

# 福岡空港回転翼機能移設事業について

---

国土交通省 大阪航空局

国土交通省 九州地方整備局

# 対象事業の目的①

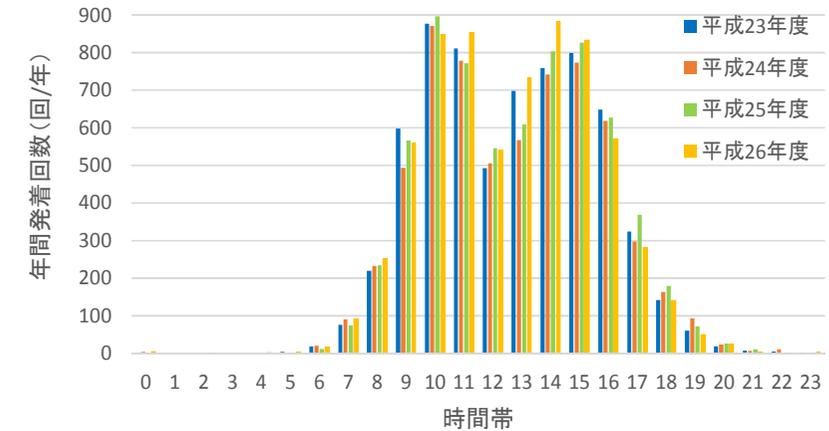
- 福岡空港では、福岡圏域住民の安全・安心の確保、情報発信のための機能等、重要な役割を果たすため、一刻一秒を争う緊急出動（消防、捜索・救助、救急医療、報道）に備え、福岡市消防局や福岡県警察等のヘリコプターが常駐待機（自衛隊機等を除き23機）。
- 一方、福岡空港は、アジア諸国との交流拡大、格安航空会社（LCC）の参入等により航空機発着回数が増加しており、ヘリコプターの運航と民航機（固定翼機）の運航が競合することが多く、双方の運航に影響。

## 福岡空港の回転翼機能

### ▼使用目的別ヘリコプター発着回数

	使用目的	発着回数(回/年)
福岡市消防	消防等業務	8百回程度
福岡県警察	捜索・救助等業務	1千回程度
報道事業者	報道取材	3千回程度
その他	救急患者搬送、外来等	2千回程度
合計		7千回程度

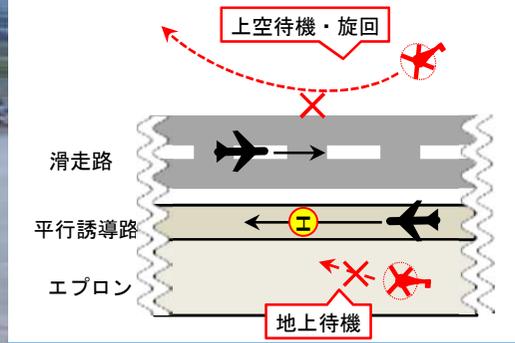
### ▼時間帯別ヘリコプター発着回数



※福岡空港の利用時間外(22時台～6時台)の発着回数は、全体の0.6%程度であり、救命・救難などの人道的活動を実施。福岡県における日の入り・日の出の年間平均時刻(平成26年)を参考に18時台～6時台で集計した発着回数は、全体の4.5%程度。



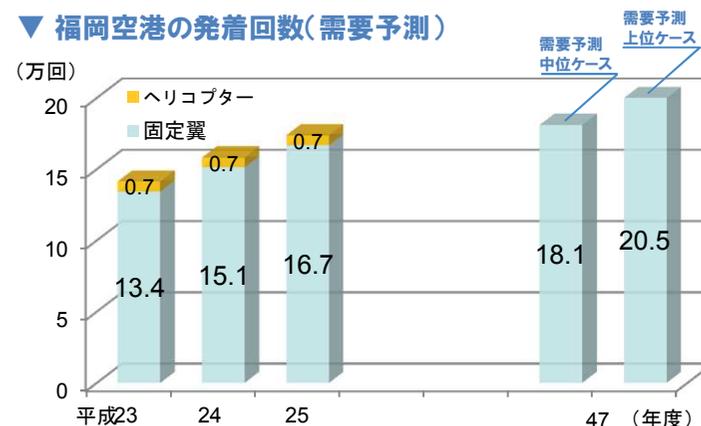
民航機(固定翼機)の運航のタイミングにより、ヘリコプターの地上待機や上空待機が発生



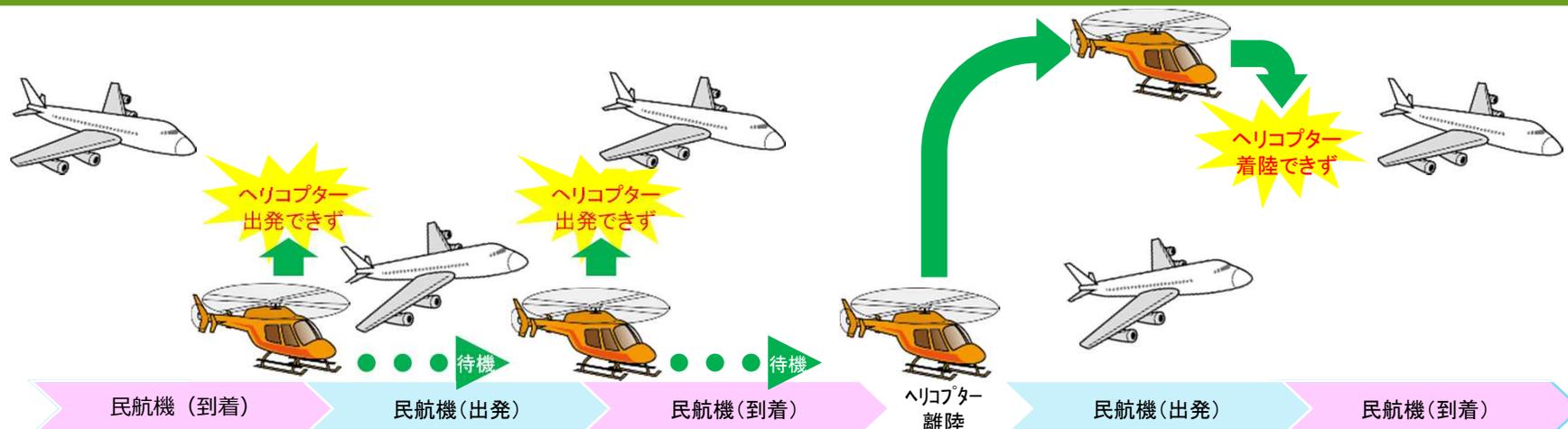
凡例：●ヘリコプター離着陸場

# 対象事業の目的②

- 福岡空港における航空需要は、アジアに近いという地理的優位性も相俟って国際線を中心にさらなる増加が見込まれている。
- ヘリコプターと民航機（固定翼機）の混在がこのまま続けば、ヘリコプターの運航に与える影響は、さらに厳しくなるものと考えられる。



## 将来の福岡空港におけるピーク時間帯の発着イメージ



- 民航機（固定翼機）の離着陸の間の隙間が少なくなり、ヘリコプターの迅速な活動に支障が生じるおそれがある。

# 対象事業の目的③

- 本事業は、ヘリコプター専用の運用施設を現空港場外に新たに設置することで、緊急出動等の活動において、ヘリコプターのより迅速な運航を可能とし、福岡圏域住民の安全・安心の確保、情報発信のための機能等、重要な役割を最大限に発揮させるものである。
- なお、福岡空港においては、本事業によりヘリコプターと民航機（固定翼機）の混在が改善され、運航効率の向上等が図られることとなる。

## 【参考】 ヘリコプターの常駐機数（自衛隊機等除く）

	東京圏	大阪圏	福岡圏
拠点空港	7機 (東京国際空港)	8機 (大阪国際空港)	23機 (福岡空港)
ヘリコプターの拠点	73機 (東京ヘリポート)	52機 (八尾空港)	—

移設

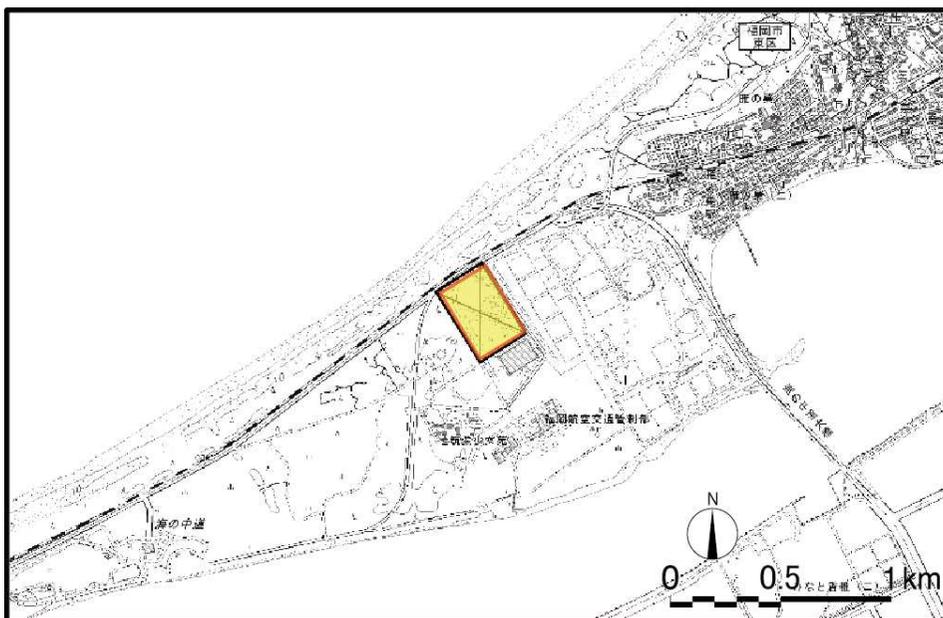
- ※ 東京圏・大阪圏では、ヘリコプターの拠点が別途設置されているが、福岡圏にはない。
- ※ 福岡空港のヘリコプター常駐機数は現在23機であり、他空港に比べると突出して多い。

# 対象事業の内容①

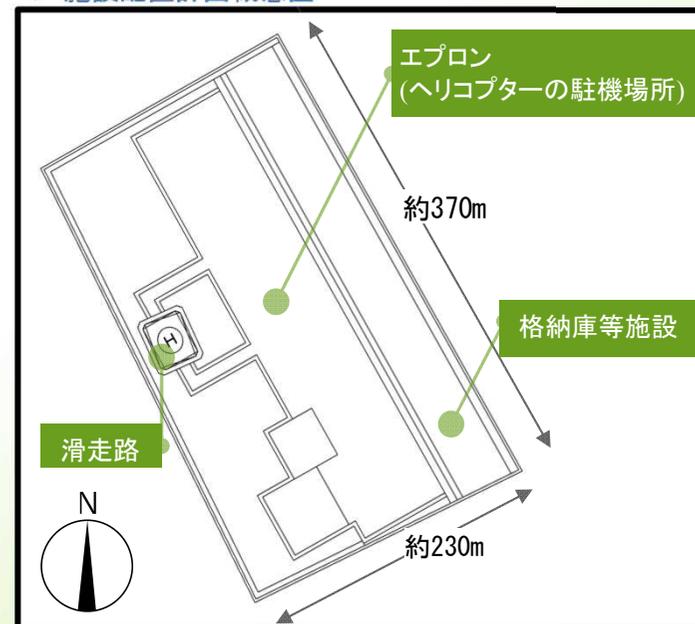
項目		内容
事業の種類		飛行場及びその施設の設置の事業
対象事業実施区域の位置		福岡県福岡市東区大字奈多字小瀬抜
対象事業の規模		約80,000m <sup>2</sup>
・基本施設	滑走路	約1,050m <sup>2</sup> (長さ35m×幅30m)
	誘導路	約1,260m <sup>2</sup> (長さ140m×幅9m)
	エプロン	約28,000m <sup>2</sup> (間口約350m×奥行約80m)
・ターミナル施設	格納庫、事務所等建屋、管理庁舎、給油施設等	約18,500m <sup>2</sup> (約370m×約50m)
・その他の施設	道路・駐車場、照明施設、排水施設※等	

※供用後の排水処理については、水質を保全するため、施設内からの排水は公共用水域に流れないように、すべて下水道に接続し、雨水は地下浸透させる計画である。

## ▼ 対象事業実施区域位置図



## ▼ 施設配置計画概念図



## 工事計画の概要

- 主要な工事は、土木工事、建築工事、照明工事等を予定しており、今後詳細を検討する。
- 主要工事工程は、着工から工事完了まで約2年間を予定している。

### ▼ 主要工事工程

	1年目		2年目	
準備工				
土木工事				
建築工事				
照明工事等				

※対象事業実施区域は、整地された造成地であり、本事業では大規模な造成工事は予定していないものの、土工部の速やかな転圧・舗装復旧の実施等により、裸地状態の短期化・縮小化を図り、濁水の発生を極力抑えるとともに、工事中に生じる雨水や地下水等は場内の貯留施設にて地下浸透させる計画である。

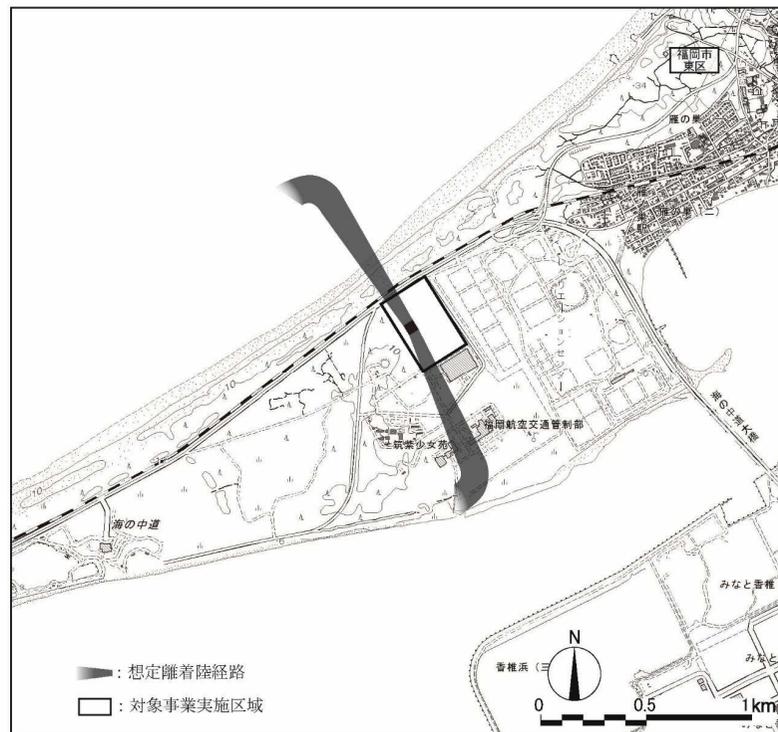
## 運航計画の概要

- 本事業に係る運航計画は、現在の福岡空港における回転翼機能を移設するものであり、その移設対象は、消防、捜索・救助、救急医療、報道等に関するものである。
- 当該施設は現在の福岡空港と同様の機能を確保するため、24時間運用となることを想定しているが、福岡空港における実績では、利用時間外（22時台～6時台）の発着回数は、全体の0.6%程度であり、救命・救難などの人道的活動を実施している。
- 常駐機数は、現在の福岡空港と同規模の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、近年の福岡空港でのヘリコプターの運航実績から年間6～7千回程度（単純平均で1日18回程度）と想定される。

## 飛行ルート及び高度

- 運航方法に関し、出発・到着時の飛行ルートは、可能な限り住居上空を避けるよう事業者（操縦士）へ理解を求めていく（飛行の目的によっては住居上空を飛行することもあり得る）。
- ヘリコプターの運航は、北側及び南側に進入表面を設け、北側は玄界灘海域上空、南側は海岸付近上空で旋回し、南西方向、南方向、北東方向への飛行ルートを有する。
- 対象事業実施区域及びその周辺は、福岡空港発着の民航機（固定翼機）の経路が上空にあるため、これらの空域とヘリコプターが飛行する高度を分けて安全を確保する。

▼ 想定飛行ルート図



# 候補地の選定について(評価一覧)

選定要件など	× 古賀市	× 新宮町	◎ 東区	× 篠栗町
<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域を含まない</li> <li>建物用地比率20%以下</li> <li>地形起伏高低差125m未満</li> <li>自然公園を含まない</li> <li>福岡市都心から直線距離15km内</li> </ul>	○	○	○	○
福岡市都心から移動距離16km内	×福岡市都心から27km程度 (高速道路経由)	○福岡市都心から16km程度 (高速道路経由)	○福岡市都心から14km程度 (高速道路経由)	×福岡市都心から17km程度 (高速道路経由)
土砂災害や浸水の被害を受けにくい	×土砂災害警戒区域・特別警戒区域を含む	×土砂災害警戒区域・特別警戒区域を含む	○なし	×土砂災害警戒区域・特別警戒区域を含む
	×陸上エリアであるため、離着陸時は民家上空を飛行。  △対象エリアのほぼ全域が森林丘陵地(谷部には池が存在)であり、起伏の多い地形であるため、ヘリ施設の整備にあたっては、大規模土工事を伴う。 △西側には尾東山(122m)存在。	×陸上エリアであるため、離着陸時は民家上空を飛行。  △対象エリアの半分程度は森林丘陵地であり、山地に囲まれている地形であるため、飛行コース上の制約となるおそれがある。	・周辺は海上であるため、海上を飛行しながら離着陸。  ○対象エリアのほぼ全域が平地であり、かつ、未利用地が存在。	×陸上エリアであるため、離着陸時は民家上空を飛行。  △対象エリアのほぼ全域が森林丘陵地であり、その中で九州大学演習林が大部分を占める。
選定要件など	× 早良区	× 糸島市(高祖)	× 糸島市(高来寺)	× 西区
<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域を含まない</li> <li>建物用地比率20%以下</li> <li>地形起伏高低差125m未満</li> <li>自然公園を含まない</li> <li>福岡市都心から直線距離15km内</li> </ul>	○	○	○	○
福岡市都心から移動距離16km内	×福岡市都心から23km程度 (高速道路経由)	×福岡市都心から22km程度 (高速道路経由)	×福岡市都心から20km程度 (高速道路経由)	×福岡市都心から20km程度 (高速道路経由)
土砂災害や浸水の被害を受けにくい	×浸水想定区域を含む	×土砂災害警戒区域・特別警戒区域を含む ×浸水想定区域を含む	×土砂災害警戒区域・特別警戒区域を含む ×浸水想定区域を含む	×浸水想定区域を含む
その他	×陸上エリアであるため、離着陸時は民家上空を飛行。  △対象エリアの半分程度は森林丘陵地であり、山地に囲まれている地形であるため、飛行コース上の制約となるおそれがある。 △山地の尾根に沿って送電線が存在。 △北側には油山(597m)、荒平山(395m)が存在。	×陸上エリアであるため、離着陸時は民家上空を飛行。  △対象エリアに平地(民家・田畑)は存在するが、東側には王丸山(453m)が存在。	×陸上エリアであるため、離着陸時は民家上空を飛行。  △対象エリアの一部は森林丘陵地であり、東側には高祖山(416m)が存在。	×大半が陸上エリア。離着陸時は民家上空を飛行。  △対象エリアに平地は存在するが、東側には毘沙門山(177m)、浜崎山(97m)が存在。

# 候補地の選定について(選定要件①)

- 対象事業実施区域は、「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)
- 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。



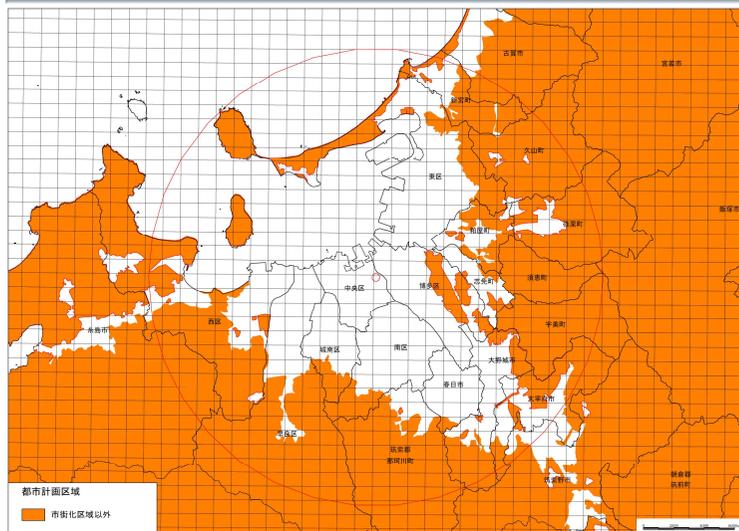
番号	選 定 要 件	内 容
①	市街化区域を含まない地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市街地への立地は利便性の面で有利であるが、公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難であり、こうした地域を避けることで結果的に民家等に対する騒音の影響を軽減できると考えられる。</li> <li>➤ 将来的な市街化の可能性も考慮し「市街化区域を含まない地域」を要件とする。</li> </ul>
②	建物用地比率：20%以下の地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 既に建物が密集している地域への立地は、用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。</li> <li>➤ 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。</li> </ul>
③	地形起伏の高低差：125m未満の地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>➤ 「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。</li> </ul>
④	自然公園を含まない地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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。</li> <li>➤ 国定公園等の「自然公園を含まない地域」を要件とする。</li> </ul>

# 候補地の選定について(選定要件②)

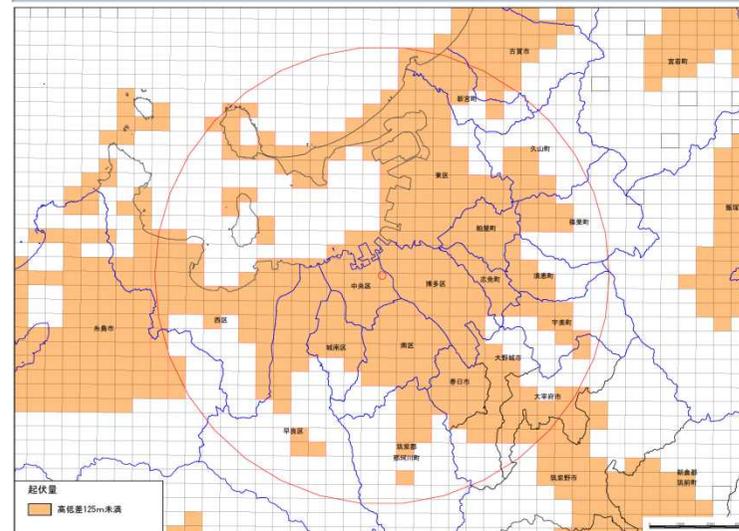
番号	選定要件	内容
⑤	福岡市都心から直線距離15km内の地域	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 緊急出動等の活動において、迅速に目的地へ運航できるよう、発着需要の多い福岡都市圏内である必要がある。</li><li>➤ 本事業で計画する施設と同様の機能・規模を有する公共用ヘリポートは、都府県庁舎・市区庁舎から直線距離で概ね10～15km内に立地していることから、「福岡市都心から直線距離で15km内の地域」を要件とする。</li></ul>
⑥	福岡市都心から移動距離16km内の地域	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 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。</li><li>➤ 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。</li></ul>
⑦	土砂災害や浸水の被害を受けにくい地域	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 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。</li><li>➤ 「土砂災害が発生した場合に危害が生ずるおそれがある区域（土砂災害警戒区域・特別警戒区域）を含まない地域」を要件とする。</li><li>➤ 「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）を含まない地域」を要件とする。</li><li>➤ 「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）を含まない地域」を要件とする。</li></ul>

# 【参考】候補地の検討(検討対象メッシュ)

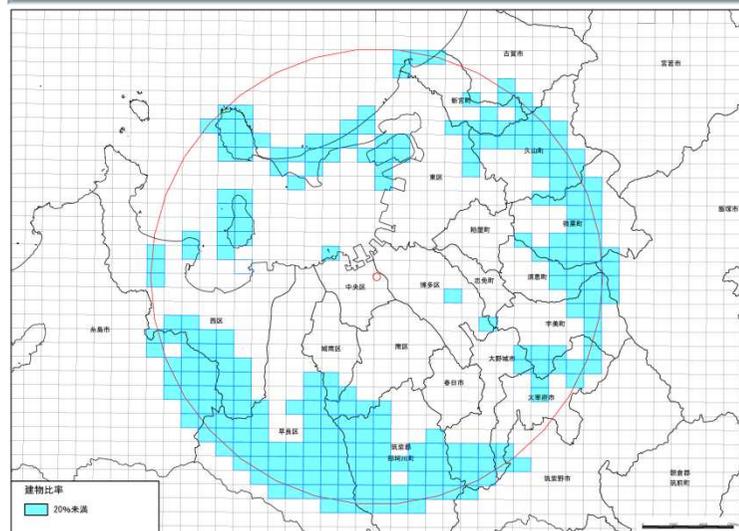
### ① 市街化区域を含まない地域



### ③ 地形起伏量：125m未満の地域



### ② 建物用地比率：20%以下の地域



### ④ 自然公園を含まない地域

