

鹿児島空港将来ビジョン 工程表

令和4年3月



Fly High with KOJ!

- ・ 鹿児島空港将来ビジョン工程表について
- ・ 鹿児島空港将来ビジョン工程表と新型コロナウイルスの関係
- ・ 鹿児島空港将来ビジョン工程表（概要）
- ・ 鹿児島空港将来ビジョン工程表（全体像）

1 新規路線の誘致について

－ 1 新規路線就航に向けた体制・戦略の強化

- (1) 新規路線就航に向けた体制・戦略の強化
- ・ 路線復帰・新規路線の誘致に向けた取組
 - ・ コロナ禍からの国際線回復に向けて留意が必要な点
 - ・ 鹿児島空港将来ビジョンの実現に向けた数値目標（国際線）

－ 2 潜在需要の喚起

- (2) 県民によるアウトバウンド需要の更なる取り込み
- (3) 広域圏の需要の取り込み
- (4) 富裕層のインバウンド需要の更なる取り込み
- (5) 離島便への乗り継ぎ促進によるインバウンド需要の更なる取り込み
- (6) 国内線の需要喚起

2 再整備のあり方について

- (1) 基本施設
- (2) 旅客ターミナルビル
- (3) 附帯施設, その他施設

3 二次交通の充実について

- (1) 利用者の増加見込みへの対応
- (2) 多様な利用者の増加への対応
- (3) 旅行形態の変化への対応

4 物流・輸出入機能の向上について

- (1) 航空貨物の利用促進

5 地域の拠点機能向上について

- (1) 地域の拠点機能の向上
- (2) 県民等の理解促進

(参考)

- ・ 鹿児島空港沿革
- ・ 鹿児島空港基礎データ（空港諸元）
- ・ 現在の鹿児島空港の施設配置図
- ・ 鹿児島空港フロアマップ（国内線ターミナル／国際線ターミナル）

- 鹿児島空港将来ビジョン推進協議会を設置し、「鹿児島空港将来ビジョン」の実現に向けて、必要となる施策等について協議等を行った上で、「鹿児島空港将来ビジョン工程表」を策定

鹿児島空港将来ビジョン(令和元年11月)

【数値目標】

	2017年	2030年	2050年 (参考)
国内線	533万人	589万人	600万人
国際線	29万人	141万人	230万人
合計	562万人	730万人	830万人

【施策展開の方向性】

- 訪日外国人観光客等の需要獲得に向けた戦略の推進
- 新たな航空需要に対応した運用改善や施設整備
- 鹿児島空港の魅力を増す機能の強化・充実
- 地域における多面的な「拠点性」向上

※ 数値目標については、IATAの需要予測や国のインバウンド目標の考え方を踏まえ、修正しない予定



鹿児島空港将来ビジョン工程表(令和4年3月)

【検討テーマ】

① 新規路線等の誘致について
ターゲット国・地域からの新規路線等誘致に向けた戦略を検討

② 再整備のあり方について
鹿児島空港の施設に係る再整備のあり方について検討

③ 二次交通の充実について
利用者の増加見込みへの対応や利便性向上を図るため、「二次交通のあり方」を検討

④ 物流・輸出入機能の向上について
航空貨物の利用促進や受入体制の強化を図るための方策を検討

⑤ 地域の拠点機能向上について
地域の多様な拠点機能の向上を図るとともに、県民等の理解促進を図るための方策を検討

鹿児島空港将来ビジョン工程表

1 策定の趣旨

- ・ 鹿児島空港は、県民にとって重要な交通基盤であることはもとより、観光客の誘客、企業誘致や物流など、鹿児島県の経済振興のために必要不可欠な「空の玄関口」である。
- ・ 鹿児島県においては、令和元年11月、航空需要の変化や航空産業における技術革新等に対応するため、鹿児島空港が備えるべき機能や施策展開の基本方向等を取りまとめる「鹿児島空港将来ビジョン」を策定した。
- ・ 今回策定する「鹿児島空港将来ビジョン工程表」は、同ビジョンの実現に向けた施策等について、継続的に進捗管理を行うことを目的にしたものである。
- ・ なお、施策等の検討に当たっては、同ビジョンを踏まえるとともに、新型コロナウイルス感染症の流行、デジタルトランスフォーメーションの進展及び脱炭素の取組等、社会情勢の変化も踏まえることとする。

2 工程表の期間

策定後(2022年度(令和4年度))～概ね2030年

※ 2030年以降に取り組む施策の方向性についても言及

3 工程表の構成

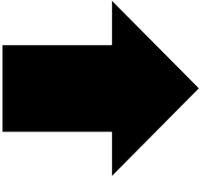
5つの検討テーマ(①新規路線の誘致, ②再整備のあり方, ③二次交通の充実, ④物流・輸出入機能の向上, ⑤地域の拠点機能向上)毎に、主に、「施策の内容」、「施策に係るスケジュール」を記載

国（観光庁）のインバウンド目標

- ・国（観光庁）においては、「明日の日本を支える観光ビジョン」において、訪日外国人旅行者数（2020年：4,000万人）2030年：6,000万人の目標値を掲げており、目標値の変更は行っていない。

IATAの需要回復シナリオ

- ・IATAにおいては、航空旅客需要の見通しとして、2021年は2019年比40%程度にとどまるが、2022年は61%まで回復すると予想。（2021.10）
※ただし、回復状況には、地域差あり。

- 
- 現時点で、将来ビジョンの目標の修正は行わない（令和3年2月3日推進協議会）
 - 将来ビジョンの目標を前提に、同目標達成に必要な空港機能が確保されるよう、本工程表を策定
 - 今後の感染状況の推移や他の機関の見通し等を踏まえ、工程表の見直し等について必要に応じ議論

鹿児島空港将来ビジョン実現に向けた検討の方向性

① 新規路線の誘致について
ターゲット国・地域からの
新規路線等誘致に向けた戦略
を検討



8カ国・地域の都市
から国際線を新たに誘致

② 再整備のあり方について
鹿児島空港の施設に係る再
整備のあり方について検討



国内線・国際線
ターミナルビルを
一体的に再整備

③ 二次交通の充実について
利用者の増加見込みへの対
応や利便性向上を図るため、
「二次交通のあり方」を検討



最新技術を活用した
新時代の二次交通

④ 物流・輸出入機能の向上
について
航空貨物の利用促進や受入
体制の強化を図るための方
策を検討



鹿児島のものを
鹿児島から

⑤ 拠点機能向上について
地域の多様な拠点機能の向
上を図るとともに、県民等
の理解促進を図るための方
策を検討



環境にも配慮した
みんなが楽しめる
空港へ

ビジョン目標

2030年数値目標

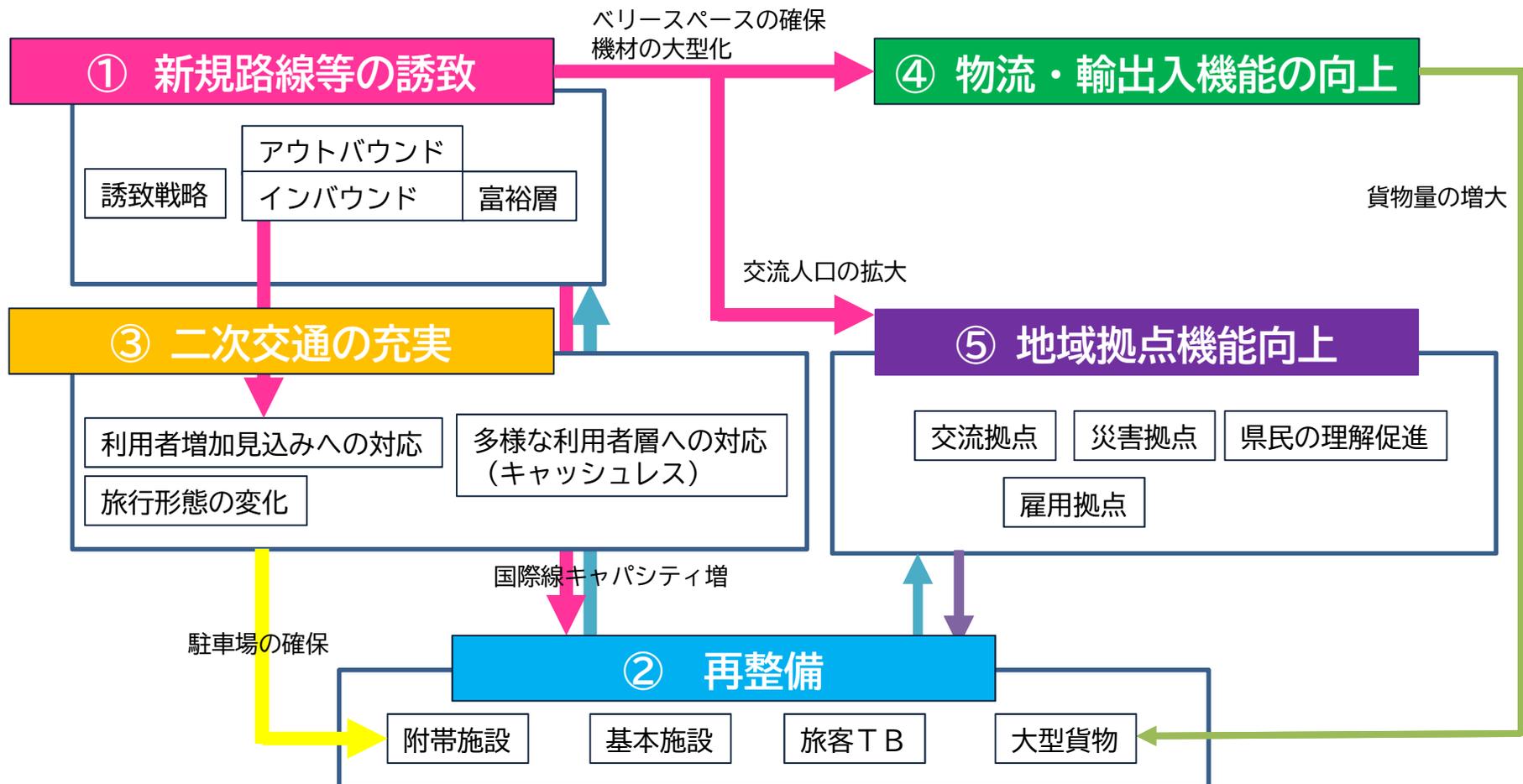
旅客数 **730** 万人

国内線 **589** 万人

国際線 **141** 万人

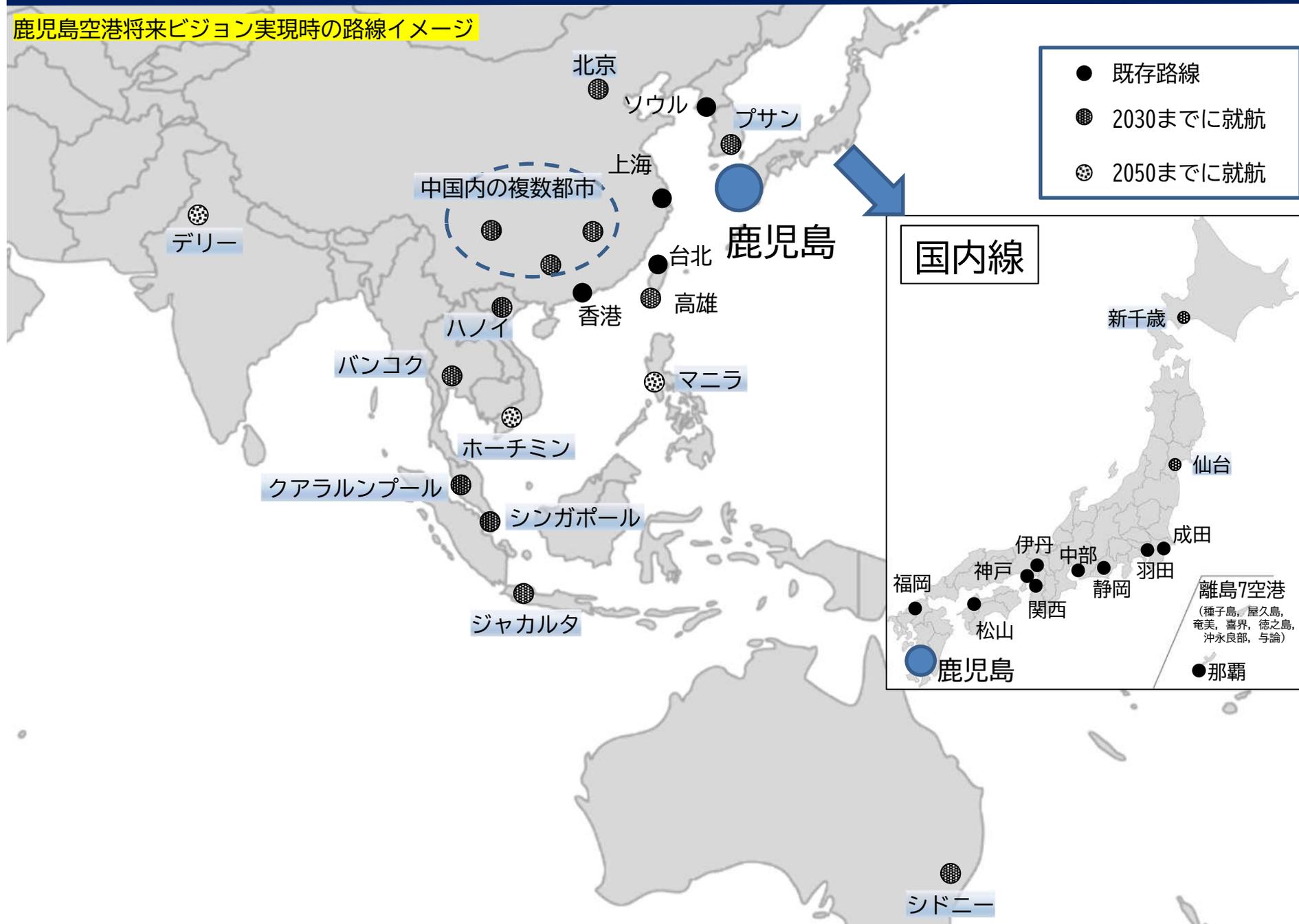
- 多様な航空ネットワークと高い満足度・利便性に裏付けられた日本の南のゲートウェイ
- 最新技術やカーボンニュートラルなど社会ニーズに対応した最先端の実証・実験空港
- にぎわい創出による地域経済振興拠点

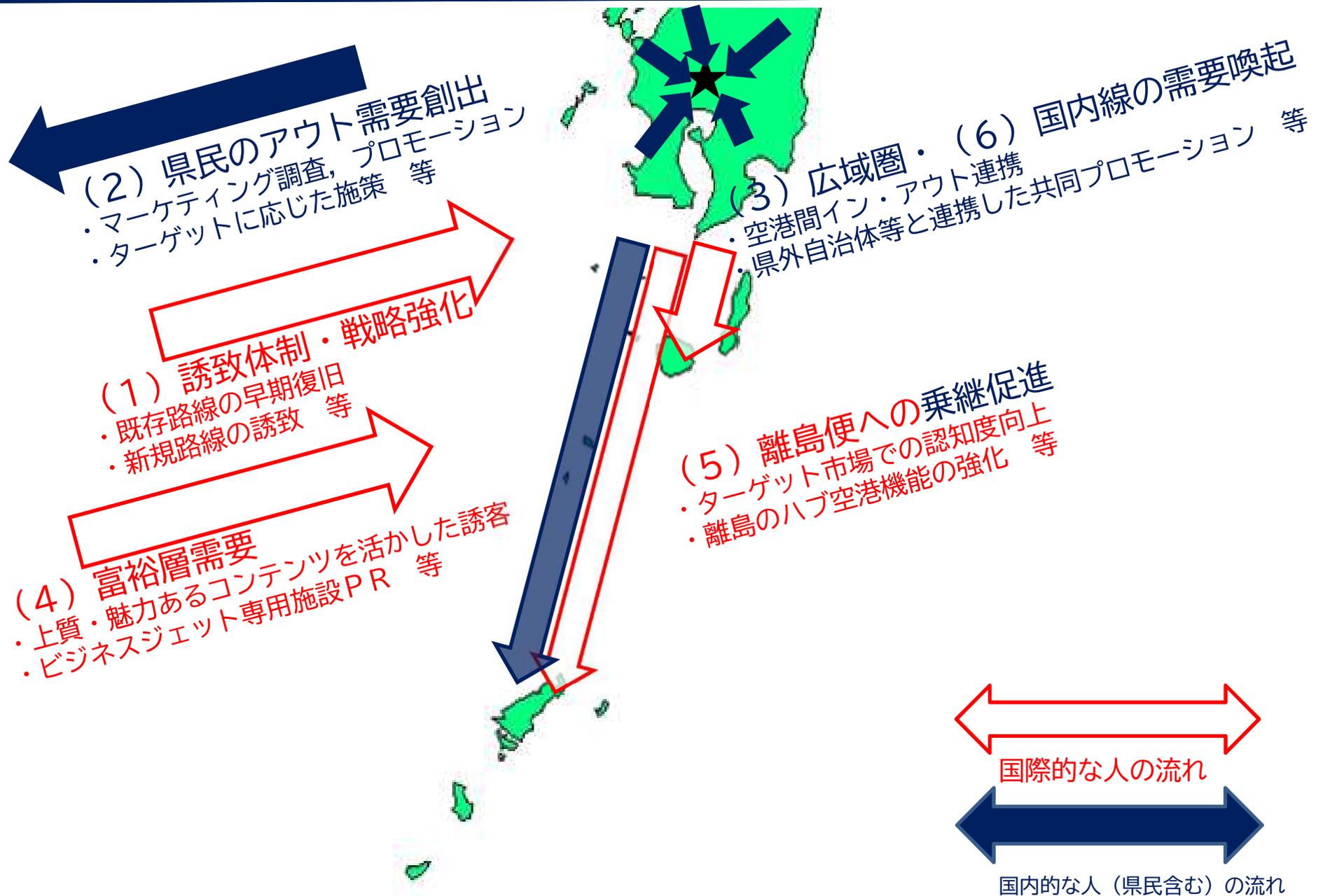
- 工程表の施策には、相互に連動・関連しながら検討が進むもののほか、利便性向上に係る施策などそれ自体としても検討が進む分野もあると考えられる。
- 施策の検討・実施に当たり、新たなノウハウや資金の必要性に迫られた場合には、空港民間委託(コンセッション)を検討



検討テーマ：1 新規路線の誘致について

鹿児島空港将来ビジョン実現時の路線イメージ





(1) 新規路線就航に向けた体制・戦略の強化

課題	対応策
ターゲット国・地域からの就航時期等の考え方	<p>① <u>まずは、新型コロナウイルス感染症収束後、運休となっている既存路線の早期復旧</u>を目指す。 (ソウル, 上海, 台湾, 香港, (+ハノイ))</p> <p>② <u>新規路線について、各国の経済成長度合いや航空需要等を勘案しながら、おおよその誘致時期を想定</u>。誘致に向けて、関係機関との情報共有・連携を強化。</p>

施策内容	主体	2022~2025年	2025~概ね2030年	概ね2030年~									
①既存路線の早期復旧	県 空港ビル 経済団体	<div data-bbox="712 997 1137 1177" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 韓国(ソウル), 中国(上海), 台湾(台北), 香港 ベトナム(ハノイ) </div>											
②新規路線の誘致目標時期の想定		<div data-bbox="817 1189 2072 1492" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">チャーター実績等のある都市, 経済成長著しい都市</td> <td style="text-align: center;">東南アジアの新興都市, 環太平洋の都市など</td> <td style="text-align: center;">アジアのその他新興都市</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 台湾(高雄) タイ(バンコク) シンガポール 韓国(プサン) </td> <td style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 中国(北京など複数都市) </td> <td style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> インドネシア(ジャカルタ) マレーシア(クアラルンプール) オーストラリア(シドニー)など </td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> インド(デリー) フィリピン(マニラ)など </td> </tr> </table> </div>			チャーター実績等のある都市, 経済成長著しい都市	東南アジアの新興都市, 環太平洋の都市など	アジアのその他新興都市	台湾(高雄) タイ(バンコク) シンガポール 韓国(プサン)	中国(北京など複数都市)	インドネシア(ジャカルタ) マレーシア(クアラルンプール) オーストラリア(シドニー)など			インド(デリー) フィリピン(マニラ)など
チャーター実績等のある都市, 経済成長著しい都市	東南アジアの新興都市, 環太平洋の都市など	アジアのその他新興都市											
台湾(高雄) タイ(バンコク) シンガポール 韓国(プサン)	中国(北京など複数都市)	インドネシア(ジャカルタ) マレーシア(クアラルンプール) オーストラリア(シドニー)など											
		インド(デリー) フィリピン(マニラ)など											

既存路線



新規路線



- ・ 航空分析の専門家から誘致ノウハウ等に関して助言等
- ・ 県、空港ビルや観光関係者とイン／アウト・外国航空会社の状況等に係る情報共有・誘致連携の強化

- ・ IATA需要予測，潜在需要
- ・ 都市（1人あたりGDP，友好関係，ビザ要件緩和等）
- ・ 航空会社分析（機材保有状況，日本路線就航状況，チャーター実績 経営状況等）
- ・ 延べ宿泊者数
- ・ 平均券面額
- ・ 関係者によるインセンティブ
- ・ 国の支援施策等

- ・ 鹿児島空港の強みを分析・マーケティングし，効果的なエアポートセールスの方法を検討
- ・ 県，空港ビルや観光関係者等と連携し，海外見本市・国際会議等の場を活用してPR

- ・ 観光プロモーションの強化
- ・ 県民のアウトバウンド需要の分析
- ・ 航空会社と連携したアウトバウンドプロモーション等

コロナ禍からの国際線回復に向けて留意が必要な点 鹿児島県

- コロナ禍からの国際線回復のタイミングには、国内外の感染状況や入国制限の状況、外国航空会社の経営状況など様々な要素が影響することが想定され、今後の状況の推移を注視することが必要
- 特に、回復の初期段階では、外国航空会社の経営状況、国内アウトバウンドマインドの回復状況などに留意し、適切な施策を実施することが必要

国外の状況

- 国内の感染状況、ワクチン接種率など
- ワクチンパッケージなど行動制限緩和の状況
- 入国制限緩和の状況や、海外旅行再開に向けた取組状況

国内の状況

- 国内の感染状況、ワクチン接種率など
- 行動制限緩和の状況、それによる感染状況の変化
- 入国時の隔離期間、検査等の必要性（大都市圏空港、地方空港での対応可能性）
- ビジネストラック・レジデストラックの運用状況
- 政府による試行的なインバウンドツアー再開に向けた取組の状況（※）

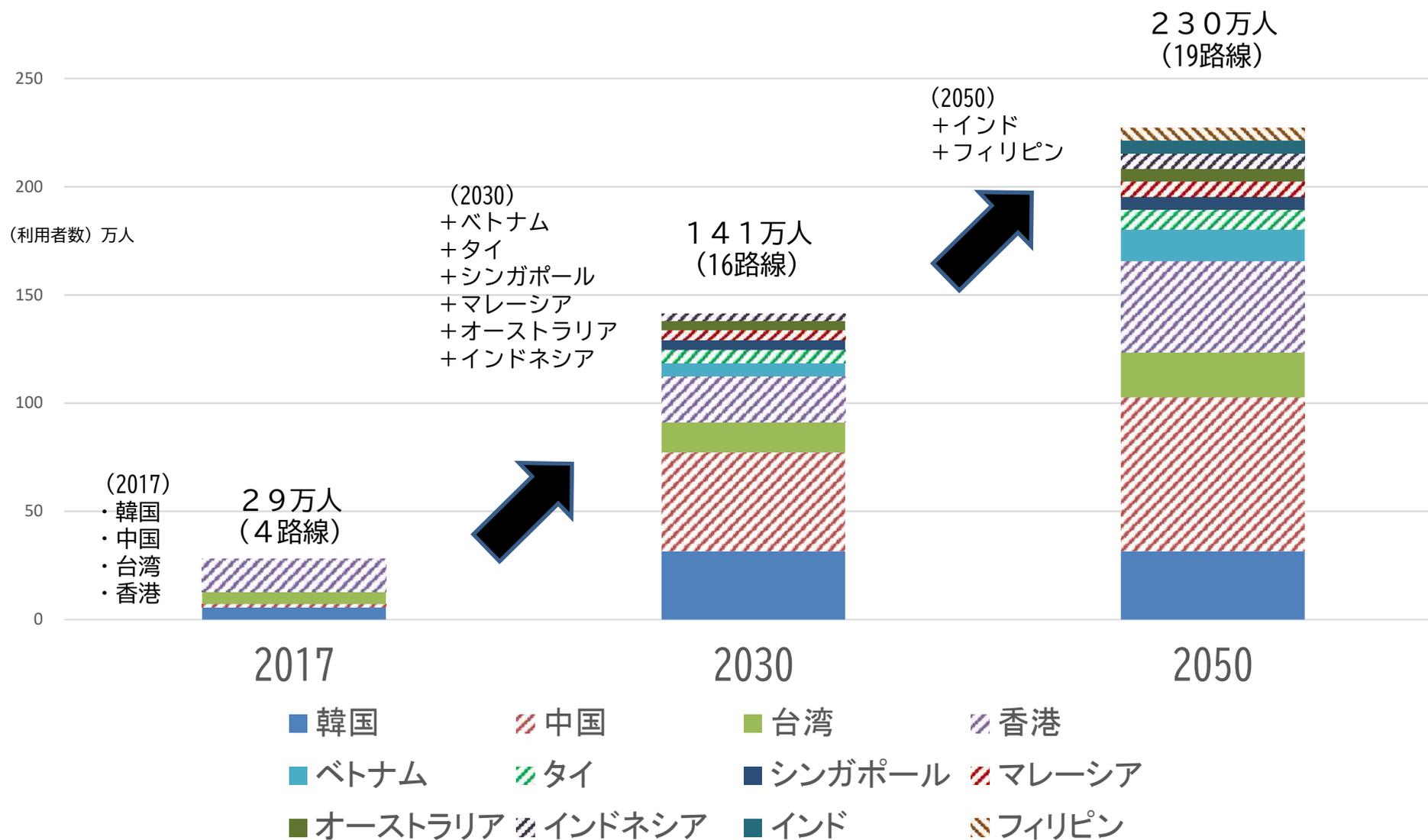
※ R2年度3次補正で政府における小規模パッケージツアーの実証実験が予算化（未実施）

外国航空会社の状況

- 経営状況
- 航空ネットワークの維持等の状況
- 短距離、長距離国際線の回復状況

海外旅行需要の回復状況

- 国内のアウトバウンド需要の回復状況（ビジネス、観光）
- 観光地における感染対策の進展状況

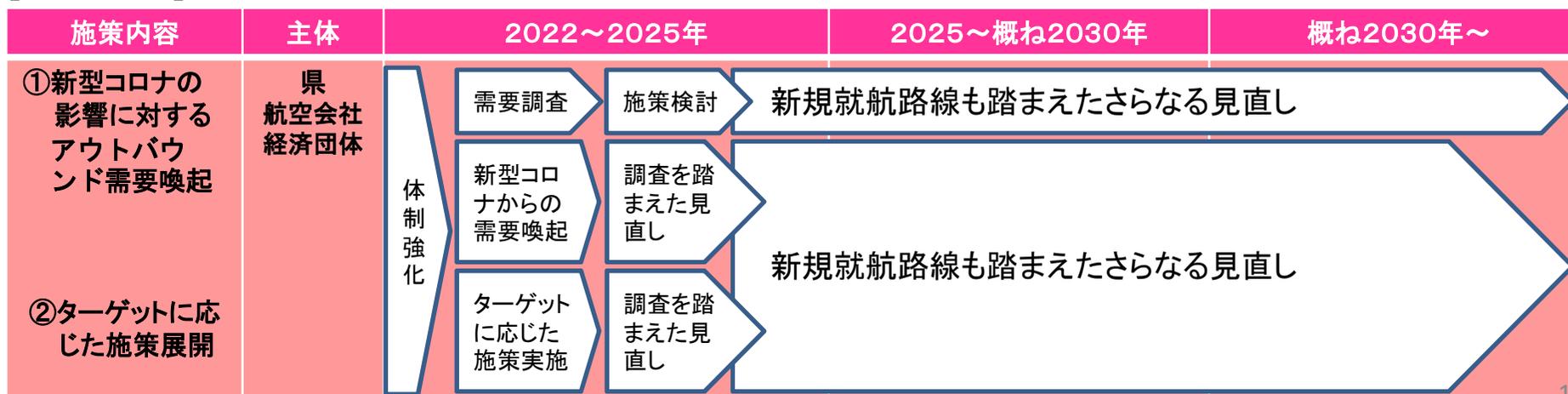


数値目標の設定に当たっては、将来需要の見通し（現状、人口・経済・政策動向、需要算定）に加え、「鹿児島空港のあり方検討委員会」における議論を踏まえて設定

(2) 潜在需要の喚起 (県民によるアウトバウンド需要の更なる取り込み)

課題	対応策
他空港に移出している県民のアウトバウンド需要の取り込み	<p>①新型コロナウイルスの影響により落ち込んだアウトバウンドの需要喚起</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県民の海外旅行需要マーケティング調査 ・航空会社と連携したプロモーション ・直行便を利用した(団体)ツアー助成の充実 ・アウトバウンド対策の体制強化, 施策検討 <p>②高校生や大学生といった若い年齢層, ビジネス, 観光・レジャー目的等ターゲットに応じたきめ細かい施策の展開</p> <p>【全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県民の海外旅行需要マーケティング調査(再掲) ・新規路線誘致においてもアウトバウンド需要を考慮 <p>【ビジネス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存路線の利用拡大に向けたニーズの把握 ・海外へのビジネス進出支援 ・企業への周知・PR等 <p>【若者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若者による海外旅行体験の促進, 海外旅行PR強化 ・海外への修学旅行促進

【スケジュール】



(3) 潜在需要の喚起（広域圏の需要の取り込み）

課題	対応策
① 県外の空港等から入国し、鹿児島空港から出国などインバウンドの広域観光ネットワークの構築	① 大都市圏空港，九州内の空港との連携 <ul style="list-style-type: none"> 鹿児島空港を含めたオープンジョー旅行商品の造成促進に向けた取組 県外自治体等との連携による共同プロモーション 広域周遊観光ルートを活用したプロモーション
② 本県に限らない，九州内のアウトバウンド需要の取り込み	② 隣県在住者の鹿児島空港の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> 隣県在住者のニーズ把握，情報提供の強化など鹿児島空港からのアクセス向上に向けた取組 ③ 独自路線の誘致など他空港との差別化 <ul style="list-style-type: none"> 戦略的なエアポートセールスの展開

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
① 他空港との連携	県 航空会社 経済団体	旅行商品のニーズ把握・情報収集	旅行会社・観光団体との連携強化	旅行商品の造成促進
		県外自治体との連携可能性に向けた情報収集	広域周遊観光ルート等活用による共同プロモーション	より多くのエリアとの連携強化
② 隣県在住者へのアプローチ		隣県在住者のニーズ調査・情報提供強化	アクセス向上に向けた意見交換	南九州からのアクセス性のさらなる向上に向けた取組
③ 他空港との差別化		効果的なエアポートセールスの調査・分析	航空分析専門機関の助言等を得ながら，関係者の連携による効果的なエアポートセールスの実施	

(4) 潜在需要の喚起（富裕層のインバウンド需要の更なる取り込み）

課題	対応策
富裕層のインバウンド需要の取り込み	<p>①鹿児島の上質・魅力あるコンテンツを活かした誘客</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界自然遺産など富裕層誘致にも効果的な県内の観光コンテンツの磨き上げ、関係機関と連携したプロモーション ・訪日富裕旅行客の実態を踏まえたエアポートセールスの展開 <p>②ビジネスジェット専用施設の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・桜島（ビジネスジェット専用施設）の利用促進に向けたプロモーション

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
①上質・魅力あるコンテンツを活かした誘客	県 空港ビル 経済団体	富裕層ニーズの情報収集	観光コンテンツの磨き上げ 効果的なプロモーション	よりきめ細かくターゲットに応じた効果的なプロモーション等の実施
②ビジネスジェット専用施設の利用促進		効果的なプロモーションに向けた情報収集	海外見本市・国内富裕層向け旅行会社等へのPR	さらなる利用促進に向けた需要調査・分析、プロモーションの実施

検討テーマ:1 新規路線の誘致について

(5) 潜在需要の喚起（離島便への乗り継ぎ促進によるインバウンド需要の更なる取り込み）

課題	対応策
鹿児島空港を經由した離島への乗り継ぎ需要の喚起	<ul style="list-style-type: none"> ①奄美の世界自然遺産登録を契機としたターゲット市場での認知度向上 <ul style="list-style-type: none"> ・海外プロモーションの強化 ・鹿児島空港における離島情報の発信強化 ・離島における外国人旅行者の受入環境整備 ・鹿児島空港と離島空港との共同プロモーションなどの空港間連携強化 ②離島のハブ空港機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・旅客ターミナルビル改修等による国内際の乗継利便性の向上 ③離島への送客強化 <ul style="list-style-type: none"> ・航空会社の系列を超えた離島便の販売強化 ・離島航空会社・県間の連携強化 ・鹿児島空港と離島空港を結ぶ周遊チャーターの実施

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～	
①ターゲット市場での認知度向上	県 空港ビル 航空会社	JNTO等との連携による海外プロモーション強化	最新のデジタルマーケティング手法も活用し、さらなる海外プロモーション強化		
		鹿児島空港における離島情報の発信強化	鹿児島空港のインバウンドに応じた多言語化など効果的な情報発信強化		
		Wi-Fi等の受入環境整備の強化	離島における外国人旅行者の受入環境整備		
②離島ハブ空港機能強化		鹿児島空港・離島空港の人的交流の維持確保	共同プロモーションの強化		
		改修等のタイミングに合わせた国内際の乗継利便性向上			
		航空会社の系列を超えた離島便の販売強化			
③離島への送客強化		離島航空会社・県間の連携に向けた意見交換	連携による離島誘客等の強化	さらなる連携強化に向けたニーズ等把握	
		鹿児島空港・離島空港の周遊チャーター検討	チャーター実施		

(6) 潜在需要の喚起（国内線の需要喚起）

課題	対応策
新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける国内線の需要喚起	<p>① <u>コロナウイルス感染症の影響を受けた国内線の復便・増便等に向けた取組</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>ワーケーションなどコロナを契機とした安心・安全な新しい旅の推進</u> ・ <u>航空会社・県の連携による効果的なプロモーション</u> 等 <p>② 県外自治体等との連携による共同プロモーション【再掲】</p> <p>③ 広域周遊観光ルートを活用したプロモーション【再掲】</p>

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～	
①国内線 需要喚起 ②共同 プロモーション ③広域周遊観光 プロモーション	県 空港ビル 航空会社	復便状況等を踏まえ、安全・安心な旅・需要喚起に向けた情報収集、施策の検討	鹿児島空港への国内線のさらなる増便等		
		県外自治体との連携可能性に向けた情報収集	広域周遊観光ルート等活用による共同プロモーション	より多くのエリアとの連携強化	
		両県民のニーズ調査・情報提供強化	アクセス向上に向けた意見交換	南九州からのアクセス性のさらなる向上に向けた取組	

●再整備の検討に当たっては、鹿児島空港の利用者数、駐車場等の付帯施設への需要、物流の需要など、鹿児島空港の利用状況を総合的に踏まえて検討することが必要

主体 県

鹿児島空港に関わる多くの団体(経済界・航空会社・空港ビル・二次交通事業者・貨物事業者等)の意見を取りまとめ、鹿児島空港の将来のビジョンを描き、再整備のあり方、具体的な規模を算定

計画段階

要望段階

主体 県→国

- ・施設の再整備に当たっては、必要な施設規模等を示し、国に空港整備要望や開促協要望を通じ要望
- ・その他の施策については、各主体が実施を継続

整備段階

主体

基本施設(エプロン等) 国

※ 空港法の規定により県が3分の1を負担

ターミナルビル 空港ビル会社

付帯施設(駐車場等) 国

完成



基本施設

- －施設規模の積算・配置計画
- －大型貨物専用機の受入体制整備

附帯施設 その他施設

- －駐車場, 格納庫, 給油施設の再整備

旅客ターミナルビル

- －国内線TB・国際線TBの一体的整備
- －新たな航空需要・技術に対応した施設・設備整備
- －利便性向上を図るための施設・設備整備

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
基本施設	県(要望) →国	目標を踏まえた施設規模, 配置に係る検討	国への要望(県)	基本施設改修(国)
旅客ターミナルビル	空港ビル	ターミナルビル再整備に係る検討		ターミナルビル再整備等
附帯施設 その他施設	県(要望) →国 各事業者	目標を踏まえた施設規模, 配置に係る検討	国への要望(県)	附帯施設改修(国) その他施設改修(各事業者)

(1) 基本施設	
課題	導入・整備等を検討する具体的な機能等
<p>①目標を踏まえて国際線旅客が増加すると、<u>駐機スポットが不足</u>する可能性。</p>	<p>①目標を踏まえ、必要なスポットの数・サイズ、設備について、<u>施設規模の積算と施設配置図案を作成</u></p> <p>＜検討項目＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・需要に応じたエプロン拡張とスポットの適正配置 ・自走イン・アウト可能なスポット整備 ・離島用PBBを想定したスポット整備
<p>②環境に配慮した基本施設の充実</p>	<p>②カーボンニュートラルを念頭に、<u>再生可能エネルギーの活用、環境配慮型設備の導入</u>なども検討</p> <p>＜検討項目＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・マーキングの充実 ・タイダウンリング設置 ・ブラストフェンス設置 ・GSE整備工場 ・ビジネスジェット利用者の円滑な動線の確保 ・SAF等の新燃料の採用状況を踏まえた地上施設 ・固定式GPU整備 ・ハイドラント設備 など
<p>③鹿児島空港においては、<u>大型貨物専用機の受入体制</u>が十分に整備されていない。</p>	<p>③<u>航空物流に関するニーズや費用対効果を踏まえつつ</u>、新型の大型貨物専用機が旋回するための誘導路帯の拡張や、貨物機用のスポットの増設等の必要性を検討</p> <p>＜検討項目＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型貨物専用機に対するニーズ ・平行誘導路の拡張 ・貨物機用のスポットの増設 ・走行区域の舗装強度 ・ドローンなどの最新技術の活用に対するニーズ

(2) 旅客ターミナルビル①	
課題	導入・整備等を検討する具体的機能等
<p>① <u>施設規模の積算・配置計画</u> 目標を踏まえ、国際線が増便した場合、利用人員の増加に対応した施設の拡張が必要</p> <p>② <u>国際便から離島便への乗継動線の円滑化</u></p>	<p>① <u>国内線TB・国際線TBの一体的整備</u> (ア) 目標を踏まえ、基本施設の再整備と併せて、<u>国内線TB・国際線TBの一体化</u>による旅行者の動線の円滑化など必要な再整備を検討 (イ) この際、カーボンニュートラルを念頭に、<u>再生エネルギーの活用</u>、<u>環境配慮型設備の導入</u>なども検討 <検討項目> ・十分なスペースの確保（待合室、保安検査場 等） ・免税売店の拡充、ショップ・レストラン等の充実 ・カウンターの増設・拡張</p>
<p>③ <u>新型コロナウイルスの流行や技術革新等を契機とした航空業界における変化への対応</u></p>	<p>② <u>新たな航空需要・技術に対応した施設・設備整備</u> (ア) 基本施設や旅客TBの再整備に併せて、<u>非接触対応</u>、<u>DXの推進</u>といった諸課題に対応 <検討項目> ・FAST TRAVELの推進 ・地上支援業務への先端技術等の導入 ・空港制限区域内の自動走行技術の導入 ・空港内のDX化の推進（広告媒体、案内表示等） ・各社共通で使用できるシステムの構築（カウンター、ハンドリング使用機器等）</p>

(2) 旅客ターミナルビル②	
課題	導入・整備等を検討する具体的機能等
<p>①多くの離島便を運航するJAC便は、<u>空港南端のオープンスポットにおいて離発着</u>。また、<u>PBBに接続されていないため、乗降時に風雨にさらされるなど、利用者の利便性確保に課題</u></p>	<p>① <u>PBBの再配置・増設</u> <検討項目> ・基本施設の再整備と併せ、<u>旅客ターミナル中央部等への配置も含め利便性を考慮した箇所への離島便の配置</u>、<u>離島便に対応できるPBBの導入</u>など</p>
<p>②国際線TBにおける飲食店等の充実など、<u>空港の滞在時間をより一層楽しめるようにするための仕掛け</u></p>	<p>② <u>滞在時間を充実させる空間づくり</u> <検討項目> ・<u>テナントの充実（飲食店、売店等）</u> ・<u>休憩施設、特殊施設（ラウンジ等）の充実</u></p>
<p>③今後増加が見込まれる、外国人、高齢者、障害者、妊産婦等の<u>多様な利用者の利便性向上への対応</u></p>	<p>③ <u>利用者に「優しい」施設・設備整備</u> 移動支援設備の充実を図るとともにユニバーサルデザインを推進するなど、<u>バリアフリー化への対応</u> <検討項目> ・<u>動く歩道の充実やパーソナルモビリティの導入</u> ・<u>動線のフラット化</u> ・<u>カームダウン・クールダウン設備整備</u> など</p>

(3) 附帯施設, その他施設	
課題	導入・整備等を検討する具体的機能等
<p>①目標や今後の需要を踏まえた必要な<u>駐車場の確保</u></p>	<p>①駐車スペースの確保 <検討項目> <u>駐車場の立体化などピーク時においても必要な収容数を確保</u></p> <p>②駐車場へのアクセシビリティ向上 <検討項目></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デジタルサイネージやモバイルアプリの活用等, <u>駐車場の混雑状況を旅客が容易に把握できる仕組みの構築</u> ・<u>民間駐車場から空港への送迎バスをはじめとした空港へのスムーズな移動手段・動線の確保</u>
<p>②目標や今後の需要を踏まえた<u>その他の空港施設機能の強化・確保</u></p>	<p>③空港機能の強化にあたり, 必要な空港関連施設を再配置・拡張し, 様々な需要に対応した施設規模・機能を確保 (施設の例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・格納庫 ・給油施設 など

(1) 利用者の増加見込みへの対応

課題	対応策
<p>目標等に対応した<u>輸送供給量の増加</u>を図る必要</p>	<p>①旅客需要に応じた<u>輸送供給量の増加</u>，<u>路線の充実</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・早朝・深夜便の運航 ・<u>南九州圏の旅客需要の取り込み</u> 等 <p>②ドライバー不足への対応，<u>効率的な輸送供給量の増加</u>に資する<u>無人自動運転</u>，<u>空飛ぶクルマ等の最新技術の導入</u></p> <p>※ 国では，2025年を目途とした高速道路での完全自動運転の実現を目指している。</p> <p>※ 北薩地域と鹿児島空港を連結する「北薩横断道路」が整備中</p> <p>※ 今後の輸送供給量の増加などで必要に迫られた場合には，新たな交通モードについても検討</p>

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
①輸送供給量の増加	交通事業者	国際線の復便状況など新型コロナの収束状況に応じた増便	増加する輸送需要に応じた増便・連節バスなど輸送供給力の増加	
②最新技術の検討	県，交通事業者	無人運転の実証実験等に関する情報収集，意見交換	鹿児島空港への実証実験等に向けた検討	さらなる最新技術の導入に向けた情報収集・実証実験の検討

(2) 多様な利用者の増加への対応

課題	対応策
今後増加が見込まれる、外国人、高齢者、障害者、妊産婦等の多様な利用者の利便性向上への対応	<p>① 決済／言葉／移動の不安解消</p> <ul style="list-style-type: none"> デジタル技術の導入（音声案内などによりバス乗り場等への動線が容易に分かるモバイルアプリの導入など） バスチケット購入に係るキャッシュレス化 <p>② 車椅子の方や、荷物が大きい旅行者等が移動しやすい環境づくりに資するユニバーサルデザインタクシーの導入促進</p>

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
① 決済／言葉／移動の不安解消	空港ビルバス事業者 県	デジタル技術の有効性等に係る情報収集・意見交換	インバウンド等の利用状況に応じ、デジタル技術の導入に係る検討	インバウンド等のニーズに応じたさらなる決済・言葉・移動に係る円滑化の取組
		タッチ決済・QRコードなどを活用したキャッシュレス化の検討	MaaSなどの技術も活用したさらなる決済等に係る円滑化の取組	
② ユニバーサルデザインタクシーの導入促進	タクシー事業者 県	UDタクシーの導入支援／普及啓発	UDタクシーが鹿児島空港からの移動で容易に利用できるよう、さらなる導入に向けた取組等を検討	

(3) 旅行形態の変化への対応

課題	対応策
<p>今後増加が見込まれる、<u>外国人旅行者による個人観光に対応した移動円滑化の確保</u></p>	<p>① <u>レンタカー利用の利便性向上</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>レンタカー利用者への空港内貸渡や無人サービス</u>をはじめ、利便性向上に係る取組 <p>② <u>二次交通のDX対応</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関利用のシームレス化や、デマンド運行に資する <u>MaaSの導入</u>、円滑・迅速な決済が可能となる <u>顔認証決済サービスの導入</u>など、最新技術の活用に関する検討等

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
① レンタカー利用の利便性向上	県 空港ビル レンタカー 事業者	国内国際線の利用増に応じ、空港内貸渡等に係るニーズ等を情報収集	空港内貸渡等の実施に向けた調査	利便性向上に向けた最新のサービス等に係る検討
② 二次交通のDX対応	県 交通事業者	MaaSによる移動円滑化等に関する調査・分析	利用者ニーズ等を踏まえ、MaaSや顔認証サービスなど最新技術の導入検討	

(1) 航空貨物の利用促進

課題	対応策
鹿児島空港国内線を経由し、又は、鹿児島空港国際線から直接輸出する航空貨物の増加	<p>①貨物輸送供給力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空機のベリースペースの効率的な利用・確保 <ul style="list-style-type: none"> (ア) 輸送供給とニーズのマッチングの現状や、他空港の取組、フォワーダーの意向等に関する調査、それを踏まえた施策の検討 (イ) 貨物需要に応じた輸送力の確保に向けた検討（LCCによる貨物輸送供給、旅客需要に応じた機材の大型化） 航空貨物輸送の利用促進に向けた周知・PR <p>②既存品目の輸送量増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 魚介類や工業製品など現在鹿児島空港から輸送されている品目の輸送に当たっての課題・利用促進策等に係る調査 <p>③取扱い品目数の増加（潜在需要の喚起）</p> <ul style="list-style-type: none"> 肉類など現在鹿児島空港における取扱いがない品目の輸送に当たっての課題・利用促進策等に係る調査

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
①貨物輸送供給力の強化	県 (物流事業者等)	輸送供給とニーズのマッチング等の現状に関する調査	調査を踏まえた施策の検討	貨物需要に応じた輸送力の強化
②既存品目の輸送量増加		既存品目の輸送課題・利用促進策等の調査	調査を踏まえた利用促進等に向けた検討	新規就航国に係る輸出入ニーズ、さらなる取扱い品目の拡大等に向けた検討
③取扱い品目数の増加		新規品目の輸送課題・利用促進策等の調査		

(1) 地域の拠点機能の向上

課題	対応策
<p>鹿児島空港が地域の賑わいの拠点や交通の拠点として、国内際線の旅行客に限らず、地域住民やビジネス客等による空港利用も促進</p>	<p>①交流拠点機能の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 鹿児島空港を鹿児島観光のショーケースとして、県内の観光情報の発信、特産品の販売機会の創出、県内／南九州への送客機能の強化 鹿児島島の魅力が伝わる飲食店等の充実 地域住民や観光客が訪れたいくなる鹿児島空港を目指し、エンターテインメント性、イベント性などを強化（乳幼児連れの利用者にも配慮） <p>②雇用の拠点機能の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> 教育旅行や研修等における空港利用の促進 コワーキングスペース・ワーケーションスペースなどビジネス利用の拠点機能を強化 <p>③災害時の拠点機能の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害対応施設としての活用可能性等を視野に入れた施設のあり方を検討 <p>※ 旅客ターミナルビルの改修等に合わせて検討しつつ、可能なものは随時検討・実施</p>

【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
<p>①交流拠点機能の充実</p> <p>②雇用の拠点機能の拡大</p> <p>③災害時の拠点機能の維持・確保</p>	<p>空港ビル 県 霧島市 国</p>	<p>鹿児島観光のショーケースとしての機能の充実、飲食店等の充実、エンタメ性・イベント性の強化</p>	<p>さらなる教育旅行等における空港利用、ビジネス利用ニーズ等に係る情報収集・検討</p>	<p>災害対応施設としての活用可能性等を視野に入れた施設のあり方を検討</p>

(2) 県民等の理解促進

課題	対応策
<p>鹿児島空港の<u>カーボンニュートラル化やSDGs等の取組</u>を進めることにより、鹿児島空港の果たしている役割等について普及・啓発</p>	<p>① <u>鹿児島空港のカーボンニュートラル化</u>を目指し、国の取組とも歩調を合わせた施策を推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルビルのZEB化、太陽光発電の導入などカーボンニュートラルに資する施策の推進 ・鹿児島空港をカーボンニュートラル・SDGs教育の拠点として取組を発信 <p>※国では、令和3年度に、空港のカーボンニュートラル化に向けた実証実験を行い、ガイドライン策定を目指している。 ※ZEB：Net Zero Energy Buildingの略称で、建物の年間の一次エネルギーの消費量の収支をゼロにすることを旨とした建物のこと。</p>

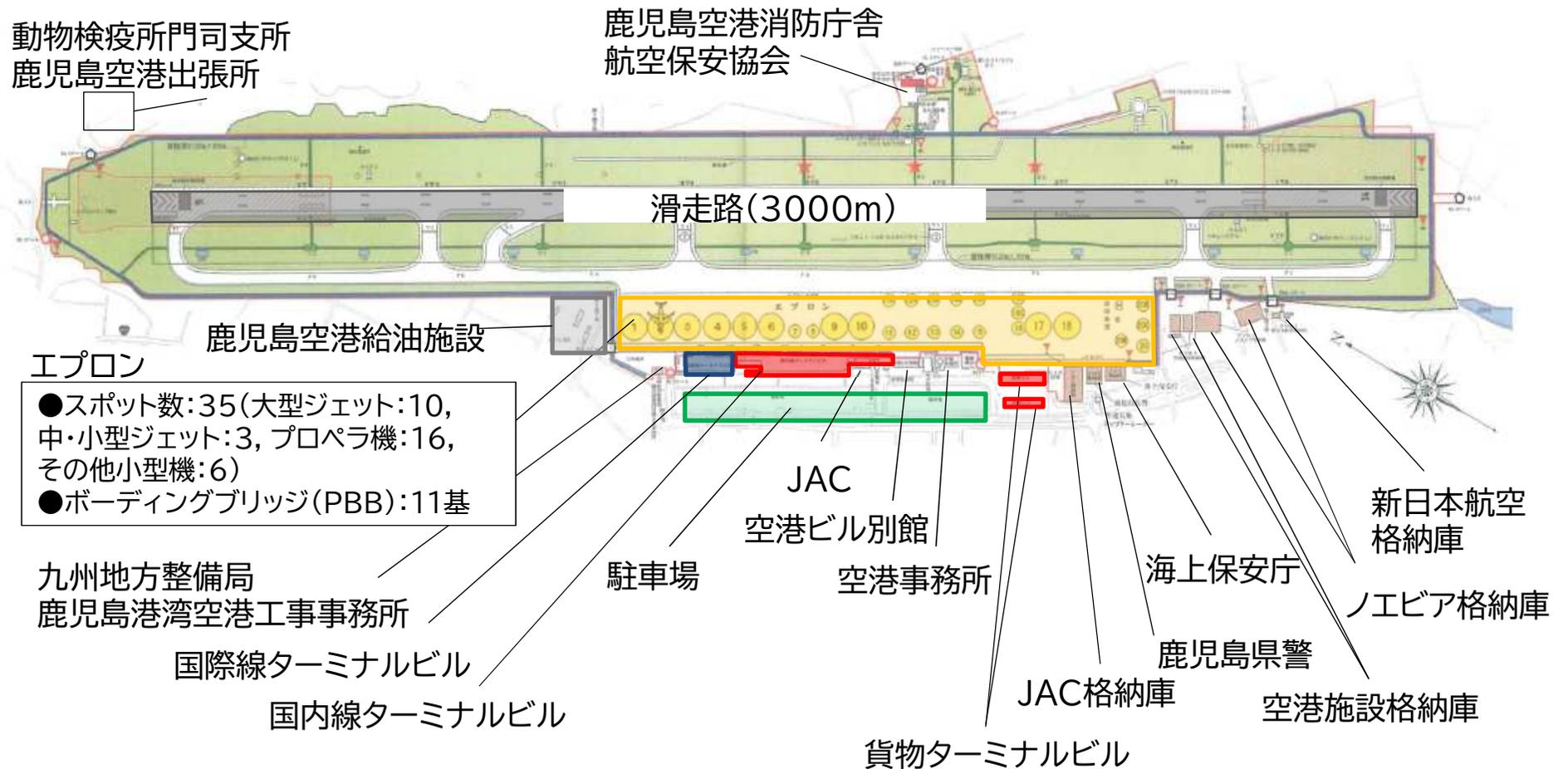
【スケジュール】

施策内容	主体	2022～2025年	2025～概ね2030年	概ね2030年～
<p>カーボンニュートラル化を目指した取組</p>	<p>県 空港ビル エコエア ポート協 議会</p>	<p>国のガイドラインを踏まえ、エコエアポート協議会を通じて施策を検討</p>	<p>ZEB化・太陽光発電などのカーボンニュートラル施策の導入等に向けた取組</p>	<p>2050年のカーボンニュートラル化に向けた国の施策動向を注視しつつ、エコエアポート協議会を通じて、さらなる施策を検討・実施</p>
<p>カーボンニュートラル・SDGsに係る取組状況を踏まえ、県民等に対して効果的に発信</p>				

- 鹿児島空港は、昭和47年に、国管理空港として現在の霧島市に開港し、令和4年に開港50周年を迎える

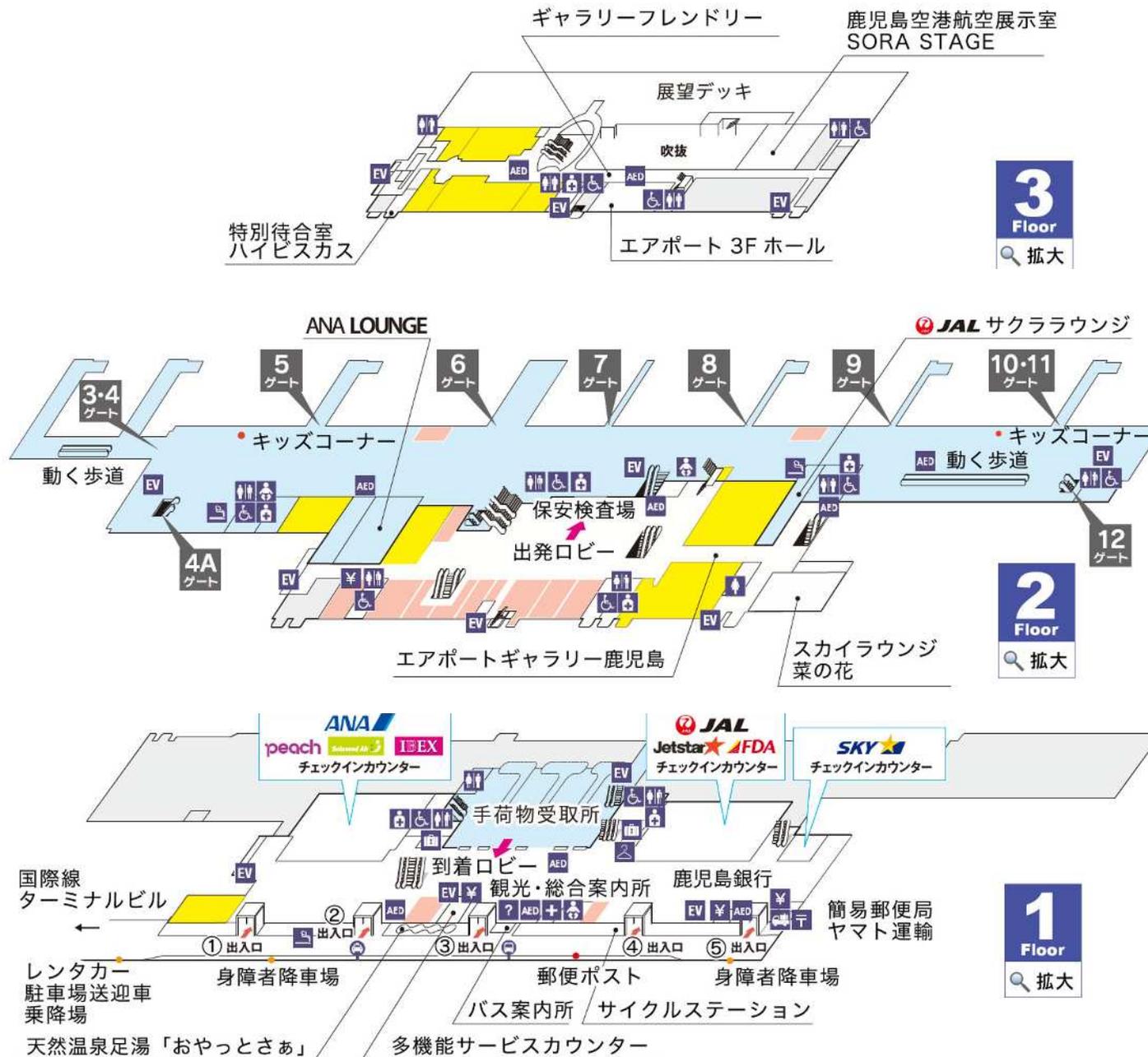
昭和47年	鹿児島空港（国内線ターミナルビル・貨物ターミナルビル）供用開始
昭和55年	滑走路延長（2,500m→3,000m）
昭和57年	国際線ターミナルビル供用開始
昭和63年	新貨物ターミナルビル供用開始
平成4年	運用時間延長（13時間→14時間）
平成7年	国内線ターミナルビル増築供用開始
平成9年	国際線ターミナルビル増築供用開始
平成25年	駐車場リニューアルオープン（空港ビルディング(株)による運営開始）
平成27年	入国審査場の拡張・審査ブースの増設
平成29年	運用時間延長（14時間→15時間）
令和2年	国際線ターミナルビル増改築完成
令和4年	鹿児島空港開港50周年

項目	概要
空港の種別	拠点空港 (国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港) 国管理空港
設置管理者	国土交通大臣
所在地	鹿児島県霧島市溝辺町
標点位置	北緯31度48分12秒、東経130度43分10秒
標点標高	271.6m
告示面積	1,943,579m ²
着陸帯	3,120m×300m
滑走路	3,000m×45m(LA-1)
誘導路	2,835m×23m、28.5m、30m、40m
エプロン	256,068m ² 大型ジェット機用10スポット、中型・小型ジェット機用3スポット、プロペラ機用16スポット、 小型機6スポット
駐車場	1,590台
無線施設	VOR/DME、ILS、AG、RAG 等
ターミナルビル	国内線 32,109.76m ² (RC地下1階地上5階建) 国際線 6,064.58m ² (RC地上3階建)
運用時間	7:00～22:00(15時間)



※ 交通政策課作成

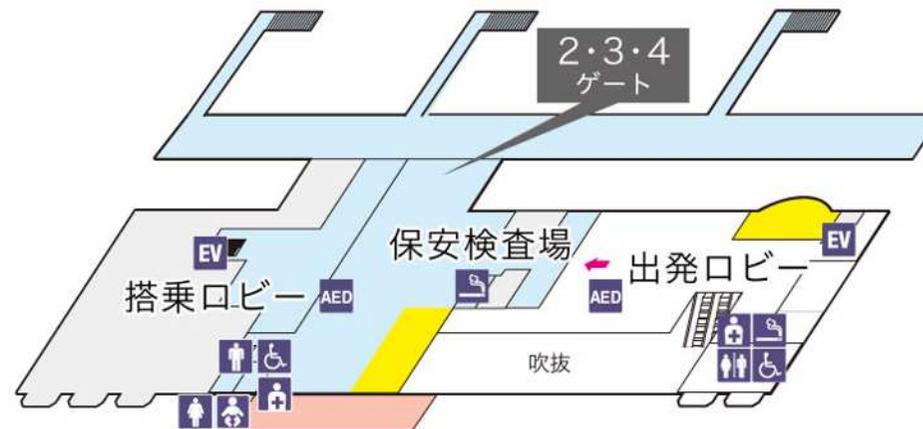
(参考) 鹿児島空港フロアマップ (国内線ターミナル)



3
Floor
拡大



2
Floor
拡大



1
Floor
拡大

