

【AGI 設立 30 周年記念シンポジウム・パネラー講演】

北九州空港の過去・現在・未来

関西外国語大学外国語学部教授 引頭 雄一

1. はじめに

皆さん、こんにちは、関西外国語大学の引頭と申します、よろしく願いいたします。何で外国語大学の先生がこんなところに立っているんだと、疑問を持っている方もいらっしゃると思いますので、簡単に自己紹介させていただきます。

前職は空港関係のコンサルティング企業に勤めていました、現在の教職は10年余りの経験しかありません。空港専門のコンサルティング企業だったものですから国内外を含む数多くの空港で仕事をさせて頂きました。我が国には97空港あるんですけれども、私が仕事した空港は88空港、全国制覇までもう少しだったんですけどね。海外でも、ODAに係わる仕事をやっていましたので、30数カ国で主に空港計画に係わる仕事をさせて頂きました。私の担当は、需要予測ですとか、経済・財務分析、空港政策に関わる業務です。

北九州空港でも長年にわたって、お手伝いをさせて頂きました。北九州空港との関わりは非常に長く、数多くの仕事を、北九州市さんとか、四建（運輸省第四港湾建設局）さんと一緒にさせて頂きました。今回、改めて数えてみたんですけれども、30数年にわたって40数本の仕事に携わらせて頂きました。私にとって、北九州空港は我が子のようなものでして、そして今日ここに立たせていただいた北九州も、私としては第2の故郷のような思いです。

現在、大学では空港関連のエアポートビジネスと途上国の開発に関する国際開発論という2つの講座を担当しています。今日は、八田先生からお声がけをいただいたものですから、我が子（北九州空港）の今後の成長を皆さん方と一緒に議論できれば良いと思っております。

2. 北九州空港の歴史

北九州空港の歴史について一言触れさせて頂きたいと思います。私は新入社員の時から北九州市さんにお世話になっておりまして、一番最初の業務が周防灘構想という大空港構想でした。周防灘のど真ん中に関空より大きい空港をつくりましょうというアイデアを検討しました。

そのころから、北九州空港案件をお手伝いさせて頂いていましたが、その後、皆さん方のご努力もあって、国の空港計画である第4次空港整備5ヵ年計画に採択され、現在の埋め立て地で



空港が整備されることになりました。この埋立地は、関門海峡の浚せつ土砂を埋めるために造られたものですから、埋め立てに時間がかかるため、実際に新空港の工事にかかったのが1994年と遅くなるので、新空港ができるまでの間、旧空港の滑走路を100 m 延ばしてジェット化し、新空港開港までつなぐ、という仕事もやらせてもらいました。

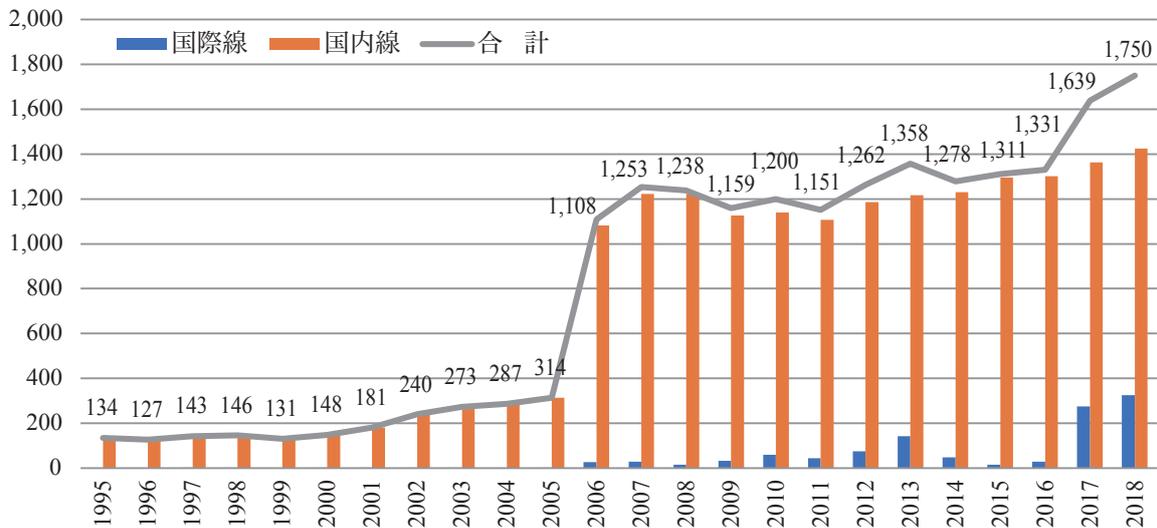
2006年に新空港が開港しましたが、ここに本社を置くスターフライヤーという航空会社をつくったことがすばらしかったですね。これはものすごいことです。しかも、地方空港でありながら24時間空港だということが、画期的なことだと思います。その後、国際線、日本貨物航空さんの誘致、それから、国際線が一時ストップした時期もありますけれども、現在は大連線も加わり、中国の天津航空さんも入って、国際線も多くなり、路線誘致にも大変がんばっている空港だなと感じます。

私が申し上げたいのは、先ほどお話がありましたけれども、地元の努力っていうのがすごかったということです。北九州空港は国管理空港ですから、空港整備は本来ならば国の仕事です。しかし、北九州市さんは国に対して積極的に熱心に要望され、地元ががんばって、新空港の実現に努力したのです。単に要望するだけならどこの自治体も行っているのですが、国の出先機関である四建さんとタッグを組んで、先行的に調査を進め、そのお陰で国との関係も非常によく、開港の翌年には24時間空港になったのです。これは非常に画期的な話です。当時24時間空港というと、新千歳、羽田、関空、那覇の4空港のみで、九州にはありませんでしたが、海上空港で騒音問題がないこともあって、この空港が24時間運用となりました。その結果、先ほどいったスターフライヤーさんが早朝から深夜まで運航するという全国的に見て例がない、画期的なことを成し遂げました。この航空会社設立に対しても、北九州市さんは全面的な支援を惜みず、非常に努力をされました。別に北九州市さんをよいしょするつもりでいっているわけではないですが、それだけ地域、地元ががんばったよ、ということをご皆さんに知って頂きたいのです。私は、さっきいったように、全国各地で仕事をしておりますので、本当に実感する次第です。

それから、空港ができた後におきましても、路線の誘致、航空旅客、貨物の増加に非常に大きな役割を果たされています。その当時は、末吉市長の時代だったわけですが、市長のリーダーシップがすごかったと思いますし、かつ、事務方の人たちの人事が非常に巧妙でした。彼らは公務員ですから、当然異動が必須なため、いろんな部署に異動するのですが、一度出た後にまた戻ってくるのです。優秀な人ほど戻ってくるというような人事をやっているという、これは、私どもが仕事をした他の自治体に「人事については北九州市を見習え」といっておりました。特に空港というのは専門的な知識、技術を必要とするものですから、同じインフラでも、道路、港湾、あるいは河川のようにどこの自治体でも行っているインフラとは異なります。国の方では航空局という専門組織がありますが、地方自治体では、空港が少ないために専門的知識を持つ職員を育てるのも継続するのも、実は大変難しいのです。

でも、それをうまくやっていらっしゃったので、今でも北九州空港は、地域と密着した立派な空港になっています。よくある例が、空港をつくるまでは優秀な人を集めて実現に向けて一生懸命に努力するのですが、できた途端に、すうーっと潮が引いたように熱意がなくなってしまうというものです。でも、北九州はちょっと違うよということで、地域の皆さん方が一体となって努

図1 北九州空港旅客実績の推移（単位：千人）



（出所）国土交通省『空港管理状況調査』より作成

力されていることが、特徴的だと思います。

図1は、空港の利用実績です。グリーンの線が全旅客数で、棒グラフの赤が国内線、青が国際線になりますが、2006年の新空港開港によって、一気に110万人に増えています。2000年代は、航空輸送にとってあまりよくない時期でした。2001年に米国同時多発テロが起きて、その後はSARS（重症急性呼吸器症候群）とか、イラク戦争とか、いろいろな出来事が起こりました。また、2008年のリーマンショックは、航空旅客にも非常に大きな影響をあたえました。新空港は、その真っ最中にスタートしたわけです。苦難の時期にも何とか120万人くらいを保ってきて、2017年以降、急に国際線が増加し、国内線の方も2011年を底にして、堅実に伸びてきました。現在、国際線32万人、国内線を合わせて175万人となっています。私の当たらない需要予測では当初400万人という数字を出したこともありましたが、その後の経済状況を反映して250万人くらいに修正した記憶があります。しかし、まだそのレベルに届いていないので、今後の成長に期待したいし、応援したいという気持ちでいっぱいです。

3. 空港のコンセッションとは何か

先ほどいいましたように、北九州空港の設置管理者は国（国土交通省）でして、国管理空港です。ターミナルビルは、福岡県、北九州市も出資する第3セクターの北九州エアターミナル株式会社が運営しておりますが、今日、コーディネーターで参加いただいている片山学長が、社長で切り回されていた会社です。将来のことを考えるときに、コンセッションの話は避けて通れません。これまでの日本の空港は、国、あるいは地方自治体という、公的主体が公共事業として整備し、管理運営してきました。

ただし、成田、関西、中部の各国際空港は空港会社が設置管理者となっている会社管理空港で

す。空港会社ではありますが、いずれも国、地方自治体の資本がそれ相応に入っていて、成田の場合、出資者は100%国、関西、中部では地方自治体の出資もありますから、半官半民的なところもあります。

日本の特徴としては、会社管理空港以外は設置管理者である国、あるいは地方自治体が、土地を所有し、空港施設を整備しますが、ターミナルビルについては第3セクターの空港ビル会社となっているのが我が国の一般的なスタイルなんです。したがって、飛行機が離発着するエアサイドと、我々が旅客として利用するターミナルビル、ランドサイドともいえますけれども、それらの運用者が違っているのが、我が国の一般的な姿なんです。これを、エアサイドもランドサイドも一緒にして、施設は従来通り公的主体が保有するものの、その運営については民間会社に任せようというのが、今行われているコンセッションという制度なんです。

最初にスタートしたのが、関西空港と伊丹空港です。これは若干動機が不純でして、関西空港が開港後赤字が継続し、借金が返せない状況でした。関空の借金返済が困難という状況に対応するために、両空港の経営統合を行った上で、その運営を民間セクターに任せるコンセッションを採用することになりました。これが我が国の空港では一番最初の事例になりまして、現在は、オリックスとフランスのヴァンシ・エアポートと関西財界の企業が出資して設立した関西エアポートという会社が運営しています。昨年からはこれに、神戸空港も加わりまして、関西エアポートが関西の3空港を一体的に運営しています。

北九州空港と同じ国管理空港は、仙台空港が最初です。宮城県知事が、東日本大震災の復興のシンボルとし、より多くの人に東北に来てもらうためには仙台へ直接入ってこられるように、仙台空港のネットワークを拡大して、交流人口を増やそうという目的で、コンセッション導入に手を挙げました。その裏には、国内外から集客するにはお役人よりも民間の知恵と金を使ったほうが良いだろうという発想がありました。空港の施設は国が所有し、その運営はランドサイド、エアサイド両方とも、民間会社が行うというコンセッションを、国管理空港で一番最初にスタートしました。今は、首都圏で鉄道事業を行っている東急電鉄さんが主体となって、仙台空港の運営権を購入し、仙台国際空港株式会社という会社を立ち上げて、空港全体の運営を行っています。まだ数年しか経っていないので、評価を下すことは難しいんですが、アクセスを改善し、利用客を大きく増やしているというのは、なかなか見事だと思います。その後、高松空港が2018年に、福岡空港が今年の4月からスタートしたところです。

皆さん、ご存知だと思いますけれども、福岡空港の民営化については、将来的には北九州空港と連携していくのも1つの方法だといわれています。連携の実施も含めて、どのような形になるのかははまだ決まっているわけではありませんが、お互いに手を携えていこうということが、模索されています。コンセッションは、国管理空港では、熊本空港、北海道内の7空港において、すでに運営権者が決定しており、それから広島空港においても運営権者の選定が進められているところです。近年、民間の知恵と資金を使って、空港を運営しようという国の政策が、積極的に取り組まれてきており、今後も継続していくということです。

お手元の資料に小さくて恐縮なんですけど、現在、コンセッションが導入されている空港を表にまとめています(表1)。先ほどご紹介した国管理空港以外で、地方自治体が管理運営する空港

表1 コンセッション導入空港一覧

空港名	会社名	航空旅客数 (2018年,万人)	運営開始日	PFIタイプ	事業期間		運営権対価 (億円)
					当初契約	延長可能 期間 (注1)	
運営中	関西・伊丹 関西エアポート	4,504.5 (2空港計)	2016年4月	独立採算型	44年	—	22,000
	仙台 仙台国際空港	358.0	2016年7月	独立採算型	30年	30+5年	22
	高松 高松空港	204.3	2018年4月	独立採算型	15年	35+5年	50
	福岡 福岡国際空港	2,463.9	2019年4月	独立採算型	30年	—	4,460 (注2)
	神戸 関西エアポート神戸	318.2	2018年4月	独立採算型	42年	—	191.4
	静岡 富士山静岡空港	71.7	2019年4月	独立採算型	20年	20+5年	10
	但馬 但馬空港ターミナル	3.8	2015年1月	混合型	5年	—	0
	鳥取 鳥取空港ビル	40.2	2018年7月	混合型	5年9カ月	—	0
	南紀白浜 南紀白浜エアポート	15.4	2019年4月	混合型	10年	延長可	0
手続中	北海道 (未定)	2,868.0 (7空港計)	2020年6月~ 2021年3月	独立採算型	30年	5年	2,200 (一括) + 720 (延払)
	熊本 (未定)	341.0	2020年4月	独立採算型	33年	15年	103
	広島 (未定)	295.8	2021年4月	独立採算型	30年	5年	(未定)

空港名	会社名	運営権者主要企業	空港会社への参加	
			航空会社	自治体
運営中	関西・伊丹 関西エアポート	オリックス, ヴァンシエアポート	×	×
	仙台 仙台国際空港	東京急行電鉄, 前田建設, 豊田通商	○	×
	高松 高松空港	三菱地所, 大成建設, パシフィックコンサルタンツ, シンボルタワー開発	×	○
	福岡 福岡国際空港	福岡エアポート HG, 西日本鉄道, 三菱商事, 九州 電力, チャンギエアポート	○	○
	神戸 関西エアポート神戸	オリックス, ヴァンシエアポート, 関西エアポート	×	×
	静岡 富士山静岡空港	三菱地所, 東急電鉄グループ	○	×
	但馬 但馬空港ターミナル	但馬空港ターミナル	×	×
	鳥取 鳥取空港ビル	鳥取空港ビル	×	×
	南紀白浜 南紀白浜エアポート	経営共創基盤, みちのり HD, 白浜館	×	×
手続中	北海道 (未定)	北海道空港 HG, 三菱地所, 東京急行電鉄, 日本政 策投資銀行, 他13社	○	×
	熊本 (未定)	三井不動産, 九州電力, 九州産交 HG, 九産交運輸, テレビ熊本, 再春館製菓, 他5社	○	×
	広島 (未定)	(未定)	(未定)	(未定)

(注1) 延長可能期間+不可抗力延長期間。

 (注2) 200億円(一時金), 142億×30(分割金)に加えて, 収益連動負担金(収受は滑走路二重化事業完成後)として,
(当該年度発着回数実績×58千円/回)×50%。

(出所) 国土交通省資料, 報道資料より筆者作成

においても、静岡空港、そして小さな空港では兵庫県の但馬、鳥取、南紀白浜空港、こういうところがやっています。国管理空港と静岡空港では、いずれも独立採算型コンセッションが採用されており、民間会社が料金を決めて、運営を自ら行います。先にいいました小さい空港の場合、混合型といいまして、空港を所有している県も一定の資金を出し、支援を行うといった、官民混合型のスタイルで運営しています。小さな空港では独立採算を行えるほど旅客が多くないので、官と民が協力してやりましょうという形です。これを説明すると、これだけで1時間はかかりますので、こういう種類があることをご理解いただければと思います。

この表に示している運営権者、運営権を購入した企業ですが、オリックス、東急電鉄、三菱地所、福岡エアポート HD、経営共創基盤という会社が主幹事となって各空港でコンセッションを行っており、来年からは北海道空港 HG、三井不動産がこれに加わります。これで見ると、交通系、金融系、空港ビル関連企業に加えて、商業施設を展開している不動産デベロッパーも手を挙げているのがお分かりいただけると思います。

今後、北九州空港がどうなるのかという見通しについてですが、このまま今のような国管理空港でやっていくのがいいのか、あるいは関西みたいに福岡空港と経営統合して、一緒に手を携えていくのがいいのか、あるいは、北九州空港単独で民営化でやっていく方がいいのか、多分、こんなメニューが考えられると思います。それぞれいいところ、悪いところ、いろいろあると思います。現時点で結論を出すことはできませんが、今日のこのディスカッションの中でも、賛成、反対、出てくれば面白いと思います。

複数空港のある地域で、別々にやっている例としては、首都圏の羽田と成田があります。羽田空港は国管理空港で、成田は成田国際空港会社で別々にやっております。関西の場合はさっきいきましたように、3空港を一体化してやっています。両者の違いをみると、首都圏の場合、羽田空港では国際線がどんどん増え、成田空港から路線を移管する現象が見られており、厳しい空港間競争が展開されています。これは、私から見れば、私の造語ですけれども、競いながら創りあげるという「競創」という言葉が適しているのではないかと考えています。一見すると成田空港は追い詰められているようにも見えますが、成田はこれにめげずに将来の可能性を担保するために、現在、3本目の滑走路整備の計画が進められています。羽田空港でもタブーだった都心上空を飛行して、来年春には発着枠を拡大させることが決定しており、両空港を合わせて首都圏で年間100万回の発着能力を実現させようという試みが進められております。これは「競創」の成果だと私は思っています。

4. 北九州空港の将来

北九州空港の将来、魅力ある空港づくりを行うためには、いくつか必要なものがあると思います。先ほど、八田先生がお話になったように、アジアの成長を取り込むことですね。アジアとの接近性を活かすべきだと思います。そのためには、空港の強化、アクセスの強化が必要ですし、最低限、3,000 mの滑走路が必要です。先ほどお話がありましたように、より大きな飛行機を受け入れる能力を備えることが必要ですし、福岡からの直線距離で60 kmですから、アクセスもきち

んと整備すれば、北部九州、いや九州の中心空港としてやっていけると思います。そして、限界のある福岡空港を北九州空港が補完し、さらにこれを凌いでいく姿がいいのかなと感じております。そのためには、地域においてもいろいろとやらなければならないことがあります。航空需要は、飛行機に乗ることが楽しい一部の航空機マニアを除けば、ほとんどの旅客は目的があって飛行機を使うわけです。したがって、やはり基本はビジネス、これをいかにきちんと捉えるかが一番の課題です。それから、いかに魅力ある地域をつくっていくのかがその次の課題だと思います。先ほどの八田先生のお話にもあったような対策を実行に移すことが大事だと思います。それから、観光については、北九州空港で独占はできませんし、する必要性もありませんので、もっと対象地域を広域的にとって、九州全域、あるいは中国地方の一部を含めて、広域的に考えていかなければいけないだろうと思います。

このように、視点を変えながら、空港の在り方を考えていく必要があると考えております。