



3,000m級滑走路の早期実現

3,000m級滑走路の早期実現

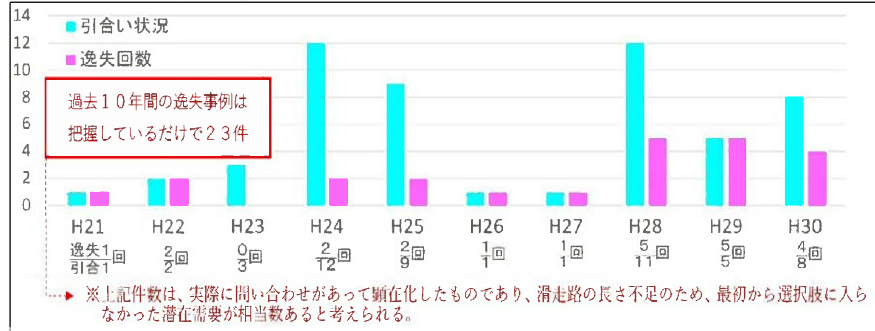
- ・2,500m滑走路では**大型貨物機が貨物を満載した状態での離着陸ができない。**
- ・滑走路長の制約（3,000mではない）から、**本来誘致できた大型貨物機の就航機会を逸失。**



RESA(滑走路端安全区域)と併せて滑走路を延伸することで効果的な整備が可能

- ・大型貨物機の就航を促進
→**貨物拠点化への期待**
- ・他空港の被災時にバックアップ機能を確保
→**航空ネットワークを維持し、
国土強靱化へ寄与**

<大型貨物引き合い状況と逸失回数>



【3,000m級滑走路が実現した場合の効果】

九州・西中国の事業者にとって、現在利用している他空港と比較して、

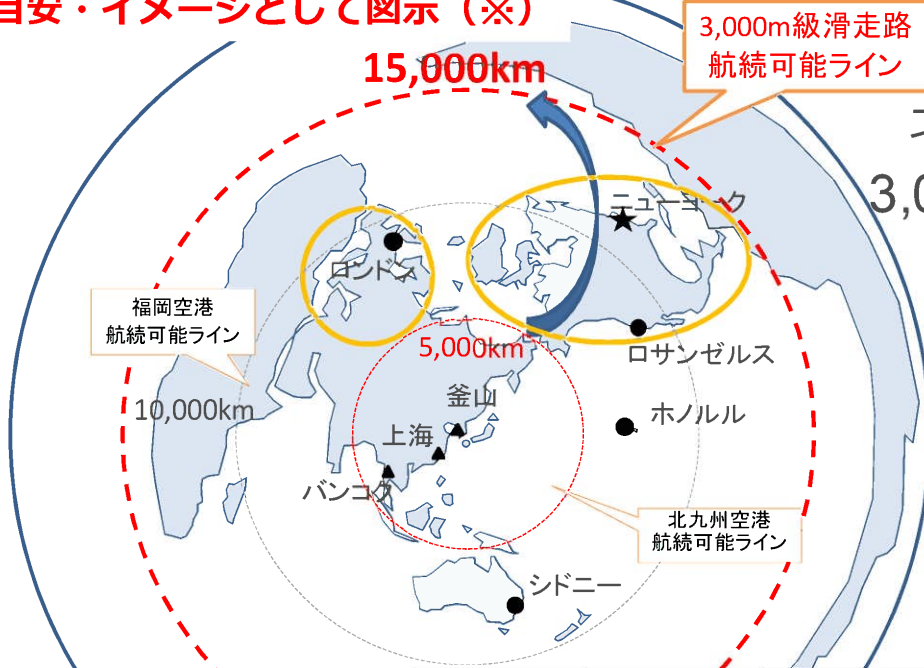
- ・輸送距離の短縮により**貨物の損傷リスクが低下する。**
- ・輸送距離の短縮により**経費節減になる。**

(荷主企業ヒアリングより)



(目安) 滑走路延長ごとの航続距離比較

目安・イメージとして図示(※)



北九州空港における
3,000m級滑走路の実現



航空貨物需要の多い、
欧州・北米が航続可能
エリアに含まれる。

空 港	滑走路延長	航続距離圏内の地域
北九州空港	2,500m	東アジア、東南アジア、中国東部、ロシア東部
福岡空港	2,800m	欧州、オーストラリア、北米西海岸
	3,000m	アフリカ、北米全域

※航続距離・必要滑走路長については、航空機材や気候条件等様々な条件によって異なる。