

将来の航空需要の予測

はじめに

福岡空港の国内線の旅客数・路線数は、三大都市圏をはじめ全国主要都市や北部九州の離島との航空ネットワークの拡充と、航空の自由化による航空運賃の値下げや福岡市営地下鉄空港線の開業(1993年)等の利用者にとっての利便性の向上に伴い、1990年代後半まで増加傾向が続いてきました。近年は景気低迷の影響や他交通機関との競合等で、横ばいとなっています。2005年度国内線の旅客数は約1,640万人(速報値)、路線数は24路線(2006年5月現在)となっています。国際線の旅客数・路線数については、国際情勢の影響等によって変動があるものの、2005年度国際線の旅客数は約217万人(速報値)で福岡空港の旅客全体の1割以上を占めており、路線数は21路線(2006年5月現在)となっています。また、航空機の発着回数については、2005年度には13.7万回に達しており、需要の多いピーク時間帯には増便ができないことや混雑によって遅延が生じることなど、旅客の利用や航空機の運航に制約が生じはじめています。

福岡空港の国内航空貨物輸送量の伸びは、1989年以降増加傾向を示してきました。近年、国内航空貨物輸送量の伸びは景気低迷等の影響を受け横ばい傾向にあり、福岡空港の貨物輸送量も同様の傾向を示しています。国際航空貨物輸送量は、全国の約2%を占め、方面別ではアジア方面が8割以上で、全国と比較してアジア方面の占める割合が高く、九州とアジアの結びつきの強さを示しています。

今回の需要予測は、国内外航空ネットワークにおける拠点空港の一つである福岡空港の将来の方策を検討するための基礎資料とするため、福岡空港の国内・国際航空旅客及び国内・国際航空貨物の将来の取り扱い量を計算することを目的としています。

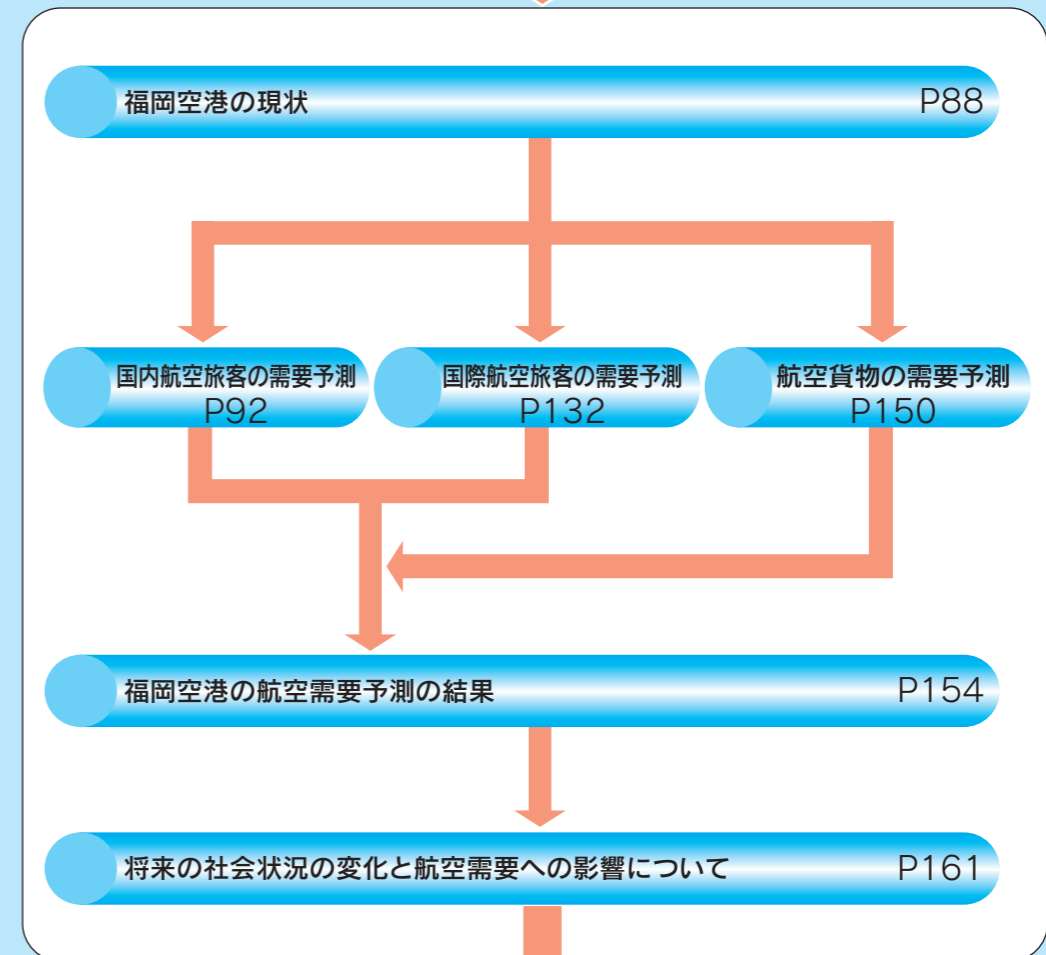
国内・国際航空旅客については、交通需要予測において広く用いられている四段階推計法で予測しています。この中では北部九州の利用空港の分担や空港までのアクセスの便しさの違い、新幹線等の交通機関との競合などの地域特性等についても考慮しています。四段階推計法による予測の他、国内線については近年の横ばい傾向や容量制約下の需要動向の分析などを行いました。国際線については簡易グラビティモデルを用いた分析を試みました。

また、国内・国際航空貨物については、国内総生産(GDP)と航空貨物輸送量のこれまでの関係等を分析した上で、将来の貨物輸送量を予測しています。

今回の需要予測の特徴

- ① 今回の需要予測では、過去の旅客数と人口、国内総生産(GDP)、交通サービス水準(所要時間、費用、頻度等)等の関係を分析して、将来の旅客需要を予測します。なお、予測が困難なテロなども一時的には需要に影響を与えますが、長期的な需要に対しては、これらの事象が与える影響はないことを前提とします。
- ② 今回は潜在的な航空需要を把握することを目的としています。このため福岡空港の滑走路処理容量や羽田空港の発着枠等、各空港の容量制約については考慮していません。現実にはこのような問題があり、需要があっても新規路線の就航や運航本数を増やすことができない制約があります。
- ③ 路線の就航や廃止は、最終的には航空事業者の判断により決まります。航空事業者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)や経営状況等を踏まえてこれを決定しています。国際線については国際航空協定も関係しています。また、航空や鉄道等の将来の交通サービス水準についても各事業者の経営判断にかかわる事項です。これらのことについては予測を実施する上で将来の状況を想定することが困難ですので、今回は基本的に2004年10月時点の実績データを用いています。
- ④ 以上のとおり、需要予測は将来の社会経済等の状況がどうなるのか前提条件を与えて計算するものであり、前提条件が変わると計算結果は変わります。
今回想定した前提条件がどうなるか、また、実際の航空需要、福岡空港の利用状況がどうなるか、今後注目していく必要があります。

II章 地域の将来像と福岡空港の役割



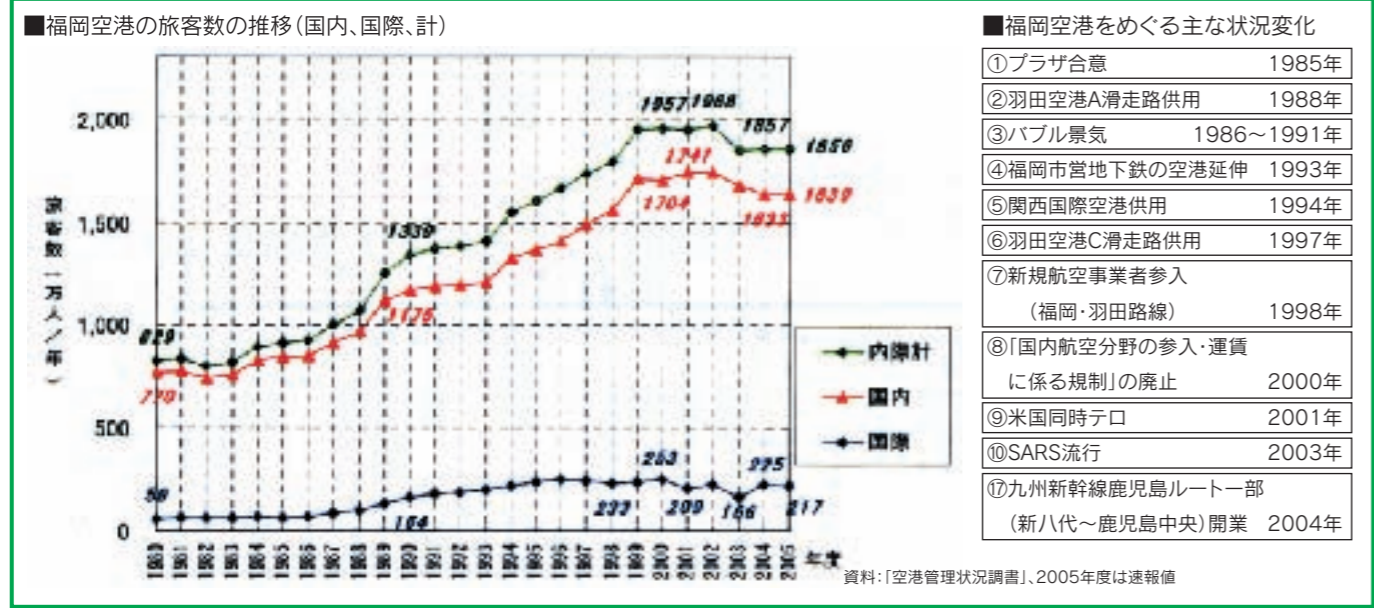
IV章 福岡空港の空港能力の評価と見極め

1. 福岡空港の現状

1. 福岡空港の現状

(1) 福岡空港の旅客数の推移

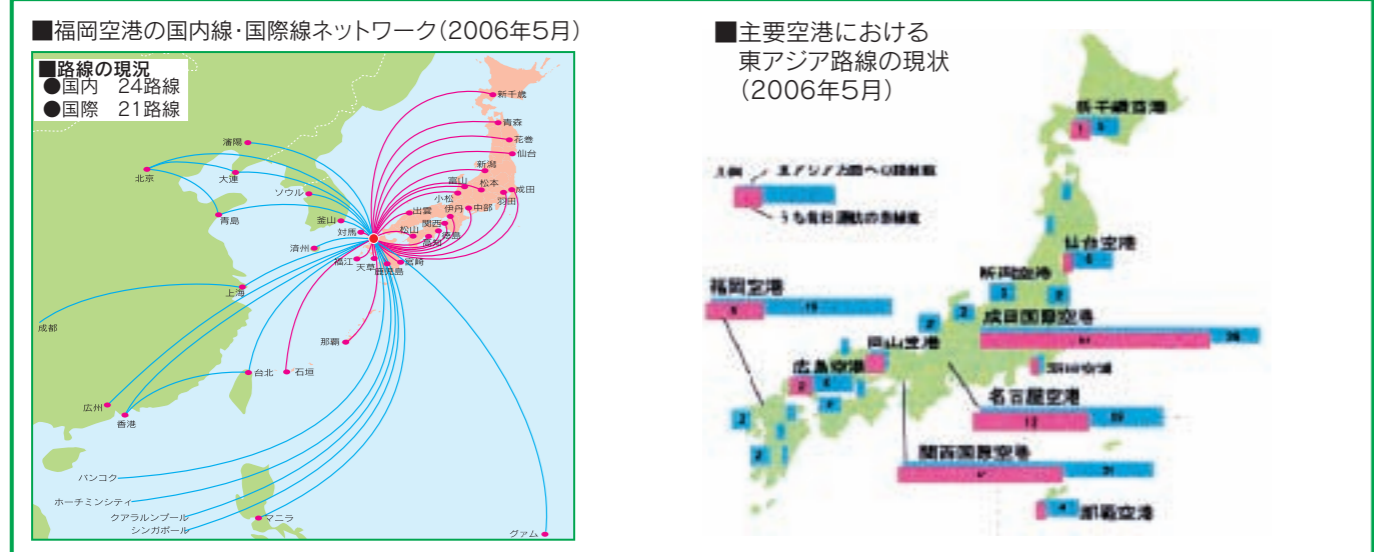
福岡空港の旅客数は2002年度まで増加傾向を続けこの年には国内線・国際線を合わせて年間約1960万人を超えました。近年、旅客数が横ばい傾向であることについては、景気低迷の影響や他交通機関との競合等の理由の他、国際情勢の影響等の一時的な要因が考えられます。(P.130コラム12参照)



(2) 福岡空港のネットワークの状況

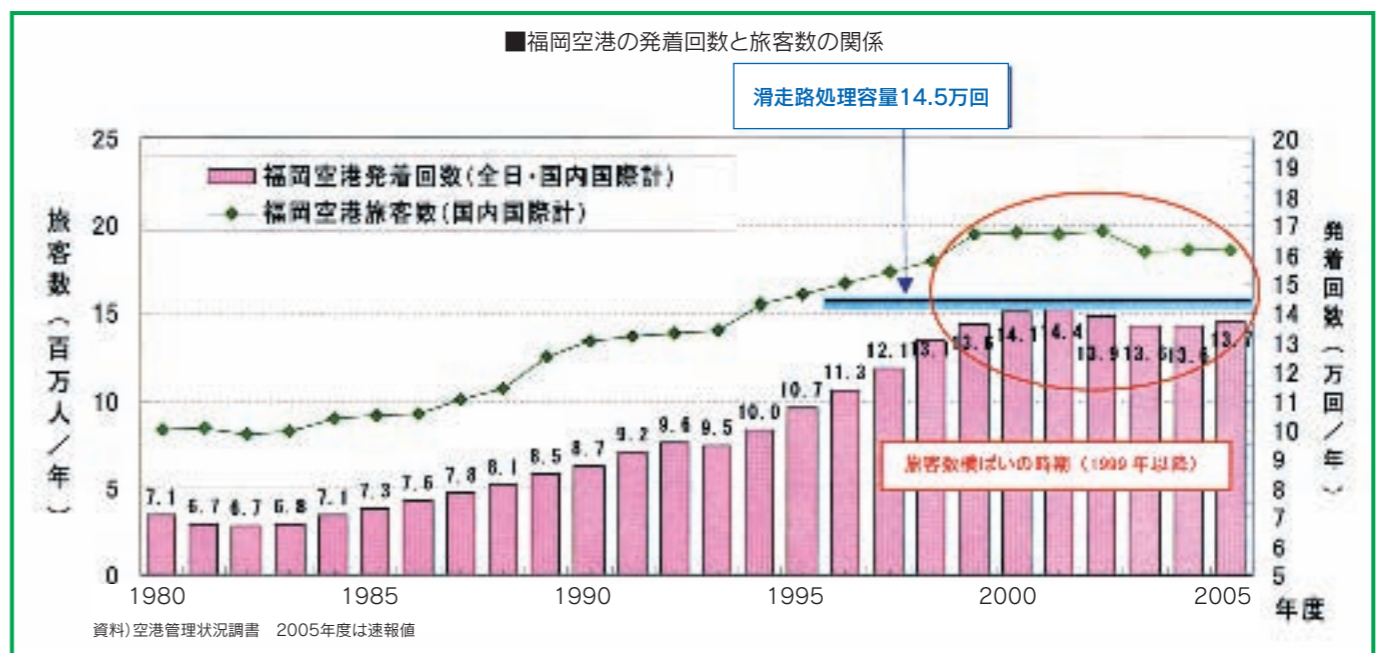
福岡空港の国内航空ネットワークにおいては三大都市圏、全国主要都市及び九州北部の離島との流動を、国際航空ネットワークにおいては主としてアジアとの流動を支えており、特に東アジア方面の路線数は、成田空港、関西空港に次ぐ規模となっています。近年は福岡空港の滑走路処理容量に制約があり路線の増加が難しいことや、国内線では航空自由化に伴う航空事業者間の競争激化等を背景とした採算性の低い地方路線の廃止等の理由から、福岡空港の定期航空ネットワーク規模は横ばい傾向にあります。ただし、定期路線でなくても季節便やチャーター便として運航されている路線があり、それらの路線は将来的には定期路線として運航される可能性もあります。

参考:「福岡空港の総合的な調査 P1レポート ステップ1」(福岡空港調査連絡調整会議、2005年)



(3) 福岡空港の発着回数

福岡空港の発着回数は2001年度に14.4万回に達し、その後今日に至るまで混雑状態が続いています。最も需要が集中する時間帯では既に増便が不可能になっています。



将来の航空需要の予測

将来の航空需要の予測

1. 福岡空港の現状

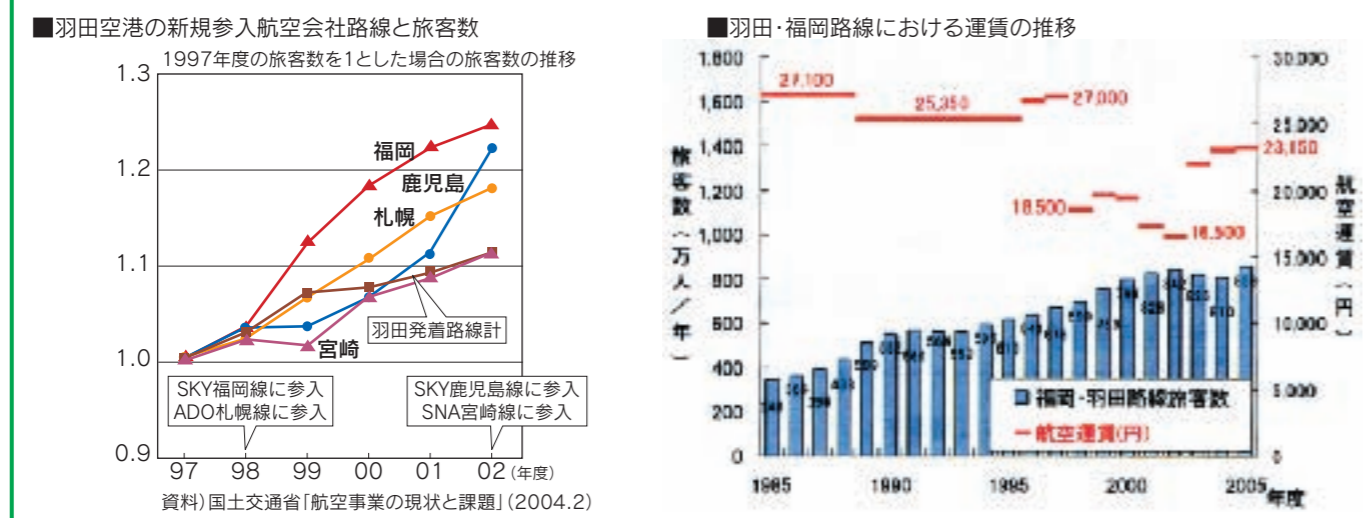
(4) 航空自由化による旅客数の変化

1990年代から航空自由化を背景に、新規航空会社の参入や運賃の自由化によって航空事業者間の競争が激しくなる中で、新規参入路線では航空運賃は値下がりし、利用者にとっての利便性が向上してきました。特に、福岡・羽田路線では、新規航空会社の参入による航空運賃の値下げによって、新たな需要が掘り起こされ、旅客数が大幅に伸びました

参考:「航空事業の現状と課題」(国土交通省、2004年2月)、「福岡空港の総合的な調査 PIRレポート ステップ1」(福岡空港調査連絡調整会議、2004年)

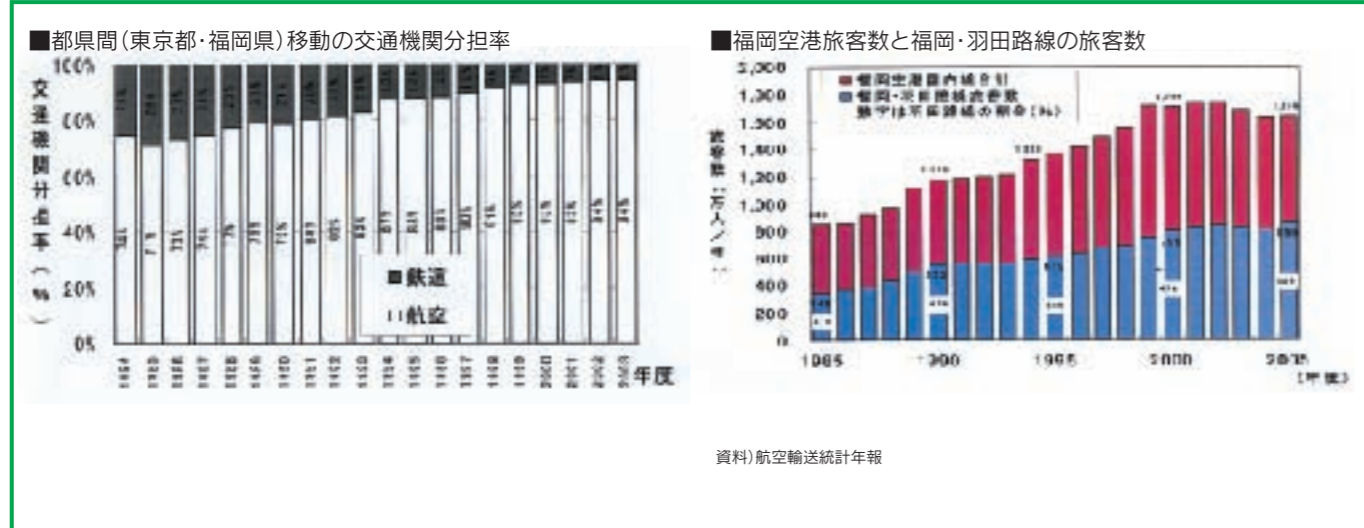
1998年(H10)に羽田～福岡路線において、格安料金で運航する新規航空会社の参入により、新たな需要が掘り起こされ、旅客数が他路線に比べ大幅に伸びました。

1997年までは正規運賃、航空運賃の自由化が進んだ1998年より後は割引運賃(前日まで購入可能な券種:全日空の特割1と日本航空の特便割引1の平均)としました。



(5) 福岡・羽田路線の特徴

羽田路線は北部九州-東京圏を結ぶ主要な交通機関として重要な役割を果たしており、交通機関分担率では航空は90%に達しています。福岡空港の路線別旅客数の内訳をみると羽田路線がおおよそ50%を占めています。羽田路線の運航本数は一日当り往復45便で、概ね15~20分毎と高頻度に運航されています(2006年5月現在)。羽田路線では、羽田空港の発着枠に制約があることから、大型機の割合が全日で約76%(全国平均は19%)となっています。座席利用率(ロードファクター)は年間平均では約60%(2004年度)ですが、曜日による変動も大きく最も旅客の多い金曜日では90%となり、直前の予約はとりにくい状況になっています。

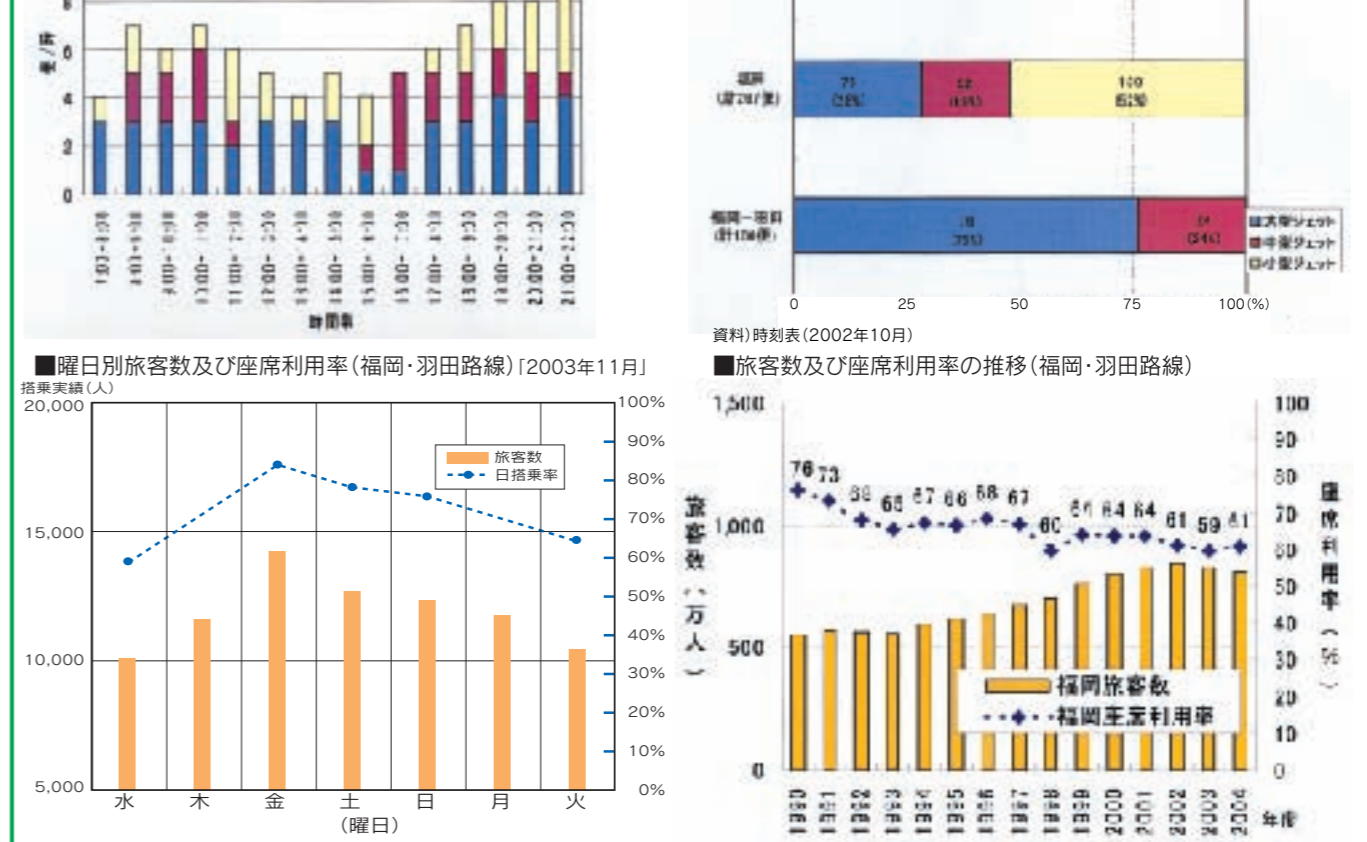


1. 福岡空港の現状

(6) 福岡空港の航空貨物の推移

福岡空港の国内線及び国際線の航空貨物輸送量は、これまで増加傾向で推移してきました。しかし、近年は、景気低迷等の影響を受け、航空貨物輸送量の伸びは横ばい傾向にあります。

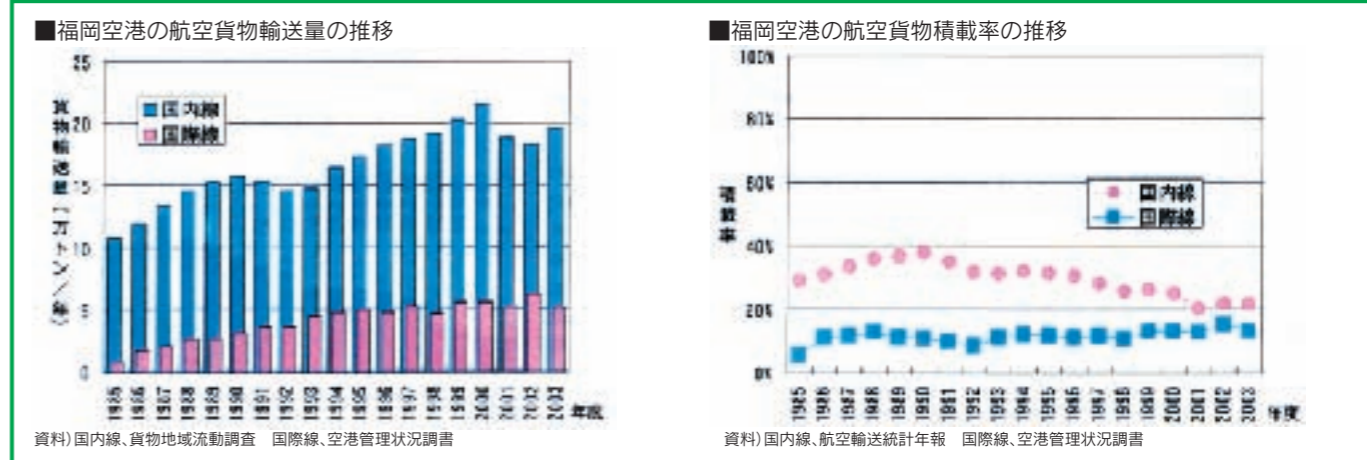
福岡空港の航空貨物輸送は、ほとんどが旅客機の貨物室を用いています(「ベリー便」と呼びます)がその積載率は、国内線では20~40%、国際線では20%に満たない状況です。



(6) 福岡空港の航空貨物の推移

福岡空港の国内線及び国際線の航空貨物輸送量は、これまで増加傾向で推移してきました。しかし、近年は、景気低迷等の影響を受け、航空貨物輸送量の伸びは横ばい傾向にあります。

福岡空港の航空貨物輸送は、ほとんどが旅客機の貨物室を用いています(「ベリー便」と呼びます)がその積載率は、国内線では20~40%、国際線では20%に満たない状況です。



将来の航空需要の予測

将来の航空需要の予測