

- ・空港利用者数 1,644,094人(H29年度)
- ・北九州市人口 942,870人(H31.3.1)
- ・可住地面積 296.09 km²

【H30:先-9】北九州空港における民間事業等活用可能性調査 (実施主体:北九州市)

【事業分野:空港】【対象施設:北九州空港(国管理空港)】【事業手法:運営権事業、官民競争入札、行政主体ほか】
【キーワード:空港運営手法、空港間連携と相互補完、国と地方の役割、空港運営会社、国と地方のPRE】

調査のポイント

民間委託化の流れなど、変革が進む国管理空港の運営手法について、取り巻く環境変化を勘案した上で、地元にとって相応しい空港運営とは何かを検討し、それにいたるロードマップを合わせて示していく。

事業発案に至った経緯・目的

福岡県内には、福岡空港と北九州空港の2つの国管理空港があり、このうち、福岡空港は運営権事業へと移行し、2019年4月からは、地元民間企業などから成り、福岡県も出資する福岡国際空港会社による運営が開始される。

北九州空港が所在する北九州市としては、この環境変化を推進力とし、さらなる圏域の活性と相乗的な空港の利用促進に繋げていきたいと考えており、今後、目指すべき北九州空港の運営のあり方について検討を深め、地域の合意形成を図っていききたいと考えている。

福岡空港がもたらす影響は、現時点での定量評価が難しいものの、地域へのインパクトは非常に大きく、本事業では、この影響を推量、加味した上で、相応しい空港の将来像の仮説と、波及する効果の検証作業を行っていくことを目的としている。

(2016年12月-2017年2月)

有識者を講師に新たな空港運営に係る勉強会を開催

(2017年4月-2018年3月)

空港運営事業者との意見交換、情報収集

(2018年7月)

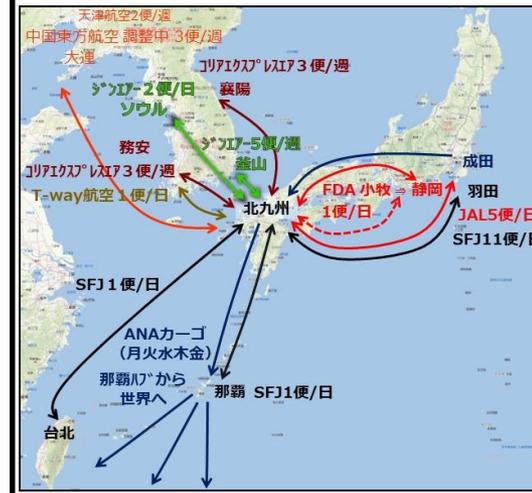
福岡空港の運営権事業者の決定(両空港の連携提案)

・24時間空港の特性を生かし、早朝・深夜を希望する航空会社を北九州へ誘導
・貨物専用機の更なる誘致を進め、ハンドリング支援を通じ、貨物拠点化を支援
(2019年2月18日)

シンポジウム「東アジアの航空需要と北九州空港の可能性」において、圏域の航空需要のことや競争力を高めるために必要な施設等について討論した。

調査対象地及び施設の概要

項目	内容	項目	内容
所在地	北九州市	滑走路	2500m×60m(1本)
種別	拠点空港(国管理)	駐機場	大型ジェット:2スポット 中型ジェット:3スポット 小型ジェット:3スポット 貨物専用:2スポット
設置管理	国土交通大臣		
供用開始	2006.3.16	旅客	延床面積:15,430m ² 搭乗橋:4本+搭乗車1
運用時間	24時間	貨物	延床面積:2,876m ²
利用時間	24時間	駐車場	普通:1,780 大型:4 身障者:20 自動二輪:30
告示面積	約160ha		



- (就航路線)
- (国内)
東京、沖縄、名古屋(変更・静岡)
(国際)
仁川、釜山、襄陽、務安、大連、台北
(貨物)
成田→北九州→那覇
- (利用者数) '17年度
(国内) 1,362,400人
(国際) 281,694人
(貨物) 4,880t

- ・空港利用者数 1,644,094人(H29年度)
- ・北九州市人口 942,870人(H31.3.1)
- ・可住地面積 296.09 km²

【H30:先-9】北九州空港における民間事業等活用可能性調査 (実施主体:北九州市)

【事業分野:空港】【対象施設:北九州空港(国管理空港)】【事業手法:運営権事業、官民競争入札、行政主体ほか】
【キーワード:空港運営手法、空港間連携と相互補完、国と地方の役割、空港運営会社、国と地方のPRE】

調査の流れ・調査内容

北九州空港の特徴

- ・24時間空港を生かした柔軟な貨客対応
- ・シー&エアが可能な海上空港
- ・広大な未利用地を有する空港島
- ・グローバルな視点では福岡空港とは一対
- ・都市圏のビジネス需要、観光インフラとして認知

地域が期待する空港の将来像

- ・北九州空港ならではの路線形成
- ・頻度・価格等で競争力を有する航空ネットワーク
- ・福岡空港の容量限界と運用時間の制約に係る補完
- ・空港島の立地ポテンシャルを活かした産業集積
- ・大規模災害等にも対応する西日本の航空貨物拠点

■空港経営を推計する将来空港需要の与条件
・羽田路線:利用率向上・成田中部等を新設増強
・中国主要都市路線の開設
<空港利用者数>
(2018⇒2050:178万人⇒230~250万人)

施設の充実(国際線施設拡充・滑走路延長等)

【空港島活性化】
→更なる利用増

官民連携による新たな空港運営手法導入に係る考察 (先進的事例、動向を踏まえ想定される空港運営手法について、福岡空港との関係に着目した比較検討を実施)

運営手法	A 現状の経営・運営形態を維持				B 運営権事業として移行			
	国		民間	国	FIACとの資本関係が薄い運営主体 (北九州空港の有する独自性を重視)		FIACとの資本関係が強い運営主体 (福岡空港との連携を重視)	
運営面の特徴	施設等所有 管制 滑走路等 国	国	空港ビル 北九州エアターミナル	国 駐車場 合人社計画研究所	施設等所有 管制 滑走路等 国	国	空港ビル 北九州エアターミナル	国 駐車場 合人社計画研究所
誘致活動、空港利用促進は、従来通り自治体を中心。	国	国	北九州エアターミナル	国	国	国	北九州エアターミナル	国
誘致活動、空港利用促進はSPCが中心だが、先行事例から、一定の財政出動は必要	国	国	北九州エアターミナル	国	国	国	北九州エアターミナル	国
将来像実現に向け想定される課題 (競争性、投資等)	・福岡空港容量が増加した際、補完的役割の低下が想定 ・民間委託後の空港活性化による相対的地位低下が懸念 ・空港島全体の開発は、各事業単位での取組みが基本 ・今後、他空港との関係により更新投資が遅れる懸念 ・地上ハンドリング人員不足対応が困難				・福岡空港の容量増加による影響が懸念。 ・地元との新たな信頼関係の構築が必要。 ・民間の需要創造施策、投資意欲(関連事業、附帯事業を含む)の確認が必要			
期待できる点 その他	・インフラ施設維持管理面など、国のノウハウを活用可能 ・ビル・駐車場の一体経営が実現すれば、現状よりも利用促進策の提案幅が拡大する可能性。				・福岡空港以外との空港連携による活性化 (落札した事業者による) ・福岡空港との一体的な路線誘致。 ・ハンドリング等人員融通面のサポート ・地域事情に精通しており効果的な利用促進策、アクセシビリティ向上が期待			

※どの運営手法となっても、将来像実現に向けては、3,000m級滑走路が必要となる。

今後の進め方

- (1)各運営形態のメリ・デメについて、福岡県や財界、事業関係者との意見交換を十分に行いながら、北九州空港の運営に対する地元関係者の理解と関心を高める。
- (2)運営権事業へ移行するための考慮すべきポイントとしては、どのケースとしても、主要な企業が意欲をもって競争に参画してくれるような空港環境を整える事。
- (3)空港島の利活用を図っていくために、特にターミナルビルに隣接する第三工区の早期埋立が実現できるよう、関係機関へ声を届けていく。