

1. これまでのステップでわかったこと

2) 将来発着回数の考察について

福岡空港の将来需要予測については、PIステップ2において既に示しているところですが、PIステップ3の実施において「需要予測は過大であり見直すべきではないか」などの需要予測に関する意見が403件(全7,933件中)寄せられるなど、少数ではありますが一定程度関心のある状況です。

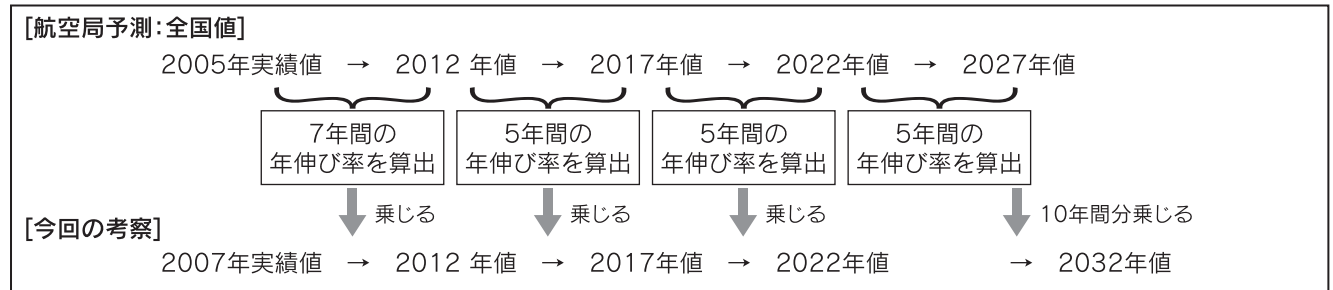
そこで、この状況及び平成19年6月の航空分科会答申において航空需要予測が示されたことを踏まえ、今回の比較評価において滑走路処理容量と比較することになる将来発着回数について、PIステップ2時の幅のある予測に対して現時点での方向性を示すことも考慮し、簡易な手法を用いて考察を行うこととしました。

なお、整備の必要があると判断された場合、需要予測の見直しについては、昨今の燃料高騰に伴う運賃上昇や航空ネットワーク再編の動向などを踏まえつつ、「構想段階」において行う予定です。

1 将来発着回数の計算方法

今回、簡易な計算手法として、福岡空港の発着回数の最新実績値(2007年度)に対して、平成19年6月の航空分科会において出された将来発着回数予測(全国値)から求められる年伸び率を乗じる手法を用いました。本考察については、PIステップ2と同様、国内線と国際線を別々に求めることとしました。

また、PIステップ2と同様、2012年、2017年、2022年、2032年の値を求めますが、航空分科会の予測値が2012年、2017年、2022年、2027年までとなっているため、2022年までは各5年間ごとの伸び率を適用し、2032年は2022~2027年間の年伸び率をそのまま適用することとしました。



■航空分科会の需要予測における全国の発着回数及び年伸び率 (年度)

	現況	予測結果(万回/年)								
		2005年		2012年		2017年		2022年		2027年
		実績	予測	年伸び率	実績	予測	年伸び率	実績	予測	年伸び率
国内線	143.1	165.0	2.1%	177.5	1.5%	179.9	0.3%	182.5	0.3%	
国際線	28.7	36.3	3.4%	42.3	3.1%	49.2	3.1%	57.8	3.3%	
合計	171.8	201.3	2.3%	219.8	1.8%	229.1	0.8%	240.3	1.0%	

(参考)ステップ2需要予測時における福岡空港の将来発着回数及び年伸び率 (年度)

	現況	予測結果(万回/年)									
		2004年		2012年		2017年		2022年		2032年	
		実績	予測	年伸び率	実績	予測	年伸び率	実績	予測	年伸び率	
ケースA	国内線	12.0	14.0	1.9%	14.9	1.3%	15.8	1.2%	17.6	1.1%	
	国際線	1.6	2.1	3.5%	2.6	4.4%	3.3	4.9%	5.4	5.0%	
	合計	13.6	16.1	2.1%	17.5	1.7%	19.2	1.9%	23.0	1.8%	
ケースB	国内線	12.0	13.7	1.7%	14.2	0.7%	14.9	1.0%	16.3	0.9%	
	国際線	1.6	2.0	2.8%	2.4	3.7%	2.9	3.9%	4.4	4.3%	
	合計	13.6	15.7	1.8%	16.6	1.1%	17.9	1.5%	20.6	1.4%	
ケースC	国内線	12.0	13.4	1.4%	13.8	0.6%	14.0	0.3%	14.6	0.4%	
	国際線	1.6	1.9	2.2%	2.3	3.9%	2.6	2.5%	3.6	3.3%	
	合計	13.6	15.3	1.5%	16.0	0.9%	16.6	0.7%	18.1	0.9%	

1. これまでのステップでわかったこと

2) 将来発着回数の考察について

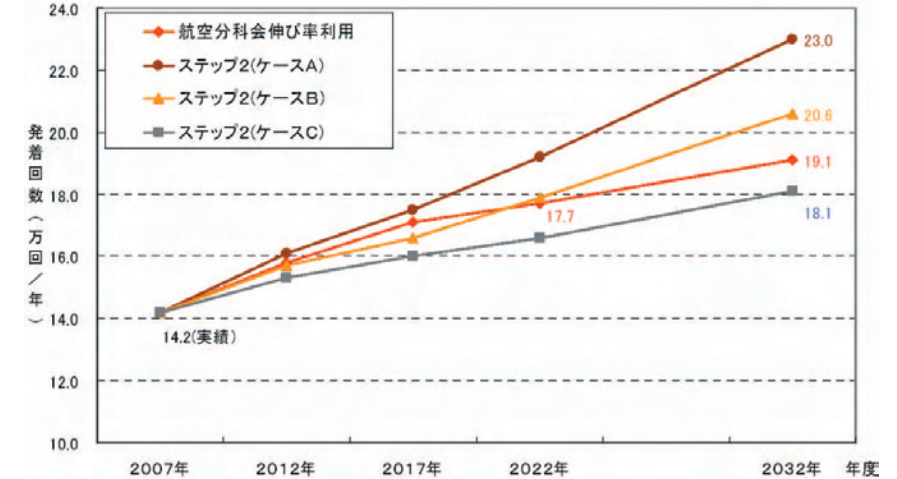
2 考察の結果

計算結果は以下の通りとなりました。また、ステップ2時の需要予測値との比較について、国内線・国際線合計のグラフで行いました。国内線・国際線合計については、2032年度に19.1万回/年となり、ステップ2予測時のケースBとケースCの間に入ることがわかりました。

■福岡空港の将来発着回数考察結果 (年度)

	現況	予測結果(万回/年)			
		2007年	2012年	2017年	2022年
国内線	12.5	13.8	14.8	15.0	15.4
国際線	1.7	2.0	2.3	2.7	3.7
合計	14.2	15.8	17.1	17.7	19.1

■将来発着回数の比較(ステップ2 と今回の考察)
福岡空港の将来発着回数の考察(国内線・国際線合計)



〈ステップ2需要予測と航空分科会需要予測の違いについて〉

PIステップ2予測と今回の考察の元となった航空分科会予測については、どちらも「四段階推計」という需要予測において広く使用される手法を用いており、基本的な部分は同じです。しかし、予測時点の違いなどから、設定条件などの詳細について、下記のような差違があることから、結果の方向性が違ってきます。

①生成交通量の違い

主な違いのひとつとして、全国の人々の総流動を予測するモデル(「四段階推計」の全国発生モデル)で使用するモデルパラメータ(GDPパラメータ)の推計の違いがあります。

このモデルパラメータについては、ステップ2の予測では、過去26年間のデータ相関から推計する標準的な結果を用いています。一方、航空分科会の予測では、バブル崩壊後に長距離旅客が鈍化していることを明確に表現するため、1993年の前後で別々の推計を行った結果を用いています。そのため、ステップ2予測より将来の航空需要を抑えるような方向性となっており、今回の考察結果にもそれが表れています。

②将来の機材構成の考え方の違い

もう一つの違いとして考えられるのが、将来の機材構成の考え方です。機材が大型化すれば発着回数が少なく、小型化すれば多くなるからです。

ステップ2の予測では、過去のデータから得られる需要規模に応じた機材構成を用いており、近年の機材小型化を考慮していません。一方、航空分科会の予測では、近年の機材小型化傾向を反映すべく、2017年までに小型機の構成率が増加し、2017年以降一定割合となる設定をしています。このため、2017年までは、小型機による対応が増加し発着回数が伸びますが、2017年以降は、大型機と小型機の割合が一定で対応するため、伸びが鈍化することになります。

1. これまでのステップでわかったこと

2) 将来発着回数の考察について

コラム1 近年の福岡空港の利用動向について

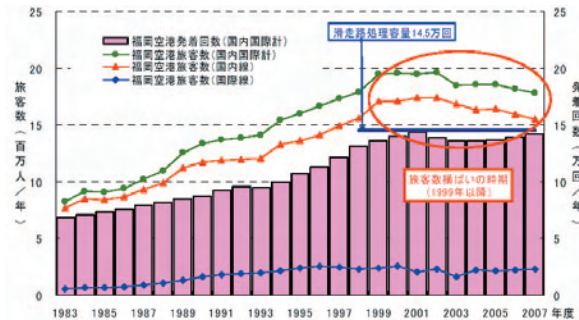
福岡空港の旅客数は、2000年頃をピークに横ばいとなり、近年は漸減している状況にあります。国際線がほぼ横ばいの状態に対し、国内線が減少しており、この大きな要因としては、ステップ2でも分析した新幹線、バスなどの他の交通機関との競合によるものと考えられます。

今回、この他交通機関との競合について、最新のデータを用いて再整理するとともに、当時データがなかった名古屋(中部)における競合の状況についても整理しました。

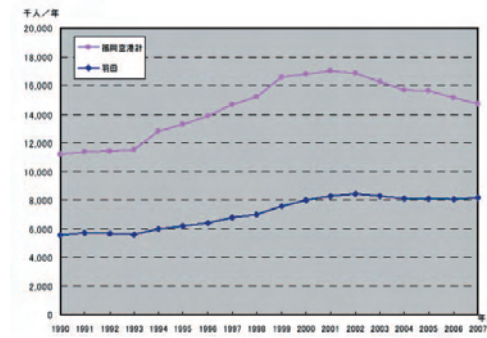
北九州空港による影響については、ステップ2時が開港直後の状況のみの整理だったため、2年間のデータを用いて整理しました。

また、昨今の航空機の小型化について、福岡空港の国内旅客幹線路線のデータで整理しました。

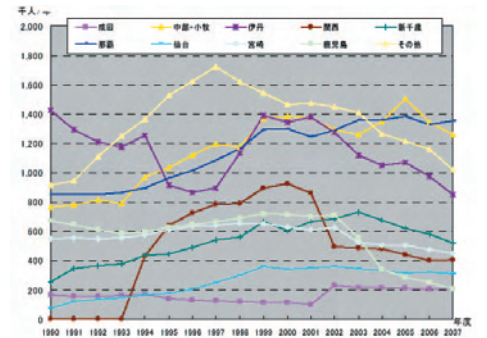
福岡空港の旅客数の推移



羽田路線の旅客数の推移



主要路線(羽田以外)の旅客数の推移



他交通機関との競合による影響

ステップ2では2001年度と2004年度のデータを用いましたが、今回は2006年度のデータを加えました。(参考として、2007年度について把握できるデータは記載しました。) ※典拠データ「JTB時刻表」「旅客地域流動調査」「航空輸送統計年報」

①福岡-大阪

2001年度から2007年度にかけて、航空旅客数が約100万人減少しています。これは、新幹線のダイヤ充実による競合の影響が大きいと考えられます。伊丹路線は、夜間飛行制限や発着規制という影響が考えられ、関西路線では、米国同時テロ(2001年度)・SARS(2003年度)による大幅減少から回復していません。なお、新幹線との競合は、旅客数の減少とは逆に航空の日便数を維持する方向に働いています。

Table with columns for year, mode (rail/shinkansen/air), and metrics like fare, frequency, time, and passenger volume for routes between Fukuoka and Osaka/Kansai.

2000年3月:「レールスター」の導入
2001年10月:「レールスター」の増発。「のぞみ」新神戸駅停車本数増。
2003年11月:のぞみ670円値下げ
※新幹線の時間は「のぞみ」。「ひかりレールスター」は185分。

②福岡-名古屋

2001年度から2006年度にかけて、航空旅客数はほぼ横ばいとなっていますが、2007年度に減少傾向が見られ、燃料費高騰に伴う運賃上昇の影響が考えられます。一方、新幹線旅客数は増加しており、今後競合が激しくなる可能性があります。また、新幹線との競合は、大阪同様、航空の日便数を維持する方向に働いています。

Table with columns for year, mode (rail/shinkansen/air), and metrics like fare, frequency, time, and passenger volume for routes between Fukuoka and Nagoya/Miyazaki.

2003年10月:「のぞみ」増発(1時間あたり最大7本)
2005年2月:中部国際空港開港
2005年3月:「のぞみ」増発(1時間あたり最大8本)
※2004年度の本数/日合計値は重複しないため、中部の値を適用

1. これまでのステップでわかったこと

2) 将来発着回数の考察について

③福岡-鹿児島

Table comparing rail and air services between Fukuoka and Kagoshima, showing metrics like fare, frequency, time, and passenger volume.

2003年:航空が1社撤退
2004年3月:九州新幹線一部(新八代~鹿児島中央)開業
※2001年の鉄道データは在来線

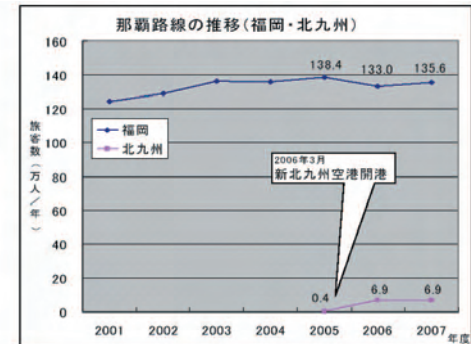
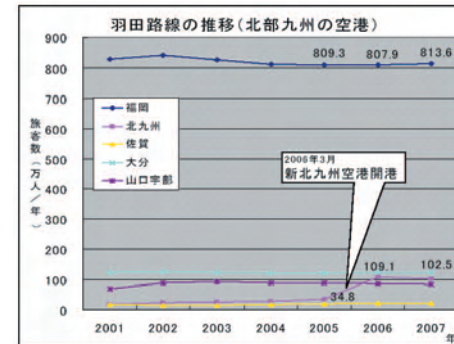
④福岡-宮崎

Table comparing bus and air services between Fukuoka and Miyazaki, showing metrics like fare, frequency, time, and passenger volume.

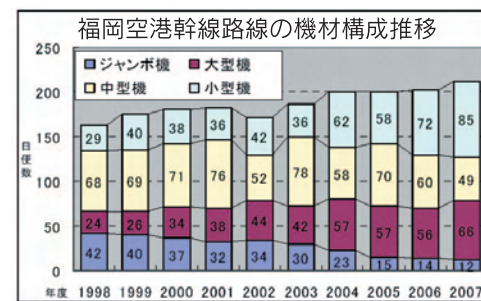
1997年:バスが17→25便に増便
2003年:航空が1社撤退
2004年3月:九州新幹線一部(新八代~鹿児島中央)開業

北九州空港開港による影響 ※典拠データ「航空輸送統計年報」

北九州空港は2006年3月(2005年度末)に開港し、旅客数を大幅に伸ばしました。しかし福岡などその他北部九州の羽田路線に、開港による大きな影響は見られず、北九州空港の旅客増加は潜在需要の取り込みが大きいと考えられます。また、那覇路線は、開港直後に福岡空港の旅客を取り込んでいたと考えられますが、その後福岡の旅客数も増加しており、潜在需要の掘り起こしという相乗効果が生まれていることが考えられます。



航空機の小型化による影響 ※典拠データ「JTB時刻表(各年10月)」、「航空輸送統計年報」



福岡空港幹線路線各種データの推移

Table showing trends in various data points for Fukuoka trunk routes, including departure frequency, passenger volume, and load factors.

2001年度から2007年度にかけて航空旅客数が約50万人減少していますが、九州新幹線の部分開業による競合の影響と考えられます。

現在、新幹線の旅客数は落ち着いていますが、今後の2011年の全線開業以降の動きについて、注視する必要があります。

2001年度から2007年度にかけて航空旅客数が約15万人減少しています。バスの本数は横ばいですが、航空便数が減少していることから、旅客数減少は、高速バスとの競合による影響を受けていると考えられます。

福岡空港の幹線路線は国内旅客の9割近くを占め、機材は比較的大きい方であり幹線の約4割が大型機以上ですが、その割合は減少傾向であり、小型機の割合が増加しています。また、便数も増加しており、航空機材の小型化・多頻度運航が、福岡空港でも進んでいることがわかります。

機材の小型化・多頻度運航は、効率的な機材運用などの考え方から行われていますが、年々提供座席数が減少していく中で、旅客数もそれに合わせるように減少(搭乗率が横ばいの状態)しています。

今後の需要動向については、これら航空機材の小型化の動向及び搭乗率の動向を見据える必要があります。

これらの状況について、今後とも注視しながら、その影響について把握し、構想段階において行う予定の需要予測の見直しに役立てる必要があります。

I はじめに

1. これまでのステップでわかったこと

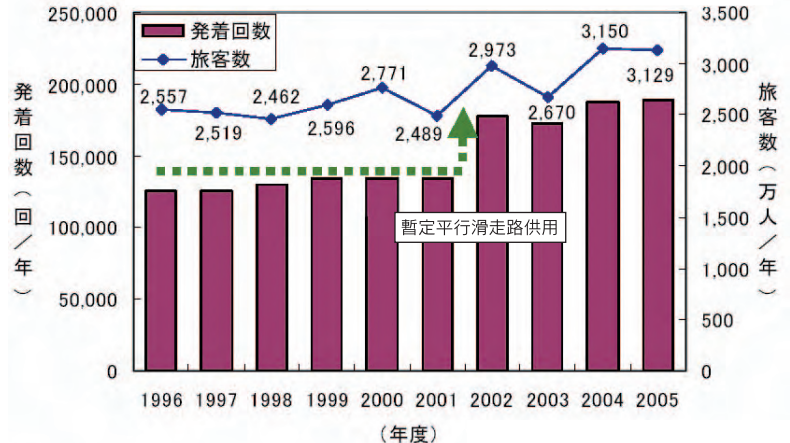
2) 将来発着回数の考察について

コラム2 混雑空港における発着回数・旅客数

成田空港、羽田空港や関西空港開港前の伊丹空港など、空港容量に制約がある空港においては、発着枠が増えない限り旅客数の大きな増加は困難な状況であったことが、実績から読み取れます。

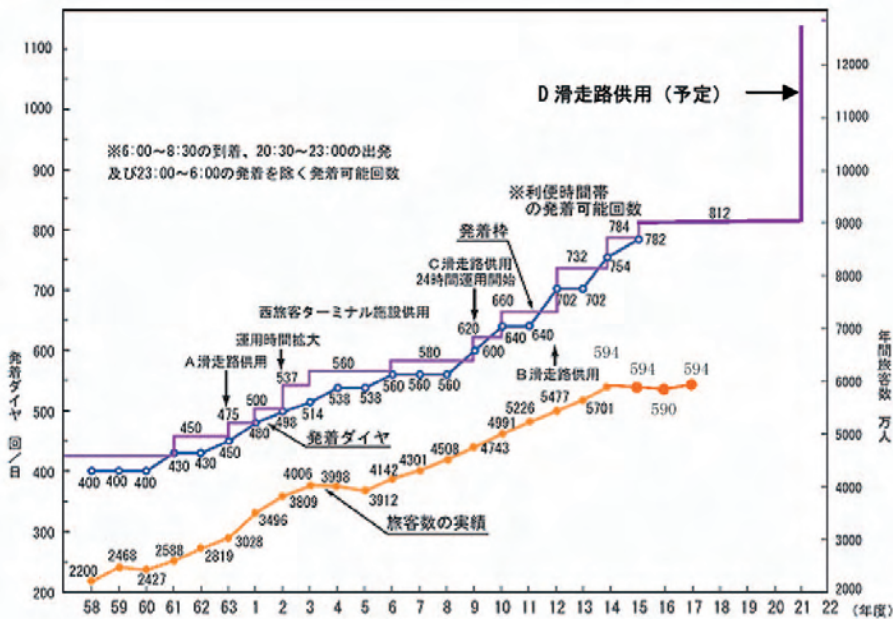
関西圏では、1994年に関西空港が開港するまでは、伊丹空港の需給が逼迫した状態が長年続き、全国平均に比べ航空利用の伸びは低い水準にありました。しかし、関西空港の開港によって需給逼迫が解消され、関西2空港の利用は大きな伸びを示しています。

■成田空港の発着回数と旅客数の推移

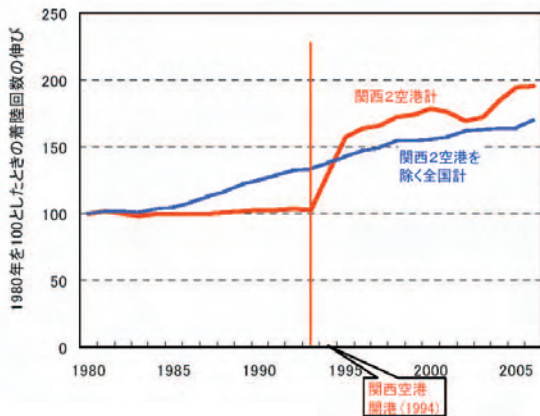


※発着回数は着陸回数の2倍として換算

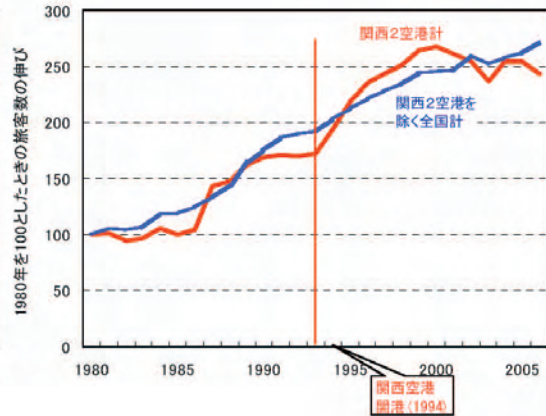
■羽田空港の発着回数と旅客数の推移



■関西2空港(伊丹+関西)の着陸回数の伸び



■関西2空港(伊丹+関西)の旅客数の伸び



資料 空港管理状況調査(国土交通省航空局)

資料 空港管理状況調査(国土交通省航空局)

はじめに