

北九州空港貨物拠点化将来ビジョンについて

1 趣旨

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。

2 検討の経緯

- 将来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。
- 検討にあたっては、有識者が専門的な立場から助言を行う「北九州空港貨物拠点化将来ビジョン策定検討会」を開催。（構成員：資料1）
- 第1回検討会（8月）において、今後の北九州空港の更なる発展のため、貨物だけでなく旅客便やアクセスも含めた検討が必要であるという認識が共有され、様々な観点から将来ビジョンを検討。

3 検討会の開催

（1）第2回検討会

日 時	平成26年10月11日（土）10：00～12：30
場 所	TKP小倉シティセンター
議 事	将来像と戦略について
主な意見	資料2

（2）第3回検討会

日 時	平成26年11月15日（土）10：00～12：30
場 所	リーガロイヤルホテル小倉
議 事	将来像と戦略について
主な意見	資料3

4 今後のスケジュール

- 《12月議会》
北九州空港将来ビジョンの方向性をとりまとめ、経済港湾委員会へ報告。
- 《12月中旬》
議会での意見等を踏まえた、北九州空港将来ビジョンについて、市民に向け報告会を開催予定。

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	公益財団法人アジア成長研究所 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 2 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 将来ビジョンの打ち出し方

- 最終的な形として、50年先、30年先のまさにビジョンをどう描くか。まずそのビジョンがあって、5年先、3、2、1 というタイムスケジュールが必要。
- いろいろな可能性があるときに、どこに最初プライオリティを付けて、まず何をするのか。順番付け、工程が、重要だと思う。
- インパクトの強弱をつけて書けば、かなり他の空港と違ったビジョンができるような気がする。
- 今まで以上に理解される、味方になってもらえるような出し方を工夫していただきたい。それが結局、後ろを押してくれる最後のパワーになると思う。
- 専門家の言葉ではなく、市民にわかるようにすることが大事だと思う。

2 物流

- 航空貨物の拠点ではなく、むしろ物流全体の拠点であり、そういう中で北九州は、港湾もあれば鉄道もある、航空も使えるということ。
黙っていると、関西空港などへ行ってしまうので、物流ネットワークがあるから次の拠点としてはここですよ、九州の拠点はここですよ、というところをもっときちんと打ち出していかないといけない。
- LCCは基本的に貨物は扱わないので、物流分野でLCCには期待できない。
- 沖縄はものすごい物流ハブ機能を持ち、全国から集荷しているので、沖縄便はものすごく重要だと思っている。

3 旅客

- 24時間空港という強みを活かした路線を誘致することが重要だと思う。確実に需要があるということだし、そこから始めなければならないと思う。
- MRJのようなリージョナルジェットを活用すれば、地方都市間を結ぶ路線も期待できる。
- 環境や条件が変わったときに、北九州空港はいつでも、何が起きても、福岡空港の受け皿になり、対応できるということが重要。

4 アクセス

- ここに書かれていることのうち、できることの一つは、福岡とのバスアクセス。
- 深夜の高速バスが福岡に行くということが決定的で、まずそこからスタートすることが重要。それさえあれば、沖縄も名古屋も北海道など、そこから広がっていく。
- とにかくバスアクセスのことを強調していただきたい。それがいろいろな意味での道を開くということである。
- アクセスの問題は皆わかっており、ここで今改めて強く言うということが、まず大事だと思う。

5 その他

- 例えばMRJの製造工場を誘致する際には、産業観光の一環として、飛行機を作っているところを見られる、というふうにしてもらうといいと思う。
- 国管理空港でも、着陸料を夜は下げるようにと、国に要望したほうがいいかもしれない。

第 3 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

- よくまとまっており、わかりやすいと思う。
- 空港は、地域活性化にとって、一つの重要なツールである。地域の将来ビジョンとつなげる形で、空港の将来ビジョンを訴えることができれば、さらに説得力がでてくると思う。
- このビジョンによって、北九州市がどのように活性化されるか、市の発展にどのような効果があるのか、市民の生活がどうなるか、ということがあると、市民にもわかりやすいのではないかと思う。
- ビジョンやコンセプトはあるが、それがどう展開するかがぼけてしまうことが多いと感じるので、プロセスを含め少し工夫がいるかなと思う。
- 時間軸について、短期については、直近のことなので、具体的な目標年度を示すのは良いと思う。中期、長期については、戦略によって目標年度が異なる場合もあるので、目標年度を示さずに、中期、長期といった表現でも良いと思う。
- 弱みについてのかなりの部分は、旅客数が少ないということ。空港というのは規模の経済が成り立つところだが、それが働くところまで旅客数が増えていない。旅客数をシャカリキになって増やす視点がどこかに必要だと思う。
- 現在、福岡空港では、現状からもう一段階、処理容量を増やす施策が進められているので、ここ 2～3 年は、簡単には便が北九州空港に来ない。そのために、自分たちで増やすことを真剣に考えていかなければいけない。
- 羽田での乗継需要も狙うべきだと思う。どこの地域も狙っている。北海道や東北でキャンペーンをやってもよいと思う。地道にお客を増やすことが好循環につながる。

- 福岡空港は、いずれは満杯になるのだから、北九州空港としては、それに対応すべく準備をしておく必要がある。早くやらないといけないという意識がある。
- 24時間空港に旅客が増えることが貨物につながるということ。これが増えない限り、福岡空港、関西空港に貨物が流出するのは当たり前ということである。
- 福岡空港と北九州空港は補完関係にあり、北九州空港を有効活用していくためにはアクセスが重要であり、そのための仕掛けを行うことが喫緊の課題である。
- バスについては、最初は乗車人数が少なく、全然効果がないと言われると思うが、継続していくことが重要。各研究でも、自動車からバスへの転換は難しい、バスの需要の定着には時間がかかる。効果をいうときに、短期では出ないが長期で出てくるものもあることを、我々が皆さんにアナウンスしてあげないといけない。
- 北九州空港で何かやってるから行こう、というようになって欲しい。そうすると循環がよくなってくる。賑わいは何でもよい。小さなことからコツコツと。そうすると、バスに乗ってやってくる人も増えると思う。
- 空港とその周辺に賑わいを作るには、空港に行くことの必須条件を練らないといけないと思う。空港のネットワークを増やすことが起爆剤になるのではないか。