



(松下議員)

日本一の過密空港として知られる福岡空港の第2滑走路が、来春の運用に向けて、いよいよ今月中に増設工事が終わる予定です。一方、北九州空港においては、滑走路を南に500メートル延ばして現行の2,500メートルから3,000メートルにする計画で、3年後の令和9年8月31日の運用開始に向けて工事が昨年から進められていると伺っております。両空港とも今後の発展が大いに期待されるところです。



福岡空港の第2滑走路の増設工事が順調に進んでいるのは大変喜ばしいことですが、一方、北九州空港の滑走路延長工事の現況はどうなっているのでしょうか。お答えください。

【空港事業課長】

北九州空港の滑走路延長工事は、総事業費が約130億円で、今年度の予算額は36億9千万円となっています。昨年12月に着工し、昨年度は、主に空港用地の造成が行われ、今年度からは、滑走路・誘導路の新設等の舗装工事も

実施されており、九州地方整備局によると、工事は概ね順調に進捗していると伺っています。

(松下議員)

工事が順調であることは分かりました。それでは、北九州空港の利用状況について、配られた資料に基づいて、ご説明をお願いします。

【空港事業課長】

この資料は、国土交通省が発表している空港管理状況調書をもとに、平成 26 年度から令和 5 年度までの 10 年間の北九州空港の旅客数と貨物取扱量の推移を表したものです。

まず、上段の旅客数について、平成 30 年度までは増加していましたが、令和 2 年度にはコロナ禍による行動制限等により大幅に減少しました。その後、国内線の運航便数が徐々に回復し、令和 5 年度からは国際定期便の運航も一部再開しましたが、コロナ禍前の水準までには戻っていない状況です。

次に、下段の貨物取扱量のうち、国内貨物については、平成 26 年度末にスターフライヤーの貨物事業見直しが行われた影響で減少しています。一方、国際貨物については、令和元年 11 月に大韓航空の貨物定期便が就航しました。令和 2 年度から 3 年度のコロナ禍において、国際貨物の輸送が海上輸送から航空輸送に切り替えられたことから、大きく増加しましたが、コロナの収束に伴い船舶輸送が回復したため、令和 4 年度以降は減少しています。

(松下議員)

旅客、貨物とも今後の利用促進が望まれます。

斉藤国土交通大臣は昨年、北九州空港の滑走路延長事業の着工式に出席した際に「北九州空港が、今後北米・欧州への新たな航空物流ルートが形成されることで、国内・国際の貨物輸送の拠点となることを期待」と述べています。

24 時間の海上空港としての特性を活かした北九州空港の物流の拠点化をさらに進め、利用を促進していくためには、県として北九州市と苅田町との連携をより一層緊密に図っていく必要があると思われませんが、現在どのような連携が図られているのでしょうか、また、今後の取組はどうなっているのかお尋ねします。

【空港事業課長】

県では、北九州市や苅田町、地元経済界などで構成する北九州空港利用促進協議会において、国際貨物、国内貨物の集貨促進や、就航便の運航に係る経費の助成を通じ、路線の定着や貨物取扱量の増加に向け連携して取り組んでいます。

具体的には、国際貨物については、令和9年度に滑走路が3,000メートルに延長されることを見据え、半導体関連貨物を北九州空港に取り込むため、その輸送費用の一部を助成する制度を今年度から新たに開始し、集貨促進に取り組んでいるところです。

また、国内貨物については、今年度就航したヤマトグループ・JALグループによる国内貨物定期便への集貨促進を支援する制度を、今年度から新たに開始しています。さらに、貨物に係る機能強化として、第2国際貨物上屋を令和4年9月に、国内第2貨物上屋を令和6年4月に、それぞれ空港ビル会社が新たに整備しました。

引き続き、当該協議会において関係者が連携した取組を進め、北九州空港の貨物拠点化に取り組んでまいります。

(松下議員)

空港の整備が進んでも空港の運用に当たって安全面での確保がしっかり取れているかという問題があります。

国土交通省によりますと、国内の各空港におけるバードストライクの件数は、2018年から2022年までの5年平均で、福岡空港は全国で5番目に多い43回となっており、航空機の運行に影響が生じているようです。ところが、航空機の離着陸1万回あたりのバードストライク件数になると、2018年から2022年までの5年平均で、北九州空港が全国で5番目に多い9.37回となっています。両空港とも、安全安心な航空機の運航のためには、適切なバードパトロール等の対応が不可欠と考えますが、現在のバードストライクへの対応はどうなっているのでしょうか、また、今後どのように対応するのかお伺いします。

【空港事業課長】

空港のバードストライクへの対応については、福岡・北九州両空港のそれぞれの空港滑走路の管理者が、離着陸時の航空機と鳥類との衝突を未然に防止し、航空の安全を確保するため、対策を行っています。

具体的には、バードパトロール方式による定期巡回を行いながら、爆音器による爆発音、煙火の打ち上げ等により、鳥類の防除を行っています。また、定期的な草刈りや水鳥のねぐらとなるような恒常的な水たまりを作らないための湿性環境対策、効果的な対策を検討するための生態環境調査等を行っています。

バードストライクの減少に向けて、両空港とも空港滑走路の管理者が、引き続きこうした対策を行うことにより安全安心な航空機の運航が確保されるものと考えています。

(松下議員)

様々な対策が取られていることは承知しましたが、とくに福岡空港では、滑走路の増設に伴い、今後の航空機の発着回数が増え、それによりバードストラ

イクの事故も増えて航空ダイヤの乱れにつながりはしないかとの懸念がありますが、このことについては、どのようにお考えでしょうか？

【空港事業課長】

福岡空港においても、空港・滑走路の管理者が航空の安全を確保するため、構造的に対策を行っています。こうした対策を行うことで、バードストライクについて未然に防止し、航空機の安全・安心な運航が確保されていると伺っています。

(松下議員)

引続きの対応よろしく申し上げます。

ところで、福岡空港では増設された第2滑走路の運用に合わせて旅客ターミナルビルの増改築や複合施設の建設も進められ、より魅力的な空港になると聞きます。一方、北九州空港では空港の利用促進につながるよう秋の「北九州空港まつり」や3月に開港を祝う「感謝祭」といったイベントを開催する等、地道な努力をしているようですが、ターミナルビルに常時入居する店舗が限られていたり、空港では珍しい施設である足湯がコロナ禍以降閉鎖になっていたりしており、施設のさらなる充実を求める声が聞かれます。そこで、今後の北九州空港の魅力向上に向けた取組はどうなっているのかお尋ねします。

【空港事業課長】

空港の魅力向上においては、航空利用者に加え、航空利用者以外の空港利用者も含め、その利便性を総合的に高めていくことが必要と考えています。このため、北九州空港利用促進協議会では、まずは、北九州空港における航空需要の回復に向け、国際線、国内線の路線誘致活動に取り組んできました。

また、空港関係者が連携して、①「足湯」整備など空港内施設の充実②「北九州空港まつり」や「感謝祭」、小学生の親子を対象とした「ナイトトリップ」

などのイベント開催による賑わいの創出などに取り組んでまいりました。

しかしながら、先ほど説明したとおり、北九州空港の旅客数は、コロナ禍前の水準までには回復していない状況です。

このため、引き続き、当該協議会では航空需要回復に向けて路線誘致活動に取り組むとともに、空港の更なる魅力向上に向けては、訪日旅客などの航空需要の回復動向を注視しながら、関係者が一層連携して取り組んでまいりたいと考えています。

(松下議員)

最後に、北九州空港の利用促進について企画・地域振興部長の決意をお伺いします。

【企画・地域振興部長】

北九州空港は、数少ない24時間利用可能な海上空港であり、九州で唯一貨物便が就航していることから、これらの特徴を活かすことが重要です。

旅客について、北九州空港利用促進協議会において、国際定期便の就航及び国際チャーター便の運航に対する助成制度を設けており、既存路線の早期復便や新規路線の誘致に取り組んでまいります。

貨物については、北九州空港の強みを生かして貨物拠点化を強力に推進するため、先程課長が答弁申し上げたとおり、半導体関連貨物などの国際貨物の集貨促進や国内貨物の集貨促進に取り組んでまいります。

今後も、当該協議会において、これらの利用促進の取組を推進し、北九州空港の更なる発展に向けて、北九州市や苅田町など関係者と連携して一丸となって取り組んでまいります。

(松下議員)

ただいま部長からご決意を頂きましたが、今後の北九州空港の発展には、県

行政のトップである知事の強いリーダーシップが欠かせないと思います。そこで、知事に北九州空港の利用促進について直接お尋ねしたいと思います。