

鹿児島空港将来ビジョン工程表（案）に対する御意見等の概要及びそれに対する県の考え方等

No.	1
御意見等の関係箇所	<ul style="list-style-type: none"> ●22頁 2 再整備のあり方について (2) 旅客ターミナルビル① ●25頁 3 二次交通の充実について (1) 利用者の増加見込みへの対応 ●29頁 5 地域拠点機能の向上について (1) 地域の拠点機能の向上
御意見等の概要	<ul style="list-style-type: none"> ●22頁 2 再整備のあり方について (2) 旅客ターミナルビル①国内線TB・国際線TBの一体的整備 国内線と国際線の利用者数は、離発着便の混雑やタイムテーブルの違いから、1日の時間帯において大きくピークが異なると見込まれるので、国内線と国際線の乗り換えの利便性が高く、かつ効率的な運営が可能となる一体化された施設整備は大賛成であり、早く計画を立案し具現化して欲しい。 特に、TBは、出発前に保安検査場が大混雑するため広い空間がある上部階と、到着便利用者の下部階とを区分けをした建物とし、送迎車用の異なるアプローチ道路を、実現してもらいたい。 また、駐車場は高層化して、TBと駐車施設の連絡通路を設けてもらいたい。 ●25頁 3 二次交通の充実について 対応策 輸送供給量の増加、路線の充実 JR九州の肥薩線から鹿児島空港への鉄道アクセス線、あるいは駅へのロープウェイ等の移動手段を、計画検討してもらいたい。空港への2次交通の旅客輸送は、CO2排出量が少ない輸送手段を導入することが、望ましい方策と考える。 ▶国土交通省が公表する「運輸部門における二酸化炭素排出量の比較表」を参照して https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html ●29頁 5 地域拠点機能の向上について 対応策 ①交流拠点機能の充実 鹿児島空港は、英国のスカイトラックス社が発表する2021ワールドエアポートアワード、最高の国内空港で、第5位であった。(空港関係者のご尽力に称賛します) https://www.worldairportawards.com/worlds-best-domestic-airports-2021/ 国際線利用者の大幅な増加見込みを踏まえると、TBの中に観光と癒しを目的とした【パビリオン】階を計画してもらいたい。定番となる物産販売、レストラン、県内情報の発信に加え、温浴施設や更衣室、仮眠室を併設して、国内線や国際線のトランジット客が待機時間に手軽な利用ができるように工夫する。 特に、パビリオンの特徴として、霧島と錦江湾と桜島等360度の眺望ができる高層階に、飛行機好きや夜景の見学も可能な展望所を設けることで、観光客ばかりでなく、地元来場者の確保を図る。
県の考え方等	<p>御意見を頂き、誠にありがとうございます。</p> <p>頂いた御意見につきましては、工程表(案)において関連するそれぞれの項目において、具体的施策を検討・実施する際の参考とさせていただきます。</p>

No.	2
御意見等の関係箇所	●10頁 1 新規路線の誘致について (1)新規路線の就航に向けた体制・戦略の強化
御意見等の概要	・タイへの直行便を検討していると聞いた。就航時期はいつ頃か。個人的にタイとの繋がりが深いので、お手伝いできることがあれば協力したい。
県の考え方等	御意見を頂き、誠にありがとうございます。 タイ路線につきましては、過去にチャーター実績等もあることから、出来るだけ早期の就航が実現するよう、今後、誘致体制の強化に取り組んでまいります。

No.	3
御意見等の関係箇所	
御意見等の概要	・利便性や災害リスクの観点から、鹿児島空港と宮崎空港を廃止して、都城に南九州空港をつくるべき。
県の考え方等	御意見をいただき、誠にありがとうございます。 利便性・災害リスクについては重要な観点と考えております。 このため、工程表(案)に記載のテーマ3 二次交通の充実について 対応策①旅客需要に応じた輸送供給量の増加、路線の充実の項目において、南九州圏からアクセスがしやすい鹿児島空港を目指すこととしているほか、テーマ5 地域拠点機能の向上について 対応策 ③災害時の拠点機能の維持・確保の項目において、災害リスクへの備えとして、災害時の拠点機能の確保などにも努めて行くこととしております。 皆様により一層ご利用いただける鹿児島空港となることを目指し、今後とも、関係者等との連携を進めてまいります。

No.	4
御意見等の関係箇所	●29頁 5 地域拠点機能の向上について 対応策 ①交流拠点機能の充実
御意見等の概要	・空港関係の仕事を長くやってきており、鹿児島空港にも航空マニアがいる。 ・成田は空港の北と南の両方に公園が整備されている。 ・鹿児島空港も是非、成田空港のような飛行機を楽しんで見ることが出来る公園が欲しい。
県の考え方等	御意見をいただき、誠にありがとうございます。 頂いた御意見につきましては、工程表(案)に記載の、テーマ5 地域拠点機能の向上について 対応策 ①交流拠点機能の充実の項目において、具体的施策を検討・実施する際の参考とさせていただきます。

No.	5
御意見等の関係箇所	●14頁 1 新規路線の誘致について (2)潜在需要の喚起(県民によるアウトバウンド需要の更なる取り込み)
御意見等の概要	<p>鹿児島県の出国者が少ないのは、①福岡空港までの距離が遠い。②就航日が少ない。この2点にあるように思う。</p> <p>2018年以降に出国者を増やしているのは東京、大阪、福岡、沖縄の空港だけであり、それ以外の地方に住む日本人の出国者の割合は減ってきている。将来はこの4地域に国際線の就航は限られることが考えられる。訪日外国人にとって入国空港にこだわりは無く、日本に来ることさえできれば良いからだ。</p> <p>鹿児島県の出国者を増やすには、①多くの路線を持つ外国空港に向かう便数を増やす必要がある。その外国空港で乗り継いでさらに遠い外国に行くためだ。日に2便ある路線なら乗り継げる目的地を増やせるだろう。また、②日本籍の航空会社の就航も必要だ。出国者を増やしている4地域の空港に共通している点であるからだ。③鹿児島空港は工程表で230万人の利用を見込む目標を掲げている。この利用者数が推測すると毎日就航する路線は近隣国である韓国、台湾などに限られる。乗継空港として考えられるのはソウル・台北・香港の3地点のみだろう。</p> <p>需要喚起のための例を具体的に挙げるならば、①午後発の台北行きを増便する。②ソラシドエアに就航してもらう。③台北行きを毎日就航させる。台北線の利便をよくするには既存の正午に出発するチャイナエアラインの台北行き(週5便)に加え、日本籍の航空会社が時間帯の異なる便を就航させることにより、台北空港で乗り継ぐことのできる航空便を増やすことができる。また、チャイナエアラインとソラシドエアがコードシェアすれば、台北からくる訪日外国人の鹿児島県での滞在時間を増やすことができる。台北線の鹿児島空港発の出発便は早い時間帯であり、他の空港に出国外国人を逃しているからだ。</p> <p>台北空港で見込む乗継先はタイ・シンガポール・フィリピン・マレーシアだ。工程表では直行便の就航を目指す地域であり、まず乗継便の利用を見て就航の計画を立てるためだ。この4地域は鹿児島空港からの毎日就航は難しいと思う。直行便が就航した後も乗継地点として使うためだ。</p> <p>ソラシドエアが就航すれば、那覇線・名古屋線を使ったオープンジョーが利用できる。地方空港だけを使って出入国できるとよい。また羽田線でなじみがある航空会社ならば、若者・高齢者の利用がより見込めるかもしれないと思う。</p> <p>鹿児島空港発着路線において、韓国線に比べて台湾線は外国人の利用は少ないように思う。地方空港は距離の近い近隣国の発着路線から内容を充実させることが利用者や路線の増加につながると思う。</p>
県の考え方等	<p>御意見を頂き、誠にありがとうございます。</p> <p>頂いた御意見につきましては、工程表(案)に記載の、<u>検討テーマ1 新規路線の誘致について(1)新規路線就航に向けた体制・戦略の強化、(2)潜在需要の喚起(県民によるアウトバウンド需要の更なる取り込み)</u>の項目において、<u>具体的施策を検討・実施する際の参考とさせていただきます。</u></p>

No.	6
御意見等の関係箇所	<p>●14頁 1 新規路線の誘致について (2)潜在需要の喚起(県民によるアウトバウンド需要の更なる取り込み)</p> <p>●19頁～ 2 再整備のあり方について</p>
御意見等の概要	<p>①マリンポート拠点整備(世界最大クラス、順最大クラス、2隻同時が可能になる)、それに加えて本港区北埠頭にも世界最高峰ブランドクルーズ各船社がサイズに応じて、マリンポート、北埠頭を重要港としてアジアの拠点にもなり得ると注目しており、弊社現地船会社代理店として、旅行ランドオペレーターとも、着々と水面下で発展に繋がるよう日々共に共有して目指しております。フライアンドクルーズに加えて鉄道、高速のインフラも充実しているため、世界最大クラス2隻可能になり、おまけに自然遺産3島を有する鹿児島は、海の拠点、空の拠点にもなる事は必然である。海の港、空の港は海上か空の移動手段なので、常にリンクしている。</p> <p>②このような日本、世界に誇る海の港のハードを有すれば、それに比例して空の港も連動してリンクさせる事は当然の流れである。空港を単独でビジョンを描いても無駄で、海の港と鹿児島市の将来のグランドデザインを描いてリンクされる必要が必ずあります。路線ですが、国際線においてもこのクルーズであり、インバウンド、アウトバウンド、海外とこの友好盟約国際交流(知事が表明されて台湾屏東県との積極的交流、その一環として弊社が掲げた原点の提案である基隆と高雄の拠点をクルーズや航空機で鹿児島と繋げての、そしてそれには北の宜蘭県、南の屏東県が台湾の主2大港、その中間には花蓮、そして鉄道で北と南が繋がっている、台湾と鹿児島に台北、高雄路線(TIGER LCC利用でまずはチャーター便を高雄と鹿児島からでも)、そして、将来的定期路線として可能性が生まれた他、パラオ、オーストラリア、バンコク、ベトナム、インドネシア、フィリピン(マニラ)、既存香港、上海、インチョンに釜山、将来的にはハワイも連動というように(理由は、会って資料もとに説明できればと思います。高雄、パラオ、オーストラリア、バンコク、ベトナム、インドネシア、フィリピンの重要性も海と連動させれば、国際貢献など他海のコスト削減にも繋がりますので。</p> <p>③また新たなカテゴリーとして今SUPERヨット、クルーズ船のいきつく最高峰として、個人で専用の小型クルーズ所有し、個人でプライベートジェットで移動して、その寄港国で乗り込むそれについても鹿児島と沖縄は南のアジアの拠点としても注目され、協会日本代表とも日々連携しております。鹿児島空港もプライベートジェットの受入も空港にできたのもあるので、そちらについても港と連動させる事で鹿児島のプライベートジェットによる利用率を高く誘致力、にも繋げる事が可能です。</p> <p>④失礼かもしれませんが、鹿児島空港を溝辺であり現規模、国際線みても、グランドデザインをみてこれからの鹿児島の時代に沿って、より先を目指せばここは本土日本の南の玄関口で世界に注目されてます。口は悪いかもしれませんが、国際線が鹿児島にきたはじめてから、海外と海を繋ぐ事で、弊社もずっと利用をしてきましたが、もはや今の空港自体の規模では現状の空港をいくら小手先でいじっても伸びしろは厳しいと思います。国際線増便に伴い、滑走路はいけるとは思いますが、利用する乗客を受入れるキャパが足りないのです。例えば滑走路の下に地下アクセスを通して現ターミナルから滑走路を挟んでの新規ターミナルを建設。それか、鴨池空港から溝辺にうつしたように(当時描いたグランドデザイン)、本当に新しい最新の空港をグランドデザインを想定して、新たに候補地を探して、さらから新規空港を設けるぐらいの、構想がベスト!。家が新築してもいつかは古くなりリフォームの繰り返しでいくより更地にして、新築がよっぽど最終的にランニングコスト、含めより良い利用環境にも反映されますので。</p> <p>⑤マリンポート整備、北埠頭整備、奄美名瀬港整備、クルーズ、物流他、国際貢献、洋上救急など多くに今、それらから鹿児島を発展、日本一、いずれはアジアにとっての重要拠点、国際的にも重要拠点となるよう、日々動いており、その中に空の港がいかに重要かというのが常にテーマにありましたので、県内全域の各市町を回り、海と空の港の関連性と含めて説明をしている最中での本意見公募について、南日本新聞で知りましたので、意見させていただきます。世界最大クラスの船が二隻同時にこの本土玄関口、その先には南西諸島、沖縄、台湾、その目前には大国中国と世界にとっても重要なエリアです。これらがしっかり、空の港と連携する事が必須で、その海の港を手に入れた鹿児島は後は、次は空の港のみです。たかが空港かもしれませんが、されど空港、是非良い空港をグランドデザインのもと鹿児島に誕生させましょう!。日本において国際空港はあっても、港の原点である海の港をこれだけ恵まれた環境、地の利、歴史をみても持っているのはここ鹿児島県のみです。本土玄関口の衰退は国を衰退させます。海と空の港を発展させるのは、国益、国際社会においても鹿児島県の使命という事が、特にこのコロナであり、アジアのこの国際シーレーンが物騒になっている中、浮き彫りになって見えております。鹿児島県の役目でもある重要案件なので宜しくお願いします。</p>
県の考え方等	<p>御意見を頂き、誠にありがとうございます。</p> <p>御指摘のとおり、本県におきましても、空港と港湾の連携した取組の必要性を認識しているところです。今後、鹿児島空港が日本、そしてアジアにおいて重要な役割を担う空港として発展できるよう、様々な取組を強化してまいります。</p>

No.	7
御意見等の関係箇所	<ul style="list-style-type: none"> ●21頁 2 再整備のあり方について（1）基本施設 ●29頁 5 地域拠点機能の向上について（1）地域の拠点機能の向上
御意見等の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・空港集辺は発展が遅くれており、空港の見学・食事する所が余りにも少なすぎる。もう少しで50年になるのに余りパツとしない。 ・飛行機の駐機場所を斜めに作ることで、自力で滑走路まで行く事が出来る。飛行機はバックが出来ないため、台車での移動となっている。 ・2030年、2050年迄に乗客を増やす目標があるが、アジア人だけでなくヨーロッパの人を増やす方法も検討して欲しい。 ・鹿児島市内への直行バスが多いため、霧島市には恩恵が少ない。 ・日本は、地震が多いのにも関わらず、県の体育館を海拔0mの所に作る計画が発表されたが空港団地を利用することも考えて欲しい。 ・霧島市は鹿児島県の中央に有るため、そこに総合施設を建設すると人員増につながると考える。 ・全国でも空港と高速道路がそばにあるのは、鹿児島空港だけである。 ・土産物が、あまりにも一社数品が多い。例えば、中部国際空港（セントレア空港）一品一社のみである。 ・鹿児島空港の土産売場も一品一社にすると色々なものが並び種類も増える。また、セントレア空港内には温泉風呂や結婚式場も有る。 ・以前空港で積雪の影響で移動出来ない利用者を締め出していたことがあった。乗客あつての空港なので、思いやりを持って接して欲しい。 ・観光ガイドの育成をして欲しい。
県の考え方等	<p>御意見を頂き、誠にありがとうございます。</p> <p>頂いた御意見につきましては、工程表(案)において関連するそれぞれの項目において、具体的施策を検討・実施する際の参考とさせていただきますほか、関係機関等と共有を図らせていただきます。</p>

No.	8
御意見等の関係箇所	<ul style="list-style-type: none"> ●23頁 2 再整備のあり方について (2)旅客ターミナルビル① ●29頁 5 地域拠点機能の向上について (1) 地域拠点機能の向上
御意見等の概要	<p>P17 (5)潜在需要の喚起 ②離島のハブ空港機能強化 の通り、鹿児島空港が離島への乗り継ぎに使われる様にするためにも、旅客ターミナル中央部への離島便を配置する案は素晴らしいと思う。付け加えてオープンスポットへの移動のため、バスラウンジを設けて欲しい。</p> <p>空港内の駐車場は横断歩道を渡った先にあり、民間駐車場の多くは更にその先、県道56号線を渡った先にある。また、県道56号線の先には、高速バスの鹿児島空港南バス停や西郷公園、バレルバレープラハ&GEN等の観光施設があるが、空港から徒歩でこれらの施設に向かう人はほとんどいないように思う。空港ターミナルビル2階から県道56号線を渡った先までペDESTリアンデッキを設けて欲しい。</p> <p>鹿児島空港は、県内のバス路線の結節点になっているが、チケット売り場も屋外にあり、雨風が吹き込み夏は暑く、冬は寒い。ターミナルビル内で異界的にバスを待てるようにして欲しい。</p> <p>現在ある鹿児島空港航空展示室SORA STAGEは飛行機や空港について学べるよい施設であるので、引き続き同様の施設を設け、展示をさらに充実させ、航空会社や利用者を繋ぐような企画も行って欲しい。</p>
県の考え方等	<p>御意見を頂き、誠にありがとうございます。</p> <p>頂いた御意見につきましては、工程表(案)において関連するそれぞれの項目において、具体的施策を検討・実施する際の参考とさせていただきます。</p>