

# 航空需要予測の方向性 に係る検討資料

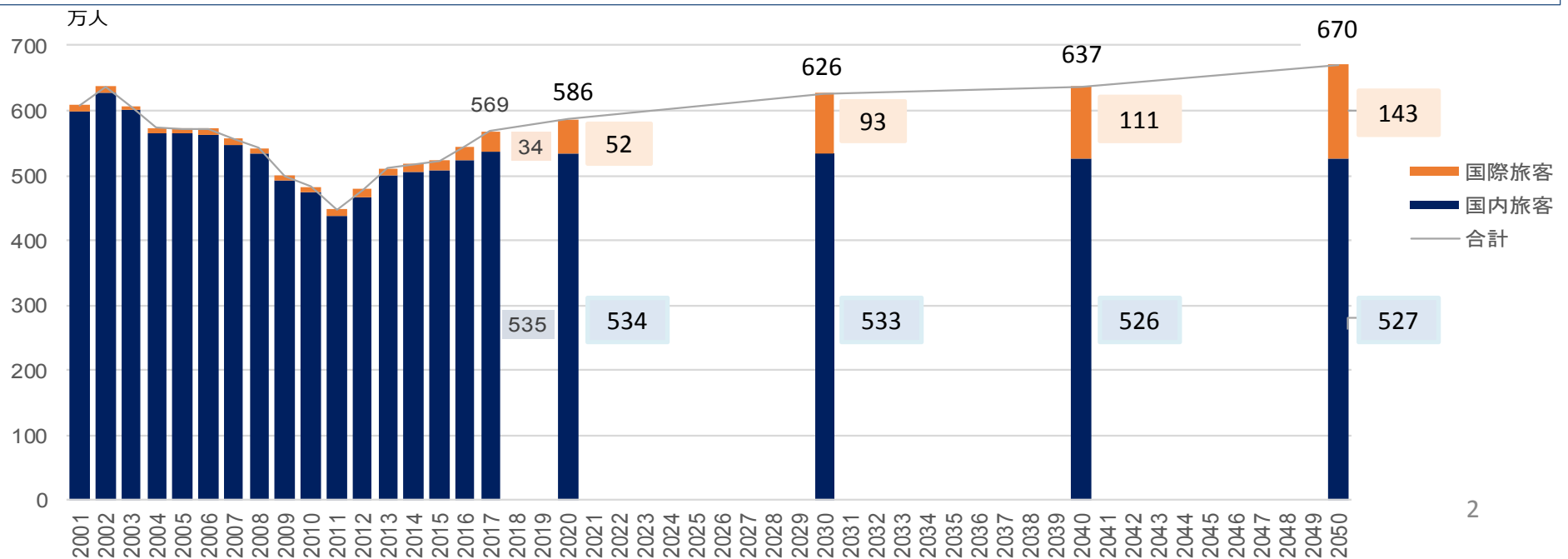
# 航空需要予測 (みずほ総合研究所(株)・(株)日本空港コンサルタンツ調べ)

## 【結果概要】

- 鹿児島空港全体では、2030年度時点で626万人、2050年度時点で670万人の旅客数が見込まれる(年平均伸び率0.5%)
- 国内線では、2030年度時点で533万人、2050年度時点で527万人の旅客数が見込まれ、ほぼ横ばい。
- 国際線では、2030年度時点で93万人、2050年度時点で143万人の旅客が見込まれ、今後高い伸びが期待され、既存路線に加えて、2030年度には中国複数都市、ベトナム、タイ路線、さらに2050年にはフィリピン、インドネシア路線の新規就航が期待される。

## 【予測の前提条件】

- 国内線：成熟市場という仮定の下、人口推計等を踏まえて、既存路線の将来利用者数を予測。新規路線や既存路線への他社参入は考慮していない。
- 国際線：各国の人口や経済成長等を踏まえて、鹿児島空港の潜在需要を予測。潜在需要が45千人(180人乗り×搭乗率80%×3往復/週)を越えた場合に新規路線の就航があるものとして予測。
- 新幹線やリニア等の高速交通体系については、空港需要に大きな影響を与えないという予測。



# ワーキンググループにおける 航空会社からの意見

---

- 需要予測は人数だけでなく、FSCとLCCの利用者の違いにも注目すべき。
- インバウンド需要について、政府目標との整合性を図るべき。
- 国際線については、近距離路線でなく、長距離路線の就航に向けた取組を強化すべき。
- 国内の航空需要については、LCCによる潜在需要の掘り起こし余地が大きい。
- 鹿児島空港の需要は、観光施策の取組次第で大きく伸びる。

## 新規路線誘致

### 【これまでの取組】

- ① 相当のインバウンド需要が見込まれる
- ② 航空会社が需要や航続距離に応じた機材を保有
- ③ 過去の定期便等の運航実績や交流実績

を前提として、ベトナム、タイ、シンガポール等の現地航空会社や旅行会社へ働きかけ、定期便就航に向けて、まずはチャーター便の誘致の取組を実施

### 【今後の取組方針】

これまでの取組や各国の経済成長を踏まえ、エアポートセールスの展開により、以下の新規路線就航を図る。

- ① 重点国:2030年までの就航を目指す  
⇒ベトナム、タイ、シンガポール
- ② 可能性国:2050年までの就航を目指す  
⇒インドネシア、フィリピン

## 既存路線

### 【これまでの取組】

各路線の安定的運航を最優先として、各路線が毎日運航体制となることを目指して、増便のための取組を実施

⇒平成30年冬スケジュールにおいては、香港航空による香港線が毎日運航体制となり、香港エクスプレスによる香港線が週6便、チャイナエアラインによる台北線が週5便となっており、着実に増便に繋がっている。

### 【今後の取組方針】

引き続き、各路線の安定的運航を最優先として、以下の取組を行う

- ① 各路線の毎日運航体制の安定化を目指して、増便のための取組を継続
- ② 毎日運航体制が安定化した路線については、毎日2便運航体制等の可能性を探る

## 需要予測の方向性

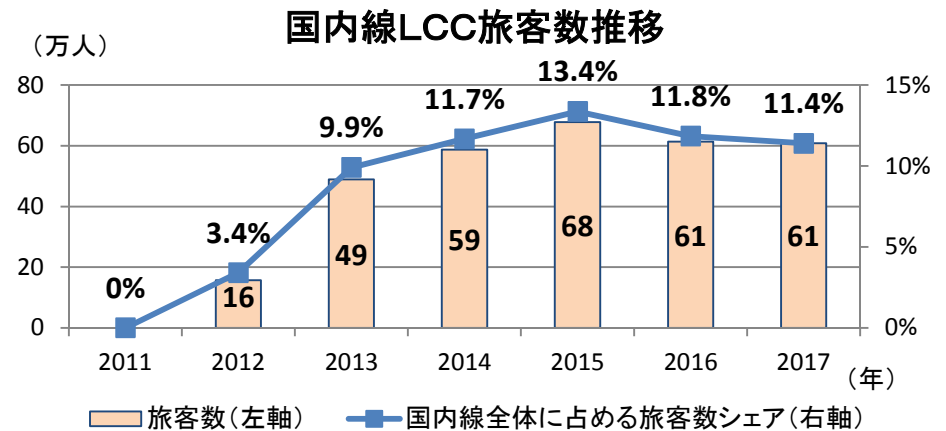
- 上記重点国(ベトナム、タイ、シンガポール)は2030年までに、また、可能性国(インドネシア、フィリピン)は2050年までに新規就航するものとして需要予測に計上。
- 既存路線については、2030年までに全路線毎日運航体制を実現し、膨大な後背地人口を有する中国・香港路線については、2050年までに毎日2便運航体制が実現されるものとして需要予測に計上。

# 国内線における新たな潜在需要

## 鹿児島空港国内線LCCの近年の動向

- 鹿児島空港国内線においては、2012年のLCC就航以降、旅客数・国内線全体に占める旅客数シェアともに増加傾向にある。

2017年 LCC旅客数 : 約61万人  
国内線全体旅客数 : 約533万人  
LCC旅客数シェア : 約11.4%



(出典) 航空統計及び航空会社からの聞き取りをもとに交通政策課作成

## 今後の動向予想

- 世界各国と日本におけるLCCシェア(提供座席数ベース)を比較すると、日本におけるLCCシェアは各国に比べて低い傾向にあることから、今後も引き続き国内LCCのシェアが高まる余地があると予想される。
- 本邦LCC各社は、新たな旅客層の開拓により、他社とのすみ分けが可能であり、新規航空需要の開拓により国内線市場は拡大すると予想している。

## 需要予測の方向性

- 鹿児島空港においても、今後、LCCシェアが欧米並み(約30%)に達すると仮定し、LCCにより新規航空需要の開拓がなされるものと想定する。

# 訪日外国人の基幹空港乗り継ぎ需要

## 想定される乗り継ぎ需要

### 【ターゲット】

- 海外から、基幹空港を経由して鹿児島県を訪れる訪日外国人旅客

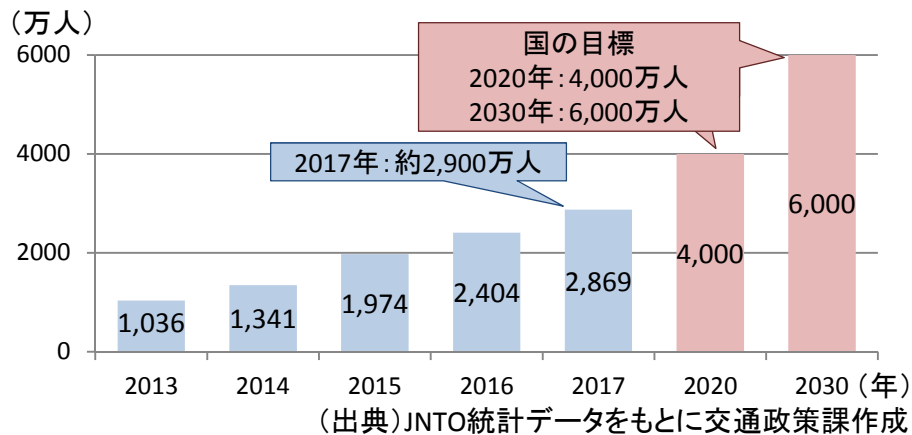
### 【想定される乗り継ぎパターン】

- |      |                    |       |  |
|------|--------------------|-------|--|
| ① 海外 | → 羽田 (JAL/ANA)     | → 鹿児島 | <span style="font-size: 2em;">}</span><br>→ 離島<br>→ 離島<br>→ 離島<br>→ 離島 |
| ② 海外 | → 成田 (ジェットスター)     | → 鹿児島 |  |
| ③ 海外 | → 関西 (ピーチ)         | → 鹿児島 |  |
| ④ 海外 | → 中部 (ANA/ジェットスター) | → 鹿児島 |  |

## 外部環境の状況

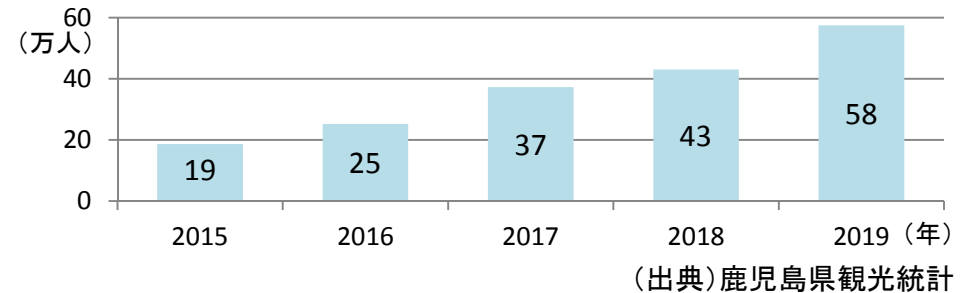
### 【日本における訪日外国人旅客数の推移】

- 日本における訪日外国人旅客数は大幅に増加傾向にあり、国においても高い将来目標を設定している。



### 【鹿児島県における外国人延べ宿泊者数】

- 本県における外国人延べ宿泊者数は増加傾向にある。



### 【大手航空会社の取組】

- 大手航空会社においては、訪日外国人旅客を対象として、国内線の特別運賃を設定している。  
 JAL: Japan Explorer Pass (10,800円)  
 ANA: Experience Japan Fare (10,800円)

## 需要予測の方向性

- 海外から、基幹空港を経由して鹿児島県を訪れる訪日外国人の増加を想定し、大手航空会社及び国際線を運航しているLCCが運航する路線について、需要予測に反映する。