

(平成 15 年度 国調査 九州地方整備局－2)

福岡空港の需要分析に関する調査 調査報告書

(福岡空港の需要分析と利用向上方策の抽出)

(主要地域拠点空港の役割と効果の検討)

(航空需要の分析)

平成 16 年 4 月

国土交通省九州地方整備局

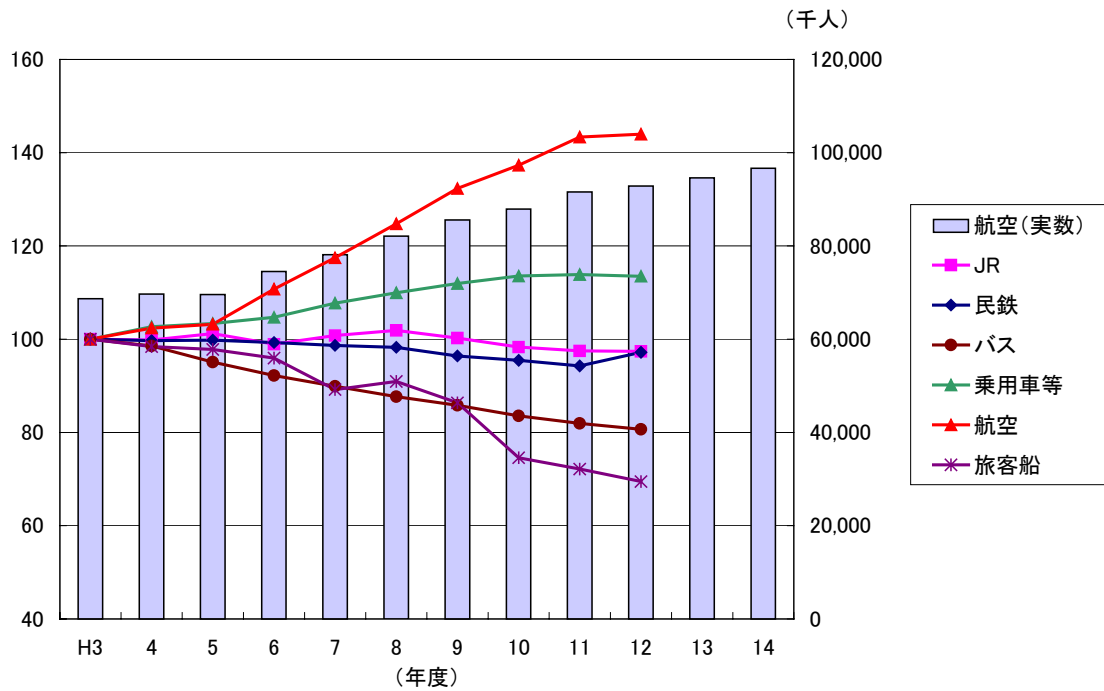
第1章	はじめに	2
第2章	全国的な航空需要動向分析	4
1)	国内線旅客についての分析	4
2)	国際線旅客についての分析	8
第3章	主要地域拠点空港としての福岡空港の役割	10
第4章	福岡空港の旅客需要動向分析	16
1)	国内線旅客についての分析	16
(1)	各路線の位置付け	16
(2)	羽田－福岡路線についての分析	18
(3)	伊丹・関西国際－福岡路線についての分析	24
(4)	名古屋－福岡路線についての分析	29
(5)	那覇－福岡路線についての分析	34
(6)	新千歳－福岡路線についての分析	40
(7)	宮崎・鹿児島－福岡路線についての分析	47
(8)	その他の路線についての分析	58
2)	国際線旅客についての分析	63
第5章	福岡空港の貨物需要動向分析	72
1)	国内貨物についての分析	72
2)	国際貨物についての分析	75
第6章	将来の航空需要動向の分析のための基礎条件の整理	80

第1章 はじめに

- 道路（自動車）、鉄道、海運等の交通需要が全般的に横ばいであった平成3年のバブル崩壊以降のわが国において、航空需要は唯一需要を伸ばし、その成長率は平成4年度から平成14年度で約40%の増加となっている。これは他の輸送モードと比較すると非常に高い成長率である。また、福岡空港の利用者数についても、平成4年には約1,390万人であったが、平成14年には約1,950万人（国内約1,730万人、国際約220万人）とこの10年間で560万人増加している。
- 平成元年以降の人口増加率の低下と経済の低成長の中でこのように増加してきた福岡空港における航空需要について、その増加要因について分析を行なうとともに、それら要因の今後の動向について分析を行なうことは、今後の福岡空港の需要を検討していく上できわめて重要である。

本調査においては、福岡空港における主要路線別の航空需要の推移（利用者の地域分布、利用目的別の割合、利用者の性別・年齢別割合、月・曜日及び時間特性、旅客数の増減要因等）および航空機材の推移（航空機材構成、提供座席数等）を把握し、これまでの福岡空港の需要増減の要因を明らかにした。さらに、これら要因の今後の動向を分析するとともに需要に対する影響要因となる主要地域拠点空港の役割の検討、利用向上方策の抽出を行い、福岡空港の将来の航空需要動向の分析のための基礎条件の検討を行った。

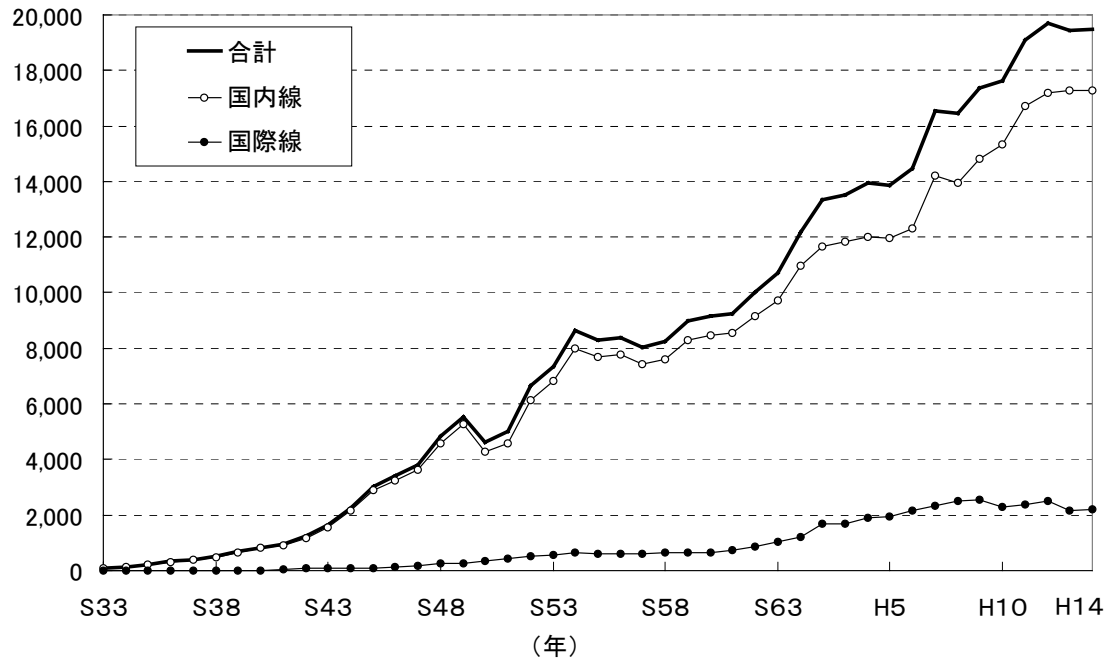
図 1 - 1 全国的な交通機関別旅客数の推移



出典) 旅客地域流動調査 (国土交通省)

図 1 - 2 福岡空港の旅客数の推移 (国内線・国際線合計)

旅客数(千人)



出典) 空港管理状況調書 (国土交通省)

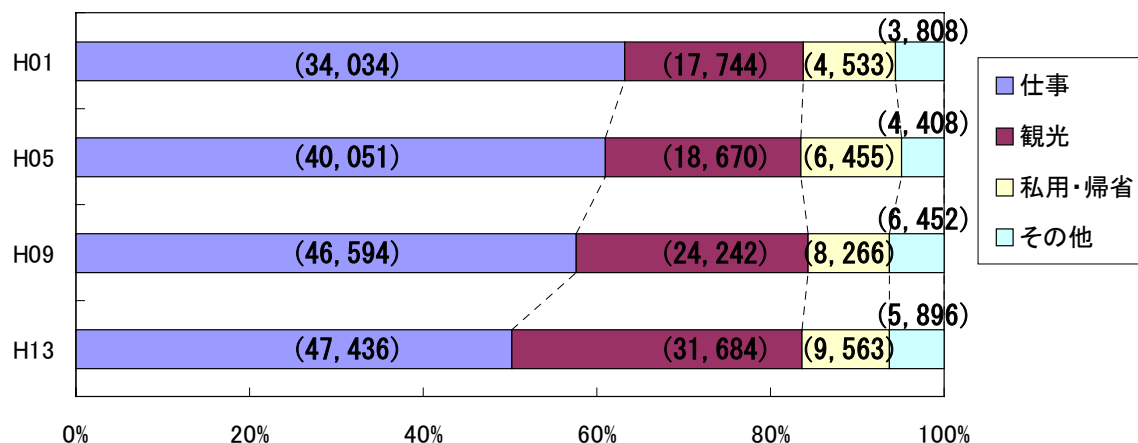
第2章 全国的な航空需要動向分析

1) 国内線旅客についての分析

○ 近年の航空利用の増加については「今まであまり航空を利用していなかった層が利用するようになった」「今まで利用していた層の利用が増加した」という二つの特徴的な増加が考えられる。

◇ 平成2年度以降に増加した需要については、仕事目的、観光・私用目的の双方とも大きな伸びを示しているが、特に観光目的旅客の比率は平成元年の20%から平成13年には33%まで増加している。

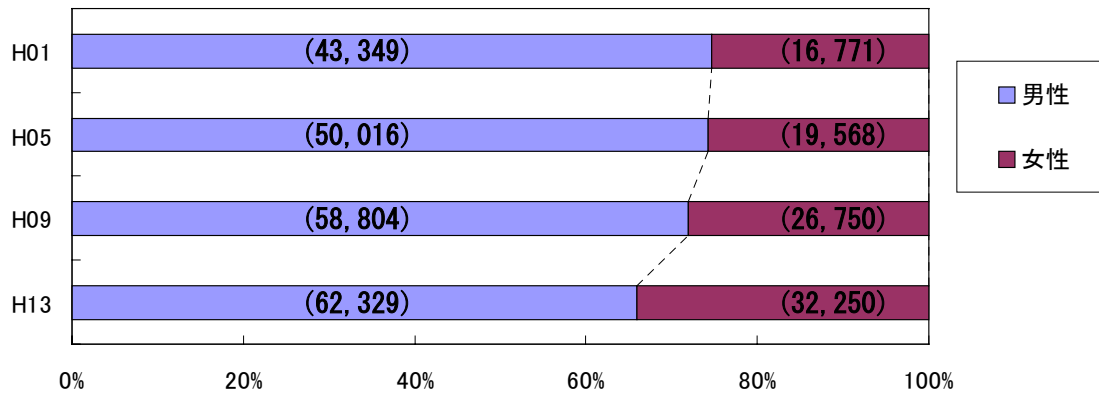
図2-1 航空利用目的の変化（全国）



※（数字）は航空旅客動態調査で求めた比率に年度旅客数を乗じて求めたもの（単位：千人）

出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

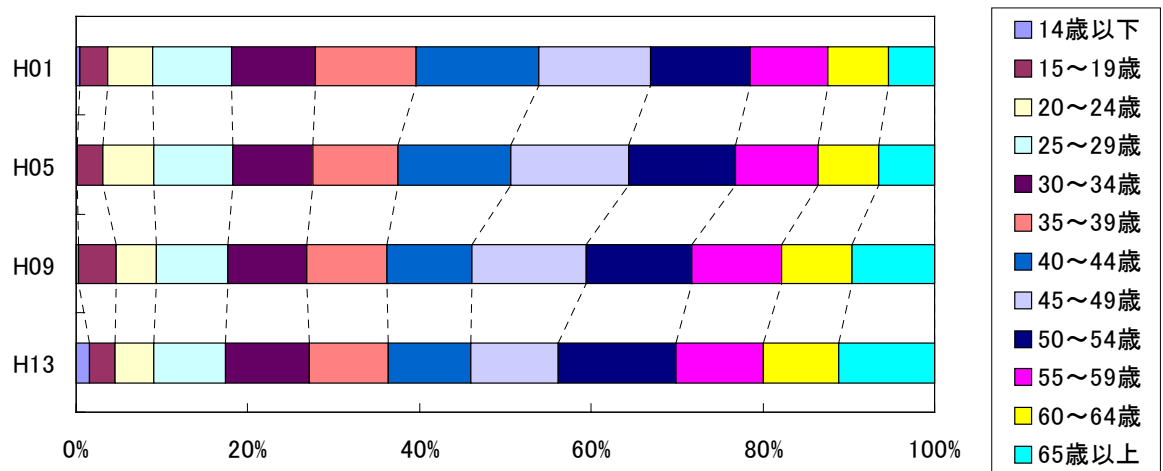
図 2 - 2 航空旅客の男女比率（全国）



※（数字）は航空旅客動態調査で求めた比率に年度旅客数を乗じて求めたもの（単位：千人）

出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

図 2 - 3 航空旅客の年齢比率（全国）



※（数字）は航空旅客動態調査で求めた比率に年度旅客数を乗じて求めたもの（単位：千人）

出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

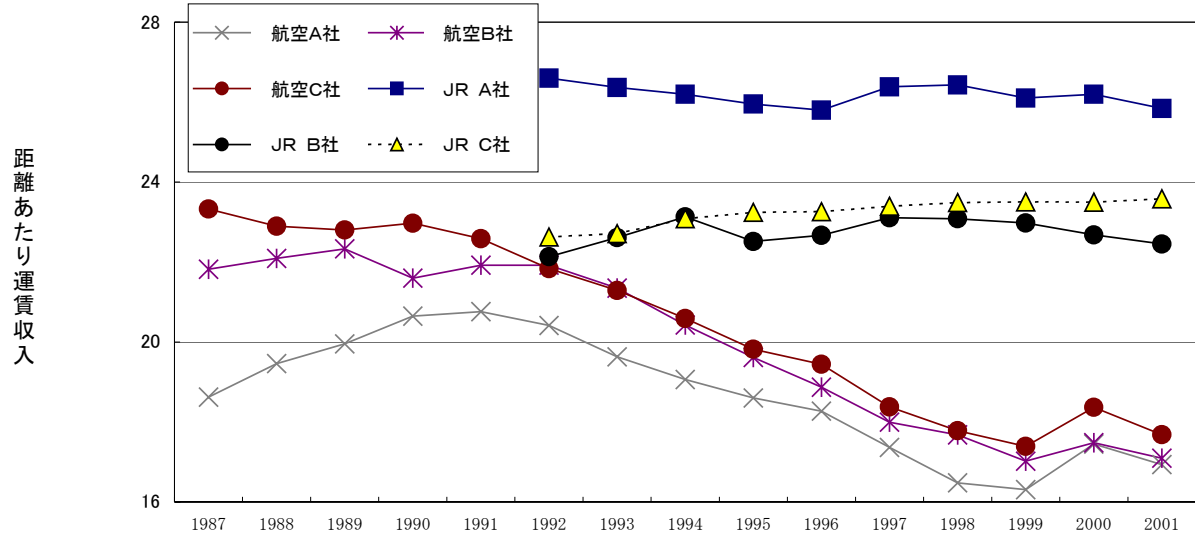
- このような特徴的な増加の背景には、航空規制緩和に伴う航空サービス（特に運賃）の自由化に関する急激な動きが要因として考えられる。
- ◇ 平成２年度、バブル経済崩壊以降の低迷する経済状況の中で、国内航空に関する段階的な規制緩和が実施された。さらに平成１２年２月、航空法改正とともに完全自由化となった。
 - ◇ その自由化の中で航空会社は航空商品（割引運賃等）を次々に投入したことによって、航空利用の裾野が広がった（「今まで航空が利用されなかった場合にも航空が利用されるようになった」「今まで航空を利用しなかった人たちにも航空が利用されるようになった」）ものと考えられる。
- ⇒その結果、航空会社の距離当たり収入単価（イールド）が低下した

表２－１ 航空規制緩和の流れ

	参入制度	運賃制度
平成2年		・ 標準原価の導入
平成3年		
平成4年	・ ダブルトラック・トリプルトラック化 第1回基準緩和	
平成5年		
平成6年		・ 一部届出制化
平成7年		
平成8年	・ ダブルトラック・トリプルトラック化 第2回基準緩和	・ 幅運賃制度の導入
平成9年	・ ダブルトラック・トリプルトラック化 基準廃止	
平成10年	新規航空会社の事業参入⇒大幅な割引運賃の導入	
平成11年		
平成12年	・ 需給調整規制廃止 ・ 事業毎の許可制へ	・ 許可制から事前届出制へ

図 2-4 距離当たり収入単価（イールド）の低下

（単位：円／人・キロ）

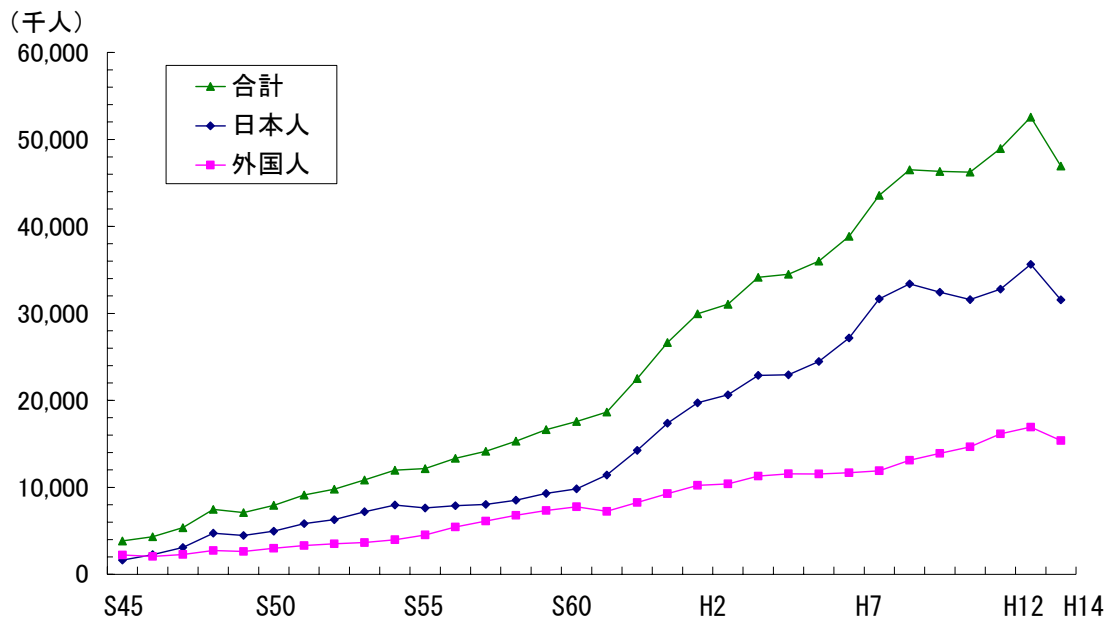


出典) 各社有価証券報告書より作成

2) 国際線旅客についての分析

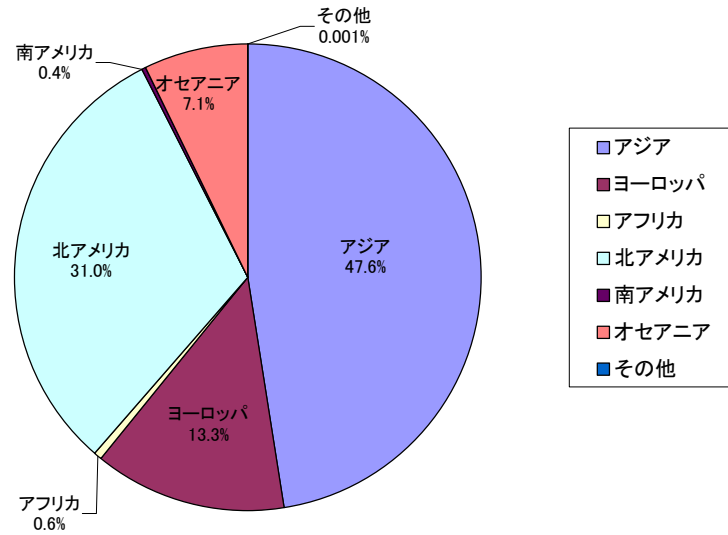
- 国際線利用旅客も過去から経済成長に伴って増加を続けてきた。しかし、平成 3 年のバブル経済崩壊後も平成 8 年まで需要は伸びており、国内経済のみに需要が影響を受けている構造ではなくなっていることが分かる。(図 2-5)
- わが国から出国する日本人構成については約 5 割がアジア方面への出国者であり最も多く、次いで北アメリカに約 31%、欧州に約 13%という割合になっている。また、わが国に入国する外国人の約 6 割はアジア方面の旅客となっている。こういった構成から、国内情勢のみならず、アジア各国の情勢もわが国の国際線旅客に影響を大きく与えていると考えられる。(図 2-6、7)
 - 平成 8 年から平成 10 年にかけての旅客数減少については、アジア経済危機に影響を受けた減少と考えられる。
 - 平成 14 年に旅客数が前年度から大きく減少しているが、これは平成 13 年 9 月の米国同時多発テロに影響を受けた減少と考えられる。これはアジア方面の国情ではないが、影響は全世界に及んでいる。

図 2-5 わが国の国際線旅客数の推移



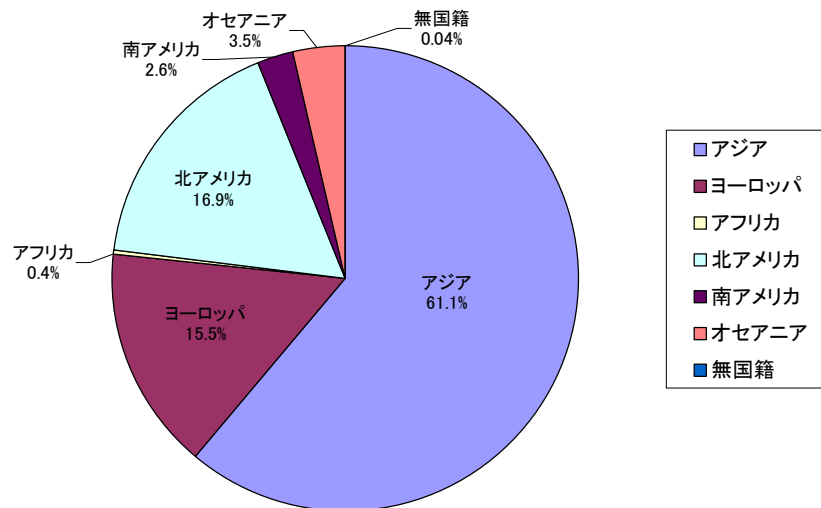
出典) 管理状況調書 (国土交通省)

図 2－6 出国日本人の渡航先シェア（平成 12 年）



出典）出入国管理統計年報（法務省）

図 2－7 入国外国人の国籍別構成比（平成 12 年）



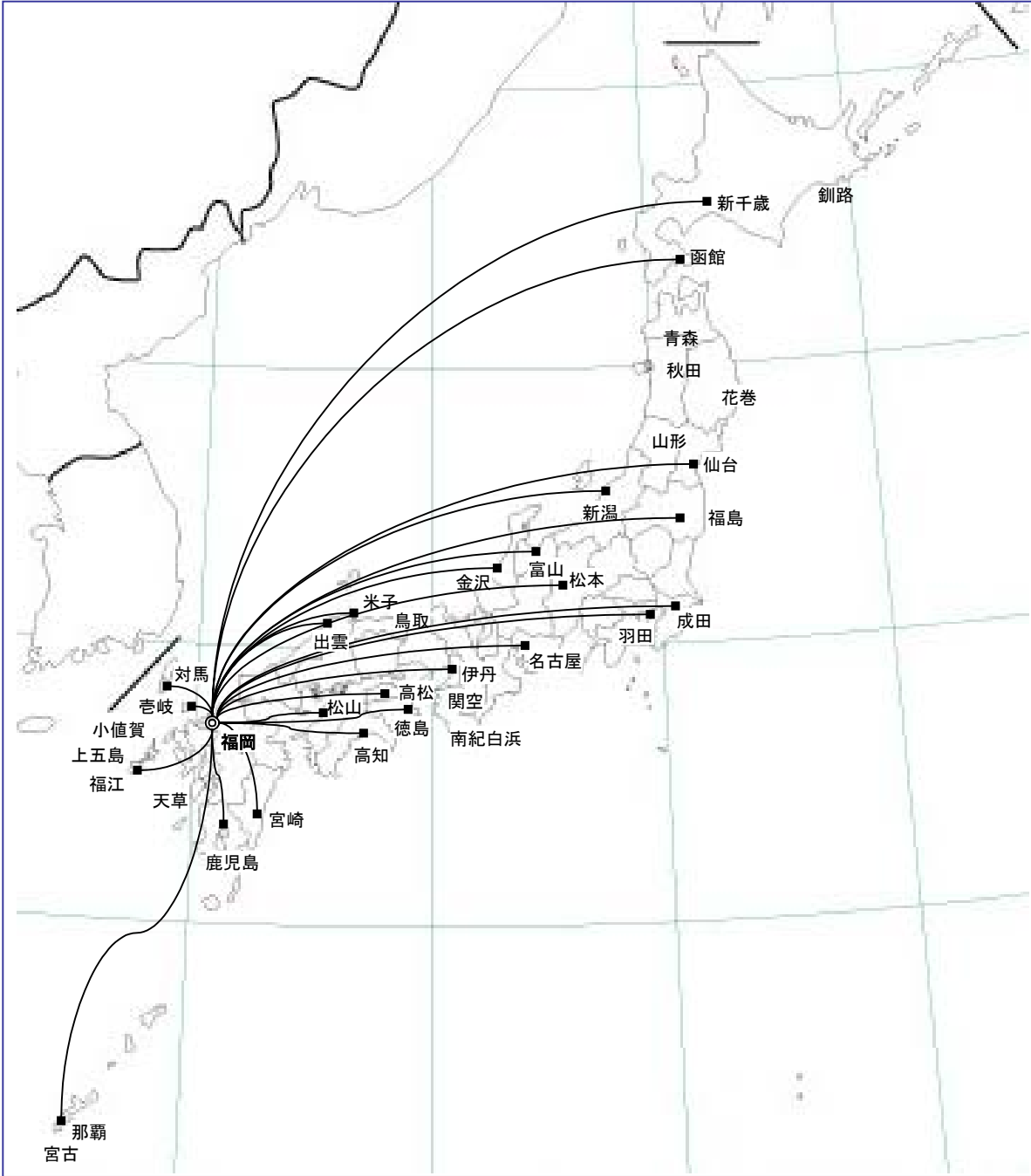
出典）出入国管理統計年報（法務省）

第3章 主要地域拠点空港としての福岡空港の役割

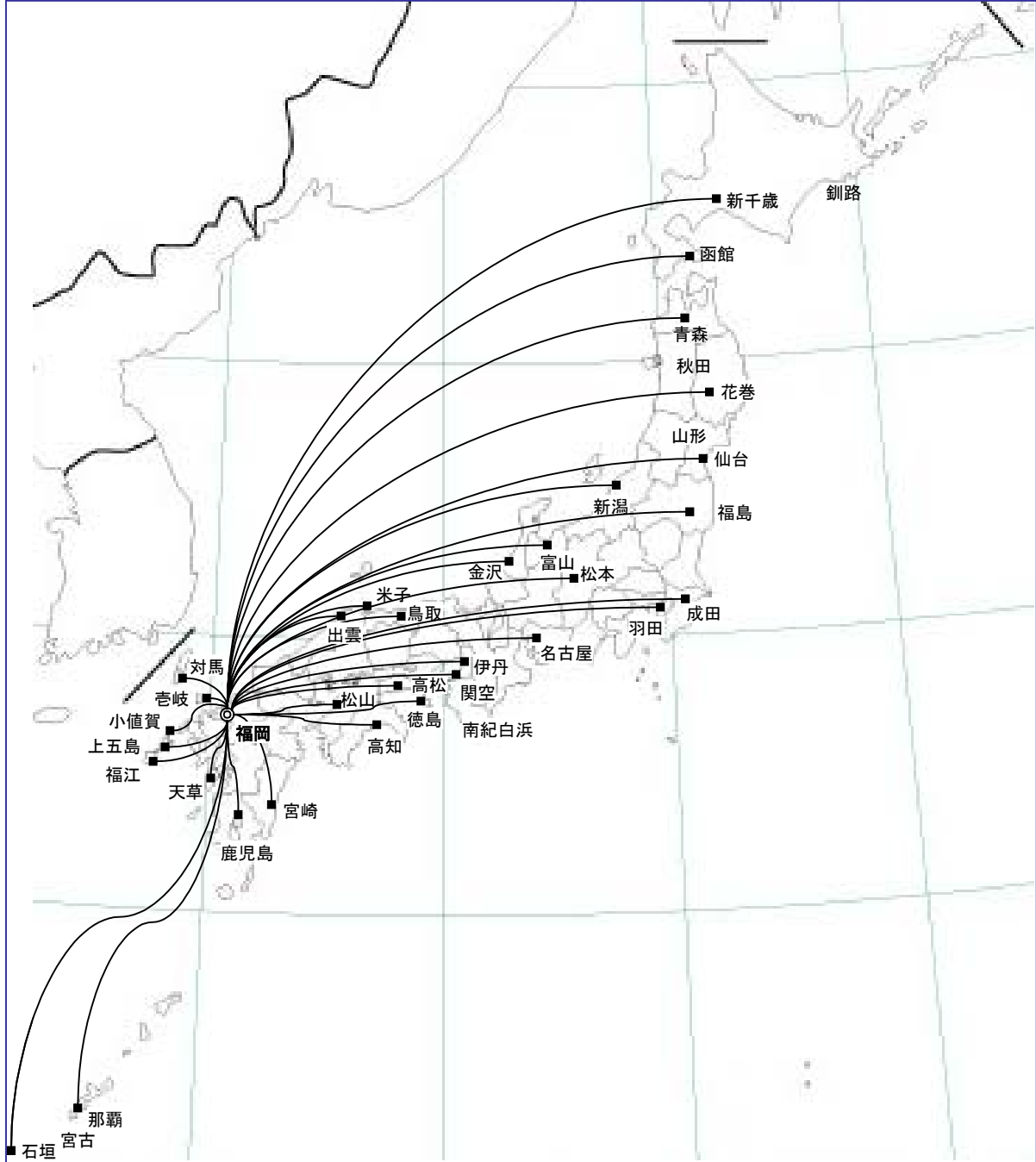
- 国土交通省交通政策審議会航空分科会答申（平成 14 年 12 月）において、福岡空港は那覇空港、新千歳空港とともに「主要地域拠点空港」として位置付けられ、「地域拠点空港のうち主要地域拠点空港（福岡、新千歳、那覇）については、路線展開と利用の状況などから、国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしている。」とされている。
- 福岡空港の路線展開について、国内線は幹線路線（羽田、伊丹、関西国際、名古屋、新千歳、那覇と結ぶ各路線）、幹線路線以外の路線（地方路線、九州内の離島路線）共に充実した路線展開がなされている（図 3－1）。また、国際線はアジア路線を中心に充実した路線展開が図られてきている（図 3－2）。
- そういった路線展開を背景として、九州および西日本地域（中国、四国地方）といった広い範囲から旅客や貨物が集まってきており、九州地域の主要地域拠点空港としての役割を果たす空港として機能している（図 3－3～図 3－6）。

図 3-1 福岡空港を中心とした路線ネットワーク（国内線）

《平成 5 年度》



《平成 14 年度》

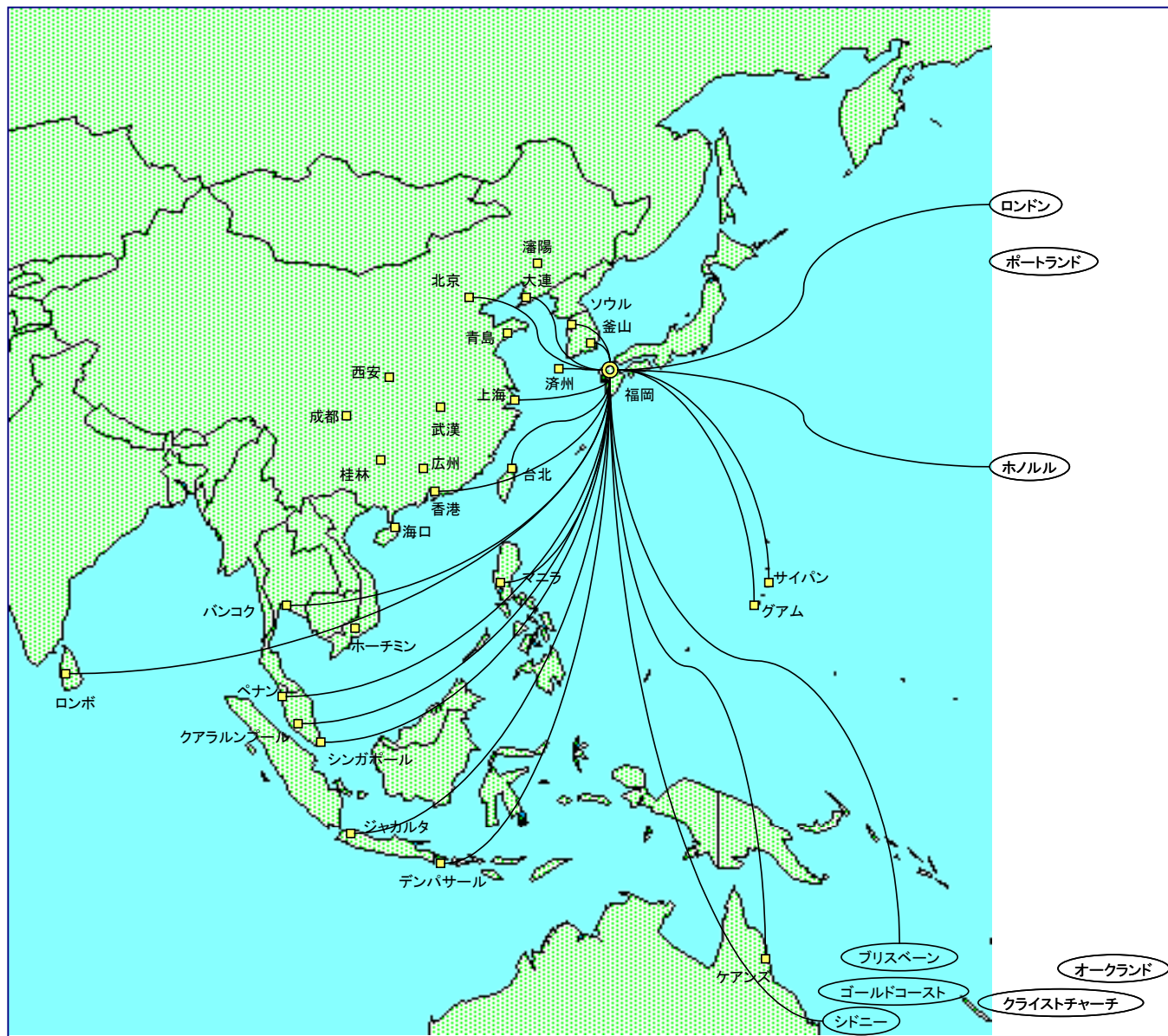


※ 航空輸送統計年報（国土交通省）において、1 年間のうちに定期便による輸送実績がある路線を抽出している。

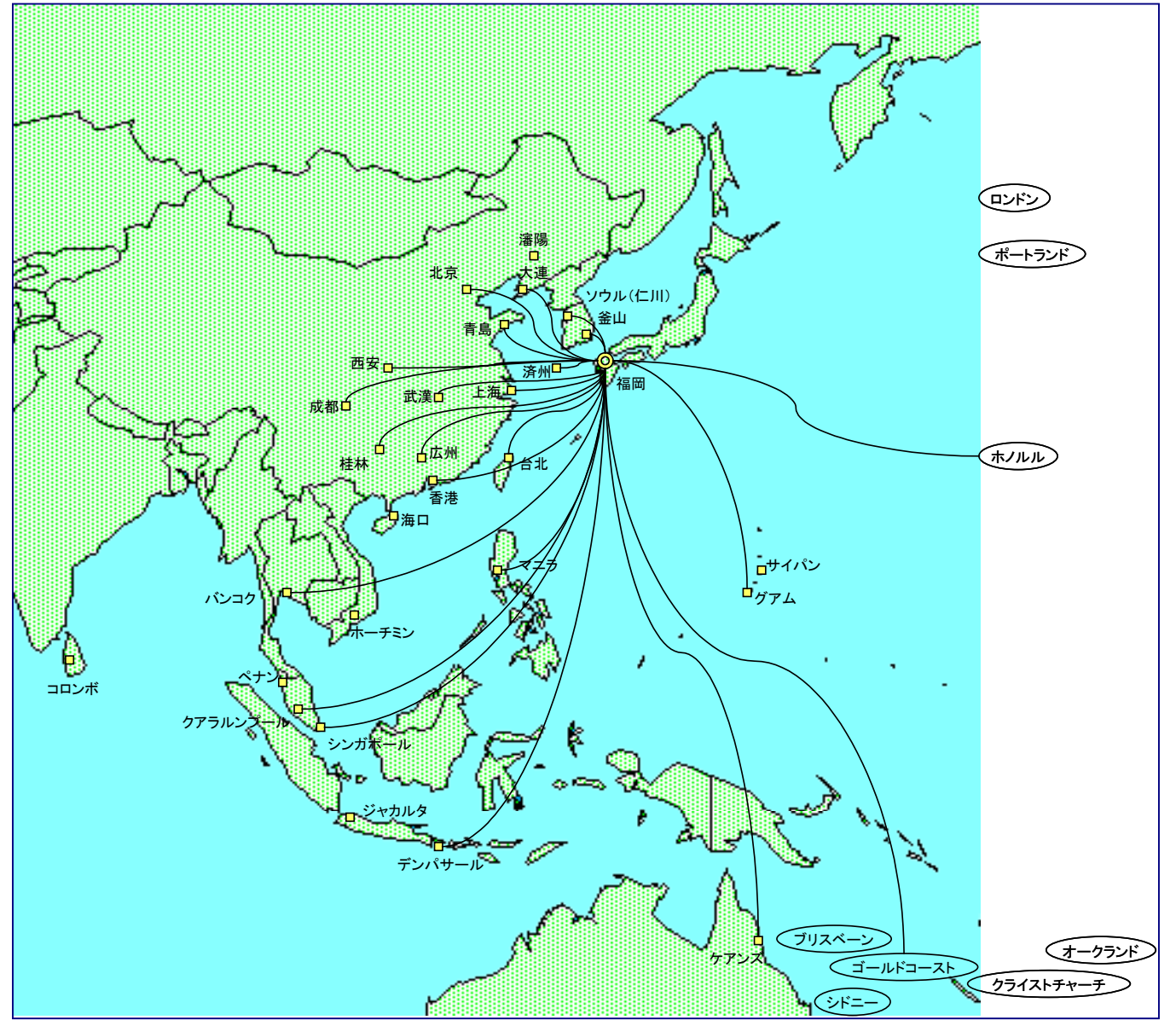
出典）航空輸送統計年報（国土交通省）

図 3-2 福岡空港を中心とした路線ネットワーク（国際線）

《平成5年度》



《平成 14 年度》



出典) 時刻表 (JTB) 8月、11月

図 3－3 福岡空港国内線利用者（福岡空港発旅客）の出発地分布（H13）

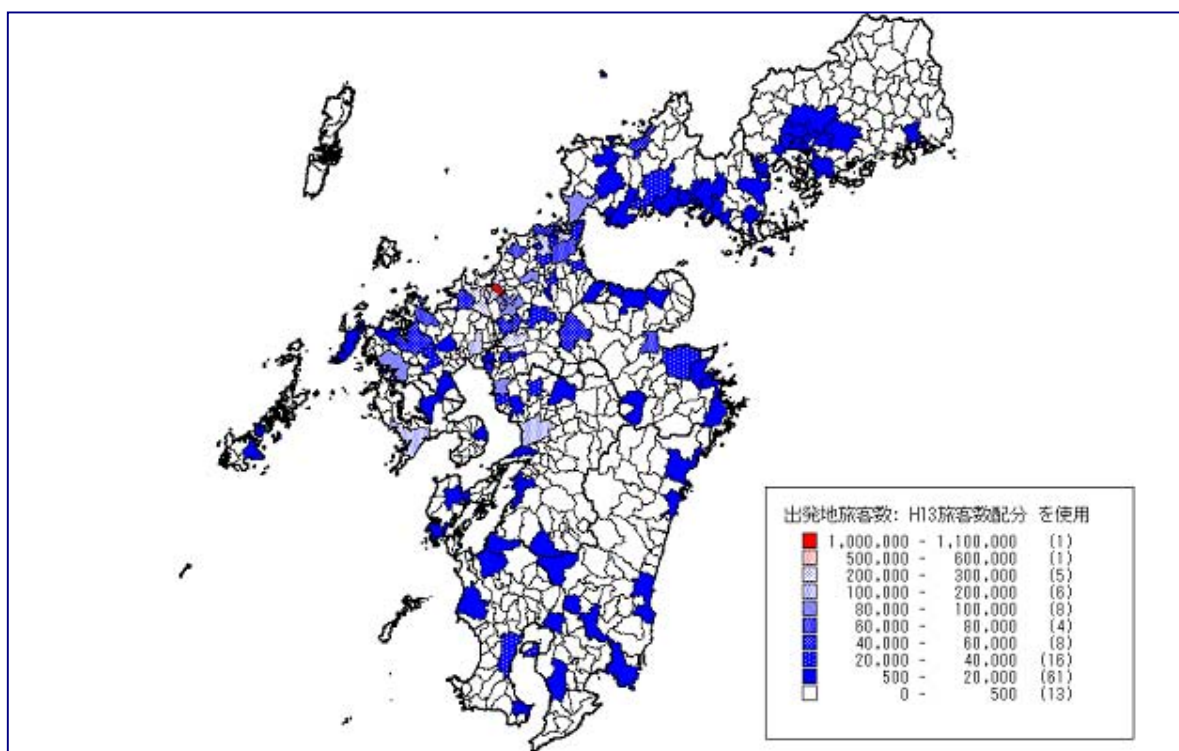
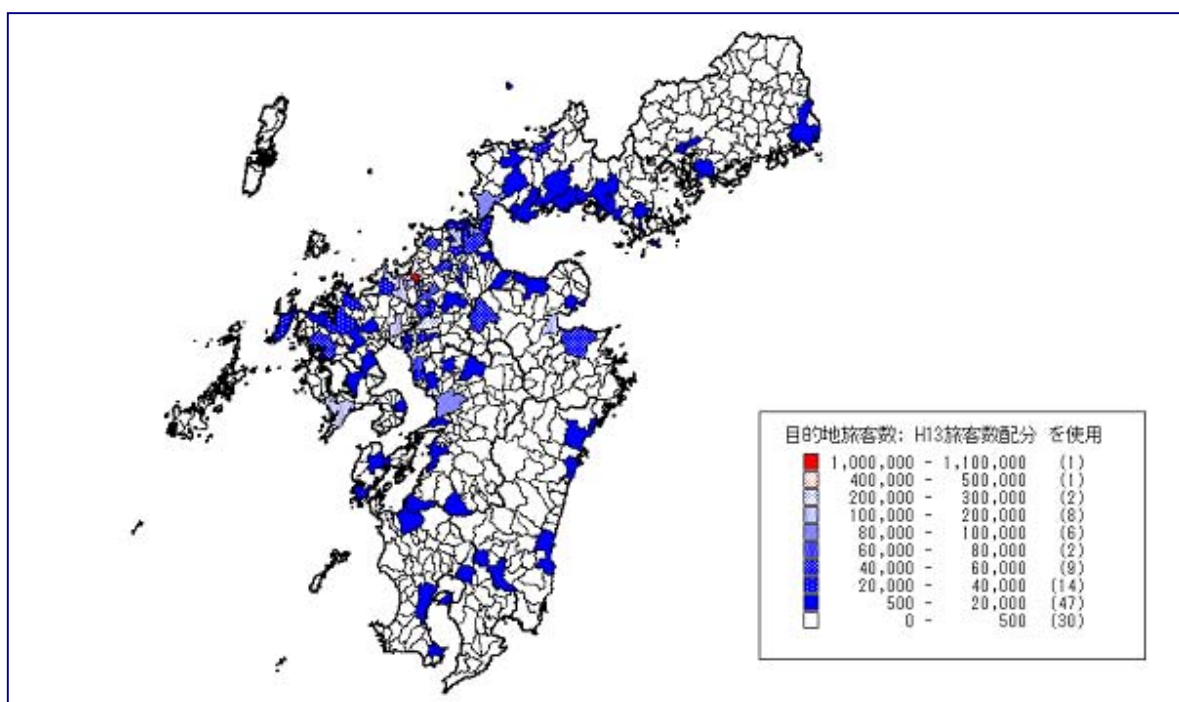
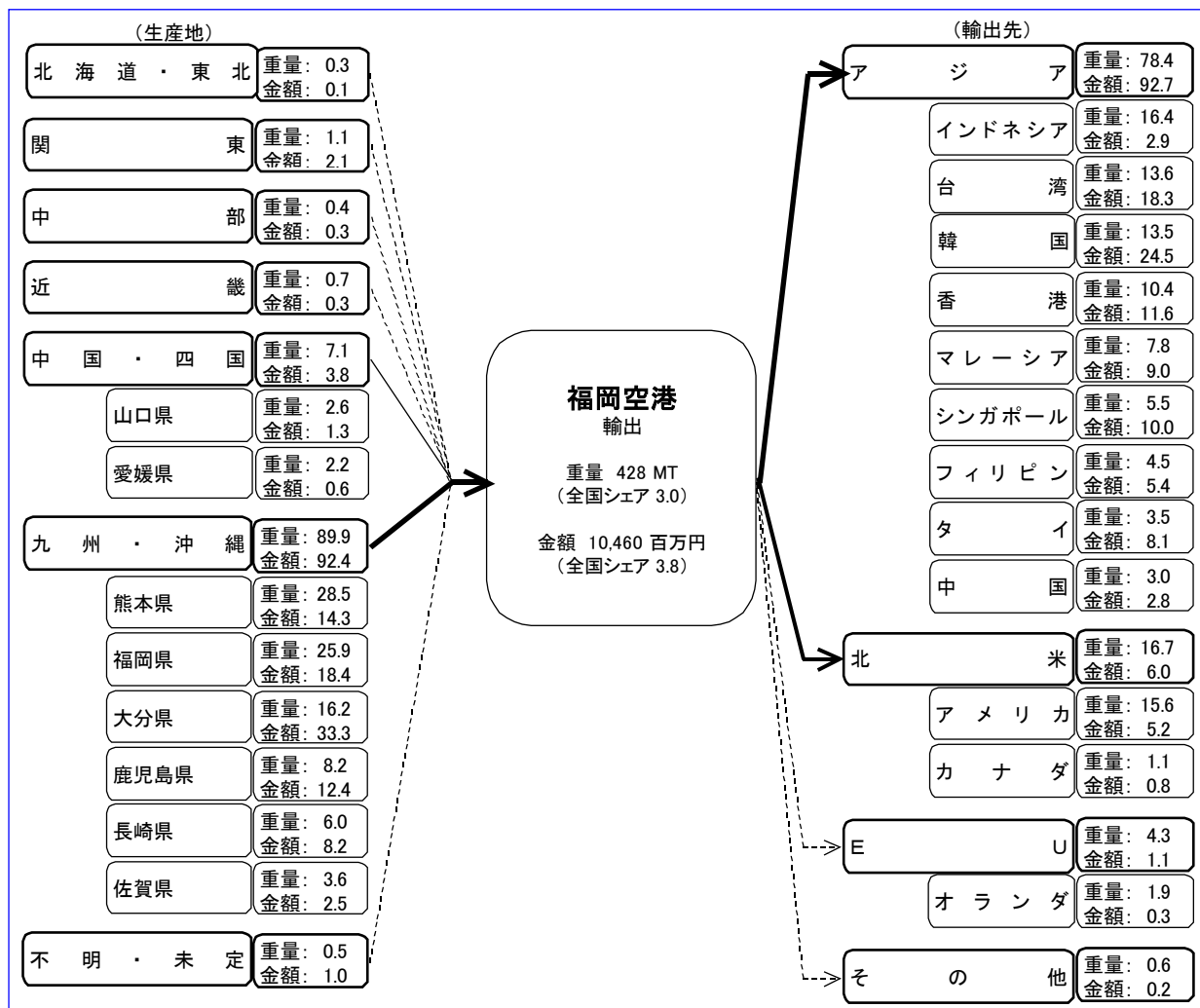


図 3－4 福岡空港国内線利用者（福岡空港着旅客）の目的地分布（H13）



出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省 平成 13 年)

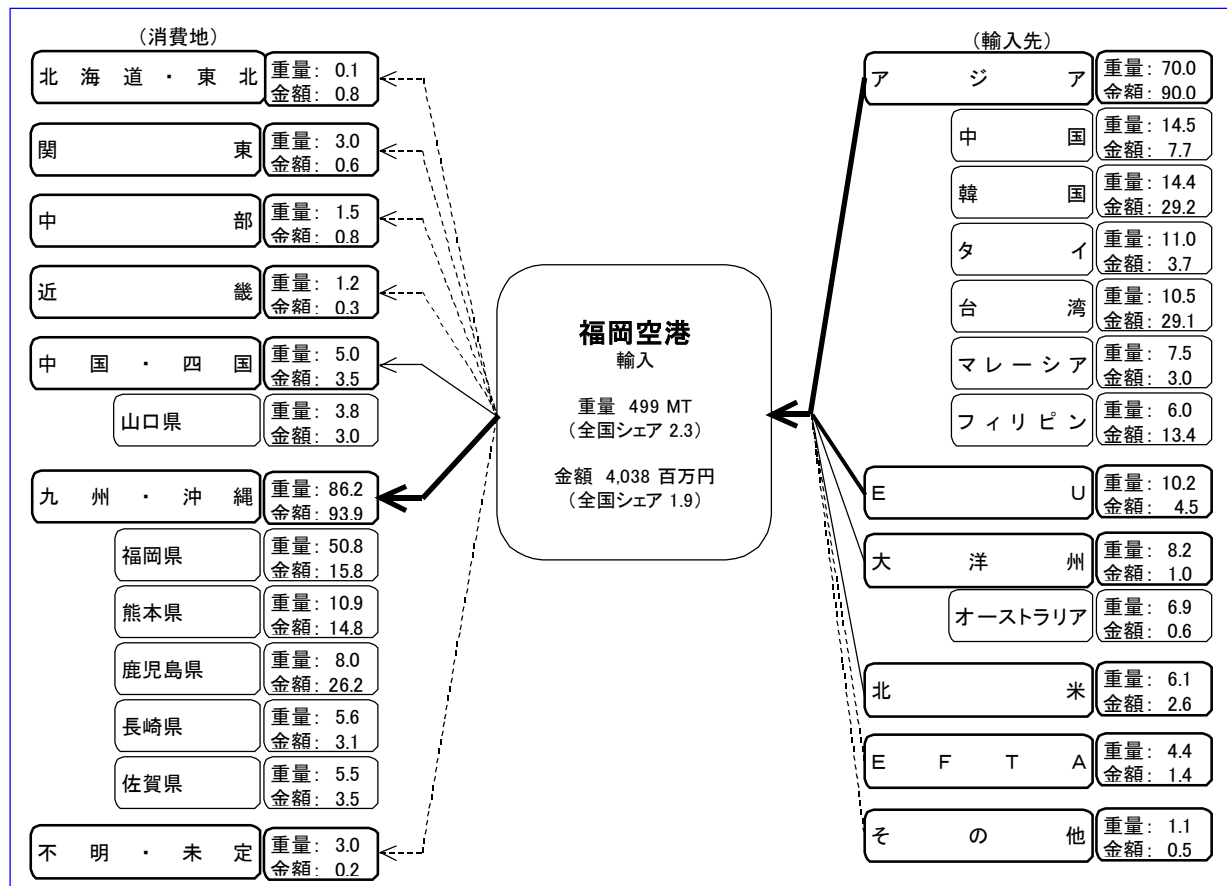
図 3-5 福岡空港国際貨物生産地および輸出先分布 (H13)



(注) 1. 図中の数値は、福岡空港全体の輸出入量(額)をまたは輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
2. 線の区分は、次のとおり 実線 : 30%以上、太実線 : 10%以上30%未満、細実線 : 5%以上10%未満、点線 : 5%未満
3. 総量については平成13年9月1日～7日の一週間調査データ

出典) 輸出入貨物に係る物流動向調査 (財務省関税局資料 平成14年)

図 3－6 福岡空港国際貨物消費地および輸入先分布（H13）



(注) 1. 図中の数値は、福岡空港全体の輸出货量(額)をまたは輸入量(額)を100とした場合のシェアである。
2. 線の区分は、次のとおり 実線 : 30%以上、太実線 : 10%以上30%未満、細実線 : 5%以上10%未満、点線 : 5%未満
3. 総量については平成13年9月1日～7日の一週間調査データ

出典) 輸出入貨物に係る物流動向調査 (財務省関税局資料 平成 14 年)

第4章 福岡空港の旅客需要動向分析

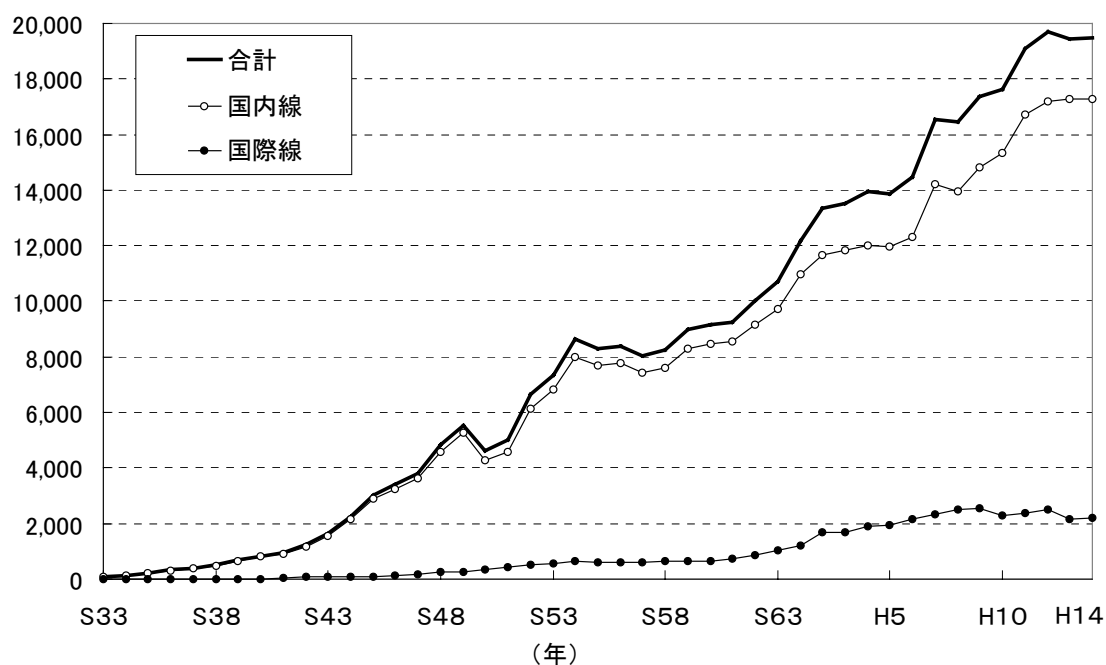
1) 国内線旅客についての分析

(1) 各路線の位置付け

- 福岡空港は九州・山口の拠点空港として、旅客約 1,950 万人、貨物約 25 万トン（平成 14 年）を扱う空港である。（但し、福岡空港にはフレター便（貨物専用便）は定期就航しておらず、福岡空港を発着する貨物需要にはベリー便（旅客機の腹部に貨物を積載する方式）で対応している。）
- 約 1,950 万人の旅客のうち、国内線旅客がおおよそ 9 割（約 1,730 万人）を占めており、この規模はわが国でも東京国際空港（羽田空港）、新千歳空港、大阪国際空港（伊丹空港）に次いで 4 番目となっている。（平成 14 年）

図 4－1 福岡空港の旅客数の推移（国内線・国際線合計）

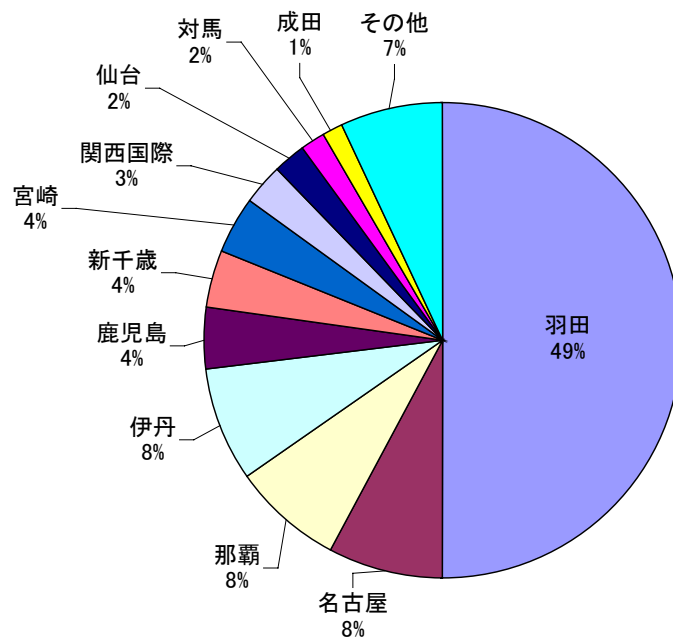
旅客数(千人)



出典) 空港管理状況調書 (国土交通省)

- 国内線の中でも、羽田、名古屋、那覇、伊丹、関西国際、新千歳とを結ぶ路線で全体の 8 割を占め、さらに宮崎、鹿児島便を入れると全体の約 9 割に達する。すなわち、これら主要国内線についての分析を行なうことで、福岡空港の需要の主な増加要因が明らかになると考えられる。

図 4－2 福岡空港の路線別利用者割合



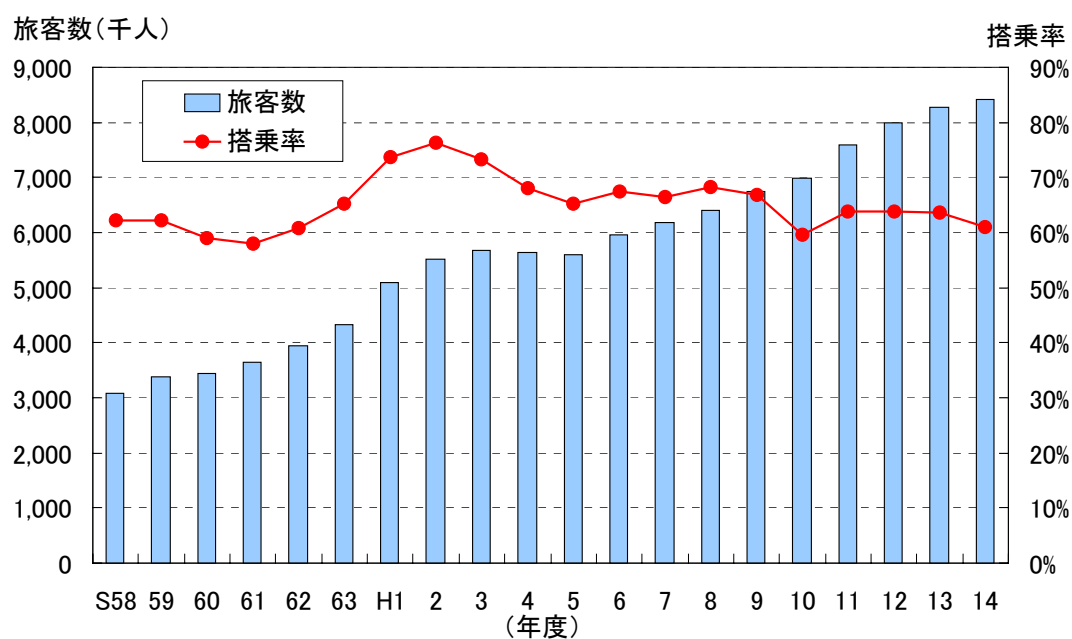
出典) 航空輸送統計年報 (国土交通省)

(2) 羽田－福岡路線についての分析

○ 羽田－福岡路線は年間 850 万人（平成 14 年度）の旅客数を有し、世界第二位の輸送量を誇る路線であり、以下の様な特徴を持つ。

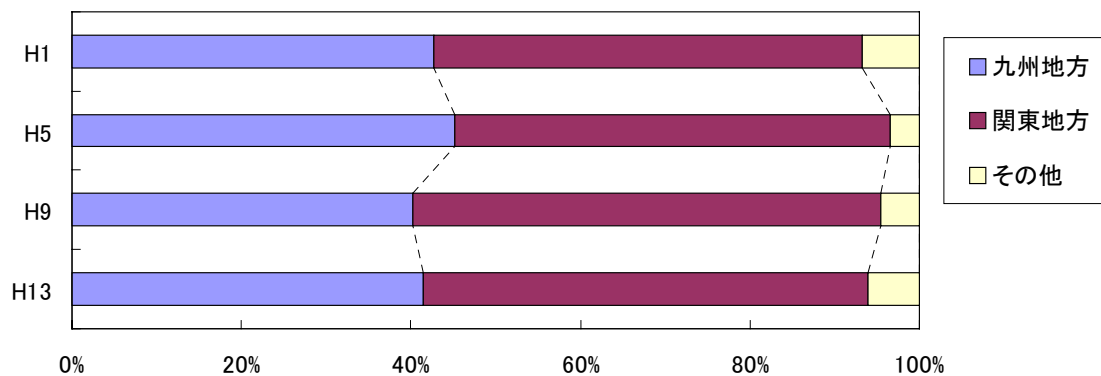
- ◇ 鉄道との機関分担比率については、常に航空が高い比率を占めており、平成 13 年の航空と鉄道の分担比率はおよそ 9 : 1 となっている。
- ◇ 羽田－福岡路線の利用者の居住地については、約 5 割が関東地方（首都圏）在住者、約 4 割が九州地方居住者となっている。（図 4－4）
- ◇ 羽田－福岡路線の利用者の出発地、目的地については、ビジネス路線であり、さらに北部九州地域の他空港（佐賀空港、北九州空港）にも羽田便が就航しているため、福岡県内、特に福岡都市圏に集中している。（図 4－5）

図 4－3 羽田－福岡路線の旅客数の推移



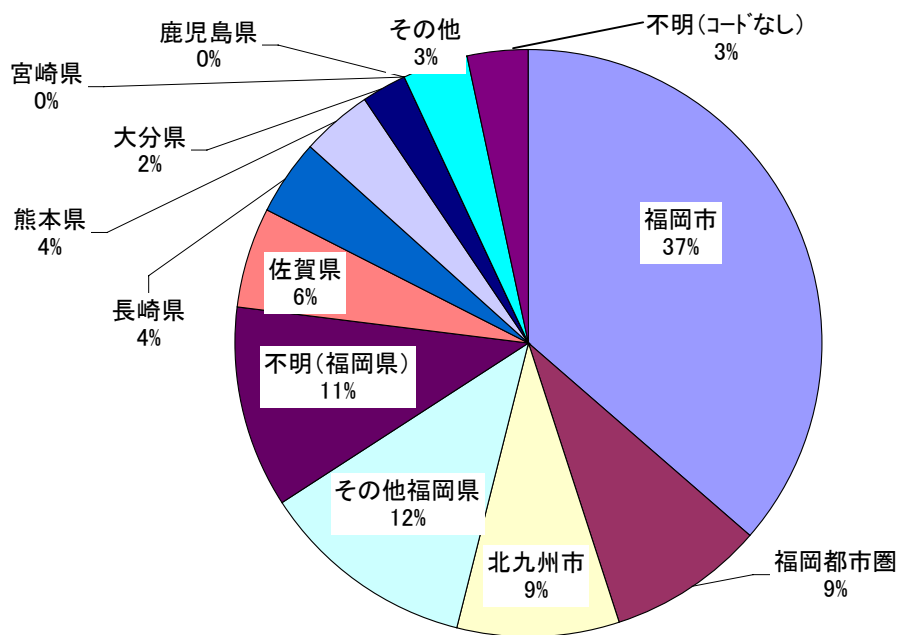
出典) 航空輸送統計年報(国土交通省)

図 4 - 4 羽田 - 福岡路線利用者の居住地分布



出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

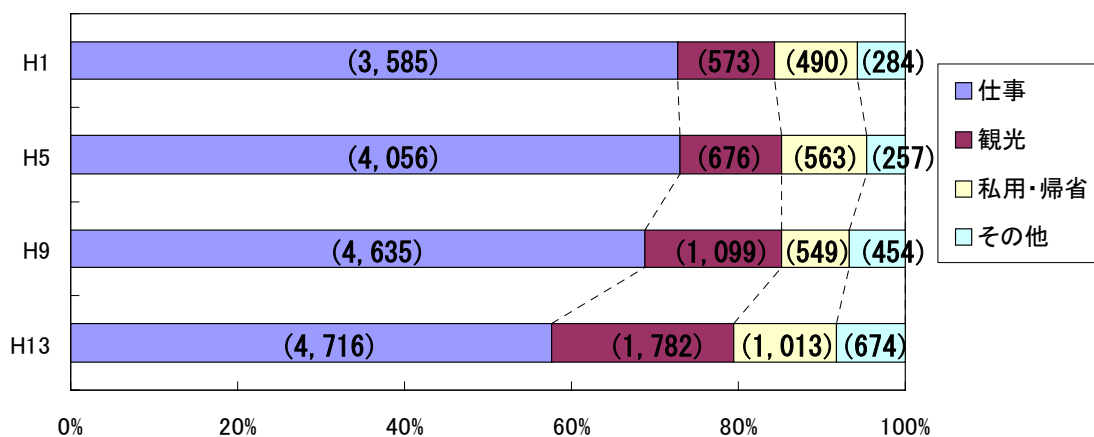
図 4 - 5 福岡空港利用者の出発地・目的地 (羽田 - 福岡路線・H13 年)



出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

- また、近年の特徴的な需要動向としては以下の様な点が挙げられる。
 - ◇ 平成 2 年度のバブル経済崩壊以降の数年間は旅客数は横ばいとなった。しかし、航空規制緩和によって割引運賃の導入が進んだことや羽田空港の滑走路増設によって容量制約がなくなり、運航頻度が向上したこと等が影響を与えた結果、その後は再び旅客数が伸びている。特に「観光目的利用者の増加（図 4－6）」「女性利用者の増加（図 4－7）」「高齢者利用の増加（図 4－8）」という、いわゆる利用者の裾野の広がりによる増加傾向が見られる。
 - ◇ 需要の月変動については、8 月、10 月、3 月の旅客数が多いという傾向は過去 15 年変わらないが、割引運賃の導入や航空各社のキャンペーンによる影響を受けて、ピーク/オフピーク格差（旅客のピーク期とオフピーク期の格差）は縮まる傾向にある。（図 4－9）
 - ◇ 1 日の運航便数については、平成元年 11 月の 46 便から平成 15 年 11 月の 90 便へと増加した。また、投入機材については、平成 9 年以降、300～400 席の

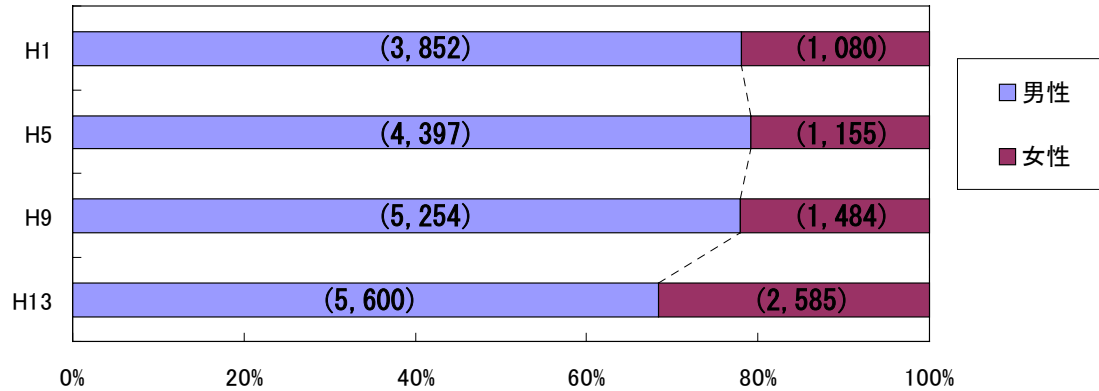
図 4－6 羽田 - 福岡路線の利用目的比率の変化



※（数字）は航空旅客動態調査で求めた比率に年度旅客数を乗じて求めたもの（単位：千人）

出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

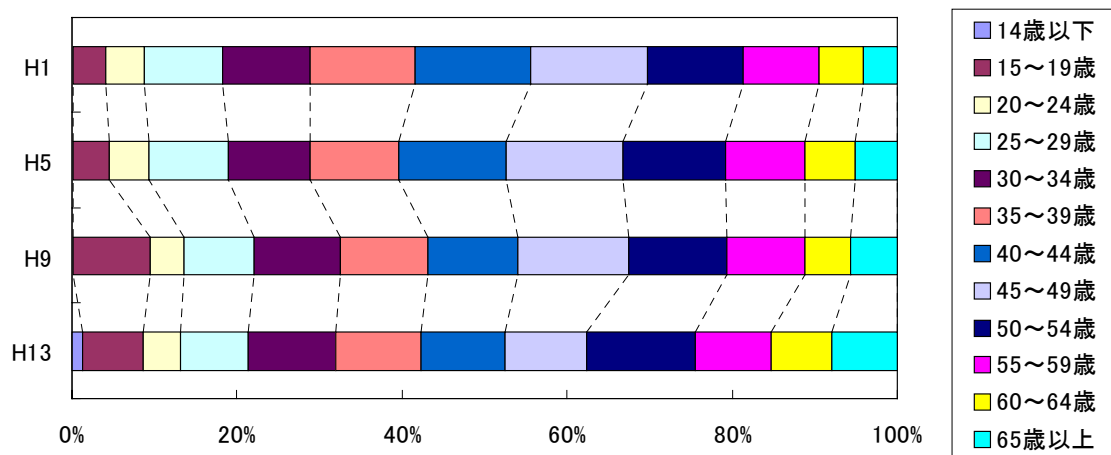
図 4－7 羽田 - 福岡路線利用者の性別比率



※（数字）は航空旅客動態調査で求めた比率に年度旅客数を乗じて求めたもの（単位：千人）

出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

図 4－8 羽田 - 福岡路線利用者の年齢比率



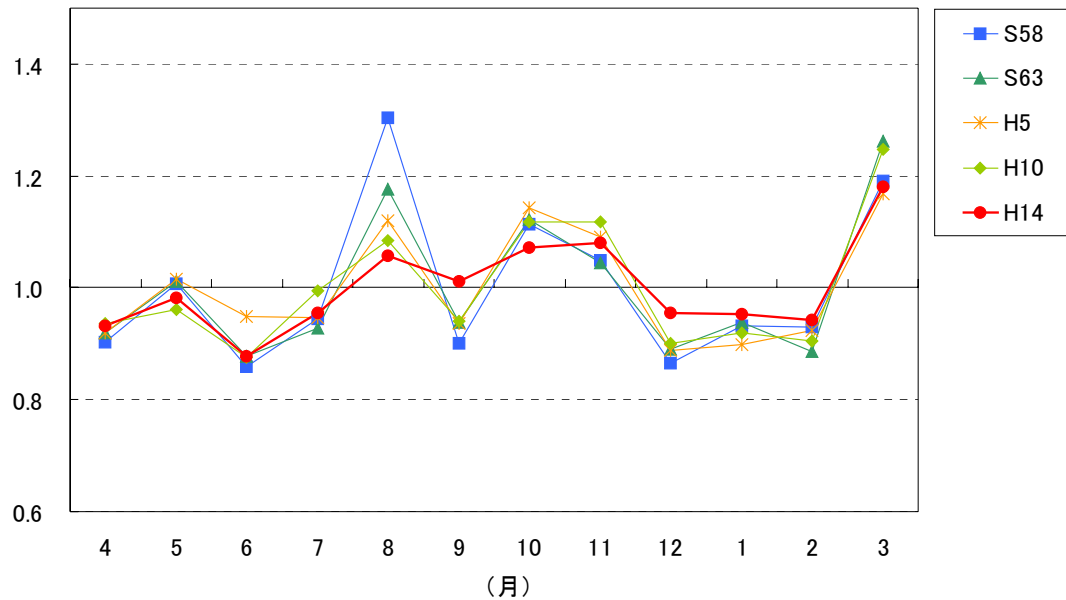
	14歳以下	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65歳以上
H1	7,057	196,080	228,340	465,753	523,721	628,061	695,606	692,581	577,151	450,632	261,104	205,657
H5	8,317	245,094	263,195	536,663	545,469	601,239	720,117	786,161	694,189	533,728	338,044	279,828
H9	10,333	627,719	281,053	567,272	708,831	715,031	729,497	902,055	802,343	641,151	375,081	377,148
H13	99,369	611,707	365,955	666,199	868,677	846,239	835,020	813,116	1,072,223	759,157	597,816	649,638

※数字は航空旅客動態調査で求めた比率に年度旅客数を乗じて求めたもの（単位：人）

出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

図４－９ 羽田 - 福岡路線における旅客数のピーク/オフピーク格差

平均からの乖離



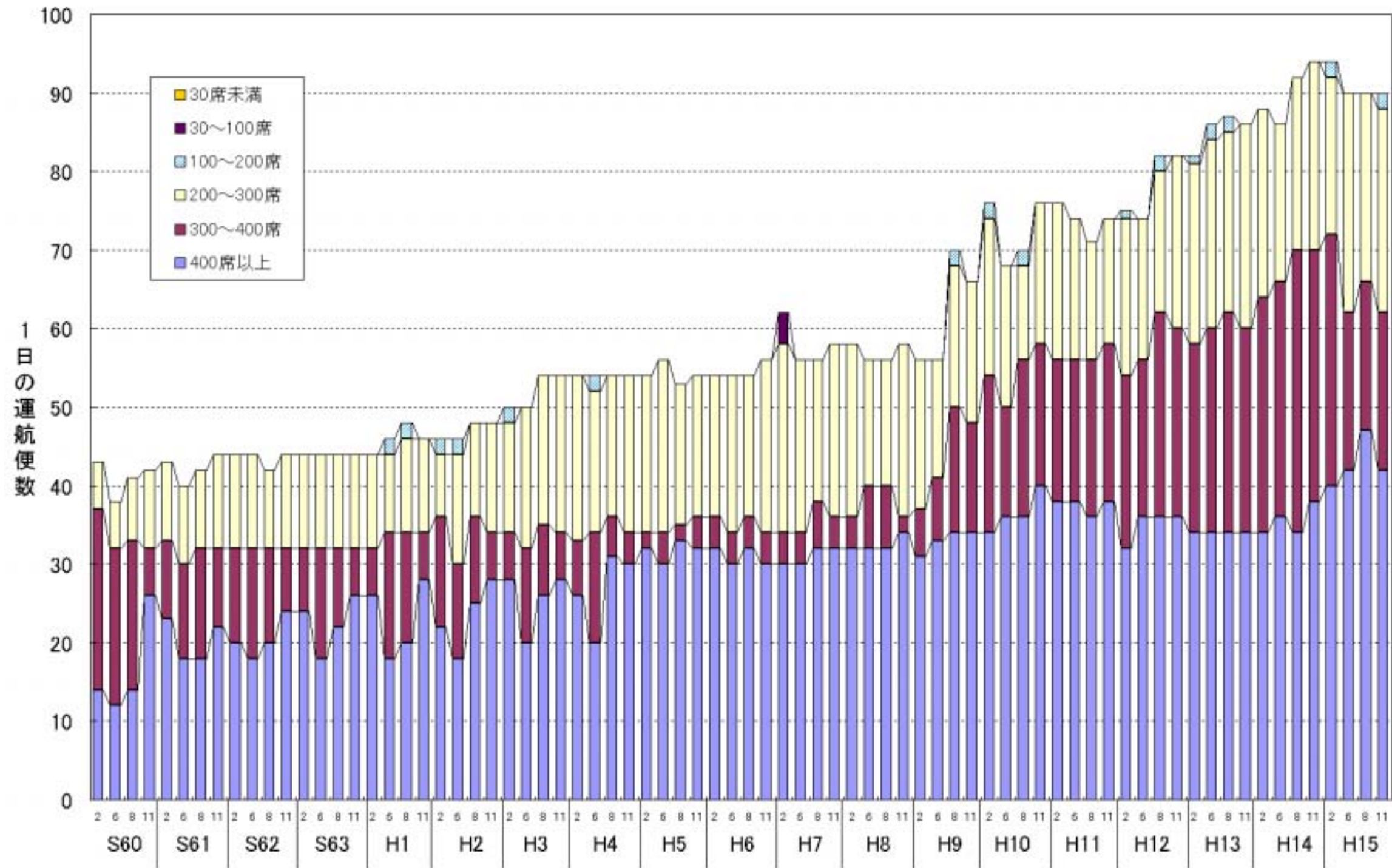
※ 各年度の旅客数を平均したものを 1 とし、各月の旅客数の平均からの乖離度合を数値化。

※ 当該年度の平均旅客数（A）＝（当該年度の 4 月～3 月の旅客数合計）÷ 12

※ 各月の旅客数について年度平均旅客数からの乖離度（B）＝（各月の旅客数）÷（A）

出典）航空輸送統計年報（国土交通省）

図４－１０ 羽田 - 福岡路線の機材規模別運航回数の推移



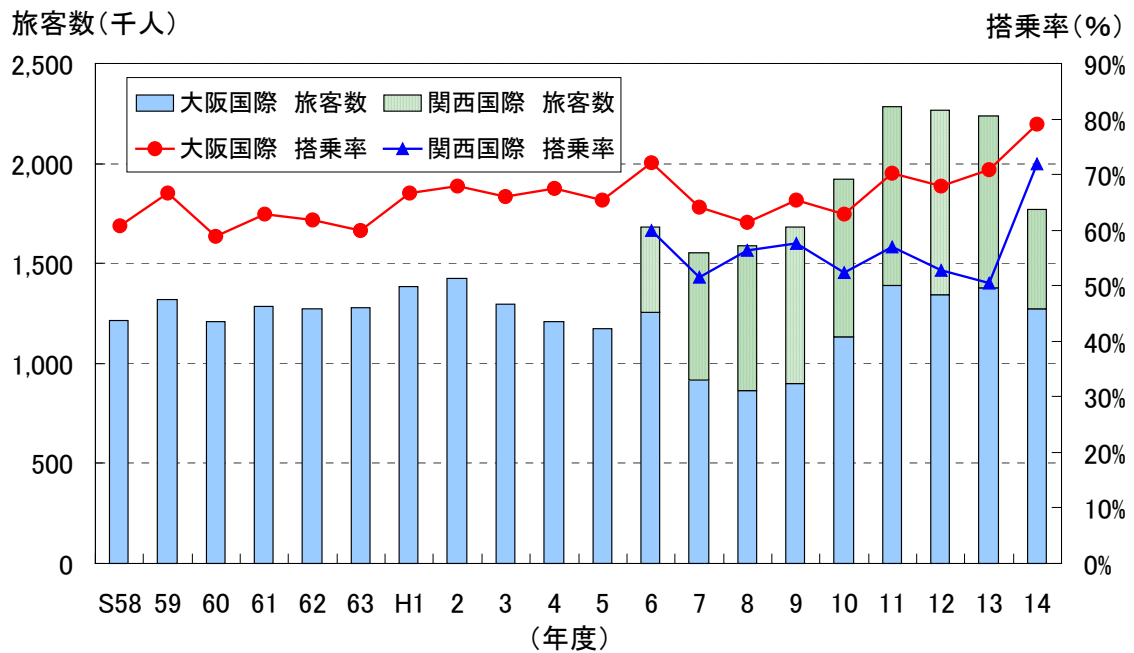
出典) 時刻表 (JTB)

(3) 伊丹・関西国際－福岡路線についての分析

○ 伊丹 - 福岡路線は新幹線との熾烈な競争を展開するビジネス路線、関空 - 福岡路線はビジネス・観光（特に国際トランジット）にバランスする路線であり、以下の様な特徴を持つ。

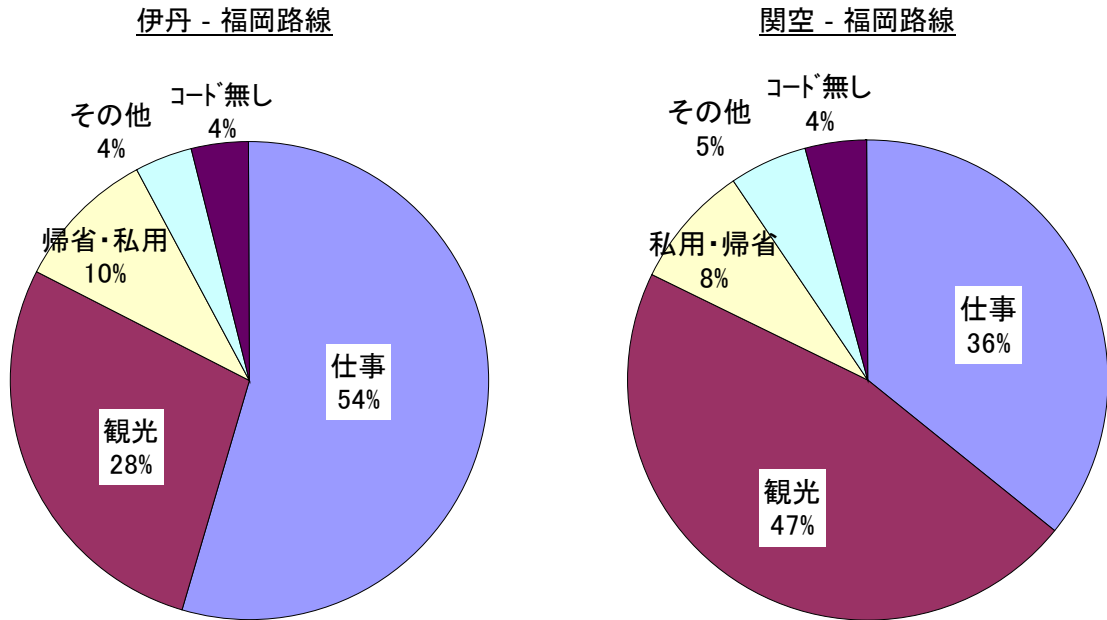
- ✧ 利用目的については、伊丹 - 福岡路線利用者の6割近くが仕事目的である一方で、関空 - 福岡路線利用者の約5割が観光目的となっている。(図4-12)
- ✧ 伊丹 - 福岡路線の利用者の出発地、目的地については、ビジネス路線であり、九州内の他の主要空港にも便が就航していることもあって、福岡県内、特に福岡都市圏に集中している。また、関空 - 福岡路線の利用者の出発地、目的地についても同様に福岡県内、特に福岡都市圏に集中している。(図4-13)

図4-11 伊丹・関空 - 福岡路線の旅客数の推移



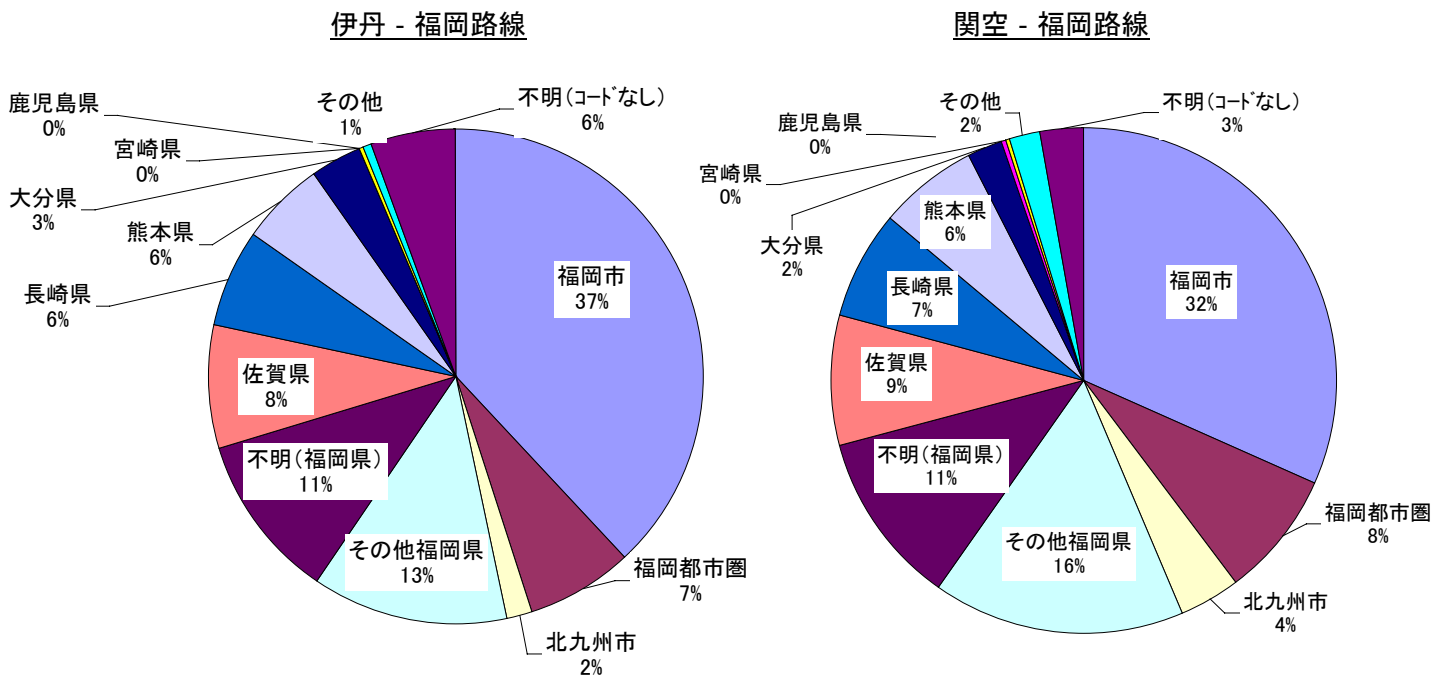
出典) 航空輸送統計年報 (国土交通省)

図 4 - 1 2 伊丹・関空 - 福岡路線の利用目的比率（H13）



出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

図 4 - 1 3 福岡空港利用者の出発地・目的地（伊丹・関空 - 福岡路線・H13）

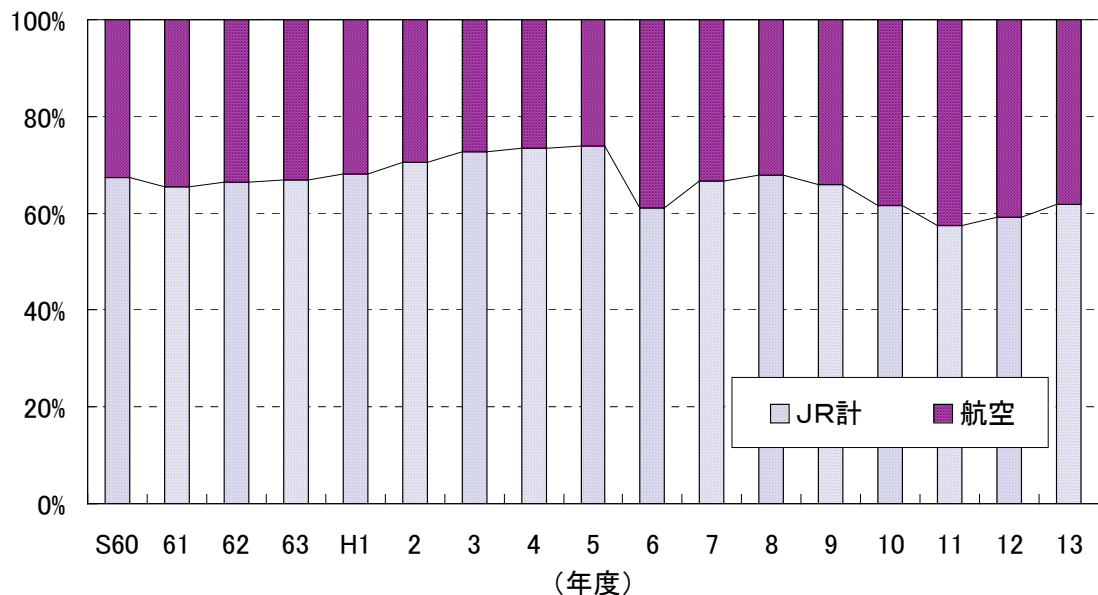


出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

- また、近年の特徴的な需要動向としては以下の様な点が挙げられる。
- ◇ 平成6年9月に関西国際空港が開港し、大阪方面路線（伊丹路線・関空路線）の空港容量制約がなくなったことによって運航頻度の向上が図られた結果、旅客数は増加傾向となっている。（図4－11）
 - ◇ 平成7年1月の阪神淡路大震災によって山陽新幹線が寸断されたことにより、航空需要は一時的に急増した。これは山陽新幹線利用者が航空利用へシフトしたことによる増加であったが、山陽新幹線復旧後も一部の利用者が航空利用を続けたために、平成元年には3：7であった航空と鉄道の分担比率（福岡県 - 大阪府+兵庫県）が平成13年には4：6となっている。（図4－14）
 - ◇ 投入機材については、伊丹 - 福岡路線において昭和60年代～平成初年度には300～400席の機材が主流であったが、その後200～300席が中心となり、さらに100～200席機材の投入も目立つようになった。他方、関空路線においては、当初より100～200席、200～300席の機材が中心であったが、近年の減便とともに、機材の中心が100～200席と小型化してきている。航空会社は新幹線との熾烈な競争の中で、機材を小規模化し、頻度を高める傾向があるが、特に伊丹においてその傾向が強く見られる。（図4－15、16）

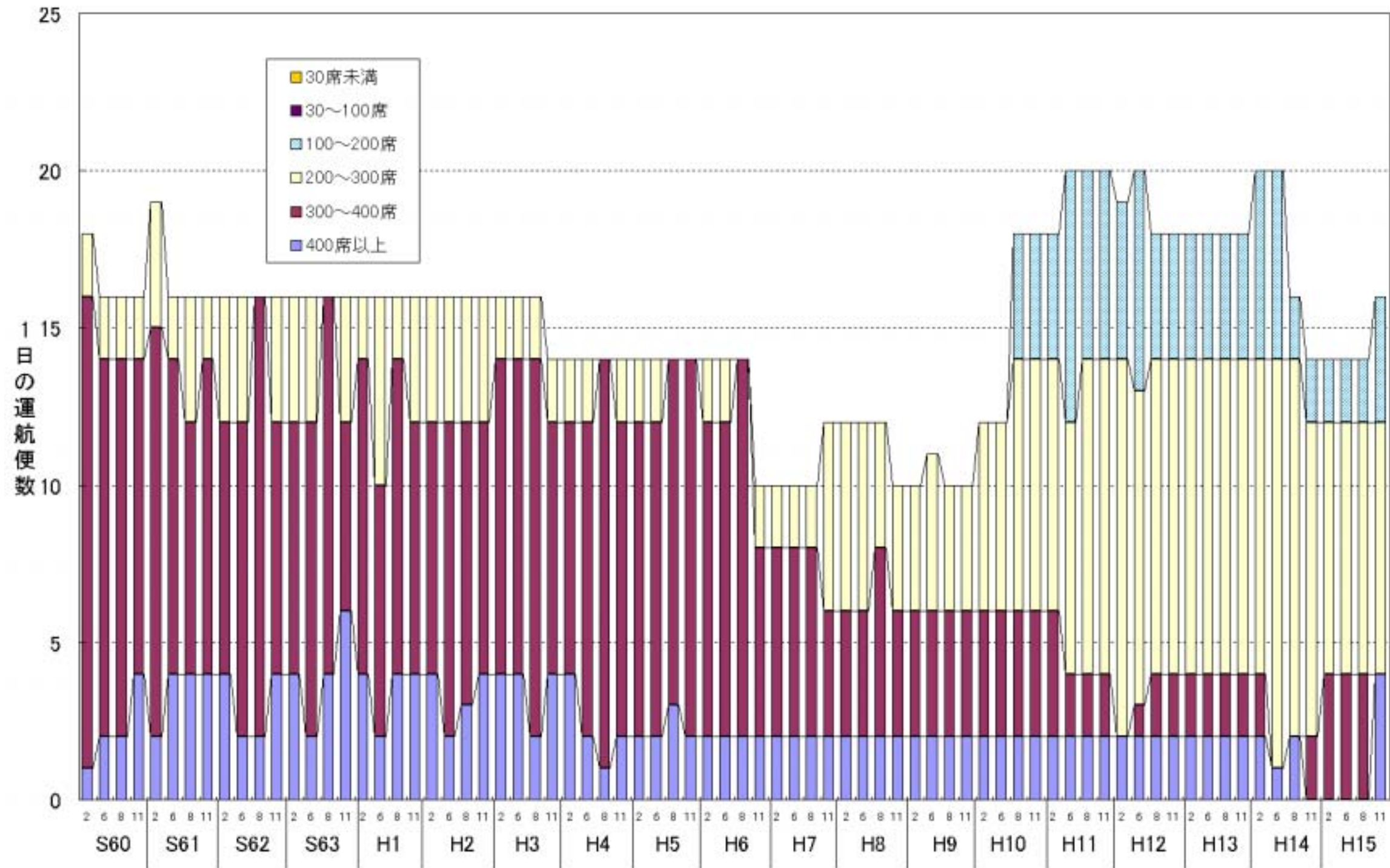
図4－14 福岡県 - 大阪府・兵庫県の機関分担比率（航空：鉄道）

（分担比率）



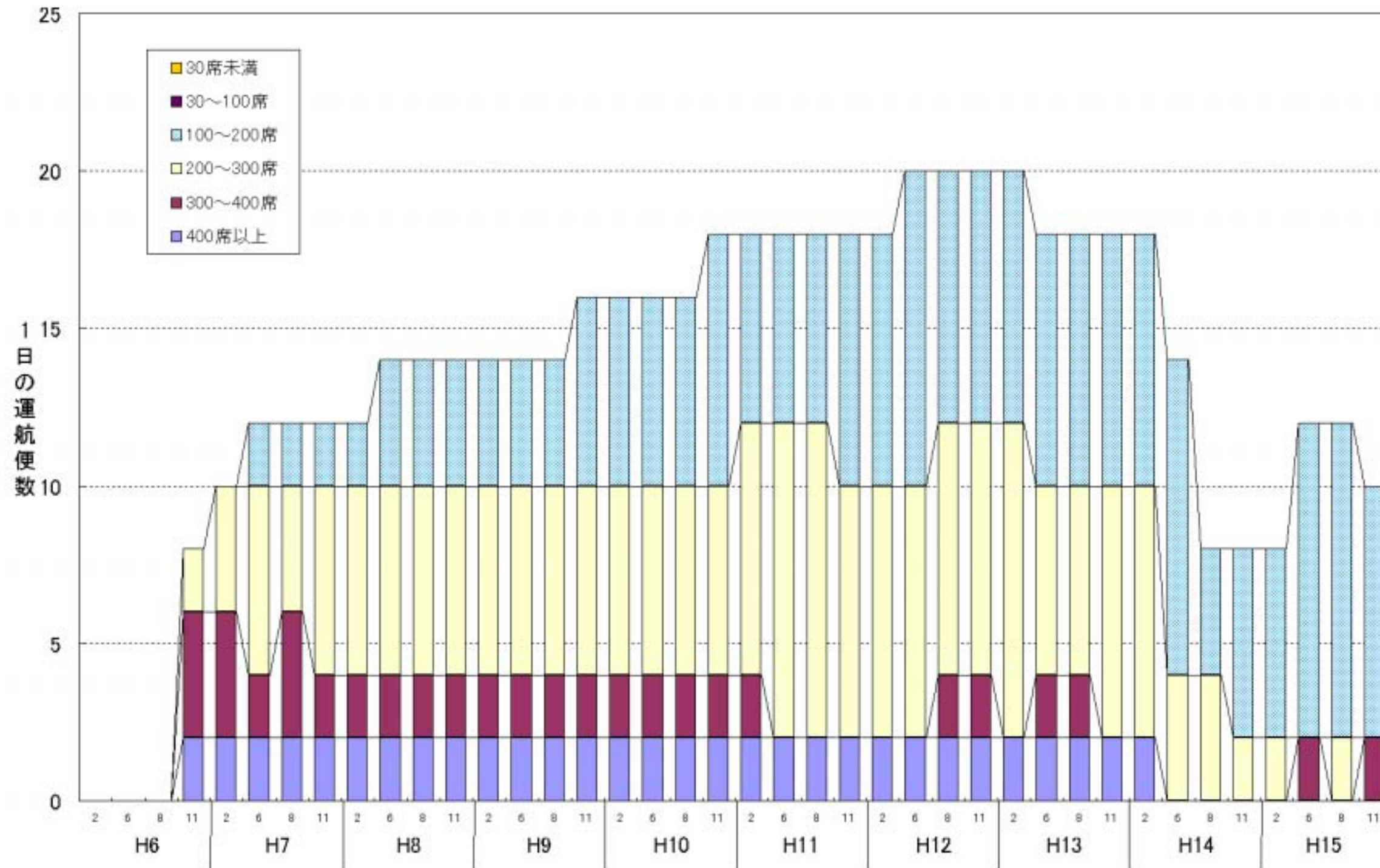
出典）旅客地域流動調査（国土交通省）

図 4 - 1 5 伊丹 - 福岡路線の機材規模別運航回数の推移



出典) 時刻表 (JTB)

図 4 - 1 6 関空 - 福岡路線の機材規模別運航回数の推移

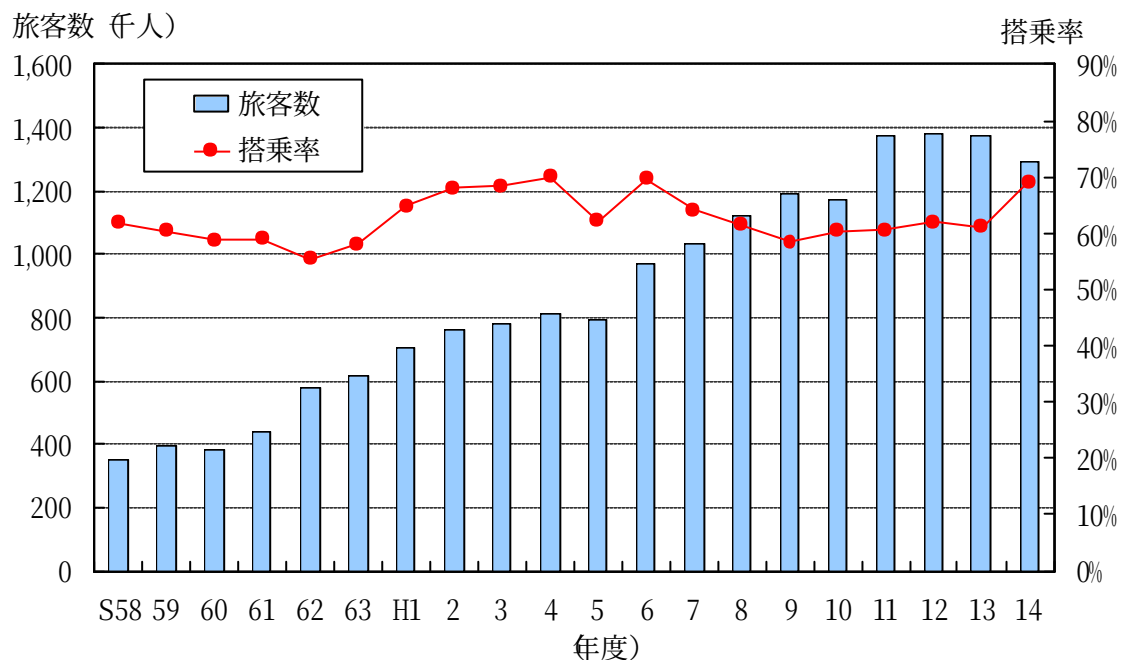


出典) 時刻表 (JTB)

(4) 名古屋－福岡路線についての分析

- 名古屋－福岡路線は中部圏と北部九州を結ぶ路線であり、以下の様な特徴を持つ。
- ✧ 居住地は九州地方の居住者と中部地方の居住者が半々となっている。
図4－18)
- ✧ 福岡空港利用者の出発地、目的地は北部九州全体に広がっている。図4－19)

図4－17 名古屋－福岡路線の旅客数の推移



出典) 航空輸送統計年報 (国土交通省)

図４－１８ 名古屋 - 福岡路線の居住地比率の推移

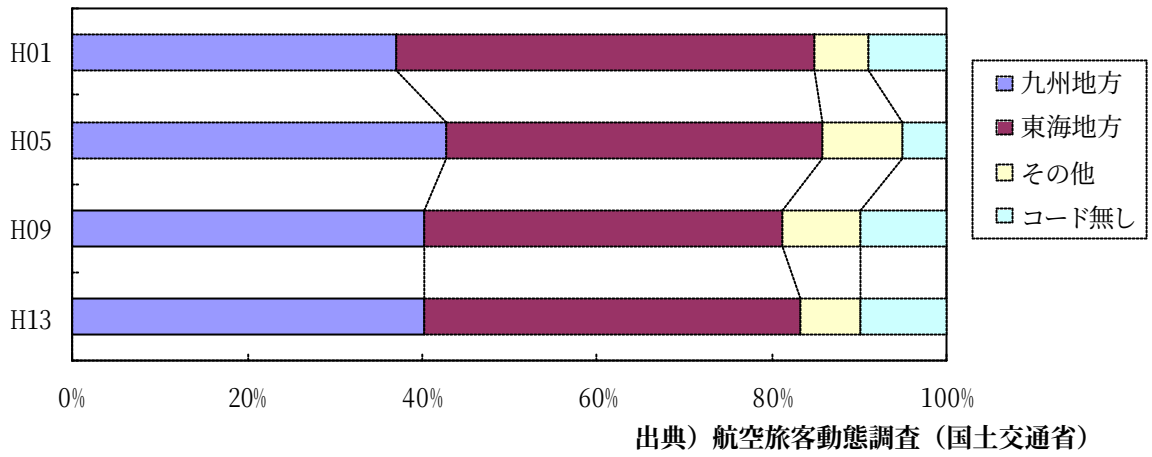
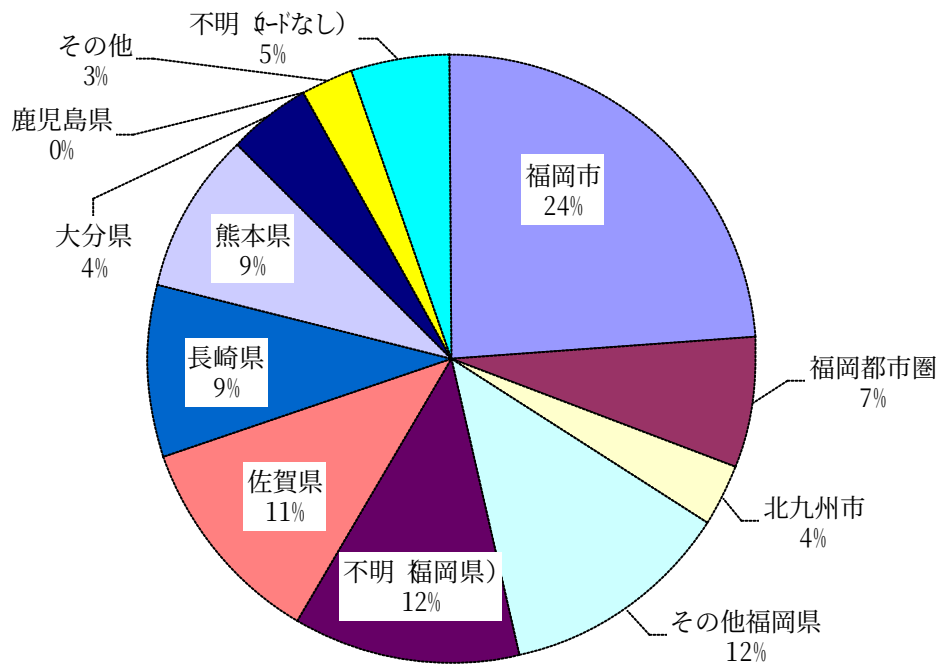
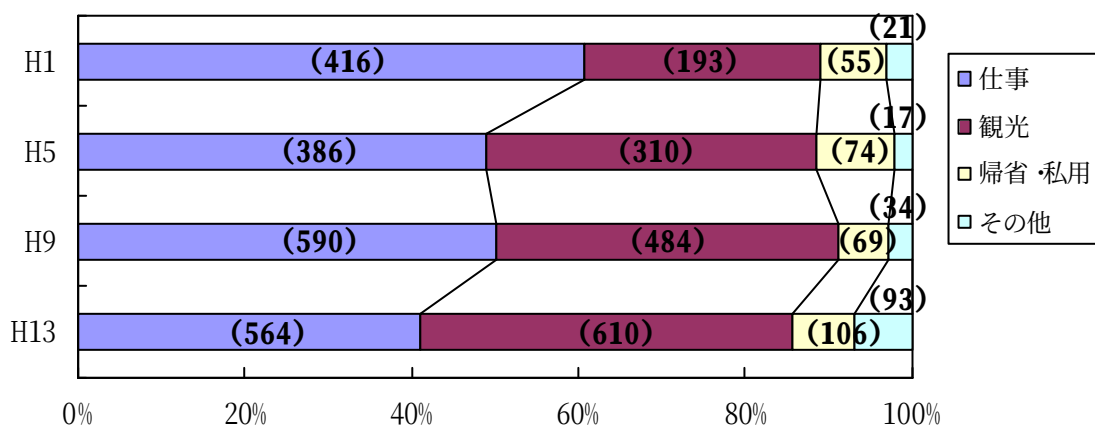


図４－１９ 福岡空港利用者の出発地・目的地（名古屋 - 福岡路線・H13 年）



- また、近年の特徴的な需要動向としては以下の様な点が挙げられる。
- ✧ 昭和 62 年～63 年、平成 5 年～6 年と需要が急増している。図4－17)
 - ✧ 昭和 60 年頃から始まった北部九州への自動車産業の進出により、需要が堅実に伸びてきた。特に平成 4 年 5 月の日産自動車九州第二工場、12 月のトヨタ自動車宮田工場の操業開始は大きな影響は与えたと考えられる。さらに、平成5年から6年にかけては、ホンダ、日産、ダイハツ等が北部九州地域に相次いで進出し、自動車産業の集積の大きな名古屋圏との結びつきを強めたことが需要の押し上げ要因と推察される。
 - ✧ また、利用目的は平成元年には仕事目的 6 割、観光目的 3 割と仕事中心であったが、平成 13 年には仕事目的 4 割、観光目的 5 割と、観光目的の利用が増加してきている。図4－20)
 - ✧ この路線も新幹線と競合しているが、航空と鉄道の機関分担比率は平成元年の 45% 55%から平成13年には70% 30%へと変化している 図4－21)。この背景として、平成7年1月の阪神大震災による山陽新幹線の寸断が考えられる。大阪方面路線と同様の動きが新幹線の分担比率が高い名古屋 福岡路線でも生じたものと考えられる。
 - ✧ 機材構成については、200～300 席が主流であったが、最近機材の大半は 100～200 席にとって変わった。航空会社は頻度を増やし、利用者の利便性（頻度）を増加させている。図4－22)

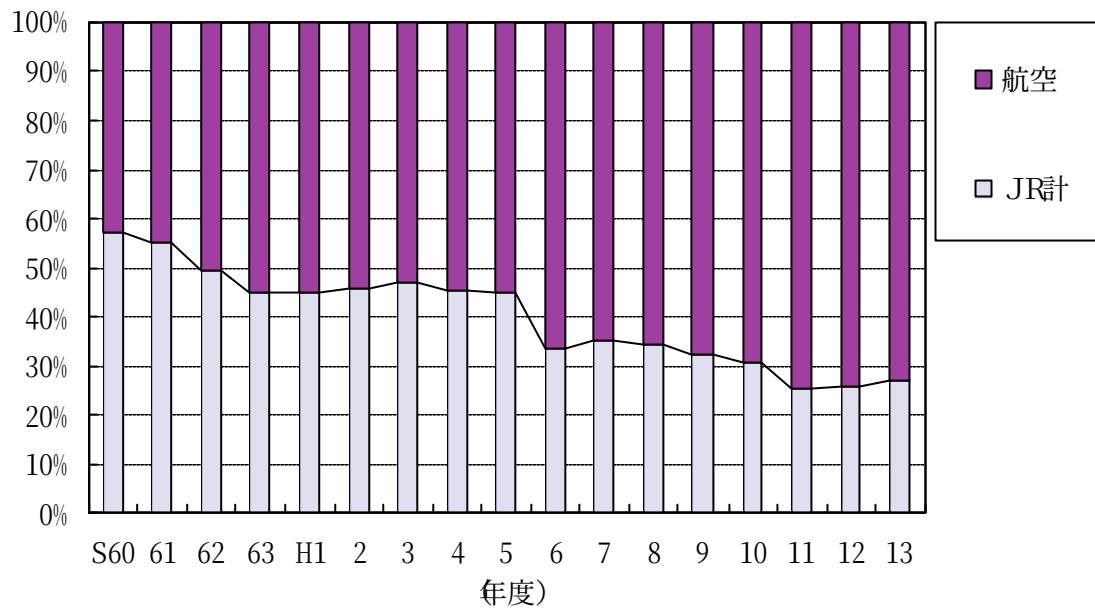
図 4－20 名古屋 - 福岡路線の利用目的比率



※（数字）は航空旅客動態調査で求めた比率に年度旅客数を乗じて求めたもの（単位：千人）

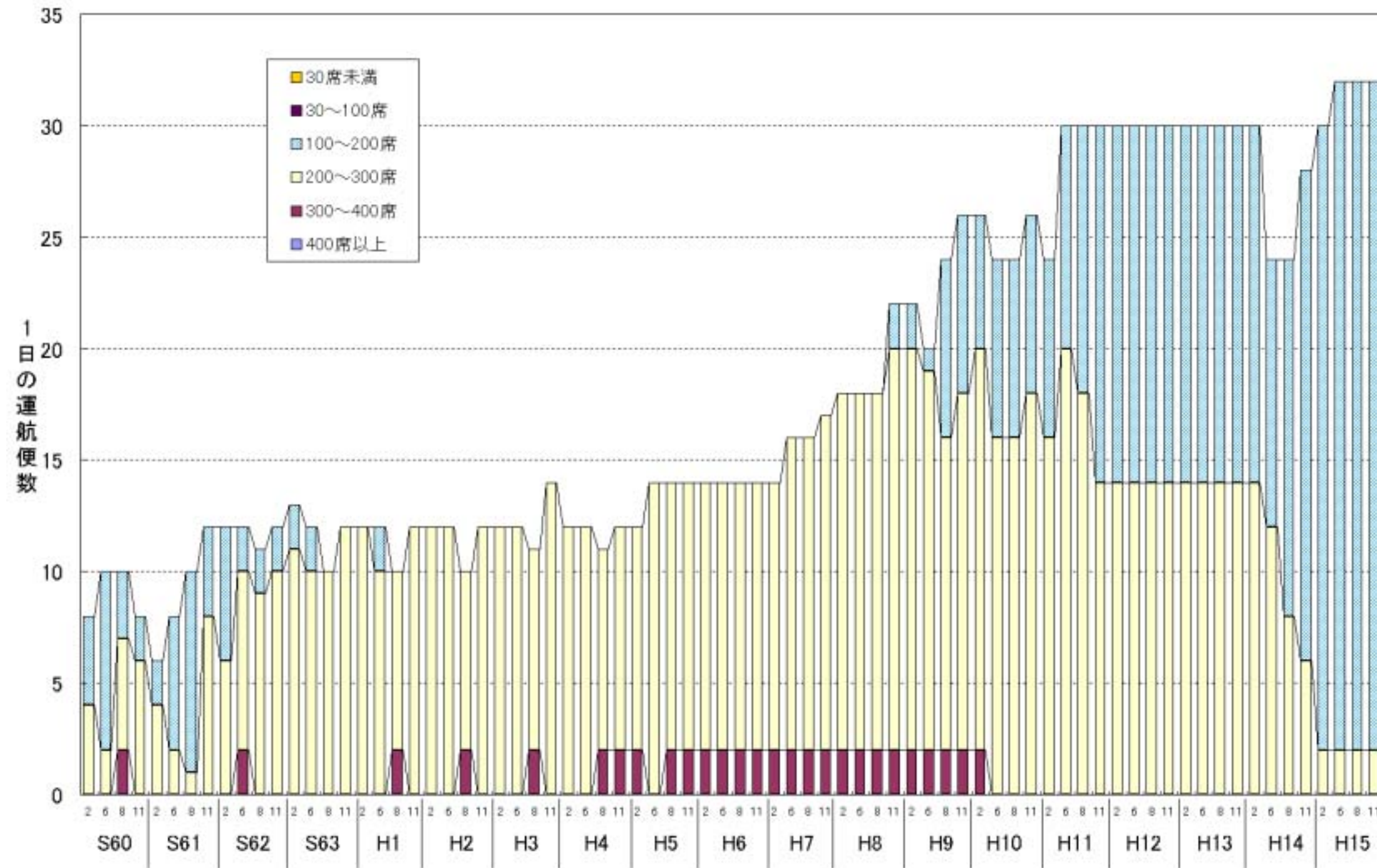
出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

図4－2 1 福岡県 - 愛知県の機関分担比率（航空：鉄道）



出典) 旅客地域流動調査 (国土交通省)

図4-22 名古屋 - 福岡路線の機材規模別運航回数の推移

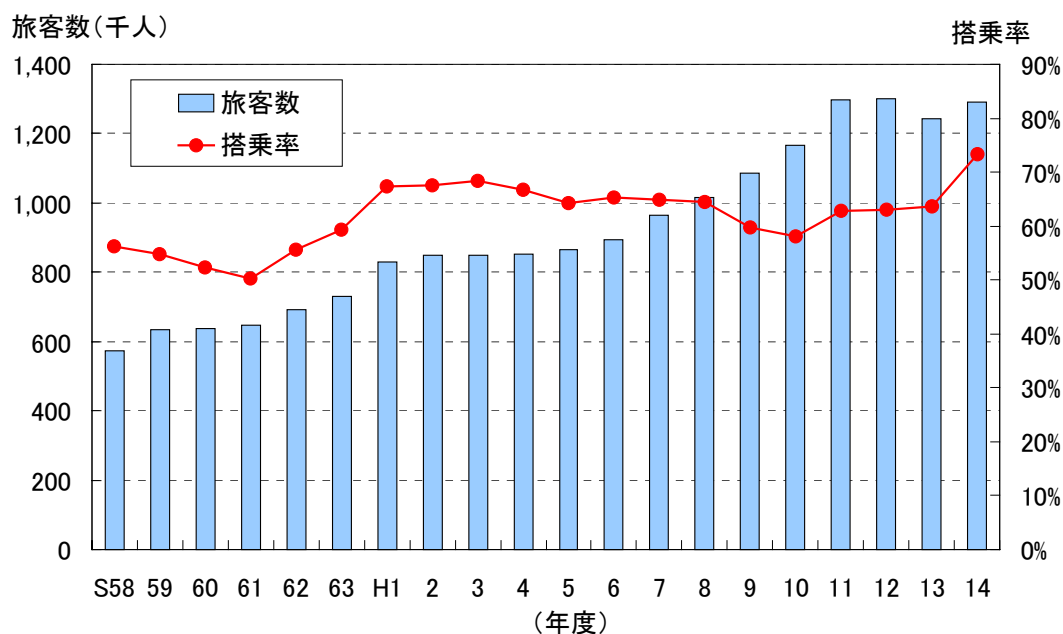


出典) 時刻表 (JTB)

（５）那覇－福岡路線についての分析

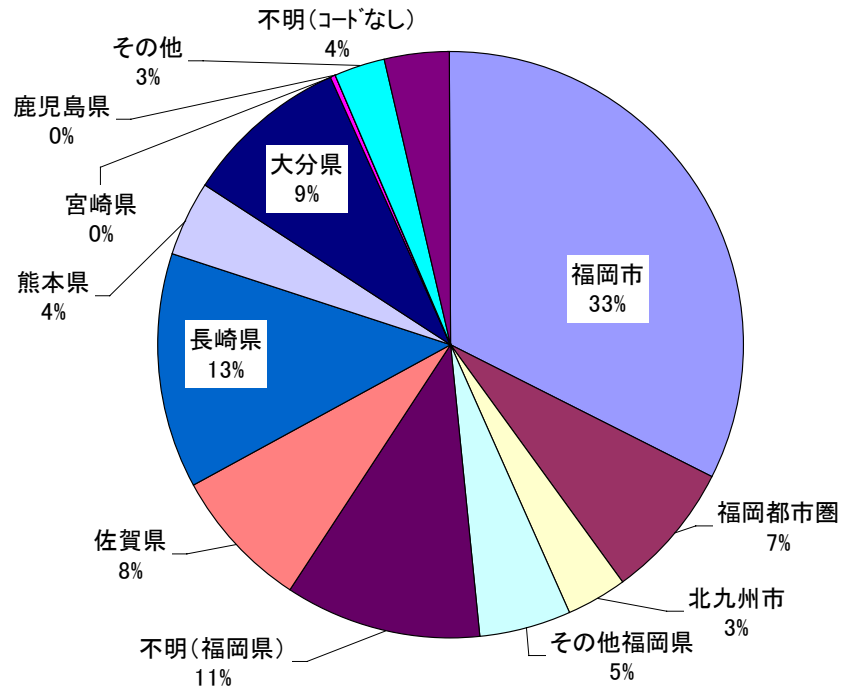
- 那覇－福岡路線は北部九州の利用者がビジネスや観光で頻繁に利用する路線であり、以下の様な特徴を持つ。
 - ✧ 福岡空港利用者の出発地・目的地を見ると北部九州全体に広がっている。（図４－２４）
 - ✧ 路線利用者の居住地については、九州地方居住者が約６割、沖縄地方居住者が約３割となっている。（図４－２５）
 - ✧ 利用目的については、仕事目的利用が約６割、観光目的利用が約２割となっている。（図４－２６）
 - ✧ 観光需要の場合、受入側（沖縄）の観光資源の魅力によって旅客が変動する傾向にあり、継続的に入込み客数をひきつける観光開発を連続的に展開することと需要とが密接に関連する。また、他方沖縄から福岡へ訪問する人々はその母数が小さい（沖縄県の人口は約１３０万人、沖縄本島の人口は約１１５万人）ことから、北部九州から沖縄への需要がどのように変化するかをみる必要がある。

図４－２３ 那覇－福岡路線の旅客数の推移



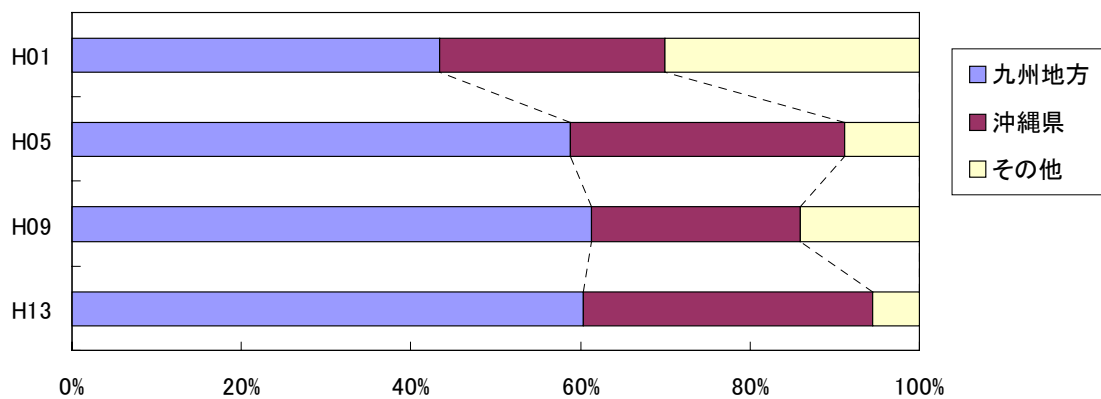
出典）航空輸送統計年報（国土交通省）

図 4－2 4 福岡空港利用者の出発地・目的地（那覇 - 福岡路線・H13 年）



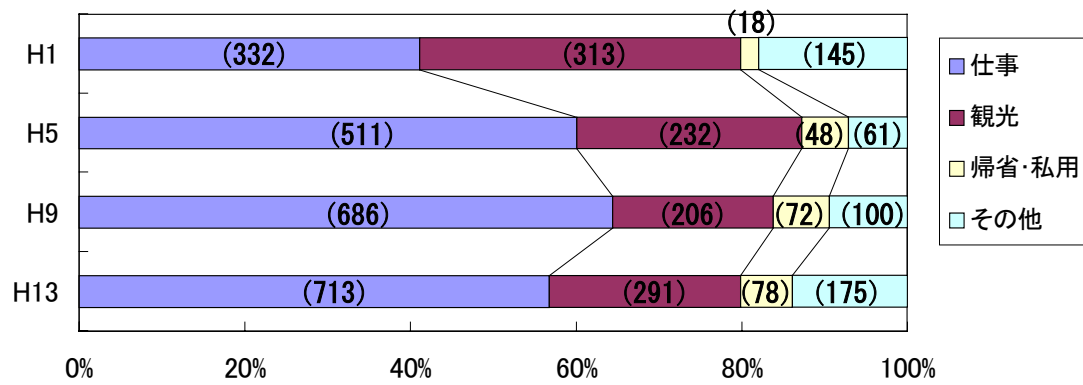
出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

図 4－2 5 那覇 - 福岡路線の居住地比率の推移



出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

図 4－26 那覇－福岡路線の利用目的比率



※（数字）は航空旅客動態調査で求めた比率に年度旅客数を乗じて求めたもの（単位：千人）

出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

- また、近年の特徴的な需要動向としては以下の様な点が挙げられる。
 - ◇ 曜日変化をみると週末に利用者数のピークがくる。これは、福岡、北部九州の利用者が週末を利用して、沖縄観光を楽しむようになったことが定着してきたことを意味していると考えられる。(図4-27、28)
 - ◇ 機材については、200～300 席が主流である。1998 年以降は 100～200 席の小型機材が増便され、結果として頻度が向上しており、北部九州～沖縄への需要の高さがうかがわれる。(図4-29)

図 4 - 2 7 那覇 - 福岡路線の利用者数の曜日変動（福岡発・H13、H15 のある月）

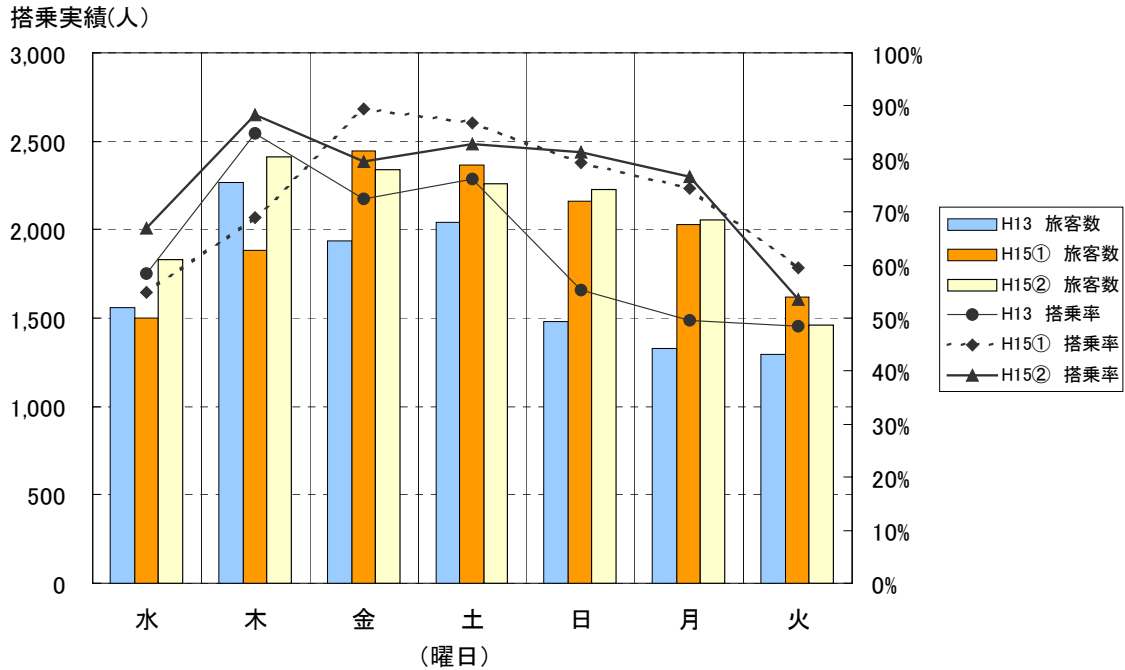
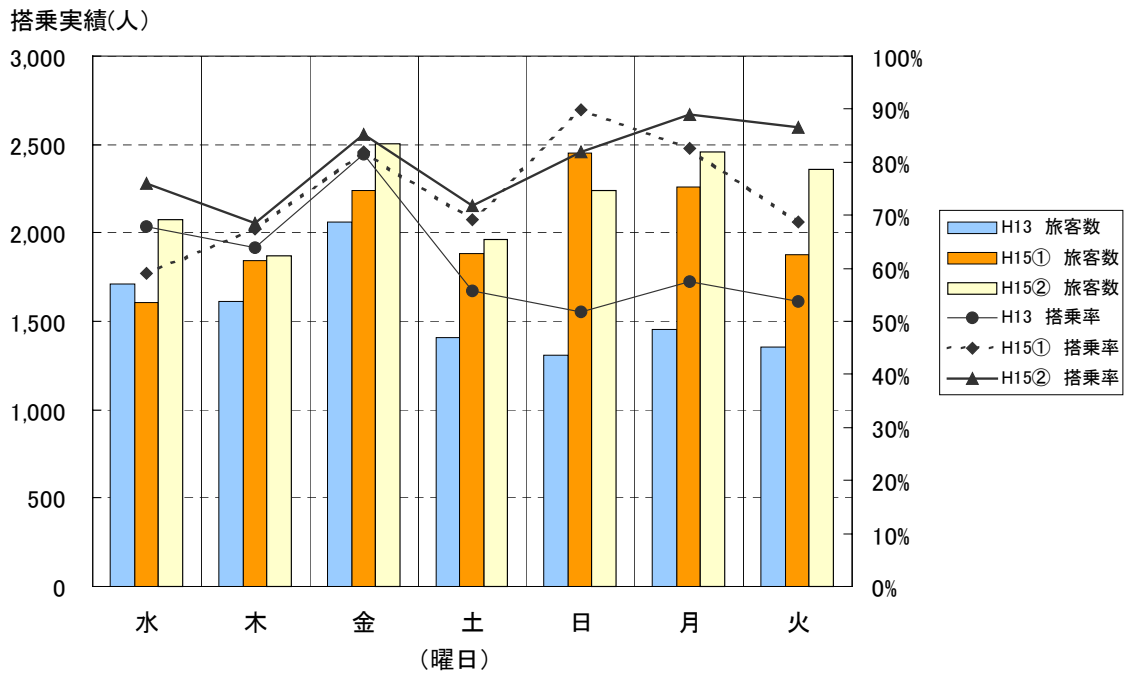
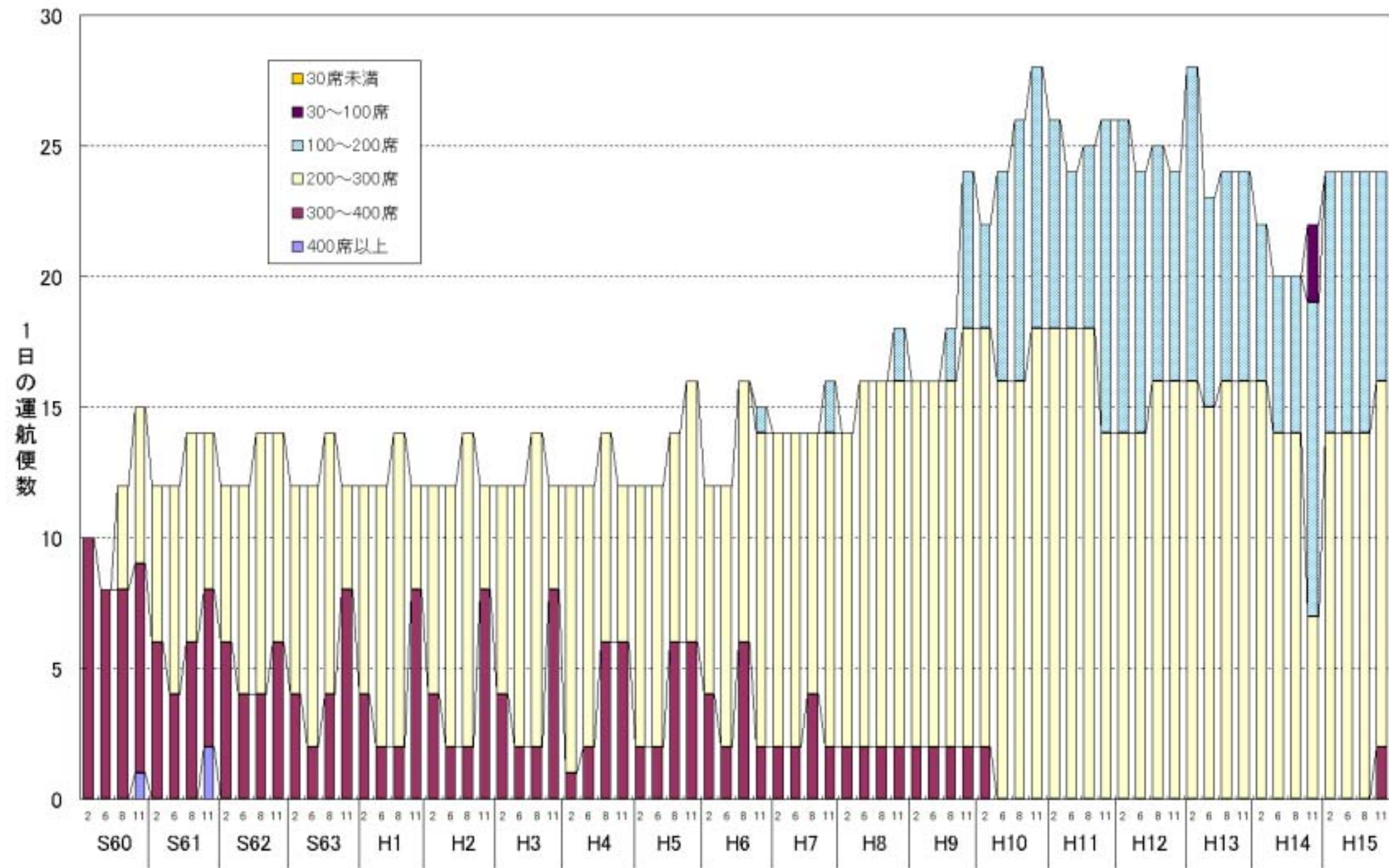


図 4 - 2 8 那覇 - 福岡路線の利用者数の曜日変動（福岡着・H13、H15 のある月）



出典) 航空会社資料

図4-29 那覇 - 福岡路線の機材規模別運航回数の推移

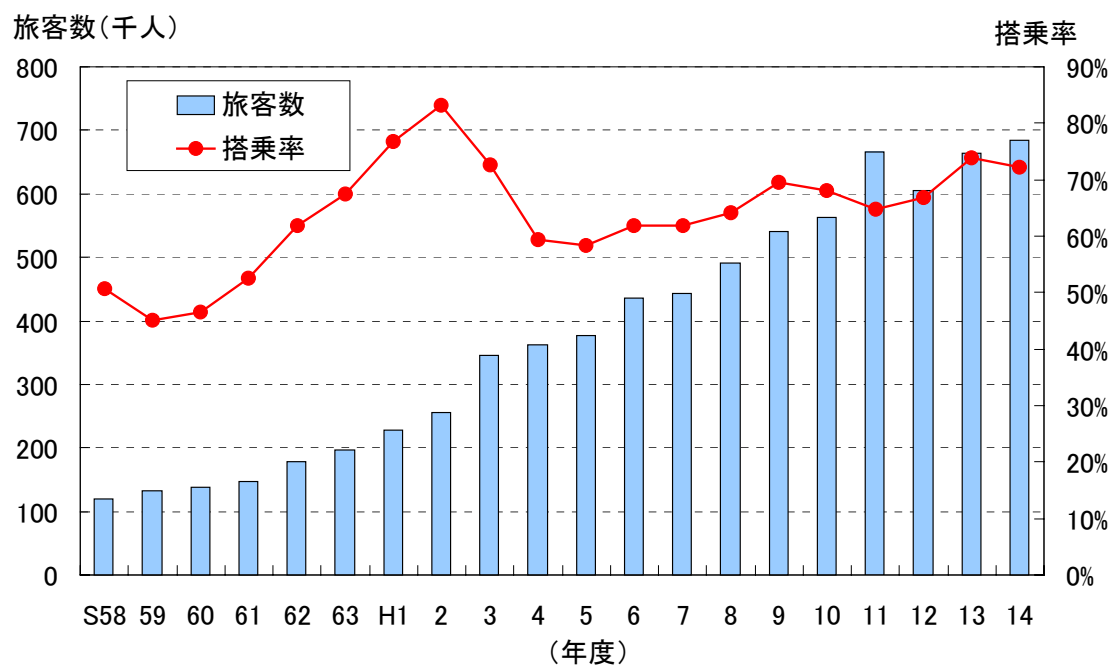


出典) 時刻表 (JTB)

（６）新千歳－福岡路線についての分析

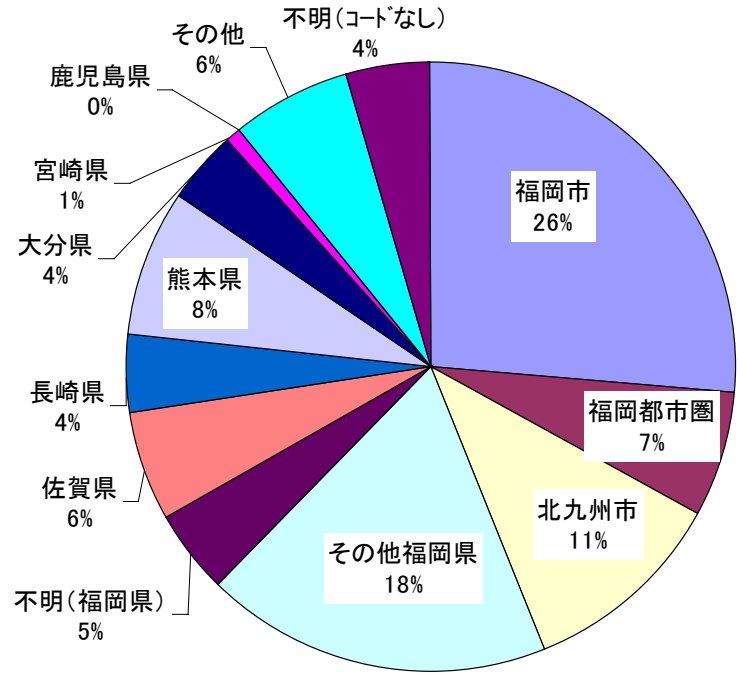
- 新千歳－福岡路線は北部九州の観光目的利用者が多い路線であり、以下の様な特徴を持つ。
 - ✧ 福岡空港利用者の出発地・目的地を見ると九州全体に広がっている。（図４－３１）
 - ✧ 路線利用者の居住地については、九州地方居住者が約６割、北海道地方居住者が約３割となっている。（図４－３２）
 - ✧ 利用目的は観光・私用が多く、観光路線としての特徴をもっている。（図４－３３）

図４－３０ 新千歳－福岡路線の旅客数の推移



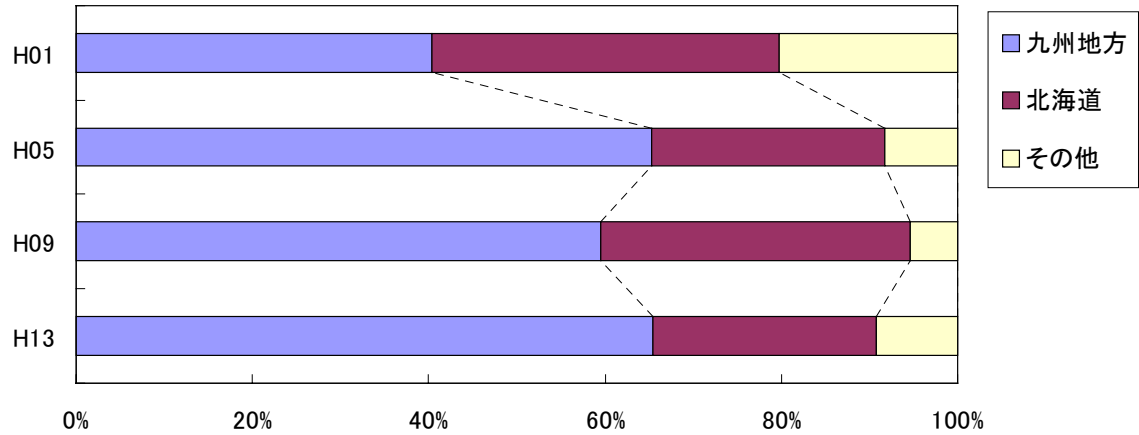
出典）航空輸送統計年報（国土交通省）

図 4－3 1 福岡空港利用者の出発地・目的地（新千歳 - 福岡路線・H13 年）



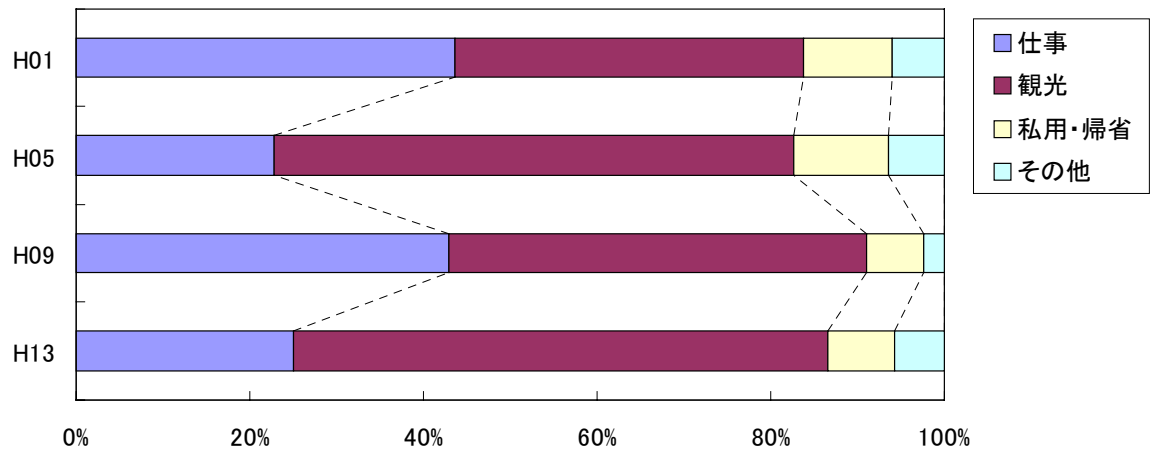
出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

図 4－3 2 新千歳 - 福岡路線の居住地域比率の推移



出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

図 4 - 3 3 新千歳 - 福岡路線の利用目的比率



出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

- また、近年の特徴的な需要動向としては以下の様な点が挙げられる。
 - ◇ 曜日変化をみると福岡発は土曜日にピーク、千歳発は日曜にピークがくる(図4-34、35)。つまり、福岡、北部九州の利用者が週末を利用して、北海道観光を楽しむようになったことが定着している。観光路線であるものの季節平準化が比較的進んでおり、北海道の夏の観光、冬の雪祭りなど通年を通した観光需要を開拓している(図4-36)。
 - ◇ 機材については、200～300 席が主流であったが、ここ1～2 年で大型化し、400 席以上が導入される傾向にある。観光路線で比較的安定した需要が見込まれる場合、航空会社としては、頻度を高め、待ち時間を少なくするよりも、機材を大型化する傾向があると考えられる。(図4-37)

図 4－3 4 新千歳 - 福岡路線の利用者数の曜日変動（福岡発・H13、H15 のある月）

搭乗実績(人)

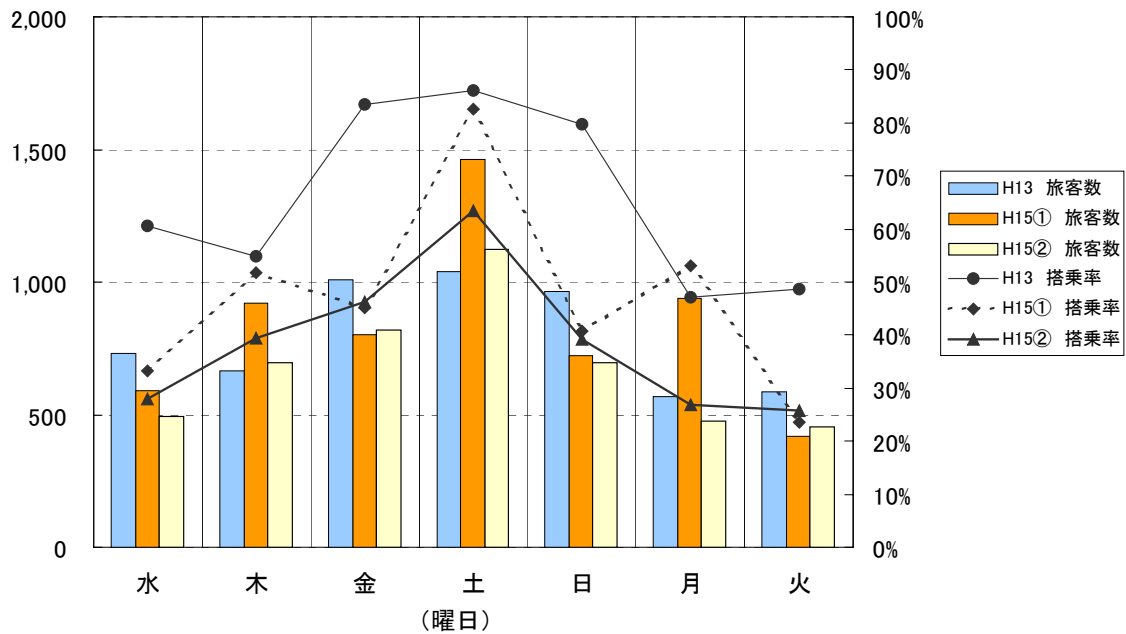
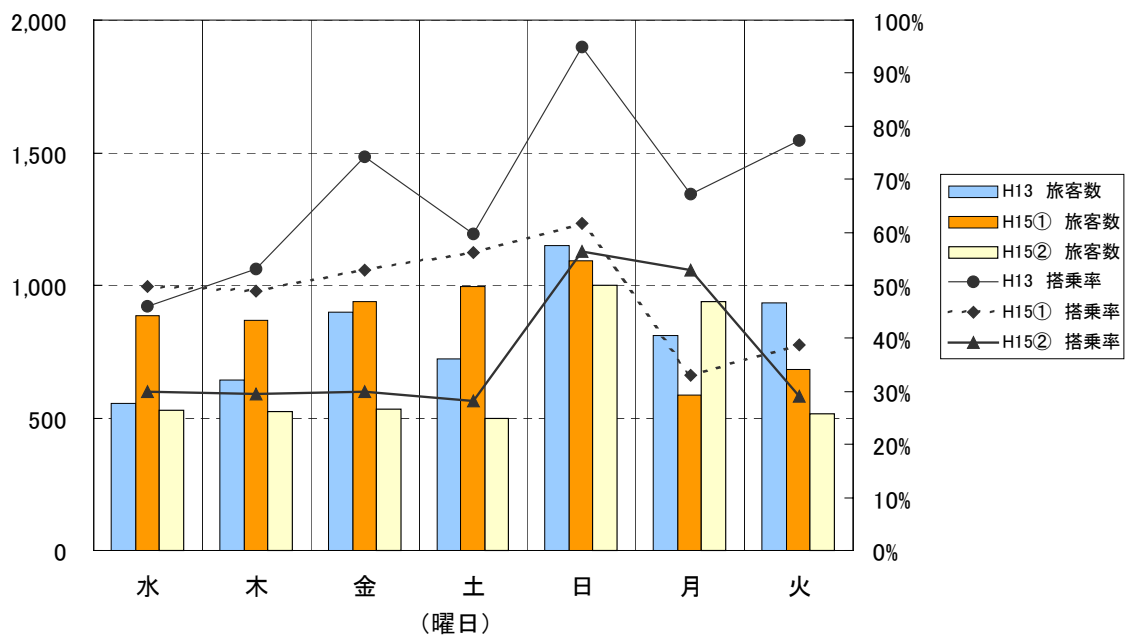


図 4－3 5 新千歳 - 福岡路線の利用者数の曜日変動（福岡発・H13、H15 のある月）

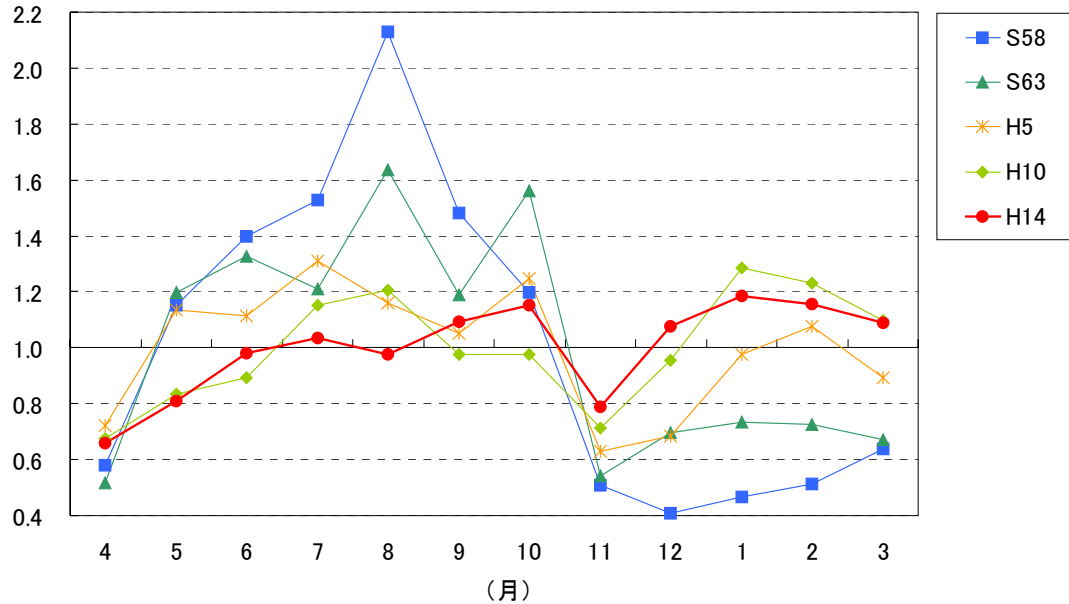
搭乗実績(人)



出典) 航空会社資料

図 4－3 6 新千歳 - 福岡路線における旅客数のピーク/オフピーク格差

平均からの乖離



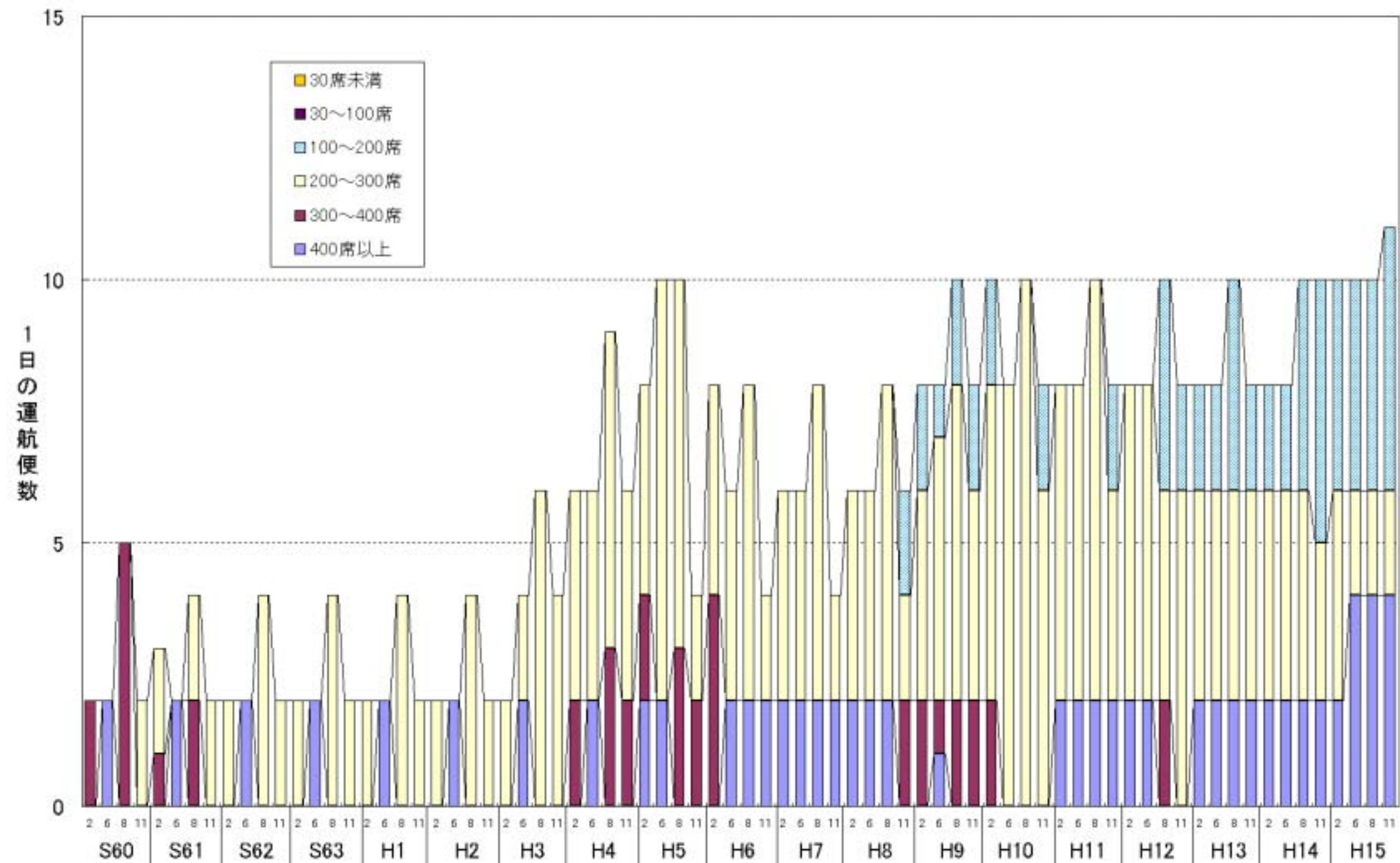
※ 各年度の旅客数を平均したものを 1 とし、各月の旅客数の平均からの乖離度を数値化。

※ 当該年度の平均旅客数 (A) = (当該年度の 4 月～3 月の旅客数合計) ÷ 12

※ 各月の旅客数について年度平均旅客数からの乖離度 (B) = (各月の旅客数) ÷ (A)

出典) 航空輸送統計年報 (国土交通省)

図4-37 新千歳 - 福岡路線の機材規模別運航回数の推移



出典) 時刻表 (JTB)

(7) 宮崎・鹿児島ー福岡路線についての分析

- 宮崎ー福岡路線および鹿児島ー福岡路線は北部九州と南九州をつなぐビジネス路線であり、以下の様な特徴を持つ。
 - ◇ 利用者の出発地・目的地を見ると福岡県、福岡都市圏が多く(図4ー40、41)、目的としてはその殆どが仕事目的の利用となっている(図4ー42、43)。その結果、年間の繁閑格差は小さく、安定した路線であるといえることができる(図4ー44、45)。

図４－３８ 鹿児島 - 福岡路線の旅客数の推移

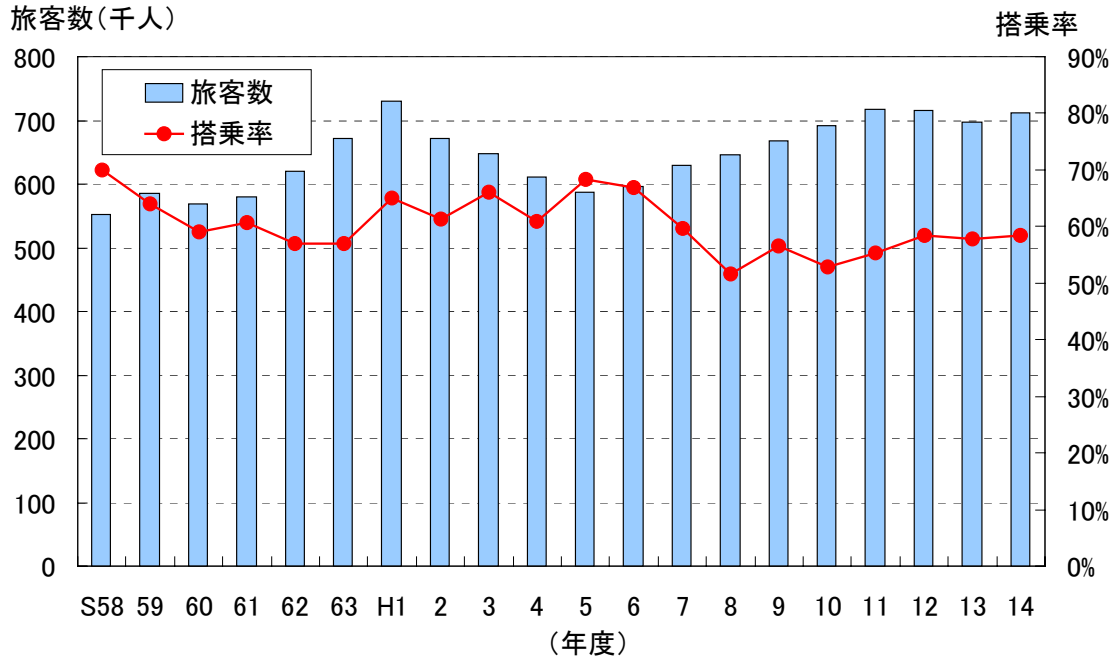
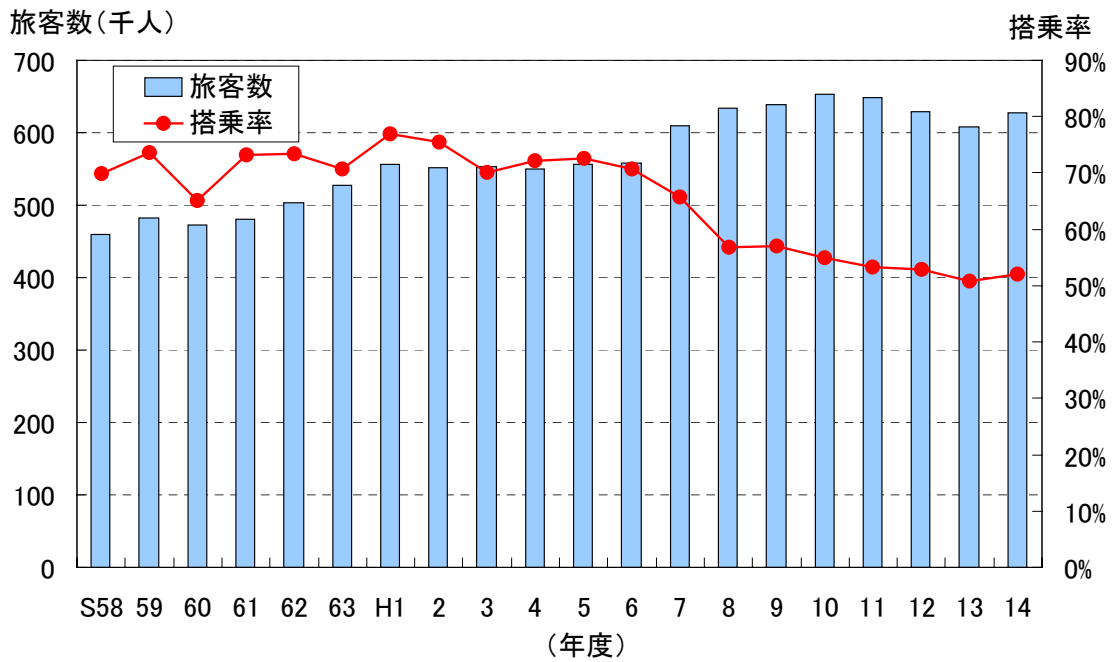


図４－３９ 宮崎 - 福岡路線の旅客数の推移



出典) 航空輸送統計年報(国土交通省)

図 4 - 4 0 福岡空港利用者の出発地・目的地（鹿児島 - 福岡路線・H13）

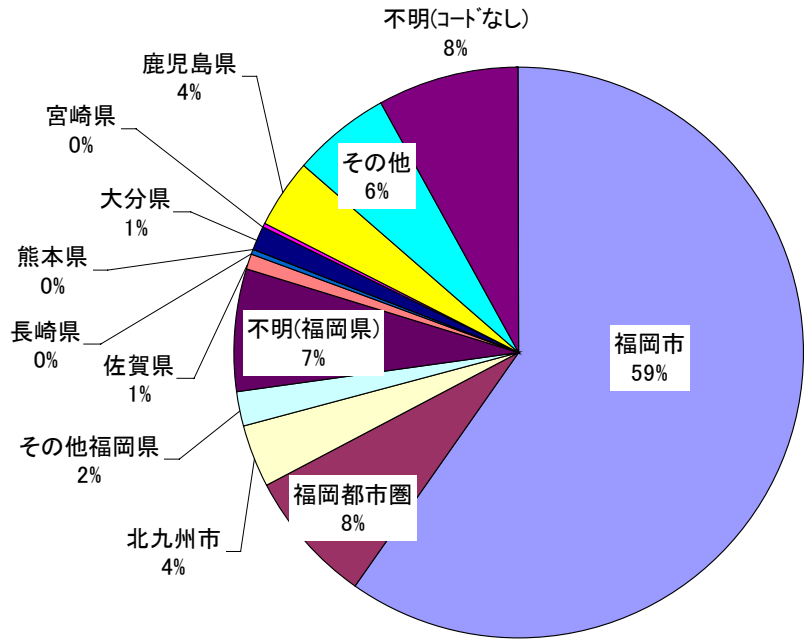
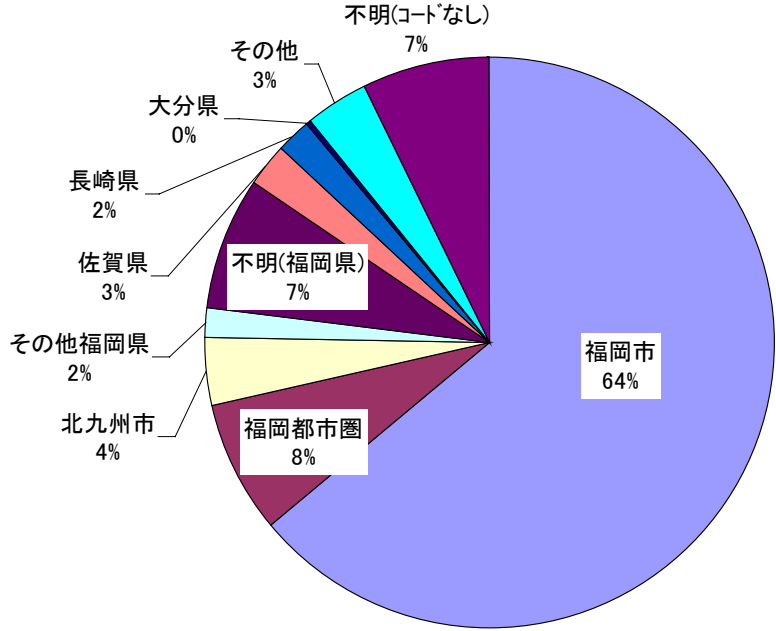


図 4 - 4 1 福岡空港利用者の出発地・目的地（宮崎 - 福岡路線・H13）



出典）航空旅客動態調査（国土交通省）

図 4 - 4 2 鹿児島 - 福岡路線の利用目的比率

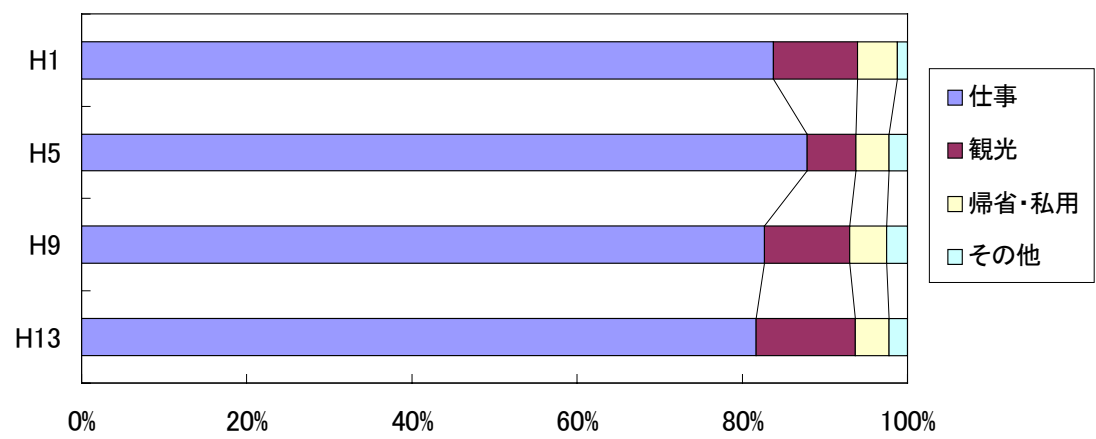
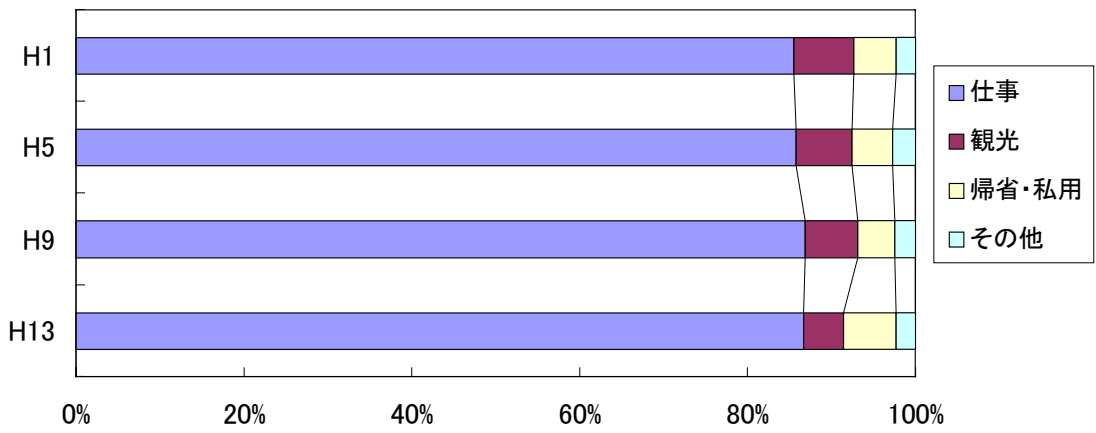


図 4 - 4 3 宮崎 - 福岡路線の利用目的比率



出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

図 4-4-4 鹿児島 - 福岡路線における旅客数のピーク/オフピーク格差

平均からの乖離

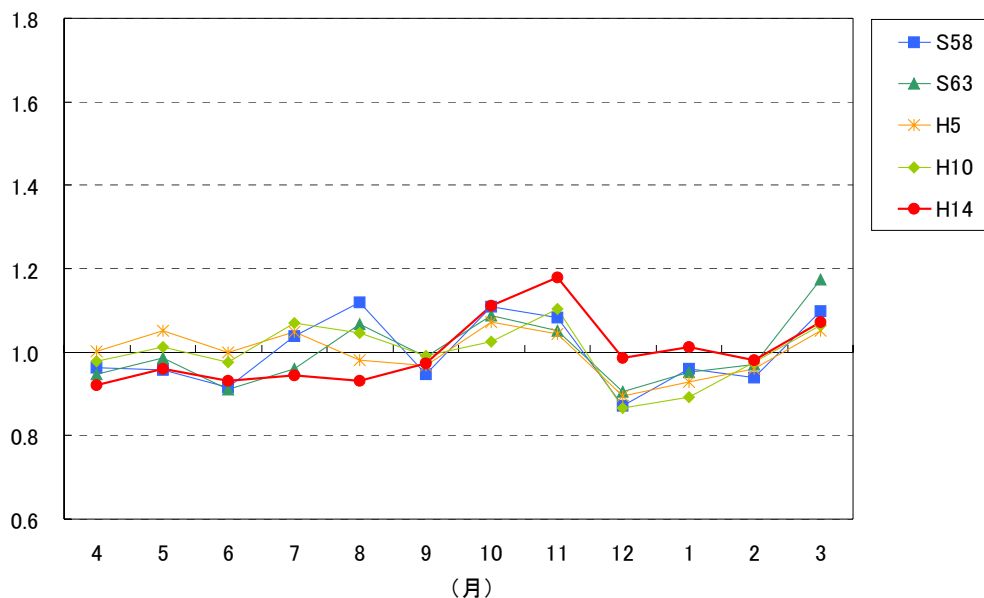
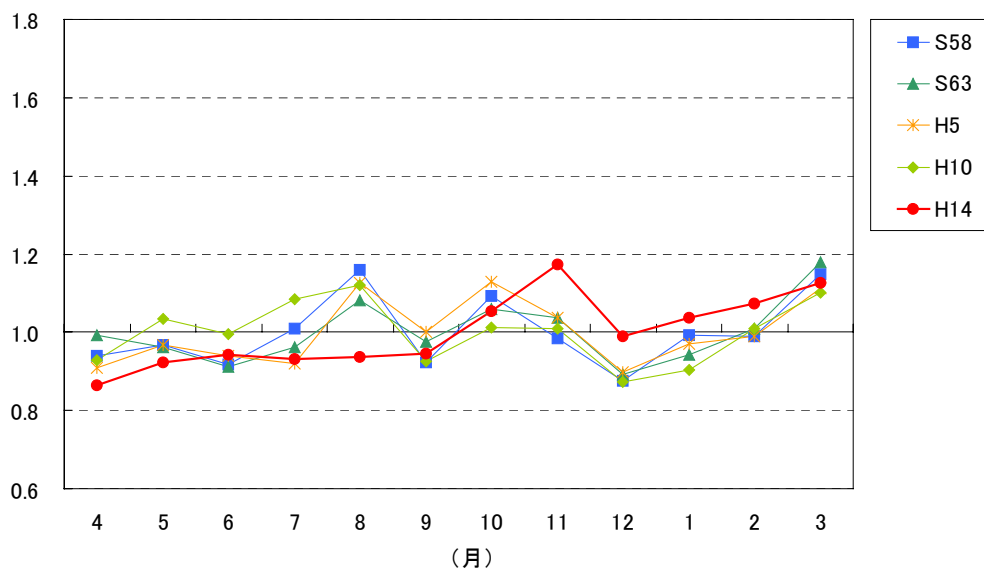


図 4-4-5 宮崎 - 福岡路線における旅客数のピーク/オフピーク格差

平均からの乖離



※ 各年度の旅客数を平均したものを 1 とし、各月の旅客数の平均からの乖離度を数値化。

※ 当該年度の平均旅客数 (A) = (当該年度の 4 月～3 月の旅客数合計) ÷ 12

※ 各月の旅客数について年度平均旅客数からの乖離度 (B) = (各月の旅客数) ÷ (A)

出典) 航空輸送統計年報 (国土交通省)

- また、近年の特徴的な需要動向としては以下の様な点が挙げられる。
- ✧ 北部九州地域と宮崎・鹿児島間の交通機関については、航空と鉄道(JR)および高速道路を利用した高速バスが競合する状況となっている。九州縦貫自動車道と福岡都市高速道路の接続(平成11年)やJRのサービス向上によって機関分担に動きが見られたが、航空は時間に厳しいビジネスマンに支持され、一定の需要(利用者数)で推移している。(図4-46、47)
⇒今後、九州新幹線の整備によって、福岡～鹿児島は2時間15分(最短)となることから、今後の動向を考慮する必要がある。
 - ✧ 曜日変化をみると福岡発には特徴的なピークは存在していないが、鹿児島・宮崎発については週の後半にピークが存在する(図4-48～51)。福岡のビジネスマンが平日に鹿児島・宮崎を訪れ、福岡に帰ってくる様子がうかがえる。
 - ✧ 福岡～鹿児島路線の機材については、100席～200席の機材が主に使用されているが、平成6年以降の増便に当たっては100席以下の小型機材が使用されている。さらに、平成15年には減便となったが、その際には100席～200席の機材が削減されており、100席以下の小型機材を主に使用している路線となっている。また、福岡～宮崎路線の機材については100席～200席の機材が中心で運航されている。(図4-52、53)

図 4－4 6 福岡県 - 鹿児島県の機関分担比率（航空：鉄道：乗合バス）

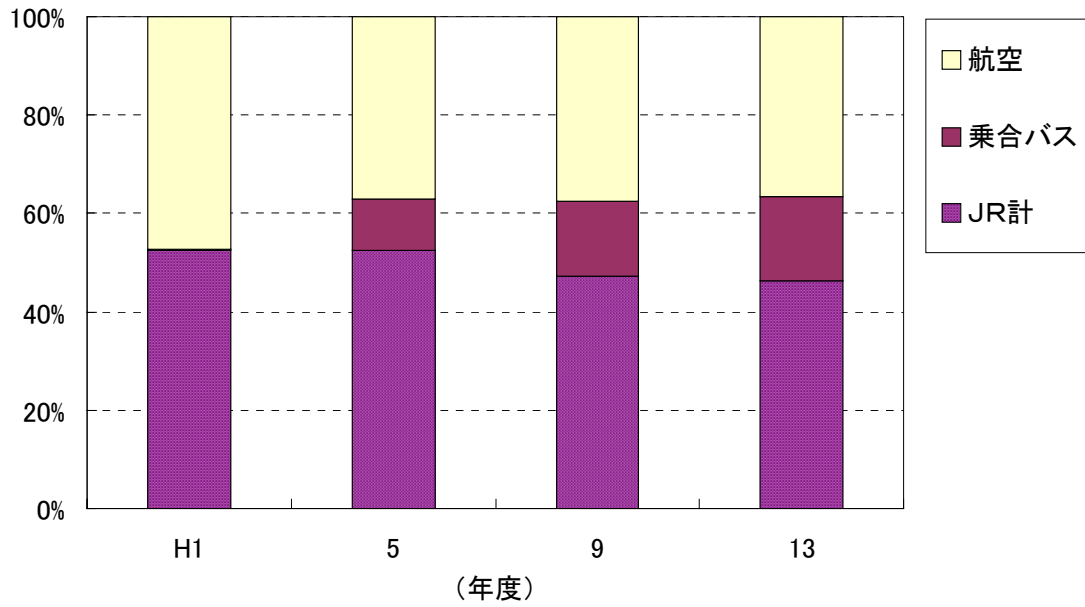
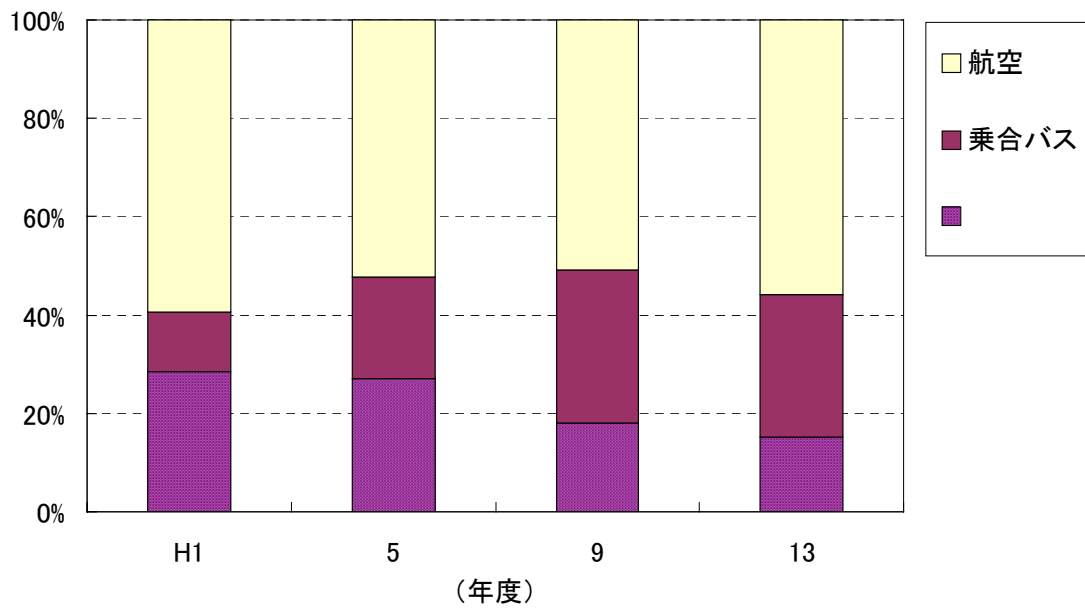


図 4－4 7 福岡県 - 宮崎県の機関分担比率（航空：鉄道：乗合バス）



出典) 旅客地域流動調査 (国土交通省)

図 4－4 8 鹿児島 - 福岡路線の利用者数の曜日変動（福岡発・H13、H15 のある月）

搭乗実績(人)

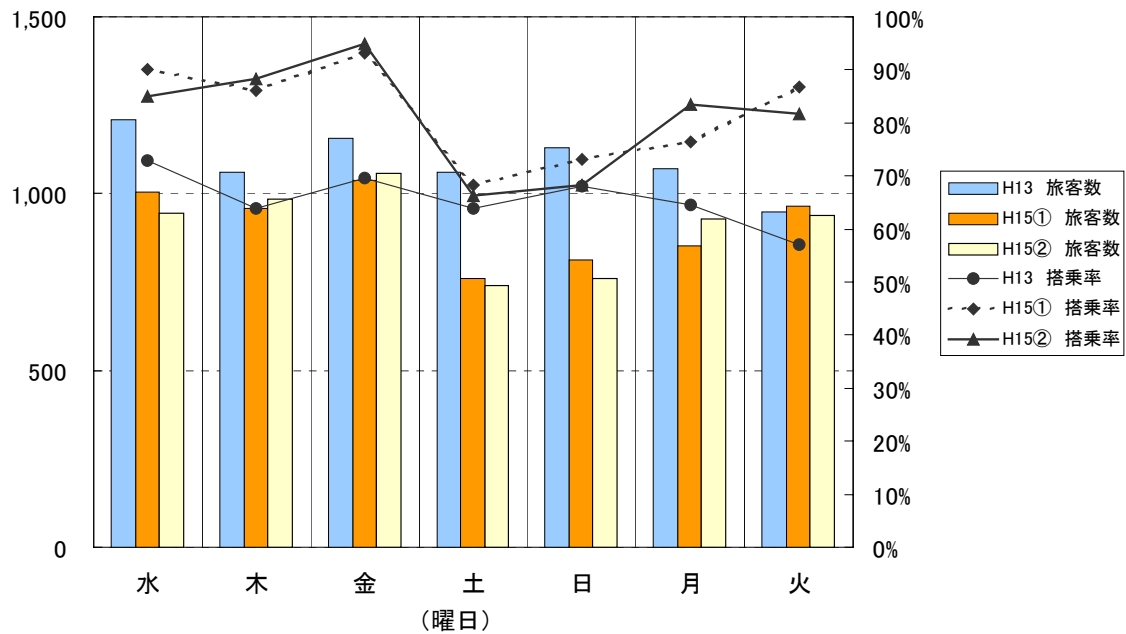
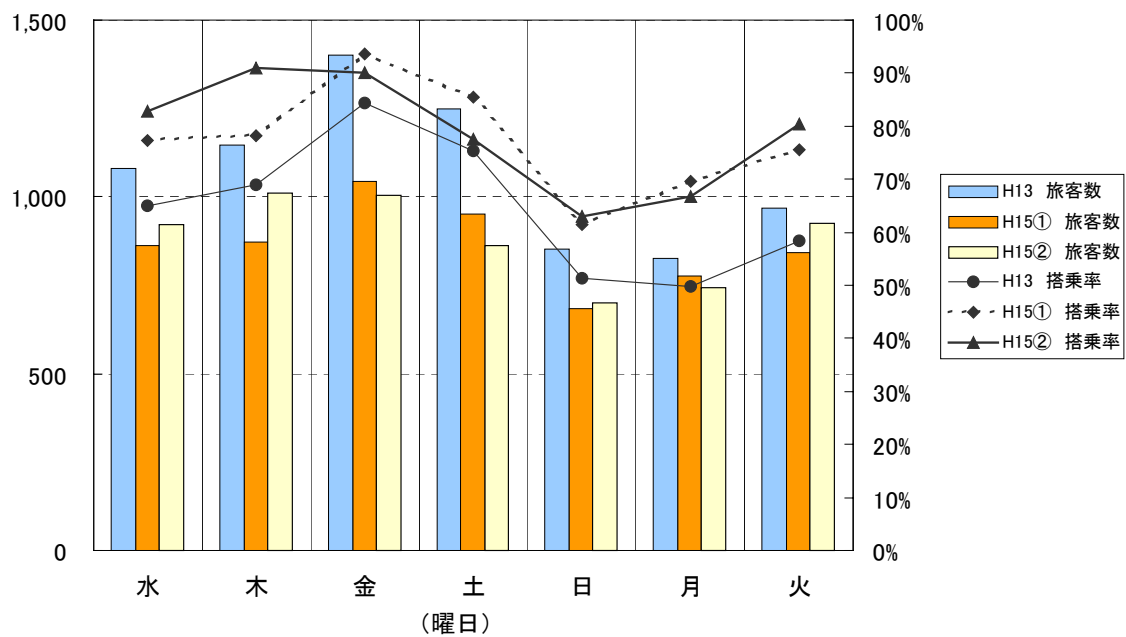


図 4－4 9 鹿児島 - 福岡路線の利用者数の曜日変動（福岡着・H13、H15 のある月）

搭乗実績(人)



出典) 航空会社資料

図 4－5 0 宮崎 - 福岡路線の利用者数の曜日変動（福岡発・H13、H15 のある月）

搭乗実績(人)

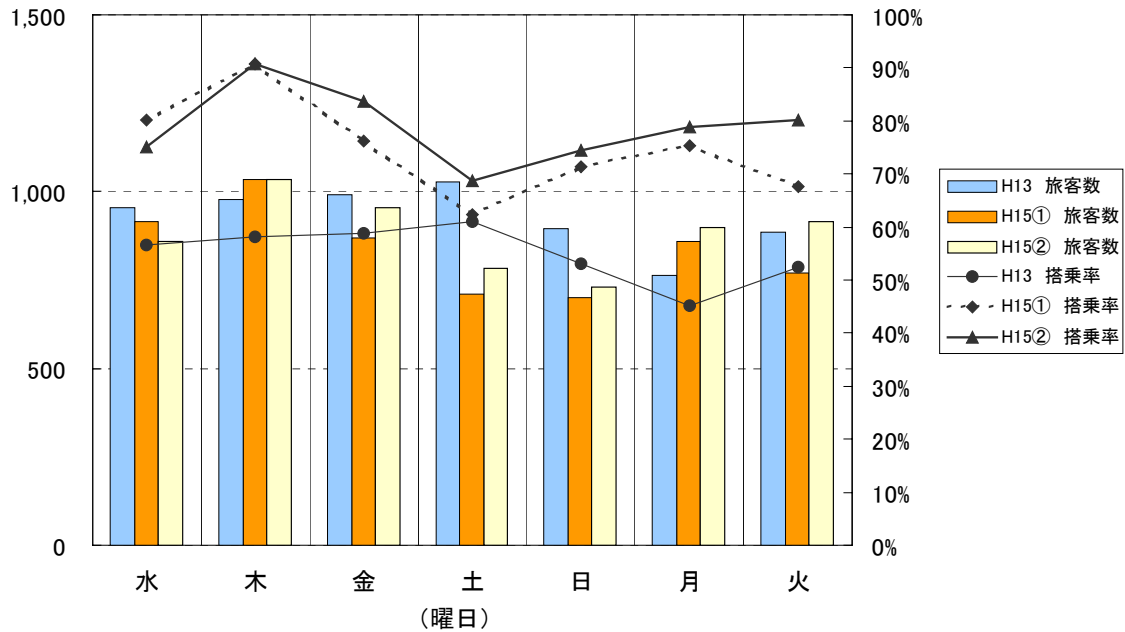
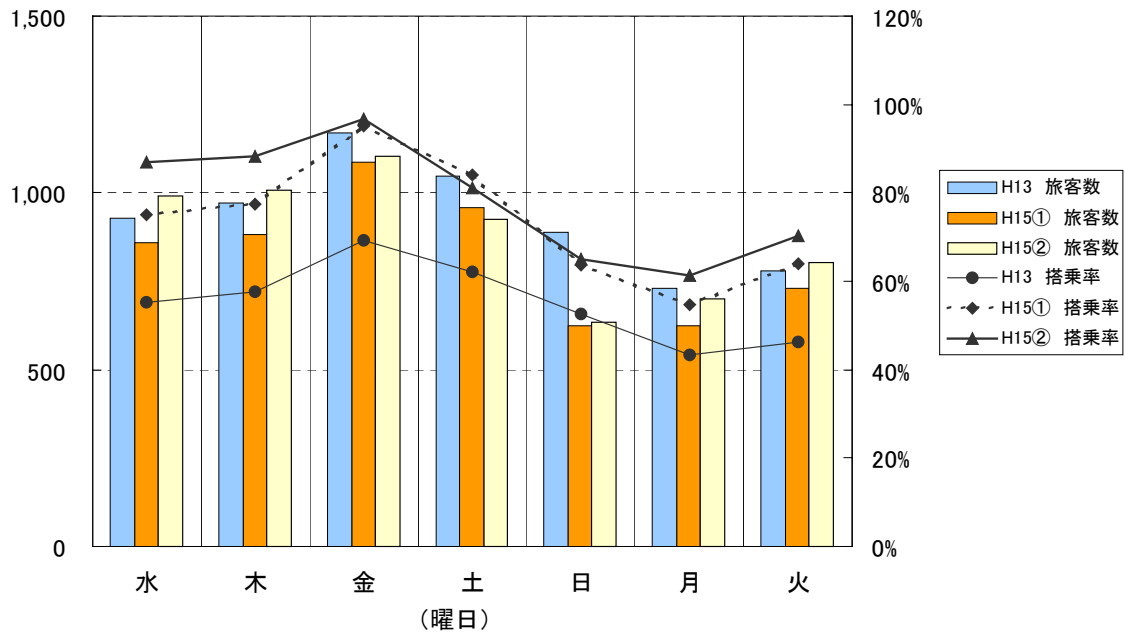


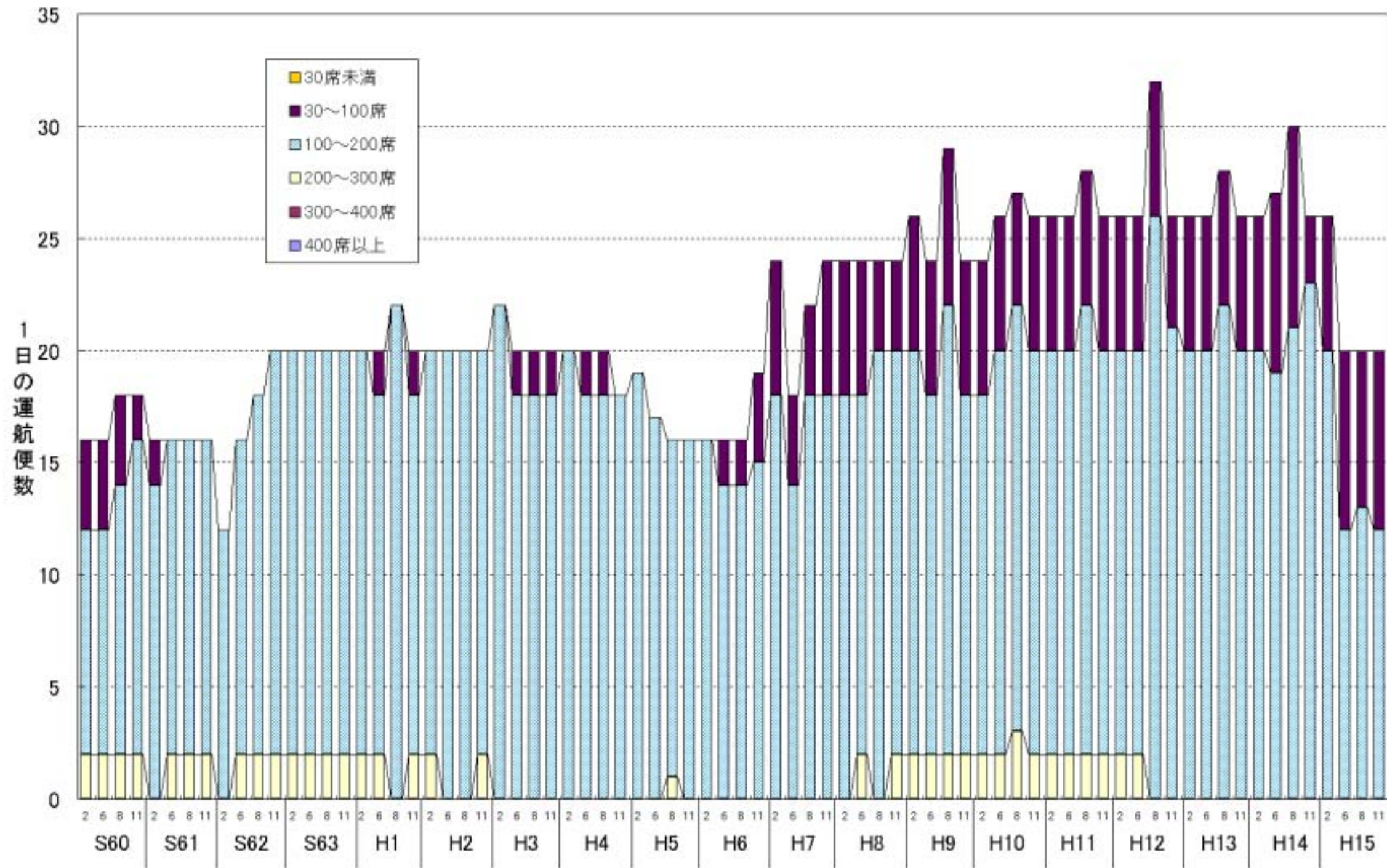
図 4－5 1 宮崎 - 福岡路線の利用者数の曜日変動（福岡着・H13、H15 のある月）

搭乗実績(人)



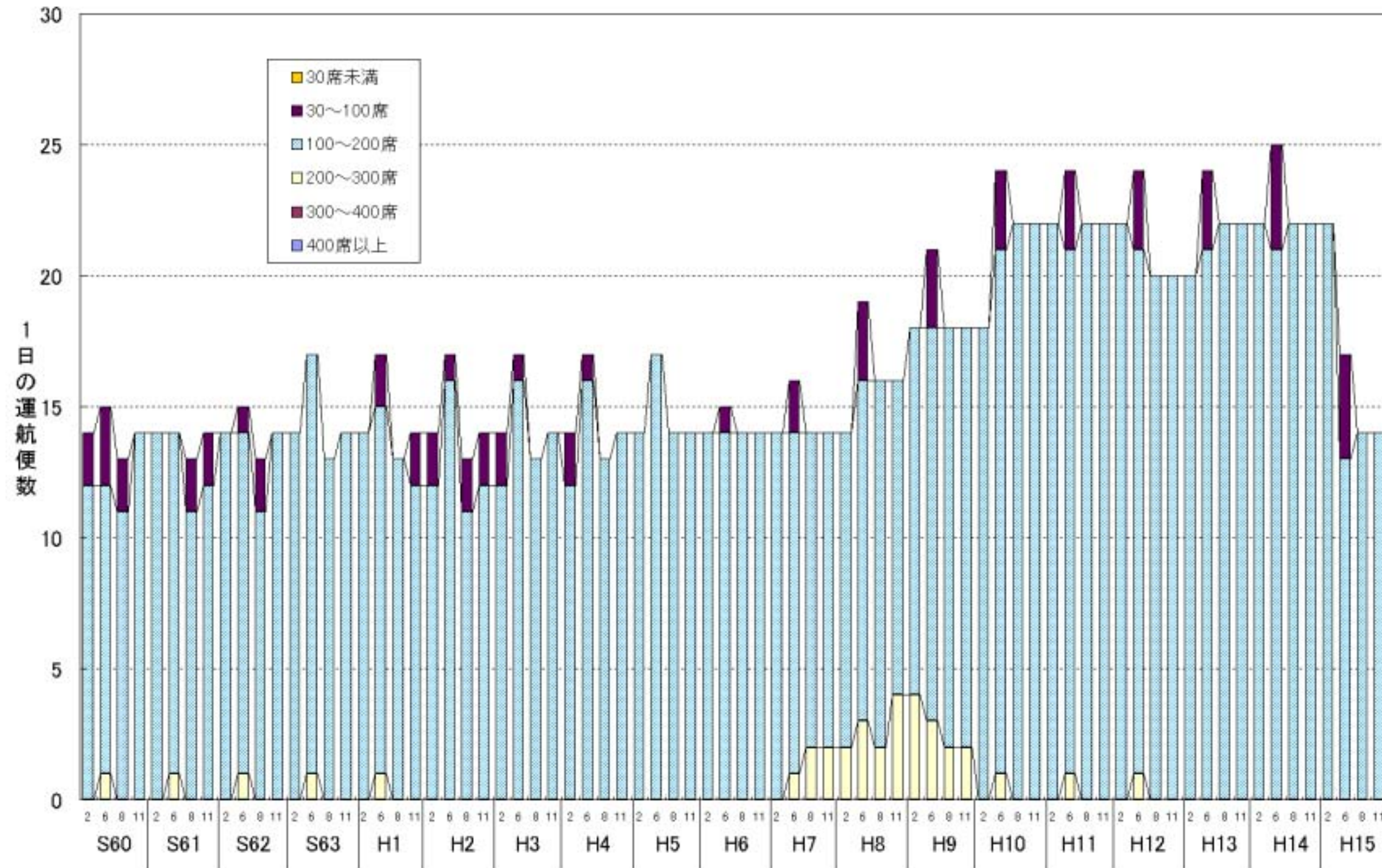
出典) 航空会社資料

図4-52 鹿児島 - 福岡路線の機材規模別運航回数の推移



出典) 時刻表 (JTB)

図 4 - 5 3 宮崎 - 福岡路線の機材規模別運航回数の推移



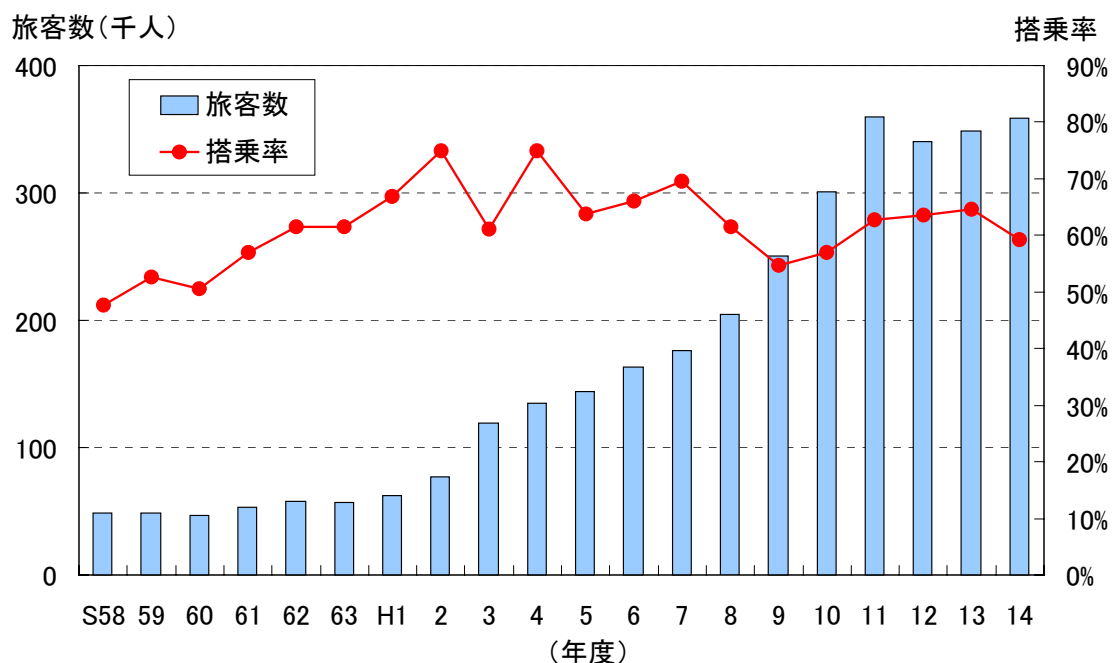
出典) 時刻表 (JTB)

(8) その他の路線についての分析

○ 仙台－福岡路線

- ✧ 平成2年度から5年度にかけて、全国的に航空旅客数が一時的に減少した時期においても、一貫して旅客数が増加した路線である(図4-54)。この背景として、地方中枢都市(地方ブロックの中心都市)同士のビジネス交流の活発化、両都市における観光誘致活動(平成2年の福岡国体が一つの契機として考えられる)等の要因が考えられる。

図4-54 仙台－福岡路線の旅客数の推移

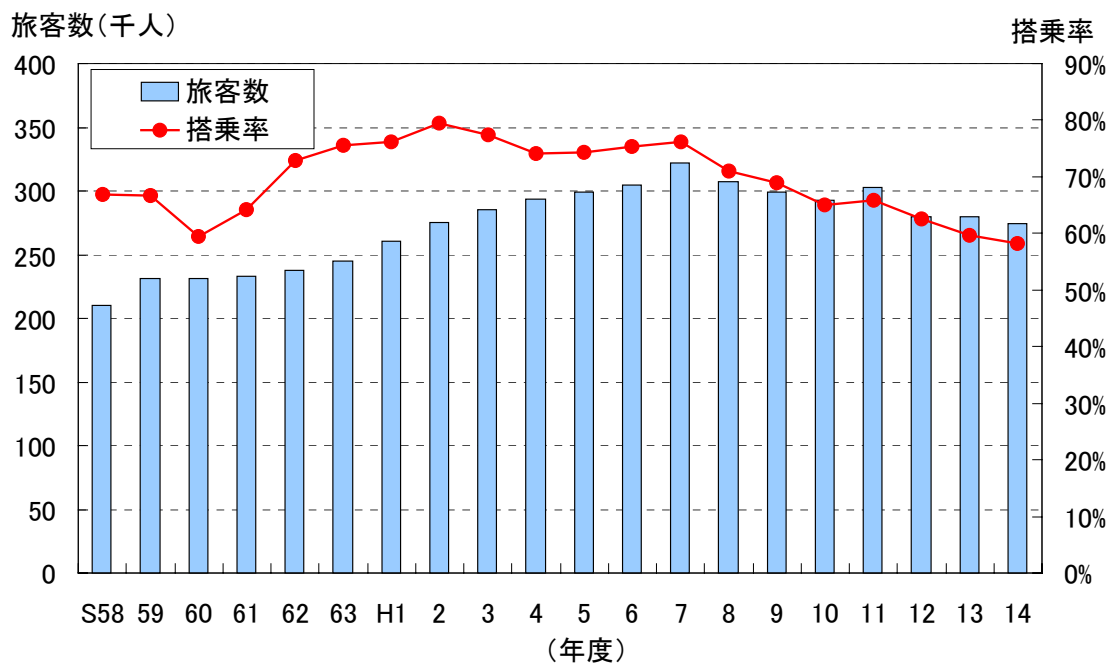


出典) 航空輸送統計年報(国土交通省)

○ 対馬－福岡路線

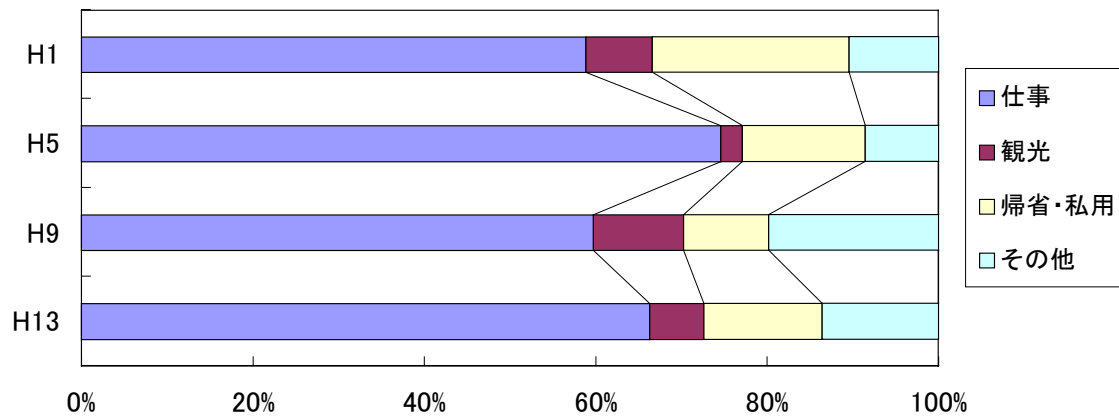
- ✧ 平成7年度をピークに旅客数が減少を続けている（図4－55）が、これは競合する交通機関である旅客船のサービス向上（ジェットフォイル就航によるスピード向上、フェリーの就航便数増加等）と航空サービスの変化（運賃の上昇等）が要因として考えられる。
- ✧ 利用目的として、ビジネス利用が中心ではあるが、私用目的もかなり見られ、生活路線としての役割を担っていると考えられる（図4－56）。しかし、夏の観光シーズンは福岡からの観光目的客が増加することでピークとなることが考えられ、季節的な変化、繁閑格差には充分留意する必要がある（図4－57）。

図4－55 対馬－福岡路線の旅客数の推移



出典) 航空輸送統計年報(国土交通省)

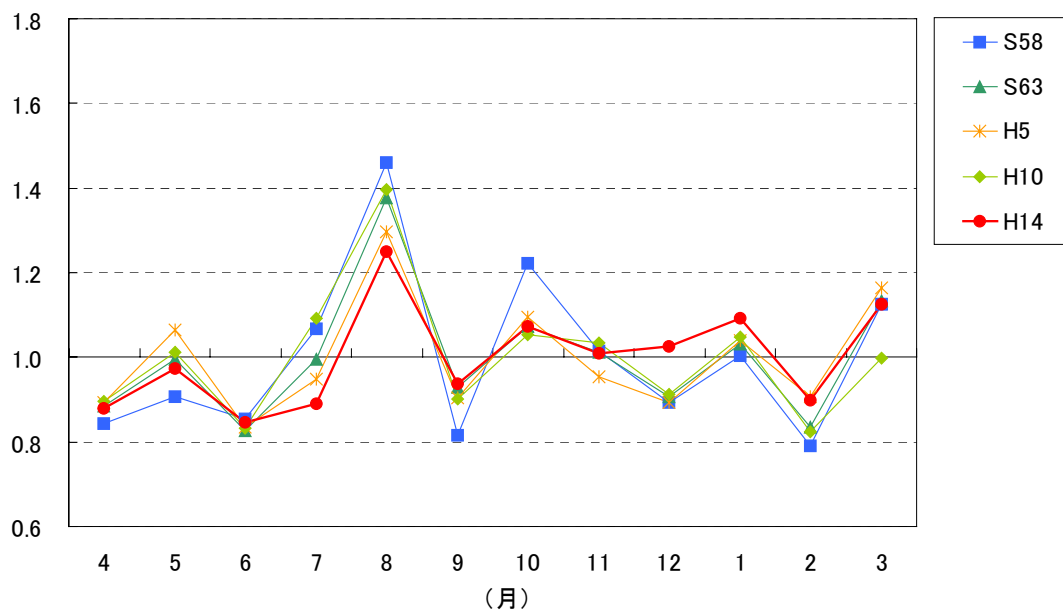
図 4－5 6 対馬 - 福岡路線の利用目的比率



出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

図 4－5 7 対馬 - 福岡路線における旅客数のピーク/オフピーク格差

平均からの乖離



※ 各年度の旅客数を平均したものを 1 とし、各月の旅客数の平均からの乖離度を数値化。

※ 当該年度の平均旅客数 (A) = (当該年度の 4 月～3 月の旅客数合計) ÷ 12

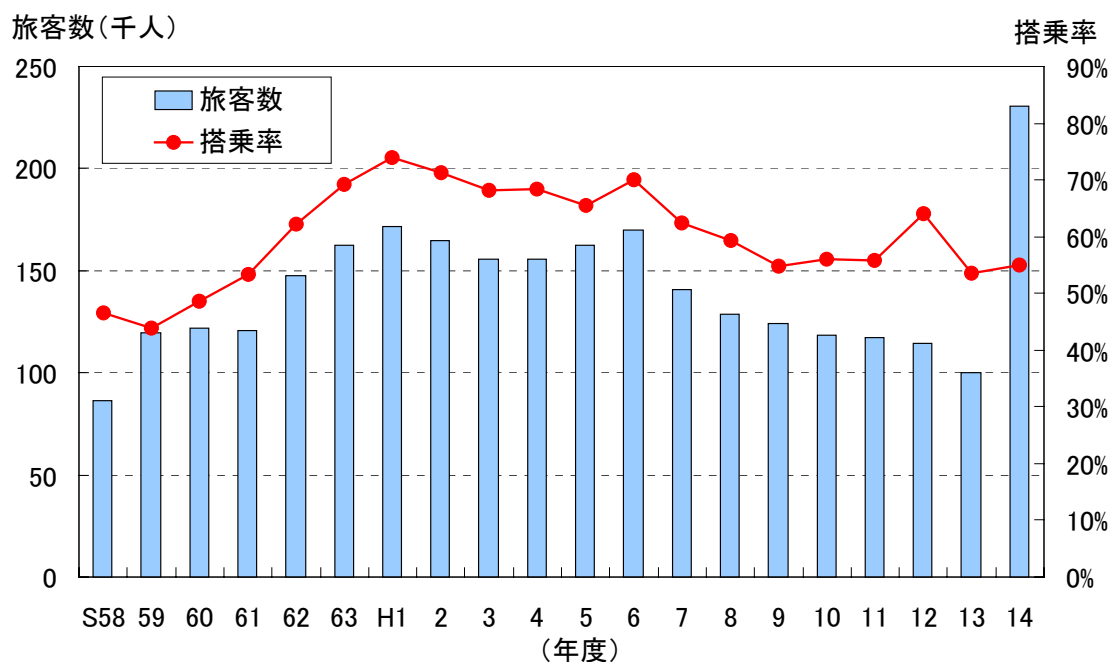
※ 各月の旅客数について年度平均旅客数からの乖離度 (B) = (各月の旅客数) ÷ (A)

出典) 航空輸送統計年報 (国土交通省)

○ 成田－福岡路線

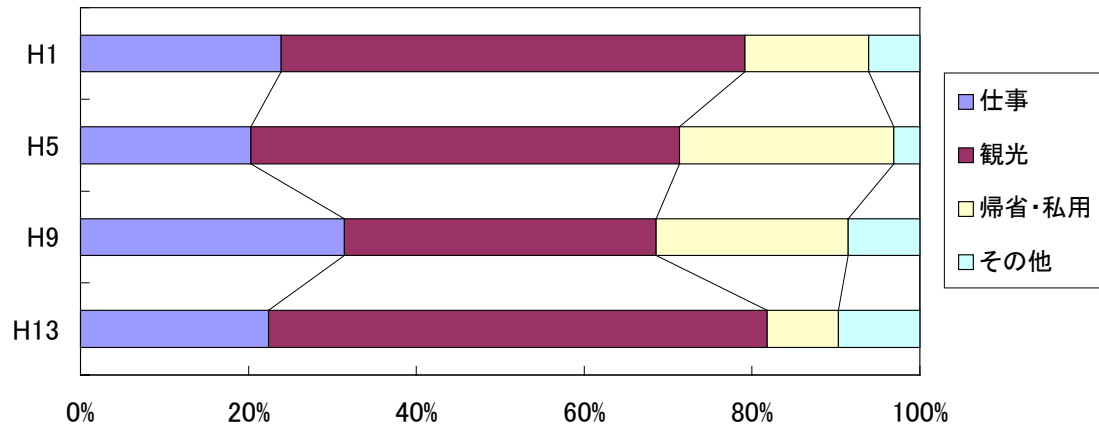
- ✧ 平成 14 年 4 月に成田空港の暫定平行滑走路が供与されたことにより、成田空港の路線は対前年比 40%増となり、福岡－成田路線も増強された。これによって運航頻度が一日 1 便から 3 便に増加したため、旅客数は急激に増加した（図 4－5 8）。
- ✧ この旅客のほとんどは国際線へのトランジット旅客である（図 4－5 9）。そういった旅客にとって、成田－福岡路線は一日 3 便運航であり、未だ高い頻度とは言えず、接続する便によっては、羽田空港を利用するか、もしくは前日から成田空港周辺に宿泊するという選択が考えられる。今後、北部九州の利用者の選択肢として、成田、関西、ソウルなど近隣ハブ空港を活用した国際ネットワーク、さらには需要がまとまる場合は直行便も考えられることから、今後の動向を注視する必要がある。

図 4－5 8 成田－福岡路線の旅客数の推移



出典）航空輸送統計年報（国土交通省）

図 4－59 成田 - 福岡路線の利用目的比率

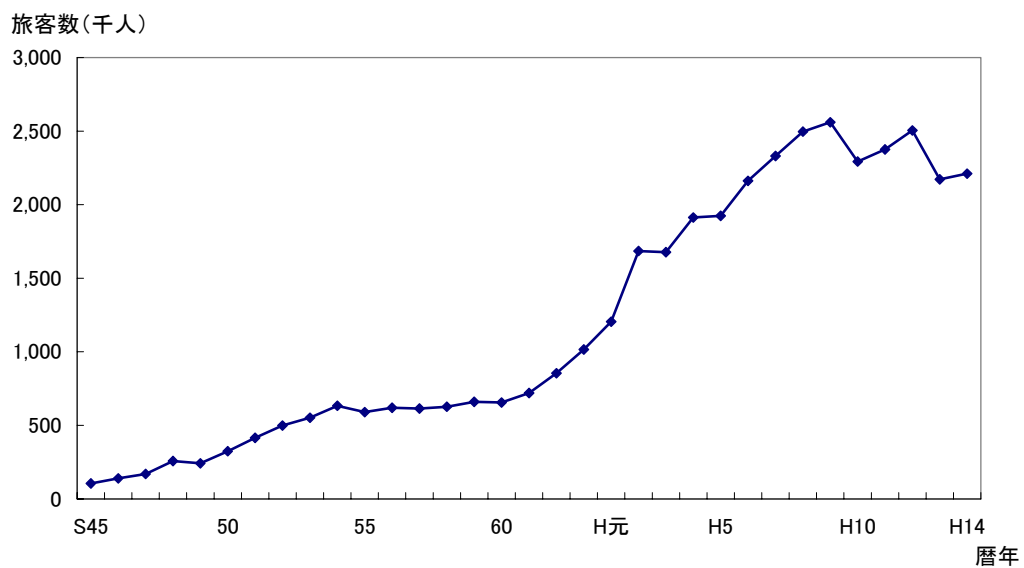


出典) 航空旅客動態調査 (国土交通省)

2) 国際線旅客についての分析

- 福岡空港の国際線利用者は、わが国全体の国際航空旅客数と同様に、全般として増加傾向を辿っており、平成 14 年では約 220 万人となっている。(図 4－60)

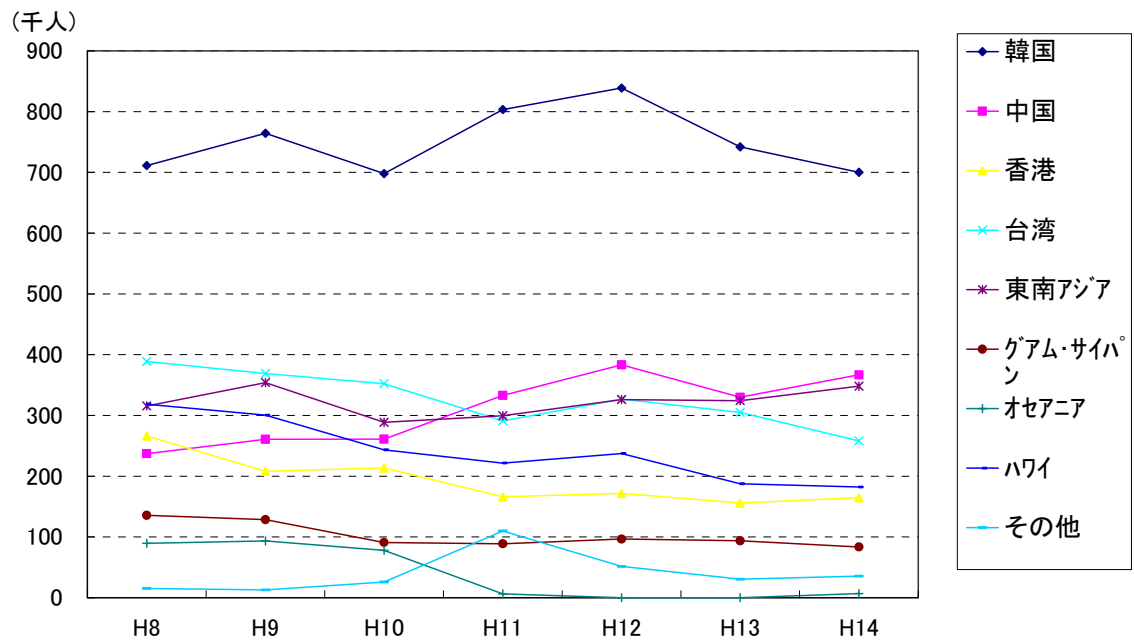
図 4－60 福岡空港の国際航空旅客数の推移



出典) 空港状況管理調書

○ 方面別ではアジア方面の利用者が圧倒的に多く、国際線利用者の約 85%を占めている。
 その中でも、韓国、中国、台湾など東アジアの割合が高くなっている。(図 4－6 1)

図 4－6 1 方面別国際航空旅客数の推移

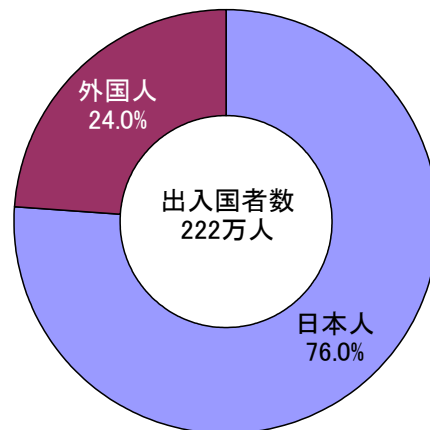


※ 路線別の国際旅客実績には「速報値」を用いている。

出典) 福岡空港事務所資料

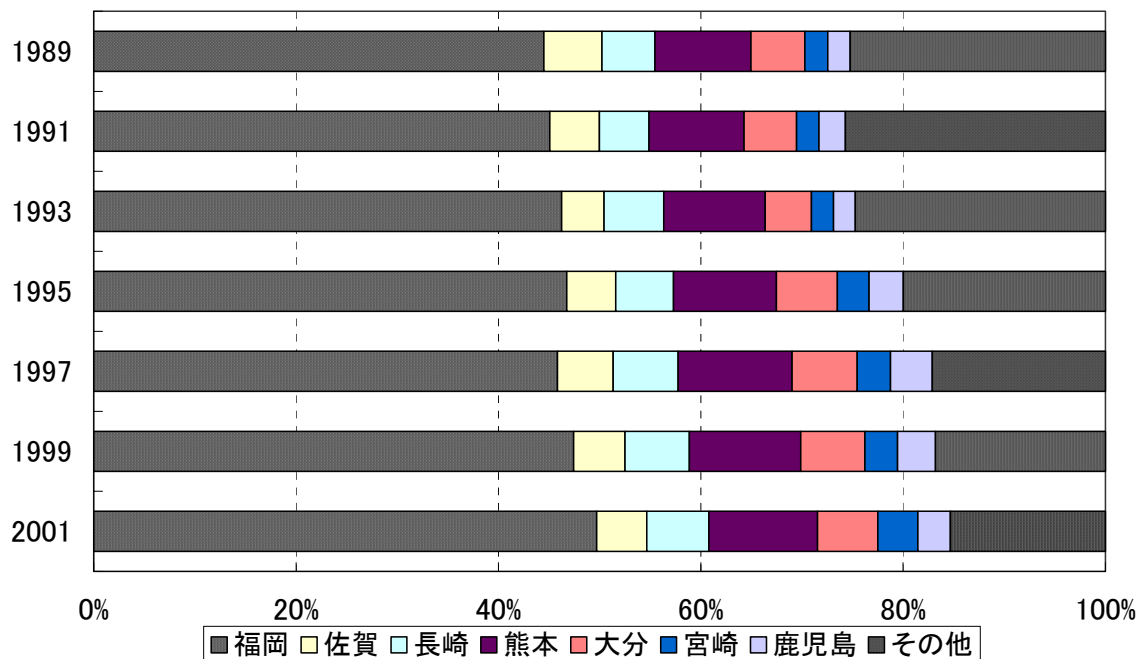
○ 利用者の属性を見ると、日本人の割合が高く、出入国者数の 76.0%を占めている（図 4－6 2）。日本人利用者の居住地では、福岡県が最も多く約 5 割を占めている。出国

図 4－6 2 出入国者数の日本人・外国人構成比（平成 14 年）



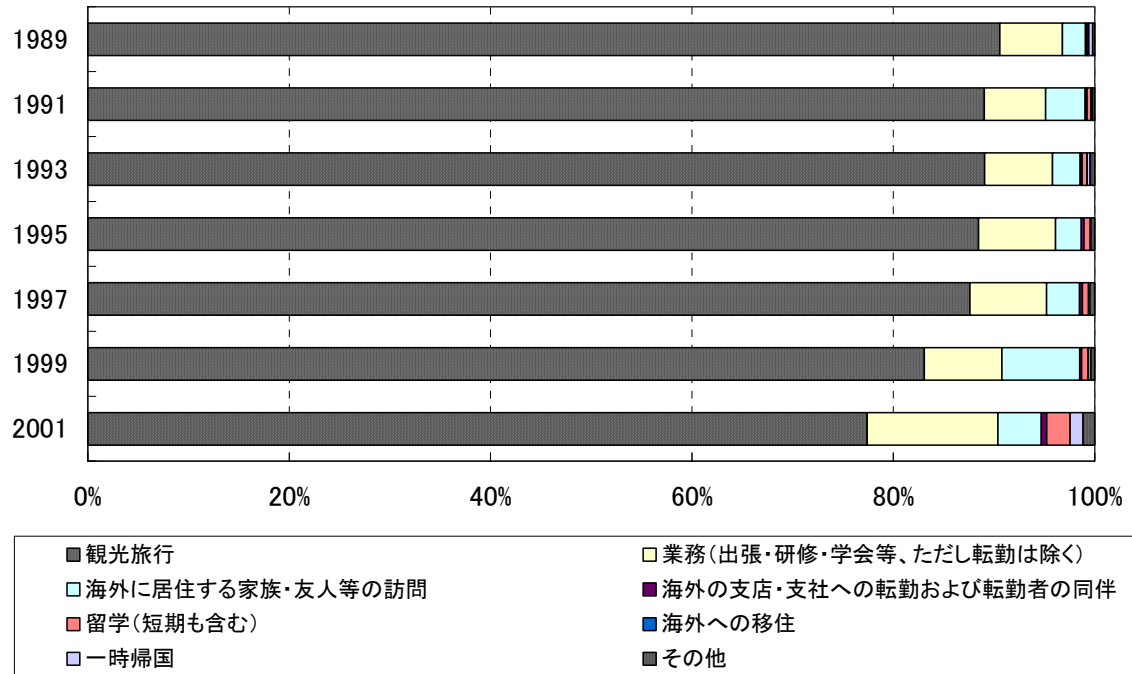
出典) 福岡空港税関支署「税関統計」

図 4－6 3 福岡空港利用者の居住地構成比（日本人）



出典) 平成 11 年度国際航空旅客動態調査

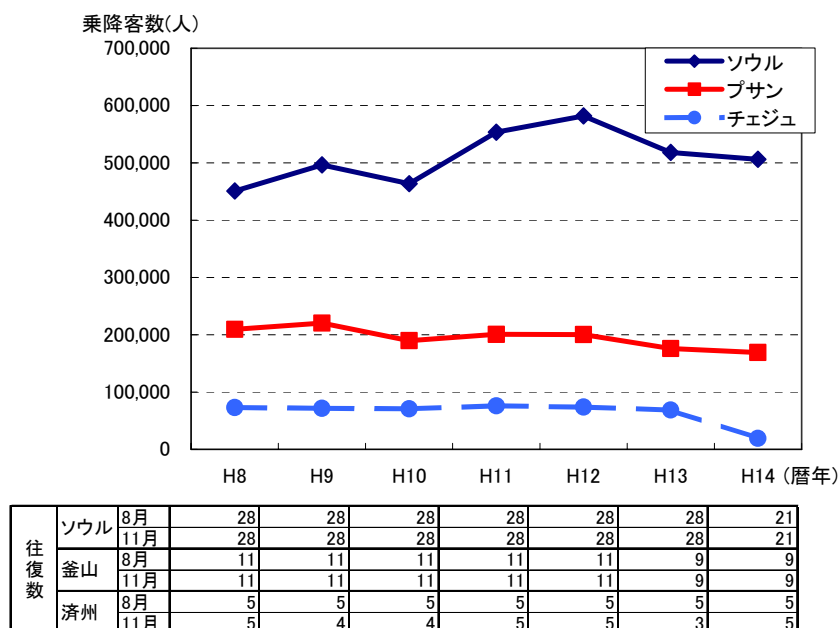
図 4－6 4 国際線利用者の目的別構成比



出典) 平成 11 年度国際航空旅客動態調査

- 旅客数の推移を見ると、平成 9 年までは増加傾向を辿っているが、以降需要の伸びが停滞している。平成 10 年から平成 12 年にかけては、円高傾向が強まったことで、需要は一時的に回復傾向となったが、米国同時多発テロの影響を受けて、平成 13 年には大幅な減少を記録している。
- 平成 10 年には、韓国を中心にアジア方面の利用者が減少傾向を示している。福岡空港ではアジア路線の割合が大きいいため、平成 9 年夏に始まった東アジアの通貨・金融危機が大きく影響していると考えられる。路線別では、特に、ソウル、釜山、上海、マニラ、シンガポールなどで旅客の減少が大きい。
(図 4-65～69)
- 同じ時期に、グアム・サイパン、ハワイ方面でも利用者が大幅に減少している。それぞれ平成 9 年から平成 10 年に掛けて、便数が減少していることが要因と考えられる (図 4-70、71)

図 4-65 路線別利用者数の推移 (韓国方面)

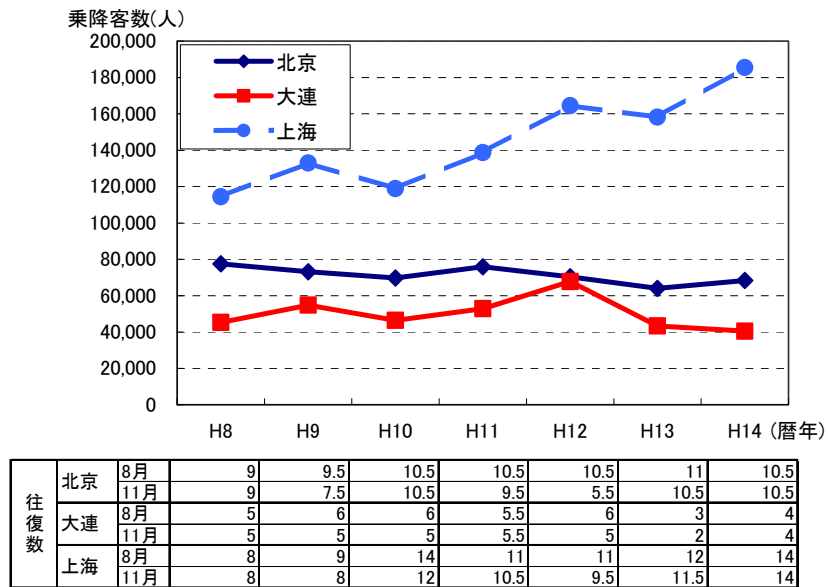


※ ソウルは、金浦空港、インチョン空港の合計値

※ 路線別の国際旅客実績には「速報値」を用いている。

出典) 福岡空港事務所資料

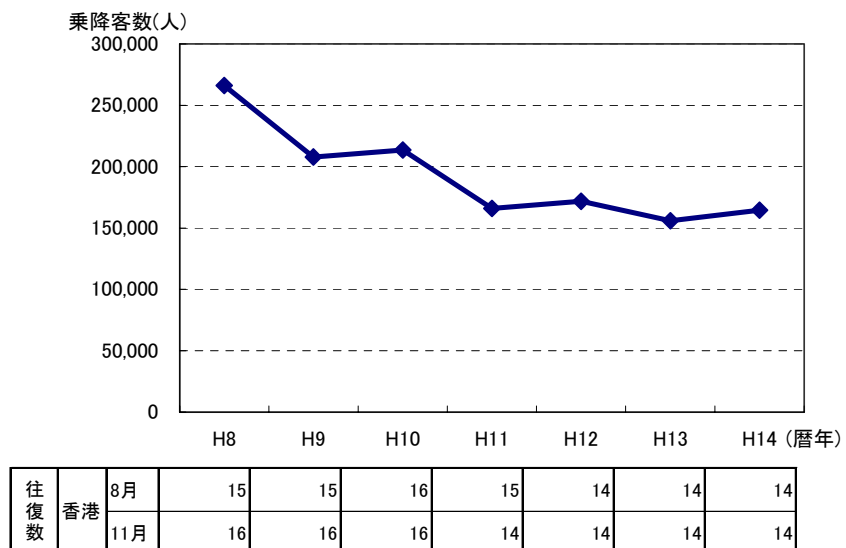
図 4－6 6 路線別利用者数の推移（中国方面）



※ 路線別の国際旅客実績には「速報値」を用いている。

出典) 福岡空港事務所資料

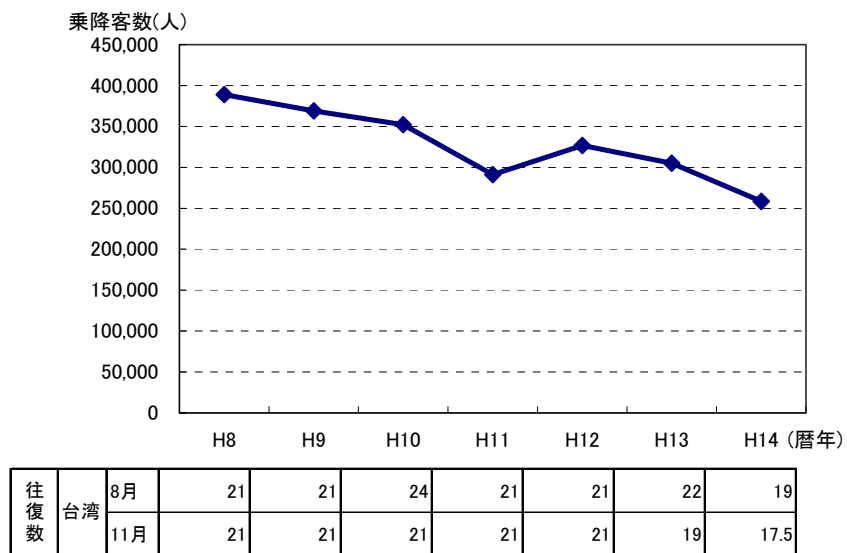
図 4－6 7 路線別利用者数の推移（香港方面）



※ 路線別の国際旅客実績には「速報値」を用いている。

出典) 福岡空港事務所資料

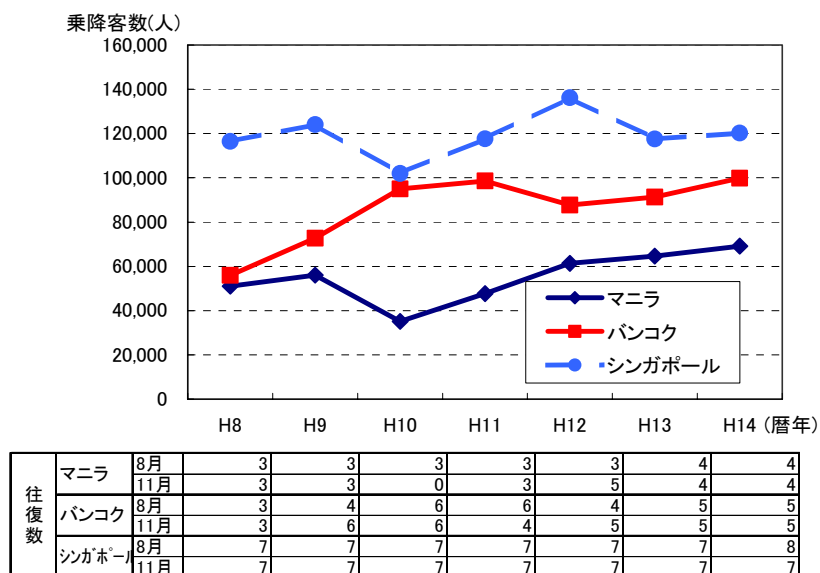
図 4－6 8 路線別利用者数の推移（台湾方面）



※ 路線別の国際旅客実績には「速報値」を用いている。

出典) 福岡空港事務所資料

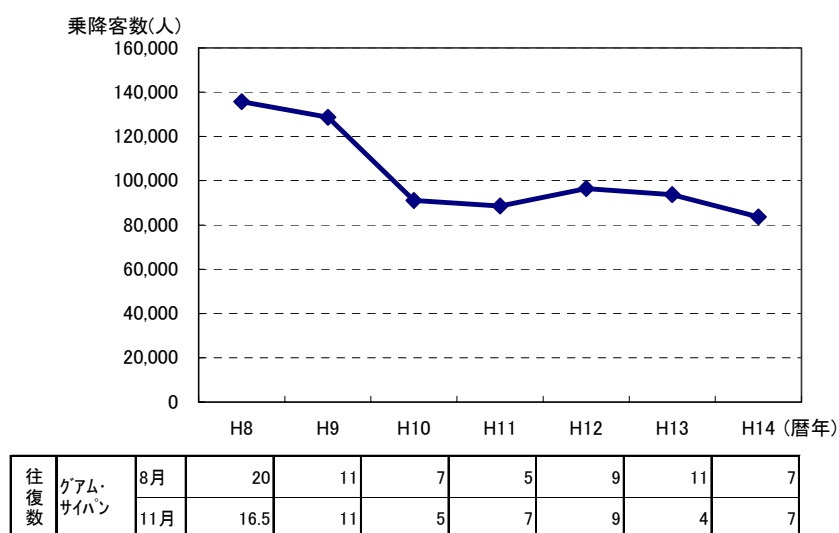
図４－６９ 路線別利用者数の推移（東南アジア方面）



※ 路線別の国際旅客実績には「速報値」を用いている。

出典）福岡空港事務所資料

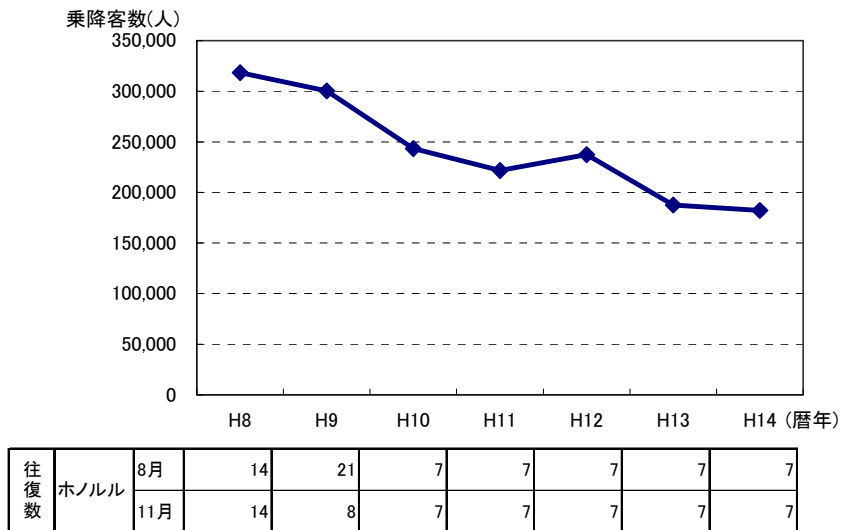
図４－７０ 路線別利用者数の推移（グアム・サイパン方面）



※ 路線別の国際旅客実績には「速報値」を用いている。

出典）福岡空港事務所資料

図 4－7 1 路線別利用者数の推移（ハワイ方面）



※ 路線別の国際旅客実績には「速報値」を用いている。

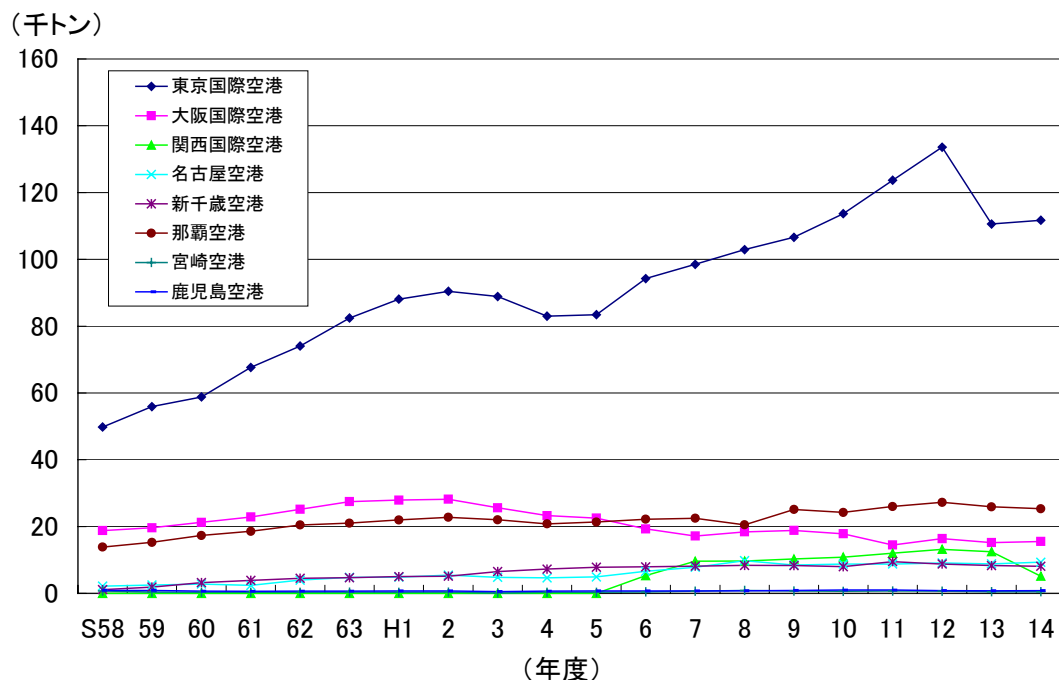
出典）福岡空港事務所資料

第5章 福岡空港の貨物需要動向分析

1) 国内貨物についての分析

- 福岡空港の国内航空貨物量は、平成 12 年度まで、社会経済の成長と共に、年々増加傾向を示してきた。一方、平成 13 年度は、景気の低迷とアメリカの同時多発テロ事件の影響により、貨物量の前年比がマイナスへと転じ、平成 14 年度も横ばい傾向を示している。
- 福岡ー羽田路線は、福岡空港の国内航空貨物量の約 6 割を占めている。そのため、福岡空港の国内航空貨物需要分析を行なう上で、羽田路線の貨物動向を分析することが必要である。(図 5-1)

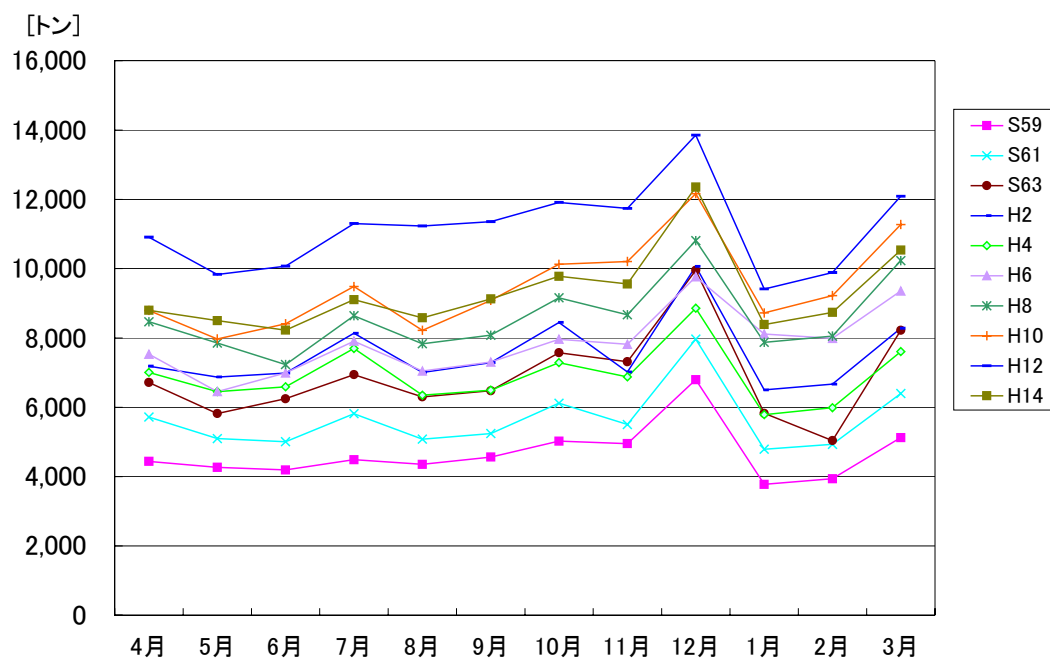
図 5-1 福岡空港の路線別国内航空貨物量の推移



出典) 航空輸送統計年報 (国土交通省)

- 福岡－羽田路線の航空貨物量の月変動を見ると、12月の貨物量が多く、年平均貨物量の約1.3倍の貨物が輸送されている。一方、1月の貨物量は他の月と比較して若干少ない傾向を示し、年平均貨物量の約0.9倍である。12月の貨物量が多く、1月の貨物量が若干少ないという傾向は、昭和58年度から20年間あまり変化していない。（図5－2）そのため、今後もこの傾向が続くことが予想される。12月はお歳暮向けの貨物が増加し、全国的に航空貨物量が増加する傾向を示す。福岡空港においても、お歳暮向けの貨物が増加するために12月の貨物量が増加していると考えられる。

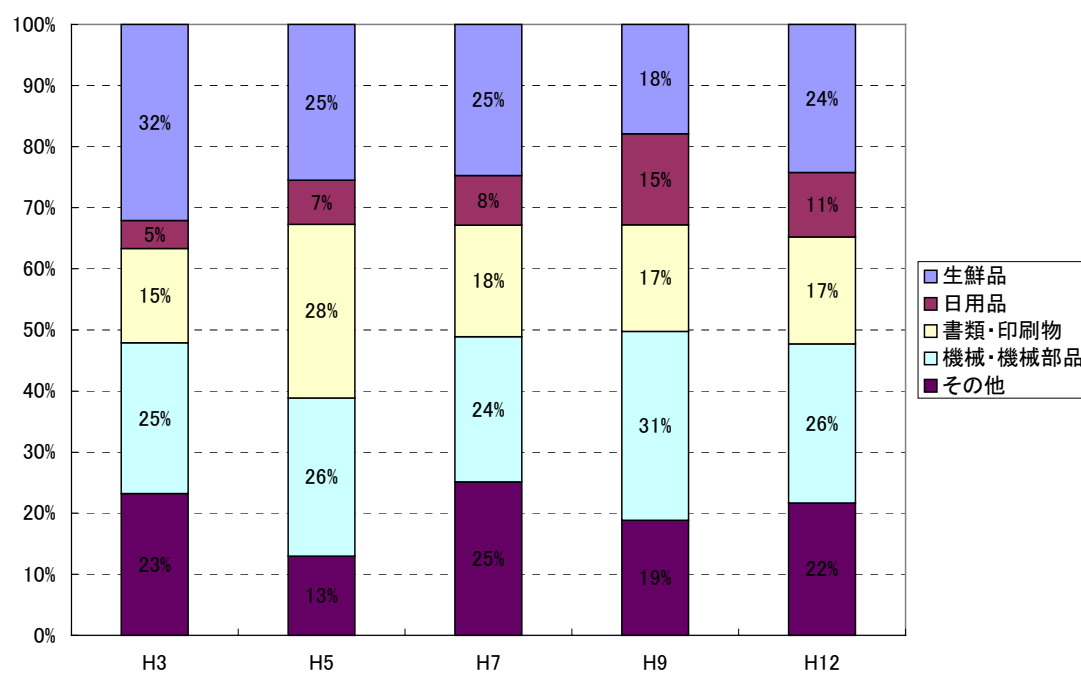
図5－2 月別の羽田路線の国内航空貨物量の推移



出典）航空輸送統計年報（国土交通省）

- 福岡空港の貨物の品目構成を見ると、機械・機械部品、生鮮品の貨物量が多く、それぞれ全貨物量の 25%程度を占めている。生鮮品に関しては、年々貨物量が縮小する傾向を示している。一方、日用品に関しては、貨物量は小さいが、年々増加する傾向を示しており、平成 12 年度では日用品の貨物量が全貨物量の約 1 割を担っている(図 5－3)。特に、路線別に見ると、福岡空港着の生鮮品を除くすべての貨物において福岡－羽田路線の貨物が全貨物量の 4～8 割を占め、他の路線の貨物量を上回っている。福岡空港着生鮮品に関しては、新千歳空港からの貨物量が 3 割を占め、羽田空港からの貨物量を上回っている。

図 5－3 福岡空港の国内航空貨物量の品目構成比の推移

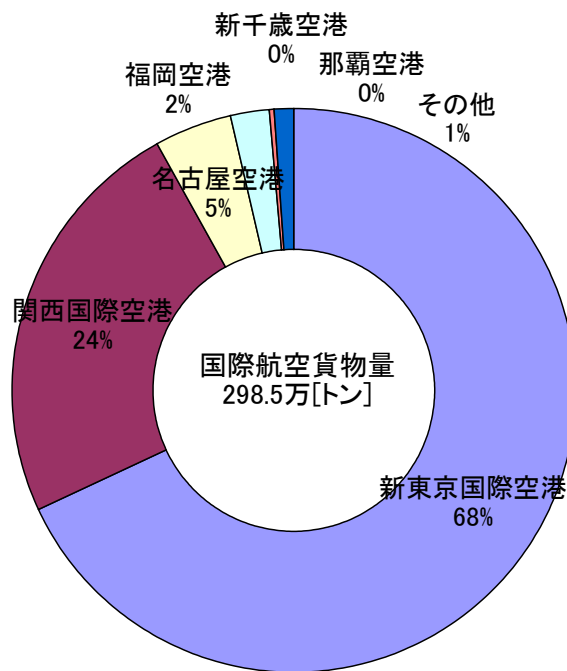


出典) 航空貨物流動実態調査報告書 (国土交通省)

2) 国際貨物についての分析

- 福岡空港の国際航空貨物量は、新東京国際空港、関西国際空港、名古屋空港について第4位の貨物量をもつ。(図5-4)

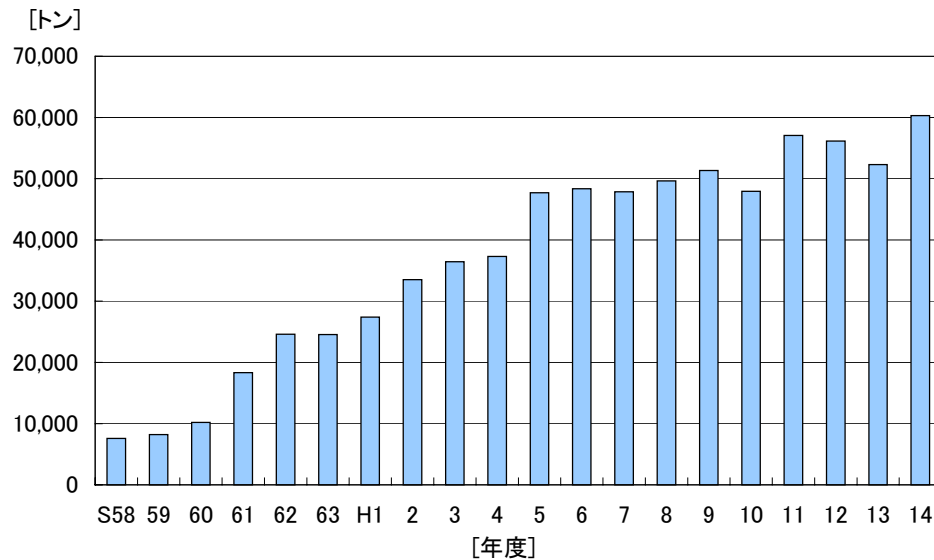
図5-4 主要空港別国際航空貨物量（平成14年度）



出典) 空港管理状況調書

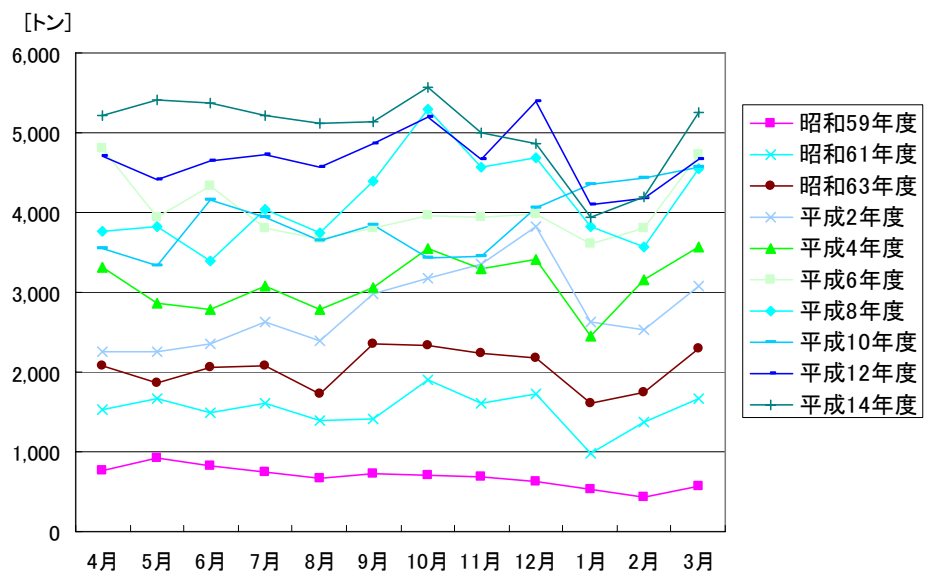
- 年推移をみると、増加傾向を示しているが、平成 6 年度以降、伸びが緩やかになってきている（図 5－5）。
- また、月推移に関しては、月毎の貨物量の変化は小さく、年間を通して比較的平準化している（図 5－6）。

図 5－5 福岡空港の国際航空貨物量推移



出典) 空港管理状況調書

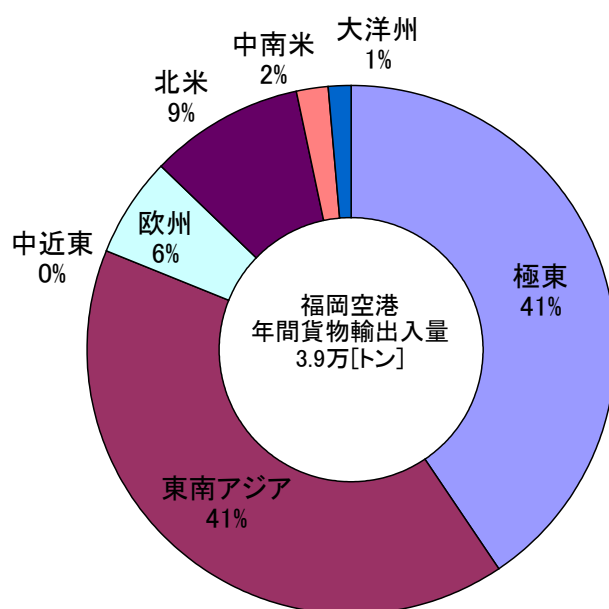
図 5－6 福岡空港の国際航空貨物量月変動



出典) 空港管理状況調書

- 福岡空港の国際航空貨物は、アジア方面の貨物が大部分を占め、極東、東南アジア方面の貨物を合わせると、全体の約 8 割を占めている。福岡空港の国内航空貨物需要の動向を分析するためには、アジア路線の貨物の動向を分析することが必要になってくる。(図 5－7)

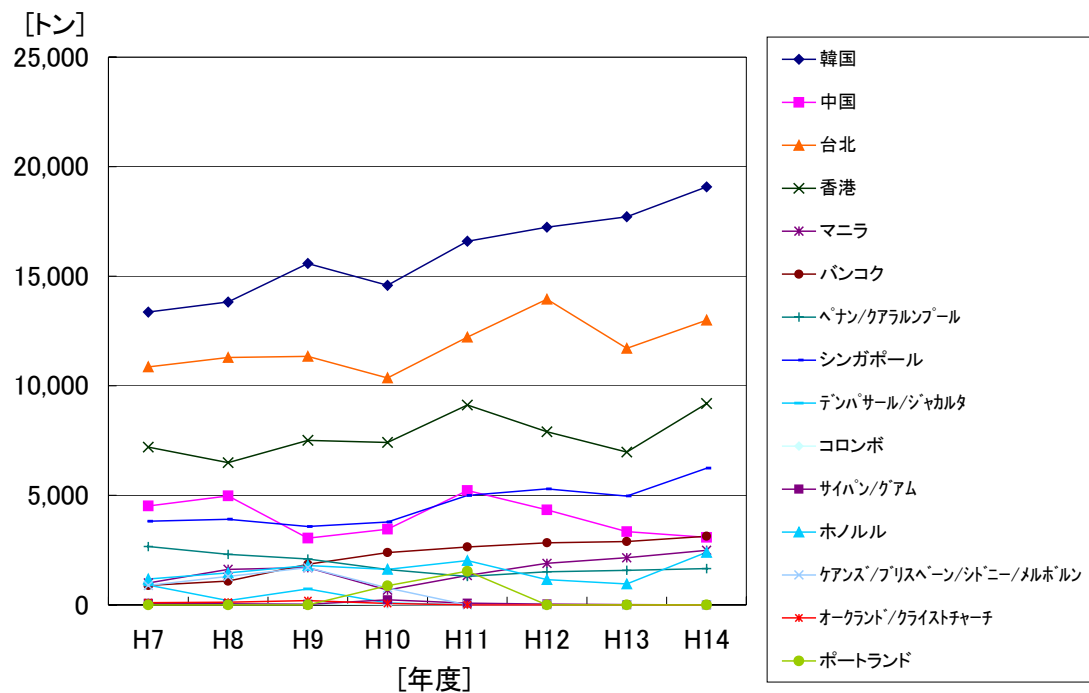
図 5－7 福岡空港の方面別国際航空貨物輸出入量（重量ベース）



出典) 平成 13 年度国際航空貨物動態調査報告書

- 福岡空港の路線別国際航空貨物量は、韓国、台北、香港、シンガポール、中国の順に大きくなっており、上位3位の貨物量が約7割を占めている。
- 主要路線の航空貨物量を見ると、韓国路線、シンガポール路線の貨物量は年々増加傾向を示し、特に韓国路線は、アメリカ同時多発テロ事件の影響により福岡全体の国際航空貨物量が減少した平成13年度においても、前年度比約3%の伸びを示している。一方、台北路線、香港路線、中国路線に関しては、平成11年度、平成12年度以降、減少傾向を示している。（図5－8）

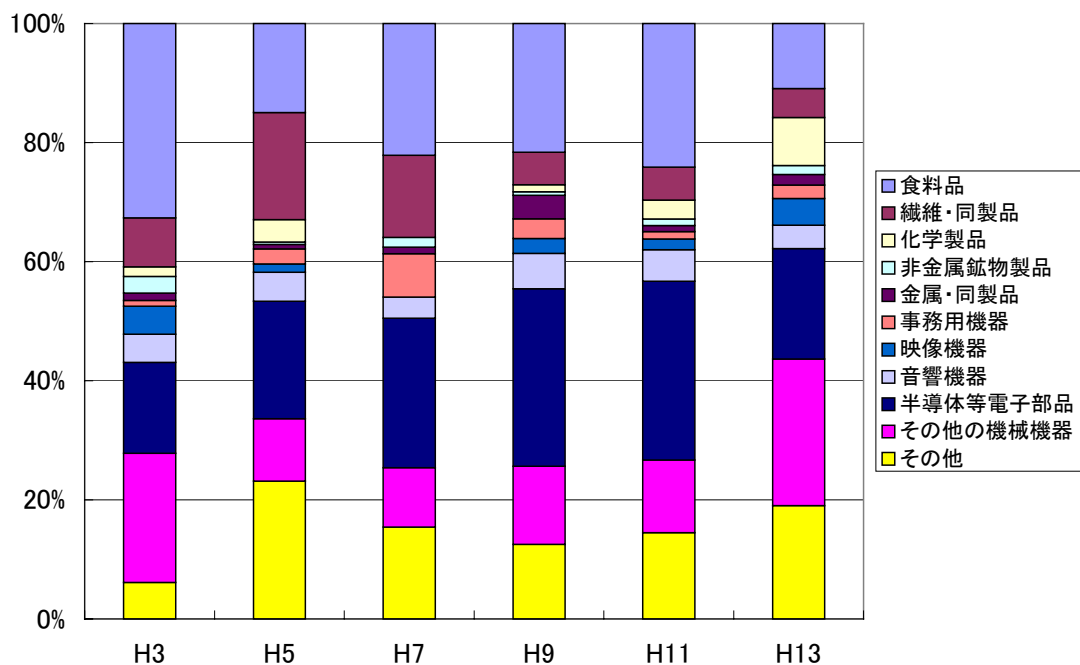
図5－8 福岡空港の路線別国際航空貨物量の推移



出典) 福岡空港事務所資料「速報値」

- 国際航空貨物の品目構成をみると、機械機器の貨物量が大きく、全貨物量の約 5 割を占めている。機械機器は、輸出貨物の約 8 割を占めており、機械機器の中でも半導体電子部品が輸出貨物の大きな割合を占めている。また、輸入貨物における機械機器の割合は 3 割程度であるが、年々増加する傾向を示している。一方、食料品に関しては、輸入される貨物量が多いが、年々減少傾向を示している。（図 5－9）

図 5－9 福岡空港の国際航空貨物の品目構成比の推移（重量ベース）



出典）平成 13 年度国際航空貨物動態調査報告書

第6章 将来の航空需要動向の分析のための基礎条件の整理

- 過去から現在における航空需要動向をみると、様々な影響要因が存在することがわかる。それらが今後どのように変化していくかということを抽出することが、将来の航空需要予測において必要である。

◆年推移への影響要因

(1) 航空規制緩和の影響（航空運賃低下の影響）

●過去から現在における影響の整理

- ・ 平成6年から始まった航空規制緩和は国内、国際旅客需要動向に大きな影響を与えたと考えられる。特に新規参入に対する規制緩和および運賃決定に対する規制緩和は国内路線には大きな影響を与えた。
- ・ 運賃決定に対する規制緩和として平成8年に幅運賃制度が導入されたが、この時点では大きな需要動向変化は生じなかった。これは航空会社も急激な運賃低下を行なわなかったためであると考えられる。しかし、平成10年に新規航空会社が低運賃で参入したことから運賃競争が激化し、低運賃化が進んだことで新たな需要が顕在化したと考えられる。
- ・ 新たな需要としては、高齢者の利用および女性の利用の増加が顕著である。このような裾野の広がりの背景には、航空規制緩和に伴う運賃の下落もあるが、さらに航空利用に対する抵抗感について広い世代において抵抗をあまり感じなくなってきたということが考えられる。

●将来動向分析

- ・ 航空運賃の低下については、今後の航空会社の経営環境および経営方針による所が大きいため確実な動向を分析することは難しいが、海外におけるローコストキャリア（LCC）の実績もあり、その様なLCCが日本国内でも出現する可能性は十分に考えられる。

(2) 運航頻度向上による影響（新空港開港および空港施設拡充による影響も含む）

●過去から現在における影響の整理

- ・ 運航頻度の向上によって需要が増加した具体的な事例としては伊丹空港および成田空港への路線についての事例が挙げられる。
- ・ 福岡－大阪方面路線については、平成 6 年の関西国際空港の開港が大きな要因となっている。これによって、伊丹空港の容量制約はなくなり、運航頻度の向上が図られ、需要増加につながった。
- ・ 福岡－成田路線においては、平成 14 年の平行滑走路供用開始に伴って福岡－成田路線の便数が 1 日 1 便から 1 日 3 便へと増加した。その結果、利用者にとって使いやすい時間帯に便が就航し、旅客数が増加した。

●将来動向分析

- ・ 運航頻度の増加についても航空会社の経営環境および経営方針等によって決定される要因が大きい為、将来を見通すことは難しいと考えられるが、現状の羽田空港の容量制約を解消するために新滑走路が検討されており、この供用開始後には福岡－羽田路線のさらなる頻度向上が図られる可能性は十分に考えられる。

(3) 航空会社戦略による影響

●過去から現在における影響の整理

- ・ 特に福岡空港と海外都市を結ぶ路線については、航空会社の戦略における重要度が低くなった場合、路線の縮小や廃止が行なわれやすい。その結果、旅客の利便性が低下し、需要動向に影響を与えるということも考えられる。過去から現在においては、平成 10 年にグアム・サイパン路線およびハワイ路線で大幅な路線縮小が行なわれた。

●将来動向分析

- ・ ソウル乗換え、将来は上海乗換えなど新たなルート開拓により、福岡空港の選択確率が変わることが考えられる。

(4) 競合交通機関のサービス状況の影響

●過去から現在における影響の整理

- ・ 特に国内航空において競合交通機関のサービス状況が変化することによって、航空旅客数に変化が生じるケースが多く存在する。これは特に他交通機関と競合する名古屋、大阪方面路線および九州内路線（宮崎、鹿児島、対馬路線）において発生する動きである。
- ・ 宮崎、鹿児島、対馬路線においては競合交通機関（JR、高速バス、旅客船）が存在しており、サービスレベル（運賃、運航頻度、所要時間等）の相対的な競争によって、需要変動の要因となっている。
- ・ また、大阪、名古屋路線については突発的な事象ではあるが、平成7年1月の阪神大震災によって、1月から4月まで山陽新幹線が寸断。山陽新幹線利用者が一時的に航空利用に流れたため、大阪方面および名古屋路線の旅客数は急増した。山陽新幹線復旧後も利用者の一部は航空利用を継続したため、それ以前より高い水準で需要が推移することとなった。しかし、その後JR西日本がビジネス向け新型車両等を投入したことでサービス向上を図り、航空旅客数が減少している。
- ・ 国際路線においては競合交通機関の影響を受けることはほとんどないが、旅客船と競合している福岡－釜山路線については、旅客船のサービス向上（ジェットフォイルの運航によるスピード向上等）の影響を大きく受けている。

●将来動向分析

- ・ 将来動向については、各種交通機関事業者の今後の経営方針による所が大きいため明確な見通しは難しいが、どの交通機関事業者も旅客数を現状よりも増加させる方策等を立ててくることは想像される。
- ・ また、社会基盤整備の状況がこの要因には大きく影響を与える。
特に平成16年3月に一部開業した九州新幹線の今後の動向については十分に検討を行なう必要がある。平成24年には全線が開通し、さらなる時間短縮が予定されている。九州新幹線開業前に実施された「九州新幹線に関する生活者の意識調査」においては、福岡－鹿児島間の旅客のうち約8割が「新幹線が開業すれば交通機関を新幹線に変更する」と回答しており、その回答をした旅客のうち、約15%～20%は航空利用旅客となっていることから、福岡－鹿児島路線において航空から新幹線へのシフトが発生することは十分に考えられる。他方、鹿児島空港は、離島への拠点になっており、福岡から離島への移動にあたっては航空による乗り継ぎの方が利便性の高いことから、離島便利用の旅客の場合は、福岡－鹿児島路線においても新幹線へのシフトは発生しないことも予想され得る。

(5) 周辺空港における路線展開の影響

●過去から現在における影響の整理

- ・ 福岡空港利用者の出発地、目的地および居住地については、福岡都市圏に非常に集中しているという傾向があるが、一部の路線について見ると九州の他県からの利用者が多い路線も存在する。この差異については、それぞれの空港に路線が存在するか否かが影響を与えているものと考えられる。
- ・ 具体的には、羽田路線は九州内の各空港に存在するため、福岡空港利用者の割合としては福岡都市圏に目的がある、もしくは福岡都市圏を出発する旅客の割合が高いが、他の空港には存在しない路線（新潟空港等）においては、九州各県からの出発、目的旅客が多く存在する。

●将来動向分析

- ・ 特に新北九州空港を利用して羽田路線を高頻度低運賃で就航させる動きが進んでおり、福岡空港では対応不可能な早朝便および深夜便を就航させる構想がある。

(6) 地域特性の変化による影響（産業構造の変化、人口の増減等）

●過去から現在における影響の整理

- ・ 福岡空港の人口構造や背後圏の産業構造および経済環境の変化は福岡空港における需要動向に影響を与える。また、相手側空港の背後圏の人口構造や産業構造および経済環境の変化は福岡空港と結ぶ路線に影響を与えるものと考えられる。また、テーマパークや各種イベントなどの開催による入込み観光客数の変化が航空旅客需要動向に影響を与えているということも考えられる。
- ・ 国際需要においては特に相手国側の情勢に影響を受ける。福岡空港はアジア方面への路線が多いため、アジア方面における国情の変化は国際航空旅客の動向に大きな影響を与える。具体的には平成 8 年から平成 10 年にかけてのアジア経済危機による影響が非常に顕著であり、この期間の旅客数は大きく減少している。
- ・ さらに国内旅行と比較して相手側国の情勢によって旅行者の意識が大きく変化する。特に海外旅行の際には旅行における安全は非常に重要な要素であると考えられる。この影響が顕著に表れたのは、最近では平成 13 年 9 月の米国同時多発テロの直後であり、この時期においてはアジア方面路線においても旅客数が激減している。

●将来動向分析

- ・ 産業構造や経済環境等は地域において策定される基本計画（マスタープラン等）によって決定されるところが大きい。よって、これら地域特性を踏まえた詳細な検討が必要である。
- ・ 将来の人口構成については、国立人口問題研究所から比較的精度の高い予測が出されており、これに基づいた人口構成変化を把握していくことが必要である。

◆時間変動（月変動、曜日変動、時間帯変動）への影響要因

(1) 航空規制緩和の影響

●過去から現在における影響の整理

- ・ 月変動については、以前と比較してオフピーク時期の利用向上がなされてきている傾向にある。これは、航空規制緩和に伴う運賃自由化によって、オフピーク時期に低価格を売りにしたキャンペーン等を展開することができるようになったことが要因として考えられる。

●将来動向分析

- ・ 今後のキャンペーン等展開状況については確実な見通しを行なうことは難しいが、航空会社は多様な運賃施策等をとることが考えられる。

(2) 旅客の居住地、旅行目的等の特性による影響

●過去から現在における影響の整理

- ・ 曜日変動については、週末（特に金曜日）に利用者がピークとなる傾向が多く見られる。これは、週末にかけて旅行に出かける観光旅客と週末を自宅で過ごすために出張先および単身赴任先から帰宅しようとする業務旅客等が混在することが要因の一つとして考えられる。

●将来動向分析

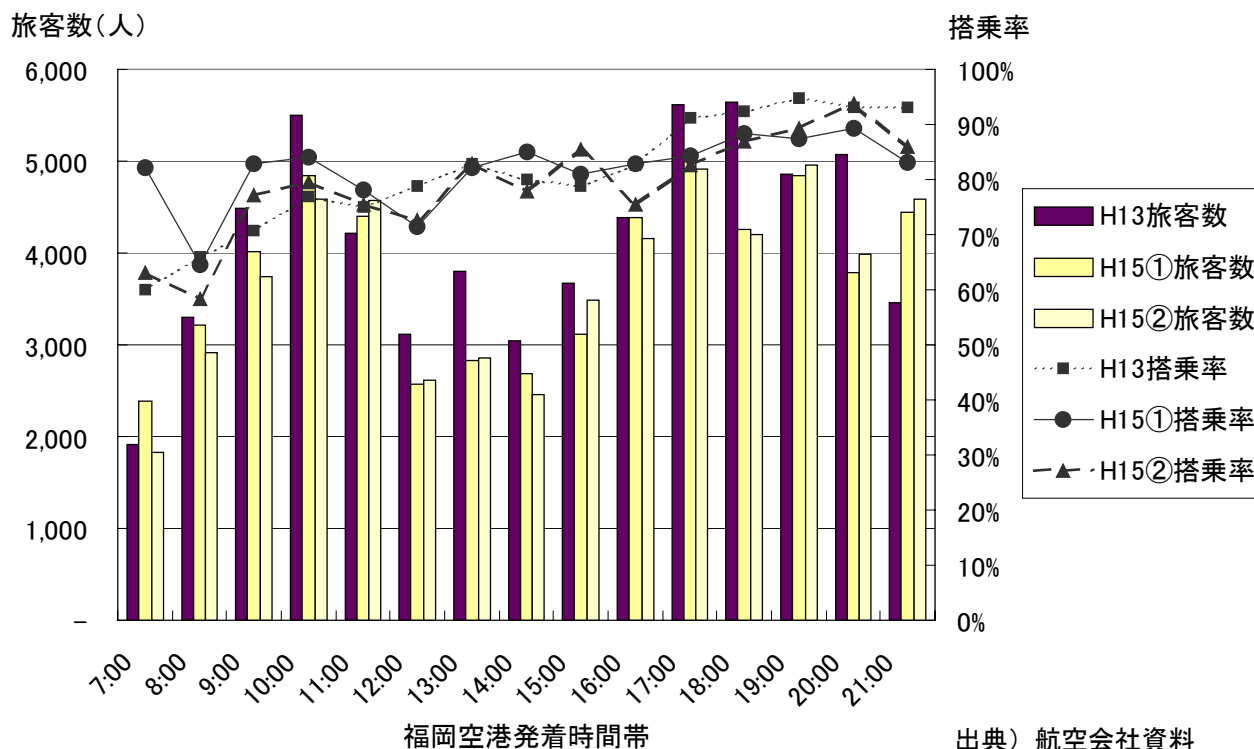
- ・ 将来の人口移動については、人口問題研究所の予測においても仮定をおいて計算を行っており、将来動向を正確に見通すことは難しいが、各都道府県において行なわれている人口移動調査において転入者数、転出者数の傾向を取ることは可能であり、そこから将来の動向を推測することは可能である。

◆福岡空港の需給逼迫の緩和に資する利用向上方策の抽出

- ・ 福岡空港の一日の旅客数を見ると、旅客数の多い時間帯（ピーク時間帯）と少ない時間帯（オフピーク時間帯）の格差が生じているということが分かる。（図6－1）特に、旅客数の多い時間帯(ピーク時間帯)には提供座席数が旅客数に対して逼迫し、搭乗率が100%となる状況となっている。
- ・ 現在の処理容量での供給量増加方策としては、航空会社による機材の大型化（提供座席数の増加等）が考えられるが、航空会社は全国的な路線展開を考えながら機材運用を検討するため、近年の中型化傾向では現行以上の機材の大型化の進展は考えにくい状況である。
- ・ そこで、福岡空港の特定時間帯における利用特性に変化を促す施策等について検討する必要がある。利用状況特性に変化を促す施策としては、既に鉄道において導入（「オフピーク割引回数券」「土休日割引回数券」等）されている。しかし、航空においてこのような施策（航空利用の際に支払う料金に時間帯別格差を付与するという方策の導入等）を導入するにあたっては、利用者の利便性を損なう、航空会社やターミナル会社に追加的な負担が必要となる等の課題が発生する。今後このような課題に対する検討を行なっていくことが必要である。

図6－1 福岡空港を利用する国内線旅客数の時間帯変動

（H13、H15 ある月の金曜日実績）



出典) 航空会社資料