

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会記録（No. 25）

1 日 時 令和5年11月9日（木）
午後 2時00分 開会
午後 3時34分 閉会

2 場 所 第1委員会室

3 出席委員（9人）

委員長	日野雄二	副委員長	渡辺徹
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（1人）

委員 吉村太志

5 出席参考人（1人）

株式会社スターフライヤー代表取締役社長執行役員 町田 修

6 出席説明員

港湾空港局長	佐溝圭太郎	空港企画部長	田原温
誘致・集客担当部長	田代昇三	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

7 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		

8 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	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あり方について	参考人より別添資料のとおり説明を受けた。
2	国及び福岡県議会への要望について	市議会事務局が別添資料のとおり説明を行った。
3	国際旅客チャーター便（台湾・台北線）の就航について	港湾空港局より別添資料のとおり報告を受けた。

9 会議の経過

○委員長（日野雄二君）開会します。

本日は、所管事務調査を行った後、港湾空港局から1件報告を受けます。

初めに、所管事務の調査を行います。

本委員会の所管事項、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以上3件を一括して議題とします。

本日は、株式会社スターフライヤー代表取締役社長執行役員の町田修様に参考人としてお越しいただきました。また、御説明の補助者として、同社執行役員経営企画本部長兼経営戦略部長の三宅一史様、また、経営企画本部経営戦略部マネジャーの古賀智様にもお越しいただいております。

ここで、委員会を代表して一言御挨拶申し上げます。

本日は、大変御多用の中にもかかわらず、本委員会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。心からお礼申し上げます。

本委員会では、北九州空港の発展に欠かすことのできない地元の航空会社である株式会社スターフライヤー様の現在の経営状況などについて御説明いただき、本委員会が調査研究を行う上での参考とさせていただきたいと考えております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の流れですが、初めに町田様から御説明いただき、その後、各委員から御質問させていただきたいと思っております。

それでは、町田社長、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○参考人（町田修氏）市議の皆様、本日は、私もスターフライヤーの現況を御説明させていただく機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいま御紹介にあずかりました社長の町田でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

では、座って説明させていただきます。

まず、最初に、私どもの航空会社スタッフライヤーは、私たちだけではなく、航空会社全般がコロナにより甚大なる被害を受けました。その中で、当社スタッフライヤーは、幸いなことに、北九州市議会様はもとより、北九州市並びに北九州市民の皆様から絶大なる御支援を賜り、企業存続の危機を何とか乗り越えることができました。この場を借りまして、改めて皆様にお礼を申し上げたいと思います。ありがとうございました。

では、現在の弊社の状況について御説明を申し上げたいと思います。

まず、1 ページ目をお願いします。

細かくて恐縮でございますけれども、表題に書いてございますとおり、今年の1月から9月の旅客輸送実績（全路線）、弊社は北九州羽田線、福岡羽田線、そのほか、宇部羽田線、福岡名古屋線、羽田関空線等々、路線を運航しておりますけれども、その全路線の合計の今の旅客の戻り具合をこちらのほうにグラフにしております。

表題に書いておりますとおり、1月に全便復便ということで、去年の12月までは、コロナの期間中にあり、減便しておりましたけれども、1月からはコロナ前と同等の便数に全て戻しました。現在は、新型コロナウイルスの影響はほぼなくなりまして、旅行需要ですとか、イベントが本格的に再開しております。

特に5月の大型連休から回復基調に転じまして、9月の時点では、2019年比、いわゆるコロナ前との比較で運航便数は全て戻り、お客様の利用率も70から80%台まで回復しております。

ただ、課題としてありますのは、リモートワークの普及により全路線でビジネスの需要の戻りが鈍く、レジャーのほうが先行して利用率を上げているというのが現状でございます。

こちらのグラフを簡単に御説明だけさせていただきますと、棒グラフが運航便数ですが、折れ線グラフがお客様の数になっておりまして、黄色いのが今年の1月から、青い折れ線グラフが2019年の旅客数という形になっております。これを見ていただきますと分かりますとおり、2019年の青い折れ線グラフのところに対し、今年1月からの旅客数、黄色線はずっとまだ下回っているという状況になっております。実際に大分お客様が戻ってきたところではございますが、やはりまだ2019年、コロナ前までには完全に戻り切っていないというのが現状でございます。

右側が、利用率の推移でございますけれども、1月から9月まで出しております。これは全路線ではございますが、ちょうど6月ぐらいに一瞬2019年の利用率を超えているところはございますけれども、基本的にはやはりまだ2019年の利用率にまで至っていないということでございます。逆に言いますと、7月以降を見ていただければ分かりますとおり、ほぼ2019年に近い形になってきておりますので、左側の黄色のグラフのとおり、基本的には右肩上がりの形になっておりますので、恐らく今の基調としては2019年に追いつくのは間もなくではないかと思っております。

次のページです。今、現在の状況を御説明申し上げましたけれども、これも細かくて申し訳ないのですが、私どもの中期の経営戦略の考え方をまとめた絵柄になっております。

北九州市様をはじめとした皆様のお力添えでコロナ禍の難局を乗り切って、企業存続と安全運航維持ということになっているわけなのですが、航空需要が回復傾向にある中、まずはこの表で言いますと左側のグレーのところ、赤線で囲んでおりますが、コロナという100年に一度の非常事態がございましたので、一旦事業規模を縮小して、身をぐっとかがめました。その中で、下に書いておりますが、いろんな努力をしたことにより、現在、筋肉質なコスト構造になっております。非常に社員も頑張ってくれまして、筋肉質なコスト構造になっておりますので、この構造を基礎に、2023年から2025年の3か年の中期経営計画の中では、コロナ前までのお客様の戻りという形の中で利益が出る体質をこの3年の中できちんと作り上げていきたいと思っております。

そこで、基盤が3年の間で完了しましたら、次は右側の赤のところを書いておりますが、事業規模の拡大、成長戦略に乗っていきたいと考えております。路線的に言いますと、やはりアジア、北九州空港を中心とした国際近距離線にできれば路線を伸ばしたいと今の段階では考えております。特にこのような状況の中で、恐らくインバウンドの需要がこれからこの業界はポイントになってくると思っておりますので、その需要を中心に狙っていききたいと思っております。

次のページ、昨年度までの決算の概要を御説明したいと思えます。

こちらの表はまた何かの折にお手元で御参考いただければと思えますけれども、簡単に特徴だけ申し上げておきます。ちょうど真ん中のところに営業利益がございます。一番右端の赤で抜いているところが2022年度になりますけれども、コロナの影響を受けました2019年度、皆様御記憶のとおりですけれども、2020年2月からコロナの影響が本格化してまいりましたので、2019年度は営業利益が300万円という非常に小さな数字だったわけですが、その後、赤字幅が112億円、64億円、そして、昨年度は13億円になりました。正直残念なところではございましたけれども、営業赤字13億円が去年度の実績だったわけですが、それでもこちらを見ていただければ御理解いただけますとおり、赤字幅は急速に縮小しております。

その1つ下の当期の純利益のところでございますが、ほんの僅か7,300万円ということですが、こちらは4期ぶりに黒字に転換したということでございますので、いわゆる回復の道筋に着実に今上っていると断言していいのではないかと断言しております。

後ほど御説明しますが、2つ下にドルの為替レート、いわゆる為替が出ておりますけれども、2022年度、一番右端ですが、1ドル134円20銭ということで、それまでの4年間に比べますと非常に円安が進んでおります。正直このようなことを言うと経営者としては失格なのですが、この為替が昨年と同じ111円ぐらいであったら、もう少しいい決算が出せたのではないかと断言しております。

次のページをお願いします。

次のページは、経営成績推移を四半期ごとに出しておりますが、さらに数字が細かくなって見にくくなっておりますので、これはまた御参考にとということで、今日は説明を割愛させていただきたいと思います。

次のページをお願いします。

次に、今年度の状況でございます。10月31日にプレスリリースさせていただいておりますが、2023年度第2四半期の内容を少し詳しく御説明させていただきたいと思います。

上期、私どもの決算年度で言いますと4月から9月までになりますけれども、営業収入は190億円、前年度の同期と比較しますとプラス28.9%ということで、着実に戻っているところでございます。これに対し、営業利益はマイナス17億円、経常でマイナス13億円、四半期の純利益でマイナス12億円ということで、昨年度に比べますと10億円ぐらいつ改善しているという形になります。

コメントのところに書いておりますが、収入は過去10年間で3番目の水準にまで回復しております。冒頭に申し上げましたとおり、2019年度の数字に比べますとまだギャップがございますので、これからこの部分をこの下期にぜひ埋めていくように努力をしていきたいと思っております。

一方で、コメントの2番目に書いておりますけれども、円安が非常に進行しております。4月は1ドル約135円でしたが、今日は150円まで円安が非常に進んでおります。私どもの費用の大きな部分は燃油費並びに航空機材費ですけれども、燃油費も当然輸入した原油から精製したものを私どもは購入しておりますので、基本的には為替の影響を大きく受けます。かつ航空機材費ですが、私どもは基本的に海外のリース会社からドル建てで航空機のリースを受けておりますので、こちらも為替の影響を非常に強く受ける形になっております。ということで、期初から整備費も含めて大分増加しているというのが現状でございます。

一方で、当然リスクがございますので、ヘッジも実施しております。完全にヘッジすることは無理ですけれども、今のところは費用の増加をできるだけ最小限に抑えているところがございます。

あと、3点目のコメントがすごく会計的な話になって恐縮でございますが、将来の航空機の定期整備、航空機はエンジンも含めて何年かに1回きちんと整備するというのが決まっているわけなのですが、それに備えて、引当金を積まなければいけないという決まりがございます。こちら米ドルで引き当てておりますので、当然為替の影響を受けます。端的に言いますと期初が135円だったものが今150円ですので、約10%以上引当金の部分で費用が増加しております。営業利益のマイナス17億円というところがございますが、もし9月末の水準が期初と同じ135円ぐらいでしたら、ここは多分マイナス4億円から5億円ぐらいに縮まっていたかと思えます。ということで、そういう為替のいたずら、会計的な部分もございまして、悪化させて

いるということですが、逆の言い方をしますと、今後の為替動向によってはこの部分がまた増えたり減ったりする可能性があるということですが。

では、次のページをお願いいたします。

今度は北九州羽田線について御説明させていただきたいと思います。

1点目のコメントに書いておりますけれども、全便運航を再開しまして、5月以降、回復を維持しておりますが、まだ2019年の利用率を大きく下回っている状況でございます。

先ほどと同じグラフ、これは北九州羽田線に特化した数字になっておりますけれども、先ほどお見せしたグラフを思い出していただくと、若干青線と黄色線の幅が広いのではないかと思います。北九州羽田線は若干戻りが弱いというのがこちらのデータからも見てとれます。また、右側のグラフは利用率推移でございますが、利用率も今年の部分が2019年と比べるとまだ超え切れていないというのが現状でございます。

ただ、ここにはございませんが、便ごとの状況を少し詳細に見ますと、コメントの2番目に書いておりますけれども、日中帯のレジャー需要による利用が非常に戻ってきておりまして、昼間便は搭乗率が70%を超えておりまして、もうほぼ戻っていると言っていいと思います。

ただ、私どもの特徴になっております北九州空港を活用した早朝深夜帯の需要が戻り切れていないところがございます。ですので、3点目に書いておりますけれども、早朝深夜便を需要に応じた曜日運航という形で利用率の改善を図ろうかと今思っているところでございます。

早朝深夜便がなぜ戻っていないか、我々なりに分析はしておりますけれども、1つにやはりコロナの影響でビジネス需要、日帰り需要が、ウェブの会議に移ってしまったりしているのではないかと推測しております。要は日帰りの仕事であればもうウェブで済ませてしまうというのが定着してしまっているのではないかと見ております。それからレジャーも、早朝深夜便でも行こうというところまではまだ完全に戻り切っていないのではないかと考えておりますが、ここは我々も需要喚起も含めてやっていく中で、何とか利用率を改善していきたいと考えております。

次に、御参考で、福岡羽田線ですが、先ほどの北九州羽田線と比較しますと大分数字が違っておりまして、5月以降は黄色線が青線を超えており、福岡羽田線はコロナ前を既に超えております。

この原因ですけれども、もともとコロナが終わって、今年に入ってから全国的に見ましても、いわゆる幹線と言われる羽田と札幌や福岡沖縄などを結ぶ路線の戻りが早いという傾向が確実に見えております。そういう意味からいくと、そもそも福岡羽田線の戻りが早かったというのが1つあります。

あともう一つは、いわゆるリベンジ需要、コロナの頃になかなか活動できなかったイベント系のものがかなり福岡でも実施されていると感じております。その辺で、首都圏との間で人の流動がかなり増えているのが福岡の特徴ではないかと思っております。

したがいまして、楽観的な見方をしますと、まずは幹線で戻ってきた需要が、これから地方路線、北九州路線を含めて波及してくれば、2019年レベルに戻ってくると、回復基調に乗れるのではないかと考えているところでございます。

次のページも簡単に御説明いたします。

今まではどちらかというと経営状況の御説明でございましたが、実際の私どもの運航品質でございますけれども、重要度の高い就航率、それから定時出発率をデータとして出させていただいております。一言で言いますと、コロナ前と同じ高い品質を今も維持させていただいております。

若干補足しますと、青線の定時出発率のところですが、8月が就航率も定時出発率も特に悪いように見えています。これは台風の影響によるもので、皆さん御記憶にあるかと思いますが、ちょうど8月10日ぐらいに大型の台風がございました。そうしたこともございまして、全体で見ますと、8月は定時出発率が特に悪くなってしまったということで、ほかの気候が安定している月は高い品質を保っているという状況でございます。

次に、私どもの顧客満足度に関する評価ということでございます。まず、定時到着率で世界1位認定によるサービス向上ということで、2020年1月から12月の定時到着率が95.23%で、これは世界1位ということでした。括弧で書いておりますが、C i r i u m社という世界的な調査会社がございまして、大きな航空会社と、L C C部門とに分けて、うちはL C Cではないのですが、勝手にL C Cに分類されてしまって、当社はL C Cではない旨は伝えていますが、先方からはごめんごめんと言われてまだ改善はしてくれていないんですけれども、一言で言うと若干規模の小さな企業群ということになります。その中で昨年はトップとなることができました。

その下の顧客満足度に関する調査で高い評価というところですが、これはもうずっと私どもも言い続けておりますけれども、いわゆるJ C S Iという日本生産性本部が行う顧客満足度調査で、国内の航空部門で11年連続の1位です。2位に落ちたときも若干ありましたけれども、基本的にはトップを維持しているということでございまして、2022年、昨年は2位ということになりましたが、2023年はまた1位ということで取り返しております。これは定点でアンケートを取って調査されているようでございます。

あともう一つ、J . D . パワー・ジャパンという外資の会社の顧客満足度調査で、独自に今年初めて日本国内の航空会社のサービス調査をやられたみたいですが、先日通知をいただきまして、私どもが国内の航空会社の中で1位をいただいております。コロナはございましたけれども、本当に皆様のおかげで何とか企業として存続できたわけですが、サービス品質、就航率、定時運航率、こういうところも維持しながら、今、回復の途上にあるということが私どもの現在の経営状況でございます。

次に、コロナ禍における支援のお礼と、それから、今後、北九州市様と一緒に取り組みたい事項について簡単に御説明させていただきたいと思います。

航空ネットワークの継続支援として、2020 年度に非常に多額の補助金をいただきまして本当にありがとうございました。これに対する、北九州市様から私どもへの要請に関する取組について簡単に御報告させていただきます。

まず、1 点目の、本社機能を北九州市から転出させないことということがあったかと思いますが、引き続き北九州市を拠点として企業活動を展開しておりますし、これからも北九州市において企業活動を展開していきたいと考えております。端的に申し上げますと何も変えておりませんし、これからも変えるつもりはございません。逆に皆様から出ていけと言われぬように頑張っていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

2 点目の、北九州空港を起点とした航空ネットワークの維持、さらなる展開を図ることということでございますが、先ほどから度々申し上げましたとおり、北九州羽田線につきましては、今コロナ前の便数にまで戻させていただいております。

あと、さすがに定期便を増やすというところまではいきませんが、下のところに若干書いておりますとおり、国内のチャーターとして、昨年は北九州福島のチャーターを3往復実施させていただいております。

今年につきましては、国際線のチャーターとして、2023 年1月から2月の、いわゆる旧正月の時期に北九州と台北の間の6往復の早朝深夜のチャーターを実施しております。来年の旧正月、2024 年2月ですけれども、日中帯に4往復の台北線の実施を予定しております。この間、プレスリリースをさせていただいているところでございます。

また、現在、運航しておりますけれども、今年度は7月から、韓国の全羅南道にございます務安間のチャーターを実施しております。

ということで、国内線をきちんと元に戻すところまで回復しましたけれども、将来的な国際線の積極展開も見据えて、まずはチャーターについて、今いろいろと計画、実施をしているところでございます。

参考に、務安のチャーターの状況だけ簡単に御説明しておきます。

務安は、先ほど申し上げましたとおり、ちょうどこの絵で言いますと左隅のところに、皆さん御存じかと思ひますけれども、全羅南道にありまして、位置づける的に言いますと恐らく光州市の国際空港かと認識しております。運航期間は今年の7月19日から来年の3月30日まで、9月は運航しませんが、おおよそ週2往復のペースで運航いたします。便数で言いますと154便、ツアー数で言いますとその半分になりますので、77 ツアー分のチャーターを今進行中でございます。ダイヤは、そちらに書いてありますとおり、早朝深夜の時間帯を使っております。

販売代理店は韓国側の会社、World Wings A&Tという会社ですが、最初はこちらの完全な買取りでございましたけれども、飛ばし始めた中で、結構日本に在住の方からの

引き合いもございましたので、今、私どもの専売でやっていたらという会社が、日本発を少し需要に応じて売るといった形で先月から始めているところがございます。そちらに書いておりますとおり、出発としては11月4日出発分から日本発も売っております。

3点目の、北九州空港利用者の皆様へのサービスの拡充、北九州空港発展のための取組ということでございますが、こちらにもいろいろ私どもの営業的な施策も含めて展開をさせていただいております。こちらにあくまでも一例でございますけれども、書かせていただいております。

左側に一番ホットな話題で、11月4日にお披露目イベントを行いました、「進撃の巨人」という皆様御存じのアニメとのコラボプロジェクトを就航させました。

それから、武内市長の出演番組の機内放送を先月からさせていただいております。あと、観光スポットの旅のウェブ展開、門司下関の旅ですとか、こうこうした取組も行っております。

また、JR九州様とタイアップして、機内限定販売ということで、JR九州フリーきっぷを実施しております。首都圏の方が私どもの飛行機で来て、JR様を使うというのを積極的に進めております。こちらは非常によく売っております。

今、大きく3つの部分を御説明しましたけれども、そのほかといたしまして、株主企業との取組も簡単に御説明させていただきたいと思っております。

もともと地元の北九州市の企業様からは非常に出資をいただいて、御支援をいただいているわけですが、そのほか、ANAホールディングスが大きな株主になっております。あとジャパネットホールディングス、それから、こちらの普通株には出てきませんけれども、いわゆるアドバンテッジパートナーズという投資ファンドからも出資を受けております。

今具体的にどんな形で協業が進んでいるかということ、株主企業との取組の実施という形で書かせていただいておりますけれども、ジャパネット様に昨年出資をいただきました。ですので、今ジャパネット様とコラボという形で、まず、機内誌を刷新いたしました。かつ、左側に書いてございますけれども、機内エンターテインメントも強化させていただいております。今のところ、お客様からの評判は上々だと思っております。エンタメも機内誌も、もともとジャパネット様はBS JapanextというBS放送を持っておられたり、若干出版みたいなこともやっていらっしゃるみたいですので、ノウハウをお持ちでございましたので、非常に質の高いものを今提供できているのではないかと考えております。あとは機内販売もジャパネット様の商品を中心に展開させていただいております。ということで、ジャパネット様が私どもの第2位の株主になれましたが、今のところ、順調な形で協力ができているのではないかと考えております。

そのほかの取組についてでございますけれども、今年のトピックといたしましては、A320neoという新しい機材を導入いたしました。今年の7月4日から運航を開始し、4か月就航させておりますけれども、お客様からの反応は上々でございます。まず、一番大きなメリットは非常に燃費がいいことで、エンジンの性能が改善しておりますので、環境に優しい、燃

費のいい飛行機になっております。機内も、最新機でございますので、LEDを使っていろいろ照明の色を変えたりですとか、収納スペースが増えたりですとか、最新器材を入れさせていただきます。こちらの新しい機材につきましては、今後、毎年1機ぐらいのペースではございますけれども、今のところ、4機まではリプレースして、導入していくつもりでございます。

それから、ESG対応ですけれども、航空会社が独自にESGについてできることというのはなかなか限られているわけなのですが、先ほど言いました新機材の導入による、できるだけ環境に優しい機材の導入とか、いろいろと進めていきたいと思っておりますけれども、私どもの特徴を1つだけ言わせていただきますと、社会の欄のちょうど真ん中のところ、ダイバーシティ&インクルージョンがございますけれども、女性の活躍推進ということで、もともと航空会社というのは女性の占める比率が高いのですが、部長以上の女性管理職比率30%超というのが日本国として出されている目標だったかと思っておりますけれども、現在、私どもは20%まで進んでおります。今後、さらに進めていきたいと思っております。また、男性の育児参加も弊社の場合には非常に進んでおります。

ざっと御説明しましたけれども、最後に、現在及び今後、必要と考えられる北九州市様と協力したPR・集客へ向けてということでございます。説明の中でも申し上げましたとおり、ビジネス需要が主であった北九州羽田線が若干ビジネス需要の回復が遅れておりますので、以下の項目について、引き続き御支援をいただければと思っております。

私ども独自の需要喚起は、当然いろんな形でやっていきたいと思っておりますが、いろんなコンベンション、コンサート、スポーツの試合等が北九州市で結構開催されていると認識しておりますけれども、こういうものがさらに増えれば、お客様が首都圏からもっと北九州市に来ていただけるのではないかとと思っております。こちらのほうも私どももぜひ協力できればと思っております。

あとは、首都圏から北部九州へのこれまで以上のレジャー需要喚起策ということで、私どもも当然航空会社としてできることを考えておりますが、北九州市様として独自のキャンペーンですとか、助成金があれば、私どもとしては非常にありがたいと思っております。

あとはポップカルチャー、ふだんから北九州市様は熱心にやられているところではあると思っておりますけれども、にぎわい策を行って、北九州市全体のにぎわいが戻るということが、私どもの経営にも当然プラスになってきますので、ぜひ御協力させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

あとは、環境整備、SDGs、環境への取組でございますけれども、航空会社、特に私どもの規模ですと、自前で何かを開発するといったことがなかなか難しいところがございますので、市で取り組まれているいろんな環境対策などがあると思っておりますけれども、そちらのほうに御協力、参画をさせていただければ非常にありがたいと考えております。

以上、かなり雑ぱくではございますけれども、私からの御説明とさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。

これから質疑応答を行います。

委員の皆様申し上げますが、ここでの質問は参考人様に対してのみ行ってください。港湾空港局に対する質問や委員間で討議する必要などがあれば、町田様の御退席後に時間を設けますので、そちらでお願い申し上げます。また、町田様は可能な範囲で御回答をお願いできればと思えます。

それでは、質問はありませんか。田中委員。

○委員（田中元君） 御説明ありがとうございます。

数点、懸念材料も含めて質問をさせていただきたいと思えます。

我々自民党会派の中でもよく出る話が、北九州路線と福岡路線の金額の差です。特に北九州市の場合、立地的に八幡西区の方々はどうしても福岡空港に行きがちな土地柄なんですよね。北九州空港を選ぶか、福岡空港を選ぶかどっちにしようかと迷っているときに、価格の差が一番出てきて、大きいときだと恐らく数千円、3,000円、4,000円ぐらいあるのではないかと思えます。そうなれば、もう高速道路に乗って、福岡空港で1,000円払って1泊車を止めるということになってもそんなに大差ないというような話がよく出るわけでありまして、そうした高いイメージというものがありますので、その辺の解消というか、そういった御意向がございましたら、見解をお伺いしたいと思えます。

これまとめて言ったらいいですか。

○委員長（日野雄二君） はい。

○委員（田中元君） それと、先ほどの御説明の中に早朝深夜便の搭乗率が少ないということがありました。北九州市もインバウンドを推進していく上で、当然時間帯の確保というのは大切なのだと思うのですが、あれもこれもそれもとというのはなかなか難しいと思えますので、その深夜帯の便を運休して、例えば国際チャーター便に切り替えるとかということをするれば、北九州市にとっても、この北九州圏域にとっても有益ではないかと考えますが、見解をお伺いしたいと思えます。

それと、北九州市民の方々には台湾への関心が結構高く、ニーズが高いとよく聞きます。韓国も含めてなんですけど、その定期便の復活というのはどうお考えなのか、教えていただきたいと思えます。以上です。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） 御質問ありがとうございます。3つ御質問をいただいたかと思えますので、私から御回答させていただきたいと思えます。

福岡線との金額差でございますけれども、私ども航空会社は普通運賃というものを設定いたしまして、それ以外にいろいろな形の運賃を5種類、6種類セットして、時々キャンペーン的なこともしております。私どもで一番使っていますのが9,600円、カンパニーカラーの黒に語呂合わせをした9,600円という価格も売出してあります。こうした全体的な組合せの中でやっております、私どもの比較の中で平均運賃が幾ら高い、安いというのを見ておりますけれども、全般的に言って福岡線とそれほど大きな差が出ていないと私は認識をしております。

ただ、もちろん日によって、便によってはもしかしたらそういう差が出ているところがあるかもしれませんが、全体を押しなべてみますと、それほど大きな差が出ておらず、もし差があったとしても1,000円から1,500円、いわゆる小倉～博多間の新幹線料金以下には収まっていると認識しております。これももしかしたら日によっては差が出ているところもあるかもしれませんが、総じて見ますと、特にこのところは需要も戻ってきている中で、差は解消しているのではないかと考えております。逆に言いますと、2点目の御質問にももしかしたら関わるかもしれませんが、早朝深夜便は結構安い運賃でお客さんを誘導しようと思っておりますけれども、これがもうちょっと売れてくれたら平均単価は安くなるかと、北九州線は安く見えてくるかと思っております。そういう意味では、それほど私どもは北九州線に特別に高い価格を設定しているつもりは全くございませんので、御理解をぜひいただければと思っております。

それから、早朝深夜便については、まさしくおっしゃっているようなことも我々は考えていかなければいけないかと思っておりますが、今、早朝深夜便は利用率が低いということを申し上げましたけれども、逆に言うと2019年は乗っていたという実績もございますので、需要喚起もぜひやっていきたいと思っております。今見てみますと、週末は早朝深夜便も非常に高い搭乗率になっておりますので、平日をどう埋めていくかという部分で、そうなるとレジャーというよりも、もしかしたらビジネスかもしれませんが、この努力もしていきますし、ここがもしなかなかうまくいかないようであれば、また次の別のことも考えていかなければいけないかと思っております。課題としては御指摘のとおり認識しております。

3点目の台湾線定期便の復活でございますが、当然ですけれども、視野に入れております。したがって、今、台湾ではございませんが、韓国務安のチャーターをしております。国際線の定期便の復活は当然に視野には入れております。台湾で行うのがいいのかどうかというのは需要の部分がございまして、冒頭にも申し上げましたとおり、インバウンドの需要を取り込んでいくというのは非常に重要なことかと思っておりますので、台湾にあまりとらわれなくて、幅広く、どこが一番私どもにとって利益が出るのか、また、北九州市の皆様にとってプラスになるのか、これは慎重に判断して、できれば定期便の再開もしていきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 田中委員。

○委員（田中元君） ありがとうございます。

我々は、会派としても、利用が少ないという情報を聞いた場合はその便にたくさん乗って視察に行くとかということ結構やってきており、我々市議会としてもしっかりPRしていきま
す。運賃が高いというところに関して市民にイメージがついてしまうとマイナスになってしま
いますので、その辺は考慮していただいて、頑張っていたきたいと思います。以上です。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） 努力していきます。ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） 今、田中委員のお話の中で、1点、付け加えますと、台湾がなぜ人気
があるか、台湾をぜひというのは、実は門司港と台湾はバナナつながりなんですね。だから、
台湾に行ったり、台湾の方が門司港に多く来られる。それは、福岡空港を利用して来ているん
だろうと思うので、それをできるだけ北九州空港でというのが田中委員のお願いでもあろうか
と思いますので、ちょっと付け加えさせていただきます。町田様。

○参考人（町田修氏） ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） ほかに質問ございませんか。金子委員。

○委員（金子秀一君） 今日はどうもありがとうございます。お世話になります。

2点お聞きいたします。

今回の御説明の中で、近年の経営の状況について御説明いただきまして、ありがとうございます
ました。

北九州空港の課題といたしまして、滑走路 3,000 メートル化がいよいよ進み始めたわけでは
けれども、この3,000メートル化における、長期経営の部分になるかと思うんですけれども、
何か戦略がございましたらぜひお聞かせいただきたいというのが1点です。

もう一点目が、ジャパネットたかたさんが株主さんということで、なかなか答えにくい部分
もあるかもしれませんが、ジャパネットたかたさんのチラシなどを見ていると、モノ消費よ
りもクルーズ船などのコト消費に、社長のほうも取り組むということをお聞きしております。
例えばスターフライヤーで北九州空港発の何か観光のパッケージをジャパネットさんにつくっ
ていただいて、そこにももちろん北九州市も何かお手伝いができるようなことがあればいいか
と思うのですが、そういった取組というものが、北九州空港を拠点としたスターフライヤーの
飛行機を使った観光のパッケージ的なものがないかと思いますが、それについて何かあれ
ばお聞かせいただければと思います。以上2点でございます。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） ありがとうございます。

まず、1点目の 3,000 メートル化の部分でございますけれども、滑走路が延びると、当然航
続距離が伸びるということにはなりますが、私どもが今使用している飛行機ですと、そこまで遠
くに行けませんので、御質問いただいた内容は非常に大きな戦略の話になってきます。長い目
で見れば、当然成長戦略には乗せていきたいと思っておりますので、そういう意味では3,000メ

一トルという長い滑走路があったほうが我々の戦略の幅というのは多分増してくると思います。今のこの短期の中で何か申し上げられることは具体的にはございませんけれども、やはり空港が発展するという事は非常に私どもにとってもプラスだと思っておりますので、今後のチャンスに生かしていければと思っております。

2点目のジャパネットの件でございますけれども、まさしくおっしゃられたようなことをジャパネット様とできないかと私どもも思っております。クルーズ船とセットで、何かできないかというのは、今、ジャパネット様ともお話をしております。具体的にこうというところまではまだいっていませんけれども、少なくとも彼らがクルーズ船という資源を持っているわけですので、私どもの飛行機という資源とうまくミックスして相乗効果が出るものができればという話はしております。すみません、まだ具体化までには至っておりません。以上でございます。

○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。

3,000メートル化に付け加えさせていただきますと、これから工事が始まっていく中で、御社が3,000メートル滑走路を活用した様々な事業展開、長期計画とおっしゃいましたけれども、市としてもそのことに対して、地元の航空会社が何か強みになるようなお手伝いができるのではないかと私は個人的には思っております。そうしたことを忌たなく意見交換できるようなことをさせていただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。以上です。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） こちらこそよろしくお願いいたします。

○委員長（日野雄二君） ほかにありますか。渡辺修一委員。

○委員（渡辺修一君） 御説明ありがとうございます。

私は、ポップカルチャーなどの北九州市の新たなにぎわい策の創出という部分で、今後、集客に向けての取組も教えていただいたんですけれども、北九州市はフィルムコミッション、映画の町としてロケ地誘致にかなり力を入れております。そういった部分でかなり観光需要にもプラスになるのではないかということから、北九州空港にもそういったロケ地マップ等を置いてくださいというお願いもしております。さらに、機内放送などの番組の中に北九州市のロケ地を紹介するようなものがあつたらどうかと、リピーターも増えていくのではないかと思うんですけれども、御意見を聞かせていただければと思っております。

また、インバウンドに取り組んでいくというのが最大需要なんですけれども、もう死語になりつつあるアウトバウンドに関して、スターフライヤーさんのほうで、今後、発展させていく考えがあるのかどうかをお聞かせいただければと思っております。以上2点お願いいたします。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） ありがとうございます。

1点目でございますけれども、最初から制約を言うことになり申し訳ありませんが、番組の人身につきましては、基本的にジャパネット様に今のところ一括でお願いしています。御意見は当然伝えることはできますし、もし具体的なものがあれば伝えさせていただきますが、制約がございますということだけこの場ではお答えさせていただきたいと思います。

それから、アウトバウンドの件ですが、先ほどインバウンドと申し上げましたのは、これからの国際線をきちんとやっていくために、やはりインバウンドにきちんと目を向けなければいけないということございまして、決してアウトバウンドをないがしろにするという意味ではございません。やはり台湾というのはインバウンドとアウトバウンドが両方そろってデスティネーションだと思っておりますので、そういう意味からいきますと、私どもはやはりインバウンドもちゃんと考慮しつつ、アウトバウンドとミックスできちんとやって、できるだけ多くのお客様に御利用いただき、利益を上げていき、なおかつ北九州市にとっても市民の方がアウトバウンドで海外に行く、また、インバウンドが来て北九州市でお金を落とさせていただくという、ベストミックスで考えていきたいと思っています。少しインバウンドを強調し過ぎた嫌いはあるかもしれませんが、決してアウトバウンドを見ていないわけではないということだけお答えさせていただければと思います。ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） 渡辺修一委員。

○委員（渡辺修一君） ありがとうございます。

フィルムコミッションのほうも御検討いただければと思います。

また、アウトバウンドについても、空港が3,000メートル化になって、海外、ヨーロッパなどの便も我々としては期待する部分もあります。ぜひとも期待しながら、応援していきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。

ほかに意見ございませんか。奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 2点ほどお伺いしたいのですが、1つは、先ほどのチャーター便のお話で、チャーター便が着く場合、人数にもよると思うのですが、着いた後のバスは、通常の定期のバスに乗ってもらうようになっているのか、例えばたくさん来た場合というのは、配慮というか、何か特別な対応があるのかということをお伺いしたいのが1点です。

もう一点は、フリー切符のお話があったのですが、これは一般の、JRさんとか、ANAさんとかが出しているのと比べて少し安いと思うんですけども、この割安分というのはスターフライヤーさん持ちなのか、お伺いしたいと思います。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） まず、1点目のバスは、ケース・バイ・ケースだと思っております、旅行代理店様が貸切バスを用意している場合と普通の路線バスを利用されている場合とそれぞれだと思えます。

2点目のフリー切符については、JR様が割引をされています。私どもが負担しているということではないです。

○委員長（日野雄二君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 1点目のチャーター便の件、チャーター便は旅行代理店が確かにチャーターするのでそうなのですが、あともう一つはイベントのときなど、大規模イベント、例えばこの間、全国議長会という大きなイベントがあって、私もちょうどたまたまあの日、羽田から帰ってきて、満席でこんなことがあるのかというぐらいたくさん乗られていて、恐らくJALさんも含めていっぱい来たと思うんですよね。バスの乗り場を見るとあふれ返っていたので、恐らく積み残したんじゃないかと思って見ていました。そうした場合に、誰が把握して、誰が臨時便を出せばよかったねと、後の祭りなわけですけれども。航空会社さんからすると、この便は満杯だな、いつもより多いな、多分あふれるなど分かることもあると思うのですが、そこはどうしたらいいのかと思っています。何かこういうふうになれば誰かが気づいて、例えば行政が対応するとしても、誰が気づいてということについて何か知恵がないかと思っているのですが、いかがでしょうか。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） ありがとうございます。

違う問題がございまして、私どもは通勤で時々積み残しに遭うというのをここのところ受けております。私どもも実はまさしくおっしゃっていただいているような問題点があると思っておりまして、まだ到着のほうは時間があるので、仮に積み残しになったとしても、大丈夫とは申し上げられませんが、いいのかなど。出発のほうは乗り遅れると大変なことになるので、正直に言いまして、今のバスの在り方は改善をしたほうがいいのではないかと、会社の中でそこまで議論したことはないですが、私個人としては思っております。

できるのかどうか分かりませんが、例えば羽田などですと、いろんな会社のたくさんのバスがありますが、予約制になっていたりします。そうすると予約が埋まると当然追加便が必要だという流れになってくるのだと思います。西鉄様も把握された中では臨時便というか、2台目を出されると、2019年の頃はそういう形で対応されていたと聞いております。そこら辺の部分、日本人はまだJRで朽網から乗るといった具合にぱっと切り替えられるかもしれませんが、韓国人の方などはなかなかそういうのが難しいところが、韓国人の方だけでなく、外国から来られている方はあると思います。その改善は、私どもエアラインが言うべきことではないのかもしれませんが、特に国際線が増えている中では、今まではコロナだったのでしょうがないところがあったかと思っておりますけれども、トータルで考えていったほうがよい、一つの課題かと思っております。御質問ありがとうございました。

○委員長（日野雄二君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） ありがとうございます。

先ほどのフリー切符なのですが、これもスターフライヤーさんができる話ではもちろんないのですが、今売っている3路線、北九州と湯布院別府と西九州と、そのほかにも全九州などがあるわけですが、この中で小倉～博多だけがJR西日本との関係があって新幹線に乗れないと、これは別件で場合によっては声を上げていきたいと個人的に思っているのですが、新幹線に乗れたほうがスターフライヤーさんとしてはいいですかというのを伺いたいんですけども、いかがでしょうか。

○委員長（日野雄二君）町田様。

○参考人（町田修氏）もちろんいいのですが、いろいろとあるみたいで、JR西日本様になってくるので、なかなか簡単ではないというのが現実だと思います。

○委員（奥村直樹君）分かりました。以上です。ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君）ほかにございますか。大久保委員。

○委員（大久保無我君）今日は貴重なお話をありがとうございました。

最初の輸送の話なのですが、都心から空港までの輸送力がもっとあれば、スターフライヤーさんの乗客も当然増えていくだろうと考えるんですけども、空港アクセスに対する御社としての理想とか、考え方などがあれば、ぜひ聞かせていただければと思います。

○委員長（日野雄二君）町田様。

○参考人（町田修氏）ありがとうございます。

自分の会社の立場を少し離れますけれども、今の現状のバス、高速バス、それから、朽網からの接続の部分については、私は出発も到着も決して悪くない、逆にしっかりとアクセスをつくっていただいていると思っています。時々積み残しが出るという問題はありますが、基本的にアクセスがきちりとしている良い空港だと思っております。

ただ、先ほどの滑走路3,000メートルの話も含めて、この北九州空港全体が大きくなっていく中で、空港そのものを楽しむ場所、もしくはちょっと早めに行って食事しようか、買物しようかとか、到着してからちょっと空港の中を見て食事したり買物をしていこうという時間が取れない、アクセスが良すぎる場所がございますので、私どもエアラインとしてというよりも、空港全体として考えた場合には、もう少し全体的にフリークエンシーを増やす、例えば小倉駅発のところを00分、20分、40分発とかという定時的な形にして、お客様が早く行きたいときには早く行けるですとか、何かそういう工夫があると、エアラインとしてというよりも、多分空港全体としての活性化につながるのではないかと思っております。ですので、これは私どもオンリーというよりも、やはり空港とエアラインと北九州市全体としての発展の部分で考えていいアイテムかと思っております。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）ありがとうございます。

先ほど早朝深夜便の話がありましたが、これまでの深夜便、早朝便を使っている方というのは、どんな方が多いのか。ちょっと気になっていたのが、深夜便の優位性などを考えたら、早朝深夜便は、福岡空港に対しては完全な優位に立てるところではあるんですけど、福岡空港を利用して、帰りが北九州空港とか、要はどちらかで北九州空港を使えば有利になるとか、便利になるとかというような働きかけがどんどん進めば、福岡空港は利用者が多いですから、かなりそちら側の穴を埋めることができるのではないかと私は個人的には思っているのですけれども、その辺の考え方とか、どのような方が利用しているかなどの傾向が分かれば教えてください。

○委員長（日野雄二君）町田様。

○参考人（町田修氏）今のところ、特に旅行系の方が多くて、ビジネスの方がやはり早朝深夜便の御利用が以前に比べると減ってしまっていると把握をしております。ですので、もうちょっとビジネス全体、日本経済が活況になってくれば、ビジネスが増えてくれば、もう少し伸びるのではないかと考えております。今のところはまだレジャー系、旅行系の方が多いと認識しております。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）福岡空港の利用者とか、そういう話ではないということですね、現在のところは。

○委員長（日野雄二君）町田様。

○参考人（町田修氏）そうですね、はい。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）あとジャパネットさんの関係で、長崎空港に路線を張ってほしいとかというような要望というか、今後、そういう展開も考えていらっしゃるのですか。

○委員長（日野雄二君）町田様。

○参考人（町田修氏）正直に言いますと、考えていないとここで言うと語弊がありまして、ジャパネット様にはすごく申し訳ないですが、私からはっきり申し上げているのは、そう簡単にはいかないということです。私どもは今、当然、基幹の路線は北九州羽田線と福岡羽田線ですけども、羽田空港の発着枠というものがございまして、もし長崎線を飛ばそうと思うと、ここを減便するという話になってしまいますので、これはさすがに私どもにとって収益面ではマイナスでしかございません。ということから、取りあえずはないかと、ないというよりも無理かと思っております。将来的に我々が使える羽田空港の発着枠が増えれば一つの検討材料であるとは思っておりますが、今の段階では正直言って無理だと思っております。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）ありがとうございます。

では最後に、5ページの長期計画のところ、非航空収入というのがあるのですが、これは事業に関わるので、言いにくいかもしれませんが、どんなことを考えていらっしゃるのか、教えていただける範囲で。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） ありがとうございます。

現在試行錯誤中で、なかなかまだこれといったことができていないところではございますが、今、積極的に展開させていただいておりますのが、私どもの持っているノウハウを活かす事業ということで、「おもてなし事業」と社内では言っておりますけれども、当然私どもは、先ほどの御説明にもありますとおり、世界トップ、国内トップのサービスの評価をいただいておりますので、特にキャビンアテンダントによる講習、マナー講座であったりとか、サービスの講座ですとか、結構今、実際に売れておりますので、こういうところを中心に少しずつ収益を伸ばしていきたいと思っております。以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） ありがとうございます。

「進撃の巨人」の取組とか、覚えているのは世界初の空の上でのプラネタリウムとか、本当にすごい取組をいろいろされている航空会社ですので、我々としては羽田空港などで見ると、ああ、スターフライヤーが来たとか、誇り高く思っておりますので、今後ともぜひ応援できればと思っております。御活躍をお祈りしております。以上で終わります。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） ほかにありますか。高橋委員。

○委員（高橋都君） 国内チャーター便についてお尋ねしたいと思います。

2022年10月に北九州福島のチャーター便が3往復されたということで、今後もそれをまた希望されているということなのですが、そういったイベントなどに応じてこうしたチャーター便をそのときに就航するという事によろしいんですか。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） チャーター便につきましては、旅行代理店を通してという形になるわけですけれども、福島の方が来るのもそうですし、北九州の方が福島に行く、例えば去年であればあったと思いますけれども、できるだけ収益の上がる所、イベントがあれば、多分それが一番当てはまるのだと思います。どこかの地点から北九州に来たい、もしくは北九州の方が行きたいという地点があれば、ぜひやっていきたいと思っております。まだ見つからない状況でございます。

○委員長（日野雄二君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） 北九州に来たいというところに、旅行代理店を通じてでもぜひPRをやっていたきたいと思います。

先ほど出ましたように、全国議長会の際は東京から随分多くの方が来られたと思うのですが、そういった大きな会合が北九州市であるときには、チャーター便を用意することができなかったのかというようなことも今感じました。そういったように、もう少しアンテナを張っていろんなイベントをキャッチして、すぐにこちらで用意しますよというのができないかと感じるのですが、どうでしょうか。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） 営業努力不足かもしれませんが、できるだけそういう情報は集めるようにはしているのですが、なかなか成果に結びついておりません。今後、さらに頑張りたいと思います。ありがとうございます。

○委員（高橋都君） よろしくお願いいたします。

○委員長（日野雄二君） 藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） 2つお尋ねします。

1つは、先ほどももう話題になっておりますが、定時性と顧客満足度、安定した運航というのは満足の第1位にあるかとは思いますが、そのほかの、先ほどキャビンアテンダントの接待とかマナーのことも言われましたが、顧客満足度のポイントというのは、そのほかにどんなことがあるのかということが1つ。

それから、もう一つは、円安の影響ですね、変動相場にリスクを回避するための手だても取って、最少の抑制をいうことで頑張っているというふうなコメントがありましたけれども、短期の中で、しばらく円安が続くのではないかとは思いますが、赤字分の中で円安の影響というのはどれぐらいの、例えば金額やパーセントが分かるのかどうか。そして、これから将来の定期整備費用に米ドル建てで引当金を見積もっているということで、為替変動のことをとても大きく影響があると見ておられるのですが、タイミングがとても問題かと思っておりますけれども、このドル建てにすることについて将来的な見通しの中で、何年ぐらいを見通しているかということをお教えいただければと思います。以上です。

○委員長（日野雄二君） 町田様、答えられる範囲でよろしいです。

○参考人（町田修氏） まず、1点目の御質問ですけれども、顧客満足度は、それぞれの調査会社が調査項目を定めてやっているとありますが、今御指摘をいただいた点以外で言うならば、特に私どもの中で評価をいただいていると思っておりますのが、広い座席や革張りの黒いシートなどをトータルで捉えた快適性、それから、例えば機内のCAのサービスもございますが、お飲物の充実など、私どもではプロダクトという言い方をしておりますけれども、その部分を御指摘の点以外では高く評価していただいているのではないかと考えております。

2点目の為替の円安のことですけれども、会計的な話になってしまうので、説明が難しいところがあるのですが、基本的に、今後、為替がどうなるかは正直言って分からないところがありまして、もし本当に足元の1ドル150円みたいなレートが来年も再来年も続くのならば、基本的には何とか我々のいろんな努力の中で、その部分を吸収していくしかないとは思っております。1つには成長戦略の中で売上げを増やして行って、そういうコストを吸収していくとか、そういうことでしか考えられないのではないかと考えております。今日の中ではきちんとしたお答えにならなくて申し訳ございませんが、そのように考えております。

○委員長（日野雄二君） 藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） 満足度なんですけれども、私たち議員は本当にスターフライヤーをできるだけ活用しようという気持ちでみんなやっていると思うのですが、私も非常に満足しております、ほかのに乗るよりも。スターフライヤーはカッコいいんです。機体といい、それから、いろいろ動画で案内が出てきますでしょ、男性が出てくるのもカッコいいし、それから、アテンダントの方々もなかなかいいと思って、全体にカッコいいと思っております。深夜便、遅い便があるというのもとても魅力的ですね。

ただ、先ほど社長が言われたみたいに、乗ることと、それから、空港で楽しむというのを一緒にというふうなことを考えると、帰りが退屈しちゃうんですね、待っている間が。そのことで、北九州空港だけではなくて、羽田で待っているときのことも少し考えていただければと思います。

あとは、スターフライヤーさんがここで頑張っておられるということが、私は北九州市民にとっても一つの大きな励みであると思っておりますので、さらに連携を取りながら頑張りたい。そして、私たちも議会で協力できることはしようという気持ちをももちろん皆さんが持っておりますが、けれども全体に、今本当に国際情勢がいろいろ変わる中で、これはもう予測のつかないというようなこともあろうかと思っておりますけれども、その点について今後の問題が出てくる可能性というのはどんなところにあるかということ、気をつけようと思っているとか、先ほどの為替変動もありますけれども、そういう点でどういうところを懸念しているとか、何かそういうことがあったらお知らせいただきたいと思っております。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） 今の難しい状況というのは、為替もそうですが、全然先が読めない、社会情勢も、ウクライナはもう1年以上続いておりますけれども、この間、またイスラエルでああいうことが発生したり、ということ踏まえまして、私どもだけではございませんが、航空業界は非常にイベントリスクにさらされている業界ではないかと考えております。

その中で今、私自身として思っておりますのは、為替は、そうはいつても1ドル200円などになるということはおそらくないと思っておりますので、今の150円レベルが続くとしても、何とかそれは経営の努力の中できちんと対応していくべき問題かと思っております。

あとは、長い目で見ますと、やはり国際線、いわゆる事業規模の拡大をやっていきたくて思っておりますので、そういう意味からいいますと、世界的なリスクが私どもの会社にとってもそうですし、やはり業界全体の課題ではないかと認識しております。以上でございます。

○委員（藤沢加代君） ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） ほかになければ、私のほうから、副委員長、一言だけいいですか。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（渡辺徹君） 日野委員。

○委員（日野雄二君） 今日はありがとうございます。いろんな質問にも真摯に答えていただきまして、ありがとうございました。

その中で、スターフライヤーは北九州空港にとってなくてはならない、もうスターフライヤー社だけでもいいかと思っているぐらいなのですが、機内の放送の中でちょっと気になるのが、パンのあれがちょっと気に入らないんですが。パンを食べる番組があるよね、武内市長が。これは何を言っているか分からない、趣旨が分からない。だから、せっかくいい番組がいろいろある中で番組もちょっと考えていただいて、CAの方の観光スポット、旅のあれ、こういうのもどんどん増やしながら。

それと、1点調べてもらいたいのは、機内でのイヤホンの使用率。それも今度調べていただくどれぐらいの方が見られているのかっていうのも。大いにジャパネットさんの宣伝はしていただいて構いませんし、ジャパネットを活用する、福岡空港を利用する、チャンスを捉えて利用する。スターフライヤーは、それを頑張っていただきたい。北九州空港を拠点とした航空会社としてこれからも発展していただければということをお願いいたします。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（日野雄二君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） 皆さん意見を言われていますので、私のほうも。

最初にありましたが、早朝深夜便の利用が少ないということで、ビジネス客が戻ってきていないということですが、北九州空港の一番の使い道というのは、早朝であり深夜なんですね。それが用をなしていないとなると、やはり我々は御社を含めて努力が足りないのではないかと気がしますので、北九州空港の特徴でもありますから、その辺の回復をぜひお願いしたいと思います。

皆さん方の御努力のおかげで、私も何回か乗りましたが、行きも帰りも多いんですよ。それぐらい今は大分復活してきておりますので、先ほどちょっとチャーター便の話もありましたが、ぜひ台湾は特にチャーター便を生かして、定期便につないでいただいて、そして、沖縄便もできれば早く復活に向けて、この機会ですので御努力をお願いしたいと思います。以上、何か御意見がありましたら聞かせていただければと思います。

○委員長（日野雄二君） 町田様。

○参考人（町田修氏） 貴重な励ましと御意見をありがとうございました。

いただきました御意見をしっかりと持ち帰りたいと思っておりますが、深夜便の件もそうですし、台湾の件もそうですけれども、私どもも御説明の中で申し上げておりますとおり、基本的にはこれから成長していかなければいけないと思っております。当然私どもの努力としてお客様を増やしていく、国際線も狙っていくというところは、私どもは全くそのつもりでございますので、時間がどの程度かかるか、これからのお客様の戻りというところはあるかとは思いますが、鋭意努力していきたいと思っております。ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） どうもありがとうございました。

それと、先ほども御指摘がありましたように、ターミナルの寂しさですね。やはり我々もビルの中で過ごす時間があまり取れないので、もうぎちぎちに行くってような形になるので、それを少しでも滞在できるように、それはこちらの努力でしょうから、しっかりとその辺は訴えていって、相互努力で北九州空港を生かしていきたいと思っておりますので、今後ともどうぞ御協力よろしく願いいたします。以上です。

○参考人（町田修氏） ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） ほかになければ、以上で質疑応答を終わります。

町田様、三宅様、古賀様、誠にありがとうございました。

○参考人（町田修氏） どうもありがとうございました。

○委員長（日野雄二君） それでは、ここで港湾空港局に対する質問、意見や委員間で討議する必要などがあれば、これを受けます。なお、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、明確に答弁願います。質問、意見はありませんか。金子委員。

○委員（金子秀一君） この夏に北九州空港を利用しまして、東京と東北に行ったのですが、台風が近づいてきた関係で、急きょ大阪から新幹線で帰ってきたんですけども、行きは飛行機で行ったので、車を北九州空港に置いていまして、小倉駅に着いて、何も考えずにリムジンバスの時刻表を見ると、帰ってくるタイミングも悪かったのですが、2時間待ちだったんですね。先ほど町田社長がおっしゃったように、定時化するというのも大事かと思いつつながら、ネットで調べると朽網駅から行ったほうが早いということで、ヤフーで調べて行ったのですが、その時刻表が古かったため、屋根があまりない朽網駅で横殴りの雨の中、40分ぐらいまた待ちまして、何とか北九州空港に行くような形になりました。これは私がもっと事前に調べればいけないかという笑い話でもあるんですけども、先ほど社長がおっしゃったように、もうちょっと空港の建物に滞在していただくという考えの下、リムジンバスなどの運行を計画していただいてもいいのではないかと思います。結構飛行機の便に合わせていて、もちろん無駄はよくないかもしれませんが、もうちょっと遊び心と遊び時間というか、そういうのもあっていい

のではないかと思われましたので、これについて何か御答弁ありましたら、よろしく申し上げます。

○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 委員に今御指摘いただいたことについては、確かに空港の飛行機の40分前に着くだとか、飛行機が着いてから15分後にバスを出発させるだとか、そういった観点でバスを配車してございます。その観点からいくと、遊びがない、1時間前に来たい人もいれば、まだもっと短いタイミングでいいというようなビジネスマンの方もいらっしゃると思いますので、そういったこともいろいろ考えながらやっていきたいとは思っております。旅客の戻りの中で、バスの収益も上がってきておりますので、そういったところをうまく配分しながら対応してまいりたいと思っております。課題だと考えております。以上です。

○委員長（日野雄二君）金子委員。

○委員（金子秀一君）私は基本的に飛行場には1時間前に行って、早めにチェックインして中にいるというふうな、そういう哲学の下、飛行機に乗るのですが、いろいろと飛行場でも、卵が先か鶏が先かではないですけれども、やはりぎりぎりに着いて食事しようとはならないのではないかと、あまり余裕がないのではないかという思いもありましたので、ぜひ空港のビルを楽しませようという機能の充実もしたほうがいいのではないかと、今回、思いました。御検討していただくということでしたので、どうぞよろしく願いいたします。以上でございます。

○委員長（日野雄二君）ほかにありませんか。奥村委員。

○委員（奥村直樹君）バスの話になると、西鉄さんとか、事業者さんの話が当然関わってくると思うのですが、何人乗ったらペイするみたいな、損益分岐みたいなのがあるんですかね、現時点で。どのぐらい乗ったら1路線、もう一台増やそうとなるのか、基準みたいなものは何か聞かれていますか。

○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 全体の損益分岐点からすると、1台のバスに15人から20人ぐらいのお客さんが乗ればペイできるというものになってございます、小倉線だけですけれども。ただ、飛行機の時間帯に当たっていないというバスもあって、全体をなべてそういった15人の乗客が取れないので、今のところ、赤字ということでその補填をしているということになってございます。

○委員長（日野雄二君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）よく考えたら、行きと帰りもあるから、要は今飛行機が当たらないというのは帰りの話で、帰りは空で帰るということですかね。なるほど、分かりました。私なりに考えます。ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君）ほかに質問ありますか。

今の金子委員の質問ですが、今度、保健福祉委員会の視察で、新幹線で神戸に行って、それから、横浜、東京まで行って、帰りは飛行機なんですね。帰りの便は、北九州空港着。そうすると、空港に車を持っていないわけですね。そこからは、早い時間ですからバスで帰るのでしょうか、そんなことを考えると、行きと帰りが一緒であればいいのですが、そうじゃない場合には、やはり何らかの形で。私も1度あります、タクシーで帰りました、1万1,000円かかりました。金子委員にはタクシーの選択はなかったんでしょうから、高いのがよく分かっておられたと思う。いかに高いか。公共交通機関をしっかりと充実させるというのはまさにそこだろうと思いますので、考えていただきたいと思っております。

ほかにありませんか。

(「なし」の声あり。)

それでは次に、9月26日に行いました福岡県議会等に対する要望及び10月18日に行いました国に対する要望の結果について事務局から説明をいただきます。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沿って説明させていただきます。

まず、1、福岡県議会、九州の自立を考える会への要望については、9月26日、正副議長と正副委員長が、福岡県の令和6年度当初予算の編成に当たっての要望を福岡県議会空港・交通インフラ調査特別委員会、九州の自立を考える会に対して行いました。

要望内容は、貨物拠点化推進強化期間の継続、北九州空港の利用促進に対する各種財政支援への予算の確保、旅客定期便の安定化、拡大に係る予算の確保、ヤマト貨物定期便の安定化及び貨物集貨に係る予算の確保、北九州空港と福岡都市圏とを結ぶ福北リムジンバスの昼間帯の運行の拡大の5項目を上げております。

御出席の皆様からは、要望内容を受け止めるとともに、今後も北九州空港の活性化に向けて、本市議会と連携して取り組んでいきたいという力強い御意見をいただきました。

次に、2、国に対する要望については、10月6日、正副議長と正副委員長が国土交通省や地元選出国會議員等に対して要望を行いました。

要望内容は、物流拠点機能の向上に向けた協力、3,000メートル滑走路の早期供用に向けた協力、人々が活発に往来する日常を取り戻すための航空業界への支援、国内物流ネットワークを維持するための協力を上げております。

要望をお受けいただいた皆様からは、北九州空港における機能強化や利用促進の取組に御理解をいただき、本要望内容の実現に向け、後押しいただけるとの力強い御意見を賜りました。説明は以上でございます。

○委員長（日野雄二君） ただいまの説明に対し、質問、意見を受けます。質問、意見はありませんか。

(「なし」の声あり。)

なければ、以上で所管事務の調査を終わります。

次に、港湾空港局から国際旅客チャーター便（台湾・台北線）の就航について報告を受けます。集客担当課長。

○集客担当課長 それでは、国際旅客チャーター便の就航について御報告させていただきます。先ほどの町田社長様の御説明とも一部重複いたしますが、御報告させていただきたいと思えます。

資料を御覧ください。

スターフライヤーが北九州台北線のチャーター便を令和6年2月に実施すると発表しましたので、お知らせいたします。

これは、旧正月期間中に運航されるもので、令和5年1月から2月と同様に、期間限定の運航となります。

なお、今回も台湾からの利用客のみのインバウンドチャーターとなります。

運航便数と運航期間につきましては、2月9日から18日までの4往復の運航予定となっております。ダイヤは、往路が台北発12時10分、北九州着15時30分、復路が北九州発10時30分、台北着12時ちょうどの予定でございます。

以上で国際旅客チャーター便の就航について御報告を終わらせていただきます。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。

ただいまの報告に対し、質問、意見を受けます。質問、意見はありませんか。金子委員。

○委員（金子秀一君） 国際便の北九州台北線は本当にうれしい限りでございます。

その上で、ほかの国の件でちょっと聞いていいののかも確認なのですが、今回、韓国便を増やしてほしいという声がありました。先ほどスタフラの社長に聞いていいものかどうか悩みながらもこらえましたが、例えば仕事の関係でソウルに行っていて、コロナの前は結構使っていたのですが、大分減ったので北九州空港を使わなくなりましたという声もお聞きしました。そういったニーズに対して、今後、韓国との国際関係が政権によって変わっていく部分もあるかと思うのですが、今のところ、比較的友好的な関係ではないかと思う中で、韓国、具体的に言うとソウルに関しての考え方について教えていただければと思います。

○委員長（日野雄二君） 集客担当課長。

○集客担当課長 韓国、とりわけソウル線についての基本的な考え方ですが、まず、今1日1往復就航しておりますジンエアーのソウル便の利用をしっかりと安定化させるということ。ただ、これが今、午前便の1往復で、特に日本から見ると帰りが使いづらい、夕方に向こうを出る便が欲しいというお声はたくさんいただいているのは事実でございます。これに関しましては、私どももしっかり今の1便で実績をつくっていく中で、ぜひ2便化、1日2往復化をジンエアーさんに要望はしているところでございます。

そのほか、韓国については、釜山も非常にリクエストが多いところです。以前、ジンエアーさんが、釜山も飛ばしておりましたので、そういったところの復便も含めて、まず、今のジン

エアーの利用状況をしっかりと固めていく中で、要望していきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 金子委員。

○委員（金子秀一君） 本当にもちろん今から熊本にTSMCが来ますので、台湾便が北九州にいかに来ていただくかというのは重要ですが、国際的な流れも大きく変わっていく中での近隣諸国と北九州との関係というのもこれからもぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。要望とさせていただきます。以上です。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。

ほかに。藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） このチャーター便は2月9日から2月18日ということなんですけれども、大体9日に来たら13日に帰るといふような4日間のツアーかと思うのですが、何人ぐらいの方が利用されて、そのツアーの中身っていうのは、どんなところに行かれるのかと。そして、2泊ですかね、2泊以上するのか、お泊まりはどこにとか、そんなことまで把握されておりますか、していたら教えていただければと思ひます。

○委員長（日野雄二君） 集客担当課長。

○集客担当課長 一応これは基本的には4泊5日でございますが、現在、ツアーの内容について、私どもに詳細には入っておりませんが、もちろん北九州市内を中心として、大体4泊5日でございますので、北部九州とか、あるいは山口辺りまで足を延ばす可能性はあると思ひますけれども、そういったところに行くような形になるのではないかと思ひます。

これは150名の機材でございますので、大体ツアーが4つあるので600名の方が、旧正月ということで恐らくほぼ満席で来るのだらうと思ひますので、北九州市内に経済効果が及ぶように、しっかり取り組んでいきたいと考えております。以上でございます。

○委員（藤沢加代君） 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。ぜひ頑張ってください。

ほかになければ、1時間半にわたりました委員会ではありますが、本日は以上で閉会いたします。

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 ㊟