

## 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会記録（No. 30）

1 日 時 令和6年5月7日（火）  
午後1時00分 開会  
午後2時25分 閉会

2 場 所 第6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	宮 金 満
空港企画部長	田 代 昇 三	空港機能強化担当部長	黒 岩 亮
総 務 課 長	日比野 将 隆	空港企画課長	高 岡 智 靖
空港機能強化担当課長	椿 辰一郎	旅客営業担当課長	尾 崎 英 一
アクセス・新技術担当課長	一 田 剛		外 関 係 職 員

### 6 事務局職員

政策調査課長	清 水 俊 哉	政 策 係 長	袴 着 健太郎
政 策 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	特別委員会の今年度の調査研究スケジュール等について	今年度の調査研究の内容やスケジュールを決定した。
2	令和5年度 北九州空港の利用状況について	港湾空港局から別添資料のとおり報告を受けた。
3	令和6年度予算の取組みと本市と福岡県との連携について	

## 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、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、北九州空港の運営形態の在り方についての4件を一括して議題とします。

まず、今年度の本委員会における調査研究内容やスケジュールについて委員会討議を行います。これまでの進捗を踏まえ、正副委員長案を作成しましたので、事務局に説明させます。事務局。

○政策調査課長 それでは、資料、北九州空港機能強化・利用促進特別委員会、令和6年度の調査研究案を御覧ください。

この資料は、第1回にお示しした当委員会の審査、調査研究スケジュールに基づいて作成した正副委員長案となります。今年度、調査研究すべきと考えられる項目を、優先度が高いと思われる順に3つに分けております。その3つの項目には、それぞれ当委員会で調査研究を行う内容と時期を案として記載しております。

まず、1、早期に取り組む項目として、(1)令和5年度北九州空港の利用状況、令和6年度予算の取組と本市と福岡県との連携については、本日、執行部から報告を受けます。

次に、1の(2)国、県に対する要望時期、内容については、今年度の要望活動の実施時期や要望先、要望内容等について、6月に委員間討議を行ってはどうかと考えます。

続きまして、2、時期を見て取り組む項目として、(1)株式会社スターフライヤーの経営状況については、先月末に発表された同社の令和5年度の決算報告を基に、6月に執行部から報告を受けてはどうかと考えます。

次の2の(2)北九州エアターミナル株式会社の経営状況については、6月末頃に公表される同社の令和5年度の決算報告を基に、7月に執行部から報告を受けてはどうかと考えます。

2の(3)他空港等の現地視察については、視察先、内容等を精査の上、実施時期としては秋頃を想定しております。

2の(4)北九州空港の運営の在り方（コンセプション）については、他の空港での取組の状況や成果等について執行部から報告を受けてはどうかと考えます。時期については、情報の整理ができ次第と考えております。

次に、3、事業実施時等に行う項目として、(1)北九州空港大作戦第2弾については、8月に執行部から報告を受けてはどうかと考えます。

最後に、3の(2)北九州空港大作戦に関する進捗報告、その他報告については、必要に応じて適切な時期に執行部から報告を受けてはどうかと考えております。

説明は以上でございます。

**○委員長（日野雄二君）** ありがとうございます。

ただいまの案について委員の皆様は御意見を伺い、可能な限り、今年度の調査研究に反映させていきたいと思っております。

それでは、御意見をお伺いします。御意見はありませんか。吉村委員。

**○委員（吉村太志君）** 北九州空港大作戦第2弾についてということで、皆さん執行部は、北九州空港をもっと今から膨らませるために路線の誘致に取り組んでいます。物流もヤマトさんとか入ってきましたけど、これが一つの呼び水となると期待しています。今はまだ縮小状態で、どうしても北九州に来てもらうということでいろんなサービスをしているので、あまり儲けにはなっていない部分もあるかもしれません。そういった中で、物流もそうですが、やはり人が集まる路線の誘致。この前も私、空港でお土産を買おうと思ったときに、3階の食事をするところも今空きですよ。北九州～東京便だけではなかなか厳しい部分があるのかと思いますが、路線が増えることによって、もしかしたら空港にとどまる人や2時間前ぐらいから空港に来て、空港が盛んになってくるのではないかと思いますので、そういった取組も考えていただきながら、北九州近郊の皆さんの空の足になるような、そしてインバウンドでも海外から来てもらう、そしてまた全国からも北九州に来てもらうというような形を取っていただきたいと思いますが、その辺を聞かせていただけたらと思います。

**○委員長（日野雄二君）** 委員会討議ですが、執行部からその辺について動きがありましたらお聞かせいただければ。旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 路線の誘致について御意見をいただきました。今は東京線と韓国のソウル線のみですが、これで当然よしということでは考えておりません。空港のにぎわいづくりにとっても旅客数が増えていくことはプラスになりますし、それによって空港がにぎやかになれば、さらにお客さんをお呼びしていくという、こういうふうな好循環をつくっていきたくて考えておりますので、まず私どもとしては足元の路線をしっかりと安定させて、路線の増便、それから

新規路線の誘致、こういった部分をぜひ第2弾で打ち出していきたいと考えているところがございます。以上でございます。

**○委員長（日野雄二君）** 吉村委員。

**○委員（吉村太志君）** ありがとうございます。私たちも地域の企業の方などいろいろな話をしますが、やはり空港を核として元気になっていただきたい。人が集まることもそう、物が集まることによって物流拠点になること、これは非常に地元企業が元気になる一つの起爆剤に必ずなると思いますので、どうか今後、また第2弾などを考えるときにはそういう視野も入れながら、特に北九州空港には近隣に、この前も私たちが視察で見に行った熊本空港、そして大分空港など、ライバルになるような空港がたくさんあります。しっかりチャレンジをしていただいて、北九州空港がさらによりよい空港になっていく、成長していくことを期待しておりますので、これは要望として終わらせていただきます。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、路線の誘致はこの特別委員会にとっても、3,000メートルの滑走路の延伸は当然ながら、そのために特別委員会できたわけがあります。それと利用促進は、旅客数を伸ばすためには路線の誘致が何よりも必要であって、これは国内外問わずつくっていかねばいけないということだろうと思います。先般、神戸に行ったときも私から、神戸空港には北九州に路線として飛ばしてくれないかをお願いをしました。6月にスターフライヤーの経営状況を聞きますので、そのときにスターフライヤーからお話があるかもしれませんが、飛行機がないと飛ばせませんから、在庫を持って、台湾も含めて、台北ではなくて台南、台中あたりに飛ばすことも考えたらどうですかという話も少し私もしています。海外は、韓国だけではなく台湾にも飛ばしたいと思っておられるだろうと思いますので、港湾空港局と航空機会社がスクラムを組んでやらないと路線は増えていきませんから、これはしっかり、委員の皆さんもいろんなことで機会がありましたら常に言っていただいて、6月に経営状況も聞きますので、そのときにもまたお話をさせていただければなと思っております。路線の誘致は言われるとおりにだろうと思いますから、大切に考えていきたいと思いません。

ほかに委員の皆さんで意見はございませんか。大久保委員。

**○委員（大久保無我君）** 去年の委員会で主なテーマというか、視察でも行ったのがアクセス鉄道ですよね。アクセスについて研究しましょうということだったので、この話は継続すべきだと思うんですよ。ですので、令和6年度も空港アクセスについて盛り込んでいただきたいというのがあります。

主に考えるべきは、福岡空港から今後あふれ出てくる路線というか、発着できない部分についての、要は北九州空港が受皿としてやっていくために何をすべきかというところだと思うんですよね。そういう意味でのアクセス鉄道なり空港アクセスという話というのはものすごく重

要になってくると思うので、今後この特別委員会を継続していくのであれば、当面の対策としては福岡空港が滑走路2本になったとしてもあふれ出てくる便なり乗客なり、離発着の担い手としての北九州空港がどのようにあるべきか、何が足りないのかといったことをしっかり検討すべきなんじゃないかなと思います。以上です。

**○委員長（日野雄二君）** 今、大久保委員からお話がありましたとおり、昨年その前も、当然ながらアクセス鉄道をどうするというのはこの委員会のもう一つの大きな課題でもあります。アクセス鉄道を、軌道敷をぜひ入れていきたいということで視察も行ってまいりました。これは最重要課題でもあろうと思いますので、今後も続けていきたいと思います。

そんな中、国土交通省とのやり取り、それから県とのやり取りというのが重要になってまいりますので、しっかり理論武装しながら、鶏が先か卵が先かということも含めて、滑走路が3,000メートルに伸びたときに、しっかりその辺が同時に動いていけるようではいけないと思っています。今、いろんな路線のやり方が4つぐらい示されていたと思います。お金も多くかけられない部分もあるでしょうが、お金をかけないといけない、思い切ってやるべきという意見もあろうかと思いますが、その辺をしっかり考えながらやっていきたいと思いますので、令和6年度の調査研究の中でも考えていかなければいけないと思っています。

2の(3)に他空港の現地視察というのがあります。去年は神戸と熊本へ行ってまいりましたが、今年度どうするかはまた考えていきたいと思っています。

ほかにありますか。藤沢委員。

**○委員（藤沢加代君）** もうすぐこの特別委員会の任期も終わりますので、もう少し先の話になるかもしれないのですが、来年度以降、3,000メートルの延長の問題でということであれば、この特別委員会も新たに編成されるのではないかと思います。今、私どもが北九州空港について関心を持っている一つは、国の特定利用空港に選定されたことです。今はなかなか具体的なことははっきり分かっておりませんが、私はぜひこの委員の皆さんにも当局の皆さんにもその問題に関心を持っていただいて、国からの情報を適宜集めて、北九州空港にどういう影響があるのかということを知っていかないといけないのではないかと考えております。

それで、私は南区の人間なので、築城町も近いし、一市民として関心を持っていきたいと思っておりますが、議員の皆様には特別にアンテナを張っていただいて、当局や市長にもきちんと物を申しいただき、北九州空港が本当に民間の空港として便利で活性化していくことをやっていかないといけないと思いますので、ぜひそれを要望しておきたいと思います。以上です。

**○委員長（日野雄二君）** 藤沢委員から貴重な御意見ありがとうございます。来年に向かって、それから先も空港特別委員会はしっかりつなげていって、3,000メートル延伸が要望できたから終わるのではなくて、安全・安心、災害時のとき、いろんなことを含めて、これから北九州空

港に対する期待など、物流拠点も当然そうであります。継続して特別委員会は続けていって、関心は市民の皆さんにもしっかり持っていただくためにも議会の中では続けていけないといけないと思いますので、藤沢先生の思いを次につなげていきたいと思っています。ありがとうございます。

ほかにどうぞ。渡辺修一委員。

**○委員（渡辺修一君）** 質問なんですけど、8月に空港大作戦第2弾についてということで、発表となるのでしょうか。第2弾が決まって進むときには、我々に情報として提供したものを8月に議論をするのか、その辺についてお聞きしたいと思います。

**○委員長（日野雄二君）** 第2弾については8月に示されるわけですが、当然ながらその前に、第1弾がどうだったのか、進捗状況も含めて、それは先に聞くべきであって、それから第2弾についてはどういうふうにとということなので、これについては港湾空港局で段取りはどういうふうを考えているのか、その辺は聞かせてください。空港企画課長。

**○空港企画課長** 空港大作戦の第2弾につきましては、今まさに年度が替わって新しい体制の下、どういうふうにとまとめていくか、打ち出していくかということの検討を始めた段階でございます。先日、市長が7月を目途に第2弾をとすることは会見でおっしゃられたので、7月を目途にと考えておまして、8月に報告という形で予定を組ませていただいております。当然のことながら、ちゃんとまとまらないと打ち出しできないということもございますし、あくまで予定ということで考えております。

一方、進捗状況につきましては、第1弾のアクセス強化パッケージはまさに今、各方面の関係者と協議を進めているところでございますので、目に見えた進捗があった場合は、当然のことながら、この委員会の中で進捗を御報告していくことになると思います。以上でございます。

**○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。先ほどから鶏が先か卵が先かって言われているように、アクセスを強化した上でという思いも分かるんですが、魅力アップを早めていかないとなかなか利用者が進んでいかないだろうという思いもありまして、本当に大変な中ではあるんですが、スピード感を持ってや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。

**○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。

（「なし」の声あり。）

ほかになければ、今後の対応は正副委員長に一任をいただきたいと思います。これに御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり。）

ありがとうございます。異議なしと認め、そのように決定しました。

次に、港湾空港局から、令和5年度北九州空港の利用状況、令和6年度予算の取組と本市と福岡県との連携の2件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、港湾空港局説明資料の1ページ、目次を御覧ください。今、委員長におっしゃっていただいたとおり、2件報告事項がございます。1点目が令和5年度北九州空港の利用状況について、2点目が令和6年度予算の取組と本市と福岡県との連携についてでございます。

2ページを御覧ください。北九州空港の利用状況、令和5年度の状況でございます。1つ目が旅客でございます。昨年度、利用者数の合計は117万5,399人となっております。令和4年度比で140.1%となっております。ちなみに、コロナ前の令和元年との比較では74.4%となっているところでございます。その下、内訳の国内線でございます。国内線の利用者数は106万1,269人、令和4年度比126.8%、令和元年度比78.3%でございます。国際線につきましては、昨年度定期便が再開されておりました、利用者数が11万4,130人、令和元年度比で51.1%となっております。

その下、(1)が定期便国内線の内訳でございます。東京(羽田)便の利用者数105万7,696人、利用率66.8%でございます。

(2)国際定期便でございます。令和5年5月8日から国際定期便が再開しております、利用者数の合計は9万5,064人となっております。そのうち、令和6年1月に再開しました中国・大連線でございますけれども、680人、利用率55.7%。その後、2月上旬から再度運休となっております。韓国・ソウル(仁川)線の利用者数は9万4,384人、利用率81.7%でございます。

(3)チャーター便・臨時便でございます。チャーター便、臨時便の利用者数2万2,639人となっております。昨年度は、国内チャーター便としまして、北海道方面への直行チャーター便が運航されております。国際チャーター便につきましては、韓国南西部の務安、それから台北とを結ぶインバウンドチャーターが運航されております。臨時便でございますけれども、福岡空港の門限のために北九州空港に目的地を変更して臨時便として運航したもの、それから多客期の臨時便の増便、合計で24便運航されております。

2ページの一番下に記載しております、チャーター便運航終了後に経営破綻をしましたハイエアへの対応についてでございますけれども、運航助成金は支払わないこと、民間事業者の未回収債権については関与しないことといたしましたので、この場で御報告いたします。

3ページを御覧ください。エアポートバスの実績でございます。令和5年度、エアポートバスの利用者数合計は48万721人、前年度比で140.0%でございます。コロナ前の令和元年度との比較ですけれども、76.3%ということでございます。路線別の内訳について、その下に記載しております。小倉線が29万441人、前年度比158.7%、朽網線14万2,526人、前年度比

113.6%、黒崎・折尾・学研都市線4万7,754人、前年度比136.9%となりました。引き続き、利便性の確保に努めるとともに、利用者の増加に向けまして取組を進めてまいります。

3ページ中段を御覧ください。貨物取扱量でございます。昨年度の貨物取扱量合計1万2,033トン、対前年度比69.0%でございます。国内、国際の内訳でございます。国内貨物は2,228トン、前年度比96.4%、国際貨物9,805トン、前年度比64.8%となっております。北九州空港では、貨物専用便が就航しているという強みを生かしまして集貨を行ってまいりました。一方で、コロナ禍後、半導体等の反動減が生じております。また、地政学的なリスク等によりまして世界的な荷動きの鈍化が進んでいるところでございます。北九州空港でもその影響を受けまして、昨年度に続き、国際貨物が減少となっております。

以上で令和5年度北九州空港の利用状況についての報告を終わります。

続きまして、2点目でございます。北九州空港の利用促進における福岡県との連携について、4ページを御覧ください。福岡県との連携強化期間につきましては、平成28年度から3年間、北九州空港将来ビジョン推進強化期間として重点的な取組をスタートしております。引き続きまして、令和元年度から北九州空港のネットワーク充実強化期間、貨物につきましては令和3年度から貨物拠点化推進強化期間というものを設定しまして、福岡県と北九州市が連携しまして北九州空港の利用促進を強力に進めてまいりました。その結果、旅客につきましては平成30年度に178万3,000人、貨物につきましては令和3年度に2万2,000トンと過去最高を記録するなど、大きな成果を上げてきたところでございます。

次に、2番、県市の連携強化期間についてでございます。現在の取組についてでございます。(2)を御覧ください。現在、旅客につきましては令和4年度から3年間、今年度までをネットワーク再構築推進期間として、コロナ禍からのV字回復を図ってまいりました。また、今年度が最終年となりますので、コロナ禍からの再成長に向けまして今後も連携した取組が必要と考えているところでございます。また、貨物につきましては今年度から4年間を新たに半導体貨物拠点化推進強化期間と位置づけまして、半導体関連貨物に特化した集貨促進、通関体制の構築、上屋機能の強化など、国内外の貨物拠点空港に向けましてソフト・ハード両面の取組を進めてまいっているところでございます。引き続き、福岡県との緊密な連携の下、北九州空港の利用促進を強力に推進してまいります。

それでは、令和6年度、今年度の取組につきまして、旅客、アクセス、貨物、機能強化の別に御説明申し上げます。

**○委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 次に、令和6年度の旅客・路線誘致の取組につきまして御説明いたします。

資料の5ページを御覧ください。福岡県と連携して令和4年度から北九州空港ネットワーク再構築推進期間を設定し、旅客のV字回復に向け、既存路線の再開や新規路線の就航による旅客便のネットワーク再構築を目指しております。推進期間の最終年度となる令和6年度は、就航する航空会社に対する運航支援等の取組を強化することとし、以下の4つの支援策を実施する予定です。

まず1つ目が、新規路線の就航促進に向けた支援強化です。24時間利用可能である特徴を生かした新規路線の誘致を促進するため、引き続き、深夜早朝の時間帯における就航及びLCCの就航に追加加算を行うことなどにより、新規就航に向けたインセンティブとするものでございます。

2つ目に、既存路線の就航再開への支援強化でございます。こちらは、対象路線が釜山線、台北線、大連線、那覇線となります。ほかの地方空港に後れを取ることなく既存路線の就航再開を図っていくため、引き続き、対象路線の就航再開時には、これまで就航していた期間をリセットし、新たに1年目として助成することにより、早期の就航再開に向けたインセンティブとするものでございます。

3つ目に、チャーター便の就航促進に向けた支援強化でございます。連続チャーター便の実績の確立によるその後の定期便化に向けまして、福岡県との連携の下、チャーター便への運航経費の助成を実施するものでございます。

4つ目に、北九州空港の受入れ体制強化に向けた支援でございます。こちらは令和6年度に新たに実施する事業となります。北九州空港のグランドハンドリング、保安検査等を行う事業者における人材不足を解消するための各種支援を実施するものでございます。

以上で令和6年度旅客・路線誘致の取組についての説明を終わります。

次に、北九州市観光振興プランと関連した取組を含む令和6年度の旅客・集客の取組について御説明いたします。

資料の6ページを御覧ください。まず、国内線につきましても、基幹路線である東京(羽田)線の利用促進を図ってまいります。そのために、首都圏からの観光需要の取り込み、北九州空港圏域における利用促進を強化することとしております。

主な取組としましては、1、首都圏からの観光需要の取り込みにつきましては、オンライン環境の整備に伴うビジネス需要の減少分をカバーするため、特に首都圏からの観光需要の取り込みを強化してまいります。具体的には、(1)航空会社と連携した北九州・関門地域の魅力発信による北九州空港の認知度向上につきましても、北九州市や北九州空港の知名度が十分でないことから、航空会社の発信力を活用し、積極的なプロモーションを展開することとしております。次に、(2)旅行会社が実施する旅行商品の造成や販売に対する支援をしてまいります。これら2つの事業は、本市観光振興プランに掲げる取組方針IV-2、国、九州観光機構、県、北九州都

市圏域、福岡都市圏、大分県などと連携する広域観光推進の体制づくりに該当する事業となります。

次に、2、北九州空港圏域におけるPRにつきましては、特に北九州空港の特徴であります早朝深夜便を中心にPRを強化してまいります。具体的には、(1)早朝深夜便前泊・後泊無料キャンペーンの実施、(2)SNSの活用による情報発信、(3)圏域自治体、企業等に対する利用の働きかけ、(4)イベント等でのブース出展、チラシ配布等に取り組んでいくこととしております。

次のページ、7ページを御覧ください。続きまして、国際線につきましては、昨年運航再開しました韓国の格安航空会社であるジンエアーによります北九州～ソウル(仁川)線の安定化を図ることで、1日2往復への増便を目指してまいります。そのために、インバウンド・アウトバウンド双方の利用促進を強化することとしております。

主な取組としまして、1、インバウンド需要の取込みにつきましては、(1)都市ブランド創造局と連携した韓国でのプロモーション及び「旅マエ」情報の発信による北九州市及び北九州空港の認知度向上、(2)個人旅行客を対象に、ジンエアーのホームページ上で北九州路線利用者への特典付与、(3)団体旅行客を対象に、韓国のテレビCMであるホームショッピングを活用した旅行商品の販売支援、(4)北福、関門連携の枠組みを利用した魅力的な観光ルートの提案に取り組むこととしております。これらの事業は、本市観光振興プランに掲げる取組方針Ⅱ-2、旅マエからわくわくするディープな北九州市の発信、Ⅱ-4、インバウンドへの戦略的対応、Ⅳ-2、国、九州観光機構、県、北九州都市圏域、福岡都市圏、大分県などと連携する広域観光推進の体制づくりに該当する事業となります。

2、アウトバウンド需要の取込みにつきましては、(1)パスポート取得や駐車場サービスなどのキャンペーンの実施、(2)旅行商品への広告助成などによる販売支援、(3)大韓航空とのコードシェアにより、仁川国際空港を経由した各地への観光や出張が可能なことをPR、(4)イベント等でのブース出展、チラシ配布等に取り組んでまいります。

以上で令和6年度の旅客・集客の取組につきましてもの御説明を終わります。

**○委員長（日野雄二君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 次に、令和6年度のアクセスの取組について御説明いたします。

資料の8ページを御覧ください。令和6年度のアクセス強化の取組につきましては、空港大作戦第1弾の北九州空港アクセス強化施策パッケージにおいて取りまとめたアクセス強化策を推進していくこととしています。また、旅客のV字回復に向けた取組に合わせ、空港アクセスの利便性確保のため、エアポートバスやタクシーのサービスを県市が連携し、継続して取り組んでまいります。

それでは、輸送手段別に御説明いたします。

まず、1、北九州空港エアポートバスです。北九州空港エアポートバスは、空港利用者の4割が利用する主幹交通となっています。現在、西鉄バス北九州が小倉線、黒崎・折尾・学研都市線、朽網線の3路線を運行しています。運行ダイヤは、航空旅客便と接続するよう配慮の上、編成しています。1日当たりの運行便数は、小倉線28往復、黒崎・折尾・学研都市線11往復、朽網線27往復です。運行に際し、市は運行経費と運賃収入の差額、いわゆる赤字分を運行支援金として負担しております。エアポートバスは、福岡空港との比較で不便と考えられがちな面がありますが、近隣の他の空港アクセスと比べ、速達性、定時性ともに高いアクセスであります。空港と小倉駅との間を最速33分で結び、運行ルートのがほとんどが自動車専用道となっているため、遅れなどが生じにくい交通手段でございます。こうした強みを訴求しながら、小倉線ノンストップ便と朽網線の増便、インバウンド旅客向けタッチ決済の導入など、さらなる利便性の向上に努めてまいります。

次に、その下、福北リムジンバスです。福岡空港の運用時間外である北九州空港の早朝・深夜の航空便の発着に合わせ、北九州空港と福岡市内とを結ぶ形で運行しています。事業者は、北九西鉄タクシーの16人乗りバスが1日当たり片道4便運行されています。全額県の負担で運行しており、市の支出はありません。

続いてその下、3、定額タクシーです。タクシー事業者ごとの運行エリアの関係で、北九州市域の西と東で事業形態が分かれています。北九州空港と市の西部方面とを結ぶアクセス手段として、市のタクシー会社3社が運行しています。運賃はエリア別に設定されておりまして、エアポートバスが運行していない時間帯の交通手段確保のため、市が早朝、深夜の割増し料金分を事業者に補助することで、利用者は終日定額料金にて乗車できます。また、市の東部方面につきましては相乗りタクシーサービスが提供されています。これは、タクシーの配車アプリなどを提供する株式会社NearMeが提供するサービスです。前日の18時までの予約により、複数の利用予約者を拾う、また降ろすルートは独自のAIで決定し、空港との間をドア・ツー・ドアで結ぶサービスとなります。運賃はエリア別に設定されています。こちらにつきましても、市からの運行支援はありません。

続いてその下、4、鉄道について御説明いたします。最寄り駅への特急停車の推進による黒崎・折尾、大分、福岡方面の利便性の向上、鉄道ダイヤに対応したバス編成による乗換時間の短縮や速達性の向上などの取組を進め、航空旅客の需要拡大につなげてまいります。これまで本特別委員会でも議論させていただいておりますアクセス鉄道の新設につきましては、市の財政負担が大きいことや、鉄道事業の採算性確保のため大幅な需要増が不可欠であるということから、まずはアクセス鉄道の検討再開に向けた空港利用者の増加への取組を促進いたします。

最後に一番下、5、イノベーションについて御説明いたします。イノベーションの力をアクセス強化に生かす取組といたしまして、バスの運転手不足を克服するため、自動運転バスの社

会実装の検討、次世代アクセスの実現に向け、空飛ぶクルマなどの新技術の導入の検討を行います。また、脱炭素化に向け、次世代バイオディーゼルの活用やEV化を推進してまいります。

以上で令和6年度のアクセスの取組について説明を終わります。

**○委員長（日野雄二君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 次に、令和6年度の貨物の取組につきまして御説明申し上げます。

9ページを御覧ください。これまで福岡県と連携しまして、路線誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を進めてまいっているところでございます。

物流拠点化の進展状況から御説明いたします。中段の1番、貨物事業の進展を御覧ください。国際貨物定期便は、今年度、就航5年目を迎えております大韓航空便が水、木、土の週3便、大型貨物機で就航しておりまして、大きな輸送力で仁川ハブに接続するなどの利便性の向上を果たしているところでございます。また、昨年2月に新規就航しましたインテグレーターUP Sの便でございますけれども、月曜日から金曜日まで週5便、中型貨物機による運航で、ドア・ツー・ドアの複合一貫輸送サービスを提供しているところでございます。さらに、今年4月11日からヤマトグループとJALグループによる国内貨物定期便が新規就航いたしております。日野委員長には就航記念セレモニーに御出席いただきまして、ありがとうございました。現在は、成田路線と那覇路線の1日4便、今年夏頃からは羽田路線が追加されまして1日6便、最終的には1日10便まで便数が拡大していくということで、首都圏と九州を結ぶ多頻度運航が実現してまいります。また、昨年度は空港機能の強化が大きく進展いたしました。滑走路延長事業の着工、小型貨物専用機用エプロン、GSE機材置場の整備、シーアンドエア輸送の効率化を図るための直線道路の整備を国によって行っていただいたところでございます。また、北九州エアターミナル株式会社によりまして国内第2貨物上屋の整備が完了しておりまして、ヤマトグループが使用しておるところでございます。

続きまして、資料上段の図を御覧ください。先ほど御報告させていただきましたとおり、昨年度の国際貨物取扱量は、世界的な荷動きの鈍化によりまして9,805トンと前年を割れているところでございます。そのような中、福岡県に本特別委員会から強力に要望いただきました貨物推進強化期間の継続が実現しておりまして、今年度から4年間、北九州市と福岡県が連携して物流拠点化に取り組んでいくということになっております。御尽力いただきまして、ありがとうございます。

現在、九州では、台湾の半導体大手TSMCの熊本進出を契機に、半導体関連企業の大規模投資が進んでおります。今後は、半導体関連の航空貨物需要の高まりが見込まれているところでございます。これらの貨物を中心として集貨を進めまして、貨物取扱量のV字回復を図ってまいります。そして、北九州空港の物流拠点化を強力に進めてまいり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。

○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 最後に、令和6年度の取組、機能強化・北九州空港整備事業につきまして御説明いたします。

資料の10ページを御覧ください。滑走路延長事業など国の令和6年度の空港整備事業は、当初予算で63億円となっております。予算事業の項目は、①滑走路延長事業、②浸水対策事業、③滑走路端安全区域の整備などとなっております。滑走路端安全区域は、略称RESAと呼ばれているものです。中段の図面に、事業の対象箇所を大まかに記載しております。

資料下段、2、事業概要についてでございます。①滑走路延長事業は、委員御承知のとおり、北九州空港の物流拠点化を目的に、大型貨物機による欧米など遠距離直行便の就航を可能とするため、滑走路を延長する事業でございます。②浸水対策は、防災・減災、国土強靱化の対応として、空港島北東部の護岸のかさ上げなどを実施するものです。③滑走路端安全区域(RESA)の整備は、国際民間航空機関からの勧告により、滑走路の南北の両端に航空機のオーバーランなどの際に対応できるよう空間を設ける事業でございます。また、その他の事業として、老朽化した無線施設などの更新、改良などを実施する予定です。

北九州空港の滑走路延長事業は、令和5年度の新規事業として採択され、昨年12月に着工し、今年度で2年目となります。令和9年8月の供用に向け、着実な事業進捗が図られるよう、引き続き国との調整を続けてまいります。

以上で説明を終わらせていただきます。

○委員長（日野雄二君）ただいまの報告に対し、質問、意見を受けます。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）説明ありがとうございました。私からは、貨物についての集貨、創貨の両方ですが、ある機械メーカーの社長さんとお話する中で、2024年問題のいわゆるトラックの問題で、部品や壊れたパーツを送るといった際に、国内便であれ国際便であれ、飛行機を使うことに変えることの相談というのを正直どこにしていかが分からないというお声や、北九州空港は物流の拠点空港と言っているのは分かるけれど、いざ使いたいというときにどこに相談していかが分からないというお声をいただいたんですが、今後2024年問題の対応などを考えると、気軽に飛行機を使った物流や配送について相談できるような相談窓口はどのようにお考えなのか教えていただければと思います。

○委員長（日野雄二君）空港企画課長。

○空港企画課長 2024年問題で、飛行機で輸送したいというお話があるということでございますが、それは北九州空港にとっては追い風になるような出来事になってくるところでございます。まさにヤマトグループとJALグループの国内貨物定期便は、その2024年

問題をにらんで持続的な輸送を行うために、トラックもフェリーも鉄道も使うけれども飛行機も使えるようにするというところで就航したと聞いているところでございます。

窓口ですけれども、北九州市の空港企画課の中に事務局を持っております北九州空港物流拠点化推進協議会というのがございまして、略称スカイコネクトKKJというものでございますけれども、空港企画課にお電話いただきましたら、そこでそういう物流上の課題などをお聞きしまして、会員企業の中にはエアライン、フォワーダー、物流業者など各種機関の方が入っておりますので、それらのお知恵をいただきながら問題解決を図っていくということを日々行っております。お気軽に空港企画課にお尋ねいただくようお願いいただければと思います。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す。もちろん 2024 年問題もあるんですが、ジャスト・イン・タイムという形で、作ったものをいかにオンタイムで送るかという部分での空港利用で、北九州のお寿司屋さんがタイのバンコク支店に北九州で採れたお魚を昆布締めして送るなど、こういった形でいろんなものを飛行機を使って送れるということを広く北九州市の皆さんに知っていただくこと、また県外の業者に知っていただくことで、北九州空港の近くに企業を持とうかとか営業所を持とうかとかという形で企業も増えていくだろうと思いますので、先ほど課長がおっしゃったように、お気軽に御連絡をとということで、それもよく告知を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。私からは要望とさせていただきます。以上です。

**○委員長（日野雄二君）** 今の金子委員の質問の中で、非常に大切な話だったと思います。

利用しようにも、分からなければ貨物は増えないわけです。今、例えば北九州の特産品を国内だけではなくて海外に、ヤマトさんが沖縄、北海道、東京につなげて飛ばしますよね。そうすると、フグ刺しを北海道に送るのに、その業者にどうぞ利用しませんかとか、生鮮、野菜も含めて、北九州青果に飛行機便で、ヤマト便で飛ばしませんかとか、そういう商品をアピールすべきです。その辺の宣伝、情報も含めて、北九州は非常にその辺が下手ですが、大切な部分なので、貨物便を増やすことに行政も、それからヤマトさんはじめ、佐川さんもありますが、そういうところもしっかりタイアップして、特にヤマトさんは北九州空港を拠点にして動くわけですから、その辺をしっかり宣伝して、連携して、分かりやすく、いち早く飛びつきやすいものを作っていかないといけないと思います。これは私からも港湾空港局にしっかり要望として言っておきますのでお願いします。

ほかにありませんか。奥村委員。

○委員（奥村直樹君）前に長い時間聞かせていただいたハイエアの対応のことが資料2ページ  
の一番下に書いてまして、運航助成金は支払わないとあるんですが、この支払わない理由、原  
因というのはどういったものを改めて伺いたいんですけど、よろしいでしょうか。

○委員長（日野雄二君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 ハイエアは事実上、経営破綻してございまして、この助成金の目的とい  
うのはあくまで路線を拡大させて、ひいては市民の利益につなげていくというところが目的な  
んですが、経営破綻してしまった会社にお支払いをしてもそういった目的が達せられないとい  
う判断の下、支払わないという決定をしたということでございます。以上でございます。

○委員長（日野雄二君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）分かりました。前の議論のときは、払おうにも払う先がないからという  
理由もあったように聞いたのですが、それは結論としてどうでしたか。

○委員長（日野雄二君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 実際、なかなか関係者との連絡も取れないというような状況もございま  
す。以上でございます。

○委員長（日野雄二君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）分かりました。もう理由は分かったので、この決定によって相手方から  
訴訟などといったリスクは基本的にないという判断でよろしいですよ。

○委員長（日野雄二君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 その辺も、法律的にもきちんと日韓双方の専門家に確認した上でこのよ  
うな結論を出させていただいているということでございます。

○委員長（日野雄二君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）分かりました。また何かあったらよろしくお願いします。

○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）まず、早朝深夜便ですよ。北九州市の強みを最大限生かそうと思っ  
たら、早朝深夜便の活用というか、その特性をどう生かすのかというのはすごく大事なことだ  
と思うんですけど、この説明をいただいた中で、具体的に宣伝する先はどのようなところに宣伝  
していこうとか、広報を打っていこうと考えていらっしゃるのかを教えていただければと思  
います。

○委員長（日野雄二君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 早朝深夜便なんですけど、最近も行いましたホテルキャンペーンで統計を  
取っておりますところ、今、出張の形態が変わりつつありまして、レジャーの利用が大変多い  
というような状況は、ざっくりとですけどつかんでいます。そういったところから、早朝、深  
夜、時間をたっぷり使える若年層に対してどんどん訴求をしていくべきではないかと考えてお

りまして、例えば大学などの学校関係ですね。あとは、早朝深夜便に限らないんですが、首都圏の方に北九州空港はダイバートの関係などで早朝深夜便があるということは大分認知もされてきていますので、定期便も飛んでいるということをもっともっと知っていただけるようにプロモーション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）** 大久保委員。

**○委員（大久保無我君）** ありがとうございます。そういう早朝深夜便とかを使おうという人たちは、基本的には福岡やその近郊の人たちが利用者になると思うんですけど、そこに関わる人たちですよ。以前も話をさせてもらったかと思うんですけど、私は主たる広報先、宣伝を、やっぱり福岡～羽田便を利用している人たちに徹底的に伝えることが大事だと思うんですよ。利用者数がずば抜けて全国の中でも多いし、第1ターミナル、第2ターミナルの福岡便利用者たちに北九州空港は便利だという宣伝を、しっかりと認知してもらうような働きかけを行えば、福岡空港よりも北九州空港だったらもう1～2時間東京にいたことができますよというような話になると思うんですよ。その繰り返しなんじゃないかなと思うんですよ。リムジンバスがしっかり利用できれば福岡にも帰れるということにもつながってくるでしょうし、そういう意味で、深夜便を生かそうとするんだったら、まずは福岡～羽田便を利用している人たちに対する宣伝というのを徹底的にやっていただきたいなと思います。

もちろん、この人たちはビジネスの人たちもいるでしょうし、観光の人たちもいるでしょうから、福岡に行く人たちですよ。福岡に住んでいる人たちじゃなくて、福岡に行く人たちも当然それを目にするでしょうから、それは結果として広く波及していくんじゃないかとも思いますので、これはぜひ、要望ですので、考えていただければと思います。

それから、インバウンドに関してなんですけど、ディープな北九州市の発信や戦略的対応というのを具体的に教えていただければと思います。

**○委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** ディープな北九州市の発信というのは、都市ブランド創造局観光課との連携ということになります。都市ブランド創造局でも昨年度からインバウンドについてのキャンペーンを行ったりしてましたので、そういったところと連動して、できるだけ街を深いところまで回ってもらうような情報発信を、例えばジンエアーさんのホームページであるとか、そういった媒体を我々も持っていますので、都市ブランド創造局が行っているような情報内容とうまくリンクさせて、我々のメディアも使ってもらって、北九州空港を使って北九州にたくさん観光においでいただけるような取組を連携して行ってまいり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。

**○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。全部ネットやSNSでやっているということなんですかね。例えば、北九州市でいうと地球の歩き方を作ったじゃないですか。北九州市で地球の歩き方の韓国語翻訳版を独自で作ったりしていることってあるんですかね。

○委員長（日野雄二君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 地球の歩き方自体ではないんですが、様々な観光情報の韓国語版を我々が持っているような媒体にも載せてというのを一緒にやっていきたいなと思っておるところでございます。

○委員長（日野雄二君）大久保委員。

○委員（大久保無我君）やっぱり紙媒体も、今回のような地球の歩き方のようなガイドブックというのは、国が違えば、ネットをみんながみんな使えるわけじゃない環境もあるでしょうから、特に地球の歩き方のような内容だったらかなり深いところまで入り込んでいる話もたくさん書かれていますので、難しいかもしれませんが、北九州市で例えば韓国語版で見れるような取組ができるのであれば、ぜひやっていただければと思います。

最後に、3,000メートル化されたら、貨物の話が中心になるんですけど、旅客の話にも当然なってくるんじゃないかなと思うんですよね。3,000メートル化の話が確定している段階で、今現在でもいいんですが、航空会社から大型旅客機について、例えば北九州空港の受入れ体制であったりアクセスだったり、北九州空港に飛ばすことができるのかというような情報収集のようなものが来ているかどうか教えてください。

○委員長（日野雄二君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 現在、3,000メートル化に絡んで大型機の旅客機の就航で具体的にお問合せが入っているということはまだない状況でございますが、私どもとしては、もちろん将来的にはそういったものも可能になるように、これはただ、先ほども申し上げましたが、まず目先の実績をしっかりと積んでいくこと、これに尽きるだろうと思っていますので、しっかりそこは実績を積みながら、もちろん我々としてもそういった部分も今後頑張っていきたいと思っています。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）大型機が来て300人、500人という話になってくるとバス1台じゃ当然足りないわけじゃないですか。特に、海外、韓国からもそうかもしれませんが、旅行のバッグって大きいじゃないですか。バスの腹の部分に入れるんでしょうけど、大型の観光バスにしても四十何人乗りかですよね。あれに全部荷物を載せることができるのかどうか分かりませんが、それが300人とか500人になってくると、もともとアクセスがそれなりにないと、やっぱり飛ばしにくくなってくると思うんですよね。毎回大型機が飛ぶたびにチャーターするのか、どういう形態になるか分かりませんが、やっぱり空港からのアクセスですよね。空港

から小倉駅までのアクセスの強化というのは、私は鶏と卵じゃなくてアクセス最優先だろうと思います。先にそれがあってこそその路線の誘致であって、旅客の増加となるんだろうと思いますので、アクセスの強化については来るべき大型機の就航に向けてもぜひ優先的に頑張ってお取組んでいただきたいと思います。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）** アクセスについて、朽網線の増便ということで、様々、今までの議論の中で朽網駅をもう少し充実したほうがいいという意見もあったんですけども、アクセスバスにつなげていく朽網駅での空港のアピール、エアポートバスの乗り口の部分などについてはどのように考えているのか教えていただければと思います。

**○委員長（日野雄二君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 朽網駅のアクセスバスの乗り継ぎに関しましては、私どもも一つの課題と考えております。当然、朽網駅にエアポートバスの便を増強させますと、その駅の設備の面ですとか、あとは待合環境の面ですとか、そういったところを改善していかないといけないと課題認識を持っております。そういったところで、引き続き鉄道事業者やバスの運行事業者などと協議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。

**○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。朽網駅の駐輪場で働かれています方から御意見いただきまして、エアポートバスはどこですかという問合せが駐輪場のほうに来るのもっとアピールしてほしいという御意見もありました。逆に、朽網駅で北九州空港のアピールのパネルなども設置していただけると、朽網駅も盛り上がるし、空港の宣伝もできるし、いい相乗効果になるんじゃないかなと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

**○委員長（日野雄二君）** 今の渡辺委員の発言の朽網駅周辺は市街化調整区域が多いんですよ。南区ですから詳しくは知りませんが。その土地利用もちゃんとできないと、これから将来、買物難民の問題もあります。朽網駅が起爆剤になって、そこから広がっていくわけなので、そこからバスが出ているという宣伝も含めてしっかりやって、朽網駅をこれから生かさないといけないと思っています。そこをやらないで、ただ小倉線、朽網線とやっていますが、宣伝が下手で広がっていない。どこに問い合わせればいいか分からないということも含めて、安心して早朝深夜便で利用できますということを、ビジネスだけでなく学生や若い世代に使ってもらいたいのであれば、それに対応したバスの対応をしっかり、西鉄バスじゃなくて市営バスを使うとか、そういうことも併せてやるべきです。今、渡辺先生から再度お話があったので私も付け加えて言っておきますが、それはしっかりやっていただきたい。

先ほどのインバウンドの件も、関門連携の枠組みを利用した魅力的な観光ルートの提案は、具体的にどんな観光ルートを提案しようと思っているのか。韓国のテレビCMについても、ど

れだけの金を使って、どれだけの効果があるのかということはどう考えているのか。具体的にこれからしっかりやっていかなければいけないと思っていますので、大久保委員の指摘もありましたから、その辺をしっかりと私からも付け加えて言っておきます。中身をもう少し、委員の皆様にもしっかりと早め早めに分かりやすく説明できるようにしていただきたいということをお願いしておきます。

ほかに意見ございませんか。高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 資料5ページの取組での2番目ですけど、既存路線の就航再開への支援強化とあります。今まで既存の路線、対象が4路線になっているんですけど、これは今就航していなくても、再開すれば新たな1年目の助成ということで、また3年間助成するということがよろしいのでしょうか。

**○委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** ここに挙がっている4路線というのはいずれもコロナ前に運航をしていた路線でございまして、運航開始から既に助成をしていたということで、助成期間が3年間ということで定まっています。本来は、例えばコロナ前に1年半運航していたとすれば、助成期間としては残りが1年半ということになるんですが、ここでリセットというのは、改めて、4路線につきましてはもう一回ゼロからカウントをして、3年間助成をしていくことで、就航再開の後押しをしていきたいという内容でございます。

**○委員長（日野雄二君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ありがとうございます。理解としては、再開後の3年間しか受けられないということでもよろしいんですかね。

**○委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** そうです。基本的には就航後3年間に限り支援をして、その後は各路線とも自立運航を目指していくという形になっています。

**○委員長（日野雄二君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 今、就航していないということは、助成が終わったからやめたというわけではなく、それぞれ自立できていないということになるのでしょうか。

**○委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** これらの路線は、いずれもコロナ禍で運航が止まってしまったという状況でございまして、助成金で運航がなくなったという理由ではございません。

**○委員長（日野雄二君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** コロナが少し下火になって、再開されている地方の空港もたくさんあると思いますので、早期に再開していただくように思うんですが、この助成というのは具体的にどういう助成ですか。

○**委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

○**旅客営業担当課長** これは運航経費の一部を支援するものです。金額などは、ほかの空港との兼ね合いもありまして、ここでは差し控えさせていただきますが、運航経費の一部を助成するという御理解をいただければと思います。

○**委員長（日野雄二君）** 高橋委員。

○**委員（高橋都君）** ありがとうございます。それから、4番目なんですけど、北九州空港の受入れ体制強化に向けた支援なんですけど、グランドハンドリングや保安検査等を行う事業者における人材不足を解消するための各種支援というのは具体的にどういった支援になるのか教えてください。

○**委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

○**旅客営業担当課長** これは、人材不足を解消ということで、例えばよその地区から転勤で来ていただく、あるいは新規で採用するという場合の居住支援も一部我々のほうでお手伝いをできればというものです。あとは、北九州空港の場合、早朝深夜とシフトがきついで、例えば通勤などの支援ができないかということ、今後、制度をつくってまいりたいと思っております。

○**委員長（日野雄二君）** 高橋委員。

○**委員（高橋都君）** ありがとうございます。これは、そこに来る事業者への直接支援ということですね。

○**委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

○**旅客営業担当課長** これは、グランドハンドリングとか保安検査を行う事業者に対して、我々が人材を確保するための支援を行うということで御理解いただければと思います。

○**委員長（日野雄二君）** いいですか、高橋委員。奥村委員どうぞ。

○**委員（奥村直樹君）** 2回目で申し訳ないです。今日は貨物や旅客の話なので、少し間接的な質問になるのですが、例えば資料の9ページに、エアターミナルの貨物上屋などこれからの空港島の使われ方が書かれてあるわけですが、これからどんどん貨物が増えることで道路ができたり上屋ができると思うんですけど、前の空港大作戦のときに広大な将来拡張用地があることを一つの売りにしていましたが、今後、こういった上屋や物流に直接関係するものではなくて、支店や支社などのいわゆる一般的な企業誘致みたいなものを空港島の上で行っていく可能性はどのくらいあるのか、今の考えが分かれば教えていただきたい。

○**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** 空港島の広大な用地は航空写真で見るとおり、苅田町のエリアにもありますし、また、今から埋立てが進んでいく第3工区と呼ばれる埋立地もありますので、こういったエリアへの企業誘致を考えておりまして、こういった事業者がなじむのかとい

うことについてはまだ検討を進めていませんが、空港関連の事業者の誘致については深く考えていきたいと思います。以上です。

**○委員長（日野雄二君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** ブランディングの話なんで、それこそ鶏が先か卵が先か、先ほどの議論と一緒になんですけど、羽田空港周辺の住所は羽田空港一丁目一番地というような住所があるわけですが、ざっと調べたところでは、空港名が入っている住所は羽田と神戸しかなかったんですよ。住所に空港が入っているのが北九州と長野の松本と関空。あとは、関係するとしたら中部国際空港セントレアがセントレアという住所なんですけど、この住所は結構重要だと思って、空港が入っているから空港のイメージはつくけど、空港北町というのも本当なら北九州空港北町にすべきだったのではないかと今となっては思うんですけど、もしかすると空港南が苅田町にあるからという遠慮があったのかなという気もしたんですけど。今後、まだ関係者がそれほど多くない段階であれば、住所名の変更というのも一つの手ではないかと思っていまして、小倉南区北九州空港のように北九州空港という名前をつけることで、今はそんなに意味がなくても、今後拡張していったときの用地に進出してくる企業が、うちの企業は世界とつながるところにあるんですよと言える。羽田空港で話を聞いたときにそういうふうに言っていたんですよ。羽田空港という住所に支社を持つことは自分の企業のブランディングになるんですという話を聞いたのでですね。北九州空港はこれからですけど、3,000メートル化によって、もしかしたら旅客も海外、北米やヨーロッパにつながるかもしれません。どんどんつながっていったときに、たくさんの世界とつながっているところの一丁目一番地、すぐ近くに我が社は支社を持っていますというブランディングに使ってもらえるという前向きな将来投資として、当然お金はかかることだと思いますが、いっぱい企業が出てきてから変更したら迷惑をかけるかもしれませんが、今ならまだ検討できるんじゃないかと思ったので、ブランディングという面で、今後一般の企業にも入っていただくような計画があるんだっただけで検討していただけたらと思ったので、御意見で言わせていただきました。要望でございます。よろしくお願いします。

**○委員長（日野雄二君）** ほかにありませんか。藤沢委員。

**○委員（藤沢加代君）** これからの推進についてなんですけど、一つは、旅客とそれから貨物、4年間で想定されていますが、目標の数値をそれぞれ示していただきたいのと、インセンティブに使う予算はどれぐらいを想定しているかをお尋ねします。

**○委員長（日野雄二君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 貨物につきまして御答弁申し上げます。

現在出ております数値目標というのが、北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略の中で、令和6年度に国際航空貨物取扱量4万2,000トンという目標値がございます。当然、もう今年

度のことですので、これから次なる数値目標を考えていくことになると思いますけども、現状まだ打ち出しはできていないという状況でございます。

インセンティブ予算につきましては、貨物、旅客もそうですけども、福岡県、北九州市、苅田町で連携して協議会をつくりまして、行っております。インセンティブ予算ですので、例えば貨物でいいますと、北九州空港から輸出した貨物1キログラム当たり幾らとかというインセンティブを今組んでいるわけですが、そうすると当然、貨物量が増えていくと予算額が増えていくということになります。それから、北九州空港に貨物を持ってきていただけるトラック輸送も、1台当たり幾らという助成を今やっておりますが、それも同じように、単価がそのままですとどんどん膨らんでいくということになります。その辺は、いつまでどういう形で支援していくのか、あるいは、将来的にそういう支援がなくても自立できるように持っていくためには今どういう助成をしないといけないのか。それは毎年見直ししながら、県や関係の皆さんと相談して一番有効な手段を打っていくということになりますので、総額幾らというのが現状まともってはいないという状況でございます。以上でございます。

**○委員長（日野雄二君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 旅客につきましても、現在目標値として出ているのは、同じく令和6年、北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略で北九州空港利用者数200万人という目標値がございます。旅客の場合、特にコロナの影響を大きく受けまして、200万人に近い178万人まで行ったんですが、そこからコロナ禍の影響で大幅に下がっております。一番ひどいときは32万人ぐらいまで下がってしまいました。これに関しても、ちょっと状況が変わっておりますので、数字の見直しというのが必要だろうと思っております。この辺はまた見直しをさせていただいて、固まりましたらまた皆様にも御報告をさせていただきたいと思っております。

インセンティブにつきましては、貨物と同様で、先ほどの運航経費の一部助成ということを申し上げましたが、1回着陸するごとに幾らという立てつけでインセンティブをつくっておりますので、これも就航の路線数や便数によって変わってくるということになります。以上でございます。

**○委員長（日野雄二君）** 藤沢委員。

**○委員（藤沢加代君）** 目標値も見直し、それから予算も出来高みたいなどころがあるのかなと思ったのですが、それはそれとして、もう一つお尋ねしたいのは、特に半導体の貨物と銘打っている点についてはどうでしょうか。

**○委員長（日野雄二君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 半導体の集貨助成につきましては、今年度から新たに創設しているものでございます。予算の組立ての中で福岡県とは相談しながらやってきまして、当然、連携して一緒にやっておりますけれど、北九州市が1,500万円組んでおります。福岡県のほうが直前の査定でちょっと膨らんでおりまして、北九州市よりも多くつけていただいているという状況でございます。

います。どういう執行をしていくかと、今相談しながら進めておりますので、必要に応じて、北九州市が足りない部分をどこの予算からどうお願いして持ってくるのかは、財政当局とも相談しながら進めていくことになるというところでございます。

**○委員長（日野雄二君）** 藤沢委員。

**○委員（藤沢加代君）** そしたら、毎年度の予算でもう少し厳密な、正確な数値が提案されると理解してよいのでしょうか。

**○委員長（日野雄二君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** こういうものをこれだけ集めたいのでこれだけの予算が必要ですよというのが本来あるべき姿だとは思いますが、今回、国際貨物の荷動きが悪くなっている中で、九州圏域では半導体関連の投資が2兆円以上されていて、その出荷が始まってくる年でもありますので、それに特化して集めていこうというところを急遽予算立てしたという経緯もございまして、どういう仕組みで執行していくかということも含めて福岡県と協議して、具体的な詰めをやっているところでございまして、来年度に移るところで明確に、何千トンで、こういうスキームでやると幾らというふうにお示しできるのが理想だと思いますけど、日々状況が変わるのを見ながら、いかに有効に集めていくかというのをやっていっておりますので、具体的にお示しできるかどうかは難しい可能性もあるところでございます。

**○委員長（日野雄二君）** 藤沢委員。

**○委員（藤沢加代君）** 今のような世界情勢も不安定な中で、予測を立てるといのはなかなか難しいかもしれませんが、やはり、今度の市長は棚卸し事業で市民サービスをかなり絞っているんで、そのお金がどこに使われるのかという関心を市民は持っていると思うんですね。だから、その辺で確かな数字を出していただけたらと思いますので、要望しておきたいと思えます。以上です。

**○委員長（日野雄二君）** 要望としてしっかり受け止めます。ありがとうございます。ほかにもございませんか。

（「なし」の声あり。）

ほかになければ、本日は以上で閉会とします。

---

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 ㊟