

臨境都市・福岡の国際交通の拡充に関する研究

Research on Enhancing International Passenger Transport of Fukuoka, The Border City of Japan

I. 現在の課題

1. 現状

九州の拠点空港 7 (全国 28) 空港が集中

九州の国際港湾 3

新幹線と鉄道

所要時間 利便性が高い

九州新幹線沿線		日豊本線沿線	
新鳥栖駅	0:13	大分駅	2:04
久留米駅	0:15		
熊本駅	0:33		
山陽新幹線沿線			
鹿児島中央駅	1:19	小倉駅	0:15
宮崎駅	3:08	広島駅	1:02
		岡山駅	1:38
長崎本線沿線			
佐賀駅	0:38	新大阪駅	2:25
長崎駅	2:01	京都駅	2:51
佐世保駅	1:55	名古屋駅	3:29
		東京駅	5:13

港・空港への交通



2. 課題

海運

課題点
水中翼船(ジェットfoil)は速いが、夜間航行できない(日没時刻の影響大)

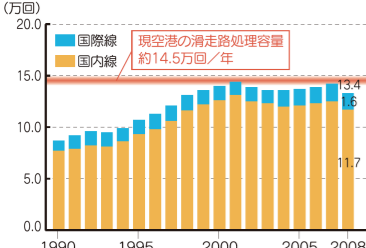


航空

課題点
アジアにしか就航していない



滑走路が頭打ち



アクセス

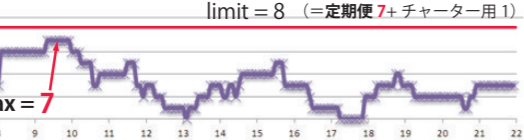
課題点
空港は近いが国際線は遠回り



就航時刻がまばら

東京発	ソウル線	福岡発	ソウル線
6	10	6	
7		7	
8	30	8	
9	00	9	
10	00	10	30
11	30	11	55
12	05	12	
13	00	13	
14		14	
15	40	15	
16	20	16	45
17		17	10
18	20	18	
19	00	19	
20	20	20	10
21		21	
22		22	

空きスポットがもうない
limit = 8 (定期便7 + チャーター用1)



博多港へのバス路線が複雑



II. 国際交通の拡充

3. 博多港

フェリーの増便

日1便→2~3便に増便

種類	博多港発	釜山港着
水中翼船	6:30	9:25
水中翼船	7:00	9:55
フェリー	8:00	13:30
水中翼船	9:00	11:55
水中翼船	10:00	12:55
水中翼船	12:00	14:55
水中翼船	14:00	16:55
水中翼船	15:00	17:55
フェリー	16:00	21:30
水中翼船	17:00	19:55
フェリー	23:55	5:25 +1

双胴船の導入

(夏スケジュール、2艘導入時)

種類	博多港発	釜山港着
水中翼船	7:00	9:55
水中翼船	9:00	11:55
双胴船	9:30	12:55
水中翼船	10:00	12:55
水中翼船	12:00	14:55
フェリー	12:30	18:00
水中翼船	13:30	16:25
水中翼船	14:30	17:25
水中翼船	17:00	19:55
双胴船	17:30	20:55
双胴船	1:30 +1	4:55 +1

・航行速度 70km/h

博多 - 釜山間 3:25

4. 福岡空港の路線拡充



消えた旅客

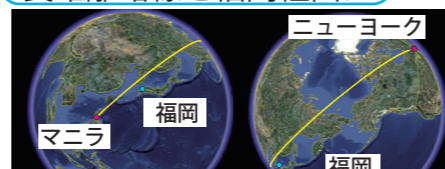


福岡・九州等の利用者の利用者を把握する方法は？(福岡空港国際線拡充の潜在需要)

E/Dカード(~2001)のデータで分析

福岡空港から	住所	渡航先国名
40万人/年		
東京・大阪・名古屋経由で海外へ!		
(福岡空港の国際線利用者は73万人)		

長距離路線を福岡経由に



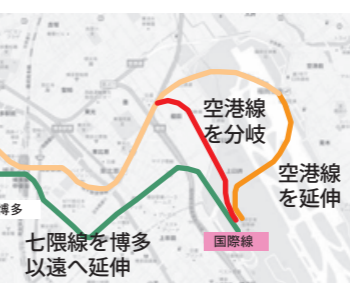
福岡近辺を通る長距離路線の給油地を福岡にすることで北米・ヨーロッパ・オセアニア方面の路線を獲得

5. 国際拠点へのアクセス改善

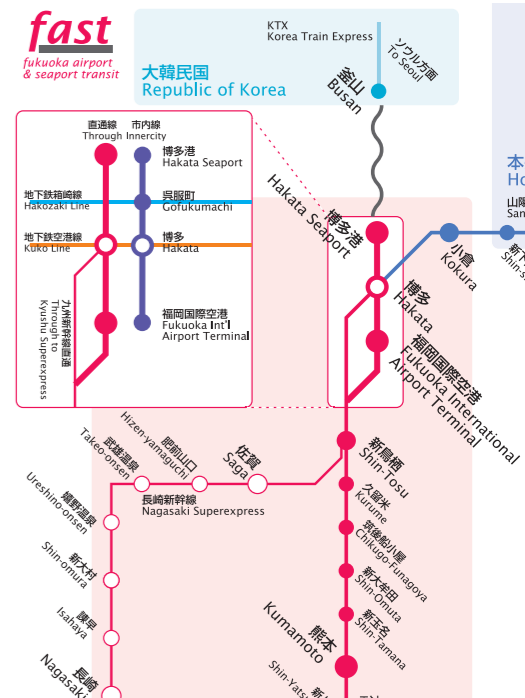
港湾 - 都心バスを環状化



鉄軌道の導入



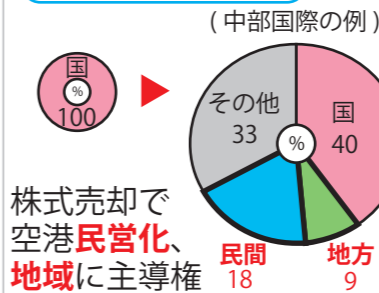
新幹線の直通



III. 国際交通拡充に向けて

6. 提言

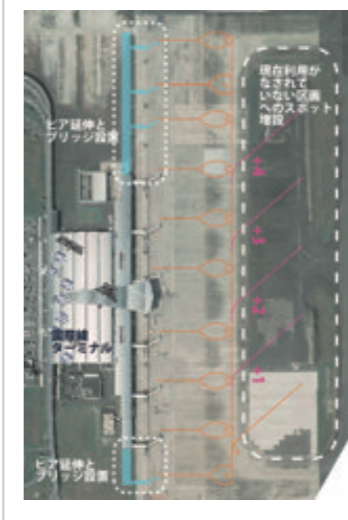
空港民営化



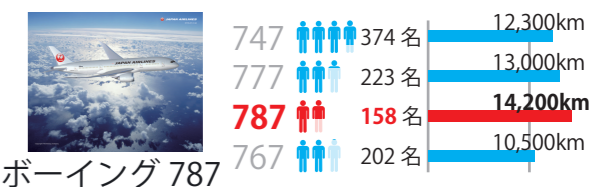
株式売却で空港民営化、地域に主導権

スポット増設

空港のスポット不足を増設で補う



小型機での路線長距離化



福岡の隠れた観光資源

冬が暖かい、温泉が近い、食がおいしい。普段気づかないこと、海外で感じる不便。福岡の魅力では？

東京と総合特区の連携

