

第 1 分 科 会 (No. 5)

1 日 時 令和5年9月20日(水)
午前10時00分 開会
午前11時55分 休憩
午後 1時00分 再開
午後 2時28分 閉会

2 場 所 第6委員会室

3 出席委員 (19人)

| | | | |
|--------|------|---------|-------|
| 主 査 | 大石正信 | 副 主 査 | 三宅まゆみ |
| 委 員 | 佐藤栄作 | 委 員 | 田中元 |
| 委 員 | 吉田幸正 | 委 員 | 村上幸一 |
| 委 員 | 戸町武弘 | 委 員 | 香月耕治 |
| 委 員 | 渡辺修一 | 委 員 | 渡辺徹 |
| 委 員 | 成重正丈 | 委 員 | 岡本義之 |
| 委 員 | 世良俊明 | 委 員 | 奥村直樹 |
| 委 員 | 高橋都 | 委 員 | 篠原研治 |
| 委 員 | 井上純子 | 委 員 | 村上さとこ |
| 委 員 | 本田一郎 | | |
| (委 員 長 | 村上直樹 | 副 委 員 長 | 泉日出夫) |

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 |
| 総務課長 | 奥村和美 | クルーズ・交流課長 | 井上欣治 |
| 港営部長 | 宮金満 | 港営課長 | 中野仁 |
| 業務担当課長 | 中島寛幸 | 物流振興課長 | 鈴木啓介 |
| 港湾整備部長 | 伊藤仁 | 港湾工事担当部長 | 今吉淳一 |

| | | | |
|----------------|---------|----------------|---------|
| 計 画 課 長 | 井 上 康 一 | 整 備 課 長 | 政 德 克 志 |
| エネルギー産業拠点化推進室長 | 林 秀 樹 | エネルギー産業拠点化推進課長 | 白 井 伸 弥 |
| 総合拠点利用促進担当課長 | 酒 井 啓 範 | 空港企画部長 | 田 原 温 |
| 誘致・集客担当部長 | 田 代 昇 三 | 空港企画課長 | 高 岡 智 靖 |
| 空港機能強化担当課長 | 椿 辰 一 郎 | 集客担当課長 | 尾 崎 英 一 |

外 関 係 職 員

6 事務局職員

委 員 係 長 伊 藤 大 志 政策担当係長 宮 崎 浩 平

7 付議事件及び会議結果

| 番号 | 付 議 事 件 | 会 議 結 果 |
|----|--------------------------------------|------------|
| 1 | 議案第121号 令和4年度北九州市一般会計決算についてのうち所管分 | 議案の審査を行った。 |
| 2 | 議案第128号 令和4年度北九州市港湾整備特別会計決算について | |
| 3 | 議案第137号 令和4年度北九州市空港関連用地整備特別会計決算について | |
| 4 | 議案第139号 令和4年度北九州市臨海部産業用地貸付特別会計決算について | |
| 5 | 議案第141号 令和4年度北九州市市民太陽光発電所特別会計決算について | |

8 会議の経過

○主査（大石正信君）開会いたします。

本日は、港湾空港局関係議案の審査を行います。

議案第121号のうち所管分、128号、137号、139号及び141号の以上5件を一括して議題といたします。

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

それでは、説明を求めます。港湾空港局長。

○港湾空港局長 おはようございます。委員の皆様には、本市の港湾空港行政につきまして、日頃より御指導、御支援を賜り、誠にありがとうございます。

本日、御審議いただく議案は、令和4年度決算議案の5件でございます。

港湾空港局では、成長エンジンである北九州港と北九州空港を最大限に活用し、物流拠点化の推進や風力発電関連産業の総合拠点化など、本市が目指す稼げる街に向けて事業を進めているところです。

北九州港では、昨年11月に、日本海各地と北九州港を結ぶ新たな国内コンテナ航路が開設されました。

北九州空港では、滑走路延長の新規事業化が決定し、延長後の供用開始予定日が令和9年8月になることが示されております。

また、響灘洋上ウインドファームは、今年3月に建設工事が始まり、令和7年度に運転開始予定です。基地港湾も、令和6年度の完成に向けて順調に整備が進んでおります。

本市経済の発展に向けて、2つの港がしっかりと役割を果たせるよう、港湾空港局職員一同しっかりと取り組んでまいりますので、委員の皆様には引き続き御指導、ごべんたつを賜りますようよろしくお願いいたします。

議案内容につきましては総務部長から説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

○主査（大石正信君） 総務部長。

○総務部長 それでは、港湾空港局関連の議案等につきまして、令和5年9月市議会定例会決算特別委員会資料により御説明申し上げます。

タブレット2ページをお願いいたします。

御審議をお願いいたします議案は、令和4年度決算のうち一般会計の港湾空港局所管分と4つの特別会計の合計5件でございます。

3ページをお願いいたします。

令和4年度決算の港湾空港局所管分の概要でございます。

表の一番下、決算額の合計は予算現額189億1,838万円に対しまして、支出済額148億280万円、翌年度繰越額29億4,957万円、不用額11億6,600万円でございます。

4ページをお願いいたします。

会計ごとに御説明いたします。

議案第121号、令和4年度北九州市一般会計決算の所管分につきましては、収入済額80億5,701万円、支出済額94億8,298万円でございます。

次に、主要施策の主なものについて御説明いたします。なお、決算額につきましては読み上げを省略させていただきます。

まず、北九州空港関連でございます。

①北九州空港の旅客のV字回復に向け、運航経費の助成や集客、PRを実施するとともに、

空港アクセスの主幹交通であるエアポートバスの運行支援を行いました。

②北九州空港の物流拠点化に向け、国際貨物定期便の安定化やさらなる拡大を図るため、着陸料や集貨等への助成を行いました。

続きまして、北九州港関連でございます。

④漁業振興を目的として、北九州市筑前海区漁業振興基金に積立金を支出いたしました。

5ページをお願いいたします。

⑦港湾のさらなる発展を目指すとともに、港を取り巻く情勢の変化に対応するため、港湾の将来の姿を描く新たな北九州港の長期構想の策定、港湾計画及び港湾脱炭素化推進計画の検討を行いました。

⑧港湾施設の安全かつ適正な使用を図るため、計画的に維持補修工事を実施したほか、井ノ浦地区において、航路のしゅんせつを実施いたしました。

⑨響灘東地区において、しゅんせつ土砂や廃棄物の最終処分場を整備するための護岸工事やブロック類の製作を行いました。

⑩西海岸地区において、大規模災害時にも物資等の海上輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁の整備に係る港湾管理者負担金を支出いたしました。

⑫洋上ウインドファームの建設等に不可欠な基地港湾について、ヤードの地盤改良等の整備に係る港湾管理者負担金を支出いたしました。

6ページをお願いいたします。

⑬洋上ウインドファームの建設時に使用する特殊作業船の基地化に向けた調査を行い、必要な岸壁整備を実施いたしました。

⑮新門司地区や響灘地区への企業誘致活動を行ったほか、分譲促進のために造成工事や雨水排水工事等の基盤整備を行いました。

続きまして、埋立事業に係る土地売払い等の状況及び三セク債の償還について御説明いたします。

①令和4年度の土地売払い収入及び土地貸付収入は3億3,000万円となりました。

②令和4年度は、三セク債の元金分として20億円を償還し、年度末における三セク債残高は262億円となりました。

一般会計につきましては以上でございます。

7ページをお願いいたします。

議案第128号、令和4年度北九州市港湾整備特別会計決算につきましては、収入済額87億9,446万円、支出済額48億755万円でございます。

次に、主要施策の主なものを御説明いたします。

②北九州港の港湾施設の管理運營業務について、一部に導入している指定管理者制度の適切な運用を行いました。

③上屋の屋内環境の改善及び省電力化を図るため、上屋照明のLED化を実施いたしました。

④太刀浦第2コンテナターミナルに設置しているクレーン3基のうち、1基の更新工事を実施いたしました。

8ページをお願いいたします。

議案第137号、令和4年度北九州市空港関連用地整備特別会計決算につきましては、収入済額2,324万円、支出済額23万円でございます。

空港関連用地への企業立地促進のため、除草作業等を実施いたしました。

その下、議案第139号、令和4年度北九州市臨海部産業用地貸付特別会計決算につきましては、収入済額及び支出済額ともに4億2,722万円でございます。

臨海部産業用地の貸付事業を実施し、その貸付収入を一般会計に償還いたしました。

9ページをお願いいたします。

議案第141号、令和4年度北九州市市民太陽光発電所特別会計決算につきましては、収入済額2億9,404万円、支出済額8,480万円でございます。

市制50周年記念事業として建設した市民太陽光発電所の維持管理を行うとともに、売電収入を活用して市民還元事業を実施いたしました。

港湾空港局所管の令和4年度決算につきましては以上でございます。

10ページをお願いいたします。

最後に、指定管理者の管理運営に対する評価結果について御報告いたします。

今回、多段階評価の対象となっております門司地区の北九州港港湾施設につきましては、総合評価の結果、やや優れていると認められる評価ランクBとなりました。

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。

○主査（大石正信君） これより質疑に入ります。

質疑は会派ごとに、持ち時間の範囲内で、議題に関する事項とし、当局の答弁の際は補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁をお願いします。

質疑はありませんでしょうか。高橋委員。

○委員（高橋都君） おはようございます。よろしくをお願いいたします。

それでは、私から大きく5点について質問させていただきます。

響灘洋上風力発電の拠点化推進事業です。

基地港湾整備が進んでいますけれども、臨海部産業用地への企業立地が進んでいることで、

行政評価も順調ということですが、令和4年度は新門司に1件、響灘西地区に1件ということ
です。今後、分譲可能な用地が不足するかと思うんですが、調整中の用地において、計画的に
分譲地の確保が必要ではないかと思うんですが、その計画があれば教えてください。

また、風力メーカーのサプライチェーンが構築された際の地元企業の参入ですが、今どのよ
うなセールス状況なのか、教えてください。

次に、北九州港ですが、RORO航路の誘致事業があります。貨物の取扱量が増加しており
ますけれども、2024年問題から、新たな航路の誘致が必要と考えます。それで、現在5航路あ
ると思うんですが、目標としては7航路だったということで、令和6年の中間目標では8航路
となっておりますが、今後の新たな航路誘致への目標と今の状況を教えてください。

それとあと、国内最大級のかいふが就航したということで、ひびきコンテナターミナルに、
今後、大型コンテナ船が来ることが期待されております。このような大きなコンテナ船が入っ
てくる予定がさらに広がっていくのかどうか、見込みが分かれば教えていただきたいと思いま
す。

3つ目に、太刀浦埠頭の整備事業です。

太刀浦コンテナターミナルの舗装の損傷が本当にひどい状況が続いておりますけども、荷役
作業の安全性と効率化を図るためにも、早急な実施が必要かと思えます。

その中で、もちろん早急に舗装はやっていただきたいんですが、太刀浦第2ターミナルのオ
ペレーションセンターが撤去されたということですが、トイレと脱衣所がなくなって、今後、
簡易トイレを設置するという事です。改善を行うということなんですが、これはいつまでに
できて、いつまでそういう状況が続くのか、教えてください。

それと、ガントリークレーンですけども、ドライバーが不足しているということも聞いてお
ります。今、何名でやっているのか、何名必要なのかという状況と、今後どういうふうにそれ
を確保していくのかという手立てについて教えてください。

それと最後に、北九州埠頭についてです。

港湾施設における指定管理の拡充ということで、北九州埠頭は、これまで指定管理で門司地
区を中心にやっていたと思うんですが、小倉、洞海地区にも拡充されております。今回、判定
がBということですが、専門職については人員確保や資格取得などが必要かと思えます。その
辺についての情報があれば教えていただきたいということと、社員数について、今後、正規職
員と嘱託職員が随分いるかなと思うんですが、その中身が分かれば教えていただきたいと思
います。以上でお願いいたします。

○主査（大石正信君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 まず、洋上風力に係る用地の分譲計画についてお答えいた

します。

現在整備中の基地港湾の直背後に、約60ヘクタールの産業用地を備えております。

昨年、五洋建設がこの一角に進出してありますが、この60ヘクタールのうちの約2ヘクタールです。残りの58ヘクタール程度につきましては、今、複数のメーカー、それから複数の製造業者と協議を継続しております。この協議が全て調った場合、この60ヘクタールはちょうど埋まることになります。

それから、サプライチェーンへの地元参入の状況でございます。

本市は、これまでひびきウインドエナジー社と締結しております基本協定に基づいて、地元企業の参入を働きかけてきております。具体的な取組としましては、同社と協働いたしまして、各種セミナー、それから商工会議所の会合、北九州中小企業団体連合会の会合等での講演などを通じて情報提供を行っております。また、来月行われます世界風力会議における広報活動、それからエコテクノ等のイベントにおける企業と企業とのマッチング、これらを通じて活動を実施しているところです。

地元企業の参入の状況でございますけれども、まず数年かけて実施した海域調査について、多くの地元企業の参入が実現しております。また、洋上風力のジャケット基礎でございますけれども、これは日鉄エンジニアリングが若松工場で作成を開始しております。この過程において、多くの地元企業が参画するサプライチェーンが日本で初めて構築されております。響灘洋上ウインドファームもこの基礎を採用しますので、部材製造のみならず、これら基礎の輸送等も、今後、発生してまいります。

また一方、洋上ウインドファームの工事においては、まずは先ほど申し上げた基礎の設置や海底ケーブルの敷設から入りますけれども、来年秋口には風車本体の工事に移行してまいります。

基地港湾では部材の搬入、それから風車の事前組立て、電気工事、そして積出しから海域への設置といった業務が発生してまいります。あわせて、この運転開始後には約20年間のメンテナンスという業務も発生してきます。

このように、洋上風力産業というのは非常に裾野が広い産業でございます。引き続き、多くの地元企業の参入に向けて取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

○主査（大石正信君） 物流振興課長。

○物流振興課長 北九州港の、主に航路誘致に関して御説明いたします。

まず、RORO航路についてでございます。

現在、北九州港のひびきと沖縄の間に週3便のRORO航路、あと新門司から名古屋方面に週7便のRORO航路がございます。

これとは別に、フェリーの航路も、関東、関西、四国の各方面に5船社、6航路が毎日運航されているところでございます。

令和4年のフェリーの貨物取扱量でございますけれども、4,800万トンを超えまして過去最高を記録してございます。これにさきに言ったRORO航路、あるいは自動車を専門に扱う航路の貨物を加えますと、取扱量は5,300万トンとなりまして、北九州港全体の実に5割以上を占めている重要な運送手段となる航路でございます。今後、さらに伸びていくものと期待してございます。

今後のROROの航路誘致について御質問がございました。

まず、2024年問題について委員からも御指摘がございましたけれども、こちらの貨物につきましては、フェリーあるいはROROが重要な受皿になるものと考えてございます。

フェリーに関しましては、現状、積載率は7割から8割程度と伺っております。船社や航路によって状況は若干変わりますけれども、まずはそういったまだ余裕があるところに貨物を積載するように、モーダルシフトを働きかけていきたいと思っております。

しかしながら、行く行くはトラックドライバーの不足等もございまして、RORO航路の必要というか、積み切れない貨物をRORO航路でカバーするような事態も想定されますので、RORO航路も並行して誘致しているところでございます。

課題といたしましては、ROROの船会社から引き合いが多い新門司地区に関しましては、岸壁や荷さばき地等のハード面が少々不足してございますので、こちらはすぐにといいわけにはいかないところが歯がゆいところでございます。

一方で、沖縄航路がひびきに就航してございますとおり、ひびきコンテナターミナルはRORO航路としてももっと活用の余地はあると思っております。ひびきに就航したいという船会社もございます。そういった船会社とも協議いたしまして、近い将来あるいは少し遠い将来を見据えて、RORO航路を引き続き誘致してまいりたいと思っております。

続きまして、ひびきに就航いたしました日本海航路のかいふについてお尋ねがございました。

この日本海航路は、昨年11月にサービスを開始した、日本海側の秋田、新潟、富山とひびきを結ぶ、週1便の航路でございます。この航路は、ひびきにおきまして、既存の神戸フィードー航路と積み替えることによりまして、日本海側の輸出入貨物を神戸で輸出入することができるようになったという画期的なサービスでございます。この航路の就航に当たりましては、ひびきというか、北九州港が関門海峡に面しておりまして、日本海側にも瀬戸内側にもアクセスがよいという地理的優位性が着目されたというところでございます。

現状の貨物といたしましては、先ほど申しました日本海側の貨物の積替え拠点として主に使われているんですけれども、日本海側の寄港地の各都市は、農産物が豊富であったりとか、そ

れを加工した食品産業が発展していたりとか、あるいは製紙業や化学工業なども盛んでございまして、九州との間で国内輸送のニーズがあるということが分かってございます。日本海側は積雪等で陸送手段が遮断されるといったリスクもございますので、BCP対策としての新たな輸送手段として利用を検討している企業が、荷主企業にもあるやに聞いてございます。

船会社も、今後、国内貨物が増えていくということを見越しまして、8月に、内航コンテナ船としては国内最大となる、1,000TEU積みの新造大型船かいふを就航させたところでございまして、輸送能力は2.5倍に強化されました。

航路自体としての取扱量は順調に伸びておりますけれども、一気にキャパシティーが増えましたので、この船がすぐに満載になることはないと思っておりますけれども、今後、ますます取扱量が増えていくものと期待してございます。

新しい航路につきましてですけれども、こういった国内航路も新たにニーズがあれば誘致してまいりたいと思っておりますし、新しい航路で貨物がひびきに集まってくることで、新たな国際航路を誘致する可能性も出てくると思っております。既存の貨物を運ぶための航路という意味でも、ひびきはサービスがよくないというか、寄港地が少ない、頻度が少ないといった荷主様の声も聞いておりますので、今後、増えていく貨物と合わせまして、新しい航路を誘致してまいりたいと考えてございます。以上です。

○主査（大石正信君） 港営課長。

○港営課長 太刀浦コンテナターミナルのガントリークレーンの運転手不足、それから指定管理業務拡充に伴う人員配置、育成策についてお答え申し上げます。

まず、太刀浦コンテナターミナルのガントリークレーンについて、荷役作業は、港湾運送事業法の許可を保有しております関門コンテナターミナル株式会社を中心とした労働者が実施しております。

御指摘のガントリークレーン運転手の減少につきましては、同社の運転手が令和4年度に出向元への帰社、退職、腰痛などの体調不良などを理由に、14名から約10名に減少した時期があったと聞いております。そのため、同社は過重労働を防ぐため、同社プロパーの運転手の確保に加えまして、出向元に運転者6名の追加出向を依頼し、現在では14名から17名となり、体制を強化している状況でございます。

また、令和5年1月からは、荷役作業者の負担軽減のため、作業グループの定員を8人から10人に増やし、将来を見据えまして、講習制度やOJTにて人材育成を図っております。

さらに、令和4年12月には、太刀浦第2コンテナターミナルの運転手休憩室を更新し、労働環境の改善に努めていると聞いております。

いずれにしましても、労働者の環境改善は、官民のそれぞれの役割に基づき、連携して対策

に当たることが必要でございますので、市としましては、関連するガントリークレーンの更新やヤードの改修などといった対策を中心として進めてまいりたいと考えております。

続きまして、指定管理業務に伴う点でございます。

本市では、北九州港のより一層の効率化、サービス向上を目的として、本年4月より、小倉、洞海地区を加えた北九州港全域を対象に、北九州埠頭株式会社が指定管理者として業務を行っております。

主な業務は、港湾施設の使用許可に関する業務、巡回、除草、せん定など施設の維持管理業務、ガントリークレーンなど機械設備の性能維持業務でございます。

業務量増加に対応するため、同社では、小倉と洞海の各事務所所長を新設し、小倉事務所が計5名、洞海事務所は計6名となり、各1名ずつ増加しております。また、後方支援のため、本部には職員1名を雇用し、全体で3名が増加し、北九州埠頭株式会社全体では42名の従業員が45名に増加したところでございます。また、その半数が嘱託職員となっております。

続きまして、研修制度でございます。

働かされている職員の皆様は、各事務所特有の港湾施設に精通し、利用者との信頼関係が必要なことから、人材育成についてOJTを中心に行っております。研修制度につきましても、初任者研修をはじめ、外部講師による接遇研修、クレーム対応研修など、年間約20回の研修を行い、全職員のスキルアップを図っております。

一方、クレーンなどの技術系職員につきましては、過去5年でクレーン免許や玉掛け技能講習など、延べ88名の資格取得支援を行っております。

その結果、指定管理の評価でも、施設利用者へのアンケート調査では、非常によい及びよいの合計が、平成30年度の指定管理導入時と比較して83%から94%へと向上しております。

いずれにしましても、北九州埠頭株式会社は港湾施設の管理運営に関する業務を行っているため、本市としても同社と一体となって、一層の効率化、サービス向上に努めてまいりたいと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 業務担当課長。

○業務担当課長 太刀浦第2コンテナターミナルのオペレーションルームがなくなって、皆様、トイレでお困りだということで、改善してほしいという御質問に対して御説明申し上げます。

以前は、太刀浦第2コンテナターミナル入り口付近に、オペレーション部分とおっしゃいましたが、管理棟です、事務所棟がございました。

そちらのトイレを御利用いただいていたんですけれども、その隣に、コンテナを搬出入するトレーラーのコンテナチェックをする、チェックングブリッジという屋根のある施設がございます。そちらが老朽化してまいりましたので、建て替えるという計画の中で、管理棟そのも

のにつきましてはほとんど入居者がいらっしゃらない状況になっておりまして、非常に狭いところで建て替えの計画を立てる必要がございましたので、その管理棟をまずは撤去して、それでチェックブリッジを建て替えるというような計画で今進めております。そのときにトイレがなくなり、現在、仮設のトイレで対応させていただいております、それで皆様方に御不便をおかけしているような状況がございます。

周りに事務所があるところにつきましては、まだよいかと思うんですけれども、今、特に外から来るトレーラーのドライバーの皆さん、特に女性が困ってらっしゃるといふ御相談を現場で受けておりまして、それについてはいろいろと御相談に乗っているようなところでございます。

建て替えた後のチェックブリッジにつきましては、トイレや休憩スペースなど必要な機能を設置する予定ではあるんですけれども、どうしてもそれまでの間、仮設で対応しないといけないという状況でございます。

そこで今の仮設トイレに加えて、従来型よりもスペースが広くて、例えば身だしなみを整えられるような鏡つきの洗面台をつけたり、少し女性にも配慮したようなものを設置し、現状を改善したいと考えているところでございます。

それで、いつ頃になるのかという話なんですけれども、建て替えにつきましては、現在、施設利用者からの御要望、御意見を踏まえて計画の見直しを行ったところでございます。

令和4年に見直し案を作成して、現在までに利用者の皆様方への説明を終えたところでございまして、令和5年度は基本設計、令和6年度に実施設計、令和7年度に建て替え工事に入りますので、令和7年度にはトイレについても設置できるものと考えてございます。以上です。

○主査（大石正信君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） ありがとうございます。響灘洋上風力の件ですが、産業用地があと58ヘクタールあって、ここに新たな複数の企業や事業所が入ってくるということですが、大体何件ぐらい見込んでいるんですか。

○主査（大石正信君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 企業誘致の動向ですけれども、風車本体の製造業等になれば、我が国もしくは東アジアを含めた市場の開拓状況、これに非常に左右されてきます。

一昨年行われた初めての一般海域の公募において、想定よりも2年から4年程度、我が国での洋上風力の開拓が遅れている状況です。そういう状況を踏まえたところで申し上げますと、あと3年から4年はかかるのかなといった感じです。以上です。

○主査（大石正信君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） その時期は分かりましたけど、その産業用地に何年じゃなくて、何件で

すか。

○主査（大石正信君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 今、協議をしている企業数は4件です。

○主査（大石正信君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） 今が4件。そこに誘致するのは、何件、何企業ぐらいを目標にしているのかということをおちょっと教えていただけますか。

○主査（大石正信君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 何件というよりも、企業の業態によって必要な面積等が異なっておりまして。もともと、もっと多くの企業と協議をしていたんですけども、今、一番確度の高いところ4社と、土地の割り振りを踏まえて協議を継続しているという状況でございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） ありがとうございます。やはり、地元企業がどんどん参入できるようにしていただきたいと思っておりますし、そこでまた人材確保につながれば多くの雇用が生まれるかなと思っておりますので、今後ともどうぞ頑張ってくださいと思います。

次に、北九州港のRORR航路なんですけれども、地理的優位性があるということもあって、今後、可能性が大きいとは思いますが、新門司はハード面でも不足しているということですが、ひびきはもっともっと活用していただきたいと思っております。やはりこれもまた大きなセールスが必要ではないかなと思っておりますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

それから、太刀浦なんですけど、先ほど言われました整備は早急にしていただきたい。令和7年まで待たないといけないということもありますけれども、そこで働く方々の労働環境はしっかりしていかないと。特に生理現象ですので、きちっとした整備をしていただくのと、働く方の要求を聞いていただくための話合いの場をしっかりと持っていればと思います。

あと、ガントリークレーンなんですけれども、これは育成に時間がかかるということもあって、しっかりとしたセミナーなどの場が要すると思っております。北九州埠頭もこれはやっているんだろうと思うんですが、なかなか人員確保ができていないんじゃないかということと、しっかりとしたことをやっていかないと、以前、ストラドルキャリアも事故があったりとか、いろんな事故につながるおそれもあると思っております。時間のかかる問題ですので、資格取得に対してしっかりと育成に力を入れていただければと思います。

それと、人員確保ということで数名ほど増えておりますけど、嘱託職員の方も半数おられるということですが、社員の方と同様に嘱託職員の方にも処遇改善をしていただきたいというのが、一つ希望です。以前にそこで働き方が問題になったと聞いておりますので、人材確保と社

員の育成と処遇改善ということを希望したいんですが、北九州埠頭に対して、今回B判定でしたけれども、本市として、その辺について何か御意見とかがありましたら教えていただけますか。

○主査（大石正信君） 港営課長。

○港営課長 まず、サービス向上のためには、専門的な、より詳しい人材が必要ということはあるかと思います。嘱託職員の雇用につきましても、定年である65歳まで延長して働き続ける制度は設けております。

雇用年限も、嘱託職員は3年がベースですが、約半数が既に無期雇用となっていますので、そういった意味からも、しっかりと人材の確保、育成に、市も連携しながら進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） 分かりました。ありがとうございます。やはり、安全で働きやすい環境をつくっていただくということが重要なかと思しますので、どうぞよろしく申し上げます。以上で終わります。

○主査（大石正信君） ここで副主査と交代いたします。

（主査と副主査が交代）

○副主査（三宅まゆみ君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 私から3点、伺います。

まず、令和4年度の港湾空港局の一般会計決算のうち、浅野係留施設について伺います。

小倉北区の浅野岸壁小型船係留施設に船を係留されている方から、これまで波消しのための古くなった浮き桟橋に係留していたが、突然撤去されたという相談がありました。港湾空港局は、浮き桟橋が古くなったので撤去したと言われましたけども、事前に利用者に説明しなかったのは問題だと思います。他の係留施設ではどのように波消しを行っているのか、伺います。

次に、臨海部産業用地分譲地埋立事業について伺います。

埋立事業は、平成27年に、三セク債で一般会計から約400億円借金し、131億円を返済して、179億円残っていると聞きます。

土地は全部売れても179億円の赤字の見込みで、港湾空港局は、返済のため、土地の魅力を高めるためにインフラ整備を行って高く土地を売る整備を行っていると言いますが、インフラ整備を行えば上乘せされるだけで、借金が減るのか、疑問であります。179億円の返済の今後の見通しを伺います。

最後に、新北九州空港の飛行場整備、管制業務について伺います。

平成20年度から、新北九州空港のターミナルレーダー管制が導入されています。北九州市は、

新北九州空港や山口宇部空港もレーダーを用いた進入管制業務ができ、広範囲に監視ができるようになったと言っています。

確かに、北九州空港は24時間離発着可能な空港で、滑走路も延長されるということで、軍事的にも重要な役割が担わせられる可能性があります。緊急時に、軍用機が優先されたりとか、民間航空機が制限されるのではないかと。このような可能性について、どのような調査をされていますか。答弁を伺います。以上です。

○副主査（三宅まゆみ君） 業務担当課長。

○業務担当課長 小倉の浅野地区の係留施設で、紫川船だまり小型船係留施設がございます。

こちらに波消しのために設置していた浮き栈橋がなくなったということで、御質問いただきましたので、その件につきまして御説明申し上げます。

昨年9月に、北九州地方を台風14号が直撃いたしまして、そのときに、小倉浅野地区の小型船係留施設に設置しておりました浮き栈橋の係留ロープが切れる事故が発生しております。すぐに応急措置を行いまして、幸い大きな被害にはつながっておりませんが、その浮き栈橋本体がかなりぼろぼろの状態になっており、危険と判断いたしまして、早急に撤去することとしたものでございます。それで、今年の台風が来る前に、とにかく早く撤去しないといけないという思いがございまして、令和5年度の暫定予算を認めていただいて、今年7月にはその現場から浮き栈橋を撤去完了いたしております。

この浮き栈橋の設置の経緯でございますけれども、平成7年度頃から平成9年度にかけて、不法係留対策として小型船係留施設を設置してまいりました。当時、実際に利用している方を対象に施設整備を行うかわりに、正式に許可制、有料制を導入したものでございます。

紫川につきましては、浮き栈橋の設置は当初の計画にございませんでしたけれども、利用者からの浮き栈橋の設置要望を受けまして、当時たまたま不要になっていた浮き栈橋があったことから、必ず必要な施設というよりも、利用者の安心のためにということで、平成9年度の施設整備に合わせて移設してきたものでした。

ほかの小型船係留施設では、もともと防波堤などで施設を整備しているところはございますけれども、それに加えて浮き栈橋など別の施設を設置しているようなところはございません。以上でございます。

○副主査（三宅まゆみ君） 総務課長。

○総務課長 三セク債について御説明を申し上げます。

三セク債の償還につきましては、先ほど179億円の借金とおっしゃられましたが、まず三セク債は平成27年度に約404億円を借り入れまして、償還期間は20年間。三セク債の償還につきましては、一般会計に移しました資産である土地の売却、そして貸付収入と一般財源によって行っ

ており、毎年の償還額は元本が20億2,000万円と利子ということで、令和4年度の決算では元利合わせて約23億5,000万円を償還しております。毎年、着実に返済しております、令和4年度末時点での市債の残高は262億円でございます。

一般会計の負担につきましては、三セク債の当初の返済計画では、この償還期間の20年間で総額は186億円を見込んでおりました。当時、様々な御議論をいただいた中、これは全ての分譲地を売却したとしても必要な負担額として、三セク債を発行させていただいたものでございます。その後、我々といたしましては、少しでも一般会計の負担額の軽減を図るため、収支を約7億円改善し、令和4年度決算時点では最終的な一般会計の負担額は179億円を見込んでございます。

最終的な一般会計の負担額を軽減する要因につきましては、端的に言えば、三セク債発行時の売却計画よりも高く土地を売ることで、それと土地貸付けによる収入でございます。

特に、土地の貸付けにつきましては、分譲が前提ではございますが、資産を保有したまま貸付収入が上乗せになるので、収支上プラスになり、先ほど申し上げました約7億円の改善の主な要因はこの土地の貸付けによるものでございます。

また、少しでも一般会計負担額の軽減を図るために、埋立事業用地のうち非分譲地で売却可能な場所があれば、分譲地化して売却することも行ってまいりました。

この埋立事業は、昭和49年に、北九州港管理組合時代の事業を引き継いで以来、新門司地区や響灘地区などに大規模な臨海型分譲地を整備してまいりました。これまで売却した分譲地には、多くの企業の皆様に立地していただき、新たな雇用の創出や税収の増加ももたらし、本市の発展に大きく貢献いただいているところでございます。具体的には、法人税や固定資産税、市民税など、現在、一般会計に移行した土地の売却、貸付けの収入に加えて、市全体では一般会計の原資となる自主財源が生まれているという側面もございます。

いずれにいたしましても、引き続き企業誘致を進め、ニーズが高いうちに、残りの土地を売却するなど、着実に三セク債の償還を進めるとともに、雇用創出など本市経済の活性化につなげてまいりたいと考えております。以上でございます。

○副主査（三宅まゆみ君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 北九州空港におけるターミナルレーダーの状況と、その後の緊急時に軍用機などでの利用がないかという点についてお答えします。

委員御案内のとおり、北九州空港については、航空自衛隊の築城基地が5つの空港をまとめて管制業務をしてございまして、それをターミナルレーダー管制と言います。5つの空港といいますが、築城、小月基地、防府北基地、山口宇部空港と北九州空港で、2つの民間航空機が就航する空港であります。

先ほど平成20年と御指摘があったとおり、開港当時、空港の中に入ってくる航空機の量の関係で、発着の遅延が大幅に生じていた時代がありました。それで、平成18年に、国土交通省がまず空港に管制官を配置して、追って平成20年2月に、築城基地によるターミナルレーダー管制が行われることとなってございます。それによって、山口宇部空港も含めて遅延が解消してございます。その意味でいきますと、このターミナルレーダー管制の導入によって遅延が解消したという意味では、民間航空機の就航に対してはとてもメリットがあったのかなと考えてございます。

それと、それ以降、平時の状態では、民間航空機に、例えば軍用機が来るといったような形で制限がかかるようなことは聞いてございません。多分、実績もないものでございます。

それと、緊急時に関するところにつきましては、特に大規模災害時には自衛隊機によるバックアップというか、町のバックアップの体制を整えるために、緊急物資の輸送ですとか、そういったことによる利用が考えられますので、そこは防衛省と話しながら調整していくものと考えてございます。

緊急時ですけれども、それが国家の紛争ですとか、そういった有事の話になりますと、そこは港湾空港局では判断できない話になりますので、国の専管事項であると考えてございます。以上です。

○副主査（三宅まゆみ君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 浅野の小型船係留施設の浮き桟橋の件ですけれども、安心のためにということで、浮き桟橋がぼろぼろになったということにしても、やっぱりお金を払って船を泊めているわけですから、その方に何も言わずに撤去したというのは、やっぱり責任を問われると思います。

話合いをされていると思いますけれども、今後、どのような形で解決しようと思っておられるんですか。

○副主査（三宅まゆみ君） 業務担当課長。

○業務担当課長 確かに、利用者の方に事前にお知らせしておけば、より丁寧だったかなとは思っております。

御指摘のとおり、浮き桟橋を撤去した後に、利用者の方から、例えば浮き桟橋をもう一回つけてくれないかというような御相談をいただいたということを伺っております。

御要望者の方からいたしますと、当時、要望したら市で置いてくれたというような思いがあるんだろうと思いますけれども、ほかの利用者の方の御意見なども伺いながら、どういう方法がいいのか、例えばよそに移りたいとか、いろんな御意見が出てくるかと思っておりますので、いろいろ皆様とお話をした上で、対応を検討していきたいと考えております。以上です。

○副主査（三宅まゆみ君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 利用者にきちんと説明をしてもらいたい。お金を払って船を泊めておるわけですからね。それは確かに安心のためだったとしても、きちっとやっぱり利用者が納得のいくような方向で解決していただきたいと思います。

次に、三セク債について、先ほどの答弁では多大な貢献をされたと言われましたけども、やはり大型公共事業を進めて、それでばく大な借金を抱えています。三セク債によって一般会計から支払っていくことについてはしっかり責任を感じていただきたいと。

先ほどの答弁では、返済額が186億円から179億円となり、7億円改善したと。土地の価格が上がるようにインフラ整備などやって魅力を高めていくとか、未しゅん工地の売却とかと言われてはいますけども、令和17年度までには返済しなきゃいけないんです。その見通しは大丈夫なんでしょうか。

○副主査（三宅まゆみ君） 総務課長。

○総務課長 市債の返還につきましては、約404億円借り入れている中で、毎年、20億円とプラス利子をお返ししておりますので、市債の三セク債の償還自体は20年間で清算できると見込んでおります。

この179億円については、一般会計に土地を移しておりますので、その売上げの収入ですとか貸付けの収入は全て一般会計に入っております。その分と毎年の20億円の償還金につきましては、一般会計の中で一般財源として生んでいただいていると。そうしたところの20年間での一般会計の負担額が、今現在の見込みであれば179億円でございます。

これにつきましては、我々も、少しでも減らす努力はしていきたいと思っておりますが、三セク債発行の当初が186億円の負担というところで、これを少しでも減らしていきたいと考えているところでございます。以上でございます。

○副主査（三宅まゆみ君） 大石委員。

○委員（大石正信君） いずれにしても、今は売る土地がないと言われてはいますけども、やはり一般会計に、この三セク債によってばく大な借金をつくってきたという責任はあると思います。きちっと反省した上で、必ず返済するような形での対策を進めていただきたい。

次に、北九州空港についてですけども、これまで緊急時など有事の際については、民間航空機を制限し、米軍が利用することはなかったと言われてはいますけども、国の言いなりじゃなくて、これは本会議でも言いましたけれども、やっぱり国に対して、そういう情報がないのか、敵基地攻撃能力の問題について自衛隊にきちんとそのことを申し入れるべきだと。お隣の行橋市のホームページを見ると、基地対策課が設けられ、ホームページの中には基地での離発着や部品投下、落下や空港騒音などのデータが公開されているわけです。

だから、管制的に言えば、宇部や小月や北九州、築城なども含めた形の管制レーダーになっているかもしれないんですけども、やはり有事になれば米軍機が優先されていくと。民間航空機は制限されると。これまでも、9月16日に、大分空港で軍用機のオスプレイが緊急着陸しました。これまで、北九州空港で米軍が離発着の訓練をやったことはないんですか。

○副主査（三宅まゆみ君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 米軍機については、開港以来、使用したということは聞いてございません。以上です。

○副主査（三宅まゆみ君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 昔の資料では、長崎空港とか大分空港とか、福岡空港は米軍との共用になっていますけども、やはり日常的に米軍は緊急時を想定して離発着をやっているわけです。だから、ないと思いますということじゃなくて、やっぱりきちんと米軍に確認していただきたい。

それと同時に、この前、危機管理監にも米軍との一定の情報交換のことを言いましたけども、そういうことについてきちんと情報共有を。米軍から情報をもらったりとか、先ほどの行橋の例も示しましたけども、そういう情報交換などは米軍とやっているんでしょうか。

○副主査（三宅まゆみ君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 港湾空港局では、米軍とのそういった情報交換はやってございません。以上です。

○副主査（三宅まゆみ君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 情報交換はきちんとやってほしいと。24時間利用できて、滑走路も延伸されるということならば、有事の際や緊急事態の際、利用することも可能なわけでしょう。だから、そういうことについて米軍と情報共有すべきじゃないんですか。

○副主査（三宅まゆみ君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 港湾空港局の役割という意味では、北九州空港の利用促進によって地域経済を発展させるといった大命題の下、我々は動いてございまして、その中で、別の文脈の意味で米軍とそういう調整ができるかという、我々の管轄を大きく超えるものではないかと考えてございます。以上です。

○副主査（三宅まゆみ君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 直接、港湾空港局としてできなければ、危機管理室に自衛隊のOBの方がおられて、この前防衛省に問合せをして、今の自衛隊の地下化について、12月頃には説明をされると言われています。直接的に局としてできなかつたら、市役所内部での情報交換をすべきじゃないですか。

○副主査（三宅まゆみ君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今、委員から御指摘いただいたとおりでありましたら、危機管理室ですとか、所管であると想定されます総務局とかに情報が集まるかもしれないので、そういったところから情報提供いただくということについては、今後、ぜひ勉強したいと思います。

○副主査（三宅まゆみ君）大石委員。

○委員（大石正信君）ぜひ、情報交換を。直接的には米軍との関係はなかったとしても、2015年の安保法制の改定によって、有事の際には海上保安庁も防衛大臣の指揮下に入ると言われています。だから、やっぱり有事になれば、港にしても空港にしても、そういう形のことが具体的に法制面では進んでおるわけです。

そして、去年の安保法制の3文書の改定によって、実践面でこれを補っていくということで、5年間で43兆円、自衛隊の地下化も含めてやっていくと進められているので、ぜひ市役所内部で情報共有していただきたいということを要望して、私は終わります。

○副主査（三宅まゆみ君）主査と替わります。

（副主査と主査が交代）

○主査（大石正信君）質疑はございませんでしょうか。吉田委員。

○委員（吉田幸正君）空港の滑走路3,000メートル化は、大変期待しているところでありますので、少し明るめにとお思いますけども、一般の市民の方々に対して、3,000メートルになった場合に北九州市はこういうふうによくなりますよというPRが必要な時期が来ていると思います。その方法について、今どのような状況か、教えてください。

それと、港湾ですけど、今年の4月から新門司マリーナの管理運営が大きく変わって、大変活性化していて、先日もヨットレースが開催されたと聞いています。また、その事業者は、港湾地域を購入する意思が非常に強くて、実績もおありになると聞いていますけども、マリーナ事業の進捗状況について教えてください。私からは以上です。

○主査（大石正信君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 3,000メートルに関するPRについてでございます。

今、考えてございますのは、市制60周年という冠がとてもなじむ事業でもありますので、この秋頃から、空港内に滑走路の3,000メートルの効果をPRするようなブースを設けたり、パネル展示をしたり、大きな広告を貼ったりといったことをやっていこうと思います。

それが一つと、あと、3,000メートルの効果が最大に発揮されるのが今、物流拠点ということで、航空貨物の需要やエアラインの需要といったところを取り込んでいっておりますので、それらをお知らせするシンポジウムを開催して、それによって広く訴求していこうと考えているところでございます。以上です。

○主査（大石正信君） 港営課長。

○港営課長 新門司マリーナについて御説明させていただきます。

新門司マリーナは、海洋レクリエーションの需要が高まる中、海洋文化の育成と海洋思想の普及を図ることを目的として平成3年8月に開業し、市と民間がそれぞれ施設を保有して、三セクであります北九州埠頭株式会社が管理運営をしておりました。

令和4年度に、民間活力の導入を目指した公募を行いまして、ECLエージェンシー株式会社が、令和5年4月から運営を行っているという状況でございます。

公募時に御提案があった内容につきましては、浮き桟橋の改修、それから大型艇が泊まれるような拡張、レースの開催など、ハード、ソフト両面で民間ノウハウを生かした御提案でございました。

現在の進捗につきましては、始まって約半年でございますが、ポンプの補修とか天井パネルの改修とか、そういった施設の維持補修、それから去る日曜日には、新門司マリーナでクルーザーの無料体験試乗会やヨットレースの開催をいたしております。ヨットレースにつきましては、市外からも数多くの方が来られまして、全体で約25組、100名近くの出場者の方で大変にぎわっていた状況でございます。

新門司地区に人が集まることでのにぎわいの創出、それから民間ノウハウ活用によるマリーナの活性化に向けまして、引き続き連携を図ってまいりたいと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 吉田委員。

○委員（吉田幸正君） 空港ですが、3,000メートルになったらこういうことがよくなる、あるいは3,000メートルになりますというところなのかも分かりませんが、シンポジウムですよ。僕は一般市民ですから、空港はたまに使いますけども、もう少し一般の市民に、子供たちも含めて、北九州は今から元気になりますよというメッセージを発信してほしいなと思います。

それは要望としておきますが、極端に言うと、滑走路が伸びるということが全く関係のない主婦の方や高齢者の方もいるかも分かりませんが、何か話題になったときに北九州は今からよくなるんよ、なぜかというところと空港が、という話につながるように、ぜひ積極的にPRしてほしいと思います。戦略的広報の話かと思っていますので、よろしくお願いします。

それと、新門司マリーナについて、僕も拝見させてもらったんですけど、地元の方々や、北九州市セーリング連盟の方々も大変喜んでいらっしゃるって、活性化に大変期待をしているところなんです。

それで、大型艇係留についても、当初の約束と聞いていますので、速やかに実行してほしいと強く要望をしておきます。

そして、広報戦略について、ヨットないしクルーザーを持っていない人にとっては全く関係ないとか、接点のない話であると思うんですが、さっきの空港の話と同じで、何かやっばり北九州が活性化し始めているということのPRをやってほしいと思うんです。

そこでお尋ねしますけども、今新門司マリーナは、新艇の受入れは可能な状況でしょうか。それと、今後、市がそこに予算を投入して具体的に何かやるということはあるんでしょうか。教えてください。以上です。

○主査（大石正信君） 港営課長。

○港営課長 新艇の受入れが可能かという点につきましては、船のサイズ等にもよりますが、陸上部分には一部可能という話を伺っています。また、拡張できましたら海側にも新たな利用は可能と考えております。

市の予算につきましては、新門司マリーナに直接ではございませんが、背後の安全対策に関わる高潮事業について、これから数年実施してまいります。以上でございます。

○主査（大石正信君） 吉田委員。

○委員（吉田幸正君） ありがとうございます。これぐらいにしますけども、今、新しい船を入れられる状況になっているということ、船を持っている人たちも知らないような状況だと聞いているんですね。ですから、マリーナへの係留募集と併せて、あそこはレンタルボートを更新して大きなモーターボートも入るやに聞いていますし、免許を持っている方に限られますけど、気軽に立ち寄って、北九州は海の町でもありますので、遊べる場所がありますよということをしっかりPRをしてほしいと思います。

それと、新たな防潮堤についても、いい港をつくってあげないと、安定したマリーナの事業もできないと思いますので、それについては、できるだけ速やかにいい施設を建造してあげてほしいと、活性化を期待申し上げて終わります。以上です。

○主査（大石正信君） ほか。村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） 空港に関してなんですけど、昨年度、JALとスターフライヤーに、市として補助金を出したのか。出したとすればどういった事業で、どれぐらい出したのかをお聞かせいただきたいと思います。

○主査（大石正信君） 空港企画課長。

○空港企画課長 昨年度、スターフライヤーとJALに対しましては、燃油高騰対策としまして、事業継続の支援ということで、両者合わせて8,400万円ほどの支援をしております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） 同額ですか。

○主査（大石正信君） 空港企画課長。

○空港企画課長 大きく言いますと、スターフライヤーが7,000万円程度、JALが1,400万円程度となっております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） そこでお尋ねなんですけど、北九州市は、2年前に10億円、スターフライヤーに支援しました。

今、ホームページを見たんですけど、あしたスターフライヤーで北九州から東京に行く場合、STAR1で乗ったら3万2,270円です。あした福岡空港から羽田に行こうとしたらSTAR1で2万5,680円、その差額が6,590円、福岡空港から乗ったほうが安いと。あした、日帰り東京へ行こうと思ったら1万3,180円も福岡空港から乗ったほうが安いんですね。これだったら新幹線に乗ってでも、みんな福岡に行くんじゃないかなと心配になるぐらいです。私としては、10億円の支援をして、さらに去年は、スターフライヤーへJALよりも多くの補助も出して、北九州市民は高いお金を出して東京に行かなくちゃいけないというのは、何かちょっと切ないなと思って。

ちなみに、JALを見てみました。あした、北九州から羽田に行くのと福岡から羽田に行くのでは、北九州から行くと3万2,340円、福岡空港からだ3万8,200円で、JALは福岡空港から乗ったほうが5,860円高くなっています。

何でこんなふうになるのかなと思って、何かその辺の理由が分かれば。

やっぱり市民が納得できないといけないと思うんですよ。2年前に10億円も出して、今聞いたら1対7の割合でスターフライヤーに補助金も出して、さらに北九州市民は高い料金を払って東京に行かないけんというのはちょっと切ないなと思って、その辺のところの局としての考え方を教えていただければと思います。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 航空会社の運賃についてのお問合せでございました。この運賃施策というのは、航空会社の一番根幹をなす部分でございます。今、おっしゃられたような現象は、特にスターフライヤーについて、福岡と北九州の価格差があるということは、検索すると確かに起きているところは事実だと思います。

これにつきましては、航空会社の大きな考え方で言いますと、北九州の場合は、JALとスターフライヤー2社の運航ということでございますけども、福岡空港の場合は、そこに羽田線でもANAが入り、さらにスカイマークが入ってこられております。スカイマークというのは、ほぼLCCに近いようなビジネスモデルを取っておりまして、かなり低価格で出されているというところでございます。

スターフライヤーは、福岡空港の場合、どうしてもそこに乗り入れているスカイマークの運賃を見ながら追っかけてしまっているところはあるのだろうと思います。

一方で、日本航空は言わずと知れた大手の航空会社でございまして、その辺のLCC的な販売の仕方にはくみしないとあったところがございます。

そういったところで、福岡空港のスターフライヤーは価格がぐっと下がってしまうと、JALはそこをあまり関知しないところでございまして、JALについては割と高い運賃水準でいっているというところでございます。

北九州に関しては、スターフライヤーとJALの2社というところで、スターフライヤーがちょっと高止まりして、JALもそこまで下げてはいないので、全体的に北九州が高止まっている傾向があると思っております。私たちが利用促進の面からすると、この辺は苦慮しているところではございます。

私たちは運賃についても比較して、航空会社と意見交換はしております。ただ、航空会社の施策で根幹なところではございまして、意見はしておりますが、なかなかすぐに変えるというところには至っていない状況でございます。パッケージ商品とか、そういったところには助成を入れて、少し値段を下げてもらうとか、私どもでできる努力は行っております。

できるだけ、市民の皆さんに御不便をかけないように努めてまいりたいと思っております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） 切ないですね。10億円も補助を出して、あのとき株式にしとったほうがいいんじゃないかなと個人的には思っていたんですね。株主として物が言えれば、こんなことも言えるのかなと思って。僕は前から言っているんですが、特に八幡西区の人の半分近くが福岡空港を使う理由になってくると思うんで。だって安いんやから、どうしてもならんすよね。それも、1,000円、2,000円の違いやないんですよ。往復したら1万円以上違うから。それは小倉の人でも、新幹線に乗ってでも十分安いと見ていますけども、できる限りこの格差をなくすようにすることが、北九州空港の利用者を増やすことに僕はなると思います。北九州市民の一人として。市民のお金で10億円出して、その上、高いお金を出して乗らないけんのかと思ったら、切ないと思います。それは要望にしておきます。前からやから、なかなかこれは改善されんから、これは。今日は委員会があるんで、改めてさっきiPadで確認して。今後ぜひ対応していただくようお願いしたいと思います。

それと最後に要望として、ダイバートの件なんですけど、この間フィリピンの飛行機が北九州空港は使わずにフィリピンまで戻ったということで、残念やったなと思うんですけど、これはやっぱりこっそり進めてほしいなと思います。前から言ってますけど、福岡空港は時間に制

限があるということがあまり出ると、逆に福岡空港が離陸、着陸できる時間の延長という話になってきたら、北九州にとって決してプラスはないと思っています。こっそりやっていただければありがたいなということを要望して、終わりたいと思います。

○主査（大石正信君） 戸町委員。

○委員（戸町武弘君） ちょっとしつこいようで申し訳ないんだけど、先ほどの村上委員の話は、やはり相当な問題だろうという気がします。

当時10億円の補助金を出すときに、私も、たしか空港調査特別委員会の委員だったのかな、詳細なことは忘れましたが、その辺のことがそのとき既に問題になっていたんですね。そのときの経営者が来て、様々な説明をしていました。これは、議会からそういう声が出ているというのは、必ず伝えてもらいたいなと思います。

そして、先ほど福岡空港から乗ったほうが安いという話の中で、じゃあ北九州もLCCの誘致を考えているのかということを知りたいと思います。

そしてもう一つ、北九州市は物流拠点化に向けて、北九州空港を中心に頑張っているわけですが、決算でも北九州空港物流拠点化に向けての施策が実施されているわけです。

それに関連して、ちょっと質問したいんですけども、今、自分のところに何か物流倉庫を建てたいという話がありますが、土地がないという話になっているわけなんです。

そこで聞きたいんですけども、物流倉庫がつかれないで、物流拠点都市というのを目指せるわけですか。その辺の認識をお尋ねしたいと思います。

○主査（大石正信君） 空港企画課長。

○空港企画課長 スターフライヤーに対して、議会の御意見をお伝えするという件と、最後の物流拠点化について答弁いたします。

令和2年度になりますけれども、10億円の支援をさせていただいたときに、スターフライヤー社に対して3つの事項を要請をしております、それに対する回答をいただきました。

そのうちの一つに、経営が改善できた暁には、羽田便とかのサービスを向上してほしいというのを要請しているところでございます。これにつきましては、四半期決算ごとに、経営企画部と意見交換もしておりますし、定期的に、社長と副市長のレベルでの意見交換もしているところでございます。

スターフライヤーとしましては、十分にその辺の約束を履行するという気持ちはあるということでございます。あしたの運賃を切り取って、となると、先ほど村上委員がおっしゃったようなことになるケースも多々あるんですけども、全体として、28日前とか7日前とか3日前とかの料金比較表を作って、できるだけ差をつくらないようにやっていますという説明は、都度受けているところでございます。

経営状況の改善状況も確認しながら、北九州側の利便性向上をきちんと要請していくと、そこに市議会からの声もあるということはしっかり伝えていきたいと思っております。以上でございます。

それと、物流拠点化でございますけれども、産業経済局で物流拠点構想をつくっております。そちらで、陸域のインターチェンジ周りとか、そのあたりでの物流拠点施設の整備の計画を、今進めているところでございます。

それにつきましては、今おっしゃったとおり、現状すぐに提供できる土地が少ないというところは非常に大きな課題になっておりまして、民間の土地開発も含めて伴走支援していくとか、そういったところを頑張っていると聞いております。

北九州空港につきましては、航空貨物は、トラック物流とかと比べるとかなり量的には少ないものでございます。北九州空港の貨物地区拡張用地が6ヘクタール残っておりますので、それは国の空港エリアの中ではございますけれども、そこに今、ヤマトの荷さばき施設をつくっています。その周辺に、航空貨物の物流事業者が荷さばきできる場所だとか事務所がないと、なかなかこれから先の誘致が進まないということが喫緊の課題になっております。

まずは空港の中で、そういう物流事業者が作業できる、あるいは通関して搬出できる場所をつくっていく、航空物流としてはそういうところに力を入れて、貨物上屋につきましても、第2上屋は昨年供用しましたけれども、国際貨物上屋をうまく活用して、荷さばきをさらに進めたいというところでございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 LCCの誘致につきまして、これは昨年度、結果を報告させていただきました西部地区の利用のアンケートの中でも、確かに御意見をいただいております。やっぱり先ほどの航空運賃に係る部分だと思うんですけど、LCCの就航がないから福岡空港を使っているという御意見も結構ありまして、その辺は取り組んでいかないといけないと思っております。

ただ一方で、LCCについては、国内だと成田とかそういったところが就航の対象になってくると思うんですが、足元の羽田線の数字を結構見て、各LCCも就航の判断をされているということがございまして、その羽田線が、今はまだ回復の途上でございます。課題としては、首都圏での知名度不足でありますとか、ビジネス市場が戻っていないということに関係するんだと思うんですが、早朝深夜便が今ちょっと苦しい状況です。特に早朝深夜は北九州空港の売りでもございますので、その辺をしっかりPRして、足元の羽田線をしっかり建て直して、LCCの誘致にもつなげてまいりたいと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 戸町委員。

○委員（戸町武弘君） まずは、スターフライヤーの件なんですけども、今度、阪神が優勝した

んですが、阪神ファンというのは、勝っても阪神、負けても阪神ということでは素晴らしいなと思っ
ているんですね。じゃあ、スターフライヤーは高くてもスターフライヤーと北九州市民が本当に思
うのかなど。やはり、その努力が必要なんじゃないかと思っています。

例えば北九州市民の方で、10億円支出したというのを知っている方がどこまでいるかは別問題
として、やはり10億円も出したのに何で高い航空運賃なのという先ほどの村上委員の疑問は、多
分この話を聞いた人はみんなそう感じると思います。

先ほどから、搭乗人数の話とか出ましたけども、高ければ当然、北九州空港じゃなくて福岡
空港に向かうわけですね。いろんな話が、鶏が先か、卵が先かみたいな話ばかりなんです
けども、どこかできちっと、何かここが出発点だというのを決めて対応していかないと。ず
っと鶏が先です、卵が先ですみたいな話はそろそろやめるべきなのかなという気がいたします。
ぜひそこは頑張ってもらいたいと思っています。

そして、物流の話なんですけども、これはもう自分よりここにおられる佐藤委員が詳しいわ
けですが、地域未来投資促進法というのがあって、これを使って何とか土地をつくらないと駄
目だと思っています。

しかし、これは法律の問題、そして福岡県の計画の問題があって、なかなか前に進んでいな
いのが実情なんですけど、その辺の理解は港湾空港局はされているのでしょうか。

○主査（大石正信君） 空港企画課長。

○空港企画課長 今おっしゃられたのは、大規模な物流施設の用地開発の場合の農地転用です
とか、そういった規制緩和のお話だと思います。

そこにつきましては、港湾空港局所管外でございまして、私どもは空港サイドで、空港の物
流拠点化を頑張っているというところでございます。

産業経済局とは情報を共有しながら、いかに連携して物流業者や貨物を集めていくかという
取組を強化していくことで考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 戸町委員。

○委員（戸町武弘君） これは、縦割りで済むような話じゃないんだろーと思っています。やは
り北九州をこれからどうやって経済発展させるか、武内市長も稼げる町と言っているわけなん
です。稼げるようにするために、まずしなければ駄目なことはこの物流、そして洋上風力も、
港湾に関係することが本当に多いんですね。それを考えたときに、全市的な取組としてこの問
題に対応してもらいたい。

そして、ぜひ福岡県と話し合っ
て、それも当然ながら、港湾空港局が主ではないですが、港
湾空港局もサポートして、こ
ういった企業が来るんです、こ
ういう計画があるんですという
のを県と国に訴えて、北九州を
変えなければ駄目だと思っ
ておりますので、期待をしてお
ります。

ぜひ頑張ってください。以上です。

○主査（大石正信君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 僕からは、ダイバートを受け入れるに当たって、北九州市の職員はどんな業務が発生するのか、教えていただきたいと思います。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 ダイバートの受入れに当たっての北九州市の職員の業務ですが、日本航空の事例が発生したときに、我々は事前に各バス会社とのネットワークづくりという部分で汗をかいたわけでございます。実際にその当日、飛行機が降りてきますという場面になると、市の職員として何か手を施せるということはなく、航空会社が基本的に対応する形になります。降りてくる飛行機に対してブリッジをつけたりとか、お客様の誘導、それから荷物を下ろしたりとか、こういった部分等は、基本的には各航空会社の責任で行うことになります。以上でございます。

○主査（大石正信君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 分かりました。ダイバートは、一義的には航空会社の皆さんが責任を負う問題だと思うんですけど、北九州空港で受け入れる際に、ダイバートと、いきなり決まるわけじゃないですか。パイロットの方の判断とか、そんなところで急に決まるので、市の職員の皆さんが急に駆り出されて、物すごい残業したりとか、ふだんの業務にいろいろ影響が出るんじゃないかという印象を持っていたんですけど、全くそういうことはないということですよ。残業になることもないということによろしいでしょうか。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 基本的には、我々が空港に出ていって、時間外の勤務をするということはありません。情報のやり取りはやっていますけども、基本的には、現場に行って何らかの作業をするということは特にありません。以上でございます。

○主査（大石正信君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 分かりました。それを聞いてちょっと安心したんですけど、武内市長が、ダイバート、ダイバートと結構はしゃいでいるような印象を持つんですよ。ダイバートで北九州空港を活用しましたとかと、ツイッターとかですぐ投稿されたりして、行き過ぎて顧客情報みたいなものをぽんと出したりしていることもあったと思うんですよ。

だから、まずは航空会社が責任を持つということをしっかり市民の皆さんに理解してもらわないといけない中で、トップの武内市長がちょっとはしゃぐような形でそういう発信をするというのは、市民の皆さんから北九州空港が悪いみたいな、そんなネガティブな印象を持たれるのはすごく残念なので、その辺、武内市長にしっかり情報を管理するように皆様方からもお伝

えしていただきたいなと思います。

それからもう一点、物流の件ですが、先ほど戸町委員からもありましたが、産業経済局も地域未来投資促進法について検討しています、チャレンジしたいという話だったんですけど、その中で地域経済けん引事業として認められているのが8つの項目で、その中に物流という項目がないんですね。だから、産業経済局としても、県といろいろ協議をしながら、物流もその項目に加えてもらえるようにやっていきたいということを言われていました。

先ほどの答弁だと、我々は空港の物流の拠点化を進めていくんだということですが、やっぱり市全体でこの物流拠点化構想を掲げて、今進んでいるわけですから、そこはしっかりコミュニケーションを取って、空港にとっても、よりよい法律の活用だったりというところを、しっかり連携しながら考えていただきたいと思います。その辺よろしくお願いします。終わります。

○主査（大石正信君） 進行します。渡辺修一委員。

○委員（渡辺修一君） お世話になります。よろしく願いいたします。

私から2点、まず港のにぎわい推進事業の中で、令和4年10月から11月に開催した北九州港開港記念イベントの実施実績、また反響、今後の取組等を教えてください。

それと2点目が、クルーズ船の誘致事業1,880万円の中で、令和4年に国内クルーズ船は引き続き一生懸命頑張っていたいただいて、10万トン以上の大型クルーズ船に関してはなかなか難しい状況ではあると思うんですけども、世界の大手クルーズ会社との商談の取組とかを教えてください。よろしく願いいたします。

○主査（大石正信君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 1点目の港のにぎわいづくり事業でございます。

港湾空港局としては、港のにぎわいということで、たくさんの事業をやっております。メイン事業としましては、みなとオアシス門司港で、去年の実績で言いますと、船舶大集合ということで、働く船舶を門司港に集めまして市民の方に一般公開等、また帆船につきましては、小学生や父兄の方々に乗船していただいたりしております。

それプラス、地域のにぎわいということで、周りでマルシェをやったりといった形で盛り上げております。

それ以外にも、花火や、国の行事ですが海の日記念日なども行っておるところでございます。

そして、2点目の質問のクルーズ船の誘致なんですけども、昨年、国内の日本船につきましては12回、門司港に寄港いただきました。これは実績的にはかなり大きかったものだと思っております。

欧米航路につきましては、今年の6月から、我々コロナが終わってから接することができるようになりましたので、FAMという形で海外の船社を呼んだり、海外の展示会に出展したり、

また10月にありますけども、観光庁のツーリズムEXPOに出展したりして、コンタクトを取りながら、新たな誘致を行っているところでございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 渡辺修一委員。

○委員（渡辺修一君） ありがとうございます。港のにぎわいづくりは、北九州市はどうしても観光というと夜景が大きく注目されるんですけども、大変ロケーションがいい港がたくさんありますので、そういったところでのイベントを中心に、北九州は夜景と港も多く、大変きれいなところなんだよというのをさらにアピールしていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

それとまた、クルーズ船誘致の取組で、大型クルーズ船が来たときに、私もパスポートを持ってひびきコンテナターミナルに見に行った思い出がすごく大きいです。あのとき、本当に若松を中心に、インバウンドの観光客が市内のにぎわいをどんどんどんどん広げていくんだなという、すごくわくわくする思いがありました。また今コロナも5類になって、インバウンドも徐々に広がりを持ってきていますので、力をさらに出していただいて、10万トン以上のクルーズ船の誘致をまた勝ち取っていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。私からは以上です。

○主査（大石正信君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） まず、要望ですけど、太刀浦コンテナターミナルにおける荷役作業の安全性の確保と書いていますが、ふ頭の整備、特に太刀浦地域の交通ですよね。渋滞についてはしっかり対応していただいて。地域住民は本当にいろんな面で迷惑しています。

そしてまた、荷役関係はとにかく港湾空港局でしっかり稼いでいただくというのがまず第一で、北九州を元気づけていただけるという、皆さん方は大変な使命を持っておりますので、ぜひ充実していただいて、安全に進めていただきたいと思います。

そして、これは港湾空港局になると思うんですが、響灘東地区において、藻場、しゅんせつ土砂の廃棄物の最終処分場の整備のため、護岸工事やブロック類の製作を行ったとあります。この中で、最終処分場の工期が遅れるということ、つい先日、我々もお聞きしました。

最初、それはしょうがないなと思っていたんですが、その後いろんな形で尾を引いて、環境未来都市を目指しているこの北九州で廃棄物を捨てる場所がなくなるということ、大変危惧されていまして、いろんな業界から話をいただいております。

今まで、港湾空港局といえば、3,000メートル化も実現して、とにかく不可能を可能にする局でありますので、これが何年も遅れることで、地域全体にいろんな迷惑がかかるということになっています。まずその辺の対応をどうしていくのか。それでまた、どう工期を詰めてできるように工夫していくのか、ちょっとお聞かせください。

○主査（大石正信君） 整備課長。

○整備課長 処分場に対しての御質問にお答えいたします。

7月の閉会中の経済港湾委員会におきまして、先ほど委員がおっしゃったように、護岸の整備事業費が非常に大きくなり、完成が遅れるという御報告をさせていただきました。

事業費につきましては、全体で5割程度増加すると。それと、完成時期につきましては、5年ほど延長させていただきたいと御報告させていただいております。

5年延長の理由なんですけども、まず工事の面でございます。遮水工に用います矢板ですけども、この製作に4か月かかります。それから、護岸内で船舶を使った工事となるため、安全面の確保から、同時に複数の工事を行うことができないということ、それから冬季は、響灘海域におきましては風浪が非常に厳しいものがございまして、船を出す工事は基本的にできないということになります。そのため、年間の工事の施工量に限りがございます。

それから、予算の面でございます。この事業につきましては、国の補助事業で行っておりますので、年間の予算が流動的になっています。それから、市の予算におきましては、財政局の投資的経費に関わる予算調製方針に基づいて査定をされているということもあり、総合的に考えまして、確実に予算を確保できる水準で計画を見直すべきだろうということで、5年ほど延長させていただきたいというお願いをしたところでございます。

このため、既存の処分場につきましては、受入れ制限せざるを得ないということで、環境局並びに産業廃棄物の処理業者の皆様には、大変御迷惑をおかけする結果になってございまして、大変申し訳なく思っているところでございます。

港湾空港局といたしましては、現在もコスト縮減策の検討を続けておりまして、一日も早く工事が完成できるように引き続き努力していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） いろいろ教えていただきましたけど、こういうのは、設計段階である程度見込んでやっていると思うんですよね。原局である港湾空港局が、そういったことを怠って、適当にしときゃあ、まあこれぐらい何とかなるやろうと、その辺のおじさんたちが考えてするような。これはかなりの予算をかけているんですけど、そんな簡単なことでできるんですか。どれだけ工期を詰めるかということも今度はしっかり考えていただきたいと思います。

そして何よりも、これは局が違いますけど、来年6月で廃棄物はもうシャットアウトするというような、皆さん方の工期の遅れでそういう事態になってきているということです。これは物すごく評判が悪くなるし、今まで環境局は、かなりの業者がいる中で、それをしっかりまとめていろいろ努力してきました。環境未来都市ということで、グリーンや低炭素化から、いろんな形でやっている北九州が、港湾空港局のことで遅れるということになれば、皆さんの努力

が何もならないと思います。これ以上はもう言いませんけど、しっかり見直していただいて、予算とかそういったものもいろいろ理由づけされていましたが、当初からそういう計画になっていたと思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

次に、空港ですが、今いろいろ皆さん言われていましたが、特に空港のターミナルですよ。今から人を集めようとかいろいろ言っている中で、あまりにも簡素化してコンパクトにし過ぎて、大変寂しい思いがします。駐車場も使いやすいように充実してきていますし、いろんな形で努力をされている中、やはりまずターミナルで人を呼ぼうと。最初にできたときは、我々も見に行って、足湯とかお店もいっぱいあったんで、何回か子供を連れていったりしていたんですけど。コロナもあって業者も撤退しましたんで、今後計画的に取り組んでいただいて。それも一つのにぎわいづくりになると思います。ターミナルともしっかり話してやっていただきたいと思います。

それと、物流の拠点化ということで話があって、私も産業経済局のときにお話ししたんですけど、一つの国の例で、アイルランドは人口513万人で、1人当たりの年間平均所得が1,500万円というんですよ。それで、介護など福祉も充実しているということで、本当に住みやすい国になったと。それはなぜかという、ここにただインテルが一つ入ってきて、そして半導体とかいろんな業者が入ってきた中で、年間所得が一気に上がったと言われているんですね。

何を言いたいかという、北九州の物流拠点化を考えると、今、熊本にTSMCが来まして、その関連企業が全部で90社ぐらいそろそろような、そして10年先には6兆9,000億円の経済波及効果という話も伺っております。マスコミでは、第2工場もつくろうということが出ていましたけど、これを港湾空港局としてどう捉えているのかということをもっとお聞きしたい。

○主査（大石正信君） 空港企画課長。

○空港企画課長 今、委員がおっしゃられたとおり、TSMCの新工場の新たな進出が熊本で進められております。

TSMCとその関連会社以外でも、ソニーですとかサムコ、東京エレクトロン、京セラという世界に名立たる半導体関連企業が設備投資を今進めているところでございます。九州でそういう投資が行われ、活発化しているというのは、北九州空港にとっては大チャンスと考えております。

それに加えまして、航空輸送のエアラインですとか、2024年問題というものもあるんですけど、物流事業者が成田に全部それを運ぶというのはなかなか難しいだろうということで、北九州空港の利活用を真剣に今検討し始めていただいているということもあります。それを着実に取り込むために、今、頑張っていけないといけない、チャンスだと捉えているところです。以上でございます。

○主査（大石正信君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） ありがとうございます。やっぱり、これを本当にどう捉えるかということです。北九州地区だけが何の工場もなければ、戸町委員とか皆さんが言われたように、土地の問題とかいろいろあると思うんですが、皆さん方の努力によって、3,000メートル化でこの北九州が大きく変わる要素ができて、それをまた生かしていくというのも皆さん方のお力だと思います。その辺のネットワークづくりといいますか、局長も国から来ていただいていますんで、少しでもIT企業をこの北九州に取り込んでやっていく。これは、産業経済局とかいろんなところと協力し合いながら、一つの局だけで進めようといっても無理だと思いますので、そういったところをしっかりと進めていただいて、本当の意味での北九州の物流拠点化というところを。そして北九州港、それから先ほどありましたフェリー、そして高速道路網、こういったものをしっかり生かして、北九州はこれだけの優位性がありますよ、だから荷物を持ってきてください。そのためにはやっぱりインフラ整備が大事だと思います。その辺のところもしっかり考えていただいておりますが、何かありますか。

○主査（大石正信君） 空港企画課長。

○空港企画課長 半導体関連企業の誘致につきましては、産業経済局でかなり力を入れて今頑張っていると聞いております。ただ、先ほど委員がおっしゃられたとおり、すぐに提供できる土地が少ないということが課題となっているところでございます。

そういう状況は、航空物流の面で連携してサポートできる所がありましたら、産業経済局と連携しますし、もちろんそういう企業が北九州近辺、今福岡県内があまり立地がないですけど、そういうところに立地が進むと、当然北九州空港への距離も近いですから、利用も進むということで、連携して進めたいと思っております。

それと、インフラでございますけれども、高速道路網につきましては、北九州近辺が、中国方面、九州方面、東九州方面の結節点になっておりまして、北九州空港までは、ほぼ信号で止まることなく高速道路から接続できるという道路も、福岡県で整備いただいております。

そういう意味では、道路網としては、かなり利便性が高いネットワークが既にあると思います。あとは、委員がおっしゃられたとおり、物流拠点として、どこでさばくかと、どこに荷主企業、生産いただく企業の誘致を進めるかというところを関係部局と連携して進めていきたいというところでございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） ありがとうございます。要は、熊本や、いろんなところで発生した荷物やIT商品をどう取り込んで運んでいくか。関空とか成田に取られては何もならないと思いますんで、3,000メートル化できれば、直接いろんなところにも持っていけるようにもなります。そ

のためには、今、準備段階ですから、しっかり整えることが大事だと思いますので、その辺のネットワークづくりにしっかり力を入れて、局長を中心に頑張ってくださいと思います。

それとあと、その件に関して局長、何か御意見がありましたら聞かせていただければ。

○主査（大石正信君） 港湾空港局長。

○港湾空港局長 北九州の物流拠点化の話だと思いますけれども、まずやはり北九州はアジアに近いという地理的優位性がありますし、陸海空の物流のインフラ、海はフェリーもありますし、コンテナもありますし、日本海航路もできました。そして、空は北九州空港もありますし、今後、滑走路の延長も行われます。そういった物流化を進めていくためのこれまでの先人の方が整えたインフラもありますし、地理的優位性もありますので、こういったものをしっかりと活用して、最大限に利用していくというところです。

先ほど皆さんから御指摘がございましたけれども、工場を誘致するなり、物流企業を誘致するには、土地がないという部分がございます。我々も土砂処分場という形で新門司地区とか響灘の東地区でつくってっておりますけれども、こういったものを活用するとか、あと、産業経済局とも連携して、いろいろな市内の土地を有効に活用して企業の立地を進めていき、北九州市の物流拠点化をしっかりと進めていきたいと思いますので、引き続きどうぞよろしく願います。

○主査（大石正信君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） ありがとうございます。しっかり皆さん、心を合わせて頑張ってくださいと思います。

それと、先ほどダイバートの話があったんですが、2月に第1便が来て、皆さん本当に大変で、いろんな新聞で、北九州へ行ったけど何の役にも立たないという感じでかなり報道されましたけど、皆さんの努力で国内便は受入れできました。ただ今回、インバウンドのお客さんが来てということで、マスコミによると十何時間も缶詰めにされたまま、また元の国に戻ったという、いかにも北九州が受入れしないというような感じですけど、そのためには通関業務、税関関係も必要になると思います。

これは北九州のイメージが悪くなるような書き方でしたけど、これは北九州だけでできるとじゃないということで、やっぱり皆さん方もそれを逆手に取って国に要望して、まだまだ大変厳しいとは思いますが、通関業務も常駐できるぐらいの御努力もお願いしたい。

インバウンドも今からどんどん増えてくると思いますので、いつまた、こういった事態が増えるかもしれませんので、御努力をしっかりとお願いしたいと思います。

それと、先ほど港湾のことばかり文句を言いましたけど、一生懸命頑張ってやっていただいて、95%以上は港湾空港局の皆さんの御努力で頑張っているというのは十分分かつ

ておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。以上です。

○主査（大石正信君） お昼になりますけど、どうでしょうか。

あと、質問がある方。昼からでよろしいですか。では、ここでしばらく休憩とします。再開は午後1時とします。

（休憩・再開）

○主査（大石正信君） 再開いたします。休憩前に引き続き、質疑を行います。岡本委員。

○委員（岡本義之君） 私からは1点だけお聞きします。

本市の北九州港事業継続推進連絡会は、北九州港のBCPを平成27年3月に作成して、その後、平成29年、平成31年、令和3年と改定してまいりました。

この計画の想定災害というのが、1つは、小倉東断層を震源とするマグニチュード6.9の地震災害が起こったときと、それから南海トラフ、周防灘断層群、西山断層、対馬海峡東断層を震源とする地震による津波、それと平成11年に発生した台風18号相当の台風や高潮を想定被害としていますけども、本市以外にも、中部のいろんな港に大きな被害が出る可能性のある南海トラフが実際に発生したときに、本市の港はどういう状況になるのか、簡単に教えていただいていいでしょうか。南海トラフだけを想定して。

○主査（大石正信君） 計画課長。

○計画課長 南海トラフ地震に伴う北九州港に対する影響について御答弁します。

まず、津波に対して、北九州港においては、それほど大きな被害は見込まれておりません。それに比べまして、高潮による被害が大きいと想定されておりまして、現在、白野江地区ですとか新門司地区において、護岸のかさ上げですとか消波ブロックの設置などを行いまして、防災・減災対策を行っているといった状況でございます。

○主査（大石正信君） 岡本委員。

○委員（岡本義之君） 南海トラフを起因とする津波に関しては大きな被害がないと。混乱なく、業務はそのまま続けられるということではよろしいですか。

○主査（大石正信君） 計画課長。

○計画課長 一定程度の被害というか、港湾運営に関する障害と申しますか、そういったものは、当然、出てこようかと思っています。ただ、そういった被害を事前に最小限に抑えるため、港湾関係者一同を集めたBCPの連絡会を立ち上げまして、港湾運営がこういった有事に対しても円滑に行われるような体制を取っている状況でございます。

○主査（大石正信君） 岡本委員。

○委員（岡本義之君） ありがとうございます。一方、東日本大震災のことを考えたら、タンカーでも陸に揚げられて爆発することなどを考えたら、例えば名古屋とか中部関係の主要な港は、

津波の高さを考えるとかなりの被害が出て、かなりの期間、港としては麻ひみみたいな状態になる。

名古屋港のBCPを見ると、1週間後には電気も回復しますとか書いているんだけど、日本は食料自給率を見ると海外からいろんな食料を輸入していて、その間、主要な港が使えなくなると、最悪ですね。そういった場合に、比較的被害の少ない本市の港の役割というのは、どんなことを想定されているのか。既にそういったことも想定されて、連携の話など国から指導があっているのか、その辺を教えてもらっていいですか。

○主査（大石正信君） 計画課長。

○計画課長 他港における有事の際の状況ですが、これまで、熊本等で災害があった場合も、北九州港はフェリーターミナルがございまして、そちらで緊急物資等の輸送ですとか、そういったものを受け入れて、搬送した事例等もございまして。あと、北九州港の役割としましては、地理的に太平洋側、日本海側、どちらの方面にも行けるといった状況でございまして、他港に災害が起こったときにバックアップできるような機能は有していると考えてございまして。

○主査（大石正信君） 岡本委員。

○委員（岡本義之君） そう思うんですけど、じゃあ実際、災害が発生して初めて、国なりの要請があつて動くのか、前もって何か計画があるのか。事業継続計画を見ても、自分のところの港はちゃんと継続しますよという計画なんですね。少しでも早めに復興するために、大きな被害が起こったときに、港同士がどう連携するのかなというのは、起こってからじゃないと動き出さないんですか。地震などの災害の場合は、どこが助けに行くとか、市町村同士で何か約束事項みたいなものがあるようですけど、港としてはどうなんですか。なければならないでいいんですけど。

○主査（大石正信君） 計画課長。

○計画課長 BCPの計画を立てたときには、近隣ではございまして、下関港と一緒に話合いを行っております。下関港との連携については、BCPの中にも記載しております。

あと、記憶があやふやですけど、大都市の会議というのがありまして、そこで大都市間の連携というのは協定が結ばれているといった話は聞いたことがございまして。以上です。

○主査（大石正信君） 岡本委員。

○委員（岡本義之君） 台風による高潮も、今後は頻度が高まる可能性もある。それに対して危機感を持って準備することも大事ですけど、小倉東断層の地震に比べて、南海トラフの地震は私たちが生きている間に起こる可能性が高いと言われております。

その中で、やっぱり比較的被害が少ないと想定されている本市が、麻ひした港の荷物を、すぐにでも例えば空港で引き受けるとか、そういったことをやっておかないと。海外から物が入ってこなかったら、食料なんかほとんど届かなくなるわけですから。実際起こって大混乱の中

で、後手後手になってしまうという心配をしておかなくちゃいけないほど、大きな被害が出る地震じゃないかと思っているので、聞かせていただきました。

今後ぜひ、被害が大きくなりそうないろんな主要港の方たちと話す機会があれば、そういった横の連携もしっかり取っておく必要があると思いましたが、勉強しておいていただきたいと思います。私の質問は終わります。

○主査（大石正信君） 成重委員。

○委員（成重正文君） 私からは1点だけ要望なんですけども、先ほど冒頭に、佐溝局長からもありました響灘洋上ウインドファームの建設が着工する。起工式に私も出させていただきますし、3,000メートルの滑走路の延伸も着々と進んでいるということで、昨年も、国要望で港湾空港局の方々と御一緒に行かせていただきました。

国では、北九州がつくった資料を大臣とかが見て、説明しやすい資料をつくっていただいて、今日は代々の議長もいらっしゃるし、副議長もいらっしゃいますけども、ずっと引き継いできたことがやっこの市制60周年に芽生えてきたかなと思っています。

これから市制70周年ぐらいまでかけて、洋上ウインドファームの1基目が建って、25基までいくのにかなりの年数がたつと思うし、3,000メートルの滑走路の延伸もかなり年数がかかると思います。私からは要望として、先ほど岡本委員が言われた地震とか、それから台風とか、いろんなことが毎年ありますので、それを無事故でやっていただきたいなと思いました。しっかり応援していますので、頑張ってください。よろしくお願いします。以上です。

○主査（大石正信君） 進行いたします。奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 私から、まず三セク債についてお伺いしたいと思います。

初めに、以前、三セク債を組むときにいろいろな情報が提出されていたと思うんですが、その中に土地の単価についての推移とか、あるいは資産と負債のバランスの推移という資料があったんですけども、こういった推移は今もずっと追われているんですか。どういうふうに変化してきたかというのは、その当時の資料だったら平成22年ぐらいで終わっていますので、その後どうなっているかというのをまず教えていただきたいと思います。

○主査（大石正信君） 総務課長。

○総務課長 三セク債について、当初の土地の単価、そして今現在の資産というところでございます。土地の単価は、土地ごとに上がったり下がったりというところがあるんですけども、三セク債を発行してから、現在の残資産というところで考えますと、平成26年当時の資産価値といたしましては、分譲地が126ヘクタールで262億円、未しゅん工지가28ヘクタールで61億円で、合計154ヘクタールで323億円と見込んでおりました。

その後、平成27年度から令和4年度までの売却実績は60.4ヘクタール、123億7,000万円とい

うところで、ほぼ平成26年度末の想定どおりの売却金額となっております。

土地の価格につきましては、基本的には土地を分譲して売り出したときの価格、あと残資産につきまして、令和4年度の決算時点では、残りの土地が約94ヘクタールございまして、平成26年度末の想定で、その資産価値につきましては約198億円に相当いたします。

しかしながら、参考といたしまして、現在、土地の価格が上がっているところもございまして、現在の分譲価格等に置き換えた場合であれば、数億円程度、資産価値は上がっているものと推察しているところでございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 分かりました。というのは、当時の資料で年ごとに、年度末の段階の資産と負債の残高のバランス表があったので、これに倣った形だとどうなのかというのが分かればと思ったので。今分からなくても、記録を取っているようだったら教えていただきたいと。

分譲地の販売も、単価の推移ということで、例えば新門司2期と響灘東部は、昭和60年から平成22年まで、当時下がってきたというのを示す資料がありましたので、その後どうなったか、数字が分かるようなら、また後日で結構ですから教えていただけたらと思います。

それから、先ほどの答弁から、今、貸付の収入が意外と定期的いきちと入ってくる安定収入になっていると私は受け取りました。そうなってくると、今現在の売る価格と、貸付価格も上がってきているのかなと思うんですけど、傾向としてはいかがでしょうか。

○主査（大石正信君） 物流振興課長。

○物流振興課長 貸付価格について御質問がございました。

貸付けの際は、契約を結ぶ際に、仮に分譲したら幾らで売れるかというものを根底に単価をはじき出します。

徐々にではございますけれども、その土地の単価も、平成27年当時からは上がってきておりますので、そういう意味では貸付けの収入も単価も上がってきてございます。以上です。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 今は、引き合いとしては、買いたいという人と借りたいという人は、実勢としてどんな状況ですか。

○主査（大石正信君） 物流振興課長。

○物流振興課長 引き合いとしては、まず買いたいという方がいらっしゃいますし、中には買うのは無理なので貸してほしいという引き合いもございます。

三セク債を入れた平成27年当時は、まだ土地が余っておりましたので、貸付けも積極的にというところで、土地をなるべく利活用していくという方針でございましたけれども、今はむしろ土地が足りない状況でございますので、基本的には、今ある土地は売却を優先に処分していき

たいと考えてございます。以上です。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） おっしゃるとおりだと思うので、ぜひ販売価格を上げていながら、販売していただきたいと思います。

それともう一点、午前中もいろいろ話があったんですが、今、売却を非常に頑張られて、一般会計からの負担を7億円圧縮したという話もありました。全体の計画もあると思いますが、例えば今年は幾らの目標で、みたいな数値設定はあるんですか。売却について、いわゆる行政評価の取組結果のような、何かK P Iのようなものは定めているんですか。

○主査（大石正信君） 物流振興課長。

○物流振興課長 行政評価の指標といたしましては、毎年度、1件確実に売っていくという目標でございます。ただ、昨今はかなり引き合いも多くございますので、それ以上に売れているという状況でございます。以上です。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 分かりました。当初三セク債を組むときに、多分長期の計画を立てたと思うんですけど、それに合わせたものなんですか。それとも今の実勢に合わせて毎年立てている計画なんでしょうか。

○主査（大石正信君） 物流振興課長。

○物流振興課長 行政評価の指標といたしましては、あくまで短期的に、毎年確実に売れる土地を売っていくという意味で、1件という目標を立ててございます。以上です。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 分かりました。今回もこうやって聞くに当たっていろいろ調べていると、組んだときの昔の資料が結構出てくるんですよ。その後、どんな目標を立てているのかというのもできたら知りたいので、そういったことをまた一覧でいただきたいと思います。

あとは、さっき言った残りの資産の状況とのバランスとかも含めて、全体の計画を一覧でいただきたいと思いますので、まずこれは要望で終わらせていただきます。よろしく願いいたします。

それと土地の関連で、決算を超えるかもしれませんが、土地が足りないというお話があります。新門司には多くの採石場の跡地がありまして、非常に広大な土地です。それも、地域としては今後どうしていくのかということで非常に困って、悩んでいる声を私はよく聞くんですけど、ああいった土地を物流という視点から活用していくということは考えられないかと。今度、都市計画6号線も通ります。その間際にあるわけですけども、物流という視点からどう考えられるかという所感を聞かせていただければと思います。

○主査（大石正信君） 物流振興課長。

○物流振興課長 港湾空港局といたしましては、臨海部の、今持っている産業用地を確実になるべく高い価値をつけて売っていくという方針でございます。一方で、市全体といたしましては、もう土地がないという状況でございます、統括しているのは産業経済局になりますけれども、我々も土地の情報という意味では、誘致に当たるときも連携して取り組んでございます。委員から御提案いただいたそういった民間の土地も、今後、活用していきたいと考えてございます。以上です。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） すみません、聞くところを間違えたなと思ったんですが、ただ、今言われたように情報交換はぜひしていただきたいと。臨海部にも隣接しているので、ぜひよろしくお願いたします。

あと最後に1点、午前中にありました、太刀浦第2コンテナターミナルのトイレの件で、これから新しく仮設についても更新をするという話があったんですが、これは具体的にいつ頃までにされるかという期日はありますでしょうか。

○主査（大石正信君） 業務担当課長。

○業務担当課長 太刀浦第2コンテナターミナルのゲートのところのトイレの御要望のお話でございます。

今、そこにあるチェックングブリッジという施設を建て替える計画をしております、その建て替えの計画の中で、機能としてトイレとか休憩スペースとか、そういったものも設置したいと考えております。

令和4年に、その計画の見直しを行いまして、今年度、その見直し案について、今までの段階で利用者説明を終えております。令和5年度は基本設計、令和6年度は実施設計、それが終わりましたから令和7年度に工事に着手する予定になっていきますので、そこでトイレの設置もしたいと考えています。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 仮設トイレの更新の話です。

○主査（大石正信君） 業務担当課長。

○業務担当課長 先ほど仮設トイレで女性にも配慮したものを考えていると申し上げましたが、今年中にはつけたいと思っております。今、いろいろカタログとか、利用者の声も伺いながら、どこに設置するかといった御相談をしております。あとは既存の予算の中で、どのように、いつ契約できるかを具体的に詰めているところでございます。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） ちなみに、私は今の現地を見たことはないんですが、男女は分けているんですか。今分けていないとしたら、その後はどうでしょうか。

○主査（大石正信君） 業務担当課長。

○業務担当課長 今は、工事現場にあるような、大と小ができるようなものを設置しているだけですので、そこまで配慮できていなかったんですけども、女性用を、そこと少し離れた場所に設置したらどうかと考えているところです。

○主査（大石正信君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） そうですね、ぜひ。動線一つもそうですし、聞こえてくるのは、壁が薄いとか、人が通るといっただけでも、という声だと思います。よく災害用のトイレも同じような話を聞きますけど、ぜひ動線を工夫していただきたい。とにかくあそこでは絶対しないんだというような声が特に女性からは聞こえてくるということですので、年内中ということなんですけど、結構これは重要なことだと思います。生理現象なんで、少しでも早く工夫してつけていただきたいと思いますので、これも強く要望して終わりたいと思います。

○主査（大石正信君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） 私からも数点お尋ねします。

まず、フェリーの時間のことをお尋ねしたいんですが、東京九州フェリーは、こっちからだと24時に出て、横須賀に20時45分に着くんですね。逆も、23時45分に出て、21時に着くということなんですけれども、これはトラックの貨物とかの関係で、この時間が理想的なのでしょうか。教えていただきたいと思います。

それから、コンテナ貨物なんですけれども、去年は若干増えていたのですが、今年は減っています。今、物流はいろいろやっていますが、今後のコンテナの貨物の見通しをぜひお聞かせいただきたいと思います。

それと、クルーズ船誘致にいろいろと頑張っていると思うんですが、洋上風力ができるのと、クルーズ船誘致には有利に働くのでしょうか。そこのところも、今後どういうふうを考えておられるのか、お聞かせください。

あと、北九州空港が滑走路3,000メートル化することによって、もちろん、物流は非常に有利になっていくと思うんですが、3,000メートル化になれば、遠くにも飛べると思います。北九州市として可能性のある海外路線というのは、どういったところを想定されているのか。

それと、これは今でも多分できるんだろうと思いますが、先ほどLCCのお話がありました。たまたま見ていたら、まあまあ長い距離として、福岡から札幌に行くLCCの時間帯というのは、結構出るのが遅くて、帰ってくるのが午前中ということで、旅行パッケージとして考えたときにはなかなか難しいなと思ったんですね。福岡空港はかなりぎちぎちなので、どちらかと

いうとLCCは不利な扱いをされているかと思うんです。

逆に、北九州空港は、もちろん北海道の千歳空港側の時間帯の取り分もあると思うんですが、朝早く飛んで、午前中には着ける便を就航できるし、帰りも夕方5時、6時、7時ぐらいぎりぎりまで、例えば土日のパッケージとかをつくれるなど思ったんですね。今2時間半ぐらいで飛んで帰ってきますから。

そういう短い効率的なパッケージが組めるということは、航空会社としてもメリットがあるんじゃないかなと思ったんですが、そういった考え方で、誘致とかというのはされていらっしゃるのでしょうか、お聞かせください。以上です。

○主査（大石正信君） 港営課長。

○港営課長 東京九州フェリーの運航時間の件で御説明させていただきます。

東京九州フェリーの運航につきましては、発が23時55分、着が20時45分となっております。

運航時間の決定につきましては、事業者側の経済性、安全性を鑑み、運輸局の許可を得て決定している時間でございます。

また、新門司港だけを考えますと、20時までの間はほかのフェリー会社の出発便が出ておる時間でございますので、そうした時間、それから荷役時間を総合的に調整されて決定したものと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 物流振興課長。

○物流振興課長 コンテナ貨物の減少した理由並びに今後の見通しについて御説明いたします。

まず、コンテナ貨物なんですけれども、委員御指摘のとおり、令和3年と比べまして若干減りました。減った理由というのが、市内には大きく2つのターミナルがございまして、門司の太刀浦コンテナターミナル、あと西側のひびきコンテナターミナルですけれども、門司はほぼ前年並みの取扱いで、若干増えた実績でございました。一方で、ひびきコンテナターミナルは、前年の令和3年が過去最高の6万3,000TEUに対して、昨年度は若干減って5万3,000TEUでした。その減った理由というのが、昨年、中国のゼロコロナ政策で、上海でロックダウンがございました。その間、当然、上海に寄港できないということで中国向けの航路がかなり乱れたというところがございます。

その事情は、日本のほかの港も同じなんですけれども、航路の少ないひびきはかなり影響を受けたというところで、取扱い量が減少したと分析してございます。

今後の見通しなんですけれども、昨年11月に、秋田、新潟と、あと富山も追加寄港になりました日本海航路が始まりまして、これは内航のコンテナ航路でございますけれども、ひびきで神戸向けのフィーダー航路に積み替えると。これがかなり好調でございまして、令和5年1月

から8月で、約1万4,000TEUの実績がございます。

年間に換算しますと、単純計算でも2万TEUぐらいは上乘せとなるのかなと思っておりまして、あとは門司も、コンテナが今好調でございますので、今年は、ひびきと門司を合算いたしまして、昨年実績を上回るように期待してございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 洋上風力がクルーズ誘致につながるかという話なんですけども、これはクルーズ船の国別かなと思っております。特に、北九州港というか、響灘に入るのはほぼ中国からの船で、上海からが多いです。御存じのとおり、上海の浦東に泊めますと、洋上風力はすごいがありますので、上海の発着の人があれを見てすごいなと思うかどうかは、ちょっと疑問かなと思います。

アメリカなども、洋上風力等をやっていますので、これは国によりけりかなと思っております。以上です。

○主査（大石正信君） 空港企画課長。

○空港企画課長 北九州空港の3,000メートル化の後の想定路線でございます。

想定される路線というのが、定期路線としましては、九州発の貨物で、特に今投資が続いています半導体製造装置とか、そういう大型の貨物専用機でしか運べないもので、世界中に出ていくものがあります。もちろん、アジアとか近距離もあるんですけども、北米、欧州に持っていくものもかなりあると。特に、北米向けは、シカゴとかロサンゼルスとか、あのあたりの拠点空港に運んで、そこからトラックで各地に運ばれるという輸送が北米側でかなり定着していますので、まずはその拠点空港向けの路線を誘致したいというのが一つ、ターゲットでございます。

それともう一つ、チャーターベースにはなりますけれども、今までは人工衛星の輸入チャーターとか、重量物は輸入しかできなかったんですけども、輸出も、海岸沿いの工場で作られた製造ラインとか、そういったものを海外に出すときに、船で北九州空港まで持ってきて、飛行機に乗せて輸送したいというニーズは、何回か問合せがありました。2,500メートルでは飛ばないという制約の中で断念されたというものがありますので、そういったものの取り込みができていくと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 先ほど、国内線の福岡、札幌の話がございましたけれども、24時間空港のメリットを生かしてということで、この視点というのは路線誘致においては重要だと思います。

現に、おっしゃるとおり、福岡からの直行便だと、結局、午後しか着かないとか、向こうを割と早く出て、帰ってこないといけないというのは、確かにダイヤ上、そういうことがありま

す。新千歳空港も北九州空港もお互いに24時間空港でございますので、そういった早朝深夜帯を利用するという事は、十分に考え方としてあると思います。

私どもとしては、先ほどの羽田線の話にもなりますが、まず6時台とか、羽田線で行けば、羽田を経由してでも10時台に新千歳に着くことができます。帰りも羽田を経由すると、夕方6時ぐらいまで滞在することができるんですね。

まず、それを私どもとしては実績づくりとして、今、セールスをかけております。LCCほどにはならないかもしれませんが、乗り継ぎの割引というのもございますので、そういったものもPRしながら、まず羽田経由でしっかり実績をつくっていくと。

そういうことは航空会社もチェックされているので、そういったところからできれば、新千歳とか、行く行くは直行も含めて誘致対象ということで、できていけばいいと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。もう一つ、3,000メートル化の国際線の可能性は。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 3,000メートルということで、欧米とか遠くに飛べるんじゃないかということでございますが、現状、欧米線が就航している空港というのが、日本国内でも、成田、羽田、関西空港のような、本当に大きな空港がほとんどでございます。まずは、こういった我々みたいな地方でもやれるという需要をしっかりとリサーチする。あるいは、さっきの経由便の話にもなってきますけれども、仁川だったり、あるいは羽田もそうなんですけれども、北九州からも、今経由で行けるので、そういったところもしっかり。やっぱり誘致するに当たってもエビデンスがないといけませんので、今できる、経由でとか、そういったところは我々も今、営業をかけておりますし、実績をつくりながら、欧米とかに関してはそういった形になるのかなというところ です。

あと、近い部分ですと、当面のところは近距離の東アジア、東南アジアといったところが路線誘致の対象になっていくのかなと考えているところでございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 三宅議員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。まず、空港の関係から申し上げますと、まずは経由を利用して実績づくりということなんですけど、経由はやっぱり結構時間のロスがあるんですね。全然、直行便とは時間的に違うので、本当のことを言うと、私が思ったのは、JAL便が今飛んでいますし、スターフライヤーもANAとの共同運航という形ですから、そこはバッティングしてほしくないなというのはあって、LCCで違う路線であれば、あまりバッ

ティングしないので、そういう誘致の可能性というか。LCCは、空港でもいつも乗るときに端っこから乗せられたりとか、また一旦バスで移動して別のところから乗せられたりとか、どちらかというとお客さんにとっては不利益を被る傾向が多いので、そういった意味で、少しでもいい待遇でとか、いい時間が取れるというのは、LCCにとってもメリットがあるのかなど私は思いました。実績をつくるという一つの考え方もあるかもしれませんが、そっちをまず最初にして、違うところで、逆にこれもうちはできますよというのをアピールするというやり方も、あるのではないかなと思いますので、ぜひその点も要望させていただきます。

それから、フェリーの件です。フェリーは23時55分に新門司から出ます。そして、向こうに夜着くんですね。そうすると、荷物の関係からすると、そこからまたトラックで運転していったという形なのかなと思ったんですが、一般の方が、もしこれを利用するとしたら、1泊余分にどこかに宿泊を取らなきゃいけない。そこから離れるといっても、時間的に遅いので、あまり行くメリットはないんですね。

だから、これは貨物で考えたときの船なんだろうなと思うんですけど、もう少し時間が手前になって、早い時間に着けるとどうなのかなど。私がもし行くとしたら、向こうで着いて降りていたりすると9時過ぎちゃうと思うんですね。そうすると、それからホテルといっても横須賀からまた移動してというのも大変だと思うと、どこか仮眠をできる場所とかはあるのかなとか。逆に北九州に着いたときも、北九州も21時に着くので、そこで北九州で泊まれるところはあるのかなと思ったんですが、もしそれが分かれば教えていただきたいと思います。

ここも時間が少しずれることによって、利用者にとってはもう少しメリットがあるのかなど。物流の関係と、そもそも船会社がそうしていると言ってしまうとまあそれまでなんですけれど、一般の利用を考えると、そういうことかなと思ったりもいたしました。

それから、コンテナの件です。今、新しいところで少しよくなっているのは日本海航路というお話があっていましたが、私自身がよくお聞きするのは、結局、若松のひびきコンテナターミナルの稼働がやっぱりそこまで多くない。コンテナターミナルではあるんですが、一部、ばら積みというか、そんなに汚れないものとかでもう少しそこを柔軟に使っていけば、この利用率がもっと上がったとか、もしくはこの背後のところで、少し企業の誘致があったりというのがあるのかなと思います。もう少し、特にひびきの稼働率を上げていくという考え方はできないのでしょうか。お聞かせをいただきたいと思います。

それと、洋上風力がクルーズ船誘致にどうなのかという話をお伺いして、なるほど、中国はすごく大きな洋上風力があるので。大水深港湾のときもそうだったんですけれど、いつも日本がゆっくりしている間に、中国とか韓国とかにばっと抜かれて、集中投資でばんと向こうはやってしまうので、いろんなものを持っていかれるなというのを残念に思ったりもいたします。

何らかの形で、少しでも有利になればいいなと思いましたが、それは感想ということで申し上げます。

先ほどの件、もし見解があればお聞かせいただきたいと思えます。

○主査（大石正信君） 港営課長。

○港営課長 フェリー利用者が宿泊をどのようにしているかというところにつきましては、今、市では把握しておりません。一方で、時間帯についてそういった要望があるということは、市からもお伝えします。

ただ一方、このフェリーは21時間走って3時間休憩するという船でございますので、ほぼ常に動いているという状況です。その点は、貨物の集荷の可能性、それから収益性を恐らく総合的に考えられたのかとも思えます。両港とも、この船しか使わないような、我々のところは特にこの船しか使えないようなところですので、時間帯の流動性は、会社としても、どの時間かいいのいろいろお考えになったはずでございます。

その上で、今のところ、スタートして2年でございますが、集荷も伸びている状況でございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 物流振興課長。

○物流振興課長 ひびきコンテナターミナルのさらなる利活用というところで御質問いただきました。

委員御指摘のばら積み貨物は、現状でも、ジャンボタイヤを国内外に輸送する在来船は既に入港しているところでございます。

あとは、沖縄向けのRORO航路が就航しているということで、コンテナターミナルではございますけれども、コンテナ船にとらわれずに、在来船、RORO船を含めたところで、多目的利用と我々は呼んでおりますけれども、進めてまいりたいと考えております。

多分、委員がイメージされているのは、もっと鋼材とか、そういった若松で取り扱われているような貨物ではないかなと推察いたします。そういう要望もいただいておりますので、今後は調整する中で、そういう船も入れていけたらいいなと考えてございます。以上です。

○主査（大石正信君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。フェリーについては、船会社の意向があつて、それで集荷も伸びているということなので、あまりそこを申し上げられないのかなとは思いますが、であれば、今、車で移動しているいろんなところに行くというようなキャンピングカーだったりとかもありますよね。そういったものが泊まれるような場所というのがどうしても限られていて、あまり危険な場所に止めたりとかできないし、北九州に着いたときに、船のどの位置かは分かりませんが、そういう場所を確保していただけると、非常に利用しやすいんじゃない

かなと。

本当は北九州のホテルを使ってくださいと申し上げたいところなんですけど、なかなか遅い時間に来て、そこからホテルに入ってというのは現実的じゃないと思いますので、そういう場所があると、また好んで来ていただけるのかなと。翌日、しっかり北九州を楽しんでいただけたらいいなと思いますので、一般のお客様については、そういうふうにあえて申し上げさせていただきます。

それから、ひびきコンテナターミナルですが、とにかくここはすごく鳴り物入りでできたんですけど、蓋を開けるとなかなか出遅れてしまって、非常にマイナスのイメージがついてしまって、それでも今、一生懸命、頑張っていると思います。しっかり活用していただきたいということで、そういうニーズも把握しておられると思いますので、ぜひよろしく願いしたいと思います。以上です。

○主査（大石正信君） 進行いたします。質疑はありますか。本田委員。

○委員（本田一郎君） よろしくお願ひします。私から、まず1点目なんですけれども、若松区の響灘臨海地区の風力発電が20年稼働し、役目を終えまして、2024年3月までに全撤去ということなんですけれども、それを受けまして、先月、調査に行っていました。その際、4基が撤去してあって、残り6基の状態でした。その横で記念撮影をしてきたんですけども、今から陸のエネルギーから海のエネルギーへと変化していくわけでありまして、撤去された後の跡地の都市計画をまず教えてください。

次に、クルーズ船入港の実績は、令和4年度は12回ということなんですけれども、令和4年度は国内でしようけれども、海外も含めて、その際に配布する港湾空港局オリジナルの観光客向けの市内周遊用のマップとか、英語表記のマップとかを作成しているか、教えてください。

それと、周遊時間がどの程度かということと、日本人と外国人で差があるのかということをお教えてください。以上です。

○主査（大石正信君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 エヌエスウインドパワー10基の撤去後の土地利用についてお答えいたします。

響灘地区は、季節風の影響を非常に強く受けるエリアです。もともと緑地帯として整備しているのは、埋立地に進出した企業、事業所を風や波の飛まつ等から守るために整備したものでありまして、撤去後は、本来の目的どおりに緑地として維持管理をしていくこととなります。以上です。

○主査（大石正信君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 市内周遊マップを港湾空港局でつくっているかという話ですけども、

これは観光課の持っているマップを使わせていただいて、クルーズ船を降りてきたときに来客に配る、または船内で観光課がつくったウェブとか、私どもがつくったウェブサイトもありますので、そういったものでインフォメーションを流すということはしております。

それから、2点目の質問で、周遊時間というお話がありました。これは門司とひびきで異なります。門司は潮止まりというのがあります、その時間しか出入りができません。その時間に左右されるということで、大体半日ぐらいはおられるというのを今のところは想定しています。オーバーナイトといって1日超すことはありません。その日のうちに着岸されて、その日のうちに帰られるということです。

日本人と外国人で周遊時間に差があるかということなんですけども、これは、先ほど言った潮止まりとかに関係するのと、あと、外国から入ってくる場合、税関とかそういったものがありますので、時間がかかり取られます。特に、中国からだど4,000人ぐらいのお客さんが一挙に降りられる場合、かなりの時間を要して、出入国されますので、そこが大きなクルーズ船が来られたときの周遊の差です。

だから、大型船で来られる場合はかなり時間がかかり、その分で時間を消費すると考えていただいていると思います。以上でございます。

○主査（大石正信君） 本田委員。

○委員（本田一郎君） ありがとうございます。土地活用の件なんですけども、確かに本当に風が強くて、細長くて使いにくい土地だとは思うんですけれども、市長が提言しています稼ぐためには、本当は何かで使ってほしかったなというところはあります。それは自然の状況で、ということですので、緑地として活用していただければと思います。

それから、この観光向けのマップ、これは産業経済局の観光課の資料を使っているということで承知しました。

日本人と外国人の平均の周遊時間が半日間で、今言われたように手続等で時間が取られるということであれば、市内を周遊する時間もかなり短くなって、回れるのも制限されます。本当は少しでもお金を落としていただきたい、こういう表現はちょっと適切ではないのかもしれませんが、そういった意味でも、少しでも時間が長く取れるようなうまい仕組みができればなと思います。

ちょっと戻りますけれども、臨海地区周辺では、水素基地とか、また洋上風力発電のサプライチェーン等で、勉強会の際に周辺の経済波及効果が1,500億円とお聞きしております。ぜひともこれを進めて、若松の住民としても、また地元でそういったことがどんどん大きくなって、活性化していければと期待をしております。

あと、先ほど、今は産業経済局のパンフレットを使っているとお答えがありましたけれども、

その部分は何か連携して、顧客満足度を充実させていただくことが私たちの最大の務めとおもっておりますので、ぜひともそれを要望しまして、終わらせていただきます。以上です。

○主査（大石正信君） 進行いたします。質疑はありませんか。村上さところ委員。

○委員（村上さところ君） よろしくお願ひいたします。私からは、大きく2点お伺ひいたします。

1点目は、グリーンエネルギーポートひびき事業であります。2011年からスタートして、令和4年度は11年目ということで、随分進んできたなど、市民の一人としても感じております。

洋上風力発電の総合拠点化を目指しているということで、随分進んでおりますが、令和4年に行われた洋上風力発電への人材育成支援がどのように行われたのか、お伺ひします。

洋上風力発電の総合拠点化には、需要喚起と技術開発と人材育成が3つの柱と伺っておりますので、その点、本市で令和4年にどのように取り組まれたのか、お伺ひをいたします。

2点目は、北九州埠頭株式会社についてです。令和2年度の財政援助団体などの監査を見ますと、市との関係では、株式の大体51.2%を北九州市が保有しているということでありまして、そして、令和2年度の経営状況では、おおむね順調ということで、1株当たり700円の配当を行っているというところであります。このホームページの資料が、令和2年度で若干古いので、直近で現状が分かればお願ひいたします。以上2点です。

○主査（大石正信君） 総合拠点利用促進担当課長。

○総合拠点利用促進担当課長 風力発電の人材育成について回答させていただきます。

風力発電の人材育成につきましては、恐らく環境局がメインでやられている事業かと思ひます。港湾空港局といたしましては、令和4年度ではございますけれども、若松区にあるメンテナンス事業者の北拓が、大手の海運事業者であります商船三井と組まれて、経済産業省の補助金を活用して、風車の本体と、それから風車基礎の部分、ジャケット基礎の実機を使ったトレーニング施設を、今建設しているというところでございます。

現状の予定といたしましては、今年度と来年度で建設を終えまして、2025年度から、メンテナンスのための人の受入れを始めると聞いております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 港営課長。

○港営課長 北九州埠頭株式会社に対する株式の出資割合、それから配当について御報告させていただきます。

出資割合につきましては51.2%で変わりございません。すみません、手元に資料がございませんが、配当金額につきましても、経営状況としましては、令和5年度からは指定管理で拡充しましたが、その前の間は、収入、支出ともに事業内容としてはほとんど変わっておりませんので、1株当たりの配当額も同額のものとお認識しております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 村上さところ委員。

○委員（村上さとこ君） ありがとうございます。まず、人材育成は環境局が主ということですが、直近で新聞とかで、洋上風力発電の関連産業が集まる北九州市で、理工系の大学生や大学院生とかを対象にした研修会を行ったりしているのを見ております。

風車の見学なども行っているというのも、人材育成につながるかなと思ったんですが、これはどこの局の担当なんですか。

○主査（大石正信君） 総合拠点利用促進担当課長。

○総合拠点利用促進担当課長 御指摘の大学の研修につきましては、環境局の所管でございます。北九州市洋上風力キャンプということで、昨年度から実施しているものでございます。

今年度も、8月末に、全国の理工系の学生を含めて北九州に来ていただいて研修をしたと聞いております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 村上さとこ委員。

○委員（村上さとこ君） 環境局と連携しての人材育成ということで理解をいたしました。

私も今年7月に、エコテクノのツアーに参加させていただきまして、そういった関連施設などを見学させていただきました。こういうツアーとか、すごくいいなと思っております。

子供たちのツアーもいろいろ行われておりますけれども、環境局と協力して、どんどんそういったツアーを行っていただき、今の学生や、あとは子供たち、そして市民への理解促進を図っていただければと思います。

私が、そのツアーに参加させていただいて印象的だったのは、その会社がこの風力発電の事業内容を聞いて、向こう10年、20年は、非常に安定した業種であるということで、その話を機に就職を決めたという学生がいたということを知りまして、非常に意味があるものだなと思っております。

1点伺いたいのが、今度の世界洋上風力サミットでも、船上からこの浮体式の洋上風力発電施設を見学するツアーがあると聞いているんですけども、そういうことを学生に対しても行うというのは可能なんですか。船上からというのはいろいろ制限があると思うんですけども、計画すれば可能なかということをお教えください。

○主査（大石正信君） 総合拠点利用促進担当課長。

○総合拠点利用促進担当課長 今の話は、若松沖に浮いているバージ型の浮体の見学のお話かと思っております。

基本的には、船を借りれば、海の家象条件がよければ、船で近くに行って周遊するということが可能でございます。先ほど、委員がおっしゃられた大学生の研修も、一応プログラムの中にはその浮体式の見学というのも入っておりますので、もし天気がよかったら現場に行って、乗ることはできませんけれども、周りからは見ることはできたと思っております。

それから、世界洋上風力サミットが、来月、いよいよ開幕いたしますけれども、この中で、オプションのツアーとしてバージ型の浮体の見学ツアーも、有料ですけれども、入っております。これは主催団体であります日本風力発電協会から、ウェブなどを通して、今、発売されているというところがございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 村上さところ委員。

○委員（村上さところ君） そうですね、国際サミットのホームページを見ますと、洋上風力発電施設を見学するクルージングと書いてあって、そういうのが子供たち向けだとか、あるいは市民向けだとかに行われたら、非常に理解が深まるなと思います。ちょっと部局は違うかもしれないんですけども、そこもぜひ連携してやっていただきたいと思います。今後とも、よろしく願いいたします。非常に夢があってすばらしい事業だと思っております。

北九州埠頭株式会社についてです。これの決算は市のホームページで見られるのでしょうか。

○主査（大石正信君） 港営課長。

○港営課長 法人の経営状況報告ということで、三セクにつきましては指定の資料について掲載されております。

それから、先ほどの、令和4年度の配当金額は700円でございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 村上さところ委員。

○委員（村上さところ君） ありがとうございます。令和4年度も、前年度と同等におおむね順調で配当もきちんと出ているということで理解をいたしました。以上です。

○主査（大石正信君） 進行いたします。井上委員。

○委員（井上純子君） 私から幾つか聞かせていただきます。

既に答えているものが重複していたら申し訳ないんですが、まず1点目に、空港物流拠点化事業における航空貨物取扱量についてお伺いいたします。

令和3年実績では2.1万トンと、令和2年から前年比42%増と順調な推移を見せていまして、そこで倉庫を追加でつくったり、環境整備が進められていて、令和6年に向けて目標値4.2万トンを目指されていたかと思います。しかし、令和4年度に減少して1.7万トンとなっています。この理由の詳細を教えてくださいたいと思っております。

以前、貨物の取扱量が増えた理由として、コロナで旅客便として取扱量が多かった空港の減便によるプラスがあったと聞いていました。このコロナ明けで、今後の取扱量が心配になっているんですけども、令和4年度の減少についての分析、そして評価、今後の見込みと課題を教えてください。

次に、洋上風力に関連することで、稼働に向けての効果なんですけど、今後、大型風車が25基設置されることで、最大発電量が22万キロワット、本市においても40%、17万世帯に供給でき

る発電量と聞いています。この御時世、原油価格が高騰する中で再生エネルギーに対する価値も高まってくると期待しているんですけども、本市として投資して開発を進めるということもありますので、稼働後に売電することで、例えば九州電力に企業や市民の電気代を下げる交渉など、市として発電する電力を有効活用する具体的な方針があれば教えてください。

最後に、村上幸一委員、戸町委員からも質問があったんですけども、スターフライヤーの市からの助成に対する市民還元についてであります。

今の、ほかの委員の質問に対しての答弁から、市はスターフライヤーへの助成においては、競合する企業への公平性に欠ける手厚さであるんですけども、チケット料金などの設定などは企業の自由市場による方針を優先していると理解しています。

ただ、さらに2年前にも10億円をプレゼントしたというこの事実を踏まえて、現状を考えると、客観的に市は都合のいいスポンサーになってしまっているのではないかと危惧しています。そもそも北九州空港の必要性に共感しない市民も一定数いるということを見ると、今後の空港事業としても、市民の理解がなければ推進力にも影響が出ると思いますので、ぜひ市民に還元する取組を強く求めたいと思っております。

そこでここからは要望です。自由市場でチケット料金での交渉がなかなか難しいんだろうなとは理解してはいますが、これは提案なんですけれども、先日9月12日にスターフライヤーから、人気アニメの進撃の巨人を機体にラッピングしたコラボのキャンペーンが始まるという発表がありました。これは、進撃の巨人のファイナルシーズンが11月5日から放映されることに合わせて、11月4日から来年3月31日まで運航されるということなんですけど、ただ気になるのが、運航スケジュールを発表しないという方針を示されています。飛行機というのは新幹線やバスと比べてなかなか近づいて見ることが難しく、見るには乗るしかないというハードルの高さがあります。

そこでなんですけれども、料金などでなかなか設定は難しいかもしれないんですけども、北九州空港だけ、この進撃の巨人ラッピングの機体が飛ぶスケジュールを公表してもらえないだろうかという個人的な気持ちと、そういった共感する市民が一定数いるであろうと思って、今提案しているんですけども。北九州空港の発着便は、スターフライヤーが全国で飛ぶ便数を調べたところ、北九州は毎日11便発着していて、約34%に当たると見えています。ただ、毎日飛ぶ11便のどれが進撃の巨人のラッピングなんだと、気になって仕方ないんですね。何度も乗ってもらおうという狙いがあることも理解するんですけども、市民に特典として還元してもらえないかというのと、こういったキャンペーンへの市民還元にもなりますし、また観光誘客という視点においても、北九州市に有益だと思っているんですけども、いかがでしょうか。お考えをお聞かせください。以上です。

○主査（大石正信君） 空港企画課長。

○空港企画課長 まず、北九州空港の物流拠点化に向けた貨物量の推移についてでございます。

令和3年度から令和4年度にかけて、2,000トンほど減少しております。これの原因としては、世界的に航空貨物の荷動きが停滞しまして、世界中の空港が少し減少してしまっているというのが一番大きな要因です。

なぜ、荷動きが少なくなったのかということですが、言われておりますのは、コロナ禍での巣籠もり需要で、在宅勤務用のパソコンを買ったりスマホを買ったりゲーム機を買ったりという需要が非常に高まっていったのが落ち着いたこと。出勤できるようになったので、新しいものを買う需要が減ったということになります。

それと、コロナの影響で港の港湾事業がなかなかスムーズにできないとか、あとコンテナがうまく回らないとかいうことで、海上物流が混乱していたというのがございました。海で運べないものが航空機に回ってきていたと。そういうものがうまく回り始めたので戻ったと。その2つが大きな要因かなと言われていたところがございます。

暦年の今年に入りましても、同じ傾向はずっと続いてまいりました。7月ぐらいまでの夏場までですけども、つい先日なんですけど、そこまでは、悪かった対前年をさらに割っているというのが、各空港の実情でございます。北九州空港の取扱量もかなり厳しい状況でございます。

ただ、夏前ぐらいから自動車関係の工場の稼働が高まってきたというところがあって、そのパーツ類の動きがよくなってきております。加えて、この下期の年明けぐらいになると思うんですけども、そのあたりからはパソコンとかスマホの需要もある程度戻ってくるのではないかと。それから、AIとかに対応する半導体の需要、自動運転とか、そういったものが出てくるんじゃないかという予測がかなり高まってきております。

そういうことで、今年度はまだまだ少し厳しいんですけども、来年度に向けては、航空貨物がまた戻ってくるというのがちまたで言われているところがございます。

北九州空港としましては、午前中の議論でもありましたとおり、九州はTSMCをはじめ半導体関連企業の投資も続いておりますので、今年度下期も含めてですけども、それを来年度に向けて、確実に取り込んでいきたいと思っております。

来年春には、ヤマトグループの国内貨物定期便も就航します。これが、毎日5便飛びますので、かなりの輸送量になると想定されております。

したがいまして、KPIの4.2万トンは、来年度クリアできるんじゃないかなというところですけども、国際貨物についても伸ばしていくように、上昇気流にまた乗っていくようにということをやりたいということでございます。

それと、スターフライヤーの助成についてでございます。

令和2年度、コロナでかなり経営状況が厳しくなりました。経営がかなり立ち行かない状況でございまして、経済界とともに市も支援したというところでございます。

そのときに、当然、北九州市民に、経営改善を成し遂げた後は、サービスの提供、北九州空港でのサービスの向上というものを図ってくださいという要請はして、了解いただいているところでございます。これは引き続き訴えていって、北九州空港での市民還元につながるようなサービス向上といったものを図っていきたいと思っているところでございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 ひびきウインドエナジー社の発電した電力を北九州市民に安価で提供できないか、そのような具体的な行動はあるのかというお問合せに回答いたします。

ちょっと複雑になるんですけども、電気の流れで、登場人物が3人出てきます。まず、ひびきウインドエナジー、これは発電事業者、電気を発電して売ってお金を稼ぐ事業者です。それから、その電気を買い取るのは送配電事業者、これは九州エリアですと九州電力送配電株式会社となります。発電事業者から九州電力送配電が買い取った電気は、卸電力取引市場というところに全量流されます。J P Xという市場です。

そして、この市場の電気をもう一人の登場人物であります小売電気事業者、これは今、全国に700社から800社程度あるかと思えます。もしかしたら、800社以上に増えている可能性もあるんですけども、ここがそれぞれ買い取ってまいります。

ですので、最終的に消費者に響灘の電気を提供する小売電気事業者は複数、多岐にわたってまいります。現実的に、ここに値下げ要請をするというのはなかなか難しゅうございますので、私どもとしましては、この事業に関して、可能な限り多くの地元企業に参入いただくことで、この辺のメリットを創出していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 スターフライヤーの進撃の巨人について補足で御説明させていただきますが、その機材繰りに関しましては、今11機で、少ない機材を運用している関係で、当日の機材変更などが非常に多く、なかなか事前に時刻表等に載せるのが難しいと伺ってございます。

ただ、スターフライヤーは、去年もT I G E R & B U N N Yというアニメとコラボして、北九州限定でいろんなスタンプラリーであるとか、イベントも格納庫で行ったり、ツアーなんかも行ったりしてございます。

そのような、北九州限定で何らかの取組ができないかということは、今後、協議していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 井上委員。

○委員（井上純子君） 御答弁ありがとうございます。まず、航空貨物取扱いに関して、いろいろと難しい事情がありながらも、今後のチャンスをしっかり受けたいということです。頑張っていたきたいと思います。

そして、洋上風力の難しい答弁ありがとうございます。登場人物がたくさん出てきて、ちょっとなかなかメモするのも難しいぐらい多くいたんですけれども、最終的に市場に流れていって市民が小売から買っていく仕組みに、今も国が電気代を抑制しようといろいろな取組をする中で難しさがあるのも見て分かるんですけれども、今後、電気代がどこまで上がって、どこまで国や自治体が補填できるものかというのは本当に難しい状況だと思います。

ここで何か、仕組みが変わらない限りは、なかなか自治体レベルでは着手できないところなのかなとは理解しましたが、数年かけながら、もしかしたら状況も変わってくるかもしれません。こういった大型の公共事業というのが、どうしても市民があまり自分事に感じることも難しく、桁が大きな事業であるにもかかわらず、市民としてはなかなか短期ではその還元というものが理解も共感も難しいというところです。

今、原油高という状況だからこそ、やっぱり北九州はこういった事業があってよかったねと思えるような、何か仕組みというか、広報というか、ここについてはできる限り御検討いただきたいと思います。

最後に、スターフライヤーの市民還元についてなんですけれども、御答弁ありがとうございます。進撃の巨人の件、すいません、個人的に好きだというのもすごくあったんですけれども、なかなか機材繰りの都合で約束が難しいと理解いたしました。ありがとうございます。

ただ、今後、もしかしたらイベントなどで、その飛行機を使うとなると往復数万円とかかってくるというところで、物価高が続く中で、なかなか市民感覚で手軽に使いにくいという状況もあります。ぜひここは、進撃の巨人を見たいという市民の方が気軽に参加して、機体と写真を撮れるようなイベントの実現に向けて動いていただきたいと思います。以上、要望として終わります。

○主査（大石正信君） 進行いたします。篠原委員。

○委員（篠原研治君） 日本維新の会の篠原です。よろしく願いいたします。

北九州空港のことについて2点お伺いしたいと思います。

まず1つは、今年、ダイバートについて、よくメールが届いて、北九州空港を利用していたという感じ認識しております。このダイバートについて、何かにつながっているのかなという認識はあるんですけども、市で考えている、ダイバートを受け入れるメリットとか、これを続けていくことで、何か長期的に目指しているのか教えてくださいというの

が1つ。

あと、午前中の議論でもあったLCCのことについて聞きたいんですけども、私も先日、東京に出張に行くときに、飛行機のチケットを買おうと思っいろいろ調べました。やっぱりそのときも福岡空港のほうが安かったので、じゃあ福岡空港から行こうかなと思って、結局その出張がなくなったので利用はしなかったんですけども、買うとしたらやっぱり福岡空港のほうが金額的にも利用しやすいような感覚がありました。

私は、昔タレント業をやっていたんですけども、タレントのときに、福岡空港と旅行会社が手を組んでPRをいろんなところでやっていて、それをどこでやっていたかという、広島で、福岡空港が使いやすいよと。広島の皆さんは大阪だったり広島とか近くの空港を使うのではなくて、福岡空港に来ることのほうがメリットあるんですよと打ち出して、広島とかからどんどんお客さんを呼び込んでいたというのがあります。それはすごいなと思っていたんですけども、何かそのような、北九州から乗ってくださいというPRも、今後、どんどんどんどんやっつかないといけないのかなという印象があります。だから、やっぱり北九州空港の航空会社の競争力を上げていかないと、サービスの向上もないのかなと思います。

先ほど、午前中の答弁でありましたけども、できるだけ料金を下げて品質向上していくみたいな話もあったんですけども、どれだけ品質をよくしようと頑張ろうとしても、競争相手がいないと、最大限の努力というのはなかなかできないのが、会社と人間というものだと思うんですよ。

やっぱりLCCが入ってくることによって、スターフライヤーも、適正価格というか、今、適正価格じゃないと言っているわけではないんですが、もっともっと市民が利用しやすい金額に近づいてくるんじゃないかなと思います。このLCCを誘致するに当たって、今、知名度がどうこうという話もありましたけども、明確な課題として、こういうことがクリアできればLCCの誘致が北九州空港にできるんじゃないかというのを教えていただきたいなと思います。その2点です。お願いします。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 ダイバートについてのメリットなんですけど、これは福岡空港の22時を過ぎた飛行機をどうやって受け入れていくかというところから始まっていて、その時間だとなかなかバスとか、そういったのは手配が難しいよねという話の中で、私ども役所で、地元の事業者にお声をかけさせていただきまして、協力いただけるという体制をつくったところです。

これは先ほども言いました、特に早朝深夜でも使える空港だということを航空会社にも改めて認識していただく。それから北九州空港は、北九州市内だけじゃなく、利用者の商圈を広げていくということが大切なので、ある意味、福岡市内の方にも、早朝深夜であれば北九州空

港を使えるよねというところが、ダイバートへの取組というところで理解していただけるきっかけになるのではないかと考えております。

そういった意味で、福岡市民の方をはじめ、より広いエリアの方に分かっていただく。それから航空会社に対して、今後の路線誘致として、今飛んでいない航空会社に対しても、北九州空港を基地として持っていることのメリットも理解していただけたらと思います。

先ほども申し上げておりますように、航空会社の方の拠点がないと、北九州空港でダイバートを受けることはできません。航空会社の方が行きますということをお話ししましたが、北九州空港に拠点を置いていただくメリットということも、ダイバートを受け入れることで、航空会社にも分かっていただけたらと思いますので、そういった新規路線の誘致にもつながっていくと考えております。

我々が汗をかいてダイバートを受入れる態勢をつくったメリットについて、広いエリアの方への訴求、それから航空会社への訴求といったところを考えております。

2番目のLCCの誘致についてですが、これもやっぱり今のこの羽田線の実績をきちんと上げていかないと、今、羽田線の平均利用率は大体6割とかですけど、こういった利用率では正直厳しいと思いますので、そこをしっかりと上げていくということが必要になってきます。

その上で、今の話とも重なりますけども、北九州市民の利用ももちろん上げていきますが、例えばこの間も私どもは下関にもセールスに行ってまいりましたが、下関であるとか、あるいは大分、中津、宇佐、このあたりまでは北九州空港を利用する可能性もございます。そういったところへの営業、あるいは早朝深夜便に関しては福岡市内の方も十分使っていただけるものと思っていますので、そういったところで、これだけ羽田線が多いのであれば、北九州に入っても可能性あるよねとまず思っただけのように、そこはしっかり利用率を上げていくことがまず先決だと考えてございます。以上でございます。

○主査（大石正信君） 篠原委員。

○委員（篠原研治君） ありがとうございます。ダイバートのことは理解できました。これを受け入れることによって、PRのためにということなんだろうと思いますが、そういうふうな航空会社も、じゃあ拠点をつくってというような形が増えていったらいいなというそのビジョンは分かったんですけども、これは時間的なビジョンというのはありますか。

例えば何年までにこれぐらいの会社に拠点をつくってもらって、そして何年ぐらいまでには、ほかの航空会社にこの北九州に入ってもらおうというような、そういう時間的な、そして数値目標みたいなことというのは今考えていらっしゃるのでしょうか。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 ダイバートの受入れをいつまでに何社ということは、これは、正直、難しい

ところではあるんですけども、一応、行政評価とかこういったところで、令和6年度までに、国内線が2路線、国際線が3路線というふうに、一応KPIを設けておきまして、路線誘致とか、そういったものにつながっていただければいいかなと思っております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 篠原委員。

○委員（篠原研治君） 分かりました。今の時点で、何か数値目標を立てるのはまだ難しいのかなという印象を持ちました。取りあえず、今はダイバートを受け入れてみて、いつか来るであろうチャンスをつかむ準備をしておこうというような感じなのかなと私は捉えました。今後も、続けて行ってほしいなと思います。

そして、LCCのことについてなんですけども、これに関しても、今の乗車率ではちょっと誘致が難しいと。

これも聞きたいんですけども、やはり羽田線の実績をつくりたいとのことですが、この実績がどれくらいまで積み上がれば誘致に踏み出せるぞという感覚なんでしょうか。

○主査（大石正信君） 集客担当課長。

○集客担当課長 実際、コロナ前は、ジェットスターだとか、そういったところにも結構営業に行っていたんですけども、その当時は、羽田北九州線が平均で7割ぐらい、年間120万人ぐらい利用があって、全国でもかなり上位のほうにありました。そういった状況になれば結構堂々と誘致活動にも出ていけるかなと思いますが、今はまだ6割ぐらいで、順位もコロナ前から比べると正直ちょっと下がっているんですね。もうちょっとやはり地力をつけて、それから堂々と営業に行けるようにしたいなと思っております。以上でございます。

○主査（大石正信君） 篠原委員。

○委員（篠原研治君） 分かりました。私も、堂々と北九州空港を使えるように、北九州のほうで、チケット代が安いんだと堂々と言えるように、頑張ってくださいなと思いますので、応援していますのでよろしくお願いいたします。以上です。

○主査（大石正信君） ほかに、ありませんか。

ほかになれば、以上で本日の議案の審査を終わります。

明日は午前10時から、デジタル市役所推進室、秘書室、広報室、総務局、市議会事務局及び行政委員会事務局関係議案の審査を行います。

本日は以上で閉会いたします。

| | | | |
|--------------------|-----|-------|---|
| 令和4年度決算特別委員会 第1分科会 | 主査 | 大石正信 | ㊟ |
| | 副主査 | 三宅まゆみ | ㊟ |