

1. 今回のポイントの再整理

PIレポート・ステップ1では、前章まで福岡空港とはどのような空港であるのかといった現状と課題および福岡空港の能力はどのくらいなのかといった空港能力の評価について考察を進めてきました。それらは各々、次のとおり整理されます。

■福岡空港はどのような空港か【福岡空港の現状と課題】

利用者から見た福岡空港

- アンケート調査結果によると、利用者の重視する項目は「路線数」「便数」「アクセス」「航空運賃」でした。また、利用者の希望する出発の時間帯は、朝・夕にピークがありました。
- 国内路線については空港が福岡市の都心に近接し国内各地への直行路線が充実しているため、国内各地への旅行時間は短くなっていますが、多くの地方路線では便数が少ないため目的地での滞在時間や運航頻度などの点で利便性が高くありません。
- 国際路線については、東アジアに近いため成田空港や関西空港より東アジア方面への旅行時間が短いという優位性をもっていますが、まだ便数が少ないため目的地での滞在時間や運航頻度などの点でこの優位性が十分に発揮されていません。

地域から見た福岡空港

- 成長する東アジアとともに、今後この地域が地域間競争に対応し、発展していくためには国際交流拠点である福岡空港の機能の強化が必要です。
- 今後の少子高齢化や地方分権の流れのなか、九州のけん引役としての福岡の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。
- 航空機騒音などの都市環境に関する問題や建築物の高さ制限などの都市構造に関する問題があります。

福岡空港の運用実態

- 現状の空港の運用においてもエプロン、誘導路、滑走路、などにおいて混雑の原因となる課題がある。また、ターミナルビルにおいても施設の混雑が指摘されています。

■福岡空港の能力はどのくらいか【空港能力の見極め】

- 供給者の視点に立った指標（滑走路処理容量）に加え、利用者の視点に立った指標（航空サービス指標）も併せて空港能力の評価を行いました。

現在の空港能力の評価

- 「福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回という前提のもとでは、平成15年実績13.6万回に対して0.9万回の余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航には制約が生じはじめている。」と評価しております。

有効活用方策を施した場合の空港能力の評価

- 「今後、現空港の敷地内での有効活用方策を実施した場合、滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれ、滑走路処理容量や旅客の利用・航空機の運航の制約が若干緩和されるにとどまることとなる」と評価しております。

以上のことから、今後も福岡空港が将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮し続けるために、地域の将来像や将来航空需要に対応した福岡空港の将来方策についての検討が必要となってきます。