

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会記録（No. 28）

1 日 時 令和6年3月6日（水）
午後1時30分 開会
午後3時02分 閉会

2 場 所 第2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	総 務 部 長	天 本 克 己
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

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

7 付議事件及び会議結果

番号	付議事件	会議結果
1	審査日程について	6日は議案の審査、所管事務の調査、7日は議案の採決を行うことを決定した。
2	議案第54号 令和5年度北九州市一般会計補正予算のうち所管分	議案の審査を行った。
3	行政視察について	1月22日から23日に行った行政視察について、委員間で意見交換を行った。
4	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外2件	市議会事務局が、今年度の国や県への要望活動等の実績について報告を行った。
5	北九州空港大作戦について	港湾空港局から別添資料のとおり報告を受けた。

8 会議の経過

○委員長（日野雄二君）開会します。

本委員会に付託された議案は、お手元配付の一覧表のとおり、1件です。

審査日程について、本日は議案の審査及び所管事務の調査を行うとともに執行部から1件報告を受け、明日は議案の採決を行います。これに御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり。）

ありがとうございます。異議なしと認め、そのように決定しました。

ただいまから議案の審査を行います。

議案第54号のうち所管分を議題とします。

当局の説明は、できるだけ要点を簡潔、明瞭にお願いします。なお、議案の説明は着席のまま受けます。

それでは、説明を求めます。総務部長。

○港湾空港局総務部長 それでは、座ったまま失礼いたします。

本委員会で御審議をお願いいたしますのは、議案第54号、令和5年度一般会計補正予算のうち所管分でございます。

令和5年度補正予算に関する説明書を御覧ください。タブレットは25ページ、予算説明書の下ページは20ページでございます。

繰越明許費でございます。表の上から2段目、2款3項1目空港推進事業の翌年度繰越額は2,800万円で、関係者との調整等に日時を要したため、翌年度に繰り越すものでございます。

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

○委員長（日野雄二君）これより質疑に入ります。なお、当局の答弁の際は補職名をはっきり述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質疑はありませんか。中身は分かりました。吉村委員。

○委員（吉村太志君）今の、空港推進事業というところですが、これは内容として、事業概要が空港推進事業の予算の繰り越しということで、関係者との調整に日時を要したためということですが、中身は大体どんなことですか。

○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 この事業費は、令和5年度中に国が実施しておりました貨物地区の事業の一つとして、シーアンドエアの輸送動線の整備というのがございました。この整備が令和5年度中に終わるんですけども、その事業の中で市道との接続道路を造るという、その事業のための予算でございます。この事業の中で、地下埋設物が国の土地の中から出てきたということがございまして、その調整に時間がかかって、接続部分の工事を来年度に繰り越したいというものでございます。以上です。

○委員長（日野雄二君）吉村委員。

○委員（吉村太志君）ありがとうございます。市道というのは、どこになるんですかね。

○委員長（日野雄二君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 空港島に入りまして、そのまま真っすぐの市道があって、周回していくんですけども、その直線道路の先にシーアンドエア用の岸壁がございます。その間をつなぐ道路整備でございます。

○委員長（日野雄二君）吉村委員。

○委員（吉村太志君）この前、視察で見に行った物流倉庫のちょっと先のほうになるところと考えるといいですね。

○委員長（日野雄二君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 御指摘の場所かどうかはあれなんですけれども、空港島の西側のエリアになります。

○委員（吉村太志君）見に行ったでしょ、一緒に。行ったところ。分かりました。

○委員長（日野雄二君）吉村委員。

○委員（吉村太志君）これを今からまたしっかり接道していくという費用ですね。

○委員長（日野雄二君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 御案内のとおりでございます。

○委員長（日野雄二君）ほかに質疑ありませんか。

（「なし」の声あり。）

なければ、以上で議案の審査を終わります。

次に、所管事務の調査を行います。

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

まず、本日は、1月22日から23日に実施しました行政視察について委員間で意見交換を行います。他空港の取組に関する所感や本市で取り組むべき事例などについて意見交換を行っていただきたいと思えます。

本日の意見交換の内容は、正副委員長で取りまとめた上、議長に提出する行政視察報告書や所管事務調査の委員会報告書に反映させていきたいと考えております。本市の行政施策への反映や執行部への提言など、今回の行政視察が実りのあるものとなるよう活発な意見交換をお願いいたします。なお、今回は所管事務調査の一環として委員間で意見交換を行うものなので、執行部に対する質問は事実確認など必要な範囲で行うようにお願いします。

それではまず、熊本空港のアクセス鉄道の整備について意見交換を行います。御意見ございませんか。吉村委員。

○委員（吉村太志君） 熊本空港はまず1点、空港の便数も、12路線やったかな、たしか。違いましたかね。

○委員長（日野雄二君） 便数ですか。

○委員（吉村太志君） 便数ではなく路線。

○委員長（日野雄二君） 路線は、国内8、国際1、9路線ですね。

○委員（吉村太志君） 9路線。かなり路線数も多くて、今後半導体の事業などもあり、空港までの間は今バスしかなく、あとは自家用車ということですが、今後、いろんな需要があるということだったので、北九州空港も路線数が増えて利用客も増えれば、こういった議論ができるのかなというのを私は熊本で感じました。以上です。

○委員長（日野雄二君） 意見はございませんか。ほかの委員の意見も聞いていただき、お互いにやり取りをしていただければと思いますが。熊本空港についてはほかにありませんか。

○委員（吉村太志君） トータルのほうが話しやすいんじゃないのかなと。熊本だけじゃなく、今回神戸も行って、その中で話したほうが膨らみやすいかなと。

○委員長（日野雄二君） それが、熊本と神戸と分けてるんですよ。藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） 熊本っていうと、福岡空港に比べて田舎だからというような頭がありましたが、行ってみて、すごくびっくりしましたね。北九州空港とは全然レベルの違う大きさ。現状の便数の多さもさることながら、私がちょっとショックを受けたのは空港の中のお店の多さで、あそこに行って飛行機に乗らなくても楽しめる、そういう感じを非常に受けましたので、国際空港としてはもっとこれからだと思えますが、国際空港だったら乗り継ぎがあるでしょ。例えば、私も、中国に行くときに直接北京には行かれない。だから、福岡から釜山で乗り換え

て行ったんですけど、そうするとすごく待ち時間が、待ち時間の潰しように中途半端な時間になるとないわけだから、空港の中でお店を見たり休んだりっていうようなことがあるんですけども、そういう時間をととても有効に楽しめるなという、そんな感じを受けましたね。もちろん、離発着の時間の便利さもあるんですけども。もちろん、どの飛行機を利用するかによっても大きく違うんだと思うのですが。

それから、ロシアに行ったこともあるんですが、ロシアも、アエロフロートで行くとヨーロッパに行くときにモスクワ、どこですかね、どこの空港かで待ち合わせるんですよ、乗換えで。そしたら、そういう時間をただじっと座っているというんじゃないで、何かいろいろ見聞を広げたり、ちょっと楽しめる時間帯というのがあるととても助かるなという感じがしたので、そうすると、今の北九州空港というのは羽田1本っていうようなところだとなかなか難しいなというふうな感じはしました。

ですから、やっぱりまずは、北九州空港は東京を往復する人たちの便利さを満たすためのアクセスというのがとても大事ななと思いましたね。特に、時間外。時間外に北九州に到着するのはとてもいいんですが、羽田を出るときには羽田でお店が閉まっていますよね。そしたら、ただ待っているしかない。だから、今のところの離発着のお客さんではなかなかお店もたくさん増やすわけにもいかないんだと思うんですけども、そういう工夫がちょっと羽田のほうでもできればいいかなと思うんですけどね。そんなことが可能かどうか分かりませんが、そういう待ち時間。待ち時間におなかを満たしたり、ちょっとショッピングして楽しめる時間帯に、今のところ北九州の利便性をアピールするには時間外というところがちょっと厳しいなと思いました。

熊本を見せてもらって大変勉強になりました。ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君） 今、藤沢先生から空港の施設内のことをお話しいただいたのですが、今回、熊本空港はアクセス鉄道の整備、これで意見交換をということなので、アクセス鉄道についてほかの方、熊本に行ってどう感じたか……、金子委員。

○委員（金子秀一君） 他都市のことを悪く言うつもりはないのですが、正直、不便だなと思ったんですね。しかも、今後、私、複線化してフルになるのかと思ったら、単線で駅から飛行場まで延ばすということでした。しかし、北九州空港よりも圧倒的に利用者数が多いということは、地元で飛行機を使わなくちゃいけない理由と、そこしか空港がないという、逆に言うと強みというか。しかし、今かかっている時間が、空港のアクセス鉄道ができ、スムーズ化することによってさらに利用者は増えていくのだろうと思うとともに、北九州空港も一回使ってもらったら、そこまで不便じゃないということが分かっていたらいいんじゃないかと、そういうふうに私は感じました。また、北九州空港もアクセス鉄道があればさらに便利になるんだろうなと、熊本に行かせていただいて感じました。以上です。

○委員長（日野雄二君） 吉村委員。

○委員（吉村太志君） 先ほど私も、空港の視察の感想ということだったので、それで思ったこと、便数の話をしましたが、アクセス鉄道のことだけでいえば、熊本は新幹線の熊本駅で降りて、すぐ豊肥本線の列車に乗って、そこから今度3路線の建設予定地がありましたが、乗り換えてすぐなので、空港まで行くのはやはり肥後大津駅がスムーズに行けるのではないかと。ただ、時間はかかりますけど、駅からの。そこから乗り換えて、どこかまで歩いてというわけではない。説明を聞いたときには、現実にはまだ空港までの鉄道はありませんが、実際にどう乗り換えて便利になっていくのかということは見れたので、今、本市でも朽網駅から特急を走らせるとかというふうにしていけば、目的地に行く人からしてみたら便利だと感じました。以上です。

○委員長（日野雄二君） 今、吉村委員からお話がありましたが、3つのルートがあって、熊本駅から空港駅まで、それぞれ38分から42分の所要時間かかるんですね。それを考えたときに、北九州でも3つぐらいは今考えられているんですが、時間的には北九州は物すごく短い時間で行けるんですね。事業費はそれぞればらばらです。熊本は大体3つのルートがそれぞれ330億円から380億円と、金額的にはそんなに差がないルートだったんですね。北九州は10億円から1,600億円、相当な開きがあるんです。でも、所要時間はほぼ同じような時間。まあ、お金を使うほど時間が短い。熊本は、ほぼ時間が一緒で金額もほぼ近い。こんな中で鉄道、モノレール、市電、BRTと、要するに交通モードの比較は平成30年前からずっとやっているんですね、熊本は。北九州は、まだそこまでは行っていない。だから、熊本を見てきたときにアクセス鉄道について、そういったことのお感じはなかったでしょうか。奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 電車について思ったのは、先ほど金子委員がおっしゃっていたように、熊本空港は、熊本空港しか使えない人が多かったから多少不便でも行くのだろうと思ったんですよね。北九州空港の場合、大きく違うのは、福岡空港との選択で選ばなければいけないというところに一つ大きな違いがあると感じました。

電車は、熊本で豊肥本線に乗って思ったのは、あまり大きい車両ではなかったもので、これからTSMCで従業員が増えたりとか地域住民が増えた場合に、空港利用者と地域住民との摩擦ではないですが、神戸のときも思ったんですけど、結構あふれてくることも考えられるなど思ったので、北九州でもこれから増えるのであれば、朽網の駅の話もありますが、あそこは無人駅という課題もあります。例えば熊本で質問して聞いたのが、車両を増やしたりとかというのは簡単にできるのですかと聞いたら、当然ホームの規模など、いろんな課題がやっぱりあるということだったので、最初から、その後人口が増えたりとか会社が増えたりということも考えて企画していかないと、後でしわ寄せが行くのだろうということを熊本でも感じました。

それともう一つが、熊本の場合は道路事情もあまりよくないということで、高速道路がなかったり、町なかの渋滞がひどいということで定時性に弱みがあるということも聞いて思ったので、北九州の場合はそこが今は逆に言うと強みなので、そこを生かしながらさらに鉄道を目指して

いくという、ほかの空港と比較するというのはとても大事だと思ったので、熊本、後の神戸もありますが、熊本に行ったことで我が空港の強みも将来の課題も見えたのではないかと考えています。以上です。

○委員長（日野雄二君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） 熊本と北九州とでは比べるのに大分差があるというような感じがいたしました。熊本の場合は、実際にそこに今人口も増えつつあるし、TSMCもありますし、また、地震から復興してから観光客も随分増えているというようなことも聞いております。ですから、実際にそこで利用客が多いのではないかと思います。

まず、熊本駅から空港に行くまでの乗換えというのが不便だということを特に感じたので、それがスムーズに行くようになればいいだろうし、また、ラッシュ時に積み残しがあつたりなど窮屈な思いをするというのも熊本では課題だと思うんだけど、北九州と比べると違っているのではないかと思います。熊本は今後さらに人数が増えていくから、それぞれ鉄道を敷くのも、また複線化するのもいろんな課題を乗り越えてやっていくのだと思うのですが、北九州は空港を利用する人をどう増やしていくかということがまず先決ではないかと、到底アクセス鉄道というのは考えられないのではないかと思います。

今回の北九州空港大作戦でもありますようにバスの便を増やすにしても、空便にしてはもちろんいけないわけですし、そこに乗客を増やしていく方法。それとあと、便の、何ですかね、今、時間にもし間に合わなければという、早く行きたいんだけど、その便がないとかというものもあるので、その辺は今後考えていくのかなとは思いますが、そういったところで、実際にそれを使うにはどうしたらいいのかということで、まず乗客数を増やすことが先決問題であると私も感じます。

それと、朽網駅からなのですが、私も想像がまだ乏しいんですけども、特急を朽網駅に止めるということですよ。そして、そこからバスを出すというような形で利便性を図るということではないかと思うんですけども、これはまたJRとも協議が必要だろうし、そこで実際に止めてどれだけの乗客数が増えるのかということも考えていかないといけないと思います。とにかく便を増やす方法、どうしてそこを便利にしていくかということなので、熊本との比較というのはなかなか難しいというのは感じました。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） 私も、熊本空港と北九州空港を比べたときに、北九州空港は利用しにくいと思っていたんですけども、熊本空港と比べると圧倒的に最寄り駅から近いし、熊本空港はリムジンバスで60分から80分かかり、北九州空港は朽網駅から北九州空港まで20分かかかるかからないかという状況の中で、リムジンバスを増やすだけで、また、下曾根駅とか苅田駅とか最寄り駅の空港バスを増やしながらか利用する方のニーズに合ったバスを増やしていくとか、いろいろ考えると、熊本空港よりもかなり利便性のいい空港だということをすごく感じさせ

ていただきました。以上です。

○委員長（日野雄二君） 田中委員。

○委員（田中元君） 私は、今回のほかの空港との比較ということは、熊本空港でいえば、先が見えた、必ず乗客が増えるという大前提があるので、アクセス鉄道が注目されているのだろうと思います。北九州空港に置き換えると、今回の北九州空港大作戦というものがどういったものなのかは具体的によく中身が分からないのですが、要は乗客があふれて利便性が悪いという声が大多数あるということかもしれません、それだけ北九州空港を利用する人がいるのかと。要は、卵が先か鶏が先かみたいな話で、アクセスを増やせば北九州空港の利用が増えるのかと言われれば、そこに便数が増えない限りは行く理由がないのです。となれば、先ほど高橋委員が言われたように先に便数を増やして、北九州空港ではないと行けないところとか北九州空港がいいということがないとアクセスが増える要素にならないのではないかという感じがしています。今回、北九州空港大作戦、いろいろあるのですが、バスや朽網駅などがどんな時間帯に、どれだけ乗客数があふれて、大作戦までしないとお客さんに不便をかけるというのが具体的に分からないと、あまりぴんとこないという感じがしました。以上です。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。大久保委員。

○委員（大久保無我君） 熊本空港を見た感想ということなのですが、言っても近くに鉄道は来ていると。そこからちょっと移動は必要なんですけれども、すぐ空港へつなげることができる鉄道があるという利点の一つあって、熊本空港の場合、東に行けば阿蘇山があって、西に行けば熊本市があるということで、ビジネスと観光と両面持つというか、強みがあるという意味では、北九州空港の場合は南に行けば大分なんでしょうが、圧倒的に遠いし、大分にも空港があるし、西に行けば福岡なのでしょうけれども、福岡にも当然空港があるということで、なかなか北九州空港が需要をつかむというのは、こういう観光地をしっかりと持っているほかの空港とは大分状況が違うのだろうということがあります。なので、苦しんでいる部分はあるということが今回改めて思いました。

先ほど田中委員が言われた便を増やすというところで、卵と鶏の話とは思いますが、便を誘致するときに、誘致を働きかけるときに、アクセスがしやすいんですよというのはすごい強みだと思うんですね。そういう意味では、どちらが優先されるかということ、極力アクセスを強化していくことが優先されるべきなのではないかと思いました。

しかも、北九州空港はそうやって振り返ってみると本当に便利がいい場所にあるんですね。空港の便利さというよりも、北九州市という場所自体がすごく地の利があると思ったのは、熊本空港は大阪に飛ばしているんですね、大阪もちょっと遠いからということで。でも、北九州空港の場合は大阪への移動だったら新幹線というライバルがいます。要は、ライバルはほかの空港だけではなくて、新幹線もライバルに入ってくるので、またきついのではないかと思います。なので、地域特性みたいなものですね。北九州空港の場合、例えば深夜便が強いと

言われているのですが、深夜に来てアクセスがないから行けないよねというような話になると、深夜便の強みが相殺されてしまうので、もったいないということですよ。

私は、かねてより言っていますが、小倉からのアクセスをひたすら強化し続けることが北九州空港が強くなっていく方法だろうと思います。というのが、例え話でいうと、北九州空港は空港自体の機能やレベルはすごくいいものを持っているわけですよ。3,000メートルになったら、さらによくなるわけですよ。これってガスコンロで例えると、いいガスコンロを持っているのに、ガスがあまり来ていないから焼き飯作るのに時間がかかるみたいな話になって、ガスがたくさん来ていたら3分でできるのが、北九州空港はガスのホースが弱いから20分かかりますみたいな話だったら、せっかくいいガスコンロを持っているのに意味がないですよ。ねって話になってしまうんですよ。ガスホースのみの採算性みたいな話をするからおかしな話になる。ガスコンロとガスホースはセットでないといけないし、セットだから意味があるのに、単体の話だけにわい小化して採算性の話をするので、本来の力が出し切れなくなってしまうというところが私は問題ではないかと思いました。以上です。

○委員長（日野雄二君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） 我々は特別委員会として、北九州空港の機能強化に向けいろいろなところに視察に行き、勉強させていただいています。今回、熊本空港があれだけ不便で、また、あれだけの規模ですけれども350万人近くの人が利用している。これはやはり何ととっても路線の強み、そして、皆さんが卵が先かなど言われていますが、観光とビジネスと両方できるということで、いろんな利便性があるのだと思います。ただ、私も思ったのは、北九州空港大作戦はこの先の身近なことでしょうが、我々が考えるのは20年、30年先です。そうすると、軌道をしっかり持ち、大量輸送という形でやっていかないと、本市が生きる道がないのではないかなと思っております。

それと、とにかく、先ほど皆さん言われていましたけど、委員間討議のテーマであるアクセス鉄道とは関係ないのかもしれませんが、やはり路線をしっかり増やすということ。今、いろんな御努力はいただいています。今回JALの便がちょっと減りましたが、ANAと一緒にJALもいつ撤退するか分からない、先が見えない状態です。ましてやスターフライヤーのスポンサーは長崎の企業ですので、いつ拠点を向こうに持っていかも分からないと私は思っております。ですから、ANAにしろJALにしろしっかりと路線を確保する。今話がありましたが、利用する人を増やすことは我々の責任ではなく、港湾空港局の責任だと思います。我々は、北九州空港の機能をどうやって高めていって、いかに使っていただくかということをしっかり調査研究していかないといけないと思います。その辺はどっちが先になるかというふうなことではなくて遠慮せずに、皆さん方が話したことが今後、役に立つと思いますので、ぜひ忌憚なく委員間討議を行っていただいていた方がいいと思っております。

○委員長（日野雄二君） 金子委員。

○委員（金子秀一君）熊本の空港アクセスの改善検討状況という資料を頂きまして、令和4年10月なのか、県内経済5団体から県に対し、空港アクセス鉄道の早期実現に関する要望というのが熊本は上がっているんです。もちろん、それ以外の理由でもルート、アクセスについての検討が進んでいると思うのですが、北九州空港に関して、地元経済界や地元のそういった団体から早期にアクセスなりアクセス鉄道なり検討しなさいという要望というのはこれまで上がったことはあるのですか。

○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 直近の話でいきますと、そういったお話は受けていないと思っております。その直近というのが、北九州空港のアクセス鉄道の検討の休止をした時期、平成23年になりますけれども、これ以降で経済団体からの要望というのは受けていないと記憶してございます。以上です。

○委員（金子秀一君）分かりました。ありがとうございました。

（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）私から執行部にお聞きしたいのですが、我々1月22日、23日に熊本と神戸へアクセス鉄道の件で行ってきたのですが、執行部は真剣にアクセス鉄道を考えているのか。なぜかという、我々はその重要性、鶏が先か卵が先か、鉄道で引っ張って利便性を上げれば利用客が増えて、旅行客だけではなくて観光客も空港に行くだろうと。ということで、空港をさらなる観光の拠点にもしたいという思いがある。福岡県には2つ空港がある、福岡と北九州。熊本は1つです。熊本空港に行ったときに、知事が将来の発展性を感じるから肥後大津ルートに決定すると表明したり、県を挙げて国に要望しているんですね。北九州空港、どうなの。その辺は、我々も国には要望で動いています。議会は動いています。でも、港湾空港局がどこまでアクセス鉄道を、バスでいいと考えているのではないかという気がする。その点について、どう考えて、どれだけ予算を引っ張ってこようと。どんな方策を考えているのか。聞かせて。

○空港機能強化担当課長 アクセス鉄道に関しては、事業の採算性を保つということが重要と考えていまして、その意味で、300万人の航空旅客が必要となるということが検討結果として出てございます。という事情で、利用客を増やそうという取組を全力でやっていくと、そういったステージに立って動かしていってございます。以上です。

○副委員長（渡辺徹君）日野委員。

○委員（日野雄二君）いや、今、執行部、その答弁ではね、答えではない。人数うんぬんよりも、どれだけの熱意を持っているかということ。国土交通省に対して、県に対して、県知事に対して。後で出てくる北九州空港大作戦というのはあるんだけど、先ほども出た。アクセス鉄道を引っ張るには路線の拡大、1路線では駄目であるということ。はなからそれなのに、コロナ前は路線があったのに今全部潰れています。それをどう増やしていくのか、どう考えて

るのか。それが総合的に、これ我々視察でいろいろ見てきたけれども、熊本。もう熊本には勝てないなど。すばらしいよね。とにもかくにも遅い、北九州は。だから、これは市が真剣にアクセス鉄道、3ルートある中で、これからいけば在来線新門司ルート 12 分、680 億円、これを出しているけど、これを全面的に打ち出していくのか。それとも簡単に、空港口ルート 20 分、10 億円から 15 億円。こんな極端なものが出ているわけよ。やる気を感じない、視察行ったけど。

○副委員長（渡辺徹君）委員長、ちょっといいですか。

○委員（日野雄二君）もう時間か。

○副委員長（渡辺徹君）いや、委員間討議なので。

○委員（日野雄二君）討議だけど、聞いてもいいじゃない、執行部に。

○副委員長（渡辺徹君）関係ある分だけです。

○委員（日野雄二君）答えて。

○副委員長（渡辺徹君）答えられる範囲で。空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今お尋ねいただいた件については、アクセス鉄道の検討委員会の中で決めたルートについてはその3ルートでございました。新駅空港口ルートというのは、令和3年からアジア成長研究所と一緒に勉強会の中で出てきたお話でございます。今のところ、我々のアクセス鉄道という意味での検討結果の最終的な判断は、新門司ルートの680億円。300万人で採算性確保というところが重要になっておりますので、そういったところをターゲットに進めていくべきものだと考えてございます。以上です。

○委員（日野雄二君）その程度の答えだろうな。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（日野雄二君）それでは次に、神戸だな。長くなって申し訳ない。

ほかになれば、次に、神戸空港アクセス鉄道についての意見交換を行います。どうでしょうか、神戸に行って。御意見ございませんか。金子委員。

○委員（金子秀一君）賛否は別として、万博に関して集客を取り入れようという手の打ち方は早いなと思いました。それで、神戸空港では、近隣の短い便もたくさん就航しているようでもありましたので、そういった取組、北九州はメガリージョンを掲げていますけれども、それが旅客なのか、それとも貨物なのかということもあると思うのですが、北九州の地理的優位性を使った空港の可能性というのを神戸空港に行って感じました。以上です。

○委員長（日野雄二君）ほかにはどうでしょう。奥村委員。

○委員（奥村直樹君）一つは、モノレール、非常に面白かったですが、先ほどの熊本と同じで、人口が増えて利用者が増えていくと拡張性がないということが弱点なのだと感じました。

あと、アクセスとちょっと違うかもしれませんが、関西空港との連携ということで、空港の運営としても連携、会社がやっているというのももちろんあるんですけども、連携をして、その中に海上でつながっているというのは面白いなと思って、北九州空港も海上にあるから、

海でのアクセスというのも十分可能性があるかと、前から思っていたのですが、神戸に行っておのこと、やっぱり海上というのは可能性があるというのを感じた次第です。以上です。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。ほかに神戸空港について、意見ございませんか。同じ海上空港でしたが。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） 神戸空港は成熟した空港で、関西に空港が3つありますから、大変競争力もあるのだと思いますが、近くの病院にモノレールで行って、それが無料でできて、できるだけ人を流動させるという体制ができていたのがすごいなと。北九州空港は海上空港で単独ですので、そこに人が通うようなことがなかなかないと思うのですが、何かそういった取組といいますかね、人が遊びに来れるという、それがターミナルビルの充実といった形になってくるのだと思います。魅力あるものをつくっていくことで、人の寄りつきといったことも増えてくる。そうした取組も今、関西空港などいろんなところを取られるのが神戸空港としては一番怖いと思うので、しっかり自分たちの魅力を発揮しながら、利便性と、車で来る方が多いということで駐車場もしっかり完備して、その上にああいった無料で行けるような、そういったアクセスをしっかりつくっています。そういったところも、規模は全く違いますから経済圏も違うと思うのですが、何か寄りつける魅力があるものがないとなかなか近づいてきてもらえないというところがあると思います。

だから、余計に思ったのが、北九州空港の特徴、早朝から24時間使えるということで、便がそこまでないのですが、そういった特徴をしっかり生かしていくということが必要で、そのための時間帯、今回バスも増やしていくということですが、少しでも寄りやすい交通アクセスを整備していくということが本当に大事なのではないかと感じました。以上です。

○委員長（日野雄二君） 副委員長、それでは私から。

（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） 神戸空港は、関西空港はじめ、もともとあった伊丹空港に挟まれた空港で、海上空港でもあるから北九州空港と似ているんですね。北九州も福岡、それから熊本、周りにいっぱい空港があります。ところが、アクセス鉄道の視察に行って一番感じたのは、路線がないから利用客が増えない。増えないから、アクセス鉄道も話が前に出てこない。そうすると、結局は路線なんですね。路線ということは、港湾空港局はじめ、しっかり、我々もそうだけど、首長もですね、市長自らセールスマンにならないといかん。国際線もそうだけど、国内線もですね。神戸空港に行ったときに、神戸に、北九州空港に飛ばしませんかという話もしてきたんですね。これは皆さんも御存じのように、バナナつながりもあるし、上組とのつながりもあるし、神戸と門司港というのは港のつながりでも強い。だから路線をと。福岡に飛んでいませんから。先ほど言った熊本、鹿児島、沖縄、離島に1か所、4か所飛んでいる。だから、福岡県の北九州空港に飛ばしませんかと。大阪万博もあるので、そんな話もしました。

だから、神戸に行ったときに常に感じていたのは、路線があまりにも少ないから、北九州空港は旅客数が179万3,000人で、200万人行っていない。一方、熊本空港は300万人以上。神戸のほうが熊本より少ないんですよ。熊本が今一番注目されていて、神戸もはじめて頑張っているという。アクセス鉄道は不可能ではなくて、可能にするためには何が必要なのかということに先に動いていかないと、いつまでたっても軌道敷は厳しいのではないかと思うので、急がないといけないということなのです。軌道敷アクセスが入って初めて北九州空港の発展がある。観光客はまだ来ていないということなのです。ビジネス客なのです。そのところを熊本のアクセス鉄道と神戸のアクセス鉄道を視察に行ったときに感じました。これは、今執行部の皆さんも一緒におられますから、その辺も認識をしっかりと持っていてやっていただかないと大変だろうと思っていますので、みんなで頑張るしかないと思っています。

(副委員長と委員長が交代)

○委員長（日野雄二君） 神戸は以上でいいですか。高橋委員。

○委員（高橋都君） 神戸空港で、ポートアイランドが途中にありまして、そこで仕事している人、学校や大学などがあるということで、それで利用客も多いのではないかと思うんですけども、ラッシュ時などはかなり、乗車率が140%の日があるというぐらい、かなり密になるぐらいの利用客があるということなんですね。それで、北九州空港の場合とは思ったら、そこしかないんですよ、今やっている空港利用者だけ。そこでちょっと思ったのが、そこで働く人たちというのは皆さん自家用車で来ているのだと思うのですが、今実際にそこで働いている人というのはどのくらい、空港だけじゃなくてホテルもあつたり、いろんな企業も入っていると思うんですけども、それは分かりますか。

○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 かつての大まかな調べでありますけれども、空港島の中での労働者の数というのが1日当たり1,000人ぐらいの方がいらっしゃいます。その方々のアクセスの手段としてはエアポートバスですとか、あとは自家用車の方などがいまして、こういった交通形態で来られているかというのは把握できておりません。以上です。

○委員長（日野雄二君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） 時間帯によっては自家用車でしか行けないのではないかと思うし、バスの時間があれば乗るのだとは思いますが、バスの便も固定されて今少ないですけどね。だから、今後物流拠点化ということもあって、今から旅客機よりも貨物のほうが増えるだろうということを考えたら、そこで働く人をいかに増やしていくか、そこで実際に仕事をする人、企業を増やしていくかということも考える必要があるのではないかと私は思いました。そうすれば、ここに自動的に行く、アクセスを利用するのが、空港の利用客だけではなく、そこで仕事をする人が増えれば、今後もっとそこでのアクセスが発展するのではないかと思います。その辺はまた今後の課題だと思っていますが、何かあれば。何もなければいいですが。

○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 委員御提案の話については、確かにそのとおりだと思ひまして、今、アクセス鉄道の検討状況の中で最も採算性がいいという在来線新門司ルートに関して、航空旅客数 300 万人での採算性をというお話の中には、途中で空港以外のところに駅を設けて、そういったところからの利用者だったり、空港島に従事されるお客様が増えることも見越した人数を積んで、それで採算性を取ろうというふうに条件を設定してございます。という意味で、アクセス鉄道の実現にはそういった取組も同時にやっていかななくてはいけないかと考えてございます。以上です。

○委員（高橋都君）ありがとうございます。いろんな面でそこに行く人、利用する人を増やすということは、旅客の路線を増やすこともそうですし、企業の進出といったものも今後考えていく必要があると思いますので。検討をお願いします。以上です。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。一応、委員間の意見交換なので。

○委員（大久保無我君）ポートライナーは六甲アイランドを通ってきていて、もともと使われていたものを延伸するだけなので、ゼロから造るわけではないので、採算がうんぬんという話が北九州とは大分違う状況なのだろうということを思いながら聞いていました。また、将来の発着枠が増加されれば神戸空港はさらに利用が増えるという話だったので、あまり事業費がどれぐらいとかという話というのは考えなくてもいい状況にあるので、北九州空港と多分環境が違うということを思いました。やっぱり、委員長が言われたのと反対の話になるかもしれませんが、日用品を買うにしたら遠くの大型モールよりも近くのコンビニのほうが行くんですね、圧倒的にですね。わざわざ遠くの大型モールまでしょっちゅう通うことはないわけです。だったら近くのコンビニのほうが便利だという考え方に僕は近いのではないかと思います、神戸の場合は特に。三宮から一発で神戸空港まで行けるんですよ。その近くには伊丹空港とか、関西空港はちょっと遠過ぎますが、伊丹という強力なライバルがいるんですけれども、やっぱり圧倒的に便利がいいということ、三宮から乗ればすぐ神戸空港ということで、潜在需要はすごく高いだろうと思うので、発着枠が増加すると飛躍的に伸びていくという話になっているのだろうと思います。

何かのデータ、ビッグデータか何かのを見たのですが、北九州空港に到着してから小倉駅に行くまでの時間と、福岡空港に到着してから博多駅に出るまでの時間と、人の広がり方の図というのがあって、それが、ほぼ同時に到着したとすると、福岡空港の場合はその点が一気にうわっと広がっていくんですね。北九州空港の場合は、北九州空港に到着してから北九州空港の中で 30~40 分動いてから、少し小倉駅のところで点がぱっと出始めるんですよ。その頃には、福岡空港に着いていた人たちは太宰府とか糸島とか、ああいうところまで行っているんですね。人の動きの広がり方が、博多、北九州と羽田というところだけ考えるとほぼ同じなのですが、空港から都心の駅までの移動時間などを考えると圧倒的に差が開いてし

まうと。そういう意味では、時間的距離は、北九州空港を利用するより福岡空港を利用するほうが東京都心に近いということになり得る、時間的距離という考え方でいくとですね。というところで、神戸の場合はすごく有利なのだろうと思いました。

そういう意味では、やっぱりアクセスが便利なのが絶対大事だろうという、要は行きやすいというですね。行きやすいよね、北九州空港という感覚をみんなに持ってもらわないと、利用者というのはなかなか増えないというか、そういう環境がないと利用者が増えない。利用者が増えると思えば、逆に便は増えていくのだろうと思うのです、乗る人が多くなるだろうと見込めるので。そういう流れになるのではないかと、私は神戸空港を見ながら思いました。以上です。

○委員長（日野雄二君） ポートライナーは三宮から 18 分で行くということでした。すでに路線があるわけですから、神戸は恵まれていたのですよね。安価にできたし。北九州空港はちょっと違うので。神戸のような環境ができていなかった北九州。これでなかなか、料金的なものもそうだし、今言ったように、神戸のようにモノレールから何らかの形で引っ張る考えもなかったのかと思いつつながら。そんなこともあったんですけども、確かに都心でありましたので、やっぱり神戸空港は違うなという気はしました。熊本空港は郊外ですけど、かなりお金と力が今目いっぱい入っているなど。神戸はそれなりに、気張ってはいないけれども、結構いいという感じでしたよね。

そんなところでしょうか、神戸は。これから先、北九州空港にどう反映していくかということの勉強の一役にもなったのではないかと考えております。

それでは、次に進んでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり。）

ほかになれば、次に、今後の調査研究の参考とするため、今年度を実施した国や県への要望活動等の実績について整理しましたので、事務局に説明をさせます。事務局。

○政策担当係長 それでは、ただいま通知しました資料に沿って説明させていただきます。

1 ページに当委員会による要望活動の報告を記載しておりますが、こちらにつきましては昨年 11 月 9 日の委員会で御報告しておりますので、説明は割愛いたします。

2 ページを御覧ください。北九州空港利用促進北九州市議会議員連盟による国への要望活動についてでございます。昨年 11 月に、同議員連盟会長である田仲議長が国土交通省や福岡県選出の国会議員に対し、要望活動を行っております。

次に、2 ページ中ほどを御覧ください。本市執行部による要望活動についてでございます。昨年 7 月に市長等が国土交通省主要幹部等に対し国提案を、11 月には企画調整局長等が北州会会員や本市議会議員と福岡県への提案に関する意見交換を行っております。

3 ページを御覧ください。北州会等との意見交換の同日に、企画調整局長が福岡県の企画・地域振興部長に対し、福岡県に対する提案を行っております。

以上のとおり、議会と執行部による精力的な要望活動の結果、国土交通省におきましては、北九州空港の滑走路延長事業を着実に進めるために必要な予算が令和6年度予算案に計上されておりまして、また、福岡県におきましては、北九州空港に関する予算が今年度よりも増額されて令和6年度当初予算案に計上されております。

説明は以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 質問、意見ありませんか、ただいまの説明で。よろしいですか。

（「なし」の声あり。）

ほかになれば、以上で所管事務の調査を終わります。来年度も、ただいま説明した機会をはじめとしたあらゆる場面を捉え、必要な要望活動を強力に行っていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

次に、港湾空港局から北九州空港大作戦について報告を受けます。空港企画課長。

○空港企画課長 それでは、報告資料1ページを御覧ください。北九州空港大作戦についての御報告でございます。去る2月20日、市長個別記者会見で発表いたしました北九州空港大作戦でございます。

1番、概要でございます。(1)、まず、意義でございます。成長エンジンである北九州空港のポテンシャル、稼ぐ力を高めることで、より多くの人と物呼び込み、北部九州圏の発展をけん引していくというものでございます。既存の事業、施策に新たな取組を加えまして、中長期の時間軸を含めた総合的なプロジェクトでありまして、空港関係者とこれまで以上に連携し、一丸となり、スピード感を持って取り組むこととしております。

(2)3つの取組の柱についてでございます。1つ目、空港アクセスの強化でございます。2つ目が空港の魅力向上、3つ目が路線の維持・拡充でございます。この3つの取組を連動させることで相乗効果を発揮させ、大きな力と成果を生み出していくこととしております。このうち、第1弾としまして空港アクセスの強化を発表いたしました。

(3)空港アクセスの強化につきましてでございます。エアポートバスの利便性向上に加えまして鉄道などの交通手段をフル活用するとともに、イノベーションの力を北九州空港のアクセス強化に生かしてまいります。短期から中長期の取組を北九州空港アクセス強化施策パッケージとしてまとめました。

主要検討・推進項目は3つあります。①バスアクセスの進化でございます。小倉線ノンストップ便を1.5倍、朽網線を1.9倍に増便いたします。また、福岡、大分方面など、目的地へダイレクトなアクセスを実現するバス路線網の拡大を推進してまいります。②鉄道アクセスの進化でございます。最寄り駅である朽網駅への特急停車を推進いたします。鉄道の空港乗り入れにつきましては、空港利用者を増加させ、検討再開を目指してまいります。③イノベーションでございます。自動運転バスの社会実装の検討、空飛ぶ車等の新技術の導入を検討などをしてまいります。空港アクセスの強化につきましては、引き続き交通事業者等と連携しながら取り

組んでまいります。

(4) 推進構造でございます。空港アクセスの強化をはじめ、空港大作戦を強力に推進していくためには、目標、取組、組織、予算の4つの枠組みが重要と考えております。目標や取組でベクトルを明らかにするとともに、組織体制の強化、予算の集中的な投入を実施してまいりたいと考えております。

まず、目標でございます。メガリージョンを支えるゲートウエーを目指してまいります。次の3つの柱は、先ほど申し上げました空港アクセスの強化、空港の魅力向上、路線の維持・拡充でございます。この目標と3つの柱の実現に向けまして、組織体制の強化と予算の確保に取り組んでまいります。

組織体制の強化では、令和6年4月に空港機能強化・アクセス担当ラインを増強するという案がございます。また、予算確保では、令和6年度予算に対前年度比35%増の16億円を計上させていただきます。この4つの枠組みを推進サイクルとして回すことで、北九州空港大作戦を推し進めてまいりたいと考えております。

大きな2番、第2弾についてでございます。取組の柱の残り2つにつきましては、現在策定中の新ビジョン、基本構想・基本計画によりまして新しい北九州市の目指す方向性が確定しました後、その方向性に合わせた形で第2弾として発表していくということを予定しております。

資料の2ページ以降につきましては、記者会見での配付された資料となります。御参照いただければと思います。

以上で報告を終わります。

○委員長（日野雄二君） ただいまの報告に対する質問、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） ありがとうございます。このたびの空港大作戦、空港を利用させていただくためのアクセスの強化策等、本当に楽しみにしているんですけども、確認も含めてお聞きしたいと思います。

熊本の空港アクセスの部分で、熊本の空港大構想のネクステージの中には、民間の方と列車のアクセスなどを検討していったと思います。先ほども事実確認でということ、県内の経済団体からの要請があって、北九州空港はどうですかという質問をさせていただいたのが、大作戦を銘打ってしていただくのは大変ありがたいんですけども、民間の皆さんにどれだけこの作戦を知っていただいて利用していただくかということが鍵だと思っております。ですので、まず空港大作戦を進めるに当たっての会議体があるのかということが一点と、もう一点目が、今回、空港のターミナルの魅力向上というのが中にあるかと思うんですけども、どういったことを検討されるのかお聞きしたいと思います。

あと、今後の流れの中で空飛ぶ車の活用とかこういった部分、空飛ぶ車に関してのスケジュール感ですね。市民の皆さんがここまでに空港に空飛ぶ車で行けるらしいといったこともスケ

ジュール感があれば教えていただければと思います。以上です。

○委員長（日野雄二君） 空港企画課長。

○空港企画課長 推進に当たっての会議体のお話と空港ビルのにぎわいづくりの2点について答弁させていただきます。

まず、会議体でございますけれども、平成26年度に北九州空港の将来ビジョンというものを作っております。そのときには専門家を含めた調査委員会をつくりまして、提言をいただいて策定したビジョンというものがございます。その中で、九州・西中国の物流拠点空港を目指すこと、北部九州の活発な交流を支える空港を目指すこと、それと航空機関連産業の拠点空港を目指すことと、3つのビジョンを示しております。今回発表しました空港大作戦につきましては、本市として強力に推進していく施策パッケージとしてまとめたものでございまして、まずは市の中で取りまとめて関係者を巻き込んでいこうという施策のパッケージになっておりますので、この大作戦につきましては、民間の方を巻き込んでいくために民間の方と個別の協議をしていくんですけれども、全体として協議会を設けるというようなことは考えていないというところでございます。

2点目、来年度予算に計上されております空港のにぎわいづくりの調査費でございますけれども、こちらは空港ビルの中のフロアマネジメントを進めたいということでございまして、一つ大きな課題になっておりますのが、3階のメインレストランが昨年の夏から閉店してございまして、空いておるといって状態でございます。様々な事業者の御意見を伺うと、動線的にお客さんが行きにくいとか、様々な課題があるということがございまして、その対策を考えるということが一点と、もう一つは、空港ビル、非常に機能的にできてございまして、搭乗する方、降りてこられて帰られる方、移動動線としてはすごくコンパクトでいい形なんですけれども、そこで何か滞留して楽しむですとか情報発信するとか、そういった機能にちょっと欠けているところも御指摘を受けているところでございますので、ビル全体としてどういったマネジメント、空間づくりをやっていくのかというところを調査したいということで計上させていただいております。

○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 残る御質問の空飛ぶ車のスケジュール感に関するところでございますけれども、空飛ぶ車については、今、国で社会実装に向けたワーキンググループ等も進められていまして、そのワーキンググループ等に我々も入ってございます。その中で、今の段階では社会実装がいつになるかということについてはお示しできないんですけれども、国の流れと合わせて進めていくようなものだと考えてございます。

それと、我々が空港大作戦の中で挙げさせていただきましたのも、ものづくりの町でもありますから、北九州市内にも空飛ぶ車に関心を持った事業者さん、飛ばそうという考えを持った事業者さんがおられまして、そういった事業者さんとのヒアリングも含めて進めまして、でき

るだけ早い段階で実証試験といったようなことをやっていきたいと考えてございます。以上です。

○委員長（日野雄二君） 金子委員。

○委員（金子秀一君） ありがとうございました。大作戦については、私、南区の周辺に住んでいて、家から空港に車を使わずに行くとなると、家の近くのバス停からの便は比較的下曾根駅に行くんですね。下曾根駅からまたJRに乗り換えて、朽網駅で乗り換えて空港に行くのかと考えると、これがいいか悪いかは別として、朽網駅へのバス路線も増やしていただかないといけないのではないかという思いもあります。なので、北九州空港を使おうという、200万人やろうぜみたいな、そういった大作戦で町中の企業が盛り上がるような、例えば商工会議所も空港大作戦に乗りますとか、それか逆に言うと、アクセス鉄道を造ってほしいから空港大作戦にこんなことができますみたいな、この大作戦という柱をもって広く町中、あと市内企業等に打っていただいて北九州空港を使っていただく。北九州空港の路線を増やしていただくというのも大事ではないかと思います。

先ほども委員の発言にありましたとおり、JALさんの航空便が結構減っているような感じがいたします。北九州空港は、深夜に着き、早朝に飛ばせるというのが強みだと思うのですが、深夜・早朝便が減っているという話も聞いておりますので、北九州の強み、深夜・早朝便を使う方々への何らかのサービスとか、そういったこともJALさんとお話をしていただければと思います。

あと、JALさん、ほかの空港とかでも、その地域の観光に関しての協力などを結構されているイメージがある航空会社だと思っております。ですので、スターフライヤーさんが今大分業績が戻ってきたのであれば、次はJALさんに、具体的に資金的援助ができないとしても、何か一緒にしながら、北九州市内観光及び北部九州の様々なパッケージングなども一緒にしていただければと思いますが、これについての御見解を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 JALさんとの連携した取組についてということなのですが、やっぱりJALさんというのは全国的なブランドでありますし、北九州空港の知名度、認知度を上げていく上では、我々もJALさんの力をぜひ借りないといけないと思っております。JALさんのいろんな情報網やネットワークを使って、北九州空港、そして北九州市に多くのお客様にお見えいただくということについては、今後、JALさんとも協議して進め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） 金子委員。

○委員（金子秀一君） ありがとうございました。空港大作戦と銘打って、大きな予算もつけていただくからには、北九州市の皆さんが北九州空港を使おうと。200万人を達成した後の北九州の未来を描こうと、そういったことが広がっていくようにしていただければと思いますの

で、よろしく願いいたします。あと、空飛ぶ車も、ぜひ乗ってみたいと思いますので、またスケジュール感が決まれば教えていただければと思います。私からは以上です。

○委員長（日野雄二君）ほかにありませんか。大久保委員。

○委員（大久保無我君）空港大作戦、鉄道アクセスやアクセス強化を強くうたっているのも、大変期待しております。検討の進め方などは今からになるんですかね。まだ具体的なこととかイメージとかというのは決まっていないんですかね。アクセスについてですね。

○委員長（日野雄二君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今回の空港大作戦で打ち出しました柱のうち、アクセス強化については、これまでやる検討を進めてまいりましたいろんなアクセス手段、バスでしたり鉄道でしたり駐車場でしたり、そういったもろもろを全部合わせまして、それをパッケージ化して分かりやすくお示しするといった趣旨でまとめさせていただいてございます。それぞれの検討の進み具合はばらばらではありますけれども、全部これからしっかりやっていきたいと考えてございます。以上です。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）例えば、アクセス鉄道の検討再開というところでいくと、今までの話だと、200万人の大台に乗ってアクセス鉄道の検討を始めるという話なのですが、これはどこで決めた話なんですかね。

○委員長（日野雄二君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 平成23年度にアクセス鉄道の検討については、そのときの検討結果をもって休止してございます。それで、そのときの採算性を取るための見込みとして、航空旅客数が300万人必要でありますとか、あと、先ほどもちょっと申し上げました、途中で新駅を造って、そこからの旅客も見込むなどですね。あとは、鉄道事業の国の補助として、ちょっとハードルは高いのですが、3分の1の補助をいただくとか、そういった条件が整理されてございます。その意味で、その当時の北九州空港の利用者数とのかい離を見まして、その時点で200万人というキャップをかけて検討を休止していると。そのような状況でございます。以上です。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）それを決めたのは何の会議だったんですかね。

○委員長（日野雄二君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 平成23年度に検討結果を公表するときに、当時の経済港湾委員会の中で公表させていただいてはいますけれども、そのときに最後の結論として、この検討結果が出ましたので、200万人を超えるまで既存のアクセス手段を使って利用促進に励むといったことを表明させていただきました。以上です。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）つまり、市の中の皆さんで話し合いをしたものを報告として委員会に上げたという認識でいいんですかね、これは。

○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 委員御案内のとおりでございます。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）分かりました。ということは、別に 200 万人という条件というのは変えることはできるわけですよ。変えようと思ったら変えることはできる話ですよ。

というのが、鉄道を作るかどうか検討とかという話を、まあ、委員会でも今既にやっているような感じにはなっているのですが、200 万人になってからという話にするよりも、200 万人になる前に、200 万人に到達するためにもアクセス鉄道が要るぞという感じで話し合いをしていったほうが、この町は鉄道も敷かれる可能性もあるなとなったほうが、便を呼び込むときにも、今もう検討も始めていますのでというふうに有利になるのではないかと思うんですよ。常に検討を続けるということでもいいと思うんですよ、アクセス鉄道に関しては。採算の話はもちろん出てくるかもしれませんが、多分、条件というか、状況は大分変わってきているじゃないですか。福岡空港の利用制限がかかっている、あふれてくるところが見込まれるというのかなり現実味を帯びてきているわけじゃないですか。そういう意味では、今現在 200 万人は行っていないかもしれないけれども、その需要に応えるだけの準備をしていないという、福岡空港からあふれてきたときに応えるための準備がなされていない。では、慌てて検討しましょうというような話だと、多分そこからまた 10 年とか 15 年、20 年とあつという間に時間がかかっていくと思うんですね。

そういう意味では、別にそれは市の中で一旦決めたかもしれませんが、空港大作戦をやるのであれば、それを契機に、環境は変わっているし、チャレンジするのであれば、さっきも言ったように、空港とアクセスというのは絶対私はセットだと思っているので、セットの片方が欠けるような状況にしてはいけないと思うのです。なので、市が決めた話であれば、別に市がこれを外すこともできるし、私はそれを、200 万人の大台に乗ったら検討再開という話は、別に 150 万人でもいいじゃないですか、170 万人でも 180 万人でも下げていってもいいと思うし、逆に言うと、空港島利用者が 200 万人とかという言い方にしてもいいかもしれませんけれども、とにかく検討を自ら縛るようなことをするのはよくないのではないかと思います。市が決めたのであれば、そういった条件を外していいのではないかと。これは要望させていただければと思います。よろしくお願いします。以上です。

○委員長（日野雄二君）大久保委員の話は、アジア成長研究所の話で 2027 年の時点で 700 万人があふれ出ると。そう踏んでいるんでしょ、福岡空港。あと 3 年、もう僅か。だからアクセス鉄道を急がないと、200 万人とかという数字にこだわる必要はないではないかということなんです。国から示されたのは、300 万人というのは昔あったよね。それ超さない駄目だというね。

それは、もう今ないんでしょ。どうなのか。空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今、いただいたお話についてでございますけれども、300万人という数字は市の検討の中で出した数字でございます。県と、国が検討した数字の中では、450万人という数字をいただいています、それはちょっとハードルが高いところもあります。以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） 経緯としてはそういうことで、というのが、お金を使って、アクセスするにしても3路線出ていましたからですね、新幹線をどうのとか。その中で、アクセス鉄道をつくるために実際北九州空港は何人利用しているのかという、そういった言い訳といたしますかね。この委員会は皆さん心を一にして何とか機能を、また、ここにあるようにアクセスの強化ということで鉄道もしっかりやっていきたいという、こういう思いが皆さんあるんですけど、当時はお金かけ過ぎではないかとか、何の裏付けがあるのかとかですね。県も400万とか450万人というふうな結構高いハードルがあったときに、当時、港湾空港局長から200万人を超えれば何とか再開しますというのが出て、200万というふうな話になったんですね。我々は北九州空港の機能強化の特別委員会ですから、今、大久保委員が言われたような意見はどんどん出していいと思いますし、アジア成長研究所の八田理事長も、大きく化けるためには軌道が絶対必要ということを言っていますので、未来のためにもそういった動きをする。10年以上かかると思いますからね。ですから、今からするのも大切なことじゃないかと思います。

○委員長（日野雄二君） そういうことを総合して副委員長から言っていただきました。空港大作戦は我々もしっかり勉強しながら、しっかりサポートしながら行動を共にやっていかなければいけないという思いであります。奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 大作戦で、第1弾が今日あって、第2弾のことなので要望だけさせてもらいたいのですが、空港の魅力向上は、いろいろな面があるので、想定がどんな想定になってくるか第2弾が出てこないと分からないのですが、もし空港内の魅力向上の話が出てくるのであれば、さっき視察の報告のときに今回アクセスだったので言わなかったのですが、熊本と神戸で何でさっきも言った店の魅力がこんなに違うのだろうと思って感じたのは、熊本も神戸も、熊本唯一の空港、神戸も兵庫の中で唯一になるんですかね、となると、県を代表する空港なので、お土産が圏域全体のものが幅広くあったというのをすごく感じたんですよ。福岡空港も福岡全域から集まってくる。でも、北九州で福岡県内でやってしまったら福岡のものばかりになってしまうので、そういうわけにはいかないんで、北九州市にこだわってほしいという声が議会からも出るけども、そこでどうしてもバリエーションが減っているという気がしたので、そうなると、福岡県ではないとなったら、今回の意義の中にある北部九州圏の発展をけん引していくという言葉の形にしていきたいので、個人的な要望としては、昔議会で言ったことがあるのですが、アンテナショップ的なものを、北九州は頑張って東京とか福岡に出て

いく側のアンテナショップを出しているのですが、北九州空港で圏域と言える可能性があるところに声をかけて、北九州空港に来れば北部九州圏から、下関までももちろん含めてもらいたいと思う、できるだけ広い区域のものがその中でずらっと並んでいるようなものを目指していただいて、福岡空港と一味違うし、北九州からつなげていける場所が、場合によっては東九州、もっと広いような、そんな魅力をぜひやってほしいと思って、これから第2弾がつけられると思うので、要望させていただこうと思いました。よろしくお願ひします。以上です。

○委員長（日野雄二君） 要望としていただきます。

ほかになれば、以上で報告を終わり、明日は午前9時半に開会します。お時間の間違ひのないようにお願ひします。

本日は以上で終了します。

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 ㊦