

令和6年6月27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（説明/報告）

1 調査研究項目

（1）株式会社スターフライヤーの経営状況について

（2）令和7年度における県・市の連携強化の取組みについて

株式会社スターフライヤーの経営状況について

1 令和5年度（2023年4月1日～2024年3月31日）決算【令和6年4月30日発表】

(1) 路線全体の輸送実績（国内定期便5路線）

路線	令和5年度	令和4年度	増減率
有償旅客数	1,541千人	1,167千人	+32.0%
座席利用率	77.6%	68.2%	+9.4pt

*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まない

概況

・旅客数、座席利用率は前年度から著しく増加し、コロナ禍前の水準までほぼ回復

■参考【令和元年度（コロナ前水準）と令和5年度の比較】

路線	令和5年度	令和元年度	増減率
有償旅客数	1,541千人	1,671千人	△7.8%
座席利用率	77.6%	72.0%	+5.6pt

（株式会社スターフライヤー決算短信により北九州市が作成）

(2) 業績

（単位：百万円）

	令和5年度	令和4年度	増減
売上高	40,019	32,275	+7,744
当期純利益	912	73	+839
期末純資産	3,219	1,759	+1,460
現金等期末残高	7,852	5,388	+2,464

概況

- ・新型コロナウイルスの影響がほぼ解消、有償旅客数の増加により、売上高が大きく増加。
- ・費用面では、円安水準による機材整備費の増加、原油価格の高止まりにより変動費も増加。
- ・結果として、当期純利益は黒字。

■参考【令和元年度（コロナ前水準）と令和5年度の比較】

（単位：百万円）

	令和5年度	令和元年度	増減
売上高	40,019	40,416	△397
当期純利益	912	△400	+1,312
期末純資産	3,219	6,754	△3,535
現金等期末残高	7,852	9,716	△1,864

（株式会社スターフライヤー決算短信により北九州市が作成）

(3) 令和6年度の業績予想(2024年4月1日～2025年3月31日) （単位：百万円）

	令和6年度	令和5年度	増減
売上高	42,690	37,850	+4,840
当期純利益	1,370	1,230	+140

2 経営支援における市からの3つの要請事項について

(1) 本社機能を本市から転出させないこと

⇒ (回答)

引き続き北九州市に本社機能を置き事業運営・企業活動を行っていく

- 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、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。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にも提供する。
- 市内サテライトオフィスを魚町に設置、拠点として活用。

(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

⇒ (回答)

北九州空港路線の復便に向けて取り組むと共に、一層便利な航空会社として期待に応えていく

○北九州空港を起点に、国際旅客チャーター便を運航。今後も、機材の稼働状況などを鑑み、運航を検討する。

■実績

- ・北九州＝務安（韓国）チャーター便
期間：令和5年7月19日～令和6年3月30日～（延長）令和6年6月15日
便数：77往復154便
利用者数：約15,000人
- ・北九州＝桃園（台北）チャーター便の運航
期間：令和6年2月9日～令和6年2月18日
便数：4往復8便
利用者数：約1,200人

(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

⇒ (回答)

しっかりと経営再建を果たし、北九州空港利用者のより一層の利益に資するよう、様々なサービスの拡充を行っていく

- 北九州空港及び北九州市への観光客誘致に向けた、様々な取組みを実施。
 - ・アニメとタイアップしたキャンペーンの展開（進撃の巨人など）
 - ・CAによる市内観光スポットのWEB展開
 - ・市内観光PR（日本新三大夜景都市、若松&門司の港町散歩）
 - ・機内限定JR九州きっぷの取扱い

令和7年度における県・市の連携強化の取組みについて

1 旅客強化期間の継続

県と市が緊密に連携した「ネットワーク再構築推進期間」が今年度で期限となる。

現在、チャーター便の運航や仁川便の増便（夏季期間）など、新規路線の就航や増便に向けた動きが相次いでいる。こうした動きを着実に捉え、北九州空港の旅客ネットワークを拡充させるためには、来年度以降も「強化期間」を継続していく必要がある。

2 強化期間における予算の確保

旺盛なインバウンド需要による旅客の再成長と滑走路延長事業化を起爆剤とした貨物拠点化のさらなる進展に向けて、引き続き、旅客・貨物・アクセスなど北九州空港の利用促進に対する各種支援策に係る予算を確保する必要がある。

3 受入体制の強化

インバウンド需要の回復と滑走路延長の事業化を受け、北九州空港への航空会社等の注目度が高まっている。こうした需要を受け止めるためには、空港業務（ハンドリング、保安検査、荷役作業等）の体制強化が不可欠であり、担い手の確保や働きやすい環境づくりなどに連携して取り組む必要がある。

4 旅客

「ネットワークの再構築」及び「福岡空港との補完機能の強化」を進めるには、既存路線の利用実績を高め、運休中の路線の早期復便や新規開設を促すことが重要となることから、路線の安定化をはじめ強力な支援に取り組む必要がある。

5 貨物

令和6年度から「半導体貨物拠点化推進期間」を設定した。北九州空港が貨物拠点としての地位を確立するためには、貨物の円滑な取扱いが求められることから、輸出入貨物の集貨、通関機能の確立などに連携して取り組む必要がある。

6 アクセス

増大し多様化する航空需要に幅広く応えるためには、福岡空港との役割分担と相互補完に基づき、北九州空港の補完機能の強化が不可欠。北九州空港と福岡都市圏とのアクセス利便性の向上に取り組む必要がある。

7 機能強化

北九州空港の滑走路3,000m化を控え、新たな貨物便の就航需要が高まる一方、航空燃料の供給が逼迫している。大型貨物機による欧米など長距離貨物便の直行運航の実現に向け、給油能力の増強に向けて連携して取り組む必要がある。