

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会記録（No. 23）

1 日 時 令和5年9月29日（金）
午前 11時32分 開会
午前 11時59分 閉会

2 場 所 21会議室

3 出席委員（10人）

委 員 長	日 野 雄 二	副 委 員 長	渡 辺 徹
委 員	吉 村 太 志	委 員	田 中 元
委 員	渡 辺 修 一	委 員	金 子 秀 一
委 員	奥 村 直 樹	委 員	大久保 無 我
委 員	高 橋 都	委 員	藤 沢 加 代

4 欠席委員（0人）

5 出席説明員

港湾空港局長	佐 溝 圭太郎	総 務 部 長	天 本 克 己
空港企画部長	田 原 温	空港機能強化担当課長	椿 辰一郎
			外 関係職員

6 事務局職員

政策調査課長	森 幸 二	政策担当係長	宮 崎 浩 平
調 査 係	伊 東 加 奈		

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	審査日程について	29日は議案の審査、所管事務の調査、10月2日は議案の採決を行うことを決定した。
2	議案第168号 令和5年度北九州市一般会計補正予算のうち所管分	議案の審査を行った。
3	北九州空港における、航空ネットワークの継続・発展及び利用促進、並びに就航・航空会社への支援の在り方について外2件	就航航空会社への支援の在り方等に係る意見聴取のため、11月9日に参考人の出席要求を行うことを決定した。
4	行政視察について	別添の行政視察案について、委員間討議を行った。

8 会議の経過

○委員長（日野雄二君）開会します。

本委員会に付託された議案は、お手元配付の一覧表のとおり、1件です。

審査日程については、本日は議案の審査及び所管事務の調査を行い、10月2日に議案の採決を行います。これに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり。）

ありがとうございます。異議なしと認め、そのように決定しました。

ただいまから議案の審査を行います。

議案第168号のうち所管分を議題とします。

審査の方法は、一括説明、一括質疑とします。当局の説明は、できるだけ要点を簡潔、明瞭にお願いします。なお、議案の説明は着席のまま受けます。

それでは、説明を求めます。総務部長。

○総務部長 それでは、座ったまま失礼いたします。

本委員会でご審議をお願いいたしますのは、議案第168号、令和5年度一般会計補正予算のうち、港湾空港局所管分でございます。

タブレットの令和5年度北九州市補正予算に関する説明書で御説明いたします。11ページをお願いいたします。説明書では6ページでございます。

まず、歳入でございます。

25款1項1目総務債のうち補正額の所管分は1億3,950万円で、北九州空港整備事業への負担金の財源として、市債を借り入れるものでございます。

次のページ、12ページをお願いいたします。

歳出でございます。

2款3項1目企画振興総務費のうち、空港推進経費を1億5,516万円増額するものでございま

す。これは、国土交通省が新規事業化を決定いたしました北九州空港の滑走路延長の整備事業に要する地元負担金でございます。

以上で御説明を終わります。よろしく御審議いただき、御承認賜りますようお願い申し上げます。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。

それでは、質疑に入ります。なお、当局の答弁の際は、補職名をはっきり述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質疑はありませんか。藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） 質問をさせていただきます。

この特別委員会に入って、まだあまり間がないので、基本的なといいますか、初歩的な質問になるかと思いますが、一括してお尋ねします。

まず最初に、地元負担金ということなんですけれども、関連自治体のそれぞれの金額、また、それはどういう基準で決められたものなのか。それから、今後工事が始まって、完成までに何年ぐらいかかって、そして、その間の地元負担金が、また発生するのかどうか。今後どうなるのかということをお尋ねします。

次に、工事のことなんですけれども、工事期間というのは、大体いつ始まって、いつぐらいに完成する予定なのか。そして、それは、今の空港の使い方、通常のフライトなどに影響が出るのか出ないのか。出るとすれば、どんなことが考えられて、対策を考えているか、お尋ねします。以上です。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 滑走路延長に関する空港整備負担金に関するお問合せについてお答えします。

まず、北九州空港の今回の滑走路延長事業の空港整備負担金の総額といたしますが、事業費の総額から御説明さしあげまして、今、国が示している事業費の総額が130億円となっております。これを国と地元自治体、それが福岡県と私ども北九州市、それから、苅田町ということになりまして、それぞれの割合で負担していくような格好になります。事業期間としては、今、国は令和9年度までと言っていて、先日の告示の中で、供用開始予定日が示されました。それが令和9年度の8月31日ということになってございます。それに向けて工事を進めていくということになってございますけれども、今回御審査をお願いしていますのが1億5,500万円ということで、これは令和5年度の事業費となっております。

それで、まず負担率については、国と地方自治体の間で決めていまして、全体事業費のうちの3分の2が国費になります。国土交通省の負担です。それでいくと、130億円のうちの87億円が国土交通省が負担するお金になります。そして、地元自治体が残りの3分の1を負担するこ

とになります。その3分の1の負担率が、福岡県が57%、北九州市が40%、苅田町が3%となっております。自治体の規模で決まっております。130億円から国負担の87億円を差し引きますと、約43億円となりますけれども、そのうち57%が24億5,000万円、これが福岡県の負担となります。飛ばして、苅田町が3%なので1億2,000万円となります。それで、北九州市負担分が40%ということで17億3,000万円となります。これを工事期間である令和9年度までの間に負担していくような想定になってございまして、令和5年度分が補正予算で1億5,500万円となっております。

工事期間は先ほど申し上げたとおり、令和9年度までと考えてございます。

それと、フライトへの影響ということでもありますけれども、工事の期間で今、国が想定していますのが、夜間の時間帯ということでもあります。これは、北九州空港は24時間空港ということで、供用させながらの工事となりますので、設定時間によっては、深夜に飛ぶ飛行機が就航できないということになってございますけれども、今のところ定期便がそこにはまっているとは聞いてございません。定期便の就航が空いている夜間の時間帯を使って工事を進めると、そのように聞いてございます。以上です。

○委員長（日野雄二君） 藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） ありがとうございます。

そしたら、地元負担金というのは、供用開始までの間に毎年度、43億円を振り分けていくということだと理解しましたが、それでいいのかということと、それから、県が57%、市が40%、そして、苅田が3%というような負担割合なんですけれども、この負担割合というのはどういう基準で決められたものなのかということをお尋ねします。

それから、供用開始が令和9年度の何月31日って言われましたか。よく聞き取れなかったもので、もう一回お願いします。以上です。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今委員が言っていたとおりでありまして、整備負担金は、令和9年8月31日と供用予定日が示されてございますが、この期間に工事の量に応じて年割りをして負担していくことになっております。繰り返しますけれども、北九州市の負担分が40%ということで、17億3,000万円、これを5年間というか4年間の間でそれぞれ工事の量に応じて負担していくというようなこととなります。

これがどういったいきさつで決まったかということについては、地元と国との協議の間で決まったと伺っておりますけれども、明確な基準というのは自治体の規模に応じてということがあります。以上です。

○委員長（日野雄二君） 藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） ありがとうございます。そういう負担割合は、自治体の規模ということ

なのですが、苧田はお金持ちの町と聞いておりますので、そんなところは加味されなかったのかと思ったもので、お尋ねしました。それはもう構いません。ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君）ありがとうございます。

ほかに。吉村委員。

○委員（吉村太志君）お聞かせください。

整備負担金ということは、空港を整備するお金ですよ。課長が今言った負担の割合によって、例えば北九州の地元の業者さんは40%ぐらいの仕事を受けるのか。そして、3%は苧田の人が受けるのかとか、県があとはこうやってするか、国がするか、工事の発注の割合というのは、どういうやり方でやっていくわけですか、教えてください。

○委員長（日野雄二君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 これそのものは、まさに国土交通省の事業でありますので、発注のやり方については、一義的には国土交通省が決めるものであると考えてございます。

ただ、地元の企業に対する発注が来るような話については、していくべきだと思っておりますので、そういったところは配慮しながら国と調整していきたいと思っております。

○委員長（日野雄二君）吉村委員。

○委員（吉村太志君）今、課長が答弁してくれたように、私たちは、北九州で工事が増えるということ、地元の仕事が増えるということを願っておりますので、発注は国かもしれませんが、北九州市としても、私たちの空港、北九州の宝になるところなので、地元の企業が仕事ができるような環境を行政としてもしっかりしていただいき、また、地元の企業が空港の工事に携わることにより技術力が上がっていく、これが僕は何よりだと思っておりますので、ぜひともよろしく願いいたします。以上です。

○委員長（日野雄二君）ありがとうございます。田中委員。

○委員（田中元君）今の吉村議員の関連であります。

しっかり国へ要望していただいて、また、その結果を教えていただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

○委員長（日野雄二君）意見でいいですか。

○委員（田中元君）いいです。

○委員長（日野雄二君）金子委員。

○委員（金子秀一君）令和9年8月31日を目指すということですが、これは早めることはできないのかということについてお聞かせください。

○委員長（日野雄二君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今、供用開始予定日ということで示させていただきました。それは、国が航空法の38条告示で示した中に出てきたものでございまして、予定と書いております

とおりのので、そこが前後することはあっていいと思ってございます。なので、今からの工事の発注をどのようにやっていくかにもよりますけれども、そういったところは国としっかり協議しながら、調整していきたいと考えてございます。以上です。

○委員長（日野雄二君） 金子委員。

○委員（金子秀一君） ありがとうございます。大体、公共工事は長くなると思うんですけども、3,000メートル化に向けて、いろいろな民間企業とか、もちろん北九州市もいろんなことを考えながら動くべきであると思う中で、工事が早まるのはいいとしても、工事が後になると、様々なところに迷惑をかけるとか、事業見直しにつながってしまうのではないかという懸念があります。ですので、本当に、再三、本会議でも申し上げておりますが、これをチャンスと捉えて、北九州市の発展につなげていくためには、明確なスケジュール感というのが大事になると思いますので、どうか国に働きかけをよろしく願いいたします。私からは以上です。

○委員長（日野雄二君） 今、金子委員の発言の中で、港湾空港局がいかに予算を来年度多く獲得するか。そうすれば工事は早く完了する。要するに、予算取りなんですね。これには全力を尽くすということ。来年度はこれぐらい予定している。いや、そうじゃなくて、その倍とは言わないけれども、多くの金を要求して、「駄目だ」と諦めないということ。そうすれば早くできるということなので、県要望と全く同じなので、その辺はしっかり肝に銘じてやっていただきたいと思います。

ほかに質疑はありませんか。大久保委員。

○委員（大久保無我君） 教えてください。

今回延伸される土地は、苅田町の土地という扱いになるんですか。要は、北九州空港として、土地の中に北九州市の土地と苅田町の土地というのが両方またがったような状態になるのか。工事後はまた変わるのかとか、その辺のことが分かったら教えてください。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 北九州市と苅田町域の境でございますけれども、現在、全体の空港島の北側4分の3ぐらいのエリアは北九州市域でございます。そこから南側が苅田町域ということになってございまして、北九州空港の中に苅田町域と北九州市の境界がございまして、それで、今回の滑走路3,000メートルにするところの500メートル区間というのが、苅田町域の南側に延ばすということになってございます。以上です。

○委員長（日野雄二君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） じゃあ、特に編入とかそういうこともないということですね。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 お答え漏れていましたけれども、実際、今の苅田町域にある土地については、国土交通省が持っている苅田沖土砂処分場ということで、まだそこは未竣功地にな

ってございますので、まだ菟田町域にも含まれていない土地ではあるんですけども、そこが将来的には菟田町域の土地に編入されるものと考えてございます。以上です。

○委員長（日野雄二君） 大久保委員、いいですか。

ほかに。高橋委員。

○委員（高橋都君） 私からは、事業費のことについてお尋ねしたいと思います。

130億円ということで総事業費が上がっており、令和9年までかかるわけですけども、今、物価高騰、資材の高騰ということがありまして、大阪でもいろいろあっていますが、今後、事業費が大きく膨らんで、影響が出ないのか。もし膨らんだときの負担額はどうなるのかということについて教えていただきたいと思います。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 実際、今の御質問、将来事業費が膨らむかどうかというところは、必ずしも分からないところであります。負担額についても、負担比率が固定されていますので、それに応じて我々も負担していくものだと考えてございます。以上です。

○委員長（日野雄二君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） 今の状況からいって、また事業費が膨らむのではないかと、ちょっと危惧するところもあると思ってお聞きしました。ただ、負担額は変わらないということですけども、市の財政に大きく影響するところですので、早期にこれを着実にやるということが重要かと思っておりますので、その点を踏まえてよろしく願いいたします。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今の委員のコメントの中で、負担額が変わらないということではなくて、負担率が変わらないということですので、工事費が増えれば、もちろん本市の負担は上がってくるものと考えてございます。以上です。

○委員長（日野雄二君） いいですね、要望で。

ほかに。奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 今、資材の話があったんですけど、この間、響灘の埋立てで、法律が変わったからやり方が変わって、期間が延びたり経費が上がったりするという話があったのですが、ああいうこととは全然用途が違うから関係ないのかもしれませんが、空港島とかを埋め立てていくのも、そういう何か法律によって影響する可能性はあるんでしょうか。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今回の滑走路延長事業で、法改正において何か影響がありそうかという、その可能性は低いのではないかと考えてございます。それで、何か大改正がされて、工事の手続が変わるようなことは、今回の工事の中では可能性が低いのではないかと考えてございます。

○委員長（日野雄二君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）すみません、今勘違いしていて、ごめんなさい。埋立てといたら、空港島の残りのところだと思うのでそこが聞きたかった。それは今回関係ないので、後で個人的に教えてください。失礼しました。終わります。

○委員長（日野雄二君）ありがとうございます。

ほかにございませんか。

（「なし」の声あり。）

ほかになければ、以上で議案の審査を終わります。

次に、所管事務の調査を行います。

本委員会の所管事項のうち、北九州空港における航空ネットワークの継続・発展及び利用促進並びに就航航空会社への支援の在り方について、北九州空港の滑走路3,000メートル化の早期実現等、機能強化について、北九州空港に関する福岡県との連携強化についての3件を一括して議題とします。

まず、就航航空会社への支援の在り方の参考として御意見を伺うため、参考人の出席要求についてお諮りします。

11月9日午後2時から、株式会社スターフライヤー社長の町田修氏に参考人としての出席を求め、御意見を伺いたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり。）

ありがとうございます。御異議なしと認め、そのように決定しました。

ついては、北九州市議会委員会条例第28条第1項に基づき、委員長から議長宛てに参考人の委員会出席要求書を提出します。

次に、行政視察についてお諮りします。

5月の委員会で、今年度の下半期にアクセス鉄道等に関する他空港の行政視察を行うことが決定しました。本日は、お手元に正副委員長案を配付しておりますので、事務局に説明させます。事務局。

○政策担当係長 それでは、ただいま通知しました資料に基づきまして、正副委員長案を御説明させていただきます。

まず、1、視察項目につきましては、アクセス鉄道等の空港アクセスについてとなっております。

次に、2、視察時期につきましては、本市議会の定例会や閉会中の常任委員会の日程などを除外し、候補としまして、1泊2日で資料に記載の7つを挙げております。

最後に、3、視察先の候補につきましては、本委員会でこれまで調査研究を行ってきましたアクセス鉄道と北九州空港において当面重要なアクセス手段となりますアクセスバスの候補を

それぞれリストアップしております。

まず、アクセス鉄道は、北九州空港と同じ海上空港の中部、関西、神戸の3空港、北九州空港と比較的規模に近い宮崎空港、それから、現在アクセス鉄道の整備を検討している熊本空港の計5空港です。

また、バスにつきましては、2025年を目標にバスの利便性向上に取り組んでおります新潟空港、それから、今年空港への自動運転バスの実証実験を行った小松空港、名古屋駅からのバスアクセスが充実しております県営名古屋空港としております。

以上で行政視察案の説明を終わります。

○委員長（日野雄二君）ありがとうございます。

本日は、この案について、皆様の御意見を伺い、視察先の優先順位を決定したいと思えます。今後の作業としては、事務局において、視察先との受入れ交渉を行い、最終的な視察先、日程等の案を提示させていただきたいと思えます。

それでは、ただいまの案について御意見はありませんか。吉村委員。

○委員（吉村太志君）私は、できましたら、委員長、副委員長でまず順位を決めていただくことがいいかなと。事務局と一緒に話しながら、本市にとって一番勉強になるところをお願いできたらなと思えますので、意見とさせていただきます。

○委員長（日野雄二君）ほかに。大久保委員。

○委員（大久保無我君）私は、県営名古屋空港というのは知らなかったの今、初めて見たんですけど、そういう意味では、愛知とかだったら、一気に3つ、いろんなパターンの空港があるので、一番良いのかなということも思いました。

ただ、宮崎とか、一番規模が近い感じでいいなとは思いますが、今さっき言いましたように、いろんなパターンが見れるという意味では愛知かなと思えました。以上です。

○委員長（日野雄二君）ほかにございせんか。

（「なし」の声あり。）

なければ、今の御意見を踏まえて、副委員長、私からちょっと意見を言っていていいでしょうか。

○副委員長（渡辺徹君）はい、いいですよ。

○委員長（日野雄二君）すみません、私から意見を言わせていただきます。

今回、あえてアクセス鉄道というものを上位で考え、そして、アクセスバスは、ざっと列記しているんですが、アクセスバスの昼間便のリムジンバスの要求も、先日、県要望で行ってまいりました。バスの利用もそうなんですが、北九州空港にアクセス鉄道を将来入れていきたい。そうすると、政令市の中でも身近な熊本を北九州はかなり意識しないといけないので、熊本空港。それから、神戸空港が海上空港でもありますから、そんな思いを副委員長とも、それ

から、事務局とも話しておりますので、その辺、先ほど吉村委員から、委員長、副委員長に一任ということもいただきました。それから、大久保委員からの、中部、名古屋、向こう側を見たらいいのではないかとということも踏まえて、しっかり2人で、正副委員長で意見を闘わせて、行き先を決めてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

ありがとうございます。

それでは、本日の意見を踏まえ、各委員が共通して関心の高い案を基に、正副委員長で協議した上で、優先順位を決定したいと思います。これに御異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり。)

ありがとうございます。御異議なしと認め、そのように決定しました。

本日は以上で閉会します。

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会 委員長 日野雄二 ㊟