令和 7 年 11 月 11 日

福岡金融・経済記者クラブ　各位

福岡空港機能向上等検討委員会 事務局
一般社団法人　九州経済連合会
福岡国際空港株式会社

# 「福岡空港機能向上等検討委員会」の第 1 回会議開催結果について

下記の通り、「福岡空港機能向上等検討委員会」の第 1 回会議を開催しました。

記

**1. 日　時**　令和 7 年 11 月 11 日（火）16:00 ～ 17:00

**2. 場　所**　ONE FUKUOKA CONFERENCE HALL「Presentation Room 2」
（〒810-0001　福岡市中央区天神 1-11-1 ONE FUKUOKA BLDG. 6 階）

**3. 出席者**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 委員長 | 一般社団法人 九州経済連合会 | 会長 | 池辺 和弘 |
| 委　員 | 福岡県商工会議所連合会 | 会長 | 谷川 浩道 |
| | 福岡経済同友会 | 代表幹事 | 青柳 俊彦 |
| | 福岡県経営者協会 | 会長 | 倉富 純男 |
| | 福岡県 | 副知事 | 江口 勝 |
| | 福岡市 | 副市長 | 光山 裕朗 |
| | 福岡国際空港株式会社 | 社長 | 田川 真司 |
| オブザーバー | 国土交通省 航空局 航空ネットワーク部長 | | 田口 芳郎 |
| | 国土交通省 大阪航空局長 | | 塩田 昌弘 |
| | 国土交通省 九州地方整備局 副局長 | | 酒井 浩二 |
| 事務局 | 一般社団法人 九州経済連合会、福岡国際空港株式会社 | | |

## 4. 開催結果

・九州・福岡を取り巻く経済環境が成長局面にあり、半導体ビジネス等における各国・各地との往来の急速な活発化や地域経済を支えているインバウンド急増への対応が九州の更なる発展に必要となっています。

・そのため、新たな進入方式等の具体化及びその安全面・環境面からの検証を早期に行ったうえで、周辺地域のご理解を得ながら福岡空港の処理能力向上の前倒しを実現することで、旺盛な航空需要に適切に応えていくことが必要不可欠であることを確認しました。

・これを踏まえ、本委員会より国土交通省 航空局に対し、福岡空港の機能向上の早期実現に向け、環境アセス「評価書」を踏まえた「1 時間あたり 45 回」の処理能力に関する技術的検討、および、これを踏まえた同空港の騒音対策区域見直しの実施を要請しました。




以上

**【お問い合わせ先】**

**≪本検討委員会に関する事項≫**

(一社)九州経済連合会 地域共創部（担当：木下）TEL：092-791-4268

**≪福岡空港に関する事項≫**

福岡国際空港(株) 総務部 広報課（担当：橋本、今村）TEL：092-623-0611

# 福岡空港の機能向上の早期実現に向けた方策の技術的検討等に係る国への要請

（写）

2025 年 11 月 11 日

福岡空港機能向上等検討委員会

2025 年 11 月 11 日

国土交通省

航空局長　宮澤 康一 様

福岡空港機能向上等検討委員会

委員長　池辺 和弘

現在、九州経済は、未曾有のコロナ禍を経て、DX の急速な進展や GX への対応など取り巻く環境が大きく変化し、半導体を中心とする投資拡大やインバウンドの急増などにより、新たな成長局面を迎えています。

九州・福岡にとって、福岡空港は国内に留まらずアジアをはじめとする海外との玄関口であり、その機能向上は地域の成長を力強く後押しする原動力となります。また、「九州をはじめ西日本を代表するアジア地域の拠点空港」として地方創生に資するものでもあり、空港の集客・集貨機能の向上、利用者サービスの充実、多様なネットワーク形成を通じて、地域の発展に大いに寄与するものとなります。

今般、福岡空港では、2015 年度の滑走路増設事業着手より約 10 年を経て、本年 3 月 20 日に、第二滑走路の供用を開始しました。同事業の環境アセス「評価書」では、第二滑走路供用後、周辺地域のご理解を得たうえで、進入方式の高度化及び滑走路運用の見直しにより、将来的（2035 年頃）に、1 時間あたり 45 回（現状 40 回）までの処理能力向上が想定されています。

まさに今、九州・福岡を取り巻く経済環境が成長局面にあり、半導体ビジネス等における各国・各地との往来の急速な活発化や地域経済を支えているインバウンド急増への対応が九州の更なる発展に必要です。そのため、新たな進入方式等の具体化及びその安全面・環境面からの検証を早期に行ったうえで、周辺地域のご理解を得ながら、処理能力向上の前倒しを実現することで、旺盛な航空需要に適切に応えていくことが必要不可欠と考えます。

国土交通省 航空局におかれましては、福岡空港におけるこのような背景を踏まえ、下記事項についてご高配賜りますよう要請いたします。

## ＜要請事項＞

**（1）福岡空港の機能向上の早期実現に向け、環境アセス「評価書」を踏まえた「1 時間あたり 45 回」の処理能力に関する技術的検討の実施**

**（2）上記の技術的検討を踏まえた同空港の騒音対策区域見直しの実施**

2025 年 11 月 11 日

# 福岡空港機能向上等検討委員会

| | | |
|---|---|---|
| **委員長** | 池辺　和弘 | ((一社)九州経済連合会会長) |
| **委　員** | 谷川　浩道 | (福岡県商工会議所連合会会長) |
| 〃 | 青柳　俊彦 | (福岡経済同友会代表幹事) |
| 〃 | 倉富　純男 | (福岡県経営者協会会長) |
| 〃 | 江口　勝 | (福岡県副知事) |
| 〃 | 光山　裕朗 | (福岡市副市長) |
| 〃 | 田川　真司 | (福岡国際空港(株)代表取締役社長執行役員) |

# 福岡空港機能向上等検討委員会

## 第1回会議資料

# 目次

■ 1.福岡空港の現状
- 福岡空港の概況
- 就航路線と取扱量
- 福岡空港の位置づけ
- 空港会社の就航リクエスト

■ 2.福岡空港の機能向上等に関する検討経緯
- 検討経緯
- 現在の運用と環境影響評価で示された45回/時の運用
- 騒音対策区域の見直し

■ 3.福岡空港の需要の見通し
- 旅客数、発着回数の見通し

■ 4.地上施設の受入れ能力
- 需要拡大に向けた受入れ体制

■ まとめ
- 発着枠拡大の必要性と今後の対応

1.福岡空港の現状

# 福岡空港の概況

## ■ 位置

- 福岡市の中心部から約7㎞南東に位置する都市型空港

## ■ 基本施設

- ターミナル　:滑走路東側に国内線、同西側に国際線
- 滑走路　　:(A:第一)2,800m、(B:第二)2,500m

⇩

2025年3月より供用開始

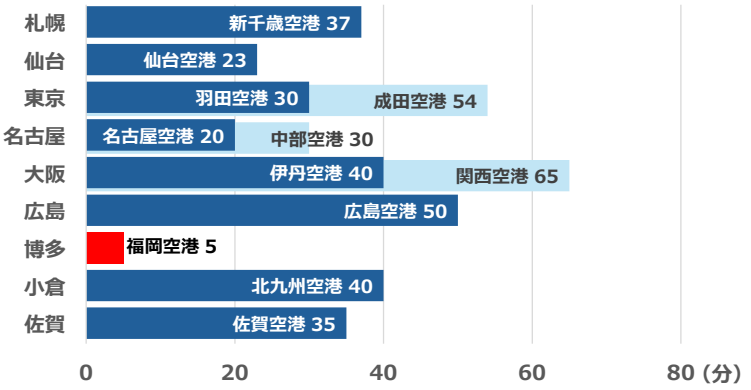
## ■ 利用時間

- 7:00-22:00

## ■ 空港アクセス

- 地下鉄
  - 地下鉄空港線を利用すると、国内線ターミナルビルから博多駅まで5分、天神駅まで11分
    (国際線ターミナルビル⇔国内線ターミナルビルは連絡バスで10分)
- バス
  - 国際線ターミナルビルから博多駅まで15-20分
  - 福岡県内、九州各地(佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎 等)からの高速バスも多数運行

都心と空港との交通アクセス時間




出典：各空港HP

1.福岡空港の現状

# 福岡空港における路線ネットワークの現況

## ■ 国内線は全国各地、国際線はアジアに多数の路線を有する

### 国内線




| | 2025年夏ダイヤ |
|---|---|
| 就航会社数 | 13 |
| 就航都市数（空港） | 25（28） |
| **就航便数（便/日）** | **194** |

### 国際線




| | 2025年夏ダイヤ |
|---|---|
| 就航会社数 | 32 |
| 就航国（地域）数 | 9 |
| 就航都市数（空港）※1 | 20（21） |
| **就航便数（便/週）※2** | **490** |

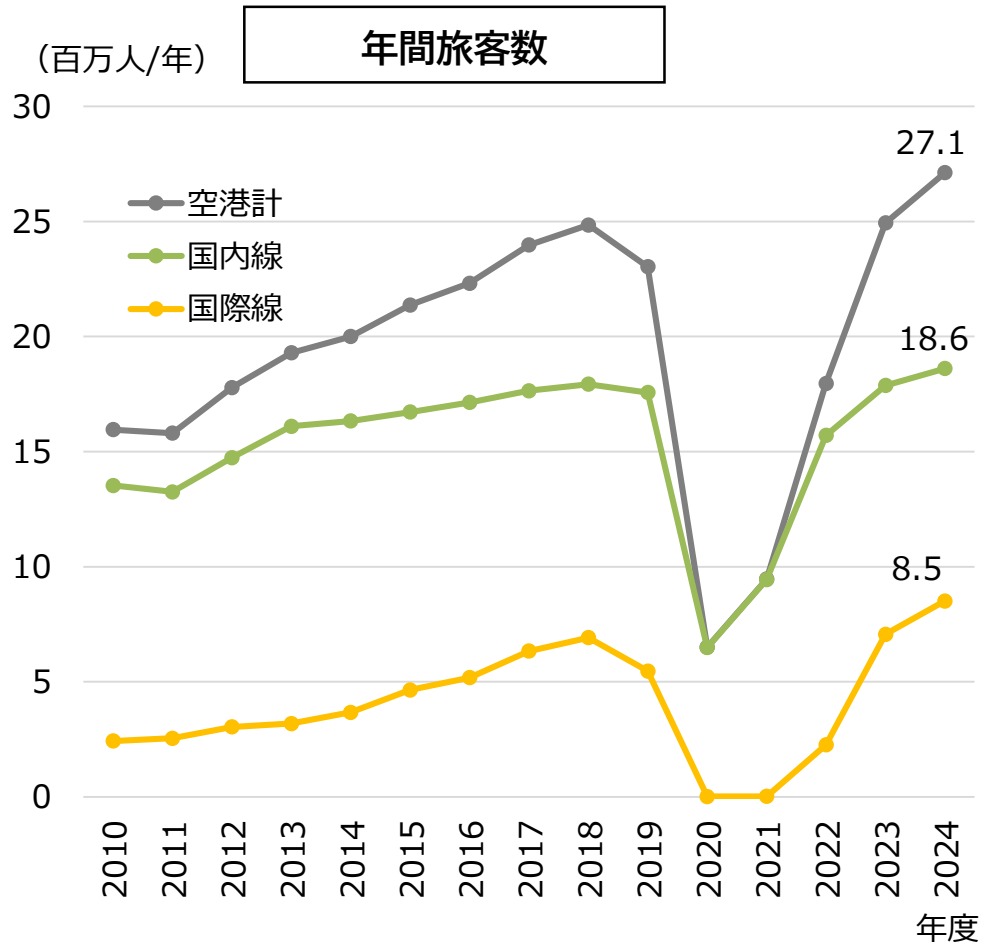
※1：経由便は経由都市（空港）を含む
※2：経由便は最終目的地までの1便としてカウント

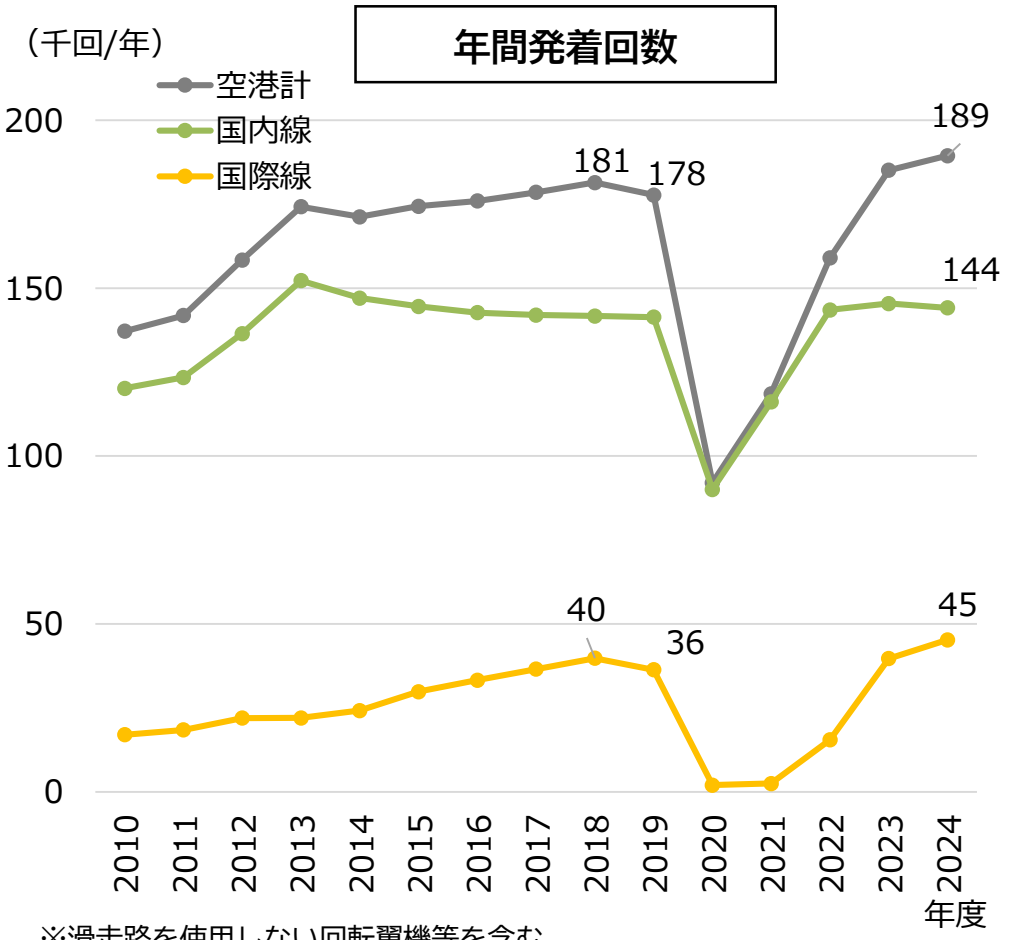
1.福岡空港の現状

# 福岡空港の取扱量の推移

■ 2024年度は旅客数（全国4位）、発着回数（全国4位）ともに過去最高値を更新

□ 2025年度上期の旅客数は、2024年度同期比で国内線：106%・国際線：110%と好調を維持




※滑走路を使用しない回転翼機等を含む

出典：空港管理状況調書（国土交通省航空局）を基に作成

1.福岡空港の現状

# 地域から見た福岡空港の位置づけ

## ■ 九州将来ビジョン2030:新生シリコンアイランド九州」の実現

### □「新生シリコンアイランド九州グランドデザイン」

- 「**九州の新たな成長エンジン**となり、九州経済の発展を促進するにとどまらず、日本全体の経済成長および経済安全保障にとっても極めて重要な課題」
  出典：九経連
- TSMCの日本進出をはじめとし、九州および国内では半導体関係の大規模投資が加速している状況
- 2030年に国内の半導体関連で**15兆円超**の売上を目指す
  出典：経済産業省「半導体・デジタル産業戦略の現状と今後」



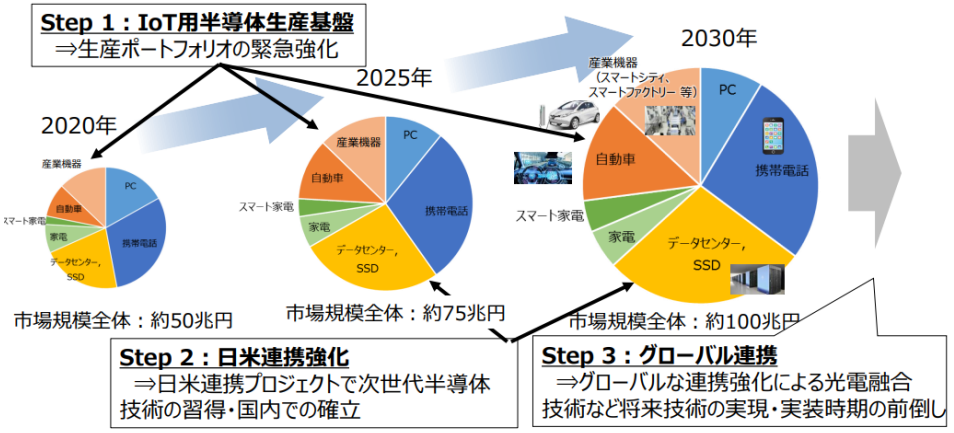

出典：新生シリコンアイランド九州グランドデザイン

## ○戦略実現に対する課題（一部抜粋）

**【地域連携・国際連携】**九州域内を中心とした国内および既存のMOU等を活用した諸外国・地域との交流・連携
→諸外国・地域の企業の九州進出支援

⇒九州全体988事業所が集積、**6.0兆円以上**の投資予定
出典：FFG（ふくおかフィナンシャルグループ）、2023年度時点

**【半導体生産】**ユーザー企業のニーズを満たす半導体製造関連企業の誘致・支援
→交通インフラの整備等（航空路線・便数拡充）




出典：経済産業省「半導体・デジタル産業戦略の現状と今後」

1.福岡空港の現状

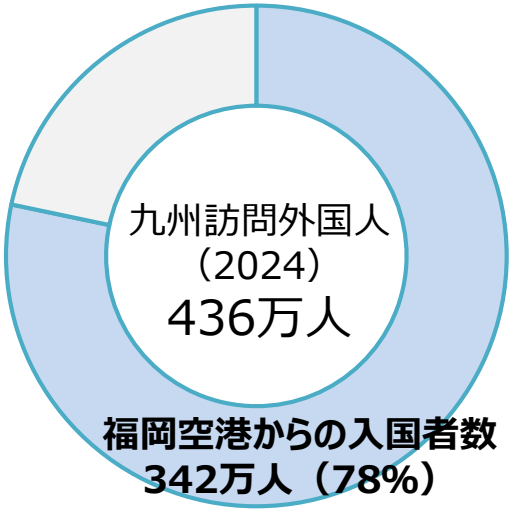
# 地域から見た福岡空港の位置づけ

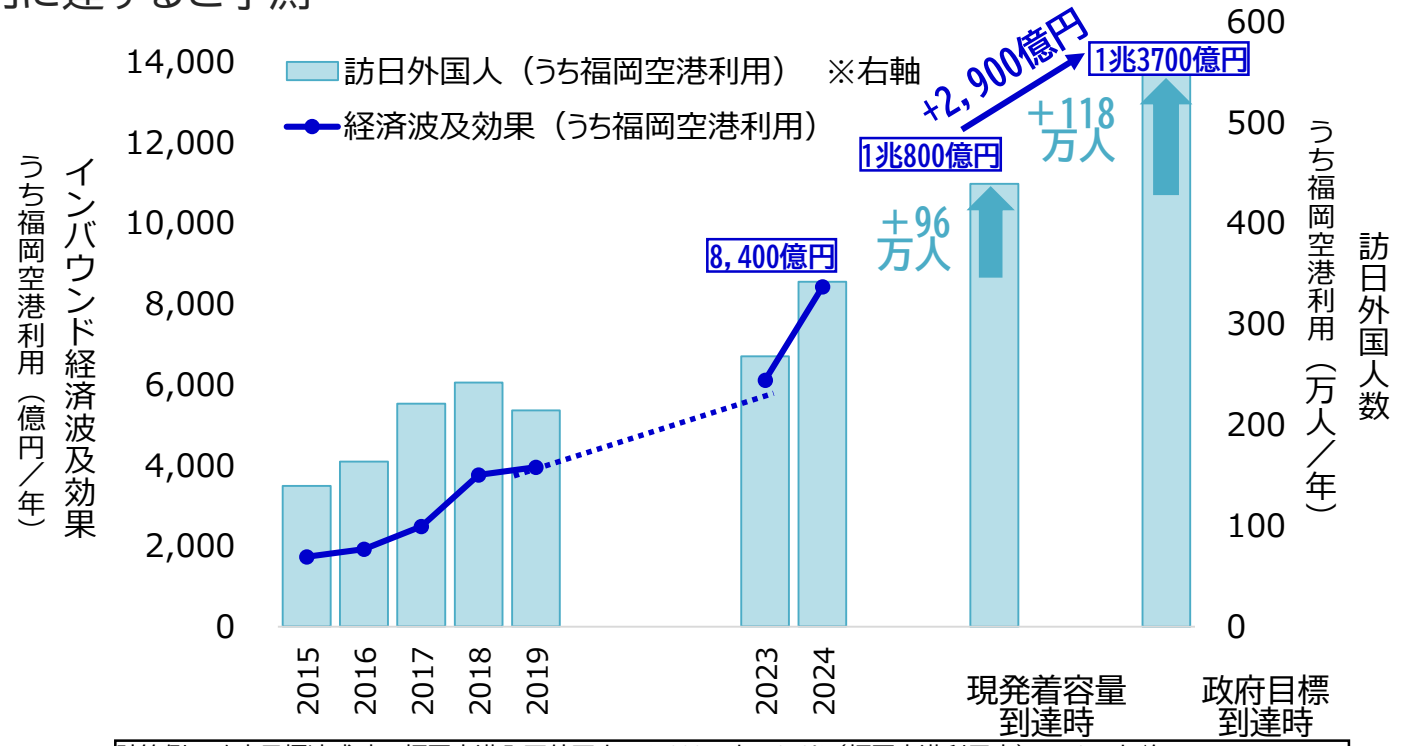
**事務局試算（参考値）**

## ■ 福岡空港は九州・福岡におけるインバウンド対応の拠点

- 九州訪問外国人の約8割が福岡空港より入国(2024年)
- 訪日外国人6,000万人/年の政府目標が達成された場合、福岡空港から入国する九州訪問外国人による経済波及効果は、約1.4兆円に達すると予測

九州訪問外国人の
福岡空港入国シェア




計算例：政府目標達成時の福岡空港入国外国人：6,000万人×9.3%（福岡空港利用率）=558万人/年
上記の直接消費額：558万人/年×12.3万円/人※1＝6,860億円/年
経済波及効果：6,860億円×2（直接消費≒間接消費※2）＝1兆3,720億円/年
※1：直接消費額は九州運輸局管内旅行消費額（2024年は九州全体平均11.6万円/人、うち福岡空港入国者は12.3万円/人）を採用
※2：経済波及効果は、福岡県が公表している経済波及効果資料を参考に直接消費額に２を乗じた値を概算値として算定

出典：訪日外客数（JNTO）、インバウンド消費動向調査（国土交通省観光庁）、
出入国管理統計（法務省出入国在留管理庁）を基に作成

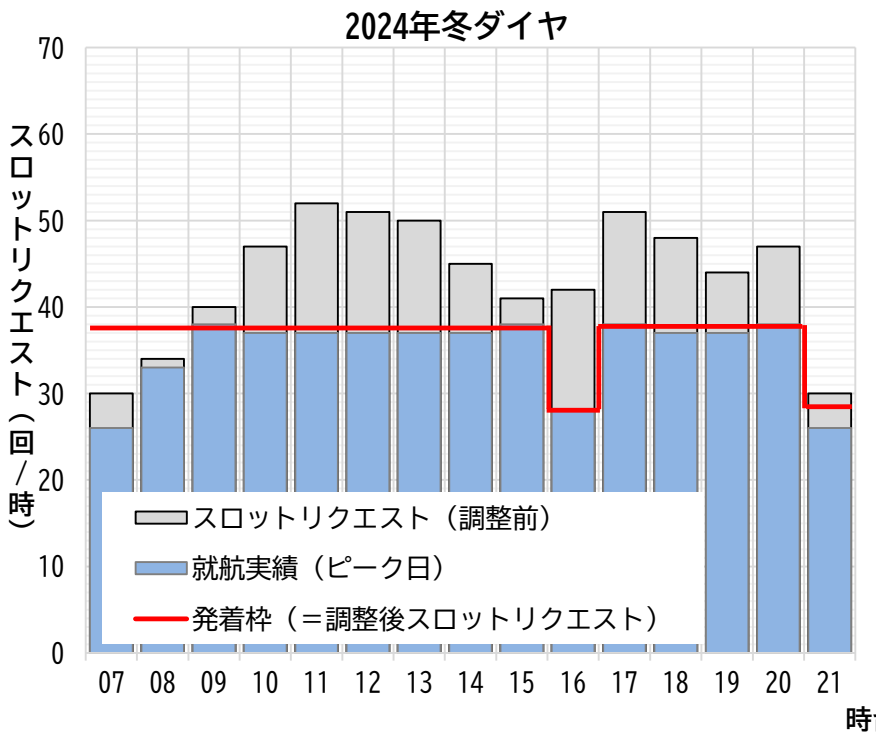
1.福岡空港の現状

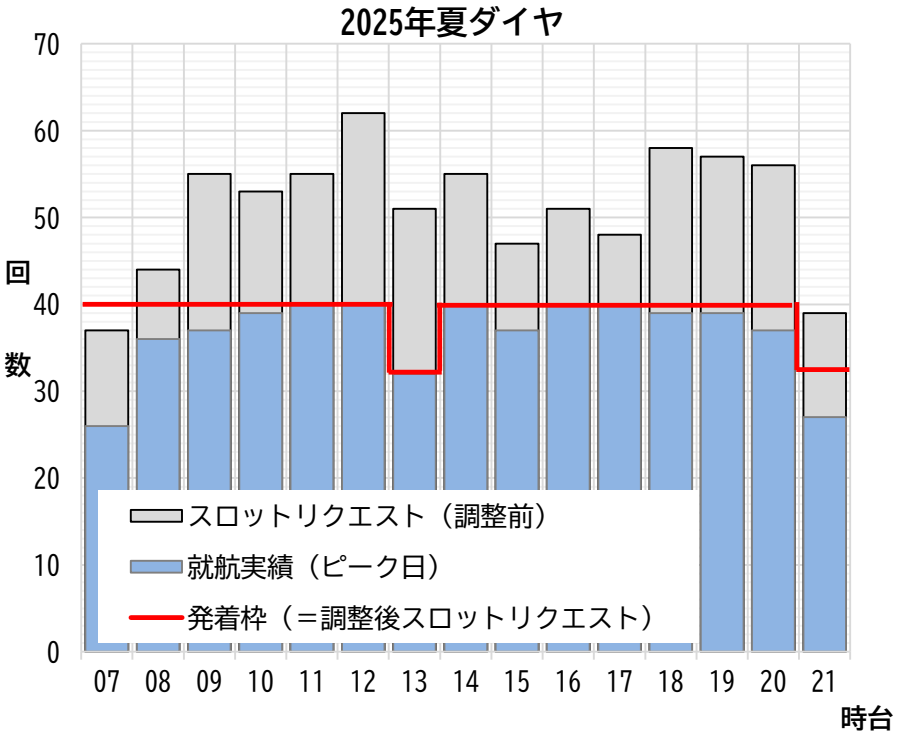
# 航空会社の就航リクエスト(時間帯別)

## ■ 時間帯によっては、40回/時を大きく超える就航リクエストがある

### □ 40回/時となっても、増便余地のある時間帯は限定的。

- 朝の時間帯は発着枠の余剰があるものの、就航リクエストは少ない。




※発着枠を超えるリクエストについては、就航の調整がつかずにキャンセルとなることがある。
　また、一部の便は、リクエストどおりの時間帯のスロット（発着枠）を獲得しても、相手空港の発着枠未獲得等により、就航していない。
※曜日ごとのリクエストデータのうち、各時間帯で最も多い便数を表示している。

出典：スロットリクエストアーカイブ（過去）データ（国際線発着調整事務局）
OAG時刻表（2024年12月28日、2025年8月15日）を基に作成

2.福岡空港に関する検討経緯

# 処理能力向上に係る検討

## ■ 滑走路増設に向けた検討・整備を推進

□ 福岡空港は、PIおよび環境アセス等を経て、現福岡空港の機能強化を図るとの方針から、現空港への第二滑走路増設を決定し、これまで検討・整備を推進してきた。

| 年度 | 沿革 | 概要 |
|---|---|---|
| 2003～2008 | 総合的な調査 | 新空港案と滑走路増設案等を比較検討し、滑走路増設案を採用 |
| 2009～2011 | 構想・施設計画段階 | 滑走路、誘導路等の空港施設の配置計画等を検討 |
| 2012<br>～2015 | 環境影響評価 | 航空機騒音については、影響が最も大きい条件の検証として、進入方式高度化実現による需要予測上位ケース（2035年、45回/時）での検証を実施。 |
| 2014 | 新規事業採択時評価 | 滑走路増設事業着手 |
| 2016 | 混雑空港への指定 | 発着枠を設定（35回/時） |
| 2019 | 特定運営事業開始<br>（空港ｺﾝｾｯｼｮﾝ） | 福岡国際空港株式会社（FIAC）による空港運営が開始 |
| 2019 | 平行誘導路の二重化 | 発着枠を拡大（35回/時⇒38回/時） |
| 2024 | 第二滑走路供用 | 発着枠を拡大（38回/時⇒40回/時） |
| 供用後 | 騒音対策区域の見直し | 第二滑走路供用後に騒音調査のうえ実施（予定） |
| 2035頃 | 進入方式の高度化 | 発着容量の拡大（45回/時を想定）<br>※ アセス評価書に対する国土交通大臣及び環境大臣の意見<br>「進入方式の高度化の導入に当たっては、当該高度化に基づいた航空機騒音の予測・評価結果をもって、関係者との調整等を経た上で行うこと。」 |

2.福岡空港に関する検討経緯

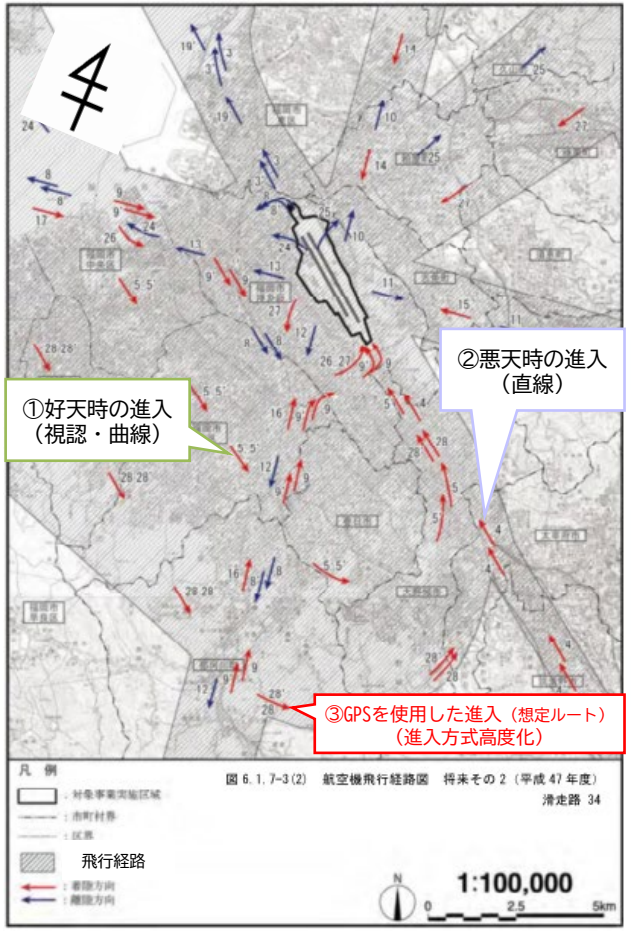
# 現在の運用と環境影響評価で示された45回/時の運用

## ■ 現在の運用

- 福岡空港の滑走路は南北方向に位置し、風向きに応じて離着陸方向を決定
  - 航空機の離着陸は風向きに正対して実施し、福岡空港の場合、概ね【北側】7:【南側】3の比率
  - 北側から着陸する際には、直線進入を実施
  - 南側から着陸する際には、空港西側を通過し、その後滑走路南側に回り込む視認進入(右図①)を実施(悪天時のみ直線進入:右図②)
- 運用上やむを得ない場合を除き、離陸は第一滑走路(国内線)・第二滑走路(国際線)を使用、着陸は第一滑走路のみを使用
- 南側からの着陸に使用する視認進入は、パイロットが先行機及び滑走路を視認しながら着陸するため、着陸機の間隔にばらつきが生じ、効率的な運用が困難

## ■ 環境影響評価で示された45回/時の運用

- 第一滑走路に加え、第二滑走路も着陸に使用
- 両滑走路へ南側から着陸する際の進入方式の高度化
  - 進入方式の高度化とは、衛星通信(GPS)による計器進入を可能とする進入方式
  - 進入方式の高度化にあたって、南側からの着陸には現状の視認進入同様、曲線経路を想定(悪天時は直線進入)
  - 右図③は最も環境への影響が大きいケースの想定であり、実際に進入方式の高度化を導入する場合には、飛行経路の範囲でルートを確定し、影響を受けることが想定される関係者との調整等を得た上で行う。




出典:福岡空港滑走路増設事業に係る環境影響評価書
航空機飛行経路図　将来その2(2035年度)
(国土交通省、2015.10)

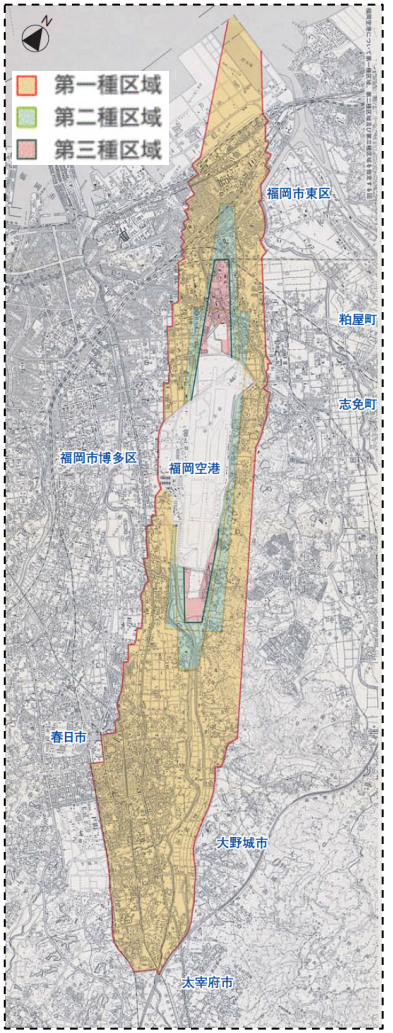
## 2.福岡空港に関する検討経緯

# 騒音対策区域の見直し

■ 騒音対策区域は騒音防止法にて、騒音評価指標(Lden)に基づき、国が第1～3種の区域を指定し、区域ごとに補償を規定

- 現行区域(右図)は1974～1982年にかけて段階的に設定。
- 国は、2010年代に各特定飛行場について騒音対策区域と現況の騒音に乖離が見られたこと等から、順次区域の見直しを実施。
- 福岡空港についてはPI・環境アセスを経て、第二滑走路の建設が決定・事業化されたことから、これまで区域の見直しを見送っていた。
- 今般、第二滑走路が完成し、供用が開始されたことから、騒音対策区域の見直しを実施予定。
- 今回の進入方式の高度化等を踏まえた区域見直しが望ましい。




出典：大阪航空局、空港周辺整備機構

※Lden（時間帯補正等価騒音ﾚﾍﾞﾙ）：容易に測定でき、且つ、エネルギー積分により騒音の総暴露量を評価できる等価騒音レベルのひとつで、夕方や夜間の騒音に重み付けをして評価するもの。国際的にも騒音の評価指標として主流である。

3.福岡空港の需要の見通し

# 年間旅客数の見通し(～2035年)

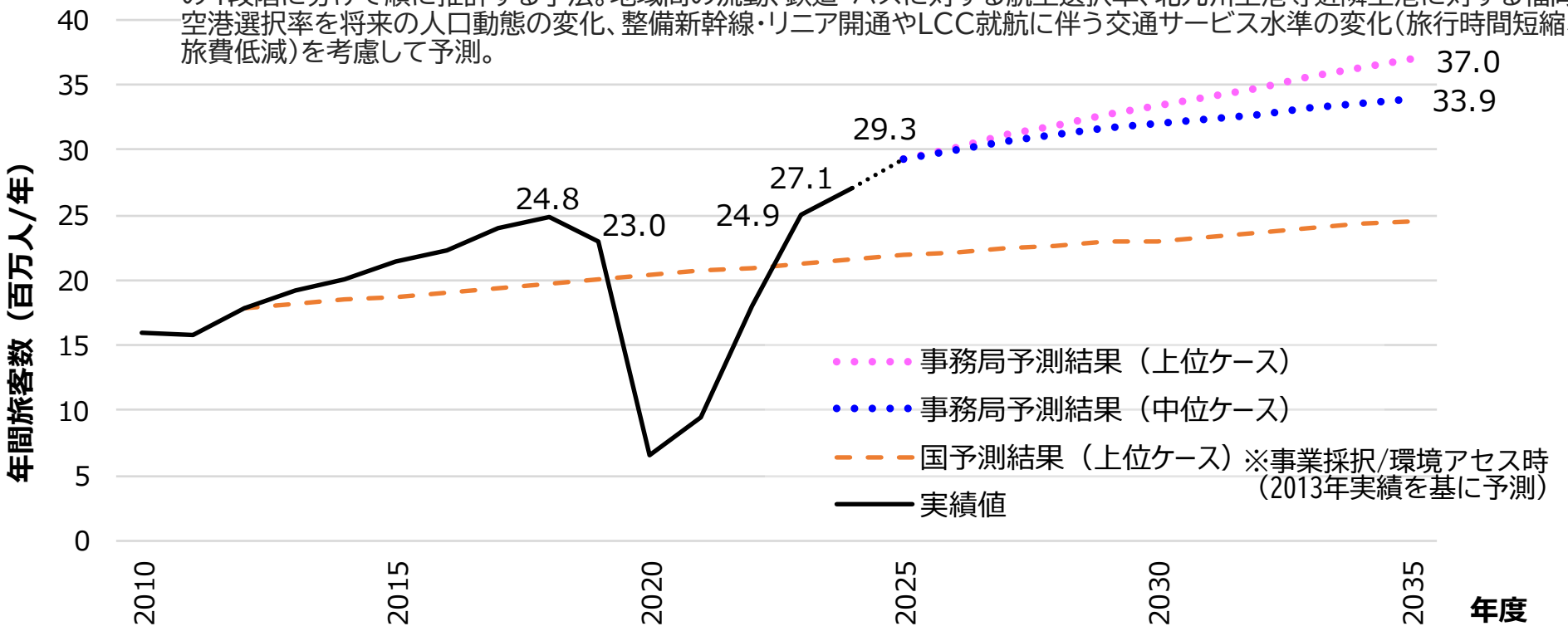
**事務局試算（参考値）**

## ■ アジア諸国の経済成長が主要因となり、旅客数が国の予測より大幅に増加

### □ 今回事務局にて、国と同様の手法(4段階推計法※)にて予測を実施。

- (上位ケース)コロナ禍前の年平均変化量と同程度を想定
- (中位ケース)為替の現状水準停滞・円高化により成長をけん引する国際旅客の成長速度がやや鈍化すると想定

※四段階推計法:将来の全国の交通需要を①発生・集中(出発地別旅客数)、②分布(旅行先選択)、③分担(交通機関選択)、④配分(空港選択)の4段階に分けて順に推計する手法。地域間の流動、鉄道・バスに対する航空選択率、北九州空港等近隣空港に対する福岡空港選択率を将来の人口動態の変化、整備新幹線・リニア開通やLCC就航に伴う交通サービス水準の変化(旅行時間短縮、旅費低減)を考慮して予測。




出典：〈事務局予測〉福岡国際空港株式会社提供資料を基に算定
〈国予測〉福岡空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について（国土交通省航空局、2014年12月）
福岡空港滑走路増設に係る環境影響評価書（国土交通省九州地方整備局/大阪航空局、2015年10月）
〈実績値〉空港管理状況調書（国土交通省航空局）

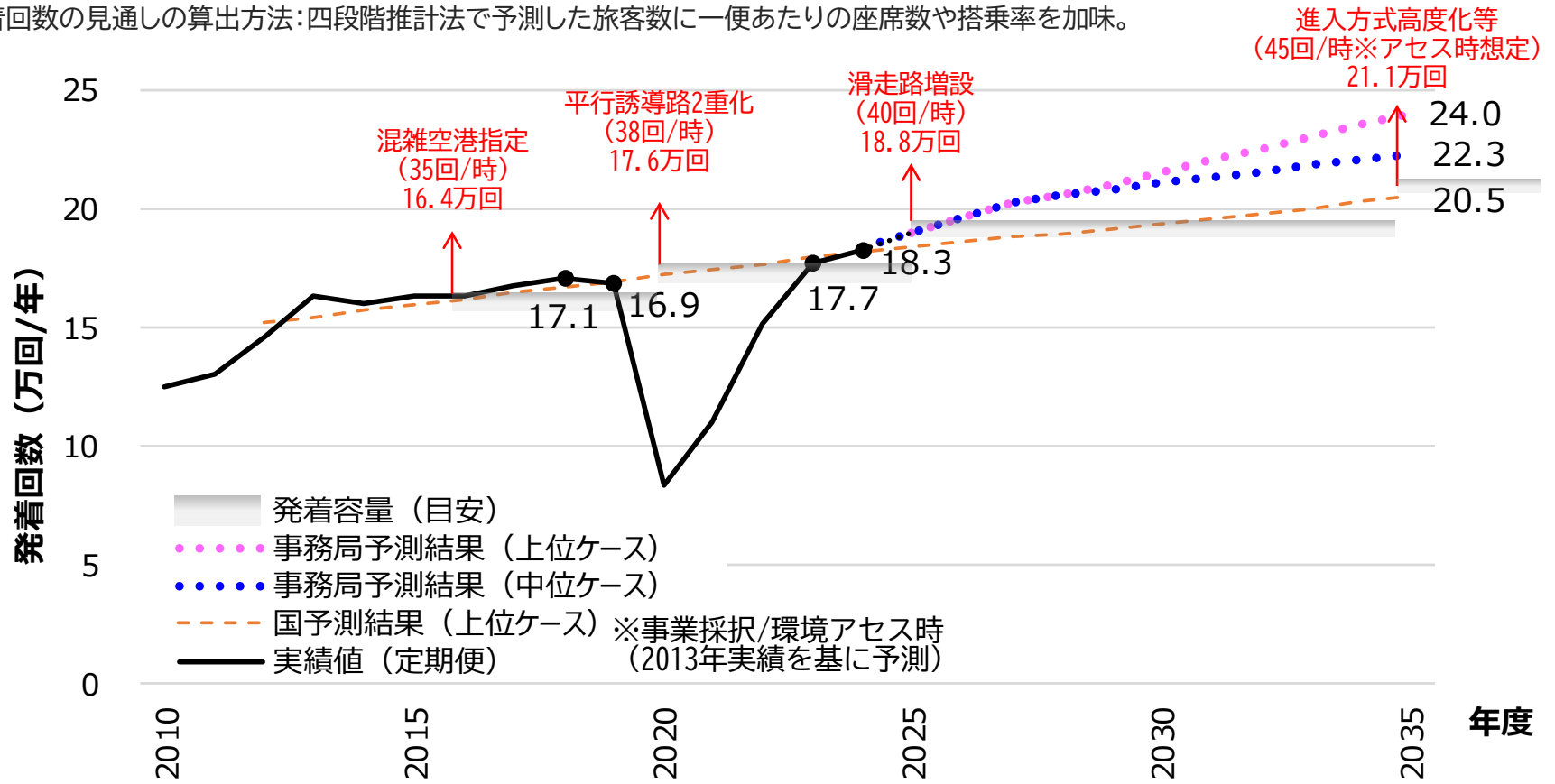
3.福岡空港の需要の見通し

# 年間発着回数の見通し(～2035年)

**事務局試算（参考値）**

## ■ 2030年以前に40回/時の処理能力を上回る可能性

※年間発着回数の見通しの算出方法：四段階推計法で予測した旅客数に一便あたりの座席数や搭乗率を加味。




※発着容量（滑走路処理容量）に影響がある民間旅客便の発着回数を示している。
※「発着容量（目安）」は、環境アセスにて示された発着回数。
※なお、理論上最大限処理可能な発着回数（発着枠×運用時間×365日）は、35回/時に18.7万回、38回/時に20.1万回、40回/時に21.3万回、45回/時に24.0万回となる。

出典：〈事務局予測〉福岡国際空港株式会社提供資料を基に算定
〈国予測〉福岡空港滑走路増設事業における新規事業採択時評価について（国土交通省航空局、2014年12月）
福岡空港滑走路増設に係る環境影響評価書（国土交通省九州地方整備局/大阪航空局、2015年10月）
〈実績値〉航空輸送統計年報/空港管理状況調書（国土交通省航空局）

4.地上施設の受入れ能力

# 需要拡大に向けた受入れ体制(FIAC)

## ■ マスタープランにて将来目標とそれに向けた取組みを設定

### □ 「比類なき東・東南アジアの航空ネットワークを有する、東アジアトップクラスの国際空港」の実現

- 旅客数:**3,500万人**(国際:1,600万人、国内:1,900万人)
- 路線数:**100路線**　(国際:25ヵ国67路線、国内:30都市33路線)
- SKYTRAX実施のWorld Airport Star Ratingで世界最高水準の5スターエアポートに定着

| 基本コンセプト | 取り組み |
|---|---|
| エアライン誘致 | • 先進的な空港を参考にした路線誘致手法の導入と実践<br>• 構成員が有する海外拠点との連携による営業活動の実施<br>• わかりやすい料金体系の導入と、ターゲット路線に対する新規就航・定着に向けた長期割引の導入 |
| エアポートシティ | • 空港サービスの質向上に向けた3F（Free：楽に　Fast＆Seamless：早く　Fun　楽しく）の推進、および将来の変化にしなやかに（Flexible）に対応<br>• 内際連絡バスの専用道化による移動時間の短縮と、おもてなし・賑わい空間の創出 |

国際線地区の将来イメージ



国際線旅客ビル3F　免税店（イメージ）




出典：マスタープラン（福岡国際空港株式会社）

## 4.地上施設の受入れ能力

# 需要拡大に向けた受入れ体制(FIAC)

## ■ 旅客数・便数の増加に耐えられる施設整備を実施・計画中

- 保安検査場は拡張・機器刷新を実施済、現状7レーンから最大11レーンまで拡張余地あり
- チェックインカウンターは、自動手荷物預け機やセルフチェックイン機を増設により効率化
- 国際線南側コンコースの延伸(駐機場・搭乗ゲートの増設・再編)を計画中

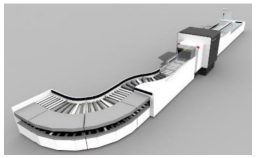
(補足:国内線ターミナルについては、商業機能や二次交通とのアクセス機能を備えた複合施設を建設中)




出典:福岡空港ターミナルマップに加筆
(福岡国際空港株式会社)

### 保安検査場



(スマートレーン)

保安検査場拡張
最新の保安検査機器に刷新

### チェックインカウンター





(自動手荷物預け機)



(セルフチェックイン機)

自動手荷物預け機14台を新設
セルフチェックイン機も随時増設中で現在38台
運用中

### 南側コンコース増築
### (駐機場・搭乗ゲート増設・再編)






駐機場の再編・拡張
出発コンコース(搭乗ゲート)の増設

まとめ

# 発着枠拡大の必要性と今後の対応

## ■ 福岡空港の現状

- 福岡空港は、九州・福岡の経済成長を支える重要拠点。
- 時間帯によっては、現発着枠を大きく超える就航リクエストがある。

## ■ 福岡空港に関する検討経緯

- PIおよび環境アセス等を経て、現空港へ滑走路を増設。
- 環境アセス「評価書」では、第二滑走路供用後、周辺地域の理解を得たうえで、進入方式の高度化及び滑走路運用の見直しにより、将来的（2035年頃）に、1時間あたり45回までの処理能力向上を想定。
- 国が実施する騒音対策区域の見直しは、増設滑走路供用後に実施を予定。

## ■ 将来の需要予測

- 2030年以前に40回/時の処理能力を上回る可能性。

## ■ 地上施設の受入れ能力

- FIACはマスタープランにおいて、旅客・路線数のさらなる増を目標に掲げており、これを見据えた地上施設の拡充を計画・推進中。

## ■ 国への検討要請

- 上記を踏まえれば、国に「早期の技術的検討」と「これを踏まえた騒音対策区域見直しの実施」を要請すべきである。