

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航空分科会答申において、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3について検討しています。

調査結果の一層の理解のためPIレポート詳細版をお届けします。

このPIレポート詳細版は、レポートの理解を深めるためにまとめた参考資料です。調査結果の一層の理解のため、PI期間中は、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。是非ご来場ください。

最後になりますが、このPIレポートが福岡空港の将来を考えていただく際にみなさまのご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

1. ステップ1、2で分かったこと

ステップ1

●ステップ1では、福岡空港の現状と課題や空港の能力などについて調査しました。

●福岡空港の現状と課題

利用者から見ると(利用者アンケート結果)

- ・利用者は、「路線数」、「便数」、「アクセス」、「航空運賃」を重視していることが分かりました。
・利用したい時間帯は朝・夕のピーク時であることや便数の少ない路線に不満があることが分かりました。

地域から見ると

- ・福岡空港は九州、福岡の経済発展を支えています。
・福岡空港には、今後、成長する東アジアとの結びつきを深めていくことが期待されています。
・航空機騒音や建物の高さ制限などの課題があります。

施設面から見ると

- ・駐機場、滑走路、誘導路等に混雑の原因があります。

●空港能力の見極め

現在の福岡空港の能力

- ・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年の実績13.6万回に対して約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福岡空港の能力

- ・現空港敷地内で有効活用方策(平行誘導路二重化)を実施した場合、年間滑走路処理容量が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ることになります。

ステップ2

●ステップ2では、7つの「地域の将来像」と4つの「福岡空港の役割」をまとめました。

【着目する論点】 【地域の将来像】

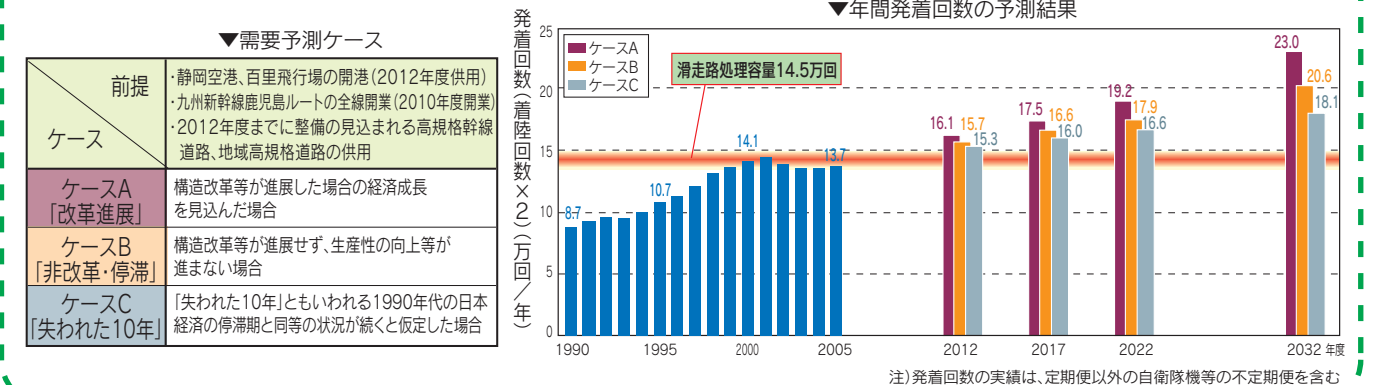
- ①グローバル化 : 成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域
②少子高齢化 : 国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に富んだ地域
③地方分権 : 地域性を活かして競争力のある自立した地域
④価値観の多様化 : 様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域
⑤IT化(高度情報化) : ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域
⑥社会資本形成 : 戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域
⑦環境重視 : 都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域

【福岡空港の役割】

- 海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港
【必要となる取り組み: 航空ネットワークの拡充】
●サービス向上を促進し、航空需要を支える空港
【必要となる取り組み: 空港容量の確保】
●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
【必要となる取り組み: 利用者の利便性向上】
●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
【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】

【福岡空港の現状と課題】(ステップ1の結果から)
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

●将来の航空需要予測については、国内・国際航空旅客は今後の経済成長や福岡都市圏の人口増等に伴い増加が見込まれ、福岡空港では2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなり混雑状況が拡大し、需要に十分応えられなくなるものと予想されることが分かりました。



I はじめに

1. ステップ1、2で分かったこと

コラム1 現空港の有効活用の追加検討

はじめに

- PIステップ1では、現空港敷地内での有効活用方策として、国内線エプロンの平行誘導路の二重化を検討し、若干の混雑緩和効果があることが確認できました。その後、「誘導路二重化以外の方策があるのでは?」「ターミナルビルの滑走路中央部への移転が役に立つと思う。」などのご意見がみなさんから寄せられました。これらのご意見を踏まえて、現国内線ターミナルを移転した場合の下記の2ケースを追加検討しました。
- 追加ケース1、2とも、滑走路処理容量が若干増加することが予測されますが、将来需要に対応できるほどの容量とはならないことが考えられます。また、整備費は平行誘導路の二重化案(ステップ1)と比較して多大なものとなります。



	ステップ1	追加ケース1	追加ケース2
整備概要	<p>国内線 現滑走路 2,800m 貨物 国際線 自衛隊等</p>	<p>国内線 国内線を東側中央部へ展開 現滑走路 2,800m 貨物 国際線 自衛隊等 拡張</p>	<p>国内線 現滑走路 2,800m 貨物 国際線 自衛隊等 地下鉄の分岐・延伸 拡張</p>
用地買収面積	用地買収なし	約30ha	約25ha
概算整備費	340億円程度 (エプロン、ターミナルビル、道路・駐車場整備費用など)	2,000億円程度 (エプロン、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費、地下鉄整備費用など)	1,500億円程度 (エプロン、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費、地下鉄整備費用など)
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルビルをセットバックする必要があり、現行サービスレベルを維持するためにはターミナル道路の切り直し等に工夫が必要。また、ターミナルビルの運用を維持しながらの工事に課題がある。 ・貨物施設については、現況と同じ滑走路西側地区での運用となる。 ・滑走路処理容量は14.5万回/年から14.9万回/年に増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・国内線ターミナルビル中央部に大型機材用スポットを集中させれば、利便性は向上する。 ・旅客ターミナルビル、管制塔等全ての東側ターミナル施設の移設が必要であり、これらの運用を維持しながらの工事に課題がある。 ・現行サービスレベル維持のためには地下鉄の延伸費用、用地購入費用が必要。 ・貨物施設については、現況と同じ滑走路西側地区での運用となる。 ・滑走路処理容量はステップ1案より若干増加することが予測される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国内線・国際線ターミナルを統合する場合、ターミナルが長くなること、またエプロン間口の制約から、ビルに直接接続しないスポットが増えることから、移動に関して利用者利便性が低下する。 ・現行サービスレベル維持のためには地下鉄の分岐又は延伸費用、用地購入費用が必要。 ・貨物施設については、旅客ターミナル地区と貨物地区が並列配置されることから利便性に優れる。 ・滑走路処理容量はステップ1案より若干増加することが予測される。