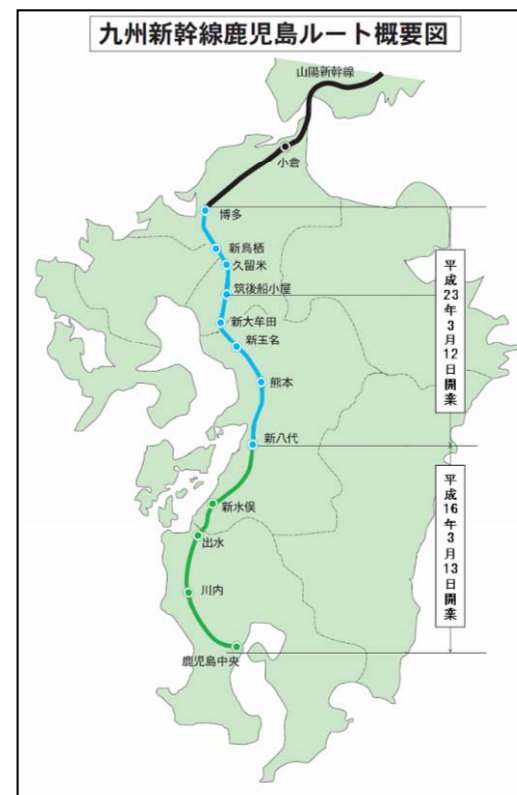


空港運営のあり方に関する検討会資料

福 岡 県

福岡空港・北九州空港の位置



1. 福岡空港

(1) 国内外の航空ネットワークを支える主要地域拠点空港として重要

空港の概要

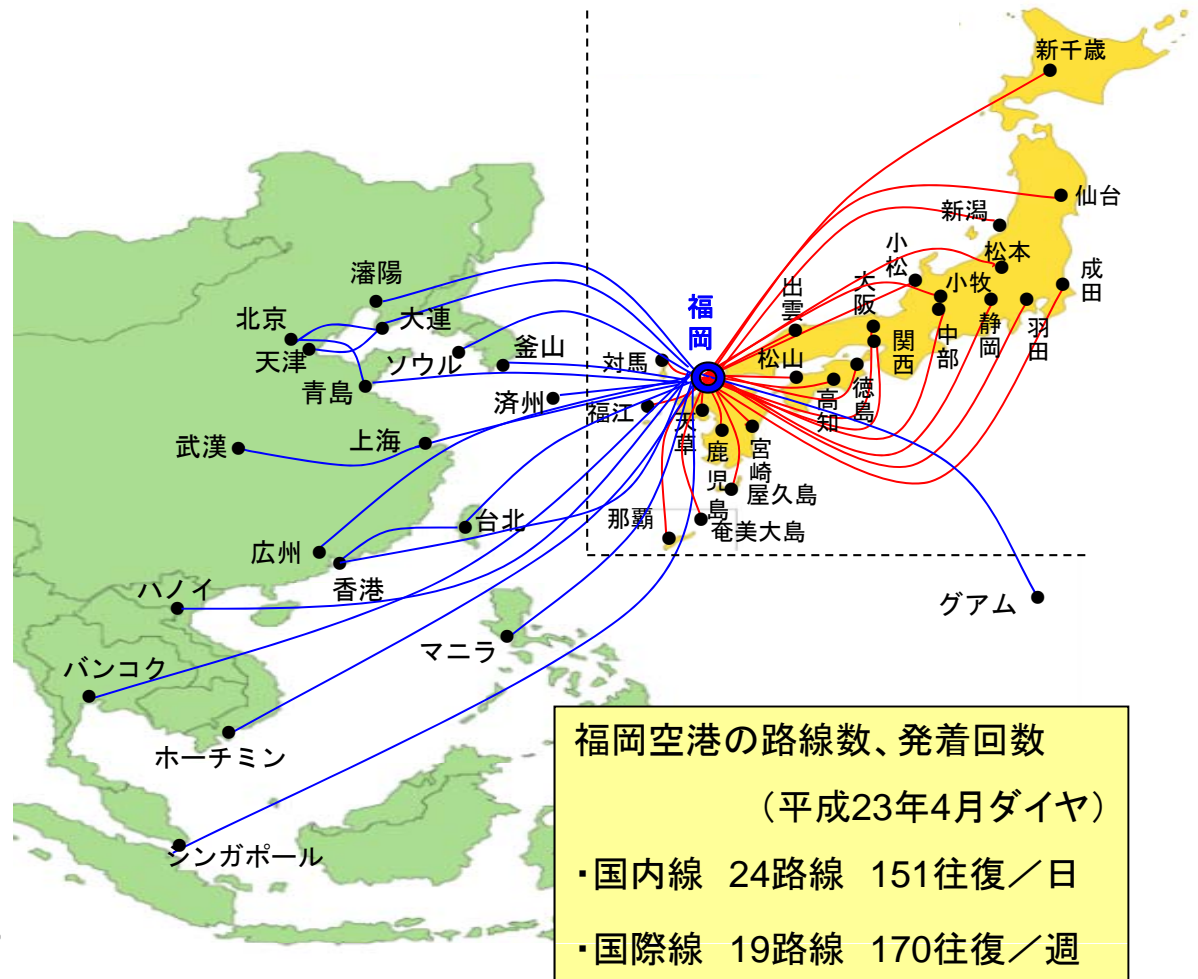
1 施設

- ・面積 353ha(うち、米軍専用区域2.2ha)
- ・滑走路 2,800m×1本
- ・運用時間 24時間
- ・利用時間 7:00~22:00(15時間)

2 利用状況(平成22年)

- ・旅客数 国内線 1,394万人、国際線 240万人
計 1,634万人(全国第4位)
- ・貨物量 国内線19万トン、国際線5万トン
計 24万トン(全国第5位)
- ・発着回数 13.7万回(全国第3位)

(旅客数、発着回数については、滑走路1本の空港としては全国第1位)



空港の沿革

S19年 2月 旧陸軍が席田(むしろだ)飛行場建設のため、家屋・田畑を強制収用

S20年11月 終戦により米軍が再接収、その後米軍管理のもと板付基地として運営

S29年 1月 第2次強制接收、飛行場拡張

S32年 4月 第3次強制接收、飛行場拡張

S45年12月 日米安全保障協議委員会において日本への移管を決定

S46年11月 国・県・福岡市と地権者の間で「土地賃貸借契約書」及び「覚書」を締結

S47年 4月 運輸大臣が設置し及び管理する「第二種空港」として供用開始

航空機騒音防止法による「特定飛行場」に指定

S47年 6月 国・県・福岡市と周辺団体との間で騒音対策に関する協定書を締結

S51年 6月 航空機騒音防止法で「周辺整備空港」に指定され、S51年7月に福岡

空港周辺整備機構設立

福岡空港



(2)運用にあたっての課題

① 民有地の賃借料

- ・旧陸軍による収用、米軍の接收により建設され、空港用地353ヘクタールの1/3が未買収の民有地として残っている。
- ・平成19年度土地賃借料84億円

② 騒音対策費

- ・空港が市街地に立地していることから、航空機騒音対策が必要。(H19年度41億円)
- ・騒音対策区域2,045ヘクタール(騒音対策区域としては全国第2位の面積。東京都港区とほぼ同じ)

・昭和46年、国・県・福岡市と「福岡空港地主組合」は、国が土地賃借料について所要の予算措置を講ずる努力をする旨の覚書を締結。

福岡空港地主組合
(構成) 空港内民有地の所有者 約600名

・昭和47年、国・県・福岡市と「福岡空港地域対策協議会」は、国が空港周辺の土地の開発、環境整備の実施や一般民家の防音工事の実施を定めた協定書を締結。

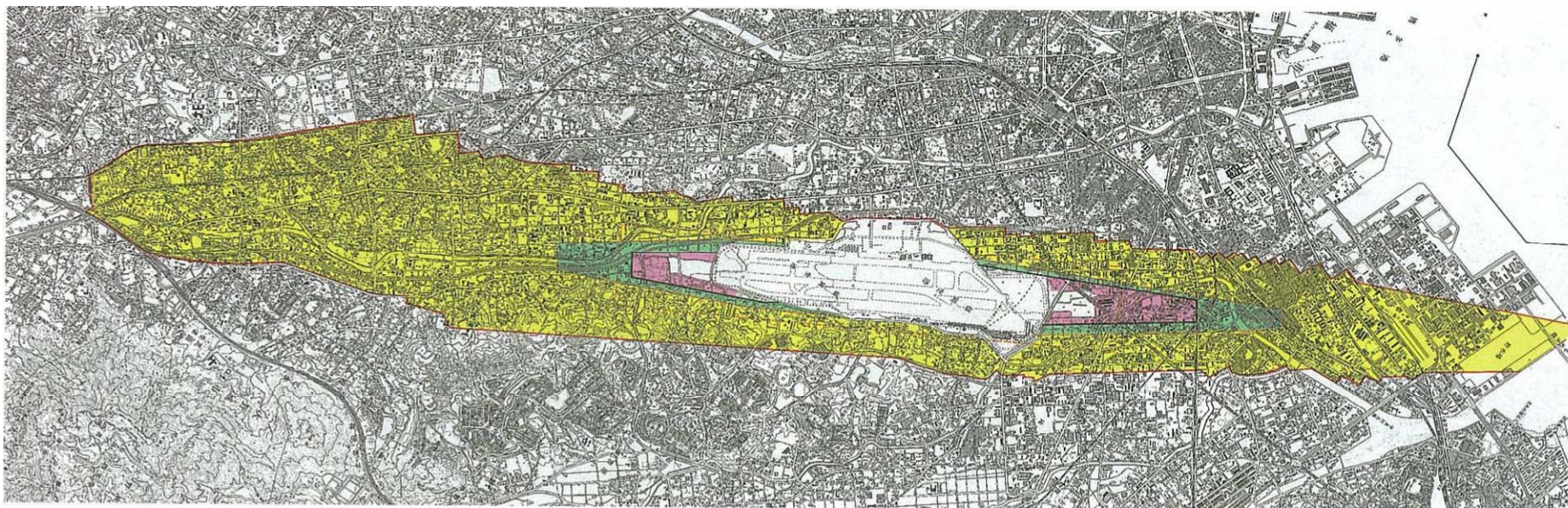
福岡空港地域対策協議会
(構成) 空港隣接地域の自治会 約7,600世帯

円滑な空港の運営のためには、国と土地所有者、周辺住民(関係団体等)が信頼関係を維持することが必要である。

⇒ 国が民有地の賃借料や騒音対策に責任を持つことが必要。

福岡空港の騒音対策区域

(参考)



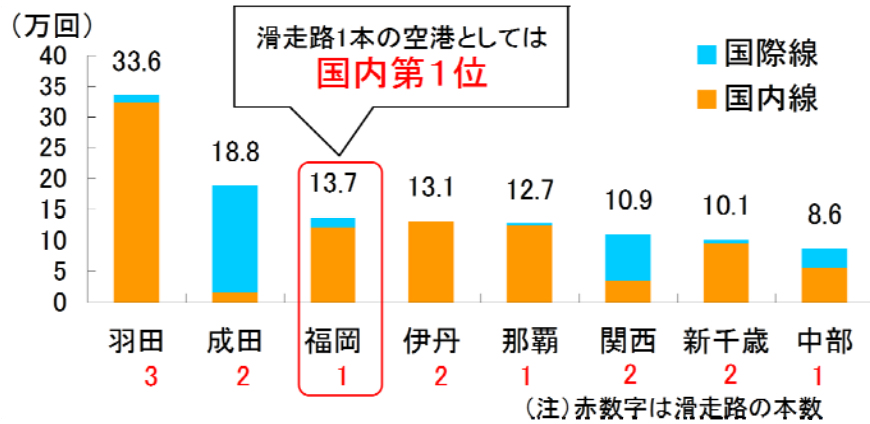
- ・第1種区域 (面積1,750ha) 住宅が防音工事の対象となる地域
(2種、3種区域含む)
- ・第2種区域 (面積 216ha) 騒音が特に著しく居住者の地域外移転を補償する地域
(3種区域含む)
- ・第3種区域 (面積 79ha) 航空機騒音による障害を防止するために緩衝緑地帯を整備する地域

(3) 滑走路増設の必要性

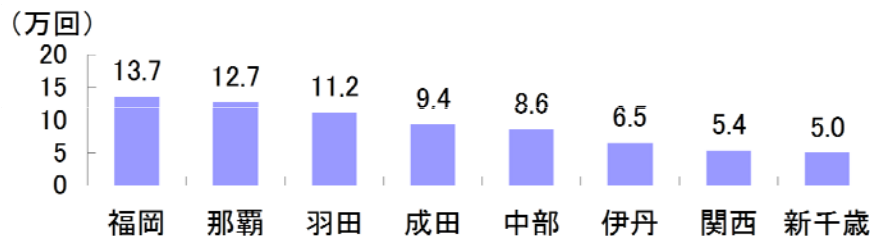
① 過密化の状況

- 滑走路一本あたりの発着回数では、国内で最も過密な空港。
- 年間処理容量14.5万回に対し、現在は限界に近い状況で運用、既にピーク時間帯は遅延が常態化。
 - ・ 需要が多い路線の増便が困難な状況
 - ・ 新たな地域との路線開設も制約を受ける

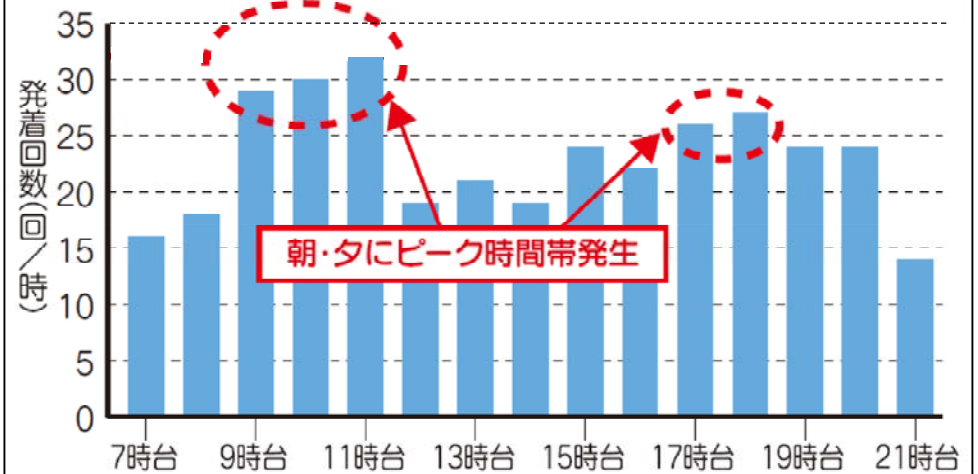
・国内主要空港の年間発着回数(2009年度速報値)



※滑走路1本あたりの年間発着回数



・時間帯別発着回数(2010年4月 定期便のみ)

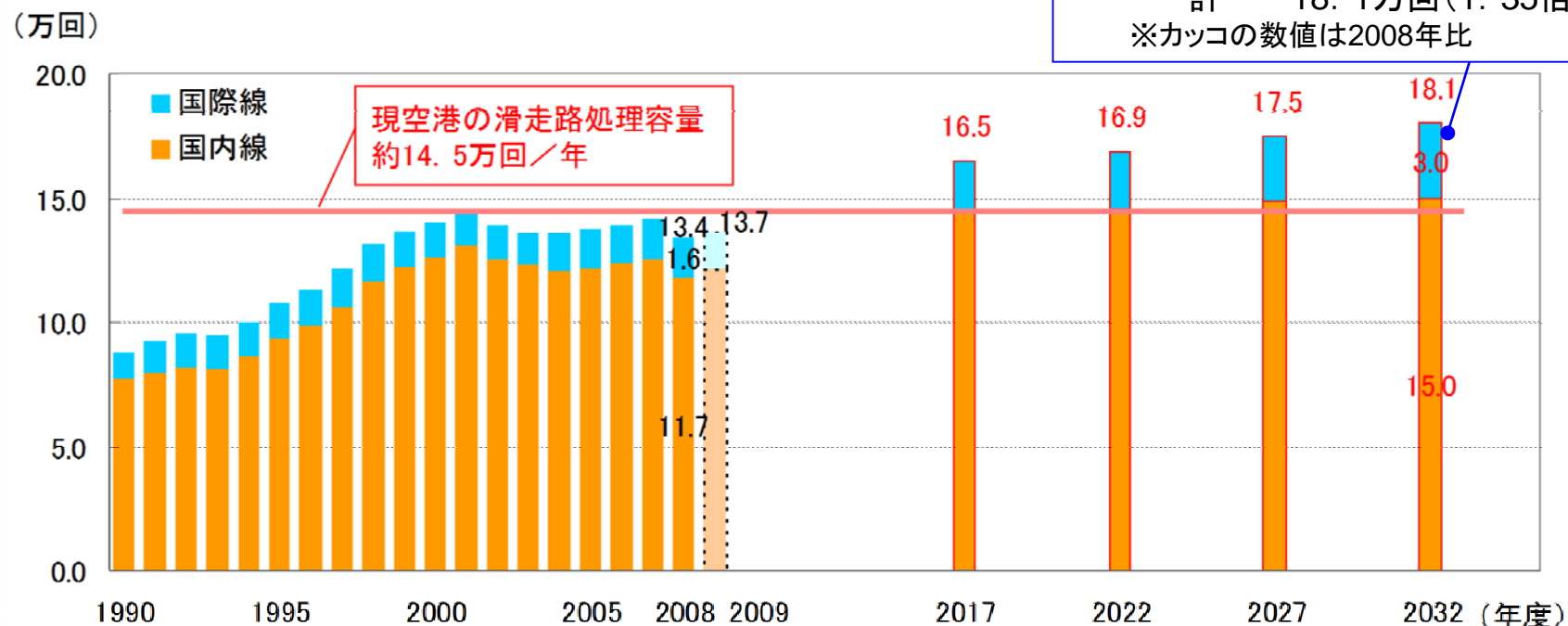


② 将来見込まれる航空需要

- 2010年代半ば頃には容量限界を迎えることが確実視されている。
- 容量が制約された現状のままでは、アジアの交流窓口として、成長著しいアジア地域の新たな需要を取り込むことができなくなる。

⇒ 空港容量を早急に拡大する必要がある。

(福岡空港の発着回数の実績と予測)



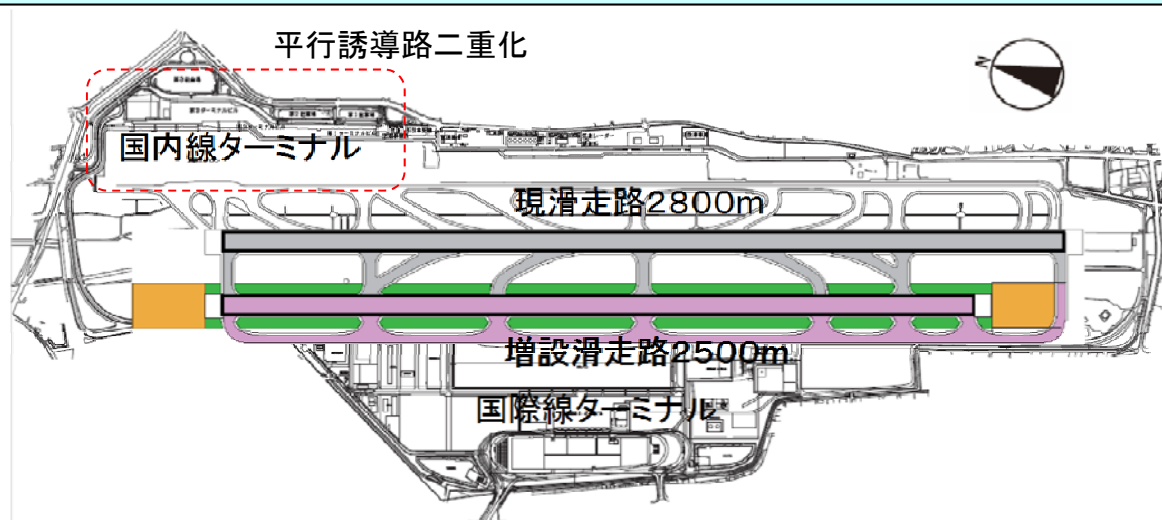
※2017年からの予測値は福岡空港構想・施設計画検討協議会においてとりまとめられた数値である。

③ 過密化対策の検討の経緯

- 福岡空港は、国土交通省交通政策審議会航空分科会の答申(平成14年12月6日)において、「将来的に需給が逼迫する等の事態が予想されることから、既存ストックの有効活用方策、近隣空港との連携方策とともに新空港、滑走路増設等の抜本的な空港能力向上方策等について、総合的な調査を進める必要がある」と位置づけられた。
- これを受け、平成15年度から20年度にかけて国(九州地方整備局、大阪航空局)と地域(福岡県、福岡市)が連携・協力し、県民等の意見を聞きながら「総合的な調査」を実施。
- 福岡県知事と福岡市長は、切迫した福岡空港の過密問題を早期に打開するため、工事期間が短く、加えて事業費が少ない「滑走路増設」に早期着手するよう国土交通大臣に「意見書」を提出(平成21年4月8日)。
- 国土交通省は「現空港における滑走路増設案」の検討を進めることを決定(平成21年5月8日)し、国と地域からなる構想・施設計画検討協議会を設置、滑走路増設の具体的な施設計画をとりまとめた。
- 平行誘導路二重化の着工に向けた調査。(平成23年度)

④ 滑走路増設の概要

- 現滑走路の西側210mの位置に2,500mの滑走路を増設。
- 滑走路増設案は新空港案と比較して格段に事業費が安く、工期も短い。空港容量も相当程度増やせる。



	滑走路増設案
空港規模	現滑走路 : 2,800m 増設滑走路 : 2,500m
滑走路処理容量	18.3万回/年(現状の約1.26倍) ※平行誘導路二重化の効果(4千回/年)を含む
工事期間(工事着手後)	約7年
概算事業費	約1,800億円

新空港案(参考)
3,000m × 2本
21.3万回/年(現状の約1.47倍)
約9年
約9,200億円

福岡空港は現に切迫し、また2010年代半ば頃には容量限界を迎えることが確実視されていることから、本年度に調査を行う平行誘導路二重化の速やかな実施、及び滑走路増設の早期完成を図る必要がある。

2. 北九州空港

(1)九州で唯一の24時間利用可能な空港として重要

空港の概要

1 施設

- ・面積 約160ha(空港島総面積は373ha)
- ・滑走路 2,500m×1本
- ・運用時間 24時間
- ・利用時間 24時間

2 利用状況(平成18年～平成22年)

・旅客数(単位:人)

	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年
国内線	1,081,473	1,223,225	1,223,194	1,126,031	1,139,472
国際線	26,423	29,319	14,734	32,857	59,461
合計	1,107,896	1,252,544	1,237,928	1,158,888	1,198,933

・貨物量(単位:トン)

	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年
国内線	3,224	6,861	10,475	6,637	10,794
国際線	0	85	0	28	743
合計	3,224	6,946	10,475	6,665	11,536



北九州空港の路線数、発着回数

(平成23年4月ダイヤ)

東京(羽田)線:17往復/日【旅客便】

韓国(ソウル)線:3往復/週【旅客便】

上海(浦東)線:3往復/週【貨物便】

※国土交通省資料「空港管理状況調書」による確定値。但し、H22年は大阪航空局速報値。

空港の沿革

旧北九州空港は三方を山に囲まれ、霧が発生しやすいことから就航率が悪く、また、滑走路が1,600mと短いことから中大型機の運航ができなかった。このため、関門海峡の浚渫土砂によって埋め立てられた周防灘土砂処分場を活用し、滑走路2,500mの新空港が建設された。

S19年 9月 旧北九州空港が陸軍曾根飛行場として建設

S20年 8月 終戦に伴い、米軍が接收

S28年12月 米軍の接收が解除され、「小倉空港」に名称変更

S36年 4月 運輸大臣が設置し及び管理する「第二種空港」として供用開始

S48年 2月 「北九州空港」と名称変更

S56年12月 第4次空港整備計画に新空港が新規事業として採択

H 5年 4月 運輸省航空局「新北九州空港整備基本計画」策定

H 6年10月 運輸省第四港湾建設局が建設着工

H18年 3月 旧北九州空港閉鎖(3月15日)

H18年 3月 新空港開港(3月16日)



(2) 空港の特徴と活用強化の取組

特 徴

- 九州で唯一の24時間利用可能な空港であることから、早朝・深夜の運航が可能。
- 北九州圏域では、「IC産業」、「自動車関連産業」など基幹産業の進出が加速しており、今後、旅客や貨物の航空需要の増加が期待できる。
- 空港島内に埋立中の土地を含む広大な未利用地があり、施設・土地の拡張余地が大きい。

活用強化の取組

- 24時機能を生かした国内線や国際線の積極的な誘致。
- 24時間機能を最大限に活かしていくため、アジア全体を取り込んで、貨物拠点空港として成長していくことが重要。国際的な大型貨物専用便を誘致するためにも滑走路の3,000mへの延伸が必要である。
- 空港島内の未利用地を活用し、航空機の整備、航空機産業の拠点として発展していくことを目指す。

取組の成果

○ 国際旅客便の運航

平成21年3月より、済州航空による北九州－ソウル線が週3往復運航。

平成24年7月より、スターフライヤーによる北九州－プサン線が1日2往復運航で就航予定。

また、24時間運用ということから深夜・早朝時間帯を活用した国際旅客チャーター便が数多く運航。

* 平成22年度 国際旅客チャーター便運航実績 113便(片道ベース)

○ 九州で唯一の国際貨物定期便の就航

平成22年10月14日より、揚子江快運航空による九州で唯一となる国際貨物定期便が、北九州－上海間に週3往復運航。

○ 大型貨物機(ジャンボフレーター)による初の国際貨物チャーター便の運航

平成22年度に大韓航空、シンガポール航空カーゴの大型貨物機による国際貨物チャーター便が就航、平成22年度中に計5便が運航した。カナダ、オーストラリアからの輸入貨物を取り扱うとともに北九州空港からソウル、シンガポールへの輸出貨物も取り扱った。

国際旅客定期便(済州航空)



国際貨物定期便(揚子江快運航空)



国際貨物チャーター便(大韓航空)



3. 福岡・アジア国際戦略特区

日本の成長を牽引する「福岡・アジア国際戦略特区」のイメージ

- ・企業誘致・投資促進
- ・高度人材(研究・ビジネス)活用
- ・アジア客誘致 等

- 急激に経済成長を続けるアジア
 - ・2000年と2008年の名目GDP総額比較
中国3.3倍、インドネシア3.1倍、
ベトナム2.9倍、インド2.7倍 など
- 消費市場として期待されるアジア
 - ・アジアの人口は2005年の30億人から、
2050年には38億人に増加する見込み
 - ・中間所得者層人口は、1990年の1.4億人
から2008年には8.6億人(6.2倍)に増加

- アジア企業が集積する国際ビジネス都市
- 中小企業の海外進出拠点
- 世界最先端の環境モデルの構築とアジア展開
- 世界をリードする水素・半導体・バイオ等の一大研究
開発・集積拠点
- クルーズ観光等アジアの人々の日本観光の玄関口
- ファッション・コンテンツ等のアジアの若者文化発信拠点
- 国際競争力をもつ都市基盤等の整備

国による支援

規制緩和

税の特例

財政支援

金融支援

- ・中小企業のアジア展開
- ・自治体間環境協力の推進、環境プロジェクトの推進
- ・ファッション・コンテンツ等の若者文化の発信 等

- 中小企業のアジアビジネス拠点
 - ・APEC中小企業大学校
 - ・中小企業アジア進出
支援センター

- 若者文化発信拠点
 - ・ファッション、コンテンツ、
ショッピング、グルメ

- 環境ビジネス拠点
 - ・低炭素都市の形成
 - ・自治体間環境協力機構

- 都市基盤
 - ・アジア拠点空港
 - ・アジア中枢港湾
 - ・ウォーターフロント

世界をリードする一大研究開発・産業集積拠点

先端半導体

水素

バイオ

Ruby

ロボット

2020年に15兆円のGDP成長を実現＝九州全体として30兆円の成長を促す

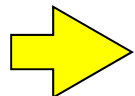
・福岡空港と北九州空港は、九州・西日本とアジアの交流基盤として今後も重要な役割を果たす

4. 福岡県の空港政策

福岡県は、高い利便性を持つ都市型空港である福岡空港と24時間機能を持つ海上空港である北九州空港の二つの本格的空港を有しており、それぞれの空港の特色を活かす空港政策を実施

○福岡空港

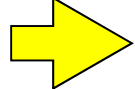
- ・国内外の航空ネットワークを支える主要地域拠点空港。
- ・需要に対応した増便、航空路線の新設が自由・思う存分にできる空港を目指す。



平行誘導路の二重化、滑走路増設が必要

○北九州空港

- ・北九州・山口地域を圏域とする地域空港。
- ・24時間機能を活用した貨物拠点空港や航空機整備、航空機産業拠点を目指す。



滑走路の3,000m化、空港島内の未完成地の早期埋立が必要

今後も、大規模な空港施設整備は国が責任を持って整備する必要がある。

5. 民営化や上下一体化に当たっての福岡県の考え方

空港民営化や上下一体化は一律に実施するのではなく、地元自治体の政策や各空港の事情を配慮して実施する必要がある。

○地元自治体が目指す政策が実行されること。

- ・福岡空港の主要地域拠点空港としての発展や北九州空港の貨物拠点空港化、航空機産業拠点化が担保されること。

○各空港が個別に抱える事情への十分な配慮がなされること。

(福岡空港)

- ・平行誘導路二重化の速やかな実施、滑走路増設の早期完成。
- ・空港用地の3分の1が借地であること。
- ・多額の土地賃借料や騒音対策費を負担していること。
- ・米軍基地が存在すること。
- ・空港の歴史的経緯を踏まえ、空港の運営主体が国以外に替わることに
ついて、土地所有者や周辺住民の理解が必要。

(北九州空港)

- ・滑走路の3,000m化、空港島内の未完成地の早期埋立。