

北九州空港滑走路延長計画

施設計画段階のとりまとめ

(案)

令和3年11月

北九州空港施設計画検討協議会

目次

1. はじめに.....	1
2. 滑走路延長計画の策定プロセス	2
2.1. 滑走路延長計画の策定方法	2
2.2. 客観性、透明性の確保	2
3. 施設計画段階の検討内容	3
3.1. 滑走路延長の必要性	3
3.2. 滑走路延長の効果	4
3.3. 周辺への影響	5
3.4. 滑走路延長計画	6
3.5. 工程計画	7
4. おわりに.....	7

1. はじめに

北九州空港は、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 に整備延長する要請が関係する自治体等からなされています。このため、国は令和 2 年度に北九州空港の滑走路延長を検討する調査を決定しました。

滑走路延長に向けた施設計画段階の検討において、関係地方公共団体（福岡県、北九州市、苅田町）と国（九州地方整備局および大阪航空局）は、連携・協力して、「北九州空港施設計画検討協議会」を組織し、パブリック・インボルブメント（略名：PI）の手法を取り入れた調査・検討を進めてまいりました。

本書は、施設計画段階の検討結果及び PI 等意見募集の結果を総括して、北九州空港の滑走路延長計画に関する考え方をとりまとめたものです。



2. 滑走路延長計画の策定プロセス

2.1. 滑走路延長計画の策定方法

北九州空港の滑走路延長計画は、施設計画の検討段階でみなさまからの意見を反映できるパブリック・インボルブメント（以下、「P I」という）の手法を取り入れて策定しました。

滑走路延長計画に対する幅広い合意形成を図るため、P Iの手続きにおいて、約1か月にわたり、滑走路延長計画の内容を記した「P Iレポート」の公表による情報の提供と計画案に対する意見を募集する活動（以下、「P I活動」という）を実施しました。P I活動で寄せられた意見については、計画案への反映の検討を実施しました。

※P Iの実施結果につきましては、P I実施記録（令和3年11月）をご参照ください。



2.2. 客観性、透明性の確保

北九州空港の滑走路延長計画に係るパブリック・インボルブメントは、透明性、客観性の確保・向上の観点から、学識経験者や有識者等で構成される北九州空港施設計画段階P I評価委員会（以下「P I評価委員会」という）を設置し、助言・評価を受けながら実施しました。

P I評価委員会は合計3回開催され、令和3年10月18日に開催された第3回P I評価委員会において、北九州空港滑走路延長計画に関するP I活動は適切に実施されたと評価されました。



3. 施設画段階の検討内容

3.1. 滑走路延長の必要性

(1) 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。しかし、長距離路線では滑走路長が2,500mと短いために航空機に搭載可能な貨物量に制約が生じるといった課題があり、航空会社は、別の空港を選択することがありました。

北九州空港は背後圏に貨物があるにも関わらず、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る状況にあり、先ず、長距離貨物専用便の商用運航に必要な滑走路長を整備する必要があると考えました。

(2) 国際航空貨物の利用に関する背後圏企業の不利益の解消

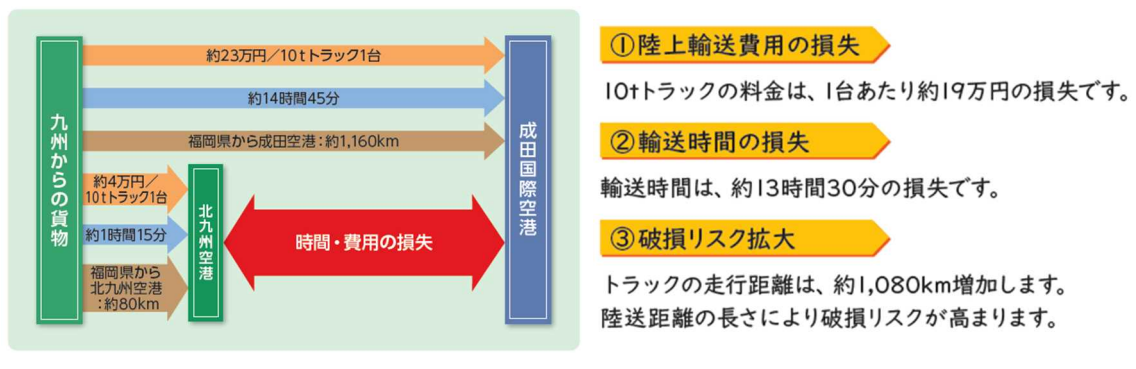
北九州空港の背後圏を発着とする北米・欧州との輸出入航空貨物は、近傍の空港に北米・欧州を結ぶ貨物定期便が就航していないため、遠方の空港を利用している実態があります。

国際航空貨物動態調査を用いて北九州空港の背後圏にあたる九州・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、北米では輸出の約8割、輸入の約8割、欧州では輸出の9割、輸入の5割は、成田・羽田・関西など遠方の空港を利用していることがわかります。

九州・西中国地域内に立地する企業は、国際航空貨物の輸送時間、輸送費用に不利な状況で活動しているといえ、北九州空港から航空物流ルートを新たに形成することで、国際航空貨物の利用に関する効率性を高める必要があると考えました。

■ 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。



3.2. 滑走路延長の効果

(1) 長距離貨物専用便の就航

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。

輸出貨物には、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、輸入貨物では、自動車部品、食料品、衣類などが想定されます。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ます。



(2) チャーター便の就航機会の拡大

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も可能になります。

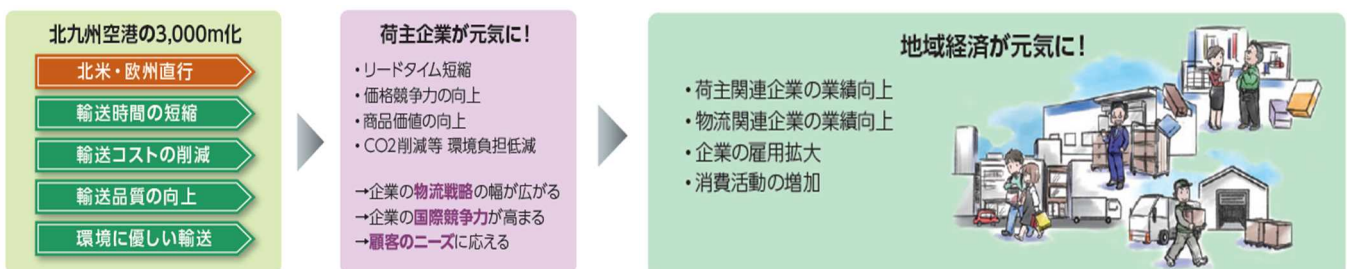
輸送手段の選択肢が広がることで、陸上輸送費用の軽減や輸送時間の短縮を図ることができ、背後圏企業にとって、より効率的で経済的な貨物輸送が可能となります。

(3) 地域経済等への波及効果

北米・欧州との物流の速達性の向上や輸送中の破損リスクの低減等による航空貨物輸送の利便性と質の向上は、背後圏の産業の国際競争力の向上に寄与します。

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。また、物流ルートが選ばれることで、空港島やその周辺に新たな企業の立地や産業の集積が期待されます。

また、北九州空港の滑走路延長は、陸上輸送を担うトラックドライバーの労働環境の改善や、物流ルートの代替性の確保による BCP 機能の強化など多岐にわたる効果が期待されます。

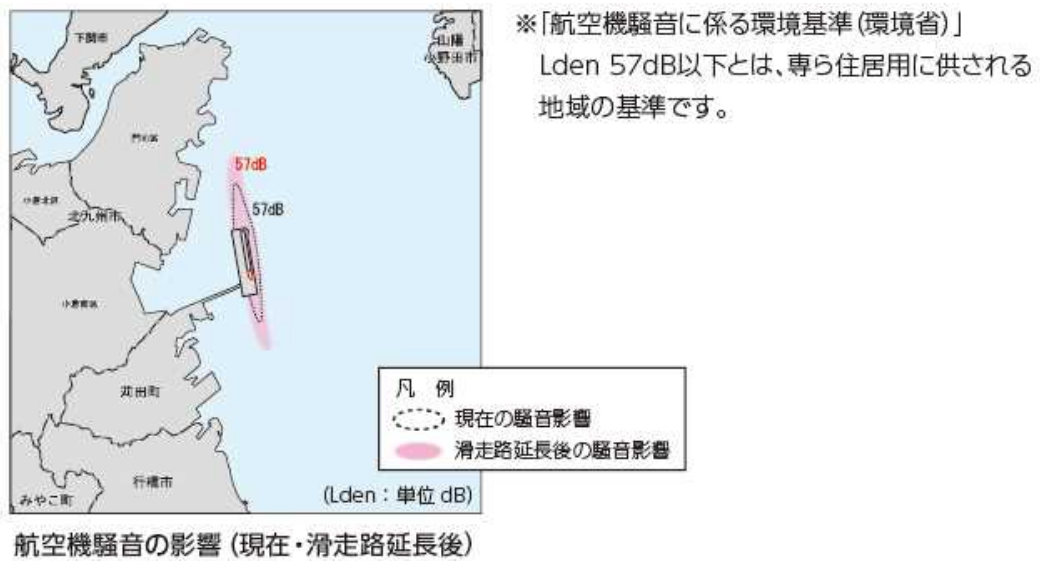


3.3. 周辺への影響

(1) 航空機騒音範囲の変化

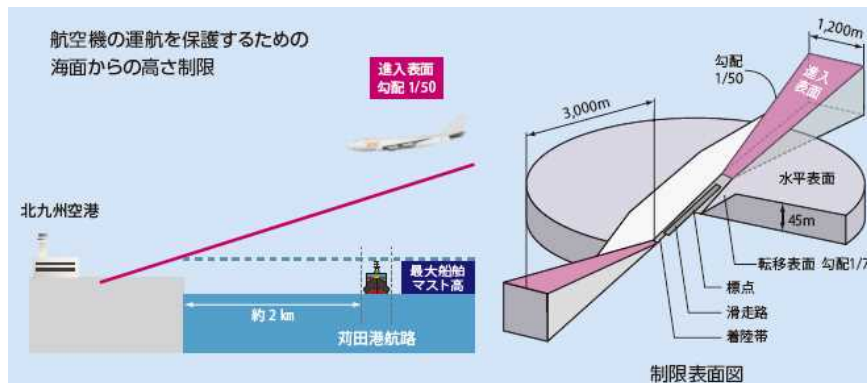
滑走路延長事業を行うことによる航空機騒音予測範囲の広がりを検討しました。その前提条件として、将来の発着回数は約 2.4 万回を見込んでおり、これは、コロナ前の 2019 年度の実績値 1.9 万回の 1.26 倍に相当します。

航空機騒音の影響範囲は、航空機の大型化や多頻度化すると、北側や東西方向にも航空機騒音の影響が拡大傾向にありますが、滑走路延長後においても、「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である $L_{den}57$ デシベルは、概略検討により海上に収まることを確認しています。なお、航空機騒音が周辺地域に与える影響の詳細については、別途実施中の環境アセスメントにより評価し、対応策を検討します。



(2) 周辺航路等への高さ制限の影響

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（進入表面、転移表面、水平表面）が設定されています。滑走路を南側へ延長すると、進入表面の範囲も移動し、空港の南側に位置する苅田港航路の高さ制限がこれまでより低くなりますが、苅田港を出入りする最大船舶において、航行に影響がないことを確認しました。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。



(3) 周辺自然環境への影響

滑走路の延長整備による周辺自然環境への影響は、環境保全の観点から国が環境アセスメントの手続きを進めています。令和3年3月に北九州空港滑走路延長事業に係る計画段階環境影響配慮書を、同年8月に方法書を公表しています。今後、滑走路の延長計画を環境の観点から評価することになります。

なお、令和3年3月の配慮書の段階では、滑走路の延長方向について「海上に滑走路等の構造物を整備する北側延長案に比べ、島内に滑走路等の構造物を整備する南側延長案は、潮流の変化がなく、水質や動物（海生）の生育環境への影響が生じる可能性がほとんどないこと、また、動物（陸生）である鳥類の飛翔高度、航空機の着陸地点の変化などが北側延長案と同様の状況となり、鳥類への影響（バードストライク）も同程度と考えられることから、南側延長案が優位である」と評価されています。

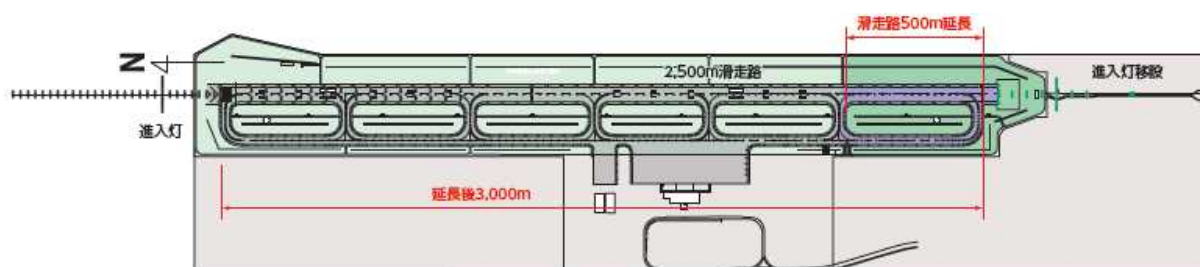
3.4. 滑走路延長計画

(1) 滑走路延長計画の概要

滑走路延長の「必要性」、「効果」、「影響」を踏まえて滑走路延長計画を整理しました。

- ・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必要な滑走路長『3,000m』を確保するため、滑走路を500m延長します。
- ・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ない『南側』とします。

【計画平面図及び整備概要】



※3,000mを超える滑走路を整備するためには、進入灯等の海上整備が必要となり、環境アセスメントの手続きや関係者調整に多くの時間を要するため、早期整備が困難となるとともに整備費用が大幅に増加します。

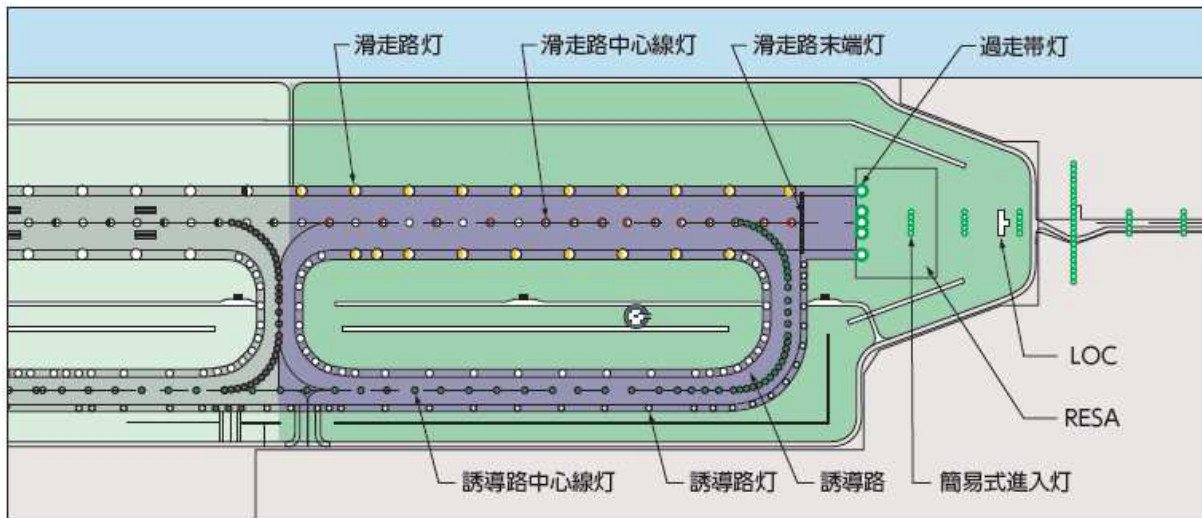
滑走路延長	滑走路延長の方向	南側に500m延長
諸元	延長後の滑走路形状	延長：3,000m 幅：60m
工事着手後の工事期間		約4年【注1】【注2】
概算事業費		約130億円【注1】

【注1】今後の詳細検討において変更の可能性があります。

【注2】工事着手までには新規事業採択や環境アセスメントなどの手続きが必要です。

(2) 施設配置計画の内容

滑走路延長計画では、滑走路・誘導路などの基本施設に加えて、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放射する無線施設である。

3.5. 工程計画

滑走路延長工事は、24 時間空港である北九州空港を利用する航空機への影響を極力避けるため、夜間の限られた時間で実施する計画としています。そのため、1 日の施工時間は極めて短くなり、施工期間も約 4 年を見込んでいます。

滑走路供用開始までの全体工程については、並行して実施している環境アセスメントの完了時期や事業採択後の事業着手時期が未定のため、確定はできませんが、早期の供用開始に向け各種手続きを進めてまいります。



4. おわりに

北九州空港滑走路延長計画における施設計画段階の P I では、多くの方からご意見を頂き、誠にありがとうございました。今後、事業がより効率的かつ自然環境への影響に配慮した事業となるよう検討を進め、北九州空港の滑走路長 3,000m 化の早期実現を目指してまいります。