

北九州空港貨物拠点化将来ビジョンについて

1 趣旨

北九州市では、昨年3月に「北九州市新成長戦略」をとりまとめ、その中の重点マネジメント項目の一つとして、「更なる物流拠点化」を掲げている。

東九州自動車道の全線開通も予定されており、物流機能の集積など、本市の物流ポテンシャルの更なる向上が期待されている。このチャンスを活かし、北九州空港の更なる発展のために、貨物拠点化に向けた将来ビジョン、及びこれに至る工程と戦略をとりまとめるもの。

なお、当ビジョンの策定にあたっては、航空や空港に関する専門的なノウハウが必要であるため、検討会の運営を含め、業務委託により実施するもの。

2 北九州空港貨物拠点化将来ビジョン策定検討会

(1) 目的

検討内容を精査するため、有識者が専門的な立場から助言を行うもの

(2) 構成員

空港や経済問題に精通した有識者5名で構成 資料1

(3) 第1回検討会

日 時：平成26年8月2日（土）10：30～12：30

場 所：ステーションホテル小倉

議 事：課題とポテンシャルの整理等

主な意見：資料2

3 今後のスケジュール

9月～11月 第2回、第3回検討会

12月 とりまとめ、報告会

北九州空港貨物拠点化将来ビジョン策定検討会 構成員名簿

構成員

(五十音順、敬称略)

氏 名	所属・役職
あめの ひろこ 飴野 仁子	関西大学 商学部 教授
いんどう ゆういち 引頭 雄一	関西外国語大学 外国語学部 教授
かとう かずせい [座長] 加藤 一誠	日本大学 経済学部 教授
はたの たかし 羽田野 隆士	北九州商工会議所 専務理事
はった たつお 八田 達夫	公益財団法人国際東アジア研究センター 所長

オブザーバー

(敬称略)

氏 名	所属・役職
ひらた ともき 平田 智毅	福岡県 企画・地域振興部 空港対策局 空港整備課 企画監

第 1 回北九州空港貨物拠点化将来ビジョン策定検討会 主な意見

1 課題とポテンシャルの整理

- 「強み」に、後背圏の集積が製造業だけではないこと、アジアとの近さを追加する。
- 戦略を持って伸ばしていこうとするときに必要なのは人材だと思うし、北九州は人材が豊富でプロ集団である。「強み」に、豊富な人材・空港政策の蓄積を追加する。
- 九州の物流拠点は鳥栖だが、東九州道ができれば、空港のあたりがもう一つの物流拠点になると思う。そこに、物流関係の企業が集積し物流センターができるのは、当然ありうる。「機会」に、東九州道開通による物流拠点の集積を追加する。
- アクセスがどんどんよくなると、東九州道沿線だけでなく、また福岡からのアクセスがもっとよくなると、西九州からも来るなど、夢として開ける感じがする。
- 首都圏空港への集中はピンチではなく、大きなチャンスである。羽田空港の旅客便乗継に伴うバリー貨物の増加、及びビジットジャパンに伴う訪日客のゴールデンルート以外の増加も大きく示す。
- 北九州空港は環境に恵まれており、何もしなくても伸びるという特性がある。それをどれだけ加速化させるかが、政策的な課題である。

2 ビジョンと戦略

- 航空貨物は旅客便のベリ―で大部分が輸送されるため、貨物だけでなく旅客も含めた議論が必要である。
- 大きな将来目標、何を指すのかというところを、打ち出してほしい。
- 1年先ともっと先を考慮した、つまり、1年では克服できないが、将来を見据えたものを持つことが必要である。最終的には、本当の意味での将来ビジョンをつくってほしい。
- 九州・中国・四国の拠点が北九州空港というような打ち出し方もできる。
- 福岡空港・佐賀空港も含めた北部九州の中で、北九州空港をどう位置づけるかというときに、福岡空港の容量がどうなのかも含めて書いておいたほうがよい。
- ビジョンが示されるときに、戦術としてどうやって具現化するか、というところをセットでやってほしい。
- ピークプライシングのようなものを、いかにできるか。ターゲットとして、2020年は無理だが、その先の遠いターゲットにはそのあたりのことを入れてほしい。
- 24時間空港の特性を活かすよう、時間帯で補助をする、夜間に使うときに補助をすることで呼び水効果を作り出す。
- 東九州道ができれば南九州からの貨物が期待できるが、ターゲットは国内貨物ではなく国際貨物になる。何をターゲットにしてどうする、というのを明示したほうがよい。
- 3,000m化を早く実現して、北九州空港を飛躍させたいというのが、地元の願い。