

4 北九州空港の運営形態の検討 (市が想定する運営形態ごとのメリット・デメリット)

	特徴	課題	期待できる点
1 現状の経営・運営形態を維持	路線誘致活動、空港利用促進は、従来通り自治体を中心	<ul style="list-style-type: none"> ・財政出動が必要 ・福岡空港容量が増加した際、補完的役割の低下が想定 ・運営権移行した他空港の活性化により、相対的な地位が低下 ・他空港との関係から更新投資が遅れる ・ハンドリング人員の不足の対応が困難 	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ施設維持管理面など、国のノウハウを活用できる ○不可抗力等のリスクがあっても、国管理空港としての維持・継続が図られる ・ビル・駐車場の一体経営が実現すれば、現状より利用促進策の提案幅が拡大
2 運営権事業へ移行 ①FIACとの資本関係が薄い運営主体	<ul style="list-style-type: none"> ・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、自治体による一定の支援も検討 ・主要な民間企業が既に他空港の事業にも参画しているため、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。 ・航空ネットワークの強化、及び利用促進も期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ○不可抗力等のリスクにより ・運営事業者の経営状況に大きな影響が及ぼされる場合がある。 ・路線誘致や利用促進、また設備投資など活性化に向けた事業計画の見直しを迫られる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡空港容量が増加した際の影響が懸念 ・地元との新たな信頼関係の構築が必要 ・福岡以外との空港間連携による活性化が期待
2 運営権事業へ移行 ②FIACとの資本関係が強い運営主体		<ul style="list-style-type: none"> ・先行する福岡空港の経営状況により、投資環境など同空港の経営が優先され、北九州空港が劣後する懸念 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・地域事情に精通しており、効果的な利用促進策、アクセシビリティ向上が期待

※ ○で示した項目は、新型コロナウイルス感染拡大による影響を踏まえ、市が独自で想定する課題等を示したものの（その他については、昨年度の特別委員会等で提示した内容）