

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—

Airline-network strategy to increase sightseeing demand to rural airports
—Development of international LCC route between China and New-Chitose Airport—

北海商科大学大学院修士課程 ○学生員 田 雨 (Tian Yu)
北海商科大学大学院 教授 フェロー 田村亨 (Tohru Tamura)

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、この値はそんなに大きな目標ではない。むしろ、大きな伸びが期待される国際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年の発着容量100万回を目標にしているため、当面、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LCC専用ターミナル建設や新千歳・福岡・那覇空港の拡張がはじめられ、ここ数年のインバウンド需要増加を首都圏空港と地方空港で対応することとなる。

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て、中国と新千歳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、首都圏を経由して新千歳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。

2. 研究レビュー

本研究に関係する研究レビューは大きく3つに分けられる。一つめは「日本のオープンスカイ政策」、二つめは「日本の国際LCC」、最後の三つ目は「中国の航空市場」に関わるものである。

「日本のオープンスカイ政策」に関しては参考文献1)～4)に詳しい。まず、オープンスカイの意義について述べる。国際線の路線や便数、運賃などは二国間の航空協定で決まるが、オープンスカイ協定（企業数、路線および便数に関わる制限を二国間で相互に撤廃すること）が結ばれるとこの規制がなくなり、政府ではなく、

航空会社が原則として自由に決めることができる。日本における最初の協定は、2010年のアメリカとのオープンスカイであり、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年から始まっているが第5の自由（以遠権：外国で旅客または貨物の搭乗を行い、さらに第3国へ輸送する運輸権）が限定されたままであり、羽田は現在も除外のままである。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すると、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、乗り入れ地点数は、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、乗り入れ地点数が34都市から63都市へと増加している。

次に、「日本の国際LCC」に関しては参考文献5)～7)に詳しく、その内容を概説すると以下のとおりである。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、LCCの国際競争の中にあって、日本のLCCの出遅れは致命的とも言える。例えば、カンタス航空のLCCであるジェットスターは、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ANAはピーチなど自前のLCCを国際路線へ展開しているが、その利用は日本人に限られることが多く、先行するアジアLCCの後塵を拝している。2012年は日本のLCC元年と言われたが、わが国の航空市場は大手2社の寡占状態にあり、LCCは、海外航空路線開設に活路を見出すしかない状況にある。

最後に、「中国の航空市場」に関しては参考文献8)～9)に詳しく、その内容を概説すると以下のとおりである。長い間、中国では「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。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つである。2018年現在、中国のLCCは上海空港を拠点とした春秋航空を中心に十数社あり、春秋旅行会社が出資している民間の航空会社である。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。このため、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年で2.8%に留まっている(日本は7.0%、欧州は30.0%、東南アジアは35-40%と言われている〔2016年統計〕)。

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

3-1. 航空ネットワークの現状と課題

本題に入る前に、まず、日本人にとって経験的に分かり易い「日本から中国への航空ネットワーク」について説明する。特に、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インチョン空港で乗り継いで利用することが多かった。しかし、近年では、羽田空港の国際化も進んだため、羽田空港の乗継が増えてきている。また、最近ではピーチ航空のように、日本の地方部からダイレクトで中国(上海)に乗り入れるLCCも増えてきている。

本題の「中国人の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一番高い。
- ・中国では、1987年に続き2000年に「新航空政策」がだされ、これを受けて2004年から本格的な自由化政策が始まったとされている。しかし、国際路線に関しては、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測されている。

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。

- ・2030年頃まで続く首都圏空港の容量制約(日本の地方空港におけるオープンスカイを活用したインバウン

ドの進展は、少なくとも2030年までは続く)

- ・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

3-2. 航空ネットワーク戦略を立案するためのシナリオ

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でまとめる必要がある。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)が必要である。

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)

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际、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)

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た時期であり、特に、中国の中間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数年のシナリオを描くと、時系列的に2つ状況を経て、地方空港の国際航空ネットワークが完成するものと考えられる。それを、第3・4期として示す。

第3期 (2019- X年)

今後、中国で国内線として成長してきているLCCが国際路線へ急激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。中国人にとっては、予約上・決済上、中国の航空会社を選択することが今後とも続くと思われる。

第4期 (X年 -2030頃)

中国のインバウンド需要を考えると、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。4.2章でも述べるが、現時点でも、このような需要は存在している。春秋航空の場合、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制約が無くなる前に、トライアングル路線が開設されるというシナリオである。

首都圏空港に容量制約があるときに、トライアングル路線を形成するひとつの方法は、海外の航空会社が日本

の空を飛ぶことであろう。これは航空輸送のカボタージュ（外国の航空会社が国内の2地区間を運航すること）にあたり、多くの国ではそれを禁じている。日本では、地方創生が課題とされ、それを解く方法の一つとして地方部へのインバウンド需要の拡大が言われていることを踏まえると、地方空港を発着する外国の航空会社に首都圏空港までの国内運航を認めて、地方のオープンスカイと同時に地方と首都圏間の国内線を増強する方策も検討すべきであろう。わが国の航空会社に運航委託できない場合は、カボタージュを積極的に検討すべきである。

4. 新千歳空港の航空ネットワーク戦略

4-1. 新千歳空港のネットワーク戦略

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む中、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新千歳空港が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パラ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、急激な伸びを続けている。
- ・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。

- ・国別には、2015年統計で、中国が27.4%と一番多く、次いで、台湾、韓国と続いている。

表-1にSWOT分析表を示す。海外LCCを使って、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、弱み、機会、脅威を抽出した。

表-2 戦略オプション

強み×機会： 強みで機会を活かす積極的成長・早期集中戦略 ・首都圏空港の混雑中に、新千歳空港のゲートウェイ空港の地位を確実なものにする ・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	強み×脅威： 強みで脅威を克服・回避・差別化する対応戦略 ・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って）
弱み×機会： 弱み克服で機会を逃さない段階的改善戦略 ・中国観光業界との連携による誘致強化（道内に、地域商社を立ち上げる） ・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	弱み×脅威： 弱みと脅威からの最悪事態を避ける ・海外 LCC への支援

表-1 SWOT 分析表

内部環境	強み ・中国人は北海道に魅力を感じている ・海外 LCC のダイレクト便がある	弱み ・空港は FSC 対応 ・空港は日本の航空会社の利用を優先 ・自衛隊との共用なので、中国の航空機の乗り入れ制限がある
外部環境	機会 ・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 参入の促進策を日本政府が行う（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	脅威 ・地震、台風などの自然災害 ・海外 LCC 間の利用競争激化 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、強みで機会を活かす積極的成長・早期集中戦略の部分である。首都圏空港に容量制約のある2030年頃までの混雑中に、新千歳空港のゲートウェイ空港の地位を確実なものにすることである。その具体としては、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、などであろう。

4-2 ヒアリング調査

本研究では、北海道庁と春秋航空 Japan へのヒアリングを実施した。ここでは、法務省出入国管理統計と北海道庁から得たデータをもとに、3.2 で説明したトライアングル路線の現状を示す。具体的には、現在、中国からダイレクト便で来道している需要と首都圏空港経由で国内便を使って来道している需要の割合を推計する。

基礎となるデータは、「2016 年の出入国管理統計による新千歳空港国籍入国者数」と「2016 年の北海道統計による『来道外国人の航空利用者における直行便利用者数と乗継便利用者数』」である。

まず、新千歳空港国・地域入国者数によると、2016 年の 117 万人のうち、台湾からが 32 万人、韓国からが 31 万人、その他からが 26 万人、中国からが 15 万人、香港からが 13 万人となっている。

また、来道外国人の航空利用者における直行便利用者数と乗継便利用者数によると、2016 年の新千歳空港入国者数 117 万人のうち、

直行便利用者が 70 万人 (60%)

乗継便利用者が 47 万人 (40%)

であった。

ここで中国からの航空機を使って来道した者のうち、直行便利用者と日本国内乗継便利用者とを推計するには仮説が必要である。それは、来道外国人の航空利用者における直行便利用者数と乗継便利用者数の割合 (60 : 40) が、来道中国人にも当てはまる、という仮説である。国によって新千歳空港や首都圏空港に乗り入れる路線数や便数が大きく異なっていること、新千歳空港へはチャーター便での来道も多いことなどを考えると、これは厳しい仮説である。

ここでは、それを承知で推計する。

2016 年、航空機を利用して来道した中国人 15 万人のうち、

直行便利用者が 60% の 9 万人

乗継便利用者が 40% の 6 万人

と推計される。

この推計値については、今後、春秋航空 Japan のデータなどを入手して、追証する必要がある。

以上の大胆な仮説を設定した数字であるが、2016 年に、航空機を使って来道した中国人 15 万人のうち、40% の 6 万人が首都圏空港経由で国内便を使って来道している可能性がある。この数字の信憑性については、発表時に述べる。

本節で強調したいことは、中国のインバウンド需要を考えると、例えば、首都圏空港 IN 新千歳空港 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・増強の重要性である。

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ものである。本研究で明らかにしたことは、以下

の点である。

- ・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、独立系の LCC やアメリカの地方路線を担うような地域航空会社が成長しにくい状況にあり、世界的にも異質なビジネス環境にある。これらの閉鎖環境を打破する方法として、機材運用、人件費削減、運営管理、路線展開、経営戦略などで経験豊かな外国企業との提携、あるいは外資による新しい航空会社の参入を行ったとしても、結果的に競争力あるわが国の航空産業を育成することに繋がれば良いのではなかろうか。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、進めるべきである。

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) の事例ではあるが、欧州では地域単位の国内市場から国際 LCC を運行させる例もある。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大切な視点である。この視点は、北海道が 2010 年から始めた空港のバンドリング政策とも関係しており、スコットランドなどの事例の蓄積があるので、本研究に続く今後の課題である。

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) 磯野文暁ほか；長距離国際線におけるLCCの拡大に関する研究、第57回土木計画額研究発表会・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