

第 3 委員会報告資料

国による福岡空港におけるヘリ機能の移設及び
「混雑空港」指定について

平成 27 年 9 月
経済観光文化局

1 国による福岡空港におけるヘリ機能の移設について (福岡空港回転翼機能移設事業)

(1) 移設の背景

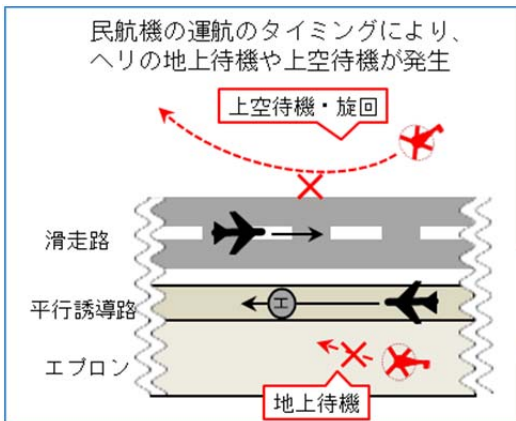
- ① 福岡空港では、近隣アジア諸国との交流拡大、LCC（格安航空会社）の参入等を背景として新規就航・増便が相次ぎ、ピークの時間帯を中心に混雑や遅延が発生している。
- ② また、福岡空港には23機のヘリコプター【福岡市消防局機（2機）、報道事業者機（18機）、福岡県警察機（3機）（自衛隊機、海上保安庁機を除く）】が常駐し、緊急出動（消防、捜索、救助、救急医療、報道）に備えている。
- ③ しかし、福岡空港ではヘリコプターと固定翼機との混在により、民間航空機にとってはヘリ運航時に地上待機が生じ、一方、ヘリコプターでも空港混雑のため、上空・地上待機が起きる等、制約が発生している。
- ④ このため、国土交通省において、福岡空港の負担軽減と過密空港におけるヘリ運用制約問題の解決を目的として、空港場外へのヘリ移設の検討が進められている。

○ヘリコプターの常駐機数（自衛隊機除く）

羽田	成田	大阪	福岡	那覇
7機 ※1	3機	8機 ※2	23機 ※3	5機
※1 ほとんどのヘリコプターは東京ヘリポート（73機）に常駐 ※2 ほとんどのヘリコプターは八尾空港（52機）に常駐 ※3 福岡空港のヘリコプター常駐機数23機は、他空港に比べると突出して多い				

○福岡空港におけるヘリコプターの使用目的及び発着回数

	使用目的	発着回数(年間)
福岡市消防	消防等業務	800回程度
福岡県警察	捜索・救助等業務	1,000回程度
報道事業者	報道取材	3,000回程度
その他	救急患者搬送、外来等	2,000回程度



(2) 事業実施想定区域及びその設定の根拠

事業実施想定区域は、事業実施想定区域位置図（P 3）に示す福岡県福岡市東区大字奈多字小瀬抜（現在は、未利用となっている造成地）が選定された。

同区域は、事業特性並びに周辺自然・都市環境及び利便性等を考慮して設定した以下の7つの選定要件を全て満たす唯一の区域として選定されたものである。

選定要件①：市街化区域を含まない地域

- ・市街地への立地は利便性の面で有利であるが、公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難であり、こうした地域を避けることで結果的に民家等に対する騒音の影響を軽減できると考えられる。
- ・そこで、将来的な市街化の可能性も考慮し「市街化区域を含まない地域」を要件とする。

選定要件②：建物用地比率：20%以下の地域

- ・既に建物が密集している地域への立地は、用地確保が困難であり、市街化区域外であっても、可能な限り住宅密集地を回避する必要がある。
- ・そこで、他の公共用ヘリポートの立地状況を参考に「建物用地比率20%以下の地域」を要件とする。

選定要件③：地形起伏の高低差：125m未満の地域

- ・整備の工程・工費等を勘案し、大規模な土工を伴わない場所とする必要がある。
- ・そこで、「1kmメッシュ※内及び連続する2つの1kmメッシュ内の高低差が125m未満の地域」を要件とする。

※国土数値情報の土地利用3次メッシュ（約1km×1km）

選定要件④：自然公園を含まない地域

- ・福岡都市圏には自然公園法及び福岡県立自然公園条例に基づき指定される国定公園、県立自然公園が存在し、優れた自然の風景地の保護とその利用の増進を図るために、自然公園の土地の形状変更や樹木の伐採等が生じないようにする必要がある。
- ・そこで、国定公園等の「自然公園を含まない地域」を要件とする。

選定要件⑤：福岡市都心から直線距離15km内の地域

- ・緊急出動等の活動において、迅速に目的地へ運航できるよう、発着需要の多い福岡都市圏内である必要がある。
- ・そこで、本事業で計画する施設と同様の機能・規模を有する公共用ヘリポートは、都府県庁舎・市区庁舎から直線距離で概ね10～15km内に立地していることから、「福岡市都心から直線距離で15km内の地域」を要件とする。

選定要件⑥：福岡市都心から移動距離16km内の地域

- ・緊急出動等の活動において、迅速にヘリコプターの拠点へアクセスできる必要がある。
- ・そこで、本事業で計画する施設と同様の機能・規模を有する公共用ヘリポートは、都府県庁舎・市区庁舎から移動距離で概ね16km内に立地していることから、「福岡市都心から移動距離で16km内の地域」を要件とする。

選定要件⑦：土砂災害や浸水の被害を受けにくい地域

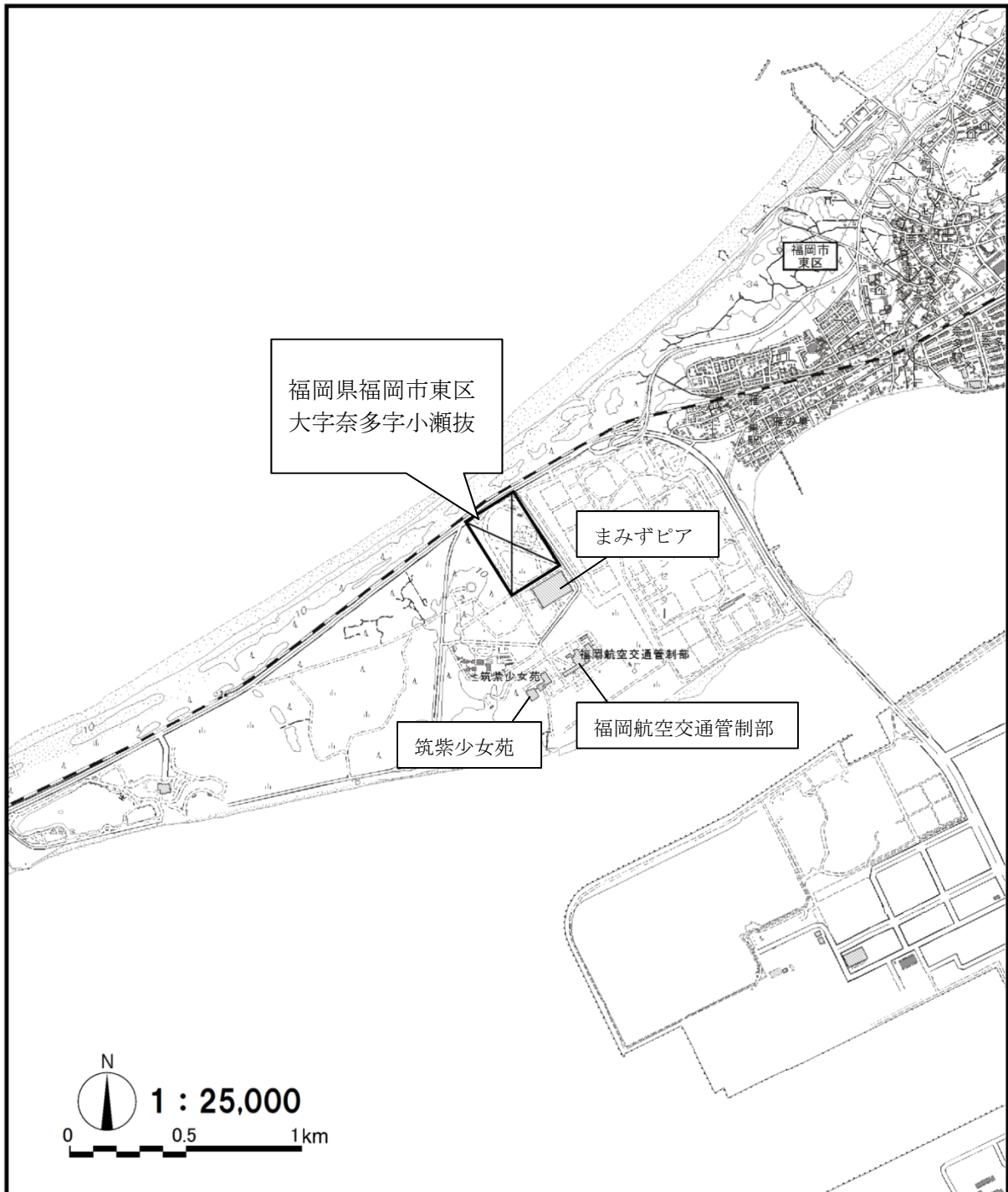
- ・土砂災害や集中豪雨等の災害発生時においても、適切に機能を発揮する必要がある。
- ・そこで、以下の区域を含まない地域を要件とする。

「土砂災害が発生した場合に危害が生ずる恐れがある区域（土砂災害警戒区域・特別警戒区域）」

「河川がはん濫した場合に浸水が想定される区域（浸水想定区域）」

「津波があった場合に想定される浸水の区域（津波浸水想定）」

○事業実施想定区域位置図

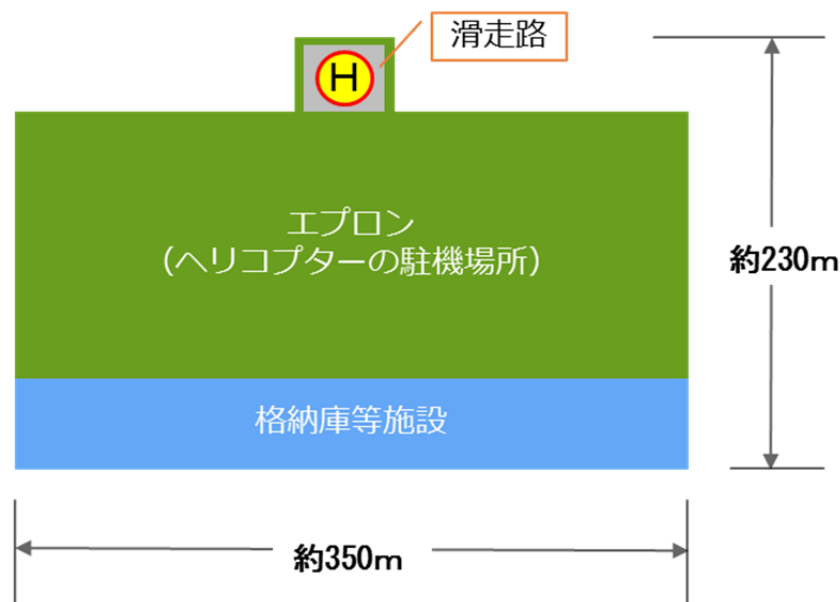


(3) 事業計画内容等及び運航計画の概要

① 事業計画内容（概略）

項目	内容
面積	約 80, 000 m ²
基本施設	滑走路、誘導路、エプロン
ターミナル施設	格納庫、事務所等建屋、管理庁舎、給油施設等
その他の施設	道路・駐車場、照明施設、排水施設等

② 事業計画（概念図）

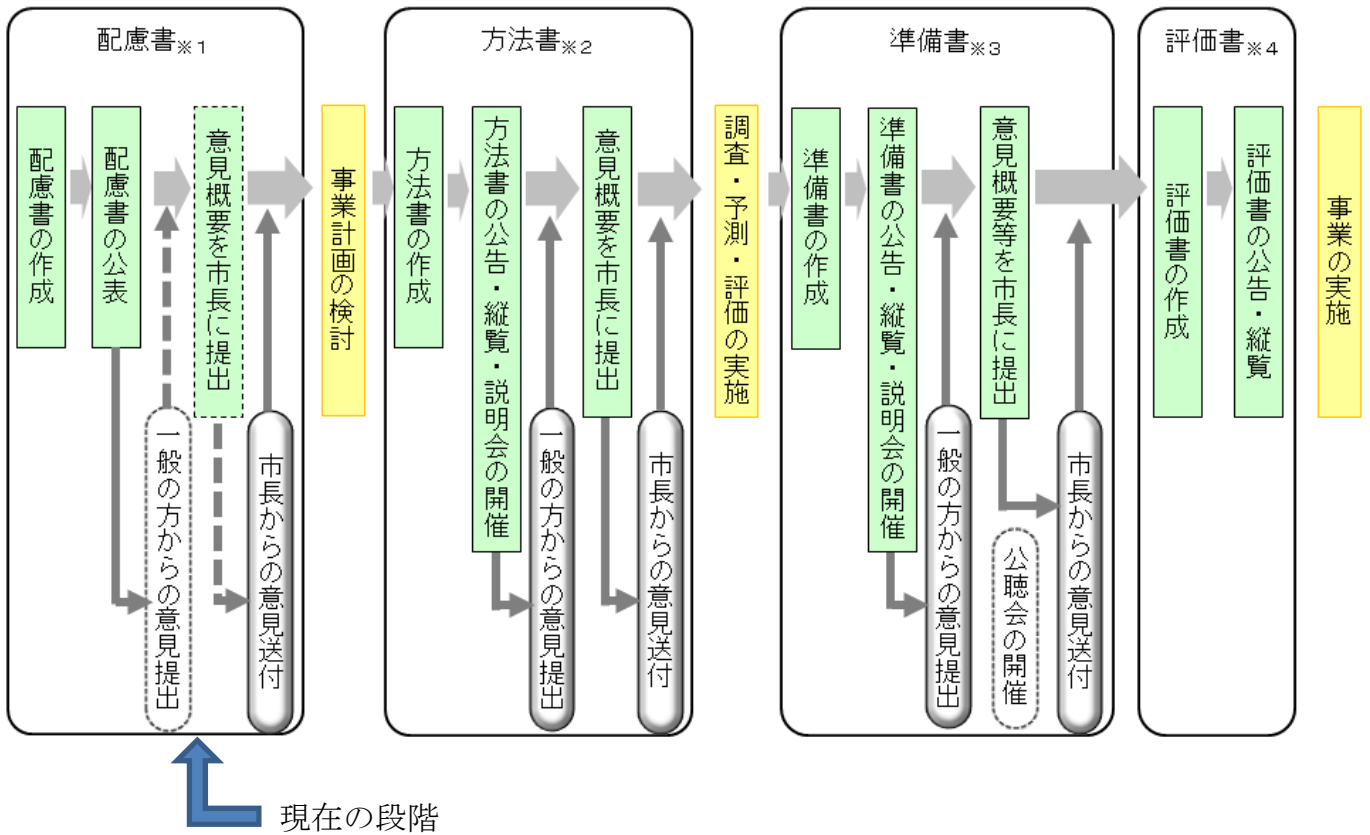


③ 運航計画の概要

- 福岡空港におけるヘリ機能を移設するものであり、移設対象は、消防、捜索・救助、救急医療、報道等に関するもの
- 常駐機数は23機程度（自衛隊機は移設対象外）
- ヘリコプターの発着回数は年間6～7千回程度（単純平均で1日9機程度）
- 運航方法は今後調整を図ることとしており、出発・到着時の飛行ルートについては、可能な限り海上を飛行するよう事業者（操縦士）へ理解を求めていく。（飛行の目的によっては陸上を飛行することもあり得る）

(4) 移設に向けたスケジュール

国において、市の環境影響評価条例に基づく環境アセスメントの手続きが開始されたところである。



※1 配慮書：事業計画決定前に環境保全のために配慮しなければならない事項について検討したもの

※2 方法書：環境影響評価(調査、予測、評価)の方法を記載したもの

※3 準備書：環境影響評価の結果を記載したもの

※4 評価書：準備書に対する意見を踏まえて、必要に応じてその内容を修正したもの

2 国による福岡空港の「混雑空港」指定について

(1) 「混雑空港」指定について

「混雑空港」については、航空法第107条の3に基づき、空港の使用状況に照らし、航空機の運航の安全を確保するため、一日又は一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要がある空港について、国土交通大臣が省令において指定するもの。

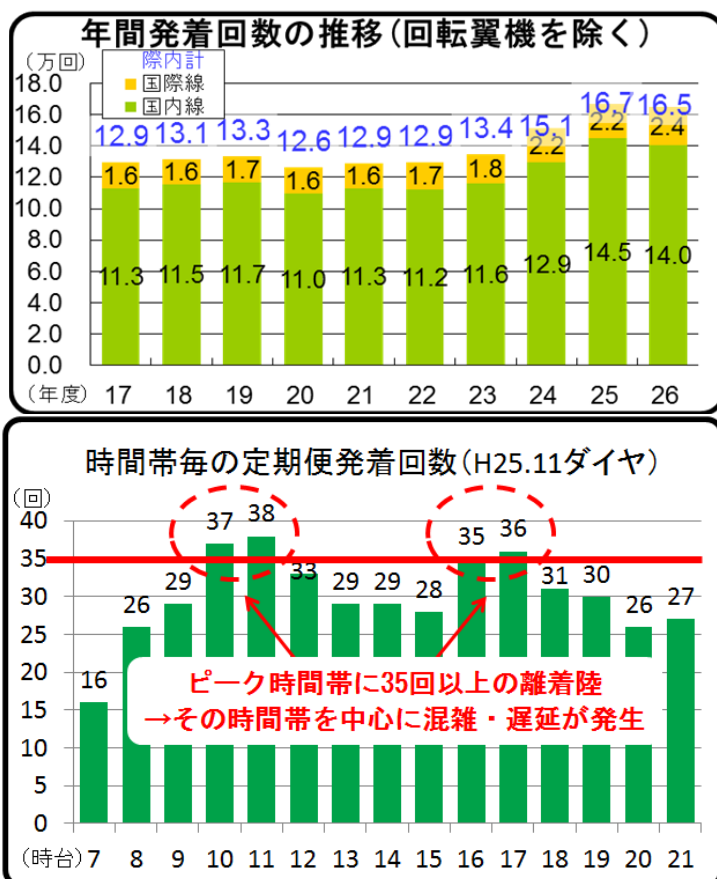
(参考) 国内の「混雑空港」指定空港

成田国際空港、東京国際空港（羽田空港）、関西国際空港、大阪国際空港（伊丹空港）

(2) 福岡空港の「混雑空港」指定の背景

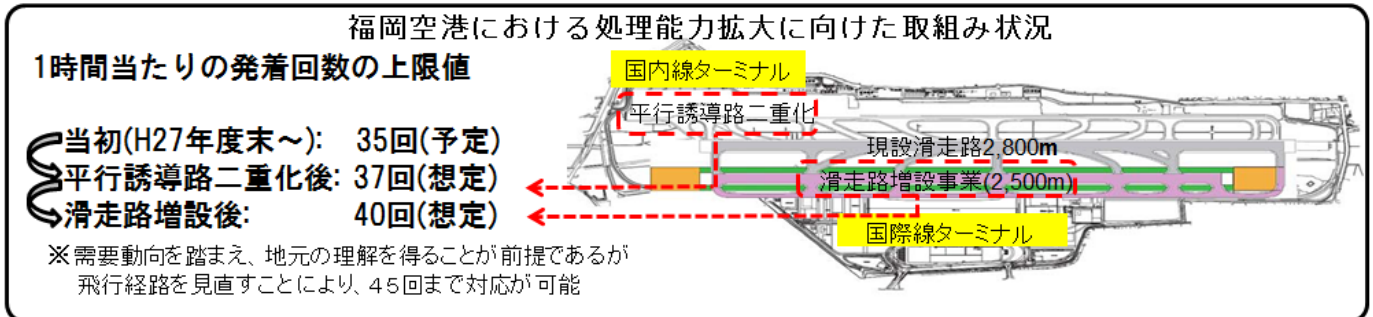
福岡空港においてはLCCの就航やインバウンド（入国外国人）需要の増加等を背景に、平成24年度より発着回数が急増しており、朝夕のピーク時間帯においては、航空機の混雑や遅延が常態化しつつある。

このため国は、抜本的に空港機能を向上させるために、平行誘導路の二重化事業、へり機能の移転に向けた取組、滑走路増設事業に着手しているところであるが、このような空港の処理容量向上のための施設整備と並行して、時間当たりの発着回数の上限を設定する等により、福岡空港の混雑・遅延状況がこれ以上深刻化しないよう「混雑空港」指定を行うものである。



(3) 「混雑空港」指定による影響等

- ① 当面、1時間あたりの発着回数は現状の滑走路処理能力（定時性を保ちながら安定的な処理を可能とする数値）である35回に設定し、今後の平行誘導路二重化等の整備状況等に応じ発着回数の上限值が見直される予定。



- ② 福岡空港における発着回数の上限が定められることになるが、新規就航、増便については、現在においても朝夕のピーク時間帯はできない実態があるため、影響は少ない。その他の時間帯について、発着枠に余裕がある場合は、新規就航、増便は可能である。
- ③ 「混雑空港」指定の位置づけは、現在進行中の混雑を緩和するための滑走路増設の早期実現を促進させるものとなる。
- ④ 一方、航空会社が福岡空港に就航する場合は、国土交通省による許可を受ける必要がある。（現行は届出制）

(4) 今後のスケジュール

- 国においては、夏ダイヤ（平成28年3月末～）からの適用を目指し、平成27年9月1日より9月30日までパブリックコメントを実施した上で、10月中旬を目途に「混雑空港」指定を行う予定。

2. 航空交通ネットワークの機能強化

(1) 一般空港等

※囲み線，下線は空港対策部

- 訪日外国人旅行者の受入環境整備として、次の事業を推進します。
 - ・ 沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を引き続き実施します。
 - ・ 福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、福岡空港における空港経営改革（コンセッション等）により、適切な財源を確保することとして、滑走路増設事業を引き続き実施します。なお、平成31年度の空港運営の民間委託開始を目途として、予算編成過程において引き続き民間委託スキーム等について関係者と調整します。
 - ・ 空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、福岡空港、那覇空港及び新千歳空港において、ターミナル地域再編事業を実施します。
 - ・ 地域における交流人口の拡大を目指し、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張やC I Q施設の整備等を実施します。
- 航空の安全・安心を確保するため、空港の耐震対策や老朽化対策を着実に実施します。

28年度要求額 876（743）億円

<事業の概要>

※（ ）内は前年度予算

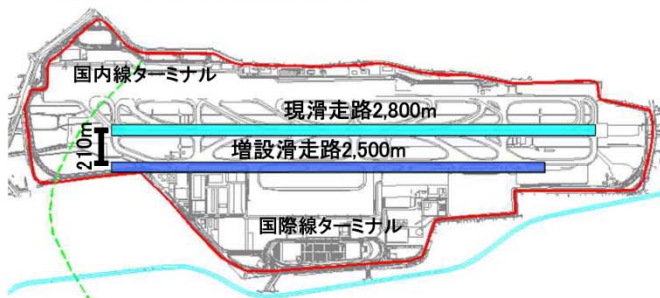
○ 訪日外国人旅行者の受入環境整備

・ 那覇空港滑走路増設事業



- 工事完了：平成31年末
供用開始予定日：平成32年3月末※
※航空法第40条に基づく告示
- 総事業費：約1,993億円
- 28年度要求額：345億円
（うち国費：330億円）
- 28年度事業内容：
用地造成（護岸工、埋立工）
管制塔・無線施設整備 等

・ 福岡空港滑走路増設事業



- 事業期間：約10年※
※用地買収、埋蔵文化財調査等の期間を含む。
- 総事業費：約1,643億円※
※他に民間事業費：約200億円がある。
- 28年度事業内容：
調査・設計
無線施設整備 等

・ ターミナル地域の機能強化

空港の利便性向上や航空機の慢性的な遅延の緩和等を目的として、福岡空港、那覇空港及び新千歳空港において、ターミナル地域再編事業を実施します。

その他の地方空港においても、地域における交流人口の拡大を目指し、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張やC I Q施設の整備等を実施し、地方における訪日外国人旅行者の受入環境整備を推進します。