

**(森下議員)**

国は、先月 28 日、北九州空港滑走路延長の令和 5 年度予算に向けた新事業採択手続きに着手すると発表しました。

滑走路が 3000m に延長されることで、欧米向けをはじめ大型貨物機の長距離路線の就航が可能となり、北九州空港が貨物拠点化に向けて大きく動き出すこととなります。

そこで、まず、県は、北九州空港の滑走路延長と貨物拠点化の実現に向けてどのように関わってきたのか、お聞きします。

**【空港政策課長】**

県では、北九州空港の貨物拠点化に向けて、北九州市、苅田町等と密に連携し、貨物定期便の誘致や集貨促進に取り組んできました。

その結果、大韓航空の就航・増便などが実現し、これと相まって、国際貨物取扱量が 4 年連続で過去最高となるなど、航空貨物取扱量が着実に増加してきました。

更なる貨物取扱量の増加に対応できるよう、県議会のご協力を得て、新たな国際貨物上屋を整備し、昨年 9 月供用開始しました。

先月からは、国際物流企業である UPS の貨物便が就航し、さらに来年 4 月からはヤマト・JAL グループの貨物便が就航する予定となっています。

貨物拠点空港として更に発展していくためには、大型貨物専用機の長距離運航が可能となる滑走路の 3000m への延長が不可欠であり、その早期実現に向

けて、県議会をはじめ北九州市、苅田町とともに国に働きかけてきました。

**(森下議員)**

貨物拠点空港を目指す北九州空港にとって、円滑な物流を確保するためのアクセス道路は、非常に重要です。

県は、どのようなアクセス道路の整備に取り組んできたのか、お聞きします。

**【空港政策課長】**

県は、北九州空港へのアクセス道路である「県道新北九州空港線」を整備してきました。令和3年度に、この県道の「苅田若久高架橋」の供用を開始しました、工業団地の通勤等の渋滞に巻き込まれることなく、空港にアクセスできるようになり、アクセス時間の短縮、利便性の更なる向上につながっています。

**(森下議員)**

県がアクセス道路をしっかりと整備してきたことは理解しました。

24時間空港である北九州空港にとって、滑走路延長で長距離路線が就航できることとなれば、貨物拠点空港としての強みが更に高まります。

今後、新たな物流ルートとなる道路や橋の計画はどうなっているのかお聞きします。

**【空港政策課長】**

今後の中長期的な視点では、北九州市が、「道路整備中長期計画」の中で「空港や港湾等の物流拠点や各都市間のアクセスを強化し、広域道路ネットワークの整備を進める」としています。

空港への新たな道路整備については、今後、更なる貨物便の就航に伴うトラックなどの交通量の状況を見ながら、市で将来的な需要についての調査の必要性などが検証されていくものと聞いています。

**(森下議員)**

昨年(令和4年)6月17日に開催された北九州市議会の「北九州空港機能強化・利用促進特別委員会」では、どのようなことが検討されたのか。また、県が関わっているとすれば、検討内容、検討事項についても教えて頂きたいと思いま

す。

**【空港政策課長】**

市議会のこの特別委員会では、北九州空港アクセス鉄道が議題となったと聞いています。

**(森下議員)**

私が聞いているところでは、北九州空港の利用促進と併せて、スターフライヤーの経営状況と、北九州空港のアクセス鉄道が議題に上がったと聞いていますが、事実でしょうか。

**【空港政策課長】**

この特別委員会では、スターフライヤーの経営状況と、北九州空港のアクセス鉄道が議題に上がっています。

**(森下議員)**

アクセス鉄道が議題に上がった内容が分かれば教えていただけますか。

**【空港政策課長】**

北九州空港のアクセス鉄道の議題につきまして、これまでの経緯としまして、北九州空港が開港するにあたり、平成15年から平成17年度に国、県、市、学識経験者から成る委員会において、軌道系アクセス導入の実現可能性について検討を行い、事業の採算性を確保するには、年間450万人相当の旅客需要が必要という結論が示されたとのことでした。

**(森下議員)**

現在の北九州空港の開港の際、軌道系アクセスの議論がなされていました。

県は、軌道系アクセスの整備について、どのように考えているのか、お聞かせ下さい。

**【空港政策課長】**

軌道系アクセスについては、初期投資の規模が非常に大きく、事業の採算性をしっかりと見極める必要があると考えています。

こうした観点から、平成18年度に北九州空港が開港するにあたり国、県、市、

学識経験者から成る委員会において、軌道系アクセス導入の実現可能性について検討を行い、事業の採算性を確保するには、年間450万人相当の航空需要が必要という結論に至っています。

北九州空港の旅客数は、平成30年度には179万人を記録したものの、コロナ禍の影響を大きく受け、昨年度は約49万人となっています。

県としては、この旅客数を早期に回復させていくことが肝要と考えており、引き続き、市、町と連携し、旅客需要の拡大に取り組んでいきます。

### (森下議員)

軌道系アクセスの実現には大きな課題があるようですが、是非、要望しておきたいと思います。

私は、北九州空港が今後、大きく発展していくためには、軌道系アクセスは是非必要と考えています。今後、旅客に限らず、貨物輸送の面からも軌道系アクセスを導入することで、貨物拠点化がより加速していくのではないかと思います。県においては、将来に向かって、その検討を進めて頂きたいと、要望しておきます。

次に、港湾としての機能の整備についてお聞きします。海上空港の北九州空港は、岸壁を備えています。

これまで、この岸壁を利用してどのような取り組みを行ってきたのか、お伺いします。

### 【空港政策課長】

北九州空港の空港島西側には、水深4.5メートル、延長160メートルの岸壁が整備されており、これを活用し、海と空との輸送を組み合わせた「シーアンドエア」に取り組んできています。

これまで、フランスや米国から空輸された人工衛星を、この岸壁で船に乗せ換え、種子島まで船で輸送するなどの実績を上げています。

### (森下議員)

海上空港ならではの特色を活かして、「シーアンドエア」の実績をあげていることがわかりました。滑走路延長が実現すれば、北九州空港の更なる強みと

なると考えます。

「シーアンドエア」による輸送拡大に、今後、どう取り組むのか、お聞きします。

#### 【空港政策課長】

滑走路が 3,000m に延長されれば、大型航空貨物の輸送がこれまで以上に行いやすくなります。

併せて、国は、岸壁に通じる空港内道路を直線化する工事に取り組む予定であり、大型貨物の岸壁までの移動がスムーズになり、シーアンドエアも行いやすくなります。

県としては、北九州市とともに、シーアンドエア輸送の貨物を含め、貨物需要の掘り起こしに向けて、引き続き、運送事業者や、荷主、航空会社に対し、エアポートセールスに積極的に取り組み、利用の増加に繋げていきます。

#### （森下議員）

北九州空港の滑走路延長の実現を見据えた、今後の展望についての部長の決意を聞きたい。

#### 【企画地域振興部長】

県は、北九州空港が、貨物拠点空港として発展していくことを目指し、北九州市・苅田町等と共に貨物定期便の誘致や集貨促進に取り組んできました。

（さきほど課長が答弁したとおり、）、大韓航空の就航・増便があり、4年連続で国際貨物取扱量が過去最高を記録するなど、実績を重ねています。

また、シーアンドエアといった、海上空港ならではの特色を活かした取り組みにも力を入れてきました。

今後も、国際物流企業である UPS や、ヤマト・JAL グループの貨物定期便の就航により、新たな物流ネットワークが構築され、九州経済の活性化に資することが期待されます。

九州では、台湾の TSMC の熊本への進出により、半導体関連をはじめとした貨物輸送量の益々の増加が見込まれます。

これらの国際貨物の多くを、遠方の空港ではなく北九州空港から直接輸出できるようにになれば、地域の競争力の強化に大いにつながるものと考えます。

引き続き、北九州市や苅田町等としっかり連携し、滑走路の 3000m への延

長を早期に実現し、そして、これを大いに活用し、欧米をはじめ世界と直接結ぶ航空貨物ネットワークの構築を図り、北九州空港を大きく飛躍させるとともに、北九州はもとより、福岡県、九州の発展に繋げてまいりたいと考えています。