

新ターミナルビル整備に向けた現状と課題

令和4年12月

高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議

1. 新ターミナルビル整備に係るこれまでの検討経緯

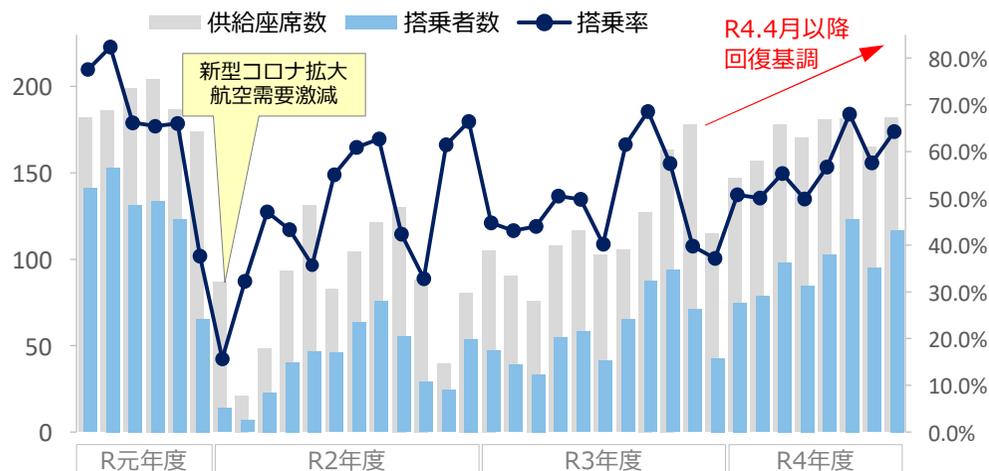
平成30年度	第1回検討会議 (H30/5/8)	<ul style="list-style-type: none"> ● 高知龍馬空港を取り巻く事業環境、空港施設の現状の共有
	第2回検討会議 (H30/8/8)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港施設の機能強化に関する現状と課題の掘り下げ、他空港事例の共有
	第3回検討会議 (H30/11/16)	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設整備計画の方向性（必要な機能や規模のイメージ）の確認
	第4回検討会議 (H31/2/13)	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設整備計画（ターミナル内部の配置案、動線等） ● 基本構想・基本設計・実施設計に向けたスケジュールの確認
令和元年度	第5回検討会議 (R元/9/12)	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本構想(案)の中間報告 (国際・国内供用ターミナルビル、延床面積約6,000m²、概算整備費用約42億円)
	第6回検討会議 (R2/1/22)	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本構想(案)の報告・承認 (国際線専用ターミナルビル、延床面積約4,000m²、概算整備費用約29億円)
令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、世界全体の航空需要の回復は令和6(2024)年頃になるとの関係団体が示していることなどを踏まえ、整備については一旦立ち止まり、再開の時期を見定めるべきと判断 ● 設計予算を減額補正 	

2. 現状と課題

(1) 国内線・国際線の需要回復動向

国内線

- 国内航空会社（ANAグループ、JALグループ）
2023(R5)年3月期の通期業績予想において、**2022(R4)年度末の国内旅客数の見通しを2019年度比でコロナ前水準の85～95%まで回復**するとの見通しを発表
- 高知龍馬空港発着路線（全路線）
2022(R4)年11月の搭乗実績は、昨年同月比で207%まで回復。コロナ禍前の**2019(R元)年11月と比較しても、83%まで回復**



高知龍馬空港発着路線の搭乗率の推移

国際線

- 国際航空運送協会（IATA）
2022(R4)年3月、世界全体の航空需要は2024(R6)年までに、**国際線の航空需要は、2025(R7)年までにコロナ以前の水準に回復**する見通しを発表
- 国連世界観光機関（UNWTO）
「世界観光指標」(R4年6月発表)において、**世界の海外旅行市場が2019(R元)年水準への回復する時期を2023(R5)年と予測する専門家の割合が、最も多い結果**になったと公表

※政府は、**2030(R12)年までに訪日外国人観光客数を年間6,000万人**とすることを目標に掲げている

表 世界の航空需要の回復見通し

地域	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
世界全体	47%	83%	94%	103%	111%
国際線	27%	69%	82%	92%	101%
国内線	61%	93%	103%	111%	118%
アジア	40%	68%	84%	97%	109%

出典:IATA/Tourism Economics Air Passenger Forecast、2022年3月

国内線・国際線の航空需要は、2025(R7)年までに、コロナ前の水準まで回復する見通し

(2) 新型コロナウイルス収束に伴う入国制限緩和の見通し

- 令和2年以降、多くの国々で新型コロナウイルス感染症の感染状況に応じた出入国制限の緩和や強化が繰り返されてきたが、**現在はアジアの一部地域を除いて、緩和されている**

新型コロナウイルス感染症に関連した日本入国時の検疫措置 (R4/12/20時点)

ワクチン接種明書	出国前検査証明書	質問票	到着時検査	入国後検査
あり	不要	必要	なし	なし ※有症者のみ実施
なし	必要			

- 我が国においても、本年10月11日に、水際対策が大幅に緩和され、個人旅行の解禁、入国者総数の上限撤廃のほか、**準備が整った全ての空港で国際線の受入れ再開が可能となった**

地方空港における国際線の運航再開状況
(R4/12/20時点、事務局調べ)

<定期便>

空港名	路線	航空会社	就航日
仙台空港	仙台-台北	エバー航空	2023(R5).1.18予定 (週4往復)
新潟空港	新潟-台北	タイガーエア台湾	2023(R5).1.17予定 (週2往復)
広島空港	広島-台北	チャイナエアライン	2023(R5).1.4予定 (週4往復)
米子空港	米子-ソウル	エアソウル	来年春 (未定)
高松空港	高松-ソウル	エアソウル	2022(R4).11.23 (週3往復)
高松空港	高松-台北	チャイナエアライン	2023(R5).1.19予定 (週4往復)
熊本空港	熊本-仁川	ティーウェイ航空	2023(R5).1.5予定 (週3往復)

<チャーター便>

空港名	路線	航空会社	就航日
青森航空	青森-台北	エバー航空	2023(R5).4.13予定 (15往復)
仙台空港	仙台-バンコク	タイ国際航空	2022(R4).12.26予定 (3往復)
松山空港	松山-ホーチミン	ベトジェット・エア	2022(R4).12.30から 2023(R5).1.3まで予定 (1往復)
松山空港	松山-台北	エバー航空	2023(R5).2.4~2.8予定 (2往復)
宮崎空港	宮崎-ソウル	アジアナ航空	2023(R5).1月~2月予定 (週2往復)
鹿児島空港	鹿児島-ソウル	大韓航空	2023(R5).1.12~2.11予定 (10往復)
鹿児島空港	鹿児島-釜山	大韓航空	2023(R5).1.12~1.24予定 (4往復)

(3) 高知龍馬空港への国際チャーター便の誘致活動

➤ 誘致活動

■ インバウンド観光客誘致

- ・重点的に取り組む8つの国・地域を設定し、プロモーションやセールスを強化
【国・地域】台湾・香港・中国・韓国・アメリカ・オーストラリア・シンガポール・タイ

■ 国際チャーター便誘致の進め方

- ・本県への宿泊者数が多い東アジアをターゲット
- ・四国内に定期便が就航していない都市からの誘致を優先
- ・高知龍馬空港整備を見据えた誘致活動を展開

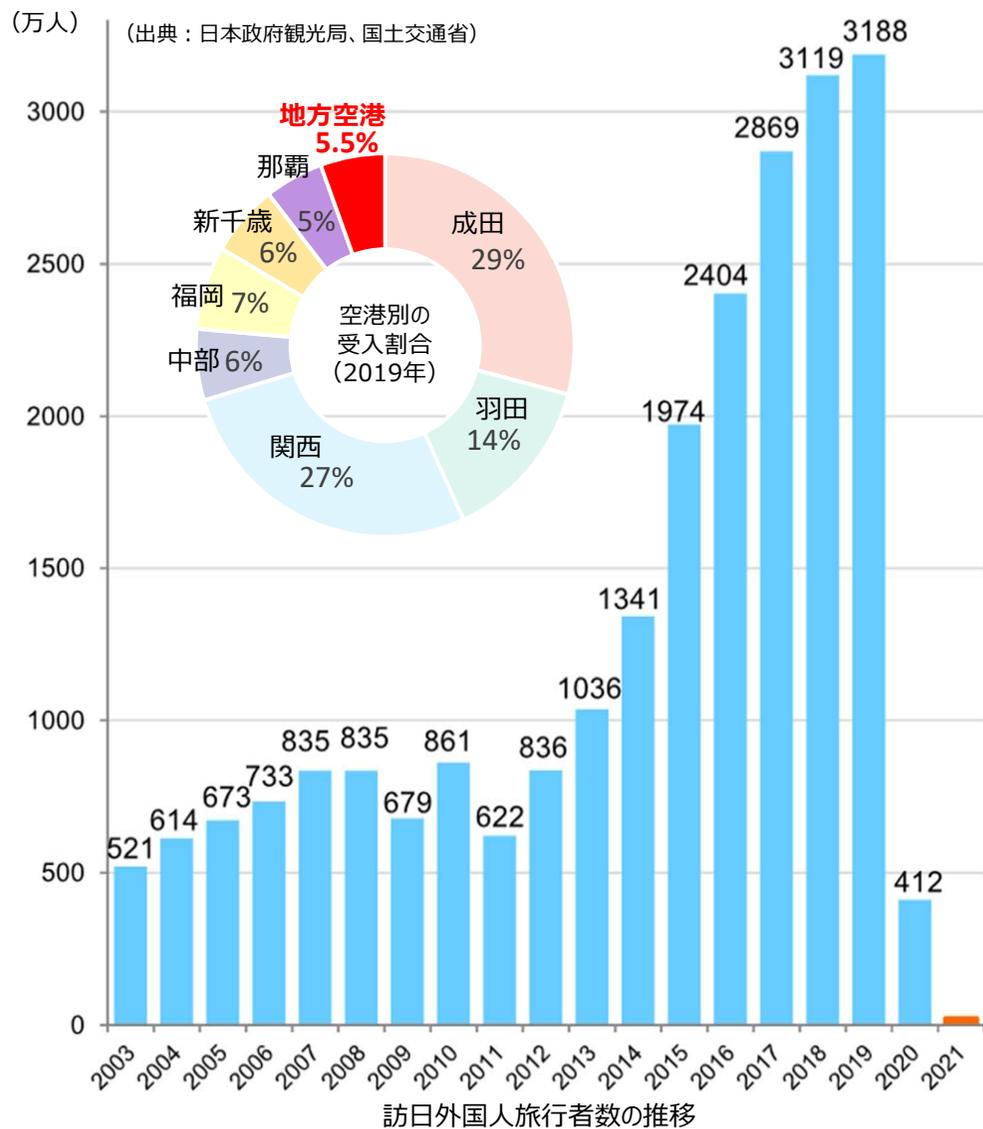
➤ 受入の課題 (R4/12/1 高知龍馬空港国際線受入連絡会の内容を抜粋)

主な課題	内容
旅客動線の調整	・ 到着旅客と出発旅客の完全分離 が必要 ・水際対策の強化に伴い、 追加のスペース確保が必要 (抗原検査ブース、書類作成・確認ブースなど)
国内定期便への影響	・国際線が運航する際は、保安検査場、搭乗待合室、到着手荷物受取場の一部を占有する必要があることから、施設の狭隘化や混雑等によって、 国内線への影響が懸念
CIQ機関の要員確保	・コロナ対応で追加要員が必要となる中、他空港と国際線の運航ダイヤが重複した場合は、 運航日によっては、要員が確保できない恐れ
国際線のハンドリング要員の確保・教育	・国内線対応の要員が不足している中、国際線の受入れを現有人員だけで対応することが困難であるため、 スキルを有する派遣会社からの応援等が必要 ・国際線の受入対応には、運航会社の教育を受ける必要があり、 スキルの慣熟までには、一定の時間が必要
陽性者の搬送・受入れ	・ 陽性者の搬送車両や医療機関又は宿泊療養施設の確保 が必要

■ 高知龍馬空港国際線受入連絡会 (R4/12/1 開催)

- ・国際チャーター便の受入れに向けた主な課題について共有
- ・**今後も国際線の受入体制についての検討を関係者間で継続**することを確認

(4) 新たに検討すべき論点

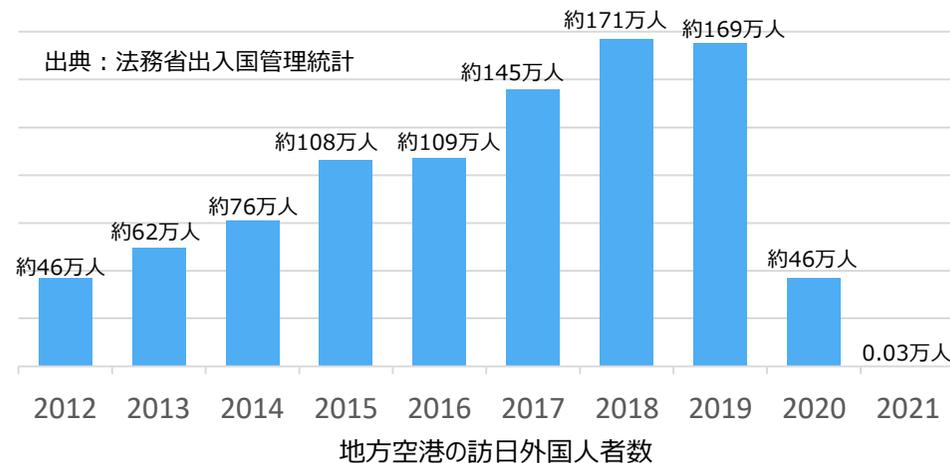


➤ 2020(R2)年以降は、**新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って水際対策が強化されたこと等により、国際線の旅客数は大幅に減少**

➤ **検疫を行う空港^{※1}が集約化されたこと**によって、2021(R3)年度の地方空港^{※2}における**訪日外国人旅行者の受入れはほぼゼロとなり、インバウンド需要が消失**

【 ※1 成田、羽田、関西、中部、福岡の5空港
 ※2 上記の5空港に新千歳、那覇を加えた7空港以外の空港 】

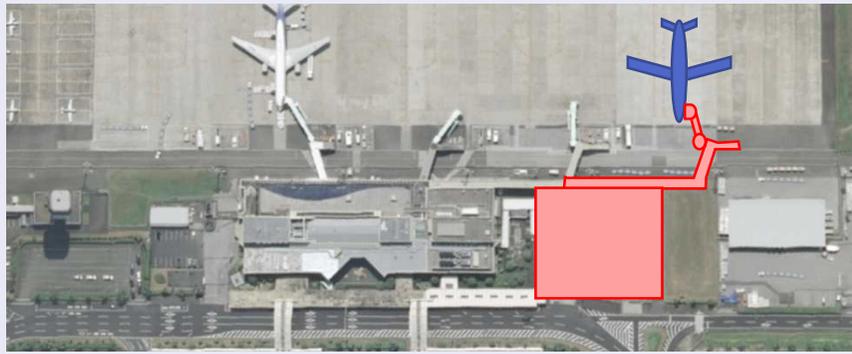
➤ 国際航空運送協会 (IATA) は、2022(R4)年3月時点で、国際線の需要がコロナ禍前に回復するのは、2025(R7)年になると予想している

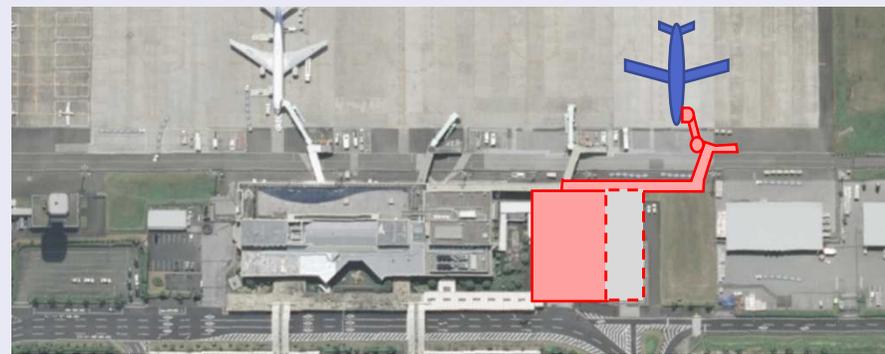


(5) 現在の施設整備計画の検証

➤ 現在の施設整備計画

■ 整備箇所 □ 追加整備スペース案

検討案	第5回検討会議(中間報告案)
概要	◆国内・国際線共用 (整備規模：延べ約6,000㎡、概算事業費 約42億円)
整備イメージ	

検討案	第6回検討会議(基本構想)
概要	◆国際線専用 (整備規模：延べ約4,000㎡、概算事業費 約29億円)
整備イメージ	

➤ 他空港の整備事例 (第5回検討会議資料を一部抜粋)

空港名	高知 (基本構想)	徳島	高松	松山	帯広	青森	静岡
空港の種別	国管理	共用	国管理	国管理	特定地方	地方	地方
供用開始	-	2018年1月	2013年3月	1994年12月	2017年3月	2019年5月	2018年10月
国際定期便の就航状況 (2019(R元)年8月)	就航なし	就航なし	4路線 23便/週	3路線 7便/週	就航なし	1路線 3便/週	8路線 35便/週
整備概要	新設 (既存ビルと接続)	既存ビルを増築 (一部国内線と供用)	既存ビルを増築	既存ビルを増築	既存ビルを増築 (一部国内線と供用)	既存ビルを増築	既存ビルを増築 (国内線の機能強化含む)
整備面積	約4,000㎡	約2,600㎡	約5,600㎡	約4,250㎡	約2,700㎡	約3,500㎡	約6,100㎡
事業費	約29億円	約18億円	約31億円	約20億円	約11億円	約34億円	約38億円
整備主体	高知県	徳島県	高松空港ビル(株)	松山空港ビル(株)	帯広空港ターミナルビル(株)	青森空港ビル(株)	静岡県
内際共用形態	国際線専用	内際共用	国際線専用	国際線専用	内際共用	国際線専用	国際線専用

(6) 現在の整備工程

- 現在の整備計画では、設計着手から**新ターミナルビル供用まで約27ヶ月を要する見込み**

＜基本構想策定時の工程表＞ 基本・実施設計 12ヶ月、工事 15ヶ月

施設	内容	R元年度(2019)	R2年度(2020)	R3年度(2021)	R4年度(2022)
ターミナルビル	基本構想	■			
	基本設計		■		
	実施設計			■	
	各種申請手続き			■	
	工事			■	■
	供用開始				■
バスプール	設計		■		
	工事			■	

- このため、仮に**本検討会議での検討後、直ちに設計に着手したとしても、新ターミナルビルの供用開始は、大阪・関西万博が開催される2025(R7)年度前半には間に合わない見通し**

＜参考＞

- ・ 大阪・関西万博（2025(R7)年度開催）：海外来場者数の見込み：約350万人
- ・ 大阪IR（2029(R11)年開場）：来訪者数の見込み 約2,000万人/年
(うち、国外約600万人/年)