

# 新ターミナルビル整備の方向性

令和5年6月

高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議

# 1. 第1回整備部会以降の環境変化（その1）

## ➤ 国の動き

### ●観光立国推進基本計画策定（R5.3.31閣議決定）

- ・大阪・関西万博も開催される2025年に向け「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」をキーワードに取り組む
- ・訪日外国人旅行者数の目標として、2025（R7）年度までに2019（R元）年度の水準（3,188万人）を超えることを掲示

目 標			
■早期達成を目指す目標：インバウンド消費5兆円、国内旅行消費20兆円			
■2025年目標（質の向上を強調し、人数に依存しない指標を中心に設定）			
持続可能な観光地域づくり	地域づくりの体制整備	① 持続可能な観光地域づくりに取り組む地域数【新】	100地域
	インバウンド回復	② 訪日外国人旅行消費額単価【新】	20万円/人
		③ 訪日外国人旅行者一人当たり地方部宿泊数【新】	2泊
		④ 訪日外国人旅行者数	2019年水準超え
		⑤ 日本人の海外旅行者数	2019年水準超え
	国内交流拡大	⑥ 国際会議の開催件数割合	アジア最大・3割以上
		⑦ 日本人の地方部延べ宿泊者数	3.2億人泊
		⑧ 国内旅行消費額	22兆円

観光立国推進基本計画の概要（抜粋） 出典：国土交通省

### ●水際対策の終了

- ・R5.4.29から全ての入国者に対してワクチン接種証明等の水際措置を終了

	ワクチン接種証明	出国前検査証明書	質問票	到着時検査	入国後検査
4/28以前	あり なし	不要 必要	必要	なし	なし ※有症者のみ
4/29以降	なし	なし	なし	なし	なし

# 1. 第1回整備部会以降の環境変化（その2）

## ➤ 国際線の需要回復動向

### ● IATAの旅客需要予測

- ・ R5.3の世界旅客輸送実績によると、全世界でコロナ禍前の9割近くまで回復
- ・ 中国の渡航制限緩和により、アジア太平洋で発着する国際線の需要回復が著しい

## ➤ 地方空港の国際線就航状況

### ● 定期便（2023年夏ダイヤ） 「出典:国土交通省HP（国際線就航状況（2023年夏ダイヤ）」

	仙台空港			茨城空港	静岡空港	小松空港	岡山空港	広島空港	高松空港			松山空港		熊本空港
都市	台北	台北	台北	台北	ソウル	台北	台北	台北	ソウル	香港	台北	ソウル	台北	ソウル
航空会社	エバー航空	タイガーエア台湾	スターラックス航空	タイガーエア台湾	チェジュ航空	エバー航空	タイガーエア台湾	チャイナエアライン	エアソウル	香港エクスプレス	チャイナエアライン	チェジュ航空	エバー航空	ティーウェイ航空
便数/週	4往復	3往復	1往復	2往復	3往復	1往復	4往復	4往復	7往復	3往復	5往復	5往復	3往復	7往復

### ● チャーター便 「事務局調べ」

	青森空港	仙台空港	新潟空港	富山空港				茨城空港	北九州空港	鹿児島空港	
都市	台北	ダナン	ダナン	ソウル	ソウル	釜山	釜山	台北	ソウル	務安	台北
航空会社	エバー航空	ベトジェットエア	ベトジェットエア	アジアナ航空	ティーウェイ航空	ティーウェイ航空	エアプサン	チャイナエアライン	ジンエアー	ハイエア	チャイナエアライン
便数(就航日)	15往復 (R5.4.13~4.27)	1往復 (R5.8.11~8.15)	2往復 (R5.5.3~5.7)	10往復 (R5.4.29~5.26)	21往復 (R5.5.14~5.30)	9往復 (R5.5.18~5.30)	4往復 (R5.5.9~5.19)	18往復 (R5.4.13~5.16)	6往復 (R5.3.25~4/6)	週5往復 (R5.5.24~8.31)	4往復 (R5.6.15~6.27)

# 1. 第1回整備部会以降の環境変化（その3）

## ➤ 高知龍馬空港の動き

- ・ 国際定期チャーター便の就航が決定（R5.3.14）

⇒受入環境：現ターミナルビル東側にプレハブ仮設の入国審査施設を設置（204.21㎡）

< 定期チャーター便の概要 >

航空会社：タイガーエア台湾

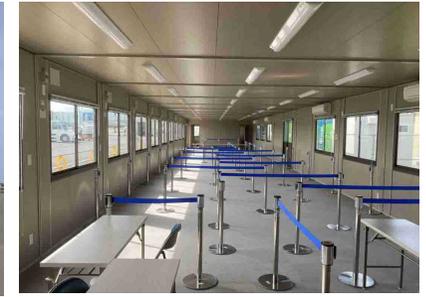
旅行会社：スタートラベル（燦星国際旅行社）

路線：台湾桃園国際空港⇄高知龍馬空港

便数：50便（R5.5.10～10.28の水・土）

座席数：180席

搭乗実績：約9割（2,685人）※R5.5.10～6.7の実績



- ・ 高知龍馬空港の国内線発着路線の搭乗実績はR4.4月以降回復基調にあり、R4年度はR3年度比182.1%となっており、コロナ禍前のR元年度と比較しても82.8%となっている



高知龍馬空港発着路線の搭乗率の推移

## 2. 新ターミナルビル整備の方向性 ・ 考えられる整備手法

### ➤ 整備の方向性（案）

現ターミナルビルの課題		第1回整備部会とりまとめ
国際線	国内線	
<ul style="list-style-type: none"><li>・さらなる国際チャーター便の受入れが困難</li><li>・国際定期便受入れのための施設がない</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・今後の国内線の新規就航や増便への対応</li><li>・狭隘問題への対応</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・段階的整備（まずは簡素な施設）</li><li>・万博狙い</li><li>・内際共用</li></ul>

整備の方向性

**国際線の需要喪失リスクを踏まえて、可能な限り簡素化し、国際線を主としながらも国内線も活用可能な新ターミナルビルを整備**

### ➤ 考えられる整備手法

上記の方向性を踏まえながら、改めて整備する機能や面積などを以下2パターンで検討

- ①R元年度に策定した「高知龍馬空港施設基本構想」をベースに、面積の縮小や建築仕様の見直しを検討
- ②万博までの整備完了を目指して、整備する機能や規模を最小限とした、現ターミナルビルの改修等について検討

## 3. スケジュール

---

### ➤ 今後のスケジュール（仮）

R5.6月～8月 **【事務局(県)】 検討会議でのご意見を踏まえ、整備に向けた具体的な整備手法を検討**

R5.9月 第2回整備部会（新ターミナルビル整備の整備案や条件の検討）

第9回NW検討会議（新ターミナルビル整備案の決定）

以降、国際線の航空需要を見極め、予算化や事業に着手