

# 福岡空港の民間委託について

福岡空港運営検討協議会

平成 26 年 10 月



1	福岡空港の現状について	
(1)	空港の概要	1
(2)	就航路線、利用状況	3
(3)	福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量について	5
(4)	福岡空港の整備（滑走路増設、平行誘導路二重化）等について	6
(5)	福岡空港の固有の事情	8
(6)	福岡空港の空港別収支及び空港関連事業者の収支（平成24年度）	9
2	福岡空港の位置付けと必要な機能、整備・取組について	
(1)	福岡空港の位置付け	10
①	福岡空港が果たしている役割	
②	福岡県、福岡市における福岡空港の位置付け	
③	航空を取り巻く状況	
④	福岡空港の位置付け	
(2)	福岡空港に必要な機能、整備・取組	15
①	航空ネットワークの拡充	
②	更なる利用者利便の向上	
③	北九州空港との役割分担、相互補完の促進	
3	福岡空港の民間委託について	
(1)	福岡空港における民間委託の効果について	17
①	路線誘致の一体性	
②	空港利用料金の柔軟な設定、発着枠の効率化、高度利用	
③	北九州空港との補完の促進	
④	コスト削減や収益の増等による利用者サービスの向上	
(2)	福岡空港における民間委託の課題と対応について	20
①	借地料について	
②	環境対策について	
③	福岡空港の整備事業について	
④	安全性の確保について	
⑤	大規模災害時や有事における対応について	
⑥	安定した空港運営の確保について	
⑦	官民の適切な役割分担、リスク分担の明確化について	
⑧	地域の情報発信や物販等地域の振興に係る協力について	
⑨	必要な投資の確保、適切な空港利用料金の設定について	
⑩	福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力について	
(3)	福岡空港の民間委託について	23



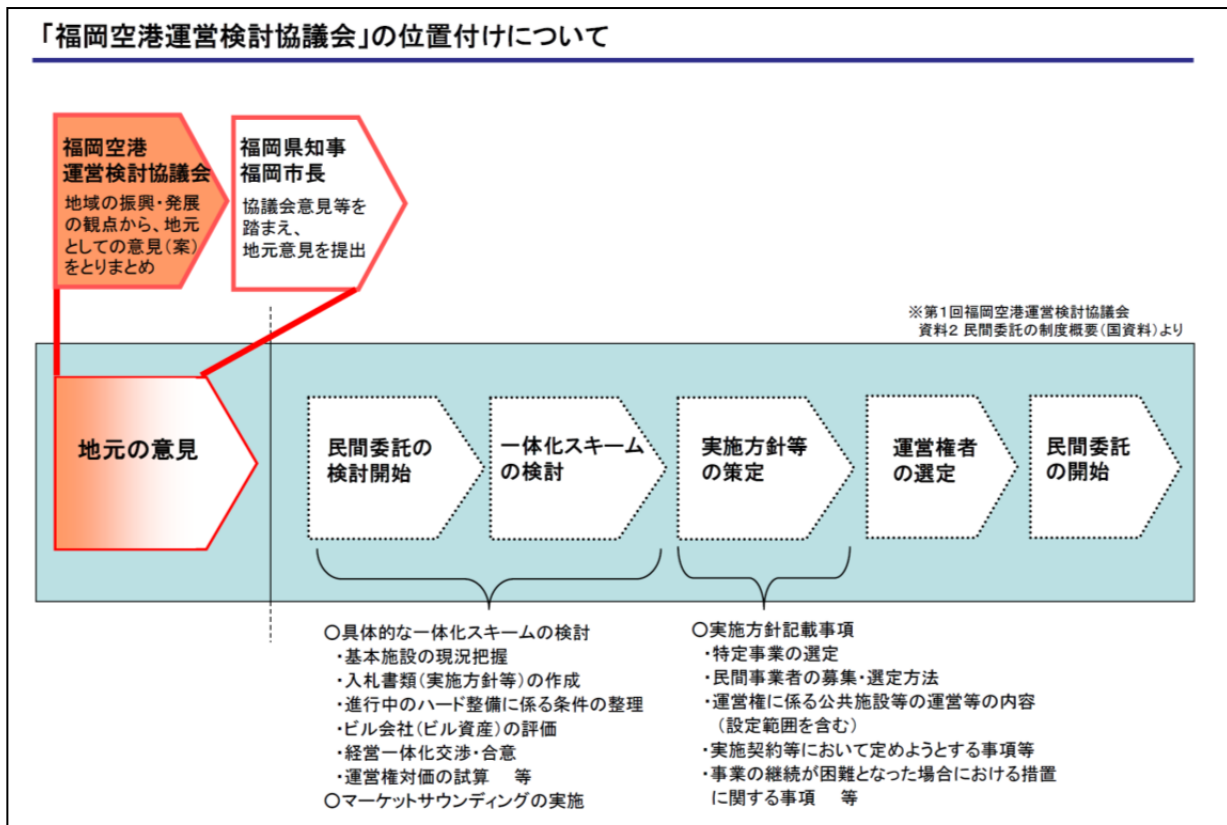
## 検討の趣旨

国においては、国管理空港をはじめ空港について民間の能力を導入することとされている。民活空港運営法においては地域の実情を踏まえることとされていることから、福岡空港についても地元の意見を求められているところである。そのため、福岡県、福岡市の要請を受け、「福岡空港運営検討協議会」は、福岡空港の運営に係る民間委託について、地域の振興・発展の観点から、意見（案）をとりまとめることを目的として、福岡空港の民間委託の効果や課題・対応について議論を行った。

(参考:「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」(以下、「民活空港運営法」))

- 平成 25 年 7 月、地域の実情を踏まえつつ民間の能力を活用した効率的な空港運営を図るため、国等が管理する空港等について「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」(「PFI 法」)に基づく公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律等の所要の措置を講じた「民活空港運営法」が施行された。
- (第一条 目的)

この法律は、民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針の策定、国管理空港特定運営事業及び地方管理空港特定運営事業に係る関係法律の特例その他の民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に必要な措置を定めることにより、国管理空港等の機能の強化及びその有効な活用による利用者の利便の向上を通じた我が国における航空輸送需要の拡大を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与することを目的とする。



# 1 福岡空港の現状について

## (1) 空港の概要

福岡空港は、150万を超す人口を擁する福岡市を後背圏にもち、福岡市都市部から空港へのアクセスは約10分と非常に利便性に優れた国管理空港であり、国内外の各都市とのヒト・モノの流動を支える九州・アジアの玄関口として大きな役割を果たしている。

九州・西日本の拠点空港として、国内線27路線、国際線19路線を有し、平成25年度実績として年間1,610万人の国内航空旅客と、319万人の国際航空旅客に利用され、年間発着回数は16.7万回（ヘリコプターを除く、含んだ場合は17.4万回）にのぼっている。滑走路が1本の空港としては、旅客数・発着回数ともに全国第1位（H25年度）である。

一方、利便性の高い立地から、航空機騒音問題を有しており、空港の利用時間は7時から22時までの15時間となっている。

### (位置)

- ・福岡市都心部から近く利便性の高い交通アクセス。
- ・国内線並の所要時間で東アジアへの主要都市への移動が可能。
- ・九州新幹線（鹿児島ルート）の全線開通によりますます利便性が向上している。

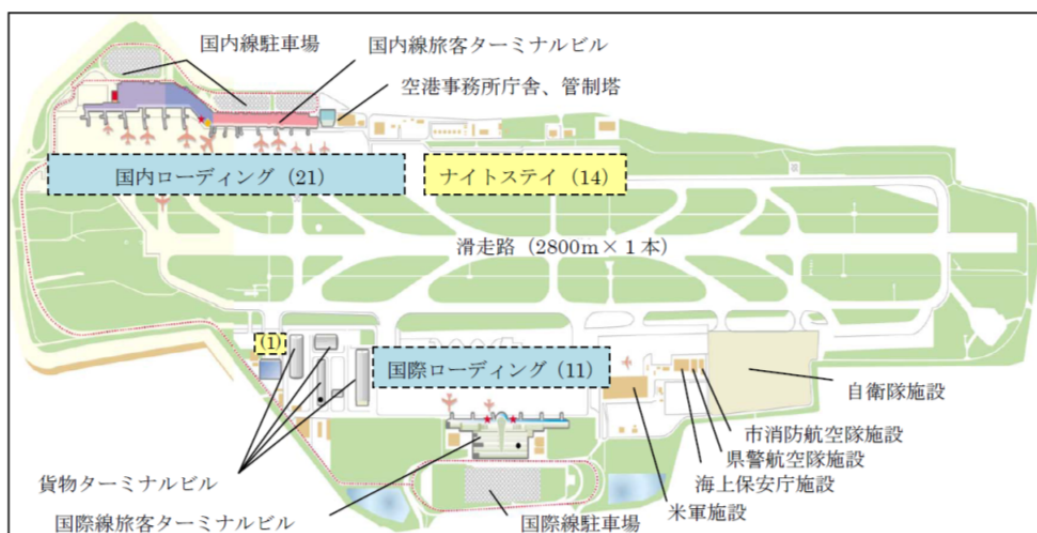


※ 空港内に乗り入れた地下鉄で、博多駅まで5分、天神まで11分

(沿革)

昭和19年	旧陸軍により強制収用「席田飛行場」建設
昭和20年～32年	米軍による第1次～3次強制接收
昭和44年	第1ターミナルビル供用開始
昭和47年	運輸省移管 国が設置管理する第2種空港へ 航空機騒音防止法による「特定飛行場」に指定
昭和49年	旧第2ターミナルビル供用開始
昭和51年	航空機騒音防止法による「周辺整備空港」に指定
昭和56年	旧国際線ターミナルビル（現3ビル）供用開始
平成5年	現第2ターミナルビル供用開始
平成11年	現国際線ターミナルビル、国際貨物ビル供用開始
平成24年度	滑走路増設に係る環境アセスメント手続きに着手 平行誘導路二重化事業に着手

(平面図)



(空港概要)

概要			
設置管理者	国土交通大臣	位置（標点）	福岡県福岡市
種別	国管理空港		北緯33度35分 東経130度27分 標高9.1m
供用開始日	1972年（S47年）4月1日	敷地面積	3,530,850㎡（うち32%は民有地）
運用時間	24時間	利用時間	15時間（7：00～22：00）
◆基本施設			
滑走路	2,800m×60m	スポット	47  (国内線：ローディング*21、ナイトステイ14) (国際線：ローディング*11、ナイトステイ1)
誘導路	8,693m(平成18年4月)		
エプロン面積	612,871㎡		
◆ターミナルビル施設・駐車場			
国内線旅客ターミナルビル	111,130㎡	駐車場	
国際線旅客ターミナルビル	74,000㎡	国内線	普通車838台
貨物ターミナル	29,948㎡	国際線	普通車897台

※国土交通省九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所パンフレット、福岡空港ビルディング(株)資料より作成

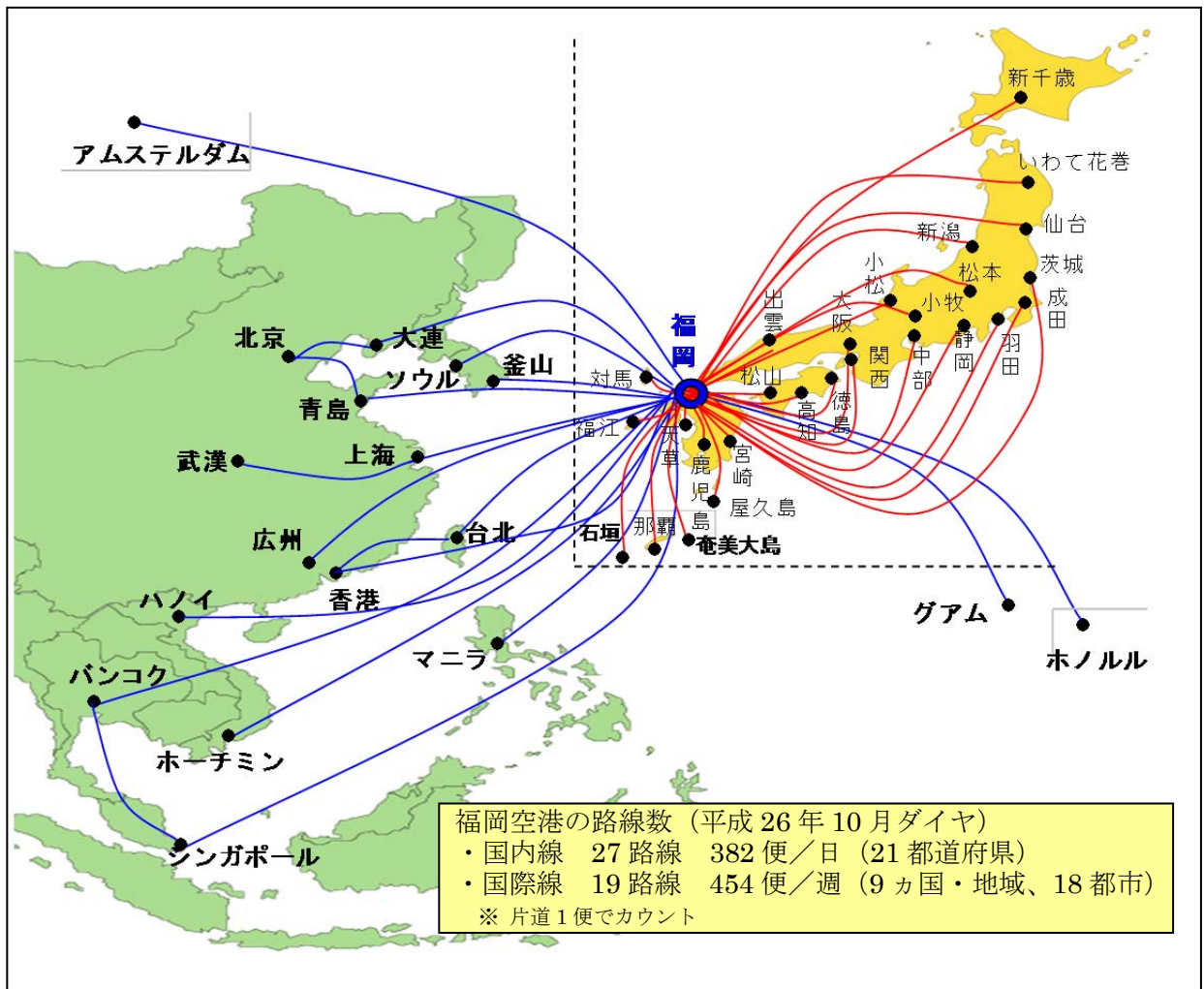
## (2) 就航路線、利用状況

### ① 就航路線

平成 26 年 10 月現在、国内定期航空路線は羽田、成田、伊丹、中部、那覇等の幹線をはじめとした国内主要都市に 27 路線 382 便/日、国際定期航空路線は、アジアをはじめとする主要都市に直行便が就航し 19 路線 454 便/週が運航している。ソウル（仁川）・釜山・上海へ日帰り可能な充実した便数と、東南アジア各地への豊富なアジア路線に加え、ハワイへの直行便が毎日運航しており、さらに平成 25 年 4 月の欧州直行便就航により、欧州との観光、ビジネス各方面との交流活性化も期待されている。

また、近年 LCC（格安航空会社）の就航が相次ぎ、国内線では、関西、成田、中部、那覇の 4 路線に 2 社（32 便/日）、国際線では、仁川、釜山、香港、バンコク～シンガポールへの 4 路線に 5 社（84 便/週）が就航しており、新たな航空需要の創出に繋がっている。

(就航路線)

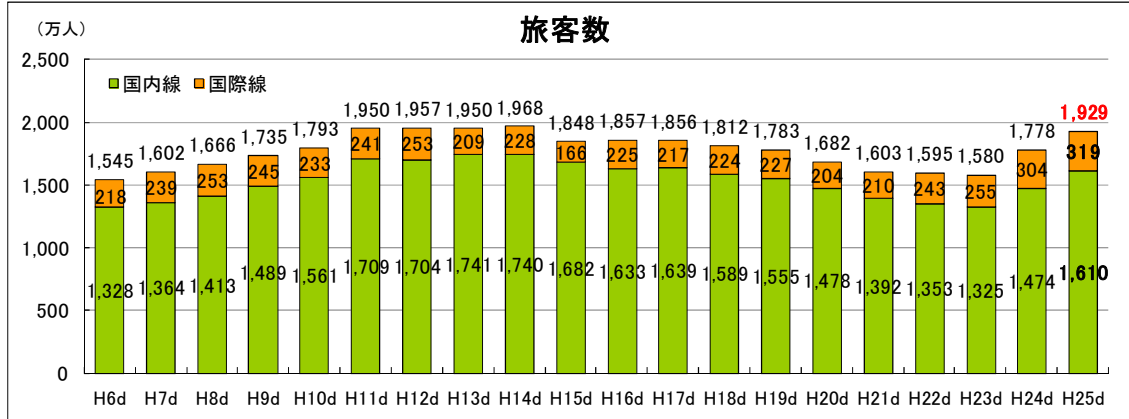




## ② 利用状況

### (ア) 旅客数

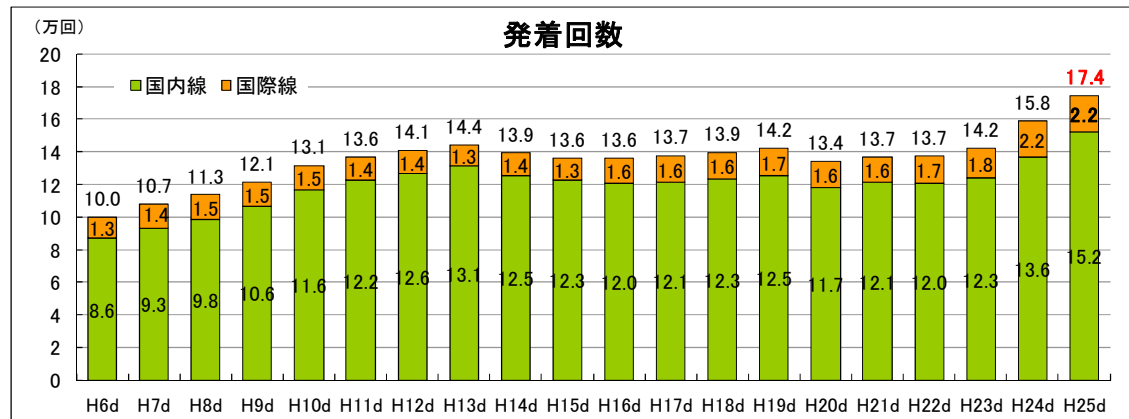
平成25年度の国内線旅客数は、羽田路線やLCC等の増便により1,610万人(前年比109%)、国際線旅客数は、アムステルダム路線の新規就航、シンガポール路線等の増便により319万人(同比105%)と過去最高を記録。合計1,929万人(同比108%)と大きく増加した。



※国土交通省資料「空港管理状況調査」

### (イ) 発着回数

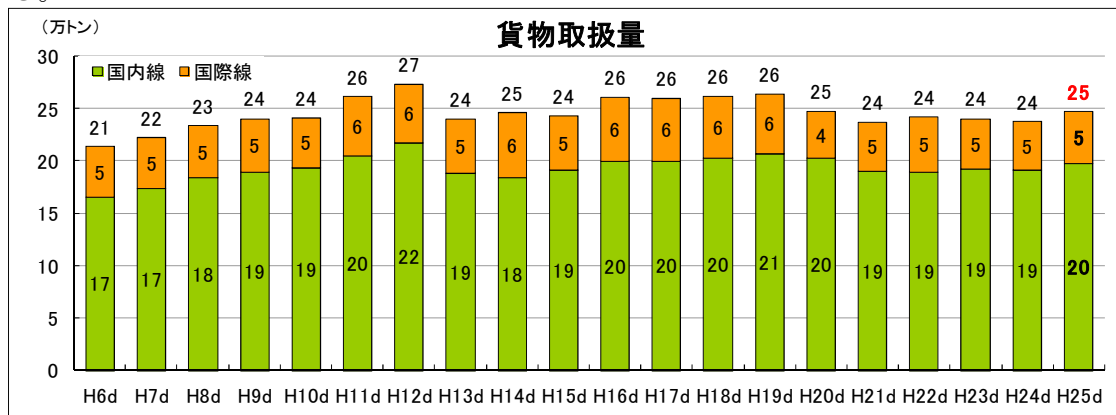
平成25年度は、増便や新規就航が相次いだことから、発着回数は17.4万回(ヘリコプター含む、除く場合は16.7万回)(前年比110%)と過去最高を記録した。



※国土交通省資料「空港管理状況調査」  
※ヘリコプター含む

### (ウ) 貨物取扱量

平成25年度は、25万トンとなっており、過去10年みると24~26万トン程度で推移している。

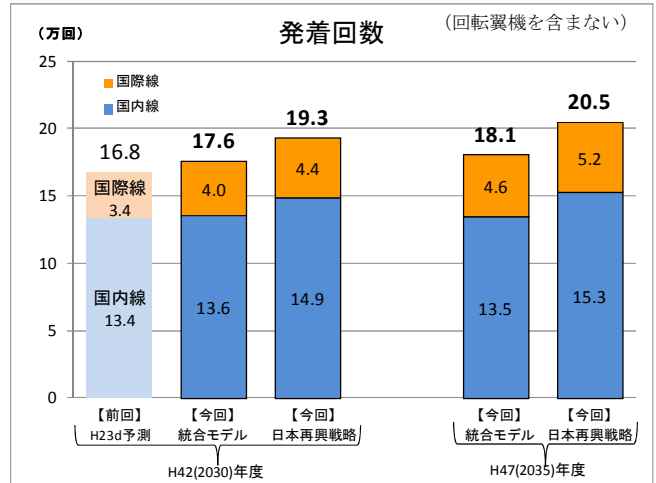
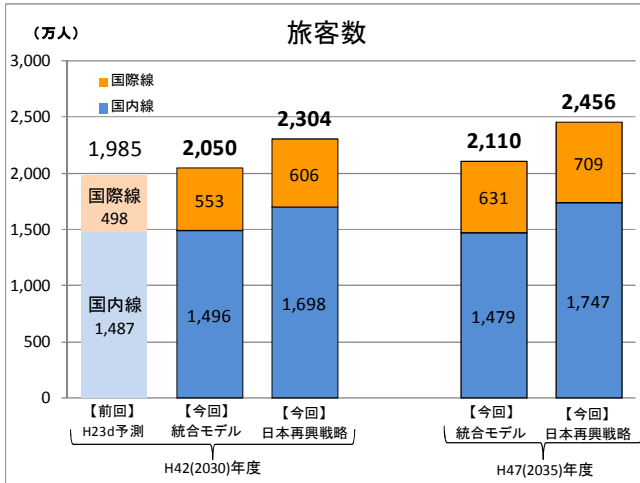


※国土交通省資料「空港管理状況調査」

### (3) 福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量について

#### ① 需要予測

- ・ 国土交通省において、国土交通省統合モデル (GDP0.6~0.8%) 及び政府の日本再興戦略 (GDP 2%成長) を前提に福岡空港の需要予測が行われた。
- ・ 国土交通省統合モデルでは、平成 47 年度 (2035 年度) で、旅客数 2,110 万人、発着回数 18.1 万回、日本再興戦略では、旅客数 2,456 万人、発着回数 20.5 万回と予測されている。
- ・ 国土交通省においては、国土交通省統合モデル (GDP0.6~0.8%) が基本とされている。



※前回予測：PI 時の構想・施設計画段階の予測 (平成 23 年度公表)

#### ② 滑走路処理容量

- ・ 需要予測と同時に、国土交通省において算出された福岡空港の滑走路処理容量は次のとおり。
- ・ 現滑走路一本の処理容量 35 回/時間、年間 16.4 万回
- ・ 誘導路二重化後の処理容量 37 回/時間、年間 17.0 万回
- ・ 滑走路増設をした場合の処理容量  
増設完成時 (平成 36 年度頃～) 40 回/時間、年間 18.8 万回

〔離陸は、国際線 (増設滑走路)、国内線 (現滑走路) 別々とし、着陸は、原則として国内線側滑走路のみを使用。〕

※今後、40 回/時間を超える場合には、国内線と国際線との滑走路の完全分離、飛行方法の高度化等 (\*) を検討。これらにより能力が向上し、45 回/時間 年間 21.1 万回。

\*GPS を利用した進入方式。現時点では経路未確定。導入する場合は、適切な時期に地元の理解を得た上で実施。

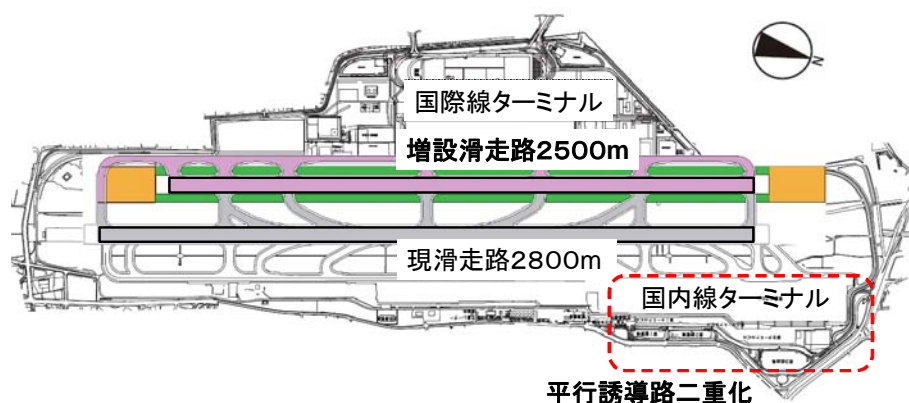
#### (4) 福岡空港の整備（滑走路増設、平行誘導路二重化）等について

##### ① 滑走路増設について

平成 21 年 5 月、国、福岡県、福岡市において「福岡空港構想・施設計画検討協議会」を設置し、具体的な施設計画等の検討に着手した。

平成 22 年に滑走路増設案をとりまとめ、P I を実施。平成 23 年度に需要予測の再精査を実施したうえで構想・施設計画段階を終了した。

平成 24 年度から国において環境アセスメントに着手されている。



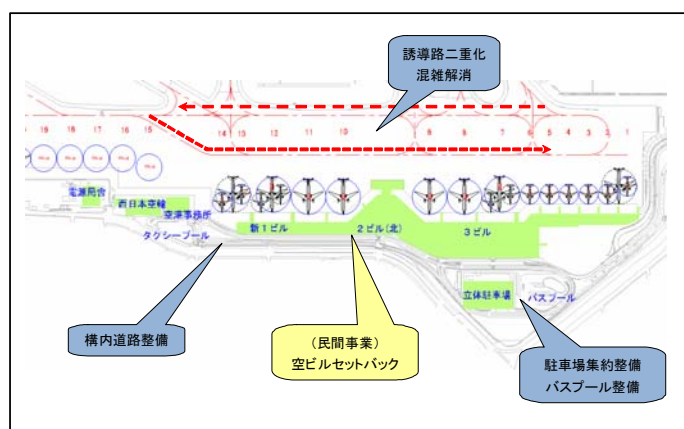
	滑走路増設案
空港規模	現滑走路 : 2,800m
	増設滑走路 : 2,500m
滑走路処理容量	18.8万回/年(現状 16.4万回/年)
工事期間(工事着手後)	約7年
概算事業費	約1,800億円

(事業期間)

- ・環境影響評価 約 3 年半
- ・工事期間 約 7 年
- ※この他、用地買収、埋蔵文化財調査等の期間が必要

##### ② 平行誘導路二重化について

国内線ターミナル地域のエプロン誘導路部における発着航空機の輻輳に伴う慢性的な遅延・待機による混雑を解消するため、誘導路を二重化するもの。平成 24 年度から事業着手。



- ・事業内容
  - 国関係分 (エプロン改良、構内道路整備等)
  - 空ビル関係分 (第 1 ターミナルビル建て替え、第 2 ターミナルビル改修)
  - 空港環境整備協会関係分 (駐車場集約整備)
- ・事業期間 工事期間 約 8 年
- ・効果 滑走路処理容量 6,000 回/年増加

福岡空港は、平成25年度の発着回数が16.7万回（ヘリコプター除く、含んだ場合は17.4万回）と、定時性を保ちながら安定的な処理を可能とする16.4万回を超えて運航しており、朝夕のピーク時間帯には、混雑や遅延等が常態化している状況である。

利用者のニーズに合わせて安定的な運航を実現し、利便性を高めていくためにも、空港能力の向上が喫緊の課題であり、滑走路増設に係る環境影響評価（環境アセスメント）の適切かつ円滑な実施、滑走路増設の早期着工・早期完成と国内線側平行誘導路二重化の早期完成が急務となっている。

### ③ 北九州空港の状況について

航空旅客の利用増進を図るとともに、24時間空港の利点を生かした貨物拠点空港として成長するよう様々な取り組みを行っている。

※トピックス

・平成25年5月からはNCAによる国際貨物定期便が就航。

（路線）国内線（東京）36便/日、貨物（台北－北九州－成田）2便/週

（旅客数）H25年度 国内線約1,236千人、国際線約151千人

（貨物量）H25年度 国内線約11,245トン、国際線約3,740トン



- ・国管理空港
- ・面積 約160ha
- ・滑走路 2,500m×60m

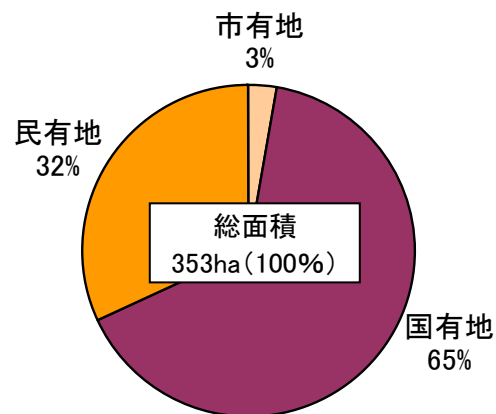
## (5) 福岡空港の固有の事情

### ① 民有地の状況

旧陸軍による収用、米軍の接収により建設された歴史的背景から、福岡空港の空港用地面積 353 ヘクタールのうち約 3 分の 1 が民有地として残っている。

(民有地の経緯、福岡空港敷地割合)

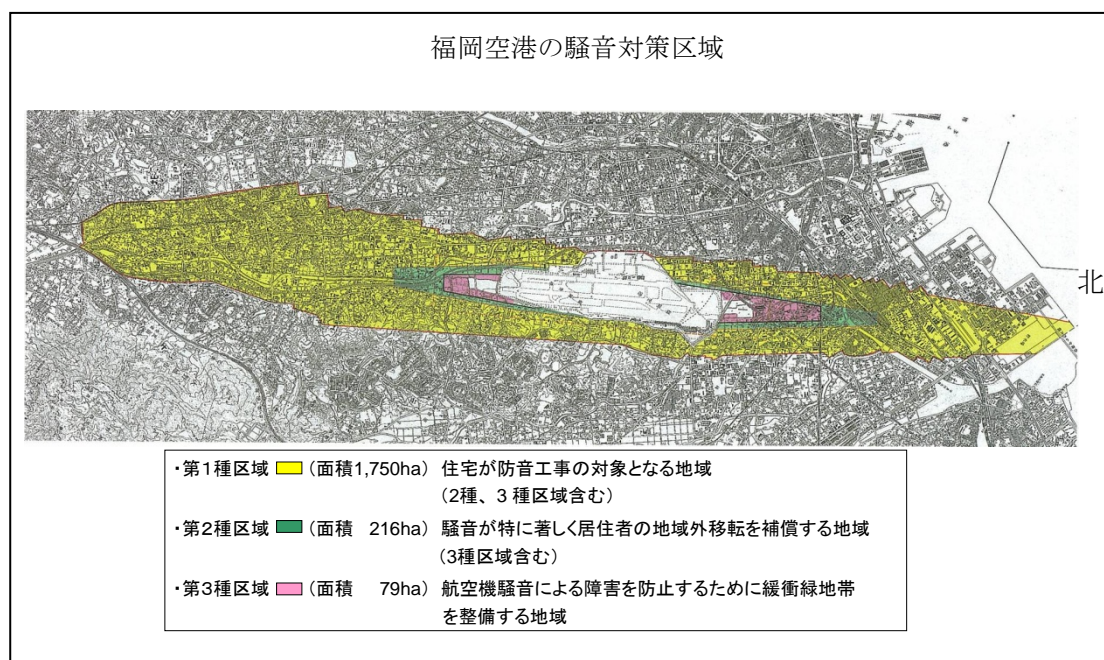
S19年 2月	旧陸軍が席田飛行場建設のため、家屋・田畑を強制収用。
20年 8月	終戦、地主/農家は飛行場内を開墾・作付け。
11月	米軍が席田飛行場を再接収。板付飛行場と改称。
29年 1月	第2次強制接収、飛行場拡張。
32年 4月	第3次強制接収、飛行場拡張。
46年11月	国・福岡県・福岡市と周辺団体の間で「福岡空港用地に関する覚書」の締結。
47年 3月	米軍板付基地を日本側へ返還。
4月	運輸省所管第二種空港に指定、「福岡空港」に。



※国土交通省航空局  
福岡空港事務所作成資料

### ② 環境対策事業の状況

福岡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となっている。「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」に基づき、国及び空港周辺整備機構等が住宅防音工事や移転補償等の事業を実施している。



(6) 福岡空港の空港別収支及び空港関連事業者の収支（平成24年度）

福岡空港の空港別収支及び空港関連事業の収支  
(平成24年度)

キャッシュフローベースの空港別収支 単位:百万円

科 目	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
歳入項目				
着陸料等収入	7,098	7,098	7,098	7,098
土地建物等貸付料収入	2,015	2,015	2,015	2,015
地方公共団体工事費負担金収入	840	840	840	
一般会計受入(※1)		1,488	3,020	
歳出項目				
空港整備事業費	2,802	2,802	2,802	
環境対策費	1,099	1,099	1,099	
空港等維持運営費等	2,419	2,419	2,419	2,419
土地建物借料	8,147	8,147	8,147	8,147
国有資産所在市町村交付金	417	417	417	417
歳入項目の合計	9,952	11,440	12,972	9,112
歳出項目の合計	14,884	14,884	14,884	10,983
歳入・歳出差額	-4,932	-3,444	-1,912	-1,871

企業会計の考え方を取り入れた空港別収支(損益)

【損益計算書】 単位:百万円

科 目	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
営業収益	9,112	9,112	9,112	9,112
着陸料等収入	7,098	7,098	7,098	7,098
貸付料収入等	2,015	2,015	2,015	2,015
営業費用	13,538	13,538	13,538	10,833
空港整備経費	561	561	561	
減価償却費	1,573	1,573	1,573	
環境対策費	571	571	571	
人件費	660	660	660	660
庁費等	1,580	1,580	1,580	1,580
土地建物借料	8,147	8,147	8,147	8,147
国有資産所在市町村交付金	417	417	417	417
その他経費	29	29	29	29
営業損益	-4,426	-4,426	-4,426	-1,721
営業外収益	817	2,304	3,837	0
地方公共団体工事費負担金収入	817	817	817	
一般会計受入(※1)		1,488	3,020	
営業外費用	0	0	0	
支払利息	0	0	0	
経常損益	-3,609	-2,121	-589	-1,721

※1:一般会計受入は、パターン②では一般会計受入分のうち、航空機燃料税分  
パターン③では航空機燃料税分を含む一般会計受入全体分

空港関連事業(※2)の収支

単位:百万円

科 目		
空港関連事業	売上高	16,743
	営業損益	2,219
	経常損益	2,396

※2:空港関連事業の収支は、旅客及び貨物ターミナルビル事業者の単体決算(当該事業以外の事業収支を含む。)並びに空港の駐車場事業者の収支(旅客、貨物ターミナルビル事業者の決算を除く。)を単純合算したものの。

空港別収支及び空港関連事業の収支(単純合算)

単位:百万円

空港別収支+空港関連事業の収支	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
営業収益(※3)	25,855	25,855	25,855	25,855
営業損益	-2,207	-2,207	-2,207	498
経常損益	-1,213	275	1,807	676

※3:営業収益は、空港別収支の営業収益及び空港関連事業の売上高を合算したものの。

## 2 福岡空港の位置付けと必要な機能、整備・取組について

### (1) 福岡空港の位置付け

#### ① 福岡空港が果たしている役割

福岡空港は、充実した国内線ネットワークと、アジア地域を中心とした国際線ネットワークを有し、九州・西日本の拠点空港として国内外との交流を支えている。アジアのゲートウェイとして機能するとともに、アジア有数の空港になりうる、我が国にとっても戦略的に重要な空港である。

#### ○優れたアクセス利便性

- ・ 福岡都心（福岡市営地下鉄で博多駅から 5 分、天神 11 分）から極めて優れたアクセスを有する。
- ・ 九州新幹線や高速道路等の高速交通網とも近接し、広域からのアクセス利便性も有する。

#### ○国内主要都市から主な地方都市までのきめ細かい国内線ネットワークを有する。

- ・ 国内路線 27 路線…九州 9 路線、中国・四国 4 路線、関西 2 路線、中部 4 路線  
関東 3 路線、北陸 2 路線、東北 2 路線、北海道 1 路線

#### ○アジアとの近接性

- ・ 国内線並みの所要時間で東アジアの主要都市への移動が可能である。

#### ○アジアを中心としつつ、欧米へも広がる多様な国際ネットワーク

- ・ 国際路線 19 路線（うちアジア 16 路線）。

ASEAN やインド、中東など、さらなる路線開拓の可能性を有する。

#### ○国際線利用者は、平成 25 年度 319 万人だが、国土交通省における最新の予測では、平成 47 年度（2035 年度）631 万人となっている。



## ② 福岡県、福岡市における福岡空港の位置付け

### (ア) 福岡県

#### 1) 福岡県総合計画

- ・ 平成 24 年 3 月に、「福岡県総合計画」(5 年間) を策定した。
- ・ 「県民幸福度日本一」を基本理念として、県民生活の「安定」「安全」「安心」を向上させるために取り組む。
- ・ 時代の潮流や福岡県の強みを踏まえ、「アジアの活力を取り込み、アジアとともに発展」、「地域が特色を活かし、地域の経済を活性化させ元気になる」、「生活者の視点を大事にし、一人ひとりの幸福実感を向上させる」の 3 つの視点から施策を展開する。

#### (福岡県の産業戦略)

- ・ 成長著しい自動車、先端半導体、ロボットなどの先端成長産業の更なる振興
- ・ 中小企業の新商品開発・販路拡大・海外展開の支援
- ・ 今後世界的に大幅な需要の伸びが見込まれる MR J を始めとする航空機産業等の企業誘致
- ・ 農林水産物の県外・国外への販路拡大のためのブランド化の推進
- ・ 観光産業の振興(国の観光戦略: 2020 年目標 2,000 万人、九州の観光戦略: 2023 年目標 440 万人)

#### (空港の位置付け)

- ・ 「活力にあふれ成長力に富んだ経済と雇用の創出」の実現に向け、交通基盤の整備が進み、県内外へヒト・モノが活発に移動する拠点づくり及びアジアとともに発展を遂げることができるよう、アジアとのネットワークをより一層発展させることを目指す。
- ・ 福岡空港においては、滑走路増設の早期着手・早期完成、その前提となる平行誘導路の二重化の早期完成とともに、国際線の路線数及び便数の充実拡大を図ることによりアジアの拠点空港化を目指す。
- ・ 北九州空港については、国際貨物便誘致に不可欠な滑走路 3,000m への延伸の早期実現を図るとともに、アジア全体を取り込んだ貨物拠点空港化を目指しており、合わせて深夜早朝の旅客需要を取り込みながら、新たな路線誘致に取り組む。

## 2) 「福岡県の空港の将来構想」(骨子案)

県内 2 空港のうち福岡空港は、国内外の多彩なネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、アジアの拠点空港として発展することを目指していく。また、北九州空港は九州唯一の 24 時間空港であり、企業・住民ニーズの高い路線展開、福岡空港で対応できない早朝・深夜便の誘致、貨物拠点空港として発展することを目指していく。

それぞれの空港の機能強化、役割分担、相互補完を通じて、今後とも増大し多様化する航



空需要に幅広く応え、ゲートウェイとしての利便性を高めることによって、福岡県、九州全体の発展に寄与していく。

#### (骨子案より抜粋)

##### ○福岡空港の目指す姿

**国内外の多彩なネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、アジアの拠点空港として発展**

- ・ 未就航のアジアの各都市、北米、オーストラリア路線などの戦略的な路線誘致
- ・ 限られた発着枠を未就航の国際路線等へ優先配分することを国に要請
- ・ 発着枠を超える就航希望航空会社（特にLCC）を北九州空港に誘導
- ・ 滑走路処理容量確保のため、平行誘導路二重化の早期完成及び滑走路増設事業の早期着手・完成
- ・ ヘリコプターの空港場外移設を目指す
- ・ 利用者の利便性向上を図る旅客ターミナルビルの再整備
- ・ 自動車専用道路による空港ターミナルへの交通アクセス強化を目指す

##### ○北九州空港の目指す姿

**企業・住民ニーズの高い路線展開、福岡空港で対応できない早朝・深夜便の誘致、貨物拠点空港として発展**

- ・ 北九州地域の企業進出が多い中国、台湾、東南アジア諸国や自動車、航空機産業の拠点である中部地域（中部、小牧）を結ぶビジネス路線、住民ニーズの強い新千歳、那覇を結ぶ観光路線誘致
- ・ MRJの試験飛行、駐機の拠点化の実現と航空機産業の誘致
- ・ LCC、貨物専用便の誘致強化
- ・ 貨物拠点化に向けた貨物用大型エプロンの整備や滑走路の3,000mへの延伸を国に要請
- ・ 福岡都市圏とのアクセスの改善
- ・ 苅田北九州空港ICからの直通連絡ランプの整備を目指す
- ・ 需要動向・採算性を踏まえ小倉⇄空港間の軌道系アクセスを検討

#### (イ) 福岡市

##### 1) 福岡市総合計画

- ・ 平成24年12月に、「福岡市基本計画」(10年間)を策定した。
- ・ 基本戦略を(1)生活の質の向上と都市の成長の好循環を創り出す、(2)福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担うこととし、目指す都市像である「住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡」の実現に向けて取り組む。

(空港の位置付け)

- ・ 「国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている」ことをめざす姿とし、「成長を牽引する物流・人流のゲートウェイづくり」を実施。
- ・ 成長著しいアジアに近接し、今後さらにモノ・ヒトの交流が活発になる博多港と福岡空港について、多様な航路の維持・拡大や、港湾・空港の能力や利便性の向上などの観点から、アジアの玄関口にふさわしい機能強化を図り、物流・人流のゲートウェイづくりを進める。

### ③ 航空を取り巻く状況

国内航空会社の需給調整の廃止に加え、国際定期便の路線・便数等に関する制限を撤廃するオープンスカイの推進が図られており、航空会社は自社の判断で就航先を判断することが可能となり、国際的な航空需要の取り込みに向けた空港間競争が激化している。他方、アジアの航空需要の伸びが顕著であり、アジア/太平洋地域が世界最大の航空市場に成長すると予測されている。また、LCCが台頭しており、日本においても国内、国際ともにLCCの拡大が予想される。

我が国の観光立国戦略では、訪日外国人旅行者数の目標を掲げており、訪日外国人旅行者の増大を推進するためにも、空港の受け入れ環境の整備、訪日外国人が使いやすい航空サービスの提供が重要となっている。

#### (ア) 国内線の自由化

- ・ 平成12年需給調整の廃止（参入、路線、運賃の自由化）

#### (イ) 国際線の自由化

- ・ オープンスカイ（航空自由化）の進展

国際定期便の路線・便数等に関する制限の撤廃。路線設定は、二国間交渉からエアライン誘致を巡る空港間競争に。（H26.10月現在27ヶ国・地域との間で合意）

#### (ウ) アジアの航空需要の伸び

- ・ 2031年（平成43年）まで、中東地域（年平均+6.9%）及びアジア太平洋地域（年平均+6.6%）において顕著な伸びが見込まれる。
- ・ アジア/太平洋地域は、輸送量が2011年の約3.6倍に増加し、世界最大の航空市場に成長することが見込まれる。

#### (エ) LCC（格安航空会社）の成長

- ・ 現在、日本のシェア（座席キロベース）は3.0%。
- ・ 東南アジア52%、北米30%、西欧39%であり、日本においても、国内、国際ともにLCC拡大が想定される。

※ 福岡空港には、現在、国際4路線、国内4路線のLCCが就航。

#### (オ) 国の観光立国戦略（日本再興戦略）による訪日外国人旅行者の増加

- ・ 2013年（平成25年）に訪日外国人旅行者数1000万人を達成。更に2000万人の高みを目指す、2030年には3000万人を超えることを目指す。
- ・ アジア地域からの旅行者が76.7%、更なる増加が見込まれる。

#### ④ 福岡空港の位置付け

福岡空港は、都市型空港として、空港駅に鉄道が乗り入れているほか、広域との優れたアクセス（新幹線・高速道路）を有するなど、極めて高い利便性を誇り、福岡都市圏のみならず、九州・西日本地域の経済、文化、観光など様々な地域の発展、成長を牽引する拠点としての役割を果たしている。また、国が管理する拠点空港として、国内輸送、国際輸送両面から重要な役割を担っている。

オープンスカイ（航空自由化）の進展や、アジア/太平洋地域の航空需要の増大が見込まれる中、地域がアジアの活力を取り込み、更なる発展を遂げるためにも、以下のことを目指し、拠点性をさらに高めていく必要がある。

#### (ア) 国内外の広範な地域との多様な交流を支える拠点空港

- ・ 充実した新幹線や高速道路網などを活かし、福岡のみならず、九州・西日本の各地域と国内外との経済、文化、観光など様々な交流を支える拠点空港を目指す。

#### (イ) 九州、西日本、アジアの拠点空港

- ・ 福岡空港の広域とのアクセス利便性やアジアとの地理的利便性を活かし、国内外の多彩な航空ネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、アジアの拠点空港を目指す。
- ・ 福岡の、また、我が国に入国するための玄関口として、利用者の利便性・快適性の高い空港を目指す。

#### (ウ) 北九州空港との役割分担、相互補完

- ・ 福岡空港の発着枠は貴重であることから、24時間利用可能な海上空港である北九州空港との役割分担、相互補完を通じて、今後とも増大し多様化する航空需要に幅広く応えていくことが必要である。

## (2) 福岡空港に必要な機能、整備・取組

### ① 航空ネットワークの拡充

九州・西日本地域の発展、成長を牽引し国内外との交流の活発化を支える拠点として、国内外の多彩な航空ネットワークを活かした国際展開により、アジアの未就航都市や欧米、豪州などとのネットワークも強化するなど、さらに一層、海外との戦略的な航空ネットワークの拡充が必要である。

そのため、広域へのアクセス利便性やアジアとの近接性を活かして、国内外の路線誘致を強化し、過密化が進む福岡空港の貴重な発着枠を未就航の国際路線等へ優先配分するなど、地域戦略を踏まえた戦略的な空港運営が必要である。

さらに、現在の福岡空港は、発着回数が定時性を保ちながら安定的な処理を可能とする処理値を上回っており、朝夕の混雑時間帯は、混雑や遅延等が常態化している。アジア等の旺盛な需要を取り込み、航空ネットワークの拡充を図るためにも、平行誘導路二重化の早期完成及び滑走路増設の早期着工・早期完成により、空港容量を確保することが必要である。なお、空港運用を円滑化・効率化するためにヘリコプターを空港場外に移設することも考えられる。

#### <航空ネットワーク拡充のための必要な整備・取組>

##### ◆戦略的な路線誘致

- ・ 未就航のアジアの各都市、欧米、豪州線などビジネス、観光需要を取り込むための戦略的な路線誘致。

##### ◆地域戦略を踏まえた空港運営の実施

- ・ 未就航国際路線への発着枠の優先配分など、地域戦略を踏まえた空港運営の実施。
- ・ 利用者利便を高める多様な航空料金、サービスの提供。

##### ◆空港容量確保のための迅速な施設整備

- ・ 平行誘導路二重化の早期完成。
- ・ 滑走路増設の早期着工・早期完成。

### ② 更なる利用者利便の向上

福岡空港は、福岡、九州、西日本の玄関口であることから、空港の受け入れ環境を整え、旅客の利便性の向上を図る必要がある。また、利用者のアクセス利便性の更なる強化も目指す必要がある。これらにより、地域との一体性をより高め、魅力ある空港にする必要がある。

#### <利用者利便向上のための必要な整備・取組>

##### ◆旅客ターミナル機能の充実

- ・ 現在、福岡空港ビルディング(株)において進められている国内線旅客ターミナルビル再整備。
- ・ 今後増大が見込まれる航空需要に対応した国際線旅客ターミナルビルの機能強化。

##### ◆空港アクセスの強化

- ・ 空港ターミナルビルへの交通アクセスの向上。

- ・ 国際線利用者の大幅な増加に対応するため、バスなどによる国際線ターミナルと都心部アクセス強化。
- ・ 国際線ターミナルと国内線ターミナル間の移動の更なる円滑化。

### ③ 北九州空港との役割分担、相互補完の促進

福岡空港は市街地に立地しており利用時間が7時から22時までに制限されていることから、24時間利用可能な海上空港である北九州空港との役割分担、相互補完を通じて、今後とも増大し多様化する航空需要に幅広く応えていく必要がある。

＜北九州空港との役割分担と相互補完を促進するための必要な整備・取組＞

#### ◆24時間空港（北九州空港）の特色を活かした路線展開

- ・ 福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社（特にLCC）の誘導。
- ・ 福岡空港で対応できない早朝、深夜便の誘導。
- ・ 北九州空港との役割分担と相互補完を促進するための福岡都市圏とのアクセスの改善。

#### ◆マルチエアポート化の推進

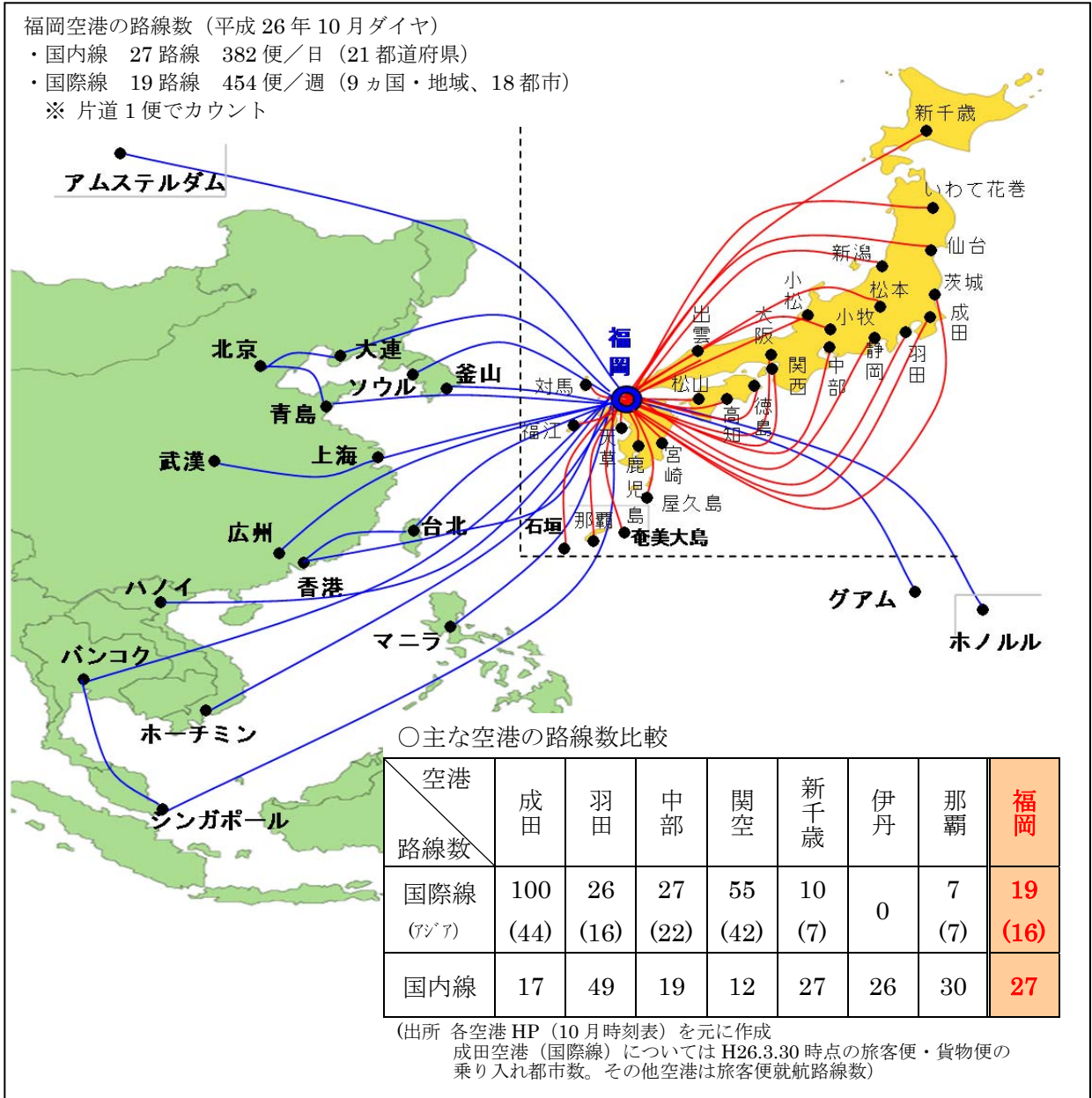
- ・ 福岡空港、北九州空港間での航空券を変更可能にするマルチエアポート化の推進。

### 3 福岡空港の民間委託について

#### (1) 福岡空港における民間委託の効果について

福岡空港は、国内線では、ビジネスを中心とする羽田路線（110 便/日）の充実はもとより、それ以外の路線についても26路線と、中部空港や関西空港を上回るネットワークを有しており、国際線においても19路線と成田、関空、中部、羽田に次いで多様な路線を有している。

今後、九州、西日本、アジアの拠点空港として、アジアに近い地理的優位性と多様な国内・国際路線のネットワーク網の相乗効果が発揮されることで、更なる発展可能性が見込まれる。そのため、空港運営の民間委託により、航空ネットワークを強化するための路線誘致等の施策や、利用者サービスの向上が期待され、就航路線・便数、旅客数の増加、交流人口の拡大、ひいては地域の発展・振興への貢献が期待される。



## (航空系事業と非航空系事業の経営一体化による効果)

### ① 路線誘致の一体性

福岡空港は、駐機場（スポット）や発着枠を調整・管理し、着陸料等を徴収する国と、旅客取扱スペース等（航空会社のチェックインカウンター等）を管理し、賃料を徴収する空港ビル会社で主体が分かれており、路線就航にあたっての交渉・調整主体が異なっていることから、航空会社に対して、駐機場や発着枠、着陸料等、ターミナルビルの利用方法、賃料など包括的な権限で魅力的な提案が出来ない状況である。

一方で、成田、中部国際空港をはじめ、チャンギ空港（シンガポール）、仁川空港（韓国）等諸外国の空港では、空港基本施設と旅客ターミナルビルは同一の主体により運営されている。

#### 《効果》

民間委託により、空港の発着枠や着陸料、ターミナルビルの利用方法、賃料などに関わる主体が一本化され、関係者に対して路線誘致に有効な戦略的な提案が可能となる。

### ② 空港利用料金の柔軟な設定、発着枠の効率化、高度利用

現在、福岡空港において国が徴収する着陸料等（着陸料、停留料、保安料）は、原則、全国一律の料金設定とされている。また、航空会社等のターミナルビル使用に係る賃料等については、空港ビル会社において定められている。

発着枠については、航空会社の希望が優先されることから、管理者である国が主体的に対応することが難しい。

#### 《効果》

民間委託により、着陸料やターミナルビル賃料等を組み合わせることにより、柔軟な料金設定が可能になる。また、全国一律の料金設定ではなく、航空会社のニーズや時間帯毎の空港の特性を踏まえた多様な料金設定が可能となり、より魅力的な提案が可能となる。これにより多様なネットワークの形成、発着枠の効率化、高度利用が可能となる。

### ③ 北九州空港との補完の促進

福岡空港は市街地に立地しており利用時間が7時から22時までに制限されているため、24時間利用可能な海上空港である北九州空港との役割分担、相互補完を通じ、北部九州の需要を受け止め、地域全体の発展につなげていくことが必要である。

#### 《効果》

福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社や深夜早朝便の希望に対して、北九州空港への就航など、現状の国管理空港では困難な提案を行うことが可能となり、福岡空港の柔軟な料金設定と相まって、北九州空港との補完関係を促すことが期待できる。

(民間の知恵やノウハウの導入による効果)

④ コスト削減や収益の増等による利用者サービスの向上

国管理空港は、航空系事業が全国一律のルールの下で運営され、また、航空系事業と非航空系事業の担い手が分離していることから、空港全体では、効率的な経営が行われているとは言い難い状況にある。

《効果》

民間のノウハウや創意工夫による徹底的な効率化・コスト縮減や非航空系収入の増大が見込まれ、空港の収益が拡大されることで、利用者サービス施設等への再投資が可能になる等、利用者サービスの向上が期待できる。

空港の収益が拡大されることで、一層充実した物販、飲食、娯楽のサービス提供が可能となり、空港周辺住民をはじめ旅客以外の利用者サービス向上につながる好循環も期待でき、ひいては、福岡空港の魅力、評価の向上や、拠点性が高まることが期待できる。



## (2) 福岡空港における民間委託の課題と対応について

福岡空港には、歴史的背景から借地を有していること、市街地の空港であり十分な環境対策が必要であるといった固有の事情がある。また、民間委託は先例がなく新しい制度であることから、地元の意向の反映、地域振興への協力、誘導路二重化等現在進行中の整備事業への影響などの課題があり、その対応が必要である。

なお、民間委託の実施にあたっては、空港の整備事業に支障がなく完了が遅れることがないこと、実施時期についても、事業の進捗や完成時期等を踏まえ、運営希望者が事業判断が可能となるようなタイミングとすること、及び雇用の確保、地元の意見を反映するための地元企業を含めた幅広い参加と運営の仕組みを確保することを基本とすべきである。

以下個別の事情等の課題と対応について整理した。

### ① 借地料について

福岡空港は、歴史的な経緯から、空港用地に民有地を含んでいるが、これに係る対応や経費については、安定的な空港運用にも関わる事項であり、空港の設置管理者として国が責任を持って対応する必要がある。

《対応》

- ・ 民間委託される場合においては、土地、滑走路等の基本施設は国が保有するスキームとされ、民間委託を行う場合でも、国と地主との関係は変わらないとされている。借地の安定的な使用を確保するためにも、運営権者に支払わせるのではなく、国が支払うこと。

### ② 環境対策について

福岡空港は、航空機騒音の障害に対する環境対策に加え、生活環境改善に資する計画的な整備を促進する必要がある空港であり、空港周辺住民の理解のもと運営が行われていることを踏まえ、環境対策が後退、停滞するようなことがあってはならない。また、空港と空港周辺地域との共生を進めていくことが不可欠である。

《対応》

- ・ 民間委託となった場合にも、環境対策については、国が責任を持って対応、実施すること。
- ・ 仮に環境対策を運営権者の事業にしようとする場合には、国は、これまで同様、周辺住民と向き合い、運営権者を指導、監督するとともに、福岡空港の設置管理者且つ空港運営の委託者としての責任を負うこと。また、これまで移転補償事業等を実施してきた空港周辺整備機構については、将来的に運営権者に事業統合されるとしても、経過措置として当面の間、同機構を維持し、事業継続すること。
- ・ なお、空港環境整備協会が行っている、空港と地域との共生に係る事業等（航空機騒音測定機器の助成、公共施設のバリアフリー化の助成等）についても実施されるよう、国として責任を持って対応すること。

### ③ 福岡空港の整備事業について

平行誘導路二重化や国内線旅客ターミナルビル再整備事業、滑走路増設事業などに影響が出て、事業完成が遅れないようにする必要がある。また、民間委託の実施時期についても、これらの事業の進捗や完成時期等を踏まえ、運営希望者が事業判断が可能となるようなタイミングとする必要がある。

《対応》

- ・ 事業に影響が生じないよう、関係者間の協議を通じて、配慮すること。

### ④ 安全性の確保について

航空管制は引き続き国において実施されるが、空港は、地域の発展を支える重要な公共交通基盤であることから、安全性の確保には万全を期すべきである。

《対応》

- ・ 「民活空港運営法」上、空港運営の安全性確保のため運営権者に空港保安管理規程の策定、届け出が義務付けられ、国の監督措置が規定されているとおり、安全性の確保は、空港運営において絶対条件かつ最優先事項であり、国としてしっかり指導、監督すること。

### ⑤ 大規模災害時や有事における対応について

空港は、災害時における拠点的功能も有する施設であり、有事における活動拠点として積極的に協力する必要がある。

《対応》

- ・ 災害時等における運営権者の協力を義務付けること。

### ⑥ 安定した空港運営の確保について

空港は、地域の発展を支える重要な公共交通基盤であることから、経営環境の変化等により安定的な空港運営の維持が困難となり、その運営が中断すること、維持管理がおろそかになること、利用者の利便を損なうことがあってはならない。

《対応》

- ・ 運営権者の空港運営、財務状況を適切に監視、指導するとともに、日々のメンテナンスが確実に実施されるよう、国として指導、監督すること。
- ・ 空港運営に支障が生じる場合には、国が適切に関与する仕組みとすること。

### ⑦ 官民の適切な役割分担、リスク分担の明確化について

空港機能が停滞し、運営に支障が生じないよう、国と運営権者との間の役割分担やリスク分担を明確にしておく必要がある。

《対応》

- ・ 国と運営権者間で役割分担、リスク分担を明確にすること。

### ⑧ 地域の情報発信や物販等地域の振興に係る協力について

運営権者は、地域との関係を重視し、空港運営に県民の意向が反映されるよう努力すべきである。

《対応》

- ・ 民間委託の大前提として、運営権者が、地域の振興に協力することを民間委託の事業目的に位置付けること。また、地域で設置する協議への参加を義務付けること。

### ⑨ 必要な投資の確保、適切な空港利用料金の設定について

運営権者は利益を最優先し、安易に空港施設利用料金などの値上げを行うべきではない。また利便性向上及び施設の安全管理のための投資に万全を期すべきである。

《対応》

- ・ 外資に限らず、利益最優先の空港運営が行われないよう、利用者の受益の増加範囲を超え、利益優先で利用料金の値上げを行うことがないよう国として監視、指導すること。
- ・ また、運営権者に空港経営の自由度を与えつつ、地域の振興・発展に寄与する空港施設への投資が適切に実施されるよう、また、施設の安全管理に万全を期すための投資が停滞することがないように、主な投資計画や中期的な投資計画などについて、国において点検、監視し、指導すること。

### ⑩ 福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力について

運営権者は地域振興の観点から、自らの利益のみを優先することなく、地域が目指す路線誘致や路線の選択、福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社に対する北九州空港への路線誘導等に協力すべきである。

《対応》

- ・ 路線の誘致や展開について、運営権者が自治体と協議し、地域の方針に協力することを義務付けること。また、例えば、地域が設置する協議などへの参加を義務付けること。

### (3) 福岡空港の民間委託について

- ・ 福岡空港は、極めて高い利便性を持ち、福岡都市圏のみならず、九州・西日本の経済、文化、観光など様々な地域の発展、成長をけん引している。また、国管理の拠点空港として、国内輸送、国際輸送に重要な役割を果たしている。オープンスカイやアジア/太平洋地域の需要拡大を踏まえ、更に拠点性を高めていくことが期待される。
- ・ その目指す姿は、「国内外の広範な地域との多様な交流を支える拠点空港」「九州、西日本、アジアの拠点空港」であり、戦略的な路線誘致、地域戦略を踏まえた空港運営の実施、空港容量確保のための迅速な施設整備による「航空ネットワークの拡充」、旅客ターミナル機能の充実や空港へのアクセス強化による「更なる利用者利便の向上」が必要であり、また、24時間利用可能な「北九州空港との役割分担、相互補完の促進」によって今後増大する需要に対して幅広く応えていくことが必要である。
- ・ この福岡空港の民間委託については、航空系事業と非航空系事業との経営の一体化によって可能となる空港利用料金の柔軟な設定による魅力的な路線誘致、限りある発着枠を有効利用することによる多様なネットワークの形成、今後の北部九州の需要増大を賄うための北九州空港との相互補完の促進、また、コスト削減や収益の増加等による利用者サービス施設への再投資や多様なサービスの提供など利用者サービスの向上、空港の魅力の向上等の効果が認められる。
- ・ 一方で、地元への十分な配慮、また地域振興や北九州空港との一体的活用への協力が得られるのか、利益を最優先し、必要な投資が実行されないのではないのか、経営環境の変化等により安定的な空港運営が保てなくなるのではないのか、大規模災害時の対応は確実に行われるのか、また、福岡空港の固有の事情である借地に対する国の対応や環境対策、空港周辺地域との共生などの課題がある。これらの課題については、「福岡空港における民間委託の課題と対応」で示した内容を、国において実施されることが必要である。
- ・ 以上の検討結果を踏まえ、本協議会としては、福岡空港の民間委託は、地域の振興・発展に大きな効果があるものとする。ただし、様々な課題もあることから、「福岡空港における民間委託の課題と対応」で示した内容を条件にすべきとする。

## (参考) 福岡空港運営検討協議会の開催状況

### 【第1回検討協議会 平成25年10月21日開催】

#### <議事>

- 福岡空港の現状について
- 民間委託の制度概要について
- 民間委託の検討における論点について

### 【第2回検討協議会 平成25年11月27日開催】

#### <議事>

- 福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について
- 民間委託の効果・課題について

### 【第3回検討協議会 平成26年1月30日及び2月6日開催】

#### <関係者意見聴取>

- 空港周辺の住民団体、航空会社、空港ビル会社、地元金融機関、格付機関、総合商社、不動産、官民ファンド、都市銀行、証券会社

### 【第4回検討協議会 平成26年9月21日開催】

#### <議事>

- 福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量について
- 「福岡県の空港の将来構想」(骨子案)について
- 福岡空港の位置付けについて
- 福岡空港に必要な機能、整備・取組について

### 【第5回検討協議会 平成26年10月12日開催】

#### <議事>

- 福岡空港における民間委託の効果について
- 福岡空港における民間委託の課題と対応について

### 【第6回検討協議会 平成26年10月24日開催】

#### <議事>

- 福岡空港における民間委託の効果及び課題と対応について

### 【第7回検討協議会 平成26年10月27日開催】

#### <議事>

- 福岡空港の民間委託について

(参考)

福岡空港運営検討協議会 委員名簿

(50音順・敬称略)

	委員名	所属
会長	河部 浩幸	(株)九電工相談役 (福岡県総合計画審議会会長)
委員	加藤 一誠	日本大学経済学部教授 (交通政策審議会航空分科会基本政策部会委員)
	嶋津 祐一【第4回以降】	(株)日本政策投資銀行九州支店長
	善 功企	九州大学大学院工学研究院特任教授 (元福岡空港技術検討委員会委員長)
	高木 直人	福岡経済同友会 常任幹事・事務局長
	高橋 誠	九州観光推進機構 理事兼事業本部長
	中川 正裕【第4回以降】	(一社)九州経済連合会 専務理事
	部谷 由二	西日本鉄道(株) 取締役専務執行役員
	前川 道隆	福岡県商工会議所連合会 (福岡商工会議所副会頭)
	森本 廣	(公財)九州経済調査協会理事長
江口 勝	福岡県企画・地域振興部長	
	重光 知明【第4回以降】	福岡市経済観光文化局長

退任された委員

鈴木 恵一 前(株)日本政策投資銀行九州支店長【第3回まで】

惣福脇 亨 前(一社)九州経済連合会専務理事【第3回まで】

永淵 英洋 前福岡市経済観光文化局長【第3回まで】

福岡空港の民間委託について  
【資料編】





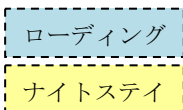
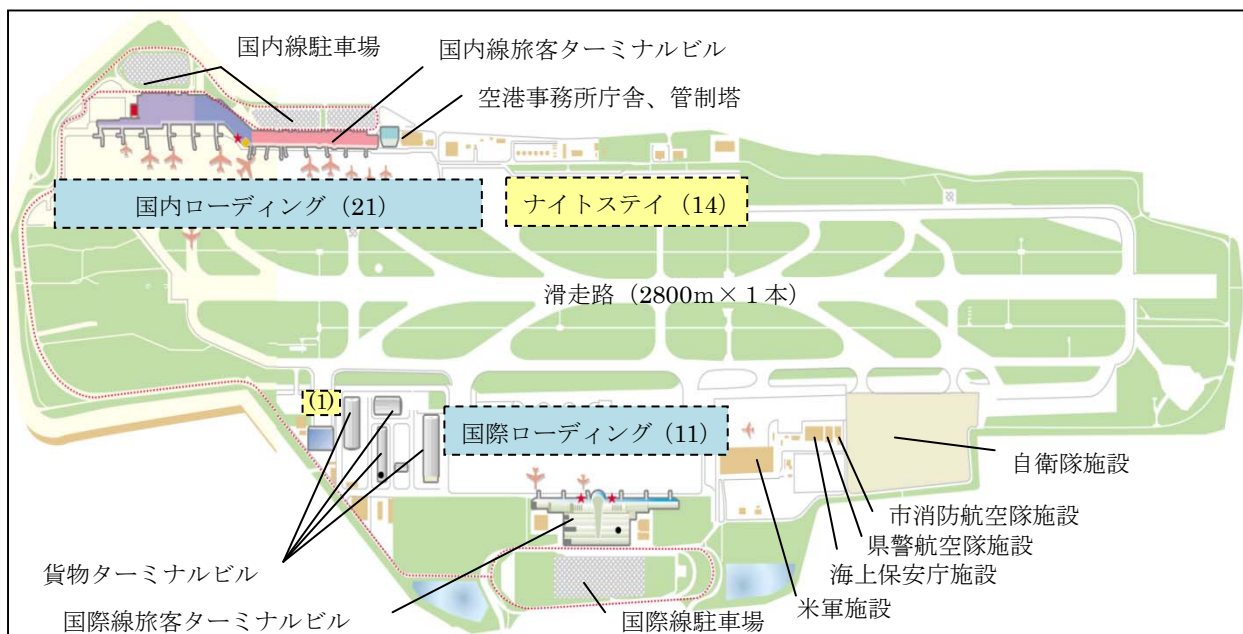
## 1. 福岡空港の概要

### (1) 沿革

- ・昭和19年 2月 旧陸軍が席田飛行場建設のため、家屋・田畑を強制収用
- ・昭和20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
- ・昭和29年 1月 第2次強制接收、飛行場拡張
- ・昭和32年 4月 第3次強制接收、飛行場拡張
- ・昭和44年 4月 第1ターミナルビル供用開始
- ・昭和45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
- ・昭和46年11月 国・福岡県・福岡市と周辺団体の間で「福岡空港用地に関する覚書」を締結
- ・昭和47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
- ・昭和47年 6月 国・福岡県・福岡市と周辺団体の間で騒音対策等に関する協定書締結
- ・昭和49年 4月 旧第2ターミナルビル供用開始（現第2ターミナルビル一部）
- ・昭和51年 6月 航空機騒音防止法による「周辺整備空港」に指定
- ・昭和51年 7月 福岡空港周辺整備機構設立
- ・昭和56年 4月 国際線ターミナルビル供用開始（現第3ターミナルビル）
- ・平成 5年 9月 新第2ターミナルビル供用開始（現第2ターミナルビル）
- ・平成 7年 9月 西側国内貨物ビル供用開始
- ・平成11年 5月 西側国際線ターミナルビル、国際貨物ビル供用開始
- ・平成12年 7月 旧国際線ターミナルを国内線ターミナルとして供用開始
- ・平成24年度 滑走路増設に係る環境アセスメント手続きに着手  
平行誘導路二重化事業に着手

## (2) 空港概要

- ・東側には、国内線旅客ターミナルビル、空港事務所庁舎、管制塔等が配置。
- ・西側には、国際線旅客及び貨物ターミナルビル、米軍施設、自衛隊施設等が配置。



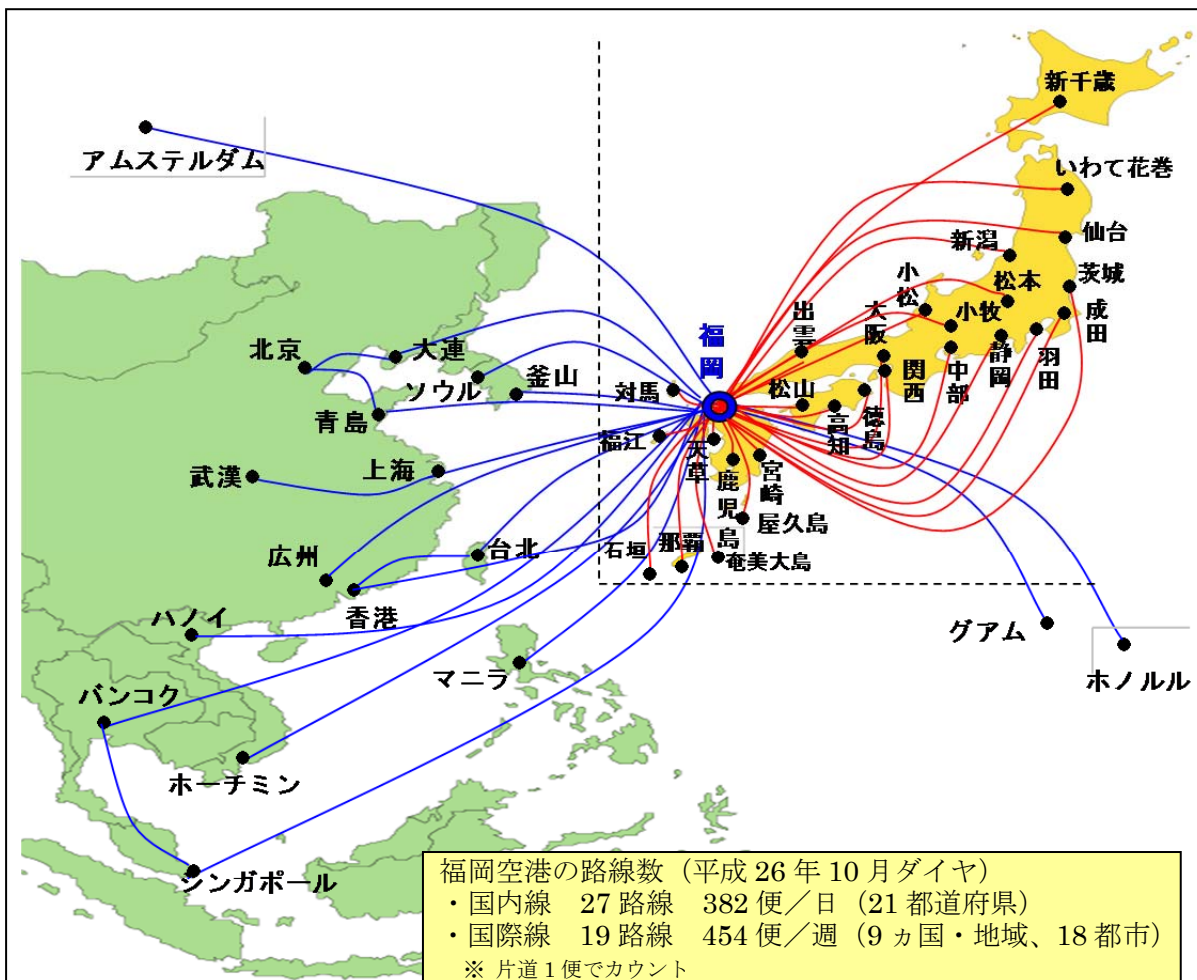
ローディング 航空機の旅客乗降に使用する照明や給油設備等が整備されているスポット。

ナイトステイ 航空機の一時的な駐機（主に夜間）のために使用する旅客の乗降を行わないスポット。

概要			
設置管理者	国土交通大臣	位置（標点）	福岡県福岡市
種別	国管理空港		北緯33度35分 東経130度27分 標高9.1m
供用開始日	1972年（S47年）4月1日	敷地面積	3,530,850㎡（うち32%は民有地）
運用時間	24時間	利用時間	15時間（7：00～22：00）
◆基本施設			
滑走路	2,800m×60m	スポット	47 （国内線：ローディング <sup>*</sup> 21、ナイトステイ14） （国際線：ローディング <sup>*</sup> 11、ナイトステイ1）
誘導路	8,693m（平成18年4月）		
エプロン面積	612,871㎡		
◆ターミナルビル施設・駐車場			
国内線旅客ターミナルビル	111,130㎡	駐車場	
国際線旅客ターミナルビル	74,000㎡	国内線	普通車838台
貨物ターミナル	29,948㎡	国際線	普通車897台

※国土交通省九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所パンフレット、福岡空港ビルディング(株)資料より作成

(3) 就航路線



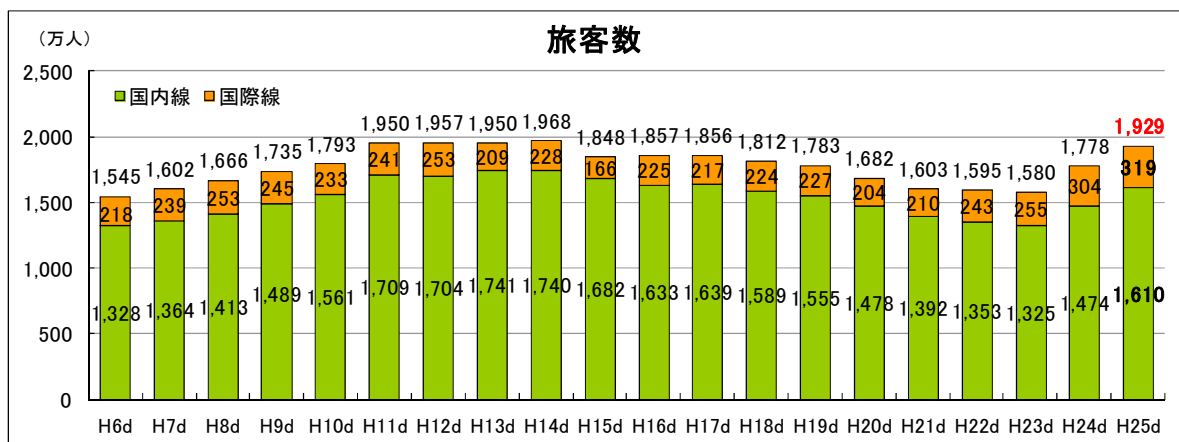
○主な空港の路線数比較

空港 路線数	成田	羽田	中部	関西	新千歳	伊丹	那覇	福岡
国際線 (アジア)	100 (44)	26 (16)	27 (22)	55 (42)	10 (7)	0	7 (7)	19 (16)
国内線	17	49	19	12	27	26	30	27

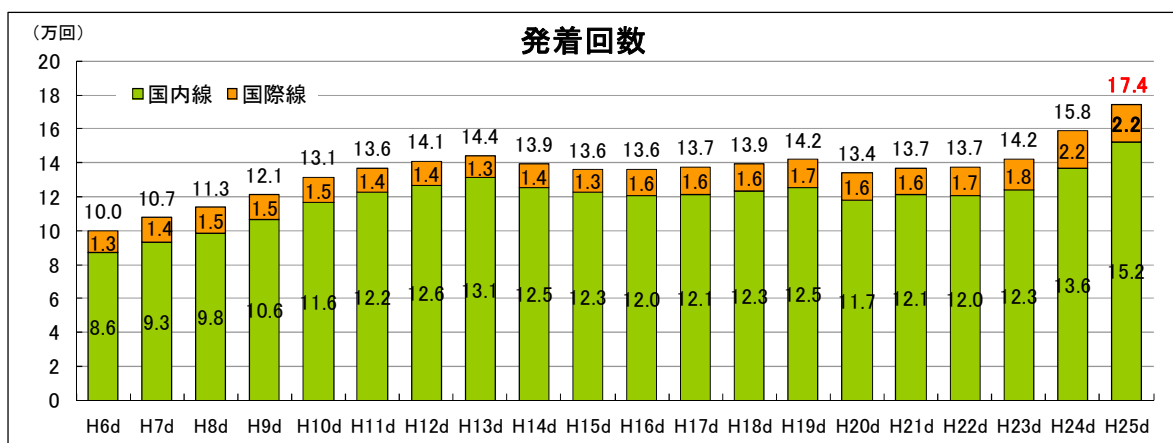
(出所 各空港 HP (10 月時刻表) を元に作成  
成田空港 (国際線) については H26.3.30 時点の旅客便・貨物便の  
乗り入れ都市数。その他空港は旅客便就航路線数)

#### (4) 利用状況

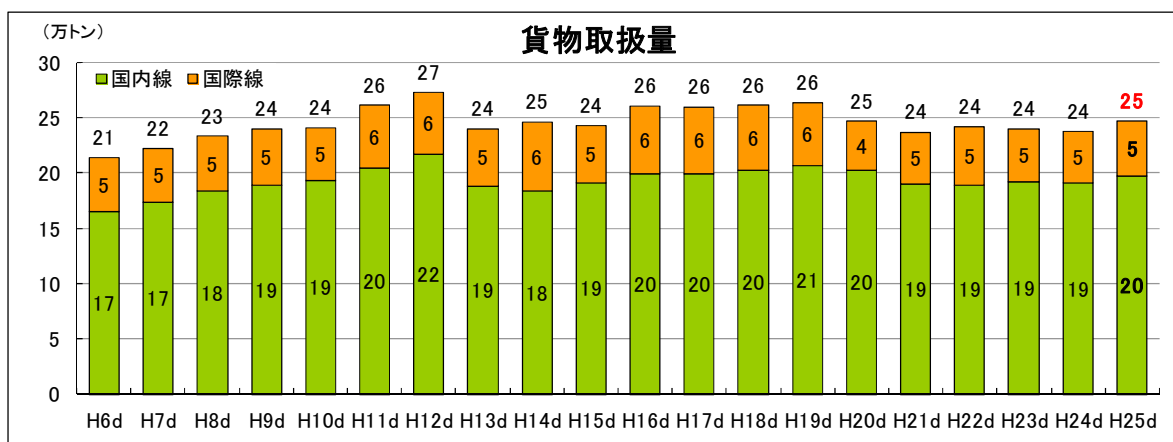
##### ① 推移



※国土交通省資料「空港管理状況調査」

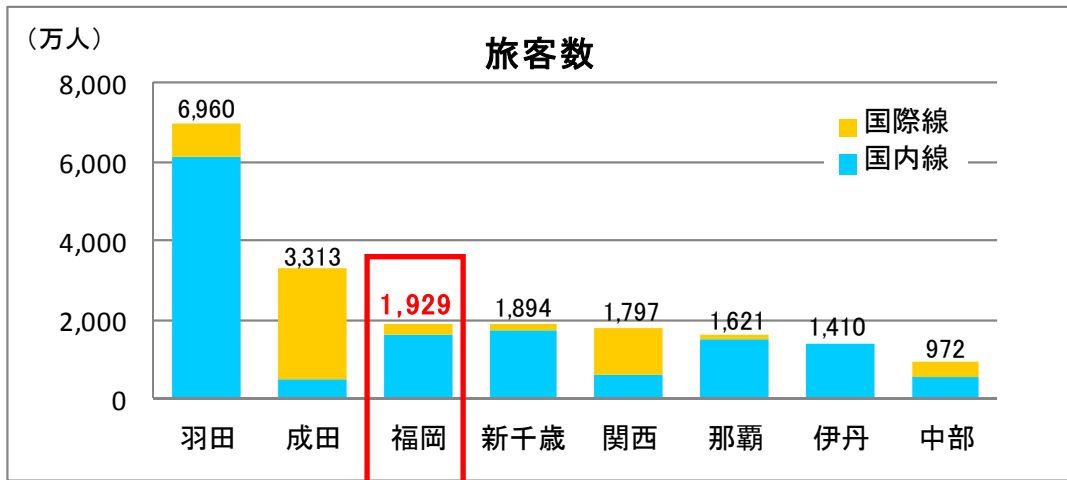


※国土交通省資料「空港管理状況調査」  
(ヘリコプター含む)

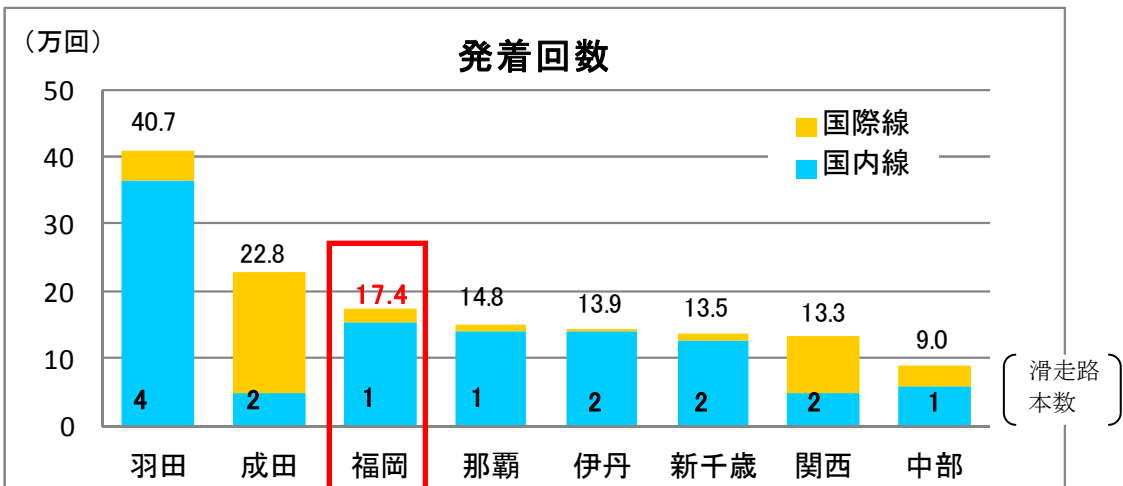


※国土交通省資料「空港管理状況調査」

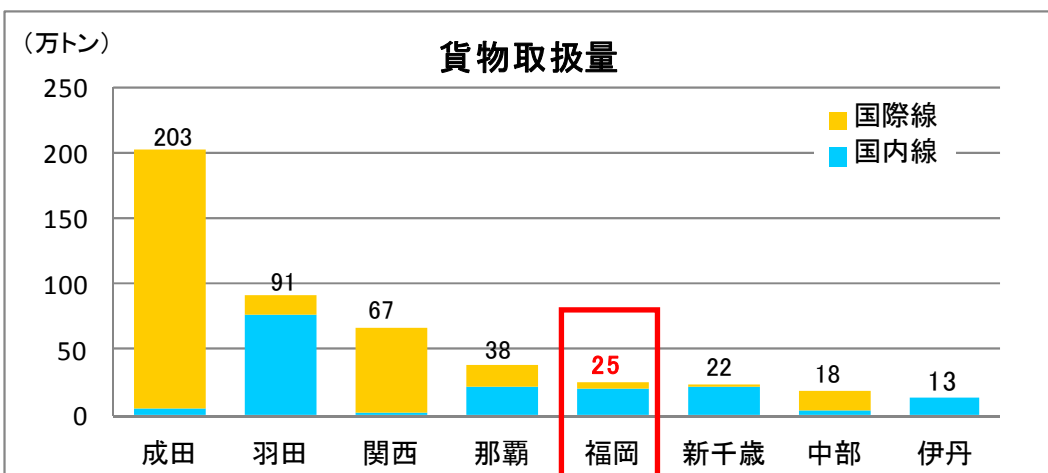
② 主要空港の利用状況（平成 25 年度）



※国土交通省資料「空港管理状況調書」



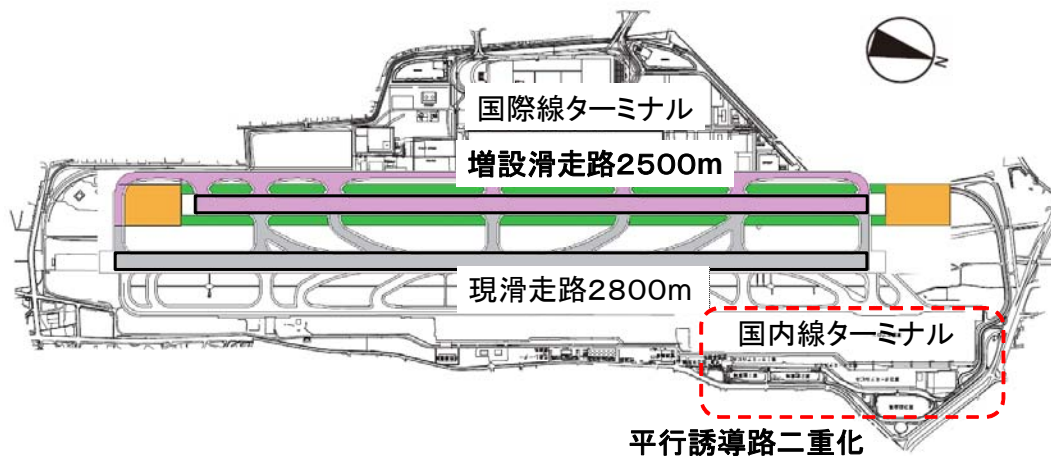
※国土交通省資料「空港管理状況調書」  
(ヘリコプター含む)



※国土交通省資料「空港管理状況調書」

(5) 滑走路増設、平行誘導路二重化の事業概要

① 滑走路増設



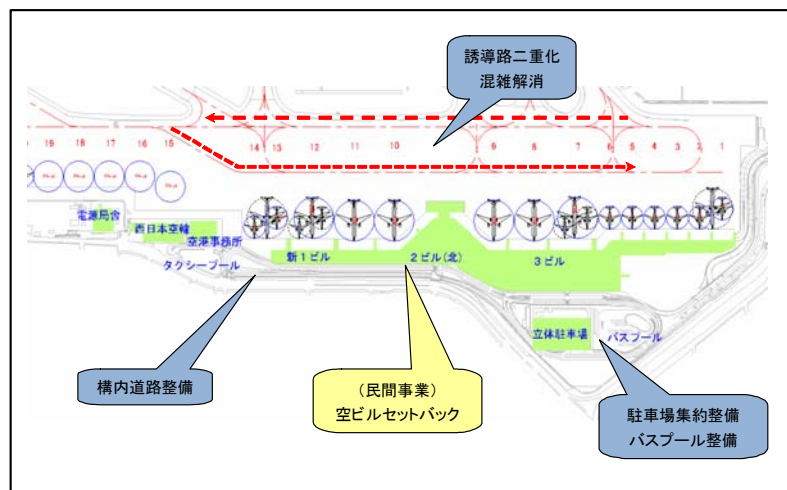
	滑走路増設案
空港規模	現滑走路 : 2,800m
	増設滑走路 : 2,500m
滑走路処理容量	18.8万回/年(現状 16.4万回/年)
工事期間(工事着手後)	約7年
概算事業費	約1,800億円

(事業期間)

- ・環境影響評価 約3年半
- ・工事期間 約7年

※この他、用地買収、埋蔵文化財調査等の期間が必要

② 平行誘導路二重化



- ・事業内容
  - 国関係分 (エプロン改良、構内道路整備等)
  - 空ビル関係分 (第1ターミナルビル建て替え、第2ターミナルビル改修)
  - 空港環境整備協会関係分 (駐車場集約整備)
- ・事業期間 工事期間 約8年
- ・効果 滑走路処理容量 6,000回/年増加

(6) 福岡空港の空港別収支及び空港関連事業者の収支 (平成24年度)

福岡空港の空港別収支及び空港関連事業の収支  
(平成24年度)

キャッシュフローベースの空港別収支 単位:百万円

科 目	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
<b>歳入項目</b>				
着陸料等収入	7,098	7,098	7,098	7,098
土地建物等貸付料収入	2,015	2,015	2,015	2,015
地方公共団体工事費負担金収入	840	840	840	
一般会計受入(※1)		1,488	3,020	
<b>歳出項目</b>				
空港整備事業費	2,802	2,802	2,802	
環境対策費	1,099	1,099	1,099	
空港等維持運営費等	2,419	2,419	2,419	2,419
土地建物借料	8,147	8,147	8,147	8,147
国有資産所在市町村交付金	417	417	417	417
<b>歳入項目の合計</b>	<b>9,952</b>	<b>11,440</b>	<b>12,972</b>	<b>9,112</b>
<b>歳出項目の合計</b>	<b>14,884</b>	<b>14,884</b>	<b>14,884</b>	<b>10,983</b>
<b>歳入・歳出差額</b>	<b>-4,932</b>	<b>-3,444</b>	<b>-1,912</b>	<b>-1,871</b>

企業会計の考え方を取り入れた空港別収支(損益)

【損益計算書】 単位:百万円

科 目	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
<b>営業収益</b>	<b>9,112</b>	<b>9,112</b>	<b>9,112</b>	<b>9,112</b>
着陸料等収入	7,098	7,098	7,098	7,098
貸付料収入等	2,015	2,015	2,015	2,015
<b>営業費用</b>	<b>13,538</b>	<b>13,538</b>	<b>13,538</b>	<b>10,833</b>
空港整備経費	561	561	561	
減価償却費	1,573	1,573	1,573	
環境対策費	571	571	571	
人件費	660	660	660	660
庁費等	1,580	1,580	1,580	1,580
土地建物借料	8,147	8,147	8,147	8,147
国有資産所在市町村交付金	417	417	417	417
その他経費	29	29	29	29
<b>営業損益</b>	<b>-4,426</b>	<b>-4,426</b>	<b>-4,426</b>	<b>-1,721</b>
<b>営業外収益</b>	<b>817</b>	<b>2,304</b>	<b>3,837</b>	<b>0</b>
地方公共団体工事費負担金収入	817	817	817	
一般会計受入(※1)		1,488	3,020	
<b>営業外費用</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
支払利息	0	0	0	
<b>経常損益</b>	<b>-3,609</b>	<b>-2,121</b>	<b>-589</b>	<b>-1,721</b>

※1:一般会計受入は、パターン②では一般会計受入分のうち、航空機燃料税分  
パターン③では航空機燃料税分を含む一般会計受入全体分

空港関連事業(※2)の収支

単位:百万円

科 目		
空港関連事業	売上高	16,743
	営業損益	2,219
	経常損益	2,396

※2:空港関連事業の収支は、旅客及び貨物ターミナルビル事業者の単体決算(当該事業以外の事業収支を含む。)並びに空港の駐車場事業者の収支(旅客、貨物ターミナルビル事業者の決算を除く。)を単純合算したもの。

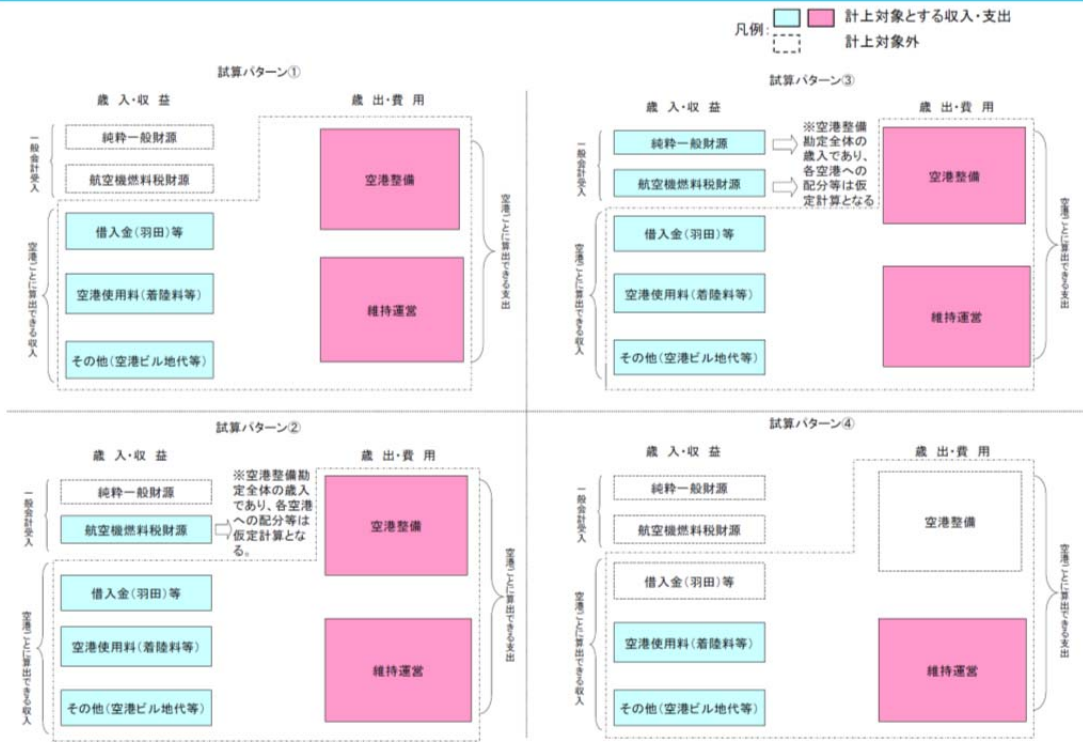
空港別収支及び空港関連事業の収支(単純合算)

単位:百万円

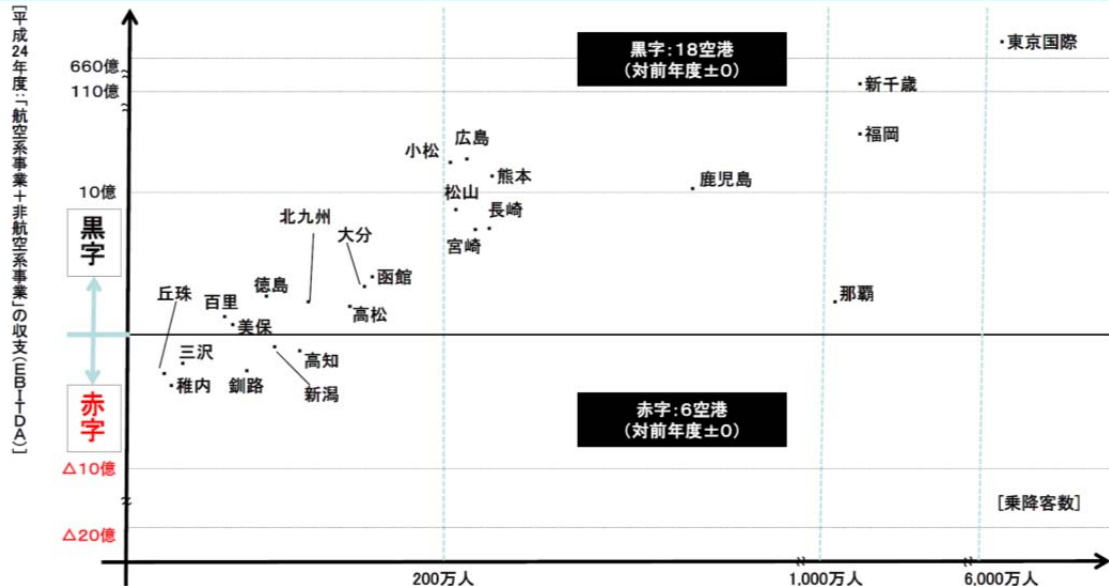
空港別収支+空港関連事業の収支	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
営業収益(※3)	25,855	25,855	25,855	25,855
営業損益	-2,207	-2,207	-2,207	498
経常損益	-1,213	275	1,807	676

※3:営業収益は、空港別収支の営業収益及び空港関連事業の売上高を合算したもの。

# 航空系事業の収支の各試算パターンによる相違点について(イメージ図)



# 「航空系事業+非航空系事業」の収支 (EBITDA) と乗降客数について



※注1: 「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) 経常損益+支払利息+減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※注2: 航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用及び純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益に基づきに算出し作成したもの。また、非航空系事業の収支は、空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐屯地事業者)の損益を単純合算したものを基礎として算出し作成したもの。

※注3: 仙台空港について、前年度に引き続き東日本大震災の影響による復旧のための空港整備経費の増加があり、特殊要因が伴うため上表には記載していないが、仙台空港の「航空系事業+非航空系事業」のEBITDAは△約20億円。(なお、平成23年度収支においても、同じく特殊要因が伴っていたため、本表には記載しなかった。)

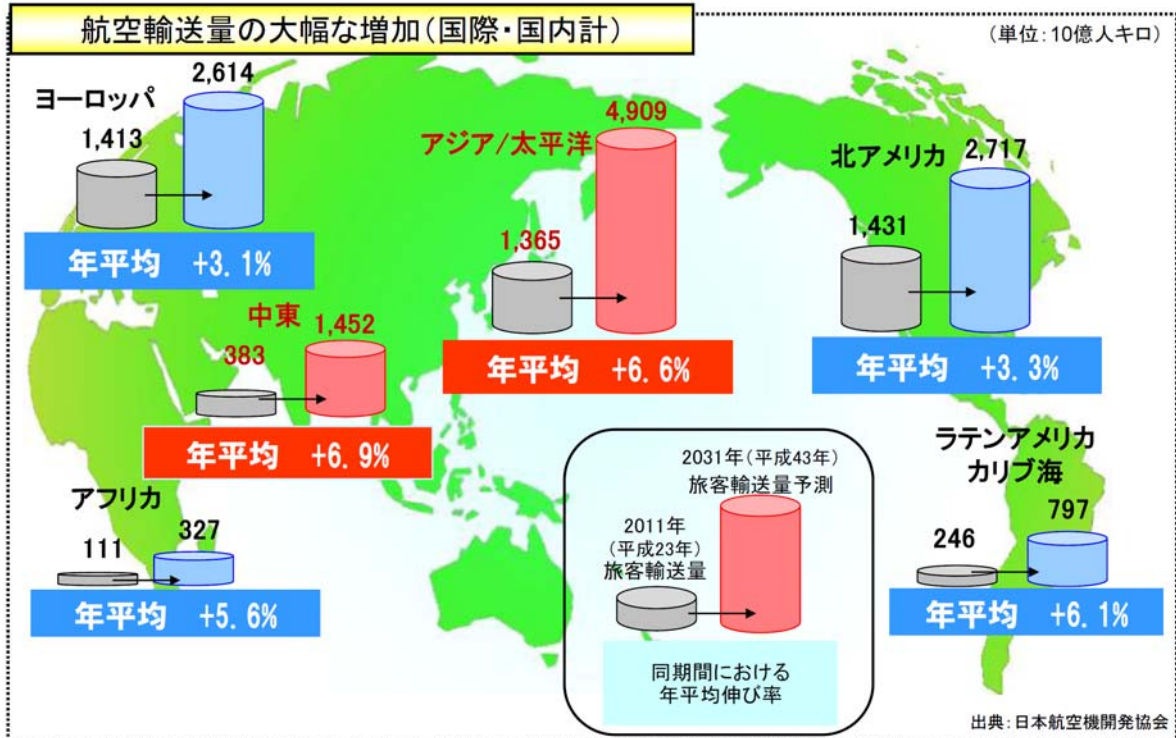
※注4: 岩国飛行場について、複数年度の空港整備に係る会計処理による特殊要因が伴うため上表には記載していないが、岩国飛行場の「航空系事業+非航空系事業」のEBITDAは△約11億円。

※注5: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。



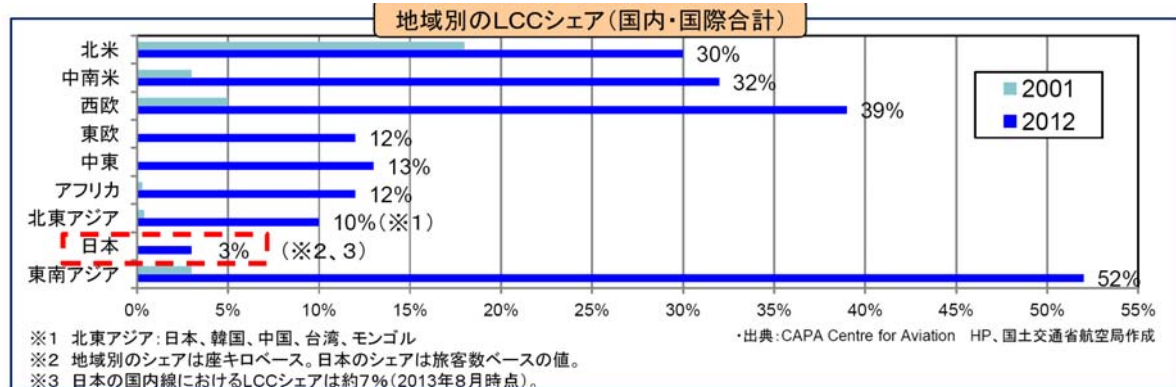
## 2. 航空を取り巻く状況

### (1) アジアの航空需要の伸び



(出所 国土交通省交通政策審議会航空分科会第9回基本政策部会資料)

### (2) 格安航空会社の台頭



(出所 国土交通省交通政策審議会航空分科会第9回基本政策部会資料)

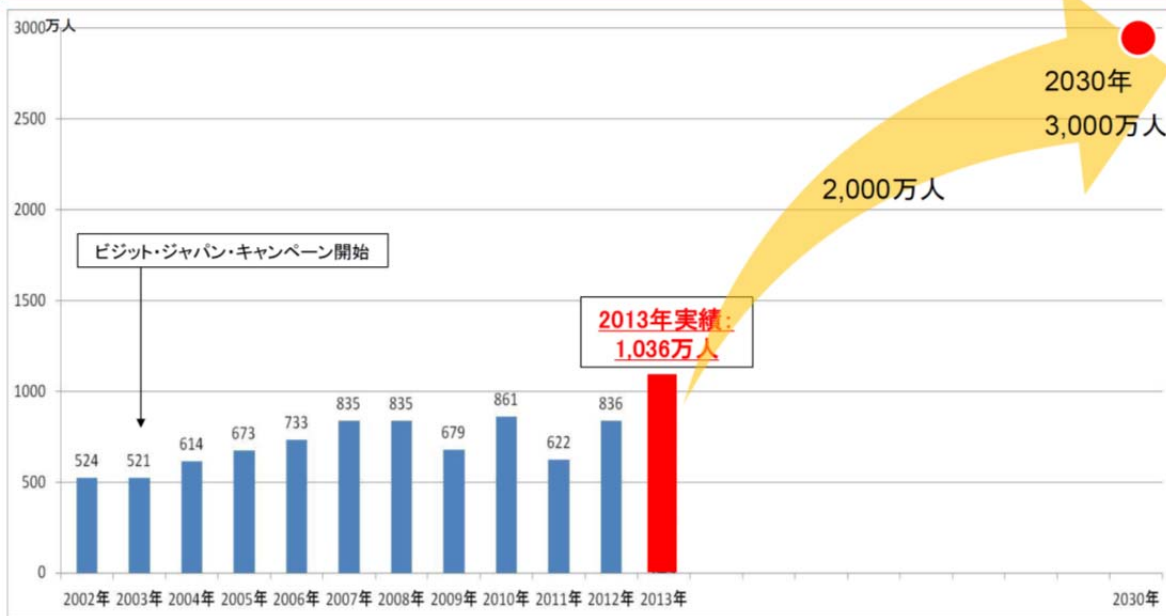
(3) 日本再興戦略における訪日外国人旅行者数の目標

日本再興戦略における訪日外国人旅行者数の目標

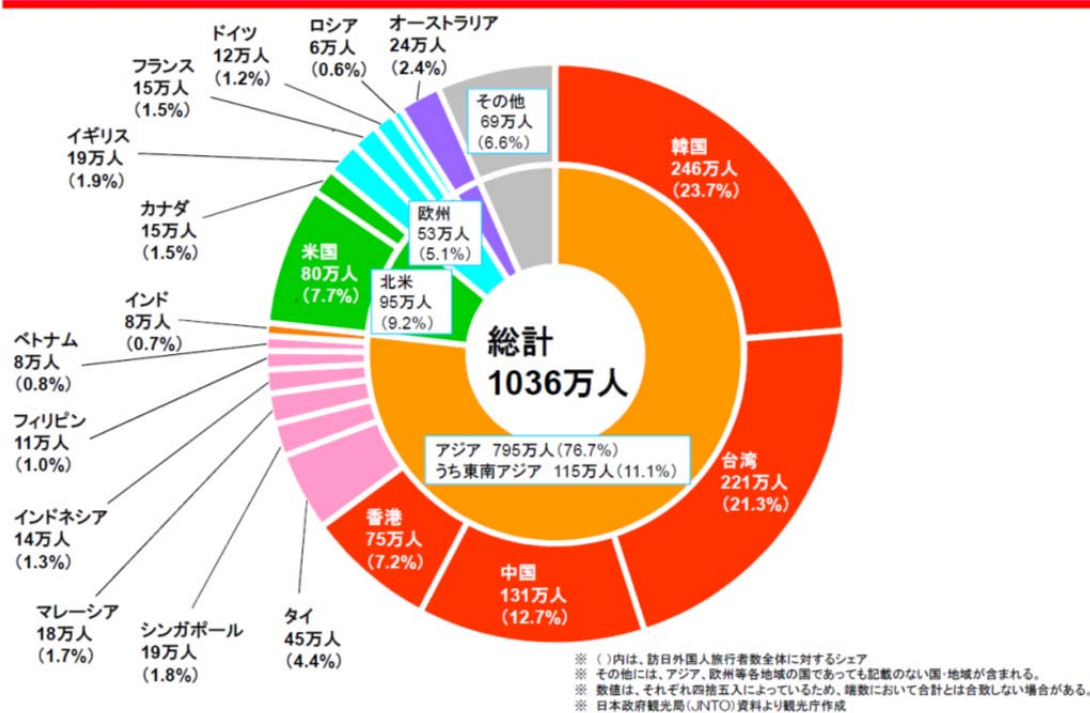


○日本再興戦略(平成25年6月閣議決定)

本年(2013年)に訪日外国人旅行者数1,000万人を達成し、さらに2,000万人の高みを目指すとともに、2030年には3,000万人を超えることを目指す。



訪日外国人旅行者数及び割合 [国・地域別] (2013年)



(出所 観光庁資料)

