

鹿児島空港の将来像

日本の南の先進的グローバル拠点空港

■ 数値目標

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

- ◆ 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

※グローバル：グローバルとローカルの合成語。当ビジョンにおいては、アジアを中心とする海外都市という「グローバル」視点と、県内離島を中心とする「ローカル」視点という、多様な航空ネットワークを意味している。

施策展開の方向性

■ 訪日外国人観光客等の需要獲得に向けた戦略の推進

- 戦略的なエアポートセールスの展開
- 離島航空路線の充実と離島観光の振興
- 広域観光の促進による空港利用者の獲得

■ 新たな航空需要に対応した運用改善や施設整備

- 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
- 駐機スポット及びPBB等の運用改善及び整備

■ 鹿児島空港の魅力を増す機能の強化・充実

- 利用者の利便性向上に向けた取組
- 航空会社の効率的運用に向けた取組
- 他空港との差別化に向けた取組

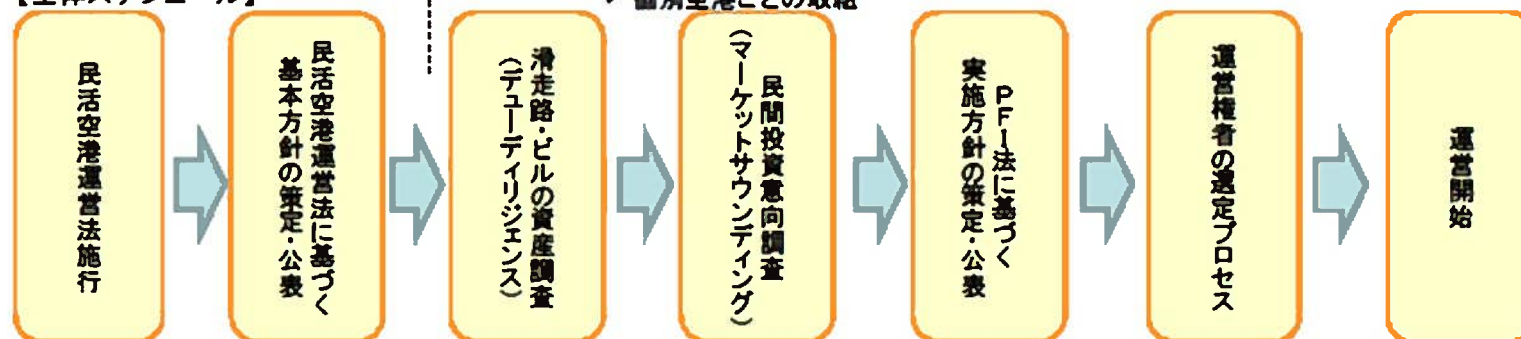
■ 地域における多面的な「拠点性」向上

- 航空会社の拠点空港機能の向上
- 輸出入・物流機能の向上
- 災害対応機能の向上
- 「地域の拠点性」に対する県民等の理解促進

空港運営の民間委託に関する検討状況

【全体スケジュール】

個別空港ごとの取組



仙台空港	H25	H25.11～	H26.4	H26.6～	H28.7～
高松空港	～H26	H27.10～	H28.7	H28.9～	H30.4～
福岡空港	～H27	H28.7～	H29.3	H29.5～	H31.4～
北海道内7空港	～H29	H29.7～	H30.3	H30.4～	R2.1～ 7空港一体のビル経営開始 R2.6～ 新千歳空港 R2.10～ 旭川空港 R3.3～ 稚内・網走・函館・帯広・女満別空港
熊本空港	～H29	H29.6～	H30.1	H30.3～	R2.4～
広島空港	～H29	H29.10～	H31.3	R1.6～	R3.7～

※関西・伊丹空港(H28.4)、但馬空港(H27.1)、神戸空港(H30.4)、鳥取空港(H30.7)、静岡空港(H31.4)、南紀白浜空港(H31.4)では、運営の民間委託を開始

エアポートセールス（路線誘致）の強化：
着陸料等の料金引き下げ、エアラインに向
き合う営業体制等

空港ビルのリニューアル：商業施設の拡充、
駐車場のリニューアル等

空港アクセスの向上：バス路線の新設・運
行頻度の増加等

地域経済への波及：雇用の創出、地元企業
のビジネス機会の増加等

コンセッションの効果

- 政府が継続的に資産を所有することにより、国家的な安全保障を維持することができる。
- 長期契約により設備投資の効率的な計画、ライフサイクルコストの削減、徹底した資産管理などのインセンティブが働く。
- 既存の空港管理や運営能力に限界がある場合や、需要の増加に応じて施設の増強が必要であるが資金が乏しい場合に適している。

コンセッションの課題

- 政府や民間企業の能力が低い場合や制度や規制が十分でないと、公益に関心の低い事業者の参入を招くことや利用料金が大幅に増加する。
- 設備投資の計画や利用料金が長期的にあらかじめ設定されてしまうため、これらの変更についての柔軟性が乏しい。

「事業報告(2019年度)」 福岡国際空港株式会社

- 日韓関係の悪化及び新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことで、15億9千7百万円の営業損失となりました。また、運営権対価利息相当額及び借入コスト等を計上した結果、93億4千5百万円の当期純損失となりました。
- マスタープランに基づくインフラ施設整備については、国内線地区におけるバスターミナル・ホテル・商業施設の一体開発に向けた複合施設や立体駐車場など、国際線地区における旅客ビルの拡張や立体駐車場など、2023年度までの供用開始を予定しており、2020年度に着手いたします。

「中期事業計画(2019年度～2023年度)」 福岡国際空港株式会社

空港活性化を目的とする設備投資
：5年間計 約1,020億円

- 国内線地区：東側再整備工事、複合施設の建設
- 国際線地区：旅客ビル施設の増築、免税店舗の拡張等
- 立体駐車場、内陸アクセス専用道の建設、用地活用

空港機能維持を目的とする設備投資
：5年間計 約130億円

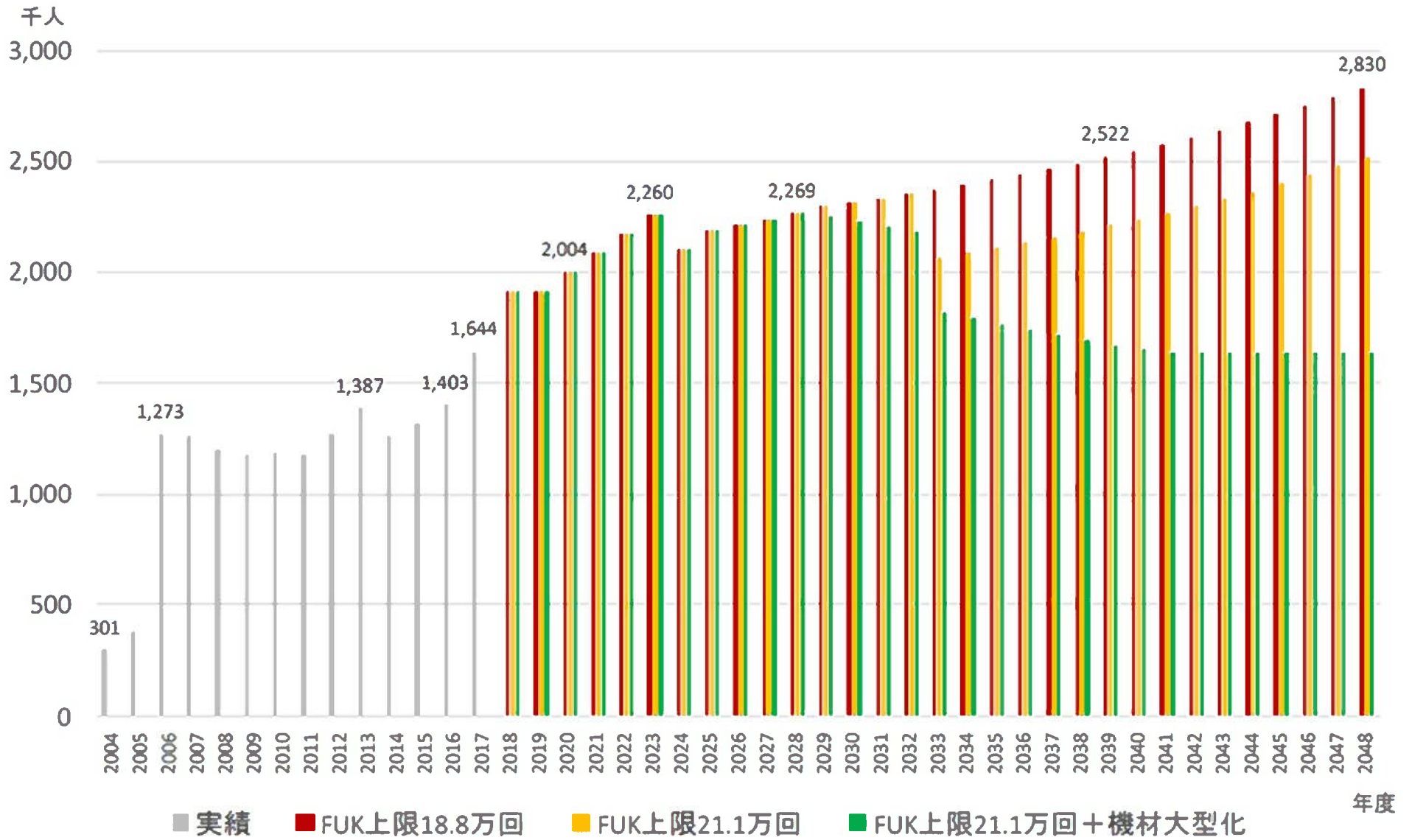
- 空港基本施設（滑走路・エプロン・車両等）の維持管理・修繕
- 旅客ビル施設に関する修繕・更新、他

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
国内	東側再整備 (ターミナルビル全面増築)	2020年6月				
	駐車場増設	2021年6月				
国際	複合施設建設	2023年4月				
	施設増築	アクセスゾーンの整備				
		施設供用開始(2023年度)				
内容	立体駐車場	P1完成				P2完成
	用地活用		ホテル誘致等(2026年度)			
	専用道化	2023年4月				

「福岡県の空港の将来構想」平成26年11月発表
～福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完～

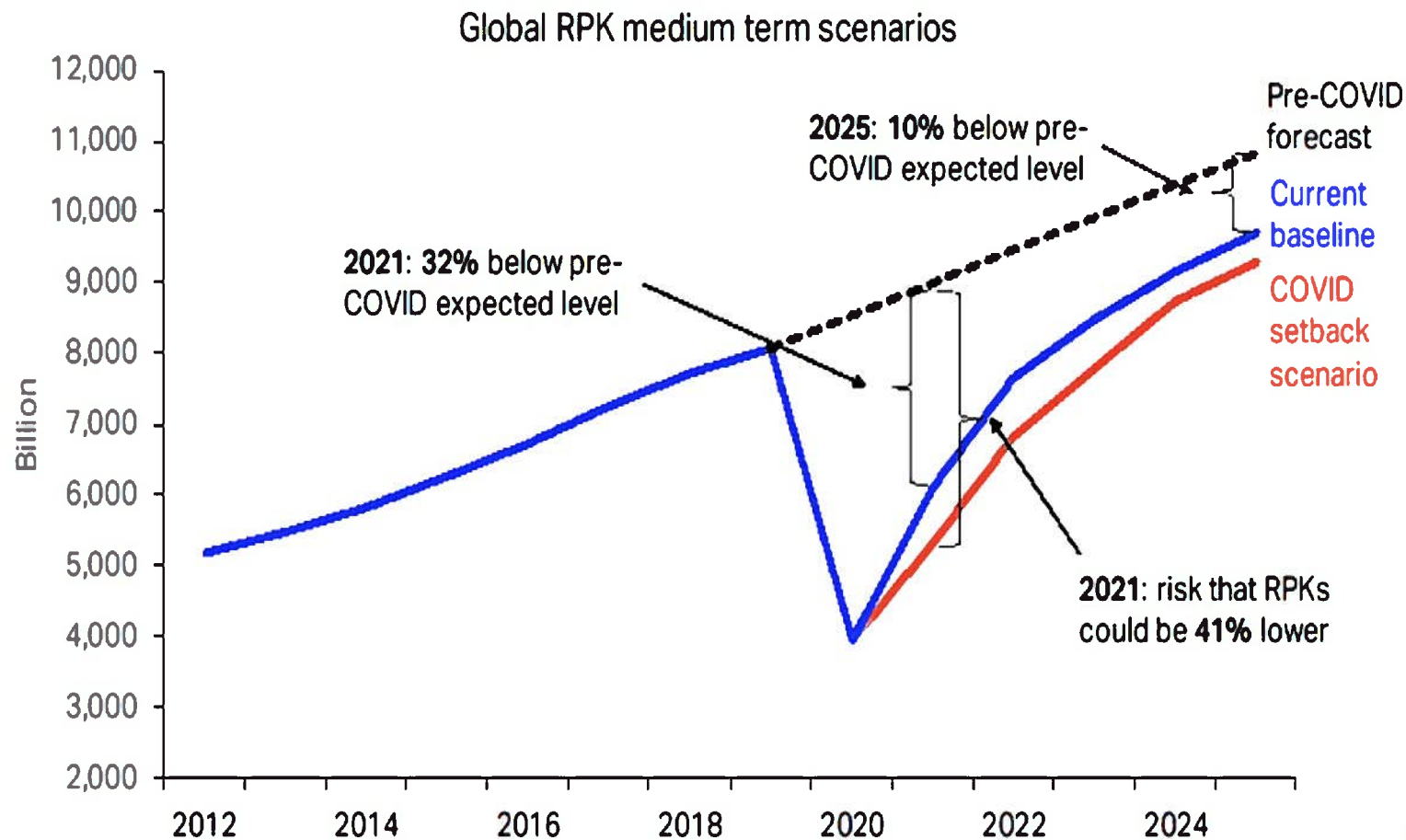


今後とも増大し多様化する航空需要に幅広く応え、
ゲートウェイとしての利便性を高めることによって、九州全体の発展に寄与

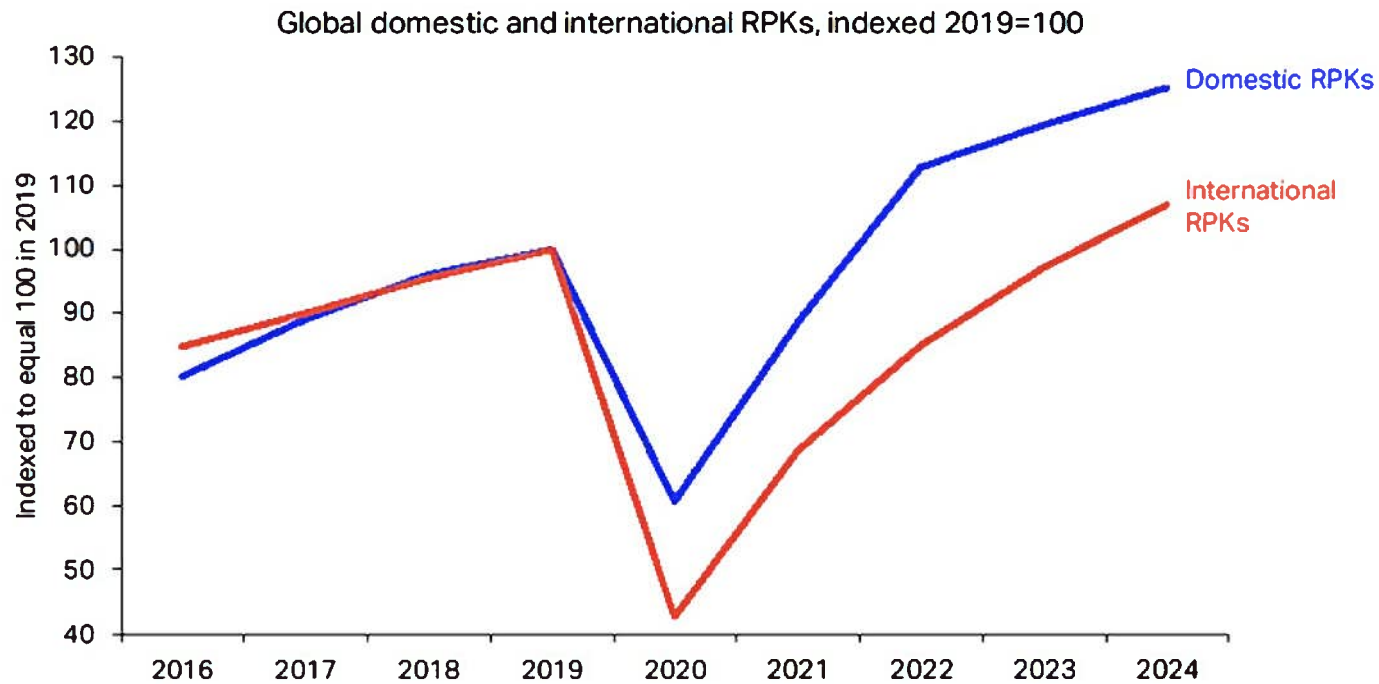


Return to growth post-COVID but at a lower level

Global RPKs forecast to be 32%-41% below expected levels in 2021



International RPKs will lag domestic air travel markets International air travel may not recover 2019 levels until 2023-24



Source: IATA/Tourism Economics, Air Passenger Forecasts, April 2020



現在、我が国の観光は厳しい状況にあるが、自然、食、伝統文化、芸術、風俗習慣、歴史など日本各地の観光資源の魅力が失われたものではなく、感染症終息後の中長期的スパンにおいて、インバウンドに大きな可能性があるのは今後も同様であり、2030年6,000万人の目標は十分達成可能である。

(P6 II. インバウンド促進等に向け引き続き取り組む施策)