

参考資料

# 第3回北九州空港貨物拠点化将来ビジョン策定検討会 資料

2014年11月15日

株式会社三菱総合研究所

---

# これまでの議論の整理 1 (北九州空港の現状と環境変化)

## 強み

- 海上空港であることから、24時間利用可能である。
- 空港島に岸壁を有するため、航空輸送と海上輸送を組み合わせた、シーアンドエア輸送が可能である。
- 空港島には、施設の拡充や産業の立地に活用可能な用地が十分にある。
- 後背圏には、自動車産業等、製造業が集積している。
- 北九州圏域の人口は、200万人である。
- 九州で唯一、大型貨物専用機による定期便が就航している。
- 経済成長を続けるアジアと地理的に近い。

## 弱み

- 福岡空港に比べ、国内・国際旅客便のネットワークが弱い。(それに伴い、旅客便のベリースペースを活用した貨物量も少ない。)
- 貨物専用便が重複した際、貨物上屋及びエプロンが手狭になる。
- 欧米への直行便運航には、滑走路長が足りない。
- 空港のCIQ機能が弱い。
- 空港周辺にフォワードアーの拠点がないため、余分な費用と時間がかかる。
- 都心と空港を結ぶアクセス交通が弱い。

## 機会

- 北九州空港周辺は、東九州自動車道の全線開通により、東九州・九州・中国自動車道3方向の結節点となり、物流拠点化が進む。
- 国は、観光立国実現のため、訪日旅客を2020年に2千万人、2030年に3千万人とすることを目標としている。また、ゴールドルート以外への訪問地拡大に取り組んでいる。
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、大幅な訪日旅客増加が見込まれる。

- 首都圏空港の発着容量拡大によって、首都圏空港を経由する、九州地区への訪日旅客が増加が見込まれる。

- 福岡空港の発着容量は逼迫しており、滑走路増設には時間を要する上、増設後もその効果を上回る交流人口の拡大が見込まれる。
- 国では、国際競争力強化のため、国内のビジネスジェット市場の拡大に取り組んでいる。
- MRJの飛行試験及び駐機の拠点となる。
- アジアにおける航空需要の増大を背景に、国では、航空機産業や航空機整備産業の振興に取り組んでいる。また、操縦士・整備士を育成するため、地方空港を活用することが検討されている。

## 脅威

- 首都圏空港において、さらなる発着容量の拡大が図られる。

## これまでの議論の整理 2 (将来像について)

【第2回検討会で示した将来像】

【今回整理した3つの将来像】

1. 九州・西中国地方の物流拠点空港

2. 東アジアのネット通販当日配送拠点空港

3. 九州・西中国地方のビジネスジェット拠点空港

5. 北部九州の一体的発展を支える空港

4. 航空関連産業の拠点空港

1. 九州・西中国の物流拠点空港【物流】

2. 北部九州の活発な交流を支える空港【交流】

3. 航空関連産業の拠点空港【産業】

# 将来像 1 九州・西中国の物流拠点空港

## ■ 現状

- 後背圏には、自動車産業等、製造業が集積しているが、地域内の貨物が、福岡空港や関西空港へ流出している。
- 東九州自動車道の全線開通により、東九州・九州・中国自動車道3方向の結節点となり、物流拠点化が進む。

## ■ 将来像

### STEP1 ポテンシャルの発揮

- 東九州自動車道沿線地域等、新たに後背圏となり得る地域を含め、地域の需要を支える空港を目指す。

### STEP2 北部九州の物流拠点

- 施設の拡充や通関体制の整備等、空港機能の強化により、北部九州の物流拠点空港を目指す。

### STEP3 九州・西中国の物流拠点

- 東九州・九州・中国自動車道3方向の結節点の物流拠点化を推進し、九州・西中国までを含む広域的な物流拠点空港を目指す。

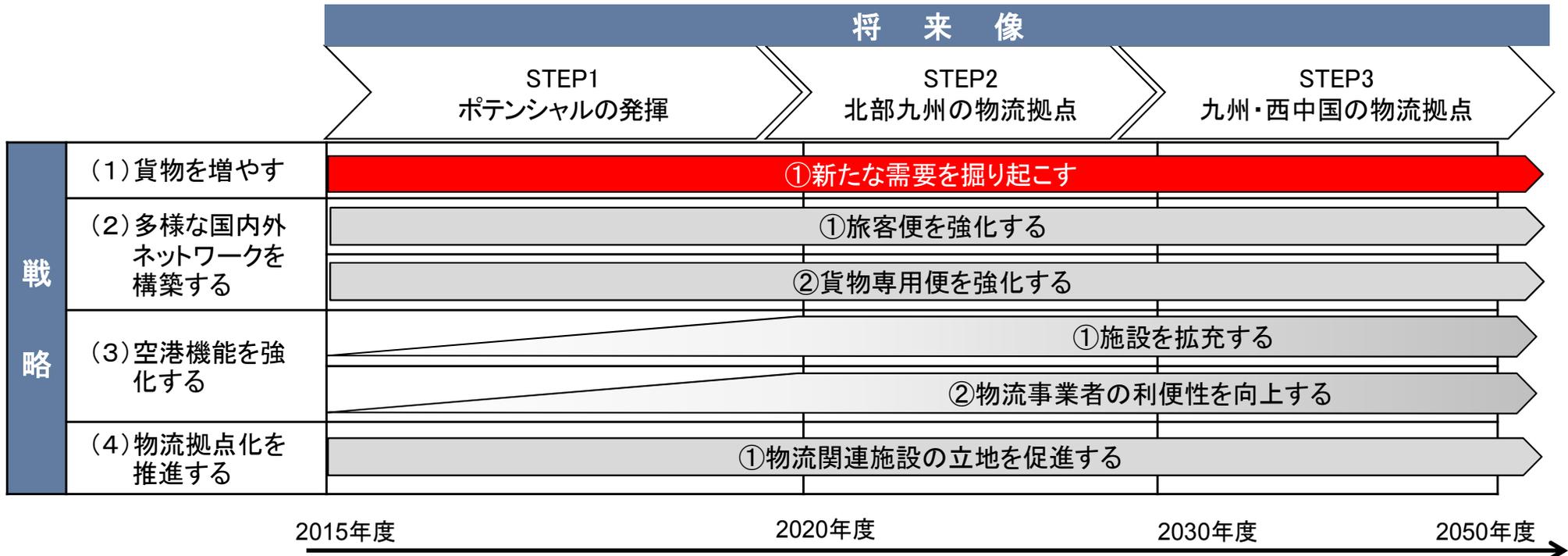
# 将来像1 九州・西中国の物流拠点空港

## ■戦略と施策例

戦略	施策例	背景
(1) 貨物を増やす ① 新たな需要を掘り起こす	<ul style="list-style-type: none"> <li>東九州自動車道沿線からの集荷</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 後背圏には、自動車産業等、製造業が集積している。</li> <li>□ 北九州空港周辺は、東九州自動車道の全線開通により、東九州・九州・中国自動車道3方向の結節点となり、物流拠点化が進む。</li> </ul>
(2) 多様な国内外ネットワークを構築する ① 旅客便を強化する  ② 貨物専用便を強化する	(将来像2の戦略(1)で対応)  <ul style="list-style-type: none"> <li>貨物専用便の誘致</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 福岡空港に比べ、国内・国際旅客便のネットワークが弱い。(それに伴い、ベリースペースを活用した貨物量も少ない)</li> <li>□ 九州で唯一、大型貨物専用機による定期便が就航している。</li> </ul>
(3) 空港機能を強化する ① 施設を拡充する  ② 物流事業者の利便性を向上する	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物上屋の拡充</li> <li>シーアンドエア輸送のための道路等整備</li> <li>滑走路3,000m延伸</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>フォワーダーの誘致</li> <li>通関体制の拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 空港島に岸壁を有するため、航空輸送と海上輸送を組み合わせた、シーアンドエア輸送が可能である。</li> <li>□ 空港島には、施設の拡充や産業の立地に活用可能な用地が十分にある。</li> <li>■ 貨物専用便が重複した際、貨物上屋及びエプロンが手狭になる。</li> <li>■ 欧米への直行便運航には、滑走路長が足りない。</li> <li>■ 空港のCIQ機能が弱い。</li> <li>■ 空港周辺にフォワーダーの拠点がないため、余分な費用と時間がかかる。</li> </ul>
(4) 物流拠点化を推進する ① 物流関連施設の立地を促進する		<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 海上空港であることから、24時間利用可能である。</li> <li>□ 北九州空港周辺は、東九州自動車道の全線開通により、東九州・九州・中国自動車道3方向の結節点となり、物流拠点化が進む。</li> </ul>

# 将来像 1 九州・西中国の物流拠点空港

## ■戦略の工程



## 将来像 2 北部九州の活発な交流を支える空港

### ■ 現状

- 福岡空港に比べ、旅客便ネットワークが弱い。圏域人口は200万人あるが、十分に需要として取り込めていない。
- 24時間利用可能な空港である、ポテンシャルを活かしきれていない。
- 今後、訪日旅客が大幅に増加することが見込まれる。

### ■ 将来像

#### STEP1 ポテンシャルの発揮

- 24時間空港であるポテンシャルを活かし、福岡空港では取り込めない新たな需要創出を目指す。

#### STEP2 福岡空港の補完

- 福岡空港との役割分担・相互補完により、逼迫する福岡空港の需要を受け止める空港を目指す。

#### STEP3 北部九州の活発な交流を支える

- アジアの成長を受け止め、福岡空港とともに、北部九州の活発な交流を支える空港を目指す。

# 将来像2 北部九州の活発な交流を支える空港

## ■戦略と施策例

戦 略	施 策 例	背 景
<p>(1) 多様な国内外ネットワークを構築する</p> <p>① 国内24時間空港との国内路線を誘致する</p> <p>② 相手空港の到着・出発時刻に応じた国際路線を誘致する</p> <p>③ リージョナルジェットを活用して地方都市と結ぶ路線を誘致する</p> <p>④ 欧米国際路線を誘致する</p> <p>⑤ ビジネスジェットの受け入れ体制を強化する</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 羽田空港との深夜早朝帯等の増便</li> <li>• 新千歳、中部、関西、那覇路線の誘致</li> <li>• 深夜発・早到着が可能な東南アジア路線の誘致</li> <li>• 座席数の少ない機材なら運航可能な路線誘致</li> <li>• 福岡空港からは直行便を設定できない欧米路線の誘致</li> <li>• ビジネスジェットの運航支援事業者の誘致</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 海上空港であることから、24時間利用可能である。</li> <li>□ 北九州圏域の人口は、200万人である。</li> <li>□ 経済成長を続けるアジアと地理的に近い。</li> <li>■ 福岡空港に比べ、国内・国際旅客便ネットワークが弱い。</li> <li>□ 国は、観光立国実現のため、訪日旅客を2020年に2千万人、2030年に3千万人とすることを目標としている。また、ゴールデンルート以外への訪問地拡大に取り組んでいる。</li> <li>□ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、大幅な訪日旅客増加が見込まれる。</li> <li>□ 首都圏空港の発着容量拡大によって、首都圏空港を経由する、九州地区への訪日旅客が増加が見込まれる。</li> <li>□ 福岡空港の発着容量は逼迫しており、滑走路増設には時間を要する上、増設の効果は限定的である。</li> <li>□ 国では、国際競争力強化のため、国内のビジネスジェット市場の拡大に取り組んでいる。</li> </ul>
<p>(2) 空港アクセスを強化する</p> <p>① バスアクセスを強化する</p> <p>② 道路アクセスを強化する</p> <p>③ 更なる公共交通機関整備を検討する</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 福岡都市圏、小倉都心とのバスアクセス強化</li> <li>• 長野ランプー空港間、空港ICー空港間の道路整備</li> <li>• 軌道系アクセスの検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 海上空港であることから、24時間利用可能である。</li> <li>■ 都心と空港を結ぶアクセス交通が弱い。</li> <li>□ 福岡空港の発着容量は逼迫しており、滑走路増設には時間を要する上、増設後もその効果を上回る交流人口の拡大が見込まれる。</li> </ul>

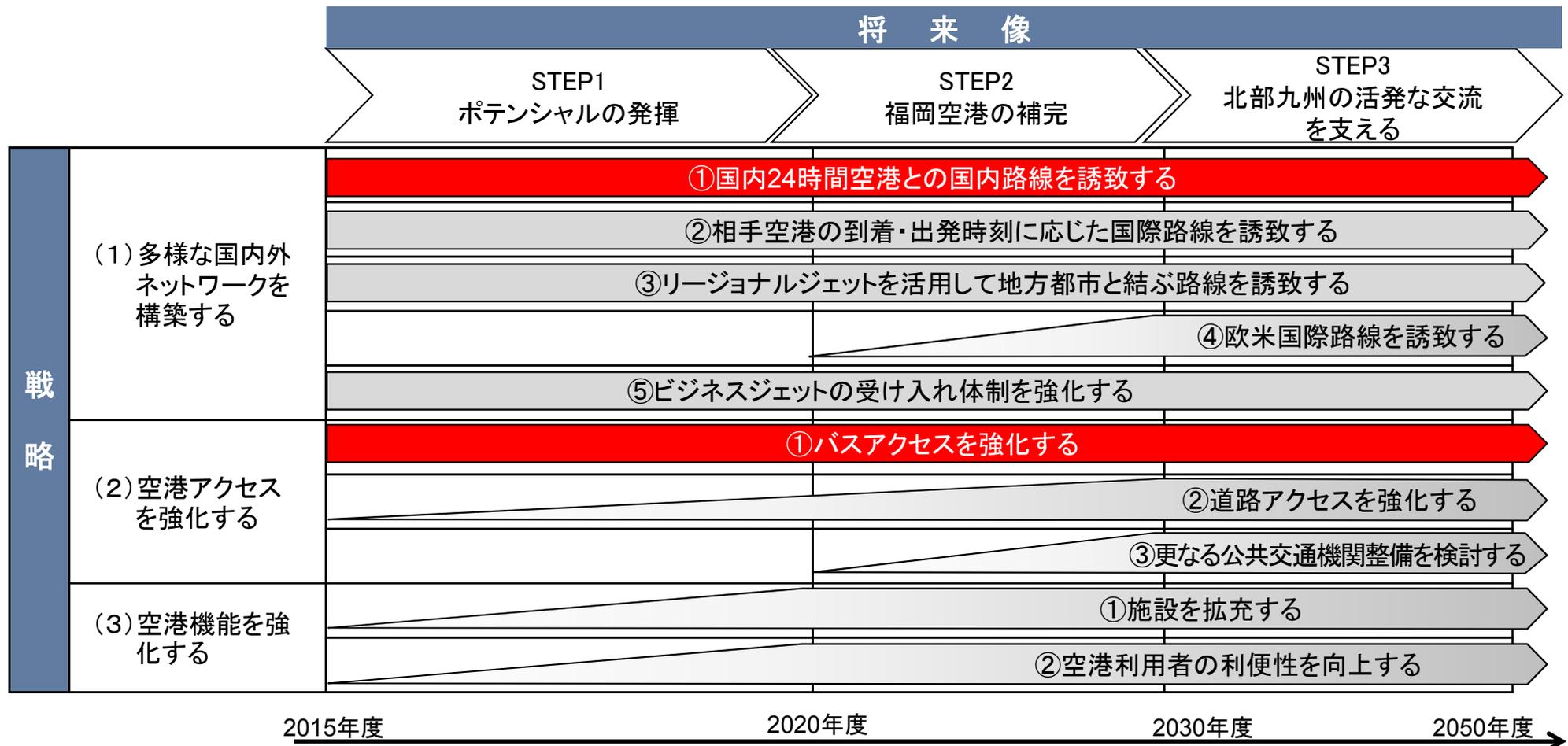
## 将来像 2 北部九州の活発な交流を支える空港

### ■ 戦略と施策例

戦 略	施 策 例	背 景
(3) 空港機能を強化する ① 施設を拡充する  ② 空港利用者の利便性を向上する	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ターミナルビル等の拡充</li> <li>• エプロン・スポット・格納庫の整備</li> <li>• 滑走路3,000m延伸</li> <li>• CIQ体制の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 空港島には、施設の拡充や産業の立地に活用可能な用地が十分にある。</li> <li>□ 国では、国際競争力強化のため、国内のビジネスジェット市場の拡大に取り組んでいる。</li> <li>■ 欧米への直行便運航には、滑走路長が足りない。</li> <li>■ 空港のCIQ機能が弱い。</li> </ul>

# 将来像2 北部九州の活発な交流を支える空港

## ■戦略の工程



## 将来像3 航空関連産業の拠点空港

### ■現状

- 三菱重工(株)は、北九州空港をMRJの飛行試験及び駐機の拠点とする計画を示した。
- 岸壁を有し活用可能な用地が十分にある空港島は、産業立地のポテンシャルが高い。後背圏にはものづくりの技術・人材集積がある。
- 国は航空機産業や航空機整備産業の振興に取り組んでいる。

### ■将来像

#### STEP1 MRJの飛行試験拠点

- エプロンや格納庫等、必要な施設整備を行い、MRJの飛行試験の拠点を目指す。

#### STEP2 MRJの製造拠点

- MRJの飛行試験拠点となることで、集積する技術・人材を背景に、MRJの製造拠点を目指す。

#### STEP3 航空関連産業の拠点

- 周辺地域も含め、さらに広範な技術・人材の集積を活かし、航空機部品産業や人材育成拠点、航空機整備産業拠点を目指す。

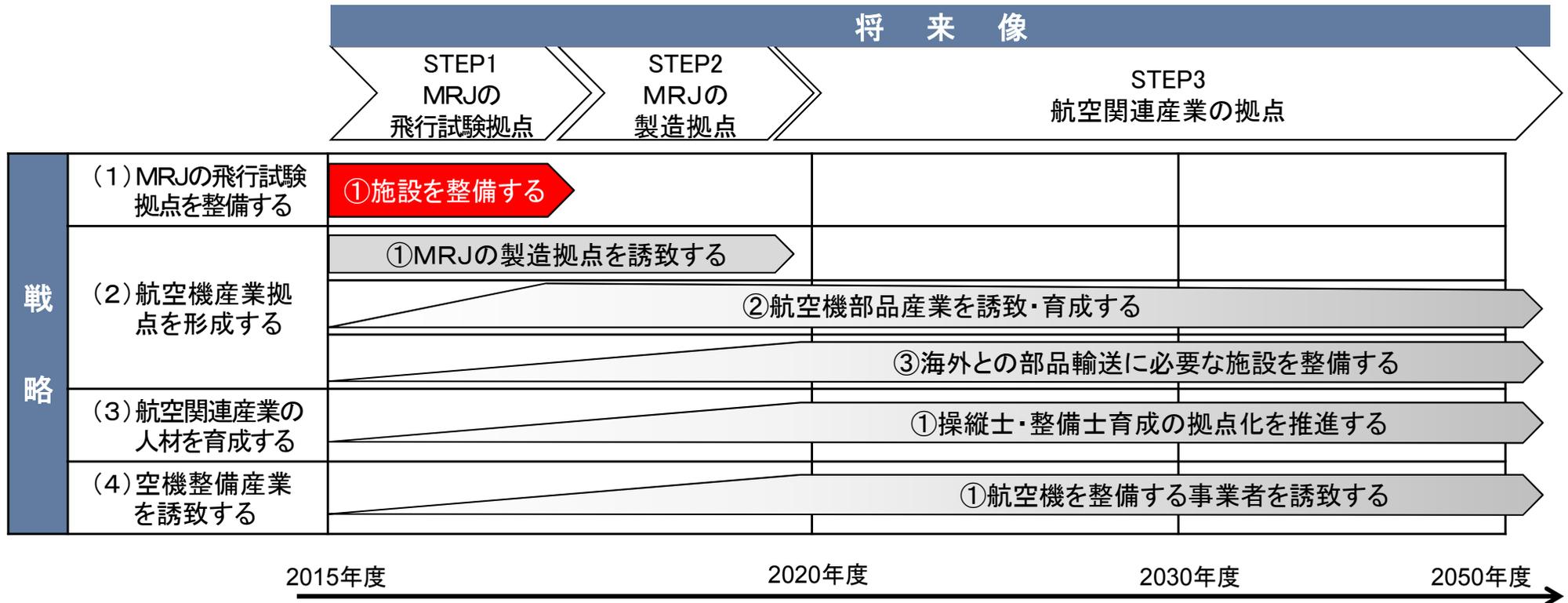
## 将来像3 航空関連産業の拠点空港

### ■戦略と施策例

戦 略	施 策 例	背 景
(1)MRJの飛行試験拠点を整備する ①施設を整備する	<ul style="list-style-type: none"> <li>エプロン・格納庫等の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 空港島には、施設の拡充や産業の立地に活用可能な用地が十分にある。</li> <li>□ MRJの飛行試験及び駐機の拠点となる。</li> </ul>
(2)航空機産業拠点を形成する ①MRJの製造拠点を誘致する  ②航空機部品産業を誘致・育成する  ③海外との部品輸送に必要な施設を整備する	<ul style="list-style-type: none"> <li>MRJの最終組立工場の誘致</li> <li>航空機製造業と部品産業の連携強化</li> <li>滑走路3,000m延伸</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 空港島には、施設の拡充や産業の立地に活用可能な用地が十分にある。</li> <li>□ 後背圏には、自動車産業等、製造業が集積している。</li> <li>■ 欧米への直行便運航には、滑走路長が足りない。</li> <li>□ MRJの飛行試験及び駐機の拠点となる。</li> </ul>
(3)航空関連産業の人材を育成する ①操縦士・整備士育成の拠点化を推進する	<ul style="list-style-type: none"> <li>操縦士・整備士の共同育成の拠点誘致</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 空港島には、施設の拡充や産業の立地に活用可能な用地が十分にある。</li> <li>□ アジアにおける航空需要の増大を背景に、国では、航空機産業や航空機整備産業の振興に取り組んでいる。また、操縦士・整備士を育成するため、地方空港を活用することが検討されている。</li> </ul>
(4)航空機整備産業を誘致する ①航空機を整備する事業者を誘致する	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内外のエアラインから受託整備を受ける事業者の誘致</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 空港島には、施設の拡充や産業の立地に活用可能な用地が十分にある。</li> <li>□ 経済成長を続けるアジアと地理的に近い。</li> <li>□ アジアにおける航空需要の増大を背景に、国では、航空機産業や航空機整備産業の振興に取り組んでいる。また、操縦士・整備士を育成するため、地方空港を活用することが検討されている。</li> </ul>

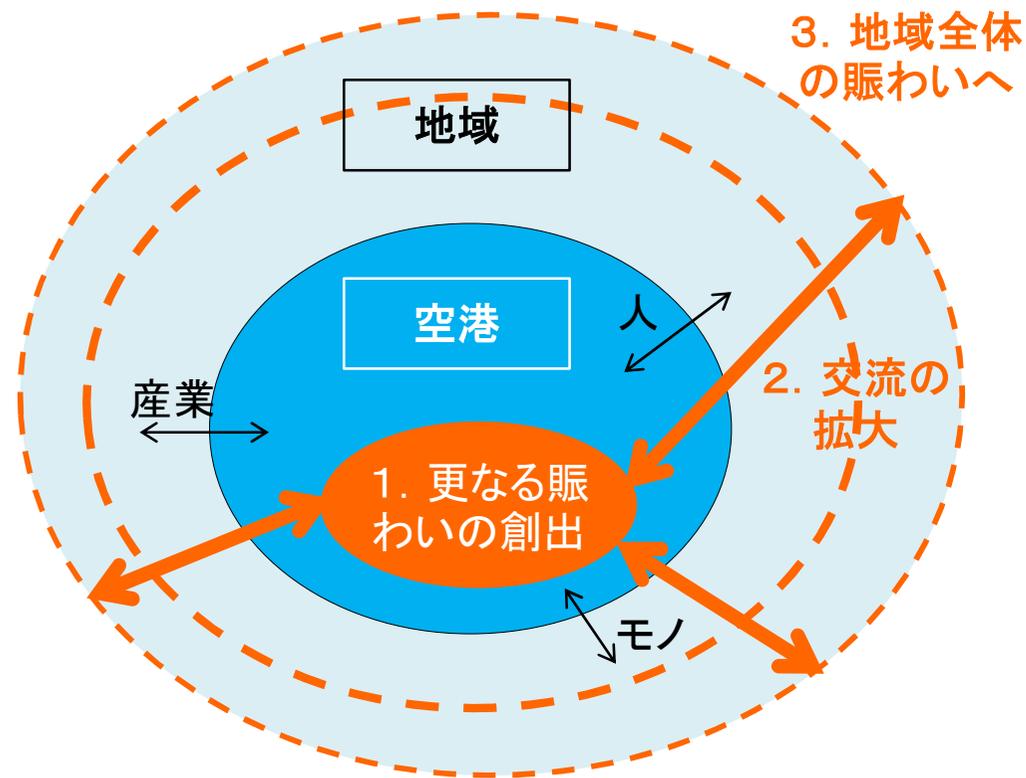
# 将来像3 航空関連産業の拠点空港

## ■戦略の工程



# 空港と地域の相互発展

3つの将来像の実現により、空港島に更なる賑わいを創出することで、空港島を核とした新たな人・モノの交流が生まれ、空港及び地域が相互に好循環しながら、地域全体の魅力向上を実現する。



## 【例】

1. 次の①～③のステップにより、空港島に更なる賑わいを創出する。
    - ① 3つの将来像の実現により、空港島を中心に、航空関連の「人」の流動が活発化する。
    - ② これに伴い、空港島へのアクセスが充実し、空港島の集客力が高まることにより、空港島における集客施設立地のポテンシャルが向上する。
    - ③ 空港島への集客施設立地により、航空関連以外の「人」を集客するポテンシャルが向上する。
- ↓
2. これにより、地域に新たな賑わい空間が創出され、地域全体の交流人口が拡大する。
- ↓
3. 空港島と地域が相互に好影響を与え合い、地域全体の魅力の向上を実現する。

## 参考 用語解説

- シーアンドエア輸送：海上輸送と航空輸送とを組み合わせた輸送サービス。海上輸送に比べ所要日数が大幅に短縮され、航空輸送に比べ運賃が大幅に低廉であるという、航空輸送の高速性と海上輸送の低運賃というメリットを組合わせた形の輸送サービス。
- ベリースペース：航空機のキャビンスペースの下の部分のこと。主翼をはさんで前部と後部が貨物スペース。
- エプロン：航空機を駐機させる場所。（駐機場）
- CIQ：税関・出入国管理・検疫。出入国の際の必須手続き。
- フォワーダー：小口貨物の混載仕立業者。不特定多数の荷主から小口貨物の輸送を引受け、それを最も効率的な形に仕分けしたうえで、貨車あるいはコンテナなどの混載貨物に仕立て、鉄道会社や船会社など実際の輸送を行う業者の輸送サービスを利用して利用運送を行う。
- ゴールデンルート：メジャーで人気のある観光スポットを回る旅行の行程のこと。例えば、東京周辺の観光スポットを巡ってから、箱根、富士山、名古屋を經由し、京都、大阪を巡る行程。
- ビジネスジェット：business jet。数人から十数人程度を定員とする小型の航空機で、企業や個人が（旅客運送ではなく）公共交通としてではない用途（ゼネラル・アビエーション）を想定して設計・製造されているもの。
- MRJ：三菱リージョナルジェット。三菱航空機を筆頭に開発・製造が進められている小型旅客機。
- リージョナルジェット：航続距離が3000km程度で、乗客数が70～90名程度の小型ジェット旅客機。「リージョナル」は「地域の」という意味の形容詞。