

## 第3章 地域が期待する空港の将来像

### 1. 北九州空港の特徴と役割

#### (1) 北九州空港の特徴

北九州空港の主な特徴としては下記の点があげられる。

○北九州都市圏における重要な業務・観光インフラとしての役割

- ・政令指定都市としての北九州市を中心とする人口集積及び産業立地を背景に、安定した国内線需要と成長著しい国際線需要を有し、地域の重要な業務・観光インフラとなっている。

○地勢的結節性と空港勢力圏の広がり

- ・北九州地域は、関門海峡、周防灘に面して、九州と山陽・山陰地方、四国地方との結節点であり、地勢的に交通の要衝として空港や港湾などの広域的な活用に係るポテンシャルが高い。

○地方拠点空港としての代替性

- ・福岡空港と同一県内にあり、50kmの直線距離に立地することから、かねてより福岡空港の補完的な役割を果たすことが期待されている。

○広域観光のための拠点性

- ・福岡、大分及び山口の多方面への道路アクセス利便性の高い場所に位置しており、国内旅客及び国際旅客にとって、広域観光の拠点となっている。

○フレーター運航に対応した航空物流の拠点形成への取り組み

- ・空港の供用開始からこれまで、大型機をはじめ様々なフレーター輸送の実績を有し、わが国の地方空港の中では、航空物流に関して特徴的な地方空港となっている。

○24時間運用空港としての貨客対応

- ・国際貨物上屋に関しては深夜便に対応し24時間運用で、旅客ターミナルビルにおいても供用開始当初よりスターフライヤーが深夜早朝便の運航を行ってきたことから、4:30から25:05までの供用（出発便1時間前の開館、最終到着便30分後の閉館）となっている。

○広大な未利用地を有する空港島

- ・空港用地は国土交通省港湾局による関門航路の浚渫土砂処分場を活用したものであり、今後も引き続き土砂処分後の用地が発生することから、公有地として多様な土地利用が可能となっている。

## (2) 期待される空港の役割

- ・北九州空港には、広域的な視点でみた役割（全国レベルで位置づけられる機能）と、地域（空港勢力圏）における役割（地域の航空利用者への利便と地域振興への貢献）があり、特に下記の5つの内容が期待されている。

- 北九州空港ならではの路線形成  
（早朝深夜を含み24時間運用可能な空港、アジアと近接）
- 需要路線の維持による利用者利便の確保  
（頻度・価格など一定の競争性）
- 福岡空港の勢力圏をとらえ福岡空港の容量限界と運用時間の制約に係る補完  
（地域における一対の空港間での代替性）
- 空港島という立地などの特徴を活かした多様な機能・施設  
（都市機能の立地・集積に係る多様性）
- 大規模災害等の対応した西日本の航空拠点  
（特に物流面での広域BCP、リタングダンシーの確保）

## 2. 基礎需要量の想定

### (1) 基本的な考え方

- ・北九州空港におけるこれまでの利用実績や路線形成動向をふまえて、今後の空港経営に係る事業性の係る検討を行うにあたっての基礎需要を想定する。
- ・国内線及び国際線とも、運航機材については現状と同等とし、2020年以降、2050年まで10年毎の路線便数を想定する。

### (2) 国内線の将来需要

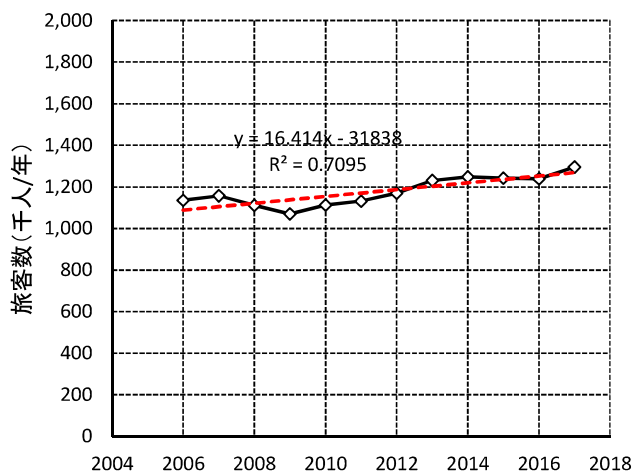
- ・近年及び今後の人口動態等を勘案すると、国内線の需要については全体的には大幅な伸びは期待できないものと考えられるが、国内線ネットワークの拡充が進む成田空港などの未就航路線の開設が期待されている。
- ・なお、需要の大部分を占める東京路線については、潜在的な需要はさらに存在する可能性が高いが、羽田空港の発着枠の獲得がむずかしいことから、今後は高い利用率となっていくことが考えられるとともに、成田空港の利用が進むことが予測される。
- ・そこで、路線便数について、下記の2ケースを設定し、基礎需要を求める。

国内線の路線便数に係る設定

	羽田路線	その他路線
ケース1	便数は現状と同等で推移 *ただし座席利用率80% まで上昇	ポテンシャルのある路線の開設・増便 ：成田路線の開設、那覇路線の通年運航
ケース2		ポテンシャルのある路線の開設・増便 ：成田路線・中部路線の開設、那覇路線の増便

### ①羽田路線の需要動向

- ・2006年度から2017年度の実績は微増で推移している。傾向をトレンド分析し、推計式による将来需要量を試算し、座席利用率を逆算すると、おおむね2030年頃には80%に達する。



旅客数推計式：

$$y = 16.414x - 31838$$

$$(R^2=0.7095)$$

y：羽田路線旅客数（千人/年）

x：西暦年次

R<sup>2</sup>：決定係数

### トレンドでみた羽田路線の将来需要に係る推計

年次	実績		想定											
	2006	2017	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2030	2040	2050	
旅客数 (千人/年)	1,136	1,295	1,318	1,335	1,351	1,368	1,384	1,400	1,417	1,433	1,482	1,647	1,811	
年平均 伸び率	1.2%		1.2%							1.1%			1.0%	1.0%
座席 利用率		71.8%	73.6%	74.5%	75.4%	76.3%	77.2%	78.1%	79.0%	80.0%				

- ・現在、羽田路線はエアライン 2 社が 1 日あたり合計 16 往復を運航しており、高い利用率となっている。こうしたなかで、羽田空港においては 2020 年夏ダイヤよりさらに 50 便程度の発着枠が増加する予定であるが、すべてが国際線に配分される見通しで、当面において国内線全般に増便はむずかしい状況にある。そこで、羽田路線については、今後とも基本的に現状と同等の便数で推移するものと設定する。
- ・羽田路線の基礎需要量（年間旅客数）としては、16 往復で座席利用率は 2030 年には 80%まで上昇し、年間約 143 万人に達するものとして、その後は横ばいで推移するものと想定する。

#### ②羽田路線以外の路線の需要設定

- ・2 ケースを設定する。九州の各空港では成田路線の開設が進んでいることから、北九州空港においても同路線の開設が実現するものとし、那覇路線も通年運航となることを基本として、ケース 1 とするとともに、さらに中部路線の開設及び那覇路線の増便（2 往復）となった場合をケース 2 として設定する。

#### 成田路線の状況（2018 年 3 月時点）

札幌	22 便	仙台	2 便
福岡	13 便	小松	2 便
大阪（関西）	7 便	佐賀	2 便
大阪（伊丹）	4 便	宮崎	2 便
沖縄（那覇）	7 便	函館	1 便
名古屋（中部）	4 便	新潟	1 便
松山	4 便	高知	1 便
高松	4 便	長崎	1 便
広島	3 便	鹿児島	1 便
大分	3 便	奄美大島	1 便
熊本	3 便	石垣	1 便

### ③国内線の基礎需要量

- それぞれのケースについて基礎需要量を試算すると、ケース1においては、2020年時点で年間約157万人、その後、2030年以降は約170万人となる。また、ケース2の場合は、2020年に年間約163万人、その後、2040年までに約186万人の需要量となる。

#### 国内線の基礎需要量の試算

##### 【ケース1】

路線	現状便数 (2018) (発着/日)		将来便数想定(便/日:発着計)			
			2020	2030	2040	2050
成田		←2019/3まで 名古屋	4	4	4	4
羽田	32		32	32	32	32
静岡	2		2	2	2	2
中部						
那覇	2		2	2	2	2
計	36		40	40	40	40

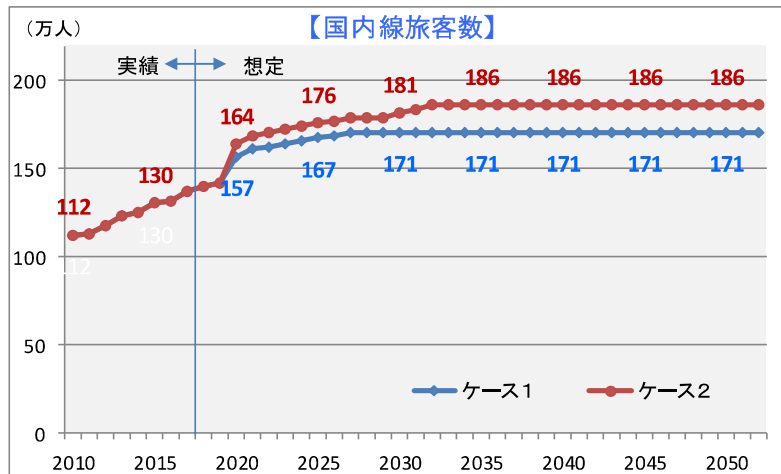
路線	現状旅客数 (2017) (千人/年)	【参考】 推定潜在需要 (福岡空港の羽 田路線対比)	将来旅客数想定(千人/年)			
			2020	2030	2040	2050
成田		(175)	130	152	152	152
羽田	1,295	←(1,295)	1,318	1,433	1,433	1,433
静岡	25	(33)	42	42	42	42
中部		(124)				
那覇	28	(291)	76	76	76	76
計	1,348	(1,918)	1,566	1,703	1,703	1,703

##### 【ケース2】

路線	現状便数 (2018) (発着/日)		将来便数想定(便/日:発着計)			
			2020	2030	2040	2050
成田		←2019/3まで 名古屋	4	4	4	4
羽田	32		32	32	32	32
静岡	2		2	2	2	2
中部			2	2	2	2
那覇	2		2	4	4	4
計	36		42	44	44	44

路線	現状旅客数 (2017) (千人/年)	【参考】 推定潜在需要 (福岡空港の羽 田路線対比)	将来旅客数想定(千人/年)			
			2020	2030	2040	2050
成田		(175)	130	152	152	152
羽田	1,295	←(1,295)	1,318	1,433	1,433	1,433
静岡	25	(33)	42	42	42	42
中部		(124)	65	76	76	76
那覇	28	(291)	78	108	152	152
計	1,348	(1,918)	1,633	1,811	1,855	1,855



### (3) 国際線の将来需要

#### ①路線展開に係る基本的な方向性

- ・北部九州における空港勢力圏の需要ポテンシャルをふまえると、福岡空港においておおむね週あたり便数(往復)が40~50便程度の需要に対して、北九州空港でのデイリー運航の可能性が高まる傾向が読み取れる。
- ・これまでの実績と安定的な需要を有するソウル路線、釜山路線及び台北路線は、今後も引き続き北九州空港での運航が継続されるものと予測される。これに加えて、成長の続く中国路線について、中国側の発着枠設定次第ではあるが、次第に香港、上海路線等で北九州空港でのデイリー運航の可能性が高まっていく可能性があるものとする。

国際線主要路線における便数の比較 (2018年11月)

路線	北九州空港	福岡空港	
ソウル	7便	121便	
釜山	7便	56便	
台北	7便	40便	
香港	—	30便	
上海	—	28便	
北京	—	14便	
東南アジア	マニラ	—	10便
	バンコク	—	7便
	シンガポール	—	7便
グアム	—	7便	

注：便数は週あたり便数(往復)

#### ②国際線の基礎需要量

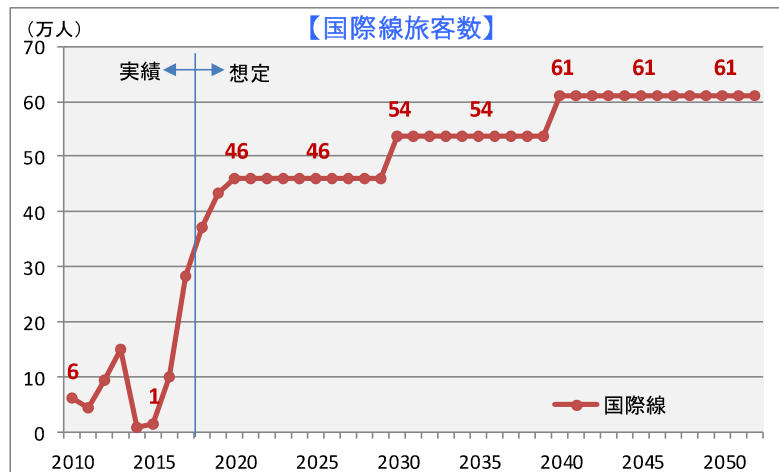
- ・基本的に既往の路線構成が継続するものとして、ソウル便の2便化(往復)、中長期的に中国主要都市への路線が開設されるものとして、基礎需要量を試算すると、2020年時点で年間約45万人、その後、2030年時点で約53万人、2040年以降は約60万人の需要量を想定する。

### 国際線の基礎需要量の試算

国・地域	路線	現状		2020		2030		2040/2050	
		週往復便数 2018/12時点	年間旅客数 (千人) 2017年時点	週往復便数	年間旅客数 (千人)	週往復便数	年間旅客数 (千人)	週往復便数	年間旅客数 (千人)
韓国	ソウル/仁川	10	146	14	153	14	153	14	153
	釜山	6	82	7	87	7	87	7	87
	務安	10	—	7	87	7	87	7	87
台湾	台北	7	—	7	76	7	76	7	76
中国	大連	—	18	3	37	3	37	3	37
	襄陽	3	—	3	12	3	12	3	12
	香港					7	76	7	76
	上海等							7	76
	計	36	246	41	452	48	528	55	604

注：注：2017年の年間旅客数はチャーター便旅客（36千人）を含んでいない。

ソウル、台北、香港、上海等の他空港競合路線の利用率は70%、その他は80%で計算。襄陽路線のみ提供座席数50席



注：年間旅客数はチャーター便旅客を含む。

### 3. 必要となる空港施設・機能

#### (1) 空港基本施設

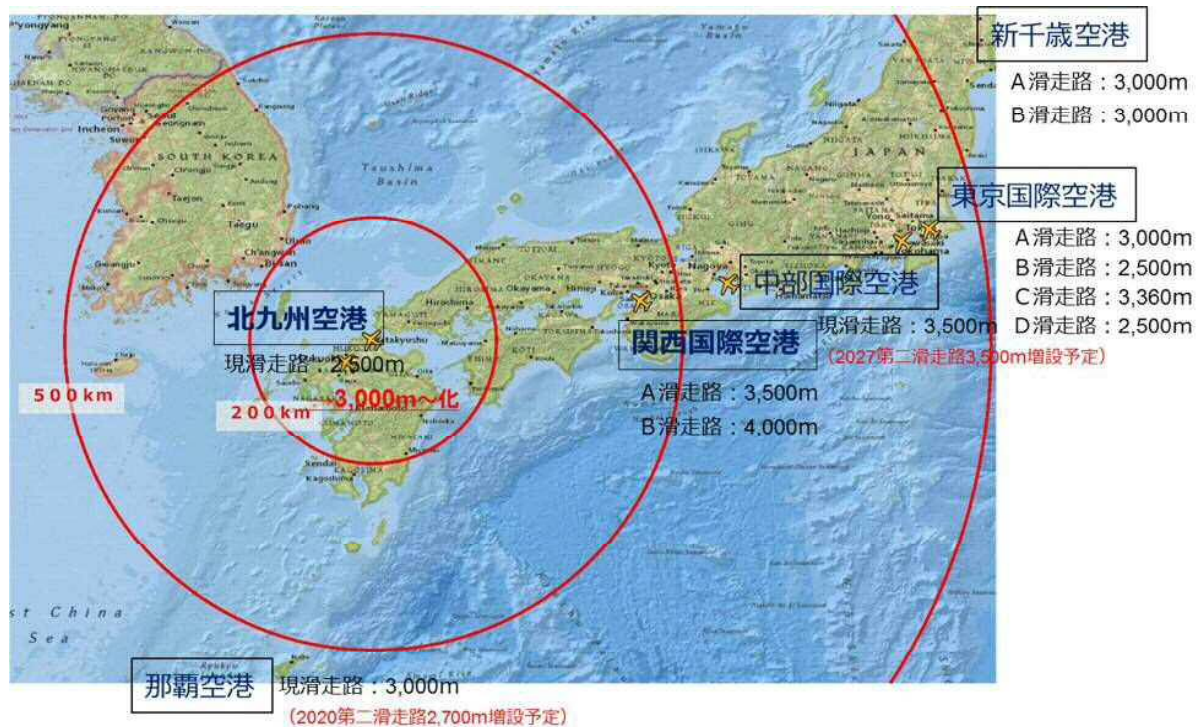
##### ①滑走路

- ・福岡空港の代替性を十分に確保するためには、少なくとも基本施設として滑走路長については、相当の規模・水準であることが望ましく、今後、同空港との連携を強化していくにあたって重要な要件となる。
- ・また、西日本、九州における大型貨物や特殊貨物を常時受け入れることができ、かつ、24時間運用の特徴を活かして、大規模な自然災害時におけるBCPとしての位置づけを果たし、物流機能面からのリタダンシーを確保するためには、貨物機がフル・ペイロードで運用可能な基本施設条件とする必要がある。
- ・そのためには、少なくとも3,000m以上の滑走路長とすることが必要といえる。
- ・また、滑走路端安全区域(RESA)の設置に伴って、滑走路端の南側シフトが必要となることから、事業費削減の観点からも、同事業と一体的に整備を図ることが効率的である。
- ・大型貨物機用エプロンが整備された事などにより、貨物機の就航について、引合が増えてきている。
- ・課題としては、長尺・重量物など、大型の輸出貨物の案件においては、滑走路長の問題から、重量制限があり、就航を断念する事例も重ねている。
- ・就航に至らなかった事例を全てを把握できていないが、このような逸失機会を減らせるよう、重量制限対策として、仁川空港や中部国際空港など、その他の3000m級滑走路を有する空港で、燃料を満載にしてもらおうなどの対応を促している。



\*参考：北九州空港は、(一財)航空貨物輸送協会が国土交通大臣に提出した「関西国際空港の復旧に係る要望書」(2018年9月21日)においても、今後も起こりうる自然災害への航空物流システムの強靱性を具備していく観点から、「主要空港が被災した場合における他の代替空港」の一つに北九州空港をとりあげられている。





### 九州及び山口地方の空港の滑走路規模・運用時間

空港	滑走路長(m)	運用時間
北九州	2,500×60	0:00~24:00
福岡	2,800×60	7:00~22:00
山口宇部	2,500×45	7:30~21:30
佐賀	2,000×45	6:30~22:00, 0:30~4:30
長崎	3,000×60	7:00~22:00
熊本	3,000×45	7:30~21:30
大分	3,000×45	7:30~22:30
宮崎	2,500×45	7:30~21:30
熊本	3,000×45	7:30~21:30
鹿児島	3,000×45	7:30~21:30

## ②エプロン

- ・国際線の多便数化にともなって、PBB 接続のスポットを用意する必要がある。すでに、プレーター用の専用エプロンが 1 スポット用意されているが、今後において国際線を中心とした路線便数の増加とともに、ナイトステイ及び遅延対策も必要となることから、さらなるエプロンの拡充や、予備のスポットの整備が必要となる。
- ・基礎需要量をベースにエプロン規模を試算すると、すべて小型ジェットクラス (B737、A320 等) とした場合、2040 年以降は 10 スポット必要という結果となる (国内線用 5 スポット、国際線用 5 スポット)

### エプロン規模に係る試算

#### ●前提条件

- ・全ての便をコード C (B737、A320 クラス) と想定
- ・スポット数 = 日発着便数 × ピーク時集中度 × 1/2 × ステイ時間 / 60 × 1.2 + 予備スポット  
 1/2 : 到着機分を対象  
 ステイ時間 : 国内線 60 分、国際線 105 分  
 1.2 : 余裕率  
 予備スポット : 国内線・国際線用に基本 1 スポット用意 (それぞれ 10 スポット毎)
- ・ピーク時集中度は「空港施設計画参考資料」にもとづいて設定  
 国内線 : ピーク時集中度 = 1.51 ÷ 日発着回数 + 0.115  
 国際線 : ピーク時集中度 = 1.05 ÷ 日発着回数 + 0.114

#### ●日あたり発着回数の設定 (基礎需要量で設定した便数)

国内線日あたり発着回数

	2020 年	2030 年	2040 年	2050 年
ケース 1	40	40	40	40
ケース 2	42	44	44	44

国際線日あたり発着回数

	2020 年	2030 年	2040 年	2050 年
	12	14	16	16

#### ●所要スポット数の試算

- ・スポット数試算に係る前提条件及び日あたり発着回数にもとづいて、所要スポット数を下記のとおり試算

所要スポット数

		2020 年	2030 年	2040 年	2050 年
国内線	ケース 1	5	5	5	5
	ケース 2	5	5	5	5
国際線		4	4	5	5
計		9	9	10	10

試算根拠：所要スポット数の計算

国内線

(ケース1)

	2020年	2030年	2040年	2050年
日あたり発着回数	40	40	40	40
ピーク時集中度	0.153	0.153	0.153	0.153
ピーク時着陸回数	3.1	3.1	3.1	3.1
スポット占有時間(分)	60	60	60	60
計画スポット数	4	4	4	4
予備スポット数	1	1	1	1
所要スポット数	5	5	5	5

(ケース2)

	2020年	2030年	2040年	2050年
日あたり発着回数	42	44	44	44
ピーク時集中度	0.151	0.149	0.149	0.149
ピーク時着陸回数	3.2	3.3	3.3	3.3
スポット占有時間(分)	60	60	60	60
計画スポット数	4	4	4	4
予備スポット数	1	1	1	1
所要スポット数	5	5	5	5

国際線

	2020年	2030年	2040年	2050年
日あたり発着回数	12	14	16	16
ピーク時集中度	0.202	0.189	0.180	0.180
ピーク時着陸回数	1.2	1.3	1.4	1.4
スポット占有時間(分)	105	105	105	105
計画スポット数	3	3	4	4
予備スポット数	1	1	1	1
所要スポット数	4	4	5	5

- ・現状の北九州空港のスポットは、大型ジェット機用2バース、中型ジェット機用3バース、小型ジェット機用3バース、小型機18バースとなっている。
- ・上記の試算では、予備スポットは国内線及び国際線でそれぞれ1スポットとしたが、国内線と国際線の両方において常時は必要としないことから、共用で利用することや、国内・国際のピーク時でのラップ調整を行うことにより（1スポットを国内・国際兼用のスイングゲートとする）、現状の8つのスポット数で当面は運用することが可能と考える（ただし、昼間時間帯は貨物機用の大型機用スポットも含めての運用となる）。
- ・しかしながら、中長期的な視点で見ると、運用面での工夫（発着時刻の調整）がむずかしくなり、1スポット以上の拡充（運用で9スポット、理想的には10スポット）を必要とするようになることも考えられる。
- ・また、MRJのエンジンテストや定期点検等の航空機整備関連事業利用に係るニーズが高まった場合は、その時点で、さらに必要となるエプロン規模について検討することとなる。

## (2) ターミナル施設

### ①旅客ターミナルビル

- ・今後の国内線及び国際線の路線便数の増加に対応した旅客ターミナル機能の拡充整備が必要となる。特に、増大する国際線旅客（主としてインバウンド）に対応したターミナル機能の整備、施設の拡充は必須といえる。
- ・国内線においては、既往の施設配置等を変更して、待合スペースを拡充するなどの整備を行ってきたところであるが、すでに国際線では2便重複時にCIQ及び旅客取扱に係る処理能力が課題となっており、今後のさらなる国際線の増加を想定すると、ピーク時における複数便化対応の充実が喫緊課題となる。
- ・具体的には、PBBやBHSの増設、CIQスペースの拡充、旅客動線の最適化などがテーマとなるが、今後の空港経営改革のあり方（事業主体の位置づけ）により、投資規模や整備範囲、進め方について検討が必要となる。

### ②貨物ターミナルビル・国際貨物上屋

- ・現在、延床面積約1,800㎡の貨物ターミナルビル（国内線用）と、約900㎡の国際貨物上屋がある。国際貨物については、航空機材の大きさ（搭載重量）やピーク時の便数だけでなく、北九州空港でのビルドアップやブレイクダウンを必要とする取扱貨物の状況によって、必要となる上屋規模が変化する。また、生鮮貨物の取扱が増加し、冷蔵・冷凍設備の充実などが求められることもあるため、貨物品目の特性や利用者のニーズに対応して機能拡充等を図るなど、北九州空港の貨物空港としての拠点性の向上にともなって、必要となる施設の拡充・整備について検討することが必要と考える。

### ③駐車場

- ・現在1,500台規模の旅客用駐車場があり、ピーク時を除くと施設規模面では当面の対応は支障がないものと考えられるが、今後の需要増加等に対応するためには、旅客ターミナルビルの拡充・整備と連動して拡張と整備を行うことが必要となると考える。

#### 4. 空港島内における多様な施設・機能

##### (1) 施設・機能導入に係る方向性

- ・北九州空港には国土交通省港湾局による土砂処分場として空港に直結する広大な未利用地があり、同空港に期待されている機能の強化や、様々な利用者や旅客の需要創造に寄与する施設立地やサービス提供を行うに際して、これらの用地を活用することができる条件を有している。
- ・そこで、北九州市が中心となって進めてきたこれまでの関連する様々な空港島の利活用に係る検討や、すでに立地や一部集積が進んでいる状況などもふまえるととも、空港隣接立地によるメリットや相互に期待される効果、連携の観点から、今後、空港島内において新たな導入すべき施設・機能について考察する。
- ・北九州市の上位計画などによる位置づけや、これまでの動向より、「産業立地機能」、「物流拠点機能」、「航空・空港関連業務機能」、「交通結節機能」、「広域商業機能」の5つの分野における施設・機能が考えられる。

##### ①産業立地機能

###### ア. 北九州市の上位計画による位置づけ

- ・北九州市基本計画においては、高付加価値産業の創出として、「高付加価値ものづくりクラスターの形成」、「戦略的な企業誘致による新たな成長産業の集積」を目指すと同時に、「空港島を活用した企業誘致の促進」等についても記載している。これらをふまえて、空港島を活用し成長が期待できる高付加価値産業を誘致していくことが想定される。

#### 北九州市「基本計画」における分野別施策からの抜粋

IV いきいきと働く ～競争力のある産業振興と豊かな雇用創出
1 高付加価値産業の創出
<u>高付加価値ものづくりクラスターの形成</u>
取組の方針：環境に配慮したものづくりや高齢化社会に対応した製品づくりなど、本紙の強みを活かした高付加価値ものづくりクラスターの形成を図るとともに、ものづくりの競争力強化につながる知識サービス産業を振興します。
(3) <u>戦略的な企業誘致による新たな成長産業の集積</u>
取組の方針：今後の成長が期待でき、地域企業への大きな波及効果が見込める自動車、素材・部材、情報通信、物流、エネルギーなどの重点産業分野の企業立地を促進し、新たな産業活力を取り込んでいきます。
V 街を支える ～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成
1 都市の発展を支える拠点地区の整備
(3) <u>戦略的拠点の機能強化</u>
主要施策：②産業拠点の整備 響灘地区や新門司地区の臨海部産業用地、北九州空港移転跡地、 <u>北九州空港島</u> などの産業基盤の整備・活用を行うことにより、企業誘致を促進し、産業の振興と雇用の確保を図ります。

###### イ. 方向性

- ・北九州市の既往の産業特性である、半導体・電位部品・ロボット等の産業立地による強みを活かし、生産拠点、サプライヤー等の機能を強化する観点からも航空機産業の集積を図るこ

とが望ましい方向と考える。特に、MR J 関連の検査業務等をきっかけとして、関連産業の立地を発展させていくことが必要と考える。

方向性 1 : 航空機関連産業等を中心とした整備・関連施設等の導入

## ②物流拠点機能

ア. 北九州市の上位計画による位置づけ

- ・北九州市基本計画においては、交通・物流機能の強化の一環として、北九州空港の貨物拠点化のための貨物施設の充実を図るとしている。
- ・また、「北九州市物流拠点化戦略基本方針」（平成 25 年 3 月）、北九州市新成長戦略（平成 25 年 3 月）等においても、航空物流事業者の誘致等を行うこと等について記載している。これらをふまえて、物流機能の拡充を図ることが想定される。

### 北九州市「基本計画」における分野別施策からの抜粋

V 街を支える ～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成
2 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
(1) 交通・物流機能の強化
主要施策：①北九州空港の機能拡充 北九州空港の貨物拠点化を推進するため滑走路の延伸や貨物施設の充実を図るとともに、空港利用者を増加させるため路線ネットワークの拡充や空港アクセスの利便性向上を図るなど、北九州空港の機能を拡充します。

イ. 方向性

- ・これまで、関西空港以西のプレーター運航可能な空港として多様な貨物（特に大型・長尺貨物）、検疫を必要とする動植物や特殊貨物等の取扱いにも注力して、貨物拠点空港化を目指してきた。
- ・税関空港、動物検疫空港に指定されている強みや、大型貨物用エプロン等の整備が進んでいる現状をふまえて、上記①の成長産業立地機能の集積とともに、事業性をふまえつつ、国際貨物拠点としての機能の拡充を図っていくことが必要と考える。

方向性 2 : 国際貨物取扱拠点としての機能拡充

## ③航空・空港関連業務機能

ア. 現状と動向

- ・北九州空港の空港島内においては、すでに、新門司建設事務所庁舎の整備や、第 7 管区海上保安部福岡航空基地の移転等航空関連の施設等の集積が進んでいる。
- ・また、近年、空港の民間委託の進展や、空港における危機管理体制や消化救難体制の強化等に係り、当該職員の業務研修や訓練、能力向上・技能維持などの観点から、研修、教育及び人材育成に係る専門機関等のニーズが拡大している。
- ・就航路線の増加に伴いハンドリングなど航空関連業務も増え、国内外含め人材育成、人材確保というのは全国的な問題であり、特に地方にまで人員を充実させるのにはハードルがある。

## イ. 方向性

- ・第7管区海上保安部福岡航空基地の移転等をきっかけに、広大な国有地を有効に活用した行政施設や公益・公共施設の立地を図っていくことが望ましい。
- ・たとえば、「シンガポール航空アカデミー」のような総合的な研修・教育施設、実火災消火訓練に対応した保安防災教育訓練施設などの設置が想定される。
- ・様々な航空・空港業務に係る研修及び教育機能・施設を集積させることにより、わが国の航空・空港関連事業者にとって有益な拠点としての形成を図ることが考えられる。

### 【参考：シンガポール航空アカデミー】

1958年に設立されたシンガポール航空アカデミー（SAA）は、航空管理学校、航空安全学校、航空交通学校、空港緊急サービススクールの4つの専門学校を通じて、さまざまな分野で幅広く訓練を行っている。プログラムの多くは、ICAOの規制、運営、安全、およびセキュリティの義務を満たすために各国を支援する国際民間航空機関（ICAO）の基準と推奨慣行に沿って開発されている。

- 参加者数 10万人前後
- 参加国数 200か国・地域
- 受講コース 140（航空捜索救助、航空通信及び工学、航空法、航空交通サービス、空輸、空港緊急サービス etc）
- 敷地面積 約20ヘクタール



方向性 3 : 航空・空港業務に係る教育・研修施設の集積

## ④交通結節機能

### ア. 現状と動向

- ・北九州空港には、すでに18の小型機用のバースがあり、エアサイドではビジネスジェット等の受け入れが可能な状況にある。
- ・また、ターミナル地域の西側には、利用可能な延長200m以上の護岸が隣接している。
- ・こうしたなかで、近年、中小型のラグジュアリー船やスーパーヨット、プレミアム船を主な対象とした船舶利用ニーズ、クルーズへのニーズが高まっている。また、海外のエグゼクティブ層によるプライベートジェットの利用なども拡大しており、わが国における乗り入れ空

港充実が課題となっている。

イ. 方向性

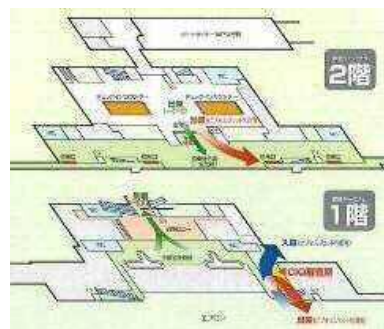
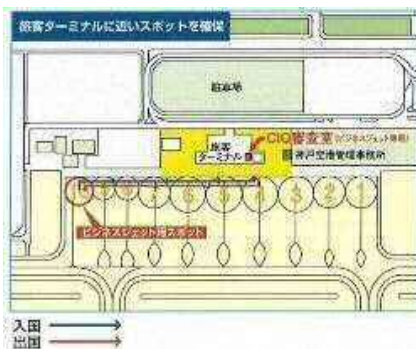
- ・海上空港であるメリットを活かすとともに、空港旅客ターミナル直近に位置する護岸を有効に活用できることから、必要となる岸壁とクルーズターミナルの立地・整備を図ることが考えられる。
- ・また、西日本におけるゼネラルアビエーションやビジネスジェット等の受入窓口として、FBO（Fixed Base Operator：ビジネスジェット専用ターミナルを含む地上運航支援機能）の立地・整備についても促進し、地域航空の拠点化を目指していくことが考えられる。

方向性4： クルーズターミナル、ビジネスジェット用施設等の機能導入

瀬戸内海のクルーズルートイメージ



参考：神戸空港におけるFBO



資料：神戸市資料。注：神戸空港では、日30便という制限の枠外であるビジネスジェットの受入れを積極的に行うため、既存ターミナルビルの中に専用施設を設置運用時間は、8時30分～17時。CIQはターミナルビル内で実施。ビジネスジェット利用客のターミナル施設使用料は21,000円/回



## ⑤広域商業機能

### ア. 現状と動向

- ・北九州空港から自動車ですら30分圏内には約60万人が居住しており、一定の商圏を形成しているとともに、東九州自動車道の開通等によって、さらなる商圏の拡大が考えられる。
- ・また、空港島という隔離された環境を活かして、大店舗の立地や、非日常が体験できる場としての活用が期待されている。

### イ. 方向性

- ・空港島内における賑わい創出の観点から、大規模商業施設等の誘致について検討していくことが考えられる。空港及び空港島を地域活性化の核として位置づけ、地域住民、空港利用者の双方にとって利便性の高い場所となることが望まれる。
- ・具体的には、DFS(免税店)を含む大規模商業施設やアウトレットモール、アミューズメント施設等の導入が想定される。

方向性5： 大規模商業施設等による土地活用

## (2) 土地利用に係る基本方向

### ①用地条件

- ・前出の(1)における機能・施設については、苅田沖土砂処分場の未利用部分のうち、滑走路端安全区域(RESA)の整備の予定範囲等を除いた空港南側地区【Aゾーン】と、新門司沖土砂処分場(I期)の未利用地にある空港北側地区【Bゾーン】を対象とすることが想定される。
- ・なお、現在の空港島には、空港用地、道路用地、空港関連用地及び緑地が計画されているが、幅広い可能性について検討を行う観点から、既存の土地利用に関する計画を前提とはしない。また、当面の土地利用のあり方について検討する観点から、今後予定されている新門司沖土砂処分場(II期)(約250ha)については本調査の対象に含まないこととする。

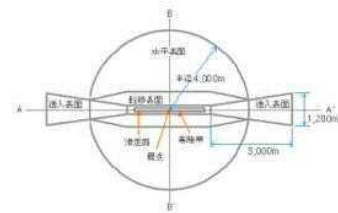
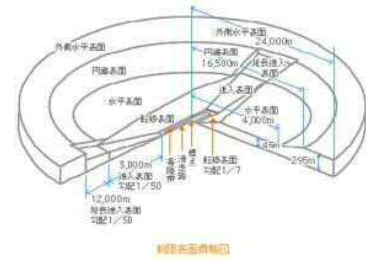
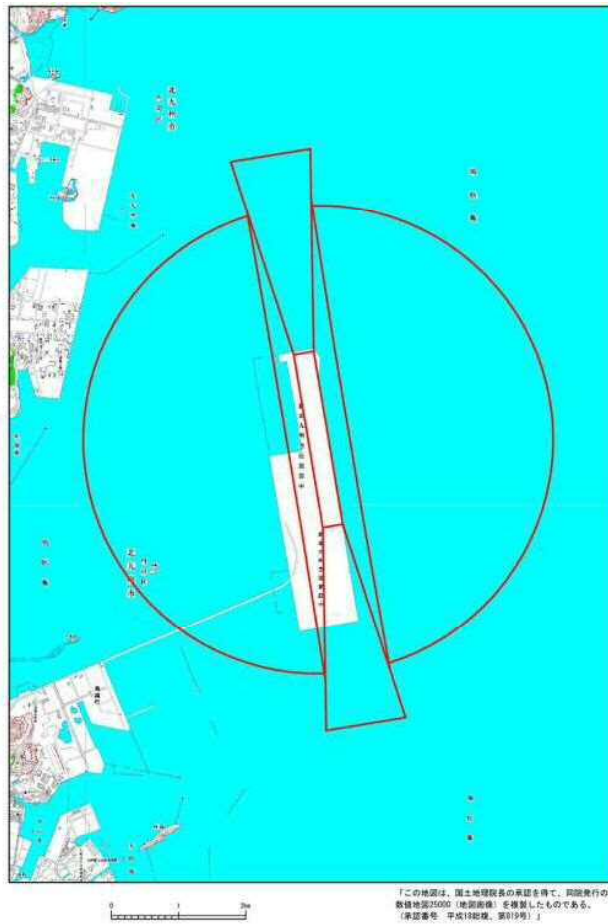
検討対象用地



市街化区域等	市街化調整区域	用途地域等	指定なし
その他	景観計画区域：景観形成誘導地域（北九州空港周辺）		

- ・なお、空港周辺における土地活用に関しては、航空法による建物等設置の制限(制限表面)を受ける。

## 航空法における制限表面の概要



出所：国土交通省資料

### ②Aゾーンにおける土地利用の方向性

#### ア．土地利用の考え方

- ・Aゾーンにおいては、隣接して新門司建設事務所庁舎整備、第7管区海上保安部航空基地移転等の公共機能の整備が進んでいることもあり、公共目的とした機能・施設を中心に立地を想定することが適当と考える。
- ・具体的には、航空・空港業務に必要となる教育・訓練のための研修施設等の集積や、これらの来訪者を中心とする宿泊施設等の民間施設の立地を誘導することが、同ゾーンにおける導入すべき機能・施設の一策として考えられる。

#### イ．導入機能・施設に係る考え方

- ・国際基準、最新の海外の事例等をふまえて、わが国において今後整備すべき機能等も具備した新たな施設展開が考えられる。
- ・関連する行政施設（庁舎等）の立地や、関係業界（特に航空・空港業務）のニーズに幅広く対応した教育訓練・研修・人員養成の施設の立地が想定される。
- ・規模については別途詳細な検討が必要となるが、国際展開などを考えると、一定規模以上の敷地が必要となることが想定される。

### ③Bゾーンにおける土地利用の方向性

#### ア. 土地利用の考え方

- ・Bゾーンにおいては、隣接してMR J格納庫、貨物用エプロン等が整備されている。また、空港のエプロン、ターミナルビルと隣接している点も特徴である。
- ・これらをふまえて、フライ&クルーズやエグゼクティブ層の多様なニーズを想定し、クルーズターミナルやビジネスジェット用施設や、広域商業施設、産業施設、物流施設等を導入すべき機能・施設の一案として考えられる。

#### イ. 導入機能・施設に係る考え方

##### ●クルーズターミナルの立地を図る場合

- ・ファーストポートとなる場合、C I Q機能も含めると、少なくとも延床面積1,500~2,000 m<sup>2</sup>程度の規模の施設が必要となるものと考えられる（なお、施設規模は運航するクルーズ船によるため、事業性を含め具体化にあたって詳細な検討が別途必要）
- ・施設の整備は、港湾管理者が行うことが基本となるが、民間等が設置することも考えられる。
- ・一般的なクルーズターミナルとしての施設整備に係る留意点は以下のとおりである。なお、今後、国際クルーズ拠点形成計画等の関連する計画策定が行われる場合は、本調査における提案とは別途に検討が必要となる。

#### 標準的なクルーズターミナル施設整備にあたっての留意点

クルーズ岸壁	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の係留施設（荷捌場）では係留能力が不十分である可能性があり、その場合、改良が必要と考えられる。</li> <li>・なお、空港に隣接する岸壁では碇泊する船舶と制限表面の関係を確認する必要がある。</li> </ul>
クルーズターミナル施設（ファーストポートとなる場合）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CIQはクルーズターミナル施設と空港ターミナルビル方に設ける場合と、空港ターミナルビルの方に設置し、クルーズ客は税扱いのままで空港ターミナルビルまで移動する2ケースが考えられる。</li> <li>・後者はクルーズターミナル施設と空港ターミナルビルが一体施設となっているか、若しくは極めて近接している場合に可能となるが、一定距離を移動しなくてはならない場合には前者となる。この場合、相互の便数が少ない場合には、CIQ検査要員が両施設間を行き来して対応できるが、便数が多い場合には両施設で要員配置が必要となる。</li> <li>・なお、ファーストポートとして利用しない場合は、CIQ機能は縮減される。</li> </ul>
荷捌場施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラグジュアリークラスのクルーズ客は高齢者層の参加率が高くなっており、手荷物を持ったままの移動負荷が大きいことから、旅客の手荷物を船内から空港まで（またはその逆）搬送することが望ましく、そのための屋根付き荷捌場が必要となる。</li> </ul>
駐車場、バス・タクシー乗り場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下船後、空港を利用しないクルーズ客のために、クルーズ岸壁に附帯して、駐車場やバス・タクシー乗り場が必要となる。</li> </ul>

注：上記は、寄港地型の標準的なクルーズターミナルを予定した場合であり、船舶の規模や旅客ターゲットによって、求められる機能・施設は異なる

●ビジネスジェット用施設立地を図る場合

- ・現状のスポットの運用次第であるが、必要に応じて専用スポットの整備が必要となる可能性がある。
- ・ビジネスジェット用施設として、設置すべき施設及び留意点は以下のとおりである。なお、ビジネスジェット用施設に関しては、空港施設内、空港ターミナル内に整備することを想定する。

標準的なビジネスジェット用施設整備に係る留意点

スポット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2スポットの利用を想定する（FBOに隣接することが望ましい。既存スポットを運用で対応することも考えられる）。スポットサイズは北米から飛来するビジネスジェットを対象とし、Long Rang クラス（Gulf-stream G650 クラス／全長 30.4m、全幅 30.4m）の駐機を前提とする。</li> </ul>
FBO 施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以下の施設が標準的な施設構成・体制となる。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・専用格納庫：屋内乗降場を兼ねる</li> <li>・専用 CIQ 検査場：旅客ビルの国際線 CIQ とは別に検査場設置</li> <li>・専用ラウンジ：軽食や飲食の提供</li> <li>・サービスカウンター：受付やコンシェルジュサービスを行う要員を配置</li> </ul> </li> <li>・利用者の動線は、一般旅客や来港者とは切り分けるとともに、利用者が一般旅客や来港者、あるいはマスコミの目に触れないように配慮することが重要。</li> </ul>
地上ハンドリング施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ビジネスジェットの地上ハンドリングを行うために必要となる給水車、燃料供給者、フォークリフト、機内清掃車などの駐車スペースを確保する。（これらの車両は空港に配置されている車両の流用を前提とするが、別途、ハンドリング会社を設置する場合には、必要となる機材を自らで保有することになる）</li> </ul>

注：上記は、標準的な施設構成等であり、当該空港における諸般の事情及び利用者ニーズ等により、事業性を含めて、規模等の検討が必要となる

●広域商業施設立地を図る場合

市街地から離れて数ヘクタールのまとまった用地を確保できることから、広域商業施設の立地が考えられる。

●産業施設の拡充・立地を図る場合

- ・既存のMR J 格納庫等の航空機関連施設と連続する形で、引き続き各種機能の立地可能性を高めていくことが想定される。

●物流拠点の拡充・立地を図る場合

- ・既存の貨物エプロン等と連続する形で、今後も、需要動向を勘案しつつ各種機能・施設の拡充を図っていくことが想定される。