

北九州空港に係る市から国への提案活動について（報告）

執行部による提案活動

1 国に対する提案

- （１）実 施 日 令和８年６月２４日（水）、２５日（木）
- （２）提 案 先 国土交通省（主要幹部）
 福岡県選出国會議員
- （３）提 案 者 市長、副市長、港湾空港局長等
- （４）提案内容 北九州空港の機能強化・利用促進に向けた支援
 - 滑走路３，０００ｍ化をはじめとする物流拠点機能の向上に向けた協力
 - 旅客受入環境の整備
 - 貨物定期便の就航に不可欠な GSE 車両への支援

北九州空港の機能強化・利用促進に向けた支援

(国土交通省)

北九州空港の機能強化・利用促進に向けて、次の事項を提案します。

- 1 滑走路 3,000m化をはじめとする物流拠点機能の向上に向けた協力
 - (1) 3,000m滑走路の早期供用の推進
 - (2) 貨物機用エプロンの拡張整備の推進
 - (3) 貨物地区の基盤整備の推進
 - (4) 新門司沖土砂処分場(3工区)の土地活用への配慮
- 2 旅客受入環境の整備
- 3 貨物定期便の就航に不可欠な GSE 車両への支援

(提案理由説明)

北九州空港の機能強化・利用促進は、ものづくり産業の集積が進む北部九州圏の経済活性化のために必要不可欠であり、また、国の「経済財政運営と改革の基本方針」等に盛り込まれた施策の実現に資するものと考えています。

そのため、北九州市では、空港を核とした「稼げるまち」の実現に向け、「九州・西中国の物流拠点空港」や「北部九州の活発な交流を支える空港」を目指し、関係者と連携しながら、機能強化や路線誘致、集客・集貨の取組を強力に推進しています。

令和7年度は、滑走路延長事業の推進とあわせて、貨物機用エプロンの拡張整備の事業化、加えて、フォワーダー施設の公募をはじめとした貨物地区の基盤整備を推進して頂くなど、多大なご尽力を頂き、深く感謝申し上げます。

このような中、令和8年3月16日には、北九州空港は開港20周年を迎え、来年8月末には3,000m滑走路の供用も控え、大きな節目を迎えております。また、令和7年度の航空貨物取扱量は4万1千トンと2年連続で過去最高を記録したほか、令和7年4月に北九州空港の最寄り駅である朽網駅の特急列車の停車が実現し、更に令和8年3月に停車本数が10本から16本へ増加するなど、空港を取り巻く環境は着実に進展しております。

北九州市としては、これらの好機を捉え、より一層、進取果敢に路線の再就航、新規路線の誘致に取り組んでいるところです。

- 1 九州では、熊本での JASM の稼働により、半導体関連への投資が拡大し、航空貨物の更なる増加が見込まれています。

こうした航空貨物需要の増大と滑走路の 3,000m 化を控え、北九州空港に対する新たな貨物便の就航需要が高まっています。

つきましては、

- (1) 拡大基調にある航空貨物の需要を取り逃さないよう、3,000m 滑走路の早期供用に向け、引き続き、事業の推進を提案します。
- (2) 貨物便の増便や新規就航の需要に対応するため、3,000m 滑走路の供用にあわせた、貨物機用エプロンの拡張整備の推進を提案します。
- (3) 航空貨物需要の増大を見据え、上屋整備や企業進出を促進するため、貨物地区における区画道路や共同溝等の基盤整備の推進を提案します。
- (4) 北九州空港の物流拠点化の進展により、将来的な産業集積が期待されることから、新門司沖土砂処分場（3 工区）の土地活用が進むようご配慮をお願いします。

- 2 航空旅客については、コロナ禍後の国際線の受け入れ再開に向け、いち早く誘致活動などの取組を進め、令和 5 年 5 月にはジンエアーの仁川線が再就航を果たしました。加えて、令和 7 年 9 月にエアロK航空の清州線が新規就航、今年 9 月にスターフライヤーの台北線が再開を予定しており、着実に成果を上げています。

このように、航空旅客需要は回復傾向にあり、新規の需要も高まっているものの、ビジネス需要の低下等、地方空港を取り巻く環境は依然として厳しく、旅客需要を取り戻すには、インバウンド・アウトバウンド双方の需要の取り込みが課題となっています。

つきましては、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現による旅客需要の回復に向け、歩行者用ルーフや二次交通の待合環境の老朽化対策や機能強化等の旅客受入環境の整備を提案します。

- 3 北九州空港は、国内の地方空港で唯一、貨物定期便が就航しています。貨物定期便の就航においては、重量のある貨物の搭降載が不可欠であり、これに対応する GSE 車両が求められます。

北九州空港では、航空局が「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」で示す GSE 車両の共用化を実施しており、ターミナル会社が所有し、共同利用することで効率的な運用を図っています。

一方で、GSE 車両の共用化に向けた既存の補助金はインバウンド対策に限定されており、また、貨物定期便の運航頻度が限られる地方空港にとって、特殊性と高い機能性を有する GSE 車両の維持管理経費は大きな負担となっています。

つきましては、貨物定期便の安定的な運用を支える GSE 車両の維持・更新及び必要数の確保などへの支援制度の創出を提案します。

【北九州空港の機能強化】



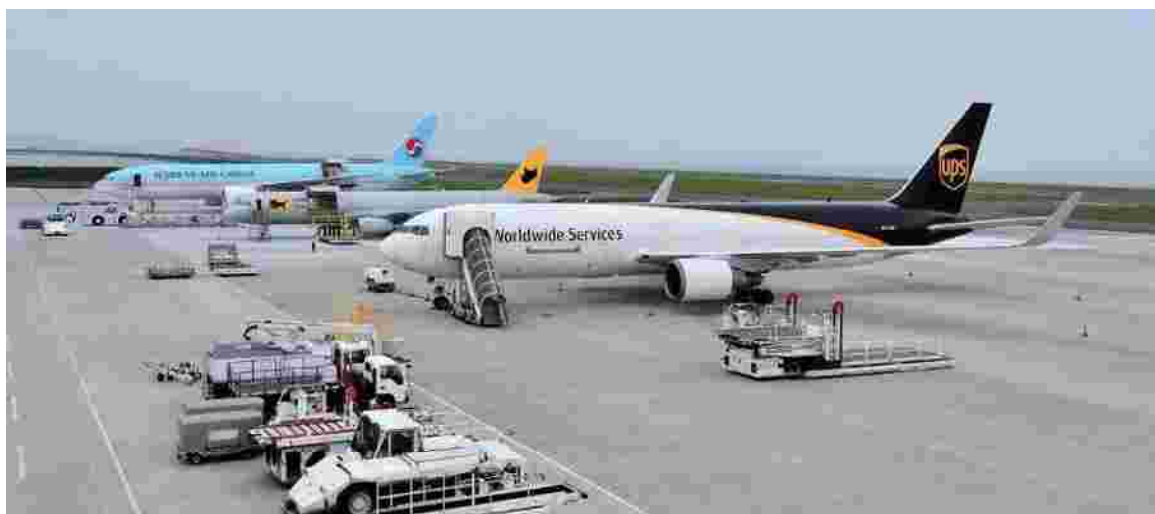
【ターミナル・貨物地区(拡大図)】



【北九州空港の旅客受入れ環境】



【北九州空港に就航する貨物機と GSE 車両】



令和9年度における県・市連携の取組みについて

1 県・市連携強化期間について



2 令和9年度における県・市連携の取組みについて

- (1) 旅客路線の安定化・拡大
- (2) 旅客、貨物の受入れ体制の強化に向けた人材確保
- (3) 貨物の安定的な取扱いに向けた物流拠点化推進
- (4) 空港アクセスの利便性向上

(1) 旅客路線の安定化・拡大

- ・航空ネットワークの再構築や福岡空港の補完機能の強化を進めるためには、既存路線の安定化を図るとともに、運休路線の早期復便や新規路線の就航が不可欠。
- ・航空業界全体でコスト上昇が続いており、厳しい経営環境にある。

⇒既存路線の安定化や拡大に向けた支援が必要。

(2) 旅客、貨物の受入れ体制の強化に向けた人材確保

- ・インバウンド需要の好調や貨物取扱量の増大により、北九州空港の活性化が進む。
- ・今後、さらなる拡大にあたっては、グランドハンドリングなど空港業務の人手の確保が課題。

⇒ハンドリング人材確保に向けた働きやすい環境整備が必要。

(3) 貨物の安定的な取扱いに向けた物流拠点化推進

- ・いよいよ令和9年8月末に3,000m滑走路の供用開始を迎える。
- ・この機能を最大限に生かし、欧米路線をはじめとする路線ネットワーク拡大が重要。

⇒路線誘致、GSE車両の充実、荷役体制の確保など、物流拠点化推進の取組みが必要。

(4) 空港アクセスの利便性向上

- ・空港利用者の利便性を高め、24時間利用できる特性を生かした広域集客を図るためには、利用しやすいアクセス環境を整えることが不可欠。
- ・現在、県事業により福岡都市圏と北九州空港を結ぶ福北リムジンタクシーが運行。

⇒北九州空港と福岡都市圏を結ぶアクセス利便性向上に向けた取組みが必要。