

みなさまのご意見をお寄せください。

北九州空港滑走路延長計画について (PIレポート)



あいさつ

国（大阪航空局、九州地方整備局）は、北九州空港における大型貨物機の長距離運航を可能とするため、現行の滑走路長2,500mを3,000mに延長整備する計画を検討しています。

この計画の透明性を確保しつつ幅広い合意形成を図るため、関係者の連絡調整を図り、本検討の円滑かつ効率的な推進に資するため、関係地方公共団体（福岡県、北九州市、苅田町）と、国（大阪航空局、九州地方整備局）は、北九州空港施設計画検討協議会を設置しました。

令和3年5月、北九州空港施設計画検討協議会は、北九州空港の滑走路延長にともなう施設計画段階のパブリック・インボルブメント（略名：PI）の実施計画書を取りまとめました。この実施計画書に基づき、北九州空港の滑走路延長計画に関するPI活動を進めてまいります。

本書は、北九州空港の滑走路延長計画の内容を記したPIレポートです。北九州空港の滑走路延長計画の内容をご確認いただき、この計画に対するみなさまの意見をお寄せください。

令和3年7月15日

北九州空港施設計画検討協議会



contents

I

滑走路3,000m化に向けた意見募集と進め方

パブリック・インボルブメント (PI) とは
PIの実施体制
PIの実施手順
ご意見の提出方法

II

北九州空港の概要

沿革
空港施設の概要
航空ネットワークと利用状況
北九州空港の特徴

III

滑走路延長の必要性

長距離貨物専用便の商用運航に必要な滑走路長の不足
背後圏企業の遠方空港の利用
経済的損失

IV

滑走路延長の効果

北米・欧州への直行便（貨物定期便）の新規就航
チャーター便の就航機会の拡大
九州・西中国地域に立地する産業の活性化と国際競争力の向上
国際旅客便の就航拡大
地域経済への波及効果
陸上輸送の効率改善効果
大規模災害発生への対応とBCP機能の強化

V

滑走路延長の周辺への影響

自然環境への影響
苅田港航路を航行する船舶への影響
空港周辺の航空機騒音の変化

VI

北九州空港滑走路延長計画（案）

計画滑走路長
滑走路延長に伴う施設配置計画
整備工程及び概算事業費

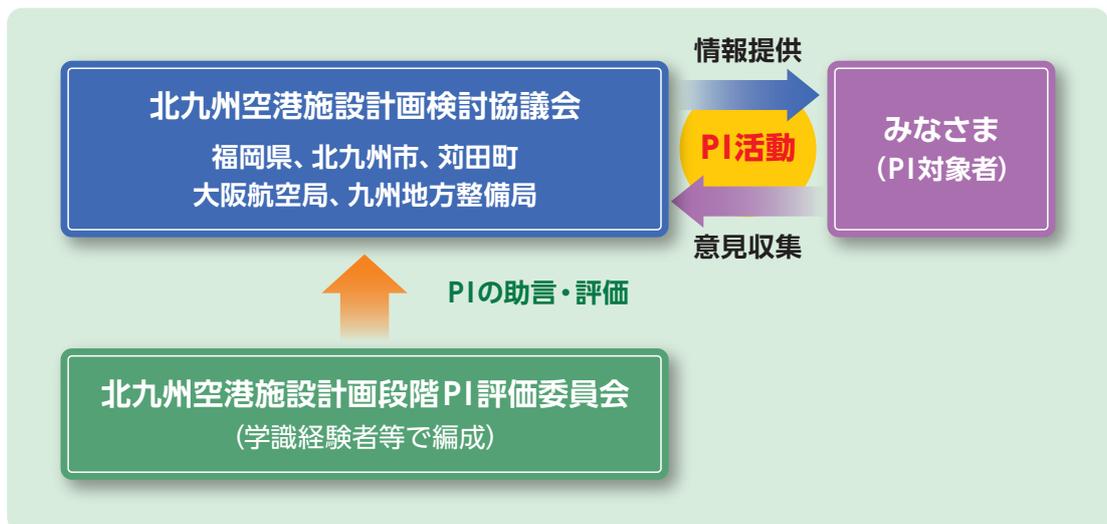
滑走路3,000m化に向けた意見募集と進め方

パブリック・インボルブメント (PI) とは

- パブリック・インボルブメントはPI (Public Involvement) と略されており、いわゆる住民参画のことで、住民の合意形成手続きの手法です。
- 空港整備などの大規模な公共事業の事業化にあたり、透明性を向上する観点から導入されました。
- 公共事業におけるPIは、その計画などを策定する段階から、その案を公表し、多くの意見をいただきながら、計画検討を進めるもので、みなさまとの情報共有や合意形成を図ることを目的としているものです。

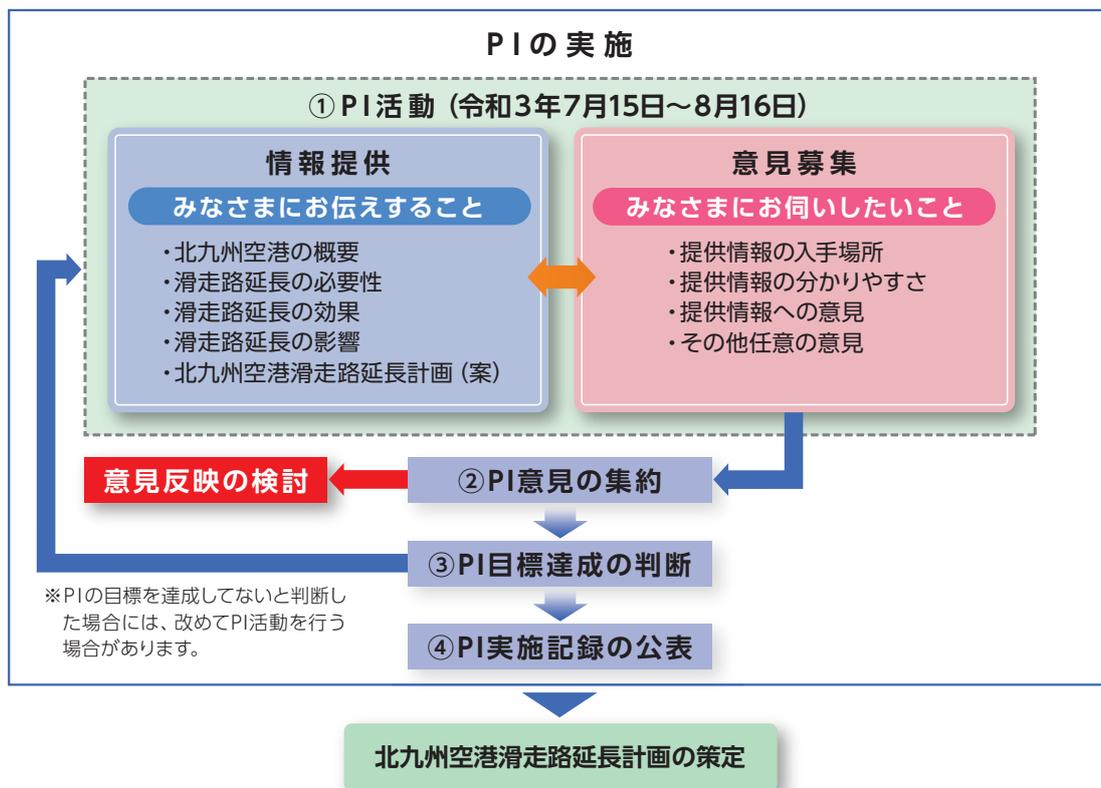
PIの実施体制

- PIは、北九州空港施設計画検討協議会を主体として、みなさまと情報を共有しながら、ご意見の把握・収集に努めてまいります。
- 北九州空港施設計画段階PI評価委員会は、空港整備主体（大阪航空局、九州地方整備局）によって設置され、学識経験者や有識者等で構成しています。PI活動の透明性、客観性の確保・向上のため、北九州空港施設計画検討協議会に対し助言・評価を行います。



PIの実施手順

- PI活動では、令和3年7月15日から令和3年8月16日までの期間において、北九州空港滑走路延長計画の内容を広く情報提供するため計画案を記したPIレポート（本書）の公表や説明会・パネル展などを開催し、計画案に対するみなさまのご意見を募集します。(①)
- みなさまから寄せられたご意見を集約し、滑走路延長計画案に反映します。(②)
- PIの目標が達成されたと判断した場合(③)には、PI実施記録をとりまとめて公表します。(④)
- PI終了後は、滑走路延長計画を策定し事業化に向けた検討を進めてまいります。



ご意見の提出方法



ハガキで意見する

本書に綴じ込んであるハガキにご意見を記入し、最寄りのポストに投函してください。行政機関にも意見回収箱を設定しています。



インターネットから意見する

九州地方整備局のホームページに「北九州空港滑走路延長計画」のページがあります。「ご意見記入フォーム」をクリックし、直接意見を入力してください。ご意見を電子メールで送信することもできます。福岡県、北九州市、苅田町、大阪航空局のホームページからもアクセス可能です。

検索はこちら ➡

URL : <https://www.pa.qsr.mlit.go.jp/kap/index.html>



説明会に参加して意見する

説明会に参加し、説明会場で直接意見を発言することができます。開催場所については、「北九州空港滑走路延長計画」ホームページで最新情報をご確認ください。



パネル展示に参加して意見する

パネル展示の会場に、意見記入用紙と回収箱を設置しています。開催場所については、「北九州空港滑走路延長計画」ホームページで最新情報をご確認ください。

みなさまのご意見をお待ちしております。[意見募集期間:7月15日～8月16日]

北九州空港の概要

沿革

- 北九州空港は、利用者圏域200万人の航空利便性の確保と地域活性化のため、周辺まで市街化が進んで拡張整備が困難であった旧空港に替わり、国内線やアジア路線に大型ジェット機も就航が可能な新空港として2006年3月16日に開港しました。

空港施設の概要

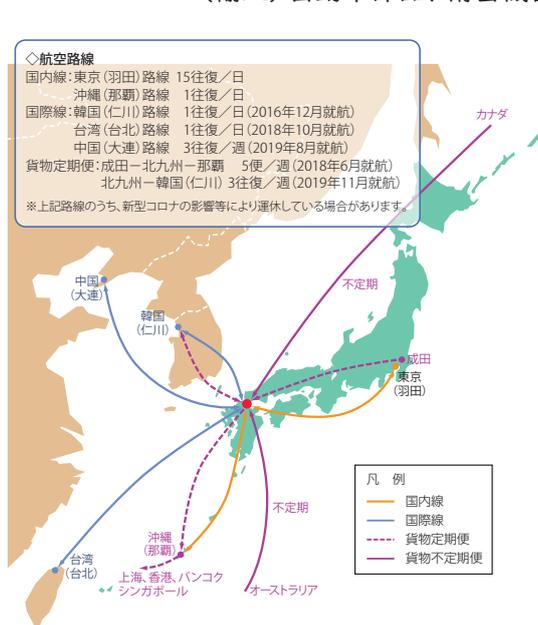
種別：国管理空港（国が設置・管理する空港）
 標点位置：北緯33度50分44秒 東経131度02分06秒
 滑走路：2,500メートル×60メートル
 駐機場：9スポット（大型機3、中型機3、小型機3）
 管理面積：約160ヘクタール

航空ネットワークと利用状況

- 北九州空港は、国内線2路線、国際線3路線の航空ネットワークを有しています。（2021年4月時点）
- 主力の東京（羽田）路線は、合計1日15往復運航され、首都圏との交流を支えています。
- 利用者数は、国内線は2018年度に144万人と過去最高を記録し、国際旅客も2017年度に韓国路線の旅客増加により急増し、2018年度は35万人と過去最高を記録しています。
- また、北九州空港は貨物の利用の多い空港です。国際貨物は、韓国路線や那覇空港を経由する貨物定期便が就航し2018年度に急増しました。その後も国際貨物が好調であり、2020年度は13,679トンと過去最高を記録しました。国内貨物も約4,000トン前後で推移していましたが、2020年度は国内線の運休に伴い減少しています。
- 北九州空港で取り扱う主な貨物には、次のようなものがあります。

【国内貨物】産業機械部品、電気機械部品、生鮮品、宅配便貨物 など

【国際貨物】（輸出）半導体関連製品、精密機器、自動車部品、ネットショッピングの商品 など
 （輸入）自動車部品、精密機器、生鮮品、生花 など



※新型コロナウイルスの影響による航空便運休に伴い減少



北九州空港の特徴

- ・北九州空港は周防灘の沖合3kmにある海上空港であるため、航空機騒音の住宅地への影響がほとんどありません。そのため、早朝や深夜の離発着が可能であり、九州・中国地方で唯一の24時間利用可能な空港となっています。
- ・また、荷主や貨物航空会社は、いつでも利用可能で航空貨物の発地・着地に近い空港の利用を望んでいます。北九州空港は、ものづくり産業が集積する北部九州に位置し、高速自動車道路により九州各地への速達性を有するなど、貨物空港としても魅力のある空港です。
- ・北九州空港が貨物空港として発展することで、背後圏（九州・西中国地域）の企業活動が活発になり、地域の生活も豊になります。

北九州空港の魅力

1. 深夜・早朝時間帯に利用できる**24時間空港**
2. 九州各県・中国地方とも**高速道路アクセス**が可能
3. 空港島に空港・港湾機能の**展開用地**がある
4. **シー&エア**による貨物輸送が可能
5. **大型貨物機用スポット**を2スポット整備済

航空貨物の特徴

- ・電子機器や自動車部品、半導体などの**単価や付加価値の高い工業製品**のほか**生鮮食品やネットショッピングの商品**など**生活に身近なもの**も輸送されます。

貨物空港としても魅力のある空港です！

航空貨物の需要は伸びており、九州・西中国地域の経済発展に貨物空港は不可欠です。

国際貨物定期便が就航しています！

2018年6月、深夜発早朝アジア着の国際貨物定期便が就航しました。那覇空港を經由してアジア主要都市と結びます。

※2020年度より運休中。

2019年11月、大型貨物専用機B747-8Fによる国際貨物定期便が就航しました。仁川国際空港を經由して世界主要都市と結びます。

※2020年12月より週3便運航中。

地方空港では珍しい！

国内主要空港の位置図



貨物航空会社と覚書を締結！

2020年1月、福岡県・北九州市は、ボルガ・ドニエプル航空と北九州空港利用促進に係る覚書を締結しました。ボルガ・ドニエプル航空は、特殊大型貨物輸送の世界的な貨物航空会社です。世界最大の貨物輸送機アントノフを運航しています。通常の貨物輸送機では輸送できない大型貨物や重量貨物など、特殊な輸送を行うことができます。

航空貨物の輸送の流れ



梱包・運搬



積み込み



離陸

滑走路延長の必要性

長距離貨物専用便の商用運航に必要な滑走路長の不足

- 北九州空港は深夜・早朝時間帯も利用できる海上空港であることから、これまでも貨物専用機に利用されてきましたが、滑走路長が2,500mであるため、利用する際に制約が生じています。
- 航空会社は、この制約のために北九州空港では離着陸できないと判断し、別の空港を利用することがあります。

航空機の積載重量と滑走路長の関係

- 航空機は、滑走路の長さによって離陸や着陸が可能な積載重量が決まっています。積載重量が重たい機体で離陸するためには長い滑走路が必要となり、着陸の際には着陸したのちの滑走路距離が長くなります。
- 航空機の積載重量に大きく影響するのが、搭載貨物量と搭載燃料です。北米・欧州便など長距離路線になると搭載燃料を多くする必要があります。そのため、積載重量を抑えるためには、搭載貨物量を減らさなければならず、運搬可能な貨物量が減少するため、貨物定期便の商用運航として成立しなくなります。
- 貨物チャーター便の受入れにおいても、滑走路長が不足していたため、北九州空港ではなく長い滑走路を有する遠方の空港が選択された例があります。

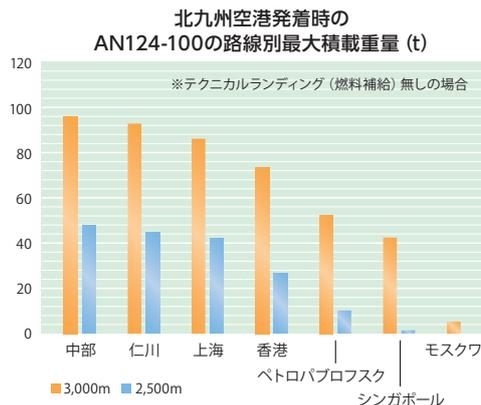
北九州空港は滑走路長が2,500mであるために、貨物定期便や貨物チャーター便の就航機会を逸失しています。

【貨物定期便の例】

- 代表的な貨物専用機B747-8F型機は、北米・欧州まで商用運航として成立する貨物量を搭載すると、滑走路長が2,500mでは重量オーバーとなり離陸することができません。
- また、着陸する際には搭載燃料が少なくなっており、搭載貨物量を増やすことができますが、商用運航として成立する貨物量を搭載すると、滑走路長2,500mでは着陸できないと判断する航空会社があります。

【貨物チャーター便の例】

- 大きな貨物を輸送できる超大型貨物輸送機アントノフは、離陸の際の滑走路長が2,500mでは、路線距離が近距離であっても搭載可能な重量が半分以下に制約されてしまうので、荷主が運びたい大型貨物や超重量貨物を運ぶことができません。
- 着陸時であっても搭載可能な重量が7割以下に制約されます。



超大型貨物輸送機アントノフ

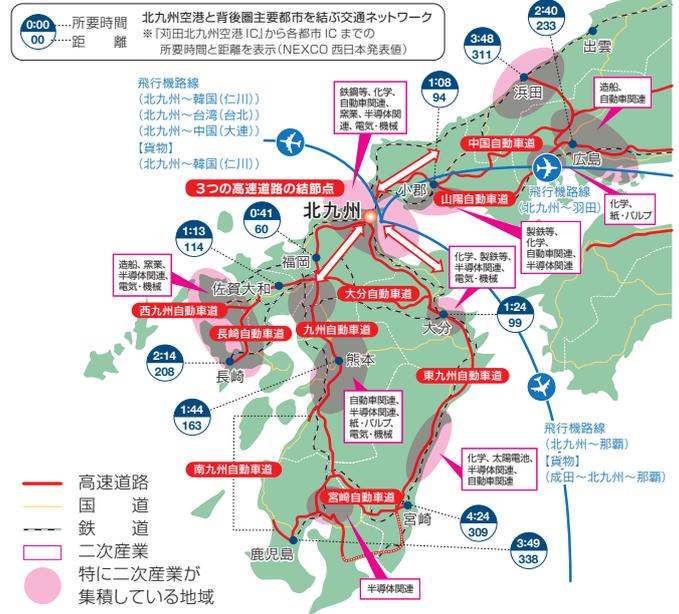


■ 背後圏企業の遠方空港の利用

・北九州空港の背後圏を発着とする北米・欧州との輸出入航空貨物は、近隣の空港には北米・欧州を結ぶ貨物定期便が就航していないため、遠方の空港を利用している実態があります。

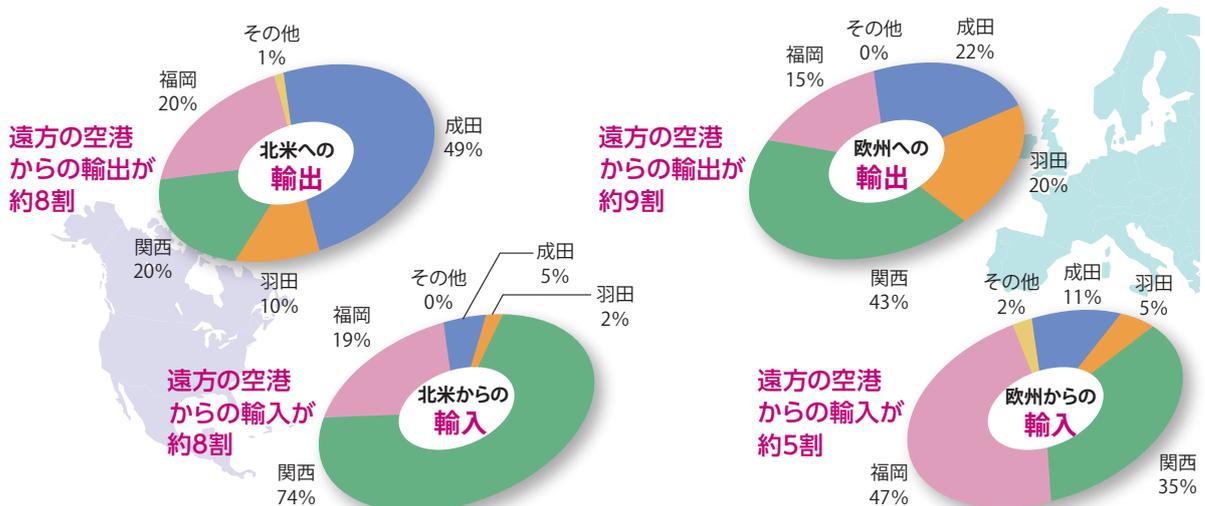
■ 北九州空港の背後圏

- ・北九州空港の背後圏は、北九州空港の利用状況から、九州・西中国地域（山口県・広島県・島根県）になります。
- ・九州・西中国地域には製造業を中心とした第二次産業が集積しています。
- ・北九州空港は、本州、東九州、西九州の3方向に伸びる高速自動車道路の結節点に近接するなど貨物空港として最適な立地条件を有していますが、その一方で北米・欧州を結ぶ貨物定期便が就航していません。



■ 利用空港の実態

・九州・西中国地域内における北米・欧州との航空貨物の輸出入空港をみると、北米では輸出の79%、輸入の81%、欧州では輸出の85%、輸入の51%は、成田・羽田・関西など遠方の空港を利用している実態があります。



※資料：国際航空貨物動態調査に基づき年間拡大集計(2013・2016・2018年度の平均)

➡ 背後圏の輸出入貨物は、遠方の空港まで陸上輸送せざるをえない実態があります。



経済的損失

- 成田国際空港や関西国際空港を利用する九州・西中国地域を発着とする国際航空貨物は、長距離を陸上輸送しなければなりません。荷主にとっては輸送時間や輸送費用がかかることに加え、商品価値が下がる貨物もあります。九州・西中国地域の荷主、地域と世界を直接結ぶ物流ルートを求めています。

■福岡県の荷主が成田国際空港を利用する場合の例

九州の工場から製品を成田国際空港まで陸送して輸出する場合、北九州空港までの陸送と比較して輸送料金は約6倍、輸送時間は約12倍、走行距離にして約14倍の損失です。

①陸上輸送費用の損失

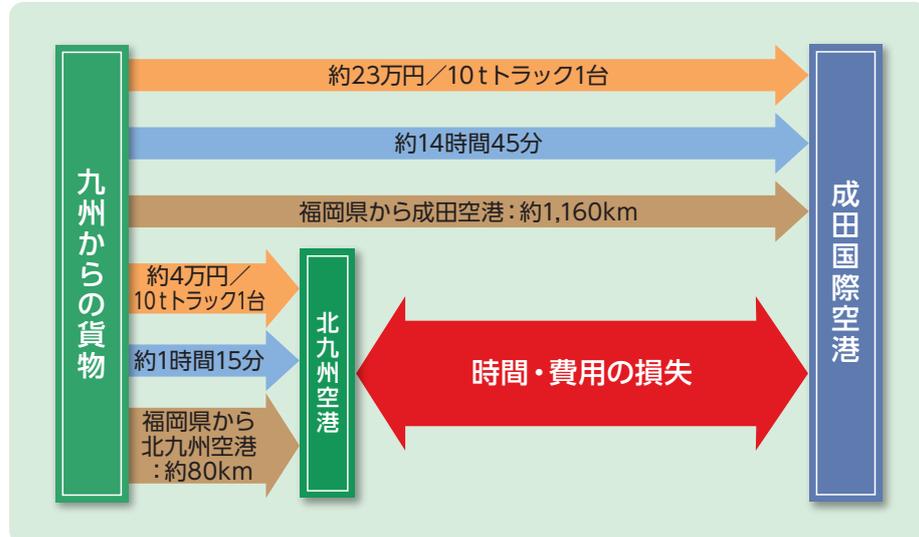
10tトラックの料金は、1台あたり約19万円の損失です。

②輸送時間の損失

輸送時間は、約13時間30分の損失です。

③破損リスク拡大

トラックの走行距離は、約1,080km増加します。
陸送距離の長さにより破損リスクが高まります。

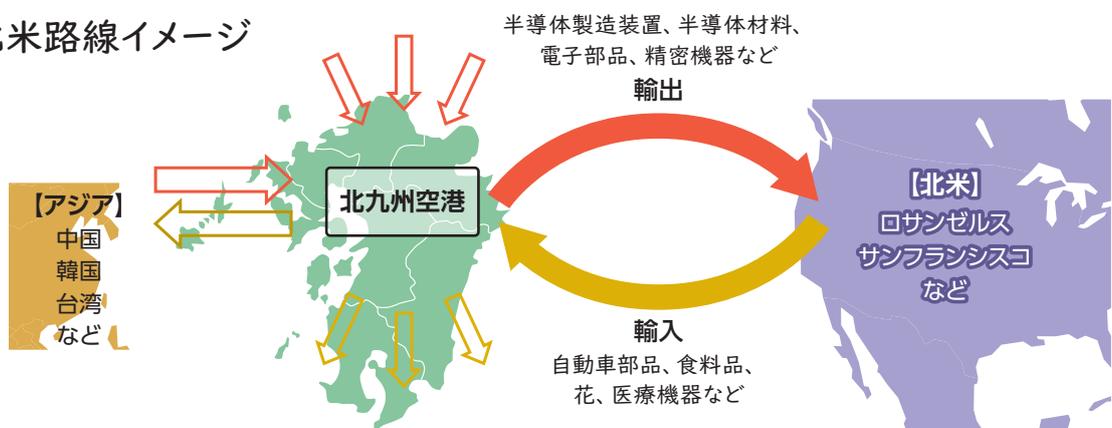




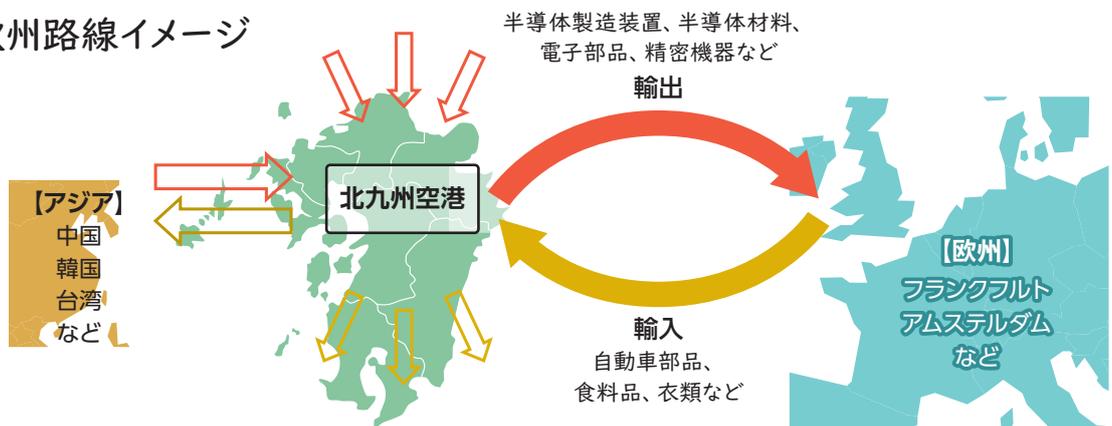
北米・欧州への直行便（貨物定期便）の新規就航

- 滑走路が延長されることにより、これまで直行便が就航できなかった北米・欧州への貨物定期便の就航が可能となります。
- 北米・欧州との直行便が開設できることで、陸上輸送費用の軽減や輸送時間の短縮を図ることができます。
- 輸出では、半導体製造装置、半導体材料、電子部品、精密機器やその消耗品など、輸入では、自動車部品、食料品、衣類などの貨物が想定されます。
- また、アジアと北米・欧州の航空貨物市場は、今後も拡大することが予想されており、北九州空港を利用して、その貨物需要も取り込むことが期待されます。

北米路線イメージ



欧州路線イメージ



【就航する貨物専用機の大きさ】

大型の貨物専用機と北九州空港に就航する代表的な旅客定期便の使用機材と比較すると、全長、全幅ともに2倍以上、貨物搭載量では10倍以上の差があります。

■B747貨物専用機：全長76.3m 全幅68.5m
最大搭載重量：約134t



■A320：全長37.6m 全幅34.1m
最大貨物積載重量：約9t
(スターフライヤー使用機)



■ チャーター便の就航機会の拡大

- 北九州空港は、九州・西中国地域で唯一貨物定期便が就航する空港であり、エアポートセールスや民間事業者の協力により貨物の受け入れ実績を重ねてきました。日常的な貨物から特殊貨物まで取り扱い経験のある体制を有していることは他空港にはない強みです。
- 滑走路が延長されれば、これまで滑走路が2,500mであるため他空港に逸失していた大型重量物（火力発電用タービンなど）を搭載するチャーター便の北九州空港での商用運航が可能になります。
- 輸送手段の選択肢が広がることで、陸上輸送費用の軽減や輸送時間の短縮を図ることができ、荷主やフォワーダー※にとって、より効率的で経済的な貨物輸送が可能となります。

※フォワーダー：自らは輸送手段を持たず航空機・トラックなどを利用し、荷主と直接契約して貨物輸送を行う事業者のこと。

■ 大型貨物チャーター便で輸送するものの例

■ 半導体製造装置

半導体製造装置は、装置そのものが大きいため、貨物専用機でないと輸送できません。また重量も1つあたり25~30トンあります。一度に複数台輸出することもあります。



■ 人工衛星

海上空港の特徴を活かして、2013年11月にNASAとJAXAが共同開発した人工衛星を米国から北九州空港に空輸し、その後、種子島に海上輸送しました。



■ その他

- フランス・パリに向けて完成車の輸出
- ノルウェーからサーモンの輸入
- 北米などからの生体動物の輸入（北九州空港近くの動物検疫所を利用）

【輸送が可能となる貨物】

- 火力発電用タービン、航空機胴体パネルなどの大型重量物の輸出入

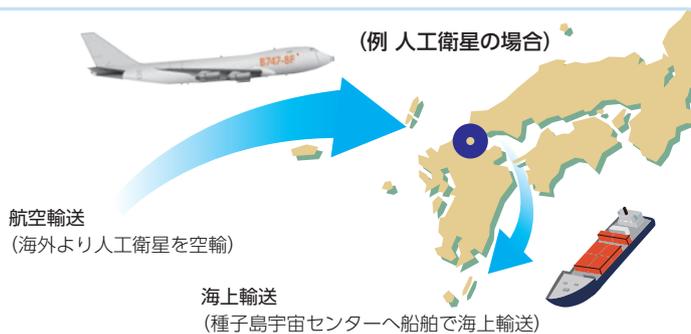


■ シー&エアによる特殊大型貨物輸送の利用拡大

- 北九州空港では、海上空港という特性を活かし、陸上輸送が困難な特殊大型貨物等を海上輸送することで他空港では取り扱えない貨物の航空輸送が可能です。
- 滑走路の延長により長大貨物の航空輸送が可能となれば、シー&エア※を活用した特殊大型貨物輸送のさらなる利用拡大に繋がります。

※シー&エアとは

海上輸送と航空輸送とを組み合わせた輸送サービスで、海上輸送の低運賃と航空輸送の高速性というメリットを組み合わせた形の輸送サービスです。





九州・西中国地域に立地する産業の活性化と国際競争力の向上

- 九州・西中国地域には、自動車、半導体、電子・精密機器、航空・宇宙、これらの製品の素材・部品などの幅広い製造業の集積がみられます。中には、航空貨物便の利用が不可欠な世界的な企業があります。
- 北九州空港の3,000m化は、九州・西中国地域と北米・欧州との物流の速達性を向上するだけでなく、輸送中の破損リスクを低減します。これらの航空貨物輸送の利便性と質の向上は、九州・西中国地域の産業の国際競争力の向上につながります。

北九州空港から北米・欧州便を求める企業の声

九州・西中国地域に製造工場をもち、北米・欧州に製品を輸出入している企業の声を集めました。



製品を安全に早く確実に届けることのできる物流ルートの確保が課題となっています。北九州空港から北米・欧州へ貨物定期直行便が就航すれば、安定的な輸送力の確保につながり、今後の事業展開に寄与します。

北九州空港に北米・欧州へ貨物定期直行便が就航し、輸送ルートの選択肢が増えることは、状況に応じた柔軟な輸出入が可能になる点や、企業の業務継続計画 (BCP) の観点から有益です。



輸送費用よりもリードタイムを重要視しています。北九州空港は製造工場から近いため、朝、夕の2回出荷できることや、リードタイムを短縮できる観点から北米・欧州へ貨物定期直行便の就航を期待しています。

取引先が貨物の取扱いにシビアであり、製品の輸送品質を重視しています。北九州空港から北米・欧州へ貨物定期直行便が利用できれば、輸送時間や輸送距離を短縮できるため、輸送時のリスクを低減することができます。



シー&エアにより輸出している製品があります。北九州空港の滑走路が延長されシー&エアが行えるようになれば、製造工場との海上輸送の距離や時間を短縮することができるため、北九州空港の利用も考えられます。

種子島宇宙センターで打ち上げる人工衛星を海外からシー&エアで輸入する場合、海上輸送距離を短縮できる北九州空港の利用が考えられます。



国際旅客便の就航拡大

- 北九州空港の滑走路3,000m化に伴い、北米・欧州をはじめ世界の都市へ長距離国際旅客便の就航が可能となります。
- 北九州空港は、深夜・早朝時間帯も利用できる海上空港でもあり、航空会社のニーズに応じた運航ダイヤを柔軟に組めることで、新規路線拡大につながることを期待されます。

■ 地域経済への波及効果

- 北九州空港の航空ネットワークが充実することで、背後圏にある企業の国際競争力が高まります。
- 荷主企業の業績があがると、その関連企業や物流関連企業の業績も良くなり、地域全体の経済が活性化し雇用も拡大することが期待されます。
- 物流ルートを選択肢が増えて便利になり、地域の魅力が高まることで、新たな企業の立地も期待されます。

北九州空港の3,000m化

北米・欧州直行

輸送時間の短縮

輸送コストの削減

輸送品質の向上

環境に優しい輸送

荷主企業が元気に！

- リードタイム短縮
 - 価格競争力の向上
 - 商品価値の向上
 - CO2削減等 環境負担低減
- 企業の**物流戦略**の幅が広がる
→企業の**国際競争力**が高まる
→**顧客のニーズ**に応える

地域経済が元気に！

- 荷主関連企業の業績向上
- 物流関連企業の業績向上
- 企業の雇用拡大
- 消費活動の増加



■ 空港島内や周辺の企業立地の促進

- 北九州空港に航空貨物が集まるようになると、貨物取扱量に応じて、航空機の駐機場の拡張や貨物上屋の増設など、空港ターミナル地域の機能強化が必要となります。
- 空港周辺にはフォワーダーなどの航空貨物を取り扱う物流関連企業の立地も期待されます。
- 滑走路の延長整備を契機として、空港島内やその周辺の土地の有効活用が促進されます。

【駐機基地の誘致】

ボルガ・ドニエプル航空は、全世界で貨物便を運航しています。そのため各地に駐機拠点を設けていますが、アジア地域に新たな駐機拠点があれば更に効率的な機材運用が可能になります。アジア地域の駐機拠点を条件としては、

- 3,000m以上の滑走路長を有すること
- 24時間運用で運航計画が立てやすいこと
- シー&エアが可能であること

をあげています。

滑走路延長により北九州空港が有力な候補になり航空ネットワークの充実に寄与します。





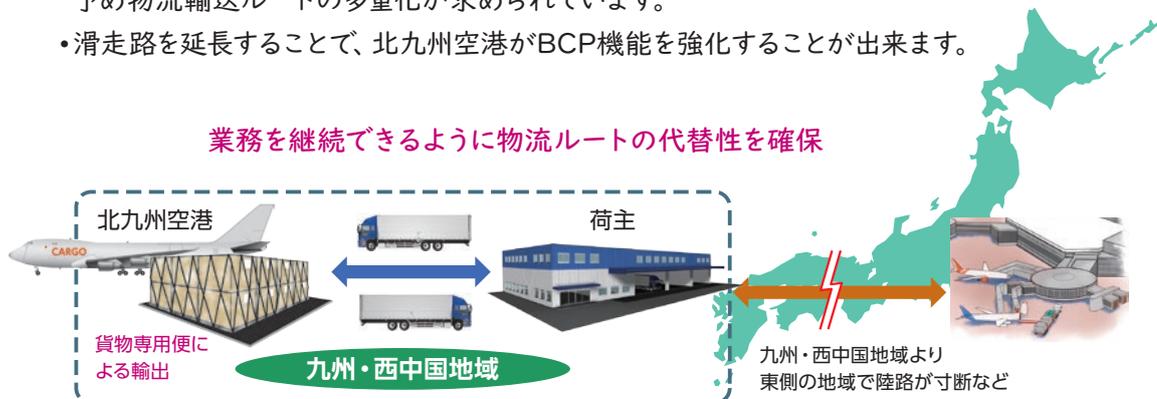
陸上輸送の効率改善効果

- 北九州空港の背後圏と成田国際空港や関西国際空港との間で輸送されている貨物量は、北米が年間約1.6万トン、欧州が年間約1.7万トンあると推計されます。これらをトラックの平均積載率から輸送台数に換算すると約6,600台に相当します。
- 国内物流を支えるトラックドライバー不足の深刻さが増すなか、北九州空港に貨物定期便が就航すれば、トラックによる陸上輸送の距離を大きく縮めることができます。そのため、トラックドライバーの労働環境の改善につながります。あわせて、CO₂排出量を削減することができることから脱炭素社会の実現に寄与します。



大規模災害発生への対応とBCP機能の強化

- 近年、地震、台風をはじめとする大規模な自然災害が多発しています。一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め物流輸送ルート多重化が求められています。
- 滑走路を延長することで、北九州空港がBCP機能を強化することが出来ます。

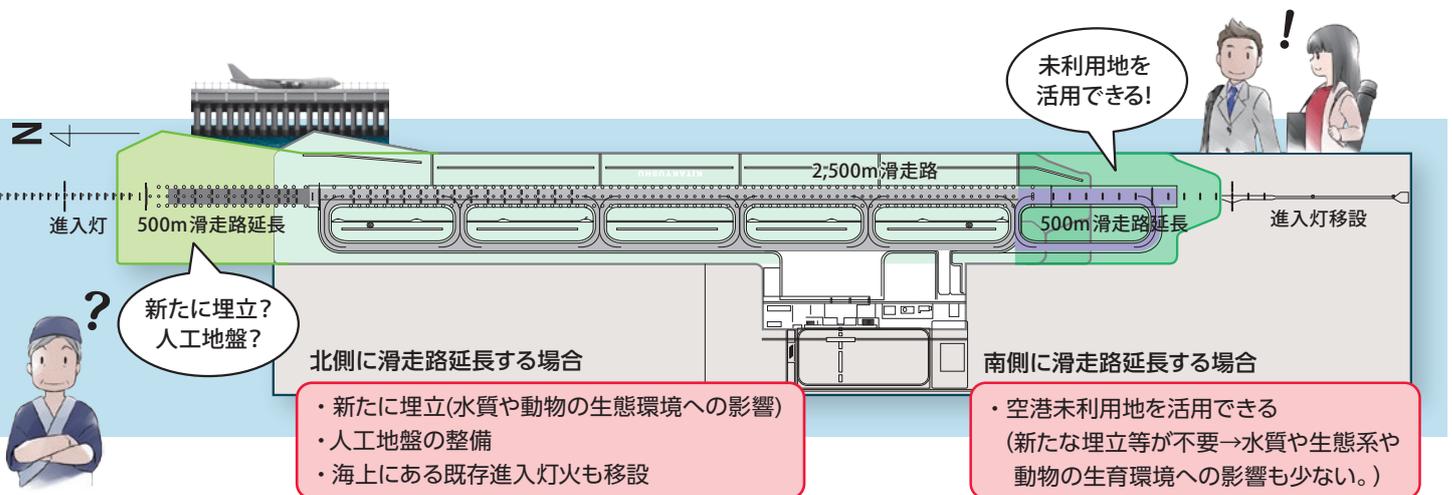


BCPとは、大規模災害などの緊急事態における事業継続計画 (Business Continuity Planning) のことです。緊急時にも企業活動などを停止させずに継続し、停止した場合においても早期復旧を実現するために策定する計画です。

滑走路延長の周辺への影響

自然環境への影響

- 滑走路を北側へ延長する場合には、滑走路延長用地の確保に新たな埋め立てや人工地盤の整備が必要になります。また、海上部に設置してある既存の標準式進入灯火も移設になります。そのため、潮流の変化による水質や海生動物の生息環境への影響などが生じる可能性があります。
- 一方、滑走路を南側へ延長した場合は空港島の未利用地を活用し、空港用地造成に着手することができます。環境への影響については、新たに海を埋め立てる必要がなく、水質や動物の生育環境への影響も少ないため、北側へ延長した場合より優位となります。
- 環境保全の観点にも配慮するため、環境アセスメント*の手続きも進めています。



※環境アセスメントとは

対象事業が周辺の自然環境、地域生活環境などに与える影響について、地域住民や一般の方々、有識者、地方公共団体などの意見を取り入れながら、事業者自らが調査・予測・評価を行う手続きです。以下のとおり、環境影響評価法に基づく手続きを実施します。

- 配慮書：環境の保全のために配慮すべき事項について検討を行う手続きです。
- 方法書：どのような方法で調査、予測及び評価を行うかを定める手続きです。
- 準備書：現況調査の結果等をもとに、工事中や供用開始後における環境影響を予測、評価した結果を公表する手続きです。
- 評価書：最終的な環境影響評価の結果を公表する手続きです。

環境影響評価法の手続き

配慮書(完了)

方法書

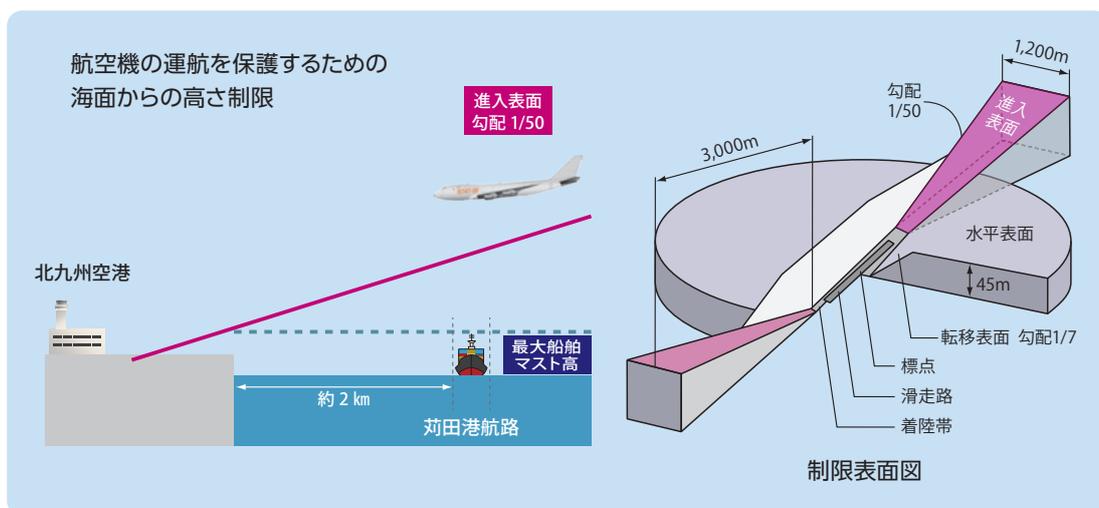
準備書

評価書

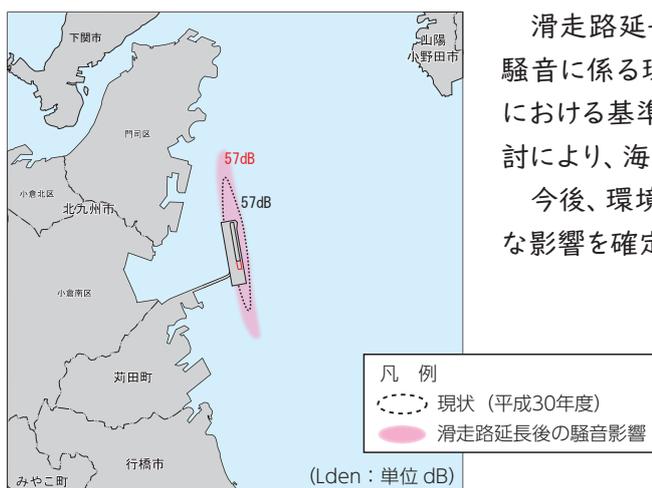


■ 苅田港航路を航行する船舶への影響

- 空港には、離着陸する航空機が安全に飛行できるように、建物等障害物のない一定の空間を確保するため制限表面が設定されます。（建物の高さや航行船舶のマスト高が制限されます。）
- 滑走路を南側へ延長すると、進入表面が南側に移動するため、空港の南側に位置する苅田港航路を航行する船舶のマスト高の制限はこれまでより低くなりますが、現在、苅田港を出入りしている最大の船舶（入港実績に基づく）のマスト高には抵触しないことを確認しています。なお、進入表面を超える高さの船舶が航行する場合には、航空機の運航と調整を図ります。



■ 空港周辺の航空機騒音の変化



航空機騒音の影響
現状 (平成30年度)・滑走路延長後

滑走路延長後の航空機騒音について、「航空機騒音に係る環境基準（環境省告示）」の住宅地域における基準値（Lden57デシベル）は、概略の検討により、海上に収まることを確認しています。

今後、環境アセスメントの手続きを経て、最終的な影響を確定します。

北九州空港滑走路延長計画（案）

これまで述べた滑走路延長の「必要性」、「効果」、「影響」を踏まえて検討したところ、以下のような計画（案）をとりまとめました。

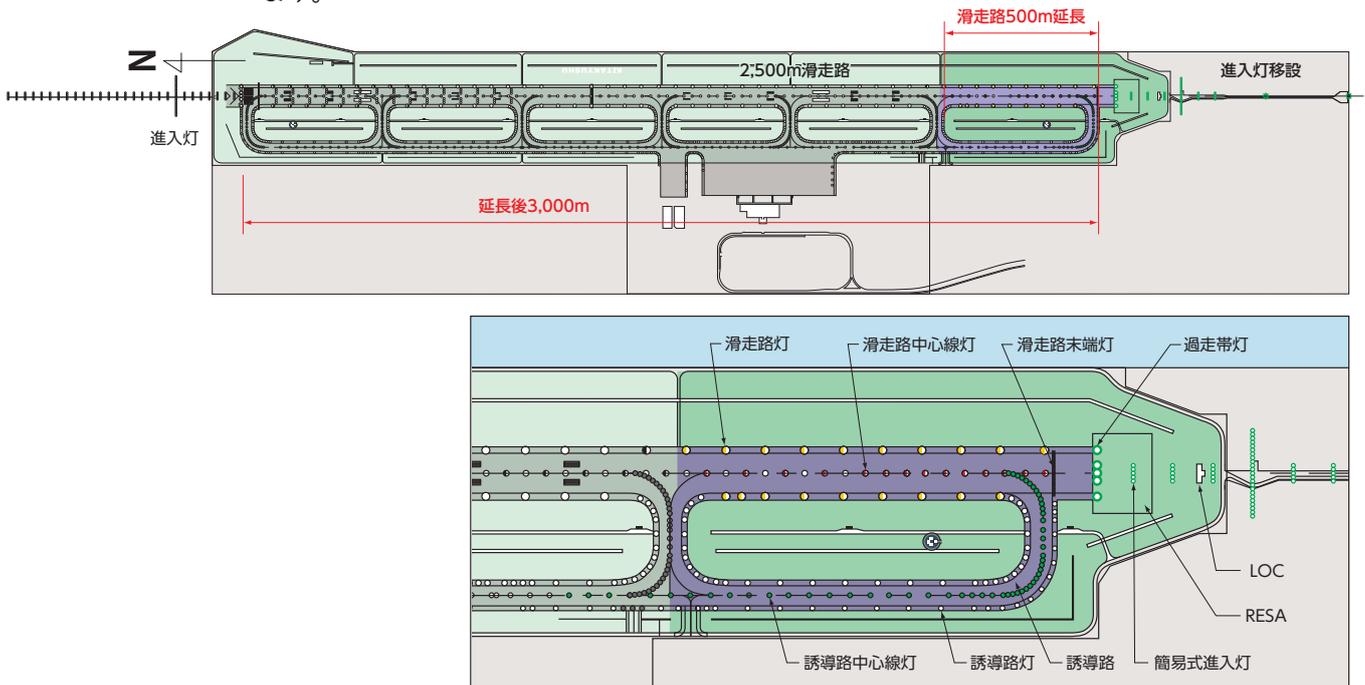
計画滑走路長

- 北九州空港から北米・欧州への貨物直行便を商用運航するためには、少なくとも3,000mの滑走路長が必要になります。
- 滑走路の延長方向は、自然環境等への影響を考慮して、新たに海域の埋立が必要のない南側とします。

滑走路長は3,000m、延長方向は南側とします。

滑走路延長に伴う施設配置計画

- 滑走路延長計画では、滑走路・誘導路などの基本施設、航空灯火、ILS施設などを整備します。



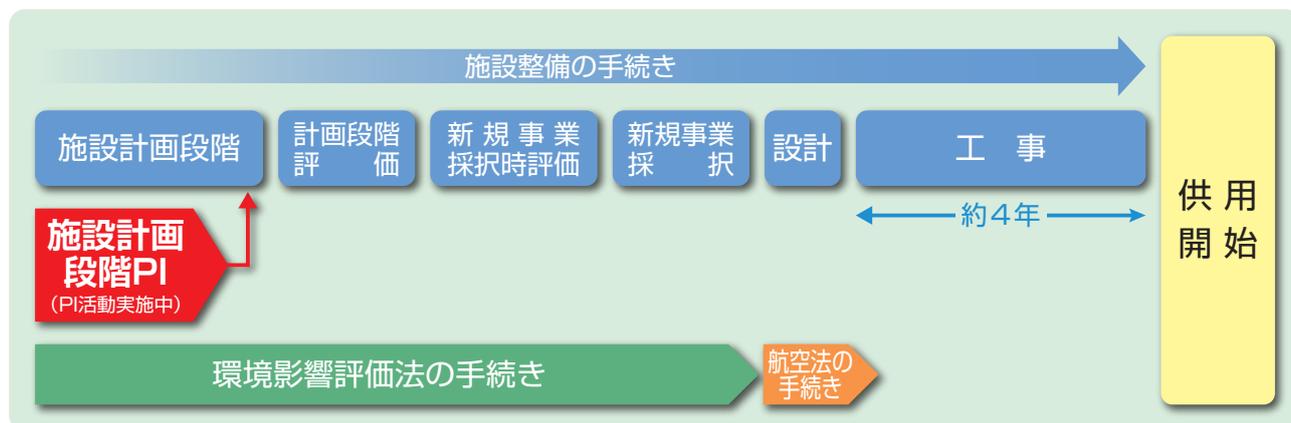
用語集（施設配置計画）

- 誘導路：滑走路と駐機場（エプロン）を結ぶ航空機の走行路である。
- R E S A：RESA (Runway End Safety Areas: 滑走路端安全区域) はオーバーラン又はアンダーシュート（航空機が着陸時に滑走路手前に着地してしまうこと）による航空機の損傷を軽減するために設けられる区域。
- 航空灯火：航空機の離着陸を支援する灯光施設であり、進入灯、滑走路灯、滑走路中心線灯、滑走路末端灯、過走帯灯、誘導路灯、誘導路中心線灯等がある。
- ILS施設：ILS (Instrument Landing System: 計器着陸装置) は悪天候時に航空機が安定して着陸するための無線施設であり、LOC (ローカライザー)、GS (グライドスロープ) 等がある。
- L O C：ILSの一部で、滑走路中心線に対する水平方向のズレの度合いを示す電波を発射する無線施設である。



■ 整備工程及び概算事業費

- 環境影響評価法などの各種手続きを経て、工事着手後、約4年の整備工程を見込んでいます。
- 滑走路・誘導路・着陸帯などの基本施設、航空灯火工事、ILS移設工事など含め、合計約130億円の事業費を見込んでいます。
※今後の詳細検討において変更の可能性があります。



滑走路延長計画整備イメージ



MEMO

A series of horizontal dashed lines for writing a memo.



北九州空港から北米・欧州への貨物便の就航実現に向けて



北九州空港の滑走路3,000m化について一緒に考えよう！

検索はこちら ➡

北九州空港滑走路延長計画ホームページ <https://www.pa.qsr.mlit.go.jp/kap/index.html>
メールアドレス kitakyushupi-k89kj@mlit.go.jp



北九州空港施設計画検討協議会

福岡県 〒812-8577 福岡県福岡市博多区東公園7番7号
TEL.092-643-3215(空港政策課)

北九州市 〒803-8501 北九州市小倉北区城内1番1号
TEL.093-582-2308(空港企画課)

苅田町 〒800-0392 福岡県京都郡苅田町富久町1丁目19-1
TEL.093-434-1954(交通商工課)

国土交通省大阪航空局 〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第四号館
TEL.06-6949-6469 (空港部 空港企画調整課)

国土交通省九州地方整備局 〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号 福岡第二合同庁舎
TEL.092-418-3376 (港湾空港部 空港総室)