

2. 地域の視点から見た福岡空港

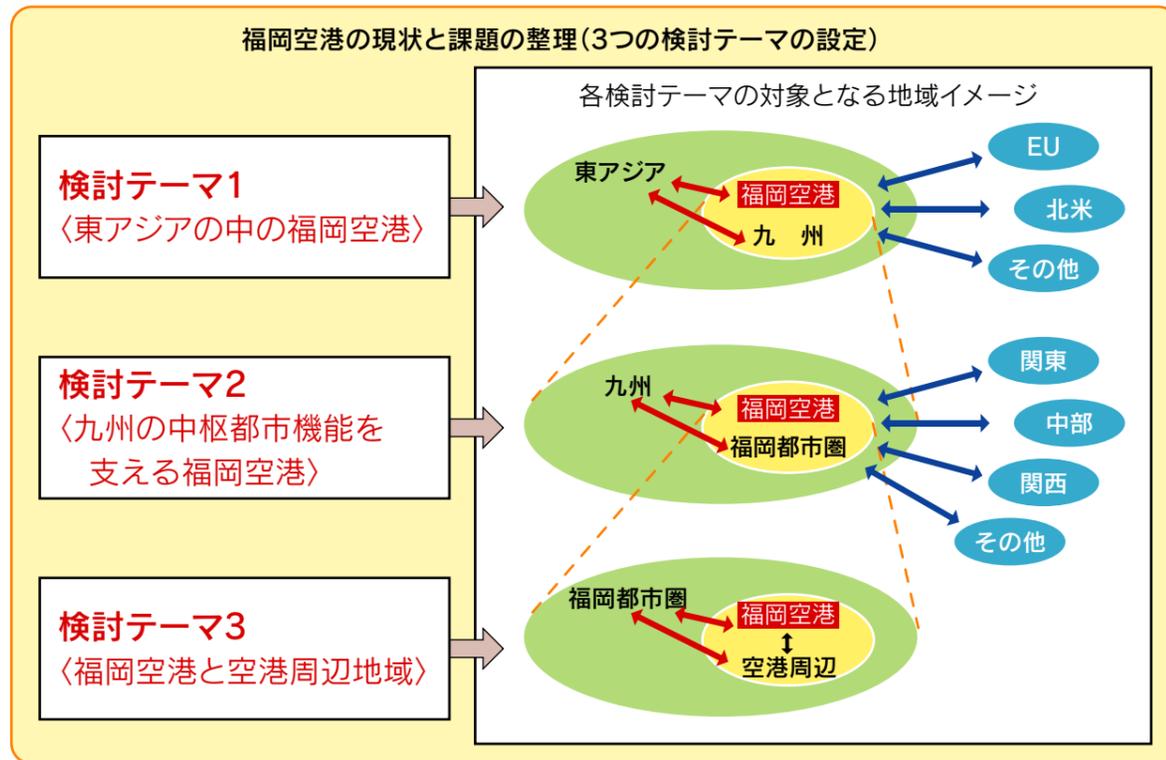
2. 地域の視点から見た福岡空港

福岡空港の対応方策については、施設の能力などハード面での検討とは別に、空港がもたらす地域の社会的経済的な役割や効果を調査し、地域の方向性を踏まえた空港の将来像を明らかにした上で、地域が求める対応方策について検討することが必要です。

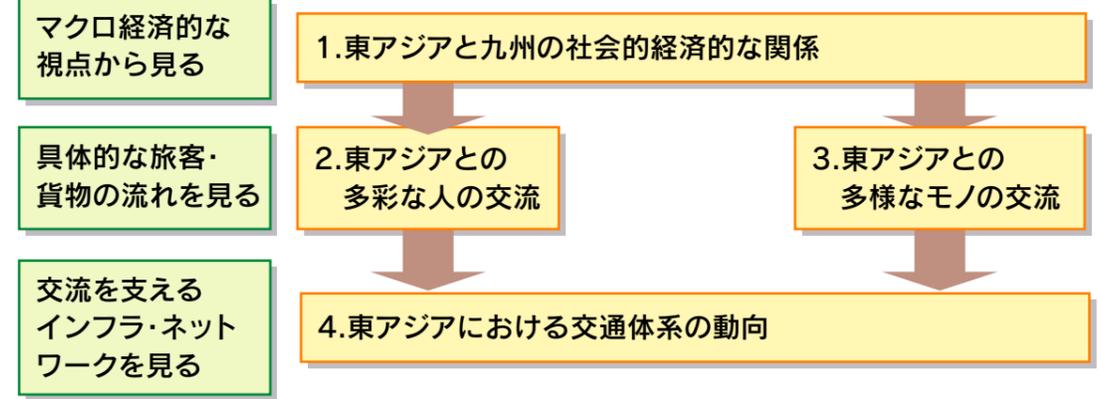
ここでは、国内外の社会経済の潮流の変化に対する福岡空港と地域の現状と課題を踏まえ、九州・山口地域における拠点としての福岡空港の社会的経済的な役割や効果等について整理します。

福岡空港と地域との幅広く多面的なつながりを調査するにあたって、視点や論点をより明確に示していくために、地域の対象を「東アジア」、「九州・福岡都市圏」、「空港周辺地域」の3つに階層化し、詳細に分析を行いました。

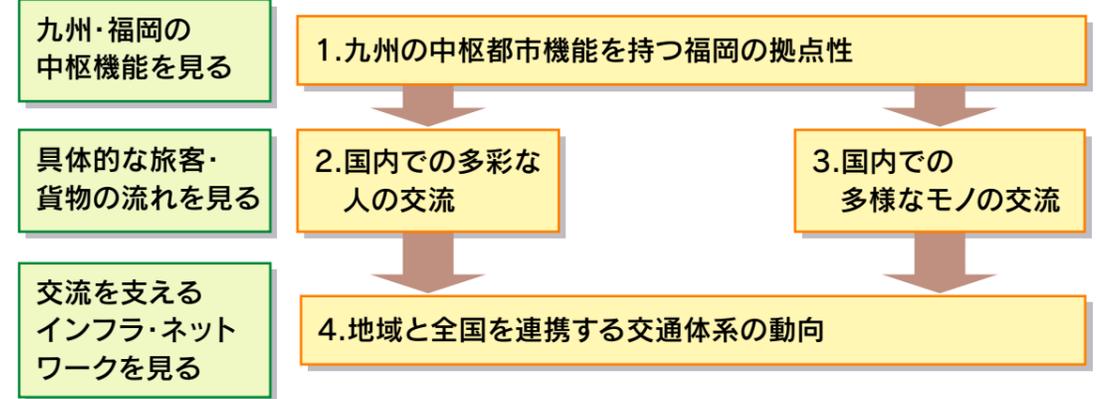
調査のフロー



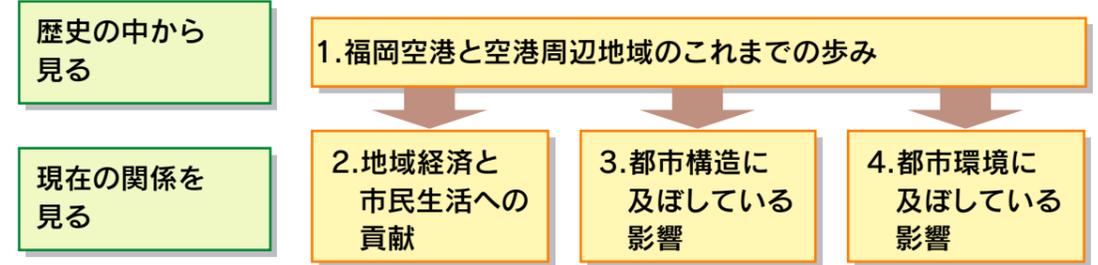
●検討テーマ1 <東アジアの中の福岡空港>



●検討テーマ2 <九州の中核都市機能を支える福岡空港>



●検討テーマ3 <福岡空港と空港周辺地域>



2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

1) 東アジアの中の福岡空港

東アジアと九州との社会経済的な関係

現状1
世界経済の中で成長する東アジア経済圏

現状2
成長する東アジア経済圏との結びつきを強める日本経済

現状3
成長する東アジア経済圏との結びつきを強める九州経済

課題1
九州経済の活性化のためには、成長する東アジアを重視した国際展開が必要です。

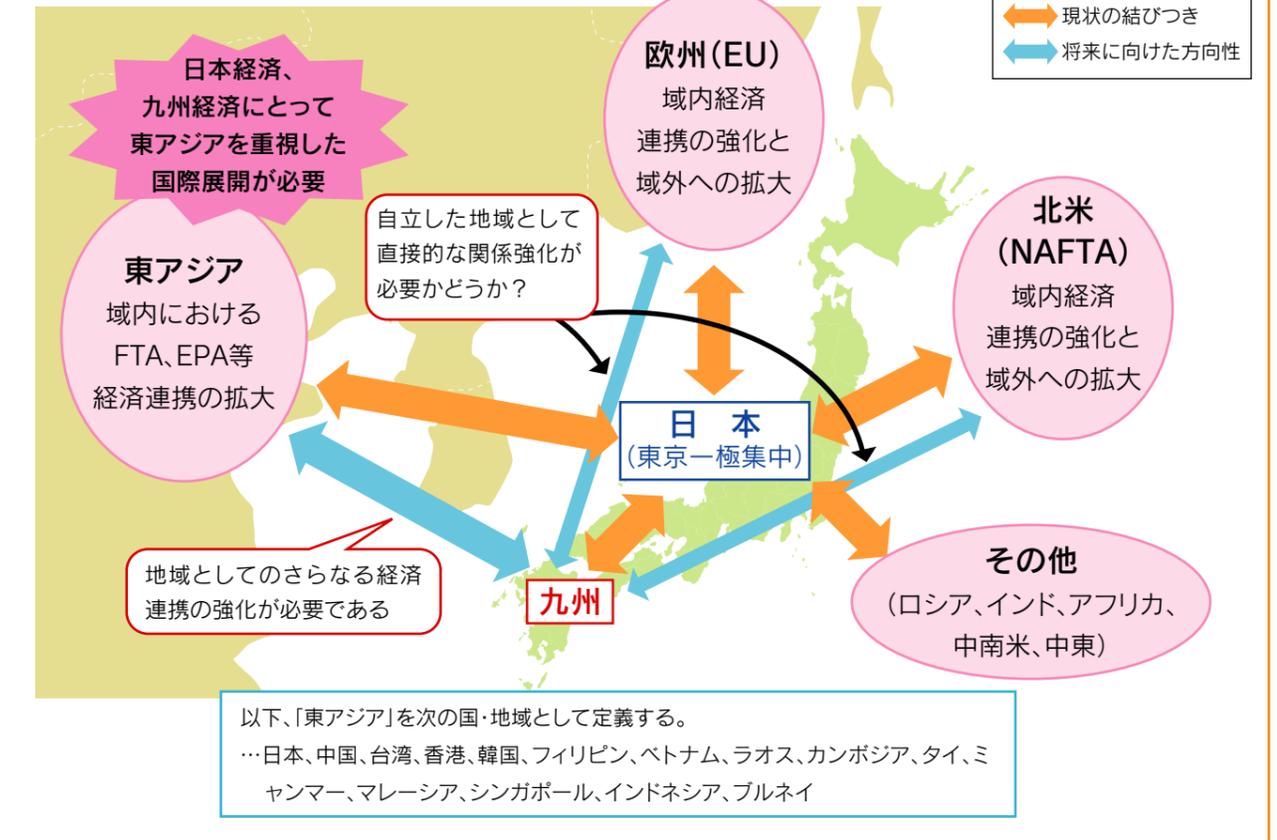
☆:現状 ★:課題

☆世界経済は、北米、欧州と東アジアにおいて三極化が進んでおり、特に東アジアについては、人口、経済、貿易について、今後も飛躍的な伸びが予想されています。

☆北米のNAFTAや欧州のEUでは地域間の経済連携が進み、さらなる発展が促進されている中で、日本は欧米重視一辺倒から東アジアとの経済的な結びつきの強化に転換しています。特に、九州経済は、歴史的、地理的に東アジアとの結びつきが強く、近年急速にその関係が増してきています。

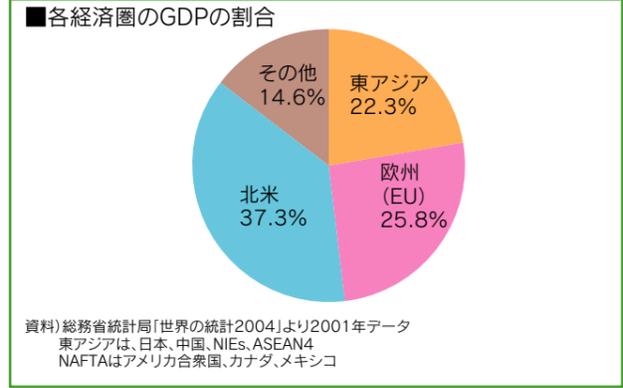
★これらの現状に対し、九州経済が今後国際的に競争力を持ち、更に活性化していくためには、世界の中でも特に成長が見込まれ、かつ、歴史的、地理的優位性を持つ地域として東アジアとの関係の強化が不可欠であり、今後とも国家間の経済連携の動向を見据えて国際展開を進めていく必要があります。

世界経済の三極化と日本・九州との関係の考え方

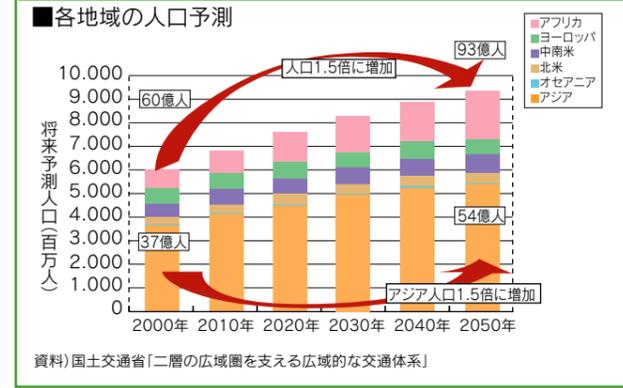


現状1 世界経済の中で成長する東アジア経済圏

GDPの世界シェアでは、北米、欧州と東アジアで85%、うち東アジアは22%を占めています。

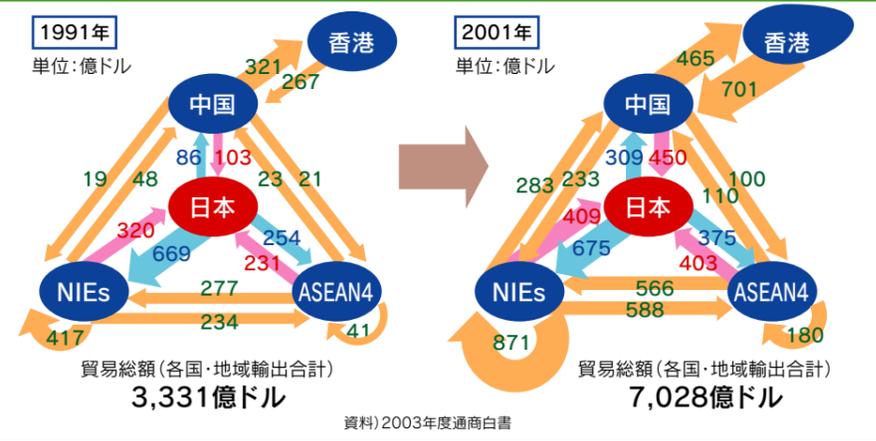


世界の将来人口では、アジア地域での大きな伸びが見込まれています。(2000年→2050年、アジア人口1.5倍)



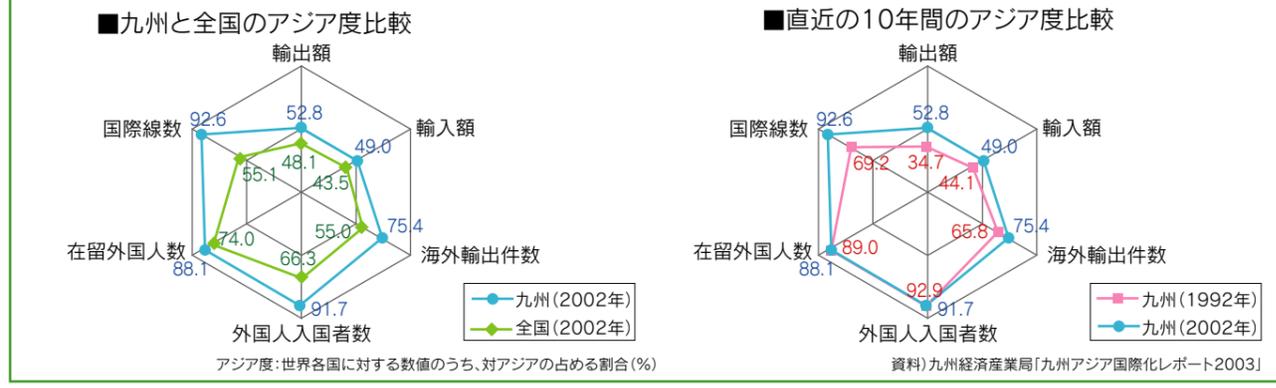
現状2 成長する東アジア経済圏との結びつきを強める日本経済

近年、日本経済は、東アジアの中で特に中国及びASEANとの間において結びつきが強くなっています。また、日本以外の中国、NIEs、ASEAN間の結びつきが非常に大きくなっていることにも留意する必要があります。



現状3 成長する東アジア経済圏との結びつきを強める九州経済

九州とアジアとの関係を全国と比較すると(九州のアジア度)、あらゆる指標において高く、10年前とアジア度を比較しても増加傾向が見られ、九州とアジアの関係が深まっています。



2. 地域の視点から見た福岡空港

現状4

東アジアを中心に海外展開が進む九州企業

現状5

東アジアを見据え、海外企業が進める九州展開

課題2

九州企業の海外展開と海外企業の九州展開をサポートする国際空港機能の充実が必要です。

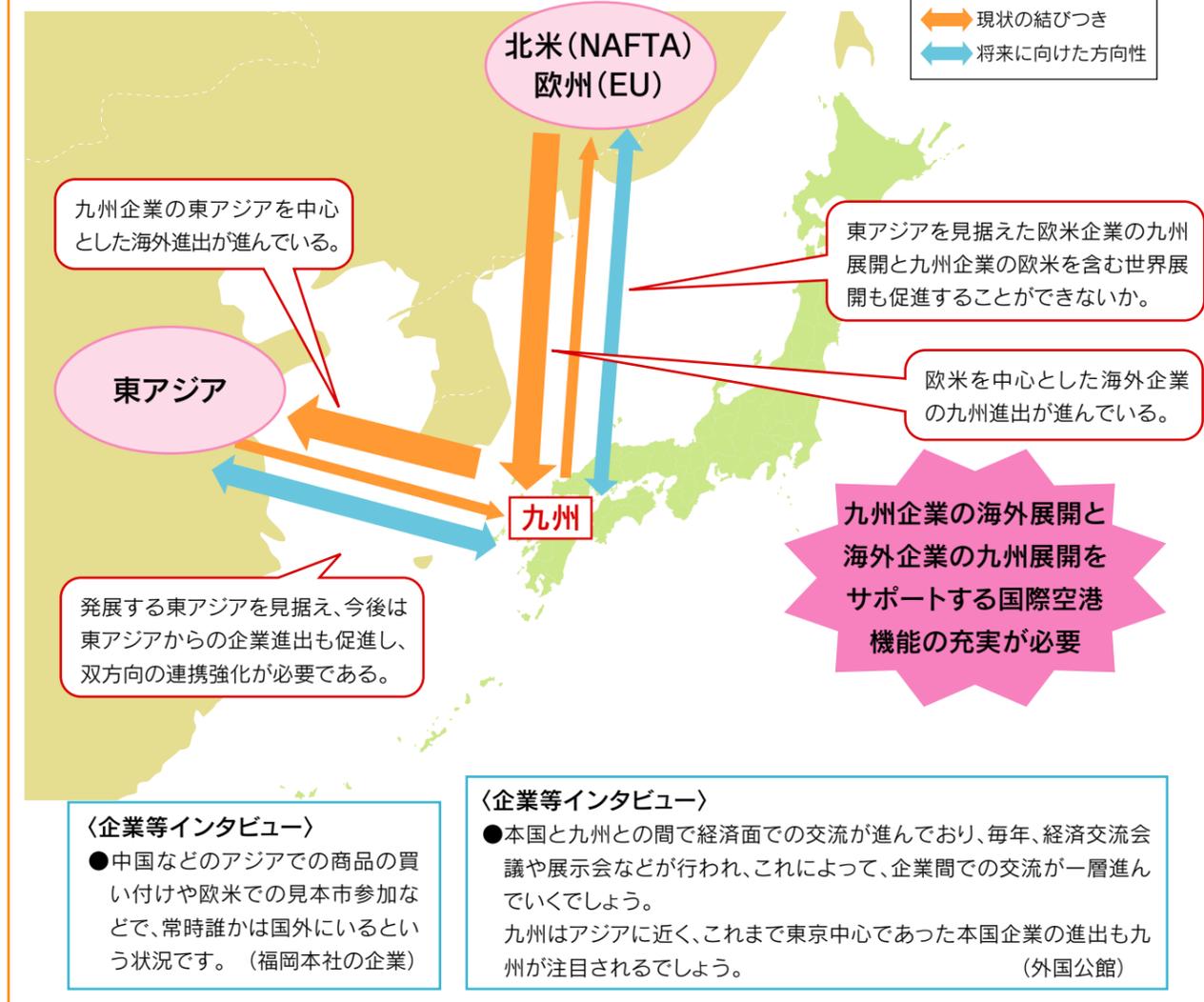
☆:現状 ★:課題

☆日本企業の海外進出は、近年、東アジア方面において急速に伸びており、特に、九州企業の海外進出は、全国に比較して東アジアの比重が高くなっています。

☆海外企業の日本進出は諸外国に比較して少なく、日本国内においても九州への進出の比重は非常に低い状況です。また、アジア企業の九州への進出は、欧米企業に比べまだ低くなっています。

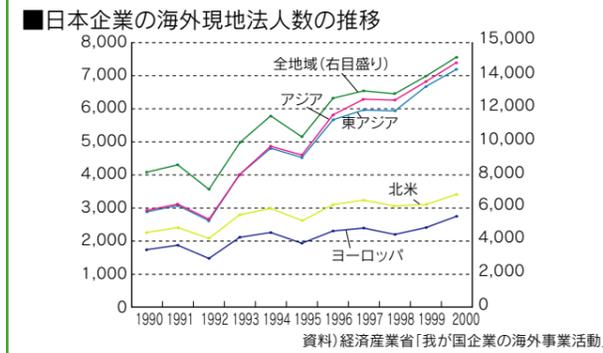
★これらの現状に対し、九州経済の発展のためには、九州企業の東アジアを中心とする海外展開と幅広い海外企業の九州展開を促進していく必要があり、これをサポートしていくためには、海を隔てた各国・各地域間を直接結ぶ国際空港機能の充実が必要です。

九州企業の海外展開と海外企業の九州展開の考え方

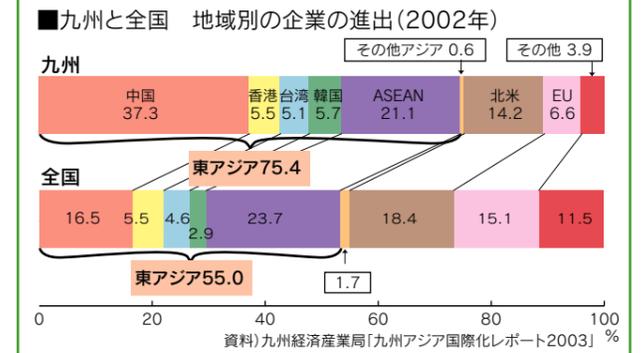


現状4 東アジアを中心に海外展開が進む九州企業

日本企業の海外進出は、1990年代以降、東アジア方面において急速に進みました。

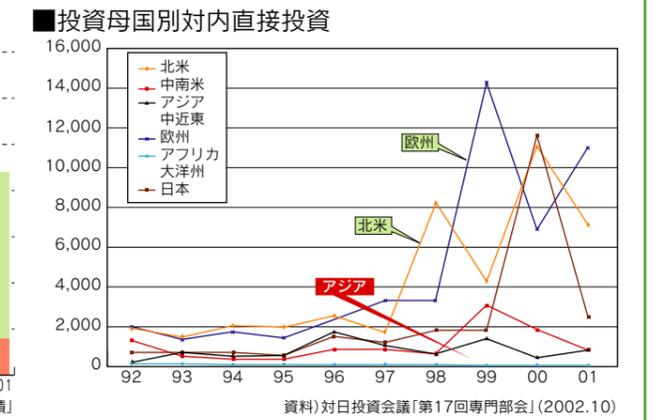
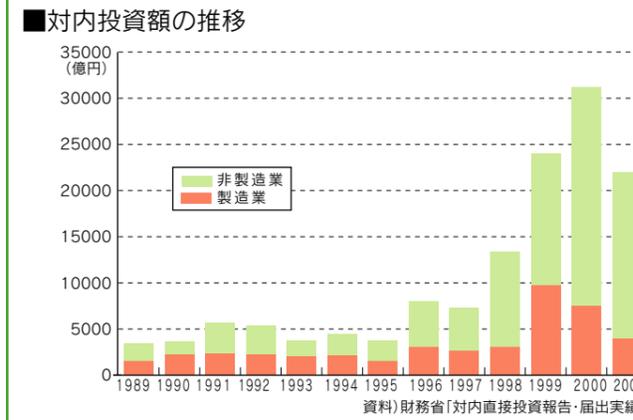


九州企業の海外進出を全国と比較してみると、東アジアの比率が高くなっています。

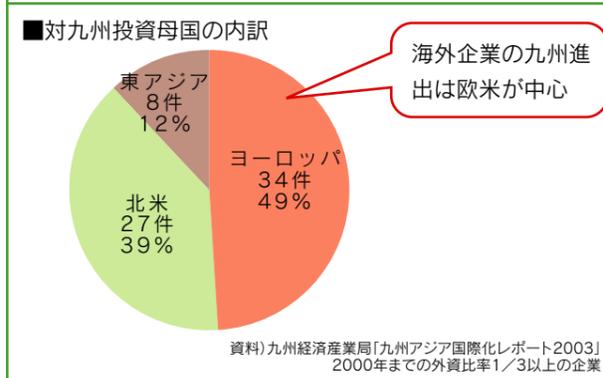


現状5 東アジアを見据え、海外企業が進める九州展開

日本への対日投資は、近年急速に伸びていますが、投資母国は欧州や北米が中心であり、まだアジア諸国からの投資は低い状況です。



海外企業の九州進出は、全国的な傾向と同様に欧米が中心であり、東アジアの比率はまだ低くなっています。



国の対日投資プログラムにより、北部九州の自治体が連携して東アジアを中心に対日投資を推進しています。

先進的対内直接投資推進事業(H15年度)
「福岡県、北九州市、福岡市、山口県、下関市」
 アジアに近く、国際空港や港湾等のインフラが整備され、ITや自動車関連産業の集積する地区特性を生かし、シンガポールを越えるアジアのビジネスハブを目指す。

東アジアとの多彩な人の交流

現状1
伸びゆく国際航空旅客
現状2
変化する日本の国際航空
旅客と福岡空港

課題1
社会事情に左右されながらも、増大する東アジアとの旅客流動に対応していく必要があります。

課題2
日本の中で、九州地域が主体性を持って東アジアとの交流を深めるための窓口(ゲートウェイ)として国際空港機能の充実が必要です。

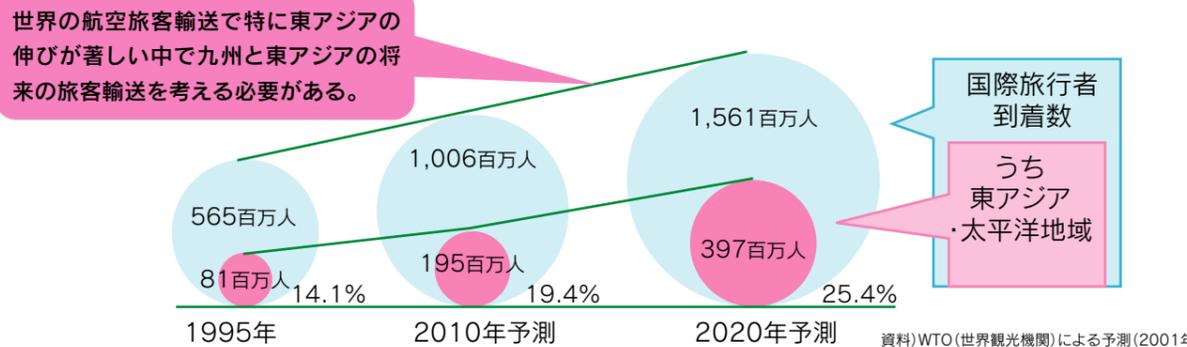
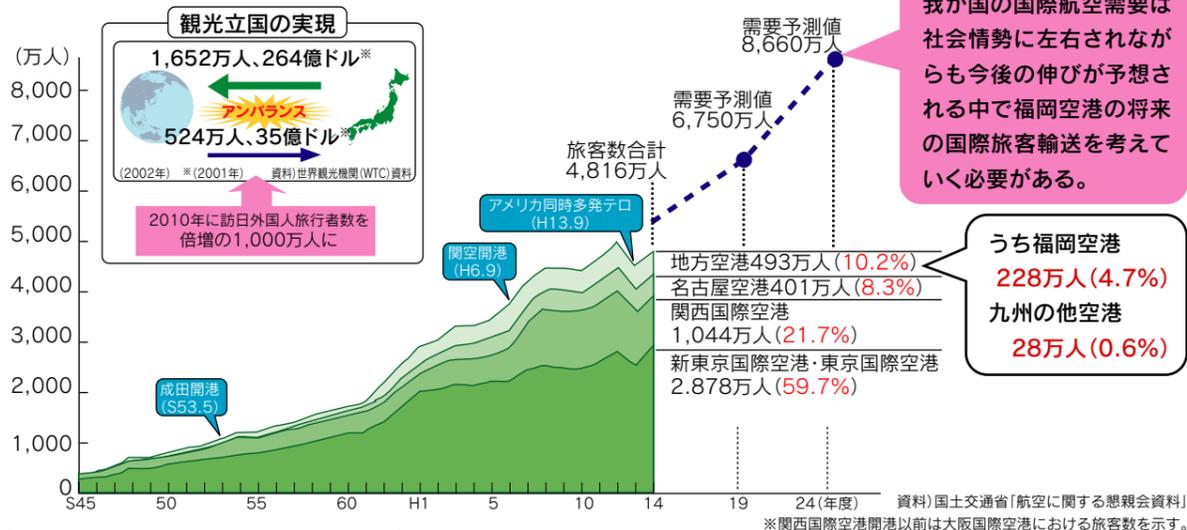
☆:現状 ★:課題

☆世界の航空旅客輸送は、過去20年間で年平均5.5%、特に東アジアでは7.6%伸びており、今後とも伸びが予想されます。

☆日本の国際航空旅客は、米国の同時多発テロやSARSの影響で一時的に落ち込みましたが、その後回復しており、今後は、世界の傾向と同じように、伸びていくことが予想されます。

★これらの現状に対し、変化する社会事情に左右されながらも、今後の伸びが予想される世界の航空需要は、中でも増大する日本と東アジアとの旅客流動に適切に対応していく必要があります。また、九州地域の今後の持続的な発展のため、独自性と主体性を持って東アジアとの人の交流を深めていくためには、東アジアへのゲートウェイとして、国際空港機能の充実が必要です。

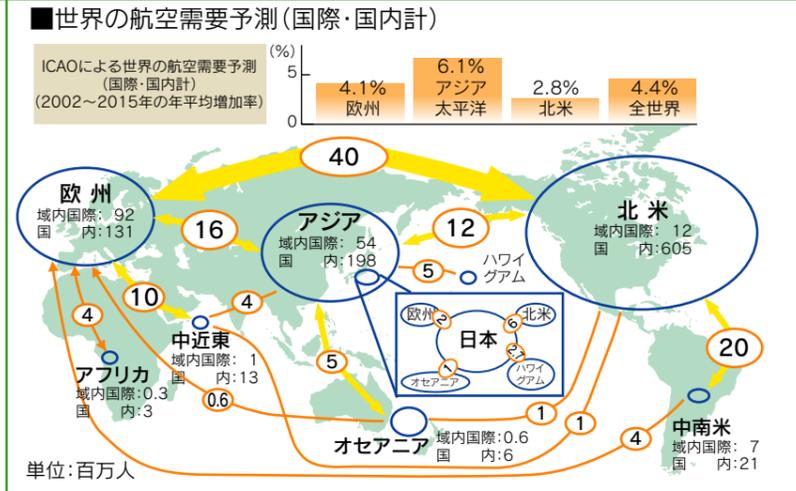
■我が国の国際航空旅客の予測



現状1 伸びゆく国際航空旅客

国際民間航空機関(ICAO)による2002年～2015年にかけての需要予測においても、世界の航空需要は、アジア太平洋地域を中心に今後も大きく伸びていくことが予想されます。

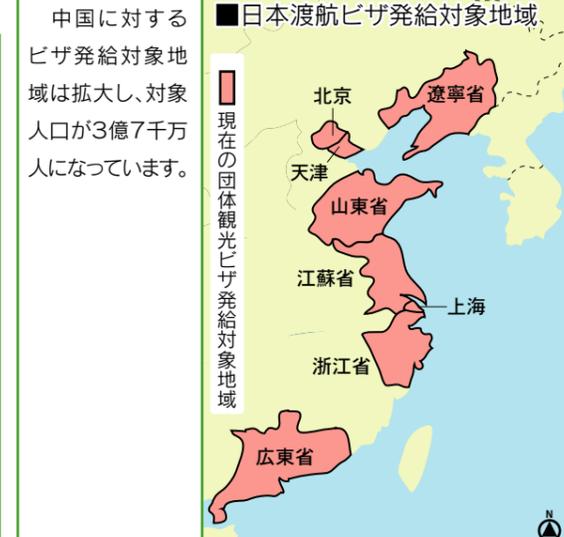
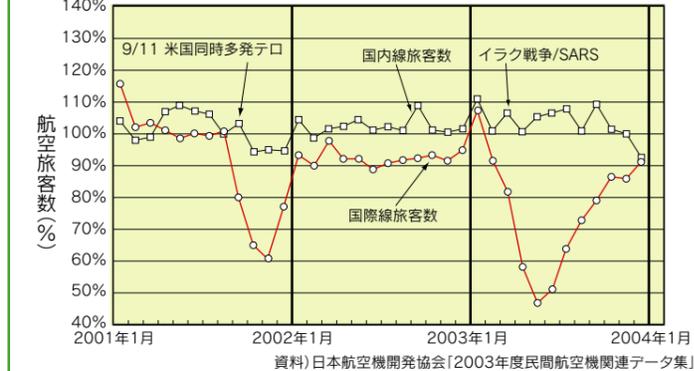
2000年(H12)現在、アジア地域内での航空旅客輸送は欧州を大きく上回っています。今後は、アジア地域内及びアジアと北米間の国際航空旅客の増大が予想されます。



現状2 変化する日本の国際航空旅客と福岡空港

近年、米国の同時多発テロやアジアのSARSにより一時的に国際航空旅客が減少しましたが、その後、急速に回復しています。

■国内・国際線旅客の推移(対2000年同月比)

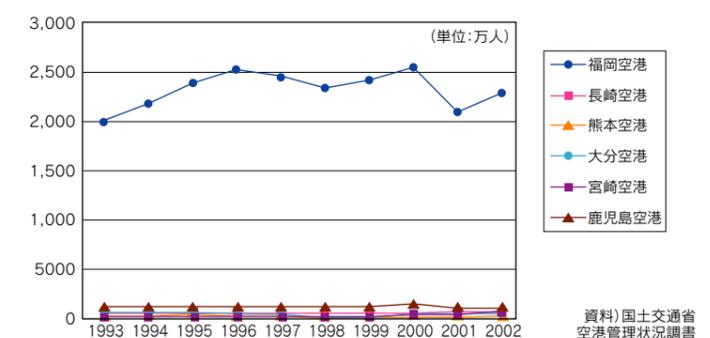


福岡空港の国際線旅客数は、2002年(H15)には年間約230万人と成田空港、関西空港、名古屋空港に次いで4番目で、九州の空港の国際線旅客数の大半が福岡空港利用です。

■わが国の空港の国際線旅客数(2002年)

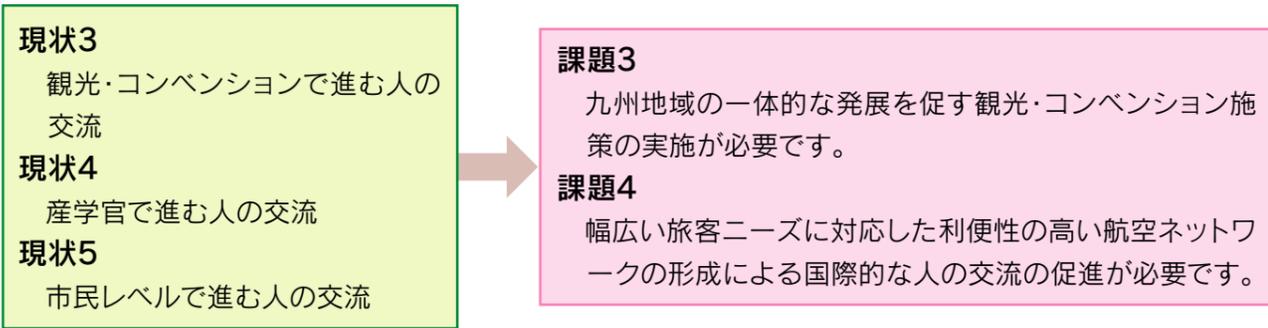


■九州の主要空港における国際旅客数の推移



2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港



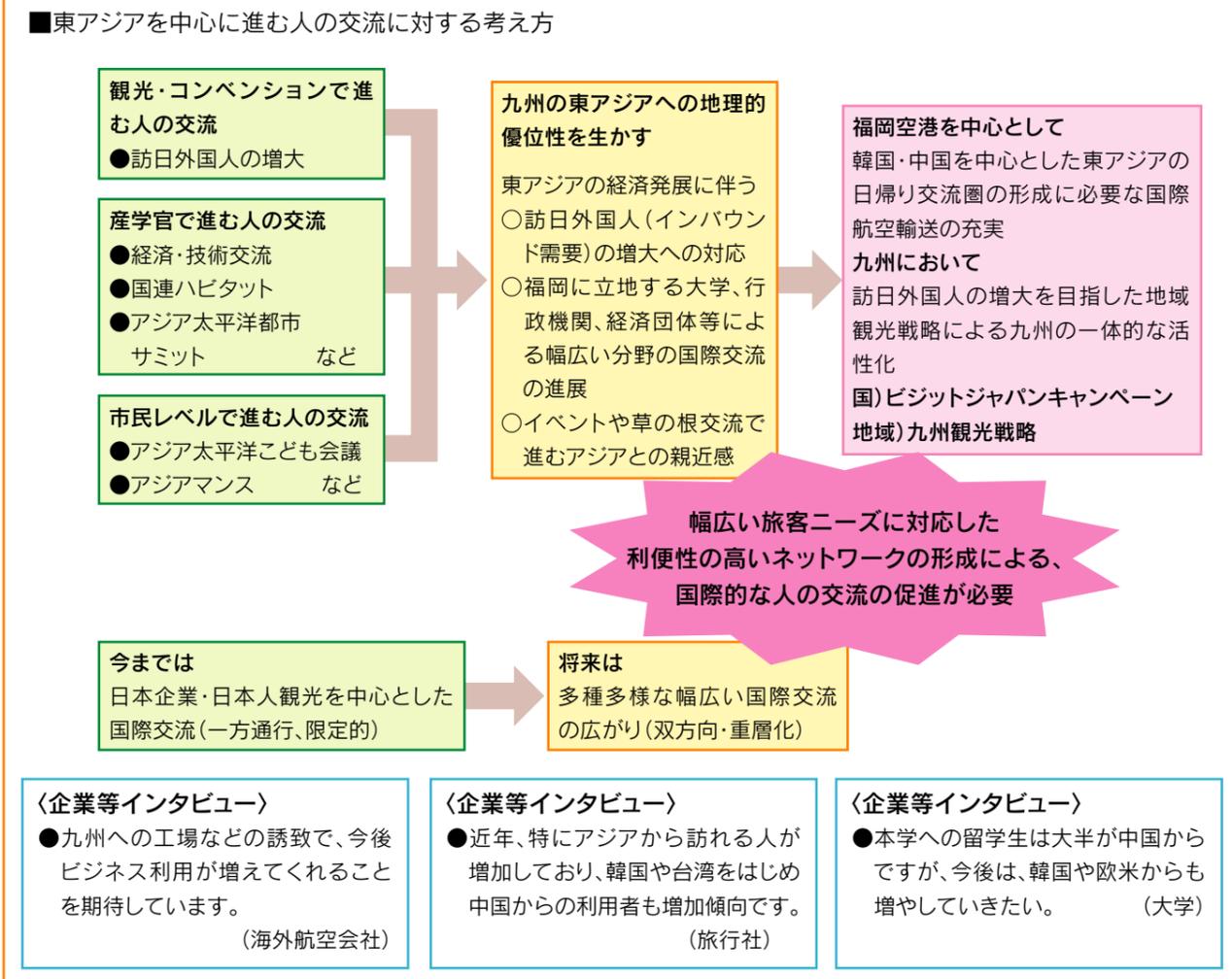
☆:現状 ★:課題

☆観光産業は地域経済の牽引役として重要で、訪日外国人の増大を目指した地域観光戦略が具体化しつつあります。

★これからの地域経済を発展させる重要施策として、九州地域が一体となった観光・コンベンション施策の実施が必要です。

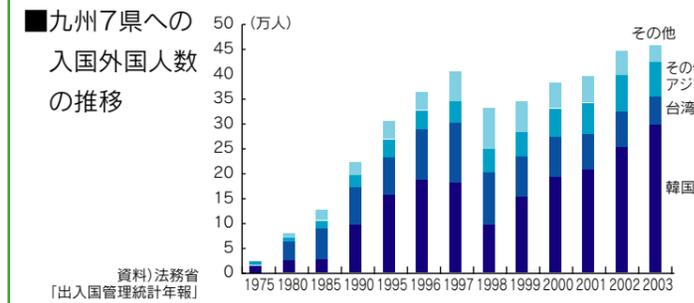
☆九州と東アジアとの間では、産学官連携や貿易、投資、産業技術等、幅広い分野の国際交流が進んでいます。また、市民レベルにおいても国際イベントや団体活動を通じた草の根の国際交流が進んでいます。

★この現状に対し、多種多様な分野の幅広い旅客ニーズに対応していくため、利便性の高い航空ネットワークの形成を更に促進していくことで、国際的な人の交流をしっかりとサポートしていくことが必要です。

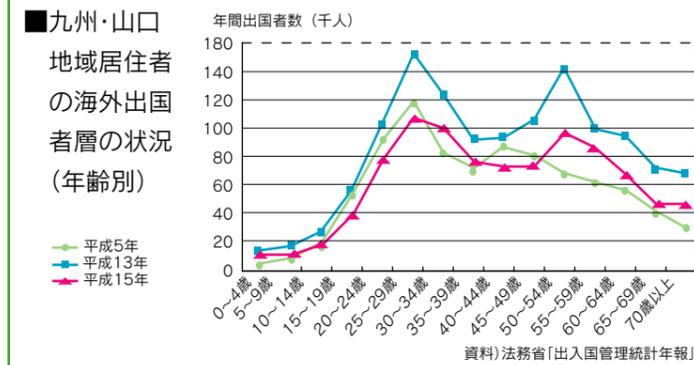


現状3 観光・コンベンションで進む人の交流

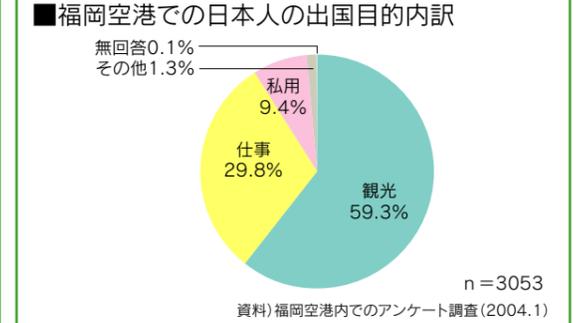
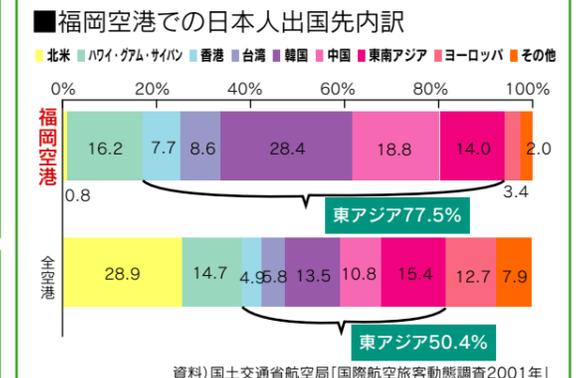
九州への入国外国人は、アジア通貨危機の1998年(H10)に減少しましたが、その後は増加傾向が続いています。



年齢別の海外出国者数は、20歳代と50歳代が特に多く、近年、高齢者の出国の増加が見られます。



福岡空港からの日本人出国者の行き先は東アジア方面が約78%と全空港に比べて高くなっています。また、出国目的は観光が約6割で最も多く、次いで仕事



現状4 産学官で進む人の交流

九州と東アジアの間では、産学官が連携した貿易や投資、産業技術などに関する交流会議等が設置され、情報交換や人材交流・育成など、地域間での交流拡大が進んでいます。

また、国際協力や国際連携においても外国公館や政府関係機関を通じて、様々な活動が展開されています。

- 環黄海経済・技術交流会議
- 国際連合ハビタット福岡事務所
- 九州・韓国経済交流会議
- 国際協力機構(JICA)九州国際研修センター
- 九州・中国産業技術協議会
- アジア太平洋都市サミット
- 九州・ASEAN産業交流事業 等
- 各国の外国公館等外国政府関係機関 等

現状5 市民レベルで進む人の交流

広くアジア・太平洋地域を対象とした国際イベントの開催や国際交流を支援する団体の活動が行われ、市民レベルでの人の交流が進んでいます。

- アジアマンス
- (財)福岡県国際交流センター
- アジア太平洋子ども会議・イン福岡
- 福岡国際関係団体連絡会(FUKU-NET)
- (財)福岡国際交流協会
- 等

2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3
九州の産業を支える航空輸送

現状4
高度化する物流を支える航空輸送

現状5
多様な市民生活を支える航空輸送

課題3
企業の国際物流機能と連携した利便性の高い物流システムの形成のために、国際航空ネットワークの充実が必要です。

課題4
九州・福岡、東アジアにおける市民生活をさらに豊かにするために、付加価値の高い国際航空輸送の活用が必要です。

☆:現状 ★:課題

☆福岡空港の貿易額は1兆円を超え、そのうち機械機器類(半導体電子部品や映像機器など)が大半を占めています。

九州の半導体産業は出荷額で全国の約2割を占めるなど九州のリーディング産業となっており、近年、中国や韓国との水平分業が進み、欧米とともに特に東アジアとの国際貨物輸送が重要になっています。

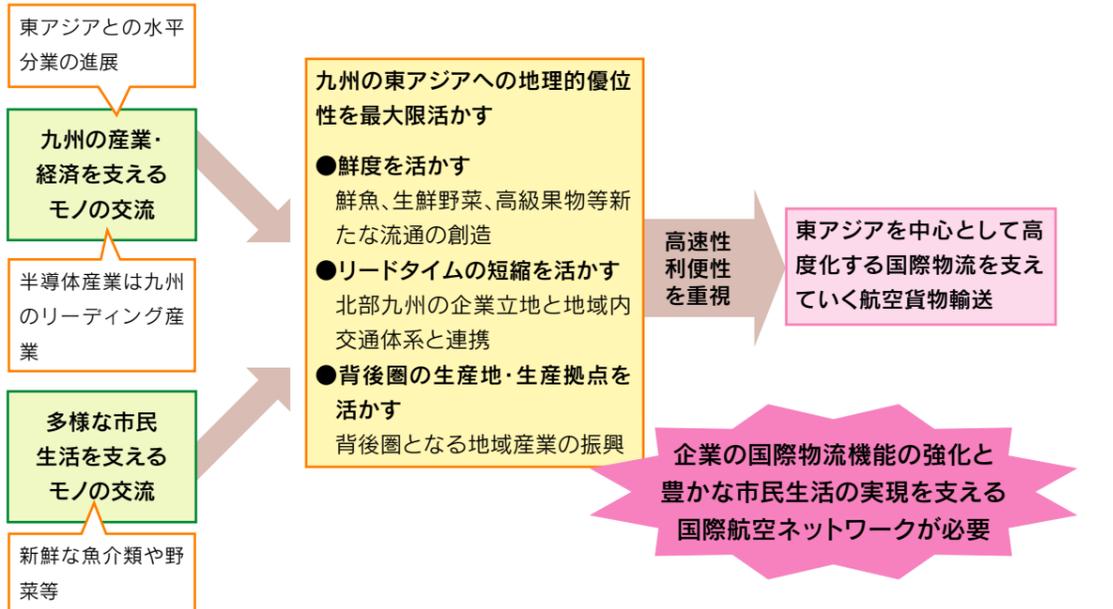
☆近年、製造業では高度なロジスティクス管理を導入し、ジャストインタイムでの製品物流の実現に向けた取り組みが活発になっており、航空輸送の役割が重視されてきました。

★これらの現状に対し、九州の製造業と東アジアの生産拠点との迅速な流通をサポートする利便性の高い物流システムの形成のためには、工場と空港間の陸上的高速交通網とも連携した国際航空ネットワークの充実が必要です。

☆国際航空輸送により新鮮な魚介類や果物などが輸送され、九州や東アジアの市民の多様な食文化を育んでいます。

★この現状に対し、九州の特産品の新たな消費地としての東アジア、また、東アジアの特産品の消費地としての九州で、それぞれの市民生活をさらに豊かにするために、新鮮で高品質の商品が迅速に届くため、付加価値の高い国際航空輸送の活用が必要です。

国際航空貨物への対応の考え方



〈企業等インタビュー〉
●SARS等の影響で旅客需要は減少したが、貨物需要は変化しませんでした。福岡空港では旅客便が減少したため、アジア向けの貨物について仁川や成田経由に切り替えるなど苦労しました。(物流企業)

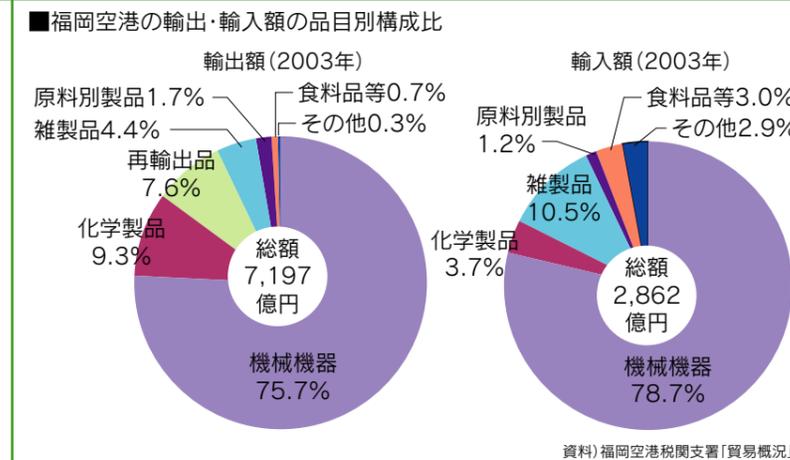
〈企業等インタビュー〉
●一般的に福岡空港発のペリー便は常に貨物で埋まっており、航空会社に頼んで貨物を載せてもらっています。(物流企業)

2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3 九州の産業を支える航空輸送

福岡空港の貿易額は1兆60億円(2003年)となっており、輸出も輸入も3/4が「機械機器類(半導体電子部品や映像機器など)」で占められています。

〈企業等インタビュー〉
●日本から半導体の材料を中国、タイ、香港、台湾、フィリピンなどに輸出し、加工して日本に戻しています。(物流企業)

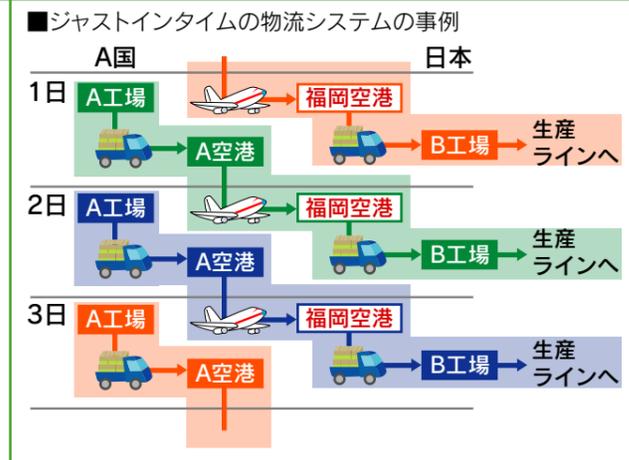


現状4 高度化する物流を支える航空輸送

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んでいます。

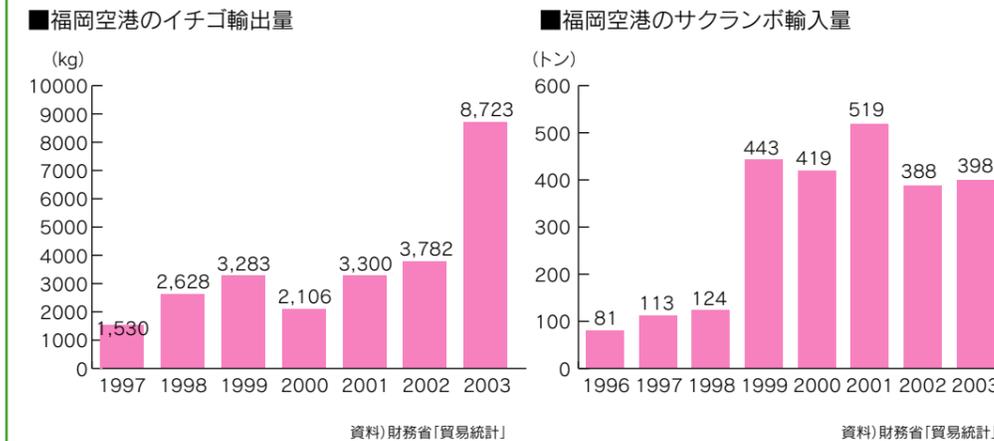
製造業では高度な物流管理を導入し、ジャストインタイムでの製品物流の実現に向けた取り組みが活発になっていることから、航空貨物輸送の利用が増加しています。こうした企業の取り組みに対応し、物流業においても高付加価値物流への取り組みが始まっています。

〈企業等インタビュー〉
●海外で加工した部品は、毎日、福岡空港経由で当社の鹿児島工場に届いており、ジャストインタイムに近い生産体制を構築しています。(IT関連企業)



現状5 多様な市民生活を支える航空輸送

福岡空港を通じて、台湾からウナギが空輸されたり、香港へイチゴや高級魚を空輸するなど、新鮮な食品が輸送されており、九州やアジアにおける多様な食文化を育んでいます。



2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

東アジアにおける交通体系の動向

現状1
進化する世界の航空ネットワーク

現状2
変化する世界の航空事情

課題1
今後増大する東アジアの人やモノの交流に対応するためには、東アジアを中心とした世界の主要都市とを結ぶ国際航空ネットワークの充実が必要です。

課題2
日本のなかでも優れた国内・国際航空ネットワークを持つ福岡空港の国際拠点機能の活用・充実が必要です。

☆:現状 ★:課題

☆世界の国際航空輸送の中でも、特に増加の著しい東アジアにおいて、今後航空ネットワークの拡大と高密度化が見込まれています。これに伴い、東アジア各国では大規模な国際空港が整備されるとともに、日本においても三大都市圏を中心に国際拠点空港の整備が行われています。

★この現状に対し、今後とも増大していくことが見込まれる、日本・九州と東アジアとの人やモノの交流に対応するためには、九州においても東アジアを中心とした各国の主要都市とを結ぶ国際航空ネットワークの充実が必要です。

☆国際航空において、テロやSARS等の社会問題の発生で短期的に需要が落ち込みましたが、世界的な運賃の低下、新たな格安航空会社の東アジアでの設立などによって利用者のすそ野が広がることが予想されます。

★この現状に対し、日本の中でも西の拠点となる空港として、東アジアを中心とした国際航空ネットワークと全国を幅広くネットワークしている福岡空港が持つ国際拠点機能の活用と充実が必要です。

国際航空ネットワークを考える視点

〈東アジアの中の『日本』の視点〉

社会・経済のボーダーレス化

- WTO、FTA、EPA等経済連携
- 所得の増加と意識の多様化
- 観光の拡大

世界の航空事情の変化

- 航空の自由化
- 小型多頻度化
- 航空運賃の低下
- テロ、SARS等の社会問題の発生

〈地域ブロックとしての『九州』の視点〉

急速な発展が予想される東アジアと連携

九州地域の活性化

世界的な国際航空輸送の拡大

各国における国際航空ネットワークの充実

国際競争力の維持・発展 (結果としての東京一極集中)

地域における東アジアを中心とした国際航空需要の取り込み

既存の国際交流基盤の活用・充実

歴史的・地理的特徴を生かした地域が主体となる国際競争力の充実 (東京一極集中への対応)

東アジアにおいて急速に進む大規模国際空港整備

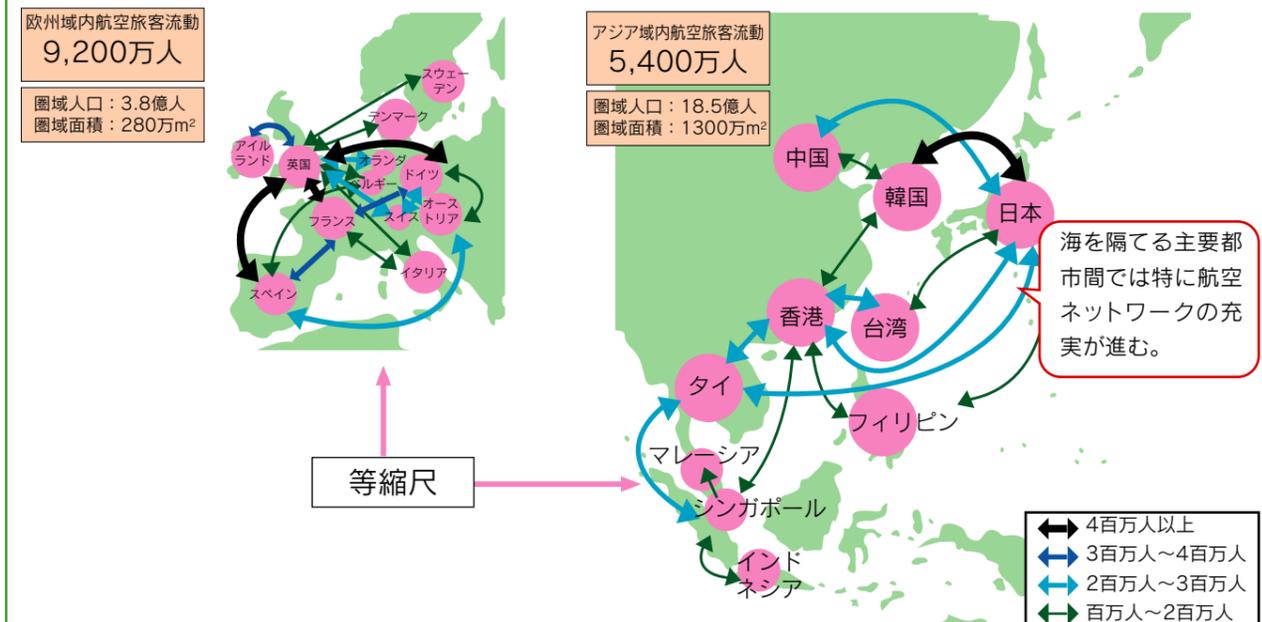
遅れを取り戻す日本の三大都市圏の国際空港機能の拡充

九州(西日本)の国際交流拠点である福岡空港の持つ国際交流ネットワークの活用と充実

現状1 進化する世界の航空ネットワーク

世界の国際航空輸送の増加に伴い、EU統合で航空の自由化が進んだ欧州においては高速鉄道網の充実とともに各国間の航空ネットワークが高密度化しています。今後、各国間の経済連携が進む東アジアにおいても海を隔てる主要都市間では特に航空ネットワークの充実が進むと考えられます。

欧州及びアジア域内の航空旅客流動

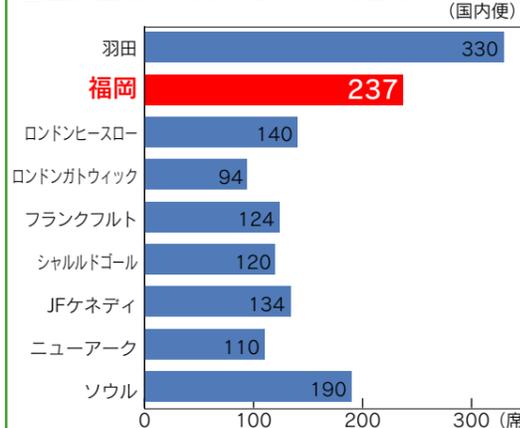


現状2 変化する世界の航空事情

日本は海外に比べ大型航空機による輸送比率が高いが、今後、東アジア・日本の国際空港整備により、小型多頻度化も予想されます。

世界の航空運賃は低下傾向が続いてきました。今後の動向に注視していく必要があります。

主要空港の1便あたりの平均座席数 (国内便)



実質航空運賃の推移



2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3

日本・東アジアの国際空港整備と国内・国際が連携した航空ネットワークを持つ福岡空港

現状4

新たな局面を迎える東アジアの高速交通体系

現状5

高速交通ネットワークの要としての福岡空港

課題3

新たな東アジアの高速交通体系を見据えた九州・福岡の国際高速交通体系の確立が必要です。

課題4

九州・福岡の国際拠点機能を高めるためには、福岡空港が持つ地域内高速交通体系との密接な連携を活用していくことが必要です。

☆:現状 ★:課題

☆福岡空港は、成田、関西、名古屋に次ぐ国際航空のネットワークを有しており、東アジアの大規模な拠点空港を始め、中国国内の主要都市とを結んでいます。

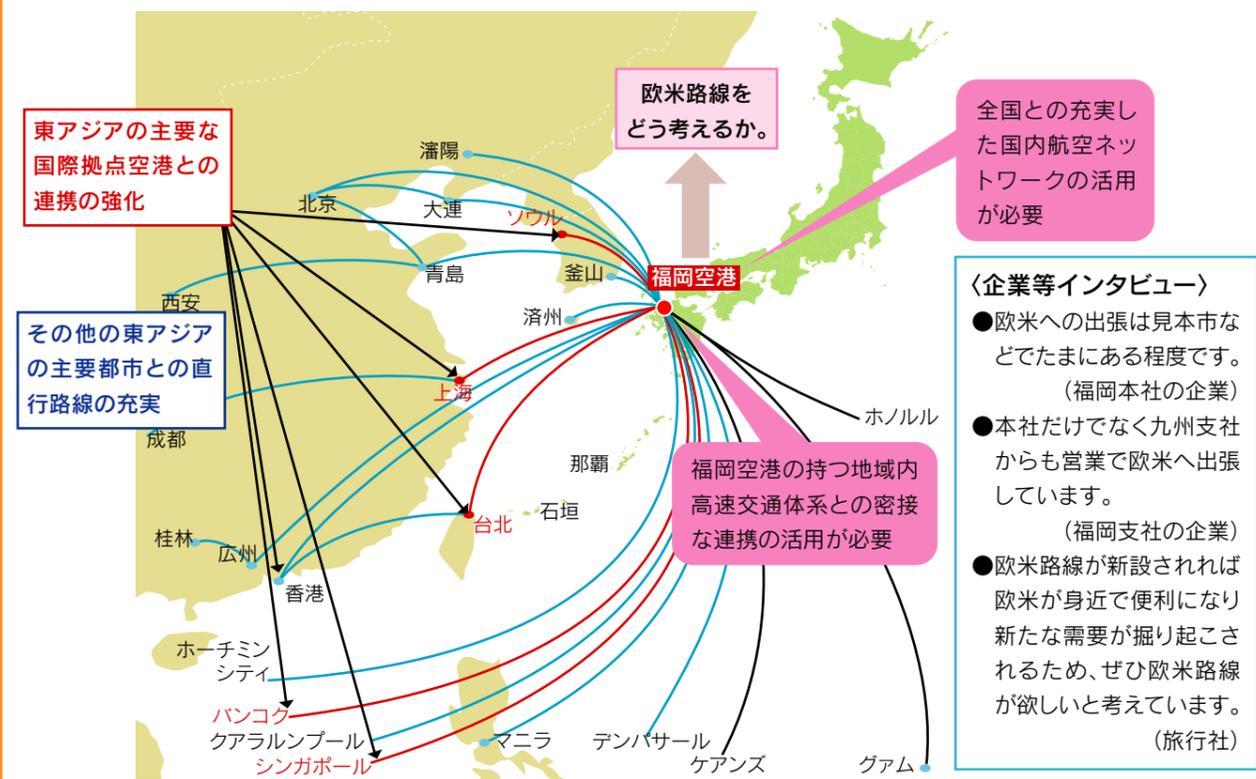
☆東アジアでは、新幹線や高速船などの新たな高速交通体系の整備が進んでおり、これに伴う圏域人口の増加や新たな航空路線の展開が見込まれます。

★これらの現状に対し、東アジアで新たに進む高速交通体系の整備を見据え、この地域で増加する交流人口に対応していくために九州・福岡における国際高速交通体系の確立が必要です。

☆福岡空港は東アジアに近い地理的条件を備え、鉄道・道路等地域内の高速交通ネットワークに支えられ、全国の主要都市、地方都市との間の国内線と東アジアの主要都市とを結ぶ国際線を持つ航空ネットワークの要として幅広い地域の需要を満たしています。

★この現状に対し、東アジアとの交流の拡大を受け止め、九州・福岡の国際拠点機能を高めるためには、福岡空港を軸に地域内と密接にネットワークされた陸上の高速交通体系との密接な連携を活用していくことが必要です。

国際航空ネットワークにおける福岡空港の持つ交通結節機能の考え方



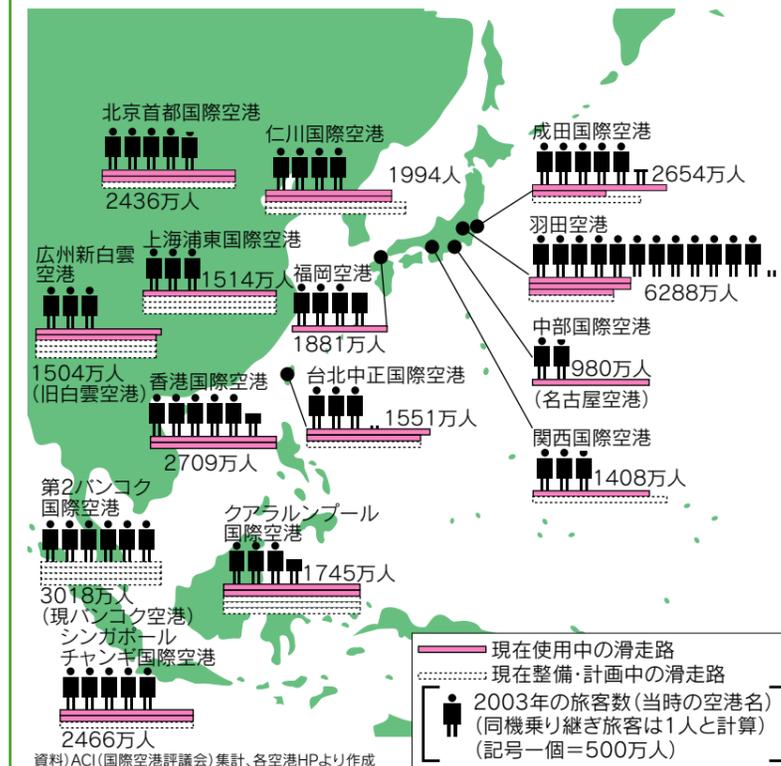
2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3 日本・東アジアの国際空港整備と国内・国際が連携した航空ネットワークを持つ福岡空港

福岡空港は、欧米方面への直行路線はなく、国際線旅客数は他の国際空港に比べ少ないものの、東アジア方面への路線数は多くなっています。

また、東アジアの主要な国際ハブ空港(仁川、台北、香港、バンコク、シンガポール等)とのネットワークを持つとともに、その他の主要都市とのネットワークも合わせ持っています。

東アジアの主要空港の整備状況と旅客数



〈企業等インタビュー〉

●日本への乗入枠の有効活用を考えると、東京、大阪、名古屋、福岡などの需要の見込める路線に注力したいと考えています。(海外航空会社)

福岡空港は、国内主要都市と東アジアの主要都市を結ぶ国内・国際航空ネットワークが形成されており、我が国における東アジアとのゲートウェイ機能の一部を担っています。

〈企業等インタビュー〉

●搭乗率は上昇傾向にあると考えており、本国からの福岡路線を早期に増便させる方向で検討しています。

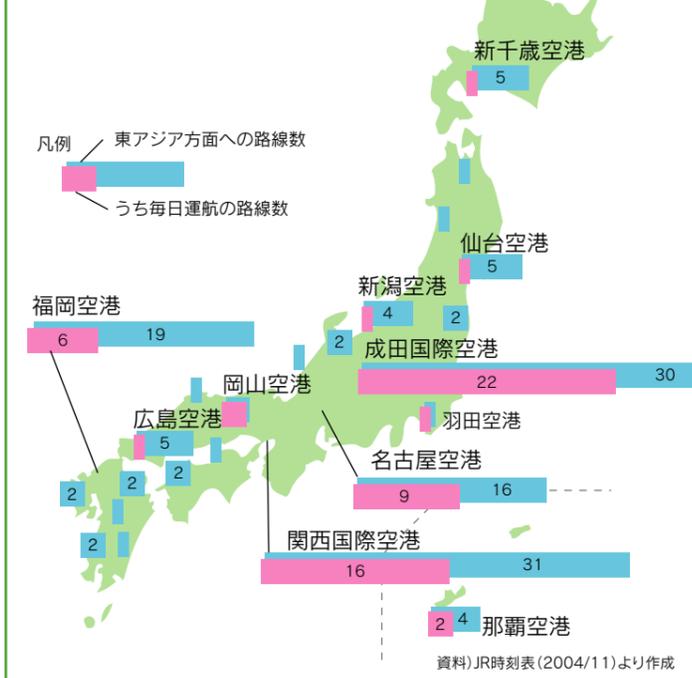
●本国から福岡への路線については早々にデイリー一化したいと考えています。(海外航空会社)

〈企業等インタビュー〉

●特定の近距離路線については、山陽新幹線の利用で姫路以西では関西空港よりも福岡空港に利用者が流れているようです。

●四国からの乗り継ぎは、本路線に間に合わないため、かなり関西空港を利用しているようです。(海外航空会社)

日本の主要空港における東アジア路線の現状



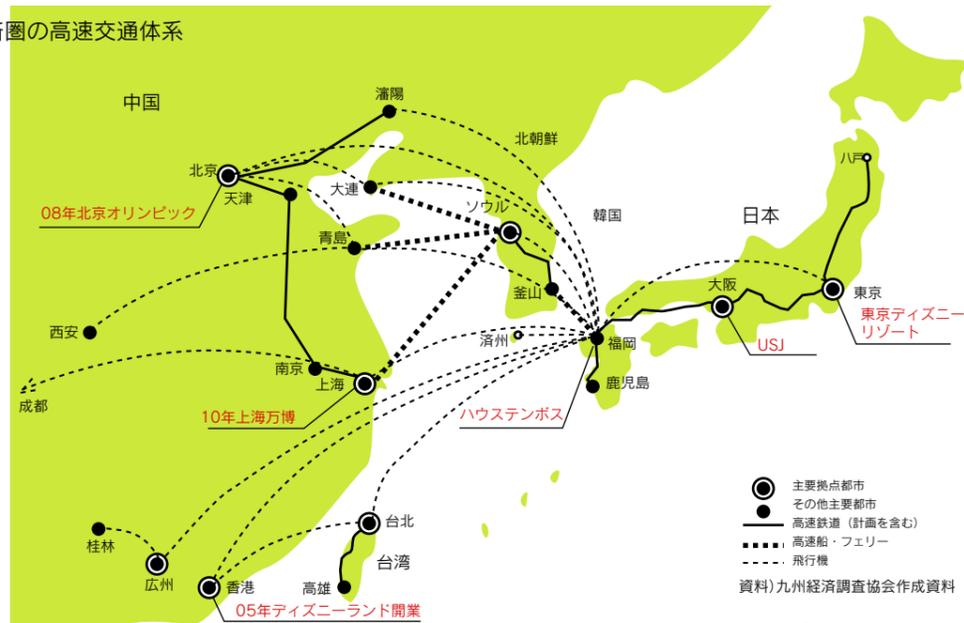
2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

現状4 新たな局面を迎える東アジアの高速交通体系

東アジアでは、特に中国、台湾、韓国などで、高速鉄道や高速船などの新たな高速交通体系の整備が進められ、域内において、これらの高速交通を利用した旅客・貨物輸送が急激に増加することが予想されます。

■環黄海経済圏の高速交通体系



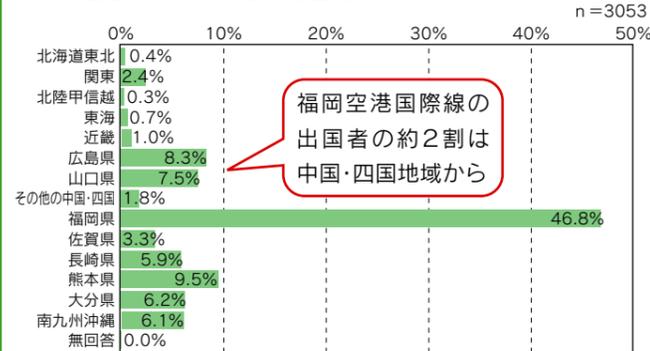
〈環黄海経済圏で進む高速交通体系の整備による空港のあり方〉

●韓国や台湾の新幹線の開業は、それぞれの航空需要の後背圏を拡大させるとともに、韓国の金浦空港や台湾の松山空港での国内航空路線の減便や廃止、近距離の国際線など新たな路線開設の可能性も生まれます。このように、各国で進む高速交通体系の整備は、航空需要のすそ野を広げるとともに空港のあり方を変えていく可能性があります。

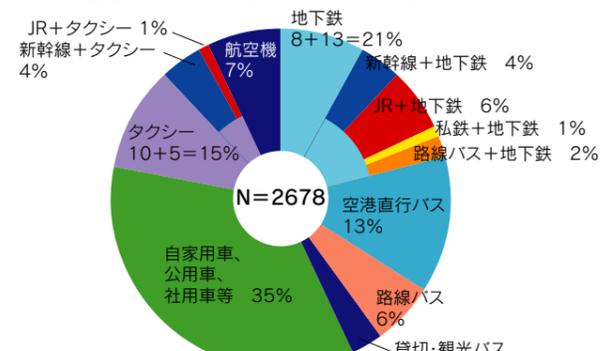
現状5 高速交通ネットワークの要としての福岡空港

福岡空港国際線において、日本人出国者を対象に2004年1月に実施したアンケート調査結果によると、利用者は福岡県・九州域内だけでなく中・四国等広く西日本地域に広がっています。また空港へのアクセスは新幹線や飛行機など多彩なアクセス手段が利用されています。

■福岡空港国際線出国者の居住地



■福岡空港国際線利用者のアクセス状況



2)九州の中核都市機能を支える福岡空港

九州の中核都市機能を持つ福岡の拠点性

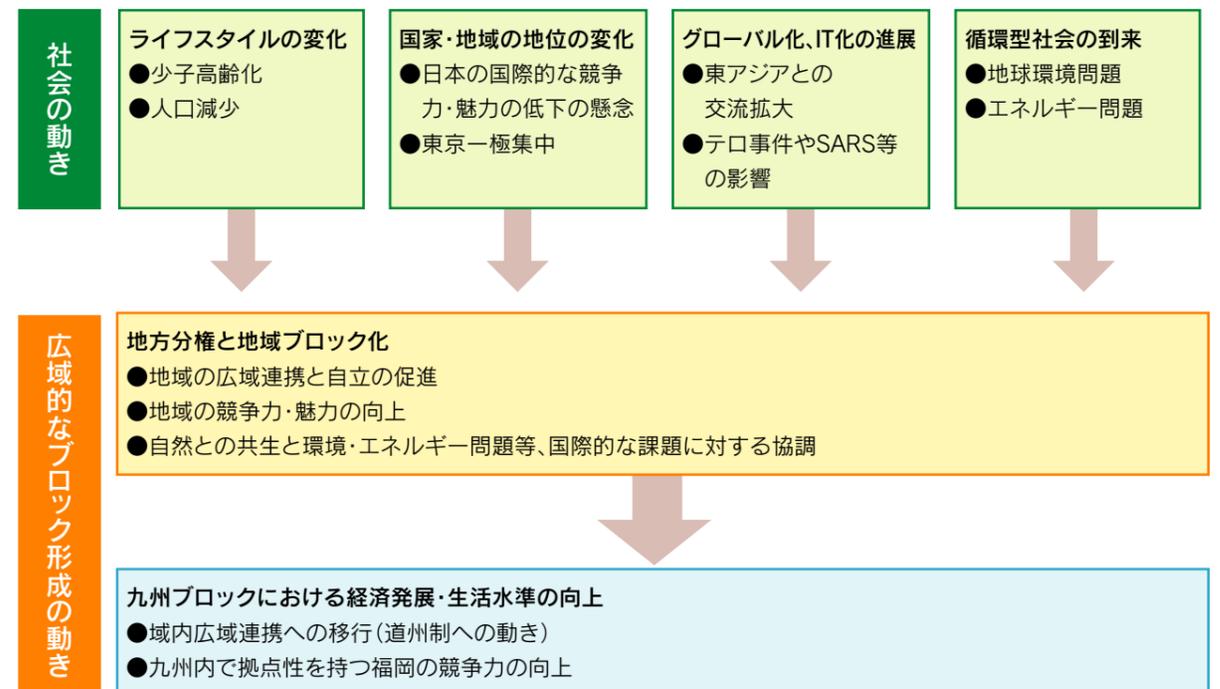
現状1 地方分権と地域ブロック化
現状2 拠点機能を高める福岡

課題1 少子高齢化の中で、生活水準を維持向上させるためには九州が自立し地域の競争力と魅力を向上させていくことが必要です。
課題2 地方分権の流れのなかで九州が活性化するためには、福岡が持つ拠点性の活用と充実が必要です。

☆:現状 ★:課題

☆国内においては、少子高齢化社会への進展で投資余力の減少が懸念されます。引き続き国際競争力を保持し、持続的な発展をするためには、各地域ブロックにおいて地方分権を生かし、国際的な競争力や魅力を高め、それぞれの地域ブロックが潜在力を最大限に発揮していく必要があります。
★この現状に対し、少子高齢化の傾向が著しい九州において、地域経済を活性化して、豊かな市民生活を維持向上させるためには、九州が自立・連携し、地域の競争力と魅力を一体的に向上させていくことが必要です。
☆各地域ブロックの中心となる都市圏の拠点性を見ると名古屋圏に迫っており、札幌・仙台・広島各圏域と比較すると様々な面で上回っています。
★この現状に対し、地方分権の流れのなかで、今後、九州が自立し、発展していくためには、九州内で拠点性を持つ福岡が全国において更に競争力と魅力を高めていく必要があります。

■地域のブロック化と福岡の拠点性についての考え方



2. 地域の視点から見た福岡空港

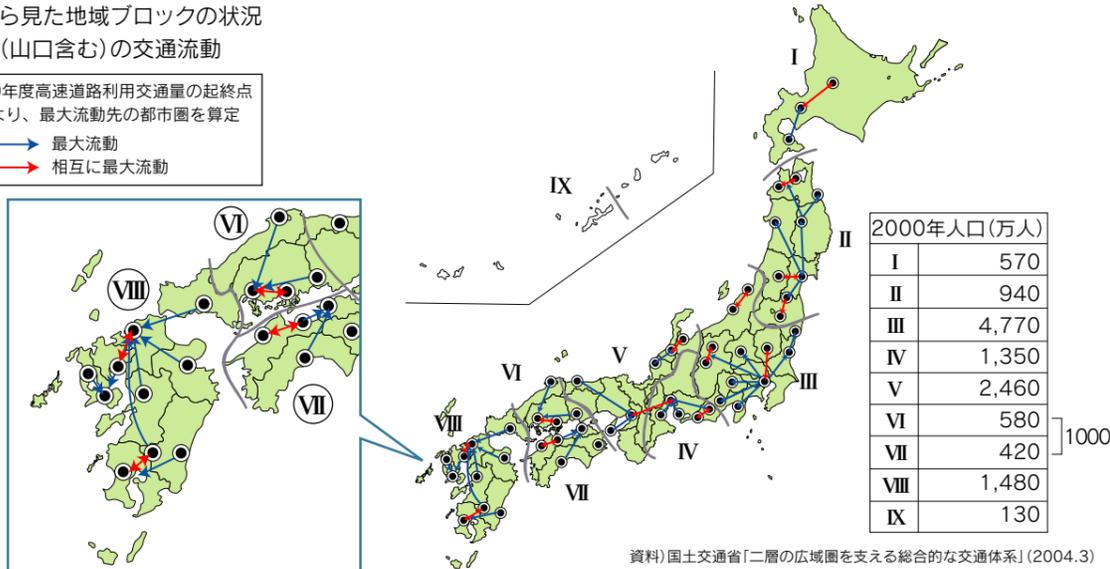
2. 地域の視点から見た福岡空港

現状1 地方分権と地域ブロック化

交通流動から見た広域的な交流圏は、九州地域において、九州7県と山口県の最大流動先は福岡県となっており、福岡県を中心とした地域ブロックの形成が見られます。
地域ブロックの人口は約1,500万人となっており、全国でも関東、近畿に次いで3番目で、中部地域ブロックを上回っています。

交通流動から見た地域ブロックの状況
地域(山口含む)の交通流動

1999年度高速道路利用交通量の起終点調査より、最大流動先の都市圏を算定
→ 最大流動
↔ 相互に最大流動



資料)国土交通省「二層の広域圏を支える総合的な交通体系」(2004.3)

現状2 拠点機能を高める福岡

都市圏単位での都市機能の集積度を見てみると、福岡都市圏は、札幌・仙台・広島と比較すると、ほとんどの指標で最も高い数値となっています。

都市圏での経済指標比較
(大都市圏との比較)

Table comparing economic indicators (Central management, Information, International exchange, Education, Medical, Commercial) for Tokyo, Kansai, Nagoya, and Fukuoka-Kyushu circles.

※集積度指数は標準化された数値で0が全国平均を表す。資料)国土庁計画・調整局「都市機能の集積・分布とその分担・利用関係に関する調査」(1999年2月)よりUFI総合研究所作成

(地方中枢都市圏との比較)

Table comparing various indicators (Area, Population, Households, Retail sales, etc.) for Fukuoka, Hiroshima, Sendai, and Sapporo metropolitan areas.

※各都市圏は通勤依存率5%以上のエリア 資料)西日本新聞社「九州データブック2004」

現状3

高次都市機能が集積する福岡

現状4

首都圏との結びつきが強い福岡

現状5

地方都市との結びつきが進む福岡

課題3

九州の窓口としての福岡が持つ高次都市機能を活用、発展させる必要があります。

課題4

九州の活性化のためには、福岡が持つ三大都市圏及び地方都市との結びつきを維持発展させる必要があります。

☆:現状 ★:課題

☆福岡市は、地方中枢都市として、広域ブロックを対象とする行政、経済、学術・文化等の中枢機能が集積しています。
★この現状に対して、九州の窓口としての福岡が、九州の今後の発展を目指していくためのけん引役として、現在ある高次都市機能を更に活用、充実させていく必要があります。
☆福岡の経済は支店経済と言われ、三大都市圏との連携が特に強い地域ですが、地方都市との直接的な結びつきも強くなってきています。また、地方企業による地方間の関係も進んでおり、地方間の直接の交流も重要となっています。
★これらの現状に対し、九州と全国との間で双方向の交流が進み、九州全体が活性化していくためには、福岡が持つ三大都市圏及び地方との結びつきを維持発展させる必要があります。

福岡市の高次都市機能の現状



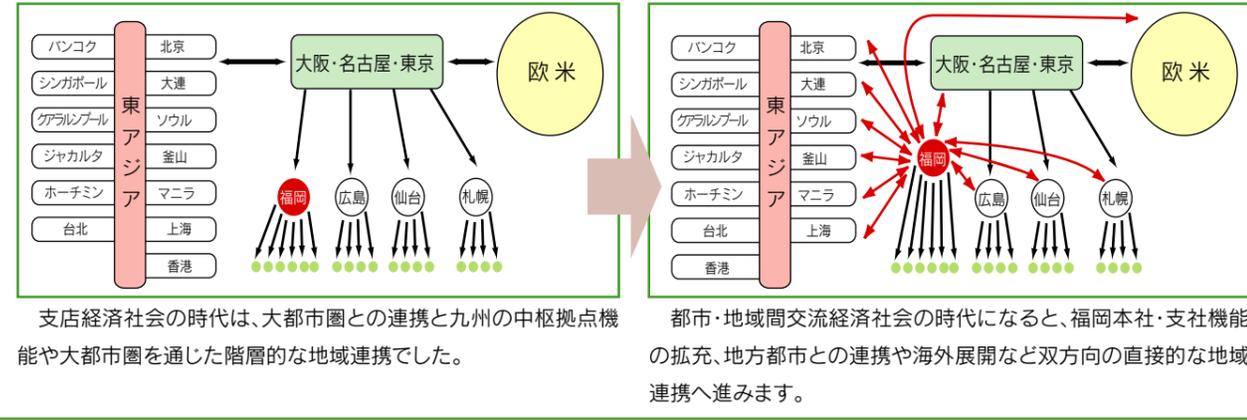
豊かな自然環境に囲まれ、高次都市機能を中心として、様々な都市機能が集積する福岡

資料)「21世紀の国土構造と国土政策」

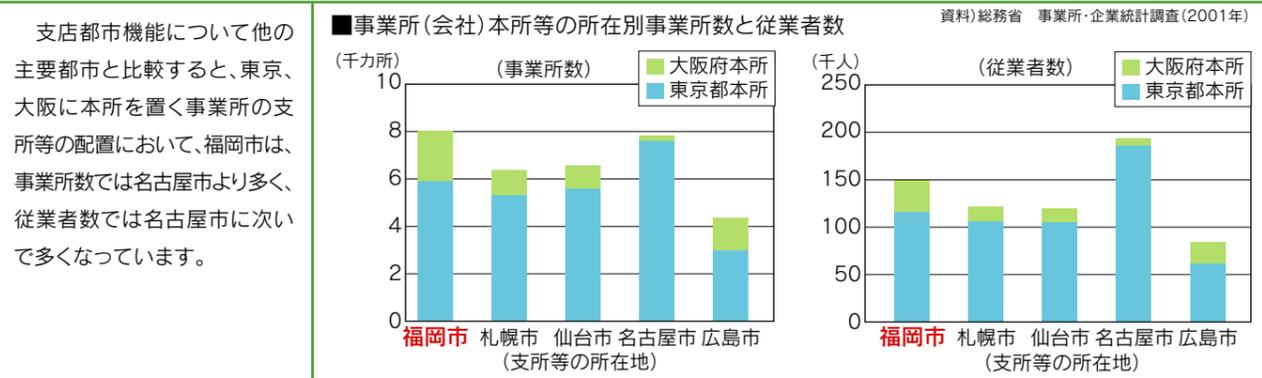
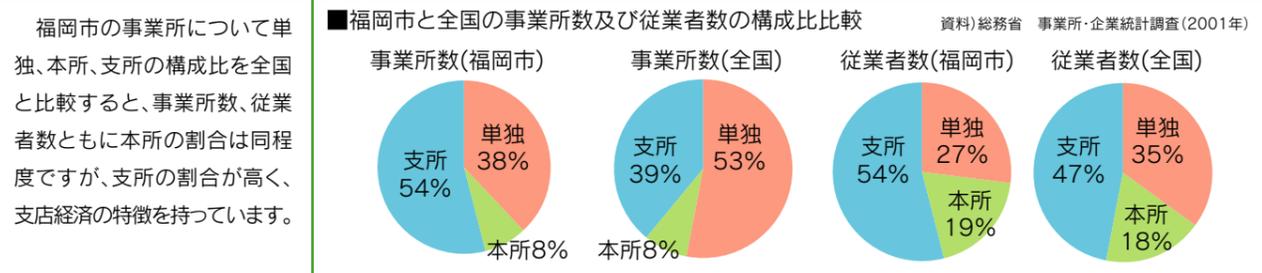
2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

支店経済社会と都市・地域間交流経済社会の考え方について



現状3 高次都市機能が集積する福岡



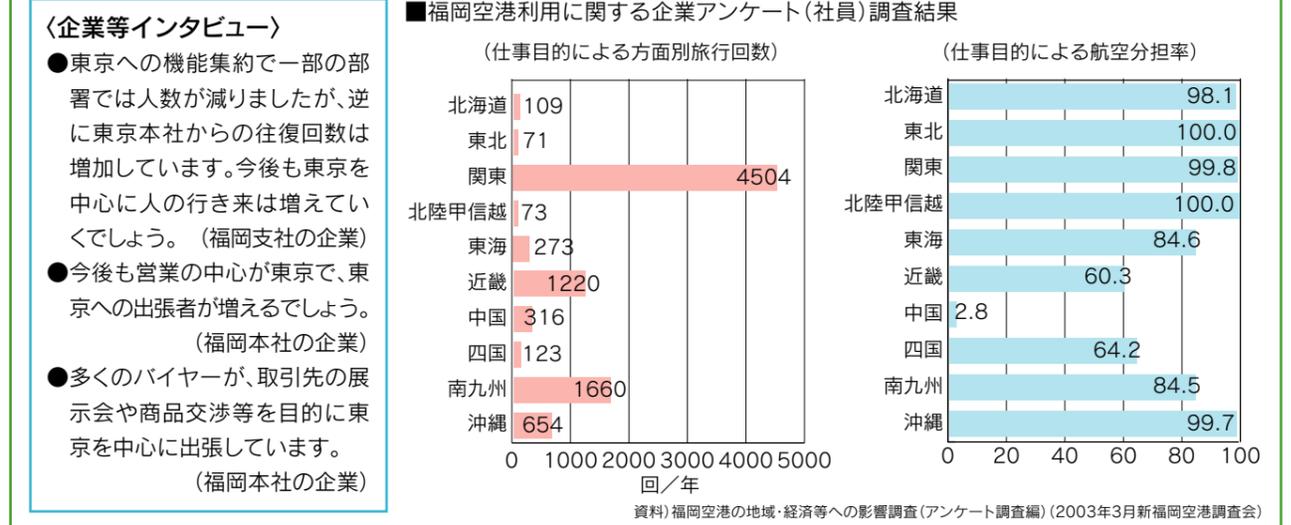
主な国の出先機関について、九州の各都市と比較すると、福岡市には数多くの行政機関が設置されており、その多くは北部九州や九州一円を管轄しています。

■九州における主な国の出先機関

機関	福岡市	熊本市	北九州市	長崎市	鹿児島市
内閣府	九州管区警察庁、福岡防衛施設局、人事院九州事務局	内閣府	熊本防衛施設局		
総務省	九州管区行政評価局、公取委事務局九州事務所	総務省	九州総合通信局		
法務省	福岡高等検察庁、福岡法務局、福岡入国管理局	法務省	九州財務局、熊本国税局		
農林水産省	九州公安調査局、福岡矯正管区	農林水産省	九州農政局、九州森林管理局		
財務省	福岡財務支局、福岡国税局	北九州市			
国土交通省	九州地方整備局、九州運輸局、九州地方測量部	国土交通省	九州運輸局(海事)、第七管区海上保安本部		
経済産業省	福岡航空交通管制部、福岡管区気象台	財務省	門司税関		
厚生労働省	九州経済産業局、九州産業保安監督部	農林水産省	門司植物防疫所、動物検疫所門司支所		
農林水産省	九州厚生局、福岡検疫局、中労委九州地方事務所	長崎市			
環境省	九州漁業調整事務所	財務省	長崎税関		
司法機関	九州地区環境対策調査官事務所	国土交通省	長崎海洋気象台		
	福岡高等裁判所	鹿児島市			
		国土交通省	第十管区海上保安本部		

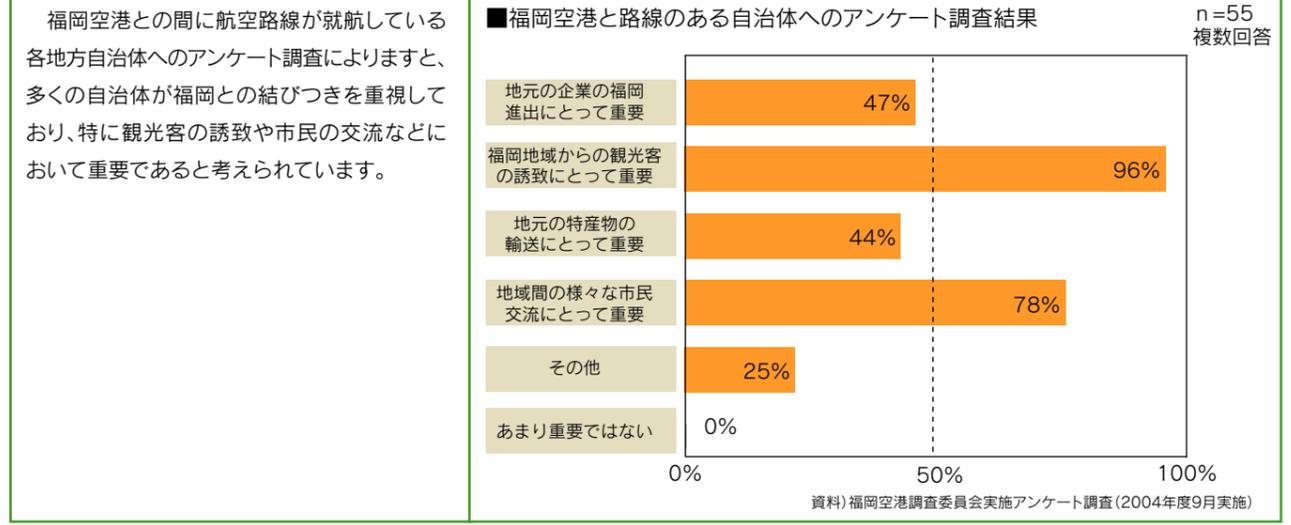
現状4 首都圏との結びつきが強い福岡

福岡市内の企業の首都圏との結びつきは強く、2003(H15)年に実施した福岡市内企業の社員アンケート調査によると、仕事を目的とする旅行の約半数が関東方面で、利用交通機関は大半が航空機となっています。



現状5 地方都市との結びつきが進む福岡

福岡では首都圏以外の地方都市との結びつきが進んでおり、福岡本社の企業の県外への進出状況では、九州以外における支所に北海道や宮城県にはそれぞれ約2,600人、愛知県には約5,000人の従業者数がいます。



2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

国内での多彩な人の交流

現状1
伸びてきた国内航空旅客

現状2
変化する日本の国内航空旅客

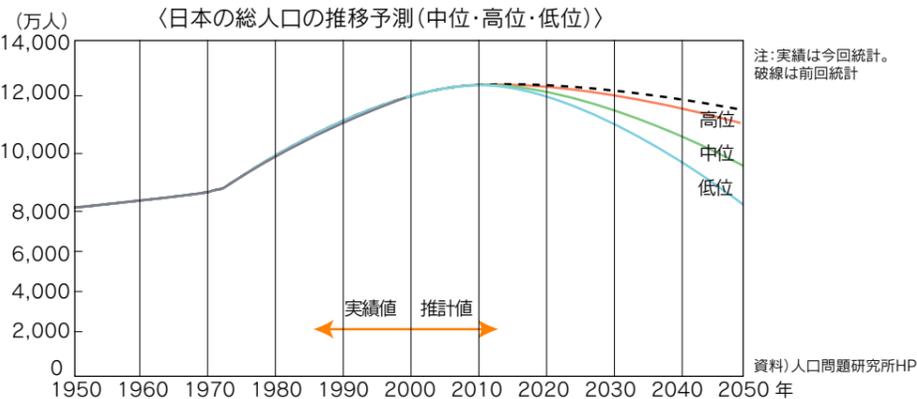
課題1
今まで培ってきた幅広い国内旅客流動を維持発展していくことが必要です。

☆:現状 ★:課題

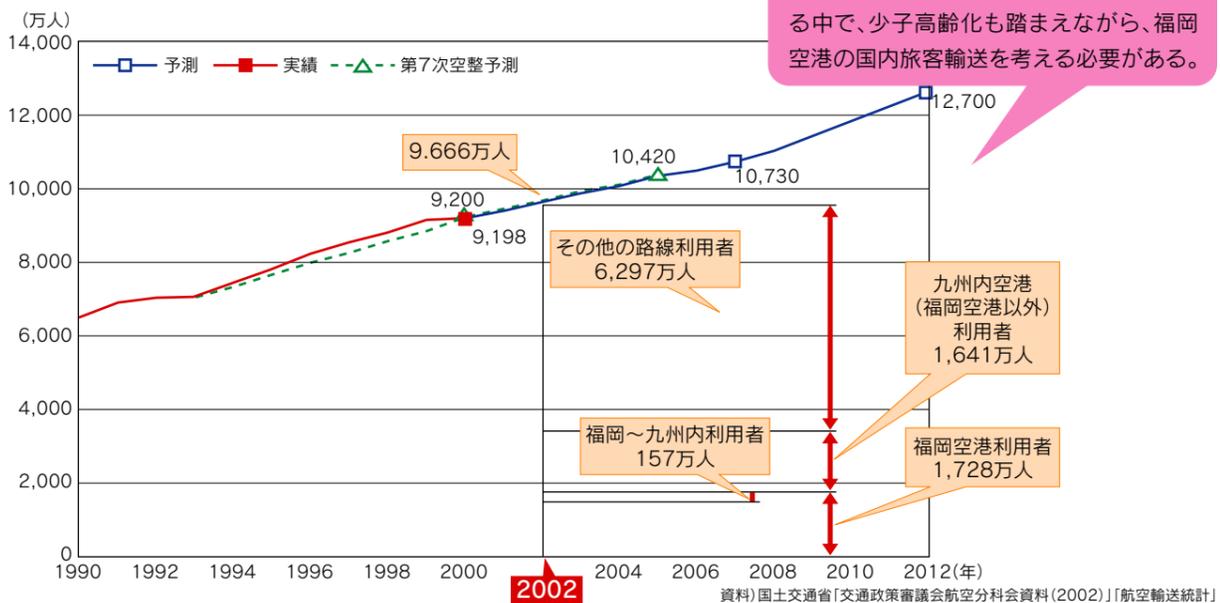
☆国内航空旅客は、社会情勢等の影響を受け、短期的な停滞も見られますが、長期的に見ると、増加傾向が続いており、他の交通機関の輸送量の伸びを上回っています。また、福岡空港の利用者数は、全国と同様増加傾向を示しており、九州内においては、全体の利用者の半数を占めています。

★これらの現状に対し、全国の国内航空輸送の将来需要について増加していく予測がされる中で、将来の少子高齢化も踏まえながら、福岡空港が今まで培ってきた幅広い国内旅客流動を今後とも維持発展していくことが必要です。

■今後の国内航空旅客輸送と福岡空港の考え方について



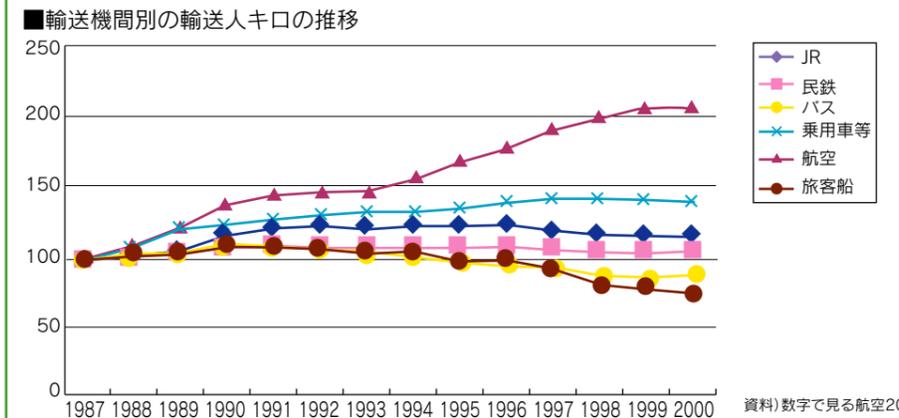
〈国内航空旅客輸送量予測〉



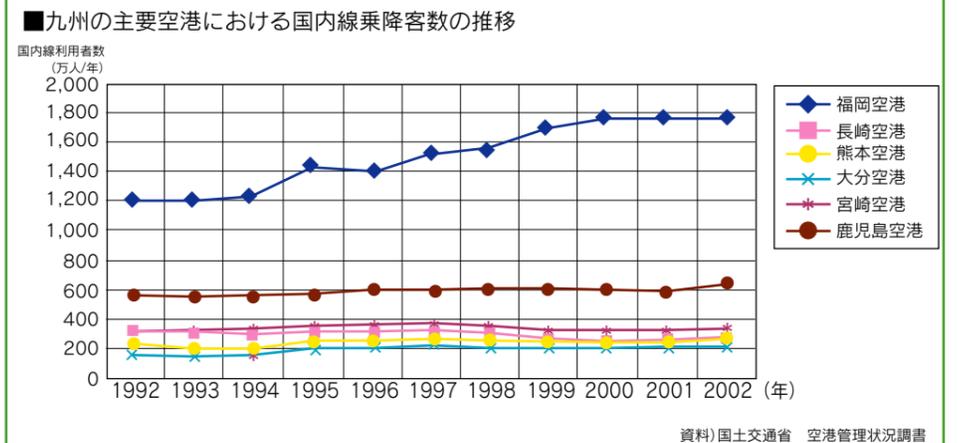
我が国の国内航空旅客需要は社会情勢に左右されながらも今後の伸びが予想される中で、少子高齢化も踏まえながら、福岡空港の国内旅客輸送を考える必要がある。

現状1 伸びてきた国内航空旅客

わが国の国内旅客輸送について、各輸送機関別での輸送人キロの推移を比較すると1987年(S62)を100とした推移は、航空輸送が最も大きな伸びを示しています。これは、国内の多様な人の広域交流を航空輸送が大きく伸ばしています。



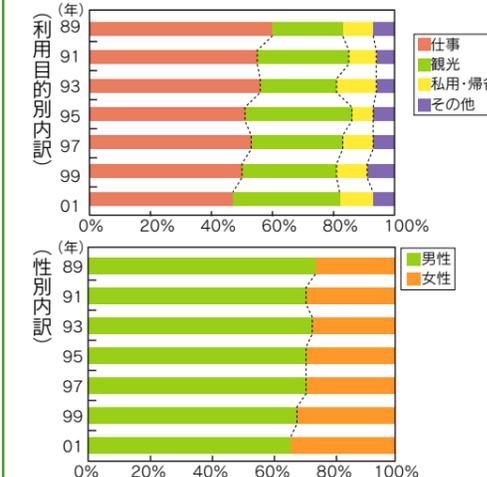
福岡空港の利用者数は、2000年(H12)には1,700万人を超え、九州内の各空港の利用者数の約半数を占めています。また、増加数についても、九州の主要空港の中で最も大きくなっています。



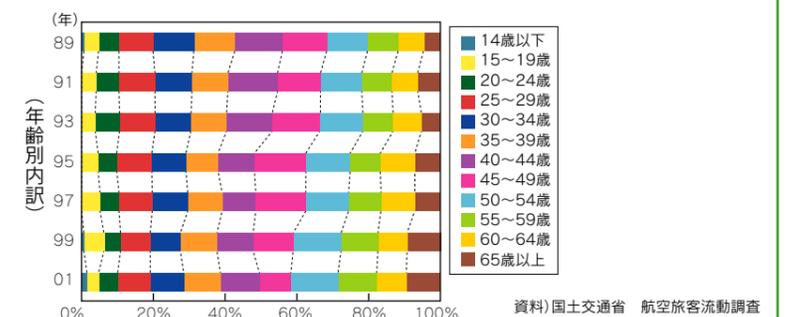
現状2 変化する日本の国内航空旅客

福岡空港における利用者の状況を見ると、利用目的では観光目的が、利用者では高齢者と女性の割合が年々増えています。

■福岡空港における利用者の状況の推移



〈企業等インタビュー〉
●全国的にみて、50歳以上のいわゆるアクティブシニアと、30歳代の女性が旅行需要を牽引しています。(旅行社)



2. 地域の視点から見た福岡空港

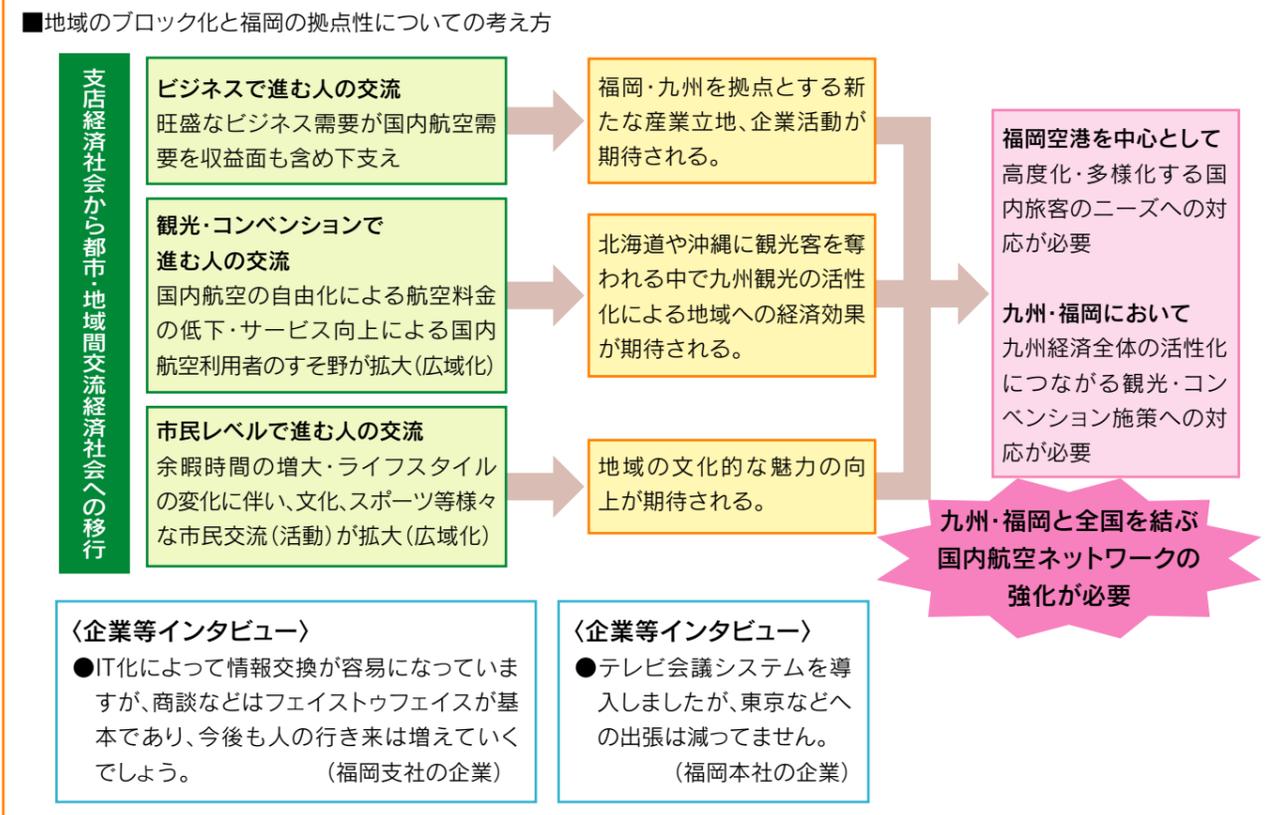
2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3 観光・コンベンションで進む人の交流
現状4 ビジネス(企業、行政機関等)で進む人の交流
現状5 市民レベルで進む人の交流

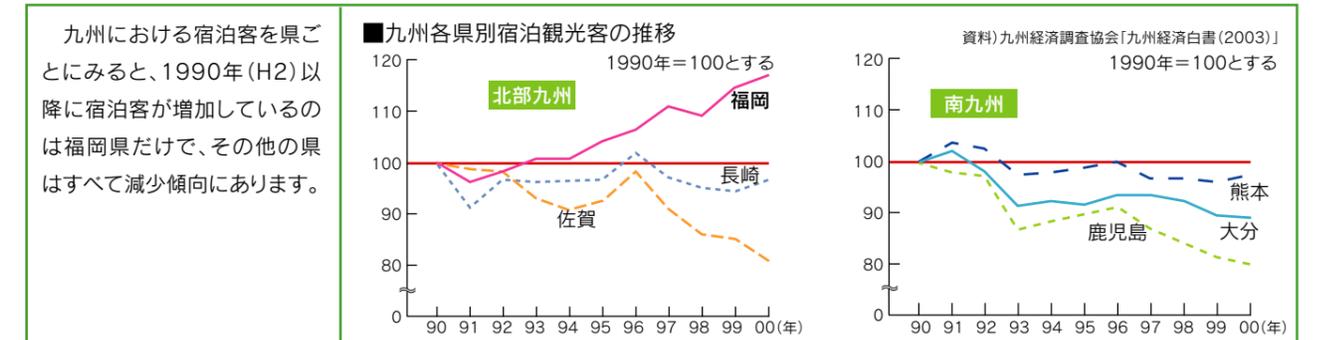
課題2 九州経済全体の活性化につながる観光・コンベンション施策の強化に対応していく必要があります。
課題3 高齢化、多様化する国内旅行のニーズへ対応した国内航空ネットワークを形成していく必要があります。

☆:現状 ★:課題

☆福岡で近年に大規模な都市型集客施設の開業やコンベンション施設の整備などが進んだことで、福岡への観光客は近年増加傾向を示しています。
 ☆福岡に企業の本・支店が集中することにより、三大都市圏や九州域内でのビジネスの交流が盛んで、経済が停滞する中においても、フェイストウフェイスの交流は活発です。
 ☆人々の国内旅行のニーズは多様化しながら年々高まっています。旅客の属性を見ると女性や高齢者の増加が見られ、少子高齢化社会が進む中においても、市民レベルでの人の交流は進むものと考えられます。
 ★これらの現状に対し、今後も、観光、業務、文化活動など人々の旅行目的が多様化していく中で、これらのニーズに的確に対応していくため利便性の高い国内航空ネットワークの形成を進めていく必要があります。
 ★また、九州経済全体の活発化のためには、地域経済の波及効果が大きい集客産業の拡大が必要で、観光、コンベンション施策の強化が具体化しつつあり、それらへの対応が必要です。



現状3 観光コンベンションで進む人の交流



九州への宿泊観光客数は横ばいの状況で、1人あたりの観光消費額も全体的に低下傾向にあるため、全体の観光消費額は伸び悩んでいます。

■九州の入込観光客1人当たりの観光消費額 (単位:円、%)

	1990	1995	2000	1995/90	2000/95
福岡	4,537	4,338	4,436	△4.4	2.3
佐賀	3,240	3,653	3,412	12.8	△6.6
長崎	8,294	9,808	9,297	18.3	△5.2
熊本	7,351	6,946	5,302	△5.5	△23.7
大分	5,181	5,340	5,096	3.1	△4.6
宮崎	8,594	9,800	8,121	14.0	△17.1
鹿児島	25,797	27,460	26,298	6.4	△4.2

注)右表で佐賀県の1990年は年度。鹿児島県は県外宿泊客。各県で集計方法が異なるため、県間の単純比較はできません。

資料)日本観光協会「全国観光統計」、各県観光統計

現状4 ビジネス(企業、行政機関等)で進む人の交流

福岡県に立地している企業では、九州における幅広い統括機能を担って、東京や九州域内における人の動きが非常に活発になってきています。

■福岡に立地している事業所における出張頻度

〈企業等インタビュー〉
 ●ビジネス旅行は、今後とも減少する要因はないため増加傾向は続いていくと考えています。将来的にはビジネス利用の比率をあげていきたいと考えています。(国内エアライン)

資料)新福岡空港調査会「福岡空港の地域・経済等への影響調査(アンケート調査編)」(2003年3月)

現状5 市民レベルで進む人の交流

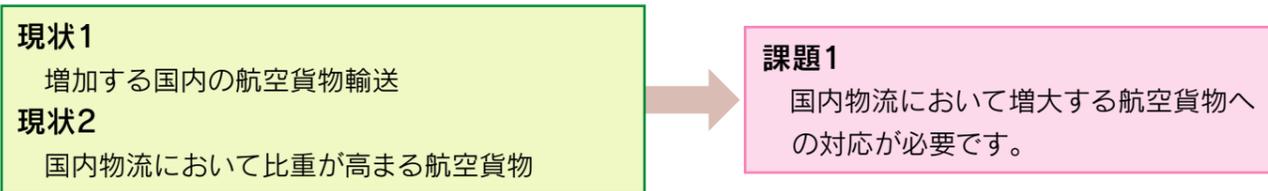
福岡市を中心として様々なスポーツ・文化活動が行われており、人の交流が拡大・広域化しています。

- 演劇 博多座…1999年(H11)に開業した博多座は、西日本有数の演劇専用の劇場。福岡シティ劇場…1996年(H8)に開業した複合商業施設「キャナルシティ博多」に設置されました。
- プロ野球・サッカーJリーグ…全国各地への移動を繰り返すプロ野球やJリーグは、航空機を中心とした利便性に優れた福岡をホームタウンとし、地域の魅力を高めています。
- コンサート…アクロス福岡やマリンメッセ福岡などの大規模なホールが整備され、海外の著名な音楽家などの福岡公演が催されるなど、世界の多様な文化に親しむ機会が増えました。

2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

国内での多様なモノの交流



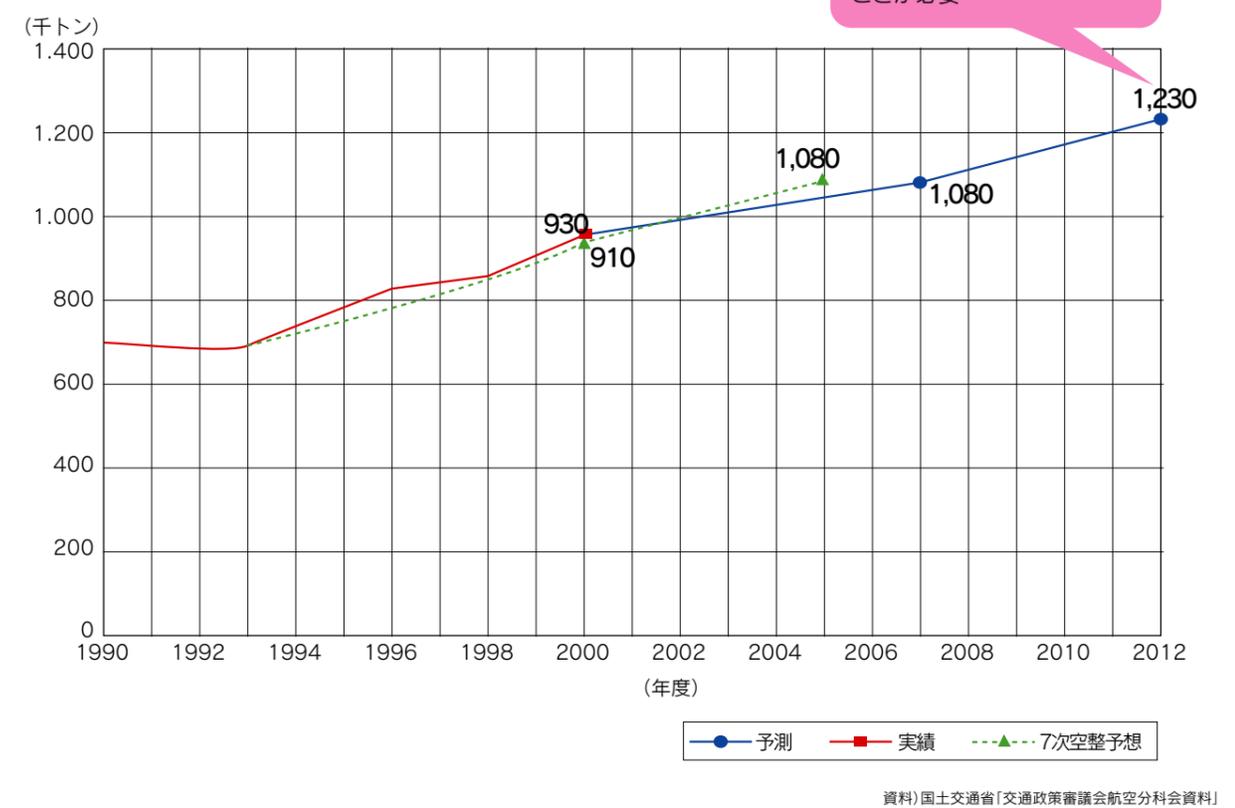
☆全国の空港の航空貨物取扱量は増加傾向が続いており、福岡空港においても同様の伸びを示し、全国で3番目の貨物取扱量となっています。

☆輸送機関別の国内貨物輸送トンキ口を比較すると、1975年(S50)以降では航空が著しく伸びています。

★これらの現状に対し、国内物流において、速くて利便性の高い航空貨物輸送は、今後も増加していくことが見込まれます。その中で、充実した国内航空ネットワークを持つとともに、利便性の高い道路、鉄道等のフィーダー輸送機能を持つ福岡空港において、増大する国内航空貨物への対応が必要です。

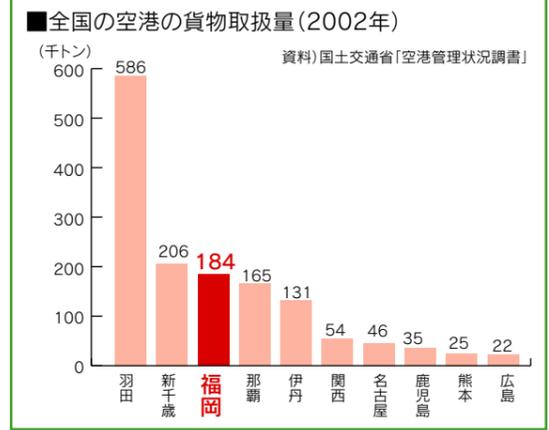
■我が国の国内航空貨物輸送量の予測

我が国の国内航空貨物需要は今後も伸びが予想される中で、福岡空港における国内航空貨物への対応を考えることが必要

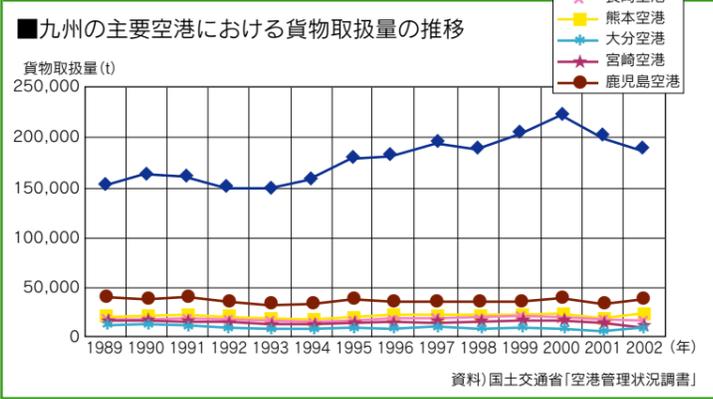


現状1 増加する国内の航空貨物輸送

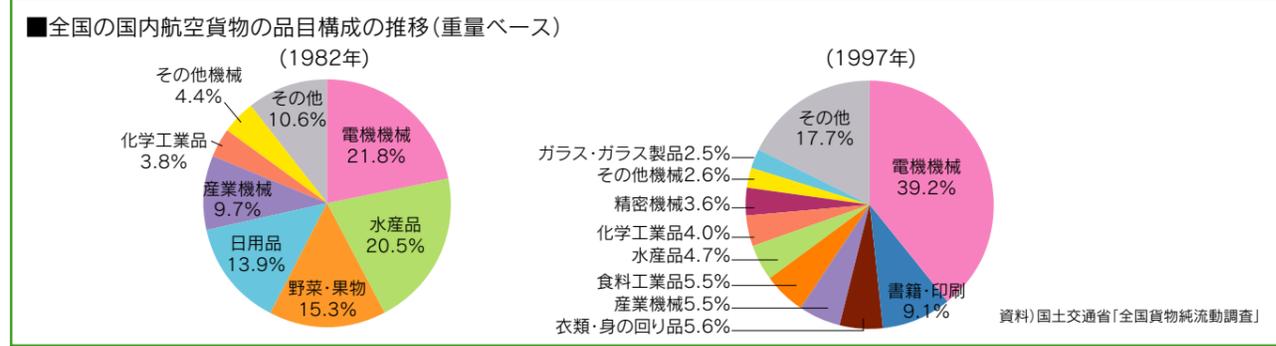
全国の各空港の貨物取扱量を比較すると、福岡空港は全国で3番目の取扱量となっています。



福岡空港の貨物取扱量は、近年、停滞傾向にあるものの1989年(H1)以降、増加傾向を示しており、九州内の国内航空貨物取扱量の大半を福岡空港が担っています。

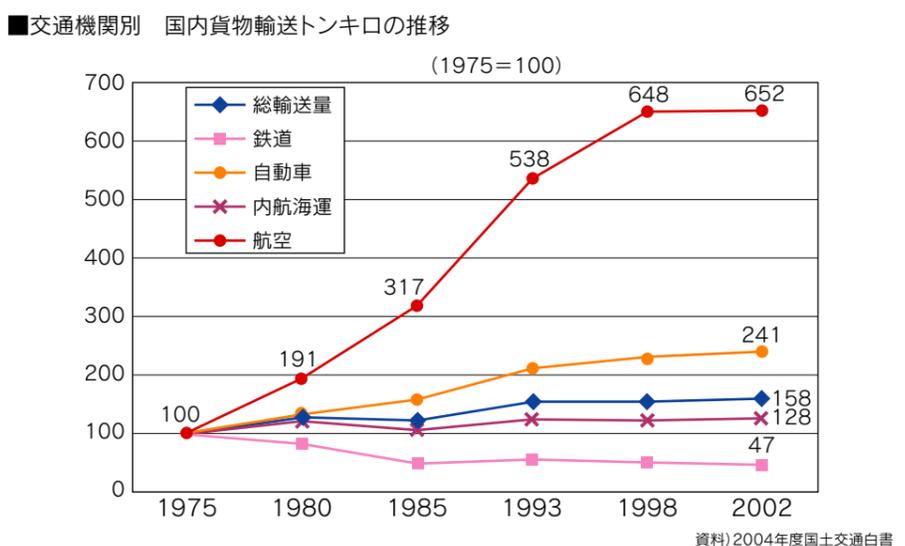


国内航空貨物の品目は、電気機械が増加するとともに、書籍・印刷物、衣服等が大きく増加するなど品目も多様化しています。



現状2 国内物流において比重が高まる航空貨物

国内貨物輸送における輸送機関別(トンキ口)の推移を見ると、1975年(S50)以降、航空の輸送量が最も大幅に伸びており、2002年(H14)には、約6.5倍となっています。



〈企業等インタビュー〉
●貨物の取り扱いは、今後、爆発的に伸びることは期待していませんが、増加傾向は続いていくと考えています。(国内航空会社)

福岡空港の現状と課題

福岡空港の現状と課題

2. 地域の視点から見た福岡空港

- 現状3 地域の産業を支える航空輸送
- 現状4 進化する国内航空輸送
- 現状5 市民生活を支える航空輸送

課題2
九州の産業・経済の発展のためには、福岡空港の持つ国内航空ネットワークの活用、充実と貨物輸送機能の拡充が必要です。

課題3
市民生活をさらに豊かにするためには、国内航空輸送の活用が必要です。

☆:現状 ★:課題

☆九州地域の主要空港の航空貨物は、積出貨物では水産物、野菜や植物等の農産物、機械部品の割合が高く、到着貨物では機械部品、書類・印刷物、製造工業品の割合が高くなっています。

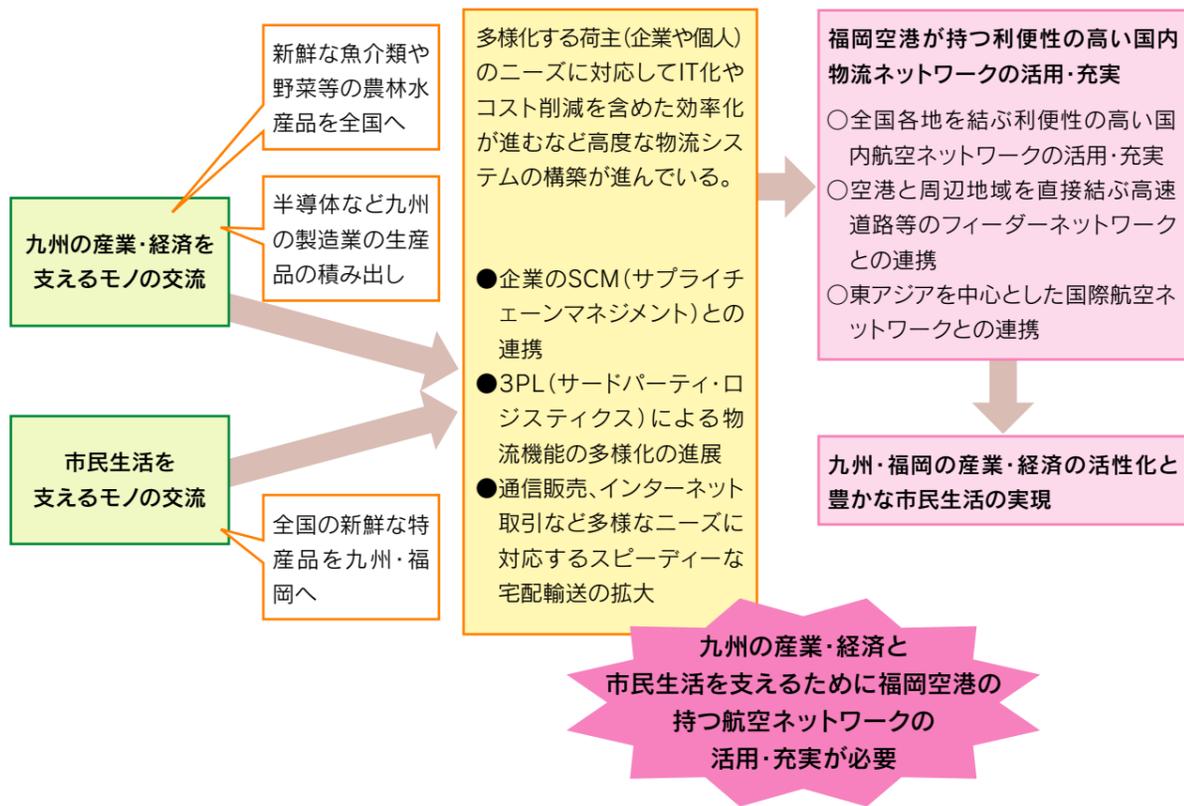
九州の主要産業である半導体製造産業等を中心とした製造業や農水産業の出荷が多く、航空輸送が九州の産業を支える一翼を担っています。

☆水産物や農産物の輸送は、新鮮な状態で全国各地の特産品を味わうことができ、市民の多様な食文化を支えています。

★これらの現状に対し、今後も九州の産業・経済を支えていくために、情報化・高度化などより一層の利便性の高い国内物流システムの充実が必要です。それには福岡空港が持つ国内航空ネットワークの更なる活用、充実、更には深夜の時間帯を利用した貨物専用輸送のあり方の検討が必要です。

★また、全国各地の生鮮品やスピーディな宅配便の利用など、多様なニーズに対応するために、国内航空輸送の活用が必要です。

国内航空貨物の考え方

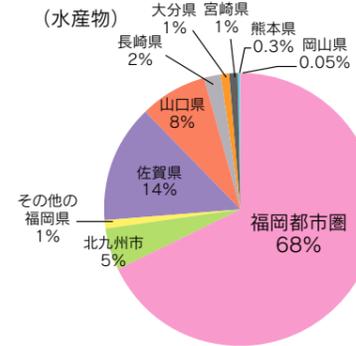
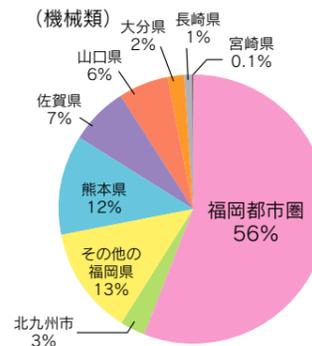


2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3 地域の産業を支える航空輸送

福岡空港から発送された国内貨物の品目の構成について見ると、機械で56%、野菜類では31%、水産物では68%が福岡都市圏発となっています。また、その他北部九州の各県発の貨物も多くなっています。

福岡空港から発送された製造業製品の荷送人所在地構成



資料)国土交通省「航空貨物流動調査」

〈深夜貨物便〉(新聞報道より)

- 佐賀空港では、羽田との間で2004年7月より旅客機の貨物室を利用した深夜貨物便が2往復/日で運航している。2006年1月より貨物専用機(1往復/日)への置き換えが予定され、新たに中部国際空港との間にも貨物専用機(1往復/日)の就航が予定されている。
- 熊本空港でも、羽田との間で2005年7月を目処に旅客機の貨物室を利用した深夜貨物便を1往復/日就航する計画が進んでいる。宅配便や生鮮食料品などの取扱を見込んでいる。

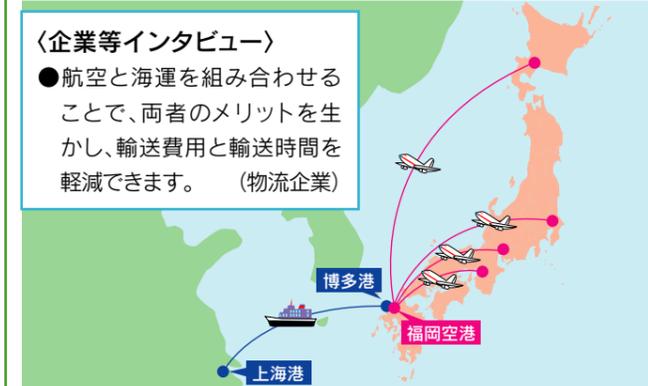
現状4 進化する国内航空輸送

迅速な航空輸送のメリットを生かし、陸上輸送や海上輸送だけでは不可能な、新たな輸送サービスが行われています。

航空と海運が連携した物流の事例

〈企業等インタビュー〉

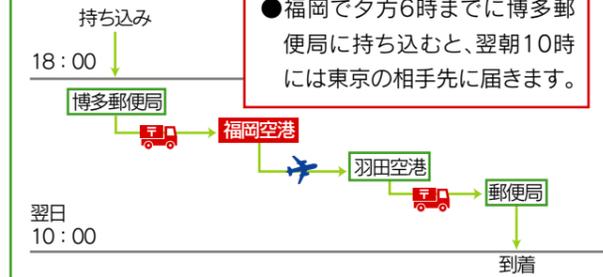
- 航空と海運を組み合わせることで、両者のメリットを生かし、輸送費用と輸送時間を軽減できます。(物流企業)



郵便局の「モーニング10」サービスの事例

〈モーニング10〉

- 福岡で夕方6時までに博多郵便局に持ち込むと、翌朝10時には東京の相手先に届きます。



現状5 市民生活を支える航空輸送

航空輸送によって、遠方の食材などを新鮮なまま食することが可能になりました。

全国との間で新鮮な食材などの航空輸送の事例



福岡と東京や北海道などとの間で、食材などがお互いに新鮮なまま輸送されています。

2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

地域と全国を連携する交通体系の動向

現状1
進む国内航空ネットワークの向上

現状2
変化する国内航空事情

課題1
羽田空港再拡張、新規空港整備等による国内航空ネットワークの向上による国内航空需要への対応が必要です。

課題2
航空自由化、新規航空会社の参入等による航空運賃の弾力化、小型多頻度化等への対応が必要です。

☆:現状 ★:課題

☆日本における国内線の運航便数は、需要の高まりとともに幹線やローカル線ともに大幅に伸びていますが、路線数は近年、減少傾向が続いており、1路線当たりの運航回数が増加しています。

また、今後の羽田空港の再拡張による羽田路線の便数の増加、さらに、神戸空港、静岡空港等の新設による路線開設が期待されています。

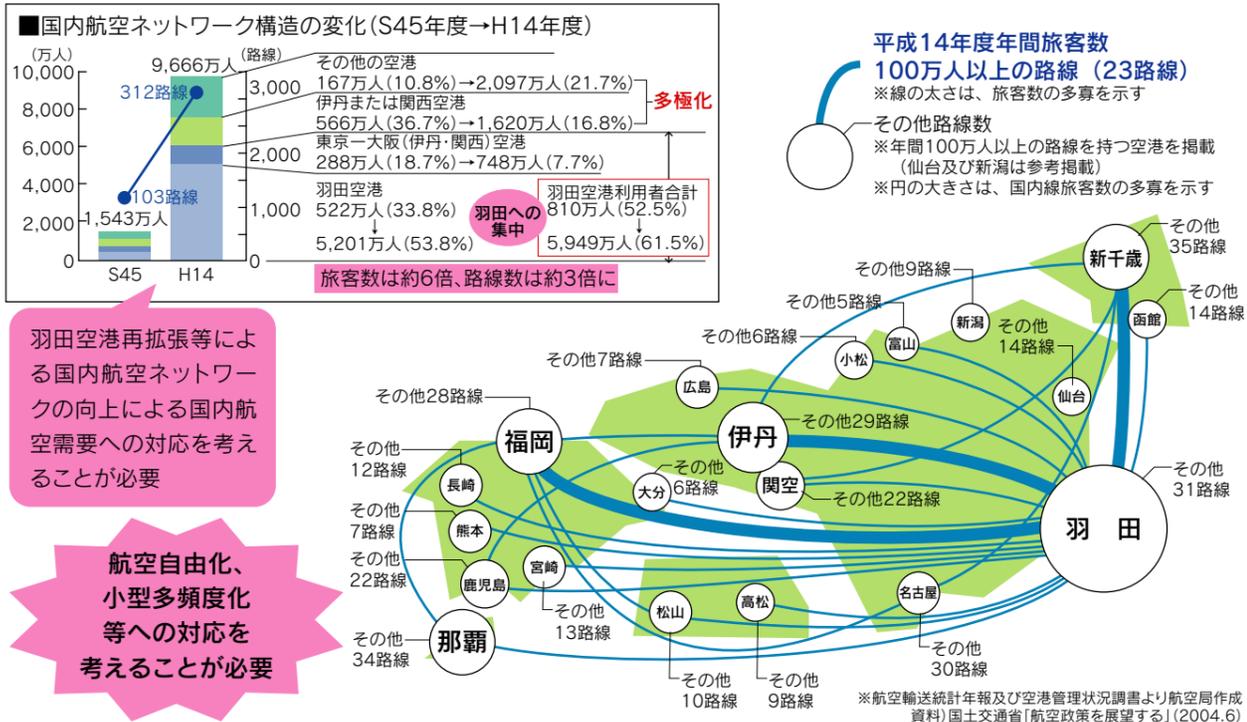
☆羽田～福岡線を考えると、近年、格安料金で運航される新規航空会社の参入によって新たな需要が掘り起こされ、旅客数が他路線に比べ大幅に伸びています。

日本の航空路線における平均提供座席数は、世界に比べ全般的に多く、特に福岡～羽田路線は最も大きな路線の一つとなっていますが、羽田空港の再拡張によって国内航空における小型多頻度化の可能性が考えられます。

★これらの現状に対し、羽田空港の再拡張や新規空港整備等により、国内航空ネットワークが変化し、福岡空港もその影響を受けることが予想され、増加が予想される国内航空需要への対応が必要です。

★今後、航空の自由化や新規航空会社の参入等による航空運賃の変化、また、需給ひつ迫の緩和による航空機材の小型化と多頻度化等への対応について福岡空港においても考えていく必要があります。

国内航空ネットワーク構造の変化と対応について



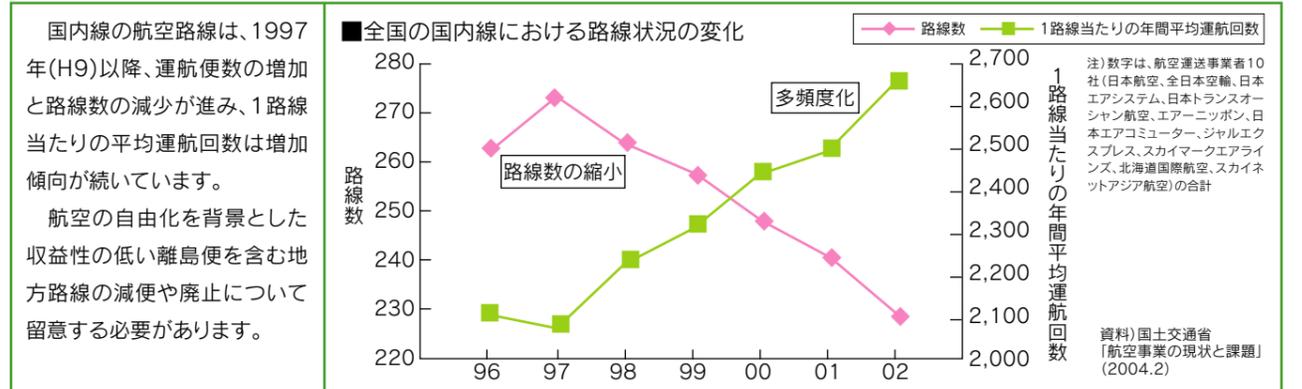
現状1 進む国内航空ネットワークの向上

羽田空港の再拡張事業をはじめ、福岡空港への就航を予定した国内空港整備が進んでおり、新たな需要が創出されると考えられます。

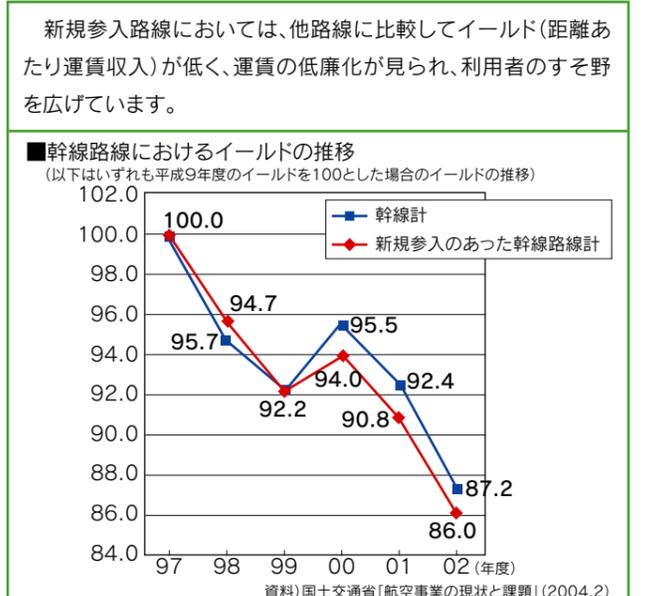
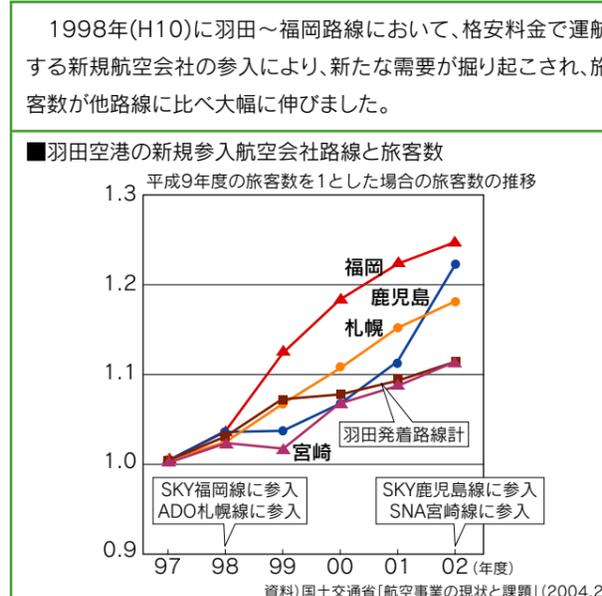
■福岡空港への影響が予想される主な国内空港整備

空港名	供用予定	摘要 (将来需要予測)
神戸空港	2006年2月16日	1日の発着回数60回(2010年度) うち福岡便6回/日
静岡空港	2009年春	国内線110万人、国際線9万人(開港後10年) うち福岡便24万人/年
羽田空港再拡張	2009年	全発着便1.4倍 うち羽田～九州発着便数2.2～2.9万回/年の増加
横田飛行場	—	民間航空利用 国内線 260万人/年(2015予測)
百里飛行場	—	航空需要予測 約81万人(共用化して開港時) (就航予定路線一北海道・大阪・福岡・沖縄)

資料)各空港HP、国土交通省「東京国際空港再拡張に伴う経済波及効果調査報告書」(2003.6)



現状2 変化する国内航空事情



2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3
強化される地域内の交通ネットワーク

現状4
航空輸送と旅客ニーズ

現状5
高速交通ネットワークの要としての福岡空港

課題3
福岡の国内拠点機能の向上のためには、福岡空港が持つ地域内交通体系との密接な連携を活用、充実していくことが必要です。

課題4
多様化する国内旅客ニーズに対応した航空サービスの提供が必要で。

☆:現状 ★:課題

☆九州における、鉄道や高速バスなどの陸上交通のネットワークは福岡都心を中心に形成されており、九州新幹線の開業は福岡市への利便性を更に強めていくものと思われます。

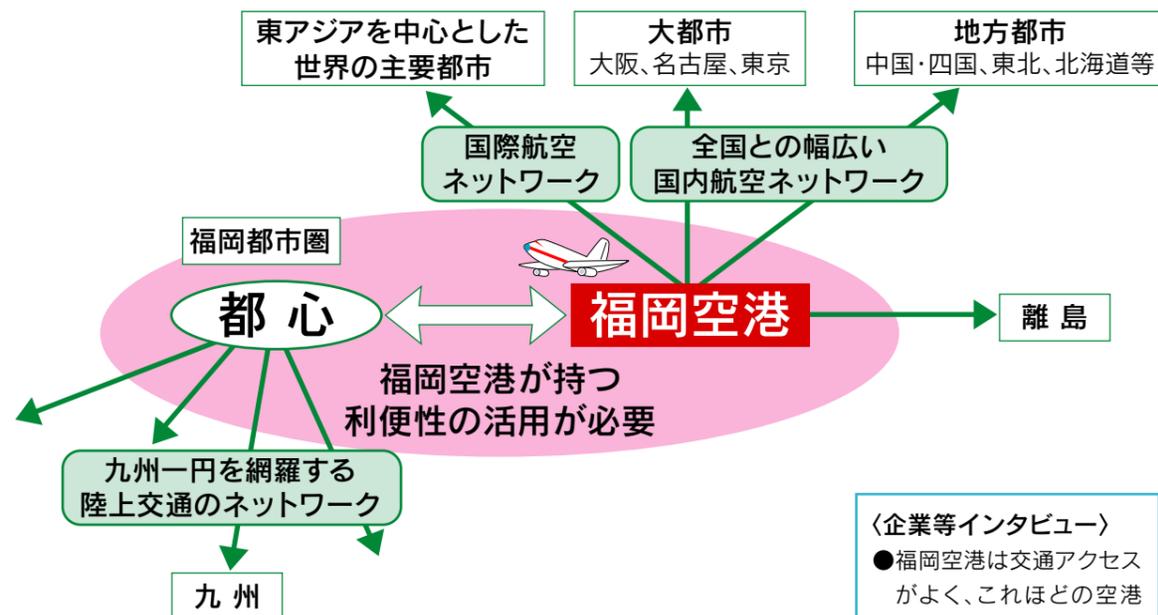
★この現状に対し、福岡の国内拠点機能の向上のためには、福岡市が持つ九州域内の交通ネットワークと福岡空港が持つ全国との幅広い航空ネットワークとの密接な連携を活用、充実していく必要があります。

☆福岡空港における時間帯別の発着回数は、朝から夕刻までの広い時間帯で20回/時を超えていますが、旅客の利用したい時間帯は、朝と夕に集中しており、旅客ニーズと供給とが必ずしも一致していません。

☆福岡空港は全国との幅広いネットワークを形成しているため、九州の他の空港から就航していない大都市圏以外の地方都市との交通においては、福岡空港が九州内の幅広い地域からの需要を支えています。

★この現状に対し、今後、目的、時間、方面など一層多様化していく国内航空旅客ニーズに対し、福岡空港においては充実した交通結節機能を生かしながら、幅広い航空サービスの提供を行っていくことが必要です。

国内航空ネットワーク構造の変化と対応について

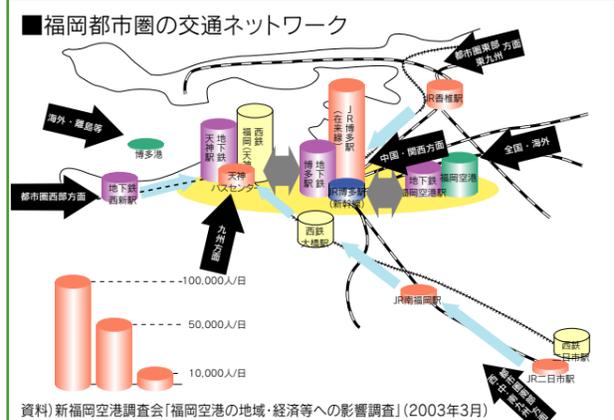


〈企業等インタビュー〉
●九州では交通網が福岡を中心としている関係上、企画の上では発着のいずれかを福岡空港にすることが多くなっています。(旅行社)

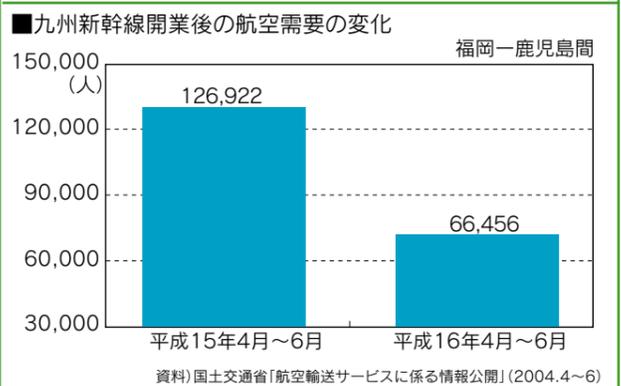
〈企業等インタビュー〉
●福岡空港は交通アクセスがよく、これほどの空港は他にありません。
●どこに行くにもネットワークがよく、地元企業にとっての強みです。(福岡本社の企業)

現状3 強化される地域内の交通ネットワーク

福岡市には九州の主要なターミナルが集中しており、こうした陸海空のターミナルが近接する優位性に注目する必要があります。

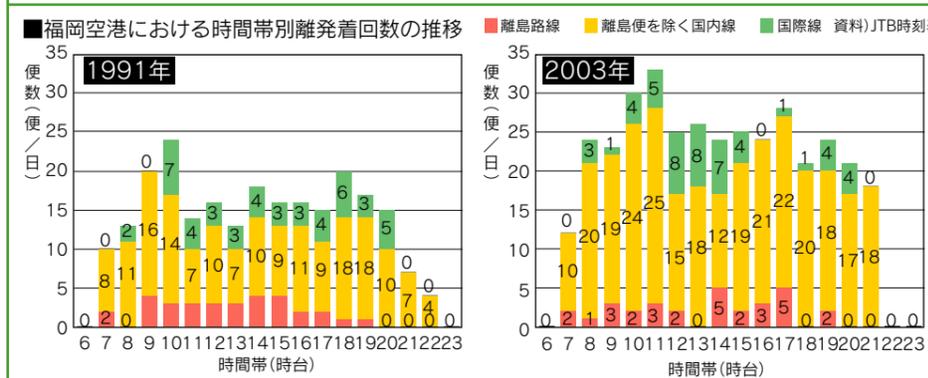


九州新幹線開業前後の航空輸送人員を比較すると、福岡ー鹿児島間では開業後の輸送人員は開業前の約52%にあたる約6万6千人とされており、関連する高速交通網整備に留意する必要があります。



現状4 航空輸送と旅客ニーズ

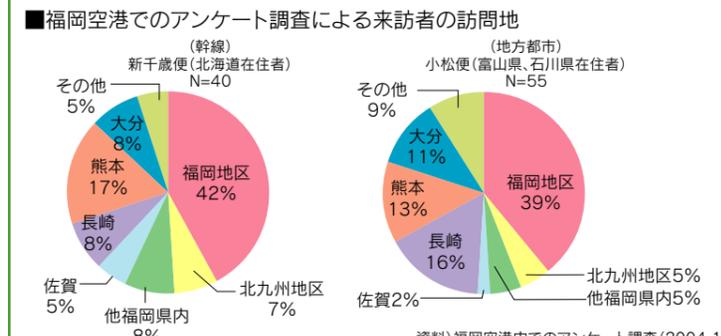
福岡空港における時間帯別の離発着回数の推移を見ると、1991年(H3)には20回を超える時間帯が朝の1時間しかありませんでしたが、2003年(H15)には朝から夕方までに広がりました。



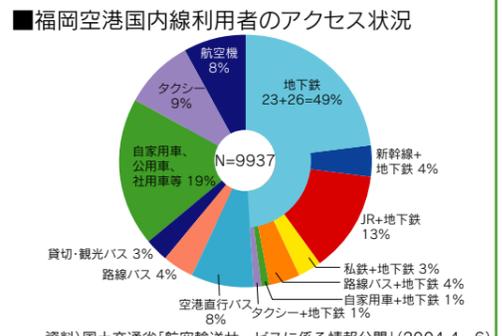
〈企業等インタビュー〉
●東京～福岡路線は9～10時台に大きな需要のピークがあり、それ以外の時間帯の需要は比較的少いようです。(国内航空会社)
●日帰り出張が可能になる朝早い便が少ないようです。(福岡本社の企業)

現状5 高速交通ネットワークの要としての福岡空港

福岡空港での国内線利用者アンケートによると、福岡空港への来訪者の訪問地は、福岡都市圏が中心となっていますが、北部九州全体に広がっています。



福岡空港での国内線利用者アンケートによると、福岡空港までのアクセスには、地下鉄をはじめ、鉄道、道路等の多様な交通手段が利用されています。

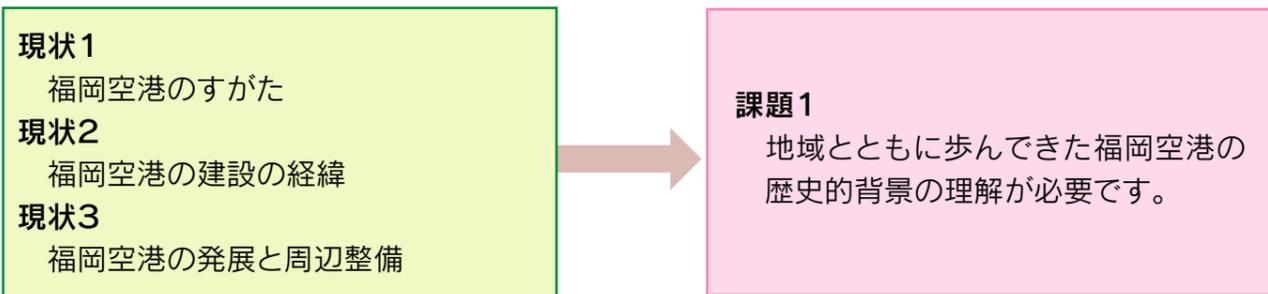


2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

3) 福岡空港の歴史と地域経済・市民生活への貢献

福岡空港と空港周辺地域のこれまでの歩み



☆福岡空港は、1944年に旧陸軍が民有地を接収して作られ、終戦後も引き続き米軍が接収して板付飛行場となりました。1972年に米軍から返還され、国が設置・管理する福岡空港となりました。

☆周辺地域の航空機騒音に対し、航空機騒音防止法(*)に基づく騒音対策が実施されるとともに、最高裁判決で「騒音被害は国の諸対策で軽減されているが、なお受忍限度を超え、人格権が侵害されている。」と損害賠償請求が一部認容されました。

☆地元の協力の下で、ターミナルや地下鉄などの施設整備が進められてきました。

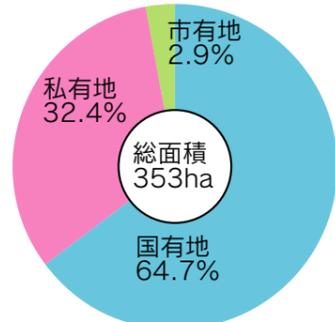
* 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律

現状1 福岡空港のすがた

■福岡空港施設の概要

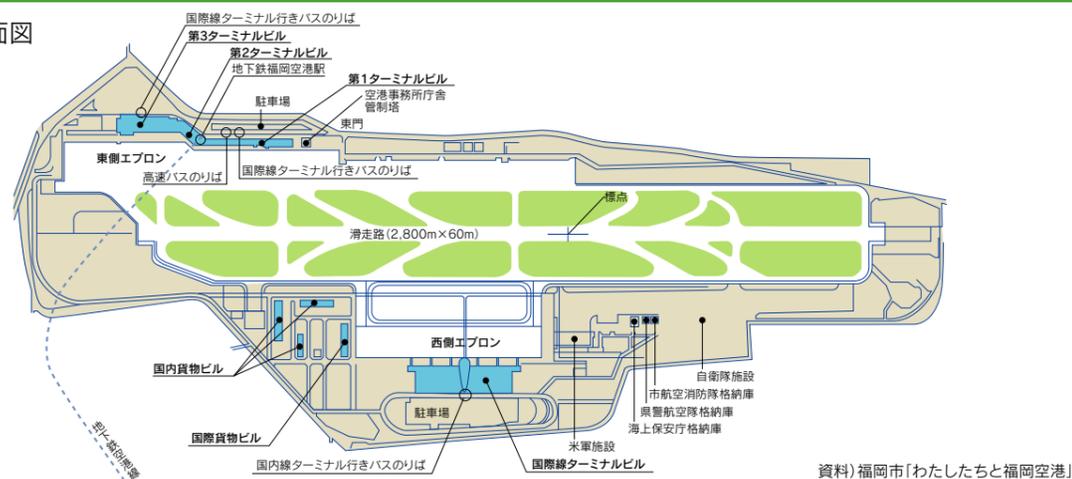
空港の種類	第二種空港(空港整備法)
設置・管理者	国土交通大臣
滑走路	2,800m×60m(1本)
エプロン	43バース
ターミナル	国内線第1～第3ターミナルビル、国際線ターミナルビル
貨物ビル	国内線貨物ビル、国際線貨物貨物ビル
駐車場	普通車930台、大型車18台(国内線) 普通車897台(国際線)

■福岡空港敷地割合



国土交通省大阪航空局福岡空港事務所「福岡空港の概要」より

■福岡空港平面図



現状2 福岡空港の建設の経緯

1944(昭和19)年 2月	旧陸軍席田(むしろだ)飛行場として建設に着手(民有地が接収される)。
1945(昭和20)年 5月	席田飛行場完成。
1950(昭和25)年 5月	米軍が飛行場接収、板付飛行場となる。
1950(昭和25)年 6月	米軍のF86戦闘機が二又瀬に墜落炎上。
1951(昭和26)年 4月	朝鮮戦争で板付飛行場は米軍の最前線基地となる。
1951(昭和26)年 4月	現在と同じ2,800mの滑走路が完成し、ジェット機の使用が可能となった。

■1950年頃の福岡空港



国土交通省 福岡空港事務所30年誌より

現状3 福岡空港の発展と周辺整備

1951(昭和26)年10月	国内線開設(東京～大阪～福岡)
1961(昭和36)年10月	福岡空港に初のジェット機就航
1968(昭和43)年 6月	九州大学工学部構内に米軍のF4ファントム戦闘機が墜落炎上。
1969(昭和44)年 4月	第1ターミナルビル供用開始。我が国初のボーディングブリッジを設置。
1971(昭和46)年 7月	土地引き渡し請求訴訟。
1971(昭和46)年 11月	土地引き渡し請求訴訟取り下げ。
1972(昭和47)年 4月	米軍より返還。運輸大臣の設置・管理する空港となる。
1972(昭和47)年 4月	航空機騒音防止法による特定飛行場に指定され、騒音対策が実施されることになる。
1972(昭和47)年 6月	土地賃貸借契約書及び協定書の締結。
1974(昭和49)年 4月	第2ターミナルビル供用開始。
1974(昭和49)年 8月	緩衝緑地帯として整備を行う第3種区域、移転補償を行う第2種区域、住宅防音工事を行う第1種区域が告示。
1975(昭和50)年 3月	山陽新幹線 岡山～博多間開通。東京～福岡線、大阪～福岡線減便。
1975(昭和50)年11月	住宅防音工事開始。
1976(昭和51)年 3月	福岡空港騒音公害訴訟が提訴。
1976(昭和51)年 7月	福岡空港周辺整備機構が設立。
1980(昭和55)年 2月	騒音軽減運航方式開始。
1981(昭和56)年 4月	国際線旅客ターミナルビル(第3ターミナルビル)供用開始。
1993(平成 5)年 3月	地下鉄乗り入れ。
1993(平成 5)年 9月	新第2ターミナルビル供用開始。
1994(平成 6)年 1月	福岡空港騒音公害訴訟最高裁判決「騒音被害は国の諸対策で軽減されているが、なお受忍限度を超え、人格権が侵害されている。」と損害賠償請求を一部認容。
1996(平成 8)年 6月	ガルーダインドネシア航空DC-10型機、離陸に失敗しオーバーラン後炎上。
1999(平成11)年 5月	新国際線旅客ターミナル供用開始。

■1971年の福岡空港



国土交通省 博多港湾・空港整備事務所資料より

■2004年の福岡空港

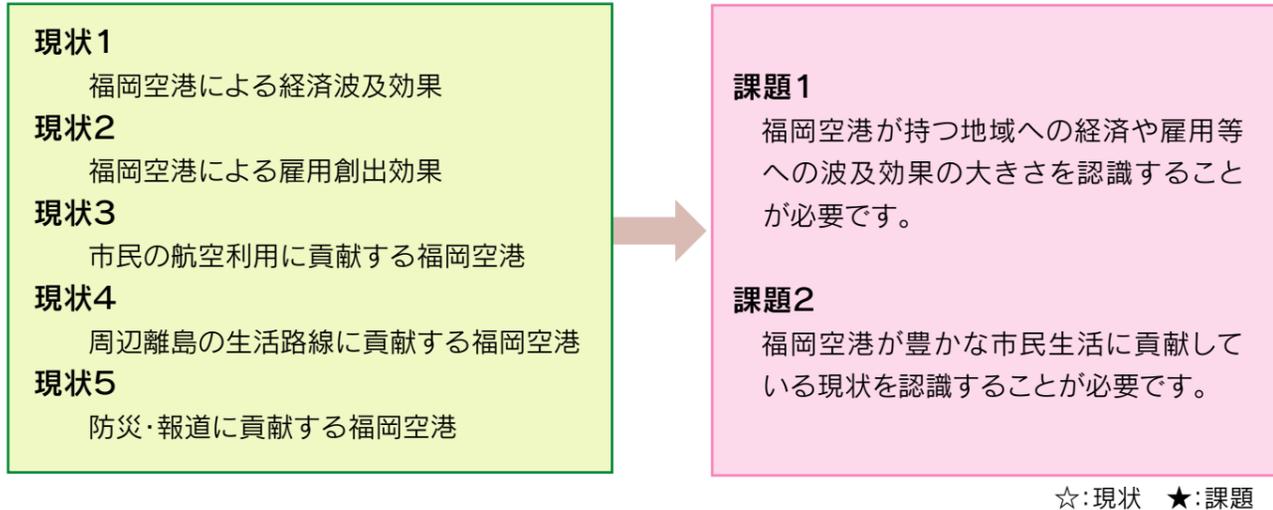


国土交通省 博多港湾・空港整備事務所資料より

2. 地域の視点から見た福岡空港

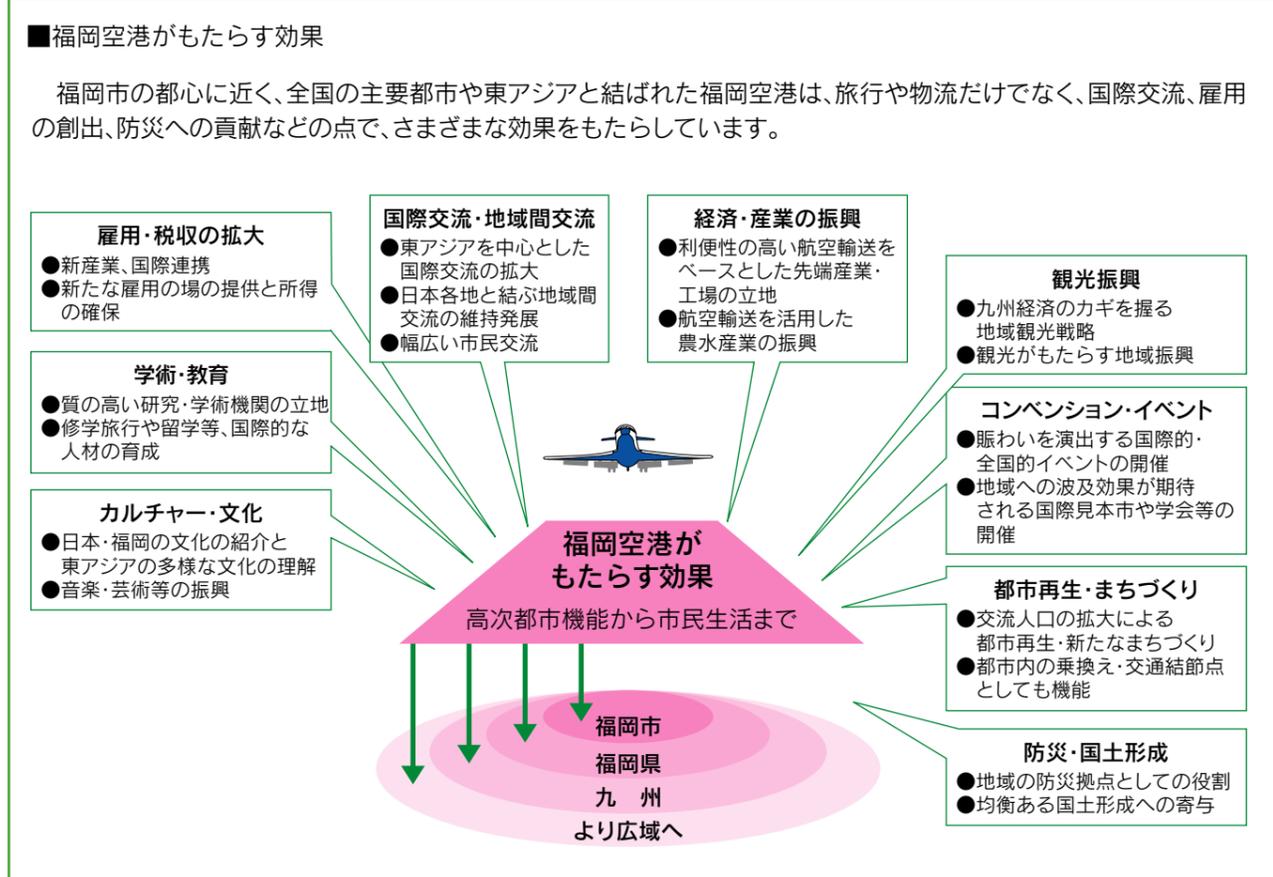
2. 地域の視点から見た福岡空港

地域経済と市民生活への貢献



☆:現状 ★:課題

☆福岡空港は、九州の中核都市機能を支え、高次都市機能から市民生活に至るまでの幅広い経済波及効果によって、福岡市内だけでなく、福岡県、九州の経済に大きく貢献しています。
 ☆福岡空港は、市民の航空利用や周辺離島等との連携、さらに防災・報道等さまざまな貢献をしています。
 ★福岡空港が持つ地域への経済や雇用等への波及効果の大きさと、豊かで安全な市民生活への貢献を認識する必要があります。



現状1 福岡空港による経済波及効果

福岡空港があることで、航空だけでなく、他の交通輸送、旅行関連サービスなどの生産活動が地域において行われています。これらの生産活動により誘発される関連産業の生産額、投資・消費の増加などによる波及効果を算定すると右の表のようになります。九州での経済波及効果は年間約8,000億円と試算されます。

福岡空港を通じて輸出・移出されるモノは海外への輸出額が年間約7,000億円、国内他地域への移出額(推計)が年間約8,000億円に及びます。

移輸出貨物のうち九州での生産額は合わせて年間約1兆4,000億円に及ぶと考えられます。

■福岡空港による経済波及効果 (億円)

	九州地方	福岡県	福岡市
経済波及効果額	7,913	6,555	3,337
うち運輸・通信業	3,760	3,286	1,595
サービス業	2,025	1,829	1,003
商業	285	312	161
製造業	509	209	97
その他	1,334	918	480
(うち日本人の観光消費の効果)	1,740	1,481	787
(うち外国人の観光消費の効果)	231	159	83
税込増加額	829	603	322

資料)九州経済産業局、福岡県、福岡市作成の2000年産業連関表と2003年度の福岡空港利用実績などに基づいて算出

■福岡空港からの輸出・移出 (億円)

生産地域	九州	福岡県	福岡市
輸出貨物価額 (福岡空港輸出総額=7,197億円)	6,321	2,145	297
移出貨物生産額(推計)	7,591	5,532	1,335
合計	13,912	7,677	1,633

輸出額は福岡空港税関支庁資料による(ただし、他の税関を経由して福岡空港より輸出される貨物は含まれていない)
 移出貨物生産額および各地域別配分額は、「航空貨物流動実態調査」「輸出入貨物に係わる物流動調査」などにより(株)UFJ総合研究所算定

現状2 福岡空港による雇用創出効果

福岡空港内では、航空会社や物販・飲食店をはじめ、様々な業種の関連事業所において約6,600人が勤務しており、地域にとって大きな雇用の場を提供しているといえます。

また、現状1でみた幅広い経済波及効果による雇用創出効果は福岡県で約33,000人、九州全体で約52,000人に及んでいます。

■福岡空港による雇用創出効果 (人)

	九州地方	福岡県	福岡市
雇用創出効果	51,689	32,772	18,717

資料)九州経済産業局、福岡県、福岡市作成の2000年産業連関表と2003年度の福岡空港利用実績などに基づいて算出

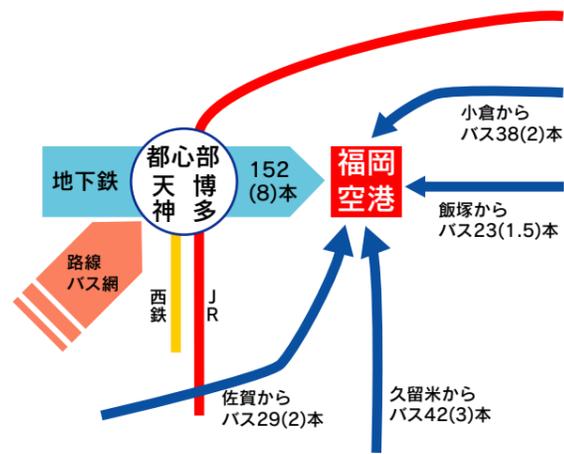
2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3 市民の航空利用に貢献する福岡空港

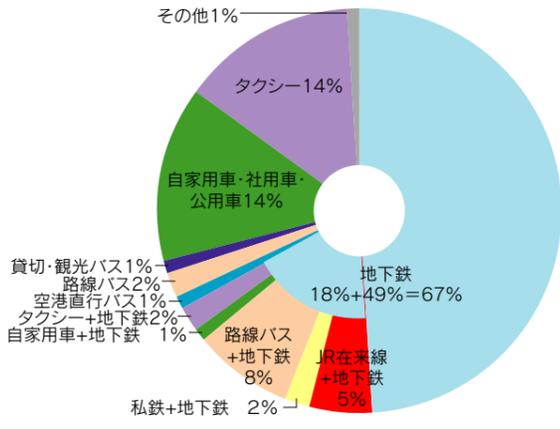
都心に近く、アクセスの利便性が高い福岡空港は市民の航空利用にとって便利なものとなっています。所要時間が短く(博多駅から5分、天神駅から11分)、運行頻度が高く、定時性に優れ、都心部において他の交通機関とも接続している地下鉄が乗り入れ、その他の多様な交通機関も選択できる福岡空港は市民の航空利用に貢献しています。

福岡空港への公共交通機関



福岡への平日の運行便数(片道)。()内は昼間1時間あたりの運行便数。資料)福岡空港ビルディングHP内の時刻表

福岡市内発旅行者の空港アクセス



資料)福岡空港国内線でのアンケート(2004.1)

航空輸送においても規制緩和が進んでおり、1998年にスカイマークエアラインズが新規参入した福岡～羽田線では、価格競争が促されるとともに利用者の利便性と選択の幅が増し、利用者が増加しています。新規参入を可能とする環境が、利用者の利便と選択の幅を広げています。

企業等インタビュー

●新規参入時には枠が今より少なく、スポットやカウンターの場合など課題も多いようです。(国内航空会社)

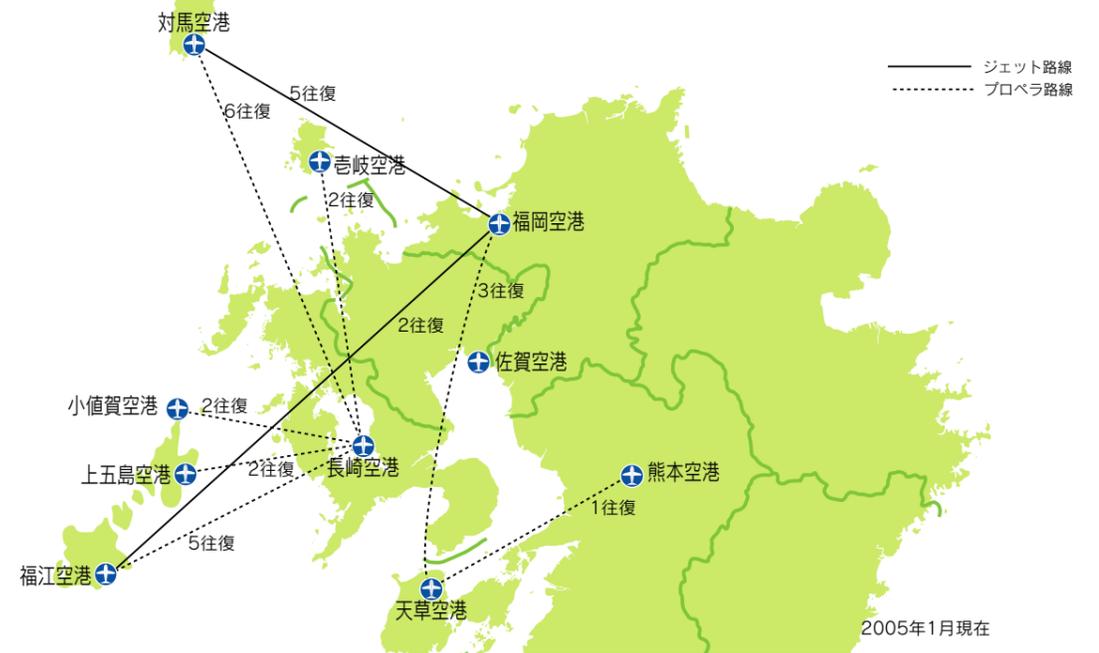
福岡空港及び周辺空港に関する新規航空会社

Table with 4 columns: 航空会社名, スカイマークエアラインズ, エアーネクスト, スターフライヤー. Rows include route status, aircraft, staff, and summary.

現状4 離島からの航空利用に貢献する福岡空港

福岡空港では対馬、五島といった離島や天草地域との路線も運航されており、これらの地域と福岡を結ぶ生活路線を維持するだけでなく、これらの地域と他地域とを結ぶ乗り継ぎの拠点としても利用されています。

福岡空港と離島・天草便



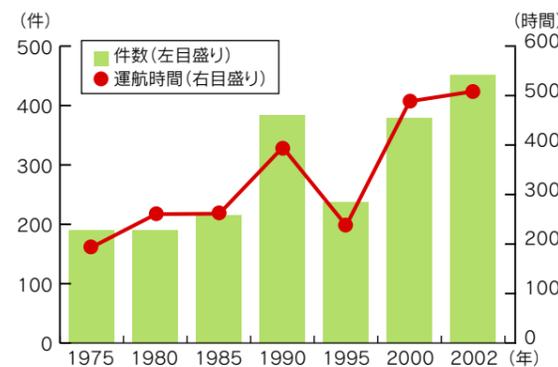
2005年1月現在

現状5 防災・報道に貢献する福岡空港

福岡空港では福岡市消防航空隊、福岡県警察航空隊、国土交通省九州地方整備局、海上保安庁第七管区海上保安本部のヘリコプターが運用されており、ヘリポートとしての機能によって周辺地域の安全で安心な生活に貢献しているほか、テレビ局・新聞社の報道ヘリコプターの利用で、地域への早く正確な情報提供にも貢献しています。

また、阪神・淡路大震災や新潟県中越地震の直後、被災した他の交通機関に代わって航空機がいち早く代替機能を担い復旧に貢献したことも空港の果たしている役割としてあげることができます。

福岡消防航空隊におけるヘリコプターの運用状況



資料)福岡市「福岡空港」関連基礎調査報告書

海上保安本部ヘリコプター



資料)第7管区海上保安本部HP

2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

4) 都市構造と都市環境に及ぼしている影響

都市構造に及ぼしている影響

現状1

福岡都市圏の中心に位置し、都心に近接した福岡空港

現状2

福岡空港周辺に集積する流通・生産機能

現状3

福岡空港の東部における市街地の形成

現状4

都心部の建築物への高さ制限

課題1

福岡空港が都市に近接し、アクセス利便性が高いことへの認識が必要です。

課題2

福岡空港周辺の流通機能の集積等の土地利用を十分認識することが必要です。

課題3

市街地の拡大や建築物の高さ制限等、福岡空港が周辺都市構造に及ぼしている制約についての認識が必要です。

☆:現状 ★:課題

☆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となっています。

☆福岡空港周辺には、博多港や高速道路のインターチェンジとの近接性も生かして、中枢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。

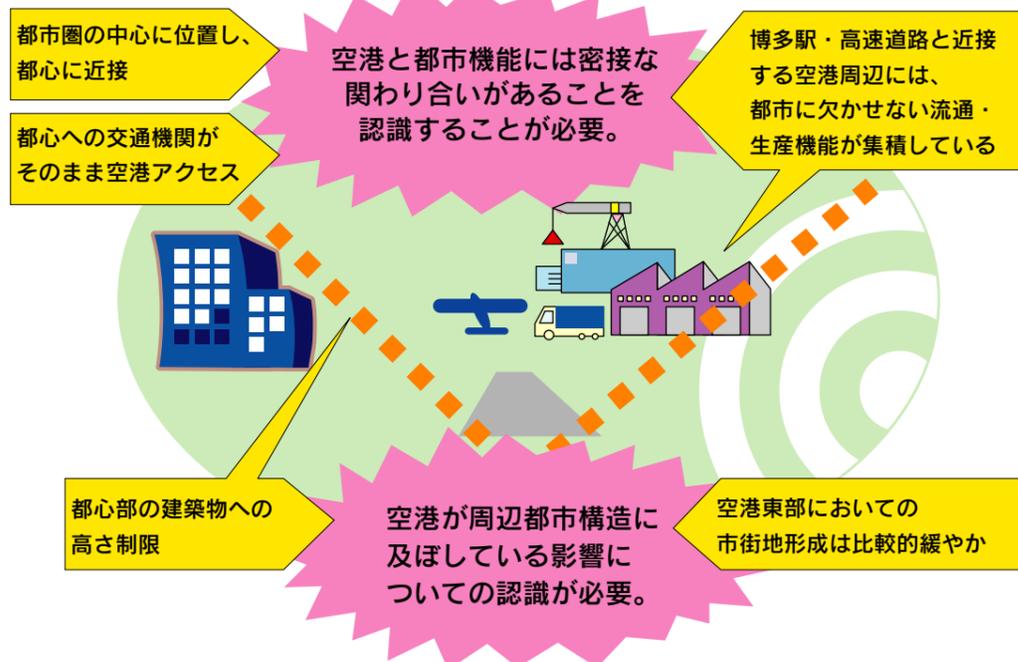
★福岡空港が都市機能と密接に関わり合いながら立地している現状への認識が必要です。

☆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。

★福岡空港が市街地形成、都市構造に与えている影響についての認識が必要です。

福岡空港が都市構造に及ぼしている影響

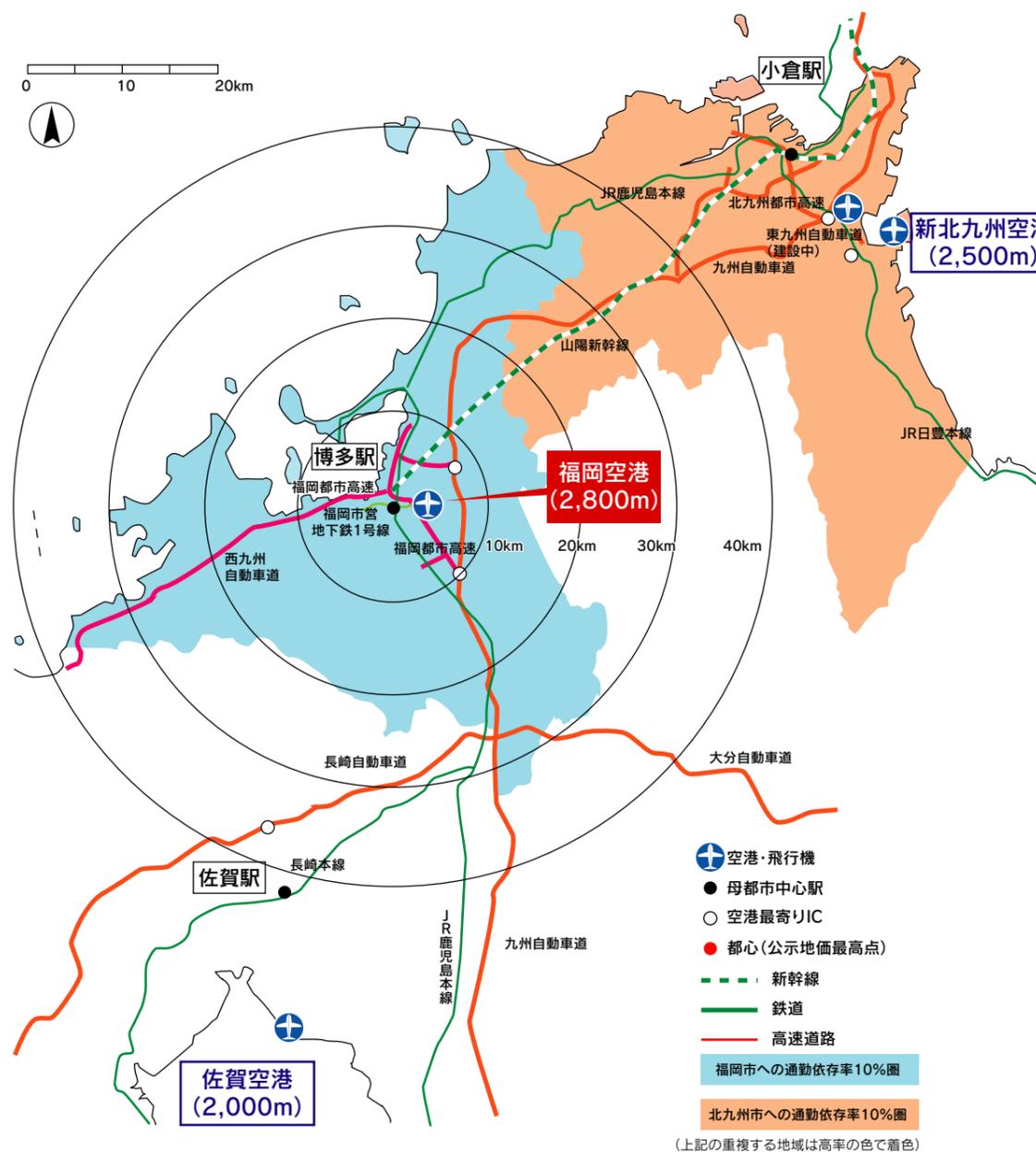


現状1 福岡都市圏の中心に位置し、都心に近接した福岡空港

都市と空港との関係について国内外の他都市と比較しました。福岡空港の特徴として、

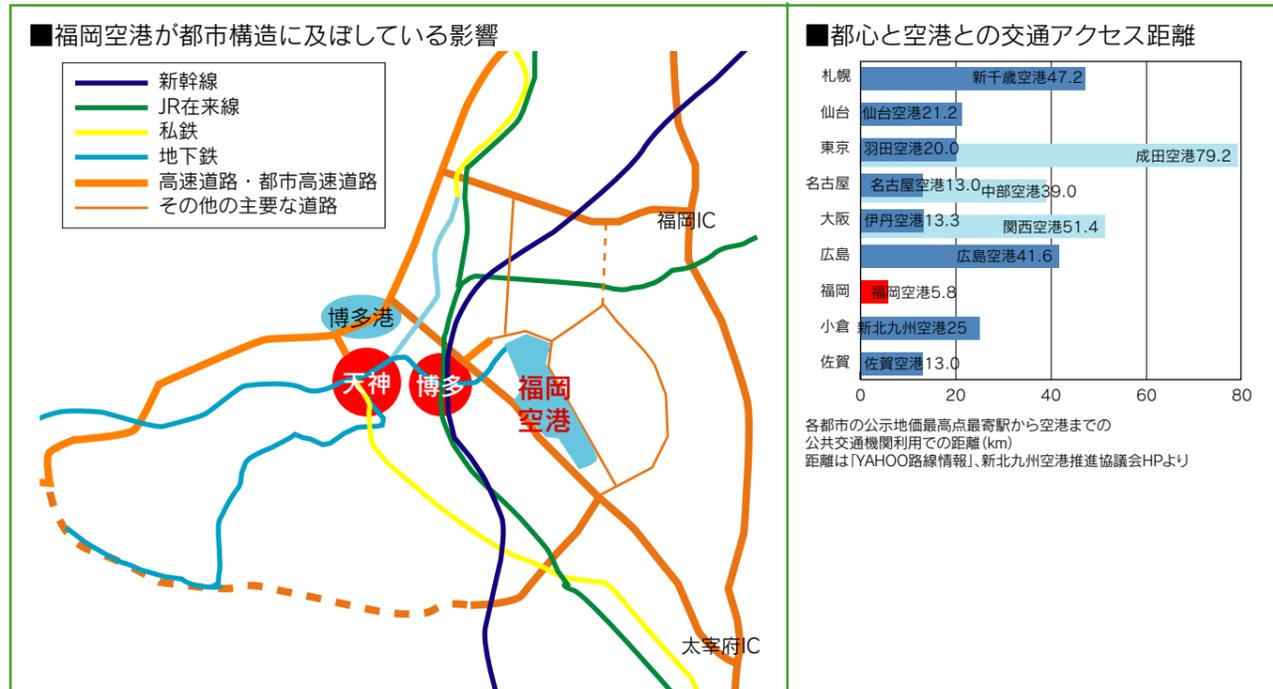
- 福岡都市圏の中心に立地している。
 - 都心に近接して立地している。
 - 母都市と周辺都市とを結ぶ交通基盤の結節点にあり、周辺都市からのアクセスがよい。
 - 鉄道・都市高速道路により都心と直結しており、母都市からのアクセスもよい。
- などの点があげられます。

都市と空港の関係

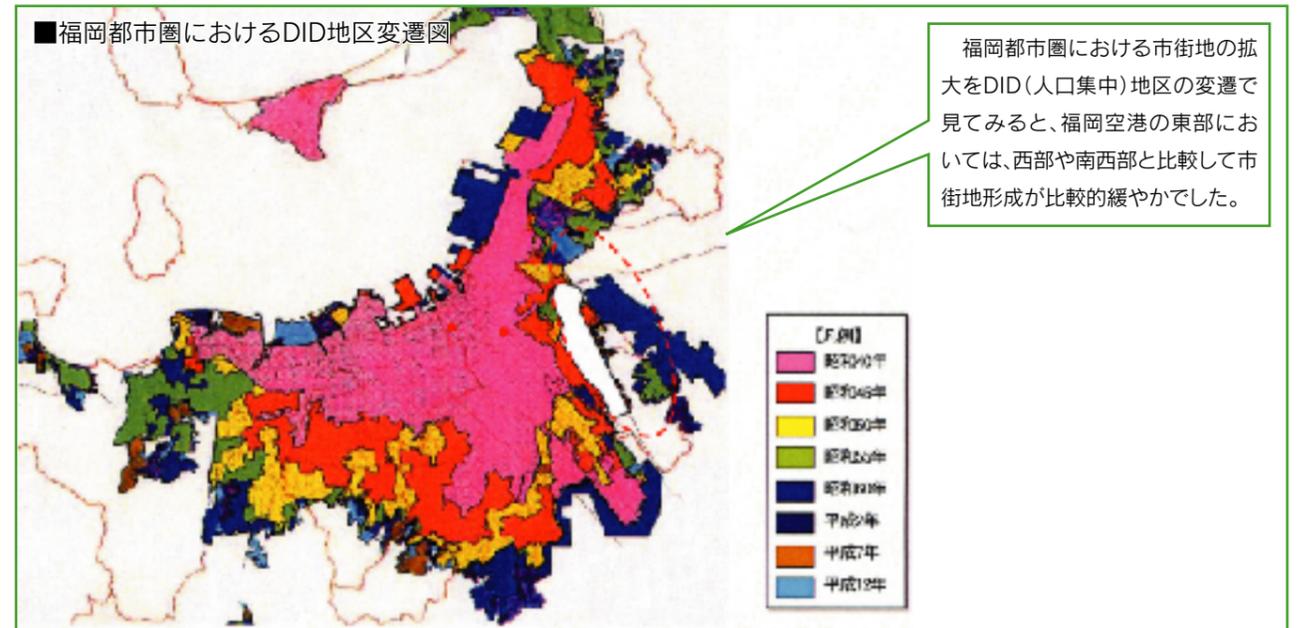


2. 地域の視点から見た福岡空港

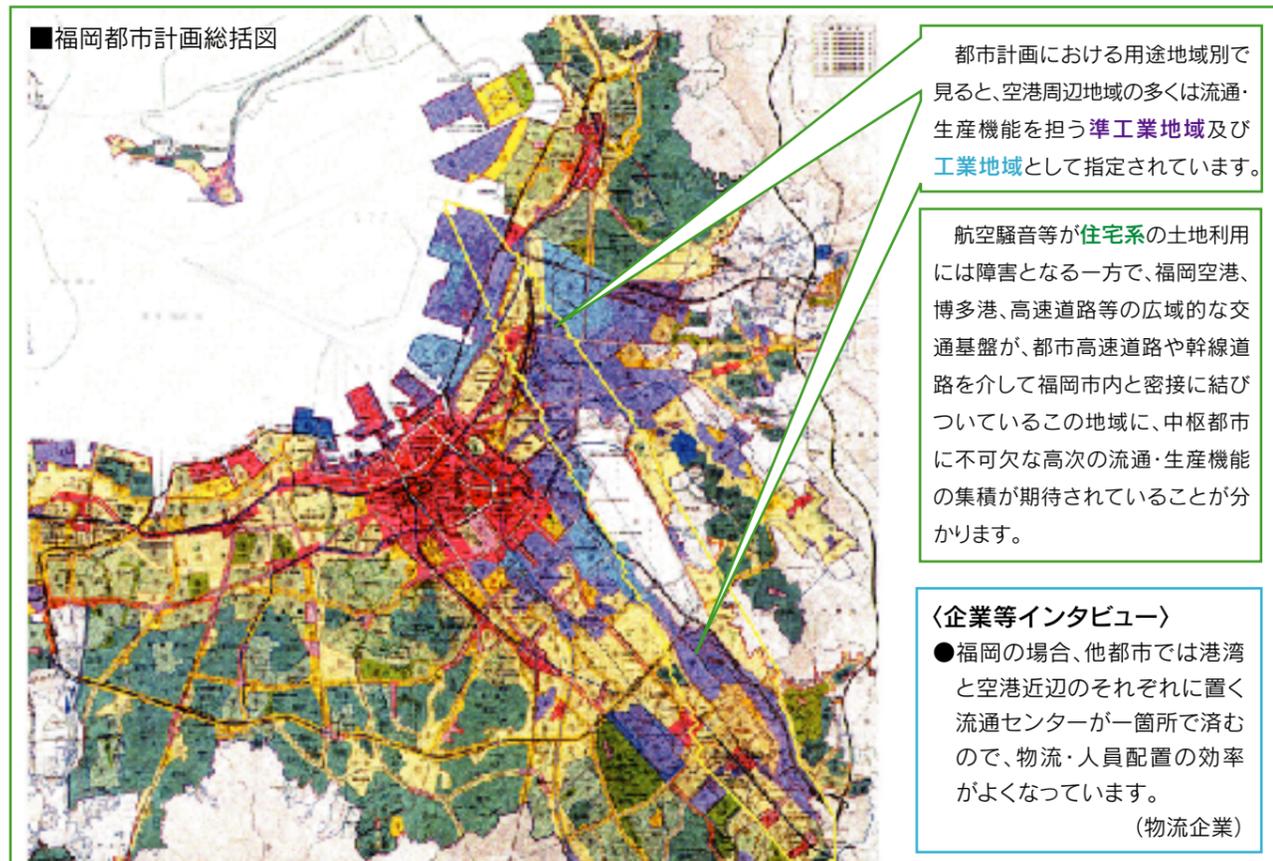
2. 地域の視点から見た福岡空港



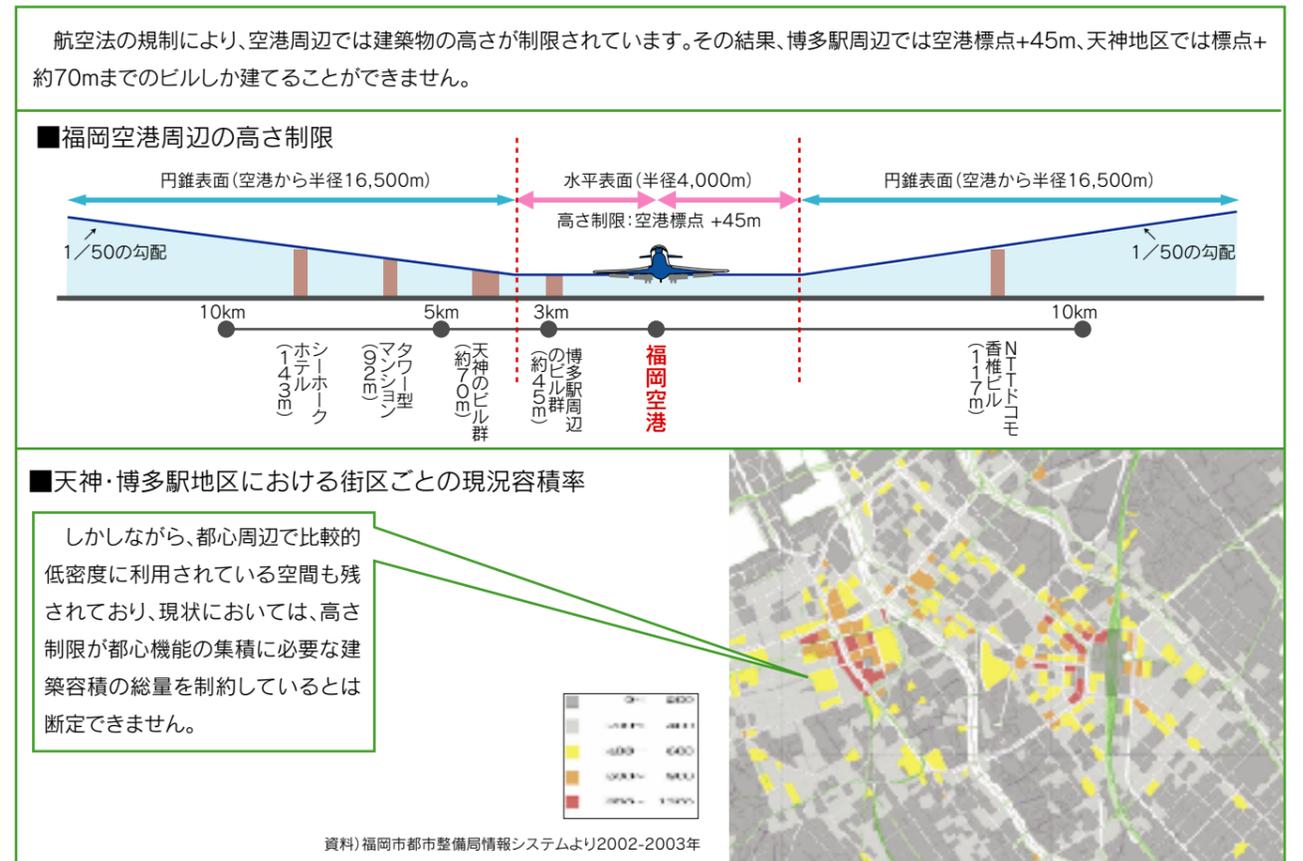
現状3 福岡空港東部地区における市街地の形成



現状2 福岡空港周辺に集積する流通・生産機能



現状4 都心部の建築物への高さ制限



2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

福岡空港と都市環境

現状1
福岡空港による航空機騒音問題

現状2
福岡空港による大気への影響

現状3
空港における航空機事故の発生

課題1
航空機騒音の発生を低減するため、発生源対策と周辺対策の継続が必要です。

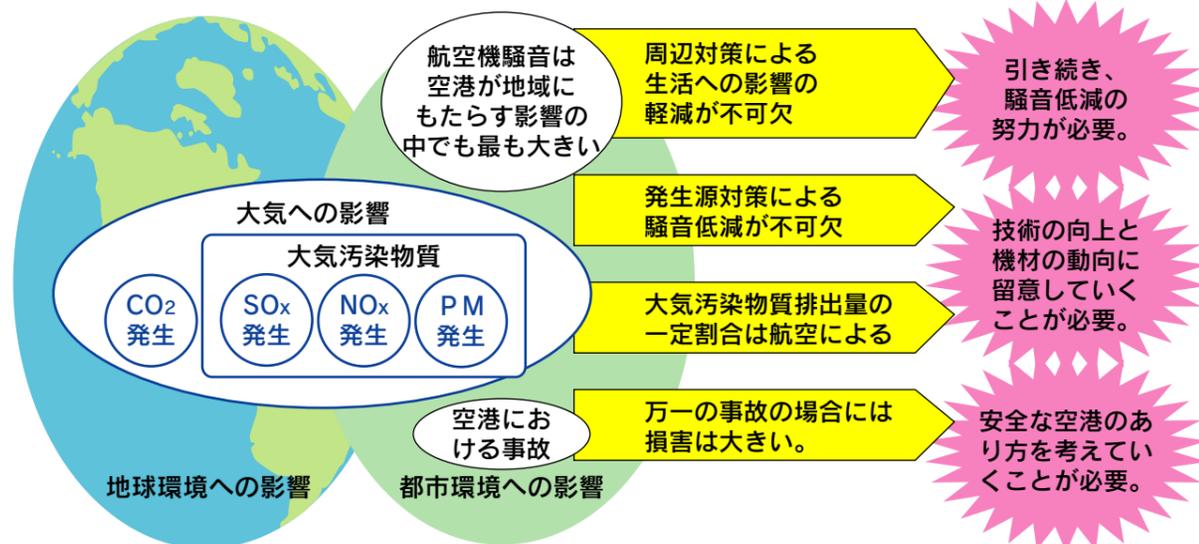
課題2
福岡空港周辺の大気への影響について配慮していくことが必要です。

課題3
安全な空港を大前提として福岡空港のあり方を考えていくことが必要です。

☆:現状 ★:課題

- ☆航空機材の低騒音化や、騒音を軽減する離着陸方式など、発生源における騒音低減の努力がされておりますが、離着陸回数は増加するため、騒音問題が引き続き生じています。
- ☆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。
- ★航空機騒音については、発生源対策と周辺対策により、航空機騒音の影響を低減する努力が必要です。
- ☆地球環境との関わりが深い二酸化炭素の排出について、航空機の割合は比較的小さくなっています。
- ☆都市環境との関わりが深い窒素酸化物、硫黄酸化物、粒子状物質等の大気汚染物質については、概ね環境基準を満たしています。また、航空機より自動車の影響が大きいと考えられます。
- ☆環境への影響としては、自動車の影響が大きいことが分かります。
- ★地球環境・周辺環境への影響をより削減するよう配慮していくことが必要です。
- ☆福岡空港周辺には多くの住民が生活しています。
- ★事故が起こった場合の被害は大きく、運航の安全をより高める努力が必要です。

■航空・空港と環境との関わり



CO₂:二酸化炭素 SO_x:硫黄酸化物 NO_x:窒素酸化物 PM:粒子状物質

現状1 福岡空港による航空機騒音問題

■空港環境対策の体系

空港環境対策

1.発生源対策

- ①航空機材の改良(低騒音型機の導入等)
- ②発着規制(夜間運航の規制等)
- ③運航方法の改善(騒音軽減運航方式)

2.空港周辺対策

空港における環境対策は、左記の体系にそって国土交通省、自治体、独立行政法人空港周辺整備機構、航空会社等によって取り組まれています。

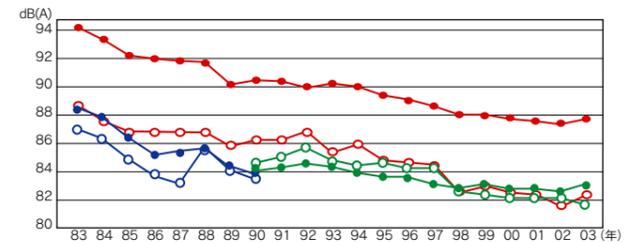
1.発生源対策

騒音問題は引き続き生じています。但し、下記①～③の対策によって、1機あたりの騒音は減少しています。

そのため、発着回数が大幅に増加しているにもかかわらず、機数や時間帯を考慮した航空機騒音レベルは横ばいとなっています。

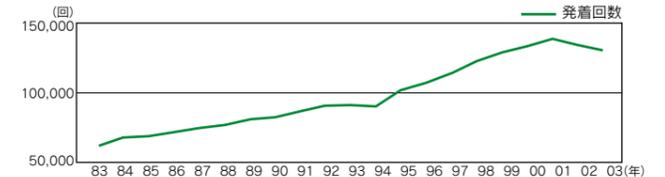
■1機あたりの騒音の推移

- 簗松小学校
- 大野北小学校
- 仲島公民館



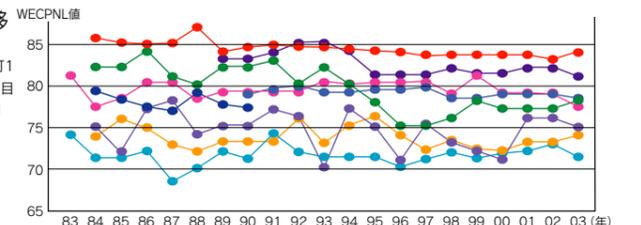
■発着回数

- 発着回数



■航空機騒音レベルの推移

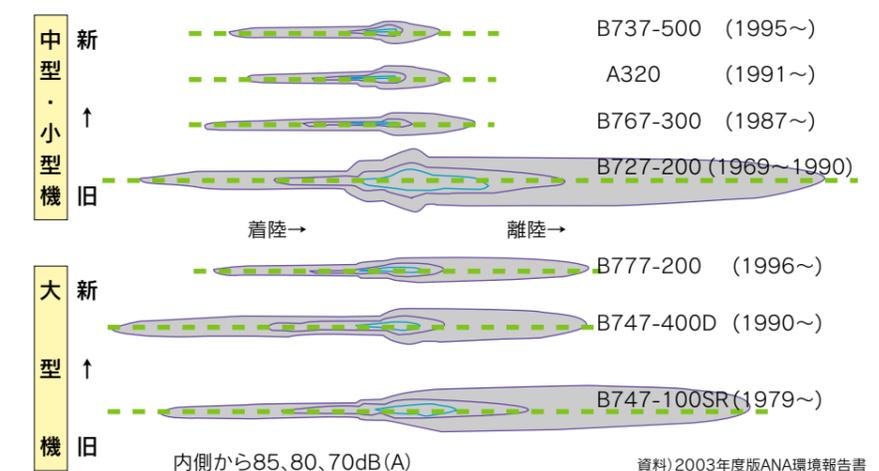
- 簗松小学校
- 大野北小学校
- 仲島公民館
- 箱崎6丁目
- 原田2丁目
- 二又瀬新町1
- 東平尾2丁目
- 月隈6丁目
- 麦野1丁目



①機材改良(低騒音型機の導入等)

機材改良の結果、騒音の広がりが大幅に軽減していることが分かります。

■等縮尺で比較した各機種別の騒音コンター図



②利用時間

福岡空港は24時間運用されている空港ですが、実際の利用時間は07:00～22:00の15時間となっています。

2. 地域の視点から見た福岡空港

③運航方法の改善(騒音軽減運航方式)
福岡空港では、次のような離着陸方式によって騒音の低減が図られています。

急上昇方式(Steepest Climb)
通常より高い高度(1,500m前後)まで離陸上昇を継続し、高騒音を極力空港地域内に納めるとともに、居住地域での高度を確保し騒音を抑制します。

■急上昇方式

ディレイドフラップ進入方式(Delayed Flap)
脚下げ及びフラップ下げ操作をなるべく遅くして機体の空気抵抗を少なくし、エンジンの必要推力を減少させることによって騒音軽減を図ります。

低フラップ角着陸方式(Reduced Flap Setting)
航空機騒音を軽減するための運行方式のひとつで、航空機が着陸する際に適用されます。滑走路の距離が長く十分に余裕がある場合に、浅いフラップ角のまま着陸する方式です。機体の空気抵抗が減少する分、エンジンの出力を減少させることができ、その結果、地上に到達する騒音も減少させることができます。

2. 空港周辺対策

発生源対策によっても、一定以上の騒音が生じる地域に対しては「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」によって、騒音の程度別に対策がとられています。

福岡空港の騒音対策区域は2,048haに及んでおり、国では空港整備特別会計から福岡空港の環境対策事業費として約70億円(H16年度)が支出されています。

■騒音対策区域と施策

区 域	第一種区域	第二種区域	第三種区域
当初告示	1974年8月31日	1974年8月31日	1974年8月31日
最終告示	1982年3月30日	1979年7月10日	
主な対策	●住宅の防音工事など	●移転補償 (航空機騒音の被害がない地域への移転を希望する人の土地、建物を国が買い取る制度) ●移転補償で生じた空き地を利用し、騒音の影響が少ない施設(スーパーや公園、駐車場や倉庫など)の整備など	●空港にごく近く、騒音が最も激しい区域であり、周囲への騒音被害を軽減するため、植物を植えた緩衝緑地帯の整備など。
面 積	2,048ha	298ha	82ha
空港面積	353ha		

■福岡空港の騒音対策区域



資料)国土交通省福岡空港パンフレット

資料)福岡空港事務所「福岡空港の概要」
福岡空港周辺環境対策モデル広報事業検討委員会「福岡空港の周辺環境対策」

2. 地域の視点から見た福岡空港

現状2 福岡空港による大気への影響

地球環境との関わりについて、代表的な温室効果ガスである二酸化炭素(CO₂)について見てみました。

全国における排出量の1%が航空輸送によって排出されています。なお、二酸化炭素の影響は広域的視点で見ることがあります。

■世界の二酸化炭素排出量(2000年)

資料)DECC/IEA CO2 Emissions from Fuel Combustion

■全国の二酸化炭素排出源

全国2001年度 合計12億1,370万トン

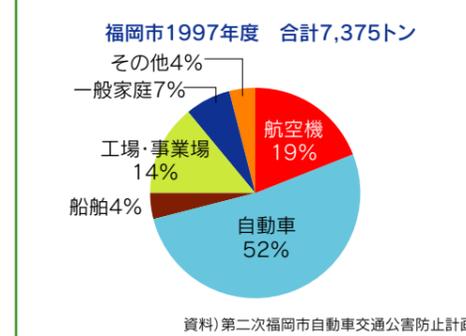
資料)国土交通省「運輸部門の地球温暖化対策について」

都市環境との関わりが深い窒素酸化物について、福岡市では上空で生じるものを含めると19%は航空機によると推計されます。

なお、硫酸酸化物の濃度は環境基準値を下回っています。

地上での濃度を見ると、ほぼ環境基準値以下であることがわかります。航空の影響は自動車や産業活動によるものと明確に区別はできませんが、主要道路沿いや都心部において、二酸化窒素が高い濃度で分布しており、航空機よりも自動車の影響が大きいと考えられます。

■福岡市内における窒素酸化物排出源

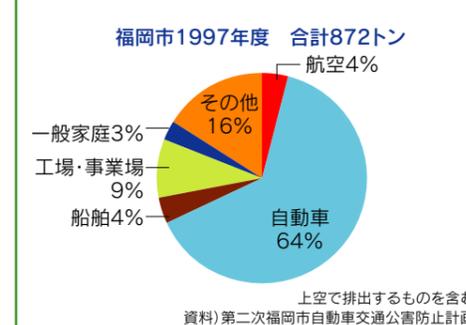


■二酸化窒素分布状況(計算値)

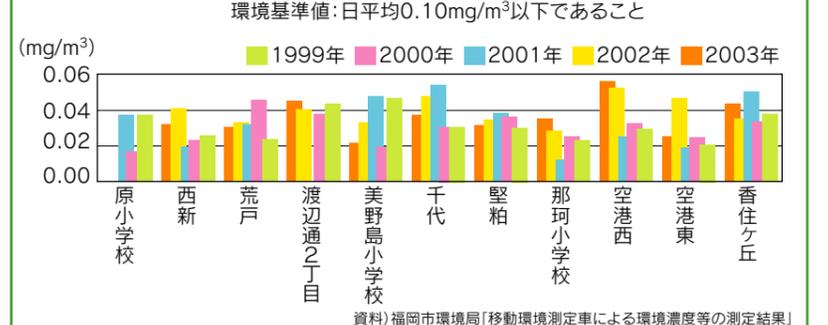


粒子状物質(PM)は、高濃度になると呼吸器に悪い影響を与える物質です。福岡市における排出量の4%が航空機によると推計されていますが、環境基準値を下回っています。

■福岡市内における 粒子状物質排出源



■福岡市における浮遊粒子状物質濃度



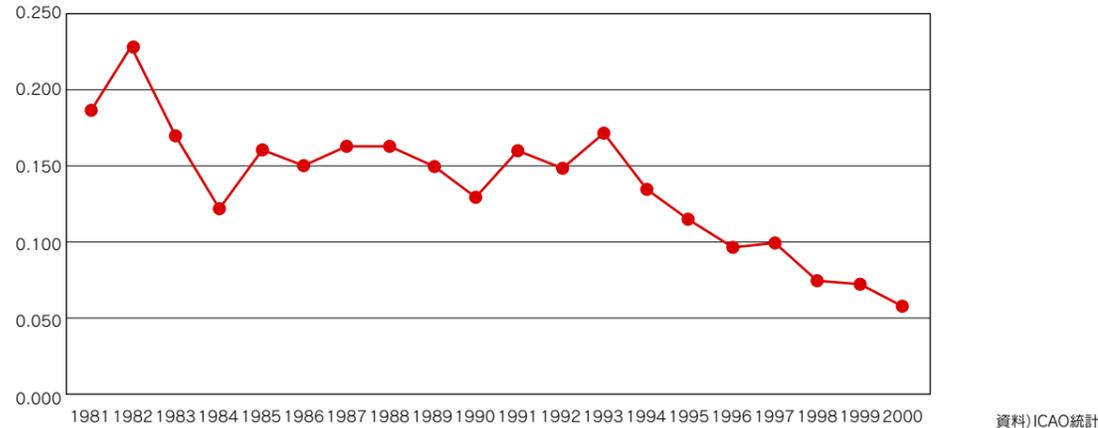
2. 地域の視点から見た福岡空港

2. 地域の視点から見た福岡空港

現状3 空港における航空機事故の発生

都市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。
 今後の福岡空港のあり方については、空港の安全を検討の大前提として、考えていく必要があります。

■ 1億旅客キ口当たり死亡事故件数



■ 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

地域の視点から見た福岡空港の現状と課題のまとめ

● 福岡空港と地域の現状
 ⇒ 福岡空港と地域の課題

検討テーマ1〈東アジアの中の福岡空港〉

- 国際的な社会情勢の中で九州経済の東アジア重視が進んでいます。
 ⇒ 今後、九州経済は東アジアを重視した国際展開を進めていく必要があります、それを支える国際交流基盤(空港)のさらなる機能強化が必要です。
- 九州、福岡では東アジアを中心とする幅広い交流が根づいてきました。
 ⇒ 今後、九州地域が主体を持って、東アジアとの交流を更に進めていく必要があります、東アジアとの交流の窓口となるためには、国際航空ネットワークの充実が必要です。
- 東アジアの経済成長や国際分業などによってモノの交流が活発化しています。
 ⇒ 今後、九州経済の発展のためには、東アジアとの多様なモノの交流をさらに展開していく必要があります、特に、九州・福岡の国際交流拠点である福岡空港の機能強化が必要です。
- 東アジアにおける高速交通体系の進展は人やモノの付加価値の高い交流を促進しています。
 ⇒ 今後、増大する人やモノの交流を支え、日本、東アジアにおける地域間競争に対応するためには、地域の高速交通体系をさらに充実させる必要があります、特に九州・福岡の国際交流拠点である福岡空港の機能強化が必要です。

検討テーマ2〈九州の中核都市機能を支える福岡空港〉

- 九州の中核都市機能を持つ福岡は、三大都市圏に次いで拠点性が高まっています。
 ⇒ 今後、少子高齢化や地方分権の流れの中で福岡は九州経済のけん引役として他の大都市圏との競争を高める必要があります、そのためには、福岡が持つ高次都市機能の活用と全国的なネットワークの維持発展が必要です。
- 産業経済、観光、文化等を通じた幅広い交流が進んでいます。
 ⇒ 今後、九州の自立的発展のためには、福岡の拠点性の向上と高密度の国内航空ネットワークの充実と活用が必要です。
- 地域の産業基盤や市民生活を支える多様なモノの交流が進んでいます。
 ⇒ 今後、多様化・高付加価値化する国内物流に対応していくためには、福岡が持つ国内航空ネットワークの充実と活用が必要です。
- 幅広い交通ネットワークが相互に連携し、人やモノの交流を支えています。
 ⇒ 今後、九州の自立的発展と福岡の拠点性の向上に対応するためには、充実した地域内交通体系と連携しながら増大する国内航空需要への対応と多様化するニーズへの対応が必要です。

検討テーマ3〈福岡空港と空港周辺地域〉

- 地域は空港とともに歩んできました。
 ⇒ 地域とともに歩んできた福岡空港の歴史への理解が必要です。
- 福岡空港は地域経済と市民生活に大きく貢献しています。
 ⇒ 福岡空港が地域経済の発展と豊かな市民生活を支えていることを再認識する必要があります。
- 都市構造に大きな影響を及ぼしています。
 ⇒ 空港の存在が都市構造と密接に関係することを踏まえ、空港のあり方を検討することが必要です。
- 都市環境に大きな影響を及ぼしています。
 ⇒ 都市環境に与えている影響と、その動向に注意しながら、空港のあり方を検討する必要があります。