

ポストコロナにおける移動ニーズに対応した  
ビジネスジェット等の活用に関する調査研究  
(最終報告)

2025 年 1 月

国土交通省 国土交通政策研究所

前研究官	織田 直人
前研究官	上埜 徳之
主任研究官	可児 貴明
研究官	吉原 圭佑
主任研究官	南 聡一郎
研究調整官	大西 里奈

## 要旨

本調査研究は、定期航空便と比較して、コロナ禍においても旅客需要の変動が比較的小さいという特徴を持つビジネスジェット等の利用環境の改善を図り、地域振興及び地方空港の利用活性化の方策の検討へ寄与する基礎資料を作成することを目的とする。

本調査研究の最終報告（2年目）では、目的地までのシームレスな移動を可能とする空港からの二次交通は富裕層に共通のニーズであるという海外事例調査の結果（1年目、中間報告）を踏まえ、空港からの二次交通（『アシ』）を中心に、国内の空港周辺地域におけるサービス等の事例について調査及び整理を行った。

具体的には、『アシ』としてヘリコプター及び高級送迎車を対象とし、国内事例として、『アシ』（空港からの二次交通）に関して5事例（ヘリコプター3事例、高級送迎車2事例）、『空港』（ビジネスジェット等の受入体制等の状況）に関して4空港、『ウリ』（滞在価値）、『ヤド』（宿泊施設）、『ヒト』（人材）及び『コネ』（売り込み）に関して4地域をそれぞれ選定し、各事項に係る調査の結果を整理した。

本調査研究で得られた知見は、次のとおりである。

『アシ』のヘリコプターにおいては、1) 運航等に関し、天候による就航率の低下及び荷物搭載スペースが限られることに対するバックアップ（車両等の陸路での移動手段及び輸送手段）を確保すること並びに離着陸場所の確保及び騒音等の問題に対する丁寧な調整及び説明が必要であること、2) 空港に関し、ビジネスジェット等からヘリコプターに乗り換える際に適したスポットを使用できるような受入体制の整備及び調整が必要であること、3) 収益性に関し、遊覧飛行、ヘリスキーその他のヘリコプターを使用する他の事業との組合せを検討する必要があることが挙げられる。

『アシ』の高級送迎車においては、1) 人材に関し、運転手には運転の能力に加え教養、対応及び調整能力等のガイド又はコンシェルジュの能力も求められることから、地域で育成していく環境づくりの検討が必要であること、2) 空港に関し、空港の制限区域から送迎を行うために必要な各種の許可又は承認の取得に関する支援が必要であることが挙げられる。

『空港』においては、1) 利便性に関し、専用施設の利用可能時間及び利用申込期間の延長並びに専用施設の運営会社の手配可能サービスの拡充が必要であること、2) 地上支援体制に関し、必要な人材の確保のための周辺の空港との連携及び人材共有の仕組みづくりが必要であると考えられることが挙げられる。

『ウリ』においては、リピーター又は閑散期来訪者の増加のための観光又は体験内容の工夫及び複数の選択肢の提供、『ヤド』においては、富裕層等ターゲットを明確化した客室及び設備の設置及び改装、『ヒト』においては、コンシェルジュ等の高水準の知見、知識及び教養を持つ人材の育成、『コネ』においては、1つの観光地又は施設に限らず、複数のものを組み合わせた地域全体の情報発信又は手配を行う体制づくりが必要であることが挙げられる。

# 目次

要旨	i
目次	ii
第1章 調査研究の概要	1
第1節 背景と目的	1
第2節 『アシ』『空港』『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』について	2
第3節 調査内容	3
第2章 事例の選定	4
第1節 『アシ』『空港』に求めるもの	4
第2節 『アシ』に関する整理	6
第3節 事例の選定	8
第3章 『アシ』の事例調査	11
第1節 調査項目	11
第2節 ルスツリゾート<ヘリコプター>	12
第3節 奥宿 無相荘<ヘリコプター>	15
第4節 沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ・Space Aviation <ヘリコプター>	18
第5節 株式会社 minorhythm<高級送迎車>	21
第6節 天空の森<高級送迎車(ヘリコプター)>	24
第4章 『空港』の事例調査	26
第1節 調査項目	26
第2節 新千歳空港	27
第3節 大分空港	29
第4節 鹿児島空港	31
第5節 那覇空港	33
第5章 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の事例調査	36
第1節 概要	36
第2節 ニセコ・ルスツ (北海道)	37
第3節 由布院 (大分県)	45
第4節 霧島 (鹿児島県)	48
第5節 沖縄 (沖縄県)	51
第6章 まとめ	54
第1節 『アシ』	54
第2節 『空港』	55
第3節 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』	56

# 第1章 調査研究の概要

## 第1節 背景と目的

新型コロナウイルス感染拡大の影響による航空旅客需要の低下に伴い、地域の観光事業者、航空会社、空港会社等の経営状況が悪化したことを踏まえると、ポストコロナにおける利用者ニーズに対応した新たな航空旅客需要の創出は、引き続き課題である。

また、観光立国推進基本計画及び地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりに向けたアクションプランにおいては、プライベートジェットの受入環境整備等に係る取組を進める<sup>1</sup>こと及び旅行しやすいシームレスな移動環境の整備に関する施策を検討する<sup>2</sup>ことが記載されている。ビジネスジェット等<sup>3</sup>の活用を含む、海外からの富裕層のシームレスな移動を推進するとともに、富裕層の訪日需要を取り込むに当たっては、周辺地域サービス等の高付加価値化により、大都市近郊の空港のみならず地方空港におけるビジネスジェット等の利用を促進することが求められる。そうした高付加価値なサービス等の創出に当たり、空港周辺でのビジネス及び観光コンテンツをつなぐ交通アクセスを含む、ビジネスジェット等を利用した地域振興事例を踏まえた具体的な検討を進められていないことが課題である。

本調査研究は、定期航空便と比較して、コロナ禍においても旅客需要の変動が比較的小さいという特徴を持つビジネスジェット等の利用環境の改善を図り、地域振興及び地方空港の利用活性化の方策の検討へ寄与する基礎資料を作成することを目的としており、本調査研究の1年目の成果である中間報告（国土交通政策研究第173号）では、ビジネスジェット等の利用促進に向けて求められる空港周辺地域のサービス等について、海外事例の調査及び整理を行った。本調査研究の最終報告（2年目）では、目的地までのシームレスな移動を可能とする空港からの二次交通は富裕層に共通のニーズであるという1年目の調査結果を踏まえ、空港からの二次交通を中心に、国内の空港周辺地域におけるサービス等の事例について調査及び整理を行うこととする。

---

<sup>1</sup> 「観光立国推進基本計画（2023年3月31日閣議決定）」p.44。

<sup>2</sup> 観光庁（2022）「地方における高付加価値なインバウンド観光地づくりに向けたアクションプラン」p.4。

<sup>3</sup> 本調査研究では、ビジネスジェットの利用促進において必要とされる空港周辺地域のサービス等に関する状況を含めた事例調査を行うことから、国土交通省のビジネスジェットの定義（企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空運送のことであり、その運航形態には、①社用機や個人所有機などの自家用運航と、②航空会社等の事業用機のオンユースチャーターによる運航の2つがある。）に加え、観光目的等における主にプライベートジェットと呼ばれるものも含めたジェット機を「ビジネスジェット等」と定義する。国土交通政策研究所（2024）「ポストコロナにおける移動ニーズに対応したビジネスジェット等の活用に関する調査研究（中間報告）」（国土交通政策研究第173号）p.3も参照のこと。

## 第2節 『アシ』『空港』『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』について

本調査研究の1年目では、ビジネスジェット等の利用促進につながる空港周辺地域のサービス等を、『アシ』『空港』『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』に整理し<sup>4</sup>、海外10地域について調査した。

本調査研究の2年目においては、1年目の整理を参考に、『アシ』『空港』『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』を表1-1のとおりとする。

表 1-1 空港周辺地域のサービス等の整理

項目	内容	具体例
『アシ』	利用者層のニーズを踏まえた利便性及び快適性があり、シームレス化に対応した二次交通（出入国時に加え、国内移動も含めた移動全体を考慮）	空港到着後から目的地までの富裕層向け二次交通（ヘリコプター、高級送迎車等の移動サービス）
『空港』	空港のビジネスジェット等の受入体制等の状況	受入専用施設の有無
『ウリ』	利用者層のニーズを満たす滞在価値	自然、遺産、各種ツーリズム
『ヤド』	利用者層のニーズを満たす質を保持し、地域のストーリー等を感じられる宿泊施設	地域の特色に沿った高級ヴィラ、高級シャレー、高級ホテルスイート
『ヒト』	利用者層を地域に送客する人材又は地域において質の高いサービスを提供する人材	運転手、ガイド、コンシェルジュ
『コネ』	利用者層の目的地として認知してもらうための売り込み	誘客に向けた観光戦略又はキャンペーン

<sup>4</sup> 国土交通政策研究所（2024）「ポストコロナにおける移動ニーズに対応したビジネスジェット等の活用に関する調査研究（中間報告）」（国土交通政策研究第173号）p.7。

### 第3節 調査内容

本調査研究の2年目の内容は次のとおりである。

まず、調査する事例として、

- ・ 『アシ』に関して、5事例（ヘリコプター3事例及び高級送迎車2事例）
- ・ 『空港』に関して、『アシ』5事例に関連する4空港
- ・ 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』に関して、『アシ』5事例及び『空港』4空港に関連する4地域

をそれぞれ選定した（第2章）。

次に、事例調査の結果を、『アシ』（第3章）、『空港』（第4章）及び『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』（第5章）にそれぞれ整理した。

最後に、ビジネスジェット等の利用環境の改善を図り、地域振興及び地方空港の利用活性化の方策の検討へ寄与するよう、本調査研究で得られた知見をまとめた（第6章）。

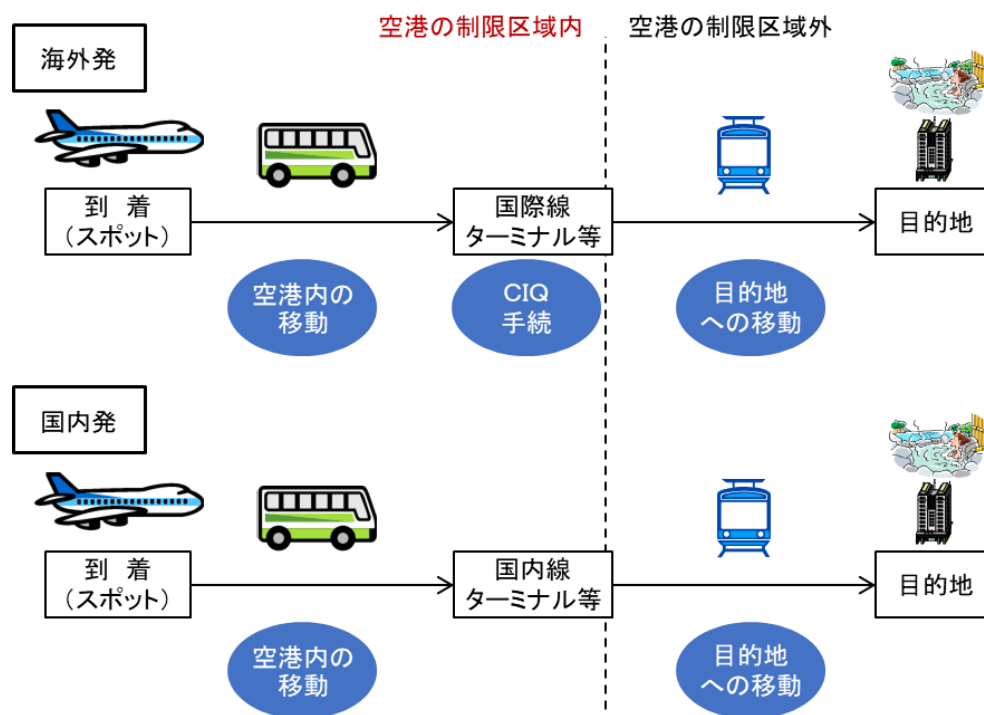
## 第2章 事例の選定

### 第1節 『アシ』『空港』に求めるもの

一般的な旅客便の利用者の空港到着後から目的地までの移動を整理すると、図 2-1のとおりとなる。

海外発の移動では、ボーディングブリッジがあるスポット<sup>5</sup>に到着した場合はボーディングブリッジを通過して、ターミナルから離れたスポットに到着した場合は空港内をバスで、国際線ターミナル等に入る。その後は、徒歩等でターミナル内を移動してCIQ<sup>6</sup>（入国）手続を行った後、ターミナル等を出て、タクシー、バス、電車等の二次交通を利用して目的地へ向かう。

国内発の移動では、CIQ手続は必要なく、国内線ターミナル等を出て、二次交通を利用して目的地に向かう。



出典:国土交通政策研究所にて作成

図 2-1 空港到着後から目的地までの移動

<sup>5</sup> 「航空機が駐機する位置」

出典：九州地方整備局「福岡空港プロジェクト 用語解説」

[https://www.pa.qsr.mlit.go.jp/fap/word/a\\_ka.html](https://www.pa.qsr.mlit.go.jp/fap/word/a_ka.html) (2024年10月2日閲覧)。

<sup>6</sup> 「税関 (Customs)、出入国管理 (Immigration)、検疫 (Quarantine) の頭文字をとって呼ばれるもので、諸外国からヒト (人) やモノ (貨物・動物・植物) が入国する際に法令に基づき行われる必要な検査、審査の総称」

出典：小笠原総合事務所「水際行政 CIQ」

<https://www.mlit.go.jp/ogasawara/index/ciq/ciq.htm> (2024年10月2日閲覧)。

ビジネスジェット等を利用する場合も移動の基本的な流れは一般的な旅客便を利用する場合と同様であるが、到着したスポットから空港内の移動手段、CIQ手続（海外発の場合のみ）を自ら手配する必要があるところに違いがある。

ビジネスジェット等を利用する利点として「移動にかかる時間の短縮」「自由で柔軟なスケジュール設定」「秘匿性の高いプライベート空間」等を挙げている事例<sup>7</sup>や、利用する理由として、第一に「時間の節約」、第二に「航空会社が乗り入れない空港を使える」、以降大きな差をつけて「快適なフライト」「機内で仕事や会議ができること」「プライバシー」「安全性」であるとのアンケート調査結果<sup>8</sup>があることを踏まえると、ビジネスジェット等の利用者は、『アシ』『空港』に、次のものを求めていると考えられる。

- 『アシ』
  - ・ シームレスな乗換（ビジネスジェット等の機体近くにヘリコプター又は送迎車が待機する等）。
  - ・ ヘリコプターによる迅速な移動。
  - ・ 高級送迎車による快適な空間の提供。
- 『空港』
  - ・ CIQ手続を行える専用ターミナル又は専用動線。
  - ・ ビジネスジェット等の専用ターミナル又は専用動線近隣への駐機。

---

<sup>7</sup> ANA ビジネスジェット「ANA ビジネスジェットの利用メリット」  
<https://www.anabj.co.jp/value/>（2024年10月2日閲覧）。

<sup>8</sup> Forbes JAPAN「超富裕層のプライベート機利用、意外な実態が明らかに」  
<https://forbesjapan.com/articles/detail/23860>（2024年10月2日閲覧）。



## 第2節 『アシ』に関する整理

### 第1項 調査対象とする『アシ』の種類

中間報告（国土交通政策研究第173号）により、海外においては、

- ・ 車両では距離のある又は時間を要する目的地への移動を可能にするチャーター・ヘリコプター
- ・ 高級感があり、シームレスな目的地までの移動を可能とする高級送迎車
- ・ 目的地（離島等）の港までの移動を可能にするラグジュアリー・ヨットチャーター

が存在することを確認した<sup>9</sup>。

国内においては、ラグジュアリー・ヨットチャーターの事例は少ないと想定されることから、調査対象とする『アシ』の種類は、ヘリコプター及び高級送迎車とする。

### 第2項 ヘリコプター離着陸場

空港から目的地への移動にヘリコプターを利用する場合、目的地側にヘリコプターが離着陸できる施設が必要となる。

一般に、空港と呼ばれる場所以外でヘリコプターが離着陸できる場所を総称して「ヘリポート」と呼ぶことが多いが、これらは概ね次の3つに大別することができる。

- ① 公共用ヘリポート（常設）
- ② 非公共用ヘリポート（常設）
- ③ 場外離着陸場（臨時）

①公共用ヘリポート及び②非公共用ヘリポートは、航空法（昭和27年法律第231号）の「空港等」に該当し、設置には同法第38条の許可を受ける必要がある。国内には、①公共用ヘリポートが12か所、②非公共用ヘリポートが88か所設置されている<sup>10</sup>。

③場外離着陸場は、同法第79条ただし書の規定による臨時の離着陸場であり、航空機（ヘリコプター）の型式・国籍・登録記号、離着陸の日時・場所（離着陸地帯の実測図等を含む）・理由、操縦者の氏名・資格等を記載した申請書を以て申請を行い、許可を得る必要がある<sup>11,12</sup>。

### 第3項 車両による空港内の移動

一般の立入が制限される区域（制限区域）に駐機するビジネスジェット等の機体近くから高級送迎車による送迎を行う場合、各空港の運用上、各空港管理者又は空港運営権者から制限区域立入承認、制限区域車両運転許可及び制限区域車両使用承認の取得が必要である。

グラウンドハンドリング事業者保有の車以外の送迎車が制限区域内に入る場合、グラウンドハンドリング事業者が送迎車を制限区域内で先導すること等の条件の下、臨時の許可又は承認がなされる等、グラウンドハンドリング事業者その他の制限区域内での業務を主にする

<sup>9</sup> 国土交通政策研究所（2024）「ポストコロナにおける移動ニーズに対応したビジネスジェット等の活用に関する調査研究（中間報告）」（国土交通政策研究第173号）p.78。

<sup>10</sup> 国土交通省「空港一覧」[https://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000310.html](https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000310.html)（2024年10月2日閲覧）。

<sup>11</sup> 航空局長「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準（平成9年9月30日制定（空航第715号）、令和5年12月22日最終改正（国空安政第1877号、国空無機第204041号）」。

<sup>12</sup> 国土交通省「法第79条ただし書の規定による許可事務（場外離着陸場における離着陸の許可）」<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001717204.pdf>（2024年10月9日閲覧）。

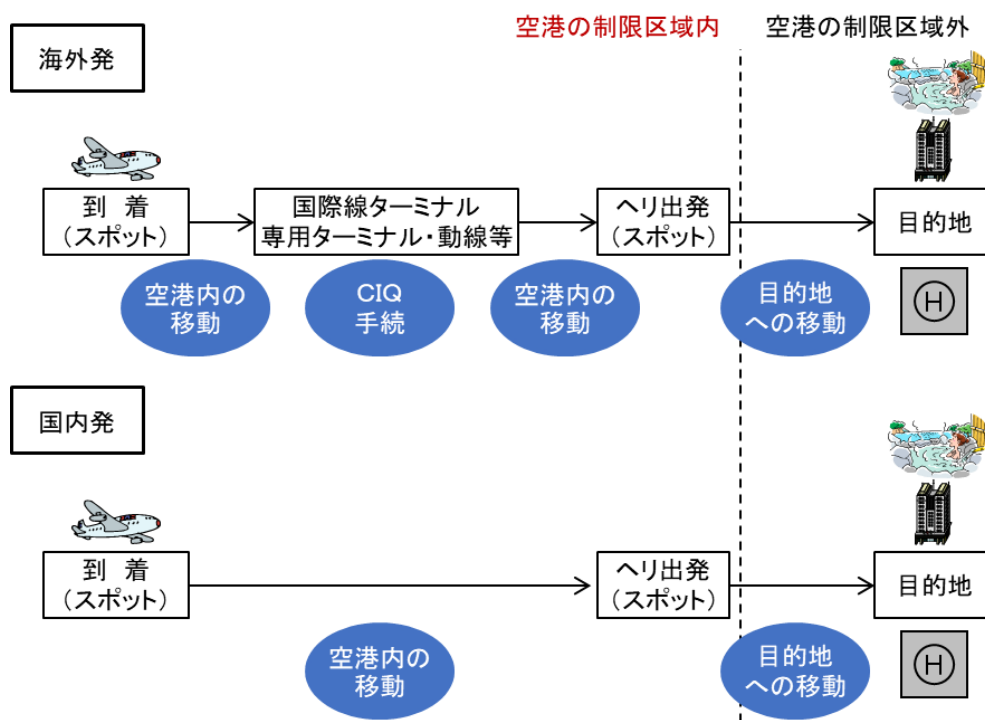
事業者以外が保有する車両を送迎車として制限区域内で走行させるためには、種々の手続が必要となる。

### 第3節 事例の選定

#### 第1項 『アシ』ヘリコプターの実例選定

ヘリコプターによる空港からの二次交通のモデルを次のように想定し、図 2-2にイメージを示す。

- ・ 海外発のビジネスジェット等の場合、降機後、ターミナル等まで空港内を移動し、CIQ手続を終え、同空港内で待機しているヘリコプターで目的地まで移動する。
- ・ 国内発のビジネスジェット等の場合、同空港内で待機しているヘリコプターに直接乗り換え、目的地まで移動する。



出典:国土交通政策研究所にて作成

図 2-2 ヘリコプターによる空港からの二次交通のイメージ

目的地として宿泊施設を想定した文献調査、インターネット調査及び聞き取り調査を踏まえて、近隣にヘリコプターの離着陸場が存在し、ヘリコプターによる移動を受け入れた実績のあった次の3つの宿泊施設を調査事例として選定した。事例の選定に当たっては、本調査研究は、地域振興及び地方空港の利用活性化の方策の検討へ寄与する基礎資料を作成することを目的していることから、地方空港<sup>13</sup>からのヘリコプターによる移動の実績を重視した。

#### ○ ルスツリゾート（北海道）

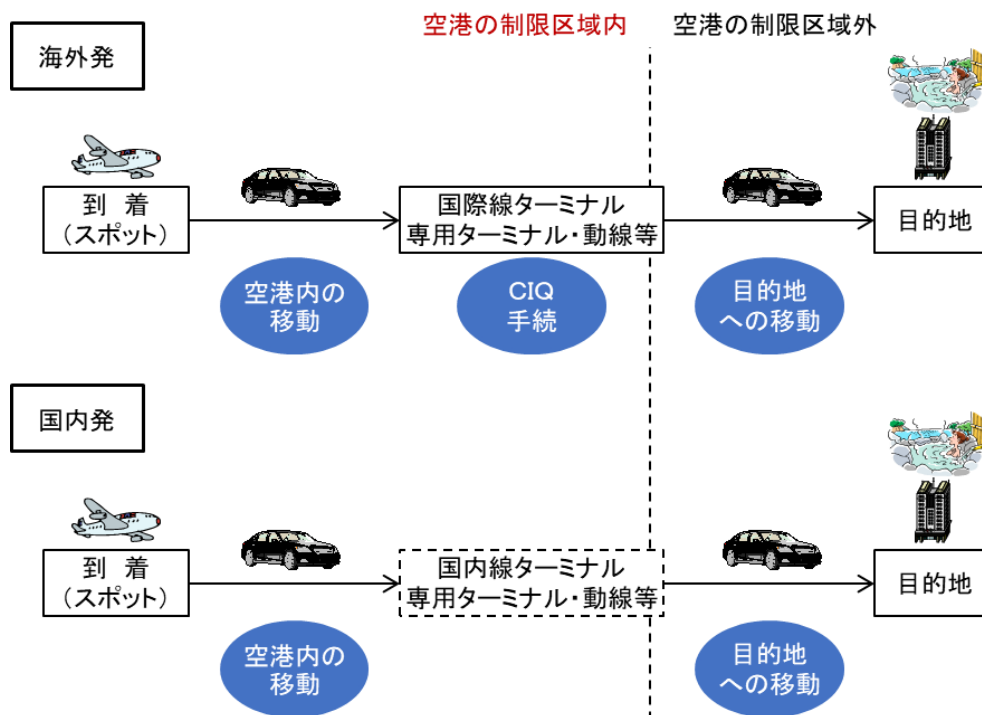
<sup>13</sup> 以下、本調査研究では、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港及び大阪国際空港以外の空港とする。

- ・ 国内発で新千歳空港着のビジネスジェット等からヘリコプターに乗り換えての移動の実績あり。
- 奥宿 無相荘（ぶあいそう）（大分県）
  - ・ 北九州空港又は大分空港から自家用ヘリコプターによる移動の実績あり。
  - ・ 海外発のビジネスジェット等が福岡空港又は大分空港に到着し来訪した場合には、メイド帯同かつ多数の荷物のため、ヘリコプターではなく、バス、ワゴン車等を使用した。
- 沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ（沖縄県）
  - ・ 那覇空港からヘリコプターによる移動の実績あり。

## 第2項 『アシ』高級送迎車の事例選定

高級送迎車による空港からの二次交通のモデルを次のように想定し、図 2-3にイメージを示す。

- ・ 海外発のビジネスジェット等の場合、降機後、ターミナルまで空港内を移動し、CIQ 手続を終え、国際線ターミナル等の制限区域外出口の近くで待機している高級送迎車で目的地まで移動する。
- ・ 国内発のビジネスジェット等の場合、ビジネスジェット等が駐機するスポットの近くで待機している高級送迎車に直接乗り換えて目的地まで移動する。



出典：国土交通政策研究所にて作成

図 2-3 高級送迎車による空港からの二次交通のイメージ

文献調査、インターネット調査及び聞き取り調査を踏まえて、上記のモデルに合致する送迎を提供している次の2つの事業者又は宿泊施設を調査事例として選定した。なお、天空

の森については、近隣にヘリコプターの離着陸場が存在し、ヘリコプターによる移動を受け入れた実績があることから、ヘリコプターについてもサービス概要等のヒアリングを行った。

- 株式会社 minorhythm (マイノリズム) (北海道)
  - ・ 海外発で新千歳空港着のビジネスジェット等の場合、機体近くから国際線ターミナルの制限区域内入口まで及び国際線ターミナルの制限区域外出口から目的地までの送迎を提供。
  - ・ 国内発で新千歳空港着のビジネスジェット等の場合、機体近くから目的地まで乗換なしの送迎を提供。
- 天空の森 (鹿児島県)
  - ・ 国内発で鹿児島空港着のビジネスジェット等の機体近くから自社の送迎車で送迎した実績あり。
  - ・ 福岡空港 (奈多地区) からヘリコプターによる移動の実績あり。

### 第3項 『空港』の事例選定

『空港』の調査事例として、第1項のヘリコプター及び第2項の高級送迎車の調査事例に関連する4空港 (新千歳空港、大分空港、鹿児島空港及び那覇空港) を選定した。

### 第4項 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の事例選定

『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の調査事例として、第1項のヘリコプター、第2項の高級送迎車及び第3項の『空港』の調査事例に関連する次の4地域を選定した。

- ニセコ・ルスツ (北海道)
  - ・ ルスツリゾート (『アシ』のヘリコプターの調査事例) が立地し、かつ、『アシ』の高級送迎車の調査事例における利用者の主な目的地となっている地域。
- 由布院 (大分県)
  - ・ 奥宿 無相荘 (『アシ』のヘリコプターの調査事例) が立地する地域。
- 霧島 (鹿児島県)
  - ・ 天空の森 (『アシ』の高級送迎車の調査事例) が立地する地域。
- 沖縄 (沖縄県)
  - ・ 沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ (『アシ』のヘリコプターの調査事例) が立地する地域。

## 第3章 『アシ』の事例調査

### 第1節 調査項目

表 3-1 の調査先を対象に、次の調査項目に関して文献調査及びヒアリング調査を行い、第2節～第6節に整理した。

#### 【調査項目】

- ① 施設・事業（者）概要
- ② サービス概要
  - ・ ヘリコプター：提供内容、所要時間・価格、運航者等、使用機材、ヘリコプター離着陸場、利用実績・特性・就航状況等
  - ・ 高級送迎車：提供内容、価格、使用車両、利用実績・特性等
- ③ 近隣空港等の利用状況（利用スポット、利用者の動線等）
- ④ 事業状況
- ⑤ 利点・課題等（利点、課題・今後の展望）

表 3-1 『アシ』の調査対象・ヒアリング先・時期等

調査対象	ヒアリング先	ヒアリング時期	『アシ』種類
ルスツリゾート	加森観光株式会社	2023年11月	ヘリコプター
奥宿 無相荘	同左	2024年1月	ヘリコプター
沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ Space Aviation	株式会社かりゆし Space Aviation 株式会社	2024年2月	ヘリコプター
株式会社 minorhythm	同左	2023年11月	高級送迎車
天空の森	同左	2023年12月	高級送迎車 (ヘリコプター)

## 第2節 ルスツリゾート〈ヘリコプター〉<sup>14</sup>

### 第1項 施設概要

ルスツリゾートは、北海道留寿都村にあるリゾート施設で、宿泊施設に加え、スキー場、ゴルフ場、遊園地等がある。2023年12月には、宿泊施設のワンフロア全体を特別なフロアへと一新し、ウェルネスな滞在を追求して設計された客室「ウェルネスルーム」の営業を開始している<sup>15</sup>。

ルスツリゾートスキー場は、2021年の「ワールドスキーアワード」で「日本ベスト・スキー・リゾート部門」の最優秀賞を受賞している<sup>16</sup>。

### 第2項 サービス概要

#### 1)提供内容

新千歳空港、札幌飛行場（丘珠空港）等からのヘリコプター送迎や、ヘリコプターによるスカイダイビング、ヘリスキー<sup>17</sup>、ヘリコプター遊覧等を提供している<sup>18</sup>。

#### 2)所要時間・価格

所要時間及び価格の例は次のとおりである。

- ・ ルスツリゾート～新千歳空港 片道約 25 分、30 万円
- （・ ヘリスキー 10 万円）

#### 3)運航者等

運航及び整備は航空運送事業者に依頼し、ルスツリゾート保有の機体を使用する。

---

<sup>14</sup> 特記以外は、2023年11月に実施した加森観光株式会社へのヒアリング内容及びその後の同社への問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>15</sup> ルスツリゾート「個室サウナ・酸素カプセル・エステマシンなどの設備を備えたウェルネスを迫及した客室「ウェルネスルーム」が誕生」

<https://rusutsu.com/news-and-topics/wellnessroom/>（2024年10月4日閲覧）。

<sup>16</sup> ルスツリゾート「冬のルスツ」<https://rusutsu.com/rusutsu-in-winter/>（2024年10月2日閲覧）。

<sup>17</sup> 「ヘリスキーとは、ヘリコプターで雪山の山頂まで行き、非圧雪の斜面をスキーやスノーボードで滑る究極のアクティビティです。」

出典：ルスツリゾート「誰もいない大自然の斜面にシュプールを。「ヘリスキー」で究極なスキー体験」<https://rusutsu.com/blog/068/>（2024年10月8日閲覧）。

<sup>18</sup> ヒアリング（2023年11月）時点では、運航を委託する事業者の変更手続中で、運航及び予約受付は一時中止中である。

#### 4)使用機材

エアバス・ヘリコプターズの EC130 を使用し、定員はパイロットを除いて 6 名である。荷物搭載スペースは限られており、多くの荷物等を積載する場合には、乗車人員を減らす必要がある。車両等による輸送サービスを別途利用することも可能である。使用機材の外観及び機内を図 3-1 に示す。



出典：国土交通政策研究所にて撮影(2023 年 11 月)

図 3-1 ルスツリゾート保有 EC130

#### 5)ヘリコプター離着陸場

ルスツリゾートの宿泊施設から車で 5 分程度の場所に、場外離着陸場及び格納庫がある。建設費は離着陸場及び格納庫を合わせて 2 億円程度で夜間灯火があり、保有するヘリコプターを格納庫で管理している。

当該離着陸場は、ヘリコプターの常時駐機はなく、手続を行うことで自家用ヘリコプターの利用も可能である。

また、宿泊施設等近くの駐車場及び空き地も場外離着陸場として許可を得ており、送迎時には利用者に利便性の高い場所に着陸するようにしている。

格納庫の外観を図 3-2 に示す。



出典：国土交通政策研究所にて撮影(2023 年 11 月)

図 3-2 ルスツリゾートの格納庫



## 6)利用実績・特性・就航状況等

海外発のビジネスジェット等からの乗換の実績はなく、国内発で新千歳空港着のビジネスジェット等から、到着口で待ち合わせ、ヘリコプターに乗り換えての移動の実績がある。

利用状況は、9割が新千歳空港からニセコ又はルスツへの移動であり、年間で多くて10～15件程度の運航回数である。夏休み及び春休みに日本人客（4～5名の家族）の利用が多い。

ヘリコプター送迎の提供開始以降、1回の依頼における最大利用者数は13名であり、新千歳空港～ルスツ間を3往復した。

冬季は繁忙期でニーズは高いものの視程が悪く、就航率は10%以下となる。運航できない場合の代替は陸路移動となり、タクシー会社に依頼する。

## 第3項 近隣空港等の利用状況

各空港において、運航の都度、スポット等を調整し利用している。

## 第4項 事業状況

施設の設置及び維持管理、ヘリコプター購入費等は収益で賄えておらず、これまでの利用実績では黒字化できていない。

冬場の山頂へのヘリスキー運航は、インバウンド（特に、オーストラリア人）の利用が多く、ある程度の利益をもたらしている。

## 第5項 利点・課題等

ヒアリングにおいて挙げられた利点、課題及び今後の展望は、次のとおりである。

### 1)利点

- ・ 新千歳空港からは、車で約90分のところ、ヘリコプターで約25分と移動時間の大幅な短縮が図られる。
- ・ 富裕層に対する目玉となってきている。
- ・ また利用したいという声がある等好評である。

### 2)課題・今後の展望

- ・ 売上げと経費のバランスを図ること。
- ・ 天候と稼働率の問題がある。冬季はよりニーズが高まるが、天候の影響で稼働率が低い。今後、ヘリコプターを活用した夏季のアクティビティ等に力を入れていきたいと考えている。
- ・ 札幌飛行場（丘珠空港）のスポット調整が難航したことがあったため、ヘリコプター用のスポット数を増やしてほしい。
- ・ 新千歳空港～ルスツ以外でも、ニーズに応じて運航を行うことが可能であることを、プロモーションする必要があると考えている。
- ・ ルスツリゾートはこれまで大衆向けのサービスを中心に行ってきたところ、富裕層向けの部屋の提供を始めた。今後、富裕層向けのサービスを充実させていきたい、ヘリコプターはその一環として活用していきたい。

## 第3節 奥宿 無相荘<ヘリコプター><sup>19</sup>

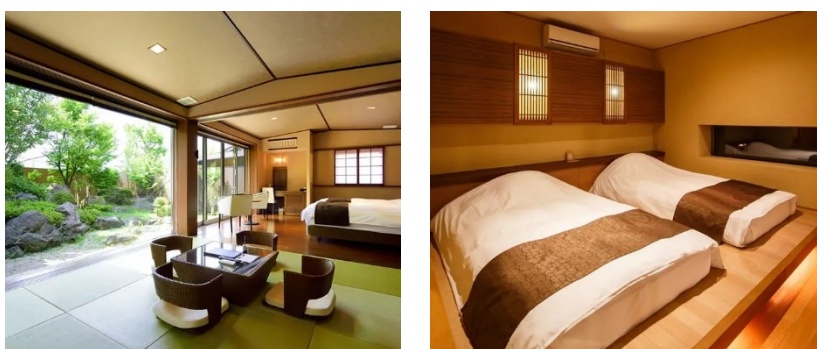
### 第1項 施設概要

奥宿 無相荘は、奥湯布院高原リゾートの宿泊施設で、離れ5部屋、別邸2部屋及びスイート5部屋の計12部屋全てに露天風呂又は半露天風呂が付き、宿泊料金は1泊2食付き約5万円～/人である。奥湯布院高原リゾートは塚原高原に所在し、奥宿 無相荘のほかにも、霧と星あかりの棚湯や7つの貸切湯が楽しめる奥湯布院温泉、炭焼き・懐石料理の炭熊等があり、外国人利用者には寿司バーが人気となっている。

JR由布院駅からは、タクシーで約12分の位置にある<sup>20</sup>。

塚原高原は、湯布院地域の中心部から由布岳を挟んで北側にある標高約600～700mのエリアであり、奥湯布院とも呼ばれている<sup>21</sup>。

部屋の例を図 3-3に示す。



出典:奥湯布院高原リゾート「奥宿 無相荘」<http://okuyufuin.net/buaisoh.html>(2024年10月2日閲覧)

図 3-3 奥宿 無相荘の部屋

### 第2項 サービス概要

#### 1)提供内容

大分空港、北九州、福岡等からのヘリコプター送迎を提供している。

#### 2)所要時間・価格

所要時間及び価格の例は次のとおりである<sup>22</sup>。

- ・ 奥湯布院高原リゾート～大分空港 片道約 20 分、15 万円 (税別)
- ・ 奥湯布院高原リゾート～北九州 片道約 30 分、18 万円 (税別)
- ・ 奥湯布院高原リゾート～福岡 片道約 40 分、21 万円 (税別)

#### 3)運航者等

運航は航空運送事業者に依頼し、事業者保有の機体を使用する。奥湯布院高原リゾート

<sup>19</sup> 特記以外は、2024年1月に実施したヒアリング内容及びその後の問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>20</sup> 奥湯布院高原リゾート「交通アクセス」<http://okuyufuin.net/access.html> (2024年10月2日閲覧)。

<sup>21</sup> OITA SHOKU「湯布院チーズ「食 Vol.69」」<https://www.oita-shoku.jp/shoku.php?shoku=1&no=69> (2024年10月2日閲覧)。

<sup>22</sup> 奥湯布院高原リゾート「奥宿 無相荘」<http://okuyufuin.net/buaisoh.html> (2024年9月2日閲覧、2024年10月2日閲覧不可)。

は、場外離着陸場用の場所を提供し、利用者からの運航の依頼を受け付けている。

#### 4)使用機材

ロビンソンの R44 を使用し、定員はパイロットを除いて 3 名である。荷物搭載スペース等はなく、荷物の運搬には車両等による輸送サービスを別途利用する必要がある。

#### 5)ヘリコプター離着陸場

奥宿 無相荘から車で 1 分程度の地点に、場外離着陸場を設置している。整地、造成、舗装及び塗装を実施し、夜間灯火等はない。設置費用は数百万円程度である。

当該離着陸場は、ヘリコプターの常時駐機はなく、手続を行うことで自家用ヘリコプターでの利用も可能である。

当該離着陸場の位置を図 3-4 に示す。



出典: 国土地理院空中写真を加工  
国土地理院「地図・空中写真閲覧サービス」

<https://maps.gsi.go.jp/maplibSearch.do?specificationId=1563438>(2024 年 10 月 17 日閲覧)

図 3-4 奥宿 無相荘のヘリコプター離着陸場の位置

#### 6)利用実績・特性・就航状況等

航空運送事業者への手配の実績（旅客運送の実績）がないため、ヘリコプター送迎に関する情報はない。

北九州空港又は大分空港からの自家用ヘリコプターによる移動の実績はある。また、海外発のビジネスジェット等が福岡空港又は大分空港に到着し来訪した場合には、メイド帯同かつ多数の荷物のため、ヘリコプターではなく、バス、ワゴン車等を使用した。

#### 第3項 近隣空港等の利用状況

航空運送事業者への手配の実績（旅客運送の実績）がないため、情報がない。

#### 第4項 事業状況

航空運送事業者への手配の実績（旅客運送の実績）はない。

#### 第5項 利点・課題等

奥宿 無相荘としては利用実績がなく、利点、課題等は分からないが、ニーズはあると考えており、将来的に、他地域への宿泊施設の展開を検討しており、各宿泊施設間をヘリコ

プターで結べないかという構想を持っている。

## 第4節 沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ・Space Aviation <ヘリコプター><sup>23</sup>

### 第1項 施設・事業概要

沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパは、約8万坪の敷地を持つ<sup>24</sup>、沖縄県恩納村にあるリゾート施設であり、かりゆしビーチでのマリンスポーツを始め、かりゆしの森トレッキング、琉球ガラス体験、さんご教室<sup>25</sup>その他の多彩なメニューを提供している。また、2004年に「エコアクション21認定」を沖縄県で初めて取得し、さんごの植付け、ビーチクリーンアップ活動その他の自然保全活動を行っている<sup>26</sup>。

ヘリコプターの運航については、株式会社かりゆしとSpace Aviation株式会社が共同で、那覇空港及び恩納村を拠点としたヘリタクシー（チャーターによるヘリコプター移動）並びに遊覧飛行を、2022年7月から開始している<sup>27,28</sup>。

### 第2項 サービス概要

#### 1)提供内容

平日は、ヘリタクシー又は遊覧飛行の運航を行い、土日は、他の事業者企画のヘリバス（乗合によるヘリコプター移動）が、那覇空港～恩納村及び那覇空港～名護市間で運航されている。

ヘリタクシー、ヘリバス及び遊覧飛行は、かりゆしリゾート利用者限定のものではなく、恩納村への来訪者をターゲットとしているものである。近隣の宿泊施設等の利用者が利用する場合には、場外離着陸場に各宿泊施設の送迎車が待機し、送迎を行う。

なお、ヘリコプター遊覧には、かりゆしリゾート宿泊者限定のコースも設定されている。

#### 2)所要時間・価格

所要時間及び価格の例は次のとおりである<sup>29</sup>。

- ・（ヘリタクシー）那覇空港～恩納村 片道約 20 分、15 万円（税込）

#### 3)運航者等

企画、運営及び機体保有はSpace Aviationが行い、運航は航空運送事業者に依頼する。

<sup>23</sup> 特記以外は、2024年2月に実施した株式会社かりゆし及びSpace Aviation株式会社へのヒアリング内容並びにその後の同社への問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>24</sup> ココイコ！恩納村「沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ」

[https://www.vill.onna.okinawa.jp/cocoico/spot/detail.jsp?id\\_=508](https://www.vill.onna.okinawa.jp/cocoico/spot/detail.jsp?id_=508)（2024年10月2日閲覧）。

<sup>25</sup> 沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ「体験プログラム」

<https://kariyushi-oceanspa.jp/service/program/>（2024年10月2日閲覧）。

<sup>26</sup> 株式会社かりゆし「CSR活動」<https://www.kariyushi.co.jp/csr-activity/>（2024年10月2日閲覧）。

<sup>27</sup> 沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ「「ヘリコプター航空機」運航・遊覧事業スタート 令和4年7月9日」<https://kariyushi-oceanspa.jp/news/2022/07/709/>（2024年10月2日閲覧）。

<sup>28</sup> Space Aviation「恩納村かりゆしの敷地にヘリポートを新設！沖縄での運航・遊覧事業スタート 那覇空港からわずか約20分でアクセス可能に」

<https://space-aviation.com/posts/news06>（2024年10月2日閲覧）。

<sup>29</sup> Space Aviation「【沖縄】那覇空港→恩納村 ヘリタクシー」

<https://flight.space-aviation.com/collections/heli-taxi/products/helitaxi-okinawa-naha-onna>（2024年10月2日閲覧）。

沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパは、場外離着陸場用の場所を提供している。

#### 4)使用機材

ロビンソンの R44 を使用し、定員はパイロットを除いて 3 名である。荷物搭載スペース等はなく、手荷物も 2kg 程度までで、荷物の運搬には車両等による輸送サービスを別途利用する必要がある。

#### 5)ヘリコプター離着陸場

図 3-5 のように、沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ敷地内で、ホテル入口から車で 1 分程度の場所に場外離着陸場が設置されている。当該離着陸場は、近隣の高級宿泊施設からは車で 5 分程度、恩納村の万座エリアからは車で 20 分程度の距離にある。

既存の駐車場をそのまま利用し、地面の塗装及び簡易柵の設置のみ行っているため、建設費等はほとんどかかっていない。夜間灯火設備は Space Aviation が保有し、必要に応じて設置する。また、離着陸時の風向き確認用の旗は、常設されている。

海側からの離着陸が多く、運航時間帯はヒアリング（2024 年 2 月）時点で 9 時 15 分～16 時 45 分であり、夜間の飛行は行っていない。

運航開始当初には騒音に関する苦情があったが、住民説明会を開催し、丁寧な説明を行ったことにより、それ以降は騒音に関する苦情はない。



出典：国土交通政策研究所にて撮影（2024 年 2 月）

図 3-5 沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパのヘリコプター離着陸場

#### 6)利用実績・特性・就航状況等

ビジネスジェット等からの乗換の実績はこれまで確認できていない。

ヘリタクシーは、2022 年 7 月の運航開始後、月 1 回程度運航し、那覇空港～恩納村（かりゆしビーチ）のほか、名護市（カヌチャリゾート）、与論空港、慶良間空港及び粟国空港に運航した実績がある。利用者は、2 名の家族連れが多く、県外から那覇空港に飛行機で来た人が中心で、県内在住者はほとんどいない。ヒアリング先の感覚として、利用者は日本人が約 70%、外国人が約 30%である。

雨天時は、ヘリコプターが飛行不可（ただし、小雨は飛行可能である。）であるため、基本的に運航中止となることから、9 月～1 月の時期は、天候事由により運航中止となることがある。また、50 時間毎の定期検査日も運航は休止となり、台風到来時には数日前から那覇空港内の格納庫に退避する（以前は熊本空港等に退避していた。）。

遊覧飛行は、年間約 100 件程度の運航実績がある。

### 第3項 近隣空港等の利用状況

那覇空港では、主に 100 番台のスポット（2本の滑走路の間の格納庫前エリア）を利用する（スポット位置は図 4-6 参照）。

那覇空港からの運航の場合、利用者は、基本的には旅客ターミナルに集合し、空港の制限区域に車両で入り、ヘリコプターに搭乗する。

### 第4項 事業状況

単価の設定次第ではあるが、全体として利益が出るように取り組んでいる。

### 第5項 利点・課題等

ヒアリングにおいて挙げられた利点、課題及び今後の展望は、次のとおりである。

#### 1)利点

- ・ 那覇空港からの所要時間が、車で 70 分、バスで 120 分<sup>30</sup>のところ、ヘリコプターでは約 20 分となり、移動時間の大幅な短縮が図られる。
- ・ ヘリコプター内からの景色がよく、利用者から非常に好評である。

#### 2)課題・今後の展望

- ・ ヘリコプターの利用者を拡大するためには、ヘリコプターは滅多に搭乗できない乗物であるという意識を、普段から搭乗可能な乗物であるという意識へと変える等、ヘリコプター移動や遊覧飛行の認知度を向上させる必要がある。そのために、補助金等により一時的に運賃を下げる事ができれば、ヘリコプター移動や遊覧飛行を経験でき、その利便性や魅力を感じてもらえると考えている。
- ・ 富裕層向けの取組の一つとして、ヘリコプターの活用を検討したく、補助金等の制度があると検討がしやすい。
- ・ 新たな運航先を検討する際に、緊急用又は救急用のヘリコプター離着陸場が多く、移動や遊覧に使用できる離着陸場が限られる。

---

<sup>30</sup> 沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパ「アクセス」  
<https://kariyushi-oceanspa.jp/access/>（2024年10月2日閲覧）。

## 第5節 株式会社 minorhythm<高級送迎車><sup>31</sup>

### 第1項 事業者概要

株式会社minorhythmは、千歳市に拠点を置く事業者で、一般旅客自動車運送事業の許可を受け、2017年2月からサービスを開始している。送迎、不動産関係等の幅広いニーズに対応するため、社員が国内旅行業務取扱管理者、宅地建物取引士等を取得し対応している。

### 第2項 サービス概要

#### 1)提供内容

新千歳空港等に到着したビジネスジェットの機体近くから目的地までの送迎を提供している。

海外発で新千歳空港着のビジネスジェットの場合、機体近くから CIQ 施設を備えている国際線ターミナルの制限区域内入口まで利用者を送迎し<sup>32</sup>、利用者が CIQ 手続中に制限区域内から制限区域外に送迎車を移動させ、CIQ 手続を終えた利用者を国際線ターミナルの制限区域外出口から目的地まで送迎している。

また、国内発のビジネスジェット等の場合、機体近くから目的地まで乗換なしの送迎をしている。

さらに、空港の制限区域内からの移動に限らず、北海道内の目的地への送迎サービスを提供しており、利用者のニーズに応じ、宿泊先等との調整も行っている。

#### 2)価格

価格の例は次のとおりである。

- ・ 新千歳空港～ニセコ地区 片道 51,000 円
- ・ 1 日 (8 時間) 貸切利用 88,000 円

#### 3)使用車両

次の 3 車種を使用している<sup>33</sup>。

- ・ ヴェルファイアエグゼクティブラウンジ  
推奨 (最大) 乗車人数 : 2~3 名 (6 名)、荷物容量 : (スーツケース 90ℓ) 2 個
- ・ ハイエスグランドキャビン  
推奨 (最大) 乗車人数 : 6~8 名 (9 名)、荷物容量 : (スーツケース 90ℓ) 9 個
- ・ ハイエスファインテックツアラー (車両の外観を図 3-6 に示す。)  
推奨 (最大) 乗車人数 : 4~5 名 (9 名)、荷物容量 : (スーツケース 90ℓ) 5 個

この 3 車種に加え、貨物運搬用としてエクストレイルも保有しており、3 車種の中ではハイエスを多く使用する。

また、ニセコ地区の坂道での運行は 4WD でなければ難しいため、車両の選定においては 4WD であることが必須であり、1 台で多人数が乗車でき、かつ、多くの荷物も収容で

<sup>31</sup> 特記以外は、2023 年 11 月に実施したヒアリング内容及びその後の問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>32</sup> 新千歳空港のビジネスジェット専用ターミナルが開設 (2023 年 12 月) される前の状況である。

<sup>33</sup> マイノリズム「車両案内」 <https://www.minorhythm-ets.com/carinfo/> (2024 年 10 月 2 日閲覧)。



きるという利用者のニーズに沿うためには、ハイエースクラス以上の大きさが必要であるため、マイクロバスでもよいのではないかと考えている。



出典：株式会社 minorrhythm 提供

図 3-6 株式会社 minorrhythm 保有のハイエースファインテックツアー

#### 4)利用実績・特性等

利用状況は、冬を 100 とすると、夏 70、春 40、秋 20～30 程度であり、冬は新千歳空港～ニセコ地区の送迎及び周辺の周遊が 9 割を占め、春及び夏は富良野等の周遊が多い。近年の傾向として、徐々に道東エリアの周遊が増えている。

4～6 名の利用が多く、98%が海外客である。フィリピン、マレーシアからの来訪が多く、シンガポール、インドネシア、中国、稀にヨーロッパその他地域からの利用者がいる。

ビジネスジェットにて来訪する人の送迎は、国内外合わせ年間約 50 件である。一度に 40 名（富裕層 13 名の他に、SP、使用人、料理人等）の利用者に対応した実績がある。

新千歳空港以外での空港ターミナル前からの送迎等の様々な手配についても依頼を受けるようになってきている。

### 第3項 近隣空港等の利用状況

新千歳空港では、海外発のビジネスジェットへの対応が多く、送迎を行ったビジネスジェット等が利用したスポットは、55～62 番スポットが多い（スポット位置は図 4-1参照）。

札幌飛行場（丘珠空港）からの送迎もある。

空港の制限区域内への立入に関しては、グランドハンドリング事業者の補助業務も委託されていることから、制限区域立入承認証及び車両運転許可証を取得し、乗入車両については、その都度申請を行い対応している。

### 第4項 事業状況

事業状況は次のとおり。

- ・ 顧客獲得は順調で利益は出ている。
- ・ 安全で高品質なサービスを求める良質な顧客を獲得することが利益を出すための条件と考えている。

### 第5項 課題・今後の展望

ヒアリングにおいて挙げられた課題及び今後の展望は、次のとおりである。

- ・ 翌月末までの予約が埋まる等、需要に対して供給が追いついていない。人手不足、

体制不足のために対応できない依頼がある。

- 車両や運転手を増やしたいとの思いはあるが、繁忙期と閑散期の差が大きいことや、提供するサービスレベルを維持する必要もあり、実行することが難しい。特に、運転手には、教養やトラブル対応力、利用者からの突発的な要求への対応及び調整能力、ガイドとしての素養等、求められる要件が様々あると考えており、人材確保や育成をすぐには行えない。社内では、事例の共有を行い、経験値向上等の人材育成に努めている。
- 海外発のビジネスジェット等については、新千歳空港のビジネスジェット専用ターミナルのオープンにより **CIQ** 手続きが迅速化されると思うが、国内発のビジネスジェット等と同様に機体近くから直接目的地に送迎できるよう、状況に応じて、ビジネスジェット等のスポットにて **CIQ** 手続きを行えばよいのではないかと考えている。

## 第6節 天空の森<高級送迎車(ヘリコプター)><sup>34</sup>

### 第1項 施設概要

天空の森は、鹿児島県霧島市の南きりしま温泉付近にあり、鹿児島空港から車で約15分の位置にある。東京ドーム13個分の敷地に、温泉付きヴィラ5棟があり<sup>35</sup>、宿泊料金は1泊30万円~/2人1室である。

ゆっくりとくつろげる癒しの空間を演出し、敷地内では利用者同士が接しないようヴィラ同士は隔離されており、ヴィラに入ったところからプライベート空間が演出され、「ドレスコードは裸（服を着る意味がない）」「人間を人に戻す」をコンセプトとしている。

夕食及び朝食には、敷地内で栽培した無農薬の野菜、自家牧場の鶏、卵その他の新鮮な素材が提供される。

客室の例を図 3-7に示す。



出典: 天空の森「客室」<https://tenku-jp.com/villa/> (2024年10月2日閲覧)

図 3-7 天空の森の客室

### 第2項 サービス概要(高級送迎車)

#### 1) 提供内容

鹿児島空港又は JR 隼人駅から天空の森まで、天空の森所有車(運転手も天空の森所属)で送迎を行っている。所有車で送迎のほか、利用者が外出におけるハイヤー等の手配又は送迎を希望した場合は、地元のハイヤー業者へ依頼することがある。

#### 2) 価格

鹿児島空港又は最寄りの JR 隼人駅等から天空の森までの送迎は、宿泊料金に含まれる。

#### 3) 使用車両

天空の森が、アルファード1台を所有しており、最大乗車人数は7名である。

最大乗車人数を超える場合など、大きい車両の利用希望があった場合は、天空の森所有のアルファードに加え、ハイヤー業者の保有する車両を手配する。

<sup>34</sup> 特記以外は、2023年12月に実施したヒアリング内容及びその後の問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>35</sup> 天空の森 <https://tenku-jp.com/> (2024年10月9日閲覧)。

#### 4)利用実績・特性等

国内発で鹿児島空港着のビジネスジェット等の機体近くから送迎した実績がある。また、海外発で鹿児島空港着のビジネスジェット等で来訪した人を、ビジネスジェット専用ターミナルから送迎した実績がある。

#### 第3項 近隣空港等の利用状況(高級送迎車)

国内発のビジネスジェット等の機体近くから送迎した際に、ビジネスジェット等は、国内線ターミナル前の駐機エリアではなく、グランドハンドリング事業者が管理する駐機エリアに駐機していた。

#### 第4項 ヘリコプター関係

宿泊者等からの予約依頼を受け、航空運送事業者に運航を依頼する。

敷地内に場外離着陸場を2か所造成しており、2か所ともに舗装や塗装等はない。

福岡空港（奈多地区）からのヘリコプターによる送迎を航空運送事業者に依頼した実績がある。

一般旅客が利用できるヘリコプターの機体が鹿児島になく、鹿児島空港から搭乗するためにヘリコプターを回送することにも費用がかかると考えていること、ヘリコプターを単なる移動手段ではなく九州の自然等を空から観光できる手段と考えていることから、ヘリコプターによる送迎希望がある場合は、他県の空港等から搭乗し、天空の森へ移動することを推奨している。鹿児島空港からヘリコプターで送迎する場合には、桜島へ南下し霧島連山を経由して天空の森へ到着する移動（所要時間約 20 分）を推奨している。

場外離着陸場の外観を図 3-8に示す。



出典:国土交通政策研究所にて撮影(2023年12月)

図 3-8 天空の森の場外離着陸場

#### 第5項 課題等

ヒアリングにおいて挙げられた課題等は、次のとおりである。

- ・ ハイヤーの手配においては、大型車の要望があるが鹿児島では手配できない状況である。
- ・ ヘリコプターにおいては、一般の方が利用できるヘリコプターの機体が鹿児島になく、必要な場合は他県から鹿児島空港へヘリコプターを回送するための費用がかかり、手配価格が高騰してしまう。結果として、手配を断念する方向になることが多い。

## 第4章 『空港』の事例調査

### 第1節 調査項目

表 4-1の空港を対象に、次の調査項目に関して文献調査及びヒアリング調査を行い、第2節～第5節に整理した。

#### 【調査項目】

- ① ビジネスジェット等の受入専用施設等（概要、利用方法・時間・料金、CIQ・保安検査、利用実績）
- ② 課題・今後の展望

表 4-1 『空港』の調査対象・ヒアリング先・時期等

調査対象	ヒアリング先	ヒアリング時期	ビジネスジェット等の受入専用施設等の有無
新千歳空港	北海道エアポート株式会社	2023年11月	あり (2023年12月開業であり、ヒアリング時点で開業前)
大分空港	大分航空ターミナル株式会社	2024年1月	なし
鹿児島空港	鹿児島空港ビルディング株式会社	2023年12月	あり
那覇空港	那覇空港ビルディング株式会社	2024年2月	あり

## 第2節 新千歳空港<sup>36</sup>

### 第1項 ビジネスジェット等の受入専用施設等

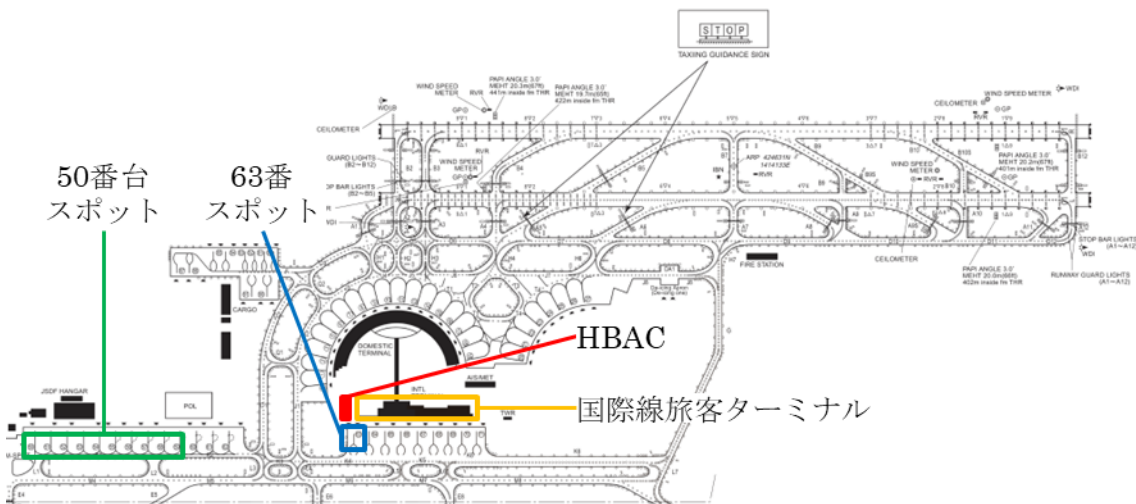
#### 1)概要

2023年12月8日に、ビジネスジェット専用ターミナル「Hokkaido Business Aviation Center (HBAC)」が開業した。HBACは、国際線旅客ターミナルに隣接し、保安検査場、CIQ施設、ラウンジ・待合室、トイレ等が設置されているほか、専用車寄せエリアがある。HBACでは、飲食物の提供、荷物の運搬、書類の印刷、車両送迎（HBAC～機体近く）等を行うほか、機内食（ビジネスジェット専用メニュー）の手配、マーシャリングの提供、パッセンジャーステップ車の手配等の運航関係の一部業務の手配も行っている<sup>37</sup>。利用者には専用動線が確保されているため、一般旅客との接触がなく、プライバシーが確保されている。

HBAC 開業前は、海外発のビジネスジェット等の利用者であっても、国際線旅客ターミナルにおいて一般旅客と同じ動線で手続を行う必要があり、繁忙時は手続に最大 2 時間程度を要することもあった。開業後には手続に要する時間が最短 10 分程度（想定）となり、大幅な時間短縮が可能である。

ビジネスジェット等の利用スポットは主に 50 番台であるが、条件次第では、HBAC 近隣で徒歩移動が可能な 63 番スポットを割り当てることも可能となっている。

受入専用施設、ターミナル及びスポットの位置関係を図 4-1 に示す。



出典：航空局「AIP, RJCC AD2.24-ADC-1(2024年2月22日有効)」を加工

<https://aisjapan.mlit.go.jp/Login.do>(2024年10月15日閲覧)

図 4-1 新千歳空港の受入専用施設、ターミナル及びスポットの位置

<sup>36</sup> 特記以外は、2023年11月に実施した北海道エアポート株式会社へのヒアリング内容及びその後の同社への問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>37</sup> 新千歳空港「新千歳空港ビジネスジェット専用ターミナル「Hokkaido Business Aviation Center (HBAC)」」

<https://www.hokkaido-airports.com/ja/new-chitose/service/other/businessjet/> (2024年10月3日閲覧)。



## 2)利用方法・時間・料金<sup>38</sup>

原則 72 時間前までに申し込む必要があり、利用可能時間は 24 時間である。

利用の基本料金（着陸料等は別途必要）は、期間、時期及び機材により変動するが、1回当たり国際線50万円～、国内線15万円である。

## 3)CIQ・保安検査

HBAC 内に、専用 CIQ 施設・保安検査場がある。税関、出入国管理、検疫、動物検疫及び植物防疫の職員は国際線旅客ターミナルに常駐しており、事前の手配によりスムーズな CIQ 手続が可能である。

## 4)利用実績

HBAC は、2023 年 12 月～2024 年 2 月には 250 便超の利用があり、概ね国際線の利用であり国内線の利用はほとんどない。

## 第2項 課題・今後の展望

ヒアリングにおいて挙げられた課題及び今後の展望は、次のとおりである。

- ・ 全体的な人材不足がある。空港全体の職員数は、コロナ前が 9,000 人のところ、ヒアリング（2023 年 11 月）時点では 8,500 人程度である。
- ・ 冬は除雪等のためにビジネスジェット等の夜間駐機ができず、関空、成田、函館等に退避していることから、格納庫等の新設の検討や既存施設活用の調整が必要と考えている。
- ・ HBAC で提供するサービスの拡充を考えている。現状ではトーイング等の運航関係や CIQ 手続の手配は別途行ってもらい必要があるが、将来的にはこれらの手配等も提供することで、(ワン・ストップ・サービスのよう) 1 か所への申請でビジネスジェット等の飛来に必要な手続が行えるようにすることを考えている。また、空港外の観光地、ホテルへの送迎サービスも検討している。

---

<sup>38</sup> 北海道エアポート株式会社「新千歳空港ビジネスジェット専用ターミナル使用規程」

<https://www.hokkaido-airports.com/ja/new-chitose/assets/pages/service/other/businessjet/pdf/hbac-regulation.pdf> (2024 年 10 月 3 日閲覧)。

### 第3節 大分空港<sup>39</sup>

#### 第1項 ビジネスジェット等の受入体制等

##### 1)概要

ビジネスジェット等の受入専用施設等は存在していない。ビジネスジェット等の飛来時の対応状況は次のとおりである。

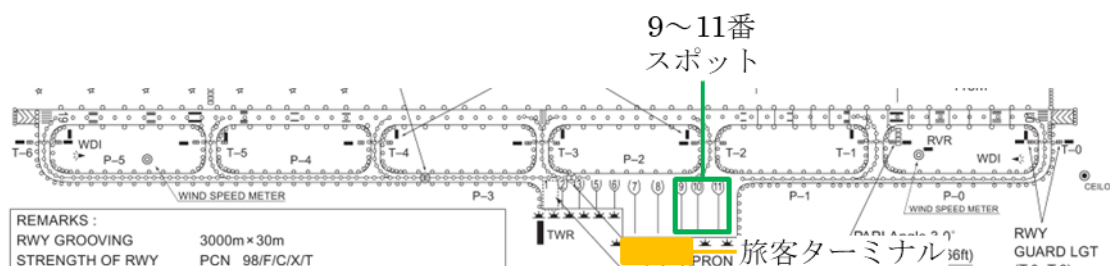
海外発のビジネスジェット等の場合、国際線ターミナル前の9～11番のスポットを主に利用（国際線の定期便利用時間帯は利用できない。）し、国際線ターミナルにて、一般旅客とほとんど同じ動線を利用し、各種手続を行う。

国内発のビジネスジェット等の飛来は2～3か月に1回程度あり、国内線ターミナルを介さずグランドハンドリング事業者が空港内を誘導することで、送迎車等に直接乗り込むことが可能である。

グランドハンドリングは、定期便に対応している事業者2者が対応している。

空港からの二次交通に関しては、大分市内までホバークラフトが運航予定である。大分空港から大分市中心部までは空港バスで1時間程度であるが、ホバークラフトの利用により、大分港まで30分程度での移動が可能となる。ホバークラフトの大分空港側の乗場は、旅客ターミナルの横である。

ターミナル及びスポットの位置関係を図4-2に、国際線ターミナル及びホバーターミナル予定地を図4-3にそれぞれ示す。



出典:航空局「AIP, RJFO AD2.24-ADC-1(2021年1月28日有効)」を加工

<https://aisjapan.mlit.go.jp/Login.do>(2024年10月15日閲覧)

図 4-2 大分空港のターミナル及びスポットの位置

<sup>39</sup> 特記以外は、2024年1月に実施した大分航空ターミナル株式会社へのヒアリング内容及びその後の同社への問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。





出典：国土交通政策研究所にて撮影(2024年1月)

図 4-3 大分空港の国際線ターミナル(左)及びホバーターミナル予定地(右)

## 2)CIQ・保安検査

CIQは、税関の職員のみ空港に常駐している。出入国管理、検疫、動物検疫及び植物防疫の職員は国際線運航時にのみ、北九州や大分からの出張で対応している。海外発のビジネスジェット等の飛来時は事前調整が必要である。

### 第2項 課題

ヒアリングにおいて挙げられた課題は、次のとおりである。

- ・ ビジネスジェット等を受け入れるスポットが、定期便の混雑時には制限される。
- ・ グランドハンドリングの人材不足がある。他空港から応援を得てビジネスジェット等に対応したことがある。
- ・ ターミナルから離れたスポットにビジネスジェット等が駐機した場合に、利用者を輸送する手段(バス等)がない。

## 第4節 鹿児島空港<sup>40</sup>

### 第1項 ビジネスジェット等の受入専用施設等

#### 1)概要

2021年10月に、鹿児島空港ビジネスジェット専用施設「桜島」が供用を開始した。「桜島」は国際線ターミナルに隣接し、保安検査場、CIQ施設、ラウンジ、トイレ等が設置されているほか、制限区域外に専用駐車スペースがある。専用動線が確保され一般旅客との接触がなく、プライバシーが確保されている。

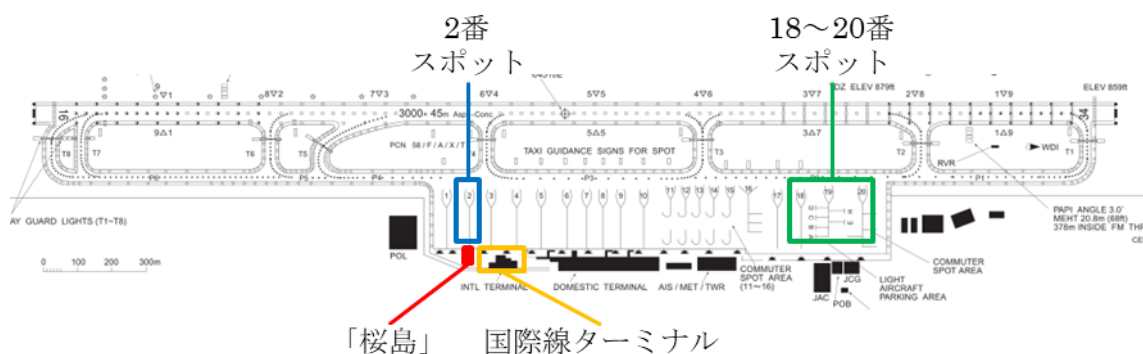
「桜島」では、ラウンジにおいて飲料を提供しているが、食事の提供及び車両の手配は行っていない。

「桜島」供用開始前に比べ出入国に要する時間が短縮され、到着・出発ともに迅速な手続が可能である。

ビジネスジェット等の利用スポットは主に 18～20 番で、「桜島」から少し距離がある（「桜島」に近接する 2 番スポットに国際線定期便が駐機していない場合は当該スポットに駐機可能である。）。スポットからの移動は、基本的にグランドハンドリング事業者が、空港内バス事業者を手配する。

全国的にビジネスジェット等の発着回数が増加し、アジア地域の富裕層が観光及びビジネス目的で鹿児島を訪れていたところ、鹿児島への経済波及効果が引き続き期待できることから、「桜島」は、ビジネスジェット等の需要を積極的に取り込み、地域経済活性化へ貢献することを目的に整備された。九州で初めてのビジネスジェット等の専用施設であり、総工費は約1億9千万円で、補助金等は活用していない。

受入専用施設、ターミナル及びスポットの位置関係を図 4-4 に、「桜島」内の様子を図 4-5 にそれぞれ示す。



出典：航空局「AIP, RJFK AD2.24-ADC-1(2024年4月18日有効)」を加工

<https://aisjapan.mlit.go.jp/Login.do>(2024年10月15日閲覧)

図 4-4 鹿児島空港の受入専用施設、ターミナル及びスポットの位置

<sup>40</sup> 特記以外は、2023年12月に実施した鹿児島空港ビルディング株式会社へのヒアリング内容及びその後の同社への問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。



出典：鹿児島空港ビルディング株式会社提供

図 4-5 「桜島」内の様子

## 2)利用方法・時間・料金<sup>41</sup>

運航支援事業者又はグランドハンドリング事業者が3日前までに申し込む。利用可能時間は7時～22時である。

利用料金は、出発又は到着1回当たり国際線20万円、国内線10万円（税別）である。

## 3)CIQ・保安検査

「桜島」内に、専用 CIQ 施設・保安検査場がある。

CIQ 職員の速やかな移動を最優先に、国際線ターミナルに隣接して設置した。税関及び検疫の職員は国際線ターミナル、動物検疫の職員は空港敷地内に常駐している。出入国管理及び植物防疫の職員は他の場所から出向いて対応している。

事前の手配によりスムーズな CIQ 手続が可能となる。

## 4)利用実績

供用開始以降に数回の利用実績がある。

海外発のビジネスジェット等が、「桜島」を利用しない場合、国際線ターミナルにて CIQ 手続を行う。

## 第2項 課題

ヒアリングにおいて挙げられた課題は、次のとおりである。

- ・ 国際線定期便の再開・新規就航が増加していく中で、グランドハンドリングやCIQ等の海外発のビジネスジェット等の受入体制が十分に構築できていない。
- ・ 「桜島」のプロモーションのみならず、富裕層向けにパッケージでのプロモーションを行う必要がある。
- ・ ターミナルへの送迎に際し黒塗りの車（高級送迎車）の要望があるが、対応できていない。

<sup>41</sup> 鹿児島空港「ビジネスジェット専用施設」<https://www.koj-ab.co.jp/service/businessjet.html>（2024年10月3日閲覧）。

## 第5節 那覇空港<sup>42</sup>

### 第1項 ビジネスジェット等の受入専用施設等

#### 1)概要

2023年9月1日に、旅客ターミナル国際線エリア1階のビジネスジェット専用ラウンジ(専用動線)「那覇空港 Premium Gate Lounge」が供用を開始した。

シームレスな移動を意識した設計で、施設内には、保安検査場、CIQ 施設、待合スペース、トイレ等が設置されているほか、制限区域外に専用駐車スペースがある。専用動線が確保されていて一般旅客との接触がなく、プライバシーが確保されている。

当該ラウンジでは、水及び菓子を提供しているが、車両の手配は行っていない。

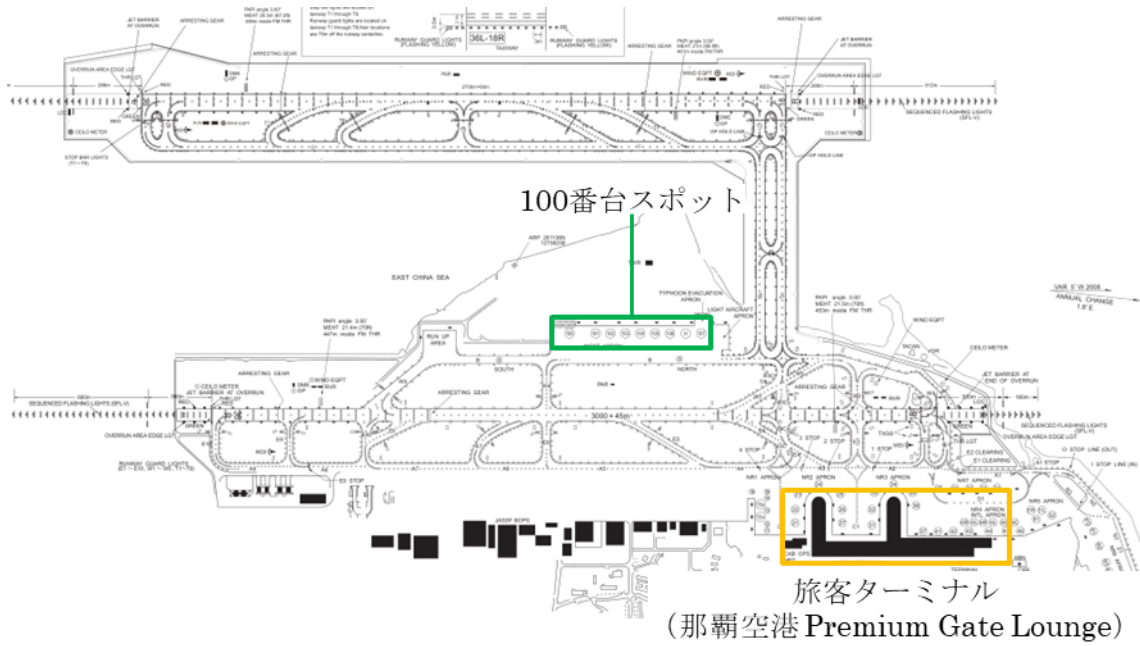
ビジネスジェット等の利用スポットは、第1滑走路と第2滑走路の間の100番台が多く、ラウンジまで車で10～15分程度を要する。ランプ内は基本的にグランドハンドリング事業者が手配、運行する車両(バス等)で移動する。人数次第ではあるがCIQ 手続は10分程度を要する。ラウンジの供用開始まで、海外発のビジネスジェット等の利用者は国際線エリアにて一般旅客と同じ動線で手続を行い、1時間以上を要することもあったが、当該ラウンジを利用することにより、概ね30分以内での手続となり、大幅な時間短縮が可能となっている。

当該ラウンジは、2018～2019年の国際線エリアの工事に併せて着工し、2020年に完成していたが、コロナ禍での検疫対応ができず運用を延期し、2023年5月からトライアル運用をしていた。ラウンジの建設に当たっては、成田国際空港及び関西国際空港の同様の施設を参考にしており、建設には国の補助金を使用している。

受入専用施設、ターミナル及びスポットの位置関係を図4-6に、「那覇空港 Premium Gate Lounge」内の設備及び当該ラウンジに通じる制限区域外の出入口を図4-7にそれぞれ示す。

---

<sup>42</sup> 特記以外は、2024年2月に実施した那覇空港ビルディング株式会社へのヒアリング内容及びその後の同社への問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。



出典：航空局「AIP, ROAH AD2.24-ADC-1(2024年3月21日有効)」を加工  
<https://aisjapan.mlit.go.jp/Login.do>(2024年10月15日閲覧)

図 4-6 那覇空港の受入専用施設、ターミナル及びスポットの位置



出典：国土交通政策研究所にて撮影(2024年2月)

図 4-7 「那覇空港 Premium Gate Lounge」内の設備(上2枚)及び当該ラウンジに通じる制限区域外の出入口(下1枚)

## 2)利用方法・時間・料金<sup>43</sup>

運航支援事業者が、ラウンジの運営委託事業者に対し原則 3 日前までに申し込む。利用可能時間は、6 時～22 時である。

利用料金は、出発又は到着1回当たり国際線20万円、国内線15万円（税別）である。

## 3)CIQ・保安検査

当該ラウンジ内に専用 CIQ 施設・保安検査場がある。税関、出入国管理、検疫、動物検疫及び植物防疫の職員は、国際線エリアに常駐し柔軟な対応が可能である。

これまでのビジネスジェット等の運航では、日程変更又は当日の時間変更が頻繁に発生したが、CIQ 関係は柔軟に対応できていた。

## 4)利用実績

ヒアリング（2024 年 2 月）時点では、全て海外発着のビジネスジェット等の出発時又は到着時に使用され、国内発のビジネスジェット等の利用はない。2023 年 5 月（トライアル運用開始）～2024 年 1 月に出発到着合計で 39 件の利用があった。

利用層はアジア中心で、中国からの観光目的での利用が多い。4 名程度のグループでの利用が多いが、1 グループで 10 名以上の場合もあった。

海外発のビジネスジェット等で到着し、ラウンジを利用後そのまま制限区域へ戻り、ヘリコプター等に乗換を行った事例はない。

利用が想定より多く、収支は上位想定を超えており、費用の回収が可能な状況にある。

## 第2項 課題・今後の展望

ヒアリングにおいて挙げられた課題及び今後の展望は、次のとおりである。

- ・ 那覇空港の運用時間は 24 時間であるが、旅客ターミナル国際線エリアの開館時間に合わせて当該ラウンジの利用可能時間は 6 時～22 時であり、利用可能時間以外の要望に対応できていない。
- ・ 利用申込期間を利用の 3 日前までとしているが、ニーズ等を勘案し、運用に慣れてきた際には利用申込期間を延長したいと考えている。
- ・ 当該ラウンジ自体の情報発信に加えて、空港外の富裕層受入施設と連携した取組が必要と考えている。

---

<sup>43</sup> 「那覇空港「Premium Gate Lounge」使用規程」

<https://www.naha-airport.co.jp/common/uploads/8bbd5d6c95adae0767ae318dc7d64a5a.pdf>（2024 年 10 月 3 日閲覧）。

## 第5章 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の事例調査

### 第1節 概要

表 5-1の地域を対象に、『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』に関し、文献調査及びヒアリング調査を行い、第2節～第5節に整理した。

表 5-1 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の調査対象地域・ヒアリング先・時期等

調査対象地域	ヒアリング先 <sup>44</sup>	ヒアリング時期
ニセコ・ルスツ (北海道)	・ニセコ町 ・一般社団法人倶知安観光協会 ・坐忘林 (宿泊施設) ・雪ニセコ (宿泊施設)	2023年12月
由布院 (大分県)	・大分県商工観光労働部観光局 ・一般社団法人由布市まちづくり観光局	2024年1月
霧島 (鹿児島県)	・公益社団法人鹿児島県観光連盟	2023年12月
沖縄 (沖縄県)	・一般財団法人沖縄観光コンベンション ビューロー	2024年2月

<sup>44</sup> 第3章第1節、第4章第1節に記載のヒアリング先にも『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』に関するヒアリングを一部実施した。



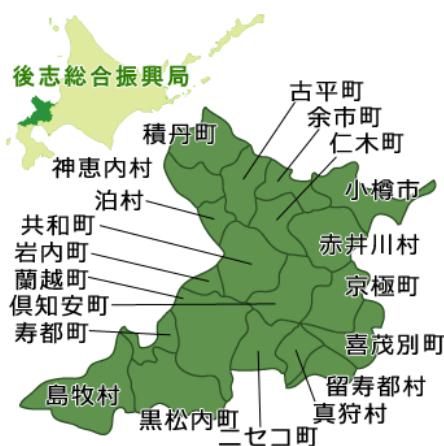
## 第2節 ニセコ・ルスツ（北海道）

### 第1項 地域概要

ニセコ・ルスツ地域は、図 5-1に示す北海道後志総合振興局管内に位置する国内屈指のスキーリゾートエリアであり、パウダースノーを求め各国からスキーヤー及びスノーボーダーが多く訪れる。また、夏季は、ゴルフ、ヘリコプター遊覧、登山、ハイキングその他のアウトドアアクティビティが盛んである。

ニセコは新千歳空港又は札幌市中心部から車で約120分<sup>45</sup>、ルスツは新千歳空港又は札幌市中心部から車で約90分<sup>46</sup>である。

北海道新幹線の札幌延伸時には、倶知安駅に新幹線の駅が設置される予定であり、ニセコエリアの拠点及び玄関口となることが期待されている<sup>47</sup>。



出典：北海道後志総合振興局

<https://www.shiribeshi.pref.hokkaido.lg.jp/gyosei/machi/index.html> (2024年10月3日閲覧)

図 5-1 北海道後志総合振興局管内の市町村

### 第2項 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の概要

#### 1) 『ウリ』

##### (1) スノーツーリズム

ニセコアンヌプリの裾野には、ニセコHANAZONOリゾート、ニセコ東急グラン・ヒラフ、ニセコビレッジスキーリゾート及びニセコアンヌプリ国際スキー場の4つのスキー場があり、世界有数のパウダースノーと形容される雪質<sup>48</sup>である。

<sup>45</sup> ニセコ町「ニセコ町の位置とアクセス」[https://www.town.niseko.lg.jp/iju/about\\_niseko/access/](https://www.town.niseko.lg.jp/iju/about_niseko/access/) (2024年10月3日閲覧)。

<sup>46</sup> 留寿都村「交通アクセス」<https://www.vill.rusutsu.lg.jp/hotnews/detail/00000237.html> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>47</sup> 倶知安町「北海道新幹線倶知安駅新駅周辺整備構想」<https://www.town.kutchan.hokkaido.jp/file/contents/2196/33867/kousou-zenbun.pdf> (2024年10月3日閲覧) p.18。

<sup>48</sup> 蘭越町・ニセコ町・倶知安町「ニセコで、人生の新たな彩りを NISEKO reinvigorates your passion for life. - ニセコ観光圏整備計画 - 2024-2028」<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001284212.pdf> (2024年10月3日閲覧) p.5。



ニセコは、国内で最も雪崩による死亡事故の多い山であったところ、新雪滑走の自由と安全を両立させ、スキー場外における事故防止のために、次の「ニセコルール」を設けた<sup>49</sup>。

1. スキー場外へは必ずゲートから出なければならない。
2. ロープをくぐってスキー場外を滑ってはならない。
3. スキー場外では、安全に滑走するために、ヘルメットと雪崩ビーコンの装着が最低限必要と考える。
4. ゲートが閉じられている時はスキー場外に出てはならない。
5. 立入禁止区域には絶対に入ってはならない。なお、捜索救助と調査活動は除外される。
6. 小学生のみのスキー場外滑走を禁止する。

ルスツリゾートスキー場は、北海道の中でもトップクラスの雪質と降雪量を誇り、パウダースノーを長い時間楽しめるスキー場<sup>50</sup>であり、ウエストMt.、イーストMt.及びMt.イゾラの3つの山から構成され、37コース及び18基のリフト・ゴンドラが設置されている<sup>51</sup>。

## (2)温泉及びウェルネス

ニセコは、北海道を代表する温泉地であり、泉質の違う温泉が集まっている<sup>52</sup>。ニセコ観光圏協議会発行のニセコ温泉ガイドでは、26施設が紹介されている<sup>53</sup>。

また、富裕層やインバウンドを対象とした宿泊施設の多くにはスパ、ジム、ヨガスタジオその他のウェルネス体験が提供されている。

## (3)一年を通じた各種ツーリズム

ニセコ及びルスツでは、冬のスキーに加え夏にも各種ツーリズムの提供が行われている。ラフティング、カヌー、トレッキング、乗馬その他のアウトドアアクティビティが豊富で、尻別川でのラフティング、ガイド付きのトレッキング等を体験できる<sup>54</sup>。

ニセコにはゴルフ場もあり、夏は冷涼でかつ湿度が低く、スポーツをするのに快適な気候である<sup>55</sup>。

ルスツリゾートには、60種類以上のアトラクションを揃えた遊園地、プール、4コース72ホールのゴルフ場等がある。周辺の広大なアクティビティースペースでは、ラフティン

---

<sup>49</sup> ニセコ町「ニセコルール／NISEKO RULES 2023-2024」

<https://www.town.niseko.lg.jp/sightseeing/rules/>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>50</sup> ビーウェーブ「北海道最大級の世界に誇るスノーリゾート、ルスツリゾートスキー場を大特集」

<https://skiski.jp/snowcomi/2018-061/>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>51</sup> ルスツリゾート「冬のルスツ」<https://rusutsu.com/rusutsu-in-winter/>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>52</sup> ニセコ観光圏「温泉」<https://niseko-tourism-zone.com/hotspring.html>（2024年10月9日閲覧）。

<sup>53</sup> ニセコ観光圏「ニセコ温泉ガイド」<https://niseko-tourism-zone.com/file/onsenguide.pdf>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>54</sup> ニセコ観光圏「夏アクティビティ」[https://niseko-tourism-zone.com/s\\_activity.html](https://niseko-tourism-zone.com/s_activity.html)（2024年10月3日閲覧）。

<sup>55</sup> ニセコプロモーションボード「ニセコの春」

<https://nisekotourism.com/ja/news/springtime-in-niseko-a-guide-to-nisekos-stunning-springtime/>（2024年10月3日閲覧）。

グ、熱気球等の体験も提供している<sup>56</sup>。

## 2)『ヤド』

古くから形成された温泉郷に加え、世界的なハイブランドのホテルや長期滞在に適したコンドミニウムがあり<sup>57</sup>、様々な宿泊ニーズに対応できる。

ここでは、『ヤド』の事例として、ビジネスジェット等での来訪者の送迎実績がある宿泊施設として第3章第5節の株式会社minorhythmから紹介があった2施設及び高級不動産事情を取り上げる。また、『ヤド』の事例としては、ルスツリゾートも第3章第2節で取り上げている。

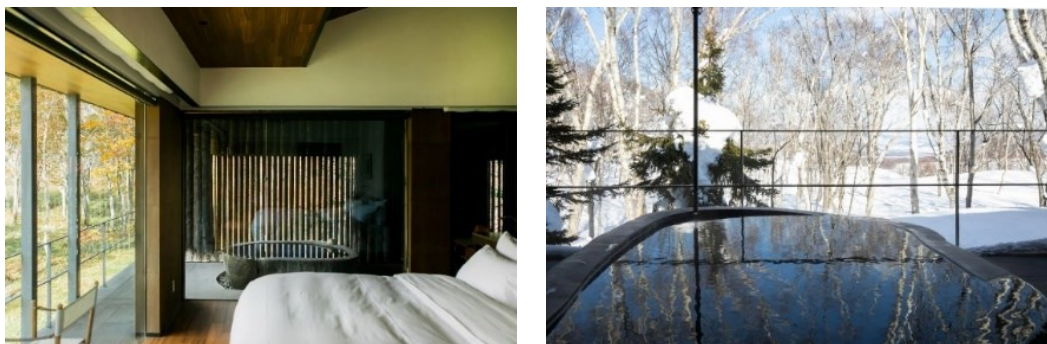
### (1)坐忘林<sup>58</sup>

「何もしないで過ごす」(坐：座る、忘：忘れる)をコンセプトに、静かな環境でくつろぎ、地産地消の食、北海道の懐石料理を楽しむことができる宿泊施設であり、宿泊料金は1泊2食付き約8万円～/人(1部屋2人の場合)である。イギリス人のオーナーの下、特に日本人に評価してもらえる「旅館」であることを大切に、2015年に開業した。

日本旅館の伝統と現代的な快適さが融合した趣の異なる15室の独立した客室は、全てスイートルーム仕様で、大浴場はなく各部屋でかけ流しの内湯と露天風呂を楽しむことができる<sup>59</sup>。

ミシュランガイドホテルセレクションにおいては、北海道で唯一の2ミシュランキーホテルに選出された<sup>60</sup>。

坐忘林の客室を図 5-2に示す。



出典：坐忘林「ギャラリー」<https://zaborin.com/the-ryokan/zaborin-gallery/>(2024年10月3日閲覧)

図 5-2 坐忘林の客室

<sup>56</sup> 加森観光「ルスツリゾート」[https://kamori.co.jp/kamori\\_group/rusutsu](https://kamori.co.jp/kamori_group/rusutsu) (2024年10月3日閲覧)。

<sup>57</sup> 蘭越町・ニセコ町・倶知安町「ニセコで、人生の新たな彩りを NISEKO reinvigorates your passion for life. - ニセコ観光圏整備計画 - 2024-2028」

<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001284212.pdf> (2024年10月3日閲覧) p.5。

<sup>58</sup> 特記以外は、2023年12月に実施したヒアリング内容及びその後の問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>59</sup> 坐忘林「客室」<https://zaborin.com/the-ryokan/guest-villas/> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>60</sup> ミシュランガイド「日本国内初のミシュランキーホテルを発表」ミシュランキーは、「レストランにおける星のように、特に優れたエクスペリエンスを提供する宿泊施設に授与」される。

<https://guide.michelin.com/jp/ja/article/travel/all-the-key-hotels-japan-michelin-guide-2024-jp#Two%20Keys> (2024年11月7日閲覧)。

## (2)雪ニセコ<sup>61</sup>

雄大な羊蹄山を一望する比羅夫エリアに位置する雪ニセコは、40m<sup>2</sup>の客室から贅を尽くしたペントハウスまで、190室の贅沢な客室とスイートルーム（コンドミニアムは全室オーナー販売）を有している。和の意匠と現代的なラグジュアリーな空間、厳選された美食、ウェルネス体験（温泉、スパ、ジム、ヨガ）等を提供している。最高級は4ベッドルームペントハウスで、宿泊料金は夏季（4月～11月）1泊350,000円～、冬季（12月～3月）1泊476,000円～（定員11名）である。

2023年のWorld Ski Awards - World's Best New Ski Hotel部門にて最優秀賞を受賞している。

雪ニセコの客室を図 5-3に示す。



出典：雪ニセコ「客室とスイート」<https://setsuniseko.com/ja/accommodation/>（2024年10月4日閲覧）

図 5-3 雪ニセコの客室

## (3)高級不動産事情

外国人観光客の増加に伴い、海外からの投資が盛んに行われている。特に、世界ブランドのホテルやコンドミニアムの多くは、海外からの投資により建設、取得されている<sup>62</sup>。

### 3)『ヒト』

#### (1)求人サービスの活用

ニセコ町及び倶知安町は、慢性的な人手不足に対応するため、スキマバイトサービス「タイミー」を提供する株式会社タイミーと包括連携協定を2023年10月に締結し、地域の活性化に繋げることを目指している<sup>63</sup>。また、域内の雇用を増加させることで雇用の安定化と観光地としてのサービスの質向上を目指している<sup>64</sup>。

<sup>61</sup> 特記以外は、2023年12月に実施したヒアリング内容及びその後の問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>62</sup> 蘭越町・ニセコ町・倶知安町「ニセコで、人生の新たな彩りを NISEKO reinvigorates your passion for life. - ニセコ観光圏整備計画 - 2024-2028」  
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001284212.pdf>（2024年10月3日閲覧）p.7。

<sup>63</sup> ニセコ町「ニセコ町×倶知安町×タイミー 包括連携協定を締結しました！」  
<https://www.town.niseko.lg.jp/information/10660/>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>64</sup> 2023年12月に実施した一般社団法人倶知安観光協会へのヒアリング内容及びその後の同協会への問合せ結果に基づく。

## (2) タクシー不足解消「ニセコモデル」<sup>65</sup>

ニセコでは、ドライバー確保の困難さ及び閑散期の採算性から、地元のタクシー会社の稼働車両数は閑散期に応じたものとなっており、移動需要が高まる12月～3月の繁忙期には、観光客及び地元住民は、ラストワンマイルの移動が困難となっている。

この課題を解決するため、官民連携による「ニセコモデル」として、繁忙期のみ札幌等の他エリアからタクシー車両及び乗務員を派遣する取組を開始した。

## (3) 高校における緑地観光科の設置

ニセコ高等学校は、全国で唯一となる緑地観光科を設置し農業及び観光を担う人材の育成を進めている<sup>66</sup>。

## 4) 『コネ』

### (1) 観光関係組織

- 一般社団法人倶知安観光協会<sup>67</sup>

観光振興の強化、観光関係者の資質の向上等を目的<sup>68</sup>とし、宿泊税を原資として、繁忙期の差の解消へ向けて夏季のオープントップバス運行<sup>69</sup>やサマーカレッジ<sup>70</sup>その他のイベントを企画している。また、倶知安町観光地マスタープランを、倶知安町、一般社団法人ニセコひらふエリアマネジメントと協働で作成した<sup>71</sup>。さらに、地域 DMO（観光地域づくり法人<sup>72</sup>）として登録されている。

- 株式会社ニセコリゾート観光協会

ニセコ町とニセコ町民が50%ずつ出資し設立した、全国初の株式会社の観光協会であり、観光案内、施設管理、コミュニティFMの運営等の業務を行っている<sup>73</sup>。ニセコ町観光振興ビジョンにおいて、「持続可能な観光地マネジメントを担う中核組織」と位

<sup>65</sup> ニセコ町「【社会問題・解消事業】冬期ニセコエリアのタクシー不足解消の取組」

<https://www.town.niseko.lg.jp/kurashi/seikatsu/kotsu/takushii-busoku/>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>66</sup> 北海道ニセコ高等学校「カリキュラム・コース紹介」

<https://niseko.ed.jp/program/course/>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>67</sup> 特記以外は、2023年12月に実施した一般社団法人倶知安観光協会へのヒアリング内容及びその後の同協会への問合せ結果に基づく。

<sup>68</sup> 倶知安観光協会「一般社団法人倶知安観光協会」

<https://www.niseko.co.jp/about-kta>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>69</sup> 倶知安観光協会「【2024 スカイバスニセコ】運行のお知らせ」

<https://www.niseko.co.jp/news/2024/2024-%E3%82%B9%E3%82%AB%E3%82%A4%E3%83%90%E3%82%B9%E3%83%8B%E3%82%BB%E3%82%B3-%E9%81%8B%E8%A1%8C%E3%81%AE%E3%81%8A%E7%9F%A5%E3%82%89%E3%81%9B>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>70</sup> 倶知安観光協会「ニセコサマーカレッジを今年も開催します（講師陣が決まりました!）」

<https://www.niseko.co.jp/news/2024/nisekosummercollege-2024>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>71</sup> 倶知安町・一般社団法人倶知安観光協会・一般社団法人ニセコひらふエリアマネジメント（2020）「倶知安町観光地マスタープラン」

[https://www.town.kutchan.hokkaido.jp/file/contents/3104/37954/2020-2031\\_Kutchan\\_Town\\_Tourism\\_Master\\_Plan.pdf](https://www.town.kutchan.hokkaido.jp/file/contents/3104/37954/2020-2031_Kutchan_Town_Tourism_Master_Plan.pdf)（2024年11月8日閲覧）。

<sup>72</sup> 「地域の多様な関係者を巻き込みつつ、科学的アプローチを取り入れた観光地域づくりの司令塔となる法人」

出典：観光庁「観光地域づくり法人（DMO）」

[https://www.mlit.go.jp/kankoch/seisaku\\_seido/dmo/dmotoha.html](https://www.mlit.go.jp/kankoch/seisaku_seido/dmo/dmotoha.html)（2024年10月3日閲覧）。

<sup>73</sup> ニセコリゾート観光協会「ニセコリゾート観光協会のご紹介」

<https://www.niseko-ta.jp/about/>（2024年10月3日閲覧）。

置づけられている<sup>74</sup>。

- 一般社団法人蘭越町観光物産協会  
観光と物産の振興を推進し、蘭越町の観光情報を紹介している<sup>75</sup>。
- 一般社団法人ニセコプロモーションボード  
ニセコ観光圏の観光地域づくりプラットフォームに位置付けられ、各種調査・研究、支援・連携のためのコーディネーション活動、地域産業に関する商品の企画等を担っている<sup>76</sup>。また、地域連携 DMO として登録されている。

## (2)ニセコにおける観光戦略

観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成20年法律第39号）第4条に基づく観光圏整備計画として、「ニセコで、人生の新たな彩りを NISEKO reinvigorates your passion for life. -ニセコ観光圏整備計画- 2024-2028」を、蘭越町、ニセコ町及び倶知安町が共同して作成し、ニセコ観光圏を形成している。当該計画では、宿泊者数、滞在日数、満足度、観光消費額、住民満足度等に関する数値目標が設定されている<sup>77</sup>。

## (3)MICE<sup>78</sup>誘致

グリーンシーズンの観光需要創造を目的とし、ニセコエリアへのマイクロMICE（20～100名程度の会議や報奨旅行）の誘致を目指し、ウェブサイト「MICE NISEKO」を公開している<sup>79</sup>。

## 5)その他

### (1)レストラン不足への対応

レストラン不足に応える実証実験として、2023年12月23日から2024年2月24日まで、『EAT STREET in NISEKO』が初めて実施され、期間中約10台のキッチンカーが出店し、様々な料理が提供された<sup>80</sup>。食事施設の不足でコンビニエンスストアにも行列ができる状

<sup>74</sup> ニセコ町（2023）「ニセコ町観光振興ビジョン」

[https://www.town.niseko.lg.jp/resources/output/contents/file/release/3630/46605/230719\\_vision-honpen.pdf](https://www.town.niseko.lg.jp/resources/output/contents/file/release/3630/46605/230719_vision-honpen.pdf)（2024年10月3日閲覧）p.34。

<sup>75</sup> 蘭越町観光物産協会「蘭越町観光物産協会について」

<https://rankoshi-tourism.com/about/>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>76</sup> 蘭越町・ニセコ町・倶知安町「ニセコで、人生の新たな彩りを NISEKO reinvigorates your passion for life. -ニセコ観光圏整備計画- 2024-2028」

<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001284212.pdf>（2024年10月3日閲覧）p.16。

<sup>77</sup> 蘭越町・ニセコ町・倶知安町「ニセコで、人生の新たな彩りを NISEKO reinvigorates your passion for life. -ニセコ観光圏整備計画- 2024-2028」

<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001284212.pdf>（2024年10月3日閲覧）p.17。

<sup>78</sup> 「MICE とは、企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字を使った造語」

出典：日本政府観光局「MICE とは」

<https://mice.jnto.go.jp/about-mice/whats-mice.html>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>79</sup> PR TIMES「MICE 100 のコンテンツを販売開始！」

<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000002.000124019.html>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>80</sup> PR TIMES「Eat Street in Niseko（イート・ストリート・イン・ニセコ）」

<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000003.000124019.html>（2024年10月3日閲覧）。

況の中で、富裕層を含む観光客が利用した<sup>81</sup>。

## (2)交通に関する取組

ひらふ無料循環バスの運行<sup>82</sup>、冬の渋滞対策としての就業者向けパークアンドライドの実証実験<sup>83</sup>等を行っている。

## (3)サステナブルへの取組

ニセコ町は、2018年に国からSDGs未来都市<sup>84</sup>に選定されている。また、2023年には、観光地の国際認証団体であるグリーン・デスティネーションズからシルバーアワードを受賞し、持続可能な観光地域づくりに取り組んでいる<sup>85</sup>。さらに、ニセコ町景観条例により、一定規模を超える建築物や工作物を伴う開発事業の実施や屋外広告物の設置には、町長との事前協議を必要とする等、景観づくりにも取り組んでいる<sup>86</sup>。

## 第3項 課題・今後の展望

ヒアリングにおいて挙げられた課題及び今後の展望は、次のとおりである。

### 1)『ウリ』

- ・ 閑散期における観光や体験の内容をさらに醸成していく必要がある。
- ・ ブランドショップ等の誘致も進めていく必要がある。

### 2)『ヒト』

- ・ 2～3年でスキルを得て早期退職する場合があります、生活環境の改善等就業者に魅力のある地域や職場とする必要がある。
- ・ 外国人の就業者については、地域の発展のために最終的には地元に着することが重要と考えている。
- ・ 季節による変動が大きい中で、繁忙期の需要に合わせて雇用した就業者を閑散期においても維持できるような取組が必要である。

### 3)『コネ』

- ・ 海外富裕層とのネットワークの構築が必要である。

---

<sup>81</sup> 2023年12月に実施した一般社団法人倶知安観光協会へのヒアリング内容及びその後の同協会への問合せ結果に基づく。

<sup>82</sup> ひらふ無料循環バス <https://hirafufreebus.com/top> (2024年10月4日閲覧)。

<sup>83</sup> 北海道後志総合振興局「ニセコひらふ地区での道路混雑について」  
<https://www.shiribeshi.pref.hokkaido.lg.jp/ts/tss/175568.html> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>84</sup> 「SDGs未来都市とは、SDGsの理念に沿った基本的・総合的取組を推進しようとする都市・地域の中から、特に、経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として選定されるものである。」

出典：「SDGs未来都市等募集要領」

<https://www.chisou.go.jp/tiiki/kankyo/teian/pdf/guidelines.pdf> (2024年10月3日閲覧) p.4。

<sup>85</sup> ニセコ町「ニセコ町がサステナブルな観光地としてシルバーアワード(国際認証)を受賞しました！」  
<https://www.town.niseko.lg.jp/information/10639/> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>86</sup> ニセコ町「景観づくりと広域環境政策(ニセコ町景観条例など)」

[https://www.town.niseko.lg.jp/chosei/keikaku/jorei/keikan/keikan\\_jorei/](https://www.town.niseko.lg.jp/chosei/keikaku/jorei/keikan/keikan_jorei/) (2024年10月3日閲覧)。

#### 4)その他

- ・ 駐車場における長期間の駐車が除雪の弊害となり、渋滞につながっている。(DX サイネージ導入等の対策を進めている。)

## 第3節 由布院（大分県）

### 第1項 地域概要

由布院温泉を擁する由布院は、図 5-4のように、大分県の概ね中央に位置する由布市にあり、観光を支える大きな柱を自然とし、環境及び景観を最大の観光資源としている<sup>87</sup>。

由布院温泉は、1959年に湯平温泉とともに国民保養温泉地に指定され、2019年には、塚原温泉、庄内温泉及び挾間温泉を含めた湯布院温泉郷として拡充指定された<sup>88</sup>。

由布院は、車で大分空港から約50分、大分市中心部から約60分の位置にある<sup>89</sup>。



出典：大分県「大分県の市町村」

<https://www.pref.oita.jp/site/kids/sichoson.html> (2024年10月4日閲覧)

図 5-4 大分県の市町村

### 第2項 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の概要

#### 1)『ウリ』

##### (1)豊かな自然及び温泉

由布院を含む由布市の魅力の根幹は豊かな自然環境にある<sup>90</sup>とされ、北部に由布岳、南部に黒岳と1000m級の山々が連なり、大分川が流れ、市の一部は阿蘇くじゅう国立公園となっている。

<sup>87</sup> 由布院温泉観光協会・由布院温泉旅館組合（2018）「新・由布院温泉観光基本計画」  
<https://www.city.yufu.oita.jp/wp-content/uploads/2018/07/sinyufuinonsenkankokihonkeikaku.pdf>  
(2024年10月3日閲覧) p.15。

<sup>88</sup> 由布市（2022）「由布市観光基本計画」  
<https://www.city.yufu.oita.jp/uploads/files/2022/07/r4kankoukihonkeikaku.pdf>  
(2024年10月3日閲覧) p.25。

<sup>89</sup> 由布院温泉観光協会 <https://www.yufuin.gr.jp/> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>90</sup> 由布市（2022）「由布市観光基本計画」  
<https://www.city.yufu.oita.jp/uploads/files/2022/07/r4kankoukihonkeikaku.pdf>  
(2024年10月3日閲覧) p.41。



また、域内には、温泉湧出量・源泉数ともに全国2位の由布院温泉や、古くから湯治場として栄えた湯平温泉<sup>91</sup>等の温泉がある。

## (2)体験型観光

県内各地にある農山漁村ツーリズム地域研究会の一つ<sup>92</sup>である由布市グリーンツーリズム研究会では、農泊のできる体験プログラムとして、農業体験、自然体験、料理体験、工芸体験等を提供している<sup>93</sup>。

### 2)『ヤド』

由布院は小規模な宿泊施設が主体<sup>94</sup>ながら、良質な宿が揃い、施設の高付加価値化に地域全体で取り組み、リニューアルや新規開業により高単価な施設も増えてきている<sup>95</sup>。

『ヤド』の事例としては、奥湯布院とも呼ばれる塚原高原にある奥宿 無相荘を第3章第3節で取り上げている。

### 3)『ヒト』

#### (1)大学との連携

由布市は、立命館アジア太平洋大学及び國學院大學と、交流や連携に関する協定を締結し、観光産業の振興、国際交流と国際相互理解、人材育成等の取組を進めている<sup>96,97</sup>。

### 4)『コネ』

#### (1)観光関係組織

- 一般社団法人由布市まちづくり観光局  
「行政と民間が一体となって由布市観光を推進するための中核的な役割を担う組織」<sup>98</sup>として、2016年に設立され、「行政ではできない尖った観光の取り組みを牽引」<sup>99</sup>するとされている。また、地域DMOとして登録されている。
- 公益社団法人ツーリズムおおいた  
大分県内の観光事業の健全な発展・振興や地域の活性化を図ること等を目的とする

<sup>91</sup> 由布市「温泉」<https://www.city.yufu.oita.jp/kankou/onsen>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>92</sup> ツーリズムおおいた「おおいたの農村民泊」  
[https://www.visit-oita.jp/green\\_tourism/](https://www.visit-oita.jp/green_tourism/)（2024年10月3日閲覧）。

<sup>93</sup> 由布市グリーンツーリズム研究会「体験プログラム」  
<https://www.yufuguri.jp/activity>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>94</sup> 由布院温泉観光協会・由布院温泉旅館組合（2018）「新・由布院温泉観光基本計画」  
<https://www.city.yufu.oita.jp/wp-content/uploads/2018/07/sinyufuinonsenkankokihonkeikaku.pdf>  
（2024年10月3日閲覧）p.24。

<sup>95</sup> 2024年1月に実施した一般社団法人由布市まちづくり観光局へのヒアリング内容及びその後の同局への問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

<sup>96</sup> 「市報ゆふ 2009.2 vol.41」  
[https://www.city.yufu.oita.jp/wp-content/uploads/2013/12/vol\\_041.pdf](https://www.city.yufu.oita.jp/wp-content/uploads/2013/12/vol_041.pdf)（2024年10月3日閲覧）p.7。

<sup>97</sup> 「市報ゆふ 2023.1 vol.208」  
[https://www.city.yufu.oita.jp/uploads/files/2023/01/vol\\_208.pdf](https://www.city.yufu.oita.jp/uploads/files/2023/01/vol_208.pdf)（2024年10月3日閲覧）p.11。

<sup>98</sup> 由布岳の見えるまち。「一般社団法人由布市まちづくり観光局について」  
<https://yufu-tic.jp/about/>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>99</sup> 由布市（2022）「由布市観光基本計画」  
<https://www.city.yufu.oita.jp/uploads/files/2022/07/r4kankoukihonkeikaku.pdf>  
（2024年10月3日閲覧）p.57。

団体で、観光プロモーション、観光客の誘致、観光文化の振興等を行っている<sup>100</sup>。また、地域連携DMOとして登録されている。

## (2)由布市観光基本計画

由布市は、2022年に第2期となる由布市観光基本計画を策定しており、「最も住みよいまち（＝最も優れた観光地）の実現」「心と身体を癒す、安心・安全な滞在型・循環型保養温泉地の実現」「次世代に承継したい持続可能な観光産業の実現」という3つの基本方針の下に戦略を整理し、取組を進めている<sup>101</sup>。

## (3)海外プロモーション<sup>102</sup>

大分県は、海外（2023年度は、韓国、中国、香港、台湾、シンガポール、マレーシア、タイ、ベトナム、ヨーロッパ及び大洋州）に戦略パートナーを設置（現地に精通している事業者を戦略パートナーに指定して現地での旅行、会社セールスやプロモーション活動を推進）しており、海外プロモーションへの取組を進めている。

東アジア地域向けには、事業者向けプロモーション活動として、商談会等を大分県単独で開催実施している。また、ヨーロッパ、オーストラリア及びASEAN向けには、セミナーなどを実施するとともに九州各県、一般社団法人九州観光機構等とも連携してプロモーション活動等を実施している。

海外の個人向けプロモーションとしてはSNS（Facebook、Instagram、Weibo、WeChat又はYouTube）等を活用した取組を進めている。

## 第3項 課題

ヒアリングにおいて挙げられた課題は、次のとおりである。

### 1)『ヒト』

- ・ 清掃や接客を中心に人手不足が続いており、稼働率の抑制や従業員の長時間労働等が発生している。

### 2)『コネ』

- ・ DMOを始めとした関連団体や事業者のさらなる連携強化が必要と考えている。

<sup>100</sup> 大分県観光情報公式サイト「ツーリズムおおいとは」

<https://www.visit-oita.jp/abouts/articles.html>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>101</sup> 由布市（2022）「由布市観光基本計画」

<https://www.city.yufu.oita.jp/uploads/files/2022/07/r4kankoukihonkeikaku.pdf>

（2024年10月3日閲覧）pp.34, 40。

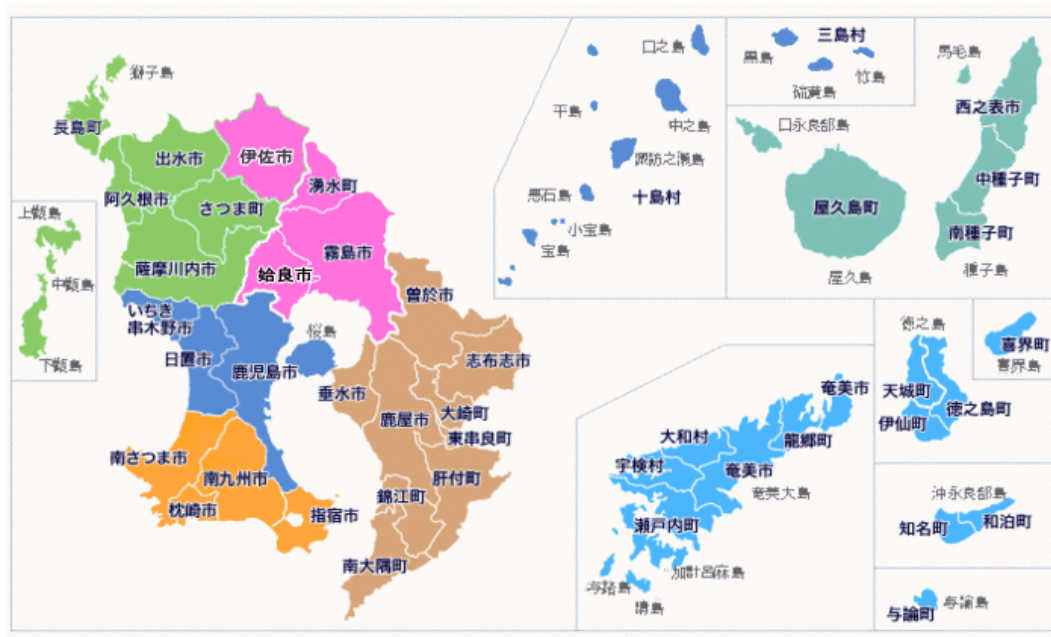
<sup>102</sup> 2024年1月に実施した大分県商工観光労働部観光局へのヒアリング内容及びその後の同局への問合せ結果に基づく、ヒアリング時点の内容である。

## 第4節 霧島（鹿児島県）

### 第1項 地域概要

霧島は、我が国最初の国立公園の一つである霧島錦江湾国立公園<sup>103</sup>を有し、雄大な自然や温泉に恵まれたエリアであり、宮崎県と鹿児島県とにまたがる地域にある霧島ジオパークは、2010年に日本ジオパーク<sup>104</sup>に認定された<sup>105</sup>。

霧島は、車で鹿児島空港から約30分、鹿児島市中心部から約60～90分の位置にある。鹿児島県の市町村を図 5-5に示す。



出典：鹿児島県「県内市町村」

<https://www.pref.kagoshima.jp/aa02/link/shichoson.html> (2024年10月4日閲覧)

図 5-5 鹿児島県の市町村

### 第2項 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の概要

#### 1) 『ウリ』

##### (1) 温泉及びウェルネス

鹿児島県には、霧島や指宿等の有名温泉地を始めとした約100の温泉地があり、源泉数は2,700か所以上で全国2位である<sup>106</sup>。霧島連山の南西に点在する温泉地を総称する霧島温泉郷は、標高600m～850mの間に位置する大小9つの温泉から構成され、霧島観光の拠点

<sup>103</sup> 環境省「霧島錦江湾国立公園 公園の特長」

<https://www.env.go.jp/park/kirishima/point/index.html> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>104</sup> 「ジオパークは、地質学的重要性を有するサイトや景観が、保護・教育・持続可能な開発が一体となった概念によって管理された、単一の、統合された地理的領域です。」

出典：日本ジオパーク委員会「ジオパークとは」

<https://jgc.geopark.jp/whatsgeopark/index.html> (2024年10月17日閲覧)。

<sup>105</sup> 霧島ジオパーク <https://kirishima-geopark.jp/> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>106</sup> 鹿児島県観光サイト かのしまの旅「温泉王国かのしま～源泉数全国2位！個性豊かな湯をめぐる～」

<https://www.kagoshima-kankou.com/feature/oukoku/introduction> (2024年10月3日閲覧)。

となっている<sup>107</sup>。

鹿児島県では、「健康・癒やし・長寿」に有益な地域資源「鹿児島のウェルネス」を情報発信して国内外からの誘客を促進することとし、霧島を含む始良・伊佐地域では、ウェルネスをテーマとする体験型観光等を推進することとしている<sup>108</sup>。

## (2) 自然、歴史、文化及び食

自然豊かな霧島には、霧島神宮、鹿児島神宮その他の国宝又は重要文化財、巨大なカルデラ等がある<sup>109</sup>。また、坂本龍馬が新婚旅行で訪れたことでも有名である<sup>110</sup>。

霧島市では7つの蔵元による焼酎造りが行われ、江戸時代から同じ製法で造られている黒酢等、食も豊富である<sup>111</sup>。

## 2)『ヤド』

『ヤド』の事例としては、天空の森を第3章第6節で取り上げている。

## 3)『ヒト』

### (1)人材育成の施策の展開

鹿児島県観光振興基本方針において、観光を支える担い手の育成・確保が必要としており、「地域をコーディネートする担い手育成の促進」「観光ボランティアガイドの組織化と研修の促進」「外国人観光客向けボランティア通訳ガイドの育成の促進」等を施策の展開例として挙げている<sup>112</sup>。

### (2)人材養成講座の実施

鹿児島県では、観光地域づくりの中核を担う専門人材の育成のため、観光地域づくり人材養成講座を開催した<sup>113</sup>。

## 4)『コネ』

### (1)観光関係組織

#### ○ 公益社団法人鹿児島県観光連盟

鹿児島県における観光産業の振興、地域の活性化等に関する事業を行い、地域経済

---

<sup>107</sup> 鹿児島県観光サイト かごしまの旅「霧島温泉郷（丸尾周辺）」

<https://www.kagoshima-kankou.com/guide/10092>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>108</sup> 鹿児島県（2020）「鹿児島県観光振興基本方針」[https://www.pref.kagoshima.jp/af08/sangyo-rodo/kanko-tokusan/kanko/houshin/documents/10182\\_20200413133205-1.pdf](https://www.pref.kagoshima.jp/af08/sangyo-rodo/kanko-tokusan/kanko/houshin/documents/10182_20200413133205-1.pdf)（2024年10月3日閲覧）pp.13, 18。

<sup>109</sup> 霧島市「霧島市の歴史・文化財」

<https://www.city-kirishima.jp/bunka/rekissintobunkazai.html>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>110</sup> 霧島市「龍馬・お龍日本最初の新婚旅行地、霧島市」

<https://www.city-kirishima.jp/kirikan/kanko/bunka/shinkonryokochi.html>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>111</sup> 霧島市「霧島市の特産品」

<https://www.city-kirishima.jp/kirikan/kanko/bussan/tokusanhin.html>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>112</sup> 鹿児島県（2020）「鹿児島県観光振興基本方針」[https://www.pref.kagoshima.jp/af08/sangyo-rodo/kanko-tokusan/kanko/houshin/documents/10182\\_20200413133205-1.pdf](https://www.pref.kagoshima.jp/af08/sangyo-rodo/kanko-tokusan/kanko/houshin/documents/10182_20200413133205-1.pdf)（2024年10月3日閲覧）pp.7, 29。

<sup>113</sup> 鹿児島県「観光地域づくり人材養成講座について」

<https://www.pref.kagoshima.jp/af08/jinzaikouza.html>（2024年10月3日閲覧）。

の発展に寄与することを目的とし、情報発信、広報、宣伝、観光客誘致促進事業等を行っている<sup>114</sup>。

○ 公益財団法人鹿児島観光コンベンション協会

鹿児島市及び関係地域における観光とコンベンションの振興を図り、国際相互理解の増進、地域経済の活性化や文化の向上に資することを目的とし、観光客及びコンベンションの誘致、広報宣伝等を行っている<sup>115</sup>。また、地域DMOとして登録されている。

## (2)鹿児島県観光振興基本方針

鹿児島県では、2020年に鹿児島県観光振興基本方針を制定した。同方針において、「観光立県かごしま」の実現に向けた施策の方向を示し、4つの数値目標及び5つの取組指針を掲げている<sup>116</sup>。

### 第3項 課題・今後の展望

ヒアリングにおいて挙げられた課題及び今後の展望は、次のとおりである。

#### 1)『ウリ』

- ・ リピーターが増加するよう観光や体験の内容を工夫し、多彩な選択肢を提供する。

#### 2)『ヒト』

- ・ 多言語対応のガイドが不足している。
- ・ コンシェルジュが不足している。個別の観光地だけでなく、鹿児島全体の魅力を把握し、案内できる人材が必要と考えている。

#### 3)その他

- ・ 富裕層向けとして高級マイクロバスを導入した事業者もいるが、タクシーを含め、移動手段が全体的に不足している。

---

<sup>114</sup> 鹿児島県観光サイト かごしまの旅「組織情報」

<https://www.kagoshima-kankou.com/renmei/site> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>115</sup> かごしま市観光ナビ「協会概要」

<https://www.kagoshima-yokanavi.jp/cvb/report/about> (2024年10月3日閲覧)。

<sup>116</sup> 鹿児島県 (2020)「鹿児島県観光振興基本方針」[https://www.pref.kagoshima.jp/af08/sangyo-rodo/kanko-tokusan/kanko/houshin/documents/10182\\_20200413133205-1.pdf](https://www.pref.kagoshima.jp/af08/sangyo-rodo/kanko-tokusan/kanko/houshin/documents/10182_20200413133205-1.pdf) (2024年10月3日閲覧) pp.2, 9-11。

## 第5節 沖縄（沖縄県）

### 第1項 地域概要

沖縄県は、沖縄諸島、先島諸島、尖閣諸島、大東諸島等多数の島々から構成される。

観光産業は、人、情報及びモノの交流及び集積を促進するとされ、沖縄県のリーディング産業の一つに挙げられている<sup>117</sup>。

### 第2項 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』の概要

#### 1)『ウリ』

第6次沖縄県観光振興基本計画において、沖縄観光の本質的な価値として次のような豊かな自然環境並びに独自の歴史及び文化を挙げている<sup>118</sup>。

#### (1)「自然 ー島の海、川、森、生き物ー」

世界自然遺産に登録された沖縄島北部及び西表島を始め、生物多様性に富んだ地域であり、豊かな自然環境、景観等が観光客に人気である。ダイビング、トレッキングその他の自然環境を体験できるアクティビティも充実している。

#### (2)「歴史 ー島の伝統、芸能、歴史文化ー」

首里城を含む世界遺産、組踊、パントゥ等ユネスコ無形文化遺産その他の琉球王朝時代からの伝統文化、芸能又は伝統行事が各地域にあり、沖縄ならではの魅力的なコンテンツになっている。

#### (3)「文化 ー島の人、催事、食ー」

周辺諸国や地域との交流等によって作られた独自の歴史や食文化に加え、「おおらかでゆったりとした県民性」があり、「県民のおもてなし」が旅行の満足度で上位にランクインしている。

#### 2)『ヤド』

沖縄には、リゾート気分を存分に味わうことのできる施設が数多くある。

特に、恩納村は沖縄島の概ね中心に位置し、全域が沖縄海岸国定公園に指定されていて、沖縄県を代表する観光リゾート地となっている<sup>119</sup>。

『ヤド』の事例としては、沖縄かりゆしビーチリゾート・オーシャンスパを第3章第4節で取り上げている。

---

<sup>117</sup> 沖縄県（2022）「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」

[https://www.pref.okinawa.lg.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page/\\_001/014/250/shin\\_okinawa21seikivision-kihonnkeikaku.pdf](https://www.pref.okinawa.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/_001/014/250/shin_okinawa21seikivision-kihonnkeikaku.pdf)（2024年10月3日閲覧）p.26。

<sup>118</sup> 沖縄県（2022）「第6次沖縄県観光振興基本計画」

[https://www.pref.okinawa.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page/\\_001/011/752/6keikaku2.pdf](https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page/_001/011/752/6keikaku2.pdf)（2024年10月3日閲覧）pp.32-34。

<sup>119</sup> 恩納村「ようこそ村長室へ」

<https://www.vill.onna.okinawa.jp/politics/greeting/>（2024年10月3日閲覧）。

### 3)『ヒト』

#### (1) 観光人材の確保

新・沖縄21世紀ビジョン基本計画では、「多彩で質の高いサービスを提供できる観光産業人材の育成・確保」を挙げ、中長期において活躍できる人材及び観光産業を体系的にマネジメントできる高度な人材の育成、観光産業に従事する人材の拡大等に取り組むこととしている<sup>120</sup>。

観光人材の確保の事例としては、沖縄県及び沖縄観光コンベンションビューロー主催の「観光人材確保・定着支援イベント～人材戦略×イノベーション～」がある<sup>121</sup>。

#### (2) 富裕層向けガイドの育成

富裕層に対応できる質の高いガイド人材の育成に中長期的に取り組む必要があることから、育成セミナー及びモニターツアーが開催された<sup>122</sup>。

### 4)『コネ』

#### (1) 観光関係組織

- 一般財団法人沖縄観光コンベンションビューロー

「沖縄観光の強力かつ効率的な推進体制を再構築する」ために、1996年に発足した官民一体型の組織であり、誘致宣伝事業、受入体制整備事業、観光・リゾート関連産業の人材育成、多彩なイベントの開催等を行っている<sup>123</sup>。また、広域連携DMOとして登録されている。

#### (2) 第6次沖縄県観光振興基本計画

2020年に策定した第6次沖縄県観光振興基本計画においては、観光業従事者の満足度80%、観光客の満足度80%、観光収入1.2兆円、人泊数（延宿泊者数）4,200万人その他の観光に関する目標値を設定している<sup>124</sup>。

#### (3) MICE 関連施策誘致

沖縄県では、ビジネスツーリズムを沖縄観光の新たな柱の一つとし、国際的なMICE開催地としてのブランド構築、関連産業の成長発展を目指す施策を進めており、西原町及び与那原町への大型MICE施設の整備を進めている<sup>125</sup>。

<sup>120</sup> 沖縄県（2022）「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画」

[https://www.pref.okinawa.lg.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page/\\_001/014/250/shin\\_okinawa21seikivision-kihonnkeikaku.pdf](https://www.pref.okinawa.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/_001/014/250/shin_okinawa21seikivision-kihonnkeikaku.pdf)（2024年10月3日閲覧） pp.175-176。

<sup>121</sup> 沖縄観光コンベンションビューロー「「観光人材確保・定着支援イベント～人材戦略×イノベーション～」参加者募集中！」 <https://www.ocvb.or.jp/topics/4023>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>122</sup> 沖縄観光コンベンションビューロー「令和5年度 沖縄県 富裕層向けガイド育成セミナー開催及びモニターツアー募集のお知らせ」 <https://www.ocvb.or.jp/topics/4185>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>123</sup> 沖縄観光コンベンションビューロー「組織について」 <https://www.ocvb.or.jp/organization>（2024年10月3日閲覧）。

<sup>124</sup> 沖縄県（2022）「第6次沖縄県観光振興基本計画」

[https://www.pref.okinawa.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page/\\_001/011/752/6keikaku2.pdf](https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page/_001/011/752/6keikaku2.pdf)（2024年10月3日閲覧） pp.37-38。

<sup>125</sup> 沖縄県（2024）「沖縄県マリンタウン国際会議・大型展示場整備運営等事業 入札説明書」

[https://www.pref.okinawa.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page/\\_001/029/881/240625okinawakenmarintownnyusatsusetsumei.pdf](https://www.pref.okinawa.jp/_res/projects/default_project/_page/_001/029/881/240625okinawakenmarintownnyusatsusetsumei.pdf)（2024年10月3日閲覧） p.2。

#### (4)おきなわ観光地域カルテ

人流データ及びイベントデータを分析し市町村別に可視化した、観光マーケティングレポートにおいて、来訪者数、属性（発地・性年代）、行動、周遊及びイベントの5つの切り口で可視化している<sup>126</sup>。

### 第3項 課題・今後の展望

ヒアリングにおいて挙げられた課題及び今後の展望は、次のとおりである。

#### 1)『ヒト』

- ・ 英語、中国語のガイドはいるが、コンシェルジュは各ホテルに頼っている状態である。ホテル横断でのコンシェルジュ勉強会も開催されているが、バトラーレベルの人材は少数であり、不足していると思われる。

#### 2)『コネ』

- ・ アジアやヨーロッパ等、地域毎に異なる志向があり、ショッピングやリゾート、滞在型、体験型等の志向を考慮に入れたプロモーションが必要と考えている。

#### 3)その他

- ・ ビジネスジェット等を利用するような富裕層向けに、石垣島、宮古島、久米島へシームレスに往来が可能となればよいと思う。
- ・ タクシーが不足し、また、タクシードライバーも高齢化が進んでいる。

---

<sup>126</sup> おきなわ観光地域カルテ「おきなわ観光地域カルテについて」  
<https://areakarte.ocvb.or.jp/about>（2024年10月3日閲覧）。



## 第6章 まとめ

ビジネスジェット等の利用環境の改善を図り、地域振興と地方空港の利用活性化の方策の検討へ寄与するよう、本調査研究で得られた知見をまとめる。

### 第1節 『アシ』

#### 第1項 ヘリコプター

ヘリコプターによる空港からの二次交通においては、海外発のビジネスジェット等から乗り換える場合、CIQ 手続が必要なため、直接ヘリコプターに乗り換えることは現状では難しい。国内発の場合には、CIQ 手続が不要であるため、直接ヘリコプターに乗り換えることが可能ではないかと考えられるが、実際の事例は確認できなかった。また、ヘリコプターによる空港からの移動は、時間の短縮のみならず、ヘリコプターからの景色がよいこと等、移動自体が富裕層に対する目玉となる等の利点がある。

ヘリコプターによる空港からの二次交通を普及、浸透させるために必要な取組に関する知見を、1)運航等、2)空港及び3)収益性の3つの観点で整理した。

#### 1)運航等

ヘリコプターにおいては、その運航が天候にされやすいこと（例えば、北海道では、冬季の需要は高いところ、就航率は悪くなる傾向にある）や、その荷物搭載スペースが限られていることから、車両等の陸路での移動手段及び輸送手段をバックアップとして確保しておく必要がある。

ヘリコプターの離着陸に関しては、目的地周辺の離着陸するための場所の確保が難しいこと及び確保できても騒音等の問題が発生しうることから、目的地周辺の土地所有者、住民等に対する調整及び説明を丁寧に行っていく必要がある。

#### 2)空港

国内発のビジネスジェット等から直接ヘリコプターに乗り換えるために、ビジネスジェット等が使用できるスポットに隣接してヘリコプター用のスポットを設置することや、ヘリコプターへの乗換がある場合には、通常使用するスポットと異なるスポットを使用可能とする等、空港側の受入体制を整備、調整していく必要がある。

なお、那覇空港においては、ビジネスジェット等からの乗換の実績がこれまで確認できていないため見込みとなるが、ビジネスジェット等とヘリコプターの双方が 100 番台のスポットを利用しており、国内発のビジネスジェット等の場合、離着陸、停留等の利用調整次第では、直接ヘリコプターに乗り換えることも可能ではないかと考えられる。

#### 3)収益性

空港からの二次交通のみでは収益を得ることが難しい場合があることから、遊覧飛行、ヘリスキーその他のヘリコプターを使用する他の事業との組合せを検討する必要がある。

なお、遊覧飛行又はヘリスキーは『ウリ』の一つともなりうる。

## 第2項 高級送迎車

高級送迎車による空港からの二次交通においては、実際に、空港の制限区域内から送迎を提供している事例を確認できた。

高級送迎車による空港からの二次交通を普及、浸透させるために必要な取組に関する知見を、1)人材及び2)空港の2つの観点で整理した。

### 1)人材

高級送迎車の運転手には、運転の能力に加えて、教養、対応及び調整能力等のガイド又はコンシェルジュの能力も特に求められる。『ヒト』にも関連する内容であり、公的機関や観光関係組織による育成講座の提供等、地域の中で育成していく環境づくりの検討が必要である。

### 2)空港

空港の制限区域内から送迎を行うためには、立入承認等の各種の許可及び承認が必要であるが、これらを取得する知見、知識を持つ事業者は限られている。空港の制限区域内からの送迎事業を希望する事業者に対し、知見及び知識を持つ事業者を紹介する等適切な支援が必要である。

## 第2節 『空港』

専用ターミナル・専用ラウンジ（動線）等の専用施設は、一般旅客との接触なく各種の手続を行えることから、ビジネスジェット等の利用環境の改善への寄与は大きいと考えられる。

本調査研究で把握した新千歳空港、鹿児島空港及び那覇空港の専用施設の利用実績から、専用施設の利用は概ね好調といえる。また、表 6-1のとおり、他の空港の専用施設より利用料金が高額でありながら新千歳空港の専用施設の利用が多いことは、繁忙期の実績であることを考慮しても特筆すべき点である。ただし、この実績は供用開始から1年に満たない時点のものである点には留意が必要である。

専用施設等を含むビジネスジェット等の受入体制等において必要な取組に関する知見を、1)利便性及び2)地上支援体制の2つの観点で整理した。

### 1)利便性

経費や人員手配との兼ね合いがあるものの、利便性の向上につながることから、空港の運用時間と専用施設の利用可能時間を一致させること及び専用施設の利用申込期間の延長（申込を直前まで可能とすること）は必要である。

また、ビジネスジェット等の運航に必要な申請作業等の軽減につながることから、専用施設の運営会社が手配可能なサービスを拡充し、トーイング等の運航関係、CIQ手続の手配等も行っていくことが必要である。

### 2)地上支援体制

ビジネスジェット等は不定期に運航されるため、必要な人材の確保に難しさがある。周辺の空港と連携し、ビジネスジェット等に対応する人材を共有する等の仕組みづくりが必

要であると考えられる。

また、ビジネスジェット等に適した空港内の地上輸送手段（バス等）、格納庫等の確保については、確保に見合った飛来回数の向上を目指すのか、確保することで飛来回数の向上を目指すのかという戦略的な視点を持ち、ビジネスジェット等の需要予測等を活用しつつ、整備の計画を検討する必要があると考えられる。

表 6-1 各空港のビジネスジェット等の受入専用施設の概要

空港名	利用料金(円)	施設設備
新千歳空港	国際線 50 万～ 国内線 15 万	保安検査場、CIQ 施設、ラウンジ・待合室、トイレ、専用車寄せエリア
鹿児島空港	国際線 20 万 国内線 10 万	保安検査場、CIQ 施設、ラウンジ、トイレ、専用駐車スペース
那覇空港	国際線 20 万 国内線 15 万	保安検査場、CIQ 施設、待合スペース、トイレ、専用駐車スペース
成田国際空港 (Business Aviation Terminal - Premier Gate <sup>127</sup> )	国際線 25 万	保安検査場、CIQ 施設、ラウンジ、トイレ、専用車寄せ
東京国際空港 (ビジネスジェット専用ゲート <sup>128</sup> )	国際線 30 万	保安検査場、CIQ 施設、待合室、専用車寄せ・専用一時駐車スペース

### 第3節 『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』

『ウリ』『ヤド』『ヒト』『コネ』については、ビジネスジェット等の利用者層に必ずしも限られるものではないが、必要な取組に関する知見としては、次のものがある。

『ウリ』：リピーターや閑散期来訪者の増加のための観光又は体験内容の工夫並びに複数の選択肢の提供

『ヤド』：富裕層等ターゲットを明確化した客室、設備の設置及び改装

『ヒト』：コンシェルジュ等の高水準の知見、知識及び教養を持つ人材の育成

『コネ』：1つの観光地又は施設に限らず、複数のものを組み合わせた地域全体の情報発信又は手配を行う体制づくり

<sup>127</sup> 成田国際空港株式会社「Business Aviation Terminal - Premier Gate（日本語パンフレット）」  
[https://www.naa.jp/jp/b2b/pdf/bj\\_jp.pdf](https://www.naa.jp/jp/b2b/pdf/bj_jp.pdf)（2024年10月3日閲覧）。

<sup>128</sup> 東京国際空港ターミナル株式会社「ビジネスジェット専用ゲート」  
[https://www.tiat.co.jp/facility/business\\_jet.html](https://www.tiat.co.jp/facility/business_jet.html)（2024年10月3日閲覧）。