

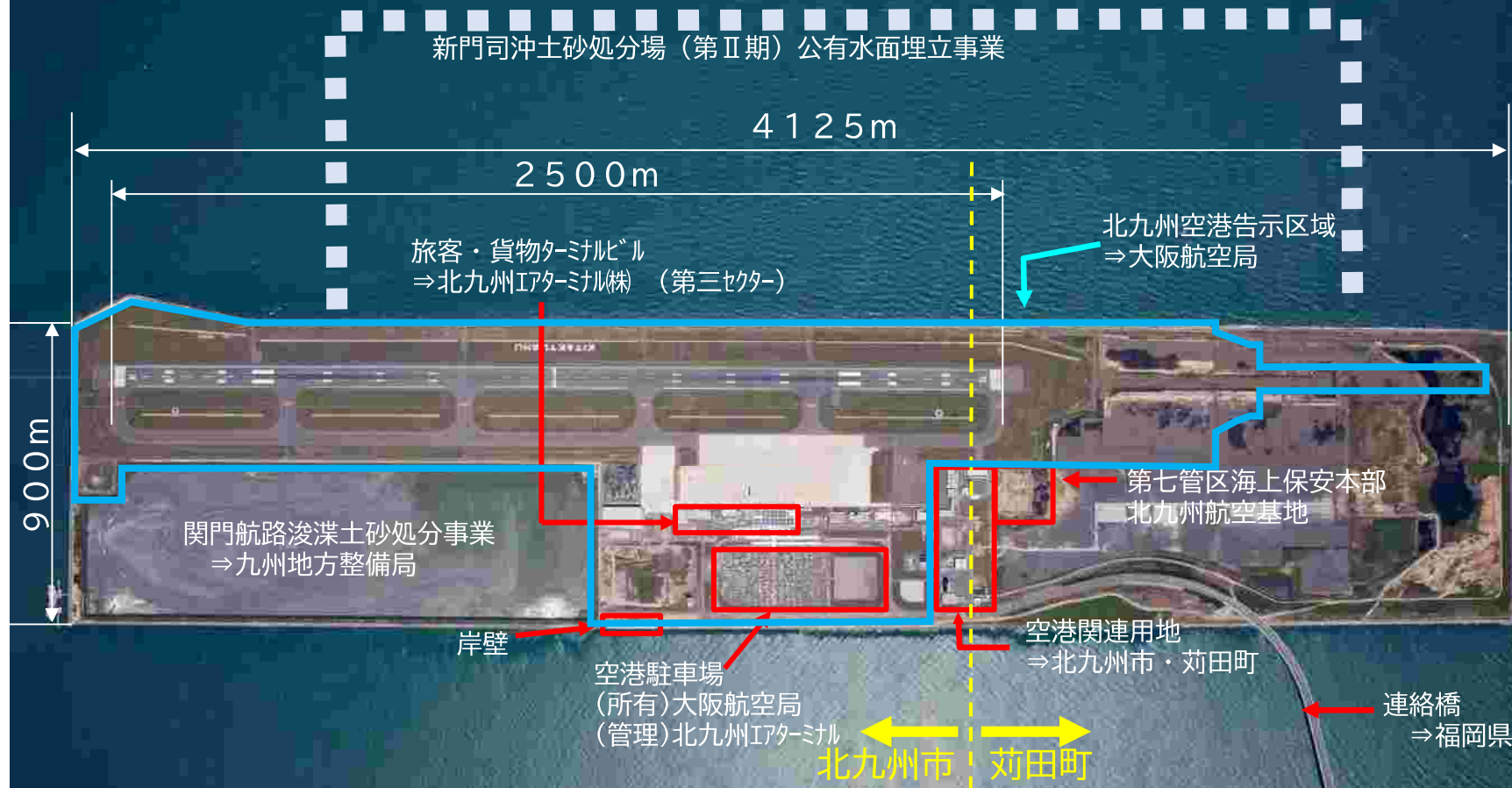
北九州空港の概要



北九州市港湾空港局

空港の施設概要

所在地	北九州市小倉南区空港北町	滑走路	(L)2,500m×(W)60m×1本
種別	拠点空港(国管理空港)	駐機場	大型:1、中型:3、小型:3、貨物専用:3スポット
設置管理者	国土交通大臣	旅客ターミナル	延床面積:約18,200㎡ 搭乗橋:4本
供用開始日	平成18年3月16日	貨物ターミナル	延床面積:約5,800㎡
運用時間	24時間	駐車場	普通車:1,780台、大型車:4台 身障者用:20台、自動二輪車:30台
告示区域面積	約184ha(空港島約373ha)		



特長・ポテンシャル【H18.3.16開港】



県内空港の将来構想H26.11策定（福岡県）

～福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完～
「福岡県の空港の将来構想」平成26年11月発表
「北九州空港将来ビジョン」平成26年12月発表



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、九州全体の発展に寄与

将来ビジョンH26.12策定（北九州市）

「福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完」の考え方を基本とし、
3つの将来像の実現を目指す。

将来像1：九州・西中国の物流拠点空港 【物流】

STEP 1

ポテンシャルの発揮

東九州自動車道沿線地域等、新たに後背圏となり得る地域を含め、地域の需要を支える空港を目指す。

STEP 2

北部九州の物流拠点

施設の拡充や通関体制の整備等、空港機能の強化により、北部九州の物流拠点空港を目指す。

STEP 3

九州・西中国の物流拠点

東九州・九州・中国自動車道3方向の結節点の物流拠点化を推進し、九州・西中国までを含む広域的な物流拠点空港を目指す。

将来像2：北部九州の活発な交流を支える空港 【交流】

STEP 1

ポテンシャルの発揮

24時間空港であるポテンシャルを活かし、福岡空港では取り込めない新たな需要創出を目指す。

STEP 2

福岡空港の補完

福岡空港との役割分担・相互補完により、逼迫する福岡空港の需要を受け止める空港を目指す。

STEP 3

北部九州の活発な交流を支える

アジアの成長を受け止め、福岡空港とともに、北部九州の活発な交流を支える空港を目指す。

将来像3：航空関連産業の拠点空港 【産業】

STEP 1

MRJの飛行試験拠点

エプロンや格納庫等、必要な施設整備を行い、MRJの飛行試験の拠点を目指す。

STEP 2

MRJの製造拠点

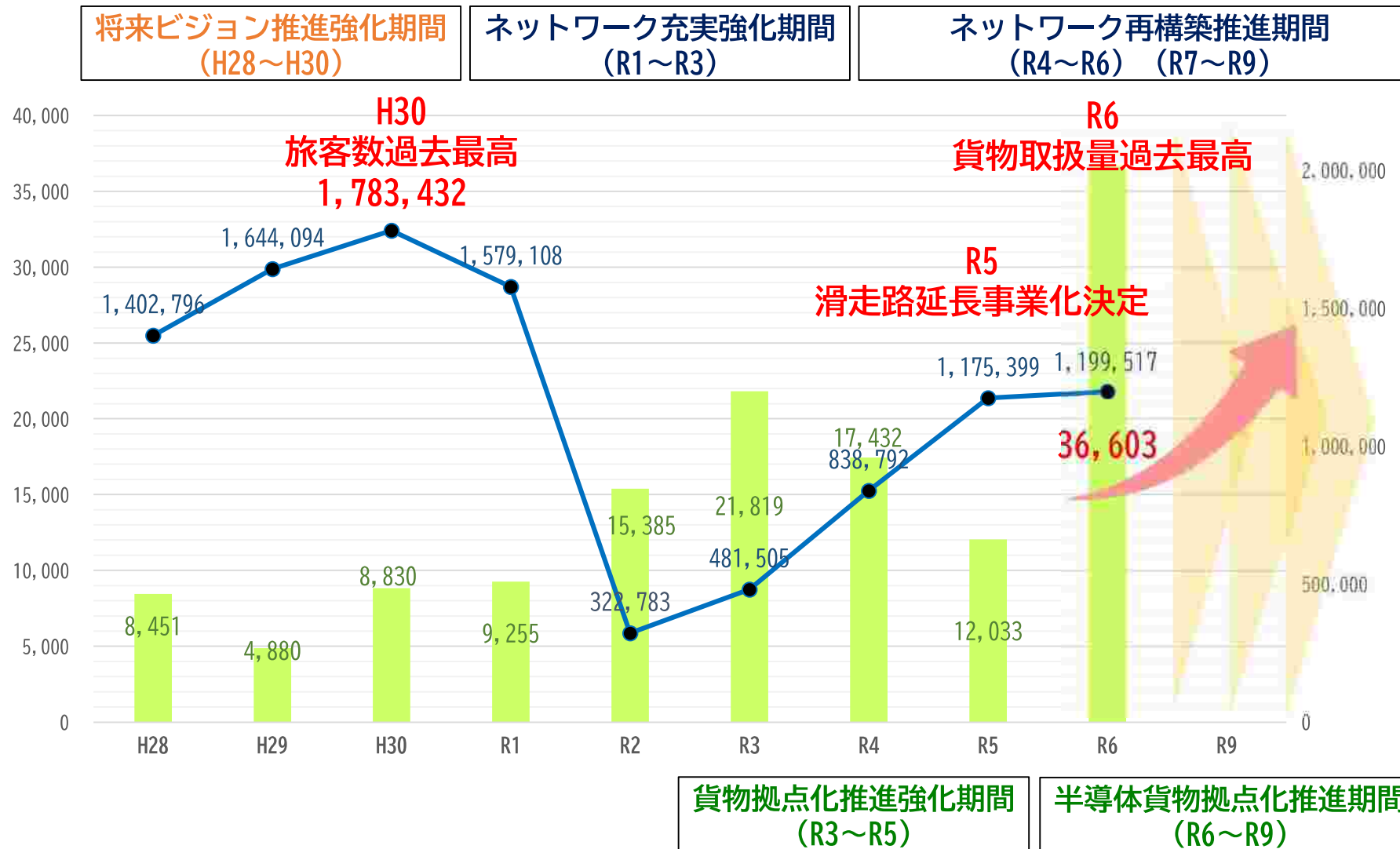
MRJの飛行試験拠点となることで、集積する技術・人材を背景に、MRJの製造拠点をを目指す。

STEP 3

航空関連産業の拠点

周辺地域も含め、さらに広範な技術・人材の集積を活かし、航空機部品産業や人材育成拠点、航空機整備産業拠点をを目指す。

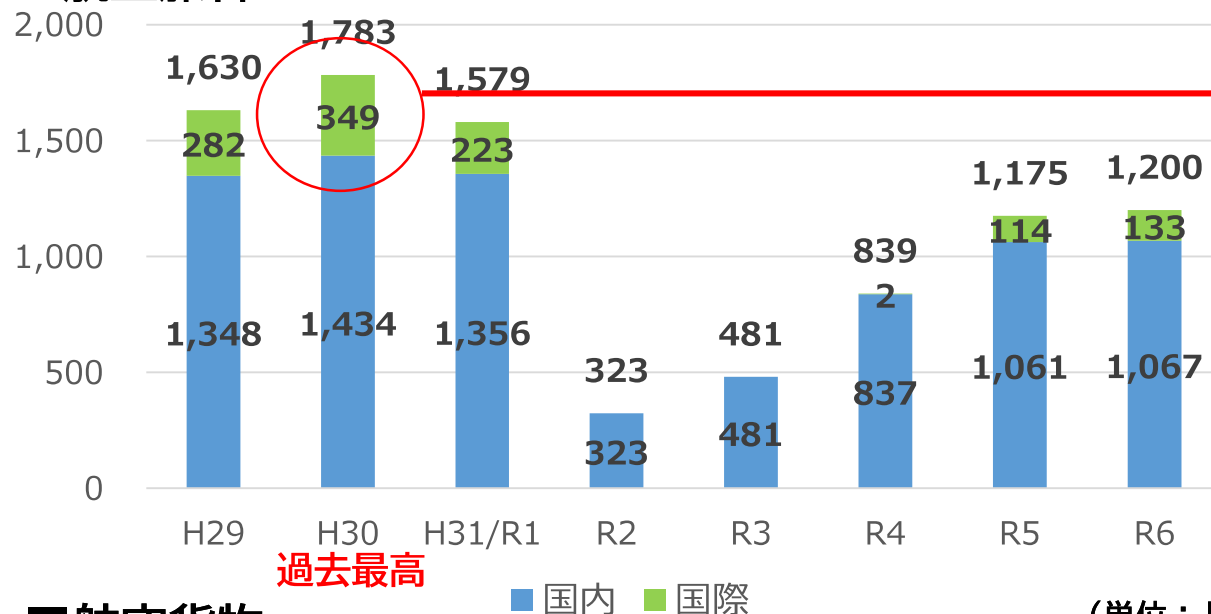
福岡県との連携強化



利用状況の推移

■航空旅客

(単位：千人)

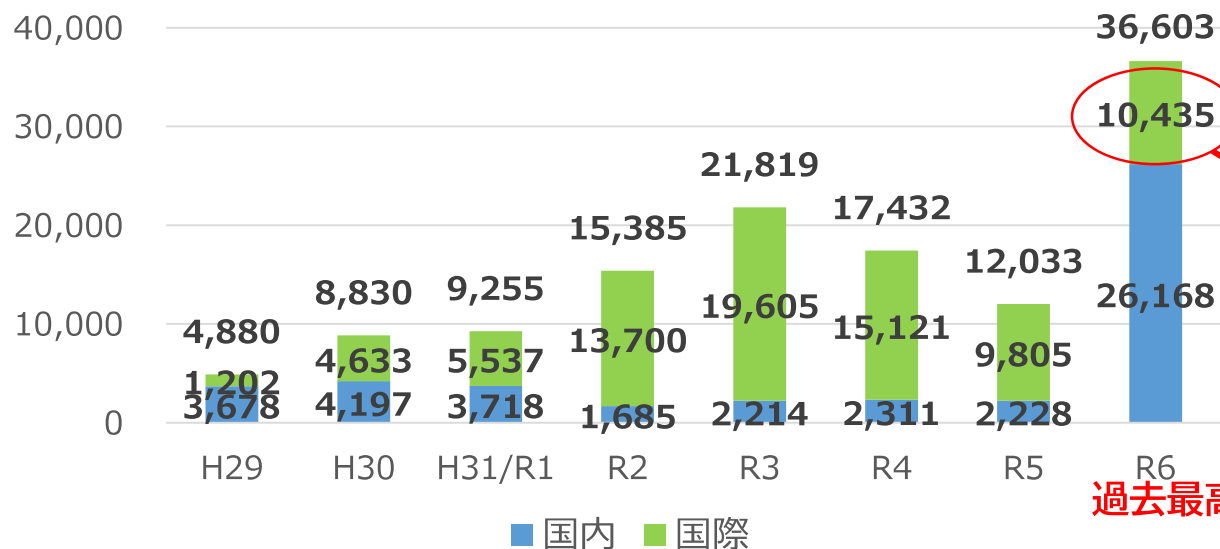


■外国人入国者数（インバウンド）順位

1位	成田空港	8,731千人
2位	関西空港	7,771千人
3位	羽田空港	4,140千人
4位	福岡空港	2,431千人
5位	那覇空港	1,784千人
6位	新千歳空港	1,750千人
7位	中部空港	1,509千人
8位	鹿児島空港	175千人
9位	北九州空港	149千人
10位	高松空港	122千人

■航空貨物

(単位：トン)



■国際貨物取扱量順位

1位	成田空港	1,970.0千トン
2位	関西空港	761.0千トン
3位	羽田空港	707.6千トン
4位	中部空港	129.0千トン
5位	福岡空港	35.1千トン
6位	北九州空港	10.4千トン
7位	新千歳空港	7.8千トン
8位	那覇空港	2.6千トン
9位	小松空港	2.1千トン
10位	鹿児島空港	0.7千トン

旅客便の就航状況

■定期便の就航

路線			航空会社	現在の状況
旅 客	国内線	東京（羽田）	日本航空	3往復／日
			スターフライヤー	1 1往復／日 ＊一部曜日運航
	国際線	ソウル（仁川）（韓国）	ジンエアー	1往復／日
		チョンジュ（韓国）	エアロK航空	3往復／週

貨物便の就航状況

国際物流ネットワーク

■国際貨物定期便

○大韓航空（令和元年11月就航）

- ・ 仁川－北九州
- ・ 仁川ハブを経由した世界各都市への輸送ネットワークの構築

○UPS（令和5年2月就航）

- ・ 深圳－関西－北九州
- ・ 深圳を経由し最短1～3日で世界各地にスピード輸送の実現



大韓航空



UPS



国内物流ネットワーク

■国内貨物定期便

○ヤマトグループとJALグループ（令和6年4月）

【運航路線・R7.10.26現在】

- ・ 東京（羽田・成田）⇔北九州
- ・ 沖縄（那覇）→北九州
- ・ 新千歳 ⇔北九州
- ・ ヤマトホールディングス株式会社が持続的な物流ネットワークの構築に向



（画像：ヤマトホールディングス提供）

けて貨物専用機を導入、九州の航空輸送の拠点として、北九州空港に就航

海上空港の特長を活かした輸送

○シーアンドエア輸送

- ・ 海上空港としての特長を活かした海上と航空による複合輸送
（例）令和3年11月：人工衛星の輸入
【ルート】

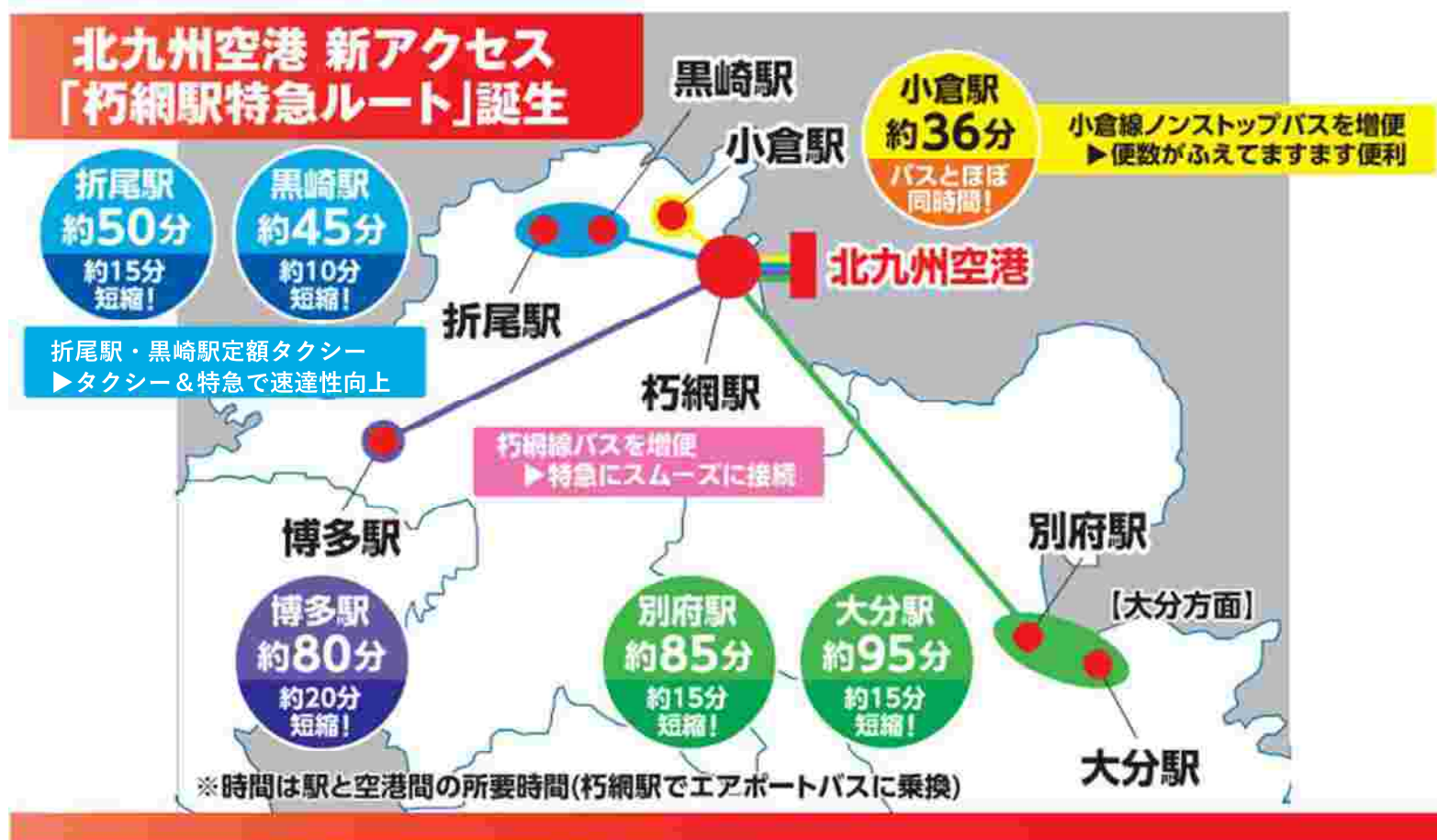
フランス（航空）⇒北九州空港（船舶）⇒種子島



アクセス強化の取組み

北九州空港の新アクセス「**朽網駅特急ルート**」が誕生！
空港開港以来の悲願であった朽網駅特急停車がついに実現！（R7.4.1より）

- ・ 空港最寄り駅である朽網駅に上下合わせて10本の特急が停車
- ・ 特急停車に合わせてエアポートバス朽網線を増便（27→40往復）
- ・ エアポートバス小倉線のノンストップ便の増便（17→21往復）
- ・ 折尾駅・黒崎駅を拠点とした利用者負担500円の定額タクシーのサービスを実施



物流機能の強化【滑走路3,000m化】

○滑走路3,000m化の実現

【滑走路延長の事業化決定：令和5年3月末】

- ・ 総事業費：約130億円
- ・ 事業期間：令和5年度～9年度
令和9年8月末供用開始予定
- ・ 事業効果：3,000m化により、大型貨物機の北米・欧州長距離運航が可能
→企業の競争力や地域の立地環境が向上



物流機能の強化【エプロン等】



【貨物機用エプロン】

- ・大型貨物機用エプロン（駐機場）を2か所設置、**大型機同時駐機可能**
- ・小型貨物機用エプロンを1か所設置
- ・新規エプロン拡張整備（事業期間：2025～2027年度（予定））

【岸壁】

- ・空港島内の岸壁とスポットが直線道路でつながることで、**航空と海上を組み合わせた”シー・アンド・エア輸送”が可能**

【国際貨物上屋】

- ・国際貨物を取り扱う上屋を2つ整備
- ・エプロンとの距離が非常に近く、**”コンパクトさ”が荷主企業から高評価（貨物ダメージ発生可能性の低減）**

【国内貨物上屋】

- ・国内第二貨物上屋を新設（2024.3供用）
- ・国内貨物テント上屋を新設（2024.6供用）

【フォワーダー棟（KKJACT）】

- ・航空貨物上屋の整備（2025.10竣工）

今後の取組み

福岡県・苅田町と連携し、
路線誘致、集客・集貨、アクセス強化、機能強化等の取組みを総合的に
展開していく。

1 旅客

- (1) 戦略的な集客による既存路線の維持・拡充
- (2) 国内外を対象とした新規路線の誘致
- (3) 空港アクセスの利便性向上・強化

2 貨物

- (1) 九州・西中国の広域的な貨物の集貨促進
- (2) ソフト・ハード両面における物流機能の強化
- (3) 更なる路線ネットワークの拡充

地域に貢献する空港であるために

