
「仙台空港旅客実態調査・成長シナリオ策定事業」報告書

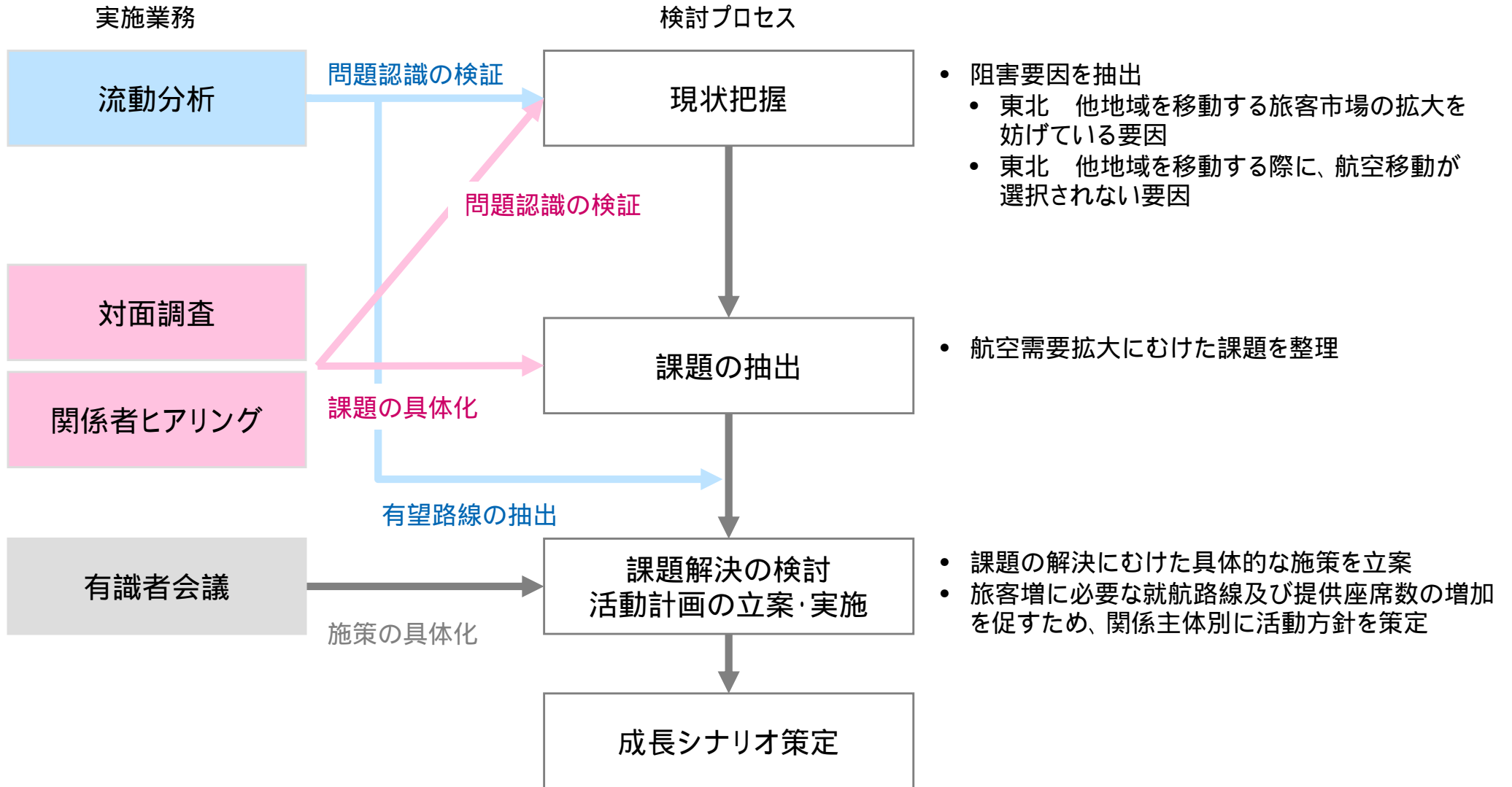
平成27年7月
宮城県

本業務の背景と目的

航空旅客の拡大にむけた宮城県・東北地域の現状と課題を整理し、成長シナリオとして解決施策の検討や活動計画を策定した。

- 宮城県では、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(平成25年法律第67号)」に基づく仙台空港の民営化を推進するとともに、過去ピーク時の倍となる年間乗降客数600万人達成の将来目標を掲げ、空港民営化を契機とした地域活性化・復興加速化に取り組んでいる。また、短期的には「宮城県震災復興計画」における再生期最終年度(2017年度)に年間乗降客数350万人の達成を目指している。
- 本業務は、上記目標の実現を目指すために、東日本大震災やLCC就航等によって変化が生じていると思われる航空旅客の実態把握・現状分析を行い、当該調査に基づく「実効性ある成長シナリオ」と「潜在旅客需要の掘り起こし策」を策定した。
- 具体的には、現状把握および課題を抽出するために以下の3調査を実施し、有識者会議による検討を経て成長シナリオおよび需要掘り起こし策を策定している。
 - 流動分析 外部統計データを活用して、宮城県と国内外を結ぶ旅行者の移動流動を把握した。
 - 対面調査 仙台空港利用客に対して対面でのアンケートを実施し、旅程や現状の不満を把握した。
 - 関係者ヒアリング 航空会社および旅行会社にヒアリングを実施し、旅客拡大にむけた課題を把握した。

参考) 仙台空港の利用拡大に向けた検討プロセス



目次

1. 仙台空港乗降客数の成長シナリオと需要掘り起こし策

2. 仙台空港国内線利用者の旅行実態分析

3. 仙台空港国際線需要に関するヒアリング調査

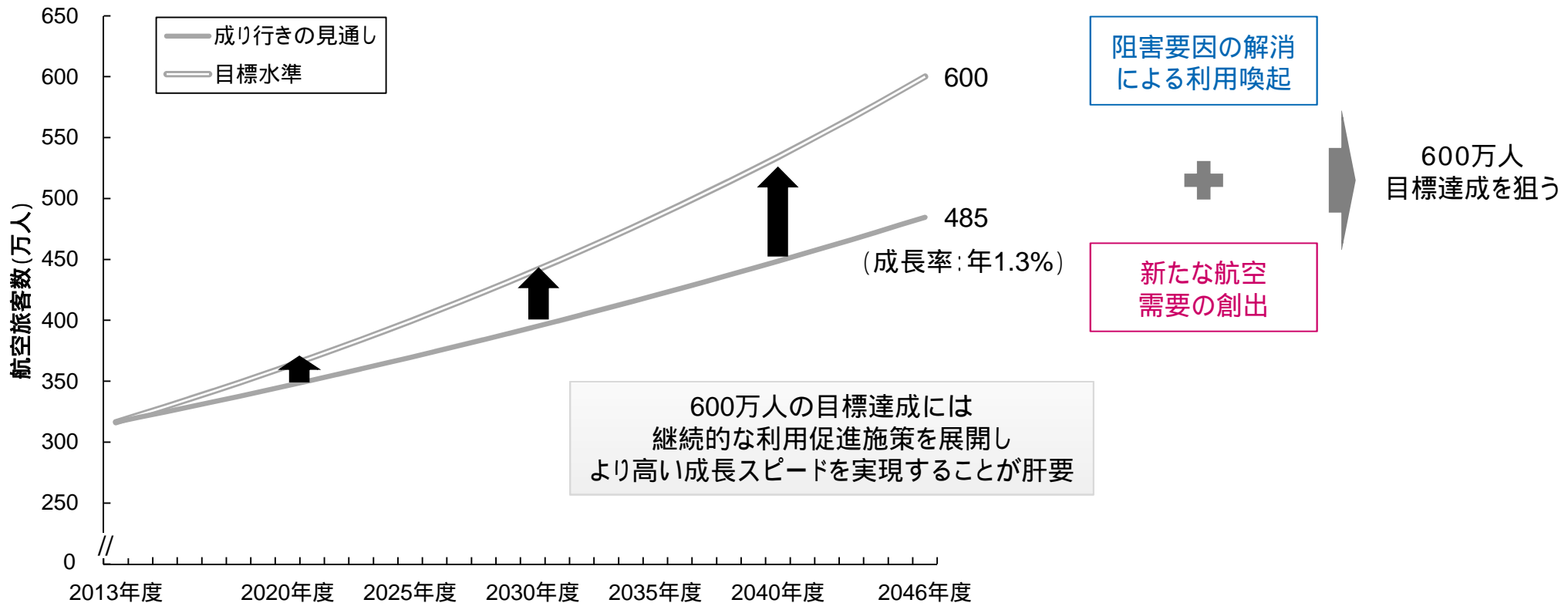
4. 仙台空港利用者の流動分析

600万人実現に向けた検討

「**阻害要因の解消による利用喚起**」と「**新たな航空需要の創出**」により、
仙台空港の将来目標である「年間乗降客数600万人」の実現に取り組む。

- 現行の空港利用サービスレベル(民営化しない前提)における30年後の乗降客数は、約485万人にとどまる見通し。600万人の目標実現には航空会社や旅行者が利用しやすい空港への脱皮が求められる。

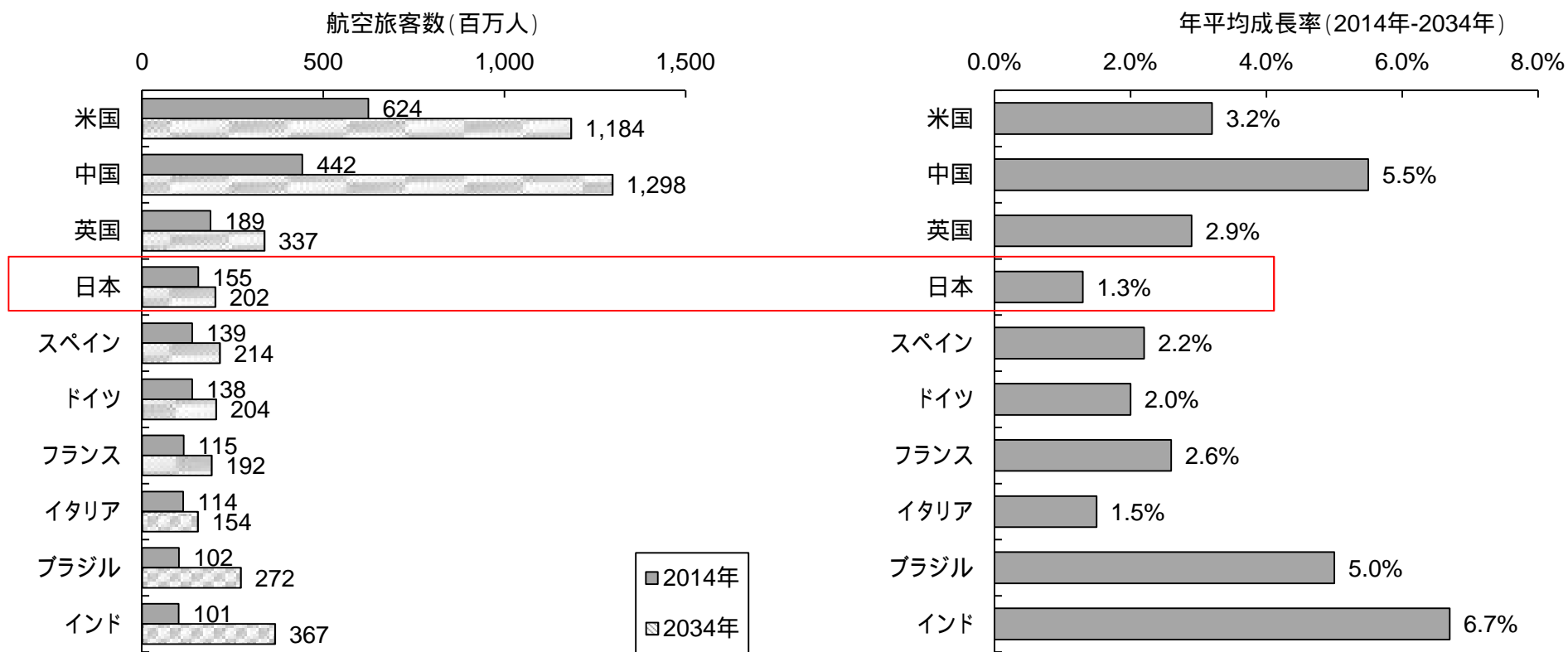
仙台空港の需要成長見通し(国内線・国際線計)



成り行きの見通しについては、IATAの予測結果(日本全体の航空需要の伸び率)より1.3%/年成長を設定した
目標水準は、民営化後30年となる2046年度に600万人を達成する場合の成長率を試算した

参考) 世界の航空需要見通し

- IATA (国際航空運送協会) の予測によれば、日本全体の航空需要成長率は1.3%であり、先進国の中でも低水準である。



成長シナリオの検討アプローチ

本業務の調査結果を通じて、下記のとおり現状の阻害要因を抽出するとともに、航空市場の長期的な環境変化を踏まえ、取り込むべき新規需要を整理した。

成長シナリオ(～2020年)

本業務で把握された現状の阻害要因(一部抜粋)

流動分析

- 関西路線(LCC)は搭乗率が高いものの、便数の多い札幌線や新幹線と競合する名古屋路線は搭乗率が低調
- 国際線へ接続できる成田路線は、1社のみ就航
- 国際線は、出国邦人にとって利用しやすい時間帯とは言い難い

対面調査

- 現行運賃水準では、旅行者は航空機の利用回数を増やしにくい
- 宮城県内の観光資源のみでは集客力が限られる
- 現行航空ネットワークの就航都市・頻度・時間帯が使いにくい

関係者ヒアリング

- 西日本居住者や外国人旅行者からみると、観光旅行は費用および魅力の面で、東北より東京や北海道などが選択されやすい
- 現状の航空ネットワークは小型機での運航が多いため、修学旅行などの団体旅行に対応できない

成長シナリオ(2021年以降)

本業務で想定した環境変化

政治的要因

- 訪日外国人の増加に向けた規制緩和や認知向上
- 外国人材の受入拡大(看護・介護、家政婦など)
- 有給取得率の向上による余暇機会の増大

社会的要因

- 日本におけるLCC定着で航空移動が日常化
- 学生の留学や社会人のグローバル研修の普及
- 高齢者世帯の拡大

技術的要因

- 技術革新と市場規模の拡大による量産効果(スケールメリット)により、リージョナル・ジェット(レジェット)の製造コストが低減
- 長期的な基礎研究の漸次的な発展

目次

1. 仙台空港乗降客数の成長シナリオと需要掘り起こし策

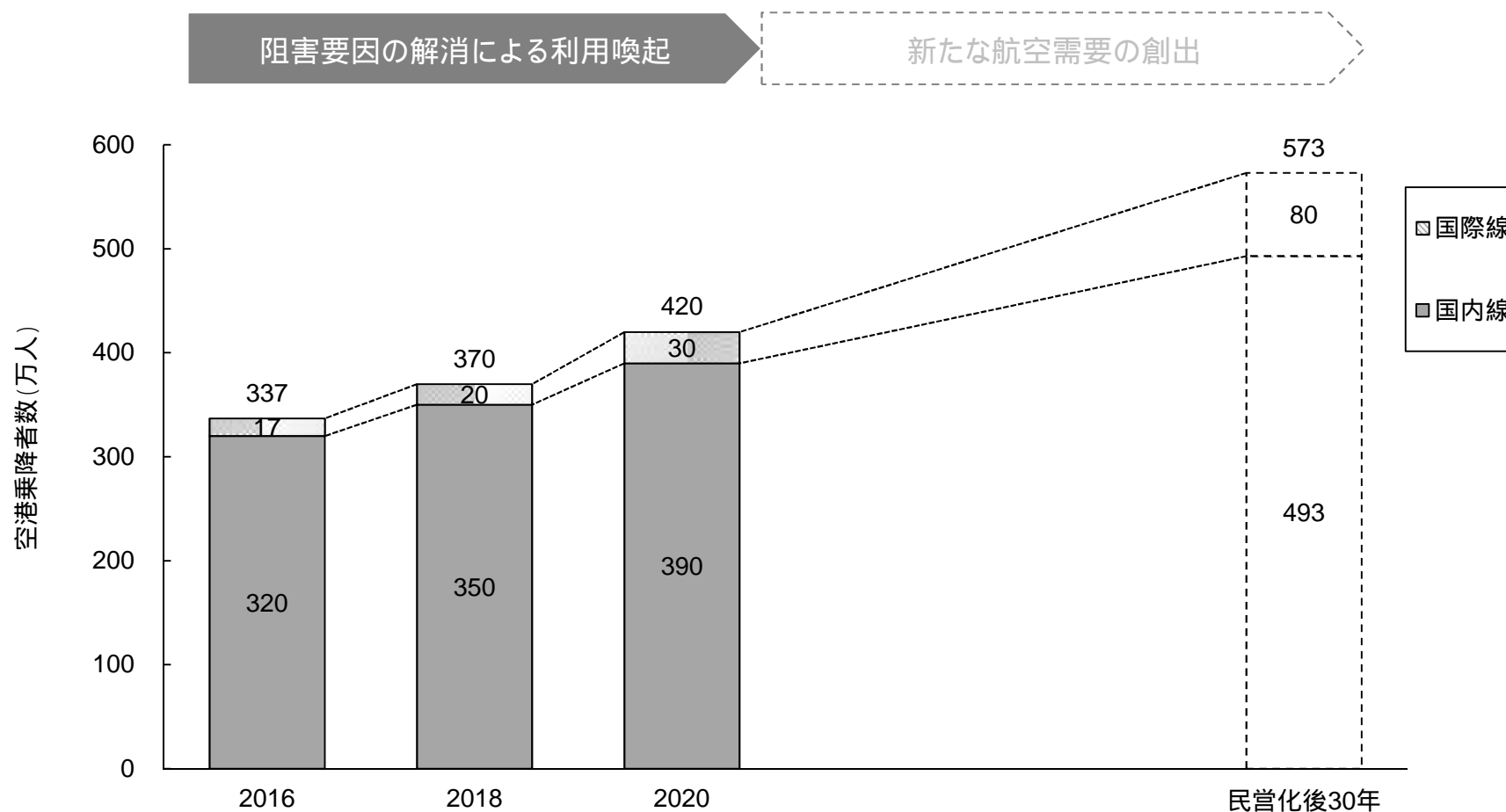
I. 2020年に向けた成長シナリオ

II. Beyond 2020 - 600万人に向けた飛躍シナリオ

成長シナリオの目標設定(～2020年)

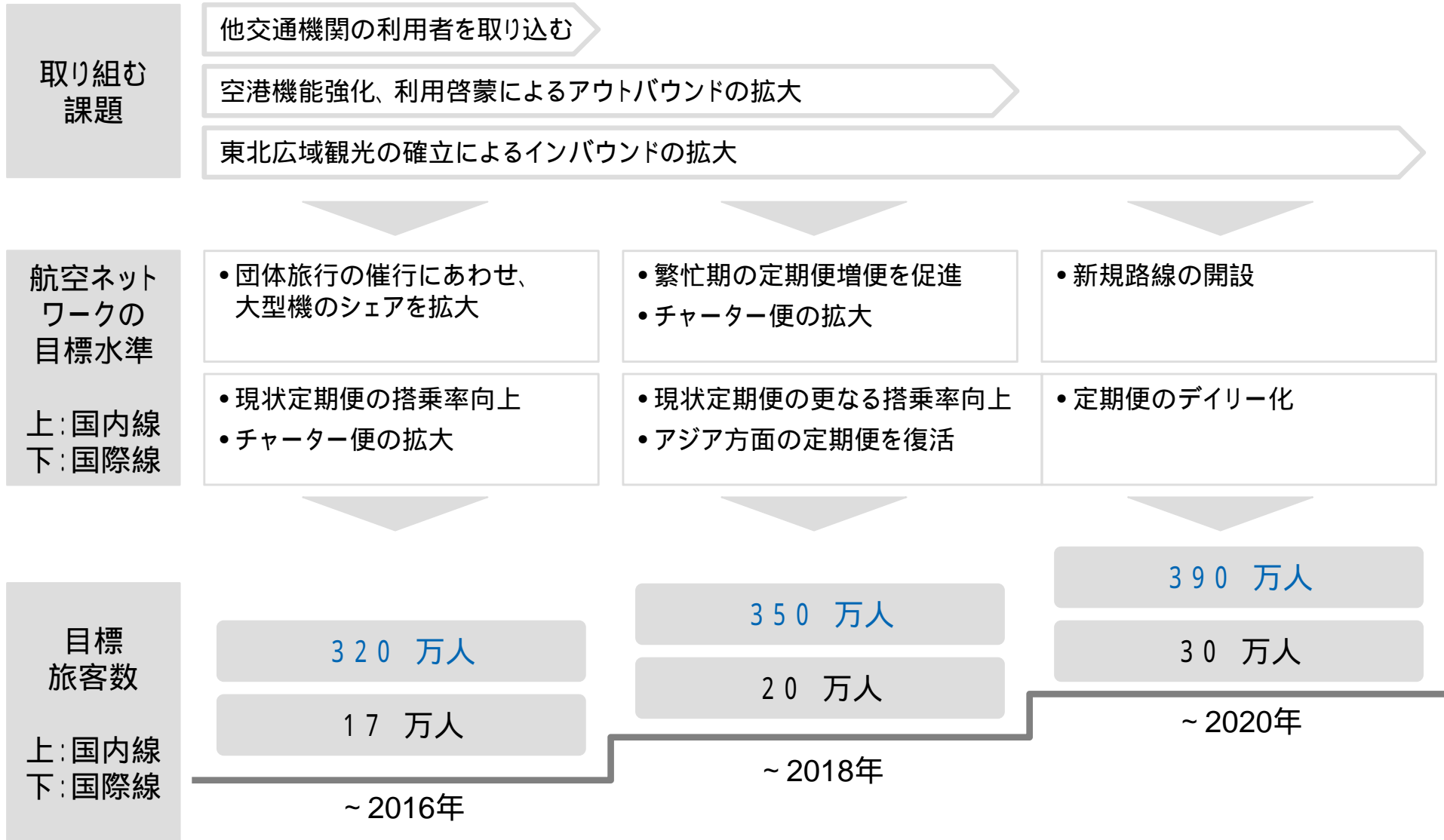
まずは、震災復興計画の最終年度である2020年度をターゲットに、空港利用促進の阻害要因を解消し、航空ネットワークの利便性を高めることで利用喚起を図る。

2020年までの目標設定



成長シナリオの目標設定(～2020年)

現状把握から導かれた課題に取り組むことにより、航空ネットワークの拡大や利便性の向上、提供座席数の増加を促進し、旅客増加を図る。



提供座席数の拡大に加えて、総需要がGDP成長率(1%想定)で拡大することを想定

成長シナリオの目標設定(～2020年)

航空ネットワークの目標水準の考え方

将来の提供座席数増を想定した上で、搭乗率を乗算して目標旅客数を算出する。

時期	内際	拡大想定	想定 배경
初期 (～2016)	国内線	•伊丹便の大型化(10%増)	•伊丹空港の機材制約が緩和されれば、機材の大型化が期待される
		•福岡便の大型化(10%増)	•航空移動に適しており、旅行商品の造成とセットで大型化を働きかけ
		•関空便の増便(3～4便)	•搭乗率実績が非常に好調であり、さらなる増便に期待
	国際線	•搭乗率5%上昇	•一定数の地元旅行者が成田等から出国しており、仙台回帰を図る
中期 (～2018)	国内線	•那覇便1便増便	•季節運航で一定のニーズが確認されており、通年デイリー化を目指す
		•成田便1便増便	•成田フィーダー線の拡充をねらう
		•那覇便(LCC)1便就航	•路線のニーズは確認されていることから、価格感度の高い観光客を取り込み路線開設を狙う
	国際線	•搭乗率5%上昇	•現行ダイヤは午後発が多く利用しにくいいため、旅行者ニーズに沿ったダイヤ変更を促すことで利便性を高める
•香港便就航		•過去の就航実績からニーズが把握されており、近距離で就航しやすい環境にある香港線の開設を狙う	
後期 (～2020)	国内線	•長崎便(LCC)1便就航	•旅行者の新規就航ニーズが高い長崎路線の開設を狙う
		•小松便増便(2～3便)	•ビジネス客を取り込みのために、頻度拡大による利便性の向上を図る
		•広島便増便(2～3便)	•同上
	国際線	•国際線デイリー化 (搭乗率は10%低下)	•宮城県を訪れる外国人の半数が他空港を利用して入国しており、仙台空港も利便性を高めて集客を図る

仙台空港の利用促進にむけた課題

利用拡大に向けた阻害要因と課題の対応

阻害要因			
内際区分	対面調査	ヒアリング調査	内容
国内線			現行ネットワークの機材では、大人数の団体需要に対応しにくい(修学旅行など)
国内線			現行運賃水準のままでは、旅行者は航空機の利用回数を増やしにくい
国内線			航空を使用した旅行商品のラインナップが少ない
国内線			宮城県内の観光資源のみでは集客力が限られる
国内線			費用や移動負荷、観光資源の魅力度を踏まえると、西日本から東北を訪れる動機づけがしにくい
国内線			現行航空ネットワークの就航都市・頻度・時間帯が使いにくい
国際線			仙台発着路線は東京発着と比較して、頻度および価格面で使いにくい
国際線			欧米路線への経由として仙台空港の直行便は使いにくい
国際線			国内他地域と比較して外国人旅行者に東北は認知度が低い
国際線			現行の観光地だけでは、外国人旅行者を集客できる魅力が乏しい(さらに原発事故の影響も懸念されている)
国際線			東北域内を巡る際に、基幹交通と二次交通の連携がされていない

東北地域として対応可能な課題	効果発現時期
団体旅行需要獲得による機材大型化の推進	初期
LCC就航をきっかけとした需要発掘	初期
新規A/L誘致に向けたターミナルの改修	中期
季節運航チャーター便のトライアル	中期
東北全県と連携したルート開発・ルートプロモーション	中期
復興過程で創出された交流の維持・拡大	後期
イベント関連で宮城県を訪問した旅行者のリピート化	中期
航空ネットワークの拡大にむけたインセンティブ付与	通期
エアポートセールスによる利便性の拡大や利用啓蒙	中期
東北全県と連携したルート開発・ルートプロモーション(再掲) 新幹線等との連携による国際線の利便性拡大	後期

課題解決にむけた施策

内際区分：国内線

課題名：団体旅行需要獲得による機材大型化の推進

<p>ターゲット 旅客</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日本人観光客(修学旅行・団体旅行) 	<p>想定路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> 西日本路線(福岡・広島・大阪等)
<p>背景・ねらい</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東北地方への修学旅行や団体旅行需要は一定程度存在するが、小型機が多い現行ネットワークの機材では、大人数の団体需要に対応しにくい。そのため、旅行会社も東北向け団体旅行を商品化できず、需要拡大につなげていない。 		
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 旅行会社に対して、東北の団体旅行に関する問い合わせ対応および営業活動を一元的に行う相談機関を設置する。 団体旅行の具体案件が存在する場合は、航空会社に対して機材の大型化を要請する。その際、旅行代理店だけでは、交渉力が限定されるので、自治体関係者が同伴し、営業支援を実施する。 修学旅行需要を掘り起こすため、他の自治体と連携し、双方向での修学旅行需要に対応する。 日本の空港民営化第1号である仙台空港が、民営化が計画される広島・福岡空港等と連携し需要を活性化することで、空港民営化の成功体験を創出し、他の空港に広めていく。 		
<p>ハードル</p>	<ul style="list-style-type: none"> 相談機関の設置および人材確保を行う必要がある。 連携可能な自治体を探索し、協力を要請していく。 		
<p>期待される 成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大型機材の運航で修学旅行や団体旅行の誘致が可能となることで、旅客数が増加する。 	<p>発現 時期</p>	<p>初期</p>
<p>実施にむけ たアクション</p>	<p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅行会社・航空会社の営業支援 他の自治体、空港との連携強化 	<p>空港運営者</p> <ul style="list-style-type: none"> 飛行機を利用した修学旅行 気運の醸成 	<p>民間事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> 東北向け修学旅行や団体旅行の企画・営業 旅行ニーズに対応した柔軟な機材配置

課題解決にむけた施策

内際区分：国内線

課題名：LCC就航を契機とした需要発掘

<p>ターゲット 旅客</p>	<ul style="list-style-type: none"> LCC利用者(現状Peachのみ) 	<p>想定路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> 国内のLCC路線(現状仙台 関空のみ)
<p>背景・ねらい</p>	<ul style="list-style-type: none"> LCCの利用者は旅行先を決める際に、どこに行きたいかというアプローチではなく、LCCの就航先はどこか、というアプローチで旅行先を決める傾向が強い。 そのため、東北への関心度が高くない旅行者にも来て頂ける可能性があり、仙台にLCCが就航しているという認知度を高めることで、旅行客が増やせる可能性がある。 		
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> LCCとタイアップし、発地側での仙台路線のPRを実施することで、LCCの就航先へ旅行に行く人達を取り込む。 同様に、LCCの発地側でディスティネーションキャンペーンやイベントを行い、LCCネットワークの認知度向上に努める。 		
<p>ハードル</p>	<ul style="list-style-type: none"> 予算確保 特定のエアラインを優遇することへの批判 		
<p>期待される 成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> LCC利用による旅行客の更なる増加が期待できるため、航空路線の増便につながる。 	<p>発現 時期</p>	<p>初期</p>
<p>実施にむけた アクション</p>	<p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> プロモーション支援 	<p>空港運営者</p> <ul style="list-style-type: none"> 予算の一部負担 	<p>民間事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> イベント等の継続開催 イベント開催時にPR協力

課題解決にむけた施策

内際区分：国内線

課題名：新規航空会社誘致に向けたターミナルの改修

ターゲット 旅客	<ul style="list-style-type: none"> 日本人観光客(LCC利用客) 	想定路線	<ul style="list-style-type: none"> 観光路線 LCCハブ空港
背景・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> 従来の国内線の事業環境(中型機が主力で大手による寡占)を前提に設計された仙台空港のターミナルは、新規航空会社が容易に参入できる環境ではない。 2012年より日本でもLCCが複数社で運航を開始しており、そのネットワークを広げている。仙台路線でも、今後はLCCの参入・路線拡大が期待される。 		
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 新規航空会社の受け入れに向けた施設の拡充 新たに仙台空港に就航する航空会社を受け入れるべく、バゲージクレームやチェックインカウンターなどの容量を拡大する。 LCCのビジネスモデルにも対応可能なターミナルの改修 小型機の運航を前提に、ターミナル利用料を抑えて運航コストの低減に寄与できるよう、共同利用システムの導入やオープンスポットの設置など現行ターミナルの改修を図っていく。 		
ハードル	<ul style="list-style-type: none"> ターミナルの改修に係る資金調達や、稼働率を高めるために路線誘致活動等を実施する必要がある。 		
期待される 成果	<ul style="list-style-type: none"> LCCの新規就航(航空運賃低下に伴う航空需要の拡大に期待) 	発現 時期	中期
実施にむけ たアクション	<p style="text-align: center;">行政</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港運営者と関係省庁の調整を側面支援 	<p style="text-align: center;">空港運営者</p> <ul style="list-style-type: none"> ターミナルの改修 	<p style="text-align: center;">民間事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> 改修後に、LCCを利用した旅行商品のラインナップを増やす

課題解決にむけた施策

内際区分：国内線

課題名：季節限定チャーター便のトライアル

ターゲット 旅客	• 日本人観光客	想定路線	• 現行の流動が一定規模ある高松、新潟路線	
背景・ねらい	• 現行で定期便は就航していないが、一定規模の航空旅客需要が期待される路線がある。 • まずは、旅行シーズンである夏期限定でチャーター便を就航し、未就航地域の観光客獲得を目指す。			
施策内容	• 現状のアクセス利便性や旅客流動数を踏まえると、新潟・高松等の新規就航が期待できる路線がある。 • 未就航路線のうち、潜在需要が一定規模存在する路線において、着側の自治体や航空会社と連携し、観光需要が活発になる夏期限定でチャーター便を就航させる。チャーター便就航に伴い、宮城県、着側の自治体、航空会社、旅行会社で協同し、PR活動を実施し、潜在需要の顕在化を図る。そして、将来的に定期便の開設を目指す。 • 航空会社にとっても、自治体や旅行会社の協力を得ながら路線計画のテストマーケティングを行うことができるメリットもある。			
ハードル	• 航空会社や旅行代理店の評価をふまえて、潜在需要が大きい路線を選定する必要がある。 • 着側の自治体および航空会社、旅行会社の協力を得る。			
期待される 成果	• 新規路線について、潜在需要の可能性を検証できる。 • チャーター便就航により運航回数が増加する。		発現 時期	中期
実施にむけ たアクション	行政	空港運営者	民間事業者	
	• 他の都道府県、自治体との連携による相互プロモーションの実施	• 出資企業のチャンネルを活用したプロモーションの実施	• チャーター便を使用した商品の組成 • 営業プロモーションの実施	

課題解決にむけた施策

内際区分：国内線

課題名：東北全県と連携したルート開発・ルートプロモーション

<p>ターゲット 旅客</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ルートコンセプトごとに異なる 	<p>想定路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 国内の各路線(西日本路線が中心)
<p>背景・ねらい</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 宮城県内の観光資源だけで、沖縄や北海道といった観光地に競り勝ち、誘客することは非常に難しい。 • また仙台空港利用の観光旅行者は、宮城だけでなく東北他県も訪問しているケースも多い(対面調査)。 • このような環境下で、東北各県がバラバラにプロモーションやモデルコース開発を行うのは非効率である。 		
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 国内の他の観光地に競り勝つために、観光地間(点)で争うのではなく、線或いは面で協力する。行政区分をまたぎ競争力のある観光地間で連携し、個々の観光地が持つ少額の予算では実現しなかった大々的なプロモーションを行う。 • また、線や面で協力する際には、ルートそのもので売り出すのも有用であり、観光地間で不揃いだったコンセプトや配色などのトーンが統一され、ブランディングも容易になる。また、観光客から見た場合、東北＝ ルート! となり、東北の提供価値が明確になる。 Ex) アルペンルート、グランドサークルなど 		
<p>ハードル</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 各県に配慮するあまり有望なルートを絞り込んで発信できない可能性がある。 • 内陸部など空港からアクセスが困難な場合は、接続バスなどのサービスが求められる。 		
<p>期待される 成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 東北旅行の提供価値(魅力)が明確になり、観光客数の増加が期待できるため、航空需要が増大に伴う機材の大型化や増便に繋がる。 	<p>発現 時期</p>	<p>中期</p>
<p>実施にむけた アクション</p>	<p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> • 他の都道府県、自治体との調整 • 域内アクセス負担の軽減 	<p>空港運営者</p> <ul style="list-style-type: none"> • 東北のゲートウェイに対応した案内施設の提供 • プロモーション支援 (空港ターミナル内でのイベント実施など) 	<p>民間事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新ルートの販売、プロモーション

課題解決にむけた施策

内際区分：国内線

課題名：復興過程で創出された交流の維持・拡大

ターゲット 旅客	<ul style="list-style-type: none">復興支援活動等で東北を訪問した旅行者修学旅行、知的好奇心の高いセグメント	想定路線	<ul style="list-style-type: none">国内の各路線(西日本路線が中心)
背景・ねらい	<ul style="list-style-type: none">東日本大震災からの復興過程で、非常に多くの人々が東北と何らかの「関わり」を持つようになった。この「関わり」を契機とした東北の交流人口拡大に取り組み、航空需要の掘り起こしにつなげていく。		
施策内容	<ul style="list-style-type: none">復興支援活動や被災地視察・研修等で実際に東北を訪問した人々(長期滞在者含む)、また東北訪問の経験はないが震災を契機に東北に関心を持つようになった人々に対し、岩手・福島とも連携し、共通したコンセプトで震災の教訓と復興の姿を一元的かつ持続的に発信(復興ツーリズムの企画等含む)する体制を整備し、交流の維持・拡大に努める。体制整備にあたっては、既に震災の伝承に取り組んでいる団体・施設等と連携し、多面的に震災を理解できる工夫が必要。また、阪神・淡路大震災等、災害に関連する組織との相互交流に努め、単なる震災の伝承のみならず、防災のあるべき姿や地震・津波のコト体験を提供する社会的意義も全うする。		
ハードル	<ul style="list-style-type: none">被災された方々との合意形成が必要になる。(特に復興ツーリズム)		
期待される 成果	<ul style="list-style-type: none">復興関連で創出された交流人口の維持、知的好奇心の高い旅行者や修学旅行需要の増加。	発現 時期	後期
実施にむけた アクション	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none">関連自治体、団体との調整情報発信機関の整備、支援	<ul style="list-style-type: none">復興関連イベントへの支援	<ul style="list-style-type: none">復興ツーリズム(震災学習プランや旅行ルートの企画・販売)修学旅行の誘致

課題解決にむけた施策

内際区分：国内線

課題名：イベント関連で宮城県を訪問した旅行者のリピート化

ターゲット 旅客	<ul style="list-style-type: none"> イベントによる宮城県訪問者(FIT利用者) 	想定路線	<ul style="list-style-type: none"> 国内の各路線(西日本路線が中心)
背景・ねらい	<ul style="list-style-type: none"> 宮城県のみを訪問する旅行者の多くは、イベント等の参加者である(対面調査)。これらの機会を活かし、直接旅行者に訴求することで、リピート化を促す。 		
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> コンサートやスポーツ観戦、MICE、その他イベントで宮城県を訪問した旅行者に、東北・宮城の良さの認知と再訪をねらう。 例えば、イベント等に合わせて観光PRを強化し、再訪ありがとう(おかえり)キャンペーンを実施することなどを想定している。 当該セグメント(イベントによる訪問者)は航空券や宿泊先、現地移動手段を自ら手配している可能性が高い。そのため、東北・宮城に観光でお越しいただく際もFITが想定される。そこで、再訪者には旅行費用を一部補助するようなインセンティブを付与する。 		
ハードル	<ul style="list-style-type: none"> バウチャー部分、運営費用の負担関係整理が必要になる。 		
期待される 成果	<ul style="list-style-type: none"> リピーターの増加に伴い、観光客数の増加が期待できるため、航空路線の増便や大型化につながる。 	発現 時期	中期
実施にむけた アクション	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none"> プロモーション支援 	<ul style="list-style-type: none"> 予算の一部負担 	<ul style="list-style-type: none"> イベント等の継続開催 イベント開催時にPR協力

課題解決にむけた施策

内際区分：国内線

課題名：航空ネットワークの拡大にむけたインセンティブ付与

<p>ターゲット 旅客</p>	<ul style="list-style-type: none"> 頻度を重視するビジネス客 観光客や修学旅行などの団体旅行 	<p>想定路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> 頻度が少ない路線(広島や小松など) 観光需要が期待される九州路線
<p>背景・ねらい</p>	<ul style="list-style-type: none"> 仙台空港は他の空港に比べ、地元からのサポートが少ない空港と航空会社から認知されている。(ヒアリング調査) 民営化を機に、他の自治体等で実施されている着陸料の減免等を行うことで、新規就航や増便を目指す。 		
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 供給拡大による需要発掘を図る航空会社の側面支援 頻度を増やしたり機材を大型化して現行で獲得できていない航空旅客を発掘する航空会社の取り組みを側面支援し、新規投資に関するリスクの一部を空港側もシェアする。 旅客需要増加分に対して、着陸料等のキックバックを実施 前年度を基準に航空会社別で、旅客数が増加した場合に増加した旅客数分の着陸料やターミナル使用料をキックバックする。仕組みを導入する。(民営化に伴い、非航空収入の拡大が期待されるため、旅客数の増加が空港収入の増加につながる。) 		
<p>ハードル</p>	<ul style="list-style-type: none"> 資金調達やプロモーションなど関係者間の協力体制を確立する必要がある。 		
<p>期待される 成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> インセンティブ付与により、提供座席数の増加を促進する。 	<p>発現 時期</p>	<p>通期</p>
<p>実施にむけた アクション</p>	<p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港運営者と連携した路線誘致活動 インセンティブ制度の設計・運用 	<p>空港運営者</p> <ul style="list-style-type: none"> インセンティブ原資 インセンティブ制度の設計・運用 (特定航空会社との相対契約) 	<p>民間事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> 供給拡大に連動した販売キャンペーン

課題解決にむけた施策

内際区分：国際線

課題名：エアポートセールスによる利便性の拡大や利用啓蒙

<p>ターゲット 旅客</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日本人出国者 	<p>想定路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> 欧米便のハブである仁川・北京・香港路線
<p>背景・ねらい</p>	<ul style="list-style-type: none"> 仙台空港直行便がある都市で、東北からの出国にも関わらず、成田や羽田が利用される場合も多い。これは仙台空港の国際線(グアム線除く)は、午後発で現地滞在時間が短くなるほか、運航曜日も、週末旅行(金曜～日曜や土曜～月曜の2泊3日)で利用できないことに起因する。 そこで、仙台空港の航空ネットワークの利便性を高めることで、旅行者が使いやすい空港にしていく。 あわせて、仙台空港から直行便が就航していない都市にも仙台空港発着便を経由した以遠便の活用を促す。 		
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 航空会社へのエアポートセールスを実施し、旅行者が利用しやすいダイヤに変更を依頼する。また、連休などの繁忙期には機材の大型化を促していく。 あわせて、利用しやすく仙台空港を住民にPRして、仙台空港の利用啓蒙を図る。 		
<p>ハードル</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既存の成田フィーダー便と競合することも懸念されるが、あくまでも全体の総需要を拡大する動きとして取り組む。 		
<p>期待される 成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> 他空港を利用している旅客が仙台空港にシフトすることで航空機の搭乗率が高まり、増便に向けた素地が整う。 	<p>発現 時期</p>	<p>中期</p>
<p>実施にむけた アクション</p>	<p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民へのPR活動 	<p>空港運営者</p> <ul style="list-style-type: none"> エアポートセールスの実施 	<p>民間事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> エアポートセールスへの協力 旅行会社による商品造成と販売キャンペーン

課題解決にむけた施策

内際区分：国際線

課題名：東北全県と連携したルート開発・ルートプロモーション(再掲)

ターゲット 旅客	<ul style="list-style-type: none"> 日本訪問経験が多い訪日外国人 	想定路線	<ul style="list-style-type: none"> 近距離アジア路線
背景・ねらい	国内線と同様		
施策内容	国内線と同様		
ハードル	国内線と同様		
期待される 成果	<ul style="list-style-type: none"> 東北旅行の提供価値(魅力)が明確になり、観光客数の増加が期待できるため、航空需要が増大に伴う機材の大型化や増便に繋がる。 		発現時期 後期
実施にむけた アクション	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 他の都道府県、自治体との調整 域内アクセス負担の軽減 海外プロモーション 	<ul style="list-style-type: none"> 東北のゲートウェイに対応した案内施設の提供 プロモーション支援 (空港ターミナル内でのイベント実施など) 	<ul style="list-style-type: none"> 新ルートの販売、プロモーション

課題解決にむけた施策

内際区分：国際線

課題名：新幹線との連携による国際線の利便性拡大

<p>ターゲット 旅客</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日本訪問経験が多い訪日外国人 	<p>想定路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> 近距離アジア路線
<p>背景・ねらい</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既に訪日外国人が多く訪れている東京・北海道の中間点に位置する地の利を活かし、外国人旅行者を呼び込む。 		
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 旅行者数のボリュームを追求するためには、東北地域だけの誘客に限界がある。そこで、東京や函館への日帰り旅行も可能であると併せて打ち出して、いろいろな楽しみを求める旅行者の心をつかんでいく。 そのために、北海道新幹線開通を記念して、JR-EASTパスに函館まで組み込んでもらい、仙台を拠点に、東北域内・函館・東京を自由に行き来できる環境が欠かせない。 旅行者が購入しやすいように、パスの対象エリアを限定して価格を下げたり、地域のバスネットワークも含めることも検討していく。 		
<p>ハードル</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東北と北海道でJRの管轄が異なる。 		
<p>期待される 成果</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東日本を巡る旅行者が仙台国際線を利用して入国するようになる。結果として、国際線の便数増加に伴うデイリー化に寄与する。 	<p>発現時期</p>	<p>後期</p>
<p>実施にむけた アクション</p>	<p>行政</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者間の合意形成づくり 海外プロモーション 	<p>空港運営者</p> <ul style="list-style-type: none"> パス販売エリアの提供 	<p>民間事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅行者ニーズの分析 周遊パスの販売

目次

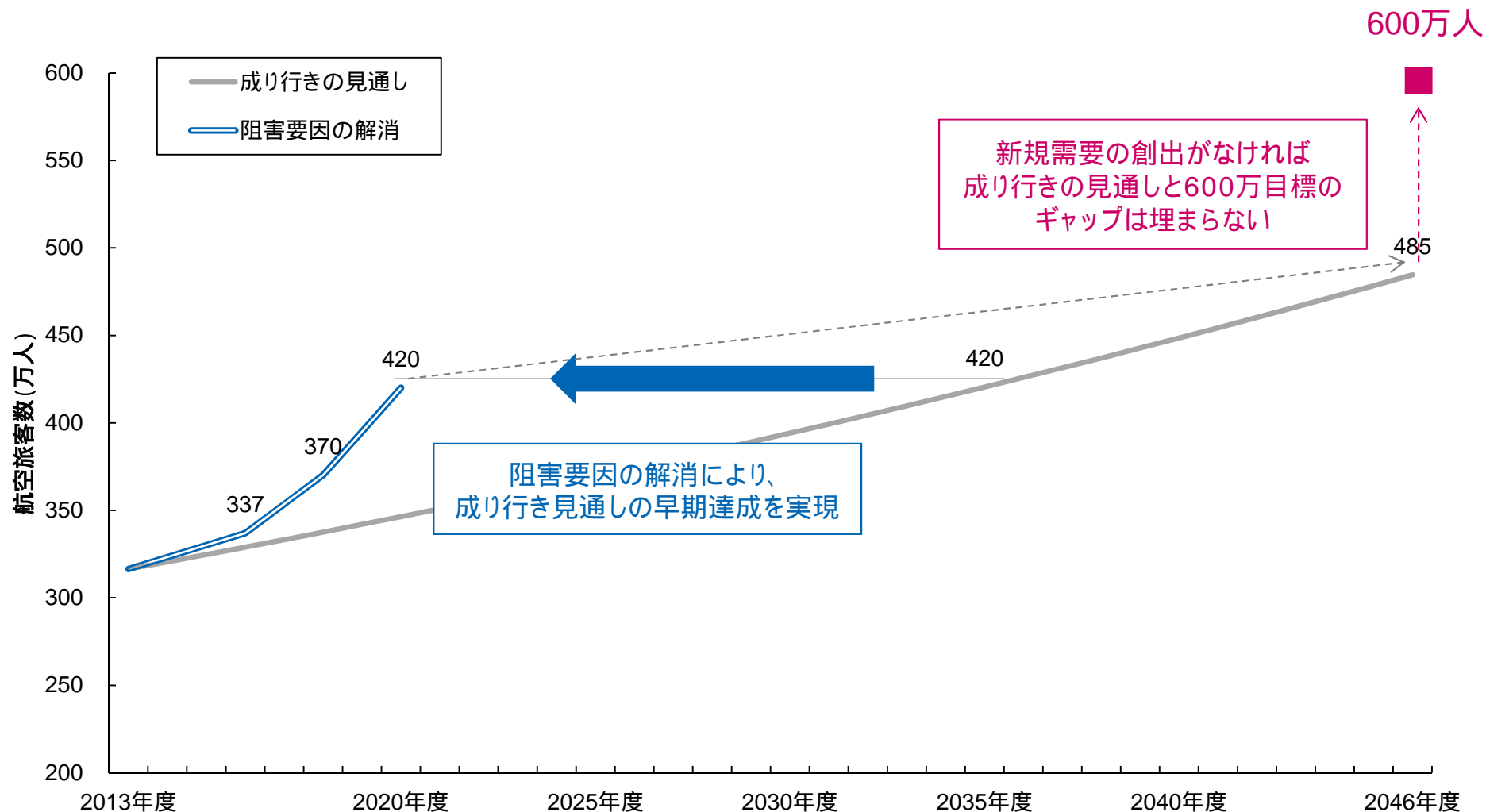
1. 仙台空港乗降客数の成長シナリオと需要掘り起こし策

I. 2020年に向けた成長シナリオ

II. Beyond 2020 - 600万人に向けた飛躍シナリオ

成長シナリオの目標設定(2021年～)

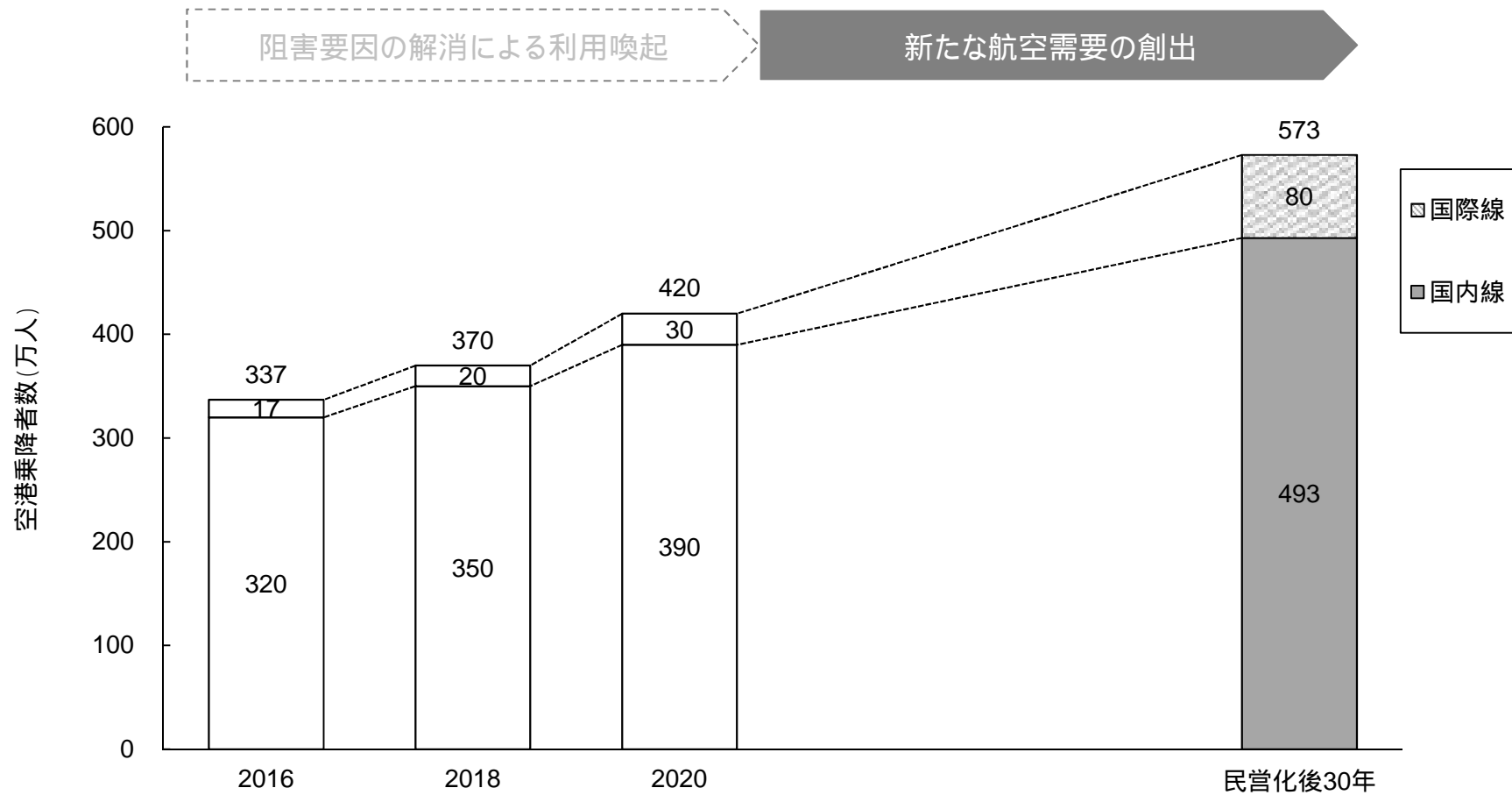
阻害要因の早期解消で成り行きの需要を前倒し、2020年までに420万人の達成が可能。しかし、600万人の実現にはさらなる需要創出が必要になる。



成長シナリオの目標設定(2021年～)

今後の航空業界をめぐる環境変化や旅行ニーズをふまえて、
新たな需要の創出可能性を検討し、潜在需要の掘り起こしに取り組んでいく。

民営化後30年までの目標設定



成長シナリオの目標設定(2021年～)

国の政策や社会の環境変化、技術革新など新規需要創出の波を捉えた施策を実施する。これらの波を着実に捉えることで、さらに約160万人の旅客数増加が見込める。

PEST	想定される環境変化	需要創出の可能性	目標値 (国内線)	目標値 (国際線)	
Politics (政治的要因)	① 日本のブランディング、国別のプロモーション、外国人の受け入れ体制整備、訪日ビザの緩和	• 訪日外国人の増加(特に、訪日経験者の拡大)	- 万人	29万人	
	② 外国人材の受入拡大(看護・介護、家政婦など)	• 外国人労働者の帰省需要	- 万人	3万人	
	③ 有給取得率の向上による余暇機会の増大	• 国内および海外旅行回数の増加	4万人	- 万人	
Economics (経済的要因)	経済成長に伴う市場の拡大は、他の施策で見込んでいる				
Society (社会的要因)	④ 日本でのLCC定着による航空移動の日常化	• 特定航空会社(LCC)の拠点空港化による新規旅行市場の創出	50万人	10万人	
	⑤ 学生の留学や社会人のグローバル研修が普及	• 出国日本人や留学外国人の増加	- 万人	2万人	
	⑥ 高齢者世帯の拡大	• 親族の介護に関するVFR需要	7万人	- 万人	
Technology (技術的要因)	⑦ リージョナル・ジェットの詳細コスト大幅低減(技術革新と市場規模拡大による量産効果)	• RJでもLCCモデルの運航が可能であり、運賃低下による需要創造	46万人	- 万人	
	⑧ 長期的な基礎研究の漸次的な発展	• 研究機関の誘致による、外国人研究者や国際会議出席者の増加	- 万人	6万人	
			計	107万人	50万人

1

需要創出の顕在化にむけた施策

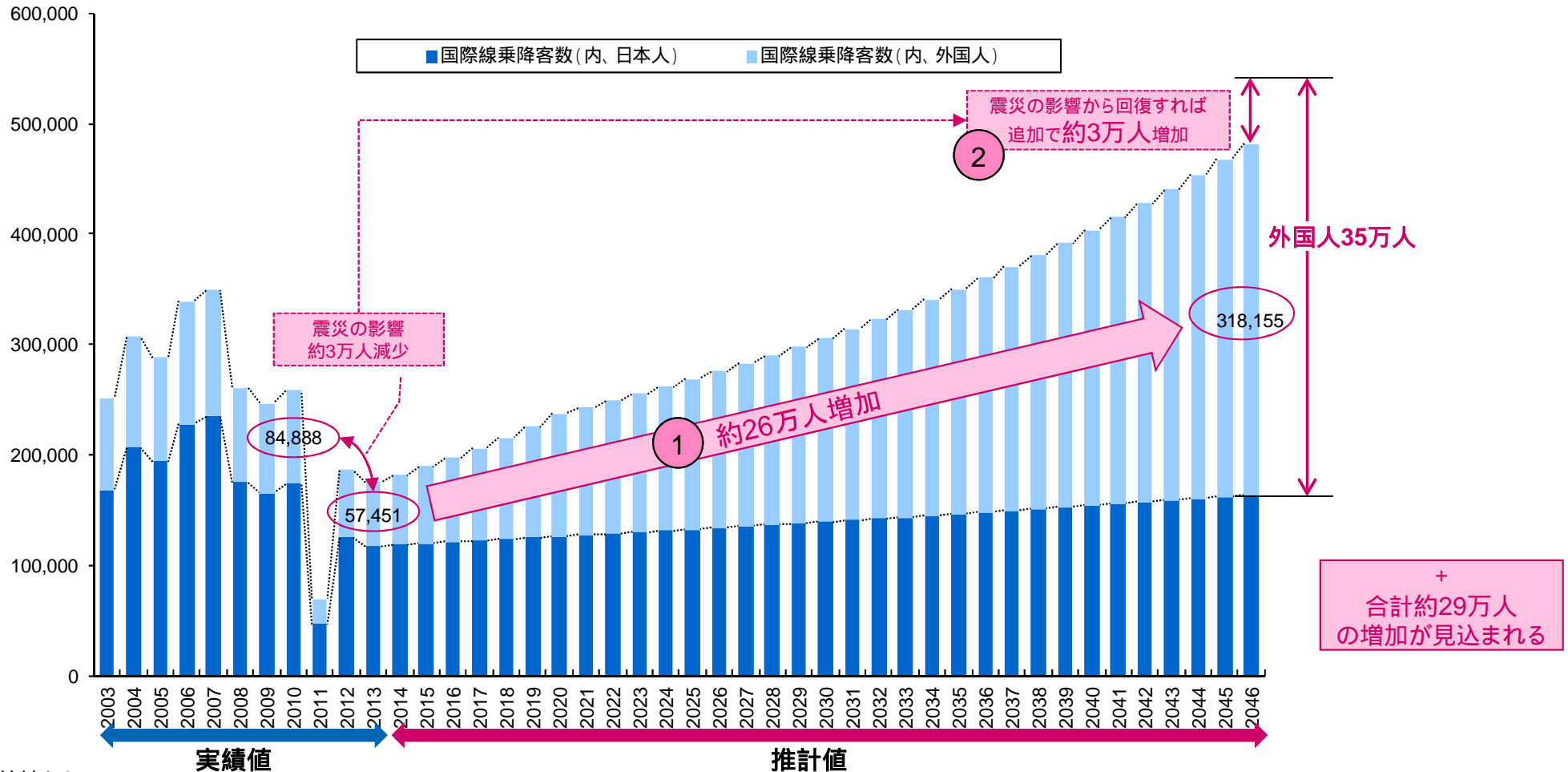
今後増加が見込まれる訪日外国人を積極的に東北地域に誘客し、需要取り込みを図る。そのためにも原発事故に対する風評払拭に向け、継続した情報発信を実施していく。

環境変化	<ul style="list-style-type: none"> • 2030年までに、日本のブランディング、国別のプロモーション、外国人の受け入れ体制整備、訪日ビザの緩和等が進み、訪日外国人が現在の3倍の規模である3,000万人まで拡大する。 • 2030年以降も、2046年まで継続的に増加し、5,700万人に到達する。 		
需要創出の可能性	<ul style="list-style-type: none"> • 安倍内閣の日本再興戦略や観光庁が行うビジット・ジャパン事業が機能(日本のブランディング、国別のプロモーション、外国人の受け入れ体制整備。訪日ビザの緩和等)し、2030年までに訪日外国人が現在の3倍の規模である3,000万人まで拡大する可能性がある。 • 2020年に開催される東京オリンピックも、外国人受入体制の整備を飛躍的に推し進める良いきっかけになる。 • その後も継続的に訪日外国人が成長すれば、2046年には5,700万人にまで達すると推計される。 • その結果、訪日経験者の拡大が地方へ波及すると考えられ、仙台空港の利用者も増加すると考えられる。 		
目標値の考え方	ターゲット旅客	<ul style="list-style-type: none"> • 訪日外国人(特に、訪日経験者の拡大) 	
	国内線	国際線	
	-	<ul style="list-style-type: none"> • 現在の国際線利用客のうち、1/3が外国人と仮定し、これらの外国人がわが国の訪日外国人の伸び率に連動して増加すると想定する。結果、2013年の57,000人が2046年の318,000人まで増加(約26万人増加)すると推計される。 • 上記波及効果とは別に、震災前の従来需要が回復すれば、別途3万人程度増加が見込まれる。 • 合計29万人の増加が見込まれる。 	
顕在化に向けた施策	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none"> • 成長戦略やビジット・ジャパン事業に整合した観光地開発や受入体制の整備を推し進める。 • 他の自治体より注力すれば、3,000万人の恩恵をより享受可能になる。 	<ul style="list-style-type: none"> • 外国人の受け入れ体制を整備する。具体的には、多言語化、ハラル対応食や祈祷室など多様な文化への対応など。 	<ul style="list-style-type: none"> • 外国人の受け入れ体制を整備する。具体的には、多言語化、クレジットカード対応、WebやSNS等での情報発信など。

参考)

外国人の国際線乗降客数の伸び率を訪日外国人の伸び率(目標ベース)と連動させ、訪日外国人の増加に伴う旅客需要を推計。震災からの回復も考慮。

国際線乗降客数の時系列推移



出入国管理統計より
外国人割合を33%(実績値)としている。

(外国人は訪日外国人の伸び率に連動、日本人はGDP成長率1%に連動)

出所)国土交通省「空港管理状況調書」、JNTO「訪日外客数の動向」、首相官邸「日本再興戦略」等より作成

需要創出の顕在化にむけた施策

介護・看護・家政婦の分野で外国人労働者の受入要件が緩和され、サービス利用が普及すれば、定期的な帰省需要による国際線利用ニーズが見込まれる。

環境変化	<ul style="list-style-type: none"> • 日本政府は、介護や看護の分野で外国人労働者の受入を始めているほか、関西圏では国際戦略特区として家政婦の受入を計画している。 • 日本の生産年齢人口は減少する中で、女性の社会進出も期待されており、同分野での潜在的なニーズは大きい。 		
需要創出の可能性	<ul style="list-style-type: none"> • 外国人労働者の流入に伴う国際線利用に加えて、本国への定期的な帰省も期待される。 • 特に家族を残して単身で訪日するケースが多いと想定される。 		
目標値の考え方	ターゲット旅客	<ul style="list-style-type: none"> • 外国人労働者(日本発のアウトバウンド) 	
	国内線	国際線	
<ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • 宮城・岩手県の労働力人口(138万人)のうち、厚労省推計の3.5%が介護職員とし、その1割を外国人労働者が占めると想定する(約5千人:乗客のみ)。 • 50世帯に1人の割合(シンガポールの1/10)で外国人家政婦が雇用されると想定し、1年に1回、帰省すると想定する。宮城・岩手県の共働き世帯数(約53万世帯)より、約1万人(乗客のみ)の国際線利用が期待される。 		
顕在化に向けた施策	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none"> • 早期顕在化に向けて、特区制度の活用など、国との連携 • 県内住民における受容面の抵抗感に関する緩和措置と保護プログラムの設計 	<ul style="list-style-type: none"> • 外国人労働者が利用しやすいよう、LCC国際線の積極的な誘致 	<ul style="list-style-type: none"> • 仲介サービスの拡充など利用普及に向けた取り組み

参考)
 香港やシンガポールでは先行してフィリピン人の家政婦を受け入れているが、
 日本でも国家戦略特区で外国人家政婦の受入を検討している。

日本政府の取り組み

(略)その突破口が、国家戦略特区です。今月、本格スタートしたばかりですが、更に改革メニューを充実します。創業や家事支援に携わる、能力あふれる外国人の皆さんに、日本で活躍してもらえる環境を整備します。

出所) 首相官邸 所信表明(平成26年9月29日)

女性の活躍推進、家事支援ニーズへの対応のための外国人家事支援人材の活用

- 外国人家事支援人材については、現在、外交官や高度人材などの外国人に雇用される場合にのみ入国・在留が認められているが、女性の活躍推進や家事支援ニーズへの対応、中長期的な経済成長の観点から、国家戦略特区において試行的に、地方自治体による一定の管理体制の下、日本人の家事支援を目的とする場合も含め、家事支援サービスを提供する企業に雇用される外国人家事支援人材の入国・在留が可能となるよう、検討を進め、速やかに所要の措置を講ずる。
- あわせて、速やかに作成する予定の、前述の「関西圏」等の国家戦略特別区域計画においても具体的事業を記載し、本規制改革事項の早期実現を図る。

出所) 「日本再興戦略」改訂2014 平成26年6月24日

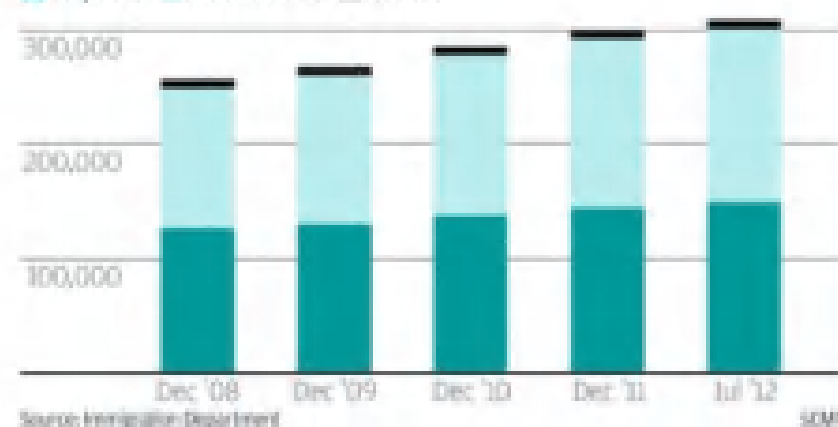
諸外国の取り組み

シンガポールは女性を労働市場に積極的に呼び込むため、1978年という早い時期に「外国人メイド計画 (Foreign Maid Scheme)」を策定し、働く女性の代わりに家事や育児を担う雇員の受け入れに踏み切っています。当初 5,000 人であった外国人メイドの数は右肩上がりに増え続け、2013 年末には 21 万 4,500 人に上り、約 5 世帯に 1 世帯が外国人メイドを雇用していることとなります。月給は 400~500 シンガポールドル (約 32,000~48,000 円) 程度で、これも外国人メイドが広く浸透した一因と言えるでしょう。

出所) 広島銀行 海外拠点レポート(2014年6月)



Foreign domestic helpers in Hong Kong, by nationality



出所) South China Morning Post (2012年9月)

需要創出の顕在化にむけた施策

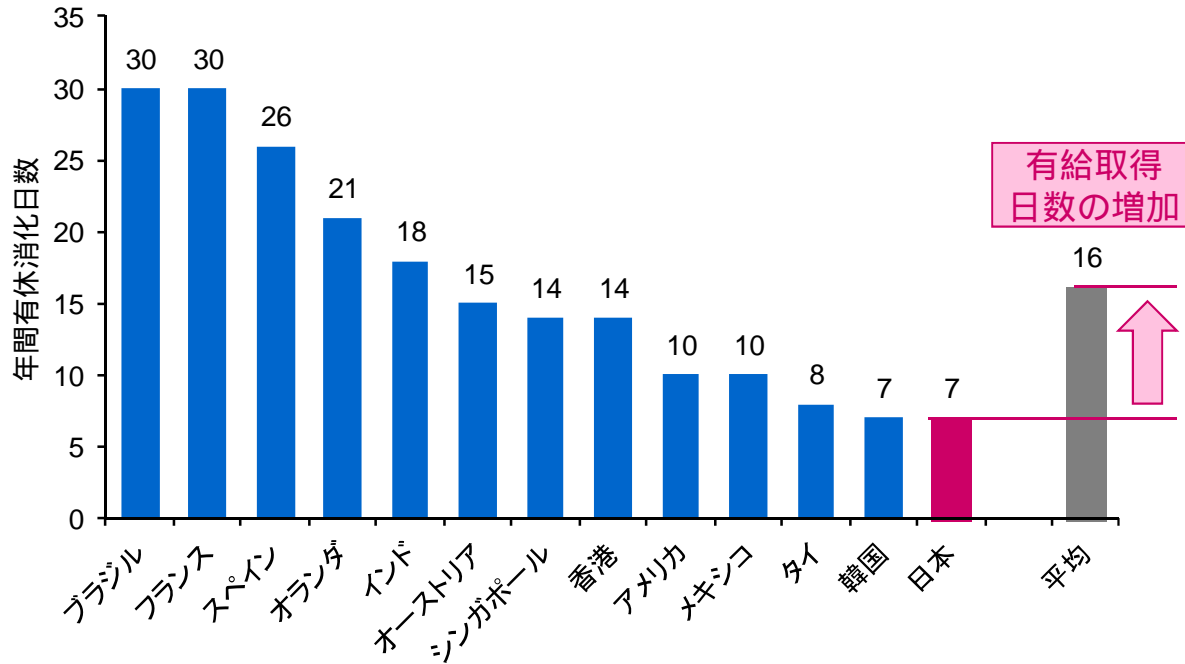
有給取得率の向上等に伴う余暇機会増加に連動した観光旅行のプロモーションを通じて仙台空港を利用した旅行需要の掘り起こしを図る。

環境変化	<ul style="list-style-type: none"> 厚生労働省などが取り組んでいる年次有給休暇取得促進施策が実を結び、有給消化日数が世界最下位の7日から世界平均の16日まで増加する。 		
需要創出の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 日本の有休消化率は、6年連続世界最下位となっている(2013年:エクスペディア社調査結果)。厚生労働省も問題意識を持っており、情報発信やハンドブックの作成、休暇取得促進のための環境整備事業等を実施し、年次有給化の取得促進に取り組んでいる。 これらの取り組みが実を結び、世界平均並みの有給取得が実現すれば、休暇を利用した旅行者の増加も期待され、仙台空港利用者の拡大に寄与する。 		
目標値の考え方	ターゲット旅客	<ul style="list-style-type: none"> 日本人観光客および日本人出国者 	
	国内線	国際線	<ul style="list-style-type: none"> 年間休日数(約120日)と現有給取得日数(7日)の計127日の休暇が136日に拡大、観光需要が136/127倍に拡大する。 空港利用者(2013年299万人)の観光比率を40%、うち50%が休日に旅行すると仮定し試算する。(試算結果:4万人増加)
顕在化に向けた施策	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 厚生労働省と連携し、有給取得推進施策の浸透をサポートする。 連動して空港を利用した旅行プロモーションの実施 	<ul style="list-style-type: none"> 空港容量の拡大等、増加する利用者の受け入れ体制を整備する。 	<ul style="list-style-type: none"> 有給取得者に併せた旅行プランを充実させる。(例:金曜夜出発旅行プランの充実など)

参考)

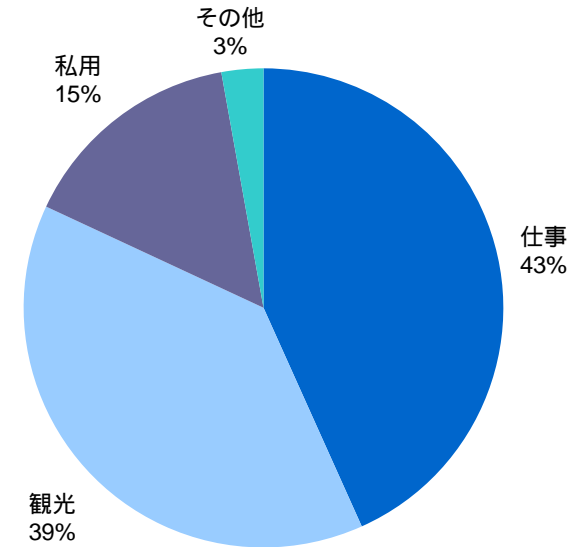
有給取得日数を平均並みの水準に拡大できれば、観光旅行需要の拡大が期待できる

有給休暇・国際比較



出所) エクスペディアジャパン「有給休暇・国際比較調査(2013年)」

宮城県発着航空利用者の旅行目的



交通機関別旅行目的別流動表(平日/休日)より、平日243日、休日122日として年間値に拡大。

出所) 第5回全国幹線旅客純流動調査 (2010年度)

需要創出の顕在化にむけた施策

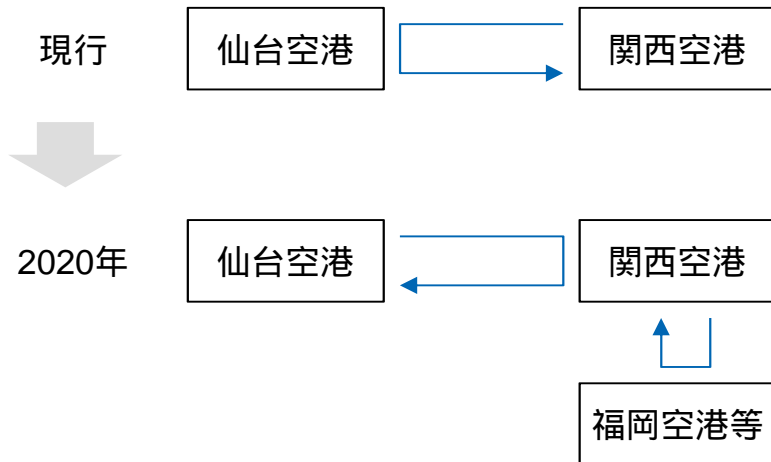
LCC等の特定航空会社による仙台空港の本格的な拠点空港化により、就航路線・旅客需要の飛躍的な拡大を図る。

環境変化	<ul style="list-style-type: none"> 格安運賃を提供しているLCCが日本でも定着することで、従来の「航空運賃は高い」というイメージが払拭され、飛行機が日常的な移動手段になる。 		
需要創出の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 仙台空港に、LCC専用ターミナルの整備など特定航空会社に適合したターミナルを整備することで、拠点空港として利用される可能性がある。 特定航空会社の要望に沿った空港設備の投資を行う代わりに、一定期間の路線就航をコミットさせるなど特定の航空会社と特別な取引契約を結ぶことで、飛躍的に需要を拡大させられる可能性がある。 特定航空会社の航空ネットワークや営業力を活かした積極的な新規路線開拓により、バス・鉄道や他の空港から旅客を獲得することで、仙台空港利用者の拡大に寄与する。 		
目標値の考え方	ターゲット旅客	<ul style="list-style-type: none"> 観光客(国内外) 	
	国内線	国際線	
<ul style="list-style-type: none"> 新たに仙台空港を拠点とする機材が5便/日を運航すると想定すると、50万人増加する(設定は次ページ参照) 	<ul style="list-style-type: none"> 新たに仙台空港を拠点とする機材が1便/日を運航すると想定すると、10万人増加する(設定は次ページ参照) 		
顕在化に向けた施策	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 国への要望を空港運営者と協同で働きかける。e.g. 制限エリアへの非航空利用者立ち入り許可承認等 	<ul style="list-style-type: none"> 新規航空会社の誘致活動に連動した専用ターミナルなどの施設整備やソフト面の連携施策 	<ul style="list-style-type: none"> 空港運営者と航空会社の長期契約の締結 新規路線利用商品の充実

参考)
LCCなど特定航空会社が、仙台空港を拠点にハブアンドスポークのネットワークを構築することで航空利便性が高まり、需要が拡大する。

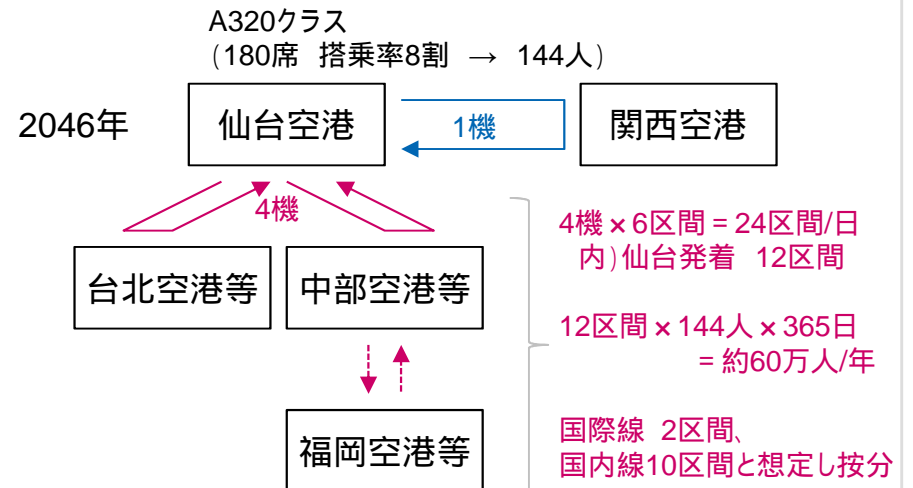
現在 ~ 2020年

- 現行のLCCは、他空港をベースとする機材で仙台路線を運航している
- 2020年までには、既存LCC拠点空港の狭隘化により、仙台空港にナイトステイするLCCもでてくると想定している
- ただし、既存LCC拠点空港の代替であり、路線で見ると仙台と既存LCC拠点空港を結ぶ路線が増強されるに留まると想定する



民営化後30年

- 仙台空港を本格的に拠点運用し、ハブアンドスポークで複数機材が仙台と国内外空港に就航するようになると想定する
- 航空会社ヒアリングより、LCCが拠点空港で運用する機材数を5機と想定する
 - ✓ その内、1機は仙台 = 大阪路線に専属で割り当てられ、残り4機が仙台を起点に国内外に就航すると想定する
 - ✓ 稼働率として1機材で6区間/日の運航を想定する
- 航空会社は機材稼働率を高めるために、仙台拠点の機材を全て仙台発着に割り当てるのではなく、仙台から出発した機材が到着空港からさらに別空港に運航される場合が多い
 - ✓ 6区間/日・機のうち、半分が仙台発着と想定する



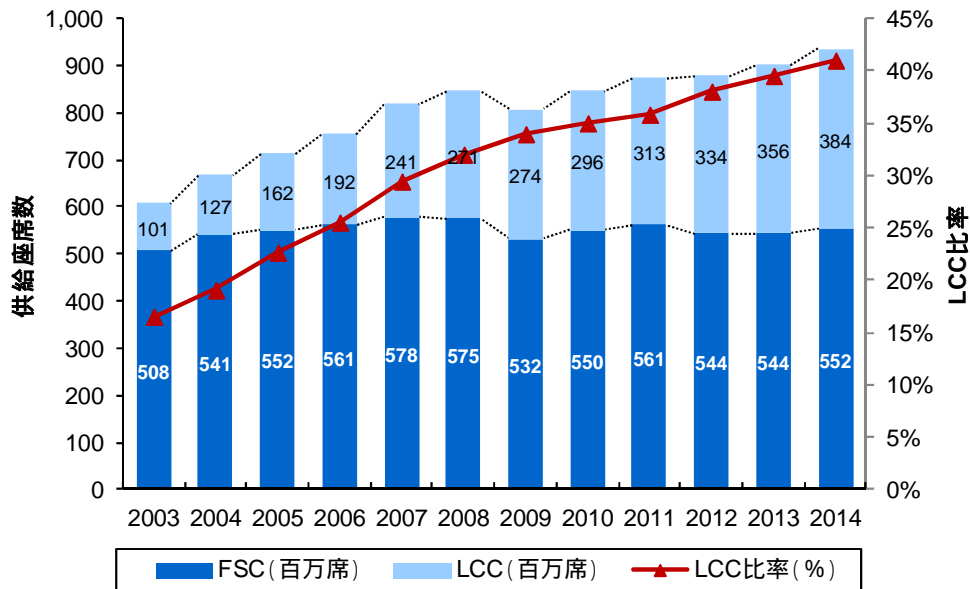
参考)

欧州・豪州並みの水準までLCCが浸透すれば、
仙台空港の本格的な拠点化に見合った航空需要が生まれる。

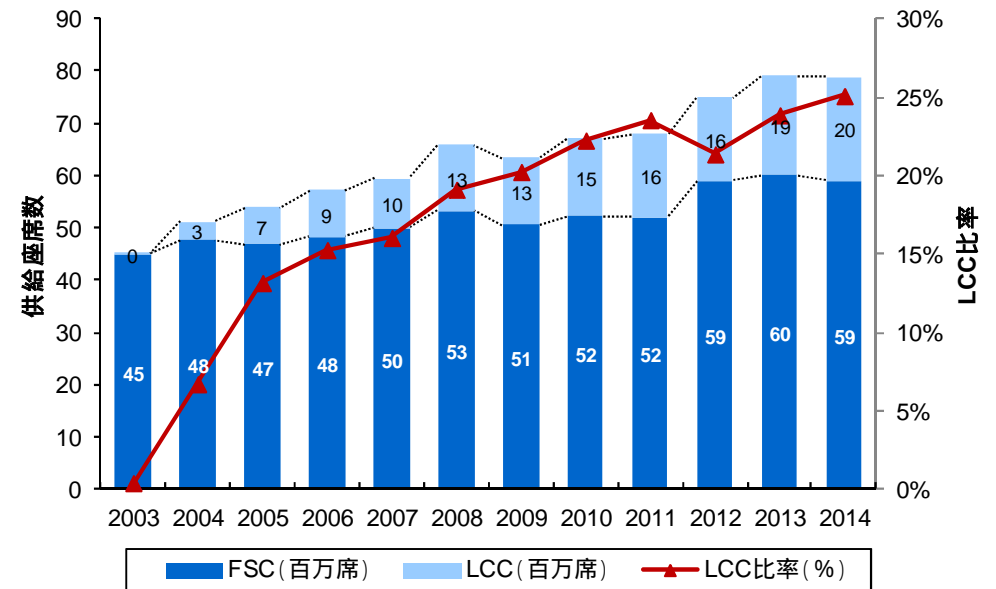
■ LCCが浸透している地域では、LCCシェアが3割程度を占める。将来の仙台空港の水準も同規模に到達すれば、前項で想定した需要が創出する。(現在の日本におけるLCCシェアは約6%程度。)

- 国内線:2020年目標値(FSA:LCC=310万人:80万人)より、FSA旅客一定で、LCC旅客がLCC比率30%(FSA:LCC=310万人:130万人)まで拡大すると想定すると、50万人増加の試算結果となる。
- 国際線:2020年目標値(FSA旅客30万人)より、FSA旅客一定で、LCC旅客がLCC比率30%(FSA:LCC=30万人:10万人)まで拡大すると想定すると、10万人増加の試算結果となる。

欧州域内線のLCCシェア



オーストラリア国内線のLCCシェア



出所)CAPA (供給座席数ベース)

教育現場のグローバル化進展に伴う留学・研修目的の海外渡航需要（特に若年層）増加に的確に対応し、旅客増に結びつける。

<p>環境変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 国内市場の成熟により日系企業のグローバル化が本格的に進んできたことで、教育現場でもその影響が波及している。 すでに一部の大学では、海外留学を必須として指定しており、この動きが全国に広がる可能性が高い。 日本政府も日本再興戦略で日本人及び外国人留学生の増加を目標に掲げており、支援制度の拡充を図っている。また、合わせて大学の国際競争力の向上にも取り組んでおり、国が支援していくスーパーグローバル大学に37校を制定した。 		
<p>需要創出の可能性</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大学生の単位取得や企業の研修など日本人が海外で学ぶ機会が増えてくることで、国際線の利用者も拡大する。 また、外国人留学生の拡大も期待される。 		
<p>目標値の考え方</p>	<p>ターゲット旅客</p>	<ul style="list-style-type: none"> 研修目的の日本人出国者や訪日外国人 	
	<p>国内線</p>	<p>国際線</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - 	<ul style="list-style-type: none"> 東北の大学生の将来見通しは、約4.7万人である。 そこで、毎年、学生の1/4が、海外留学にむけて出国したり、海外からの留学生受入と想定し、約1万人（乗客のみ）が渡航すると想定する。 		
<p>顕在化に向けた施策</p>	<p>行政</p>	<p>空港運営者</p>	<p>民間事業者</p>
<ul style="list-style-type: none"> 留学生の受入を含めた相互交流支援 グローバル化に対応する現行支援制度の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 修学や研修の団体に対応できる空港施設スペースの確保 	<ul style="list-style-type: none"> グローバルでの活躍を期待する学生や社会人に学びの機会を提供 	

参考)

官民挙げて大学の国際化を進めており、研究関係の往来は今後も拡大していく。

日本再興戦略の目標

(KPI)「今後10年間で世界大学ランキングトップ100に10校以上入る」
 ⇒一つの指標としてTimes Higher Education誌「World University Ranking」2013-2014(2013年10月公表)では、日本の大学5校(トップ200位以内)のうち4校が昨年より順位を上げた。

(KPI)「3年間で1,500人程度の若手・外国人への常勤ポストの提示」
 ⇒「教育研究環境整備費(スタートアップ支援)」を新設し、支援。

(KPI)「2020年までに日本人留学生を6万人(2010年)から12万人へ倍増」
 ⇒国費による奨学金支援制度での派遣人数は約1万人から約2万人に倍増。また、新たに創設された民間資金を活用した奨学金支援制度「トビタテ!留学JAPAN日本代表プログラム」に221校、1,700名から応募があり、本年8月以降、海外留学開始予定。

(KPI)「2020年までに外国人留学生を倍増(「留学生30万人計画」の實現)」
 ⇒我が国の大学等における外国人留学生数:135,519人(2013年5月現在)

(KPI)「国際バカロレア認定校(2013年6月現在:16校)等を200校」
 ⇒国際バカロレア認定校は19校に増加(2014年4月現在)。

出所)「日本再興戦略」改訂2014

主要大学の取り組み

一橋大学	<ul style="list-style-type: none"> 4週間程度の短期語学留学を実施 費用は、学生・寄付に加えて国の助成を見込む 	<ul style="list-style-type: none"> 2018年までに新入学生全員の必修化
早稲田大学	<ul style="list-style-type: none"> すでに国際教養学部では留学を義務づけ 今後は、全学部・大学院で留学経験者を徐々に増加させる 	<ul style="list-style-type: none"> 2032年までに全学生の留学経験を実現
長崎大学	<ul style="list-style-type: none"> 多文化社会学部を新設して、全員に留学を義務づけ 	
龍谷大学	<ul style="list-style-type: none"> 15年春に新設する国際学部グローバルスタディーズ学科で留学を義務づけ 	
大阪国際大学	<ul style="list-style-type: none"> 15年春に新設する国際教養学部で留学を義務づけ 	
国際教養大学	<ul style="list-style-type: none"> すでに全員に留学をさせるカリキュラムを運用中 	

出所)日本経済新聞(2014/7/3)より作成

需要創出の顕在化にむけた施策

高齢者世帯の増加に伴う介護帰省需要の取り込みにより、国内線の利用者数増加に結び付ける。

環境変化	<ul style="list-style-type: none"> 平均寿命の延伸により、高齢者が増加傾向が継続し、要介護者等が増加する。 		
需要創出の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 65歳以上の高齢者人口は、年率1.2%で増加することが見込まれており、要介護者数も同等のスピードで増加することが見込まれる。 それに伴い、介護帰省需要の拡大が期待され、仙台空港の利用者も増加すると考えられる。 		
目標値の考え方	ターゲット旅客	<ul style="list-style-type: none"> 介護帰省旅客 	
	国内線	国際線	
<ul style="list-style-type: none"> 仙台空港利用者のうち、私用目的比率が15%、うち1/3が帰省需要と仮定した。 介護帰省需要が年率0.8%で拡大すると想定すると、3万人の増加が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> - 		
顕在化に向けた施策	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 介護帰省利用者への運賃助成のほか、制度周知用の番組制作で介護帰省運賃等の周知を図る。(例：JAL南紀白浜—羽田便*) 	<ul style="list-style-type: none"> 航空会社と連携した共同プロモーションの企画 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体と連携し、国交省の地方航空路線活性化プログラムに応募する。

需要創出の顕在化にむけた施策

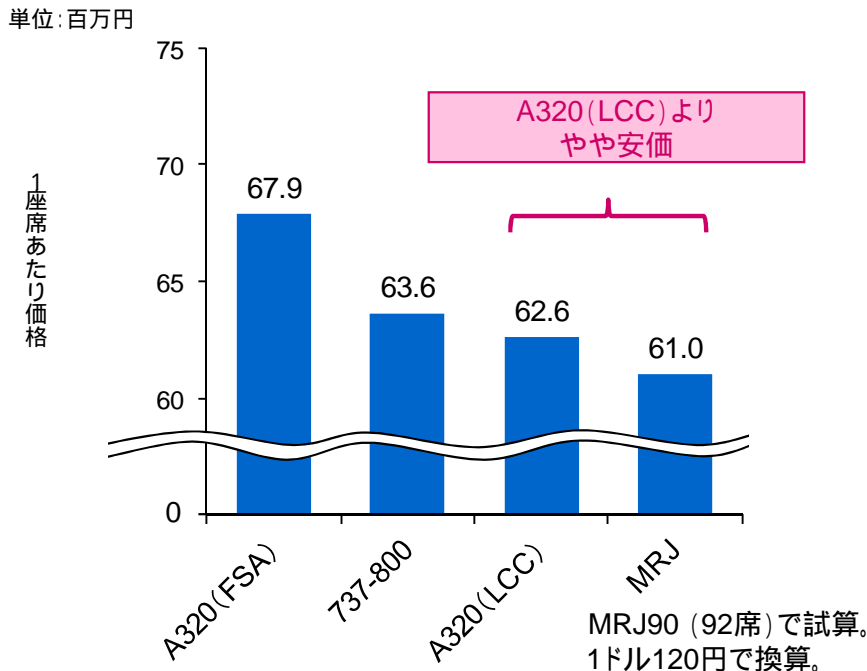
技術革新と量産効果によるリージョナル・ジェット(以下、RJ)の製造・運行等のコスト低減を通じた新たなビジネスモデル(安価な地域間移動)を実現し、乗降客数の大幅増に結び付ける。

環境変化	<ul style="list-style-type: none"> 市場規模の拡大による量産効果(スケールメリット)により、リージョナル・ジェット(以下、RJ)の製造コストが低減。 技術革新等によるその他運航コストの低減。 		
需要創出の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 市場規模の拡大による量産効果(スケールメリット)により、リージョナル・ジェットの製造コストが低減が期待できる。製造コストの低下は、運航コストの低下につながる。 加えて、技術革新等によりその他運航コストが低減すれば、運賃の低下が期待できる。 すなわち、RJでもLCCモデルの運航が可能となる可能性があり、高速バスに乘車する感覚で、東北域内を移動できるようになる可能性がある。 この場合、仙台空港がLCCモデルのリージョナルハブとして機能する可能性があり、仙台発東北5県またはその他地方部への潜在的な移動需要が顕在化し、需要を創出する可能性がある。 		
目標値の考え方	ターゲット旅客	<ul style="list-style-type: none"> 東北5県またはその他地方部への潜在的な移動希望者 	
	国内線	国際線	
<ul style="list-style-type: none"> RJ78座席が搭乗率9割で、1日1便9地域(青森、大館能代、秋田、庄内、三沢、新潟、丘珠、函館、釧路)へ就航すると想定すると、乗降客数は46万人増加する。 	<ul style="list-style-type: none"> - 		
顕在化に向けた施策	行政	空港運営者	民間事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 就航先自治体との調整 プロモーション支援 RJ関連企業の誘致およびインセンティブ(特区等)設計の検討 	<ul style="list-style-type: none"> フィンガーコンコースなどの安価に就航できるような空港施設を検討 RJの拠点化を目指したセールス その他運航コストの低減協力 	<ul style="list-style-type: none"> RJ製造コストのカイゼン

参考) RJ版LCCの実現には、機材の製造コストに加え、その他運航コストの低減が必要。

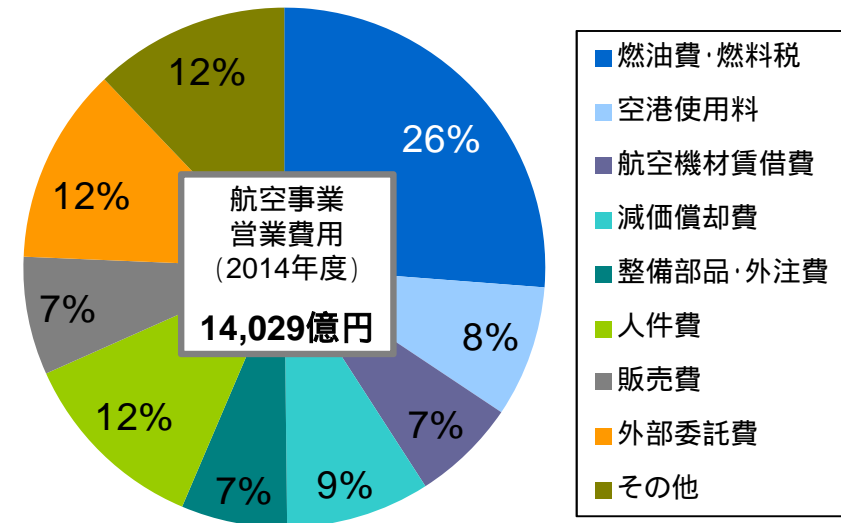
- MRJの1座席あたりの価格はLCCで活用されるA320よりやや安価。
 - MRJの価格を46.7百万ドルとし、1ドル120円換算、1機あたり92席で試算。
- しかし、機材コスト(航空機材賃借料や減価償却費に含まれる)は運航コストの一部に過ぎず、RJ版LCCを実現するためには、その他運航コストの低減が必要。
- FSAのユニットコストは一般に10円/人・km以上で、LCCでは5円/人・km未満のエアラインも存在する。

機材別1座席あたり価格



(出所) 各社HP、報道資料より作成

大手航空会社の運航コストの構成要素



(出所) ANAHD 2015年3月期 決算説明会資料より作成

世界最先端の研究施設誘致により、外国人研究者の帰省需要や コンベンション開催時の訪問需要獲得に結びつける。

環境変化	<ul style="list-style-type: none"> 世界最先端の研究施設である放射光施設やILC（国際リニアコライダー）の誘致に成功すれば、研究施設関連の職員・研究者・技術者及び家族等が世界から集まり滞在居住する。 					
需要創出の可能性	<ul style="list-style-type: none"> 東北放射光施設の雇用者数は約600人程度（10年間の東北ブロックの誘発雇用者数を年単位に換算）、また、ILC 運用定常時の関連人口は約1万人程度（うちILCの職員・研究者数は 3,000 人程度）になると想定される。 外国人職員・研究者及び家族が、帰省時等に仙台空港を利用し、新たな需要を創出する可能性がある。 また、研究施設見学やコンベンションが開催されることで、仙台空港の利用者が増加すると考えられる。 					
目標値の考え方	ターゲット旅客	<ul style="list-style-type: none"> 外国人 研究者等の帰省旅客、施設見学およびコンベンション目的の訪日外国人 				
	国内線	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="663 879 1323 963">国内線</th> <th data-bbox="1335 879 2190 963">国際線</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="663 971 1323 1190"> <ul style="list-style-type: none"> （陸上輸送が主になることが想定され、計上していない） </td> <td data-bbox="1335 971 2190 1190"> <ul style="list-style-type: none"> 放射光施設およびILCの職員等のうち1/3が外国人と仮定し、約3,500人が毎年1回帰省、1回学会参加すると想定すると、乗降客数は約1万人増加する。 年間施設見学者を約6万人、コンベンション参加者を約1.5万人と想定し、うち1/3を外国人と仮定すると、乗降客数は約5万人増加する。 </td> </tr> </tbody> </table>		国内線	国際線	<ul style="list-style-type: none"> （陸上輸送が主になることが想定され、計上していない）
国内線	国際線					
<ul style="list-style-type: none"> （陸上輸送が主になることが想定され、計上していない） 	<ul style="list-style-type: none"> 放射光施設およびILCの職員等のうち1/3が外国人と仮定し、約3,500人が毎年1回帰省、1回学会参加すると想定すると、乗降客数は約1万人増加する。 年間施設見学者を約6万人、コンベンション参加者を約1.5万人と想定し、うち1/3を外国人と仮定すると、乗降客数は約5万人増加する。 					
顕在化に向けた施策	行政	空港運営者	民間事業者			
	<ul style="list-style-type: none"> 放射光施設およびILC誘致活動の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 外国人研究者が利用しやすいよう、国際線の路線・ダイヤの拡充 	<ul style="list-style-type: none"> 生活・教育環境の整備など外国人の受け入れ体制を整備 			

目次

1. 仙台空港乗降客数の成長シナリオと需要掘り起こし策

2. 仙台空港国内線利用者の旅行実態分析

3. 仙台空港国際線需要に関するヒアリング調査

4. 仙台空港利用者の流動分析

目次

2. 仙台空港国内線利用者の旅行実態分析

I. 対面調査

II. 事業者ヒアリング

国内線の阻害要因と課題

旅行者ニーズの拡大を図りつつ、航空会社に対する潜在需要の積極的セールスにより、航空ネットワークの利便性向上が求められる。

- 仙台空港利用の航空旅客への対面調査結果に基づき、国内線の利用拡大に向けた阻害要因を抽出、対応課題を具体化した。

阻害要因

現行航空ネットワークの就航都市・頻度・時間帯・時間帯が使いにくい

現行運賃水準のままでは、旅行者は航空機の利用回数を増やしにくい

航空機を使用した旅行商品のラインナップが少ない

宮城県内の観光資源のみでは集客力が限られる

東北地域として対応可能な課題

1

路線開設・増便に向けた誘致

- インセンティブ施策を用意して、定期便に限らずチャーター便も含めた供給増を目指す

2

LCC等新規航空会社の誘致

- LCCなど新たな航空会社誘致に向けて、東北ゲートウェイとしての仙台空港を積極的にアピールし、受入環境を整える

3

新規観光ルート開拓 / 復興に関わる交流の維持・拡大

- 岩手県・山形県・福島県などの隣接県と組み合わせた広域観光のルート開拓によるリピート率を増加させる
- これまでイベント需要でしか宮城県を訪れていなかった旅行者の観光需要を喚起する

(対面調査の概要)

仙台空港の出発便を待つ旅行者に対して対面調査を実施，
夏季・冬季で延べ3,095サンプルを回収した。

調査風景

調査期間	<ul style="list-style-type: none"> • 夏季 2014年7月24日(木)～28日(月) • 冬季 2015年1月22日(木)～26日(月)
対象者	<ul style="list-style-type: none"> • 仙台空港から出発する旅行者 • 始発便から最終便までの全便の旅客
調査方式	<ul style="list-style-type: none"> • 調査員によるタブレットを使用した聞き取り調査 (保安検査後の搭乗待合室で実施)



回収 サンプル数	時期	利用者分類	観光	業務	私用	総計
	夏季		インバウンド	249	309	186
		アウトバウンド	468	177	235	880
		通過	4	15	7	26
		小計	721	501	428	1,650
冬季		インバウンド	120	360	147	627
		アウトバウンド	233	324	189	746
		通過	9	37	26	72
		小計	362	721	362	1,445
総計		インバウンド	369	669	333	1,371
		アウトバウンド	701	501	424	1,626
		通過	13	52	33	98
	総計		1,083	1,222	790	3,095

インバウンド: 東北6県以外の居住者で、東北6県を訪れた仙台空港利用者

アウトバウンド: 東北6県の居住者で、東北6県以外を訪れた仙台空港利用者 通過: 上記以外

注) 一定のサンプル数を確保するため、特定の便(LCC等)については、調査員を重点配置して調査を実施した。

(対面調査の概要)

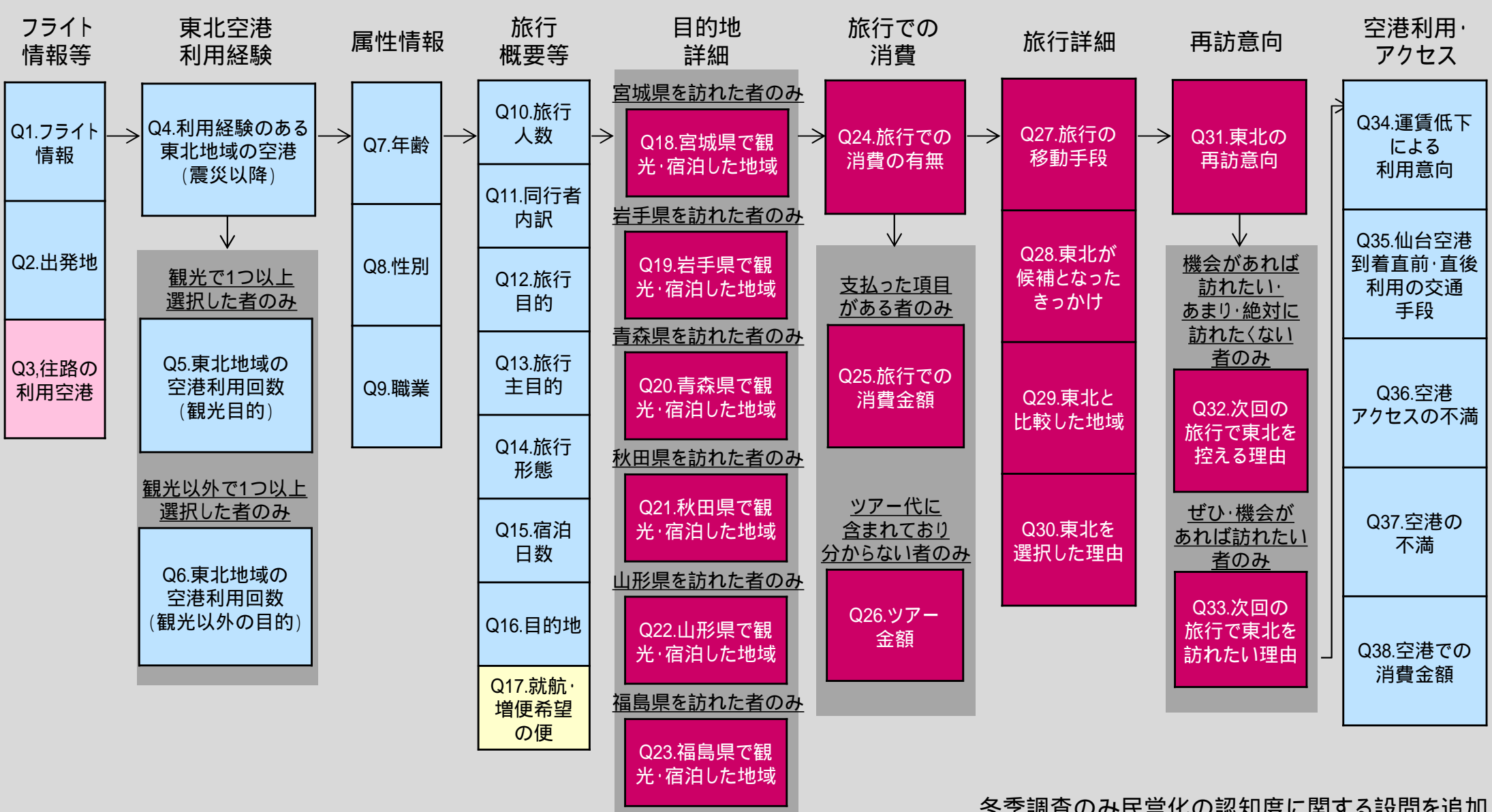
質問の項目・流れは以下のとおり。

■ : 全属性共通

■ : インバウンド・主目的観光のみ

■ : インバウンドのみ

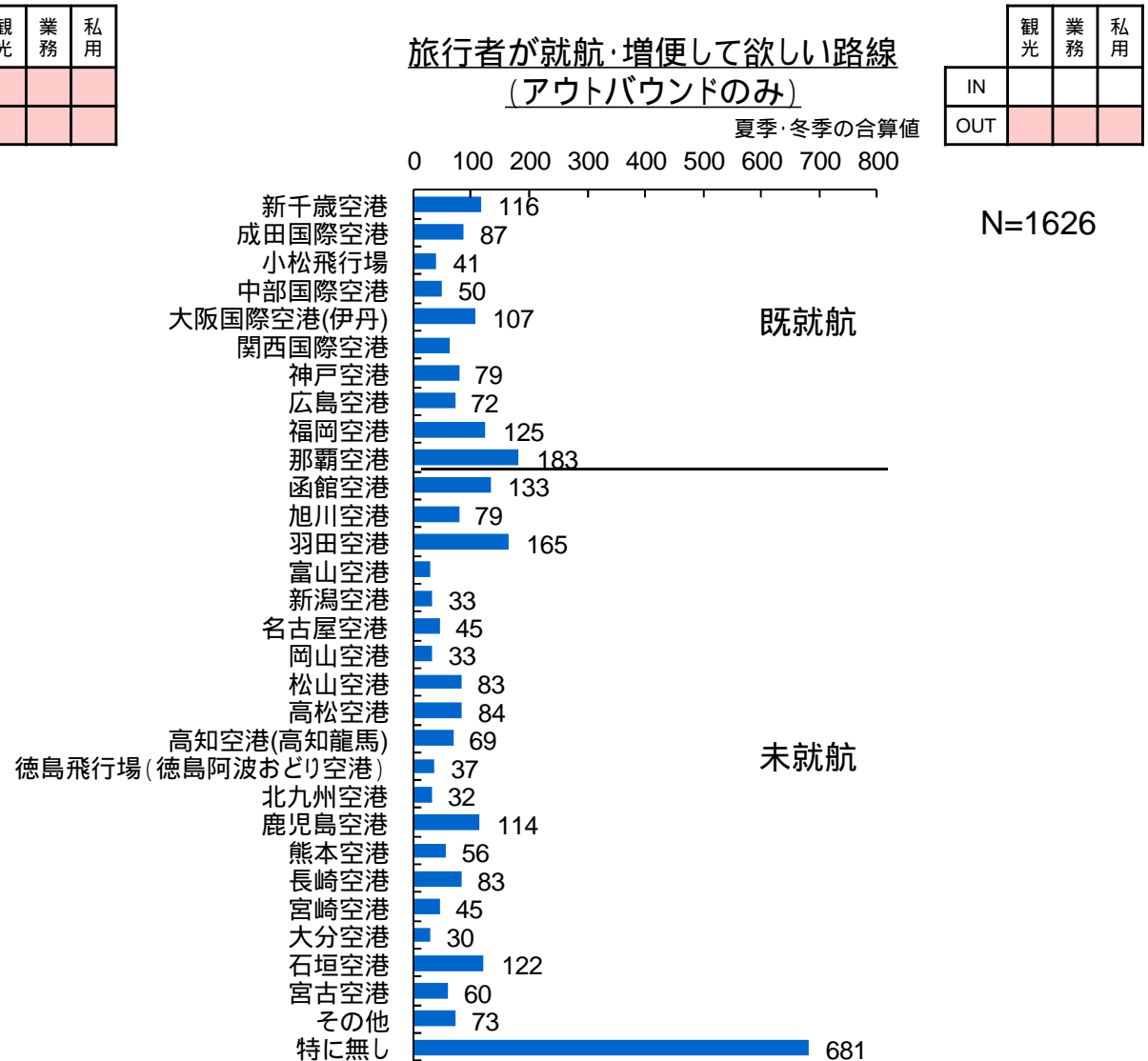
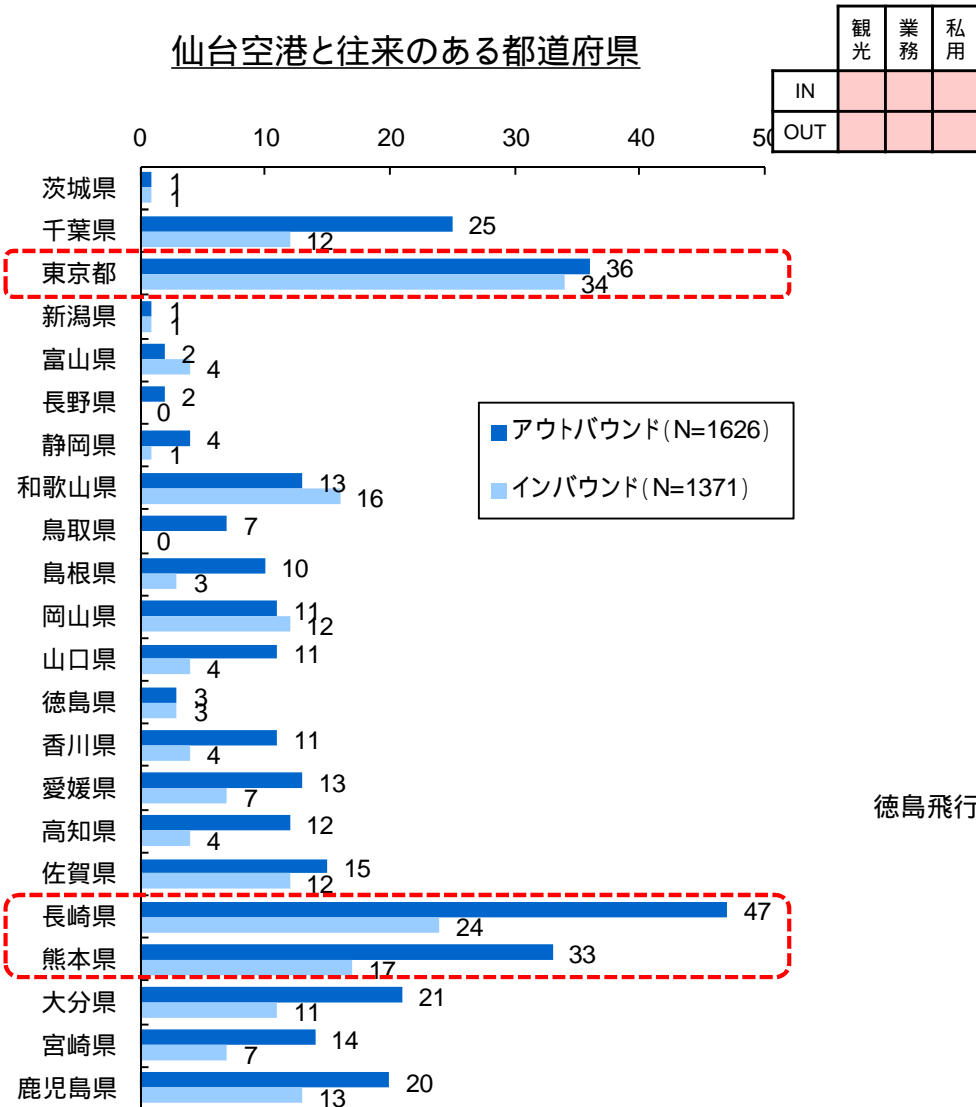
■ : アウトバウンドのみ



冬季調査のみ民営化の認知度に関する設問を追加

国内線：課題の具体化

アウトバウンドの目的地やインバウンドの出発地を集計すると、
 仙台空港の次なる直行便開設は羽田と函館、九州路線が有望である。



1 既就航エリアや空港がない県は除く
 2 アウトバウンドの目的地とインバウンドの出発地の合計(ただし、アウトバウンドの目的地は複数回答であることに留意)

国内線：課題の具体化

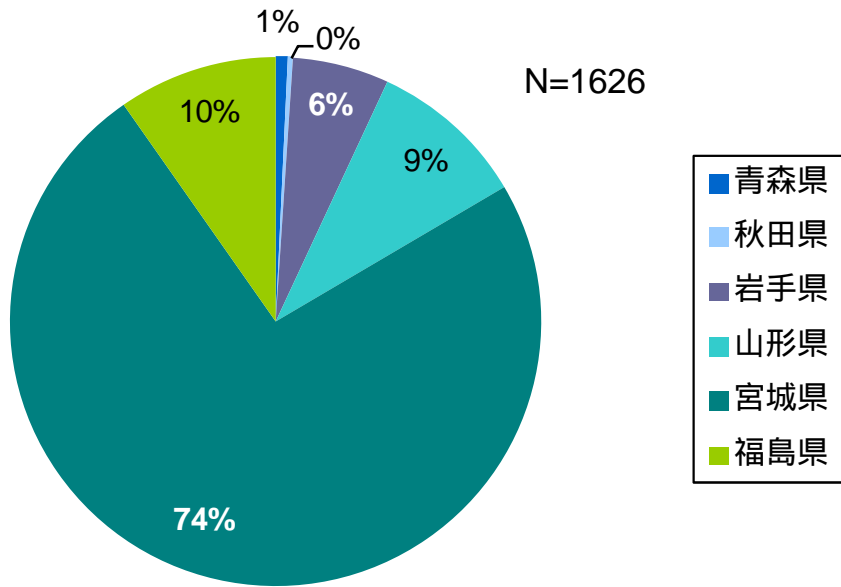
現行の仙台空港背後圏は、宮城県内を中心に、隣接する岩手・山形・福島が含まれる。

- 仙台空港利用者の大部分は宮城県から出発したり、他県から宮城県のみを訪れた旅客である。
- その他、宮城県に隣接している岩手・山形・福島を出発地 / 目的地とする旅客も仙台空港を利用している。

アウトバウンドの出発地

夏季・冬季の合算値

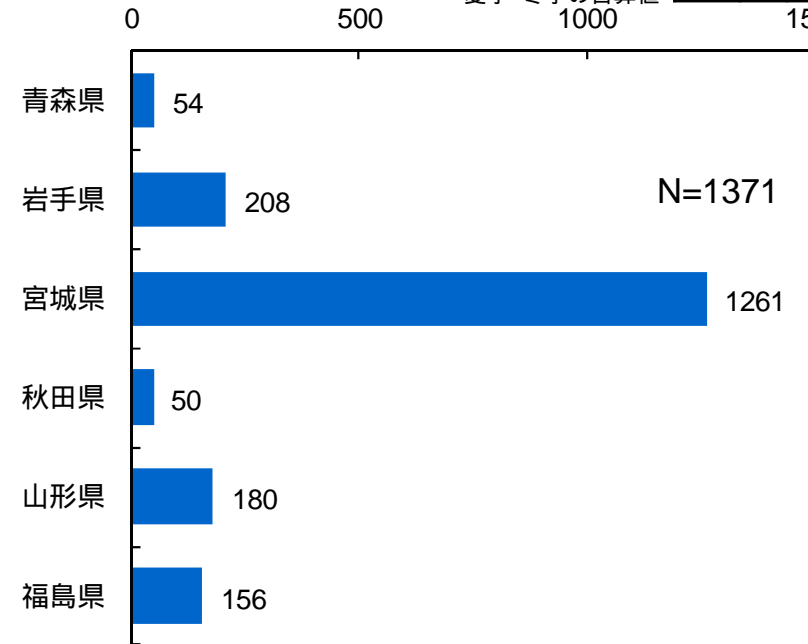
	観光	業務	私用
IN			
OUT			



インバウンドの訪問地

夏季・冬季の合算値

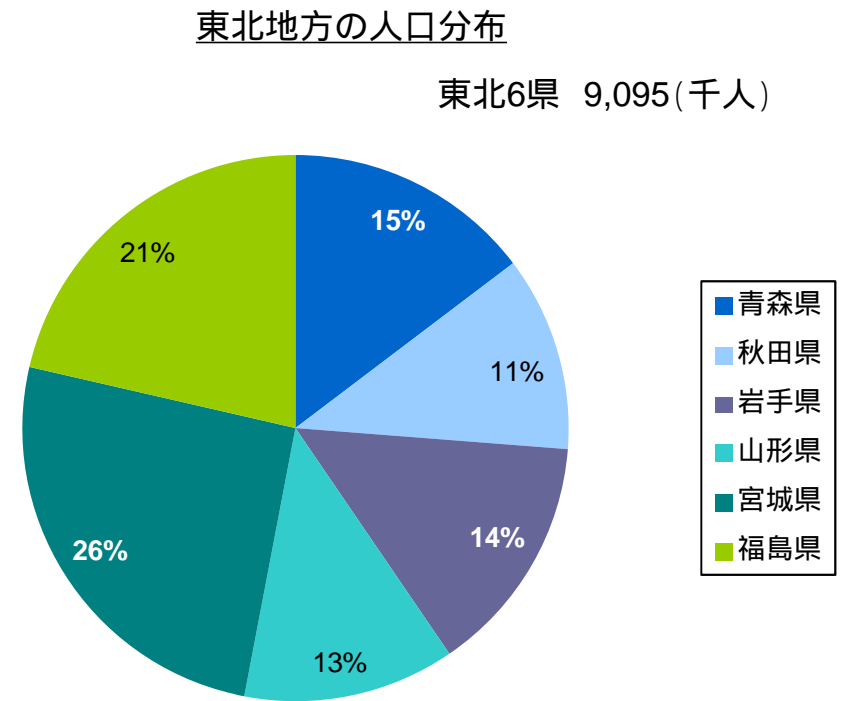
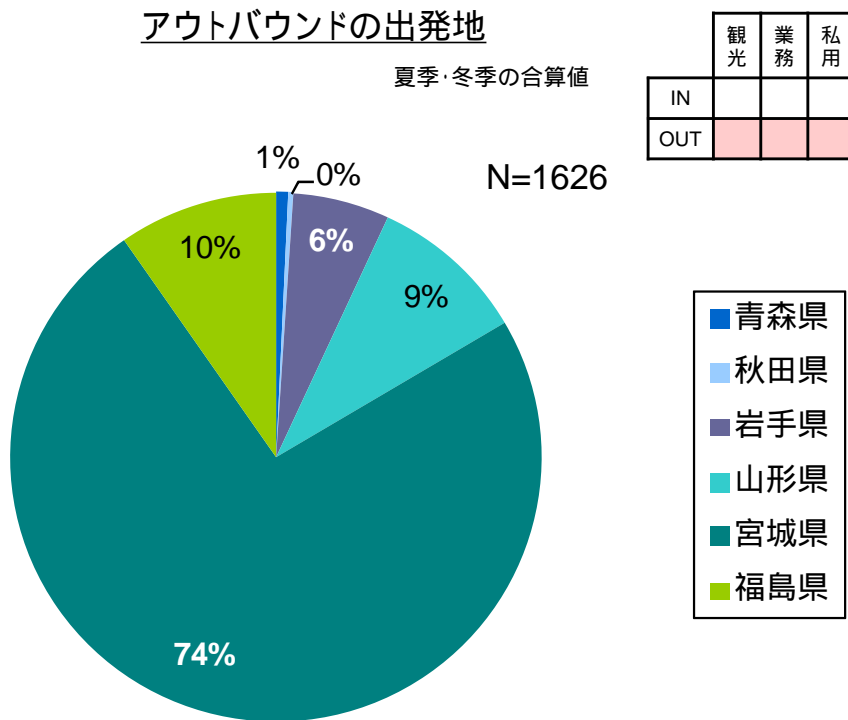
	観光	業務	私用
IN			
OUT			



国内線：課題の具体化

仙台空港は東北最大の航空ネットワークを有しており、東北各県との結節点として背後圏からのさらなる集客が期待される。

- 現行では宮城県発着の旅行者が主に仙台空港を利用している。しかしながら、仙台空港の利用を促したり手軽に利用できる環境を構築すれば、他地域からさらに集客できる可能性がある。
- 東北地方の他空港が就航していない路線に関しては、仙台空港を利用することで移動負荷（費用や時間、乗り換え回数）が軽減される可能性がある。



出所) 総務省統計「人口推計」2013年

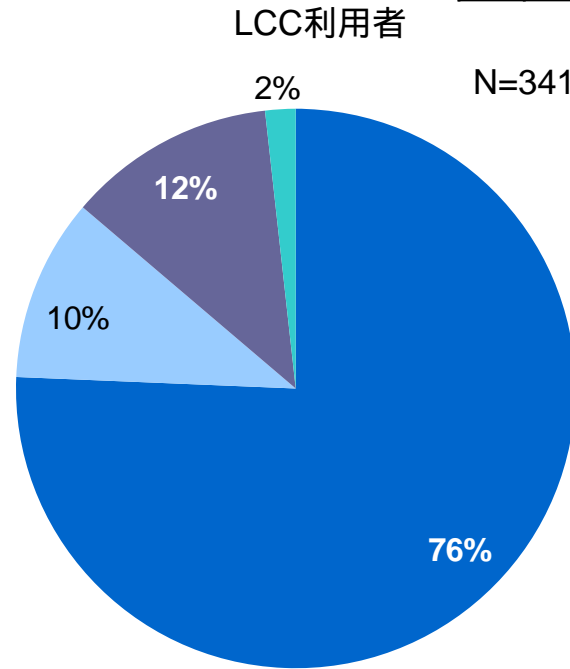
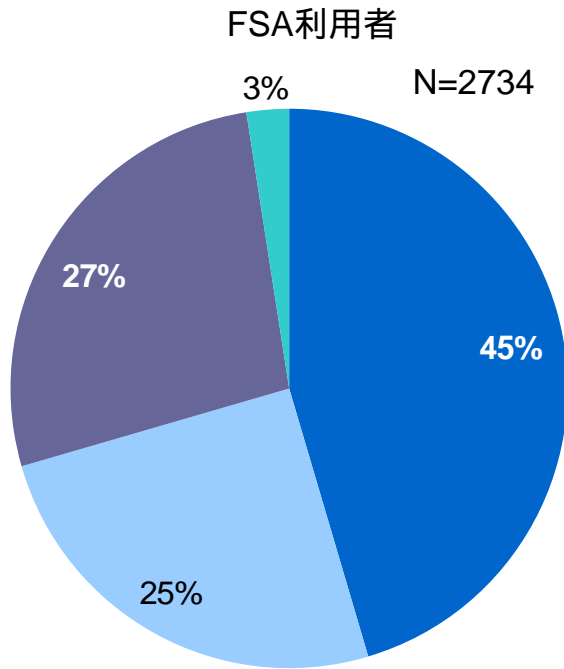
国内線：課題の具体化

仙台空港のLCCネットワーク拡充により、旅行者の効用が高まる可能性がある。

- FSA 利用者はLCCに対する抵抗感を示す人も存在するが、4割が航空運賃の低下による空港利用意向を示しているほか、LCC利用者の75%以上が、LCCの増便などによる利用増加の可能性を回答している。
- 日本ではLCCが就航して日が浅く、現在の仙台空港では1社のみの就航だが、今後の普及・成熟により、旅行者の抵抗感も低下してくるものと推察される。

運賃低下による仙台空港の利用意向

	観光	業務	私用
IN			
OUT			



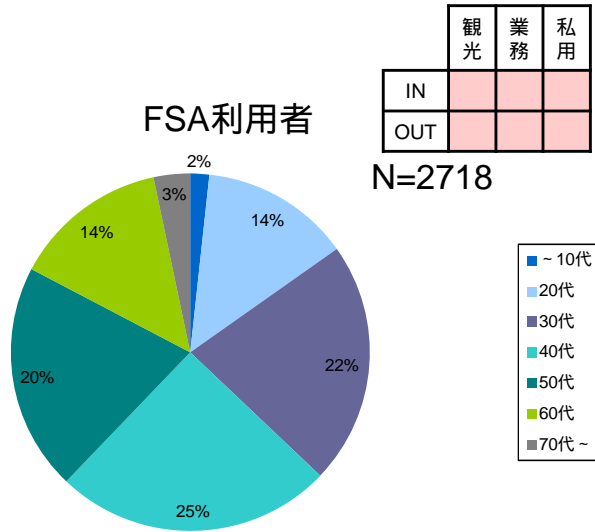
- LCCでもLCCでなくとも、安くなるのであれば利用したい
- 特割・旅割などの割引運賃を利用することにより、普通運賃より安くなるのであれば利用したい
- 値段の低下は仙台空港の利用意向には影響しない
- その他

FSA = Full Service Airline の略

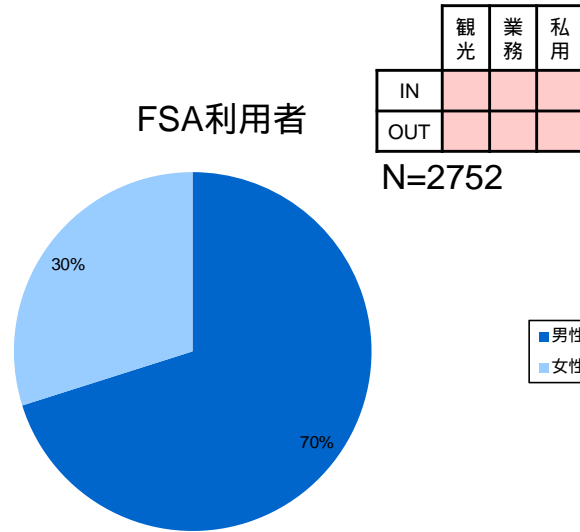
国内線：課題の具体化

参考) LCC利用者は、FSAに比べ女性や若年層が占める比率が高く、観光や私用目的の利用者が多い。

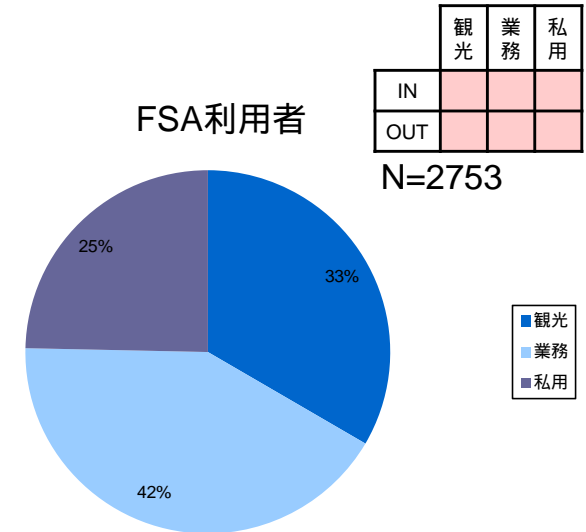
仙台空港利用者の年齢



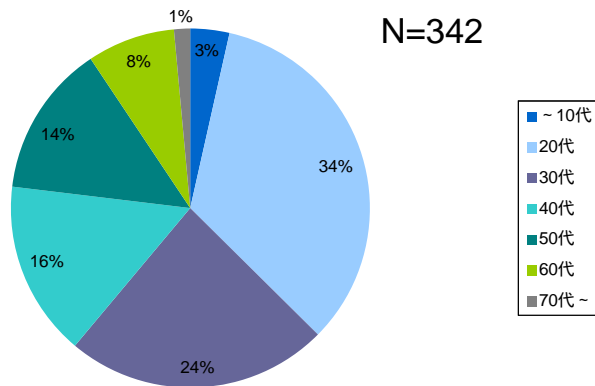
仙台空港利用者の性別



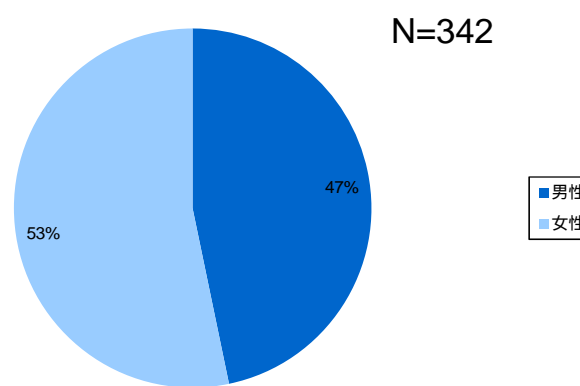
仙台空港利用者の目的



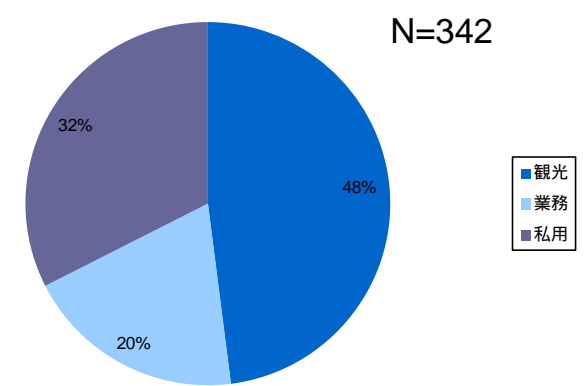
LCC利用者



LCC利用者



LCC利用者



国内線：課題の具体化

現行の仙台空港利用者の半数以上は、空港アクセスや空港施設に不満を抱いていない。アクセス鉄道に対する不満が一定数あり、背後圏拡大にむけて改善が求められる。

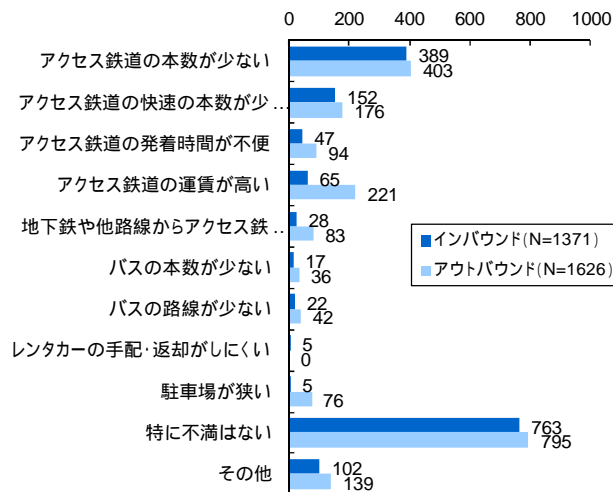
- 利用者の半数は空港アクセスや空港施設に不満を抱いていないが、挙げられた不満のうち、最も多いのはアクセス鉄道の本数の少なさや空港ターミナル内飲食店の少なさである。
- 対面調査では、現行利用者の不満を尋ねたが、背後圏の拡大を図って利用需要を創出していくためには、中距離交通機関との連携も求められる。

仙台空港のアクセスに関する不満
夏季・冬季の合算値

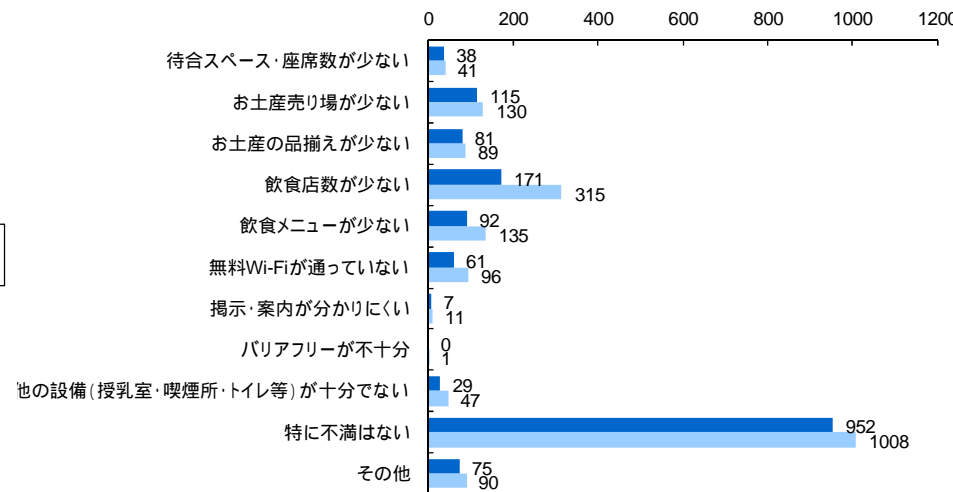
	観光	業務	私用
IN			
OUT			

仙台空港に関する不満
夏季・冬季の合算値

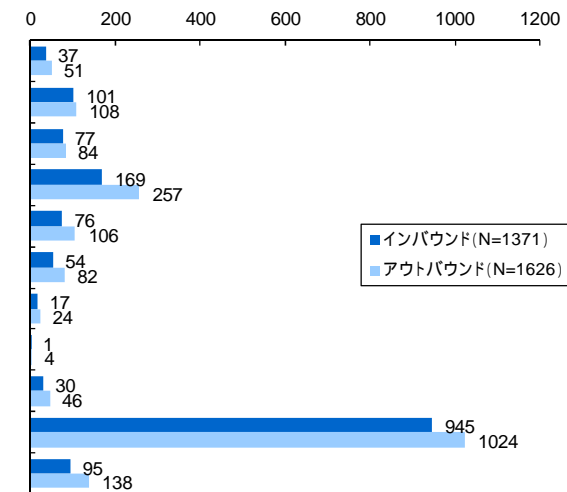
	観光	業務	私用
IN			
OUT			



保安検査場通過後



保安検査場通過前



国内線：課題の具体化

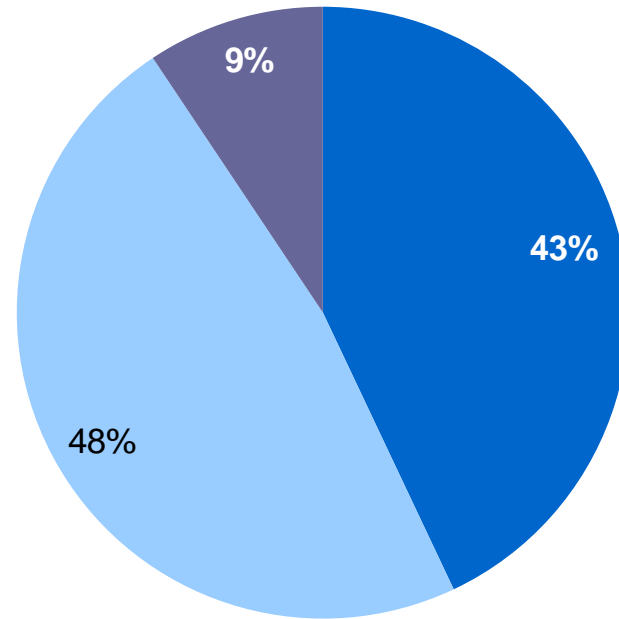
インバウンド観光客のうち、
宮城県のみを訪問する人と、東北2県以上を訪問する旅行者が半々である。

インバウンド観光客が今回訪れた都道府県

夏季・冬季の合算値

	観光	業務	私用
IN			
OUT			

N=363



- 東北2県以上(広域観光)
- 東北1県(宮城県)
- 東北1県(宮城県以外)

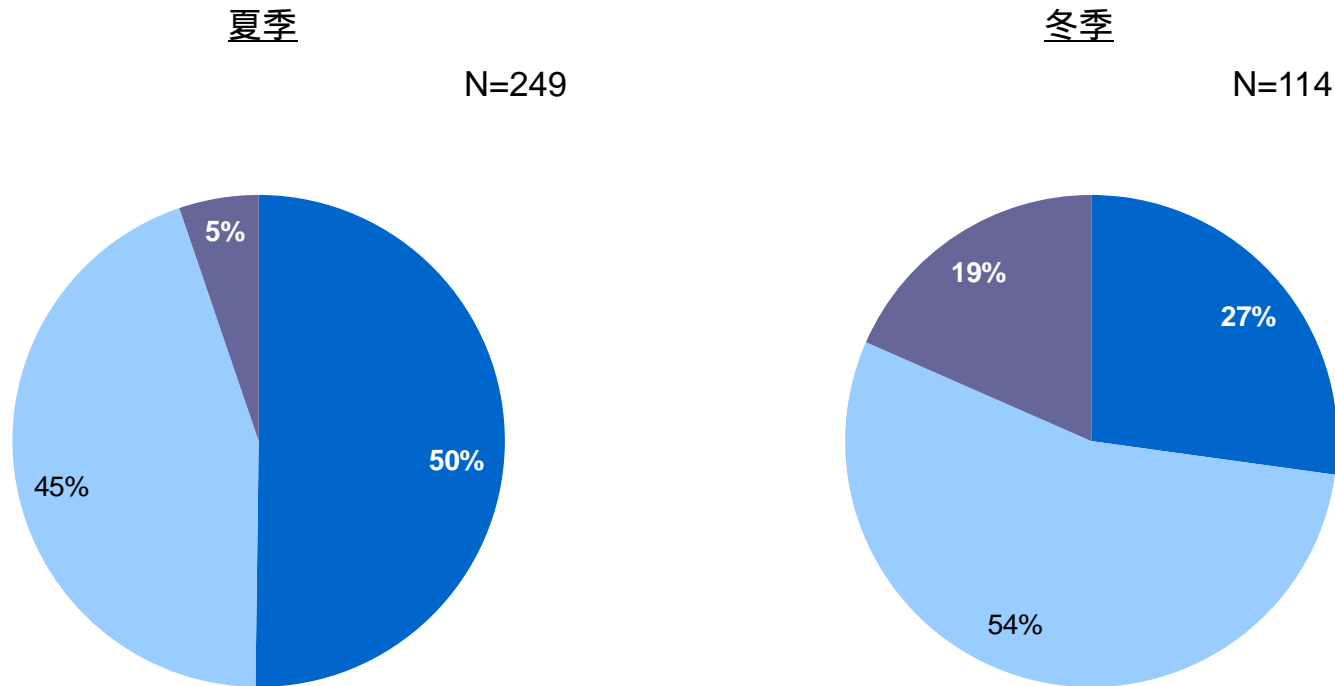
国内線：課題の具体化

参考) 夏は東北2県以上を訪問する旅行者が多いが、冬は東北1県(宮城県以外)を訪問する旅行者が相対的に多い

- 夏は宮城県・岩手県など広域観光をする旅行者が多い。
- 冬はスキー・スノーボードや温泉を目的として山形県(蔵王温泉)のみ訪問する旅行者が相対的に多い。

インバウンド観光客が今回訪れた都道府県

	観光	業務	私用
IN			
OUT			



- 東北2県以上(広域観光)
- 東北1県(宮城県)
- 東北1県(宮城県以外)

国内線：課題の具体化

夏に宮城県のみを訪問した旅行者の主目的はスポーツ観戦やイベント参加が多い。県内観光資源のみの訴求では、観光施設を巡る旅行者誘客には不十分である。

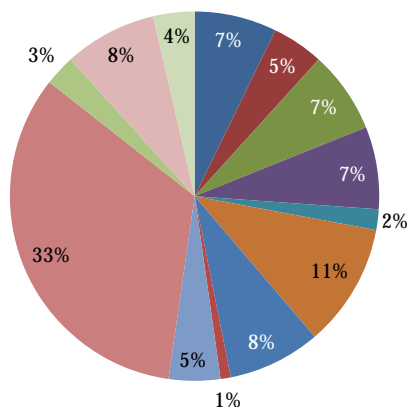
- 東北訪問のきっかけは、イベントなどの会場指定が最も多く、次いで東日本大震災が挙げられた一方、観光資源の紹介番組やツアー商品などを訪問のきっかけとして挙げた人は少数である。

今回の旅行の主目的
(夏季：宮城県のみを訪問したインバウンド観光客)

	観光	業務	私用
IN			
OUT			

夏季

N=111



注) 東北を観光した利用客のうち、宮城県のみを訪問した利用客を集計

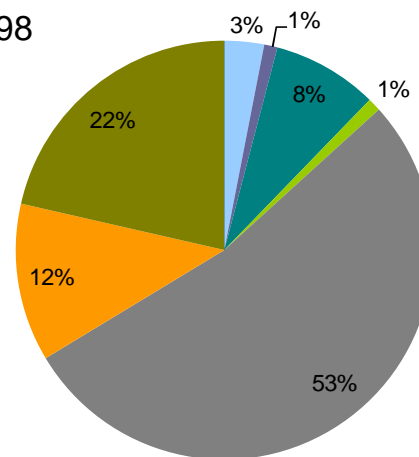
- 寺社・仏閣・史跡訪問
- 温泉
- 自然鑑賞
- 街歩き
- ショッピング
- イベント参加
- コン서트・演劇鑑賞
- 博物館・美術館
- 動物園・植物園
- 水族館
- テーマパーク
- 海水浴
- ゴルフ・テニスなどのスポーツ
- スポーツ観戦
- トレッキング・山登り
- 釣り・クルーズ
- キャンプ・体験学習
- スキー・スノーボード
- ロケ地巡り
- 被災地訪問
- ボランティア

今回の旅行先として東北地域が候補となったきっかけ
(夏季：宮城県のみを訪問したインバウンド観光客)

	観光	業務	私用
IN			
OUT			

夏季

N=98



- 旅行会社の推薦
- 旅行会社のパンフレットや広告を見て
- TVやラジオ番組での紹介
- TVドラマや映画のロケ地
- 家族・知人からの紹介・口コミ
- Blog/SNSで取り上げられていた
- イベントやライブ会場に指定されていたから
- 東日本大震災
- その他

国内線：課題の具体化

冬もイベント参加等を主目的とする旅行者が多いものの、温泉など県内の観光資源を主目的に訪問する旅行者も存在する。

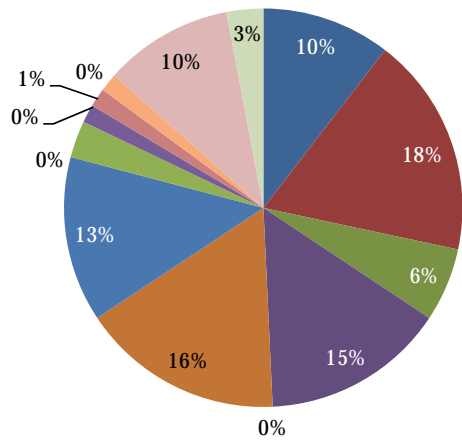
- 東北訪問のきっかけは、イベント等の会場指定が最も多く、家族・知人からの紹介・口コミがこれに次ぐ。
- 一方で、観光資源の紹介番組やツアー商品などを訪問のきっかけとして挙げた人は少数である。

今回の旅行の主目的

(冬季：宮城県のみを訪問したインバウンド観光客)

		観光	業務	私用
IN				
OUT				

冬季
N=67



注) 東北を観光した利用客のうち、宮城県のみを訪問した利用客を集計

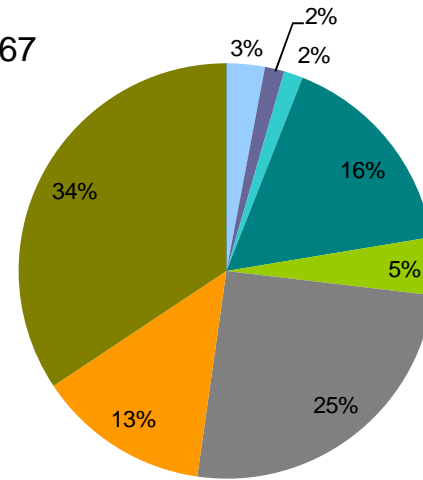
- 寺社・仏閣・史跡訪問
- 温泉
- 自然鑑賞
- 街歩き
- ショッピング
- イベント参加
- コンサート・演劇鑑賞
- 博物館・美術館
- 動物園・植物園
- 水族館
- テーマパーク
- 海水浴
- ゴルフ・テニスなどのスポーツ
- スポーツ観戦
- トレッキング・山登り
- 釣り・クルーズ
- キャンプ・体験学習
- スキー・スノーボード
- ロケ地巡り
- 被災地訪問
- ボランティア

今回の旅行先として東北地域が候補となったきっかけ

(冬季：宮城県のみを訪問したインバウンド観光客)

		観光	業務	私用
IN				
OUT				

冬季
N=67



- 旅行会社の推薦
- 旅行会社のパンフレットや広告を見て
- TVやラジオ番組での紹介
- TVドラマや映画のロケ地
- 家族・知人からの紹介・口コミ
- Blog/SNSで取り上げられていた
- イベントやライブ会場に指定されていたから
- 東日本大震災
- その他

国内線：課題の具体化

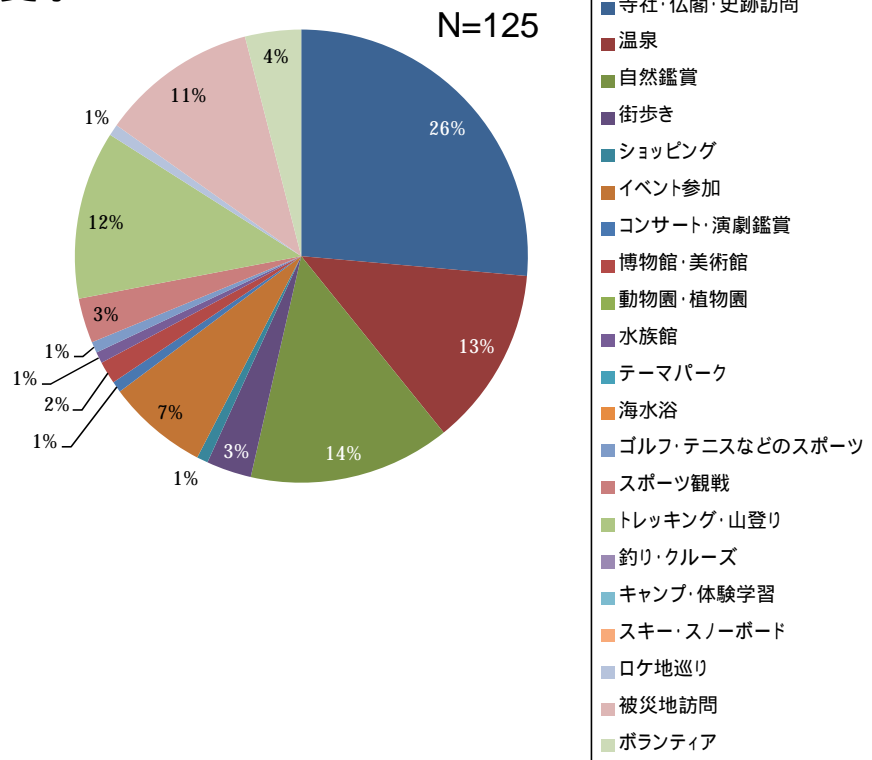
宮城県のみを訪れた旅行者と対照的に、夏に2県以上を訪問した旅行者の主目的は史跡巡りや温泉、自然観賞であり、東北地域の観光資源を満喫するために旅行をしている。

- イベントやスポーツ観戦が主目的の場合、旅行需要が大会などの催行に依存されるため、大きな需要拡大は期待しがたい。一方で、寺社仏閣などの訪問や温泉などは、認知向上や観光地整備を進めることで、さらなる集客が可能である。

今回の旅行の主目的
(夏季：東北2県以上を訪問したインバウンド観光客)

	観光	業務	私用
IN			
OUT			

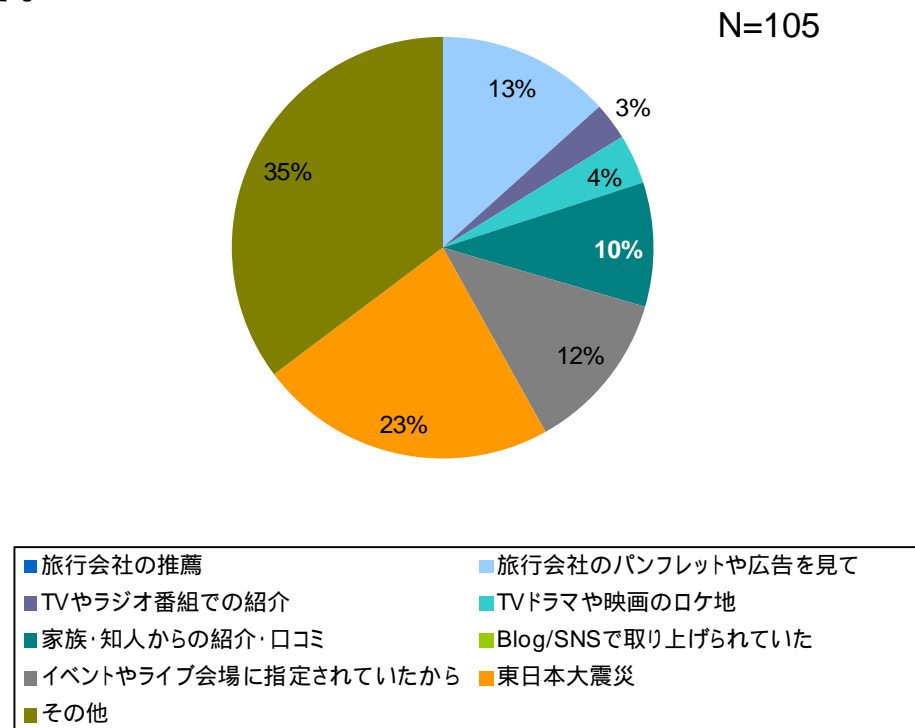
夏季



今回の旅行先として東北地域が候補となったきっかけ
(夏季：東北2県以上を訪問したインバウンド観光客)

	観光	業務	私用
IN			
OUT			

夏季

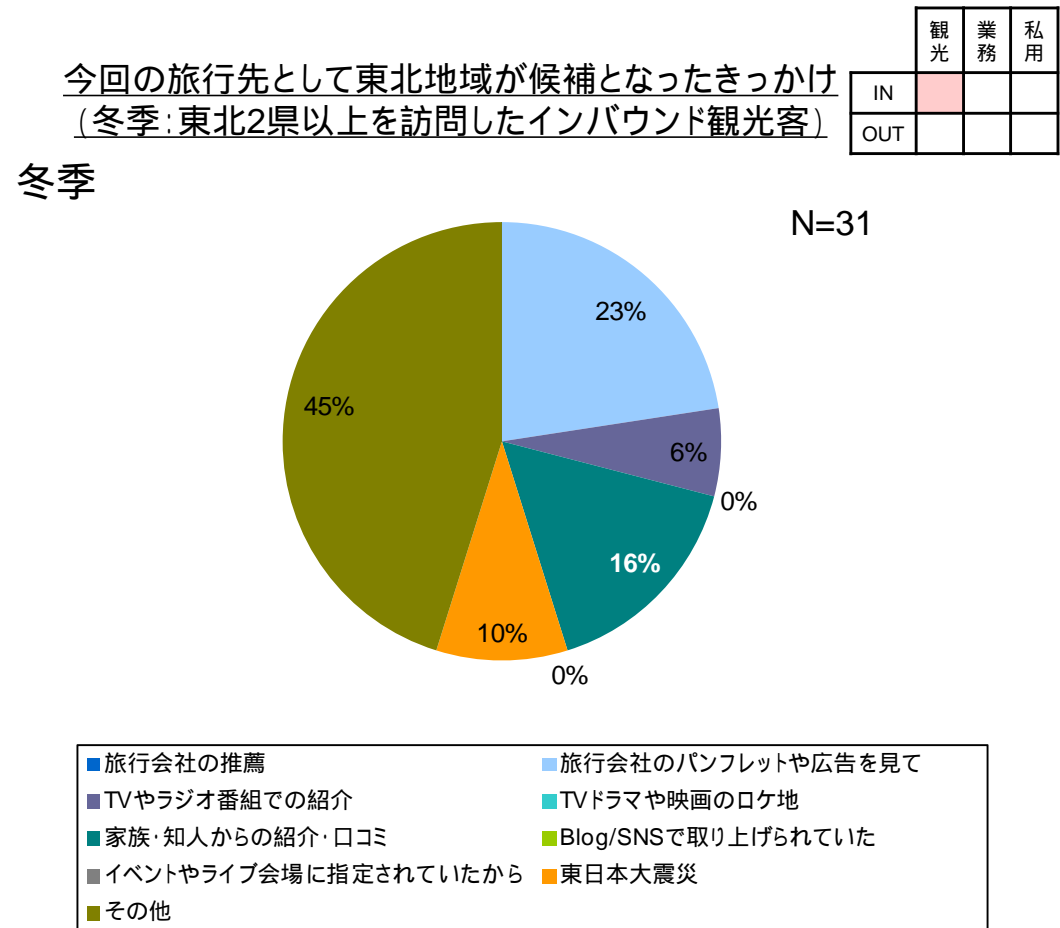
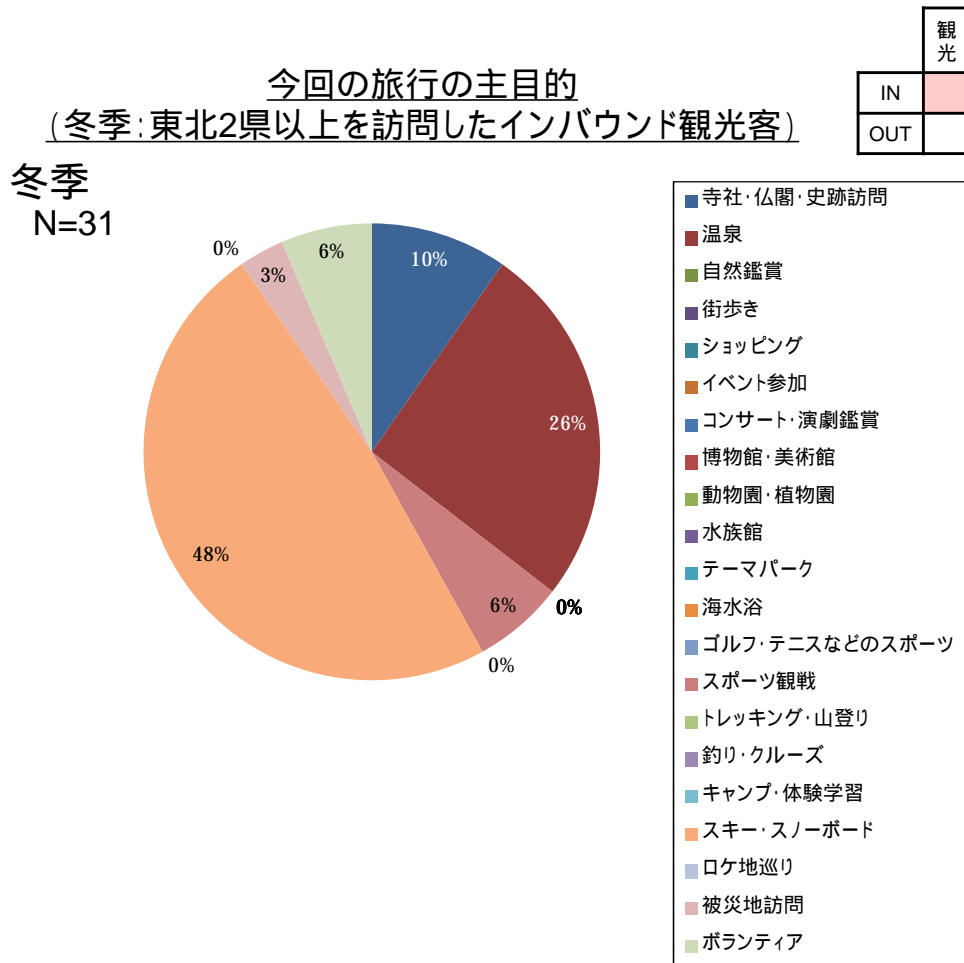


注) 東北を観光した利用客の内、2県以上を訪問した利用客をソートし、集計

国内線：課題の具体化

冬に2県以上を訪問した旅行者の主目的の半数はスキー・スノーボード、25%は温泉であり、夏同様に東北地域の観光資源を満喫するために旅行をしている。

- イベント等の会場指定催事が主目的の場合、旅行需要がイベント等の催行・拡大に依存することとなる。
- 一方、スキーや温泉などは、認知向上や観光地整備を進めることで、現状下でも更なる集客が可能である。

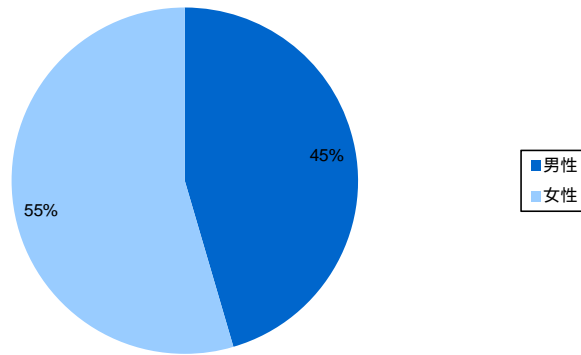


注) 東北を観光した利用客の内、2県以上を訪問した利用客をソートし、集計

国内線：課題の具体化

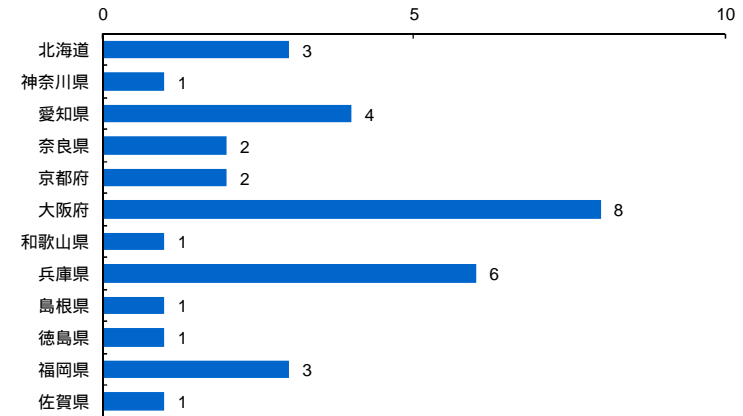
参考) 被災地訪問者の属性

性別



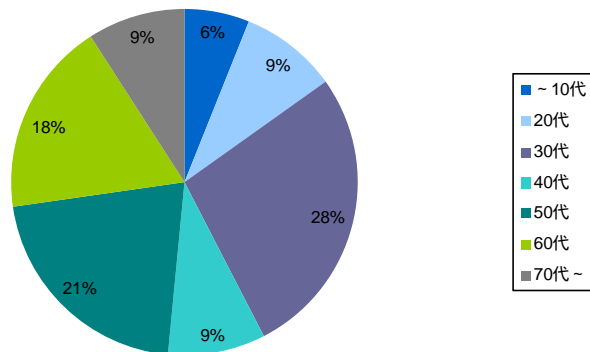
- 女性の訪問者が55%を占める。

居住地



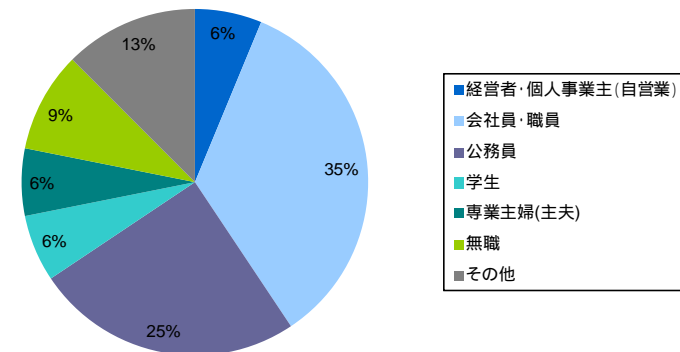
- 居住地は、大阪、兵庫、愛知の順に多くなっている。

年代



- 30代、50代の訪問者が多い。

職業



- 会社員・職員と公務員で約60%を占める。

国内線: 課題の具体化

参考) 被災地訪問者の観光ルート

仙台市内・松島・沿岸部の全て、または組み合わせで訪問する旅行者が多い

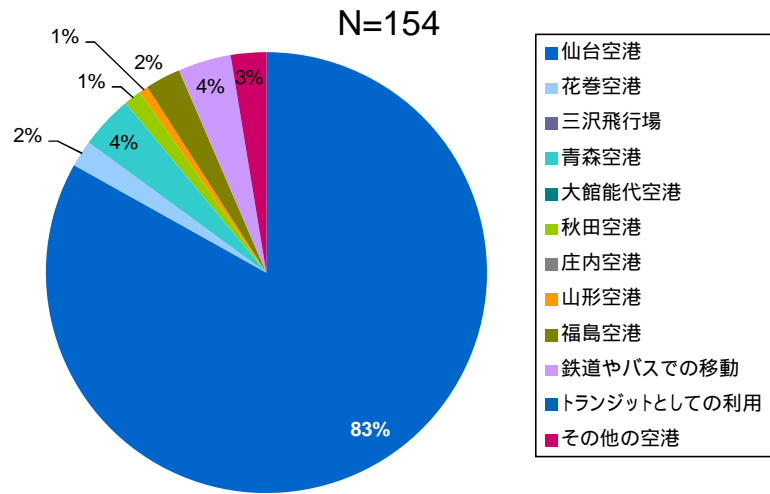
	宮城県											岩手県										山形県				福島県										
	仙台市内		松島		蔵王		秋保温泉		登米		沿岸部(気仙沼市、石巻市など)	盛岡市内		北三陸		一関		平泉		花巻・花巻温泉郷		沿岸部(釜石市、陸前高田市など)	山形市内		蔵王温泉		喜多方		福島・二本松		沿岸部(相馬市、南相馬市など)					
	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊		観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊		観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊
夏	1	1							1		1																									
夏			1	1							1								1	1																
夏											1																									
夏			1								1	1		1								1	1	1												
夏	1										1	1									1	1	1													
夏	1	1									1	1																								
夏			1																					1												
夏		1															1																		1	1
夏	1										1																									
夏	1																																			
夏	1	1	1								1	1																								
夏	1	1	1								1	1																								
夏	1										1	1																								
夏	1	1	1								1	1											1	1												
夏	1							1	1																											
夏											1	1																								
夏	1										1	1																								
夏	1	1	1								1	1																								
夏	1	1	1								1	1																								
夏	1										1	1																								
夏	1	1									1	1											1	1												
夏											1	1																								
夏											1	1																								
夏		1									1	1									1															
夏	1	1	1								1	1																								
夏											1	1																								
夏	1	1	1								1	1																								
夏	1	1	1								1	1																								
夏											1	1																								
夏		1									1	1																								
夏	1	1	1								1	1																								
冬	1	1	1								1	1																								
冬											1	1																								
冬											1	1																								
冬											1	1																								
冬		1	1								1	1																								
冬		1									1	1																								
冬	1	1	1								1	1																								
冬											1	1																								
冬		1	1								1	1																								
冬	1	1	1								1	1																								
冬											1	1																								
冬	1	1	1								1	1																								
冬											1	1																								

国内線：課題の具体化

東北2県以上の広域観光ルートとして、
仙台空港IN - 仙台空港OUTで宮城県とその隣接する県を周遊する旅行者が多い。

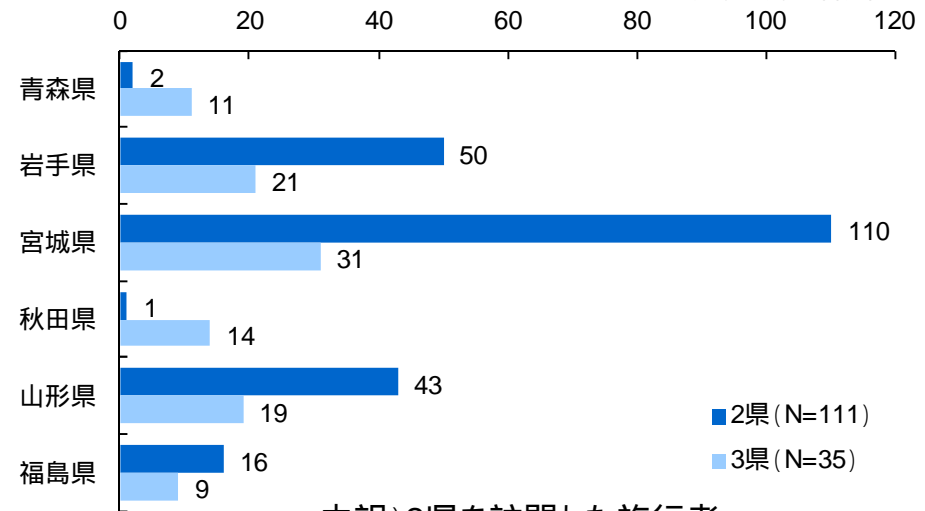
- 東北2県以上を訪れた観光客のうち、83%が往復で仙台空港を利用している。(ゲートウェイ機能)
- 代表的な訪問地域は、「宮城県 - 岩手県」「宮城県 - 山形県」「宮城県 - 福島県」など宮城県と隣接する県を組み合わせた場合が多い。3県を訪問した人は、さらに秋田県、青森県に足を伸ばしている。

往路で利用した空港・交通手段
(東北2県以上を訪問したインバウンド観光客)
夏季・冬季の合算値



	観光	業務	私用
IN			
OUT			

今回訪れた都道府県
(東北2県以上を訪問したインバウンド観光客)
夏季・冬季の合算値



	観光	業務	私用
IN			
OUT			

内訳) 2県を訪問した旅行者

宮城県	青森県	2
	岩手県	50
	山形県	42
	福島県	16
秋田県	秋田県	1
計		111

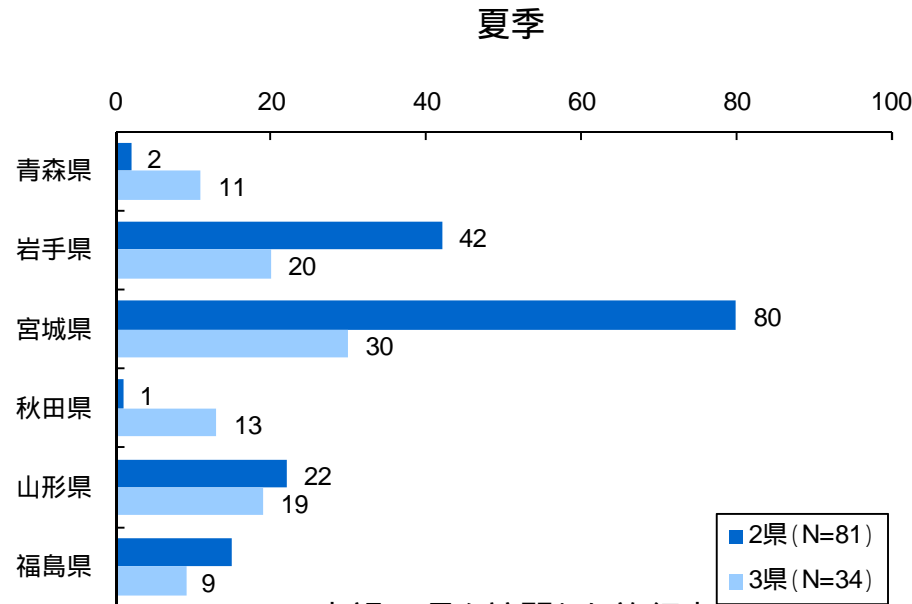
注) 東北を観光した利用客の内、2県以上を訪問した利用客をソートし、集計

国内線：課題の具体化

参考) 夏季の訪問地域は「宮城県 - 岩手県」の組み合わせが最多であったが、冬季は「宮城県 - 山形県」の組み合わせが最も多い。

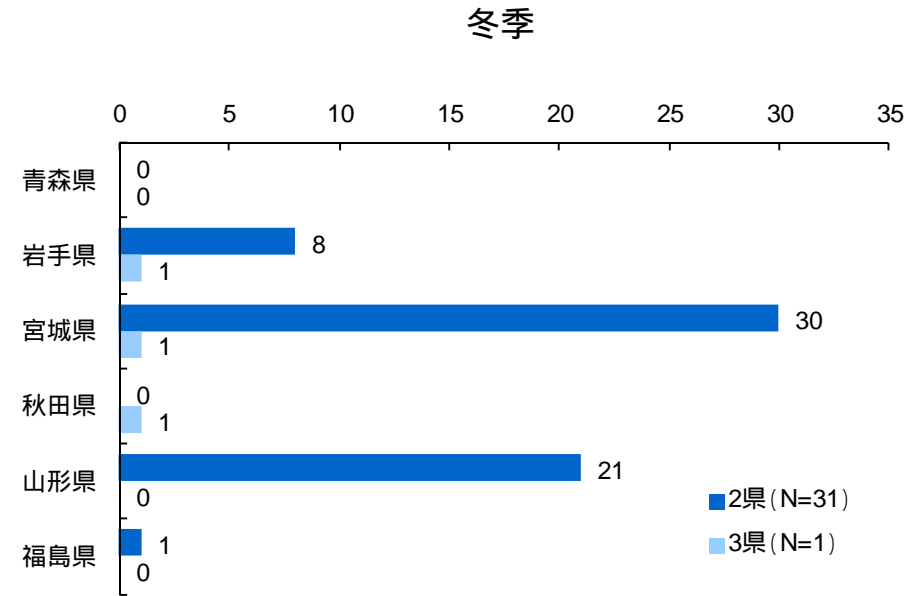
- 2県以上を訪問した旅行者の主目的は、夏季は「仏閣等の訪問」だったのに対し、冬季は「スキー・スノーボード」が多く、目的によって訪問先の都道府県が異なる。

今回訪れた都道府県
(東北2県以上を訪問したインバウンド観光客)



内訳) 2県を訪問した旅行者

宮城県	青森県	2
	岩手県	42
	山形県	21
	福島県	15
秋田県	秋田県	1
計		81



内訳) 2県を訪問した旅行者

宮城県	青森県	0
	岩手県	8
	山形県	21
	福島県	1
秋田県	秋田県	0
計		30

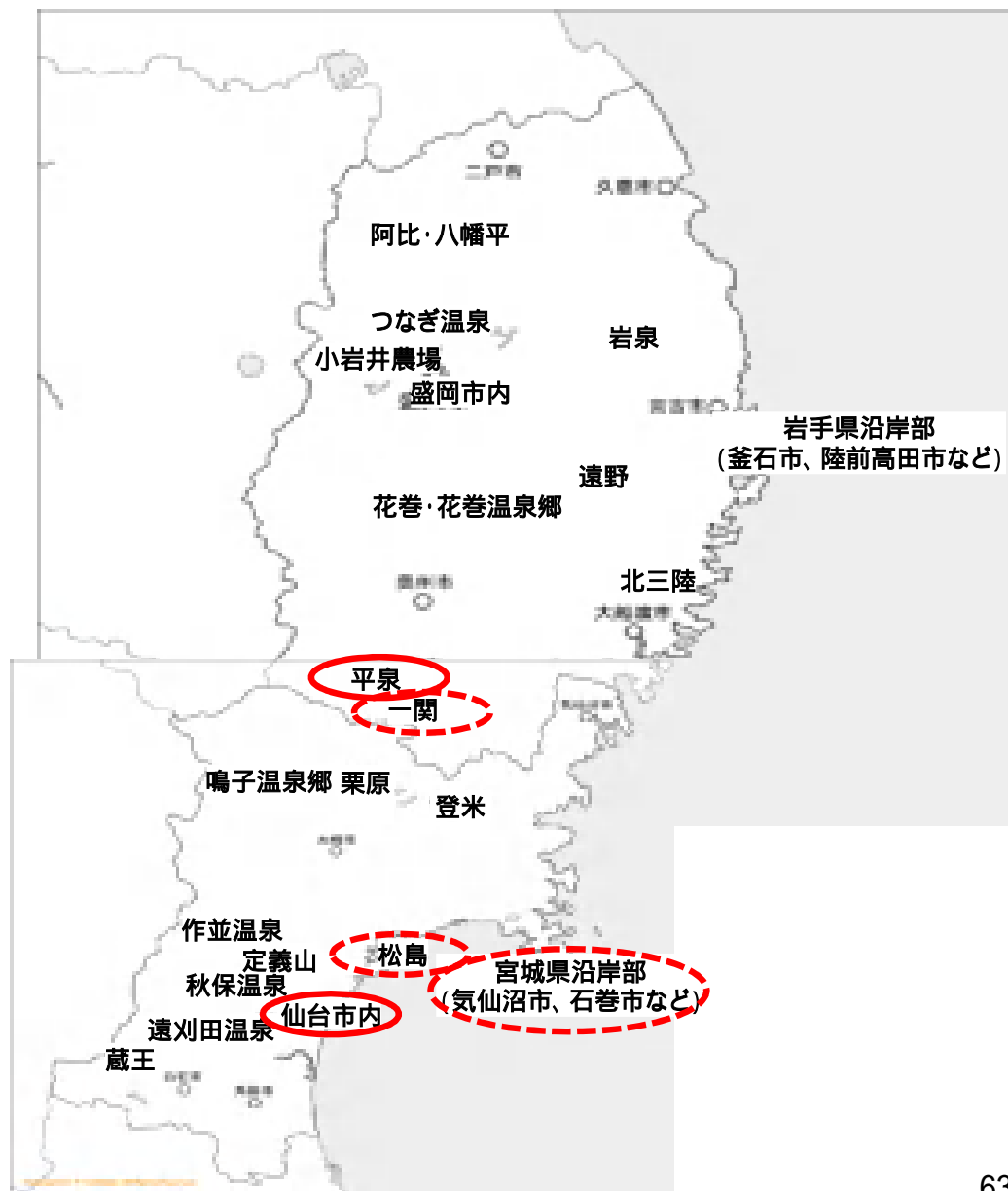
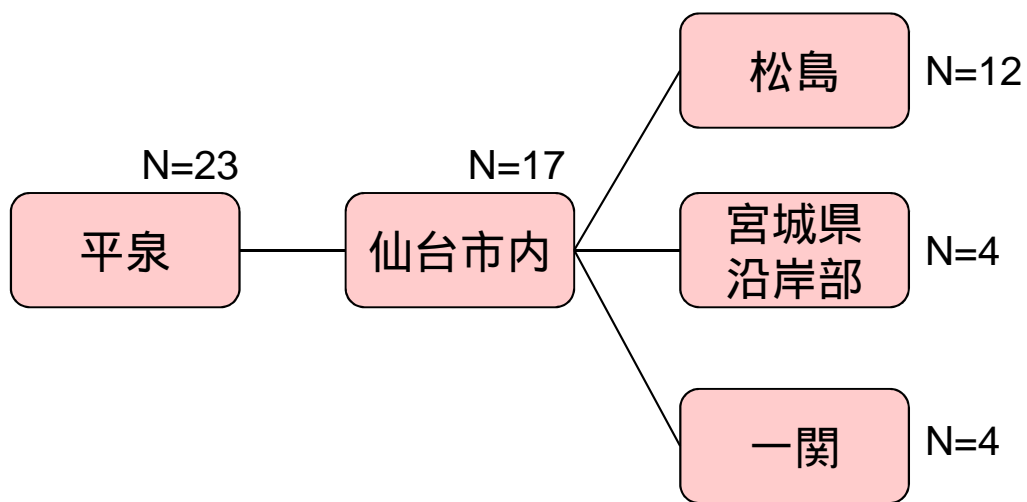
	観光	業務	私用
IN			
OUT			

国内線：課題の具体化

宮城県・岩手県の2県において3か所以上を訪れた観光客の大半は仙台市内・平泉を訪れており、プラスの訪問先としては松島その他、宮城県沿岸部や一関が多い。

- 東北地域の広域観光においては、仙台市内・平泉を定番としながら、プラスで松島や一関などに赴き観光を楽しむ旅行者と、沿岸部など被災地訪問を意識する旅行者に分かれると考えられる。

宮城県・岩手県2県において3か所以上
訪問した観光客のルート内訳のうち主要な組み合わせ
N=30 複数回答



国内線：課題の具体化

宮城県・岩手県の2県を観光した旅行者のルート

宮城県														岩手県														訪問地域数				
仙台市内		松島		蔵王		秋保温泉		鳴子温泉郷		登米		沿岸部 (気仙沼市、石巻市など)		盛岡市内		阿比・八幡平		遠野		北三陸		一関		平泉		花巻・花巻温泉郷			沿岸部 (釜石市、陸前高田市など)			
観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊		観光	宿泊	観光	宿泊
1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	6
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	5	
1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	5	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	5	
1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	5	
1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4	
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	4	
1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	4	
1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	
1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	
0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	4	
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	

国内線：課題の具体化

宮城県														岩手県														訪問地域数			
仙台市内		松島		蔵王		秋保温泉		鳴子温泉郷		登米		沿岸部 (気仙沼市、石巻市など)		盛岡市内		阿比・八幡平		遠野		北三陸		一関		平泉		花巻・花巻温泉郷			沿岸部 (釜石市、陸前高田市など)		
観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊		観光	宿泊	観光
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3
1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3
1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	3
1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	3
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2

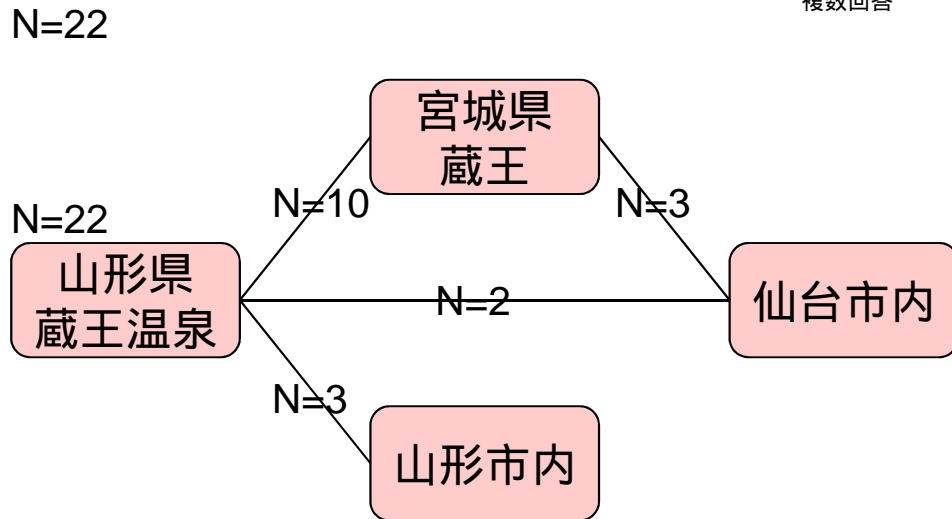
国内線：課題の具体化

冬季に山形県蔵王温泉を訪れた観光客の半数は、宮城県蔵王を訪れているが、宮城県の他の観光地を訪問している旅行者はほとんどいない。

- 冬季に仙台空港を利用する観光客の中でスキー・スノーボードを目的に蔵王温泉を訪問する観光客が一定数いるが、一部が仙台市内を観光しているにとどまる。宮城県の他の観光地を訪問している観光客は、ほとんどいない。

山形県蔵王温泉を訪問した観光客のルート内訳のうち主要な組み合わせ

複数回答



N 2のサンプルを抽出



国内線：課題の具体化

山形県蔵王温泉を観光した旅行者のルート

宮城県														岩手県														訪問地域数			
仙台市内		松島		蔵王		秋保温泉		鳴子温泉郷		登米		沿岸部		山形市内		かみのやま温泉		蔵王温泉		米沢・南陽・上山		飯豊		羽黒山		鶴岡			酒田		
観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊	観光	宿泊		観光	宿泊	観光
0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

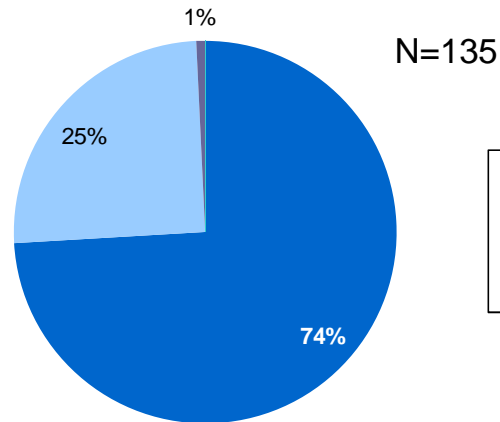
国内線：課題の具体化

宮城県のみ旅行者・広域観光の旅行者ともに、訪れた人の約70%が「また東北地域を訪れたい」と考えており、リピート客を増やすことが鍵となる。

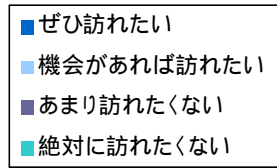
- 理由として最も多いのは、「まだ巡っていない観光地がある」である。
- お金を落とすことで震災復興に貢献したいとの声もある。

【Q31】東北地域の再訪意向

東北2県以上(広域観光)

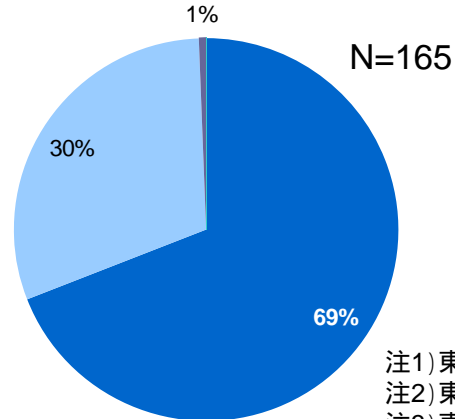


N=135

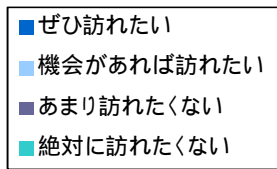


	観光	業務	私用
IN	1		
OUT			

東北1県(宮城県)



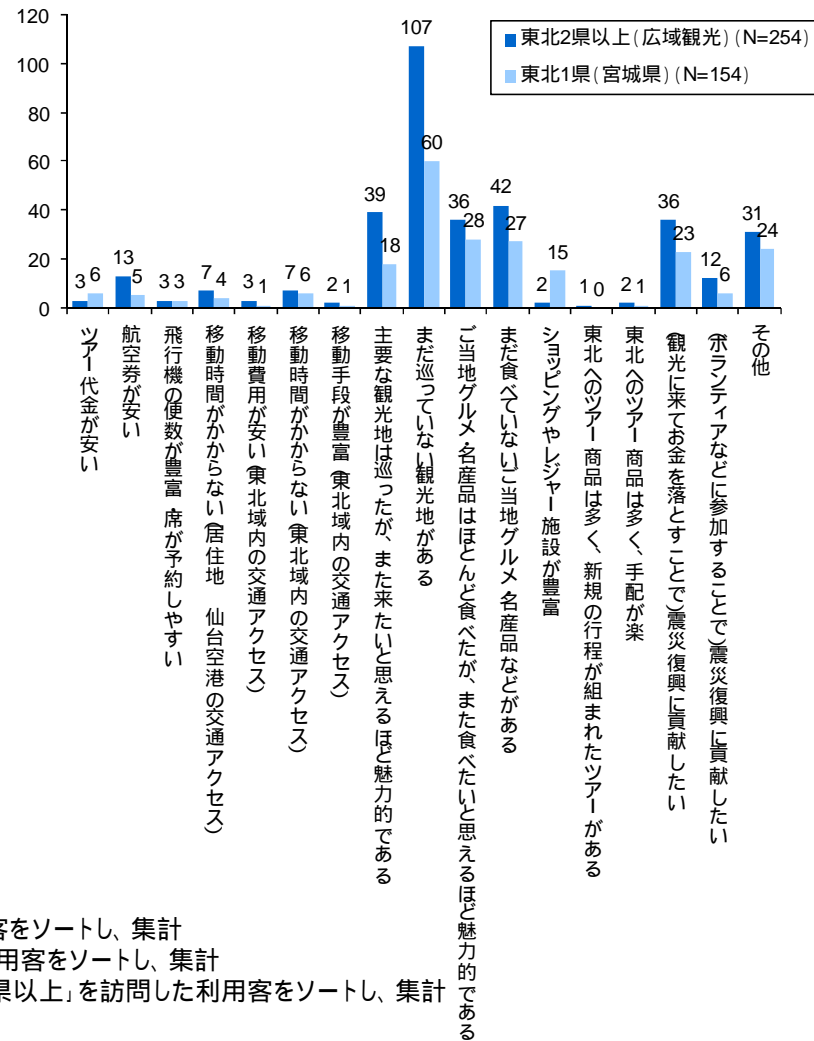
N=165



	観光	業務	私用
IN	2		
OUT			

注1) 東北を観光した利用客の内、2県以上を訪問した利用客をソートし、集計
 注2) 東北を観光した利用客の内、宮城県のみを訪問した利用客をソートし、集計
 注3) 東北を観光した利用客の内、「宮城県のみ」もしくは「2県以上」を訪問した利用客をソートし、集計

【Q33】次回の旅行でまた東北地域を訪れたい理由



	観光	業務	私用
IN	3		
OUT			

目次

2. 仙台空港国内線利用者の旅行実態分析

I. 対面調査

II. 事業者ヒアリング

国内線の阻害要因と課題

旅行者ニーズの拡大を図ると共に、潜在需要の可能性を航空会社に積極的にセールスしていくことで、航空ネットワークの利便性を高めることが求められる。

- 旅行会社および航空会社へのヒアリング結果より、国内線の利用拡大にむけた阻害要因を抽出した。

阻害要因

現行航空ネットワークの就航都市・頻度・時間帯・時間帯が使いにくい

現行航空ネットワーク機材では、大人数の団体需要に対応しにくい(修学旅行など)

費用や移動負荷、観光資源の魅力度を踏まえると、西日本から東北を訪れる動機づけがしにくい

航空機を使用した旅行商品のラインナップが少ない

宮城県内の観光資源のみでは集客力が限られる

東北地域として対応可能な課題

1. 路線開設・増便に向けた誘致

- インセンティブ施策を用意して、定期便に限らずチャーター便も含めた供給増を目指す

2. 団体旅行需要獲得による機材大型化の推進

- 旅行会社と航空会社を橋渡しして、旅行需要と座席供給のマッチングを促進させる

3. 新規観光ルート開拓

- 岩手県・山形県・福島県などの隣接県と組み合わせた広域観光のルート開拓と、旅行会社と連携した新たなツアー商品の提供により、リピート率の増加・これまでイベント需要でしか宮城県を訪れていなかった旅行者の需要喚起等が望める。

事業者ヒアリング結果：国内旅行×アウトバウンド

現状の航空便は就航時間帯や頻度が新幹線に劣り、観光客向けの座席も確保しにくいことから、名古屋や大阪への旅行は新幹線のシェアが高まっている。

	メッセージ	ヒアリングコメント
仙台路線の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 札幌線や福岡線はすでに供給過剰気味であり、航空会社の搭乗率も低くなっている。(インバウンドも共通) ■ 関西へのツアーが増えてきているが、往復共に航空機を利用するツアーは少なく、片道の新幹線にする場合が多い。 ■ 修学旅行では、羽田まで陸路で移動しており、仙台発着便は利用しにくい。チャーター便も企画はあるが、催行可能な規模まで集客できていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 福岡など他社と競合する時間帯は集客が難しい。 ■ 明らかに仙台 新千歳は供給過多で各社が旅客を奪い合っている。 ■ USJツアーは非常に人気が高い。 ■ 日程が短いので、朝に出発して夕方に帰る便が好まれる。航空便のみでの設計は難しい。 ■ 今年も、九州・中四国をチャーター便で企画したが中止になった。修学旅行生は羽田まで移動する場合が多い。
航空利用の拡大に向けた障壁	<ul style="list-style-type: none"> ■ 震災で空港が閉鎖されたことから新幹線シフトが進んだこともあり、名古屋までは新幹線の比率が高く、大阪でも航空のシェアは減少傾向にある。 ■ 現状の機材サイズでは、修学旅行生を輸送することが難しいため利用できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 震災を契機に、新幹線が利用され、消費者はドアtoドアで時間が変わらないことを認識した。また、高齢者は新幹線を好む傾向にある。 ■ 旅行会社としても、JRは満席がない、輸送量が圧倒的に多く振り替えも容易であるため、利用しやすい。航空商品だと12月の関西行きは在庫ない ■ 航空会社はレベニューマネジメントを進めているのでピーク時の団体運賃は取りにくい。運航頻度が少なく、現地滞在時間を削ったり待ち時間が発生する。
利用拡大の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 那覇路線のように繁忙期であれば、潜在需要が供給を上回っている。 ■ 修学旅行など前もって分かっている団体旅行の場合に機材を大型化できれば利用しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新規路線やチャーター便の組成よりも、まずは機材繰りを航空会社をお願いしたい。那覇便は時間帯が良くなればもっと需要が増えるだろう。

事業者ヒアリング結果：国内旅行×インバウンド

中四国・九州の旅行者は、東北を北海道や九州と比較しており、現状では、東北への旅行費用が相対的に高く、観光資源の魅力・イメージも圧倒的な支持を得ているわけではない。

	メッセージ	ヒアリングコメント
仙台路線の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 旅行商品で、仙台空港を往復で利用することは少ない。往復いずれかが東北の他空港であったり、新幹線を使う場合が多い。 ■ 主要行程は、近隣の場合で松島や平泉を巡る。周遊の場合は、太平洋沿岸を抜けて青森に行くのが主流である。 ■ 各都市から一定規模の旅行者を集客するのは困難であり、全国から仙台に集合して東北を巡る旅行商品が主流。 ■ 復興需要は去年まで多かったが、今年度は沈静化。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3日間であれば、仙台に入って青森までは行ける。基本は太平洋側を移動し、櫛のように日本海側を訪れるコースとなる。 ■ 1台のバスで商品売っていくには、名古屋からの添乗といったツアーは集客が困難である。福岡、伊丹空港からの旅客に加え、新幹線で東京から訪れた旅行者を含めてツアー組成を行う。
航空利用の拡大に向けた障壁	<ul style="list-style-type: none"> ■ (アウトバンドと共通) ■ そもそも、中四国や九州から仙台を観光する人は少ない。東北の訴求点が近隣観光地と競合したり、費用やブランドイメージで北海道と競合している。 ■ 周遊旅行の場合は、レンタカーを利用することが多いが、乗り捨てになるため料金がかさむのもネックになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 東北の良さは温泉・自然・酒がイメージされるが、これは九州と重複している。 ■ 売りづらい理由の一つとして、観光資源の魅力・認知度の乏しさが挙げられる。特に、北海道との競合において勝手が非常に少なく、女性や若いセグメントへのアピールが難しい。 ■ 周遊型では、レンタカーが主で、満タン返し不要といったサービスもあるが、乗り捨て料金がネックである。
利用拡大の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ■ (アウトバウンドと共通) ■ 東北で行われるライブ・イベントなどの開催時期を平準化すれば閑散期の底上げにつながる。 ■ 祭り・イベントを定期的で開催することで、仙台を訪れるきっかけを作れば、遠方からの旅行者も期待できる。自然風景に対する期待感が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 例えば、9/20はGLAYと長渕剛がコンサートを実施した。いい日並びに重なるのは仕方がないが、ドリカムも2月の受験シーズンにライブを行っている。キャパシティ(飛行機、宿泊施設)は限られており、分散化が必要になる。

目次

1. 仙台空港乗降客数の成長シナリオと需要掘り起こし策

2. 仙台空港国内線利用者の旅行実態分析

3. 仙台空港国際線需要に関するヒアリング調査

4. 仙台空港利用者の流動分析

国際線の阻害要因

仙台空港はアウトバウンド(出国日本人)が多い ため、
空港周辺の住民に仙台空港を利用してもらえる環境作りがかかせない。

- 旅行会社および航空会社へのヒアリング結果より、国際線の利用拡大にむけた阻害要因を抽出した。

阻害要因

仙台発着路線は東京発着と比較して、頻度および価格面で使にくい

欧米路線への経由として仙台空港の直行便は使にくい

国内他地域と比較して外国人旅行者に東北は認知度が低い

現行の観光地だけでは、外国人旅行者を集客できる魅力が乏しい(さらに原発事故の影響も懸念されている)

東北域内を巡る際に、基幹交通と二次交通の連携がされていない

東北地域として対応可能な課題

1. エアポートセールスによる利便性の拡大や利用啓蒙

- 航空ネットワークの利便性を高めることで、他空港に流れている旅行者を仙台空港に呼び戻す

2. 新規観光ルート開拓

- 岩手県・山形県・福島県などの隣接県と組み合わせた広域観光のルート開拓による誘客

3. 新幹線との連携強化

- 東京は北海道など訪日外国人が多く訪問する旅行先と仙台を新幹線で結び、広域観光として売り出す

事業者ヒアリング結果：海外旅行×アウトバウンド

羽田・成田へ流出したアウトバウンド需要の取り戻しと、
 そもそものアウトバウンド需要喚起が必要。県への期待はアウトバウンド需要促進策である。

	メッセージ	ヒアリングコメント
仙台路線の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日韓、日中情勢、タイの政情不安などの影響を受け、足元の需要は冷え込んでいる。 ■ また、羽田・成田と競合しており、利便性・価格の点で厳しい状況である。各社LFも厳しい。仙台 成田は路線が脆弱であり、陸路で羽田・成田まで移動するお客様が多い。 ■ 仁川路線は以遠需要もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ インバウンド路線は台湾ぐらい。他の路線はアウトバウンド依存。 ■ 成田経由で行くのが主流。代理店としては、機材が小さく欠航リスクがあるので上客には勧めにくい。搭乗率が高いと、ベリーが一杯になり荷物を別送する場合もある。 ■ 震災で運休している間に、東京経由で韓国等の海外に出国するのに慣れてしまった。仙台 仁川の10%前後が以遠需要で東南アジアなどに移動。搭乗率も厳しい。
航空利用の拡大に向けた障壁	<ul style="list-style-type: none"> ■ 負のスパイラル(震災→需要減→ネットワーク縮小→利便性低下→需要減)に陥っている。 ■ 地元にも仙台空港を利用しようという気運がない。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 韓国からの以遠は、ダイヤ的にヨーロッパ便にアクセスできない。行きも帰りも仁川で宿泊する必要がある。 ■ 東北は出国率が相対的に低い。アウトバウンド需要が少なく、民間でなんとか盛り上げている。羽田・成田路線に比べると利便性も価格も劣る。仙台空港は地元から愛されていないのではないか。
利用拡大の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 仙台空港を利用しよう、ネットワークを維持しようという地元気運が醸成されれば、負のスパイラル(需要減→ネットワーク縮小→利便性低下→需要減)を断ち切るきっかけになる。 ■ 仙台空港を活用したアウトバウンドインセンティブ、具体的には修学旅行や褒章旅行、パスポートの取得利用補助などを行い、需要を作り出す工夫が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 仙台発の旅行者の多くが東京から出国しているが、デイリー運航にまで回復すれば仙台便を利用してくれるだろう。ダイヤが良くなれば以遠需要も取れる。 ■ 修学旅行の海外訪問とか、双方向の流動を生み出す。仙台空港からどんな海外路線が就航しているかをもっとアピールする必要あり。

事業者ヒアリング結果:海外旅行×インバウンド

東北観光の認知度の低さ、北海道など競合の存在、原発の風評被害長期化など、非常に厳しい状況。地道な観光資源の魅力・イメージ向上が必要。

	メッセージ	ヒアリングコメント
仙台路線の利用状況	<ul style="list-style-type: none">■ インバウンド型の路線は台湾程度であり、その他路線はアウトバウンドに依存した路線である。■ 行きたい場所というよりは、行ってもいい場所にしかない。	<ul style="list-style-type: none">■ インバウンド路線は台湾ぐらい。他の路線はアウトバウンド依存。■ バンコク 仙台はインバウンドが弱い。チャーター便であれば売り切れる(採算がとれる)ので、チャーターが中心。
航空利用の拡大に向けた障壁	<ul style="list-style-type: none">■ 国内のインバウンド同様、東北・宮城の競争優位性に乏しい点が大きな障壁である。■ ツアー、FITいずれも仙台空港に到着してからの2次交通が課題。■ 原発のネガティブな印象も足を引っ張っている。	<ul style="list-style-type: none">■ 海外で東北の位置を聞いても普通は答えられない。東京、日光、北海道、関西は知っていても東北は知らない。■ 数あるディスティネーションの中から原発などネガティブな報道をされているところに行くには相当の理由が必要である。震災復興で日本人も多く利用しているため、ホテルが取りにくく高い。■ 平泉はセールスポイントとしては不十分。アジアが中心になるが、寺社仏閣に対する興味は薄い。■ 観光地間の移動が不便である。平泉 角館や十和田湖白神山地など。
利用拡大の可能性	<ul style="list-style-type: none">■ 宮城県だけでは、外国人旅行者を満足させることは難しく、東北広域で如何に外国人旅行者を満足させる価値を提供できるかを精査し、認知度を向上させることが航空利用拡大の第一歩になる。	<ul style="list-style-type: none">■ プロモーションは東北で足並みを揃えれば、認知度向上も期待できる。■ アウトバウンドへの過度な依存は不安定なので、インバウンドを強化する必要がある。インバウンド強化のためにはバンコクでの認知度向上、観光の目玉をはっきりさせる必要がある。

目次

1. 仙台空港乗降客数の成長シナリオと需要掘り起こし策

2. 仙台空港国内線利用者の旅行実態分析

3. 仙台空港国際線需要に関するヒアリング調査

4. 仙台空港利用者の流動分析

目次

4. 仙台空港利用者の流動分析

I. 国内線の有望路線

II. 国際線の有望路線

新規路線としては長崎が、既存路線では関西などがネットワーク拡充の候補となる。

- 航空会社は、ベース需要を確保するために、現時点で一定規模の需要が見込まれる場合にのみ新規路線を開設したり、増便を行う。そして、需要誘発のためのプロモーションを図ることで搭乗率を確保する。
- この場合の需要とは、他交通機関を利用した既存の往来であったり、競合他社便の乗客を指す。

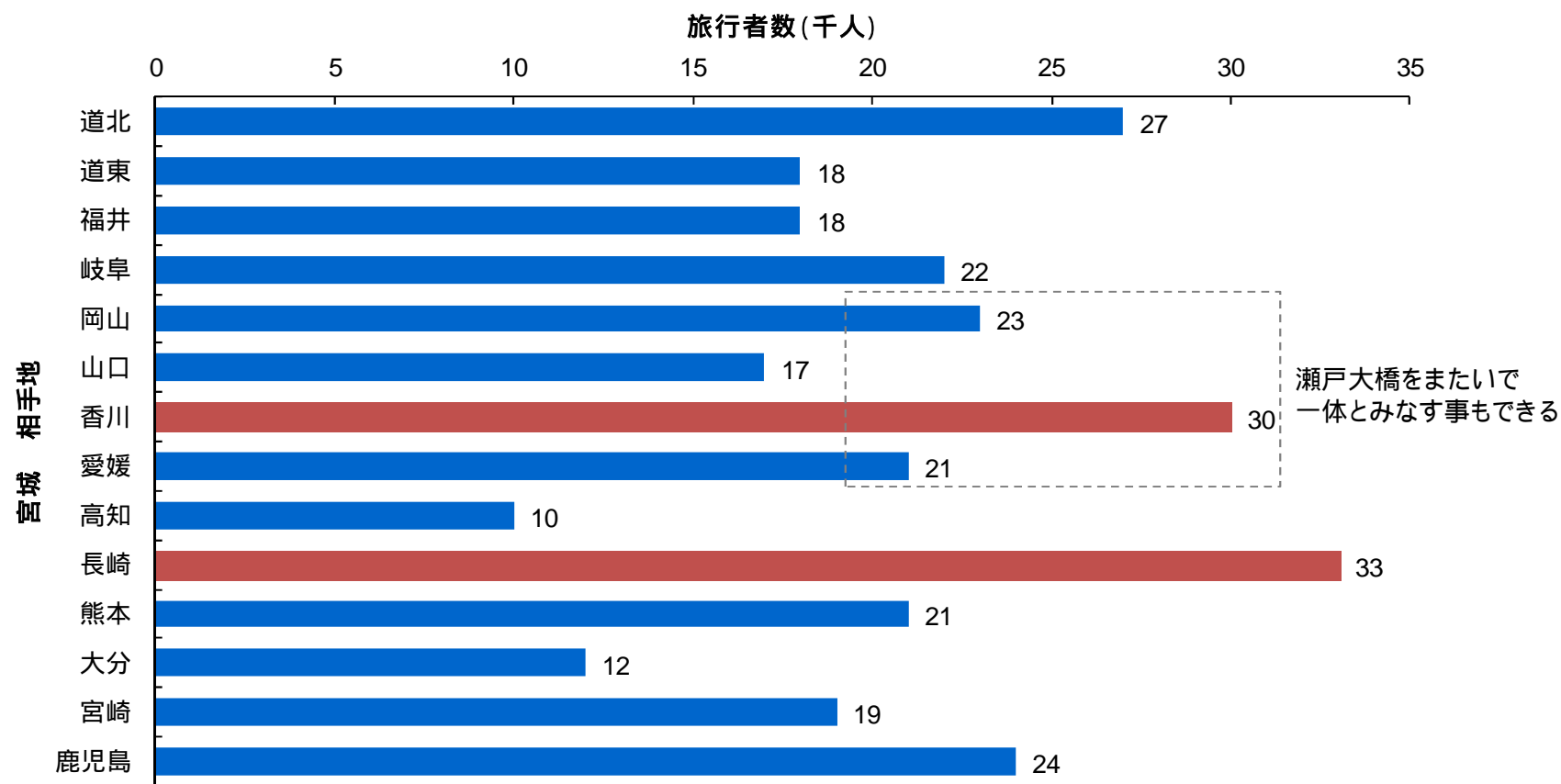
国内線の有望路線

	相手空港	理由
全国流動を踏まえた拡大見通し	<ul style="list-style-type: none"> • 長崎 	<ul style="list-style-type: none"> • 宮城県と長崎県は直行便が無いが、一定規模の人が動いている
国内線実態を踏まえた拡大見通し	<ul style="list-style-type: none"> • 成田 	<ul style="list-style-type: none"> • 国際線での収益性を訴えれば、ワンワールド系列のフィーダー線を誘致できる可能性がある
	<ul style="list-style-type: none"> • 関西 	<ul style="list-style-type: none"> • Peachの搭乗率が好調であり、増便が期待できる
	<ul style="list-style-type: none"> • 那覇 	<ul style="list-style-type: none"> • 時間帯が良くない割りに、利用実績が好調であり、利便性が高まれば更なる拡大が期待できる

仙台直行便が就航していないものの一定の流動がある九州は新規路線が実現しやすい。

■九州に次いで人が移動しているのは、四国の香川である。

全国移動者数

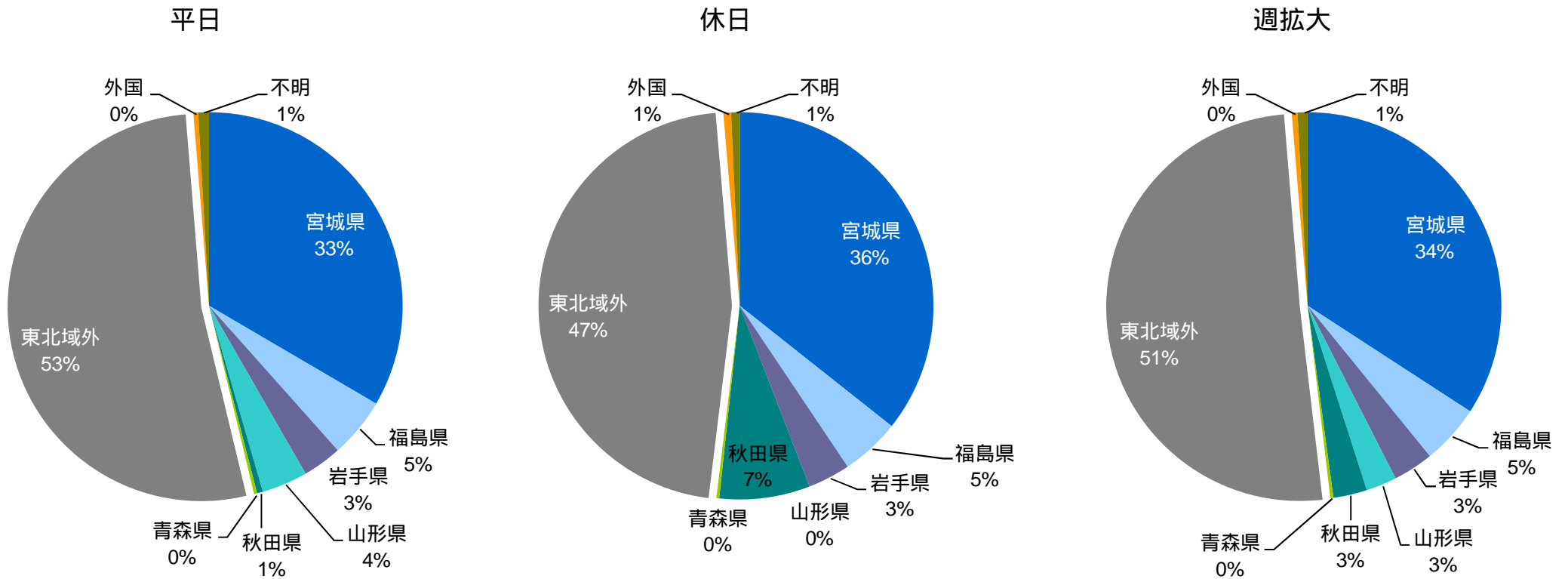


注1) 全代表交通機関の合計値、航空機の就航が可能な宮城から600km以上離れた地域で直行便の就航していない都道府県を抽出
注2) 中部および近畿は名古屋及び大阪の背後圏と見なして除外
出所) 国土交通省 幹線旅客純流動調査(2010年)

仙台空港は、東北域内と域外需要が拮抗しているバランスの良い空港である。

- 東北域内の需要では、宮城県に次いで福島県が多い。また、休日は秋田県の比率が高く、レジャーとして利用されていると考えられる。

仙台空港の利用者(居住地)



注) 週拡大は、平日を5倍し、休日を2倍した値を加重平均した出所) 国土交通省 航空旅客動態調査(2011年)

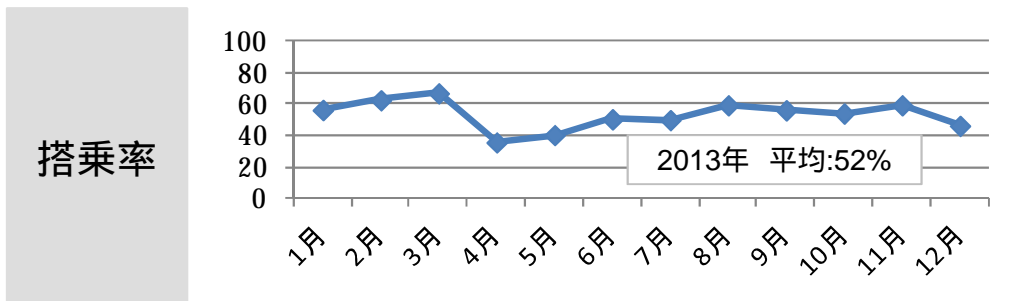
成田 = 仙台 路線の利用実態

成田 - 仙台路線は国際線に接続する旅行者が多く利用している。
現状ではワンワールドに所属する航空会社は未就航である。

- 成田-仙台路線は宿泊日数の長さから、成田発の国際線に乗り換える利用客が多いと考えられる。
- 東京路線は新幹線と競合しており国内旅行の獲得は難しいが、フィーダー便としての就航を促すことが有望である。

成田=仙台路線 利用実績

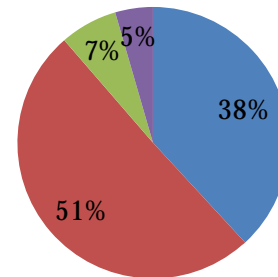
旅客数 2013年 88,807人(全路線内シェア:3%)



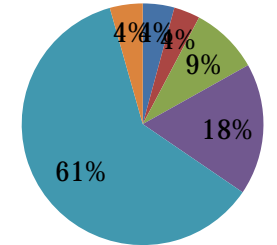
航空会社	便数 / 日	機材 (座席数)
ANA	2往復	B737(153) B737-500(126) B737-800(175)

成田=仙台路線 特徴

旅行目的



旅行日数



■ 仕事 ■ 観光 ■ 私用 ■ その他
■ 日帰り ■ 1泊2日 ■ 2泊3日
■ 3泊4日 ■ 4泊5日以上 ■ 不明

成田=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
成田 仙台	×	
仙台 成田	×	×

出所) 航空旅客動態調査 (H23年)、航空輸送統計年報 (H25年)、宮城県HP、CAPA (2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本ツーリストHP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

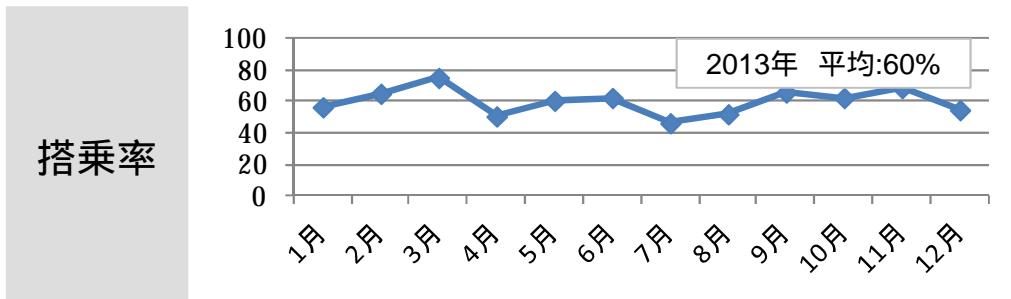
大阪 = 仙台 路線の利用実態

大阪 - 仙台線は仙台発着路線の中で最も旅客数が多い。
現状では、伊丹空港のジェット枠規制を受けており、供給量に制約がある環境である。

- 座席数100席未満のリージョナルジェットを使用している航空会社が多く、機材の大型化によって、更なる需要喚起が期待できる。
 - 伊丹空港はジェット機枠の制限が課せられているが、機材の低騒音化によって条件緩和が進んでいることも追い風。

大阪=仙台路線 利用実績

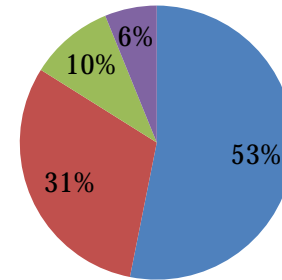
旅客数 2013年 978,545人 (全路線内シェア:34%)



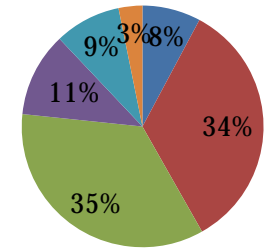
航空会社	便数/日	機材(座席数)
JAL	7往復	EMB 170(76)
ANA	6往復	B767(240) A320(145) DHC-8(71)
IBEX	1往復	CRJ700(70)

大阪=仙台路線 特徴

旅行目的



旅行日数



■ 仕事 ■ 観光 ■ 私用 ■ その他
■ 日帰り ■ 1泊2日 ■ 2泊3日
■ 3泊4日 ■ 4泊5日以上 ■ 不明

大阪=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
大阪 仙台		
仙台 大阪	×	

出所) 航空旅客動態調査(H23年)、航空輸送統計年報(H25年)、宮城県HP、CAPA(2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本ツーリストHP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

関西 = 仙台 路線の利用実態

関西 - 仙台路線に就航している航空会社はピーチのみであるが、年間平均88%と高い搭乗率を維持しており、ピーチ便の増便や他航空会社の新規参入が期待される。

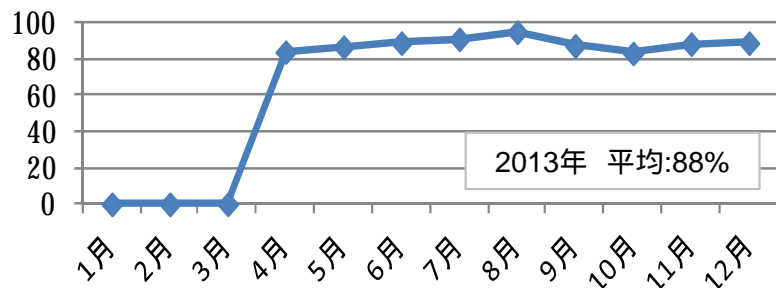
- 2013年4月より、ピーチが関西-仙台路線の運航を開始し、毎日3便運航している。
- 年間平均搭乗率は88.3%と高い水準にあり、ピーチ便の増便や他航空会社の新規参入が期待される。

関西=仙台路線 利用実績

旅客数

2013年 186,587人 (全路線内シェア:6%)

搭乗率



運航
ダイヤ

航空会社	便数 / 日	機材 (座席数)
Peach	3往復	A320(180)

関西=仙台路線 特徴

旅行目的

旅行日数

2013年就航のため、データ無し

2013年就航のため、データ無し

関西=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
関西 仙台	×	
仙台 関西	×	

出所) 航空輸送統計年報(H25年)、宮城県HP、CAPA(2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本観光HP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

新千歳 = 仙台 路線の利用実態

新千歳 - 仙台路線は仙台発着路線の中で2番目に旅客数が多い。
便数が多いことから、ツアー商品の拡充による観光客の利用が期待される。

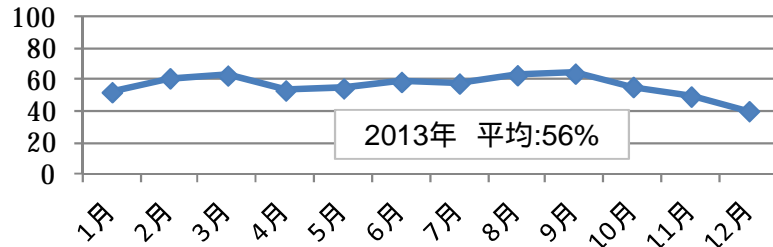
■ 同路線に小型機を投入している航空会社があり、機材大型化による団体需要の喚起が期待できる。

新千歳=仙台路線 利用実績

旅客数

2013年 714,756人 (全路線内シェア:25%)

搭乗率

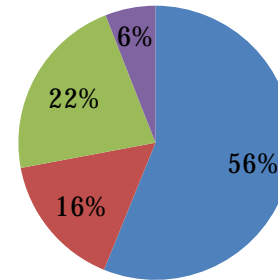


運航
ダイヤ

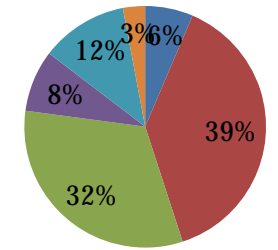
航空会社	便数/日	機材(座席数)
JAL	5往復	CRJ(50)
ANA	4往復	B737(153), B737-500(126) DHC-8(71)
Air Do	5往復	B737(126)
IBEX	1往復	CRJ(61)
SKY	3往復	B737(177)

新千歳=仙台路線 特徴

旅行目的



旅行日数



■ 仕事 ■ 観光 ■ 私用 ■ その他

■ 日帰り ■ 1泊2日 ■ 2泊3日
■ 3泊4日 ■ 4泊5日以上 ■ 不明

新千歳=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
新千歳 仙台	×	
仙台 新千歳		

出所) 航空旅客動態調査(H23年)、航空輸送統計年報(H25年)、宮城県HP、CAPA(2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本ツーリストHP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

広島 = 仙台 路線の利用実態

広島 - 仙台路線は利用客の過半数をビジネス客が占める。現状ダイヤは仙台発の夕方便がないため、ビジネス客の利便性向上のため時間変更や増便を促すことが必要になる。

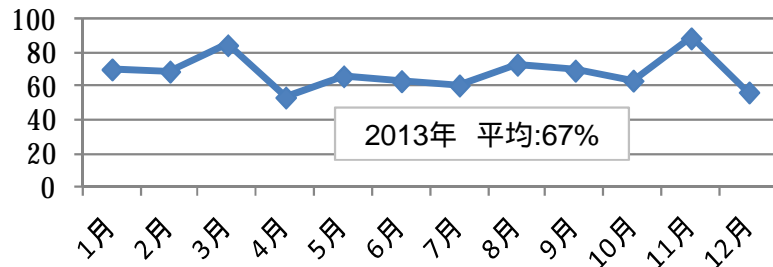
- 現状では仙台出発便が午前のみ限定されており、増便又は他航空会社の新規参入により、ビジネス客のアクセス改善が期待できる。

広島=仙台路線 利用実績

旅客数

2013年 57,635人 (全路線内シェア:2%)

搭乗率

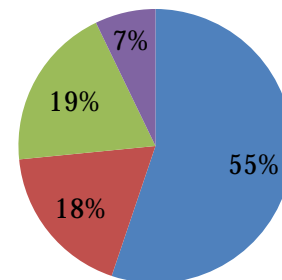


運航ダイヤ

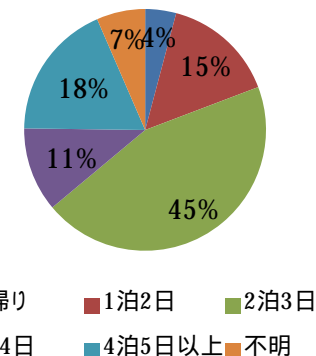
航空会社	便数 / 日	機材 (座席数)
IBEX	2往復	CRJ700(70)

広島=仙台路線 特徴

旅行目的



旅行日数



■ 仕事 ■ 観光 ■ 私用 ■ その他

■ 日帰り ■ 1泊2日 ■ 2泊3日
■ 3泊4日 ■ 4泊5日以上 ■ 不明

広島=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
広島 仙台	×	
仙台 広島	×	

出所) 航空旅客動態調査 (H23年)、航空輸送統計年報 (H25年)、宮城県HP、CAPA (2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本ツーリストHP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

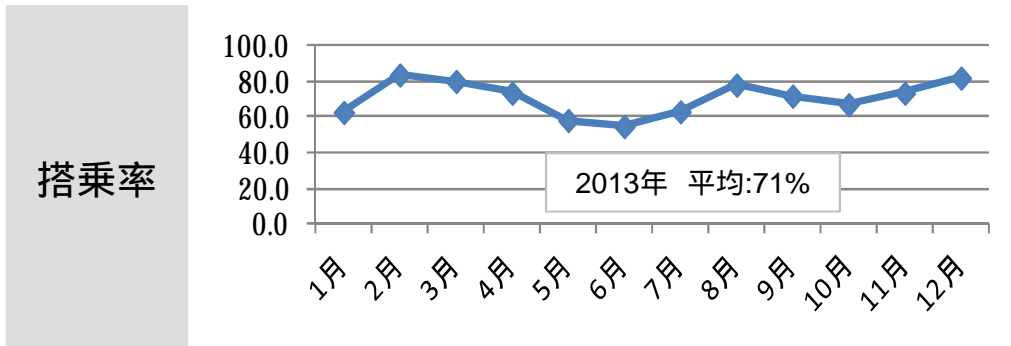
那覇 = 仙台 路線の利用実態

那覇 - 仙台路線は中型機材にもかかわらず平均71%と比較的高い搭乗率を維持している。LCC等の新規就航による需要発掘も期待される。

- 那覇-仙台線は、1日1便の運航だが、昼間の時間帯の発着であり、必ずしも利便性は高くない。
- 観光客は低価格志向が強いため、LCC等の就航が期待される。

那覇=仙台路線 利用実績

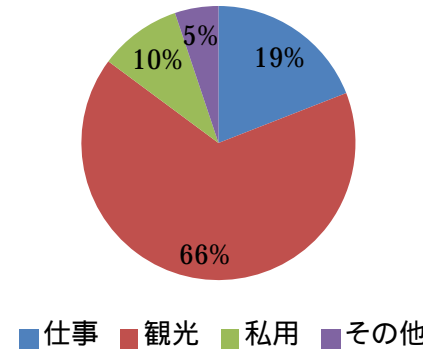
旅客数 2013年 140,161人 (全路線内シェア:5%)



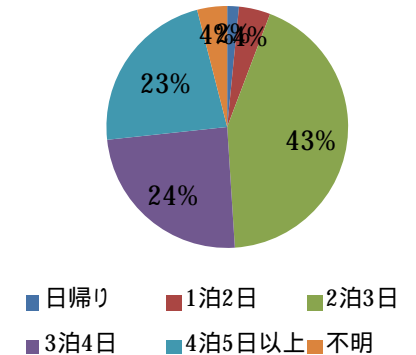
航空会社	便数/日	機材(座席数)
ANA	1往復	B767(240)

那覇=仙台路線 特徴

旅行目的



旅行日数



那覇=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
那覇 仙台	×	×
仙台 那覇	×	

出所) 航空旅客動態調査(H23年)、航空輸送統計年報(H25年)、宮城県HP、CAPA(2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本ツーリストHP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

小松 = 仙台 路線の利用実態

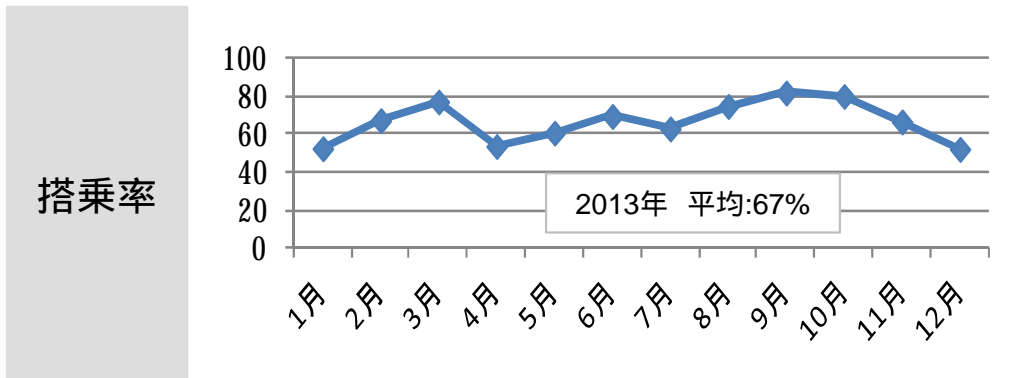
小松 - 仙台路線の多くはビジネス客で占められていると推測される。

搭乗率が比較的高い春・夏の観光需要にあわせた増便を促していくことが求められる。

- 現状では仙台出発便が午前9時台と午後4時台の2便が設定されているが、時間帯の選択肢を広げることでさらなる旅客需要の掘り起こしが期待される。

小松=仙台路線 利用実績

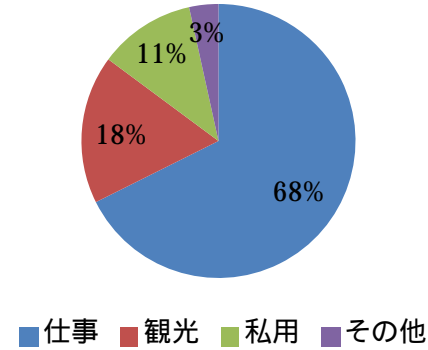
旅客数 2013年 42,912人 (全路線内シェア:1%)



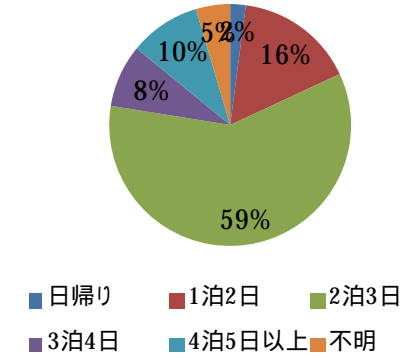
航空会社	便数 / 日	機材 (座席数)
IBEX	2往復	CRJ700(70)

小松=仙台路線 特徴

旅行目的



旅行日数



小松=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
小松 仙台	×	
仙台 小松	×	×

出所) 航空旅客動態調査 (H23年)、航空輸送統計年報 (H25年)、宮城県HP、CAPA (2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本ツーリストHP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

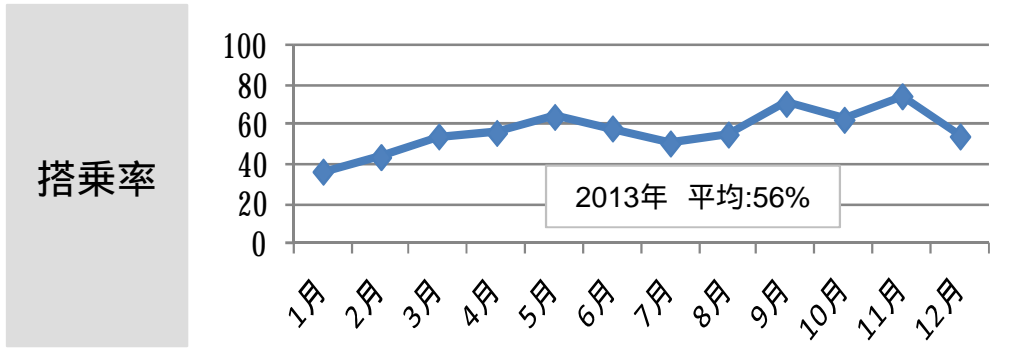
中部 = 仙台 路線の利用実態

中部 - 仙台路線は座席数100席未満のリージョナルジェットが主流であるが、
 団体ツアーの催行実績もあり、ビジネスに加えてさらなる観光需要の喚起が求められる。

- 中部-仙台路線は年間旅客数が約24万人で、仙台空港利用者全体の8%を占めている。
- 現状の同路線では座席数約70席のリージョナルジェットが投入されている。今後は機材の大型化やLCCの就航などによって、更なる需要喚起が期待される。

中部=仙台路線 利用実績

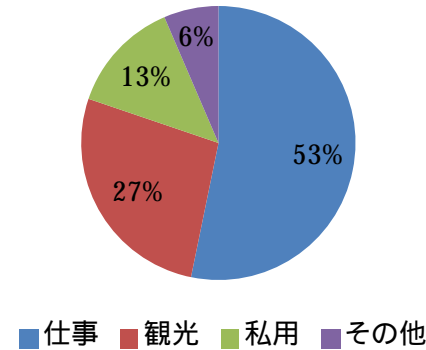
旅客数 2013年 242,728人 (全路線内シェア:8%)



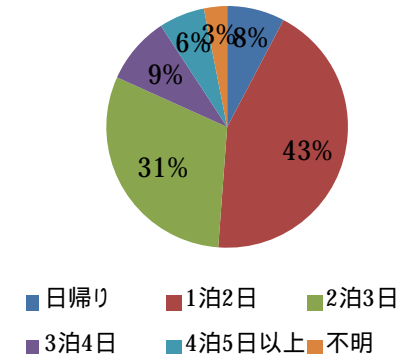
航空会社	便数 / 日	機材 (座席数)
ANA	4往復	B737-500(126) DHC-8(71)
IBEX	3往復	CRJ700(70)

中部=仙台路線 特徴

旅行目的



旅行日数



中部=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
中部 仙台		
仙台 中部	×	

出所) 航空旅客動態調査 (H23年)、航空輸送統計年報 (H25年)、宮城県HP、CAPA (2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本ツーリストHP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

福岡 = 仙台 路線の利用実態

福岡 - 仙台路線は、リージョナルジェット以外に、小型機を運航していることから、
 仙台 = 九州の観光需要を喚起して搭乗率の底上げを図る。

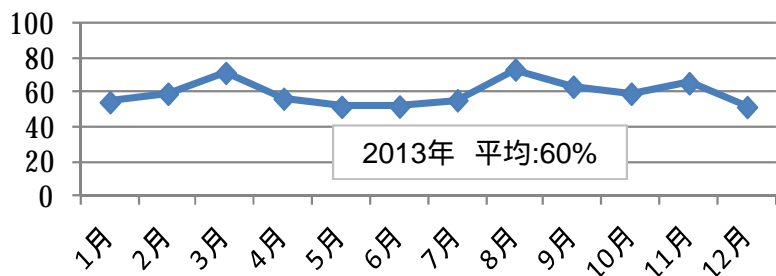
- 福岡-仙台線の旅客数は年間30万人を超えており、仙台空港利用者の11%を占めている。
- 航空券付観光ツアー例を見ると、仙台発の福岡観光ツアーは充実しているものの、福岡発の仙台観光ツアーは充足の余地がある。

福岡=仙台路線 利用実績

旅客数

2013年 329,630人 (全路線内シェア:11%)

搭乗率

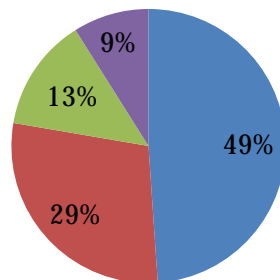


運航ダイヤ

航空会社	便数 / 日	機材 (座席数)
JAL	2往復	EMB170(76)
ANA	2往復	B737(153), B737-500(126) B737-800(175)
IBEX	1往復	CRJ700(70)
SKY	2往復	B737(177)

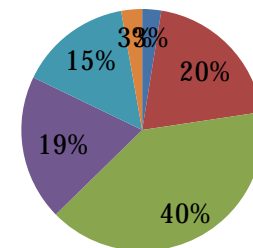
福岡=仙台路線 特徴

旅行目的



■ 仕事 ■ 観光 ■ 私用 ■ その他

旅行日数



■ 日帰り ■ 1泊2日 ■ 2泊3日
 ■ 3泊4日 ■ 4泊5日以上 ■ 不明

福岡=仙台路線 航空券付観光ツアー例

	添乗員ツアーの有無	フリープランの有無
福岡 仙台	×	
仙台 福岡		

出所) 航空旅客動態調査 (H23年)、航空輸送統計年報 (H25年)、宮城県HP、CAPA (2014年8月20日現在)、JTBHP、近畿日本ツーリストHP、日本旅行HPより作成

注) 観光ツアーは各旅行会社HPより、2014年8月20日現在で予約できるもののみを表示。

目次

4. 仙台空港利用者の流動分析

I. 国内線の有望路線

II. 国際線の有望路線

国際線ネットワークの拡大可能性

新規路線としては香港がネットワーク拡充の候補となる。

既存路線はダイヤ変更を通じた旅行者の利便性向上により利用促進を図る。

- 航空会社は、ベース需要を確保するために、現時点で一定規模の需要が見込まれる場合にのみ新規路線を開設したり、増便を行う。そして、需要誘発のためのプロモーションを図ることで搭乗率を確保する。
- 特に過去の就航実績やチャーター便の運航実績があると、より確からしい需要を推計でき、訴求しやすい。

国際線の有望路線

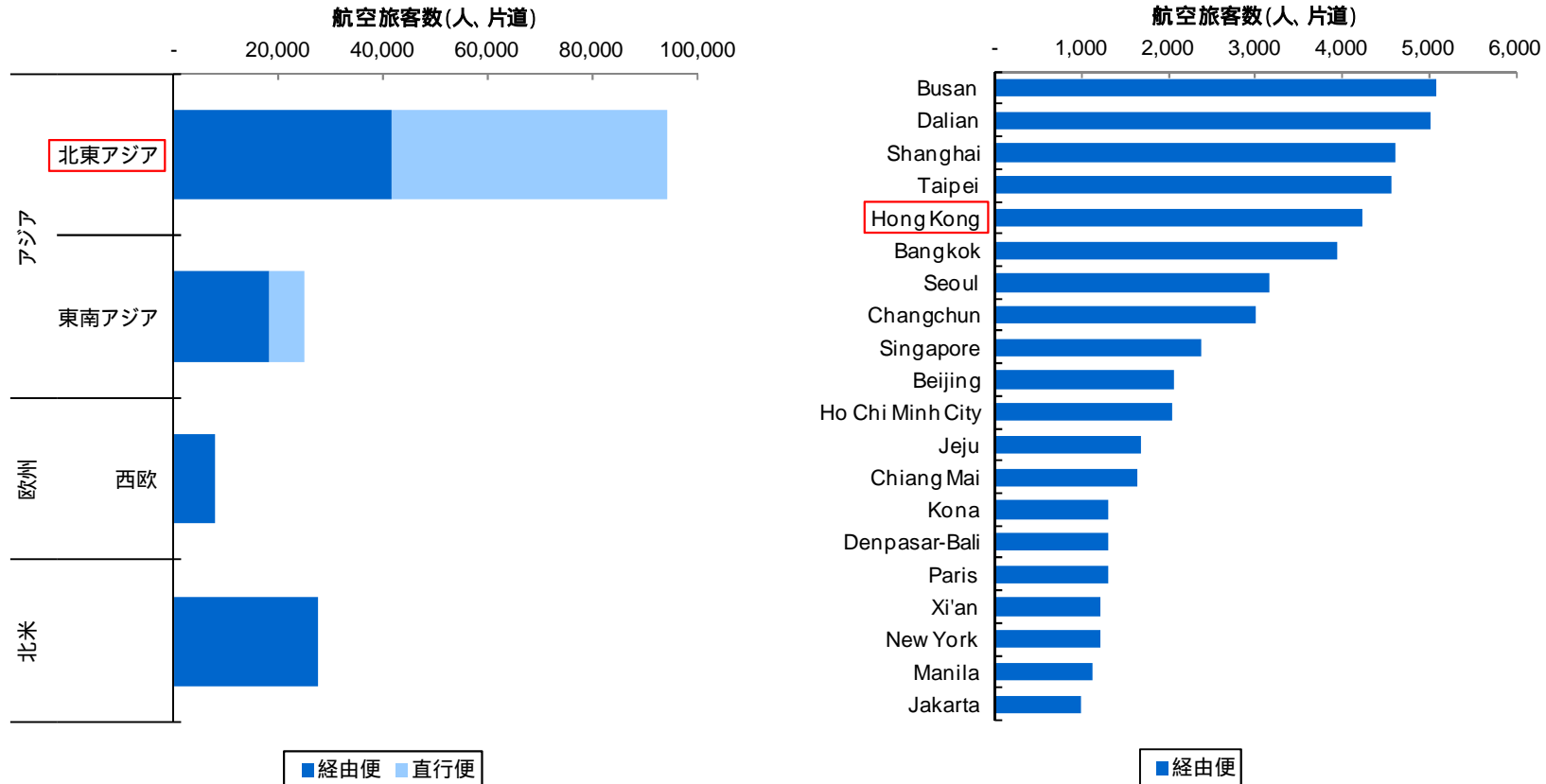
	相手空港	理由
国際間流動を踏まえた拡大見通し	• 香港	• 現状での経由便を利用して往来があり、直行便が就航すれば更なる需要喚起が期待できる
国際線実態を踏まえた拡大見通し	• 既存就航路線すべて	• 日本人出発客にとってはダイヤの設定が悪いので、早朝出発のスケジュール変更を依頼して、利便性を高める。

国際流動の実態

仙台空港から経由便で香港を訪れる需要(日本人・外国人含む)は他空港よりも大きく、過去の就航実績も含めて、新規就航を優先的に営業していく。

- 釜山や大連も経由便利用者が多いが、香港は訪日リピーターが多く東北を訴求しやすいことを評価した。

国際間移動者数



注) 推計値であり、実績値でないことに留意。仙台空港が起点となる航空券を購入した旅客が対象であり、新幹線等で成田空港を利用した旅客は含まれない。出所) 航空券予約データベース(OAG)

国際流動の実態

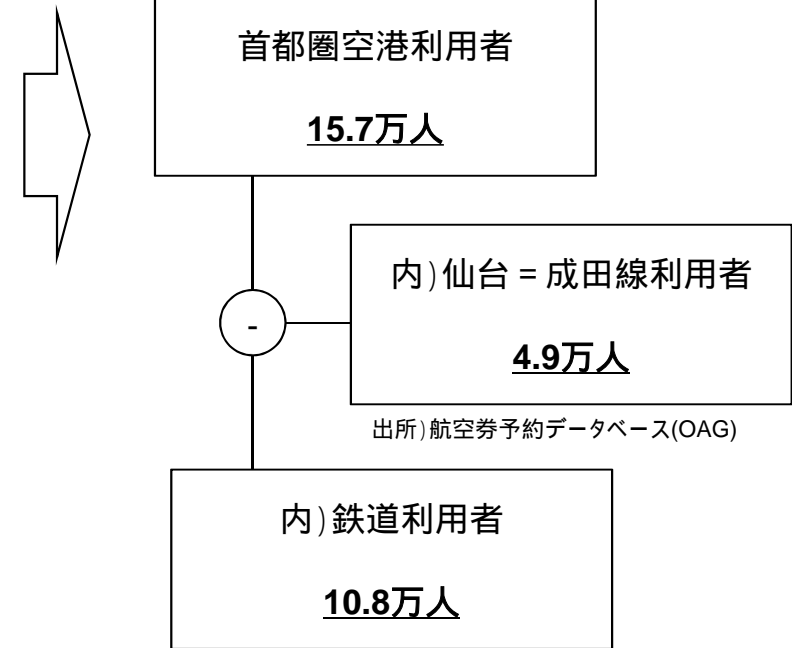
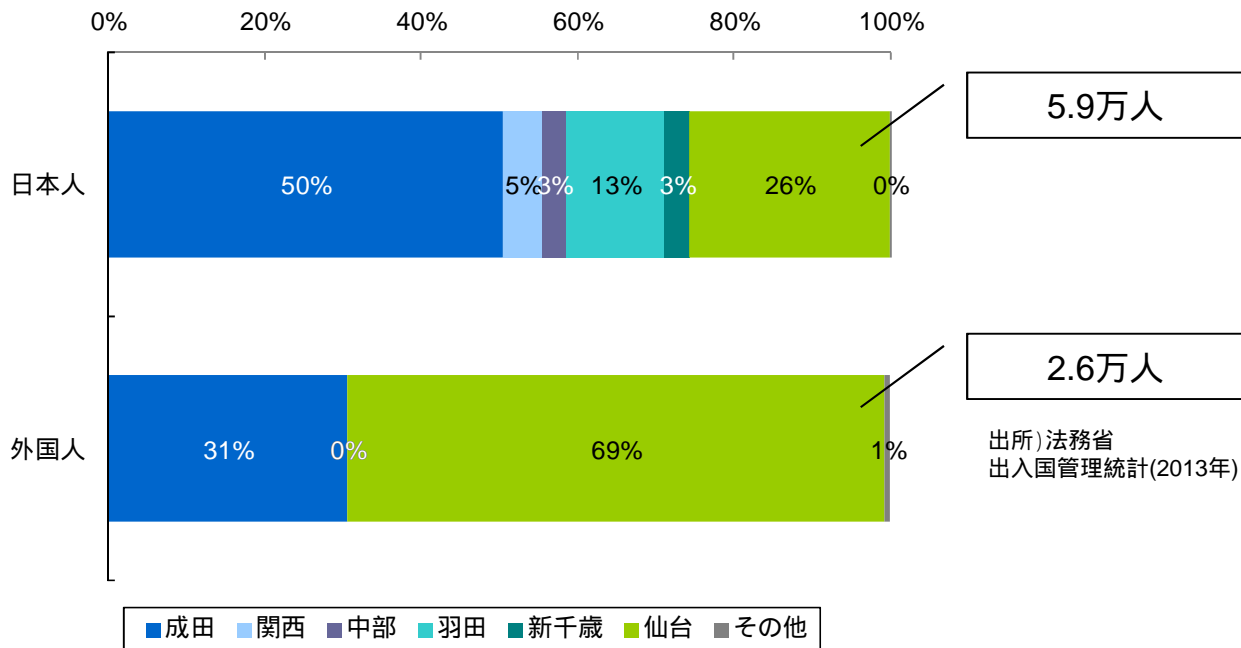
宮城県民のうち、仙台空港からの出国者は1 / 4にとどまり、首都圏空港からの出国が多い。

- 国交省や法務省などの統計を組み合わせて分析すると、
首都圏空港利用者の2/3は鉄道を利用して仙台から海外に出国していると推計される。

宮城県訪問者の出国利用時空港

仙台空港利用者数

仙台空港利用者数



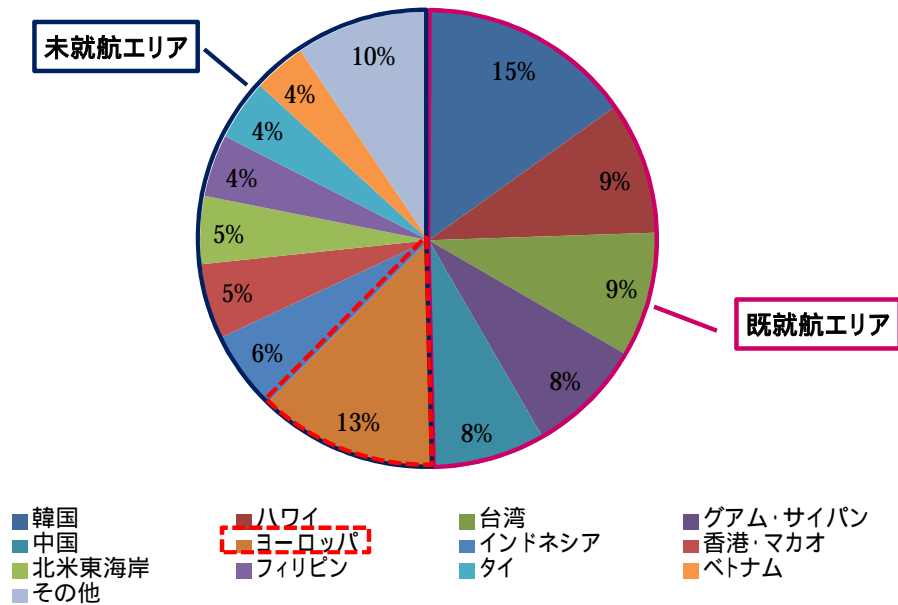
注1) 日本人は宮城県居住者、外国人は最終訪問地が仙台の旅行者の比率
 注2) 週拡大の数字を使用
 出所) 国土交通省 国際航空旅客動態調査(2013年 速報版)

国際流動の実態

宮城県居住者の出国先で一定のボリュームを占めるのが欧州である。
乗継利便性を高めることで、仙台空港発のヨーロッパ旅行客の取り込みが期待できる。

- 宮城県から海外へ行く旅行者の中で、ヨーロッパへ行く人の割合は13%と未就航エリアでは最も高い。

宮城県居住者 出国先割合



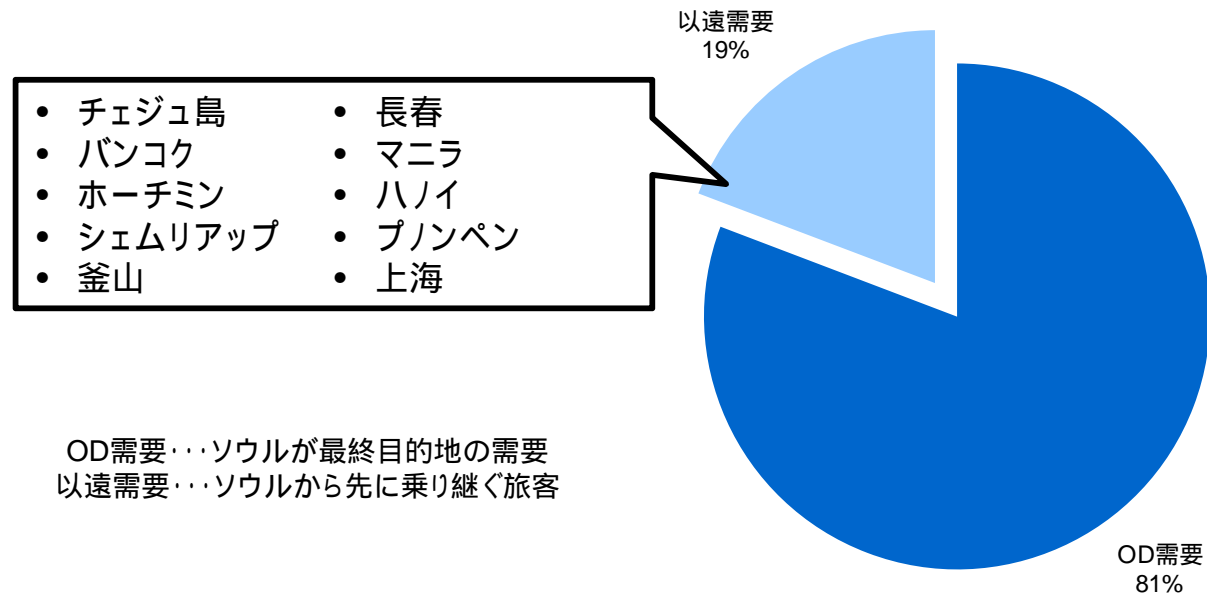
出所) 国土交通省 国際旅客動態調査(2012年)

国際流動の実態

以遠需要^①が期待される仙台 = ソウル線も、
現状では現地着が夕方になり乗り継ぎが不便である。

- 仙台空港を出国してソウル線に搭乗する旅客のうち、約2割がソウルから先に乗り継ぐ。
- 最終目的地は北東アジアと東南アジアが主であり、欧州接続には使用されていない。

仙台 = ソウル線の旅客内訳 (2013年)



出所)航空券予約データベース(OAG)

既存路線の実績整理 ソウル便

ソウル便は訪日外国人にとって利用しやすい時間帯だが、
利用者の大部分を占める出国日本人にとっては利用しにくいスケジュールである。

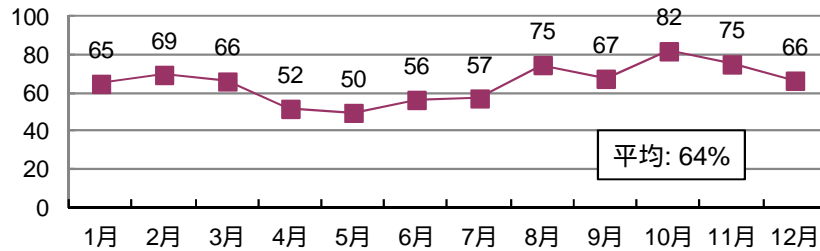
- 仙台-ソウル便は月曜・水曜・金曜・日曜にそれぞれ1往復で、1週間に4往復運航している。
 - 仁川空港を朝の10:00に出発する便と仙台空港を昼の13:10に出発する便がある。
- 使用機材は座席数179席のA321が中心だが、利用客が比較的多いと考えられる金曜発着便のみ座席数250席の767-300を使用している。
- 2013年9月から提供座席数が減少したことに伴って、搭乗率が増加しており70%前後を推移している。

仙台=ソウル路線 利用実績(2013年)

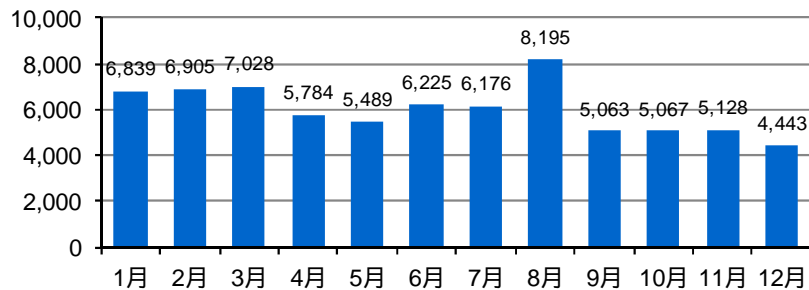
旅客数

72,342人(国際線内シェア:41%)

搭乗率
(%)



旅客数
(人)



仙台=ソウル路線 運航ダイヤ

航空会社	出発	到着	所要時間	運航日	機材
アジアナ航空	10:00 (仁川)	12:10 (仙台)	2時間10分	月・水・日	A321 (179席)
アジアナ航空	10:00 (仁川)	12:10 (仙台)	2時間10分	金	767-300 (250席)
アジアナ航空	13:10 (仙台)	15:40 (仁川)	2時間30分	月・水・日	A321 (179席)
アジアナ航空	13:10 (仙台)	15:40 (仁川)	2時間30分	金	767-300 (250席)

出所)CAPAより作成

仙台を訪れる韓国人のインバウンド旅客数は回復傾向にある。
一方で、韓国を訪れる日本人旅客数は近年減少している。

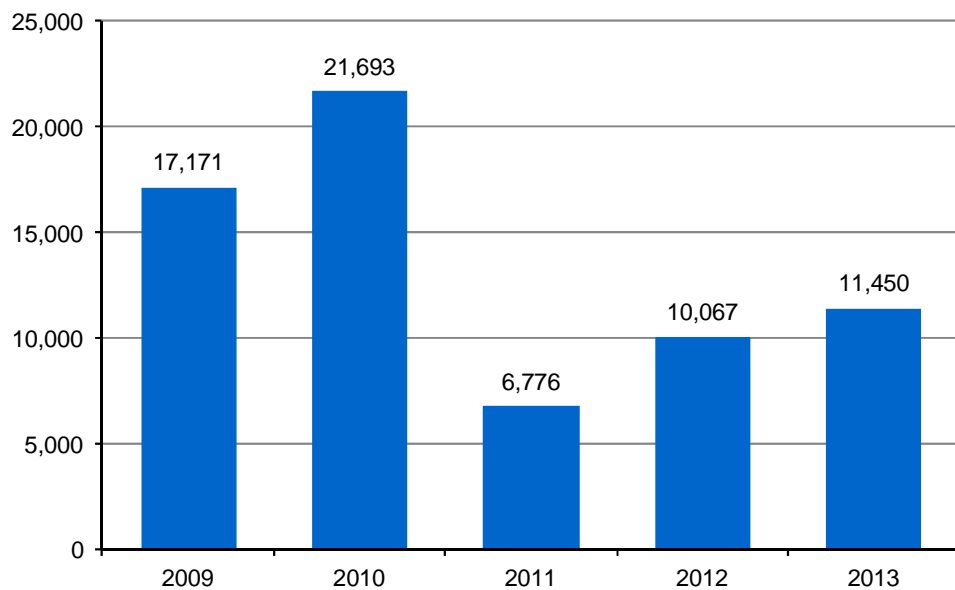
インバウンド

- 仙台を訪れる韓国人旅行者数は東日本大震災の影響もあり、2010年の21,693人から2011年の6,776人へと急激に減少した。
- 2012年以降は韓国人旅行者数は回復傾向にある。

アウトバウンド

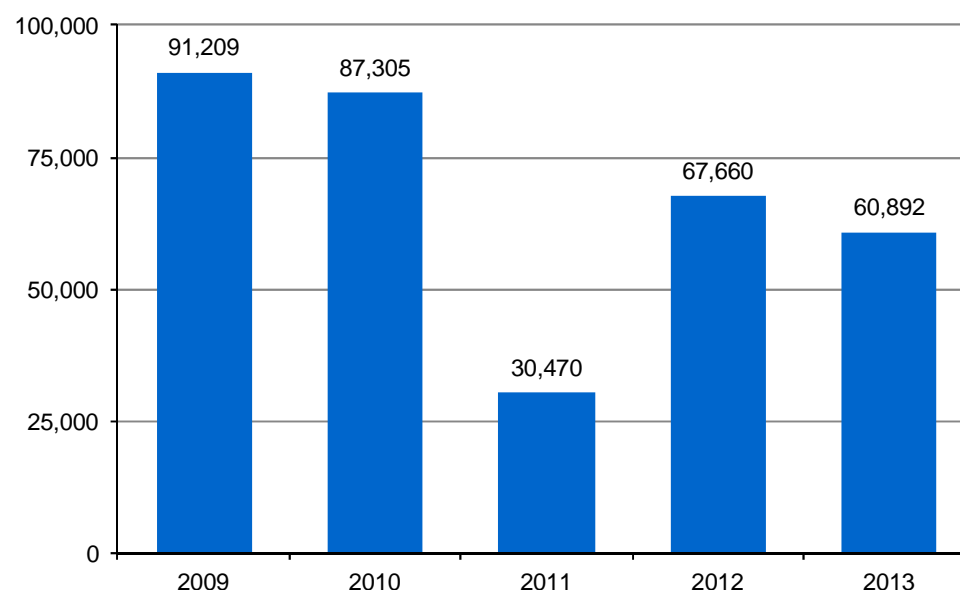
- 宮城県から韓国を訪れる日本人旅行者数は2009年まで9万人強であった。
- 近年はウォン高や外交関係の悪化に伴い、宮城県から韓国へ出国する旅行客数は減少傾向にある。

仙台空港から入国した韓国人の旅行客数推移



出所) 出入国管理統計調査(法務省)より作成

仙台空港から出国した日本人の旅行客数推移(概算)



出所) 宮城県庁提供資料、出入国管理統計調査(法務省)より作成
注) 「ソウル便利用客全体」から「仙台空港から入国した韓国人旅行客」を引いたもの。

既存路線の実績整理 台北便

台北便の平均搭乗率は比較的高い水準を維持しており、供給量の拡大を訴求しやすい。

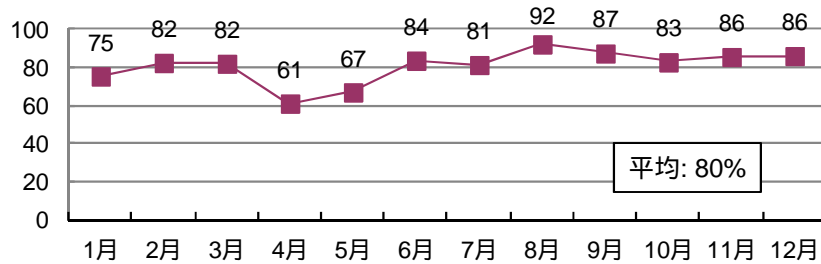
- 仙台-台北便は木曜・日曜にそれぞれ1往復で、1週間に2往復運航している。
 - 台北空港を朝の10:00に出発する便と仙台空港を夕方の16:15に出発する便がある。
- 搭乗率は春先に若干落ち込んだものの、それ以外は80%超と高い水準で推移している。

仙台=台北路線 利用実績(2013年)

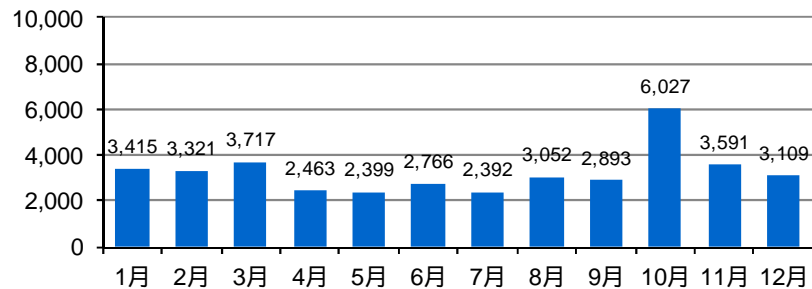
旅客数

39,145人(国際線内シェア:22%)

搭乗率
(%)



旅客数
(人)



仙台=台北路線 運航ダイヤ

航空会社	出発	到着	所要時間	運航日	機材
エバー航空	10:05 (台北)	14:15 (仙台)	3時間10分	木・日	A321 (186席)
エバー航空	16:15 (仙台)	18:55 (台北)	3時間10分	木・日	A321 (186席)

出所)CAPAより作成

既存路線の実績整理 台北便

仙台を訪れる台湾人旅行者数は東日本大震災以降、回復傾向にある。
また、訪台旅行者数は3万人前後を安定して推移している。

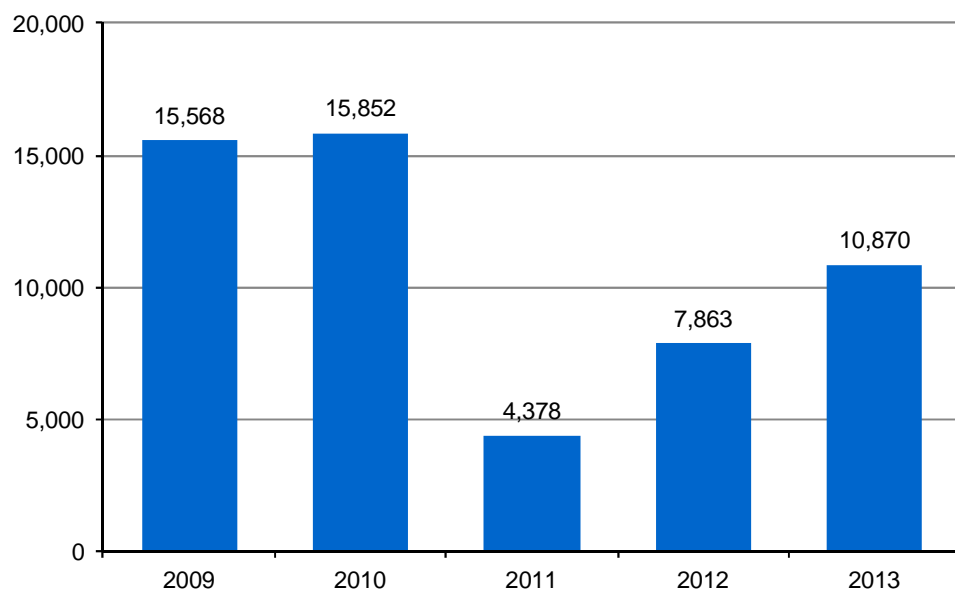
インバウンド

- 仙台を訪れる台湾人旅行者数は2011年の東日本大震災の影響で急激に減少した。
- 2012年以降は回復傾向にあり、2013年の旅客数は10,000人強であった。

アウトバウンド

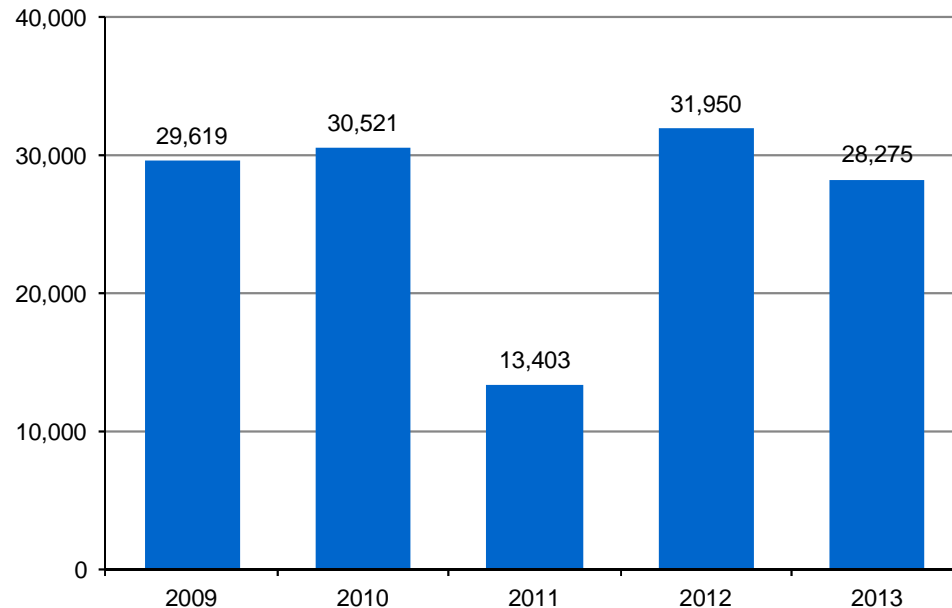
- 宮城県から台湾への出国者数は東日本大震災で急激に減少したが、その他の期間の台北便を利用する日本人旅行者数は概ね3万人前後で推移している。

仙台空港から入国した台湾人の旅行者数推移



出所) 出入国管理統計調査(法務省)より作成

仙台空港から出国した日本人の旅行者数推移(概算)



出所) 宮城県庁提供資料、出入国管理統計調査(法務省)より作成
注) 「台北便利用者全体」から「仙台空港から入国した台湾人旅行者」を引いたもの。

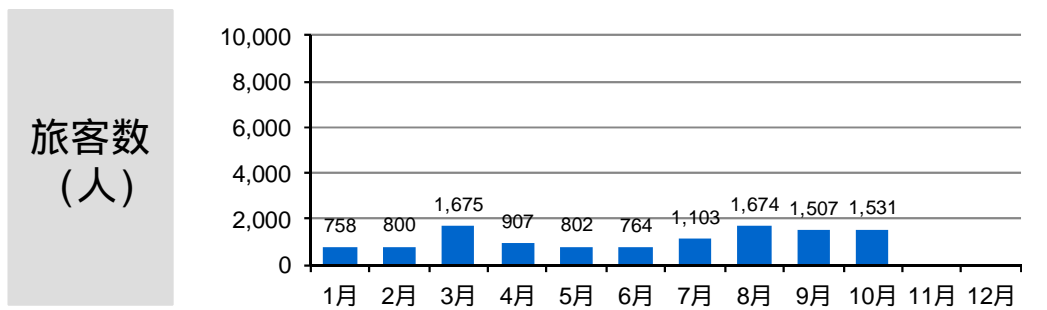
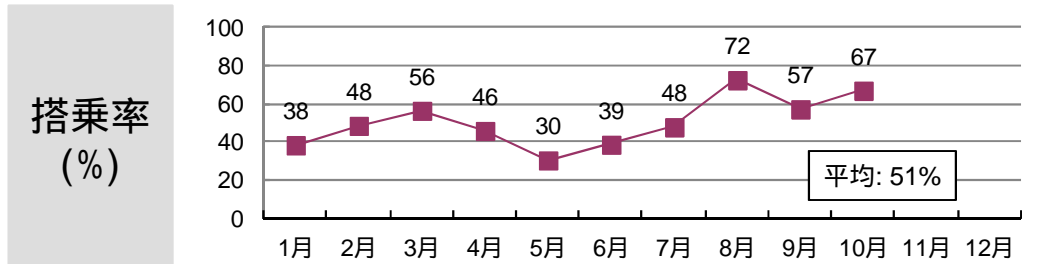
既存路線の実績整理 上海/北京便

上海/北京便は春や夏の休暇期間を除いて搭乗率が50%を下回る月も多く、路便を維持するには、観光・業務の両面で利用を促していく必要がある。

- 仙台-上海/北京便は水曜・日曜にそれぞれ1往復で、1週間に2往復運航している。
 - 上海空港を朝の10:35に出発する便と仙台空港を夕方の14:25に出発する便がある。
- 2013年の搭乗率は8月に72%を記録して以降若干回復したが、それ以外は50%以下で推移している。

仙台=上海/北京路線 利用実績(2013年)

旅客数 11,521人(国際線内シェア:7%)



仙台=上海/北京路線 運航ダイヤ

航空会社	出発	到着	所要時間	運航日	機材
中国国際航空	10:35 (上海)	14:25 (仙台)	2時間50分	水・日	737-800 (159席)
中国国際航空	15:25 (仙台)	17:45 (上海)	2時間30分	水・日	737-800 (159席)

出所)CAPAより作成

中国人・日本人旅行者ともに、2013年は対前年を下回る。

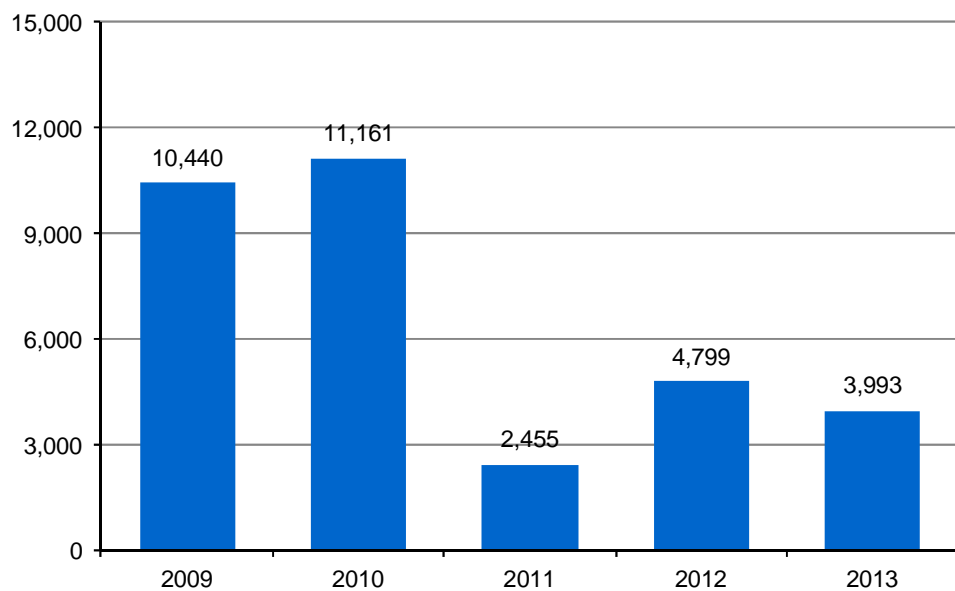
インバウンド

- 仙台を訪れた中国人旅行者数は東日本大震災の影響で2011年に大幅に減少した。
- 中国人旅行者数は2012年には若干増加したものの、2013年には再度減少に転じている。

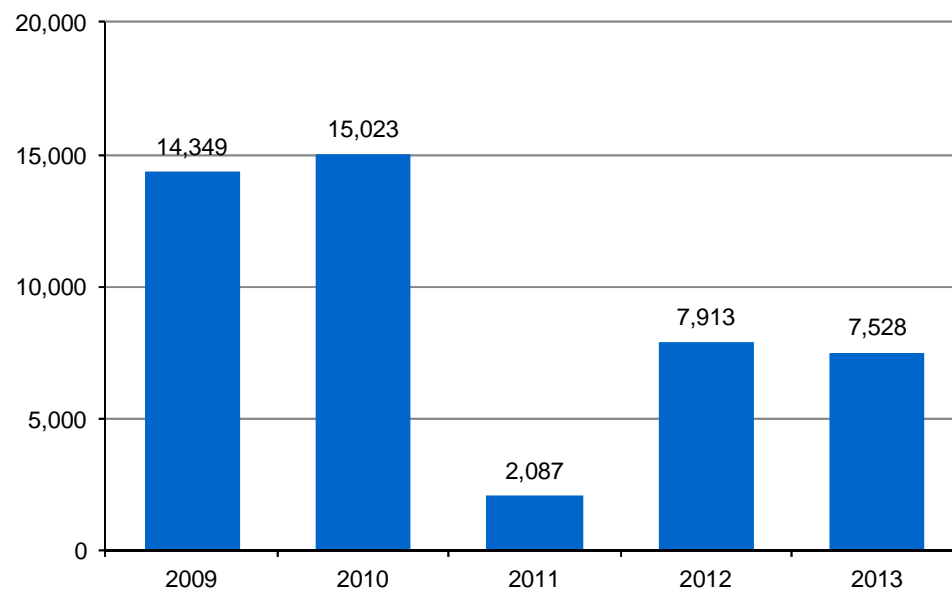
アウトバウンド

- 東日本大震災前は中国を訪れる日本人旅行者数は1万5千人前後であった。
- 震災以降は、外交関係の悪化などが理由でアウトバウンド旅客数は低迷しており、2013年は8千人弱であった。

仙台空港から入国した中国人の旅行者数推移



仙台空港から出国した日本人の旅行者数推移(概算)



出所)宮城県庁提供資料、出入国管理統計調査(法務省)より作成

注)仙台空港から入国した中国人の旅行者には「上海/北京便」以外の利用客も含まれる。注)「上海/北京便利用客全体」から「仙台空港から入国した中国人旅行者」を引いたもの。

既存路線の実績整理 ホノルル便

ホノルル便は新千歳との三角運航路線である。
リゾート路線でありバケーション時期の利用率は高い。

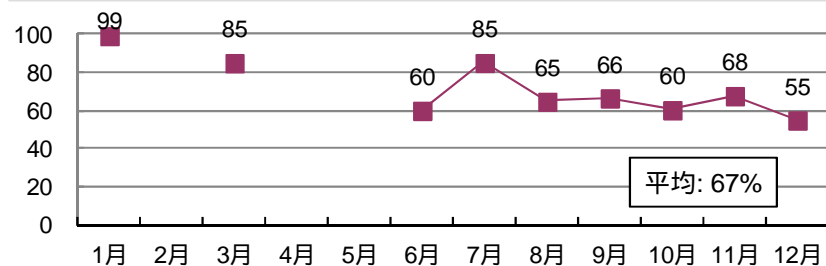
- 仙台-ホノルル便は火曜・木曜・日曜にそれぞれ1便で、1週間に3便運航している。
 - ホノルル空港を昼の13:20に出発し、仙台空港に夕方の16:45に到着する便がある。
- 2013年の年間利用客数は14,672人で、搭乗率は7月に85%を記録したが、それ以外は概ね60%前後を推移している。

仙台=ホノルル路線 利用実績(2013年)

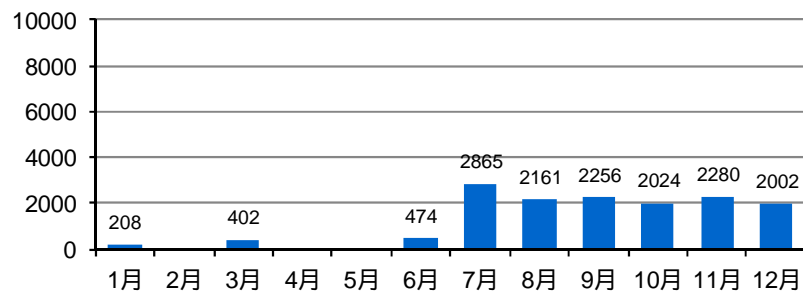
旅客数

14,672人(国際線内シェア:8%)

搭乗率 (%)



旅客数 (人)



仙台=ホノルル路線 運航ダイヤ

航空会社	出発	到着	所要時間	運航日	機材
ハワイアン航空	13:20 (ホノルル)	16:45(+1日) (仙台)	8時間25分	火・木・日	767-300 (264席)
ハワイアン航空	— (仙台)	— (ホノルル)	—	—	—

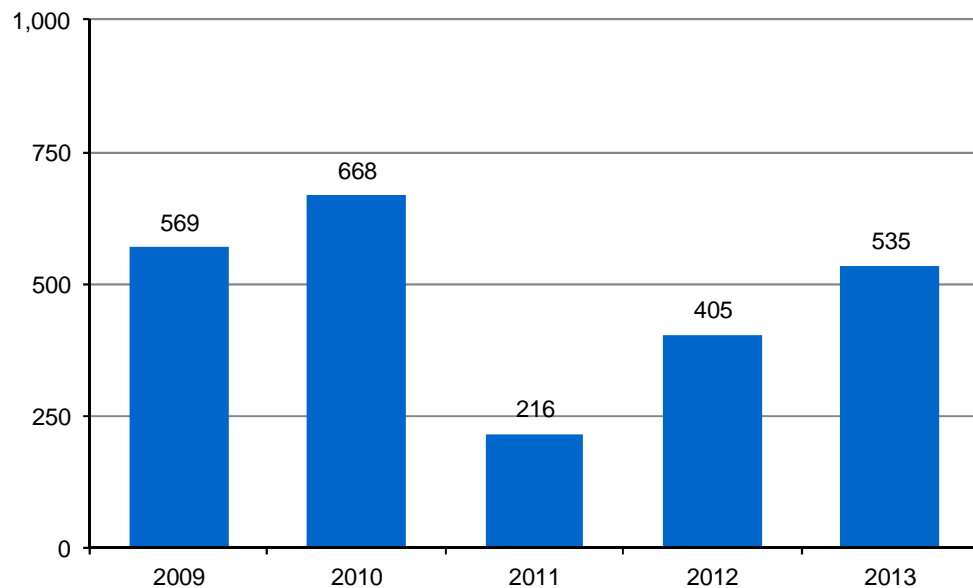
出所)CAPAより作成

ホノルル(ハワイ)便の利用者は日本人旅行者が圧倒的に多い。

インバウンド

- 仙台を訪れるアメリカ人の旅行者数は2009年から2010年にかけて増加したが、2011年の東日本大震災の影響で減少に転じた。
- 東日本大震災以降の米国人旅行者数はここ3年間で増加傾向にある。

仙台空港から入国したアメリカ人の旅行客数推移



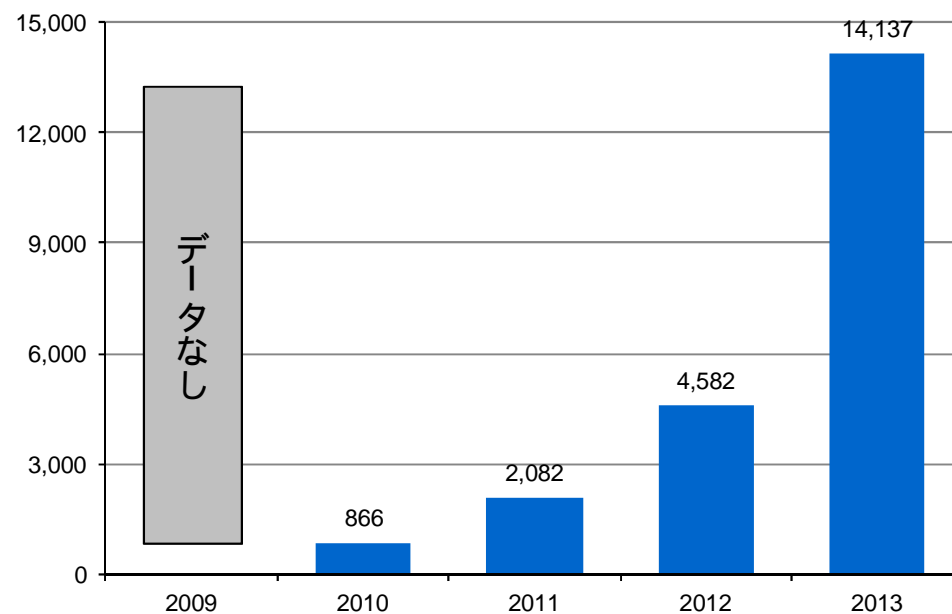
出所) 出入国管理統計調査(法務省)より作成

)ホノルル便利用者以外も含む。

アウトバウンド

- 近年、仙台からホノルルを訪れる観光客数は増加傾向にある。
- 2013年6月より仙台-ホノルル便の定期便が就航し、アウトバウンド旅客数は急激に増加した。

仙台空港から出国した日本人の旅行客数推移(概算)



出所) 出入国管理統計調査(法務省)より作成

注1)「ホノルル便利用者全体」から「仙台空港から入国したアメリカ人旅行者」を引いたもの。
 注2)ホノルル便利用客はチャーター便利用者(2010年～2012年)を含む。

グアム便は現地発の時間は早朝であり、日本人旅行者の滞在は効率が悪い。

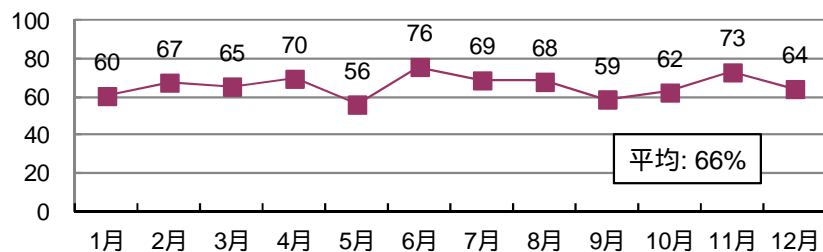
- 仙台-グアム便は火曜・日曜にそれぞれ1往復で、1週間に2往復運航している。
 - グアム空港を朝の7:40に出発する便と仙台空港を昼の11:45に出発する便がある。
- 2013年の年間利用客数は25,813人で、搭乗率は概ね60%～70%の間で推移している。

仙台=グアム路線 利用実績(2013年)

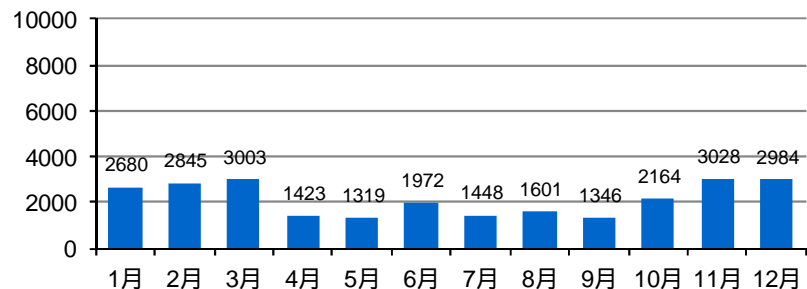
旅客数

25,813人(国際線内シェア:15%)

搭乗率
(%)



旅客数
(人)



仙台=グアム路線 運航ダイヤ

航空会社	出発	到着	所要時間	運航日	機材
ユナイテッド航空	07:40 (グアム)	10:50 (仙台)	4時間5分	火・日	737-700 (124席)
ユナイテッド航空	11:45 (仙台)	16:50 (グアム)	4時間10分	火・日	737-700 (124席)

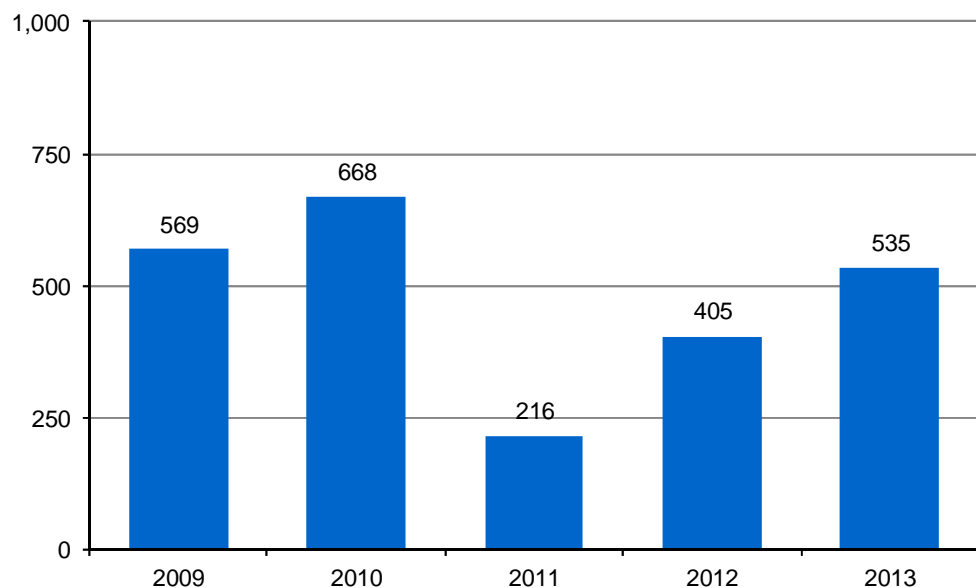
出所)CAPAより作成

グアム便もハワイと同様に、日本人旅行者数が利用者の大半を占める。

インバウンド

- 仙台を訪れるアメリカ人の旅行者数は2009年から2010年にかけて増加したが、2011年の東日本大震災の影響で減少に転じた。
- 東日本大震災以降の米国人旅行者数はここ3年間で増加傾向にある。

仙台空港から入国したアメリカ人の旅行者数推移



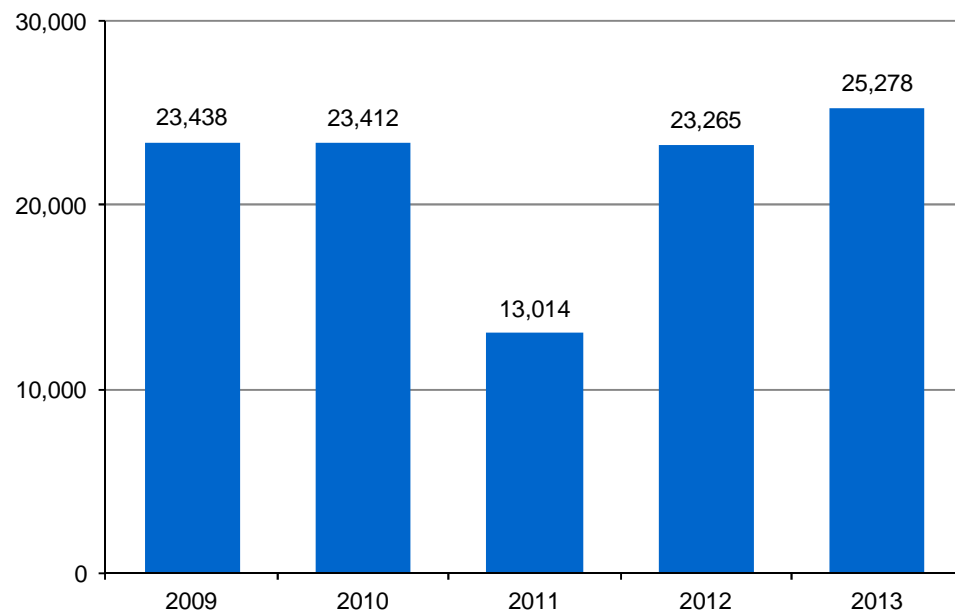
出所) 出入国管理統計調査(法務省)より作成

) グアム便利用者以外も含む。

アウトバウンド

- 仙台空港からグアムへ出国する日本人の旅行者数は概ね2万5千人前後である。
- 東日本大震災以降、グアムへ訪れる日本人旅行者数は増加傾向にある。

仙台空港から出国した日本人の旅行者数推移(概算)



出所) 宮城県庁提供資料、出入国管理統計調査(法務省)より作成

注) 「グアム便利用者全体」から「仙台空港から入国したアメリカ人旅行者」を引いたもの。

参考) 仙台-バンコク路線 運航実績(2013年冬季スケジュールのみ)

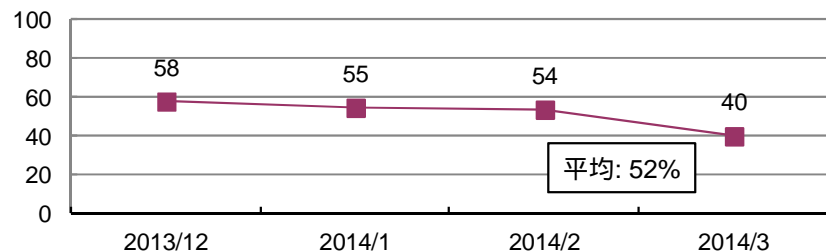
- 仙台-バンコク便は2013年の冬季スケジュールのみ、1週間に3往復運航していた。
 - 2013年の12月4日より新規路線として就航開始したが、2014年3月28日から運航を休止している。
- 2013年冬季間の利用客数は14,688人で、平均搭乗率は52%であった。

仙台=バンコク路線 利用実績(2013年冬季)

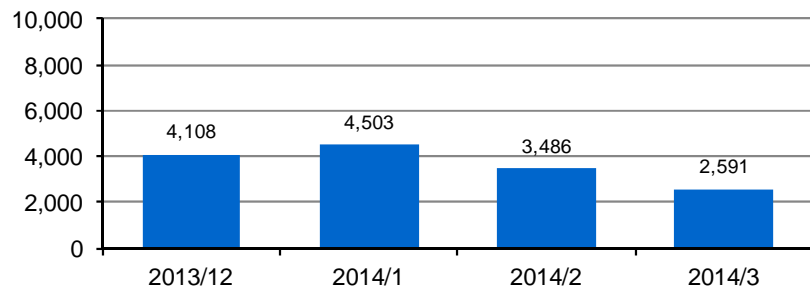
旅客数

14,688人(2013年冬季のみ)

搭乗率
(%)



旅客数
(人)



仙台=バンコク路線 運航ダイヤ(2013年冬季)

航空会社	出発	到着	所要時間	運航日	機材
タイ 国際航空	10:30 (仙台)	15:40 (バンコク)	7時間10分	水・金・日	A330-300 (約300席)
タイ 国際航空	23:59 (バンコク)	7:55(+1日) (仙台)	5時間56分	火・木・土	A330-300 (約300席)

出所)CAPAより作成