

# 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会報告書（案）

令和2年11月 日

北九州市議会議長 村上幸一様

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会委員長 中島慎一

本委員会は、次の事件について調査を終了したので、北九州市議会会議規則第101条の規定により報告します。

## 記

### 1 調査研究事項

- (1) 空港の民間委託化について
- (2) 滑走路3,000m化等の機能強化、利用促進について
- (3) 福岡県との連携強化について

北九州空港の活性化は、本市のさらなる発展のうえで必要不可欠であるが、近年、福岡空港においては民間委託化を契機に大規模な機能強化や路線拡大等が計画され、また、佐賀空港においても県と市の協力により利用者数が急速に増加するなど、北九州空港を取り巻く状況は大きく変化していることから、今日、より一層の活性化を図ることが喫緊の課題となっている。

北九州空港のさらなる活性化策についてスピード感を持って検討するうえでは、民間委託化をはじめ、滑走路の3,000m化や福岡県との連携等、多くの事件を集中して審査する必要があることから、令和元年9月の定例会・本会議において本委員会を設置し、上記3項目について調査研究を行うこととした。

### 2 調査の経過及び結果

#### ○ 令和元年9月27日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

北九州空港の現状と課題、北九州空港将来ビジョン推進強化期間の成果と課題、北九州空港の機能強化に関する国への要望状況及び北九州空港経営形態基礎調査報告書等について当局から説明を受けた後、本委員会の委員であり経済港湾委員会の委員長である奥村直樹委員から、経済港湾委員会中間報告書の概要、特に同年8月21日に同委員会において行われた参考人招致の概要について説明を受けた。

また、今後、調査・研究を行う具体的な内容について委員間討議を行った。

## 【北九州空港の現状と課題について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州空港はアジアに近く、24時間離発着可能な海上空港という特徴を持ち、旅客数は国際線の相次ぐ就航により3年連続で過去最高となり、貨物取扱量も対前年度比1.8倍の8,830トンとなった。
- ・ 課題としては、3,000m級への滑走路延伸と、最適な運営形態の検討のほか、アクセスについては二次交通の利便性向上、大規模自然災害時の代替手段の確保、将来的な軌道系アクセスの検討等が挙げられる。
- ・ 福岡空港との連携について、福岡県は「空港の将来構想」で北九州空港・福岡空港との役割分担・相互補完を掲げており、福岡空港の発着枠や、運用時間を超える旅客需要・航空貨物の北九州空港への誘導等に取り組んでいる。

## 【北九州空港将来ビジョン推進強化期間の成果と課題等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 平成28年度からの3年間で強化期間とし、本市・福岡県において予算を集中した結果、旅客は国内2路線、国際6路線が新規就航し、利用者数が過去最高を更新した。相次ぐ国際線の就航や独自の誘致活動が評価され、国の訪日誘客支援空港に認定された。貨物は、ANA Cargoが就航を開始し、貨物拠点空港の実現に向け大きな弾みとなった。
- ・ 一方、国際線が安定化に至る利用率への未達や、貨物定期便の就航・撤退の繰り返しなど、安定化が課題である。今後も、旅客の路線誘致や集客、貨物の集貨、通関体制の構築等に取り組んでいく。
- ・ 令和元年5月の福岡県知事と北九州市長のトップ会談において、今年度からの3年間で新たに「ネットワーク充実強化期間」と位置づけ、引き続き県と市が一体となって北九州空港の活性化に取り組むことを決定した。具体的には、安定的な運航実績等のある重要な既存国際路線の運航助成の継続、福岡空港に未就航の路線への支援加算、福北リムジンバスの継続、北九州空港の機能強化・運営形態の検討に当たっての連携等について合意した。

## 【北九州空港の機能強化に関する国への要望状況について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国に対して毎年、最重要項目として3,000m級滑走路の早期実現について要望している。その際には、貨物取扱実績や、滑走路長不足による10年間で23件にも及ぶ逸失事例等を示し、RESA対策工事と併せて整備することについても要望している。
- ・ 航空貨物で多いのは、自動車・半導体の部品・装置、生鮮等である。市内・近隣の企業からは、市内に物流事業者が集積しておらず国際貨物の通関・手倉作業ができないため、市内でこれら作業を行い、納期・コストを削減したいとの要望を多く受けている。また、ハンドリングの機動性等の機能充実、福岡空港で通関した貨物の横持ちの助成等の要望もある。

- ・ 国との協議においては、なぜ2,500mではだめで、3,000mが必要なのかとの、リアリティーのある具体的・信ぴょう性のあるストーリーが求められているため、現在、荷主企業等のニーズを拾い集めている。
- ・ 滑走路延伸が実現した場合の効果として、航空貨物需要の多い欧州・北米が航続可能エリアに含まれ、大型貨物機の就航促進による貨物拠点化空港への期待や、他空港の被災時のバックアップ機能の確保により国土強じん化への寄与が期待できることなどを含め、今後、国への要望を強めていく。

### 【北九州空港経営形態報告書等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国は全国の空港の経営改革を進めており、平成25年に民活空港運営法が施行された。日本の空港運営は滑走路やターミナルビル、駐車場等の運営主体がばらばらであるため、これらの一体的運営が一般的な諸外国に比べ様々な非効率を招いている。
- ・ 北九州空港も将来の最適な運営形態を検討する時期に来ており、現体制の維持か、公共施設等運営権制度（コンセッション方式）等の民間委託化か、議会や産業界、福岡県等と議論を尽くし地元の方向性を決めたい。国管理空港では仙台・高松・福岡空港が既に民間委託化済みであり、北海道・熊本・広島空港で手続が進んでいる。
- ・ 仮に民間委託化する場合には、北九州市と福岡県、苅田町が国に意向を表明する必要がある。その後、国が資産調査や民間企業の投資意向調査等を実施、事業者を公募、選定された企業体が特別目的会社(S P C)を設立、運営権対価を国に支払い空港運営となり、ここまでに3～4年必要である。他空港では民間委託化後も自治体に対し、運航や重量、集客等に対する助成が求められている。
- ・ 現体制の維持、民間委託化のいずれもメリット・デメリットはあるが、将来像実現のためには3,000m級滑走路の実現が共に重要である。

### 《委員の主な意見》

- ・ 関西国際空港が台風被害を受け浸水した際、24 時間運用の海上空港である北九州空港が貨物の代替空港として挙げられた。滑走路を延伸すると世界中から来て、行けるようになるため、BCPの観点から「安全・安心な空港・街」をしっかりとアピールし、何かあれば海外からも、北九州空港で離着陸できるという空港を目指すべき。そのためにも、滑走路の延伸はしっかりと実現すべき。
- ・ 滑走路の延伸により、本市だけではなく苅田町にもメリットがあるものとする。両自治体にとってプラスとなるように、しっかりと話し合い連携すること。
- ・ 民間委託化となれば、恐らく30年から50年間は民間が運営することになるため当然、本市と民間企業が方向を同一にする必要がある。国に対し「北

九州空港をこういう空港にしたい」という思いをしっかりと届けること。

- ・ 滑走路の延伸を国に求めるに当たり、長さが足りないために逸失した事例を具体的に、説得力のある形で示す必要がある。
- ・ 市内企業が北九州空港に何を求めているのか、また、現在、どのような貨物がどこから来て、どこに運ばれているのか。通関体制を整えるなど「貨物拠点化を目指す」という点で、現状を示してほしい。

#### 【経済港湾委員会委員長 奥村 直樹委員から説明】

(説明要旨)

<経済港湾委員会報告書について>

- ・ 北九州空港の調査について3回の委員会を実施し、北九州空港将来ビジョン推進期間の成果と課題については、委員から「福岡空港に加え成田、北海道方面の空港や、東南アジアの姉妹都市のハブ空港との連携も必要」、「大連・上海の本市事務所を活用し路線安定化に向けた現地PRを」、「待合室・免税店の拡充等、利便性向上の工夫を」などの意見があった。
- ・ 経営形態に関する調査結果については、委員から「民間企業は収支を非常にシビアに見るため、民間委託化の議論に当たっては景気の先行きや空港間の競争等、様々な視点から議論をする必要あり」、「空港島の空きスペースを活用し、様々なイベントや商売ができるよう工夫を」、「空港島の護岸を活用して、レトロ地区や下関市等への観光につながるツアーなどに取り組むこと」、「利用者の200万人達成が視野に入ってきたため、アクセス鉄道の検討に早期に取り組むべき」、「若戸大橋無料化に伴い若松区東部エリアの人口等が増えてきつつあるため、若松方面へのアクセスバスも検討すること」などの意見があった。

<参考人として招致した北九州エアターミナル株式会社 代表取締役社長  
西田 幸生氏の説明概要について>

- ・ 利用者数は特に国際線が伸びているため、同一時間帯に1便から2便発着できるようターミナルビルの改修を行い、チェックインカウンターを5台から9台に、待合室を220席から320席に増設した。利用者からは、搭乗待合室に飲食店がない、化粧品・電化製品の免税店を増やしてほしいとの要望があるが、それに応えるためには、50億円から70億円投資し、国際線ターミナルの増床又は別棟を建設、若しくは増設する必要がある。
- ・ 国際線の伸びにより平成30年度の売上は過去最高の9.7億円だったが、先述の投資により純利益は6,000万円であり、開港以来黒字を続けているが国際線利用者が減ると赤字となる可能性があるため、投資等のリスクを選択する判断が難しい。国際線の伸びは、市・県が平成30年度まで空港将来ビジョン推進強化期間として、インセンティブ制度の充実等サポートしてもらったことが大きい。その他、無人店舗でのWi-Fiルーターの貸出や、外貨の自動両替機等、北九州空港独自の取組を実施している。

- ・ 九州の他空港のここ 10 年間の利用者数を見ると、福岡空港が国際線の伸びもあり約 1.4 倍で、北九州空港も同じである。佐賀空港は特に国際線が伸び 2.8 倍、長崎空港は LCC など国内線が伸び 1.3 倍、大分・熊本・宮崎・鹿児島が 1.1 倍である。鹿児島空港は全国地方空港 1 位の 600 万人だが、国際線利用者数は北九州空港と同程度である。大分空港は最近 200 万人を超えたため、北九州空港の国際線の伸び次第では並ぶ。
- ・ 同社は将来に向け、外国人向けのコアな需要をつくるため、北九州を中心に大分・山口県等との周遊ルートづくりに注力し、自社をはじめ旅行社・行政等と連携し、お勧めスポットなどを発信している。
- ・ 民間委託化済の他空港の事例として、高松空港は 6 グループが応募し「アジア・世界とつながる四国瀬戸内ナンバーワンの国際空港」を掲げ、旅客利用者数 180 万人から 307 万人（国内線 1.4 倍、国際線 5.5 倍）との意欲的・シンボリックな数値目標を設定した。そのために当初 5 年間で約 57 億円投資し、国際線旅客ビルの増設等を計画した。また、保安検査場通過後のクリーンエリアの面積を 180 m<sup>2</sup> から 3,150 m<sup>2</sup> へ、免税店の面積を 120 m<sup>2</sup> から 450 m<sup>2</sup> に拡大する予定である。
- ・ 熊本空港は地元企業と三井不動産が優先交渉権者で、「世界と地域にひらかれた九州セントラルゲートウェイ、地方空港ナンバーワンの国際線ネットワーク」をキャッチフレーズとし、利用者数を 35 年間で約 2 倍（国内線 1.4 倍、国際線 11 倍）の 622 万人とし鹿児島空港を抜く目標を掲げている。現ビルは地震により被災し、国が暫定ビルをまず建て、その間に民間企業が約 600 人収容可能な国内・国際共用のターミナルビルを建設予定であり、搭乗待合室内の店舗面積の大幅拡張も予定している。
- ・ 同社が考える民間委託化のメリット・デメリットについて、まず現体制のメリットは、減価償却負担が多大な滑走路部分は国運営であるため堅実な経営が可能であること、また、第三セクターであるため行政・経済界と連携した経営等が可能であること、店舗がテナント制であるため同社員が少人数で済み、利用者減のリスクが低いことなどが挙げられる。デメリットは先述のとおり、国際線等の長期・確実な旅客需要・収入が見込めなければ投資等に踏み出せないことなどが挙げられる。
- ・ 民間委託化のメリットは、公募により各グループが競争するため、必然的に高い旅客数・投資等の目標が掲げられること。デメリットは、コンセッションへの参加が考えられる企業が多くはなく、運営権を取得した企業はまずはその空港に集中するため、2 つ目・3 つ目にすぐ応募する可能性は低いことが挙げられることから、企業は利益を上げやすい大規模空港に集中するため、北九州空港公募時に手が挙がらない、または魅力的な提案が減る可能性がある。また、企業が先行投資を回収するため利益確保を重視し、雇用等の地元還元が行われるかについて懸念がある。
- ・ 民間委託化後も路線誘致競争のためのインセンティブなどの公的支援や中国等海外とのネットワーク構築のうえでの行政支援等は引き続き必要である。

- ・ 同社が考える北九州空港の課題としては、福岡空港との連携またはすみ分け、福岡都市圏や小倉都心部とのアクセス・利便性の向上、滑走路延伸等の機能強化、インバウンド強化に向けた広域観光ルートの確立、地方創生に資するための地方間路線の誘致・利用促進、空港島用地拡大時の商業施設等の充実、手狭な空港ビルの機能強化、ハンドリング事業者や給油タンクローリーなどの人材不足、空港の知名度向上等が挙げられる。
- ・ 以上の説明を受け委員から「空港島活性化に向けたおもしろい取組を、ぜひ行ってほしい」、「空港を利用しない送迎者やツーリング客等も楽しめるような取組も検討してほしい」などの意見があった。
- ・ また、その後の委員間討議で、委員から「予算的に行政では困難な大型先行投資は、他空港の例にもあるように民間の知恵や力を活用すべき」、「一方、リスクもあるため、地元貢献や雇用確保等をしっかりと条件に盛り込んだ上でコンセッション導入を検討すべき」、「市内から福岡空港に流れている利用者を北九州空港に呼び込むため、インバウンドの観点から北九州空港という名称も、場合によっては知名度ある名称に変更することも検討する余地があるのではないか」などの意見があり、「民間委託化については前向きにスピード感を持って検討すべき」との総意であった。

#### 【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 今後の検討に当たり、地元・北九州空港の改めての現地調査に加え、国や有識者、事業者から意見を伺い、議論を深める必要がある。また、すでに民間委託化を行った他空港の現地視察も大切である。
  - ・ 国が、令和8年度までに着工するというRESA対策が先に行われると、滑走路延伸のハードルが高くなる。アセスメントに数年程度かかることを考えれば、来年か再来年度には国に調査費を計上してもらう必要があり、時間がない。また、RESAはどのタイミングで、どのように進むのか、深掘りした議論が必要である。
  - ・ 民間委託化済の他空港の計画においても、国内線の伸びはあまり見込んでいない。北九州空港も同様であるため成田線の就航は必須である。
  - ・ 国に延伸を要望する際、国にとってもメリットのある理由を議会としても考える必要がある。国はリアリティーあるストーリーづくりを求めているとのことであり、議会も統一見解を持ち、執行部と一緒に要望していく必要がある。
- 令和元年10月15日 国に対する要望活動  
本市議会議員連盟と合同で、北九州空港の機能拡充及び利用促進について、国に対して要望活動を行った。
- 令和元年10月29日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会  
第1回目の委員会を踏まえ、当局から、北九州空港と地域産業の貨物の現状

と、滑走路延伸に向けた取組について説明を受けた後に、11月14日に行う北九州空港の機能強化に係る国要望の内容について委員間討議を行った。

#### 【北九州空港と地域産業の貨物の現状と、滑走路延伸に向けた取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州空港発の主な国際貨物は、半導体関連部品・装置、液晶関連部材、自動車関連部品、産業用機械、化学製品、生鮮貨物等であり、多くは大型・長尺・重量物や、温度管理・スピードが要求される貨物のため、旅客便貨物スペースで運べないものを貨物専用機で輸送している。輸送先は羽田・成田を經由して北米・欧州への輸送が1割強で、約9割はアジア向けで主にANA Cargoにより那覇を經由して上海・香港・バンコク・シンガポールへ輸出されている。貨物直行便が就航すれば欧米向け貨物が取り込める可能性がある。
- ・ 北九州空港に集まる貨物は、市内からが1割で、県内を含めても2割弱であり、南九州からが4割と最も多く、次いで福岡県以外の北部九州からが3割弱であるなど、九州唯一のフレーター（貨物専用機）が就航している特性が発揮され、九州一円・広域から集貨されている。
- ・ 九州全体の欧州・北米向けの航空貨物は年間、福岡県6,700トン、熊本県1万2,400トンで計2万トンと推計されている。利用する空港は福岡空港が17%で、残りはトラック輸送により成田・関空・羽田から輸出されている。九州発欧米向け航空貨物の8割・1万7,000トン以上が九州以外の空港へ流出している。
- ・ 市内企業の航空貨物は一旦全て、福岡空港近郊の物流倉庫に運ばれ、倉庫で空港別に仕分けし、国際貨物は通関作業後、各空港へ輸送されている。福岡空港は倉庫から直接輸出する他、一部は北九州空港や成田・羽田・関空へ陸送し輸出している。
- ・ 滑走路延伸により欧米便等の航空貨物路線ネットワークが充実する。また、北九州空港への物流事業者の集積、通関体制の構築がなされることにより、中国・アジア向けの国際貨物を取り込める可能性がある。
- ・ 現在は、太刀浦の国際上屋で通関・手倉作業を行い北九州空港に転送する方法に取り組んでおり、トライアル企業も出始めている。これにより陸送距離が約50kmに短縮できる。
- ・ 北九州空港将来ビジョンでは将来像を物流・交流・産業の視点から検討し、物流についてはステップ1「地域の需要を支える空港」、ステップ2「北部九州の物流拠点」、ステップ3「九州・西中国の物流拠点」を目指すとし、そのための戦略の1つを「新たな需要を掘り起こすなど貨物を増やす」としている。さらなる取り組みとして「国際定期便の集貨促進、旅客便貨物スペースの活用促進」、2つ目が「旅客便・貨物専用便の強化等、多様な国内外ネットワークの構築、また、定期便就航を目指したチャーター便の誘致」を行っている。3つ目が「物流事業者の誘致、通関体制の拡充、欧米直行便に

必要な滑走路延伸」等とされている。

- ・ 滑走路延伸に向けた国要望に当たっては、滑走路長不足による逸失事例を提示する一方、貨物取扱実績が伸びなければ延伸の必要性に欠ける。しかし、そもそも滑走路長不足により実績が出しづらいつの状況もある。その中で、本市やアジア成長研究所によるシンポジウムにおいて、航空会社による滑走路延伸への期待表明や、他空港被災時の貨物振替輸送の受入実績の紹介等が行われ、事業者から輸送距離短縮による貨物損傷リスクの低減や、経費節減に係る具体的な声も聞くことができるようになってきた。これらを受け現在は、大型・長尺・重量物の具体的な輸送案件や、九州の潜在的な国際貨物の情報収集・対応を進めるとともに、航空会社や事業者の声を収集・整理して、要望書に提示する等、信ぴょう性の補強、効果の確からしき向上に向けた情報収集を行っている。
- ・ 北米・欧州へ輸出する際、貨物・燃料が満タンで、かつ遠距離を飛ぶため現在の滑走路長では直行することは不可能である。そのため、一旦、少ない燃料で北九州空港を飛び立ち、関空等で燃料を補給するために着陸して補給、また飛び立つというテクニカルランニングを行うためリードタイムが長く、コストもかかる。国に対しては輸出に着目し、大型・長距離直行便が就航すれば、九州・西中国の貨物を長距離の陸送をせずとも九州から輸出できることを強く提示していきたい。
- ・ 前回の委員会で要望を受けた大型貨物チャーター便の機会逸失事例については10年間で23件あり、内訳は大型貨物11件、長尺貨物4件、精密機械2件等である。逸失理由はほぼ滑走路長不足であり、その内13件はシーアンドエア輸送案件。これらは実際に問い合わせがあったもののほか、そもそも滑走路長不足のため最初から選択肢に入らなかった案件が多数存在するものと考えている。また、超大型貨物機が2機同時に駐機できるスペースがなかったとの理由もある。
- ・ RESAについては国際機関ICAOの勧告を受け国が基準を改正し、旧基準40mを90m～240mという国際基準を適用することとなった。北九州空港は北側に余地がないため、滑走路を南側に移設した上で両端に各90mのRESAを整備する。施工時期は未定だが、効率化のため滑走路延伸とRESA工事を一緒に行うよう国に提案している。

#### 《委員の主な意見》

- ・ 以前に受講したセミナーで、関西国際空港・伊丹空港・神戸空港がすみ分けを行い、神戸空港が黒字となり上手くいっているという話を聞いた。また、四国の4空港も各空港のメリットを生かしながら、全体で四国を盛り上げていこうとしている。福岡県内の2空港はいずれも、利用者数も増えておりチャンスであると考え、両空港はさらに連携を行い、九州中から貨物を集めているとの点を、県からも国に対しさらにPRしていただきたい。
- ・ 北九州空港の滑走路長が足りないなどのため、九州全体の航空貨物の約8

割が成田空港等に陸送されているとのことであり、延伸を国に要望することは重要ではあるが、貨物の集貨や物流企業の集積、通関体制の構築等、今できる本市側の準備もしっかり行うことが重要である。

- ・ 本市で通関作業等ができるようになれば、輸送の距離や時間の短縮、CO<sub>2</sub>削減等に効果があるとのことであるため、それらが実現すれば「環境やSDGs推進のうえでも良い」ことや、「アジアへの貨物輸送や、今後の北米・欧州への輸送も含め、北九州空港は最高の空港である」ことなども国に示していかなければならないと考える。

#### 【委員間討議における主な発言内容】

- ・ RESA対策と滑走路延伸の工事を別々に行うと、多くの予算がかかり工期も長くなるため滑走路延伸のハードルが上がるとの説明があった。これらの工事は一緒に行っていただくよう要望していただきたい。
- ・ 北九州空港は、24時間運用の海上空港であり、他の空港が被災した際のバックアップ機能を果たせることが、大きな強みである。滑走路が延伸されれば、さらに多くの空港のバックアップが可能となり、我が国の航空ネットワークの維持や国土強じん化の面からも強く要望していただくことが重要である。
- ・ 国に対して、滑走路が短いために誘致の可能性があった大型貨物機を逃した事例を具体的に示すとともに、大型貨物機が離着陸できる滑走路となるよう強く要望していただきたい。
- ・ 要望団に参加される本市の商工会議所会頭に滑走路延伸の必要性について説明し、会頭から「民間も要望している」ことをしっかりと、財務省や国交省に伝えていただきたい。

#### ○ 令和元年11月8日 北九州空港の現地視察

##### 【北九州空港の現地視察】

北九州空港事務所の会議室において、国土交通省大阪航空局北九州空港事務所空港長 武島 誠一氏から、空港の各施設・設備や飛行機の安全運航の取組などについて説明を受け、北九州エアターミナル株式会社代表取締役社長 西田 幸生氏から、北九州空港の現状と課題や現空港ビル会社から見た民間委託化等について説明を受けた。空港の機能面については、管制塔を3班に分かれて視察するとともに、バスで空港の制限エリア内や物揚場等の視察を行った。

#### ○ 令和元年11月14日 国に対する要望活動

北九州空港機能強化に関する要望団として、北九州空港の機能強化について、国に対して要望活動を行った。

#### ○ 令和2年1月21日 政策立案支援事業の実施

本委員会の要請により、公益財団法人アジア成長研究所 八田 達夫理事長を

講師として招へいし、全議員を対象に、北九州空港のさらなる活性化について「北部九州は成長の壁をどう乗り越えるべきか」と題した講演会を開催した。

- 令和2年2月27日 国に対する要望活動  
本市議会・本市・福岡県議会・福岡県と合同で、北九州空港3,000m滑走路の早期実現について、国に対して要望活動を行った。
- 令和2年3月27日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会  
北九州空港のさらなる活性化に向けて、民間委託化を含めた将来の最適な運営形態の検討を行うに当たり、国の進める空港経営改革の制度概要や、民間委託が始まっている他空港の取組事例等について説明を受けるため、同年4月28日の委員会に国土交通省の担当者を参考人として出席要求を行うことを決定した。  
(後日、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から延期することを決定)
- 令和2年7月13日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会  
新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から開催を延期していた委員会を開催し、当局から、新型コロナウイルス感染症拡大による影響及び、滑走路延伸に向けた取組について説明を受けた後、参考人から、国管理空港の空港経営改革について説明を受けた。また、参考人の説明を踏まえ、当局から北九州空港の運営形態の検討について説明を受けた。

#### 【新型コロナウイルス感染症拡大による影響について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国内定期便は徐々に回復しているが、依然として減便・運休が発生している。スターフライヤーの東京ー羽田線は当初1日11往復の計画が、3月11日から減便し、最も少ないときで1往復での運航であったが6月以降、徐々に再開し、7月13日時点では6往復となっている。日本航空は4往復の計画に対し、2往復での運航となっており、羽田線は全体として、当初15往復の計画が現在8往復で運航している。那覇線等も運休しており、国際定期便は政府間の入国制限措置により運休中である。他空港も概ね同様の状態である。
- ・ 貨物便については那覇空港をハブとしている週5便のANA Cargoが、機材を運航する乗員の確保困難などから運休している。昨年11月から運航している大韓航空は、当初の予定どおり週2便の運航を継続している。需要の増加への対応や、地域企業の利便性向上のため、ロサンゼルスから北九州を経由し仁川に向かうルートを、5月9日からは仁川国際空港と北九州空港の折り返し運航に変更している。
- ・ 北九州エアターミナル株式会社による航空会社や商業テナントへの支援について、航空関連企業への支援としては賃料・管理費、カウンター・保安検査等設備使用料を3カ月間50%減免、その後9カ月間20%減免とし、1年間

で約8,600万円を減免する。商業テナントは賃料・管理費、電気・水道代を6カ月間50%減免し、約1,500万円を減免する。

- ・ 同社の令和2年度予算は売上高3億8,800万円で、前年度決算9億4,300万円から6割減少となり、当期損失は4億500万円の見込みである。キャッシュフローは、令和2年度期末残が約4億8,000万円の見込みであり、資金ショート懸念はない。本市は継続的に同社と情報共有等を密に行い、健全経営継続のためしっかり協力していく。

#### 【滑走路延伸に向けた取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 昨年度は国要望を2回、例年の国への要望活動とは別に追加で実施した。1回目は昨年11月、麻生財務大臣・赤羽国土交通大臣に対し、本市議会・本委員会、北九州商工会議所、本市の連名にて要望し、2回目は本年2月、国土交通大臣に対し、本市と福岡県の合同で両議会・本委員会として要望を実施した。これらにより、国の今年度予算に滑走路延伸の調査費が計上された。
- ・ 本年1月、本市と福岡県が、特殊大型貨物輸送の世界的リーダーカンパニーであるロシアのボルガ・ドニエプル航空と、北九州空港の利用促進に関する覚書を締結したことも、調査費計上の後押しになったと考える。同社は2月に早速、北九州空港からアンカレジを経由して北米へ、貨物チャーター便での化学製品の輸送を行った。
- ・ 調査費の約1億円は、延伸に係る費用対効果の検証や、住民参画手続であるパブリックインボルブメント、環境影響評価の調査等に関する事業費と聞いており、今後は、費用対効果の算出、パブリックインボルブメント、環境アセスメント、新規事業採択時評価を経て事業が決定されることとなり、国は着工までに数年かかると想定している。本市は手続期間の短縮に協力し、早期実現に向け全力で取り組む。

#### 《委員の主な意見》

- ・ 空港や港湾は、50年・100年先を見据えて現在の政策を考えなければならぬため、必要な際には迅速に、北九州エアターミナル株式会社を支援してもらいたい。同社が崩れると、空港の計画全体が狂ってくるものとする。
- ・ 新型コロナウイルス感染症やチャイナリスクなども含め、今後、グローバル経済そのものがどうなるかにより、空港は大きく影響を受けるものとするため、執行部はグローバル経済に関してもしっかりと注視し、空港に関する政策の方向性を間違えないようにすること。
- ・ 現在、新型コロナウイルス感染症の影響により旅客定期便が運休するなどの状況になっているが、ウイルスとの闘いは今に始まったことではなく、今後もある。滑走路の延伸に関する手続は可能な限り急ぎ、国にもしっかりと協力してもらうよう尽力すること。

- ・ 環境アセスメントに4年程度かかると聞いた。パブリックインボルブメントの説明会等はなるべく短くするなど努力していただきたい。

#### 【国管理空港の空港経営改革について】

参考人：国土交通省 航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課  
 空港経営改革推進室企画調整官 西川 岩和氏  
 同課  
 専門官・公認会計士 出浦 直哉氏

(説明及び答弁要旨)

- ・ 空港に関する法律は平成20年頃、整備だけではなく、運営にも力点を置くため空港整備法から空港法に改正した。オープンスカイやLCCの台頭により航空を取り巻く環境が変化したため、民間活力を活用し新たな時代に対応していく必要が生じたことが背景である。
- ・ 空港経営改革、コンセッションは、国管理空港だからという理由で国が勝手に進めるものではなく、地元自治体や経済界の理解があって初めて進むものとする。空港経営改革は、ばらばらに運営されていた滑走路・ターミナルビル・駐車場を一つの主体がまとめて運営し、地域の活性化を図っていくことが主眼である。これまで、国は航空管制・滑走路等の運営を担当、空港ビルは民間や三セクが担当してきた。これを、管制は引き続き国が行うが、滑走路等の運営は運営権を民間事業者に付与することで、ビルや駐車場の運営と一体化して運営をすることが可能になるという仕組みである。
- ・ 民間委託化の期待される効果として、まず着陸料の引き下げについては、今までは非航空系のビルの商業売上や駐車場収益等は、基本的には非空港系のためにしか活用できなかったものが、それを原資にして戦略的に、着陸料の引き下げに活用するということが可能となる。引き下げは新規路線誘致のインセンティブにもなる。
- ・ エアラインの誘致は現在は自治体が行っているが、民間会社が一体運営することで誘致のための専門部隊新設等、より専門的・戦略的な誘致が可能となる。プロモーションも、一体運営による強力な打ち出しが可能となり、それにより空港が活性化し新規路線を誘致でき、多くの人々が往来するようになれば、雇用も含め地域への経済波及効果が生まれる。
- ・ 空港ビルのリニューアルやアクセス向上についても、空港ビル・滑走路・駐車場を一つの思想、一体的コンセプトの下で、効率・効果的に実施していくことが可能となる。
- ・ 現在は6つの民間委託化プロジェクトが動いている。仙台空港が最初の国管理空港のコンセッション案件であり、平成25年から資産調査を始め、平成28年7月の委託まで3年程度かかった。どのプロジェクトも3～4年程度かかる。仙台は「東日本大震災からの復興のシンボル」をうたい民間委託を実施した。熊本空港も同様で、熊本地震からの創造的復興のシンボルとして新空港ビルの新設を条件にコンセッションを実施し、本年4月から滑走路・空

港ビルの一体的運営を開始した。福岡空港は、過去最大規模の運営権対価で、2本目の滑走路増設が前提となっていた。北海道は7空港まとめた運営、関西国際・大阪国際・神戸空港も一体的運営の案件であり、特に北海道は4国管理空港、3地方管理空港で、国・北海道・旭川市・帯広市の4管理者が関わる過去に例を見ないプロジェクトである。今年1月から7空港のターミナルビルを一体運営し、6月からは新千歳空港の滑走路が民間に移管された。残りの旭川・函館・釧路・稚内・帯広・女満別空港の滑走路は来年3月に委託される。現在、広島空港が公募期間中で、現在2次審査中であるが、コロナ禍により約3カ月後ろ倒しとなり来年7月に民間による一体運営開始を予定している。大分空港は研究段階である。

- ・ 民間委託の基本的流れについて、まずは事業・財務・資産・法務等様々な視点による資産調査により各空港の現状や、潜んでいるリスク、将来のポテンシャルなどを洗い出し、空港コンセッションのスキーム案を作成し、それを基に民間投資意向調査により、コンソーシアムへの参画形態や運営期間・運営権対価等について意見を伺い、実施方針に反映させ公募、提出された提案書を採点し、採用された企業が運営を開始する。
- ・ コンセッション方式は、平成23年にPFI法が改正され、平成25年に民活空港運営法ができ開始された新しい事業である。明るく前向きな施策だが、一方で新しい会社が新しいことをやるため、様々な部分で万能とはいかない。そのため、国の未来投資戦略2018の中で「これまでのコンセッション事業を振り返り、改善すべき点があれば反映する」とのことで、平成30年から有識者を交えた空港コンセッション検証会議を開催し、1次と2次審査の間で行われる競争的対話において、民間事業者から意見を聞き、改善点等について提言を受けている。
- ・ 民間委託後も法的に、滑走路等の資産は引き続き国が持つため、施設に対する安全性や利便性の確保等の最終的な責任は国にあり、民間には運営権だけを渡す。委託後も、国によるRESA整備も可能である。成田空港は同空港株式会社に滑走路等の資産ごと渡す民営化であり、国はこの「民営化」と、国が最終的責任を持つコンセッションなどの「民間委託化」を使い分けており、後者では法的安全基準の要求水準等について国が定期・随時にしっかりモニタリングなどを実施する。安全面は特に重要であるため、どうしても水準を満たせない場合には最終的に契約解除もあり得る。また、大規模自然災害等、民間による安全な空港運営が著しく阻害される場合等には、国が自ら介入し運営することもでき、さらには公益上必要な工事を民間が行わない場合にも、国による実施が可能である。滑走路の運営等はこれまで公共だけが担ってきており、民間委託の際には十分な引き継ぎを行うため、PFI法により5年程度の公務員派遣制度がある。コロナ禍等のリスク対応は原則、事業者の負担となるが、不可抗力等によるものは国との協議により、運営権対価の支払猶予等必要な見直しを行える契約となっている。また、国として雇用調整助成金や納税猶予等、支援している。

- ・ 民間委託化後も騒音等の環境対策については、国が事業者に対し従前の水準を求める。利便性についてももしっかり確保できるよう、事業者選定時に運営権対価の多寡だけで評価しないよう、対価の額の配点は20%程度に抑えており、国もモニタリングを実施する。また、無茶な投資計画を提案し運営継続不可とならないよう国も収支計画等を確認するが、継続不可となった場合には国が直接運営することも可能である。
- ・ コンセッションはあくまで地元がやりたいかどうかが一番大事である。北九州空港は海上空港・24時間運用・広大な未利用地の存在が強みでチャンスである。国は、コンセッションはあくまで一つのツールにすぎないと考えており、それ以外の方法で空港活性化が実現できれば、それは一つの在り方であるが、その際には、やはり24時間空港であるため深夜・早朝時間帯にLCCを就航させるとか、未利用地に人を呼び込む施設を整備するなどが、一つの方法ではあると考える。参考として、北九州空港のキャッシュベースでの平成29年度収支は黒字であり、利用者数も増加しているため、コンセッションの可能性はあると思っており、コンセッションでなくとも全国の国管理空港の中では比較的良い位置にいるため、様々な活性化の方法はあると考える。
- ・ 地元として、空港の現状・将来性・未利用地の活用方法等について情報収集・分析等を行っていただき、どのような形で北九州空港を盛り上げていくのか考えていただくことが一番良いと思う。

#### 【北九州空港の運営形態の検討について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本市が想定する運営形態ごとのメリット・デメリットについて、まず選択肢としては現状の経営・運営形態の維持と、運営権事業へ移行の大きく2つである。現状の場合は路線誘致・利用促進等を引き続き自治体中心で行うため、課題としては、他空港に引けをとらない財政出動が必要なことと、他空港でコンセッション移行・活性化が進んだ場合の相対的な地位の低下や、一体的開発の難しさ、人員不足の懸念等が考えられる。メリットとしては、施設の維持管理等に国のノウハウが活用できることに加え、コロナ禍等のリスク時にも国管理空港として機能維持・継続が図られることが新たに期待される事項である。
- ・ 運営権事業の場合は、航空ネットワークの強化・利用促進といったメリットがある一方、北九州空港自体に魅力がないと競争による優れた提案や多様な事業者の参画が促されないことに加え、コロナ禍等のリスクにより運営事業者の経営に多大な影響が及ぼされる場合には、路線誘致・利用促進・設備投資等計画の見直しが迫られる可能性があるとのデメリットが新たに考えられる。また、北九州空港の運営権事業者がF I A C (福岡国際空港株式会社)との関係が薄い場合は、福岡空港との連携や、地元との新たな信頼関係の構築が課題となる一方、福岡空港以外の空港との連携による活性化が期待される。F I A Cとの関係が濃い場合は、福岡空港への投資が優先され、北九州

空港が劣後する可能性が懸念される一方、福岡空港との一体的な路線誘致や、ハンドリング人材等の融通、地域事情に精通した効果的な利用促進策、アクセシビリティの向上等が期待される。

#### 《委員の主な意見》

- ・ 民間委託についての本市の意向は、様々な方の意思統一が必要であるため決まった訳ではないが、個人的には民間委託化を推進したいと考える。今後もし、本市が委託化の意向を表明した際には、北九州空港がさらに活性化するための意見・アドバイスなどについて、国の力添えをお願いしたい。
- ・ 本市も滑走路延伸や民間委託化の検討等頑張っているが、コロナ禍等の世界的な、地元等の努力だけではいかんともしがたい場合には、国もしっかりと支援してほしい。
- ・ 令和8年度までのRESEA着工予定について、滑走路延伸については本市からもいろんな方が国に対し陳情を行い、今年度、国の調査費も計上されたことから、「実際、RESEAが先に着工したため、延伸は間に合わない、無理でした」では地元に対し本当に申し訳ないことになるため、その点、国はしっかりと真剣に取り組んでいただき、RESEA着工までには絶対に間に合わせるということを、ぜひお願いしたい。

#### ○ 令和2年10月1日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

参考人から、国管理空港の運営権事業者である福岡国際空港株式会社の概要や取組などについて説明を受けた後、当局から、新型コロナウイルス感染症拡大による影響と、第1回 北九州空港施設計画検討協議会について説明を受けた。

#### 【福岡国際空港株式会社の概要や取組について】

参考人：福岡国際空港株式会社経営企画本部企画調整部特任部長  
吉村 稔氏

(説明及び答弁要旨)

- ・ 同社は東アジアトップクラスの国際空港を目指し、年間、国際線1,600万人、国内線1,900万人、計3,500万人の利用者数を目標とし、航空機未利用者も年間800万人を目指している。平成30年7月に資本金178億5,000万円で設立し、社長は西日本鉄道株式会社、副社長は九州電力株式会社出身者で、福岡県副知事等が取締役である。
- ・ 県外資本として、他空港運営実績が豊富な三菱商事やチャンギエアポートが参画していることも魅力である。従業員は約700名で今後増員予定だが、うち400名が前身の福岡空港ビルディングから継続しており、その他、国や出資企業からも職員派遣がある。
- ・ 事業は、滑走路・誘導路等空港基本施設の維持管理、飛行場の運用、着陸料の設定・収受等の空港運営等事業と、ターミナル施設・設備の運用・管理・保安、免税店等の運営を行うビル施設等事業の2つに分かれている。

- ・ 空港面積は 346 ヘクタール。現在は 2,800m 滑走路を 24 時間運用としているが、同空港供用規定により実際は 7 時～22 時までの 15 時間に制限。発着回数は平成 30 年に 18 万回を超え、一本滑走路では国内最高である。貨物取扱量は近年、年間 25～26 万トンで、路線は 2 月時点で国内 28 路線、国際 22 路線である。
- ・ 国内線旅客ターミナルビルは地下鉄アクセスホールやスイーツホール、ラーメン滑走路等を整備しており、8 月には 400 人超収容の大型ビアホール、展望デッキなどがオープンした。また、福岡空港周辺に点在していたヘリポートを集約し、海上保安庁以外の全事業者が 3 月、新設した雁ノ巣のヘリポートに移転。その他、国際線旅客ターミナルビル、国内・国際貨物ターミナルビルもある。
- ・ 30 年後の将来イメージ・マスタープランとしては、新たな国際線旅客ビル、バスターミナル、連絡バス専用道、商業施設やホテルなどの複合施設、立体駐車場等の新設を計画している。航空系事業は国の安全基準等が詳細に規定されているため、事業者としては非航空系事業の方が民間の力を発揮させやすい。エアラインは国際 67 路線、国内 33 路線の誘致を目指すとともに、都市の役割・機能を補完するエアポートシティーとして、新設する複合商業施設に九州・西日本から年間 800 万人集客することを目指している。空港アクセスは九州だけではなく中国地方からの集客等も強化するため、鉄道やバスの多様化、国際線地区へのアクセス強化を進める。市街地空港として、周辺地域と共に都市型空港として発展するため、周辺住民との信頼関係構築、地域共生事業の承継・発展を進める。さらには福岡県の空港将来構想の実現に向けた協力として、福岡県・福岡市との協議の場の設置や、地元経済団体との連携による利用促進、福岡空港で発着枠を取得できない又は時間外就航を希望するエアラインの北九州空港への誘導、福岡空港貨物ビル施設容量を超える貨物の北九州空港への誘導、貨物ハンドリング支援等を行う。安全・安心の維持については、実施体制の確立、重層的セルフモニタリング、PDC A サイクルの展開等を進める。空港容量の拡大については、令和 6 年に新滑走路が完成・運用開始することに合わせ 1,600 万人対応の国際線旅客ビルを整備する。新滑走路供用開始後は 1 時間当たりの発着回数を 45 回から 50 回とするため、地元の理解を含めた環境整備を進める。
- ・ 現在の福岡空港の取組について、まず令和元年度の旅客数は国際線 546 万人、国内線 1,756 万人の計 2,300 万人であるが日韓問題や新型コロナウイルス感染症の影響を受け、過去最高を記録した平成 30 年度と比べ国際線 145 万人、国内線 36 万人、計 180 万人減少している。昨年度の路線構成比は、国内線の約半分が羽田線、それに那覇・成田・中部線が続く。国際線は 45% が韓国線、それに台湾・香港・中国線が続く。現在、国が行っている滑走路増設は事業費約 1,700 億円で、平成 27 年度着工、令和 6 年度末完成予定である。1 月からの新型コロナウイルス感染症の影響は想定外の大きさと、国際線は 4 月以降、昨年比ほぼ 0%、国内線は 4～6 月が昨年度比 2 割未満、7

月以降は3割強程度の旅客数であり、国内線の便数は昨年比7割程度である。国内線ビルテナントにはテナント料減額や支払猶予等の支援を行い、国際線は閉鎖している。新型コロナウイルス感染症により当社の経営も大きな影響を受けたため、国に運営権対価の減額、支払時期繰延べなどの支援を要請している。福岡県・福岡市からも要望した結果、5・11月支払予定の運営権対価計142億円が、今年度末まで猶予が可能となった。運営権対価総額は4,460億円で、これを30年かけて支払う。当初3月期決算は60億円の赤字を計画していたものが93億円に膨らんだが、新型コロナウイルス感染症はいずれ終息し利用も回復すると考えており、当初計画に変更はない。

- ・ 福岡県・福岡市との連携について、まず福岡県とは出資に伴う合意事項に基づき10%の出資を得るとともに、県知事・同社社長によるトップ会談、事務レベル協議等を行うこととしている。福岡県が資本参加することにより、当社運営開始時の周辺住民への周知や、海外政府への路線就航の働きかけ、空港容量拡大時の周辺自治体の理解促進等に支援を得ることで助かっている。福岡市とはパートナーシップ協定を締結し、福岡市長・同社社長によるトップ協議会や、事務レベルでの幹事会を開催することとしている。その他、利用促進のため福岡商工会議所会頭を会長とした福岡空港利活用促進協議会を設置している。特に福岡県からは、空港将来構想の実現に対し期待が寄せられており、同社としては交流人口の拡大や、空港活性化を通じた地域振興・発展により貢献していきたい。
- ・ 国と締結した契約書については「国及び運営権者が相互協力し、事業を円滑に実施するために必要な一切の事項を定める」としており、平成30年11月の当社運営開始に先立ち、同年8月に締結した。契約期間は30年だが、不可抗力等による5年以内の延長が設定されている。事業は福岡空港内で行うことが原則だが、国が北九州空港を民間委託する場合に同社が公募に参加、選定された場合は、国は「特段の事情がない限り、承認を行う」と規定されている。リスク分担・緊急事態等への対応については原則「同社が、本事業の実施に係る一切の責任を負い国は対価支払義務を負わず、運営権者における収入減少、費用増加等は全て運営権者が負担」となっている。安全な空港運営が著しく阻害される事態や、国における安全保障上の緊急事態等には、国の判断で必要な期間・範囲内、運営権の停止を命ずることができるとなっている。
- ・ 北九州空港はやはり海上空港・24時間運用可との点が強みと考える。特にLCCのビジネスモデルでは飛行機を常に動かしたいとの考えを持っていることが多いが、福岡空港に夜間着陸したいと依頼されても22時以降は不可能であるため、それは北九州空港に分担してもらえるとありがたい。また、空港容量からして福岡空港はこれ以上、貨物便受け入れの余裕がないため、物流については北九州空港で担ってもらえるとありがたい。多くの北九州市民が福岡空港を利用しているが、上京時は地元・北九州空港を利用の方が絶対に便利だと思う。北九州圏域には200万人住んでおり、福岡空港にはな

い運賃の安さをPRすることや、利便性向上等により利用者はさらに伸びるものとする。

#### 《委員の主な意見》

- ・ 福岡空港は福岡県の核となる空港であり、北九州空港は24時間運用可能等非常に可能性を秘めている。本市も福岡空港のコロナ禍からの復活を注視しており、今後も北九州空港と福岡空港が様々な面で連携していくことが必要であるとする。

#### 【新型コロナウイルス感染症拡大の影響について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 羽田線については緊急事態宣言の解除、県をまたぐ移動の緩和後、徐々に回復したが、7月の第2波の影響により再度減少し、依然として減便・運休が発生している。スターフライヤーは当初1日11往復計画から最少時は1往復、10月1日時点では3往復しており、日本航空は当初4往復計画から現在2往復しており、合計すると当初15往復計画から現在5往復している。8月末時点利用者数は前年比84.6%減の8万4,601人。沖縄線は4月の運休後、7月の連休等及び8月は運航したが9月からは運休しており、FDA静岡線や国際線も運休中である。
- ・ 貨物はANA Cargoが4月から運休しており、大韓航空は5月から週2便を維持し、仁川国際空港との折り返し運行中である。生鮮品や自動車部品の輸入が開始され、半導体・電子部品等の輸出も着実に増加している。

#### 【第1回 北九州空港施設計画検討協議会について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本協議会は、滑走路延長計画についての具体的な施設計画等に関し情報提供・意見収集の調整等を行う役割を担うもので、福岡県副知事・北九州市副市長・苅田町副町長・国土交通省大阪航空局長・九州地方整備局副局長が構成員となっている。
- ・ 8月6日の第1回協議会では、延長計画について広く住民から意見を聞く手続であるパブリックインボルブメント（PI）の実施体制・進め方について協議を行った。今後、PIや環境影響評価等を進め、国の新規採択時評価を経て事業化していく。
- ・ 本協議会は主にPIについて検討を行う。実施体制としては本協議会が第三者機関であるPI評価委員会から助言・評価を受け、その内容を広く市民に情報公開し意見収集を行う。PIは今後、実施計画書を公表し、約2週間周知を行う。次に、実際のPI活動として滑走路延長計画案を公表し、約1か月間意見収集を行う。その後、意見を集約し、目標達成の判断、実施記録の公表を行う。これら一連の作業は令和3年度の予定であり、引き続き国と連携し、早期事業化に向け取り組む。

- 令和2年10月7日 国に対する要望活動  
本市議会議員連盟と合同で、北九州空港の機能拡充及び利用促進について、国に対して要望活動を行った。
  
- 令和2年11月6日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会  
参考人から、空港の民間委託化について説明を受けた後、当局から、北九州空港の目指す姿と課題整理、運営形態の検討の方向性について説明を受けた。  
また、当局から、本委員会が要請した公益財団法人アジア成長研究所の八田理事長による講演において同理事長が提案された、北九州空港のさらなる利用促進策に対する本市の考え方について説明を受けた。当局からの説明後、調査研究事項の報告書の取りまとめのため委員間討議を行った。

#### 【空港の民間委託化について】

参考人：株式会社MK総合研究所代表取締役所長 幕 亮二氏  
(説明及び答弁要旨)

- ・ 株式会社三菱総研勤務時には空港民営化事業チームリーダーを担当し、応募企業コンソーシアム向けのコンサルティングを行っていた。北九州空港については、空港の将来ビジョンづくりに携わった。もし、北九州空港にコンセッションを導入する場合にも、地元を中心に将来ビジョンを作っておくことは非常に大事である。
- ・ 将来ビジョンは当初、貨物拠点化に特化したビジョンを検討していたが、航空貨物は旅客便の貨物スペースの活用が不可欠であるため、貨物だけではなく旅客便やアクセスも含め、様々な観点から検討することになった。貨物拠点空港を実現するためのスケジュールにおいて特徴的な点は、旅客便ネットワークや貨物フレーター便の強化、物流関連施設の立地の促進にまず取り組み、貨物上屋の拡充や、欧米直行便に必要な滑走路 3,000m化を加速させることである。
- ・ 国際航空貨物は、約6割が旅客便のベリースペースを使い輸出入を行っている。福岡空港の貨物取扱量は新型コロナウイルス感染症の影響で、昨年11月から今年1月にかけて落ち込んでいるが、北九州空港の貨物取扱量は伸びており、前年同月比で今年の3・5月は5割増である。これは、新型コロナウイルス感染症の影響で「福岡空港の旅客便のベリースペースが使えなくなり、北九州空港の貨物便を使った」、「北九州空港があってよかった」、「フレーターの定期便があってよかった」となったと言える。新型コロナウイルス感染症の影響による、海外の自動車部品のサプライチェーン寸断の例を見ても、北九州空港のフレーターの運航が一部寸断を救ったことが見える。
- ・ 成田・羽田空港の輸出入の通関場所を見ると、成田空港の周りにはフォワーダー（貨物輸送を行う事業者）が集まっており空港外にも保税施設があるが、羽田にはほとんどないため、羽田空港を利用する貨物の多くは成田の近くにあるフォワーダー施設を使い、羽田に戻っている。輸出入あわせて国内

- の約44%の貨物が羽田空港を離発着しているが、通関は成田で行っていることから、成田ー羽田間を無駄にトラックが行き来しており、環境にも良くない。羽田は土地代が高いことなどから物流施設の集積は難しい。物流施設の集積には非常に時間がかかるが、それを行わない限り貨物拠点にはならない。
- ・ 今、昨年度策定された鹿児島空港の将来ビジョン実現のために、どのような施設が必要かという議論に参加している。先述のとおり、将来ビジョンを最初に作成しておくことが民間委託化の入り口としては非常に大事であるが、全く裁量の余地なく作ってしまうと自由度がなくなり、民間事業者がノウハウを競う場が無くなる。しかし、将来を見据えた地元の合意形成がない限りは、コンセッションには進めない。
  - ・ 空港運営の民間委託化に関する検討状況等について、仙台・高松・福岡・北海道7空港、熊本・広島空港はすでに決まっているが、現時点で、今後、実施方針策定予定等の他空港のウェイティングリストはない。民間委託化のフェーズ1が終わり、フェーズ2に向かうに当たって課題を解決する時期に来ており、その課題は新型コロナウイルス感染症の影響で少し明らかになってきている。
  - ・ 民間委託化のスケジュールを見ると、デューデリジェンス（資産調査）やマーケットサウンディング（民間投資意向調査）を行い、実施方針を公表し、提案を受け運営を開始するまでに、最低5年かかっている。今はウェイティングリストがない状態であり、デューデリジェンスを行っているのが大分空港と新潟空港等だが、手続きが順調に進んだとしても4年後にしか公募は行われぬ。
  - ・ 国が民間委託化を進めて良かった点として、1点目はエアポートセールス（路線誘致）が強化されたことで、着陸料の引き下げやエアラインに向き合う営業体制が良くなったこと。2点目は、空港ビルがリニューアルされ、商業施設の拡充や駐車場のリニューアルなどが行われたこと。3点目は、空港へのアクセスの向上であり、バス路線の新設や運行頻度の増加が挙げられる。2・3点目は高松空港に例がある。4点目は、地域経済への波及で、雇用の創出や地元企業のビジネス機会の増加等が挙げられる。仙台空港は国際線を増便し、それに対応するターミナルビルの増設を行っており、このような民間の機動的な設備投資が最大の効果である。単年度予算でしか動かざる得ない行政とは、全く異なる。
  - ・ IATA（国際航空運送協会）が公表しているコンセッションの効果としては「長期契約により設備投資を躊躇せず、償却回収するまで行えることにより、投資へのインセンティブが働く」ということが挙げられている。一方、課題として1点目は、政府や民間企業の能力が低い場合や、制度が十分でなければ公益に関心が低い事業者が参入し、利用料金が大幅に増加するという指摘がある。2点目は、設備投資の計画や利用料金が長期的にあらかじめ設定されるため、これらの変更についての柔軟性が乏しいことが挙げられる。しかし、2点目については議論が分かれる。

- ・ F I A Cによる、2024年に滑走路を増設するなどの設備投資計画については、新型コロナウイルスの影響を受けた現在も「現時点では変更しない」とのことであるが、北海道エアポート株式会社の設備投資は「繰り延べする」ことで国と交渉している。新型コロナウイルス感染症のような不測の事態下においては、固定的な設備投資計画は変更されるべきと個人的には思っている。
- ・ 平成 26 年に策定された、福岡県の空港の将来構想における「福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完」においては、北九州空港が 24 時間空港であることを活かし、早朝・深夜便の誘致、福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社の誘導、貨物空港としての貨物需要の取り込みなどが期待されている。北九州空港の滑走路は 3,000m化できるため、貨物空港としての大きなポテンシャルを秘めている。
- ・ 福岡空港の発着容量について、滑走路が増設された場合と、航空管制が高度化された場合等について試算してみたが、これらが行われた場合には確かに北九州空港の旅客便の伸びは相対的に穏やかなものとなるだろう。北九州空港の旅客増のためには国内線、特に羽田便と成田便を活性化させるべきであり、就航条件を良くするためには航空会社間で競争させるようなネットワークを計画すべきと考える。
- ・ 世界の空港において、現在は、新型コロナウイルス感染症の影響で国際線の需要は全くないが、今後、その需要がどの程度戻るか、また、そのスピードについての I A T A の予測によると、5年後の 2025 年時点においてもコロナ禍前の将来予測水準を少なくとも 10%を下回るとのことである。国内線は、2022年にはコロナ禍前の将来予測水準に戻ると見込まれている。国際線がコロナ禍前の将来予測水準に戻るまでに5年以上かかることや、民間委託化し運営を開始するまで、デューデリジェンス、マーケットサウンディングなどで最低5年を要することから、今時点からデューデリジェンスだけでも始動してよいものとする。なお、観光庁は「2030年に6,000万人のインバウンド」との目標を下方修正しておらず、I A T Aは5年後にも1割減と言っているものの、東日本大震災やアメリカ同時多発テロ後においても、航空需要は1年程度で回復している。
- ・ コンセッションにおける応募企業連合の特徴は3つある。1点目は、大手デベロッパーは大規模な商業ビルの建設や経営等の経験が参加資格となるため、在京企業が中心となること。2点目は、運輸・観光系の企業と、デベロッパー志向のある電力等の地元企業が企業連合に参加する傾向にあること。3点目は、空港運営の実績がある国内企業が少ないため、外資系企業が参加すること。ただし、運輸部門における J A L や A N A などの航空会社の参加は、空港運営企業と利益が相反することから難色を示す審査員もいる。
- ・ 北九州空港の強みは、24時間運用可能な海上空港であることや、拡張を続ける未利用地の存在、貨物拠点化空港としての将来像の合意形成、九州唯一の定期貨物便就航によるコロナ禍の中での需要増、シーアンドエアの実績、

ボルガ・ドニエプル航空との覚書の締結などに加え、滑走路延伸のスケジュールが見えてきたことも大きい。新型コロナウイルスの感染拡大以前には国際線が複数就航し、乗客数 180 万人を超えるポテンシャルを有していることも強みである。

- ・ 北九州空港の将来像をイメージすると、航空旅客以外の集客も可能性があるのではないかと思う。例えば、ボルガ・ドニエプル航空と覚書を締結したことで世界最大の貨物機であるアントノフが駐機していると、航空ファンも集まると思う。民間委託化することで色々な知恵、ピンチをチャンスに変える発想や、多様なアイデアが出てくる。
- ・ 北九州空港が民間委託化への意向を表明する際には、国もフェーズ2の段階、今までの反省に立ち、進め方を検討していく段階にあるものと考えられる。そこに「打ち込んでいく」というか、「これまでの民活空港運営法に丁寧な準拠したやり方ではない実施方針が必要ではないか」ということを、地域から声を上げていくべき。北九州空港に対しては、貨物拠点化のアイデアとノウハウを持つ事業者がたくさんいる。貨物拠点化以外でも、空港島に余地があるため一般の空港とは違う提案が出てくると思うため、フレキシブルな実施方針とセットで国に訴えていくことが必要であると思う。
- ・ 来年、デューデリジェンスを始めても、運営開始までに5年はかかる。デューデリジェンスを始めたとしても、民間委託化のスケジュールに乗せるとい話にはならないため、論点を整理するためにもデューデリジェンスに名乗りを上げてよいのではないかと考える。

#### 【北九州空港の目指す姿と課題整理について】

(説明及び答弁要旨)

< 1つ目の将来像について >

- ・ 物流の視点については、安定した貨物量を有し、かつ、多様な国内外のネットワークが充実しており、さらには施設面などの機能強化が図られ、広大な土地を活用した物流拠点の展開等が望まれる。
- ・ 現状は、国内貨物の伸び悩みはあるものの九州唯一の貨物定期便が就航しており、国際貨物が急激に拡大してきた結果、国際貨物上屋が狭あいとなっている。物流事業者が集積しておらず、通関体制が不十分であり、欧米直行に必要な滑走路長が不足していることに加え、活用可能な土地が整備されておらず、ハード・ソフト両面で取り組んでいくべきことが多く残されている。
- ・ そのためには、貨物需要の掘り起こしや実績の積み上げ、また、滑走路延長の早期実現に向けた関係機関との連携等これまで行政が中心に行ってきた取組に加え、新たなネットワークによる路線誘致や、物流拠点化に向けた、3工区を含めたエリア全体に係るデザインの策定や事業展開など、民間の力に期待する取組も今後出てくるものと考えられる。
- ・ 北九州空港の貨物拠点化にとっては物流事業者の集積が非常に重要であり、太刀浦の国際上屋で通関作業ができる体制をつくるためトライアル企業が進

出し始めている。また、新たに苅田町のエリアにはなるが、通関作業ができる倉庫ができており、毎便利用されている。

#### < 2つ目の将来像について >

- ・ 交流の視点については、国内外の路線ネットワークが強化されるとともに空港アクセス機能が強化され、旅客ターミナルビルの拡充や充実が図られることが望まれる。
- ・ 現状は、国際線の充実に向けて一部改修を行い旅客ターミナルビルが 200 万人対応へと拡張されたが、平成 30 年度のピーク時にはそこまで至らなかったものの、航空会社の事務所スペースやC I Q施設などが狭あいとなるなど、拡充の必要性も視野に入れる必要があった。また、アクセスについては、便に合わせたバスの運行を行うなど利便性の維持に努めているが、ピーク時は駐車場不足となるなど臨時的な対応を迫られることもあった。
- ・ 解決に向けては、旅客数の充実のために、民間が持つ国内外のネットワークによるエアラインの誘致や、ターミナルビルや駐車場等の拡張など、まさに民間委託化により行われる一体的で効率的運営のための施設整備が、新型コロナウイルス感染症の終息を見据えながら求められてくるものと考えられる。

#### < 3つ目の将来像について >

- ・ 産業の視点については、航空機産業拠点の形成や、航空関連産業の集積、雇用創出等が望まれる。
- ・ 現状は、MS Jだけではなく、利用促進に向けた覚書を締結したボルガ・ドニエプル航空の拠点など航空物流系の事業展開をイメージできるが、活用可能な土地が整備されていない状況にある。
- ・ そのためには、航空系産業とのネットワークの構築や産業誘致等、これまで行政が行ってきた取組に加え、プレーヤーによるエリア全体に係るデザイン策定や事業展開等、民間の力に期待する取組も出てくるものと考えられる。

### 【運営形態の検討の方向性について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ これまで本委員会で議論してきた、北九州空港の運営形態ごとのメリットとデメリット、国から見た「北九州空港の活性化に向けた検討」、事業者である福岡国際空港株式会社による「北九州空港との連携施策」、さらには本日説明いただいた「北九州空港への期待」などを踏まえ、空港の活性化に向けて、民間活力の活用の可能性と期待が十分残されているものと考えられる。
- ・ 今後は、国の動向や他空港の状況、マーケットやプレーヤーの意見、さらには新型コロナの終息状況等を注視しながら、空港活性化策の1つとして民間委託化の検討を継続していくこととしたい。
- ・ 民間委託化については、本市・福岡県・苅田町の地元が揃って国に意向を表明する必要があるため、現在、議論を進めていることに関しては、苅田町

とは情報共有を行っており、今後も足並みを揃えて議論をするとともに、方向性も定めていく。

#### 《委員の主な意見》

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響下であっても貨物取扱量が増えているという現在の状況は、北九州空港にとってチャンスであると考え。民間は便利で安いところに集まるため、企業が集積しやすい環境をどう作っていくかが課題である。
- ・ 北九州空港の将来像については、これまでも戦略的に考えてきたと思うが、新型コロナウイルス感染症の影響で状況が変わってきている。また、今後、新たなウイルスが発生した際に海外から人が来なくなることなどを想定すると、航空会社や運営事業者は非常に苦しい経営になる。将来像を掲げることが大切であると思うが、3工区の造成や滑走路の3,000m化等、まずは足元のことをしっかりと、確実にやっていくべき。
- ・ 民間委託化については検討を継続していくべきであると思うが、色々な調査手続きを行うと4～5年がかかる。新型コロナウイルス感染症や他の感染症も含め、今後、航空需要がどのようになっていくのか今から想像することは困難であるが、滑走路3,000m化が決まればすぐに手を挙げるができるよう、準備をしっかりと進めておくべき。
- ・ 民間委託化を行う前に、どのような方針で委託していくのか検討することは、非常に重要な観点であると考え。北九州空港は「24時間運用可能な貨物空港」という位置づけを、きちんと持つべき。

#### 【北九州空港のさらなる利用促進策について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 提案内容の効果として、JR小倉駅新幹線口2階にペDESTリアンデッキと接続するバスターミナルを整備し、都市高速道路に高架道路で直結する案については、平面道路を走る場合に、現在では赤信号に1回から2回引っかかることから、高架で直結した場合、3分から4分程度の短縮が図ることができる。また、都市高速道路の終点、長野出入口から国道10号の中央分離帯を活用し、高架道路を整備する案については、現在、長野出入口から九州自動車道、及び東九州自動車道を経由し苅田北九州空港インターチェンジまでの距離が13kmあるのに対し、都市高速道路の長野出入口から真っすぐ国道10号の高架道路を走る場合は7kmとなり、時間にして3分から4分程度の短縮になる。
- ・ バスターミナルと都市高速道路へ直結する高架道路については、数十億円規模の事業費、長野からの高架道路延伸については数百億円規模の事業費がかかるため、これらの整備については小倉駅新幹線口の土地の高度利用や待合環境の向上等の効果も期待できるものの、アクセス時間の短縮効果に対して多大な事業費がかかることから、現時点では事業化は困難であると考え。

## 《委員の主な意見》

- ・ 高架道路については現実的ではないことは理解できるが、バスターミナルを小倉駅北口（新幹線口）に集約し、空港直行便のバスが小倉駅北口から発着できるような整備であれば費用はそんなに掛からない。現状、信号には引っかかるが間違いなくアクセスは短くなり、それだけでも大きな効果になると思うし、非常に利便性は高まるのではないか。今後、小倉駅周辺のバスネットワークを含めた考え方を整理し、取り組んでいただきたい。

## <その他>

- ・ スターフライヤーの現状については非常に注意深く見守っており、特に今年度は緊密に情報交換を行っている。同社の第2四半期の決算によると、6ヶ月の経常損失が64～65億円、自己資本比率が2.8%という内容で、これまでの新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の激減により、大変厳しい経営環境に置かれている。

## 【委員間討議における主な発言内容】

- ・ これまで執行部や参考人から、民間委託化のメリットやデメリットなどについて説明を受け、コンセッション方式の導入により、民間企業による、空港機能の拡充に向けた大胆な投資が計画されるなど、非常に有効な取り組みであることは十分に理解できた。しかし、現在はコロナ禍により、運営権事業者となる企業等がたいへんな影響を受けているため、現時点で本委員会として「民間委託化を推進すべき」と決定し、執行部に対し「早急に、民間企業と協議すること」とは言い難い状況であることから、本委員会で調査研究を行ったメリット・デメリットはしっかりと、本市議会における今後の議論に引き継ぐこととし、現時点では「引き続き、調査研究していく」と、まとめるべきではないか。
- ・ 「本市の発展のために、北九州空港をどのように生かしていくのか」ということが最も大きなテーマである。インフルエンザのワクチンができたように、新型コロナウイルスに対してもワクチンなどの手だてはできるものと思うため、空港の利活用の議論は、しっかりと継続していくべきである。
- ・ 民間委託を受ける側にとっては、「北九州空港が、利益を上げていくうえでふさわしい空港であるかどうか」という観点が重要である。貨物空港として利用を増やしていくためには、滑走路の3,000m化を実現しなければ、民間にとってもメリットはないものとする。
- ・ 民間委託化された空港の現地調査を計画していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により実現できなかった。今後、北九州空港の民間委託化について検討を行っていくに当たり、我々が自分の目を見て、現地の方々の説明も聞いた上で、メリット・デメリットを判断していく必要があると思う。その点からも「継続的に調査を行っていく」という方向が、この時点では妥当であるとする。

- ・ これからの「ポストコロナ禍」の北九州空港のビジョン、明るいビジョンについては、全く裁量の余地なく作ってしまうと自由度がなくなると説明を受けたが、そのとおりであると思う。様々な可能性があることを踏まえたビジョンをつくっていくことや、そのことにより民間企業の関心を高めていくという取組が、今は必要である。
- ・ 滑走路の延伸について国の調査費が計上されたことは、大きな前進であった。本件についてはRESEAの整備とあわせて1日も早く実現できるよう、着実な取組を進めるべき。
- ・ 国の調査費が計上されたことにより、滑走路3,000m化の実現の可能性が非常に大きくなったことから、今後、本委員会の委員が替わっても引き続き、委員長・副委員長が中心となり、国への要望を行っていくべきである。
- ・ 民間委託化についての調査の継続は妥当であると考えているが、物流事業者の集積や通関体制の整備、それに伴うインフラの整備等、現時点においても取組めることはたくさんあることから、その点は、本委員会から執行部に対して強く提言すべき。そのことが北九州空港の魅力向上につながり、そして、その後の民間委託化についての議論にもつながる。
- ・ 航空貨物については貨物物流機能の強化を徹底的に、できることをしっかりと行い、北九州空港のメリットを十分に発揮させる必要がある。旅客については「福岡空港の上限を超えた部分等の受け皿となる」というモデルはもう通用しない。旅客を独自に、特に首都圏を中心とする東京便・成田便を中心に誘致をしていくという現実的な、地に足のついた旅客増の取組をしっかりと進める必要がある。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響を受け、航空会社は非常に厳しい経営環境にある。本市はスターフライヤーに対して援助を行うべきではないかと考えることから、今後、航空会社への支援についても議論してほしい。
- ・ 福岡県との連携については、滑走路の延伸に当たり、本市と福岡県が一丸となって国に対して要望してきた結果、今年度、調査費を獲得したことがたいへん大きな成果であったが、両自治体が3年スパンで集中的に実施してきた「将来ビジョン推進強化期間」や「ネットワーク充実強化期間」の取り組みもまた、非常に有効であった。現在の充実強化期間は、コロナ禍で厳しい状況の中、来年度までが期限となっているが、当期間が終了する再来年度以降も、北九州空港や航空会社がコロナからV字回復していくうえでの大切な期間であると思う。今後も強化期間を継続し、引き続き、福岡県の空港として県も一緒になって尽力していただけるよう、執行部だけではなく議会としても働きかけていくことが重要であると考えている。
- ・ 福岡県との連携強化も重要であるが、お隣の苅田町との連携もたいへん重要である。

○ 令和2年11月18日 国に対する要望活動

北九州空港機能強化に関する要望団として、北九州空港の機能強化について、国に対して要望活動を行った。

3 まとめ

(1) 空港の民間委託化について

北九州空港のさらなる活性化に向けた最適な運営形態について検討するために、コンセッション方式のメリットやデメリットなどを中心に、参考人や執行部から説明を受け、調査研究を行ってきた。同方式の導入については、民間企業による、空港機能の拡充に向けた大胆な投資が計画されるなど、非常に有効な取組である一方、北九州空港が委託を受ける民間企業にとって「利益を上げていくうえでふさわしい、魅力的な空港」となり、「さらなる活性化に向けた、多様なアイデアが積極的に提案される空港」となる必要があるという側面も持ち合わせていることが分かった。

そのためには北九州空港が、24時間離発着可能な海上空港であるとの特性を生かした貨物拠点空港として、貨物需要の多い北米・欧州への貨物直行便が就航できるために、また、旅客便についても利用者の増加とともに、ベリースペースの活用による貨物取扱量のさらなる増加が図られるためにも、3,000m級滑走路の早期実現や、物流事業者の集積、通関体制の整備等が必要不可欠である。

しかし現在は、新型コロナウイルス感染症の影響により、運営権事業者となる企業等はたいへん厳しい経営環境にあり、この状況下にあっては本委員会として、現時点で、民間委託化を「進めるべき」、「進めるべきではない」などの結論を得ることが困難であることから、これまでの本委員会における調査研究内容を今後の本市議会による議論にしっかりと引き継ぎ、継続して調査研究していくことが必要である。

(2) 滑走路3,000m化等の機能強化・利用促進について

機能強化については、本委員会や本市議会をはじめ、本市や福岡県の様々な主体が一丸となり、国に対して積極的かつ強力に要望活動等を行ってきたことにより、今年度、国において、北九州空港の滑走路延伸にかかる調査費が予算計上され、その早期実現に向け大きく前進することとなった。今後は1日も早く、RESA対策工事と併せて整備を行うよう、引き続き、関係者が一丸となって国に対し働きかけを行っていく必要がある。

利用促進については貨物拠点空港の実現に向け、定期便の就航や集貨促進、旅客便ベリースペースの活用促進、物流事業者の集積、通関体制の構築等に取り組むとともに、旅客便についても福岡空港の発着容量等の拡充を見据え、北九州空港自らがさらに利用者数の増加を図ることができるよう、集客や路線誘致、空港へのアクセス・利便性向上等により一層、注力していく必要がある。

### (3) 福岡県との連携強化について

福岡県との強力な連携のもと、本委員会や本市議会をはじめとした本市の様々な主体が一丸となり、北九州空港の活性化に取り組んできたことにより、滑走路延伸にかかる国の調査費の計上や、「ネットワーク充実強化期間」等における予算の集中により旅客国際線や貨物定期便の新規就航等が実現するなど、大きな成果を得ることができた。

今後も、北九州空港のさらなる機能強化・利用促進を図っていくうえでは、滑走路の延伸をRESA工事と併せて1日も早く実現させることや、福岡空港との役割分担・相互補完による北九州空港のより一層の活性化、さらには、民間委託化を含めた北九州空港の最適な運営形態の検討等、多くの課題があることから、これからも引き続き、福岡県議会・県との連携をさらに強化していくことは必要不可欠である。さらには、苅田町との連携についても強化していくべきである。

なお、本市議会において本報告を行った後には、北九州空港のさらなる活性化に向け、本市議会と福岡県議会が同じ目的に向かい、より一層、連携を強化していくことを改めて確認するために、本報告書を福岡県議会に対してしっかりと届け、共有してまいりたい。