨城⇄新千歳間にも同様のサービスがある）、である。

次に、航空会社の特徴をまとめる。中国の上海に本社がある春秋旅行会社が、2005年に中国初の民間LCCとして設立したのが春秋航空である。親日家である春秋航空の社長は、当初（2010年）、茨城空港を首都圏第三空港と考えて国際LCCの展開を図った、その後、高松（2011）、佐賀（2012）、関空（2014）、千歳（2014）、中部（2015）と路線展開し、2015年に羽田に乗り入れている。春秋航空日本は、春秋航空などが出資して2012年に成田を拠点として設立された。航空法の外資規制のため、春秋航空の出資率は33%までとなっている。路線として、成田～広島・高松・佐賀を2014年に、成田～千歳・関西を2016年に開設するとともに、成田～武漢・重慶・天津・ハルビンという国際LCC路線も持っている。また、2018年より、JAL及びJAL関連会社との間で航空機の管理を含む包括的な整備業務委託を行っている。

表-3～5は、2017年のOAG時刻表データを使って、航空会社別、年間運航便数、供給座席数、航空会社別構成比を路線別（発着両方向）に集計したもので、表-3は新千歳～上海路線、表-4は羽田～上海路線、表-5は新千歳～成田路線のそれぞれの値を示したものである。なお、分析データであるOAG時刻表データは、OAG社が提供する全世界の航空時刻表であり、フライト時刻や運航会社、機材、提供座席数、運航便数などの情報が把握可能なデータである。なお、本データはあくまでも時刻表データであり、欠航等により必ずしも実態どおりでない場合があるが、新千歳～成田間を運航する春秋航空日本へのヒアリング結果との比較から、妥当と判断した。

表-3 新千歳～上海（2017）

航空会社名	便数/年	供給座席数	構成率
春秋航空	708	127,440	35.6%
吉祥航空	539	85,566	23.9%
中国東方航空	730	144,718	40.5%
合計	1,977	357,724	100.0%

表-4 羽田～上海（2017）

航空会社名	便数/年	供給座席数	構成率
春秋航空	417	75,060	6.6%
上海航空	313	50,460	4.5%
吉祥航空	313	49,141	4.3%
JAL	730	149,464	13.2%
ピーチ・アビエーション	634	114,120	10.1%
中国東方航空	1,460	344,524	30.4%
ANA	1,460	349,464	30.9%
合計	5,327	1,132,233	100.0%

表-5 新千歳～成田（2017）

航空会社名	便数/年	供給座席数	構成率
ジェットスター・ジャパン	5,080	899,280	40.9%
春秋航空日本	701	132,237	6.0%
JAL	730	105,297	4.8%
バニラエア	4,475	788,244	35.8%
ピーチ・アビエーション	166	29,880	1.4%
ANA	1,496	244,584	11.1%
合計	12,648	2,199,552	100.0%

表-3～5より、トライアングル路線の現状を見ると、次のことが分かる。

- ・ 本来の航空路線は、上海と首都圏空港という幹線航空網を主として、上海と首都圏への国内フィーダーを従として構成されると考えられる。しかし、首都圏空港の容量制約と中国のLCC成熟過程から、中国のLCCが幹線航空網に参入できる可能性は低い。このことを表-4の羽田～上海路線の供給座席数から見てみると、中国東方航空やANA・JALといったFSCが実に75%を占めており、2015年にこの路線に就航した春秋航空は供給座席数ベースで6.6%のシェアと健闘しているものの、海外のLCCの幹線航空網への参入が難しいことを示している。
- ・ その一方で、海外航空会社の地方空港へ参入が続いている。表-3は、新千歳～上海路線の2017年の各航空会社の利用状況を示したもので、FSCである国管理の中国東方航空、省管理の吉祥航空に対し、LCCである春秋航空の供給座席数は拮抗しているといってもよい。
- ・ トライアングル路線を考える場合、最も重要となるのがスポーク路線である。今回の場合、新千歳～成田路線がそれに当たる。表-5の供給座席数から見ると、成田空港を拠点とするジェットスター・ジャパン（カンタス系）とバニラエア（エア

アジア系)の構成率が高い。その中であって、羽田～成田間の陸上乗り継ぎを強いられる春秋航空日本は健闘しているといえよう。ただし、春秋航空日本の新千歳～成田便には、成田～武漢・重慶・天津・ハルピンからの利用者、春秋航空系外からの中国の航空会社からの利用客も含まれており、詳細の分析は今後の課題であるが、上海～羽田路線の利用者が、成田経由で新千歳空港を利用している人の割合も少なくないと推察できる。

5. おわりに

本研究は、新千歳空港を対象に中国からのインバウンド需要を増加させるための航空ネットワーク戦略を提案した。本研究で明らかにしたことは、以下の3点である。

- 日本の首都圏空港の容量制約と中国の LCC 成熟過程から、新千歳空港へ中国からのインバウンド需要を増加させるロードマップを提案した。
- 航空ネットワーク戦略の最終形として、首都圏を経由して新千歳空港に入るトライアングルネットワークの必要性を提案した。
- 日本の航空市場の閉鎖性を打破するためにも、地方空港に参入している外国企業に、日本国内を運航させる(カボタージュ)ことの重要性を指摘した。例えば、海外 LCC による新千歳⇄首都圏間のカボタージュの試行である。

今後の課題は次の2点である。

まず、日本はアメリカの地方路線を担うような地域航空会社や独立系 LCC が成長しにくい状況にあり、世界的にも異質な航空市場環境に置かれている。こうした閉鎖的市場を打破する方法として、カボタージュ等による海外航空会社による国内線運航を挙げたが、自国航空産業の保護等の観点から様々な懸念があることも事実である。しかしながら、閉鎖的市場においては航空会社間の適切な競争が起こらず、結果として首都圏～新千歳線のように、既にアジア圏への国際線と同等あるいはそれ以上に割高となっている国内線運賃を旅客が負担し続けている可能性についても否定できない。海外航空会社の日本国内線参入によって、結果的にわが国の航空市場が活性化し、利用者の利便性向上ならびに航空関連産業の育成に寄与することを期待し、このような考えに沿った地

方部の活性化に資する航空ビジネス環境に関わる研究を進める必要がある。

また、1つの国のマーケットと同様の形で統合された EU 市場(1992年のパッケージIIIから)の事例ではあるものの、欧州では地域単位の国内市場から国際 LCC を運行させた例がある。わが国においても、北海道、九州などの地域内航空需要を束ねて日本海や東シナ海を跨ぐネットワークを有する国際航空会社を育ててゆくことも重要な視点である。この視点は、2010年から進められている北海道内空港のバンドリング政策とも密接に関係していることから、スコットランド等の先行事例を参考に研究を進めたい。

参考文献

- 1) 堂前光司ほか：日本の拠点空港における航空ネットワークの展開とその評価，日本交通学会研究報告会・概要集，2018
- 2) 蛭名邦晴：航空行政の現状と展望，航空政策研究，No.625，2018
- 3) 田村亨：空港政策の課題と展望，運輸と経済，第77巻，第2号，2017
- 4) 加藤一成ほか：地方創生地と航空・空港，運輸と経済，第76巻，第1号，2016
- 5) 花岡伸也：LCCの本質と国内LCCの将来，ていくおふ，No.137，2015
- 6) 磯野文晔ほか：長距離国際線におけるLCCの拡大に関する研究，第57回土木計画学研究発表会・講演集，2018
- 7) 井上慎一，石井知祥，片岡勝：日本のLCCの現状と将来展望・戦略，航空と文化，No.115，2017
- 8) 橋本安男：中国の航空政策とLCC，航空政策研究，No.619，2017
- 9) 町田一兵：中国の航空市場における LCC 事業の展開に関する一考察，明大商学論叢，第96巻第3号，2015
- 10) 蛭名邦晴：2019年航空行政の現状と展望，航空政策研究会2019年1月月例研究会資料，2019
- 11) 北海道観光局：訪日外国人来道者数，1997-2016
- 12) 蛭名邦晴：航空行政の現状と展望，航空政策研究，No.633，2018

(2019.3.受付)

AIRLINE NETWORK STRATEGY TO INCREASE INBOUND DEMAND FROM CHINA TO RURAL AREAS IN JAPAN - TOWARD THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL LCC NETWORKS BETWEEN THE AIRPORT IN CHINA AND NEW-CHITOSE AIRPORT -

Kohki KIKUCHI, Hironobu HASEGAWA and Tohru TAMURA