

北九州空港の「地域が期待する空港の将来像」に近づける、空港運営手法の選択肢とその特徴・課題

1 調査の背景

訪日外国人の増加など航空市場の動向、近隣の福岡空港の運営権事業への移行など、北九州空港を取り巻く環境の変化が生じている。

そこで、地域が期待する空港の将来像の実現に向けた空港運営形態と指向すべき運営手法を検討するとともに、空港経営改革に係る今後の取組むべき課題を検討するもの。

2 空港の特徴と地域が期待する将来像

【北九州空港の特徴の整理】

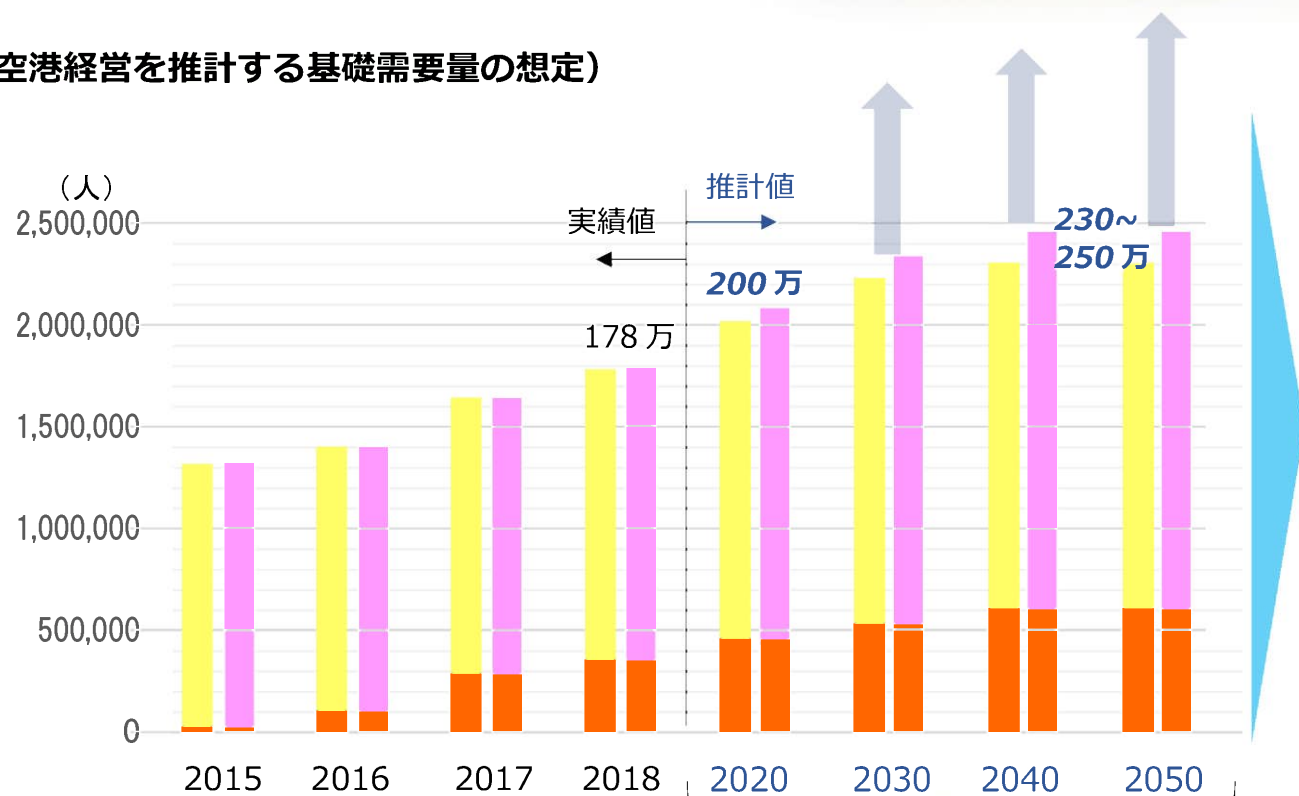
- ・地勢的結節性と空港勢力圏の広がり
- ・24時間空港を生かした柔軟な貨客対応
- ・都市圏のビジネス需要、観光インフラとしての役割
- ・シー&エア輸送が可能な海上空港
- ・広大な未利用地を有する空港島に立地



【地域が期待する空港の将来像】

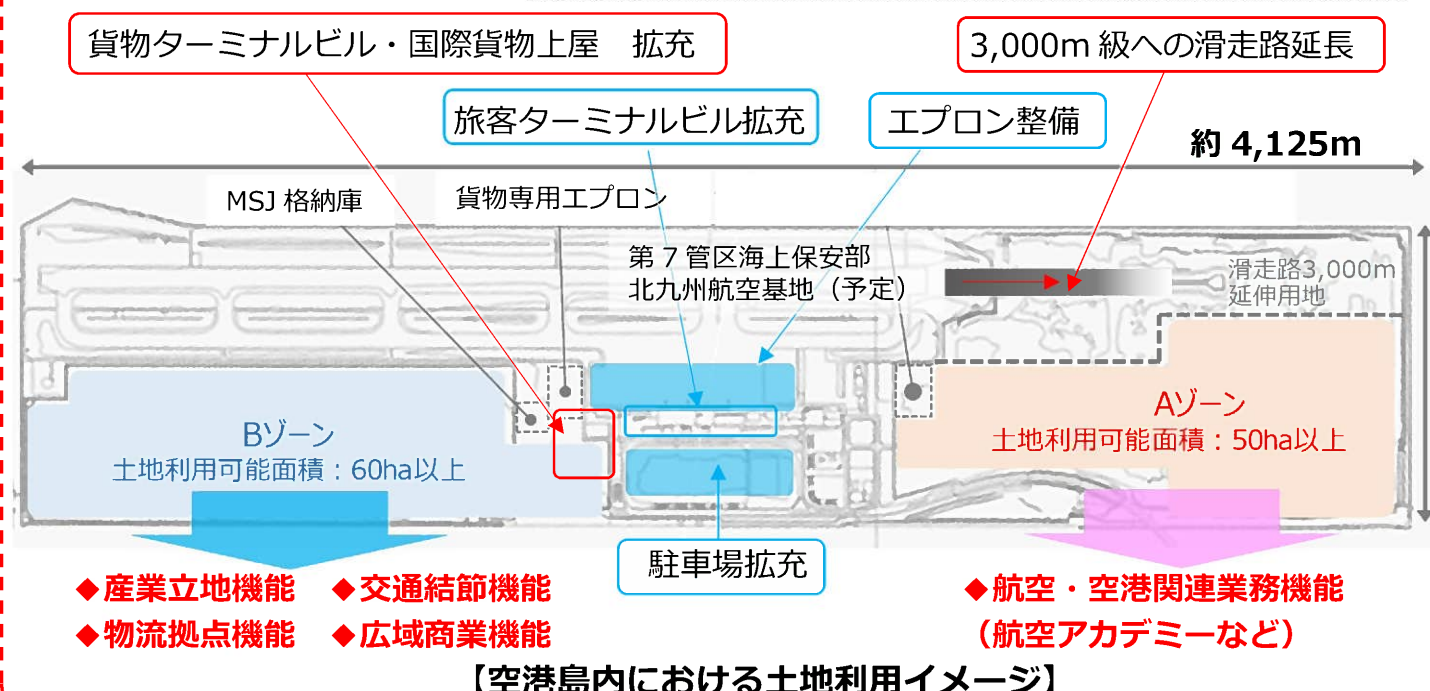
- 1 北九州空港ならではの路線形成（深夜早朝、アジア）
- 2 頻度・価格等で競争力を有する航空ネットワーク（増加傾向にあるインバウンド）
- 3 福岡空港の容量限界と運用時間制約に係る補完（福岡県の空港の将来構想の実現）
- 4 空港島の立地ポテンシャルを生かした産業集積
- 5 大規模災害等にも対応する西日本の航空貨物拠点（3,000m級滑走路・東九州道）

（空港経営を推計する基礎需要量の想定）



【必要となる空港施設・機能】

(※施設整備・拡充については、整備主体・整備時期などは未定)



【空港島内における土地利用イメージ】

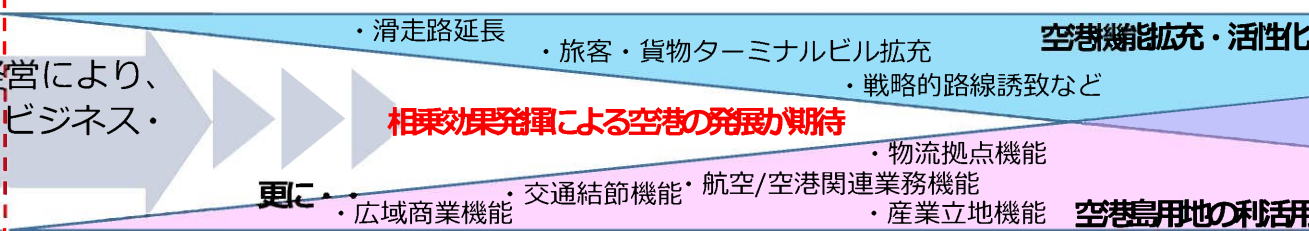
※与条件

- 国内線：羽田路線は現状維持で利用率80%まで上昇
 (新規：成田 通年化：那覇)
- (新規：成田・中部、増便：那覇)
- 国際線：現状に加え、中国主要都市路線の開設

滑走路・ビル事業・駐車場の一体的経営により、戦略的な需要拡大やコスト削減等で、ビジネス・事業成立の可能性が十分考えられる。

※航空系・非航空系事業の合算(30年)ではキャッシュフローがマイナスであるが、他空港も同様の状況で複数の民間事業者の参画が実現。

【北九州空港ならではのポテンシャル(空港島としての拠点形成)】



3 今後の空港運営手法に係る考察

(1) 北九州空港における課題

- 九州内においても運営権事業への移行が進んでおり、現状の運営形態のままでは、路線誘致等に関し格差拡大の懸念がある。
- 経営改革にあたり、運営権事業への移行（民間委託）も選択肢の一つであるが、事業性も鑑み、当面の間、現状の経営・運営形態も含めて、いくつかの運営形態について指向することが必要。

(2) 地域の期待として見受けられた、福岡空港との経営一体化について

- 事業者募集に当たっては、複数応募による競争が必須である。
- 北九州空港と福岡空港運営権とは別物となり、FIAC 代表企業や構成企業が新コンソーシアムを形成する事は可能だが、収支は空港毎に独立採算。

(3) 考えられる運営手法の選択肢とその特徴・課題

運営手法	A 現状の経営・運営形態を維持				B 運営権事業として移行			
	国		民間	国	① FIAC と関係なく独立性の強い運営主体となった場合（北九州空港の有する独自性を重視）		② 2 空港の SPC 構成企業間での資本関係が強い場合（福岡空港との連携を重視）	
運営面の特徴	施設等所有 管制 滑走路等 国	民間 空港ビル 北九州エアターミナル	国 駐車場 合人社計画研究所	国	施設等所有 管制 滑走路等 国	民間 空港ビル 北九州エアターミナル	国 駐車場 合人社計画研究所	国
将来像実現に向けて想定される課題（競争性、投資など）	<ul style="list-style-type: none"> 路線維持拡大のためには、他空港に引けを取らない財政出動が必要 福岡空港の容量が大幅に増加した際、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、相対的な地位の低下が懸念 空港島全体の開発は、それぞれの事業単位での取組みが基本 航空系収支は国だが、今後、他空港との関係により更新投資が遅れる懸念 地上ハンドリング人員不足対応が困難 				<ul style="list-style-type: none"> 福岡空港の容量が大幅に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。 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、北九州空港が劣化する懸念 主要な民間企業が既に空港運営権事業に多く参画しており、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。 (民間の需要創造施策、投資意欲（関連事業、付帯事業を含む）の確認が必要) 			
期待できる点	<ul style="list-style-type: none"> インフラ施設維持管理面など、国が持つノウハウを活用できる ビル・駐車場の一体経営が実現すれば、現状よりも利用促進策の提案幅が拡大する可能性。 				<ul style="list-style-type: none"> 航空ネットワーク強化が期待。(着陸料等の設定に自由度が増し、誘致における価格競争力が向上) 利用促進が期待。(運営権者と企業・行政の連携による利用促進策強化。二次交通拡大による周遊観光促進) 地域ブランドの発信力強化が期待。(事業者の知見・ネットワークを活かした名産品や観光地等の発信) 福岡空港以外の空港連携による活性化が期待。(落札した事業者による) 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 地元企業で、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 			
その他	先行事例（高松空港・仙台空港など）の民間委託による効果と、福岡空港の動向等を注視する必要。				※年間需要規模 300 万人程度は必要との声も聞く。 ※アクセス・成長性・24 時間・滑走路・雇用が北九州空港のポイントとの声も聞く。			

【先行する国管理空港の経営改革】

個別空港毎のスケジュール	(デューデリジエンス) 滑走路・ビルの 資産調査	(マーケット サウンディング) 民間投資意向調査	PFI 法に基づく 実施方針の策定公表	運営権者の 選定プロセス	運営開始
仙台空港	H 2 5	H 2 5. 1 1 ~	H 2 6. 4	H 2 6. 6 ~	H 2 8. 7 ~
高松空港	~ H 2 6	H 2 7. 1 0 ~	H 2 8. 7	H 2 8. 9 ~	H 3 0. 4 ~
福岡空港	~ H 2 7	H 2 8. 7 ~	H 2 9. 3	H 2 9. 5 ~	H 3 1. 4 ~
北海道内 7 空港	~ H 2 9	H 2 9. 7 ~	H 3 0. 3	H 3 0. 4 ~	R 2. 1 ~ 順次
熊本空港	~ H 2 9	H 2 9. 6 ~	H 3 0. 1	H 3 0. 3 ~	R 2. 4 ~
広島空港	~ H 2 9	H 2 9. 1 0 ~	H 3 0	H 3 1 ~	R 3 ~

4 まとめ

- 各運営形態のメリット・デメリットについて、福岡県や財界、事業関係者との意見交換を十分に行いながら、北九州空港の運営に対する地元関係者の理解と関心を高める。
- 運営権事業へ移行するための考慮すべきポイントとしては、どのケースとしても、主要な企業が意欲をもって競争に参画してくれるような空港環境を整える事。
- 空港島の利活用を図っていくために、特にターミナルビルに隣接する第三工区の早期埋立が実現できるよう、関係機関へ声を届けていく。

今後は、福岡空港の動向や影響についても把握が必要であり、北九州空港への民間企業の参画意向、注目度の高まりは今後の情勢によるところが大きいことから、マーケットへのヒアリング等に着手していく。