

鹿児島空港将来ビジョンの 実現に向けた現状と課題

1 新規路線等の誘致について

- 鹿児島空港国際線において、既存路線の維持・拡充を図りながら、ターゲット国・地域からの新規路線等の誘致に向けた戦略を検討する必要
- ※ 新規路線等の誘致については、新型コロナウイルス感染症の影響により、全便が運休中である既存路線の復旧が前提

鹿児島空港将来ビジョン(R元11月)

【数値目標】

	2017年	2030年	2050年 (参考)
国内線	533万人	589万人	600万人
国際線	29万人	141万人	230万人
合計	562万人	730万人	830万人

【路線数】

2017年	2030年	2050年(参考)
韓国1, 中国1 台湾1, 香港1	韓国2, 中国5, 台湾2, 香港1, <u>ベトナム1, タイ1</u> <u>シンガポール1,</u> <u>マレーシア1,</u> <u>オーストラリア1</u> <u>インドネシア1</u>	韓国2, 中国5, 台湾2, 香港1, <u>ベトナム2, タイ1</u> シンガポール1, マレーシア1, オーストラリア1 インドネシア1, <u>インド1, フィリピン1</u>
4路線	16路線	19路線

【関連する施策展開の基本方向】

- ・ 経済成長著しい東アジアや東南アジア諸国の旺盛な訪日観光需要を積極的に取り込んでいくため、既存路線の維持・拡充を図りながら、新たな定期路線就航に向けて、関係者と連携したエアポートセールスを展開。
- ・ 鹿児島空港における航空需要を勘案し、航空技術の著しい技術革新にともなう航続距離の長い小型航空機開発の可能性を踏まえ、オーストラリア諸都市からの新規路線誘致も検討。

2 鹿児島空港に係る再整備のあり方について

- 旅客ターミナルビルをはじめとした施設における受入体制の強化や、利用者の利便性向上等を図るため、鹿児島空港の施設に係る再整備のあり方について検討する必要

【鹿児島空港の施設に係る主な課題】

※鹿児島空港将来ビジョンから抜粋

基本施設

- 駐機スポットの運用改善や増設を含めた確保を検討
- 大型貨物専用機の円滑な離発着が可能となる体制を検討

旅客ターミナルビル

- 国際線ターミナルビルにおける外国人観光客の受入体制強化を図るため、県内離島路線やその他国内線との接続性の改善や乗継を円滑化するとともに、飲食施設等が充実した国内線ターミナルビルとの一体化を含めた施設整備を検討
- LCCをはじめとした多様な航空会社に合わせた受入体制の整備を検討
- リージョナルジェットについて、受入体制の充実を検討
- ビジネスジェットについて、不定時性や機密性等の特徴を考慮した受入体制の整備を検討
- 地上業務の効率化・省力化や出入国手続きや搭乗手続き等の迅速化を図るため、AI、ICT技術及び省力化・無人化機械の導入等を検討
- 利用者の利便性向上を図るため、多様な航空機材に対応した受入体制整備を図るとともに、安全性に配慮したオープンスポットの活用を含む効率的な運用及び有限な資源であるPBBの増設を検討
- 外国人、高齢者、障害者、妊産婦等の多様な利用者の増加に対応するとともに、空港内の移動支援に係る設備の充実や、ユニバーサルデザインの導入、バリアフリー化等を推進

駐車場

- 自家用車や観光バス等の需要に応じた駐車場の確保を図る。

※ 新型コロナウイルスの世界的流行を契機として、空港が備えるべき機能についても、検討が必要

3 二次交通の充実について

➤ 労働力不足などの状況に留意しながら、輸送供給量の増加を図るとともに、多様な利用者の増加や、新型コロナウイルス感染症の流行を契機とした、旅行形態の変化に対応するため、鹿児島空港における二次交通のあり方について検討する必要

【鹿児島空港の二次交通に係る他空港との比較(主なもの)】

空港名	主要駅	距離	鉄道	バス
福岡空港	博多駅	約5km	約5分	約20分
中部空港	名古屋駅	約45km	約30分	約85分
鹿児島空港	鹿児島中央駅	約42km	—	約38分
仙台空港	仙台駅	約25km	約25分	約35分
熊本空港	熊本駅	約19km	検討中	約60分
宮崎空港	宮崎駅	約8km	約10分	約25分
長崎空港	長崎駅	約40km	—	約43分
広島空港	広島駅	約50km	検討断念	約45分
大分空港	大分駅	約50km	—	約65分

※鹿児島空港においては、九州自動車道の空港ICが近接、鹿児島中央駅が同自動車道の始点(終点)に通じるため、他空港と比較して、定時性・速達性が著しく劣後していない。
 ※災害等により、九州自動車道が不通となった場合、上記特性が発揮されない。

【二次交通の充実を図る上で必要な視点】

利用者の増加見込みへの対応

- ・ 二次交通事業者における労働力不足などの状況に留意しながら、輸送供給量の増加を図る必要

利用者の利便性向上

- ① 多様な利用者の増加への対応
 - ・ 訪日外国人、高齢者、障害者及び妊産婦等の多様な利用者の増加に対応した利便性向上策について検討する必要
- ② 旅行形態の変化への対応
 - ・ 個人観光の進展により、増加が見込まれる訪日外国人によるレンタカー利用者に係る利便性向上策や交通機関のDXについて検討する必要

4 物流・輸出入機能の向上について

- 近年、鹿児島空港においては、台湾向けに魚介類が輸出されてきたが、牛肉などの肉類については、他空港等から輸出されていることもあり、鹿児島空港の利用は低位
- 農林水産物をはじめとする県産品の輸出拡大に向けて、航空貨物の利用促進や受入体制の強化など、物流・輸出入機能の向上を図る必要

【 鹿児島空港の輸出品目別価額の推移 】

(単位:千円)

品目	H26	R元	増加率 (H26→R元)
食料品及び動物	73,528	101,585	138.2%
肉類	27,415	0	0.0%
魚介類	46,113	101,585	220.3%
化学製品	49,270	23,415	47.5%
原料別製品	53,113	3,467	6.5%
機械類及び輸送用機器	919,269	167,761	18.2%
特殊取扱品 (再輸出品)	347,773	2,851,350	819.9%
合計	1,442,953	3,147,578	218.1%

出典:外国貿易年表(長崎税関)

【物流・輸出入機能の向上を図る上で必要な視点】

航空貨物の利用促進

- ・ 鹿児島空港の国内線を経由した、又は、国際線から直接輸出するための利用促進策を講じる必要

航空貨物の受入体制の強化

- ・ 大型航空貨物専用機の受入に係る体制強化、物流・輸出入の円滑化に係る機能強化、輸出入手続きの迅速化等に取り組む必要

※ 北九州空港においては、大型貨物専用機による定期の貨物専用便が運航
(今後、大型貨物専用機による長距離輸送(欧米直行便)を可能とするため、滑走路を延伸(2,500m→3,000m)する計画)

5 地域の拠点機能向上について

➤ 鹿児島空港が有する、地域における多様な拠点機能の向上を図るとともに、県民等の理解促進を図るための方策を検討する必要

地域の多様な拠点機能

交流拠点機能



天然温泉足湯「おやっとなさあ」

災害時の拠点機能

鹿児島空港A2-BCP (業務継続計画)

大規模災害時の非常食として、旅客、送迎客、周辺住民等の滞留者分を確保

雇用の拠点機能



鹿児島大学とJALによる連携協力協定

【地域の拠点機能の向上を図る上で必要な視点】

・時勢に合わせた取組や、旅客TBの再整備と併せた取組の強化について検討する必要

県民等の理解促進

空港や航空産業に係る理解促進



国土交通省による「空の日」イベントなど



卒業生である副操縦士による特別事業

・鹿児島空港が地域にもたらす効果について、定量的な指標を用いるなどして、更なる広報活動が必要

(参考)現在の鹿児島空港の施設配置図

