

参考資料 1 福岡空港の位置付けと
必要な機能、整備・取組について

1 福岡空港の位置付けと必要な機能、整備・取組について

(1) 福岡空港の位置付け

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。

➤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を有する。

- ・ 国内路線 27 路線…九州 9 路線、中国・四国 4 路線、関西 2 路線、中部 4 路線
関東 3 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である。

➤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）。

ASEAN やインド、中東など、さらなる路線開拓の可能性を有する。

➤国際線利用者は、平成 25 年度 319 万人だが、国土交通省における最新の予測では、平成 47 年度（2035 年度）631 万人となっている。



② 福岡県、福岡市における福岡空港の位置付け

(ア) 福岡県

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)を策定した。
- ・ 「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」を向上させるために取り組む。
- ・ 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 つの視点から施策を展開する。

(福岡県の産業戦略)

- ・ 成長著しい自動車、先端半導体、ロボットなどの先端成長産業の更なる振興
- ・ 中小企業の新商品開発・販路拡大・海外展開の支援
- ・ 今後世界的に大幅な需要の伸びが見込まれる MR J を始めとする航空機産業等の企業誘致
- ・ 農林水産物の県外・国外への販路拡大のためのブランド化の推進
- ・ 観光産業の振興(国の観光戦略:2020 年目標 2,000 万人、九州の観光戦略:2023 年目標 440 万人)

➤ 空港に関しては、次のとおり位置付けている。

- ・ 「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) 「福岡県の空港の将来構想」(骨子案)

県内 2 空港のうち福岡空港は、国内外の多彩なネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、アジアの拠点空港として発展することを目指していく。また、北九州空港は九州唯一の 24 時間空港であり、企業・住民ニーズの高い路線展開、福岡空港で対応できない早朝・深夜便の誘致、貨物拠点空港として発展することを目指していく。

それぞれの空港の機能強化、役割分担、相互補完を通じて、今後とも増大し多様化する航空需要に幅広く応え、ゲートウェイとしての利便性を高めることによって、福岡県、九州全体の発展に寄与していく。

(骨子案より抜粋)

○福岡空港の目指す姿

国内外の多彩なネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、アジアの拠点空港として発展

- ・ 未就航のアジアの各都市、北米、オーストラリア路線などの戦略的な路線誘致
- ・ 限られた発着枠を未就航の国際路線等へ優先配分することを国に要請
- ・ 発着枠を超える就航希望航空会社（特にLCC）を北九州空港に誘導
- ・ 滑走路処理容量確保のため、平行誘導路二重化の早期完成及び滑走路増設事業の早期着手・完成
- ・ ヘリコプターの空港場外移設を目指す
- ・ 利用者の利便性向上を図る旅客ターミナルビルの再整備
- ・ 自動車専用道路による空港ターミナルへの交通アクセス強化を目指す

○北九州空港の目指す姿

企業・住民ニーズの高い路線展開、福岡空港で対応できない早朝・深夜便の誘致、貨物拠点空港として発展

- ・ 北九州地域の企業進出が多い中国、台湾、東南アジア諸国や自動車、航空機産業の拠点である中部地域（中部、小牧）を結ぶビジネス路線、住民ニーズの強い新千歳、那覇を結ぶ観光路線誘致
- ・ MRJの試験飛行、駐機の拠点化の実現と航空機産業の誘致
- ・ LCC、貨物専用便の誘致強化
- ・ 貨物拠点化に向けた貨物用大型エプロンの整備や滑走路の3,000mへの延伸を国に要請
- ・ 福岡都市圏とのアクセスの改善
- ・ 苅田北九州空港ICからの直通連絡ランプの整備を目指す
- ・ 需要動向・採算性を踏まえ小倉⇄空港間の軌道系アクセスを検討

(イ) 福岡市

1) 福岡市総合計画

- ・ 平成24年12月に、「福岡市基本計画」（10年間）を策定した。
- ・ 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、目指す都市像である「住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡」の実現に向けて取り組む。

➤空港に関しては、次のとおり位置付けている。

- ・ 「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

国内航空会社の需給調整の廃止に加え、国際定期便の路線・便数等に関する制限を撤廃するオープンスカイの推進が図られており、航空会社は自社の判断で就航先を判断することが可能となり、国際的な航空需要の取り込みに向けた空港間競争が激化している。他方、アジアの航空需要の伸びが顕著であり、アジア/太平洋地域が世界最大の航空市場に成長すると予測されている。また、LCCが台頭しており、日本においても国内、国際ともにLCCの拡大が予想される。

我が国の観光立国戦略では、訪日外国人旅行者数の目標を掲げており、訪日外国人旅行者の増大を推進するためにも、空港の受け入れ環境の整備、訪日外国人が使いやすい航空サービスの提供が重要となっている。

(ア) 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）

(イ) 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。（H26.10月現在27ヶ国・地域との間で合意）

(ウ) 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。

(エ) 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4路線、国内4路線のLCCが就航。

(オ) 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。

④ 福岡空港の位置付け

福岡空港は、都市型空港として、空港駅に鉄道が乗り入れているほか、広域との優れたアクセス（新幹線・高速道路）を有するなど、極めて高い利便性を誇り、福岡都市圏のみならず、九州・西日本地域の経済、文化、観光など様々な地域の発展、成長を牽引する拠点としての役割を果たしている。また、国が管理する拠点空港として、国内輸送、国際輸送両面から重要な役割を担っている。

オープンスカイ（航空自由化）の進展や、アジア／太平洋地域の航空需要の増大が見込まれる中、地域がアジアの活力を取り込み、更なる発展を遂げるためにも、以下のことを目指し、拠点性をさらに高めていく必要がある。

(ア) 国内外の広範な地域との多様な交流を支える拠点空港

- ・ 充実した新幹線や高速道路網などを活かし、福岡のみならず、九州・西日本の各地域と国内外との経済、文化、観光など様々な交流を支える拠点空港を目指す。

(イ) 九州、西日本、アジアの拠点空港

- ・ 福岡空港の広域とのアクセス利便性やアジアとの地理的利便性を活かし、国内外の多彩な航空ネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、アジアの拠点空港を目指す。
- ・ 福岡の、また、我が国に入国するための玄関口として、利用者の利便性・快適性の高い空港を目指す。

(ウ) 北九州空港との役割分担、相互補完

- ・ 福岡空港の発着枠は貴重であることから、24時間利用可能な海上空港である北九州空港との役割分担、相互補完を通じて、今後とも増大し多様化する航空需要に幅広く応えていくことが必要である。

(2) 福岡空港に必要な機能、整備・取組

① 航空ネットワークの拡充

九州・西日本地域の発展、成長を牽引し国内外との交流の活発化を支える拠点として、国内外の多彩な航空ネットワークを活かした国際展開により、アジアの未就航都市や欧米、豪州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ある。

そのため、広域へのアクセス利便性やアジアとの近接性を活かして、国内外の路線誘致を強化し、過密化が進む福岡空港の貴重な発着枠を未就航の国際路線等へ優先配分するなど、地域戦略を踏まえた戦略的な空港運営が必要である。

さらに、現在の福岡空港は、発着回数が定時性を保ちながら安定的な処理を可能とする処理値を上回っており、朝夕の混雑時間帯は、混雑や遅延等が常態化している。アジア等の旺盛な需要を取り込み、航空ネットワークの拡充を図るためにも、平行誘導路二重化の早期完成及び滑走路増設の早期着工・早期完成により、空港容量を確保することが必要である。なお、空港運用を円滑化・効率化するためにヘリコプターを空港場外に移設することも考えられる。

<航空ネットワーク拡充のための必要な整備・取組>

◆戦略的な路線誘致

- ・ 未就航のアジアの各都市、欧米、豪州線などビジネス、観光需要を取り込むための戦略的な路線誘致。

◆地域戦略を踏まえた空港運営の実施

- ・ 未就航国際路線への発着枠の優先配分など、地域戦略を踏まえた空港運営の実施。
- ・ 利用者利便を高める多様な航空料金、サービスの提供。

◆空港容量確保のための迅速な施設整備

- ・ 平行誘導路二重化の早期完成。
- ・ 滑走路増設の早期着工・早期完成。

② 更なる利用者利便の向上

福岡空港は、福岡、九州、西日本の玄関口であることから、空港の受け入れ環境を整え、旅客の利便性の向上を図る必要がある。また、利用者のアクセス利便性の更なる強化も目指す必要がある。これらにより、地域との一体性をより高め、魅力ある空港にする必要がある。

<利用者利便向上のための必要な整備・取組>

◆旅客ターミナル機能の充実

- ・ 現在、福岡空港ビルディング(株)において進められている国内線旅客ターミナルビル再整備。
- ・ 今後増大が見込まれる航空需要に対応した国際線旅客ターミナルビルの機能強化。

◆空港アクセスの強化

- ・ 空港ターミナルビルへの交通アクセスの向上。

- ・ 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。
- ・ 国際線ターミナルと国内線ターミナル間の移動の更なる円滑化。

③ 北九州空港との役割分担、相互補完の促進

福岡空港は市街地に立地しており利用時間が7時から22時までに制限されていることから、24時間利用可能な海上空港である北九州空港との役割分担、相互補完を通じて、今後とも増大し多様化する航空需要に幅広く応えていく必要がある。

<北九州空港との役割分担と相互補完を促進するための必要な整備・取組>

◆24時間空港（北九州空港）の特色を活かした路線展開

- ・ 福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社（特にLCC）の誘導。
- ・ 福岡空港で対応できない早朝、深夜便の誘導。
- ・ 北九州空港との役割分担と相互補完を促進するための福岡都市圏とのアクセスの改善。

◆マルチエアポート化の推進

- ・ 福岡空港、北九州空港間での航空券を変更可能にするマルチエアポート化の推進。