

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会記録（No. 27）

1 日 時 令和6年1月11日（木）
午後 1時00分 開会
午後 1時37分 閉会

2 場 所 第1委員会室

3 出席委員（10人）

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

4 欠席委員（0人）

5 出席説明員

港湾空港局長	佐 溝 圭太郎	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

6 事務局職員

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

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	行政視察について	行政視察の事前研修のため、本市及び視察先での取組について別添資料のとおり説明を受けた。
2	海上保安庁無操縦者航空機運用拠点の北九州空港への移転について	港湾空港局より別添資料のとおり報告を受けた。
3	羽田空港での航空機衝突事故による北九州空港への影響について	

8 会議の経過

○委員長（日野雄二君） それでは、開会します。

本日は、所管事務の調査を行った後、港湾空港局から2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を議題とします。

本委員会の行政視察について、所管事務の調査に資する取組を行っている都市に視察を行うこととしていますが、この視察が実りあるものとなるよう事前研修を行います。

それでは、アクセス鉄道に係る本委員会でのこれまでの調査研究の状況について事務局から、視察先の熊本空港並びに神戸空港の概要について執行部から説明を受けます。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。

本委員会では、これまで3回にわたってアクセス鉄道に関する調査研究を行っております。

今回のアクセス鉄道に関する行政視察の参考にさせていただくため、これまでの調査研究をまとめましたので、説明させていただきます。

では、資料の1ページ上段を御覧ください。

本委員会では、一昨年6月に、初めてアクセス鉄道に関する所管事務の調査を行いました。このとき、港湾空港局から、北九州空港のアクセス鉄道の検討に関する経緯について説明がありましたので、まず概略を説明いたします。

平成13年度から平成15年度にかけて、本市がアクセス鉄道整備検討委員会を開催し、①在来線新門司ルート、②高規格新門司ルート、③在来線下曾根ルートの3案が提案されました。

平成15年度から平成17年度には、国と県によりこの3ルートを軸とした検討が行われ、最も採算性がよい在来線新門司ルートの場合に年間450万人の旅客数が必要との結論に至っております。

なお、この採算性の検討に当たっては、成田高速鉄道アクセス線整備事業と同じ国庫補助の適用を受けることが前提となっております。

平成 19 年度から平成 22 年度には、本市が 3 ルートの採算性向上に向けた検討を行い、途中駅の設置等により鉄道利用者が増加する影響等を加味した結果、在来線新門司ルートで年間 300 万人の旅客数が必要との結果になっております。

なお、この当時の旅客数は 120 万人程度で、300 万人とはかい離していることから、アクセス鉄道の検討は 200 万人を超えた際に再開することとなっております。

資料の 2 ページを御覧ください。

令和 2 年度から令和 3 年度に、アジア成長研究所、J R 九州、本市の 3 者で勉強会を開催しております。その結果、J R 日豊本線の朽網～苅田間に新駅を設置することで、年間旅客数 300 万人の達成につなげることが可能だとする新しい結果が出ております。

以上の港湾空港局からの説明を受け、委員からは、アクセス鉄道の検討の際には、鉄道の整備による経済波及効果も加味してもらいたいといった御意見が出ました。

次に、資料の 2 ページ中段を御覧ください。

一昨年 6 月の調査研究を踏まえ、7 月の委員会で参考人招致を行っております。

参考人の公益財団法人アジア成長研究所理事長八田達夫氏からは、資料 2 ページから 4 ページにかけて記載のとおり、空港ルートや今後の空港の需要予測等について説明がございました。

資料の 2 ページ下段を御覧ください。

概略を説明いたしますと、J R 日豊本線の朽網～苅田間に特急列車が停車する新駅、空港口駅を造ることで、小倉駅から空港までの所要時間を今よりも短縮できる、費用は 10 から 15 億円で済む。

資料の 3 ページに移りますが、インバウンド需要の増加により、福岡空港の利用者はさらなる増加が見込まれるが、容量制約があるため、2027 年の時点で 707 万人があふれ出ると予測される。その分の需要が北九州空港と佐賀空港に向かうため、北九州空港はアクセスを向上させることでその需要を取り込める。また、その需要を取り込むことができれば、在来線新門司ルートであっても、高規格新門司ルートであっても、採算性が確保できるというものでした。

資料の 4 ページ中段を御覧ください。

このとき、委員からは、北九州空港の滑走路が 3,000 メートルになり、欧米路線の就航が可能になったとしても、欧米路線が成功するだろうかという御質問があり、八田氏からは、北九州空港の滑走路が 3,000 メートルになると、北九州市に一部の外資系企業が来出すため、そうすると就航の度合いも増えていくものと思われる。小倉駅周辺は高層ビルの建設も可能なため、国際的なビジネスの拠点になり得ると思われるという回答がありました。

最後に、資料の 5 ページ下段を御覧ください。

一昨年 11 月に行った仙台空港への行政視察について御説明いたします。

仙台空港では、資料の 5 ページから 7 ページにかけて記載のとおり、宮城県庁、仙台空港鉄

道株式会社から御説明いただきました。

概略を説明いたします。

資料の6ページを御覧ください。

アクセス鉄道の利用者数は、鉄道の開業に合わせて町開きをした沿線のなとりりんくうタウンの住民の増加等を背景に、震災後の平成24年度からコロナ前の令和元年度まで、8年連続で過去最高を更新した。

仙台空港鉄道株式会社の経営状況については、開業当初から世界的な空港需要の低迷等により、想定の利用者数を下回る状況が続いていたが、平成24年から利用者が増加し、平成30年度には黒字決算となった。東日本大震災では、半年間、運航不能となったが、宮城県が上下分離方式により、仙台空港鉄道株式会社が保有する鉄道施設の一部を買い取ったため、民間銀行からの借金を全額返済できたというものでした。

資料の7ページを御覧ください。

委員からは、仙台空港鉄道株式会社の採算性について御質問があり、当初から採算性は厳しく、5年に1回の運賃値上げを想定していた。当初の事業計画では、1日の利用見込みを1万人としていたが、これは採算ラインという意味ではないとの御回答がありました。

資料の7ページ中段を御覧ください。

一昨年12月の委員会で行われた視察後の意見交換では、委員から、北九州空港へのアクセス鉄道の導入は、採算性等の問題があって厳しいという印象を強く持った。仙台空港鉄道株式会社から行政の負担がないと事業が成り立たないとの説明があったことをしっかりと踏まえる必要があると感じた。

アクセス鉄道という新たな路線ができることで、周辺の町の発展が見込めるといった経済波及効果や空港への移動における定時性の確保といった鉄道事業者の経営状況に反映されない効果もあるため、そうしたことも含めて、アクセス鉄道に関する議論をしてもよいのではないかと感じたといった意見がありました。

以上のとおり、これまでの本委員会での調査研究では、アクセス鉄道を検討する際の論点として、鉄道の採算性と鉄道整備による経済波及効果が上がっております。

事務局からの説明は以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 行政施設に関する北九州空港と視察先の状況、概要について御説明差し上げます。

まず、タブレット、2ページ目の北九州空港と視察先空港の概要一覧を御覧ください。

基本施設、運営、運航利用状況、アクセスについてまとめています。

簡単に比較内容を御説明します。

表上段、基本施設について、北九州空港と熊本空港は国が設置する空港です。一方で、神戸

空港は神戸市が設置した空港となっています。

その下、利用時間の項目、北九州空港は 24 時間空港です。熊本空港は 7 時 30 分から 21 時 30 分までの 14 時間、また、神戸空港は 7 時から 23 時までの 16 時間となっております。

その下、滑走路の項目、熊本空港は長さ 3,000 メートル、幅 45 メートルの滑走路です。北九州空港と神戸空港はともに 2,500 メートル掛ける幅 60 メートルの滑走路となっております。

次の段の運営につきましては、熊本空港、神戸空港はいずれもコンセッション、民間委託化されてございます。

続いて、資料中ほどには、運航状況、利用状況を示してございます。

コロナ禍以前の平成 30 年度の数値で比較しますと、航空旅客数は、北九州空港が国内・国際合わせまして 179 万人で、熊本空港、神戸空港はともに 300 万人を超えて、それぞれ 346 万人、319 万人となっております。

また、航空貨物量は、令和 4 年度実績で、北九州空港が 1 万 7,500 トン、熊本空港が 7,700 トン、神戸空港は取扱いがございません。

そして、下段に、現在の基幹交通、アクセスについて、北九州空港、熊本空港はいずれもバスでございます。神戸空港は、主要駅である三宮からは軌道系のポートライナーで結ばれてございます。

次の 3 ページでございますが、熊本空港のアクセス鉄道について概要をまとめてございます。

資料は、熊本県が発行したパンフレットなどから抜粋した空港アクセス鉄道の概要と地図でございます。

資料の上段に、概算事業費や想定スケジュールなどを記載しています。

令和 9 年度からの着工を目指すと発表されてございました。

整備方針は、J R 豊肥本線の肥後大津駅で熊本空港と分岐する形となっております。資料の真ん中の地図のページの一番右側の駅でございます。ちょっと見にくくて申し訳ございません。

概算事業費は 410 億円、整備延長は約 6.8 キロとなっております。

熊本空港アクセス鉄道が整備されれば、熊本駅から移動する場合、J R 豊肥本線の熊本駅から肥後大津駅まで普通列車で 30 分をかけて移動しまして、そこから整備予定の新線で空港まで移動することとなります。所要時間は約 44 分となる計画です。

資料の下段、そのほかのアクセスとして、現在のアクセス手段をまとめています。中でも、主幹交通は、先ほど申し上げましたが、リムジンバスです。J R 熊本駅から市街地を経由して空港まで運行されており、所要時間は 60 分、運賃は 1,000 円となっております。

次の 4 ページでございますが、神戸空港のアクセス鉄道、軌道系アクセスについて概要をまとめました。

神戸市には、神戸空港開港以前に、三宮駅と海上都市ポートアイランドとを結ぶポートライナーがございました。平成 18 年 2 月の神戸空港の開港に合わせて、これを 4.4 キロメートルほ

ど延ばしてございます。それによって、三宮から神戸空港までの所要時間を 18 分で結ぶアクセスが成立しまして、事業費は 1 期、2 期合わせて 955 億円となっております。

資料中段は、ポータルライナーに関する神戸空港の利用状況の推移を表してございます。

ポータルライナーの利用者数は、令和 4 年度は 2,383 万人でございました。これは、1 日 6 万 5,000 人以上の利用者数となっており、神戸空港の航空利用者数を大きく上回ってございます。ポータルアイランドの市街化が進みまして、全体利用者を押し上げているものと推察します。

ちなみに、神戸空港駅の昨年度の年間利用者数は約 120 万人となっております。

資料の下段、そのほかの参考としまして、三宮駅から神戸空港への直通バスはございません。また、神戸空港と関西空港、また大阪国際空港の 3 つの空港は、民間委託によって、オリックス、それからヴァンシ・エアポートさんなどの民間事業者が運営してございます。

特徴として、関西空港と神戸空港の 2 つの海上空港を約 30 分で結ぶ船舶ベイ・シャトルといったアクセス手段があることがございます。

以上で説明を終わります。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。

ただいまの説明は、行政視察の事前研修のために行われたものなので、委員の皆様は、事務局や執行部に対する意見や要望ではなく、説明に対する質問を行っていただきたいと思っております。当局は、答えられる範囲で結構ですので、答弁をお願いします。

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。

それでは、質問はありませんか。金子委員。

○委員（金子秀一君） 今回の視察についてですけれども、熊本空港の軌道系アクセスに関しましては、私はスピード、決まってからの工事着手までの予定が、TSMC の関係もありまして、随分早く、一気に加速した感があります。そういった意思決定の部分についてもしっかりと勉強、研究させていただきたいと思っております。

その背景には、今九州の新幹線の整備をめぐる動きが多様化していきまして、11 月 15 日に、大分県が、もともとの計画であります東九州新幹線について、久大線、新鳥栖に抜けるようなルートとデータを出したわけですが、やはり日豊線を通したほうが費用対効果があるという結論になったものの、その 10 日後に宮崎県が、東九州新幹線整備構想にはない新八代駅から九州の中央線を抜けて宮崎県に至るルート、これも恐らく熊本県の TSMC を念頭に置いた計画だと思っておりますけれども、そういった計画の調査研究費をつけるという答弁を県知事がされてい

す。

そうした中で、大分県は、東九州新幹線の計画は日豊線のほうが費用対効果があるとは言ったものの、今後の TSMC の関係などを考えると、恐らく新鳥栖駅などの久大線ルートがまた復活するのではないかと私自身は懸念しておりまして、この九州の新幹線計画の動きを見なが

ら、小倉から北九州空港を結ぶ新幹線のルートというのも各種階層で検討を進めていただくように働きかける必要があるのではないかと考えております。

加えて、佐賀県にも新しく船小屋ルートで、佐賀空港を通じて武雄まで抜けるという計画もありまして、TSMCの熊本進出、また、工事の進捗状況によって、これまで立ててきた計画というのが日に日に変わっていくような状況にありますので、今回、熊本空港の視察の際には、計画のスピード感というのもぜひ学びたいと考えております。

私からは要望とさせていただきます。

○委員長（日野雄二君） 意見は聞かずにいいですか。意見はありませんか、今の金子委員の。

○委員（金子秀一君） 計画の中で、本市はどのように取組を考えているのか、お聞きいたします。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 九州を巡る全体的な新幹線の計画については、我々の分野からすると、空港へそれが経由するかとか、空港のアクセスにどう影響するかといった観点で注目してございます。

ただ、その一方で、全体的な計画の意味では、建築都市局の都市交通政策課のほうで調整していることでもありますので、そういったところときちんと情報交換をしながら進めてまいりたいと考えてございます。以上です。

○委員長（日野雄二君） 金子委員、いいですか。

○委員（金子秀一君） ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） しっかり建築都市局と、でも主導は港湾空港局でありますから、よろしくをお願いします。

ほかに質問ございませんか。

（「なし」の声あり。）

なければ、以上で行政視察の事前研修を終わります。

なお、視察終了後に、本委員会において視察内容について委員間で意見交換を行い、所管事務調査の委員会報告に反映させていく予定ですので、よろしくお願いたします。

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、海上保安庁無操縦者航空機運用拠点の北九州空港への移転について、羽田空港での航空機衝突事故による北九州空港への影響についての以上2件について一括して報告を受けます。空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 海上保安庁無操縦者航空機運用拠点の北九州空港への移転について報告させていただきます。

昨年12月22日に海上保安庁が発表した事項について報告いたします。

資料をつけさせていただきます。

2 ページでございます。

昨年 12 月 22 日、海上保安庁が、同庁が保有する無操縦者航空機の運用拠点を北九州空港に移転するということを発表しました。

その概要は、海上保安庁は、令和 4 年 10 月に運用を開始した無操縦者航空機の運用拠点を青森県にある海上自衛隊八戸飛行場から北九州空港に移転するとし、令和 7 年度の運用開始を予定しているというものでございました。報告は以上です。

○委員長（日野雄二君） 集客担当課長。

○集客担当課長 それでは、引き続きまして、資料の 3 ページを御覧ください。

羽田空港での航空機衝突事故による北九州空港への影響について御報告させていただきます。

今月 2 日火曜日、羽田空港 C 滑走路におきまして、日本航空と海上保安庁の航空機の衝突事故が発生いたしました。この影響で、4 本の滑走路のうち C 滑走路が使用できなくなったことから、北九州空港との運航便に遅延、欠航等の影響が発生いたしました。

北九州空港では、日本航空 8 便、スターフライヤー 22 便の 1 日最大 30 便の東京羽田線を運航しておりましたが、1 月 2 日以降、本件事故により欠航が生じ、7 日までの間に計 55 便が欠航いたしました。

次に、北九州空港への臨時便運航につきまして、1 月 3 日水曜日に、羽田発福岡行きの最終便が大幅に遅延したため、午後 10 時までである福岡空港の利用時間内での到着が間に合わず、当該便が欠航となりました。代わりに、北九州空港行きの臨時便が設定され、午前 1 時 49 分に北九州空港に到着いたしました。

日本航空が昨年整備しました協力事業者名簿を活用して、航空事業者に緊急連絡手配を行いました。特段のトラブルの発生なく、乗客を福岡市内まで送り届けたと伺ってございます。

現在は、1 月 8 日 0 時から C 滑走路の運用が再開し、通常の滑走路運用に戻ったことから、北九州空港においても、8 日から通常の運航体制に戻っているところでございます。

以上で羽田空港での航空機衝突事故による北九州空港への影響についての報告を終わります。

○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。高橋委員。

○委員（高橋都君） ちょっとお尋ねしたいのですが、1 月 3 日の羽田から福岡行きの最終便が欠航となって、北九州空港行きの臨時便が出たということなのですが、これが 0 時 13 分に出発して 1 時 49 分に北九州空港に到着したということは、夜中ですね。ここからのアクセスというか、それはどのようにされたか、教えていただけますか。

○委員長（日野雄二君） 集客担当課長。

○集客担当課長 正確に言うと、翌日、日が明けた 1 月 4 日 0 時ということになります。先ほどと説明が重複いたしますが、日本航空が、昨年から私どものほうで協力事業者様を募って、

名簿を整備してございます。こちらの名簿から、バス、タクシーを緊急に手配して、お客様を無事に送り届けたと伺ってございます。以上でございます。

○委員長（日野雄二君）高橋委員。

○委員（高橋都君）バス、タクシーでどこまで。夜中になりますよね。

○委員長（日野雄二君）集客担当課長。

○集客担当課長 基本は、当初の目的地であります福岡市内までというところになります。以上でございます。

○委員長（日野雄二君）高橋委員。

○委員（高橋都君）分かりました。では、そこからはそれぞれが移動したということですね。もう明け方ってということになるんですかね。ホテルで宿泊したっていう方はおられたのですか。

○委員長（日野雄二君）集客担当課長。

○集客担当課長 基本的には、航空会社様としては目的地の福岡までお送りするというところで、あとは各自というふうなことになるかと思えます。

それから、この日はホテルのほうは特に手配はないというふうな報告を受けてございます。以上でございます。

○委員長（日野雄二君）高橋委員。

○委員（高橋都君）分かりました。一応これは、日本航空が全部負担ということで手配したということですね。北九州市は、それには特に関わっていないということ。

○委員長（日野雄二君）集客担当課長。

○集客担当課長 費用負担はあくまでも航空会社様で負担をされてございます。以上でございます。

○委員長（日野雄二君）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。

○委員長（日野雄二君）ほかに。藤沢委員。

○委員（藤沢加代君）今の関連なんですけれども、今回はお正月の事故だったということもあって、通常の混み具合ということとは関係があったのか、なかったのかを伺いたいです。

○委員長（日野雄二君）集客担当課長。

○集客担当課長 確かに特に上り便、北九州側から東京に行く便は、もともと予約がかなり入っておりまして、少し空港のほうも大変だったとは伺っております。旅客数も、今回コロナが5類になって初めての正月だったのですが、そういった部分では少し影響が大きかったのではないかと考えてございます。

○委員長（日野雄二君）ほかに。藤沢委員。

○委員（藤沢加代君）事故とは直接関係ないかもしれないのですが、年末年始の北九州空港はとても混み合っていたということで、なかなか切符が取れなかったというふうなことも聞いた

んですね。ですから、今回は事故で、事故っていつ起こるか分からないんですけども、そういう混み合っているタイミングとかというようなことの備え、それからもう一つは年末年始で混み合っている状況の中で、せっかく北九州空港が福岡空港が受け入れられない時間帯を運航できるメリットとといいますか、便利さをうたいながら、家まで、あるいはホテルまで、福岡まで帰れるということまできちんと手配ができて初めてやっぱりよかったねということになると思うので、そういうときの備えというのは、今の段階でどの程度保障できるのかというふうな、事故はいつ起こるか分からないから、そこまで想定するのは難しいかもしれませんが、そういうことも含みながら、ゆとりを持った体制が要るのではないかと思ったんですけども、その辺の手だてというのは、これから今後、取れるのかどうかということをお尋ねしたいです。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 委員お尋ねの件につきましては、事故を踏まえてアクセスの手段の確保を、いろいろと対策していくべきであるということだと思われまます。今のところ、北九州空港は 24 時間空港ということもありまして、深夜・早朝便のバスにきちんと手だてするような形で、それは定期便の通常時の話でもありますけれども、小倉駅との間を結ぶバス、これはしっかり対策しているところであります。

繁忙期に関するところでは、臨時便のバスを手当てするといったことでアクセスの利便性は改善しているところではありますけれども、飛行機の遅れだとか、そういったところに対する配慮というのがなかなかできにくいところがありますので、今後の研究課題として考えていきたいと思ひます。

○委員長（日野雄二君） 藤沢委員、いいですか。

○委員（藤沢加代君） 分かりました。その辺よくお願いしたいと思ひます。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。

ほかにありませんか。渡辺修一委員。

○委員（渡辺修一君） 海上保安庁の無操縦者航空機運用についてなんですけれども、無操縦者航空機ということで、安全面について、以前、青森県等での事故などはなかったのか、また、北九州空港に移るに当たって、安全面でどう配慮しているのかなど、分かれば教えてください。

○委員長（日野雄二君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 海上保安行政に関するところなので、一義的には海上保安庁が進めるものと、専管事項と考えてございます。とりわけ無操縦者ということで、事故に関するところは海上保安庁に問合せをしたところによりますと、今導入されている航空機での事故というのは一切報告されてございません。安全面の配慮が今後どうなっていくかということについても、引き続き海上保安庁とは意見交換を続けていきたいと思ひてございます。以上です。

○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。24 時間空港の特性を生かして、こういうのが

本市に来るといのはすごくうれしいことですので、引き続き、地域の方に安全なんだということをしっかりお伝えしていきながら、進めたいと思いますので、よろしくお願いたします。以上です。

○委員長（日野雄二君） いいですか。渡辺修一委員、ありがとうございます。

ほかにございませんか。

（「なし」の声あり。）

なければ、副委員長、私から1点。

（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） 先ほどから出ています衝突事故の件ですが、これは北九州から東京方面に帰る便が大変だったということではありますが、そのときに24時間空港でありますから、深夜便、早朝便、これは運航ができたのでしょうか。

それと、路線変更が急きょ可能だったのか。羽田空港から成田空港等々、近郊の空港に、そんなことも備えができていたのかをお聞かせください。

それともう一点、先ほどからの無操縦者航空機なのですが、海上保安庁がこちらに移転を考えたのは、要するにアジア圏の中でこの監視、我が国周辺海域の監視を考えたときに北九州空港がベストであると、北朝鮮はじめ中国等々いろいろあるわけですから、それを考えてこちらに移ってくる予定なのか。

それから、無人機ですから、これは自衛隊としっかり調整が、空域の問題もあるでしょうか、これは芦屋、築城等の空域等々のこともしっかりできているのか。これは港湾空港局があまり知らない部分かもしれませんが、もし分かっていることがあれば教えていただきたい。以上。

○副委員長（渡辺徹君） 集客担当課長。

○集客担当課長 まず、先ほどの事故関係の夜間便、深夜便の運航についてなんですけれども、おおむねこの時間は運航自体はできているんですが、ただし午後になればなるほど、大幅な遅延がかなり出ていたということ、この期間は2～3時間遅れるということが結構当たり前になっておまして、例えば北九州発であれば、羽田の到着がもう0時を過ぎているとか、逆に北九州空港においても、到着便が1時になるという事例があったとは伺っているところでございます。

それからあと、行き先変更についてなんですけれども、1月2日の事故当日においては、日本航空さんの北九州空港から羽田空港に行く便が急きょ成田空港のほうに、ちょうど事故が起きた直後ということで、成田空港に降りたという事例があったと伺っております。その辺はもう航空会社様のほうでその時々でできる対応をしていただいたということだと考えております。以上でございます。

○副委員長（渡辺徹君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 先ほどの無操縦者航空機能や拠点の件でございます。

海上保安庁から伺っておりますのは、この広報資料にも少し出ておりますとおり、24 時間 365 日の運用体制を確立して、我が国全体の周辺海域の監視警戒を行っているということで、これを西部方面というか、そういったところを中心的というようなことは伺ってございません。

それと、自衛隊との空域の調整に関するところは、我々ほうがい知るものではございませんけれども、国の責任において、しっかり調整されるものと考えてございます。以上です。

○副委員長（渡辺徹君）日野委員。

○委員（日野雄二君）ありがとうございます。

1 点だけ要望としますが、今言ったように、早朝便、深夜便が遅れて到着したときに、それからの交通アクセスが、北九州空港に夜中に来たら、バスも何にもなくなっていたのでは、車で来ている方はいいのかもしれませんが、その辺があるので、駅までのアクセスだとか等々、しっかりそういうことを想定しながら、考えて、組んでいていただきたいということを要望して、私は終わります。

○副委員長（渡辺徹君）ここで委員長と代わります。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（日野雄二君）ほかにございませんか。

（「なし」の声あり。）

なければ、本日は以上で閉会します。

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会 委員長 日野雄二 ㊦