

III

福岡空港の現状と課題

前章では、福岡空港について、空港立地、施設諸元、航空ネットワーク、アクセス状況などの概要を示しました。

この章では、さらに福岡空港の現状と課題に対し、多面的な視点から焦点を当て考察を進めます。

福岡空港はどのような空港ですかと問われたとき、どのような返答をするでしょうか。アクセスのよい便利な空港、東京への便数が多い便利な空港など様々な利用者の意見があることでしょう。

このような、利用者の視点から見た福岡空港像について、福岡空港でのアンケート調査および他空港との比較調査を行うことによって、利用者ニーズと満足度を把握します。

これまで、空港利用者に関してさまざまな実態調査が実施されていますが、今回は利用実態だけでなく、本来希望していた時間帯なのかどうかなど、航空利用者のニーズや満足度に踏み込んだ福岡空港の利用特性について調査します。

また、同時にこのニーズなどを踏まえ、利用者から見た福岡空港の現状と課題について整理をします。

次に、福岡空港を地域の視点から理解します。

空港は、私たちの日々の暮らしの場である地域の社会・経済の活動に大きな効果や影響を与えています。

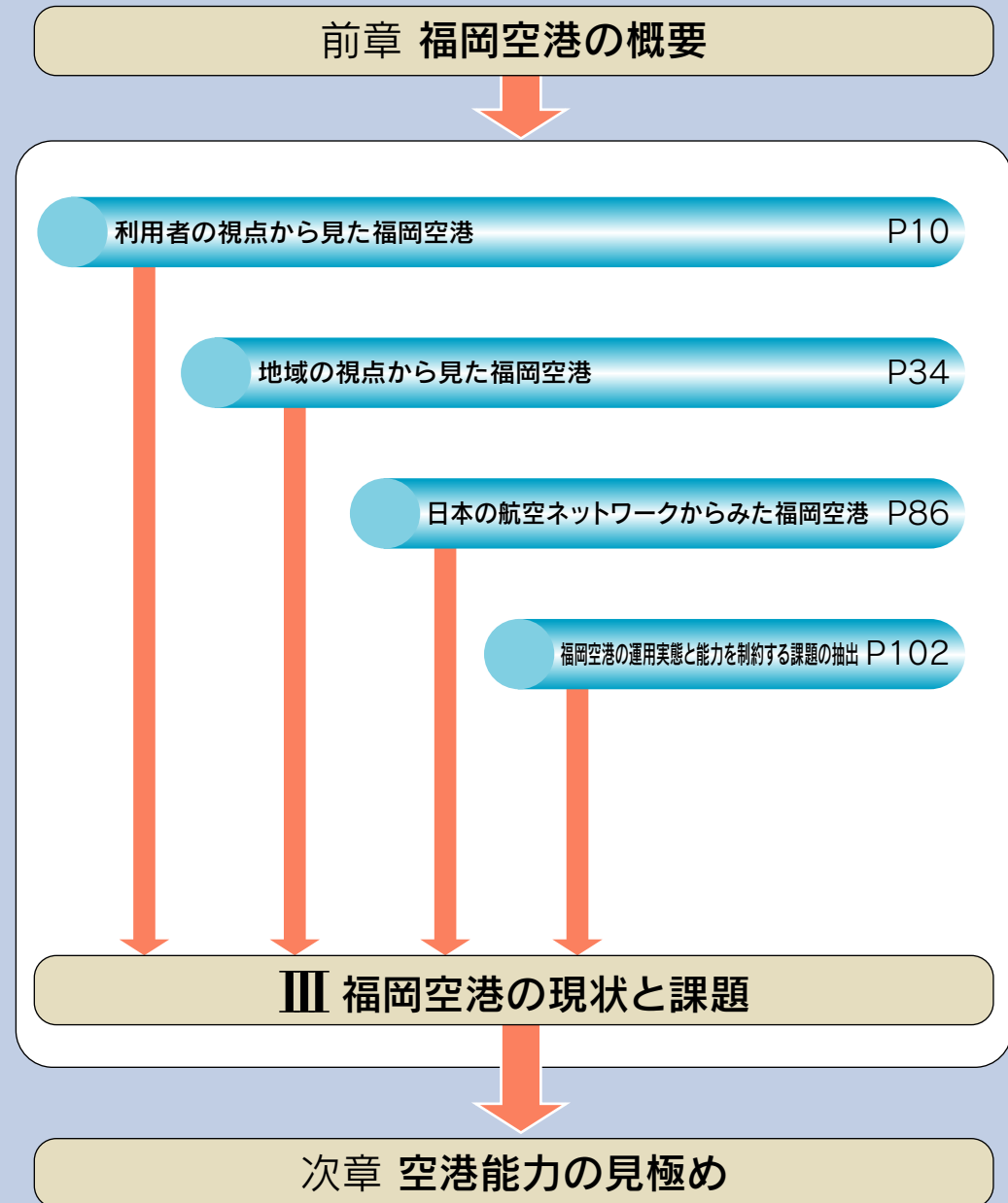
福岡空港と地域との幅広い結びつきを理解するため、東アジアとの関わり、九州の中核機能を支える役割、空港と周辺地域とのかかわりを通して福岡空港と地域の課題を探ります。

さらに、福岡空港は広域の地域拠点としての役割を果たしていますが、日本全体から見た空港政策における福岡空港の位置づけに関し現状の分析を行いました。

くわえて、福岡空港が果たす社会経済的な役割や政策的な位置づけと現在の福岡空港の運用の実態を調査します。

福岡空港を起点に、毎日5万人以上の旅客、6百トン以上の貨物が出発・到着していますが、この機能を支える福岡空港の施設の現状を考察します。

航空機がどのように滑走路や誘導路などを使っているのかといった運航・運用の状況や、乗降客がどのようにターミナルを利用しているのか、待ち行列がどのようなときに発生しているのかなどの施設面における現状と課題に関して、実態調査を通じて整理していきます。



1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

1) アンケート調査による福岡空港の現状

利用者から見た福岡空港の利用特性の現状把握については、利用者ニーズに関するアンケート調査をもとに、関連する統計データ等と比較しながら、分析を行いました。

■アンケート調査の内容(国内線・国際線)

分析に使用したアンケート調査は、インターネットによる空港間比較調査および、福岡空港での聞き取りによる福岡空港利用実態調査の2つの手法で行っており、双方ともに、実際に航空を利用した人を対象に、旅客の属性、行動に加えて、空港を利用する場合に重視するニーズ・満足度に対する設問を設けているのが特徴です。

空港間比較調査:インターネット調査

調査の特徴: 福岡空港と他の空港との比較が可能
対象: 調査対象の空港にて、航空利用の経験のある人
 【調査対象空港】
 国内線: 福岡、長崎、熊本、大分、新千歳、羽田、名古屋、伊丹、関西、那覇
 国際線: 福岡、新千歳、成田、関西、名古屋
主な設問: 属性(性別、年齢、職業、住所など)、空港へのアクセス、空港の利用頻度、重視するニーズ・満足度 など
アンケートの種類: 国内線(6,523票) 国際線(7,890票) ※()内数値はサンプル数
調査実施時: 平成16年3月中旬

福岡空港利用実態調査:聞き取り調査

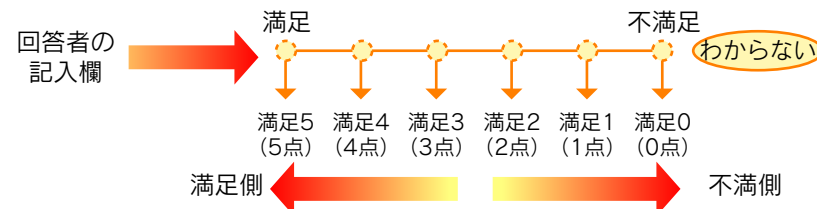
調査の特徴: 時間帯や路線別に比較が可能
対象: 福岡空港からの搭乗客
調査の種類: 国内線調査(10,630票)
 国際線調査: 日本人対象(3,053票)
 国際線調査: 外国人(韓国、中国、台湾からの旅行者)対象(1,450票)
 特定便調査: 成田、関西での乗り継ぎ旅客対象:(374票) ※()内数値はサンプル数
主な設問: 属性(性別、年齢、職業、住所など)、空港へのアクセス、空港の利用頻度、予約(時期・方法など)、希望便であるかどうか、利用したい時間帯、重視するニーズ・満足度 など
 ※すべての調査が、同じ設問ではありません。例えば、国際線調査:外国人では、重視するニーズ・満足度の設問はありません。
実施箇所: 福岡空港の搭乗待合室
調査実施時: 平成16年1月下旬の1週間

■分析のフローについて

分析では、国内線、国際線それぞれについて、まず、空港間比較調査をもとに、利用者が重視するニーズとニーズ毎の満足度を福岡空港と他空港で比較しました。次に、福岡空港利用実態調査をもとに、福岡空港のニーズ毎の満足度の要因分析を行いました。

■満足度の分析について

アンケートの満足度の回答は、各ニーズの満足度を右に示すような様式で、丸印を選択する方法です。今回の分析では、各丸印を点数化した上で、平均値(加重平均値)およびバラツキをふまえて行いました。



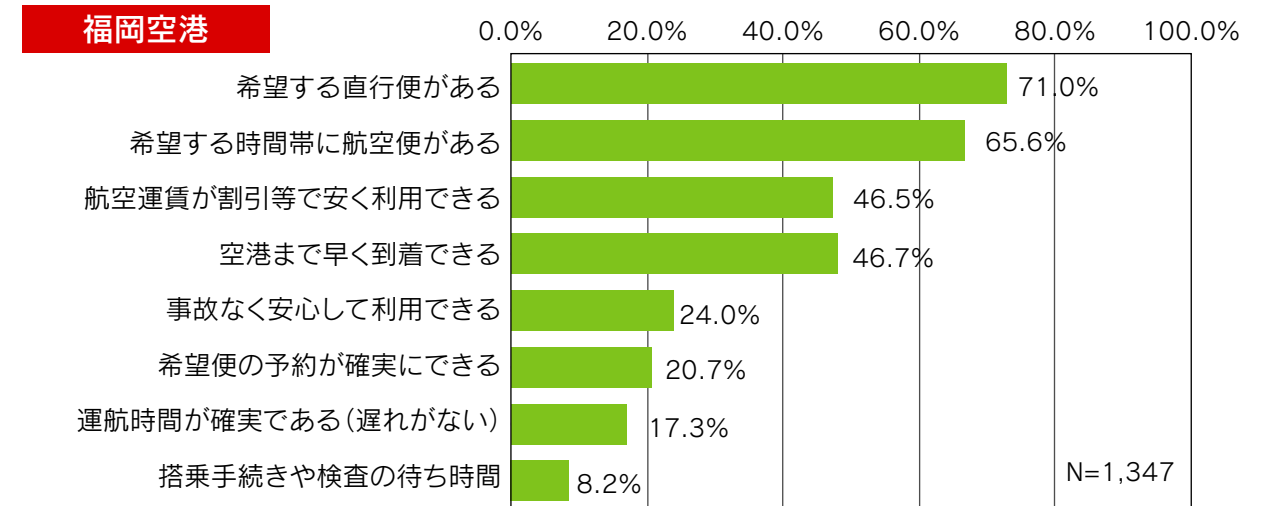
国内線に関する分析

■国内線利用者が重視するニーズ(空港間比較)

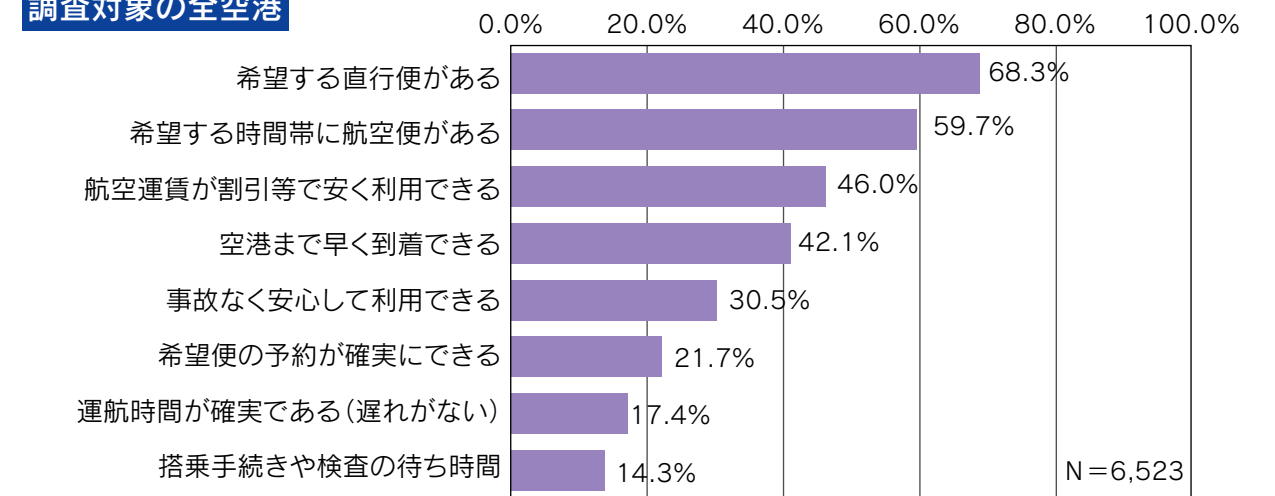
- 福岡空港の国内線利用者は、「希望する直行便がある」「希望する時間帯に航空便がある」「航空運賃が割引等で安く利用できる」「空港まで早く到着できる」の4項目を重視しています。
- 調査対象の全空港で見ても、重視する項目の傾向は、福岡空港とほぼ同様です。

注)国内線利用者ニーズとして挙げられる8項目から、空港利用の際に重視する点として3項目を抽出する設問となっています。

■国内線利用の場合、利用者が重視する項目の回答割合



■調査対象の全空港



※複数回答
資料)空港間比較調査

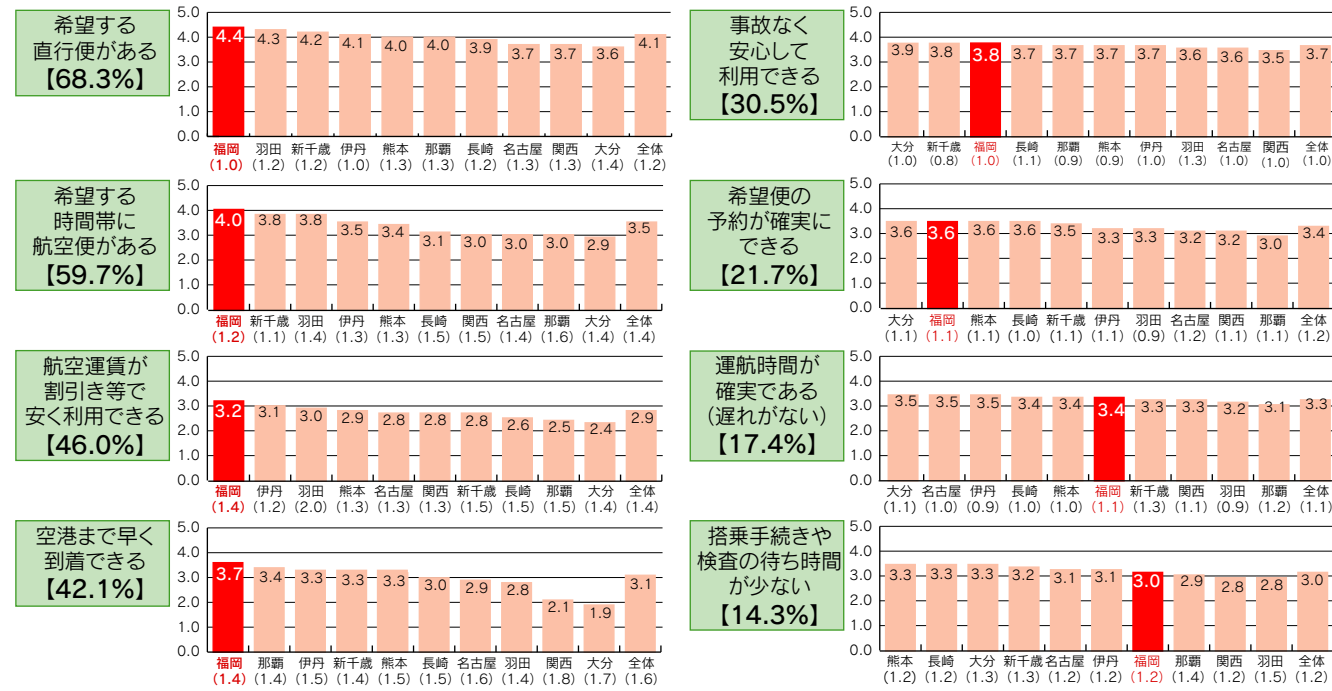
1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

国内線利用者のニーズに対する満足度(空港間比較)

国内線利用者の満足度について、福岡空港は、他空港に比べて、比較的高い傾向にあります。

ニーズ別に見た各空港の満足度

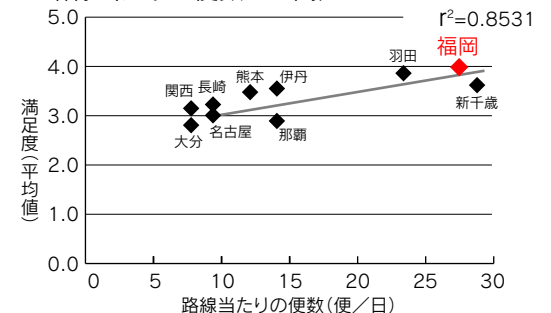


※各空港のサンプル数
福岡空港...1,347票 長崎空港...168票 熊本空港...217票 大分空港...146票 新千歳空港...973票
羽田空港...976票 名古屋空港...960票 伊丹空港...973票 関西空港...468票 那覇空港...295票

注) 上記グラフの並び順は、調査対象の全空港において重視する項目の高い順位、データ並び順は満足度平均値が高い順位。
【】内の数値は、調査対象の全空港における重視する項目の回答割合、空港名下段()内の数値は、標準偏差

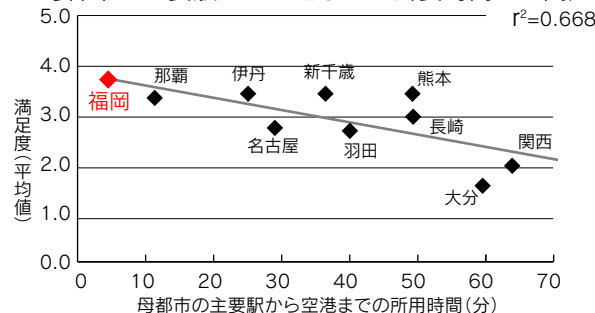
※平均値=(満足5の回答数×5+満足4の回答数×4+...+満足0の回答数×0)÷総回答数で算出

「希望する時間帯に航空便がある」の満足度と路線当たりの便数との関連



※各空港の路線当たりの便数は、各路線の旅客数を重みとして便数を算出した。
rは相関係数

「空港まで早く到着できる」の満足度と母都市の主要駅から空港までの所要時間との関連



資料) 空港間比較調査
航空輸送統計年報(2003年分)
各空港ビルディングホームページなど、時刻表:2004.1

福岡空港における国内線利用者のニーズに対する満足度の要因分析

要因分析結果の概要

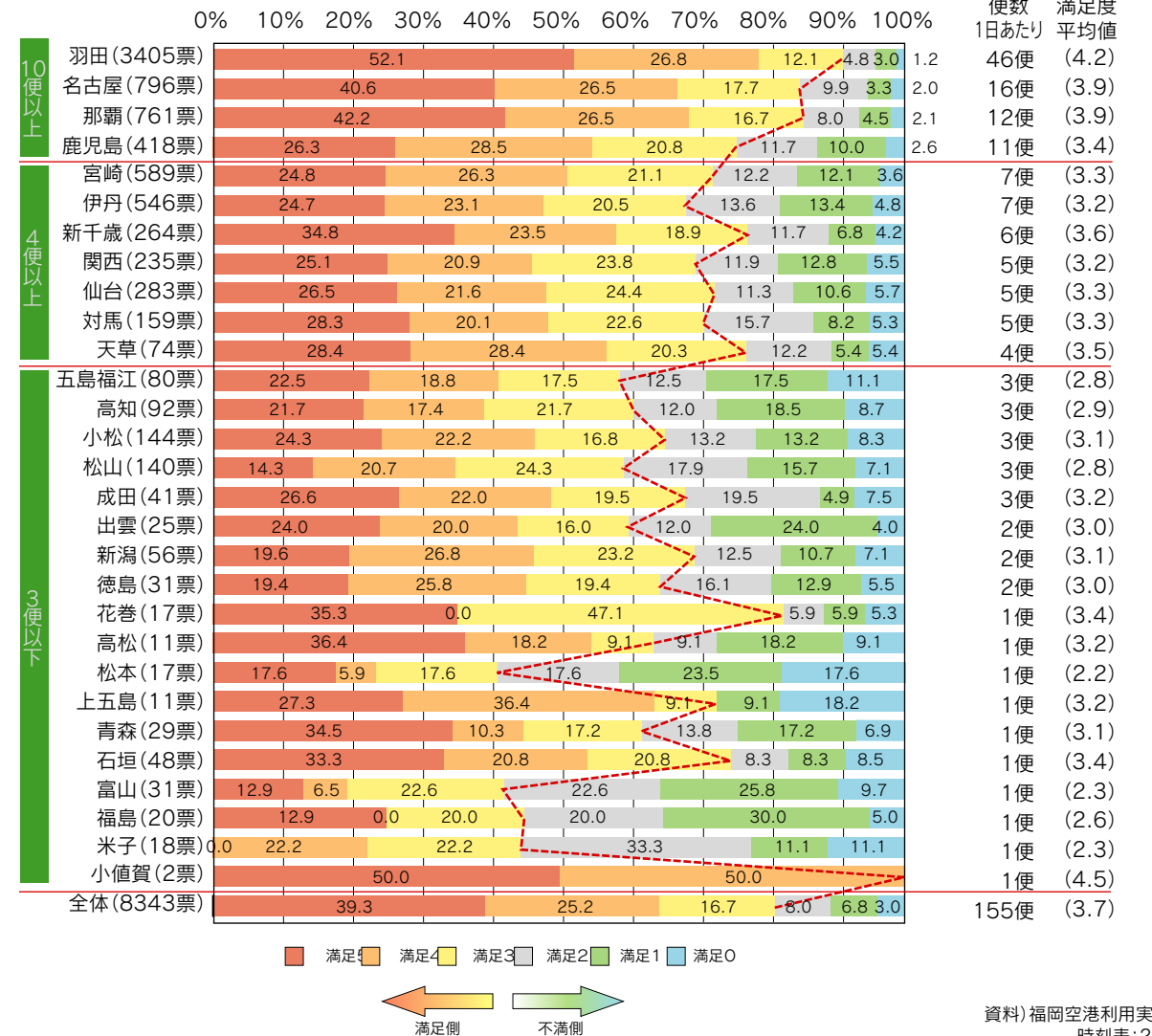
- 福岡空港の国内線については、路線が多いこともあり、他空港に比べ満足度が高いが、「便数が少ない地方路線等」の利用者や「空港の利用頻度が高い」利用者において、満足度が低い傾向にあります。
- その他に「目的地」、「就航機材」、「予約が出来なかった経験」や「使用するターミナル」等も満足度にやや影響を及ぼしています。

分析は、満足度に影響する項目(利用した路線、出発地、空港の利用頻度、空港までのアクセス時間など)に着目して進めました。

詳細な分析結果の事例~「希望する時間帯に航空便がある」の満足度~

「希望する時間帯に航空便がある」の満足度は、日当たり便数が少ない路線については、不満側の割合が高くなっています。

路線別に見た「希望する時間帯に航空便がある」の満足度



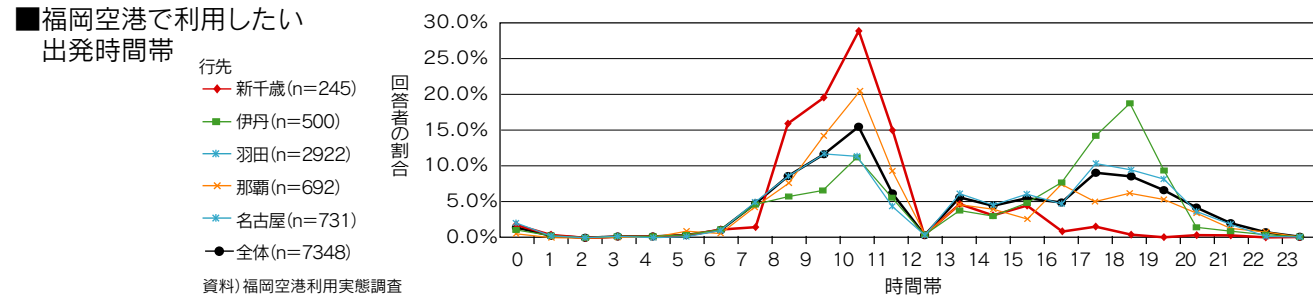
満足4 満足3 満足2 満足1 満足0
← 満足側 不満側

資料) 福岡空港利用実態調査
時刻表:2004.1

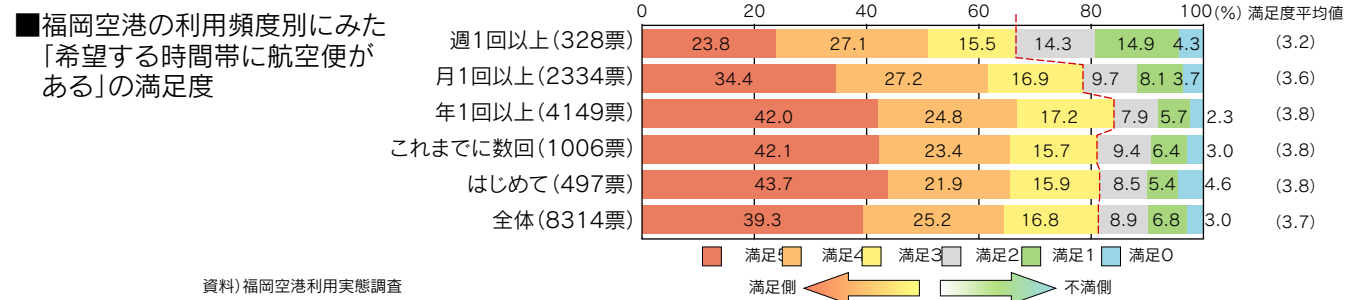
1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

●福岡空港の国内線利用者が希望する出発時間帯については、朝・夕に大きなピークがあります。



●週1回以上の利用頻度では約3割、月1回以上の利用頻度では約2割が不満側の回答となっています。



■要因分析結果について

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。
運航時間が確実にある 【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。

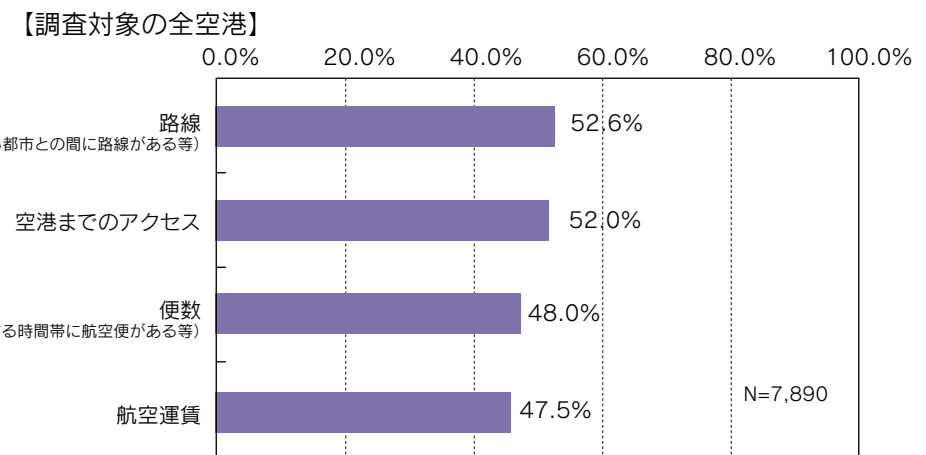
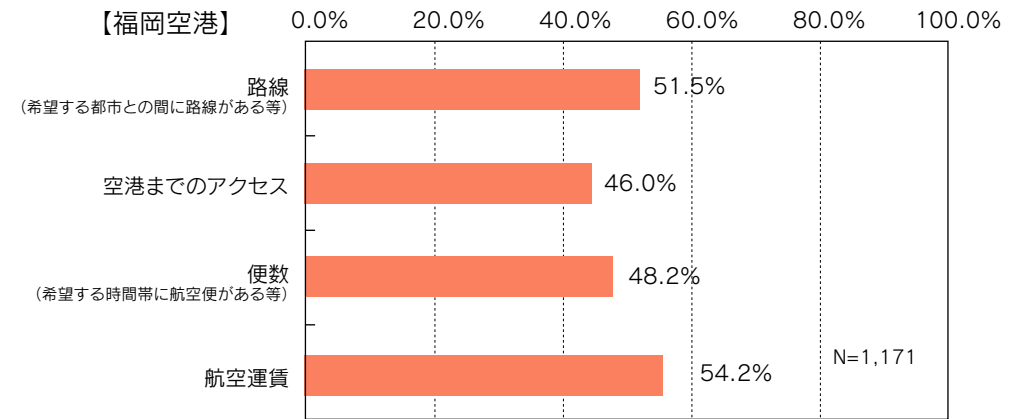
国際線に関する分析

■国際線利用者が重視するニーズ(空港間比較)

- 福岡空港の国際線利用者は、「路線(希望する都市との間に路線がある等)」「空港までのアクセス」「便数(希望する時間帯に航空便がある等)」「航空運賃」の各項目について同等に重視しています。
- 調査対象の全空港で見ても、重視する項目の傾向は、福岡空港とほぼ同様です。

注)国際線利用者ニーズとして挙げられる4項目については、国内線で重視される点と想定され、そのうち空港利用の際に重視する点として2項目を抽出する設問となっています。

■国際線利用の場合、利用者が重視する項目の回答割合



1. 利用者の視点から見た福岡空港

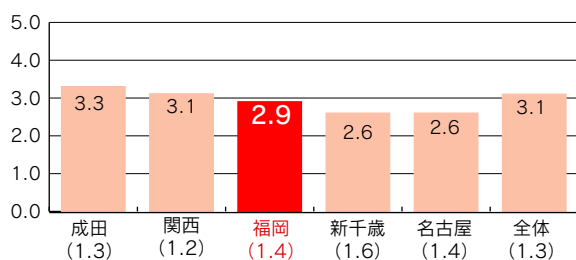
1. 利用者の視点から見た福岡空港

国際線利用者のニーズに対する満足度(空港間比較)

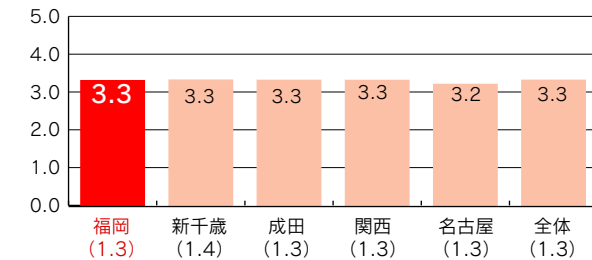
●福岡空港の国際線利用者については、「空港までのアクセス」の満足度は他空港と比べて高くなっていますが、その他では他空港と差異があまり見られません。

ニーズ別に見た各空港の満足度

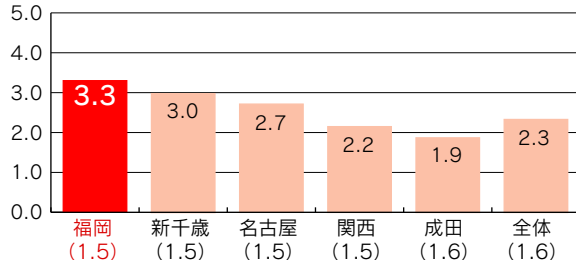
1. 路線数(目的地の種類) [52.6%]



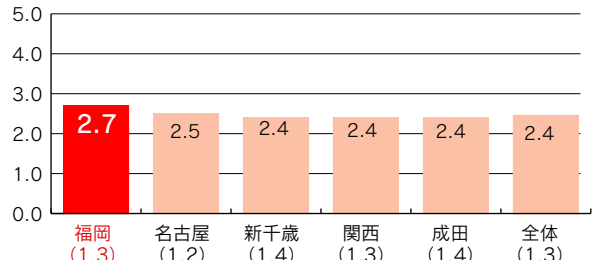
3. 利用した路線の出発時刻 [48.0%]



2. 空港までのアクセス(時間、費用、頻度) [52.0%]



4. 航空運賃 [47.5%]



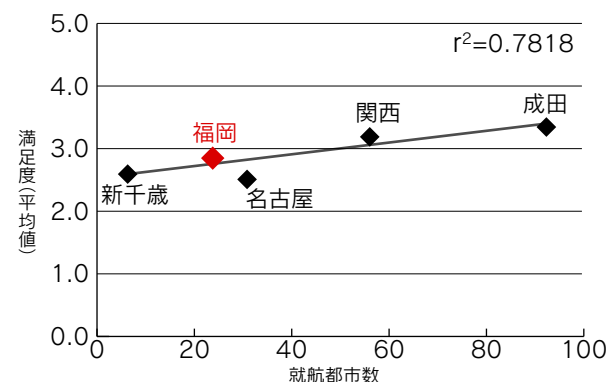
※各空港のサンプル数 新千歳空港...180票 成田空港...3,233票 名古屋空港...835票 関西空港...2,471票 福岡空港...1,171票 資料) 空港間比較調査

※平均値 = (満足5の回答数×5 + 満足4の回答数×4 + ... + 満足0の回答数×0) ÷ 総回答数で算出

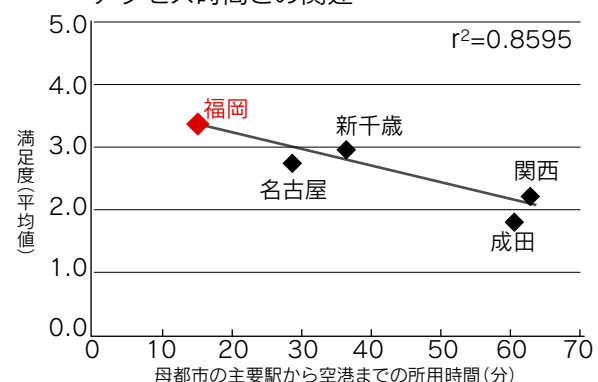
注) 上記グラフの並び順は、調査対象の全空港において重視する項目の高い順位、データ並び順は満足度平均値が高い順位。【】内の数値は、調査対象の全空港における重視する項目の回答割合、空港名下段()内の数値は、標準偏差

●「路線数」の満足度は、就航都市数が多いほど、また、「空港までのアクセス」の満足度は、アクセス時間が短いほど、概ね高い傾向にあります。

「路線数(目的地の種類)」の満足度と就航都市との関連



「空港までのアクセス(時間、費用、頻度)」の満足度と母都市の主要駅から空港までのアクセス時間との関連



資料) 空港間比較調査 各空港ビルディングホームページなど、時刻表(2004.1)

福岡空港における国際線利用者の満足度の要因分析

※国際線利用者の満足度は、日本人旅行者を対象。

要因分析結果の概要

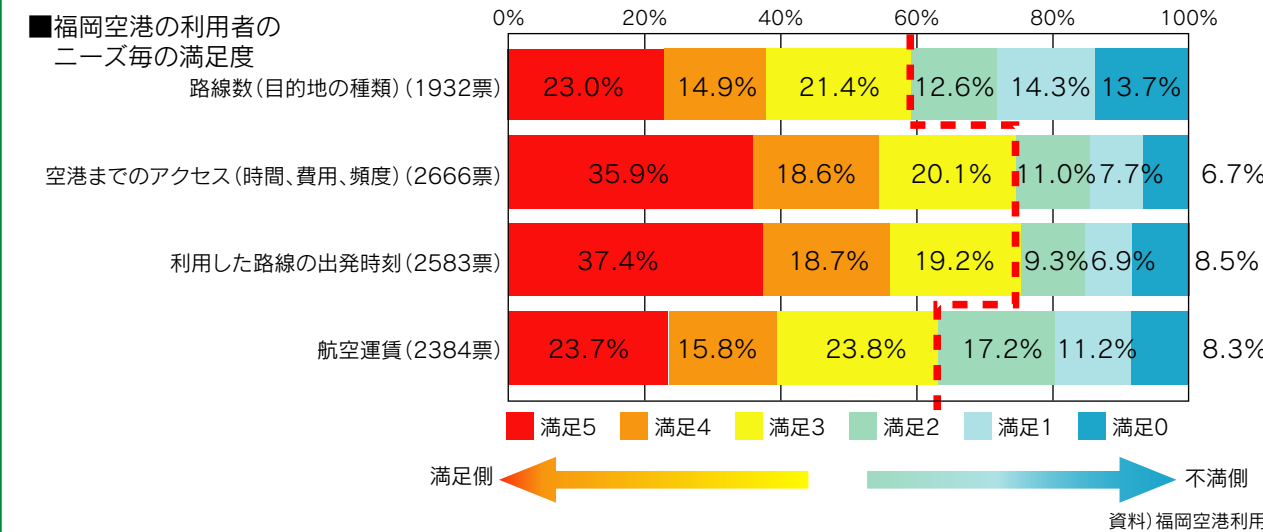
- 福岡空港の国際線利用者(日本人)については、「路線数」の満足度に大きなバラツキが見られます。
●「利用した路線の出発時刻」に対しては、出発時刻が遅い便の利用者、「航空運賃」に対しては、ビジネス目的利用者において、満足度が低い傾向にあります。

分析は、満足度に影響する項目(利用した路線、出発地、空港の利用頻度、空港までのアクセス時間など)に着目して進めました。

詳細な分析結果の事例

「路線数(目的地の種類)」の満足度について

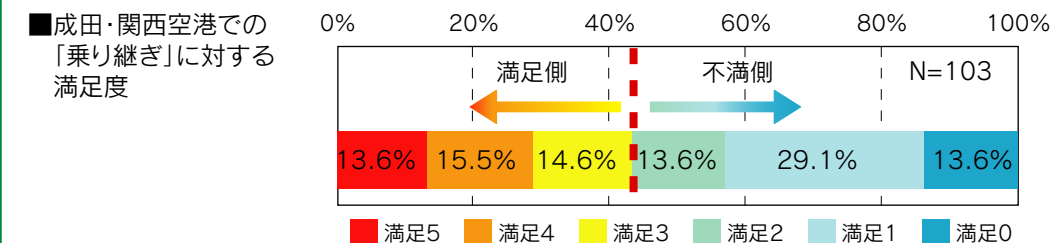
- 利用者のニーズ毎の満足度をみると、満足度には、どのニーズについてもバラツキがみられ、特に「路線数(目的地の種類)」については、不満側に回答した割合が他のニーズと比べると高い傾向にあります。



資料) 福岡空港利用実態調査

福岡発成田・関西路線利用の海外旅行者を対象

- 「乗り継ぎ」に対して、不満側の割合が満足側より多くなっています。



資料) 福岡空港利用実態調査 (成田・関西乗り継ぎ調査)

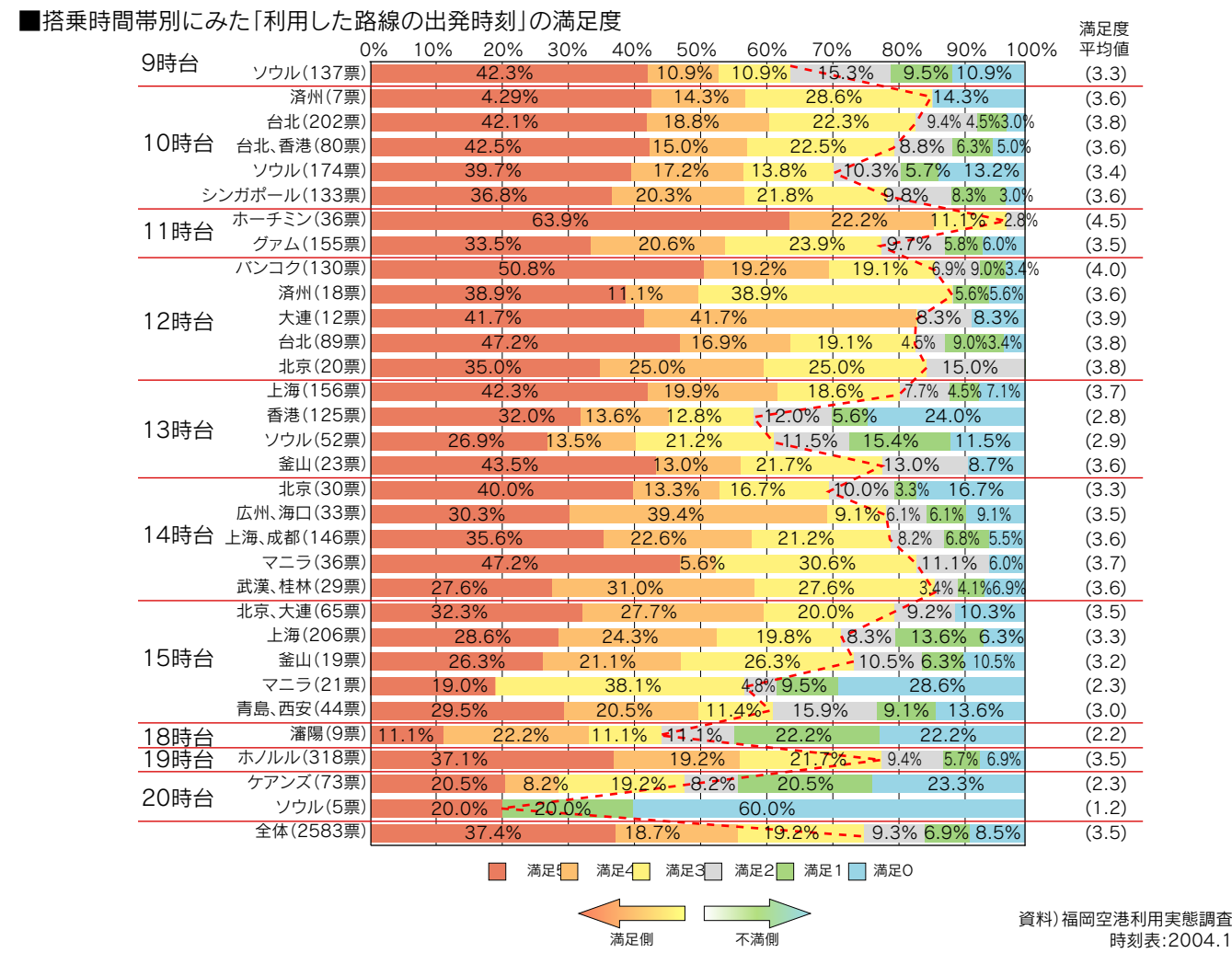
※注意 ●「乗り継ぎ」に対する満足度の回答は、「無回答」が224票あった。集計は、6段階の満足度を回答した人のみを対象とする。

1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

●「利用した路線の出発時刻」の満足度について

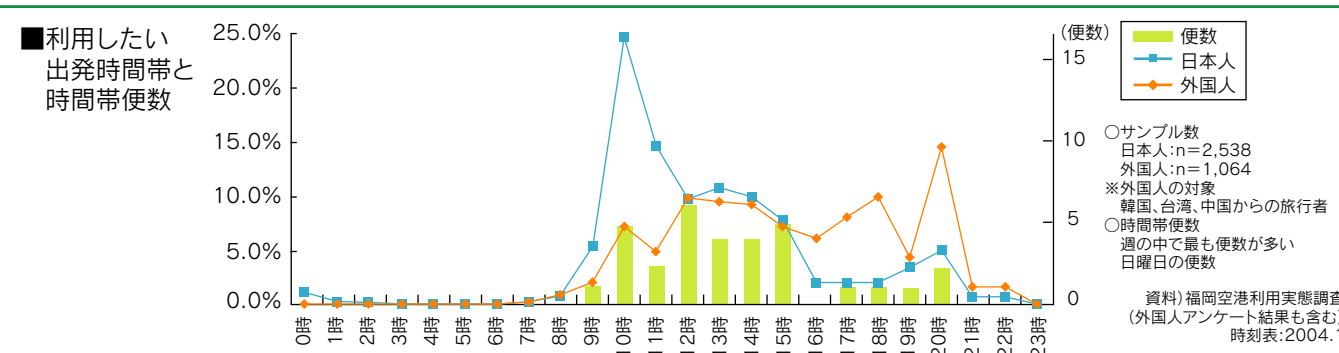
- 旅行先での滞在時間が取りにくいと考えられる出発時刻が遅い便については、満足度が低い傾向にあります。
- ただし、ホノルル便(19時台出発)では、適当な時間(翌朝8時台)に相手空港に到着するため、満足度は高い傾向にあります。



■要因分析結果について

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。

- 福岡空港国際線で日本人旅行者の利用したい出発時間帯は朝方にピークがあり、外国人旅行者の利用したい出発時間帯は午後の時間帯で多く見られます。



1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

アンケート調査による福岡空港の現状のまとめ

これまで整理した調査結果を基に、福岡空港の現状の利用特性を以下に示しています。

福岡空港利用者が重視するニーズ

- 航空利用者は、「路線数」「便数」「アクセス」「航空運賃」を重視しています。
 - 「路線数」…短時間で目的地に行けること
 - 「便数」…希望する出発時間の選択が広がること
 - 「アクセス」…短時間で空港に到着できること
 - 「航空運賃」…旅行費用
- ニーズについては、特に「時間」と「費用」に関して重視する必要があります。
- 「希望便の予約が確実」「運航時間の遅れ」等その他のニーズについても、需給逼迫など福岡空港を取り巻く状況によっては、変化する可能性があり、今後も注視していく必要があります。

福岡空港利用者の満足度

- (1)国内線
国内線では、重視されているニーズ「路線数」「便数」「アクセス」「航空運賃」の満足度は他空港と比べて比較的高くなっています。しかし、詳細に見ると、以下のような不満の傾向が見られます。
- 「便数」の満足度では、日当たり1～3便と便数が少ない地方路線等では不満の傾向にあります。
 - 「航空運賃」の満足度では、空港利用頻度が高い人ほど不満の傾向にあります。
 - その他、希望時間帯のチケットを購入できなかった経験がある場合、使用するターミナルが第1ターミナルビルの場合は、満足度が低くなっています。
- (2)国際線
国際線では、「アクセス」の満足度は他空港と比べると高いが、「路線数」「便数」「航空運賃」の満足度は、他空港と大きな差は見られません。しかし、国内線と比べると満足度は低い傾向にあります。特に「路線数」の満足度は、国際路線に比べ国内路線が充実していることもあり、その差は顕著です。その他、詳細に見てみると、以下のような不満の傾向が見られます。
- 「路線数」に関連する「乗り継ぎ」の満足度では、不満の傾向にあります。
 - 「便数」に関連する「出発時刻」の満足度では、日本人利用者の場合、出発時刻が遅くなる午後便において不満の傾向にあります。
 - 「航空運賃」の満足度では、ビジネス目的は、観光目的と比べると不満の傾向にあります。
- (3)その他
●福岡空港で出発したい時間帯は、国内線・国際線ともに朝と夕の時間帯にピークが見られます。

2)利用者の視点から見た福岡空港の現状と課題

利用者が目的地までの移動を考える時、まず、目的地までの所要時間と旅行費用を総合的に考え、最適な移動手段を選択しようとしています。

これを航空利用者に当てはめると、アンケート調査の結果で示されたように、時間については直行路線の有無や便数、アクセス時間などに関連する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。

また、費用についても、航空運賃などの出発地から目的地までのトータルの費用を考え行動します。そのほかにも乗り継ぎのしやすさや、予約の取りやすさ、定時性、安全性などが利用者が航空サービスを評価する視点となります。

ここでは、「離着陸回数」や「路線数」などの供給者側の視点ではなく、航空利用者が航空サービスを評価する視点に着目して、福岡空港の現状と課題を整理しました。



1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

■旅行時間(国内線)

現状1

福岡空港は国内線の直行路線が充実し、航空機を乗り継がずに全国各地と直接行き来でき、旅行時間が短くなっています。

現状2

福岡は日本の西端にあり、移動距離が一般に長くなるため、新幹線などを利用するより旅行時間が短くなる航空路線が多くなっています。

現状3

福岡空港は福岡市の都心に近接しているため、空港までの移動時間が短くなっています。

課題1

航空輸送の高速性をいかにするためには、国内の直行路線を維持拡充することが重要です。

課題2

新幹線などの他の交通機関との競争を通して、利用者の利便性をさらに向上させていくことが重要です。

ポイント①: 福岡空港は、国内線の直行路線が充実しています。

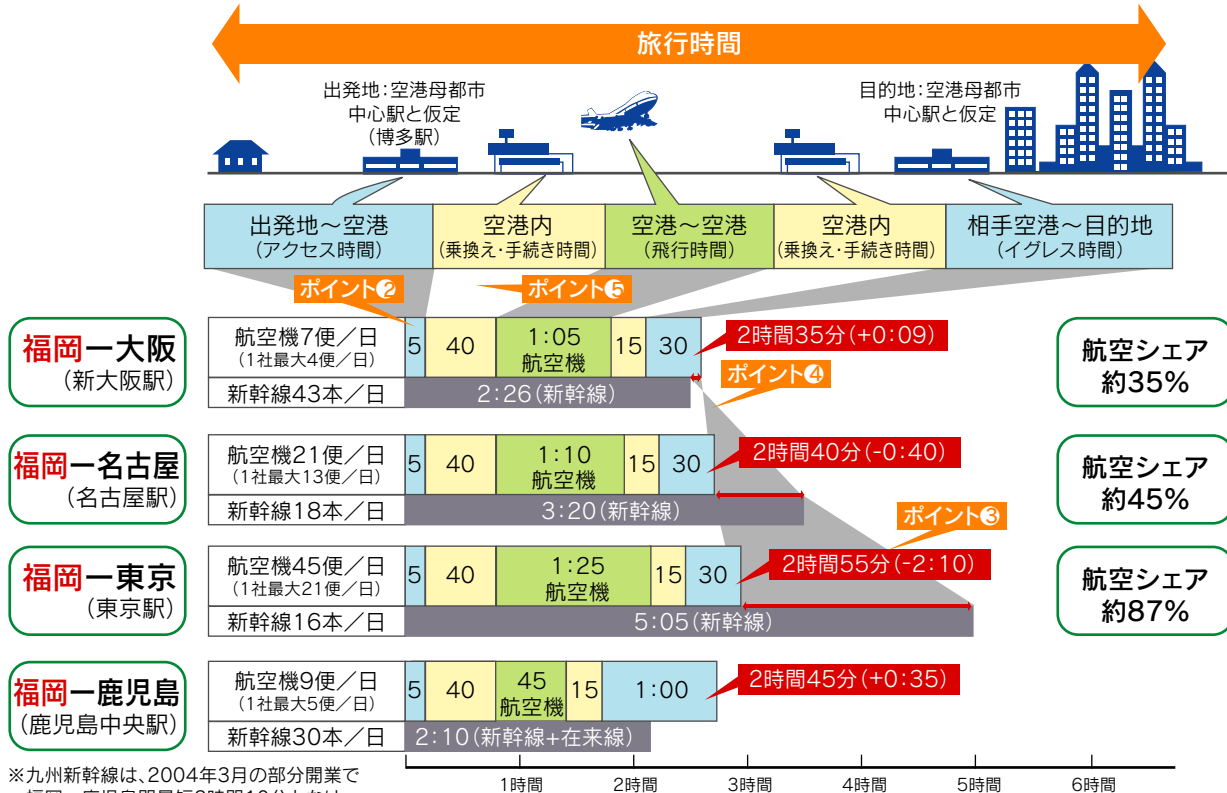
ポイント②: 福岡空港は、国内他空港よりも母都市からの距離が近いので、空港までの移動時間が短くなっています。

ポイント③: 航空機の旅行時間は、距離が離れるほど他の交通機関に対して優位性が高くなっています。

ポイント④: 福岡から近距離の九州・関西方面などへは、新幹線などの競争する交通機関があります。

ポイント⑤: 航空機は新幹線などの他の交通機関より旅行時間に占める乗換え・手続き時間が長くなっています。

■出発空港の母都市中心駅から目的空港の母都市中心駅までの最短の移動時間



※九州新幹線は、2004年3月の部分開業で福岡-鹿児島間最短2時間10分となり、全線開業時には1時間20分となる計画。
※航空シェアは都道府県間の移動に占める航空機使用の割合。

資料) 空港間所要時間: JTB時刻表2004年11月
出発地から空港までの所要時間、相手空港から目的都市までの所要時間: 航空会社資料
乗り換え・手続き時間: 国土交通省交通政策審議会航空分科会における需要予測の前提条件
航空シェア: 全国幹線旅客純流動調査(2000年)

■滞在時間(国内線)

現状1

福岡空港は、路線数・便数とも比較的充実しており、主要都市を中心に日帰り交流が可能です。

現状2

1日の便数が少ない路線を中心に滞在時間のほとんどとれない路線も存在します。

課題1

便数の少ない路線については、小型機を活用した、朝・夕の時間帯の増便等によって、滞在時間を確保することが重要です。そのためには空港容量を確保しておく必要があります。

ポイント①: 福岡空港は主要都市を中心に滞在時間が長く、日帰り可能な路線が多くなっています。

ポイント②: 路線毎の便数からは以下のような特徴が分かります。

・日便数が1便(1往復)の路線では、滞在時間がとれません。

・日便数が2便(2往復)の路線では、午前便・午後便が設定されていることが多く、滞在時間は一般に確保できるが、ダイヤの関係でどちらか一方の都市の滞在時間が短くなることもあり、中には滞在時間がとれない場合もあります。

ポイント③: 日便数が3便以上の路線は双方の都市での滞在時間が一般に長いですが、札幌(新千歳空港)路線のように、札幌から福岡へ行く午前便がないため、福岡での滞在時間がとれない路線もあります。

■現地に最も早く到着する便と現地を最も遅く出発する便を利用した日帰り滞在時間

相手空港	福岡での滞在		相手都市での滞在	
	日便数	滞在時間分布	日便数	滞在時間分布
羽田	45	12:15	45	9:20
名古屋	21	10:00	21	9:30
那覇	12	9:50	12	7:05
鹿児島	9	10:25	9	7:10
大阪(伊丹)	7	9:25	7	9:35
宮崎	7	10:30	7	9:40
関西	6	11:10	6	8:30
新千歳	5		5	4:45
仙台	5	7:40	5	7:20
対馬	5	7:20	5	8:40
成田	3		3	7:55
小松	3	6:40	3	9:10
高知	3	6:45	3	0:10
天草	3	8:05	3	5:35
新潟	2	5:25	2	7:20
出雲	2		2	4:00
徳島	2	4:35	2	
松山	2	6:35	2	8:40
五島福江	2	6:00	2	8:04
青森	1		1	
花巻	1		1	
福岡	1		1	
信州まつもと	1		1	
富山	1		1	
米子	1		1	
石垣	1		1	

資料) JTB時刻表2004年11月
移動時間: 航空会社資料
手続き時間: 国土交通省交通政策審議会航空分科会における需要予測の前提条件

※青森は月・水・金・日曜運航 花巻は火・木・土曜運航
その他の路線の毎日運航でない便も1便で計上

1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

■運航頻度(国内線)

現状1

福岡空港の路線は、幹線等を除く多くの地方路線で運航頻度が低くなっています。

現状2

運航頻度が低いと、希望する時間帯の利用が難しくなります。

現状3

運航頻度が低い路線では、予定した便に乗れない場合、次の便まで長時間待つ必要があります。

課題1

地方路線においては、小型機を使用した多頻度運航を行うことが重要です。

課題2

幹線路線等については、新幹線などの他の高速交通機関との競争を通して、多頻度化を進めることが重要です。

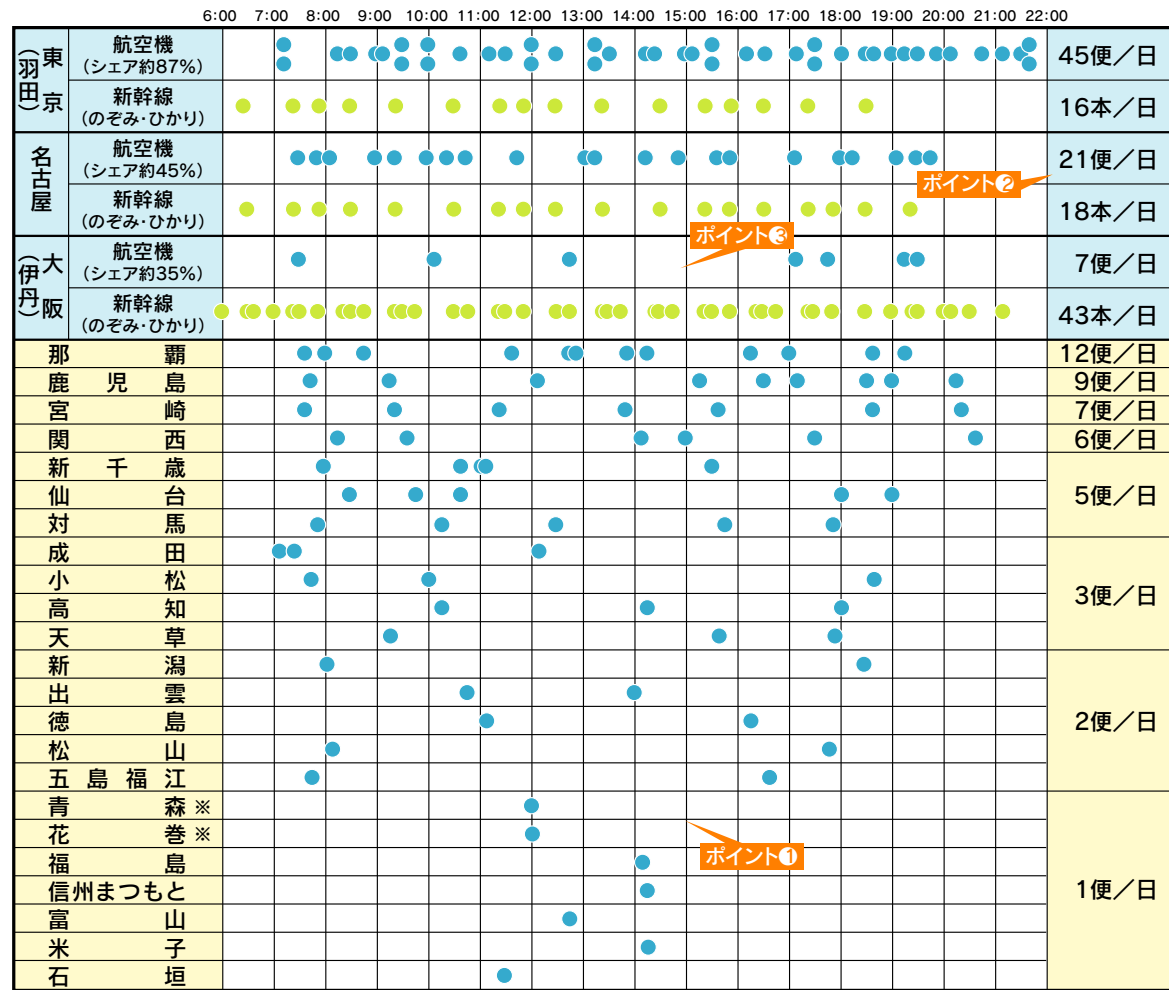
ポイント①: 運航頻度が高いのは一部の幹線と名古屋路線のみであり、多くの地方路線の運航頻度が低くなっています。

ポイント②: 新幹線と厳しい競争環境にある名古屋路線については、多頻度化により利便性を高めています。

ポイント③: 福岡空港-伊丹空港便では、午後1時前の便から次の便までの間隔が4時間以上開いています。

■各路線の運航頻度(国内線出発便)

資料) JTB時刻表、2004年11月、全国幹線旅純流動調査(2000年)



※航空機のシェアは都道府県間の移動に占める航空機使用の割合 ※青森は月・水・金・日曜運航 花巻は火・木・土曜運航 その他の路線の毎日運航でない便も1便で計上

■旅行費用(国内線)

現状1

航空会社間の競争により福岡-羽田線の航空運賃は、他の空港の羽田路線よりも安く設定されています。

課題1

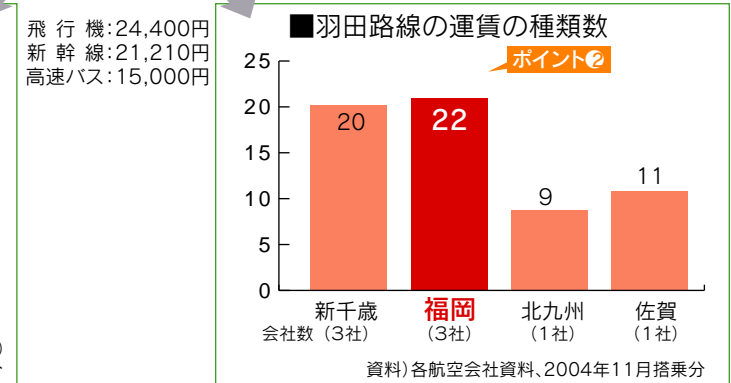
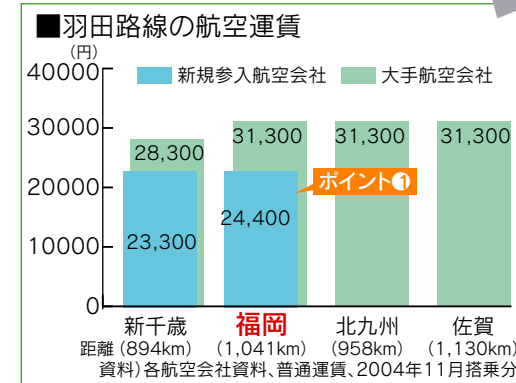
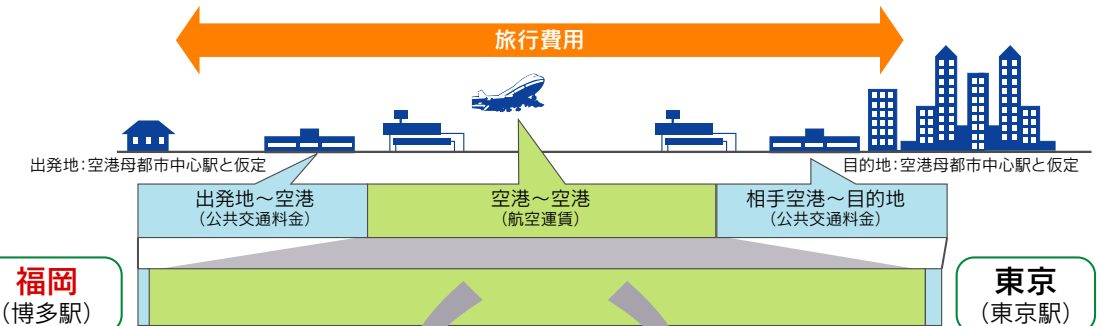
旅行費用を安くしていくためには、新規航空会社の参入や既存航空会社の増便等が可能な空港容量を確保しておくことが重要です。

ポイント①: 大手航空会社以外の航空会社が参入している福岡、新千歳では航空運賃が他空港よりも安くなっています。

ポイント②: 福岡空港は、他の空港よりも羽田路線の割引運賃設定数が多く、利用者ニーズに合わせた多様な運賃の選択が可能です。

■出発空港の母都市中心駅から目的空港の母都市中心駅までの費用

資料) JTB時刻表、2004年11月



■福岡-羽田間の航空運賃

運賃種別	名称	福岡-羽田(SKY)	福岡-羽田(JAL ANA)
普通運賃	普通(片道)運賃	24,400	31,300
	往復運賃(割引)		28,150
往復運賃	佐賀ワイドリピート2		27,850
	4回回数券・リピート4回		26,750
	週末リピート		19,850
回数券運賃	eビジネス6・ビジネスリピート		24,250
	スカイクーポン10回券	19,300	
特定運賃	得便割引1・特割1		15,800~23,300
	得便割引7・特割7		15,300~20,300
	おはよう割引	15,000~18,000	
事前購入運賃	前割1	19,400	
	前割7	17,400	
	前売り21・早割21		18,800
	スーパー前割49	11,300	
	バーゲンフェア・超割(2ヶ月前)		11,300
その他運賃	WEB割		27,600
	タイム割引		10,300~12,300
	突然割引		12,300
	おともdeマイル割引・いっしょにマイル割		10,300
当日スマイル割引	22,400		

資料) 各航空会社資料、2004年11月搭乗分

1. 利用者の視点から見た福岡空港

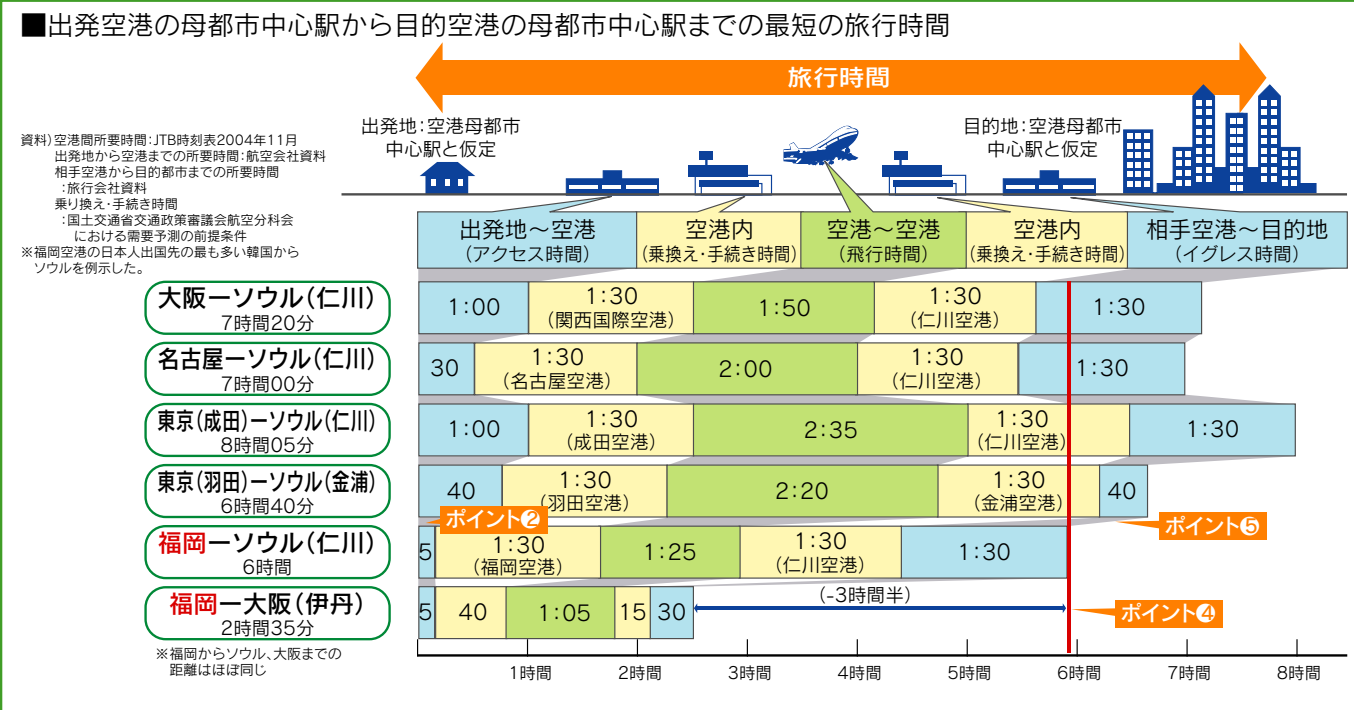
1. 利用者の視点から見た福岡空港

■旅行時間(国際線)

- 現状1** 福岡は東アジア、特に中国・韓国に距離的に近く、飛行時間が短くなっています。
- 現状2** 福岡空港は都市圏中心部に位置し、母都市からのアクセス時間が短くなっています。
- 現状3** 福岡空港は東アジア方面を中心に直行路線が比較的充実しているため、航空機を乗り継がずに直接行き来できます。
- 現状4** 福岡は国内の他都市と比べ、東アジア方面へのトータルの旅行時間が比較的短くなっています。

- 課題1** 旅行時間を短縮するためには、今後も直行路線を維持・拡充していくことが最も重要です。
- 課題2** 新幹線や高速道路等の広域のアクセスの利便性を高めていくことが重要です。
- 課題3** 金浦空港(ソウル)等の目的地に近い空港への乗り入れや、出入国手続き時間等の短縮などが図られれば、さらに旅行時間を短くすることができます。

- ポイント①:** 福岡は、国内の他都市よりも東アジアの都市との距離が近く、直行路線も比較的充実していることから、特に近接する中国・韓国方面への旅行時間が短くなっています。
- ポイント②:** 福岡空港は、国内他空港と比べ母都市からの距離が近いことから、空港までの移動(アクセス)時間が短くなっています。
- ポイント③:** 日本の西端に位置する福岡空港は、東アジア方面に対しては、中・四国からの利便性も高くなります。
- ポイント④:** 国内線に比べ国際線は、乗り換え・手続き時間の長さが影響し、トータルの旅行時間が長くなり、福岡空港が持つ地理的優位性を生かしきれていません。
- ポイント⑤:** 東京(羽田空港)ーソウル(金浦空港)路線では、母都市から近い空港の利用で旅行時間を大幅に短縮しており、直行する相手空港にも着目する必要があります。



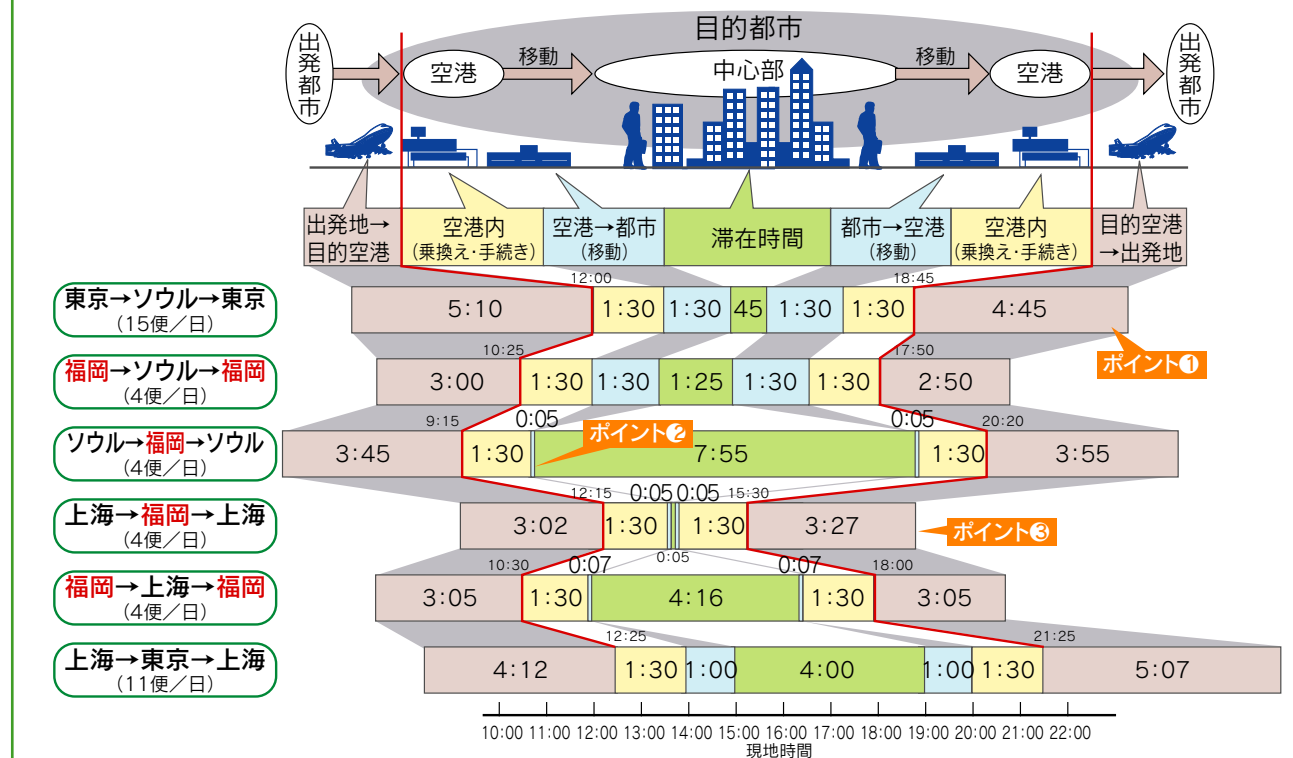
■滞在時間(国際線)

- 現状1** 福岡は東アジア、特に中国・韓国に距離的に近く飛行時間は短くなっています。
- 現状2** 福岡空港は都心に近接しているため、福岡での到着後の時間を有効に活用できます。
- 現状3** 便数やダイヤ設定などでそれらの優位性が生かしきれていない路線が多数あります。

- 課題1** 滞在時間を伸ばすためには、午前便および夕方の増便やダイヤ設定が必要です。
- 課題2** 午前、夕方に、増便やダイヤ設定が可能な空港容量を確保することが重要です。

- ポイント①:** 福岡は、国内の他都市よりも東アジア方面との都市間距離が近く路線も充実していることから、特に中国・韓国方面への旅行時間が短いですが、便数増やダイヤ設定の工夫でさらに滞在時間を長くとることができます。
- ポイント②:** 福岡空港は、国内他空港と比べ母都市中心からの距離が短くなっています。
- ポイント③:** 地理的優位にありながら、上海→福岡路線のように1日の便数が少ないと、到着時刻や出発時刻の設定によって、海外の旅行者にとっては福岡での滞在時間がほとんどとれない状況もあります。

■現地に最も早く到着する便と現地を最も遅く出発する便を利用した日帰り滞在時間(滞在時間は2泊3日等長期にわたる場合が多いが、最も短い日帰りを対象として比較している。)



資料) 目的地-目的空港: JTB時刻表2004年11月、航空会社資料、旅行会社資料
母都市から空港までの所要時間: 航空会社資料
目的空港から目的地までの所要時間: 旅行会社資料
乗換・手続時間: 国土交通省交通政策審議会航空分科会における需要予測の前提条件
※福岡空港の日本人出国先の多い中国・韓国から上海・ソウルを例示した

1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

■運航頻度(国際線)

現状1
福岡空港は、地理的優位性が高い東アジア路線に対しても、国際拠点空港と比べ1週間当たりの便数や毎日運航(デイリー)路線数が少なくなっています。

現状2
曜日によっては希望時間帯の便がない路線や直行便のない路線などがあります。

課題1
毎日運航していない路線に対しては、毎日運航できるように取り組むことが重要です。

課題2
毎日運航している中国・韓国方面等の主要都市の路線に対しては、運航頻度を高めていくことが重要です。

- ポイント①: 福岡空港は、路線が充実している中国・韓国方面に対しても、1週間の便数で成田空港、関西国際空港、中部国際空港よりも少なくなっています。
- ポイント②: 福岡空港の就航する22都市のうち14都市に対して毎日運航がされていません。
- ポイント③: 毎日運航している東アジアの6都市の路線の内、2都市(釜山、北京)には、福岡からの午前出発便がありません。

■各路線の出発便の運航頻度

資料)JTB時刻表、2004年11月
※名古屋のカッコ内は中部国際空港(2004年3月時刻表)

毎日運航	行き先	出発	福岡空港							1週間の便数	他空港の状況			
			月	火	水	木	金	土	日		福岡	成田	関西	西
毎日運航している(6都市)	ソウル	9:00	●	●	●	●	●	●	●	28	105	56	25(42)	経由
		10:30	●	●	●	●	●	●	●					
		13:45	●	●	●	●	●	●	●					
		20:20	●	●	●	●	●	●	●					
	上海	10:00	●	●	●	●	●	●	●	28	78	67	30(30)	
		13:15	●	●	●	●	●	●	●					
		14:50	●	●	●	●	●	●	●					
	台北	10:10	●	●	●	●	●	●	●	21	84	35	21(21)	
		10:35	●	●	●	●	●	●	●					
	香港	12:10	●	●	●	●	●	●	●	14	91	44	14(14)	
		10:35	●	●	●	●	●	●	●					
	釜山	13:25	●	●	●	●	●	●	●	9	24	21	8(14)	
		13:00	●	●	●	●	●	●	●					
	北京	15:40	●	●	●	●	●	●	●	7	62	28	10(10)	
14:50		●	●	●	●	●	●	●						
グアム	15:30	●	●	●	●	●	●	●	7	42	14	21(21)		
	11:15	●	●	●	●	●	●	●						
ホノルル	19:50	●	●	●	●	●	●	●	7	61	28	7(14)		
	12:00	●	●	●	●	●	●	●						
運航していない曜日がある(14都市)	大連	15:30	●	●	●	●	●	●	7	22	13	4(4)		
		14:20	●	●	●	●	●	●					●	
	マニラ	14:20	●	●	●	●	●	●	6	28	12	10(15)		
		15:40	●	●	●	●	●	●					●	
	済州	10:00	●	●	●	●	●	●	5	4	7	3(3)		
		12:00	●	●	●	●	●	●					●	
	バンコク	12:00	●	●	●	●	●	●	5	73	35	8(14)		
		10:30	●	●	●	●	●	●					●	
	シンガポール	10:30	●	●	●	●	●	●	5	55	24	7(7)		
		14:50	●	●	●	●	●	●					●	
	成都	14:50	●	●	●	●	●	●	4	7	0	0(0)		
		16:00	●	●	●	●	●	●					●	
	広州	16:00	●	●	●	●	●	●	4	21	14	0(3)		
		16:00	●	●	●	●	●	●					●	
桂林	16:00	●	●	●	●	●	●	4	0	0	0(0)			
	20:00	●	●	●	●	●	●					●		
ケアンズ	20:00	●	●	●	●	●	●	3	14	7	7(7)			
	11:00	●	●	●	●	●	●					●		
ホーチミンシティ	11:00	●	●	●	●	●	●	3	16	9	0(0)			
	11:30	●	●	●	●	●	●					●		
クアラルンプール	11:30	●	●	●	●	●	●	3	21	14	3(5)			
	15:40	●	●	●	●	●	●					●		
青島	15:40	●	●	●	●	●	●	3	9	7	0(0)			
	11:50	●	●	●	●	●	●					●		
瀋陽	11:50	●	●	●	●	●	●	3	6	5	0(0)			
	15:40	●	●	●	●	●	●					●		
西安	15:40	●	●	●	●	●	●	3	9	0	3(0)			

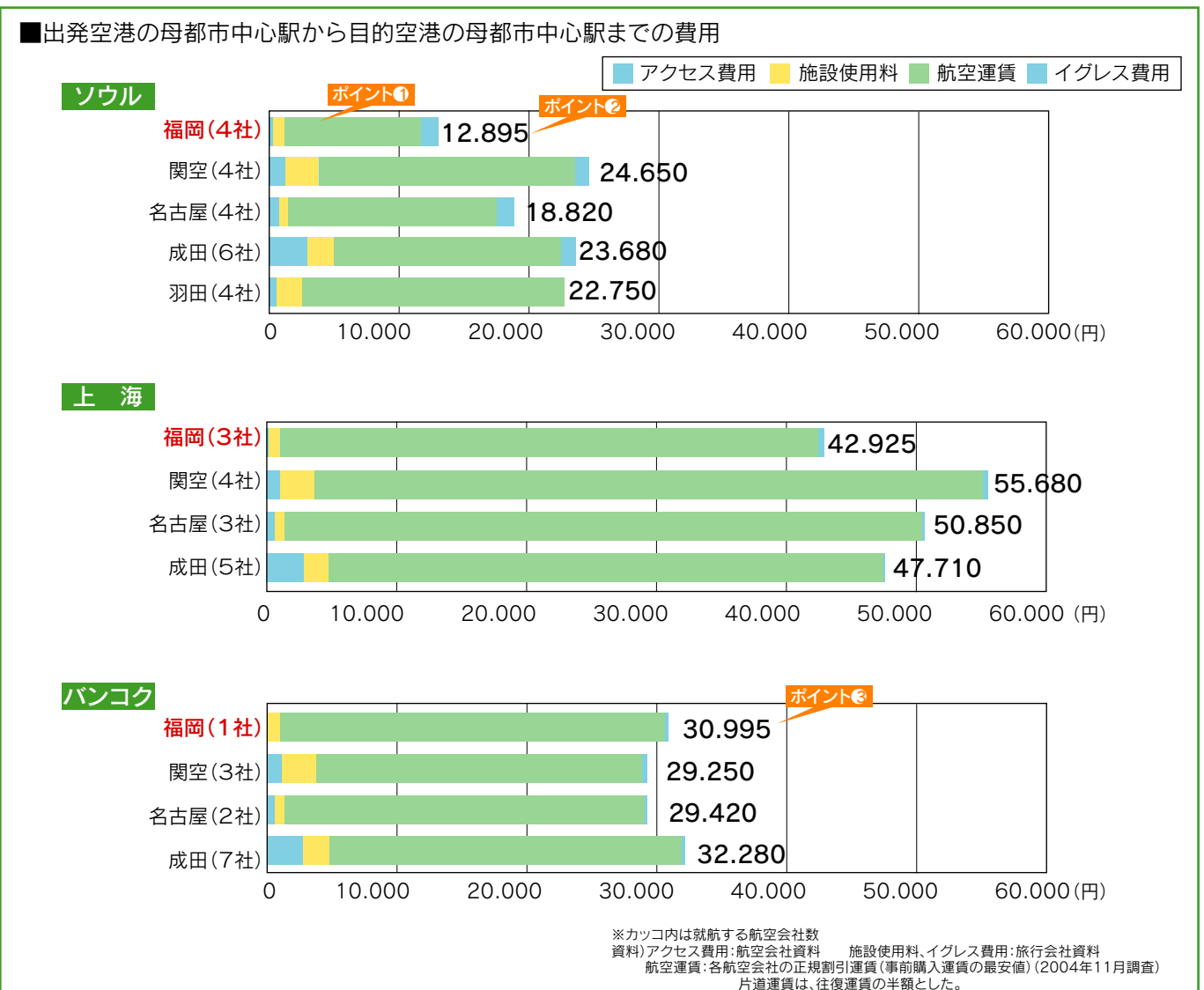
■旅行費用(国際線)

現状1
福岡は東アジア、特に中国・韓国に近く、旅行費用を安くすることができます。

現状2
乗り入れ航空会社が少ない路線では、他の国際拠点空港と比較して、地理的に近いにもかかわらず、福岡空港からの航空運賃の方が高い場合もあります。

課題1
東アジア等への旅行費用を安くするためには、航空需要の確保とともに、新たな航空会社の乗り入れ等が可能な空港容量の確保も重要です。

- ポイント①: 旅行費用のうち航空運賃の占める割合が高くなっています。
- ポイント②: 福岡は、国内の他都市よりもアジア方面への都市間距離が短いことから、中国・韓国方面への旅行費用が安くなっています。
- ポイント③: 就航する航空会社数などによって航空運賃の割引率が変わることがあり、就航会社数が少ないバンコクでは、地理的優位性が旅行費用に現れていません。



1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

乗り継ぎ時間(国内線-国際線等)

現状1

福岡空港は、東アジア方面の国際線と全国各地への国内線が充実しています。

現状2

福岡空港は、国内線と国際線のターミナルが分かれている不便さがあります。

現状3

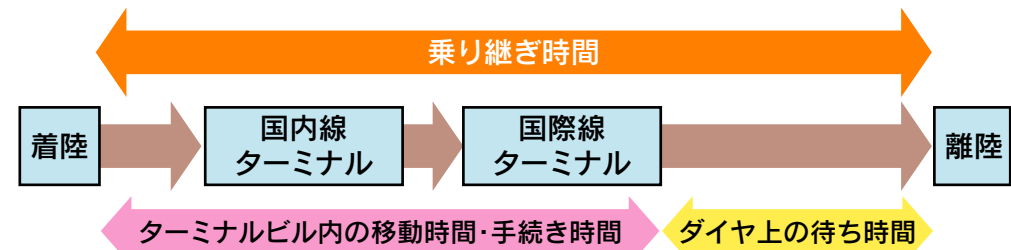
接続の悪いダイヤ設定や便数の少ない路線では、国内・国際線の乗り継ぎ時間が長くなる場合もあります。

課題1

ターミナル間の連絡やダイヤ設定など、国内線及び国内・国際線の乗り継ぎ利便性の向上が重要です。

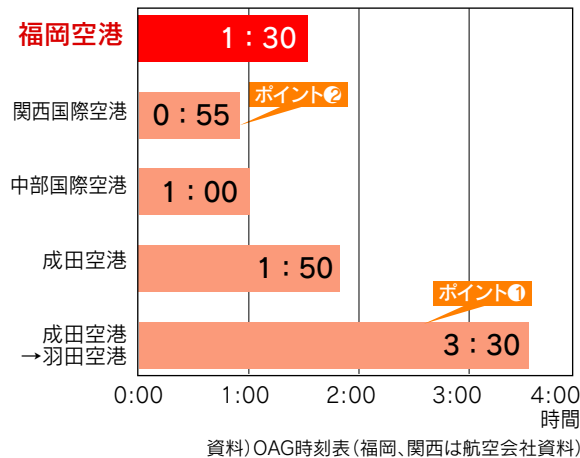
- ポイント①: 国内線と国際線が異なる羽田-成田間の乗り継ぎ時間は、同一空港で乗り継ぎできる福岡空港などより大幅に長くなります。
- ポイント②: 国内線と国際線のターミナルが異なる福岡空港の乗り継ぎ時間は、同一ターミナルで乗り換えができる関空・中部などより長くなります。
- ポイント③: 福岡空港は、東アジア方面の国際線と全国各地への国内線が充実しています。
- ポイント④: 便数の少ない四国の松山空港からは、早い時間帯に出発する台北第2便までの乗り継ぎが不可能で、乗り継ぎが可能な台北第3便は現地到着が遅くなり不便です。
- ポイント⑤: 便数の多い宮崎空港からは、便数の少ない松山空港からに比べて台北・上海などへの乗り継ぎ時間が短くなります。

乗り継ぎに要するターミナルの移動時間、手続き時間とダイヤ上の待ち時間

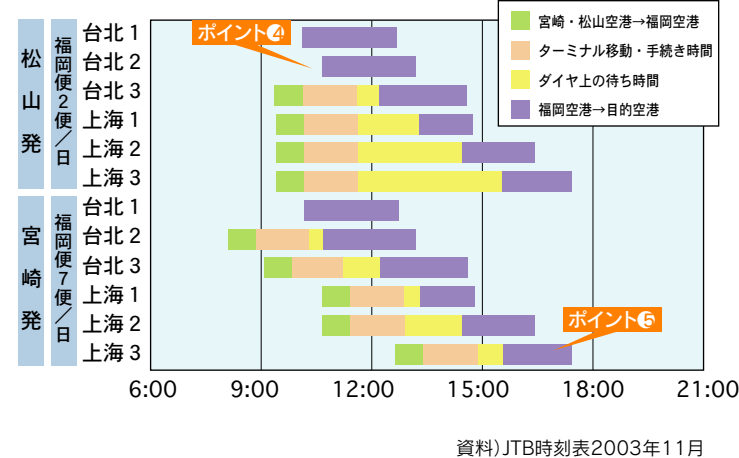


国内線・国際線の各路線の間隔(便数)が影響

ターミナル移動・手続き時間(国内線→国際線)



福岡空港を利用した宮崎・松山から台北・上海への乗り継ぎ



予約の取りやすさ(国内線)

現状1

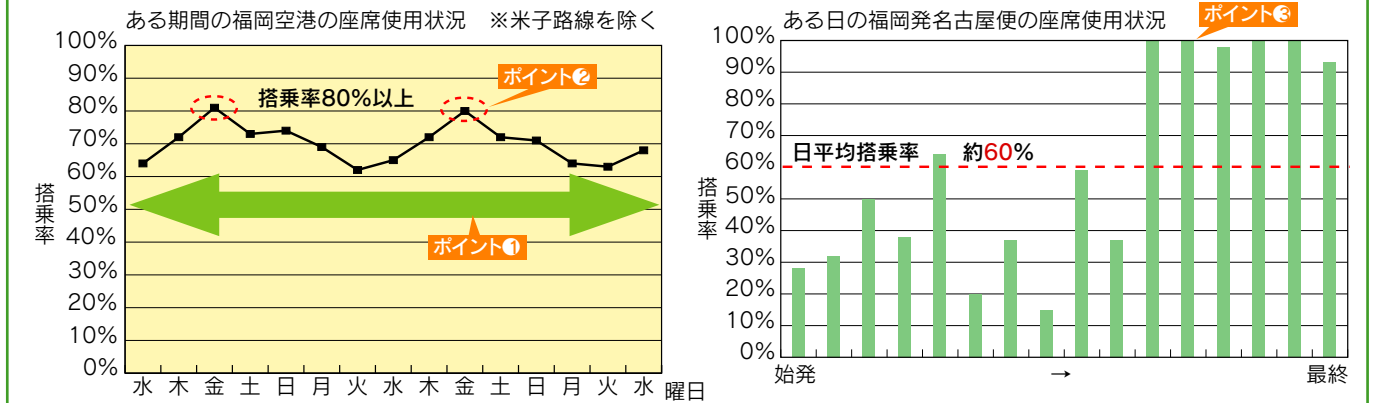
予約の取りやすさには季節変動や曜日変動、時間変動があります。

課題1

航空需要の変動に対応した空港容量の余裕を確保することが重要です。

- ポイント①: 予約の取りやすさには季節変動や曜日変動、時間変動があります。
- ポイント②: 月や年の平均搭乗率が低くても、曜日によっては搭乗率が高くなっています。
- ポイント③: 日平均搭乗率が60%程度の路線であっても、予約の取りにくい時間帯が発生しています。

予約が取りにくい搭乗率の高い便の発生状況



遅延時間(離陸時)

現状1

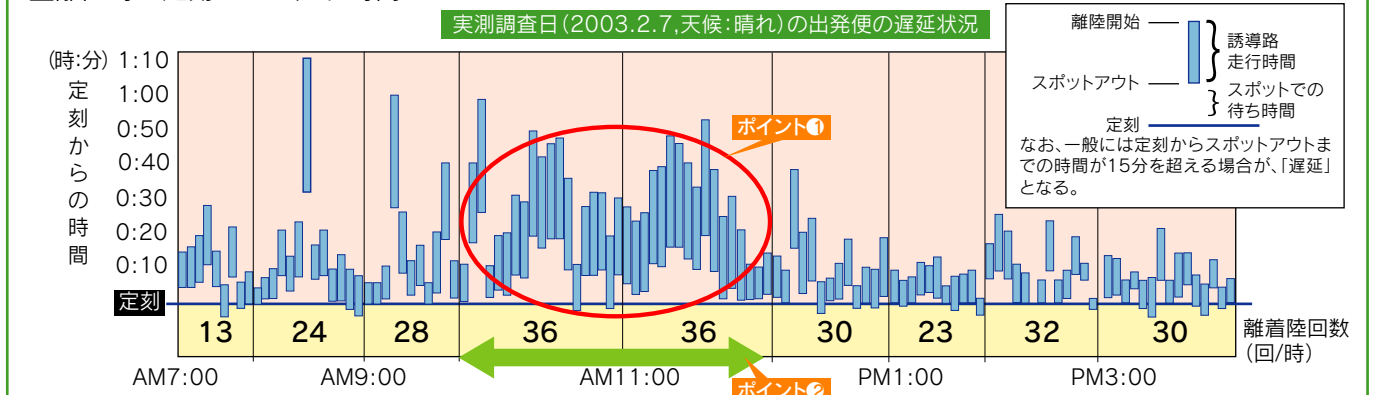
スポットでの待ち時間や誘導路走行時間は便毎、時間毎、日毎に変動しますが、離着陸回数が増えると遅れ時間が長くなります。

課題1

朝・夕のピーク時に遅れが大きくなるように、空港容量を確保することが必要です。

- ポイント①: 10~11時台のように離着陸回数が多い時間帯は、スポットでの待ち時間や誘導路走行時間が長くなります。
- ポイント②: 離着陸回数が増えると、遅延する便が連続し、遅延が長期化する傾向にあります。

離陸時の定刻からの遅れ時間



1. 利用者の視点から見た福岡空港

1. 利用者の視点から見た福岡空港

■ターミナルでの待ち時間

現状1

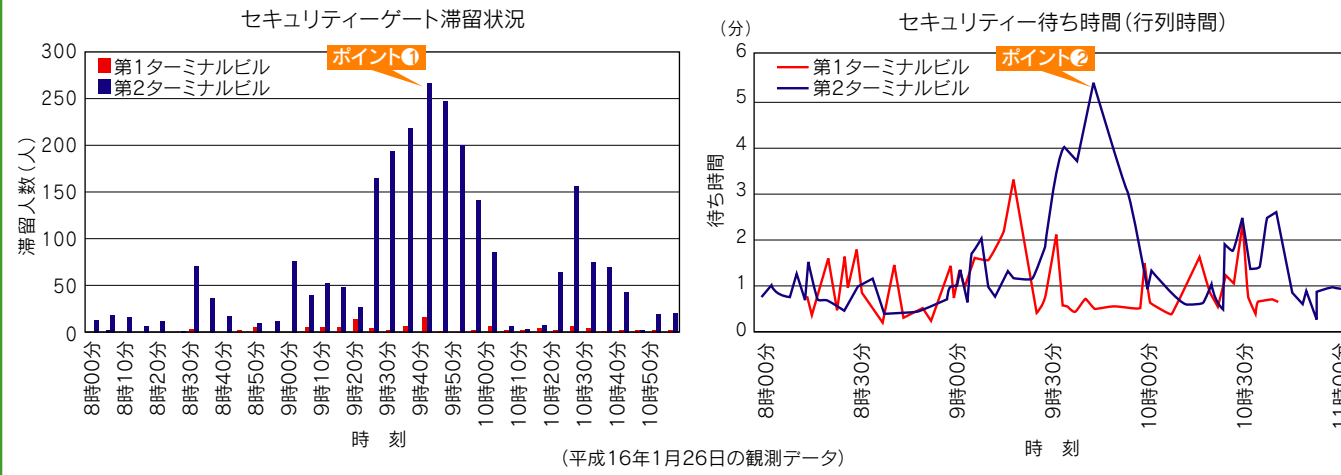
旅客ターミナルでの滞留人数や待ち時間は時間帯によって変動します。

課題1

ピーク時における待ち時間が長ならないよう、ターミナルを検討していくことが重要です。

- ポイント①: 朝のピーク時間帯ではセキュリティゲート前に250名程度の滞留が発生しています。
- ポイント②: 朝のピーク時間帯ではセキュリティゲート前で5分程度の待ち時間が発生しています。

■セキュリティチェックでの手続きに要する時間



■旅行中の安心・安全(国際線)

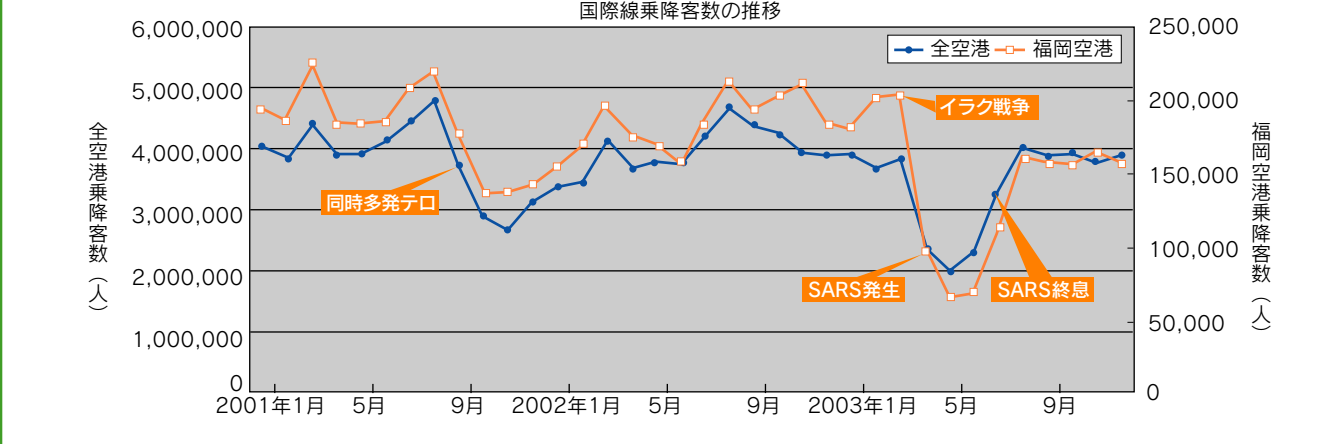
現状1

旅行先の安全に関わる状況などにより、航空需要が短期的に大きく変動します。

課題1

短期的な変動と長期的な傾向を注視していく必要があります。

■安全性が航空サービスに与える影響



■利用者の視点から見た福岡空港の現状と課題のまとめ

国内線

■現状

- 福岡空港は、福岡市の都心に近接し、直行路線が充実しているため、国内各地への旅行時間が短く、利便性が高くなっています。
- 福岡空港は、主要都市を中心に日帰り交流が可能ですが、便数が少ない地方路線では滞在時間がほとんどとれない場合があります。
- 福岡空港は、幹線等を除く多くの地方路線で運航頻度が低く、希望する時間帯の利用が難しい状況です。
- 新規航空会社が参入した福岡-羽田線の航空運賃は、航空会社間の競争により、安い運賃が設定されています。

■課題

- 航空輸送の高速性をいかにするためには、直行路線を維持拡充していくことが重要です。
- 便数の少ない地方路線においては、朝・夕の時間帯の増便等によって滞在時間を確保することが重要です。
- 便数の少ない地方路線においては、利便性向上のために運航の多頻度化を進めていくことが重要です。
- 旅行費用を安くしていくためには、新規航空会社の参入や既存航空会社の増便等が可能な空港容量を確保しておくことが重要です。

国際線

■現状

- 福岡空港は、東アジアに近接する地理的優位性を持ち東アジア方面への旅行時間が他の国内空港と比べて短くなっています。
- 福岡空港は、地理的に近接している東アジアの都市との路線についても、国際拠点空港と比べて便数や毎日運航(デイリー)路線が少なく、滞在時間や運航頻度の面でその優位性が発揮されていません。
- 乗り入れ航空会社が少ない路線では、他の国際拠点空港と比較して、地理的に近いにもかかわらず、福岡空港からの航空運賃の方が高い場合もあります。

■課題

- 旅行時間を短縮するためには、今後も直行路線を維持・拡充していくことが最も重要です。
- 滞在時間を伸ばすためには、午前便および夕方便等の増便やダイヤ設定が必要です。
- 毎日運航路線を増やすとともに、毎日運航路線については、運航の多頻度化をさらに進めていくことが重要です。
- 東アジア等への旅行費用を安くするためには、航空需要の確保とともに、新たな航空会社の乗り入れ等が可能な空港容量を確保しておくことも重要です。

その他

■現状と課題

- 福岡空港は、国内線と国際線のターミナルが分かれている不便さがあります。
- 接続のよいダイヤ設定や便数増により、国内線-国際線等の乗り継ぎ利便性の向上が重要です。
- 予約の取りやすさには季節変動や曜日変動、時間変動があるため、利用者の視点からこの変動に対応した空港容量の余裕を確保することが重要です。
- 出発機の定刻から離陸までの時間は、離着陸回数が多くなると長くなる傾向があるため、朝・夕のピーク時に遅れが大きならないよう、空港容量を確保することが必要です。
- 旅客ターミナルでの滞留人数や待ち時間は時間帯によって変動するため、ピーク時における待ち時間が長ならないよう、ターミナルを検討していくことが重要です。

福岡空港の現状と課題

福岡空港の現状と課題