

平成 30 年度  
北九州空港経営形態基礎調査

報告書

平成 31 年 3 月

北九州市



## 目 次

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 第1章 調査の概要                | 1  |
| 1. 調査の目的                 | 1  |
| 2. 調査の内容                 | 1  |
| 第2章 北九州空港の現状と実績          | 2  |
| 1. 空港の概要と利用実績            | 2  |
| 2. 空港基本施設の状況             | 12 |
| 3. ターミナル施設の状況            | 14 |
| 4. 空港島内の施設               | 18 |
| 第3章 地域が期待する空港の将来像        | 19 |
| 1. 北九州空港の特徴と役割           | 19 |
| 2. 基礎需要量の想定              | 21 |
| 3. 必要となる空港施設・機能          | 26 |
| 4. 空港島内における多様な施設・機能      | 31 |
| 第4章 今後の空港運営手法に係る考察       | 39 |
| 1. 想定される空港運営手法           | 39 |
| 2. 福岡空港との関係              | 43 |
| 3. 事業性に係る考察              | 50 |
| 4. 方向性と課題                | 54 |
| 第5章 空港の将来像実現に向けての考え方     | 64 |
| 1. 空港発展のあり方              | 64 |
| 2. 空港運営手法と空港島利活用事業に係る考え方 | 65 |
| 3. 今後の進め方                | 68 |

## 第1章 調査の概要

### 1. 調査の目的

LCCの拡大、訪日外国人の増大などの我が国の航空市場の動向、近隣の福岡空港の運営権事業への移行など北九州空港をとりまく環境の変化要因が生じている。そこで、これらの状況をふまえて北九州空港の将来像を導き、将来像の実現に向けた空港運営形態と指向すべき運営手法を検討するとともに、新たな空港運営手法導入による効果と可能性、空港経営改革に係り今後の地域として取り組むべき課題、理想的な進め方と想定されるスケジュールについて検討する。

### 2. 調査の内容

本調査の内容は以下のとおりである。

- (1) 北九州空港の現状と実績
- (2) 地域が期待する空港の将来像
- (3) 今後の空港運営手法に係る考察
- (4) 空港の将来像実現に向けての考え方

## 第2章 北九州空港の現状と実績

### 1. 空港の概要と利用実績

#### (1) 基本情報

- 北九州空港は北九州市の中心部から約15kmの周防灘海上に位置する、国管理空港である。関門航路及び苅田港の航路整備等により発生する浚渫土砂の処分場として埋め立てられる人工島を活用し、平成18年3月16日に開港した。

北九州空港の位置



出所：国土地理院ウェブサイトより作成

北九州空港の概要

|         |   |
|---------|---|
| 開港日     | 平成18年3月16日  |
| 種別      | 国管理空港   |
| 設置管理者   | 国土交通大臣  |
| 位置      | 北九州市小倉南区空港北町  |
| 総面積     | 159.4ha   |
| 滑走路     | 2,500m×60m  |
| 運用時間    | 24時間  |
| ターミナルビル | ・旅客ターミナルビル（鉄骨造 地上3階建）<br>・貨物ターミナルビル（鉄骨造 地上2階建）        |
| 駐車場     | ・PFI方式により整備・運営<br>・普通車1,780台、大型車4台、自動二輪車30台、身障者駐車場20台 |

出所：福岡県庁ウェブサイト、大阪航空局ウェブサイトより作成

- 空港連絡バスは、北九州市内（3方面：小倉都心部、黒崎副都心・折尾地区、JR朽網駅）と福岡市方面、別府方面の3系統が運行されている。なお、福岡市方面の運行は早朝深夜時間帯のみで、別府方面は一日1往復でウェブサイトでの事前予約が可能である。

## 空港連絡バスの経路



出所：北九州空港ウェブサイトより転載

## (2) 路線形成状況

- ・現在、北九州空港においては国内線3路線、国際線6路線が開設されている。
- ・国内線では、羽田路線に2社が1日あたり16往復、その他名古屋/小牧（2019年3月31日からは静岡へと変更）と那覇に1日1往復が運航されている。使用機材はA320/B737-800が最大機種となっている。
- ・国際線では、釜山、務安、ソウル/仁川、台北/桃園にデイリー運航が行われている。使用機材はA320/B737-800が最大機種となっている。

## 運航状況

| 路線  | 航空会社     | 便数     | 機材       |
|-----|----------|--------|----------|
| 国内線 | スターフライヤー | 11往復/日 | A320     |
|     |          | 5往復/日  | B737-800 |
|     | 小牧       | 1往復/日  | ERJ175   |
| 国内線 | 那覇       | 1往復/日  | A320     |
| 国際線 | 大連       | 2往復/週  | A320     |
|     | 釜山       | 1往復/日  | B737     |
|     | 仁川       | 1往復/日  | B737     |
|     | 務安       | 3往復/週  | ERJ145   |
|     |          | 1往復/日  | B737     |
|     | 台北       | 1往復/日  | A320     |

出所：北九州空港ウェブサイトより作成

2019年1月1日現在

### (3) 旅客輸送実績

- ・北九州空港が新空港へ移転した以降の国内線旅客輸送は、移転直後の2006年度が124万人、2017年度が135万人であり、11年間で約9%の伸びとなっている。最大路線である羽田路線は全路線旅客数の96%を占めている。
- ・国際線旅客は2016年度まではほぼ10万人以下であったが、2017年度ではソウル、釜山路線の旅客の増加により28万人に達した。2018年度は8月までの期間で13万人（定期便とチャーター便の合計）、2017年度同期で11万人であり、18%の増加となっている。

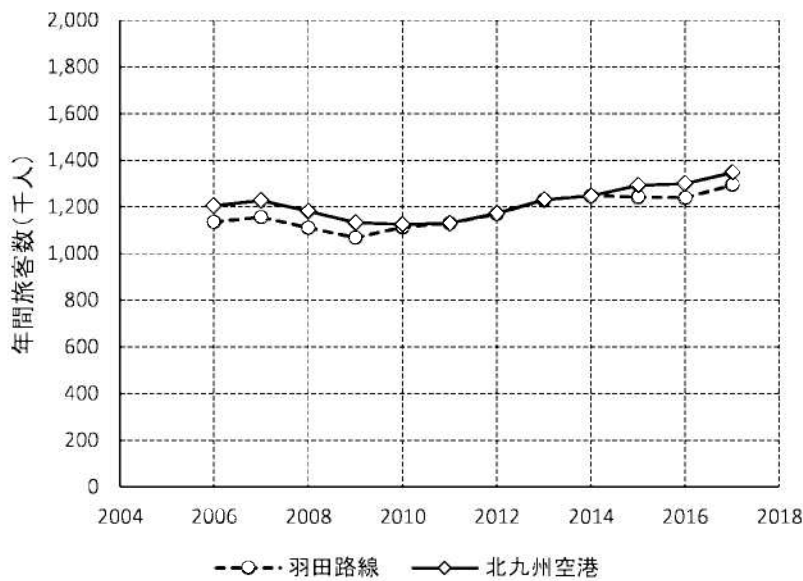
### 旅客数の推移

(単位：千人)

| 年度   | 2006 | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  |       |
|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 国内旅客 | 全路線  | 1,240 | 1,228 | 1,182 | 1,133 | 1,126 | 1,131 | 1,173 | 1,231 | 1,248 | 1,292 | 1,300 | 1,348 |
|      | 羽田路線 | 1,136 | 1,157 | 1,111 | 1,069 | 1,113 | 1,131 | 1,170 | 1,231 | 1,248 | 1,242 | 1,239 | 1,295 |
| 国際旅客 | 全路線  | 31    | 27    | 12    | 43    | 57    | 41    | 96    | 151   | 8     | 23    | 98    | 282   |

注 国際旅客は定期便とチャーター便の合計

### 国内全路線及び羽田路線における旅客輸送実績

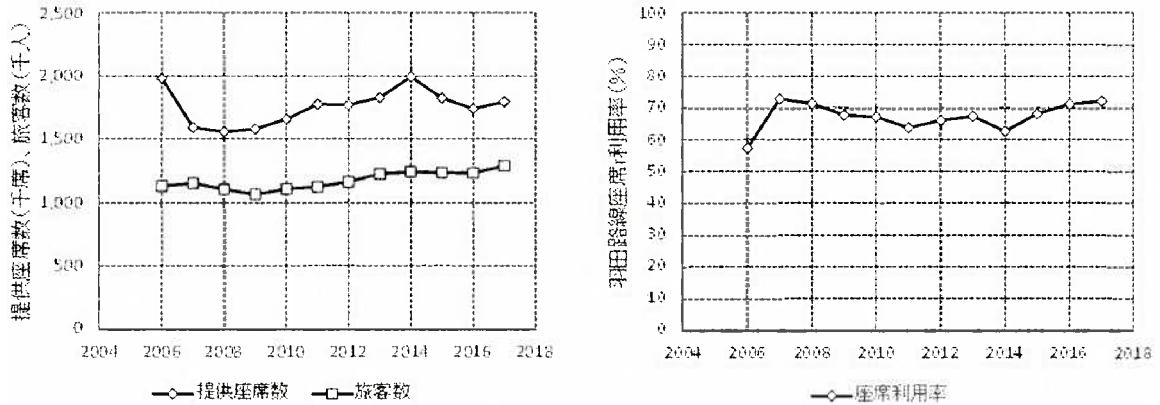


出所：北九州市データ

### (4) 羽田路線における旅客数、提供座席数及び座席利用率の推移

- ・羽田路線における提供座席数は、新空港への移転直後及び2014年度に200万席の最大値を示している。2017年度では約180万席となっている。
- ・羽田路線の座席利用率については、2014年度に提供座席数が増加したことに伴い座席利用率が減少した。しかしその後は増加の傾向にあり近年では70%をわずかに超える状況となっている。

羽田路線における提供座席数と旅客数、座席利用率の実績

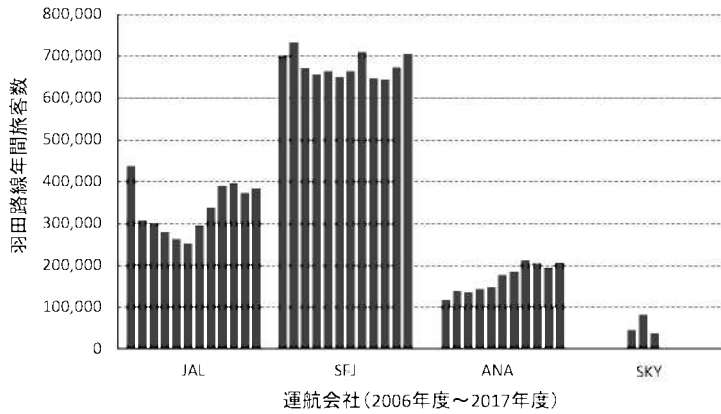


出所：北九州市データ

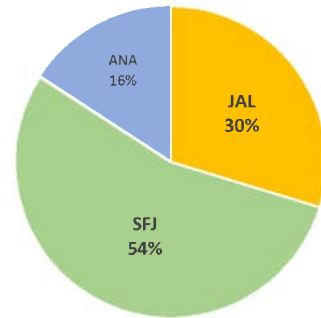
(5) 航空会社別国内線旅客輸送

- ・新空港開港以降の羽田路線における各社の輸送実績は、スターフライヤーが最も多く 60 万～70 万人となっている。
- ・スターフライヤー便は全日空との共同運航便となっており、全日空の輸送実績としては開港後順調に増加し現在は 20 万人程度となっている。
- ・日本航空は 40 万弱の実績となっている。

新空港開港以降の羽田路線の旅客輸送実績



羽田路線の航空会社別旅客輸送割合 (2017 年度)



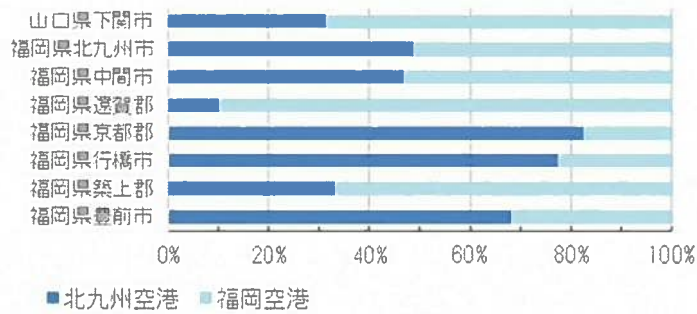
出所：北九州市データ



(6) 後背圏における利用空港の状況

- 北九州空港の後背圏である北九州市、下関市、京築、遠賀地域を発着する国内航空旅客の利用空港をみると、下表のとおりとなっており、中でも京築地域では、70%を超える市町域もあった。

北九州地域及び山口県下関市における利用空港の割合



注：各郡は以下都市で構成

|     |                 |
|-----|-----------------|
| 京都郡 | 菊田町、みやこ町        |
| 築上郡 | 吉富町、上毛町、築上町     |
| 遠賀郡 | 芦屋町、水巻町、岡垣町、遠賀町 |

出所：平成 29 年度航空旅客動態調査、福岡県 県政概要（平成 30 年度）

- 訪日外国人については、平成 29 年度の外国人入国者数は全空港中で 9 位、地方空港としては鹿児島空港に次いで 2 位となっている。

空港別の外国人入国者数（平成 29 年度）

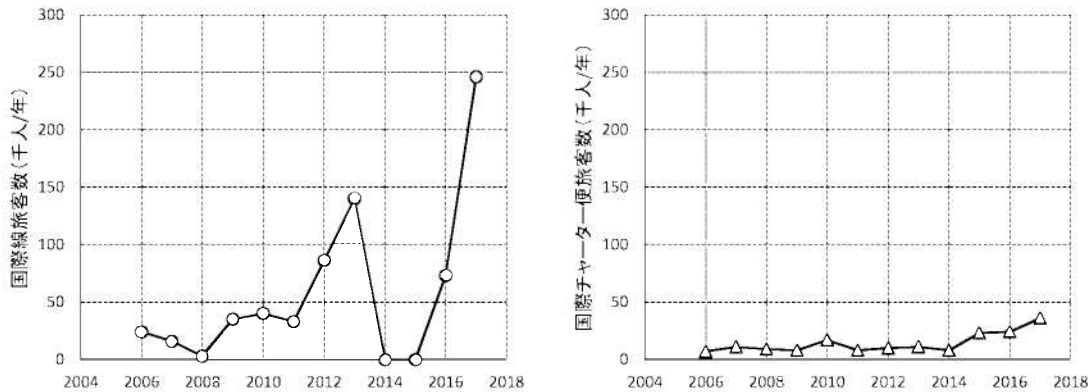
| 全国順位 | 空港 | 外国人入国者数   | 全国順位 | 空港  | 外国人入国者数   |
|------|----|-----------|------|-----|-----------|
| 1    | 成田 | 7,857,561 | 6    | 新千歳 | 1,594,926 |
| 2    | 関西 | 7,503,275 | 7    | 中部  | 1,378,201 |
| 3    | 羽田 | 3,851,618 | 8    | 鹿児島 | 148,364   |
| 4    | 福岡 | 2,288,067 | 9    | 北九州 | 129,572   |
| 5    | 那覇 | 1,675,386 | 10   | 高松  | 117,831   |

出所：法務省「出入国管理統計」より作成

### (7) 国際線輸送実績の推移

- ・国際旅客の実績は 2017 年度に大きく増加している。これはソウル/仁川及び釜山の韓国路線の増加によるものであり、特にソウル/仁川は対前年 5 倍以上の伸びとなっている。
- ・国際チャーター便の実績も近年増加する傾向にある。2018 年度も 8 月までの実績であるが対前年同期の実績を上回っている。

国際路線の旅客輸送実績



出所：北九州市データ

### (8) 貨物輸送実績

- ・国内貨物については、2010 年度から 2014 年度には 1 万トンを超える取扱量があったが、2017 年度では約 4,000 トン程度の輸送実績となっている。
- ・国際貨物については、2013 年度から 2014 年度に約 4,000 トンの取扱量があったが、2017 年度では 1,000 トン余りに減少している。
- ・近年では、NCA（2013 年 5 月～2017 年 2 月：仁川・台北→北九州→成田）による定期運航が行われ、2018 年 6 月より ANA Cargo が那覇空港経由の国際貨物定期便（成田→北九州→那覇→アジア）が就航している。これにより、深夜に北九州空港を出発し、那覇を經由して早朝には、中国・アジアの主要 4 都市（シンガポール、上海、香港、バンコク）を結ぶ輸送ルートが形成された。この便は、成田空港から北九州空港への国内貨物も取り扱っている。
- ・関西空港以外の西日本では、国際貨物の専用機による定期便のある数少ないフレーター運航のある地方空港となっている。
- ・このほかに、おおよそ月に 1～2 便の国際貨物チャーター便が運航しており、一定の航空物流拠点としての役割を果たしている。

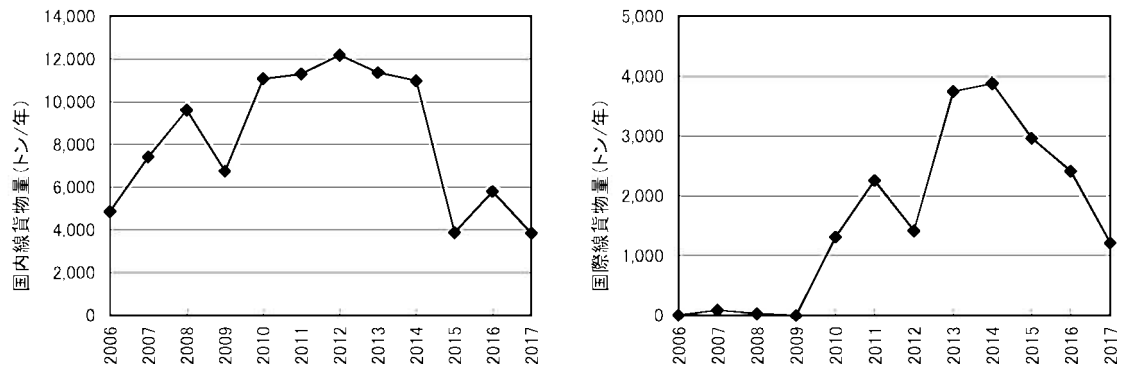
貨物輸送実績の推移

(単位:トン)

| 年度   | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015  | 2016  | 2017  |
|------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 国内貨物 | 4,859 | 7,408 | 9,612 | 6,747 | 11,058 | 11,289 | 12,168 | 11,355 | 10,972 | 3,860 | 5,790 | 3,837 |
| 国際貨物 | 1     | 84    | 28    | 0     | 1,305  | 2,253  | 1,412  | 3,740  | 3,873  | 2,958 | 2,407 | 1,203 |

出所：国内貨物…航空輸送統計年報、国際貨物…空港管理状況調査

### 貨物輸送実績の推移



出所：国内貨物…航空輸送統計年報、国際貨物…空港管理状況調査

### 国際貨物チャーター便の実績(2011-2018年度)

| 年度    | 便数               | 輸入量           | 輸出量        |
|-------|------------------|---------------|------------|
| 2011  | 13便(馬8、牛2、一般3便)  | 馬・牛：1,097t    | 一般貨物：401t  |
| 2012  | 20便(馬8、牛2、一般10便) | 馬・牛：1,014t    | 一般貨物：271t  |
| 2013  | 23便(馬14、牛2、一般7便) | 馬・牛・一般：1,617t | 一般貨物他：255t |
| 2014  | 24便(馬23、牛1便)     | 馬・牛：2,219t    | —          |
| 2015  | 20便(馬18、牛1、一般1便) | 馬・牛・一般：1,833t | 一般貨物：21t   |
| 2016  | 19便(馬12、牛1、一般6便) | 馬・牛・一般：1,334t | 一般貨物：180t  |
| 2017  | 13便(馬9、牛4便)      | 馬・牛：1,194t    | 一般貨物：18t   |
| 2018* | 21便(馬15、牛2、一般4便) | 馬・牛・一般：1,647t | 一般貨物：141t  |

注：2018年度は2019年2月21日までの実績。北九州市調べ

(9) 空港事業収支

- ・北九州空港における過去5年間の航空系収支（企業会計の考え方を取り入れた収支）は以下のとおり、平均して6億円強の赤字となっている。

空港収支の推移（平成20年度～29年度）

（百万円）

|                | H20年度         | H21年度         | H22年度         | H23年度        | H24年度        | H25年度        | H26年度        | H27年度        | H28年度        | H29年度        |
|----------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>営業収益</b>    | <b>571</b>    | <b>517</b>    | <b>646</b>    | <b>665</b>   | <b>655</b>   | <b>665</b>   | <b>621</b>   | <b>580</b>   | <b>575</b>   | <b>596</b>   |
| 着陸料等収入         | 519           | 472           | 464           | 482          | 520          | 509          | 483          | 473          | 465          | 487          |
| 貸付料収入等         | 52            | 45            | 182           | 183          | 135          | 156          | 137          | 107          | 110          | 109          |
| <b>営業費用</b>    | <b>2,522</b>  | <b>2,399</b>  | <b>1,855</b>  | <b>1,655</b> | <b>1,546</b> | <b>1,569</b> | <b>1,604</b> | <b>1,423</b> | <b>1,460</b> | <b>1,409</b> |
| 空港整備経費         | 137           | 258           | 77            | 56           | 49           | 118          | 9            | 71           | 168          | 4            |
| 減価償却費          | 1,343         | 1,231         | 958           | 829          | 724          | 626          | 752          | 508          | 450          | 541          |
| 環境対策費          | 0             | 0             | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| 人件費            | 149           | 153           | 152           | 120          | 123          | 120          | 134          | 137          | 141          | 132          |
| 庁費等            | 625           | 491           | 430           | 415          | 451          | 509          | 510          | 518          | 511          | 547          |
| 土地建物借料         | 0             | 0             | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| 国有資産所在市町村交付金   | 250           | 264           | 237           | 233          | 196          | 192          | 189          | 185          | 187          | 176          |
| その他経費          | 18            | 2             | 1             | 3            | 2            | 4            | 11           | 4            | 3            | 9            |
| <b>営業損益</b>    | <b>▲1,951</b> | <b>▲1,882</b> | <b>▲1,209</b> | <b>▲989</b>  | <b>▲891</b>  | <b>▲903</b>  | <b>▲983</b>  | <b>▲843</b>  | <b>▲886</b>  | <b>▲814</b>  |
| <b>営業外収益</b>   | <b>458</b>    | <b>278</b>    | <b>214</b>    | <b>123</b>   | <b>165</b>   | <b>419</b>   | <b>19</b>    | <b>247</b>   | <b>402</b>   | <b>4</b>     |
| 受託工事納付金収入      | 0             | 0             | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| 地方公共団体工事費負担金収入 | 191           | 90            | 65            | 38           | 68           | 136          | 7            | 100          | 171          | 2            |
| 一般会計受入         | 267           | 188           | 149           | 85           | 97           | 283          | 12           | 148          | 232          | 2            |
| <b>営業外費用</b>   | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>      | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     | <b>0</b>     |
| 支払利息           | 0             | 0             | 0             | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            |
| <b>経常損益</b>    | <b>▲1,493</b> | <b>▲1,604</b> | <b>▲995</b>   | <b>▲866</b>  | <b>▲726</b>  | <b>▲484</b>  | <b>▲964</b>  | <b>▲596</b>  | <b>▲486</b>  | <b>▲810</b>  |

出所：国土交通省「空港別収支」より作成

(10) 利用促進事業

・空港の利用促進について、平成 30 年度の主な取り組み内容は以下のとおりである。

北九州空港における利用促進の取組み（平成 30 年度）

| 大分類           | 実施主体           | 補助対象者                                 | 平成 30 年度における具体的な取組内容   |
|---------------|----------------|---------------------------------------|--|
| ① 空港利用者便益の増進  | 福岡県            | バス運行会社                                | <広域アクセス向上事業><br>深夜早朝便に合わせ、福岡市内と北九州空港を直接結ぶアクセスバス運行事業者に対し、運行経費から運賃収入を差し引いた額（赤字額）を予算の範囲内で補助 |
|               | 北九州空港アクセス推進協議会 | バス運行会社<br>タクシー運行会社                    | 北九州市内へのアクセス利便性向上のため、バス運行会社及び乗合タクシー事業者に対し、運行経費の一部を予算の範囲内で補助                               |
|               |                | 航空会社                                  | 国際線の FIT 旅客向けに、空港連絡バスの片道無料券を配布   |
|               | 北九州空港利用促進連絡会   | —                                     | レンタカー助成、駐車場利用料金補助、ターミナルビル内店舗で使えるお買物券の配布、パスポート取得補助などを実施                                   |
| 北九州空港振興協議会    | —              | ターミナルビルと駐車場間の雨天時対策として、貸出用傘の設置を計画し実施予定 |  |
| ② 空港と地域との交流促進 | 北九州空港振興協議会     | 実施主体                                  | 北九州空港まつりへ協賛金を支出<br>【平成 30 年度予算：50 千円】  |
|               | 北九州エアターミナル（株）  | 実施主体                                  | 北九州空港まつりへ協賛金を支出<br>【平成 30 年度予算：500 千円】   |
|               | 北九州空港利用促進協議会   | 実施主体                                  | 北九州空港まつりへ協賛金を支出<br>【平成 30 年度予算：500 千円】   |
|               | 北九州エアターミナル（株）  | —                                     | 夏休みのイベントとして、ナイトトリップ IN 北九州空港（小学生とその保護者の親子で夜の空港を見学するツアー）を実施                               |
|               | 北九州エアターミナル（株）  | —                                     | 北九州空港開港 13 周年感謝祭（旅客ターミナルビル内外で地元物産展・記念コンサートや演奏、警察・消防車両の展示会等）を開催                           |

出所：大阪航空局「航空・空港の利用促進取組調査（平成 30 年 7 月）」

・このほか、福岡県、北九州市、及び苅田町により国際路線の拡大支援および定着支援を目的とした助成金が交付されている。

助成内容

|          |  |
|----------|--|
| 国際路線拡大支援 | 新規路線就航後 3 年間、1 着陸ごとに助成金を交付   |
| 国際路線定着支援 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ツアーバス助成：<br/>旅行商品の造成や販売を促すため、ツアーバス借上料の一部を旅行会社に助成</li> <li>・旅行会社への販売奨励金（ボリュームインセンティブ）：<br/>閑散期（6 月、9 月）に多数集客した旅行会社に奨励金を支給</li> <li>・レンタカー助成：<br/>個人旅行の集客を図るため、レンタカー代金の一部を助成</li> <li>・Wi-Fi 助成：<br/>観光の利便性を高め、周遊を促進するため、Wi-Fi 機器貸出代金の一部を助成</li> </ul> |

出所：北九州市

- ・各種団体の概要は以下のとおりである。

#### 各種団体の概要

|      |  |
|------|--|
| 団体名  | 北九州空港利用促進協議会   |
| 設立目的 | 北九州空港開港により北九州空港の整備と利用促進、並びに需要拡大を図るための取組みを総合的に行うことを目的として、平成 18 年 11 月に設立。   |
| 事業内容 | 航空貨物拠点化推進事業<br>路線拡大支援事業<br>路線誘致活動事業<br>広域アクセス向上事業<br>広報事業  |
| 構成団体 | 福岡県、北九州市、苅田町、北九州空港圏域の自治体、福岡県内の関係団体・経済界、北九州空港関係団体（航空会社）等、計 63 団体  |
| 団体名  | 北九州空港振興協議会   |
| 設立目的 | 北九州空港の利用促進、利便性や機能の向上を図り、地域の活性化に努めることを目的として、平成 13 年 11 月に前身となる「新北九州空港推進協議会」が設立。平成 18 年 3 月、北九州空港の開業に伴い名称を変更。                      |
| 事業内容 | 北九州空港の PR 活動<br>国内、国際線の利用促進に関する活動<br>国内、国際線の路線網の充実、拡充に関する活動<br>北九州空港の機能向上に関する活動<br>その他本会の目的を達するための必要な活動                          |
| 構成団体 | 北九州、京築地域の商工会議所、青年会議所、企業・団体等  |
| 団体名  | 北九州空港利用促進連絡会   |
| 設立目的 | 就航後の路線定着のための取組みを行うことを目的として、平成 3 年 3 月に設立。  |
| 事業内容 | 特に北九州市域を圏域とした利用促進策を実施するため、北九州市と苅田町及び周辺地域とで組織している。  |
| 構成団体 | 国土交通省大阪航空局北九州空港事務所、北九州エアターミナル株式会社、北九州商工会議所、苅田商工会議所、北九州空港振興協議会、(株)日本航空、(株)スターフライヤー、日本旅行業協会、福岡県、北九州市、苅田町、行橋市、豊前市、築上町、みやこ町等、計 58 団体 |
| 団体名  | 北九州空港アクセス推進協議会   |
| 設立目的 | 北九州空港のアクセス利便性の向上と安定的な運行体制の確保を目的としている。平成 18 年 3 月に設立。   |
| 事業内容 | 北九州市域と北九州空港間の安定的なアクセス手段を確保するため、バス及び乗合タクシー運行事業者に対する助成を実施。   |
| 構成団体 | 北九州市、北九州商工会議所、北九州エアターミナル株式会社、北九州空港推進協議会  |

出所：福岡県ウェブサイト、北九州空港振興協議会ウェブサイト、「北九州空港の歩み」等より作成

- ・また、北九州空港は平成 29 年 7 月、国から訪日誘客支援空港（拡大支援型）として認定されており、訪日旅客数の更なる増加に向けて、国から支援を受けることとされている。

#### 訪日誘客支援空港に対する主な支援内容

|      |   |
|------|---|
| 支援期間 | 平成 29 年度～32 年度の 4 年間  |
| 主な支援 | ①国際線の新規就航や増便に対し、着陸料の 1/2 を補助<br>②ビル施設の賃料、ハンドリング料などの 1/3 を補助<br>③ビル改修や設備の新規導入などの費用について 1/3 を補助<br>④新規就航・増便分の着陸料を全額免除（3 年間） |

出所：北九州市港湾空港局資料より作成

## 2. 空港基本施設の状況

### (1) 施設の概要

- 北九州空港は、2,500mの滑走路と大型ジェット機用のエプロンを2バース、中型ジェット機用のエプロンを3バース、小型ジェット機用のエプロンを2バース、貨物機用エプロンを2バース（1つは旅客兼用）、小型機用のエプロンを18バース有している。

空港基本施設の概要

|      |  |
|------|--|
| 総面積  | 約 160ha  |
| 滑走路  | 2,500m×60m   |
| 着陸帯  | 2,620m×300m (B級)   |
| 誘導路  | 幅：45m  |
| エプロン | 大型ジェット機用 2バース<br>中型ジェット機用 3バース<br>小型ジェット機用 3バース<br>貨物専用 1バース<br>小型機用 18バース |
| 運用時間 | 24時間   |

出所：大阪航空局ウェブサイト、北九州空港供用規程より作成

空港基本施設



出所：北九州市

(2) 着陸料等

・平成 31 年 1 月時点で、着陸等の料金体系は下記のとおりとなっている。

着陸料等の料金体系

|           |  |
|-----------|--|
| 着陸料       | <p><b>【ターボジェット機】</b><br/>着陸 1 回ごとに、以下①と②の合計額。</p> <p>① 25t 以下 950 円/t<br/>26t～100t 1,380 円/t<br/>101t～200t 1,650 円/t<br/>201t 1,800 円/t</p> <p>② 3,400 円×(騒音値-83) EPNdB</p> <p><b>【プロペラ機】</b><br/>着陸 1 回ごとに、航空機の重量を各級に区分して、順次に各料金率を適用して得た金額の合計額。</p> <p>① 6t 以下の航空機<br/>一律 1,000 円</p> <p>② 7t 以上の航空機<br/>6t 以下 一律 700 円<br/>7t 以上 590 円/t</p> |
| 停留料       | <p>停留 24 時間ごとに、航空機の重量を各級に区分して、順次に各料金率を適用して得た金額の合計額。</p> <p><b>【23t 以下の航空機】</b><br/>① 3t 以下 一律 810 円<br/>② 4t～6t 一律 810 円<br/>③ 7t～23t 30 円/t</p> <p><b>【24t 以上の航空機】</b><br/>① 25t 以下 90 円/t<br/>② 26t～100t 80 円/t<br/>③ 101t 以上 70 円/t</p>   |
| 保安料       | <p>航空運送事業を行うジェット機について、離陸 1 回ごと</p> <p>有償旅客 103 円/人 (消費税込)<br/>有償貨物 309 円/t (消費税込)</p>  |
| 旅客取扱施設利用料 | <p>出発及び到着旅客 各 1 人あたり</p> <p><b>【国内線】</b><br/>大人 (満 12 歳以上) 100 円<br/>小人 (満 3 歳以上 12 歳未満) 50 円</p> <p><b>【国際線】</b><br/>大人 (満 12 歳以上) 300 円<br/>小人 (満 3 歳以上 12 歳未満) 150 円</p>  |
| 着陸料の軽減    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空運送事業を行う航空機 : 7/10 に軽減</li> <li>・国際旅客チャーター便 : 1/2 に軽減</li> <li>・午後 10 時以降午前 6 : 59 迄に着陸する国際貨物便 : 1/2 に軽減</li> </ul>   |

出所：国土交通省ウェブサイトより作成



### 3. ターミナル施設の状況

#### (1) ターミナルビル

##### ①施設及び会社概要

- ・旅客ターミナルビル及び貨物ビル等は、北九州エアターミナル株式会社が管理運営している。

#### 北九州エアターミナル株式会社の概要

|                       |  |         |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
|-----------------------|--|---------|---------|---------|------|---------|---------|--------|--------|--------|------|--------|--------|-----|---------|---------|---|------|--|
| 本社所在地                 | 福岡県北九州市小倉南区空港北町6番  |         |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 設立年月日                 | 平成元年5月1日   |         |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 資本金                   | 35億2400万円（授權資本40億円）  |         |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 事業内容                  | <p>・主な事業</p> <p>航空会社などに対してカウンターや事務室の提供及び各事業者に食堂・売店・倉庫などの貸室提供</p> <p>旅客専用通路、手荷物引渡所、荷捌き所、ゲートラウンジなど、航空会社共用施設の提供</p> <p>ボーディングブリッジ、到着手荷物用ベルトコンベア、館内放送設備、館内案内表示、館内専用電話など 航空会社および関連事業者共用設備の提供</p> <p>・付帯事業</p> <p>旅行用日用雑貨並びに観光土産品の販売</p> <p>旅客や送迎客に対して、見学、送迎施設や待合室の提供、公衆電話の管理、その他のサービスの提供</p> <p>旅客ターミナルビルのコピーや搭乗待合室などの空間に広告媒体を設置しての広告宣伝業</p>                                      |         |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 沿革                    | <p>平成 元年5月：北九州エアターミナル株式会社設立</p> <p>平成 18年3月：ターミナルビル竣工、供用開始</p>   |         |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 株主構成<br>(平成30年12月末時点) | <table border="1"> <tr> <td>福岡県</td> <td>20,000株</td> <td>(28.4%)</td> </tr> <tr> <td>北九州市</td> <td>20,000株</td> <td>(28.4%)</td> </tr> <tr> <td>その他地公体</td> <td>3,800株</td> <td>(5.3%)</td> </tr> <tr> <td>航空会社</td> <td>2,500株</td> <td>(3.6%)</td> </tr> <tr> <td>経済界</td> <td>24,180株</td> <td>(34.3%)</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>73株主</td> <td></td> </tr> </table> | 福岡県     | 20,000株 | (28.4%) | 北九州市 | 20,000株 | (28.4%) | その他地公体 | 3,800株 | (5.3%) | 航空会社 | 2,500株 | (3.6%) | 経済界 | 24,180株 | (34.3%) | 計 | 73株主 |  |
| 福岡県                   | 20,000株  | (28.4%) |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 北九州市                  | 20,000株  | (28.4%) |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| その他地公体                | 3,800株   | (5.3%)  |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 航空会社                  | 2,500株   | (3.6%)  |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 経済界                   | 24,180株  | (34.3%) |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |
| 計                     | 73株主   |         |         |         |      |         |         |        |        |        |      |        |        |     |         |         |   |      |  |

出所：北九州エアターミナル株式会社 事業報告書より作成

- ・北九州エアターミナル株式会社が管理運営している主な施設は以下のとおりである。旅客ターミナルビルには、飲食店が5軒、売店が7軒入居している。

#### 各施設の概要

| 施設名       | 竣工年   | 構造        | 延床面積                 |
|-----------|-------|-----------|----------------------|
| 旅客ターミナルビル | 平成18年 | 鉄骨造 地上3階建 | 18,426m <sup>2</sup> |
| 貨物ターミナルビル | 平成18年 | 鉄骨造 地上2階建 | 2,876m <sup>2</sup>  |
| 国際貨物上屋    | 平成23年 | 鉄骨造 地上1階建 | 875m <sup>2</sup>    |

出所：北九州空港ウェブサイト、大阪航空局ウェブサイトより作成

# 旅客ターミナルビルフロアマップ



出所：北九州空港ウェブサイトより転載

## ②ビル会社の損益状況

- ・過去5年の損益計算書は下記のとおりである。売上高のうち、施設管理運営事業が約7割を占めている。
- ・売上は、平成26年度には国際線の定期路線が運休したことにより一旦落ち込んだが、近年は国内線の旅客数の着実な伸び、また国際線の旅客数増加に伴い増加傾向にある。また、営業利益率の過去5年間の平均は約7.6%である。

### 北九州エアターミナル株式会社の損益状況

|                      | (百万円)    |          |        |        |        |        |        |        |        |          |
|----------------------|----------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
|                      | H20年度    | H21年度    | H22年度  | H23年度  | H24年度  | H25年度  | H26年度  | H27年度  | H28年度  | H29年度    |
| <b>売上高</b>           | 773      | 762      | 755    | 748    | 754    | 812    | 686    | 733    | 800    | 923      |
| 売上原価                 | 15       | 2        | 3      | 2      | 2      | 3      | 3      | 5      | 5      | 6        |
| <b>売上総利益</b>         | 758      | 760      | 752    | 746    | 751    | 809    | 683    | 729    | 794    | 916      |
| 販管費                  | 659      | 645      | 667    | 682    | 676    | 710    | 671    | 694    | 737    | 804      |
| <b>営業利益</b>          | 99       | 115      | 85     | 63     | 76     | 99     | 12     | 35     | 57     | 112      |
| 営業外収益                | 55       | 50       | 55     | 50     | 51     | 26     | 26     | 29     | 29     | 30       |
| 営業外費用                | 37       | 26       | 21     | 17     | 13     | 9      | 6      | 2      | 0      | 0        |
| <b>経常利益</b>          | 117      | 139      | 119    | 96     | 113    | 116    | 32     | 62     | 86     | 143      |
| 特別利益                 | 44       | 6        | 58     | 70     | 11     | 68     | 40     | 0      | 14     | 28       |
| 特別損失                 | 20       | 9        | 96     | 67     | 32     | 60     | 37     | 0      | 13     | 28       |
| <b>税引前当期純利益</b>      | 141      | 136      | 81     | 99     | 92     | 123    | 35     | 62     | 87     | 143      |
| 法人税等                 | 62       | 57       | 43     | 54     | 28     | 52     | 11     | 26     | 30     | 46       |
| 法人税調整額               | ▲3       | 0        | 0      | 10     | 10     | 6      | ▲1     | ▲4     | ▲2     | ▲36      |
| <b>当期純利益</b>         | 82       | 79       | 38     | 35     | 55     | 66     | 24     | 41     | 60     | 133      |
| <b>粗利率</b>           | 98.1%    | 99.7%    | 99.6%  | 99.7%  | 99.7%  | 99.6%  | 99.5%  | 99.3%  | 99.3%  | 99.3%    |
| <b>営業利益率</b>         | 13.1%    | 15.1%    | 11.3%  | 8.5%   | 10.1%  | 12.2%  | 1.7%   | 4.8%   | 7.2%   | 12.2%    |
| <b>売上高成長率</b>        | ▲7.4%    | ▲1.4%    | ▲0.9%  | ▲0.9%  | 0.8%   | 7.8%   | ▲15.5% | 6.9%   | 9.0%   | 15.4%    |
| <b>一株当たり当期純利益(円)</b> | 1,161.06 | 1,124.59 | 541.46 | 498.43 | 782.29 | 930.69 | 344.46 | 577.89 | 844.98 | 1,888.33 |

出所：北九州エアターミナル株式会社 事業報告書より作成

## (2) 駐車場

### ①施設及び会社概要

- ・駐車場は24時間営業で旅客ターミナルビルの前面に位置し、普通車約1,780台、大型車4台、自動二輪車30台が収容可能である。また、ターミナルビルすぐ横に障がい者専用駐車場約20台分が設けられている。
- ・独立採算型のPFI事業として株式会社合人社計画研究所が運営しており、事業期間は平成17年5月31日から平成33年3月31日までの約16年間である。



| 分類             | 駐車時間毎の料金（税込） |           |        |
|----------------|--------------|-----------|--------|
| 普通自動車          | 入庫～          | 1時間まで     | 210円   |
|                | 1時間超～        | 2時間まで     | 420円   |
|                | 2時間超～        | 24時間まで    | 520円   |
|                | 24時間超～       | 25時間まで    | 730円   |
|                | 25時間超～       | 26時間まで    | 940円   |
|                | 26時間超～       | 48時間まで    | 1,040円 |
|                | 48時間超        | ※上記と同様に加算 |        |
| 大型車            | 1時間毎         | 520円      |        |
|                | 24時間         | 2,080円    |        |
| 自動二輪車          | 24時間         | 100円      |        |
| 身障者用駐車場        | 1時間まで        | 100円      |        |
|                | 24時間         | 260円      |        |
| 料金割引制度（障がい者割引） | 1時間まで        | 100円      |        |
|                | 24時間         | 260円      |        |

出所：北九州空港ウェブサイトより転載、作成

### ②事業状況（推定）

- ・国が公表している空港別事業収支のうち、非航空系事業の収支から、北九州エアターミナル株式会社の収支を除いた分を駐車場施設の値としてみなした場合、2015～2017年度の事業収支は下記となる。

#### 2015～2017年度の事業収支（推定）

（単位：百万円）

|      | 2015年度 | 2016年度 | 2017年度 |
|------|--------|--------|--------|
| 売上高  | 254    | 260    | 280    |
| 営業損益 | 43     | 54     | 61     |
| 経常損益 | 2      | 13     | 21     |

注：推計値のため実際の収支とは異なる可能性がある

#### 4. 空港島内の施設

##### (1) 空港島内における計画事業等

- ・ 空港島内において実施済、実施中、実施予定の事業は以下のとおり。

空港島内計画事業

| 事業名  | 実施状況            |                 |
|------|-----------------|-----------------|
| 埋立   | 関門航路浚渫土砂処分事業    | 2023年頃まで利用予定    |
|      | 新門司沖土砂処分（Ⅱ期）    | 2023年以降土砂投入開始予定 |
| 空港施設 | 滑走路延長           | 国へ要望中           |
|      | 滑走路端安全区域の検討     | 方針策定中           |
|      | 貨物専用エプロン整備      | 供用開始済           |
| 公共施設 | 新門司建設事務所庁舎整備    | 供用開始済           |
|      | 第7管区海上保安部航空基地移転 | 2020年2月供用開始予定   |
| 民間施設 | MRJ格納庫整備        | 供用開始済           |

出所：北九州市資料



### 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。

○プ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プ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

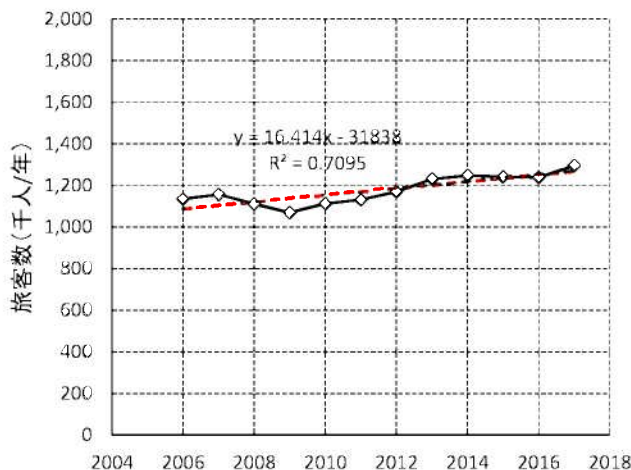
- ・近年及び今後の人口動態等を勘案すると、国内線の需要については全体的には大幅な伸びは期待できないものと考えられるが、国内線ネットワークの拡充が進む成田空港などの未就航路線の開設が期待されている。
- ・なお、需要の大部分を占める東京路線については、潜在的な需要はさらに存在する可能性が高いが、羽田空港の発着枠の獲得がむずかしいことから、今後は高い利用率となっていくことが考えられるとともに、成田空港の利用が進むことが予測される。
- ・そこで、路線便数について、下記の2ケースを設定し、基礎需要を求める。

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<br>*ただし座席利用率80%<br>まで上昇 | ポテンシャルのある路線の開設・増便<br>：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<br>：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<br>(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<br>伸び率    | 1.2%  |       | 1.2%  |       |       |       |       |       |       |       | 1.1%  | 1.0%  | 1.0%  |
| 座席<br>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<br>(2018)<br>(発着/日) |                  | 将来便数想定(便/日:発着計) |      |      |      |
|----|--------------------------|------------------|-----------------|------|------|------|
|    |                          |                  | 2020            | 2030 | 2040 | 2050 |
| 成田 |                          | ←2019/3まで<br>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   |

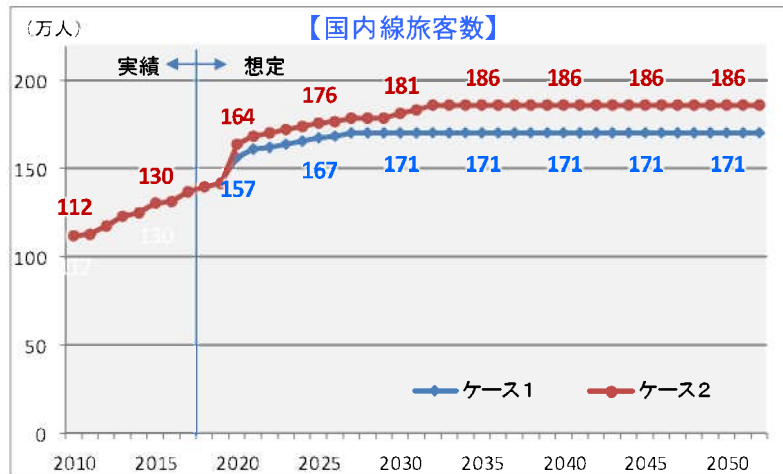
| 路線 | 現状旅客数<br>(2017)<br>(千人/年) | 【参考】<br>推定潜在需要<br>(福岡空港の羽<br>田路線対比) | 将来旅客数想定(千人/年) |       |       |       |
|----|---------------------------|-------------------------------------|---------------|-------|-------|-------|
|    |                           |                                     | 2020          | 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<br>(2018)<br>(発着/日) |                  | 将来便数想定(便/日:発着計) |      |      |      |
|----|--------------------------|------------------|-----------------|------|------|------|
|    |                          |                  | 2020            | 2030 | 2040 | 2050 |
| 成田 |                          | ←2019/3まで<br>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<br>(2017)<br>(千人/年) | 【参考】<br>推定潜在需要<br>(福岡空港の羽<br>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

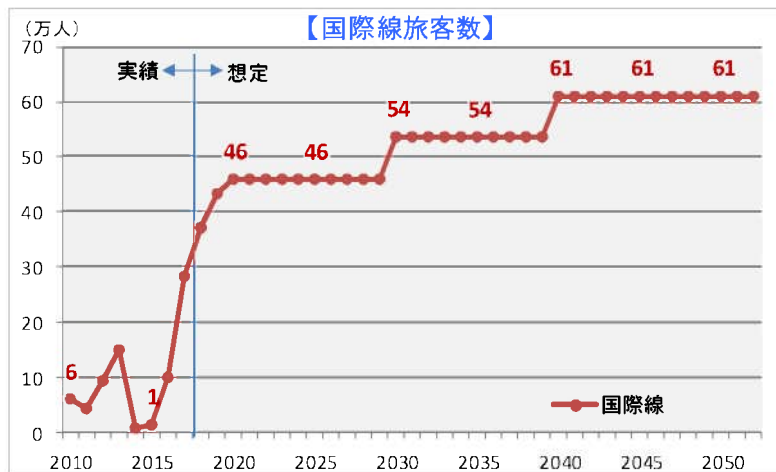
- ・基本的に既往の路線構成が継続するものとして、ソウル便の2便化（往復）、中長期的に中国主要都市への路線が開設されるものとして、基礎需要量を試算すると、2020年時点で年間約45万人、その後、2030年時点に約53万人、2040年以降は約60万人の需要量を想定する。

### 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<br>2018/12時点 | 年間旅客数<br>(千人)<br>2017年時点 | 週往復便数 | 年間旅客数<br>(千人) | 週往復便数 | 年間旅客数<br>(千人) | 週往復便数     | 年間旅客数<br>(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ンドラ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、滑走路端の両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なっている。
- ・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に、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   |
| 高付加価値ものづくりクラスターの形成   |
| 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) 戦略的な企業誘致による新たな成長産業の集積  |
| 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) 戦略的拠点の機能強化   |
| 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、北九州空港島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、MRJ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、関西空港以西のフ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

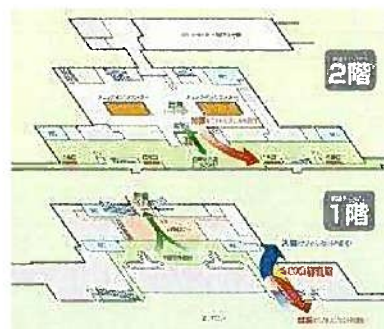
- ・海上空港であるメリットを活かすとともに、空港旅客ターミナル直近に位置する護岸を有効に活用できることから、必要となる岸壁とクルーズターミナルの立地・整備を図ることが考えられる。
- ・また、西日本におけるゼネラルアビエーションやビジネスジェット等の受入窓口として、FBO (Fixed Base Operator: ビジネスジェット専用ターミナルを含む地上運航支援機能) の立地・整備についても促進し、地域航空の拠点化を目指していくことが考えられる。

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、荻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。

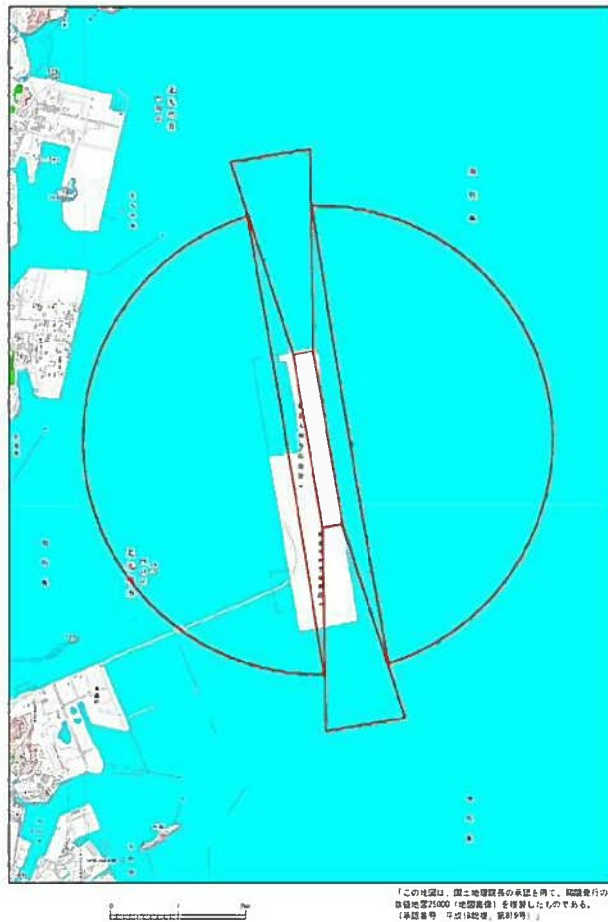
検討対象用地



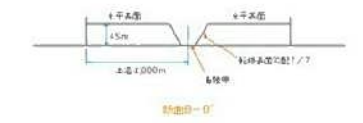
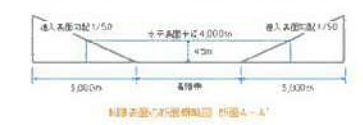
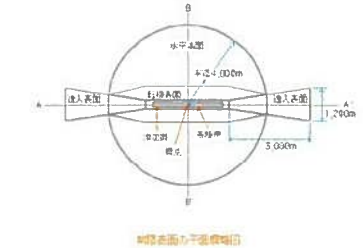
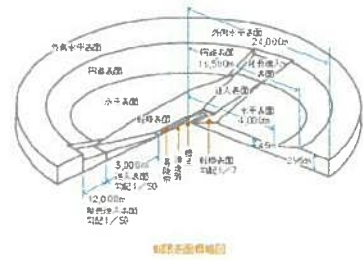
|        |                          |       |      |
|--------|--------------------------|-------|------|
| 市街化区域等 | 市街化調整区域                  | 用途地域等 | 指定なし |
| その他    | 景観計画区域：景観形成誘導地域（北九州空港周辺） |       |      |

- ・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



「この地図は、国土交通省の承認を得て、航空法施行の  
 国土地理院25000「地形画像」を複製したものである。  
 (承認番号 平出18地理、第119号)」



出所：国土交通省資料

### ② A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・施設の一案として考えられる。

#### 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因る場合

- ・ ファーストポートとなる場合、CIQ機能も含めると、少なくとも延床面積1,500~2,000㎡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MRJ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。

## 第4章 今後の空港運営手法に係る考察

### 1. 想定される空港運営手法

#### (1) 先行事例動向

##### ① 空港経営改革に係る基本的な方向性

- ・国が示している空港経営改革の基本的な方向性は、本来の空港のポテンシャルを十分に発揮させるためには、これまでそれぞれが分離して運営されてきた空港における事業（空港基本施設、航空旅客及び航空貨物取扱施設及び駐車場施設の事業）について、一体的かつ機動的な経営とすることが望ましいとするものである。
- ・そこで、適切に民間の資金及び経営能力の活用を図り、先行した施設整備や投資、マーケティングの戦略的な路線誘致などの営業力の強化、空港事業全体での経営の効率化を行って、空港の利便性向上と地域の振興や発展につなげていくことを目的に、長期間にわたって民間事業者に空港の経営を任せる公共施設等運営権事業への移行が制度化されている。

##### ② 公共施設等運営権事業による空港経営改革の進展状況

- ・公共施設等運営権による空港の経営改革は、2013年6月に公布された「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」にもとづいて進められてきた。2019年3月時点での制度手続きにしたがって事業が開始または実施予定となっているのは12案件で、2019年4月に事業開始が予定されている福岡空港もそのひとつである。
- ・九州ではこの他に熊本空港が2020年4月の事業開始に向けて、事業者選定が進められている。

空港における公共施設等運営権事業の進展状況(2019年3月時点)

| 空港                | スケジュール                                     |
|-------------------|--|
| 但馬空港              | 2015年1月から運営事業を実施中。                         |
| 関西国際空港<br>・大阪国際空港 | 2016年4月から運営事業を実施中。                         |
| 仙台空港              | 2016年7月から運営事業を実施中。                         |
| 神戸空港              | 2018年4月から運営事業を実施中。                         |
| 高松空港              | 2018年4月から運営事業を実施中。                         |
| 鳥取空港              | 2018年7月から運営事業を実施中。                         |
| 静岡空港              | 2019年4月の事業開始に向け、2018年3月に優先交渉権者を選定。         |
| 福岡空港              | 2019年4月の事業開始に向け、2018年5月に優先交渉権者を選定。         |
| 南紀白浜空港            | 2019年4月の事業開始に向け、2018年5月に優先交渉権者を選定。         |
| 熊本空港              | 2020年4月頃の事業開始に向け、2018年3月に募集要項を公表。          |
| 北海道内7空港           | 2020年からの事業開始に向け、2018年4月に募集要項を公表。           |
| 広島空港              | 2021年4月頃の事業開始に向け、2017年10月にマーケットサウンディングを開始。 |

注：網掛けは国管理空港（北海道内7空港は地方管理空港を含む）

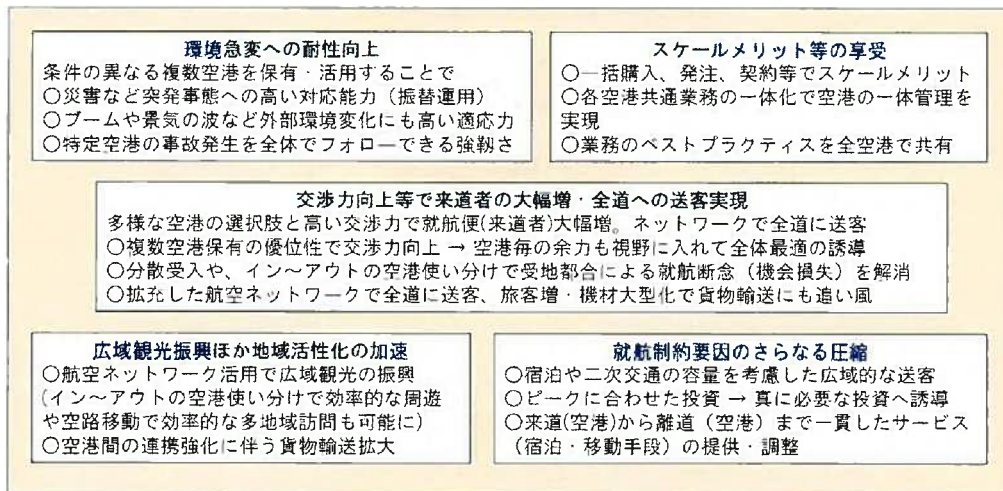
運営する民間企業コンソーシアム(2019年3月時点)

| 空港                | 企業構成   |
|-------------------|--|
| 但馬空港              | 但馬空港ターミナル  |
| 関西国際空港<br>・大阪国際空港 | オリックス(代表企業)<br>VINCI Airports S.A.S、その他関西企業等30社                            |
| 仙台空港              | 東京急行電鉄(代表企業)<br>前田建設工業、東急不動産、豊田通商、東急エージェンシー、東急建設、東急コミュニティー                 |
| 神戸空港              | オリックス(代表企業)<br>VINCI Airports S.A.S、関西エアポート                                |
| 高松空港              | 三菱地所(代表企業)<br>大成建設、パシフィックコンサルタンツ、シンボルタワー開発                                 |
| 鳥取空港              | 鳥取空港ビル   |
| 静岡空港              | 三菱地所(代表企業)<br>東京急行電鉄   |
| 福岡空港              | 福岡エアポートHD(代表企業)<br>西日本鉄道、三菱商事、Changi Airports International Pte. Ltd.、九州電力 |
| 南紀白浜空港            | 経営共創基盤(代表企業)<br>みちのりホールディングス、白浜館   |

③同一地域での一体的な空港経営改革に係る状況

- ・福岡空港の公共施設等運営権事業においては、同一地域での一体的な空港経営を前提とした募集ではなく、同空港単独のものであり、北九州空港の運営形態との関係性は前提となっていない。
- ・ただし、要求水準書において、「福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力」の一部として、北九州空港との連携が位置づけられ、選定にあたってはその提案についての評価が行われている。
- ・一方、北海道内7空港の公共施設等運営権事業においては、運営主体を同一の事業者とする方式で募集がなされている(「同一の優先交渉権者を選定し、当該優先交渉権者の設立したSPCに7空港を一体的に運営させる」)。北海道内7空港の民間委託に係る一体的な委託に係る検討過程において、北海道を中心とする地方公共団体の方針として、以下のメリットを掲げている。

## 一括民間委託とすることにより期待される効果



出所：「北海道における空港運営戦略の推進（案）」（北海道、平成28年12月）

- ・運営権者の募集にあたっては、北海道内7空港の一体運営を通じて、北海道全体の産業及び観光の発展や各地域の活性化を実現する観点から、航空ネットワークの充実及び広域観光を振興するものとし、「戦略的な空港間の連携・機能補完等、北海道内7空港一体での航空ネットワークの充実に係る基本方針」及び「空港運営会社としての広域観光の振興に係る具体的方針」が評価されることとなっている。

## (2) 指向すべき空港運営形態と運営手法

### ①現状の課題

- ・北九州空港のポテンシャルを高めて利便性向上を図るためには、航空ネットワークの拡充に係り、路線誘致が必須の条件であり、体制の強化が必要であるとともに、競争性のある一貫した料金政策などの戦略が必要となっている。
- ・こうしたなかで、すでに民間委託を導入した空港を中心に、路線誘致活動などへの企業活動としての積極的な対応が進み、その成果を有する空港との間において、差異が生ずる可能性がある。特に、九州内においては、近接する福岡空港及び熊本空港において運営権事業への移行が進んでおり、路線誘致等に係り、九州内での格差拡大への懸念も生まれている。
- ・また、空港の発展には、一定の先行した投資が必要となるが、空港全体での経営の方向性を持たないため、それぞれの事業主体が先行した投資を行うことは制度上及び運営面からむずかしい状況にある。一方、これまでの民間運営委託に係る事例からもわかるように、一体化した場合には、旅客ターミナルビルの増改築などの様々な先行的な整備や拡充に係る提案がなされている。

### ②指向すべき空港運営形態

- ・福岡空港における運営権事業の事業者募集が注目されたように、民間委託によって空港経営の改善や拡充が図られて、地域経済全体の活性化につながる期待が高まっている。

- ・こうしたなかで、北九州空港の将来ビジョンの早期実現を目指すためには、同空港が有するポテンシャルを発揮、顕在化させることができる効果的な空港経営体制とすることが必要である。具体的には、ターミナルビル、駐車場を含む空港事業の一体化が望ましく、加えて新規の投資や安定した運営が可能となる制度や契約形態を選択することが必要となる。

\*北九州エアターミナル株式会社では、訪日外国人の増加等にもなう対応から、旅客ターミナルビルの拡充整備についての検討等を行っているが、ビル経営面に終始する範囲での整備内容とすることが基本となるため、空港全体としての戦略的投資とならない。

\*また、旅客ビルと貨物ビルは北九州エアターミナル株式会社が運営し、駐車場施設は株式会社合人者計画研究所がPFIによるサービス購入型のPFI事業（BOT方式。契約期間：2005年5月より2021年3月）として担っているが、相互の民間事業者間での一体的な活動は、制度面からもむずかしい状況にある。旅客ビルと駐車場との一体的な経営は、旅客の利便性向上、効果的な利用促進、事業面での適正化の観点から、必要な形態といえる。路線誘致を進めるにあたって、戦略的な料金政策を行うことができるなど一体化するメリットは大きい。

\*路線誘致については、北九州市が中心となって、福岡県及び空港利用促進協議会等による積極的な活動が行われてきたが、同一の担当者が専従で長期間にわたって相手の航空会社担当者等に働きかけることはむずかしく、民間のような機動性、継続性に欠ける点は否めない。

### ③新たな空港運営手法導入に係る留意点

- ・現状では、空港基本施設は国、ターミナルビル等は民間と地方公共団体として、運営主体が分離されているため、必要となるコストもそれぞれの予算であり、個別に需要リスクを負うこととなっている。
- ・一方、一体経営において、空港基本施設の利用収入に対して、同施設の維持・管理費用が著しく見合わない場合は、結果的にターミナル事業等による他の収入で補う必要が生ずる。事業期間内で、一定の利用需要以上となり同施設の区分経理による収支の改善が見込めない限り、後年まで負担が続くこととなるため、ターミナルビル等において必要となる投資や整備が制約される可能性がある。
- ・すなわち、このような場合は、従来手法の方が需要リスクのコントロール面が優位といえる。
- ・また、事業者募集において、競争が激化した場合に、事業性と運営権対価との関係において、参画企業の経営体力等から参加者限定されることが考えられる。

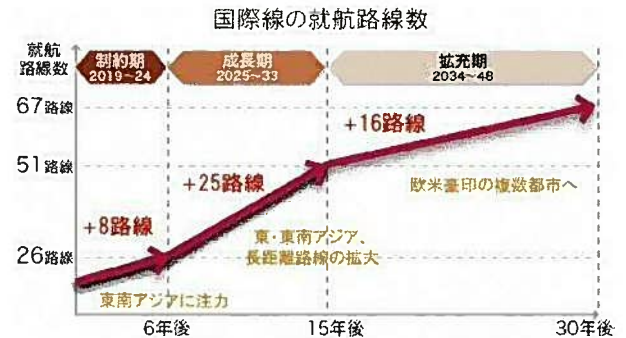
## 2. 福岡空港との関係

### (1) 新たな福岡空港会社の将来ビジョン

#### ①新しい福岡空港会社による将来目標値

- ・新しい福岡空港会社（福岡国際空港株式会社「以下FIAC」）は、30年後の福岡空港の将来イメージとして、「比類なき東・東南アジアの航空ネットワークを有する、東アジアのトップクラスの国際空港」を目指すこととしている。
- ・就航国・路線数及び旅客数については、
  - ・東・東南アジアの就航国数は日本一：14カ国・地域、51路線に就航
  - ・旅客数3,500万人（国際：1,600万人、国内：1,900万人）、100路線（国際：67路線、国内：33路線）
 を目標値として掲げている。

| 航空ネットワークの将来像     | 現状           | 2023年度       | 2048年度       |
|------------------|--------------|--------------|--------------|
| 東・東南アジア          | 8カ国<br>15路線  | 11カ国<br>22路線 | 14カ国<br>51路線 |
| 国際路線（東・東南アジアを含む） | 10カ国<br>18路線 | 13カ国<br>26路線 | 25カ国<br>67路線 |
| 国内路線             | 23都市<br>26路線 | 23都市<br>26路線 | 30都市<br>33路線 |



#### ②関西空港における路線形成を参考とした考察

- ・福岡空港における今後の国際線展開の方向性を探る上で、東・東南アジアへの路線拡充が進展している関西空港の路線形成状況を参考に考察を行うと、2023年時点では、例えば、中国の南京、クアラルンプール、ヤンゴン、プノンペンあたりが新たな路線開設候補と考えられる。また、2048年時点では、韓国の済州・務安、中国の内陸各都市（例：成都、重慶、広州、天津など）への路線展開が予想される。

参考：空港勢力圏に係る考察

- 福岡空港から出国する国際旅客の居住地等（福岡空港から出国する日本人の居住地）
  - ・福岡空港を利用する旅客の居住地シェアをみると、福岡県居住者が 50%、福岡県以外の九州地方居住者が 31%、中国地方居住者が 11%で、国際線の充実から広範囲の空港勢力圏を形成していることがわかる。

福岡空港から出国する日本人の居住者

| 居住地 | シェア(%) |
|-----|--------|
| 福岡  | 50.0   |
| 岡山  | 1.2    |
| 広島  | 5.5    |
| 山口  | 4.5    |
| 佐賀  | 4.4    |
| 長崎  | 6.0    |
| 熊本  | 10.0   |
| 大分  | 5.5    |
| 宮崎  | 1.7    |
| 鹿児島 | 3.6    |
| 計   | 92.4   |

注：シェア 1%以上の県を対象

出所：平成 28 年度国際航空旅客動態調査（集計結果）

- ・九州に居住する出国日本人の空港選択の状況をみると、同調査時点（2015 年 10 月）では、福岡、佐賀、長崎、大分の各県では福岡空港利用者が 70%以上と多く、福岡県との時間距離が大きい宮崎県は成田空港の利用が多い。
- ・参考に中国地方についてみると、広島県はそれぞれ 20%ずつの旅客が福岡空港と関西空港を利用しており、ちょうど福岡空港の国際線の空港勢力圏のフリンジに相当することがわかる（岡山県になると、福岡空港が 7%であるのに対し関西空港が 37%）。

居住地と空港選択の状況

|     | 出国空港 |      |      |      |      |     |     |     |     |      |      |
|-----|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|------|------|
|     | 成田   | 羽田   | 関西   | 福岡   | 佐賀   | 長崎  | 熊本  | 大分  | 宮崎  | 鹿児島  |      |
| 居住地 | 岡山   | 6.4  | 19.8 | 37.0 | 6.9  | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0  | 0.0  |
|     | 広島   | 15.4 | 18.3 | 20.3 | 20.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0  | 0.0  |
|     | 山口   | 15.3 | 20.2 | 9.7  | 52.7 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0  | 0.0  |
|     | 福岡   | 12.3 | 4.7  | 1.6  | 79.9 | 0.5 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0  | 0.0  |
|     | 佐賀   | 17.2 | 6.6  | 0.0  | 72.6 | 3.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0  | 0.0  |
|     | 長崎   | 9.3  | 8.5  | 5.2  | 71.5 | 1.3 | 3.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0  | 0.0  |
|     | 熊本   | 4.6  | 11.4 | 1.5  | 79.6 | 0.6 | 0.0 | 2.3 | 0.0 | 0.0  | 0.1  |
|     | 大分   | 6.6  | 7.0  | 6.2  | 76.9 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 3.0 | 0.0  | 0.0  |
|     | 宮崎   | 23.6 | 5.7  | 13.5 | 33.3 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 19.9 | 2.9  |
|     | 鹿児島  | 8.5  | 13.1 | 2.3  | 52.3 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.1  | 23.6 |

出所：平成 28 年度国際航空旅客動態調査（集計結果）。北九州空港については調査対象とはなっているが、データ収集ができず分析されていない。

●北九州空港及び福岡空港から出国する外国人の最終訪問地

- ・北九州空港から出国する外国人の最終訪問地をみると、北九州市内の比率が低く、福岡方面や大分方面の都市拠点や温泉などの観光地への往訪が中心となっていることがわかる。
- ・一方、福岡空港から出国する外国人は、約9割が福岡市を最終訪問地としている。

出国する外国人の最終訪問地

(単位：%)

| 最終訪問地 | 出国空港  |      |
|-------|-------|------|
|       | 北九州空港 | 福岡空港 |
| 北九州市  | 17.5  | 1.2  |
| 福岡市   | 45.3  | 87.3 |
| 別府市   | 17.5  | 2.7  |
| 大分市   | 17.5  | 1.2  |
| 湯布院町  | 2.3   | 3.4  |
| 長崎市   | —     | 1.5  |

注：シェア1%以上の市町を対象

出所：平成28年度国際航空旅客動態調査（集計結果）

- ・外国人が出国する直前に訪問した場所と、出国した空港の関係をみると、福岡が最終の訪問地とした外国人のほとんどは福岡空港から出国している。
- ・一方、九州の主要な観光地を最終の訪問地とした外国人は、その近傍の空港だけでなく、幅広く福岡空港から出国しており、同空港の勢力圏の広さがうかがえる。

最終訪問地と出国空港の関係

|       | 出国空港 |     |      |     |      |      |     |      |     |      |     |     |
|-------|------|-----|------|-----|------|------|-----|------|-----|------|-----|-----|
|       | 成田   | 羽田  | 関西   | 福岡  | 北九州  | 佐賀   | 長崎  | 熊本   | 大分  | 宮崎   | 鹿児島 |     |
| 最終訪問地 | 福岡   | 0.7 | 0.6  | 0.2 | 96.1 | 0.5  | 0.7 | 0.0  | 1.0 | 0.2  | 0.0 | 0.0 |
|       | 湯布院  | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 92.0 | 0.6  | 0.5 | 0.0  | 0.0 | 5.8  | 1.1 | 0.0 |
|       | 別府   | 9.2 | 5.6  | 0.0 | 64.5 | 3.8  | 0.1 | 0.0  | 0.3 | 16.2 | 0.0 | 0.0 |
|       | 長崎   | 1.6 | 10.7 | 0.0 | 64.3 | 0.0  | 1.3 | 21.9 | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 0.0 |
|       | 北九州  | 0.0 | 3.7  | 0.0 | 84.8 | 11.2 | 0.3 | 0.0  | 0.0 | 0.0  | 0.0 | 0.0 |
|       | 大分   | 0.0 | 7.1  | 0.0 | 49.9 | 6.6  | 2.2 | 0.0  | 0.0 | 33.9 | 0.4 | 0.0 |

出所：平成28年度国際航空旅客動態調査（集計結果）



## (2) 福岡空港の路線拡大による北九州空港への影響（短期及び中長期）

### ①短期的にみた影響（今後5年程度）

- ・北九州空港の最近の動向をふまえると、現時点での需要想定に影響が少ないものと判断できる。特に、福岡空港の滑走路増設が完了して、同空港において順調に路線便数が定着するまでの間は、北九州空港への利用ニーズが減退することはないものと考えられる。

### ②中長期にみた影響

- ・今後、福岡空港において路線拡充が順調に進んだ場合の北九州空港への路線開設における影響について考察すると、下記の点が指摘できる。
- ・ソウル・釜山・台北の各路線については、デイリー運航となっており、それぞれの勢力圏による一定の使い分け（選択範囲）と、多便数化による利便性が定着していることから、影響は少ないものと考えられる。
- ・ただし、過剰な多便数化によって、実勢運賃の著しい低下が生じた場合は、エアラインの撤退や供給量調整（減便）なることはあり得る（福岡空港、北九州空港の両空港において）
- ・一方、韓国や中国内陸部の地方都市との路線については、週便数も少なく機材もより小型であり、かつ相手都市の勢力圏も限られることから、福岡空港において A320 や B737 クラスでのデイリー運航が実現すると、北九州空港での路線成立がむずかしくなる可能性がある。
- ・また、香港や上海等の路線については、福岡空港との関係を判断する上で、中国側の空港容量や発着枠設定に係る方針による影響によるところが大きいいため、現時点での考察することがむずかしい。
- ・本調査において想定している基礎需要量の総量ベースでみると、韓国や中国内陸部の地方都市との路線の需要量は限られていることから、事業面での影響は少ないものと考えられる。

## (3) 福岡空港との役割分担と方向性

- ・福岡空港との役割分担に係る基本方向としては、下記の3点があげられる。
  - ・福岡空港の空港混雑状況や供用時間制約等により、発着枠の確保がむずかしいエアラインの需要（特に旅客便）を受け付けることにより、圏域全体での航空利便性の確保を図る
  - ・上記に加えて、航空貨物需要について、フレーター利用による大ロット貨物、長尺・大型貨物・特殊貨物などの需要、牛・馬などの動物検疫を必要とする輸送需要などを取り込む貨物拠点空港としての役割を果たす
  - ・また、九州や山口地域において24時間にわたり緊急時等にも運航可能な空港として、広域的なBCP機能を有した空港としての位置づけを目指す
- ・なお、そのためには、旅客取扱体制や国際線施設の増強、CIQ体制の充実、大型フレーターの運航に支障のない滑走路長とすることなどが条件となる。

(4) 福岡空港の運営事業者による連携提案と対応方向

①福岡空港の運営事業者による提案

- ・福岡県の空港の将来構想（2014年度策定）において、「福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完」が位置づけられている。これを受けて、福岡空港特定運営事業等実施方針及び募集要項において「福岡県の空港の将来構想」の実現に係る協力方針を記載することが必須条件として定められたこともあり、北九州空港との連携方策について、下記の方策が提案されている。
  - ・24時間空港の特性を活かし、早朝・深夜便の就航を希望するエアラインを北九州空港に誘導
  - ・貨物専用機の更なる誘致を進め、貨物ハンドリング支援を通じ、北九州空港の貨物拠点化を支援
- ・また、FIACとしては、設置された航空会社誘致の専門部署が行うプロモーションや路線誘致活動等において、北九州空港の広報宣伝活動についても連携、協力を行うこととしている。

「福岡県の空港の将来構想」による各空港の方向性



| 福岡空港   | 北九州空港  |
|--|--|
| 未就航路線の戦略的な誘致による国際展開                            | 24時間空港を活かした早朝・深夜便、LCCの誘致   |
| 国内外の多彩なネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、アジアの拠点空港として発展 | 企業・住民ニーズの高い路線展開、福岡空港で対応できない早朝・深夜便の誘致、貨物拠点空港として発展   |
| ・未就航のアジアの各都市、北米、オーストラリア路線などの戦略的な路線誘致           | ・北九州地域の企業進出が多い中国、台湾、東南アジア諸国や自動車、航空機産業の拠点である中部地域（中部、小牧）を結ぶビジネス路線、住民ニーズの強い新千歳・那覇を結ぶ観光路線誘致<br>・LCC、貨物専用便の誘致強化 |

## ②対応方向

- ・FIACにおける北九州空港との詳細な連携に係る計画等は公表されていないが、下記の連携方策について同社（構成企業を含む）に働きかけ、順次推進していくことが望ましいものとする。

### 推進すべき連携方策（案）

| 業務         | 具体的な連携方策（案）   |
|------------|---|
| ①運用全般      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線誘致・料金政策・インセンティブ施策等に係る協力と調整</li> <li>・現状の便数を維持し、マルチエアポート化を推進（両空港間の料金格差の是正）</li> <li>・福岡空港の運用時間外や混雑時間帯への発着枠ニーズに対応した路線を北九州空港に誘導</li> <li>・なかでも外航LCC（特に中国内陸、東南アジア方面など、比較的時間距離が長い路線）を中心に北九州空港に誘導</li> <li>・深夜早朝時間帯の活用・開拓（深夜早朝便需要の取り込み）。機材稼働の最大化を指向する航空会社の誘致。近距離アジア路線（1,000km圏）の深夜運航に対応（昼間時間帯は福岡空港、深夜早朝時間帯は北九州空港による2往復化）</li> <li>・機材ローテーションの時間制約に厳しいLCCを誘致（時間に正確な離着陸と24時間運用による北九州空港を利用したファイヤーブレイクの確保）</li> <li>・釜山新空港（26年完成予定）他との24時間シャトル運航</li> </ul> |
| ②空港業務      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・場面管理、滑走路等の運用・維持管理に係り専門要員の研修・養成を一体化</li> <li>・様々な訓練等を共通化</li> </ul>  |
| ③旅客サービス業務  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・リテール面の連携・共同仕入れ・調達（特に免税品等）</li> </ul>  |
| ④貨物サービス業務  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・北九州空港の貨物取扱事業への運営参加を促し、福岡空港の貨物地区のサテライトとしての間接的一体運用を志向（FIACの構成企業による）</li> <li>・福岡空港を含め大ロット貨物の集積を図り、貨物専用機定期便を拡大</li> <li>・広域での集配基地として空港島における物流拠点化を推進</li> </ul>   |
| ⑤アクセス等支援業務 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・両空港を一体的活用のために空港ターミナル間の連絡シャトルバスの運行</li> <li>・市内エアポートバス、福北リムジンバスの運行助成継続の方法、コンセッションに際しての運行支援助成の制度化</li> </ul>  |

- ・例えば、上記で示した路線誘致に係る具体的な方策である「深夜早朝時間帯の活用・開拓（22時～7時）」については、関西空港の事例が参考となる。
- ・深夜早朝時間帯の活用に係り、福岡空港を含む主要路線の昼間時間帯における設定便との関係性を考慮して、同時帯のLCCの誘致を図ることが考えられる。なお、深夜早朝時間帯における国際線の利用客は、基本的にビジネス客などのFIT需要であり、都市拠点までの空港アクセスの確保が重要な課題となる。

参考：関西空港における近距離深夜早朝便の有無（×：なし、○：あり）

|     | 関西空港出発便     |              |            | 関西空港到着便     |              |                       |
|-----|-------------|--------------|------------|-------------|--------------|-----------------------|
|     | 運航時間        |              | 航空会社       | 運航時間        |              | 航空会社                  |
|     | 早朝<br>(～7時) | 深夜<br>(22時～) |            | 早朝<br>(～7時) | 深夜<br>(22時～) |                       |
| ソウル | ×           | ×            |            | ×           | ○            | KE, MM                |
| 台北  | ×           | ○            | BR, GK, JW | ○           | ○            | GK, MM                |
| 香港  | ○           | ○            | HX         | ○           | ○            | CX, GK, HX,<br>MM, UO |
| 上海  | ×           | ○            | MM         | ×           | ×            |                       |

注：2018年11月時点。多くがLCC。相手空港での出発時刻は、香港：0:45～1:50、台北：1:25。相手空港到着時刻は、香港：3:20、台北：0:55。

BR：エバー航空、CX：キャセイパシフィック、GK：ジェットスター・ジャパン、HX：香港航空、JW：バニラエア、KE：大韓航空、MM：ピーチ、UO：香港エクスプレス航空

### ③FIACにおける連携の必要性

- ・FIACにとっては、北九州空港との積極的な連携方策を進めることにより、北九州空港の活性化を促し、地域全体の発展に貢献することとなる。その結果、北九州空港では賄うことのできない多様なニーズに対応する必要からも、福岡空港における発着枠のさらなる拡大（50回／時間）に係る地元理解の促進につながるものと考えらる。

### 3. 事業性に係る考察

#### (1) 現状の損益構造をベースとした試算

現状の損益構造をベースとした場合の事業収支について考察する。

##### ①試算に係る前提条件

- ・運営権事業とする場合等を想定し、事業期間は30年間とする(料金収入のある期間は29年間)。
- ・旅客数や着陸回数等は、本調査において想定した基礎需要量によるものを用いる。なお、基礎需要量は2つのケース(国内線の需要値)。
- ・試算に必要な原単位等は、これまでの実績値及び標準的な各種諸元、料金体系を用いるものとする。
- ・また、国際線需要等に対応するため、旅客ターミナルビルの増設を行うこととし、運営開始初年度～2年度目にかけて、運営者による一定のビル拡張整備が実施されるものと仮定する。

##### ②試算結果

- ・現状の航空系事業、空港ビル事業、駐車場事業それぞれの損益構造を前提として、各事業の事業期間における累積のEBITDA及びキャッシュフロー並びに各事業合算したEBITDA及びキャッシュフローについてシミュレーションを行った結果は、下表に示すとおりである。
- ・現状の各事業の損益構造を前提にすると、ケース1及びケース2のいずれの場合も、累積EBITDAは確保されても、3事業合算のキャッシュフローは好転しない。

|  |      |  |            |
|--|------|--|------------|
| 29年間の累積EBITDA                                    | ケース1 | ・航空系事業：マイナス<br>・空港ビル事業：プラス<br>・駐車場事業：プラス | 3事業合算：プラス  |
|  | ケース2 | ・航空系事業：マイナス<br>・空港ビル事業：プラス<br>・駐車場事業：プラス | 3事業合算：プラス  |
| 29年間の累積キャッシュフロー(EBITDAから維持・更新投資及び新規投資の金額を控除したもの) | ケース1 | ・航空系事業：マイナス<br>・空港ビル事業：プラス<br>・駐車場事業：プラス | 3事業合算：マイナス |
|  | ケース2 | ・航空系事業：マイナス<br>・空港ビル事業：プラス<br>・駐車場事業：プラス | 3事業合算：マイナス |

## (2) 運営権事業とした場合の事業性

現状の各事業の損益構造を前提とした場合の試算結果では累損が解消されないが、北九州空港において事業性を確保するためには、①事業効率化による損益構造の改善、②収入の拡大（需要の創造、客単価等の向上）、③旅客ターミナルビル投資を中心とした投資額の軽減・効率化が必要となるものと考えられる。

なお、これまでに先行して実施されたわが国の運営権事業へ移行した空港においても、同様に現状の損益構造状況下ではきびしいとされたなかで、民間事業者の応募、参画が実現している。

これらの先行事例では、様々な分野での業務改革によるコスト削減、サービス向上等による収入拡大、適切な施設整備等への投資、LCC等の誘致促進による需要拡大などの各種経営努力によって損益改善を図ることにより、事業性を確保することを前提としている。

### (3) 福岡空港の運営権事業との関係

#### ①基本的な仕組みと現状における考え方

- ・世界規模の地勢的な視点でみると、国際線においては広域的な空港勢力圏内に福岡空港と北九州空港の両空港が存在し、同一地域の対の空港ともみなされることから、一体となって効果的に連携してグローバルな需要を受け止めることが本来は望ましい方向であると考えられる。
- ・しかしながら、北九州空港の運営権は、福岡空港とは全く別の権利であり、新たな募集によって北九州空港の運営権者を選定することとなる。
- ・基本的に事業者の募集にあたっては、複数者からの応募（少なくとも3社程度）によって、競争となることが、実質的に必要条件となっている。
- ・応募するコンソーシアムは、これまでの先行事例と同様の参画形態や企業構成となることが想定されるが、FIACの代表企業や構成企業が中心となって新たなコンソーシアムを組成して、北九州空港の事業者募集に参加することは可能である。
- ・FIACの代表企業や構成企業が新たなコンソーシアムを形成して参加する形態には、複数パターンが想定されるが、同企業群が新たなコンソーシアムの過半数以上の資本を有して募集に参加し、選定された場合は、両空港の運営権事業において相互にそれぞれの任意事業として位置づけることができる。この形態を選択することによって、実質的に2つの空港の運営事業を一体的な経営として見なすことができるようになると思われる。
- ・ただし、北九州空港の場合は、FIACとの資本関係が強い運営主体が運営することがあったとしても、同社による経営の一体化（バンドリング）を行う事は原則出来ない事を確認した。
- ・そのため、事業収支はそれぞれが独立したものとなり、空港毎の運営会社としてそれぞれが独立採算となり、事業期間内においてそれぞれの事業性が確保されなければならない。

#### ②一体的な経営となった場合のメリット・デメリット

- ・一体的な経営となった場合のメリット・デメリットとしては、下記の点があげられる。

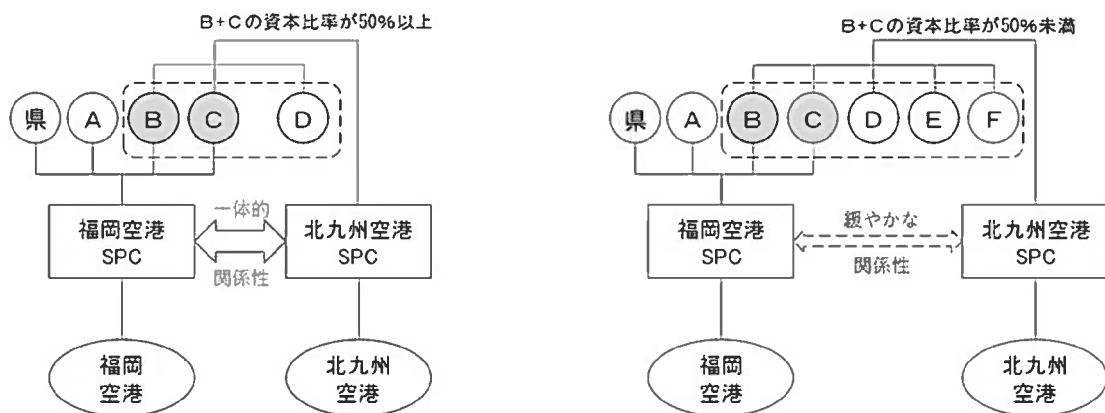
#### 一体的な経営となった場合のメリット・デメリット

| メリットと考えられる点   | デメリットと考えられる点  |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・一体的な空港経営による収益力の向上(近隣空港間の過度な価格競争など競争激化による双方の経営体力消耗からの回避(効果的、現実的な経営が実現))</li> <li>・広域的な空港経営による効率経営(各空港の特性に応じた役割分担、混雑緩和を目的とした顧客誘導等により機会損失の低減・発着枠の効率化)。特に路線誘致等の営業に係り、2空港の一体的な売り込みや使い分けに係る提案が可能となる</li> <li>・航空会社との交渉力向上(複数路線に就航す</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港毎の自由度が制約(複数空港間で空港毎の使い方については運営者の戦略)</li> <li>・中心とする空港と補完的な空港との関係が明確化し、相対的に北九州空港が劣後する可能性(役割が類似した近隣空港においては、空港間での主従関係が明確となり、中心となる空港の一極集中化がより加速する可能性。福岡空港における経営目標管理が尊重される可能性(高額の運営権対価を支払う必要性から)</li> <li>・運営権事業の場合、過度に経済合理性のみを追求する結果、必要な事業や投資が実施されに</li> </ul> |

|  |  |
|--|--|
| <p>る航空会社に対して、戦略的提案を行う、交渉力が向上する：空港選択という交渉ツールを有することによる営業戦略上の優位性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス、ツールの統一による効率化(開発コスト、サービスコスト)</li> <li>・スケールメリット等によるコスト削減(資材調達や保険契約等における有利となる可能性。人材配置の柔軟化、人材活用・育成面の効率性、マニュアル作成の統一化、シェアドサービスなど管理部門の集約等による管理コストの削減、各種システムの統一(開発コスト、維持管理コストの削減)等。*特に人的流動性が高まり、採用や育成も効率的となる(特に航空局からの業務移管を進める上で、自社養成が行いやすくなる(複数空港間で人的体制の構築が容易となる))</li> </ul> | <p>くいなど、受益者利便が向上しない可能性。先行して整備が進む福岡空港との関係から北九州空港への投資等が劣後する可能性(資金調達面や需要リスク面)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・料金政策が連動(福岡空港においてPFSCなどの料金の値上がりがあった場合、一体的運営であるため、競争環境にないことから、北九州空港の料金も連動して上がる可能性)</li> <li>・地方公共団体の調整が複雑(関係する地方公共団体の数も増え、それぞれの空港が立地する地域のニーズや地域毎の方向性をふまえた合意形成が難航する可能性)</li> </ul> |
|--|--|

### ③福岡空港における運営主体等が参画する場合の形態

- ・基本的に、それぞれの空港の運営権事業として、契約主体である運営権者もそれぞれのSPCとなる。
- ・したがって、北九州空港のSPCを組成するにあたって、FIACの代表企業や構成企業の関わり方の程度によって、2つの形態が考えられる。
- ・FIACの代表企業や構成企業が北九州空港のSPCの過半数以上の資本比率を有して、実質的に2空港一体的な経営体制を構築するケースと、過半数は有しないものの一定の資本を有してある程度の関係性を担保するケースが想定される。





#### 4. 方向性と課題

##### (1) 空港経営改革の方向性

###### ① 空港経営改革に係る運営形態

- ・ 空港経営改革を進めるにあたって、運営権事業を含め、いくつかの運営形態について方向性があるものと考えられる。
- ・ また、地域においては、福岡空港との経営の一体化に対する期待も見受けられるところであるが、運営権事業を選択した場合、両空港の経営一体化が与条件となることはなく、新たに北九州空港における運営権者を公募により募集し、選定を行うこととなる。仮に、FIACの代表企業や構成企業等によるコンソーシアムが募集に参加したとしても、事業者選定結果によっては、別のコンソーシアムが運営権者となり、両空港間において一定の競争性が生ずる可能性もあり得る。
- ・ 具体的には、以下の選択肢が考えられる。

###### A. 現状の経営・運営形態を維持

- ・ 基本的に各事業が分離した状態で維持する
- ・ ただし、ターミナル施設における料金政策等の一元化を図るため、ビル事業と駐車場事業との一体化を目指す

###### B. 運営権事業として移行

- ・ FIACに関係するコンソーシアムが運営権者となる場合と、FIACとの関係性のないコンソーシアムが運営権者となる場合がある
- ・ なお、前者においては、相互の空港運営権事業において任意事業としての位置づけがなされて実質的に2空港の一体化な経営を指向する場合と、代表企業や中心となる構成企業が異なり、相互に緩やかな資本関係で連携する場合とが考えられる
- ・ 後者においては、先行して別途の空港運営権事業を実施しているFIAC以外のグループ等が中心となる場合と、新たに空港運営事業に取り組む企業がグループを組成する場合がある

###### ② 運営形態毎の特徴と課題

- ・ 上記の運営形態における特徴と課題は、下表のとおりである。

運営形態毎の特徴と課題

| 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                            |  |   |                   |
|------------------------------------|---|---|------------------------------|---|---|--|---|-------------------|
|                                    | 施設等所有   | 国<br>管 制                                      | 民間<br>空 港 ビ ル                | 国<br>滑 走 路 等                              | 国<br>管 制                                | 民間<br>空 港 ビ ル                                    | 国<br>滑 走 路 等  | 国<br>駐 車 場        |
| 運営面の特徴                             | 施設等所有   | 国<br>管 制                                      | 民間<br>空 港 ビ ル                | 国<br>滑 走 路 等                              | 施設等所有                                   | 民間<br>空 港 ビ ル                                    | 国<br>滑 走 路 等  | 国<br>駐 車 場        |
| 運営面の特徴                             | 運営  | 継続  | 継続                           | 継続  | 運営                                      | 譲渡<br>施設<br>稼働<br>稼働                             | 譲渡<br>施設<br>稼働<br>稼働  | 2021<br>満<br>了    |
| 将来像実現に向けて<br>想定される課題<br>(競争性、投資など) | 路線誘致活動、空港利用促進は、従来通り自治体を中心。                    | 路線維持拡大のためには、他空港に引けを取らない財政出動が必要                | 福岡空港の容量が大幅に増加した際、補完的役割の低下が懸念 | 運営権移行した他空港の活性化により、相対的な地位の低下が懸念            | 路線誘致活動、空港利用促進は、SPCが中心だが、先行事例から、一定の支援も検討 | 先行する福岡空港の経営状況により、投資環境なると同空港の経営が優先され、北九州空港が劣後する懸念 | 主要な民間企業が既に空港運営権事業に多く参画しており、北九州空港自体に魅力がないと、競争による優れた提案、多様な事業者の参画が促されない。 | 地上ハンドリング人員不足対応が困難 |
| 期待できる点                             | 航空系収支は匡だが、今後、他空港との関係により更新投資が運れる懸念             | 地上ハンドリング人員不足対応が困難                             | インフラ施設維持管理面など、国が持つノウハウを活用できる | 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。 | 福岡空港との一体的な路線誘致が期待                       | ハンドリング等、人員融通面でのサポートが期待                           | 地元企業で、地域事情に精通しており、効果的な利用促進策、アクシビリティ向上が期待                              |                   |
| その他                                | 先行事例（高松空港・仙台空港など）の民間委託による効果と、福岡空港の動向等を注視する必要。 | 先行事例（高松空港・仙台空港など）の民間委託による効果と、福岡空港の動向等を注視する必要。 | ※年間需要規模 300 万人程度は必要との声も聞く。   | ※アクセス・成長性・24 時間・滑走路・雇用が北九州空港のポイントとの声も聞く。  |   |  |   |                   |

※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。

(2) 先行事例における取り組み

- ・需要創造と施設への拡充投資などに係る効果等について、運営権事業を実施している国管理空港の先行事例について整理する。

①仙台空港

- ・概要は下表のとおりである。

|            |   |
|------------|---|
| 事業方式       | 空港基本施設：運営権の設定<br>旅客ビル・貨物ビル：株式譲渡   |
| 選定事業者      | 東急電鉄、前田建設工業、東急不動産、豊田通商、東急エージェンシー、東急建設、東急コミュニティー                           |
| 運営権対価・支払方法 | 基本施設に対する運営権対価 22 億円<br>旅客・貨物ターミナルビル株式：57 億円<br>収益連動負担金なし<br>※事業開始日までに一括払い |
| 事業期間       | 44 年間（延長なし）   |

- ・仙台空港の将来イメージを「プライマリー・グローバル・ゲートウェイ」と定め、人的な交流のみならず、東北で最も重要な航空貨物拠点となることを目指し、積極的な数値目標を設定し、総合的な地域活性化を目指している。
- ・なお、具体的な空港の将来ビジョン及び需要創造に係る提案や需要値などの提案は下記のとおりである。

目標とする需要値

| 項目      | 2015 年度実績 | 2020 年度目標 | 2044 年度目標 |
|---------|-----------|-----------|-----------|
| 旅客（万人）  | 324       | 410       | 550       |
| うち、国内路線 | 307       | 362       | 435       |
| うち、国際路線 | 17        | 48        | 115       |
| 貨物（万 t） | 0.6       | 1         | 2.5       |

- ・航空ネットワークの拡充については、30 年後には旅客数における LCC 旅客数割合を 51%まで増加させるとしているほか、以下の取組みを推進するとしている。

|      |  |
|------|--|
| 国際線  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4 時間圏の直行便拡充</li> <li>・ 東アジアハブ路線の増便・大型化</li> </ul>   |
| 国内線  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ FSC 路線維持</li> <li>・ 機材大型化</li> <li>・ LCC 新規路線拡充</li> </ul>  |
| 貨物   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ハブ空港への機材大型化・デイリー運航による輸送ルート確立</li> <li>・ 港湾と連携したトラックによる協働配送網確立</li> <li>・ 輸出支援策による貨物量の底上げ</li> </ul> |
| 官民連携 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仙台空港国際化利用促進協議会の活動活性化</li> <li>・ 地域と一体となった空港利用促進</li> <li>・ エアライン支援策（就航路線 PR）の実施</li> </ul>          |

|           |  |
|-----------|--|
| 料金施策・施設整備 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旅客数現象時に航空会社の料金負担を軽減する料金体系</li> <li>・新規就航時等の割引制度</li> <li>・航空会社・利用者負担に配慮した施設整備</li> </ul> |
| マルチモーダルハブ | 航空ネットワークと複数の交通ネットワークが集結し、円滑に接続される結節点となる  |



出所：仙台空港の30年後将来イメージ<マスタープラン>

- ・また、地域の航空需要創出に向けて、仙台空港国際化利用促進協議会との連携を進めていくとしている。また、東北地方が一丸となった広域観光を促進し、観光客による利用を喚起するとともに、就航路線PR活動についても仙台空港国際化利用促進協議会との連携を進めていくとしている。
- ・地域の魅力発信として、「美しい四季のコントラスト 伝統文化 食の豊かさ」といった、東北ブランドの認知度を高める各種取組みを、仙台空港国際化利用促進協議会、東北観光推進機構と緊密に連携しつつ推進するとしている。

#### 東北ブランドの認知度向上のための取組み

|                 |                             |
|-----------------|-----------------------------|
| ゴールデンルートの形成促進   | 二次交通網整備、旅行商品開発プロモーション       |
| 仙台空港からの東北ブランド発信 | 四季を感じる空港へ特産品の催事販売、ロケツーリズム促進 |
| 東急グループとの連携      | アジア商業施設での東北PR拠点化            |

出所：仙台空港の30年後将来イメージ<マスタープラン>より作成

- ・旅客ターミナルビルの改修への投資を行い、東北ブランドを発信する物販や飲食等の商業店舗を拡充するとしている。

### 旅客ターミナルビルの改修イメージ



出所：仙台空港の30年後将来イメージ<マスタープラン>

- ・また、平成30年10月に新たな旅客搭乗施設としてピア棟を竣工し、供用を開始している。既存の旅客ターミナルビルの西側に接続する形で増設したことにより、国内線出発搭乗ゲートの増設が可能となり、発着便が集中する時間帯のキャパシティが拡大している。

### ピア棟の概要および内観

|      |  |
|------|--|
| 設計   | 株式会社日建設計                                   |
| 施工   | 前田建設工業株式会社東北支店                             |
| 施設構成 | 搭乗施設（搭乗ゲート：徒歩ゲート3か所、バスゲート2か所）、旅客待合スペース、事務室 |
| 構造   | 鉄骨造（徒歩ゲート棟2階建、バスゲート棟3階建）                   |
| 建築面積 | 3,072.68㎡                                  |
| 延床面積 | 5,975.74㎡                                  |
| 建設費  | 約20億円                                      |
| 着工日  | 平成29年9月1日                                  |
| 竣工日  | 平成30年10月1日                                 |
| 供用開始 | 平成30年10月28日                                |



出所：仙台空港ウェブサイトより転載

● 仙台空港における民営化後の実績

- ・航空ネットワークについては、平成 29 年 9 月にピーチ・アビエーションが仙台空港を拠点化し札幌路線を新規開設するなど、国内線の新規就航路線が増加した。また、国際線についても便数が 22 往復／週に増加した。

仙台空港民営化後の国内線の新規就航状況

| 就航路線  | 頻度     | 航空会社         | 時期           |
|-------|--------|--------------|--------------|
| 仙台－神戸 | 2 往復／日 | スカイマーク       | 平成 29 年 7 月～ |
| 仙台－札幌 | 2 往復／日 | ピーチ・アビエーション  | 平成 29 年 9 月～ |
| 仙台－出雲 | 1 往復／日 | フジドリームエアラインズ | 平成 30 年 4 月～ |

仙台空港民営化後の国際線の状況

| 就航路線     | 民営化前   | 民営化後    |
|----------|--------|---------|
| 仙台－ソウル   | 4 往復／週 | 7 往復／週  |
| 仙台－台北    | 2 往復／週 | 13 往復／週 |
| 仙台－上海・北京 | 2 往復／週 | 2 往復／週  |
| 仙台－グアム   | 2 往復／週 | (休止)    |

出所：宮城県資料より作成

- ・二次交通については、民営化後に高速バスの路線が増加し、東北地方全体からのアクセスが向上している。

仙台空港民営化後の、国内線の新規就航路線

| 時期           | 運行開始した高速バス路線               |
|--------------|----------------------------|
| 平成 28 年 11 月 | 福島・二本松・会津若松方面              |
| 平成 29 年 1 月  | 松島・平泉方面、松島・奥松島周遊（季節限定）     |
| 平成 29 年 4 月  | 酒田・鶴岡方面、山形方面               |
| 平成 29 年 9 月  | 秋保方面（通年試験通行）               |
| 平成 29 年 12 月 | 盛岡・安比方面（冬期のみ）、山形蔵王方面（冬期のみ） |
| 平成 30 年 5 月  | 花巻方面                       |
| 平成 30 年 10 月 | 村田・蔵王・川崎方面（試験通行）           |

出所：宮城県資料より作成

- ・また、ベンチャー企業と連携したインバウンド誘客強化として、仙台空港や仙台駅を中心とした東北エリアインバウンド誘客強化の取組みを、ベンチャー企業及び JR 東日本と連携して実施。なお、提携先のベンチャー企業は運営権者の東急電鉄が協業を進めている先である。
- ・平成 30 年 4 月には、仙台空港国際化利用促進協議会は法人向けに「仙台空港サポーターズクラブ」を設立。仙台空港のビジネス目的での利用を促進するため、入会金・年会費無料で特典を提供されている。

仙台空港サポーターズクラブの特典

|      |  |
|------|--|
| その 1 | 仙台空港に関する便利でお得な情報配信                     |
| その 2 | 空港内一部店舗でお買い物時に 10%割引 (3,000 円以上お買い上げで) |
| その 3 | 第 2 駐車場利用料半額 (繁忙期以外)                   |
| その 4 | シャワー室利用料無料                             |

## ②高松空港

・概要は下表のとおりである。

|            |   |
|------------|---|
| 事業方式       | 空港基本施設：運営権の設定<br>空港ビル：株式譲渡                                      |
| 選定事業者      | 三菱地所、大成建設、パシフィックコンサルタンツ、シンボルタワー開発                               |
| 運営権対価・支払方法 | 基本施設に対する運営権対価：50億円<br>空港ビル株式：約16億円<br>収益連動負担金なし<br>※事業開始日まで一括払い |
| 事業期間       | 最長55年間（当初15年＋オプション延長35年以内、不可抗力等による延長）                           |

- ・高松空港の将来イメージを「アジア・世界とつながる四国瀬戸内 No. 1 の国際空港」と定め、複数のLCCの拠点化を進める等、旅客数307万人を目指すための積極的な提案がなされている。
- ・なお、具体的な空港の将来ビジョン及び需要創造に係る提案や需要値などの提案は下記のとおりである。

目標とする需要値

| 項目      | 2015年度実績 | 2022年目標 | 2032年目標 |
|---------|----------|---------|---------|
| 旅客（万人）  | 180      | 260     | 307     |
| うち、国内路線 | 165      | 209     | 225     |
| うち、国際路線 | 15       | 51      | 82      |
| 貨物（万t）  | 0.6      | 1.3     | 1.7     |

- ・航空ネットワークの拡充については、空港へのエアライン誘致について、増便の目標を以下の通り設定している。

|     |  |
|-----|--|
| 国内線 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・LCC拠点である幹線空港（新千歳・成田・福岡等）への新規就航・増便</li> <li>・羽田路線の機材大型化</li> </ul>    |
| 国際線 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・台北・上海・ソウル・香港路線のデイリー化</li> <li>・東南アジア（タイ・シンガポール）への直行便の新規就航</li> </ul> |

空港ネットワーク拡充のイメージ

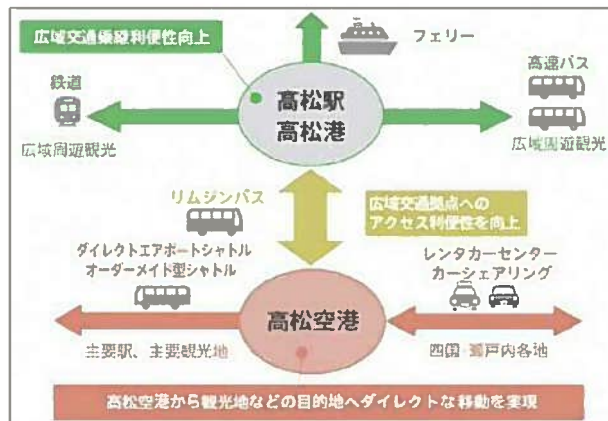


出所：高松空港 マスタープランより転載

- ・上記目標の達成に向けて、以下の各種取組みを実施するとしている。

|               |   |
|---------------|---|
| 料金施策          | <ul style="list-style-type: none"> <li>－四国瀬戸内エリア最安値の料金設定</li> <li>－LCCの就航意欲を喚起する料金割引</li> <li>－航空会社と空港とのリスクシェア</li> </ul>   |
| エアライン・マーケティング | <ul style="list-style-type: none"> <li>－就航時に必要な各種調整事項のワンストップサービス</li> <li>－海外空港オペレータと連携した航空会社シェア</li> <li>－クリーンエリアへの早期の顧客誘導による、定時運航への貢献</li> </ul>                                    |
| ボトルネックの解消     | <ul style="list-style-type: none"> <li>－搭乗ゲート・スポットの拡大（6スポット→8スポット）</li> <li>－LCC対応のスポット・搭乗施設の新設</li> <li>－国際線手荷物受取場の処理能力の拡大（同時対応1便→2便）</li> <li>－駐車場容量の拡大（約1,000台→約1,300台）</li> </ul> |
| 空港アクセスの強化     | <ul style="list-style-type: none"> <li>－高松空港と高松駅・高松港のアクセスを強化し、個人旅行者等の利便性を向上</li> <li>－高松空港から観光地へのアクセス性を高め、広域周遊観光を促進</li> </ul>  |

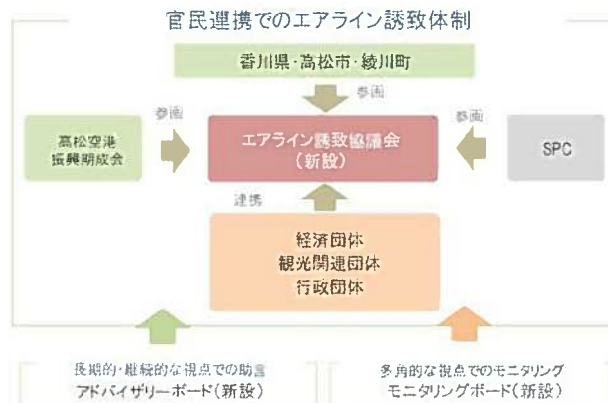
### 空港アクセスの強化



出所：高松空港 マスタープランより転載

- ・官民連携でのエアライン誘致体制を形成するため、関係地方自治体・その他公的機関と運営権者が連携し、「エアライン誘致協議会」を設立するとしている。

### 官民連携でのエアライン誘致体制



出所：高松空港 マスタープランより転載



- ・地域の魅力発信として、旅客ビル施設を改修し、四国瀬戸内ブランドを発信する物販・飲食店舗を拡充するとしている。

### 旅客ビル施設の改修イメージ



出所：高松空港 マスタープランより転載

- ・地域活性化に向けた取組みを行う組織として「エアライン誘致等協議会」を設立。高松空港を起点とした交流人口拡大に向けて以下4つの柱を定め、取組みを推進。

| 取組みの柱               | 概要   |
|---------------------|--|
| エアライン誘致             | 新規路線の就航や機材の大型化などに向けて、強力な誘致体制の構築やワンストップでの新規就航支援等を実施する           |
| 高松空港の利用促進           | 利用促進に向けたPRやプロモーションのほか、国際交流や企業の海外進出の支援を実施する                     |
| 高松空港を起点とした地域の魅力向上   | より一層の地域の魅力向上を図るため、観光コンテンツの充実を図るとともに、地域の魅力発信や、地域と空港が共同で調査等を実施する |
| 高松空港を起点とする交通アクセスの充実 | 空港の拠点性を高めるため、高松空港から高松港、観光地等へのアクセス強化を進めるとともに、空港の駐車場キャパシティも増強する  |

- ・また、民営化後の実績として、平成30年10月末にはLCCのエアソウルが増便し、また台湾のフラッグキャリアであるチャイナエアラインが平成31年夏期にデイリー運行することを発表するなど、増便が進んでいる。
- ・二次交通としては、平成30年7月に高松駅／空港と徳島県三好市を結ぶバスが、高松空港と県外を結ぶ初の定期路線として運行開始。また同年10月には、香港エクスプレスの発着時刻に合わせて、高松空港～高知駅の直行便が運行開始しており、地域全体のインバウンド増加が期待されている。

#### ④民間委託による効果

・仙台空港及び高松空港の事例からもわかるように、下記の点が民間委託による大きな効果としてあげられる。

##### ●航空ネットワークの強化

・着陸料等の設定に自由度が増すことにより、エアライン誘致における価格競争力が向上。国際線・国内線ともに、新規就航や増便が見込め、路線誘致が活性化

##### ●空港の利用促進

・運営権者が自治体や地域企業と連携することにより、利用促進のキャンペーンが強化されるほか、二次交通の拡大により地域周遊観光が促進

##### ●地域ブランドの発信力強化

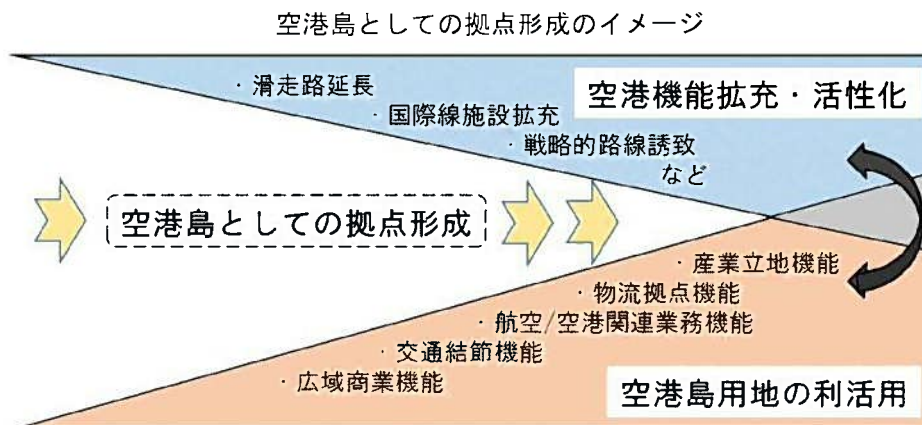
・運営権者である民間事業者の知見やネットワークを活かし、地域ブランドに関する様々なプロモーションが実施されることにより、地域の名産品や観光地に関する国内外への発信力が強化

## 第5章 空港の将来像実現に向けての考え方

### 1. 空港発展のあり方

#### (1) 空港島としての拠点形成

- ・北九州空港の特性を活かし、ポテンシャルを引き出すためには、空港機能拡充・活性化と空港島用地の利活用を平行して進め、相乗効果を発揮していくことが必要である。
- ・北九州空港においては、活用の余地が大きい空港島用地に機能を集積させて拠点形成を図り、その効果を空港経営に波及させることが、空港発展を支えることとなる。



#### (2) 拠点形成の進め方

##### ① 空港機能拡充・活性化

- ・滑走路の延長、国際線施設拡充、戦略的路線誘致等の具体的な機能拡充・活性化に資する施策を展開していくことが求められる。
- ・また、これまでの本調査結果で示したとおり、福岡空港の動向をはじめとした周辺環境を踏まえながら、公共施設等運営権制度等を活用したターミナルビル、駐車場を含む空港事業の一体化等を進めていくことにより、これらの施策の効果を最大化することも重要である。

##### ③ 空港島用地の利活用

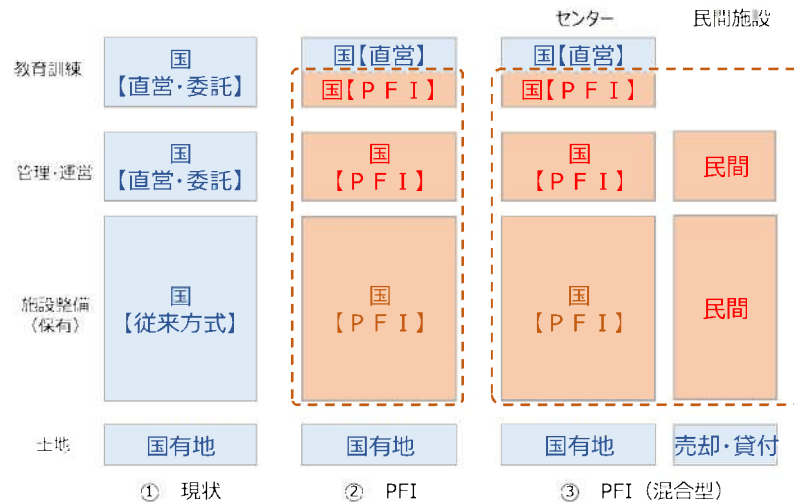
- ・Aゾーン（利用可能面積 50ha 程度（想定））、Bゾーン（同 60ha 程度（想定））とも広大な敷地であることから、土地利用を円滑かつ合理的に進めるためには、官民が協力して段階的に事業を進めることが必要となる。
- ・事業推進にあたっては、順次、立地の可能性の高い施設等から空港内への積極的な誘致を図り、段階的に拠点形成を進めていくことが必要である。とりわけ、トリガーとなる施設の事業化をできるかぎり早期に図り、同施設の立地による効果を北九州空港に係る主要な事業へ波及展開させていくことが重要になる。

## 2. 空港運営手法と空港島利活用事業に係る考え方

### (1) 空港島利活用事業における事業スキーム

- ・ Aゾーンにおいては、国等の公共主体が中心となって、空港・航空事業に係る総合的な教育・訓練施設の整備をトリガーとして開発を進めることが想定される。そのため、同施設の整備を中心とした事業スキームの基本的な考え方について考察する。
- 空港・航空事業に係る総合的な教育・訓練施設整備に係る官民連携の考え方
  - ・ 国有地を利用し、施設整備（保有）、運営、維持管理を国が直接（委託を含む）により実施することが考えられる。北九州空港において新規整備する際に当たっては、宿泊施設の整備も考えられる。
  - ・ 本事業において民間活力の活用を図る方向性としては、管理・運営および教育訓練、それに加え、施設の整備に関しても一体的な事業として民間の資金・ノウハウ等の導入を図ること（PFI等）が適当である。
  - ・ また、宿泊機能等、民間による整備・管理・運営が可能な施設については、民間事業とし、公共施設整備と一体のPFI事業とすること等も想定される。

事業スキームの種類（例）



注：上記は、標準的な事業スキームの考え方であり、今後詳細な制度設計が必要

### ●今後の検討に係る方向性

- ・ 民間活力導入の最大化を図ることを目的とすると、宿泊施設を民間施設として整備するとともに、PFI事業等により一体的に民間事業者に委ねることを前提に検討を進めていくべきと考えられる。
- ・ そのほか、教育訓練棟に関しても民間施設として整備し、国がそれを必要に応じて利用する形とすること等についても、可能性を検討していくことが考えられる。

●その他の機能における官民連携の考え方

- ・そのほかの機能に関しては、公共・民間双方の施設が想定されるが、センターと同様の考え方にもとづき、建設・整備、維持管理・運営に民間の資金・ノウハウを導入することについても積極的に検討を行っていくこと必要と考える。

(2) 空港運営手法と空港島利活用事業の関係性

①基本的な考え方

- ・空港島の利活用に関する各事業と空港事業とは、一部需要が連動するものの、基本的にはそれぞれの事業として需要リスク等を担える構造の事業として検討することとなる。一方で、必要に応じ空港島用地の利活用を空港事業とあわせて展開することで、相乗効果の更なる発揮も期待される。
- ・一体的な実施の方向性としては、空港島利活用事業の一部を公共施設等運営権事業とあわせて実施することが考えられる。具体的には、Aゾーンにおける学校・宿泊・利便機能等、BゾーンにおけるFBO、商業・産業・物流施設等の民間事業について、運営権事業者が実施する可能性がある。

②運営権事業者の関わり方

- ・これまで、空港ビル会社などの指定空港機能施設事業者が、空港ターミナル用地以外で事業を行う例としては、不動産事業（ビル施設の賃貸）、旅行代理店事業などがあるが、現状体制（北九州エアターミナル株式会社）では、空港島において様々な投資を行うことはむずかしい。
- ・運営権事業となった場合、特定事業との関係性を明確にすることが必要となるが、構成企業等が空港ターミナル用地以外で行う事業について、任意事業として位置づけて、空港運営と一体となって実施していくことが考えられる。
- ・これまでの国管理空港における空港の運営権事業においては、空港用地外での施設投資などの事例はないが、施設投資を伴う任意事業の提案として、地域への貢献と特定事業への効果などが高く評価された愛知県有料道路運営等事業の例があげられる。
- ・愛知県有料道路運営等事業は、特定事業としての運営権設定路線の維持管理・運営業務、IC新設・追加及びPA新設等の改築業務、PA（利便施設）運営等を行う附帯事業、地域活性化事業（阿久比PA上り連結型事業、物流の拠点化事業、バイオガス発電事業、インターナショナルブランドホテル事業等）としての任意事業から構成されている。任意事業については、SPCの構成企業や協力企業またはこれらが出資する会社が事業を実施することとなっており、阿久比PA上り連結型事業について、関係する地方公共団体の協力のもとで進められている。

愛知県有料道路運営権事業における附帯事業・任意事業の取り扱い

|   |  |
|---|--|
| <p>パーキングエリア<br/>における附帯事業<br/>及び任意事業</p> | <p>○既設パーキングエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運営権者は、運営権存続期間中、公社が設置した休憩所等附帯施設のうち、売店、食堂及び自動販売機の営業を行うものとする。（附帯事業）</li> <li>・運営権者は、運営権存続期間中、現在公社により設置された売店等を増改築し、又は既設売店等を撤去のうえ新たに売店等その他利用者の利便向上に資する施設を設置することができる（任意事業）。</li> </ul> <p>○新設パーキングエリア</p> |
|---|--|

|               |   |
|---------------|---|
|               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運営権者は、公社取得用地において、利便施設等を自らの責任と費用により設置し、営業を行うものとする（附帯事業）。</li> <li>・運営権者は、公社取得用地を超える規模の用地においても、利便施設等を設置することができる（附帯事業又は任意事業）。</li> </ul> |
| 事業区域内における任意事業 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運営権者は、運営権存続期間中、自らの責任と費用により任意に事業を行うことができる。</li> </ul>  |
| 事業区域外における任意事業 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・応募企業、応募グループを構成する企業、協力企業、又はこれらが出資する会社（運営権者を除く。）は、自らの責任と費用により地域の活性化や道路の利用促進に資する事業等を行うことができる。</li> </ul>                                 |

### ③北九州空港における取扱い

- ・北九州空港においては、空港島における土地活用事業を任意事業として運営権事業と一体的に実施することが考えられる。また、FBO等についてはターミナル事業の一部として実施することが適切と考えられる。
- ・いずれの場合においても、運営権事業と一体的に実施することにより、空港及び地域の活性化が実現する形での事業実施が求められる。

### 3. 今後の進め方

#### (1) 条件整備

- ・空港機能の拡充、活性化のためには、既往のターミナルビル会社による現行体制では、戦略的かつ先行的な投資等に対応することがむずかしく、また、空港基本施設との一体的な利用促進に係る意思決定や方策に限界がある。また、将来の発展に係る可能性を追求するためには、民間の創意工夫や戦略的な空港経営の導入が不可欠となっている。
- ・今後、空港全体の発展と地域の振興を図っていくためには、空港経営の一体化によるメリットを最大化できる運営手法を選択すること望ましい方向であり、公共施設等運営権事業への移行による空港経営改革を進めることが適切と考えるが、運営権事業への移行については、いくつかの条件整備等が必要となる。
- ・特に、国際線施設の拡充に係る方向性を定めるとともに、滑走路延長の具現化を図るなどの条件整備を先行させることが望ましい。
- ・運営権事業へ移行するとした場合、基礎需要量における想定以上の新たな需要開拓や事業全体での収益力の向上を期待するところである。  
運営権事業へ移行するとした場合、基礎需要量における想定以上の新たな需要開拓や事業全体での収益力の向上を期待するところである。
- ・また、滑走路規模の制約を受けないことで空港の活用機会を拡大するとともに、国レベルの強靱化に資するよう広域的な BCP に係る重要インフラとしての位置づけを得て、滑走路延長を具現化することが必要である。
- ・関門航路の浚渫土砂投入が完了し土地利用が可能となっている用地の活用については、これまでと同様に、公共利用を中心に進めていくことが適切であり、特に航空・空港関連業務等に係る官民の事業施設の立地を促進することにより、北九州空港の拠点性を高めていくことが必要と考える。
- ・空港島における様々な開発・事業の具現化に係る可能性を高めて、民間事業者が空港事業以外でのビジネスチャンスも見出せるように、公共側が先行してトリガーとなる各種事業の創出や事業環境の整備を進めることが必要である。
- ・なお、北九州空港は、福岡空港のように混雑空港として発着枠の配分する側としての優位なポジションを有して路線誘致等を交渉し、空港の利用促進を図ることはむずかしい。今後、民間が中心となった運営手法へ移行したとしても、引き続き、相当の地方公共団体の人的及び財政的な支援やインセンティブ付与が不可欠と考える。

#### (2) 運営権事業への移行に係る準備

- ・福岡空港における民間委託が開始され、その動向や影響についての把握が必要との見方もあるなど、北九州空港に対する民間企業の参画意向、注目度の高まりは今後の情勢によるところも大きい。
- ・したがって、今後の福岡空港等の動向もふまえて、さらにマーケットサウンディング等によって需要創造等の可能性を検証し、運営権事業としての事業実施にむけての確度を高めていくことが必要となる。
- ・また、FIAC の代表企業や構成企業等によるコンソーシアムが選定された場合と、他の事業者によるコンソーシアムが運営権者となった場合の両者を想定し、両空港間のあり方や連携方向について今後も市場調査を行うなどを通して検討していくことが必要である。
- ・駐車場事業については、PFI 事業として 2021 年 3 月には契約終了となることから、次期の運営手法の決定、及び運営主体の選定が必要となる。一体的な事業運営について視野に入れ、新たな運営方式への移行や暫定的な措置等についての検討を行うことが必要と考える。

(3) 標準的な事業スケジュールの考え方

- ・空港について運営権事業への移行を進めることを想定した場合、下記の標準的なスケジュール(案)が考えられる

事業スケジュール(案)

|                    |                  | 初年度 | 2年度目 | 3年度目 | 4年度目 | 5年度目              | 6年度目 | 7年度目 | 8年度目 | 32年度目 | 33年度目 |
|--------------------|------------------|-----|------|------|------|-------------------|------|------|------|-------|-------|
| 空港本体<br>公共施設等運営権事業 | 導入可能性調査          |     |      |      |      |                   |      |      |      |       |       |
|                    | 制度設計             |     |      |      |      |                   |      |      |      |       |       |
|                    | 事業者募集・選定         |     |      |      |      |                   |      |      |      |       |       |
|                    | 契約締結(4年度目当初)     |     |      |      | ●    |                   |      |      |      |       |       |
|                    | 運営(5年度目から29年間)   |     |      |      |      |                   |      |      |      |       |       |
| ターミナルビル増設工事        | (現ビル会社で先行整備する場合) |     |      |      |      | 運営権者の事業・視察範囲とした場合 |      |      |      |       |       |
|                    | (民間委託後の対応の場合)    |     |      |      | ●    |                   |      |      |      |       |       |

注：ターミナルビル増設工事は、CIQとの調整が事前に進められ、建設工事も最短で実施可能となった場合の期間で、実際には24ヶ月以上必要となる可能性(30～36ヶ月)がある



