

ISFJ2025

政策フォーラム発表論文

周辺アジア諸国からの国際線誘致による地方インバウンド需要の創出¹

慶應義塾大学
松浦寿幸研究会
地方創生②

三澤陽太
ジェイムス莉紗
竜江優
山本一翔

2025 年 11 月

¹ 本稿は、2025 年 12 月 13 日、12 月 14 日に開催される ISFJ 日本政策学生会議「政策フォーラム 2025」のために作成したものである。本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

要約

本稿は、周辺アジアからの地方空港への国際線誘致を通じたインバウンド需要創出に関する分析と政策提言を提示する。日本のインバウンド観光は訪日客数・消費額ともに過去最高を記録する一方、その恩恵は一部の都市圏に極端に集中し、地方の広大な経済的ポテンシャルが未開拓という深刻な内部格差が存在する。訪日外国人延べ宿泊者数は東京都と大阪府の2都府だけで全国の53%以上を占め、京都府を加えると約64%に達する。この格差はコロナ禍からの回復過程でむしろ拡大しており、都市部のオーバーツーリズムと地方の経済衰退という二重の課題を深刻化させている。この問題には、複数の要因がある。第一に、国際線旅客の約8割が成田・羽田・関西の三大空港に集中し、訪日客の旅の起点が大都市圏に限定されている点である。第二に、地方空港の多くが慢性的な赤字が挙げられる。これらの課題を克服し、地方創生を実現するためには、旅行者が直接地方空港へアクセスできる航空網の構築が不可欠である。

地方空港の国際線に関する先行研究は、大きく二つに分類される。第一は、新規就航がもたらす経済波及効果を定量的に試算する研究である（浅野 2019, 石川他 2020）。第二は、既存路線の持続可能性や維持要因を制度的・政策的観点から分析する研究である（中村 2021）。これらの研究は、国際線が地域経済に貢献する点を明らかにしたが、多くは就航後の「効果測定」や既存路線の「維持条件」の分析に留まっていた。本稿は、これらの知見を踏まえつつ、政策的介入の起点となる国際線の「新規開設」そのものの決定要因に焦点を当てる点で新規性を有する。具体的には、第一に外国人旅行者を対象とする国際線の新規就航に特化し、第二に政府や自治体が直接介入可能な政策変数（補助金や誘致施策）の効果を定量的に検証し、第三に国別の旅行者消費動向を分析することで、より実効性の高いプロモーション戦略を提示する点に独自性がある。

地方空港への国際線新規開設の決定要因を特定するため、2015年から2019年までの全国24 地方空港のルート単位パネルデータを用いて定量分析を行った。分析の結果、第一に、政府による補助金が新規就航に強い効果を持つことが明らかになった。特に、新規就航経費などを補助する「拡大支援型」は新規就航確率を約20%、着陸料を補助する「継続支援型」は約30%押し上げる効果が確認された。第二に、広告宣伝などの「観光需要開拓」などの「利用者便益の促進」に関連する施策も、1件あたり1~3%の就航確率を高める有意な効果を示した。

次に、どのような旅行者が地方空港を利用し、その選択が消費行動にどう影響するかを明らかにするため、訪日外国人消費動向調査の個票データを用いて分析を行った。その結果、地方空港を利用する旅行者には特徴があることが判明した。第一に、訪日回数が多いリピーター層ほど地方空港を利用する確率が有意に高く、訪問経験の蓄積が地方への関心を喚起している。第二に、自治体や航空会社の「公式チャネル」を利用する旅行者ほど地方空港を選好する傾向が見られた。これは、情報が少ない地方への旅行において、信頼性の高い情報源が重要な役割を果たしていることを示している。国籍別では、韓国と台湾からの旅行者が中国に比べ地方空港の利用率が有意に高かった。消費構造については、平均的には地方空港利用者の支出額は小さいものの、国籍別に差異が見られた。特に注目すべきは台湾市場であり、地方空港を利用した台湾人旅行者は、三大都市圏空港の利用者と比較して宿泊費と買物費への支出が有意に高くなることが確認された。

以上の実証分析に基づき、地方インバウンド創出に向けた3つの政策を提言する。第一

に、分析Ⅰで有効性が示された補助金制度の認定基準について、従来の計画評価中心から、新規就航や増便といった成果に連動するインセンティブ設計を追加し、基準を見直すことである。第二に、分析Ⅱの結果を踏まえ、地方空港利用との親和性が高いリピーター層を対象とした公式チャンネルを体系化し、空港アクセスから域内交通、体験コンテンツまでを一元的に提供する多言語対応の統合型公式ポータルを構築する。第三に、国別の消費特性に応じた戦略的プロモーションの展開である。特に、高付加価値な旅行形態が確認された台湾市場に対しては、ゴルフや温泉といった体験型コンテンツと滞在・買物を組み合わせた商品を造成し、韓国市場へは短期滞在型のテーマ旅行を訴求するなど、的を絞ったアプローチが不可欠だ。これらの政策を有機的に連携させることで、地方空港を核とした持続可能なインバウンド需要の創出が可能となる。

目次

要約	2
目次	4
第1章 現状・問題意識	7
第1節 日本の地方経済の現状	7
第2節 日本の観光業の現状	7
第3節 日本観光業の問題点	8
第1項 地方の観光消費額低迷	8
第2項 観光客の都市圏集中	8
第4節 地方空港の問題点	8
第1項 国際線路線の三大都市圏空港集中	8
第2項 地方空港の赤字	9
第5節 政府の目標と進捗状況	10
第6節 主要な政策	11
第1項 政府による取り組み	11
第2項 航空会社による取り組み	12
第7節 問題意識	13
第2章 先行研究及び本稿の位置づけ	14
第1節 先行研究	14
第2節 本稿の位置づけと新規性	14
第3章 分析	16
第1節 分析の方向性	16
第2節 分析Ⅰ：新規国際路線開設の決定要因分析	16
第1項 分析の概要	16
第2項 検証仮説	17
第3項 推計式と分析の枠組み	18
第4項 変数の定義	19
第5項 結果	20
第3節 分析Ⅱ：主要アジア市場の消費動向分析	23
第1項 分析の概要	23
第2項 検証仮説	24
第3項 推計式と分析の枠組み	25

第4項	変数の定義	26
第5項	結果	27
第5節	定性分析	31
第1項	国際線誘致に関するヒアリング調査	31
第2項	国際線就航までのフロー	32
第3項	補助金について	32
第4項	プロモーションについて	33
第4章	政策提言	34
第1節	政策提言の方向性	34
第2節	政策提言① 「補助金制度における認定基準の見直し」	34
第1項	提言対象	34
第2項	政策提言の背景	35
第3項	政策提言の詳細	35
第4項	期待される効果	35
第5項	実現可能性	35
第3節	提言内容② 「リピーター観光客向けプロモーション」	36
第1項	提言対象	36
第2項	政策提言の背景	36
第3項	政策提言の詳細	37
第4項	期待される効果	37
第5項	実現可能性	37
第4節	提言内容③ 「国別プロモーション（台湾、韓国）による需要創出」	38
第1項	提言対象	38
第2項	政策提言の背景	38
第3項	政策提言の詳細	39
第4項	期待される効果	39
第5項	実現可能性	39
第5節	政策提言のまとめ	40
第5章	おわりに	41
第1節	おわりに	41
第2節	残された課題	42
第3節	本稿の結び	42
参考文献・データ出典	44

引用文献.....	44
データ出典.....	46

第1章 現状・問題意識

第1節 日本の地方経済の現状

日本経済は1990年代以降、バブル崩壊による景気低迷やデフレの長期化、少子高齢化の進行などを背景に、長期停滞の時代を迎えている。この間、都市と地方の経済格差は拡大し、特に地方では人口減少と若年層の東京圏流出によって、地域経済の基盤が急速に弱体化している。東京一極集中は今なお進行しており、企業の本社機能や高等教育機関、雇用機会が首都圏に偏在することで、地方の人材流出が止まらない状況にある。

さらに、製造業を中心とする地方産業では、生産拠点の海外移転が進んだ結果、雇用や関連産業の縮小が進み、地域経済の空洞化が顕著となっている。農林水産業においても高齢化と担い手不足が深刻化しており、地域社会の持続可能性を揺るがす要因となっている。こうした状況のもと、地方経済の縮小は単なる人口問題にとどまらず、地域産業の課題として深刻化している。

このように、地方経済は「人口減少」「少子高齢化」「産業の空洞化」という三重の課題に直面している。今後は、地域資源を活かして高付加価値の産業を育成し、人材が循環・定着する経済構造への転換が求められる。その中でも、自然・文化・食といった地域固有の強みを活かす観光産業は、地域経済の再生に向けた有力な成長分野の一つとして注目されている。

第2節 日本の観光業の現状

日本は世界有数の観光資源を有しており、四季折々の自然景観などが国内外の旅行者を惹きつけている。「Travel & Tourism Development Index 2024」（2024）によれば、日本は「旅行・観光競争力指数」で5.09というスコアを記録し、アメリカやスペインと並ぶ世界第3位に位置している。特に、「文化資源」や「健康と衛生」の分野で高い評価を受けており、日本の観光が国際的に高い信頼と魅力を持つことを示している。

観光庁の「観光立国推進基本計画（第4次）」（2023）では、2030年までに訪日外国人旅行者数6000万人、消費額15兆円を目標として掲げ、観光を日本経済の柱の一つに位置づけている。実際、コロナ禍で一時的に落ち込んだものの、2023年以降は急速な回復基調にあり、特に東アジア・東南アジアを中心とした短距離市場が堅調に拡大している。

さらに、近年は団体旅行から個人旅行（FIT）への移行が進み、旅行者の嗜好も「モノ消費」から「コト消費」へと変化している。地域ならではの文化体験や自然アクティビティなど、体験価値を重視した旅行が注目を集めており、日本各地で地域資源を活かした新たな観光コンテンツの開発が進んでいる。これにより、観光が単なる消費活動にとどまらず、地域ブランドの形成や文化継承の促進にも寄与している。

このように、日本の観光業は豊富な資源と高い国際競争力を背景に、需要の回復と構造変化の双方を追い風に新たな発展段階へと移行しつつある。今後は、こうしたポテンシャルを持続的成長につなげ、観光を通じて地域経済全体の活性化を図ることが期待されている。

る。

第3節 日本観光業の問題点

日本の観光業は国際的に高い競争力を有している一方で、その恩恵が全国に均等に行き渡っているとはいいがたい。とりわけ、観光消費の地域的偏在と観光客の都市圏集中は、観光立国としての持続的成長を阻む大きな課題である。

第1項 地方の観光消費額低迷

旅行者の地理的集中は、経済的恩恵の偏りに直結している。観光庁の「インバウンド消費動向調査」（2024）によると、2024年の訪日外国人による国内総消費額は過去最高の8.1兆円に達したが、その大半は都市圏に集中している。都道府県別では、東京都が6159億円と突出し、大阪府（3225億円）、京都府（1369億円）がこれに続く。これら上位3都府だけで全国の消費額の約6割を占めており、地方では宿泊・飲食・体験消費などの経済波及効果が十分に生まれていない。

この結果、都市部と地方の観光収益格差は拡大し、地域間での人材・資金の循環が生まれにくい構造となっている。観光が本来持つ「地域経済の活性化機能」が十分に発揮されず、結果として地方の持続的な成長機会が失われているのが現状である。

第2項 観光客の都市圏集中

近年、日本において訪日外国人旅行者の訪問先は特定の地域に偏っている。「宿泊旅行統計調査」（2024）によると、東京都の訪日外国人延べ宿泊者数は5680万人泊、大阪府が2539万人泊であり、この2都府だけで全国合計の約53%を占める。さらに京都府（1213万人泊）を加えると、いわゆる「ゴールデンルート」（東京～大阪～京都）に位置する3都府で全国の約64%を占めている。

対照的に、下位10県の合計は全国の1%未満にとどまり、観光客誘致の機会格差が顕著となっている。加えて、この地域的偏在はコロナ禍以降の回復過程でさらに拡大しており、東京都と大阪府の訪問率はそれぞれ50.2%、44.2%に達している。

このように、日本の観光業は観光需要の偏在という課題を抱えている。今後は、地方の潜在的な観光資源を活かし、観光の裾野を全国に広げる仕組みづくりが求められる。地方への分散には交通インフラをいかに活用するかが重要であり、本研究では、特に地方空港の利用にあたっての課題について考える。

第4節 地方空港の問題点

第1項 国際線路線の三大都市圏空港集中

地方分散を阻む最大の要因は、日本の空の玄関口である空港システムにある。訪日外国人旅行者の日本の空港利用先は極めて限定されており、国土交通省（2023）の「管内空港

の利用状況」調査によると、成田空港（33%）、羽田空港（24%）、関西国際空港（23%）の3大空港からの訪日客が、日本の国際線旅客全体の約80%を占めている（図1）。この集中により消費に偏りが生まれる。訪日客は優秀な交通機能を持つ都市圏に滞在するため、地方への旅行は旅程の主軸ではなく、時間とコストを要する「追加オプション」として計画される傾向にある。

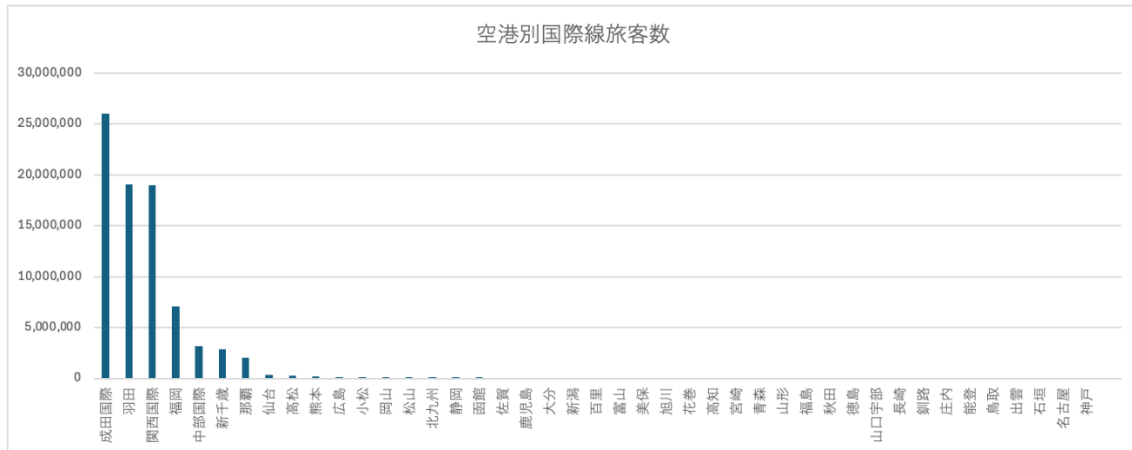


図 1：空港別国際線旅客数

出典：国土交通省（2023 年）「空港別国際線旅客数」より筆者作成

第2項 地方空港の赤字

本来であれば地方の国際化を担うべき地方空港だが、厳しい経営環境に直面している。財政基盤の脆弱さが、国際線を誘致するための自己投資を難しくしている。実際、国土交通省（2023）の調査によると、地方自治体が管理する54空港はすべて赤字であり、国が管理する空港でも17空港中16空港が航空系事業で赤字を抱えている。航空機の着陸料や停留料だけでは、ほとんどの地方空港がコストを賄い切れていないのが現状である（図2）。

また、複数の地方空港へのヒアリングでは、国管理空港と地方管理空港では収益構造と裁量のあり方が大きく異なることが判明した。国管理空港では、滑走路などエアサイド部分を国が整備・維持する一方で、旅客・貨物誘致などランドサイド業務を地方自治体や空港ビル会社が担う構造になっている。そのため、空港運営における収益や赤字の多くは国が吸収するが、地方側には運営方針の自由度が乏しく、地域独自の戦略的投資が難しい。一方、地方管理空港では、自治体の方針決定権を持ち、着陸料の減免や補助金交付など誘致策を自ら設計できる反面、赤字分を地方財政が直接負担する必要がある。特に民営化した空港では、着陸料減免が経営赤字に直結する。

このように、国管理空港は自由度の制約、地方管理空港は財政負担の重さという異なる課題を抱えており、いずれも長期的な投資・誘致を難しくしている。結果として、国際線を誘致するには、航空会社に対する着陸料の減免やプロモーション支援といった投資が必要であるにもかかわらず、赤字体質がその原資を奪っている。航空会社は確実な需要が見込める三大都市圏のハブ空港を選びやすく、地方空港は国際線未就航のまま利用者が伸びず、収益が改善しないという悪循環構造に陥っている。

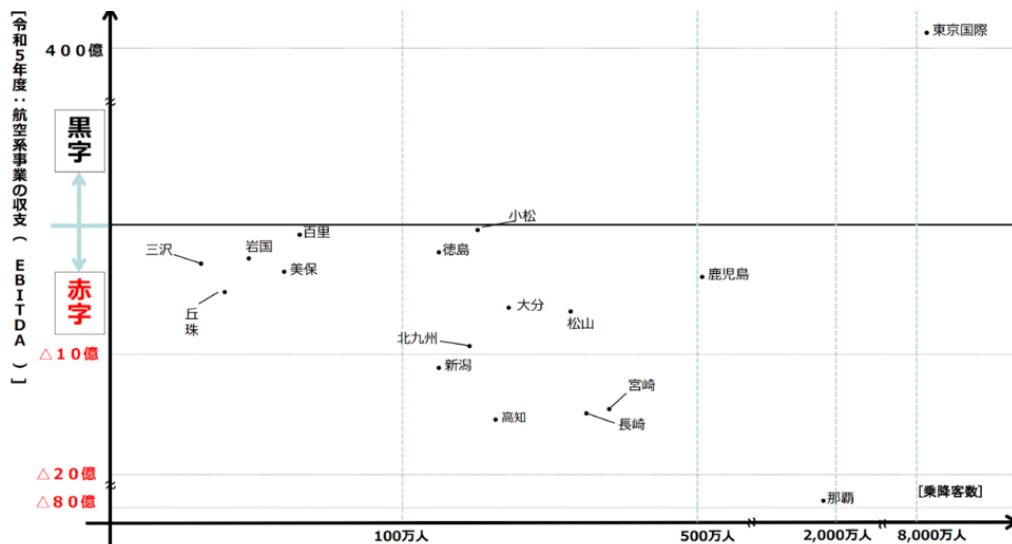


図 2：日本の空港の収支
出典：EBITDA（2023）「2023 年 F：航空系事業の収益」

第5節 政府の目標と進捗状況

日本政府は、国土交通省が策定した「観光立国推進基本計画（第 4 次）」（2023～2025）において、2030 年までに訪日外国人旅行者数 6000 万人、旅行消費額 15 兆円を目標に掲げている。本計画の特徴は、従来の訪問者数拡大という「量的目標」から、観光の質的向上への転換を明確に打ち出した点にある。特に、旅行者一人当たりの平均消費額 20 万円という高付加価値化目標が設定され、観光を通じた持続的な経済成長を狙っている。

その成果として、2023 年の訪日外国人旅行者数は 2507 万人に達し、旅行消費額も約 5.3 兆円と過去最高を記録した。これにより、平均消費単価の目標は既に達成されており、政府の掲げた「質的転換」は一定の成果を上げている。また、支出構成では「宿泊」「飲食」「体験」への支出比率が上昇しており、消費行動の高度化も進展している。

一方で、三大都市圏（東京・大阪・京都）への観光需要が依然として集中しており、地方誘客の進展は限定的である。都市部では 2019 年比で宿泊者数が 50%以上増加したのに対し、地方部の伸び率は 6～7%程度にとどまっている。これは、全国的なインバウンド市場の拡大にもかかわらず、地方分散の実効性が十分に発揮されていないことを示している。政府が掲げる「地方誘客促進」という目標が、今後の重点課題となっている。

第6節 主要な政策

第1項 政府による取り組み

政府は、地域間格差の是正と観光の質的成長を両立させるため、短期的な需要喚起策から中長期的な構造改革へと政策の重心を移している。

まず、地方の高付加価値化を目的に、「地方創生プレミアムインバウンドツアー集中展開事業」を実施している。本事業では、地域の独自資源を活かした体験型コンテンツの造成を支援し、最大 1000 万円の定額補助に加え、超過分の 2 分の 1 を補助する仕組みを設けている。これにより、地方が価格競争から脱却し、体験価値や文化的魅力で競争できる環境が整いつつある。

次に、地域の魅力向上に向けた取り組みとして、観光庁が推進する「高付加価値インバウンド観光地形成モデル事業」が挙げられる。この事業では、全国約 10 カ所の重点地域（図 3）を選定し、体験型コンテンツの開発や外国語対応などの環境整備を通じて、地域ブランドの国際的などを高めることを目的としている。また、これらの地域では地方空港への国際線就航などとも連動しており、訪日客の地方分散を実現する重要な役割を果たしている。

さらに、観光地全体の競争力を高めるために、政府は「観光地域づくり法人（DMO）」の機能強化を進めている。DMO を中心とした地域マネジメント体制を構築し、観光資源の磨き上げやデータマーケティング、観光人材の育成を支援することで、地域が自律的に観光経営を行う仕組みを整備している。

加えて、デジタル技術を活用した観光地の DX 化も推進中である。AI による需要予測やキャッシュレス決済、多言語対応アプリの整備、観光情報の統合管理システムの導入などにより、観光客の利便性と地域運営の効率化を両立させている。これらの政策は、個別の事業支援にとどまらず、地域全体の観光エコシステムを強化する方向へと進化している。

このように政府は、「高付加価値化」「地方分散」「デジタル化」を三本柱として、観光を通じた地方創生を実現するための総合的な取り組みを展開している。



図 3：全国の観光重点地域

出典：観光庁（2024）「地方における高付加価値なインバウンド価値づくり」

第2項 航空会社による取り組み

航空会社は単なる輸送事業者ではなく、地域振興に積極的に関与する存在へと進化している。特に、地方創生と外国人旅行者の誘致において、その役割は大きい。JAL や ANA といったフルサービスキャリア（以下、FSC）は、地域と長期的に関わりを持つ存在として活動している。例えば、JAL は「ふるさとプロジェクト」を通じて地域産品の開発や販売支援を行い、ANA は自治体と包括連携協定を結び、「農園プロジェクト」などによる一次産業の再生に取り組んでいる。これらの活動は、地域の課題解決を通じて継続的な航空需要を生み出す基盤づくりにつながっている。前提として、FSC はブランド信頼性とネットワークの維持を重視し、地域との長期的パートナーシップ注視して活動している。採算よりも「地域ブランドとの共創」や「国際線ネットワークの継続」を優先するため、新規就航や撤退の判断はいずれも慎重であり、地域との信頼関係を重視する姿勢が特徴である。

一方、日本ローコストキャリア（以下、LCC）は主に国内線を中心に運航しており、短距離・高頻度の運航で国内観光や帰省需要を支える役割を担っている。自治体や観光協会との共同プロモーション、地域イベントへの協賛など短期的かつ柔軟な連携を得意とし、

地方の国内観光需要を底支えしている。そして、海外 LCC は、周辺アジア各国から日本への国際便を積極的に展開しており、地方空港をダイレクトに結ぶネットワーク形成で重要な役割を担っている。海外 LCC は採算性を重視しつつも、新規就航の意思決定が非常に速く、需要変化や市場機会に機動的に対応できるという特徴を持つ。茨城空港の台北線や北九州空港のソウル線のように、海外 LCC が地方空港の国際化を牽引している事例も多い。しかし、採算が合わないと判断されれば撤退も同様に迅速であり、地方空港側にも安定運航を維持するための継続的なマーケティングと財政支援が求められる。実際、茨城県のヒアリングでは、深夜到着ダイヤによる需要減少を理由に台湾線が短期間で運休となった事例が報告されている。

このように、FSC は「長期的基盤形成」、日本 LCC は「国内需要の維持」、海外 LCC は「即効的な国際需要創出」を担うという役割分担が見られる。これらの特性を理解し、地方空港・自治体・航空会社の三者が役割を補完し合う形で戦略的連携を設計することが、今後の地方国際線拡充および観光需要の地域分散を実現する上で鍵となる。

第 7 節 問題意識

日本のインバウンド戦略は、総消費額や訪日客数といったインバウンド関係の指標において過去最高の成果を上げる一方で、その恩恵は都市部に集中し、地方の衰退と都市部のオーバーツーリズムという二重の課題を招いている。この問題には複数の要因がある。第一に、国際線旅客の約 8 割が成田・羽田・関西の三大空港に集中し、訪日客の旅の起点が大都市圏に限定されている点である。第二に、地方空港の多くが着陸料収入の不足や減免により慢性的な赤字体質に陥り、国際線誘致のための投資原資を確保しにくい点である。こうした課題を打開するためには、まず旅行者が直接地方空港へアクセスできるルートを拡充することが不可欠である。特に地方空港では、運航の多くを担う LCC の機材性能や採算性の観点から、短距離国際線が中心となる。このため、周辺アジア地域（中国・韓国・台湾・香港など）に焦点を当てた路線拡大は、現実的かつ効果的な戦略といえる。これらの地域は地理的な近さや、訪日リピーター比率の高さから、地方空港が目指す観光需要や市場動向とも合致している。政府は「地方誘客促進」を掲げ、高付加価値な体験コンテンツ造成への支援など個別施策を展開している。また、航空会社も独自の地方創生への取り組みを進化させており、JAL や ANA といった FSC は、地域と継続的な関係を持つ「関係人口」の創出を目指す存在へと転換を図っている。しかし、各主体の個別の努力のみでは、根深い課題の解消にはなお至っていない。その点 LCC は意思決定が迅速であり、需要が確認されれば国際線開設に前向きである。本稿の問いは、地方創生を単なる国際線誘致にとどめず、国際的に魅力ある観光地の形成、観光資源の戦略的プロモーション、ならびに政府支援による来訪しやすい環境の総合的整備をいかに実現するかにある。

第2章 先行研究及び本稿の位置づけ

第1節 先行研究

先行研究は大きく 2 つの視点に整理できる。第一に、新規就航による経済波及効果を定量的に示した研究、第二に、路線の持続や誘致施策の要因を明らかにした研究である。まず経済波及効果の分析に焦点を当てたものとして、浅野（2019）は神戸空港における国際チャーター便就航の直接効果および二次波及効果を試算し、年間 104 億円規模の経済効果と約 960 人分の新規需要を明らかにした。これは国際線誘致の過程として用いられることがある、チャーター便での路線の国内需要の実績であると考えられる。この研究から国際線の就航は地域経済に正の効果を与えることがわかる。また、石川他（2020）は四国・九州 11 空港を対象とした統計分析により、LCC 便数の増加が観光消費額・観光客数・宿泊客数・飲食店数の増加につながることを実証した。一方で、観光消費単価や宿泊施設数への影響は限定的であることから、短期滞在・低価格志向の旅行者が中心である点も指摘されている。さらに海外研究では、Mazzola, et al（2022）が南欧 7 か国の島嶼地域を対象にパネル分析を行い、航空輸送は観光需要の拡大にとって必要条件ではあるが、それ単独では十分条件ではないことを示した。観光到着が便数を増加させる効果（需要から供給）が、便数の増加が観光需要を押し上げる効果（供給から需要）を上回るという双方向の因果関係を明らかにし、航空アクセス整備だけでなく、宿泊施設や観光資源などの受入環境整備が重要であることを指摘している。

次に、路線の持続要因を分析した研究として、中村（2021）は地方空港の国際線維持の要因として、着陸料減免・補助金などのインセンティブ施策、機材投入と需要の関係、近隣空港との競合、政策的支援、広域的な自治体連携の重要性を挙げている。この研究は、単なる経済効果の測定ではなく、制度・政策的観点から路線の持続性を論じている点で特徴的である。

これらの研究は、地方空港の国際線や LCC 路線が地域経済や観光需要の拡大に寄与する点で共通している。しかし、浅野（2019）、石川他（2020）、Mazzola, et al（2022）が「新規就航による経済波及効果」に焦点を当てた定量的分析を行っているのに対し、中村（2021）は「路線維持のための制度的・政策的条件」に着目しており、分析の視座が異なることが分かる。

第2節 本稿の位置づけと新規性

本稿は、これらの先行研究の知見を踏まえつつ、次の五点において独自性を有する。

第一に、浅野（2019）はチャーター便の経済波及効果を、石川他（2020）は国内線や既存の路線を対象とするのに対し、本稿は外国人旅行者を対象とする国際線の新規就航に焦点を当て、インバウンド需要の地方分散と経済波及効果の最大化に資する知見を提示する点である。

第二に、海外研究（Mazzola et al., 2022）が示した、航空アクセスと観光需要の相互依存関係という理論的視座を踏まえつつ、本稿ではその枠組みを日本の地方空港に適用し、航空アクセス整備と観光需要拡大の関係を政策的観点から検証する点である。

第三に、中村（2021）が相手国 GDP や機材関係の説明変数を用いて航路の持続要因を重視するのに対し、本稿は同研究が示す周辺アジアの有力性を踏まえつつ、政府が介入可能な要素に重点を置く。前提として新規国際線の参入条件を対象とし、路線拡大の現実的な可能性を検討する点である。

第四に、本稿は空港が実施する誘致政策を類型化し、その実施件数を季次で定量化することで、どのタイプの施策が新規就航に結びつきやすいかを識別可能にした点に新規性がある。とりわけ、国土交通省の「国際線就航状況」（2025）と「航空・空港の利用促進のための取組調査」（2025）という性質の異なる二つの公的資料を統合し、（空港×国）×季の週便数を手作業で整備することで、新規就航の発生タイミングをルート単位で特定できる独自のパネルデータを構築した。これにより、従来の年次・空港集計では困難であった季次レベルでの政策効果の実証分析を可能にしている。

第五に、分析に用いた観光庁の「インバウンド消費動向調査」（2024）は2024年から公開されたデータであり、そのデータから独自に作成したデータを用いた本稿は、他の研究では未だ導き出せていない結果を示している。そして、都市部全体の消費動向ではなく、周辺アジア諸国別の訪日客消費動向を詳細に分析し、それに基づくターゲティング型プロモーションの必要性を示す点である。

以上より、本稿は、訪日観光需要の大半を占める周辺アジア地域との国際航空ネットワークの展開に着目し、地方創生における航空アクセスの実態とその効果を実証的に分析するものである。得られた知見に基づき、政府がいかなる介入を通じて現状を改善し、インバウンド需要の創出を通じて地域活性化に繋げるかを検討する。

第3章 分析

第1節 分析の方向性

本稿では、先行研究を参考に2つの定量分析(分析Ⅰ・Ⅱ)を行った。分析Ⅰでは、先行研究で明らかにされた地方空港における国際路線の継続要因とLCC誘致による地方活性化への影響を踏まえ、地方空港の国際線就航状況の年次データを用いることで、国際路線の新規開設の決定要因の分析を行った。国土交通省のデータから5大都市圏にある空港と那覇空港を除き、分析を行った。分析対象とした空港は、旭川空港、函館空港、青森空港、花巻空港、秋田空港、仙台空港、新潟空港、小松空港、富山空港、静岡空港、茨城空港、岡山空港、広島空港、米子空港、高松空港、松山空港、佐賀空港、大分空港、長崎空港、熊本空港、宮崎空港、鹿児島空港、新石垣空港、下地島空港の計24空港である。分析Ⅱでは、政府による消費動向調査のデータを用いて、地方空港を利用する要因、および地方空港利用が支出構造に与える影響の分析を行った。

第2節 分析Ⅰ：新規国際路線開設の決定要因分析

第1項 分析の概要

本分析では、次のようなルート単位パネルを構成した。

(a, i): 到着空港 a と出発都市 i の組合せパネル(全84ルート)を構成し、当季に当該ルートが新規開設されたか否か(開設=1、非開設=0)を目的変数として推計するものである。説明変数として、需要規模、空港の国際線運用の活性度、都市内空港間競争の強度、自治体の誘致政策(3タイプの有無ダミーと大分類の件数)を投入し、それらが新規開設確率に与える影響を検証した。なお、前季の就航データの無い2015年夏季については分析対象から除外した。就航データは国土交通省(2025)「国際線就航状況」に基づき、新型コロナウイルスが蔓延する以前の2015年夏季～2019年冬季の全10季($s=1, \dots, 10$)を対象とした。原資料は空港ごとの就航地リストであり、そのままでは新規就航の同定が困難であるため、各季についてルート単位に整形し、週便数を手入力でコーディングし、国レベルに正規化することで、同一ルートにおける全航空会社の定期便を合算して季別の週便数を得た。

各空港における誘致政策の変数の作成にあたっては、国土交通省(2025)「航空・空港の利用促進のための取組調査」を用いた。同調査では、各年度にそれぞれの空港で行われ

た政策が、ネットワーク維持、観光需要開拓、利用者便益、地域交流の 4 種類に分類されている。本稿では、これらの施策件数を空港ごとにカウントし、前季に実施された政策数として変数を作成した。

説明変数は、時間順序を明確化し同時性バイアスを緩和するため、原則として前 1 季、前 2 季のラグを作成し、前 1 期分析および前 2 期分析の推計結果を比較することで係数の符号・統計的有意性・平均限界効果の大きさの安定性と結果の整合性を検証した。

これらのデータベースを構築したことにより、既存資料からは直接得られない新規就航の発生タイミングを同定可能とし、政策効果の季次分析を実証的に可能にした。

第 2 項 検証仮説

本稿は、新規国際路線の立ち上げが、需要の厚み、空港側の運用制約、都市内での供給配置、ならびに政府・自治体による支援の組み合わせで決まると予想する。季節横断ショックや恒常的異質性は固定効果により制御する。なお、先行研究で用いられる距離・所要時間・アクセス距離等は、空港・出発国固定効果で恒常的差が多分に吸収されること、他変数との相関が高いこと、さらに信頼性の高い統一データの収集コストが大きいことから、本稿では対象外とする。以上を踏まえて、以下の 5 つの仮説を検証する。

第一に、前季の出発国からの訪日需要が増加するほど当該季における開設は促進されると予想する。為替・ビザ緩和・国際関係などの影響を受けて当該国からの訪日者数が拡大しているとき、航空会社にとっては平均搭乗率・収益率の上振れ余地が見込まれ、初期リスクの許容度が高まる。したがって、前季の国別訪日外客数（対数）が大きいほど、当季の新規開設確率は上昇するとの予想を置く。実装上は、「JNTO 日本政府観光局」（2025）の月次データについて、夏季（S）を「当年 4-9 月」、冬季（W）を「当年 10-12 月＋翌年 1-3 月」として扱い、S/W に集約した前季値を用いた。ただし、本指標は日本全国の国別訪日外客数であり、当該地域への来訪者数を直接的に表すものではない点に留意する必要がある。

第二に、到着空港で既存の国際運用が活発なほど、新規立ち上げは抑制されると予想する。グラウンドハンドリングの人繰り、発着枠、スロット占有など、国際線の拡張には時間とコストを要する。前季の当該空港における国際便総量が大きい局面では、運用の慣性・混雑が強く、スロット再配分や追加投資の余地が限られるため、新規開設の意思決定は慎重になりやすいと考えられる。

第三に、同一出発国を既に扱う他空港の存在は、新規開設を促進すると予想する。都市内で先行する路線の存在は、当該市場における需要の実在的証拠として機能する。また、空港ごとにアクセス性・観光資源が異なるため、補完関係が生じる。これらの要因を踏まえ、本稿では、前季における全国の同国接続の厚みは、新規路線開設を促進するとの仮説を立てる。実装上は、当該国における全地方空港の就航数を合計した前季値を用いる。

第四に、政府による空港への支援政策は、新規開設を促進させると予想する。着陸料補助、新規就航経費補助、地上インフラや空港施設の整備補助といった施策は、航空会社の初期コストを低減し、参入判断の閾値を下げる。以上より、当季における支援政策の実施は総じて新規開設確率を高めるはずである。

第五に、需要開拓およびネットワーク維持の取り組みは新規開設を後押しすると予想する。観光商品造成・広告など、需要側を厚くする施策は、新規路線開設時における初期販売リスクを低減し、就航の促進要因として機能すると考えられる。また、ネットワーク維

持に関する取り組みは、空港側の運用基盤および地上体制の安定稼働を支えるとともに、航空会社にとっての撤退コストや将来の継続可能性に関する不確実性を低下させると考えられる。

第3項 推計式と分析の枠組み

推計式は以下の通りである。

BR-Logit

$$Pr(open_{ais} = 1)$$

$$= \Lambda \left(\alpha + \beta_1 l_{arrivals_{country_{lag_{j,S-1}}} + \beta_2 intl_{total_{airport_{lag_{j,S-1}}} + \beta_3 nat_{country_{total_{lag_{j,S-1}}} + \delta_1 pol_{expand_{lag_{a,S}}} + \delta_2 pol_{continue_{lag_{a,S}}} + \delta_3 pol_{nurture_{lag_{a,S}}} + \theta_1 c1_{n_{lag_{a,S}}} + \theta_2 c2_{n_{lag_{a,S}}} + \theta_3 c3_{n_{lag_{a,S}}} + \theta_4 c4_{n_{lag_{a,S}}} + \mu_a + v_j + \tau_s \right), \quad \Lambda(x) = \frac{1}{1 + e^{-x}}$$

BR-Probit

$$Pr(open_{ais} = 1)$$

$$= \Phi \left(\alpha + \beta_1 l_{arrivals_{country_{lag_{j,S-1}}} + \beta_2 intl_{total_{airport_{lag_{j,S-1}}} + \beta_3 nat_{country_{total_{lag_{j,S-1}}} + \delta_1 pol_{expand_{lag_{a,S}}} + \delta_2 pol_{continue_{lag_{a,S}}} + \delta_3 pol_{nurture_{lag_{a,S}}} + \theta_1 c1_{n_{lag_{a,S}}} + \theta_2 c2_{n_{lag_{a,S}}} + \theta_3 c3_{n_{lag_{a,S}}} + \theta_4 c4_{n_{lag_{a,S}}} + \mu_a + v_j + \tau_s \right)$$

$\Phi(\cdot)$ は標準正規 CDF

a : 到着空港

i : 出発都市

j : 出発国

s : 季 (シーズン)

新規開設のような希少事象では完全・準完全分離が生じやすい。そこで、Firth (bias-reduced) ロジットを主推定として用いる。さらに、季節横断ショックや恒常的異質性を除去するため、空港固定効果、出発国固定効果、季節固定効果を投入する（出発都市 i は同一の出発国 j に属する）。標準誤差は HC1 の頑健分散を基本とし、ルート ID（到着空港 $a \times$ 出発都市 i ）でクラスタ化した分散推定量でもロバスト性を確認した。BR プロビットでも同一式を推定し、結論の頑健性を検証した。さらに、BR ロジットの推計結果から AME (Average Marginal Effect : 平均限界効果) も算出した。

第4項 変数の定義

以下は、分析に用いた各変数と定義である。

1) 被説明変数

・ *open*

当季 s に当該ルート (a, i) が初めて定期運航（週1便以上）された場合に1、そうでなければ0である。つまり、すでにソウル路線が開通している場合でも、新たに台北路線が開通された場合、1を取るダミー変数である。国際線供給には強い季節性があり、とりわけレジャー主体の路線では夏季ダイヤのみ運航し、需要の弱い冬季は運休するなどの反復的パターンが観察される。単なる半期の季節休止を「開設」と誤認しないため、本稿では新規開設 (*open*) を「当季に運航が存在し、かつ直前二季 ($s-1, s-2$) の運航実績がいずれも0の場合」に限り、1と定義し、前二季の存在しない2015年夏冬ダイヤに関してはどちらも0とすることで、実質的な新規開設のみを検出した。

2) 主要説明変数

・ 需要変数： $l_{arrivals_{country}lag}$, $l_{arrivals_{country}lag2}$

前1, 2季の当該国からの総訪日客数の対数。当該国からの需要規模を捉える指標である。

・ 運用変数： $intel_{total_{airport}lag}$, $intel_{total_{airport}lag2}$

前1, 2季の当該空港の国際線の総便数。当該空港の運用規模を捉える指標である。

・ 競合変数： $nat_{country_{total}lag}$, $nat_{country_{total}lag2}$

前1, 2季の全国の空港と当該国との接続数の合計。他空港との競合強度を捉える指標である。

3) 政策変数

・ 拡大支援型ダミー： $pol_{expandlag}$, $pol_{expandlag2}$

前1, 2季に訪日誘客支援空港制度において拡大支援（着陸料全額または1/3補助、新規就航経費補助、施設整備補助）が行われたかどうかの有無を示すダミー変数(1or0)である。

・ 継続支援型ダミー： $pol_{continue_{lag}}$, $pol_{continue_{lag2}}$

前1, 2季に訪日誘客支援空港制度において継続支援（着陸料1/2補助、施設整備補助）が行われたかどうかの有無を示すダミー変数(1or0)である。

・ 育成支援型ダミー： $pol_{narture_{lag}}$, $pol_{narture_{lag2}}$

前1, 2季に訪日誘客支援空港制度において育成支援（着陸料1/2補助、施設整備補助）が行われたかどうかの有無を示すダミー変数(1or0)である。

・ $c1_{nlag}, c1_{nlag2} \sim c4_{nlag}, c4_{nlag2}$

前年ベースの県調査票の分類、

①ネットワーク維持、②観光需要開拓、③利用者便益、④地域交流
に該当する施策の件数である。

4) 固定効果

・ 空港固定効果： μ_a

滑走路長、ハンドリング能力、地理・気象、恒常的な基盤施設等の時間不変な空港特性を吸収する。

・ 出発国固定効果： ν_j

ビザ制度、距離、文化・言語的近接性等の国固有の恒常要因を吸収する（出発都市 i は国 j に内包）。

・ 季節×年固定効果： τ_s

夏冬の需要差、年次ショックなど全ルート共通の季節要因を取り除く。

第5項 結果

以下、第2項の検証仮説、および分析結果（表1、表2）に基づいて主結論を述べる。

第一に、国全体の人気（全国需要）と新規就航の関係は明確ではなかった。需要変数は前1季・前2季分析のいずれにおいても係数は正であったが、統計的に非有意であった。係数は全国的に需要が大きいほど地方での新設余地があることを示唆しているものの、需要と新規就航に関係があると断言することはできない。もっとも、当該国からの訪日外客数が全国合計であり当該地域の来訪を直接捉えない代理指標であるため、地域需要との乖離により効果が希薄化した可能性がある。

第二に、前季の空港の国際線運用が活発なほど、新規開設は抑制されることがわかった。運用変数は、前1季分析・前2季分析のいずれにおいても係数が負で統計的に有意であった。運用変数の AME (-0.0093*) の推定結果から、前季の当該空港における国際線総便数が1便増加すると、新規就航確率は概ね約1%低下することが読み取れる。これは、直近の国際運用が活発な空港ほど、スロットや地上支援資源の逼迫、ダイヤ・運用体制等により、新規参入が抑制される可能性を示唆する。加えて、地方空港へのヒアリングでは、とりわけ地方空港では地上支援要員の確保、駐機スポットなどの制約から運用余力が乏しく、新規便の受入余地が限定的であるとの指摘が得られた。これらの定性分析は、空港の国際線運用の活性度の高まりが新規就航確率を押し下げるという計量結果と整合的である。

第三に、ネットワーク上の競合は一義的には新規就航を左右せず、効果の方向も安定しなかった。競合変数は前1季・前2季分析で正負混合し、いずれも非有意であった。全国と同国接続の厚みは、空港間の協調と競合が相殺し、平均効果が出にくい。実例として、北九州市へのヒアリングを行った際、福岡空港の枠不足により新規就航ができず周辺空港へ配分されるため協力関係となる一方で、佐賀空港や熊本空港は競合関係になることが明

らかになった。推計上はハブ容量や近接性との相互作用、地域異質性の考慮が必要である。

第四に、政府による経費補助は効果的であることがわかった。前1季分析の結果、拡大支援型ダミー (0.1983+) が正で有意となり、当該支援の導入は翌季の新規就航確率を約20%押し上げる。一方、前2季分析の推計結果では継続支援型ダミー (0.292*) が正で有意であり、効果規模は約30%とより大きい。これらの結果は、政府支援が航空会社の初期費用および需要リスクを低減し、参入閾値を引き下げることが示唆する。加えて、新潟県のヒアリングにより、補助金が就航後の安定運航に向けた伴走的支援、コロナ禍後の再開時における再活用、空港支援としての税負担や経常的経費への充実に用いられていることが確認され、補助金の重要性が明確になった。

第五に、観光需要開拓・利用者便益促進の施策は効果的であった。前1季・前2季分析のいずれにおいても観光需要開拓 (-0.0093*)、利用者便益促進 (0.302*) は正で有意となっており、施策件数が1件増えるごとに新規就航確率が1~3%押し上げられる。需要側を厚くする取り組みや利用者便益を促進する取り組みが新規開設の立ち上がりとの相性が良いことが分かる。これに対し、ネットワーク維持、地域交流は正負混合しており、有意性が弱いため、直接的な影響を及ぼしにくいと言える。実際、各空港へのヒアリングにより、多言語対応・案内所の常設に加え、旅行博出展・ファムツアー等のプロモーション活動が横断的に実施されていることを確認した。さらに茨城県の事例では、空港と都市間バスの整備およびクーポンの配布などの二次交通の整備が行われており、これらの取り組みが就航効果の実需化に資することがわかった。

変数	Logit (BR) main	AME	Probit (BR) main
(Intercept)	-16.703		-8.039
	(12.871)		(6.386)
l_arrivals_country_lag (需要変数)	1.284 (1.073)	0.1863	0.587 (0.534)
intl_total_airport_lag (運用変数)	-0.107* (0.043)	-0.0093	-0.047* (0.021)
nat_country_total_lag (競合変数)	0.010 (0.012)	0.0009	0.004 (0.006)
pol_expand_lag (拡大支援型)	1.342+ (0.758)	0.1983	0.561 (0.362)
pol_continue_lag (継続支援型)	1.216 (0.891)	0.1726	0.491 (0.448)
pol_nurture_lag (育成支援型)	1.260 (1.287)	0.1815	0.653 (0.674)
c1_n_lag (ネットワーク維持)	-0.230 (0.233)	-0.0189	-0.113 (0.117)
c2_n_lag (観光需要開拓)	0.205* (0.084)	0.02	0.105* (0.044)
c3_n_lag (利用者便益促進)	0.302* (0.153)	0.0306	0.137+ (0.071)
c4_n_lag (地域交流)	-0.426 (0.267)	-0.0323	-0.178 (0.118)
空港固定効果	YES	—	YES
出発国固定効果	YES	—	YES
年次固定効果	YES	—	YES
Num.Obs.	756	—	756
RMSE	0.21	—	0.21
Std.Errors	HC1	—	HC1

表 1：分析 I（前 1 季分析）の結果（筆者作成）

変数	Logit (BR) main	AME	Probit (BR) main
(Intercept)	-20.558		-9.051
	(16.113)		(7.730)
l_arrivals_country_lag2 (需要変数)	1.407 (1.312)	0.067	0.595 (0.631)
intl_total_airport_lag2 (運用変数)	-0.128** (0.049)	-0.006	-0.058** (0.022)
nat_country_total_lag2 (競合変数)	-0.021 (0.014)	-0.001	-0.008 (0.006)
pol_expand_lag2 (拡大支援型)	1.070 (0.811)	0.083	0.500 (0.361)
pol_continue_lag2 (継続支援型)	2.288* (0.983)	0.292	1.083* (0.463)
pol_nurture_lag2 (育成支援型)	1.654 (1.422)	0.166	1.000 (0.794)
c1_n_lag2 (ネットワーク維持)	-0.053 (0.281)	-0.003	-0.046 (0.135)
c2_n_lag2 (観光需要開拓)	0.158+ (0.093)	0.008	0.080+ (0.048)
c3_n_lag2 (利用者便益促進)	0.318* (0.136)	0.015	0.146* (0.065)
c4_n_lag2 (地域交流)	0.138 (0.190)	0.007	0.056 (0.090)
空港固定効果	YES	—	YES
出発国固定効果	YES	—	YES
年次固定効果	YES	—	YES
Num.Obs.	672	—	672
RMSE	0.2	—	0.2
Std.Errors	HC1	—	HC1

表 2：分析 I（前 2 季分析）の結果（筆者作成）

（表の記号は、+ $p < 0.1$, * $p < 0.05$, ** $p < 0.01$, *** $p < 0.001$ での有意を表している。）

第 3 節 分析 II：主要アジア市場の消費動向分析

第 1 項 分析の概要

分析 I により、地方空港の新規国際路線開設には「観光需要の開拓」が重要であるこ

とが示された。本節では、その需要形成の要因をよりミクロな視点から検討するため、訪日外国人旅行者の行動特性に焦点を当てる。具体的には、周辺アジア地域（中国・韓国・台湾・香港）の旅行者を対象に、(1) 地方空港を利用する要因（分析Ⅱ-1）と、(2) 地方空港利用が支出構造に及ぼす影響（分析Ⅱ-2）を定量的に検証する。

分析には観光庁「インバウンド消費動向調査」（2024 年 4-6 月期～2025 年 1-3 月期）の個票データを用いた。本調査は、日本出国時の空港・港湾で無作為抽出した訪日外国人旅行者に対し、滞在中の消費額や購買行動などを自計申告方式で回答させるものである。分析対象は観光目的の旅行者に限定し、来訪目的が「観光・レジャー」「ハネムーン」「学校関連」「スポーツ・観戦」「イベント」のいずれかに該当する者を抽出した。

個票データは 2024 年以降に初めて一般提供が開始されたもので、観光庁への申請を経て入手した。従来は集計結果のみが公開されていたため、同データを用いた先行研究は少なく、地域・空港単位で分析を行う点に本研究の独自性と新規性がある。

分析Ⅱ-1 ではロジットモデルで地方空港利用確率を推定し、分析Ⅱ-2 では線形回帰モデルで支出構造への影響を評価する。後者では、為替や観光需要の季節性などを統制するため、四半期ごとの固定効果を導入した。

分析Ⅰが供給側（路線開設）を対象としたのに対し、分析Ⅱは需要側（旅行者行動）を扱う。地方空港の利用要因と消費効果を明らかにすることで、「路線開設を左右する需要の存在」を旅行者データから裏づけ、供給・需要両面から地方空港の国際線誘致を検証することを目的とする。

第 2 項 検証仮説

本稿は、旅行者による地方空港の利用行動およびその後の支出構造が、情報入手経路、旅行形態、訪問経験、属性（国籍・年齢層）といった個人要因によって規定されると予想する。これらの要因がどのように地方空港利用を左右し、その利用が消費行動にどのような差をもたらすのかを検証するため、以下の仮説を設定する。

（1）分析Ⅱ-1：地方空港を利用する要因

第一に、公式情報チャネルの利用が地方空港利用を促すと予想する。観光庁・自治体・航空会社などの公式チャネルは、信頼性の高い交通情報を提供し、地方空港への心理的・情動的ハードルを下げるため、こうした情報を活用する旅行者ほど地方空港を選択しやすいと考えられる。

第二に、国籍によって地方空港利用率に差がみられると予想する。東アジア 4 市場（中

国・韓国・台湾・香港）は地理的・文化的に近接するが、旅行市場の成熟度や旅行スタイルには違いがある。旅行期間や訪問目的、個人旅行と団体旅行の比率などの違いが空港選択行動に反映されるため、国籍ごとに利用傾向が異なると考えられる。

第三に、個人旅行者（FIT）は地方空港を利用しやすいと予想する。団体ツアーに比べ、個人旅行は航空券や宿泊を自由に組み合わせられるため、地方空港を経由した柔軟なルートを選びやすいと考えられる。

第四に、訪問回数が多い旅行者ほど地方空港を利用する確率が高いと予想する。訪日経験を重ねる旅行者は主要都市から地方観光地へと行動範囲を広げ、交通手段への理解や慣れが地方空港利用を後押しすると考えられる。

第五に、年齢層が高いほど地方空港利用率が上がると予想する。高年齢層は混雑を避けた観光や、団体から個人・少人数旅行への移行を志向する傾向があり、こうした特性が地方空港利用を促すと考えられる。

（２）分析Ⅱ-2：地方空港利用が支出構造に与える影響

第一に、地方空港利用者は平均的に消費額が小さいと予想する。地方空港を利用する旅行者は、都市圏に比べて宿泊単価や飲食単価の低い地域に滞在する傾向があり、その結果、総支出額は相対的に小さくなると考えられる。

第二に、国籍によって支出構造および地方空港利用の効果が異なると予想する。購買力や旅行目的、旅行期間、物価感度などの違いにより、国籍ごとに消費行動の特徴が異なると考えられる。したがって、宿泊・飲食・体験・買物といった費目別の支出額には国籍差がみられ、地方空港利用が各国籍に及ぼす影響の方向と大きさも異なると予想される。この点を検証するため、地方空港ダミーと国籍の交差項を導入する。

第三に、訪問回数が多いほど支出額が大きいと予想する。訪問経験の蓄積は旅行者の行動範囲や支出意欲を拡大させる要因となる。特にリピーター層は体験型・高付加価値型の消費に支出を広げる傾向があるため、訪問回数の増加は支出額の増加をもたらすと考えられる。

以上の仮説は、旅行者の情報環境・行動経験・属性が地方空港利用および支出構造に与える影響を統合的に検証するものである。次項では、これらの仮説をもとにロジットモデルおよび線形回帰モデルによる推計式を提示する。

第3項 推計式と分析の枠組み

(1) 分析Ⅱ-1：地方空港を利用する要因

旅行者が地方空港を利用する確率を被説明変数としたロジットモデルを推定する。推計式は以下の通りである。

$$\begin{aligned} local_airport_i = & \beta_0 + \beta_1 info_official_i + \beta_2 FIT_i + \beta_3 visits_i + \sum_k \beta_{4k} nationality_{ik} \\ & + \sum_k \beta_{5l} age_group_{il} + \varepsilon_i \end{aligned}$$

被説明変数 *local_airport* は、旅行者 *i* が地方空港を利用した場合に 1 をとるダミー変数である。右辺には、旅行者の行動特性（公式情報チャンネル、旅行形態、訪問回数）および属性（年齢層・国籍）を投入している。被説明変数が 0-1 の二値変数であることから、ロジットモデルを採用する。

係数推定には最尤法を用いて、標準誤差は不均一分散を考慮した HC1 の頑健分散で推定した。係数の符号のみならず経済的含意を明確化するため、AME を算出し、各要因が地方空港利用確率に与える影響の大きさを評価した。

(2) 分析Ⅱ-2：地方空港利用が支出構造に与える影響

次に、地方空港利用が旅行支出構造に与える影響を検証する。支出金額は分布の歪みを考慮して対数変換し、線形回帰モデル（OLS）を用いて推定を行う。推計式は以下の通りである。

$$\begin{aligned} \log(Y_{ij}) = & \alpha_0 + \alpha_1 local_airport_i + \sum_k \alpha_{2k} nationality_{ik} \\ & + \sum_k \alpha_{3k} (local_airport_i \times nationality_{ik}) + \alpha_4 visits_i + \delta_{q(i)} + \varepsilon_i \end{aligned}$$

ここで、 Y_{ij} は旅行者 *i* の費目 *j*（宿泊・飲食・体験・買物）に関する支出金額である。係数 α_1 は基準国（中国）における地方空港利用効果を示し、 α_3 は地方空港利用効果の国籍間差を捉える交差項である。また、 $\delta_{q(i)}$ は調査回（2024 年 4-6 月期から 2025 年 1-3 月期までの四半期固定効果）を表し、為替や観光需要の季節変動など時期に共通する要因を吸収する。

本モデルにより、「地方空港を利用することで支出が増加するか」という平均的効果に加え、「その効果が国籍によって異なるか」を検証することができる。標準誤差は不均一分散に配慮した HC1 の頑健分散を採用し、主要 4 費目（宿泊、飲食、体験、買物）を個別に推定した。これにより、地方空港利用が支出構造に与える影響を費目別に把握するとともに、国籍別の差異を明らかにする。

第 4 項 変数の定義

本項では、分析Ⅱで用いる主要変数の構成を整理する。分析Ⅱ-1 では旅行者が地方空港を利用する要因を、分析Ⅱ-2 では地方空港利用が旅行支出構造に与える影響を検証する。両分析では共通の個票データおよび基礎変数を用いるが、被説明変数の設定およびモデル構造に相違がある。

1) 被説明変数

分析Ⅱ-1では、旅行者が利用した空港が地方空港である場合に1、成田・羽田・関西・中部の四大空港である場合に0をとる地方空港利用ダミー (*local_airport*) を被説明変数とした。ここでの「地方空港」とは、地域中核都市または地方圏に位置する空港を指す。

分析Ⅱ-2では、旅行者の費目別支出金額 (Y_{ij}) を被説明変数とした。支出は宿泊・飲食・体験・買物の四費目に区分し、いずれも対数変換した値 (*log_stay*, *log_food*, *log_entertain*, *log_shopping*) を用いた。係数の符号と大きさから、地方空港利用が各支出項目に与える影響を解釈する。

2) 主要説明変数

両分析では、旅行者の行動特性を捉えるため、公式情報チャネル利用ダミー (*info_official*)、個人旅行ダミー (*FIT*)、訪問回数 (*visits*)、および国籍ダミー (*nationality*) を説明変数として導入した。これらは、情報入手経路・旅行形態・訪問経験・属性の差異が地方空港利用および支出構造に及ぼす影響を捉えるための指標である。

公式情報チャネル利用ダミー (*info_official*) は、旅行計画時に観光庁、自治体、航空会社などの公式媒体から情報を得た場合に1をとる。個人旅行ダミー (*FIT*) は、団体ツアーではなく個人で訪日した旅行者の場合に1をとる。訪問回数 (*visits*) は旅行者の訪日経験の累積回数を示し、リピーター効果を表す。国籍ダミー (*nationality*) は、中国を基準とし、韓国・台湾・香港を区分した。

さらに、分析Ⅱ-2では地方空港利用と国籍の交差項 (*local_airport* × *nationality*) を導入し、地方空港利用効果の国籍間差を識別した。

3) コントロール変数

コントロール変数として、年齢区分ダミー (*age_group4*) を導入した。年齢層によって旅行の目的や行動範囲が異なることを考慮し、20代を基準とした30代・40代・50歳以上の3区分を設定した。

4) 固定効果・分散推定

分析Ⅱ-1では旅行者個人の行動特性を分析対象とするため、季節や年次の固定効果は導入していない。一方、分析Ⅱ-2では、時期に共通するマクロ的要因（為替、観光需要、季節性など）を統制するため、「調査回」を固定効果として導入した。調査回は2024年4-6月期から2025年1-3月期までの4つの時期を表し、各期に共通する支出水準の変動を吸収する役割を果たす。

分散推定には、分散の不均一性に配慮してHC1の頑健標準誤差を採用した。これにより、誤差分散の非一様性を考慮した推定値を報告している。

第5項 結果

以下、表3（ロジットモデル）および表5（線形回帰モデル）に基づき、主結論を述べる。

（1）分析Ⅱ-1：地方空港を利用する要因（表3）

第一に、公式情報チャネルの利用が地方空港利用を促進している。情報変数では、公式情報チャネル (*info_official*) が正で有意 ($AME=0.0150^{**}$) となった。観光庁・自治体・航空会社などの公的媒体を通じた情報は、交通アクセスに関する信頼性の高い情報を提供し、地方空港への心理的・情動的ハードルを下げる。このことから、公式情報を参照する旅行者ほど地方空港を選択しやすい傾向が確認された。

第二に、国籍によって地方空港利用率に有意な差がみられる。韓国 ($AME=0.0376^{***}$) および台湾 (0.0782^{***}) はいずれも有意に正の係数を示し、基準国籍である中国に比べて地方空港を利用する傾向が強い。一方で香港は有意ではなかった。韓国・台湾市場は地理的近接性が高く、短期滞在や FIT 型旅行が多いことが、地方空港利用を促進する要因と考えられる。

第三に、個人旅行者 (FIT) は地方空港を利用する傾向がわずかに低い。旅行形態ダミー (*FIT*) は負で有意 ($AME=-0.0130^{+}$) となった。個人旅行者は航空券や宿泊を自ら手配するため、都市圏発着便を選びやすく、地方空港の路線情報やアクセス手段に関する情報不足が影響している可能性がある。この結果は、個人旅行者向けの交通案内や予約導線の改善が今後の課題であることを示唆している。

第四に、訪問経験の蓄積は地方空港利用を強く促す。

訪問回数 (*visits*) は正で高い有意性を示し ($AME=0.0116^{***}$)、訪問回数が 1 回増えるごとに地方空港を利用する確率が約 1.16% 上昇することを意味する。回数別の限界効果では、初回訪問時の効果が 0.65%、5 回目では 1.24% へと漸増しており、訪日経験を重ねる旅行者ほど主要都市から地方観光地へ行動範囲を広げ、交通手段として地方空港を選択する傾向が強まることが確認された。一見すると上昇幅は小さいが、サンプル全体の地方空港利用率 (*local_airport* の平均値) は約 6.3% にとどまり、その基準からみれば 1 ポイント前後の上昇は相対的に大きい効果である。また、訪問回数の多い旅行者はサンプル全体の中で割合が小さく、限界効果の差異はサンプル構成上の偏りによるものと考えられる。

第五に、年齢層が高いほど地方空港利用率が上昇する傾向がある。年齢層では、40 代以降で係数が正かつ一部有意 ($AME: 40 \text{ 代}=0.0283^{***}$ 、50 代以上 $=0.0524^{***}$) であった。混雑を避けた観光志向や、団体旅行から個人・少人数旅行への移行といった特性が影響しているとみられる。

以上より、地方空港利用は「情報チャネル」「旅行経験」「国籍・年齢層」によって説明され、特に公式情報チャネルの活用、訪問経験の蓄積、韓国・台湾市場の特性が主要な規定要因であることが明らかとなった。

(2) 分析Ⅱ-2：地方空港利用が支出構造に与える影響

第一に、地方空港利用者は平均的に消費額が小さい。地方空港ダミー (*local_airport*) は宿泊費・体験費・買物費で負の有意な係数を示し (宿泊費 -0.240^{***} 、体験費 -0.456^{*} 、

買物費 -0.330^{***})、都市圏に比べて宿泊単価や物価水準の低い地域に滞在する傾向がうかがえる。一方、飲食費では有意な影響がみられず、食事を通じた体験的支出は地方でも一定程度維持されている。したがって、地方空港利用は総支出額よりも、支出構成に影響を与える傾向がある。

第二に、国籍によって支出構造および地方空港利用の効果が異なる。国籍ダミーはいずれの費目でも有意な差を示した。中国を基準とすると、韓国・台湾はいずれも宿泊費で負(韓国 -0.220^{***} 、台湾 -0.276^{***})となり、宿泊単価の低い地域に滞在する傾向がある。飲食費では韓国(0.047*)・香港(0.059+)が正で有意、韓国は体験費(0.209 ***)も正であり、体験型支出の比重が高い。一方、台湾は飲食費(-0.260^{***})と買物費(-0.246^{***})で負となり、支出全体が抑制的である。

さらに地方空港ダミーとの交差項では、台湾で宿泊費(0.331 ***)および買物費(0.307*)が正で有意となり、地方空港経由の台湾人旅行者が宿泊・買物中心の支出を拡大していることが確認された。韓国・香港では交差効果は有意でなく、地方空港利用による支出構造の変化は限定的である。これらから、台湾市場では地方空港経由が地域滞在型・購買型消費を促す効果を持つ一方、韓国市場では体験型支出への傾斜がみられる。

第三に、訪問回数が多いほど支出額は大きい。訪問回数(*visits*)は宿泊費・飲食費・買物費で正の有意な係数を示した(宿泊費0.029 *** 、飲食費0.039 *** 、買物費0.044 ***)。訪日経験を重ねる旅行者ほど高付加価値型の消費へ移行する傾向が確認された。この傾向は、地方空港利用行動を分析した分析Ⅱ-1の結果とも整合的であり、訪問経験が地方空港利用と消費拡大の双方に寄与していることを示唆している。

以上より、地方空港利用は支出総額を直接的に押し上げる効果は限定的であるが、旅行者の属性や行動経験によって支出構造や波及経路が異なることが明らかとなった。とりわけ、台湾市場では地方空港を起点とする滞在・買物中心の旅行が地域経済を下支えしており、韓国市場では体験型消費の拡大がみられる。また、訪問回数の多いリピーター層や、公式情報チャネルを活用する旅行者は地方空港利用との親和性が高く、これらの層に対する的確な情報発信とプロモーションが今後の誘客施策の鍵となる。

変数	Logit係数	AME
(定数)	-4.436***	—
info_official（公式チャンネル）	0.246**	0.0150**
nationality_韓国	0.705***	0.0376***
nationality_香港	0.085	0.0034
nationality_台湾	1.184***	0.0782***
FIT（個人旅行）	-0.213+	-0.0130+
visits（訪問回数）	0.189***	0.0116***
age_group430s	0.121	0.0059
age_group440s	0.495***	0.0283***
age_group450plus	0.803***	0.0524***
Num.Obs.	10,843	—

表 3：分析Ⅱ-1 の結果（筆者作成）

visits (訪問回数)	AME
1回目	0.0065
2回目	0.0077
3回目	0.0091
4回目	0.0106
5回目	0.0124

表 4：訪問回数と地方空港利用確率の関係（筆者作成）

変数	宿泊費	飲食費	体験費	買物費
local_airport	-0.240**	-0.078	-0.456**	-0.330**
visits	0.029***	0.039***	-0.004	0.044***
nationality韓国	-0.220***	0.047*	0.209***	-0.624***
nationality香港	-0.054**	0.059**	0.051	-0.324***
nationality台湾	-0.276***	-0.260***	-0.067	-0.300***
local_airport × nationality韓国	0.126	0.044	0.339	-0.017
local_airport × nationality香港	0.045	-0.198*	0.165	-0.011
local_airport × nationality台湾	0.331***	-0.172+	-0.049	0.307*
調査回固定効果	Yes	Yes	Yes	Yes
Num.Obs.	10,284	11,404	6,369	12,478
R ²	0.043	0.042	0.016	0.049
Adj. R ²	0.042	0.041	0.014	0.049

表 5：分析Ⅱ-2 の結果（筆者作成）

（表の記号は、+ $p < 0.1$, * $p < 0.05$, ** $p < 0.01$, *** $p < 0.001$ での有意を表している。）

（AME＝平均限界効果。基準国籍＝中国、基準年齢層＝30 代以下）

第 5 節 定性分析

第1項 国際線誘致に関するヒアリング調査

本稿では、国際線誘致の経済的妥当性を検証するため、地方空港を保有する 4 自治体を対象としてヒアリング調査を実施した。調査対象は、国管理空港である茨城空港を管轄する茨城県、北九州空港を保有する北九州市、地方管理空港であり民営化が進められている高松空港を管轄する香川県、そして同じく地方管理空港である新潟空港を保有する新潟県と補助金を支給している国土交通省である。各自治体に対しては、共通質問項目に加え、空港の運営形態や地域特性に応じた個別質問を設定し、国際線誘致を促進する上で必要とされる施策や課題を明らかにすることを目的とした。国土交通省には補助金制度に関してヒアリングを行った。

第2項 国際線就航までのフロー

定性分析の中で、国際線就航までの流れを伺った。第一に、ターゲット市場・航空会社の選定と初期打診（自治体・空港側からの営業、商談会等）が為される。以前就航していた会社であれば、関係の再構築という形態も存在する。北九州市はアジアの航空会社が集う会議での売込みを行っており、その他自治体も旅行博への出展など広告活動に注力している。第二に、需要や運用可能性の相互確認（国別需要、機材繰り、到着時刻の適合、地上支援能力）である。条件に応じて、実現可能性が両社で検討される。第三に、条件の交渉（着陸料・就航経費支援）、チャーター便の試行・定期化、増便の判断という段階をたどる。この段階は最終段階に近く、実際にその路線に需要があるのか実績として確認をする。新潟県では香港社への誘致が風評によって頓挫した事例が示され、実需に加え外生ショックへの脆弱性が確認された。香川県はタイ・ベトナムでチャーター起点の段階導入を検討しており、北九州市では24時間運用の運営的な優位や福岡空港との補完関係を強調していた。茨城県では台北線が深夜到着化で需要が減退し運休となり、到着時刻の需要との適合性が就航成否を左右することが示された。

このように初期打診からはじまり、需要などの実現可能性を確認し、その需要が現実的なものかをチャーター便などの運行で実際に確認し、就航に至る。地方自治体が独自におこなうとすると多大な労力がかかるが、地方管理空港であれば経営的な観点から、国管理空港であれば税金に対する地域貢献という公共事業という観点から、路線の拡充は重要な事業である。

第3項 補助金について

定性分析を行う中で、運営に効果的な援助として、補助金が挙げられた。特に地方管理空港は、国管理空港とは異なり、スカイサイド（着陸料など）の運営責任を持っている。また、地方管理空港の運営では、必要な資金の大部分を航空機の着陸時に支払われる着陸料が占めている。航空会社との交渉は、着陸料の減免も営業の一手となっているが、減免は短期的に経営を圧迫する。そのため、航空機の発着増での着陸料の回収が必要となる。そのため、地方管理空港の運営にはスカイサイドへの補助金が不可欠となっている。

実際に、新潟県では未民営化ゆえ誘致を自ら推進し、減免による影響が大きいことも伺った。香川県の民営化（コンセッション）はランドサイド（ビル運営など）の運営と国をある程度介さないことによる意思決定の迅速化、国際線ターミナル増築等の裁量拡大という効果をもたらしている。また、2017年の訪日誘客支援制度は運休中の路線の再開・新規路線の開拓の後押しとなる一方で、成果連動（インセンティブ）の設計や市況に応じた補助金額の変動が課題として浮上した。

国土交通省によると以前までは着陸料補助も補助金制度に含まれていたが、現在は支給していないとしていた。また、過去の補助金の金額については機密情報であったため、本稿は補助金制度の認定基準に着目した。そして補助金制度対象は、空港ごとに区分がわかれており、高い区分に分類されるほど、補助金の割合が上がる設計になっている。その区分は図4の合計点数の高さに基づく。

点数区分	評価項目	詳細な評価項目	評価ポイント
基本要素（100点）	1.目標（10点）	課題分析・工程表（10点）	①目標
			②実績
			③市場分析
			④課題特定
			⑤検証
	2.就航（45点）	(1)航空会社との調整（30点）	①交渉制度
			②交渉体制
		(2)航空会社の受入体制（15点）	③提案内容
			④支援策
	3.観光（30点）	(1)需要創出（15点）	①空港ビル
			②グランドハンドリング
		(2)旅客利便の向上（15点）	①プロモーション
			②航空会社、旅行会社との協働
加要素（+30点～0点）	4.体制（15点）	地元の体制（15点）	③その他取り組み
			①施設対応
			②アクセス
			①行政間の連携
加要素（+30点～0点）	5.コンセッション（民営化）（+20点）	(+20点～0点)	②官民の連携体制
	6.広域連携（+20点）	(+20点～0点)	民営化への道筋が示されているか
			異なる空港間での連携が図られているか

図 4：訪日誘客支援制度認定制度評価基準

出典：国土交通省（2017）「「訪日誘客支援空港」の認定基準」より筆者作成

第4項 プロモーションについて

定性分析の中で、次のようなことが判明した。プロモーションは、基本的に多言語公式チャンネルの整備（HP・案内所）と現地施策（旅行博出展、1on1 商談、ファムツアー）の組合せである。香川県はサイト多言語化・案内所・ファムツアー等の受入・情報基盤を拡充し、新潟県の訪日客の 96%が観光目的という需要構造を踏まえて季節ごとにプロモーションを行っている。新潟県は TV ショッピング（韓国）や到着客クーポン、SNS 広告（台湾は Facebook）で近年増加している FIT（個人旅行者）への対応を強化している。茨城県は著名人起用（台湾と茨城県にルーツを持つ著名人）、旅行博出展、現地 1on1 商談を実施している。北九州市は空港周辺の特産販売・二次交通改善など空港自体の魅力向上も行っている。

このようにプロモーションの促進により、需要の開拓が見込まれることがわかる。そのため、国際線の新規開設のために必要な需要を創出するためにはプロモーションによって海外からの需要を開拓する必要がある。

第4章 政策提言

第1節 政策提言の方向性

本章では、第1章の問題意識および第3章の分析結果を踏まえ、地方空港の国際線誘致を持続的に推進するための政策の方向性を整理する。

地方空港の課題は、①成果に連動しない補助制度、②情報発信力の不足、③国別戦略の欠如に集約される。これらを克服するためには、制度面と需要面の双方からの総合的なアプローチが求められる。

第一に、成果連動型の制度設計である。分析Ⅰの結果、政府による着陸料補助や新規就航経費補助は就航確率を大きく押し上げることが示された。したがって、国は事前評価中心の仕組みに実績重視の制度を加えることで、就航・増便・定期化を成果として評価する枠組みを構築すべきである。

第二に、公式情報を核とした需要創出である。分析Ⅱでは、公式情報を利用する旅行者ほど地方空港を選好する傾向が確認された。自治体・空港・観光協会が連携し、多言語対応の統合型公式ポータルサイトを整備することで、旅行者の利便性と信頼性を高め、地方空港の利用促進を図る必要がある。

第三に、国別特性に基づくターゲティング型プロモーションである。特に台湾・韓国市場は地方空港との親和性が高く、ゴルフや温泉など体験型観光を軸としたツアー造成が効果的である。現地メディアや SNS と連携して情報発信することで、安定的な需要確保が期待できる。

以上を踏まえ、本章では次の三つの政策提言を提示する。

【政策提言①】補助金制度における認定基準の見直し

【政策提言②】リピーター観光客向けプロモーション

【政策提言③】国別プロモーション（台湾・韓国）による需要の安定化

これらの提言は、制度改革と需要創出を連動させることで、地方空港を一過性の就航拠点から、地域経済を持続的に支える成長拠点へと発展させることを目的とする。

第2節 政策提言① 「補助金制度における認定基準の見直し」

第1項 提言対象

提言対象は国土交通省である。

第2項 政策提言の背景

分析Ⅰの結果によれば、政府による着陸料補助・新規就航経費補助・設備整備補助の実施は、新規就航確率を約 20～30%押し上げることが明らかとなった。併せて、ヒアリング調査では、香川県から「新規就航や増便につながった場合にインセンティブを与える仕組みがあるとよい」との意見が聞かれた。これらの結果から、補助金制度の効果を最大化するためには、成果に応じて配分を行う仕組みや、柔軟な制度運用が求められることが示唆される。

さらに、分析結果をもとに単純計算を行うと、仮に補助対象空港を 3～5 空港増やした場合、そのうち 1 空港程度で新規就航が実現する可能性がある。このことは、補助金総額の拡充や対象空港の拡大が、数量的にも一定の成果創出につながることを示唆している。

加えて、国土交通省へのヒアリングから、着陸料補助は現在行っていないがランドサイドやその他の補助金は支給されていることがわかった。着陸料補助も今後必要となるが本稿ではその補助金額に直結する認定制度の評価項目に着目する。

現行制度では、国土交通省の認定基準に基づき、空港の取組水準や体制整備の充足度に応じて補助の対象・補助率が画一的に決定されている。しかし、制度設計は事前段階の計画内容や体制整備の評価に重きを置いており、実際の就航・定期運航・増便といった成果に対する誘因が十分に設計されていないことが課題である。

第3項 政策提言の詳細

本提言は、国土交通省の認定制度における加点要素として成果連動インセンティブを新設し、実績を上げた主体を優遇する仕組みを導入するものである。具体的には、新規就航・チャーターからの定期化・増便などを成果項目として加点対象に組み込み、その達成度を定量的に評価する。

第4項 期待される効果

成果達成に応じた加点制度により、高水準の補助配分を得る見通しが明確化し、空港・自治体・航空会社の行動が成果創出に強く誘導される。これらは分析Ⅰにおける「政策件数が 1 件増えるごとに新規就航確率が 1～3%上昇する」という結果と整合的であり、新規国際線誘致や既存路線の増便、運航定着の促進を通じて、空港経営の持続可能性向上と地域経済への波及効果拡大が期待される。

第5項 実現可能性

第一に、行政手続き上の実現性である。提言の中核である認定基準の見直しは、大規模な法改正を必要とせず、国土交通省の裁量範囲内で対応可能であるため、迅速な意思決定

が期待できる。一方で、成果連動型の仕組みがこれまで導入されてこなかった背景には、国の補助金制度が「公平性」と「説明責任」を重視してきたことがある。成果に応じて配分額を変動させる制度は、成果が出にくい空港にとって不利に働く懸念があり、地域間のバランスを保つ観点から慎重な運用が続いてきた。

第二に、評価方法の客観性と実用性である。「新規就航」や「増便」といった成果指標は、運航実績データに基づいて定量的に把握できるため、現行制度の課題である主観的評価を排除できる。成果評価に伴うモニタリングコストも、既存の航空ダイヤ・運航データを活用することで最小化でき、行政負担の増大は限定的である。

第三に、財政的な実現可能性である。成果連動型インセンティブの導入は、既存の補助金枠の一部を成果評価に振り替えることで対応できるため、新たな大規模予算を要しない。さらに、補助金の上乗せを行う場合でも、浅野学（2025）によれば、神戸空港の国際チャーター便受け入れによって年間約 26 億円の地域経済効果が生じると試算されており、国際線新設に対する財政支援は費用対効果の観点から十分に合理的である。

以上より、本提言は制度設計上も財政面でも十分な実現可能性を有しており、成果と補助配分を結びつけることで、空港・自治体・航空会社の三者に明確な動機付けを与え、持続的な国際線ネットワークの形成を促進することが期待される。

第3節 提言内容② 「リピーター観光客向けプロモーション」

第1項 提言対象

提言対象は地方自治体である。

第2項 政策提言の背景

分析Ⅱより、公式情報を利用する旅行者ほど地方空港を選好する傾向が見られ、特にリピーターでその傾向が強いことが示唆された。具体的には、1 回目の訪日で地方空港を選ぶ確率が 0.65%であるのに対し、5 回目では 1.24%まで上昇しており、リピーター層でその効果が約 2 倍に拡大している。背景として、大都市は認知度が高く UGC（口コミ・レビュー）が厚い一方、地方は認知度が低いため情報が薄く、公式サイトへの需要が高いことが挙げられる。実際、地方自治体にヒアリングを行った結果、香川県における多言語 HP・案内所、新潟県における公式サイトや Facebook 運用、茨城県における著名人の広告起用が確認され、公式情報の発信が成果に直接的な影響を与えると考察した。

第3項 政策提言の詳細

本提言は、公式チャネル（自治体・空港・観光協会の一次情報）を核にした FIT 向け多言語対応の統合型ポータルサイトを整備するものである。具体的には、多言語対応の公式 HP・対面窓口の恒常運用、海外向け公式発信（SNS／OTA 内公式枠）と著名人の戦略的起用を一体で実施する。具体的には、地方自治体・空港・観光協会が共同で運営する統合型公式ポータルサイトを構築する。旅行者が求める空港アクセス、宿泊、体験、飲食・買物等の情報を、空港到着時点から旅程全体の導線として体系的に一元化する。特に、LCC 利用者や FIT 層に多いスマートフォン閲覧を前提に、多言語・モバイル最適化・リアルタイム更新機能を備える。また、災害・欠航時の代替交通案内なども統合することで、「公式情報＝信頼できる一次情報源」としての地位を確立する。

第4項 期待される効果

第一に、ターゲット層への的確な情報提供による需要の創出である。分析結果が示す通り、リピーター層ほど、信頼性の高い公式情報を基に地方空港を選択する傾向が強い。自治体、空港、観光協会が連携して構築する統合型公式ポータルサイトは、情報が分散しがちな地方において「信頼できる唯一の情報源」としての地位を確立し、この最も有望なターゲット層のニーズに直接応えることができる。

第二に、旅行体験の質の向上である。旅行者は空港アクセスから宿泊、体験活動に至るまで、旅程全体の情報をスマートフォン一つで一元的に入手可能となり、旅行計画の利便性が飛躍的に向上する。特に、災害時や交通機関の欠航時における代替ルートの案内などを統合することで、旅行者の安心感を醸成し、地方訪問への心理的障壁を大幅に引き下げることが可能となる。

第三に、持続可能な経済効果である。著名人を起用した戦略的なプロモーションは、ポータルへの初期アクセスを喚起し、これまでアプローチできなかった層への認知度向上に貢献する。これにより、リピーターの地方空港利用が促進され、国際線の需要が安定化する。さらに、旅行者は質の高い情報に基づき、より長く滞在し、多様な消費活動を行うようになるため、宿泊、飲食、交通といった幅広い分野で地域経済への波及効果の増大が見込まれる。

第5項 実現可能性

本提言の実現可能性は高い。技術的なハードルは低く、主な課題は組織間の連携と持続的な運用体制の構築にある。まず、技術面では、多言語対応の統合型ポータルサイトやモバイル最適化、リアルタイム更新機能などは、既存の技術で十分に実現できる。したがって、開発自体の障壁は大きくない。

一方で、最大の課題は組織面にある。自治体や空港会社、観光協会など、関係する主体の目的や予算、意思決定の仕組みが異なるためである。国土交通省（2025）の『持続的な発展に向けた空港業務に係る取組事例集』は、空港業務を持続可能なものにしていくため

には、地方自治体を含む官民の関係者が連携して取り組む必要があると指摘しており、このような多主体間の相違は全国的な課題とされている。

実際、香川県へのヒアリング調査によると、県・空港会社・観光機構など複数の主体が関与しており、それぞれの目的・予算・意思決定プロセスが異なるため、施策間の連携が限定的となっていた。これらの組織が共通の目標を共有し、連携して事業を進めるには、専任の推進組織の設置が不可欠である。

財政面では、初期の構築費用に加え、コンテンツの更新やプロモーション、人材確保などの運営コストを継続的に賄う必要がある。しかし、既存の観光関連事業やデジタル施策の予算を組み替えることで対応が可能であり、新たな大規模予算の確保を要しない点は現実的である。

第4節 提言内容③ 「国別プロモーション（台湾、韓国）による需要創出」

第1項 提言対象

提言対象は地方自治体である。

第2項 政策提言の背景

本研究では、地方空港の国際線誘致において、「国別の旅行特性」に基づいた戦略的アプローチの必要性が明らかになった。なかでも、台湾と韓国は地方空港との親和性が強い主要市場である。両国はいずれも地理的距離が近く、LCC 路線が発達しており、短中距離旅行の拠点として地方空港の利用ポテンシャルが高い。分析Ⅱによれば、韓国は体験志向が強く、特にゴルフや温泉などのテーマ型旅行が需要を牽引している。ヒアリング調査（北九州市・茨城県）でも、ゴルフ目的で来訪する韓国人旅行者の割合が高いことが確認された。さらに、『ハンギョレ新聞』（2024 年 11 月 15 日）によれば、「韓国のゴルフ人口は日本を上回る一方、韓国国内のゴルフ場利用料（グリーンフィー）は日本の 3 倍以上に達しており、日本でのゴルフ需要が高まっている」と報じられている。このことから、韓国人旅行者におけるゴルフを目的とした地方訪問が拡大していると考えられる。

一方で、台湾は分析Ⅱから訪日外国人の中でも地方空港の利用率が高く、地方利用の場合、宿泊費・買物費が高い高付加価値型旅行者であることが確認された。『日本経済新聞』（2024 年 2 月 15 日）によれば、台湾では高所得層の増加に伴いゴルフ人口が拡大している一方、国内のゴルフ場数が限られているため、海外ツアー志向が強まっていると報じている。同記事では、静岡県内で台湾人向けに航空運賃を除き 1 人当たり約 50 万円のゴルフツアーが催行予定であることも紹介されており、台湾においてもゴルフを中心とした体験型・地方志向型の旅行需要が高まりつつある傾向が認められる。

第3項 政策提言の詳細

両国に共通して需要の高いゴルフ・温泉・体験型観光を軸に、地方空港発のモデルコースを造成する。韓国市場に対しては、北九州市・茨城県などで成果を上げたゴルフ誘致施策を参考に、空港周辺のゴルフ場と宿泊施設を連携させた週末型ツアー商品を造成する。台湾市場では、静岡県の高価格帯のゴルフツアー事例に見られるように、高付加価値型・長期滞在型のゴルフおよび文化体験ツアーを推進する。これらを現地旅行番組や SNS インフルエンサーと連携し、地方自治体・空港・観光協会が発信主体となる公式情報を核にした多層的プロモーションを展開することで、信頼性と認知度を両立させる。

第4項 期待される効果

第一に、地方空港の利用促進と路線維持の安定化である。台湾・韓国双方の旅行者をターゲットとすることで、地方空港の国際線搭乗率が上昇し、既存路線の維持や新規就航の基盤が強化される。特に短中距離路線では、継続的な需要確保が可能となる。

第二に、地域経済への波及効果である。ゴルフを中心とした体験型観光の拡大により、宿泊・交通・飲食・買物といった関連産業への支出が増加する。台湾人旅行者の高い消費単価により、地域内での付加価値創出が期待できる。

第三に、観光需要の季節平準化である。韓国人旅行者の週末型・短期滞在需要を取り込むことで、春秋や冬季など閑散期にも安定した集客が見込まれる。これにより、観光産業の年間稼働率が向上し、安定的な観光需要が生まれる。

第5項 実現可能性

本提言は、既に複数の地方自治体で実施されている先行事例を基盤としており、制度的・技術的に実現可能性が高い。

韓国市場においては、北九州市や茨城県におけるゴルフ誘致プロモーションが成果を上げており、航空会社・自治体・ゴルフ場が連携したモデルは再現性が高い。また、台湾市場においても、茨城県による SNS を活用した現地向け情報発信や、静岡県の高価格帯ゴルフツアー造成が進行しており、地方空港を起点とした観光商品の展開が実際に始まっている。

一方で、実際に広く進めるうえでは、関係する組織が連携しにくいことと、プロモーションに使える予算が限られていることが課題である。ここに関しては、前述の政策提言②でも述べたように、自治体・空港会社・観光協会・民間事業者がそれぞれ違う目的や指標で事業を進めており、費用や成果を共有する仕組みが整っていないことが背景にある。さらに、多くの自治体は予算に余裕がなく、海外向けプロモーションに十分なお金をかけられない現状がある。こうした課題を乗り越えるためには、データにもとづく戦略づくりが

重要である。観光庁（2024）は『観光 DX 推進実証事業報告書』の中で、観光データの分析と活用が地域の集客力を大きく左右すると指摘している。台湾や韓国の旅行動向データを分析し、効果の高い時期や発信方法に絞って情報を発信すれば、限られた予算でも高い効果を得ることができる。

したがって、本提言は、財政的な負担を抑えながらも成果を上げることができる現実的な政策であり、短期的な観光需要の拡大と中長期的な地域ブランドの確立を両立できるといえる。

第5節 政策提言のまとめ

本稿の分析結果から、地方空港の国際線誘致を持続的に推進するためには、制度面と需要面の両側から政策を連動させることが不可欠であることが明らかになった。

第一に、補助制度を成果連動型に改めることで、空港・自治体・航空会社の行動を新規就航や増便といった成果へと結びつけられる。

第二に、自治体・空港・観光協会が連携して多言語対応の統合型ポータルサイトを整備することで、旅行者の信頼を高め地方空港の利用促進を図れる。

第三に、台湾・韓国市場に向けて体験型観光を軸としたプロモーションを展開することで、安定した国際線需要の確保が可能となる。

以上の三施策を一体的に推進することで、地方空港は単なる交通拠点から、地域経済を牽引する戦略的インフラへと発展することが期待される。

政策提言	根拠となる分析結果	
①補助金制度における認定基準の見直し	定量分析	新規就航は地域を活性化させる
	定性分析	補助金は新規就航に効果がある
	定性分析（空港を保有する4自治体）	補助金によって路線の安定性や就航のしやすさが上がる
②リピーター観光客向けプロモーション	定量分析	観光需要開拓が新規開設を促進させる
	定量分析	訪問回数が多い観光客ほど地方空港を利用する
	定性分析（新潟県）	空港利用者アンケートから訪日回数が多い観光客の利用が多かった。
③国別プロモーション（台湾・韓国）による需要の安定化	定量分析	訪日外国人の中でも、台湾と韓国は地方に来やすい
	定量分析	地方利用の台湾人は宿泊費と買い物費が高く、韓国人は体験費が高い
	定性分析（空港を保有する4自治体）	両国からゴルフ目的で来日している観光客が多い。

図 5：政策提言と根拠となる分析結果（筆者作成）

第5章 おわりに

第1節 おわりに

本稿は、周辺アジアからの地方空港への国際線誘致を通じたインバウンド需要創出を目的とし、その分析と政策提言を行った。日本のインバウンド観光は訪日客数・消費額ともに過去最高を記録する一方、その恩恵は一部の都市圏に極端に集中し、地方との間に深刻な内部格差が存在する。

この問題の背景には、国際線旅客の約 8 割が三大空港に集中し、訪日客の旅の起点が大都市圏に限定されていること、および地方空港の多くが慢性的な赤字に陥っているという要因がある。地方創生を実現するためには、旅行者が直接地方空港へアクセスできる航空網の構築が不可欠である。

先行研究は新規就航の経済波及効果の測定や、既存路線の維持条件の分析に主眼を置いていた。本稿は政策的介入の起点となる国際線の「新規開設」そのものの決定要因に焦点を当てる点で新規性を有している。具体的には、政府や自治体が直接介入可能な政策変数、特に補助金や誘致施策の効果を定量的に検証するとともに、国別の旅行者消費動向を分析し、プロモーション戦略を提示する。

まず、全国の地方空港のルート単位パネルデータを用いた定量分析の結果、政府による

補助金が新規就航に強い効果を持つことが明らかになった。「拡大支援型」（新規就航経費補助）および「継続支援型」（着陸料補助）の双方が、新規就航確率を有意に押し上げる効果が確認された。また、広告宣伝などの「観光需要開拓」に関連する施策や、二次交通整備や多言語対応などの「利用者便益促進」に関連する施策も、就航確率の向上に寄与する有意な効果を示した。

次に、訪日外国人消費動向調査の個票データを用いた分析から、地方空港利用者の特性が判明した。訪日回数が多いリピーター層ほど利用確率が高く、訪問経験の蓄積が地方への関心を喚起している。さらに、自治体や航空会社の「公式チャネル」を利用する旅行者が地方空港を選好する傾向が見られた。消費構造では、地方空港利用者の平均支出額は小さいものの、国籍別では台湾市場に特異性が認められた。地方空港を利用した台湾人旅行者は、三大都市圏空港の利用者と比較して、宿泊費と買物費への支出が有意に高く、地方における高付加価値な消費を牽引する可能性が示唆された。

以上の実証分析に基づき、地方インバウンド創出に向けた三点の政策を提言する。第一に、補助金制度の認定基準について、従来の計画評価中心から、新規就航や増便といった成果に連動するインセンティブ設計を追加し、制度を見直すことである。第二に、リピーター層を主な対象とし、FIT 層を主対象とする多言語対応の統合型公式ポータルを構築し、信頼性の高い情報流通を体系化する。第三に、台湾・韓国の両国に対して地方空港発モデルコースを造成し、それぞれの国に応じた戦略的プロモーションを展開すべきである。これらの政策を有機的に連携させることで、地方空港を核とした持続可能なインバウンド需要の創出が可能となる。

第2節 残された課題

本稿は分析Ⅰ・Ⅱに基づき3つの政策提言を示した。しかし、残された課題は2点ある。第一に、分析の限界である。分析Ⅰでは各地域における国籍別の来訪者数を観測できず全国値で代替したため、地域需要の異質性を十分に捉えられていない。また、取得可能だった就航データが限定的だったこと、個別の補助金額が取得できなかったことにより、市場・地域特性に応じた補助金配分の最適化を厳密に設計するには至っておらず就航の持続要因（定着率）も捉えきれていない。第二に、提言の網羅性である。分析Ⅱおよび定性分析の結果から、韓国・台湾向けのプロモーション施策を提示し得た一方、ヒアリング情報が限定的であったため、本稿で課題を指摘した中国・香港市場に対する具体的なプロモーションが欠落している。もっとも、中国は市場規模が大きく、地域経済への波及効果も相対的に大きいと見込まれるため、当該市場の開拓は今後優先して検討、実証すべき課題である。

第3節 本稿の結び

本稿の執筆にあたり、国土交通省および地方自治体・空港関係者の皆様には、データ提供やヒアリング調査に多大なご協力を賜った。ここに深く感謝の意を表する。最後に、本研究が地方空港を通じたインバウンド振興と地方創生の一助となることを願い、本稿の結

びとする。

参考文献・データ出典

引用文献

- ・浅野学（2025）「神戸空港の国際化に伴う経済波及効果」ひょうご経済研究所,
https://heri.or.jp/hyokei/167/3_167.pdf , （参照 2025-08-31）
- ・安田拓斗（2025）「宿泊旅行統計調査 2025 年 1 月～早期の春節の影響などから、中国人延べ宿泊者数が急速に回復～」ニッセイ基礎研究所,
[_https://www.nli-research.co.jp/files/topics/81263_ext_18_0.pdf?site=nli](https://www.nli-research.co.jp/files/topics/81263_ext_18_0.pdf?site=nli) , （参照 2025-08-31）
- ・石川瑛新・上田恵理・五島龍之佑・藤野えみり（2023）「LCC を活用した地域活性化の検討」 ISFJ2023 発表論文・慶應義塾大学松浦寿幸研究会
- ・大阪航空局（2023）「西日本におけるコムーター航空旅客輸送実績（令和 5 年度累計）」国土交通省,
<https://www.cab.mlit.go.jp/wcab/file/pdf/077805c2a0331aa292081d9706c70365b5a776a9.pdf> , （参照 2025-08-31）
- ・観光庁（2023）「観光立国推進基本計画（第 4 次）について」国土交通省,
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001743148.pdf> , （参照 2025-08-31）
- ・観光庁（2024）「訪日外国人の消費動向 インバウンド消費動向調査結果及び分析（2024 年 4-6 月期報告書）」国土交通省,
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001764508.pdf> , （参照 2025-08-31）
- ・観光庁（2024）「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくり モデル観光地 14 地域」国土交通省,
[_https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001861126.pdf](https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001861126.pdf) , （参照 2025-08-31）
- ・観光庁（2024）「令和 6 年版観光白書について（概要版）」国土交通省,
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001743038.pdf> , （参照 2025-08-31）
- ・観光庁（2024）「宿泊旅行統計調査報告（令和 5 年 1 ～ 1 2 月）」国土交通省,
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001765068.pdf> , （参照 2025-08-31）
- ・観光庁（2025）「地方創生プレミアムインバウンドツアー集中展開事業」
<https://premium-tour.go.jp/> , （参照 2025-08-31）
- 観光庁（2025）「観光地域づくり法人（DMO）とは」国土交通省,
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/dmo/dmotoha.html , （参照 2025-08-31）

- ・観光庁（2025）「観光 DX 推進による地域活性化モデル実証事業」，
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001863778.pdf> ，（参照 2025-11-05）
- ・観光庁（2025）「全国の観光地・観光産業における観光 DX 推進事業（令和 7 年度観光振興事業費補助金）」国土交通省，<https://kanko-dx-hojo.go.jp/> ，（参照 2025-08-31）
- ・観光立国推進官僚会議（2023）「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」内閣府，
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/kankorikkoku/kettei/siryou17.pdf> ，（参照 2025-08-31）
- ・京丹後市・Peach Aviation 株式会社・WILLER 株式会社（2022）「京丹後市、Peach、WILLER 地方創生共同プロジェクト」，
<https://www.flypeach.com/application/files/8616/7963/2391/20220728-Press-Release-JP-1.pdf> ，（参照 2025-08-31）
- ・交通経済研究所（2025）「事業者・自治体対象『乗合バス事業に関する現状調査』[速報版]」一般財団法人交通経済研究所調査研究センター，https://www.itej.or.jp/cp/wp-content/uploads/research-project/250328_rp_bus_sokuho.pdf ，（参照 2025-08-31）
- ・国土交通省（2017）「空港別収支の試算結果について」，
<https://www.mlit.go.jp/common/001250474.pdf> ，（参照 2025-08-31）
- ・国土交通省（2025）「航空：国際輸送の現状」，
https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk1_000013.html ，（参照 2025-08-31）
- ・国土交通省（2025）「航空：航空・空港の利用促進について」，
https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000288.html ，（参照 2025-08-31）
- ・国土交通省（2025）「持続的な発展に向けた 空港業務に係る取組事例集」，
<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001736308.pdf> ，（参照 2025-11-05）
- ・国土交通省（2017）「「訪日誘客支援空港」の認定基準」，
<https://www.mlit.go.jp/common/001175627.pdf> ，（参照 2025-11-05）
- ・資源エネルギー庁資源・燃料部燃料供給基盤整備課（2024）「2030 年における持続可能な航空燃料（SAF）の供給目標量の在り方」経済産業省，
https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/shigen_nenryo/nenryo_seisaku/pdf/016_04_00.pdf ，（参照 2025-08-31）
- ・東京航空局（2023）「東日本におけるコムーター航空旅客輸送実績速報（令和 5 年度分）」国土交通省，https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/pdf/commuter_r5.pdf ，（参照 2025-08-31）
- ・長崎敏志（2024）「観光の現状と今後の取組」観光庁，
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001762646.pdf> ，（参照 2025-08-31）
- ・中村知誠（2022）「地方自治体の国際線誘致政策と国際線の持続要因―成田・関西・羽田以外の空港を中心に―」『公益事業研究』第 73 巻第 2 号，pp. 41-48

- ・日本経済新聞 (2025) 「静岡で台湾人向け 50 万円ゴルフツアー、高所得層を誘致」, <https://www.nikkei.com/article/DGXZQ0CC150W90V11C24A2000000/>, (参照 2025-11-01)
- ・ハンギョレ新聞 (2022) 「韓国のゴルフ人口、5 6 4 万人で日本上回った…コース使用料は 3 倍以上」, <https://www.hani.co.kr/arti/sports/golf/1071811.html>, (参照 2025-11-01)
- ・ANA (2023) 「自治体と連携した地域創生の拡大」, https://www.ana.co.jp/group/csr/regional_creation/regional_revitalization/, (参照 2025-08-31)
- ・JAPAN AIRLINES (2021) 「『JAL ふるさとプロジェクト』開始」, <https://press.jal.co.jp/ja/release/202103/006013.html>, (参照 2025-08-31)
- ・JTB 総合研究所 (2024) 「世界経済フォーラム (WEF) の『旅行・観光開発ランキング (2024) 』で日本は 3 位」, <https://www.tourism.jp/tourism-database/viewpoint/2024/05/tourism-development-ranking/>, (参照 2025-08-31)
- ・Mazzola, Cirà, Ruggieri, and Butler (2022) “Air transport and tourism flows to islands: A panel analysis for southern European countries”, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/jtr.2527> (参照 2025-11-05)

データ出典

- ・観光庁 (2025) 「インバウンド消費動向調査」国土交通省, https://www.mlit.go.jp/kankocho/tokei_hakusyo/gaikokujinshohidoko.html, (参照 2025-08-31)
- ・国土交通省 (2025) 「航空：国際線輸送の現状」, https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk1_000013.html, (参照 2025-08-31)
- ・国土交通省 (2025) 「航空：航空・空港の利用促進について」, https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000288.html, (参照 2025-08-31)
- ・JNTO 日本政府観光局 (2025) 「訪日外客統計」, <https://www.jnto.go.jp/statistics/data/visitors-statistics/>