

# 30年後の福岡空港の将来イメージ



国際線地区(イメージ)



国内線地区(イメージ)

## 比類なき東・東南アジアの航空ネットワークを有する、東アジアのトップクラスの国際空港

- ❑ 東・東南アジアの就航国数は日本一 14カ国・地域、51路線に就航
- ❑ 旅客数3,500万人(国際:1,600万人、国内:1,900万人)、100路線(国際:67路線、国内:33路線)
- ❑ SKYTRAXが実施するWorld Airport Star Ratingで世界最高水準の5スターエアポートに定着

| 航空ネットワークの将来像         | 現状           | 2023年度       | 2048年度       |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|
| 東・東南アジア              | 8カ国<br>15路線  | 11カ国<br>22路線 | 14カ国<br>51路線 |
| 国際路線<br>(東・東南アジアを含む) | 10カ国<br>18路線 | 13カ国<br>26路線 | 25カ国<br>67路線 |
| 国内路線                 | 23都市<br>26路線 | 23都市<br>26路線 | 30都市<br>33路線 |

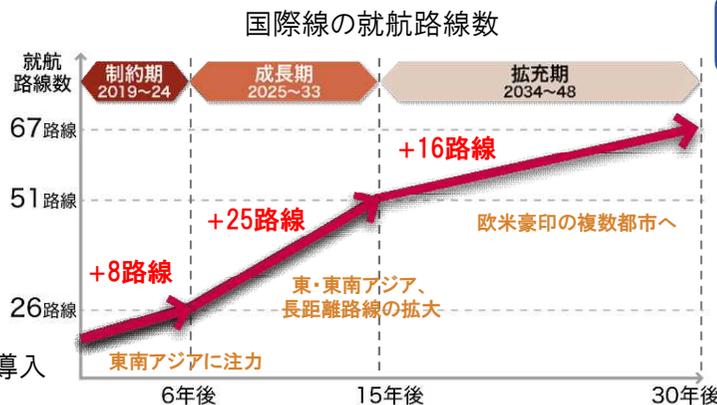
### エアライン誘致

#### エアライン誘致施策

- 就航実績を元にした誘致手法の導入・実践
- エアライン誘致専任部署の設立
- 日本・海外拠点の連携による営業活動の実施

#### 料金施策

- わかりやすい料金体系の導入
- ターゲット路線の誘致と定着を図る長期割引の導入
- 新規路線と増便を喚起する割引体系を導入



### 関係地方公共団体等及び北九州空港との連携

#### 空港の戦略的な利用促進

- 福岡県・福岡市との協議の場を設置し、連携を強化
- 地元経済団体との連携による利用促進

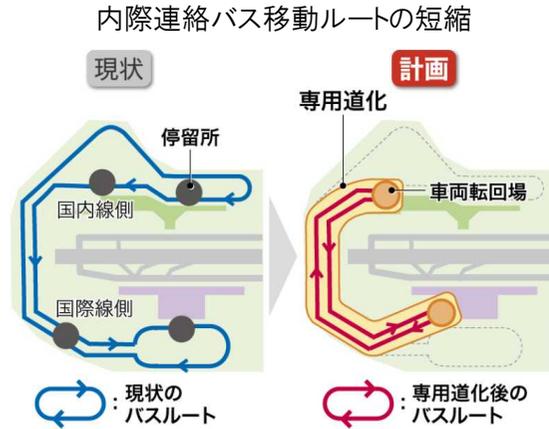
#### 福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針

- 24時間空港の特性を活かし、早朝・深夜便の就航を希望するエアラインを北九州空港に誘導
- 貨物専用機の更なる誘致を進め、貨物ハンドリング支援を通じ、北九州空港の貨物拠点化を支援

## エアポートシティの実現

### 世界最高水準の空港サービスの提供

- 空港サービスの質向上に向けた3F、Free「楽に」、Fast & Seamless「早く」、Fun「楽しく」を推進し、将来の変化にFlexible「しなやかに」対応
- 旅客ビル施設では、おもてなし・賑わいを創出する演出を行い、日本の玄関の役割を担う
- 内際連絡バスの専用道化等により旅客ビル施設間の移動時間を5分以内に短縮



国際線旅客ビル 3F免税店（イメージ）



### 5年後のKPIの想定達成状況

|             |               |       |
|-------------|---------------|-------|
| <b>Free</b> | 施設・設備の充足率     | 100%  |
| <b>Free</b> | 内際旅客ビル施設間移動時間 | 5分以内  |
| <b>Fast</b> | 出発手続き時間       | 10分以内 |
| <b>Fast</b> | 観光地等へのダイレクトバス | 19路線  |
| <b>Fun</b>  | エアポートシティの利益   | 現状の2倍 |

国際線旅客ビル 1Fバスターミナル（イメージ）



### 都市の役割・機能を補完するエアポートシティ

- 「都市型空港」として都市の役割・機能の一部を補完する「エアポートシティ」の実現
- 都心部に不足するホテル・オフィス機能を設け、都市機能を補完
- 国内線地区に九州・西日本から一般空港利用者呼び込む複合商業施設（一般利用客 年間800万人以上）を新設し、集客機能を強化

## 空港アクセスの強化

### 九州全域・中国地方の送客・集客の強化

- インバウンド向けに観光地等へのダイレクトアクセスを強化
- 訪日外国人向けにバス・鉄道等の企画乗車券を検討
- 南九州・中国地方から福岡空港へのアクセス手段（鉄道＋バス）の多様化

### 国際線地区からのアクセス強化

- 国際線地区にバスターミナルを新設し、九州全域及び広島以西とのダイレクトアクセスを強化（14路線⇒26路線）
- 博多駅との結節を強化  
（国際線旅客ビル⇄博多駅直行バス：  
往復42便/日 → 最大往復168便/日）

### 将来の高速バス路線（案）



# 空港容量の拡大

## 施設容量／滑走路処理容量の拡大 ※周辺地域の理解が大前提

- 増設滑走路の供用開始(2025年)に合わせ、  
旅客数1,600万人対応の国際線旅客ビル施設に拡張
- 増設滑走路の供用開始後に、国が地元の理解を前提に  
増枠を検討している45回／時間以上(50回を目標)の  
滑走路処理容量の拡大を可能とする環境整備

### ① 滑走路占有時間の短縮

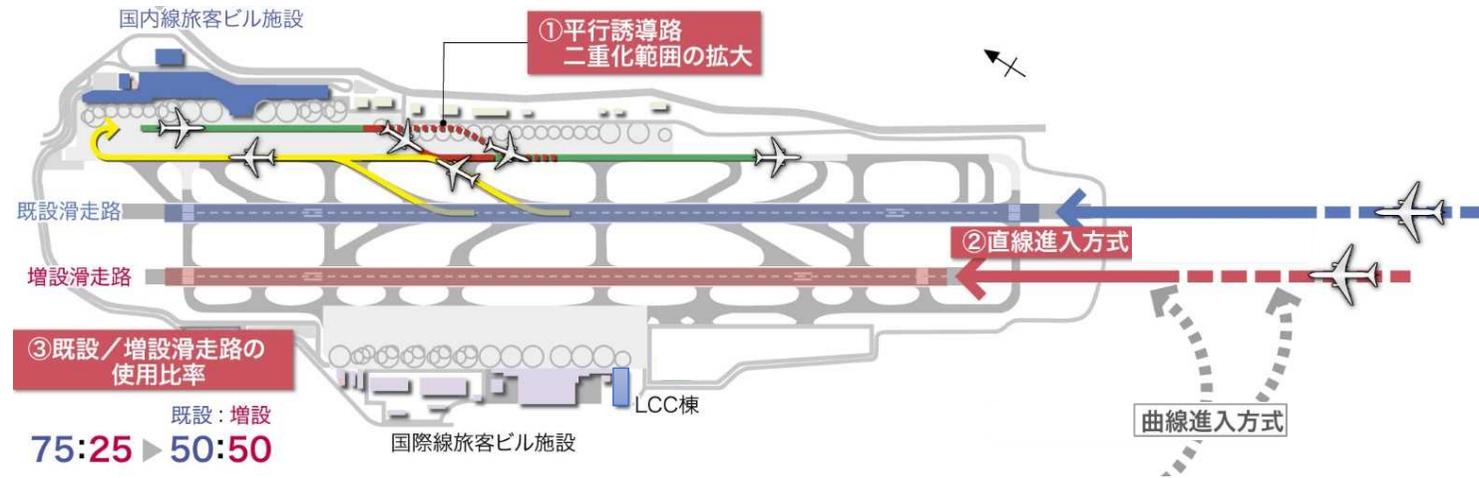
→ 平行誘導路二重化範囲の拡大

### ② 航空機の進入方式の変更

→ 直線進入方式の導入

### ③ 二本の滑走路使用比率の最適化

→ 直線進入方式の導入及び国際線地区にLCC棟を新設



## 地域との共生に向けた取組み

### 周辺住民・地域との信頼関係構築

- 地域共生事業の専門部署の設置
- 周辺地域との対話・交流の機会に  
積極的に参加
- 丁寧な情報発信

#### 「情報ひろば」

空港機能拡充の取組み、航空機騒音・飛行経路状況、福岡空港の歴史を紹介



※イメージ(羽田空港機能強化情報発信拠点)

### 地域共生事業の承継・発展

- 周辺住民・地域の意向が反映された  
地域共生事業の実施
- 現状の空港振興・環境整備支援機構  
による地域共生事業を承継し、  
空港機能拡充に伴う助成対象を拡大
- 行政との協働による『まちづくり』  
(周辺地域の移動負担の軽減に向け、  
周辺地域を結ぶバス路線を開設、等)
- 周辺地域・空港を支える『ひとづくり』  
(多国籍の人々が集まる空港の特徴を  
活かした英語・多言語体験の場を提供  
し、グローバル人材を育成、等)

## 安全性向上・保安強化に向けた取組み

### 安全・安心な空港を支える実施体制

- 空港全体の安全・保安を統括する  
「安全・保安推進室」を設置
- 空港全体の情報を一元管理する  
「福岡空港オペレーションセンター」  
を設置(24時間365日対応)
- 安全・保安レベル向上に向けた先端  
技術を導入
- 継続的に安全・保安に関わる教育研  
修を行い、従業員の能力向上・安全  
文化を醸成

### 重層的なセルフモニタリングの実施

- 「現場」、「安全・保安統括部門」及び  
「外部」の視点から三層のセルフモニタ  
リングを実施
- 業務品質の確保・向上のため、  
安全・保安に関するPDCAサイクルを  
セルフモニタリングに組込む

#### 三次(外部の視点)

・外部有識者や構成員によるチェック

#### 二次(安全・保安統括部門の視点)

・安全・保安推進室によるチェック

#### 一次(現場の視点)

・業務責任者によるセルフチェック