

経済港湾委員会報告書（案）

令和元年8月28日

北九州市議会議長 村上 幸一 様

経済港湾委員会委員長 奥村 直樹

本委員会は、次の事件について、北九州市議会会議規則第45条の規定により中間報告を行います。

記

1 調査事件

(1) 港湾及び空港の機能強化について

本事件については、まず、北九州港における物流拠点としての更なる機能強化を目指し、課題の整理と今後の発展に向けた調査研究を行っている。また、北九州空港においては、訪日外国人の増加など航空市場の動向や近隣の福岡空港における運営権事業への移行など、本空港を取り巻く環境の変化とともに、今後も利用者数の伸びが期待されるなか、立地ポテンシャルや24時間空港の強み等を生かした北九州空港の更なる機能強化を目指し、調査研究を行っている。

今回、北九州空港の更なる活性化策について、民間委託化の検討や滑走路の3,000m化及び福岡県との連携強化など、多くの事件を集中して審査する必要があることから、9月に設置が予定されている北九州空港機能強化・利用促進特別委員会での集中審査に託すべく、当委員会で行ってきた調査研究の中間報告を行うこととなった。

2 調査の経過及び結果

○ 令和元年6月24日 経済港湾委員会

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、当局から説明を受けた。

(説明及び答弁要旨)

- ・ 平成28年度からの3年間を、北九州空港将来ビジョン推進強化期間と位置づけ、福岡県と本市が緊密に連携し、新規路線の誘致や利用促進に取り組んだ。この結果、中国・大連線を初め、韓国各地の路線や沖縄、静岡などの新規路線の就航と、空港利用者数の著しい増加につながった。
- ・ 全国に先駆けた独自の誘致活動が評価され、平成29年7月に国の訪日誘客支援空港に認定されたことから、平成29年度から令和2年度までの4年間、

国際定期便の新規就航の着陸料免除や、外国人の受け入れ環境整備などで重点的な支援を受けられることとなっている。

- ・ 24時間空港の利点を生かした国際貨物定期便のANA Cargoの就航により、九州唯一の貨物定期便として、貨物専用機だけに搭載可能な特殊貨物や大型貨物の取り扱いができるようになった。特に九州、西中国エリアに、国内陸送距離の短縮やリードタイムの削減といったメリットを提供できるようになった。
- ・ 今後に向けた課題としては、利用客数が増加しているものの、特に国際線は安定化に至る利用率に届いていないこと、貨物定期便の安定化に向け、路線の周知や更なる集貨に努めていく必要があることなどが上げられる。
- ・ 誘致については、国際線では、中国、東南アジア路線、国内線では成田路線など、24時間運用可能というメリットを生かしながら誘致に取り組む。また集客については、就航先での路線PRによるインバウンド向けの認知度向上、北九州都市圏域でのPRや営業活動を強化し、アウトバウンドの集客増により路線定着を図る。貨物については、貨物定期便などの取扱量の増加に向け、更なる集貨活動を行うとともに、北九州空港への貨物直接搬入と通関体制の構築を目指す。
- ・ 本年5月の県知事と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利用促進に取り組むことで合意した。

主な内容として、

- (1) 北九州空港の発展に資する航空会社への新たな運航支援策の創設
 - (2) 福岡空港への就航、増便が困難な航空会社に対する役割分担加算の充実
 - (3) 福岡都市圏へのアクセスとしての福北リムジンバス運行の維持
- などが上げられる。

このほか、滑走路延伸等の空港機能強化や、空港の大規模自然災害対策への取り組み、将来的な運営形態の検討についても連携していくことで合意した。

《委員の主な意見》

- ・ 福岡空港との連携とともに、成田空港や北海道方面の空港との連携も検討されたい。
- ・ 東南アジア路線誘致の際には、姉妹都市であるベトナムや東南アジアのハブ空港等とのつながりも大切にされたい。
- ・ 誘致した路線の安定利用に向けて、大連や上海にある北九州市経済事務所を活用した現地の方への積極的な情報提供やPRに努められたい。
- ・ インターネットを利用しない世代に向けたPRの手法も検討されたい。
- ・ 急激な利用者増に対応するために、待合室や免税ショップなどの施設の拡

充など、利用者第一を考えて工夫されたい。

○ 令和元年8月5日 経済港湾委員会

国土交通省の補助金を活用して行った北九州空港の経営形態に関する調査結果の発表を受け、地域が期待する空港の将来像に向けた空港運営手法の選択肢とその特徴や課題について、当局から説明を受けた。

(説明及び答弁要旨)

- ・ 公共施設等運営権制度（以下、コンセッション）導入の手続きとして、まずは地元から、運営権事業への移行について、国に意見具申を行い、滑走路及び空港ビルの資産調査並びに民間投資意向調査などの必要な取り組みを行った後、公募により最終的に選ばれたグループが、SPC（特別目的会社）を立ち上げ、運営権対価を支払い、運営を開始する。既に仙台、高松、福岡空港では民間による運営が始まり、北海道、熊本、広島空港については運営権事業の選定手続きが進んでいる。
- ・ 仙台空港及び高松空港の民間委託による効果として、ターミナルビル改修による商業店舗の拡充や待合室の拡張、立体駐車場の整備、柔軟な着陸料設定及び積極的な路線誘致等により、いずれの空港でも旅客数の増加が見られる。
- ・ 調査報告書では、滑走路の長さについて、大型重量貨物の物流促進及び大規模な自然災害時における、BCP（業務継続計画）拠点として、少なくとも3,000m以上必要だとの指摘がある。また、先行投資としてターミナルビルの拡充、国際貨物上屋の規模拡大、駐車場の拡張整備も必要とされている。
- ・ 北九州空港の運営権は福岡空港とは別権利となり、新たな募集・選定が必要となる。現在の運営権者であるFIACの構成企業がコンソーシアムを組んで応募することも可能だが、事業収支は独立採算で行うこととなる。
- ・ 今後の進め方として、将来の発展を追求するためには、民間の創意工夫や戦略的な経営の導入が不可欠であり、コンセッションを含め、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事が適切と考えるが、そのための条件整備が必要となる。

例として、国際線施設の拡充に係る方向性を定めるとともに、滑走路延伸の具現化、空港島における空港事業以外のビジネスチャンス創出のための環境整備、地方公共団体からの人的財政的支援やインセンティブの必要性などが上げられる。

《委員の主な意見》

- ・ 民間企業は、収支状況をシビアに見ることとなり、こちら側の思いだけで進めるのではなく、景気の先行きや空港間の競争など様々な視点から民間委託化の議論をする必要がある。
- ・ 空港島の空きスペースを活用し、小規模なイベントや商い等もできるよう

工夫されたい。

- ・ 空港島の護岸を活用し、門司港レトロ地区や下関市の唐戸地区など観光地への移動を組み合わせたツアー等に取り組みたい。
- ・ アクセス鉄道の検討について、利用者の200万人達成を視野に入れ、早目に取り組みたい。
- ・ 若戸道路の無料化に伴い、マンションが建ち、新築戸建て数も増加し、今から人も増えつつあるので、若松区東部エリアの方にも、アクセスバスの路線の新設を検討されたい。

○ 令和元年8月21日 経済港湾委員会

7月末の調査結果の発表を受け、北九州空港の運営に実際に携わる立場から見た北九州空港の現状と課題について、参考人を招致し説明を受けた。その後、これまでの議論を踏まえ、委員間討議を行った。

【北九州空港（空港ビル含む）の現状と今後の課題】

参考人：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

（説明及び答弁要旨）

- ・ 空港開港から14年目を迎え、利用者は平成30年度には178万人となった。その要因として、国内路線では、本市に本拠地を置くスターフライヤーによる羽田路線の拡大、また羽田便以外への路線展開、フジドリームエアラインズによる地方間ネットワークの拡大に加え、国際線ではアジア諸国のインバウンド需要の高まりを受け、LCCの参入やインバウンドの増加、国や行政による支援制度の充実などが上げられる。
- ・ 利用者増に対応するため、国際線チェックインカウンターの増設や待合室の拡充など、必要なターミナルビルの改修を行い、受け入れ能力の拡大を図っているが、混雑のため外国人の入国手続きに時間がかかるほか、搭乗待合室に飲食店舗がない、免税品が少ないなどの様々な要望がある。
- ・ 当社が考える空港将来像は、増え続ける訪日外国人に向け、旅行会社ともタイアップし、本市を中心とした大分県や山口県などの近隣県を含めた周遊ルートの提供や、福岡空港との相互補完連携により、北部九州の航空需要を支えていくことである。
- ・ 現状のままビル会社の運営とした場合のメリットは、投資費用や減価償却負担の大きい滑走路は国管理となるため、ターミナルビルのみまたは駐車場も含めた運営となり、堅実な経営が可能となるといえる。デメリットは、特に国際線対応の旅客ビル増設の判断が難しいことであり、国際情勢に左右されやすく、減便等による収益の見込みが立てづらいため、結果的に新規路線の誘致機会を逃す可能性がある。

現空港ビルではテナント制をとっており、同程度の空港では、最少の人数で運営しているため、売り上げが多くはないが、旅客数の変動に対する経営リスクも少ない状況である。

- ・ 民間委託化のメリットは、公募で競争があるため、旅客目標が大きく、それに見合った先行投資を行うことから、空港の魅力が上がる。課題としては、コンセッション参画希望の企業はある程度限られており、他の空港を受託した場合にその経営や旅客目標達成に集中するため、北九州空港のコンセッションに手を上げない可能性がある。また、旅客ビルの増設など多額の投資額回収のため、長期にわたる安定的な経営が可能かどうか、収益が出てきた場合に、地元にも還元し地域の活性化に寄与してもらえるのかという点も懸念される。更に、現在の空港運営のノウハウを持った優秀な人材を、引き続き採用してもらえるかという点もある。
- ・ 民間委託化後も、行政として引き続き、国際路線の誘致に対するインセンティブや、これまで培ってきた海外とのネットワークを生かした相手国との交渉などを受託企業と連携して行う必要がある。
- ・ 24時間空港としての強みを最大限に活用し、福岡空港で対応できない訪日外国人や貨物の需要を受け止めるため、滑走路の最低3,000m化や都心部とのアクセスの利便性を高めることが求められる。
- ・ 空港島の活用可能な土地を活かし、航空関連産業や物流施設のほか、商業アミューズメントなどの非航空系事業を増やすことで、軌道系アクセスの早期実現につながっていく。
- ・ 海外では北九州空港の名前があまり知られておらず、北海道や中国の空港と間違えられることもあることから、福岡空港と並ぶ国際空港としての知名度を上げていくために、イメージしやすい名称に変えるということも1つの考えではないか。
- ・ 経営戦略に掲げながらコンセッションが取れていない企業がある中で、そのような企業の熱意があるうちに早く手を上げたほうが、より魅力的な民間投資を受けられるのではないかと考えている。手を上げる空港の数が多くなるほど投資が分散され薄くなるため、現状の運営体制を維持したほうが良いということも考えられる。

《委員の主な意見》

- ・ 空港島の活性化について、ビルの運営とともに、いろんなアイデアを結集して面白いことに取り組み、魅力ある空港島を目指されたい。
- ・ 送迎者や空港島へのツーリング客といった、空港を利用しない来訪者も楽しめるような取り組みも検討されたい。
- ・ 今後の誘致活動に当たり、意識を共有するため苅田町との連携を進められたい。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 北九州空港を更に魅力あるものにするには、行政では予算的に難しいような大型の先行投資や民間の力を活かした提案を取り入れたほうが、大きな可

能性を感じる。

- 各県に複数の空港がある時代になり、ほかの空港が多額の民間投資で空港の魅力が高める中、本市においても資金も含めた民間の知恵と力を活用すべきである。それと同時にリスクもあるので、地元への経済的な貢献や雇用確保などを条件に盛り込んだうえでコンセッション導入を前向きに検討してはどうか。
- 滑走路の3,000m化が実現しないという課題に対し、軌道系アクセスがなく、自家用車かバスでしかアクセスできない空港にどうやって利用者やにぎわいをふやしていくかという現状も踏まえたうえで、今後の議論を進める必要がある。
- 滑走路の3,000m化については、いつ頃実現可能なのかという期限を決めてでも強く要望していく必要がある。
- 他の空港でもコンセッション導入が進み、競争が激化している中、思い切った設備投資や民間投資を促すという点からも、スピード感をもって民間委託化を検討していくべき。
- 北九州市内から福岡空港に流れている利用者を北九州空港に向かせるために、ますます魅力ある空港にしていかなければならない。
- インバウンドから見た北九州空港という名称についても、どの地域にある空港なのかというのがわかるような愛称をつけたり、知名度のあるものに名称を変更したりすることも検討の余地があると考ええる。

3 まとめ

平成18年に開港した北九州空港については、国内線定期便の路線拡大やインバウンド需要の高まりを受けた積極的な国際路線誘致の結果、順調に利用者数を増やし、平成30年度には過去最高の178万人まで伸びてきている。

一方で、国が進める空港経営改革により、コンセッションを導入する空港が増える中、本年4月からは福岡空港でも運営権事業が開始され、更なる利用者増が予測される。

このような状況の中、更なる北九州空港の活性化に向け、本委員会で議論を進めてきたところであるが、滑走路の3,000m化や利用促進などが依然として課題となっている。加えて、国土交通省の補助金を活用して行い、本年7月に公表された北九州空港の経営形態に関する調査結果を受け、民間委託化の検討が本格的にスタートする中、福岡県や苅田町との更なる連携強化など、今まで以上にスピード感を持って集中的に審議する必要がある。

そこで、本委員会から、北九州空港機能強化・利用促進特別委員会に対し、以下の項目について重点的に調査されるよう提案したい。

なお、今後は特別委員会の調査を進める過程で、部局の枠を超えた協力体制や短期間での集中した審査が必要となることから、精力的な取り組みを期待したい。

特別委員会で集中的に審議すべき主な項目

■北九州空港の民間委託化について

- 民間委託後の経営リスクも踏まえたコンセッション導入可否の早期の議論
- 民間委託化実現のための課題整理
- 地元への経済的な貢献や雇用確保に向けた条件の整備
- 24時間空港の強みを生かした旅客及び貨物の路線誘致と利用促進

■滑走路の3,000m化等の機能強化について

- 3,000m化に向けた国に対する強力な要請活動
- 大型重量貨物の物流促進及び西日本におけるBCP拠点としての重要性の整理
- エアポートバスや軌道系などアクセスの検討

■関係機関等との連携について

- 福岡空港からあふれる需要（旅客・貨物）に対する連携強化
- 福岡県及び苅田町との連携強化
- 海外に向けた知名度アップのための愛称または名称変更の検討