

鹿児島空港将来ビジョンの 検討に向けた基礎資料

1. 鹿児島空港の概要

- (1) 沿革
- (2) 利用者数の動向
- (3) 全国の空港における鹿児島空港の位置付け
- (4) 離発着回数の推移
- (5) 収支状況
- (6) 航空ネットワークの状況
- (7) 空港内施設配置
- (8) ターミナルビル内施設等

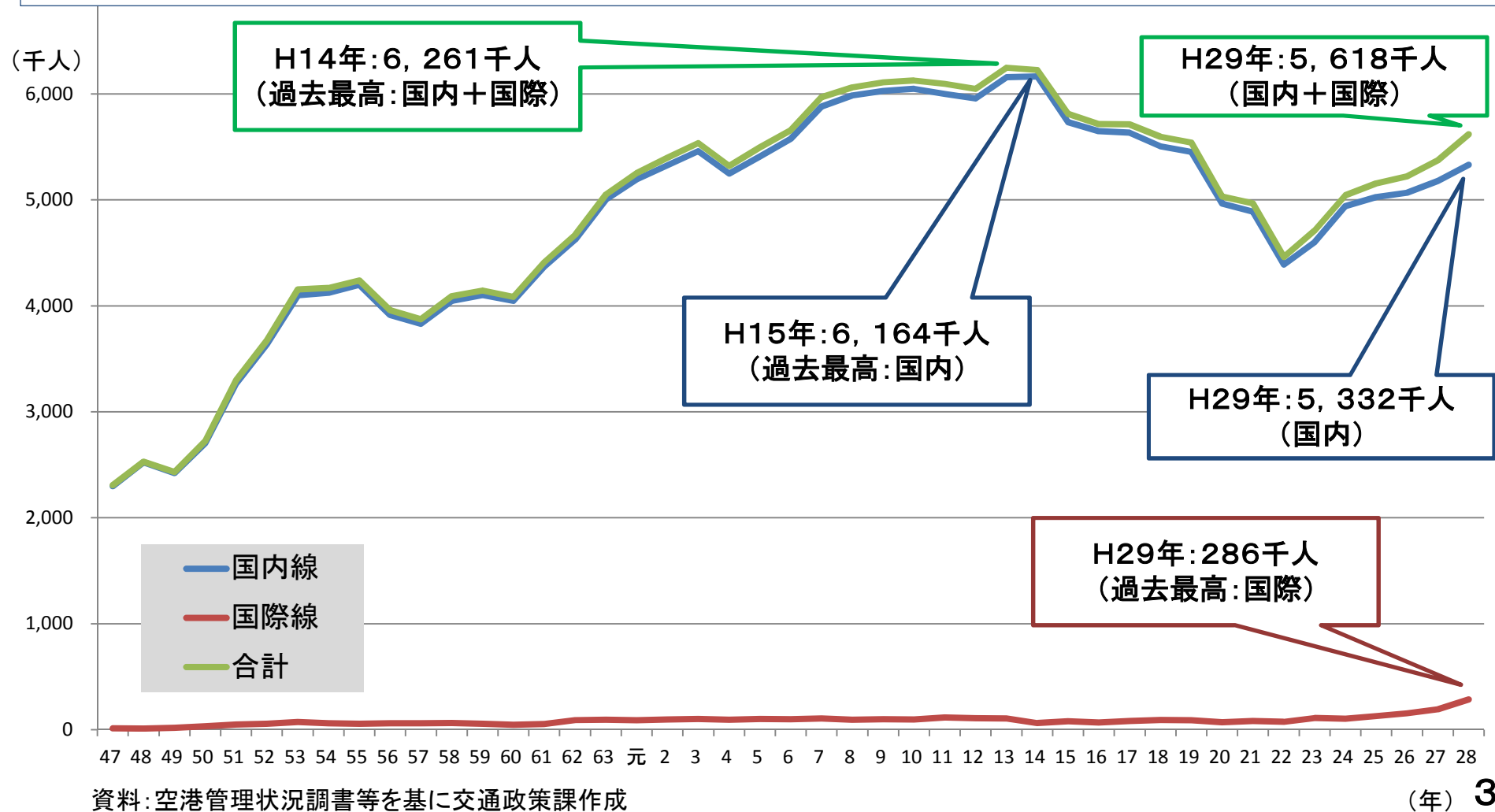
(1)沿革

➤ 鹿児島空港は、昭和47年に、国管理空港として現在の霧島市に開港し、開港から46年が経過

昭和47年	鹿児島空港(国内線ターミナルビル・貨物ターミナルビル)供用開始
昭和55年	滑走路延長(2,500m→3,000m)
昭和57年	国際線ターミナルビル供用開始
昭和63年	新貨物ターミナルビル供用開始
平成 4年	運用時間延長(13時間→14時間)
平成 7年	国内線ターミナルビル増築供用開始
平成 9年	国際線ターミナルビル増築供用開始
平成25年	駐車場リニューアルオープン(空港ビルディング(株)による運営開始)
平成27年	入国審査場の拡張・審査ブースの増設
平成29年	運用時間延長(14時間→15時間)

(2) 利用者数の動向

➤ 鹿児島空港の平成29年利用者数は、国内線が5,332千人、国際線が286千人、国内線と国際線の合計が**5,618千人**



(3) 全国の空港における鹿児島空港の位置付け

➤ 平成28年の鹿児島空港乗降者数は、国内線が全国9位、国際線が全国12位、国内線と国際線の合計は全国9位

H28年空港別乗降客数順位 (国交省「空港管理状況調書」より引用)

○旅客(国際+国内)

全国順位	九州順位	空港	年間(人)
1		東京国際	80,109,802
2		成田国際	36,578,845
3		関西国際	25,130,556
4	1	福岡	21,994,977
5		新千歳	21,311,918
6		那覇	19,671,854
7		大阪国際	14,923,678
8		中部国際	10,843,122
9	2	鹿児島	5,372,961
10		仙台	3,110,363
11	3	宮崎	3,074,788
12	4	熊本	2,986,686
13	5	長崎	2,967,421
14		松山	2,894,786
15		広島	2,851,436

○旅客(国際)

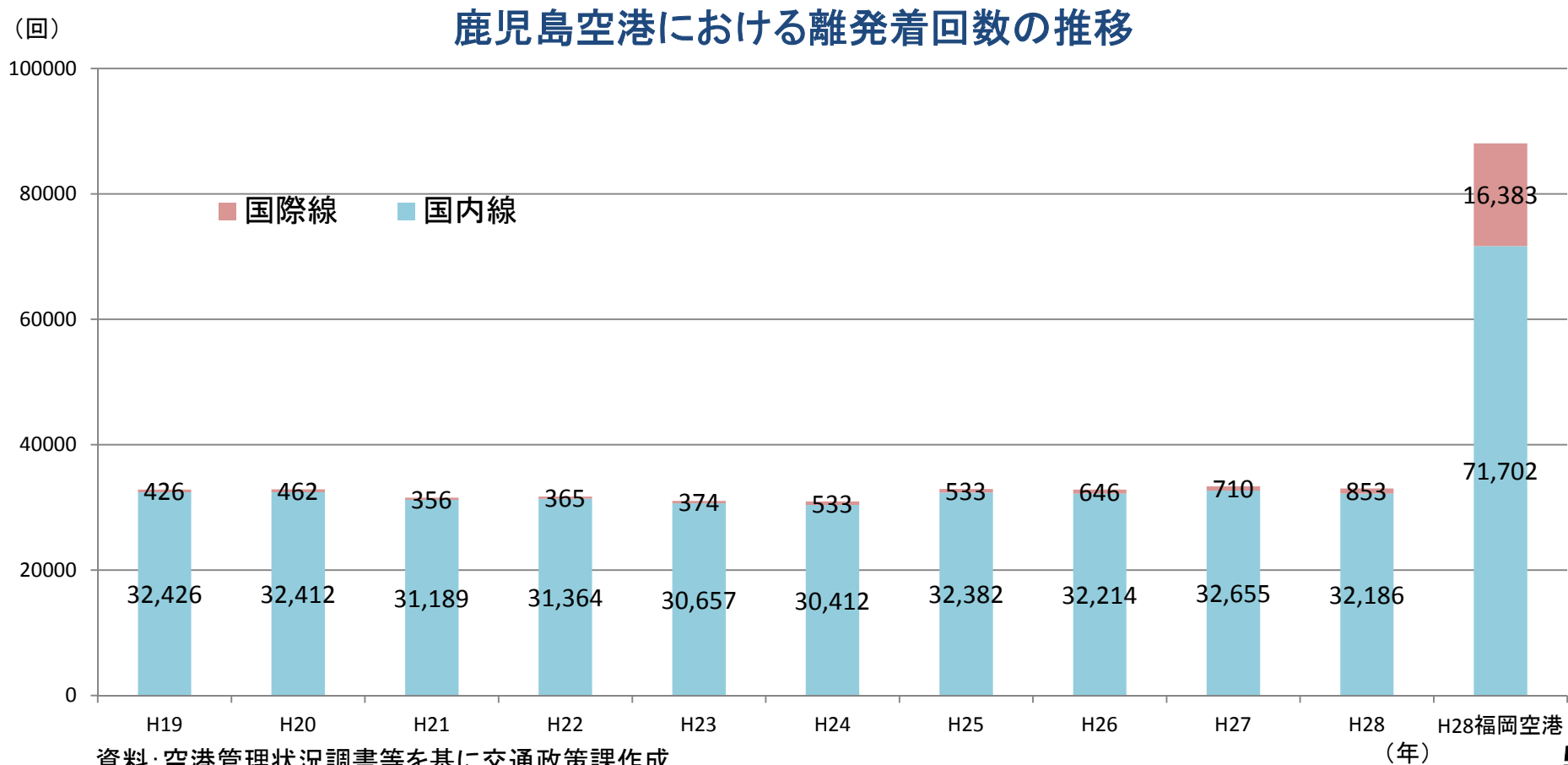
全国順位	九州順位	空港	年間(人)
1		成田国際	29,574,269
2		関西国際	18,654,363
3		東京国際	15,174,739
4		中部国際	5,184,685
5	1	福岡	4,990,675
6		那覇	2,927,511
7		新千歳	2,579,899
8		広島	317,996
9		静岡	278,030
10		高松	201,646
11		函館	200,947
12	2	鹿児島	193,234
13		岡山	192,642
14		仙台	187,366
15		小松	187,217

○旅客(国内)

全国順位	九州順位	空港	年間(人)
1		東京国際	64,935,063
2		新千歳	18,732,019
3	1	福岡	17,004,302
4		那覇	16,744,343
5		大阪国際	14,923,678
6		成田国際	7,004,576
7		関西国際	6,476,193
8		中部国際	5,658,437
9	2	鹿児島	5,179,727
10	3	宮崎	2,980,213
11	4	長崎	2,942,489
12	5	熊本	2,941,421
13		仙台	2,922,997
14		松山	2,858,063
15		神戸	2,697,694

(4) 離発着回数の推移

- 国内線は、平成21年神戸・福岡線の減便等の影響により一時落ち込んだが、平成25年成田線の新規就航、羽田・静岡・名古屋・伊丹・屋久島の増便等により回復
- 国際線は、新規就航や増便により増加傾向
- 総離発着回数は、ここ数年は約32,000回程度で推移



(5) 収支状況

- 過去5年間の鹿児島空港の収支は、航空系において、滑走路端安全区域の用地造成や事務所の耐震工事等の一時的な経費増があるものの、**航空系・非航空系ともに黒字**となっている

鹿児島空港の収支状況 (国土交通省資料より)

単位:百万円

		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度
損益	航空系(滑走路運営等)	374	505	358	▲ 121	▲ 163
	非航空系(空港ターミナルビル運営等)	223	372	366	350	301
	航空系+非航空系	597	877	724	229	138
EBITDA	航空系(滑走路運営等)	231	412	▲ 9	116	▲ 335
	非航空系(空港ターミナルビル運営等)	778	854	957	894	858
	航空系+非航空系	1,009	1,267	948	1,009	523

※H28年度は、滑走路端安全区域の用地造成や事務所の耐震工事(いずれも単年度事業)の影響で赤字 ←

注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization(利払前税引前償却前営業利益)≒経常損益+支払利息+減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

注2: 航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用及び純粹一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益に基づき算出し作成したもの。また、非航空系事業の収支は、空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の損益を単純合算したものを基礎として算出し作成したもの。

(6) 航空ネットワークの状況

➤ 鹿児島空港は、国内線が17路線、国際線が4路線、合計21路線を有している

国内線(17路線)

- 主要空港路線(7路線)
(東京(成田・羽田), 中部
大阪(関西・伊丹), 福岡, 沖縄)
- 地方空港路線(3路線)
(神戸, 静岡, 松山)
- 離島空港路線(7路線)
(種子島, 屋久島, 奄美大島,
喜界島, 徳之島, 沖永良部, 与論)

国際線(4路線)

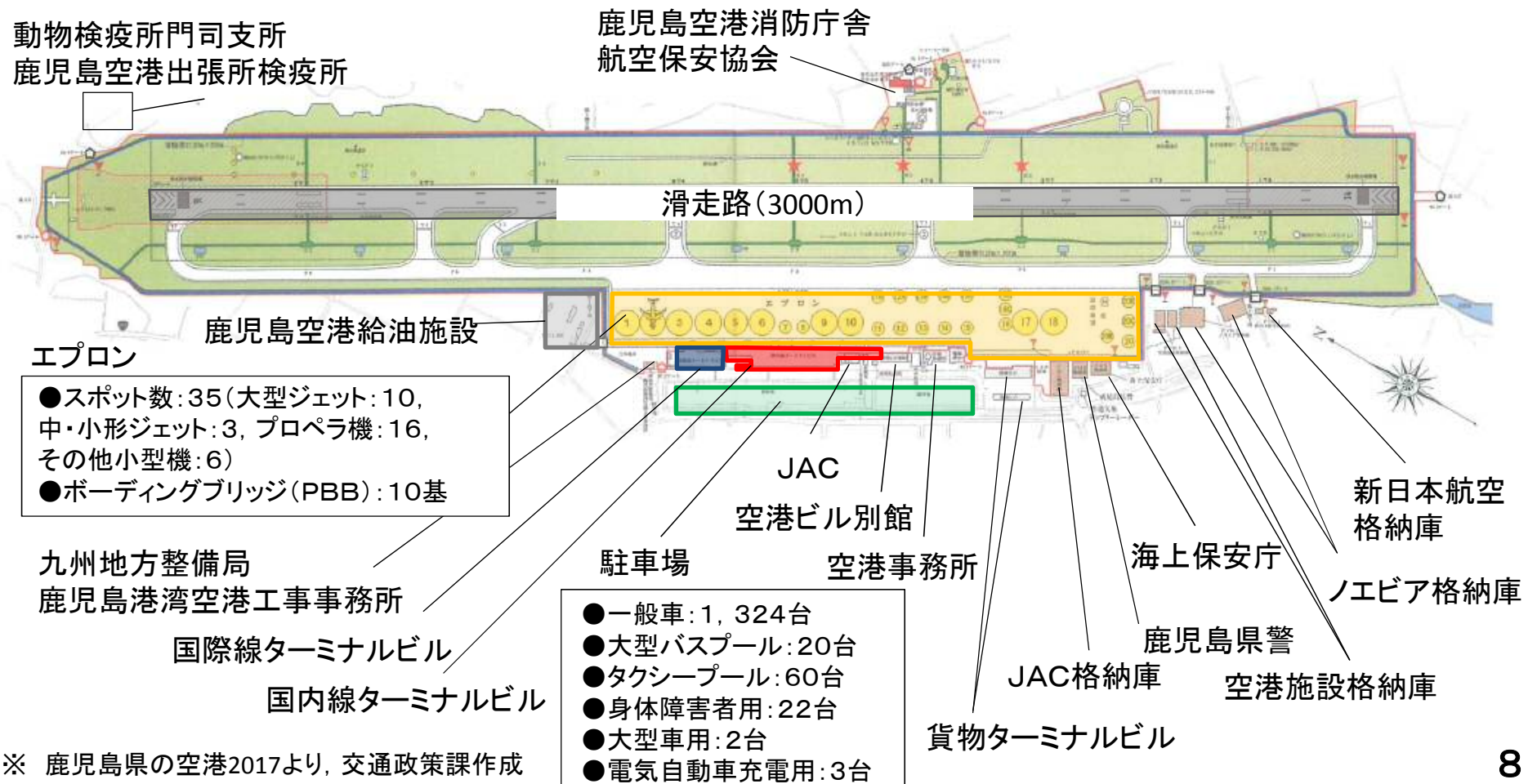
- 定期路線(4路線)
ソウル線, 上海線,
台北線, 香港線



出典: 鹿児島空港HP

(7) 空港内施設配置

➤ 鹿児島空港は、滑走路の南西側(図下側)にターミナルビルや駐車場等の各施設が集中している



※ 鹿児島県の空港2017より, 交通政策課作成

(8)ターミナルビル内施設等

- 国内線ターミナルビルを中心に、売店・飲食店等のテナントのほか、鹿児島空港航空展示室「SORA STAGE」や天然温泉足湯「おやっとさあ」等の各種施設が存在

国内線ターミナルビル

テナント	売店	エアポート山形屋, ANA FESTA, Sky shop, BLUE SKY, Dream Garden, ROYAL, ワールドショップセンカ
	飲食店	フードコートウイング, ふく福, ロイヤルコーヒーショップ, 大空食堂, エアポート山形屋(ファミリーレストラン, 彩華), 米米麦麦, ROYAL SKY GARDEN CAFE, キッチンさつま, ドトールコーヒーショップ, Sky shop(スカイテラス, 8ゲート喫茶)
	コンビニ	ファミリーマート
	その他	ヤマト運輸, 鹿児島銀行(ATM), 郵便局(ATM), 証明写真機, AED, リラゲゼーションルーム おるたな, 京急・モノレール券売機, マッサージチェア, 携帯電話充電器, コイン式インターネット, コインロッカー
娯楽施設等		鹿児島空港航空展示室 SORA STAGE, 天然温泉足湯「おやっとさあ」, 観光・特産品コーナー, エアポートギャラリー鹿児島, ギャラリーフレンドリー, 展望デッキ



ショップ



天然温泉足湯



免税店

国際線ターミナルビル

テナント	売店	Sky shop 国際線売店・免税売店
	飲食店	Sky shop 国際線喫茶
	その他	SIMカード券売機, 外貨両替機, AED, マッサージチェア, コインロッカー, 手荷物計量器(スケール)

※ 鹿児島空港HPより, 交通政策課作成

2. 鹿児島空港や航空業界を 取り巻く環境変化

- (1) LCCの台頭
- (2) 外国人観光客の増加
- (3) 新たな航空関連技術の活用可能性
- (4) その他

2. 鹿児島空港や航空業界を 取り巻く環境変化

(1) LCCの台頭

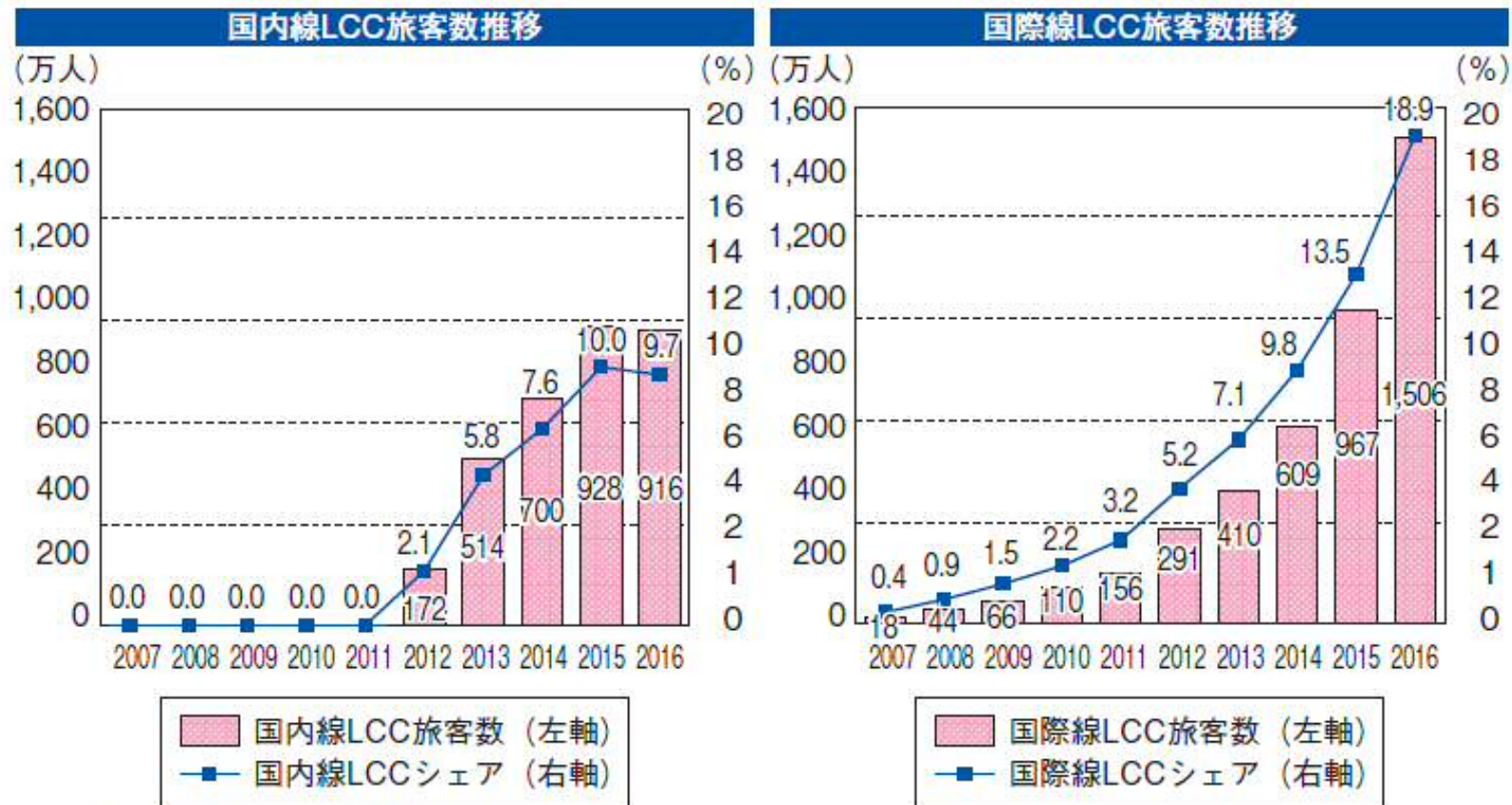
(2) 外国人観光客の増加

(3) 新たな航空関連技術の活用可能性

(4) その他

国内におけるLCC旅客数の推移

- 全国的なトレンドとして、国内線、国際線ともに、ここ数年でLCC旅客数が増加
- 特に、国際線は中国や韓国といった東アジア地域と日本を結ぶ路線において急増



※2017年8月時点のデータによる集計
資料：国土交通省航空局作成

出典：交通政策白書

国の動向（地方空港へのLCC就航を推進）

- 国においては、訪日外国人旅行者数を、2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という目標を掲げている
- その実現のために、**地方空港国際線におけるLCC等の新規就航や増便を推進**

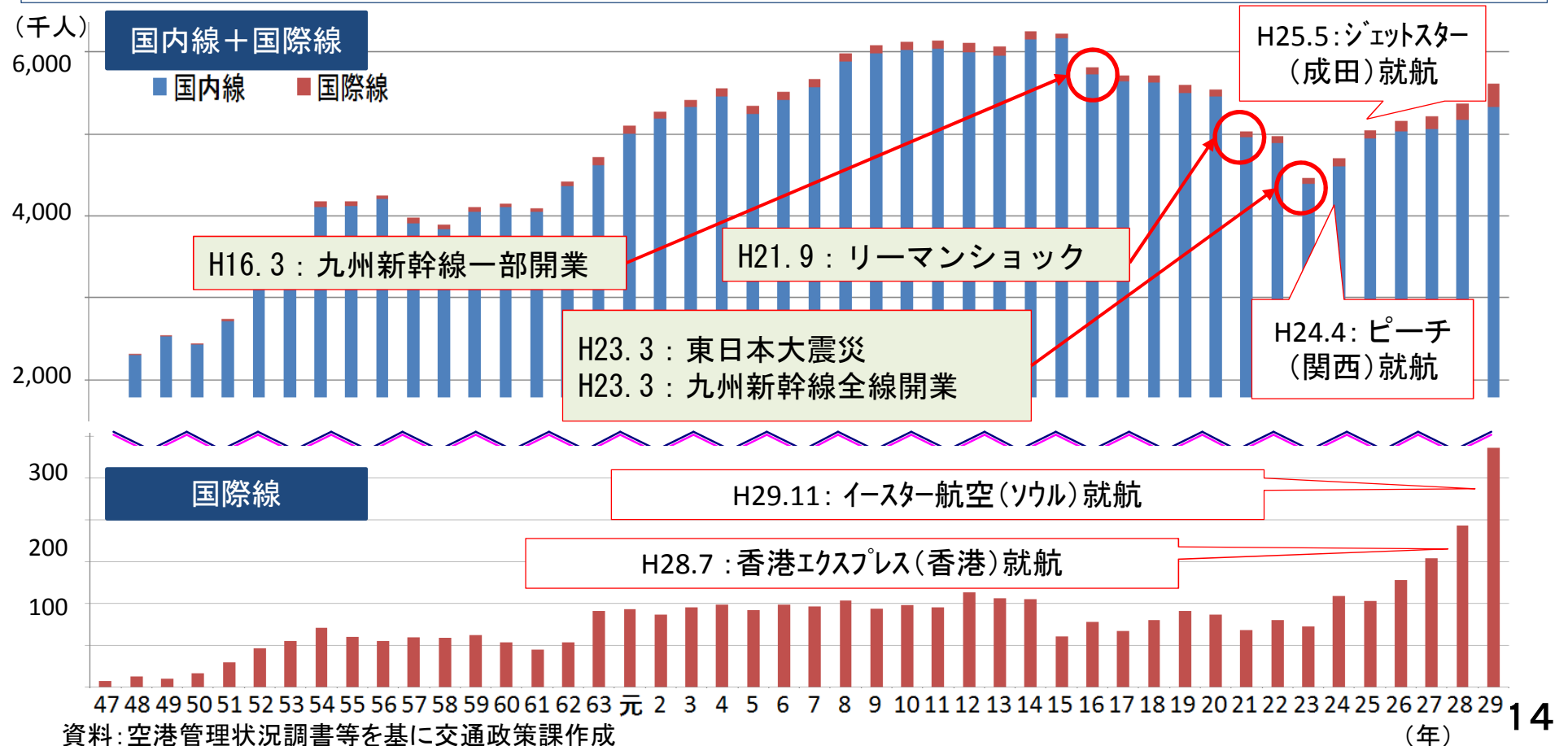
国の目標：「明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月）」

訪日外国人旅行者数	2020年： 4,000万人 <small>（2015年の約2倍）</small>	2030年： 6,000万人 <small>（2015年の約3倍）</small>
訪日外国人旅行消費額	2020年： 8兆円 <small>（2015年の2倍超）</small>	2030年： 15兆円 <small>（2015年の4倍超）</small>
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： 7,000万人泊 <small>（2015年の3倍弱）</small>	2030年： 1億3,000万人泊 <small>（2015年の5倍超）</small>
外国人リピーター数	2020年： 2,400万人 <small>（2015年の約2倍）</small>	2030年： 3,600万人 <small>（2015年の約3倍）</small>
日本人国内旅行消費額	2020年： 21兆円 <small>（最近5年間の平均から約5%増）</small>	2030年： 22兆円 <small>（最近5年間の平均から約10%増）</small>

出典：観光庁資料

鹿児島空港におけるLCC就航状況

- 国内線は、九州新幹線一部開業やリーマンショック、東日本大震災、九州新幹線全線開業等の外的要因を理由として利用者数が落ち込んでいたものの、平成24年・平成25年のLCC就航を契機として、利用者数が回復
- 国際線は、平成24年台北線、平成26年香港線の新規就航、さらに平成28年香港線、平成29年ソウル線のLCC新規就航等により、利用者数が急増



LCCの特徴

➤ FSC(フルサービスキャリア)の顧客とは異なる, 新たな客層への対応が必要

※FSC:従来型のサービスを提供し, 快適性や多様な選択肢を提供することにより顧客満足を追求する航空会社

LCC(ローコストキャリア)とは

サービスの簡素化, 運航の効率化, 運航のコスト削減等により, 低運賃を実現する「格安航空会社」

LCCの特徴

単一機材による高頻度運航

コスト削減の徹底

空港のハブ利用ではなく,
就航する2地点間の直行運航

FSCとは異なる客層の利用者

空港滞在時間を短縮した
折り返し運航

FSCとは異なるサービス内容
を低価格で提供

需要次第では主要空港以外
の中堅都市への就航が可能

若い個人観光客

海外LCCの日本への就航状況

➤ 直近1年間、成田・関西を中心に東アジア・東南アジア方面が増便される中、**地方空港においても東アジア方面の新規就航・増便が相次ぐ**

直近1年間の海外LCCの主な動き

平成29年冬期スケジュール

成田	新規就航	ソウル	エアソウル
	増便	マニラ	セブパシフィック航空
関西	増便	プサン	ティーウェイ航空
		テグ	ティーウェイ航空
		ソウル	イースター航空
中部	増便	マニラ	セブパシフィック航空
広島	新規就航	シンガポール	シルクエアー
松山	新規就航	ソウル	チェジュ航空
熊本	増便	ソウル	エアソウル
		ソウル	ティーウェイ航空
鹿児島	新規就航	ソウル	イースター航空

平成30年夏期スケジュール

成田	増便	バンコク	タイエアアジアX
		ソウル	エアソウル
		ソウル	ティーウェイ航空
関西	増便	ソウル	ジンエアー
		ソウル	エアソウル
		シンガポール	ジェットスターアジア航空
		シンガポール	スクート・タイガーエア
旭川	新規就航	台北	タイガーエア台湾
小松	新規就航	台北	タイガーエア台湾
岡山	増便	台北	タイガーエア台湾
佐賀	増便	ソウル	ティーウェイ航空
熊本	新規就航	香港	香港エクスプレス航空
宮崎	新規就航	ソウル	イースター航空

2. 鹿児島空港や航空業界を 取り巻く環境変化

(1) LCCの台頭

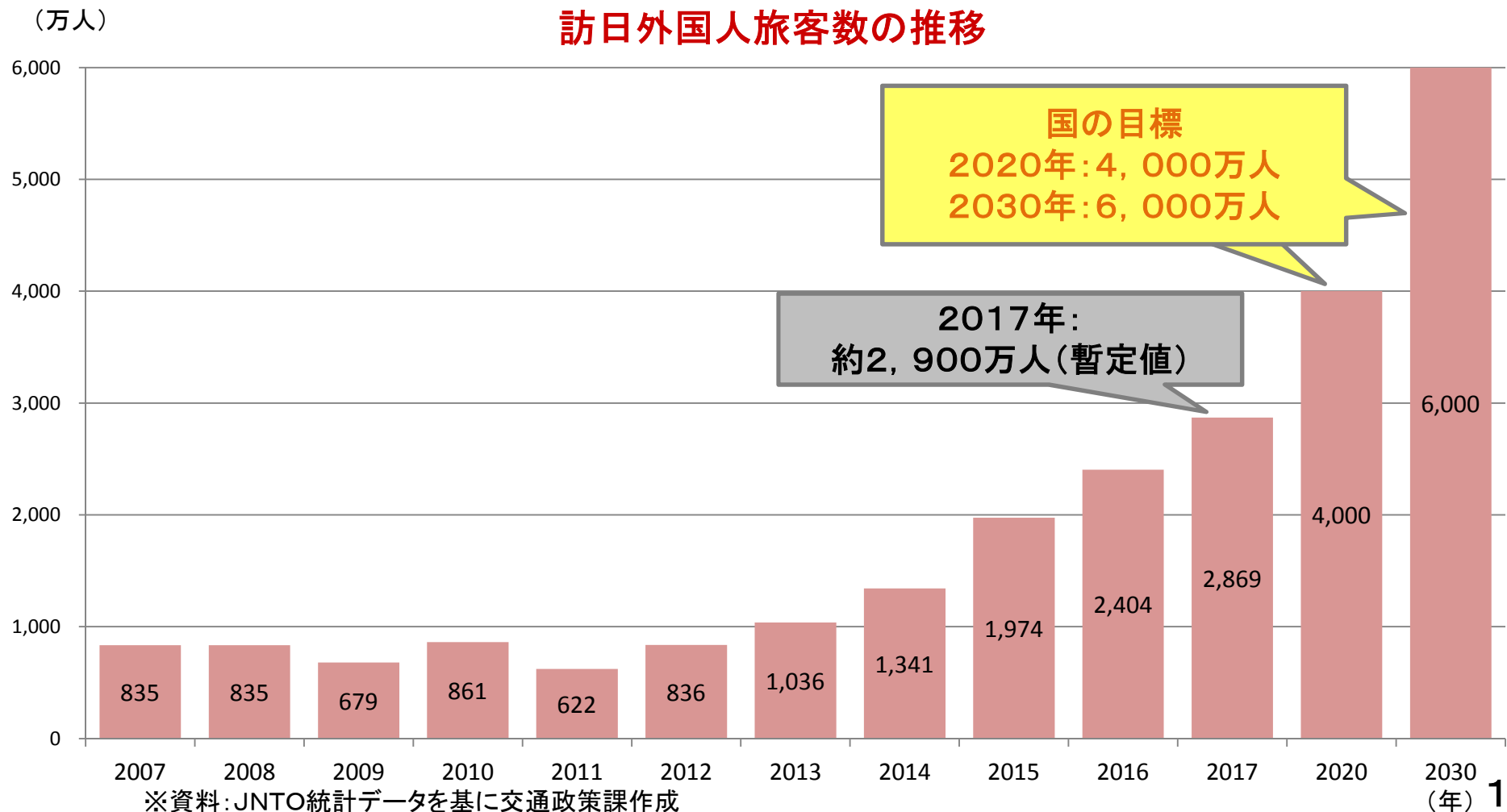
(2) 外国人観光客の増加

(3) 新たな航空関連技術の活用可能性

(4) その他

国内における外国人旅客数の推移

➤ 我が国においては、2011年以降外国人旅客数が大幅に増加し、2017年は過去最高を更新

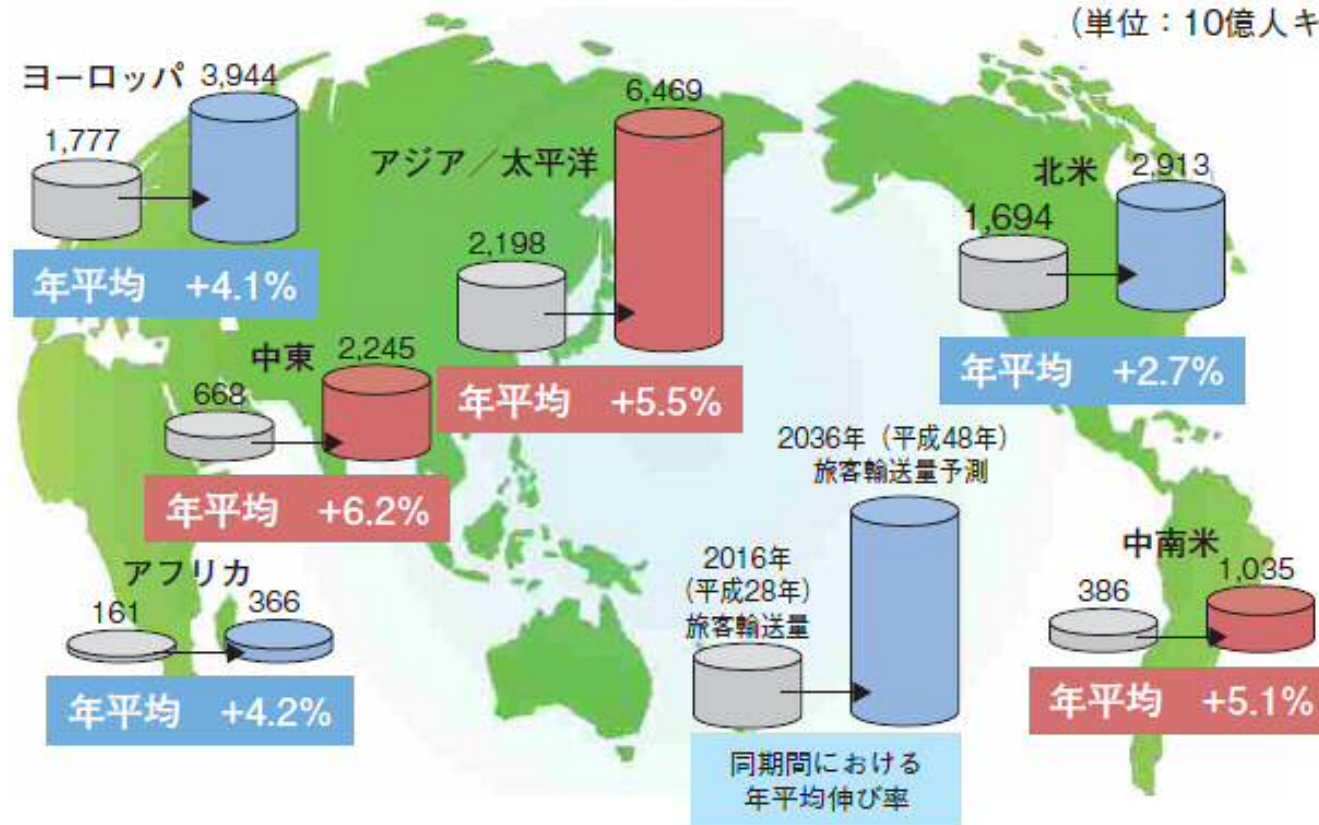


世界の航空旅客需要予測

➤ アジア／太平洋地域を中心に世界全体で需要増が予想されている

世界の航空旅客需要予測 (2017年～2036年)

(単位：10億人キロ)



資料：(一財)日本航空機開発協会「民間航空機に関する市場予測」から国土交通省航空局作成

出典：交通政策白書

訪日誘客支援空港制度

- 国は、全国97空港のうち、27空港を「訪日誘客支援空港」に認定し、**地方空港国際線におけるLCC等の新規就航や増便を支援**する方針

訪日誘客支援空港

■ 訪日誘客支援空港の認定(平成29年7月)

- 国は、訪日客誘致・就航促進の取組を行う地方空港を「訪日誘客支援空港」と認定した上で、必要な支援を実施。

⇒鹿児島空港は、「拡大支援型」の認定を受け、新規就航・増便した航空会社に対して、同制度を活用した支援を実施している

■ 地方空港への支援内容

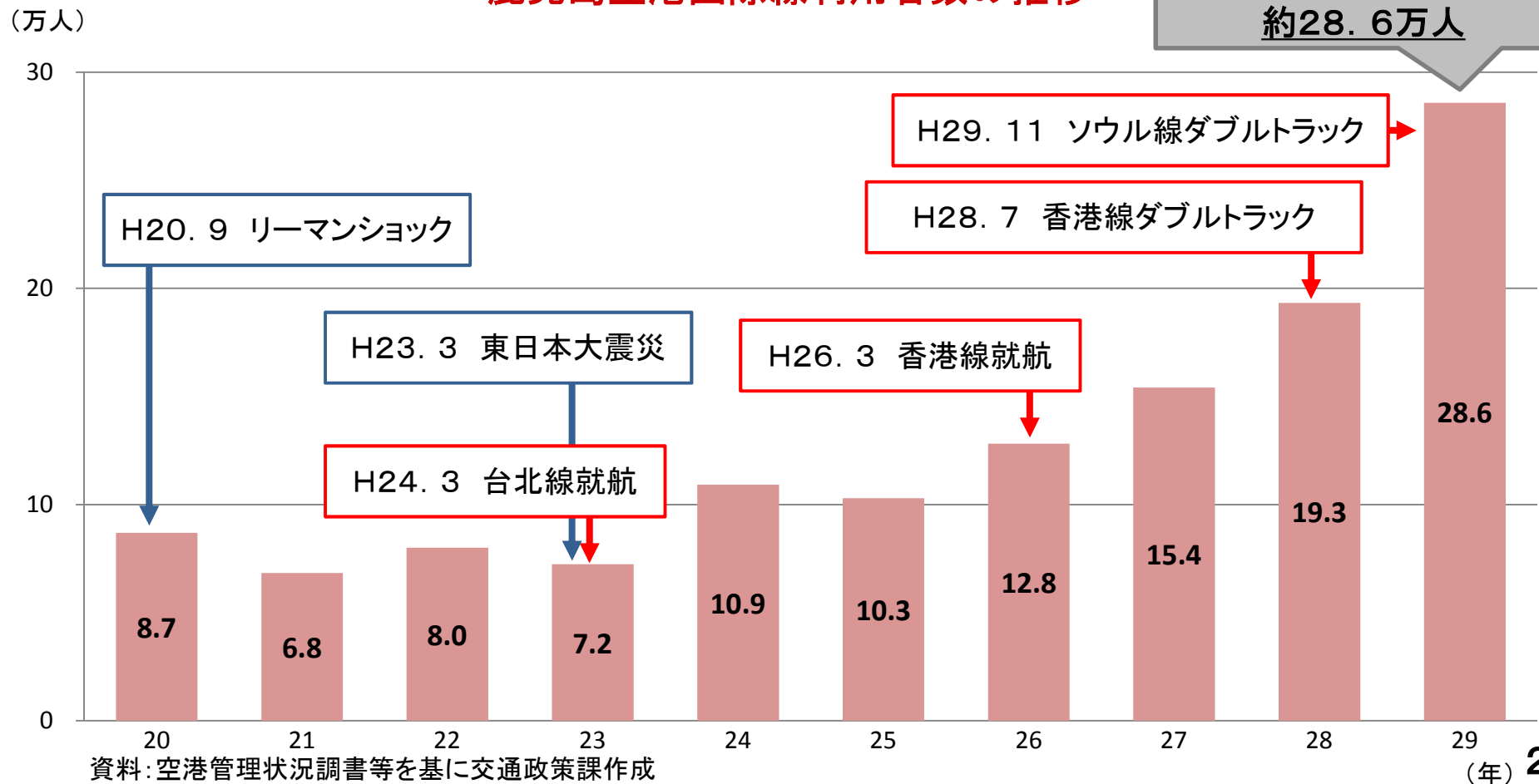
区分	空港数	新規就航・増便の支援		空港受入環境の整備等	
		着陸料割引	新規就航等経費支援	旅客受入環境高度化	CIQ施設整備
拡大支援型	19	○	○	○	○
継続支援型	6	×	×	○	×
育成支援型	2	×	×	○	×

鹿児島空港国際線利用者数の推移

➤ 鹿児島空港においては、4年連続で過去最高を更新し、5年間で10.9万人から28.6万人の約3倍に急増

鹿児島空港国際線利用者数の推移

過去最高：平成29年
約28.6万人



鹿児島空港の国際定期路線数

- 平成30年8月現在, ソウル・上海・台北・香港線の4路線が運航中
- 平成24年の台北線就航以降, 新規就航や増便が相次ぐ

平成23年夏ダイヤ: 5便/週  平成30年夏ダイヤ: 24便/週

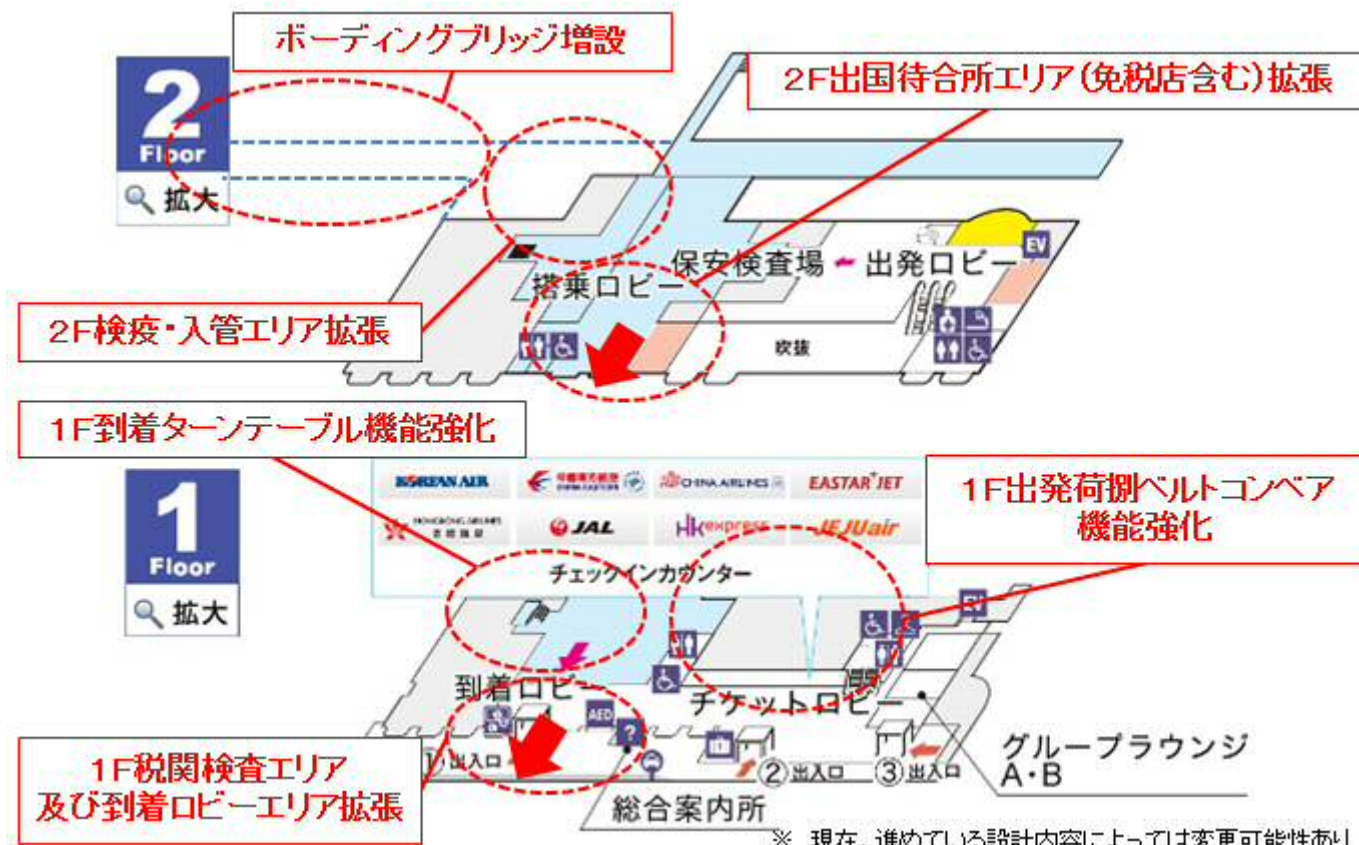
平成30年夏ダイヤの状況

就航先	便数		運航航空会社(順不同)	就航日
ソウル(仁川)	7便/週	3便/週	【FSC】大韓航空	平成 2年 5月
		4便/週	【LCC】イースター航空	平成29年11月
上海(浦東)	2便/週		【FSC】中国東方航空	平成14年 8月
台北(桃園)	5便/週		【FSC】チャイナエアライン	平成24年 3月
香港(香港)	10便/週	5便/週	【FSC】香港航空	平成26年 3月
		5便/週	【LCC】香港エクスプレス	平成28年 7月
合計	24便/週			

国際線ターミナルビルの増改修

➤ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックを見据え、当面の対応として国際線ターミナルビルの増改修事業に着手

- **2便同時の離発着に対応**可能な体制の構築
- 旅客サービスに係る**施設・機能の向上**
- **年間60万人**程度が受入可能となる見込み



※ 現在、進めている設計内容によっては変更可能性あり

鹿児島空港からの二次交通

- 鹿児島空港からの二次交通は、鹿児島交通及び南国交通による鹿児島市内便を中心として、バス約200往復／日が運行
- 鹿児島空港周辺には、複数社のレンタカー会社が営業中
- 鹿児島空港においては、駐車場内にタクシープールがあり、国際線・国内線にそれぞれ1箇所ずつタクシー乗り場が存在

バス路線	便数 (往復/日)	バス路線	便数 (往復/日)
鹿児島市内 (ノンストップ、伊敷・吉野経由)	76	志布志・岩川・国分	4
谷山	12	鹿屋	12
山川・指宿	8	霧島	8
枕崎・加世田	8	隼人・妙見温泉	5
湯之元・伊集院	6	宮崎・都城・えびの	7
川内・蒲生	12	始良・加治木	8~10
阿久根・出水・宮之城	12	熊本・八代・人吉	8
水俣・大口・栗野	7	福岡	7~8
垂水・国分	10	合計	210~213

鹿児島空港周辺のレンタカー事業者

トヨタレンタカー, オリックスレンタカー, 日産レンタカー, ニッポンレンタカー,
タイムズカーレンタル, バジェットレンタカー, スカイレンタカー等

外国人旅客の利便性向上に向けた取組

- インターネット環境のサポート体制の整備や、外貨両替機を設置
- 総合案内所では、観光等に関する各種案内を実施



無料公衆無線LAN
(FREE Wi-Fi)



総合案内所

韓国人・中国人スタッフ在籍(通訳)
観光・交通アクセス(バス・タクシー)・ホテル案内, レンタカー斡旋 等



SIMカード券売機



外貨両替機



礼拝室

その他

更衣室, マッサージチェア,
コインロッカー 等

2. 鹿児島空港や航空業界を 取り巻く環境変化

(1) LCCの台頭

(2) 外国人観光客の増加

(3) 新たな航空関連技術の活用可能性

(4) その他

旅客サービス業務の効率化・高度化

- 国においては、利用者目線で世界最高水準の旅客サービスを実現するため、航空局、各CIQ所管省庁、航空関係団体、主要航空会社・空港会社・空港ビル会社で構成される会議で、新たな航空関連技術の活用に向けた取組を実施

(事例) 旅客サービス業務の効率化・高度化

チェックイン等の
簡略化・自動化

自動手荷物預け機
(CUBD)



共有チェックイン機 (CUSS)

スマートセキュリティ
保安検査の高度化



高性能X線検査装置

CIQの革新

顔認証ゲート



自動化ゲート



バイオカート

地上支援業務の省力化・自動化

- 駐機中の航空機への支援業務についても、新たな技術の活用に向けて省力化・自動化等の実証実験が進んでいる

(事例) 地上支援業務の省力化・自動化



無人の自動運転バス

※平成29年
滋賀県で実証実験



ボーディングブリッジの
装着を無人で行う技術

※平成29年
徳島空港で実証実験



手荷物の搭降載におい
て、身体機能を改善・補
助するロボットスーツ

※平成29年
成田空港で実証実験

鹿児島空港における先端機器の導入状況

- 国際線の入国審査において、時間短縮のためにバイオカートが導入され、入国審査の際の**所要時間が30～40%短縮**された
- 国際線の保安検査において、保安対策高度化のためにボディスキャナーが導入された

先端機器の導入状況

バイオカート(平成29年4月～)

入国審査待ちの時間に個人識別情報(パスポート・顔写真・指紋)を事前取得



所要時間
30～40%短縮

完全な自動化ではなく、一定のサポート人員が必要

ボディスキャナー(平成30年3月～)

自動的に非接触で人体表面の異物を検知
非金属の危険物についても検出が可能



空港保安対策の
高度化

設置のためには
相当のスペースが
必要

2. 鹿児島空港や航空業界を 取り巻く環境変化

- (1) LCCの台頭
- (2) 外国人観光客の増加
- (3) 新たな航空関連技術の活用可能性
- (4) その他

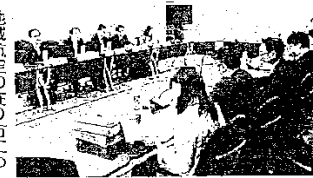
地域航空会社のあり方に関する研究会

➤ 国の有識者会議において、全国の地域航空会社5社の統合を目指す最終取りまとめを公表

地域航空会社
⇒主に30～70席程度のプロペラ機により、離島その他の地方航空路線の運航に従事する会社

会社名	会社概要	拠点空港
日本エアコミューター(株) (JAC)	奄美をはじめ西日本の地方路線を運航	鹿児島空港
(株)北海道エアシステム (HAC)	北海道内を中心に運航	丘珠空港
天草エアライン(株) (AMX)	天草空港を中心に運航	天草空港
オリエンタルエアブリッジ(株) (ORC)	長崎離島を運航	長崎空港
ANAウイングス(株) (AKX)	ANA地方路線を担当	新千歳空港、福岡空港等

地域航空の在り方について議論する有識者ら
27日、東京・霞が関
近く正式に公表する。



「JACなど地域航空路線維持
合併か統合模索を」
有識者会議

日本エアコミューター(株)が持ち株会社設立により(JAC、霧島市)を運営統合を模索すべしと離島や地方路線を運航する地域航空会社5社を研究する国土交通省の有識者会議は27日、都内で会合を開き、最終取りまとめ案を示した。路線維持のための技術的対策として、「一社化(合併)」「5社はほかに北海道エアシステム(北海道)、ANAウイングス(東京都)、オリエンタルエアブリッジ(長崎県)、天草エアライン(熊本県)を運営統合を模索すべし」という結論を出すと発表した。2018年6月からは、有識者会議は16年6月から約1年6か月か議論してきた。組織の在り方として「一社化と経営統合、機材の共同保有組織の3種類を比較。人員の融通や収益性確保の面で特に効果が大きい一社化を模索する」という結論を出した。また、一社化は経営統合を模索していくべきだと結論付けた。ただ、一社化に対しては、不採算路線の運休・減便といった懸念も大きくなると指摘している。その上で、人口減少はさらに進むことから対策は急務だとして、国が速やかに実務的な協議の場を設けるよう求めた。

委員から案への大きな異論はなく、国交省は一部文言を修正して近く正式に公表する。

大手の系列を超えて実現する必要があるため、18年度の早い時期に大手と大手の社を交えた議論を始めたという。(江田裕樹)

H30. 3. 28
南日本新聞

鹿児島空港における国際貨物の状況

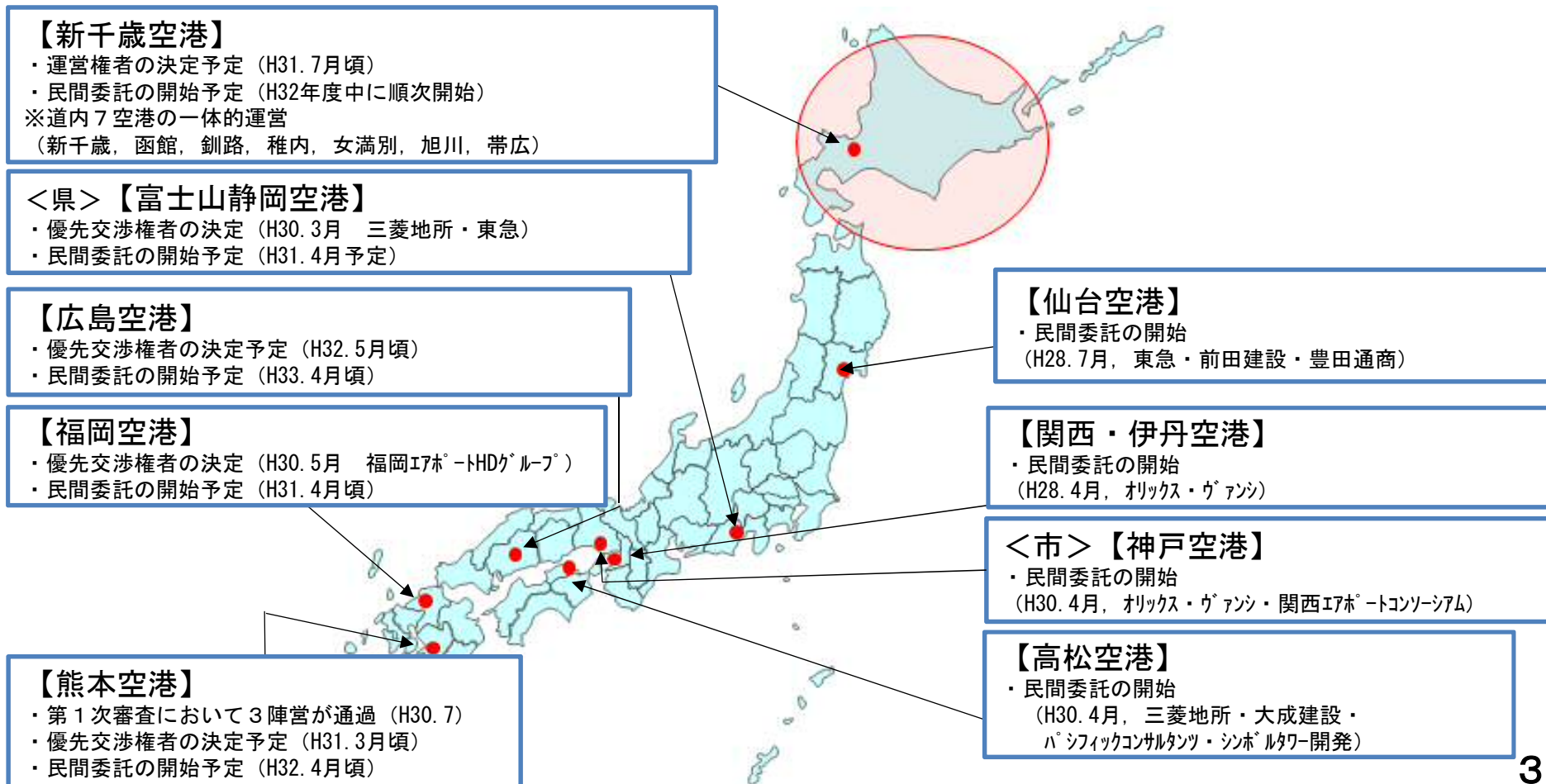
- 鹿児島空港における平成29年の輸出においては、台湾向けを中心とする魚介類の輸出が110,000kgと多く、平成26年の13,000kgと比較して約8.5倍と伸びている。
- また、輸入においては、「生きた馬」が最も多く、毎年一定の輸入量が継続されている。

鹿児島空港における平成29年の輸出入の状況

輸出		輸入	
品名	数量	品名	数量
・魚介類	110,000kg	・生きた動物(馬)	1,464頭
・粗鉱物	1,000kg	・一般機械(原動機)	1,000kg
・靴墨及びクレンザー類	10,000kg	・輸送用機器(航空機類)	30,000kg
・その他精油・香料及び化粧品類	3,000kg	・雑製品(バッグ類)	154kg

空港の民間委託

- 関西・伊丹, 仙台, 神戸, 高松空港が民間委託を開始
- 北海道7空港, 広島, 福岡, 熊本, 静岡空港が民間委託手続き中



国内におけるビジネスジェット利用促進の動き

➤ ANAホールディングスと双日が新会社「ANAビジネスジェット」を設立し、企業経営者の海外出張向けのビジネスジェット機手配業務への参入を発表するなど、**国内におけるビジネスジェット利用促進**の動きがある

ビジネスジェットとは

- 数人～数十人乗りの小型機で、個人の都合に合わせて目的地まで飛ぶことができる飛行機
- 主な利用者は、企業の経営層など時間的制約の厳しいユーザーが中心

利点

- ① 利用者のスケジュールに応じた時間設定
- ② 定期便がない場所への移動(移動時間の短縮)
- ③ 機内での会議・商談

国内空港におけるビジネスジェット対応取組事例

空港名	取組事例
成田空港	・専用ターミナルの整備, 駐機スポットの増設 等
羽田空港	・専用動線の整備, 優先スポットの確保 等
関西国際空港	・ファーストレーンの設置(訪日外国人利用可) 等
中部国際空港	・専用ターミナル, VIPラウンジ, 専用格納庫の整備 等
県営名古屋空港	・専用ターミナルの整備
静岡空港	・専用格納庫の整備
神戸空港	・専用動線, 専用格納庫, 専用エプロンの整備

ANA ビジネス機手配に参入

ANAホールディングス(HD)は28日、海外へ出張する企業経営者向けのビジネスジェット機手配業務に参入すると発表した。今夏に大手商社の双日と新会社を設立する。欧米と比べ日本企業ではビジネスジェットの利用が進んでいないが、目的地まで効率的に移動できる点をアピールし、需要を創出する考えだ。

新会社は「ANAビジネスジェット」(東京)。資本金は2億円で、出資比率はANA

HDが51%、双日が49%。欧米を中心とする空港にANA国際線で見つけた後の乗り継ぎ便として活用する。

ANAHDの片野坂真哉社長は「鹿児島市出身は記者会見で「日本人の移動手段の新たな選択肢となるように取り組む」と話した。

ホンダジェットを前に記念写真に納まるANAHDの片野坂真哉社長(中央)ら。28日午後、東京都大田区



H30. 3. 28
南日本新聞

国内におけるリージョナルジェットの開発・導入

- 我が国初の国産ジェット旅客機「MRJ」の開発が進められており、ANAが25機の購入を決定している
- 鹿児島空港においては、伊丹、静岡、奄美大島線でリージョナルジェットによる運航がなされている

リージョナルジェットとは

- 概ね50～100席クラスの小形のジェット機。
- 大型、中型のジェット機よりも低騒音で必要な滑走路延長も短いという特徴をもつ。
(国土交通省 用語解説)
- 主に国内線など近距離を結ぶ小型ジェット旅客機

国内におけるリージョナルジェットの開発・導入

- 我が国初の国産ジェット旅客機であるMRJ(三菱・リージョナル・ジェット)の開発
- ANAがMRJを25機購入することを決定

鹿児島空港におけるリージョナルジェット就航状況

路線	航空会社	機材
鹿児島ー伊丹	JAL	エンブラエル190(95席)
鹿児島ー静岡	FDA (コードシェア:JAL)	エンブラエル170(76席) エンブラエル175(84席)
鹿児島ー奄美大島	JAL	エンブラエル170(76席)

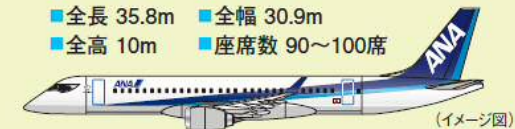
MRJ(三菱重工HPより)



快適性重視の客室空間や環境にも配慮

次世代リージョナルジェット※1 MRJ※2の導入を決定 2013年以降導入予定

- 全長 35.8m ■ 全幅 30.9m
- 全高 10m ■ 座席数 90～100席



三菱重工業(株)が開発を決定した次世代のリージョナルジェット機「MRJ」の導入を決定しました※3。
ANAはローンチカスタマー(初めての発注会社)として合計25機(うち10機オプション)発注、今後のMRJ開発計画にも積極的に参画し、お客様のニーズを新しい航空機に反映させてまいります。
同機はリージョナル機としてはじめて主翼・尾翼に複合材を本格採用。最新技術を駆使した新型エンジンや最先端の空力設計により、燃料消費量を現行機材に比べ約40%改善します。
MRJ導入による増収やコスト削減により、年間約50億円の収支改善の効果を見込んでいます。
また、最新技術を導入したエンジンにより、環境負荷が著しく軽減されます。

※1 リージョナルは「地域」の意味で、主に国内線など近距離を結ぶ小型ジェット旅客機
※2 三菱リージョナルジェット(Mitsubishi Regional Jet)の略
YS-11型機以来40年ぶりに日本が独自開発する旅客機

※3 本年4月4日、新会社「三菱航空機株式会社」が事業会社として発足している