

# 要 望 書

長崎空港の運用時間延長（24 時間化）に  
関する要望書



平成28年1月29日

長崎経済同友会

長崎空港は、1975年世界初の海上空港として営業開始して以来、東アジアに一番近い国際空港として長崎県の発展に貢献してきました。そして2013年に国において人口減少問題の対応策の一つとして観光交流人口の増大を目指す政策「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」が決定されて以降、国際ゲートウェイとして長崎空港に求められる期待は更に大きくなってきています。

観光立国を推進する国は、「日本再興戦略」改訂2014において、2020年に向けて訪日外国人旅行者数2000万人の高みを目指し、2030年には3000万人を超えることを目指すとしており、現実には2014年には1,341万人(前年比29.4%)の外国人が日本を訪れました。

「九州の外国人入国者数」は、2014年実績が約167万人(前年比+約42万人)で前年比33.2%の伸び率であり、全国の伸び率と同様に順調に増加しております。九州観光推進機構は2016年188.7万人、2023年440万人を目標としていますが、達成のためには更にインバウンド増加に努める必要があります。

長崎県においては「長崎県アジア・国際戦略」の中で、2015年の外国人延宿泊者数目標を75万人としています。

このような状況の中、「九州における空港からの入国外国人」を2013年の出入国管理統計で見ると、九州8空港での外国人利用者数は約82万人(前年比+約16万人)で25.1%増加しています。上記の「九州の外国人入国者数」の増加数+約10万人と比較すると、ほとんどが空港からの入国者であることが解ります。また内訳で見ると福岡空港は約69万人(前年比+約13万人、22.5%増加)で、全体の83.3%を福岡空港に依存している状況です。ちなみに長崎空港利用者は12,719人(前年8,162人)で前年比55.8%増加していますが、九州全体の1.5%にすぎません。

しかし福岡空港の年間離発着回数は、年間17万回を超えており、既に限界に近い状況にあります。このため、総工費約1,800億円をかけて第2滑走路の建設が予定されていますが、完成までにはなお10年を要し、完成後も離発着回数は15%程度の増ではないかと見られています。また市街地にあることから、今後も騒音などの環境問題にも配慮が必要であります。

一方、長崎空港は「長さ 3000m、幅 60m の九州最大級の滑走路を有する海上空港」という施設面での高い機能を備えるとともに、海上空港であるため騒音問題が少ない状況です。加えて福岡との良好なアクセスや長崎市やハウステンボス・雲仙・島原などの各観光地を背後に抱える等、福岡空港の補完機能としての基礎的条件は九州内の国際空港の中で優れていると云えます。また県内の振興だけでなく北部九州あるいは九州全体を視野に入れた役割を果たせるポテンシャルも十分に備えています。

しかし現在の運用時間（午前 7 時から午後 10 時まで）では恵まれたポテンシャルを活かしきれていません。

運用時間を延長し『24 時間空港』に移行できれば、国内線の増便の他、LCC のビジネスモデルに対応できると共に、九州アイランドを訪れる外国人の観光ルートとして「福岡空港イン・長崎空港アウト」など、今後多様化するインバウンドの要請に対応できる空港となります。

また将来的にはアジアへ向けた物流の中継基地としての役割も期待できます。

長崎経済同友会では人口減少、少子高齢化が進むふるさと長崎県の地域活性化に向けて「交流人口拡大」をメインテーマに活動しています。現在、長崎県は今年度世界遺産に認定された「明治日本の産業革命遺産」と来年度の認定を目指す世界遺産候補「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」を抱え、国内はもとより外国からの観光客が増加しています。

この機会を捉え、インバウンドを最重点においた地方創生に繋がるインフラ整備として、長崎空港の運用時間『24 時間化』の早期実現に向けて、次の項目について国に対する強力な働きかけを要望いたします。

## 【要望事項】

1. 航空管制や CIQ 体制の強化による長崎空港の 24 時間運用化を実現すること。

# 長崎経済同友会

代表幹事 宮脇 雅俊

代表幹事 坂井 俊之

代表幹事 田中丸善保

長崎経済同友会 国際交流委員会

委員長 山田 晃

長崎経済同友会 県内地域交流委員会

委員長 佐々木 達也