

# 1. ステップ1で分かったこと

## 序 言

### 福岡空港の総合的な調査とは

福岡空港は、平成14年12月の国の交通政策審議会答申において、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想され、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうよう、各種方策について幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進めることとされました。

これを受け、国、福岡県、福岡市は平成15年7月に福岡空港調査連絡調整会議を設け、協力しながら調査を行っています。

調査に当たっては、広くみなさまに内容や進め方をお知らせするとともに、ご意見をいただきながら進めていくこととしています。(このことを、パブリックインボルブメント(PI)といいます。)

### 順々に段階を踏んで検討を進め、各段階ごとにPIを行います。

みなさまにとってわかりやすく、また意見を出しやすいように、4つのステップを踏んで課題や解決方法の検討を行い、そのステップごとにPIを実施しています。今回はステップ2です。

### 調査結果の一層の理解のためPIレポートをお届けします。

このPIレポートは「わかりやすく記述する」ことを念頭におきつつも、空港という専門の施設であるため、みなさまにはなじみの薄い専門的な内容を含んでおりますが、できるだけ多くのご意見等に対してお答えできるよう、適切な資料を幅広く提供できるよう努めています。

このPIレポートについては、調査結果の一層の理解のため、PI期間中において、県内外各所で、説明会、オープンハウスなどを開催し、内容のご説明を行っていきます。ぜひ、ご来場ください。

最後になりますが、このレポートが福岡空港の将来を考えていただくときにみなさまの理解の一助になることを期待しています。

福岡空港調査連絡調整会議

ステップ1では、福岡空港の現状と課題および福岡空港の空港能力の評価について考察をしました。それらを各々、次のとおり整理しました。

### ■福岡空港はどのような空港か【福岡空港の現状と課題】

#### 利用者から見た福岡空港

- アンケート調査結果によると、利用者の重視する項目は「路線数」「便数」「アクセス」「航空運賃」でした。また、利用者の希望する出発の時間帯は、朝・夕にピークがありました。
- 国内路線については、空港が福岡市の都心に近接し国内各地への直行路線が充実しているため、国内各地への旅行時間は短いですが、多くの地方路線では便数が少ないため、目的地での滞在時間や運航頻度などの点で利便性が高くありません。
- 国際路線については、東アジアに近いため成田空港や関西空港より東アジア方面への旅行時間が短いという優位性をもっていますが、まだ便数が少ないため、目的地での滞在時間や運航頻度などの点でこの優位性が十分に発揮されていません。

#### 地域から見た福岡空港

- 成長する東アジアとともに、今後この地域が地域間競争の中で、発展していくためには、国際交流基盤である福岡空港の機能の強化が必要です。
- 今後の少子高齢化や地方分権の流れのなか、九州のけん引役としての福岡の持つ高次都市機能の活用と国内外を結ぶ航空ネットワークの維持向上が必要です。
- 航空機騒音などの都市環境に関する問題や建築物の高さ制限などの都市構造に関する問題があります。

#### 福岡空港の運用実態

- 現状の空港の運用においてもエプロン、誘導路、滑走路などにおいて混雑の原因となる課題がある。また、ターミナルビルにおいても施設の混雑が指摘されています。

### ■福岡空港の能力はどのくらいか【空港能力の見極め】

- 供給者の視点に立った指標(滑走路処理容量)に加え、利用者の視点に立った指標(航空サービス指標)も併せて活用して空港能力の評価を行いました。

#### 現在の空港能力の評価

- 福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回という前提のもとでは、平成15年実績13.6万回に対して0.9万回の余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航には制約が生じはじめています。

#### 有効活用方策を施した場合の空港能力の評価

- 今後、現空港の敷地内での有効活用方策を実施した場合、滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれ、滑走路処理容量や旅客の利用・航空機の運航の制約が若干緩和されます。