

資料 1 福岡空港の現状

福岡空港の現状について

福岡空港は、150万を越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26路線、国際線18路線を有し、平成24年実績として年間1,444万人の国内航空旅客と、298万人の国際航空旅客に利用され、年間発着回数は14.9万回（ヘリコプターを除く、含んだ場合は15.6万回）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（H24年）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。



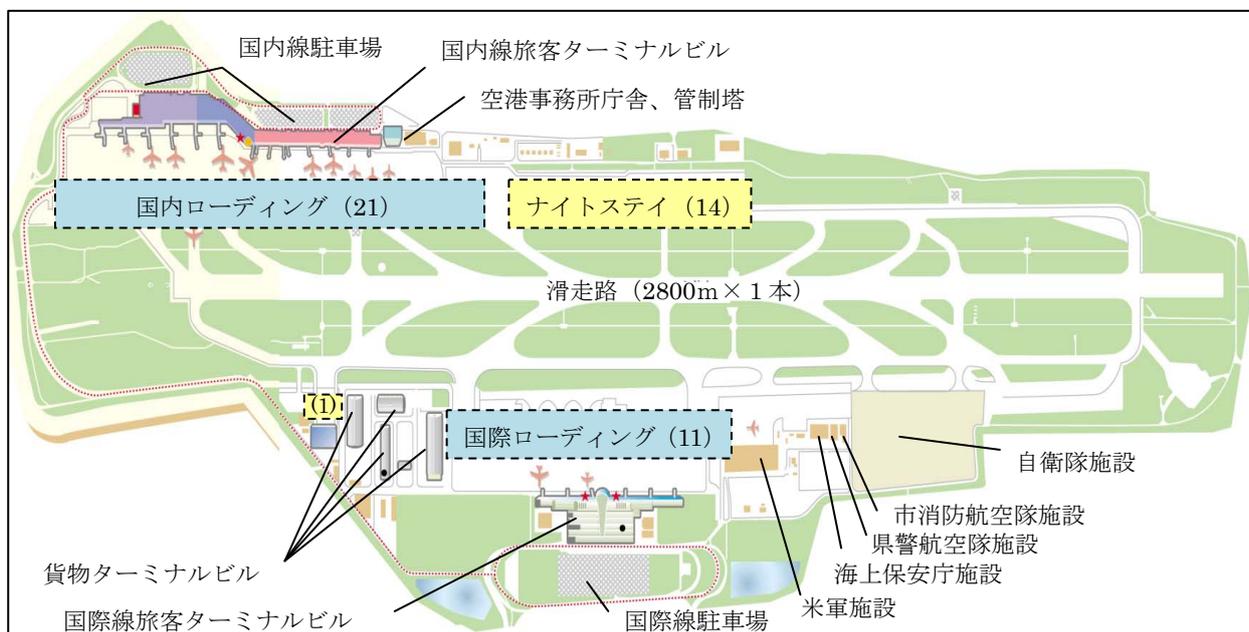
※ 空港内に乗り入れた地下鉄で、博多駅まで5分、天神まで11分

■ 沿革

- ・昭和19年 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

■ 平面図

- ・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。

■ 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935台
貨物ターミナル	29,948㎡	国際線	普通車897台

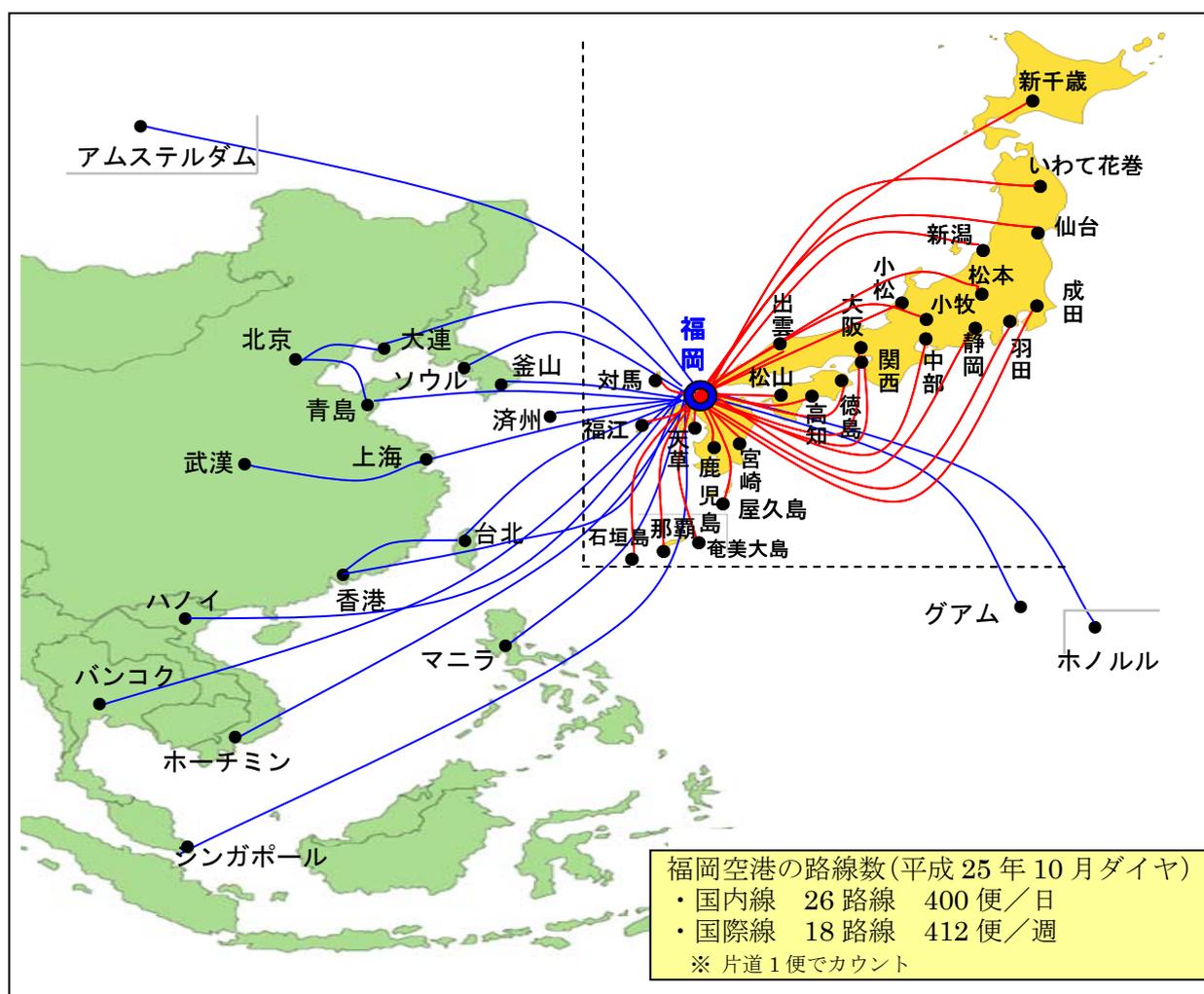
※国土交通省九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所パンフレット、福岡空港ビルディング(株)資料より作成

(1) 福岡空港の就航路線

平成 25 年 10 月現在、国内定期航空路線は東京（羽田）、成田、大阪（伊丹）、中部、那覇等の幹線をはじめとした国内主要都市に 26 路線 400 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 18 路線 412 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、中部の 3 路線に 3 社（28 便/日）、国際線では、仁川、釜山への 2 路線に 3 社（60 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



■ 福岡空港就航路線数の推移

福岡空港の就航路線数については、路線・便数とも伸びている。

○平成 22 年就航路線（H22 年 12 月）

- ・ 国内線 22 路線、292 便／日（片道 1 便でカウント、以下同じ）
- ・ 国際線 19 路線、328 便／週（片道 1 便でカウント、以下同じ）

※トピックス

- ・ 海外 L C C の新規参入（エアプサン・釜山線）

○平成 23 年就航路線（H23 年 12 月）

- ・ 国内線 24 路線、314 便／日
- ・ 国際線 20 路線、378 便／週

※トピックス

- ・ ソウル線に海外 L C C のティーウェイ航空が参入
- ・ ホノルル線の再開（デルタ航空）

○平成 24 年就航路線（H24 年 12 月）

- ・ 国内線 25 路線、352 便／日
- ・ 国際線 17 路線、416 便／週

※トピックス

- ・ 本邦 L C C 3 社の参入
 - ・ ピーチアビエーション（関西線）
 - ・ ジェットスタージャパン（成田線、関西線）
 - ・ エアアジアジャパン（成田線）
- ・ ホノルル線にハワイアン航空が就航

○平成 25 年就航路線（H25 年 10 月）

- ・ 国内線 26 路線、400 便／日
- ・ 国際線 18 路線、412 便／週

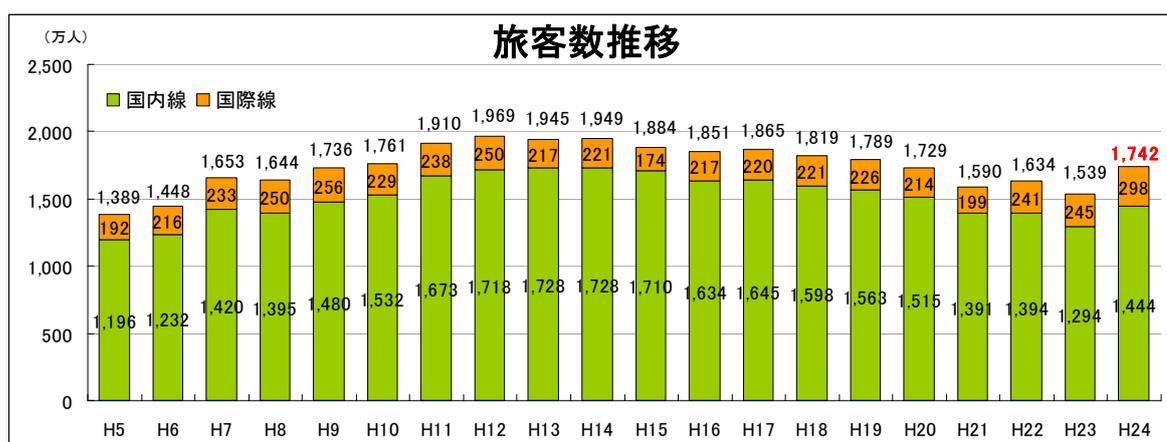
※トピックス

- ・ 欧州直行便（アムステルダム線）が就航（K L M 航空）
- ・ ソウル線に海外 L C C の済州航空が参入（H24. 3 就航、H25. 10 大幅増便）

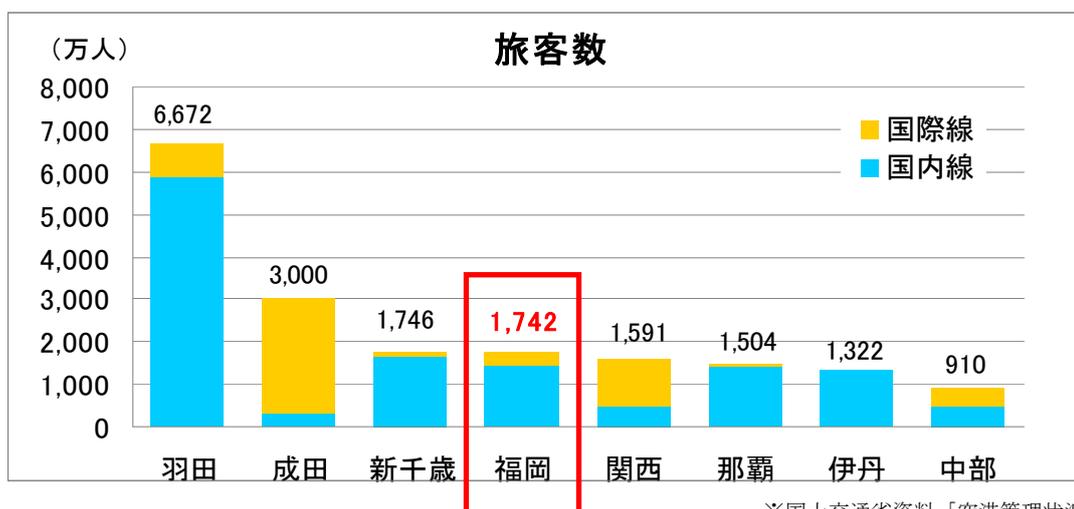
(2) 福岡空港の利用状況

①旅客数

平成 24 年の国内線旅客数は、東日本大震災の影響からの回復並びに本邦 LCC の新規就航等により、1,444 万人（前年比 111.6%）と近年の減少傾向から増加に転じ、国際線旅客数は、298 万人（前年比 121.6%）と過去最高を記録。合計 1,742 万人（前年比 113.2%）と大きく増加し、全国では、羽田、成田、新千歳に次ぐ全国第 4 位である。



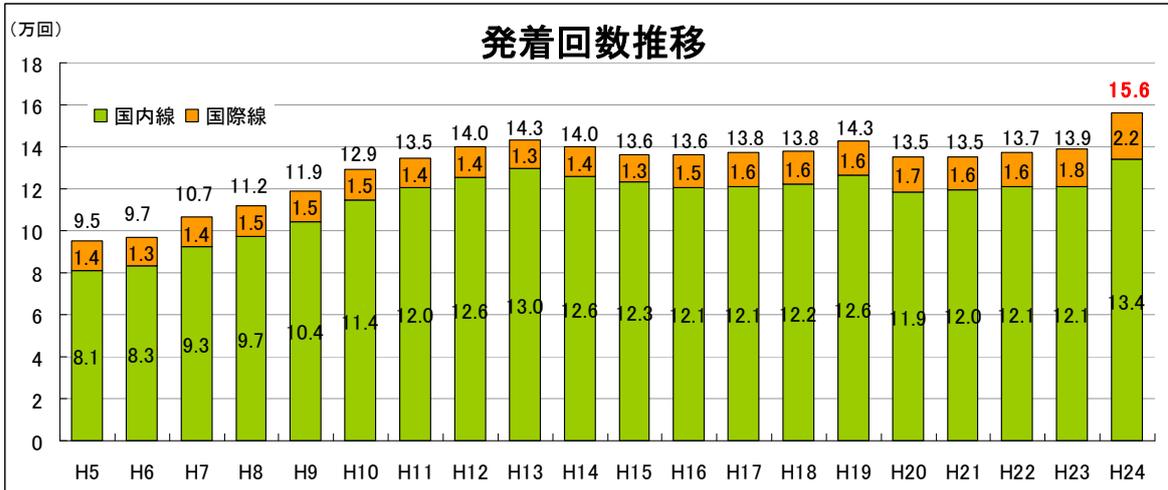
※国土交通省資料「空港管理状況調書」



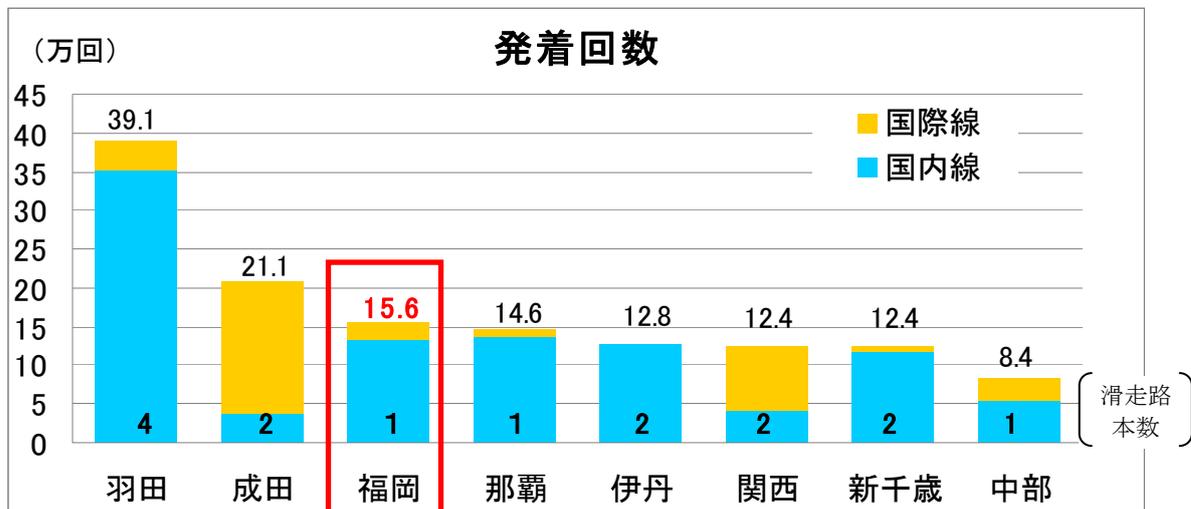
※国土交通省資料「空港管理状況調書」

②発着回数

平成24年は、増便や新規就航が相次いだことから、発着回数は15.6万回（ヘリコプター含む、除く場合は14.9万回）（前年比112.2%）と過去最高を記録。全国では、羽田、成田に次ぐ全国第3位、滑走路1本の空港としては、全国第1位である。



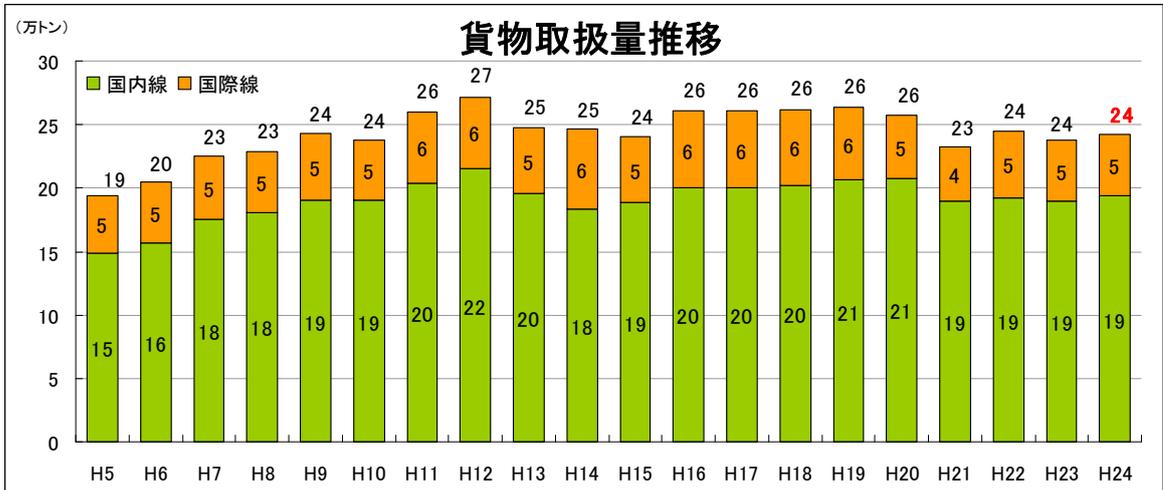
※国土交通省資料「空港管理状況調書」
※ヘリコプター含む



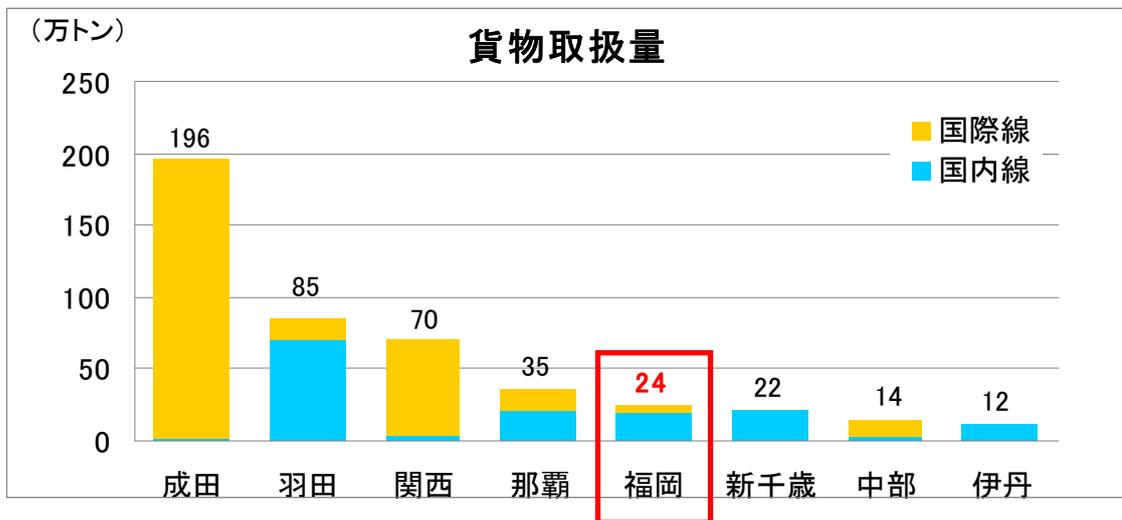
※国土交通省資料「空港管理状況調書」
※ヘリコプター含む

③貨物取扱量

平成 24 年は、24 万トンと一時的な増減はあるものの、23～27 万トン程度で推移している。全国では、成田、羽田、関西、那覇に次ぐ第 5 位である。



※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」

(3) 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これまでの経緯について

平成 14 年 12 月

交通政策審議会航空分科会において、福岡空港の抜本的な空港能力の向上方策等について調査を進めるように答申。

- ・ 現空港の有効活用（平行誘導路二重化等）
- ・ 近隣空港との連携
- ・ 新空港、滑走路増設といった抜本的な対策 などについて検討。

平成 15 年度～20 年度

国と福岡県、福岡市が連携し「福岡空港の総合的な調査」を実施。

この調査に際しては、積極的に情報提供と意見収集を行うパブリック・インボルブメント（P I）の手法を導入。

平成 21 年 4 月

- ・ 福岡空港の過密化対策として「滑走路増設の早期着手」及び「新空港の調査研究の継続」についての地元意見を福岡県、福岡市で国に提出。
- ・ また併せて、北九州空港について、貨物拠点空港等の北九州空港の活用強化についても福岡県、北九州市で提出。

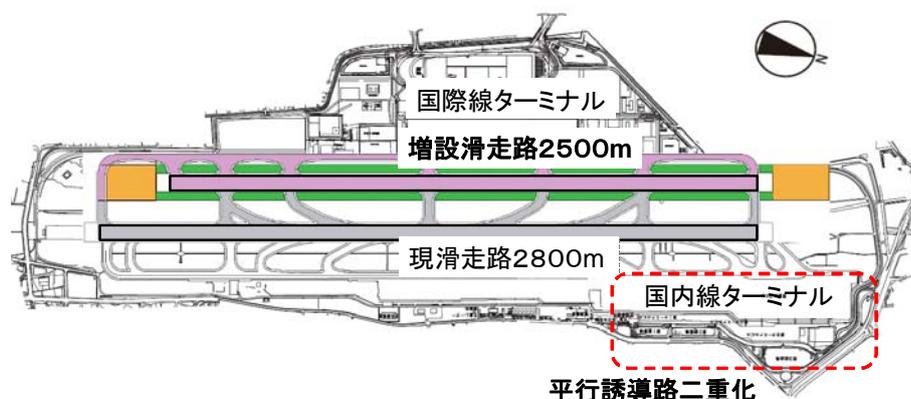
②滑走路増設、平行誘導路二重化について

（滑走路増設）

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。

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。

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ところ。



	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	18.3万回/年(現状の約1.26倍) ※平行誘導路二重化の効果(4千回/年)を含む
工事期間(工事着手後)	約7年
概算事業費	約1,800億円

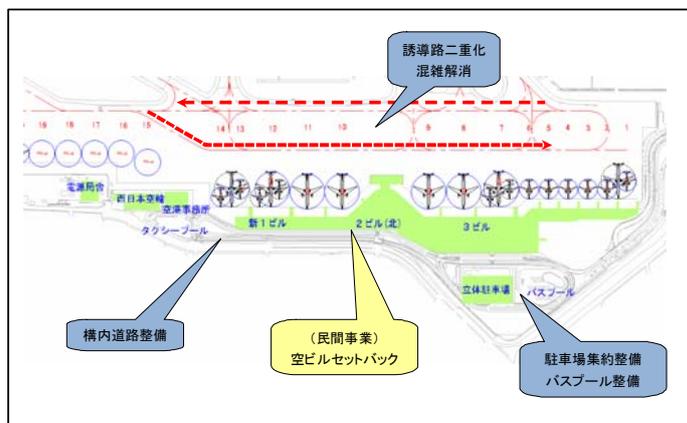
(事業期間)

- ・ 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

(平行誘導路二重化)

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、駐車場集約整備等)
 - 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)
- ・ 事業期間 工事期間 約8年
- ・ 効果 年間滑走路処理容量 4千回/年増加

福岡空港は、平成24年の発着回数が14.9万回（ヘリコプター除く、含んだ場合は15.6万回）と、混雑や遅延等がなく年間を通じて日々の安定した運航が常に可能となるような滑走路処理容量14.5万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)34便/日、国際線(釜山)28便/週、貨物(仁川—北九州—成田)2便/週

(旅客数) H24年 国内線約1,186千人、国際線約76千人

(貨物量) H24年 国内線約11,989トン、国際線約1,452トン



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

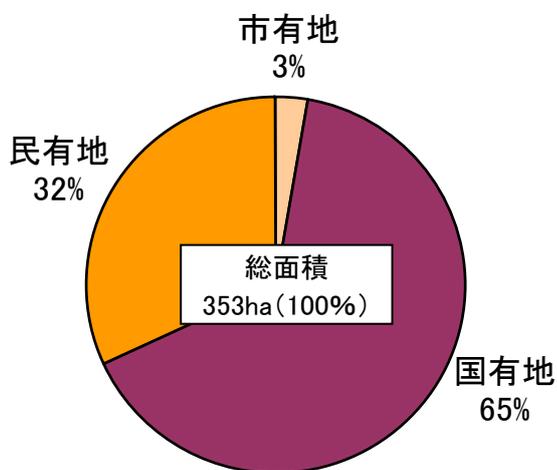
(4) 民有地の状況

旧陸軍による収用、米軍の接收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

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。
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次強制接收、飛行場拡張。
32年 4月	第3次強制接收、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。

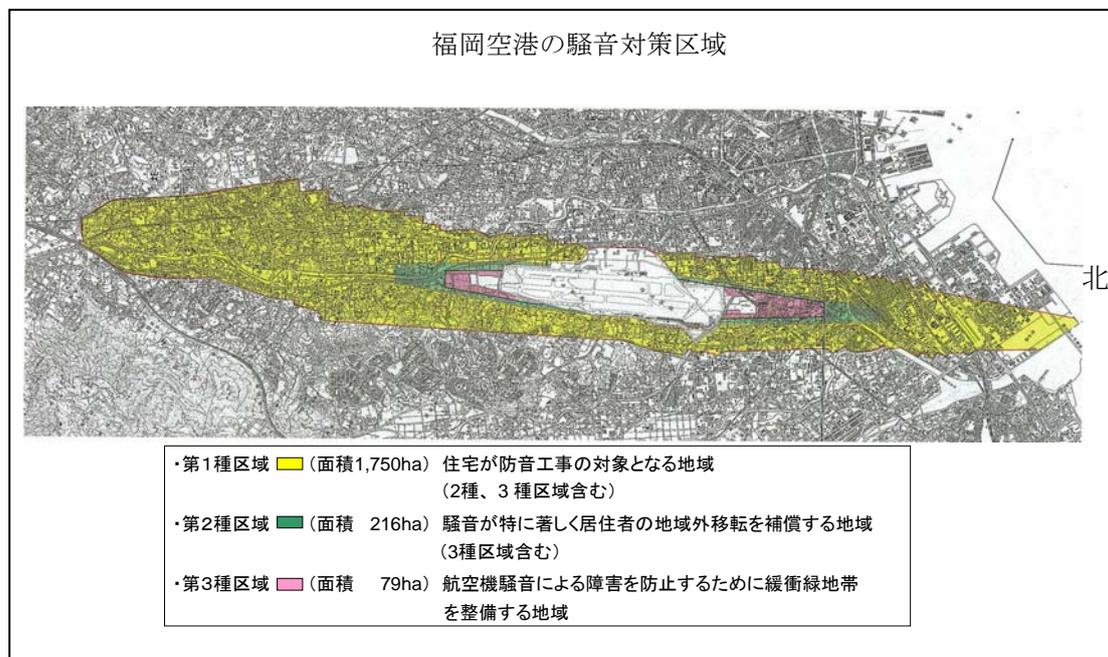
■ 福岡空港敷地割合



※国土交通省航空局 福岡空港事務所作成資料

(5) 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23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	6,259	6,259	6,259	6,259
土地建物等貸付料収入	2,026	2,026	2,026	2,026
地方公共団体工事費負担金収入	499	499	499	
一般会計受入(※1)		1,544	2,926	
歳出項目				
空港整備事業費	1,892	1,892	1,892	
環境対策費	1,778	1,778	1,778	
空港等維持運営費等	2,495	2,495	2,495	2,495
土地建物借料	8,195	8,195	8,195	8,195
国有資産所在市町村交付金	465	465	465	465
歳入項目の合計	8,785	10,329	11,711	8,286
歳出項目の合計	14,825	14,825	14,825	11,155
歳入・歳出差額	-6,040	-4,496	-3,114	-2,869

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	8,286	8,286	8,286	8,286
着陸料等収入	6,259	6,259	6,259	6,259
貸付料収入等	2,026	2,026	2,026	2,026
営業費用	13,585	13,585	13,585	10,850
空港整備経費	443	443	443	
減価償却費	1,533	1,533	1,533	
環境対策費	759	759	759	
人件費	667	667	667	667
庁費等	1,506	1,506	1,506	1,506
土地建物借料	8,195	8,195	8,195	8,195
国有資産所在市町村交付金	465	465	465	465
その他経費	18	18	18	18
営業損益	-5,299	-5,299	-5,299	-2,564
営業外収益	501	2,044	3,427	0
地方公共団体工事費負担金収入	501	501	501	
一般会計受入(※1)		1,544	2,926	
営業外費用	0	0	0	0
支払利息	0	0	0	0
経常損益	-4,798	-3,254	-1,872	-2,564

※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
	15,609
	営業損益
	2,183
	経常損益
	2,344

※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。

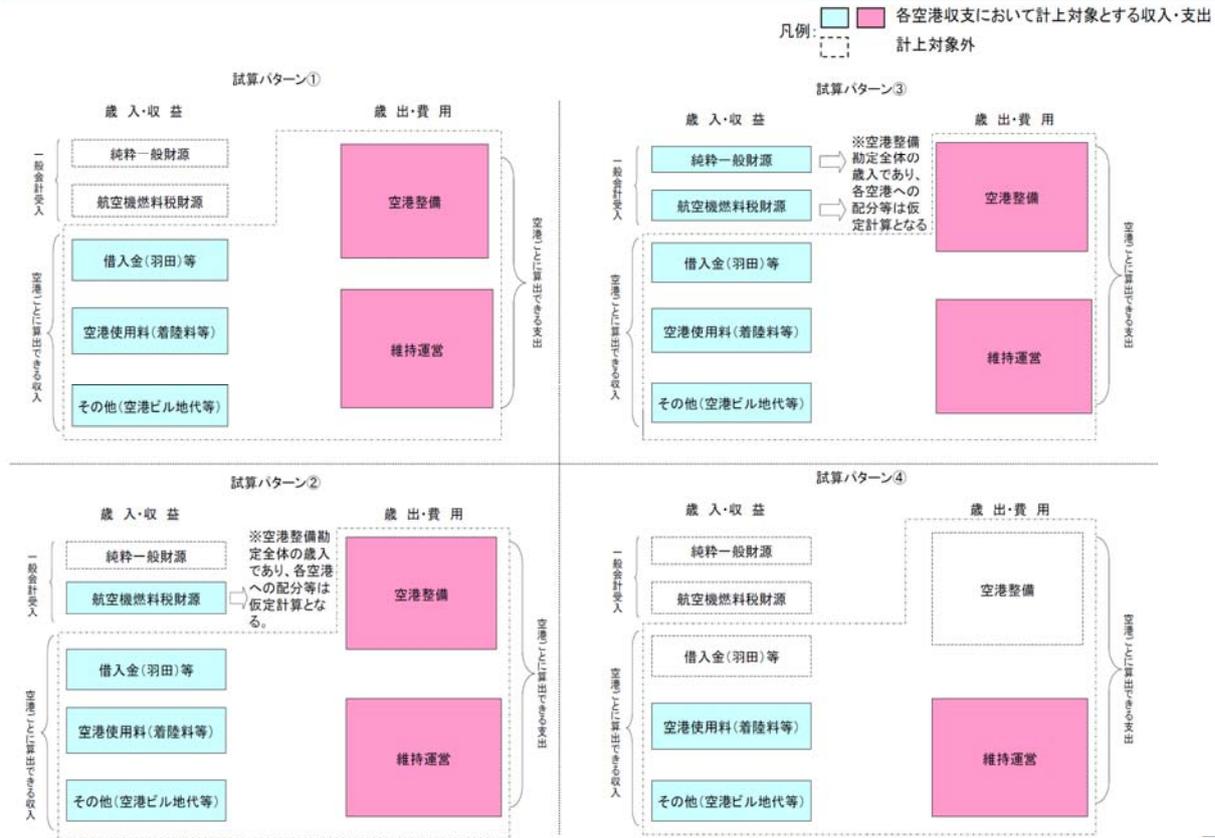
空港別収支及び空港関連事業の収支(単純合算)

単位：百万円

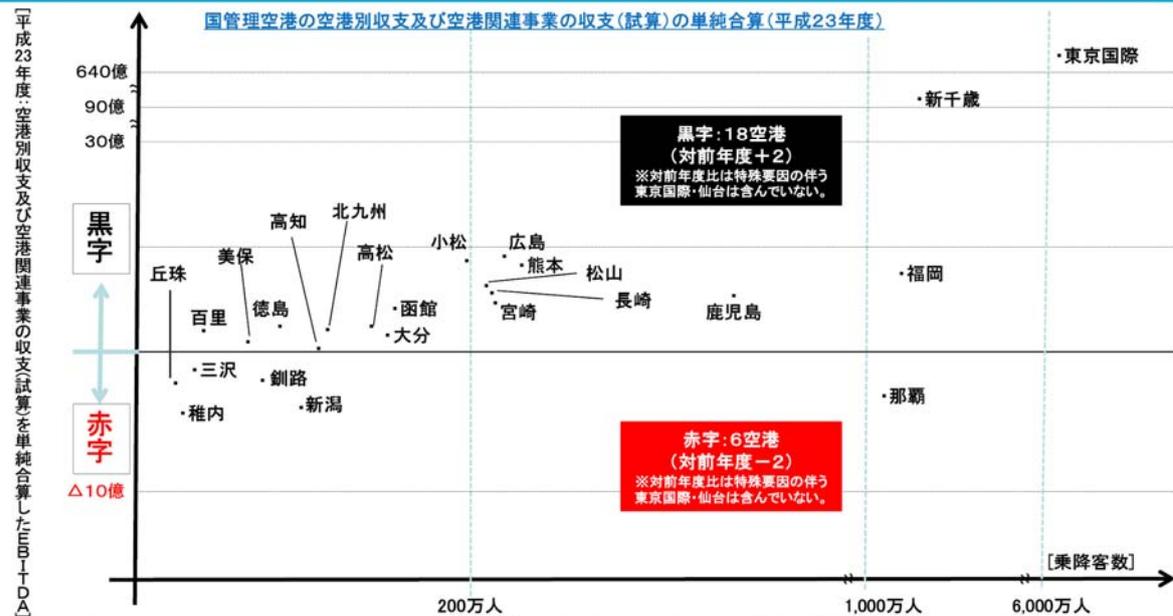
空港別収支+空港関連事業の収支	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
営業収益(※3)	23,895	23,895	23,895	23,895
営業損益	-3,116	-3,116	-3,116	-382
経常損益	-2,454	-910	472	-220

※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。

各試算パターンにおける計上対象収入・支出の相違について(イメージ図)



空港毎の収支状況(EBITDA^{注1} 試算) 合算後



※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:「合算前」については、試算パターン③(空港整備に係る経費を費用に計上するとともに、純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上)に基づいたものであり、「合算後」については、「合算前」に空港関連事業(旅客、貨物ターミナルビル事業者及び駐車場事業者)の収支に基づいたものを単純合算して作成したものである。

※注3: 仙台空港は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約19億円増や被災から運航再開までの間の着陸料収入減等、特殊要因が伴ったため上表には記載していないが、仙台空港の合算後EBITDAは△約21億円。(なお、平成22年度収支においても、東京国際空港に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: 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。