

格安航空会社（LCC）とクルーズ船が地方観光にもたらす効果

＜ポイント＞

1. 我が国において観光は成長戦略加速や消費活性化の目玉の一つと位置付けられており、「明日の日本を支える観光ビジョン」では2020年までに訪日外国人旅行者数4,000万人、訪日外国人旅行消費額8兆円などの目標が掲げられている。以下では、便数・寄港回数の増加で近年特に注目を浴びている格安航空会社（LCC¹）とクルーズ船の動向について概観する。
2. まず航空路線について、我が国の国際線における旅客数は着実に増加している。なかでもLCCを利用した旅客数は特に顕著な伸びを見せており、国際線全体に占める割合は2016年には2割近くにまでに達している（図表1）。
3. 足下の状況を2016年の空港別就航便数で見ると、FSA²を含めた総就航便数は成田国際空港が最も多いものの、LCC就航便数に限ると関西国際空港が最も多い。2015年から2016年にかけてLCC就航便数は全体で1万便以上増加し、伸び率は約30%である。また、新規で就航した空港も地方空港を中心に多数みられ、LCC就航空港数は、2015年は13空港であったが2016年には21空港に増加している（図表2）。
4. こうした地方空港の中には、近隣の大都市³に対する代替的なゲートウェイ機能を果たすものもあるが、入国した訪日外国人旅行者のうち少なからぬ割合がすぐに大都市に向かうのではなく、まず周辺府県に立ち寄るものがある（図表3）。例えば熊本空港では、40.3%の入国者が最初の訪問地として熊本県内若しくは福岡県等の大都市ではなく、周辺の大分県や鹿児島県等を選んでいる。同様に青森空港、佐賀空港でも四分の一程度の入国者が周辺府県を最初に訪れており、小松空港、富山空港でもその割合は15%を超えている。このようにいくつかの地方空港については、そこから入国する訪日外国人の訪問先が自県や大都市以外に多様化する傾向があり、インバウンド需要をより多くの地域に取り込む上で一定の役割を果たしていると考えられる。また、入国者の大部分がそのまま大都市に向かうような空港についても、自県や周辺府県の魅力を積極的に訴えることにより、訪日外国人旅行者を惹きつける余地が大きい。今後LCCをはじめとした地方空港への就航の動きが更に進めば、そうした訪問地の多様化効果が拡大していくことが期待できる。
5. クルーズ船について、近年の寄港回数の推移をみると、日本船社は2013年に628回を記録して以降ほぼ横ばいで推移しているのに対し、外国船社は2013年の373回から大きく増加し、2016年には1,443回を記録している（図表4）。総寄港回数に対する外国船社の寄港回数の割合も2013年は37.3%にとどまっていたものの、2016年には71.5%と大幅に増加し、日本船社の割合を大きく上回っている。これは、クルーズ船寄港地としての我が国

¹ Low Cost Carrier の略。低コストかつ高頻度の運航を行うことで、低運賃の航空サービスを実現する新たなビジネスモデルを採用した航空会社。

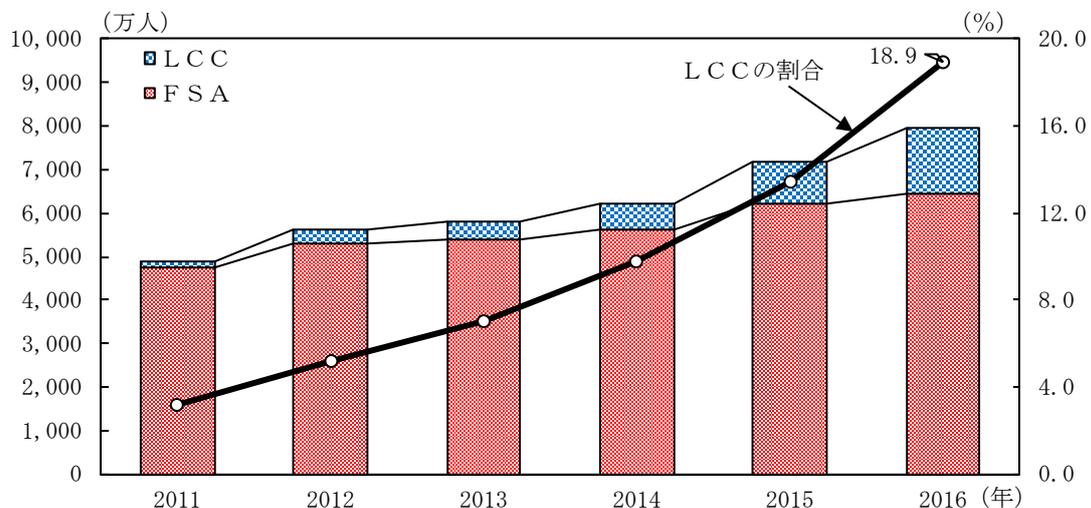
² Full Service Airline の略。格安航空会社（LCC）に対し、機内食の無料提供など従来どおりの付帯サービスを完備する航空会社。

³ ここでは人口百万人以上の都市を含む都道府県とし、東京都・神奈川県・大阪府・愛知県・北海道・福岡県・兵庫県・京都府・埼玉県・広島県・宮城県を指すものとする。

の魅力が、広く世界に認識されつつあることを示している。

6. しかし、寄港回数の上位3県である沖縄県、福岡県、長崎県の合計が全国に占める割合は2015年が45.6%、2016年には49.4%と上昇しており、寄港回数のこれら3県への偏りが大きくなっている（図表5）。平成29年7月に横浜港や清水港等が国際旅客船形成拠点港湾に指定され、港湾管理者と連携するクルーズ船社が岸壁の優先的な使用、クルーズ船社による旅客ターミナルビルの整備等に関する協定を締結するなど、国際クルーズ拠点の運用開始に向け、必要な取組を進めていくこととなっている。こうした取り組みを契機に、これら3県以外でもクルーズ船の寄港回数が増加することが期待される。
7. このように、地方空港へのLCCの新規就航や、各地の港湾へのクルーズ船の寄港増は、外国人をこれまで訪問が少なかった地域に誘導する効果を持つと考えられる。今後も空港ターミナルの整備やクルーズ船マッチングサービスの提供などLCCやクルーズ船に関する様々な取組を着実に進め、インバウンド需要の各地域への一層の浸透を図ることが重要である。

図表1 国際線においてLCCを利用した旅客数の推移



（備考）国土交通省「我が国におけるLCCの参入促進」により作成。

図表 2 LCC就航便数の変化 (2015年→2016年)

空港名	総就航便数		LCC就航便数		
	2016年	2015年	2016年	増減数	増減率(%)
成田国際空港	79,737	7,632	10,349	2,717	35.6
関西国際空港	56,470	15,551	17,962	2,411	15.5
東京国際空港	37,480	1,173	1,641	468	39.9
中部国際空港	17,122	2,258	2,880	622	27.5
福岡空港	16,375	4,096	5,826	1,730	42.2
那覇空港	8,022	1,972	3,082	1,110	56.3
新千歳空港	6,111	1,054	1,335	281	26.6
広島空港	1,492	66	246	180	272.0
静岡空港	1,222	0	105	105	-
岡山空港	988	0	63	63	-
仙台空港	772	0	105	105	-
鹿児島空港	750	0	84	84	-
高松空港	709	208	397	189	90.9
茨城空港	684	416	436	20	4.8
小松空港	666	0	0	0	-
函館空港	665	0	84	84	-
富山空港	530	0	63	63	-
新潟空港	478	0	0	0	-
旭川空港	405	104	0	▲ 104	▲ 100.0
宮崎空港	380	0	0	0	-
佐賀空港	312	312	312	0	0.0
熊本空港	290	0	0	0	-
大分空港	208	208	208	0	0.0
米子空港	198	0	63	63	-
長崎空港	188	0	84	84	-
松山空港	166	0	0	0	-
青森空港	156	0	0	0	-
新石垣空港	104	0	42	42	-
北九州空港	42	0	0	0	-
合計	232,719	35,050	45,365	10,315	29.4

(備考) 1. 国土交通省「国際線就航状況」により作成。

2. 直行便のみを集計。

3. 夏ダイヤ及び冬ダイヤを基に算出しているため、2015年の便数は2015年3月29日から2016年3月26日までの便数。2016年の便数は2016年3月27日から2017年3月25日までの便数。(夏ダイヤはその年の3月の最終日曜日から10月の最終日曜日の直前の土曜日までの7か月間、冬ダイヤは10月の最終日曜日から翌年3月の最終日曜日の直前の土曜日までの5か月間。)

4. LCCには統一的定義がないため、自社をLCCと称する航空会社をLCCとみなす。

5. 赤字の空港は2016年に新規でLCCが就航した空港。

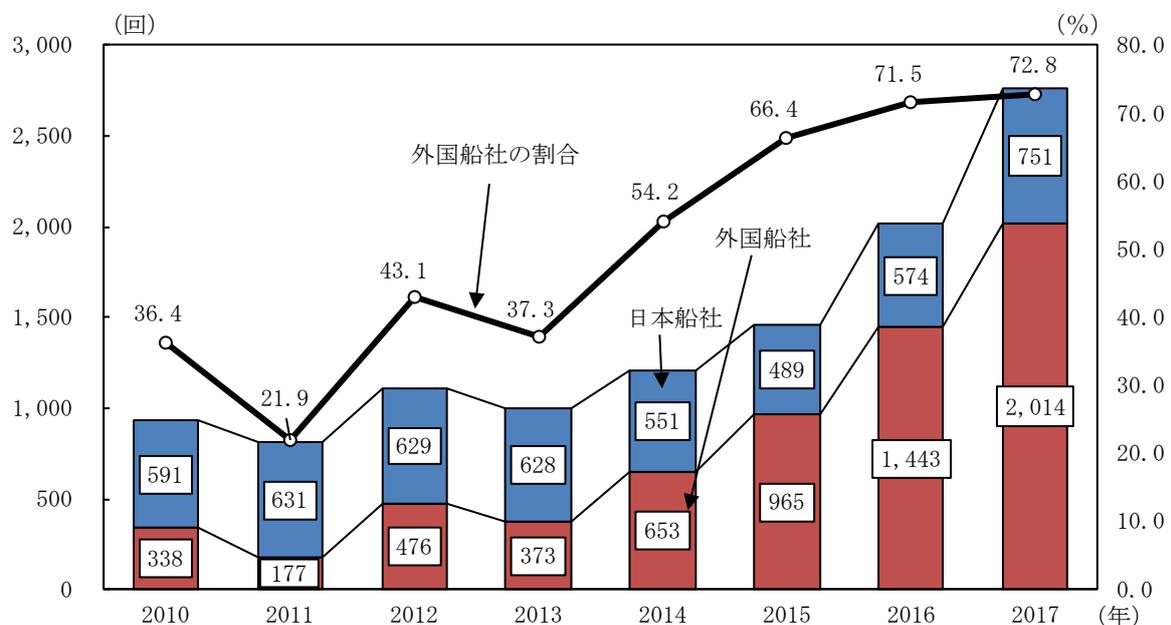
図表 3 地方空港の入国者が初めに訪れた地域の割合

(%)

入国空港	自県	大都市	周辺府県 (自県・ 大都市以外)
那覇空港	99.9	0.1	0.0
静岡空港	67.9	29.3	2.9
岡山空港	80.4	7.6	12.0
鹿児島空港	90.2	0.7	9.1
高松空港	85.4	5.3	9.3
茨城空港	9.9	86.8	3.3
小松空港	75.8	6.7	17.4
富山空港	81.0	2.2	16.8
新潟空港	82.2	11.7	6.2
宮崎空港	94.8	0.0	5.2
佐賀空港	44.1	32.2	23.7
熊本空港	56.5	3.2	40.3
大分空港	88.9	8.8	2.3
米子空港	80.5	6.3	13.2
長崎空港	97.4	1.8	0.8
松山空港	95.7	0.0	4.3
青森空港	72.1	2.8	25.1
新石垣空港	100.0	0.0	0.0

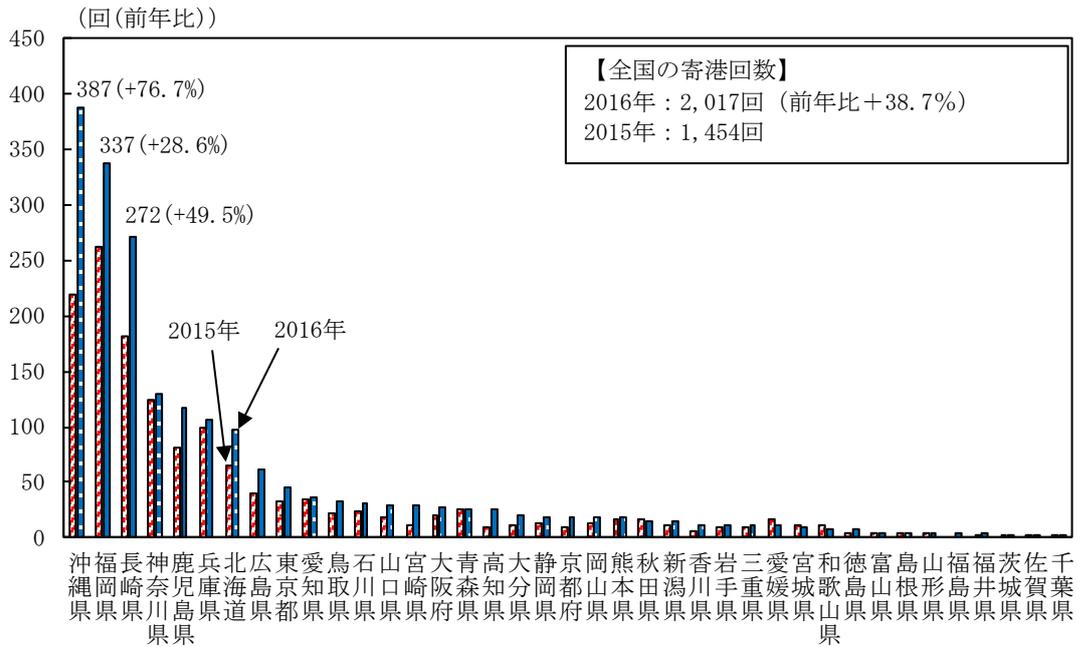
- (備考) 1. 法務省「出入国管理統計(2016)」、国土交通省「訪日外国人流動データ[FF-Data](2016)」により作成。
2. 地方空港とは、国際線就航空港のうち空港法第4条1～5号に掲げる空港(成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港)並びに大都市に立地する空港を除いた空港とする。
3. 初めに訪れた地域とは、「訪日外国人消費動向調査」及び「国際航空旅客動態調査」において、被調査者が最初の訪問地として挙げた場所を含む都道府県を指す。

図表 4 クルーズ船寄港回数の推移



(備考) 国土交通省「2017年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数(速報値)」により作成。

図表5 外国船社及び日本船社が運航するクルーズ船の寄港回数（2015年→2016年）



(備考) 1. 国土交通省提供データにより作成。
2. 内陸8県（栃木県、群馬県、埼玉県、山梨県、長野県、岐阜県、滋賀県、奈良県）以外の41都道府県を表示。

担当：内閣府 政策統括官（経済財政分析担当）付参事官（地域担当）付
新垣 秀茂 （直通 03-6257-1576）
本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。