

報 告 書

令和5年3月9日

北九州市議会議長 鷹木 研一郎 様

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

委員長 中村 義雄

次のとおり報告します。

記

1 派遣議員 中村 義雄、渡辺 徹、日野 雄二、金子 秀一、木下 幸子、
世良 俊明、大久保無我、高橋 都、荒川 徹

2 目 的 (1) 空港の物流
(2) 空港のアクセス鉄道
(3) 空港のコンセッション
に関する調査研究

3 場 所 (1) 福岡空港 (福岡市)
(2) 仙台空港 (宮城県名取市)

4 期 間 令和4年11月14日 (月) から
令和4年11月15日 (火) まで 2日間

5 用務経過

(1) 空港の物流 (福岡空港)

福岡空港の貨物ターミナルには国際貨物上屋が7,600㎡あり、北九州空港の約3倍の規模となっている。ここでは、福岡空港で積み降ろしされる輸出入貨物の荷捌きを行っているほか、北九州空港の貨物の過半も通関や荷捌きが行われている。

福岡エアーカーゴターミナル株式会社 (FACTL) は、福岡空港で輸出入貨物の蔵置、荷役及び貨物の取扱いを行っており、令和3年度の貨物取扱量は、輸出が19,109トン、輸入が

24,564トン、計43,673トンであった。

今回は、本市が目指す「九州・西中国の物流拠点空港」の参考とするため、FACTLから事業概要等について説明を受け、貨物ターミナルの視察を行った。

【説明の概要】

- 貨物ターミナルは平成30年に現在の場所に移転し、上屋の面積は6,500㎡から7,500㎡ほどに広がった。コロナ禍以前の貨物取扱量は最大で7万トンを超えていたが、その量を捌くのに広いとまでは言えない。
- 輸出エリアと輸入エリアは同じ上屋内にあり壁などの境界がないため、貨物量に応じて輸出エリアを広げたり、輸入エリアを広げたりして工夫して運営している。
- 移転により上屋の庇が12mから20mに延長され、風雨の影響を受けづらくなった。貨物の取扱に当たっては庇も重要で、庇の下で上手く捌くことが貨物取扱量にも影響する。
- 航空貨物はスピード重視のため、上屋には冷凍庫や計量器など必要最低限の設備しかない。
- 福岡空港の特徴は、輸出通関を行う輸出共同上屋があることである。フォワーダー各社が空港周辺に自社上屋の保税蔵置場を持っていない場合にはこの共同上屋が大いに有効で、1,100㎡もの広さがあるのは全国的にも珍しい。
- 貨物の取扱としては半導体と農水産物が多く、最近では衣類も多い。

【主な質疑応答】

○貨物の通関の体制や蔵置期間について

→FACTLは蔵主として貨物の搬出入に関する台帳への記入と管理を行っており、貨物の検査は税関の職員が直接行っている。輸入貨物の7～8割が3日以内に搬出され、生鮮貨物はほぼその日のうちに搬出される。輸出貨物は、当日搬入・当日出し、当日搬入・翌日出しが基本となる。

○福岡空港と北九州空港の役割分担について

→北九州空港には貨物専用機が就航しているため、大型の機械や大量の貨物等を運べるという強みがある。福岡空港にも過去には貨物専用機が就航していたが、今はハンドリングしていない。

一方で、福岡空港周辺には貨物輸送のリードタイムを短くする機能が整っているという強みがある。

○貨物取扱量の増大に向けた今後の計画について

→福岡空港は医薬品やeコマース、電気製品の取扱が少なく、関西空港では中国向けeコマース輸出入業者の進出が進んでいる。今後、大型機が飛来している成田空港や関西空港に貨物が流れていく危険性があるので、九州から貨物を出し、また、九州に取り入れるという戦略を考える必要があると思っている。



(2) 空港のコンセッション（福岡空港）

福岡空港は、コロナ禍以前の平成30年度の旅客数について、国内線が17,926,887人、国際線が6,918,571人にのぼる国内有数の国管理空港である。平成31年にコンセッションを導入し、東アジアトップクラスの国際空港を目指して民営化を進めており、国内旅客ターミナルビルの改築等の大規模な投資が行われている。

一方で、コロナの影響も大きく受けており、令和2年度の旅客数は国内線が6,485,437万人、国際線は16,831人と低迷している。

今回は、コンセッション空港の現状を調査研究するため、福岡国際空港株式会社（F I A C）から説明を受け、その後、国内線旅客ターミナルビルの視察を行った。

【説明の概要】

ア F I A Cについて

○F I A Cは、福岡空港ビルディングを前身とした福岡エアポートホールディングス(株)、西日本鉄道(株)と三菱商事(株)による共同企業体のNNR・MC空港運営(株)、シンガポールのチャンギ・エアポート九州(株)、福岡県、九州電力(株)が株主となっている。

○福岡県とは、出資に伴う協定書を締結しており、県知事とF I A C社長とのトップ会談を年1回、事務レベルでの協議を年4回開催している。

福岡市とは、パートナーシップ協定を締結しており、市長とF I A C社長との協議会を年1回、事務レベルでの協議を必要に応じて開催している。

福岡商工会議所が事務局をしている福岡空港利活用推進協議会は、地元経済界、航空会社、福岡県、福岡市で構成されており、福岡空港の利活用を促進し、地域の活性化及び発展に協力している。

それぞれ事務担当者レベルでは、必要に応じて都度連携を行っている。

イ 現在の施設整備について

○現在行われている滑走路二重化事業は、令和7年の完成を目指して国が整備しており、2,500mの滑走路を既存滑走路の西側に増設する。滑走路増設に先行して誘導路二重化及び国内線ターミナルのセットバックを行っており、令和2年1月末に国内線地区東側再整備として完了した。

ウ 旅客数について

- 旅客数は、平成30年度も羽田、成田、関西に続き、国内で4番目の多さだった。滑走路1本の空港としては、国内最多の旅客数であり、混雑空港に指定されている。
- 旅客の路線別の構成について、国内線は羽田路線が半数以上となっており、2時間以内で福岡から東京へ移動できる時間的な利点から、人流の大動脈的な役割となっている。一方で、大阪の路線は、伊丹と関西を合わせても7%となっており、利便性の高い新幹線が多く利用されているためだと思われる。
- 国際線は、韓国路線が半数以上を占めている。飛行時間がソウルまで1時間程度、釜山まで約45分と他空港に比べ時間的な利点が非常にあるため、LCCを含む韓国便の需要が旺盛であるが、日韓関係により左右される部分はある。
- 今年度の旅客数について、上期（4月から9月）の国内線はコロナ前の平成30年度と比較すると、約80%まで回復しており、10月は全国旅行支援の影響で約90%まで回復している。
- 国際線は、コロナ前の平成30年度の約5%にまで激減している。10月は、更なる水際対策の緩和により約20%となっており、回復の兆しが少し見え始めている。路線も、8月に週57便だったのが11月には週100便ほどになり、復便が進んでいる。

エ 将来構想について

- 30年後の将来イメージは、「比類なき東・東南アジアの航空ネットワークを有する、東アジアトップクラスの国際空港」としている。この実現に向けた現状の取組として、「エアライン誘致」は専門部署の設置やチャンギの知見・人的ネットワークの活用を、「エアポートシティ」はターミナルビルの拡張や複合施設の建設等を、「空港アクセス」は広島以西とダイレクトに結ぶ交通手段の提供を、「地域共生」は周辺地域との交流機会増加による周辺関係の構築を行っている。また、「空港容量」は滑走路処理容量及びビル施設容量の最大化に取り組んでいる。
- 令和7年3月の増設滑走路の供用開始までに行う受入環境の整備として、国際線地区では、ターミナルビルの増築と、到着ロビーの混雑緩和等を図るアクセスホールの新築により、現在の約2倍の規模に拡張する。令和4年5月に着工しており、令和6年度の竣工を予定している。
また、現在の平面駐車場を立体駐車場に整備し、駐車容量の拡大を行う。既に着工しており、令和5年2月の供用開始を予定している。
- 国内線地区では、既存の立体駐車場を解体し、商業施設とホテル、バスターミナルが一つになる複合施設を既存のターミナルビルに接続する形で新たに建設する。こうした新たな空港の魅力を発信することにより、九州、西日本地区から多くの利用者呼び込むため、現在、計画を進めている。
なお、空港の北側に、収容台数が現在の約2倍となる新たな立体駐車場を建設する。今回の整備は令和7年度に完了を予定しており、空港旅客だけではなく非航空旅客も含めた多くの

集客を期待している。

オ コロナの影響について

○国は、コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策の中で、コンセッション空港における運営権対価分割金の年度越え猶予として、令和2年度・3年度分を2年猶予、令和4年度分を令和5年度から5年の分割払いとする支援を行っている。また、運営事業期間の通算2年延長と、契約上の履行義務の緩和も行っている。F I A Cはこれらの国からの支援を受けている。

【主な質疑応答】

○国内及び国際線地区における大規模な整備の採算性について

→国内線地区の複合施設の建設や国際線地区におけるターミナルビルの増築等により、多額の投資を行うこととなるが、投資の総額はまだはっきりしていない。

○国内線地区に建設している立体駐車場の収容台数を現在の2倍にする理由について

→地下鉄等の空港へのアクセスは充実しているが、国内線地区に建設する複合施設への集客も見込んで駐車場の収容台数を2倍にすることとしている。空港周辺に数多くある駐車場の事業者への影響等も考慮しながら、収容台数を慎重に検討している。

○空港運営における民間能力の活用のメリットについて

→官との一番の違いは機動的な対応ができることだと考えている。大規模な投資についての方針決定も、官よりもスピーディーに行うことができる。

また、コンセッション導入前に国が行っていた滑走路や駐車場の施設整備等をコンセッション運営権者が行うことになったことで、それらの工事をひとまとめにして実施でき、合理化につながっている。駐車場の施設事業についても、収容台数や価格の設定を柔軟に行えるようになった。民ではコスト意識が徹底されている。

ただ、コンセッション導入以来、コロナの影響を受けているため、民間の能力を発揮しきれていない。

○エアポートセールスについて

→コンセッション導入前は福岡県、福岡市、福岡空港ビルディング(株)の三者で営業活動をしていたが、コンセッション導入後は、県、市とも連携しつつ、F I A C単独でも行っている。例えば、年1回行われる航空商談会「ルーツアジア」に出展して、航空会社、空港会社、海外の政府、自治体等と直接交渉することで、新しい就航意欲の喚起を行っている。ただ、混雑空港に指定されているため、先方が就航の意思を表示してもすぐに決定できるわけではなく、国際線発着調整事務局を通じて発着枠の割当てが決まる。令和7年の増設滑走路の供用により、1時間当たりの発着回数が拡大するのを機に就航先が増えていくことを期待している。



(3) 空港のアクセス鉄道（仙台空港）

仙台空港アクセス鉄道は、平成19年に開業し、宮城県名取市にある同空港とJR東北本線の仙台駅とを結ぶ重要なアクセス手段となっている。仙台駅から空港までの所要時間は概ね25分、運賃は660円で、コロナ禍以前の令和元年度の同鉄道乗降客数（美田園駅、杜せきのした駅、仙台空港駅）は3,975,453人であった。

同鉄道整備の総事業費は397.8億円で、運営は第3セクターの仙台空港鉄道株式会社が行っている。

今回は、北九州空港におけるアクセス鉄道導入に関する検討の参考とするため、宮城県土木部空港臨空地域課及び仙台空港鉄道株式会社から説明を受けた。

【説明の概要】

ア 仙台空港アクセス鉄道整備の経緯・背景について

- 昭和59年から検討を行っており、平成4年にはルートについてJR東北本線の名取駅や館腰駅からの分岐等の5案を検討したほか、事業費の算定や収支採算性などについても具体的な検討を進め、平成5年にJR分岐案が最も合理的であることが確認された。
- 平成8年には交通網等の公共基盤や戦略的拠点の整備方針、事業化方策を内容とする仙台空港臨空都市整備基本計画を作成し、この計画の中でアクセス鉄道整備に当たっては、公共性を保ちつつ、広く民間活力を導入する観点から、事業主体を第三セクターとすることとされた。
- 鉄道整備前の空港へのアクセスは路線バスが46%で、マイカーが42%となっていたが、空港への幹線道路の混雑や東北新幹線との連携による広域集客を図ることなどから、定時性、高速性、大量輸送性に優れたアクセス手段の導入が強く求められていた。

イ アクセス鉄道の効果について

- 空港利用者に占めるアクセス鉄道利用の割合について、開業時は約4割だったが、現在は空港コンセッションの影響等もあり、6割弱に増えている。
- 利用者数は、鉄道の開業に合わせて街開きした沿線のなとりりんくうタウンの住民の増加や、空港民営化後の積極的な路線誘致等に伴う仙台空港利用者の飛躍的な増加などを背景に、震災後の平成24年度からコロナ前の令和元年度まで8年連続で過去最高を更新し、平成29年度には1日当たりの乗降者1万人を達成することができた。

ウ 宮城県と仙台空港鉄道株との関係について

○県は鉄道事業者に37.7億円の出資をしており、筆頭株主である。

○県が行っている支援として、補助金や負担金、貸付金の支出のほか、県が鉄道施設の下部構造を買い取る上下分離の実施、県からの貸付金の金利見直しなどがある。

エ 仙台空港アクセス鉄道事業計画について

○事業計画における1日当たりの利用見込みは1万人で、事業主体は宮城県の第三セクターであるSATとされた。

○鉄道の整備方法は仙台空港線7.1kmのうち、一般部の6.1kmはSATの整備、仙台空港敷地内の1kmのインフラは国直轄の整備、軌道部はSATの整備となっている。総事業費は331億円で、内訳は出資金が71億円、国等の補助金が71億円のほか、宮城県や金融機関などからの借入金が168億円となっている。

オ SATについて

○SATの事業目的は、仙台空港の利便性の向上と仙台空港臨空都市の発展への寄与である。資本金は71億2,900万円で、株主構成は、宮城県53%、仙台市16%、名取市6%、JR東日本5%、財団法人宮城県市町村振興協会、岩沼市、東北電力、七十七銀行、仙台国際空港、山形県などの110団体となっている。

○役員は、取締役が9人、監査役が4人の13人体制。常勤役員は宮城県のOB、非常勤役員は、地元財界や地元自治体等の代表者等で構成されている。

○社員54人のうちプロパー社員が43人で、その他は県OBやJR東日本から再雇用した社員、JR東日本からの出向者である。運転業務等も社員の運転手が行っている。

カ 路線について

○仙台空港駅から名取駅の7.1kmまでがSATの仙台空港線で、名取駅から仙台駅はJRの東北本線だが、仙台駅から仙台空港駅までの全体の総称を仙台空港アクセス線と呼んでいる。

○運行は、JR運転手とSAT運転手が各々他社の路線に相互に乗り入れて共同で運行する共同運行方式を採用している。

○列車は、1日44往復88本運行しており、そのうち2両編成が28本、4両編成が60本となっている。全列車が仙台駅～仙台空港駅間でワンマン運転の直通運転である。

○到達時分は、普通列車が約25分、快速列車が約17分。快速は今のところ1往復のみである。

キ SATの経営状況について

○開業当初から、平成19年度からの世界的な空港需要の低迷や新型インフルエンザの拡大等があり、想定の利用者数を下回る状況が続いていた。借入金の返済もあったため、8億円から9億円の赤字であった。

○平成23年3月に発生した東日本大震災では、大津波により空港トンネルや仙台空港駅などが被災し、仙台空港アクセス鉄道は約半年間、運行不能となった。国費の災害復旧事業により運行を再開したものの資金ショートの可能性があったため、平成23年10月、県が上下分離方

式により鉄道施設の一部を84.6億円で買い取ったことで、SATはその売却代金で民間の銀行からの借入金を全額返済することができた。

- 平成24年から利用者が増加し収支が改善したが、令和元年度までは黒字が達成できない状態であった。平成27年9月、県からの借入金の利率が1.0%から0.1%に見直され、SATの負担が軽減されたものの、平成28年度決算から債務超過の状況となった。
- 更なる経営の改善を進めるべく、平成29年度に平成30年度から平成39年度までの10か年を計画期間とする中期経営計画を策定した。
- 平成30年度には利用者の増加もあって黒字決算となり、令和元年度も黒字決算が継続して順調に推移していたが、令和2年度からの新型コロナの世界的なまん延により、利用者数が激減して大幅な減収となり、現在に至っている。
- 利用者数は令和元年度に398万人だったが、令和2年度には222万人、令和3年度には265万人となった。また、運輸収入は令和元年度に10.6億円だったが、令和2年度が半減の5.3億円、令和3年度が60%の約6.4億円、令和4年度は見込みで80%の約8.4億円程度となり、厳しい状況が続いているため、令和4年度、宮城県から運行継続支援金3億円が交付されることになった。

ク 中期経営計画後期6か年の見直しについて

- 令和5年度以降、コロナの影響が収束し、運輸収入が10億円超に回復すると試算して収支内容の見直しを実施したところ、令和8年度以降、手持ち現金が減少して資金繰りに課題が生じることが分かった。これは、人件費や県からの借入金の返済等で固定費が約10億円にのぼるためである。
- 手持ち資金が増えないと、新たに借入れができないため、今後大規模な償却資産の設備投資ができない状態になってしまうため、中期経営計画の後期6か年を見直し、運輸収入の増収に向けた利用者の拡大や、総支出の抑制に向けた設備更新の繰り延べ活用等の企業努力による不断の取組を行い、その上で、国や県の補助金の活用も積極的に行うこととしている。

【主な質疑応答】

- SATの採算性について
 - 鉄道事業が認可された当初から採算性は厳しく、5年に1回の運賃値上げを想定していた。単年度黒字になったのが平成30年度で、その時の利用者数が約371万人であったことから、事業計画にある1日の利用見込みが1万人というのは採算ラインではない。
- 鉄道事業に係る維持管理費や固定資産税の負担について
 - 日常的な維持管理はSATが行っており、災害等により大規模な修繕が必要になった場合は、費用負担等について宮城県と相談して決めることになっている。
 - また、固定資産税の負担については、上下分離方式により県の資産となった土地等に地元

の自治体が課税することができないため、その分を県が自治体に交付金で支払う制度がある。この交付金の相当額をSATが県に支払っている。

なお、SATが県の資産を使用するに当たり、通常であればおよそ7億円の使用料が発生するが、それを徴収するとSATの経営が厳しくなるため、県は免除している。



(4) 空港のコンセッション（仙台空港）

仙台空港は、コロナ禍以前の平成30年度の旅客数について、国内線が17,926,887人、国際線が6,918,571人にのぼる東北唯一の国管理空港である。平成28年にコンセッションを導入し、プライマリー・グローバル・ゲートウェイ空港を目指して民営化を進めており、旅客ターミナルビルの改築等の大規模な投資が行われている。

一方で、コロナの影響も大きく受けており、令和2年度の旅客数は国内線が6,485,437万人、国際線は16,831人と低迷している。

今回は、コンセッション空港の現状を調査研究するため、宮城県土木部空港臨空地域課及び仙台国際空港株式会社（S I A C）から説明を受け、その後、旅客ターミナルビルの視察を行った。

【説明の概要】

ア コンセッションについて

- 宮城県の経済発展、ひいては東北再興の絶対条件として、中部以西や海外からの誘客強化が必要であり、航空路線の大幅な拡充を果たすうえで仙台空港の民営化は必須であった。
- 民営化前に第三セクターで運営していたビル等の施設、旧財空港環境整備協会が運営していた駐車場、国が維持管理等を行っていた滑走路等の基本施設については、民営化後は運営権者であるS I A Cが行っている。
- S I A Cの株主構成は、東急グループ54%、前田建設工業30%、豊田通商16%で、100%民間の資本となっており、仙台空港の後に続いたコンセッション制度に基づく空港の中でも、地元自治体の資本が入っていないのはまれである。
- 利用促進や航空会社誘致等の取組はS I A Cの営業の所管であるが、県や経済界の協力も得て、一体となって取り組んでいる。

イ コンセッション導入後の動向

- 就航便数が増加し、コロナ禍以前は着実に旅客数が増加していた。

- S I A Cが目標に掲げる旅客数550万人に対応でき、ピーク時の混雑解消など、便数のさらなる増加に対応できるようピア棟を設置するとともに、空港利用者の利便性の向上と魅力ある空港づくりに役立てるための費用として、乗客から旅客施設利用料の徴収も行っている。
- 二次交通として、仙台空港と東北各地を結ぶバス路線が5路線、開設された（現在は、コロナの影響で仙台駅行きのみとなった）。
- 交流人口の拡大に向け、県は仙台空港の運用時間延長に関する覚書を地元自治体と締結し、さらなる空港機能強化を図った。

ウ 宮城県とS I A Cとの関係について

- 県は、知事が主に国外で直接行うプロモーションや、若者などの特定のターゲット層に特化した政策的な交流人口の拡大に向けた取組など、県にしかできないことを行っている。

エ マスタープランについて

- プランは2016年に発表し、運営権設定期間である30年後の将来イメージを記載している。
- まず、民営化の目的を達成するための基本的な施策として、旅客を増やすために地域の活性化や貨物量の増加、利用者本位の料金体系といったことを掲げている。
- 空港の将来イメージとして「プライマリー・グローバル・ゲートウェイ」となることを掲げており、東北を発着する旅客に一番に選ばれ、東北で最も重要な航空貨物の拠点となることを目指している。
- 旅客数の目標値は、2016年当時の旅客数は324万人だが、5年後の2020年度には410万人、30年後の2044年度には550万人としている。5年後にあたる2020年度は、コロナの影響で達成できなかったため、まずはこの目標に向けてコロナ後も取組を行うつもりである。
- 取組内容としては、航空需要を増やすための取組、空港の魅力を高め路線を誘致する取組、ターミナルビルを中心とした空港の機能や利便性の向上に関する取組、サステナビリティの取組等を記載している。

オ 運航状況について

- 国内線は、10路線55往復/日が計画されており、現時点では9路線53往復/日が運航している。
- 国際線は、再開を急いでいるところで、コロナ前は5路線28往復/週、就航地はソウル、大連、北京、上海、台北、バンコクだった。中でも、台北便が半分を占めていたため、再開の取組は台湾路線を中心に行っている。

カ 旅客数推移について

- 民営化開始後、国内線、国際線ともに順調に旅客数を伸ばしていたが、コロナ禍によって大きく落ち込んだ。今年度、旅客の路線は戻りつつあるが、旅客数はコロナ前ほどになく、努力しているところである。
- 旅客数は、コロナ前の2019年度が333万人で国内10位であった。9位の鹿児島空港が544万人となっており、大きな壁となっている。現在は、まずコロナ禍からの脱却のため、国際線の

再開等も含め、旅客の増加に努めている。

キ 航空需要の回復に向けた取組について

- 旅客回復のため、国際線の運航再開を見据えたプロモーション等の取組をしている。具体的には、ビジネス利用促進に向けた「サポーターズクラブ」という法人会員向けのサービスや、リピーター創出に向けたイベント情報やクーポンの配信等を行うLINEポイントプログラムを始めている。
- また、海外に向けたプロモーションとして、韓国や中国、台湾向けにオンラインのプロモーションやルーツアジアへの出展を行い、航空会社に東北への関心を向けてもらった。

ク 国際貨物取扱拡充について

- 民営化後、国際貨物は、国際線の就航や機材の大型化等もあり、取扱量を順調に伸ばしてきたが、コロナ禍で国際線が運休になり、非常に苦しい状況にある。また、震災後のトレンドである、地続きの成田へのトラック便等の移行や荷主のシフトといったことも大きく影響している。
- 国際貨物を取り戻すのは容易なことではないが、国際線の再開なども見据えながら進めていくところである。

ケ 空港運用時間の延長について

- 交流人口の拡大に向け、空港機能を高めるとともに様々な就航ニーズに応えていくため、県は空港の24時間化を目指している。
- 2021年2月、空港が立地する名取市と岩沼市と県との間で、空港の運用時間を24時間まで延長可能とすることについての合意が行われた。これを受け、2022年7月に最終便の繰下げがあり、運用時間が30分繰下げられた。

コ 空港の機能やサービスの拡充等について

- 2018年10月に搭乗用施設としてピア棟をターミナルビルに増築した。エプロンルーフを使ってエプロンを歩いて飛行機に乗るようにしており、航空会社や利用者の負担ならないようコストを抑えた仕組みを採用している。
- 2017年に国内線の到着階をリニューアルし、仙台空港から飛行機を降りて最初に到着する到着口の風景を変えた。観光案内所の拡充やウェルカムウォールという東北の地図の設置、シャワー施設を備えたランナーズポートの設置等を行っている。利用者が到着階に着いたら、必要な機能を見渡せるようにしている。
- ターミナルビル内にはコロナ禍で閉店した店舗の後に、東北の人気店が出店している。また、催事やイベント等も強化し、旅客だけでなく周辺の住民も楽しめる企画を開催している。
- ビジネス利用促進のため、個室の作業スペースやビジネスラウンジ等の拡充にも努めている。
- 「TOHOKU AZLM」（愛称「おくのソラミチ」）というスペースを設け、東北産品を有料で展示できるようにし、利用者はECや通販で購入することができる。
- 地域との共生のため、空港所在地である岩沼市民と名取市民に対して空港内の売店や駐車場

の割引を行う地域住民優待制度や、国から引き継いだ地域共生事業等を行っている。

○脱炭素化に向けて、S I A Cは国土交通省仙台空港事務所が主体で行う脱炭素化計画の策定に協力している。また、空港施設の照明や灯火のLED化を実施している。

サ コロナに伴う国の支援

○昨年度から、施設整備への無利子貸付が始まっており、空港の基本施設等を中心に必要なものについて国が無利子で貸し付けるという仕組みである。これを活用しながら、安全投資に継続して取り組んでいる。

○同じコンセッション空港の福岡空港は、運営権対価分割金の年度越え猶予等の支援メニューも享受しているが、S I A Cは対価一括払いをしているため、このメニューを活用できない。

【主な質疑応答】

○コンセッション導入の理由について

→県が東日本大震災からの復興を検討していた時に、国が民間能力の活用による空港の活性化を検討していたことから、県知事が空港の民営化により東北の交流人口を増加させるとの方向性を示した。仙台空港がコンセッション空港第1号となったのは、国においても東北の復興の加速化が政策目標としてあったためだと思われる。

○空港からのバス路線について

→空港利用者の大半がアクセス鉄道で仙台市に出るという流れになっているが、直接観光地に行きたいというニーズもあると考え、民営化後にS I A Cがバス会社へ路線開設を提案した結果、5路線が誘致できた。ただ、コロナの影響で現在、バスは全線運休している。最近では、震災後に国が計画した高速道路が整備されたこともあり、レンタカーの利用が増えている。

○ビジネス利用と観光利用について

→仙台は、歴史的な経緯で北海道との往来があり、親戚や友人を訪ねるVFR (Visiting friends and relatives) の利用も多い。正確な統計はないが、コロナ禍以前はビジネス、観光、VFRが3分の1ずつだった。コロナ禍ではビジネスが大幅に減少し、コロナ感染拡大がピークを過ぎた後は出張需要の回復が見込まれたが、リモートワークやワーケーション等の進展により、現在も回復していない。



6 意見交換（12月13日実施）

視察後、委員会で各視察先での取組について意見交換等を行った。

【主な質問、意見】

（1）空港の物流（福岡空港）

○福岡空港では、混雑空港のため貨物専用機の飛来が現在はないとのことだったので、24時間利用可能といった北九州空港の貨物の優位性を改めて確認できた。また、同県内にある空港の役割分担という点でも、北九州空港がより貨物に注力すべきだということが明確になったと感じた。

（2）空港のアクセス鉄道（仙台空港）

○仙台空港とは置かれている条件が異なるものの、北九州空港への導入は、採算性等の問題があつて厳しいという印象を強く持った。行政の負担がないと事業が成り立たないとの説明もあつたことをしっかりと踏まえる必要があると感じた。

○アクセス鉄道は北九州空港の将来を考えると非常に重要で、国や地元企業等と連携して導入の検討を進めていく必要があると感じた。

○本市が発展していく上で、東京とつながるパイプを太くすることが重要となるため、北九州空港を使いやすくすること、すなわち、アクセス鉄道を導入することが重要だと考える。空港の規模を大きくするためにはアクセス鉄道の導入しかないのではないかと思う。そのため、空港利用者数が200万人に近づいた段階でアクセス鉄道についての議論を開始し、採算性の確保できる路線等を検討しておく必要があると感じた。

○仙台空港のアクセス鉄道は経営的に苦戦しているようだったが、東京への直行便があれば結果は変わっていたと思われ、北九州空港とは背景が異なると感じた。

また、アクセス鉄道の停車駅付近にイオンモールや住宅街が新たにできていることから、アクセス鉄道の整備によるまちづくりという観点からもアクセス鉄道導入の検討をしてもよいのではないかと感じた。

○報道等によると、熊本空港ではT SMCの進出によりアクセス鉄道整備の検討が加速しており、佐賀空港では佐賀空港を物流拠点にとの意見がJ A等から出ているとのことである。北九州空港においても、優先性を担保するためにアクセス鉄道の導入に関する検討を早く進めた方がよいと感じた。

○仙台空港アクセス鉄道は、空港利用者数が年間350万人から400万人ぐらいあり、かつ上下分離方式の導入や途中駅の設置もありながら、経営的には黒字になるかどうかというところだということを知り、北九州空港でアクセス鉄道の採算性を確保するのは厳しいと感じた。

一方で、アクセス鉄道という新たな路線ができることで、周辺の街の発展が見込めるといった経済波及効果や、定時性の確保といった鉄道の経営状況に反映されない効果もあるため、

そうしたことも含めてアクセス鉄道に関する議論をしてもよいのではないかと感じた。

○今年、当委員会が福岡県議会に要望に行った際にも、先方からアクセス鉄道の必要性に関する話があった。佐賀空港や熊本空港で活発な動きがあるので、そうしたことも含めて将来を見据えて取り組んでいかなければならないと感じた。

(3) 空港のコンセッション（福岡空港、仙台空港）

○福岡空港は行って楽しめる空港だと改めて思った。北九州空港も、空港のグルメ等を目的とした集客が見込める施設となることを目指してもらいたい。

○北九州空港が福岡空港のように楽しめる施設とならないのは、空港へのアクセスに課題があるからであり、アクセス鉄道と空港島への道路の整備をする必要があると感じた。

○福岡空港はにぎやかな印象を受けた。もともと空港利用者が多いことが商業施設の整備につながったと思うので、先に空港のにぎわいづくりに取り組んで空港利用者を増やそうというのは順番が違うのではないかと感じた。

○福岡空港は、空港内の施設で楽しむことを目的とした集客ができており、そうした観点で空港内に様々な施設を整備していると感じた。飛行機で移動する目的だけのために利用されている北九州空港とは比較にならないと感じた。

○立地条件が異なるため福岡空港と同じような施設の整備はできないが、24時間利用可能といった北九州空港の特性を踏まえた活用方法を検討していく必要があると感じた。

○北九州空港は海上空港として、門司から観光船で空港島へ渡ることができるようにするといったことも検討し、他の空港にはない特性や長所を生かして発展することを考えていくべきだと感じた。

○ターミナルビルのにぎわいづくりという点では、北九州空港は福岡空港とは規模が違うため比較にならなかったが、空港島のにぎわいづくりという点では、商業施設やアミューズメント施設の整備といったことについて議論を深めていく必要があると感じた。

○福岡空港ぐらい規模が大きいと運営権対価の支払いが分割になっているため、コロナ禍に国から運営権対価分割金の年度越え猶予といった支援を受けられたが、仙台空港は一括払いのためそうした支援を受けられないとのことだった。北九州空港は規模的には仙台空港の方に近いので、コロナ等のリスクが生じた際には国からの支援を期待することができないことから、コンセッションの導入については慎重に検討すべきだと感じた。

7 随員職員	政策調査課長	森 幸二
	政策調査課 政策担当係長	宮崎 浩平