

資料2 福岡空港の位置付けと必要な機能・  
整備について



# 福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について

## (1) 福岡空港が果たしている役割

- ・ 福岡空港は、充実した国内線ネットワークと、アジア地域を中心とした国際線ネットワークを有し、九州・西日本の拠点空港として国内外との交流を支えている。
- ・ アジアのゲートウェイとして機能するとともに、アジア有数の空港になりうる、我が国にとっても戦略的に重要な空港である。

## 《福岡空港の特色》

### ➤優れたアクセス利便性

- ・ 福岡都心（福岡市営地下鉄で博多駅から 5 分、天神 11 分）から極めて優れたアクセスを有する。
- ・ 九州新幹線や高速道路等の高速交通網とも近接し、広域からのアクセス利便性も有する。

### ➤国内主要都市から主な地方都市までのきめ細かい国内線ネットワーク

- ・ 国内路線 25 路線…九州 8 路線、中国・四国 4 路線、関西 2 路線、中部 4 路線  
関東 2 路線、北陸 2 路線、東北 2 路線、北海道 1 路線

### ➤アジアとの近接性

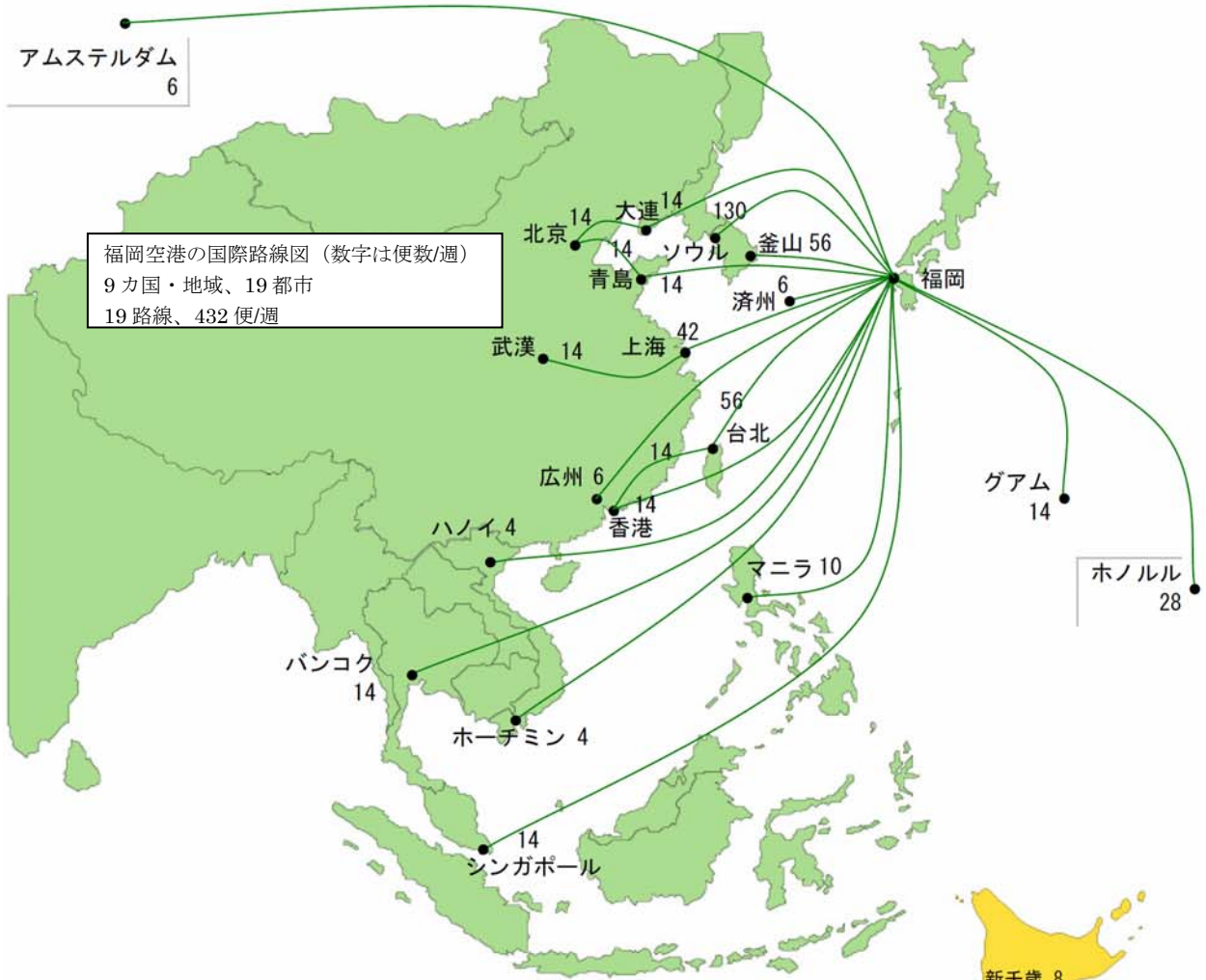
- ・ 国内線並みの所要時間で東アジアの主要都市への移動が可能。

### ➤アジアを中心としつつ、欧米へも広がる多様な国際ネットワーク

- ・ 国際路線 19 路線（うちアジア 16 路線、路線図は次ページ参照）。  
ASEAN やインド、中東など、さらなる路線開拓の可能性。

- 国際線利用者は、平成 24 年度 304 万人だが、平成 23 年度の予測では、平成 42 年度（2030 年度）498 万人。

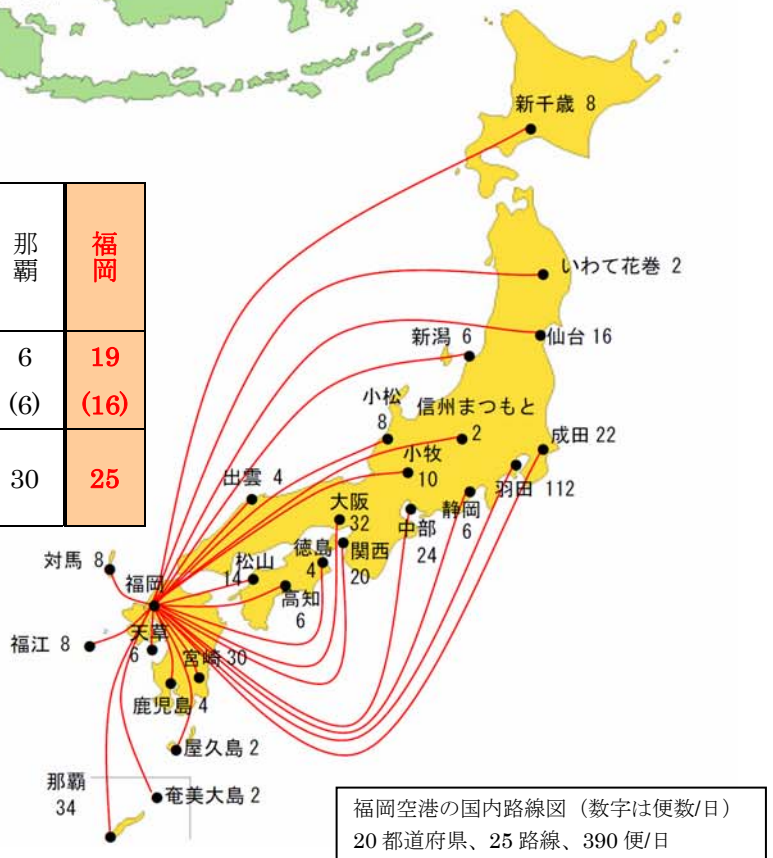




○主な空港の路線数比較

空港	成田	羽田	中部	関空	新千歳	伊丹	那覇	福岡
路線数								
国際線 (アジア)	101 (45)	19 (11)	27 (22)	52 (35)	9 (6)	0	6 (6)	19 (16)
国内線	15	50	18	10	27	26	30	25

(出所 各空港 HP  
 成田空港については旅客便・貨物便の乗り入れ都市数  
 その他空港は旅客便就航路線数)



平成 25 年 10 月 27 日～平成 25 年 11 月 30 日  
 ※片道 1 便でカウント

## (2) 福岡県、福岡市の総合計画における福岡空港の位置付け

### ① 福岡県総合計画

- ・ 平成 24 年 3 月に、「福岡県総合計画」(5 年間)を策定。
- ・ 「県民幸福度日本一」を基本理念として、県民生活の「安定」「安全」「安心」を向上。
- ・ 時代の潮流や福岡県の強みを踏まえ、「アジアの活力を取り込み、アジアとともに発展」、「地域が特色を活かし、地域の経済を活性化させ元気になる」、「生活者の視点を大事にし、一人ひとりの幸福実感を向上させる」の 3 つの視点。

➤ 空港に関しては、

- ・ 「活力にあふれ成長力に富んだ経済と雇用の創出」の実現に向け、交通基盤の整備が進み、県内外へヒト・モノが活発に移動する拠点づくり及びアジアとともに発展を遂げることができるよう、アジアとのネットワークをより一層発展させることを目指す。
  - ・ 福岡空港においては、滑走路増設の早期着手・早期完成、その前提となる平行誘導路の二重化の早期完成とともに、国際線の路線数及び便数の充実拡大を図ることによりアジアの拠点空港化を目指す。
  - ・ 北九州空港については、国際貨物便誘致に不可欠な滑走路 3,000m への延伸の早期実現を図るとともに、アジア全体を取り込んだ貨物拠点空港化を目指しており、合わせて深夜早朝の旅客需要を取り込みながら、新たな路線誘致に取り組む。

### ② 福岡市総合計画

- ・ 平成 24 年 12 月に、「福岡市基本計画」(10 年間)を策定。
- ・ 基本戦略を(1)生活の質の向上と都市の成長の好循環を創り出す、(2)福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担うこととし、「住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡」の実現。

➤ 空港に関しては、

- ・ 「国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている」ことをめざす姿とし、「成長を牽引する物流・人流のゲートウェイづくり」を実施。
- ・ 成長著しいアジアに近接し、今後さらにモノ・ヒトの交流が活発になる博多港と福岡空港について、多様な航路の維持・拡大や、港湾・空港の能力や利便性の向上などの観点から、アジアの玄関口にふさわしい機能強化を図り、物流・人流のゲートウェイづくりを進める。

## (3) 航空を取り巻く状況

### ① 国内線の自由化

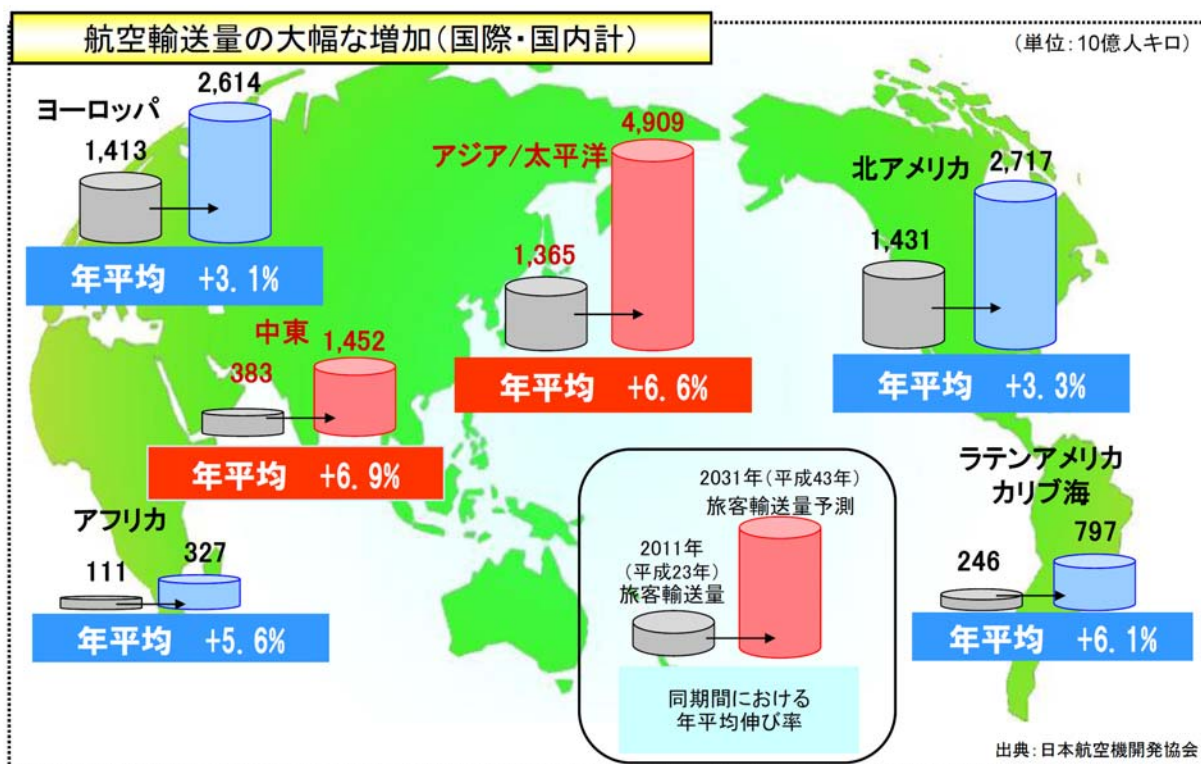
- ・ 平成 12 年需給調整の廃止(参入、路線、運賃の自由化)

### ② 国際線の自由化

- ・ オープンスカイ（航空自由化）の進展  
国際定期便の路線・便数等に関する制限の撤廃。路線設定は、二国間交渉からエアライン誘致を巡る空港間競争に。（H25.11月現在26ヶ国・地域との間で合意）

### ③ アジアの航空需要の伸び

- ・ 2031年（平成43年）まで、中東地域（年平均+6.9%）及びアジア太平洋地域（年平均+6.6%）の伸びが顕著。
- ・ アジア/太平洋地域は、輸送量が2011年の約3.6倍に増加し、世界最大の航空市場に成長。

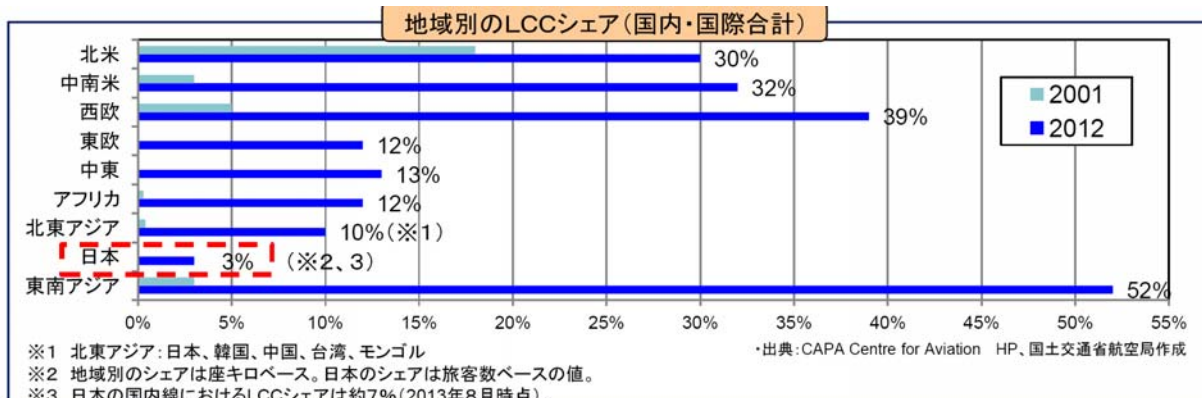


(出所 国土交通省交通政策審議会航空分科会第10回基本政策部会資料)

### ④ LCC（格安航空会社）の成長

- ・ 現在、日本のシェア（座席キロベース）は3.0%。
- ・ 東南アジア 52%、北米 30%、西欧 39%であり、日本においても、国内、国際ともにLCC拡大が想定される。

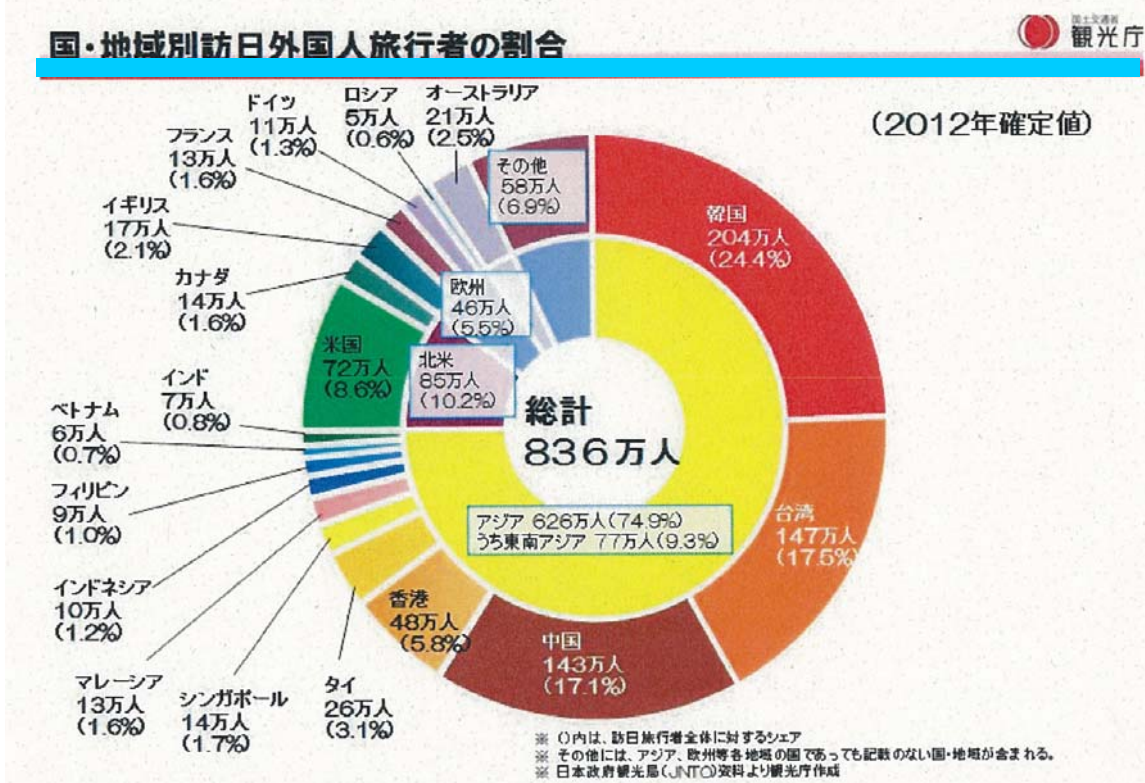
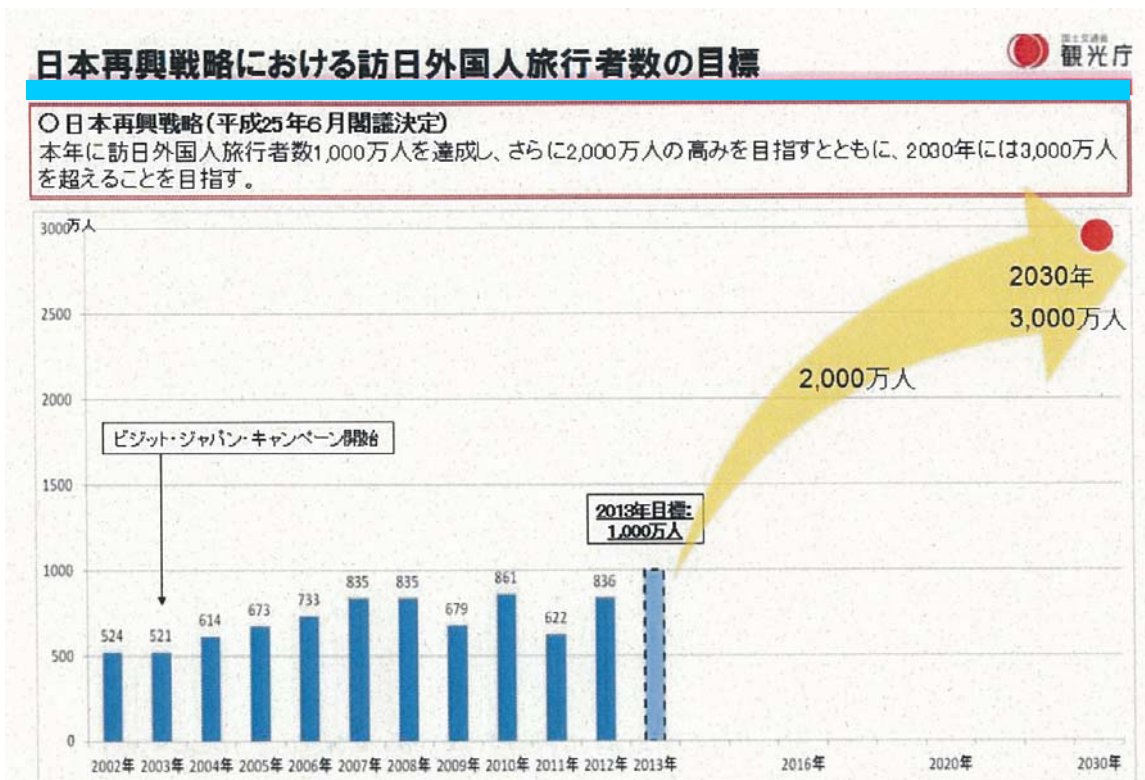
※ 福岡空港には、現在、国際2路線、国内3路線のLCCが就航。



(出所 国土交通省交通政策審議会航空分科会第9回基本政策部会資料)

⑤ 国の観光立国戦略（日本再興戦略）による訪日外国人旅行者の増加

- ・ 2013年（平成25年）に訪日外国人旅行者数1000万人、更に2000万人の高みを目指す、2030年には3000万人を超えることを目指す。
- ・ アジア地域からの旅行者が74.9%、更なる増加が見込まれる。



(出所 観光庁HP)

#### (4) 福岡空港に求められる位置付けと必要な機能・整備

##### ① 福岡空港に求められる位置付け

福岡県・福岡市の総合計画における位置付けや、現在の航空を取り巻く状況から、福岡空港に求められる位置付けとして、以下のような空港像が必要ではないか。

##### ○国内外の広範な地域との多様な交流を支える拠点空港

- ・ 福岡の需要をベースに、広域との優れたアクセス（新幹線、高速道路）を有する福岡空港は、福岡のみならず、九州、西日本地域の経済、文化、観光など様々な交流を支え、地域の発展、成長を牽引する拠点としてさらに発展することが必要ではないか。


##### ○九州・西日本の拠点空港

- ・ 九州・西日本の拠点空港として、国内のみならず海外との交流を支える拠点としての役割を果たすべきではないか。

##### ○アジアの拠点空港


- ・ アジア地域が成長し、航空需要が増進する中で、アジアとの地理的近接性を活かし、アジアとともに発展を遂げることが必要ではないか。
- ・ 優れた国内線ネットワークと充実したアジア、欧米等の国際路線を発展させ、アジアの拠点空港を目指すべきではないか。
- ・ アジアから我が国に入国するための玄関口となる空港は、利便性・快適性が求められるのではないか。

福岡空港に求められる位置付けとして、以下の拠点性を高めるべきではないか。

- 
- 国内外の広範な地域との多様な交流を支える拠点空港
  - 九州・西日本の拠点空港
  - アジアの拠点空港

##### ② 福岡空港に必要な機能

- 国内外の幅広い航空ネットワークを活かし、我が国のアジアのゲートウェイとしての機能を発展させるとともに、欧米などとのネットワークも強化するなど、さらに一層、海外との戦略的な航空ネットワークの拡充が必要ではないか。
- また、国際線ターミナルビル施設の拡充や、都心部へのアクセス強化など、更なる利用者の利便性向上が必要ではないか。

- 
- 三つの拠点空港像から導き出される機能として、
- ・ 航空ネットワークの拡充
  - ・ 更なる利用者利便の向上
- が必要ではないか。



### ③ 必要な整備（取り組み）

福岡空港に求められる位置付けを高めるためには、①航空ネットワークの拡充、②更なる利便性の向上、という2つの機能を向上させるための、以下の整備（取り組み）が必要ではないか。

#### 〈航空ネットワークの拡充に必要な整備（取り組み）〉

##### ○ 多様なネットワークの拡充

###### 【現状】

- ・ 欧州直行便（KLMオランダ航空による福岡-アムステルダム線）は、平成25年4月就航以来高い搭乗率で推移。平成26年3月末から1往復増便・週4往復運航の予定。
- ・ 東南アジアをはじめ、インドや中東など、発展が著しい地域で、未就航の国や地域も多く残っている。

###### 【必要な整備（取り組み）】

➤ヨーロッパをはじめ、直行便が就航していない地域（インド、中東、米本土等）のビジネス・観光の需要を取り込むため、路線の開拓が必要ではないか。

##### ○ 航空サービスの多様化への対応

###### 【現状】

- ・ 国内線・国際線ともに、大手航空会社からLCC（格安航空会社）まで、様々なサービスや価格体系の航空会社が就航するなど、航空料金・サービスの多様化が進み、旅客の選択肢が増加している。

###### 【必要な整備（取り組み）】

➤利用者利便を高めるため、航空サービスの選択肢を更に広げる必要があるのではないか。

##### ○ 国内外の路線誘致の強化

###### 【現状】

- ・ 空港の主な運営主体が分離し、スポットや就航時間帯の調整は国、ターミナルビルに関する調整はビル会社など、路線就航にあたっての交渉・調整主体が異なっている。また、着陸料等は原則として一律に設定されており、ワンストップでパッケージングした活動がしにくい。

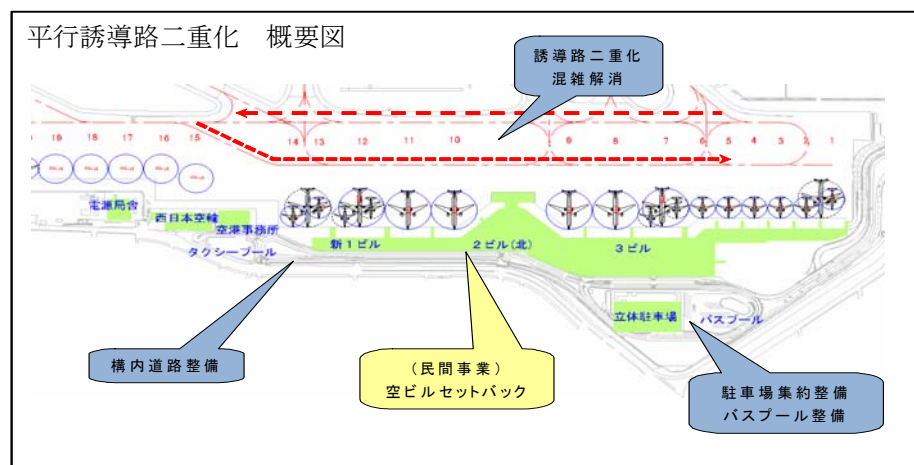
###### 【必要な整備（取り組み）】

➤厳しい空港間競争に勝ち抜き、戦略的な空港利用の展開のためには、着陸料等使用料の多様化やパッケージングした誘致を展開することが必要ではないか。

## ○ 空港容量確保のための整備

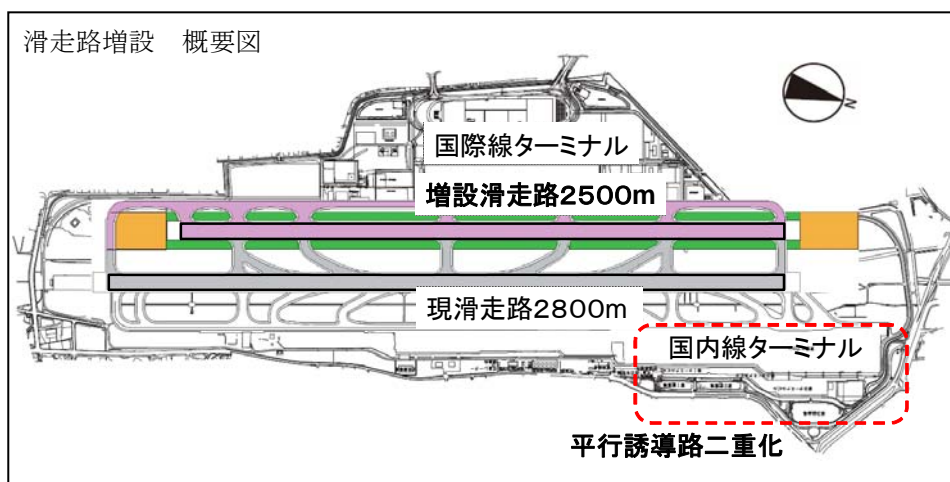
### 【現状】

- ・ 平成 24 年の福岡空港の発着回数はヘリコプターを除くと 14.9 万回（ヘリコプター含む 15.6 万回）であり、年間を通して安定的な運航が可能な容量 14.5 万回を超過。
- ・ 新規の路線開設や増便に対応できる空港容量に不安がある。
- ・ 国内線ターミナル地域の発着機の輻輳に伴う慢性的な遅延・待機による混雑解消のため、平行誘導路の二重化事業が進められている。完成後は 4,000 回程度、容量改善。
- ・ 平成 24 年度から、国において滑走路増設に係る環境アセスメントに着手されている。



### 【必要な整備（取り組み）】

➤滑走路増設の早期着工・早期完成が必要ではないか。



## 〈更なる利用者の利便性向上に必要な整備（取り組み）〉

### ○ 旅客ターミナル機能の充実

#### 【現状】

（国内線旅客ターミナル）

- ・ 国内線側平行誘導路二重化事業に伴い、空港ビル会社において国内線旅客ターミナルビルの再整備事業を計画中。

（国際線旅客ターミナル）

- ・ 空港ビル会社において、国際線発着便数の増加に伴い、オープンスポットから利用客をバスで運ぶため、暫定バス乗降場を整備、バスラウンジの建設に着手。
- ・ 平成 23 年度の需要予測では、2030 年度は、国内線 1,487 万人（24 年度比 約 1.01 倍）、国際線 498 万人（24 年度比 約 1.64 倍）となっている。

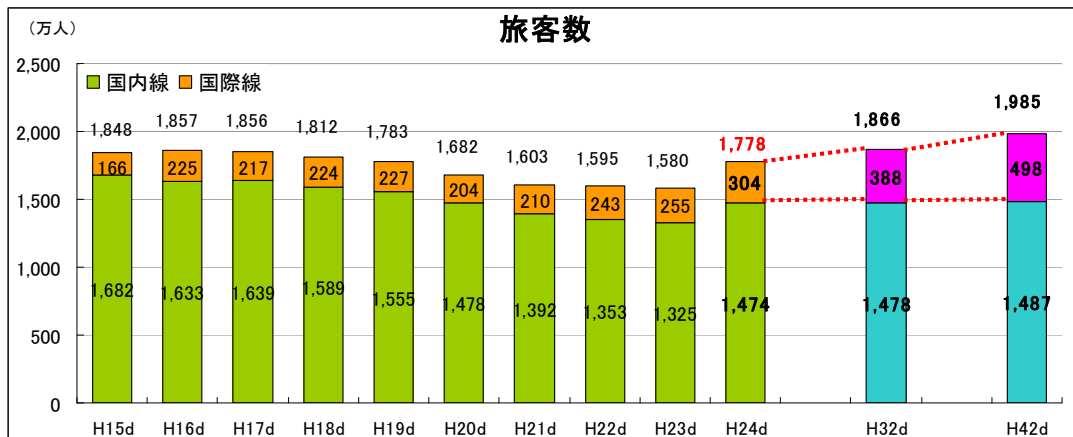
#### 【必要な整備（取り組み）】

（国内線旅客ターミナル）

- 機能的でかつ利便性を高める国内線ターミナルビルの整備が必要ではないか。

（国際線旅客ターミナル）

- アジアの航空需要の増加や観光戦略による旅客増加等も念頭に、国際線旅客増に対応した国際線ターミナルビルの強化が必要ではないか。



（出所：空港管理状況調査。H32d (2020d)、H42d (2030d) 数値は、福岡空港構想・施設計画段階調査段階 第4回福岡空港技術検討委員会資料。）

### ○ 空港アクセスの強化

#### 【現状】

- ・ 国際線ターミナルから福岡都心部へのバス運行本数の大幅増加やプレミアムタクシー専用乗り場の設置など、国際線ターミナルのアクセス向上が図られている。

#### 【必要な整備（取り組み）】

- 国際線利用者の大幅な増加に対応するため、国際線ターミナルと都心部のアクセス向上が必要ではないか。
- 国際線ターミナルと国内線ターミナル間の移動のさらなる円滑化も必要ではないか。
- 国内線ターミナルについても、更なるアクセスの改善が必要ではないか。