

1. はじめに

国土交通省航空局は、平成19年11月2日、外国航空会社による地方空港への路線開設、増便等の自由化について発表し外国航空会社宛に通知した。これは、同年5月に取りまとめられた「アジア・ゲートウェイ構想」に基づき、次のとおり取り扱うものである。

- ・地方空港については、二国間航空協定に基づいて取り決められている乗入企業数、乗入地点、便数等の枠組みの範囲外であっても、外国航空会社から具体的な要望があれば、暫定的に路線開設、増便等を認める。
- ・地方空港への通常の路線開設、増便等についても、運航の安全性等の確認が済み次第、直ちに認可を行うこととし、手続期間の短縮を図る。

さらに、国土交通省航空局は、各国・地域との間において、航空自由化（オープンスカイ）交渉を推進し、既に韓国、香港、マカオ、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、米国、カナダ、スリランカの10ヶ国・地域（平成22年4月時点）と合意している。

また、国土交通省航空局と観光庁は、国際チャーター便の一層の活用による国際観光の促進のため、個札販売（座席のみの直接販売）の拡大、第三国の航空会社を利用した国際チャーター便の促進施策等を、平成20年12月から進めている。

このような施策の推進により、地方空港での国際航空路線網がさらに充実し、アジア各国との交流促進や地域の観光振興、ビジネス・文化交流の促進ひいては地域活性化に大きく貢献することが期待されている。

地方空港の国際化については、これまで、野村（2008）が、イギリスでの航空自由化以降のLCC貢献による地方空港の発展、特に国際線需要増を分析している。また、酒井（2009）は、地方空港の国際化の歴史を概観し、北海道をケーススタディとして新千歳空港も含めた現状を分析している。さらに、内田（2008、2009）は、地方空港の活性化に関する研究を行うとともに、国内も含め地方空港の現況を概観し、今後の活路について指摘している。

本資料では、まず、地方空港の国際化の現状や推移を整理・分析する。また、我が国地方空港との路線をスポークとして、韓国の仁川空港が我が国のハブ空港になっているのではないかと指摘も一部あることから、国際旅客動態調査データを用い、地方からの国際航空旅客流動について、主にその経由空港から整理・分析する。さらに、地方自治体に行ったアンケート調査から、地方空港における国際化に影響を与えている可能性のある要因、地方空港国際化が及ぼした影響、地方空港国際需要拡大

のための施策の効果について整理する。

なお本資料では、「地方空港」とは、成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港、東京国際空港（羽田空港）及び大阪国際空港（伊丹空港）を除く空港を指し、地方空港の「国際化」とは、国際定期航空路線就航と国際チャーター便就航と定義する。

2. 地方空港国際化の推移と現状

2.1 地方空港における国際定期路線の開設状況

2010年4月時点で、地方空港において開設されている国際定期路線の就航状況は表-1に示すとおり、24空港において83路線が開設されている。なお、途中経由地がある場合は、途中経由地を『路線』名とし、「最終目的地」が同じ場合でも「(国内空港)～(路線=途中経由地)～(最終目的地)」を別の1路線としてカウントしている。

83路線の全てが外国の航空会社による運航で、かなりの路線において1社のみが運航している状況となっている。なお、2社以上の航空会社が乗り入れている路線は83路線のうちわずか10路線である（表-2）。

表-2 2社以上の航空会社が乗り入れている路線

	空港	路線
3社就航	福岡	台北
		釜山
2社就航	新千歳	香港
		台北
	静岡	ソウル
	広島	大連
	福岡	ソウル
		北京
上海		
	大連	

資料：JTB時刻表（2010年4月）

また、行先別の路線数は、24地方空港のうちソウル路線が全空港、上海路線が半数以上の14空港で開設され、次いで、台北路線が7空港、大連とグアム路線が6空港で開設されている（表-3）。

表-3 行先別路線数

行先	就航空港数	行先	就航空港数
ソウル	24	済州	1
上海	14	ハルビン	1
台北	7	長春	1
大連	6	瀋陽	1
グアム	6	青島	1
北京	4	広州	1
香港	3	マニラ	1
釜山	2	ホーチミンシティ	1
ウラジオストク	2	シンガポール	1
ユジノサハリンスク	1	ハバロフスク	1
バンコク	1	武漢	1
ハノイ	1		

資料：JTB時刻表（2010年4月）

表-1 地方空港における国際定期路線の開設状況（1）

空港	路線	最終目的都市	航空会社	機材	週便数 (往復)	
新千歳	ソウル		大韓航空(共同JAL)	A330	7	
	釜山		大韓航空	B737	3	
	北京		中国国際航空(共同ANA)	B737	2	
	大連		中国南方航空	A319	2	
	上海		中国東方航空(共同JAL)	A319	4	
	香港			キャセイパシフィック	B747-400	4
				香港エクスプレス航空	B737-800	4
	台北			中華航空	B737-800	7
				エバー航空(共同ANA)	A330-200	7
	ユジノサハリンスク		サハリン航空	B737	1	
グアム		コンチネンタル航空	B737-800	2		
函館	ソウル		大韓航空	B737	3	
青森	ソウル		大韓航空	B737	4	
仙台	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	B767-300	7	
	長春		中国南方航空	A319	2	
	大連	北京	中国国際航空(共同ANA)	B737-800	2	
	上海	北京	中国国際航空(共同ANA)	B737-800	3	
	台北		エバー航空(共同ANA)	A330-200	2	
	グアム		コンチネンタル航空	B737-800	2	
秋田	ソウル		大韓航空	B737	3	
福島	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A310/A321	3	
	上海		中国東方航空	A319	2	
茨城	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A320	7	
静岡	ソウル		大韓航空(共同JAL)	B737	7	
			アジアナ航空(共同ANA)	A321	6	
				B767-300	1	
	上海		中国東方航空	A319	4	
新潟	ソウル		大韓航空(共同JAL)	B737	7	
	ハルビン		中国南方航空	A319	4	
	上海		中国東方航空(共同JAL)	A319	2	
	ウラジオストク		ウラジオストク航空	T204	1	
	ハバロフスク		ウラジオストク航空	A320	1	
	グアム		コンチネンタル航空	B737-800	2	
富山	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A321	3	
	大連		中国南方航空	A319	3	
	上海		上海航空(共同ANA)	B737-800	2	
	ウラジオストク		ウラジオストク航空	YAK40	1	
小松	ソウル		大韓航空(共同JAL)	B737	4	
	上海		中国東方航空(共同JAL)	A319/A320	4	
	台北		エバー航空(共同ANA)	MD90	2	
米子	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A320/A321	3	
岡山	ソウル		大韓航空	B737	7	
	大連	北京	中国東方航空	B737	3	
	上海		中国東方航空	A320	7	
	グアム		コンチネンタル航空	B737-800	2	

資料 JTB時刻表（2010年4月）及び各空港ウェブサイト

表-1 地方空港における国際定期路線の開設状況(2)

空港	路線	最終目的都市	航空会社	機材	週便数 (往復)
広島	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A321	7
	大連		中国南方航空	A319	3
		北京	中国国際航空(共同ANA)	B737-300	5
	上海		中国東方航空	A320	7
	台北		中華航空	B737-800	5
	グアム		コンチネンタル航空	B737-800	2
高松	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A320/A321	3
松山	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A321	3
	上海		中国東方航空(共同JAL)	A319	2
北九州	ソウル		済州航空	B737-800	3
福岡	ソウル		大韓航空(共同JAL)	A330	21
			アジアナ航空(共同ANA)	A330-300	7
				A321	7
	釜山		大韓航空	B737	14
			アジアナ航空(共同ANA)	A320	7
			エア釜山	B737	7
	済州		アジアナ航空(共同ANA)	A320	3
	瀋陽		中国南方航空	A319	2
	大連	北京	中国国際航空(共同ANA)	B737-800	7
			中国南方航空	A319	4
	青島	北京	中国東方航空(共同JAL)	B737	4
			中国国際航空(共同ANA)	B737	7
	上海	武漢	中国東方航空(共同JAL)	A320	7
				A320	7
	広州		中国南方航空	A319	3
	台北		中華航空	A330-300	7
			エバー航空(共同ANA)	A330-200	7
		香港	キャセイパシフィック(共同JAL)	A330	7
	ハノイ		ベトナム航空(共同JAL)	A320	2
	マニラ		フィリピン航空	A320	5
	ホーチミンシティ		ベトナム航空(共同JAL)	A320	2
バンコク		タイ国際航空(共同JAL)	A330	5	
シンガポール		シンガポール航空(共同ANA)	B777-200	5	
グアム		コンチネンタル航空	B737-800	7	
長崎	ソウル		大韓航空	B737	2
	上海		中国東方航空	A319	2
熊本	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A320/A321	3
大分	ソウル		大韓航空	B737	2
宮崎	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	A320/A321	3
	台北		中華航空	B737-800	2
鹿児島	ソウル		大韓航空(共同JAL)	B737	3
	上海		中国東方航空(共同JAL)	A319	2
那覇	ソウル		アジアナ航空(共同ANA)	B767-300	2
				A321	1
	上海		中国東方航空(共同JAL)	A319	2
	香港		香港エクスプレス航空	B737-800	7
台北		中華航空	B737-800	14	

資料 JTB時刻表(2010年4月)及び各空港ウェブサイト

2.2 国際定期航空路線数

表-1で示したように、2010年4月時点で国際定期航空路線を有する地方空港は24あるが、地方空港といっても輸送量や規模に大きな違いがある。そこで、交通政策審議会航空分科会（2002年4月～2002年12月）での空港整備部会第5回資料に基づき、3分類する。具体的には、地域拠点空港6空港のうち、新千歳、福岡、那覇を「主要地域拠点空港」、仙台、新潟、広島を「その他地域拠点空港」とし、これら地域拠点空港以外の18空港を本資料では「その他地方空港」として、以下整理を行う。

地方空港の国際定期航空路線の数と分類別割合を表-4に示す。福岡空港は18路線と、他の地方空港より圧倒的に多い。24空港のうち1路線のみが9空港、2路線の空港が6空港あり、2路線以下の空港数が合計15空港となっている。

表-4 国際定期路線数

空港		路線数	割合	
主要 地域拠点空港	新千歳	9	11%	
	福岡	18	22%	
	那覇	4	5%	
その他 地域拠点空港 (3空港)	仙台	7	23%	
	新潟	6		
	広島	6		
その他地方空港 (18空港)	富山	4	40%	
	岡山	5		
	小松	3		
	静岡	2		
	鹿児島	2		
	福島	2		
	松山	2	6空港	
	長崎	2		
	宮崎	2		
	函館	1		9空港
	青森	1		
	秋田	1		
	茨城	1		
	米子	1		
	高松	1		
北九州	1			
熊本	1			
大分	1			
計		83	100%	

資料：JTB時刻表（2010年4月）

2.3 使用機材

地方空港における国際定期路線で使用されている機材を、大型ジェット（B747, B777, A330）、中型ジェット（B767, A300）、小型ジェット（B737, A320, A321, A319, T204, MD90, YAK40）に分類し、2010年4月時点での各機材による運航便数を表-5及び図-1に示す。

小型ジェットの割合を見ると、主要地域拠点空港の新千歳空港では58%、福岡空港で62%、那覇空港では92%となっている。その他地域拠点空港では86%、その他地方空港では99%を占め、空港別に特徴はあるが全体的に小型ジェット機の割合が高くなっている。

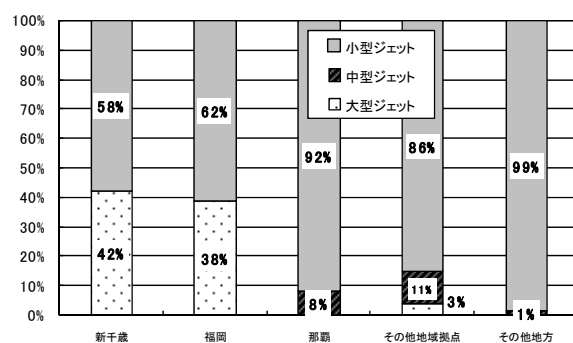
このように小型ジェット機が高い割合を占めていることは、旅客需要が多くなくとも路線を維持するのに有効である一方、貨物輸送の面から見れば一部での貨物の搭載容量が小さくなるため、輸送力や輸送効率の視点からはデメリットもある。

表-5 地方空港国際定期便での使用機材

		新千歳	福岡	那覇	その他 地域拠点	その他 地方
大型ジェット (B747/B777/A330)	週便数	18	59	0	2	0
	(割合)	(42%)	(38%)	(0%)	(3%)	(0%)
中型ジェット (B767/A300)	週便数	0	0	2	7	1
	(割合)	(0%)	(0%)	(8%)	(11%)	(1%)
小型ジェット (B737/A320/A321/A319 /T204/MD90/YAK40)	週便数	25	95	24	55	110
	(割合)	(58%)	(62%)	(92%)	(86%)	(99%)
合計	週便数	43	154	26	64	111
	(割合)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)	(100%)

注：週便数は1週間における往復数を示す。

資料：JTB時刻表（2010年4月）



資料：JTB時刻表（2010年4月）

図-1 地方空港国際定期便での使用機材

2.4 路線開設の推移

多くの地方空港で開設されているソウル路線及び上海路線について、1989年以降の開設推移を表-6に示す。

ソウル路線については、1979年に新潟及び小松で開設され、その後1980年代後半に新千歳、長崎、熊本等で開設された。表-6で示すとおり、1990年代に入りその他地方空港でソウル路線の開設が続き、1990年から1995年までの6年間に10空港で新たに開設された。1990年代後半ではほとんど動きがなかったものの、2001年に3空港（秋田、米子、宮崎）、2006年に2空

港（旭川、函館）、2009年に2空港（北九州、静岡）、2010年に1空港（茨城）で開設された一方、旭川では2009年11月から運休している。

上海路線については、1980年代までに福岡及び長崎で開設されて以降、1995年までに動きはなかった。その後、1996年から2006年まで毎年1～2空港でコンスタントに開設されてきた。最近の動向としては、静岡の2009年開港に合わせて新規開設された一方、北九州では2008年5月から運休している。

表-6 ソウル路線及び上海路線の地方空港における開設の推移

■ソウル路線		1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
空港	航空会社																						
新千歳	大韓航空(共同JAL)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新潟	大韓航空(共同JAL)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
小松	大韓航空(共同JAL)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
福岡	大韓(共同JAL)/ アジア(共同ANA)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
長崎	大韓航空	○	○					○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
熊本	アジアナ航空(共同ANA)	○	○	○	○	○	○	○	○	○						○	○	○	○	○	○	○	○
仙台	アジアナ航空(共同ANA)		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
鹿児島	大韓航空(共同JAL)		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
岡山	大韓航空			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
広島	アジアナ航空(共同ANA)			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
高松	アジアナ航空(共同ANA)				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大分	大韓航空				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
那覇	アジアナ航空(共同ANA)				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
富山	アジアナ航空(共同ANA)					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
青森	大韓航空								○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
松山	アジアナ航空(共同ANA)							○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
福島	アジアナ航空(共同ANA)											○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
秋田	大韓航空													○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
米子	アジアナ航空(共同ANA)														○	○	○	○	○	○	○	○	○
宮崎	アジアナ航空(共同ANA)														○	○	○	○	○	○	○	○	○
旭川	アジアナ航空(共同ANA)																		○	○	○	○	○
函館	大韓航空																		○	○	○	○	○
北九州	济州航空																					○	○
静岡	大韓(共同JAL)/ アジア(共同ANA)																					○	○
茨城	アジアナ航空(共同ANA)																						○

■上海路線		1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
福岡	中国国際(共同ANA)/ 中国東方(共同JAL)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
長崎	中国東方航空	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
広島	中国東方航空								○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新潟	中国東方航空(共同JAL)									○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
仙台	中国国際航空(共同ANA)										○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
岡山	中国東方航空										○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
福島	中国東方航空											○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
那覇	中国東方航空(共同JAL)												○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新千歳	中国東方航空(共同JAL)													○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
鹿児島	中国東方航空(共同JAL)														○	○	○	○	○	○	○	○	○
小松	中国東方航空(共同JAL)															○	○	○	○	○	○	○	○
松山	中国東方航空(共同JAL)															○	○	○	○	○	○	○	○
富山	上海航空(共同ANA)																○	○	○	○	○	○	○
北九州	中国南方航空																	○	○	○	○	○	○
静岡	中国東方航空																					○	○

開設ラッシュ期

毎年1～2空港でコンスタントに開設

注 航空会社は2010年4月時点で運航している会社（カッコ内はコードシェア便）を示す。ただし、ソウル路線の旭川空港と上海路線の北九州空港は、2008年12月時点で運航していた会社を示す。

2.5 発着回数の推移

地方空港における国際定期便の発着回数の各年8月時点での推移を図-2～図-4に示す。主要地域拠点空港の新千歳・福岡・那覇3空港は個別に、その他地域拠点空港の仙台・新潟・広島3空港は合計し、その他地方空港は18空港合計での週間発着回数とし、図-2はその推移、図-3は1990年の発着回数を100とする指数、図-4は2000年の発着回数を100とする指数での推移を示す。

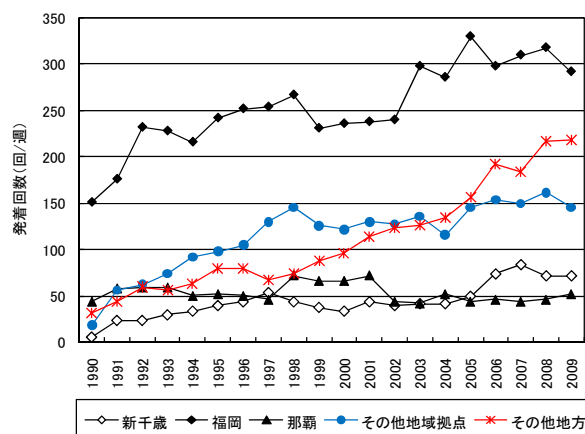
主要地域拠点空港では、新千歳空港は、千歳飛行場時代の1981年に国際線（ホノルル路線）が開設し、1990年から2009年の20年間で6回/週から72回/週に増加している。1997年の54回/週をピークに減少傾向であったが、2005年以降再び急増し、2007年には84回/週に達した。新千歳空港は、国際線の伸びが著しいが、急増する国際線の乗客をさばくため従来のターミナルでは十分なキャパシティを備えていないことに加え、航空自衛隊（防衛省）との空域調整の関係から特定曜日・時間帯に発着便が集中し、搭乗・出入国手続きによるカウンターやロビーの混雑が顕在化していた。これらの問題点を改善すべく、国際線旅客ターミナルが新たに2010年3月26日に運用を開始している。

福岡空港については、発着回数が地方空港の中で突出して多い。1965年に国際線（釜山路線）が開設され、1990年以降の20年間で151回/週から292回/週に増加し、約2倍となっている。1992年には232回/週に増加して以後、2002年までほぼ横ばいの状態で推移した。2003年には上海、北京、瀋陽、大連、広州、桂林、武漢便の中国路線を中心に増加し、この増便分約30%が日本航空の上海便によるものであった。この日本航空の上海路線は2006年12月より中国東方航空と共同運航している。2003年以降は増減を繰り返しながらほぼ横ばいで推移している。

那覇空港については、1990年以降の20年間で44回/週から52回/週に増加し約1.2倍となっており、発着回数50回/週前後で推移している。

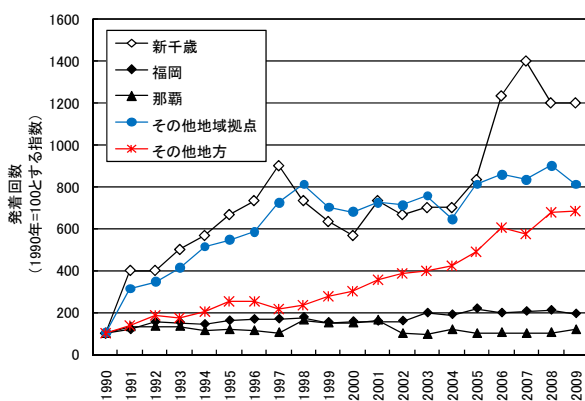
その他地域拠点空港においては、3空港合計で1990年以降の20年間に18回/週から146回/週に増加し約8倍となっている。1990年から1991年にかけて18回/週から56回/週と急増する等、1990年代は順調に増加したが、1999年にはアジア通貨危機の影響と思われる落ち込みがあり、2004年はSARSの影響により一気に減少した。しかし、2005年以降はほぼ横ばい基調にある。

その他地方空港18空港合計では、1990年以降20年間で32回/週からほぼ7倍の218回/週に増加した。1997年と2007年にわずかな落ち込みが見られたことを除けば1990年代後半からほぼ順調に便数が増加している。



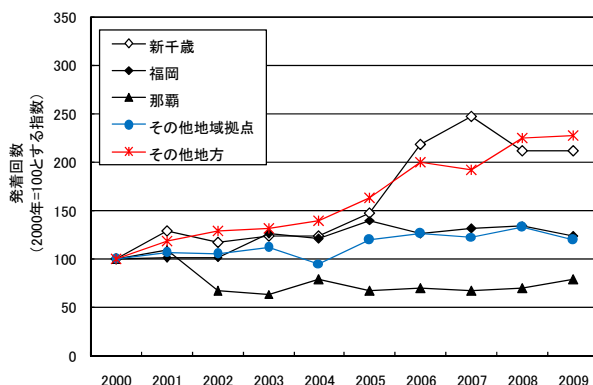
資料：JTB時刻表(各年8月)

図-2 地方空港における国際定期便の発着回数推移①



資料：JTB時刻表(各年8月)

図-3 地方空港における国際定期便の発着回数推移②



資料：JTB時刻表(各年8月)

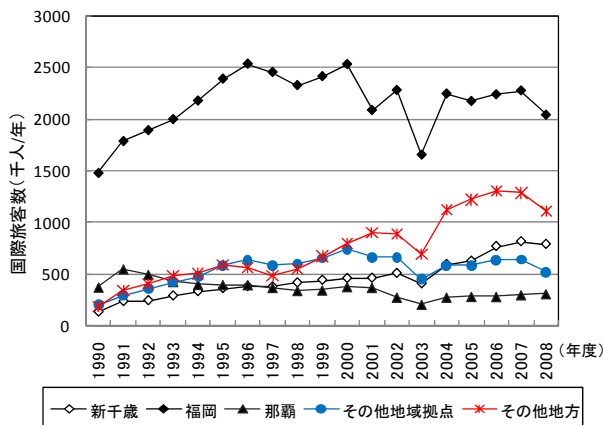
図-4 地方空港における国際定期便の発着回数推移③

2.6 旅客数の推移

地方空港における国際定期便の2008年度までの各年度旅客数推移を、2.5の発着回数と同様に図-5～図-7に示す。

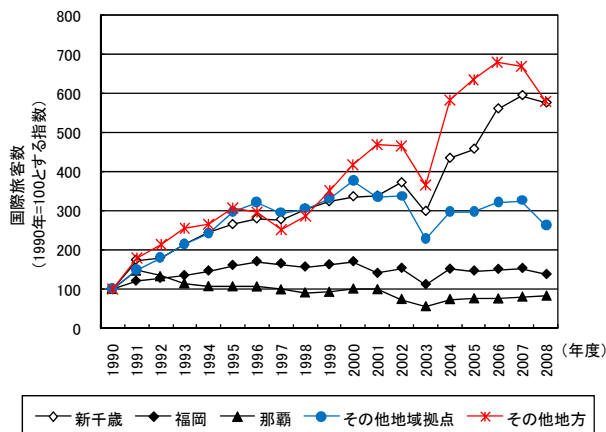
主要地域拠点空港のうち新千歳空港は、1990年度の約14万人から2008年度にはその5倍以上の約79万人に増加している。同じ1990年度から2008年度にかけて、福岡空港では約148万人から約204万人に増加しているものの、那覇空港では約37万人から約30万人に減少している。また、その他地域拠点空港の仙台・広島・新潟空港合計で約20万人から約78万人と約4倍となり、その他地方空港18空港合計では、約19万人から約111万人と約6倍となっている。さらに、2000年から2008年までの期間での推移を見ると(図-7)、新千歳空港で1.7倍、その他地方空港が1.4倍となっている。

全体的な傾向として、1997年アジア通貨危機、2001年アメリカ同時多発テロ、2003年SARSの影響が図-5～図-7に表れている。2003年4月からはビジットジャパンキャンペーンが始まっており、2004年以降の増加にはその効果が現れている可能性もある。2007年度までは概ね回復の傾向にあったが、2008年度はリーマンショックに始まる世界的な景気後退を受けて減少に転じた。



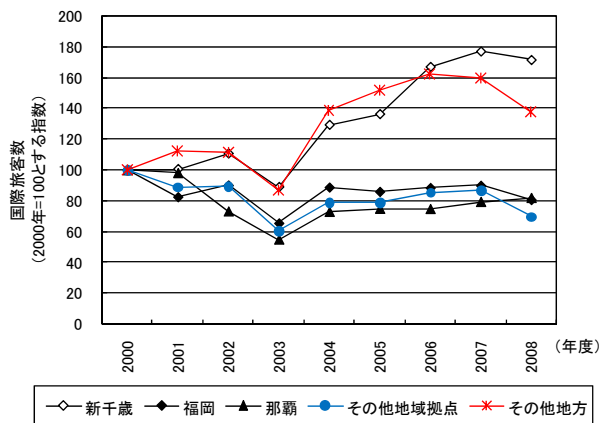
資料：空港管理状況調査

図-5 地方空港における国際定期便の旅客数の推移①



資料：空港管理状況調査

図-6 地方空港における国際定期便の旅客数の推移②



資料：空港管理状況調査

図-7 地方空港における国際定期便の旅客数の推移③

次に、路線別の旅客実績を用いて、定期路線が開設される前後の旅客数の変化についてみることにする。通常、定期便を開設する場合にはチャーター便の運航によって実績づくりをし、それを受けて定期便を開設すると言われている。それを実態から確認すべく、ソウル路線と上海路線について、定期便が開設される直前のチャーター便の旅客数とを定期便が開設された直後の定期便の旅客数とを比較し、定期便開設における傾向を分析する。なお、チャーター便については、韓国便旅客または中国便旅客全体の潜在需要を見る観点から、ソウル路線・上海路線以外の韓国便・中国便も含めた旅客数とした。

定期便開設前後の比 (= 定期便開設年の次年度の定期便旅客数 / 定期便開設年の前年度のチャーター便旅客数) を縦軸に、定期便開設年度を横軸としてプロットしたグラフが図-8である。また、空港別にみた同様の旅客数の

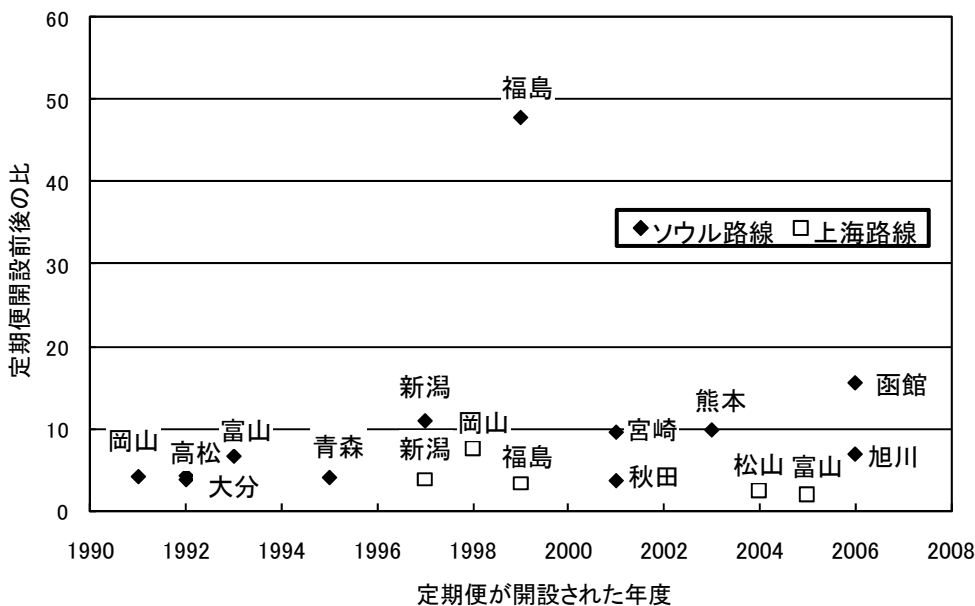
変化を図-9 に示す。

ソウル路線について、図-8 及び図-9 を見ると、1990年代前半に開設された路線は、定期化により開設前後の旅客数が概ね4~7倍となっている。その後、1990年代後半以降に開設された路線は定期化により、開設前後の旅客数が概ね10倍以上へ拡大しており、福島空港では50倍近くにもなっている。

図-9 に示すように1990年代前半に定期化した空港(図-9 で空港名の下に★印のある空港)では、定期化直前の年間チャーター便旅客数は概ね1万人程度であり、また、一方、1990年代後半から定期化された路線では定期化直前の年間チャーター便旅客数はいずれも0.5万人以下であった。チャーター便によって実績作りをし、需要規模をある程度確認した後の定期化とは必ずしも言えない。しかし、定期化した路線では、チャーター便旅客数実績が十分ではなくても定期化後の旅客数は飛躍的に伸びるという実績を示している。1990年代後半からは需要規模がそれほど確認できなくとも定期便を開設する傾向は強まっており、また、定期化により潜在需要が喚起された傾向が多く空港で見とれる。

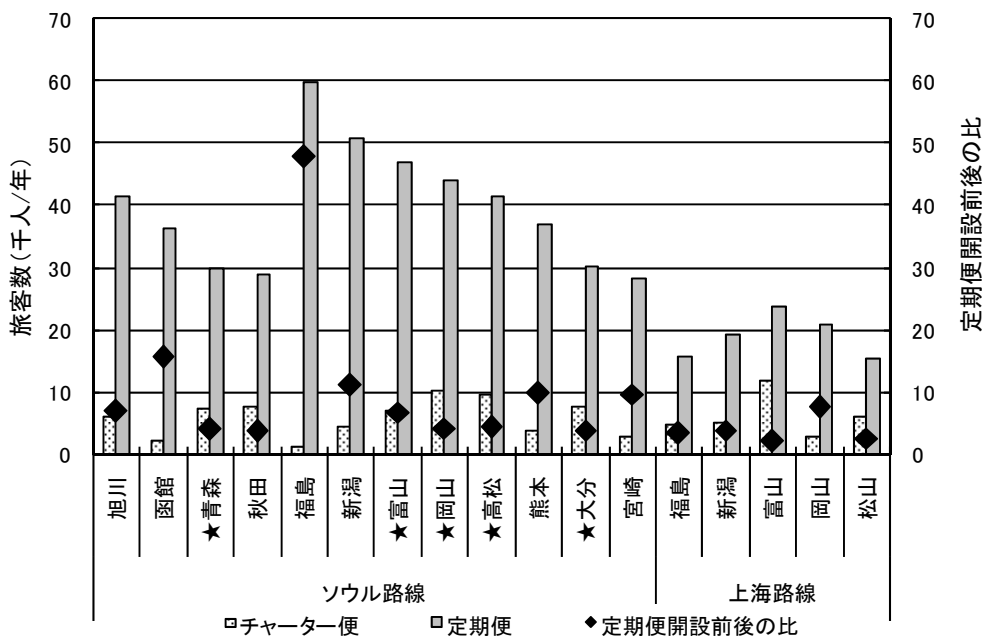
一方、上海路線では、定期便開設前後の比が2~8倍の範囲にある。これは、ソウル路線の1990年代前半の状況に似ていると言える。

地方空港別にみた、定期便とチャーター便の旅客数の推移を図-10 に示す。各図の太い矢印が、チャーター便から定期便就航に伴う旅客数の傾向を示している。これらを見ると、各空港とも定期化によって旅客数が飛躍的に増加していることがわかる。さらに、定期化後も多くの空港で旅客数は大きく落ち込むことなく需要が安定しており、青森空港や新潟空港のソウル定期便のように旅客数の増加傾向が続いている空港もある。



資料：空港管理者・航空事業課・国際航空課調べ及び自治体アンケート

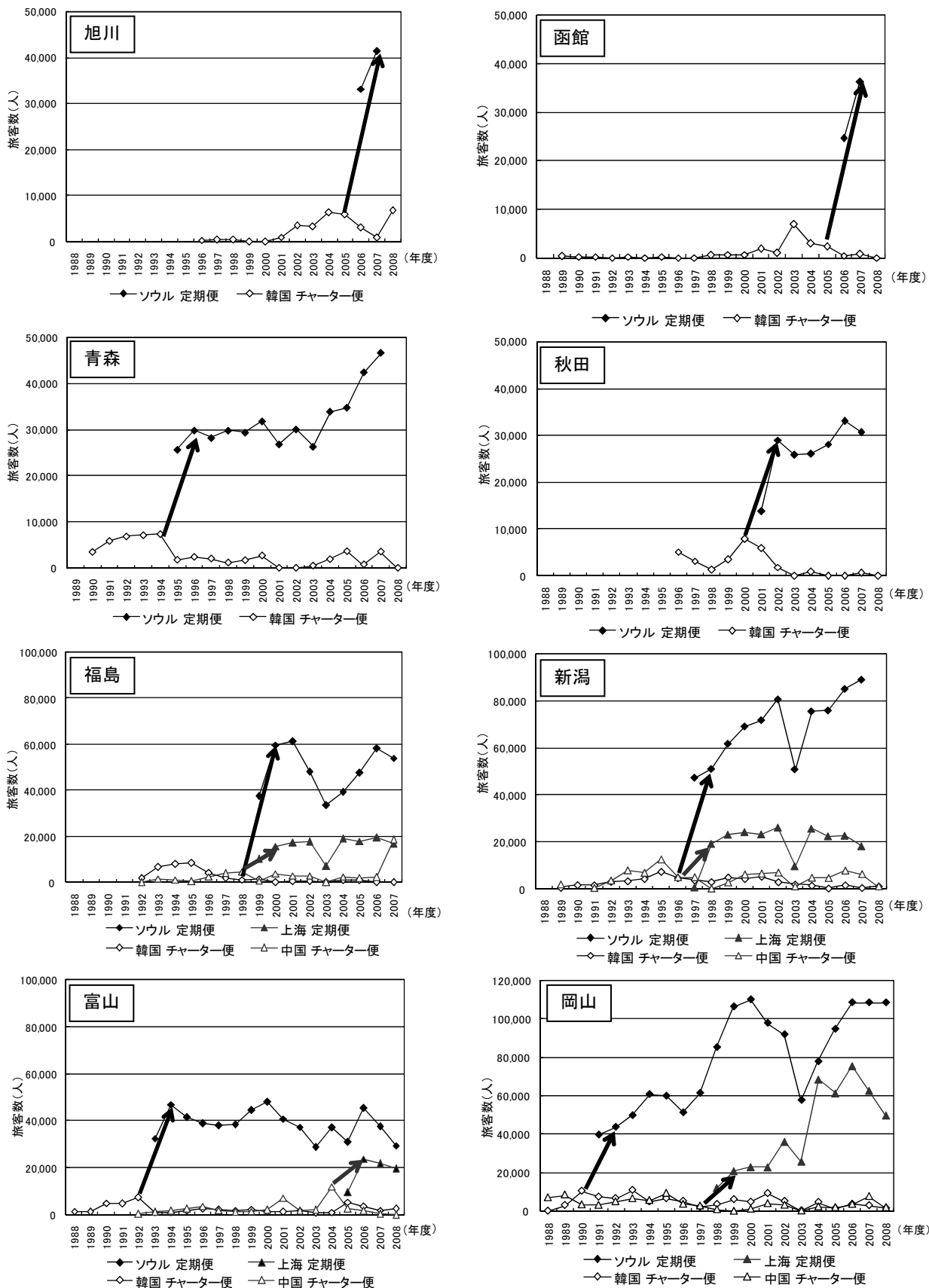
図-8 定期便開設前後の旅客数の変化（年度別）



注 ★は1990年代前半に定期化された空港を示す。

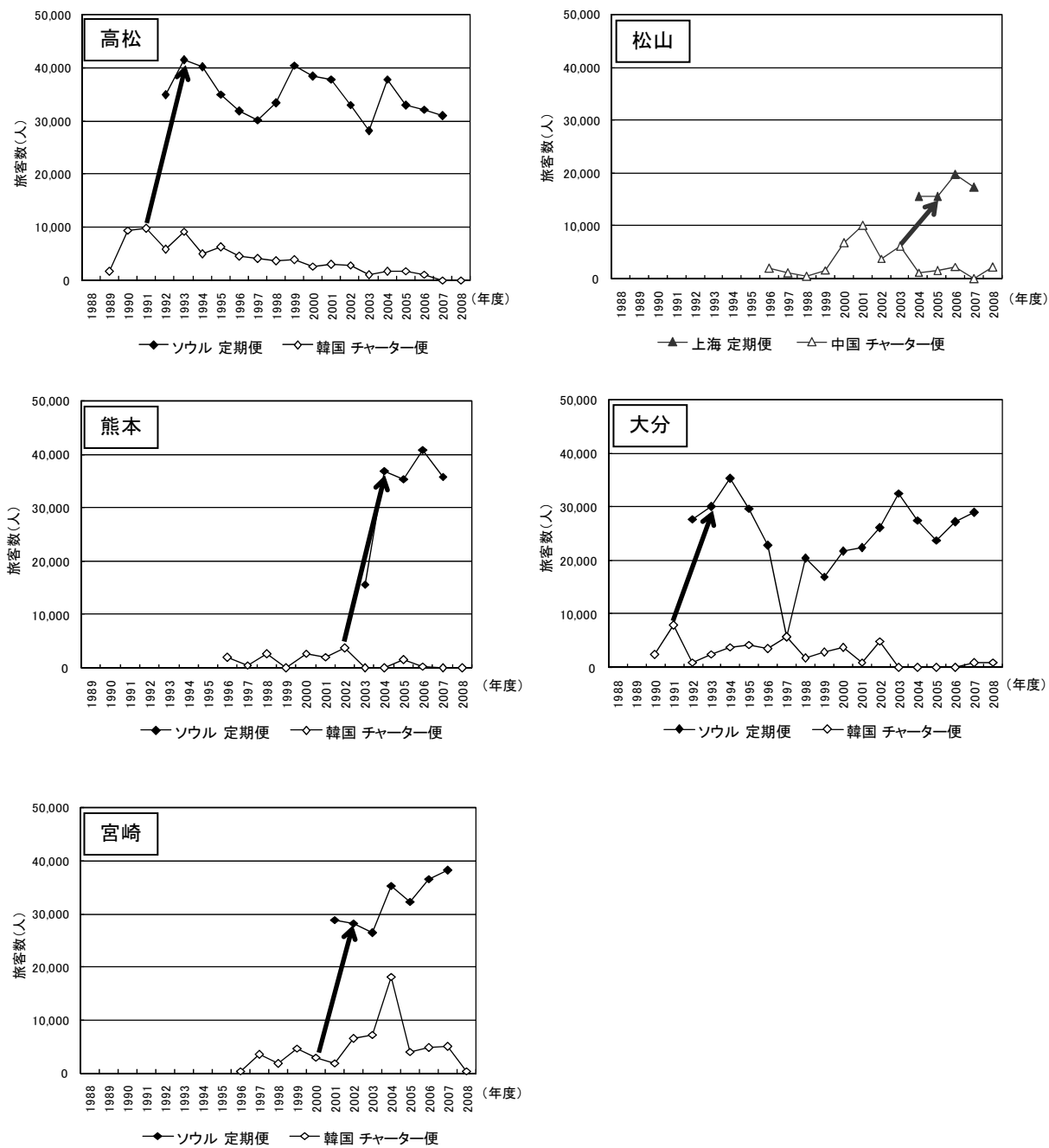
資料：空港管理者・航空事業課・国際航空課調べ及び自治体アンケート

図-9 定期便開設前後の旅客数の変化（空港別）



資料：空港管理者・航空事業課・国際航空課調べ及び自治体アンケート

図-10 空港別にみた定期便及びチャーター便の旅客数の推移（1）



資料：空港管理者・航空事業課・国際航空課調べ及び自治体アンケート

図-10 空港別にみた定期便及びチャーター便の旅客数の推移（2）

3. 地方からの国際航空旅客流動状況

本章では、最近3年間（平成18、19、20年度）の国際航空旅客動態調査（以下「動態調査」）の結果を使って、主として地方からの国際航空（出国）旅客流動について経由空港から整理・分析する。

3.1 整理・分析の手順

動態調査は、国土交通省航空局が毎年度実施しているもので、出国旅客及びトランジット旅客を対象とし、個人属性・流動パターン等を項目としたアンケート調査である。動態調査のアンケート対象は、成田・関西・中部・羽田及び23地方空港（静岡、茨城空港は平成21年度開港のため含まない）の合計27空港から国際定期便を利用して出国した日本人・外国人・トランジット旅客である。平成18年度は8月と11～12月、平成19年度は8～9月と11月、平成20年度は8月と11～12月に調査が実施された。統計的な有意性を考慮し予め目標サンプル数を求め、出国及びトランジット旅客に対し、出国手続き後の待合室及びサテライト等において、性別・年齢等の個人属性をはじめ、旅行目的・国内及び国際流動パターン・空港選択理由等について、面接または調査票記入方式でアンケート調査を行っている。

本研究では、平成18、19、20年度の動態調査データを用いて、出国空港までのアクセス交通機関・出国空港・出国後の経由空港・最終目的国等から特定の条件（流動パターン）に該当する旅客データを抽出した。対象の旅客は日本から出国する日本人と外国人であり、トランジット客は含まない。その上で、それぞれの旅客データ（サンプル）が持つ重みとしての年間拡大係数（本動態調査から計算されている）を乗じることにより、各流動パターンの年間出国旅客数として推計・整理した。

3.2 経由空港から見た国際航空旅客流動

我が国から韓国を除く海外を最終目的地として出国する際の経由空港による様々な流動パターンを分類し、推計・整理した結果を表-7に示す。

このような流動状況を整理する目的の一つは、我が国から仁川国際空港（韓国）を経由し第三国に出国する旅客数を把握することである。しかし、中国など日本から近距離にある国を最終目的地として出国する場合、仁川国際空港を経由する可能性は低いと考えられる。そこで、東アジア（ここでは中国、香港、マカオ、韓国、台湾、モンゴルとする）を最終目的地とする旅客を除いて推計・整理した結果を表-8に示す。

3.1で述べたとおり、動態調査はサンプル調査であり、そのサンプルデータを年間拡大して集計した推計結果としての表-7及び表-8には、多少の誤差があることに注意する必要がある。なお、出入国ベースで見ると、この結果を2倍すればよい。

表-7(及び表-8)中の各流動パターン①～⑥は、具体的に以下の出国旅客である。なお、「首都圏」「近畿圏」「中部圏」「三大都市圏」「海外※」「海外(東アジア除く)※」の定義は、表-7(及び表-8)の注書きに示した。

① 地方空港→仁川→海外

日本を出国する空港が地方空港であり、出国後経由国が韓国(経由都市が仁川)であって(即ち仁川国際空港で乗り継ぎ)、かつ、最初の訪問国が韓国以外(表-7)または東アジア以外(表-8)の旅客。

② 成田・関西・中部→仁川→海外

日本を出国する空港が成田、関西、中部のいずれかであり、仁川国際空港で乗り継ぎ、かつ、最初の訪問国が韓国以外(表-7)または東アジア以外(表-8)の旅客。

③ 日本各地→羽田→海外

日本国内で空路により羽田空港に移動し、羽田空港から出国した旅客。なお、出国以降の乗り継ぎや訪問国は問わない。

④ 日本各地→(羽田⇒)成田→海外※

日本国内で空路により羽田空港か成田国際空港に移動し、成田国際空港から海外(韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外(表-7)または東アジア以外(表-8))に出国した旅客。⑤⑥の旅客の合計。

⑤ 日本各地→成田→海外※

日本国内で空路により成田国際空港に移動し、成田空港から海外(韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外(表-7)または東アジア以外(表-8))に出国した旅客。

⑥ 日本各地→羽田⇒成田→海外※

日本国内で空路により羽田空港、さらに羽田空港から成田国際空港に移動し、海外(韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外(表-7)または東アジア以外(表-8))に出国した旅客。

表-7 流動パターン別にみた年間出国者数

		(万人)			
年度		平成18年度	平成19年度	平成20年度	備考
①	地方空港→仁川→海外(韓国除く)	6.2	6.4	7.8	①
②	成田・関空・中部→仁川→海外(韓国除く)	17.2	15.0	16.5	②
③	日本各地→羽田→海外	1.7	0.4	2.3	③
④	日本各地→(羽田⇒)成田→海外 [※]	85.5	93.0	94.9	④ ⑤+⑥
⑤	日本各地→成田→海外 [※]	51.4	60.7	62.1	⑤
⑥	日本各地→羽田⇒成田→海外 [※]	34.1	33.9	32.9	⑥
⑦	首都圏以外の日本各地→成田→海外 [※]	499.0	517.7	519.3	⑦ ⑤⑥を含む
⑦'	三大都市圏以外の日本各地⇒成田→海外 [※]	428.3	415.8	383.7	⑦'
⑧	首都圏以外の日本各地→羽田→海外 [※]	1.2	2.4	12.6	⑧
⑧'	三大都市圏以外の日本各地⇒羽田→海外 [※]	1.2	2.3	11.5	⑧'
⑨	日本各地→関空→海外 [※]	24.4	21.2	20.4	⑨
⑩	日本各地→伊丹⇒関空→海外 [※]	3.5	5.0	3.6	⑩
⑪	近畿圏以外の日本各地⇒関空→海外 [※]	113.2	108.7	176.3	⑪ ⑨⑩を含む
⑪'	三大都市圏以外の日本各地⇒関空→海外 [※]	95.3	91.1	142.0	⑪'
⑫	日本各地→中部→海外 [※]	4.8	8.1	6.6	⑫
⑬	日本各地→名古屋空港⇒中部→海外 [※]	0.0	0.1	0.0	⑬
⑭	中部圏以外の日本各地⇒中部→海外 [※]	49.8	57.5	58.7	⑭ ⑫⑬を含む
⑭'	三大都市圏以外の日本各地⇒中部→海外 [※]	14.4	21.6	26.0	⑭'
⑮	日本各地→海外 [※]	2,010.1	2,041.5	1,899.8	⑮

資料：国際航空旅客動態調査より集計

注) 首都圏：1都7県(東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城、栃木、群馬、山梨)
 近畿圏：2府4県(大阪、兵庫、京都、滋賀、奈良、和歌山)
 中部圏：5県(愛知、岐阜、長野、静岡、三重)
 三大都市圏：首都圏・近畿圏・中部圏
 →：空路 ⇒：交通手段を問わない
 海外[※]：以下の旅客を除く
 ・日本からの出国後、韓国でトランジットした旅客
 ・最終目的地が韓国である旅客

表-8 流動パターン別にみた年間出国者数(東アジア除く)

		(万人)			
年度		平成18年度	平成19年度	平成20年度	備考
①	地方空港→仁川→海外(東アジア除く)	4.9	5.2	6.7	①
②	成田・関空・中部→仁川→海外(東アジア除く)	13.2	12.0	13.8	②
③	日本各地→羽田→海外(東アジア除く)	0.4	0.0	0.0	③
④	日本各地→(羽田⇒)成田→海外(東アジア除く) [※]	77.9	89.0	89.2	④ ⑤+⑥
⑤	日本各地→成田→海外(東アジア除く) [※]	49.4	59.2	59.1	⑤
⑥	日本各地→羽田⇒成田→海外(東アジア除く) [※]	28.4	29.9	30.1	⑥
⑦	首都圏以外の日本各地→成田→海外(東アジア除く) [※]	338.5	357.5	339.6	⑦ ⑤⑥を含む
⑦'	三大都市圏以外の日本各地⇒成田→海外(東アジア除く) [※]	265.8	270.8	232.1	⑦'
⑧	首都圏以外の日本各地→羽田→海外(東アジア除く) [※]	1.5	0.3	0.9	⑧
⑧'	三大都市圏以外の日本各地⇒羽田→海外(東アジア除く) [※]	1.5	0.3	0.9	⑧'
⑨	日本各地→関空→海外(東アジア除く) [※]	21.5	17.1	17.4	⑨
⑩	日本各地→伊丹⇒関空→海外(東アジア除く) [※]	2.3	2.5	2.7	⑩
⑪	近畿圏以外の日本各地⇒関空→海外(東アジア除く) [※]	78.2	72.4	97.5	⑪ ⑨⑩を含む
⑪'	三大都市圏以外の日本各地⇒関空→海外(東アジア除く) [※]	68.5	60.5	77.4	⑪'
⑫	日本各地→中部→海外(東アジア除く) [※]	4.1	6.4	5.1	⑫
⑬	日本各地→名古屋空港⇒中部→海外(東アジア除く) [※]	0.0	0.1	0.0	⑬
⑭	中部圏以外の日本各地⇒中部→海外(東アジア除く) [※]	115.6	29.9	29.1	⑭ ⑫⑬を含む
⑭'	三大都市圏以外の日本各地⇒中部→海外(東アジア除く) [※]	10.8	15.6	16.1	⑭'
⑮	日本各地→海外(東アジア除く) [※]	1,050.3	1,305.6	1,194.1	⑮

資料：国際航空旅客動態調査より集計

注) 首都圏：1都7県(東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城、栃木、群馬、山梨)
 近畿圏：2府4県(大阪、兵庫、京都、滋賀、奈良、和歌山)
 中部圏：5県(愛知、岐阜、長野、静岡、三重)
 三大都市圏：首都圏・近畿圏・中部圏
 東アジア：中国、香港、マカオ、韓国、台湾、モンゴル
 →：空路 ⇒：交通手段を問わない
 海外(東アジア除く)[※]：以下の旅客を除く
 ・日本からの出国後、韓国でトランジットした旅客
 ・最終目的地が(韓国含め)東アジアである旅客

⑦首都圏以外の日本各地⇒成田⇒海外*

首都圏以外の日本国内から、交通手段を問わず（即ち空路以外の交通手段も含めて）成田国際空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。⑤⑥の旅客が含まれる。

⑦' 三大都市圏以外の日本各地⇒成田⇒海外*

三大都市圏以外の日本国内から、交通手段を問わず成田国際空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑧首都圏以外の日本各地⇒羽田⇒海外*

首都圏以外の日本国内から、交通手段を問わず羽田空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑧' 三大都市圏以外の日本各地⇒羽田⇒海外*

三大都市圏以外の日本国内から、交通手段を問わず羽田空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑨日本各地⇒関空⇒海外*

日本国内で空路により関西国際空港に移動し、関西国際空港から海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑩日本各地⇒伊丹⇒関空⇒海外*

日本国内で空路により伊丹空港、さらに伊丹空港から交通手段を問わず関西国際空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑪近畿圏以外の日本各地⇒関空⇒海外*

近畿圏以外の日本国内から、交通手段を問わず関西国際空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。⑨⑩の旅客が含まれる。

⑪' 三大都市圏以外の日本各地⇒関空⇒海外*

三大都市圏以外の日本国内から、交通手段を問わず関西国際空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑫日本各地⇒中部⇒海外*

日本国内で空路により中部国際空港に移動し、中部国際空港から海外（韓国でトランジットせず、かつ最

終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑬日本各地⇒名古屋空港⇒中部⇒海外*

日本国内で空路により名古屋空港、さらに名古屋空港から交通手段を問わず中部国際空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑭中部圏以外の日本各地⇒中部⇒海外*

中部圏以外の日本国内から、交通手段を問わず中部国際空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。⑫⑬の旅客が含まれる。

⑭' 三大都市圏以外の日本各地⇒中部⇒海外*

三大都市圏以外の日本国内から、交通手段を問わず中部国際空港に移動し、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

⑮日本各地⇒海外*

日本国内の空港から、海外（韓国でトランジットせず、かつ最終目的国が韓国以外（表-7）または東アジア以外（表-8））に出国した旅客。

表-7、表-8によれば、仁川国際空港が我が国のハブ空港になっているのではないかと昨今の一部指摘に関し、様々な見方ができるが、表-7、表-8を基にした一つの分析の例を以下(1)(2)に示す。

(1) 地方から海外への流動

地方（三大都市圏以外の日本各地）から出国し、韓国以外の第三国を最終目的地とした旅客流動、具体的には図-11に示す地方発の2つの流動について比較分析を行う。

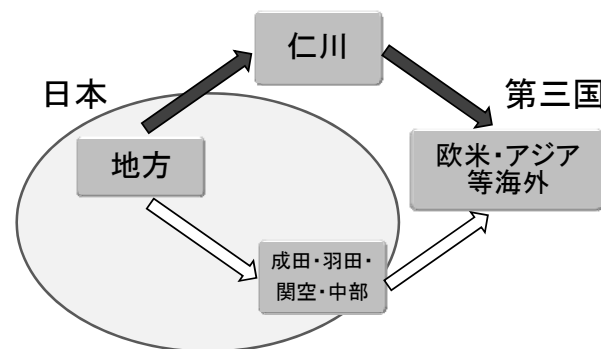


図-11 分析対象の国際旅客流動 (1)

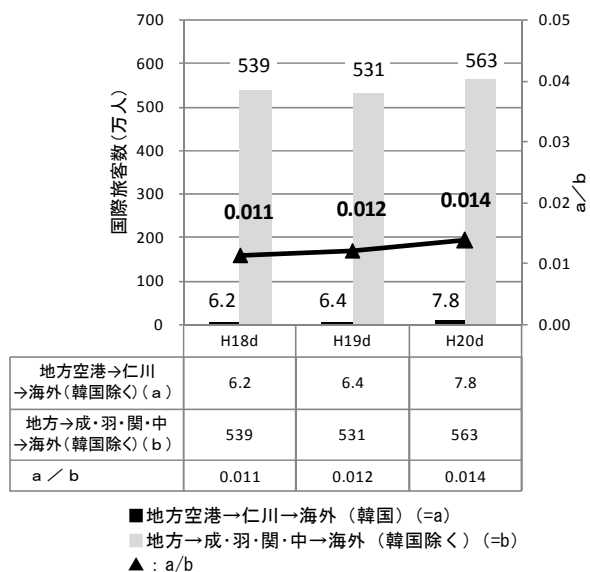


図-12 地方からの年間出国者数

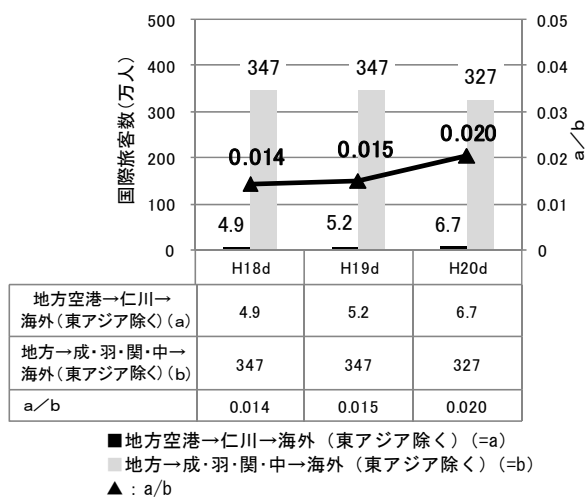


図-13 地方からの年間出国者数(東アジア除く)

まず、地方空港から仁川国際空港を経由し(韓国以外の)海外へ出国した旅客数(図-11の黒矢印の旅客数)は、平成18年度6.2万人、平成19年度6.4万人、平成20年度7.8万人となる(表-7①, 図-12)。この旅客数の中には、三大都市圏から地方空港に移動して出国した旅客も厳密には含まれるが、現実にそのようなルートで出国する旅客はかなり少ないと考えられほぼ無視できるため、これらの旅客数は地方から仁川国際空港を経由して(韓国以外の)海外に出国する人数と見なした。

これに対し、三大都市圏以外の地方から、(交通手段は問わず)成田・羽田・関空・中部のいずれかの空港に行き、仁川国際空港を経由せずに韓国以外に出国した旅客数(図-11の白矢印の旅客数)は、平成18年度539万人、平成19年度531万人、平成20年度563万人となる

(表-7⑦'⑧'⑪'⑭)の合計, 図-12)。

以上のことから、(三大都市圏以外の)地方から成田・羽田・関空・中部空港を利用して(韓国を経由せず韓国以外の)海外に出国した旅客数(図-11の白矢印の旅客数)に対する、地方空港から仁川経由で(韓国以外の)海外に出国した旅客数(図-11の黒矢印の旅客数)の比は平成18年度0.011、平成19年度0.012、平成20年度0.014と増加傾向にある(図-12の折れ線グラフ)。

同様に、出国後の最終目的地から東アジアを除いて旅客数の推移をみる。地方空港から韓国経由で東アジア以外へ出国する旅行者は、平成18年度4.9万人、平成19年度5.2万人、平成20年度6.7万人となる(表-8①, 図-13)。また、地方から成田・羽田・関空・中部空港を利用して韓国を経由せずに東アジア以外へ出国する旅行者は、平成18年度347万人、平成19年度347万人、平成20年度327万人となる(表-8⑦'⑧'⑪'⑭)の合計, 図-13)。

したがって、(三大都市圏以外の)地方から、成田・羽田・関西・中部空港を利用して(韓国を経由せず東アジア以外の)海外に出国した旅客数に対する、地方空港から仁川経由で東アジア以外の海外に出国した旅客数の比は平成18年度0.014、平成19年度0.015、平成20年度0.020と、やはり増加傾向にある(図-13の折れ線グラフ)。

(2) 日本全体から海外への流動

ここでは、三大都市圏も含めた日本全体から出国し、韓国以外の第三国を最終目的地とした旅客流動、具体的には図-14に示す日本全体発の2つの流動について(1)と同様に比較分析を行う。

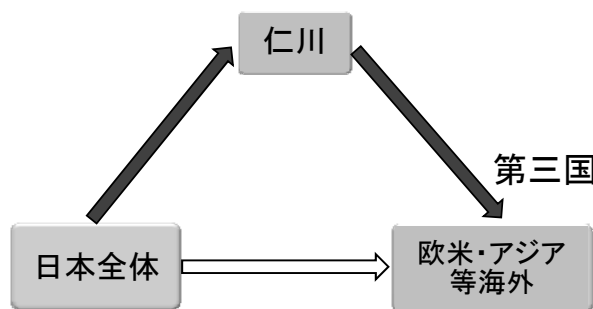


図-14 分析対象の国際旅客流動(2)

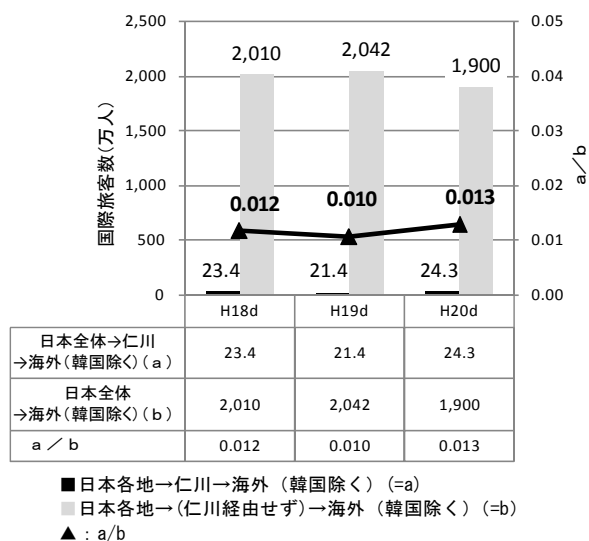


図-15 日本全体からの年間出国者数

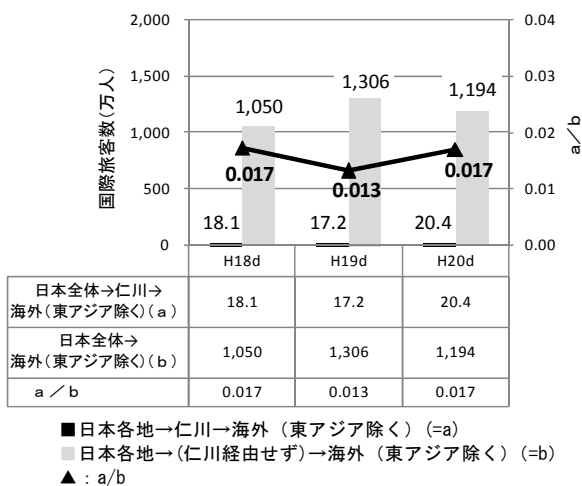


図-16 日本全体からの年間出国者数(東アジア除く)

日本のいずれかの空港から出国し、仁川経由で(韓国以外の)海外へ出国した旅客数(図-14の黒矢印の旅客数)の推移は平成18年度23.4万人、平成19年度21.4万人、平成20年度24.3万人となる(表-7①②合計、図-15)。これに対し、日本のいずれかの空港から、仁川を経由せずに韓国以外に出国した旅客数(図-14の白矢印の旅客数)は平成18年度2,010万人、平成19年度2,042万人、平成20年度1,900万人となる(表-7⑤、図-15)。したがって、後者の旅客数(図-14の白矢印の旅客数)に対する、前者の旅客数(図-14の黒矢印の旅客数)の比は、平成18年度0.012、平成19年度0.010、平成20年度0.013と推移している(図-15の折れ線グラフ)。

また、日本のいずれかの空港から出国し、仁川経由で東アジア以外の海外へ出国した旅客数は平成18年度18.1万人、平成19年度17.2万人、平成20年度20.4万人

人となる(表-8①②合計、図-16)。これに対し、日本いずれかの空港から出国し、仁川を経由せず東アジア以外の海外へ出国した旅客数は、平成18年度1,050万人、平成19年度1,306万人、平成20年度1,194万人となる(表-8①②合計、図-16)。この場合、後者の旅客数に対する、前者の旅客数の比は、平成18年度0.017、平成19年度0.013、平成20年度0.017となる(図-16の折れ線グラフ)。

以上をまとめると、地方からの出国旅客を対象とした(1)によれば、地方空港から出国し仁川経由で海外へ行く旅客数は、(成田や関空から出国し)仁川を経由せずに海外へ行く旅客数に比べるとまだ多くはない。しかし、平成18年度からの3年間を見る限り、その比率は増加傾向にある。

他方、日本全体からの出国旅客を対象にした(2)によれば、仁川経由旅客数の、仁川を経由しない旅客数に対する比率は、平成18年度からの3年間を見る限り、ほぼ横ばい傾向にある。

4. 地方空港国際化に影響を与えた要因と施策の効果等

我が国では、観光庁による施策として、海外の重点市場を対象に、日本の観光魅力を発信するとともに、日本への魅力的な旅行商品の造成等を支援する訪日旅行促進事業を官民一体で推進している。重点市場としては、訪日旅行者の多い12の国・地域に今後大きな伸びが期待できる3市場(インド、ロシア、マレーシア)を追加し、全15市場でプロモーションを展開している。この中でも東アジア4市場(韓国、中国、台湾、香港)を最重点プロモーション対象市場としている。

今回実施したアンケートは、国際定期路線が開設されている地方空港が所在する道県及び市に対して実施したものであり、23自治体から回答を得た。アンケート実施時期は、静岡県以外は平成20年11月、静岡県は平成22年1月である。

アンケート調査票を付録Aに、各自治体からのアンケート調査結果の詳細を付録Bに示す。

4.1 地方空港国際化に影響を与えた要因

国際定期路線が開設されている地方空港が所在している地方自治体に対して国総研が実施したアンケート調査から、地方空港国際化に影響を与えた(与えている)と考えられる要因として回答された結果を表-9に示す。

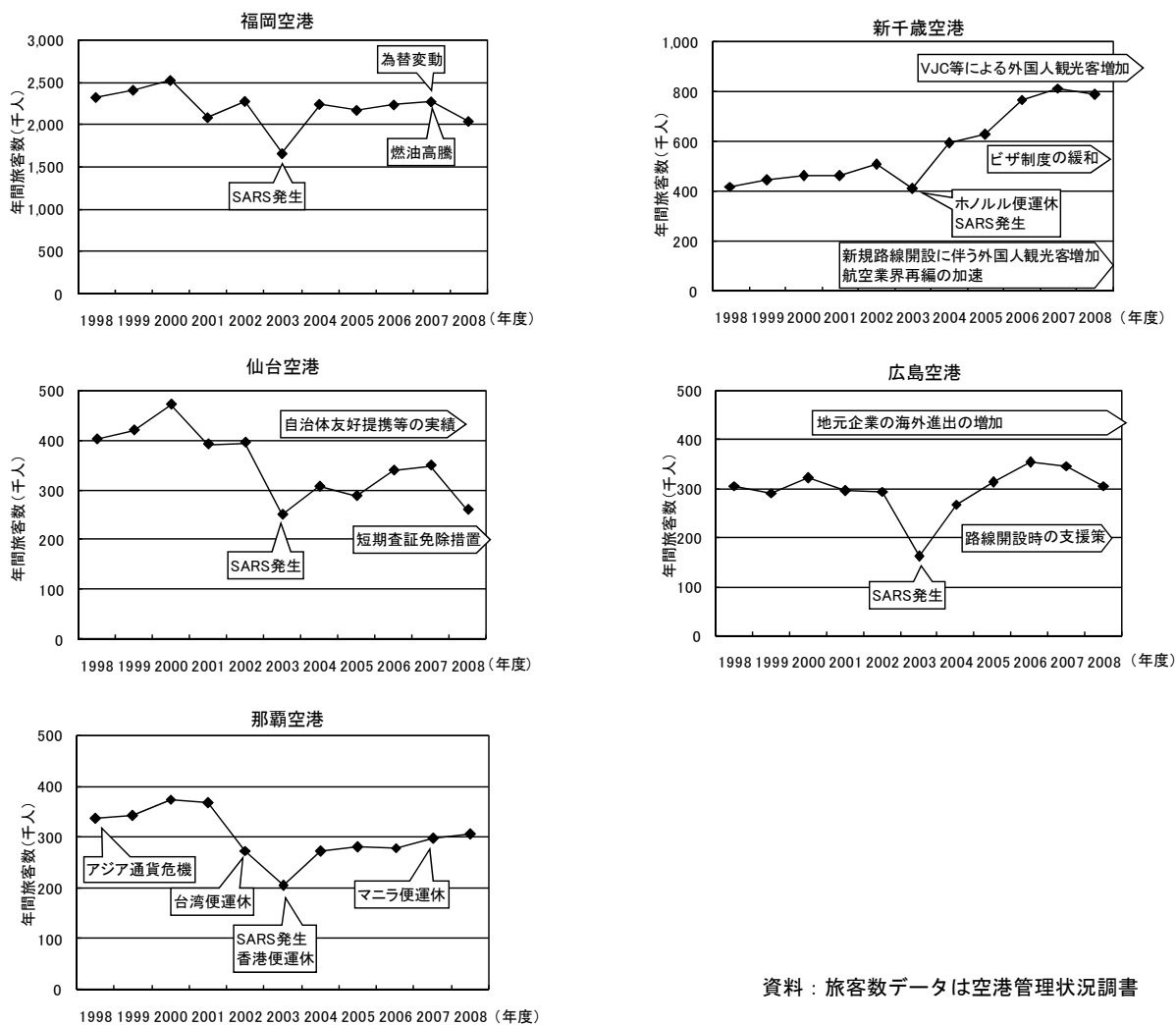
表-9 地方空港国際化に影響を与えたと考えられる要因（自治体へのアンケート調査より）

	回答数	新千歳	旭川	函館	青森	仙台	秋田	福島	新潟	富山	小松	静岡	岡山	広島	高松	松山	北九州	福岡	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	那覇
【プラス要因】																								
《行政による誘致活動》	10	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
デジタルジャパンキャンペーン	5	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
観光プロモーション	7																							
エアポートセールス	3																							
プロ球団キャンプ誘致	1																							
《助成制度の創設》	8	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
空港使用料の減免・助成	4	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
助成金	6																							
《規制緩和》	9	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
査証免除措置	5	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
運航に係る規制の撤廃・緩和	4																							
《ニーズの形成》	9	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
アウトバウンド	2																							
(韓流ブーム等一時的ブーム)	2																							
インバウンド	9	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
(観光資源に対するニーズ)	8	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
(相手国旅行者の対応)	1																							
《経済活動・交流活動》	3	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
経済活動の活性化	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
地元企業の海外進出	1																							
地域間交流(友好提携等)の効果	1																							
《運航ハターの工夫》	3	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新規就航	2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
発着時間の変更	1																							
定期便路線の多様化	1																							
《その他》	1																							
周辺の交通基盤整備	1																							
滑走路延長	1																							
【マイナス要因】																								
運休・減便	2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
米国同時多発テロ	3																							
SARSの発生	11	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
燃油価格の高騰	5																							
中国国内問題	6																							
日韓領土問題	2																							
新型インフルエンザの蔓延	1																							
世界的景気後退	1																							
【プラス及びマイナス要因】																								
航空業界の再編の加速	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
相手国の経済状況、政治情勢	2																							
為替レートの変動(ウォン安(高))	7																							

プラス要因で指摘されたのは、「ビジットジャパンキャンペーン」などの行政による誘致活動、「査証免除」などの規制緩和、魅力ある日本の観光資源による「ニーズ」や、「空港使用料の減免・助成」「団体旅行に対する助成金」などの助成制度、その他「滑走路延長」などがあつた。

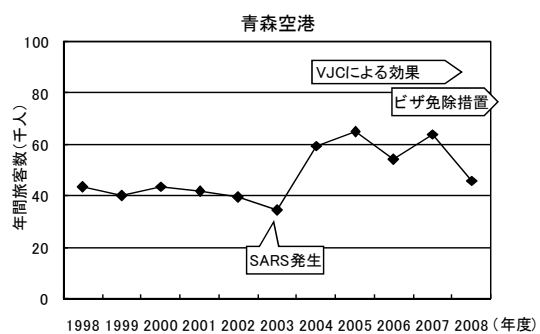
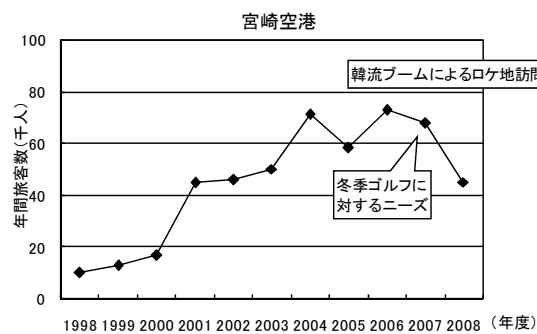
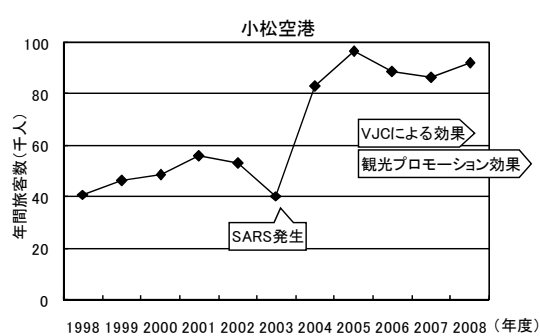
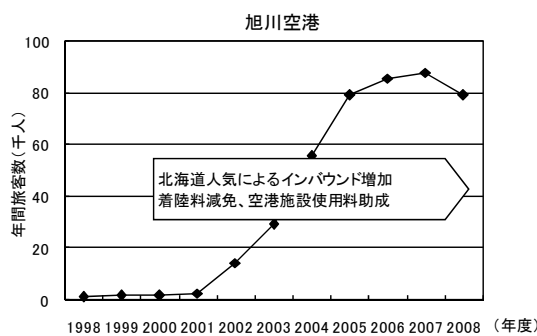
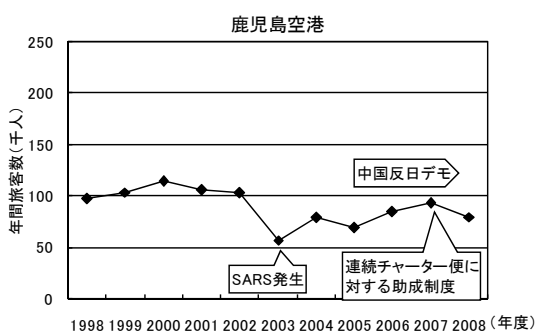
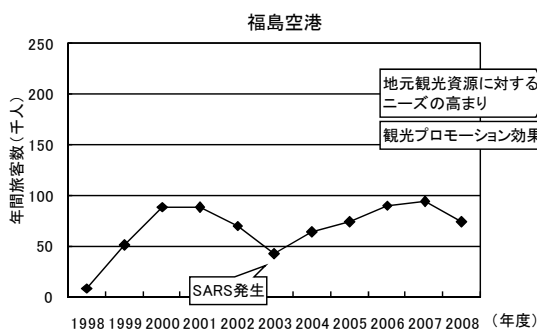
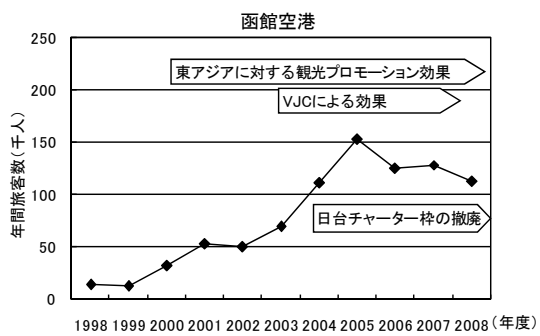
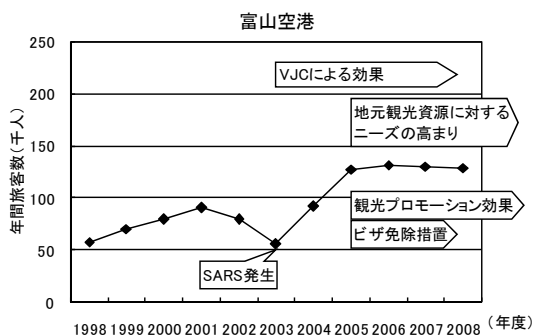
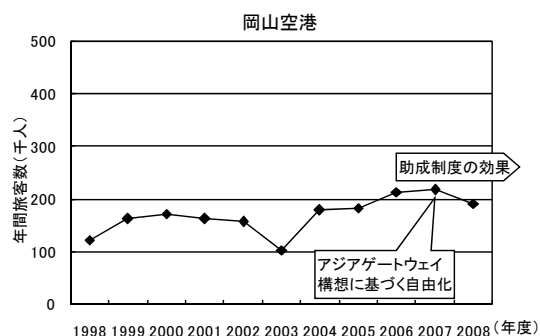
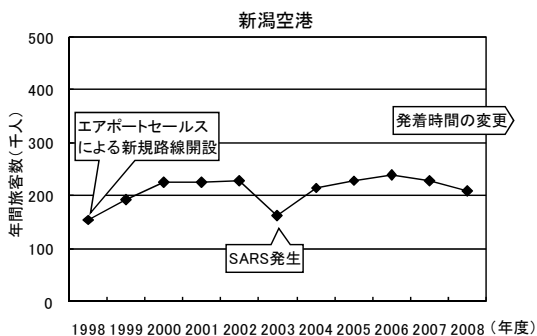
マイナス要因では「SARS」「燃料価格の高騰」「渡航先における国内問題」などが指摘されている。

空港毎に、地方空港国際化に影響を与えたと指摘された要因と輸送実績（国際旅客数）との関係を図-17に示す。



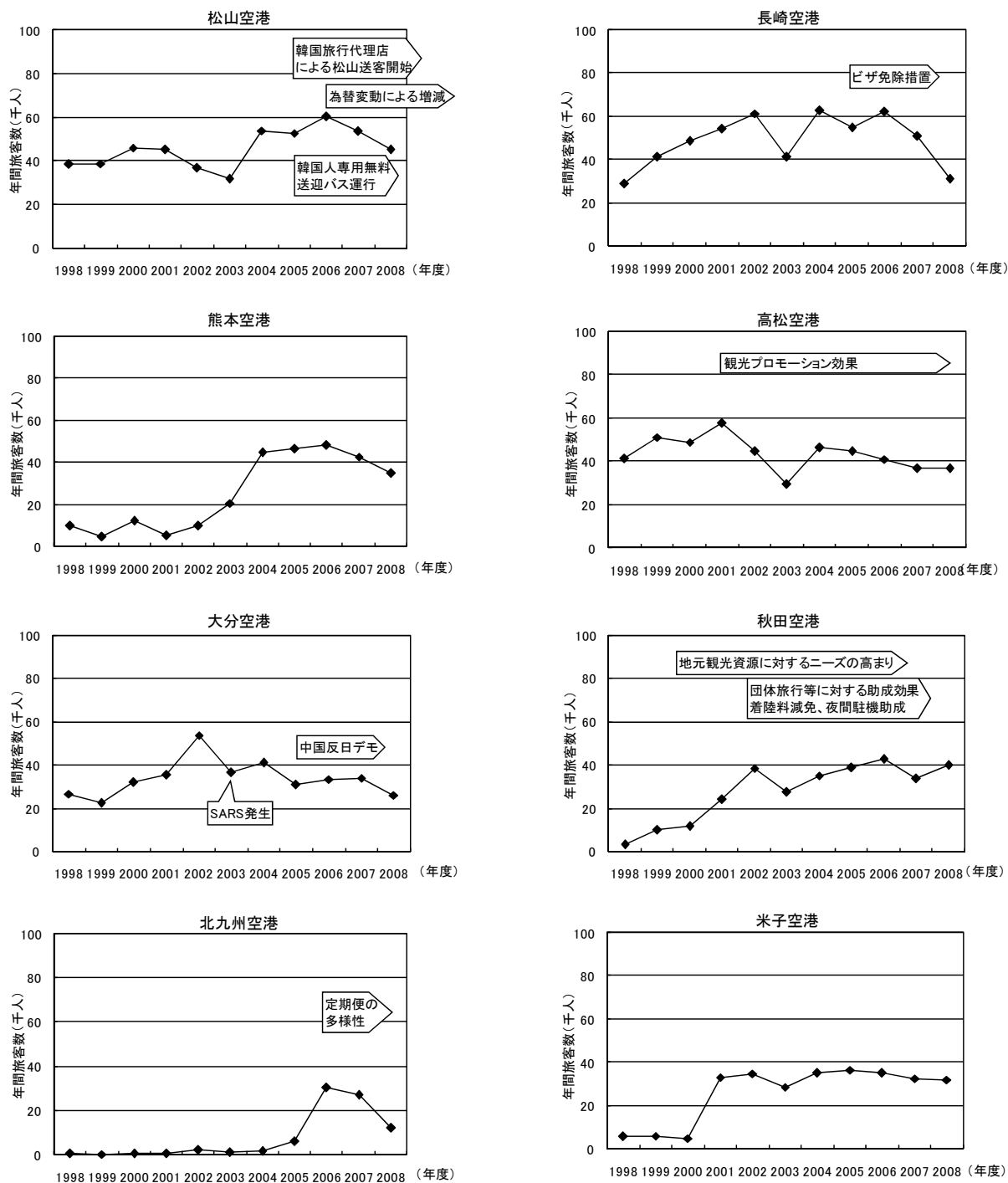
資料：旅客数データは空港管理状況調査

図-17 国際化の影響要因と輸送実績の関係（1）



資料：旅客数データは空港管理状況調書

図-17 国際化の影響要因と輸送実績の関係(2)



資料：旅客数データは空港管理状況調査書

図-17 国際化の影響要因と輸送実績の関係 (3)

4.2 国際旅客需要拡大のための施策の効果

4.1 において、国際化に影響を与えたプラス要因として観光客誘致活動や助成制度の創設等が挙げられた。自治体に対するアンケート調査では、行政が国際旅客需要拡大のために実施するさまざまな施策の効果についても質問しており、その結果を表-10に示す。

効果があった施策として、アウトバウンド、インバウンド双方の旅行者増加を図るためのPR活動等の「観光プロモーション」、航空会社・旅行会社・団体旅客等に対する各種「助成」を指摘する自治体が多かった。

オープンスカイ構想による航空自由化に対して、その施策効果の有無については自治体により評価が分かれた。具体的には、自由化による新たな参入や増便の効果を指摘する自治体がある一方、路線撤退のリスクを指摘する自治体もあった。

4.3 地方空港国際化がもたらした効果

自治体に対するアンケート調査結果から、地方空港が国際化したことによる効果を整理する。

アンケート調査結果を表-11に示す。多くの自治体から指摘があった効果を列挙すると、以下のとおりである。

- ・観光面では、「アウトバウンド、インバウンド双方の利便性向上」による効果、「外国人観光客による消費額増加」による経済的効果。
- ・ビジネス面では、「地元企業の海外進出」、「地元旅行会社の売上増」、「外国資本による地元への投資」による経済的効果、「出張における利便性向上」による効果。
- ・文化交流面では、「教育・文化・スポーツ分野での交流」、「海外への修学旅行、研修旅行等の増加」による国際交流の活発化。

観光、ビジネス、文化交流の各視点で共通するのは、旅行の際の利便性向上である。観光客、ビジネス客、修学旅行等いずれの場合も、地元にある地方空港と海外との間の直行便を利用することによる旅行時間の短縮、旅行費用の低減が地方空港国際化による主たる効果であり、この点が今回のアンケート結果から改めて確認できた。

また、外国人観光客による消費額の増加や地元旅行会社の売上増など地域に対する経済的効果を指摘する自治体も多く、これも地方空港国際化がもたらした主たる効果の一つといえる。今後、アジア諸国特に中国の経済成長に伴い、訪日外国人の消費による経済効果は今後ますます大きくなる可能性が高い。

表-10 国際旅客需要拡大のための施策の効果（自治体アンケート調査より）

	回答数	新千歳	旭川	函館	青森	仙台	秋田	福島	新潟	富山	小松	静岡	岡山	広島	高松	北九州	福岡	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	那覇			
【効果があった】																										
《助成》																										
【航空会社に対する助成】	17	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
着陸料	3	○																								
空港ビル使用料	1																									
運賃チャーター便	1																									
【旅行会社に対する助成】	13			○			○	○		○		○		○		○		○		○		○		○		
旅行商品造成経費	3																									
旅行商品広告	4																									
アクセス経費	4			○																						
外国旅行会社	2						○																			
【旅客に対する助成】	11			○			○			○		○		○		○		○		○		○		○		
グループ	4																									
交流事業	5																									
修学旅行	4																									
アクセス経費	6			○																						
バスポート取得	3						○																			
《観光プロモーション》	20	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
【アウトバウンド対策】	12	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
PR活動	9	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
イベント開催	2	○																								
乗継便利用ツアーの造成	4																									
【インバウンド対策】	18	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
PR活動	17	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
ミッション派遣	11																									
広域的旅行商品の造成	5																									
【広域連携】	9			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
《運航》	3																									
オープンスカイ構想による航空自由化	2																									
発着時間の工夫	1																									
【効果がなかった】																										
オープンスカイ構想による航空自由化	3					○																				
県外利用客拡大のためのPR	1						○																			
【どちらともいえない】																										
オープンスカイ構想による航空自由化	2																									
近接空港との連携	1																									

表-11 地方空港における国際化の効果（自治体アンケート調査より）

	回答数	新千歳	旭川	函館	青森	仙台	秋田	福島	新潟	富山	小松	静岡	岡山	広島	高松	松山	北九州	福岡	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	那覇
【観光面】																								
《利便性向上に対する効果》	22		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
アウトバウンド客の利便性向上	18		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
インバウンド客の利便性向上	10									○	○	○	○										○	○
《観光客による経済的効果》	19	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
外国人観光客による消費額増加	19	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
《その他》	9		○			○		○				○		○		○				○				
観光地といふステイタス、知名度向上	2					○								○										
旅行商品等の多様化	7		○					○																
意識の変化	1																○							
【ビジネス面】																								
《利便性向上に対する効果》	7					○	○			○		○		○		○			○					
出張における利便性向上	7					○	○			○		○		○		○			○					
《経済的効果》	19	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
地元企業における収益増	1			○																				
地元産品の輸出増加	2		○																					○
地元旅行会社の売り上げ増	6		○	○	○										○					○				
貿易の機会の拡大	1					○																		
外国資本による地元への投資	2		○																○					
地元企業の海外進出	9					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
海外企業の地元進出	3											○												○
《その他》	1								○															
海外からの研修員受入れ	1								○															
【文化交流面】																								
《国際交流の活発化》	22	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
教育・文化・スポーツ分野での交流	15	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
海外修学旅行、研修旅行等の増加	12		○			○																		○
外国人留学生、研修員の増加	5					○				○	○													○

5. おわりに

本研究では、地方空港国際化の推移と現状について整理するとともに、地方から出国する国際航空旅客を中心にその流動状況について経由空港の視点から分析を行った。さらに、地方空港国際化に影響を与える要因や地方空港の国際化がもたらした効果等について地方自治体へのアンケート調査を行った結果をまとめた。

地方空港の整備や地域の政策推進によって、地方が海外と直接結ばれ、地方空港の国際化は着実に進展し、かつ維持されていることが確認できた。国際競争力の高い魅力ある観光地の整備、観光地域づくりの人材育成、観光産業のイノベーション促進といった観光を核とした地域の再生・活性化は今後ますます重要であろう。

また、海外へ行く場合、仁川を経由している旅客は、それほど多くはない。ただ、地方からの出国旅客については、仁川経由の比率が増加傾向にあることがわかった。地方空港の国際化に影響を与える要因やその効果については、想定されたことではあるが、地元自治体のアンケートからも確認できた。

国土交通省航空局や観光庁の積極的な政策推進により、今後とも地方空港の国際化は着実に進展していくであろう。また、LCC(Low Cost Carrier:低コスト航空会社)が、今後、地方空港を含めて我が国の国際航空市場に参入してくる可能性が高い。こうしたことから、引き続き地方空港国際化の状況を注視していくとともに、特に国際航空旅客流動についてはさらにいくつかの観点から追加的な分析をしていきたいと考えている。

(平成 22 年 5 月 31 日受付)

謝辞

本研究の実施にあたり、国土交通省航空局空港部計画課には国際航空旅客動態調査のデータ提供をいただき、また、各自治体にはアンケート調査に対し多大なご協力をいただきました。さらに、データやアンケート調査の収集・整理にあたっては、パシフィックコンサルタンツ㈱の西井孝夫氏と加藤直氏、(有)杉浦計画事務所の杉浦英俊氏にご協力いただきました。ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 国土交通省航空局：外国航空会社による地方空港への路線開設，増便等の自由化について (http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/12/121102_.html) .
- 2) 野村宗訓：イギリスにおける地方空港の発展と離島路線維持，運輸と経済 第68巻第11号，2008年11月号，pp.42-49.
- 3) 酒井正子：自由化以降のわが国における航空ネットワークの変遷と地方空港，運輸と経済 第69巻第8号，2009年8月号，pp.47-58.
- 4) 内田傑：地方空港活性化に関する研究，運輸政策研究所第23回研究発表会，季刊運輸政策研究機構，Vol.11 No2，pp.93-96.
- 5) 内田傑：厳しさを増す地方空港とその活路，運輸と経済 第69巻第8号，2009年8月号，pp.59-68.
- 6) 国土交通省航空局：平成18～平成20年度国際航空旅客動態調査.
- 7) 観光庁：訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）(<http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kokusai/vjc.html>) .

付録 A : 地方自治体へのアンケート調査票

＜アンケート調査票＞

(1) 国際航空輸送実績について

●●空港における国際航空旅客の輸送実績について、以下の項目に関する資料の提供をお願いします。なお、データはいずれも年度ベースでお願いします。

- ① 現在開設されている国際定期路線について、開設された年度から平成 19 年度までの年間旅客数及び年間平均ロードファクター（または年間提供座席数）を路線別にご提供ください。なお、可能であれば日本人・外国人別のデータもご提供ください。
- ② 現在運航していないが、過去に定期便が運航した路線があれば、運航していた期間における年間旅客数及び年間平均ロードファクター（または年間提供座席数）を路線別にご提供ください。なお、可能であれば日本人・外国人別のデータもご提供ください。
- ③ 国際チャーター便による輸送実績について、行き先（都市）別に以下のデータをご提供ください。なお、可能であれば日本人・外国人別のデータもご提供ください。
 - (1) 年間旅客数
 - (2) 年間平均ロードファクター（または年間提供座席数）
 - (3) 年間運航便数

データの期間は、最初の国際定期路線が開設された年度から 5 年遡った年度から現在までの実績でお願いします（例えば、最初の国際定期路線が平成 7 年度に開設された場合、平成 2 年度からの国際チャーター便実績）。なお、数値は片側ベースでお願いします（すなわち、出発旅客数、出発便のロードファクター、出発便数）。

(2) 国際化に影響を与えた(または与えている)と考えられる要因について

●●空港におけるこれまでの国際定期便や国際航空旅客数の増減実績を踏まえて、国際定期便の開設や休止、国際旅客数の増加または減少に対して、少なからず影響を与えた(または与えている)要因として考えられる点をお教えてください。また、可能であれば、その要因が影響したと考えられる時期も併せてお教えてください。下の記入欄に記載いただくか別紙でご回答いただいても結構です。

例えば、要因として

- － 政府の政策 (→その場合は具体的な政策内容を記載)
- － 団体旅行等に対する助成の効果
- － ターゲットを定めた観光プロモーションの効果
- － 地元の観光資源に対するニーズの高まり (特にインバウンドのニーズ)
- － 企業の立地による効果 (反対に、企業の撤退による影響)
- － 運航上の工夫の効果 (着陸料の低減, 発着時間の変更, 便数増等)
- － 相手国における制度の変更 (ビザの発給等)
- － 航空会社に対するインセンティブ付与 (搭乗率補償制度等) など

(記入欄)

考えられる要因	影響した時期

(3) 国際化による効果について

●●空港における国際定期路線の開設により、観光、ビジネス、文化交流等で効果があったと考えられる点をお教えください。下の記入欄に記載いただくか別紙でご回答いただいても結構です。

例えば、効果として

(観光面)

- 日本人の旅行における目的地までの旅行時間の短縮，旅行費用の低減効果
- 利便性向上による外国人誘致の効果（成田，関西を經由して誘致するよりも有利）
- 外国人の滞在に伴う消費増加の効果

(ビジネス面)

- 県内企業の海外進出における効果
- 県外企業に対する県内誘致における効果
- 地元発ツアー増加に伴う地元旅行会社の売り上げ増といった経済効果

(文化交流面)

- 修学旅行等海外研修旅行の増加
 - 留学生等外国人の増加
- など

(記入欄)

	考えられる効果
観光面	○ ○ ○
ビジネス面	○ ○ ○
文化交流面	○ ○ ○

(4) 国際需要拡大のための施策について

●●空港における国際旅客需要の拡大のため、過去に実施された施策のうち、需要拡大に効果があった、または需要拡大の効果がなかった、と思われる施策についてお教えてください。下の記入欄に記載いただくか別紙でご回答いただいても結構です。

例えば、施策として

- － オープンスカイ構想による航空自由化の効果
- － 各種助成制度による効果
- － 乗り継ぎ便利用等多様なツアーの造成、販売の効果
- － ミッション派遣、PR 活動等プロモーション活動の効果
- － 隣接県との連携等広域圏での対応による効果

(記入欄)

施策	施策の効果 (有った or 無かった)	具体的な効果

提供いただきたい資料等は以上です。ご協力いただき誠にありがとうございました。

付録 B : 自治体アンケート調査結果

- (1) 地方空港国際化に影響を与えたと考えられる要因について
- (2) 地方空港国際化による効果について
- (3) 国際旅客需要拡大のための施策について

(1) 地方空港国際化に影響を与えたと考えられる要因について①

空港	考えられる要因	影響した時期
新千歳	<ul style="list-style-type: none"> 新規路線の就航に伴う、外国人観光客の増加 航空業界の再編の加速 VJCキャンペーン等による外国人観光客の増加 道民に人気の高いデスティネーションであるホノルル線の運休によるアウトバウンド客の減少 SARS発生に伴う旅客需要の低迷 ビザ制度の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> 2001年以降 2001年以降 2002年以降 2003年10月運休 2003年 2005年以降韓国と台湾からの観光客が増加
旭川	<ul style="list-style-type: none"> 北海道人気によるインバウンドニーズの高まり 着陸料の減免 空港施設使用料の助成 相手国の経済状況、政治情勢 	<ul style="list-style-type: none"> 平成12年度～現在（チャーター便の就航） 平成12年度～現在（チャーター便の就航） 平成12年度～現在（チャーター便の就航） 随時
函館	<ul style="list-style-type: none"> サハリン石油・天然ガス開発プロジェクト進捗による効果（サハリンからの国際旅客数増加を誘引） 東アジア地域に重点を置いた観光プロモーションの効果（国際旅客数増加を誘引） 日台（民間協会間での）航空協議においてチャーター便運航枠数を撤廃（台湾からの国際旅客数増加を誘引） 国交省のビジットジャパン・キャンペーンによる効果（特に東アジア地域からの国際旅客数増加、ひいては函館～ソウル線国際定期便開設を誘引） 世界的な景気不安に端を発した円高・ウォン安による影響（韓国からの国際旅客数減少を誘引） 	<ul style="list-style-type: none"> 1997年～ 2000年（秋）～ 2004年（秋）～ 2004年（秋）～ 2008年9月～
青森	<ul style="list-style-type: none"> 米国同時多発テロや新型肺炎（SARS） ビジットジャパンキャンペーンの展開 韓国人に対する査証免除措置 為替レートの変動 	<ul style="list-style-type: none"> 平成14～15年度（旅客数の減少） 平成16年度以降（韓国・台湾からの観光客の増加） 平成18年度以降（韓国人観光客の増加） 平成19年度以降
仙台	<ul style="list-style-type: none"> 航空会社に対するエアポートセールス（ミッション派遣等） 就航地における観光プロモーションの効果 政府の政策（就航先居住者への短期査証免除措置） 地域間交流（自治体の友好提携等）の実績 新型感染症（SARS）の流行 燃油価格の高騰 	<ul style="list-style-type: none"> 2005年以降 2003年（長春線開設） 2003年以降 2006年以降
秋田	<ul style="list-style-type: none"> 地元の観光資源に対するニーズの高まり（涙を流すマリア像） 団体旅行等に対する助成の効果（団体交流助成、パスポート取得助成） 運航上の工夫の効果（着陸料の減免、夜間駐機助成） 	<ul style="list-style-type: none"> 平成11年～ 平成13年度～、平成15年度～17年度（パスポート助成） 平成13年10月～、夜間駐機助成は平成16年3月まで
福島	<ul style="list-style-type: none"> 地元観光資源に対するニーズの高まり（ゴルフ・スキー等） ターゲットを定めた観光プロモーションの効果 SARS問題 食の問題 	<ul style="list-style-type: none"> H18～ H18～ H15～ H19～
新潟	<ul style="list-style-type: none"> 新潟空港滑走路2,500M化（平成8年3月）とエアポートセールスによる新規路線開設 世界同時多発テロの影響による減少 SARSの発生による減少 発着時間の変更（ソウル線）（レイオーバーにより、アウトバウンドに有利な発着時間（朝新潟発・夕刻新潟着）となった。） 	<ul style="list-style-type: none"> 定期路線の開設による利用者増 上海線（平成10年3月）、ハルビン線（平成10年6月）、グアム線（平成10年7月）、ホノルル線（平成10年12月） 平成13年～14年、グアム線、ホノルル線等 平成15年、上海／西安線等 平成18年度より利用者増

(1) 地方空港国際化に影響を与えたと考えられる要因について②

空港	考えられる要因	影響した時期
富山	<p><プラス面></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ビジット・ジャパン・キャンペーン(VJC)事業(国土交通省) ・ 観光プロモーションの効果 <ul style="list-style-type: none"> ・ 台湾をターゲットとしたもの ・ 韓国 // ・ 香港 // ・ 地元の観光資源に対するニーズの高まり ・ 立山黒部アルペンルート(特に台湾からの観光客) ・ 黒部渓谷(特に韓国からの観光客) ・ 観光客(短期滞在)に対する査証免除恒久化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 台湾(H17.9.26～) ・ 韓国(H18.3.1～) ・ 香港(H16.4.1～) ・ 団体での国際交流事業の実施に対する助成の効果 ・ 為替相場の変動 <p><マイナス面></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 同時多発テロ(特にソウル便) ・ SARS発生(特にソウル便, 大連便) ・ 竹島半日デモ(特にソウル便) ・ 燃油サーチャージの上昇 ・ 為替相場の変動 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成15年度～ ・ 平成17年度～ ・ 平成17年度～ ・ 平成19年度 ・ 平成17年度～ ・ 平成17年度～ ・ 平成17年度～ ・ 平成17年度～ ・ 平成16年度～ ・ 平成19年度～ — ・ 平成13年度 ・ 平成15年度 ・ 平成17年度 ・ 直近数年 —
小松	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外国客の増加:政府の政策(ビジットジャパンキャンペーン) ・ 外国客の増加: <ul style="list-style-type: none"> ターゲットを定めた観光プロモーションの効果 和倉温泉加賀屋の台湾でのプロモーションやチャーター便の運航 ・ 旅客数の減少 ・ 世界的な病気の蔓延:SARS 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2005年～ ・ 2005年度から2008年度まで, 能登空港のほか, 小松空港でも台湾からのインバウンドチャーター便が運行された. ・ 2003年, 5月～6月でソウル便の利用者が激減
岡山	<ul style="list-style-type: none"> ・ 団体旅行等に対する助成制度の効果 ・ 平成19年11月のアジア・ゲートウェイ構想に基づく外国航空会社による地方空港への路線開設, 増便の自由化 ・ 中国国内の食の安全問題, 四川省の大地震, チベット問題 ・ 岡山空港は四国や山陰・広島県東部・兵庫県西部等からの交通基盤が整備されており, 中四国の交通の要所に位置する. 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成18年度の上海線の旅客数の増加 ・ 平成19年度のグアム線の旅客数の増加 ・ 平成20年4月26日の香港線開設(原油高騰等による航空会社の経営悪化により, 8月30日から運休) ・ 上海, 北京, 大連線の中国路線が平成19年秋頃から日本からの旅客数が激減した. ・ 岡山空港は, 富山空港と並び, 国際線が地方管理空港としては, 最高の4路線が就航しており, また, 国際チャーター便も平成19年度には118便が運行されている.
広島	<ul style="list-style-type: none"> ・ SARSの影響 ・ 県の政策(航空会社に対する路線開設初期の立ち上がり支援(着陸料補助等)) ・ 地元企業の海外進出の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成15年度 ・ 利用者数の減少 ・ 国際定期路線の休止 <ul style="list-style-type: none"> 香港線:H15.4.6運休 シンガポール線:H15.4.7運休 ・ 平成16年度 ・ 台北線の開設:H16.6.2就航 ・ 平成17年度 ・ グアム線の開設:H17.4.7就航 ・ バンコク線の開設:H17.12.2就航 ・ 平成12年以降 ・ 中国路線の利用者が増加
高松	<ul style="list-style-type: none"> ・ ターゲットを定めた観光プロモーションの効果及び地元ではないが近隣の観光資源(USJ)に対するニーズの高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成13年度(台湾からのチャーター便が急増した)

(1) 地方空港国際化に影響を与えたと考えられる要因について③

空港	考えられる要因	影響した時期
松山	<ul style="list-style-type: none"> インバウンド(増加):韓国旅行代理店が、松山への送客を始めたこと インバウンド(増加):ウオン高効果 インバウンド(減少):急激なウオン安効果 アウトバウンド(減少):円安効果 インバウンド(増加):韓国専用無料送迎バスの運行による、交通費の低減 アウトバウンド(減少):中国での食の問題報道、四川大地震等マスコミでのネガティブ報道 	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年度 平成18, 19年度 平成20年度 平成18, 19年度 平成17, 18, 19年度 平成20年度
北九州	<ul style="list-style-type: none"> 上海から日本への定期便航路の多様性 	<ul style="list-style-type: none"> H18年3月～平成20年5月
福岡	<ul style="list-style-type: none"> 感染症(SARS)の流行による東南アジア地域への利用者の減少 自然災害による中国への利用者の減少 燃油高騰による海外路線全般における利用者の減少 円安によるソウル、釜山線の韓国人利用者の増加 円高によるソウル、釜山線の韓国人利用者の減少 	<ul style="list-style-type: none"> 平成15年のSARS流行時 平成20年の中国四川大地震 平成19年～ 平成19年～平成20年夏頃 平成20年秋～
長崎	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年3月愛知万博に伴う訪日ノービザ化とそれに引き続く、ノービザ化の完全実施(韓国) 	<ul style="list-style-type: none"> 平成17・18年度
熊本	<ul style="list-style-type: none"> 団体旅行等に対する助成の効果 温泉・ゴルフ等、地元の観光資源に対するニーズの高まり(特にインバウンドのニーズ) 韓流ブームによる旅行ニーズの高まり(特にアウトバウンドのニーズ) 燃料費高騰による海外旅行ニーズの減退 竹島問題による日刊の相互交流事業等への影響 為替レート(ウオン安(高))の影響 	
大分	<ul style="list-style-type: none"> 平松守彦前大分県知事による「一村一品・セマウル」交流 韓国のプロ球団「ソウルOBベアーズ」による大分県津久見市での冬季キャンプ 平松守彦前大分県知事を名誉団長とする「大分県中国江蘇省・上海市観光経済訪問団」が上海、南京、蘇州、呉県、北京の各市を訪問し、李貴鮮国務委員、汪道涵上海市顧問、江蘇省長等と会談、また上海市では観光懇談会を開催したのをはじめ「一村一品」による交流が盛んとなった。 SARSによる旅客数の減少 中国における抗日デモ 	<ul style="list-style-type: none"> 昭和60年代 平成3年, 4年 平成8年～ 平成15年 平成17年4月
宮崎	<ul style="list-style-type: none"> 韓流ブームによるドラマロケ地訪問等に対するニーズの高まり(アウトバウンド) 本県の冬場のゴルフに対するニーズの高まり(インバウンド) 急激な円高ウオン安の進行 	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年度 平成19年11月(ソウル線について、週4便化が実現) 平成20年11月(ソウル線について、週5便→週3便に減)
鹿児島	<ul style="list-style-type: none"> 中国におけるSARSの集団発生 中国における反日デモ 連続チャーター便に対する助成制度の創設 新規開設路線への着陸料補助制度の創設 日本と香港の航空当局間の航空自由化(平成20年1月) 燃油価格高騰 	<ul style="list-style-type: none"> 平成15年5月～8月、上海線が運休 平成17年10月、上海線の減便(週3便→週2便) 平成19年9月～平成20年4月、香港発のインバウンド連続チャーター便が5便就航 平成20年4月以降、台北との間に連続チャーター便が就 平成20年4月、香港線開設(週3便) 平成20年9月、香港線の減便(週3便→週2便)
那覇	<ul style="list-style-type: none"> 世界情勢 路線数の減少 	<ul style="list-style-type: none"> アジア通貨危機(H10), SARS(H15) 台湾路線(日本アジア航空)の運休(H14) 香港路線(日本航空)の運休(H15) マニラ路線(フィリピン航空)の運休(H19)

(2) 地方空港国際化による効果について①

空港		考えられる効果
新千歳	観光面	<ul style="list-style-type: none"> 直行便利用による外国人観光客の増加(台湾・韓国・香港) 外国人による観光消費額の増加
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> 外国資本による不動産投資活発化(ニセコ) 道産食品(農産品)等の輸出増加
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> 路線就航による自治体単位での国際交流の活発化(韓国釜山)
旭川	観光面	<ul style="list-style-type: none"> アウトバウンド客における利便性の高まり 乗入空港からの各国への乗入れ 新たな観光ルートの開拓(旭川～知床ルート等) 外国人の滞在に伴う消費の増加
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> 地元発ツアーの造成による地元旅行会社のバージョン増
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> 海外研修旅行等の増加 友好都市との交流
函館	観光面	<ul style="list-style-type: none"> 日本人の旅行における目的地までの旅行時間の短縮および快適性の向上の効果(特に仁川空港のビヨンド利用による利便性の向上) 特に韓国人観光客の滞りの伴う消費増加の効果
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> 特に韓国方面への地元発ツアー増加に伴う地元旅行会社の売上げ増といった経済効果 サハリエンエナジー社との商取引開始～増大に伴う地元企業(第三セクター)の収益増といった経済効果
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> 定期路線開設を機にユジノサハリンスク市との交流が始まったことで姉妹都市提携に至り、行政、教育、文化、スポーツ等あらゆる面で活発な交流が行われている効果 ソウルとの定期路線開設により、仁川空港経由で世界各地への移動が可能となり、ユジノ市以外の姉妹都市交流をはじめ、スポーツ、芸術等、各地との交流が多分野で増大した効果
青森	観光面	<ul style="list-style-type: none"> 日本人の旅行における直行便・仁川空港経由での利便性向上 直行便による韓国人観光客の増加 韓国人観光客の滞りに伴う消費増加
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> 地元旅行会社の商品販売の活性化
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> 高等学校の韓国修学旅行の増加(路線開設とともに増加、昨今は減少) 査証発行件数の増加
仙台	観光面	<ul style="list-style-type: none"> 日本人の旅行における旅行時間の短縮、旅行行程の選択肢拡大 海外から宮城県等へ来る際の時間の短縮、利便性の向上 利便性向上による外国人観光客誘致の促進 「国際空港」を持つ観光地というステイタス、知名度向上
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> 企業の海外進出が容易になる効果 海外出張などにおける旅行時間の短縮、利便性の拡大 航空物流を利用した輸出入利便性の向上、貿易の機会の拡大
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> 中国からの留学生が16.7%増加した。 友好姉妹省である吉林省との交流において、これまでの文化、教育分野の訪問団派遣・受入や農業、医療分野での技術研修員の派遣・受入に加えて、高齢者や環境分野でも技術研修員の派遣・受入を行うなど、交流が活発化した。
秋田	観光面	<ul style="list-style-type: none"> 外国行きの旅行における目的地までの旅行時間の短縮(成田経由から仁川空港乗り継ぎへ) 外国人旅行者数の増加による地元経済への波及効果
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> 県内企業の海外進出における効果(ただし、秋田県内企業は相手先を中国へシフトしており、乗り継ぎ利用で効果)
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> 留学生等外国人の増加(秋田大学、国際教養大学等) 修学旅行等海外研修旅行の増加 教育・文化・スポーツ分野での交流拡大
福島	観光面	<ul style="list-style-type: none"> 日本人の旅行における目的地までの旅行時間の短縮、旅行費用の低減効果 韓国人旅行者の増加(特にゴルフ旅行商品の競争力向上) 他空港と組み合わせた広域旅行商品の造成にも寄与 インバウンド旅行者の買い物における経済効果
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> 県内企業の海外進出における効果、特に中国進出企業の上海便活用による利便性向上
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> 民間主体による双方向の文化交流促進効果

(2) 地方空港国際化による効果について②

空港		考えられる効果
新潟	観光面	・ 県民及び近県からの旅行者の利便性向上(成田空港と比べて、近い空港を利用できることから、国内移動にかかる時間・費用・労力を節約できる。)
	ビジネス面	・ 外国人旅行者の増加(ロシアからのスキー客等)
	文化交流面	・ 上海線等の利用による中国等からの県内企業への研修生派遣 ・ ロシア線の利用による都心等からのロシア極東へのビジネス出張(中古車ビジネスなど)
富山	観光面	・ 利便性向上による外国人誘致の効果 ・ 外国人の滞在に伴う消費増加(宿泊時)の効果
	ビジネス面	・ 海外に進出している県内企業にとっての出張時の利便性の向上
	文化交流面	・ 自治体、国際交流団体、教育機関等間における友好提携の増加 ・ 外国人登録者数、外国人留学生数の増加
小松	観光面	・ 日本人の旅行における目的地までの旅行時間の短縮、旅行費用の低減効果(ソウル、上海、台北便) ・ 利便性向上による外国人誘致の効果(成田、関西を経由して誘致するよりも有利。特にソウル便、台北便) ソウル便:2004年から週4便 宿泊者数 2003 5,633人→2006 14,941人 台北便:2008.6就航
	ビジネス面	・ 県内企業の海外進出における効果(上海便) ・ 進出企業の増(2003 68社→2007 97社)
	文化交流面	・ 留学生等外国人の増加(2003 1,023人→2006 1,291人) 中国人 2003 722人→2006 972人
岡山	観光面	・ 関西方面に近い岡山空港の利便性をPRした外国人誘致の効果 ・ 遠くの国際空港へ行かなくても、岡山空港から外国へ行ける。
	ビジネス面	・ 県内企業の海外進出における効果
	文化交流面	・ 修学旅行等海外研修旅行の増加 ・ 県や市など団体と中国・韓国などの姉妹都市との交流が、岡山空港を利用することにより、便利となり、活発になったように思われる。
広島	観光面	・ 日本人の旅行における目的地までの旅行時間の短縮、利便性向上、観光メニュー(旅行商品等)の充実 ・ 外国人観光客の増加による経済効果 ・ 外国における広島県の認知度向上
	ビジネス面	・ 県内企業の海外進出の増加 ・ 日本人の海外出張における目的地までの旅行時間の短縮、利便性向上
	文化交流面	・ 海外修学旅行の増加
高松	観光面	・ 日本人の旅行における目的地までの旅行時間の短縮、旅行費用の低減効果 ・ 外国人の滞在に伴う消費増加の効果
	ビジネス面	・ 地元発ツアー増加に伴う地元旅行会社の売り上げ増といった経済効果
	文化交流面	・ 修学旅行等海外研修旅行の増加
松山	観光面	・ 日本人観光客の海外渡航に際し、韓国仁川空港・中国浦東空港で乗り継ぐことにより、関西・成田等の空港への移動する時間・費用が低減された。 ・ 松山空港発着によるソウル・上海乗継を利用し、従来なかった新しい商品が多く発売され、日本人観光客の旅行目的の選択肢が増加した。 ・ 韓国人観光客の訪問が増加した。
	ビジネス面	・ 県内企業等の業務渡航等において、時間・費用の短縮等が一部図られた。
	文化交流面	・ 県内の市が、韓国国内の市と友好交流協定を締結し、交流を行っているが、当該交流実施に係る移動時間の短縮や費用低減に役立っている。

(2) 地方空港国際化による効果について③

空港		考えられる効果
北九州	観光面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性向上による外国人及び海外在住日本人の来北者の増加 ・ 外国人の滞在に伴う消費増加の効果 ・ 「海外からの観光客誘致」に対する地元観光関係事業者の意識の変化
	ビジネス面	
	文化交流面	
福岡	観光面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規開設、直行便の運行による目的地までの旅行時間の短縮、旅行費用の低減効果(インバウンド、アウトバウンド) ・ 外国人観光客の増加に伴う消費増加の効果
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内企業の海外進出における効果 ・ 海外企業の県内進出による効果
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 修学旅行で海外に行く学校の増加 ・ 留学生等外国人の増加 ・ NPO等による海外人材育成事業による研修員受け入れの増加
長崎	観光面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県民にとって近くの長崎空港から出発できる利便性の確保 ・ 外国人観光客の誘致
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内企業の海外出張による利用 ・ 韓国資本によるゴルフ場の立地
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 修学旅行の利用
熊本	観光面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本人の旅行における目的地までの旅行時間の短縮、旅行費用の低減効果 ・ 利便性向上による外国人誘致の効果(成田、関西を経由して誘致するよりも有利) ・ 外国人の滞在に伴う消費増加の効果
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元発ツアー増加に伴う地元旅行会社の売り上げ増
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 熊本と韓国との間の相互交流推進効果(スポーツ交流、ホームステイ等)
大分	観光面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 別府市、由布市をはじめ、県内観光地の来客者数、宿泊者数の増加 ・ 空港周辺ゴルフ場利用客の増加 ・ ソウルやソウル以遠への日本人旅行者に対する旅行費用の軽減
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大分空港発の海外商品造成による地元旅行業者の売り上げ増加
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 団体交流、修学旅行等による海外研修旅行の増加 ・ アジア彫刻展、NANTA公演、日韓交流映画祭等の交流イベントの増加
宮崎	観光面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本人の旅行における目的地までの旅行時間の短縮、旅行費用の低減効果 ・ 韓国から本県を訪れる観光客が増加 ・ 韓国人の滞在に伴う消費増加の効果
	ビジネス面	
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際定期便を利用した中学・高校の修学旅行、各種交流事業の増加
鹿児島	観光面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性向上による外国人観光客の増加 ・ 外国人の滞在に伴う消費増加の効果
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内企業の海外へのビジネス展開の促進
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鹿児島・全羅北海交流会に基づく芸術・文化・スポーツ交流の実施(平成6年～) ・ 鹿児島・香港交流会に基づく芸術・文化・スポーツ交流の実施(昭和55年～) ・ 鹿児島・シンガポール交流会議に基づく芸術・文化・スポーツ交流の実施(昭和57年～)
那覇	観光面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 直行便利用による外国人観光客誘致 ・ 直行便利用の商品造成により県民の旅行利便が図られる
	ビジネス面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県外・海外企業に対する県内誘致における効果 ・ 直行便利用による県産品輸出効果
	文化交流面	<ul style="list-style-type: none"> ・ 修学旅行等海外研修旅行

(3) 国際旅客需要拡大のための施策について①

空港	施策	施策の効果	具体的な効果
新千歳	・ 就航助成制度	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規路線の安定就航の実現に寄与した ・ マスメディアの活用やイベント開催を通じて、海外旅行需要の創出し、路線拡充や安定就航が図られた ・ 空港機能の充実や北海道観光の魅力の発信を通じて、新規就航や路線拡充が図られた
	・ 需要開発事業	有	
	・ プレゼンテーション	有	
旭川	・ 国際定期便に対する「応援ツアー」のPR	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ アウトバウンド客の増 ・ インバウンド客の増
	・ アジア各国での観光プロモーション活動	有	
函館	・ 台湾、韓国等への観光客誘致に向けた訪問団派遣・プロモーション活動	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多くの国際旅客需要を安定的に確保せしめている ・ 地域における韓国文化、さらにはソウル線国際定期便の認知向上と旅行需要の掘り起こし ・ 単なる往復ではなく、出発・到着それぞれ別の空港を利用することでフレキシブルに旅程設定でき、多様な旅行商品造成を可能とした
	・ 韓国への観光や食を広くPRするイベントの実施	有	
	・ 青森空港との連携による地元発ソウル行きツアー企画に対するアクセス経費等助成	有	
	・ 韓国へのミッション派遣、プロモーション	有	
青森	・ 宮城県及び隣県による観光プロモーション	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 韓国人観光客の増加 ・ 広域的な旅行商品の造成 ・ 県民の海外旅行者数の増加
	・ 北東北3県による観光プロモーション	有	
	・ 各種助成制度	有	
仙台	・ ミッション派遣	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外航空会社への直接の働きかけにより、新規路線の開設や増便につながった ・ 現地における宮城県及び隣接エリアの観光資源等の認知度向上 ・ 現地における宮城県及び隣接エリアの観光資源等の認知度向上 ・ 県内及び隣県における仙台空港の利便性や就航先の観光資源についての認知 ・ 国内乗り入れ地点を含む自由化が進む一方、日本の地方空港を利用する航空機の運航ニーズには限りがあり、地方空港間で単に路線や旅客が分散している
	・ 現地におけるプロモーション活動	有	
	・ 宮城県及び隣県におけるPR活動	有	
	・ オープンスカイ構想による航空自由化	無	
秋田	・ 各種助成制度による効果	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ パスポート取得助成、団体交流助成等(日本人利用客の落ち込みを最小限にと ・ 韓国旅行会社に対する助成(韓国人利用者が増加した) ・ 韓国の雑誌等への秋田関連記事の掲載(個人の旅行の増加) ・ 韓国人向けホームページの開設(4ヶ月でアクセス数55万件突破、インバウンド客数が前年に比べ増加した) ・ 乗り継ぎ利用者の増加 ・ 盛岡-秋田空港間のシャトルバス試験運航(個人客のみ団体の利用が無かった)
	・ ファムツアーの実施	有	
	・ 秋田PR活動の実施	有	
	・ 乗り継ぎ便利用ツアーの造成	有	
	・ 県外利用客拡大に向けたPR	無	
福島	・ 外国旅行会社への助成	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ インバウンド旅行者客が増加した ・ 就航先と交流が深まり需要拡大に寄与した ・ 広域周遊ルートによる旅行商品造成に寄与した ・ 一般観光、テーマ観光、ゴルフ・スキー等の旅行商品造成、販売の促進に寄与 ・ 当県の認知度向上に寄与
	・ ミッション団の派遣	有	
	・ 隣接県との連携等広域圏での対応	有	
	・ 就航先での各種プロモーション活動	有	
新潟	・ 乗継旅行の広報、商品造成支援	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗継旅行商品の新聞広告や、トランジットモニターツアーの実施による新潟空港の国際定期路線を利用した乗継旅行の需要拡大、浸透 ・ 空港HPに新潟空港からの乗継フライトが簡単に検索できるシステムを設置したことによる新潟空港の国際定期路線を利用した乗継旅行の需要拡大、浸透 ・ 新潟空港遠隔地からの新潟空港国際線利用の需要拡大(福島県、山形県、富山県、栃木県、長野県等からの利用実績あり) ・ アウトバウンドに有利な発着時間(朝新潟発・夕刻新潟着)の定着による利用者の増加
	・ 乗継旅行検索システム	有	
	・ 新潟空港からの遠隔地でのPR	有	
	・ ソウル線の発着時間の変更とレイオーバーの定着要請	有	
富山	・ ミッション派遣	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 知事のトップセールス(H18韓国、H19上海・香港、H20韓国・台湾) ・ VJC事業と連携した台湾・韓国・香港における広告活動等 ・ 県内、隣県におけるエアポートセールス、広告活動等 ・ 石川県・福井県・長野県・岐阜県等との連携による招聘事業等の実施 ・ 県外団体客等への富山空港までのバス代の助成 ・ 県内団体による国際交流事業への助成 ・ 富山空港発着の旅行商品広告への助成
	・ PR活動(海外)	有	
	・ PR活動(国内)	有	
	・ 広域連携	有	
	・ 助成事業	有	
小松	・ ソウル便マスコミ訪問団派遣(2003年)	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ SARSにより、激減した利用者数の回復に寄与した 利用者数 2003.5 1,545人→2003.10 3,224人
岡山	・ オープンスカイ構想による航空自由化の効果	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成20年4月26日に、香港線が開設された(原油高騰等による航空会社の経営悪化により、8月30日から運休) ・ 平成18年度の上海線の旅客数の増加 ・ 平成19年度のグアム線の旅客数の増加 ・ ソウル線を使った仁川経由のヨーロッパやハワイなどへの旅客数が増えた。
	・ 各種助成制度による効果	有	
	・ 乗り継ぎ便利用等多様なツアーの造成、販売の効果	有	

(3) 国際旅客需要拡大のための施策について②

空港	施策	施策の効果	具体的な効果
広島	・ オープンスカイ政策による航空自由化	どちらも いえない	・ 香港との航空自由化を契機として、H20.5月に香港線が就航したが、航空会社の経営方針の変更により、わずか4ヶ月で撤退した。 ・ 首都圏空港を除くいわゆる地方空港については、航空自由化が認められ、各空港ともに路線誘致や利用促進に取り組んでいるところであるが、同一ブロック内に数少ない国際線を有する空港が分散しており、基本的に定期路線の成立が困難な状況にある。 ・ 航空自由化により地方空港の国際化を促すのであれば、各地方空港に一律に適用するのではなく、ブロックごとの拠点空港に重点適用する政策が望ましい。 ・ 県外における広島空港の認知度が向上した。
	・ 旅行会社に対する県外発団体旅行の広島空港までの借上バス経費の助成	有	・ 広島空港からの出国者のうち、広島県外出発の割合が増加し、集客圏域が拡大傾向にある。
	・ 旅行会社に対する県外での旅行商品の広告経費の助成 ・ 旅行会社に対する広島空港発着旅行商品の造成経費の助成 ・ 広島空港を利用した海外修学旅行を実施する学校に対する旅行費用の助成	有 有 有	・ 広島空港発着の旅行商品の数・種類が充実し、利用者の増加につながっている。 ・ 広島空港を利用した海外修学旅行を実施する学校が、増加傾向にある。
高松	・ オープンスカイ構想による航空自由化の効果	無	
	・ 各種助成制度による効果	一定の効果が あった	・ パスポート助成、グループ助成などにより日本から定期便を利用する旅行者数が増えた。
	・ 乗り継ぎ便利等多様なツアーの造成、販売の効果	一定の効果が あった	・ 関空へ行くより高松からの直行便を使って海外へ行くという人(グループ)も着実に増えている。
	・ ミッション派遣、PR活動等プロモーション活動の効果 ・ ミッション派遣、PR活動等プロモーション活動の効果	一定の効果が あった 不明	・ 台湾にミッションを派遣することにより、台湾からのチャーター便が毎年一定数飛んでくるようになった。 ・ 松山空港と連携したプロモーション活動を行ったが、効果のほどは不明である。
松山	・ 助成制度による効果	有	【インバウンド】 ・ バス代補助等の各種補助制度を設けているが、同制度が松山空港への送客につながっている。 【アウトバウンド】 ・ モニターツアーの造成等による旅行商品の低廉化に努めた結果、新たな旅行需要の増加につながった。
	・ 隣接県との連携等広域圏での対応	有	・ 単県で対応できない広域的な旅行商品の造成することができ、新たな外国人観光客の誘客を行うことができた。
	・ ミッション派遣、プロモーション活動の効果	有	・ 「愛媛」松山」等の知名度向上を図ることができ、外国人観光客の増加につながった。
	・ オープンスカイによる航空自由化の効果	無	・ 新たな航空会社の参入や増便につながらなかった。逆に、オープンスカイによる撤退の自由度が高まったため、外国航空会社の撤退リスクが高まった
北九州	・ 旅行代理店への商品造成助成制度	有	・ 搭乗率の向上等
	・ 地元及び就航先でのPR	有	・ 搭乗率の向上、路線の周知
	・ 北九州空港利用促進協議会による広域圏での対応	有	・ 搭乗率の向上、路線の周知
福岡	・ 福岡国際航空貨物推進協議会によるエアポートセールス	有	・ ベトナム航空によるホーチミン線の新規開設(H15.9～) ・ マレーシア航空によるクアラルンプール線の運行再開(H16.11～) ・ ベトナム航空によるホーチミン線の増便(H19.4～)
	・ エアラインに対する日常的な働きかけ	有	・ 香港ドラゴン航空による香港直行便の開設
長崎	・ 各種助成制度による効果	有	・ 地元旅行会社による旅行商品の販売、インバウンド利用対策等による需要の下支え
熊本	・ 各種助成制度等による効果	有	・ 団体利用に対する助成により21団体(569人)を送客 ・ 旅行代理店に対する助成による送客増 ・ 修学旅行に対する助成により3校(164人)を送客 ・ スポーツ・文化交流に対する助成により3団体(41人)を送客
大分	・ 着陸料補助	有	・ 航空会社に対し、大分空港への着陸料を補助することにより、路線の継続運航に効果がある。
	・ 空港ビル使用料減免	有	・ 航空会社に対し、大分空港ビルの使用料を減免することにより、路線の継続運航に効果がある。
	・ エージェント奨励金	有	・ エージェントに対し、大分空港への送客実績に応じた奨励金を交付することにより、さらなる送客のインセンティブ効果がある。
	・ 広告宣伝費補助	有	・ 現地でのテレビショッピングや新聞による商品広告を実施することで、集客の効果が図れる。
	・ 団体交流補助	有	・ 6名以上の団体が大分空港発着のソウル便を利用し、現地の人たちと交流した場合には補助金を出すことで、利用者の増加を図る。
	・ パスポート補助	有	・ 10名以上の学生が大分空港発着のソウル便を利用し、研修旅行するさいのバスポート作成費用を補助することで、利用者の増加を図る。

(3) 国際旅客需要拡大のための施策について③

空港	施策	施策の効果	具体的な効果
宮崎	・ 国際線を利用した修学旅行等への助成	有	・ 国際定期便を利用した中学・高校の修学旅行、各種交流事業が増加 ・ 平成8年度から台湾に観光及び経済面での交流促進を目的とした訪問団を派遣するとともに、台湾との国際チャーター便の運航実施を重ねた結果、平成20年6月からの国際定期路線開設に結びついた
	・ 台湾へのミッション派遣と国際チャーター便の運航企画支援	有	
鹿児島	・ 団体利用に対する助成	有	・ 団体による国際定期路線利用の促進が図られている。 ・ パスポートの新規取得を促進することにより、海外旅行者の増加が図れた。
	・ パスポート新規取得者に対する助成	有	
	・ 連続チャーター便に対する助成	有	・ 香港線、台北線における連続チャーター便の就航促進が図れるとともに、香港線の定期化に結びついた。
	・ 海外航空会社等へのプロモーション活動	有	
	・ 日本・香港間の航空自由化	有	・ 日本・香港間の航空自由化がなされた結果、平成20年4月に香港線が開設した
	・ 新規路線開設に係る着陸料助成	有	・ 着陸料を補助することにより、航空会社の初期コストの低減を図り、香港線の開設につなげた。
	・ 韓国観光公社と大韓航空とのソウル線利用促進連携事業の実施	有	・ 県(鹿児島空港国際化促進協議会)及び韓国観光公社、大韓航空との三者共同で、格安旅行商品の造成や、テレビCM等を利用した集中的PR支援等により、鹿児島空港発の利用促進に取り組んでおり、12月の予約数は昨年実績を5割近く上回っている。
那覇	・ ミッション派遣	有	・ 就航先の関係機関との連携強化及びPR活動が図れる ・ 旅行者招聘やバスコミ支援など各地観光誘致プロモーションによって、海外からの観光客誘致が図られる
	・ 観光誘致プロモーション	有	
	・ 航空自由化	有	・ 航空会社の就航意欲を促進できるが、撤退も早いこともありうる。