

東北紀行

Tohoku Travelogue

第 57 号 / 2024 年 9 月 / 編集：青野也寸志（放送大学大学院修士選科生）

仙台空港民営化 8 年 成果と課題 —観光立国「TOHOKU」を目指して—

前仙台国際空港取締役航空営業部長 岡崎 克彦

1 仙台空港の近況

2016 年の 7 月 1 日が、通常民営化の始まりである。仙台空港で式典、仙台国際ホテルでレセプションを行い、日本中のエアラインの皆さんに集まっていただいた。4 グループの中で 2 回の審査を経て、現在のコンソーシアムのメンバーからなる仙台国際空港株式会社ができている。例えば、17 年 4 月 1 日着陸料新料金体系の導入。日本の空港は着陸料というのも国が決めていたが、民営化した空港は自由に決めていいため、実際に民営化してから数ヶ月が経って、その導入をした。それから地元の皆さんは、民営化したが変わっていないとおっしゃるので、一階を空港利用する人、飛行機乗る人問わず、分かってもらうためにリニューアルを行った。

また、設備を拡張し、いろんなことで空港の運用時間を伸ばしてある。一言で言うと、2016 年の 7 月 1 日から 3 年半の間は、右肩上がりで新規のエアラインの誘致がどんどん成功して、旅客もどんどん増えた。しかし、その後コロナで 3 年、空港としては大変厳しかった。そして今アフターコロナで、特に去年はバブルに近い状態で V 字回復をした。



今現在、仙台空港の国内線はこれだけ飛んでいるが、この中で届け出が出ていて実際に飛んでいないのは成田行きである。人気があったが運休になってしまったのは、出雲行きである。また、4 月 26 日から、今、一日二往復、新潟と仙台との間に定期便トキエアがある。それから那覇便や伊丹便の一本、全日空さんが大型機を入れてくださっている。

2019 年と 24 年で比較して、出雲便も一日一本出ていたが、残念ながら今飛んでいない。小松便も同じく飛んでいたが今はない。それから国際線は、民営化の 16 年の 7 月の時に、ソウルは週 4 便であったのが毎日になった。それから台北も週 2 便であったが、今は週 10 便から 17 便である。週 17 便であるので、一日 3 往復の日が 5 日という状態になる。東北のインバウンドの最大の特徴は台湾の存在だが、それを支えているのはこの週 17 往復だ。

日本のインバウンドは、コロナ前は中国の存在が圧倒的だった。コロナの後、今、日本中のインバウンドは、東北を除き、そのエンジンは韓国である。ところが東北に関して言うと、コロナの前も後も、圧倒的に台湾の方たちによりリードされている。

空港民営化の時に期待されたことの一つは、便利さ向上だった。東北が南北に非常に長いので、二次交通は非常に大きな問題である。一番目立たないが、実は交渉の結果、民営化前日 40 往復だった仙台空港アクセス線が、今は一日 44 往復だし、編成パターンも当時から格段に増えている。ただし、この本数や編成を増やすのは、ダイヤの都合、あるいは新車両購入資金の制約で、これが限界だった。ただ、最初から限界だと言っていたので、この辺は考えなきゃいけない。

民営化した最初の頃、海外のセミナーにお招きをいただいたが、それは仙台空港が日本で最初の民営化だったためだが、仙台でもご存知ない方もいらっしゃった。ただし、業界人の集まりで日本の空港は皆さんご存知だが、便利さは福岡が圧倒的という話がよくある。福岡は空港の地下に地下鉄が入っている。ところが仙台空港も、実は日本の空港の中ではかなりセントラルステーションに近く非常に便利だと強調してきた。今、コロナが 5 類移行後、バスに乗客が戻ってこない理由は、ドライバー不足が一番大きい。この 12 月の 16 日から 3 月まで運行していた山形蔵王のスキーバスは、これはもう仙台空港から蔵王まで 2 時間かからないため、インバウンドの皆さんで大変人気だった。今季は運行を終えたが、一日 4 往復だった。

また、二次交通は皆さんのイメージでは、電車、バスだが、お客様のニーズでは、一番存在が大きいのはレンタカーである。レンタカーは、東北六県の中で仙

台空港は、橋渡し件数が大きく、増えている。そういう状況なので、お客様に便利な空港だと理解していただくよう努力している。

旅客数の推移は、2011年に東日本大震災があったので大きく落ち込み、それが急反転して戻った。コロナで止めた20年の3月8日から最後の国際線で、そこから3年飛んでいなかったが、コロナの後半、一生懸命交渉に入り、23年度はだいぶ回復した。旅客数も増え続け、さらに増加中である。しかし、19年に371万人まで旅客数が増えたが、23年度はそこまで回復はできていない。ただし、収益的には大幅な黒字で、コロナ中に会社の体質改善に努めたことが非常に大きい。

旅客数推移(2006年～2023年見込)



旅客数は2019年度が歴史的だが、23年度は収益的に大幅な黒字を計上した。ただし、頑張っているが、残念ながら順位は今、仙台空港は第11位である。地方空港で圧倒的な存在感があるのが鹿児島だ。

旅客数、業績の推移(2016年度～2023年度)



本邦空港別旅客数(国内線)(2019,2021,2022年度)

2022年度	2021年度	2019年度	空港	2022年度(千人)		2021年度(千人)		2019年度(千人)	
				年度	日平均	年度	日平均	年度	日平均
1	1	1	東京国際	53,062	145	28,381	77	64,893	177
2	3	2	新千歳	16,946	46	9,226	25	19,506	53
3	4	4	那覇	15,820	43	7,997	21	17,464	47
4	2	3	福岡	15,708	43	9,440	25	17,566	48
5	5	5	大塚国際	12,989	35	7,498	20	15,765	43
6	6	6	成田国際	6,957	19	4,127	11	7,460	20
7	7	7	関西国際	6,357	17	3,361	9	6,705	18
8	8	8	中部国際	5,193	14	2,773	7	6,402	17
9	9	9	鹿児島	4,667	12	2,677	7	5,441	14
10	10	11	神戸	3,109	8	1,752	4	3,292	9
11	11	10	仙台	2,778	7	1,651	4	3,339	9
12	14	13	熊本	2,623	7	1,357	3	3,159	8
13	15	14	新潟	2,572	7	1,336	3	3,092	8
14	12	12	高松	2,568	7	1,412	3	3,164	8
15	13	17	新田原	2,421	6	1,405	3	2,477	6
16	16	15	羽生	2,231	6	1,144	3	2,905	7
17	17	16	広島	2,036	5	981	2	2,693	7
18	18	19	高松	1,525	4	902	2	1,757	4
19	19	18	大分	1,469	4	854	2	1,784	4
20	20	23	函館	1,375	3	779	2	1,531	4

コロナの後は、国際線の再開に努めてきた。コロナ

が世界中の空港の機能、世界経済を止めてしまったが、回復過程で、東北にも国際線が戻ってきている。ただし、注目していただきたいのは、いわゆる定期便である。ある国際航空会社は、仙台に来るときチャーター便から定期便に発展していった。チャーター便としか考えていない場合もあるが、仙台はこういう形で副便に成功してきた。

(参考)東北地方における国際線再開の動き

路線	航空会社	エアライン	運航開始日	機材	運航頻度	備考
仙台	ANA	エールフランス	2023.1.19	A320neo	週1便	定期便
	ANA	タイガーエア	2023.3.26	A320neo	週1便	定期便
	ANA	スターフラッグス	2023.4.1	A320neo	週1便	定期便
	ANA	アシアナ	2023.4.28	A320neo	週1便	定期便
	ANA	中国国際航空	2023.7.25	A320neo	週1便	定期便
	ANA	中国国際航空	2023.12.23	A320neo	週1便	定期便
	ANA	ANA	2023.12.23	A320neo	週1便	定期便
	ANA	ANA	2023.12.23	A320neo	週1便	定期便
	ANA	ANA	2023.12.23	A320neo	週1便	定期便
	ANA	ANA	2023.12.23	A320neo	週1便	定期便

2 東北地方におけるインバウンド需要の現状

コロナが三年続いて今、2023年度は一気に外国人の宿泊者数が増えた。しかし、19年度ほどではない。24年度、今好調だが、逆に最近はおーツーリズムの問題が注目を集めている。23年度は19年度まで行っていないので、まだ余力があると思う。

東北地方における外国人延べ宿泊者数



東北のインバウンドマーケットは台湾がリードしている。今、仙台の街中を歩いても、台湾の団体の皆さんがたくさんいらっしゃる。これは歴史的な経緯がある。東日本大震災の時に230億円の義援金が送られてきたのはなぜかとかいうテーマがあるし、コロナ対策の時には、後藤新平に学んだみたいだった。

台湾の人々が持つ日本のイメージが東北にあると言う方が非常に多い。特にシニアの方である。東北のインバウンドマーケットは、台湾の方たちが留学したことが最大の特徴と思う。

今、日本のインバウンドをリードしている韓国の方は、東北では、少ない中国の方よりもさらに少ない。アジアナは毎日飛んでいるが、今、日本に来る若い韓国の方々は、台湾の方々が日本のイメージを求め東北に来ると真逆で、魅力を感じていないのかもしれない。東日本大震災の前、韓国からはおじさんたちがリードし、ゴルフと温泉セットで仙台空港に来ていた。これは東日本大震災、特に原発の問題もあって消えた。韓国の場合、いまだに震災の問題が大きい。

さて、インバウンド観光について、グラフが表すのは、全国、そして東北地方に日本人が宿泊して旅行する人数の季節変動である。全国と東北は連動している。日本の場合は、人が動くハイシーズンは夏休みの8月、日本全国宿泊者数が増える。東北もそう。これを外国人で見ると、全国はそれなりの山ではあるが、東北は山がない。東北のハイシーズンは10月、次は1月、2月、そして4月である。



外国人が東北に求めているのは、紅葉、雪、桜。東北の観光プロモーションを海外でやると、必ず、夏祭りだが、夏にたくさんの方が来ていない。いろんな理由がある。例えば、日本人だって、ねぶた祭りを見た

いと思っても宿が取れない、バスが高い等理由があって行けない。外国の人はもっと行けない。その一方で、この第二のハイシーズン、特に雪だが、これは仙台空港が民営化されたときに、外国のエアライン誘致に着陸料を独自に作ったり、インセンティブを設けたり、いろんな方法で来やすくした。

もう一つ東北のインバウンドの誘致に、僕らが当時考えたのは冬だった。冬で、雪で北海道との違いを示すことが、人を呼び込む鍵で、うまくいった。その後が桜。先述の夏祭りは、実はお祭りはみんな近接している、本当に10日足らずで全部終わるため、プロモーションしても人が増えない理由だと思っている。一方で、東南アジアの皆さんに紅葉は大変アピールする。インバウンドだけで見ると、この東北には紅葉のところではとくくる。雪で来る。そして桜は強い。

3 インバウンド需要:ポストコロナ禍の新しい旅の姿

今コロナが終わり、日本に来たい方々がいる。いろんな理由がある。一つはやっぱり日本自体の魅力。それからコロナ禍前、一生懸命プロモーション、政府を挙げてやってきたし、それから水際対策も緩和された。一方、アジア各国の経済成長も顕著で、日本に来るのは本当に中間層の方たちである。

最近注目したのは円安である。もちろん圧倒的多数はツアーだが、個人旅行者が増えている。日本全体で見ると、今の日本人気で、京都は凄まじいが、地方エリアもクローズアップされてきている。それから、アウトドアのアクティビティ、自然、温泉地である。これからのキーワードは、観光地や宿泊旅行先である。ホテルは、環境対策を意識する方もいらっしゃる。写真は昨年、札幌で開催されたアドベンチャーサミット。東北では、アドベンチャーツーリズム、グリーンツーリズムのお城、神社仏閣、水族館、世界遺産、教育旅行それから医療ツーリズムが注目されている。

行動の変化

- ◆ 大都市の人気に加え、地方エリアがクローズアップ
- ◆ アウトドアアクティビティ、自然保護地域、温泉地への需要の高まり
- ◆ 旅行先や宿泊先でのサステナブルな取り組みを重視
- ◆ 1人あたり旅行支出が増加 (16.5万円→21万円)

インバウンド＝観光客となりがちだが、観光以外の人の往来もこれから増えてくると思う。外国人労働者の行き来も増え、東北大学がいろいろな面で今注目をされており、留学生も増えている。

台湾の方で、自分の自転車を持ってきて、仙台空港で組み立てて北海道まで行って、新幹線で帰った人たちがいる。自分の自転車が入っている収納箱、ある外国人利用者によると、世界中でこのロッカーがサイズに合わせたものがあるのは仙台空港だけだという。

(参考)仙台空港に到着した台湾からの旅客(サイクルツーリズム)



4 観光立国「TOHOKU」の魅力と課題

観光の四大要素として「自然」「気候」「文化・歴史」「食事」があげられるが、そこに日本人気の理由の要素として、安全、清潔が加えられる。インバウンドの人たちが日本に持つイメージと東北の強みは重なる気がしている。そこを打ち出すべきと同時に、先述の世界アドベンチャーサミットで言われていた、自然との調和である。今あるものの維持だけではなく観光旅行によってより良くすること。要するに観光客が押し寄せて弊害が注目されているが、観光客が行くことでその観光地をより良いものにしていく取り組み(re-generative tourism)が最近海外で言われている。それは、日本にも東北にも来ると思っている。

ただし課題がたくさんある。仙台空港はどんなに頑張っても、アクセスは足りないし、仙台空港で入った方々の東北の移動も大変である。四国四県に近い広さの岩手県一県を抱える東北の移動について、実は今一番の問題は人手・人材不足である。同じ意味では、東北の場合には人手・人材不足、つまりキャパシティの小ささ、受け入れ環境の問題がある。

経済人相手に私が強調しているのは、次の四点である。

一つは、観光業界の低生産性とか低賃金、これは何とかしないとイケない。新しい人たち、若い人たちが入ってこない。高付加価値の観光業を作っていないとイケない。そのために、生産性が高くて賃金が高い産業に作り替えないとイケない。

もう一つは、インバウンドは海外の、例えば、フランスとかタイとか、積極的受け入れ国から見ると、日本は全然大したことがない。それを経済的に本当に意味のあるものにしていくには、もっともっとやっぴかなければいけない。その恩恵を受け入れる人たちとその外にいる人たちとの関係も考えて、トータルで地域社会の発展を考えないと持続的でない。

僕自身が今一番心配しているのは、気候変動である。東北の魅力は雪としてきた。去年、マレーシア航空もチャーター便の誘致も成功して、12月に一本、それから1月に三本、ツアーが一回300人入ってきたが、一本目のツアー客は到着から帰るまで雪を見ることがなかった。パンフレットで雪景色を見て来るのに、である。今は、本当に東北で雪を見るシーズン幅が狭まってしまっている。今年2月が暖かくて樹氷があつという間に消えたが、3月がまた寒かったので、スキー客には大問題にならなかった。この気候変動の影響は無視できない。観光への影響はある。つまり、東北の魅力は雪だとするとき、雪のシーズンが狭まると、魅力とならない。それから、夏の暑すぎは大問題になるかもしれない。これは食に影響する。

その一方で、人口減少の中で日本の社会自体が変わり、海外に行かない傾向があるのではないだろうか。今、円安でやむを得ない面もあるが、本当に海外に行かなくなってしまった。円安前から東北六県のパスポートの取得者数は、宮城県がかるうじて全国の都道府県で37位、38位ぐらい、他の5県は全部40位台である。もっと海外に出張、視察、教育旅行に行っていたきたいと心から願っている。



*5月11日仙台市での東北支部研究会講演概要。