

第1回 福岡空港の機能向上に係る技術的検討委員会 事務局説明資料

国土交通省航空局
令和8年9月

(1) 福岡空港の現状

沿革

- ・ 1944年(昭和19年) 陸軍により民地が接收され「席田飛行場」として建設着手
- ・ 1945年(昭和20年) 席田飛行場完成するも終戦、米軍に接收され「板付基地」となる
- ・ 1951年(昭和26年) 2,800m滑走路完成。民間航空会社の国内線就航
- ・ 1971年(昭和46年) 管制権が米軍より返還
- ・ 1972年(昭和47年) 米軍より基地全面返還。運輸省所管の「福岡空港」として供用開始
- ・ 1993年(平成5年) 市営地下鉄東側ターミナルビルへ乗り入れ
- ・ 1999年(平成11年) 国際線旅客ターミナルビル(西側)供用開始
- ・ 2015年(平成27年) 福岡空港の空港経営改革を踏まえた「滑走路増設事業」に着手
- ・ 2016年(平成28年) 航空法上の「混雑空港」に指定。以後発着枠配分が発着調整事務局へ。
- ・ 2018年(平成30年) 国交省と福岡国際空港(株)間で「公共施設等運営権実施契約」締結
- ・ 2019年(平成31年) 福岡国際空港(株)民間委託開始
- ・ 2025年(令和7年) 増設滑走路供用開始(3月20日)

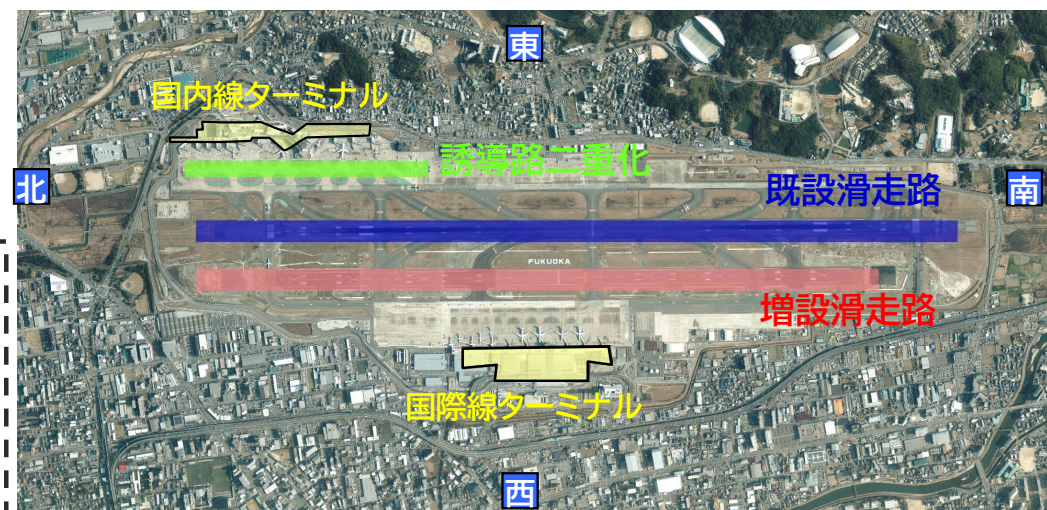


現況

- 設置管理者 : 国土交通大臣
- 滑走路 : (A) 2,800m
(B) 2,500m
- 運用時間(利用時間) : 24時間(7:00~22:00)

滑走路増設事業概要

- 誘導路二重化整備 2020年1月30日 完成
- 滑走路増設事業 2025年3月20日 供用開始
(参考)
- 国内線ターミナルビルセットバック 2020年1月30日 完成
- ※福岡国際空港(株)による整備



航空機騒音問題（背景）

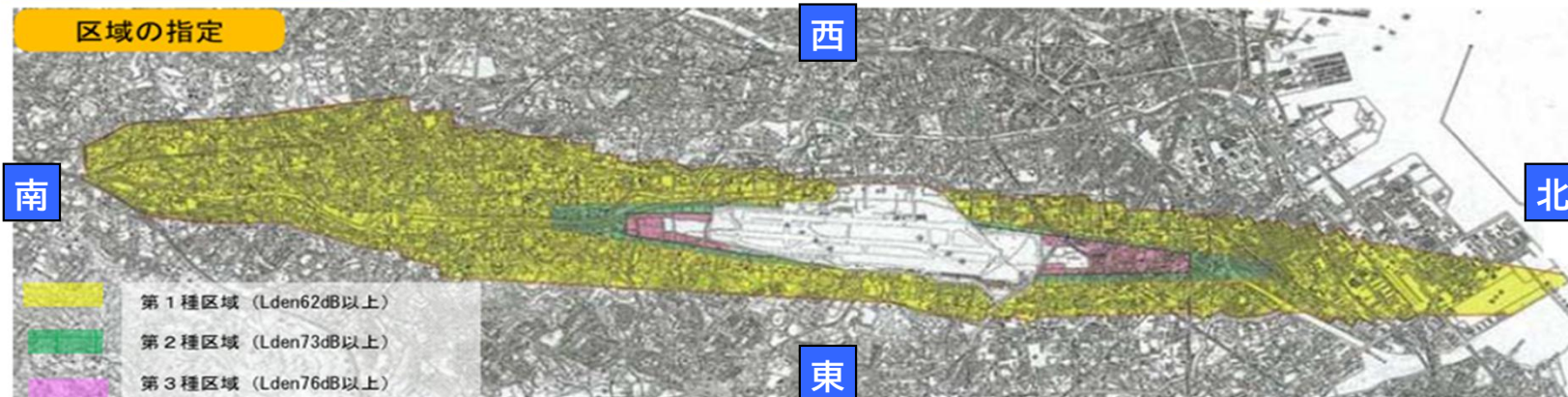
航空輸送の急激な発展に伴うジェット機の運航の増加は、利便性の向上をもたらす反面、空港周辺地域に深刻な騒音問題を引き起こした。

裁判・訴訟の経緯

- 昭和51年（1976年）：第1次騒音訴訟（住民368名）、請求事項（21:00-7:00使用禁止、慰謝料）
- 昭和56年（1981年）：第2次騒音訴訟（住民96名）、請求事項（〃）
- 平成 6年（1994年）：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））

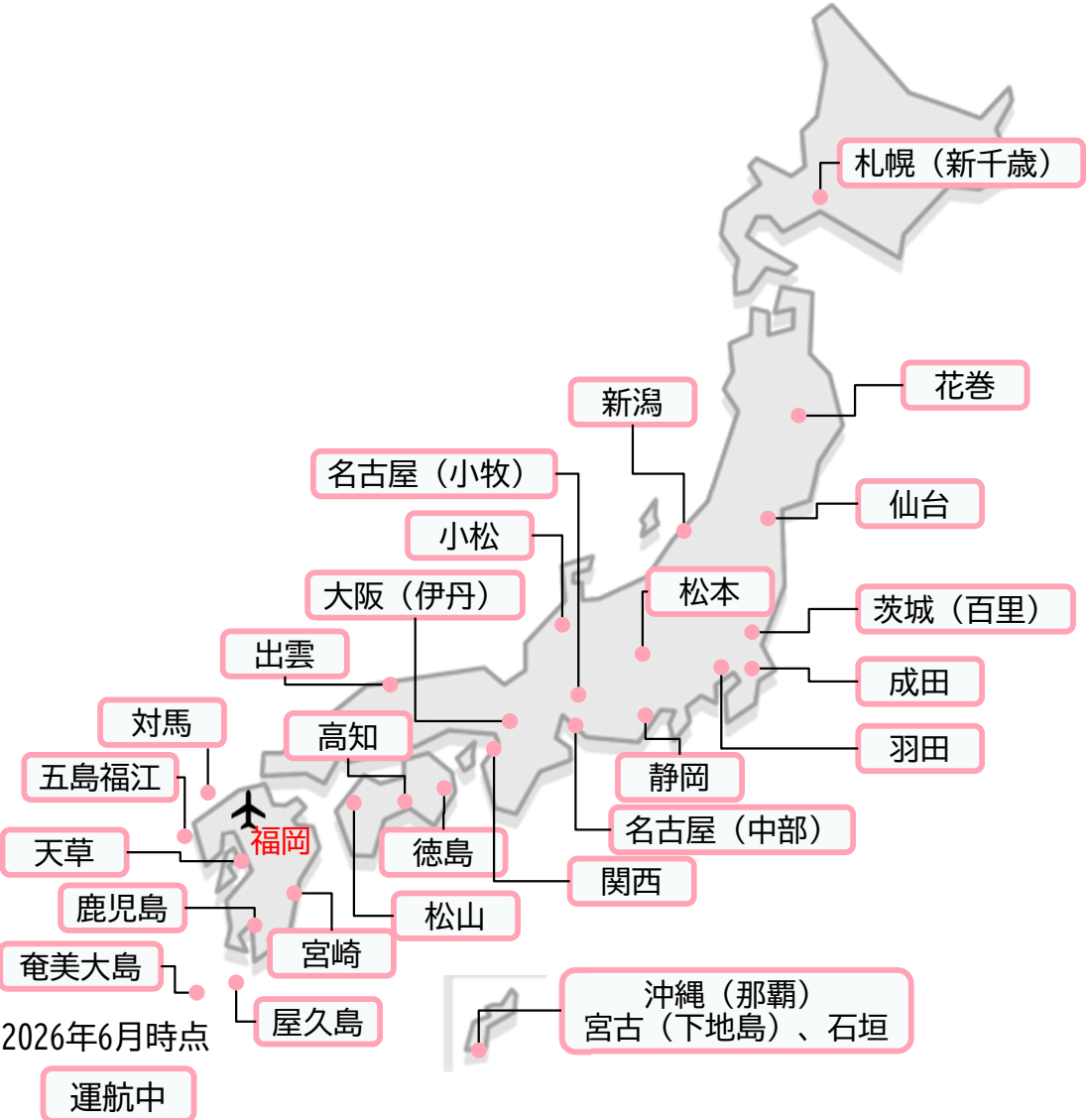
環境対策

- 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



○福岡空港の国内線ネットワークは、首都圏をはじめ全国各地の主要都市と結ばれており、九州の航空交通の拠点として機能している。

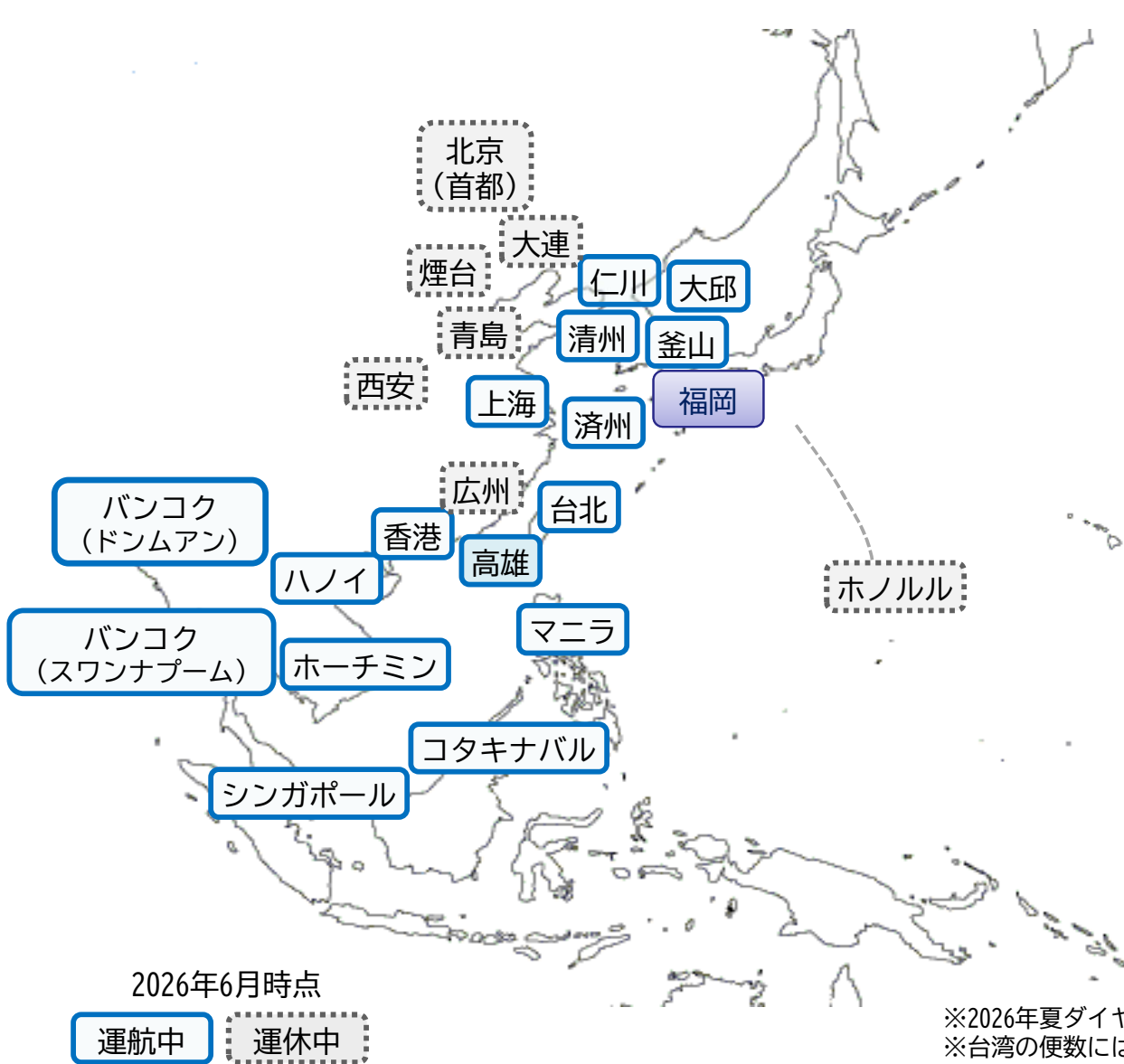
○今後も九州の航空ネットワークを支える空港として、ビジネス需要や観光需要等を背景に安定した利用が見込まれる。



路線	2026S	2025S	増減
東京（羽田）	57	56	1
沖縄（那覇）	22	23	▲ 1
宮崎	13	13	0
成田	13	13	0
大阪（伊丹）	11	11	0
札幌（新千歳）	9	9	0
名古屋（中部）	9	12	▲ 3
仙台	7	7	0
小松	5	4	1
対馬	5	5	0
関西	4	4	0
松山	4	4	0
名古屋（小牧）	4	3	1
五島福江	4	3	1
静岡	3	3	0
新潟	3	3	0
天草	2	2	0
茨城（百里）	2	2	0
松本	2	2	0
高知	2	2	0
徳島	2	2	0
出雲	2	2	0
鹿児島	1	1	0
花巻	1	1	0
奄美大島	1	1	0
石垣	1	1	0
屋久島	1	1	0
合計	190	190	0

※2026年夏ダイヤ（2026年4月1日）と2025年夏ダイヤ（2025年4月1日）を比較）
※季節運航路線を除く

- 福岡空港の国際線ネットワークは、韓国、中国、台湾を中心とした東アジア路線に加え、東南アジア路線も展開されている。
- 2025年以降も国際線便数は回復・拡大傾向にあり、特に韓国路線は全体の中で大きな割合を占めている。
- 今後もインバウンド需要や国際交流の拡大に伴い、国際線の利用増加が見込まれる。



＜国際線 定期旅客便数（1週あたり）＞

路線	2026	2025	増減
ソウル（仁川）	171	165	6
釜山	74	61	13
大邱	14	7	7
清州	17	7	10
済州	7	0	7
台北	58	45	13
高雄	13	11	2
上海	23	52	▲ 29
大連	0	10	▲ 10
青島	0	0	0
広州	0	3	▲ 3
煙台	0	3	▲ 3
西安	0	2	▲ 2
香港	65	48	17
マニラ	14	14	0
シンガポール	7	7	0
ハノイ	11	8	3
ホーチミン	2	3	▲ 1
スワンナプーム	11	13	▲ 2
ドンムアン	7	7	0
ホノルル	0	3	▲ 3
合計	494	469	25

※2026年夏ダイヤ（2026年4月第1週）と2025年夏ダイヤ（2025年4月第1週）を比較）
※台湾の便数にはコタキナバル（マレーシア）行の経由便を含む。
※大連線の便数には、北京（首都）行きの経由便を含む

着陸回数の推移状況

- 国際線旅客数はコロナ禍前の水準を上回って推移しており、訪日需要の増加が利用実績を押し上げている。
- 2025年度の着陸回数は国内線72,575回（前年比101%）、国際線25,134回（前年比111%）、合計が97,709便（前年度比103%）となり、**国内・国際ともに前年を上回り国際線および合計が過去最高**となった。

国内線

単位：便（着陸回数）

80,000

国内線一年度別便数

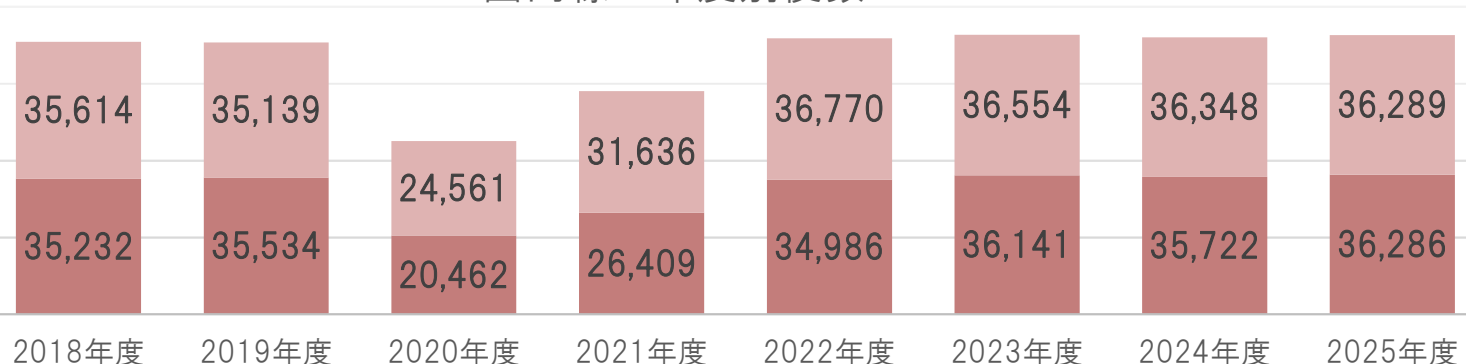
■ 上期 ■ 下期

60,000

40,000

20,000

0



国際線

単位：便（着陸回数）

30,000

25,000

20,000

15,000

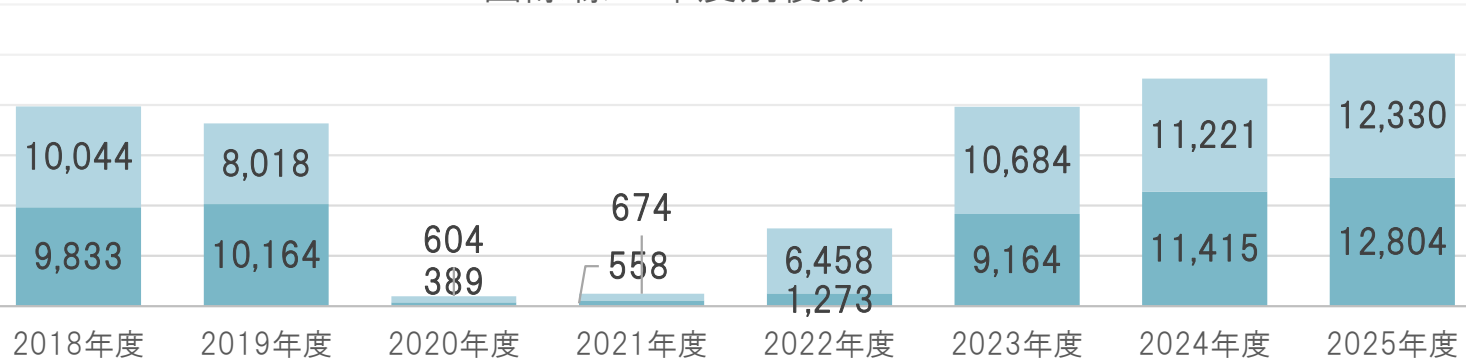
10,000

5,000

0

国際線一年度別便数

■ 上期 ■ 下期



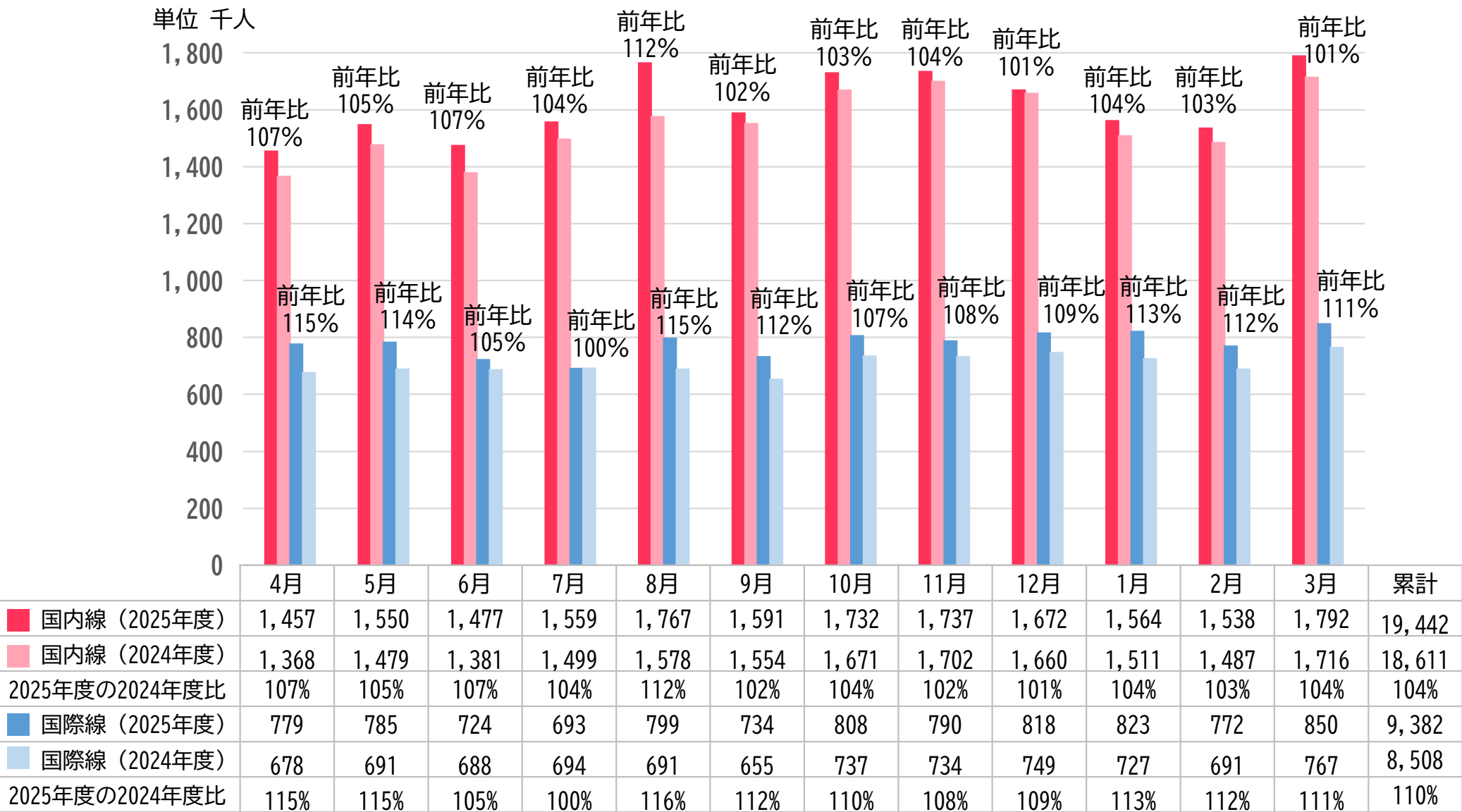
	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
国内線	70,846	70,673	45,023	58,045	71,756	72,695	72,070	72,575
国際線	19,877	18,182	993	1,232	7,731	19,848	22,636	25,134
合計	90,723	88,855	46,016	59,277	79,487	92,543	94,706	97,709

旅客数の推移（2025年度）

旅客実績推移（国内線・国際線）

○国内線の2025年度旅客数は、19,442千人（対2024年度比 104%、対2018年度比 108%）

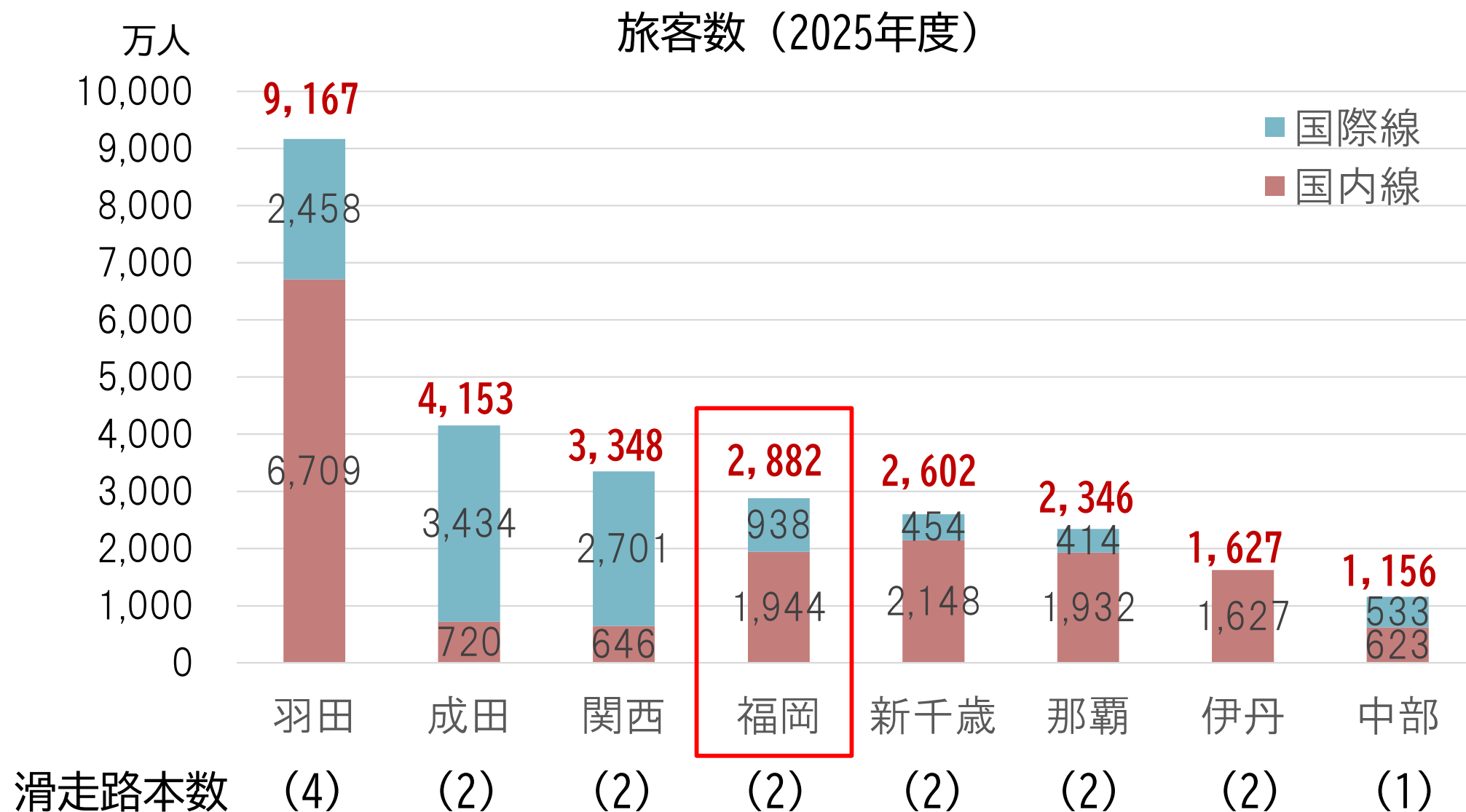
○国際線の2025年度旅客数は、9,382千人（対2024年度比 110%、対2018年度比 136%）



出典：大阪航空局「管内空港の利用概況集計表（速報値）」より

国内主要空港との旅客数比較

○福岡空港の年間旅客数は羽田、成田、関西空港に次ぐ全国第4位の規模となっている。



設置目的

○福岡空港機能等向上検討委員会は、福岡空港における将来の航空需要への適切な対応及び空港機能の持続的な向上を図るため、空港の処理能力向上、施設整備、運用改善その他必要な施策について、関係機関及び有識者等の意見を踏まえながら検討を行うことを目的。

構成員

〔構成員〕

<会 長> 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 (江口 副知事)、福岡市 (光山 副市長)、福岡国際空港(株) (田川 社長)

〔オブザーバー〕 航空局、大阪航空局、九地整地方整備局

〔事務局〕 九州経済連合会 (事務局長 堀江 専務理事)、福岡国際空港(株)

第1回 開催概要

〔日 時〕 2025年11月11日

〔場 所〕 ONE FUKUOKA CONFERENCE HALL 「Presentation Room 2」

〔概 要〕 以下の2点について、委員会より航空局へ要請。

(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



※第1回福岡空港機能向上等検討委員会