

「地域」から見た航空サービスの あり方について



平成15年11月13日
国土交通省航空局

○ 今回のテーマ

- 「地域」から見た航空サービスのあり方 1

1. 大都市圏における複数空港の機能分担

- 首都圏・関西圏における複数空港の連携・機能分担 2
- 成田空港 3
- 国際線・国内線の乗り継ぎ（成田空港） 4
- 羽田空港 5
- 羽田空港発着枠の配分 6
- 羽田空港の国際化について 7
- 関西3空港（関空、伊丹、神戸）について 8
- 国際線・国内線の乗り継ぎ（関西国際空港） 9
- 3大都市圏の後背圏 10
- 世界の大都市圏における複数空港の機能分担について 11

2. 空港アクセスの改善等による利便性の向上

- 空港の質的充実の重点化 12
- 空港利用者の満足度（羽田空港の例） 13
- 利便性向上に対する利用者の反応 14
- 鉄道とリムジンバスの比較 15
- 空港アクセス向上に係る取組み（バス） 16
- 空港ターミナルの改良 17
- 利用者から見た時間の有効利用のための新たな視点 20
- 空港機能向上のための新たな手法の検討 21

3. 航空サービスと連携した地域の活性化

- 航空サービスと連携した地域の活性化 22
- 空港との連携による地域への効果 23
- 各空港の路線数・便数の変化 26

4. 参考資料

- 定期便就航空港（離島を除く）のアクセス現況 27
- 空港アクセスの向上に係る取組み 28
- 空港と周辺地域の一体的開発（広島空港の例） 31

今回のテーマ

「地域」から見た航空サービスのあり方

航空ネットワーク充実・活用のための施策

空港整備は配置的側面からは概成

路線の多様化、運賃の低廉化等により
空港の効果的・効率的利用を促進し、航
空ネットワークを充実

複数空港の適正な機能分担やアクセス
の改善等により、既存空港の有効活用を
図り、航空ネットワークの価値を最大化

航空ネットワークの観点

地域的な観点

前回の議題

今回の議題

A 空港

B 空港

C 空港

D 空港

E 空港

- 規制緩和による新規参入、運賃低下
- 地方路線の維持
- 小型機による多頻度運航

空 港

- 大都市圏における複数空港の機能分担
- 乗継ぎ・アクセスの改善による利便性の向上
- 観光振興等と連携した地域の活性化



1. 大都市圏における複数空港の機能分担

首都圏・関西圏における複数空港の連携・機能分担

複数空港を効果的・効率的に機能させるため、空港間の連携や適切な機能分担が必要。
利用者利便の観点から、国際線と国内線の乗り継ぎの円滑化が課題。

首都圏



羽田空港の
スロット配分

羽田-成田の
アクセス改善

羽田の国際
線 / 成田の
国内線就航

関西圏



関空の国際
・国内乗り継
ぎ機能の
向上

3空港間の
アクセス改善

3空港の
機能分担

成田空港

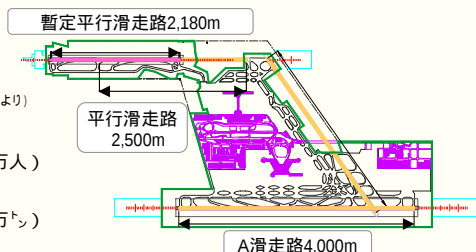
現 状

設置管理者

新東京国際空港公団
(国が100%出資の公団)

平成14年度実績 (空港管理状況調書より)

旅客数 2,973 万人
(国際: 2,862万人、国内: 111万人)
貨物量 203.9 万トン
(国際: 203.0万トン、国内: 0.9万トン)
発着回数 17.7 万回



暫定平行滑走路(2,180m)供用開始

- 発着枠の増加
(13.5万回→20万回(1.5倍)に増加)
- 国内線枠の大幅増(5千→2万回/年)により、国際線・国内線の乗継利便が向上
[平成14年度国内線発着回数 = 1.2万回(2.2倍)]

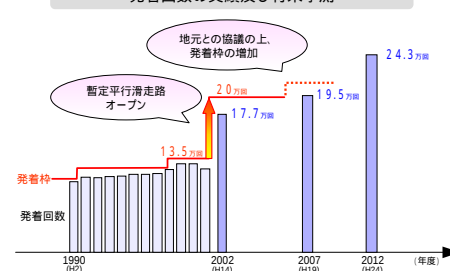
平成14年度実績(対13年度比)

発着回数 : 36%増加
旅客数 : 19%増加
貨物 : 26%増加

喫緊の課題

- 現在、空港容量をほぼ一杯に使用。現状のままでは、数年内に容量が一杯になることが予想される。また、暫定滑走路の誘導路構造、上空の混雑等により、恒常的に遅延が発生するなど、運航上の諸制約が既に発生。
- 今後、我が国が世界的な国家間競争を行っていく中で重要な役割を担う成田空港においては、我が国の国際競争力を向上させるための方策が必要。空港利用に係るトータルコストの軽減、利用者サービスの向上が必要。

発着回数の実績及び将来予測



空港機能向上

○ 平行滑走路(2,500m)等の早期整備

需要の増大に対し、機材の大型化等による対応が可能

	2,180m(暫定平行滑走路)	2,500m
使用機材	B767等の中型機中心	B747も含めた全供用機材
就航路線	離陸: アジア等の近距離中心 着陸: 米国、欧州も可能	近距離中心に、米西海岸(B747ならハワイ)くらいまで離陸可能

○ 地元との協議による更なる発着枠の拡大

民営化

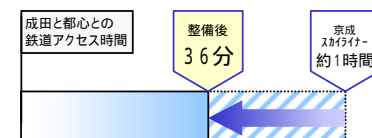
- 経営の一層の効率化
- 利用者利便の向上
- 会社の業務運営の自由度が向上
新規事業への進出が容易に

完全民営化に向けて、平成16年度に
全額国出資の特殊会社化

アクセス強化

○ 成田新高速鉄道の整備によるアクセス改善

都心からの所要時間を大幅短縮

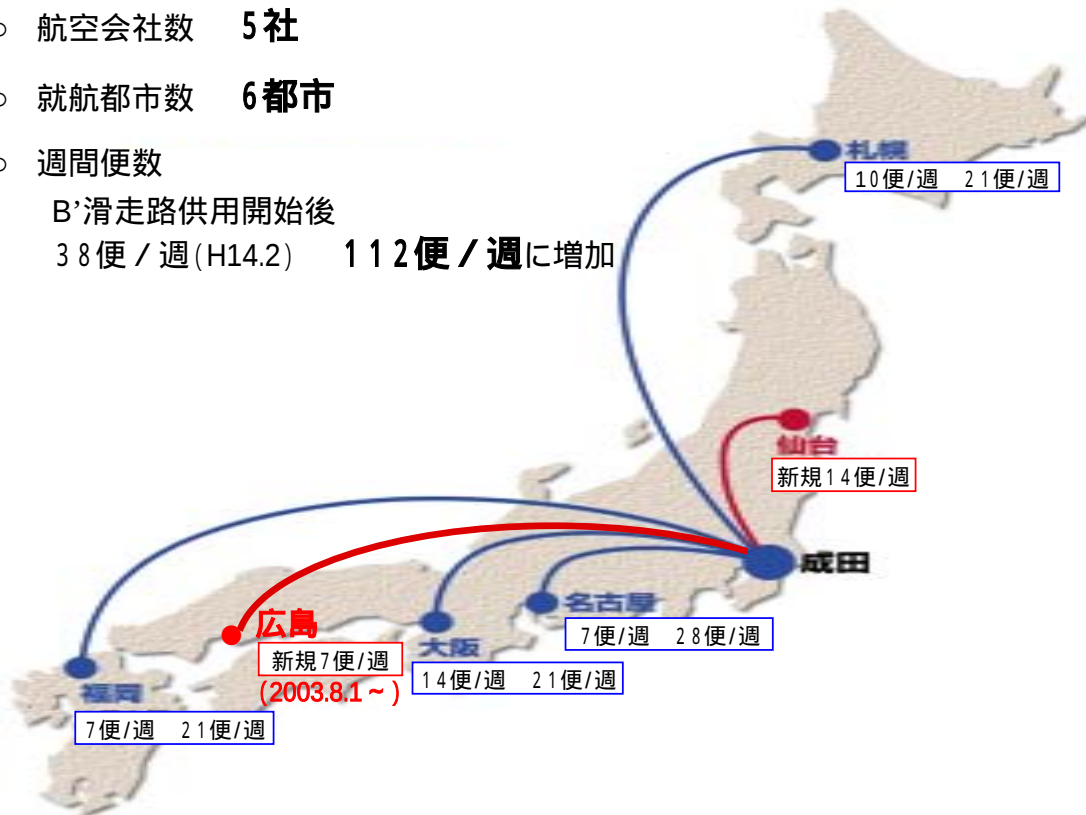


国際線・国内線の乗り継ぎ(成田空港)

成田では、暫定平行滑走路の供用により、国内線の路線が増加しているものの、国内線から直接乗り継ぎ出来る割合は限定的。

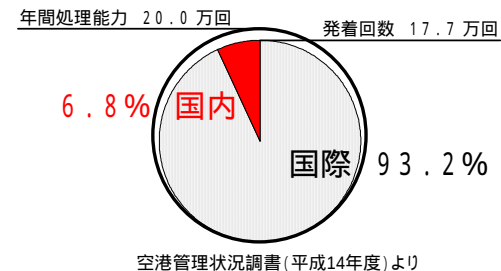
成田空港における国内線就航状況 (2003年10月)

- 航空会社数 **5社**
- 就航都市数 **6都市**
- 週間便数
B'滑走路供用開始後
38便/週(H14.2) **112便/週**に増加

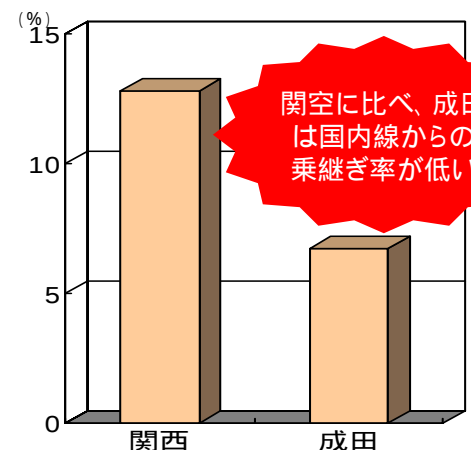


便数は暫定平行滑走路供用前後の比較
仙台線に関しては暫定平行滑走路供用直後は1便/日、5月27日より2便化

国際線・国内線の割合



出国空港別国内線利用率



平成13年度国際航空旅客動態調査より
各空港から出国した日本人のうち、当該空港までのアクセスに国内路線を利用した人の割合。

羽田空港

現 状

○ 国内(平成14年度)

旅客数 : 5,949万人

貨物量 : 57.3万トン

国内48空港と接続

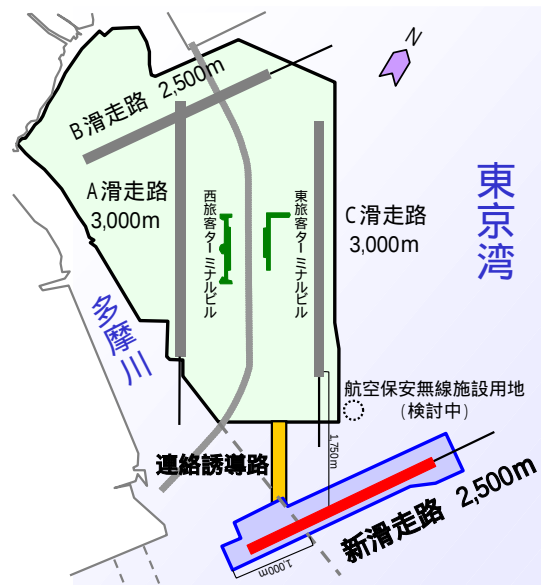


○ 国際

深夜早朝時間帯に国際旅客チャーター便を運航

平成14年度 : 582便(8.3万人)

再拡張事業



○ 新設滑走路の位置

現空港の南(C滑走路南端～新設滑走路中心までの距離1750m)
B滑走路と平行

○ 滑走路長 2500m

○ 処理容量

年間28.5万回 年間40.7万回 に増加(約1.4倍)

○ 平成16年度概算要求

107億円

(新設滑走路・誘導路の調査・設計、環境影響等の調査、PFI検討調査等)

羽田空港発着枠の配分

羽田空港の発着枠は、新規航空会社に対する配分をより重視し、競争促進。

SKY・
ADOの参入

H12.2
規制緩和

H14.10
JJ統合

H9.7
新C滑走路
供用

H12.7
新B滑走路
供用

H14.4
中華航空
成田移転

H14.10
JJ統合に伴
う返還

H15.7
滑走路占有
時間の短縮

合計

40便

57便

4便

12便

14便

127便

新規航空会
社の優遇

新規会社枠 6

新規会社枠 15

新規会社枠 4

競争促進枠 12

新規優遇枠 10

47

新規会社に優先配分。
残りは暫定的に既存各
社に配分。

新空港等
の優先

政策枠

1便路線(稚内等)及
び新空港路線(佐賀、
大館能代)へ配分

6

特定路線枠

新空港路線(能登、
新紋別)へ配分

2

既存航空
会社への
配分

自由枠

路線と切り離れた
配分を実施し、少
便数会社を優遇

28

航空会社評価枠

地方ネットワーク
への貢献等を評
価する視点を導入

40

国際チャーター 4

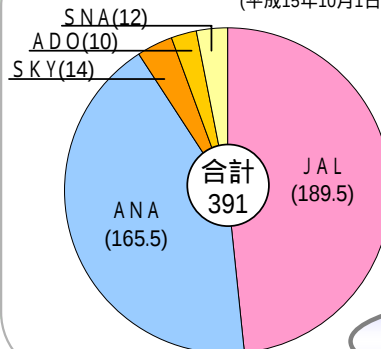
4

8

68

現在の枠の使用状況

(平成15年10月1日現在)



平成17年に再配分

羽田空港の国際化について

羽田空港の有効活用を図る観点から、羽田空港の国際化を実施

○ 深夜早朝時間帯の国際旅客チャーター便

- ・平成13年2月～：深夜早朝時間帯(23時～6時)における国際旅客チャーター便及び国際ビジネスジェットの運航を開始(最大週4発着(出発、到着それぞれ週2回))。
平成13年2月～平成14年3月：130便

- ・平成14年4月～：CIQ体制の拡充、国際線旅客ターミナルビルの改修により、最大週70発着(出発、到着合わせて1日10回の枠を設定)までの運航が可能となるように措置。
平成14年4月～平成15年3月：582便

○ ワールドカップ期間中の国際旅客チャーター便

- ・平成14年6月：ワールドカップ期間中、国内線増便に使用する発着枠を利用し、暫定的に国際線を受入れ(昼間時間帯に出发・到着それぞれ1日10発着程度の枠を設定し、計75便運航)。

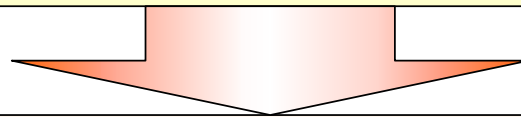
○ 成田の夜間着陸禁止時間帯におけるダイバート便の受入れ

- ・平成15年4月：成田が夜間着陸禁止(23時～6時)により利用できない場合に、羽田空港での受入れを可能とする措置を実施。

本措置により、5月4日未明、ワシントン空港における機材故障により約10時間出発が遅延した、ANA001便(旅客79名)が羽田空港に着陸。

○ 金浦 - 羽田間航空便の早期運航

- ・平成15年6月：日韓首脳共同声明において、「金浦(キンポ) - 羽田間航空便の早期運航を推進する。」とされた。これを受け、具体化に向けて検討した結果、11月30日から運航を実施することを決定。



キンポ 羽田 - 金浦(ソウル)間の 国際旅客チャーター便の運航

背景：平成15年6月7日の日韓首脳会談における共同声明

運航便数：昼間時間帯(6:00～23:00)に一日最大4便まで(日韓それぞれ2便を想定)

運航開始予定日：平成15年11月30日

関西3空港(関空、伊丹、神戸)について

関西3空港と主要都市の人口



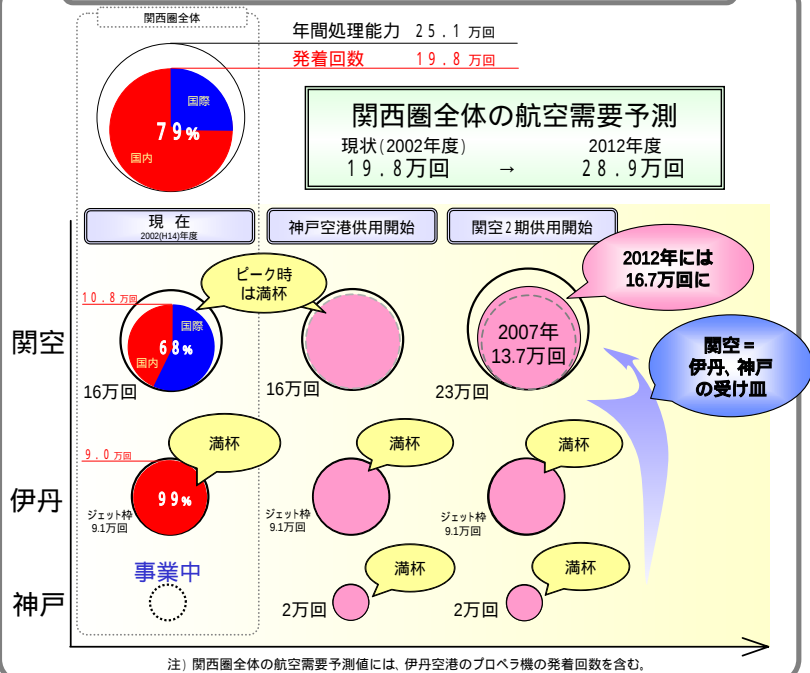
役割分担の考え方

関西国際空港 = 西日本を中心とする国際拠点空港・関西圏の国内線の基幹空港

伊丹(大阪国際)空港 = 関西圏の国内線の基幹空港

神戸空港 = 神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する空港

関西圏全体の需要予測と空港容量の関係



今後の検討の視点

中長期的な関西経済圏の発展の姿を踏まえ、増大が見込まれる航空需要に対し基幹的な役割を果たす関空を中心とした関西3空港の役割の明確化、連携の推進について検討が必要

関空: 国際拠点空港の着実な整備・活用

- ・国際線及び際内乗継ぎ向上等のための国内線の充実
- ・2期事業の着実な整備

伊丹: 在り方の見直し

- ・騒音の軽減(ジェット桟のプロペラ桟への転換、ジャンボ機等の高騒音機の機材制限、長距離路線の就航制限等)
- ・環境対策費の負担の適正化(平成15年度予算で措置)
- ・空港整備法上の位置付けの見直し

神戸: 後背圏の航空需要に対応するとともに、神戸市以西の需要に対して伊丹空港の容量制約を緩和し、利用者利便を向上

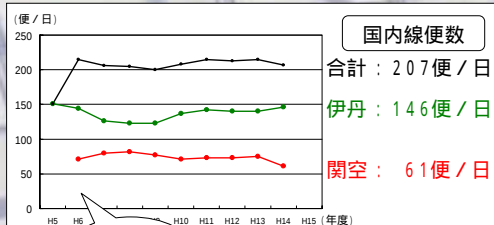
関西3空港の在り方については、地元経済団体、地方自治体が組織する「関西3空港懇談会」においても検討中

国際線・国内線の乗り継ぎ(関西国際空港)

関空では、国際線と国内線が両輪となって空港が機能している。
ただし、国内線については、伊丹空港への路線の集約等により、十分とは言えない状況。

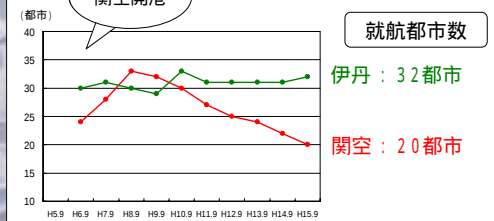
国内線

関空・伊丹における国内線発着状況



関空開港

就航都市数



就航都市

- 2003年11月現在就航している都市 (季節運航を含む)
 - 現在運航していない都市
- これまでの就航都市数：37都市



国際線・国内線の割合

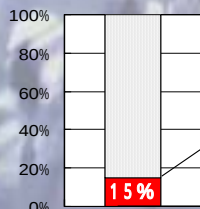
年間処理能力 16.0 万回

発着回数 10.8 万回

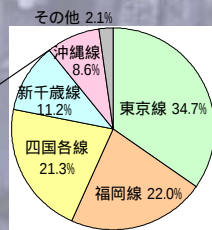


乗り継ぎ

国内線旅客のうち国際線との乗り継ぎ旅客の割合



乗り継ぎ旅客の利用国内路線別割合



関西国際空港側資料より

旅客ターミナルビルの乗り継ぎ動線 (上下移動のみで可能)



国際線

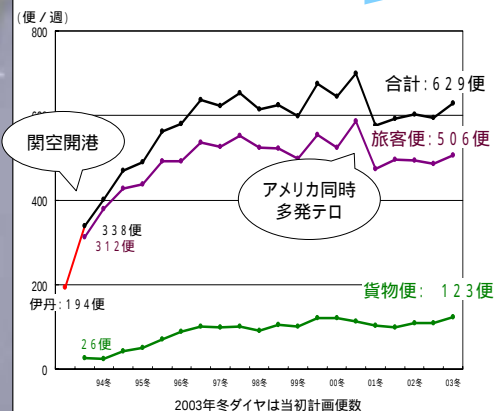
- 航空会社数 50 社
- 就航国(地域)数 30 ヶ国
- 就航都市数 68 都市
- 就航便数 629 便/週 (2003年冬ダイヤ)

国際定期便就航便数の推移

伊丹 194便/週

開港後 338便/週

現在 629便/週



3大都市圏の後背圏

我が国の3大都市圏の人口・経済規模は世界の先進国と同水準

国名	人口(万人)	国(域)内GDP(兆円)
アメリカ	28,480	1,074
日本	12,729	534
ドイツ	8,236	206
イギリス	5,954	158
フランス	5,919	144
イタリア	5,795	118
カナダ	3,108	78
スペイン	4,027	62
韓国	4,734	51
オーストラリア	1,949	43
オランダ	1,604	41

1都3県 : 東京、神奈川、千葉、埼玉

1都7県 : 東京、神奈川、千葉、埼玉、
茨城、栃木、群馬、山梨近畿2府4県 : 大阪、京都、兵庫、滋賀、
奈良、和歌山関西2府7県 : 大阪、京都、兵庫、滋賀、
奈良、和歌山、福井、三重、
徳島

東海3県 : 愛知、岐阜、三重

中部圏 : 愛知、岐阜、三重、静岡、長野、
富山、石川、福井、滋賀

首都圏	1都3県	3,365	155
	1都7県	4,158	186
近畿圏	近畿2府4県	2,090	84
	関西2府7県	2,441	97
中部圏	東海3県	1,106	48
	中部圏	2,156	91

為替レート : 1ドル = 110円換算

[出典]

海外人口 : 国連 人口推計(2001年値)

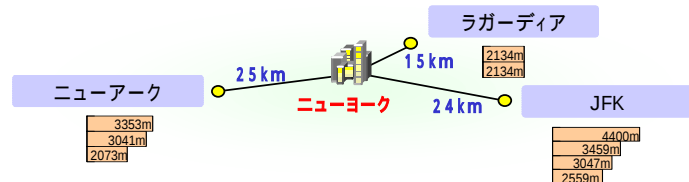
海外GDP : OECD統計(2000年値)

国内人口 : 県民経済計算年報(2001年値)

国内GDP : 人口推計年報(2000年値)

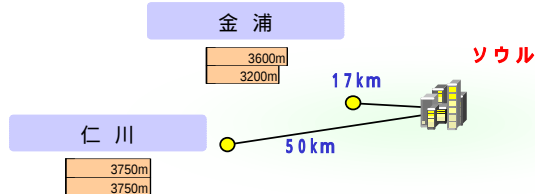
世界の大都市圏における複数空港の機能分担について

就航路線の距離により分担



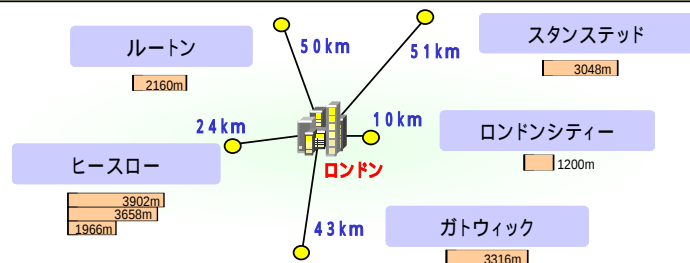
空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状
JFK (24km)	4400m 3459m 3047m 2559m	制限無し	国際線(全方面)、 国内線半々
ニュー アーク (25km)	3353m 3041m 2073m	制限無し	国内線主体 (国際線は米州、欧州方面)
ラガー ディア (15km)	2134m × 2	1500マイル以内の国内線 及び国際線並びにデンバー 国際線に関してはプレ クリアランス施設のある 空港に限る	ほぼ国内線 (国際線はカナダ3都市)

国際線・国内線により分担



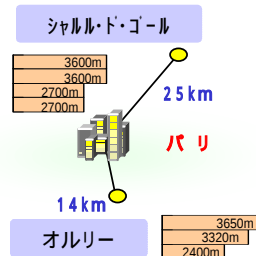
空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状
仁川 (50km)	3750m × 2	国際線 全方面主体	国際線全方面及び 国内フィーダー線
金浦 (17km)	3600m 3200m	国内線	国内線

混雑空港で貨物専用便等を排除



空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状
ヒースロー (24km)	3902m 3658m 1966m	混雑時間帯から 貨物専用便・ ジェネアビを排除	国際線全方面 及び国内線
ガトウィック (43km)	3316m	混雑時間帯から 貨物専用便・ ジェネアビを排除	国際線及び国内線 (国際線はアジア・オセアニアを除く)
スタンステッド (51km)	3048m	制限無し	欧州方面国際線 国内線・貨物専用便
ルートン (50km)	2160m	制限無し	欧州方面国際線 国内線
ロンドン シティ (10km)	1200m	制限無し	欧州方面国際線 (ビジネス)

混雑空港で便数制限を行うことにより分担



空港 (都心からの距離)	滑走路	機能分担の考え方	機能分担の現状
シャル・ド・ゴール (25km)	3600m × 2 2700m × 2	制限無し	国際線全方面 及び国内フィーダー線
オルリー (14km)	3650m 3320m 2400m	企業毎の便数の上限 (1日4便)を設定 ただし路線毎の年間旅客数に 応じて一定座席以上の航空機 を使用すれば制限を免除	国内線主体 (国際線はCDGにシフト)

2 . 空港アクセスの改善等による利便性の向上

空港は、事業実施中の空港を加えると、配置的側面からは概成。
 今後は、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点化。

既存空港の機能の保持

滑走路、無線施設、航空灯火等の維持・更新、管制塔の耐震化など安全性を確保し空港機能を保持するための整備を実施



航空輸送サービスの質の向上

空港アクセス等航空サービス高度化推進事業の創設

航空輸送サービスの質の向上を図り、観光立国の実現等に資するため、空港へのアクセス改善、バリアフリー化など更に使いやすい空港機能の充実、ILSの高カテゴリー化など空港運用の高度化、国際線施設の拡充等を実施。

空港アクセスの改善

関空連絡橋通行料金に関する社会実験

アクセス料金・時間の面で問題あり

関空連絡橋の通行料金の引下げ実験の実施

航空旅客・関空訪問者等の増大効果の検証

あわせて、道路行政と連携しETCを利用した場合の関空連絡橋と阪神高速道路公園等の有料道路の乗継ぎ割引及び関空駐車場料金割引に関する社会実験の実施を検討

利用者の利便性向上

空港におけるバリアフリー(歩道ルーフの例)



空港の運用の高度化

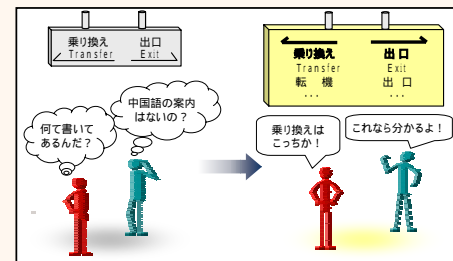
快晴時



霧の中でも着陸可能に

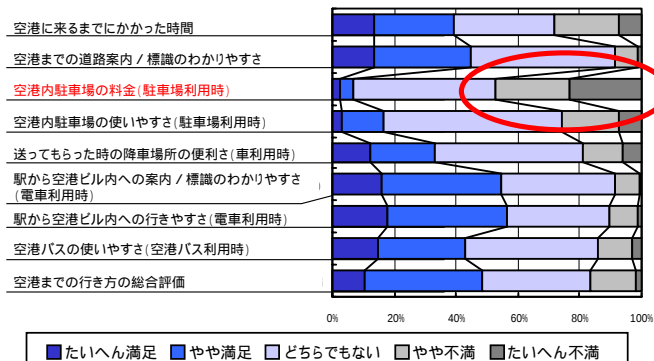


国際旅客の利便性向上

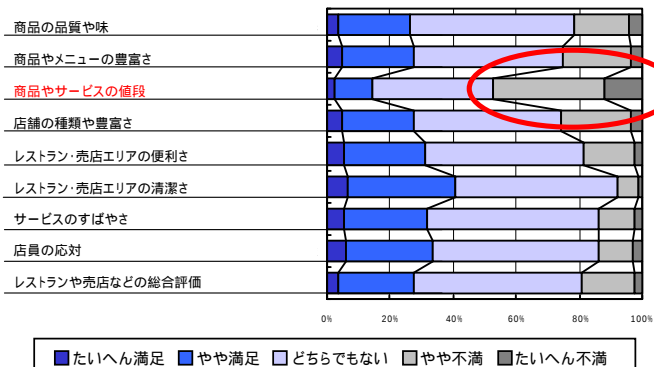


アクセス以外でも、駐車場、ターミナルビル内の飲食料金等について利用者の不満は大きい。

利用者の満足度(空港までの行き方): 駐車料金についての不満が高い



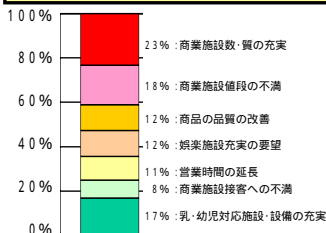
利用者の満足度(飲食店・売店): 値段に対する不満が高い



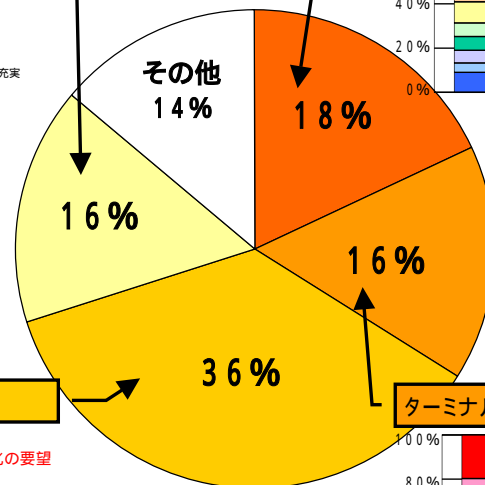
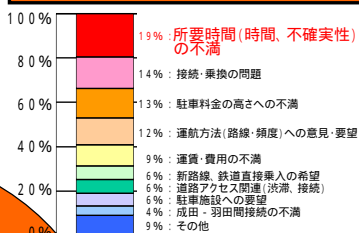
羽田空港利用者の意見・要望

空港利用者満足度調査の自由回答に寄せられたコメント

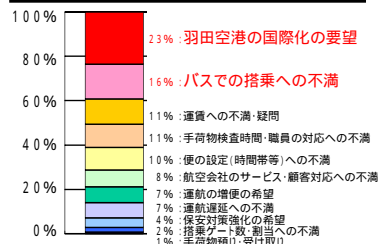
利便施設の意見・要望



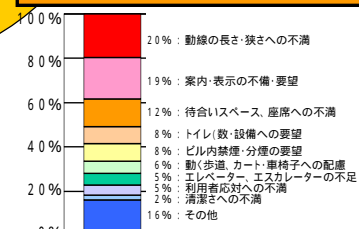
空港アクセス関係の意見・要望



運航関係の意見・要望



ターミナルビル関係の意見・要望

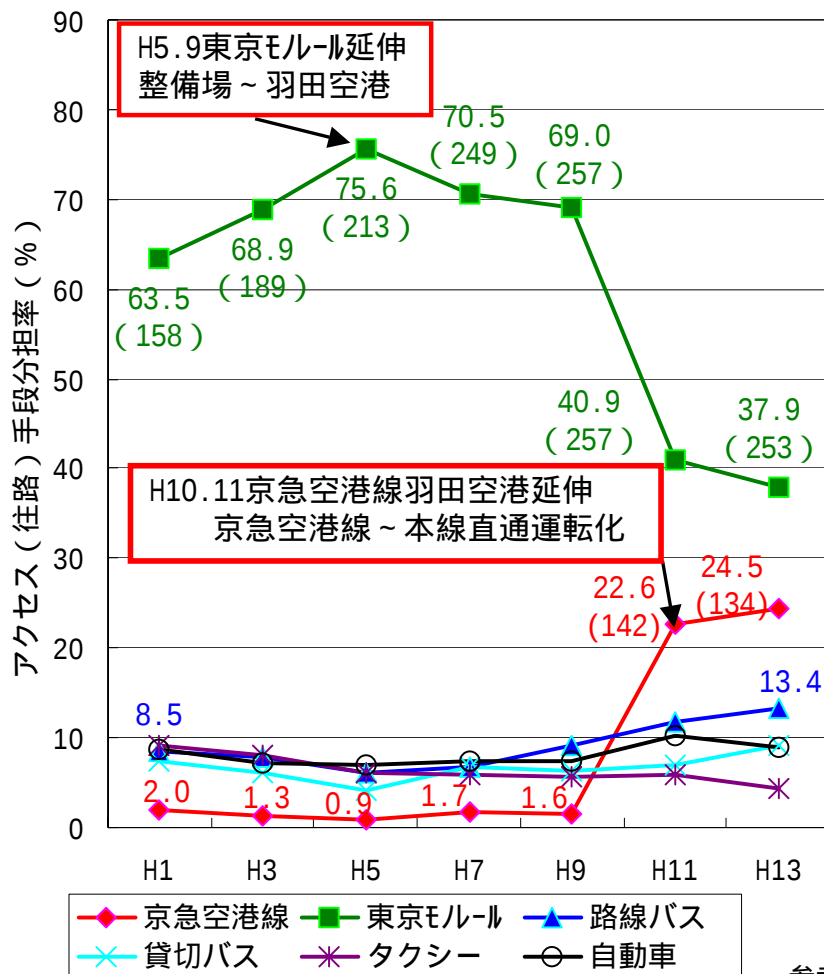


利便性向上に対する利用者の反応

アクセス手段の整備により便利になった輸送機関へ利用者がシフトしている。

羽田空港アクセス交通手段分担率の推移

(出発地→羽田空港
(航空機搭乗))

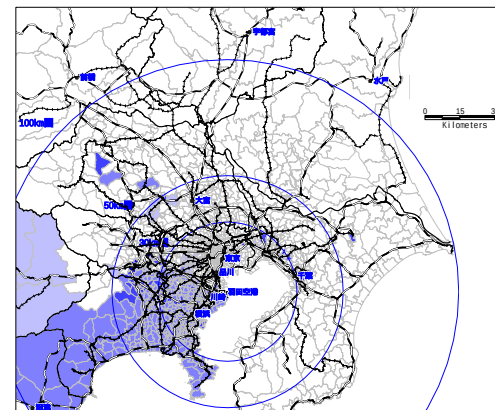


数値の凡例

<東京モノレール>
分担率
(終日本数)

<京急空港線>
分担率
(終日本数)

京急空港線延伸・直通化(H10.11)の時間短縮効果



(着色部分が時間短縮効果のあった地域)

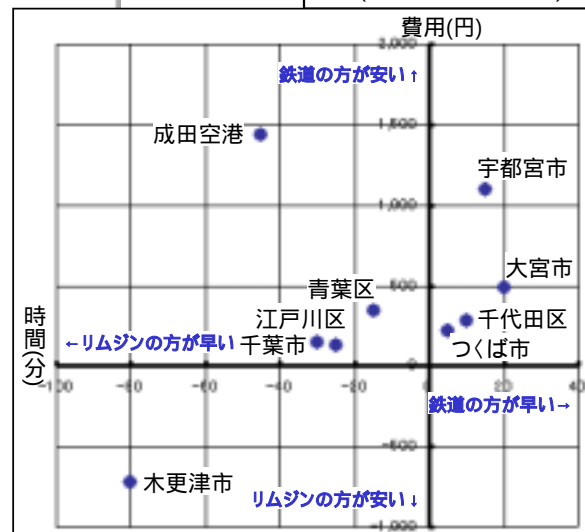
参考: 航空旅客動態調査、都市交通年報

鉄道とリムジンバスの比較

地域によって最適な輸送手段は異なり、
利用者は運賃や時間に関する情報を収集し、比較検討する必要がある。

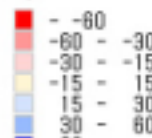
【羽田空港へのアクセス時間(リムジン - 鉄道)】

時間と料金の差(例)
(リムジンバス - 鉄道)



鉄道とリムジンバスとの総時間差

(分)

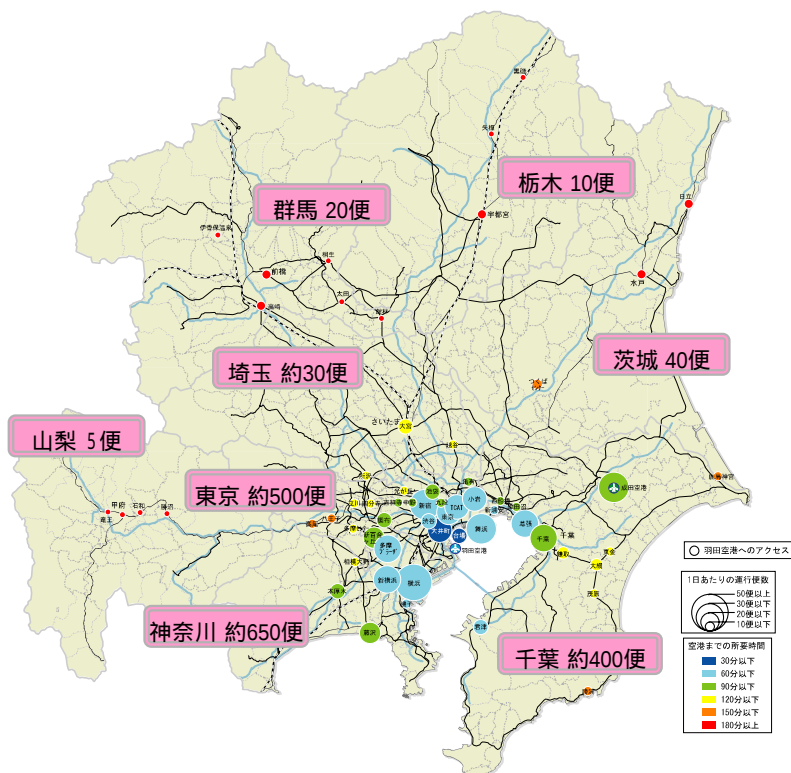


赤色で表示：リムジンバス
の方が鉄道より所要時間が
短い地域

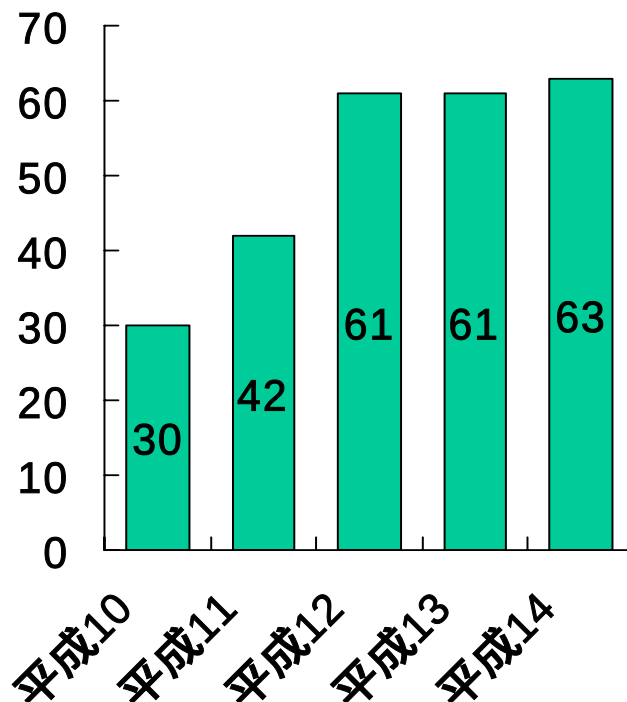
空港アクセスの向上に係る取組み(バス)

空港バスは都心の拠点地区のみならず、近郊都市と空港を直結する交通機関として近年、系統数が急速に増加している。

羽田空港におけるアクセスバスネットワーク

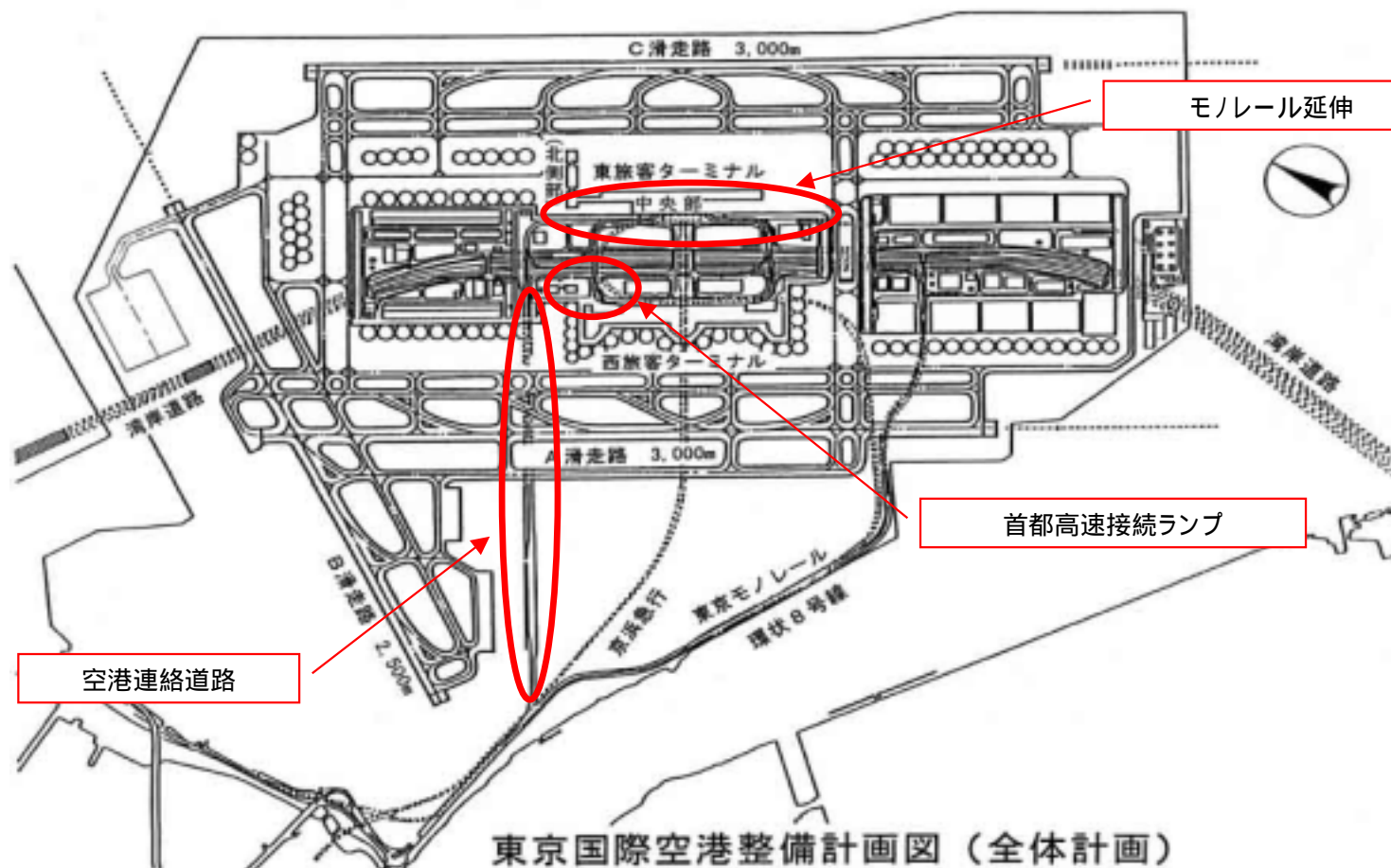


空港アクセスバスの系統数の推移(羽田)



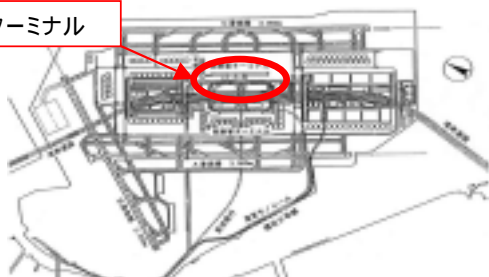
空港ターミナルの改良

羽田では、モノレールの延伸や空港連絡道路の整備、首都高速接続ランプの増設等種々のアクセス手段を整備し、総合的にアクセスを改善。



アクセスだけでなく、交流の結節点となる空港ターミナルの整備により、移動の円滑化、空間の充実を図り、利用者満足度を向上。

東旅客ターミナル



ターミナルビル
から直接飛行機
に乗降できる便
数の割合：
約6割→約9割
に増加



東旅客ターミナルビル(第2旅客ターミナルビル)



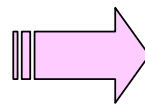
東旅客ターミナル遠景



東旅客ターミナルビル中央の吹き抜け大空間

空港ターミナルの改良

受託手荷物保安検査システムの整備(インラインシステム)



安全性の向上

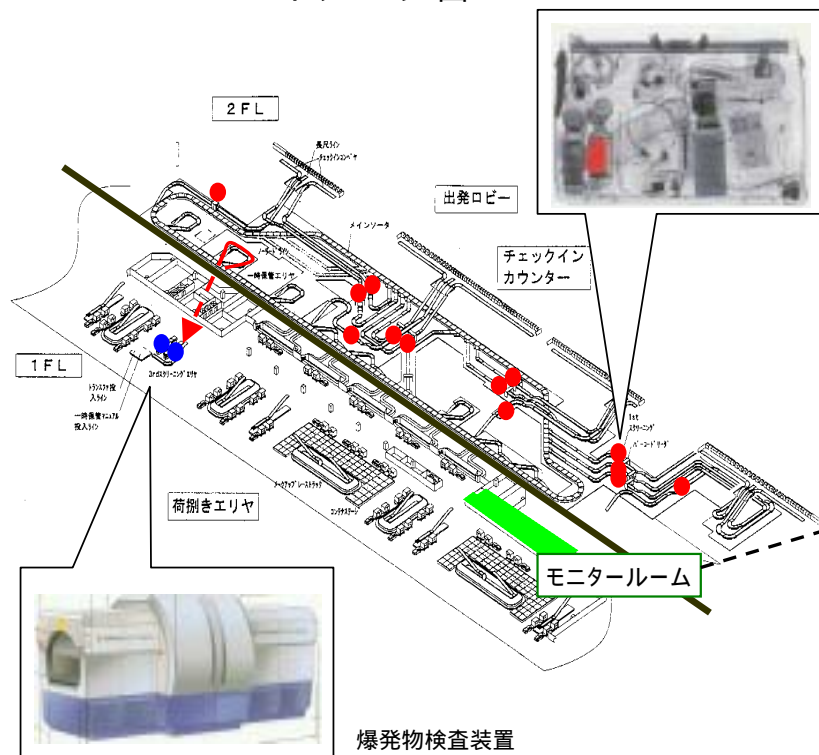


チェックイン時間の短縮

手荷物を平面画像で検査する従来のX線検査に代え、手荷物を立体的に把握し、危険物を自動探知するX線検査機器及び爆発物検知装置を有機的に組み合わせた検査システムを導入し、確実かつ効率的な検査システムを確立。

イメージ図

新型X線装置



従来 : 平面透視による検査。不審物は検査員が開披することにより最終的に検査。
高性能爆薬に対応した検査は困難。

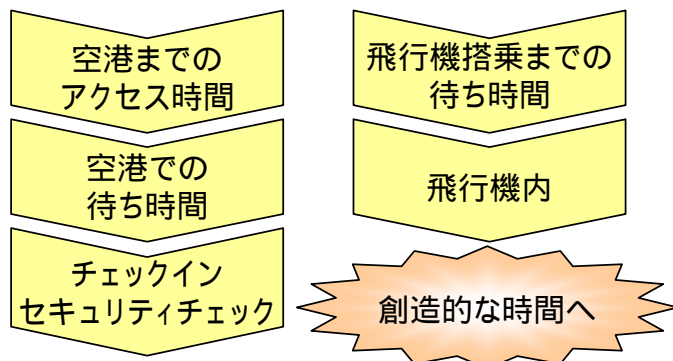
システム導入後: 立体透視型機器による検査により、危険物探知の
確実性、効率性が向上。
高性能爆薬に対応した爆発物探知が実現。



利用者から見た時間の有効利用のための新たな視点

空港までのアクセス、空港ターミナルでの待ち時間等、利用者にとって「無駄な時間」が存在。
インターネット接続環境の整備等により、「創造的な時間」を提供。

航空を利用した移動に伴う「無駄な時間」



空港でのインターネット接続環境整備 (成田空港の例)

成田空港では、『e - エアポート』構想の一環として、空港内一般エリアで世界最先端のインターネット接続環境を整備し、利用客が空港で様々な過ごし方・楽しみ方ができるよう取り組んでいるところ。



成田空港ウェブサイトより転載。

飛行機内におけるインターネット接続

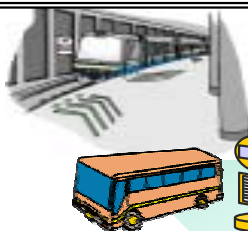
衛星を使った高速の通信ネットワークを利用して、飛行機の乗客がインターネット等を利用できるサービスが一部で提供されている。



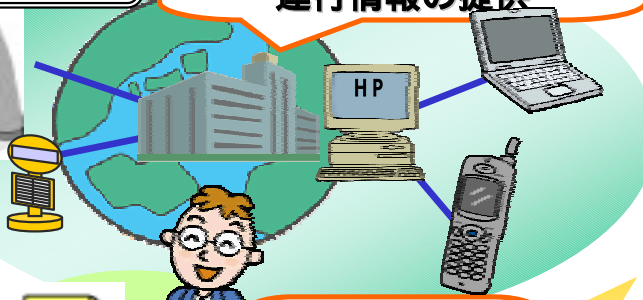
空港機能の向上のための新たな手法の検討

利用者の利便性向上のため、従来見過ごされていた領域にも目を向けることが必要。
サード・パーティ・ビジネス^(注)による空港機能の向上等、新たな取組みも検討。

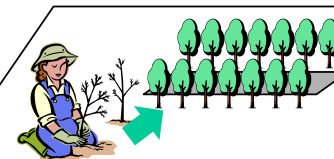
空港アクセス情報の提供



空港アクセス鉄道・バスの 運行情報の提供



屋上緑化



ICカードの展開



空港の駐車場 でも利用



移動円滑化



空港内店舗でも利用



広告収入を活用してシステムを導入

イメージ・景観の改善 ～美しい広告の展開～



(注) 行政と企業の両方に埋もれている異なる資源を組み合わせることで、従来にないビジネス領域を創造すること。
NPM(New Public Management)の一環として英国等で展開されている新しいアプローチ。

3. 航空サービスと連携した地域の活性化

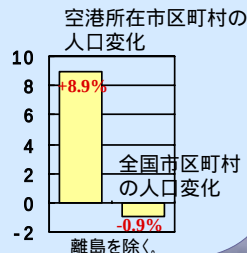
航空サービスと連携した地域の活性化

雇用・産業

出雲空港の滑走路延長(H5)前後から企業が進出、(株)村田製作所他が進出、計2400名ほどの従業員が従事することとなった。地元の工業出荷額が平成2年567億円であったものが、平成13年には3088億円と約6倍になった。また、地元の製品出荷額は県内の3割を占め第一位となっている。

人口・税収の増加

空港後背地における新たなビジネス機会の拡大や企業進出に伴い、地域所得の増加や人口定着など、地域経済の活性化を促進します。



農業振興

航空便により鮮度を保ったスピーディーな輸送が可能となり、農産品出荷市場が広がります。全国でフライト農業が実現しており、富山空港からは、東京や関西方面に定期便を活用して球根などを出荷しています。庄内空港周辺の農家では農芸生産共販運動を行うなど積極的に取り組んでいます。

観光客

空港の整備により、定期便の就航やジェット化が実現することで、全国からの観光客の増加が期待できます。利尻空港ではジェット化(H11)により旅客数が約2.5倍、観光客のチャーター便がH14年度に10便就航したほか、旅館の新築や、航空機を利用した生ウニの出荷など、新たなビジネスが生まれています。

航空サービス

国際交流

空港の整備により、地域住民の関心が他の地域や海外にも向くようになるとともに、交通利便性の向上により、老人など移動に消極的だった人も旅行に出かける機会が増えます。

防災

空港は、道路、鉄道と比較すると地震に強い交通基盤施設であり、大地震が発生した際には、地域の防災拠点として重要な役割が期待されています。

イベント

福島県では、空港の立地(H12滑走路延長完成)がインパクトとなって平成13年「うつくしま未来博」が開催されました。また、毎年、「空の日」「空の旬間」には全国の空港等のうち1箇所をスカイフェスタ会場として大規模なイベントが開催されるほか、全国の各空港で航空に関する様々なイベントが行われています。

他地域との交流

例えば中標津空港のジェット化(H2)に伴い、空港周辺でスポーツ関係の合宿が行われるようになったほか、中標津町と川崎市が保養所契約を結び平成3年から川崎市民が三泊四日で計4回(一回40名)訪問し、好評を博しています。

空港との連携による地域への効果(福島・鹿児島空港の例)

福島空港

(平成5年 供用開始、平成10年 滑走路延長)

○隣接都市の成長

須賀川市

工場増設・設置件数 55件 (H元→H12)、雇用人数 2192人

製品出荷額 12%UP [1581億円→1763億円 (H元→H11)]

人口 12%UP [6万人→6.7万人 (H元→H14)] (全国平均は+3%)

うつくしま未来博開催(H13) 来客数 166万人

○雇用の発生

玉川村

企業立地24.5haの工業団地が完売、1000名の雇用人数
空港内就業者約300名、うち50名が玉川村出身者

商業販売額 117%UP 2480百万円→5375百万円 (S60→H13)

空港関係税収 1億2500万円 (H12年度)



●うつくしま未来博【観光客誘致】

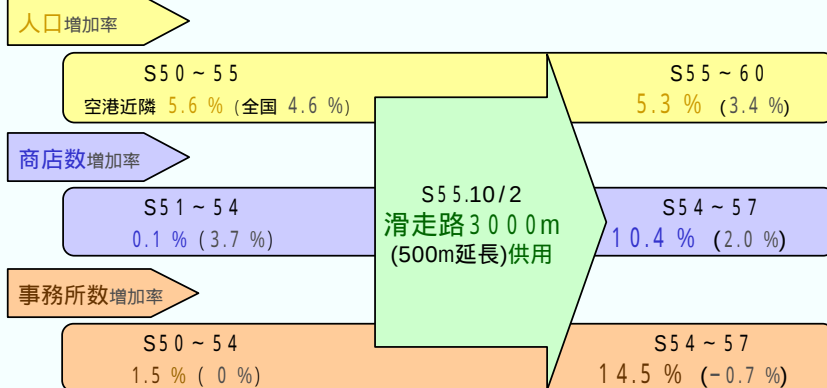


3ヶ月弱(7/7～9/30)の開催期間中に約166万人の来客がありました。

鹿児島空港

(昭和55年 滑走路延長)

○空港近隣地域の人口等の増加



上記空港近隣とは、国分市、吉田町、祁答院町、薩摩町、菱刈町、加治木町など鹿児島空港近隣の1市15町。

○空港近接地への工業団地の展開

鹿児島空港付近には、高度技術開発企業の進出が多い

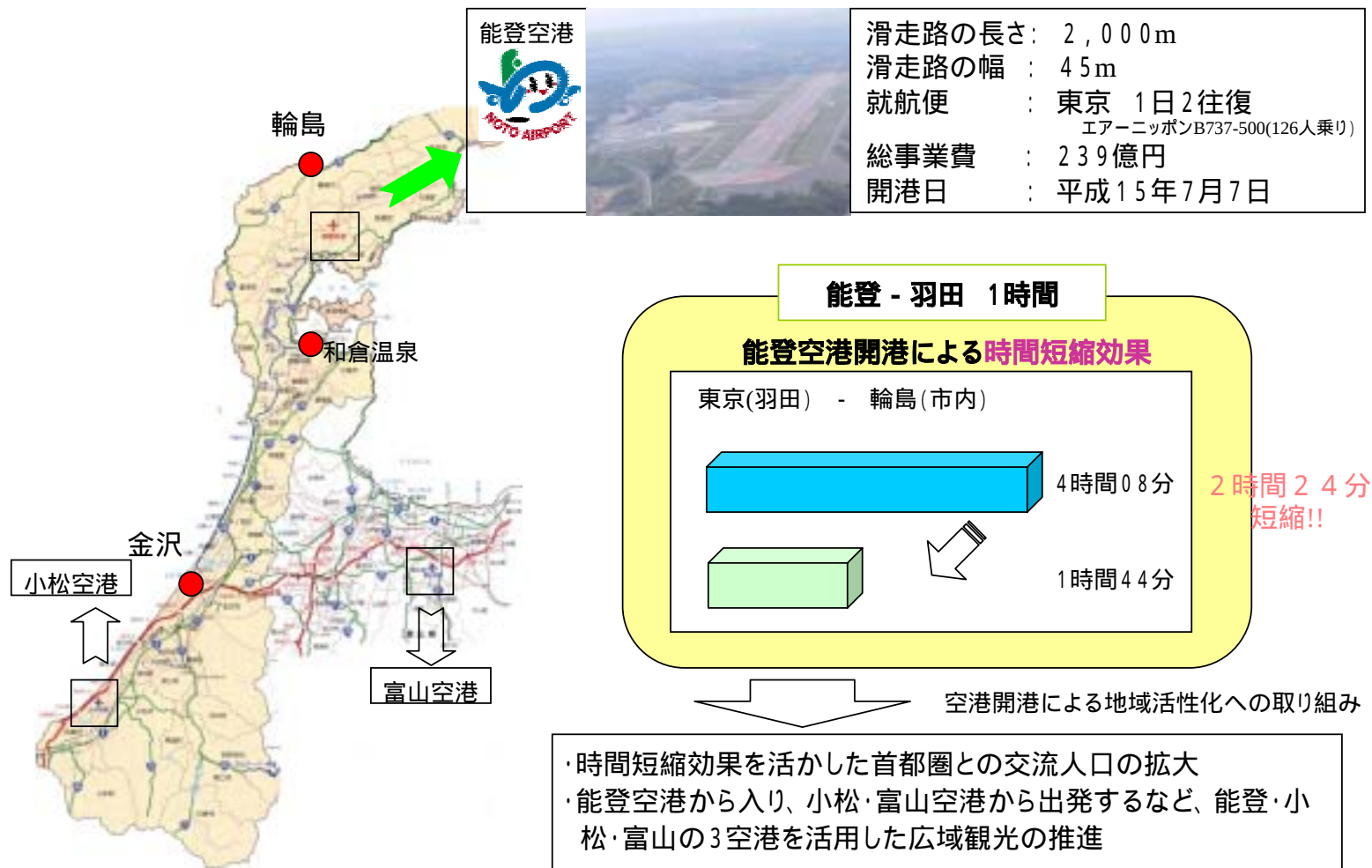
例) 進出企業名

・京セラ、ヤマハ、日本特殊陶業、日本電気、富士通等

例) 国分準人テクノポリス

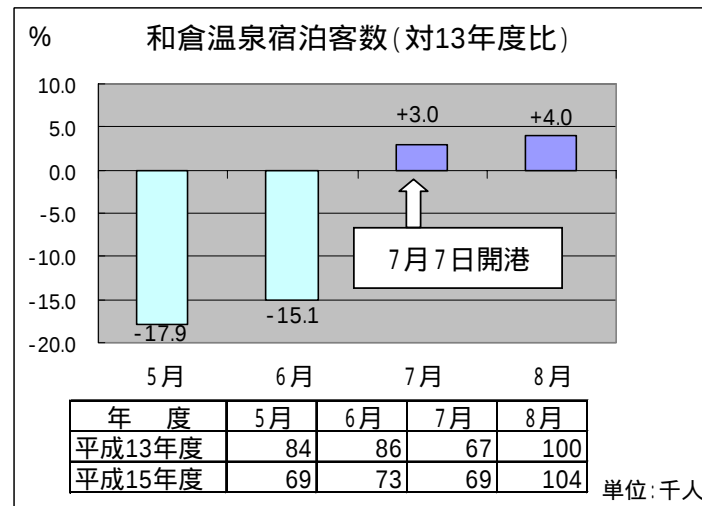
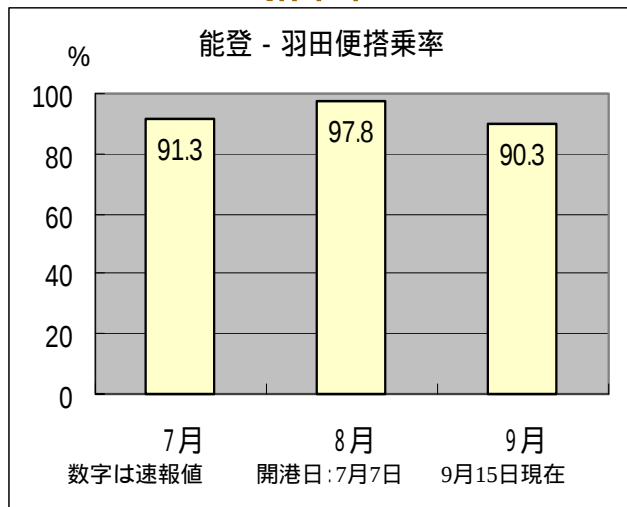
・エレクトロニクス、バイオテクノロジー、ファインセラミック等新材料の開発
・県工業技術センター、鹿児島頭脳センター、県人材育成センター、鹿児島大学地域共同研究センター、などの地域産業支援機能の充実・強化。
・国分上野原テクノパークなど工業用地の整備
・ホテル、ショッピングなど都市機能を備えた快適空間の創出
・交通・情報等交流基盤の整備

空港との連携による地域への効果(能登空港の例)



能登空港の開港により、観光客が増加。
ターミナルビルの多機能化や専門学校誘致で地元活性化にも寄与。

能登空港開港後の**搭乗率**推移



平成14年度は大河ドラマという特殊事情があったため除外してある



能登空港ターミナルビル

全4階建て。3・4階を中心に能登地区における県の出先機関等(20機関約200人)を集約。
→ 行政の拠点



日本航空学園
(今年4月開校)

日本航空第二高校と(専)日本航空大学校が開校。4月開校時は1年生を中心に約400名、3年後には約1,000名となる。→ 勉学の拠点、定住人口の増加

各空港の路線数・便数の変化

路線や便数の設定状況は、空港によってまちまち。
 空港は単体では機能せず、実際に路線が設定され、十分な便数が確保されてはじめて利用者や地域にも価値がある。

路線数減少・便数増加の例

熊本空港	平成7年度	平成14年度
- 東京	8 便	12 便
- 伊丹	6 便	8 便
- 関空	3 便	4 便
- 名古屋	1 便	4 便
- 那覇	1 便	1 便
- 札幌	0.4 便	-

福島空港	平成7年度	平成14年度
- 伊丹	2 便	2 便
- 札幌	1 便	2 便
- 那覇	0.4 便	1 便
- 福岡	1 便	1 便
- 帯広	0.5 便	-

主要路線に集中

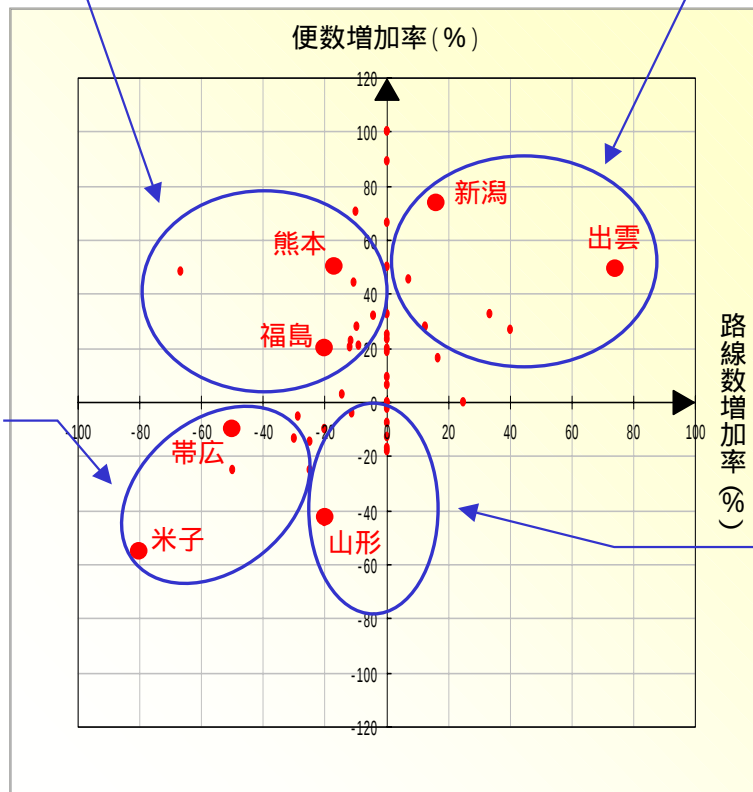
路線数・便数ともに減少の例

帯広空港	平成7年度	平成14年度
- 東京	4 便	4 便
- 関空	1 便	1 便
- 名古屋	1 便	-
- 福島	0.6 便	-

米子空港	平成7年度	平成14年度
- 東京	4 便	4 便
- 伊丹	2 便	-
- 関空	1 便	-
- 隠岐	1 便	-
- 福岡	1 便	-

主要路線以外は減少

各空港の路線数・便数の変化(平成7年度→平成14年度)



「数字で見る航空」より航空局作成

便数については、以下のとおり。

・ H12.2の改正航空法施行前において、定期航空運送事業者として扱われていた航空会社 (JAL/ANA/JAS/JTA/ANK/JAC/JEX/SKY/ADO) を対象とした。

路線数・便数ともに増加の例

新潟空港	平成7年度	平成14年度
- 伊丹	3 便	7 便
- 札幌	2 便	6 便
- 名古屋	2 便	2 便
- 福岡	1 便	2 便
- 那覇	1 便	1 便
- 関空	2 便	-
- 旭川	-	0.5 便
- 女満別	-	0.5 便

出雲空港	平成7年度	平成14年度
- 伊丹	4 便	6 便
- 東京	4 便	5 便
- 隠岐	1 便	1 便
- 福岡	1 便	1 便
- 名古屋	-	1 便
- 那覇	-	0.5 便
- 札幌	-	0.4 便

ネットワークの拡充

路線数・便数ともに減少の例

山形空港	平成7年度	平成14年度
- 伊丹	2 便	2 便
- 関空	1 便	2 便
- 東京	3 便	1 便
- 札幌	2 便	1 便
- 名古屋	1 便	-

運航頻度の低下

4 . 參考資料

定期便就航空港(離島を除く)のアクセス現況

空港名	母都市からのアクセス			最寄り駅からのアクセス(20分以内)			最寄りICからのアクセス(20分以内)		
	起点	距離	時間	駅名	距離	時間	IC名	距離	時間
		(km)	(分)		(km)	(分)		(km)	(分)
第一種空港									
東京	東京駅	17	40	羽田空港駅	0	0	空港中央IC	0	0
新東京	東京駅	66	60	成田空港駅	0	0	新空港IC	0	0
大阪	新大阪駅	12	25	大阪空港駅	0	0	大阪空港IC	0	0
関西	新大阪駅	60	45	関西空港駅	0	0	関西空港IC	0	0
第二種A空港									
新千歳	札幌駅	50	40	新千歳空港駅	0	0	千歳IC	8	10
稚内	稚内駅	12	35	稚内駅	12	15	-	-	-
釧路	釧路駅	24	45	-	-	-	-	-	-
函館	函館駅	9	20	函館駅	9	20	-	-	-
仙台	仙台駅	20	40	館腰駅	6	12	仙台空港IC	5	8
新潟	新潟駅	9	30	新潟駅	9	20	新潟空港IC	7	15
名古屋	名古屋駅	19	30	-	-	-	楠IC	3	5
広島	広島駅	40	50	白市駅	8	14	河内IC	3	5
高松	高松駅	20	35	-	-	-	-	-	-
松山	松山駅	6	20	松山駅	6	20	-	-	-
高知	高知駅	12	40	後免駅	7	20	-	-	-
福岡	博多駅	3	5	福岡空港駅	0	0	空港通IC	2	4
北九州	小倉駅	12	30	下曽根駅	1	2	小倉東IC	3	7
長崎	長崎駅	45	55	-	-	-	大村IC	5	9
熊本	熊本駅	18	60	-	-	-	益城熊本空港IC	8	10
大分	大分駅	52	55	-	-	-	安岐IC	8	10
宮崎	宮崎駅	7	10	宮崎空港駅	0	0	宮崎IC	3	5
鹿児島	西鹿児島駅	35	60	-	-	-	溝辺鹿児島空港IC	1	2
那覇	那覇市	10	20	-	-	-	那覇IC	11	20

空港名	母都市からのアクセス			最寄り駅からのアクセス(20分以内)			最寄りICからのアクセス(20分以内)		
	起点	距離	時間	駅名	距離	時間	IC名	距離	時間
		(km)	(分)		(km)	(分)		(km)	(分)
第二種B空港									
旭川	旭川駅	16	40	-	-	-	-	-	-
帯広	帯広駅	25	40	-	-	-	-	-	-
秋田	秋田駅	29	50	-	-	-	秋田南IC	10.0	20
山形	山形駅	23	40	さくらんぼ東根駅	3	5	-	-	-
山口宇部	小郡駅	23	40	草江駅	1	2	宇部IC	9	13
第三種空港(離島を除く)									
紋別	紋別市	8	15	-	-	-	-	-	-
女満別	網走市	22	30	女満別駅	5	5	-	-	-
中標津	中標津町	4	10	-	-	-	-	-	-
青森	青森駅	20	35	-	-	-	-	-	-
花巻	花巻駅	5	17	花巻空港駅	3	7	花巻IC	3.5	8
大館能代	大館駅	25	60	鷹巣駅	6	10	-	-	-
庄内	酒田駅	23	35	-	-	-	庄内空港IC	1.2	2
福島	郡山駅	31	40	-	-	-	-	-	-
富山	富山駅	8	20	富山駅	8	20	富山IC	3	5
松本	松本駅	9	30	-	-	-	塩尻北IC	3	5
南紀白浜	白浜駅	5	10	白浜駅	5	10	-	-	-
鳥取	鳥取駅	9	20	鳥取駅	9	20	-	-	-
出雲	松江駅	14	25	-	-	-	宍道IC	6	10
石見	益田駅	7	15	益田駅	7	15	-	-	-
岡山	岡山駅	17	30	-	-	-	岡山IC	14	20
佐賀	佐賀駅	14	35	-	-	-	-	-	-
共用飛行場									
丘珠	札幌駅	12	30	栄町駅	2	5	伏古IC	4	5
三沢	三沢駅	9	15	三沢駅	9	15	-	-	-
小松	小松駅	5	12	小松駅	5	12	小松IC	2	5
美保	米子駅	13	30	-	-	-	-	-	-
徳島	徳島駅	10	30	-	-	-	鳴門IC	7	20

距離・時間の起点は市役所、中心駅等とした
最寄り駅からの時間は航空会社時刻表などより作成

定時性、速達性等の向上を図るため、各地でアクセス鉄道を整備

仙台空港



整備区間: JR名取駅-空港間
(7.1km)

開業年度: 平成18年度

効果: 約40分(バス) → 17分(快速)

道路(自動車)利用



仙台空港線(電車)利用



快速

普通

所要時間

所要時間

所要時間

所要時間

所要時間

所要時間

所要時間

中部国際空港



整備区間:

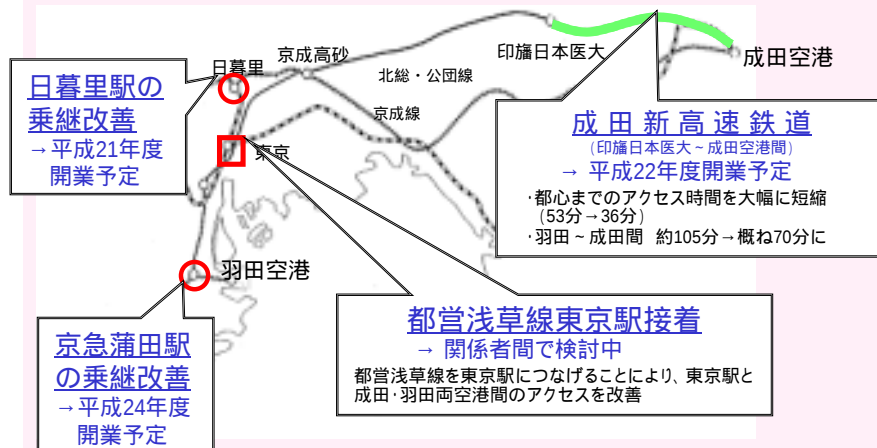
名鉄常滑駅～空港駅(仮称)

(4.2km 名鉄線と直通運転予定)

開業年度: 平成16年度

効果: 名古屋 - 空港間 28分

成田・羽田空港



那覇空港



整備区間:

空港～市街地～首里

(12.9km)

開業年度: 本年8月

効果: 約50分(バス) → 27分



空港アクセスの向上に係る取組み(自動車)

アクセス道路の整備

- ・ 空港と連絡する高速道路の整備促進
- ・ 市街地と直結する高規格道路の整備

(参考)

高速道路等のICから10分以内にある空港の割合
平成12年度36% → 15年度59% → 19年度68% (目標)

【松山空港の例】

松山空港と松山市内を直結する高規格道路として整備され、平成12年5月に完全4車線化が完成。

(松山市外まで約35分→約20分)



乗合タクシー

- ・ 一般のタクシーに比べ、安価で利用できる輸送サービスとして各空港においてサービスが拡大(現在、成田、羽田、関空、伊丹、仙台等において営業中)

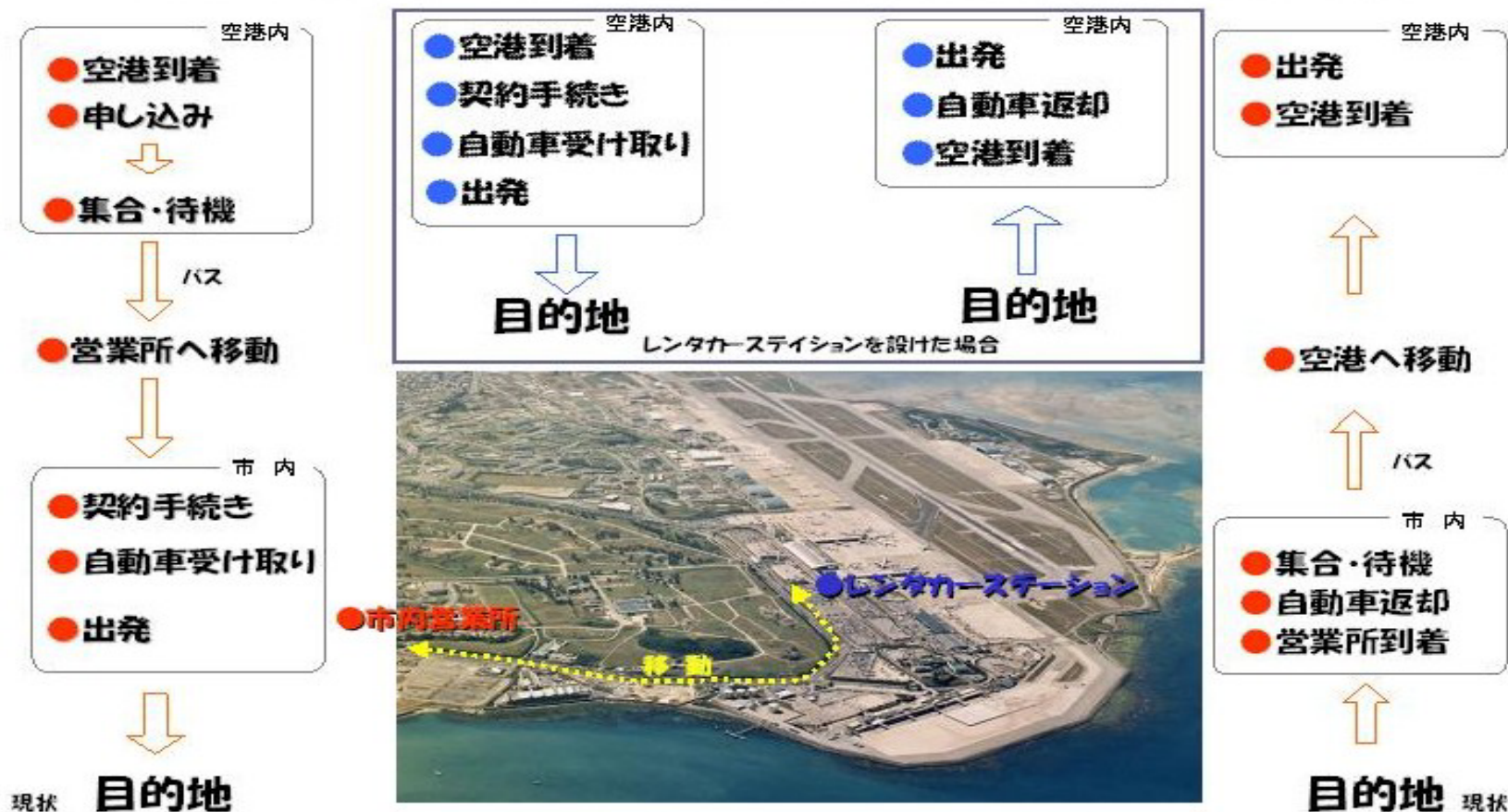
【成田空港 - 23区の乗合タクシー】



空港アクセスの向上に係る取組み(レンタカーステーション)

背後に観光資源を有するような空港において、空港ターミナルでのレンタカーの受け取り・返却を可能にし、レンタカー利用者の利便を向上

レンタカーステーションの設置により、手続き時間が大幅に短縮、自由時間が拡大



空港と周辺地域の一体的開発(広島空港の例)

「庭園空港都市」というコンセプトのもと、広島県が主体となって、ランドスケープ検討委員会等を設置。空港周辺に、中央森林公園やホテル、オフィス、ゴルフ場等からなるエアポートビレッジを配置。



【空港全景】



三景園



サイクリングロード



【計画構想図】