

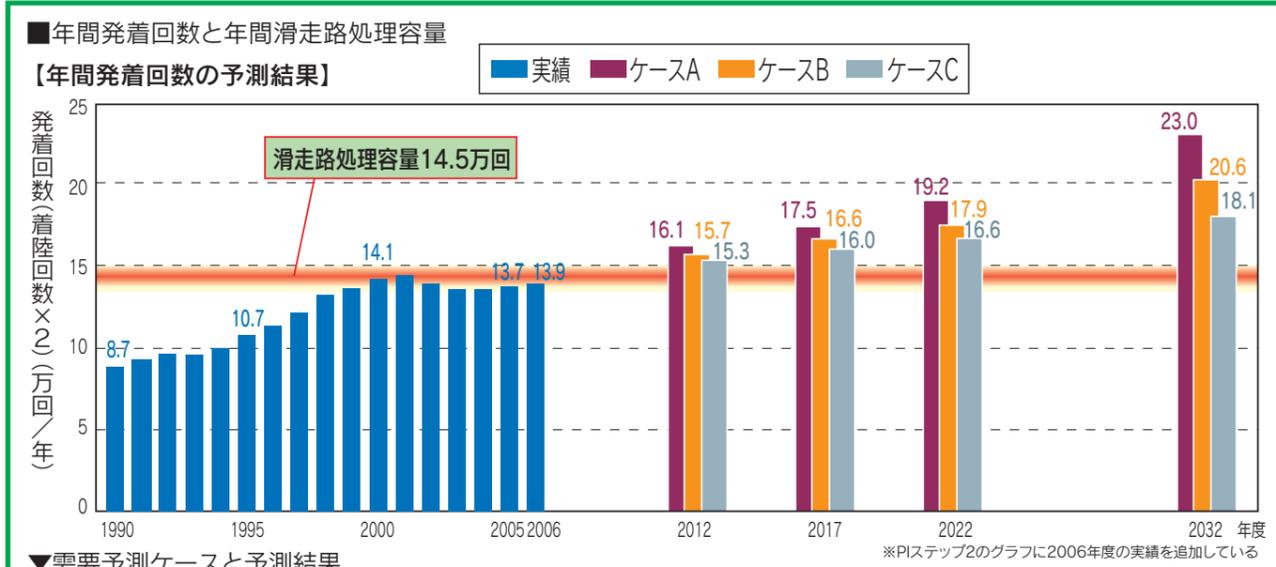
3. 福岡空港の概要

4) 福岡空港の現状能力からみた将来

(1) 滑走路処理容量について

福岡空港において何も対応しない場合、どのようなことが起きるのか、PIレポートステップ1および2の検討結果を再掲整理して以下に示しています。

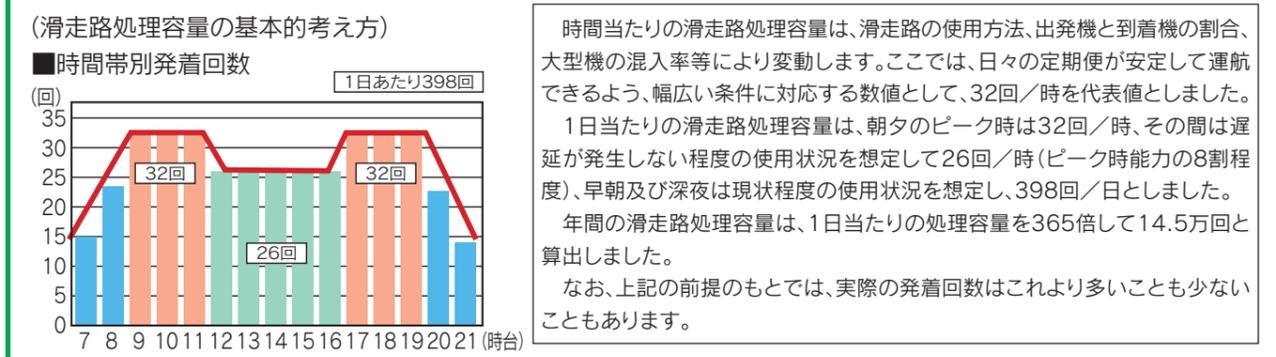
- ・現況の福岡空港の滑走路処理容量は、PIレポートステップ1において、年間値「14.5万回/年」(1時間値「32回/時」、1日値「398回/日」と算出しています。
- ・また、PIステップ2における需要予測結果から、将来の潜在的な福岡空港の年間発着回数を算出しており、2012年度で15.3~16.1万回であることから、約0.8~1.6万回の超過が見込まれます。
- ・2012年度以降も発着回数は増加し、2032年には、発着回数が最も少ないケースCでも18.1万回となり、滑走路処理容量を3万回以上超過することになるなど、2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると見込まれます。



▼需要予測ケースと予測結果

前提	2005年度実績	2012年度	2017年度	2022年度	2032年度
ケースA [改革・進展]	13.7 (-0.8)	16.1 (+1.6)	17.5 (+3.0)	19.2 (+4.6)	23.0 (+8.5)
ケースB [非改革・停滞]		15.7 (+1.2)	16.6 (+2.1)	17.9 (+3.4)	20.6 (+6.1)
ケースC [失われた10年]		15.3 (+0.8)	16.0 (+1.5)	16.6 (+2.1)	18.1 (+3.6)

※発着回数の下段()書きは滑走路処理容量14.5万回/年との差

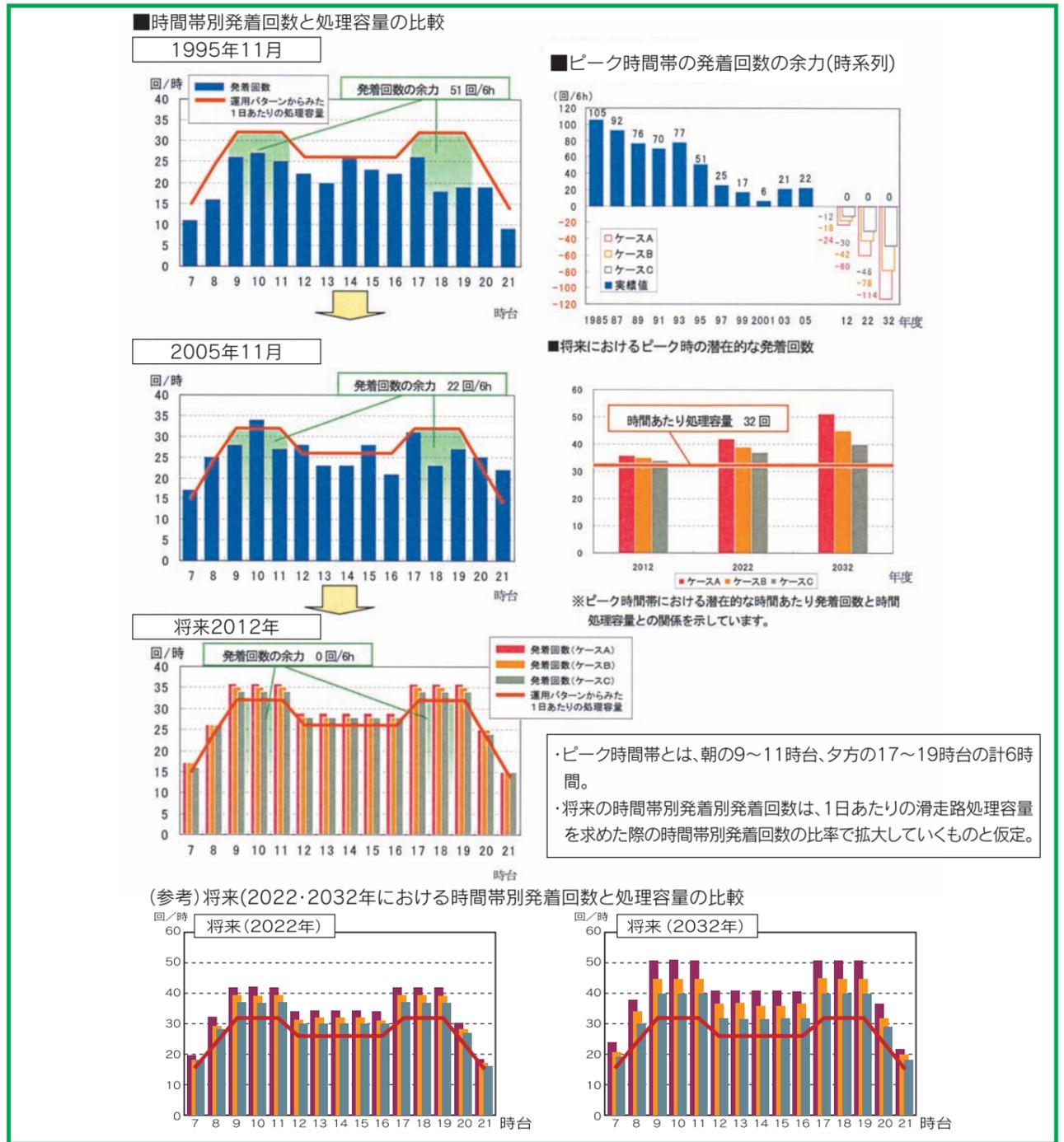


3. 福岡空港の概要

4) 福岡空港の現状能力からみた将来

(2) 増便について

- ・将来2012年では潜在的な需要が滑走路処理容量を上回るため、ピーク時間帯の増便可能数は0回となり、増便の余力はなくなっているものと見込まれます。またピーク時間以外でも、同様の結果となっています。
- ・2012年以降、2022年、2032年と増便に対する潜在的な需要はさらに高まり、増便が不可能な状況が続きます。
- ・増便ができない場合、利用者のニーズにあった路線設定・時刻設定などが難しくなります。また、新たな航空会社の参入や航空会社間の競争を阻害する要因となり、低廉な航空運賃の維持ができなくなる可能性が考えられます。



3. 福岡空港の概要

4) 福岡空港の現状能力からみた将来

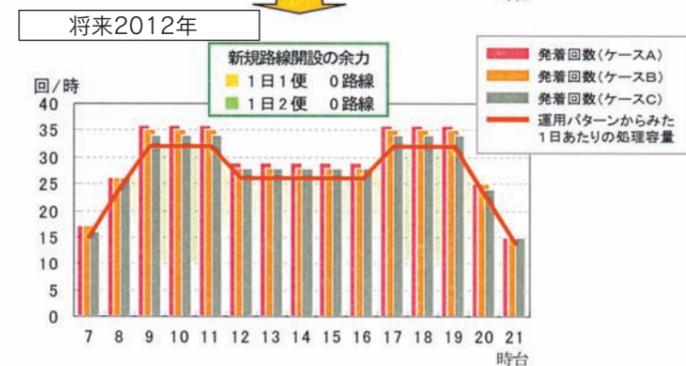
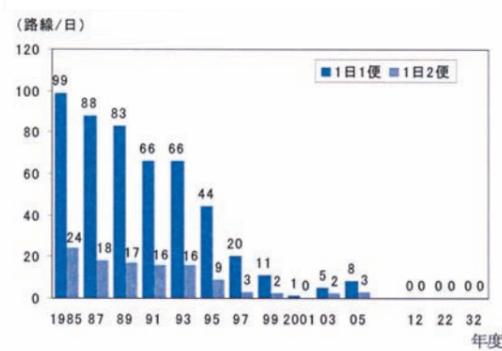
(3) 新規路線の開設について

- ・2012年には、①1日1便の新規路線を開設できる数、②朝と夕のピーク時間帯に各1便の路線(日帰り可能路線)が開設できる数はいずれも0であり、新たな路線の開設は不可能な状況です。
- ・こうした日帰り可能な路線が新たに就航できなくなると、利用者に対して「いつでもどこでも行ける」という航空サービスの提供に制約がかかることとなります。これは国内線に限らず、福岡と海外の相互交流の拡大を支える新たな国際航空ネットワークの拡充にも制約がかかることとなります。
- ・また、新規路線の開設ができない場合、新たな航空会社の参入や航空会社間の競争を阻害する要因となり、低廉な航空運賃の維持ができなくなる可能性が考えられます。

■時間帯別発着回数と処理容量の比較



■新規路線開設の余力(時系列)



- ・将来の時間帯別発着別発着回数は、1日あたりの滑走路処理容量を求めた際の時間帯別発着回数の比率で拡大していくものと仮定。
- ・日帰りできる路線は、発地、着地それぞれからの日帰りを可能とするため、朝のピーク時間帯、夕方のピーク時間帯、それぞれに往復便の就航が可能な場合(朝・夕の時間帯で各々往復1便、計発着4回の余力がある場合)に路線増加可能性があるものと仮定。

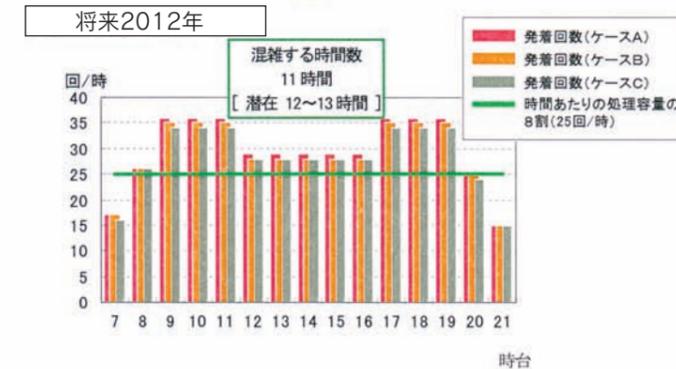
3. 福岡空港の概要

4) 福岡空港の現状能力からみた将来

(4) 離着陸の混雑する時間数

- ・現在(2005年)は、福岡空港の運用時間15時間中、9時間が発着回数からみた混雑時間です。
- ・2012年以降になると、潜在的には8~20時までの連続13時間が混雑時間となり、慢性的に遅延が起りやすい状態になっていることが見込まれます。
- ・このような遅延の影響は、福岡空港のみならず、全国の航空ネットワークへの波及が懸念されます。

■時間帯別発着回数と時間当たり処理容量の比較



■離着陸の混雑する時間数(時系列)



※白抜きは潜在的な需要から想定される混雑時間数。
 着色部分は1日あたりの滑走路処理容量を前提として、それ以上増便できないと想定した場合の混雑時間数。

- ・1時間あたりの滑走路処理容量は32回/時。
- ・過去の時間あたり発着回数と航空機の離着陸時の遅延の状況から、時間あたり発着回数が滑走路処理容量の約8割(25回/時)を超過している時間帯を混雑時間帯と設定。
- ・将来の時間帯別発着別発着回数は、1日あたりの滑走路処理容量を求めた際の時間帯別発着回数の比率で拡大していくものと仮定。

3. 福岡空港の概要

4) 福岡空港の現状能力からみた将来

コラム2 予約の取りづらさ

航空機の座席が旅客で埋まっている割合を座席利用率といいます。旅客が増えると、航空会社は就航機材の大型化や増便を行うために、座席利用率は通常60～70%程度です。

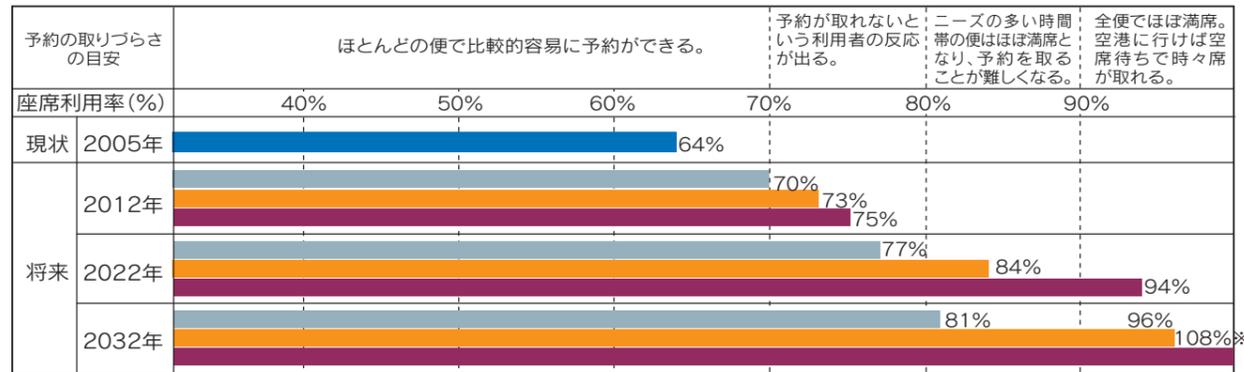
しかし、福岡空港の将来需要に対して、滑走路処理容量が不足し増便ができなくなると、座席利用率が徐々に高くなっていき、希望する便の予約をとることが難しくなっていきます。

航空会社への聞き取り調査によると、月平均座席利用率と予約のとりづらさには、次のような関係があります。

- 座席利用率70%未満:ほとんどの便で比較的容易に予約ができる
- 座席利用率70～80%:予約が取れないという利用者の反応が出る
- 座席利用率80～90%:ニーズの多い時間帯の便はほぼ満席になり、予約を取ることが難しくなる
- 座席利用率90%以上:全便でほぼ満席。空港に行けば空席待ちで時々席が取れる

下に示す羽田路線の例からは、ケースAの場合は2022年以降に、ケースBの場合も2032年以降には、「全便でほぼ満席」の状態になり、急な用事に対応できないなどの不便を感じる状況になっていることが想定されます。

■福岡ー羽田における例

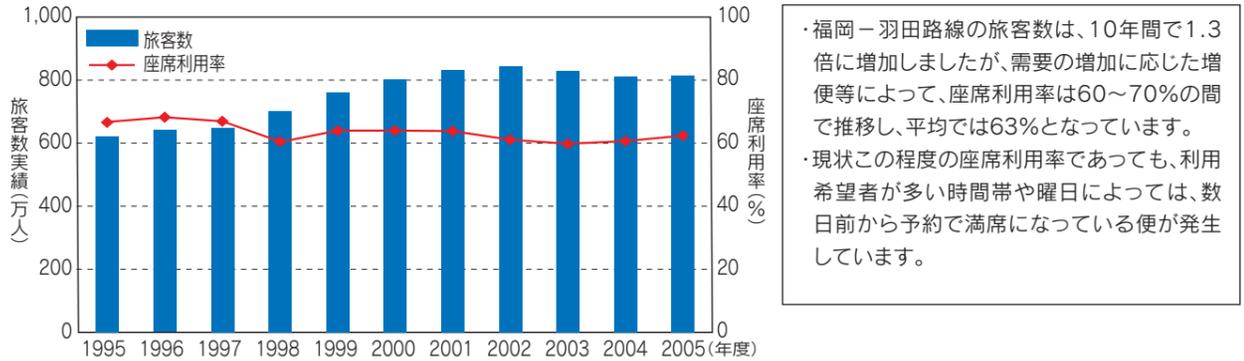


羽田路線を例として、2005年11月の実績をもとに将来の月平均座席利用率を仮想的に推計しています。

※航空の利用希望者が便の提供座席数を月平均でも超過している状態

・将来の月平均座席利用率は、将来の航空需要に対して、滑走路処理容量により将来的に増便できないと仮定して推計。

■福岡ー羽田路線の旅客数と座席利用率の推移



福岡空港にこのまま何の対策も行わず、現状能力のままの場合、年間滑走路処理容量が不足することにより、利用者の様々なニーズに対応できなくなることが予想されます。また、これにより、交通手段として本来福岡空港において飛行機を利用したい人々が、他の空港あるいは他の交通機関を選択せざるを得ないという不利益をも生むこととなります。

3. 福岡空港の概要

4) 福岡空港の現状能力からみた将来

(参考)福岡空港に対する利用者ニーズや満足度について

- ・PIステップ1において、利用者からみた福岡空港の利用特性について把握するために、アンケート調査(インターネット及び聞き取り、サンプル数29,920票)を実施し、利用者ニーズや満足度について、関連する統計データなどとの比較・分析を行っています。
- ・この分析結果からは、利用者が、現状の福岡空港に対して一定の満足度を持っている一方で、「希望する時間に便がない」「地方路線の便数が少ない」「遅れることがある」などの不満を持っていることがわかります。

国内線について

利用者のニーズ(満足度の項目)	主な分析結果
希望する直行便がある 【路線数】	福岡路線がない県(山形県など)の利用者については、満足度がやや低い傾向にあります。
希望する時間帯に航空便がある 【便数(時間帯)】	日当たり便数が1～3便と羽田などの幹線と比べて、 便数が少ない地方路線等 では、満足度が低い傾向にあります。 空港の利用頻度が高い 利用者ほど、満足度は低い傾向にあります。
航空運賃が割引等で安く利用できる	便数が比較的多い羽田路線や名古屋路線等では、満足度がやや高い傾向にあります。航空会社間の競争や新幹線との競合による影響と推測されます。 予約時期が遅い利用者ほど、満足度がやや低い傾向にあります。航空券は、予約時期が遅いほど普通運賃の占める割合が多い傾向にあり、満足度に影響していると推測されます。 空港の利用頻度が高い 利用者は満足度が低い傾向にあります。
空港まで早く到着できる 【アクセス】	空港までの所要時間が1時間未満の地域では、利用者の約9割が満足側に回答しています。
事故なく安心して利用できる	路線に就航している機材(プロペラ機など)によっては、満足度がやや低い傾向にあります。
希望便の予約が確実にできる	過去に福岡空港発着の航空券で希望時間帯のチケットを購入できなかった経験がある利用者が多い九州の路線では、満足度がやや低い傾向にあります。
運航時間が確実である 【遅れ】	空港の利用頻度が高い 利用者ほど満足度が低い傾向にあります。
搭乗手続きや検査の待ち時間が少ない	地方路線が多い第1ターミナルビルの利用者の方が、第2ターミナルビルの利用者と比べて、満足度はやや低い傾向にあります。

国際線について

利用者のニーズ(満足度の項目)	主な分析結果
路線数(目的地の種類)	「路線数」については、 満足度に大きなバラツキ が見られ、不満側に回答した割合も他のニーズと比べると高い傾向にあります。 ・海外での乗り継ぎ客が比較的多い路線は、台北やシンガポール、ソウルとなっています。また、最終目的地は、台北やシンガポール路線では、主にASEAN、ソウル路線では、主に欧米となっています。 【福岡発成田・関西路線の海外乗り継ぎ客について】 「乗り継ぎ」に対しては、不満側に回答した人が、満足側より多くなっています。 ・乗り継ぎ客の旅行先は、主に欧米となっています。
空港までのアクセス(時間、費用、頻度)	アクセス2時間未満の地域では、利用者の約7～9割が満足側に回答しています。
利用した路線の出発時刻 【便数(時間帯)】	旅行先での滞在時間が取りにくいと考えられる 出発時刻が遅い便 については、満足度が低い傾向にあります。
航空運賃	ビジネス目的 の利用者は、観光目的よりも満足度は低い傾向にあります。 ・観光目的は、団体旅行の形態が全体の約2/3を占めています。

3. 福岡空港の概要

4) 福岡空港の現状能力からみた将来

コラム3 現空港の利用時間の延長の効果について

ステップ1でいただいたご意見の中に、需給逼迫の緩和策として「空港を24時間化したら?」「早朝、深夜の時間を活用することも検討しておくことではないでしょうか?」といったご意見がありました。現在は7:00~22:00を利用時間としているところですが、この利用時間帯を延長するためには、次のような点に注意する必要があります。

- ①地元の皆様のご理解が得られるか?
- ②深夜早朝の時間帯にどれだけの需要を見込むことができ、それがどれくらい需給逼迫緩和に貢献するのか?

①については、過去のいわゆる「福岡空港騒音公害訴訟」の判決・経緯を十分に認識し、地元住民のご理解を頂いた上で、検討を進めなくてはなりません。現在の環境基準では、22:00から翌7:00までの航空機騒音は1回の飛行を10回の飛行としてカウントするものであり、基準の上でもこの深夜早朝の時間帯の騒音の評価は重いものとなりますが、そのような評価の前に地元の皆様のご理解を頂くことが大前提と考えます。

②については、23:00台の到着や6:00台の出発には幾分需要が見込まれるものの、新北九州空港の実績や空港のアクセス状況をふまえるとそれほど多くの需要があるとは考えにくいことも事実です。

ちなみに、新北九州空港での実績をふまえ約300人乗りのB767クラス(新北九州空港ではA320で約160人乗り)が到着4便、出発2便が深夜早朝時間帯に就航したとして、

年間旅客数 46万人程度(搭乗率70%として)

離発着回数 約2200回程度 となります。

この便数が騒音カウンターに与える影響は小さいものと試算しております。

利用時間の延長は福岡空港の需給逼迫緩和のための方策としての効果は、小さいものと考えられ、ピーク時の混雑解消にも、さほど貢献しないことが予想されます。

今後このPIを通じて、地元の皆様のご意見を踏まえ、検討していくことが重要と考えております。

東京	→	北九州	→	東京	
発時刻		着時刻		発時刻	着時刻
7:35		9:20		5:30	6:55
9:10		11:00		6:45	8:10
9:15		11:05		8:10	9:40
10:25		12:10		8:30	9:55
12:20		14:05		9:55	11:25
12:45		14:35		11:35	13:05
13:55		15:40		11:50	13:15
15:40		17:25		12:55	14:25
16:55		18:40		14:45	16:15
17:25		19:15		15:25	16:50
18:40		20:30		16:30	18:00
20:15		22:05		18:10	19:40
20:30		22:15		19:30	21:00
21:40		23:25		20:10	21:35
23:30		25:15		21:20	22:50

左記ダイヤは、北九州ー東京便の2007年3月ダイヤです。北九州ではスターフライヤーのA320型機(約160人乗り)が就航しています。福岡空港の利用時間を当てはめると赤い部分が利用時間外運航となります。2007年6月ダイヤでは、これより22:00以降の到着便が1便減っている状況です。

はじめに

はじめに