

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会記録（No. 31）

1 日 時 令和6年6月27日（木）

午後1時00分 開会

午後2時07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	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	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	港湾空港局から調査研究事項について別添資料のとおり説明を受けた。

8 会議の経過

○委員長（日野雄二君）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空港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、3件を一括して議題とします。

初めに、株式会社スターフライヤーの経営状況について、港湾空港局の説明を受けます。空港企画課長。

○空港企画課長 それでは、株式会社スターフライヤーの経営状況について御報告申し上げます。

資料の2ページを御覧ください。(1)路線全体の輸送実績でございます。有償旅客数は154万1,000人と、対前年比で32%の増となっております。座席利用率は77.6%、対前年比で9.4ポイント増加しております。旅客数、座席利用率は前年度から大きく増加しており、コロナ禍前の水準までほぼ回復しているところでございます。

その下、参考としまして、コロナ感染拡大前の令和元年度との比較を示しております。令和元年度と比べますと、有償旅客数は7.8%の減、一方、座席利用率は、減便等による生産調整がありました結果、5.6%の増となっている状況でございます。

(2)業績についてでございます。令和5年度の売上高は400億1,900万円と、前年度と比べまして77億4,400万円増加しております。新型コロナの影響がほぼ解消しまして、有償旅客数の増加に伴い、売上高も大きく増加しております。一方、費用の面でございます。円安水準により機材整備費が増加しており、また、原油価格の高止まりにより変動費も増加しております。その結果、当期純利益でございますけれども、9億1,200万円の黒字となっております。現金等期末残高は78億5,200万円と、前年から24億6,400万円増加しており、財政基盤が安定しつつあるところでございます。

その下、参考としまして、コロナ感染拡大前の令和元年度との比較を示しております。令和元年度と比べますと、売上高は約4億円の減少と、ほぼコロナ禍前の水準まで回復してきております。

また、(3)の令和6年度の業績予想でございますけれど、売上高が426億9,000万円、当期純利益13億7,000万円と、コロナ禍前の水準を超える規模が見込まれております。

次に、3ページを御覧ください。経営支援における市からの3つの要請事項についてでございます。これは、令和2年度末に、市が事業継続のための補助を行うに当たり、スターフライヤー社に対して3項目の要請を行ったものでございます。同社からの報告により結果をまとめております。

(1)本社機能を本市から転出させないことにつきましては、引き続き北九州市に本社機能を置き、事業運営・企業活動を行っていくとしております。具体的には、本社部門及び生産3本部は引き続き北九州空港内に設置しております。また、トレーニングセンター、格納庫も引き続き北九州空港内に設置しておりまして、サテライトオフィスを魚町に設置しているところでございます。

(2)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につきましてでございます。北九州空港の復便に向けて取り組むとともに、一層便利な航空会社として期待に応えていくと答えていただいております。具体的には、北九州空港を起点として国際旅客チャーター便を運航しております。今後も、機材の稼働状況などを鑑み運航を検討していくとしております。

(3)再建のめどが立ち次第、羽田路線についてさらなるサービスの拡充など、北九州空港の発展のために尽くすことにつきましては、しっかりと経営再建を果たし、北九州空港利用者のより一層の利益に資するよう様々なサービスの拡充を行っていくということでございます。具体的には、北九州空港及び北九州市の観光客誘致に向けて様々な取組を実施するとお答えいただいております。具体的には、そこに記載しているとおりでございます。

本市におきましては、3つの要請事項についてしっかり取り組んでいただけるよう、定期的に意見交換を行いまして、必要に応じて働きかけを行ってまいります。北九州市に本社を置く地元航空会社として、北九州市民、企業に利便性の高い輸送サービスを提供していただくよう、引き続き連携した取組を行ってまいります。

以上でスターフライヤーの経営状況についての説明を終わります。

○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。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） スターフライヤーの現状、ありがとうございました。従業員数につきまして、コロナ以前と、いよいよ業績が回復しつつある今、どのような状況か分かれば教えていただきたいと思っております。

スターフライヤーの利用者数は 154 万人ということですが、JALも含めた昨年度の利用者数は出ているのかどうか教えていただければと思います。

以上2点、お願いします。

○委員長（日野雄二君） 空港企画課長。

○空港企画課長 従業員数につきましては、コロナ禍の間、採用を抑えていたというところがございます。自然減で、数十人規模で減少しているということは聞いております。ただ、今年度の春にキャビンアテンダントとか、そういう新規採用も再開しておりまして、人員体制の拡充、元に戻すように今取り組んでいると聞いていますところがございます。

あと、2点目でございますけれど、利用者数は決算の御報告でございましたので、スターフライヤー社の5路線全路線の旅客数になっております。ですので、北九州空港の旅客数につきましては、前回の委員会で御報告させていただきました北九州空港全体の国内旅客数の令和5年度実績で御報告申し上げたとおりでございます。個別にはお出しして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） 金子委員。

○委員（金子秀一君） 利用者数は分かりました。従業員数に関しましては、北九州市内に住んでいただく、また雇用の関係もあるということで、当初、スターフライヤーさんに対しての経営基盤を支える一つの大きな柱であったと思います。今後とも注視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。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。ほかに意見ございませんか。藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） 今の説明の中でお尋ねしたいんですが、今の乗客数の内訳といいますか、例えばビジネスで来る人、あるいはインバウンドで観光に来る人、その他どういう分け方がいまいかが分かりませんが、そういう内訳などについても分析されていれば教えていただきたいです。昨日の常任委員会で、都市ブランド創造局の観光部門の報告があったんですよ。その中で、新しい戦略としてプラスワンなどを考えているとあったので、その印象があるんですが、北九州に来るお客さんの中で7割がビジネスマンで、ビジネスマンにプラスワンとして1泊余計に北九州市内に泊まってもらおうと考えている。それで、観光客についてはいろいろメニューがありますので、いろいろ提示していたんですけど、例えば、3ページの(3)のところアニメとタイアップしたキャンペーンの展開（進撃の巨人など）とありますが、これは日田に行く人たちかなと思うんですが、昨日の都市ブランド創造局のほうでは、3つぐらいのモデルを示した中にはなかったと思いますけれど、他の局との連携というものについてはどんなふうを考えているのか気になりましたのでお尋ねします。

最後にもう一つ。(3)の項目のところで、再建のめどが立ち次第とあるんですが、再建のめどが立つということは具体的にはどういうことを考えて、どういう基準で、どういうことになれば再建のめどが立ったと理解したらいいのでしょうか。以上です。

○委員長（日野雄二君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 観光をメインとしたほかの局との連携についてお答えいたします。

スターフライヤーさんの利用者実績の中で、具体的にビジネスのお客様がどれぐらいという内訳までは正直出ていないんですが、国土交通省の旅客動態調査などで、北九州～羽田線の旅客の大体の傾向というものを私たちも分析はしております。半分ぐらいがビジネスのお客様で、ほかの路線と比べるとちょっと多いんですね。コロナでかなり減少を受けていて、観光のお客様を取っていかないと、なかなか北九州路線は今後伸びていかないと私たちも分析はしております。そこで、観光は当然連携がとても重要だと考えておまして、こういったアニメとタイアップしたキャンペーンの展開というのもありましたけれども、例えば、北九州市内で観光と連携しましてスタンプラリーを実施したりとか、こういうふうな取組も実際行っているところでございます。今後、ビジネスのみならず観光のお客さんにもどんどん使っていただけるように、スターフライヤーや観光課、そういった部局とも連携してやっていきたいと考えているところでございます。以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 空港企画課長。

○空港企画課長 3つの要請事項のうちの再建が立ち次第という項目についてお答えいたします。

令和2年度、コロナの状況で事業の存続が危ぶまれた時期に要請した事項でございますので、その頃から比較しますと、今度の令和5年度決算では売上高もコロナ前に戻っておりまして黒字化もできているというところで、単年度としましては非常に回復が見られるというところでございます。ただ、それまでの間、かなり業績が落ち込んでいた時期がありましたものですから、財務的にはその影響がまだ残っている状況でございます。その辺を含めると、完全なめどというのはもうちょっとかかるのかなと考えております。

いずれにしても、旅客も戻ってきておりますので、市として交流サービスを拡充していただきたいということはどんどん申し入れていきたいと思っているところでございます。以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） ありがとうございます。要するに、コロナで減っていた乗客数が回復してきて、売上高や純利益につながってきているというふうな数字だと思うんですが、今すぐエネルギーとかがまた上がっていて、また支援が入るようですけれど、そういうことを考えたときに、乗客数は戻っても売上高は伸びるのか、利益の関係でどうなるのかというような、そ

ういう見込みは、大体どのぐらいに行けばめどが立つというふうな計算はされているんですよ。

○委員長（日野雄二君） 空港企画課長。

○空港企画課長 もちろん、スターフライヤーさんの事業見込み、収益の見込みの中には、円の水準がどれくらいと設定をしまして、燃油の値段につきましても幾らという設定をした上で今年度の予測も立てていると聞いています。ただ、昨年度もかなり円安水準が進みましたし、燃油高が続き、国の補助はあったとしても、なかなか厳しい状況だったと聞いております。その見込みと比べると、かなり損失のほうに傾いた、経費がかさんだ状況だというのは聞いております。

今年度の見込みにつきましても、そういう状況を受けて、多少は円安側で設定して見込みを立てたとは聞いているんですけども、昨今 160 円台とか、そういう円安になるとさらに業績悪化につながる危険性はあるものと思いますので、そのあたりは情報収集しながら、連携できるところは連携していきたいと思っています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） 藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） 最後にもう一つ。経営の中身まで十分に私はよく分からないんですけど、今そういうコストが高くなるということの中には一つ、人件費のことがあると思うんですよ。そこで働いている人たちがちゃんとした賃金を確保して、そして安定した生活ができるということが大事だと思うので、不安定な働き方をしておられる方もいらっしゃると思うんですけども、そういう雇用関係についても、どういう状態で、社員の解雇とかはなかったのか、分かれば教えていただきたいと思います。以上です。

○委員長（日野雄二君） 空港企画課長。

○空港企画課長 スターフライヤーの社員さんにつきましては、コロナの間、賞与も出せない、昇給もできない、非常に厳しい状況だったとは聞いております。その影響があって、かなり退職者が出たということも聞いておりまして、また、飛行機をかなり間引いたり減便したりしたもので、現場の人間があまり要らなくなった時期もありまして、北九州市にも研修生として受け入れましたけれども、いろんな民間企業にも派遣したりしまして、思っていた仕事と違うということで退職される方も出てしまったと聞いているところでございます。やっと今、ほぼほぼ復便しましたし、現場の人員体制も元に戻ってきまして、賞与につきましても復活できる状況になり、採用増に向けて、ほかの会社さんと同じように初任給もアップさせたと聞いていますので、この状況が続けば、いい待遇で採用していただけるんじゃないかなという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） 藤沢委員。

○委員（藤沢加代君）分かりました。なかなか厳しい状況だったということが改めて分かったわけですが、そういうところにまで私たちも目配りして、きちんと把握していかないといけないんじゃないかと思いましたので、今後の推移についてまたお知らせいただければと思います。以上です。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。ほかに意見ありませんか。奥村委員。

○委員（奥村直樹君）今までの話と関連があるんですが、コロナ前との比較がありまして、旅客数はマイナス7.8%なんですけど、座席の利用率は5.6ポイント増ということで、売上高もほとんど変わらず、利益は上がっているんですけど、今までの話を総合すると、ほぼ復便したということなんですけど、令和5年度は、平均的に言うと、令和元年度と比べるとまだ便数が少なかったんですかね。要は、旅客数が少ないのに座席利用率が高いということは便数が減ったことの結果なのかなと思うんですけど、令和5年度は実際1年間かけて往復どうだったんですかね。

○委員長（日野雄二君）空港企画課長。

○空港企画課長 令和5年度の復便状況につきましては、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行して、人が移動するのがスムーズになり、そのあたりからほぼほぼ復便してきたという状況でございますけれども、その前の段階で、4月から5月にかけてが多少まだ運休があったという影響があって、それから後、お客様の移動が急激に戻ってきたので、利用率は上がっていると聞い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）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）1か月の影響でもそのぐらい数が減って利用率が上がっているの、そういうことかと思ったんですけど。これから、今後は復便をして、逆に臨時便とかもたしか出ていたと思うので、増えていくんだろうと思うんですけど、そういうことであれば、増えていけばいいことなので。ここのマイナスとプラスの逆転だけ確認したかったんで、分かりましたので大丈夫です。ありがとうございます。

○委員長（日野雄二君）ほかにありませんか。田中委員。

○委員（田中元君）ちょっとお尋ねしたいんですが、スタアフライヤーの、例えば業務、仕事、メンテナンスも含めてなんですけど、そういったもろもろの市内業者さんへの発注がどれほどなのか、できるできない、大きい小さいはあるんでしょうけど、そこら辺をお聞きしたいと思っています。

○委員長（日野雄二君）空港企画課長。

○空港企画課長 航空業界ですので、なかなか地元の皆様にとというのは難しい分野も多々あると思いますけれども、代表例でいいますと、グラウンドハンドリング、飛行機を誘導したり、手荷物を取り下ろしたり、それをやっていただいているのが西鉄エアサービスさんという会社

なんですけれども、そちらはもともと北九州発祥の会社で、西鉄のグループ会社ではございますけれども、そういったところはずっと使っていただいています、そのほかにつきましては、具体的には市内の業者様を使っているという確認が取れているものは私の記憶ではない状況です。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） 飛行機関連なんで、そんな地元業者ができないような仕事、大きい仕事、特殊な仕事以外の仕事もあるんだと思うんですよね。そういったのは、我々、北九州市もしくは議会のほうからでもしっかり言い続けないと、どこか大きなところから全部持ってこられて、なかなか仕事が北九州に波及していかない。税金うんぬんは別問題としても、いろいろ事が動かないということにならないように常に発信していかなければと思っていますので、これからも注視していきたいと思っています。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） スターフライヤーの機内で見ることができるビデオプログラムで武内市長が出演している番組があるんですけど、市の番組としてやっているのか、どこが制作して、スターフライヤーとしてやっている番組なのか、KBCのアナウンサーの方も出ていますんで、KBCが作っている番組なのか、どこが主体でやっ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） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 ウェイポイントという番組だと思いますけれども、私がお聞きしているのは、制作会社さんがあって、そこから、私どもの部署ではないんですけど、市に打診があって、番組を作っているとお聞きしております。

○委員長（日野雄二君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） では、市長は、市長という立場で出演しているということでもいいんですかね。

○委員長（日野雄二君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 字幕のほうには北九州市長ということで出ております。

○委員長（日野雄二君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） 八幡の知り合いから教えてもらって、たまたま私も見たんですけど、小倉のお店とかをずっと紹介していたんで、これはどうなのという感じですね。結局、特定のお店に行って、これはおいしいとか、これはお薦めですねということを行っているわけですよ。例えば焼き肉屋さんとかにしたって北九州市内に山ほどあるわけじゃないですか。居酒屋もたくさんあるわけですよ。それで、ここのお酒がとかという話をされると、完全に特定のピンポイントのこの店という話になってしまうんですよね。これはおかしくないですかという問いかけがあったもので、ふだんはあまりビデオプログラム見ないんですけど、あえて見たんで

すよね。食材とか場所とかなら分かるんですけど、店ってなるとかなり偏るし、全部紹介するわけにもいかないから、違う焼き肉屋さんとかは腹立てるだろうなって当然思うんですよね。やってくれてよかったなって思う人って多分いないと思うんですけど、北九州は町を紹介していこうという意気込みがあるんだろうとは思いますが、おいしいものをどんどん、食材を紹介していこうというのは分かるんですけど、お店の紹介みたいになってくると、行政の公平性、平等性という観点からいくとかなり疑問があるなということを感じながら見ましたので、ここは考えていただきたいなと思います。

○委員長（日野雄二君） 副委員長、私が付け加えます。

（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） 大久保委員の意見、まさに正しい意見であって、市長がここのパンがおいしいとか、パンの宣伝をしている。そんなことをしちゃいけないだろう。ほかの店もいっぱいあるですよ。タレントじゃないんですよ。市長なんですよ。だから、前も私はスターフライヤーのあの放送は切るように言ったけど、何の返答もない。今の話で大久保委員からも出たんで、それは強く要請します。

副委員長、以上。戻ります。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（日野雄二君） 渡辺修一委員。

○委員（渡辺修一君） 復便に向けての取組はよく分かりました。本当に頑張っているなと思うんですけども、新路線について、スターフライヤーとして何か取組をやっていたら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 新規路線の前に、北九州空港からでいいますと台湾路線は以前、コロナ前に飛んでいただいていたんですけども、運休状態でございます。それについても復便していただきたいと思っていますし、会社全体でもそうなんですけど、飛行機の数をコロナの厳しい状況のときに2機ほど減らしておりまして、今、更新時期に来ている飛行機もあるということで、発注は頑張ってかけているらしいんですけど、エアバスの飛行機の納入が遅れぎみということで、なかなか手に入らないと伺いまして、機材の置き換えにすら今ちょっと頑張らないといけない状況で、なかなか飛行機を増やすところまでは行かないという状況と聞いています。

それに、先ほど藤沢委員の御質問にもお答えしたんですけど、財務状況がまだ完全には戻っていないというところで、チャレンジするのはもうちょっと時間がかかるとは聞いております。飛行機の数の問題と余力の問題とといいますか、そこがないとなかなか次の新しい展開に行けない状況と聞いているところでございます。

○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。空港大作戦でアクセスの強化をしていく反面、路線の強化もやっていかないといけないんですけども、実際のところ、航空会社の様々な裏の事情というのは市民の方はあまりよく理解していないと思いますので、市としても支援できるところをしっかりと支援していきながら拡充をしていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。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） さっきの話で、市長が市の食材とかを使って、例えばバーベキューをしながら、小倉牛おいしいよねとか、魚市場で買った魚おいしいよねとかいうのは全然いいと思うんですよ。だけど、どうしても特定のお店という話になるのがとてもよろしくないと思うという話をさせてもらいました。なので、番組がなくなるとかという話じゃなくて、そういうふうな番組にしてもらわないと公平性、公共性というところにはならないだろうと思いますので、よろしくお願いいたします。以上です。

○委員長（日野雄二君） ほかにありませんか。

（「なし」の声あり。）

なければ、次に、福岡県議会に対する要望についてです。

昨年度は、滑走路延長の新規事業化決定を踏まえ、貨物拠点化のさらなる進展や各種支援策への予算の確保などについて要望活動を行ったところ、貨物強化期間の継続など、県の今年度の当初予算において要望内容を反映していただくことができました。こうした成果を踏まえ、今年度の県議会への要望について検討していきたいと思います。

その参考として、執行部において来年度、県との連携強化が必要と考える取組について、港湾空港局の説明を受けます。空港企画課長。

○空港企画課長 それでは、令和7年度における県・市の連携強化の取組について御説明申し上げます。

資料の4ページを御覧ください。令和7年度につきましては、我々執行部として、そちらに記載しております7項目について連携強化が必要と考えているものでございまして、まだ福岡県と合意しているものではございません。

まず、1つ目、旅客強化期間の継続についてでございます。令和4年度からスタートしましたネットワーク再構築推進期間が今年度で期限を迎えるところでございます。現在、チャーター便の運航や仁川便の夏季限定の増便など、新規路線の就航や増便に向けた動きが出てきておりまして、こういった動きを着実に捉え、北九州空港の旅客ネットワークを拡充させていくためには、来年度以降、強化期間の継続がぜひとも必要だと考えているところでございます。

2つ目、強化期間における予算の確保でございます。旅客の再成長、貨物拠点化の進展に向けまして、引き続き県と市が連携しまして、旅客、貨物、アクセスなど、北九州空港の利用促進に対する各種支援策に係る予算を確保していく必要があると考えているところでございます。

3つ目、受入体制の強化に関する連携でございます。旅客、貨物の就航や増便、これを受け止めるためには空港業務の体制強化が不可欠でございます。このため、担い手の確保や働きやすい環境づくりなどに連携して取り組む必要があると考えているところでございます。

4つ目、旅客に関する連携でございます。ネットワークの再構築と福岡空港との補完機能の強化を進めるため、既存路線の利用実績を高め、運休中の路線の早期復便、新規開設を促していくことが重要と考えております。このため、路線の安定化をはじめ、強力な支援に取り組んでいく必要があると考えているところでございます。

5つ目が、貨物に関する連携でございます。令和6年度から4年間、半導体貨物拠点化推進期間を設けているところでございます。北九州空港が貨物拠点としての地位を確立していくためには、貨物の円滑な取扱いが求められるところでございます。このため、輸出入貨物の集貨や通関機能の強化などに連携して取り組む必要があると考えているところでございます。

6番目が、アクセスに関する連携でございます。増大し、多様化する旅客需要に幅広く応えていくためには、福岡空港との役割分担と相互補完に基づきまして、北九州空港の補完機能の強化が不可欠でございます。このため、北九州空港と福岡都市圏との間のアクセス利便性の向上に取り組む必要があると考えているところでございます。

7つ目が、機能強化に関する連携でございます。北九州空港の滑走路3,000メートル化を控えまして新たな貨物便の就航需要が高まっている中、航空燃料の供給がひっ迫してきております。このため、大型貨物機による欧米など長距離貨物便の直接運航の実現に向けまして、給油能力の増強に向けて連携して取り組んでいく必要があると考えているところでございます。

以上で令和7年度における県・市の連携強化の取組について御説明を終了いたします。

○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。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） 私からはまず、昨日の報道で、福岡県が福岡空港での事業者に対して、北九州空港での給油体制などの要請をしたという報道があったと思います。県から福岡空港の事業者への要請と認識しておりますが、これについて、今回、要望の中身で、北九州市としてさらに受入れ体制をしっかりと取っていく必要があると思うんですけども、この県の依頼と県の各飛行機会社への要請を受けての北九州の考え方を教えていただきたいのが一点と、もう一点が、今議会で公明党会派から東九州新幹線についての質問をさせていただきました。6月13日の報道では、北九州市と京築の商工会議所から県知事へ、東九州新幹線ルートの期成会の設立

を福岡県に要請したという流れがあるかと思えます。アクセス、空港島を通るのか通らないのかは別として、新幹線の期成会の中にしっかりと北九州空港を利用していくという流れをつけていく必要があるのかなと思えます。先日の3月議会の答弁を受けての東九州新幹線と北九州空港の関係、そうしたものについて何か今検討している内容があれば、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） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 代替着陸、ダイバートについて御答弁申し上げます。

福岡県から福岡空港に就航する航空会社に対し、体制整備について依頼をするという連絡は、県からこちらもいただいていた。昨年9月と本年5月に国際線の代替着陸があったわけなんですけど、この事案両方とも、北九州空港に未就航の航空会社が飛来してきたという状況です。給油のために飛来したということなんですけど、通常、就航していない航空会社でございまして、こういった地上の体制が未整備であったがために給油に長い時間を要してしまい、結局、福岡空港の利用時間内に戻ることができず、乗客を乗せたまま、一回はマニラに引き返し、一回は関西空港に戻るという事案でございました。一昨日、6月25日の福岡県の各航空会社への要請、これを受けまして、私どもとしても福岡県と連携をして、もし航空会社からそういう御相談があった場合にはきちんと対応していきたいとは考えております。

それから、こういう臨時のときだけの体制整備ということになるとなかなか大変な部分もありますので、できれば、まず定期便を就航していただいて、常時こういった体制が取れるような形を構築してもらうように、私どもとしては航空会社に働きかけ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） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 整備新幹線についての御質問についてお答え申し上げます。

九州を巡る全体的な整備新幹線の計画につきましては、我々の分野からいたしますと、空港をそれが経由するのか、それとも空港アクセスにどういうふうな影響をするのかといったところで、私どもとしても注目しているところでございます。そういった全体的な計画の意味では、今、都市戦略局の都市交通政策課で全体調整している案件でございますので、我々空港のアクセス担当といたしましても、そういったところと情報交換しながら適切に取り組んで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） 金子委員。

○委員（金子秀一君） ありがとうございます。まず、代替空港の整備の分での県への要請ですが、代替だけじゃなくて、そのときだけじゃなくて、日頃からのお付き合いがある中で受け入れますよという流れにぜひ持って行っていただきたいので、よろしく願いいたします。

それから、整備新幹線については、今回、北九州商工会議所、京築商工会議所も県知事に要請をし、東九州新幹線の期成会設立という方向で県知事から言葉を引き出したと思います。それを受けて、東九州、日豊線ルートということであれば空港が近いということでもあると思いますので、これについては北九州でどのような体制がいいのかというのをしっかりと検討しておく必要があるのかなと思います。委員長、せっかく空港特別委員会ですので、今後の流れによるでしょうが、都市交通政策課の担当ということで呼びしたりはできるんですか。

○委員長（日野雄二君） 空港アクセスのこともありますから、呼べないことはないと思います。それに今の新幹線が、日豊線を使うとすれば、朽網駅を活用して日豊線の朽網駅に急行を止めて、そこからシャトルバスで空港まで運ぶというのは一つの案に上がっているわけで、それではなくて、朽網駅から空港まで、要するに日豊線を使って、車輪の広さを狭くしたり広げたりするフリーゲージ方式を使えば、日豊線を使って新幹線も不可能ではないということもあるので、呼ぼうと思えば呼べると思いますが、議会事務局どうですか。

○政策調査課長 検討させていただきたいと思います。

○委員長（日野雄二君） それでは、検討はしていきます。

○委員（金子秀一君） ぜひ今回、そういった形で機運が盛り上がってきましたので、そうしたことも議会として、県への要望については議会として言えるような準備を進めていく必要があるのかなと思いますので、御検討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） ほかにございませんか。藤沢委員。

○委員（藤沢加代君） 給油能力の増強に向けて支援ということなので、今の給油能力が低いという認識なんだと思うんですけれども、そもそも給油能力の現状と、それからそれを増強するという課題について、もうちょっと具体的をお願いします。

○委員長（日野雄二君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 私から申し上げたのは給油能力ということではなくて、各航空会社さんがそれぞれ、給油を受けてくださる事業者とか、そういった部分の体制を事前に整えておかないといけないというところでの体制整備というお話でございました。

○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 藤沢委員の今の御質問の文脈でいきますと、先ほど空港企画課長から申し上げたところの7番目の項目で、機能強化という観点で、我々も、北米、欧州便といった大きな飛行機が飛ぶための給油能力の強化というのを進めていきたいと考えています。その中での課題認識としましては、北九州空港でのジェット燃料の備蓄の能力が少しほかの空港に比べて足りていないんじゃないかということが一つと、北九州空港に向けてジェット燃料を届ける、サプライチェーンの線が細いんじゃないかという課題を認識してしまして、これを県と一緒にしっかり整えていきたいと考えています。以上です。

○委員長（日野雄二君）ほかに質問ございませんか。奥村委員。

○委員（奥村直樹君）先ほどダイバートの件があったんで、お伺いしたいんですが、前から言っているように、北九州空港でもともと受入れがない航空会社の分はお断りせざるを得ないというのはずっと聞いてきているんですけど、その航空会社の人がいればいいんですか。それともスペースも要るとか、具体的に言うと、何があったらできるんでしょうか。

○委員長（日野雄二君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 まず、やはり人です。実際に飛行機を誘導して、ドアを開けて、手荷物を降ろして、お客様を御案内してと、大前提として人が要ります。だから、何も拠点がない会社いきなり、物理的にももちろん着陸することは可能なんですけど、降りて、誰が何をやるのというのがそもそもない状態です。それに付随して当然、場合によっては機材も、同じ機種であれば対応できるかもしれませんが、違う機種が来た場合はどうなるかといった問題も付随して発生してくると思いますが、大前提として、飛行機が下りてきたときにそれに対応する人がいないとそもそもできない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）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）思ったのが、これは民間会社さんのことなんでむちゃは言えないけど、例えば、福岡空港はもう閉じているから、その人たちが北九州空港に、人だけ来ればできるものなんですか。降ろすのも、バスで運ぶとかすれば、できる可能性はどうなんですかね。

○委員長（日野雄二君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 実際にふだん就航していなくて、いきなり人が来ても、そもそも勝手が分からないということはあると思います。ANAさんのケースでは、就航はされていないんですけども、実際降りてきました。これはスターフライヤーさんとの契約があり、連携関係がありまして、それで、スターフライヤーさんがあって、もちろんANAさんも応援に来ています。民間航空会社様同士の連携とか、そういった部分で対応できるケースはあろうかと思っています。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）コードシェアもあるので、今後はそういった契約が、もしかしたら補完し合うこともあるかなと思うし、あとは、海外から来て関空に行ったりとか帰ったりとかありましたが、その便のお客さんは取り返しがつかないでしょうから、多少、何時間か待っても、福岡空港から人が来てできる可能性があるんだったら、そういうことも本当はあるのかなと思ったりもしたんですけど。そこは民間の話なんで、してくれというわけではないんですけど、可能性があるか聞きたかったので、現実には難しいでしょうね。分かりました。あとは、今言った民間の補完が進むことはあればいいなと思っています。それと同時に、お願いとしては、通常から北九州にいてくれればできるということで、営業を続けていただければと思います。

○委員長（日野雄二君）ほかにございませんか。

○委員（金子秀一君）ちょっと補足させていただきます。

○委員長（日野雄二君）金子委員。

○委員（金子秀一君）先ほどの新幹線の件は、6番目のアクセスの部分で北九州空港と福岡都市圏とのアクセス利便性の向上に取り組む中に、今回、期成会立ち上げの部分があるので、ぜひ検討を進めていただきたいという旨でございますので、直ちに呼んでくれということではありませんので、どうぞよろしくをお願いします。

○委員長（日野雄二君）高橋委員。

○委員（高橋都君）私もアクセスのことでお尋ねしたいんですけど、北九州空港と福岡都市圏とのアクセスの利便性の向上に取り組むというところで、先日、新聞記事だったと思うんですけど、ビジネスで東京での滞在時間が一番長いのは、福岡からリムジンバスを使って、北九州空港から羽田まで行って東京に滞在して戻ってくるのが一番滞在時間が長いというのが出ていたんですね。日帰りで東京に行く場合、滞在時間というのはすごく重要で、アクセスの利便性をもっともっと高めるべきだと思うので、今から取り組むことに関して、私は大きく関心を持っています。北九州空港まで来たけどバスの便がなくてタクシーを乗り合わせて帰ったという話もあるので、やはり時間とか、便に合わせたバスの発着とか、そういったものも考える必要があると思うんですが、今考えている取組としてどういったものがあるか教えていただきたいと思います。

○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 福岡都市圏とのアクセスの強化についての御質問についてお答え申し上げます。

福岡都市圏との主なアクセスルートについては、現状では、福岡都市圏と小倉駅間、鉄道を使って小倉駅まで行って、小倉駅と、それから空港間はエアポートバスを使うというルート。あとは、深夜、早朝の時間帯で運行している福北リムジンバス、これを使って空港と福岡都市圏を結ぶルート。それから、エアポートバスの路線上で福岡方面と高速バスに乗り継ぐルートというのが現状でございます。こういった今のアクセスの利便性の向上に向けまして、現在の取組といたしましては、空港最寄り駅である朽網駅への特急停車の検討であるとか、昼の時間帯での福北リムジンバスの運行の検討、それから、朽網駅などのバス停でスムーズに高速バスに乗換えができるようなバスダイヤの編成であるとかバス停の待合環境の向上、こういったところにつきまして、福岡県、それから鉄道事業者、それからバス事業者などと連携して取り組んで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）高橋委員。

○委員（高橋都君） いろんなルートがあると思いましたが、なるべく乗換えが少なく、スムーズにつながることができるというのが一番いいと思います。やはりこれは重要だと思いますので、研究していただきたい。日帰りで行かれる場合はビジネスの方のほうが多いと思いますが、利用がさらに増えるんじゃないかと思しますので、よろしく願いいたします。以上です。

○委員長（日野雄二君） ほかにありませんか。田中委員。

○委員（田中元君） 県と市の連携強化ということになると、北九州空港だけのことを考えるといいんでしょうけど、福岡空港という存在は絶対に忘れてはならないだろうし、ある意味、北九州空港の足かせになってくるのかなと思います。来年、福岡空港はもう一本滑走路を置いてくることですので、その点の影響とか、県もどこまで北九州空港に肩入れできるのかよく分からないところがあるんですけど、先日ネットの中で高島市長が、路線の誘致は都市力の証しとかという話もしていましたし、それと併せて貨物のことも言っていたんですね。空港の 2.5 キロ圏内に港と駅があるという立地的な優位性も含めて発信をされていて、それを挙げられると北九州空港はお手上げの状態になるんだと思うんですが、北九州市と県と福岡市と、そこら辺の整合性というか、インバウンドとかというのは、県は両方股にかけてやらないといけないと思います。この間のバレーボールのネーションズリーグも県が頑張っていたけど北九州に誘致していただいたんだと思うんですけど、そうやって頑張っていたけど北九州に都市力をつけようとしていていただけのんだと思うんですけど、それと空港というのはまた話が変わるのかもしれませんが、両方とも同じようなことをやっても福岡空港には絶対取られるわけで、県の立ち位置として、何か北九州空港に特化したような県の動きというのはどういったところがあるのかをお尋ねしたいと思います。

○委員長（日野雄二君） 空港企画課長。

○空港企画課長 福岡県が県内 2 空港につきましてどのように活用して県の発展につなげるのかということについては、10 年前の平成 26 年 11 月ですけれども、将来構想を公表したものに基いて今福岡県は動かれているという状況でございます。その内容としましては、増大して多様化する航空需要を幅広く捉えまして、ゲートウエーとして利便性を高めるために、福岡空港と北九州空港という県内 2 空港を両方活用していくというところでございます。北九州空港につきましては、福岡空港との連携と補完に基づきまして、24 時間空港という強みを生かした路線誘致。その中身としましては、早朝・深夜便とか、そういったものの誘致を打ち出しています。それと、福岡空港からあふれる LCC などの誘致も進めていくということで取り組んでおられます。もちろん、貨物専用機につきましては福岡空港は就航する余地が今ございませんので、それにつきましても北九州空港で貨物の拠点化を進めていくという、その 3 点を中心に、北九州空港の活用をしながら、福岡空港は福岡空港で未就航の他の路線誘致を進めていくというところで取り組まれているという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）田中委員。

○委員（田中元君）今までとあまり変わらないんですけど、24 時間を生かして、LCC 等々の誘致ということと貨物ということだったんですよね。でも、もう一本、福岡空港に国際線の滑走路ができると、その辺の影響はないものなんですか。それと、貨物についても、北九州に影響がないのか、お尋ねしたいと思います。

○委員長（日野雄二君）空港企画課長。

○空港企画課長 来年度、福岡空港に2本目の滑走路が供用するというごさいます。ただ、福岡空港、限られた土地の中に2本目の滑走路を造られるということで、2本の滑走路間の距離が非常に短いということで同時に離発着ができない。離陸と着陸を両方で繰り返すということができない状況でございまして、単純に2倍とか1.5倍とかに急激に容量が増えるという状況ではないと聞いております。若干増加するその容量を加味しましても、そんなにどんどん飛行機を下ろせるという状況ではないということです、やはり両空港の連携と、両方うまく補完していきながらやっていくところが福岡県さんの方針、そこは変わらないと聞いております。以上でございまして。

○委員長（日野雄二君）田中委員。

○委員（田中元君）分かりました。何で福岡空港は1本増やしたのかなという感じがするんですけど、それはここに聞いても意味がないんで、影響はそんなにないということでありましたので、了解しました。

○委員長（日野雄二君）これは大切な部分なんで、滑走路の距離も長さもしっかり田中委員に説明をしていただきたいと思ひます。

ほかにございせんか。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君）余談になってしまひますが、せつかくの機能強化特別委員会ですので、今回、空港成長戦略担当ということで外部から幕参与を登用していただひているんですけど、特別委員会として、そういういろいろなノウハウをお持ちの方との協議、北九州が今からどういふうな方向で、福岡県に2つある空港を北九州がどう生かしていくのかというところを、どういふうお考えをお持ちで、また、我々もどういふうなことを目指して頑張っていけるかという、そういう勉強もちょっと時間を取っていただければといういふうな思ひもあるんですけど、可能でしうか。

それから、いろいろな形をするにしても、空港業務、ハンドリングは絶対に必要だと思ひます。便を増やすにしろ、インバウンドとかダイバートの対応をするにしろ、全てそういふうなところが必要と思ひますので、その辺は県、国としっかり連携していただひて、港湾空港局のほうもそういふうな動きはしっかり、特に税関等の強化もしていただかないといけないと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○委員長（日野雄二君）空港企画課長。

○空港企画課長 幕参与につきましては、空港成長戦略担当ということでこの4月から着任いただいております。非常勤ではありますが、調整は可能ですので、委員会の皆様の側から参考人ということでありましたら調整させていただきたいと思っております。どういうテーマがよろしいのかとか、その辺につきましても案をいただければ調整させていただきます。以上でございます。

○委員（渡辺徹君）ありがとうございます。

○委員（金子秀一君）ぜひよろしくをお願いします。

○委員長（日野雄二君）副委員長、いいですか。

○委員（渡辺徹君）はい。

○委員長（日野雄二君）今、副委員長からの強い要請、要望等々、しっかり体制を整えなければ受入れもできないということです。24時間空港の体制をもっと強化ということでもありますから、しっかりそれは取り組んでいただきたいということを私からも言うておきます。

ほかに意見ございますか。

（「なし」の声あり。）

ほかになければ、ただいま説明を受けた取組について、私としてはぜひ県との連携強化を図る必要があると考えます。その場合、県においても予算措置が必要となることから、来年度の当初予算編成の作業が本格化する前に要望すべきと考えます。そのために、要望の時期は9月末までに、要望者は正副議長と私と副委員長で行いたいと思っておりますが、御意見ありませんか。

（「なし」の声あり。）

ほかになければ、県議会への要望については、先ほど提案のとおり、時期と要望者で行いたいと思っておりますので、これでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり。）

御異議なしと認め、そのように決定しました。

なお、要望内容については、ただいまの皆さんの御意見も踏まえ、執行部と調整しますので、正副委員長に御一任いただきたいと思いますのですが、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。御異議なしと認め、そのように決定しました。

ほかになければ、本日は以上で閉会します。