

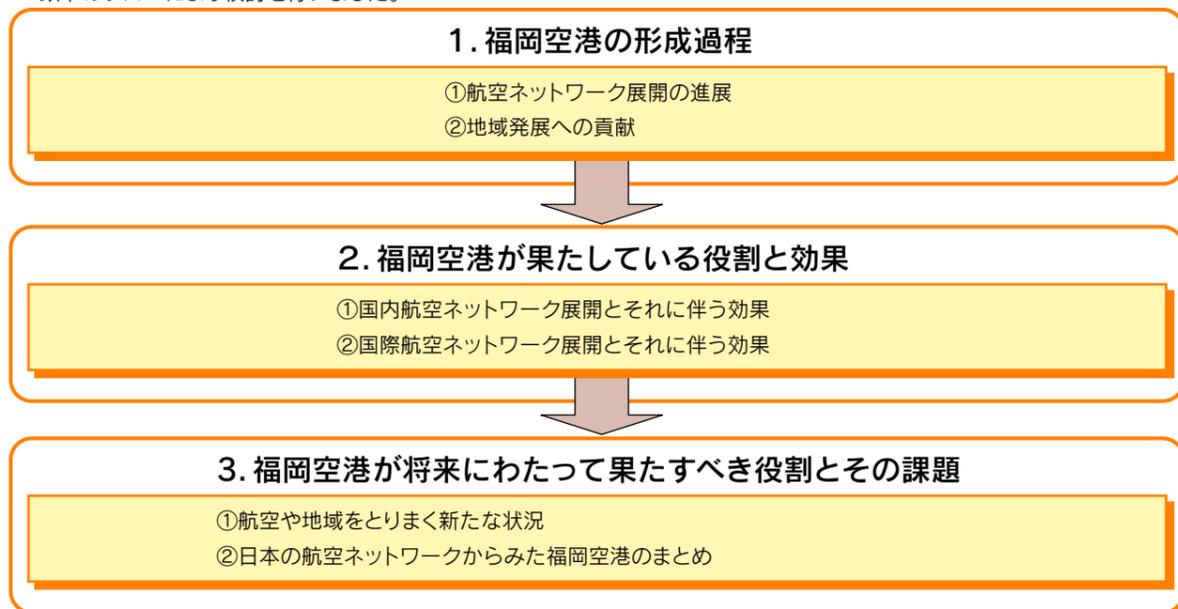
3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

1) 日本の航空ネットワークからみた福岡空港の現状と課題

主要地域拠点空港である福岡空港の日本の航空ネットワークからみた社会経済的な効果や役割等について整理・分析しました。

以下のフローにより検討を行いました。

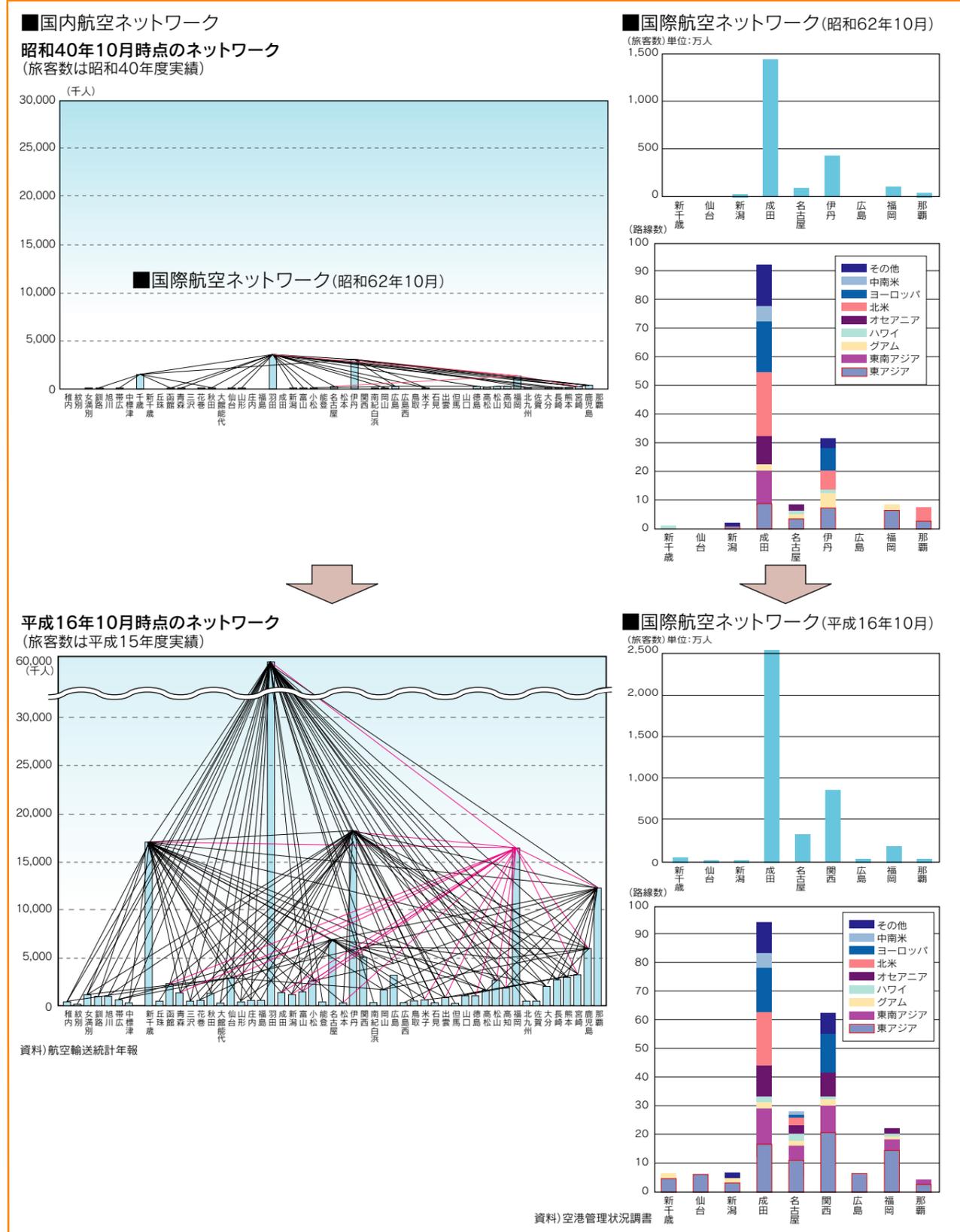
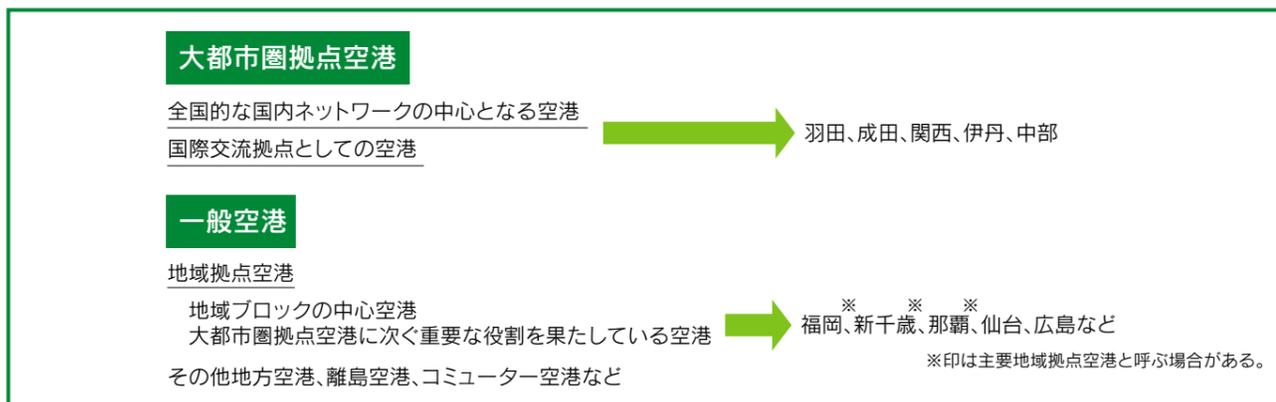


福岡空港の形成過程

航空ネットワーク展開の進展と福岡空港の拠点性の高まり

我が国の国内航空ネットワークは、羽田空港、伊丹空港を中心とした二眼レフ構造から、羽田空港を中心としつつも、主要地域拠点空港（新千歳、福岡、那覇）などが新たにネットワークの核に加わり、多極構造へ拡大しました。また、国際航空ネットワークについては、特に東アジア路線に対して、福岡空港の拠点性が高まってきました。

現在の航空ネットワークを形成する公共用飛行場を対象とした概ねの類型分け



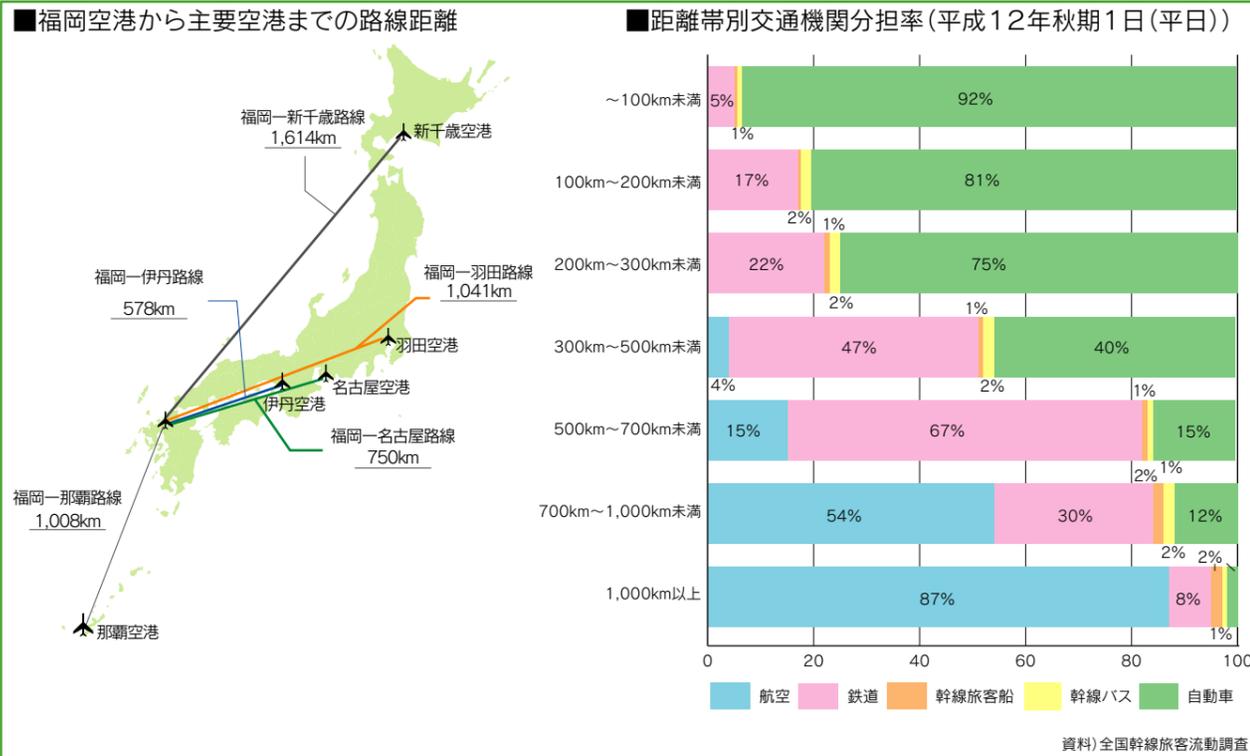
福岡空港の現状と課題

福岡空港の現状と課題

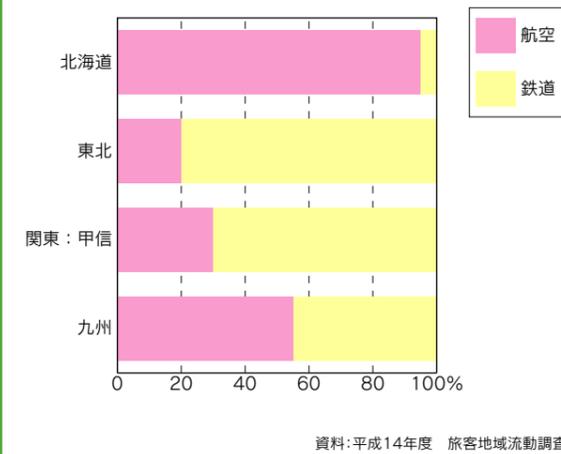
3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

九州地域と航空の係わり

- ポイント①:九州地域は国土の西端に位置しており航空依存度が高い地域です。
- ポイント②:九州地域と三大都市圏との移動距離は航空利用割合が高い距離帯に属しています。



■全国への航空と鉄道を利用した流動の割合



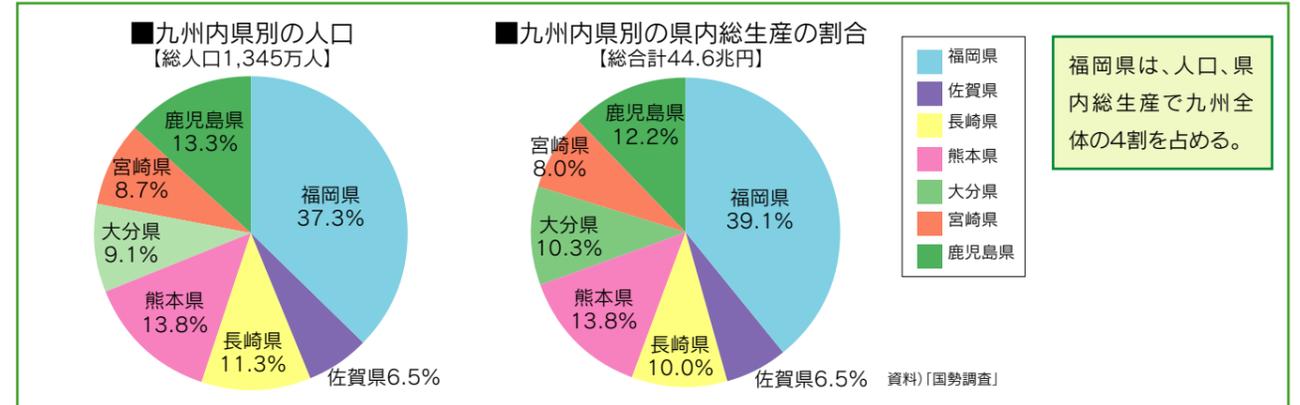
■九州地域-他地域間の旅客流動実績の割合



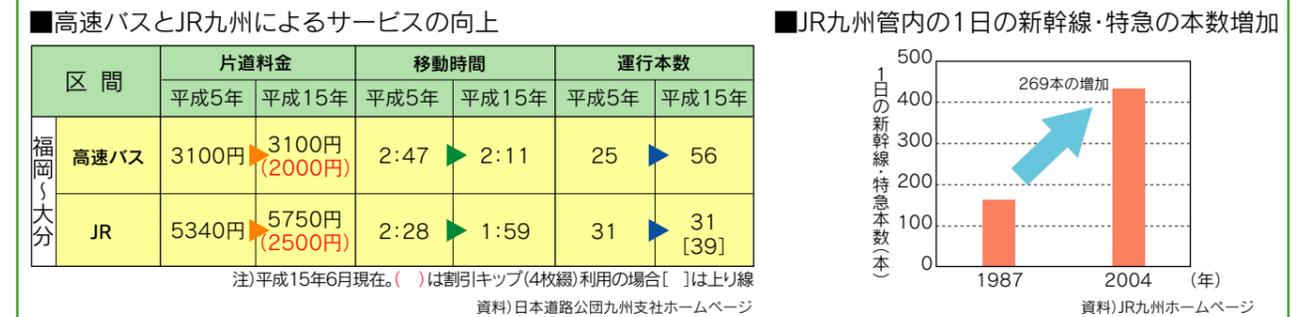
3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

福岡都市圏とともに発展した福岡空港

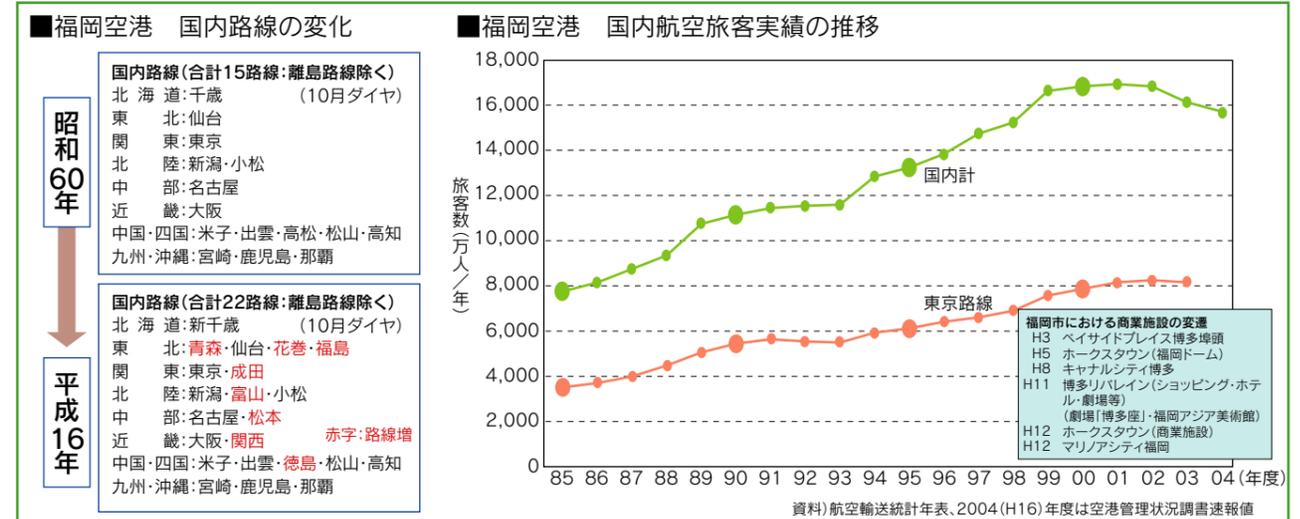
- ポイント①:福岡都市圏は九州における経済社会活動の中心として栄えています。



- ポイント②:九州各地からの福岡都市圏へのアクセス利便性が向上し、拠点性が高まっています。



- ポイント③:航空に対する基礎需要の高さと九州各地からの良好なアクセス利便性を背景に、福岡空港に全方位的な国内航空ネットワークが形成され、国内線旅客数は増加してきました。



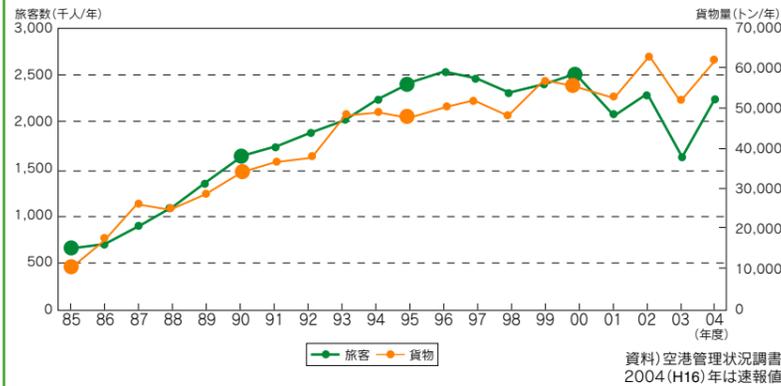
3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

福岡空港と東アジアとのつながり

ポイント①: 福岡のアジアとの歴史的なつながりやアジアを主とした国際化施策もあり、福岡空港の東アジア路線は大幅に拡充され、国際線旅客数も順調に増加してきました。近年は、米国同時多発テロやアジアに蔓延したSARSの影響を受け需要を下げていましたが、平成16年4月以降は回復傾向にあります。

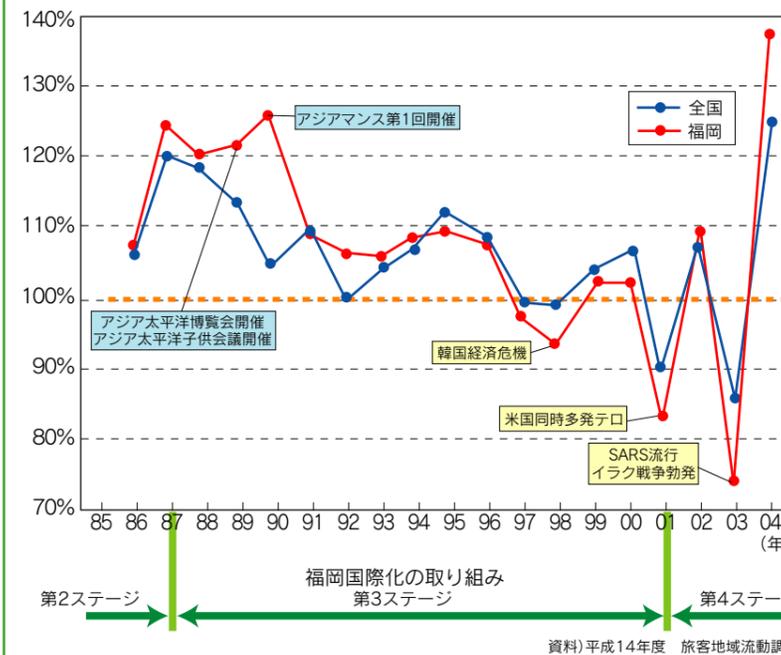
福岡空港 国際路線の旅客数・貨物量推移



昭和60年の国際路線(合計7路線)
ソウル・釜山・上海・台北・香港
(ルクセンブルク)(ドバイ)
( )は貨物便 10月ダイヤ

平成16年の国際路線(合計21路線)
ソウル・釜山・北京・済州・大連・成都・桂林・青島・上海・瀋陽・武漢・西安・台北・香港・バンコク・ホーチミンシティ・マニラ・シンガポール・ケアンズ・グアム・ホノルル
10月ダイヤ

国際旅客数前年比



福岡市 主な国際化事業等

- H元 アジア太平洋博覧会 (37カ国・地域参加、入場者823万人)
H元 アジア太平洋子供会議・イン福岡 (約40カ国・地域等から400人招へい)
H2~ アジアマンス (アジア太平洋フェスティバル、アジア・フレンド・コンサート、福岡アジア文化賞、アジア・フォーカス、福岡映画祭)
H7 ユニバーシアード福岡大会
H12 九州沖縄サミット福岡蔵相会合
H13 世界水泳選手権福岡2001

国際線旅客数の対前年度比が全国平均を大きく上回った昭和63年や平成元年には、多くの国と地域が参加したアジア太平洋博覧会やアジアマンスが開催されました。

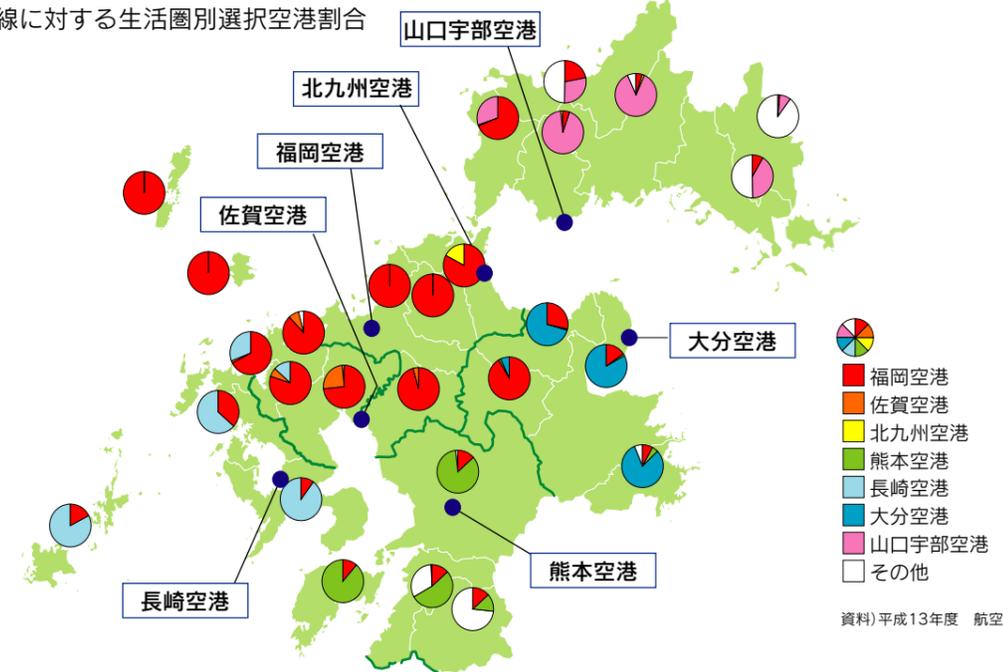
福岡市国際化推進計画(2003年6月策定)
福岡国際化の取り組み 第3ステージ(S62~H12)
昭和62年に福岡市基本構想の中で、「活力あるアジアの拠点都市」を目標として掲げ、アジア太平洋博覧会をはじめ、アジアを視野に置いた国際化施策に取り組み、サミットを開催するに相応しい都市として認知されるなど一定の成果が認められました。

福岡空港が果たしている役割と効果

北部九州地域と三大都市圏との流動を支える役割

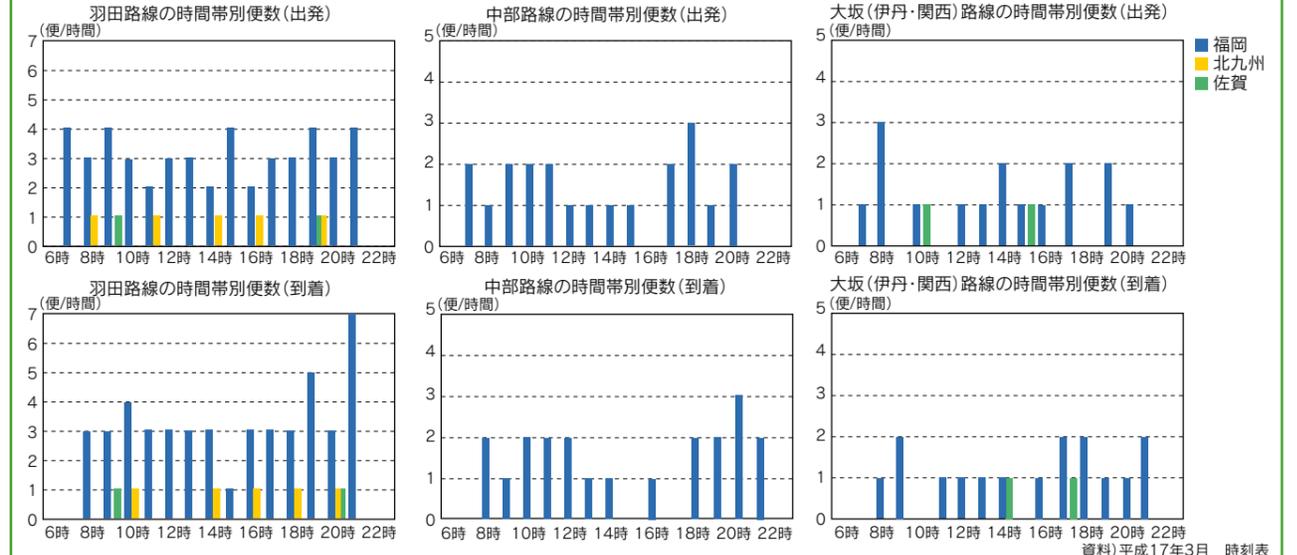
ポイント①: 北部九州地域の生活圏別に羽田路線の空港選択状況をみると、福岡県、佐賀県、長崎県対馬ではほとんどの利用者が福岡空港を選択しています。

羽田路線に対する生活圏別選択空港割合



ポイント②: 福岡空港は、首都圏をはじめとする三大都市圏に対して、朝夕のピークのほか、その他の時間帯においても安定した航空サービスを提供しています。

北部九州三空港における三大都市圏の時間帯別便数



3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

九州・山口地域と全国主要都市との流動を支える役割

ポイント①: 福岡空港の国内定期路線は26路線あり、都道府県ベースでは23県と直接結ばれています。また、航空路線で結ばれていない県のうち、空港のない県や、航空路線の開設の必要性が低い隣接県・中国地方を除くと、今後、航空路線の開設が考えられる県は、秋田、山形、和歌山、香川の4県のみです。

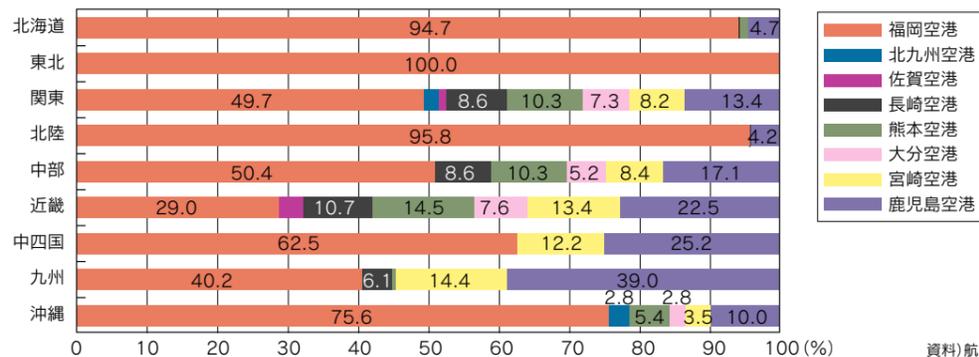


ポイント②: 福岡空港から全国各地への輸送頻度・輸送実績は九州内の他空港に比べ群を抜いています。

九州の主要空港の便数の比較

Table with columns for region (北海道, 東北, etc.) and airport (福岡空港, 北九州空港, etc.), showing flight frequency (便数) per day.

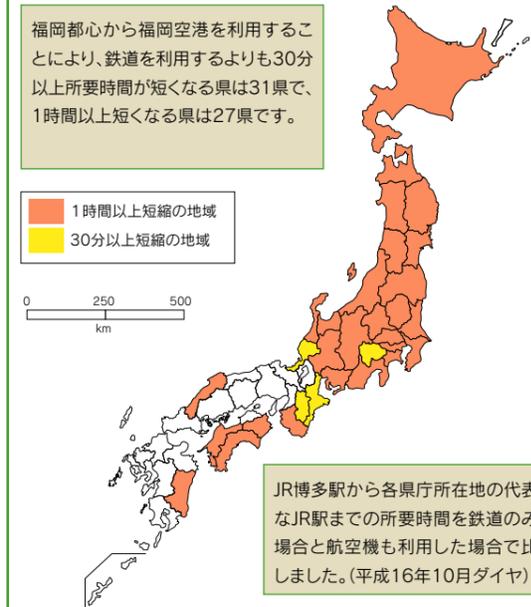
九州の主要空港の地域別航空旅客輸送実績の割合



資料) 航空輸送統計年報(平成15年度)

3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

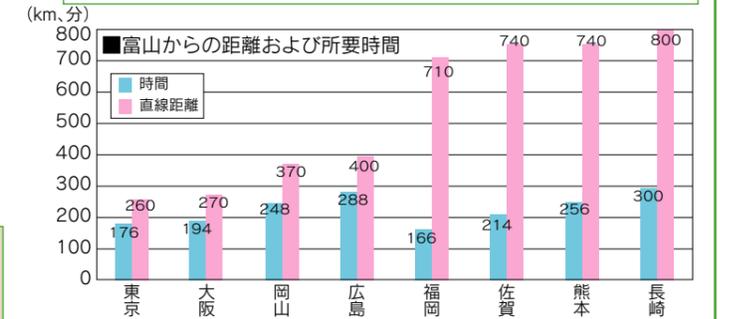
ポイント③: 福岡空港は全国主要都市との国内航空ネットワークや良好なアクセス利便性により、福岡都市圏をはじめ九州各地から全国への移動時間の短縮に寄与しています。このため、福岡空港利用者の出発地、目的地は、山口県、広島県まで広範に及んでいます。



三大都市圏を除く地域と九州を結ぶ航空路線のほとんどが福岡空港に集中しています。しかし、福岡空港の高いアクセス利便性により、福岡空港が持つローカル線航空ネットワークによる時間短縮効果は広く九州各地に及んでいます。

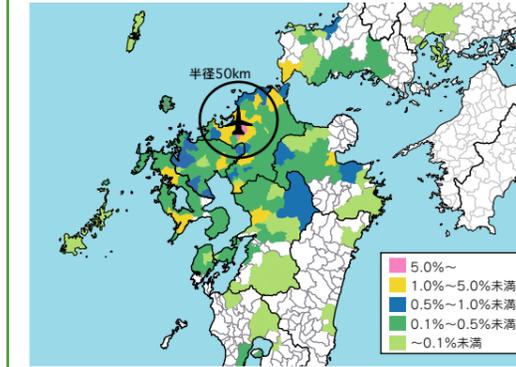
事例検討結果

ここでは、例として富山ー福岡路線が及ぼす効果について検討しました。その結果、九州各地から福岡空港を利用することで、富山との時間距離を大幅に短縮していることがわかりました。



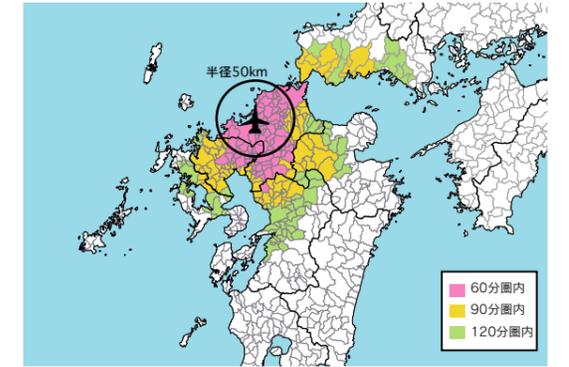
※各地の出発地は各県庁所在地の代表的なJR駅とする。
※大阪、岡山、広島は富山との航空路線がないため、鉄道のみを利用することとする。
※佐賀、熊本、長崎は富山との航空路線がないため、福岡空港を利用することとする。

福岡空港利用者の出発地・目的地分布



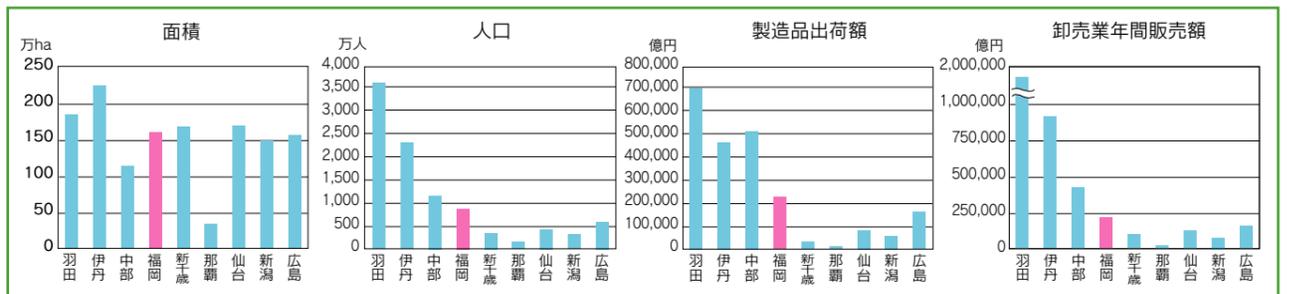
資料) 平成13年度 航空旅客動態調査

福岡空港のアクセス120分圏



資料) NAVINET, Ver2

ポイント④: 福岡空港から120分で到達可能な範囲は羽田空港や新千歳空港等と同程度であるほか、同範囲内の人口集積や経済規模は、羽田、伊丹、中部空港に次いでおり、他の地域拠点空港を上回っています。





3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

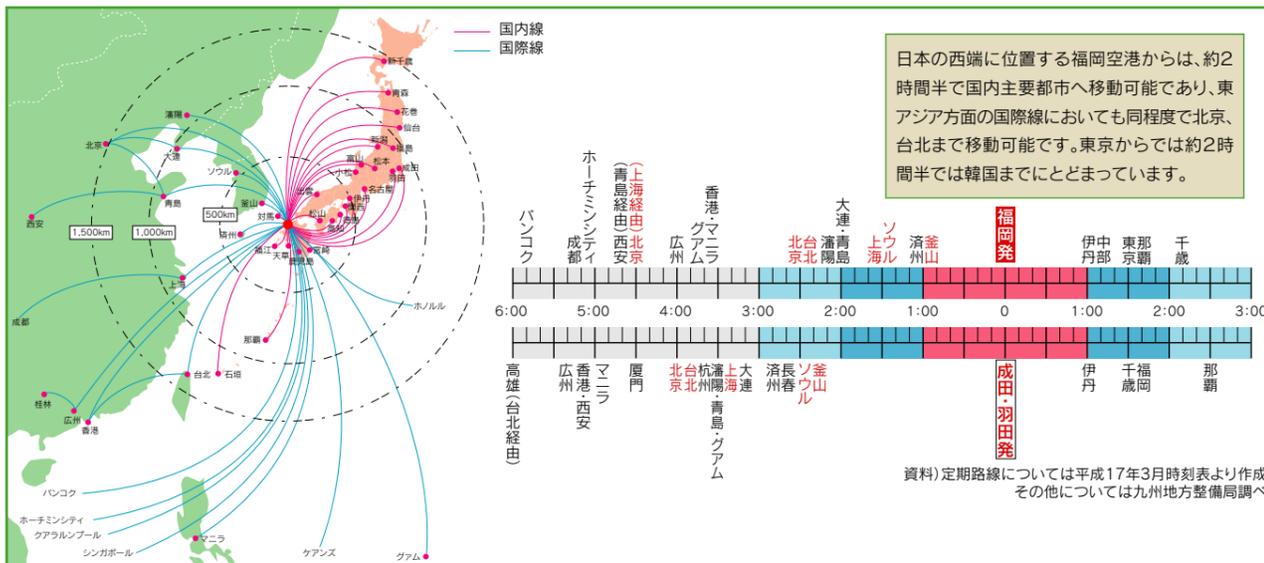
ポイント②: 福岡空港の国際線旅客、貨物の取扱量はともに成田空港、関西空港、名古屋空港に次ぎ全国第4位で、5位の新千歳空港を大きく上回っています。

■国際旅客・貨物取扱量の割合及びランキング(平成15年度)

空港名	旅客		貨物	
	千人	割合(全国)	トン	割合(全国)
成田	25,604	62.1%	2,149,187	69.4%
関西	8,541	20.7%	739,772	23.9%
名古屋	3,132	7.6%	121,256	3.9%
福岡	1,659	4.0%	51,853	1.7%
新千歳	409	1.0%	4,169	0.1%
仙台	251	0.6%	4,060	0.1%
那覇	204	0.5%	2,280	0.1%
広島	162	0.4%	1,338	0.0%
新潟	162	0.4%	1,026	0.0%
その他	1,109	2.7%	23,766	0.8%
全国計	41,233	100.0%	3,098,707	100.0%

資料) 空港管理状況調査(平成15年度)

ポイント③: 福岡空港から約2時間半で国内主要都市へ移動可能です。  
国際線についても、国内線並みの所要時間で東アジアの主要都市へ移動が可能です。

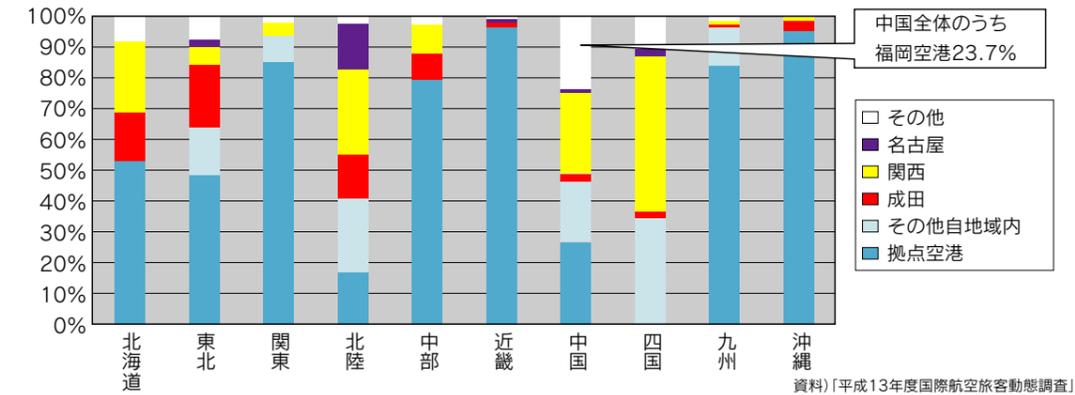


福岡空港の現状と課題

3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

ポイント④: 九州の東アジア出国者の福岡空港利用率は84%と高く、関東地域における成田空港(85%)、近畿地域における関西空港(97%)、中部地域における名古屋空港(80%)と同等となっています。また、福岡空港国際線利用者の出発地、目的地は九州各県のほか、山口県、広島県まで広がっています。

■東アジア出国旅客の利用空港内訳(平成13年度)

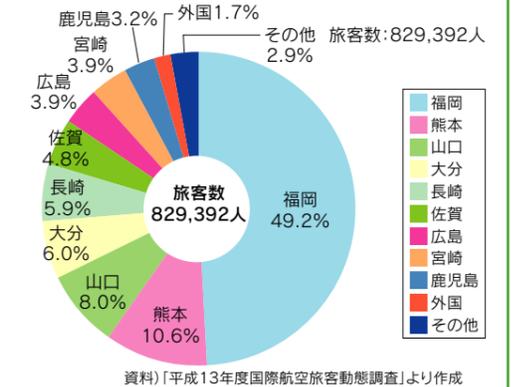


■九州内の空港で取り扱う国際旅客・貨物の割合

空港名	旅客		貨物	
	千人	割合	トン	割合
福岡	1,659	88.8%	51,853	97.1%
北九州	1	0.1%	0.0	0.0%
佐賀	2	0.1%	0.0	0.0%
大分	36	1.9%	2.0	0.0%
熊本	21	1.1%	0.0	0.0%
長崎	41	2.2%	89	0.2%
宮崎	50	2.7%	4	0.0%
鹿児島	57	3.0%	1,458	2.7%
九州計	1,868	100%	53,406	100%

資料) 空港管理状況調査(平成15年度)

■福岡空港出国者の居住地構成(日本人)

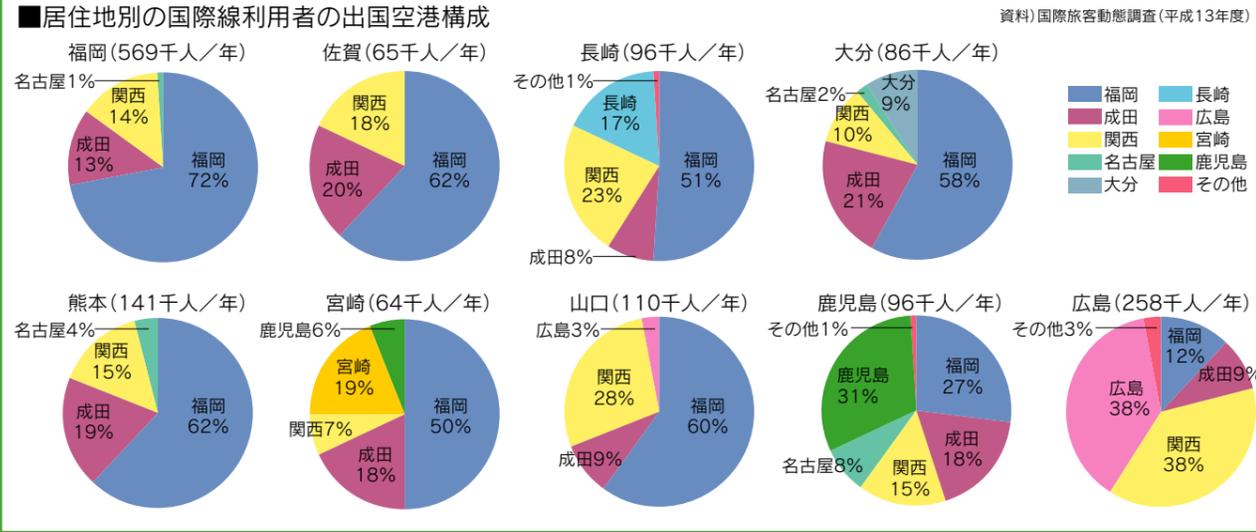


福岡空港の現状と課題

3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

ポイント⑤: 居住地別の国際線利用者の出国空港構成をみると、福岡県をはじめ、山口県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県の利用者の半数以上が福岡空港を利用しており、広島県と鹿児島県からも、福岡空港は年間約2~3万人の人々から利用されています。成田空港、関西空港の利用も1割から4割程度あります。



ポイント⑥: 福岡空港は、国土の西端に位置し、国内主要都市との国内航空ネットワークと東アジアを中心とする国際航空ネットワークを備え内際トランジットの優位性を持つことから、ターミナルの分離やダイヤ設定、運航頻度等に伴う課題が改善され、国際線の一層の充実が図られればその優位性を活かせるものと考えられます。

福岡空港の内際トランジット利用者は年間約8万3千人(推計値)です。(国内線利用者の約0.5%)
参考: 主要空港の内際トランジット利用者
●成田空港: 約48万6千人(推計値)(国内線利用者の約72.4%)
●関西国際空港: 約95万6千人(推計値)(国内線利用者の約12.3%)
●名古屋空港: 約1万9千人(推計値)(国内線利用者の約0.3%)
※推計方法 内際トランジット利用者 = トランジット利用者割合(H13国内航空旅客動態調査: 1日調査) × 年間国内線利用者数

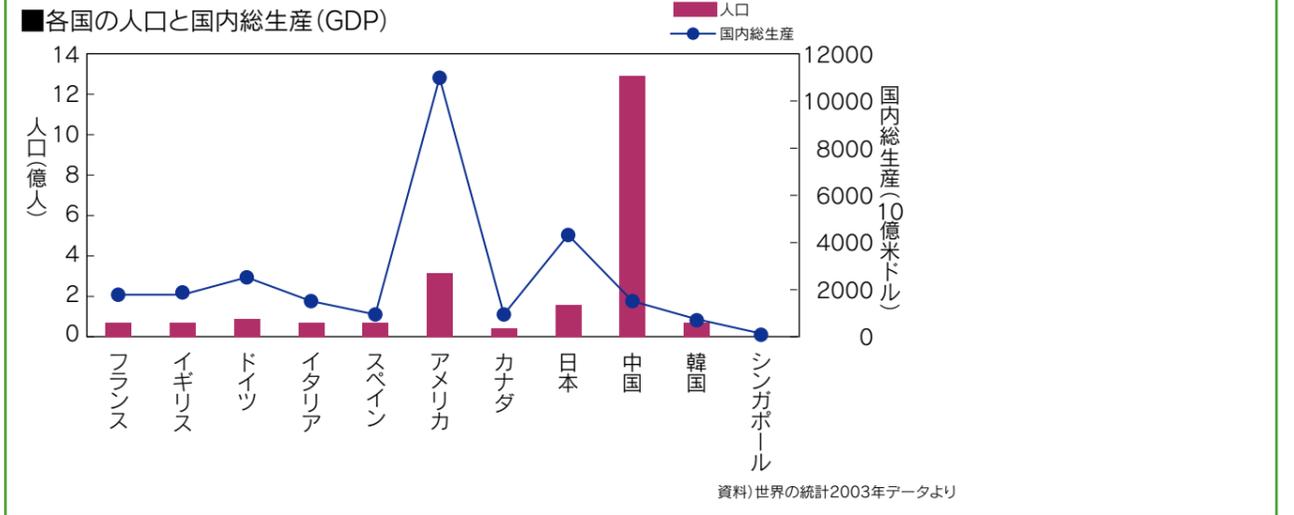
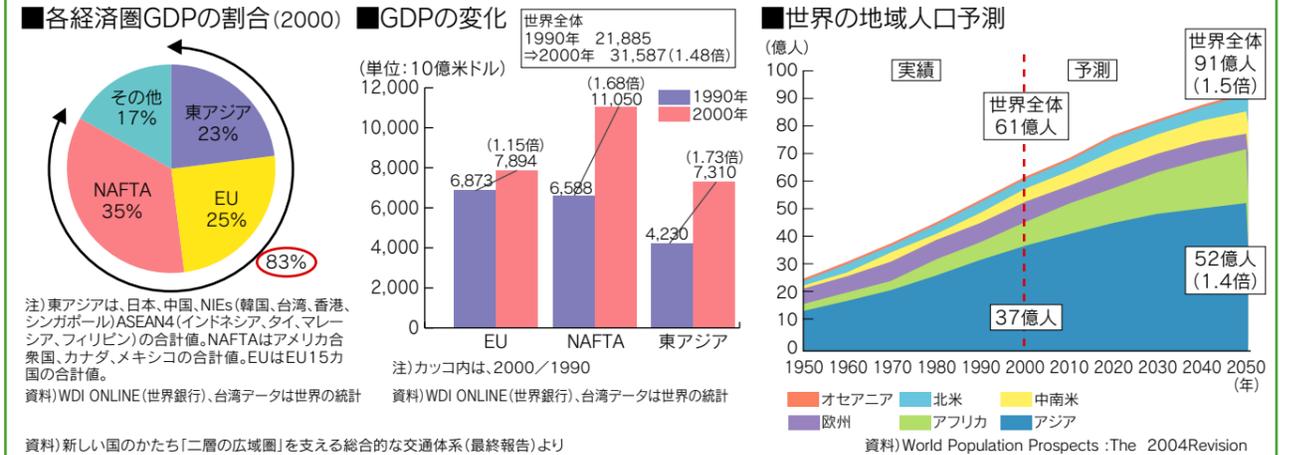
Table showing flight routes from Fukuoka Airport to various cities like New Chitose, Sendai, Naha, etc., with arrival and departure times.

Table showing transfer times between major airports: Domestic to International, International to Domestic, and Domestic to Domestic.

Table titled '福岡空港が持つトランジットのポテンシャル' showing flight routes from Fukuoka Airport via various hubs (Sofia, Seoul, etc.) to international destinations like Shanghai, Hong Kong, Taipei, etc.

福岡空港が将来にわたって果たすべき役割とその課題
航空をとりまく新たな状況

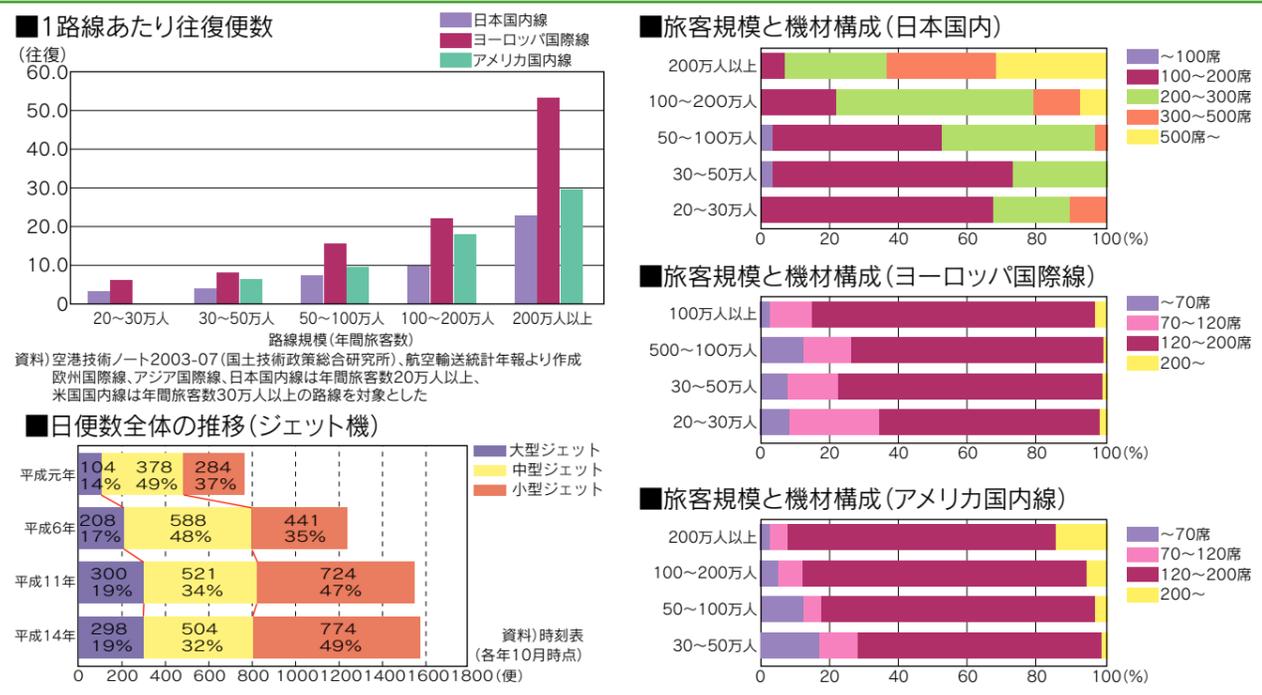
ポイント①: 日本の国内航空需要は今後も増加が予想されています。国際航空需要は、近年国際情勢の影響を受けて一時的な落ち込みがみられましたが、特に東アジアの経済発展や観光・国際交流の増大を背景に今後も増加が見込まれていますので、長期的な観点でこのことに対応していく必要があります。(40ページ参照)
ポイント②: 東アジアのGDPは1990年から10年間で1.73倍と高い伸びになっています。また、アジアの2050年の人口は2000年の1.4倍の約52億人に増加すると予測されており、今後の東アジアの経済発展が予想されます。



3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

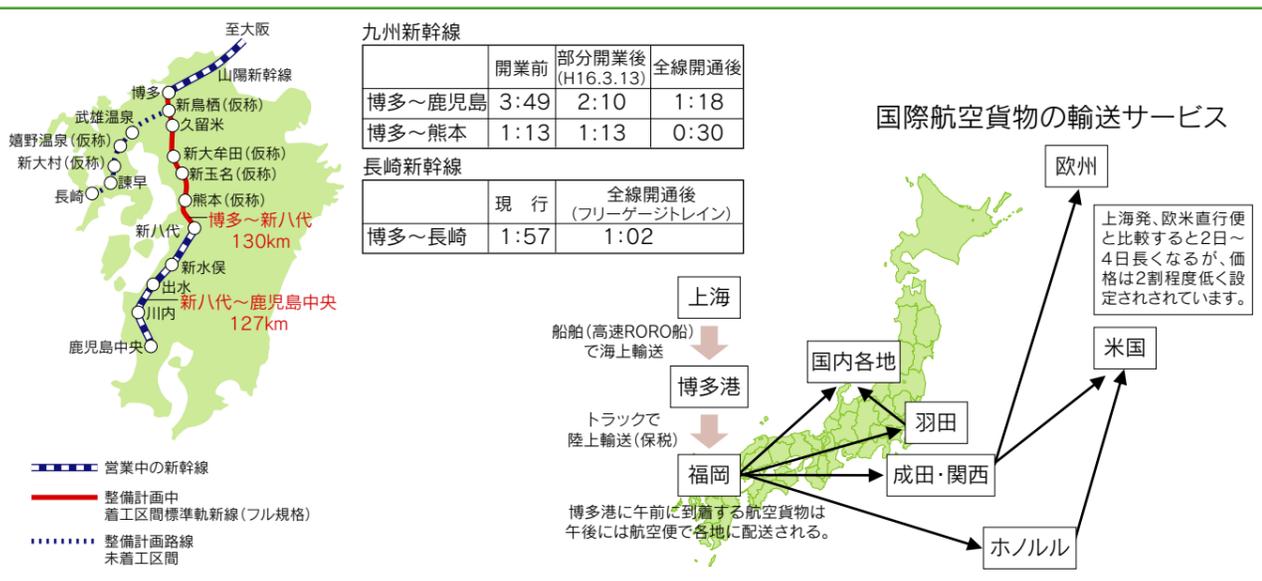
3. 日本の航空ネットワークからみた福岡空港

ポイント①: 欧米では小型ジェット機による多頻度運航が進んでいます。  
 ポイント②: 我が国の国内線においては小型ジェット機の割合が高くなってきています。また、羽田空港の再拡張による容量拡大とともに、利用者の利便性等を踏まえた多頻度運航がさらに進むと考えられます。  
 ポイント③: 日本や東アジアにおいて大規模空港の整備が進展しています。(51ページ参照)



地域をとりまく新たな状況

ポイント①: 新幹線や高速道路など高速交通体系の整備の進展により、九州各地から福岡へのアクセス利便性はさらに向上します。  
 ポイント②: 海上・航空の複合輸送サービスなど新たな物流ネットワークが構築されつつあります。



ポイント①: 東アジアでは様々な国際化施策が進展しています。

東アジア経済交流推進機構

(日本、中国、韓国の3カ国の主要10都市の自治体と商工会議所により構成)

■ 環黄海地域で取り組むべき重点課題

1. 地域限定版「東アジアFTA」の創設
2. 環黄海環境モデル地域の創出(世界の環境モデル地域)
3. ニュービジネス創出のシステム構築(国境を跨いだ産業クラスターの育成)
4. 環黄海ブランド戦略の展開(環黄海内外からの観光客の集客)
5. 技術交流・人材育成プラットフォームの形成

我が国における国際化施策(グローバル観光戦略)

戦略1「外国人旅行者訪日促進戦略」: ビジット・ジャパン・キャンペーン等

戦略2「外国人旅行者受入れ戦略」: 他国に遜色ない国際空港・港湾、アクセスの向上等

戦略3「観光産業高度化戦略」: 旅行業における外国人旅行者向けツアーの企画・開発等

戦略4「推進戦略」: 政府においては関係府省が一丸となって推進、国及び自治体、民間企業等が官民一体となって推進する母体「戦略推進委員会」の設置等

日本の航空ネットワークからみた福岡空港のまとめ

福岡空港の現状と航空や地域をとりまく新たな状況

福岡空港は、九州・山口地域における社会経済活動の中心地であり、九州域内各地との良好なアクセス利便性を備え、国内航空ネットワークにおいては三大都市圏、全国主要都市及び九州北部の離島との流動を、国際航空ネットワークにおいては、主として東アジアとの流動を支えています。

今後、航空需要の堅調な伸びが予想される中、大都市圏拠点空港等の整備進展や利用者の利便性等を踏まえると、国内航空輸送では航空機の小型化、多頻度運航が進むと考えられ、また、東アジアの経済発展や海外の空港整備の進展等により国際的なビジネス・観光需要などが高まり、九州域内のアクセス利便性の向上と相まって国際航空需要の一層の増加も見込まれます。

福岡空港が将来にわたって果たすべき役割とその課題

福岡空港の国内航空ネットワークについては、国内基幹路線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との高速移動の確保及び北部九州の離島とのネットワークの維持が求められます。

また、国際航空ネットワークについては、今後の東アジア諸国間の交流増大の可能性をにらみ、東アジア諸国に近いという地理的な特性等を活かし、東アジアを中心とした国際航空需要への対応を図るとともに、国内線と国際線との乗継ぎ機能を強化し新たな路線および便数増加も含めた国際航空ネットワークの拡充も期待されます。