

本年9月27日の委員会における、3,000m級滑走路に係る委員の主なご意見と執行部の回答について

令和元年10月29日
北九州空港機能強化・利用促進特別委員会
市議会事務局政策調査課

【航空貨物の現状について】

委員の主なご意見	執行部の回答	備考
貨物量の推移について、平成25、26年の貨物量が一番多くなっているが、現状と違う点は何か。	国内旅客便の貨物スペースの契約形態の変更と、定期便の撤退が変動の要因。	
市内企業が北九州空港に何を求めているのか、どのような品物が北九州空港を經由して輸送されているのか示してほしい。	望まれているのは、北九州空港で国際航空貨物の通関作業、手倉作業が可能となること。 品物は自動車部品、半導体部品装置、生鮮等。	◆論点1◆ 北九州空港と地域産業の貨物の現状
半導体や自動車部品は北九州空港に直接持ち込めないのか。	ほぼ福岡空港で通関している状況。 自社内で通関作業ができる会社があれば可能。	
北九州空港で通関できないことで、どの程度の割合の貨物が福岡空港に流れているのか。	不明。	
貨物をどのように集めていくのか、貨物の需要をどのように掘り起こしていくのか議論するうえでは、現在、北九州空港でどのような貨物が扱われているのか分らないければ議論が深まらない。検討してほしい。	—	
ANA Cargoが北九州空港に何を求めているのか。通関体制の構築以外の要望について、何か伺っているか。	望まれているのは、機能の充実、ハンドリングの機動性や、横持ち輸送に対する助成。	
同社が何を望まれているかということは重要であり、国への要望活動等を行ううえでも必要な事項であるため、ぜひ取りまとめてほしい。		◆論点2◆ 延伸に向けた取組み
3,000m級滑走路の実現に向け国に対して重点的にアピールすべき点について、何かアドバイスはないか。	実際の荷動きや、3,000m級滑走路でなければならないというニーズなど、リアリティのあるアピールが求められる。 また、アピール内容のストーリーについて、信憑性が高いということを示せることも重要である。	
貨物の逸失状況についての資料を提供してほしい。	提供可能な範囲で作成し、お示しする。	今回、資料を提示

【RESA対策との関係、その他について】

委員の主なご意見	執行部の回答
北九州空港より外国人入国者数の多い空港で、3,000m級滑走路を有する空港はどこか。	福岡空港以外は全て、3,000m級滑走路を有する。
過去に、滑走路を延伸できた空港はあるのか。	延伸はないが、増設予定の事例はある。 (訂正) 国管理空港で、この10年間では延伸の意思決定を行った事例はない。
執行部としては、貨物拠点化、他空港被災時のバックアップ機能、観光振興の観点を国にアピールすることにより、3,000m級滑走路の実現が可能であると考えているのか。	可能と考えている。 それらの観点も含め、国に対し熱意をもって提案している。
3,000m級滑走路が実現した場合の、旅客と貨物の効果の度合いに違いはあるのか。	旅客と貨物の違いにより、それぞれどこまで飛べるようになる、という精度の高いデータはないが、欧州や北米など、いずれの需要も高い地域まで飛べるようになる。
RESA対策は、滑走路の北側にも必要なか。単に、資料に表示されていないだけか。	滑走路の南北それぞれに RESA 対策が必要。
RESA対策は、いつ、どのように整備するのか。	「令和8年度までに着工する」というのが、国における一つの基準。整備することは決まっているが、どの場所に整備するかは決まっていない。
滑走路の延伸よりも先に RESA 対策が行われると、延伸のうえでの障壁になるのか。	現在の、2,500mの滑走路の両端で RESA 対策が行われると、滑走路延伸のハードルは高くなる。
滑走路の延伸は、早急に行う必要があるのではないか。	滑走路延伸と RESA 対策の同時施工が効率的だと考えている。国には、スピード感を持って延伸を決めてもらいたい。本市としても、熱意を持って国に対し要望する。
3,000m級滑走路の実現に向けて、BCPの観点から国に対して重点的にアピールできないか。	「防災上、拠点空港を活かす」との国の観点からすると、本市周辺地域では「福岡空港」が拠点になると思われる。よって北九州空港での3,000mの必要性は、国の考え方から見ると、補足的な説明となると考える。