

長崎空港を取り巻く環境と地域での役割



長崎空港ビルディング株式会社

代表取締役社長 日高 誠一郎

1949年7月 宮崎県生まれ
 1972年4月 慶應義塾大学卒業／全日空入社
 2001年7月 オペレーションコントロールセンター推進室 室長
 2002年4月 空港本部 副本部長 大阪空港支店 支店長
 2004年4月 執行役員オペレーション統括本部長
 2005年4月 上席執行役員オペレーション統括本部長
 2007年6月 オールニッポンヘリコプター(株) 代表取締役社長
 2011年6月 長崎空港ビルディング(株) 代表取締役社長

はじめに

長崎空港は、日本の高度経済成長期にジェット化による大量輸送時代の到来に対応して、国の空港整備計画により1975年（昭和50年）5月1日に大村湾に浮かぶ箕島に世界初の本格的海上空港として誕生した「国管理空港」である。以来、我が国の経済成長とともに乗降旅客数は着実に増えて、ピーク時（平成8年）には年間320万人のお客様にご利用いただいた。また、国際線では1979年（昭和54年）に開設された長崎～上海線が就航から33年を迎え、歴史的にも長崎と関わりの深い中国との交流の架け橋となる国際空港としてもその役割を果たしてきている。上海便は今年10月28日の冬期ダイヤから週2便から3便へと増便されるなど、ますます利便性の向上が期待されている。

全国には98の空港があるが、長崎空港は、地方空港には数少ない長さ3,000メートル幅60メートルの余裕のある滑走路が整備されて

いる空港でもある。この両方のスペックの滑走路を持つのは、成田・関空・羽田などの大規模空港は別として、地方では長崎空港と広島空港のみである。ジェット機の離発着を想定している国管理空港は2,500メートル以上の長さが整備されているが、九州の他空港は長さが3,000メートルでも幅が45メートルであったり、大都市の福岡空港でも幅は60メートルあるが長さが2,800メートルである。一般的に長さは機体の大きさや重量で必要になり、幅は広いほど横風などの影響において離発着で有利になる。長崎空港は、もともと地理的に気象の影響を受けにくい立地ということや海上空港である騒音問題の少なさから運用時間の制限を受けにくいなど、インフラとしてのポテンシャルは高い空港なのである。

当社、長崎空港ビルディング株式会社は、その国が管理する長崎空港において、旅客ターミナルビルの運営会社として長崎県を筆頭に地元自治体や経済界・航空会社の出資により設立された会社で、旧大村空港時代から

合わせて創立52年を迎えている。現在では国土交通省から空港機能施設事業者としての指定・認可を受けて事業を行っている。

主な事業としては、長崎空港の旅客ターミナルビルを建設・管理運営するビル事業、空港売店の運営を行う物販事業、空港内レストランの運営を行う飲食事業、ANA長崎地区総代理店として航空機の地上ハンドリング業務を行う航空事業、県下で旅行商品・航空券の販売を行う旅行事業といった複数の事業を営んでいる。全国の各空港にも空港ビル会社が存在するが、ほとんどがビル管理の不動産事業中心であり、当社のようなお客様が空港をご利用になる際に必要なサービスを一体的に行っている会社は珍しく、その点は当社の特徴でもあるといえる。

長崎空港の現状

国土交通省から発表された2011年度の航空輸送統計（速報）によると、国内線定期航空輸送の旅客数は、7,905万人で前年比3.8%減であった。これは、5年連続の減少であり、国土交通省では「全国的な東日本大震災による旅客需要の減少等」としているが、国内航空旅客は2006年度をピークに減少に転じているのがトレンドである。

長崎空港の実績はというと、国内線旅客数は244万人で前年比6.2%増、国際線は2.3万人で前年比27.9%減、合わせて246.4万人で前年比5.8%の増加であった。2010年12月からのスカイマーク神戸経由東京線の就航効果や東日本大震災の影響により九州方面へ旅行需要

図1-1 長崎空港 乗降旅客数推移（1990～2011年度）
*NABIC調べ

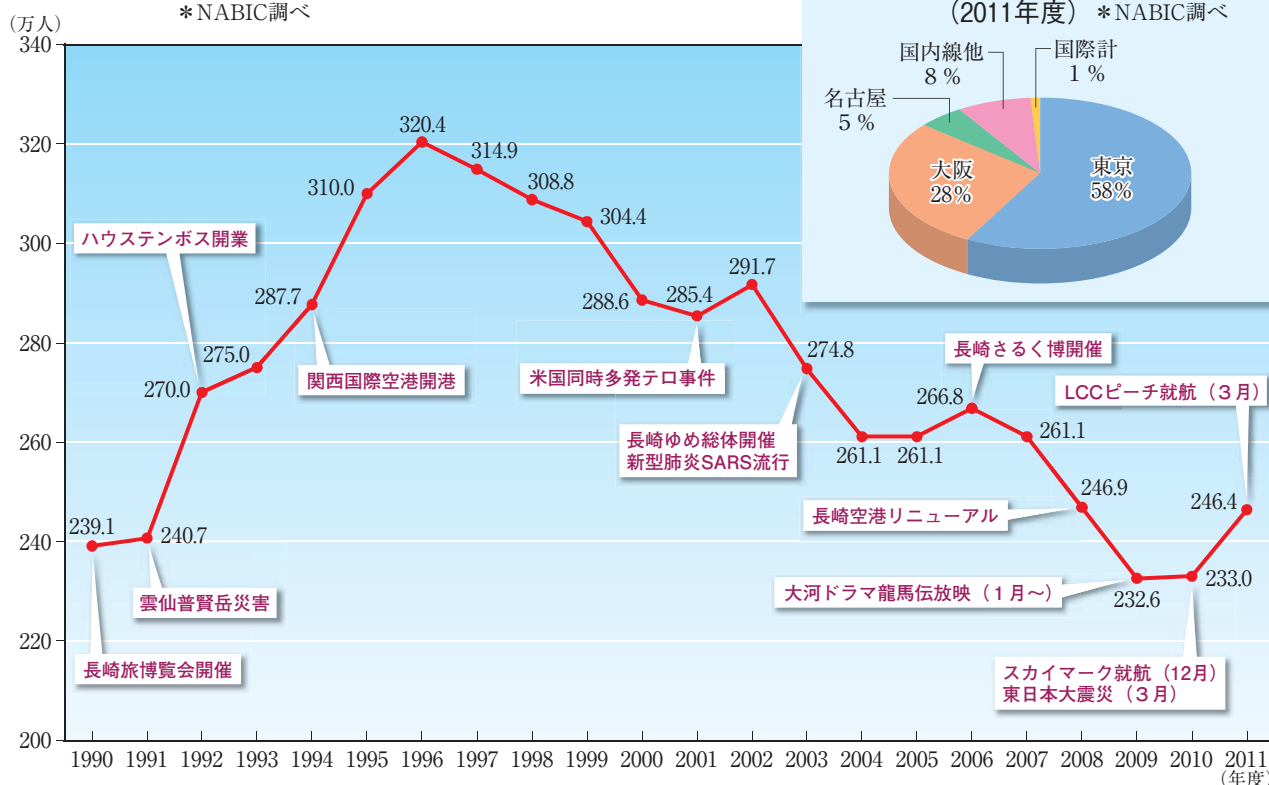
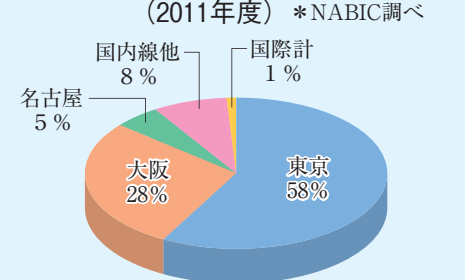


図1-2 乗降旅客数 路線別シェア（2011年度）*NABIC調べ



が流れたことなどが要因と分析される。1996年（平成8年）の320万人をピークに年々減少傾向が続いていたが、2010年度にわずかに増加に転じ、2年連続で増加となった。2012年度は上半期でも前年をクリアする状況が続いており、今年度は250万人を超えることを期待している。路線別の内訳では、東京線が約6割、大阪線が約3割だが、実は東京線の実績はこれまでの全体の旅客数減少・増加においてもあまり大きく変化していない。大阪方面の旅客数増加が全体を押し上げているのが実態である。

特に、神戸線については、スカイマークの就航以降順調に数字をのばしてきており、大阪3空港の勢力地図が変わってきている。今では伊丹空港への実績よりも神戸空港への旅客実績が上回っており、また神戸経由の東京行という経由便も東京線の新たな選択肢として認知されてきている。この背景には、低価格な運賃の提供により関西方面への高速バス

などの地上交通と十分競争できるようになったこと、また経由便で時間は多少かかっても少しでも安く東京に行きたい（長崎に行きたい）といった需要をつかみ、既存の需要の奪い合いに終わらず、新たな需要を少しずつ掘り起こしているのではないかと見ている。

さて、視点を変えて九州内での長崎空港のポジションはどうだろう。長崎は国内屈指の観光県であるが、九州内での宿泊観光客でみるランキングでは福岡、熊本、鹿児島に次いで4位である。そこで年間の乗降旅客数を九州内で比較してみると、こちらは福岡、鹿児島、熊本、宮崎に次いで5位となる。旅客数がすべて観光客ではないので、一概には言えないが、長崎は宿泊観光客の割には航空利用者が少ないとも言える。ハウステンボスの団体や韓国・台湾からの外国人旅行者など福岡から陸路で入るケースが多いのも事実で、今後は福岡空港を利用する観光客をどうやって長崎空港に引き込むかも課題である。

図2 九州他県との比較（観光宿泊者、国内線旅客数）

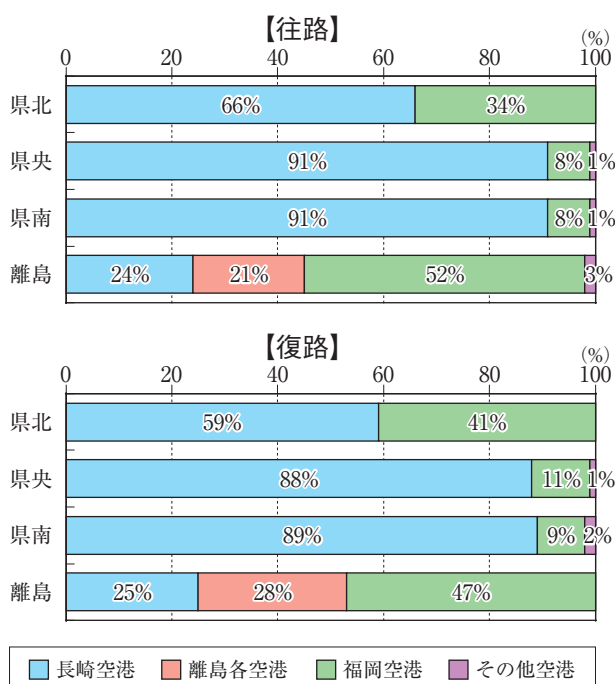
【2011年宿泊観光客数】			【2011年度旅客実績】			
順位	県名	宿泊数 (万人)	順位	県名	旅客数 (千人)	前年比
1位	福岡	1,224	1位	福岡	13,266	98.1%
2位	熊本	659	2位	鹿児島	4,388	92.3%
3位	鹿児島	608	3位	熊本	2,752	99.5%
4位	長崎	590	4位	宮崎	2,491	97.7%
5位	大分	589	5位	長崎	2,440	106.2%
6位	宮崎	290	6位	大分	1,371	94.2%
7位	佐賀	268	7位	佐賀	295	88.7%

出所：観光庁 宿泊旅行統計調査

県北や隣接地域の需要喚起が課題

また、県内在住者の空港利用状況を地域別に見ると、明らかに県北の方は、県南・県央に比べて福岡空港をご利用になっている割合が高いというデータがある。これについては、昨年から佐世保～長崎空港間の路線バスや乗合ジャンボタクシーの利用者数が徐々に増えてきているなど県北からの空港利用者に変化が現れてきている。長崎空港にとって県北や嬉野や鹿島、有田など県域を超えた隣接する地域からの需要の取り込みは大きな課題であり、そのためには航空会社が競争力のある魅力的な運賃政策を打つことで大きな効果があるが、さらに持続的に使いやすくするためには二次アクセスをどう改善するかが大きな課題となってくる。

図3 県内在住者の地域別空港利用状況
*NABIC調べ（楽天ネットリサーチ）



機材小型化で扱いにくくなる航空貨物

国内の旅客数については今のところ好調に推移している反面、航空貨物の取扱量は年々減少を続けている。最近の特徴的な傾向として、機材効率を上げるために小型化が進んでいることで貨物の搭載ができない便が増えていたりことや新興航空会社は戦略的にそもそも貨物を取り扱わないため、結果的に必要な輸送枠が確保しにくくなっている状況がある。そのため荷主は機材の大きい福岡空港やトラック輸送に流れているようで地方の航空貨物にとっては共通する深刻な問題である。

3つの航空界の変化

近年、航空界は大きく変わろうとしている。その一つがオープンスカイ（航空自由化）の加速である。これまで国際定期便の乗り入れについては、2国間の政府の外交交渉により航空協定を締結することで運賃や路線、発着枠などの規制を行ってきた。これを原則撤廃し航空会社が自由に飛べるようにするというものだ。日本も成長著しいアジアの活力を積極的に取り入れ持続的成長につなげるために2007年からオープンスカイを推進し、2012年8月現在で17カ国・地域で実現してきている。これらにより、アジアの格安航空会社が日本市場を狙って参入するなど地方空港や航空会社の動きが活発化している。

今年はLCC元年

二つ目は、今年の航空界の大きな話題ともなった本邦初のLCCの誕生である。LCCは一般的に格安航空会社と表されるが、正確には「ローコストキャリア」のとおり、機材の高稼働・スタッフのマルチタスクを軸とする高い生産性の実現により低コスト化され低運賃を実現している会社である。今年3月に関西空港を拠点として長崎にも就航したピーチ・アビエーション、7月に成田空港を拠点としたジェットスター・ジャパン、8月に同じく成田空港を拠点としたエアアジア・ジャパンと、3つの本格的なLCCが運航を開始したことから今年はLCC元年ともいわれている。

今年誕生したLCCは、3社とも既存の大手航空会社ANA・JALが外資と組んで設立したものである。LCCの歴史は海外では古く1970年代から北米、90年代から欧州、2000年代から東南アジア・オセアニア、南米・東アジアと誕生・拡大してきた。日本はまだ未開拓の市場であり、海外の航空会社から見ると魅力的なマーケットであると言われている。昨今のオープンスカイの流れもあり、海外の



3月25日から長崎空港－関西空港に就航したピーチ

航空会社が参入してくるのは時間の問題であった。このような背景もあり、ANAなどは自らでLCCを立ち上げマルチブランドによる生き残りの道を選択したのである。海外のLCCの事例では大手から旅客を奪っているのではなく新規需要の創出により成長しているとされている。長崎空港でも大阪線でスカイマークやピーチの就航によるマーケット全体の押上げ効果が見られるが、これが一時的なものでなく、新たな選択肢としてLCCが認知され持続的な需要の創出につながることを期待したい。

空港運営のあり方

三つ目は、国土交通省が航空分野の成長戦略の一環として進めている空港経営改革の動向である。これは、滑走路などの国が管理する空港基本施設と空港ビルと駐車場を一体的に民間に運営委託をしようといういわゆる上下一体の考え方である。空港に関わらず社会資本整備については、経済成長期の「整備」から今は効率的な「運営」へシフトしており、特に最近では、民間の知恵と資金を活用するということでPPPやPFIの話題が多いが、背景となる事情は財政問題を発端としており共通している。

この動きは、その方向次第では地方空港の運営に与えるインパクトが大きく、様々な課題を含んでいるが、それぞれの地域が抱える交通インフラの問題など特殊事情を十分考慮しながら議論が進んでいくものと考えられる。

空港の変化 通過点から目的地へ

駅や空港は、本来移動の際の通過点であるが、駅ビルに隣接する商業施設は充実しており買い物やレジャーの目的地として親しまれている。空港においては、長らく通過点の中の土産店、レストランとして航空利用者へのサービスを提供してきた。あくまでも通過する際に必要な機能としてのサービスであった。ところが、一部の空港では大きく変わり始めたところがある。今年全面リニューアルオープンした新千歳空港では、空港を目的地化しようと温泉施設や映画館、ミュージアムなどエンターテインメント施設の充実を図っている。千歳市は人口9万人、周辺人口は70万人であるが土日は地元客で賑わっている。また、羽田空港も人気のレストランがデートスポットになるなど航空機利用以外の地元のお客様の目的地としての利用が進んでいる。これは大規模空港での一例であるが、空港内での売上は航空旅客の増減に比例するため、旅客数を増やす取り組みはもちろんのこと、ただ通過させるのではなく滞在時間を長くすること、そして航空旅客以外にもご利用いただくことなど、利用者を増やす取り組みは共通の課題である。

LCCの誕生で、新たな航空需要の開拓に期待をする一方で、その過程で大手の航空会社は明らかに厳しいコスト競争にさらされることになる。そうなると大手とはいえ儲からない路線から撤退をするのは自然の流れになるだろう。そういった厳しい環境の中だからこ

そ、空港も生き残りをかけて「目的地」といったことを意識しながら、お客様に喜ばれる新しい価値を提供し、できるだけ利用者を増やすこと、一人当たりの消費機会を増やす努力を続けていかなければならない。

長崎空港の24時間化など大胆な発想も

九州新幹線・西九州（長崎）ルートが10年後の開業に向けて動き始めた。将来的に交通手段の選択肢が増え、主に関西以西の交流人口増加に期待が寄せられている。一方で航空は、今後も関東圏や関西圏、海外などの遠方かつ大きなマーケットとの接点の役割を担っていくだろう。これからの長崎の成長戦略を描くときに、新しく整備される新幹線や既存の交通網とあわせて「空港」というインフラを地域経済の活性化にどう位置づけ活用するかがより一層必要になってくる。

たとえば、長崎空港のポテンシャルを活かした運用時間の24時間化によりヒトやモノの動きを活性化させるというのもひとつの方法ではないだろうか。

長崎の地域の中で、空港というものがどのように必要とされ、その中で当社がどのような役割を担っていくのか、地域と共にどのような新たな価値が創造できるのか。今後の地域振興のあり方、空港のあり方について一緒に考えていきたいと思う。