

Q6 . 近年の福岡空港の旅客数は、2001年をピークに横ばい傾向が続いていますが、このような状況の中で、将来の航空需要は伸びるのでしょうか。

A6 . 近年、福岡空港の旅客数は横ばい傾向にありますが、この要因としては大阪、南九州路線での新幹線、高速バスとの競合、米国同時テロ等による国際旅客の一時的な低迷のほか、福岡空港の滑走路処理容量の制約による影響が考えられます。(参考：P I レポート詳細版 P 130)

減少分の分析

1) 新幹線・バスとの競合による減少分

福岡 - 大阪

新幹線との競合によって、2001年から2004年で航空旅客から22万人転換したと考えられます。

年度	鉄道・新幹線(福岡～大阪)				航空(福岡～大阪)			
	運賃(円)	本数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)	運賃(円)	便数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)
2001	15,560	76	135	308	18,740	18	110	138
2004	14,890	79	146	330	18,740	13	110	105
差	-670	3	11	22	0	-5	0	-33
その他	2001年10月：快適性を向上させた「(ひかり)レールスター」を大量投入。 *のぞみ」新神戸駅停車本数増(37本 7本：2000年10月) 2003年11月：のぞみ670円値下げ (14,890円 15,560円：乗車料金+特急料金)							

新幹線旅客数は2003年実績、新幹線運賃はのぞみ、本数はのぞみ、ひかり計、航空旅客数は大阪、関西合計

福岡 - 南九州(鹿児島・宮崎)

a) 福岡 - 鹿児島

新幹線との競合によって、2001年から2004年で航空旅客が36万人減少したと考えられます。

年度	鉄道・新幹線(福岡～鹿児島中央)				航空(福岡～鹿児島)			
	運賃(円)	本数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)	運賃(円)	便数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)
2001	8,270	16	230	88	16,950	13	120	70
2004	9,420	30	132	385	16,950	8	120	34
差	1,150	14	-98	297	0	-5	0	-36
その他	2004年3月：九州新幹線一部(新八代～鹿児島中央)開業							

b) 福岡 - 宮崎

バス・新幹線との競合によって、2001年から2004年で航空旅客が10万人減少したと考えられます。

年度	バス(福岡～宮崎)				航空(福岡～宮崎)			
	運賃(円)	本数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)	運賃(円)	便数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)
2001	6,000	25	245	42.8	17,090	11	55	60.8
2004	6,000	25	245	45.3	17,090	7	55	50.3
差	0	0	0	2.5	0	-4	0	-10.5
その他	1997年：バスは25便に増便(17便)年間利用客36.1万人 その後7年間で約10万増加した。 2003年：航空は1社撤退して、便数が半減して旅客数が大幅減少 2004年3月：九州新幹線一部(新八代～鹿児島中央)開業							

2) 米国同時テロの影響による減少分

2001年米国同時テロの影響で、2000年から2004年で関西国際路線の航空旅客が44万人減少したと考えられます。

表2-20 福岡-関西路線の推移

年度	旅客数(万人)	増減%(前年比)	影響要因
1998	79	1	
1999	90	14	
2000	92	3	
2001	86	-7	米国同時テロ
2002	49	-43	米国同時テロ
2003	48	-2	アジアでSARS流行
2004	48	0	
差(2004年-2000年)	-44		

資料：時刻表(九州新幹線については、JR線旅客数を新幹線旅客数とした)「航空輸送統計年報」(国土交通省)

航空は空港までのアクセス交通の運賃・時間を含む。乗換え時間は含まない。

減少要因試算のまとめ

・以下の要因により航空旅客が減少したと考えられます。

表2-21 福岡空港国内線の需要減少

		2001年度 - 2004年度の需要減少	
国内全路線減少分		103万人	
他交通機関との競合や一時的要因による減少分	新幹線・バスとの競合	福岡 - 大阪	22万人
		福岡 - 南九州(宮崎、鹿児島)	46万人
	同時テロの影響	福岡 - 関西	44万人
		合計	112万人

また、将来の航空需要の予測においては、航空と他の交通機関との競合を考慮して航空路線別の需要を2004年度の実績を起点として予測しており、近年の福岡空港の旅客数減少を踏まえた将来需要の予測としています。

なお、需要予測では、潜在的な航空需要について極力客観的なデータに基づき計算をしていますが、航空会社は航空需要だけでなく、国内外の航空をめぐる様々な要素(空港容量、テロ、伝染病、原油価格等)や経営状況等をも踏まえて路線の就航や廃止を判断するものであり、実際の需要は航空会社の便数設定等により増減の影響を受けるものと考えています。(参考：P I レポート詳細版 P 86)