

地域再生に活用するための広域交通ネットワーク ポテンシャルに関する調査研究

平成27年 3 月

徳島県
一般財団法人 地方自治研究機構

地域再生に活用するための広域交通ネットワーク ポテンシャルに関する調査研究

平成27年 3 月

徳島県
一般財団法人 地方自治研究機構

はじめに

少子高齢化の進行に伴う本格的な人口減少社会の到来が予測される中で、デフレからの脱却や雇用の安定など着実な経済の歩みが求められる一方、地方公共団体を取り巻く環境の変化は厳しさを増しています。地方公共団体は安心・安全の確保、地域産業の振興、地域の活性化、公共施設の維持管理、行財政改革等の複雑多様化する課題に対応していかなくてはなりません。また、住民に身近な行政は、地方公共団体が自主的かつ主体的に取り組むとともに、地域住民が自らの判断と責任において地域の諸課題に取り組むことが重要となってきています。

このため、当機構では、地方公共団体が直面している諸課題を多角的・総合的に解決するため、個々の地方公共団体が抱える課題を取り上げ、当該地方公共団体と共同して、全国的な視点と地域の実情に即した視点の双方から問題を分析し、その解決方策の研究を実施しています。

本年度は6つのテーマを具体的に設定しており、本報告書は、そのうちの一つの成果を取りまとめたものです。

本研究の対象である徳島県では、人口減少等によって活力の低下が懸念される地域を活性化するために様々な取組が行われていますが、狭い地域や特定の分野における個別の取組だけでは、その発展に限界が見えてきています。本研究では、徳島県内にある「地域再生の芽」ともいえる取組事例を発掘し、広域交通ネットワークの要である空港と結び付けることによって、どのような発展シナリオが描けるのかを検討しました。

本研究の企画及び実施に当たりましては、研究委員会の委員長及び委員をはじめ、関係者の方々から多くの御指導と御協力をいただきました。

また、本研究は、公益財団法人 地域社会振興財団の交付金を受けて、徳島県と当機構が共同で行ったものです。ここに謝意を表する次第です。

本報告書が広く地方公共団体の施策展開の一助となれば幸いです。

平成 27 年 3 月

一般財団法人 地方自治研究機構
理事長 山中 昭 栄

目次

序章 調査研究の概要	3
1. 調査研究の背景・目的・視点	3
2. 調査研究の流れと全体像	4
3. 調査研究の体制	5
4. 開催・実施実績	6
第1章 空港ポテンシャルの把握	11
1. 徳島阿波おどり空港の概要	11
2. 利用状況や最大輸送能力等の現状整理	16
3. 制約条件の整理	22
4. 高速道路整備に伴う影響評価	26
5. LCC 需要や乗継便等の影響	30
6. 需要予測（ベースシナリオ）	34
第2章 「地域再生の芽」の発掘	49
1. 空港との相乗効果が今後期待される分野と先進事例の検討	49
2. 県内萌芽事例の抽出・分類	52
3. 代表的な先進事例・萌芽事例の詳細分析	55
4. 事例を基にした有望な地域再生の方向性検討	96
第3章 空港基盤機能整備の可能性検討	103
1. 類似空港の事例	103
2. 空港機能の強化に向けて	105
第4章 空港を活用した地域再生方策の検討	111
1. 空港基盤機能と地域再生シナリオとの関係	111
2. 地域再生シナリオ別の需要予測への効果算定	117
3. 地域再生シナリオ実現に向けた課題整理	120
4. 空港を活用した地域再生の基本的な考え方の整理	122
5. 地域再生方策案の検討	123

調査研究委員会名簿	131
資料編	135

序章 調査研究の概要

序章 調査研究の概要

1. 調査研究の背景・目的・視点

(1) 背景と目的

徳島県では、人口減少等によって活力の低下が懸念される地域を活性化するため、利用客数の回復に加えて過去最大となる東京線12便化と札幌線就航等によって勢いが出てきた徳島県内の航空交通に着目し、国内外の広域ネットワークの力を最大限に活用した地域再生や地域成長戦略の早期検討が求められている。さらに、平成26年度には徳島県内の高速道路ネットワークが充実すること等から、更なる取組を進めているところである。

そこで、徳島阿波おどり空港の輸送能力、需要予測等、本空港の持つポテンシャルを分析するとともに、高付加価値商品等の国内・海外輸送や体験・交流型ツーリズム等の新たな利用可能性における今後の方向性等について調査研究を行い、「地域再生・地域活性化」において、「航空交通ネットワーク」という新たなツールを活用することで、「新たなヒト・モノ・カネ・チエ」の交流によるビジネスチャンスの拡大や新産業の創出等につなげることを目的とする。

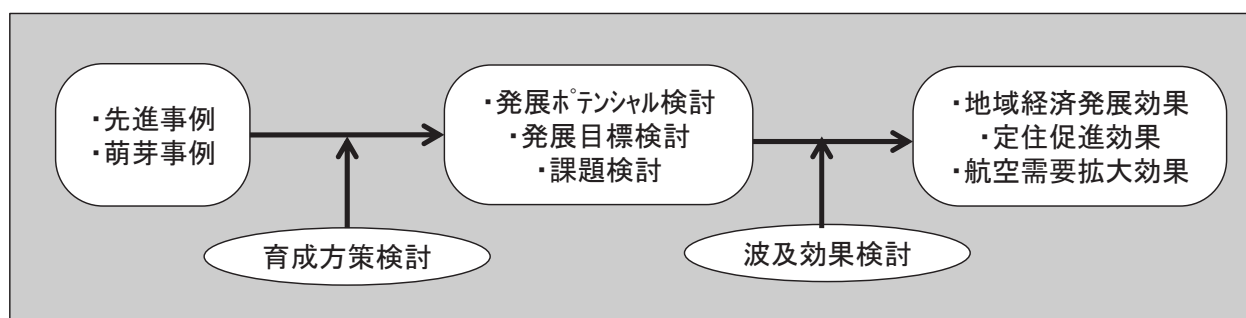
(2) 調査研究の視点

航空需要については、既存ビジネス需要及び従来型観光需要だけでなく、これらに続く第三分野（体験・交流型滞在、学術・技術交流、新産業創出等）の航空需要開拓の可能性に特に焦点を当てて重点的に検討した。

将来的に上記第三分野の航空需要拡大につながるような先進事例・萌芽事例を単に見つけるだけでなく、これらの事例を空港と関連付けて「地域再生の芽」としてどのように育てていけば良いのかといったストーリーを検討し、空港を活用した地域再生シナリオ案として提示することに重点を置いた。

また、空港ポテンシャルが地域再生シナリオに与える影響及び地域再生シナリオが航空需要に与える影響を、ヒアリング等を基にある程度大胆な前提条件を想定し、可能な限り定量的に評価した。

図表 序-1 地域再生シナリオの検討イメージ



2. 調査研究の流れと全体像

(1) 空港ポテンシャルの把握

徳島阿波おどり空港の現状を利用状況（利用者数，搭乗率，輸送能力等）及び制約条件（運用制限，駐機スポット等）の観点から整理するとともに，高速道路整備及び乗継便等の外部環境要因影響を検討し，旅客数と貨物量の両方についてベースケースとなる平成 42(2030)年までの趨勢の予測を行った。

(2) 「地域再生の芽」の発掘

空港との相乗効果が今後期待される分野及び先進事例等について検討し，徳島県内において今後成長が見込まれる「地域再生の芽」と考えられる事例を抽出して事業タイプ及び発展段階等の観点から整理した。代表的な先進事例・萌芽事例についてはヒアリングによる詳細調査を行い，これらの事例を基にした地域再生シナリオを検討した。

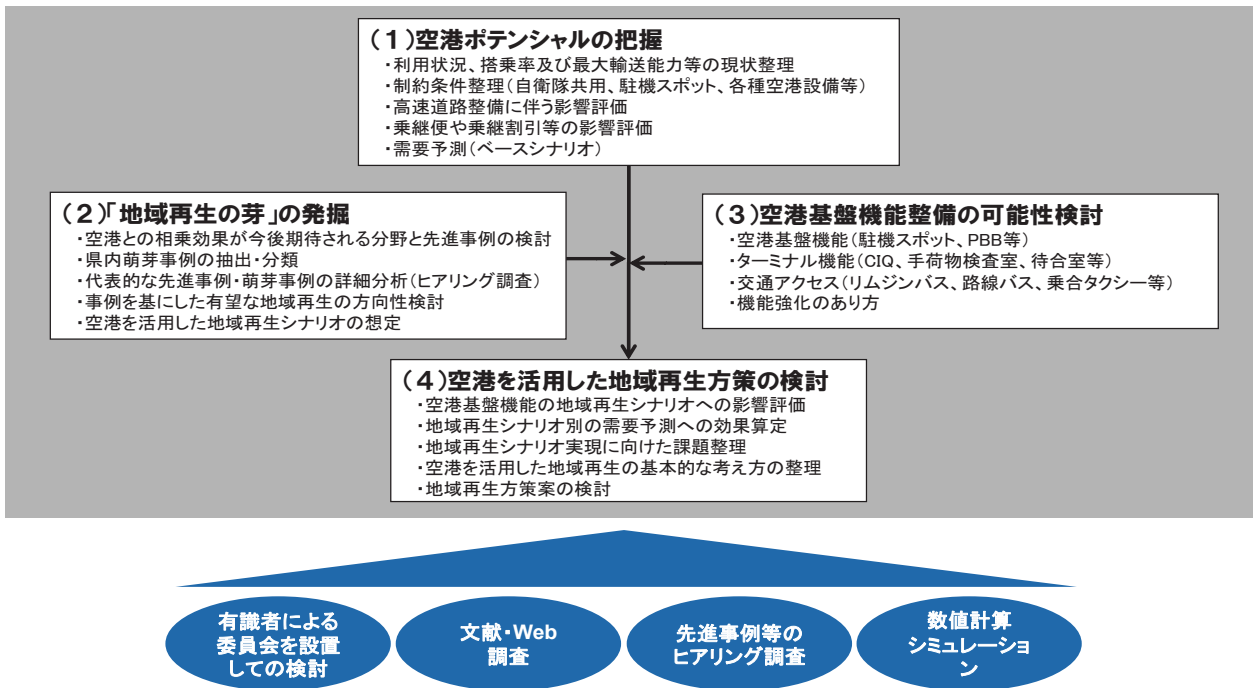
(3) 空港基盤機能整備の可能性検討

空港機能強化のあり方について，ハードウェア及びハンドリングの観点から専門的なワーキングチームを設置し，現状設備の課題等を整理するとともに空港機能強化のあり方を検討した。

(4) 空港を活用した地域再生方策の検討

空港機能と地域再生シナリオの関係を整理し，(2)で検討した地域再生シナリオ別の新規の旅客・貨物需要を推計するとともに地域再生シナリオの実現に向けた課題整理及び方策の検討を行った。

図表 序-2 調査研究の全体像

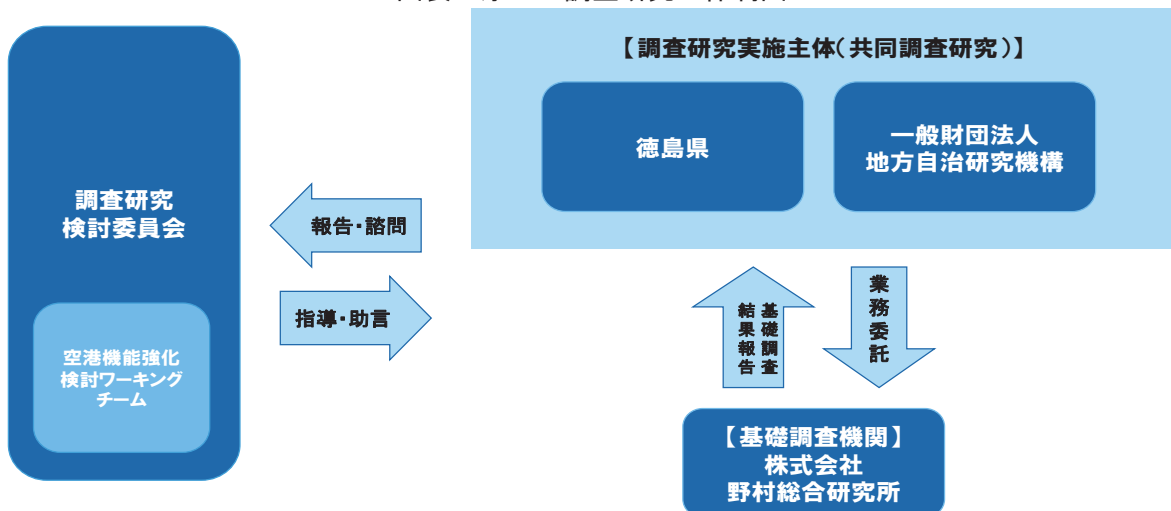


3. 調査研究の体制

本共同調査研究は、徳島県及び一般財団法人地方自治研究機構を実施主体として、以下の様な体制で、検討委員会の指導・助言の下、基礎調査機関として株式会社野村総合研究所の協力を得て実施した。

また、空港機能強化のあり方について、ハードウェア及びハンドリングの観点から専門的な検討を行うため、関連する委員・事務局員から構成される空港機能強化検討ワーキングチームを委員会内に設置して、より深い検討を行った。

図表 序-3 調査研究の体制図



4. 開催・実施実績

(1) 調査研究検討委員会の開催実績

①第1回 平成26年7月16日 午前10時～12時

- ・県における航空交通の現状と空港機能強化に関する検討状況について
- ・調査研究企画書（案）について
- ・空港ポテンシャルの現状と需要予測にかかわる社会経済指標等について

②第2回 平成26年10月16日 午後3時～5時

- ・第1回委員会での主な指摘事項と対応について
- ・空港機能強化検討ワーキングチームの設置について
- ・調査結果の中間報告について

③第3回 平成27年2月13日 午前10時～12時

- ・第2回委員会での指摘事項と対応
- ・空港機能強化検討ワーキングチーム活動報告
- ・報告書案について

図表 序-4 調査研究検討委員会の状況



(2) 「地域再生の芽」現地調査の実施実績

①第1回 平成26年9月3日(水)～5日(金)

上勝町・那賀町

②第2回 平成26年11月10日(月)～12日(水)

三好市・東みよし町・美馬市

③第3回 平成26年12月8日(月)～10日(水)

海陽町・牟岐町・美波町

図表 序-5 「地域再生の芽」現地調査



※このほか、以下の他県事例調査については、四国大学生生活科学部・徳島空港ビル(株)の協力を仰いだ。

- ・空港施設調査(平成 26 年 6 月 16・17 日, いわて花巻空港)
- ・航空貨物需要創出調査(平成 26 年 7 月 17・18 日, 北海道森林組合連合会・上川地方振興局・旭川市工芸センター)
- ・空港施設調査(平成 26 年 9 月 8 日, 有明佐賀空港)
- ・航空貨物・MICE 創出調査(平成 26 年 9 月 30 日～10 月 2 日, 新潟県燕市/新潟市/阿賀町・福島県会津若松市)

(3) ワーキングチーム会合の開催実績

①第 1 回 平成 26 年 10 月 31 日

- ・徳島阿波おどり空港を取り巻く環境変化
- ・現在の空港施設の課題整理

②第 2 回 平成 26 年 11 月 25 日

- ・需要予測
- ・機能強化の方向性

③第 3 回 平成 26 年 12 月 11 日

- ・機能強化案の検討(整備効果・整備規模)

④第 4 回 平成 26 年 12 月 22 日

- ・取りまとめ

第1章 空港ポテンシャルの把握

第1章 空港ポテンシャルの把握

1. 徳島阿波おどり空港の概要

(1) 施設概要

徳島阿波おどり空港は、正式名称を徳島飛行場と称し、防衛大臣が設置管理者となっている共用空港である。2,500mの滑走路を1本有し、民間航空機の離着陸や海上自衛隊徳島教育航空群の操縦士教育のほか、徳島県消防防災航空隊や徳島県警察航空隊の活動などに利用されている。

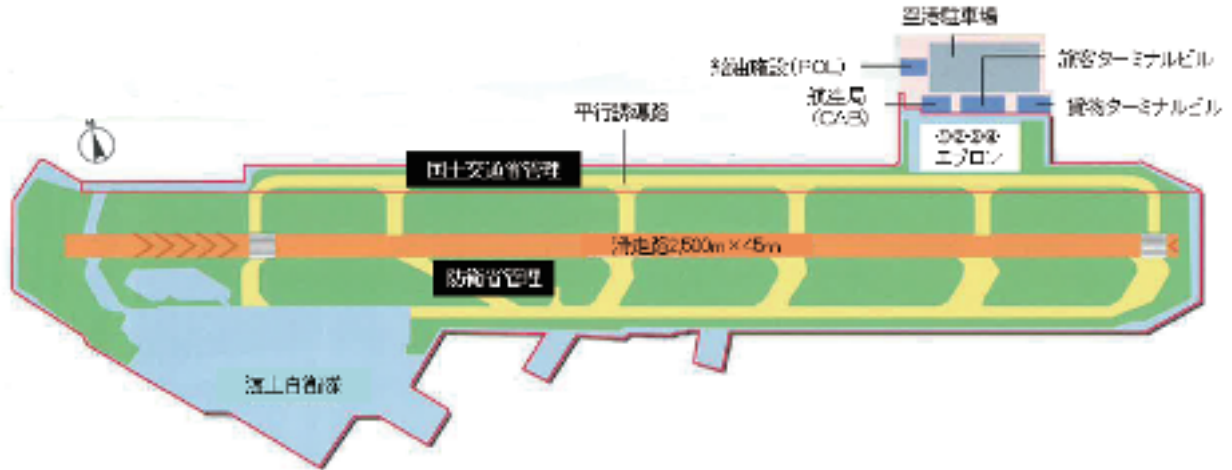
平成22(2010)年4月の滑走路2,500m化に併せ、旅客ターミナルビルや貨物ターミナルビル、エプロンなどが海側に移転・新設され、徳島阿波おどり空港との愛称で供用を開始した。平成27(2015)年2月現在、東京線が1日12往復、福岡線が1日2往復運航されているほか、夏季には季節便で札幌線が週3往復運航されている。

民間航空機が利用する北側平行誘導路やエプロンについては、国土交通省が管理運営し、旅客ターミナルビルや貨物ターミナルビル、給油施設については、第三セクターの徳島空港ビル(株)が管理運営している。エプロンには4つの駐機スポットが整備されており、3・4番スポットについては、パッセンジャー・ボーディング・ブリッジ(搭乗橋、以下「PBB」という。)を備え、旅客ターミナルビルから航空機へのスムーズな移動が可能となっている。

図表 1-1 徳島阿波おどり空港の施設概要

種 別	共用空港
設 置 管 理 者	防衛大臣
総 面 積	1,910,660㎡ (防衛省：1,546,074㎡/国土交通省364,586㎡)
滑 走 路	1本 (2,500m×45m)
駐 機 ス ポ ッ ト	4スポット (民航機対応分, 大型2・中型1・プロペラ等1)
運 用 時 間	7:00~21:30
タ ー ミ ナ ル	旅客：8,524㎡, 貨物：1,095㎡
給 油 施 設	200k1タンク：1基, 50k1タンク：1基 (いずれも民航機対応分)
P B B	2基 (3・4番スポットに対応)
そ の 他 設 備	手荷物用ベルトコンベア：2基, 保安検査場：2レーン

図表 1-2 徳島阿波おどり空港の平面図



図表 1-3 徳島阿波おどり空港の駐機スポット



< 1 番スポット >

プロペラ機・B J 用スポット
直径 55m

< 2 番スポット >

中型機スポット (コードD)
直径 59.5m, B767 まで駐機可能

< 3・4 番スポット >

大型機スポット (コードE)
直径 72.5m, B747・B777 の駐機可能
PBB 設置済

図表 1-4 PBB・固定橋



旅客ターミナルビルは、延床面積が 8,524 m²で、1 階は、東側にチェックインカウンターや航空会社事務室、西側に手荷物受取所が配置され、中央に到着ロビーのほか、イベントスペースが配置されている。3 階は、東側に物販・飲食店エリア、西側に搭乗待合室やラウンジ、中央に出発ロビー

一と保安検査場が配置されている。2階は、東側に徳島空港ビル(株)の事務室や会議室が配置されている。

国際定期便が就航していないことから、税関 (Customs) や出入国管理 (Immigration)、検疫 (Quarantine) といった施設 (以下、総称して「CIQ 施設」という。) は常設されていない。

図表 1-5 旅客ターミナルビルの状況



(2) 交通アクセス

徳島阿波おどり空港の公共交通機関によるアクセスは、バスとタクシーとなる。

バスは、リムジンバスと路線バス (徳島-鳴門線) となり、リムジンバスは航空便の出発時刻及び到着時刻に応じて設定され、徳島駅と途中の松茂 (とくとくターミナルのりば) が他のバスや鉄道との乗継場所となっている。

図表 1-6 徳島阿波おどり空港のリムジンバスの時刻表

徳島空港行き								平成28年10月1日			平成28年10月27日		
リムジンバス								航空線			航空線		
徳島駅前	公園前	徳大前	吉 言	工業団地	中島栄東	松 茂 体育館 前	徳島空港	発	便	行先	発	便	行先
6:10	6:12	6:13	6:19	6:25	6:28	6:30	6:38	7:15	1420 (JAL)	東京			
6:35	6:37	6:38	6:44	6:50	6:53	6:55	7:03	7:40	280 (ANA)	東京			
7:55	7:57	7:58	8:04	8:10	8:13	8:15	8:23	9:15	1432 (JAL)	東京			
								9:25	2960 (JAC)	福岡			
9:25	9:27	9:28	9:34	9:40	9:43	9:45	9:53	11:00	282 (ANA)	東京			
10:15	10:17	10:18	10:24	10:30	10:33	10:35	10:43	11:35	1434 (JAL)	東京			
11:45	11:47	11:48	11:54	12:00	12:03	12:05	12:13	13:00	294 (ANA)	東京			
11:50	11:52	11:53	11:59	12:05	12:08	12:10	12:18	13:05	1436 (JAL)	東京			
14:10	14:12	14:13	14:19	14:25	14:28	14:30	14:38	15:30	1438 (JAL)	東京			
14:45	14:47	14:48	14:54	15:00	15:03	15:05	15:13	16:20	1650 (ANA)	東京			
15:55	15:57	15:58	16:04	16:10	16:13	16:15	16:23	17:35	1440 (JAL)	東京			
18:50	18:52	18:53	18:59	19:05	19:08	19:10	19:18	18:05	206 (ANA)	東京			
18:10	18:12	18:13	18:19	18:25	18:28	18:30	18:38	19:20	2968 (JAC)	福岡			
18:15	18:17	18:18	18:24	18:30	18:33	18:35	18:43	19:35	1442 (JAL)	東京			

※徳島空港行きは乗車のみのお取り扱いとなります。(徳島空港まで途中下車はできません。)

徳島駅前行き			リムジンバス									
発地	便名	発時刻	徳島空港	松 茂 体育館 前	中島栄東	松 茂	工業団地	吉 言	市民会館	徳大前	公園前	徳島駅前
-	-	-	6:50	6:55	6:57	6:59	7:03	7:09	7:15	7:16	7:17	7:20
-	-	-	7:30	7:35	7:37	7:39	7:43	7:49	7:55	7:56	7:57	7:58
東京	1431 (JAL)	8:35	8:45	8:50	8:52	8:54	8:58	9:04	9:10	9:11	9:12	9:13
福岡	2961 (JAC)	9:00	9:05	9:10	9:12	9:14	9:18	9:24	9:30	9:31	9:32	9:33
東京	281 (ANA)	10:15	10:25	10:30	10:32	10:34	10:38	10:44	10:50	10:51	10:52	10:53
東京	1439 (JAL)	10:50	11:00	11:05	11:07	11:09	11:13	11:19	11:25	11:26	11:27	11:28
東京	283 (ANA)	12:15	12:25	12:30	12:32	12:34	12:38	12:44	12:50	12:51	12:52	12:53
東京	1435 (JAL)	12:25	12:35	12:40	12:42	12:44	12:48	12:54	13:00	13:01	13:02	13:03
東京	1437 (JAL)	14:55	15:05	15:10	15:12	15:14	15:18	15:24	15:30	15:31	15:32	15:33
東京	1689 (ANA)	15:15	15:25	15:30	15:32	15:34	15:38	15:44	15:50	15:51	15:52	15:53
東京	1439 (JAL)	16:30	16:40	16:45	16:47	16:49	16:53	16:59	17:05	17:06	17:07	17:08
東京	285 (ANA)	17:30	17:40	17:45	17:47	17:49	17:53	17:59	18:05	18:06	18:07	18:08
東京	1441 (JAL)	18:50	19:00	19:05	19:07	19:09	19:13	19:19	19:25	19:26	19:27	19:28
福岡	2967 (JAC)	18:55	19:00	19:05	19:07	19:09	19:13	19:19	19:25	19:26	19:27	19:28
東京	1443 (JAL)	20:45	20:55	21:00	21:02	21:04	21:08	21:14	21:20	21:21	21:22	21:23
東京	287 (ANA)	20:45	20:55	21:00	21:02	21:04	21:08	21:14	21:20	21:21	21:22	21:23

※徳島駅前行きは降車のみのお取り扱いとなります。(途中下車はできません。一部除く)

※徳島駅前行きは空港受けのため多少遅れることがありますのでご承知おき下さい。

徳島空港発 6:50 のみ成田ラップ(停)に停車します。通過予定時刻は 7:01 です。

- 乗車のみご利用いただけます。
- 降車のみご利用いただけます。
- 乗車・降車ともご利用いただけます。

出所) ともに徳島阿波おどり空港 Web サイトから転載

○事例：「にし阿波観光交流バス」運行社会実験

平成 22(2010)年 4 月 22 日から平成 23(2011)年 3 月 31 日までの間、徳島阿波おどり空港から県西部の阿波池田バスターミナルまでを高速道路経由で結ぶ路線バスの社会実験(4 往復/11 停留所経由)を実施したが、1 便当たりの利用者は 1.3 人だった。

利用者数が低迷した理由として、①三好市や美馬市の場合、高松空港までの距離が徳島阿波おどり空港までの距離と比べ半分から 3 分の 2 であること、②途中の停留所は高速道路近傍にあり、自家用車以外のアクセスが困難なため、公共交通機関の利用者層の利用が難しかったことなどが考えられる。

空港にはターミナルビルに隣接し、760台分（内身障者枠10台分）の空港駐車場が整備されているほか、近隣地には民間の駐車場も営業している。また、空港駐車場内のターミナルビル寄りには自家用車乗降場（1時間まで無料）があり、送迎車両に対応している。

図表 1-7 空港周辺施設（駐車場・バス・タクシー・レンタカー等）



空港周辺施設 MAP

- | | | |
|-----------|-------------------|-----------------|
| ① 空港駐車場 | ④ タクシー降車場・貸切バス乗降場 | ⑦ リムジンバス・路線バス乗場 |
| ② 自家用車乗降場 | ⑤ 障害者用乗降場 | ⑧ レンタカー各社エリア |
| ③ バスプール | ⑥ タクシー乗車場 | ⑨ 民間駐車場 |
| | | ⑩ 貨物ターミナル |

出所) 徳島阿波おどり空港 Web サイトから転載

○事例：淡路島住民の徳島空港駐車場無料化事業の結果

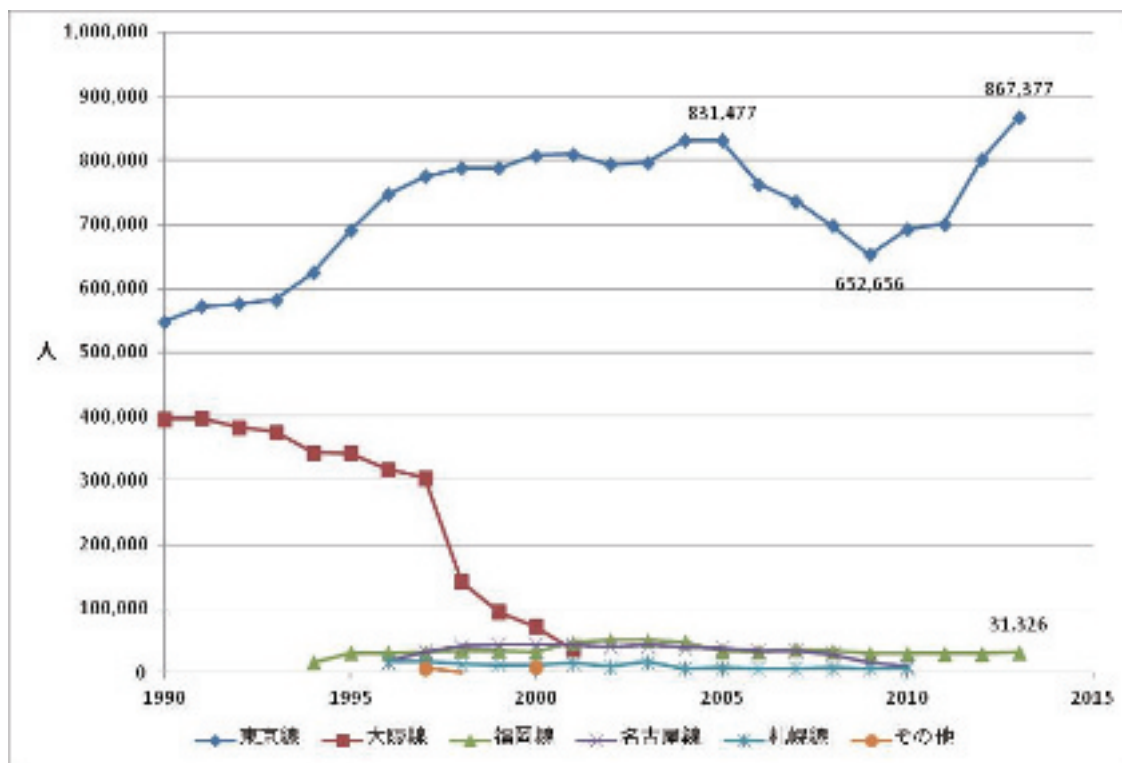
平成 18 年 4 月 14 日～10 月 13 日までの 6 か月間、淡路島住民を対象に空港利用を促すため、駐車場無料券を提供する事業を実施した結果、201 台(1 日当たり 1.1 台)の利用があった。

2. 利用状況や最大輸送能力等の現状整理

(1) 徳島阿波おどり空港の国内定期線の推移

徳島阿波おどり空港は現在、東京線と福岡線が就航しており、平成 25(2013)年度の東京線が 87 万人、福岡線が 3 万人の利用となっている。東京線はリーマンショックで平成 21(2009)年度に 65 万人と落ち込んだが、近年回復基調にある。

図表 1-8 徳島阿波おどり空港の国内定期線の推移（有償旅客）



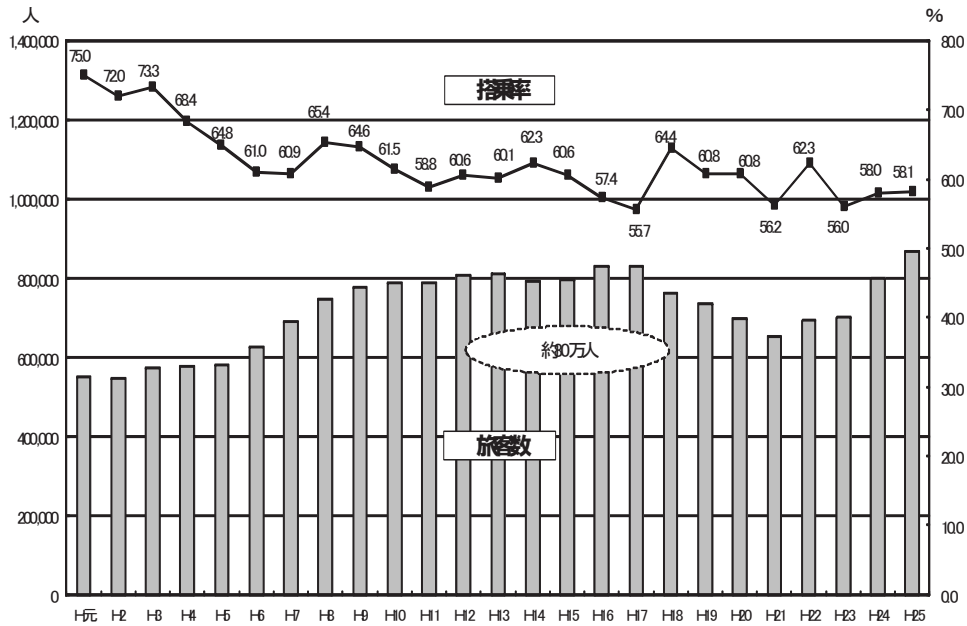
出所) 徳島県資料から榎野村総合研究所作成

(2) 徳島阿波おどり空港の近年の東京線の投入機材と搭乗率の推移

徳島ー東京線は平成 6(1994)年度にダブルトラック化により 60 万人に達し、その後も右肩上がりに搭乗者数が伸びて、平成 12(2000)年度には 80 万人にまで達した。

その後の 6 年間は約 80 万人で推移をしていたが、シングルトラックとなった平成 18(2006)年度から下降傾向となり 70 万人以下にまで落ち込んだ。

図表 1-9 徳島—東京線の旅客数等の推移



出所) 徳島県資料を転載

東京線は現在 1 日 12 往復便が就航しており、投入機材としてはボーイング 767 が 5 便、ボーイング 737 が 7 便就航している。ボーイング 767 は 1 機当たり座席数が 261、ボーイング 737 は機材にもよるが 1 機当たり座席数は 165 から 176 となっている。

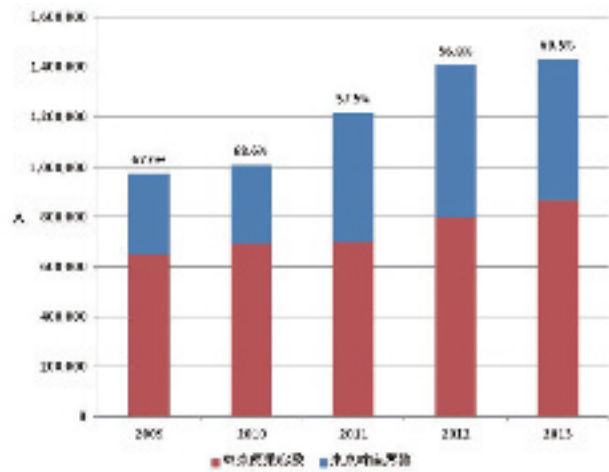
また、東京線の搭乗率は 50% 台後半から 60 台%で推移している。

図表 1-10 東京線の投入機材と便数の推移

機材	座席数	～H22.10.30	H22.10.31～	H23.10.30～	H25.10.27～	H26.3.30～
A300	290	3	1			
767	261			3	3	6
73M	176				1	1
738	165-167	1	8	6	7	5
MD90	150	2		1		
合計		6	9	10	11	12

出所) 徳島県資料から榎野村総合研究所作成

図表 1-11 東京線の搭乗率の推移



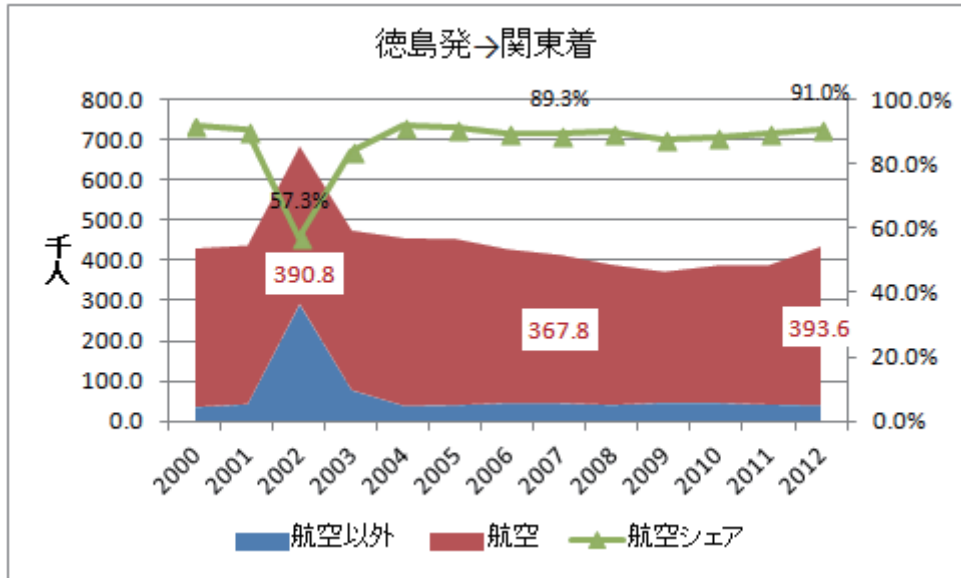
出所) 徳島県資料から榎野村総合研究所作成

(3) 主要路線での航空の機関分担

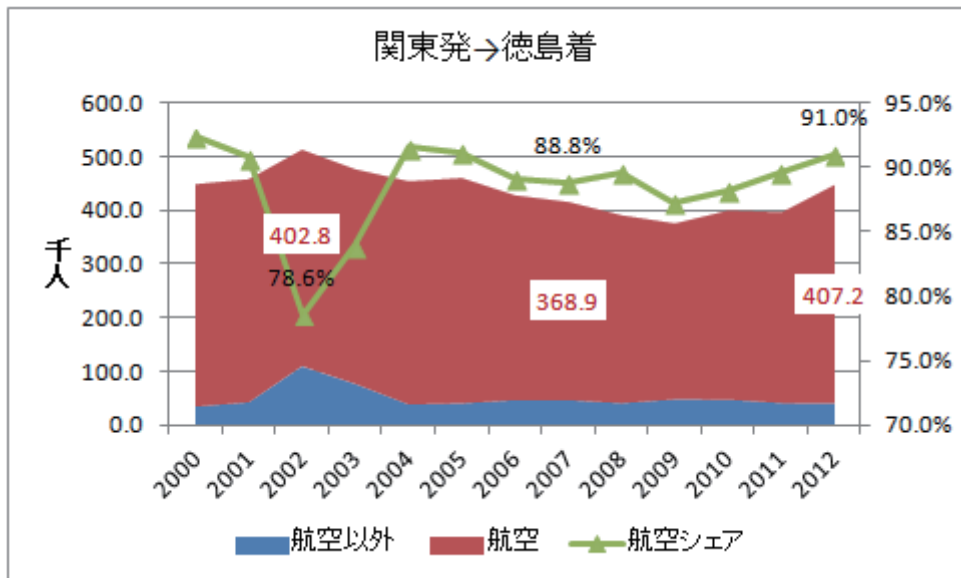
地域旅客流動調査にみる徳島と関東（茨城，栃木，群馬，埼玉，千葉，東京，神奈川）の旅客の流動は，航空利用が徳島→関東，関東→徳島ともに40万人程度となっている。

全流動に対する航空シェアは高く90%程度で推移している。

図表 1-12 地域旅客流動調査にみる機関分担（徳島→関東）



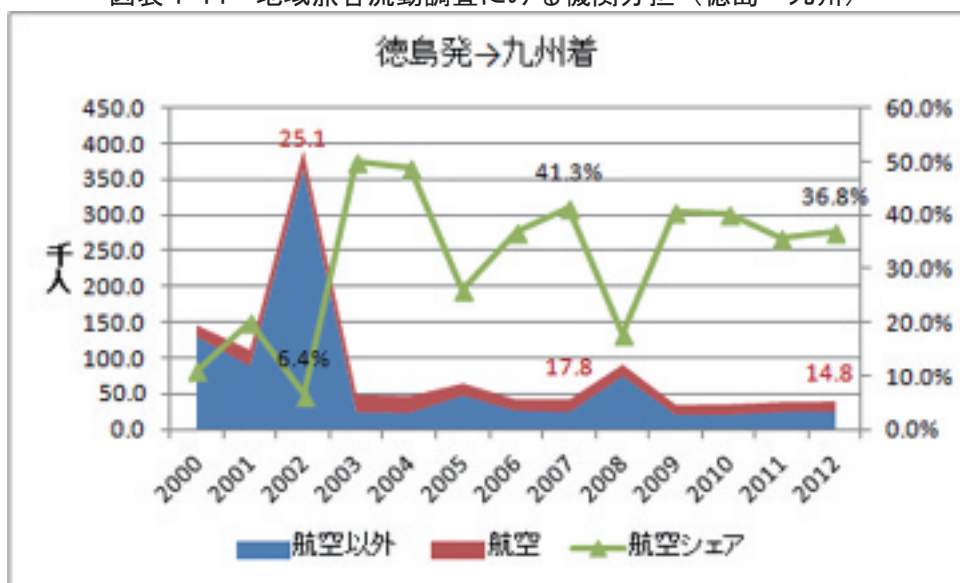
図表 1-13 地域旅客流動調査にみる機関分担（関東→徳島）



地域旅客流動調査にみる徳島と九州（福岡，佐賀，大分，長崎，熊本，宮崎，鹿児島）の旅客の流動は，航空利用が徳島→九州，九州→徳島ともに平成 19(2007)年の 1.8 万人から平成 24(2012)年の 1.5 万人と推移している。

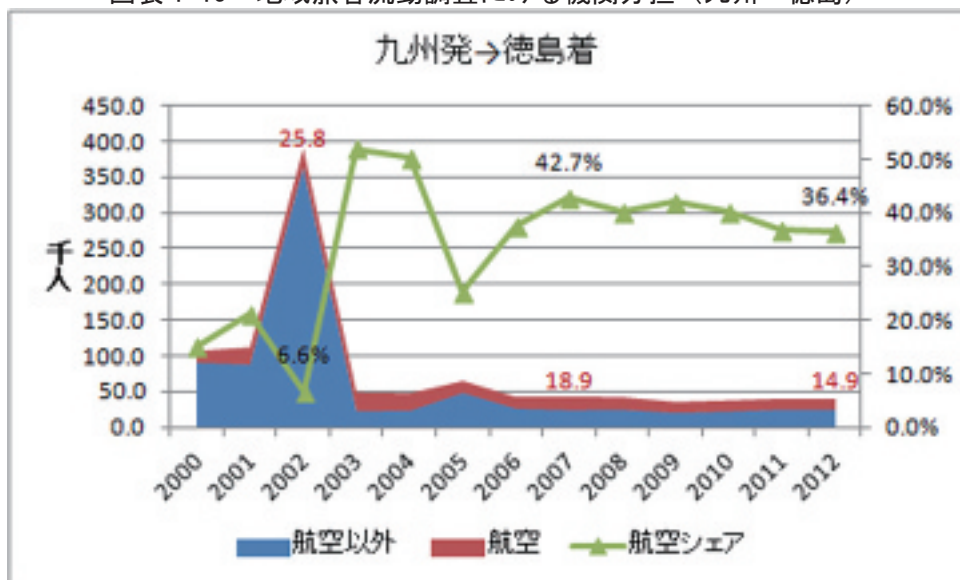
全流動に対する航空シェアは平成 19(2007)年の 40%強から平成 24(2012)年の 36%強で推移している。

図表 1-14 地域旅客流動調査にみる機関分担（徳島→九州）



出所) 地域旅客流動調査から(株)野村総合研究所作成

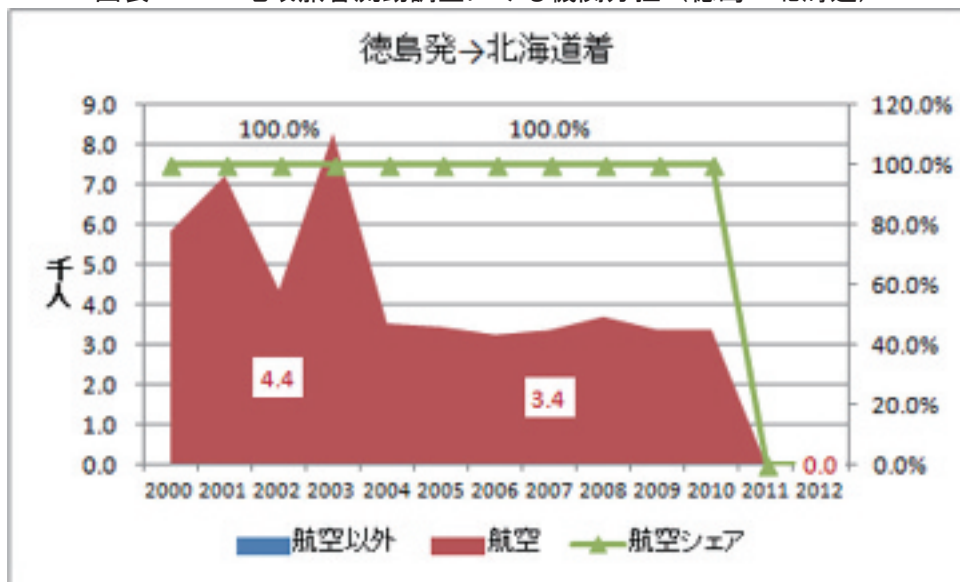
図表 1-15 地域旅客流動調査にみる機関分担（九州→徳島）



出所) 地域旅客流動調査から(株)野村総合研究所作成

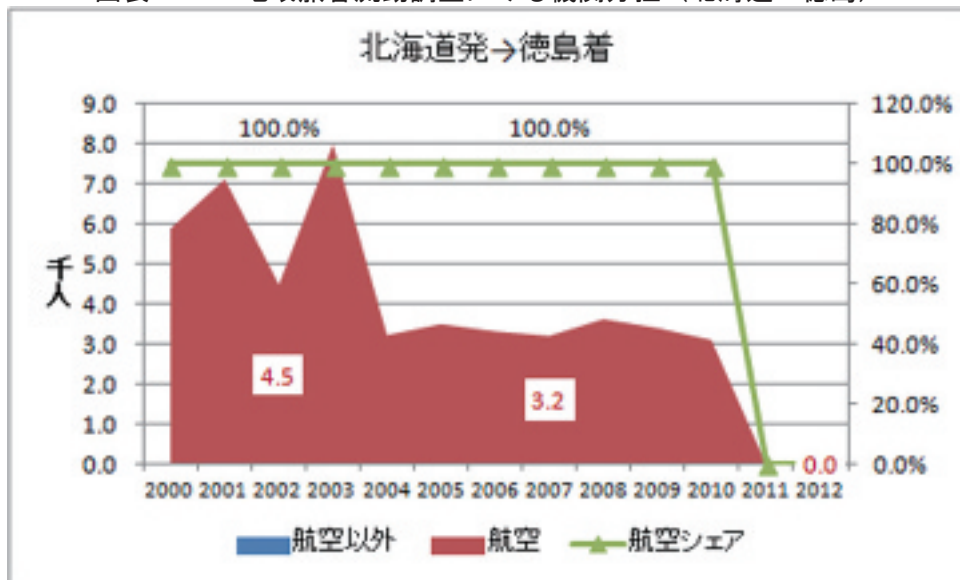
地域旅客流動調査にみる徳島と北海道の旅客の流動は、札幌線が就航していた時期に平成16(2004)年以降の航空利用が徳島→北海道、北海道→徳島ともに3千人程度で推移している。全流動に対する航空シェアは札幌線が就航していた時期は100%となっている。

図表 1-16 地域旅客流動調査にみる機関分担（徳島→北海道）



出所) 地域旅客流動調査から(株)野村総合研究所作成

図表 1-17 地域旅客流動調査にみる機関分担（北海道→徳島）



出所) 地域旅客流動調査から(株)野村総合研究所作成

(4) その他の路線

徳島阿波おどり空港に就航していたその他の主要な路線としては、徳島-大阪(伊丹)線が空港開港当初から運航され、平成元年には年間利用者数は約40万人、搭乗率87%と徳島-東京線に次ぐ利用者数があった。

しかし、神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴い高速バスへ利用者が流出したことにより平成11(1999)年以降は利用者が10万人を下回り、路線が廃止された平成13(2001)年には利用者数が3万6千人とピーク時の1割以下となった。

その他に就航した路線としては、平成9(1997)年に徳島-鹿児島線、平成12(2000)年に徳島-大阪(関空)線があったが、いずれも利用者の低迷から1年を待たずに撤退した。

なお、国内においてもチャーター便の実績があるが、その就航先は沖縄・石垣・屋久島となっており、ほとんどが県外へのアウトバウンドのみとなっている。

(5) 国際チャーター便

徳島阿波おどり空港における国際チャーター便の運航は、徳島空港ビル(株)から提供された資料を確認したところ昭和60(1985)年から開始されており、インバウンド旅客を乗せた便は、平成16(2004)年の徳島-ハノイ間のチャーター便で初めて実施された。

これまでの実績を見ると、香港・台湾・ベトナム・韓国・中国など、東アジア・東南アジア地域からがほとんどであり、使用機材についても、小型機であるA320やB737での就航となっている。

なお、インバウンドチャーター便のうち、初めて連続で就航したものは平成24(2012)年1月から4月にかけての徳島-長沙便であり、翌年の平成25(2013)年7~8月には徳島-香港間で連続チャーター便も就航したが、これ以降は徳島阿波おどり空港自体の制約条件などのため、国際連続チャーター便の就航はない。

3. 制約条件の整理

(1) ダイヤ上の制約

徳島阿波おどり空港は、自衛隊が設置する飛行場を民間航空機の発着などのため公共の用に供することとした共用空港であり、民間航空機と自衛隊機が共存する形で運用されている。

徳島阿波おどり空港の運用時間は7時から21時30分までとなっているが、海上自衛隊徳島教育航空群の操縦士訓練のための運用時間として8つの発着禁止時間帯が設けられており、民間航空機の発着は、原則として、これら以外の時間帯において、同群が実施する操縦士教育等を阻害しない範囲で行うこととされている。

図表 1-18 徳島阿波おどり空港における発着禁止時間帯



(2) 駐機スポットや旅客施設の混雑

徳島阿波おどり空港には、PBBが2基あるが、そのうちの1基で基幹路線である東京線（平成22（2010）年4月の供用開始当時はJALのみのシングルトラック）に対応し、もう1基のPBBで札幌線、国際・国内チャーター便の発着に加え、新規就航にも対応するという運用を想定し、設置されたものである。

当初は、発着便数も東京線1日6往復、福岡線1日2往復、名古屋線1日1往復、札幌線週4往復（季節便）にとどまっていたため、駐機スポットやPBBの運用に余裕がある状況であった。

平成22（2010）年10月にANAが1日3往復で再就航し、それに続くANAとJAL両社の相次ぐ増便により、PBBが備えられた3・4番スポットの利用が大幅に増加した。徳島阿波おどり空港は自衛隊との共用空港であり、海上自衛隊徳島教育航空群の運用時間である発着禁止時間帯を避ける形でダイヤが編成されるため、これを加味した駐機スポットやPBBの運用は非常に厳しい状況に置かれ、国内定期路線の更なる充実や国際チャーター便の受入に大きな制約が生じるようになった。

平成26（2014）年の夏ダイヤからは、東京線が過去最大となる1日12往復に増便されたことに加え、札幌線が再開されたことで、駐機スポットやPBBの運用は更に厳しい状況となっている。

図表 1-19 平成 26 (2014) 年夏ダイヤにおける駐機スポットの運用

時間	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
発着禁止時間帯				9:30~	10:15~	11:00~	11:45~	12:30~		14:00~		15:30~		17:00~		
スポット運用																
2番 定期便																
3番 定期便																
4番 定期便																

国際チャーター便の場合は、施設面での制約や保安上の理由により、3番スポットに駐機し、PBBで旅客ターミナルビルへの旅客動線を確保することが求められる上、出入国の手続に時間を要するため、90分の駐機時間が必要なほか、その前後に早着・遅延対応のバッファーとCIQ設備の準備等のための時間として30分間の時間を設定する必要がある、発着には3番スポットに2時間30分以上の空き時間があることが条件となる。

図表 1-20 スポット占有時間等(2時間30分)の内訳(国際チャーター便の場合)

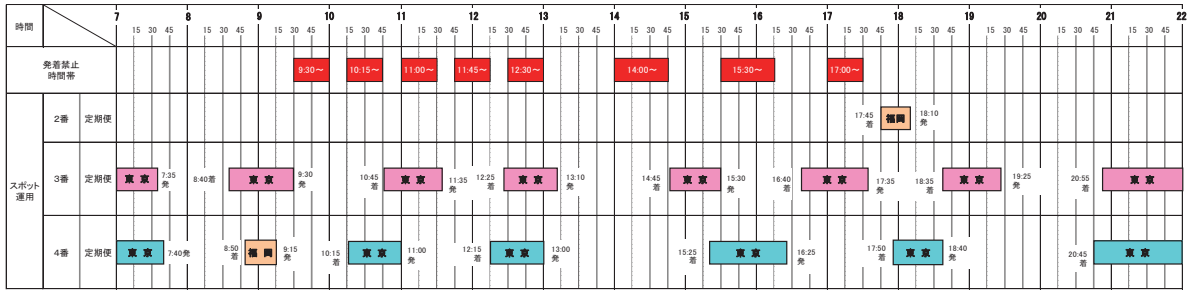
早着対応 バッファー 時間(30分)	到着	駐機時間(90分)		出発	遅延対応 バッファー 時間(30分)
		降客・入国手続(60分)	出国・搭乗手続(30分)		

※国際チャーター便の場合は2時間半必要で、朝夕の一部の時間帯を除き駐機スポットの確保が困難(出所) 徳島阿波おどり空港機能強化可能性調査報告書(徳島県(2014))から抜粋

東京線の相次ぐ増便や札幌線の再開により、一部の時間帯を除き、国際チャーター便の駐機スポットの確保が難しい状況が生じている。加えて、駐機スポットの確保が可能な時間帯では、旅行商品として魅力あるツアー日程が組めない、出発地空港の発着枠確保が難しいといった問題もあり、駐機スポットの制約が国際チャーター便の誘致の大きな障がいとなっている。

平成 26 (2014) 年の冬ダイヤでは、朝と夕方の一部の時間帯に限り、駐機スポットの確保が可能であるが、需要が見込まれる東アジア地域からのツアー催行には適さないという状況となっている。

図表 1-21 平成 26 (2014) 年冬ダイヤにおける駐機スポットの運用



(3) その他

徳島阿波おどり空港においては、国際定期便が就航していないことから、CIQ 施設は設けられておらず、国の CIQ 機関の担当職員も配置されていない。国際チャーター便発着の際には、神戸税関小松島税関支署や高松入国管理局小松島出張所、広島検疫所坂出出張所などの関係機関に職員派遣と業務実施を要請するとともに、搭乗待合室や手荷物受取所をパーティションで分離し、これらの施設内と旅客通路に仮設の CIQ 設備を設営するなどして、入国・出国のための諸手続に対応している。

これまで国・県及び空港ビル会社により様々な改善策が実施されたが、残された課題として次のものがある。

①入国審査における滞留スペースの不足

国際チャーター便発着時における外国人旅客の入国審査においては、出入国カードのチェックや指紋登録、写真撮影といった作業が必要で、処理に時間を要するため、多くの旅客が入国審査ブース前に滞留する。

②国際便旅客用トイレの不足

入国審査の通過には一定の時間を要するが、航空機を降りてから入国審査に至るまでの間に利用できるトイレがなく、入国審査通過後も税関検査までの間、多目的トイレが1つあるのみとなっており、トイレの不足が大きな課題となっている。

③チェックインロビーの混雑

国際チャーター便発着時には、ハンドリングを受託した航空会社が、自社が使用している国内線用チェックインカウンターで搭乗手続を行うこととなるが、手続の順番を待つ旅客がチェックインロビーのみならず、到着ロビーにまで溢れかえった。

図表 1-22 チェックインロビーの状況



④税関取調室の不足

税関から被疑者を調べるための取調室の整備については、現旅客ターミナルビルでは施設内に税関取調室を設置することは困難であり、その解決が課題となっている。

4. 高速道路整備に伴う影響評価

(1) 新たな高速道路整備

徳島阿波おどり空港は、徳島東環状線の阿波しらさぎ大橋が平成 24 年 4 月に供用開始したことに加えて、平成 26 年 3 月 14 日に徳島自動車道の鳴門 JCT から徳島 IC までの間が開通し、利便性が高まっている。

また、途中の松茂 PA にスマート IC が併設されるとともに、空港から松茂スマート IC までの県道が整備されることで徳島自動車道へのアクセスが向上することが期待される。

図表 1-23 徳島自動車道の路線図と完成予定



出所) 西日本高速道路株式会社 Web サイトから作成

徳島空港ビル(株)及び徳島県では、平成26年10月から、徳島県西部圏域(美馬市・三好市・つるぎ町・東みよし町)、香川県東讃地域(さぬき市・東かがわ市)、兵庫県淡路島地域(南あわじ市・洲本市・淡路市)からの空港利用客を対象に、エアポートラウンジ(1,080円相当)を無料にするキャンペーンを実施しているほか、平成27年度には同様の地域からの利用客を対象に空港内で使用可能な2,000円相当の商品券を提供する事業を実施するなど、経済的インセンティブの導入により利用拡大を図ろうとしている。

図表 1-24 エアポートラウンジ無料キャンペーン

徳島阿波おどり空港 Tokushima Awaodori Airport

徳島県西部・東讃・淡路にお住まいの方・勤務地がある方 限定

エアポートラウンジ 無料利用キャンペーン

詳しくは下記キャンペーン概要をご覧ください。

エアポートラウンジ無料利用キャンペーン (先着700名様限定)

対象地域にお住まいの方、もしくは勤務先がある方で、航空機をご利用の方は期間中、空港2階層1,000円でご利用いただける航空機用「エアポートラウンジ ヴォルティス」を全額補助費でご利用いただけます。

【キャンペーン期間】
平成26年 10月1日～
平成27年 3月31日迄

※期間外、実施に際しは本キャンペーンが終了となります。

【ご利用方法】
(1)ラウンジ受付にてお名前を名刺に書込んでください。
無料の乗降券を渡すための乗降券(2枚)が交付されます。
乗降券を航空機に持ち寄り、航空機が飛来したときに必ず乗降券を提示し、乗降券(お名前)を回収させていただきます。
(2)受付にて乗降券、「西名・東名無印乗降券」の返却(乗降券の場合は)お名前を両面記載し、乗降券を回収させていただきます。
(3)エアポートラウンジで全額補助費のご利用いただけます。ご乗降券を回収した乗降券は、乗降券を回収した航空機でご利用いただけます。
※乗降券の回収、お名前を回収するまでが対象です。
※エアポートラウンジの予約システムについてお問い合わせは、下記までお問い合わせください。

【対象地域】

徳島県西部	美馬市、つるぎ町、東みよし町、三好市
東讃	さぬき市、東かがわ市
淡路	淡路島全域(淡路市、南あわじ市、洲本市)

【対象航空機】



Airport Lounge VORTIS

エアポート ラウンジ ヴォルティス

【営業時間】
12:00～最終航空機発出まで
※最終航空機発出時刻より、発出時刻までご利用いただけます。

【ラウンジ予約料(2時間)】
1名様以上2,000円(2名様～11名様:500円/12名様以上:800円) 送料別(税込) 1,000円(税込)
※航空機予約料は、航空機予約料を別途お支払いください。
※航空機予約料は、航空機予約料を別途お支払いください。
※航空機予約料は、航空機予約料を別途お支払いください。

【サービス内容】

- PC・タブレット・Wi-Fi (無料、LAN)
- 無線LAN
- フリードリンク、dizaino water SoftBank Wi-Fiスポット
- TV、新聞、雑誌
- ソフトドリンク (無料)
- 航空機予約専用 (無料)
- マッサージデスク (無料)
- FX (お預け時、交換10%)
- コピー (1枚100円、10枚1,000円)

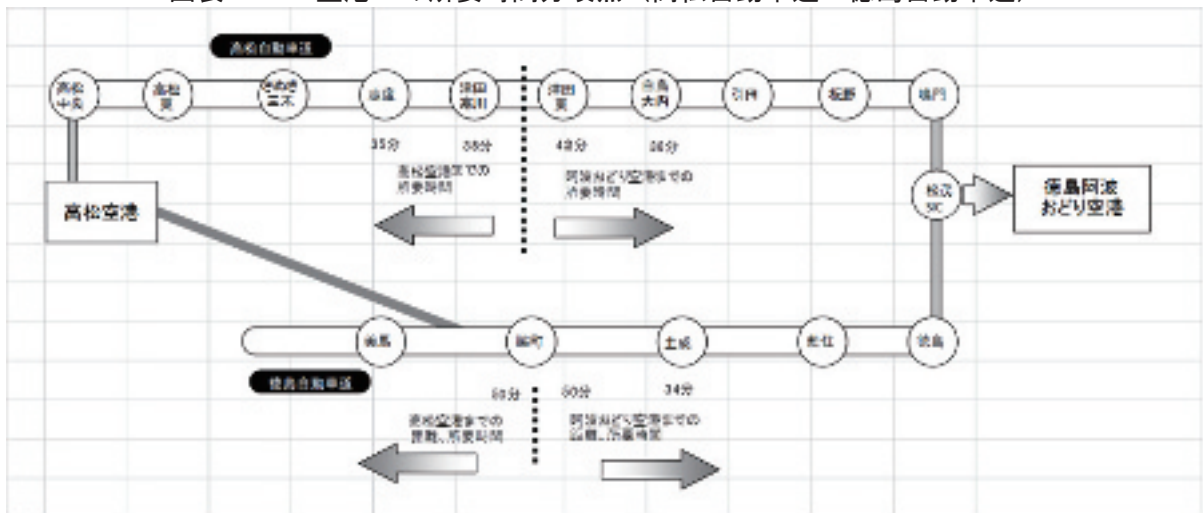


(2) 発着インターチェンジ別の所要時間比較

①高松自動車道・徳島自動車道

高松自動車道や徳島自動車道のインターチェンジから徳島阿波おどり空港と高松空港までの所要時間について比較したところ、高松自動車道では津田東 IC 以東、また徳島自動車道では土成 IC 以東において、徳島阿波おどり空港の方が所要時間が短くなっている。

図表 1-25 空港への所要時間分岐点（高松自動車道・徳島自動車道）

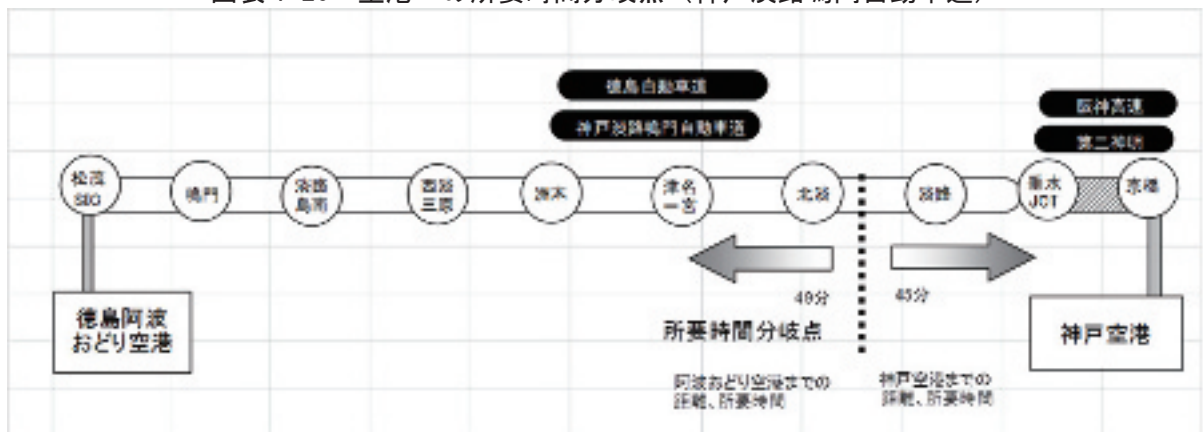


出所) 徳島県交通戦略課資料の転載

②神戸淡路鳴門自動車道

神戸・淡路方面のインターチェンジから徳島阿波おどり空港と神戸空港までの所要時間について比較したところ、北淡 IC 以南においては、徳島阿波おどり空港までの方が所要時間が短くなっている。

図表 1-26 空港への所要時間分岐点（神戸淡路鳴門自動車道）



出所) 徳島県交通戦略課資料の転載

③徳島県南部圏域からの利用

徳島県南部圏域の市町からの場合には、阿南市・那賀町の過半・美波町・牟岐町・海陽町で、高知龍馬空港に比べて徳島阿波おどり空港の方に早く到達できる。ただし、那賀町木頭地区については高知龍馬空港の方が速く到着できる。

5. LCC 需要や乗継便等の影響

(1) リージョナルジェットの動向

リージョナルジェットは、J-AIR、IBEX、FDA の 3 社で、57 路線、136 便が就航している。

就航路線は大阪が 21 路線 (36.8%)、名古屋が 10 路線 (17.5%)、就航便数は大阪が 65 便 (47.8%)、名古屋が 23 便 (16.9%) となっている。

図表 1-27 リージョナルジェットの就航状況 (2014. 10. 26 現在)

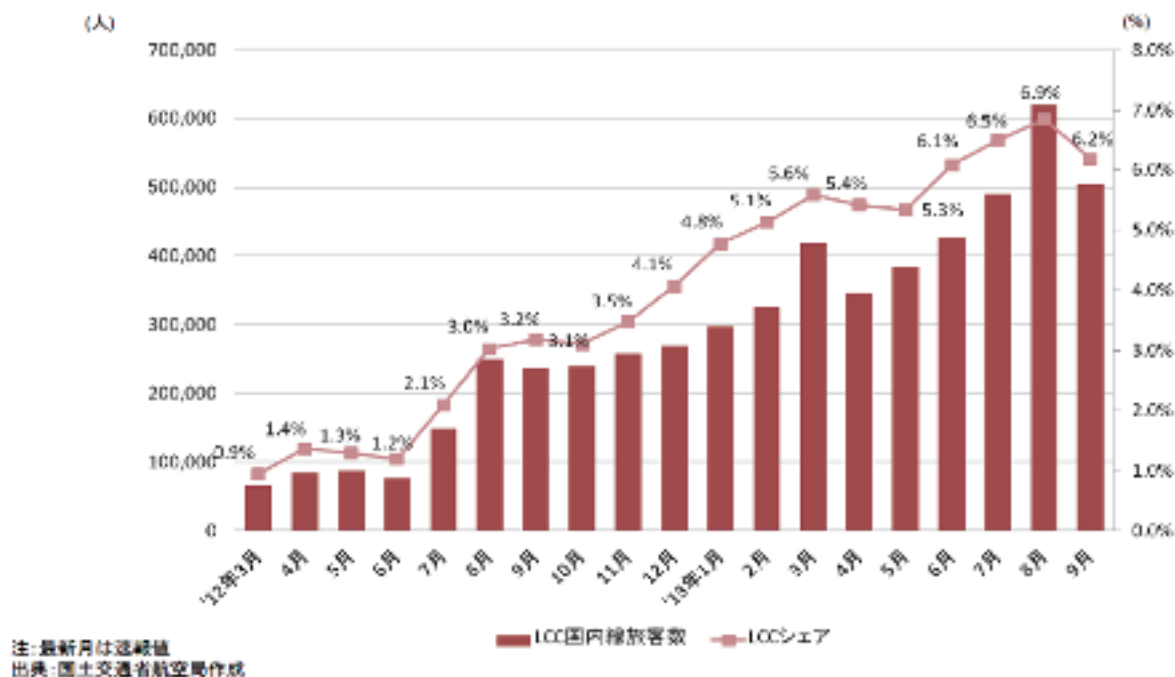
航空会社	路線数	発着地	便数
J-AIR	1	東京(羽田) ↔ 三沢	1
	2	東京(羽田) ↔ 山形	2
	3	東京(羽田) ↔ 南紀白浜	3
	4	東京(羽田) ↔ 富崎	1
	5	大阪(伊丹) ↔ 札幌(千歳)	1
	6	大阪(伊丹) ↔ 函館	1
	7	大阪(伊丹) ↔ 青森	3
	8	大阪(伊丹) ↔ 三沢	1
	9	大阪(伊丹) ↔ 秋田	3
	10	大阪(伊丹) ↔ いわて花巻	4
	11	大阪(伊丹) ↔ 山形	3
	12	大阪(伊丹) ↔ 仙台	7
	13	大阪(伊丹) ↔ 新潟	4
	14	大阪(伊丹) ↔ 松山	3
	15	大阪(伊丹) ↔ 大分	3
	16	大阪(伊丹) ↔ 福岡	4
	17	大阪(伊丹) ↔ 長崎	4
	18	大阪(伊丹) ↔ 熊本	4
	19	大阪(伊丹) ↔ 宮崎	6
	20	大阪(伊丹) ↔ 鹿児島	6
	21	福岡 ↔ いわて花巻	1
	22	福岡 ↔ 仙台	2
	23	札幌(千歳) ↔ 女満別	4
	24	札幌(千歳) ↔ 青森	3
	25	札幌(千歳) ↔ 秋田	3
	26	札幌(千歳) ↔ いわて花巻	3
	27	札幌(千歳) ↔ 仙台	5
	28	札幌(千歳) ↔ 新潟	2
	合計		
IBEX	1	成田 ↔ 小松	1
	2	成田 ↔ 広島	1
	3	大阪(伊丹) ↔ 札幌	2
	4	大阪(伊丹) ↔ 仙台	1
	5	大阪(伊丹) ↔ 広島	2
	6	大阪(伊丹) ↔ 新潟	1
	7	大阪(伊丹) ↔ 福岡	2
	8	大阪(伊丹) ↔ 大分	1
	9	名古屋(中部) ↔ 仙台	3
	10	名古屋(中部) ↔ 福岡	1
	11	名古屋(中部) ↔ 大分	2
	12	仙台 ↔ 札幌	1
	13	仙台 ↔ 小松	2
	14	仙台 ↔ 広島	2
	15	福岡 ↔ 仙台	1
	16	福岡 ↔ 小松	1
	17	福岡 ↔ 宮崎	3
	合計		
FDA	1	新千歳 ↔ 静岡	1
	2	新千歳 ↔ 松本	1
	3	青森 ↔ 名古屋小牧	3
	4	花巻 ↔ 名古屋小牧	3
	5	山形 ↔ 名古屋小牧	1
	6	新潟 ↔ 名古屋小牧	1
	7	新潟 ↔ 福岡	1
	8	熊本 ↔ 福岡	1
	9	名古屋小牧 ↔ 高知	1
	10	名古屋小牧 ↔ 福岡	5
	11	名古屋小牧 ↔ 熊本	3
	12	静岡 ↔ 鹿児島	1
合計			22
総計	57		136

出所) 各社 HP 開示資料から(株)野村総合研究所作成

(2) LCCのシェア

LCCの旅客数は徐々に増加してきており、国内線におけるシェアは6%台となっている。

図表 1-28 国内線 LCC 旅客数推移と LCC 旅客数シェア



(3) 羽田空港における国際線の状況

平成 26(2014)年 3 月 30 日から、羽田空港の昼間時間帯 (6 時から 23 時まで) の国際線の発着枠が年間 3 万回増加し、これまでのアジア近距離路線に加え、欧州・北米や東南アジアへの高需要・ビジネス路線が充実し、就航都市と 1 日の便数は 5 都市 32 便から 15 都市 55 便へと増加した。

図表 1-29 羽田空港の国際線増大

2014年3月30日から (2014年度ダイヤ)

都市名	便数	
1	北京	4
2	上海	4
3	香港	4
4	台北	6
5	ソウル	12
6	ロンドン	3
7	パリ	4
8	フランクフルト	2
9	ミュンヘン	2
10	バンクーバー	1
11	バンコク	3
12	シンガポール	4
13	ジャカルタ	1
14	マニラ	2
15	ハノイ	1
計	55	

2014年3月29日まで (2013年度ダイヤ)

都市名	便数	
1	北京	4
2	上海	4
3	香港	4
4	台北	8
5	ソウル	12
計	32	

■ : 2014年度ダイヤから新規就航する便
※2014年度ダイヤ計画図等による

出所) 国土交通省 Web サイトから転載

図表 1-30 羽田空港の国際線の就航状況



出所) 国土交通省 Web サイトから転載

(4) 国際チャーター便

平成 25(2013)年度における国際チャーター便の就航状況は以下のとおりである。45 の地方空港で運航されており，那覇空港の 260 回，新千歳空港の 252 回が挙げられる。

図表 1-31 地方空港における国際チャーター便の状況

	国際チャーター便(便)					
	韓国	中国	台湾	香港	その他	合計
旭川	-	21	29	8	3	61
帯広	-	2	64	-	2	68
新千歳	103	20	81	4	44	252
函館	-	-	-	-	2	2
青森	2	-	29	-	10	41
三沢	-	-	4	-	-	4
秋田	-	-	30	-	6	36
花巻	-	-	60	-	6	66
庄内	-	-	4	-	-	4
山形	-	-	12	-	1	13
仙台	-	-	1	6	10	17
福島	16	-	8	-	9	33
新潟	12	-	24	4	22	62
富山	8	-	-	-	10	18
能登	-	-	24	-	-	24
小松	-	-	-	-	8	8
茨城	4	-	-	-	10	14
松本	-	-	-	-	8	8
静岡	-	-	4	-	9	13
南紀白浜	4	-	-	-	-	4
鳥取	-	-	6	-	4	10
岡山	10	-	50	-	12	72
広島	14	-	-	6	53	73
米子	-	-	4	44	2	50
出雲	4	-	12	-	2	18
石見	-	-	2	-	-	2
岩国	-	-	-	-	2	2
山口宇部	28	-	9	-	6	43
徳島	-	-	4	22	-	26
高松	4	-	26	-	8	38
高知	28	-	13	-	4	45
松山	-	-	23	-	14	37
北九州	52	-	22	5	24	103
福岡	6	-	-	-	88	94
大分	-	-	-	-	-	-
佐賀	-	-	314	-	-	314
対馬	92	-	-	-	-	92
長崎	1	-	41	34	6	82
熊本	8	-	115	-	4	127
宮崎	8	-	-	4	7	19
鹿児島	-	-	-	39	3	42
徳之島	-	-	2	-	-	2
那覇	59	-	160	-	41	260
宮古	10	-	-	-	-	10
新石垣	-	-	157	-	-	157
硫黄島	-	-	-	-	2	2

※平成 25(2013)年度の実績

出所) 国土交通省ホームページ

6. 需要予測（ベースシナリオ）

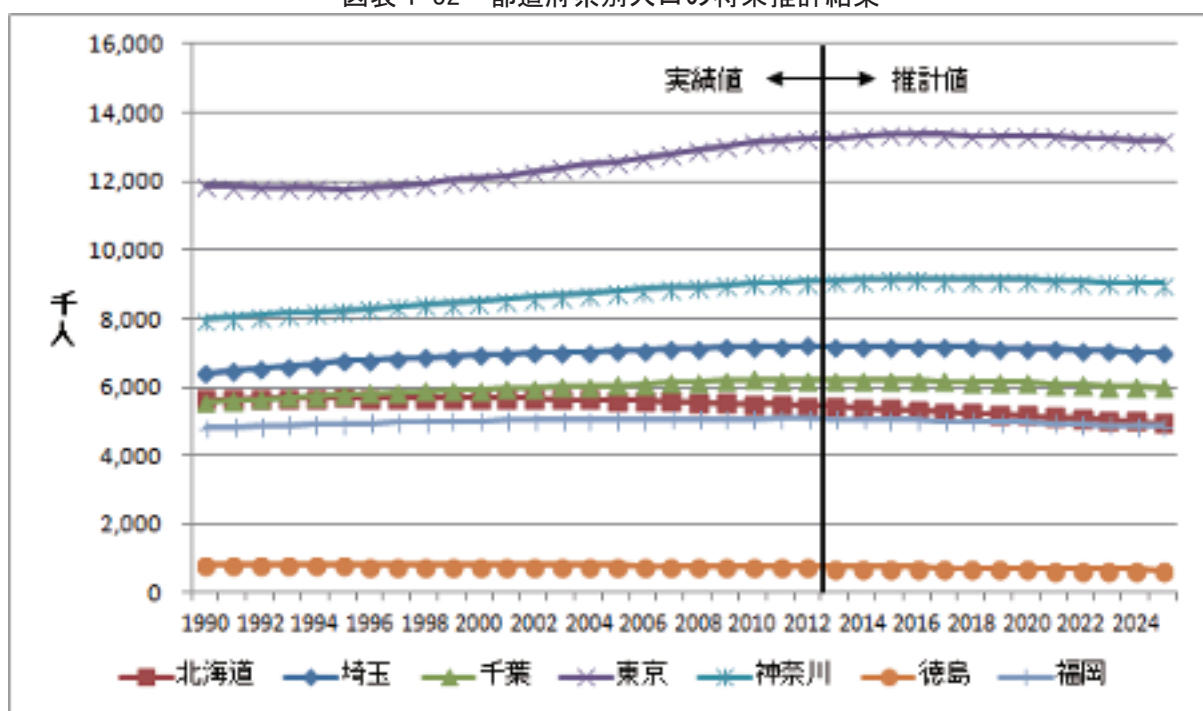
(1) 将来の社会経済指標

徳島県の人口は平成22(2010)年の78万5千人から平成27(2015)年に75万6千人、平成32(2020)年に72万3千人と年平均 $\Delta 0.76\%$ 、 $\Delta 0.89\%$ で減少するものと推計される。

一方、我が国で最後まで人口が増加していた東京都では、2010年の1,315万9千人から2015年に1,334万9千人、2020年に1,331万5千人と年平均伸び率が前半は0.29%で増加するのに対し、後半は $\Delta 0.05\%$ で減少するものと推計される。

ここでは国立社会保障・人口問題研究所の都道府県別の将来値を展開している。

図表 1-32 都道府県別人口の将来推計結果



出所) 人口問題研究所の将来推計結果から作成

図表 1-33 都道府県別人口の将来推計結果（単位：千人）

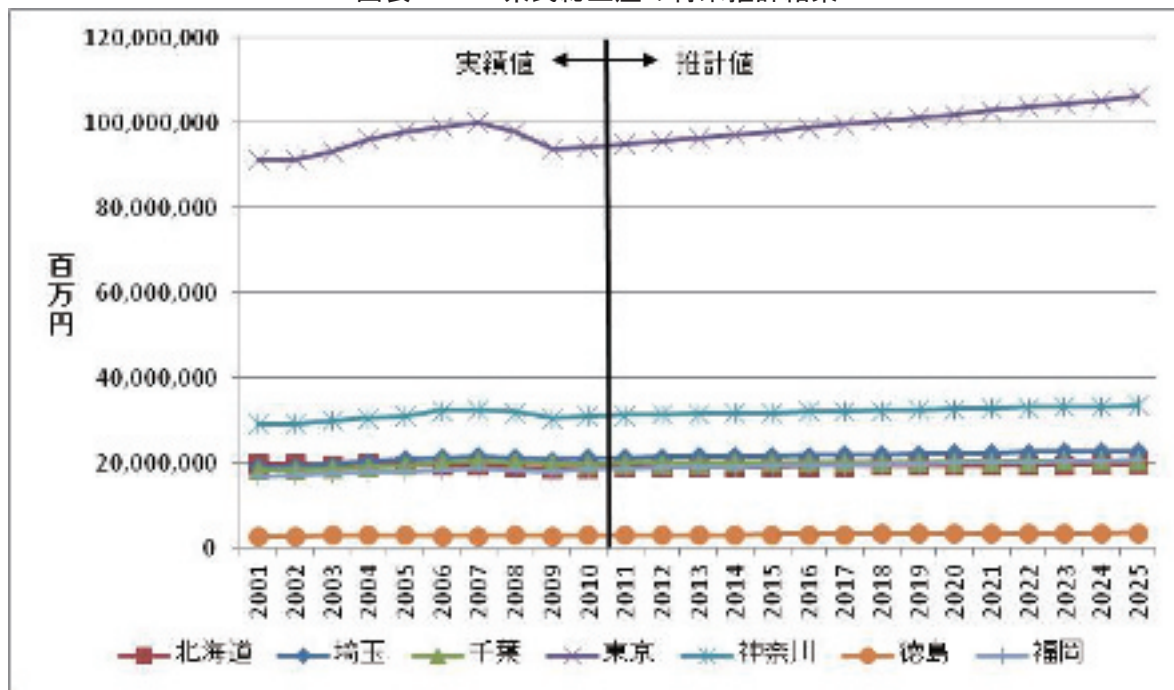
	2000	2005	2010	2015	2020	年平均伸び率			
						2000-2005	2005-2010	2010-2015	2015-2020
北海道	5,683	5,628	5,506	5,361	5,178	-0.19%	-0.44%	-0.53%	-0.69%
埼玉	6,938	7,054	7,195	7,206	7,133	0.33%	0.40%	0.03%	-0.20%
千葉	5,926	6,056	6,216	6,192	6,122	0.43%	0.52%	-0.08%	-0.23%
東京	12,064	12,577	13,159	13,349	13,315	0.84%	0.91%	0.29%	-0.05%
神奈川	8,490	8,792	9,048	9,148	9,122	0.70%	0.58%	0.22%	-0.06%
徳島	824	810	785	756	723	-0.34%	-0.63%	-0.76%	-0.89%
福岡	5,016	5,050	5,072	5,046	4,968	0.14%	0.09%	-0.10%	-0.31%

出所) 人口問題研究所の将来推計結果から作成

徳島県の県民総生産は平成22(2010)年の2兆9,937億円から平成27(2015)年に3兆1,620億円、平成32(2020)年に3兆3,398億円と年平均伸び率1.10%、1.10%で増加するものと推計される。

一方、東京都では、平成22(2010)年の94兆2,227億円から平成27(2015)年に98兆524億円、平成32(2020)年に102兆378億円と年平均伸び率0.80%、0.80%で増加するものと推計される。

図表 1-34 県民総生産の将来推計結果



出所) 県民経済計算年報から、将来値は日本経済研究センター将来伸び率から推計

図表 1-35 都道府県民総生産の将来推計結果 (単位: 百万円)

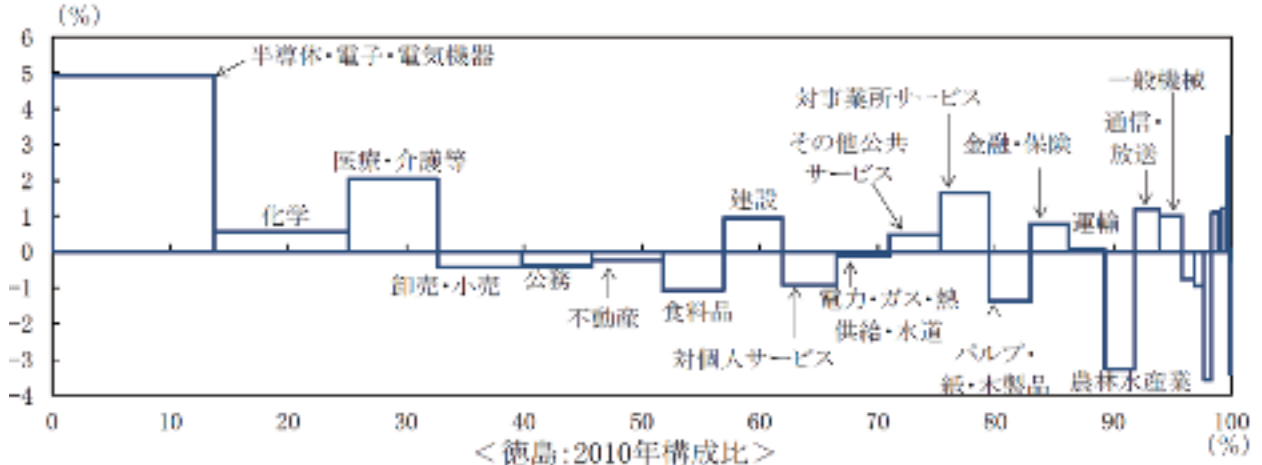
	2001	2005	2010	2015	2020	年平均伸び率			
						2001-2005	2005-2010	2010-2015	2015-2020
北海道	19,799,689	19,483,371	18,840,406	19,124,713	19,413,310	-0.40%	-0.67%	0.30%	0.30%
埼玉	19,076,487	20,737,001	21,123,657	21,657,056	22,203,924	2.11%	0.37%	0.50%	0.50%
千葉	18,199,753	19,400,270	19,845,648	20,044,900	20,246,152	1.61%	0.45%	0.20%	0.20%
東京	91,295,068	98,017,952	94,222,729	98,052,425	102,037,780	1.79%	-0.79%	0.80%	0.80%
神奈川	29,184,269	31,077,068	31,069,710	31,854,259	32,658,619	1.58%	0.00%	0.50%	0.50%
徳島	2,721,323	2,880,459	2,993,686	3,162,001	3,339,780	1.43%	0.77%	1.10%	1.10%
福岡	16,942,123	17,982,327	18,572,166	19,231,356	19,913,943	1.50%	0.65%	0.70%	0.70%

出所) 県民経済計算年報から将来値は日本経済研究センター将来伸び率から推計

経済指標の将来予測には日本経済研究センターの中期予測で提示されている都道府県別の平成27(2025)年まで年平均伸び率の予測値を活用している。日本経済研究センターでは中期的な予測を実施する数少ない機関であり、各種計画の前提として採用されている。今回のマクロ予測(全国)では過去の趨勢はもとより、少子高齢化、増税、東京オリンピック効果、世界経済の見通し(中国経済は鈍化)、税制・社会保障等を踏まえた予測であり、妥当性が高い。

また、都道府県別の伸び率は、都道府県別の産業分布に産業別成長率を反映させた予測であり、一方では労働需給も鑑みた予測となっており、リチウムイオン電池や発光ダイオードを含む半導体・電子・電気機器、医療品を含む化学が牽引し、高い成長率が見込まれている。

図表 1-36 徳島県の実質産出額（平成 23(2011)–平成 37(2025)年 平均伸び率：1.1%）

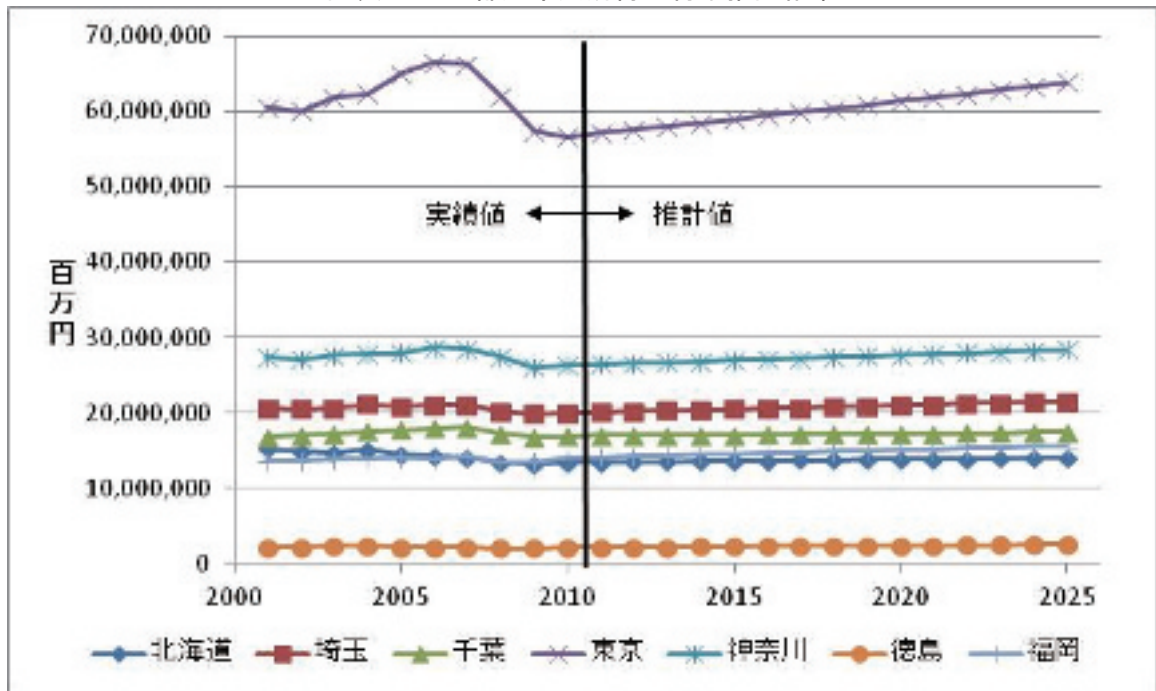


出所) 中期経済予測報告書（日本経済研究センター）2014 年度

徳島県の県民所得は平成 22(2010)年の 2 兆 1,666 億円から平成 27(2015)年に 2 兆 2,884 億円、平成 32(2020)年に 2 兆 4,170 億円と年平均伸び率 1.10%、1.10%で増加するものと推計される。

一方、東京都では、平成 22(2010)年の 56 兆 6,684 億円から平成 27(2015)年に 58 兆 9,717 億円、平成 32(2020)年に 61 兆 3,686 億円と年平均伸び率 0.80%、0.80%で増加するものと推計される。

図表 1-37 都道県民所得の将来推計結果



出所) 県民経済計算年報から、将来値は日本経済研究センター将来伸び率から推計

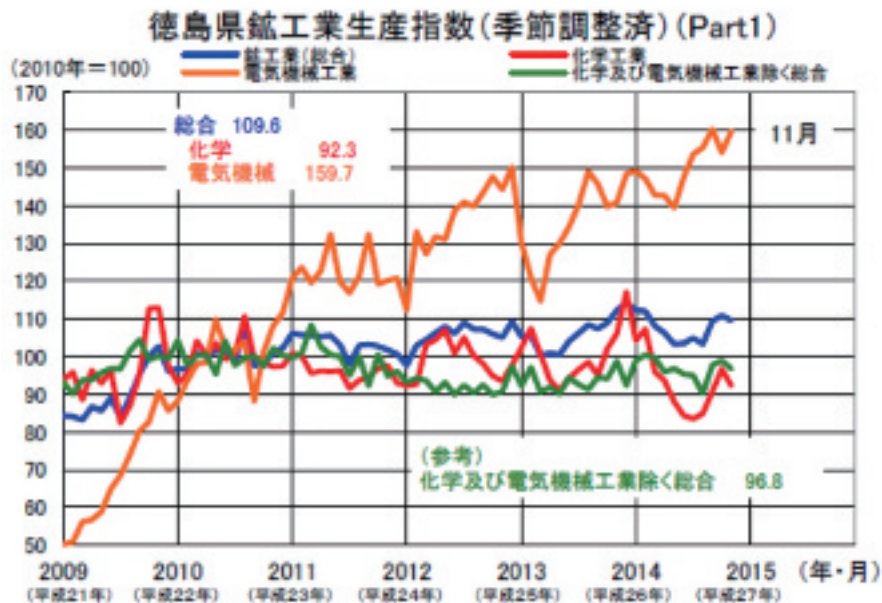
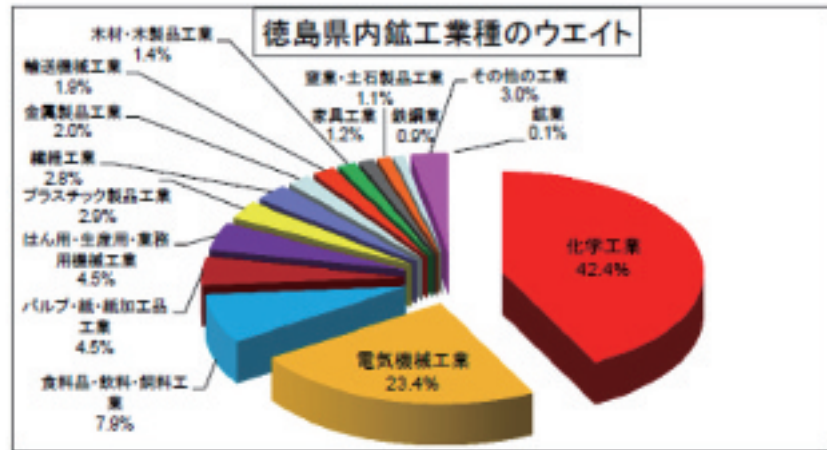
図表 1-38 都道府県民所得の将来推計結果（単位：百万円）

	2001	2005	2010	2015	2020	年平均伸び率			
						2001-2005	2005-2010	2010-2015	2015-2020
北海道	15,216,539	14,442,274	13,437,792	13,640,572	13,846,412	-1.30%	-1.43%	0.30%	0.30%
埼玉	20,583,239	20,935,190	20,017,365	20,522,829	21,041,056	0.42%	-0.89%	0.50%	0.50%
千葉	16,893,428	17,766,775	16,936,417	17,106,460	17,278,210	1.27%	-0.95%	0.20%	0.20%
東京	60,543,733	65,082,810	56,668,371	58,971,665	61,368,577	1.82%	-2.73%	0.80%	0.80%
神奈川	27,424,089	27,963,205	26,332,304	26,997,228	27,678,942	0.49%	-1.19%	0.50%	0.50%
徳島	2,251,243	2,245,247	2,166,563	2,288,375	2,417,035	-0.07%	-0.71%	1.10%	1.10%
福岡	13,716,699	14,008,213	14,078,727	14,578,429	15,095,868	0.53%	0.10%	0.70%	0.70%

出所) 県民経済計算年報から将来値は日本経済研究センター将来伸び率から推計

なお、徳島県内における足下の経済動向について分析すると、鉱工業生産指数において、平成22(2010)年比で、総合値では109.6、このうちLED産業を主体とする電気機械工業で159.7を維持しており、経済総合指標のとくしまCIにおいても先行・遅行の両指数とも100以上を維持していることから、空港利用客においても、その7割を占めるビジネス分野を中心に、今後も堅調な利用が見込まれる。

図表 1-39 徳島県内の鉱工業生産指数の動向

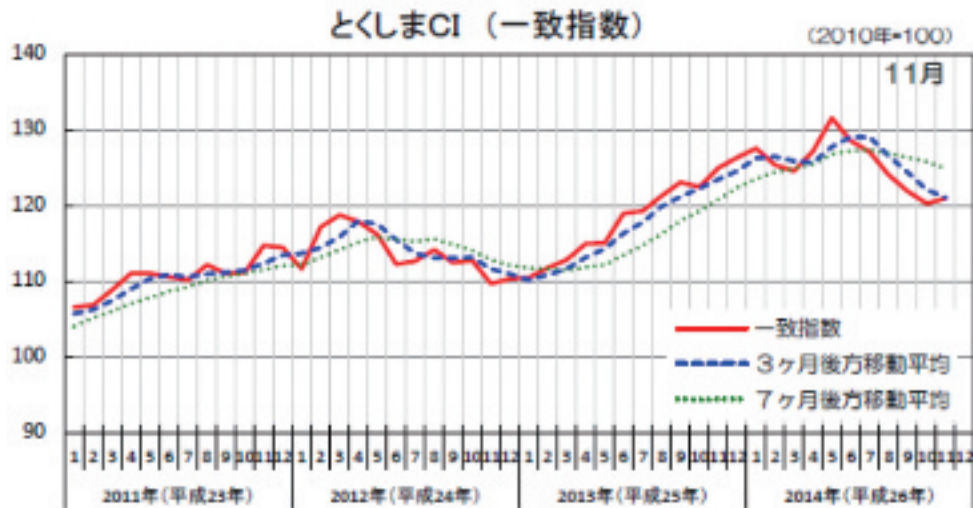


出所) 徳島県資料から転載

図表 1-40 とくしまCIの動向

(2010年=100)

	11月	10月	前月差(ポイント)
先行指数	106.0	105.7	0.3
3ヶ月後方移動平均	107.4	108.0	▲0.54
7ヶ月後方移動平均	109.6	111.8	▲2.17
一致指数	120.9	120.2	0.7
3ヶ月後方移動平均	121.0	122.0	▲1.03
7ヶ月後方移動平均	124.8	125.7	▲0.89
遅行指数	116.1	114.9	1.2
3ヶ月後方移動平均	115.1	115.3	▲0.26
7ヶ月後方移動平均	115.5	115.3	0.21



出所) 徳島県資料から転載

(2) 国土交通省航空局の前提と将来推計

国土交通省では「今後の首都圏空港のあり方について」（平成 25(2013)年 9 月 26 日）において平成 22(2010)年以降の航空旅客需要を推計している。

前提となる年平均実質 GDP 成長率は下表のとおりで、上位ケース、中位ケース、下位ケースの 3 ケースを前提としている。

これを基に推計された国内の需要は下表のとおりで、下位ケースは微減という結果になっている。

図表 1-41 各ケースにおける我が国の GDP 伸び率の設定

	2010-17	2017-22	2022-27	2027-32
上位	2.2%	3.0%	3.0%	3.0%
中位	1.7%	2.0%	2.0%	2.0%
下位	1.0%	0.7%	0.7%	0.7%

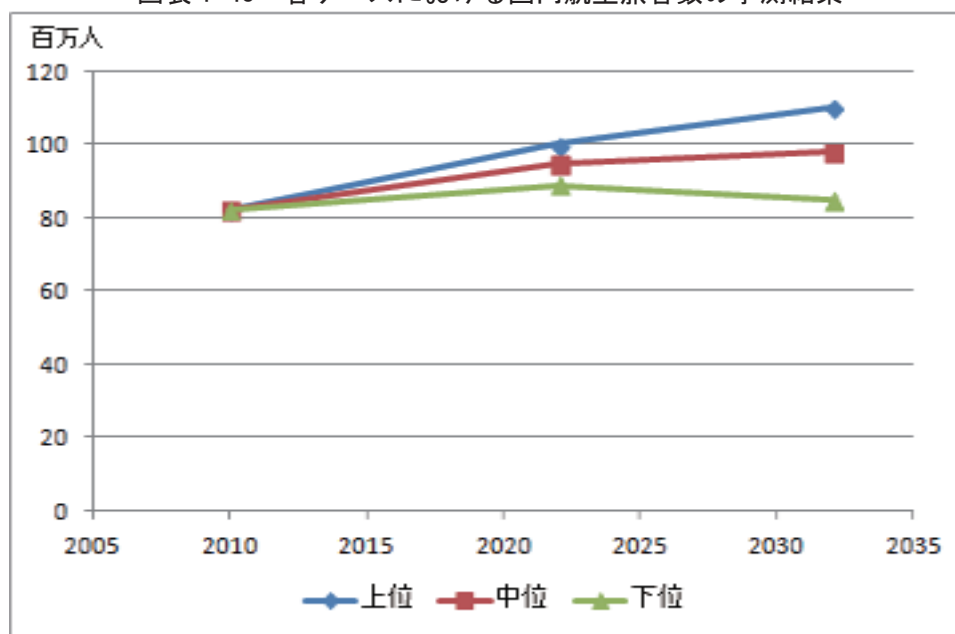
出所)「今後の首都圏空港のあり方について」（平成 25(2013)年 9 月 26 日，国土交通省航空局)

図表 1-42 各ケースにおける国内航空旅客数の予測結果（単位：百万人）

	2022	2032	伸び率
上位	100	110	0.958%
中位	95	98	0.311%
下位	89	85	-0.459%

出所)「今後の首都圏空港のあり方について」（平成 25(2013)年 9 月 26 日，国土交通省航空局)

図表 1-43 各ケースにおける国内航空旅客数の予測結果



出所)「今後の首都圏空港のあり方について」（平成 25(2013)年 9 月 26 日，国土交通省航空局) から
 (株)野村総合研究所作成

(3) 需要予測：考え方

前述の将来の社会経済指標や上位計画に当たる国土交通省の将来推計結果を基に徳島阿波おどり空港の将来需要を予測した。

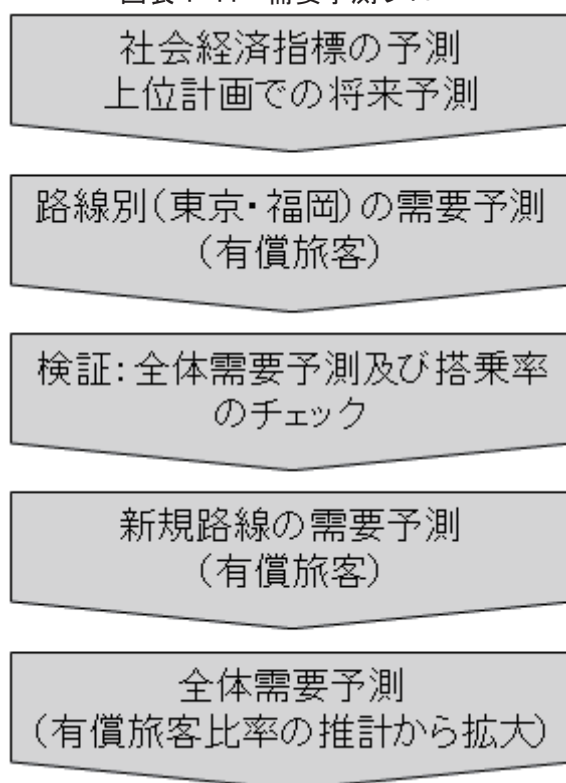
既存の定期路線である東京線と福岡線について社会経済指標との回帰モデルを構築し、将来推計を実施した。

さらに、これらの結果を検証するために、両路線全体で回帰モデルを検討し、将来推計を実施し、路線別の結果と比較し、検証した。

需要量の多い、東京線については搭乗率についても検証した。

次いで、平成 26 (2014) 年に再開された札幌線のほか、1 路線の新規路線が就航するものと想定し、過去の利用状況から需要予測を実施した。

図表 1-44 需要予測フロー



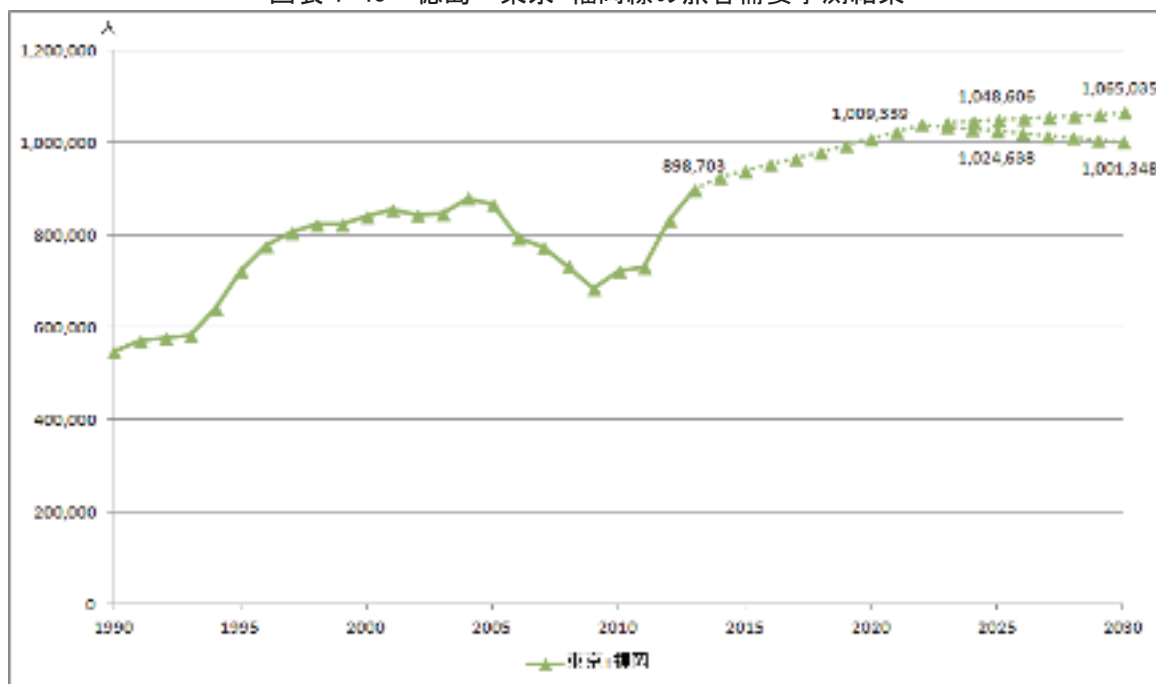
出所) 榑野村総合研究所

(4) 需要予測の検証

徳島阿波おどり空港の定期線である東京線と福岡線の将来予測を東京都・福岡県の県民総生産及び徳島県の県民総生産から重回帰分析を用いて予測した。なお、各路線別の旅客に関する経年変化及び需要予測は巻末の参考資料に示してある。

ここで、定期線全体の需要予測と路線別での需要予測の合計についても比較検証したが、大きな差はなく妥当なものと考えられる。

図表 1-45 徳島—東京+福岡線の旅客需要予測結果



予測年 2014-2022 年
 予測手法 重回帰分析
 観測年 1990-2013 (2008-2010 年除く)

回帰統計

重相関 R	0.780174
重決定 R2	0.608671
補正 R2	0.56519
標準誤差	74259.22
観測数	21

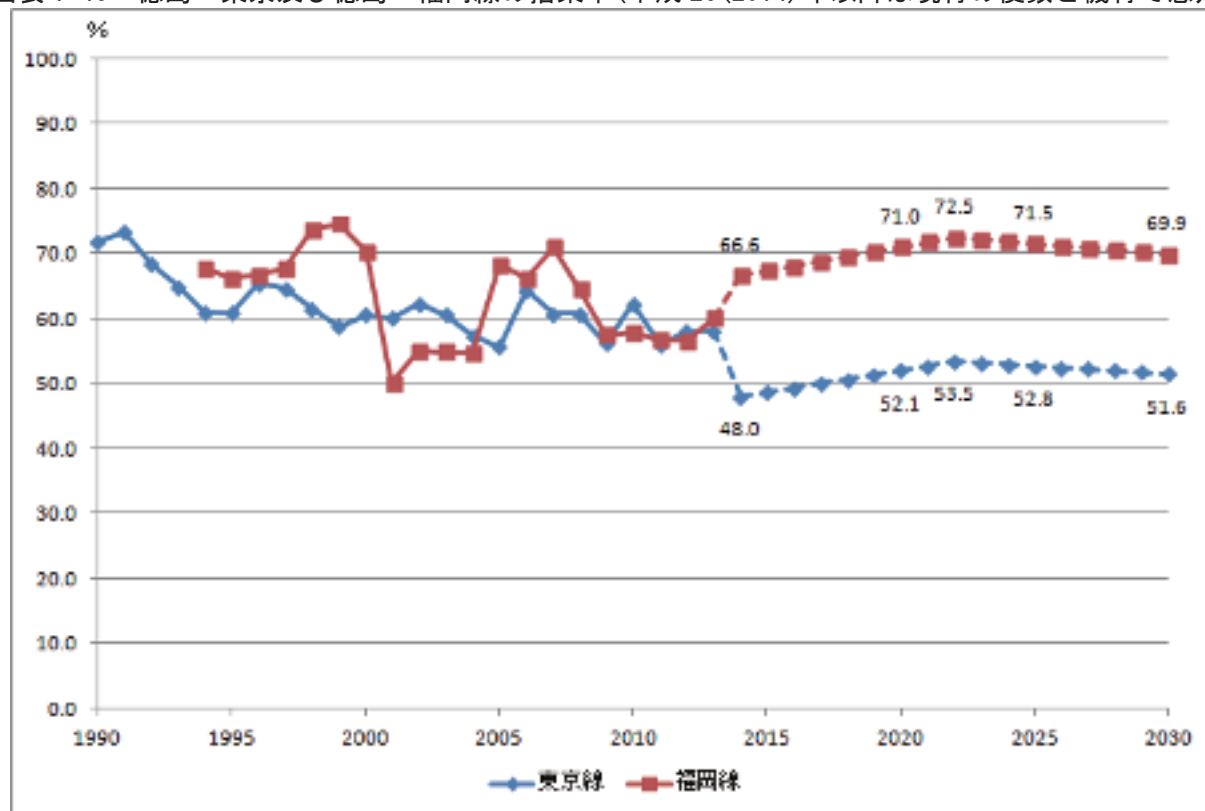
	係数	t
切片	-346768	-1.15595
X 値 東京+福岡 GDP	0.000599	0.095295
X 値 徳島 GDP	0.384179	2.07125

予測年 2023-2030 年
 予測手法 国の中位ケースと下位ケースの伸び率で予測

出所) ㈱野村総合研究所

徳島－東京線及び徳島－福岡線が現行の機材を維持した場合の搭乗率をみたところ、以下のように推移すると予測された。福岡線でピークが72.5%で、東京線が50%前後で推移することから供給制約は起こらない。

図表 1-46 徳島－東京及び徳島－福岡線の搭乗率(平成 26(2014)年以降は現行の便数と機材で想定)



出所) 株野村総合研究所

(5) 新規路線の需要予測

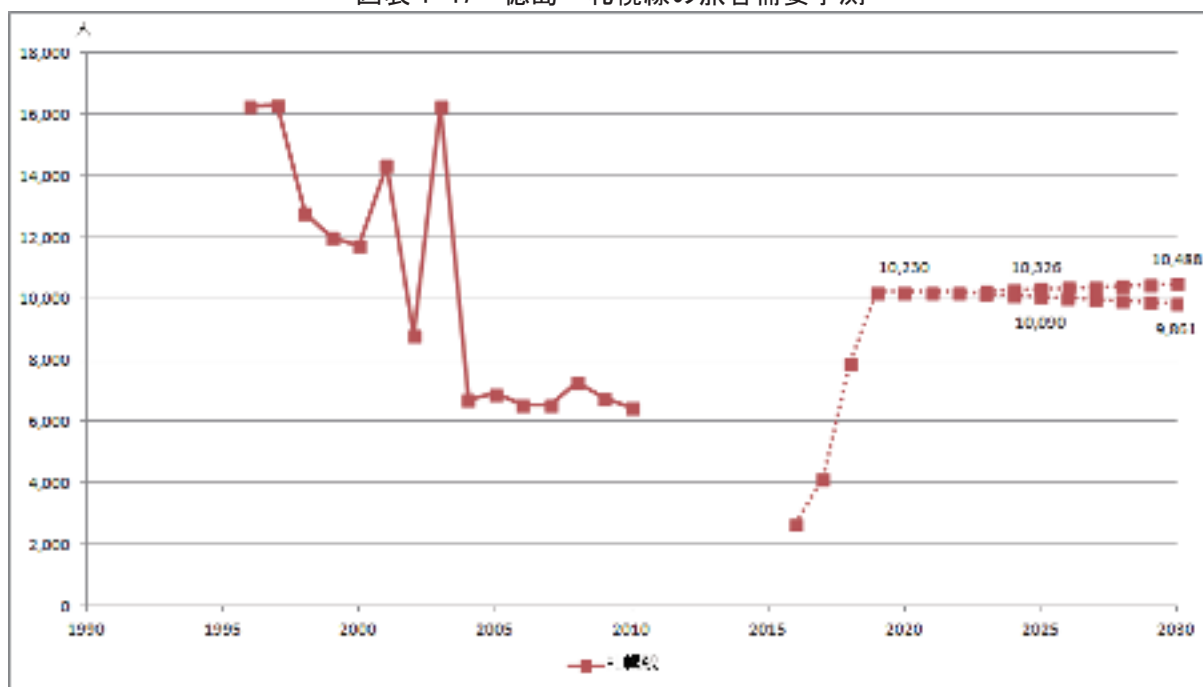
ここまでの検討で既存定期路線(東京線・福岡線)の将来推計は実施されたが、平成26(2014)年8月に札幌線が再開したほか、今後新たな路線が開設される可能性もあることから、これら路線についても需要予測を行った。

札幌線については、過去の利用実績の振れ幅が大きく、平成26(2014)年から季節便として再就航し、2,800人程度の利用があった。さらに平成27(2015)年も季節便としての就航が決定している。今回は需要予測では2013年を基準年としていることから平成28(2016)年から年間就航となると想定し、その後平成34(2022)年までの間は、平成9(1997)年から平成21(2009)年の平均を用いることとし、3年でこの予測値まで増加すると仮定した。

新規路線については、過去に運航されていた名古屋線の利用実績を基に、平成28(2016)年以降は札幌線と同様の考え方により需要予測を行った。

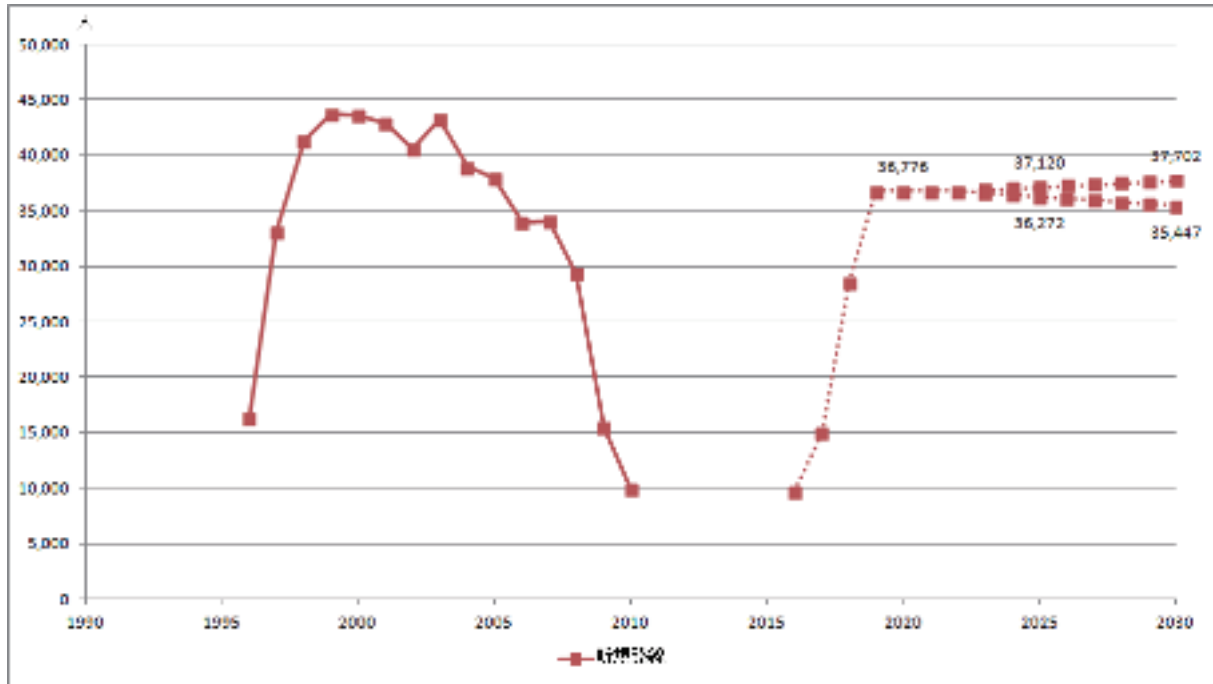
この結果、札幌線は平成32(2020)年に10,230人、平成37(2025)年に下位ケース10,090人、中位ケース10,326人と予測された。また、新規路線は平成32(2020)年に36,776人、平成37(2025)年に下位ケース36,272人、中位ケース37,120人と予測された。

図表 1-47 徳島—札幌線の旅客需要予測



出所) 榊野村総合研究所

図表 1-48 新規路線の旅客需要予測



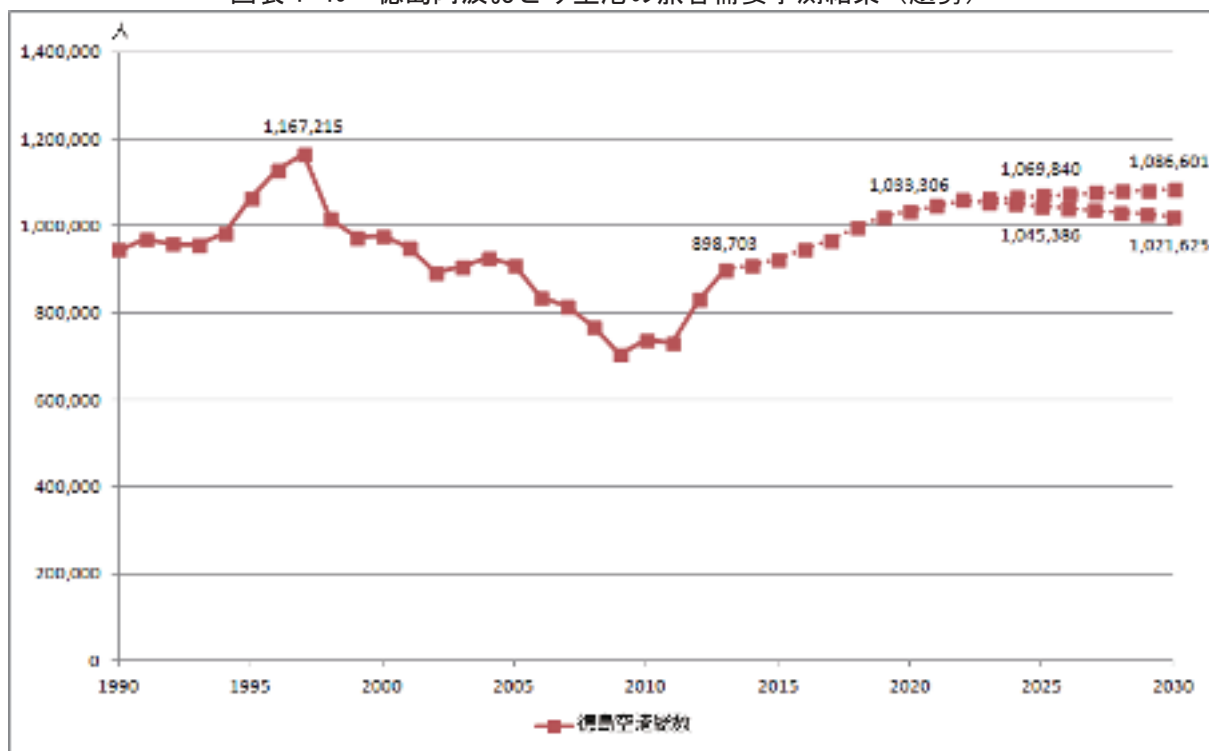
出所) ㈱野村総合研究所

(6) 将来需要予測のまとめ

ここまでの予測結果から徳島阿波おどり空港の将来予測結果(趨勢)では平成 27(2015)年に 92.2 万人, 平成 32(2020)年に 103.3 万人, 平成 37(2025)年に下位ケース 104.5 万人, 中位ケース 107.0 万人, 平成 42(2030)年に下位ケース 102.2 万人, 中位ケース 108.7 万人と予測された。

年平均伸び率は, 平成 25(2013)年から平成 27(2015)年が 1.30%, 平成 27(2015)年から平成 32(2020)年が 2.30%となる。

図表 1-49 徳島阿波おどり空港の旅客需要予測結果（趨勢）



出所) ㈱野村総合研究所

表 1-50 徳島阿波おどり空港の需要予測結果（趨勢）

	2013年	2015年	2020年	2025年	2030年
旅客数 (千人)	899	922	1,033	1,070	1,087
				1,045	1,022
年平均伸び率	-	1.30%	2.30%	0.70%	0.31%
				0.23%	-0.46%

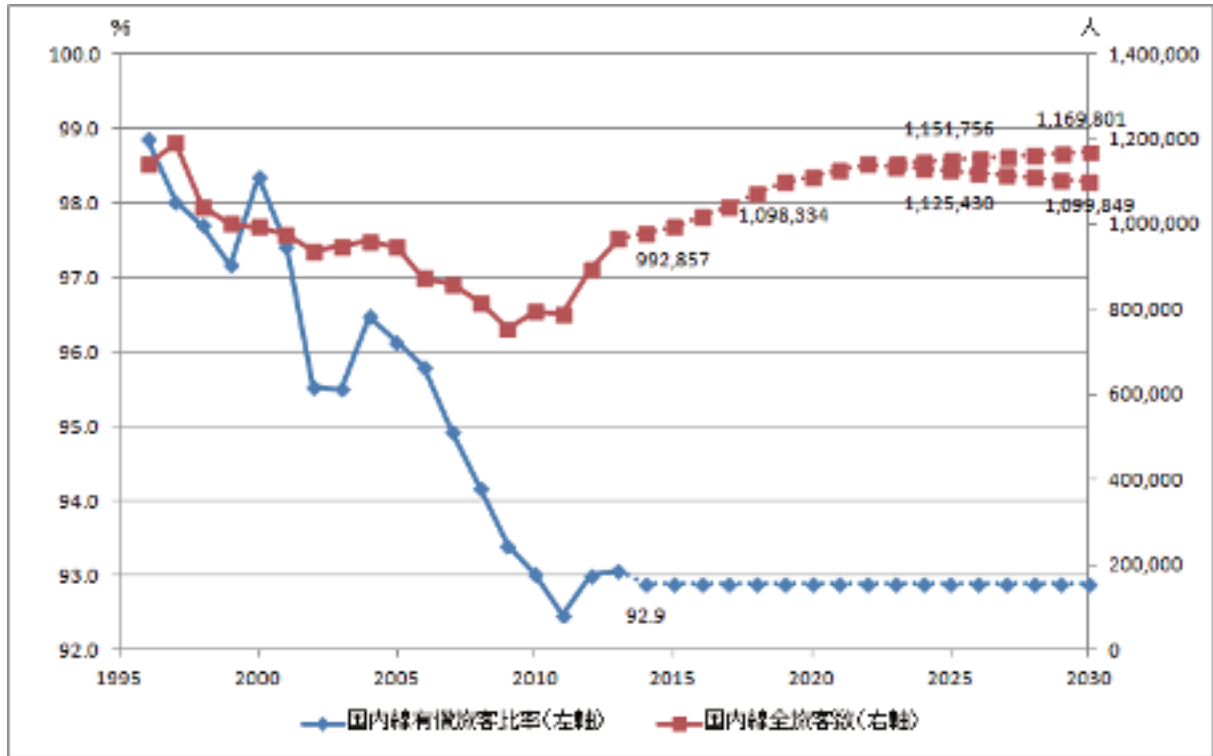
注) 2025年以降は上段が中位ケース，下段が下位ケース

出所) ㈱野村総合研究所

徳島阿波おどり空港の国内線の全旅客数と有償旅客数の比率の推移を予測し，推計を実施した。全旅客数は空港管理状況調書を活用した。定義は有償旅客数に3歳以下の幼児やマイレージ等無償旅客を加えた旅客数であり，乗務員は含まれない。

この結果，平成32(2020)年1,098,334人，平成37(2025)年下位ケース1,125,430人，中位ケース1,151,756人と予測された。

図表 1-51 徳島阿波おどり空港の国内線全旅客数と有償旅客比率の推移と予測結果



出所) 空港管理状況調書等の各種資料から(株)野村総合研究所作成

図表 1-52 予測の考え方

<p>全体</p> <p>全旅客データの路線別がなく、全数しか把握されないため、将来の有償旅客比率をこれまでの推移から推計し、将来の有償旅客数から算定した。</p>
<p>有償旅客比率</p> <p>有償旅客比率は1996年から減少傾向にあったが、2011年で下げ止まったと想定し、2009～2013年の平均(92.89%)で今後は推移すると想定。</p>

図表 1-53 徳島阿波おどり空港の需要予測結果(趨勢)

	2013年	2015年	2020年	2025年	2030年
旅客数(千人)	966	992	1,098	1,152	1,170
				1,125	1,100
年平均伸び率	—	1.30%	2.30%	0.70%	0.31%
				0.23%	-0.46%

注) 2025年以降は上段が中位ケース, 下段が下位ケース

出所) (株)野村総合研究所推計