

令和4年6月17日
北九州空港機能強化・利用促進特別委員会
(港湾空港局空港企画課)

目次

- 1 市西部地区における北九州空港の利用促進について
- 2 株式会社スターフライヤーの経営状況について
- 3 北九州空港アクセス鉄道について

市西部地区における北九州空港の利用促進について

【北九州空港利用実態調査結果】

1 事業概要

(1) 実施期間

令和3年10月15日～令和4年3月31日

(2) 事業内容

北九州空港の利用割合が他区に比べて低いとされていた八幡西区と若松区の市民を対象に、現状を把握することを目的として、北九州空港の利用実態に関するアンケート調査（「北九州空港利用実態調査」）を行った。

実施にあたっては、幅広く意見を集約できるように、市政だよりでのPR、公共施設、交通機関、郵便局でのポスター掲示、チラシ配架のほか、大学や民間企業を個別で訪問するなどし、回答方法も、紙での提出の他、空港ホームページからインターネットで提出も可能とした。

〔同アンケートに回答した場合、北九州空港の駐車場1日無料券又はエアポートバス復路無料券を付与（上限：3,000名）。〕

2 実施結果について

(1) 西部地区市民による北九州空港の利用割合

北九州空港利用実態調査（今回） 八幡西区：80% 若松区：84%

（参考）国土交通省 航空旅客動態調査

平成29年度調査結果 八幡西区：53% 若松区：65%

→上記結果に基づいて、調査を実施

令和元年度調査結果（R4.3集計） 八幡西区：70% 若松区：79%

(2) 北九州空港の利用実態について

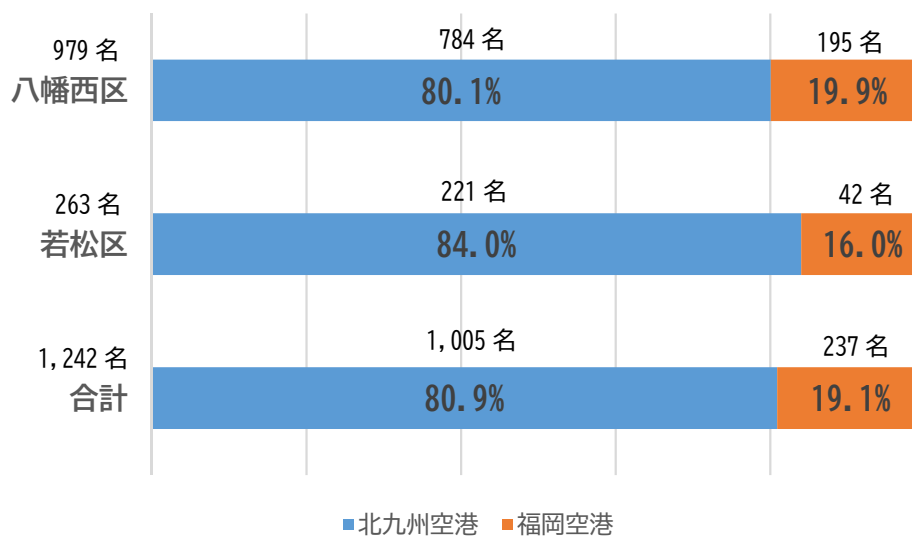
ア アンケートへの回答者数について

1,242名

イ ふだん利用する空港について

■八幡西区、若松区ともに、今回の回答者のうち、8割以上が、ふだんより北九州空港を利用している。

■残りの約2割は、ふだん福岡空港を利用しているが、今回のキャンペーンを契機として、北九州空港に目を向けさせる一定の効果があった。



ウ 北九州空港までの交通手段の選択状況

- 全体的には、車利用とバス利用は均衡している。
- 八幡西区では、エアポートバス沿線では黒崎線の利用割合が高い。
- 若松区では、車利用の割合が高く、バス利用については、東部では小倉線の利用割合が高く、西部では黒崎線の利用割合が高い。

<全体：1,242名>

駐車場無料券	702名 (56.5%)	—	—
エアポートバス復路無料券	540名 (43.5%)	黒崎線	473名 (87.6%)
		小倉線	62名 (11.5%)
		朽網線	5名 (0.9%)

<八幡西区：979名 (79.5%) >

駐車場無料券	507名 (51.8%)	—	—
エアポートバス復路無料券	472名 (48.2%)	黒崎線	438名 (92.8%)
		小倉線	30名 (6.4%)
		朽網線	4名 (0.8%)

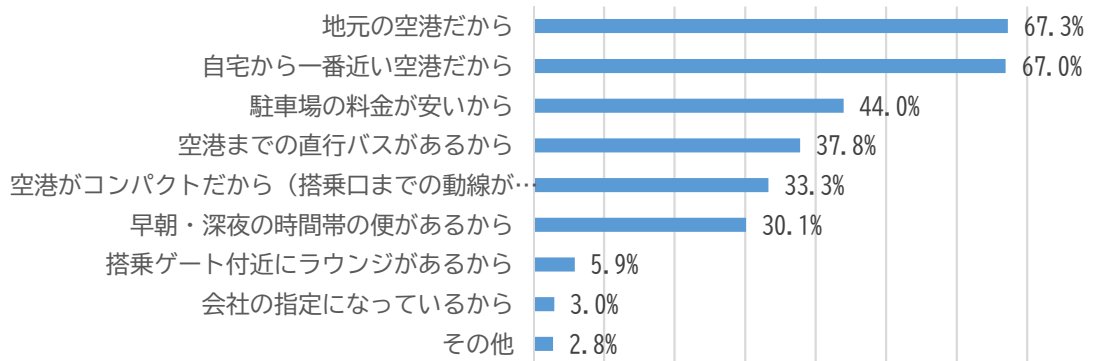
<若松区：263名 (19.5%) >

駐車場無料券	195名 (74.1%)	—	—	東部	西部
エアポートバス復路無料券	68名 (25.9%)	黒崎線	35名 (51.5%)	13.8%	79.5%
		小倉線	32名 (47.1%)	86.2%	17.9%
		朽網線	1名 (1.5%)	0.0%	2.6%

エ 【北九州空港利用者】北九州空港を利用する理由

■6割以上の利用者が、「地元の空港」「自宅から一番近い」を選択しており、これまでのPRにより、北九州空港の認知度が浸透し、利用につながっていると考えられる。

■4割前後の利用者が「駐車料金が安い」「直行バスがあるから」を選択しており、安価、多様なアクセス手段が空港選択の要因となっている。



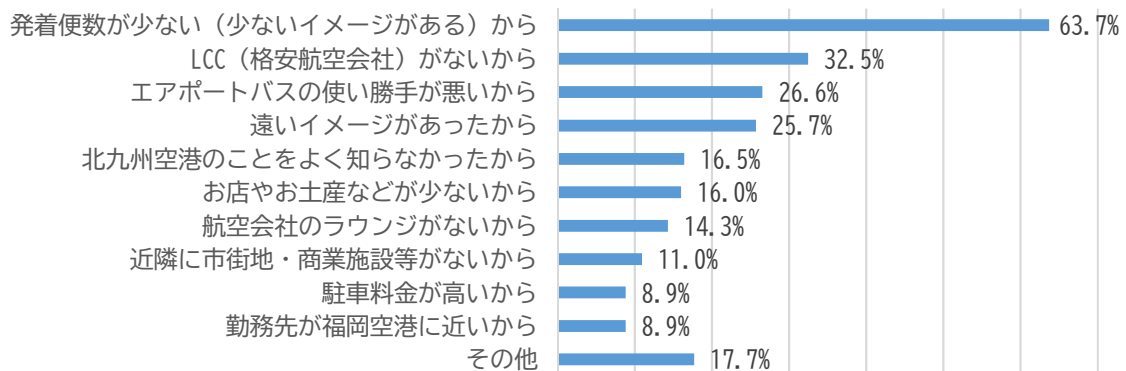
<「その他」の主な内容>

- 車でのアクセスが良いから（分かりやすい・混雑が少ない等）
- スターフライヤーが好きだから
- 空港が混雑していないから

オ 【福岡空港利用者】北九州空港を利用しなかった理由

■6割以上の利用者が、「発着便数が少ない（少ないイメージがある）」を選択しており、福岡空港の羽田線（56往復/日）と比べ、便数の絶対数の違いが表れている。

■3割以上の利用者が、「LCCがない」を選択しており、より安価な航空運賃を求めるニーズが福岡空港に流れていると考えられる。

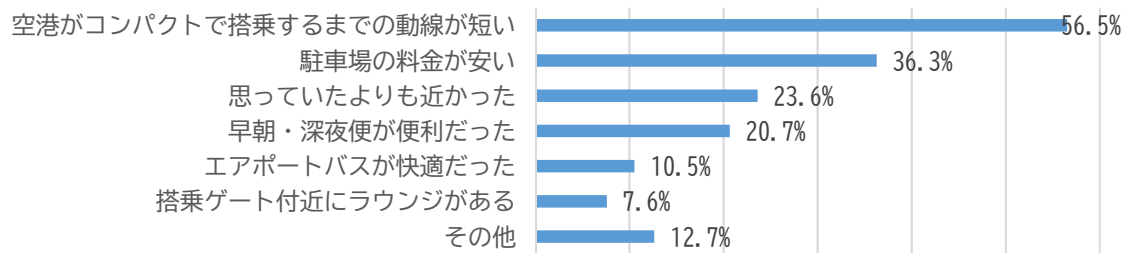


< 「その他」の主な内容 >

- 目的地への便がない、スカイマークに乗る
- 福岡空港の方が、アクセスが良い（良いイメージがある）から

カ 【福岡空港利用者】北九州空港の良かったと感じたところ

- 6割弱の利用者が、「空港がコンパクトで搭乗するまでの動線が短い」、4割弱の方が「駐車料金が安い」を選択しており、この点が福岡空港にはない北九州空港の強みとなることが示されている。



< 「その他」の主な内容 >

- 短期間の出張や旅行には近くてよい
- 福岡空港よりも便利で安く行くことができた

キ 自由記入欄の主な内容

アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ・地元の空港でよく利用。コンパクトで行きやすいのでありがたい。 ・飛行機の発着時間に合わせてバスが連結されており、行き来しやすい。 ・折尾経由のバスが減ったので不便。時間帯によっては福岡空港を利用せざるを得ないので、増便してほしい。 ・時間が読める公共交通機関を通してほしい。
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路が近く、駐車場が安いので、広域に集客できる可能性がある。 ・駐車場が無料でなければ、福岡空港ではなく北九州空港を使うメリットをあまり感じない。
航空会社	<ul style="list-style-type: none"> ・北九州－羽田をスターフライヤーで利用している。いつも清潔で気持ちが良い。 ・専用ラウンジがない。
運航便	<ul style="list-style-type: none"> ・早朝・深夜便があり、仕事でもプライベートでもとても便利で助かっている。 ・北海道や東北地方など、各地域の主要な空港への便があるとよい。 ・格安航空会社（LCC）も誘致してほしい。 ・他の空港がやっていない時間帯や路線で活路を見出してほしい。
施設	<ul style="list-style-type: none"> ・福岡空港のように混雑することもなく、ゆっくりと搭乗手続きができるので、時間に余裕をもって利用している。 ・飲食店など、空港内に施設がもっと欲しい。 ・食事をする場所が少ない。 ・空港自体に行きたくなる施設が入っていたら、飛行機に乗る、乗らないは関係なく遊びに行きたいと思う。

3 調査結果に基づく具体的な取組

* 今回の調査で、「北九州空港の弱み（発着便数の少なさ、LCC 未就航等）」や、「十分認知されていない北九州空港の強み（空港のコンパクトさ、駐車料金の安さ等）」などが明らかになった。

* この結果を踏まえ、今後、以下の取組を行う。なお、「情報発信の強化」について、今回明らかになった「十分認知されていない北九州空港の強み」の主な事項は八幡西区・若松区特有のものではないことから、本市全域及び周辺自治体を対象とする。

《具体的な取組》

①利便性の向上

- 発着便数を増やすための既存路線の復便・増便の働きかけ
- 将来的な LCC（格安航空会社）の誘致（成田線・海外）

②情報発信の強化

- 福岡空港にはない北九州空港の強み（ターミナルのコンパクトさや駐車料金の安さなど）を、より強調した形での広報媒体（紙・画像・映像）の作成

→ 広報媒体の中で時刻表も併記し、15 往復や早朝深夜便を謳うことで、利便性を可視化させ、発着便数についての心理的なハードルを下げる。

- 地域の実情に合わせたアクセスの利便性の周知
- SNS などを活用した情報発信
- 北九州エアターミナル(株)等との連携による、北九州空港に足を運んでもらうためのイベントの実施

株式会社スターフライヤーの経営状況について

1 令和3年度（2021年4月1日～2022年3月31日）決算【令和4年4月28日発表】

(1) 路線全体の輸送実績（国内定期便6路線、国際定期便2路線）

路線	令和2年度	令和3年度	増減率
有償旅客数	457千人	677千人	+47.9%
座席利用率	42.8%	52.6%	+9.8pt

*有償旅客数には、全日本空輸株式会社への座席販売分は含めていない。

概況

- ・新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、需要動向を見極め計画的な減便等を行った。
- ・一部需要の回復もあり、旅客数・座席利用率は昨年度と比べ増加

参考【令和元年度（コロナ前水準）と令和3年度の比較】

■市作成（株式会社スターフライヤー決算短信を参考）

路線	令和元年度	令和3年度	増減率
有償旅客数	1,671千人	677千人	△59.5%
座席利用率	72.0%	52.6%	△19.4pt

(2) 業績

(単位：百万円)

	令和2年度	令和3年度	増減
売上高	18,295	21,131	2,836
当期純利益	△10,067	△4,986	5,081
期末純資産	6,281	1,357	△4,924
現金等期末残高	15,584	5,722	△9,862

概況

- ・売上高は、一部回復が見られ前年度から増加
- ・また、徹底した費用削減等の施策（計画的減便・運休、社員一時帰休等）を実施
- ・この結果、当期純損失は前年度の約1/2まで改善
- ・期末純資産、現金等期末残高はともに減少
- ・同社は、「金融機関との緊密な連携関係を強めており、当面の資金繰りには問題なく、事業の継続に不確実性は認められない」と判断

参考【令和元年度（コロナ前水準）と令和3年度の比較】

■市作成（株式会社スターフライヤー決算短信を参考）

(単位：百万円)

	令和元年度	令和3年度	増減
売上高	40,416	21,131	△19,285
当期純利益	△400	△4,986	△4,586
期末純資産	6,754	1,357	△5,397
現金等期末残高	9,716	5,722	△3,994

(3) 今後の見通しと事業継続のための取組み

原油価格の上昇や円安の進行により、今後の事業環境は不透明な状況
収支改善の施策を推進するとともに、財務状況の安定化を図ることで、事業の継続、その後の回復を目指す。

- ・運転資金の安定的確保
- ・需要減少に応じた生産体制の構築（計画的減便・運休、社員の一時帰休等）

など

※今期（令和4年度）業績予想は、現段階において合理的な算出が困難なため未定

2 経営支援における市からの3つの要請事項について（スターフライヤー社の取組方針）

（1）本社機能を本市から転出させないこと

- ・ 本社部門（経営企画、総務人事、営業本部）及び生産3本部（運航、整備、空港客室）は引き続き北九州空港内に設置し、現時点では転出予定はない。
- ・ トレーニングセンター、格納庫も引き続き北九州空港内に設置し、安全運航のための訓練、整備作業の使用に加え、市民イベントでの施設見学も提供



（2）北九州空港を起点とした航空ネットワークの維持・更なる展開を図ること

- ・ 収益の柱である北九州線 1 1 往復の全便運航が望ましい姿と考えており、需要回復期においては、復便する方針
- ・ 収益の最大化を図るため、主要2路線について需給にあった便数調整を行う。
- ・ 基本的には北九州＝羽田線の運航便数は福岡＝羽田線より多く設定する計画
- ・ 那覇線、台北線は採算性・生産効率の観点から当面の間は運休
- ・ 但し、採算の見込めるチャーター便は国内・国際ともに積極的に実施

■直近の運航計画（令和4年6月・7月）

路線	基本運航便数	6月	7月
北九州＝羽田線	1 1 往復	5. 5～8往復	6～9往復
福岡＝羽田線	8往復	4～7往復	5～8往復

（3）再建の目途が立ち次第、羽田路線について更なるサービス拡充など、北九州空港の発展のために尽くすこと

- ・ 運賃施策とともに、新サービスや地元企業との連携による北九州市民の利便性向上や社会貢献など複合的な施策、またレジャー需要喚起策による首都圏からの誘客などによって、北九州＝羽田線の需要増加につなげる。
- ・ 「FLY WITH PET!」やMa a S連携など、北九州のイメージを高めるためのサービスを開始

■レジャー需要喚起策

- ・ 羽田空港での「北九州物産展」について、スターフライヤーが輸送等協力実施
- ・ スターフライヤーが参画したアニメ「TIGER & BUNNY 2」を活用した「北九州空港」の露出展開

3 3つの要請事項の取組方針に対する市の考え

- ・コロナ禍の長期化や原油高などにより、同社の経営状況は依然として厳しい状況にあり、まずは経営再建を最優先に取り組むことに注力して欲しい。
- ・そのうえで、3つの要請事項について、しっかりと取り組まれるよう、定期的に意見交換を行い、必要に応じて働きかけや連携した取組みを行う。
- ・今後も北九州市に本社を置く地元航空会社として、北九州市民、企業に利便性の高い輸送サービスを提供できるよう、同社が再建・発展を果たして欲しい。

北九州空港アクセス鉄道について

1. これまでの検討

(1) 平成13年度～平成15年度（北九州空港アクセス鉄道検討委員会：北九州市）
JR小倉駅と北九州空港とを結ぶ「在来線新門司ルート」、「高規格新門司ルート」と
JR下曾根と北九州空港とを結ぶ「在来線下曾根ルート」という3つのルート案を得た。

(2) 平成15年度～平成17年度（北九州空港軌道系アクセス検討委員会：国・福岡県）
3ルートについて事業採算性を検討した結果、最も採算性が良い「在来線新門司ルート」
で、年間450万人の航空旅客が必要との結果を得た。

(3) 平成19年度～平成22年度

平成18年3月16日に北九州空港が開港し、初年度(H18)の利用実績は、旧空港の
約4倍の127万人に達したが、鉄道整備に必要な450万人とは大きな乖離があった。

このため、本市は事業費や需要を精査の上、途中駅設置や空港島への企業立地などによ
る、鉄道旅客の需要増加策を検討した結果、最も採算性が良い「在来線新門司ルート」に
て、年間300万人の航空旅客で事業採算が確保されるとの結果を得た。

なお、当時の北九州空港の航空旅客数は120万人程度で推移しており、300万人と
はまだ乖離していたことから、アクセス鉄道の検討は一旦休止し、航空旅客数が200万
人を超えた際に再開することとし、既存のアクセス手段を活用しながら、航空旅客の増加
に向けて、利用促進に取り組むこととした。

◆ルート及び検討結果



ルート	在来線新門司	在来線下曾根	高規格新門司
概要	JR 小倉駅と空港間を結ぶ 在来線規格のルート案 (新門司地区に途中駅設置)	JR 下曾根駅と空港間を結ぶ 在来線規格のルート案	JR 小倉駅と空港間を新幹線 規格で結ぶルート案
ルート 延長	16.3 km	10.6 km	15.6 km
事業費	680億円	657億円	1,188億円
鉄道利 用者数	10.2千人/日	4.0千人/日	2.4千人/日
必要な 航空旅 客数※	<u>300万人/年</u>	420万人/年	810万人/年

※ 国からの補助について成田アクセス鉄道並みの補助率1/3を適用し、鉄道旅客増による需要拡大を見込んだ上、30年間で累積資金収支が黒字転換することを鉄道事業成立の条件とした場合、事業採算性確保に必要な航空旅客数

(4) 令和2年度～令和3年度

その後、北九州空港の利用促進に取り組んできた結果、平成30年度には、航空旅客数が178万人となり、アクセス鉄道の検討再開の目安となる200万人に迫ってきたことから、検討再開の事前準備として、既存検討ルートの現地調査など、環境変化の確認を行うとともに、令和2年11月から令和3年5月にかけて、アジア成長研究所とJR九州、本市の3者による勉強会を計4回開催した。

勉強会では、これまでの検討結果を示した上で、幅広の情報交換を行い、それぞれの考え方を相互理解し、確認する機会とした。

これを受け、令和3年6月には、アジア成長研究所が、北九州空港の航空旅客を拡大する案をとりまとめた。

◆アジア成長研究所のとりまとめ（概要）

最も採算性の良い新門司ルート建設においても、膨大な建設費と整備期間を要するため、まずは、JR日豊本線の朽網駅と苅田駅の間に新駅を設置するとともに新駅と空港とをバスで結び、アクセス利便性を向上させることで、鉄道利用による空港利用者を増やし、年間300万人の航空旅客達成に繋げていくことが可能である。

2. 当面の取組み

アクセス鉄道検討再開の目安である航空旅客数200万人の達成に向け、引き続き、新型コロナウイルス感染症の影響により低迷した航空ネットワークの回復と旅客のV字回復に取り組んでいく。

なお、アジア成長研究所がとりまとめた、JR日豊本線の活用によるアクセス利便性向上策については、引き続き、課題の整理等を進めていく。

北九州空港アクセス鉄道調査のまとめ

調査主体

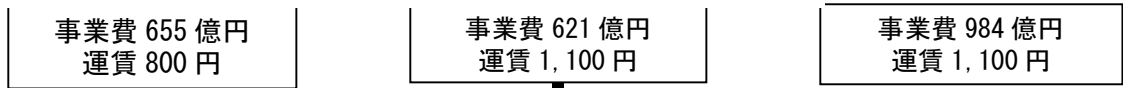
H13～H15

北九州空港アクセス鉄道整備検討委員会（北九州市）：3ルートご提案



H15～H17

北九州空港軌道系アクセス検討委員会（福岡県、九州運輸局）



アクセス鉄道採算性確保のために必要な航空旅客数（福岡県の公表）



これを受け、アクセス鉄道の実現に向けては事業採算性の確保を課題とした

H18 需要予測・必要性等の再整理

H19～ 3ルートの採算性向上の検討

（鉄道事業採算性向上の検討）

途中駅の設置、空港島内の企業立地により、鉄道旅客を増やすことを想定した需要方策の検討

H20

東九州地域の現状・将来ビジョン等の把握
東九州地域における高速交通体系を踏まえた空港、アクセス鉄道のあり方を整理

H21

北九州空港アクセス鉄道構想に関する勉強会（九州運輸局、鉄道運輸機構、市）

H22

