

# 「福岡県の空港の将来構想」

～福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完～

平成26年11月

福岡県

## 目次

I	福岡県の将来像	1
1	福岡県総合計画	1
2	福岡県の産業戦略	1
II	空港を取り巻く状況	3
1	東アジアにおける空港間競争	3
2	航空の自由化の進展	3
(1)	国内航空における規制緩和	3
(2)	オープンスカイの進展	3
3	LCC（格安航空会社）の伸長	4
4	ビザ緩和等訪日外国人旅行者の拡大	4
III	福岡空港と北九州空港の現状と課題	5
1	福岡空港	5
(1)	福岡空港の現状	5
①	沿革	5
②	空港の概要	5
③	空港アクセス	5
④	路線、旅客、貨物の状況	5
(2)	福岡空港の課題	6
2	北九州空港	6
(1)	北九州空港の現状	6
①	沿革	6
②	空港の概要	6
③	空港アクセス	6
④	路線、旅客、貨物の状況	7
(2)	北九州空港の課題	7
IV	県内の空港の将来の在り方	8
1	福岡空港	8
(1)	福岡空港の目指す姿	8
(2)	福岡空港における航空ネットワークの目標	8
①	マレーシア路線	8
②	インドネシア路線	8
③	インド路線	9
④	北米路線	9
⑤	オーストラリア路線	9

(3) 発着枠を超える就航希望航空会社を北九州空港へ誘導	9
(4) 必要な施設整備	9
① 平行誘導路二重化事業の早期完成	9
② 滑走路増設	9
③ ヘリコプターの空港場外移設	10
(5) 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	10
(6) 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	10
2 北九州空港	11
(1) 北九州空港の目指す姿	11
(2) 旅客路線の誘致と利便性の向上	11
① 誘致を目指すビジネス路線と観光路線	11
○ 早朝・深夜便、LCC誘致の考え方	11
② 新たな観光ルート開発による観光客の拡大	12
③ 旅客便に合わせた福岡都市圏からのバスアクセスの導入	12
④ 入管の迅速化の検討	12
⑤ 苅田北九州空港ICからのアクセスの向上	12
(3) 貨物拠点化への取組み	13
① 大型貨物専用機の就航に応じた多彩な貨物の取込み	13
○ 東九州自動車道沿線の製造業の貨物の取込み	13
○ 生鮮食品の取込み	13
② 特殊貨物の取込み	13
(4) 航空機産業の空港島及び周辺地域への誘致	14
(5) 必要な施設整備	14
① 貨物用エプロンの整備	14
② 滑走路の延伸	14
③ 貨物上屋の整備、旅客ターミナルビルの改修	15
(6) 軌道系アクセスの検討	15
3 福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完	15
(1) 一定の地域に存在する複数空港の関係	15
(2) 福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完	15
(3) 両空港のマルチエアポート化の推進	16
4 新空港の調査研究	16

# 「福岡県の空港の将来構想」

## ～福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完～

### I 福岡県の将来像

#### 1 福岡県総合計画

福岡県では、平成24年（2012年）3月に、県政推進の指針となる「福岡県総合計画」（計画期間：H24～28年）を策定した。

この計画は、福岡県が目指すべき姿と、それを実現するための施策の方向性を示すもので、県民一人一人が「この県に生まれて良かった、生活して良かった」と実感できる「県民幸福度日本一」の福岡県を目指し、県民生活の基本である「安定」「安全」「安心」を向上させ、将来に夢や希望の持てる社会を構築していくこととしている。

本県は、西日本屈指の人口と経済力を持ち、多様な産業や研究・教育機関が集積するなど高い潜在力を有している。また、成長著しいアジアと近く、経済や文化、環境など様々な分野でアジア各都市と緊密な交流の実績を築いてきた。

空港・港湾における国際航路の拡大、九州新幹線の全線開通、さらには東九州自動車道の早期完成に向けた整備が進むなど、アジアの玄関口として交通ネットワークの基盤はますます厚みを増してきている。

このような本県の持てる力と強みを最大限に発揮し、県民一人一人が幸福を実感できる福岡県を実現するため、現在、総合計画に基づいて、県政の各分野における具体的な施策を展開している。

空港に関しては、「アジアとつながり、地域が密接に連携し発展するための社会資本を整備する」において、アジアとのネットワークを一層発展させることによって、アジアの拠点空港化を推進していくこととしている。

#### 2 福岡県の産業戦略

福岡県は、人口約500万人、全国で数少ない人口増加県である。他県と比べるとアジア各国にも近距離という優位性を持っている。自動車産業を始めとする製造業とともに、魅力ある農林水産物を産出し、サービス産業を始めとする第3次産業も大きな成長力を有している。

県内雇用の約8割を占める中小企業の振興は県の最重要課題の一つである。中小企業の新商品開発、販路拡大、海外展開の支援など、さまざまな面で中小企業が活躍する社会を目指していく。

自動車、先端半導体、ロボット、医療福祉機器、水素エネルギー、バイオなどの先端成長産業の更なる振興を目指していく。先端成長産業は、新たな雇用の場の創造とともに、地場中小企業へのビジネスチャンスを増加させる効果があり、その育成・集積に取り組んでいく。

今後世界的に大幅な需要の伸びが見込まれる航空機産業の誘致など、地域のポテンシャルを最大限に活かした戦略的な企業誘致に取り組んでいく。

農林水産業では、農林水産物のブランド化や地域資源を活かした6次産業化等を進めるとともに、国内のみならず海外への販路拡大に向け輸出にも力を入れていく。

観光戦略として、国は平成32（2020）年に2,000万人の訪日外国人数の目標を、九州地域戦略会議は平成35（2023）年に440万人の九州への訪日外国人数の目標を掲げた。福岡県の観光資源を「磨き」、「つなぎ」、「売る」観光ブランドづくりを進め、これらの魅力を国内外に発信し、併せて九州一体となった観光戦略を推進し、本県への誘客、周遊を図る。

空港は、ヒト・モノが活発に移動する拠点であり、今後、本県が取り組む産業振興や観光戦略を支える重要な交通基盤として機能させることで、本県はアジアの活力を取り込んでいく。

## II 空港を取り巻く状況

### 1 東アジアにおける空港間競争

世界の航空旅客輸送（旅客数）は平成 24（2012）年 28 億 7,800 万人（平成 12 年比 172%増）と伸びを示している。特に、アジア・太平洋地域における旅客数は 8 億 7,800 万人（平成 12 年比 239%増）と大幅に増加している。

アジア・太平洋地域の航空需要は、平成 43（2031）年まで、年平均 6.6%のペースで伸び、輸送量は平成 23（2011）年の約 3.6 倍に増加、世界最大の航空市場に成長すると予想されている。

東アジア、東南アジア各国では、仁川、上海、香港、シンガポール等大規模な国際空港が整備され、それぞれハブ空港化を目指しており、日本においても、羽田、成田の両空港における空港容量の拡大等、機能強化が実施されている。

### 2 航空の自由化の進展

#### (1) 国内航空における規制緩和

我が国では、昭和 61（1986）年の運輸政策審議会答申を受けて段階的に国内の航空規制の緩和が進められ、平成 12（2000）年には国内定期路線の需給調整規制を廃止し、事業ごとの許可制へ移行した。各航空会社は混雑空港を除いて、独自の判断により路線展開できることとなった。

各航空会社は、路線ごとの採算性を重視し、多くの旅客需要が見込める新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇といった、地域を代表するような空港への就航を強めている。その他の地方空港においては、ビジネス利用が多く、乗継ぎの利便性の高い羽田空港との路線を中心に就航が進んでいる状況にある。

#### (2) オープンスカイの進展

国際定期便の乗り入れについては、従来、参入可能な航空会社数や路線、便数に係る制限を二国間で細かく取り決めることが一般的であった。

近年、国際定期便の航空会社数、路線、便数に関する制限を二国間で相互に撤廃するオープンスカイ（航空自由化）が進展し、航空会社の経営判断によって自由に新規路線開設や増便、更には減便や路線撤退を行うことができることとなった。

我が国は、平成 26（2014）年 11 月時点で、27 ヶ国・地域と合意している。

オープンスカイの進展は、LCCを含めた海外航空会社の我が国への新規参入や増便を促すこととなる。これにより、我が国の国際航空ネットワークの充実が図られ、インバウンドの増加等海外からの活力を取り込むことにつながる。また、海外航空会社の乗り入れ増加は、国内航空会社を含めた航空会社相互の競争が促進され、利用者の利便向上につながるものとされている。

一方で、各航空会社はそれぞれの経営判断に基づき、路線の撤廃や減便等も自由に行えることから、各空港間では、路線誘致・維持を巡る競争が激しくなっている。

### 3 LCCの伸長

効率的な運営により低価格の運賃で運航サービスを提供する航空会社が、1990年代後半から世界各地域で急速に市場を拡大しており、LCC（ロー・コスト・キャリア）といわれている。LCCに対し、従来の航空会社はFSA（フル・サービス・アライアンス）といわれる。

日本では、国際線と国内線を併せたLCCのシェア（座席キロベース、平成24年）は3.0%にとどまっているが、北米や欧州では30%以上、東アジアでも10%まで伸びてきており、LCCが旅客に対し低価格の選択肢を提供することで、観光や親族訪問等の需要の拡大、利用者メリットの拡充につながっている。

国内のLCC航空会社は、ピーチ・アビエーション、ジェットスタージャパン、バニラエア、春秋航空日本の4社が運航しており、成田空港や関西空港を中心に路線展開を進めている。

### 4 ビザ緩和等訪日外国人旅行者の拡大

国は、観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014において、訪日外国人旅行者数2,000万人の高みを目指すとの目標を掲げている。昨年タイ及びマレーシアのビザ免除並びにラオス及びカンボジアへの数次ビザの発給に続き、本年も引き続きインドネシアのビザ免除並びにフィリピン、ベトナム及びインドに対するビザの大幅緩和を決定した。

また、電子渡航認証システムの検討や自動化ゲートの改善・利用促進など出入国手続きの迅速化も掲げている。急激に成長するアジアからの訪日旅客需要はますます拡大することが見込まれる中、国内観光地間においても航空路線を活用した旅行客の誘致競争が激化している。

### Ⅲ 福岡空港と北九州空港の現状と課題

県内には福岡空港、北九州空港の2空港がある。

福岡空港は、都心からのアクセスの良さが特徴で、国内外に多くの路線を展開し、日本有数の空港となっている。しかし、滑走路は1本のみであり、増便や新規就航が相次ぐ中で慢性的な遅延が生じている。

北九州空港は、24時間利用が可能な海上空港という特性を有し、大型貨物専用機が就航している。しかし、定期旅客便は1路線のみで、十分に活用されているとは言えず、その特性を発揮するような対策が必要である。

今後、国内外との人的交流、経済交流は拡大していくことが予想され、これに伴って増加し多様化する航空需要には、両空港の抱える課題を克服し、その特性を活かして対応していくことが重要である。両空港の利便性が高まり、ヒト・モノが活発に移動することで、福岡県のみならず九州全体の発展に寄与することとなる。

#### 1 福岡空港

##### (1) 福岡空港の現状

###### ① 沿革

昭和19(1944)年、旧陸軍が席田飛行場として建設に着手し、敗戦と同時に米軍が接收し、板付空港として運営した。

昭和26(1951)年、民間航空国内路線(東京—大阪—福岡)、昭和40(1965)年、定期国際路線(福岡—釜山)が就航した。

昭和47(1972)年、米軍から日本へ返還され、国管理空港として運営が開始された。

###### ② 空港の概要

空港面積約353ha、滑走路長2,800mの1本、利用時間15時間(7:00~22:00)の国管理空港である。

###### ③ 空港アクセス

150万人を超す人口を擁する福岡市に立地し、福岡市中心部から国内線ターミナルに乗り入れた地下鉄で、山陽・九州新幹線のターミナルである博多駅まで5分、商業の中心地である天神まで11分と、世界で最も利便性の高い空港の一つである。

また、九州自動車道にも近く九州・西日本各地と高速道路で結ばれる。平成23(2011)年3月には九州新幹線が鹿児島まで開通し、博多駅から熊本駅まで最速33分、鹿児島中央駅まで最速1時間19分となっている。

###### ④ 路線、旅客、貨物の状況

平成26(2014)年11月現在の定期路線は、国内線26路線、東アジアを中心とした国際線18路線と多様な路線を有している。

平成25(2013)年度の年間航空実績は、国内1,610万人、国際319万人、合計1,929



万人の旅客に利用されており、全国で第3位の旅客数となっている。

貨物は、貨物専用機は就航していないが、国内19.8万トン、国際4.9万トン、合計24.7万トンの取扱量となっており、全国第5位である。

## (2) 福岡空港の課題

空港が旧陸軍による収用、米軍の接收により建設されたという歴史的背景から空港用地の約3分の1が私有地となっており、毎年借地料の支出が必要である。また、市街地に立地することから、騒音に対する空港周辺地域の住民の生活環境の保全のため、空港利用時間は7時から22時までの15時間となっている。

平成25(2013)年度の発着回数は、過去最高の16.7万回(ヘリコプターを含んだ場合は17.4万回)となっており、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位である。このため、朝夕のピーク時を中心として航空機の遅延が発生している状況にある。

一方、国の需要予測によると、平成47(2035)年度には、年間発着回数が18.1万回~20.5万回にまで増加することが予想されており、現在の1本の滑走路処理容量16.4万回では、今後見込まれる航空需要を支えていくことは困難である。アジアの拠点空港を目指して航空ネットワークの拡充を進めるには、空港容量の確保が喫緊の課題である。

## 2 北九州空港

### (1) 北九州空港の現状

#### ① 沿革

昭和19(1944)年、旧陸軍が曾根飛行場の建設に着手、敗戦時に米軍が接收した。

昭和28(1953)年、米軍の接收解除後小倉空港となり、昭和31(1956)年に民間航空定期路線(小倉—大阪)が開設された。

平成6(1994)年、関門海峡の浚渫土を利用した現空港の建設に着手、平成18(2008)年3月に開港した。

#### ② 空港の概要

空港面積約160ha(空港島面積約370ha)、滑走路長2,500mの1本、周防灘海上に設置された24時間利用可能な国管理空港である。

空港島には、(株)スターフライヤーが本社機能を設置している。

#### ③ 空港アクセス

空港は人口約100万人の北九州市に立地している。

公共交通機関であるエアポートバスは、小倉駅まで最速で33分のノンストップバスをはじめ5系統が運行されているが、福岡方面への直通の公共交通機関は運行されていない。

東九州自動車道の苅田北九州空港ICまでは約8kmであり、九州自動車道、中国自動

車道にも近接している。北九州市には特定重要港湾の北九州港、空港島の対岸には重要港湾の苅田港があり、空港島自体にも、船舶の係留が可能な直立護岸を有している。北九州空港は陸・海・空の交通結節点にある。

#### ④ 路線、旅客、貨物の状況

定期路線は平成 26（2014）年 11 月現在、旅客は羽田路線 1 路線、貨物は国際貨物定期路線 1 路線のみであるが、福岡空港が利用できない早朝・深夜の羽田便が運航している。現在、羽田便は 5 時 30 分が始発便で、24 時 45 分が最終到着便となっている。

平成 25（2013）年度の年間航空実績は、旅客が、国内 124 万人、国際 15 万人、合計 139 万人で過去最高となった。羽田便は、開港当初から安定的な利用者を確保している。（国際線は、釜山線が平成 26 年 3 月末で運休となっている。）

貨物は、国内 1.1 万トン、国際 0.4 万トン、合計 1.5 万トンの取扱量である。九州の空港で唯一大型貨物専用機が就航しており、大型・長尺貨物への対応も可能である。

#### (2) 北九州空港の課題

北九州空港は、騒音問題が生じない 24 時間利用可能な海上空港であるが、旅客便は現在羽田路線のみとなっている。

福岡空港の国内外への多彩なネットワークと空港アクセスの良さも影響し、北九州空港の利用者は年間 130 万人前後にとどまっている。貨物取扱量については、平成 18 年の開港以来大きく伸びているものの、貨物利用運送事業者の物流拠点は福岡空港周辺に集まっており、年間 24.7 万トンを取り扱う福岡空港に及ばない。

## IV 県内の空港の将来の在り方

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って、九州、西日本、アジアの拠点空港を目指していく。北九州空港は、企業や住民のニーズの高い路線展開を図るとともに、福岡空港で対応できない早朝・深夜便、LCCの誘致に取り組み、更に貨物拠点空港として24時間空港の強みを活かしていく。

また、それぞれ性格が異なる両空港の特色を活かして、施設の整備、路線の誘致に取り組んで両空港の能力を十分発揮させるとともに、空港アクセスの向上、マルチエアポート化の推進などを実現し、互いに機能を補完し合うことが重要である。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、そして九州全体の発展に寄与していく。

### 1 福岡空港

#### (1) 福岡空港の目指す姿

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、アジアの拠点空港としての発展を目指していく。

新幹線や充実した高速道路網など九州・西日本の各地域を結ぶ優れたアクセスにより、福岡都市圏をはじめ、福岡県、九州、西日本と海外との経済、文化、観光など様々な交流を支える窓口としての役割を果たしていく。

このためには、現在の国内外の多彩な航空ネットワークに加え、今後のビジネス需要やビザ緩和による観光客の増加が期待される未就航のアジアの各都市や北米との路線など、戦略的な路線誘致が必要である。

#### (2) 福岡空港における航空ネットワークの目標

多様化する航空需要を取り込んでいくため、福岡空港の限られた発着枠は、未就航の国際路線等に優先配分することを国に要請する。

特に、以下に掲げる国際路線の誘致については、特段の取組みを行っていく。

##### ①マレーシア路線

マレーシアは、成長著しいASEANの中で安定的な成長をしており、平成25(2013)年7月からビザを免除している。また、県内企業20社が進出しており、今後ビジネスや観光で交流の拡大が期待される。

##### ②インドネシア路線

インドネシアは、ASEANの中で2億4千万人の人口を擁し、平成25(2013)年7月からビザ要件の緩和を実施し、年内にはIC旅客登録者へのビザ免除が始まる。また、豊富な労働力を背景に、県内企業12社が進出しており、今後ビジネスや観光で交流の拡大が期待される。

### ③インド路線

インドは、中国に次ぐ12億の人口を擁し、アジアで最先端のIT産業を抱え、自動車産業の振興が著しく、県の友好提携州デリーがある。県内企業9社が進出しており、今後経済交流の拡大が期待される。

### ④北米路線

米国とは、県サンフランシスコ事務所を拠点に経済交流を進めており、福岡県人会を中心に民間交流も活発である。

### ⑤オーストラリア路線

総領事館を福岡市に設置しているオーストラリアとは、県が経済交流促進の覚書をヴィクトリア州と締結しており、青少年交流先としても人気が高く、複数の高校の修学旅行先となっている。

#### (3) 発着枠を超える就航希望航空会社を北九州空港へ誘導

希望する時間帯に就航が困難な航空会社、特に航空機の稼働率の向上を目指しているLCCについては、福岡都市圏へのリムジンバスの運行提案と併せ、24時間利用が可能で発着枠に余裕がある北九州空港に就航するよう誘導する。

貨物専用便については、北九州空港で対応できるため、福岡空港への就航は認めないよう国に対し要請する。

#### (4) 必要な施設整備

喫緊の課題である空港容量の確保のために、既に事業に着手している平行誘導路二重化事業の早期完成を目指すとともに、滑走路増設事業に早期に着手する必要がある。また、ヘリコプターの空港場外への移設を目指すべきである。

##### ① 平行誘導路二重化事業の早期完成

国内線ターミナル地域の平行誘導路部において、航空機の対面通行ができないため、特に朝夕のピーク時間帯には、出発機と到着機との輻輳に伴う遅延や待機が慢性的に発生している。この混雑を緩和するため、国においては、平行誘導路二重化事業に平成24(2012)年度から着手している。

同事業によって滑走路処理容量(標準処理値)は、16.4万回から17.0万回となり、6千回の増加が見込まれている。事業の完了は平成31(2019)年度中を予定しているが、工期短縮等による早期完成を目指す必要がある。

##### ② 滑走路増設

国、福岡県、福岡市は、平成15(2003)年7月に「福岡空港調査連絡調整会議」を設置し、「福岡空港の総合的な調査」を開始した。調査の第三段階(ステップ3)において、将来需要への対応策として、現空港に滑走路を増設する案と、新空港を建設す

る案を提起した。

福岡空港調査連絡調整会議は、パブリック・インボルブメントの手法により県民に意見を求め、加えて、県議会、市議会、国会議員、経済団体、関係自治体などの関係者から意見を聴取した。

福岡県、福岡市は平成 21（2009）年 4 月、工事期間や利用者の利便性、事業費の観点から「過密化対策として滑走路増設に速やかに着手する。」ことを求める意見書を国に提出した。

国は、平成 21（2009）年 5 月に滑走路増設の検討を進めることを決定し、構想・施設計画段階を経て、平成 24（2012）年度からは滑走路増設に係る環境アセスメント手続きに着手している。

滑走路処理容量は、滑走路増設によって 18.8 万回へと増加することが見込まれている。

今後、増大する航空需要に対応するため、環境アセスメントを適切かつ円滑に実施し、滑走路増設の早期着手・早期完成を目指す必要がある。

### ③ ヘリコプターの空港場外移設

福岡空港におけるヘリコプターの発着回数は、平成 25（2013）年度に 7,413 回に及んでいる。

ヘリコプターは、垂直発着性能を活かして比較的狭隘な場所においても発着が可能である。航空管制の負担を減らし、空港運営を円滑化・効率化するため、移設先の騒音の影響を考慮しつつ、ヘリコプターを運航する各機関の理解と協力を得て、ヘリコプターの空港場外移設を目指すべきである。

### (5) 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

福岡空港国内線旅客ターミナルビル再編事業は、福岡空港ビルディング(株)が国の平行誘導路二重化事業と一体的に実施する。地下鉄とのダイレクトアクセス、航空会社のカウンターなど空港ターミナル機能の集約、出発・到着旅客動線の完全分離などによって、利用者にとってより安全・安心・快適なターミナルビルを目指している。

具体的には、第 1 ターミナルビルと第 2 ターミナルビル南側部分の撤去・新設、第 2 ターミナルビル北側部分と第 3 ターミナルビルの全面改修を実施する。現在、実施設計を行っており、平成 27（2015）年度から建設工事に着手する予定である。完成は平成 30（2018）年度末を予定している。

国際線ターミナルについては、今後の国際旅客の動向を見ながら必要な整備を行うことを検討すべきである。

### (6) 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

福岡都市高速道路は、環状線が全通し、都心部は内回り、外回りの双方からの通行が可能となっている。

現在、国内線旅客ターミナルと都市高速道路のアクセスは、福岡 IC 方面からは、空

港通ランプと空港通り線が接続しているが、太宰府 IC 方面からは、金の隈ランプ、半道橋ランプから一般道を経由している。

また、福岡高速 3 号線は博多区豊 2 丁目付近で空港通りに接続しており、空港通りと国道 3 号線(博多バイパス)が交わる空港口交差点ではたびたび渋滞が生じている。

このため、太宰府 IC 方面から空港方面への自動車専用道路を整備するとともに、空港口交差点の渋滞緩和を図り、国内線旅客ターミナルへの交通アクセス強化を目指していく。

## 2 北九州空港

### (1) 北九州空港の目指す姿

製造業が多く立地し、海外に進出している企業も多い北九州地域の企業のニーズに応じたビジネス路線や、住民のニーズが高い観光路線の誘致に取り組んでいく。

24 時間空港の特性を活かし、福岡空港では対応できない早朝・深夜便の誘致を進めるとともに、貨物専用機の更なる誘致を進め貨物拠点空港として発展していくことを目指す。

### (2) 旅客路線の誘致と利便性の向上

#### ① 誘致を目指すビジネス路線と観光路線

国際路線は、北九州地域の企業の工場、事務所が多く立地している中国、台湾、ASEAN 諸国を結ぶ路線について、誘致を進めていく。

国内路線は、ビジネス路線として、自動車産業、航空機産業の集積が進んでいる中部地域（中部、小牧）路線の誘致を進めるとともに、北九州地域の住民ニーズが強い新千歳、那覇を結ぶ観光路線の誘致を進める。

併せて、月間 1 万人の利用実績があった釜山路線、チャーター便が多い仁川、香港路線、さらには国際線への乗り継ぎが便利な成田路線の誘致に取り組んでいく。

#### ○早朝・深夜便、LCC 誘致の考え方

福岡空港では対応できない早朝・深夜便について、新規路線の就航実現を目指す。国内外の各航空会社に、22 時以降に発着できる利点を活かした運航が可能なこと、福岡都市圏までのリムジンバスを発着時刻に合わせて運行させる具体案も示しながら、誘致活動を進めていく。

特に、航空機の稼働率の向上を目指している LCC に対しては、運航の定時性に影響を与える空港の混雑がないこと、深夜便については北九州空港へ到着後にも他の空港へ飛行が可能であること、若しくは、北九州空港で夜間駐機をして早朝に出発することも可能であることを説明して誘致を進める。

国際路線については、相手国の空港の発着可能時間や利用者の活動時間を考慮した自由な発着時間の設定が可能なこと、到着先空港での乗継ぎを考慮した出発時間の設定も可能なことを説明して誘致を進めていく。

## ② 新たな観光ルート開発による観光客の拡大

東九州自動車道の整備によって、九州を循環できる高速道路が完成する。これにより九州内の主要都市間の移動時間は飛躍的に短縮され、北九州空港が立地する東九州地域も含め、九州全体の地域間交流を活発にすることが可能となる。

九州には温泉、火山、名所・旧跡など日本有数の観光地や人が集まる商業集積地が数多く点在している。九州を循環できる高速道路の連動した各地域の取組みやNEXCO西日本の周遊割引の利用促進、JR九州の「JR九州レールパス」の利用や観光列車（D&S列車）とのコラボレーションによって、九州の各地の優れた観光資源を結ぶ周遊型観光を行うことができるようになる。

九州内にバランスよく存在する各空港を利用して、到着空港と出発空港を変えるなど、旅行の目的や日数に応じて九州各地を周遊できるような魅力ある旅行商品の開発を促していくとともに、航空業界、九州各県、各空港と連携して国内外の観光客の誘致を進めていく。

加えて、北九州空港が位置する九州の北東端は、九州周遊に加え、中国方面や関西方面、さらに四国までも周遊可能となり、旅行日数に応じた様々な周遊型の観光ルートの設定も可能となることをPRして誘客に努めていく。

## ③ 旅客便に合わせた福岡都市圏からのバスアクセスの導入

北九州空港の特色である24時間空港を活かし、福岡空港で対応できない早朝・深夜便の利便性の向上やLCC等の新規路線誘致を進めるため、福岡都市圏(天神、博多駅)⇄北九州空港間を70分程度で結ぶリムジンバスの導入を目指す。

料金については、採算性を考慮する必要があるため、スターフライヤーが運行している乗合タクシーの額や、JR博多⇄小倉間のJR料金と小倉駅⇄北九州空港間のエアポートバスの料金を勘案した上で利用しやすい額とする必要がある。

導入に際しては、乗車率を高めるための広報にも取り組む。

## ④ 入管の迅速化の検討

国際線について、航空の速達性、迅速性の観点から、空港到着後に目的地、宿泊地に短時間で到着できることが望ましい。早朝・深夜便の誘致や福岡都市圏からの利用者を取り込んだ路線誘致を目指しており、入管の迅速化を図ることで利用客の利便性が大幅に高まる。

例えば福岡都市圏にバスで向かう利用者に対して、どのような入管の迅速化対応が可能となるかの検討を行っていく。

## ⑤ 苅田北九州空港ICからのアクセスの向上

自家用車やバスによる空港利用者の利便性を更に向上させる必要がある。特に、高速道路を利用する際に、苅田北九州空港ICからは一般道路である空港連絡道路に接続するが、県道門司行橋線と交わる交差点での停車が必要となるためICから空港まで約

8キロで10～15分を要する。

空港と高速道路間のアクセス性を向上し、定時制の確保と時間短縮ができるように、苅田北九州空港 IC から当該交差点を越える自動車専用の連絡ランプの整備を目指していく。

### (3) 貨物拠点化への取組み

#### ① 大型貨物専用機の就航に応じた多彩な貨物の取込み

東九州自動車道は、北九州市を起点として、大分・宮崎の各県を結び、鹿児島市に至る延長約436kmの高速道路である。平成26(2014)年度内には、福岡県内の一部を除き、北九州—宮崎間(約300km)の開通が予定されている。

「九州の航空貨物は九州の空港から」を目指し、大型貨物専用機が就航している北九州空港では九州内各空港において輸送できない大型・長尺貨物の取扱いも可能であることを荷主、貨物利用運送事業者に働きかけていく。

#### ○ 東九州自動車道沿線の製造業の貨物の取込み

九州には様々な製造業の生産拠点が存在している。九州は、カーアイランド、シリコンアイランドとも呼ばれている。

東九州自動車道沿線には、北九州市から宮崎市にかけて自動車関連産業や半導体・電子デバイス関連産業、精密機器関連産業が集積し、更に、化学医療関連、ソーラー関連産業など様々な生産拠点が構築されている。加えて、高速道路のアクセス利便性や豊富な労働力を背景に、多くの工業団地の整備や計画が進められており、今後とも企業の進出や事業規模の拡大が期待されている。

これらの製品、部品の輸出入貨物の取込みを目指した集荷促進活動を継続していく。

#### ○ 生鮮食品の取込み

九州は首都圏・関西圏を始め全国に様々な食材を提供しており、東九州自動車道沿線を見ると、京築地域のいちじく「とよみつひめ」、豊前海一粒かき、大分県の関あじ・関さば、宮崎県の和牛、マンゴーなどが生産されている。

これら特色のある食材の輸送手段としての活用や利用拡大を働きかけていく。

#### ② 特殊貨物の取込み

24時間空港とともに直立護岸を有する利点を最大限に活かすため、大型貨物航空機を活用した大型・長尺貨物に加え、大型チャーター貨物機を必要とする特殊貨物の誘致にも取り組んでいく。

平成21(2009)年2月にはフランスから大型輸送機アントノフが飛来し、ヘリコプターを輸送した。平成25(2013)年11月には人工衛星を米国から種子島宇宙センターまで輸送するため、米国の大型輸送機C-5が飛来し、北九州空港の直立護岸からの海上輸送を組み合わせたSea&Airが実現した。

また、九州内には海外へ輸出する長さ8～10m超、重さ100t程度の発電用機材など



のプラントものを製造する企業が存在する。このような特殊な航空貨物の輸送に北九州空港の利用を働き掛けていく。

#### (4) 航空機産業の空港島及び周辺地域への誘致

県は、平成 22 (2010) 年 7 月に「福岡県航空機産業振興会議」を設立し、航空機産業の誘致促進と振興に取り組んできた。そのような中、YS-11 以来 50 年ぶりとなる国産旅客機 MRJ (次世代リージェナルジェット) の生産を行う三菱重工業は、平成 26 (2014) 年 2 月に北九州空港を量産機の試験飛行、駐機のサブ拠点とすることを公表した。

まずは、試験飛行、駐機の拠点化の実現に向けて取り組むとともに、引き続き航空機、航空機関連部品等の製造工場を、空港島及び空港島周辺の工場適地への誘致活動を進める。

部品・部材数が膨大で関連企業のすそ野が広い航空機産業は、自動車関連企業が集積する地元中小企業に新たな需要をもたらすことになる。

また、MRJ の製造に必要な部品は国内外の各地からも輸送され、新たな航空貨物需要が発生する。更に、地元の新たな雇用を創出するとともに、ビジネス旅客も創造する。航空機産業が北九州空港を中心とする地域に立地することは、空港島及び空港島周辺域のみならず、広く九州全体、西日本地域の産業振興に寄与する。

#### (5) 必要な施設整備

北九州空港は、製造業が集積した北九州地域に立地し、大型貨物専用機の定期便も運航しており、24 時間空港の利点を活かした貨物拠点空港として成長することを目指している。また、国内外の旅客便の誘致にも取り組む。

これら、貨物の集積、旅客便の誘致を前提に、更なる施設整備が必要である。

##### ① 貨物用エプロンの整備

現在大型定期便を運航している日本貨物航空は、使用している貨物専用機 B747-400F から一回り大きい B747-8F への変更を進めているが、同機は現在のエプロンでは駐機することができない。

B747-8F の駐機、大型・長尺貨物や特殊貨物の円滑な取扱いを可能とするエプロンの整備を引き続き国に要請する。

##### ② 滑走路の延伸

国際大型貨物専用機が長距離の目的地に直接飛行するには、燃料を満載する必要があり航空機全体の重量が増すため、離陸には長い滑走距離が必要になる。過去、特殊貨物の国際貨物チャーター便が検討された際、滑走路長が 3,000m ないため、就航を断念した例が複数あった。

今後、これら大型航空機の長距離運航が可能となるよう、現在の滑走路の 3,000m への延伸の早期実現を引き続き国に要請する。

### ③ 貨物上屋の整備、旅客ターミナルビルの改修

取扱貨物の増加に伴い、貨物上屋が手狭になってくることが予想される。今後の貨物の動向を見ながら必要な施設整備を検討する。

現在の旅客ターミナルは、年間 150 万人対応となっている。旅客便誘致に伴う利用者増加の状況等を見ながら必要な整備を検討する。

### (6) 軌道系アクセスの検討

軌道系アクセスは、定時性、高速性の観点から、福岡空港の地下鉄と同様に、北九州空港でも実現を望む声がある。

小倉から空港を結ぶ軌道系アクセスについては、「新北九州空港軌道系アクセス検討委員会」が、空港利用者が 450 万人以上となった場合には事業採算性が確保される可能性があるとの検討結果を平成 18（2006）年 3 月に公表した。

軌道系は、初期投資が大きく、建設資金の回収や事業の継続性の確保が必要である。

このため、空港利用者の需要動向や事業者の採算性を踏まえた上で検討する必要がある。

## 3 福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完

### (1) 一定の地域に存在する複数空港の関係

国内の他の地域や諸外国においても、1 地域に複数の空港が存在する場合がある。国内では首都圏に東京国際空港（羽田）と成田国際空港、関西圏に大阪国際空港（伊丹）と関西国際空港が併存している。海外の代表的な例はロンドンで、ヒースロー空港を含む 5 空港で年間 1 億 3 千万人という膨大な航空需要に対応している。

羽田空港は国管理空港で、成田空港は成田国際空港株式会社が運営している。羽田空港が国内線、成田空港が国際線という役割分担があるといわれてきたが、羽田空港での国際線の就航枠拡大が進められており、国内、国際といった両空港の路線の違いは今後小さくなっていくものと考えられる。

伊丹空港と関西空港は新関西国際空港株式会社が運営しており、伊丹空港は国内線のみ、関西空港は国際線と国内線が就航しており、一定の役割分担がなされている。

ロンドンにおいては、利用者の半数が利用するヒースロー空港が都心の近くに立地している。郊外の空港に LCC や欧州域内の路線が就航するという形で一定の役割分担がなされているようである。

### (2) 福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完

福岡空港については、過密化という問題を解決するため、平行誘導路の二重化と滑走路の増設により空港能力を向上させ、戦略的な路線誘致を行うことによって、国内外のネットワークを拡充し、本県のみならず、九州・西日本地域の利用者利便の向上を目指す。

北九州空港については、早朝・深夜便や LCC 等の誘致により、新たな国内路線、

国際路線の展開を図る。また、大型・長尺貨物、特殊貨物などの貨物需要の取り込みと、更なる貨物便の誘致を進めて貨物拠点化を目指していく。福岡都市圏とのアクセス利便性を高め、空港利用者の増加を図るため、福岡都市圏と北九州空港との間でリムジンバスの導入を目指す。

### (3) 両空港のマルチエアポート化の推進

両空港の役割分担、相互補完については、空港利用者が両空港を一体的に利用できることが重要である。

福岡都市圏からのリムジンバスの運行に加えて、福岡空港、北九州空港から同一空港に就航する航空会社に利用者の都合による航空券の変更が可能となるように働きかけ、両空港のマルチエアポート化を進めていく。

これにより、羽田空港から福岡空港への最終便に搭乗できなかった利用者が北九州空港の深夜便への変更が可能となれば、北九州空港から福岡都市圏へのリムジンバスの利用で、利用者の利便性は増大する。

## 4 新空港の調査研究

今後も増大する航空需要に対応するためには、福岡空港の喫緊の課題である過密化問題に早期に対応するとともに、北九州空港の活用を強力に進めることが必要である。

したがって、福岡空港については、平行誘導路二重化事業の早期完成、滑走路増設の早期着手による福岡空港の機能強化、北九州空港については、路線誘致や貨物拠点化を積極的に進めていくことが重要である。

新空港に関する議論については、福岡・北九州両空港の機能強化、役割分担や相互補完を進めた上で、両空港の利用状況を見ながら国とともに進めていく必要がある。