

鹿児島空港将来ビジョン

～「日本の南の先進的グローバル拠点空港」を目指して～



鹿児島県

令和元年11月

目次

第1章 ビジョン策定の趣旨

- (1) ビジョン策定の趣旨
- (2) ビジョンの位置付け

第2章 鹿児島空港の現状と空港・航空業界を取り巻く環境変化

- (1) 鹿児島空港の現状
- (2) 空港・航空業界を取り巻く環境変化
 - ① 新たな航空需要の創出と航空技術の革新
 - ② 交流人口の拡大と訪日外国人観光客の増加
 - ③ 空港と地域間競争
 - ④ 労働力人口の減少と航空産業・空港経営
 - ⑤ 空港に求められる多面的役割

第3章 鹿児島空港の将来像

第4章 施策展開の方向性

- (1) 訪日外国人観光客等の需要獲得に向けた戦略の推進
- (2) 新たな航空需要に対応した運用改善や施設整備
- (3) 鹿児島空港の魅力を増す機能の強化・充実
- (4) 地域における多面的な「拠点性」向上

第5章 鹿児島空港将来ビジョンの実現に向けて

- (1) 関係機関・団体の自主的・主体的な取組
- (2) ビジョンの実現に向けた推進体制
- (3) 空港民間委託に係る研究の推進

第1章 ビジョン策定の趣旨

(1) ビジョン策定の趣旨

鹿児島空港は、観光誘客はもとより、企業誘致や物流など、本県の地域経済振興のための重要な交通基盤である。

鹿児島空港においては、近年、国内線・国際線ともに、LCC(ローコストキャリア)の就航が相次ぎ、特に、外国人観光客については利用者数が急増するとともに、団体観光から個人観光への旅行形態の転換が見られる。

国においては、労働力人口の減少を背景に、ICTやロボット、AIなどの先端技術を活用した機器・システムの活用により、利用者利便の向上や空港の効率的運営に向けた新たな航空技術の導入を図ろうとしている。

さらに、県産品の輸出をはじめとした地域経済振興のための機能の充実が求められるとともに、災害が大規模化する中においては、広域的な災害対応の拠点としての空港機能が重要となっている。

こうした航空需要の変化や航空産業における技術革新等に対応するためには、新しい時代に相応しい鹿児島空港のあり方が求められている。

平成30年3月に県が策定した「かごしま未来創造ビジョン」を踏まえ、鹿児島空港の機能強化の観点から、概ね10年後を見据え、鹿児島空港が備えるべき機能や施策展開の基本方向等を取りまとめる「鹿児島空港将来ビジョン」を策定する。

(2) ビジョンの位置付け

本ビジョンは、国や空港ビル会社、航空会社、関係団体など多様な主体との連携・協力により、鹿児島空港の利用者利便の向上や効率的運営等に向けて、県が関係者と自主的・主体的な方策を調整しながら取り組んでいくための基本指針。

なお、本ビジョンの実現に向けては、本ビジョンの策定後に、具体的方策に関わる主体との綿密な連携・協力により、実現を図るよう努める。

また、社会や利用者による空港への要望について、絶えず把握するよう努め、必要に応じて、本ビジョンの見直しを検討する。

第2章 鹿児島空港の現状と空港・航空業界を取り巻く環境変化

(1) 鹿児島空港の現状

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(旧溝辺町)に開港し、開港から約 50 年が経過しようとしている。

鹿児島空港の利用者数は、開港以降、順調に増加し、平成 14 年に年間約 630 万人となり、過去最高を記録したものの、その後、九州新幹線の開業やリーマンショック、東日本大震災など、他の高速交通体系の整備や経済環境の激変等の影響もあり、利用者数は減少傾向にあった。平成 24 年以降は、LCCの就航や国際線の拡充が相次いだこともあり、近年、利用者数は回復傾向にあり、平成 30 年の利用者数は年間約 600 万人となっている。

鹿児島空港は、国内線が 17 路線(主要空港7路線、地方空港3路線、離島空港7路線)、国際線が4路線の合計 21 路線の航空ネットワークを有しており、利用者数においては、全国で中部国際空港に次ぐ9位に位置しており、全国でも有数の地方空港である。

特に、国際線については、利用者数が5年連続で最高記録を更新するとともに、平成 29 年には、国の訪日誘客支援空港(拡大支援型)に認定されたところであり、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックや 2025 年の大阪万博を控え、鹿児島空港においても更なる訪日外国人利用者数の増加が見込まれることから、国際線ターミナルビルの狭隘化対策のため、同増改築工事が進められている(2020 年供用開始予定)。

また、鹿児島空港は、日本初の世界自然遺産である屋久島や、新たに世界自然遺産登録が期待される奄美大島・徳之島など、魅力ある島々との航空路線を有する「離島のハブ空港」でもある。

近年、鹿児島空港国際線を利用した県産品輸出も伸びてきているが、更なる県産品輸出を図る上では、航空機の小型化や運航の多頻度化を踏まえた貨物搭載量の確保や、輸出手続きの簡素化・円滑化に向けた体制構築が課題となっている。

(2) 空港・航空業界を取り巻く環境変化

① 新たな航空需要の創出と航空技術の革新

世界では、新興国の経済成長や人口の増加、経済のグローバル化の進展が進んでおり、経済成長に伴う一人当たりの可処分所得の伸びによる航空需要が増加していることや、オープンスカイなど航空自由化の推進に伴う航空会社間のグローバルアライアンスの深化が進み、利用者利便性向上が図られたことなどを背景として、世界の航空利用者数は増加傾向にある。

加えて、欧米を先駆けに、二地点間の高稼働運航による効率性と採算性を追求するLCCが出現したことにより航空利用者数が増加し、また、アジアを中心とする新興国においては、増加する中間所得層の潜在需要をLCCが取り込むことにより、航空利用者数は急激に増加している。

これらのことから、世界の航空旅客数は平成29年には40億人を越えるまでに成長しており、今後もアジア太平洋地域を中心として、世界全体で航空利用者数の増加が予想されている。

このような航空利用者数の増加と並行して、航空産業においては、機体の強度や軽量化を図る構造安定性や、高密度運航下の安定的運航を図る運航安全性等の分野における安全性向上技術の革新が進むとともに、低燃費化や静音化、CO₂・NO_xの低減を図る環境適合技術の革新が進んでいる。

今後、更なる航空利用者数の増加が予想される中、国内外の航空会社においては、経済性・環境性能・安全性を追求した新規機材の導入が進められており、これら新規機材の導入によって、新たな航空需要の創出も期待されている。

② 交流人口の拡大と訪日外国人観光客の増加

我が国の人口推計を踏まえると、今後、人口減少は一層進展し、地域においても、少子高齢化と相まって、過疎化の進展による地域活力の喪失が懸念されている。

このような中、地域の活力を維持するためには、交流人口の拡大による地域振興が不可欠であり、国においても、平成18年12月に観光立国推進基本法を制定し、平成28年3月に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において、訪日外国人観光客の数値目標(2020年:4000万人、2030年:6000万人)を設定し、各種施策を展開している。

この政府目標の達成に向けて、国においては「地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進」を掲げ、地方空港の着陸料軽減やLCC・チャーター便の受入促進等の政策を推進している。

③ 空港と地域間競争

各地域においては、地域の活力維持のため、訪日外国人観光客をはじめとした交流人口の拡大のための取組を進めており、地域間競争が激化している。

そのような中、空港は、地域における「空の玄関口」であり、利用者の利便性、空港ビル会社の経済性及び航空会社の効率性など、様々な利害関係者の満足度向上に向けた対応策を迅速に追求する必要がある。

このため、空港の機能強化は、地域における交流人口の拡大に係る競争力に密接に関係するものとして位置づけられ、他県及び空港においても、空港機能の強化・整備が進むあるいは予定されているなど、「地域間競争の最前線」の様相を呈している。

④ 労働力人口の減少と航空産業・空港経営

我が国においては、少子高齢化による急速な人口減少に伴い、労働力人口も加速度的に減少し、多くの分野で「人手不足」が顕在化しており、航空産業においても、パイロットや整備士をはじめとして多くの業種で人手不足の状況である。また、空港経営に関連する空港ビル会社や二次交通の運営等においても、深刻な人手不足が懸念されている。

空港の利用者数の増加の実現に当たっては、航空産業・空港経営に関わる諸分野の人手不足がボトルネックとならないよう、対応策を講じる必要がある。

⑤ 空港に求められる多面的役割

従来、空港は各地域における重要な交通基盤であったが、近年では、それに加えて、輸出入・物流の拠点機能や、災害対応の拠点機能など、地域と密接な関係のある、様々な役割が求められるようになってきている。

これらの機能を発揮するためには、空港内の関係者にとどまらず、空港外の多様な関係者とも円滑な連携・協力体制を構築する必要があり、それに向けた方向性を整理する必要がある。

第3章 鹿児島空港の将来像

鹿児島空港の機能強化に求められる視点

- ① 新たな航空需要や潜在可能性の大きい外国人観光客需要を取り込める空港
- ② 空港間競争において航空会社に選ばれる競争力を有した空港
- ③ 地域における経済振興や災害対応等の多面的な機能を有する拠点性の高い空港

鹿児島空港の目標

【数値目標】

(単位:万人)

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

※ 海外から、国内他空港を経由して鹿児島県を訪れる訪日外国人旅客については、国内線の数値に含む。

※ 路線数

2030年:34路線(国内線18路線, 国際線16路線)

2050年(参考):38路線(国内線19路線, 国際線19路線)

- 国内外の多様な空港利用者に対する高い満足度と利便性
- アジアを中心とする海外都市や国内主要都市及び県内離島とを結ぶ多様な航空ネットワーク
- 国内外の観光客が利用する日本の南のゲートウェイ
- 最先端の技術やノウハウの導入による効率的運用が可能な航空会社の拠点空港
- 物流や輸出入, 航空関連産業等の地域経済振興拠点であり, 災害対応の拠点

第4章 施策展開の方向性

(1) 訪日外国人観光客等の需要獲得に向けた戦略の推進

① 現状・課題

- 県においては、これまで鹿児島空港国際化促進協議会を中心に、関係者と連携しながら、東アジアの主要都市と鹿児島空港とを結ぶ国際定期路線の開設に取り組んできた。
- 2019年4月現在、ソウル・上海・台湾・香港の東アジア4都市との間で、週29便体制の航空ネットワークを構築。
- 今後は、長年にわたる本県との交流実績のあるシンガポールや、旺盛な訪日観光需要のあるタイ、技能実習生の増加にともない交流が拡大しつつあるベトナムなど、新たに、東南アジア諸国との新規路線開設を図る必要。
- また、航空業界においては、航続距離の長い小型航空機の開発が進められていることから、東南アジア以遠の諸国との新規路線開設も視野に入れる必要。
- 本県における外国人延べ宿泊者数(2018年)は約83万人泊に達し、今後、更なる増加が見込まれるとともに、団体観光から個人観光へと転換が進み、更に、訪問目的地についても、離島や県外へと広がりつつあり、鹿児島空港を基軸とした広域観光への取組が重要。
- 特に、鹿児島空港においては、多彩な魅力を持ち、価値のある島々との路線を多数有する国内屈指の「離島のハブ空港」であることから、その潜在能力を最大限発揮するため、生活路線としての機能を維持しつつ、離島観光の振興と合わせた離島路線の充実を図る必要。

② 施策の基本方向

(ア) 戦略的なエアポートセールスの展開

- 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。
- エアポートセールスの展開に当たっては、国の支援施策等を活用するとともに、県や県内経済界、空港ビル会社等関係者が連携の上、航空会社に対して的確なインセンティブを付与しながら推進。
- 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。

- 鹿児島空港からのアウトバウンド需要が弱い点が指摘されることから、エアポートセールスや既存路線の利用促進に当たっては、県内外のアウトバウンド需要喚起に向けた対策を検討。

(イ) 離島航空路線の充実と離島観光の振興

- 離島航空路線は、住民の生活に欠かすことのできない重要な交通基盤であることから、その維持や利便性確保を最優先とし、運航や機体購入に対する支援や、国の交付金を活用した運賃軽減等を実施。
- 鹿児島空港と離島空港又は離島間を結ぶ航空路線の拡充を図るとともに、情報発信やエアポートセールス等について、鹿児島空港と離島空港間の連携・協力を強化。
- 「離島のハブ空港」機能を一層強化し、訪日外国人をはじめとする観光客を離島へ更に送客するため、鹿児島空港の国際線・基幹路線と離島路線との接続性の改善や乗継ぎの円滑化を検討。
- 平成 30 年 7 月、日本エアコミューターによるアイランドホッピング路線の開設にともない、鹿児島空港—離島空港—那覇空港の路線網が拡大したことから、沖縄県との連携による離島観光を強化。

(ウ) 広域観光の促進による空港利用者の獲得

- 県外の空港から入国した外国人観光客を本県に呼び込み、鹿児島空港から出国するなどの広域観光ネットワークを構築するため、自治体・空港・交通事業者間の連携・協力を推進。
- 個人観光の増加に対応するため、空港の交通結節点機能を強化し、自家用車・空港連絡バス以外の交通手段の確保を検討するとともに、労働力不足が懸念されている状況下における持続可能な二次交通のあり方を検討。

(2) 新たな航空需要に対応した運用改善や施設整備

① 現状・課題

- 鹿児島空港においては、2019 年 4 月現在、8 航空会社により国内 17 路線、7 航空会社により国際 4 路線が運航しており、近年、LCC を中心に新規就航や増便が増加傾向。
- 運航機材については、これまで主にエアバス社やボーイング社による中小型機が運用されてきたが、座席数 100 席未満のリージョナルジェットを導入が進んでいるほか、離島路線を運航している日本エアコミューターにおいても、SAAB や Q400 から新規機材である ATR への転換が進んでいる。

- これらに加えて、現状では利用実績が少ないものの、東京オリンピックや大阪万博を控えて、少人数のビジネスジェットの利用増加も期待されている。
- 以上のとおり、様々な航空需要に応じて、多様な航空機材が運用されている状況であり、航空機材の特徴や事業者のニーズに合った施設・体制を整備する必要がある。

② 施策の基本方向

(ア) LCC/リージョナルジェット/ビジネスジェット向けの受入体制整備

- FSC(フルサービスキャリア)とは異なるサービス水準や運用要件等により運航している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。
- 運用が本格化しているリージョナルジェットについては、鹿児島空港と地方空港とを結ぶ新規航空路線の創出につながる期待も大きいことから、受入体制の充実を検討。
- ビジネスジェットの受入れについては、地域経済への影響が大きいビジネス需要を取り込む上で重要なことから、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。

(イ) 駐機スポット及びPBB(パッセンジャー・ボーディング・ブリッジ)等の運用改善及び整備

- 今後、更なる増加が見込まれる航空需要を確実に受け入れるため、駐機スポットの運用改善や増設を含めた確保を検討。
- 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。

(3) 鹿児島空港の魅力を増す機能の強化・充実

① 現状・課題

- 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、開港から約半世紀が経過。
- この間に、滑走路長の延長や国際線・国内線ターミナルビルの増築等の施設整備を図るとともに、国際線ターミナルビルにおけるCIQ(税関(Customs), 出入国管理(Immigration), 検疫所(Quarantine))機能の向上、過去2回に渡る運用時間延長等の空港機能の強化を図ってきた。

- 近年の国際定期路線の拡充に合わせて、国際線ターミナルビルの狭隘化が進んだことから、現在、同ビルの増改築を図っているが、今後、更なる路線誘致を推進するためには、国際線ターミナルビルの再整備も視野に入れた大幅な機能拡充を図る必要。
- 他方で、空港及び航空業界を取り巻く環境変化が大きいため、利用者の利便性向上及び航空会社の効率的運用や、他空港との空港間競争等の観点から、ハード・ソフト両面において改善が必要。

② 施策の基本方向

(ア) 利用者の利便性向上に向けた取組

- 鹿児島空港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。
- 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とともに、レンタカー利用者への空港内貸渡に向けた体制を検討。
- 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、これらの利用者のストレスを小さくするため、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。
- サイクリングやサーフィンなど趣味性の高い観光客の増加に対応するため、道具の保管・整備に係る体制を検討。

(イ) 航空会社の効率的運用に向けた取組

- 国による航空産業への先端技術導入実験等の成果を踏まえ、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。
- 熾烈な空港間競争の中で、航空会社から選ばれる空港競争力を強化するため、新規施設や設備等の導入に当たっては、国や空港ビル会社などの施設等の整備主体と航空会社等の利用者との間における負担の適正水準を図る。

(ウ) 他空港との差別化に向けた取組

- 帰省・帰国した観光客に対して鹿児島県の特産品や観光資源を深く印象づけ、リピーター化やインフルエンサー化を促進するための方策について検討。

- 旅慣れたビジネスマンや観光客、富裕層等が、「非日常」を味わうことができる、サービス提供のあり方や、デザインの導入、雰囲気創出について検討。
- 航空機利用を目的としない地域住民が、日常的に集い、にぎわいを生み出すための方策について検討。

(4) 地域における多面的な「拠点性」向上

① 現状・課題

- 鹿児島空港は、日本最大のコミューター航空会社である日本エアコミューターの拠点空港として、同社の本社機能はもとより、訓練・整備機能も充実。
- また、国においては、持続可能な地域航空の実現に向けた取組を進めており、九州地域においては、日本エアコミューターがその中心的な役割を担うことが期待される。
- 最近では、航空会社の拠点化にともなう路線創出のほか、雇用・人材育成・物流等の効果にも大きな注目が集まっており、LCC を中心とした地方空港の拠点化の動きも相まって、各自治体・空港において、航空会社の拠点誘致に向けた取組が進んでいる。
- 鹿児島空港は、利用者数約 600 万人を数えるトップクラスの地方空港であり、航空会社の拠点空港に相応しい規模と潜在可能性を有していることから、拠点空港化に向けた早急な環境整備が必要。
- 鹿児島空港は、地域物流の一大拠点となっており、特に、「生きた馬」をはじめとする輸入の拠点。また、近年は、冷蔵・冷凍施設も整備され、鹿児島空港国際線を利用した魚介類輸出も増加傾向にあるが、全体の輸出量に占める鹿児島空港の利用率は低位に留まっていることから、輸出入・物流機能の向上のための取組が必要。
- 2016 年の熊本地震における空港の災害対応拠点化や、2018 年の台風による浸水被害を受けた関西国際空港の機能停止の事例等を通じて、災害発生時に空港機能を維持する重要性が再認識されたところであり、鹿児島空港においても、地震に加え、火山、暴風、豪雨などを想定した防災計画の見直しや災害対応に向けた備えの整備が進められている。
- 空港が、単なる交通基盤にとどまらず、地域において重要な役割・機能を担っている施設であることに対する県民の理解を深めるための広報に努める必要。

② 施策の基本方向

(ア) 航空会社の拠点空港機能の向上

- 機内食の製造・物流や機体整備、機内清掃等の関連サービス提供に係る体制強化や、操縦士や整備士等の航空産業を支える人材を安定的に養成するため、航空会社や大学・専門学校等の連携・強化を図る。
- 夜間駐機(ナイトステイ)にともなう設備等の充実や、航空会社に対する支援のあり方を検討するとともに、他空港との競争条件等を勘案し運用時間の延長の必要性を検討。
- 拠点空港化にともなう交通量や騒音の影響等について、十分な調査を行うとともに、必要に応じて、地元の理解を得るための対応策を検討。

(イ) 輸出入・物流機能の向上

- 県産品の輸出拡大に向けて、あらゆる輸送ニーズに応えるために、輸出ターゲット国への直行便就航や増便を図るとともに、国内線の旅客・貨物双方の利用促進を図り、国内の航空貨物主要空港からの輸出に対応可能な機材の大型化による貨物の搭載量の確保や、商品の梱包・出荷・輸送・通関・輸出という一連の輸出手続きに係るワンストップサービスを提供可能な体制構築を図る。
- 大型貨物専用機の円滑な離発着や迅速な輸出検査(検疫)が可能となる体制を検討。

(ウ) 災害対応機能の向上

- 大規模災害時に、空港機能の早期確保を図り、救急救命活動や緊急物資・人員等の輸送拠点として役割を果たすため、地震や台風、豪雨災害、火山噴火に対応した避難計画やBCP(事業継続計画)の整備を図るとともに、定期的な訓練を実施。
- 災害時においては、空港利用者の避難スペースや傷病者の治療スペース、災害物資等の貯蔵スペース等の利用目的・内容に応じて、様々な空間利用が求められることから、災害対応施設としての活用可能性や拡張性を視野に入れた施設整備・設備導入を検討。

(エ) 「地域の拠点性」に対する県民等の理解促進

- 空港や航空産業に対する県民等の理解を深めるためのイベント等を引き続き実施。
- 空港周辺地域や県内及び南九州地域への経済波及効果や災害対策等の取組について地域住民や県民等に認知してもらうための広報活動を推進。

第5章 鹿児島空港将来ビジョンの実現に向けて

(1) 関係機関・団体の自主的・主体的な取組

- 国

鹿児島空港の管理者として、空港の安全性はもとより、効率的な空港の運用に必要な人員体制の確保や、施設・設備等の充実に努める。

- 県

国や空港ビル会社と緊密な連携を図り、地元市や航空会社、二次交通事業者及び関係団体等の協力を得ながら、ビジョンの実現に努める。

- 空港ビル会社

国や県、航空会社、利用者等の調整を図りながら、ビジョンに提示された施設整備や施策等の事業性・採算性を検討の上、実現に努める。

- その他(地元市・航空会社・二次交通事業者・関係団体等)

国や県、空港ビル会社に対して、必要に応じて、ビジョンの実現に向けた技術的助言や支援の影響等の連携・協力を図る。

(2) ビジョンの実現に向けた推進体制

① 関係機関・団体における推進体制

ビジョンの進捗状況等を検証するための関係者間で構成する委員会を設置し進捗状況が芳しくない施策等について、課題整理を行うとともに、解決に向けて新たなノウハウや資金の必要性を検討する。

② 県における推進体制

鹿児島空港の将来像に掲げる目標を実現するための施策を円滑に展開するため、庁内関係各課の更なる連携強化を図る。

(3) 空港民間委託に係る研究の推進

空港ビジョンの実現に当たり、新たなノウハウや資金の必要性に迫られた場合等を想定して、他空港で導入が進められている空港民間委託について、先行事例等を踏まえた調査・研究を実施する。

その際には、鹿児島空港と離島空港との関係性に鑑み、離島空港を含めた一体的な民間委託の実現可能性も視野に入れる。