

# 新石垣空港開港後の八重山地域の観光に関する研究

—八重山地域の持続可能な観光が実現するために—

## Yaeyama Tourism after the opening of New Ishigaki Airport Yaeyama Region's Sustainable Tourism

神末武彦・加藤 彰  
Takehiko KOZUE・Akira KATO

### 概要

2013年3月7日の新石垣空港（通称：南ぬ島石垣空港）の開港により、設備更新による発着回数増加や滑走路の伸長による飛行機種の制限解除がなされ、航空輸送に頼っている石垣は、観光地として大きく入域者数を伸ばすことができる環境となった。本稿では、開業後の2013年以降について着目し、新石垣空港の利用者のみならず近年増えている海路も含めて八重山地域全体の入域観光者の実態についてまとめる。そして、本稿は現状を把握した上で新たに出てきた課題と問題点を抽出、分析し、今後、この地域が持続可能な観光地にするためにはどのような施策が必要かをまとめたものである。

**キーワード：**新石垣空港、八重山地域観光、航空運賃・路線施策、観光振興策、LCC

### Abstract

After the opening of New Ishigaki Airport (Painu-Shima Ishigaki Airport) on March 7, 2013, the number of Tourist arrivals has grown to more than 1 million people to the Yaeyama Region. The expanded runway has led to lift the restriction to larger aircrafts with more seat capacity and resulting with increase of air passengers which will make a great impact toward Tourism in this remote Island area. In this research, we have gathered new data's and made interviews to research actual conditions of Yaeyama Tourism and the problems to be solved to think what kind of actions will be needed to make this region a sustainable tourism destination.

**Keywords:** New Ishigaki Airport, Tourism Demand to Yaeyama, Tourism Development, Air Routes, Fares and Air-Passenger demand

## 目次

1. はじめに
2. 八重山地域への入域者分析
  - 2.1 入域者数の変遷
  - 2.2 空路による入域
  - 2.3 海路による入域
  - 2.4 八重山地域への訪沖外国人観光客の推移
3. 新石垣空港開港による効果
  - 3.1 国内線
  - 3.2 国際線
  - 3.3 開港後の経済効果
4. 八重山地域の課題、問題点と施策
  - 4.1 新石垣空港の課題と問題点
  - 4.2 クルーズ船入港の課題と問題点
  - 4.3 宿泊施設の課題と問題点
  - 4.4 課題検証と施策
5. おわりに

## 1. はじめに

沖縄県への入域観光客数は 2014 年度に過去最高の 7,169,900 人を記録した。国内市場の安定した伸びと、海外への積極的なプロモーションによって、沖縄観光のイメージは向上した。2014 年には那覇空港新国際線ターミナルの開業による新規航空路線拡充と多くのクルーズ船寄港地となり、観光客数は増加し、沖縄県が設定している観光収入 1 兆円、入域観光客数 1,000 万人の目標<sup>(1)</sup> へ向けて順調に計画は進んでいる。

平成 27 年度「ビジット沖縄計画」<sup>(2)</sup> によると、目標を達成するために必要な戦略の 1 つとして「離島観光の推進」を掲げている。国内外の離島航空路線の拡充のために関係機関への働きかけや乗り継ぎ便やチャーター便を利用した旅行商品の造成を支援することや、離島独自のプロモーションを強化し、離島観光の魅力発信を推進することを柱としている。当然ながら沖縄本島を中心とした観光は、港湾の整備や宿泊施設数では離島とは比較にならない程の差があり同程度の水準で比較することはできないが、大きく数字を伸ばす上では離島への入域者数の増加が不可欠となることは間違いがない。沖縄には魅力的な離島が多く存在しているが、ハブ機能となる那覇から乗り継ぐ必要があること、十分な宿泊施設がないことや、圧倒的に多いアジアからの観光客のニーズに必ずしも合致するデス

ティネーションではまだないことなど多くの課題があり、解決をするには時間を要するものも多い。

そのような状況の中、八重山地域の交通のハブ機能を担っている新石垣空港が2013年に開港し、結果的に110万人の入域者数まで押し上げ、沖縄県全体の入域者数を伸ばすことに貢献した。本稿では、新石垣空港開港後の統計資料や行政機関、航空会社へのヒアリングに基づき、分析・研究し、現状について正確に導き出し、今後の課題について検証した。

## 2. 八重山地域への入域者分析

### 2.1 入域者数の変遷

八重山地域の基幹産業である観光において入域者数が、この地域の観光産業のみならず他の産業にも大きく波及し影響を及ぼすことになる。入域者の増加は、観光収入の増加を意味し、島には大きな経済効果をもたらす。順調に増加していた観光客であるが、2011年は東日本大震災の影響もあり、一時的に観光客数が落ち込むが、2013年には、新石垣空港の開港により、この地域への空路での輸送能力が高められ、観光客数を大きく伸ばすこととなる。更に、台湾を中心とした地域からのクルーズ船の寄港地として人気が高まっており、石垣港への寄港回数は2014年度には73回となり、過去最高の寄港回数を更新している。石垣港は2013年には横浜、神戸に次ぐ全国で第3位<sup>(3)</sup>、2014には全国で6位の寄港地となっている。空港と海路両方からの入域者数の伸びにより110万人を超える観光客を迎えるまでに成長している。

入域者数の増加は、島嶼地域では大きな意味を持つが、単純に観光客数が増加すれば観光による経済波及効果が大きくなるものではない(神末・加藤2013)。一部の地域や産業のみに恩恵を授けるのみで、地域住民全体への波及は難しい。また、雇用が増えることは確かであるが必ずしも地域の求職者が採用されるものではなく、県外の経験者が採用される課題もあるだろう。しかしながら、上記の課題も慎重に地域で検討し、克服すること

表 2.1.1 石垣市への入域旅客数および観光客数の推移

区 分	入域旅客数(人)			入域者に対する 推計(人) 観光客
	空 路	海 路	合 計	
2009	841,856	44,291	886,147	728,559
2010	812,455	60,582	873,037	721,812
2011	732,336	61,864	794,200	656,768
2012	772,347	63,172	835,519	708,527
2013	1,014,587	87,947	1,102,534	937,024
2014	1,131,263	98,010	1,229,273	1,116,313

資料：「石垣市入域観光推計表」石垣市観光文化課、2014年

と、観光客数の推移が堅調になることで更なる発展を続け、八重山地域は持続可能な観光目的地としての見本となることが期待できる。

空路での入域者数について、2012年度と新石垣空港の開港があった2013年度を比較すると、約24万人で132%の伸びを見せている。更に2014年度についても、約111%と順調に伸び続けていることがわかる。空港開設による影響がしっかりと出ている結果である。また、この数年、日本全体で伸びているインバウンド旅行者数については、クルーズ船の寄港地によって大きく伸ばすことできた。この統計で読み取れる1つの結論として、新石垣空港の開港による影響とインバウンド旅行者数の増加によるクルーズ船寄港回数の増加が、観光客の伸びをけん引している要素であることがわかる。

## 2.2 空路による入域

国内線については、新空港が開港した2013年度以降について、ピークシーズンにより大きな機材で運航、増便によって拡大された分、大きく伸ばす結果となった。東京や大阪などの大都市圏からの直行便がダブルトラックとなり、数字を倍に増やしていることも牽引している。また、那覇石垣間の便については増えているが、これは機材の大型化によるものではなく、LCCを含めた便数の増加によるものである。国際線については2014年までは、台湾や韓国を中心としたチャーター便の運航が増加した結果である。しかし、チャーターという特性上、運航される期間が限定されていたり、搭乗率によってはすぐに減便または運休になったりするため、安定して座席供給されているとは言えない。定期便の就航で安定した入域者数の獲得がこれからの課題となる。

表 2.2.1 路線別入域観光客数推計

	路 線	観光客数 (人)		
		2012 年	2013 年	2014 年
国内線	東 京	54,383	126,958	176,434
	大 阪	42,658	90,040	116,022
	神 戸	0	12,094	2,183
	名古屋	7,198	35,675	38,458
	福 岡	7,587	8,983	14,839
	那 覇	504,238	542,391	565,290
	宮 古	24,345	29,425	27,571
	チャーター	4,397	1,673	655
国際線	チャーター	5,555	7,777	9,050

資料：「八重山入域観光客数統計概要（推計）」沖縄県八重山事務所、2012-2015

## 2.3 海路による入域

図 2.3.1 より、2011年度と2014年度の海路による入域者数を比較すると、寄港回数が49回から73回で61,018人だった入域者数が、98,010人と約160%の伸びをわずか3年

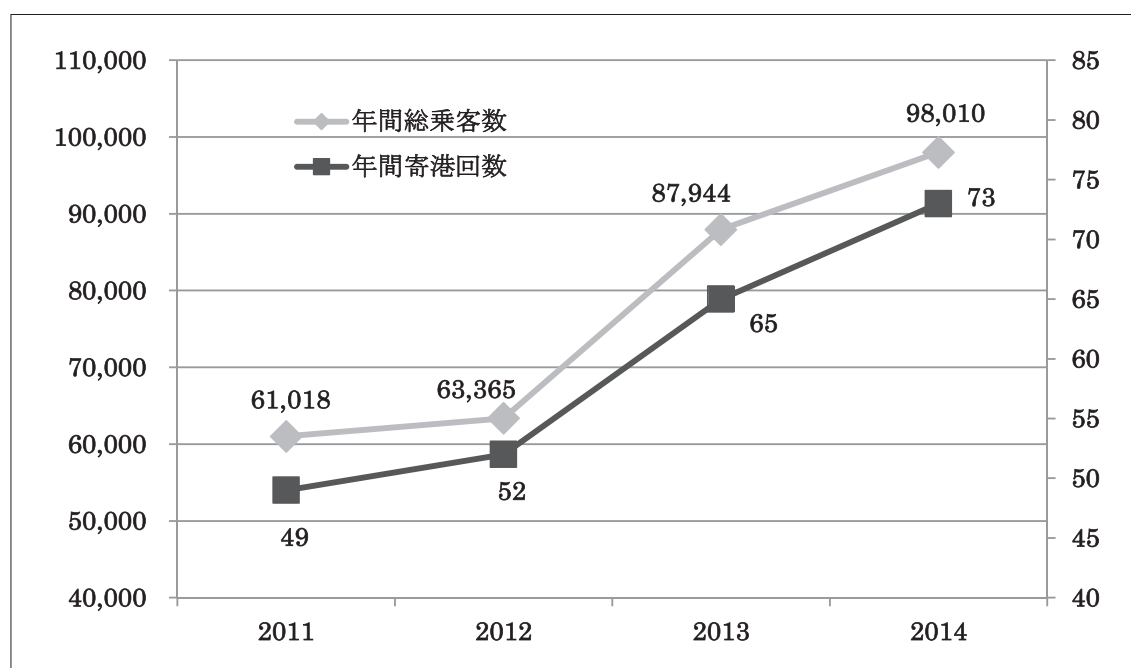


図 2.3.1 石垣港へのクルーズ船寄港状況  
資料：「統計いしがき」石垣市観光文化課、2011-2015

間で実現している。特にスタークルーズ社<sup>(4)</sup>が所有している「スーパースター・アクエリアス」<sup>(5)</sup>の寄港が大きく貢献している。2014年度の寄港回数73回のうち57回がスーパースター・アクエリアスである。客室数が756室あり、一度に1,511人の乗客を乗せることができる。石垣市の宿泊施設の全収容人数の約16%である。数件のホテルを建設し稼働させるより、効率良く入域者数を伸ばすこともできる。石垣島に立ち寄る行程としては、台湾の基隆を出発して石垣島で折り返す2泊3日と、石垣・那覇に立ち寄る3泊4日のクルーズ行程を設定している。また、乗船しているクルーも約700名と多いことから、上陸し経済効果へプラス効果の働きをしていることも十分に考えることができる。

## 2.4 八重山地域への訪沖外国人観光客の推移

八重山地域へのインバウンド数は、ここ数年で大きな伸びを見せている。2014年度の訪沖外国人観光客数は11万人前後だと推計され、2012年度から約185%伸ばしている。渡航者の内訳は、以前から人気があった台湾からの観光客が一番多く、続いて中国本土、

表 2.4.1 八重山地域外国人観光客入域推計

年 度	入域外国人観光客数	前年度比
2012年	62,617人	102%
2013年	89,817人	143%
2014年	116,007人*	129%

資料：「八重山入域観光客数統計概況」沖縄県八重山事務所、2012-2015から作成  
\*2014年度の推計にクルーズ船の乗員数が計上されており、2012年、2013年との整合性が取れないため、乗員数(700名×72回分)を引いた数字とした。

香港そして韓国と続く。八重山地域は、台湾の方々から距離的にも文化的にも魅力のある目的地として、継続的に支持されていることが伺える。

### 3. 新石垣空港開港による効果

#### 3.1 国内線実績

2013年3月の開港により1,500mから2,000mへと延び、中型ジェット機の就航が可能となった。当初は全日空が中型機材のボーイング767型機<sup>(6)</sup>を羽田からの直行便に投入し、提供座席数の拡大がなされた。日本トランスオーシャン航空についても、ピークシーズン中には通常のボーイング737型からボーイング767型にシフトして、提供座席数を増やすことにより観光客数が飛躍的に伸びた。県外からの直行便利用者数は前年度の2倍まで伸びを見せた。また、比較的低運賃を設定しているスカイマーク航空が、石垣と成田・神戸・那覇路線を開設し、航空運賃の競争が始まり、従来から就航している日本ト

表 3.1.1 2013年以降の国内航空会社の動き

2013年3月	全日空が石垣/羽田間に1日1往復、中型機ボーイング767で就航 但し、石垣/那覇間は1便減の1日8往復となった。
2013年6月	LCCのピーチアビエーションが石垣/関西国際空港間に1日1往復で就航。 運賃設定は6,190円～26,990円(片道)に設定された エアバスA320型機(180人乗り)
2013年7月	全日空が石垣/福岡間に直行便スタート(10/27までの季節運航)
2013年7月	スカイマークが石垣/成田・神戸(各1便/日)、那覇(4便/日)で就航。 石垣/那覇間の普通運賃を最低価格の5,000円(片道)に設定。また、那覇からの乗り継ぎに対して4,000円(片道)の割引運賃を設定。
2013年9月	LCCのピーチアビエーションが石垣/那覇間に1日1往復で就航。 運賃設定は3,290円～14,790円(片道)とスカイマークの最低運賃よりも低く設定された。 また、この地域の販売促進策として9/13～12/19の期間限定で「ハッピーピーチ・アイランドホッパー」 <sup>(8)</sup> の販売を開始
2013年10月	全日空が季節運航の石垣/福岡間を運休とした
2013年12月	羽田・名古屋路線の増便や機材大型化が実施された
2013年12月	日本トランスオーシャン航空が岡山と花巻からチャーター便
2014年1月	LCCのピーチアビエーションが石垣路線のセールを開始し、この路線の最低価格となる3,700円(片道)の「かりゆしピーチ」運賃を発表
2014年3月	全日空が石垣/福岡の運航を再開(10/25までの季節運航) スカイマークが石垣/羽田間(那覇経由便)を設定し石垣路線を強化
2014年7月	航空会社がピークに併せて、機材の大型化や増便を行う
2015年1月	スカイマークが民事再生手続きに入り、石垣路線から実質の撤退
2015年3月	スカイネットアジア航空(ソラシドエア)が石垣/那覇間に1日2便で就航

資料：航空各社プレスリリースと「八重山入域観光客数統計概要」沖縄県、2013 - 2015 から作成

ランスオーシャン航空と全日空はその運賃に対抗することになる。そして、ピーチアビエーション<sup>(7)</sup>が関西国際空港から圏域初のLCCとして就航し、高止まりの航空運賃に更に切り込むことで、新規の需要が生まれ、競合による競争ではなく、相乗効果があったと考えることができる。しかし、2015年1月には運賃をリードしていたスカイマークが、民事再生手続きに入り石垣路線から撤退することになり、日本航空と全日空は石垣／那覇間の運賃を元に戻す結果となっている。即ち、LCCが1往復する程度では、大幅な運賃競争は生まれないことが実証された。極端な価格競争は搭乗率による減便や増便を繰り返すことになり、最悪の場合は撤退となり「島民の足」としての役割が大きく損なわれることになる(神末・加藤 2014)。

新石垣空港開港前後の就航航空会社を分析すると、国内線での新規参入はスカイマークとピーチアビエーションのみである。ヴァニラエアとジェットスターなどのLCCは、大都市圏から那覇までの路線に集中しており、石垣までの路線を開設するまでに至っていない。新石垣空港への直行便が新規で開設されたのは、全日空の福岡とスカイマークの成田路線の2路線である。

採用されている機種について表3.1.2を分析すると、運航便数に変化は少ないものの、通常期はB737機での運航が基本となるが繁忙期については、需要へ対応するため中型機であるB767型機、B777型機<sup>(9)</sup>やB787型機<sup>(10)</sup>を運航させた。1機150人程度から1機300人名前後のキャパシティまで拡大したことにより、座席供給量は大都市圏からの発着便で約1.5倍近くまで増加した。即ち、新空港開港後は運航便数の増加ではなく、使用機材の大型化により入域者観光客の増加がもたらされたことになる。全日空については通常期についてもB787型機(335席)を東京・羽田から毎日1往復させている。

表 3.1.2 石垣空港路線別運送実績

路 線	新空港開港前 (2013年2月まで)		新空港開設後 (2013年3月以降)	
	機 種	運航便数*1	機 種	運航便数*1
東 京	B737	2.5 便/日	B737 B767 B777 B787	3 便/日
関 西	B737	1 便/日	B737 B777 A320	3 便/日
中 部	B737	1 便/日	B737 B767	1 便/日
福 岡*2		設定なし	B737	1 便/日
那 覇	B737	22 便/日	B737 A320	20 便/日
宮 古	DHC	3 便/日	B737 DHC	3 便/日

資料：国土交通省「航空輸送統計調査年報」、2014

注1：運航便数は往復を1とする 注2：福岡路線は6月から9月のみの運航

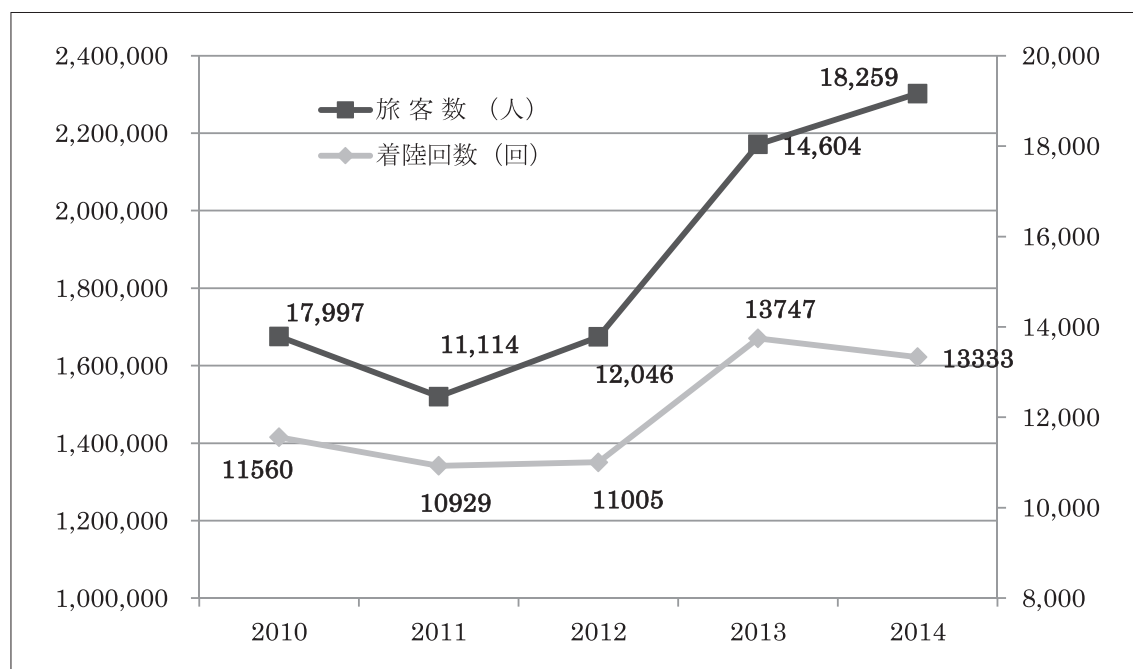


図 3.1.1 石垣空港国内線の着陸回数と旅客数推移  
資料：数字で見る航空、2011年～2015年

表 3.1.3 石垣空港路線別運送実績 (旅客・貨物)

路線	旅客 (人)			貨物 (kg)		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
東京	117,119	126,759	288,926	1,360,140	1,379,046	1,917,293
関西	84,387	130,053	218,617	847,762	843,457	315,223
中部	82,088	19,251	81,173	925,554	41,987	224,988
福岡	7,774	15,421	19,678	2,019	8,292	3,631
那覇	1,044,719	1,167,794	1,261,993	14,335,893	14,878,606	14,442,510
宮古	53,669	62,486	65,293	327,131	333,855	411,824
与那国	64,961	57,145	59,560	739,735	659,238	398,507

資料：国土交通省「航空輸送統計調査年報」、2014

### 3.2 国際線

2013年の新空港開港後はチャーターベースで台湾から堅調に入域観光者数を伸ばしてきた。2013年の新石垣空港への着陸回数は前年度より121%増の99回を数え、旅客も前年度より121%増の14,604人となった。2014年度の着陸回数は減少したものの、航空機材の大型化により旅客数は更に125%増の18,259人にまで伸びた。ほとんどのチャーター便は台湾に拠点を置く復興航空とマンダリン航空の2社によって運航された。

石垣市観光基本計画<sup>(11)</sup>では、国際チャーター便の定期的運航の実現を掲げている。新空港開港により中型機の就航が可能になったため、台湾からのチャーターのみならず、韓国や中国など東アジア圏との路線開拓に意欲を見せるが、現状は中華航空の定期便就航まで漕ぎ着けたのみで、その他の路線計画はまだ出していない。定期便の場合、インバウンド



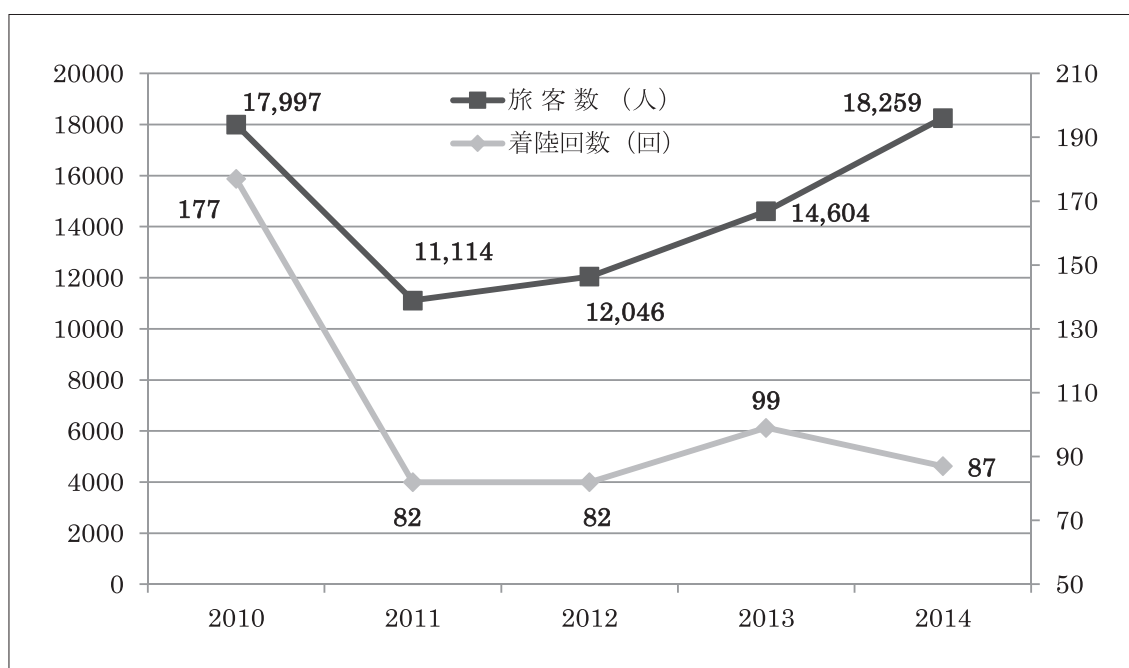


図 3.2.1 石垣空港国際線の着陸回数と旅客数推移  
資料：数字で見る航空、2013年-2015年

の促進だけでは維持が出来ない場合も多く、石垣からのアウトバウンド需要を生む必要がある。しかし、八重山地域の人口と余暇に使える可処分所得を考慮するとアウトバウンド需要として多くは見込めないことから、今後も定期便誘致は簡単には進まないことが推察される。中華航空は夏期（95％）に比較すると落ち込む冬期（78％）の搭乗率を見据えて、この4月に定期便の冬期スケジュールを運休にすると決断した。このことにより再びチャーターベースでの運航に逆戻りすることになる。

表 3.2.1 2013 年以降の国際航空路線の動き

2013 年 3 月	台湾の復興航空チャーター便が 5 便/月で 210 人 韓国から初めてチャーター便が就航 大韓航空 2 便/月で 232 人 アジアナ航空 218 人
2013 年 4 月	台湾からマンダリン航空チャーター便で 102 人
2013 年 5 月	マンダリン航空チャーター便で 394 人、復興航空チャーター便で 117 人
2013 年 6 月	マンダリン航空チャーター便で 913 人、復興航空チャーター便で 465 人
2013 年 8 月	マンダリン航空チャーター便で 807 人、復興航空チャーター便で 603 人
2013 年 9 月	マンダリン航空チャーター便で 912 人、復興航空チャーター便で 585 人
2013 年 10 月	マンダリン航空チャーター便で 646 人、復興航空チャーター便で 67 人
2014 年 4 月	中華航空が石垣/台北間のチャーター便を週 2 便の予定で運航開始 合計 866 名が来島 復興航空チャーター便で 339 名
2015 年 4 月	中華航空が石垣/台北間に定期直行便開設（週 2 便）
2015 年 10 月	中華航空が石垣/台北間の定期直行便を運休とした（2016/3/26 まで）

資料：航空各社プレスリリースと「八重山入域観光客数統計概要」沖縄県、2013 - 2015 年から作成

那覇までの国際線については順調に推移しており、沖縄県が推進している計画通りに進んでいると言える。定期便で見ると、2014年度は韓国から30便、中国本土から33便、台湾から55便と香港から24便の合計144便が1週間に運航されている。また、チャーター便についても、中国本土から259便、台湾から275便、その他、マカオ、タイ、モンゴル、シンガポール、アメリカ、ロシアから年間合計599便が那覇空港に飛来している。これに対して、新石垣空港の実績は定期便が週2便、その他はチャーター便による入域で台湾から69便、韓国から4便の1年間合計73便が運航された。

那覇空港の利用率には到底及ばないものの、石垣地域に誘致するには、那覇まで来ている訪日外国人観光客をいかに石垣まで誘致するかにかかっている。那覇までLCCで来たものの、那覇・石垣間については別に航空券の購入が必要となり、那覇までの運賃より場合によっては高い運賃を別途支払わなければならないという課題がある。

表：3.2.2 訪日外国人向け特別運賃一覧

航空会社	運賃種別と販売方法	運賃名称	運賃 (消費税別)
日本航空	ワンワールド特別運賃 (対面販売のみで直営、旅行会社を利用)	Oneworld Yokoso/ Visit Japan Fare	1 区間 10,800 円 2 区間 21,600 円 3 区間 32,400 円 4 区間 43,200 円 5 区間 54,000 円
	訪日外国人用特別運賃 (対面販売のみで直営、旅行会社を利用)	Welcome to Japan Fare	2 区間 26,000 円 3 区間 39,000 円 4 区間 52,000 円 5 区間 65,000 円
日本トランス オーシャン航空	訪日外国人用特別運賃 (対面販売のみで直営、旅行会社を利用)	Okinawa Island Pass	2 区間 18,000 円 3 区間 27,000 円 4 区間 36,000 円 5 区間 45,000 円
全日空	訪日外国人用特別運賃 (対面販売のみで直営、旅行会社を利用)	Visit Japan Fare	2 区間 26,000 円 3 区間 39,000 円 4 区間 52,000 円 5 区間 65,000 円
	訪日外国人用特別運賃 (ANA SKY WEB の海外サイトのみから予約)	ANA Experience Japan Fare	1 区間 10,800 円*

資料：日本航空、日本トランスオーシャン航空、全日空 HP とプレスリリースから作成

\*この運賃にも消費税込、最大区間は設定されていない

日本国内から石垣路線を結んでいる日本航空、日本トランスオーシャン航空と全日空はそれぞれで訪日外国人向けの特別運賃を<sup>1)</sup>発売しているが、それら各社については、世界の主要大手航空会社が運航やサービスなどの分野において、世界的な規模で協力を結び、お互いの利用実績をあげるための2つの航空アライアンス<sup>(12)</sup>に加盟している。当然ながら、日本各地から石垣までの運賃に差をつけるためには、日本までの利用航空会社はアライアンス内の航空会社を使わないとメリットを享受できない。この中でも全日空は訪日需要喚起に向けて、Web 予約専用の「Experience JAPAN Fare」を設定することにより、多

くの需要に対応と同時に国内路線の搭乗率の向上を目指している。スターアライアンス用の「Star Alliance Japan Pass」は2015年8月には販売を中止しており、個人客の需要を狙った運賃設定になっていて、来沖している個人客の多い台湾、韓国、香港の観光客にはより利便性が高い運賃である。

### 3.3 開港後の経済効果

沖縄県八重山事務所の統計（図3.3.1）によると、観光による消費額は開港後順調に推移しており、2014年度は653億円であったと推計されている。開港前の2012年度の443億円と比較すると約147%の伸びを見せている。入域観光客数についても713,058人から1,121,622人と、約157%の伸びを見せている。クルーズで来島する観光客は宿泊部分が削られるため、入域者数と完全に比例して観光消費額が伸びるわけではない。

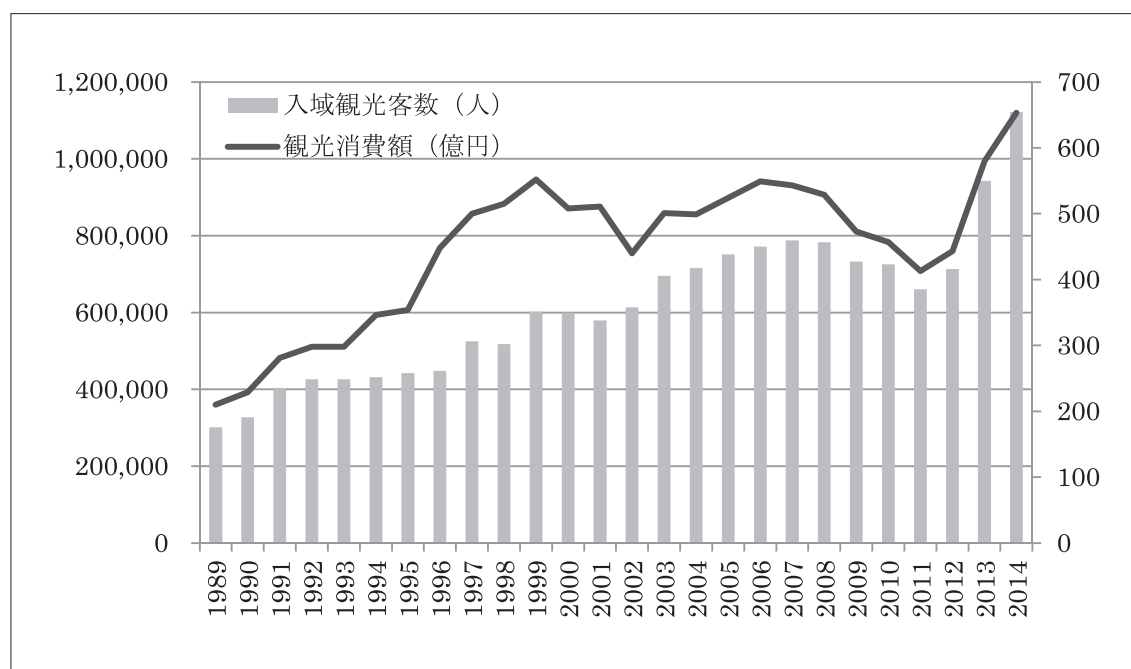


図 3.3.1 八重山地域の年間入域者数と消費額推移

資料：「八重山入域観光客数統計概要（推計）2015年2月5日発表」沖縄県八重山事務所より

クルーズ船で来島する観光客は、原則として船内宿泊となるが、それでも直接効果が期待できるのが宿泊産業である。開業前は価格競争もあり客室単価が下がる傾向が続いていたが、2013年は入域者観光客が増加したことから稼働率は順調に推移しており、客室単価でも需要の高まりから回復の兆しが見られた。八重山圏域のリゾートホテルと宿泊特化型ホテルの稼働率は開港前に比べて20%以上と大きく伸ばし、2013年8月の稼働状況はリゾートホテルで93.2%（24.4%アップ）、宿泊特化型ホテルで87.2%（21.4%アップ）

と向上した。また、販売可能客室1室あたりの売上を示すRevPAR (Revenue Per Available Room)<sup>(13)</sup>の数字もリゾートと宿泊特化型でも順調に回復している。宿泊特化型ホテルについては客室単価が下がっているが、稼働率の向上によるRevPARの伸びが見られるので、効率的なホテル経営へ向けて、順調な波及効果があったことになる。

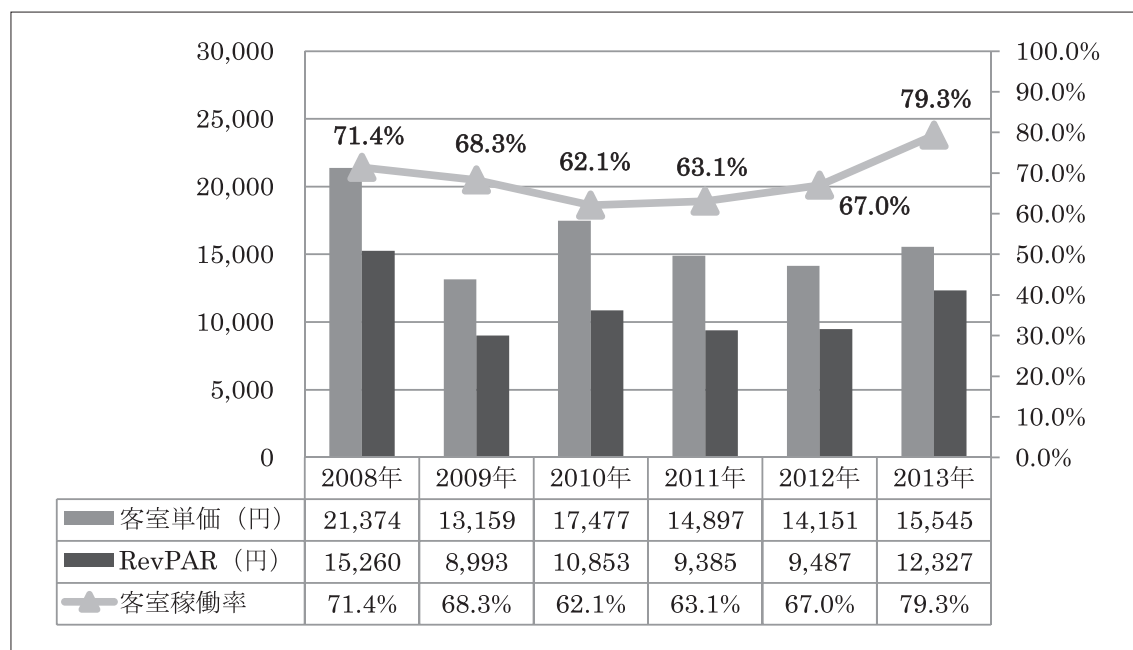


図 3.3.2 八重山地域の主要ホテル（リゾート）の客室稼働率、客室単価、RevPAR の推移  
資料：「県内主要ホテルの動向分析（公庫レポート No.136）」2015 年 10 月  
沖縄振興開発金融公庫企画調査部調査課

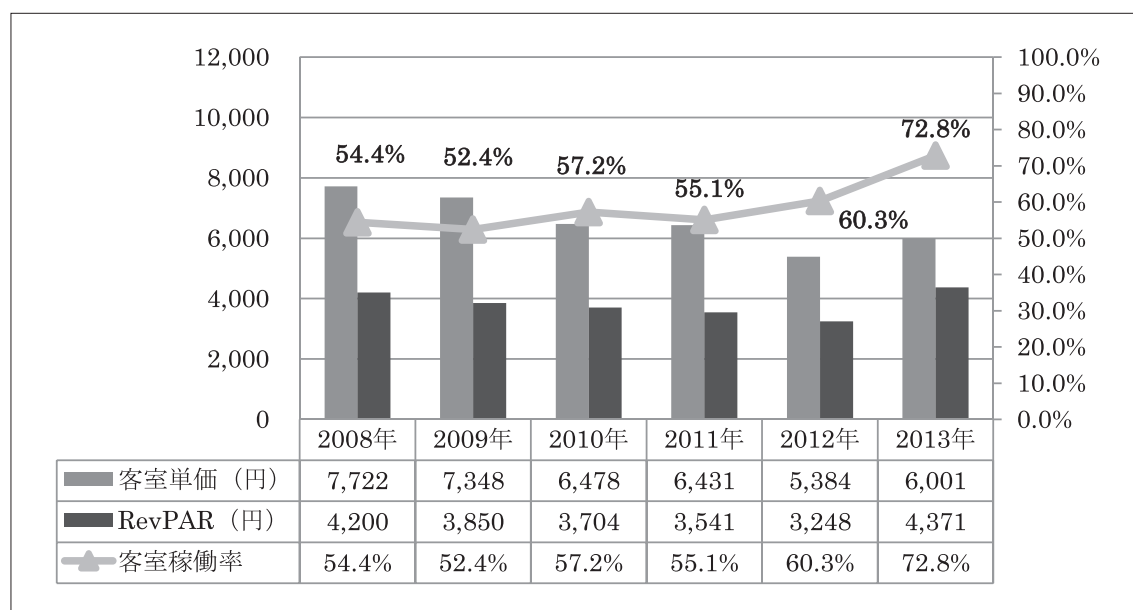


図 3.3.3 八重山地域の主要ホテル（宿泊特化型）の客室稼働率、客室単価、RevPAR の推移  
資料：「県内主要ホテルの動向分析（公庫レポート No.136）」、2015 年 10 月  
沖縄振興開発金融公庫企画調査部調査課

しかし、収容定員は大きく伸びておらず、逆にここ数年減少傾向にある。八重山地域では2009年頃が宿泊施設の収容定員のピークであったが、2013年には87%までに減少した。ホテルと旅館は合計で39件しかなく、このままの状態だと、客室不足と今度は客室単価の高止まりによる観光への影響も懸念される。入域者数を増やすために大型のリゾートホテル建設等を推進するのは、自然環境保護の観点からも議論を重ねるべき課題であり、安易な乱開発はかえってこの地域の魅力を破壊することにもなりかねないので注意が必要である。

表 3.3.1 八重山地域の宿泊施設数、総部屋数と総収容定員の推移

	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
ホテル・旅館	39	42	44	47	47	47	45	40
民宿・その他	135	154	165	178	178	178	149	153
総部屋数	3,507	3,791	4,706	4,369	4,381	4,381	4,093	3,071
総収容定員	8,862	9,628	10,619	10,957	10,957	10,957	9,868	9,549

資料：「統計いしがき」石垣市観光課、2006年（第30号）～2014年（第37号）

## 4. 八重山地域の課題、問題点と解決策

### 4.1 新石垣空港の課題と問題点

2013年に八重山地域を訪れた観光客は、前年度比32.2%増の94万人余りで開港時の目標である80万人を大きく上回り、過去最高を記録した。順調な滑り出しの中で新たな課題も見えてきた。新ターミナルについては最新の空港だけあって随所での工夫は見られるものの、かなり旅客が利用できるスペースが限られているため、国内線ターミナルに乗客300人の中型が2機入り、出発時間が重なった場合には保安検査場はかなりの混雑となってしまい、定時運航に支障をきたす状況も見られる。公共スペースを見てみると、売店数は19店舗と地元の要望を考慮してかなり充実したスペースを取っているが、レストラン式の飲食施設は小さいものが1つだけで、あとは小さなフードコートがある。座席数が十分ではないため、混雑時には座れるスペースも限られていることから、観光客の不満も目立っているのが現状である。国際線については、定期便が少ないことで、出入国管理（CIQ）に従事する職員数を増やすことができず、多客時には出入国審査場での待ち時間が長くなることや機体に接続するフィンガーがないことからターミナルまで徒歩での移動となるため、雨の場合には傘が必要になることなど課題となっている。更には出発時のゲート待合室の狭さや免税店の設置が課題としてあげることができる。これ以上、旅客数が増えた場合、完成したばかりの新空港であるが飽和状態となることが予想できる。

また、期待されていた定期国際路線の定着が進まず、せっかく定期便を就航させたが、予想を下回る搭乗率であったため、季節運航のチャーター便ベースに戻ってしまっている

ことも問題である。航空運賃については、那覇・石垣と組み合わせて旅行プランを作成しようとする際には那覇・石垣間の高い航空運賃が障壁となる。また、国内の沖縄への旅行需要が絶好調であるため、国内向けパッケージツアーにより航空座席の多くは枠取りされていることから、航空各社は訪沖外国人観光客用に座席供給枠を広げていない状況も手伝い、那覇と石垣を組み合わせるコースは組みにくいのが現状である。現地発着のツアーについては値頃感と利用者の利便性に考慮した、那覇発のエア－&ホテルやエア－&レンタカー<sup>(14)</sup>のような着地型ツアー造成により、日帰りも含めて比較的手ごろに往復できるカセット型の商品開発を進めることも課題となる。

#### 4.2 クルーズ船入港の課題と問題点

この地域においてクルーズ船の入港は堅調に推移しており、一度に1,000人規模の観光客を運んでくることには大きなメリットがあり、宿泊施設を新たに設ける必要がなく、多くの観光客を滞在させることができることで島嶼地域では大いに歓迎されてきた。課題としては2泊3日と短いクルーズも多く、上陸時間数が限られており石垣島内6コースと竹富島への1コース<sup>(15)</sup>のみで石垣以遠の離島まで及んでいないことがあげられる。また、一度に来島する観光客数が多い分、台風など気象条件によるキャンセルや他の寄港地に人気を奪われ寄港回数が減少した場合、顕著に入域者数減少となり、大きな経済的なインパクトを受けることになる。

#### 4.3 宿泊施設の課題と問題点

新空港や航空路線の問題のみならず、航空機の供給座席数が増加しても、宿泊施設不足や宿泊料金の上昇が課題としてあげられる。それは近隣のグアム、サイパンや中国海南島と比較すると国際級の大型リゾートホテルは少なく、また、沖縄本島と比較してもビーチリゾートとしては見劣りする。また、多くの利用者が望むリゾートホテルについても、受け入れキャパシティは横ばい状態である。新空港開港後の入域者増による需給バランスが招く宿泊の料金の上昇については、現状程度のものであれば受入れ可能な範囲であるが、過度の上昇率を見せた適正料金の範囲から逸脱した場合には、旅行者に敬遠されてしまう問題も発生する。多くの場所で見られる問題ではあるが、閑散期と繁忙期で極端な差が発生しないように、日本のオフにも積極的に観光をするインバウンドの積極的な誘致やクルーズ船利用の観光客が利用できるようなプラン等を考えることが課題である。

#### 4.4 課題検証と施策

新空港の施設面については、ハードの更新は簡単にはできることではないが、県議会では9月に新石垣空港国際線ターミナル増築経費を計上して、今後備えて方針を出した

ことから改善が数年後には見込まれる。すぐにできる施策としては、旅客の導線の再検証などで少しは緩和できることもあるかと考えられる。後は離着陸時間配分による調整を試みることである。路線スケジュールについては各社同じ時間帯を希望してくるであろうが、30分程度の時間差を設けるだけでも大きく違って来る。

航空路線については、順調な国内については引き続き、B767型機等の中型機での運航継続と、那覇での国内線・国際線との接続品質を高め、石垣へスムーズに乗り継ぐこと、国際直行便については、チャーターからの脱却で国際定期便の最就航を向けた施策を築くことが考えられる。航空運賃については、日本トランスオーシャン航空が発売している、アイランドパスの更なる活用や那覇に限定したLCCからの乗り継ぎ割引の導入などによりインバウンド増を狙う施策が必要とされている。

クルーズ船については、好調を受けて港湾施設の更なる充実と特定地区のみではなく、全体に波及できるようなプログラムやエクスカージョンの開発で島民に利益をもたらすような施策の強化が必要である。

宿泊施設については受け入れが限界近くまできていることが想定される。大型のリゾート施設の誘致による収容人員の確保はしたいものの、開発による自然景観破壊が進めば従来から自然が豊かなこの地域の魅力が無くなり、どこへ行って同じというようなりゾート地となってしまう。リゾート開発によって大きく変化させることはデメリットとなるので、環境に配慮したバランスを考えしっかりと議論していくことが必要である。休眠している公共施設の活用や民泊<sup>(16)</sup>の活用なども地元住民との触れ合いも促進することができる。

## 5. おわりに

持続可能な観光を実現させるためには、航空便数の増加が観光客数の増加にすぐに結びつくとは限らないことと、また、すでに述べたが、観光客が増え街が活性化するということには単純にならないだろう。新空港が機能を十分に発揮し、地域経済に貢献できるような観光政策を今後も調査・研究の必要がある（神末・加藤 2012）と前稿で書いたが、新空港が開港した後の検証を行ったこの稿でも同じ結論に到達した。伸びは見せているものの、石垣島だけではなく、八重山全体を考えたならまだまだ波及効果という点では十分ではないと考察されることから、以遠の施策をもっと充実させたい。

航空路線は観光の礎となるものであると同時に「島民の足」であり、貨物輸送など大切な要素を担っている。特にこのような島嶼地域においては離島路線の充実が生活に大きく影響を与える。島民の足として定着している日本トランスオーシャンは、県民の足としての役割を果たすべく、LCCのように簡単な減便や運休などをしない方針で県や地域と調整をしながら、離島路線を充実させていることも沖縄地域の安定を支えている側面であ

る。また、イベント誘致にも積極的に取り組んでおり、トライアスロンやマラソンなど閑散期対策支えることも重要である。

八重山は独特の自然環境と文化に裏付けされた観光需要をしっかりとPRすることで、近隣のリゾート地とは一線を画した魅力ある地域として発展を続け、持続可能な観光の実現できるよう地域貢献できる、更なる研究・調査が必要である。

## 謝辞

本稿をまとめるにあたりインタビューに快くご協力をいただきました、日本トランスオーシャン航空株式会社の監査役、仲栄真氏ならびに、JAL・JTA セールスのインバウンド担当、前城氏に感謝するとともに、八重山地域が持続可能な観光地の代表となるべく、更なる発展をお祈り申し上げます。

## 注

- (1) 「沖縄推進ロードマップ」沖縄県 2015年3月27日  
2021年度の観光収入1兆円、入域観光客数1,000万人等の目標の達成を目指し、官民一体となって中長期的、段階的に誘客及び受入体制整備等の観光振興施策を推進することを目的に「沖縄観光推進ロードマップ」を策定された。
- (2) 「ビジット沖縄計画」  
将来の観光客数1,000万人の達成を目指し、2007度から毎年度作成している沖縄県の誘客行動計画で、1年間で特に重点的に誘客に取り組むマーケットや目標を定め、それを達成するための施策展開の方針等を明らかにしている。
- (3) 日本におけるクルーズ寄港地第3位  
2013年度は横浜(152回)、神戸(101回)に次ぎ石垣(65回)が3位となった。  
2014年度は横浜(146回)、博多(115回)、神戸(100回)、那覇(80回)、長崎(75回)に次ぎ石垣(73回)で6位となった。
- (4) スタークルーズ  
1993年に設立された、ゲンティン香港が100%所有するクルーズ客船の会社。現在、世界第三位のクルーズオペレーターで28席を所有。
- (5) スーパースター・アクエリアス号  
1993年フランスで建造されたクルーズ客船。ノルウェー・ウィンドとしてアラスカ、ハワイを運航していたが、2007年にスタークルーズに加わり、スーパースター・アクエリアスとなる。13階建て、756の客室、1,511名の乗客定員の巨大客船である。  
船内には9か所の飲食施設、ショーラウンジ、プール、ジャグジー、ジム、ゴルフ練習場などの施設がある。
- (6) ボーイング767型機  
米国ボーイング社製の中型機で座席数270
- (7) ピーチアビエーション株式会社  
2012年3月に関西国際空港を拠点にスタートした国内LCC。ANAホールディングスが筆頭株主。沖縄・那覇空港は関西空港に次ぐ第二の空港として国内外の路線を拡充している。
- (8) ハッピーピーチ・アイランドホッパーパス  
大阪(関西)、沖縄(那覇)、石垣を結ぶ3区間を12,000円の均一料金で提供され



- たもの。出発地は3つ、すべての空港が対象となる。
- (9) ボーイング 777 型機  
米国ボーイング社製の大型機であるが、777-200 型機は其中でも最少のものとなる。座席数 375
  - (10) ボーイング 787  
米ボーイング社製の中型機。全日空が羽田ー石垣間を1日1往復就航させている。座席数 335
  - (11) 石垣市観光基本計画  
2010 年から 2020 年までの 10 年間について、石垣市が観光発展のために策定した基本計画書。新空港が開設されて環境の著しく変化している中、前倒しでの策定案作成がのぞまれる。
  - (12) 航空アライアンス  
エアラインが主に運航やサービスの分野において世界的な規模で協力関係を築き、提供をすることにより全世界での路線網を拡充することを目的とする提携グループのこと。世界3大アライアンスは「ワンワールド」「スターアライアンス」「スカイチーム」。日本航空と日本トランスオーシャン航空はワンワールド、全日空はスターアライアンスにそれぞれ加盟している。
  - (11) RevPAR  
Revenue per available room の略。販売可能客1室あたりの売上を表す値。利用がなかった客室分も含めてホテルの全客室1室あたりの売上高がわかり、宿泊部門の収益を示す指標となる。
  - (12) エアー&ホテル、エアー&レンタカー  
飛行機と宿泊、飛行機とレンタカーを組み合わせた個人方のツアーパッケージ。国内ではダイナミックと呼ばれている。飛行機とレンタカーの組み合わせによる日帰りツアーは海外での着地型ツアーとして多く設定されている。
  - (13) クルーズ船エクスカージョン  
スーパースター・アクエリアス号で設定している石垣得エクスカージョンには以下の7コースが用意されている。
    - ①石垣島周遊 5.5 時間
    - ②石垣島ハイライト 5.5 時間
    - ③竹富島 5.5 時間
    - ④石垣カリナリーディライト 5.5 時間
    - ⑤川平湾ツアー 5.5 時間
    - ⑥石垣島ランドスケープ 5.5 時間
    - ⑦石垣アドベンチャーカヌーツアー 5.5 時間
    - ⑧フサキリゾートでシュノーケリング 5.5 時間
  - (14) 民泊  
島の暮らしを体感してもらうことを目的の一般の民家に宿泊体験すること。実現させるには島の住民の協力が必要不可欠となり。

#### 引用文献・参考文献

- (1) 神末・加藤『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, 2013, pp.169-182
- (2) 神末・加藤『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』、共栄大学研究論集 12, 2014, pp.101-118
- (3) 柴崎隆一、荒牧 健、加藤澄恵、米本 清『クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み』、運輸政策研究 Vol.14 No.2, 2011, pp.2-13
- (4) 『2014 年の我が国のクルーズ等の動向について』資料 2, 国土交通省海事局外航課 港湾局産業港湾課, 2015

- (5) 『2013年の我が国のクルーズ等の動向について』資料2, 国土交通省海事局外航課港湾局産業港湾課, 2014
- (6) 『平成27年 統計石垣 第37号』, 石垣市観光文化課, 2014
- (7) 『石垣市観光基本計画』, 石垣市, 2010
- (8) 『八重山入域観光客数統計概要(推計)』, 沖縄県八重山事務所, 2010-2015
- (9) 『数字でみる航空2013』, 航空振興財団, 2013
- (10) 『数字でみる航空2014』, 航空振興財団, 2014
- (11) 『数字でみる航空2015』, 航空振興財団, 2015
- (12) 『統計いしがき』No.28-No.37, 石垣市, 2004-2014
- (13) 『沖縄県総合交通体系基本計画』, 沖縄県, 2014, pp.60-61
- (14) 『平成27年度ビジットおきなわ計画』, 沖縄県文化観光スポーツ部, 2015
- (15) 『平成26年度空港管理状況調書』, 国土交通省, 2015
- (16) 野村尚司『LCCが増加する中、旅行会社の生き残り策とは』, JTB総合研究所, 2011
- (17) 『航空輸送統計年報』, 国土交通省, 2015
- (18) 『平成25年度版観光要覧』, 沖縄県, 2014
- (19) 『八重山主要ホテルの稼働状況について』, 沖縄振興開発金融公庫, 2013
- (20) 『県内主要ホテルの動向分析』, 沖縄振興開発金融公庫, 2014
- (21) 『平成27年石垣市入域観光推計表』, 石垣市観光文化課, 2015
- (22) 『平成26年石垣市入域観光推計表』, 石垣市観光文化課, 2014
- (23) 『運賃低減「コスト削減必要」誘客対策会議でJTA』, 八重山毎日新聞, 2012.1.21
- (24) 『中型機が初就航 石垣-成田、ANAが1日1往復』, 八重山毎日新聞, 2013.4.1
- (25) 『観光客7万9539人 4年ぶり7万人超』, 八重山毎日新聞, 2013.5.19
- (26) 『ピーチが初参入 格安チケットが人気』, 八重山毎日新聞, 2013.6.15
- (27) 『観光客、各島で増加 竹富町』, 八重山毎日新聞, 2013.8.13
- (28) 『一気に観光客100万に時代へ』, 八重山毎日新聞, 2013.12.28
- (28) 『LCCとの共存が肝要』, 八重山毎日新聞, 2014.1.11
- (30) 『641万人余で過去最高 13年の県内観光客』, 八重山毎日新聞, 2014.1.22
- (31) 『7月18日から中型機運航～JTA東京直行便』, 八重山毎日新聞, 2014.3.7
- (32) 『郡内入域観光客数 110万人突破は確実』, 八重山毎日新聞, 2015.1.7
- (33) 『1日2往復4便に ANA、羽田石垣線を増便』, 八重山毎日新聞, 2015.1.23
- (34) 『上半期4万3904人 八重山入域観光客数』, 八重山毎日新聞, 2015.8.28
- (35) 『南ぬ島石垣空港国際線ターミナル増築へ』, 八重山毎日新聞, 2015.9.11
- (36) 『中華航空 石垣-台北便運休へ』, 八重山毎日新聞, 2015.10.15