

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
平成26年12月

目次

1. 福岡空港の概要
2. 福岡空港滑走路増設事業の概要
3. 新規事業採択時評価～費用対効果分析について～

1. 福岡空港の概要

1) 福岡空港の沿革、位置、施設概要

2) 空港周辺対策

3) 利用状況

4) 現在の取り組み

5) 福岡空港の位置付け

- 昭和19年に旧陸軍が建設し、戦後、米軍に接收された空港であり、現在でも、空港内には民有地等が存在。
- 発着回数の増加に伴い、航空機騒音が社会問題化。現在は、空港周辺対策も進み、西日本の中核的な拠点空港として機能。

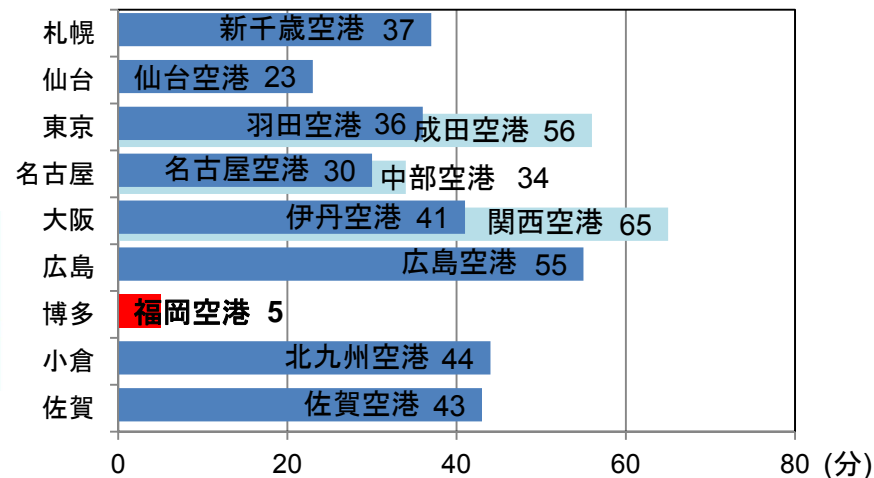
	内 容
昭和19年（1944年）	・ 2月：旧日本陸軍が席田（むしろだ）飛行場の建設に着手（第1次強制接收）
昭和20年（1945年）	・ 5月：北部九州の防衛基地として、222haの飛行場用地に600m滑走路完成 ・ 8月：終戦。地主／農家は、飛行場内を開墾・作付 ・ 10月：米軍により接收され、板付基地となる（第2次強制接收）
昭和26年（1951年）	・ 10月：民間航空の航空路開設（日本航空もく星号）【福岡－大阪－東京】
昭和36年（1961年）	・ 10月：ジェット旅客機就航（日本航空）【福岡－東京】
昭和40年（1965年）	・ 9月：国際線開設【福岡－釜山】
昭和47年（1972年）	・ 4月：米軍より大部分が返還され、運輸省所管「第二種空港」として供用開始
昭和51年（1976年）	・ 3月：第1次騒音訴訟（住民368名）（21:00-7:00使用禁止、慰謝料） その後、昭和56年10月：第2次騒音訴訟（住民96名） 平成6年1月：最高裁判決（飛行禁止は却下、慰謝料1.4億円（一部は2審で確定））
昭和56年（1981年）	・ 4月：国際線ターミナルビル竣工（現 国内線第3ターミナルビル）
平成5年（1993年）	・ 3月：福岡市営地下鉄が東側ターミナル地域へ乗り入れ、営業開始
平成11年（1999年）	・ 11月：西側国際線ターミナルビル供用開始
平成24年（2012年）	・ 国内線ターミナル地域再編整備（ターミナルビルのセットバック、平行誘導路二重化整備等）に着手 ・ 滑走路増設に係る環境影響評価の手続きに着手

福岡空港の位置

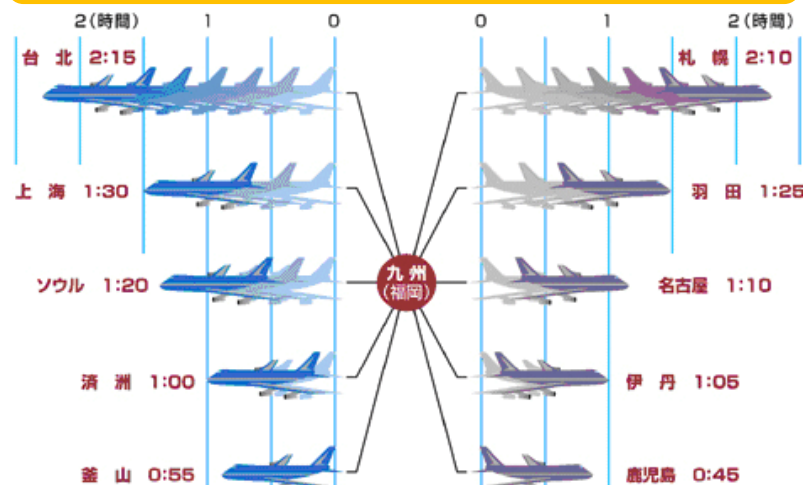
- 福岡市の中心部に位置。地下鉄で博多駅まで5分、また、天神まで11分とアクセスに優れた空港。
- アジアに近接しており、国内線と同程度の時間で、アジアの主要都市へ渡航可能。



都心と空港との交通アクセス時間



東アジア・国内の主要空港間における所要時間



福岡空港の施設概要

- 南北に配置された2,800mの滑走路の東側に国内線、西側に国際線のターミナル地区を配置。
- 航空自衛隊、米軍、海上保安庁、福岡県警、福岡市消防隊も施設を展開。
- 24時間空港であるが、航空機騒音の影響に配慮し午前7時から午後10時の利用時間となっている。



空港周辺対策① (空港周辺環境対策事業の概要)

○ 騒防法[※]に基づき、第1種、第2種及び第3種区域を指定し、移転補償、緩衝緑地整備、住宅防音工事等の対策を実施。

※ 騒防法：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

事業の概要

【概ねLden57dB以上の区域】

- ・学校等の防音工事、空調機器更新に対する補助
- ・公民館・集会所等の整備に対する補助



防音サッシ設置



空調機器設置

Lden 57db

Lden 62db
(第1種区域)

Lden 73db
(第2種区域)

Lden 76db
(第3種区域)

【第3種区域：Lden76dB以上】
・緩衝緑地帯の整備



緩衝緑地整備

【第1種区域：Lden62dB以上】

- ・住宅の防音工事、空調機器更新に対する補助
- ・生活保護世帯等に対する空調機器電気代の補助



住宅防音工事

【第2種区域：Lden73dB以上】

- ・土地の買入や建物等の移転補償
- ・移転補償跡地を活用した公園等の整備



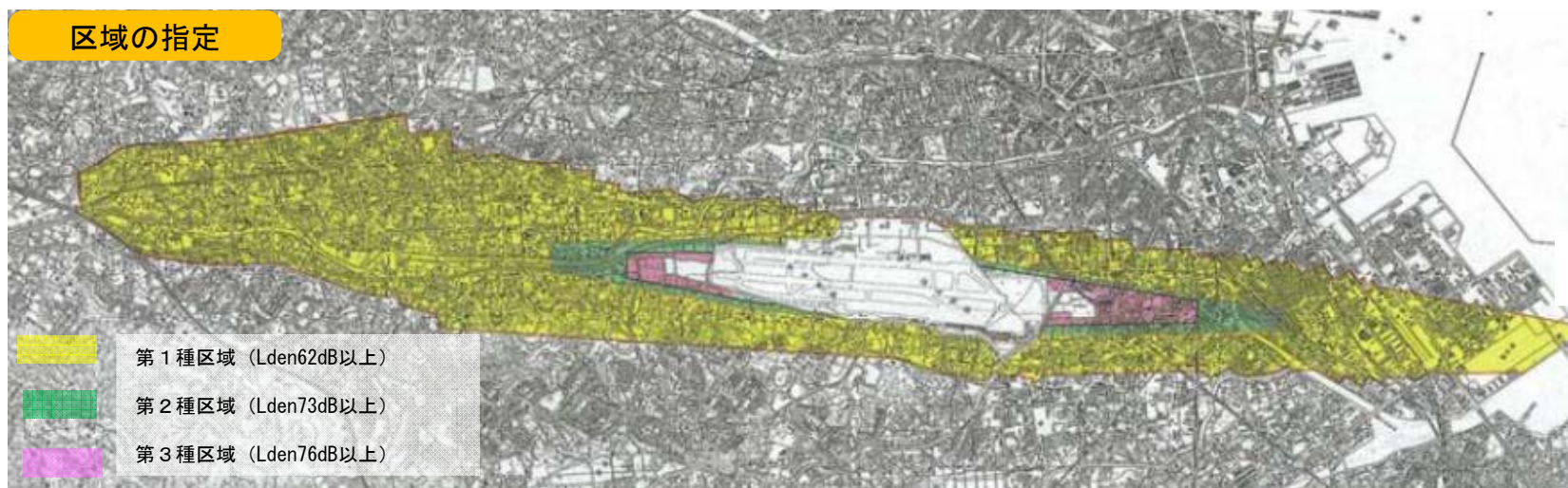
移転補償跡地



公園等整備

Lden：航空機騒音のレベルを評価する尺度

区域の指定



第1種区域 (Lden62dB以上)

第2種区域 (Lden73dB以上)

第3種区域 (Lden76dB以上)

空港周辺対策②（福岡空港における事業実績）

- 移転補償事業で取得した土地（移転補償跡地）を活用し、開放型の緑地整備や再開発事業を実施。
- 平成8年当時80億円程度であった空港周辺環境対策事業費は、住宅騒音防止対策事業、移転補償事業等の進展もあり平成26年度には、20億円程度にまで減少。

空港周辺環境対策事業の例

跡地有効活用

■立花寺（りゅうげじ）緑地リフレッシュ農園



※国と福岡市との共同事業

再開発事業

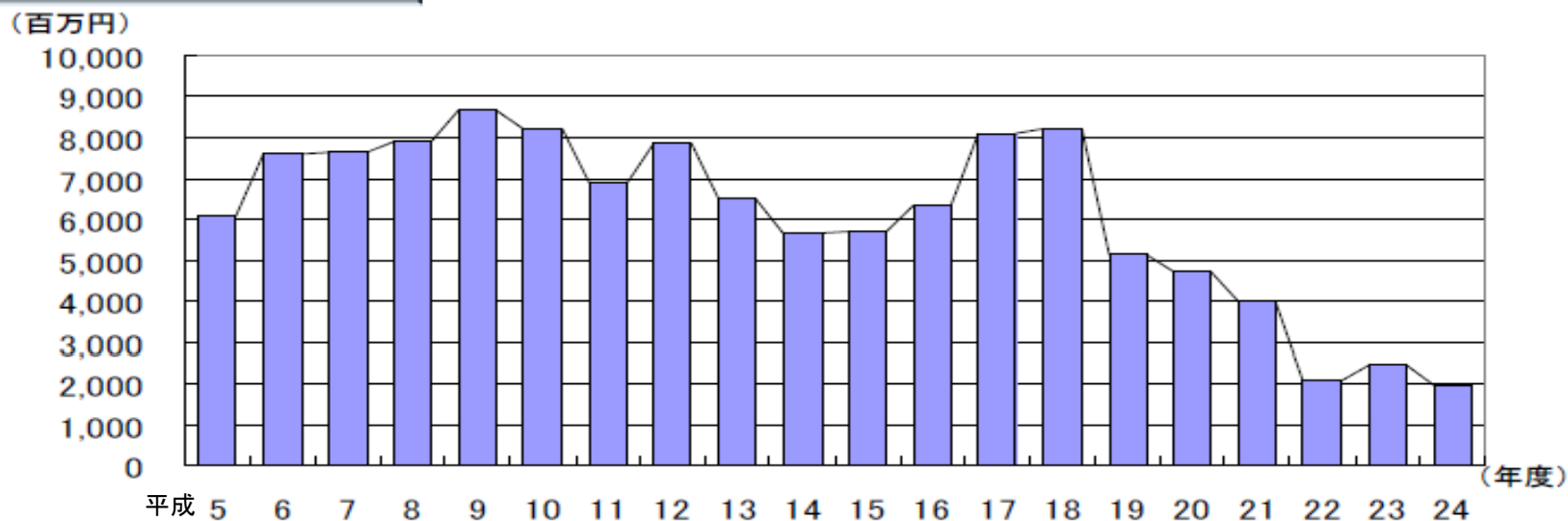
■郵便集配施設・郵便局



■ホームセンター



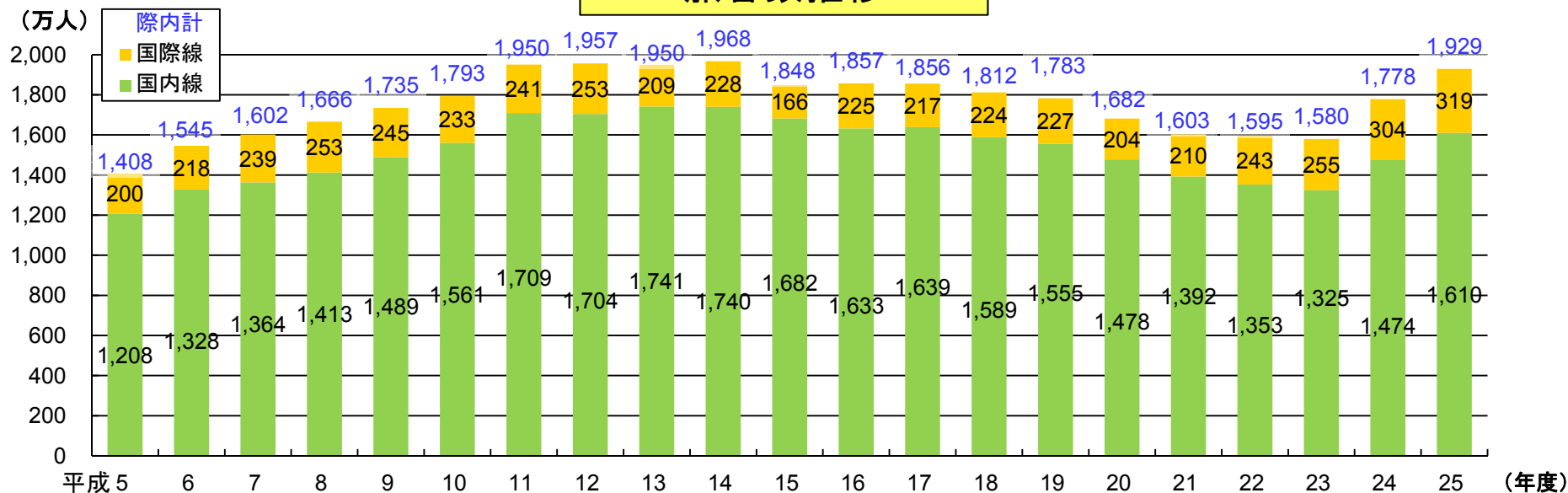
空港周辺環境対策事業費の推移



利用状況① (福岡空港の利用実績推移)

○ 平成23年度以降、新規路線開設・増便が相次ぎ、旅客数・発着回数ともに増加傾向。

旅客数推移

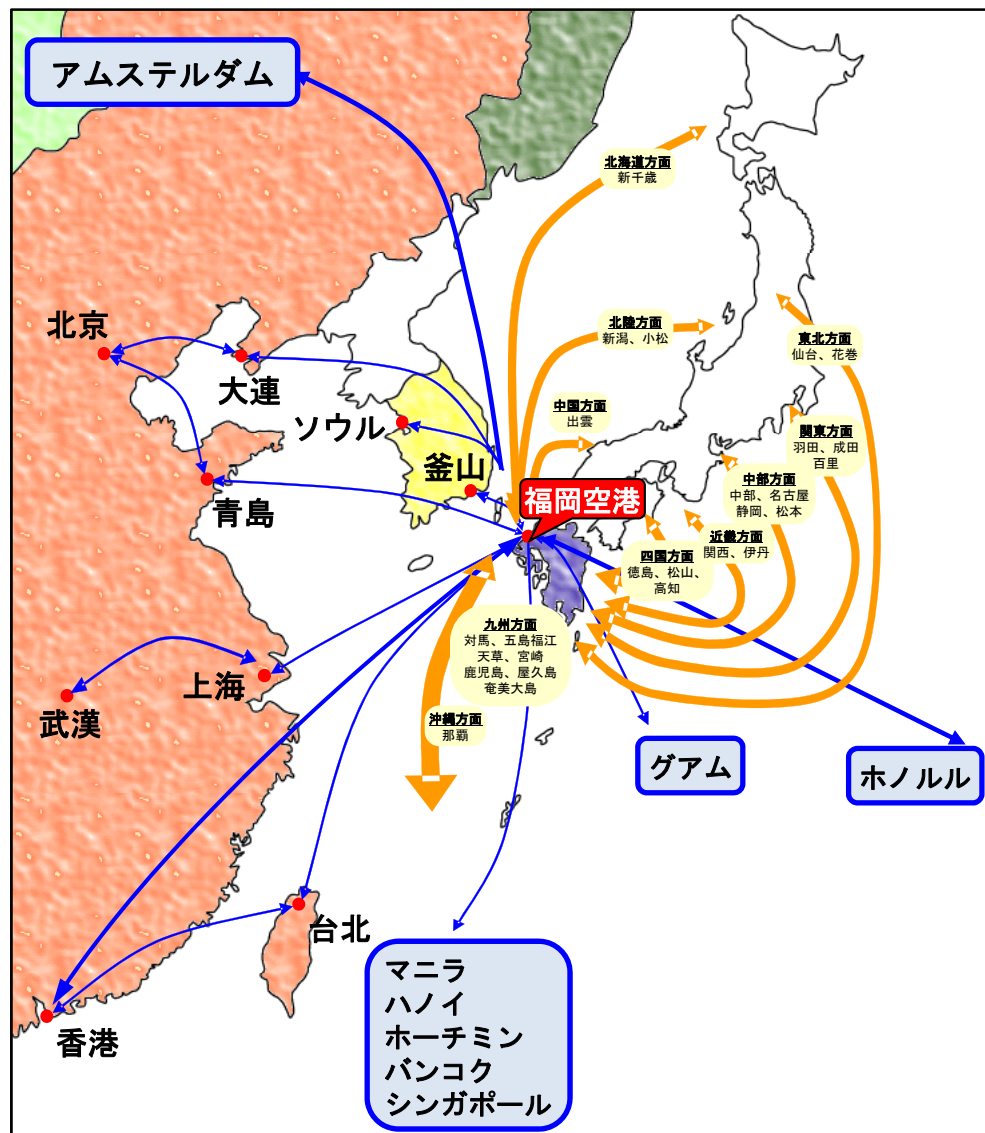


発着回数推移



利用状況② (就航路線)

- 本年12月のスケジュールでは、国内線が26路線、1日当たり186往復、国際線が15路線、週当たり231往復が就航。
- 東アジア、東南アジアの主要都市等との路線を有し、アジアへのゲートウェイとして機能。



<国内線> 26路線 186往復/日

羽田	52
成田	11
中部	12
関西	6
伊丹	13
新千歳	4
花巻	1
仙台	7
新潟	3
松本	1
百里	2
小松	4
静岡	3
名古屋	5
出雲	2
徳島	2
高知	4
松山	5
対馬	4
五島福江	4
天草	3
宮崎	14
鹿児島	2
屋久島	1
奄美大島	1
那覇	20

<国際線> 15路線 231往復/週

(平成26年12月)

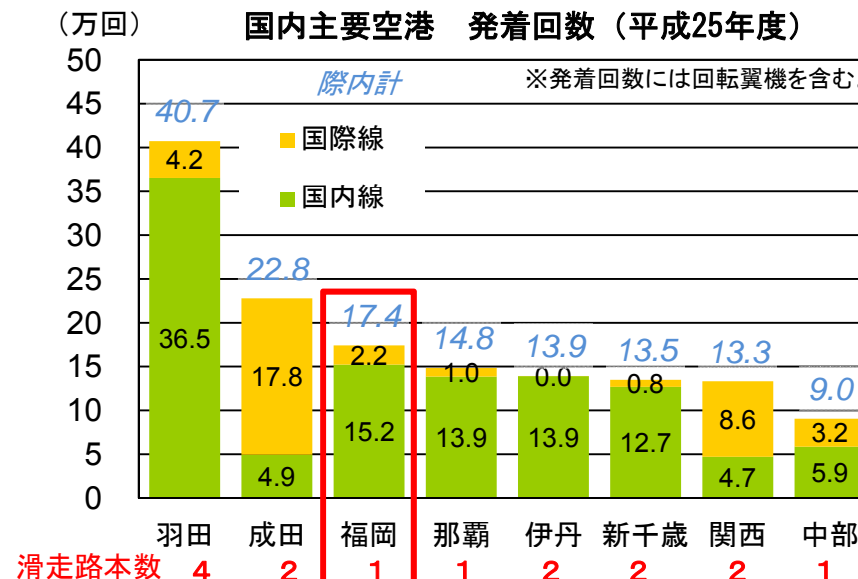
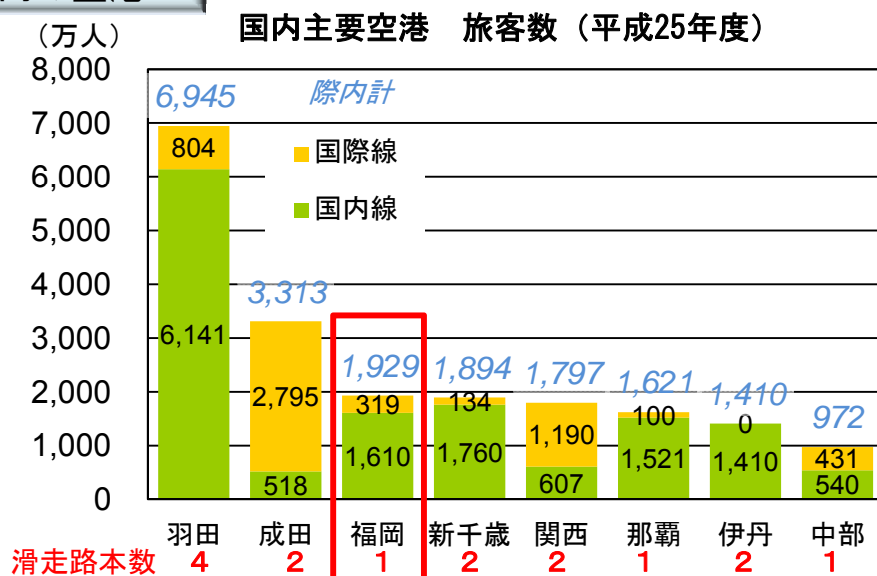
ソウル	63
釜山	35
台北	28
大連	7
青島	5
上海	28
香港	14
ハノイ	4
ホーチミンシティ	2
バンコク	14
シンガポール	7
マニラ	7
グアム	7
ホノルル	7
アムステルダム	3

利用状況③ (他空港との比較)

- 国内の滑走路1本の空港としては、旅客数・発着回数ともに第1位。
- 2000万人程度の旅客を取り扱う世界の空港で滑走路1本の空港は、福岡空港のみ※。

*今後予定している拡張計画等も考慮して比較。

国内の空港



世界の空港

空港	旅客数(万人) ^{※1}	発着回数(万回) ^{※1}	滑走路本数
ベルリン・テーゲル国際空港 (ドイツ)	1,959	17.4	2
厦門高崎国際空港 (中国)	1,975	16.7	1 ^{※2}
ホノルル国際空港 (アメリカ)	1,978	28.1	6
マンチェスター空港 (イギリス)	2,084	17.0	2
ドーハ国際空港 (カタール)	2,339	20.6	2 ^{※3}
西安咸陽国際空港 (中国)	2,605	22.6	2

※1:2013年実績

※2:厦門市において新空港を建設予定

※3:新空港における滑走路本数を記載 (滑走路を2本有する新空港が2013年に部分供用され、2014年5月本格供用)

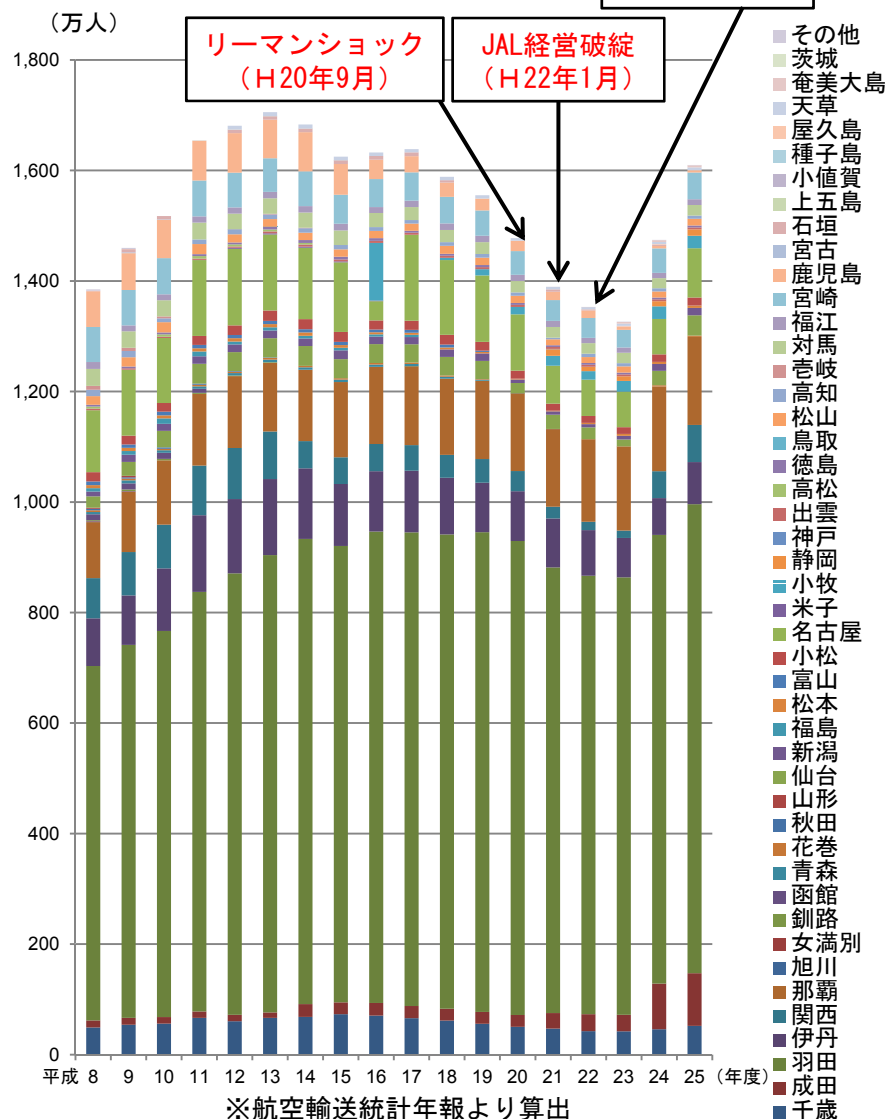
出典: ACI World Airport Traffic Report 2013

(国際空港評議会<ACI>) 11

利用状況④ (福岡空港における国内線の動向)

○ 平成23年度以降、新規路線開設・増便が相次ぎ、需要が増加。

国内線旅客数



新規就航・増便状況

年度	路線	前年度比較	備考
平成23年度	屋久島路線	1.3万人増	【新規就航】 JAC
	奄美路線	2.9万人増	【新規就航】 JAC
平成24年度	花巻路線	2.2万人増	【新規就航】 JAL
	成田路線	52.6万人増	【新規就航】 JJP☆、AK☆
	新潟路線	5.9万人増	【増便】 ANA
	関西路線	35.3万人増	【新規就航】 APJ☆、JJP☆
	仙台路線	13.5万人増	【増便】 JAL、IBX
	宮崎路線	12.6万人増	【新規就航】 ANA、IBX 【増便】 JAC
平成25年度	羽田路線	36.9万人増	【増便】 JAL、SFJ、ANA、SKY
	関西路線	18.4万人増	【増便】 JAL、JJP☆ 【新規就航】 SFJ
	成田路線	12.9万人増	【増便】 JJP☆
	名古屋路線	25.1万人増	【新規就航】 JJP☆、AK、IBX
	仙台路線	10.8万人増	【新規就航】 SKY

【凡例】 JAC : 日本エアコミューター、 JAL : 日本航空
 JJP : ジェットスター、 AK : エアアジア
 ANA : 全日空、 APJ : ピーチアビエーション
 IBX : アイベックスエアラインズ、 SFJ : スターフライヤー
 SKY : スカイマーク
 ☆ : LCC

※出典：航空輸送統計年報

利用状況⑤ (LCCの就航状況)

- 福岡空港には現在、ピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパンと国内のLCCが2社就航。
- LCCの就航により、成田及び関空路線で、100万人以上の需要が増加。

会社名	ピーチ・アビエーション	ジェットスター・ジャパン
拠点空港	関西国際空港、那覇空港	成田国際空港
就航路線	関西＝福岡 6便/日 (平成24年3月1日就航) 那覇＝福岡 2便/日 (平成26年7月19日就航)	成田＝福岡 14便/日 (平成24年7月3日就航) 関西＝福岡 4便/日 (平成24年8月24日就航) 中部＝福岡 4便/日 (平成25年3月31日就航)
	(平成26年12月時点)	(平成26年12月時点)

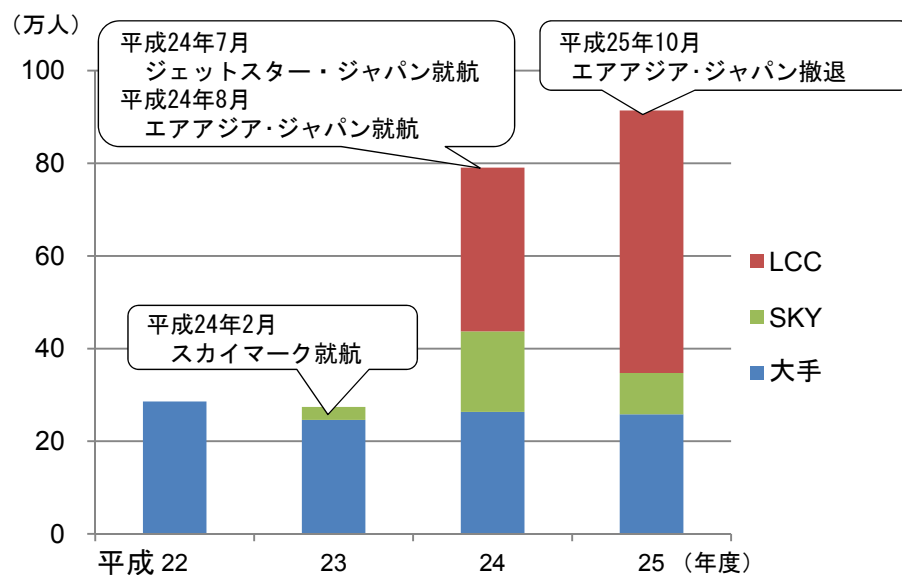


図 成田～福岡便 利用者数

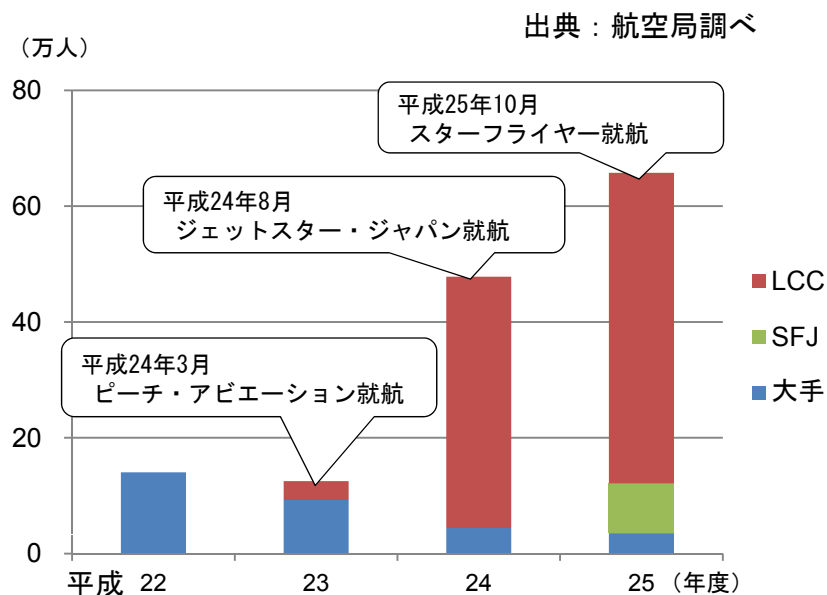
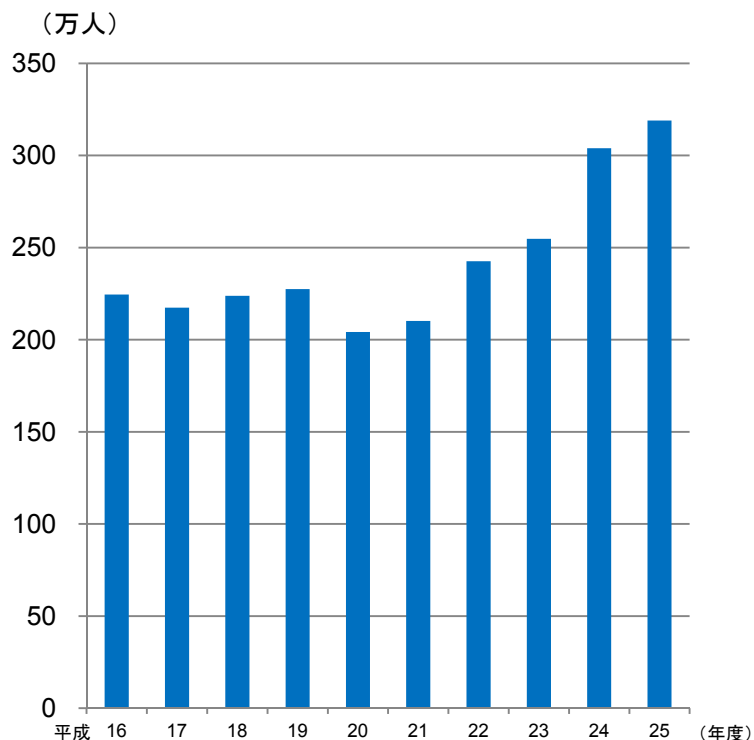


図 関空～福岡便 利用者数

利用状況⑥ (福岡空港における国際線の動向)

- 平成21年度以降、アジア路線を中心に新規路線の開設・増便が相次ぎ、需要が増加。
- 平成24年度にはホノルル路線が復活するとともに、平成25年度にはヨーロッパ路線（アムステルダム）が新規開設。

国際線旅客数



出典：空港管理状況調書

新規就航・増便状況

年度	路線	前年度比較	備考
平成23年度	ソウル路線	216便増	【新規就航】TW☆
	香港路線	68便増	【新規就航】KA
平成24年度	ソウル路線	413便増	【新規就航】7C☆
	青島路線	30便増	【増便】MU
	台北路線	198便増	【増便】CI、BR
	ホノルル路線	260便増	【増便】DL 【新規就航】HA
平成25年度	アムステルダム路線	72便増	【新規就航】KL

【凡例】 TW：ティーウェイ航空、 KA：香港ドラゴン航空
 7C：濟州航空、 MU：中国東方航空
 CI：チャイナエアライン、 BR：エバー航空
 DL：デルタ航空、 HA：ハワイアン航空
 KL：KLMオランダ航空
 ☆：LCC ※出典：航空局調べ

利用状況⑦ (待機発生状況)

- 平成25年9月に実施した実態調査の結果、ピーク時間帯を中心に混雑や遅延が常態化しており、1機当たり約4分、最大28分の待機が発生。
- その数は約200機にのぼり、1日の離着陸機の40%強が影響を受けている。

※ 平成25年度の1週間 (H25.9.19~9.25) の実態調査より推計

福岡空港における待機状況

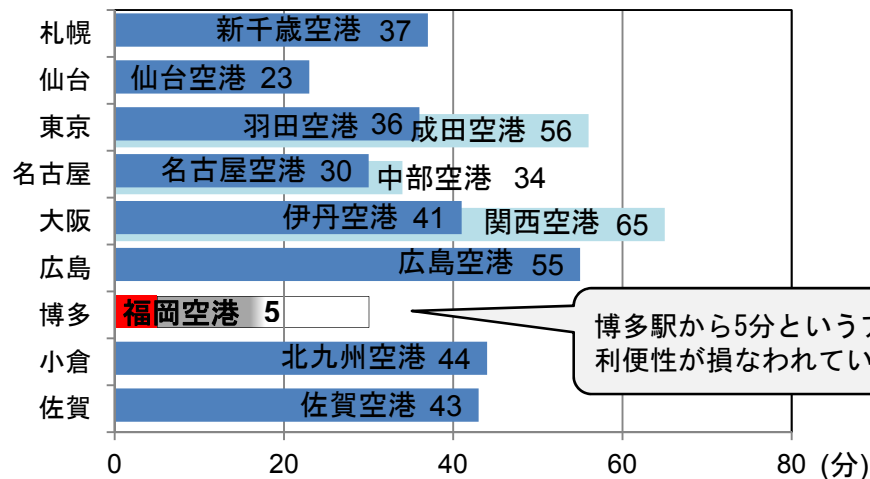
1日当たり (実測値)

- 1機当たり待機時間：約4分 (最大28分)
- 待機数：約200機
- 待機時間(合計)：約13時間

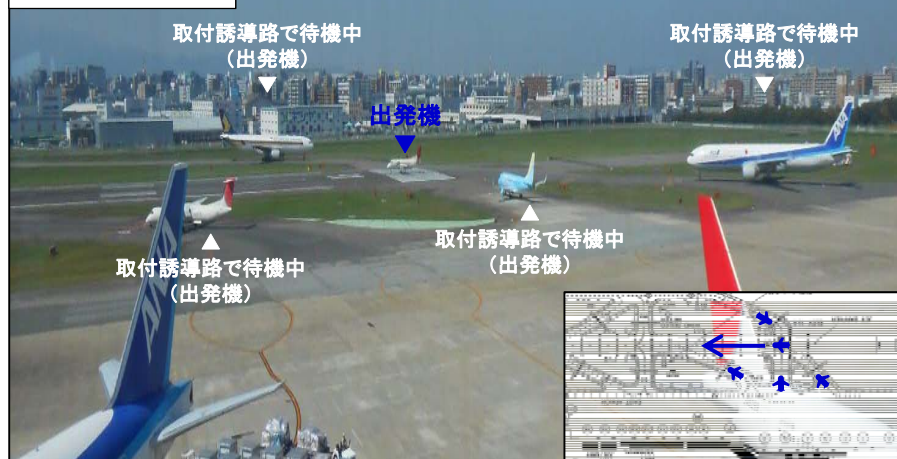
年間 (推計値)

- 待機数：約75,000機
- 待機時間(合計)：約5,000時間

都心と空港との交通アクセス時間



【16運用】



【34運用】

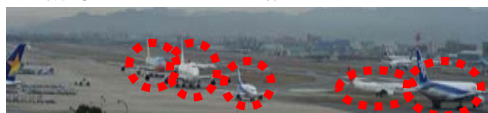


現在の取り組み① (平行誘導路の二重化)

○ 国は、平成24年度より、ピーク時における出発機・到着機の輻輳に伴う遅延緩和のため、平行誘導路の二重化整備に着手。

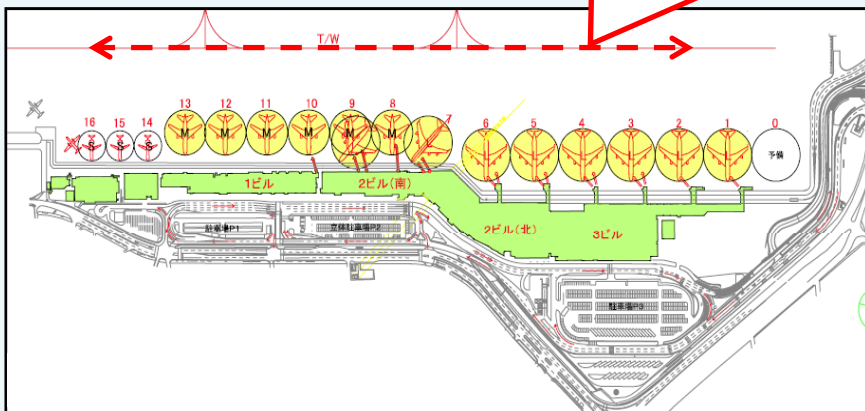
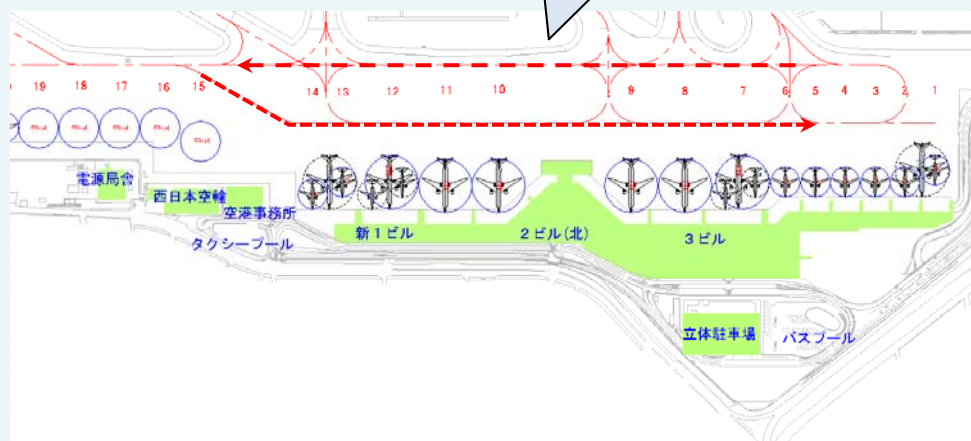
現状

○ 誘導路・エプロンの混雑に伴う遅延



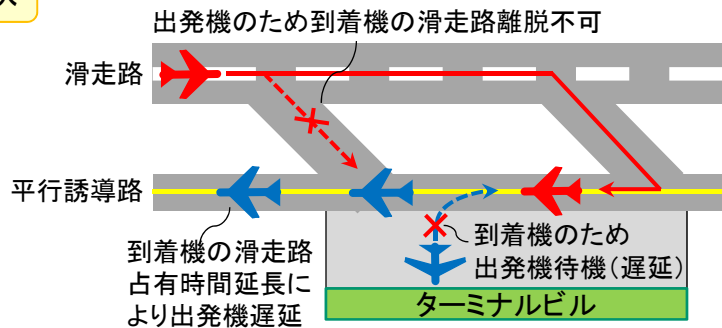
整備計画図

平行誘導路二重化

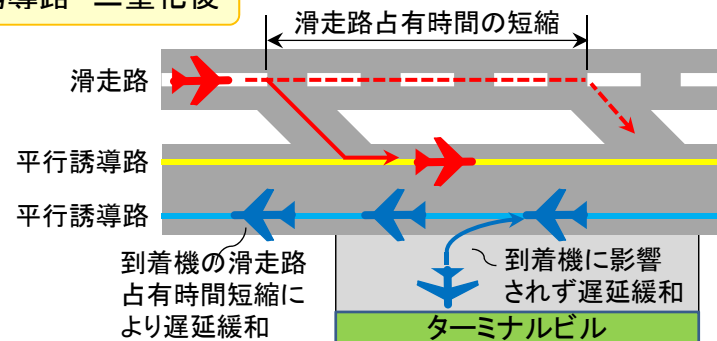


平行誘導路二重化による遅延・待機緩和効果の例

現状

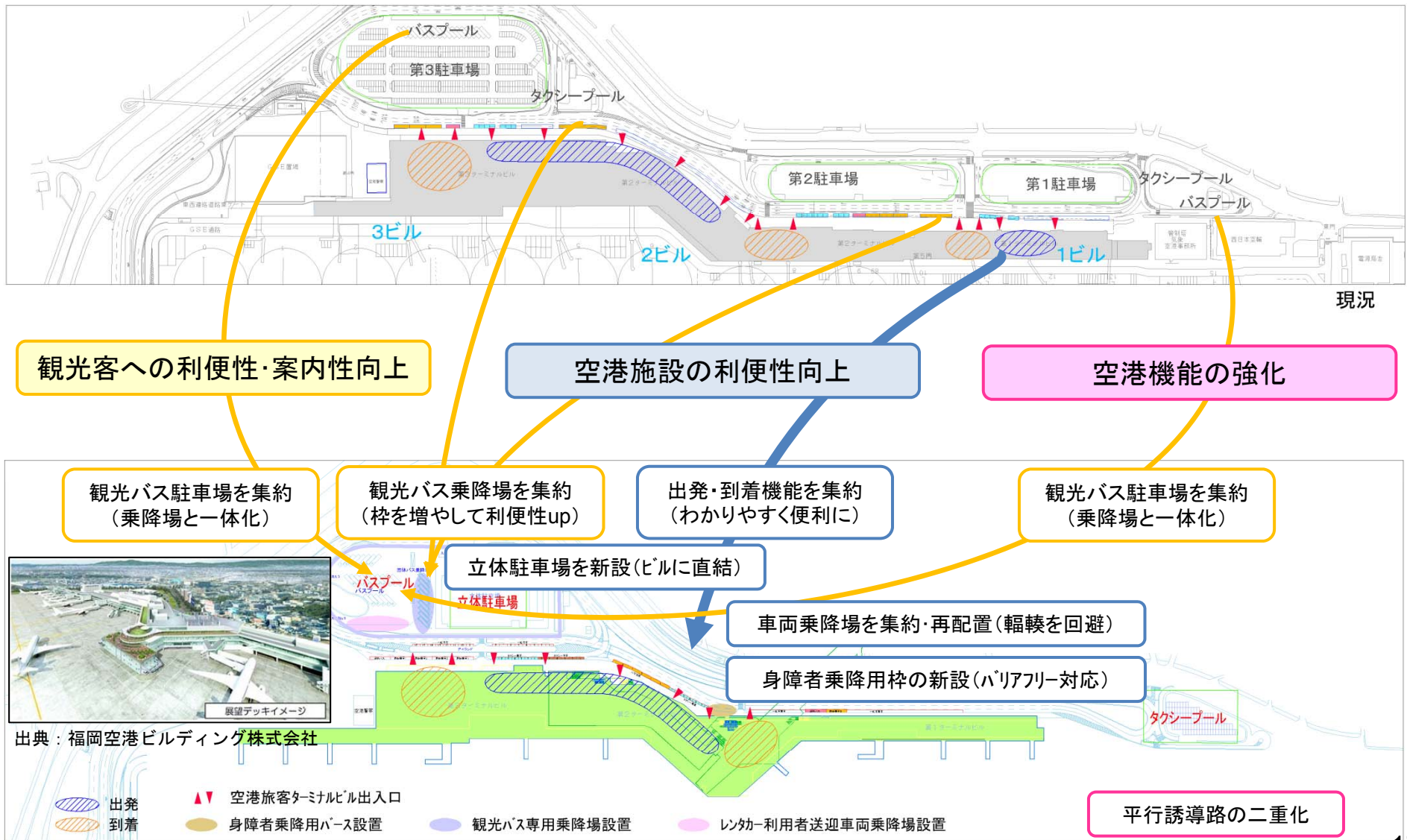


平行誘導路 二重化後



現在の取り組み② (国内線旅客ターミナルビル再整備事業)

○ 空港ビル会社等は、平行誘導路の二重化整備に合わせ、旅客ターミナルビルの老朽化対策、利便性向上のため、旅客ターミナルビルの再整備事業（セットバック）に着手。



※ 計画図は平成24年設計時の参考図(案)である。細部については、今後の協議において確定される。

国における位置付け

- 平成26年6月、交通政策審議会航空分科会基本政策部会のとりにまとめにおいて、「抜本的な空港能力向上のための機能強化が急務」であり、「抜本的な空港能力の向上を図る方策についても検討を進めるべき」と記載。

交通政策審議会 航空分科会 基本政策部会とりにまとめ

『新時代の航空システムのあり方 ～世界のダイナミズムへの扉を開き、日本の明日を育む航空システム～』

1. (略)

2. 航空ネットワークの構築のための強固な基盤づくり

2. 3 我が国の空港及び管制の処理能力の向上・空港の活性化

2. 3. 2 首都圏空港以外の国際拠点空港等の機能強化

- 首都圏以外で拠点となる空港については、それぞれの地理的特性を生かした活用や、それに必要な機能強化が図られるべきである。
- 空港処理能力が限界に達しつつある、那覇空港と福岡空港については、抜本的な空港能力向上のための機能強化が急務である。
- 福岡空港については、ピーク時（発着回数：38回/時）を中心に航空機の混雑や遅延が発生しており、平成24年度では旅客数が1,780万人、年間発着回数が過去最高の15.8万回に達し、国内の滑走路1本の空港としては第1位の利用状況にある。そのため、抜本的な空港能力の向上を図る方策についても検討を進めるべきである。

2. 3. 3～5. (略)

福岡県総合計画における位置付け

- 平成24年3月、福岡県総合計画において、「福岡空港においては、滑走路増設の早期着手・早期完成、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」とされている。

福岡県総合計画

第1、2章 （略）

第3章 福岡県が目指す姿に向かって展開する施策～県民生活の「安定」「安全」「安心」の向上～

第3章.Ⅱ 総合的に展開する施策の方向

第3章.Ⅱ.1 活力にあふれ成長力に富んだ経済と雇用の創出

- 「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。

※福岡県総合計画より一部抜粋

福岡市総合計画における位置付け

- 平成24年6月、福岡市総合計画において、「空港の機能強化を図るため、滑走路増設や平行誘導路の二重化の整備促進について国や福岡県と共に取り組む」とされている。

福岡市総合計画（基本構想＋基本計画＋実施計画《政策推進プラン》）

《第9次福岡市基本計画》

第1章 （略）

第2章 計画各論

第2章.1 分野別目標と施策

第2章.1. 目標8 国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている

- ▶ 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。
- ▶ 現在の福岡空港の混雑状況や将来の航空需要を踏まえ、空港の機能強化を図るため、滑走路増設や平行誘導路の二重化の整備促進について国や福岡県と共に取り組む。

《第9次福岡市基本計画 第1次実施計画》

第1、2編 （略）

第3編 区ごとの施策・事業

第3編 博多区 集客交流拠点の周辺環境整備

- ▶ 福岡空港の滑走路増設、平行誘導路二重化の促進

2. 福岡空港滑走路増設事業の概要

- 1) 滑走路増設事業の概要**
- 2) 検討経緯**(総合的な調査、構想・施設計画段階)
- 3) 環境影響評価**
- 4) 滑走路増設の必要性**
- 5) 平成27年度概算要求**
- 6) 福岡空港運営検討協議会**

滑走路増設事業の概要

- 現滑走路（2,800m）の西側に増設滑走路（2,500m）を設け、併せて着陸帯、誘導路、場周道路、排水施設等の整備及び既存施設の移設を行う。
- これらの整備は現滑走路による飛行場施設の運用を行いながら段階的に施工。

▼ 滑走路増設事業 施設計画

○ 滑走路処理能力：

- ・ P I 時点：【現状】 14.5万回/年
 【誘導路二重化後】 14.9万回/年
 【滑走路増設後】 18.3万回/年
- ・ 見直し後：【現状】 16.4万回/年
 【誘導路二重化後】 17.0万回/年
 【滑走路増設後】 18.8万回/年～21.1^{*}万回/年

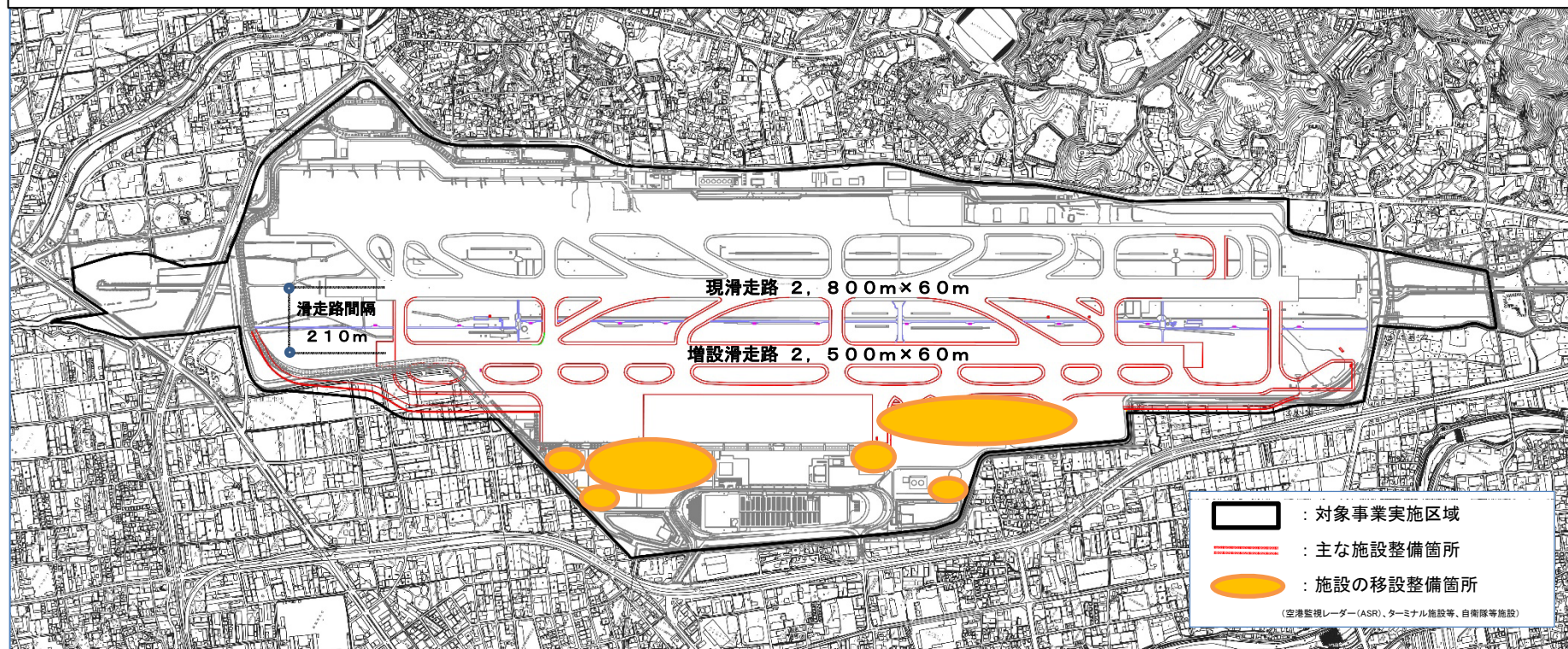
○ 事業期間：

約 10 年（用地買収、埋蔵文化財調査等の期間を含む）

○ 概算費用：

約 1,600 億円（他に民間事業約 200 億円がある）

※今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討。



- 平成14年12月の交通政策審議会航空分科会答申では、「将来的に需給が逼迫する等の事態が予想される福岡空港及び那覇空港については、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうよう、抜本的な空港能力向上方策等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある」とされた。

平成14年12月

交通政策審議会航空分科会答申

「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」 (抜粋)

福岡空港

将来的に需給が逼迫する等の事態が予想される福岡空港及び那覇空港については、

- 既存ストックの有効活用方策
- 近隣空港との連携方策
- 中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等

について、

幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進めることが必要。

平成15年度 ~平成20年度

総合的な調査

滑走路増設の検討経緯② (調査等の流れ)

平成14年12月

交通政策審議会航空分科会の答申



平成15年度 ~平成20年度

総合的な調査

抜本的な空港能力向上方策

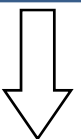
新空港案

滑走路増設案

近隣空港との連携案



PIの実施



平成21年5月

滑走路増設案の選定

平成21年4月

福岡県知事・福岡市長からの意見

※滑走路増設の早期着手の要望



平成21年度 ~平成23年度

構想・施設計画段階



PIの実施



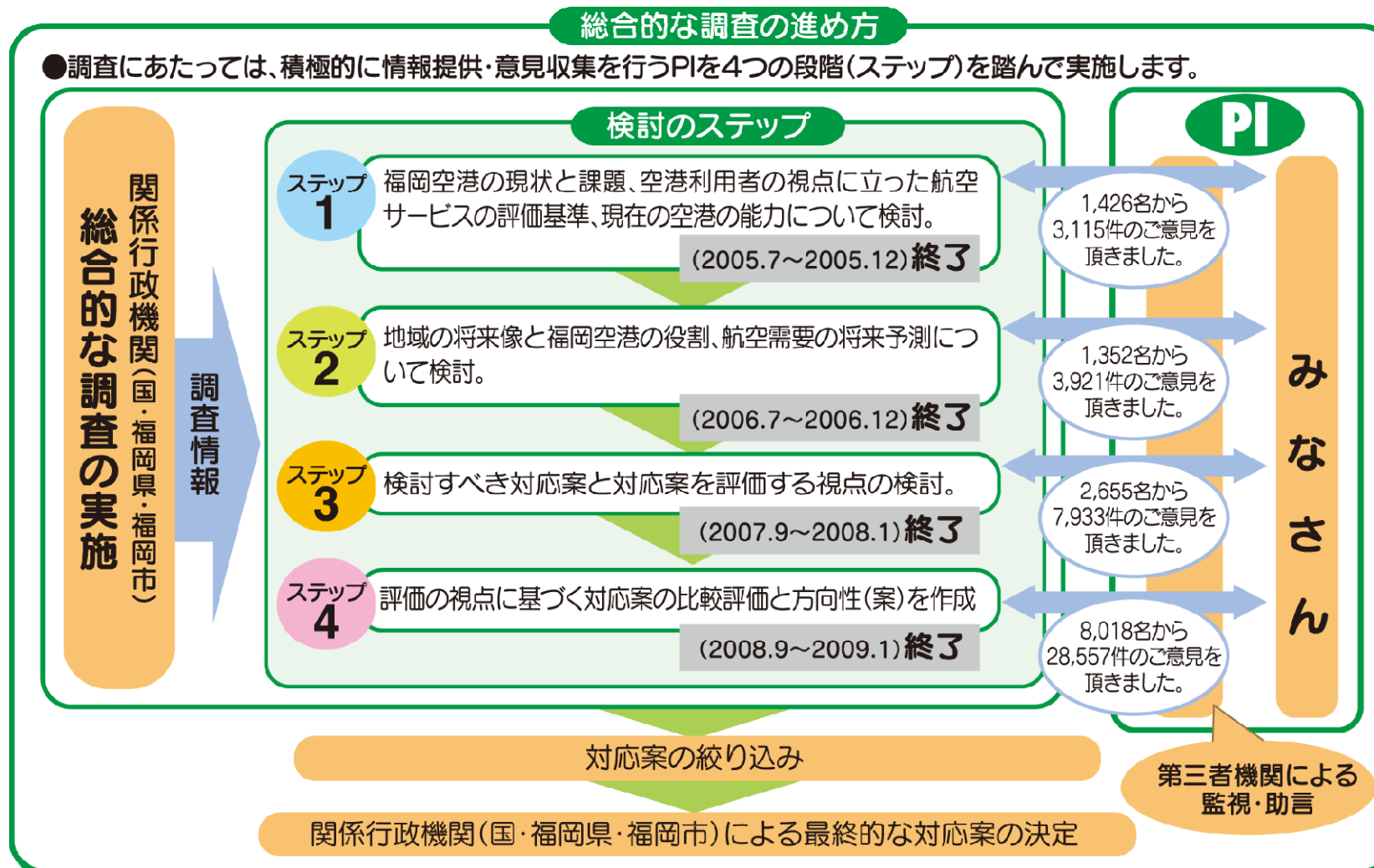
平成24年度 ~

環境影響評価

※PI：国と地域が連携して行った調査（H15～H23年度）では、市民等を対象に幅広く情報提供、意見収集を行うPI（パブリック・インボルブメント）を実施

総合的な調査① (ステップ1~4の概要)

- 総合的な調査は、4つのステップで実施。
- ステップ3では、近隣空港との連携案について、抜本的な方策とはなり得ないとの結論。
- ステップ4では、新空港案と滑走路増設案の2案の比較評価をとりまとめ。
- 各段階でPIを実施し、延べ13,000人から、44,000件の意見を収集。



- ※ 各ステップの開始時点： PIレポートの配布・HP掲載した時点
- ※ 各ステップの終了時点： PI有識者委員会の評価・助言を踏まえPIを終了すると判断した時点

総合的な調査② (近隣空港との連携案)

- 混雑している福岡空港の需要を近隣空港（北九州空港・佐賀空港）へ分散させる案について検討。
- 福岡空港の需給逼迫緩和効果はわずかであり、抜本的な方策とはなり得ないとの結論。

空港利用者の居住地・入込先は福岡市内に集中している。

居住地分布と入込先分布を比較すると、居住地分布の方が比較的分散している。入込先分布は都市部、特に博多区に集中している。

居住地または入込先が北九州空港・佐賀空港の周辺でも福岡空港利用者が存在している。

北九州、佐賀両空港はほとんど周辺の利用者のみである。

※ H15年度 航空旅客動態調査をもとに作成

佐賀空港

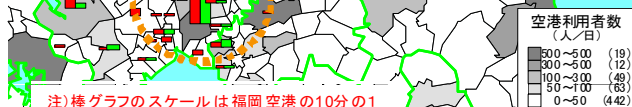
利用時間 6:30~22:00
0:30~4:30
滑走路 2000m



佐賀空港利用者



北九州空港利用者



注) 棒グラフのスケールは福岡空港の10分の1

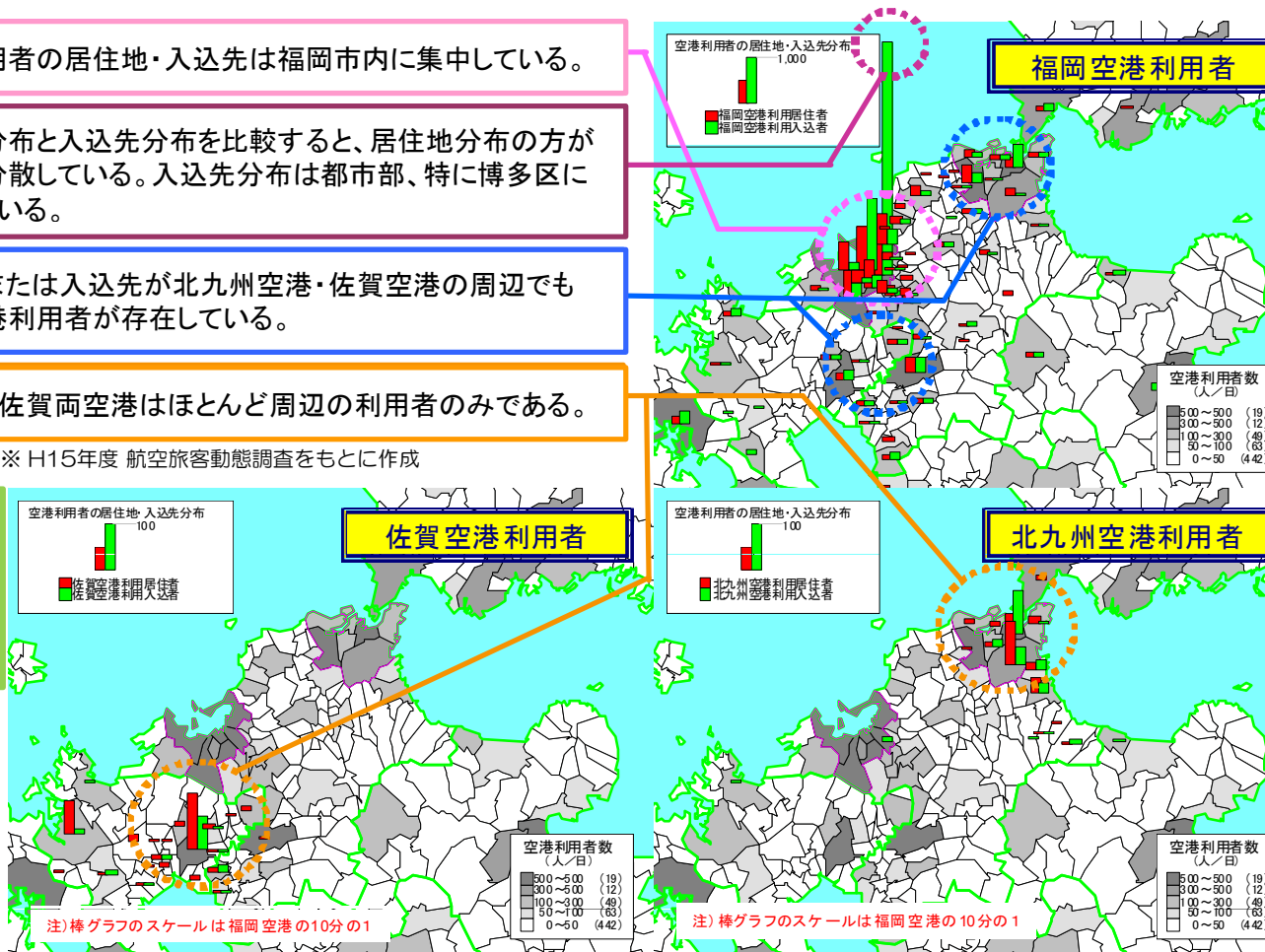


注) 棒グラフのスケールは福岡空港の10分の1

福岡空港

利用時間 7~22時
滑走路 2800m

福岡空港利用者

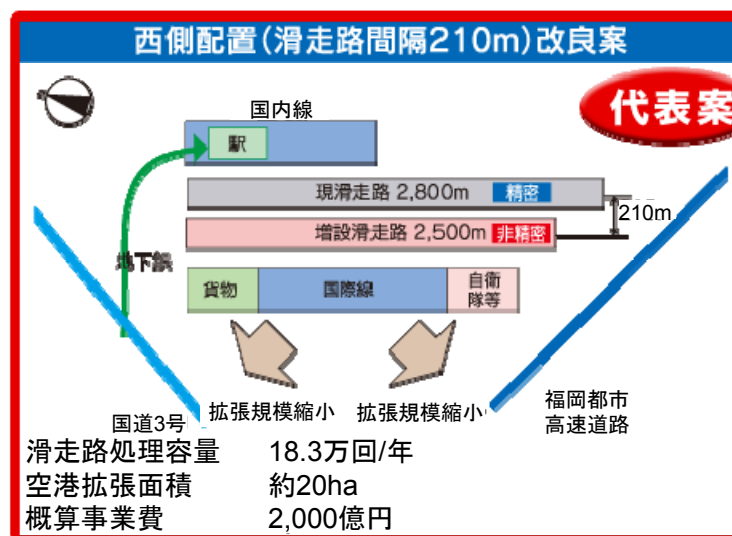
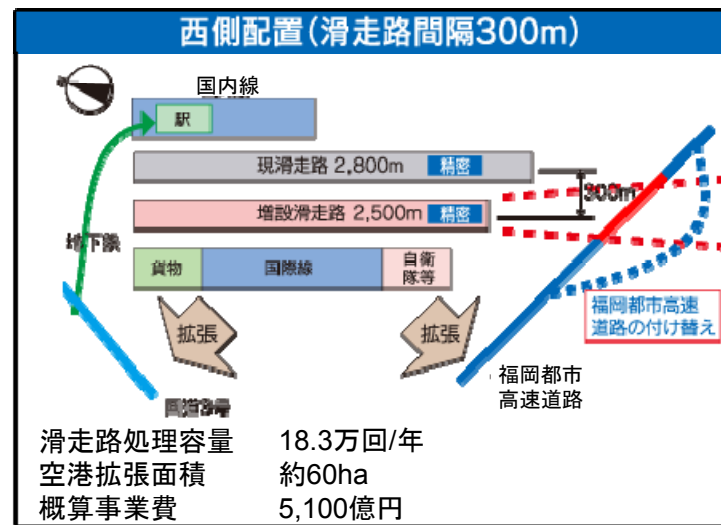
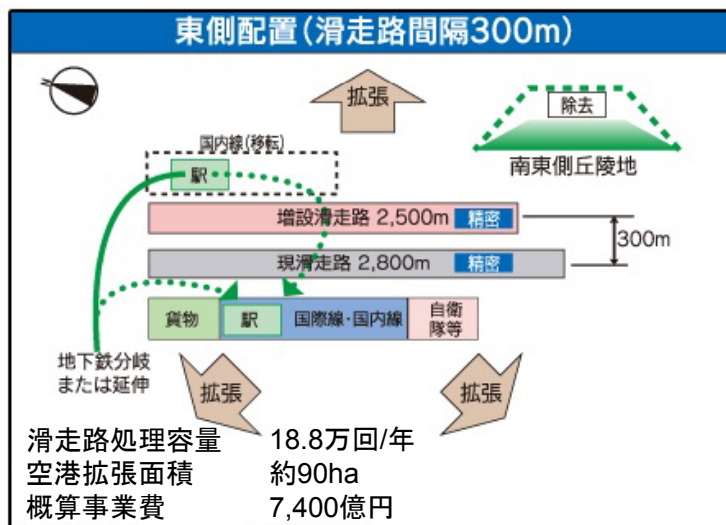


北九州空港

利用時間 24時間
滑走路 2500m

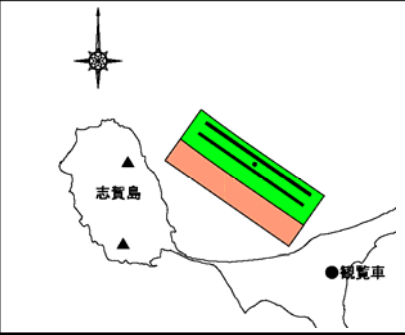
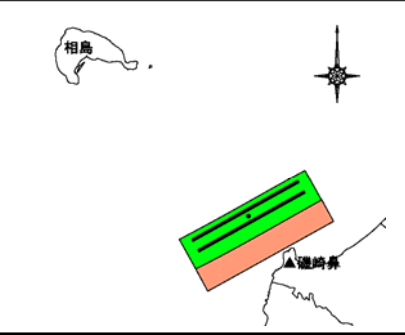
総合的な調査③ (滑走路増設案)

- 滑走路増設案について、3案を検討。
- 事業費・工期、周辺への影響等を勘案し、西側配置 (滑走路間隔210m) 改良案を代表案とした。



総合的な調査④ (新空港案)

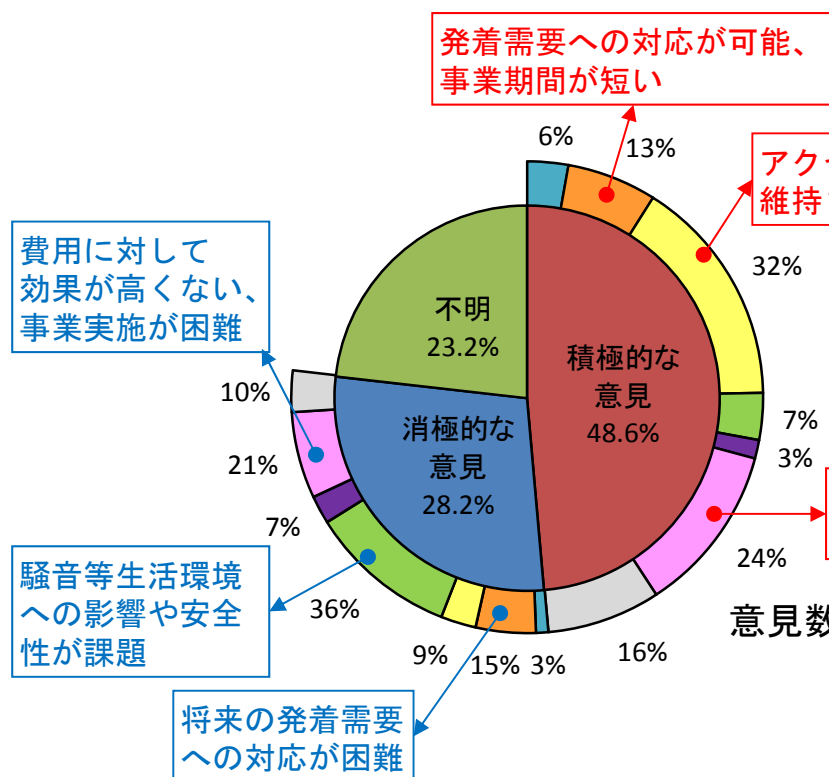
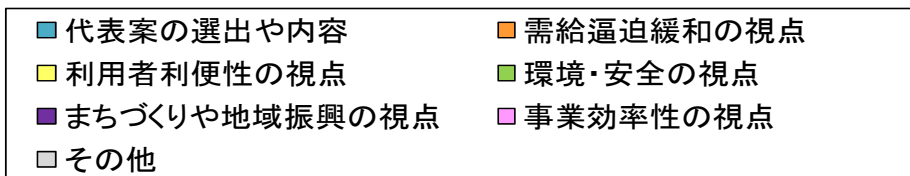
- 新空港案について、10ゾーンから絞り込み、2案を検討。
- アクセス性、事業費等を勘案し、三苦・新宮ゾーン案を代表案とした。

配置案 項目		志賀島・奈多ゾーン	三苦・新宮ゾーン 代表案
			
滑走路方位		N125° E	N61° E
滑走路処理容量 (ピーク時以外の昼間時間帯を有効利用した場合)		21.3万回/年 (22.6万回/年)	21.3万回/年 (22.6万回/年)
博多駅からの距離 と所要時間		約23km 20~25分	約17km 15~20分
福岡ICからの距離 と所要時間		約22km 概ね20分	約19km 概ね20分
空港規模	全体用地面積 (埋立面積)	約510ha	約510ha
	滑走路長×本数	3,000m×2本	3,000m×2本
概算事業費		約9,700億円	約9,200億円

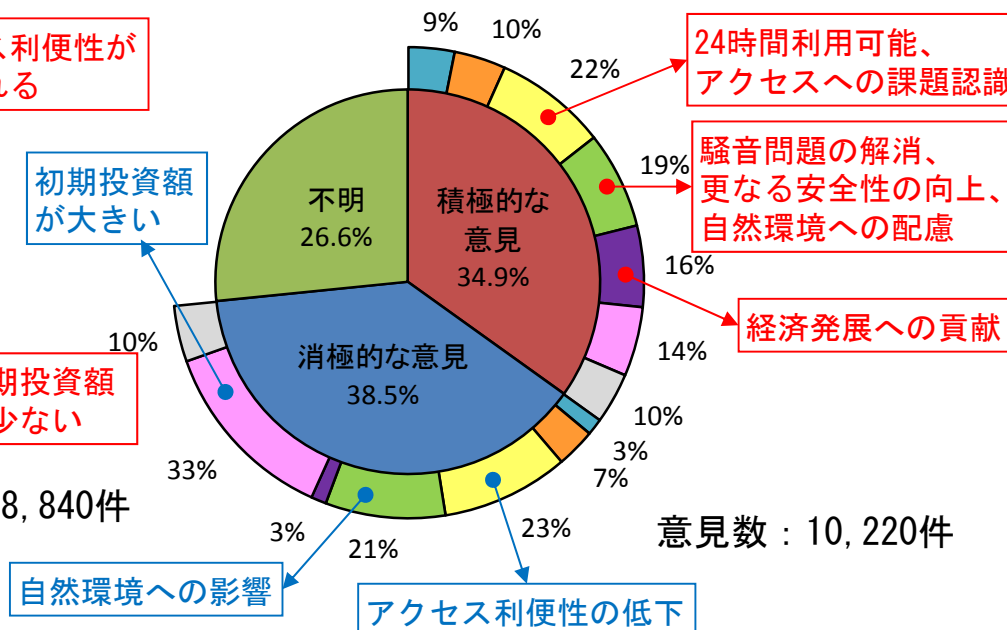
総合的な調査⑤ (PIの実施結果)

- 「滑走路増設案」及び「新空港案」について、PIを実施。
- 「滑走路増設案」について、高いアクセス利便性、少ない初期投資等の積極的な意見がある一方で、騒音、生活環境への影響等消極的な意見もあった。
- 「新空港案」について、24時間利用の利便性等の積極的な意見がある一方で、事業費、アクセス利便性の低下等消極的な意見もあった。

* 赤字：積極的なご意見の主な関心事項
 青字：消極的なご意見の主な関心事項



滑走路増設に対する意見



新空港に対する意見

福岡県知事・福岡市長からの意見

- 平成21年3月、福岡県知事及び福岡市長は、意見書（福岡空港の過密対策について）を公表。
- 同年4月、国土交通大臣に意見書を提出し、滑走路増設に速やかに着手するよう要請。

福岡空港の過密化対策について

平成21年4月8日 福岡県知事、福岡市長

1～5 （略）

6 福岡空港の過密化対策

（1）滑走路増設の早期着手

過密化対策として滑走路増設に速やかに着手する。

福岡空港の年間発着回数は既に14万回に達しており、総合的調査で明らかになった処理能力は14.5万回である。

福岡空港の過密問題は、当面の空港容量の拡充策として誘導路二重化を行っても切迫しており、容量限界打開のための行動を早く起こす必要がある。

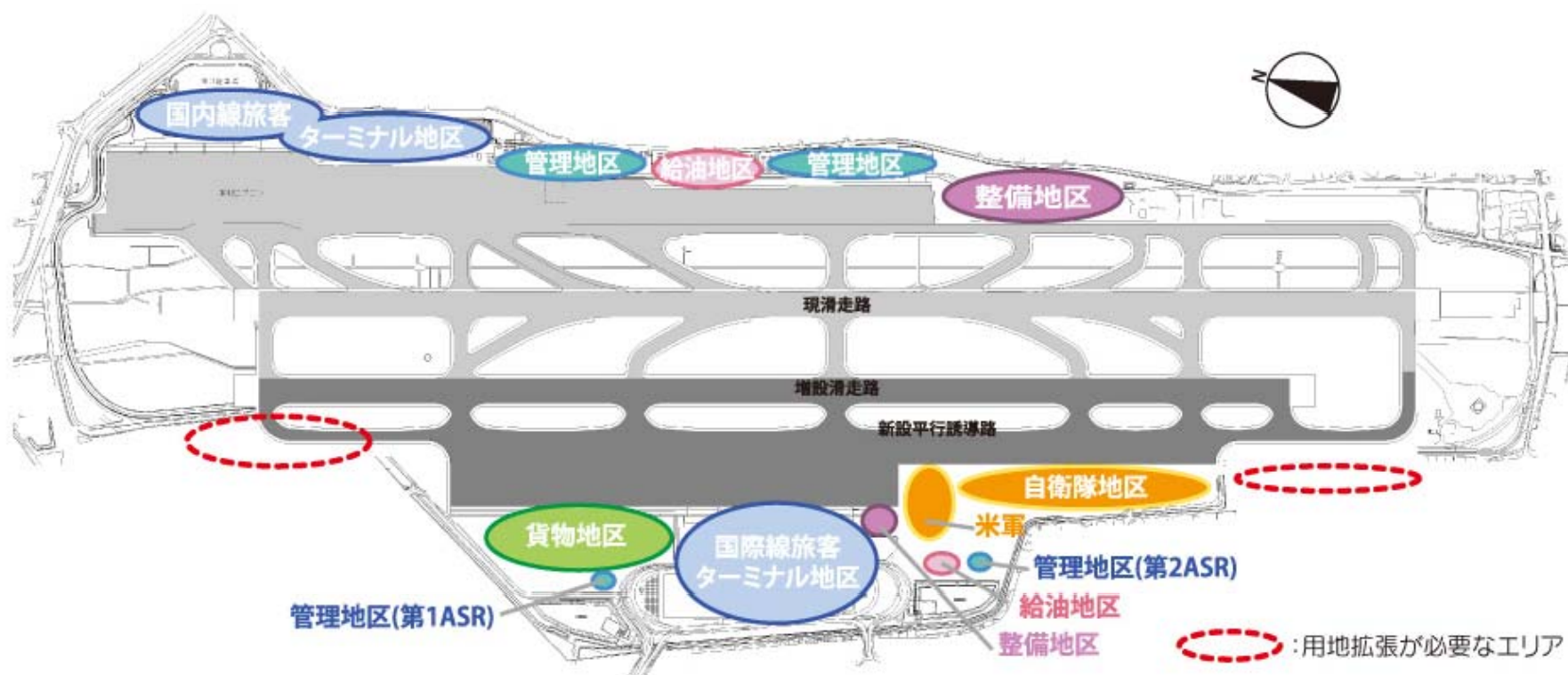
このような状況に鑑み、工事期間をまず重視した。県民・市民から寄せられた意見でも、空港の利便性を重要視した増設支持の意見が多かった。加えて、経済状況からみて事業費が少ないという点も、大きな選択の要素である。

滑走路増設案の選定 / 構想・施設計画段階

- 総合的な調査の結果や、P I の実施結果、福岡県・福岡市の意見等を踏まえ、「滑走路増設案」を選定[※]。
- 平成21～23年度に、「滑走路増設案」について、構想・施設計画段階の検討を実施。
- 滑走路、誘導路等の空港施設の配置計画等を検討。

※調査段階での評価

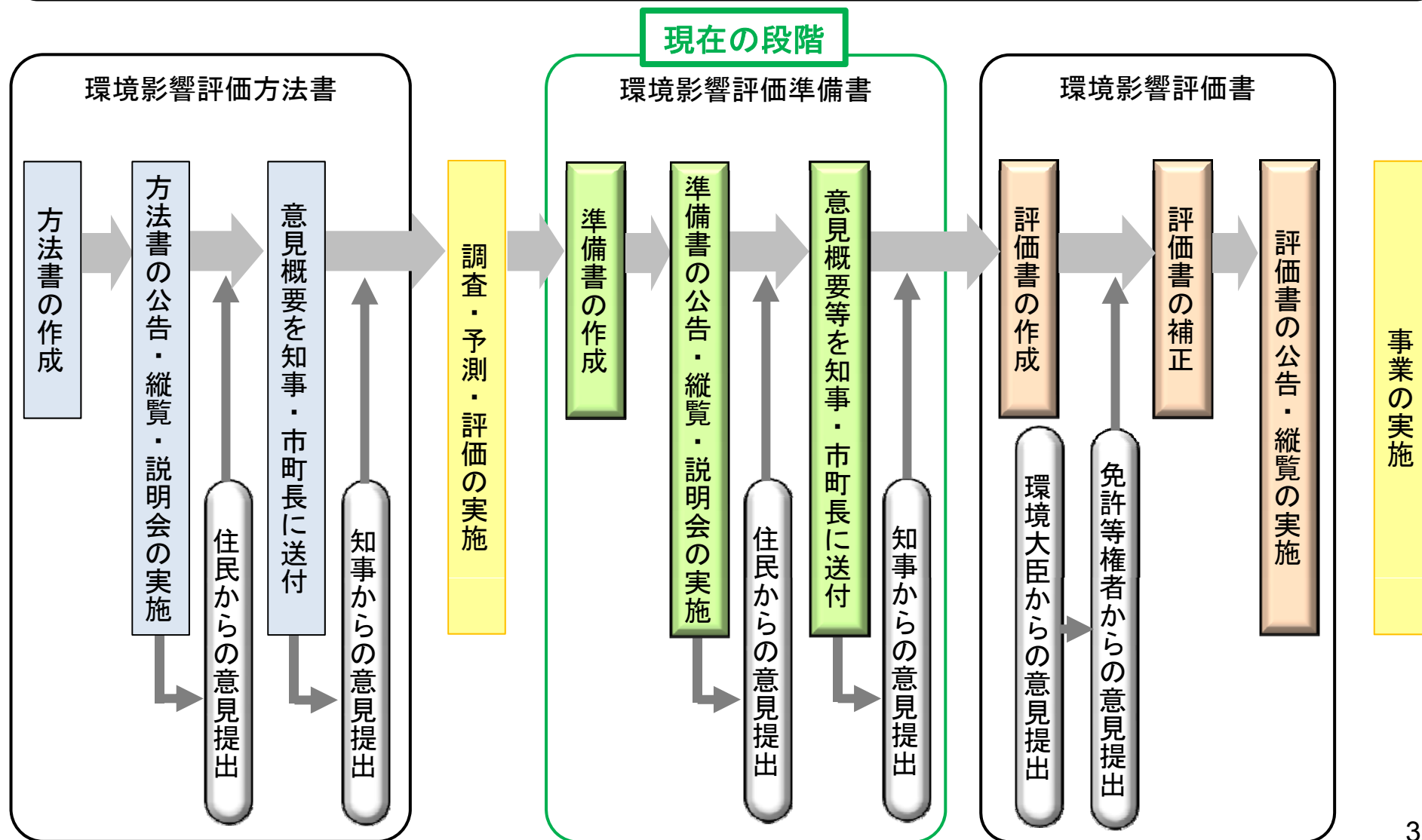
滑走路増設事業については、一連の手続き（総合的な調査、P I の実施、学識経験者等の意見、福岡県・福岡市の意見）を踏まえ対応方針が決定されたものであるため、国土交通省所管公共事業の計画段階評価実施要領に基づく計画段階評価が実施されたものと位置付ける。



出典：福岡空港滑走路増設P I レポート 構想・施設計画段階

環境影響評価①（手続きの流れ）

- 平成24年10月、環境影響評価手続きに着手し、「方法書」の公告・縦覧を開始。
- 現況調査の後、平成26年11月、「準備書」の公告・縦覧を開始。
- 「評価書」の手続きを経て、順調に進めば、平成27年度中に手続きが終了。



環境影響評価②（主な環境影響評価の結果）

- 環境の保全に係る基準又は目標との整合性は概ね図られる。
- 環境への影響は、環境保全措置の実施により事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避・低減される。
- 環境保全への配慮は適正であると判断。

環境基準・環境保全目標を上回った項目

主な項目	主な予測・評価	主な環境保全措置
騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空機騒音は、現況を上回るが、事業者の実行可能な範囲において環境保全措置を講ずることにより航空機騒音による影響は低減 ・ 資材等運搬車両の運行による騒音は、ゲートの振り分け調整により環境保全目標を満足 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音軽減運航方式の継続 ・ 空港西側2箇所防音壁を設置 ・ 低騒音型の建設機械の使用 等
水質	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事の実施に伴う河川の水の濁りは、1箇所、環境保全目標を超過する結果となったが、影響は小さい。 (現況でも既に超過しており、現況の変動範囲内) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 場内調整池にて濁水中の浮遊物質を極力沈降させたうえで放流 ・ 場内調整池における沈降効果を維持するため、定期的な維持管理の実施 等

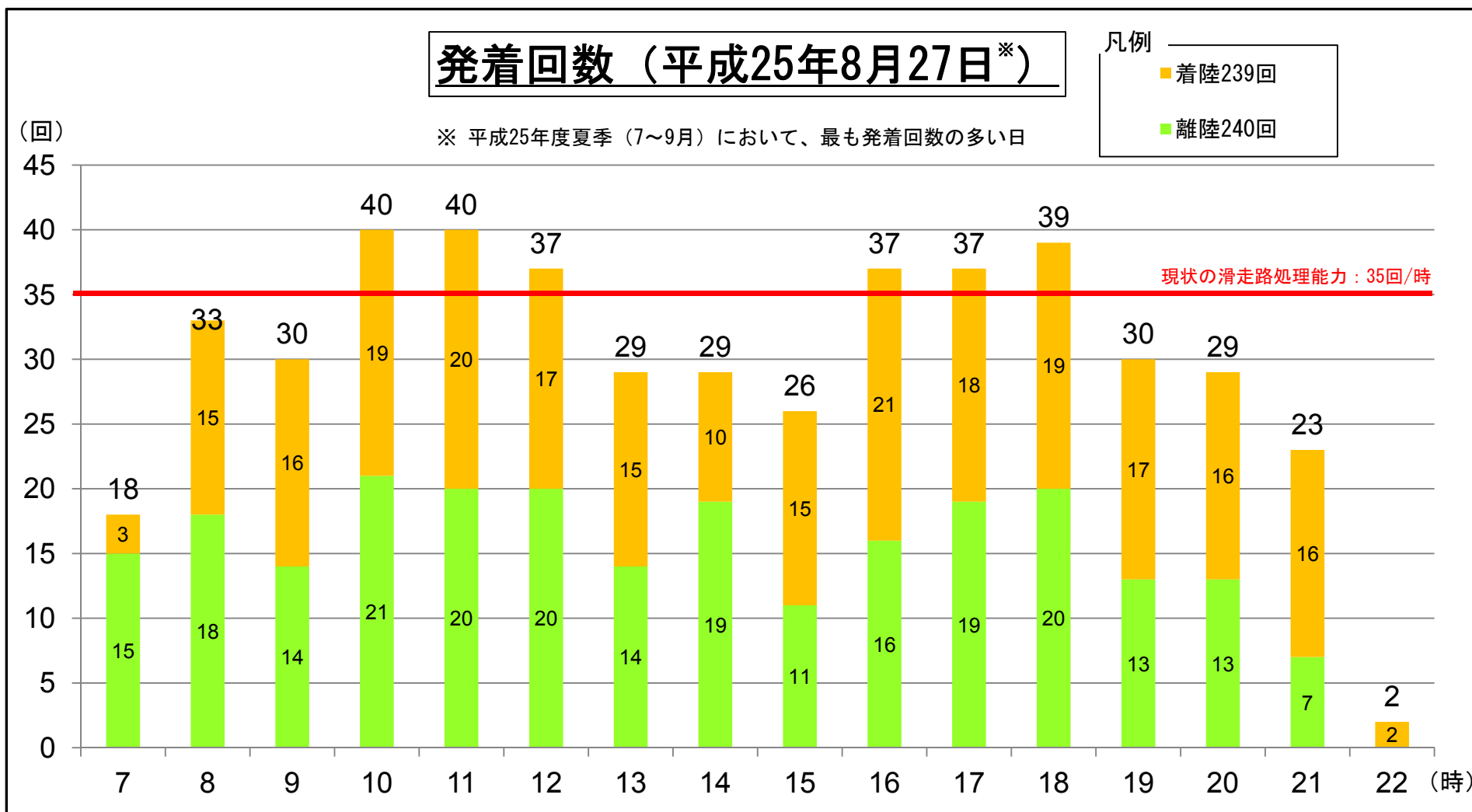
環境監視調査の実施

- 航空機の運航に係る騒音については、周辺環境に配慮して、環境監視調査を実施。
- 福岡県及び福岡市が実施している騒音測定結果についても、参考情報として併せて情報提供。

滑走路増設の必要性①（時間帯別発着回数）

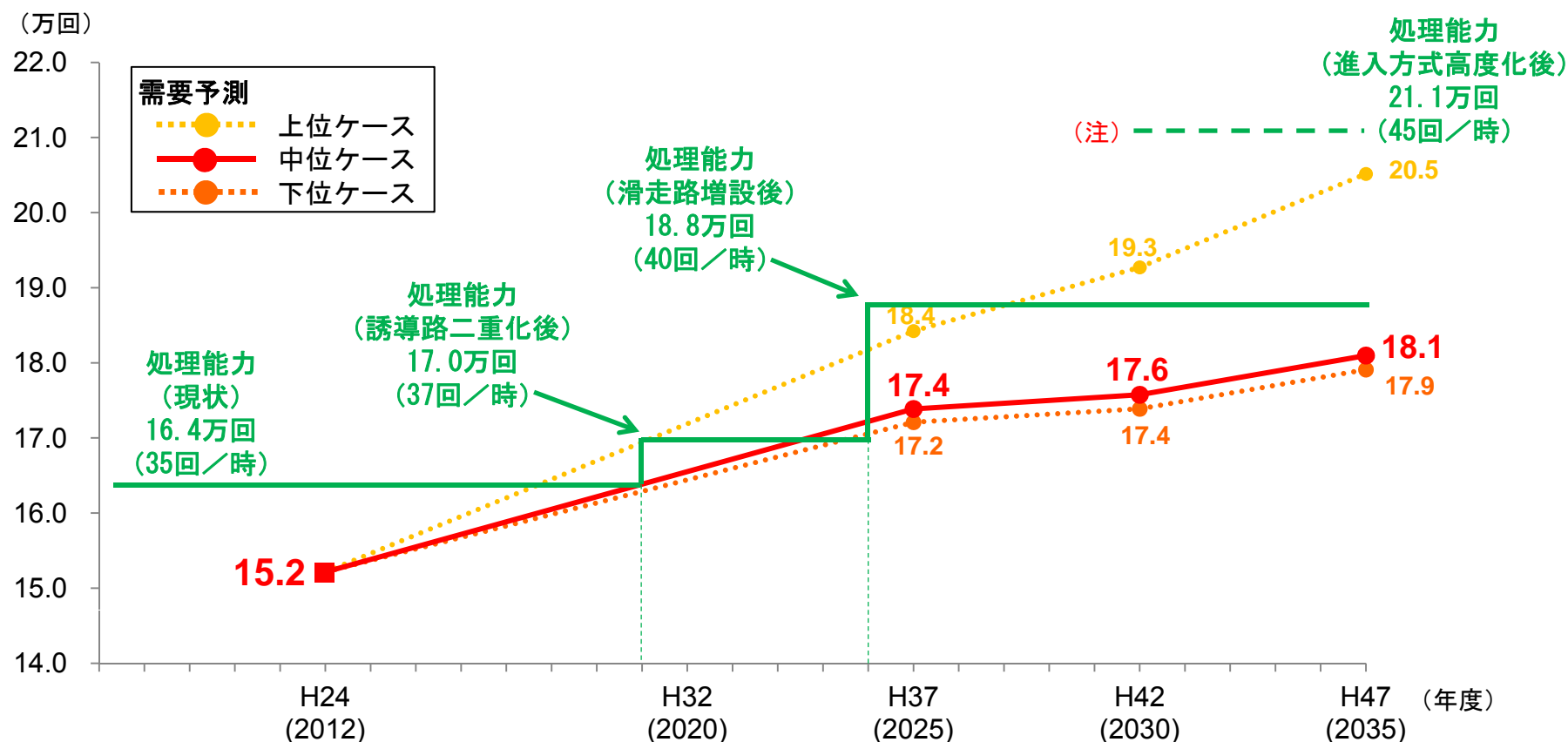
- 現状の滑走路処理能力*は、1時間当たり35回。
- 実際の運航では、ピーク時間帯に35回を超える離着陸があり、その時間帯を中心に、混雑、遅延が発生。

* 滑走路処理能力：定時性を保ちながら日々の定期便が安定して運航できるよう、幅広い条件に対応する数値。
 実際の発着可能回数はこれより多いことも少ないこともある。



滑走路増設の必要性②（需要予測と滑走路処理能力）

- 現状16.4万回の滑走路処理能力は、誘導路二重化により17.0万回に、また、滑走路増設により18.8万回に増加。
- 需要予測(中位ケース)では、平成35年度頃に処理能力(誘導路二重化後:17.0万回)に達するが、滑走路増設(18.8万回)により対応可能。
- 需要予測(上位ケース)では、平成39年度頃に滑走路増設後の処理能力(18.8万回)に到達。



※回転翼機を含まない。
 ※国際線実績値は当該年度における月間値より推計している。

(注) 進入方式の高度化：今後の需要動向を踏まえ、地元の理解を得た上で増枠を検討。

滑走路の必要性③（滑走路閉鎖を伴うトラブル）

- 航空機の運航トラブルに起因する滑走路閉鎖が発生。
- 滑走路が1本しかないため、結果、航空機の遅延が発生。

航空機トラブルによる滑走路閉鎖事案（過去3年間）

日付	内容	影響等
平成24年1月6日	ユナイテッド航空：機材トラブル（スラストリバーサーの不具合）	滑走路閉鎖14分 遅延（民航機5便、最大23分）
平成24年6月16日	航空機を牽引中の牽引車のシアピンが折れ航空機が移動不能となった	滑走路閉鎖25分 遅延（民航機13便、最大30分）
平成25年9月5日	日本航空：機材トラブル（エンジン不具合）	滑走路閉鎖12分 遅延（民航機17便、最大38分）
平成25年9月5日	チェジュ航空：機材トラブル（ギアトラブルにより緊急着陸）	滑走路閉鎖13分 遅延（民航機11便、最大42分）
平成26年2月6日	中華航空：機材トラブル	滑走路閉鎖14分 遅延（民航機16便、最大63分）
平成26年3月2日	日本エアコミューター：機材トラブル（作動油の流出）	滑走路閉鎖17分 遅延（民航機18便、最大33分）

福岡県からの要望

- 平成26年7月、福岡県・県議会から国土交通省へ提言・要望書が提出された。
- その中で、「福岡空港の滑走路増設に係る環境影響評価を適切かつ円滑に実行し、早期着工・早期完成に図ること、国内線側平行誘導路二重化を早期に完成させること」との提言・要望が出された。



福岡空港について



福岡空港及び北九州空港の機能強化 ①

【所管省庁 国土交通省】

【具体的提言・要望】

◀福岡空港▶

- 1 福岡空港の滑走路増設に係る環境影響評価（環境アセスメント）を適切かつ円滑に実施し、早期着工・早期完成を図ること。
- 2 国内線側平行誘導路二重化を早期に完成させること。

○福岡空港は、九州・西日本地域の発展を支える拠点空港であり、またアジアのゲートウェイとして重要な役割を果たしており、さらには、アジア有数の空港になりうる空港であり、我が国にとっても戦略的に極めて重要な空港である。

■ 施策の背景

○国内外に広がる航空ネットワーク

- ・国内線 27路線、382便/日 (21都道府県)
- ・国際線 21路線、458便/週 (9ヶ国・地域、20都市)

※平成26年7月ダイヤ

○急激に増大する発着回数

年度	発着回数(万回)
H21	12.9
H22	12.9
H23	13.4
H24	15.1
H25	16.7

■ 施策の概要

○滑走路増設の概要

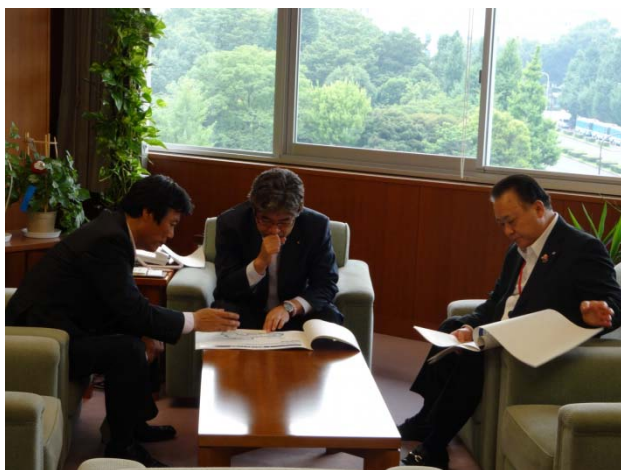
○平行誘導路二重化の概要

【事業期間】

- ・環境影響評価 約3年半 (H24年度～H27年度中(予定))
- ・用地買収等
- ・工事 約7年

【事業期間】

- ・工事 約8年 (H31年度中完成予定)



国土交通大臣政務官への要請

福岡市からの要望

○ 平成26年6月、福岡市から「平成27年度 国に対する提言事項・最重要点事項」として、「滑走路増設の平成27年度着手」などの提言が出された。

平成27年度 国に対する提言事項
 最重要点事項
 平成26年6月


福岡空港について


2 国際ゲートウェイ機能の強化

(2) 福岡空港の機能強化

- 国内外の各都市とヒト・モノの流動を支え、九州のビジネス・観光を世界とつなぐ空のゲートウェイ
- 滑走路1本の空港では発着回数国内 **1位** (H24年度確定値)

福岡空港路線図 (H26年5月現在)

- 国内線: 27路線 (384便/日)
- 国際線: 19路線 (436便/週)



■福岡空港の発着回数の推移

年	発着回数 (千回)
H23年	13.2
H24年	14.9
H25年 (推定値)	16.3

過去最高を更新

滑走路増設案の検討経緯

- H15年度～H20年度: 福岡空港の総合的な調査(国、福岡県、福岡市)、PI実施
- 滑走路増設案、新空港案、近隣空港との連携
- H21年5月: 国が滑走路増設案を決定
- H21年4月: 福岡県・福岡市から滑走路増設の早期着手を求める意見書を国へ提出
- H21年度～H23年度: 増設案の具体化 構想・施設計画段階調査(国、福岡県、福岡市)、PI実施
- H24年10月～: 国が環境アセスメントを実施中

■福岡空港の混雑状況 **混雑は顕著**

平成26年1月7日撮影

福岡空港の滑走路増設・平行誘導路の二重化

- 平行誘導路二重化
 - ・H24年度 事業着手
- 滑走路増設
 - ・H24年度 環境影響評価手続き開始



既設 平行誘導路 | 現滑走路 2,800m | 新設 平行誘導路 | 増設滑走路 2,500m

国際線ターミナルビル | 国内線ターミナルビル

国内線ターミナルビル セットバック

要望内容

- 滑走路増設の平成27年度着手
- 平行誘導路二重化の早期実現

【関係省庁: 国土交通省】

- 地元経済界、学界は、福岡空港処理能力拡大は喫緊の課題と認識。
- 「福岡空港滑走路増設等整備促進期成会」を設立し、要望・広報活動を展開。

会 員

本会役職	役職名	氏 名
会 長	福岡商工会議所 会頭	末 吉 紀 雄
副会長	九州経済連合会 会長	麻 生 泰
副会長	福岡経済同友会 代表幹事	石 原 進
副会長	福岡県経営者協会 会長	竹 島 和 幸
副会長	大学ネットワークふくおか 会長	有 川 節 夫
	九州地域産業活性化センター 会長	麻 生 渡
	福岡県商店街振興組合連合会 理事長	正 木 計 太 郎
	福岡県中小企業団体中央会 会長	正 木 計 太 郎
監 事	福岡県商工会連合会 会長	城 戸 津 紀 雄
事務局長	福岡商工会議所 専務理事	中 村 仁 彦

(敬称略)

福岡空港滑走路増設等整備促進期成会設立趣意書

福岡空港は、現在、国内25路線、海外18路線と結ばれ、九州・西日本地域の経済、文化、学術等の交流を支える中核的な拠点空港として、また、アジアへのゲートウェイとして重要な役割を担っており、福岡・九州、西日本の経済的な発展を支えてきた。

さらに近年では、格安航空会社の新たな就航が相次ぐとともに、4月には初めてのヨーロッパ直行路線が開設されるなど路線が充実しており、今後も国内外の航空ネットワークにおける拠点性を発揮していくことが求められている。

こうした中、平成24年の発着回数は、円滑に離着陸できるとされる14万5千回を超え、過去最多の15万6千回（ヘリコプターを含む）に達した。朝夕の時間帯においては、航空機の混雑や遅延が常態化し、また同時間帯での新規就航や増便は難しい状況となっている。

福岡空港の需要が高まる中、将来にわたって、アジア、世界を見据えた経済活動を展開するには、増大する航空需要に十分に対応できる能力を確保する必要があり、平行誘導路二重化や滑走路増設による滑走路処理容量の拡大は喫緊の課題である。

いずれの対応策も整備に向けた取り組みが開始されているものの、平行誘導路の二重化については今後7年間、滑走路増設については、環境アセスメントならびに工事をあわせて10年以上もの事業期間が見込まれている。加えて、用地買収や埋蔵文化財調査、予算の状況によっては、さらに遅れることが懸念される。

整備が少しでも遅れば、内外の利用客や市民の利便性はもとより、集客交流の活性化、ひいては九州・西日本の経済成長に重要な影響を与えるとともに、アジアの拠点都市としての役割を果たせなくなるのではないかと大変危惧される。

したがって、平行誘導路二重化の早期完成、滑走路増設の環境アセスメント完了後の速やかな事業化への移行に向けて、予算の確保や工期短縮の検討を進めていかなければならない。

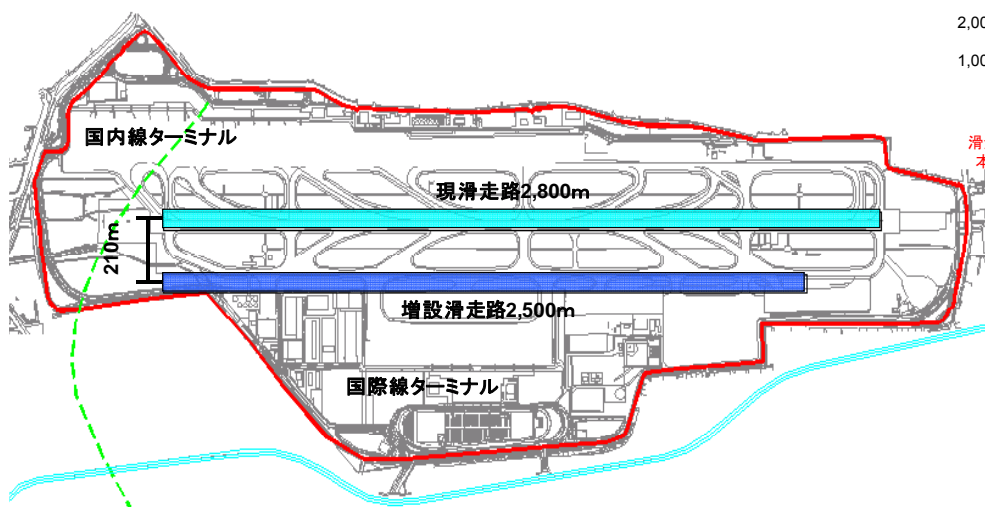
そこで、早期整備に向けた国等関係機関への要望ならびに幅広い広報活動を展開するため、地元経済界や大学等の意思を結集し、「福岡空港滑走路増設等整備促進期成会」を設立する。

平成27年度概算要求

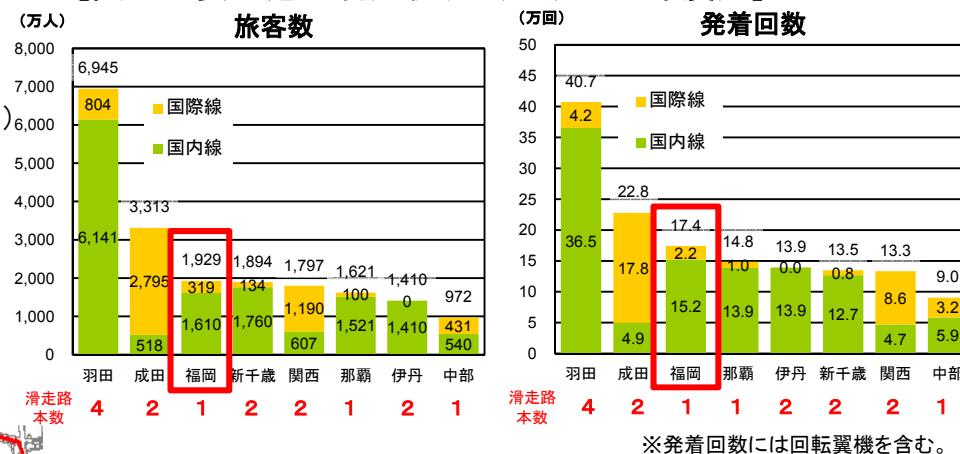
- 福岡空港は、国内の滑走路一本の空港としては、旅客数・発着回数ともに第一位であり、既にピーク時には航空機の慢性的な遅延が発生している状況にある。
- そのため、平成24年度より滑走路増設に係る環境影響評価の進捗を進めており、順調に進めば平成27年度中に終了する予定。
- これを踏まえ、平成27年度概算要求においては、「福岡空港滑走路増設事業に関しては、福岡空港における空港経営改革(コンセッション等)を踏まえた適切な財源の確保を前提とし、事業着手に向けて、その詳細については、予算編成過程において引き続き検討する。」こととしている。

[事業概要]

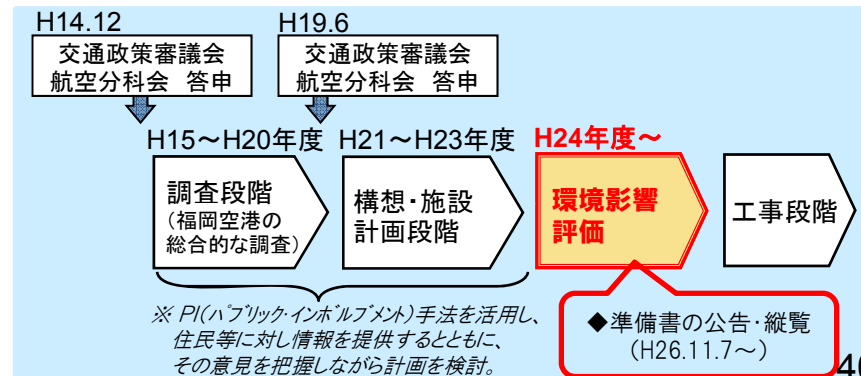
- ・ 事業期間: 約10年※(用地買収、埋蔵文化財調査等の期間を含む。)
(※今後の財源検討結果により整備期間が決定する。)
- ・ 概算事業費: 約1,600億円(他に民間事業費: 約200億円がある。)



[国内主要空港の利用状況 (平成25年度)]



[手続の流れ]



福岡空港運営検討協議会①（協議会の概要）

- 福岡県及び福岡市は、平成25年10月、空港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、地元としての意見を取りまとめるため、「福岡空港運営検討協議会」を設置。
- 平成26年10月までに、計7回の協議会を開催し、意見を取りまとめた。

これまでの開催実績

- 第1回 平成25年10月21日
 ▶ 福岡空港の現状、民間委託の制度概要等について議論
- 第2回 平成25年11月27日
 ▶ 民間委託の効果・課題等について議論
- 第3回 平成26年 1月30日
 ▶ 関係者からの意見聴取（空港ビル会社、地元金融機関等）
 平成26年 2月 6日
 ▶ 関係者からの意見聴取（総合商社、不動産会社等）
- 第4回 平成26年 9月21日
 ▶ 将来構想、福岡空港の位置付け・必要な機能等について議論
- 第5回 平成26年10月12日
 ▶ 民間委託の効果及び課題と対応について議論
- 第6回 平成26年10月24日
 ▶ 民間委託の効果及び課題と対応について議論
- 第7回 平成26年10月27日
 ▶ 民間委託について報告書とりまとめ

福岡空港運営検討協議会 委員・オブザーバー

	委員名	所属
会長	河部 浩幸	(株)九電工 相談役
委員	加藤 一誠	日本大学 経済学部 教授
	嶋津 祐一	(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
	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	(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
	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	福岡市 経済観光文化局長
オブザーバー	久保田 雅晴	国土交通省 航空局 航空ネットワーク企画課長
	長谷川 武	国土交通省 航空局 空港施設課長
	奥田 薫	国土交通省 大阪航空局 空港部長
	垣阪 紀之	国土交通省 福岡空港事務所 空港長
	村岡 猛	国土交通省 九州地方整備局 港湾空港部長

- 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。
- 地元の意見を反映するための仕組みの確保、空港内民有地の借地料や環境対策について国が責任を持って対応すること等を条件にすべき。

福岡空港の民間委託について

1、2 （略）

3 福岡空港の民間委託について

平成26年10月27日：福岡空港運営検討協議会とりまとめ

平成26年10月28日：とりまとめ報告書を福岡県・福岡市へ提出

(3)福岡空港の民間委託について

○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かと、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かと、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。

○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考える。

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考える。

「福岡空港における民間委託の課題と対応」

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| ①借地料について | ⑥安定した空港運営の確保について |
| ②環境対策について | ⑦官民の適切な役割分担、リスク分担の明確化について |
| ③福岡空港の整備事業について | 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 |
| ④安全性の確保について | 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 |
| ⑤大規模災害時や有事における対応について | ⑩福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力について |

- 平成26年11月、福岡県と福岡市は、国土交通省航空局長へ「福岡空港の民間委託」についての地元意見を提出。
- 安全性の確保や借地料等の課題への対応を条件として、民間委託へ同意する意向を示した。

福岡空港の民間委託について

平成26年11月26日：福岡県・福岡市から航空局長へ提出

- 福岡空港の民間委託については、戦略的な路線誘致等による航空ネットワークの充実や空港運営の効率化によるコスト縮減、収益機会の増等による利用者サービスの向上などが期待され、地域の振興・発展に効果があるものと考えます。
- 一方で、民間委託される場合には、安全性の確保はもとより、福岡空港固有の課題である借地や環境対策、空港運営に地元の意見が反映される仕組みの整備など、下記の課題への対応が必要であると考えております。
- 民間委託の実施にあたっては、誘導路二重化や滑走路増設等の空港整備の早期完成に支障が生じないこと、運営希望者が事業判断可能となるようなタイミングとすること、地元企業を含めた幅広い参加の仕組みを確保することも必要であると考えております。
- ついては、これらの課題への対応を条件として、民間委託の検討を進められることには異存はありません。今後、透明性をもって、手続きを円滑に進めていただきたいと思います。

「福岡空港における民間委託の課題と対応」

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">①借地料について
→運営権者に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
→国が責任を持って対応。③福岡空港の整備事業について
→滑走路増設事業などの完成が遅れないよう配慮すること。④安全性の確保について
→運営の絶対条件かつ最優先事項であり、国においても、念には念を入れた対応（指導、監督）を行うこと。⑤大規模災害時や有事における対応について
→災害時等における運営権者の協力を義務付けること。 | <ul style="list-style-type: none">⑥安定した空港運営の確保について
→運営権者の運営、財務、維持管理について、国が確実に指導、監督すること。⑦官民の適切な役割分担、リスク分担の明確化について
→国と運営権者間の役割分担や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
→地域の振興を民間委託の大前提として位置付けるとともに、地域の意見が反映される仕組みを整えること。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
→国として監視、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
→地域が設置する協議などへの運営権者の参加を義務付けること。 |
|---|--|

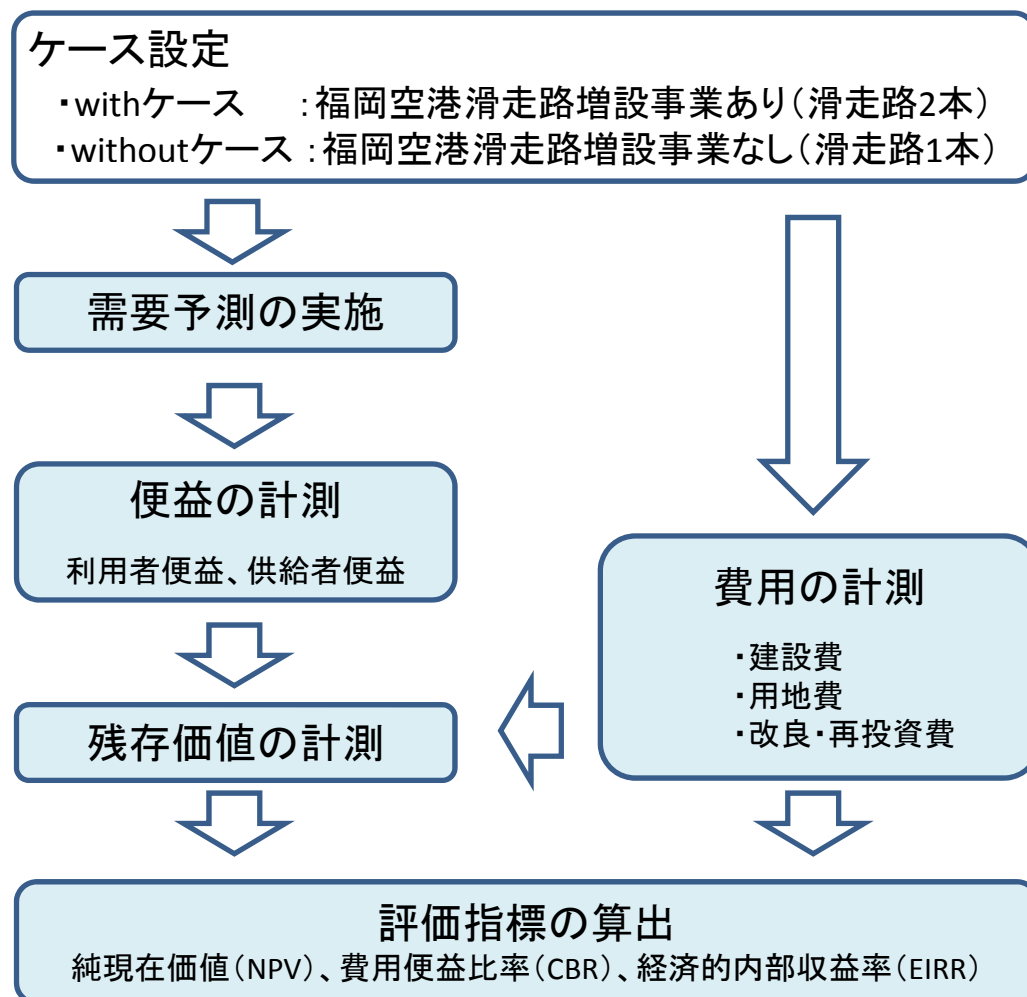
3.新規事業採択時評価～費用対効果分析について～

- 1) 費用便益分析
- 2) 滑走路増設事業による効果
- 3) 地域経済波及効果

費用便益分析の概要

- 滑走路増設事業について、「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer4」（平成18年3月）に基づき、費用便益分析を実施。

▼ 費用便益分析の実施フロー



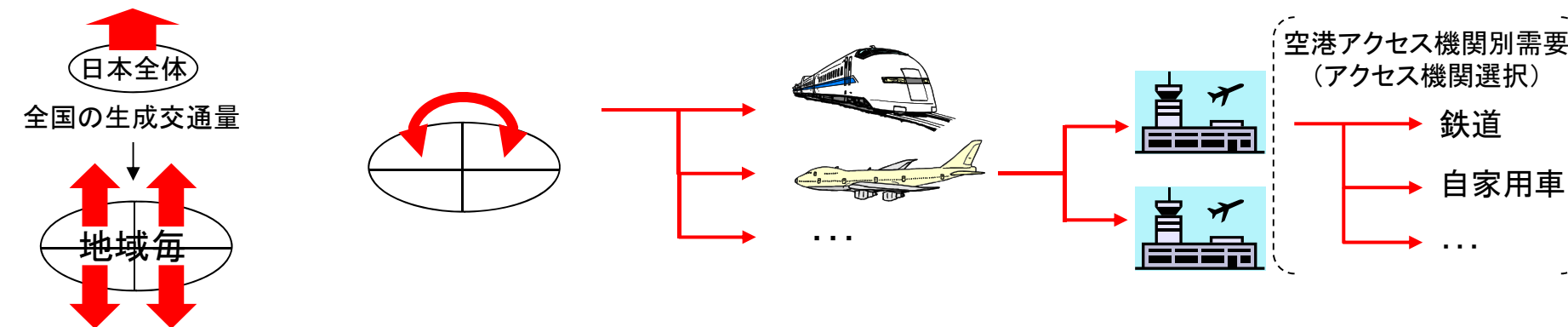
▼ 費用便益分析の前提条件

項目		内容
評価対象		福岡空港滑走路増設事業 ※withケース(滑走路増設事業あり) と withoutケース(滑走路増設事業なし) の比較で評価する
評価算出条件	評価期間	建設期間+50年
	評価基準年度	評価実施年度 (2014年度)
	社会的割引率	4.0%
計上項目	便益 [B]	利用者便益、供給者便益、残存価値
	費用 [C]	建設費、用地費、改良・再投資費

需要予測の実施（国内線の予測手法）

○ モデルの体系： 四段階推計法に基づく体系

①発生集中量→②分布交通→③機関選択→④経路（空港）選択



地域別の発生交通量
（①発生集中量）
【地域別発生シェアモデル】

地域間の交通量
（②分布交通）
【旅行先選択シェアモデル】

交通機関別交通量
（③機関選択）
【交通機関選択モデル】

航空経路別（空港別）の需要
（④経路（空港）選択）
【航空経路選択モデル】

①発生集中量

全国の生成交通量
→総人口、GDPによって推計

地域別の発生交通量
→各地域の人口、GRPによって推計

②分布交通

地域間の交通量
→各地域の集客力、交通利便性によって推計

③機関選択

交通機関別交通量
→ODごとに、交通機関別の所要時間、費用、運行頻度、交通利便性によって推計

④経路（空港）選択

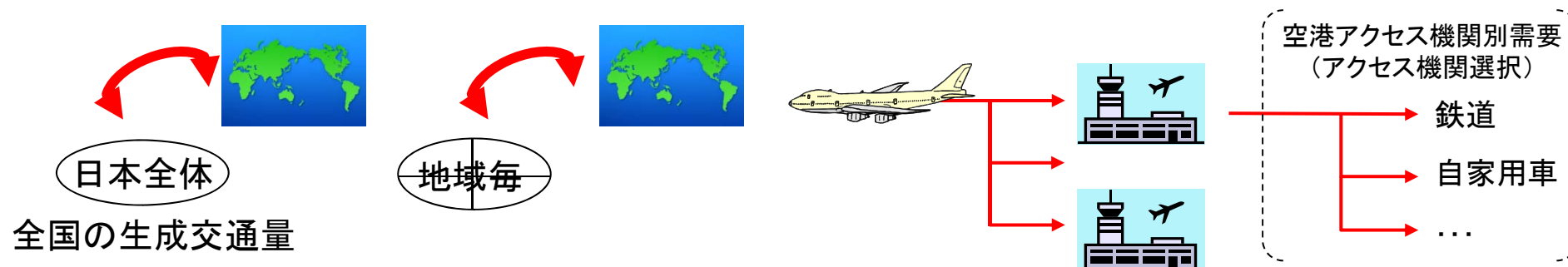
航空経路別（空港別）の需要
→ODごとに、航空経路別の所要時間、費用、運航頻度、滞在可能時間、交通利便性によって推計

空港アクセス機関別需要
→空港までの所要時間、費用によって推計

需要予測の実施（国際線の予測手法）

○ モデルの体系：四段階推計法に基づく体系

①発生集中量→②分布交通→③航空経路(空港)選択



日本全国～海外
地域間の交通量
(①発生集中量)

国内～海外地域間
の交通量
(②分布交通)

航空経路別(空港別)
の交通量
(③航空経路選択)

空港アクセス機関別交通量
(アクセス機関選択)

①発生集中量

日本全国の生成交通量
→GDP(日本・海外)、
インバウンド政策の考慮
(ビザ免除有無等)、
為替レート等により推計

②分布交通

地域間の交通量
→国内地域毎の集客力
(GRP等)によって推計

③航空経路(空港)選択

航空経路(空港)別交通量
→ODごとに、航空経路(空港)
別の所要時間、費用、
運航頻度、交通利便性
によって推計

空港アクセス機関別交通量
→空港までの所要時間、
費用によって推計

需要予測の実施（前提条件）

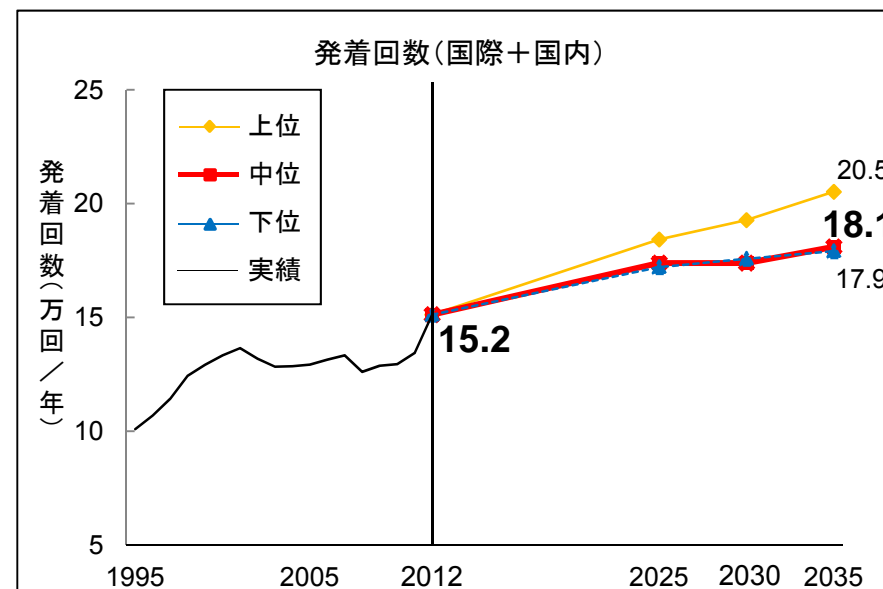
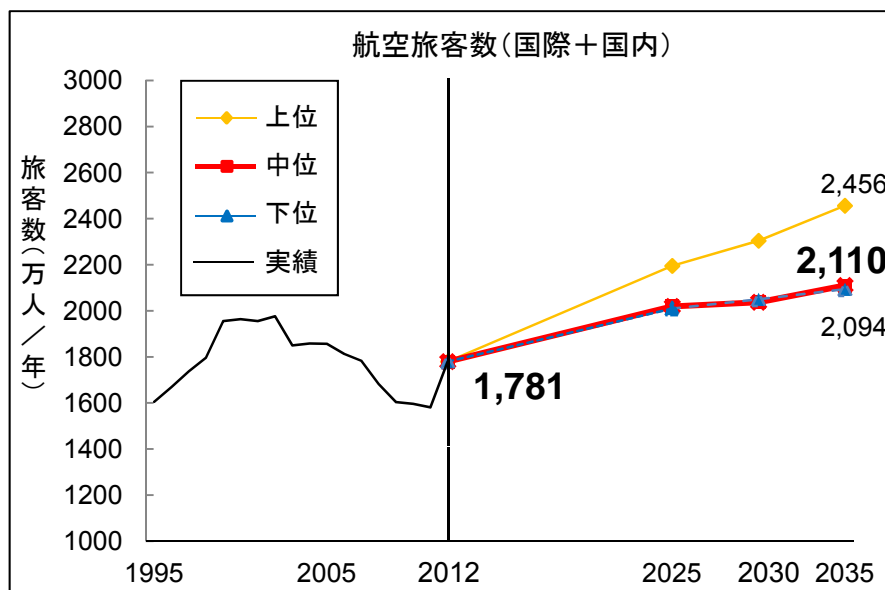
項目	内容								
予測対象	福岡空港の国内線・国際線の航空旅客数及び発着回数を対象とする								
予測年次	2025年度、2030年度、2035年度								
需要予測手法	四段階推計法に基づく体系による								
インプット条件	<p>◆経済成長率：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2011年度まで：「平成23年度国民経済計算確報」（内閣府2012.12.25）を使用 ・2012、2013年度：「平成25年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」（2013.2.28閣議決定）を使用 ・2014年度以降： <ul style="list-style-type: none"> ➢ 上位：「日本再興戦略」（2013.6.14閣議決定）で目標に掲げる経済成長率2%を設定 ➢ 中位：直近10年間（2001～2011年度）の実質GDPの平均変化量を加算して設定 ➢ 下位：失われた10年（1991～2001年度）の実質GDPの平均変化量を加算して設定 <div style="margin-left: 40px;"> <table border="0"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 10px;">年平均成長率</td> <td>2012～2025年度：下位0.78%、中位0.84%、上位2.04%</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 10px;"></td> <td>2025～2035年度：下位0.60%、中位0.66%、上位2.00%</td> </tr> </table> </div> <p>◆将来人口：「日本の将来推計人口」（国立社会保障・人口問題研究所（2012年1月））を使用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上位・中位・下位ともに出生中位・死亡中位ケースを採用 <div style="margin-left: 40px;"> <table border="0"> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 10px;">年平均成長率</td> <td>2012～2025年度：-0.42%</td> </tr> <tr> <td style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 0 10px;"></td> <td>2025～2035年度：-0.73%</td> </tr> </table> </div> <p>◆海外経済：IMF予測値等から設定</p> <p>◆航空路線：2013年6月時点の就航路線に2013年9月時点の就航・撤退表明路線を反映して設定（下位ケースは、新規就航表明路線を反映しない）</p> <p>◆航空機材：（国内）本邦航空会社の将来計画等に基づき、機材構成の変化を反映 （国際）福岡空港路線は基本的に直近3ヶ年平均の便当たり旅客数を用いて算定</p>	年平均成長率	2012～2025年度：下位0.78%、中位0.84%、上位2.04%		2025～2035年度：下位0.60%、中位0.66%、上位2.00%	年平均成長率	2012～2025年度：-0.42%		2025～2035年度：-0.73%
年平均成長率	2012～2025年度：下位0.78%、中位0.84%、上位2.04%								
	2025～2035年度：下位0.60%、中位0.66%、上位2.00%								
年平均成長率	2012～2025年度：-0.42%								
	2025～2035年度：-0.73%								

需要予測の実施 (予測結果)

▼ 福岡空港の需要予測結果

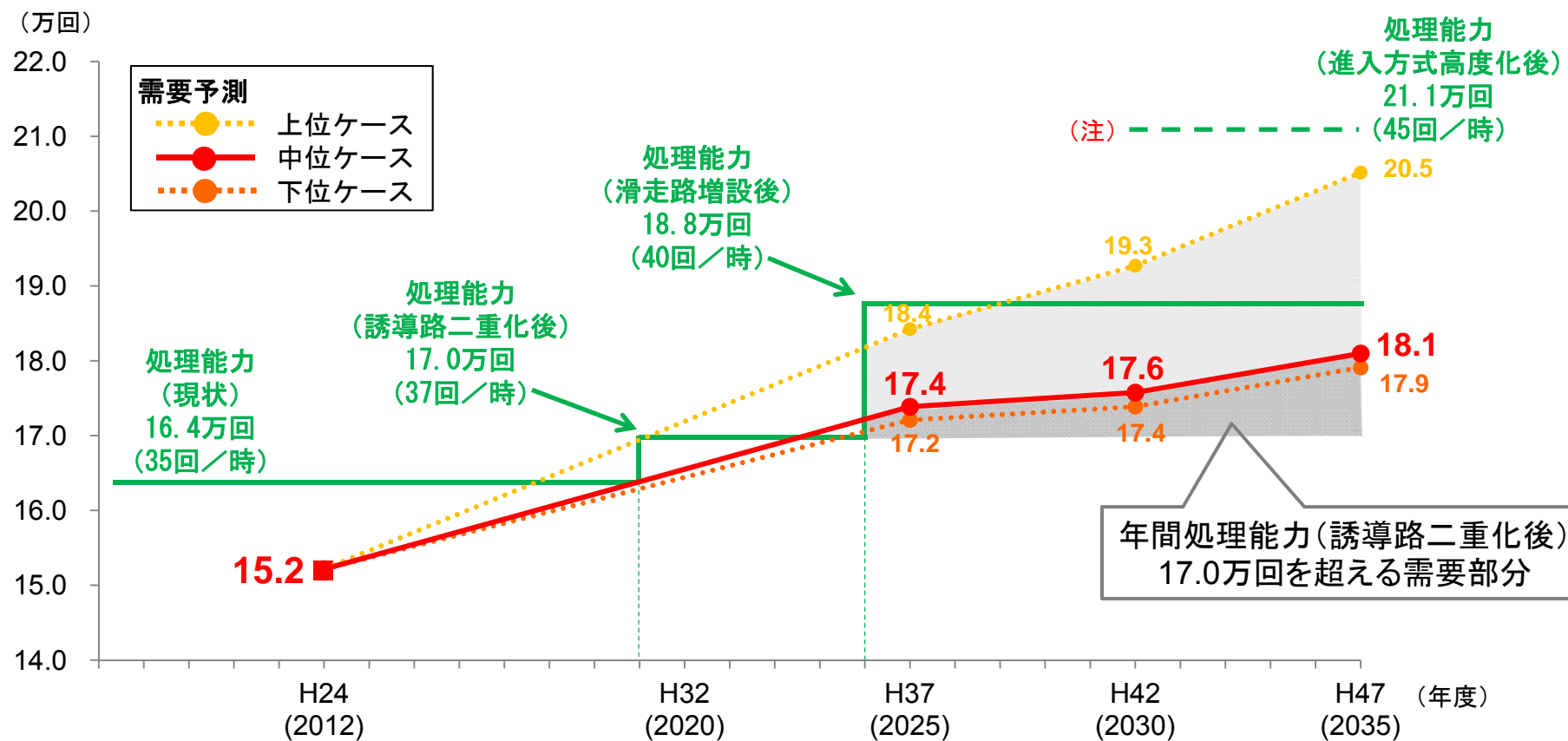
	旅客数(万人/年)			発着回数(万回/年)		
	国内	国際	合計	国内	国際	合計
2025年度	1,535 1,527~1,679	484 482~516	2,019 2,009~2,195	13.9 13.8~14.8	3.4 3.4~3.7	17.4 17.2~18.4
2030年度	1,496 1,485~1,698	553 550~606	2,050 2,036~2,304	13.6 13.4~14.9	4.0 3.9~4.4	17.6 17.4~19.3
2035年度	1,479 1,467~1,747	631 627~709	2,110 2,094~2,456	13.5 13.4~15.3	4.6 4.5~5.2	18.1 17.9~20.5

※ 上段は中位ケース、下段は下位ケース～上位ケース



需要予測と滑走路処理能力

- 現状16.4万回の滑走路処理能力は、誘導路二重化により17.0万回に、また、滑走路増設により18.8万回に増加。
- 需要予測(中位ケース)では、平成35年度頃に処理能力(誘導路二重化後:17.0万回)に達するが、滑走路増設(18.8万回)により対応可能。
- 需要予測(上位ケース)では、平成39年度頃に滑走路増設後の処理能力(18.8万回)に到達。



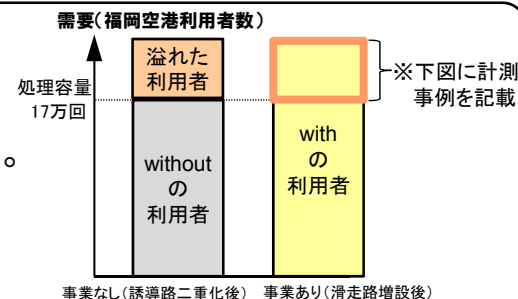
※回転翼機を含まない。
 ※国際線実績値は当該年度における月間値より推計している。

(注) 進入方式の高度化: 今後の需要動向を踏まえ、
 地元の理解を得た上で増枠を検討。

利用者便益の計測

○ 滑走路増設分：

- ・ 滑走路増設により福岡空港を利用できる旅客について、福岡空港から直接目的地へ行く場合と代替経路を利用する場合の一般化費用の差を計測。
- ・ 利用者便益は、一般化費用の差が最も小さい代替経路を選択していると仮定して計測。

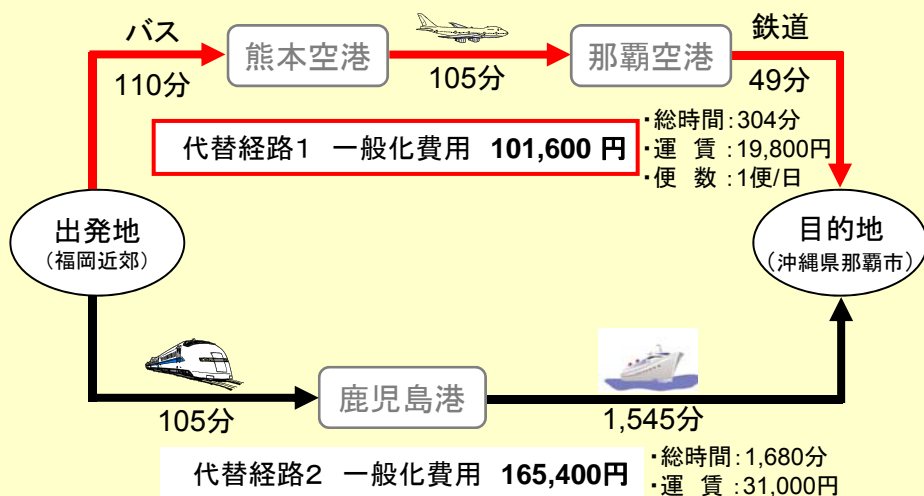


滑走路増設分便益の計測事例【国内線】

➤ 容量制約が無くなった場合(with)



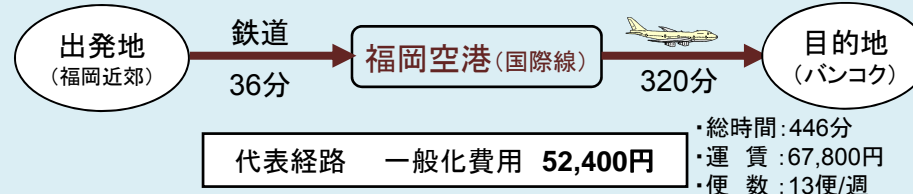
➤ 容量制約ありの場合(without)



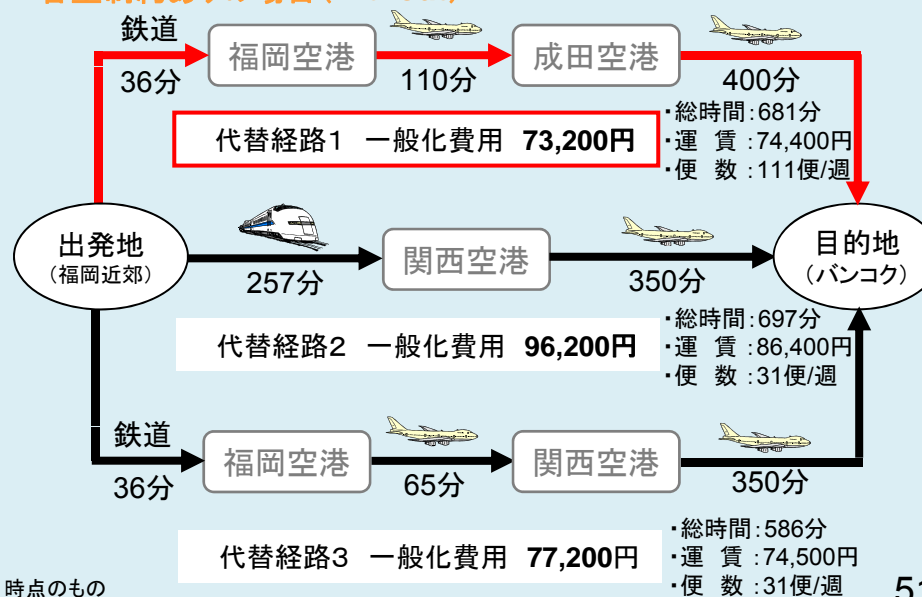
※総時間には乗り継ぎ時間等を含む。
 ※出発地・目的地(ゾーン中心)の設定は、H24年10月時点のもの

滑走路増設分便益の計測事例【国際線】

➤ 容量制約が無くなった場合(with)



➤ 容量制約ありの場合(without)



供給者便益、費用、残存価値の計測

○ 空港管理者分の供給者便益：

着陸料等の収入の増加が見込まれるとともに、維持補修費等の支出の増加も見込まれることから、空港管理者の収支変化分を便益として計測。

$$\begin{array}{c}
 \boxed{\text{供給者便益(空港管理者分)}} \\
 = \\
 \boxed{\text{収入}} \\
 \left[\begin{array}{l} \cdot \text{着陸料収入} \\ \cdot \text{航行援助施設利用料収入} \\ \cdot \text{航空機燃料税収入} \end{array} \right] \\
 - \\
 \boxed{\text{支出}} \\
 \left[\begin{array}{l} \cdot \text{飛行場管制業務に係る費用} \\ \cdot \text{その他の維持補修費} \end{array} \right]
 \end{array}$$

○ 費用：

滑走路増設事業に必要な事業費（建設費＋用地費）、改良・再投資費を各年度毎に計測。

$$\begin{array}{c}
 \boxed{\text{費用}} \\
 = \\
 \boxed{\text{事業費(建設費＋用地費)}} \\
 \left[\begin{array}{l} \cdot \text{滑走路増設事業に必要な} \\ \text{事業費(税抜)を計測} \end{array} \right] \\
 + \\
 \boxed{\text{改良・再投資費}} \\
 \left[\begin{array}{l} \cdot \text{改良・再投資が必要な項目につ} \\ \text{いて、耐用年数を勘案して計測} \end{array} \right]
 \end{array}$$

※維持補修費は費用便益分析上、供給者便益(マイナス便益)として計上し、費用には含まない。

○ 残存価値：

評価期間終了後に発生する純便益（＝利用者便益＋供給者便益－改良・再投資費）を計上する。

評価指標の算出

▼ 費用便益分析結果(基本ケース)

	便益(B)	費用(C)	評価指標
基本ケース (航空需要:中位 建設費:基本 建設期間:8年)	3,822億円	1,436億円	・NPV(B-C) 2,385億円 ・CBR(B/C) 2.7 ・EIRR 8.4%
	利用者便益 3,092億円	建設費 522億円	
	供給者便益 149億円	用地費 781億円	
	残存価値 581億円	改良・再投資費 133億円	

※ 便益、費用は割引後の値

▼ 感度分析結果

変動要因	航空需要		建設費		建設期間		(最小) 航空需要 下位 建設費 +10% 建設期間 +10%
	下位	上位	+10%	-10%	+10%(9年)	-10%(7年)	
NPV(億円)	2,224	5,446	2,233	2,536	2,383	2,403	2,076
CBR	2.5	4.8	2.4	3.0	2.7	2.7	2.3
EIRR(%)	8.1	12.3	7.9	9.0	8.4	8.5	7.6

- 航空需要、建設費、事業期間の3項目について感度分析を行い、いずれのケースにおいても投資効率性が確認された。

滑走路増設事業による効果

安定的な輸送機能を確保

- 空港の混雑を緩和し、定時性を確保することで、福岡訪問客の快適な旅行を支えるとともに、ビジネス需要への適確な対応が可能となる。
- 滑走路一本の状態で生じる航空機トラブル等による滑走路閉鎖時にも、もう一本の滑走路による運用が可能となる。

安全・安心の確保

- 災害時の移動手段機能が向上する。

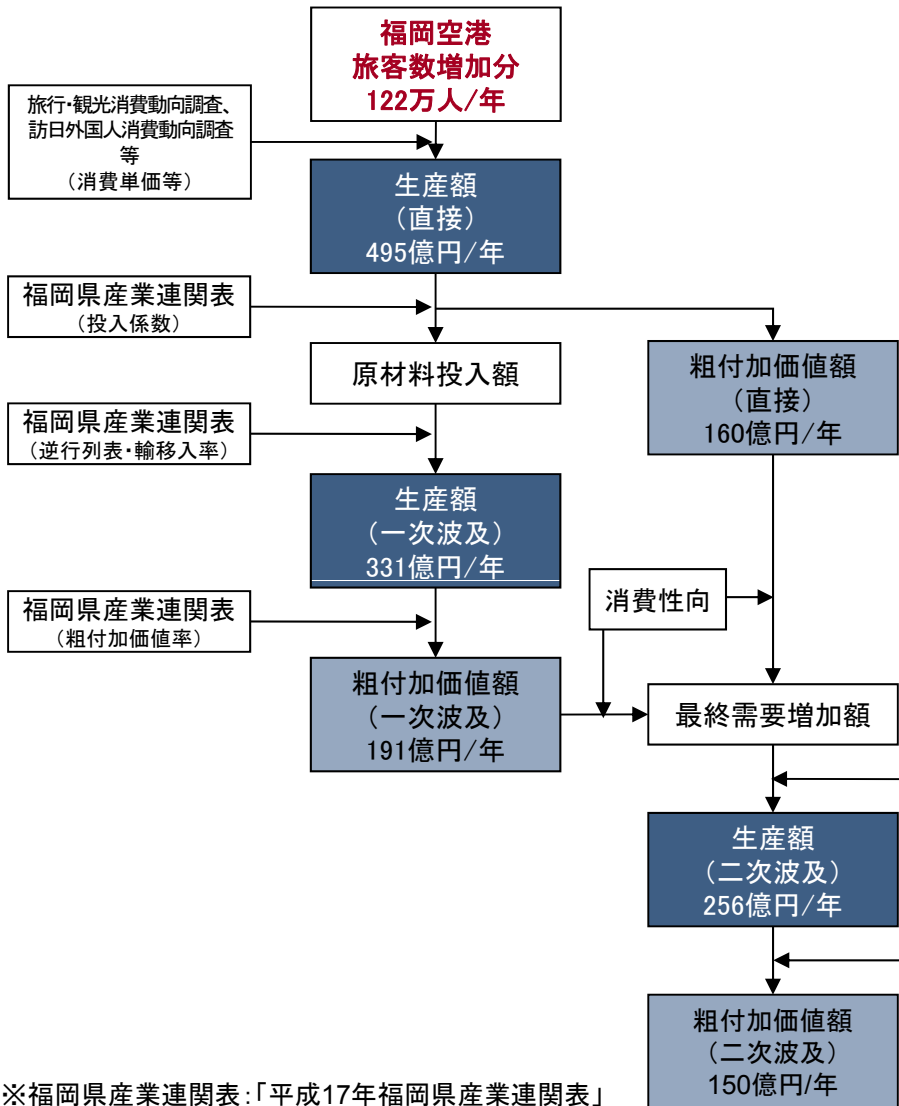
観光・MICEの促進、地域経済への波及効果

- 利便性の高い時間帯（ピーク時間帯）に新規就航や増便が可能となり、福岡空港の利用を諦めていた利用者を獲得することで福岡・九州の経済・交流の発展に寄与する。
- 国内外の他地域からの入域客数の増加が期待される。また、入域客数の増加は、他地域との交流を活性化させるとともに、九州観光を促進させ、観光消費の増大をもたらす。
- 集客交流の活性化により、関連産業の雇用機会の拡大、企業生産や地域所得の増大が期待される。
- 国際線の増加により、国際会議等（MICE）の誘致・開催の促進と外国人ビジネス客の取り込みが強化される。

地域経済波及効果① (地域への経済波及効果)

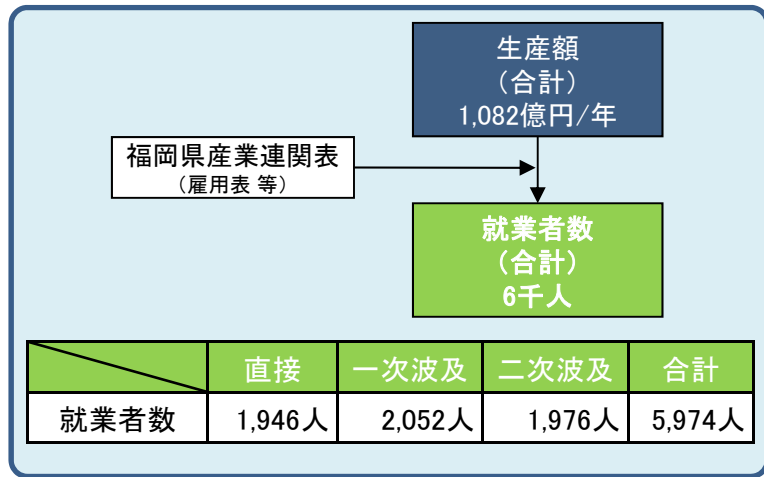
- 滑走路増設により、2030年度の福岡空港の旅客数は、122万人増加。
- その結果、福岡県において1,082億円の経済波及効果が期待される。

▼ 経済波及効果の計測フロー(数値は2030年度)



※福岡県産業連関表:「平成17年福岡県産業連関表」

▼ 就業者数の計測フロー(数値は2030年度)



消費性向:
 家計外消費支出が最終需要に回る割合: 100%
 雇用者所得が最終需要に回る割合: 89%
 資本減耗引当が最終需要に回る割合: 100%

※内閣府経済社会総合研究所「平成25年版国民経済計算年報」、
 地方財務協会「平成24年12月地方財政要覧」より推定

生産額 (合計) 1,082億円/年
 (=495+331+256)

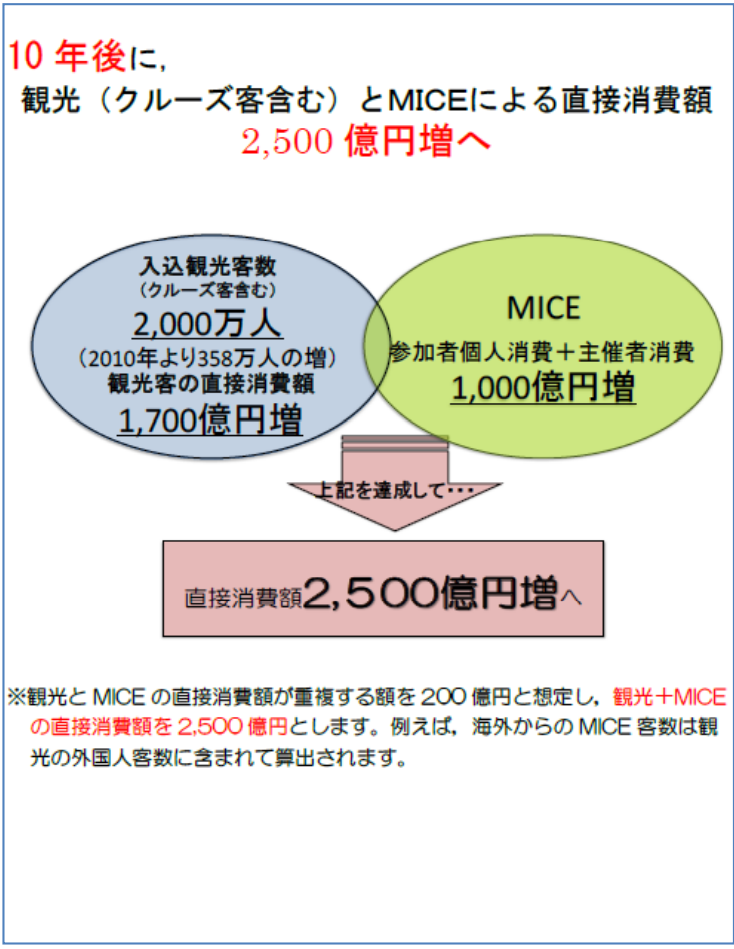
粗付加価値額 (合計) 501億円/年
 (=160+191+150)

地域経済波及効果② (地域施策への寄与)

- 福岡市は、観光・集客戦略を推進中。
- 観光客数の増加により、観光による直接消費額 1,700億円増を目指す。
MICE※振興により、MICEによる直接消費額 1,000億円増を目指す。
- これを実現するためには、福岡空港の機能強化が必要。

※ 企業等の会議(Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行(インセンティブ旅行)(Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会(Convention)、展示会・見本市、イベント(Exhibition/Event)の頭文字のこと。多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。

▼ 福岡 観光・集客戦略2013(平成25年3月福岡市策定)

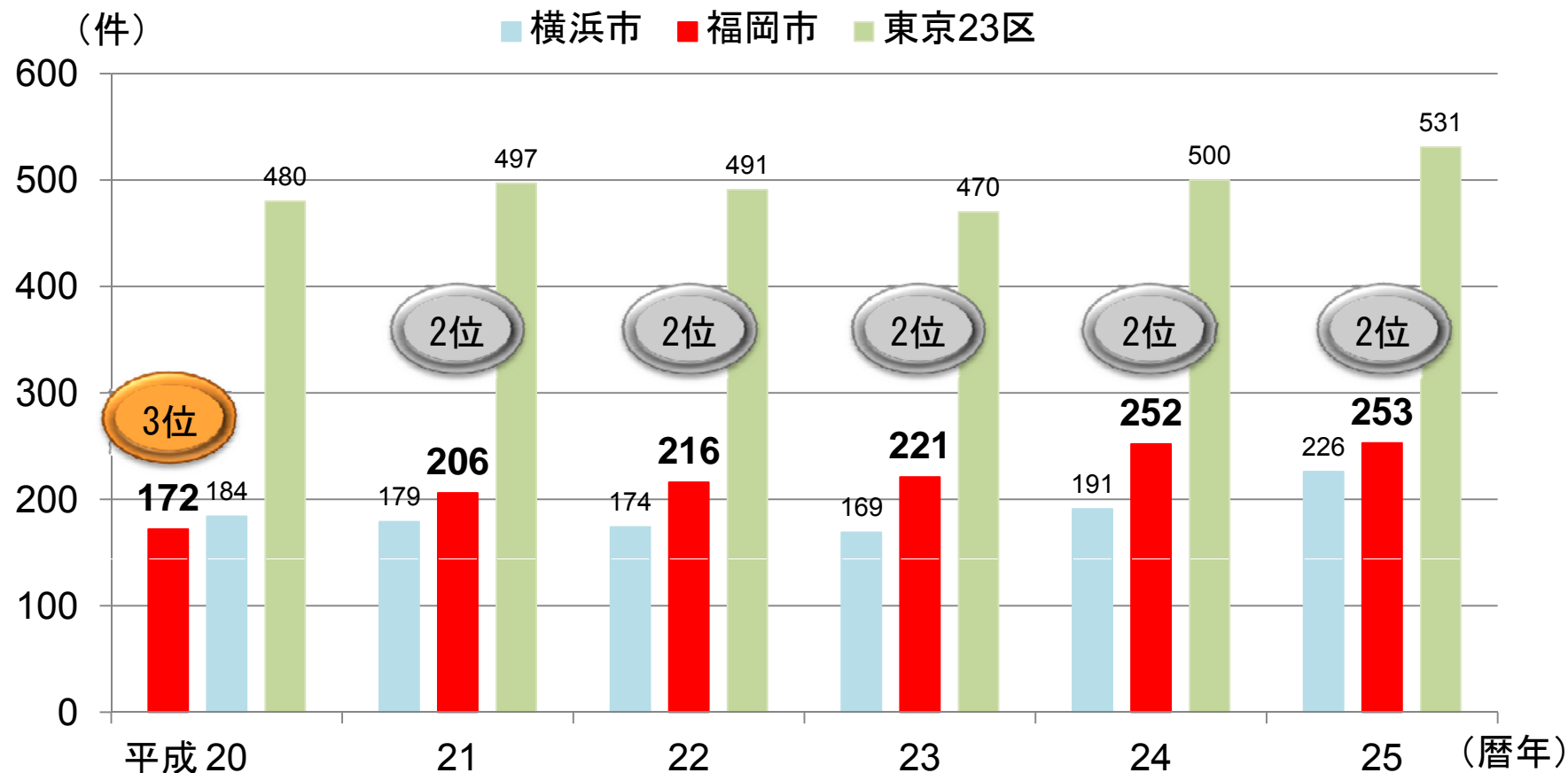


都心とのアクセスの良さが世界有数である
福岡空港の機能強化が必要

地域経済波及効果② (参考資料:地域施策への寄与)

- 福岡市における国際会議の開催件数は、増加傾向。平成25年度は過去最高で253件。
- 都市別の比較では、東京23区に次いで第2位。

国際会議開催件数



出典：国際会議統計2013（日本政府観光局（JNTO））

滑走路増設事業の効果(まとめ)

現状

福岡空港が抱える課題

- ①ピーク時間帯における混雑、遅延の発生
- ②将来需要に対する能力不足

福岡空港を取り巻く環境

- ①環境対策の進捗
- ②遅延の解消等の利用者ニーズの増大
- ③地元の理解の上で成り立つ福岡空港

対応

- ①当面の対策として、遅延緩和のための平行誘導路二重化整備を推進。
- ②アクセス利便性、初期投資等の観点で優位な滑走路増設を進める。
- ③福岡空港が抱える課題を解決するため、早期供用を目指す。
(地元の協力も得た上で、事業効果の早期発現・最大化を検討)

効果

- ①混雑、遅延の緩和等により、福岡空港利用者の経済的損失・時間ロスを解消。
- ②将来需要へ適切に対応可能。
- ③安定的な輸送機能を確保し、観光・MICE等を促進することで地域経済への波及効果を見込む。