

令和6年5月7日
北九州空港機能強化・利用促進特別委員会
(港湾空港局空港企画課)

目次（報告/説明）

- 1 令和5年度 北九州空港の利用状況
- 2 令和6年度予算の取組みと本市と福岡県との連携

令和5年度 北九州空港の利用状況

1 利用者数

令和5年度の利用者数の合計は、前年度比140.1%の1,175,399人となった。

	令和5年度 (人)			令和4年度	令和元年度
	利用者数	前年度比	利用率		
利用者数合計	1,175,399	140.1%	74.4%	838,792	1,579,108
うち国内線	1,061,269	126.8%	78.3%	836,661	1,355,636
うち国際線	114,130	5355.7%	51.1%	2,131	223,472

※令和4年度国際線はチャーター便のみ運航

(1) 定期便 (国内)

国内線全体の利用者数の合計は、1,057,696人で、前年度と比べ224,410人増加した。

	令和5年度 (人)				令和4年度 (人)		
	利用者数 (人)	前年度比	提供座席数 (席)	利用率	利用者数 (人)	提供座席数 (席)	利用率
東京 (羽田)	1,057,696	126.9%	1,584,054	66.8%	833,286	1,354,899	61.5%

(2) 定期便 (国際)

令和5年5月8日から国際定期便の運航が再開され、利用者数は95,064人であった。

	令和5年度 (人)				令和4年度 (人)		
	利用者数 (人)	前年度比	提供座席数 (席)	利用率	利用者数 (人)	提供座席数 (席)	利用率
大連 (R6.1.8再開 R6.2.2運休)	680	—	1,220	55.7%	—	—	—
釜山 (R2.3.8運休)	—	—	—	—	—	—	—
ソウル (仁川) (R5.5.8再開)	94,384	—	115,536	81.7%	—	—	—
台北 (R2.3.11運休)	—	—	—	—	—	—	—
合計	95,064	—	116,756	81.4%	—	—	—

(3) チャーター便・臨時便

チャーター便は、国内では北海道方面等へのチャーター、国際では韓国西南部にある務安や台北とを結ぶインバウンドチャーターが運航された。

臨時便は、福岡空港への利用時間制限のため北九州空港を目的地としたものや多客期の臨時増便等合計24便が運航された。

	令和5年度				令和4年度	
	利用者数 (人)	前年度比	就航便数 (便)	前年度比	利用者数 (人)	就航便数 (便)
国内	3,573	105.9%	38	70.4%	3,375	54
国際	19,066	894.7%	284	2028.6%	2,131	14
合計	22,639	411.2%	322	473.5%	5,506	68

【チャーター便運航終了後に経営破綻したハイエアへの対応】

- ・ハイエアへの運航助成金は支払わない。
- ・民間事業者の未回収債権については関与しない。

2 エアポートバス利用者数

令和5年度の利用者数の合計は、前年度比140.0%の480,721人となった。

	令和5年度（人）		令和4年度（人）
		前年度比	
利用者数合計	480,721	140.0%	343,287

	令和5年度（人）		令和元年度（人）
		令和元年度比	
利用者数合計	480,721	76.3%	630,136

	令和5年度（人）		令和4年度（人）
		前年度比	
小倉線	290,441	158.7%	182,958
朽網線	142,526	113.6%	125,441
黒崎・折尾・学研都市線	47,754	136.9%	34,888

3 貨物取扱量

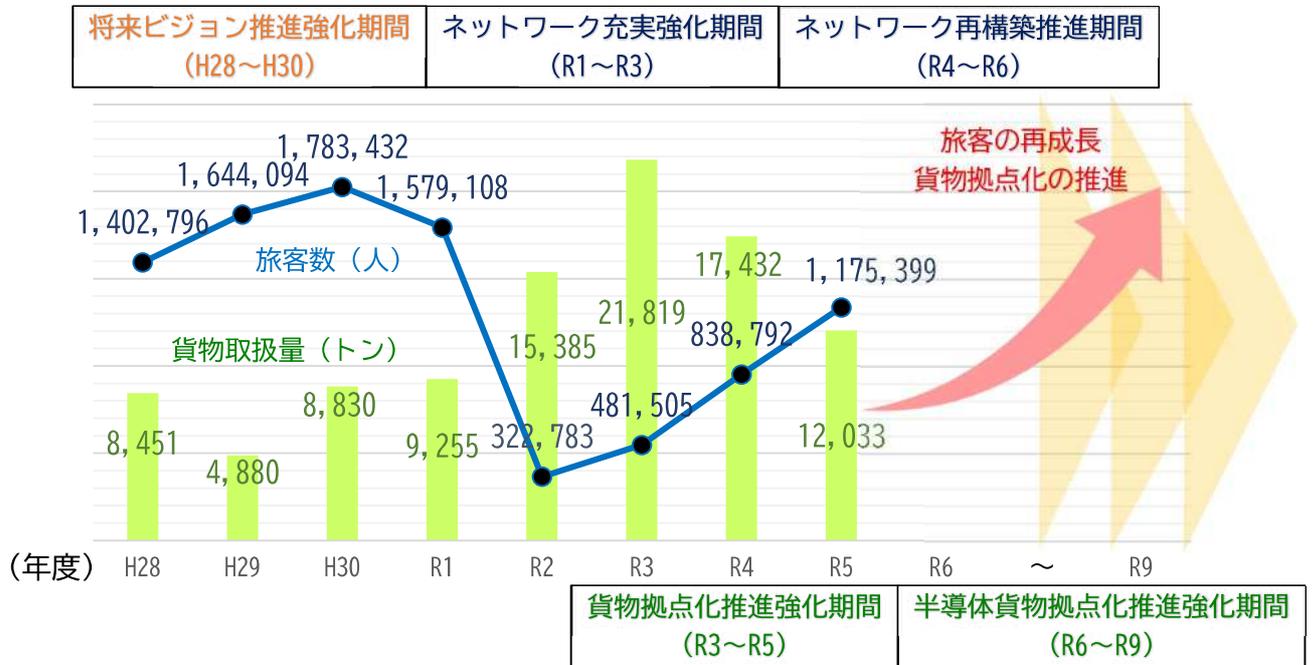
令和5年度の実績は12,033トンで、世界的な航空貨物需要減少の影響により、前年度比69.0%と減少した。

	令和5年度（t）		令和4年度（t）
		前年度比	
貨物取扱量合計	12,033	69.0%	17,432

	令和5年度（t）		令和4年度（t）
		前年度比	
国内	2,228	96.4%	2,311
国際	9,805	64.8%	15,121

北九州空港の利用促進における福岡県との連携

1 県市の連携強化期間と旅客・貨物取扱量の推移



2 県市の連携強化期間における取組み

(1) これまでの取組み

区分	期間	施策名
共通	H28~H30	北九州空港将来ビジョン推進強化期間
旅客	R1~R3	北九州空港のネットワーク充実強化期間
貨物	R3~R5	貨物拠点化推進強化期間

(2) 現在の取組み

【旅客】

・継続：令和4年度～令和6年度：「北九州空港ネットワーク再構築推進期間」

令和4年度からの3か年をコロナ禍からの旅客のV字回復を図る「強化期間」

として位置付け、復便を促進する支援を行うなど、県市協働で旅客路線誘致や路線定着に取り組む。

【貨物】

・新規：令和6年度～令和9年度：「半導体貨物拠点化推進強化期間」

令和6年度からの4か年を半導体貨物取扱「強化期間」として位置付け、貨物定期路線の定着と拡充を進めるため、更なる集貨促進、通関体制の構築、上屋機能の強化など、ソフト・ハード両面に取り組む。

令和6年度の取組み（旅客：路線誘致）

福岡県と連携して令和4年度から「北九州空港ネットワーク再構築推進期間（以下「推進期間」という）」を設定し、旅客のV字回復に向け、既存路線の再開や新規路線の就航による旅客便のネットワーク再構築を目指している。

推進期間の最終年度となる令和6年度は、引き続き就航する航空会社に対する運航支援等の取組みを強化し、以下の支援策を実施する予定である。

1 新規路線の就航促進に向けた支援強化

24時間利用可能である特徴を生かした新規路線の誘致を促進するため、引き続き、深夜早朝の時間帯における就航、及びLCCの就航に追加加算を行うことなどにより、新規就航に向けたインセンティブとする。

2 既存路線の就航再開への支援強化

（対象路線：釜山線、台北線、大連線、那覇線）

他の地方空港に後れを取ることなく既存路線の就航再開を図っていくため、引き続き、上記対象路線の就航再開時には、これまで就航していた期間をリセットし、新たに1年目として助成（原則、就航後3年間に限り支援）することにより、早期の就航再開に向けたインセンティブとする。

3 チャーター便の就航促進に向けた支援強化

連続チャーター便の実績の確立によるその後の定期便化に向け、福岡県との連携のもとチャーター便への運航支援を実施する。

4 ⑧北九州空港の受入れ体制強化に向けた支援

北九州空港のグランドハンドリング、保安検査等を行う事業者における人材不足を解消するための各種支援を実施する。

令和6年度の取組み(旅客:集客)

(本市観光振興プランと関連した取組を含む)

国内線

<取組方針>

基幹路線である東京(羽田)線の利用促進を図っていく。

そのために、首都圏からの観光需要の取込み、北九州空港圏域における利用促進を強化する。

<主な取組>

1 首都圏からの観光需要の取込み

オンライン環境の整備に伴うビジネス需要の減少分をカバーするために、特に首都圏からの観光需要の取込みを強化する。

- (1) 航空会社と連携した北九州・関門地域の魅力発信による北九州空港の認知度向上
- (2) 旅行商品の造成及び販売支援

⇒本市観光振興プラン

戦略IV-2 国、九州観光機構、県、北九州都市圏域、福岡都市圏、大分県
などと連携する広域観光推進の体制づくり

2 北九州空港圏域における利用促進

特に北九州空港の特長である早朝深夜便を中心に利用促進を強化する。

- (1) 早朝深夜便前泊・後泊無料キャンペーンの実施
- (2) SNS(LINE、フェイスブック、インスタグラム)の活用による情報発信
- (3) 圏域自治体、企業等に対しての利用の働きかけ
- (4) イベント等でのブース出展、チラシ配布等

国際線

<取組方針>

ジンエアー北九州＝ソウル(仁川)線の安定化を図ることで、1日2往復への増便を目指していく。

そのために、インバウンド・アウトバウンド双方の利用促進を強化する。

<主な取組>

1 インバウンド需要の取込み

- (1)都市ブランド創造局と連携した韓国でのプロモーション及び「旅マエ」情報の発信による北九州市及び北九州空港の認知度向上
- (2)ジンエアーのHP上での北九州路線利用者への特典付与
(対象:個人旅行者)
- (3)韓国のテレビCM(ホームショッピング)を活用した旅行商品の販売支援
(対象:団体旅行者)
- (4)北福、関門連携の枠組みを利用した魅力的な観光ルートの提案

⇒本市観光振興プラン

戦略Ⅱ-2 旅マエからわくわくするディープな北九州市の発信

戦略Ⅱ-4 インバウンドへの戦略的対応

戦略Ⅳ-2 国、九州観光機構、県、北九州都市圏域、福岡都市圏、大分県などと連携する広域観光推進の体制づくり

2 アウトバウンド需要の取込み

- (1)パスポート取得や駐車場サービスなどのキャンペーンの実施
- (2)旅行商品への広告助成などによる販売支援
- (3)大韓航空のコードシェアにより、仁川経由各地へ観光や出張が可能なことをPR
- (4)イベント等でのブース出展、チラシ配布等

令和6年度の取組み(アクセス)

空港大作戦(第1弾)の「北九州空港アクセス強化施策パッケージ」において取りまとめたアクセス強化策を推進する。

旅客のV字回復に向けた取組みに合わせ、空港アクセスの利便性確保のため、エアポートバスやタクシーのサービスを県市が連携し、継続して取り組む。

1 北九州空港エアポートバス

北九州空港エアポートバスは、航空旅客の4割が利用する主幹交通である。

他の空港と比べて、速達性(小倉駅まで33分)、定時制(自動車専用道路を走行)の高いアクセスであることを利用者に訴求しながら「小倉線ノンストップ便・朽網線の増便」、「インバウンド旅客向けタッチ決済の導入」等、利便性の更なる向上に努めていく。

① 小倉線(ノンストップ 17、中谷経由 11便)	28 往復/日	小倉駅⇄空港	運賃 710 円
② 黒崎・折尾・学研都市線	11 往復/日	黒崎駅⇄空港	運賃 820 円
③ 朽網線	27 往復/日	朽網駅⇄空港	運賃 520 円

2 福北リムジンバス 【福岡県の取組】

早朝・深夜の航空機ダイヤに合わせ、空港と福岡市内(博多・天神)を結ぶバスを運行。

福岡市内⇒空港	1 便/日 (早朝)	}	福岡市内⇄空港	運賃 2,000 円
空港⇒福岡市内	3 便/日 (深夜)			

3 定額タクシー

市の西部方面と空港を結ぶ定額タクシーを運行。

若松区(東部)⇄空港	9,200 円/台	若松区(西部)⇄空港	10,900 円/台
八幡東区⇄空港	7,100 円/台	八幡西区⇄空港	9,700 円/台
戸畑区⇄空港	8,400 円/台		

事前予約制で、市の東部方面と空港を結ぶ相乗りタクシーを運行。

門司区⇄空港	4,980 円/人	小倉北区⇄空港	3,980 円/人
小倉南区、苅田町⇄空港	2,480 円/人		

4 鉄道

- ・最寄り駅への特急停車の推進による黒崎・折尾、大分、福岡方面の利便性の向上。
- ・鉄道ダイヤに対応したバス編成による乗換え時間の短縮や速達性の向上。
- ・アクセス鉄道の検討再開に向けた、空港利用者増加への取組を促進。 など

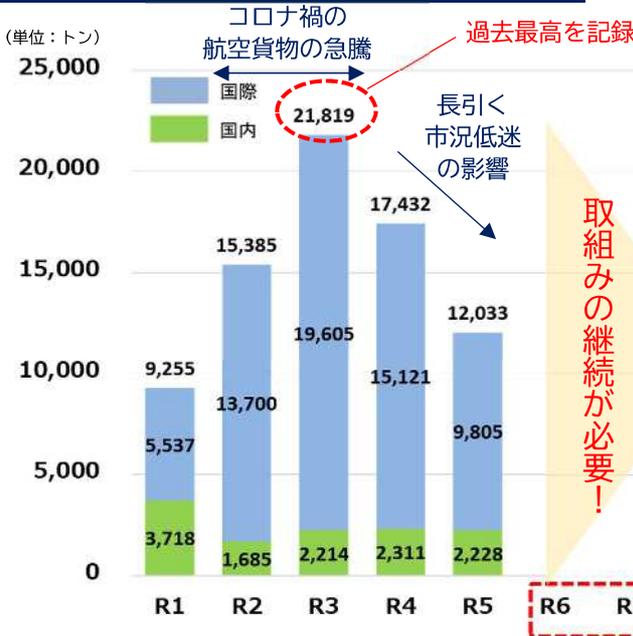
5 イノベーション

- ・自動運転バスの社会実装の検討。
- ・空飛ぶクルマ等の新技術の導入の検討。
- ・次世代バイオディーゼルの活用やEV化の推進。 など

令和6年度の取組み（貨物）

九州における半導体関連企業の大規模投資に伴う航空貨物需要等に対応していくため、新たに令和6年度からの4か年を「半導体貨物拠点化推進強化期間」と位置づけ、県市が連携した取組みを継続する。

航空貨物取扱量の推移（国際・国内合計）



<今後の取組み>

集貨強化と定期貨物路線の安定化と拡充

令和6年からの4か年も、引き続き貨物取扱「強化期間」として位置づけ、九州で投資が進む半導体関連企業の貨物を中心とした航空貨物需要に対応していく。

同時に、令和6年4月に新規就航した国内貨物定期便の順調な立ち上げに取り組み。

- ・ 国際貨物定期路線の定着と拡充
- ・ 半導体関連貨物の戦略的取込み
- ・ 輸出に加え、輸入貨物の集貨を強化する必要
- ・ 国内貨物定期便の安定化と増便

取組みの継続が必要！

半導体貨物拠点化推進強化期間

1 貨物事業の進展

- 大韓航空による国際貨物定期便の就航（世界120都市のネットワーク、週3便）
- UPSによる国際貨物定期便の就航（世界220の国・地域のネットワーク、週5便）
- ヤマトグループ・JALグループによる国内貨物定期便の新規就航（現在は1日4便、夏頃からは1日6便、最終的には1日10便運航予定）
- 国による滑走路延長事業の着工、新GSE機材置場、小型貨物機用エプロン（91番スポット）、シーアンドエア輸送直線道路の供用開始
- 北九州エアターミナル(株)による国内第2貨物上屋の供用開始

2 令和6年度貨物事業の新たな取組み

(1) ソフト面の新たな取組み（集貨促進）

- 半導体関連貨物の戦略的集貨
- 国内貨物定期便の集貨促進

(2) ハード面の新たな取組み（機能強化）

- 物流事業者用の事務所・荷捌き棟の整備（民間）



令和6年度の取組み（機能強化：北九州空港整備事業）

1 事業項目

- ① 滑走路延長事業、② 浸水対策、③ 滑走路端安全区域（RESA）整備等
事業費（約 63 億円）



2 事業概要

- ① 国際貨物輸送の拠点機能向上を図るため、令和5年度に着工した滑走路延長事業を引き続き実施していく。
- ② 防災・減災・国土強靱化の対応として、浸水対策（護岸嵩上げ）を着実に推進していく。
- ③ 航空機がオーバーラン等を起こした場合の航空機の損傷軽減策として、滑走路端安全区域（RESA）の整備を着実に実施していく。

※ 老朽化した無線施設等の更新・改良も引き続き実施していく。