

1. 近隣空港との連携について

4) 連携のまとめ

福岡空港での利用制限型による連携は、利用者にとって不便になり、北部九州の拠点としての機能が失われるなど、利用者や地域に大きな負担を課すこととなるため、また現在の航空自由化の流れからも実現性が困難であるため、対応方策とはなり得ません。

次に、近隣空港での需要誘発型による連携は、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策とはなり得ません。

福岡空港での利用制限型

○福岡空港での利用制限を行うことで、近隣空港への需要の移転を図る手法。

(事例)

- ・国際線の乗入制限
- ・長距離路線の乗入制限
- ・小型機による定期便の乗入制限
- ・ゼネラルアビエーション機等の乗入制限
- ・貨物専用定期便の乗入制限
- ・非定期便(チャーター便)の乗入制限(公用・緊急の場合を除く非定期便の乗入制限)
- ・深夜便・早朝便の乗入制限
- ・高需要路線の便数制限
- ・利用者負担の増加による需要分散(施設使用料等の割増徴収)
- ・ピーク時の利用者負担の増加による需要分散
(ピーク時の着陸料・施設使用料の割増徴収)

課題

- ・利用者にとって不便になる。
- ・他地域との交流が縮小する。
- ・北部九州の拠点としての機能が失われる。
- ・航空施策として実現困難。
- ・貨物専用定期便及び深夜便・早朝便は、現在、福岡空港において乗入れが実施されていない。

近隣空港での需要誘発型

○近隣空港の特性を活かした需要誘発を行うことで、需要の移転を促し、市場原理に基づいた近隣空港の活用を図る手法。

(事例)

- ・近隣空港へのアクセス費用の低減
(近隣空港の駐車場料金の低廉化、連絡橋の無料化)
- ・近隣空港へのチャーター便を含む航空路線の誘致
(近隣空港への国内・国際、旅客・貨物、チャーター便、ゼネラルアビエーション、深夜早朝便等、様々な路線の誘致)
- ・近隣空港のアクセス(ソフト)向上による需要分散
(近隣空港への複数方面からの空港バスの運行)
- ・近隣空港のアクセス(ハード)整備による需要分散(道路・軌道系アクセスの整備)
- ・近隣空港の利用者負担の軽減による需要分散(近隣空港の着陸料・施設使用料の軽減)
- ・近隣空港の正規運賃同一化と手数料なしの空港変更(マルチエアポート)

課題

- ・需給逼迫緩和効果はわずか。
- ・コスト負担、事業採算性が課題。