

運賃競争による新規航空需要の拡大と地域活性化に関する研究

—那覇・宮古路線をケーススタディとして—

Research on the Expansion of Air Transportation and Regional Vitalization through Low Airfare A Case Study of NAHA/MIYAKO Air Route

神末武彦・加藤 彰
Takehiko KOZUE・Akira KATO

概要

2011年に宮古空港にスカイマークが低価格運賃戦略を持って就航した。それまで既存の日本トランスオーシャン航空と全日本空輸の2つの航空会社で高留まり傾向にあった航空運賃がこれを機に下落して低運賃競争に転じ、熾烈な戦いが繰り広げられるところとなった。この地域の入域者はほぼ航空輸送に頼っており、那覇・宮古の航空路線を検証することによって、運賃の低価格化が宮古島への航空需要喚起と観光客を増加させ、それら観光客がもたらす宮古島への経済波及効果が高まり地域経済の活性化をもたらしたのかを検証することができる。スカイマークの参入により航空機を利用する人数は総体で増加したものの、宮古地域に入域者する観光客数と経済波及効果について大きく影響したとはいえない。これらを検証するため、沖縄県、宮古島市や航空会社から集めた実績や予測と担当者へのインタビューを通して、総合的に集約・分析して研究をまとめた。

キーワード：宮古空港、低価格航空運賃・宮古島観光振興、経済波及効果、沖縄地域活性化

Abstract

In 2011, Skymark Airlines entered the double track air route, Naha-Miyako with their low budget price. The airfare tended to stay high by the 2 existing airlines (Japan Trans-Ocean Air and All Nippon Airways) but changed this route to a high competitive route and the low price battle between these airlines has broken out. Miyako region depends on air transportation and as a result, due to the low fare, increase in use of air transportation and tourists has been confirmed. Verifying how the economy of Miyako Region was influenced by the consumption of the tourist, we have gathered information provided by The Prefecture of Okinawa, The City of Miyako and Air Carriers and held research interviews to summarize.

Keywords: Miyako Airport, Low Airfare, Miyakojima Tourism, Okinawa Tourism, Tourism Ripple Effect

目次

1. はじめに
2. 那覇・宮古路線
 - 2.1 宮古空港概要
 - 2.2 宮古空港への参入航空会社
 - 2.3 宮古空港の乗降客数と着陸回数
 - 2.4 宮古空港の航空貨物取扱量
 - 2.5 那覇・宮古間の航空運賃
3. 宮古の観光
 - 3.1 宮古観光の現状
 - 3.2 宮古入域観光客数概要
 - 3.3 宮古観光の経済波及効果
 - 3.4 宮古観光の課題
4. 検証
5. おわりに

1. はじめに

宮古島は沖縄本島より南西に約 300 km、石垣島の北東に約 130 km 離れている宮古地方に位置している。その中であって宮古島は最も面積が広く、宮古地方の中心の島となっている。この地域は宮古島、池間島、伊良部島、下地島、大神島等大小 6 つの島で構成されている。宮古島市は 5 万 5,003 人、2 万 5,082 世帯⁽¹⁾ を擁し、人口の多くは宮古島の中部で宮古空港に近い平良地区に集中している。亜熱帯海洋性気候で、年間平均気温が 23℃ のこの地域は今まで多くの観光客を魅了してきた。また、毎年、「全国トライアスロン宮古島大会」⁽¹⁾ のような国際規模のイベントが開催されたり、プロ野球のキャンプ地⁽²⁾ になったりと、「スポーツアイランド」としての人気も極めて高い。更には地下ダムや自然エネルギー施設など設置し「エコアイランド宮古島」⁽³⁾ としての取り組みにも前向きである。

沖縄県全体としては観光客の増加により、県内への経済波及効果が期待されている。しかしながら宮古島においては、沖縄本島や 2013 年春に新空港が開港した石垣島と比較すると、残念ながら観光客を飛躍的に増加させるような施策は特になく、経済波及効果を前

向きに捉えていくことは極めて難しいと言わざるを得ない。2011年9月には石垣島に先駆け、低運賃を設定したスカイマーク航空が宮古島に就航し、それまで全日本空輸と日本トランスオーシャン航空のダブルトラック⁽⁴⁾で運賃設定が高止まりしていた路線に風穴を開けた。スカイマーク航空が参入して2年が経過した今、低価格運賃設定により航空需要が喚起され、観光需要が伸びて地域の活性化に繋がったのか、本研究では現在の宮古島の観光客数の伸びと、経済への波及効果について調査、分析を行った。

2. 那覇・宮古路線

2.1 宮古空港概要

1943年6月に海軍飛行場として建設されたこの空港は、この地域のゲートウェーとして大変重要な役割を担っている。民間航空機が運用開始されたのが1956年6月であり、それ以来57年にわたり、この地域の物流の拠点として貢献している。石垣空港に先駆け、1975年に1,500 m×45 m滑走路での運用を開始し、1978年には暫定でジェット化共用が開始され、初のB737型機⁽⁶⁾の就航を迎えた。また、1983年に滑走路が2,000 mに延長され、中型機の発着が可能となった。B767型機⁽⁷⁾などの中型ジェット機が発着可能な施設を整えているが、現在は小型ジェット機のB737型機とDHC-8型機⁽⁸⁾しか就航していない。

【宮古空港沿革】

1943年（昭和18年）	6月	旧日本軍により海軍飛行場として建設
1956年（昭和31年）	6月	民間航空機運航開始
1973年（昭和48年）	2月	第三種空港政令指定
1975年（昭和50年）	3月	供用開始（滑走路1,500 m×45 m）
1978年（昭和53年）	3月	暫定ジェット供用開始・B737型機就航
1979年（昭和54年）	12月	旧宮古空港ターミナルビル（通称：花笠空港）完成
1983年（昭和58年）	7月	滑走路延長、供用開始（2,000 m×45 m）
1984年（昭和59年）	1月	計器着陸装置（ILS）、進入灯供用開始
1989年（平成元年）	7月	東京直行便就航（B737型機）
1997年（平成9年）	8月	福岡直行便就航（B737型機）
1997年（平成9年）	7月	新ターミナルビル供用開始

【宮古空港概要】

種別	: 地方管理空港 (旧第三種空港)
設置管理者	: 沖縄県
所在地	: 沖縄県宮古市
標高	: 42.8 m
面積	: 1,239,182 m ²
滑走路	: 2,000 m (長さ) × 45 m (幅)
エプロン	: 27,500 m ² 中型ジェット機用3バース
航行援助施設	: NDB/VORTAC/ILS
運用時間	: 13時間 (8:00 ~ 21:00)
ターミナルビル	: 9,406 m ²
駐車場	: 400台 (有料)

2.2 宮古空港への参入航空会社

現在、宮古路線には日本トランスオーシャン航空 (JTA)、全日本空輸 (ANA)、琉球エアークommューター (RAC) ⁽⁹⁾ スカイマーク (SKY) の4社が乗り入れている。大都市圏からの直行便運航が需要増につながると考えられたために滑走路の長さや ILS ⁽¹⁰⁾ の施設などを充実させてきたが、大阪国際空港 (伊丹)、関西国際空港、福岡空港などからの直行便はすでになく、日本航空が夏期に中型機 (B767) による運航も 2011 年度以降は運航されていない状況にある。

表 2.2.1 各社の運航路線一覧

航空会社	就航路線	便数
日本トランスオーシャン航空 (NU) 使用機材: B737-400	東京国際空港 (羽田) (HND) 那覇空港 (OKA)	HND → MMY 1 便 / MMY → HND 1 便 OKA → MMY 8 便 / MMY → OKA 8 便
琉球エアークommューター (NU) 使用機材: DHC8-Q100	那覇空港 (OKA) 多良間空港 (TRA) 新石垣空港 (ISG)	OKA → MMY 1 便 / MMY → OKA 1 便 TRA → MMY 2 便 / MMY → TRA 2 便 ISG → MMY 2 便 / MMY → ISG 2 便
全日本空輸 (NU) 使用機材: B737-500 B737-700 B737-800	那覇空港 (OKA) 新石垣空港 (ISG)	OKA → MMY 5 便 / MMY → OKA 5 便 ISG → MMY 1 便 / MMY → ISG 1 便
スカイマーク (BC) 使用機材: B737-800	那覇空港 (OKA)	OKA → MMY 2 便 / MMY → OKA 2 便 *

資料: 各社の運航スケジュールに基づき作成 (2013 年 12 月 ~ 2014 年 1 月のスケジュールに基づく)

2011 年に就航した SKY は現在 1 日 2 便の運航であるが、路線開設当初は 5 往復 10 便体制であった。2012 年の夏期スケジュールでは 9 往復 18 便に増便するとプレスリリース

スで発表したものの実現はできず、反対に2012年7月に、9月24日からのスケジュールから3往復6便体制に減便する結果となった。更には2013年1月には「4月1日から6月30日まで運休する」ことを発表した。運航再開は6月1日から3往復6便体制で実施されたが、7月10日には現行の2往復4便への減便を決定し、その措置は現在まで続いている。同社の新石垣空港へ路線新設や今後、米子への新規路線開設を勘案すると機材繰りは極めて厳しいと思われる。また宮古路線の旅客搭乗率と採算ラインを考えると、通年で安定した便数の提供は難しいと判断される。また定期便として運航しながら、運休、減便を繰り返すことになれば、「島民の足」としての役割が大きく損なわれることになり、SKYに対する人々の信頼が大きく崩れることになりかねない。

表2.2.2 スカイマーク（那覇・宮古線）路線便数推移

発表日	実施日	路線便数
2011年6月30日	2011年9月15日～	1日5往復10便
2012年1月11日	2012年7月01日～10月27日	1日9往復18便（注）
2012年7月20日	2012年9月24日～9月30日	1日3往復6便
2013年1月25日	2013年4月01日～6月30日	運休
2013年3月28日	2013年6月01日～6月20日	1日3往復6便
2013年5月1日	2013年7月10日～7月31日	1日2往復4便

（注）実際には増便せず、1日5往復10便のまま路線運航を継続
資料：スカイマークのプレスリリース資料より作成

2.3 宮古空港の乗降客数と着陸回数

2012年度の宮古空港全体の乗降客数は129万0,952人となり、この10年間では最大となった。2006年から4年間は毎年乗降客数が減少し、2006年度は前年度より3万2,453人も減少している。次いで下げ幅が大きかったのは2009年度であり、前年より1万9,099人減少している。那覇・宮古間にSKYが参入した効果については、2011年9月の就航により発着回数が半期分増加していること、それに伴って乗降者数が2011年度は115万2,166人と前年度より7万6,552人増加、2012年度は13万8,217増加と180%の伸び率を見せたことが指摘される。日本トランスオーシャン航空（JTA）は1990年7月21日から2010年まで夏期スケジュールで東京・宮古間に中型機のB767を日本航空からウェットリース⁽¹¹⁾運航し、夏期の観光客の需要や、マンゴーなどの農産品貨物需要に備えてきた。観光需要の伸び等も考慮され現在運航は中止されたが、9月の連休や3月の春休みに関西空港＝宮古線（B737）を季節便として設定し、中型機の減少分の補完となるよう設定した。「図2.3.1及び表2.3.1」からもわかるように、2011年から2012年にかけて乗降客数は増加しているが、これは低運賃のSKYが参入した効果によるものであ

ると結論づけられる。

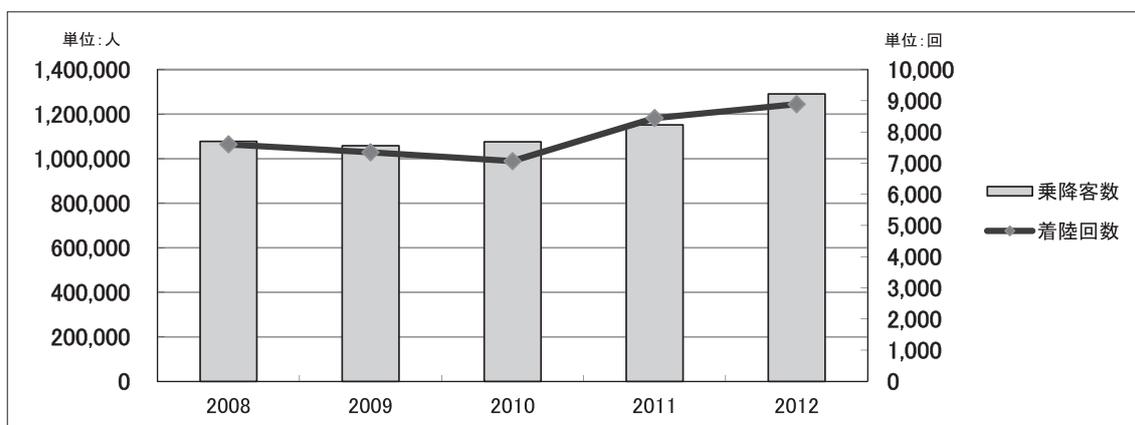


図 2.3.1 宮古空港の状況 (着陸回数と乗降客数)
資料：平成 24 年空港管理状況調査

表 2.3.1 スカイマーク航空の月別搭乗者数推移 (2013 年 10 月現在)

単位：人

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
2011	—	—	—	—	—	28,320	28,520	22,998	22,446	19,025	20,251	23,726	153,847
2012	16,283	17,230	18,514	15,279	10,124	15,436	13,121	11,290	10,738	10,646	11,954	15,820	166,435
2013	運休	運休	9,744	13,614	18,571	15,217	12,160	—	—	—	—	—	69,336

資料：スカイマーク搭乗実績 (http://www.skymark.jp/ja/company/investor_loadfactor.pdf) から抜粋

2.4 宮古空港の航空貨物取扱量

鮮度を第一とする農作物や魚類の輸送には航空貨物とその力を発揮する。船便を利用すると石垣島経由となり、那覇到着まで3日もかかり、東京や大阪などの都市圏に到着する頃には鮮度が落ちてしまう。現在の宮古・羽田路線には B737 しか運航しておらず、コンテナを搭載できない限られたスペースで運ぶ以外に方法はない。その結果、出荷のピークを迎える時期に積み残しが出るような事態となっており、改善策が待たれている状況である。そのような状況の中でも、SKY が就航して貨物を取り扱ったのはほんの一時期であり、貨物取扱総量については、ほぼ影響を受けていない状況であることがわかる (図 2.4.1)。

近年宮古の農業は温暖な気候と平坦な大地から成る農地を有し、耕作率は 51.9% と高く、農耕上は恵まれた地である。さとうきびを基幹作物としているが、厳しい自然環境や輸送面での不安を抱え、衰退傾向にあるなか、市は 2006 年～ 2011 年の 5 年間、マンゴー用のパイプハウス購入を希望する農家を助成する施策を実施した。そのためマンゴー栽培を行う生産者が増加し、現在ではマンゴー生産日本一となっている。また、宮古産の

完熟アップルマンゴー⁽¹²⁾はブランド化されており、高級フルーツとして高値で取引され、生産量も年々増加傾向にあり、島の経済を支えている(図2.4.2)。また、黒潮の流れに隣接した漁場が近いこの地域はマグロやカツオなどの水揚げに恵まれている。宮古地域の経済活性化には新石垣空港同様、マンゴーやパパイヤ等の傷みやすい高価な特産品を安全かつ迅速に輸送するシステムを早急に構築する必要がある。

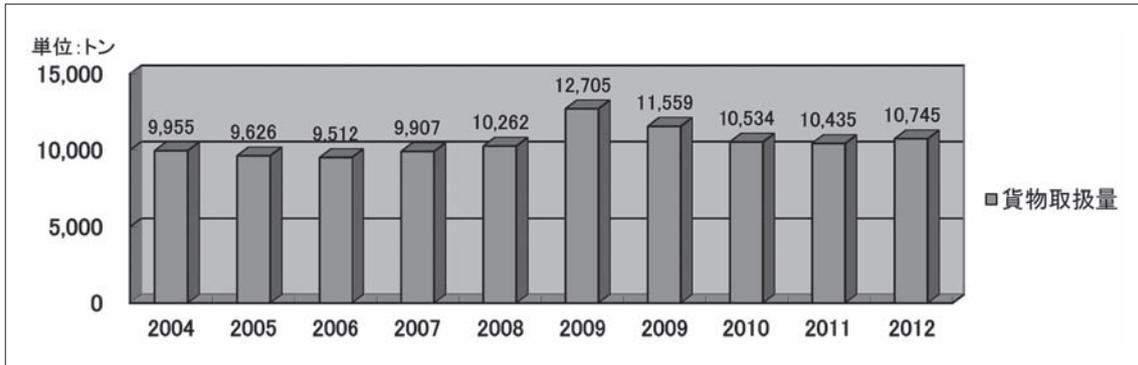


図 2.4.1 宮古空港の貨物取扱量
(注) 貨物取扱量には郵便取扱量は含まれない。
資料：国土交通省航空局

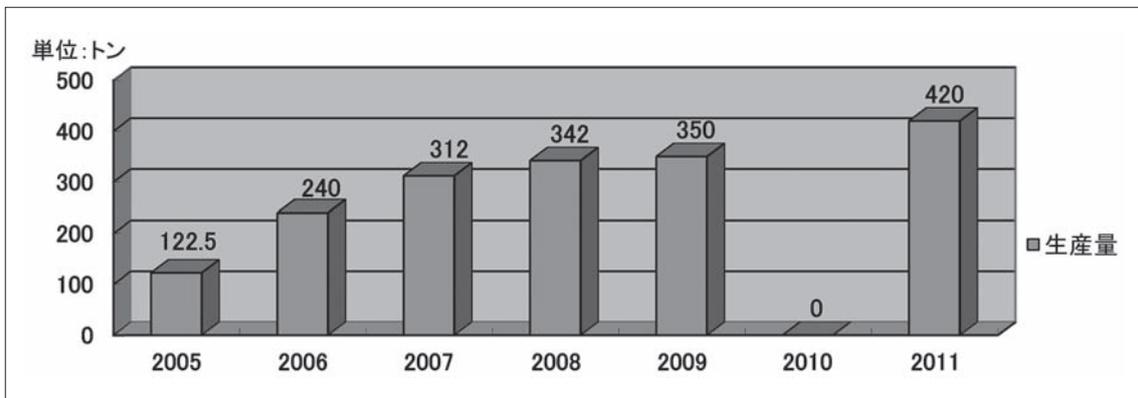


図 2.4.2 宮古におけるマンゴー生産量
資料：統計みやこじま(平成24年度版)

2.5 那覇・宮古間の航空運賃

JTA とその傘下にある RAC を一つの会社と位置づけると、SKY 参入前の宮古・那覇路線は JTA, ANA の、実質ダブルトラックであった。しかしながら単独ではなく競合路線であるにもかかわらず、実質的な運賃競争は表面上では存在しなかった。旅行会社のパッケージツアー等を構成している IT 運賃⁽¹³⁾においてはシェア争いによる低運賃競争が行われており、スカイマークの割引基準に匹敵する金額かそれ以下になる場合があるが、全体的には高留まりしている路線であった。沖縄県からの離島振興政策でこの路線を利用す

る島民に対して補助金が出され、離島割引⁽¹⁴⁾が作られているが、まだ気軽に親戚を訪ねるために利用するような運賃体系まで到達しておらず、運賃の引き下げについては再三にわたり要望されていたが実現には至らなかった。

しかし、低運賃のスカイマークの参入によりトリプルトラック⁽¹⁵⁾となった途端、JTA、ANAの2社もスカイマークの低運賃に対抗措置として航空運賃の値下げに踏み切らざるを得なくなった。すなわち、2011年7月14日にスカイマークが従来の片道大人普通運賃よりも7,700円安い9,800円とし、営業割引に至っては2,800円という破格の運賃としたため、JTAは翌7月15日にこの運賃に対抗すべく、営業割引運賃の下限運賃を3,600円まで引き下げた。この動きに対しスカイマークは7月21日に片道普通運賃を7,800円まで下げ、営業割引運賃については1,000円引き下げ、2,800円とした。JTAも追いつくべく、翌日の7月22日には離島割引を8,100円まで下げ、航空券のみを購入する層を引き留める施策を打ち出した。最終的には翌日の7月23日にスカイマークが片道大人普通運賃を7,500円まで下げると発表された。一方、ANAは8月9日に運賃の改定を行い、営業割引運賃を引き下げるとともに、アイきっぷ（離島割引）を7,800円とした。このような相次ぐ値下げ競争の末、9月15日にスカイマークは初便就航を迎えることとなる。

表 2.5.1 2011 年上期の那覇・宮古間運賃

航空会社	大人普通運賃	往復割引	離島割引
日本トランスオーシャン航空 (NU) / 琉球エアコミューター (NU)	17,500 円	15,000 円	11,950 円
全日本空輸 (NH)	18,600 円	15,700 円	12,550 円

(注) 運賃：上段が通常期、下段がピーク期の片道運賃
資料：国土交通省届出資料より

表 2.5.2 2011 年下期の那覇・宮古間運賃比較

航空会社	大人普通運賃		営業割引運賃	
	下限	上限	下限	上限
日本トランスオーシャン航空 (NU) / 琉球エアコミューター (NU)	17,500 円	18,600 円	3,600 円	18,100 円
全日本空輸 (NH)	17,500 円	18,600 円	3,600 円	15,700 円
スカイマーク (BC)	5,000 円	15,800 円	2,800 円	14,800 円

(注) 運賃は片道
資料：各社国土交通省届運賃を参照し作成

3. 宮古の観光

3.1 宮古観光の現状

ビーチリゾートとして名高い沖縄県の中でも、特に美しい海や自然景観に恵まれたこの地域には毎年多くの観光客がやってくる。海岸線の総延長距離は 222.9 km に及び、海岸線沿いには宮古島東急ホテル、ホテルブリーズベイマリーナ、リゾートヴィラブリッサ、ホテルアトールエメラルドや最高級のシギラベイサイドスイートアラマンダなど大型のリゾートホテルをはじめとした宿泊施設が充実している。観光施設としては上野ドイツ村、宮古島市熱帯植物園、宮古島海宝館、雪塩ミュージアムや日本で最南端・最西端の天然温泉施設であるシギラ黄金温泉があげられる。その他、自然環境、景観を生かした海洋レジャー、自然観察、ゴルフなども楽しむことができる。特に宮古島北方の約 5～15 km の海域に広がる大小 100 以上の干礁からなる日本最大級の巨大な珊瑚礁群である「八重干瀬（ヤビシ）」があり、シュノーケルやダイビングが楽しめる。また、「全日本トライアスロン宮古島大会」は国際規模で開催されておりイベントとして定着している。その他にも、「美ぎ島ミュージックコンベンション」⁽¹⁶⁾ や「MIYAKOISLAND ROCK FESTIVAL」⁽¹⁷⁾ など音楽を題材とした多様なイベントが行われている。固有の文化としては国の無形文化財に指定されているパーントゥ⁽¹⁸⁾ や伝統工芸の宮古上布⁽¹⁹⁾ などがあげられる。

3.2 宮古入域観光客概要

宮古地域への観光客は、2012 年度の沖縄県観光実態調査によると沖縄県全体の訪問者の 6.6% であったと報告されており、石垣島の 13.3% より下回り、更に沖縄本島でも比較的観光客の少ない北部東海岸地域よりも下回っている（図 3.2.1）。「宮古島」の名は全国的

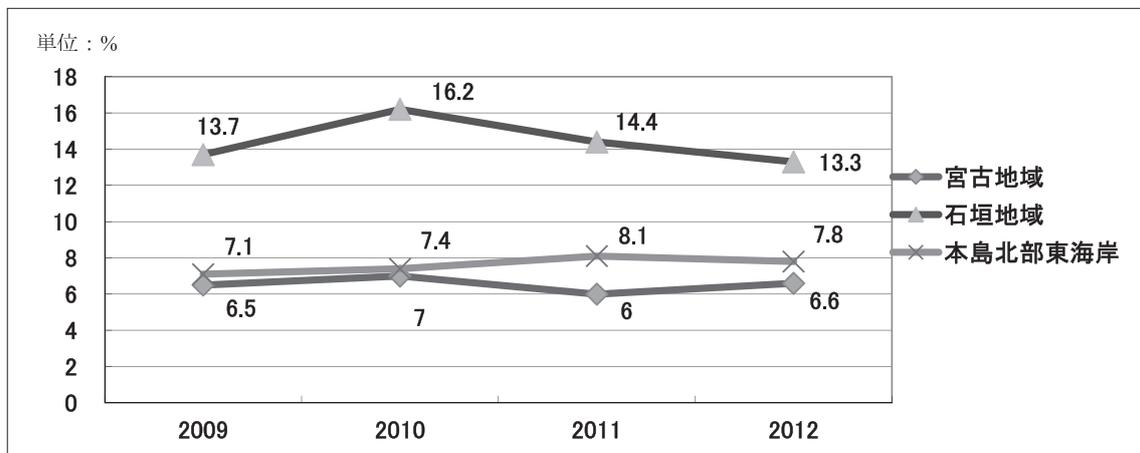


図 3.2.1 沖縄県地域別訪問観光客数の割合

資料：沖縄県観光統計実態調査（平成 21 年度～ 24 年度）資料を基に作成

に有名ではあるが、訪問者となると県全体で増加している分の上積みがあるものの、伸び率はそれほど大きくないことがわかる。

2013年度の宮古入域観光客数は41万3,654人と前年度の数字を大幅に上回った。2011年度は東日大震災の影響もあり、イベントの中止や旅行自粛などで観光客が減少したのが要因とされる。しかし、2007年度から2009年度までには観光客が減少傾向にあり、33万人台までに落ち込んだ。これは2011年度の水準と同じである。2013年度は上期(4月～9月)までの数字しか出ていないためこの時点で正確に分析することは困難であるが、現状のまま推移すれば2012年度より若干増加する見込みである。

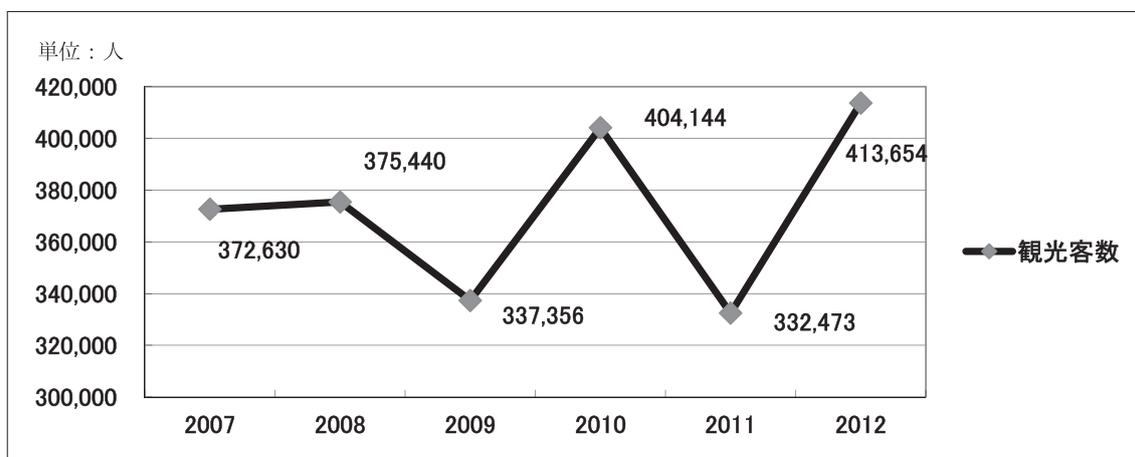


図 3.2.2 宮古入域観光客数

資料：宮古島市平成25年度入域観光客数(4月～10月)統計より

旅行の形態で分析すると、沖縄本島を中心にリピーターが増加しており、それに伴って添乗員同行型でスケジュールが固定された旅行形態の「団体旅行」の比率は減少傾向にある。2012年度は旅行全体の10%未満であった。その一方で自由に行程を組むことができる「フリープラン型パック旅行」と「個人旅行」の比率が大きく伸びている。特に2012年度はLCC⁽²⁰⁾元年と言われ、LCC3社⁽²¹⁾が那覇に路線を設定したため、比較的手軽に航空旅行を楽しむことができるようになった結果、旅行会社を通さず、すべて個人で手配をする「個人旅行」が大きな割合を占めた。しかし、この数字については航空便数や滞在先が充実し、全体の約7割が目的地としている沖縄本島について分析した結果であり、八重山地域や宮古地域など先島諸島にそのまま当てはまるものではない。当然ながらこれらの地域には島を訪れるのが初めての観光客も多く、団体や観光付のパックを利用する層は沖縄本島と比較して多いと考えられる。また八重山地域については新石垣空港へピーチ・アビエーションが就航しているが、LCCの直行便が就航していない宮古地域については「個人旅行」の割合も更に低くなるものと推察される。

表 3.2.1 沖縄来島者の旅行形態

旅行形態	全体に占める割合
団体旅行	8.4%
観光付パック旅行	9.8%
フリープラン型パック旅行	37.7%
個人旅行	44.1%

資料：平成 24 年度沖縄県観光統計実態調査より抜粋

3.3 宮古観光の経済波及効果

宮古地域への観光客は緩やかに増加していると捉えることができるが、島全体への経済波及効果という点では沖縄県全体の平均値を下回っている。入域観光客 1 人あたりの消費額が 4 万 5,000 円と沖縄県平均の 6 万 7,000 円よりも 2 万 2,000 円も低く、推計消費額は 189 億円程度となっている。これを数千円押し上げるだけで 200 億円の水準まで押し上げることができると思う。宮古島市観光商工局観光課は以下のように経済波及効果についてまとめている（表 3.3.1）。

表 3.3.1 宮古島市観光による経済波及効果（2012 年度）

消費総額	4.5 万円× 41 万人＝約 189 億円
生産波及効果の総額	約 350 億円（うち直接的効果約 124 億円） 農業産出額の約 2.4 倍、製造業出荷額の 2.4 倍、商業販売額の 0.5 倍
付加価値の総額	約 210 億円 宮古島市の推計総生産額に比して約 16%
雇用効果	5,858 人（フルタイム職員換算） 国勢調査の就業者数の約 24%を占める

資料：宮古島市観光客満足調査・経済波及効果調査、平成 24 年度版よりそのまま引用

また、2004 年度にも同様の調査が実施されており、観光客数は 39 万人から 2 万人増加して 41 万人となり、雇用効果も約 4%伸びを見せている。しかし、1 人あたりの消費額が 6,000 円程度減少し、消費総額は観光客数が増加したにもかかわらず減少しており、加えて、生産波及効果が 22 億円、付加価値の総額が 10 億円と減少しており、これらからこの地域の経済波及効果は縮小傾向にあることがわかる。（表 3.3.2）

表 3.3.2 宮古島市観光による経済波及効果（2004 年度）

消費総額	5.1 万円× 39 万人＝約 202 億円
生産波及効果の総額	約 372 億円（うち直接的効果約 130 億円） 農業産出額の約 2.6 倍、製造業出荷額の 1.9 倍、商業販売額の 0.5 倍
付加価値の総額	約 220 億円 宮古島市の推計総生産額に比して約 16%
雇用効果	5,625 人（フルタイム職員換算） 国勢調査の就業者数の約 22%を占める

資料：宮古島市観光客満足調査・経済波及効果調査、平成 16 年度版よりそのまま引用

3.4 宮古観光の課題

3.3 で検証したように、消費金額の底上げを図る仕組み作りが急務であると考えられる。観光インフラの整備は自然観光との調和を大切にしながら慎重に進める必要があるが、サービス事業者が付加価値を見出すことが重要である。宮古ホスピタリティの充実や沖縄のどこにでもあるような名産品を並べるお土産ではなく、宮古でしか手に入れないものを提供する等、自然環境を生かした循環型エコプログラムを作り、付加価値について消費してもらうこともよいと思われる。このまま放置すれば、観光客と島の経済振興の繋がりが希薄になり、観光が主要な産業であるにもかかわらず、ある一定水準の満足で終わってしまう危険性もある。周辺の地域が日々の努力を重ね、観光による経済波及効果の恩恵を享受するのを横目で見ているという悲惨な状況になることも十分考えられる。

2012 年には NHK 朝の連続テレビ小説「純と愛」⁽²²⁾ の一部舞台にもなり、地元観光関係者には大きな期待が生まれたが、八重山諸島の小浜島を舞台にした「ちゅらさん」⁽²³⁾ のようなメガヒットとはならず、脚光は浴びるものの、大きく観光客数を伸ばすことはできなかった。仮にヒットとなり、多くの観光客が訪れるようになったとしても、一過性の事象であり、観光地のライフサイクルに照らすと永続的に続くものではなく、ドラマの波及効果は消えてしまい、次の作を考えていなかった観光地は大きな転換ができないまま、先が見えない状態を招いてしまう。航空会社によって増客が見込めても、その地域の自然景観だけではない魅力を提供し、観光客の満足度を向上させないと持続可能な観光地としての発展は望めない。また、外客誘致も現時点ではほとんど策が取られていない状態であるので、この部分についても早急に何らかの策を講じる必要がある。

4. 結論

本稿では、上記の考察から運賃競争による新規航空需要の拡大と地域活性化に関して、以下のように結論づける。

①運賃競争による新規航空需要の拡大

SKY が参入してから那覇・宮古路線は航空運賃が大きく下落した。これにより消費者にとって、空の旅がより身近になったことは間違いない。2011 年以降の乗降客数推移を見ても、観光需要が少なかった 2012 年についても航空運賃の下落に起因する航空旅客増が見られる。また、既存の航空会社も大きく航空運賃を見直しこの路線全体が低価格となった。したがって新規航空会社の乗り入れによって運賃競争の原理が働き、航空需要の拡大に好影響が出たと判断できる。

②地域活性化について（観光客）

運賃の低価格化により新規航空需要が伸びたなか、実際に伸びた層について分析すると 3.2 で述べた通り、旅行会社経由の「フリー型パックプラン」や「団体旅行」が多かった。すなわち、那覇－宮古間だけを利用する「個人型旅行」を利用した層は少数派になると考えられる。那覇からの乗り継ぎや直行便を考えると、既存の 2 社の航空会社のほうが勝っている。金額面でも、表面には出てこないが、旅行会社が利用している団体型運賃のパッケージツアー価格を調査すると、スカイマークの低運賃をも下回っていることが考えられ、十分に競争力があるので、こちらを利用する観光客が多数であると思われる。このことから、利用者の多くは親戚や友人を気軽に訪ねる目的で利用したり、出張で使うことを目的として利用したりする乗客であると考えられる。したがって、経済波及効果という点では多くの金額をレジャーや宿泊で消費することは考え難く、航空需要の拡大によって経済的に地域が活性化する結果になったとは言えない。

③地域活性化（貨物）

地域の活性化には観光に加えて貨物取扱の重要性があげられる。乗客もそうであるが、貨物は直接的に島の経済へと直結するものである。鮮度を保ったままで大都市圏のマーケットに届けられればより高い取引価格へと導くことができる。これを担うのが航空輸送である。発着回数が増えれば貨物搭載の機会も増えると考えられるが、2.4 で述べている通り宮古空港の貨物の取扱量は増加していない。貨物を大量に運ぶためには、航空機材の中でも中型機以上に備えられているコンテナが極めて重要である。コンテナであれば大量かつ傷をつけることもなく安全に輸送することが可能となる。しかしながら貨物の大量かつ安全輸送は、安定した運航スケジュールがあつてこそ初めて成し得るものである。航空の供給が拡大されたからと言っても、安定的なスケジュールが組めないようでは、貨物輸送が地域の活性化に寄与することはできないと考える。

5. おわりに

新規に航空会社が就航し、低価格が実現されたとしても単純に利用者が増え、その地域

の経済が活性化することにはならない。航空会社も営利を目的としており、戦略を持って路線を開設し、経済の単純な原理により需要と供給のバランスが悪くなり、採算ラインを割り込めば、減便措置を取ったり、運休や路線撤退を容易に行ったりする時代である。しかし、地域に根差して活動してきている航空会社には、厳しい中でも地域の要請に応じて路線を運航しているという意識が見られる。観光客だけではなく、島民の“足”としての運賃の低価格化はこのような遠隔地では非常に大切な要素である。しかし、安定して座席を提供できるような環境を作り出すことがない場合は、島民も信頼を寄せることができず、地元意識の強い、信頼のおける既存会社へ戻ることとなる。同等の価格設定をしている場合は尚更である。

宮古地区は沖縄県内でも有数の美しいビーチときれいな海に囲まれたリゾートアイランドである。まだまだ素朴さが残り、沖縄の昔からの風景を見ることができる。この地域の持続的な観光を実現させるためには、運賃競争のみならず、島の経済までしっかりと見極めた航空会社経営と、航空会社の戦略に依存しないような観光政策の立案により「来なくなる島」を目指す必要がある。また2013年3月に新空港が開港し、宮古空港と同じく大型機の就航が可能となった石垣島との連携を深め、宮古、石垣を周遊する観光ルートの開発に力を入れることが必要である。今は「沖縄」とひとつに括られて観光対象になっているが、宮古、石垣を含む先島諸島には沖縄本島とは異なる趣を見せる観光スポットが随所に見られる。先島諸島が連携して観光開発に力を注げば、外国人観光客も含め沖縄本島を経由しない新たな観光客を誘致することも可能となる。

今後も沖縄県地域には多くの航空会社の参入が国内外から見込まれる。リゾート路線では価格に左右される消費者も多く競争は激化するであろう。普通であれば、低価格運賃によりより多くの観光客を迎え、該当地域が活性化すると考えるが、経済波及効果で検証してみると必ずしもそうではないということがわかる。今回の宮古研究のようなケースを研究課題として持続的に調査・研究することによって地域の発展に大いに寄与することとしたい。

謝辞

本稿をまとめるにあたり、インタビューに快くお答え頂きました日本トランスオーシャン航空株式会社の平一浩氏、琉球エア・コンピューター株式会社の伊良波稔氏、沖縄県庁宮古島支所観光課の川満弘氏に感謝するとともに、宮古地域の更なる発展を心よりお祈り申し上げます。

注

- (1) 全国トライアスロン宮古島大会
主催者は宮古島市と琉球新報社で2013年の大会で29回目。19歳以上65歳までの男女が水泳3km、自転車155km、マラソン42.195kmの3競技を組み合わせた過酷な複合スポーツレース大会。毎年、4月に開催され、世界から1,700人が出場する宮古島最大のイベント。
- (2) プロ野球のキャンプ地
温暖な気候のもと、プロ野球の球団の多くは沖縄をキャンプとして選んでいる。宮古島にはオリックス・バファローズがキャンプを行っている。この他にも社会人、大学が7チーム、高校、少年野球が4チームの計12チームがキャンプを実施しており、宮古島への経済波及効果は6億4,200万円と試算（りゅうぎん総合研究所）されている。また、県内外から約1万2,000人の観客や報道関係者も訪れている。
- (3) エコアイランド宮古島
2008年3月31日に宮古島市は自然環境に配慮し、各地域で小さな取組・活動が全体に大きく影響するとして地球環境にやさしい「我々が美ぎ島・みゃ〜く」を作るとを宣言している。具体的な取り組みとしては以下の6項目を掲げている。（エコアイランド宮古島宣言より抜粋）
 1. 私たちは、島の生活を支えるかけがえのない地下水を守ります。
 1. 私たちは、美しい珊瑚礁の海を守ります。
 1. 私たちは、みんなの知恵と工夫で、限りある資源とエネルギーを大切にします。
 1. 私たちは、ゴミのない地球にやさしい美かぎ島すま宮古みゃ〜く島ずまを目指し一人ひとり行動します。
 1. 私たちは、よりよい地球環境を取り戻し・守るため、世界の人々とともに考え・行動し、未来へバトンタッチします。
 1. 私たちは、緑・海・空を守り、すべての生物が共に生きていける環境づくりのため行動します。
- (4) ダブルトラック
国内航空路線就航会社が2社存在していること。
- (5) スカイマーク株式会社
1998年設立の低コストで運航し、リーズナブルな価格帯で販売している航空会社。本社は東京。北海道から沖縄まで毎日28路線を結び、2013年には那覇―新石垣路線を開設。沖縄路線の拡大へ向けた動向が注目される。機材は33機を所有し、年間約673万人が利用している。
- (6) B737型機
アメリカのボーイング社が製造する小型ジェット旅客機である。全世界で6,000機以上生産されている。那覇・宮古路線には、737-400（156席）、737-500（126席）、737-700（136席）、737-800（177席）が就航している。
- (7) B767型機
アメリカのボーイング社が製造する中型ジェット旅客機で、単通路の757型機と双通路の777型機の間サイズの機材である。日本航空が使用している機材は、767-300（261席）、767-300ER（261席）。この機材には貨物室にコンテナが搭載でき、定温輸送も可能である。
- (8) DHC-8型機
カナダのボンバルディア社が製造する高翼式のターボプロップ機で短距離用の旅客機である。琉球エアコミューターには現在、DHC8-Q100（39席）とDHC8-Q300（50席）の2機種がある。この機材は高翼式のため、飛行中に眼下の美しい海の景色が臨める。

- (9) 琉球エアークommューター (RAC)
日本航空、日本トランスオーシャン航空傘下の航空会社。
1985年に地元の地方自治体や地元関連企業等の出資により誕生。1987年2月17日に那覇・慶良間路線に就航。沖縄県内の離島間を結ぶコミューターエアライン。年間売上約35億円(2012年)、機材はボンバルディアDHC8-Q100(39席)とDHC8-Q300(50席)。運航路線は那覇-北大東、南大東、与論、久米島、奄美、与那国、宮古、石垣/宮古-多良間、石垣と石垣-与那国/北大東-南大東。
- (10) ILS (Instrument landing system) 計器着陸装置
着陸進入中の航空機に対し指向性電波を発射し、滑走路への進入コースを指示する装置。パイロットは悪天候時においても、ILSの電波を受信し機内の計器を見つづ操縦することにより、措定のコースにそった安全な着陸を可能とする着陸援助施設である。
- (11) ウェットリース
本稿のでは、日本航空が所有している機材と乗務員(運行乗務員と客室乗務員)を含めてリースをして日本トランスオーシャン航空の便として運行される形態のことをいう。
- (12) 完熟アップルマンゴー
「アーウィン種」のマンゴーで果実は400g~500g前後の卵型で果皮がリングのように真っ赤になる。オレンジ色の果肉は多汁で程よい酸味と濃厚な甘さととろけるような食感が人気である。出荷は夏の6~8月頃。宮古島産のものはブランド化されており、人気が高い。
- (13) IT 運賃
ITは、「Inclusive Tour」の略で、旅行会社のパッケージツアーで使われる包括運賃のこと。閑散期には大きく値引かれるが、宿泊素材とパックになって販売されるので実際の航空運賃はわからない仕組みになっている。
- (14) 離島割引
「沖縄県離島住民割引運賃カード」を所持する離島居住の人が利用できる運賃。日本トランスオーシャン航空では「離島割引」、全日空では、「アイきっぷ」と呼ばれる。
- (15) トリプルトラック
国内航空路線就航会社が3社存在していること。
- (16) 美ぎ島ミュージックコンベンション
「訪れた時より帰る時のほうが綺麗な宮古島にしよう！」をテーマに島内外から多くのアーティストが参加する音楽イベント。毎年、5月に3日間開催されている。2013年で9回目を迎えた。
- (17) MIYAKO ISLAND ROCK FESTIVAL
「海に優しく、空に優しい、南の島のロックフェス」をテーマに毎年、6月に開催されているロックイベント。2013年で9回目を迎えた。
- (18) パートゥ
旧暦の9月に宮古島で行われている悪霊払いの行事で、全身泥まみれの奇妙な恰好をした3匹の神様が集落に現れ、人、家、車などに泥を塗りまくり、無病息災を祈る行事。1993年に重要無形民俗文化財に指定されている。
- (19) 宮古上布
400年余りの歴史を有し、芋麻(チョマ)から繊維を採り、糸を積み、藍染して手織りした麻織物の最高級品。年間生産反数は約20反で、宮古織物事業協同組合の組合員82名がこの伝統を守っている。
- (20) L.C.C.
Low Cost Carrierの略。2地点間の移動に必要な航空輸送サービスのみを提供することに特化して、徹底したコスト削減により、低運賃を可能にした航空会社。低

価格ということから新たな航空顧客も生み出しており、航空会社旅客数ではアメリカのL.C.C.であるサウスウエスト航空が2009年度一位となるほど台頭してきている。2012年に誕生する全日空系列のピーチ・アビエーション、エアアジア・ジャパン、日本航空系列のJET STAR JAPANなど日本の空の競争はますます激化している。

- (21) LCC3社
那覇に就航したLCCはジェットスター・ジャパン（2012年7月9日就航）、エアアジア・ジャパン（2012年8月1日就航）、ピーチ・アビエーション（2012年10月19日）の3社である。
- (22) NHK連続テレビ小説「純と愛」
平成24年度後期の10月1日から3月30日までに放映された151回の連続ドラマ。ドラマの舞台は沖縄県宮古島と大阪府のベイエリアで大阪の「人情」と沖縄の「優しさ」を拝啓に人と人の絆を描いたラブストーリー。「ちゅらさん」以来、11年ぶりの沖縄が舞台として登場した。
- (23) NHK連続テレビ小説「ちゅらさん」
平成13年4月2日から9月29日まで全156回放映された人気ヒットドラマ。八重山諸島・小浜島で生まれたヒロインを中心に沖縄の家族を描いた作品。沖縄の美しさと人の温かさが描かれている多くの人を沖縄旅行へ誘った。

引用文献・参考文献

- (1) 『数字でみる航空 2011』, 航空振興財団, 2011, pp.53-72, 109-148
- (2) 『数字でみる航空 2012』, 航空振興財団, 2013, pp.49-70, 107-146
- (3) 『宮古島市基本構想 平成19年度～28年度』, 宮古島市, 2007
- (4) 『統計みやこじま』, 宮古島市, 2009～2012
- (5) 『宮古島市観光客満足度調査・経済波及効果調査』, 宮古島市, 2013
- (6) 『平成23年度宮古入域観光客統計概況』, 宮古島市, 2012
- (7) 『平成25年度宮古入域観光客数』, 宮古島市, 2013
- (8) 『宮古概観』, 沖縄県総務部宮古事務所, 2010, pp.9-10, 14-16, 24-28, 50-56, 64
- (9) 『沖縄県入域観光客統計概況』, 沖縄県文化観光スポーツ部, 2011-2013
- (10) 『沖縄県観光要覧 平成24年度版』, 沖縄県, 2012, pp.3-10, 11-14, 17-21
- (11) 『観光統計実態調査』, 沖縄県観光商工部, 2008-2012
- (12) 『国土交通白書』, 国土交通省, 2011, 5章3節
- (13) 『平成24年空港管理状況表』国土交通省航空局, 2013, pp.82
- (14) 『プレスリリース』, スカイマーク, 2011.5-2013.10
- (15) 『プレスリリース』, 日本トランスオーシャン航空, 2011.5-2013.10
- (16) 『プレスリリース』, 日本航空, 2011.5-2013.10
- (17) 『プレスリリース』, 全日本空輸, 2011.5-2013.10
- (18) 『搭乗実績』, スカイマーク, 2011年-2013年
- (19) 『JAL グループ輸送実績』, 日本航空, 2011年-2013年
- (20) 『ANA グループ貨客実績』, 全日本空輸, 2011年-2013年
- (21) 神末武彦・加藤彰, “新石垣空港開設による需要予測と八重山観光に関する研究”, 『共栄大学研究論集10』, 共栄大学, 2012, pp.179-180
- (22) 近藤 智哉, “沖縄県の空港整備と離島航空路線維持”, 『立法と調査 No.281』, 国土交通省, 2008, pp.69-76
- (23) 澤野孝一郎, “航空運賃における特別措置の役割”, 『生活経済学研究19』, 生活経済学会, 2004, pp.133-145
- (24) 大島慎子, “アジアの航空規制緩和”, 『筑波学院大学紀要5』, 筑波学院大学, 2010, pp.40-42

- (25) 佐竹真一, “EUにおける航空自由化とLCC”, 『大阪観光大学紀要11』, 大阪観光大学, 2011, pp.65
- (26) 野村尚司, “LCC定着のための航空運賃のあり方”, 『日本国際観光学会論文集19』, 日本国際観光学会, 2012, pp.39-45