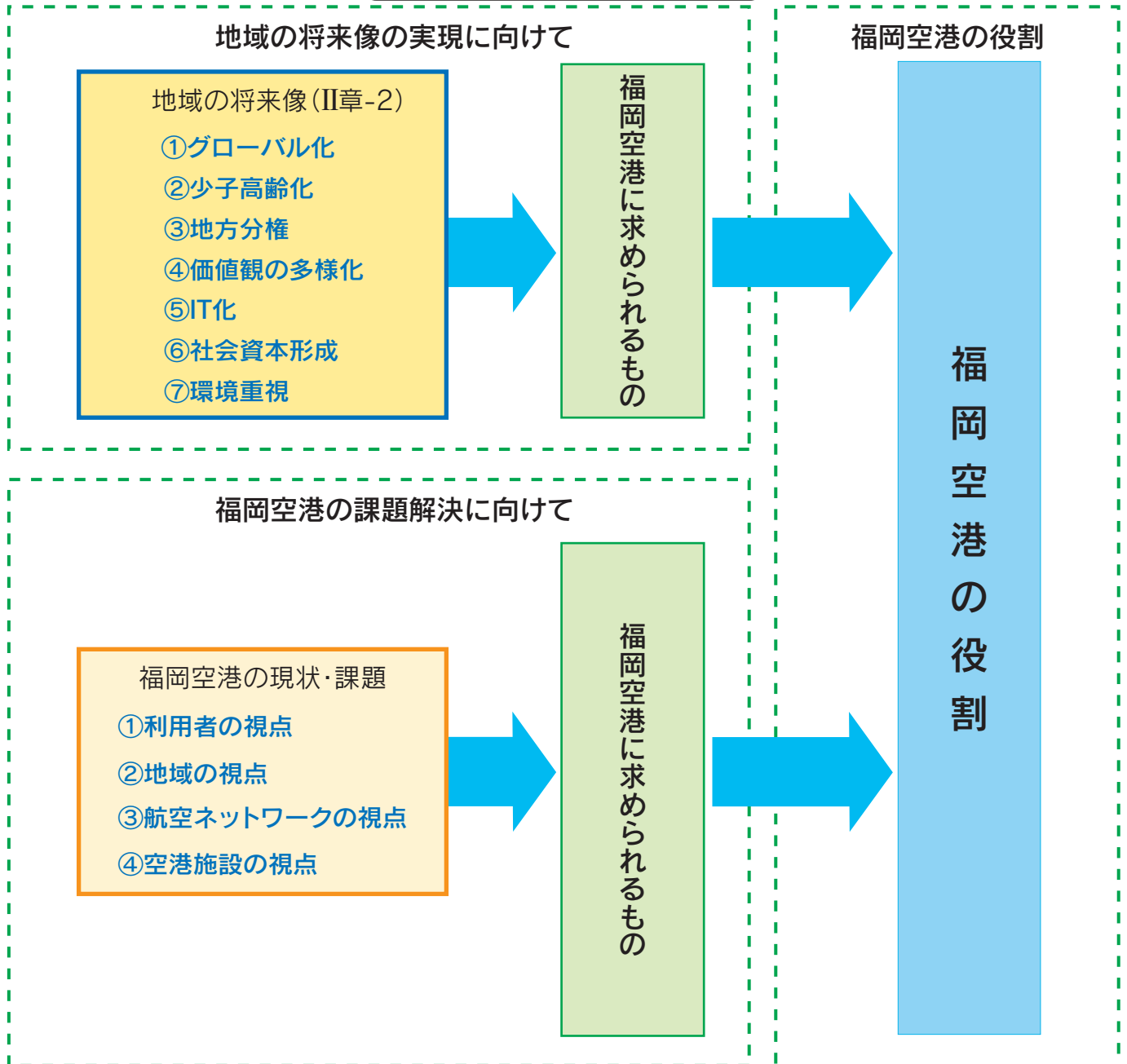


3. 福岡空港の役割の検討

1) 福岡空港の役割の検討手法

- 「福岡空港の役割」には、「地域の将来像」の実現を目指す上で果たすべき役割と、「福岡空港の現状と課題」を考慮して、福岡空港の課題を解決していくために果たす役割があります。
- 「福岡空港の現状と課題」は、PIステップ1で整理した「利用者の視点」「地域の視点」「航空ネットワークの視点」「空港施設の視点」の4つの視点から検討を行います。
- 「航空ネットワークの視点」「空港施設の視点」からの検討にあたっては、九州や全国及び世界の空港の現状・将来や空港利用についても参考にしながら福岡空港の位置づけを考えることが必要です。
- 2030年頃までに起こりうる航空機や航空管制等に関する技術革新については、現時点で検討の前提とはしていません。

「福岡空港の役割」検討フロー



地域の将来像と福岡空港の役割

3. 福岡空港の役割の検討

2) 地域の将来像の実現に向けて福岡空港に求められるもの

II章-2で示された7つの「地域の将来像」に関しては、設定の基礎となった既存の将来ビジョンの実現に向けて、国や地域で様々な取り組みが行われていますが、ここでは描かれた地域の将来像の実現に向けて、「福岡空港に求められるもの」を整理します。

将来像

①グローバル化

成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 国際連携の強化
- アジアビジネス展開
- 産業基盤の強化
- 訪日の促進

②少子高齢化

国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充ちた地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 生産性の維持向上
- 労働・生活環境の向上
- 観光・学術・文化等国内外交流の拡大

③地方分権

地域性を活かして競争力のある自立した地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 分権型社会への移行
- 自立した地域社会の形成

④価値観の多様化

様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 多様な余暇の過ごし方の提供
- 余暇活動の促進
- モビリティの向上

⑤IT化

ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 情報化の基盤整備
- ITの利用促進
- 情報関連産業の振興

⑥社会資本形成

戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 効率的な社会資本形成
- 地域の戦略的投資

⑦環境重視

都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 循環型社会への対応
- 環境関連産業の振興



3. 福岡空港の役割の検討

「地域の将来像」の実現に向けて福岡空港に求められるもの

①グローバル化

- 東アジアを中心とした産業集積地域と行き交う旅客・貨物需要への対応
- 中国主要都市等の訪日観光需要増大への対応
- 福岡から乗り継ぎ、周遊しやすい航空・陸上・海上交通のネットワーク
- 旅客や貨物の利用者が早く・快適に利用できるターミナル施設

②少子高齢化

- 九州をけん引する福岡の国内外交流拠点機能の強化
- 技術交流、文化交流、学術交流の増大による旅客需要への対応
- 東アジアを中心とした外国からの人材受入による旅客需要への対応
- 中国主要都市等の訪日観光需要増大への対応(再掲)

③地方分権

- 高次都市機能が集積する福岡の競争力を支える航空サービスの充実
- 分権の拠点となる地方中枢・中核都市とのネットワークの強化

④価値観の多様化

- 海外・国内旅行の多様化への対応
- 季節便や臨時便、出発到着時刻など様々な利用者ニーズへの対応
- ユニバーサルデザインなど全ての人々が利用し易いターミナル施設

⑤IT化

- IT活用により促進されるグローバルな旅客交流の増大への対応
- ITを活用し、他の輸送機関とも連携した迅速・確実な物流への対応
- 情報関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応

⑥社会資本形成

- 効率的な経営による運営コストの低減
- 直接的、広域的効果を十分見極めた適切な設備投資
- 民間活力導入等による、公的な設備投資額の抑制

⑦環境重視

- 騒音等、空港が周辺地域に与える環境影響の軽減
- エネルギーや水等、省資源、リサイクル型空港への取り組み
- 環境関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応

3. 福岡空港の役割の検討

3) 福岡空港の課題解決に向けて福岡空港に求められるもの

①利用者の視点

①利用者の視点

■利用者の視点から福岡空港に求められるもの

【現状と課題】

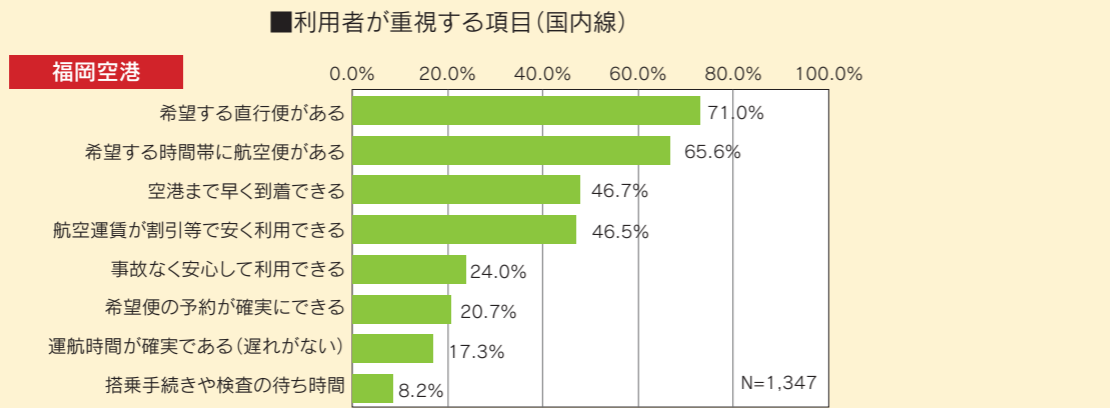
- 利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視する
- 利用したい時間帯は、朝・夕にピークがある。
- 利用者の満足度はアクセスを中心に他空港より高い
- 満足度の低い路線(便数の少ない地方路線など)も多い

【福岡空港に求められるもの】

- 直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化への取り組み
- 空港アクセス、搭乗手続き、航空機の乗り継ぎの時間短縮や快適性の向上
- 航空運賃やアクセス料金など、費用の低減

現状と課題1 利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視する

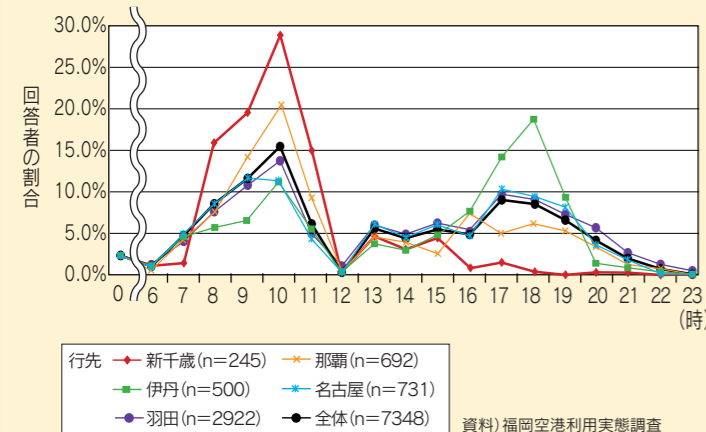
利用者が重視する項目は、路線数、便数、アクセス、航空運賃であり、出発地から目的地までのトータルの旅行時間と目的地での滞在時間、運航頻度が重要です。



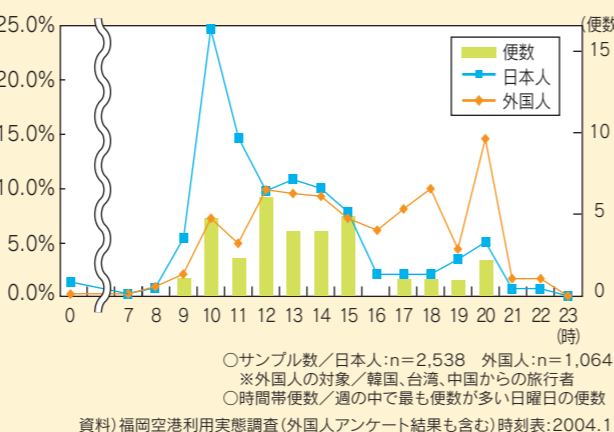
現状と課題2 利用したい時間帯は朝・夕にピークがある。

利用したい時間帯は、朝・夕にピークがあります。

■福岡空港で利用したい出発時間帯(国内線)



■利用したい出発時間帯と時間帯便数(国際線)



3. 福岡空港の役割の検討

②地域の視点

②地域の視点

福岡空港の現状と課題のうち、「東アジアの視点」「九州の中核都市機能の視点」については、「地域の将来像」の論点として整理したため、ここでは(空港周辺地域の視点)を中心に考えます。なお、福岡空港は周辺地域とともに歩んできました。空港用地の一部は民有地であり、地域と空港の歴史に対する理解が必要です。

■地域の視点から福岡空港に求められるもの

【現状と課題】

- 地域経済と市民生活への貢献
 - ・九州で年間約8千億円の幅広い経済波及効果
 - ・市民の航空利用、周辺離島等との連携、防災・報道等での貢献
- 都市構造に及ぼしている影響
 - ・日本一良好な都心と空港のアクセス
 - ・空港周辺への流通・生産機能の効率的な集積
 - ・空港東部での緩やかな市街地形成
 - ・都心部の建築物高さ制限
- 万一の事故の被害
- 福岡空港と都市環境
 - ・航空機による騒音問題
 - ・家屋移転等による空港周辺地域コミュニティへの影響
 - ・航空機による大気への影響

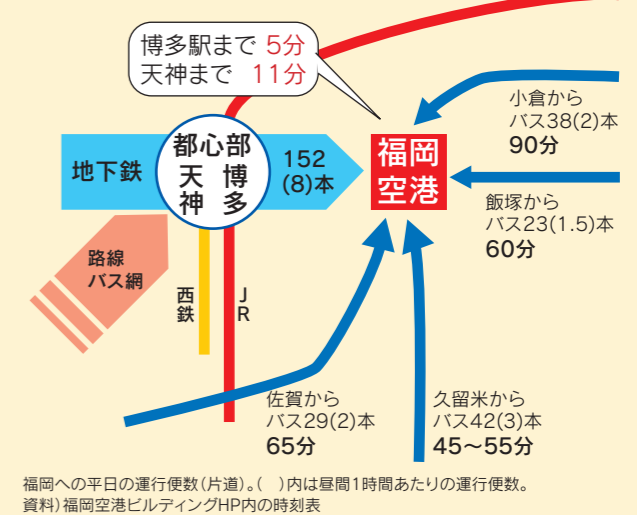
【福岡空港に求められるもの】

- 福岡都市圏を出発・目的地とする国内外の旅客や貨物需要への対応
- 市民の航空利用や物流など、福岡の生活・経済・文化活動に貢献する交通基盤としての機能
- 周辺離島と福岡を結ぶ生活路線やこれらの地域と他地域を結ぶ乗り継ぎ拠点機能
- 消防、警察、海上保安庁、テレビ局等、周辺地域の防災・報道等における航空活動支援
- 運航の安全をより高める努力と万一事故が起こった場合の危機管理
- 騒音や大気汚染等、空港周辺の生活環境への影響低減のための対策の実施

現状と課題1 都市構造に及ぼしている影響

- ・福岡空港は福岡都市圏の中心に位置し、都心に近接しているため、都心に向かうアクセスがそのまま空港アクセスになっています。また、福岡空港と天神や博多駅は、地下鉄で直接結ばれており、都心からの空港へ10分程度での移動が可能です。
- ・福岡空港周辺には、博多港、高速道路ICとの近接性も活かして、中核都市機能を支える流通・生産機能が効率的に集積しています。
- ・福岡空港東部での市街地形成は比較的緩やかです。
- ・航空法の規制により都心部の建築物の高さに制限を与えています。

■福岡空港への公共交通機関



3. 福岡空港の役割の検討

②地域の視点

現状と課題2 万一の事故の被害

・市街地内空港の問題点として、万一事故が起こった場合の被害の大きさがあげられます。

■国内における空港周辺での主な航空死亡事故

資料)国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会資料を基にUFJ総研まとめ

発生日	空港名	機体の所属	機材	事故地点	事故の概要	死者数
1968.6.2	福岡空港	米軍	F4ファントム	東区箱崎九州大学	夜間着陸訓練中、福岡市箱崎、九州大学に建設中の大型電算機センタービルに墜落。	3
1982.2.9	羽田空港	日本航空(株)	DC-8-61	滑走路300m手前の海上	着陸進入中、滑走路手前300mの海上に墜落。	24
1994.4.26	名古屋空港	中華航空公司	A300B4-622R	名古屋空港	名古屋空港への着陸のため進入中、失速し、着陸帯内に墜落、炎上。	264
1996.6.13	福岡空港	ガルーダ・インドネシア航空	DC-10-30	福岡空港	離陸滑走中に離陸を中断しオーバーラン。滑走路南端から約620m離れた緩衝緑地内で大破、炎上。	3
2003.7.11	宮崎空港	独立行政法人 航空大学	ビーチクラフトA36	宮崎空港周辺の水田	宮崎空港に向かって飛行中にエンジンが停止。不時着間際に主翼が電柱に衝突し水田に墜落。	3

・近年の福岡空港での航空事故としては、平成8年6月のガルーダ・インドネシア航空の旅客機墜落事故や平成17年8月の日本航空旅客機のエンジントラブルによる破片の市街地への散乱などがあげられます。

■H17.8 日航機エンジントラブル新聞記事



資料)西日本新聞

■H8.6 ガルーダ機墜落事故新聞記事

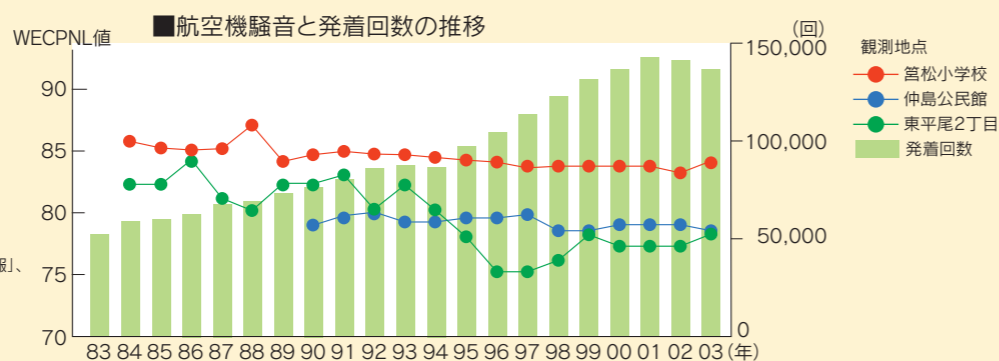


資料)西日本新聞

現状と課題3 航空機騒音の被害と対策

・航空機材の低騒音化や騒音を軽減する離着陸方式など、騒音低減の努力がされていますが、離着陸回数は増加しており、騒音問題が引き続き生じています。

資料)国土交通省大阪航空局「騒音調査年報」、
「福岡空港事務所30年誌」、
福岡市環境局「福岡の環境」、
国土交通省「航空輸送統計年報」



■福岡空港の防音対策区域

資料)国土交通省福岡空港事務所パンフレットに加筆



・防音工事や移転補償など、空港周辺対策によって生活への騒音影響を軽減する努力が続けられています。

3. 福岡空港の役割の検討

②地域の視点

現状と課題4 福岡空港と都市環境〈地域コミュニティ〉

・騒音対策区域内では、緑地造成事業や再開発整備事業が行われ、地域の生活環境の改善や移転跡地の有効活用を図っていますが、住居移転などにより地域コミュニティへの影響が生じています。

■移転補償事業



現状と課題5 他空港での様々な環境対策

・空港の二酸化炭素の排出等、航空機による大気への影響は、自動車などと比較して小さいものの、配慮していく必要があります。
・成田空港や伊丹空港等、国内空港では様々な環境対策が実施されています。

■成田空港における環境対策① (騒音の少ない機種の利用促進)

国際線着陸料は、航空機の騒音レベルに応じて設定した料金率(下表)に最大離陸重量を乗じて算出した額とする。
ただし、その額が50,000円に満たない場合は50,000円とする。

料率 (円/トン)	航空機騒音インデックスに応じて分類される航空機の種類					
	A	B	C	D	E	F
	1,650	1,750	1,850	1,950	2,050	2,100

資料)成田空港株式会社プレスリリース2005.9.16

■成田空港における環境対策② (省エネルギー対策: コージェネレーションシステムの導入)



【コージェネレーションシステム】
発電時に発生する廃熱を回収して給湯や冷暖房に使用するなど、1つのエネルギーから複数のエネルギー(電気、熱など)を同時に取り出すシステム

資料)成田空港環境レポート

■伊丹空港における航空機騒音低減の取り組み

①高騒音機材の就航禁止

平成17年4月1日よりB747-400を除く3発機及び4発機、平成18年4月1日より全ての3発機及び4発機の就航を禁止する。

②YS代替ジェット枠の見直し

ジェット枠(250枠)うち、YS代替ジェット枠(50枠)を段階的に見直し、平成17年4月1日に20枠、平成18年4月1日に16枠、平成19年4月1日に14枠をプロペラ枠とする。この結果、最終的に平成19年4月1日からは、ジェット枠200枠・プロペラ枠170枠となる。

資料)国土交通省「大阪国際空港の今後の運用について(平成16年9月29日発表)」より抜粋

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

③航空ネットワークの視点

■航空ネットワークの視点から福岡空港に求められるもの

- 【現状と課題】**
- 国内航空ネットワーク
 - ・北部九州地域と三大都市圏との流動を支える
 - ・九州・山口地域と主要都市との流動を支える
 - ・離島と他地域との流動を支える
 - ・全国第4位の国内旅客、全国第3位の国内貨物取扱量
 - ・国内貨物輸送における航空輸送の大幅な伸び
 - 国際航空ネットワーク
 - ・全国第4位の国際線旅客、貨物の取扱量
 - ・アジア路線が多く占める国際定期路線
 - ・九州・山口地域と海外との流動を支える
 - ・高度化する物流を支える航空輸送
 - 航空ネットワーク形成
 - ・基礎需要の高さと九州各地から福岡都市圏への良好なアクセス利便性を背景にした需要増加と航空ネットワーク形成

- 【航空・空港を取り巻く状況】**
- 国内・海外での空港整備の進展
 - 東アジアをはじめ、世界で増加が見込まれる国際航空需要
 - 経済成長著しい中国との様々な交流の増加
 - 地理的に近い韓国との相互交流の進展
 - 成田、関西、中部と比較して、十分とは言えない国際線
 - 道州制など地方分権の進展による空港戦略や航空ネットワークの変化の可能性

- 【福岡空港に求められるもの】**
- 海外・国内の拠点空港との競争を見据え、相互交流拡大が見込まれる東アジアを中心とした国際航空需要への対応
 - 成長するアジアの活力を取り込み、福岡・九州の観光産業の活性化、自動車や半導体産業の集積という地域特性を活かした成長を目指すため、現在、福岡空港に就航していない以下のような各国・各地域への国際航空ネットワークの強化を図っていくことが望まれる
(中国) 哈爾濱、長春、天津、煙台、南京、武漢、杭州、重慶、昆明、厦門、深圳、海口、桂林、西安、福州
(韓国) 金浦、大邱、光州、清州、襄陽
(その他東アジア等) 高雄、セブ、ハノイ、コタキナバル、ペナン、ジャカルタ、プーケット、チェンマイ、ダッカ、コロンボ、デンパサール
(オセアニア) ブリスベン、ゴールドコースト、シドニー、メルボルン、パース、オークランド、クライストチャーチ、パペーテ、ヌーメア、ナンディ、ポートモレスビー、ケアンズ
(ハワイ・ミクロネシア) ホノルル、コナ、サイパン
(その他) インド、ロシア、欧米等
 - 国内幹線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との直行路線の確保及び離島等の生活路線の維持
 - 羽田空港の容量拡大、静岡空港開港、百里飛行場の民間共用化など、国内の空港整備を踏まえた新たな路線開設及び便数増加による国内航空ネットワークの拡充
 - 高度化する物流システムに対応し、今後増大が見込まれる航空貨物需要への対応

3. 福岡空港の役割の検討

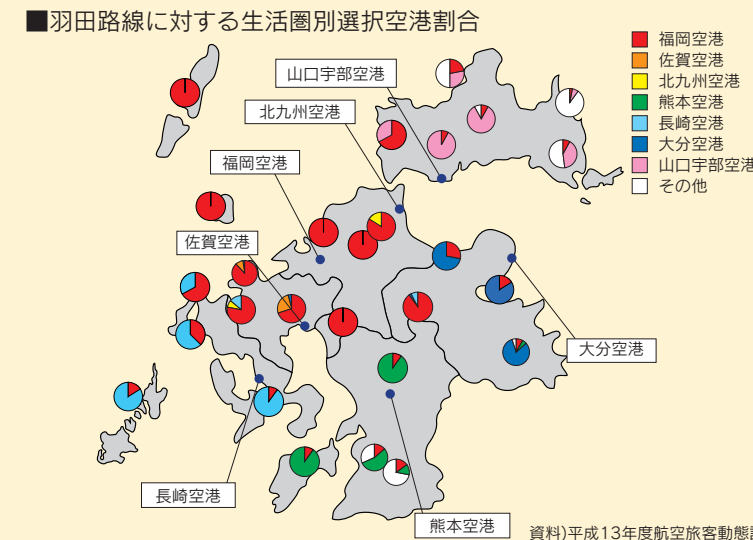
③航空ネットワークの視点

現状と課題1 国内航空ネットワーク<旅客>

・北部九州地域の羽田路線の空港選択状況をみると、福岡県、佐賀県及び長崎県・対馬ではほとんどの利用者が福岡空港を選択しており、北部九州地域と三大都市圏との流動を支えています。

・福岡空港から全国各地への輸送頻度・実績は、九州内他空港に比べ群を抜いており、福岡空港利用者の出発地・目的地は山口県、広島県まで広範囲に及ぶなど、九州・山口地域と全国主要都市との流動を支えています。

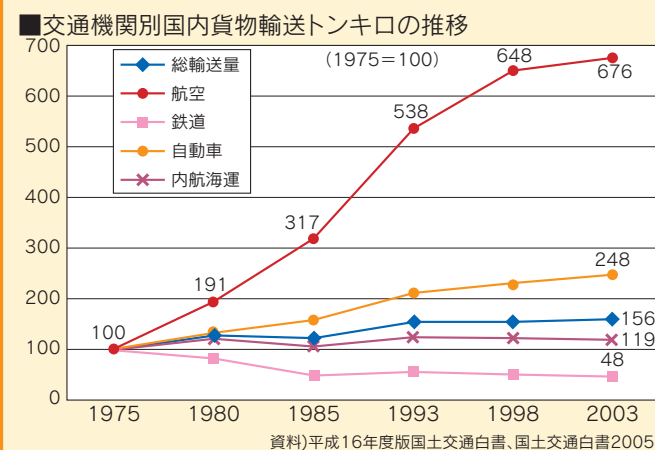
・福江路線や対馬路線の利用目的は「仕事」について「私用」が多く生活路線として機能しています。また、目的地は福岡県が6割以上と高いほか、2番目は乗り継ぎとなっており、離島と他地域との流動も支えています。



現状と課題2 国内航空ネットワーク<貨物>

・国内貨物輸送における輸送機関別の推移を見ると、1975年以降、航空の輸送量が最も大幅に伸びており、2003年には、約6.8倍となっています。

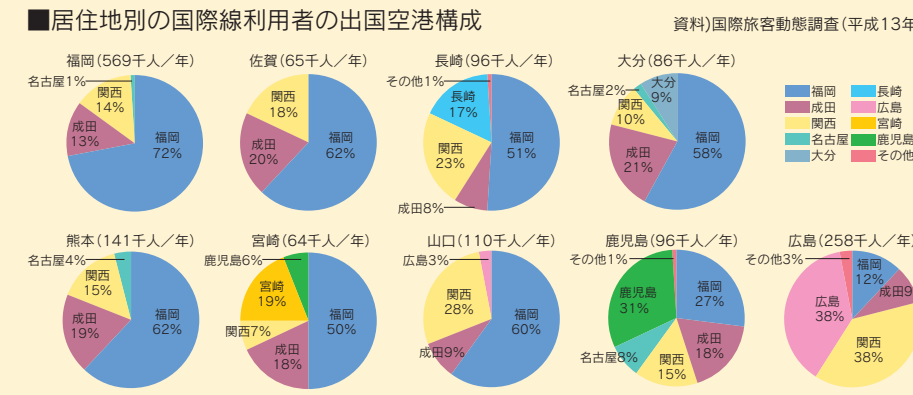
・海上・航空の複合輸送サービスなど新たな物流ネットワークが構築されつつあります。



現状と課題3 国際航空ネットワーク<旅客>

・福岡空港国際線の旅客数は全国第4位です。国際定期路線23路線の内、欧米方面等の路線はなく、東アジア・東南アジア路線が20路線を占めています。

・居住地別の国際線利用者の出国空港構成をみると、九州・山口各県の内、鹿児島県を除く県の半数以上が福岡空港を利用しており、九州・山口地域と海外との流動を支えています。



3. 福岡空港の役割の検討

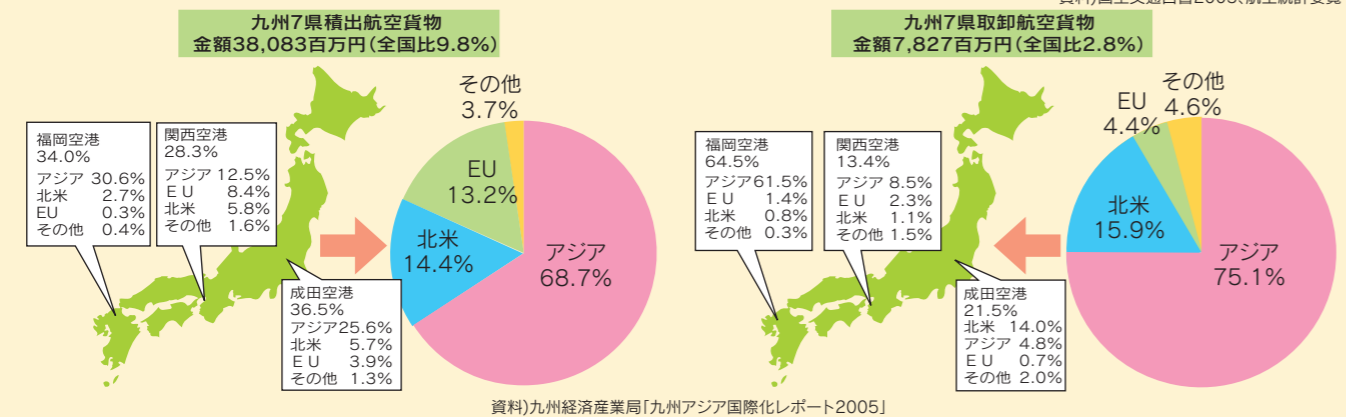
③航空ネットワークの視点

現状と課題4 国際航空ネットワーク(貨物)

- 福岡空港の国際貨物取扱量は全国第4位、輸出入額で全国第3位です。
- 国際航空貨物は、輸送量が大幅に伸びており、1975年と比較して2003年には約8.5倍となっています。
- 現在、福岡空港には定期貨物専用便は就航しておらず、主に旅客機の貨物スペースを利用した輸送が行われています。
- 九州を起終点とする国際航空貨物の輸送は、福岡空港の利用が積出で3割強、取卸で6割強を占めています。成田、関西空港の利用が多くなっています。また、貨物の取り扱い方面は、アジア方面が過半を占めています。

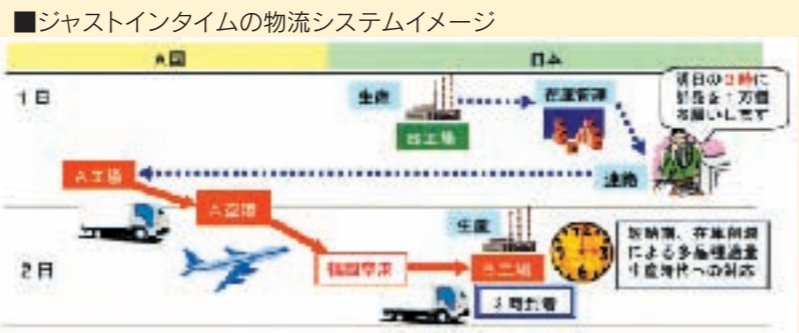


■九州を起終点とする国際航空貨物の流れ



現状と課題5 高度化する物流を支える航空輸送

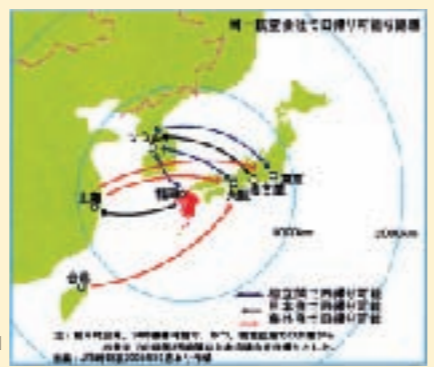
- 九州と韓国、中国、ASEANとの間で、半導体電子部品等による水平分業が進む中、製造業では航空貨物輸送を利用したジャストインタイムの物流システムの実現が重要になっています。
- さらには、調達・生産・販売等の各段階の企業が全体で効率化とスピード向上を図るサプライチェーンマネジメントなども実施されており、物流業においても、こうした物流システムに対応する高付加価値物流に取り組んでいます。



【ジャストインタイム】必要な物を、必要な量だけ、必要な時に合わせて、必要なところへ届ける仕組みのこと。トヨタ自動車が「かんぱん方式」として全社的に採用したのがはじまりで、我が国における実践的物流理論として世界中に広まった。

現状と課題6 国際航空ネットワーク(旅客・貨物)

- 福岡空港からは約2時間半で国内主要都市へ移動可能であり、日本の西端に位置するため、国際線についても国内線並みの所要時間で東アジアの主要都市へ移動が可能です。
- 福岡空港では、1990年においては日帰り可能な海外都市はありませんでしたが、2004年10月にはソウル・上海と日帰りが可能となり、確実に日帰り可能な圏域が拡大しています。

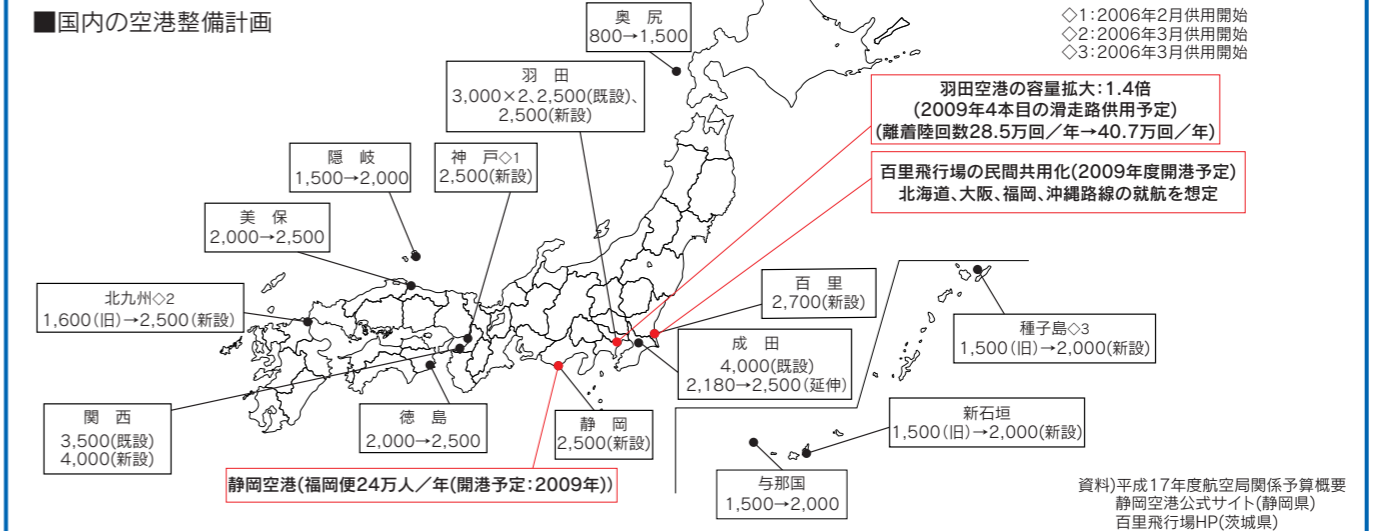


3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

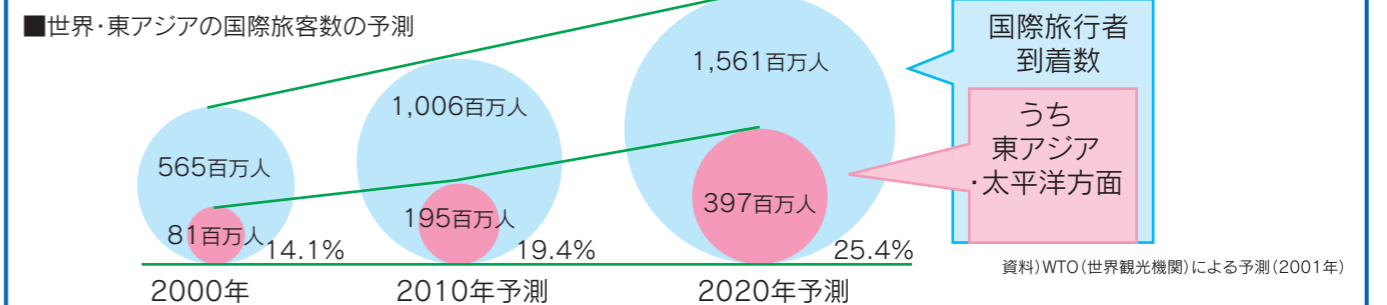
航空・空港を取り巻く状況1 国内・海外での空港整備の進展

- 国内では、羽田空港の拡張整備による容量拡大が進められているほか、静岡空港や百里飛行場の民間共用化等の新たな空港整備が行われており、これらの空港では福岡への就航が計画されています。
- 東アジア各国においても各地で空港整備が進展しています。

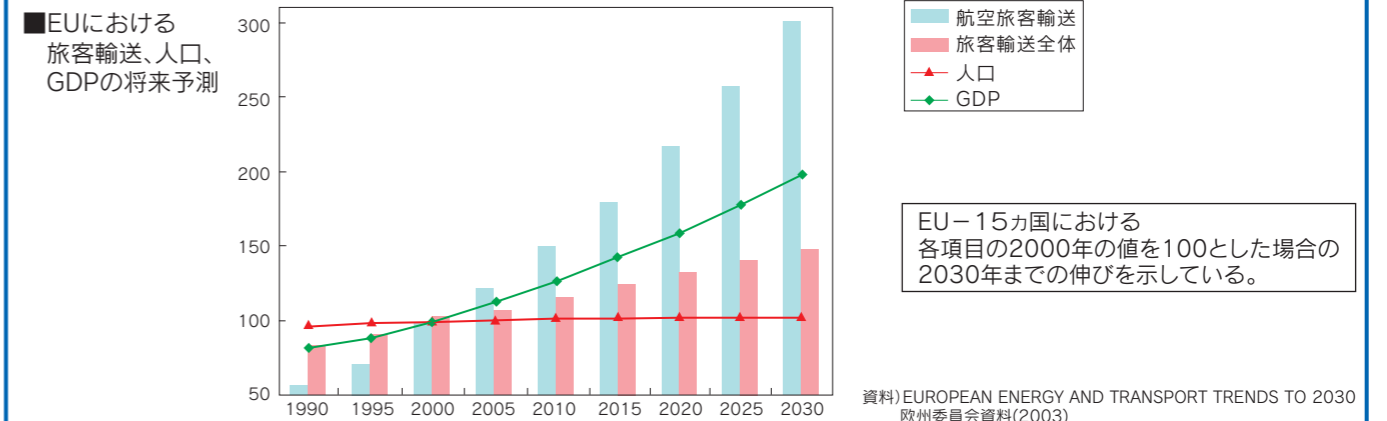


航空・空港を取り巻く状況2 東アジアをはじめ、世界で増加が見込まれる国際航空需要(全世界)

- 世界の航空旅客輸送では、特に東アジアでの大幅な伸びが予測されており、その中で九州と東アジアの将来の航空需要を考える必要があります。



- また、成熟社会であるEUでも航空旅客の増加が予想されており、東アジア域内におけるFTA等の経済連携や航空自由化などにより、東アジア域内の交流がさらに活発化することが予想されます。



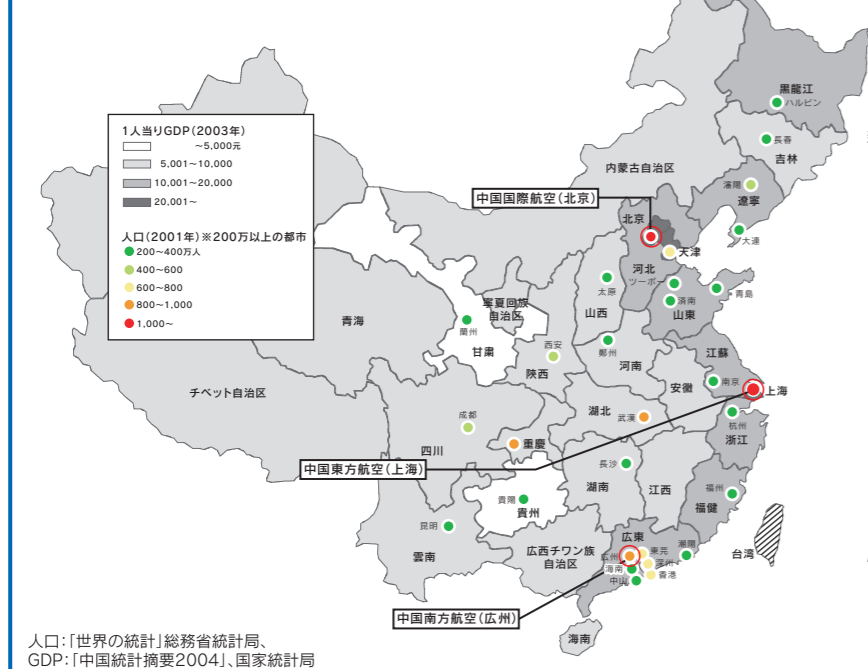
3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況3 経済成長著しい中国との様々な交流の増加<成長する中国>

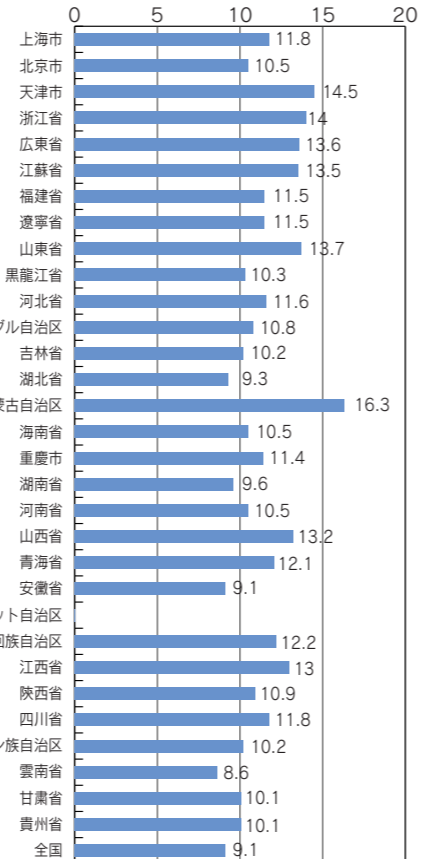
・中国には経済や人口規模の大きい中核都市が全土に点在しており、今後の経済成長や海外旅行のビザ免除などにより、これらの都市との交流が増加することが期待されています。
 ・中国の航空会社のハブ空港は航空会社毎に中国各地に分散しています。今後はこれらハブ空港との連携強化の他、地理的近接性を生かした主要都市との直行便増加が求められています。

■中国における省別の1人当りGDP(2003年)と都市の人口



人口:「世界の統計」総務省統計局、
 GDP:「中国統計摘要2004」、国家統計局

■省別の対前年比GDP伸び率(2003年) (%)



航空・空港を取り巻く状況4 経済成長著しい中国との様々な交流の増加<経済交流:日本企業の進出>

・九州の主要産業である半導体産業、自動車産業では、国内企業の中国進出が続いており、今後も拡大することが予想されています。

■日本の自動車企業が進出している中国の都市



■日本の半導体企業が進出している中国の都市



3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況5 経済成長著しい中国との様々な交流の増加<学術・文化交流>

・福岡県内の自治体や大学など教育・研究機関の交流も活発に行われており、その範囲は中国全土に広がっています。

■福岡県と中国の都市における姉妹友好等提携

中国都市名	福岡都市名	提携年月
江蘇省	福岡県	1992年 4月
大連市	北九州市	1979年 5月
広州市	福岡市	1979年 5月
大同市	大牟田市	1981年10月
合肥市	久留米市	1980年 5月
上海市青浦区	前原市	1998年10月
蘇州市滄浪区	広川町	1993年10月

資料)福岡県の国際化の現状(2005年3月福岡県)

■福岡県内の学校と友好提携を結んでいる中国都市別の学校数

地域	都市名	大学	高校	中学校	小学校
吉林省	長春市	2	2	-	-
	他	-	1	-	-
遼寧省	大連市	6	5	-	3
	瀋陽市	1	-	-	-
北京市	他	2	-	-	-
	天津市	11	-	-	-
山東省	済南市	1	-	-	-
	烟台市	1	-	-	-
山西省	青島市	2	-	-	-
	大同市	-	-	1	1
湖北省	他	-	-	-	1
安徽省	合肥市	1	-	-	1
上海市	南京市	7	1	-	-
	蘇州市	3	-	-	2
江蘇省	揚州市	1	-	-	-
	他	1	-	-	-
浙江省	杭州市	1	-	-	-
江西省	南昌市	1	-	-	-
広東省	広州市	3	-	-	1
四川省	成都市	1	-	-	-
	南充市	1	-	-	-
新疆維吾爾自治区	ウルムチ市	1	-	-	-
内蒙古自治区	フフホト市	1	2	-	-
合計		51	11	1	9

注) は省都 資料)福岡県の国際化の現状(2005年3月福岡県)より

航空・空港を取り巻く状況6 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線<中国路線の現状>

・福岡空港は中国路線が充実していますが、成田空港、関西空港や中部空港と比較すると拡充の余地があり、今後、産学官の連携や観光・文化交流の拡大が見込まれる中、これら未就航都市との直行便ネットワークの拡充が求められています。

■主要空港との国際線比較表

都市名	福岡空港	中部空港	関西空港	成田空港	計
大連	○	○	○	○	4
北京	○	○	○	○	4
上海	○	○	○	○	4
広州	○	○	○	○	4
香港	○	○	○	○	4
瀋陽	○	○	○	○	3
青島	○	○	○	○	3
西安		○		○	2
成都	○			○	2
長春		○		○	2
杭州			○	○	2
厦門			○	○	2
海口			○		1
哈爾濱			○		1
天津		○			1
烟台			○		1
南京			○		1
重慶		○			1
深圳				○	1
昆明					0
桂林					0
福州					0
路線数合計	8	9	13	13	43

資料)JTB時刻表より作成2006年4月現在

■福岡空港における過去の中国線就航実績

	就航期間	最終運航航空会社	備考
武漢	1998~2004	中国南方航空	
海口	2003~2004	中国南方航空	広州経由
西安	1998~2006	中国東方航空	青島経由
桂林	1998~2006	中国南方航空	直行便 武漢経由 広州経由 ※一部運休期間あり

資料)福岡空港関連基礎調査(2006.4 福岡市)など

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況7 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線<中国>

福岡空港に就航していない中国の都市の中で人口や経済規模が大きく、観光や文化等の相互交流の活性化が期待される都市、日本企業の進出や学術交流等が行われている都市などとの交流ポテンシャルは高く、将来の産業・学術・文化など多様な交流が期待されています。

福岡との交流が期待される中国都市

Table with 7 columns: 都市名, 人口(万人), 半導体進出企業, 自動車進出企業, 福岡県の友好校提携, 所在省1人当たりGDP(元), 所在省, 福岡県の都市友好提携. Lists cities like 哈爾濱, 長春, 天津, etc.

すでに福岡から就航している中国都市(参考)

Table with 7 columns: 都市名, 人口(万人), 半導体進出企業, 自動車進出企業, 福岡県の友好校提携, 所在省1人当たりGDP(元), 所在省, 福岡県の都市友好提携. Lists cities like 瀋陽, 北京, 大連, etc.

資料)人口:総務省統計局(United Nations, Demographic Yearbook 2001) ※廈門の人口は戸籍人口(常住人口は217万人) GDP:「中国統計摘要2004」国家統計局 香港GDP:「世界の統計2005」総務省統計局(1米ドル=8円で換算)

航空・空港を取り巻く状況8 地理的に近い韓国との相互交流の進展<交流の拡大>

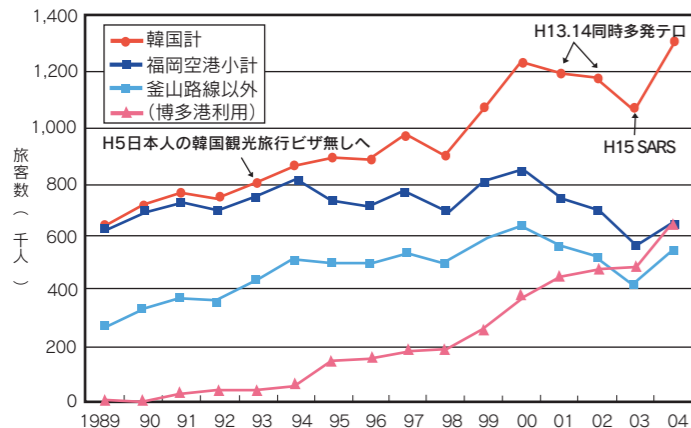
韓国には自動車産業が集積しており、地理的に近い九州の自動車関連産業やIC産業との部品物流や人材交流が今後拡大する可能性があります。
今後、訪日旅行のビザ免除や羽田空港の再拡張・成田空港の整備を契機にした航空自由化の進展などにより、さらなる相互交流の拡大が期待されています。

韓国の自動車産業の立地



資料)九州アジア国際化レポート2005

福岡と韓国の渡航者数



資料)国土交通省資料

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況9 地理的に近い韓国との相互交流の進展<学術・文化交流>

韓国は、九州と地理的に近く、福岡県内の自治体や大学など教育・研究機関の交流も活発に行われるなど、相互交流も順調に増加しており、今後も交流が深まることが期待されています。

福岡県内の学校と友好提携を結んでいる韓国都市別の学校数

Table with 5 columns: 地域, 都市名, 大学, 高校, 中学校, 小学校. Lists cities like 春川市, 仁川広域市, 水原市, etc.

福岡県と韓国の都市における姉妹友好等提携

Table with 3 columns: 韓国都市名, 福岡都市名, 提携年月日. Lists cities like 仁川広域市, 北九州市, 添田町, etc.

資料)福岡県の国際化の現状(2005年3月福岡県)

注) は道都

資料)県の国際化の現状(2005年3月福岡県)より

航空・空港を取り巻く状況10 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線<韓国>

現在、ソウル便は仁川空港と結ばれていますが、羽田空港からは金浦空港へシャトル便が就航しており、福岡空港からも金浦空港へ就航可能となれば、空港からソウル市内へのアクセス時間短縮により、福岡の持つ地理的優位性を活かすことが可能となり、さらに福岡とソウル間の交流活性化が促進されます。

今後、羽田空港の再拡張や成田空港の整備を契機にした航空自由化の進展と日韓相互の交流拡大が相乗効果をもたらし、福岡から就航しているソウル、釜山、済州以外の、韓国の地方拠点空港への直行便運航など航空ネットワークが拡充する可能性があります。

福岡との交流が期待される韓国都市

Table with 9 columns: 空港名, 旅客数計(千人), 国際(千人), 国内(千人), 空港の位置づけ, 対象圏域, 所在都市名, 人口(万人)(道人口), 福岡県の友好校提携, 所在道. Lists airports like 金浦, 襄陽, 清州, etc.

(参考)すでに福岡から就航している空港

Table with 7 columns: 都市名, 人口(万人), 国際(千人), 国内(千人), 空港の位置づけ, 対象圏域, 所在都市名, 人口(万人)(道人口), 福岡県の友好校提携, 所在道. Lists cities like 仁川, 釜山, 済州.

資料)旅客数:韓国空港公社ホームページより2004年データを集計 仁川旅客数は合計値はACI集計、国際旅客は国土交通白書より2003年 人口:統計庁調査2000年 ※現在、湖南圏の地方拠点空港として務安に空港が建設中

※韓国の空港位階構想では、国際空港としてハブ空港、関門空港、地方拠点空港の外、国内空港として地方空港、その他空港が位置づけられている。

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況11 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線 〈その他アジア、オセアニア、ハワイ・ミクロネシア等の現状〉

・アジア、オセアニア、ハワイ・ミクロネシア等には日本人に人気のある多数の観光都市がありますが、成田空港や関西空港と比較すると福岡空港からの路線は拡充の余地があり、将来的な航空需要の増加に伴いこれら未就航都市との直行便ネットワークの拡充が求められています。

■福岡空港における国際線就航実績

就航期間	最終運航航空会社	備考
ケアンズ	オーストラリア航空	1999~2001は休止
デンバサル	ガルーダインドネシア航空	1999~2000は休止
ホノルル	日本航空	
ゴールドコースト	オーストラリア航空	ケアンズ経由
シドニー	カンタスオーストラリア航空	1994~1997はケアンズ経由 1993は休止
ベナン	マレーシア航空	ベナン経由 クアラルンプール行き
ポートランド~アトランタ	デルタ航空	
コロンボ	エアランカ航空	シンガポール経由
ブリスベン	カンタスオーストラリア航空	1996~1998はケアンズ経由
ジャカルタ	ガルーダインドネシア航空	デンバサル経由
オークランド	ニュージーランド航空	
クライストチャーチ	ニュージーランド航空	クライストチャーチ経由 オークランド行き
メルボルン	カンタスオーストラリア航空	ケアンズ経由
サイパン	コンチネンタルミクロネシア航空	サイパン経由 グアム行き
ロンドン	英国航空	大阪経由
高雄	中華航空	
ポートモレスビー	ニューギニア航空	
北京~カラチ~アテネ~パリ	エールフランス国営航空	
ロスアンゼルス	エアーサリアム航空	

資料) 福岡空港関連基礎調査(2003.3 福岡市)等により作成

■福岡との交流が期待される東アジア、オセアニア、ハワイ、ミクロネシアの都市

東南アジア		オセアニア		ハワイ・ミクロネシア	
国名	都市名	国名	都市名	国名	都市名
台湾	高雄	オーストラリア	ケアンズ	アメリカ	ホノルル
フィリピン	セブ		ブリスベン		コナ
ベトナム	ハノイ		ゴールドコースト		サイパン
マレーシア	コタキナバル		シドニー		
ベナン	ベナン		メルボルン		
インドネシア	デンバサル		パース		
	ジャカルタ	ニュージーランド	オークランド		
タイ	プーケット		クライストチャーチ		
	チェンマイ		パペーテ		
バングラディッシュ	ダッカ		ニューカレドニア		
			ヌーメア		
			フィジー		
			ナンディ		
			パプアニューギニア		
			ポートモレスビー		

※東アジア、オセアニア、ハワイ、ミクロネシアの都市で、福岡空港に過去に就航実績のある都市及び成田空港、関西空港、中部空港のいずれかに就航している都市

■主要空港の国際線比較表

地域	国名	都市名	福岡空港	中部空港	関西空港	成田空港
東アジア	台湾	台北	○	○	○	○
		高雄				
	フィリピン	マニラ	○	○	○	○
		セブ				
	ベトナム	ホーチミンシティ	○	○	○	○
		ハノイ				
	シンガポール	シンガポール	○	○	○	○
		クアラルンプール	○	○	○	○
	マレーシア	コタキナバル				
		ジャカルタ				
インドネシア	デンバサル					
	ジャカルタ					
タイ	バンコク	○	○	○	○	
	プーケット					
チエンマイ	チェンマイ					
	ダッカ					
オセアニア	オーストラリア	ケアンズ		○	○	○
		ブリスベン			○	○
	ゴールドコースト			○	○	
	シドニー		○	○	○	
	メルボルン			○	○	
	パース			○	○	
	ニュージーランド	オークランド			○	○
		クライストチャーチ			○	○
	タヒチ	パペーテ			○	○
		ヌーメア			○	○
フィジー	ナンディ			○	○	
	ポートモレスビー			○	○	
ハワイ・ミクロネシア	アメリカ	ホノルル		○	○	
		コナ		○	○	
		グアム	○	○	○	
		サイパン	○	○	○	

資料) JTB時刻表より作成 2006年4月現在

航空・空港を取り巻く状況12 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線〈BRICs、欧米等〉

・東アジアに隣接した地域の中でも、インド、ロシアは、近年経済成長が著しく、新興の経済大国としてBRICsと呼ばれています。我が国とこれらの国々との経済的な結びつきは、今後ますます強くなることが予測されており、長期的な経済連携や需要動向をみながら航空ネットワークを考えていく必要があります。

・欧米路線については、現在は就航していないものの、1998年~1999年間にポートランド・アトランタ便(アメリカ)が、1991年~1993年間はロンドン便が就航するなど一定の航空需要は存在しており、地域の利便性向上のため、将来を含めまとまった需要が存在する地域に対して、路線開設を図ることも必要です。

3. 福岡空港の役割の検討

④空港施設の視点

④空港施設の視点

■空港施設の視点から福岡空港に求められるもの

【現状と課題】

- 駐機場、滑走路、誘導路において能力を制約する課題がある
- 福岡空港では混雑時間が増加し、ピーク時における旅客利用や増便・日帰り路線就航等の航空機運航に制約が生じはじめている
- 福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、その前提のもとでは平成15年実績で約0.9万回の余力がある
- 国内線では、最も旅客数の多い金曜日では羽田路線で予約が取りにくいなど、曜日や時期などによる利用者への影響も生じはじめている
- 国際線では、観光利用の特性である曜日や季節による発着回数の変動がみられる
- 福岡空港では、騒音対策等の観点から、実際の利用時間帯は7時から22時となっている

【航空・空港を取り巻く状況】

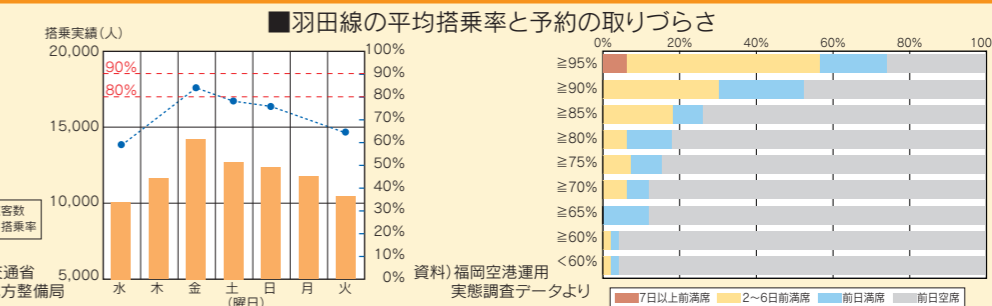
- 我が国の航空輸送でも路線需要や目的に応じた航空機材の使い分けによって、機材の小型化と運航の多頻度化が進むと考えられる
- 国内航空会社は、機材の小型化による利便性向上や、小型機運航会社によるさらなる低コスト運航の実現に取り組んでいる
- 超大型機の出現
- 国内航空分野での規制緩和により、航空会社間の競争による運賃低廉化と利用者の増大が起こってきた
- 新規参入路線においては、他路線と比較して運賃の低廉化が見られ、利用者のすそ野を広げている

【福岡空港に求められるもの】

- 国内外の情勢や九州の空港や交通基盤の整備を考慮した中・長期的な航空需要を満たし、繁忙期やピーク時間帯での旅客ニーズに対応できる空港容量
- 路線の新規開設や増便を可能にし、小型・多頻度化や航空会社間の競争等によるサービス向上を活性化させるためのゆとりのある空港容量

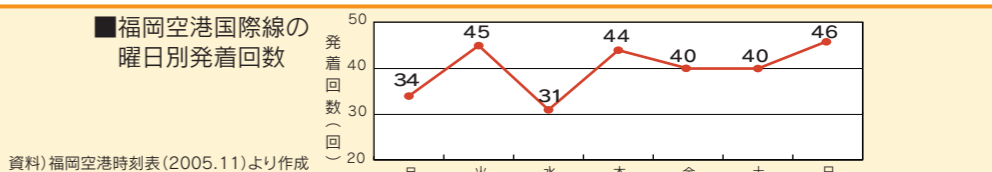
現状と課題1 曜日や時期などによる利用者への影響〈国内線〉

・羽田路線で最も旅客数の多い金曜日では、前日や当日に予約が取りにくい便が出るなど利用者への影響も生じはじめています。



現状と課題2 曜日や季節などにより変動する需要と供給量〈国際線〉

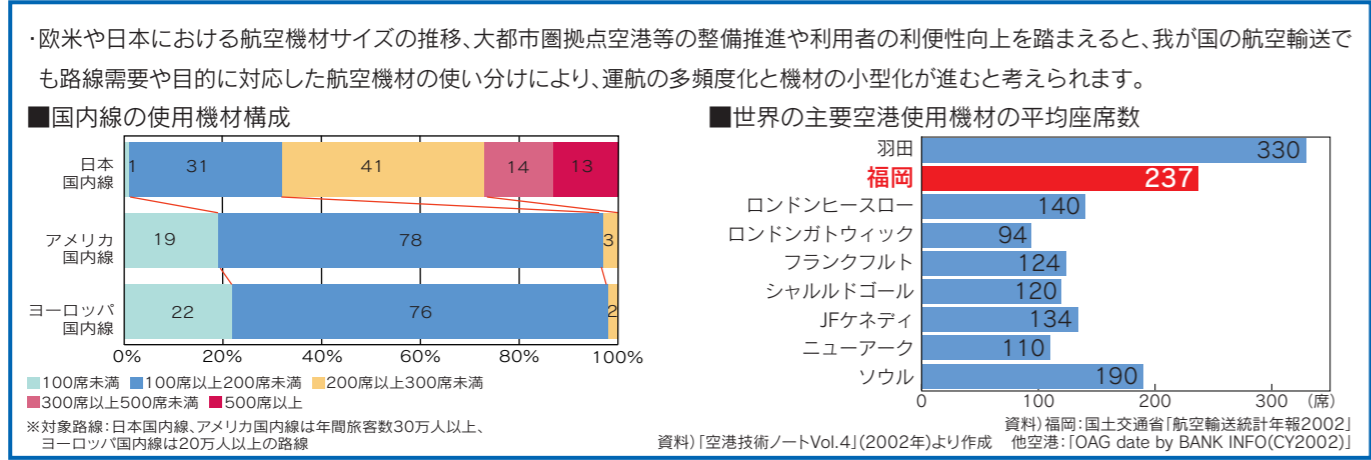
・国際線では観光利用の特性である曜日や季節による発着回数の変動が見られます。



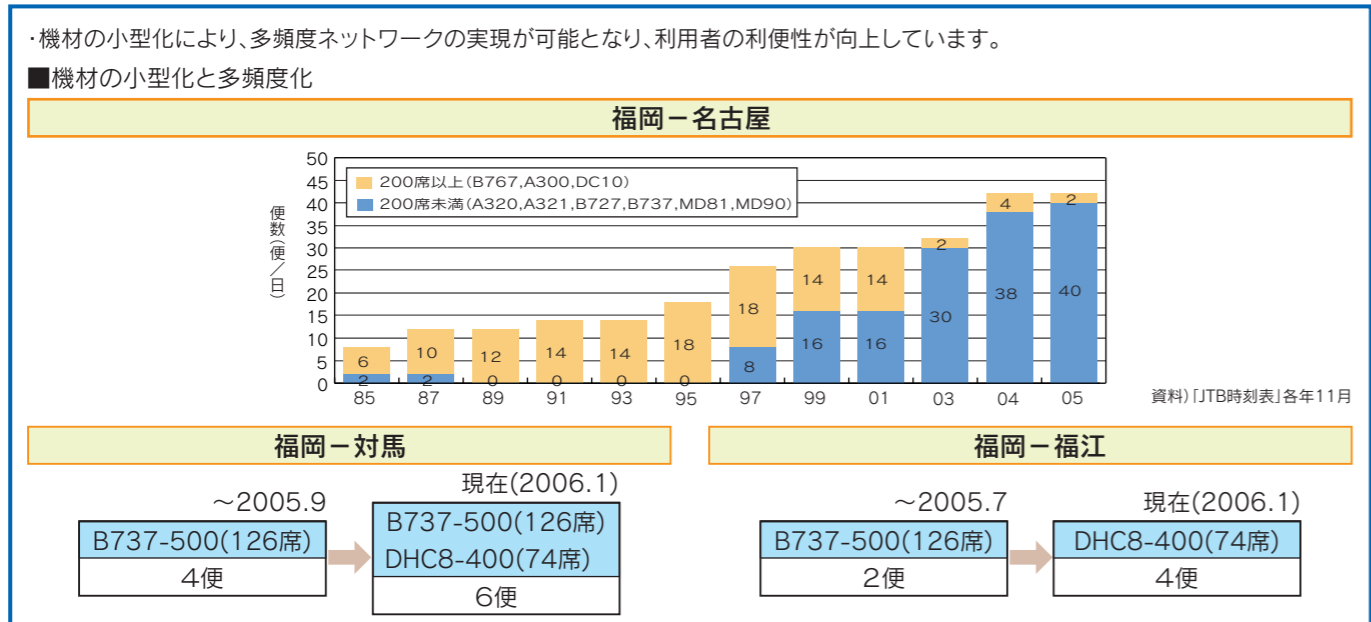
3. 福岡空港の役割の検討

④空港施設の視点

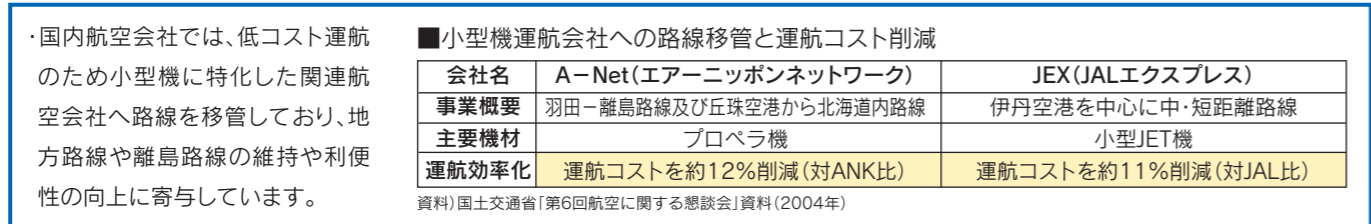
航空・空港を取り巻く状況1 我が国の航空輸送の小型・多頻度化



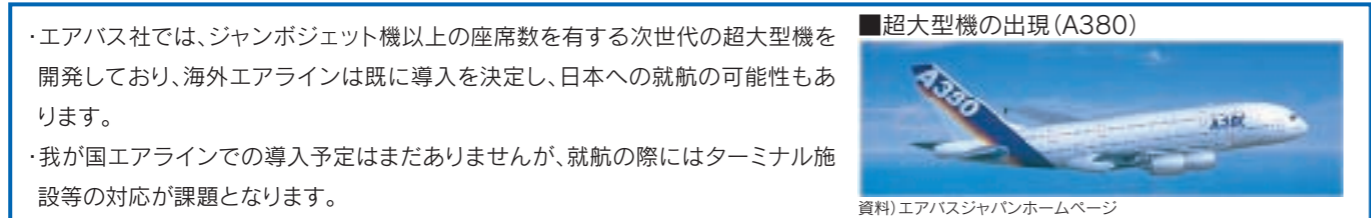
航空・空港を取り巻く状況2 運航の多頻度化による利便性の向上



航空・空港を取り巻く状況3 小型機運航会社による低コスト運航の取り組み



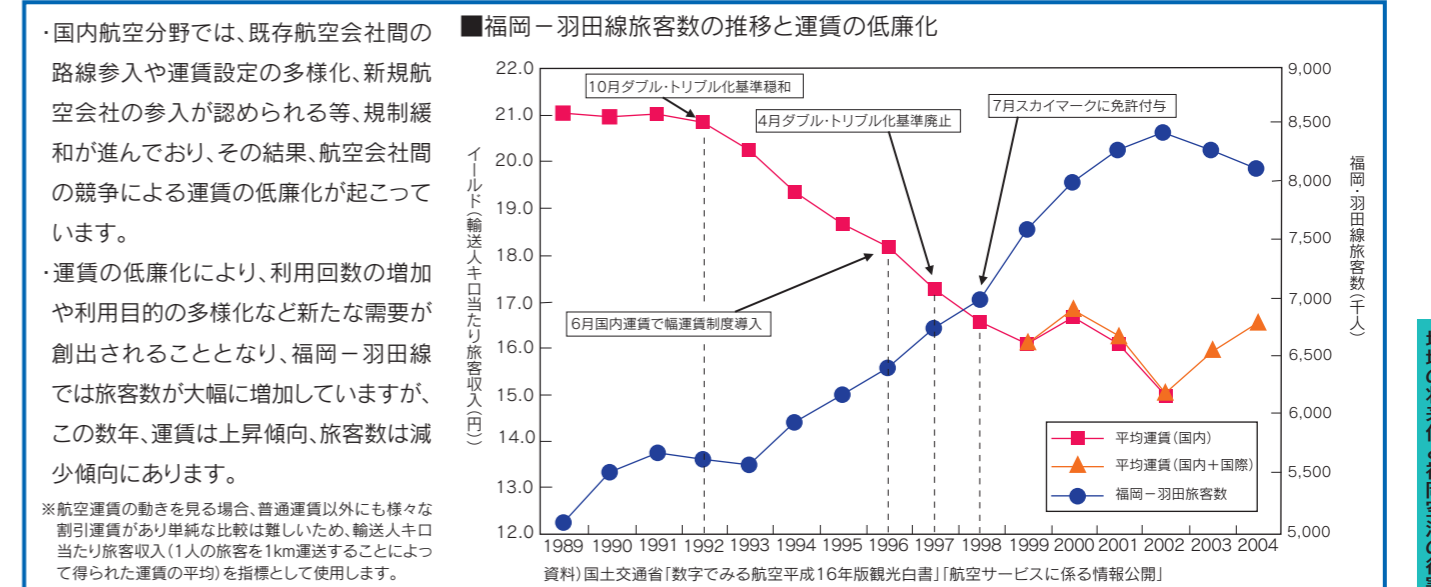
航空・空港を取り巻く状況4 超大型機の出現



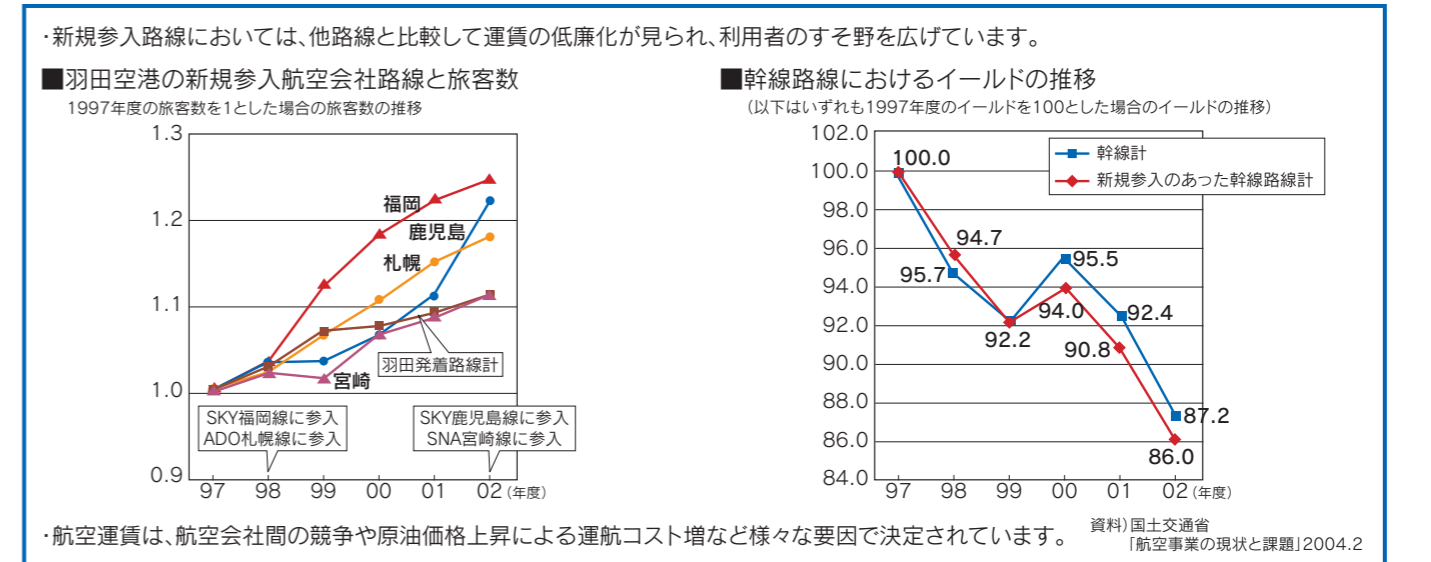
3. 福岡空港の役割の検討

④空港施設の視点

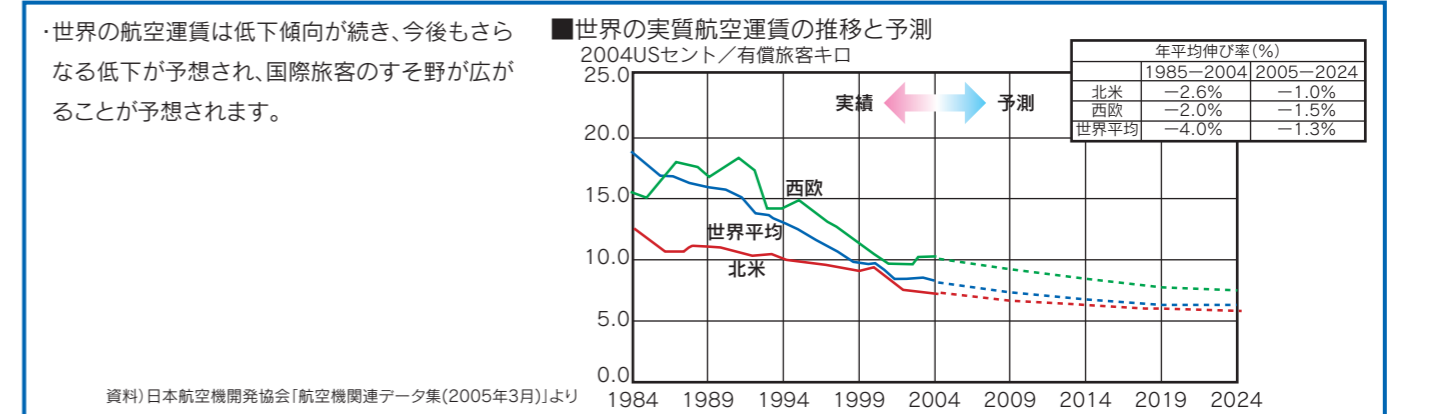
航空・空港を取り巻く状況5 航空会社間の競争による運賃低廉化と利用者の増大



航空・空港を取り巻く状況6 新規参入路線による運賃低廉化



航空・空港を取り巻く状況7 世界的な航空運賃低下の傾向



3. 福岡空港の役割の検討

4つの視点からみた「福岡空港の現状と課題」及び「福岡空港に求められるもの」をまとめると以下のとおりです。

福岡空港の現状と課題のまとめ

①利用者の視点

- 利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視する
- 利用したい時間帯は、朝・夕にピークがある
- 利用者の満足度はアクセスを中心に他空港より高い
- 満足度の低い路線(便数の少ない地方路線など)も多い

②地域の視点

- 地域経済と市民生活への貢献
 - 九州で年間約8千億円の幅広い経済波及効果
 - 市民の航空利用、周辺離島等との連携、防災・報道等での貢献
- 都市構造に及ぼしている影響
 - 日本一良好な都心と空港のアクセス
 - 空港周辺への流通・生産機能の効率的な集積
 - 空港東部での緩やかな市街地形成
 - 都心部の建築物高さ制限
- 万一の事故の危険性
- 福岡空港と都市環境
 - 航空機による騒音問題
 - 家屋移転等による空港周辺地域コミュニティへの影響
 - 航空機による大気への影響

③航空ネットワーク

- 国内航空ネットワーク
 - 北部九州地域と三大都市圏との流動を支える
 - 九州・山口地域と主要都市との流動を支える
 - 離島と他地域との流動を支える
 - 国内貨物輸送における航空輸送の大幅な伸び
- 国際航空ネットワーク
 - 全国第4位の国際線旅客、貨物の取扱量
 - アジア路線が多く占める国際定期路線
 - 九州・山口地域と海外との流動を支える
 - 高度化する物流を支える航空輸送
- 航空ネットワーク形成
 - 基礎需要の高さと九州各地から福岡都市圏への良好なアクセス利便性を背景にした需要増加と航空ネットワーク形成

【航空・空港を取り巻く状況】
 ・国内・海外での空港整備の進展
 ・東アジアをはじめ世界で増加が見込まれる国際航空需要
 ・経済成長著しい中国や韓国との交流の進展
 ・国内主要空港と比べ十分とは言えない国際線

【航空・空港を取り巻く状況】
 ・我が国の航空輸送における路線需要や目的による機材の使い分けと小型・多頻度化の傾向
 ・運航の多頻度化による利便性向上や低コスト運航の取り組み
 ・規制緩和を契機とした航空会社間競争による運賃低廉化と需要拡大

④空港施設

- 駐機場、滑走路、誘導路において能力を制約する課題がある
- 福岡空港では混雑時間が増加し、ピーク時における旅客利用や増便・日帰り路線就航等の航空機運航に制約が生じはじめている
- 福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、その前提のもとでは平成15年実績で約0.9万回の余力がある
- 国内線では、最も旅客数の多い金曜日では羽田路線で予約が取りにくいなど、曜日や時期などによる利用者への影響も生じはじめている
- 国際線では、観光利用の特性である曜日や季節による発着回数の変動がみられる
- 福岡空港では騒音対策等の観点から、実際の利用時間帯は7時から22時となっている

3. 福岡空港の役割の検討

「福岡空港の課題解決」に向けて福岡空港に求められるもの

①利用者の視点

- 直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化への取り組み
- 空港アクセス、搭乗手続き、航空機の乗り継ぎの時間短縮や快適性の向上
- 航空運賃やアクセス料金など、費用の低減

②地域の視点

- 福岡都市圏を出発・目的地とする国内外の旅客や貨物需要への対応
- 市民の航空利用と物流など、福岡の生活・経済・文化活動に貢献する交通基盤としての機能
- 周辺離島と福岡を結ぶ生活路線やこれらの地域と他地域を結ぶ乗り継ぎ拠点機能
- 消防、警察、海上保安庁、テレビ局等、周辺地域の防災・報道等における航空活動支援
- 運航の安全をより高める努力と万一事故が起こった場合の危機管理
- 騒音や大気汚染等、空港周辺の生活環境への影響低減のための対策の実施

③航空ネットワークの視点

- 海外・国内の拠点空港との競争を見据え、相互交流拡大が見込まれる東アジアを中心とした国際航空需要への対応
- 成長するアジアの活力を取り込み、福岡・九州の観光産業の活性化、自動車や半導体産業の集積という地域特性を活かした成長を目指すため、現在、福岡空港に就航していない各国・各地域への国際航空ネットワークの強化
- 国内幹線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との直行路線の確保及び離島等の生活路線の維持
- 羽田空港の容量拡大、静岡空港開港、百里飛行場の民間共用化など、国内の空港整備を踏まえた新たな路線開設及び便数増加による国内航空ネットワークの拡充
- 高度化する物流システムに対応し、今後増大が見込まれる航空貨物需要への対応

④空港施設の視点

- 国内外の情勢や九州の空港や交通基盤の整備を考慮した、中・長期的な航空需要を満たし、繁忙期やピーク時間帯での旅客ニーズに対応できる空港容量
- 路線の新規開設や増便を可能にし、小型・多頻度化や航空会社間の競争等によるサービス向上を活性化させるためのゆとりのある空港容量

3. 福岡空港の役割の検討

3. 福岡空港の役割の検討

4) 福岡空港の役割

これまで整理した「地域の将来像の実現」及び「福岡空港の課題解決」に向けて「福岡空港に求められるもの」をまとめ、これから導かれる将来の福岡空港に必要な役割を「福岡空港の役割」として次ページ以降に整理しました。

Table with 3 columns: 論点, 将来像, 福岡空港に求められるもの. Rows include ①グローバル化, ②少子高齢化, ③地方分権, ④価値観の多様化, ⑤IT化, ⑥社会資本形成, ⑦環境重視.

Table with 3 columns: 視点, 主な現状と課題, 福岡空港に求められるもの. Rows include ①利用者の視点, ②地域の視点, ③航空ネットワーク, ④空港施設.

【福岡空港の役割】

福岡空港に必要な役割. 福岡空港の役割1: 海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港. 福岡空港の役割2: サービス向上を促進し、航空需要を支える空港. 福岡空港の役割3: 福岡の交通結節機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港. 福岡空港の役割4: 地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港.

地域の将来像と福岡空港の役割

地域の将来像と福岡空港の役割

3. 福岡空港の役割の検討

【福岡空港に求められるもの】

- グローバル化、人口減少が進む中で、福岡・九州の発展を促す産業、観光、学術・技術、人材等の海外相互交流の拡大を支える役割が求められます。
- ビジネス、生活、レジャー等、人々の多様化・高質化する活動を支える役割が求められます。

【福岡空港の役割1】

海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港

■グローバル化と少子高齢化が進む中で、地域の持続的な発展を支えるため、現在福岡空港が持つ充実した国内航空ネットワークも活かしながら、東アジアと福岡・九州を密接に繋ぐ役割が求められます。

【必要となる取り組み】

航空ネットワークの拡充

【国内】

羽田空港の容量拡大や地方空港の整備等による新たな路線開設や便数増加による国内航空ネットワークの拡充

【国際】

成長するアジアの活力を取り込み、地域特性を活かした成長を目指すための、東アジアを中心とした各地域への国際航空ネットワークの強化



2006年4月20日現在
資料) 福岡空港時刻表

3. 福岡空港の役割の検討

【福岡空港に求められるもの】

- 国内外との産業、観光、学術・技術、人材等の様々な交流による将来航空需要を支える役割が求められます。
- 旅行目的地や利用する季節や時間など、多様化・高質化する利用者ニーズを支える役割が求められます。
- 安く、高質な航空サービスの提供を促進する航空会社間の競争を支える役割が求められます。

【福岡空港の役割2】

サービス向上を促進し、航空需要を支える空港

■将来の航空需要に対応して、新規路線の開設や増便等を促進させる役割が求められます。また、世界的には、航空自由化の流れの中で、機材の小型・多頻度化の傾向も見られます。

【必要となる取り組み】

空港容量の確保

将来の航空需要や小型・多頻度化への対応とピーク時間帯における混雑解消

航空会社間の競争環境整備によるサービス向上と運賃の低廉化の促進

利用者ニーズに応じた航空サービス提供やダイヤ設定の工夫による新規路線開設や増便の促進

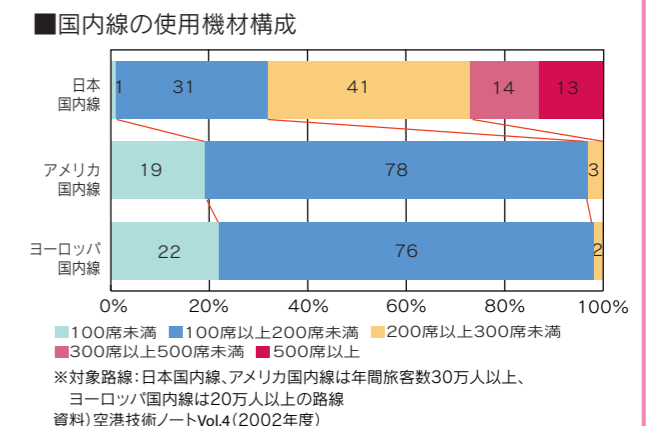
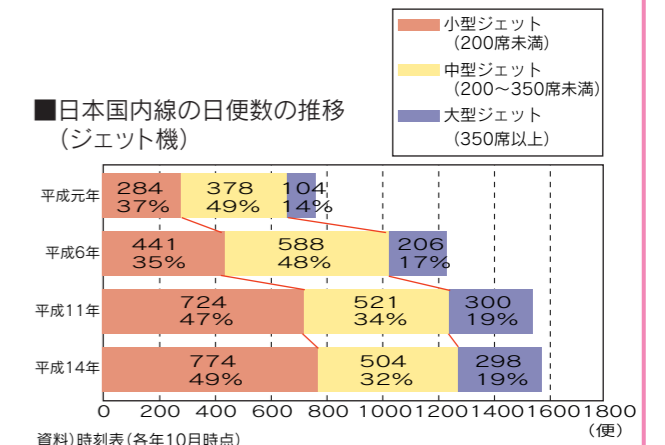
■目的の多様化や将来の航空需要への対応

- 【海外】
 - 相互交流拡大による需要増加と、観光利用の特徴である曜日や季節による変動への対応
- 【国内】
 - 〈三大都市圏〉
 - 多くのビジネス利用に対応する安定した航空サービスの提供
 - 〈地方都市〉
 - 全国各都市との高速移動の確保
 - 〈離島〉
 - 北部九州の離島等の生活路線の維持

目的による機材の使い分けが進展

■機材の多様化・小型化への対応

- 利用者の利便性向上を目的とした旅客機の【小型・多頻度化】への対応
- 航空需要が小さな国内外地域への航空サービスを提供する【リージョナルジェット】への対応
- 高質なサービスを提供する【ビジネスジェット】への対応



3. 福岡空港の役割の検討

【福岡空港に求められるもの】

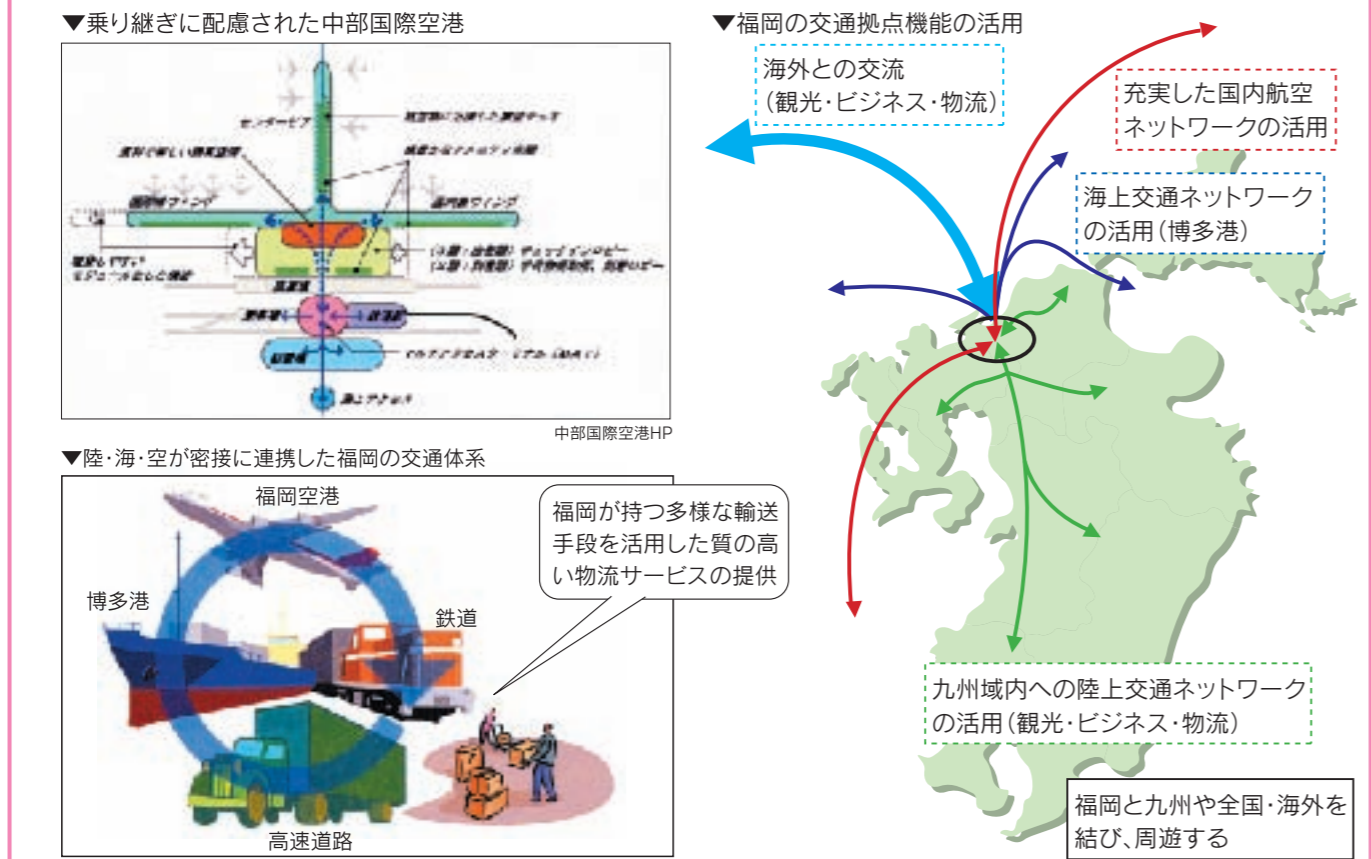
- 直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化を支える役割が求められます。
- 航空運賃やアクセス料金など費用の低減を支える役割が求められます。
- 空港アクセス、搭乗手続き、乗り継ぎの時間短縮や快適性を支える役割が求められます。
- 高度化する物流システムに対応し、将来航空貨物需要を支える役割が求められます。

【福岡空港の役割3】
福岡の交通結節機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港

■港湾が近接し、鉄道や道路も整備されている福岡のネットワークを活かし、旅客だけでなく物流についても、いつでも希望する都市へ速く・安く・快適に移動できる交通体系を確保して、様々な利用者の利便性を高めていく役割が求められます。

【必要となる取り組み】 利用者の利便性向上

全国・九州各地の人々とアジアを結び、周遊性を高める国際線・国内線の乗り継ぎ機能の強化	国内航空ネットワークの充実と九州域内への移動が容易な九州の陸上・海上交通ネットワークの拠点としての福岡の特長を活かす
航空ネットワークの拡充【再掲】 空港容量の確保【再掲】	多様化・高質化する貨物輸送ニーズへの対応



3. 福岡空港の役割の検討

【福岡空港に求められるもの】

- 市民や離島住民等の航空利用や地域の防災、救急活動等を支える役割が求められます。
- 高次都市機能が集積する福岡と九州の競争力を支える役割が求められます。
- 周辺地域の生活・自然環境への影響を軽減することが求められます。
- 効果を見極めた適切な設備投資と効率的な運営による空港経営を行うことが求められます。

【福岡空港の役割4】
地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港

■国際交流、物流、防災、救急活動等幅広い航空利用により、人々の暮らしに貢献し、アジアや国内における福岡・九州の自立的発展を支える役割が求められます。また、空港の運用にあたっては、空港周辺地域の安全確保、環境影響の軽減への取り組みや、効果的・効率的な整備・運営による財政負担軽減と利便性向上の両立も求められます。

【必要となる取り組み】 幅広い航空利用と安全・環境等への配慮

福岡の人々の航空利用による経済・文化・防災活動等への貢献	安全の確保や騒音・大気汚染の軽減等、空港活動が生活環境や地球環境へ与える影響の軽減
効果的な設備投資と効率的な運営	利用者の利便性向上【再掲】

