

# 第 1 分 科 会 (No. 5)

1 日 時 令和6年3月13日(水)  
午前10時00分 開会  
午前11時58分 休憩  
午後 1時00分 再開  
午後 3時14分 閉会

2 場 所 第6委員会室

## 3 出席委員 (19人)

主 査	吉 田 幸 正	副 主 査	高 橋 都
委 員	佐 藤 栄 作	委 員	田 中 元
委 員	村 上 幸 一	委 員	戸 町 武 弘
委 員	香 月 耕 治	委 員	渡 辺 修 一
委 員	渡 辺 徹	委 員	成 重 正 丈
委 員	岡 本 義 之	委 員	世 良 俊 明
委 員	三 宅 まゆみ	委 員	奥 村 直 樹
委 員	大 石 正 信	委 員	篠 原 研 治
委 員	井 上 純 子	委 員	村 上 さとこ
委 員	本 田 一 郎		
(委 員 長	森 結実子	副 委 員 長	荒 川 徹)

## 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
総 務 課 長	奥 村 和 美	クルーズ・交流課長	井 上 欣 治
港 営 部 長	宮 金 満	港 営 課 長	中 野 仁
業務担当課長	中 島 寛 幸	保全担当課長	牛 島 和 充
物流振興課長	鈴 木 啓 介	港湾整備部長	伊 藤 仁
港湾工事担当部長	今 吉 淳 一	計 画 課 長	井 上 康 一
計画調整担当課長	御 舩 雅 寛	整 備 課 長	政 徳 克 志
エネルギー産業拠点化推進室長	林 秀 樹	エネルギー産業拠点化推進課長	白 井 伸 弥

総合拠点利用促進担当課長	酒 井 啓 範	基盤整備担当課長	和 田 賢二郎
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

委員係長 伊藤大志 書記 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	議案第1号 令和6年度北九州市一般会計予算のうち所管分	議案の審査を行った。
2	議案第8号 令和6年度北九州市港湾整備特別会計予算	
3	議案第11号 令和6年度北九州市土地取得特別会計予算のうち所管分	
4	議案第17号 令和6年度北九州市空港関連用地整備特別会計予算	
5	議案第18号 令和6年度北九州市臨海部産業用地貸付特別会計予算	
6	議案第20号 令和6年度北九州市市民太陽光発電所特別会計予算	

## 8 会議の経過

○主査（吉田幸正君） それでは、開会いたします。

本日は、港湾空港局関係議案の審査を行います。

議案第1号のうち所管分、8号、11号のうち所管分、17号、18号及び20号の以上6件を一括して議題といたします。

審査の方法は、一括説明、一括質疑とします。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で受けます。

それでは、説明を求めます。港湾空港局長。

○港湾空港局長 おはようございます。委員の皆様には、本市の港湾空港行政につきまして日頃より御指導、御支援を賜り、改めて感謝申し上げます。

本日御審議いただく議案は、予算議案6件でございます。

港湾空港局では、成長エンジンである北九州港と北九州空港を最大限に活用し、新ビジョンの重点戦略である稼げる町の実現に向けて事業を進めております。

予算に計上しております主な内容でございますが、北九州港については、物流拠点化の推進に向けて、港湾施設の機能強化や貨物の集貨、2024年問題へ対応するモーダルシフト促進などの取組を実施してまいります。また、風力発電関連産業の総合拠点化に向けて、基地港湾や産業用地の整備を進めてまいります。

北九州空港については、先日、中長期の時間軸を含む総合的なプロジェクトである北九州空港大作戦を打ち出しました。空港関係者とこれまで以上に連携し、空港アクセスの強化、航空路線の拡大、航空貨物の集貨などの取組を進めていくこととしております。これにより、多くの人と物を呼び込めるように取組を進めてまいります。

本市経済の発展に向けて、2つの港がしっかりと役割を果たせるよう、港湾空港局職員一同しっかりと取り組んでまいりますので、委員の皆様には引き続き御指導御べんたつを賜りますようお願い申し上げます。

議案内容につきましては、総務部長から説明させていただきます。よろしく申し上げます。

**○主査（吉田幸正君）** 総務部長。

**○総務部長** それでは、座ったまま失礼いたします。

港湾空港局関連の議案につきまして御説明いたします。

本委員会で御審議をお願いいたしますのは、議案第1号、令和6年度一般会計予算のうち所管分、議案第8号、港湾整備特別会計予算、議案第11号、土地取得特別会計予算のうち所管分、議案第17号、空港関連用地整備特別会計予算、議案第18号、臨海部産業用地貸付特別会計予算、議案第20号、市民太陽光発電所特別会計予算、以上の6件でございます。

予算案につきまして、主な内容を款項目ごとに御説明いたします。なお、金額は万円単位とさせていただきます。

初めに、一般会計につきまして御説明いたします。

一般会計予算に関する説明書を御覧ください。タブレットは32ページでございます。

まず、歳入でございます。

17款1項9目港湾使用料12億8,993万円は、岸壁等港湾施設の使用料収入などでございます。36ページをお願いいたします。

2項7目港湾手数料5億567万円は、水域占用料などでございます。

57ページをお願いいたします。

18款2項9目港湾費国庫補助金9億7,680万円は、港湾施設の整備に伴う国庫補助金などでございます。

85ページをお願いいたします。

20款 1 項 1 目財産貸付収入のうち所管分は 2 億1,313 万円で、新門司地区埋立地等の土地貸付収入などでございます。

89ページをお願いいたします。

2 項 1 目不動産売払収入のうち所管分は38億5,686 万円で、響灘東地区等の土地売払収入でござい

ます。

101ページをお願いいたします。

24款 3 項 7 目港湾費貸付金元利収入 6 億3,760 万円は、臨海部産業用地貸付特別会計への貸付金に対する償還金収入でござい

ます。

112ページをお願いいたします。

25款 1 項 1 目総務債のうち所管分は 7 億7,290 万円で、北九州空港整備事業の負担金等の財源として市債を借り入れるものでござい

ます。

116ページをお願いいたします。

1 項 8 目港湾債51億9,480 万円は、港湾整備事業等の財源として市債を借り入れるものでござい

ます。

127ページをお願いいたします。

歳出でござい

ます。

2 款 3 項 1 目企画振興総務費のうち所管分は、空港推進経費の16億3,926 万円で、北九州空港の利用促進及び機能強化などに要する経費でござい

ます。

少し飛びまして、216ページをお願いいたします。

10款港湾費、1 項 1 目職員費12億7,773 万円は、職員の給与などでござい

ます。

217ページをお願いいたします。

2 項 1 目港湾総務費 2 億6,484 万円は、港湾の振興、計画など管理事務に要する経費でござい

ます。

2 項 2 目施設管理費 7 億232 万円は、港湾施設の管理に要する経費でござい

ます。

219ページをお願いいたします。

3 項 1 目施設営繕費 1 億7,788 万円は、港湾施設の維持補修に要する経費でござい

ます。

3 項 2 目港湾建設費55億9,269 万円は、港湾施設の整備や国直轄事業負担金などに要する経費でござい

ます。

221ページをお願いいたします。

4 項 2 目埋立整備費10億4,100 万円は、新門司地区や響灘東地区の埋立地整備に要する経費でござい

ます。

少し飛びまして、278ページをお願いいたします。

債務負担行為でござい

ます。

今回新たに提出いたしますのは、表の一番下、響灘東地区処分場整備事業の 1 件でござい

す。

一般会計につきましては以上でございます。

次に、特別会計について御説明いたします。

特別会計予算に関する説明書を御覧ください。

まずは、港湾整備特別会計でございます。タブレット59ページをお願いいたします。

歳入歳出予算額は、それぞれ51億880万円でございます。

61ページをお願いいたします。

まず、歳入でございます。

1款1項1目機能施設事業使用料は30億3,815万円で、荷役機械、荷さばき地などの使用料収入でございます。

65ページをお願いいたします。

6款1項1目機能施設事業債11億4,100万円は、コンテナクレーンの更新や上屋照明のLED化などの財源として市債を借り入れるものでございます。

66ページをお願いいたします。

歳出でございます。

1款1項1目総務費12億7,433万円は、機能施設の管理運営に要する経費でございます。

1項2目維持費6億2,959万円は、機能施設の維持補修等に要する経費でございます。

1項3目太刀浦埠頭費8億6,461万円は、コンテナクレーンの更新等、太刀浦埠頭の整備に要する経費でございます。

67ページをお願いいたします。

1款2項1目機能施設費繰出金23億698万円は、市債償還のため公債償還特別会計へ繰り出すものでございます。

70ページをお願いいたします。

債務負担行為でございます。

今回新たに提出いたしますのは、太刀浦第2コンテナターミナルコンテナクレーン更新事業に係る2件でございます。

港湾整備特別会計につきましては、以上でございます。

少し飛びまして、93ページをお願いいたします。

土地取得特別会計でございます。

港湾空港局所管分の歳入歳出予算額は、それぞれ55億4,100万円のうち1,124万円でございます。門司港地域複合公共施設整備事業に係る経費でございます。

146ページをお願いいたします。

空港関連用地整備特別会計でございます。

歳入歳出予算額はそれぞれ350万円で、分譲地の測量や草刈り等を行っております。

150ページをお願いいたします。

臨海部産業用地貸付特別会計でございます。

歳入歳出予算額はそれぞれ6億3,760万円で、臨海部産業用地の企業への貸付けを行っております。

166ページをお願いいたします。

市民太陽光発電所特別会計でございます。

歳入歳出予算額はそれぞれ1億500万円で、太陽光発電で得た売電収入を基に発電所の維持管理などを行うほか、市民還元事業の財源として一般会計への繰り出しを行っております。

以上で港湾空港局関連の議案の御説明を終わります。

なお、タブレットに、令和6年度予算における予算事務事業の棚卸し反映結果のデータをお入れしていますので、御参照ください。

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。

**○主査（吉田幸正君）** ありがとうございます。

それでは、これより質疑に入ります。質疑は会派ごとに持ち時間の範囲内で議題に関する事項とし、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、明確に答弁を願います。

質疑はございませんか。香月委員。

**○委員（香月耕治君）** おはようございます。

北九州の将来というか未来の経済は港湾空港局が担っていると、そのように判断しています。先日も、産業経済局の予算特別委員会で、2033年に市内総生産を実現するというので、その中で経済効果のところですけど、2033年に港湾空港でどういうGDPにするというのはあまりにも先のことでいわゆる答えがないでしょうから。空港にしても、令和9年、3,000メートルが開港すると。それから、洋上風力が動き出したということでは、令和9年から令和10年ぐらいについて、経済活動として空、海、モーダルシフトもあるでしょうが、どういう活動というか、GDPの予想をしているか聞きたいです。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 空港についての令和9年、令和10年のGDPということでございますけれども、空港単体で総生産、付加価値額というのを計算するということは今までしておりませんので、具体的な数字はございませんけれども、定性的なものになるかもしれませんが、令和9年、令和10年、当然、滑走路が3,000メートル化した時点では大型貨物専用機が北米に直行できるということになります。その時期にちょうど、今、九州全体で2兆円を超える設備投資がされている半導体関連の製品が産出されてくる時期でもございますので、そういったものを北米に届けられるような物流をつくる、それから、そういう物流、ただ単に運ぶだけではなくて、アフターパーツですとかいろんな出し入れをするストックポイントになっていくと。それは空港単

体ではなく、産業経済局の物流拠点構想の中で取り組まれている海とか陸も含めてのことになりますけれども、そういったことをやっていくことで、地域企業の利便性、生産性を向上して雇用を増やして企業立地を増やしていくと、そういうところで全体としてGDP向上に貢献したいと思っているところでございます。

当然、旅客も、これからインバウンドを日本全国で6,000万人を目指して、観光立国プランというのが出ていますので、その一翼を担う空港になっていくということを目指して、観光産業でもインバウンド受入れ等でGDPに貢献していきたいと、その両面で努力していきたいと思っております。

**○主査（吉田幸正君）** エネルギー産業拠点化推進課長。

**○エネルギー産業拠点化推進課長** 洋上風力についても、委員御指摘のとおり、令和7年度末にウインドファームが稼働します。それと相まって、浮体式のフィールドであるEEZまでフィールドというか市場が広がるような閣議決定が先日行われています。私たちが目指す総合拠点化の独自性の部分になりますけれども、基地港湾背後地への企業誘致、この辺も市場が開けることによって大きく前進すると思っておりますし、今後主流となっていく浮体式の基礎の製造、それから浮体式への風車のセッティング、そして積出しと、そういった基地の整備も兼ねて進んでいくように努力してまいりたいと思っております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** 委員からモーダルシフトにも言及がございました。

御承知のとおり、2024年問題が差し迫っております、フェリー、ROROを中心に海上輸送の貨物も増えていくと見込んでございます。具体的に令和9年から令和10年あたりというところで、具体的なGDPという数字ははじいてはいないですが、当然、航路、便数を増やして貨物も増やしていくと同時に、今、新門司、響灘地区の背後地の企業進出が進んでおまして、そういったところも、3年後、4年後であれば具体的に操業も開始して、貨物もまとまった形で生み出されてくるのではないかと期待しているところでございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 答弁は以上でよろしいですね。香月委員。

**○委員（香月耕治君）** いろんな形で準備されているということは評価していますが、やはりその成果というか、仕事をするだけじゃなくて、その仕事をした結果を、目標値をきちっと定めて仕事をしていくということが分かりやすいし、最も大事なことだと思っておりますので、その辺も励みにするということで、2033年に4兆円を目指して、その一翼を担うというような気概を持って取り組んでいただきたいと思います。

それで、ちょっと気になることが先日の日経新聞に出ておりました。物流といいますか、半導体を扱う運送関係の倉庫会社で福岡トランスという会社がありますが、この福岡トランスが、北九州は現在、運賃というか取扱費用が高いので、北九州空港を全く使っていませんという記事が載っておりました。使用料については、船の関係でもそういう話を聞いております。これ

はやっぱり福岡空港それから羽田、港湾にしても博多港と競争があるわけですけど、実情とい  
いますか、使用料の問題についてお答えをいただきたいと思います。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 先日の日本経済新聞の記事についてでございます。

今委員がおっしゃられた内容をちょっと補足させていただきますと、福岡トランスという会  
社は、東京エレクトロンという世界的な半導体製造装置のメーカーの梱包作業を担っている会  
社でございます。その古賀にある梱包のための倉庫、作業場所に日経新聞が取材に行かれまし  
て、そこで出たコメントでございます。確かめたところ、福岡トランスとしては、その古賀の  
センターから北九州空港に行くことを指定されたことがないとおっしゃられたということでご  
ざいまして、空港の対岸にも苅田のエアフレイトセンターという同じような倉庫をお持ちです  
けれども、そちらからは北九州空港に来ているということで、全くないと言ったのは、古賀か  
ら出ていないよということであったと聞いております。

運賃の問題ですけれども、運賃が高い傾向にあるという比較対象ですけれども、それが主に  
は成田空港、関西空港と比較してということをイメージされていると思われま。そこは具体  
的には聞いていませんけれども、なぜそうなるかといいますと、そういう大型の半導体製造装  
置というのは高さが3メートルぐらいある大きなものですので、普通の旅客機の床下には載ら  
ないです。大型の貨物専用機にしか載りませんので、成田と関西、それと小松と、中部も多少  
ありますけれども、それと北九州ぐらいしか飛んでいないような飛行機になります。その中で、  
成田と関西というのが半導体製造装置の輸出のルートとして使われやすくなっているのは、や  
はり大型貨物機の便数と路線が多いからです。競争があるので、運賃も競争原理が働くところ  
もありますし、当然、行き先が多方面にあるということで、そういう輸送上のメリットもある、  
そこに持っていったらどこにでも直接運べるということで選定されることもあるということご  
ざいます。

北九州空港としましては、そういう路線を全部持つてくるというのはいきなりは難しいこと  
ですので、今、大韓航空のソウル経由で世界中に運ぶ便、その大型貨物専用機をうまく使って  
もらうように努力しているところですけども、今週3便飛んでいます、毎日10便、20便飛  
んでいるような空港と比較するとどうしても競争力で劣るところがあるのは間違いないです。  
ただ、これは九州発の貨物がかなりありますので、西中国も含めてですけども、そういった  
ものは2024年問題もあって、成田まで陸送するというのは難しくなってきましたので、こうい  
うチャンスを捉えて北九州空港から出し入れする流れをつくっていく。それで、大韓航空の増便  
も含めて、ほかのエアラインの同じような大型貨物機を持っている会社を誘致するといふこと  
もやっていきまして競争力を高めていきたいというところでございます。先ほど委員が御指摘  
いただいた、滑走路が3,000メートルになるとき、そこを目指して、路線とか、あるいは北米直  
行便だとか、そういったものの誘致を進め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。

**○主査（吉田幸正君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** 予算が4,000万円計上されておりますが、この4,000万円というのは、ある意味、今話を聞くと、半導体の輸送というか受入れの対応ということでよろしいのですか。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 委員がおっしゃられた4,000万円といいますのが、次世代航空物流構築事業のところになりますでしょうか。こちらの半導体物流のところは、委員がおっしゃったとおり、半導体製造装置がやっぱり一番のターゲットになりますけれども、プラスチックで半導体関連の部材、パーツ、そういったものも含めて北九州空港への流れをつくっていきたいということで、県と一緒に取り組むという予算でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** 都市間競争やコストの問題は大変厳しいと思っています。これは本市のGDPと申しますか、産業の推進についても大変重要な事業でありますので、スピード感を持って事業を推進していただきたいと思っています。

**○主査（吉田幸正君）** 佐藤委員。

**○委員（佐藤栄作君）** 新規空港路線支援事業1億3,500万円ですか、北九州空港は、コロナも落ち着いてこれから反転攻勢というところで、新規路線の誘致を頑張っていたいただきたいと思っておりますが、一方で、以前本会議でも質問しましたけれども、市長がトップセールスで誘致をしたハイエア、これが結果的に経営破綻をしました。そのことによって国内の事業者の皆さんに多大なる迷惑をかけたというのも事実であります。きちんと与信等をやって、そういうリスクを小さくして、新規航空路線の誘致に頑張っていたいただきたいと思っております。そういう経営破綻みたいなネガティブな情報もきちんと議会に対して説明をしてほしいと思っています。

それを踏まえて、前回の議会でも局長に対して、しっかり特別委員会に報告してほしいということを要望いたしました。そのときに、助成金の問題とかもありましたが、弁護士等と相談しながら今後検討するということがありました。それが特別委員会にきちんと報告されているのかということを知りたいです。それについては局長から答弁をお願いします。そういうことをきちんとやっていただかないと、この1億3,000万円、こういう予算を簡単に認めるわけにはいかないので、きちんとその辺の対応をお願いします。

それとあと、空港大作戦で、朽網駅に特急、これをJRに要望していくということですが、大いに頑張っていたきたいですけれども、アジア成長研究所の八田先生いわく、新駅をつくってはどうかというような提案もありました。僕も勉強会等でお話を聞いて、それはすごく魅力的だと思いましたが、朽網駅に特急ということもあるのですが、新駅についてはどういう考え方を持っているのか、教えてください。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 港湾空港局長。

**○港湾空港局長** 今、佐藤委員からハイエアの経営破綻のお話がありましたけれども、こちらにつきましては、12月の本会議で佐藤委員から御質問いただきまして、その後、12月の空港特別委員会で御報告をさせていただきました。本会議と、あと12月の特別委員会でも御説明いたしましたけれども、支払いをどうするかという問題、あと、インセンティブの扱いをどうするかというところ、その辺については今弁護士とも相談をして検討しておりますので、こちらについては検討の結果が出次第、特別委員会に報告するかどうか、委員長とも相談して検討させていただきたいと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 委員から御指摘いただきました、アジア成長研究所から提案いただいている新駅の関係でございます。

この新駅に関しては、北九州空港の最寄り駅の機能を発揮させるということで、非常に有効な策であると認識してございます。その一方で、市域外に整備されるような駅でございましたり、あと、整備をするに当たってもいろんなコストがかかってくる、それから、用地の買収だとかいろんな機能の整備が必要になってくるということもありまして、今からすぐに取りかかるという段階にはないと考えてございます。その意味で、我々が北九州空港の最寄り駅と考えてございます朽網駅に特急を停車してそこからの利便性を高めていくということを空港大作戦でお示したところでございます。それをもって空港の利用者数をどんどん増やしていったら、その先に新駅の考え方があるのであれば、またJRとの協議、福岡県との協議、苅田町との協議といったところになろうかと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 佐藤委員。

**○委員（佐藤栄作君）** 分かりました。新駅については理解しました。

今、局長から、報告を委員長と相談して決めるって、検討するって言われましたよね。それは委員長と相談するのではなくて、自発的に局長からきちんと報告すべきではないですか。違いますか。

**○主査（吉田幸正君）** 港湾空港局長。

**○港湾空港局長** すみません、形式的なお話をさせていただきましたけども、空港特別委員会に報告をする際は、他の常任委員会と少し違いますが、事前に委員長と御相談をして対応を決めておりますので、そういった意味で委員長と相談をさせていただきたいと申し上げました。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 佐藤委員。

**○委員（佐藤栄作君）** 分かりました。こういうネガティブなこともきちんと議会で報告をいただいて、今後こういうことがないようにみんなで知恵を絞っていかなきゃいけないことだと思いますので、ぜひそういったことを意識してやっていただきたいと要望して、終わります。

**○主査（吉田幸正君）** ほか、ございましたら。村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** 私からも1点質問させていただきます。

武内市長からも、北九州空港大作戦ということで、北九州の稼げる町の実現に向けたプロジェクトを始動するということですが、第1弾として空港のアクセス強化とありますが、僕がかねがね、北九州西部地区からの集客をどれだけ集めるかが鍵だと思っています。というのが、東京便だけ見てみましても5割強、最終的な数字は知りませんが、5割ちょっとしか八幡西区の人は北九州空港を使わない、それ以外の人は福岡空港を使うわけですから、ここをどれだけ北九州空港に呼び込めるかということが僕は大きいと思う。要するに八幡西区の人に伸び代があると思います。小倉の人とか門司の人はあまりもう伸び代がないかなと個人的には思っています。だから西部地区の人をどれだけ増やせるかがやっぱり利用者を増やすことになって、結果として路線の維持拡充につながってくると思います。

そういう中で、以前ですけれども、西部地区からの人がアンケートに答えてくれたら駐車場を無料にするというキャンペーンもしていただきましたけど、その効果、結果はどうだったかということも含めて、今後、西部地区からの集客をどのように増やしていく考えがあるのか、聞かせていただきたいと思います。

**○主査（吉田幸正君）** 集客担当課長。

**○集客担当課長** ありがとうございます。

西部地区に関しましては、私どもも非常に重要な課題であると認識をしております。以前行いました西部地区のキャンペーンでも、駐車場を無料にするというのは確かに一定のアピールもあって、これがあるから使ってみようという方も一定数おられたということで、アンケートというのも成果があったと考えているところです。とはいえ、コロナで少し便数が減ったこともあって、コロナ中の分析、国の動態調査とかを見ますと、少し福岡空港にまた取られたという側面があるのも事実でございます、そういったところを西部地区は強化しないといけないと考えております。

今年度も、私どもも直方イオンとかに出向いてイベントに参加したりとか、あと、折尾は大学も結構多くございますので、そういったところを回ったりとか、セールスの活動は強化しているところでございます。今後も課題意識を持って、まさに伸び代があるというのはおっしゃるとおりだと思いますので、その辺をしっかりと取り込んでいって、シェアをしっかりと上げていきたいと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** 西部地区の人を増やすことが全体の利用客を増やすことになると思いますので。

それで、ちょっとお尋ねですけど、今回、空港までのアクセスの強化ということで、小倉駅とかのバスも増やしていくということですが、西部地区の人がJRを使って、小倉駅までJR

で行って空港まで行くという人の割合はどれぐらいあるのかというのはお分かりになりますか。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 今委員から御指摘いただいたポイントについては、統計ができていないところがございます。ただその一方で、八幡西区から出ているエアポートバスの最盛期の利用者、コロナ前の利用者は、黒崎ですとかそういったエリアから年間7万人程度の利用者がございます。こういったお客様の利便性や速達性を高めるとか、それこそ例えばですけど、JR九州との話がうまくいって、そして朽網駅の特急停車が実現できたとすれば、それは折尾駅ですとか黒崎駅ですとかそういったお客様を空港にダイレクトに届けることができると考えてございまして、そういったところでも利便性を高めていきたいと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** 僕の周りも車で行く人が多いです。だから、駐車場が一番のポイントかなとは思いますが、今回は第1弾のアクセス強化はエアポートバスの利便性向上となっています。もちろん西部地区からバスに乗っていく人もいらっしゃると思いますので、トータルで西部地区の人が増えるような取組を今後続けていただければということをお願いして終わりますので、ありがとうございました。

**○主査（吉田幸正君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** それでは、まずは空港に関連してですけれども、以前、東京に行くときに福岡空港から乗るのが得なのか北九州空港から乗るのが得なのかというようなことが議論になりました。それで、福岡空港のほうが安いという話が出ていたわけですが、現在どのような状況でしょうか。

そして、洋上風力発電に関連しまして、関連産業の拠点形成、これを本当に早くやらなければならないですけれども、現状どのような進行状況でしょうか。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 集客担当課長。

**○集客担当課長** 東京に行く場合の福岡空港と北九州空港との運賃の比較でございますけれども、今、空席に連動する変動性の運賃制度を各航空会社が取っております、確かに福岡空港が安いという時間帯とかタイミングもございますし、北九州空港が安いというタイミングもございます。確かに、運賃的に福岡空港が安い場合というのは福岡空港に流れる可能性というのはあると思います。先ほどもお話がありましたけど、例えば本会議でも、運賃の補填をしたらいいのではないかとこの御意見もあったところがございますが、私どもとしては、市民の皆様が使いやすいような運賃であったりダイヤであったりということは航空会社に要望していて、これはもちろんのことでございますし、あとは、北九州空港の利便性、先ほど言われました車が使いやすいとか、コンパクトでありますとか、早朝深夜も飛んでいるとか、そういったところも含めて利用の促進をPRしていきたいと考えておるところでございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** 洋上風力の製造産業拠点の現状について御報告をさせていただきます。

風車は、基礎の部分と、それからいわゆる風車本体の部分がございます。まず、風車の基礎の部分につきましては、日鉄エンジニアリングがジャケット式基礎のサプライチェーンを日本で初めて構築されまして、まず北海道の石狩沖にジャケットを納品されて、現在は、ひびきウインドエナジーの響灘沖の案件に向けて25基のジャケットを造っているところでございます。

それから、風車本体の部分についてでございます。これまでずっと市として取り組んでいる海外のグローバルの風車メーカーの誘致に現状も取り組んでいるところでございますけれども、直近の国内の状況といたしまして、再エネ海域利用法がございますが、昨年12月に、いわゆる第2ラウンドの4海域を公募していたのですが、そのうちの3海域につきまして、選定された発電事業者の公表がございました。そういった状況がまずあります。それからもう一つ、昨日、今度はEEZに向けて浮体式も伸ばしていこうということが閣議決定をされました。これがこれから国会で審議されると思います。

こういった感じで、いわゆるグローバル風車メーカーは日本の洋上風力のマーケットを注視していると思いますので、そういった意味では、ラウンド2の結果、それからEEZへの展開ということも含めていろいろ市場があるということが見えてきていると思います。本市としては引き続き洋上風力メーカーや風車メーカーと協議を進めていきたいと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** まず、空港の件ですけれども、振興策をる述べられたわけですが、やはり料金というのは、使う側としては普通の人たちは非常に気にするところですよ。前々から福岡のほうが安いのではないかという話が出ていたわけですが、コロナのときに北九州から10億円、スターフライヤーに出しているわけです。お願いベースというのも分かるのですが、この10億円出したのも市民の税金ですよ。そこにあまりにも差が出るっていうのは、私は北九州市民としてはいかなものかなというような気がします。これは民間事業者の考えることです。港湾空港局ではどうしようもならないところもあるかもしれませんが、やはり使った金が税金だということをしっかりスターフライヤーには伝えてもらいたいと思います。

そして、洋上風力の関連ですが、現在、例えば風車が壊れたら、ナセルの部分とか羽根の部分とか、特にナセルの部分が壊れたときにはどうしているのでしょうか。どこに修理に出しているのでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** 風車のO&Mというか故障のメンテナンスについてのお話かと思えます。

風車のメンテナンスにつきましては、幾つかのタイプというかパターンがございまして、発電事業者が自ら風車をメンテナンスするケース、それから、タービンメーカーがメンテナンスをするケース、それから、いわゆるサードパーティーと言われるところがメンテナンスをするケースがございまして。一般的には発電事業者もしくは風車メーカーがメンテナンスを行うケースが多いですけれども、どのようにナセルとかブレードとかをメンテナンスするかについては、基本的にはその発電事業者もしくは風車メーカーが決めることですが、海が荒れていなければ船を出して、例えばブレードを取り替えたり、ナセルを一回陸地に持ってきて取り替えたりとか、そういったことをやられるのではないかと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** もっと具体的に聞くと、例えばナセルが壊れた場合に、ヨーロッパに運んでメーカー修理にするのか、それとも日本で独自に修理するのかという選択を考えた場合には、現状どうなっているのでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** 現状ですけれども、まず洋上風力が稼働している案件というのが今まだございません。すみません、稼働している案件はございます。着床式で、秋田など、稼働している案件はございます。ただ、例えば風車のナセルが壊れたときに、そういった情報が、まだ事例が出てきているというケースは見たことがないですけれども、基本的には、ヨーロッパに運んでしまうとかなり風車が止まっている時間も長くなりますし、費用もかさむと思いますので、発電事業者としてはやっぱり地元でナセルやブレードを修理するということが一番よいかと思います。

ただ、そういったインフラ、港湾も含めてそういったものがある場所というのが、基本的に現状整備されている途中かと思っております。本市も今、O&M拠点というのをしっかり前に進めておりますので、西日本海域、ひいては日本全国の海域のそういった大型の部材とかもメンテナンスできるような体制ができていけるように検討を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** この修理というのが非常にもうかるという申し訳ないけど、稼げる元になるのではないかと考えております。我々もドイツに見に行きましたが、そこで向こうの技術者そして責任者の方にも話を聞いたのですけれども、まずはマーケットが必要だと。やっと、一般海域まで行ってないですか、まだEEZですか。その中に広げられるという話で、マーケットも少し見えてきたなという中で、これから多分すごく伸びるのしょうけれども、例えばトヨタの車が故障したらじゃあどこの部品で修理するのですかみたいな話になってくると思っています。その拠点到北九州もならなければならないと考えているのですが、そこで大切なのが、そのメーカーのライセンスを取れるかどうかです。それで、きちっと認証ができるのかど

うなのか。これを国に対して、ぜひ局長、北九州にその拠点を持ってきてもらいたい。ヨーロッパのメーカーを含めてここで修理できる体制をつくれれば、ひょっとしたら日本だけではなくて東アジア全体を見通せるような話にもなるかもしれないと自分自身勝手に考えております。ぜひこれは大いに進めてもらいたい。そして、北九州が元気になる、今一番現実みのあるプロジェクトではないかと考えております。ぜひ認証そして規格、そういった面をやってほしい。

そして、もう一つ質問ですけれども、今、テレビを見ていて、洋上風力は浮体式をはじめいろんなことが出ていますが、北九州の話題が出てこないです。これはなぜなのでしょう。自分たちがテレビを見てみると、五島とか秋田ですかね、その辺はよくテレビで見ますが、北九州が出てこないというのは寂しい気がするんですけど、何か原因があるのでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** エネルギー産業拠点化推進課長。

**○エネルギー産業拠点化推進課長** まず、洋上ウインドファームができているか否かが一番大きなところと私は思っております。PR自体は、昨年いろんな委員たちからも、強化してやるようにという御指摘をいただいております、昨年はかなり強化してやってきております。メディア等に対しても強くPRを打ってきています中、やっぱり本物の風車がまだ回っていないという、そこに尽きるかなと思っております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** 最初の計画ではいつ頃できる予定だったのでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** エネルギー産業拠点化推進課長。

**○エネルギー産業拠点化推進課長** 最初に検討したときはもう少しだけ早かったと思えますけれども、1年も遅れていないと記憶しております。もともとは4メガクラスの小さな風車を検討しており、それが時代の流れで大型化して行って、4メガクラスを使うよりも9メガ、10メガクラスを使ったほうが事業採算性がよくなるということで、ここで方向転換をして、また海域の調査を少しやり直して、そこで少しだけ遅れたというふうに記憶しております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** やはりスピード感が本当に大切な事業だと考えておりますが、後からいいものをつくるというのも一つの手なのじゃないかなとも思っておりますので、そこは頑張ってもらいたいですけれども、今回、見直しのところで、洋上ウインドファーム産業観光等受入れに向けた環境整備事業、これは他の事業との重複による事業の廃止ってなっているのですけれども、その点は大丈夫ですか。

**○主査（吉田幸正君）** エネルギー産業拠点化推進課長。

**○エネルギー産業拠点化推進課長** 昨年度、洋上風車の見学に必要な施設の整備、この絵姿を検討するための予算をいただいております。しかし、本会議でも御答弁させていただいたとおりで、産業観光として産業経済局とも連携し、かつ、白島展示館そして響灘北緑地とい

った既存の施設の活用も含めたところで検討を行うべきと判断しまして、港湾空港局単体での予算計上というのは停止しておりますけれども、風車の観光受入れ自体の検討をやめているわけではございません。引き続き関係者とも連携して進めてまいりたいと考えております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** それと、世界大会等、世界会議ですか、やったと思いますが、今後北九州でそういった世界会議とかをやる予定というのは考えられているのでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** 昨年の10月に世界洋上風力サミットということで、北九州国際会議場それから西日本総合展示場で開催させていただきました。国内外から延べで二千数百人お越しいただきまして、大変盛況に終わったというところでございます。

今後につきましては、基本的には世界洋上風力サミットは日本風力発電協会が中心になって、どこでやるかという場所決めをやられておりますので、本市としても、引き続きまた来年度以降も本市で開催していただけるよう積極的に働きかけをしていきたいと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** やはり国際会議をどこでやるかというのも結構重要な点になってくるのではないかと感じておりますので、ぜひ頑張ってもらいたいと思います。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** ほかになければ、副主査と交代します。

（主査と副主査が交代）

**○副主査（高橋都君）** 吉田委員。

**○委員（吉田幸正君）** さっき言った洋上風力も含めて、宣伝が相当大事だと思っています。ですから、その準備をと思いますし、同時に、空港の3,000メートル化の宣伝が大事だと思っています。小倉駅を降りて、あるいはどこかから着いて、3,000メートルになるイコール北九州は物すごく飛躍する、面白そうだなと思ってほしいと思いますので、しっかり宣伝をしてほしいと思います。そういう意味では、担当部長が地元の中小企業の集まりに行って、3,000メートルになったらこんなふうにはなりますよという大変に情熱的な活動をしていただきまして、洋服屋から野菜屋からタクシー屋までいるのですけれど、全く関係ないと実は思っていたのですが、もしかしたら自分たちにもすごくいい影響があるかなという話をする場につながりましたので、これは積極的に続けてほしいと思っています。非常に大きな反響があったと僕自身は思います。

そこで質問ですけれども、空港大作戦は期待しているというか、特急が着いて、朽網駅からバスで行くということになるわけですから、教えてください。現在、小倉駅から空港まで直行バスで行ったら何分で、小倉駅から特急で朽網駅、朽網駅からバスで行った場合何分になるの

かというのを教えてください。

それと、フェリーですね。さっきありました海上モーダルシフトがあって、効率的に運用しなくてはいけないと思っていますが、そういう意味では新門司をハブ化するべきだろうと僕は思っています。課題は何かというと、松山行きのフェリーが小倉駅の新幹線口から徒歩5分のところにありまして、大型トラック等々が通行人を避けながら行くわけですけれども、やっぱりフェリーもハブ化、要するにここで乗り換えてこう行くということが今後重要になってくると思っていますが、例えば四国から東京に物を送ろうとすると東側の徳島から送るしかなくて、もしフェリーが新門司に集約できれば、西側、八幡浜から、松山から門司に着いて、門司で積み替えたなら東京へ、そのまま横須賀へ送れると、こういうことの相乗効果も出てくると思います。ハブ化みたいなことについて全然今のところ検討がないのか、教えてください。

それと最後、マリーナです。新門司マリーナが今度ヨットを購入して、そのレンタルとか体験会みたいなことも始めるとお聞きしています。インバウンド等々もそうですけれども、これが観光化につながらないかと思って少し期待をしています、何か見識があったら教えてください。以上です。

**○副主査（高橋都君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** バスでのアクセスと朽網駅への特急停車が実現した場合のアクセスの比較、時間の比較というようなお話をいただきました。

今、小倉駅から最速のバス、ノンストップの小倉線というものがありますけれども、それが小倉駅バスセンターから空港までの間を最速40分で結んでございます。その逆の空港から小倉駅に行きますバスは、新幹線口に停車し、そこで降りた場合は33分ということになってございます。

一方で、特急停車が実現した場合ですけれども、今のところ朽網駅に特急が停車していないので、その速度といいますか、その時間を測りかねているところでもありますけれども、乗換え時間等々を考慮せずに、朽網線のバスに乗り換えることを考慮しますと、30分程度の乗り継ぎといった環境になると考えています。以上です。

**○副主査（高橋都君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** 委員から、松山・小倉フェリーの新門司への集約という検討状況について御質問いただきました。

現状といたしましては、委員がおっしゃるとおり、小倉地区から松山に向けてフェリーが出ていると。ほかのフェリーは全部新門司に集約されているのが現状でございます。確かに、フェリーを全て新門司に集約するというアイデアもいいかなとは思いますが、ただ現状といたしまして、新門司もフェリーが着岸できる岸壁が限られております。それから一方で、松山・小倉フェリーの会社サイドが、都心に近い小倉だからこそフェリーを就航しているというところもございます。将来的に、新門司の岸壁不足というのは今後時間をかけて対応してい

なければならぬところではございますけれども、現時点では、フェリー会社とも情報交換する中で、お互いに機が熟せばそういった検討もできるのかなと思っております。以上でございます。

**○副主査（高橋都君）** 港営課長。

**○港営課長** 新門司マリーナの観光、にぎわいづくりといった点について答弁させていただきます。

新門司マリーナにつきましては、平成3年に営業を開始しまして、令和4年度から、民間の活用を目的として公募を行いまして、昨年度、令和5年度に民間事業者の手によって営業開始、事業譲渡をしたところでございます。

にぎわいづくりににつきましては、そういった民間企業の活力で担っていただくことを目的としたところでございますが、昨年度譲渡しまして、様々な補修、それからヨットレースの開催、こういったところを実施させていただいたところでございます。今年度につきましては、浮き桟橋の拡張、改修、それから大学等のヨット大会の誘致を検討されていると伺っております。

新門司地区に人が集まることにより、にぎわいの創出、そこにつきましては、本市としてもマリーナの活性化に向けて引き続き連携を行い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。

**○副主査（高橋都君）** 吉田委員。

**○委員（吉田幸正君）** 速いほうでいいますと33分が30分になりましたから、大変大きな経済波及効果と大作戦大成功というふうに見えるのかなというのが、時間のことだけでいうとちょっと不安だなというのは正直あります。しかも、乗り継ぎゼロと考えた場合、乗り継ぎって高齢者もいらっしゃるから5分ぐらいはかかるのかなという気がしないでもありません。ですから、将来的に軌道系アクセスが入ってきて、例えば40分が20分になったということであれば、1,000億円程度かける必要が出てくるのかという議論はあると思いますけど、この10分の時間短縮をもって大きな変化になるかということ、実は結構そうでもないのかなという気がしないでもありません。小倉駅から40分でバスが行くわけですから、もう一工夫がやっぱり必要になってくるだろうと思っています。

これはもう僕からの要望というか思いですけれども、僕らの仲間内なりで東京なんかへ行くときは、向こうでの食事を向こうのお客さんというか友人としなければならないときは、実は結構福岡空港から行くことがあります。食事をするときに、水を飲むわけではなく、お酒を飲むので、車では行けないので、そうすると実は福岡空港はアクセスが非常にいいという人が多いのと、福岡で仕事をしてそれから行けるということもあるので、日程の組み方としてそうなっています。ところが、これがバスできちんと乗れる癖というか習慣づいてくると、東京でお食事して帰るとしても北九州空港を使ってバスで帰れるなという人が一定数あるような気がします。全国と北九州の酔っ払いを代表して言いますけど、車で行くというのは同時にお酒

を飲めないということとイコールになりますので、北九州空港を徹底してお客さんを増やす、ファンを増やす、もちろんバスの乗客も増やすという意味では、その視点をぜひ持ってほしいと、これは要望だけしておきます。

それと、フェリーです。これは機が熟したらという話で、今すぐということにはならないと思いますが、今議会で市長も、小倉ベイサイド、これは今はない言葉ですけど、小倉駅の北口はどういうふうにしたら、新幹線から徒歩3分とか5分とかの場所がこの町の未来に物すごくいいかという議論が始まるだろうと思っています。その際に、数十万の市民の未来と、1社の要望と、どこかでてんびんにかかってくる場面も僕はあると思っています。ですから、時間をかけながら丁寧に丁寧にというのが大事なことだと思っていますので、機会を持って、ウィン・ウィンになるようにと、時間をかけてほしいと、これも要望としておきますので、お願いします。

それと、マリナーですけど、課長は本当によくやってくれていまして、去年、20そうぐらいヨットが集まって、北九州でヨットレースを開催しました。北九州というか門司の波やらアクセスやらいろんなことを含めて大変好評でありまして、100人近くのヨットマンが来たわけでありすけれども、新しい世界観だなと思って僕も見っていました。それで、今度新しくヨットも買いましたし、今度乗りましようと言われて、いや僕はヨットを買えないと思うからと言ったら、北九州に来なければ恐らく99.99%の地上の人たちはヨットに乗ることなく人生を終えるでしょうと、だから一生に一回でもいいからヨットに乗ってみませんかというふうな話を聞いて、それは実に面白いなと思いました。しかも、セーリングディンギーというのは免許も要りませんし、海外の人たちを含めて、今まで一回も体験したことのないことを体験できる、北九州においては結構数少ないエンターテインメントではないかなというふうに期待をしているところなので、ぜひ寄り添ってほしいと思っています。

同時に、今、ヨットハウスはギラヴァンツが使っていらっしゃいますので、いろんなヨットマンが世界から来ても、ギラヴァンツがいらっしゃるので十分な使用ができないという状況にもなっています。これも一つの課題だなと思っていますので、この場で言わせてもらいました。事業者は私学援助に1,000万円だったかな、寄附をしてくれたという話も聞いていますし、事業も極めて順調にいつていると聞いていますので、北九州としてはウィン・ウインの関係に必ずなろうかと思っています。寄り添って、いい事業が活発化するように、よろしくお願いします。

最後に、これは要望ですけども、ハイエア、佐藤委員からの話もありましたが、実害を受けている民間企業の方というのは実際にいらっしゃいます。そこを補償できないという話はなかなか難しいかもしれませんが、今までこの空港で仕事をしてきていた人たちがこの空港で仕事をし続けるためには、ある程度の寄り添いが必要だろうと思っていますので、そこはしっかり寄り添ってもらって、いい事業がこの町で継続できるようにお願いしたいと要望して、終わります。私からは以上です。

○副主査（高橋都君） ここで主査と交代します。

（副主査と主査が交代）

○主査（吉田幸正君） それでは、質疑を続けます。大石委員。

○委員（大石正信君） 3点質問します。

1つは、北九州空港の自衛隊使用について伺います。

昨年11月17日、九州、沖縄、四国を中心に10都道府県、38空港・港湾で、福岡県では博多港と北九州空港が候補地と報じられています。昨年、国は北九州市にどのように説明したのか。国の計画では、有事だけではなく、平時から自衛隊や海上保安庁による訓練利用、そのための滑走路の延長や岸壁の増築など、自衛隊が使用できるようにするよう報じられています。総合的な防衛体制の強化に資する取組について、国からどのような説明があり、本市の対応をどのようにするのか、見解を伺います。

次に、海上保安庁の無人航空機シーガーディアンの拠点について伺います。

政府は2024年度末までに海上自衛隊八戸航空基地から北九州空港に移す方針を固めたと聞いています。この件について市が把握している情報と市の考え方を聞かせてください。

最後に、ひびきコンテナターミナルの棚卸しについて伺います。

棚卸しについては、1,183万円、ひびきコンテナターミナルについて棚卸しを行ったと。これまで多額の税金を投入され、経営が大変な状況になっている、このことについての棚卸し、見直しをどのように行ってきたのか、また今後の採算性の見通しなどについて見解を伺います。以上です。

○主査（吉田幸正君） 空港企画課長。

○空港企画課長 総合的な防衛体制の強化に資する取組の国からの説明内容について御答弁させていただきます。

北九州市には、昨年の11月、国からお越しいただきまして、市の関係各局の担当で説明を受けております。その中身としましては、総合的な防衛体制の強化に資する取組を国としてこういうことを進めていっていますということでございました。説明としてはそういうことでございました。

あと、市の対応でございますけれども、そういう説明は受けましたが、それ以降特段何も接触がないという状況でございますので、まだ特段、市の方針として何かをするということはないでございます。以上でございます。

○主査（吉田幸正君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 海上保安庁が発表した無操縦者航空機の北九州空港への移転について御答弁します。

我々の認識としましては、海上保安庁が令和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現在の海上自衛隊八戸飛行場から北九州空港に移転するというふうに決定したとの連

絡をいただいております。それで、北九州空港での運用開始は令和7年度と予定しているという報道があつてございまして、そのような形になってくると認識しております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 業務担当課長。

**○業務担当課長** ひびきコンテナターミナルの棚卸しの件について御説明申し上げます。

ひびきコンテナターミナルの中でも、警備業務と特定外来生物ヒアリ対策、ヒアリ対策につきましてはひびきだけではございまして、太刀浦のコンテナターミナルもやっておりますけれども、この2点について見直しを行っております。2つの取組を合わせまして、見直しの効果額といたしましては1,183万円でございます。具体的にどういった見直しを行ったかという内容につきましては、まずひびきの警備業務については、もともと多目的化によるコンテナ貨物以外の貨物、例えば超大型タイヤですとかRORO船のシャシーが集まってきたりとか、輸送する様々な車両の種類が増加したこと、陸上輸送の安全性を確保するために、コンテナターミナルの外の臨港道路に警備小屋、ブースを設置しまして常駐警備を行っていたというところがございます。大分時間もたつてきて、一定期間そういった取組を継続してまいりまして、コンテナターミナルに入退場いたしますドライバーたちの安全意識の向上が図られてまいりまして、一定程度、当初の目的は達成できたというふうに判断しております。それで、例えば周辺の事業者ですとかそういった方々と協議いたしまして、当該業務を廃止することにいたしました。

そしてもう一つが、ヒアリ対策の見直しです。こちらにつきましては、平成29年度に太刀浦コンテナターミナルで初めてヒアリが発見されたという事例がございまして、それ以降毎年、国が行う調査に加えまして、市の独自の調査をいろいろとやっております。国がやっている調査といたしますのは、例えば春から秋にかけて暖かい時期にヒアリの活動が行われますので、そのときに大体月1回程度の頻度でコンテナターミナル内の調査を実施しているものでございます。そういったのと重ねて我々もやっておりますが、国の調査の結果を踏まえて、例えば見つかったところを重点的に駆除したりですとか、後日のモニタリングを実施することで、ヒアリの定着を防止することができております。そういったところから、やり方が大分慣れてきたといいますか確立されてきたところもございましたので、業務の効率化の観点から予算額を削減することとしたものでございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** ひびきコンテナターミナルの今後の見通しについて御説明させていただきたいと思っております。

委員おっしゃるとおり、ひびきコンテナターミナルはいまだ単年度黒字が実現できていない状況ではございますけれども、令和2年に沖縄向けのRORO航路が就航して以来、徐々にではありますが見える兆しが見えているのも現実でございます。特に、令和4年の秋から、秋田、新潟、富山の港湾とひびきコンテナターミナルとを結ぶ日本海航路が就航したことに伴いまし

て、着実に貨物の取扱いが増えてございます。昨年、令和5年のコンテナ貨物取扱量は、速報値ベース、まだ推計値と言ったほうがいいのかもかもしれませんけれども、6万7,000TEUと、過去最高を記録する見通しでございます。正確な統計数値につきましては現在集計中でございますので、港湾統計の令和5年報告として、また新年度に改めて御報告させていただきたいと思っております。

なお、この日本海航路でございますけれども、東北や北陸地方と九州の間をトラックで長距離輸送されていた貨物のモーダルシフトの受皿となることを目指して開設されたものでございます。2024年問題がいよいよ来月に差し迫ってございますけれども、その解決に貢献できることから、今後、国内貨物の輸送としてさらなる活用が期待されているところでございます。この機を逃すことなく、フェリーだけではなくコンテナ航路を活用したモーダルシフトを後押ししたいというところで、港湾整備特別会計のコンテナ集貨を目的とした補助金につきましても、一部、国内貨物にも適用できるように見直しを行ったところでございます。

また、近年は、港湾があることがきっかけで、響灘地区への企業進出が相次いでおりまして、今後も立地が進む見通しでございます。そうすれば、新たな貨物が創出されるなどの相乗効果が見込まれておりまして、さらなる取扱量の増加も期待できるところでございます。

我々としたしましては、コンテナ貨物を増やす努力はもちろんのことではございますけれども、ひびきコンテナターミナルのキャパシティをもっと有効に活用するためにも、在来貨物あるいは在来船、RORO貨物やRORO船などの多目的な利用を推進していくことで、港湾施設の使用料収入を増加に結びつけ、少しでも早く経営改善が実現できるように努めてまいりたいと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** ひびきコンテナターミナルについては、見通しが明るいという報告がありましたけれども、そもそも2005年に、環黄海圏ハブポートと、世界中から貨物を運んでくるんだということでオープンし、PFI事業で1,000億円もの巨額の税金を投入し、僅か2年で破綻をし、市の直営ふ頭として再出発をしてきたと。この間、毎年多額の税金が投入をされている。ひびきコンテナターミナルについては、これまでに大体どれぐらい税金の投入が行われたのですか。

**○主査（吉田幸正君）** 総務課長。

**○総務課長** 今御指摘がございました整備につきましては約1,000億円ということでございますけれども、毎年いろいろと、施設の管理費といったところでの数億円規模の歳出をしてございます。先ほども申し上げましたけれども、まだ単年度黒字が見込めていない状況ではございますが、今後、貨物の取扱量を増やすことで、一日も早く単年度黒字を目指していきたいと考えてございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 支出が4億2,000万円で、収入が3億2,000万円ということで、毎年1億円、今年度1億円の経営赤字になっていると。だから、一刻も早く単年度黒字にしていかななくては行けないと。先ほどあったRORO航路とかモーダルシフト、貨物の取扱量が増えてきていると。大体いつ頃黒字化を目指しているような状況ですか。そういう目標を持っておられるのでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** 総務課長。

**○総務課長** いつ頃に黒字化というのは、我々も一刻も早く黒字化を目指したいと考えてございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 過大な需要予測によって、こういう形で大型公共事業に対する税金が投入をされ、その結果、市の財政が硬直化してきているという問題がありますので、一刻も早く目標を持っていただいて、単年度黒字になるように努力していただきたいということを要望しておきます。

次に、空港の自衛隊の使用の問題について、まだ何も行っていないということですが、これは自衛隊と海上保安庁が有事だけではなくて平時についても、関係者と連携をし、柔軟かつ迅速に施設を利用できるように努めることというふうに、この総合的防衛体制の取組の中に書かれているわけです。そうなれば、3,000メートル化になって、夜中でも緊急時に米軍なり自衛隊が離発着をしていくと。そうなれば、民間機にも支障が出るとは思いますが、そういうあたりについての準備を進めるようにというふうに国は指示をされていますけれども、その辺についての自衛隊からの情報収集、危機管理室との連携、有事の際、平時の際どうするのかという対応を考えておくべきではないかと思えますけど、先ほどの答弁は、まだこれからみたいなことで、そういうことでいいのかと。このことについてどのように準備をされるのか、答弁を求めます。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 自衛隊の訓練利用についてのお話でございますけれども、現状として、一度説明は受けておりますが、総合的な防衛体制の強化ということをお聞きしているだけでございまして、あくまでも国の専管事項の範囲内のお話であると認識しておりますので、民間の利用に支障があるようなことが発生するようでありましたら、平時において民間の利用に影響があるようなことがもし今後出てくれば、申入れは当然していくこととなりますけれども、現状として、今の段階で北九州市としてそれに対して何か申し上げるという立場にはないのかなと思っております。

**○主査（吉田幸正君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 国の専管事項ということでは済まされません。岸田政権が、これまでの専守防衛、これを投げ捨てて、敵基地攻撃、要するに相手から攻められる前に攻めていこうと

いう中で、5年間で43兆円もの軍事費が増強されている。相手国に攻撃をされれば、当然報復攻撃があるわけです。そうなれば、北九州市や北九州市民、当然、空港や港湾についてもミサイル攻撃があるかもしれない。だから、国の専管事項だということで、まるで他人事みたいなことでいいのかと。

先日も、大分空港に米軍のF2戦闘機が、築城が攻撃をされたという想定の下で、大分空港、民間空港が利用されています。だから、何かあったらじゃなくて、具体的に民間空港を緊急時だけではなく平時からも準備するようにと国が指示しているわけです。それに対して、何かあったらという他人事のような姿勢でいいのかと。それでよろしいのですか。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 先ほど答弁したとおりでございますけれども、民間航空機、民間の利用に支障があるような平時の利用とかそういうことがもし提案された場合は、それは当然困るということは申し上げなければいけないと思いますが、今の段階で特段、市として国に何か申し上げるという段階ではないと思っております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** それは強く抗議をしたいと思います。何かあったらじゃなくて、具体的に今、日本の防衛政策が、米軍と一体となって先制攻撃をしていこうと、そのために国の予算を取って、自衛隊基地の地下化、そして土地利用規制法、そして空港、港湾も軍事的に利用していこうという段階に入っているわけですから、そういった意味での危機感を、危機管理室と連携をしながら対応していただきたいということを要望します。

最後に、海上保安庁の無人航空機シーガーディアン、具体的な答弁はありませんでしたけれども、令和7年以降、5機体制に入っていくと。この目的だとかについては何も情報収集をされていないですか。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 海上保安庁の業務の範囲内というふうに認識してございまして、海上保安庁の業務というのが、周辺海域の救難警備だとかそういったことをやっている組織になりますので、そういったものをされるのかと考えてございます。

一方で、北九州空港には令和2年に福岡空港から海上保安庁の北九州航空基地が移転してきてございまして、海上保安庁の基地としてはその機能が果たされている、そういった北九州空港になってございます。そちらにシーガーディアンが移ってくるものと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** そういう情報収集だけじゃなくて、海上保安庁の機能も大きく変わってきているということですよ。昨年11月21日の西日本新聞によると、この海上保安庁の八戸からの移転について、こう書いています。最大の理由は、言うまでもなく中国や北朝鮮、ロシアの

監視だと。北九州空港は、東シナ海や日本海、朝鮮半島、太平洋と、四方ににらみが利く場所だ。無人機の拠点としての絶好の条件を持ち、効果が大きいと報じているわけです。しかも政府は、今年の4月に防衛大臣が、海上保安庁が指揮する手順、統治要綱を策定し、自衛隊を国土防衛に集中させ、後方支援は海上保安庁に任せる体制づくりを進めていると。

つまりどういうことかといいますと、今まで海上保安庁というのは警察であるということで、自衛隊ではないという認識であったのですけれども、今年の4月からは有事を想定して防衛大臣の指揮下に入るということです。だから、警察機能から自衛隊の防衛大臣の指揮命令機構に入るんだと、そのために、先ほど言った東シナ海だとか中国だとかを想定しながらそういう拠点に入っていくということですけど、こういう情報は市では持っていないですか。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 今大石委員から御指摘いただきました後者の点、そこは国が発表してございますので、我々としては承知してございます。

西日本新聞の報道にあった点については、海上保安庁がそのようなコメントをしているというふうには認識しておりませんので、我々は、今から海上保安庁等が発表する資料に基づいてしっかり情報収集していきたいと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 3,000メートル化にもなりますけれども、国は有事を想定し、平時から自衛隊の離発着、米軍も訓練、緊急時に使用すると。対中国との戦争が起こっていけば、沖縄、離島を中心として攻防になると。その際に、築城や北九州空港を一時退避場所にするというふうな情報も出されています。だから、こうなってくれば、民間機に対する支障、また、相手国からミサイル攻撃されれば、国が言ってくるのを待っておくという姿勢じゃなくて、危機管理室と連携をしながらきちっとアンテナを張っていただいて、お隣の行橋市なんかは基地対策課があって、ホームページで米軍の情報をちゃんと報道しています。そういうことについて、もっとアンテナを張ってきちんと対応していただきたいということを強く要望して、私からは終わります。

**○主査（吉田幸正君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 先ほどから言っております北九州空港、海上空港ということ、24時間空港ということで、今後、自衛隊や、また海上保安庁が利用するということになれば、私たち北九州市民にとってこれは安全・安心の問題と感じておりますので、情報収集することは非常に重要なことだと思いますので、市の任務、役割として、そのところをしっかりとやっていただきたいと要望しておきます。

それでは、質問に移ります。

まず、空港大作戦、先ほども出ておりますが、アクセス強化事業について1億2,000万円、そして空港アクセス事業にまた1億3,200万円、かなりの大きな予算が上げられております。これ

は空港のエアポートバス、そして、朽網駅を特急の停車駅にするということだと思えますけれども、かなりの費用をここに投入しておりますが、先ほど吉田委員からもありました、朽網駅に特急を止めたとしても10分程度ということですが、今、JR九州とかそういったところの協議はどのようになっているのかということをお尋ねします。

そして、ここで働く方々が実際にバスを利用しているのかどうかということもお尋ねします。

次に、新門司地区のROROターミナル機能強化ですけれども、2024年問題によって、フェリーの輸送、RORO貨物の輸送需要への対応ということです。物流機能強化の拠点化を目的にした新しいターミナルの整備、また、用地取得に向けた調査ということで2,800万円、これも上げていますけれども、今度新たな路線ができるということですが、その今の状況を教えてください。

そしてあと、用地取得はもう場所は決まって、そこに出来上がるような状況に至っているのかどうかということをお教えてください。

さらに、これはモーダルシフトの促進事業になるかと思えます。実際に新規利用者への補助ということですが、これはどのくらいの補助をして、見込みとして、目標値といいますか、それはどのようになっているか、教えてください。

それから、クルーズ船の誘致、この受入れが4,100万円ということですが、今、下関の出島ですかね、そこに月に3回から4回、中国だと思えますが、大型のクルーズ船が入ってきているようです。その方たちがレトロ地域に観光バスで、20台ぐらいと聞いていますけど、来られるそうです。時間の問題もあるのかもしれないですが、立ち寄りというだけかもしれません。そういう大きなクルーズ船が下関で誘致されているということですが、北九州で、せっかく新門司に来られるのであれば、直接新門司に立ち寄りということはできなかったのか、その辺の誘致作戦といいますか、そういうのはどうなっているのか、教えてください。

最後に、太刀浦のコンテナターミナルの整備事業です。今、第2ターミナルのオペレーションセンターの撤去によって、トイレがないということで、そこで働く方々からの要望がありました。これは女性用のトイレ、かなりハイレベルのトイレがついたということで、今回それが終了したということで、これはよかったなと思えますので、お礼を申し上げておきます。

第1ターミナルと第2ターミナルが今、泊地で分断されていますけれども、それによって不便であるということ、また、ヤード不足、また、新たな倉庫や上屋の確保、大型船舶への対応など、課題がたくさんあると感じております。まず、第1ターミナル、第2ターミナルの泊地の埋立てが港湾計画には位置づけられています。今の進捗状況と今後の取組について教えてください。

それからあと、北九州港の長期構想で、市民意見の聴取がありました。その中にあったのですが、荷役機械の電化、またFC化によって作業の効率、安全性が上がるということ、そして、人材確保定着の面からも早急にストラドルキャリアを、トランステナーというんですか、大き

なやつですね、その荷役方式の変更が必要ではないかという意見が上がっております。それに対しての御意見を申し上げます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 委員からお尋ねいただきました空港アクセス強化事業に関すること、空港アクセス事業に関することについてお答えします。

先ほど吉田委員からも御指摘がありましたとおり、10分程度といったところになってございますけれども、鉄道の利便性というところについては、速達性のほかに、輸送量の増加だとか、あと定時性の確保だとか、そういったところの利便性もございます。それで、我々としましては、この鉄道による利便性をまだ北九州空港にしっかり提供できていない、利用者の皆様にしっかり提供できていないのではないかと考えてございまして、予算の中で鉄道の特急停車をやるということではございませんけれども、これと併せて、予算の中でやる朽網線の増大といったところを含めまして、輸送量を上げて、それでいろんな利便性の確保に手当てしていきたいと考えてございます。もちろん速達性の確保も、10分ということではございますけれども、大きく進展するものと考えてございます。

それからさらには、広域面での集客、大分県北ですとか、先ほど御答弁差し上げましたとおり市の西部方面ですとか、そういった方面の方々にも利便性の提供ができるのではないかと考えているところであります。そういったところをJRとの協議を今進めているところでございまして、その中で課題の整理等を行っているところが今の進展状況でございます。

それと、空港での労働者の方々、従業員の方々にはバスを利用されているのかということについては、分量としてどのぐらい使っているのかということについては統計がございません。一方で、朽網線とかは定期券の利用等がございまして、朽網の臨空産業団地ですとか、それから沿線になりますけれども、そういった従業員の方々の利用というのがしっかり定着しているものと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 計画課長。

**○計画課長** 新門司のROROターミナルの関係について御答弁差し上げます。

まず、今回のこの事業につきましては、RORO船による海上輸送の増加ですとか、複数の船社がRORO船の開設の意向を示しておりまして、こちらに対応するために、昨年12月に港湾計画を改定いたしまして、企業の未利用地を活用して、RORO船に対応した新たな岸壁、また、ふ頭用地を新門司南地区に位置づけたところでございます。来年度の事業につきましては、このターミナルの整備に向けまして、土質の調査ですとか、ターミナルの基本計画の検討、また、企業が保有しております用地の取得に向けた調査を行うものでございまして、来年度予算として2,813万円計上させていただいているところでございます。

今回の計画の概要でございしますが、岸壁が水深9メートル、また、前面の泊地のしゅんせつがございまして、また、その岸壁の背後のふ頭用地の整備、臨港道路の整備等がございまして、用

地の関係でございますが、この整備に当たりましては、民間企業が持たれています、ふ頭用地が4.7ヘクタールございますが、そちらと、道路が0.6ヘクタールほどございます。こちらにつきまして用地の買収が必要になると考えてございます。具体的な金額の確定は来年度の調査をもってということになります。現在は、土地所有者の方々と、面積の関係について協議を進めている状況でございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** 海上モーダルシフト促進事業について御説明させていただきます。

物流の2024年問題が差し迫っておりまして、その解決手段の一つといたしまして再びフェリー、ROROを活用したモーダルシフトに注目が集まっているところでございます。

この事業では、荷主企業やトラック事業者を対象とした支援策といたしまして、補助金700万円の制度を創設するものでございます。具体的には、これまで長距離、主にトラックで運ばれていたような貨物が、北九州港のフェリー、RORO航路で活用することでモーダルシフトあるいは陸送距離の短縮につながったものに対しまして、輸送された貨物に応じまして補助金を交付するものでございます。

想定している補助単価といたしましては、貨物の量で変わってくるのですけれども、8メートル未満のトラックでございましたら1台当たりの輸送で7,000円、8メートル以上のトラックであれば1台当たり1万円を補助する制度を考えてございます。新規事業でございますので、この単価設定にも非常に悩んだところではございますけれども、なるべく多くの事業者に御活用していただきたいと考えてございます。フェリー・ROROを定期的に輸送する事業者となりましたら、かなりの頻度で利用していただくこととなりますので、単価自体は少しお安く見えるかもしれませんが、それに貨物を乗じたような補助金交付となることが考えられます。そこで、上限額を設定する予定でございまして、1件当たり50万円の上限を設定したいと考えてございます。したがって、単純計算いたしましたら、700万円の補助金の予算でございまして、14件のモーダルシフトに対して補助ができると想定してございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** 委員からいただきました、長州出島に着いたクルーズ船がなぜ新門司に入港できないのかというお話だと思います。

1月、2月に、長州出島に確かに中国のクルーズ船が着いております。令和5年の下関市と北九州市の寄港回数ですけれども、下関市は9回、北九州は8回ということで、1回負けております。この9回の内訳ですけれども、4回が長州出島、5回があるかぼーと、いわゆる門司の対岸、市場があるところですね、あちらに泊まっております。長州出島は、御存じかもしれませんが、クルーズ拠点港ということで、22万トンまでの船が入れる場所になっています。門司は今、第2号岸壁の工事をしておりまして、3万トン以下しか入港できないという

状況で、クルーズ船を誘致するには非常に苦しい状況にあります。ただ、委員が言われているとおり、下関にクルーズ客が来ても、北九州には必ず半分ぐらいは寄っていただけるようなことになっています。逆に、北九州にクルーズ船が来ても、下関市にも行きますので、関門合わせて経済効果を発揮できればということで、下関とは振興協議会という形で協力し合いながらやっている状況でございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 計画調整担当課長。

**○計画調整担当課長** 太刀浦泊地の埋立ての件につきまして2点御質問いただきましたので、答弁申し上げます。

まず、太刀浦泊地の埋立てに関する進捗状況でございます。

おかげさまをもちまして、昨年12月に、港湾計画改定時に海面処分場用地として位置づけを行わせていただきました。それ以前から、関門港運協会、要は実際に太刀浦コンテナターミナルでお仕事をされている港運事業者の方々と様々な意見聴取、アドバイスをいただく場を持っておりまして、その場に御報告をさせていただいております。今月末になりますが、その会議を開催いたしまして、港湾計画に位置づけた内容と今後の進め方について御報告させていただくよう予定をしております。

2点目に、長期構想で、荷役機械、ストラドルキャリアからトランステナーへの変更についても急ぐべきではないかという御意見があったということでございます。

太刀浦コンテナターミナルの機能強化に関しましては、もちろんこの荷役機械の変更についても視野に入れております。しかしながら、現状稼働しているターミナルでストラドルキャリアからトランステナーにいきなり変更ということはやっぱり難しいと考えています。そのために、港運事業者の方々と、今後どういうふうな進め方、例えば第1から先にトランステナーを入れるのか、第2ターミナルが先だろうとか、そういうこともしっかりと話しさせていただきながら、今後どのように進めていくのがよりよいのか、しっかり検討を進めてまいりたい、このように考えてございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ありがとうございます。

まず、空港アクセス事業ですが、輸送の面で利便性を重視しているということでした。実際に、JRとの協議というのは今行っているということですが、JRの特急をそこに止めることで本当に利用客が増えるのかなとか、そういう調査とかそういったところはどうなっているのかなと思います。

今、朽網からのバスはありますよね。その利用客の乗車率というのはどのくらいあるのですか。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** JRとの協議については、需要の示し方についてもしっかりと調整し

ていきたいと思っております。

エアポートバスの朽網線の利用者の方ですけれども、コロナ禍も含めまして大体年間15万人ぐらいの方が利用しております。エアポートバス3路線の中では2番手の位置づけでございます。それが需要になることもありますし、一方で、この便を増やすことによって利便性が高まって、いろんな地域からのお客さんが誘客できるといったことを狙いとしてこの事業を進めたいと考えております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** もちろん便が増えて便利はよくなったけれども、実際に空港を利用する人がどれだけいるかということですよ。そこが増えなければ、幾ら便を増やしても利用者はいないかなと思います。今、駐車場がありますよね。自家用車で行く方も随分おられるかなと思うので、一番多いのは、そこで働いている人たちがどのくらいいるのかを前にお聞きしたとき、1,000人ぐらいおられるということだったのですが、その方たち、そこで働く人たちというのも視野に入れていかないといけないかなと私は思っております。前の特別委員会でもお話ししましたが、やはりその中で働く人たちがどれだけ増えるかということになると、そこでの事業の展開とか、また、空港に遊びに行くとか、何か目的があって行く、搭乗するというか利用するだけじゃなくて、それ以外のことでも行けるような案というのは今のところは考えておられないかなと思いますけど、どうでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 今委員御指摘の点につきましては、空港大作戦の第1弾ということで、1つ目の柱としてアクセスの強化を打ち出しております。その一方で、それだけをやっても意味がないことでもありますので、ネットワークの充実ですとか、あと、空港の魅力向上ですとか、別の柱にもありますけれども、そちらとしっかり融合させていくことによって全体を底上げすると、そういうような考えで進めております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 知恵を絞って、いかに空港を利用するか、そこに力を入れていただいて、それで実際に、アクセスがあつてよかったなと思うような展開に持っていかないといけないかなと思っております。卵か鶏かというわけではないですけれども、まず魅力のある空港ということが一番に考えていただきたいと思っております。今後、あそこにクロネコヤマト便ですかね、就航すれば、またそこで働く人も出てくると思っておりますので、いかにそこで働く人も増えるかという、そこも力を入れていかないといけないと思っておりますので、よろしく願います。

それでは次に、ROROターミナルですが、新路線というのはどことの路線か、これはもう決まっているのですか。

**○主査（吉田幸正君）** 計画課長。

**○計画課長** 路線につきましては現在決まっていないという状況で、船会社が今検討をなされ

ているといった状況でございます。以上でございます。

○主査（吉田幸正君）高橋委員。

○委員（高橋都君）候補地はあるのですか。

○主査（吉田幸正君）計画課長。

○計画課長 現時点では、検討はなされているのですけれど、この場においてどこどこと申し上げることは困難な状況でございます。以上でございます。

○主査（吉田幸正君）高橋委員。

○委員（高橋都君）あるけれど、今はまだ報告はできないということよろしいでしょうか。

○主査（吉田幸正君）計画課長。

○計画課長 繰り返しになりますが、現在まだ検討中という状況ですので、現時点ではこちらで申し上げることができないといった状況でございます。以上でございます。

○主査（吉田幸正君）高橋委員。

○委員（高橋都君）分かりました。やはり2024問題、大きな、もう4月からですからね。フェリー、RORO貨物、この需要が増えると思いますので、この辺の整備も早く進める必要があると思います。

それとあと、海上モーダルシフトの促進の件ですが、これは700万円の補助金で、14件ということですが、この新規利用者というのは、これは申請制度で、新たな事業者、荷主というのですか、今までの利用者ではない新たな申請を取るということよろしいのでしょうか。

○主査（吉田幸正君）物流振興課長。

○物流振興課長 モーダルシフトの補助申請者でございます。貨物を持っている荷主企業、あるいはその貨物を運ぶトラック事業者を想定してございます。募集方法ですけれども、我々がやっているほかの補助金もそうですが、1つはホームページ上で公表するというやり方でございます。あとは、個別訪問して個別にお話しさせていただいてというところでございます。今回はフェリー、RORO航路を活用した事業でございますので、フェリー、RORO事業者にも十分周知した上で、その事業者、船会社からも、船会社は今使っている荷主であるとか今後増えていく荷主という情報を把握されていますので、申請者は荷主、トラック事業者になりますけれども、フェリー会社からもあっせんしてもらって、申請を荷主たちから出していただくということを想定してございます。以上です。

○主査（吉田幸正君）高橋委員。

○委員（高橋都君）できればこの補助金がもう少し増えればもっとたくさんの荷主がその航路を使っただけだと思うのですが、今実際には、充足率というのですか、船への余裕というのですか、どれくらいの荷主というか、乗れるような状況ですか。満杯かどうかという意味です。

○主査（吉田幸正君）物流振興課長。

**○物流振興課長** 委員が気になっている、我々は消席率というような言い方もしますが、船の貨物スペースがどれだけ埋まっているかという状況でございます。実は船会社によって、あるいは航路によっても状況はまちまちでございます。埋まっているところは、平日の貨物スペースはほぼ満杯という事業者もいらっしゃいます。一方で、まだ余裕があるという事業者もいらっしゃいますし、いずれの航路につきましても、フェリーであれば土曜、日曜がなかなか埋まらない、そこは2024年問題で働き方改革とも関連しているので、今後もなかなか埋まらないのかもしれませんが、まだ空いているスペースがございます。そういった残された貨物スペースを有効に活用していただくように補助金を活用していきたいと思っております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 分かりました。全体がどのくらいの量でいっぱいになるかというのが想像がつかなかったものですから、これは今後の課題かなと思います。

それから、クルーズ船、こんなに差があると思いませんでした。門司と下関の出島ですか、22万トンと3万トンの差というのは、やはりこれだけ違えばしょうがないのかな、北九州ももうちょっと大きなクルーズ船が寄港できるような状況にはできないのかなと思うのですが、これに対してどうでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** 今、16万トンまではひびきで週1回受け入れる体制がありますけれども、週1回ということで、なかなか船会社にとっても使いにくいということもあります。ただ、新しいクルーズ専用ポートを造ることについては今後の課題かなと思っておりますし、ただ一方で、先ほど言いましたように、博多港に泊まって、この春先には小倉にお客さんが来ていただけています。その主な理由というのが、小倉城というのが北九州の大きな強みで、お城があるというだけでやはりこちらに観光客に来ていただける、そしてあと、桜を見られるというところで観光スポットとなっておりますので、クルーズ船につきましても、他港に泊まってもここが観光地としてスポットになるということと、あと、中国関係のクルーズ船につきましても、小倉駅の北口に、中国人系とか韓国人系のお店ですけど、免税店がスポットでできます。だから、そこを目指して来るということもあって、北九州には来ていただける機会が多いという隠れた利点もありますので、今後、港についてはいろいろ検討しなければいけないと思っておりますけれども、他港に着いてもこちらに来ていただける要素はあるということはお伝えしておきたいと思っております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 分かりました。努力してください。

それでは、太刀浦ですけども、今後、これが位置づけされたということで、事業者には今月末に報告がされるということですが、実際にはあとどのくらいでこの埋立てができるのかと

いう見通しを教えてください。

**○主査（吉田幸正君）** 計画調整担当課長。

**○計画調整担当課長** 太刀浦泊地の実際の埋立てのめどでございますが、まずは昨年の12月に港湾計画に位置づけさせていただいたばかりでございます。実際の埋立てに関しては、海面を埋め立てるわけでございますから、埋立ての免許、こういったものを取得しないと当然埋めることはできません。大体ですが、まずその埋立免許の取得に関しまして、その前に事前の環境アセスメントだとかそういうこともございますので、おおよそ免許取得まで3年から3年半程度は時間を要します。実際の工事はそれ以降になりますので、正直、現時点でいつからというのはまだ、すみません、回答することは難しいと考えています。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 長期間にわたると思いますけれども、早急に免許を取れるまでに頑張ってくださいと思います。それとあと、ここはヤード不足とか倉庫とか、またいろんな問題があるところですので、しっかりと力を入れていただきたいということを要望して、終わります。

**○主査（吉田幸正君）** もう一人。あと数名いるということで、もう一名分だけ質疑させてください。質疑がございましたら。篠原委員。

**○委員（篠原研治君）** 日本維新の会の篠原です。

1つだけ質問させていただきます。北九州空港の着陸料の減免についてです。

昨年、国に対して、北九州空港の機能強化、利用促進に向けた支援ということで国に要望したのですが、その中で、誘致のためにエプロンが足りないということだったりとか、着陸料の減免等を含めた要望だったと認識しているのですが、その後どういうふうになっていますでしょうか。動きはありましたでしょうか、教えてください。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 着陸料の減免につきましては、ヤマトグループの国内貨物定期便が就航するというところで、2024年問題の解決というところも含めての国全体の取組として着陸料の減免をお願いしたいという要望をしているところでございます。その検討結果、国で減免が実現したということはまだ聞いておりませんで、引き続きヤマトグループと共に国に働きかけを続けていきたいというような段階でございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 篠原委員。

**○委員（篠原研治君）** ありがとうございます。

言える範囲でいいですけども、この減免というのはどれくらい現実的なのか、結構いけそうだなという感じなのか、かなり難しい、ハードルが高いという感じなのか、今の状況が分かれば教えてください。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 国においては、例えば羽田空港の夜間、深夜早朝時間帯、そちらで北九州か

らのスタフライヤーの便とかも減免措置がされたりしております。それは施設使用料の低下に対する付則として、こういう条件をクリアすれば2分の1減免しますよとか3分の1減免しますよとか、そういった付則をつけるような運用になってくるものでございます。したがって、国で必要性が認められたらそういう手続が始まってくるということでございますので、そこは国の判断になりますので、市として、いけそうとか大丈夫そうとか、そういうことは申し上げにくいのですが、判断されれば割とスムーズに進む手続になるかと思っております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 篠原委員。

**○委員（篠原研治君）** ありがとうございます。着陸料の減免ができるとう誘致にかなり拍車がかかって、誘致に有利になると思っておりますので、ぜひ力を入れて進めていただきたいと思っております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** それでは、質疑がまだ続くと思っておりますので、ここでしばらく休憩といたします。再開は午後1時といたします。

（休憩・再開）

**○主査（吉田幸正君）** それでは、再開をいたします。質疑はありませんか。渡辺修一委員。

**○委員（渡辺修一君）** 私から、響灘東地区処分場整備事業に関連してですけれども、響灘北緑地に関して、水辺のにぎわいを含めて、どうこの整備事業、護岸工事がこの北緑地に影響するのか、教えていただきたいのと。

続いて、クルーズ船誘致で、午前中もクルーズ船の誘致のお話があり、門司が3万トン以下しか入らないということで、なかなかと言われていたのですけれども、それでもコロナ以降、緩やかではあるのですが、このクルーズ船誘致は、今年は5月時点までの予約状況で外船が7回、内船が1回予約が入っている状況であって、すごく期待をしているのですけれども、今後の誘致に関してどう進めていくのか。

以上2点、教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

**○主査（吉田幸正君）** 整備課長。

**○整備課長** 廃棄物処分場の北緑地への影響ということで御答弁申し上げます。

現在、響灘東地区で廃棄物処分場を整備してございますけれども、その背後地といいますか北緑地の周辺でございますが、処分場が整備されるちょうど背後地はまだ緑地の状況になってございませんので、特段、今の北緑地への直接的な影響はないと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** クルーズ船の御質問ですけれども、確かに今、3万トン以下になっておりますが、工事が完成すれば7万トンまで受け入れることができます。現在、7万トンまでの船を誘致するように我々誘致営業活動をやっております。

今の3万トン以下の状況ですけれども、令和7年には欧米船だけで10隻来ることになってお

りまして、これは過去最高の誘致数になっておりますし、そのうち新規入港が3件入っております。欧米船については、状況的にはいいのかなと。基本的に小型船なので、門司で対応できると思っています。

これまでクルーズ船は過去最高33回来たことがあります、その8割は中国からの船です。中国からの船というのは、今経済状況がすごく悪くて、我々にもかなりの予約は入っていましたが、中国からのクルーズ船というのはキャンセルが多く発生しております。それは第一の原因は中国経済、要は中国のクルーズ船というのは4,000人、5,000人お客が集まらないと最少催行人数が集まらないということで、その船が日本に向かうのではなくて中国国内でのクルーズに切り替わったり、来る予定だった船が壊れたりして、なかなか中国船が。今までの回数を稼ごうと思えば中国船の状況を今後見ていかないといけないと思いますけれども、港湾空港局としては、既存の施設、先ほど言いましたように7万トンの門司で集約して誘致活動できればと思っております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 渡辺修一委員。

**○委員（渡辺修一君）** ありがとうございます。

響灘の北緑地ですけれども、本会議で、洋上風力が2027年度開業というか予定をしている中で、今進めているSEP船の工事状況とかを見に行ったときに、すごい迫力がありました。北緑地から見るのが一番、洋上風力が近く見えるのではないかと想像しながら、先日も北緑地に行ってみ学したのですが、北緑地の整備もしっかりさらに進めていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

また、クルーズ船も、午前中の見解では、福岡とか下関に来ても観光客は来ると言われていたのですが、やはり北九州の港にクルーズ船が来るのと来ないのでは市民の方の活気も町の活気も違ってくると思いますので、ぜひともさらにクルーズ船誘致を頑張って進めていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** ほか、ございましたら。渡辺徹委員。

**○委員（渡辺徹君）** 今のことに関連してですが、まず響灘東の処分場というのは、委員会でも言わせていただいたのですが、工事に遅れが出て、特に環境問題で、いろんなごみの問題でかなり不都合になってくるということ、これはもうる言わせていただきました。ぜひこういうことが今後ないように、前もっての計画というのを、まだこれができて6年、7年かかって、その上に10年、20年先になるのでしょうか、またどういう状況になるか分かりませんので、計画というのはぜひ先々やっていただきたいと思っておりますので、これは要望でよろしく願いいたします。

それとあと、クルーズ船もそうですが、大変御努力いただいて、特に、ひびきに着けないといけないものも多々あると思いますが、門司にも着けていただいて。岸壁と、町に出るには門司は本当に近くて、便もよくて、レトロもありますし、また、下関にも行けるということで、

物すごく好評ですが、ただ、一時は地元の商工会なんかは、あまり大きいのを着けてもバスで、道路とかという問題もある上に、やっぱりごみの問題とか、町をあまり汚してもらっても困る、そういった大きなものは立て分けてやってもらったほうがいいということですので、当時は5万トンまでと言っていたのが7万トンまでということで、少しずつそういうのを増やしていつているということを知って安心しました。今後もしっかりと頑張りたいと思っています。

そしてあと、フェリーそれからクルーズ船を着けるにしても、港湾計画の中でも今多く挙げているのがしゅんせつ問題で、これはもう関門航路、その周辺は全部、しゅんせつというのはとにかく切らすことができない場所です。その費用というのもまたかなりかかるとは思いますが、いろんな岸壁整備としゅんせつというのはかなりあちこちで要望がっております。その辺のところは計画を持ってやっているとは思いますが、今まで従前のところばかり取ってするからほかのところがたまってくるというところもありますので、日頃船が着いて、しっかり仕事をしているところを少し振り分けていただいて、具体的にはまた今度言いますが、そういった配慮もぜひやっていただきたいと思っています。これもお聞きするよりも、要望にしておきます。

それとあと、港湾、空港にもなるとは思いますが、新規事業で、ROROターミナルとか、あと海上モーター、そして次世代物流機構ということで、これも2024年問題で取り上げてやっているのですが、どういう効果を上げようとして、とにかく稼ぐ町ってということで、一番に港湾関係の、特に空港も執行部から上げていただいています。それだけ力を入れていただいていると思いますので、まずその2024年問題で、どういう活用をしていくのか、どういう事業をやっていくのか、お聞きしたいと思っています。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 2024年問題につきまして、空港の取組、来年度予算の次世代航空物流構築事業について御答弁申し上げます。

この次世代航空物流構築事業は2つの事業から成っております、1つが、ヤマトの国内貨物定期便が就航しますので、その集貨支援ということでございます。もう一つが、半導体関連の集貨に特化した取組ということでございます。いずれも福岡県と連携して行うものでございます。

2024年問題となりますと、最初に申し上げたヤマトの国内貨物定期便、こちらが中心になってまいります。トラックドライバーの時間外労働の規制強化ということでございますので、現在でも不足しているトラックドライバーがさらに不足してくるということで、九州発首都圏とか首都圏発九州のトラック輸送力が限られてくるおそれがあると聞いております。

ヤマトグループでは、宅急便の輸送で持続可能な取組として航空貨物定期便を入れるというのは一点ありますが、もう一点、それ以外の輸送、例えば九州発の生鮮品ですとか、首都圏に一掃集まって市場とかで卸された生鮮品とか、そういったものの輸送はかなり時間が限られる

ということもありまして、輸送が難しくなるのではないかという推計も出てきているということで、こういう取組もして、九州地域の農産品とか水産品の振興にもつなげたいとヤマトグループはおっしゃっていますので、こういったものの集貨を支援することで地域経済を発展させるということで、まずはこの航空貨物便を安定させるというところで、県と一緒に取り組もうという予算でございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 計画課長。

**○計画課長** 港湾分野におけます2024年問題への対応について御答弁申し上げます。

2024年度から時間外労働規制の強化ですとか物流の脱炭素化の進展が図られるということで、今回、新門司南地区のROROターミナルの新たな整備といったものを港湾計画に位置づけまして、来年度の予算につきましても、ターミナル整備に向けた基本計画、用地取得に向けた調査等につきまして予算計上させていただいているところでございます。

投資の効果といたしましては、物流の効率化と脱炭素化といった側面もございますけれども、今回整備するターミナルにつきましては民間の遊休地を活用するといったところがございまして、そういったところでの民間投資といった効果があると考えてございます。また、新規航路開設に伴いまして、貨物関係の収入ですとか、ターミナル背後におきましてはまた物流活動が行われるといったことも想定されますので、雇用といった側面の効果もあると考えているところでございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** 海上モーダルシフト促進事業について御説明いたします。

委員御指摘のとおり、2024年問題で、これまでトラックにより陸送で運んでいた貨物が運べなくなるという問題でございまして、それを我々としては好機と捉えて、北九州港はフェリー・RORO航路が充実してございますので、そちらで取り込んでいきたいと考えてございます。事業の予算、補助金の予算としては700万円で、対象は荷主企業と陸送事業者を補助対象としてございまして、1台当たり7,000円もしくは1万円を補助する制度でございます。事業予算は700万円でございますので、この事業を使いまして、1つは、2024年問題でお困りの荷主企業やトラック事業者の解決の後押しになればということもございましてけれども、北九州港は今フェリー、RORO貨物が好調でございまして、さらなる増加を目指していきたいと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 渡辺徹委員。

**○委員（渡辺徹君）** ありがとうございます。

今言われたように、フェリー関係は港湾空港局ですと手を打っていただいて、そしてまた距離も延ばして、東京それから東北、中部ですか、延ばしていただいていますけど、やっぱりいろんな面で、コロナのときは乗客にはいろいろありましたが荷物は順調にいつているということで、市にもこういった形で補助金も出してもらった、そしてまた、フェリー会社も大型船

にずっと切り替えていって、荷物は順調に来ているということで、この門司港を一大拠点ということで、西日本でも有数のフェリー基地になると思います。その中でまた荷さばきも今度新たに倉庫も、物流拠点もちゃんと今計画していただいているということですので、ぜひしっかり頑張ってください。先ほど午前中にも言われていましたけど、港湾空港局の皆さん方が、いろんな物流、九州に入る物流、特に港湾は95%以上頑張ってください、そちらが頑張ってくださいと産業も成り立たない。その上に今度空港で、より一層、いろんな荷物をしっかりと支えていけるということで、港湾空港局は本当に堂々と胸を張って。それと、一番思ったのが、予算はかなり上げていただいていますけど、北九州空港に関わる予算が大半で、あとは実際そんなに増えたのかなと思っているのですが、思いどおりに港湾空港局の予算がしっかりついたのでということはまだ改めてお聞きしたいのと。

それと、午前中にやっていたが、太刀浦の埋立ての件ですが、これは昨年3月に国土交通大臣が来られて、その中で地元要望として、港湾空港局と地元、それとまた商工会議所も併せて要望書を手渡して、埋立てを早急にやってもらいたい、そうしないと、CO<sub>2</sub>問題のカーボンどうのこうのとかという話になっても、こういう分断をされていては旧態依然の仕事しかできないということで、手狭で大変使いにくいという要望をいただいて、それで今回こういう形で決まって一気に動くと思うのですが、これも先ほど話をお聞きしたように、3年から3年半ぐらい、まずいろんな調査が入った上に、それから実行、埋め立てていって使うことになれば、もう10年、20年先の話になります。これもしっかり港湾計画の中で、今、10年、20年先がこういうことであれば、30年先をしっかりと、我々の将来をしっかりと見据えた中での展開をやっていただきたいと思いますので、その意見がありましたら。

**○主査（吉田幸正君）** 総務課長。

**○総務課長** 港湾費の予算についてお答えさせていただきます。

一般会計のうち、港湾費の令和6年度の予算につきましては90億9,767万円となっております。臨時的な国有地の取得経費を除いたベースで比べますと、昨年に比べまして約2億382万円の増加、2.3%の増加となっております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 計画調整担当課長。

**○計画調整担当課長** 太刀浦泊地の埋立てを早急に進める、将来を見据えて進めるべきという御質問に対して御答弁申し上げます。

委員御指摘のとおり、10年、20年先のことで、しっかりそこを見据えておかないと使い勝手の悪いターミナルのままになってしまうということで、今回予算計上させていただいております太刀浦地区施設整備調査検討事業におきましては、埋立地だけでなく既存ターミナルの部分も含めて一体的なエリアで調査検討を行うようにしております。また、その調査検討を行う際には、既存の港運事業者の方々の御意見もちゃんと伺いながら、どのような形が使いやすいのか、将来どのような形に持っていくべきなのかということもしっかり聞きながら調査検討を進

めてまいりたい、このように考えてございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 渡辺徹委員。

**○委員（渡辺徹君）** ありがとうございます。

空港の予算について、分からないですけど、なかったの。どうですか。

**○主査（吉田幸正君）** 総務課長。

**○総務課長** 失礼しました。空港に関連します予算につきましては、令和6年度の予算が16億3,926万円ということで、前年度に比べまして4億3,146万円の増加となっておりますので、空港につきましても港につきましても予算は増加してございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 渡辺徹委員。

**○委員（渡辺徹君）** 空港に関わる北九州の負担金を除いてもしっかりと予算がついているということでもよかったのですよね。はい、分かりました。ありがとうございます。

**○主査（吉田幸正君）** 答弁ありますか。空港企画課長。

**○空港企画課長** 予算総額16億3,900万円、このうち5億3,000万円ほどが空整負担金と、地元負担金ということでございます。残りの予算についても、インセンティブ予算につきましては、今年度の執行見込みを基に十分な手当てはしておりますけれども、これから旅客貨物、路線が増えて、旅客数、貨物量が増えたら予算ショートのおそれがありますので、そのときはまた財政局等関係の局と相談しまして取組を、どこからどう持ってくるかとか、そういう御相談をしていきたいと思っております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 渡辺徹委員。

**○委員（渡辺徹君）** ありがとうございます。

武内市長も肝煎りでこういうふうな予算をつけて、また、イの一番に挙げているところですので、いろんな面で北九州空港を生かしていける、使い方によっては生かしていける空港だと思っております。午前中にもいろいろ話があったんですけど、それをしっかり負けずに頑張ってお生かしていけるのが皆さん方だと思っておりますので、ぜひこういったチャンスを生かしていただいて、北九州の稼げる町のトップランナーとして頑張っていただきたいと思っております。これで終わります。

**○主査（吉田幸正君）** 成重委員。

**○委員（成重正文君）** 何点か教えてください。

まず、12月議会でも質問させていただきました港湾計画の改定について、ありがとうございます。粛々と進めていただいて、計画どおりしていただければと思います。

1点目に、空港アクセスの強化事業の中で、いろいろ出ましたけれども、特急が止まると人が増えると思います。そうなる、バスの待合環境の向上などの取組を実施するということで、これはどういう取組をされるのか。

朽網駅は小さな駅だと思いますが、先日会派で熊本空港に視察へ行ったときにも、肥後大津

の駅から無料バスが出ましたけれども、肥後大津の駅も小さな駅で、そこには観光をできるような小さな部屋もありましたが、そういうのもあっていいのではないかと思ったりもした次第であります。あと、コンビニとかもどうなのかな。全くなかったら何も動くことができないというところで、そこでじっとバスを待たなければならないというのはどうなのかなと思いましたので、どういうふうを考えられているのか、教えていただければと思います。

それから、ちょっと提案ですが、先ほど、渡辺修一委員から白島の石油備蓄基地の質問をしましたけれども、この間、脇田の漁協に行ったときに、お近くの方から、今それこそ海釣り公園の駐車場、海釣り公園のところから左側にきれいにSE P船が見えるわけですね。作業しているところ、作業というか、しっかり見えるところがありますが、あれもそのまま今観光にもできるのではないかと。ああいうのはなかなか見ることもないので、もし可能であれば、海釣り公園の駐車場も、釣り道具がないのであれば、それで無料で入らせていただいて少しだけでも見れば、こんなにすばらしいものがあるのだな、やっているのだなというのが分かると思いますので、無料でできないか。それも20分間とか決めてもいいのですけれども、そういうふうにはできないかなって思っています。それによって、汐入の里とか海と大地とか、そのまま観光にもつながりますし消費にもつながるのではないかと思いますので、検討していただければと思いますけれども、あれはどういうふうになっているのか、よろしくお願いします。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 朽網駅的环境等々についての御質問にお答え申し上げます。

今、朽網駅的环境でございますけれども、朽網駅の東西に出られるような環境でありまして、コンビニエンスストアは配置している状況にあります。それと、熊本空港の豊肥線との対比で行きますと、日豊線的环境は割といいほうでございます、上り下り線が分かれている複線区間になります。その意味もあって、比較的利用しやすい環境なのかなと考えてございます。それとあと、東西の駅広場についても建設局でしっかり整備が進んでおりまして、こういった環境をしっかり整備していくということについては本当におっしゃるとおりだと考えてございます。

それで、空港大作戦の中で乗り継ぎ環境の整備というところをお示し差し上げましたのは、これは今、エアポートバスの路線の中に幾つか福岡方面へバスが走っている路線だとか、バス停がございます。それが南朽網のバス停であったり、あと、中谷のバスの営業所だったりといったことがありまして、そういったところでの高速バスの乗り継ぎ環境をよくしていくことによって利便性が高められないかということを考えてございまして、バス事業者と一緒に調整していきたいと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** エネルギー産業拠点化推進課長。

**○エネルギー産業拠点化推進課長** 現在、ひびきウインドエナジー社の基礎の工事がSE P船2機を使って行われております。委員おっしゃるとおり、場所によっては、あそこの釣り桟橋

から非常に近く見える箇所がございます。恐らく直近で一番近いところにS E P 船がいたはず  
です。

今から25基の基礎を設置するに当たって、いろんな場所に動いてまいります。ただ、これは  
また風車の据付けもありますので、釣り棧橋の駐車場関係は関係局と協議してみたいと思っ  
ています。よろしくお願いいたします。

**○主査（吉田幸正君）** 成重委員。

**○委員（成重正文君）** ありがとうございます。せっかく1基目が建つというところで、なかな  
かS E P 船を見ることもないと思うので、ぜひアピールもしていただければと思います。よろ  
しくお願いします。

バスの件は分かりました。私は、バスもそうですけど、待合室というか、その辺も力を入れ  
ていただければと思います。実は会派の中でも、下曾根駅だったら横のモールに行ってコーヒ  
ーでも飲んでそのまま行けるっていう話をしていました。そういう環境が朽網駅でもできれば  
と思いましたので、御提案させていただきました。よろしくお願いいたします。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 岡本委員。

**○委員（岡本義之君）** 3点ほど聞かせていただきます。

北九州空港を利用される方々に対する対応ということで、苅田より大分側の方たち、こうい  
った方たちにどのように空港を利用してもらうかということに、これまで力を入れてきてい  
るのかをお聞きしたいのと、難しい話だと思いますが、福岡の方が北九州空港を使ったほうが  
いいと、どんな状態になればそういうふうになるのかについて、皆さんの思いを聞かせていた  
だきたいと思えます。

もう一つは、国際空港、そういう名前になるかならないかでどう違うのか。

北九州市の滑走路は3,000メートル化に動いていますけど、あの滑走路は幅が60メートルあり  
ます。45メートルしかない空港もあるのですけど、60メートルあると将来いいことがあるのか  
どうか、教えていただきたいと思えます。まずそれを教えてください。

**○主査（吉田幸正君）** 集客担当課長。

**○集客担当課長** まず、苅田から大分方面への利用促進をどのように行っているのかという  
ところについて御答弁を申し上げます。

まず、この地区は、先ほどの西部地区と比べれば、もともとかなり利用割合が高い地区です。  
私も、特に連携中枢都市圏の自治体の皆様、そういったところには度々訪問をしまして御利用  
を呼びかけているところがございます。もともと羽田線については9割とかそれぐらい使っ  
てはいただいていますけれども、特に空港が近いということもありますので、特に早朝便とかそ  
ういったところも積極的に使っていただきたいということで働きかけを行っているところでご  
ざいます。これは中津も含めて私も訪問したりしておりますので、大分県中津、あと宇佐がち  
よっと微妙なエリアになってくるのですが、中津までは北九州空港がかなり優勢だというふう

なところでございますので、引き続きそこは頑張って営業というか利用促進をかけてまいりたいと思っております。

それからあと、今度は福岡地区についてですけれども、さっき乗り継ぎの環境というお話もありましたが、やっぱり二次交通を充実させていくということで、大分、福岡の利用も取り込んでいけるのではないかと思います。あとは、度々申し上げていることですが、早朝深夜便の利用です。最近時々、コンサートとかで、あつてよかったというのをよく、例えばSNSとかでもメッセージも見られるようになってきていますので、その辺をどんどん福岡の方には訴求していくということですね。二次交通の充実と、あとはそういった早朝深夜便の訴求という形になろうかと思えます。

それからあと、国際空港の名前についてですけれども、国際空港という名前で即利用が上がるかどうかというところはなかなか難しいところもあるかもしれませんが、認知度を高めていく、空港の認知度がそもそも低いという問題意識を私たちは持っておりまして、そもそも北九州空港ってどことか、そもそも空港を知らないとか、そういった方も多いので、その辺の認知度を高めていくのに適当な、例えばキャッチフレーズであるとかそういったものができればいいと思います。そこは認知度の向上をしていくという中で有効な方法を考え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。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 滑走路幅60メートルに関する御質問がございました。

これは我々の物流拠点化を進める上で有利に働くと考えてございまして、今、60メートルの幅がないと就航できない機材というものがございまして、これは超大型の貨物専用機ですとか、あと、旅客機を退役した、それが貨物機に転用されたジャンボ機ですとか、そういった大型の旅客機のエンジンの幅みたいなところを考えますと、60メートルの滑走路幅が要するというものになってございまして、北九州空港の物流拠点化を大きく進める機能の一つだと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 岡本委員。

**○委員（岡本義之君）** 皆さんも御存じかと思えますけれども、北九州のいろんな駅とかJRの駅も、空港もそうですけど、私の大好きだったお土産の通りもんを置かなくなりました。皆さん知っていますかね。福岡以外は通りもんを置いていないのです。言葉は悪いですけど、欲しかったら福岡まで買いに来いというコンセプトみたいで、かつかつ古賀インターのパーキングエリアにはありますけど、通りもんって結構有名で、東京方面の方にもお土産に持っていくと喜ばれるので、値段的にもちょうどよかったのですが、なくなりました。調べてもらったら、どこもありません。がっかりして、後からわざわざ福岡まで買いに行ったという記憶があります。

先ほど、苅田より向こう側の方たち、車で行くといろいろな道の駅があり、それぞれ郷土の

お菓子とかがありますけど、北九州空港にそっちから来られる人たちがお土産として買っているようなものを置いているかどうかですね。朝早く出て、お土産を買っていくのを忘れたけど、空港に行けば自分のところの郷土のお土産を相手に持っていけると、そういうところに配慮をしているかどうか、お聞きしたい。

福岡空港ではなく、北九州空港を利用せざるを得ない状況、北九州空港からしか、国際便はあそこしか行かないみたいな路線のチャンスがないのかなと思っています。なぜそう思いついたかという、新幹線は通っているのですが、私たちが新幹線で博多へ行くときはトクトクきっぷというすごく便利なものがありました、これもなくなりました。将来的に、福岡の方が北九州空港を使いたいときに、航空券とセットで安い新幹線の券みたいなのが販売できないかと思って。ただし、来る人がいなかったらそういうことをやっても意味がないので、将来に向けてでいいですけど、路線で、北九州やったら珍しいけどあそこに行けるみたいな、それが人気になれば利用されると思うので、ぜひ検討していただきたいと思いますが、見解をお聞かせください。

それと、滑走路については、物流の面で優位性があるという話で、先ほど成重委員も言いましたけど、たしか熊本空港は45メートルしかなかったので、いろんな半導体関係の荷物とかの物流って考えたとき、うちの60メートルというのは有利だなと思いました。ぜひこれを活用して、3,000メートルだけじゃないと、60メートルあるということも売りにしてもらいたいのと、やはり国際空港って名前がついただけですごい空港みたいな感じがします。ネームバリューというお話もありましたけど、これも申請したらできるのか。国の管理している空港なので、簡単ではないと思いますけど。さっきの60メートルの話ですが、3,000メートルにしても60メートルの幅でやるでしょうから、国が出している話ですけど、空港の滑走路の管理でかなりお金がかかっていると思います。よく映画で、滑走路が閉鎖されて高速道路に着陸するシーンとかありますけど、乗っている人は着陸したらすごい振動で大変らしいですね。それほど振動が少ないような滑走路をつくっているところなので、それをしてでも北九州は60メートルにしているってことをしっかり認識した上で今後も頑張りたいと思います。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** お土産のお話ありがとうございましたので、御答弁申し上げます。

最近でいいますと、新しく取り入れたのがシロヤのパンとかそういったものになります。あと、東筑軒のかしわ弁当は冷凍で置いてあったりしております。それと、個店になるのですが、中にブルースカイみたいなJAL系のものもあったり、井筒屋もありますが、豊前街道というお店もありまして、そこは結構地元の産品を置いていたり、海産物とか、そういう特色はあると思います。京築方面の方、大分方面の方がどういうニーズで何が不足しているという御意見がありましたら、またそういう各個店に申入れをしたり、一緒に何かやりませんかという話を持っていったりという工夫はしていきたいと思っています。以上でございます。

○主査（吉田幸正君） 集客担当課長。

○集客担当課長 まず、路線についてお答えしたいと思いますけれども、確かに、例えば福岡空港に就航していない路線が北九州空港に就航した場合というのは、かなり広域での集客が見込まれると思います。1つ例を申し上げますと、今、スターフライヤーが、チャーター便ですけれども、飛んでいる務安、ここは一部の座席を日本の旅行者でも買えるようになっておりまして、ここは日本からも行けるような形になっております。これは今、福岡からは就航がございません。ただ、務安はなかなか、それこそ知名度とかもまだまだないということなので、まだまだこれから伸ばす余地があると思っておりますが、今後の路線誘致においても、これは一つの例ですけれども、もちろんそもそもの需要があるかないかという点も重要ですし、それと、もう一つの視点として、就航地を狙っていくに当たっては福岡空港の就航状況というのは一つ大きなポイントであろうと思っております。そういった中では、特に国際線については、韓国であるとか、あと中国も、福岡空港が飛んでいなくても結構な大都市で需要があつてという都市もまだまだあると思っておりますので、今後そういったところでの福岡空港との差別化というのは当然戦略としてはなければならないと考えております。

あと、先ほど国際空港の名前で、空港の認知度向上というところで、例えば愛称であるとかそういったところも、実際に、確かに国の空港でございますので、私たちも勝手にできないところもあつて、一回空港事務所にもお尋ねしたことがありましたが、やはりなかなか高いハードルがございます。あまり混同されないような名前にしないといけないとか、あとは、地元幅広く、地元を象徴するといえますか、そういった名前でないといけない、あと、できれば広く、例えば公募とかそういった形でするのが望ましいということをご一緒して、幾つか段階を踏まないといけないというところではございます。以上でございます。

○主査（吉田幸正君） 岡本委員。

○委員（岡本義之君） ありがとうございます。

熊本空港へ行ってきて、お土産コーナーがすごく充実してまして、民間がやっているということで、いろいろ仕掛けをしているなと感動して帰ってきましたけれども、やはり利用者にとってみれば、自分の出身地の有名なお菓子があるとかというのは、私たちのことを考えてくれている空港だなと、自分の空港だなと思ってもらえる一番の近道かなと思いますので、搭乗者に時々アンケートを取るなりして、どういうお土産があればいいですかとか、ぜひそういうのを一回やってみてもらいたいと思っております。

空港について、なかなか名前は難しいということですけど、それに近いような愛称の名前でもいいですので、ぜひ考えていただいて、さらに皆さんに愛される空港となるよう頑張りたいと思いますし、海外の路線に関しては、中国も含めて、今後、アジアとしてはインドとかその辺で新しい路線をとということもぜひ視野に入れていただいて頑張りたいと思いますので、よろしく申し上げます。以上で終わります。

○主査（吉田幸正君）ほか、質疑ありましたら。奥村委員。

○委員（奥村直樹君）私から3点お伺いしたいと思います。

1つは、空港アクセスについてお伺いしたいのですが、このたびの空港大作戦の中に目標がいろいろ掲げられておりますが、その中で、中期のものとして1つ、空港M a a Sという言葉が出ております。M a a Sといっても非常に幅が広い概念ですが、今回北九州市として中期で目指している空港M a a Sのイメージをまずお伺いしたいと思います。

2つ目に、アクセスの関係で、これは勉強会でも少しお伺いしましたが、北九州空港を降り立って、バスがあるわけですが、バスに乗れないことがあったということをお伺いしました。例えば、この間の議長会の際には私は直接見たわけですが、そういったことが時々あると伺ったのですが、これからバスを増便しますけれども、大体、数字は難しいかもしれませんが、今の時点で飛行機の搭乗率が何%ぐらいまでこのバスで対応できるのかなというのがもし分かれば教えていただきたいと思っております。

それともう一点、これも勉強会であったかと思っておりますが、1月24日に雪が降ってバスが止まってしまったという話がありましたが、そのときに代替手段がなくて、朽網駅から歩いていった方もいましたよって話があったのですが、こういうふうには天候不良とかで、飛行機は飛んでいるけど空港にたどり着かない場合というのは、これは航空会社の話になるのですが、それはキャンセルとか便の変更とか、要は交通手段がないために行けなかった場合というのは何か救済の措置というのはあるのか、もし分かったら教えていただきたいと思っております。

次に、クルーズ船の誘致についてですが、今回、港湾空港局の資料を見ていると、K P I的なものは特に見当たらないように思いますが、クルーズ船誘致の今回の目標数とかそこら辺というのは次年度はどのようになっているのかお伺いしたいと思います。

以前、私、委員会であったかでお伝えしたと思っておりますが、ただ単に何隻入ったかということだと、それは町に対しての経済効果とかが測りにくいので、何人その中に乗っていて、しかもどのぐらいお金を町に落としてくれる人たちなのかによって価値が変わってくると思うという話をしましたが、取りあえずK P Iについてどのように今回考えているのかということをお伺いしたいと思います。

最後に、港湾緑地についてお伺いしたいのですが、北九州港港湾施設マネジメント実施計画というのが今出始めている中で、緑地は44か所あると書いてありますが、この緑地について、今回このマネジメントのことも踏まえて、この緑地をどのように考えているのか、これを減らしていくことがあり得るのか、港湾施設の中において港湾緑地というものはどのような位置なのか、見解をお伺いしたいと思います。

あわせて、建設局では今回の棚卸しによって環境整備の予算が削減されているという話が出ておりますが、港湾空港局の港湾緑地については、何か今までと比べて整備の予算というものに変わりがあるのかということをお伺いしたいと思います。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** まず、空港大作戦におけるM a a Sのお尋ねでございます。それと、空港を降り立ってバスに乗れないことがあるといった対策と、その数値をどのように考えているかということについて御答弁差し上げます。

空港M a a Sにつきましては、今、日本円を持たないインバウンドのお客様が結構北九州空港にも、国際線が飛んでいますので、増えてございます。このお客様への水準の高いサービス、目的地にダイレクトにつながられるように、乗り継ぎのときに一々決済をすることなく目的地までお届けできるというようなことを今考えてございまして、それは西鉄バスだとか、あとJR九州だとか、それ以外の交通事業者だとかと詰めていく必要があるとは思っていますけれども、そういったところを想定してございます。

それと、バスの満車時の対応ということについては、今、バスの乗車人員、これは1台当たり55人がマックスでございます。それは補助席も全部出してですね。今のところ我々の分析では全体の航空旅客の4割の皆さんがおおむねバスを御利用いただけるということで、飛行機1機が到着したときに120人から130人ぐらい乗っている状態で、そのうちの4割がバスを選択されるとバスが満席になると考えてございます。今委員が御指摘いただいたところを事前につかむことによってバスの手当てができる可能性がありますので、そういったところは今後の検討とさせていただきたいと思えます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 集客担当課長。

**○集客担当課長** 雪などの悪天候のときのお客様の救済についてお答えさせていただきたいと思えます。

悪天候、特に雪とかそういったときは、航空会社で利用者に対して、大体最近、変更とか払戻しができない運賃が多いのですが、そういった場合は変更なり払戻しを受け付けますというふうな救済の措置を取っていただいています。それからあと、天候に限らず、例えばこれは実際にあった例ですけれども、途中の道路で事故が発生してエアポートバスが大幅に遅延して予約の便に乗れなかったお客様、こちらについても、そのバスで遅延証明を出していただくことで、同じような変更、払戻しの対応を取っていただいたという実例がございましたので、申し上げます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 保全担当課長。

**○保全担当課長** 港湾施設マネジメントの関係で、緑地についての考え方という御質問がありましたので、御答弁させていただきます。

今回のマネジメント計画の中では、緑地も含めて港湾施設をいかに上手に使っていくか、あるいは、不要なものはいかに今後活用するか、そういったところを検討する対象としてございます。実質、緑地といいましても様々なものがございます。皆さんでしっかり利用していただいているもの、あるいは、道路に面して細い緑地があるもの、そういったものがございますの

で、ここを対象にしながら、あるいは、周辺の企業ですとかそういう方々と協議をしながら、その辺の緑地の扱い方、場合によっては民間に使っていただく、必要なものについてはしっかり管理していくといったようなめり張りをつけて管理していきたいと考えております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 業務担当課長。

**○業務担当課長** 引き続きまして、港湾の緑地に関する草刈りなどの考え方について御説明申し上げます。

港湾施設の緑地の草刈りにつきましては、令和5年度に指定管理者制度を導入いたしまして、そのときにいろいろ予算の内容をしっかりと整理していただいております。そういうことでございまして、今回の予算の棚卸しでは減額などは実施しておりません。

基本的な考え方といたしまして、一言で緑地といいましても様々ございまして、その性質に合わせて、例えば景観に配慮して、観光地である門司港レトロ地区なんかは年に3回から4回草刈りをやったりですとか、ウォーキングなど市民の方々の利用が多いような遊歩道緑地に関しては年2回やったりですとか、それ以外は必要に応じて1回ですとか、そういう形でめり張りをつけて取り組むようにいたしております。特に指定管理者にいろいろ現場を回っていただいて、地域からの御要望も多いようなこともございますので、そのあたりは現場を確認して柔軟に対応するようにしております。引き続き、市といたしましても指定管理者と連携しながら工夫して対応してまいりたいと考えております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** クルーズ船についての御質問です。

KPIの設定ですけれども、コロナ前は過去最高が33回でしたので、40回という設定をさせていただいております。その後、コロナに入りましたので、20回という設定をさせていただいて、現在、令和6年度につきましては、観光客数ということで、9,000人以上の方が北九州を訪れるということを目指しております。

経済効果についてですけれども、九州運輸局では、1人当たり4万円落とすという試算が出ています。北九州市が独自でした試算によりますと、約3万円。ただ、最近ニュースでもありますように、モノ消費よりコト消費ということで、多分この動向もかなり変わるのではないかと考えておまして、経済効果についてはもう少し様子を見ながら試算してみたいと思っております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** ありがとうございます。順に行きます。

まず、空港ですけど、MaaSは基本的には今は決済手段の利便性の向上が目標ということですが、せっかくMaaSを目指すのであれば、決済もそうですし、また、予約とかも含めてネットである程度できるようにしていただきたいと思っております。それによって、先ほどのバスに

乗れないというのは、単純な話で、予約制にしていけばここは防げることかと思うので、これは業者がやることかもしれませんが、M a a Sの支援ということで、予約システムなんかを、今度は特急の話もありますので、バスと電車を含めて、国内の利用者も含めてネットで完結できる、席を確保できるというようなことができる、積み残しみたいなことは減っていくし、また、ニーズの把握なんかに必ず数値として見えてくるのではないかと思うので、M a a Sを目指すのであれば、ぜひそこら辺まで含めて検討していただければと思います。

それから、さっきの件で、4割がバスに乗るということで、あふれる話でいくと、今度、朽網に行く便が物すごく増えるわけですが、J Rで例えばホームがあふれるとか特急に全然乗れないとかっていうことも場合によっては考えられると思いますが、そこら辺についてはどのように考えていますでしょうか。それを1点お伺いします。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 2点、M a a Sにつきましては、委員御提案のとおりのような中身で、将来目指すべきところは席の確保といったことだと思われま。

それと、朽網線に関するところで、実際、鉄道の輸送力の意味からすると、特急ですとか在来線の電車1本に關しますと、今北九州空港に飛んでいる小型の飛行機、ジェット機になりますけれども、満席で200人ぐらいのお客さんが乗ってこられることになります。それで、鉄道に関して言うと、それを一挙に全て受け止められるようなボリュームの乗客定員を持っていますので、駅であふれるとか乗れないとかといった心配は今のところは想定してございません。ただ、その間をつなぐバスの乗車人員が少ないところもありますので、そこをしっかりと手当てすることで、流れるようにお客さんがモード横断できるような環境を目指していきたいと考えてございます。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** 分かりました。ぜひ、より利便性を高くしていただきたいですけど、例えば福岡とか、いわゆる便利と言われる空港と比べての弱点は定時性であったりとかもあるんですけど、例えばそれがバスと電車を乗り継いだとしても、予約が簡単で、M a a Sが本当につながっていけば、非常に遜色なく行けるのではないかと。何時に着くのかも分かるし、いつ来るのかも分かる、予約も1回で済めば決済も終わっているとなればかなり便利だと思いますので、そこは本当にまずはシステムさえ組めば早くできると思うので、例えばJ Rと西鉄をまたぐような予約システムって多分ほかにはないと思うので、ぜひそれを実現していただきたいと思います。よろしくお願ひします。

それと、その辺がM a a Sでうまくいくようになれば、さっき言ったバスが止まったという雪の話ですけど、例えばそんなときも今ならタクシーがまだありますよとか、こんな代替えもありますよってプッシュ通知できると思うので、そういうところも含めて、今後、利用者の利便性を向上していただきたいと思います。

さっき言った代替えの払戻しや変更は可能ということでしたけど、飛行機が飛んでいなければ誰もが諦めると思いますけど、飛んでいると、その先で会議がとか、いろんな事情がそれぞれあるでしょうから、行こうとするとしますので、そこも今言ったような代替えのスムーズな、あるいは情報発信ができれば、もしかしたらキャンセルできるっていうことを知らなくて、飛んでいるのだったら行かないとキャンセルとかという話になっているかもしれない、そのためにも情報発信もしっかりしていただけたらなと思いますので、よろしく願いいたします。

次に、クルーズ船の誘致についてですけど、さっき数字をおっしゃっていたんですけど、どこか今回の資料の中にそのK P I が載っているものってありましたか。

○主査（吉田幸正君）クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 資料の中にはないです。

○主査（吉田幸正君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）いつかは出てくるのですか。どこかで私たちが、これだけうまくいったんだとかって判断ができる機会はいつかあるのでしょうか。

○主査（吉田幸正君）クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 K P I 設定につきましては、多分ホームページ上で予定回数と結果というのが出ると私は聞いておりますので、K P I を設定している部署がそれを上げると思います。

○主査（吉田幸正君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）分かりました。

ということは、そちらの部署ということは、例えば市政変革推進室とかそこら辺ですか。

○主査（吉田幸正君）総務課長。

○総務課長 今までは行政評価等でK P I を上げさせていただいておりましたが、今後また市政変革推進室でも整理をいたしまして、公開するときに、我々も整理をして公開することになるかと思えます。以上でございます。

○主査（吉田幸正君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）分かりました。では、そのときにまた議論させていただければと思います。もしまだそこで変更の余地があるのであれば、できるだけ、前もお話したのですが、ぜひ皆さんの努力が形になるようなK P I にしていただきたいと思えますので、よろしく願いします。要望で終わります。

それと最後に、港湾緑地ですけれども、周辺で協議しながらこれから考えていくというお話ですけど、緑地というのは公園とかと違って、例えば公園だったら公園愛護会があったりとか、自治会とかと絡みが非常に深いですが、緑地はそこら辺の地域との関わりも薄いし、恐らくは地域というよりももっと広く市民の皆様の憩的な話だと思いますが、さっき言った周辺との協議とか周りの声というのはどういうふう聞いていかれるのかなど。指定管理者が聞くと

いうお話だったのでですけど、具体的に言うと地域の声をどういうふうヒアリングしていくのでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** 保全担当課長。

**○保全担当課長** まず1つが、地域の皆さんとの関わりでございますが、門司地区とかそういったところは、花壇を作ったりとか整備したりとかしていただいております。一部の緑地につきましても、まちづくり協議会の御協力を得て清掃等をやっていただけている状況でございます。

平成30年から指定管理者を導入しまして、指定管理者で定期的に巡回をしております。巡回している中で、様々な御意向がございます。御意向としましては、1つは除草、せん定、それから樹木の伐採、害虫の問題、それからごみの散乱、これまでの苦情につきましても、そういった話を伺っております。日々の指定管理者の巡回活動の中で聞いたお話、それから、年1回は港湾利用者の方にアンケートをさせていただいておりますので、そういった中でいろいろと御意見をいただきながら要望に対応していつている状況でございます。特に、指定管理者制度は令和5年度から小倉洞海地区にも拡充しております、単に毎年切れば次が出てくるというような、清掃、木を切るとか草を刈るとかという回数をなるべく減らして、要は防草シートを張るとかそういった工夫も港営課と連携しながらやっていつているような状況でございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** 分かりました。

種類によって多分違うから一概に言えないと思うので、答弁も何となくふわっとしているかなと思ったのですが、中には、数は少ないでしょうが、いわゆる地域としては公園と認識されている緑地が幾つかあると思います。そういったところが、例えば建設局のメニューで、地域に役立つ公園づくり事業なんていつて、地域の公園を幾つか統合したりとか役割を分けたりして、みんなで話し合いつて、こんな公園にしていきましょつて、遊具を増やしたりいろいろしている事業があつて、そういったときに、公園だと思つていたら実は緑地でしたつてことで、ここはメニューとは別ですみたいになつてうまくいかなかった話を聞いたこともあつて。だからその場合は、局を越えるから難しいでしょうけど、そこを一体として考えると、あるいは所管を、要は、具体的に1個言います。今津公園つてあるじゃないですか。あそこだつたら埋立てが先に進んでいつて、海辺というよりも本当に町なか公園ですよ。例えばあれを所管替えするとかつていう可能性はないですか。どうでしょう。公園に行くというのは難しいでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** 港営課長。

**○港営課長** 港湾の緑地につきましては、港湾計画上に位置づけられていたり、港湾の補助金を使つていたりというような状況でございますので、所管替えといつたところにつきましては、

関係局と協議することは可能ですが、なかなか厳しい状況ではないかと考えております。以上です。

○主査（吉田幸正君） 奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 分かりました。そうだと思いますので、逆に言うと、港湾空港局で残すのだったら、緑地のところの予算がこれから厳しくなっていくと思いますので、公園として使われているということをしっかり認識していただいて、港湾空港局が残すなら残すで、公園と変わらないような整備をこれからも続けていただければと思いますので、そこは要望で終わらせていただこうと思います。以上です。

○主査（吉田幸正君） 世良委員。

○委員（世良俊明君） 私から数点お尋ねさせていただきます。

まず、北九州空港に関連してであります、UPSジャパンの就航から1年がたちました。この間の実績を御報告いただければと思います。どのようなものをどの程度運送してきたかというところをお知らせいただければと思います。

それから、関連して、この4月にはいよいよヤマト運輸がスプリング・ジャパンで、1日約トラック3台分の輸送力があると言われる物流を開始するわけではありますが、新聞報道によると、北九州からは魚介類や青果など生鮮食品のほか、半導体や自動車関連部品などを輸送すると書いてあります。まだスタート前の段階でございますけれども、どのようなものをどの程度運ぶということが想定されているでしょうか、お尋ねしたいと思います。

それからもう一点は、洋上風力発電に関連してであります、午前中もお話が出ておりました2023ラウンド2の公募結果で、西海市では住友商事でしたか、当然コンソーシアムが事業者として決定をされて、ナセルはベストだとお聞きしています。15メガワット、28か所、ジャケット方式ということですが、これからこの建設が始まっていくわけではありますが、これに例えば北九州の事業者がどのような形でかんでいくことがあるのか、かんでいけるのかという可能性についてお尋ねをしたいと思います。

何が申し上げたいかという、EEZの閣議決定は大変喜ばしいと思うのですが、促進区域、有望な区域、一定の準備区域ということで行くと、有望区域というのは5か所のうち西日本地域はゼロだと思います。一定の準備が進んでいく区域という中に、響灘沖と、一般海域ですね、唐津沖というのが入ってまして、ひびきウインドファームが令和7年度中に運転開始ということになると思いますが、これがスタートしていった場合に、次々に北九州の港湾からほかの西日本地域、主に西日本地域となると思うのですが、そこにかみ込みながらその市場にかみ込んでいくということをやらなければならないと思います。準備区域の中によりやく響灘とか唐津が入っている段階なので、かなりの時間がかかるのではないかと、思うのですが、そういうときに目の前で西海市がスタートするわけがあります。こういうものにかみ込むことが可能なのか、かんでいこうとしているのか、その辺のところを知りたいもので

すから、お尋ねをしたわけでありませう。ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

もう一つ、午前中もありましたけれども、ナセル、風車メーカーの誘致に関してであります。E E Zも含めて、一層可能性が高まっていくのだらうと思ひますが、競争は多分韓国とか台湾とかという世界になっていくのだらうと思ひますけれども、これも前から誘致はぜひということだったですが、この状況は現状では可能性も含めていかがでしょうかということでありませう。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** U P Sの関係、ヤマトの関係の御答弁をさせていただきます。

U P S ジャパンが昨年2月から就航しまして1年経過したところでございませう。U P S ジャパンの運送の事業形態でございませうけれども、2種類ありまして、1つはインテグレーターという業態で、要はヤマト運輸とか佐川急便の国際版、世界中に配送のトラックも持っている、飛行機も持っている、日本国内でもトラック輸送するということで、ドア・ツー・ドアの国際宅配便みたいな、そういったものをやっております。もう一つが、一般の貨物を集貨して、大韓航空と同じようにお預かりして空港で引き渡すという業態と、2種類ございませう。

一般貨物は、今、国際的に半導体の動きとかが悪い状況でございまして、九州発貨物、日本発貨物、全体的に需要が弱い状況でございまして、大韓航空便も厳しいですけれども、U P S 便ももくろみほどは集まっていないという状況と聞いております。一方で、国際宅配は目標どおり順調に集貨が進んでいると聞いておりまして、輸出入とも順調に伸びてきているという状況でございませう。門司税関の統計でいうと、輸出入とも500億円前後ぐらいの北九州空港の通関があったと。これはほとんど大部分がU P S の通関になってくる、スモールパッケージの通関ではないかなということ、かなり高価なものが活発に動いているではないかなという状況でございませう。今後、まだ一般貨物の集貨が厳しいということで、国際宅配をさらに増やしていきたいということで、今集貨に取り組んでいると聞いております。

ヤマトでございませうけれども、こちらは今度の4月11日就航予定ということでございまして、まだ当然実績はないものですから、ヤマトグループから聞いております営業状況、どういふ営業をしようとしているかということ、ございませうけれども、もちろん2024年問題を受けまして宅配貨物をトラックから一部切り替えるということはございませうが、先ほどおっしゃられた新聞報道のように、トラック輸送が厳しくなるということはイコール、生鮮品だとか日頃毎日動くパーツ類、そういったものの予想が難しくなるという実態がございませうので、そういったものを、ヤマト運輸が集めてくるもの、あるいはほかの物流事業者が集めてきたものを預かって運ぶとか、そういったものにも当然取り組んでいきたいということ、聞いております。それで全体の収益を上げて便を安定させていくという方針と聞いております。

また、すぐにできるかどうか分かりませうけど、成田空港、羽田空港につながりますので、最終的には毎日5往復飛びませうので、その便の利便性を使って、成田接続、羽田接続で国際輸

送もやっていきたいということを聞いておりました、その生鮮だとかパーツ類を取り込んでいけるように頑張りたいと聞いているところでございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** 洋上風力につきまして3点回答させていただきます。

まず、長崎県西海市の公募の結果を踏まえてどう取り組んでいくかというところですが、委員御指摘のとおり、昨年12月、国で、4か所中3か所の発電事業者の発表がありまして、西海市の事業者は住友商事が取られました。本市にとっては、九州の中でこれから発電事業者が決まって動いていくというのは非常にありがたいニュースかなと思っています。

具体的にどういう仕事が北九州に出てきそうなのか、可能性というところだったと思うのですが、これから事業者と具体的な協議、打合せになるかと思いますが、想定で申しますと、この九州のエリアの港湾のインフラの中で、地耐力とかそれから広大な敷地を持っているというのは我々北九州港だけだと思っています。それが北九州港の一つの大きな強みだと思っています。そういった意味では、風車を、今回はベスタス社の風車が採択されたのですが、例えばヨーロッパなどから持ってきたときに、そういう重厚長大な部品、部材を置く場所というのは我々北九州港しかないと思うので、一つの可能性としては、北九州港を基点に大型部材を置いて、そこで組み付けを行って長崎県の西海市に持っていき、そういういわゆる積出し、建設それから物流というところの拠点機能を発揮できるのではないかと考えています。

それからもう一つ、たしか2029年8月の運転開始予定だったと思いますが、運転開始後にもメンテナンスが発生すると思います。メンテナンスも基本的には、軽微なメンテナンスから、そういった大型のものを扱う、どうしても動かさないといけないようなメンテナンスが発生すると思います。これも想定になってしまいますけれども、恐らく、軽微なメンテナンスは長崎県の西海市の現場の近くに事務所を置いてそこでやる可能性が高いかと思いますが、例えばナセルとかブレードとか、どうしても一回陸に下ろさないといけないようなものであったり、陸から大型のものを運ぶというようなことになると、やはり強いインフラを持つ北九州港が使われるという可能性が高いかと思っていますので、そういうO&Mの拠点としても本市の港が使われる可能性が高いかと思っています。まずそれが1点目でございます。

それから2点目、西日本のマーケットをどう北九州港の原動力として取り込んでいくかというところです。

委員御指摘のとおり、今、ひびきウインドエナジーの事業で建設を行っていますけれども、その後は一般海域の案件が続いてくるかと思っています。それで今、西日本のマーケットの中に一般海域でこういった案件があるかといいますと、御指摘のとおり福岡県響灘沖、それから佐賀県唐津市沖、それから、少し遠方になりますけれども、福井県のあわら市沖であったり、もうちょっと遠いですが、例えば富山県の関係などがございます。こういったものを1つずつ取

り込んでいけるといいかなと思っております。まず福岡県の響灘沖につきましては、福岡県が国との連絡調整というか、そういったことを行っておりますので、我々としては福岡県に強く要望して、早めの促進区域指定に向けた動きをお願いして行っていると、現状も行って行っていますけど、そういった取組をしていきたいと思っております。

それから、製造産業拠点の企業の誘致、風車メーカーの誘致です。風車メーカーの誘致につきましては、これまでも、それから現在も、地元企業と一緒にしながらメーカーの誘致をしているところです。そういった中で、このたび国から3つの海域の発電事業者の選定結果が出たというのがまず1つ、それから、今月中に残り1海域の発電事業者の選定結果も出る予定であるということです。

それからもう一つは、EEZの話ですね。昨日、再エネ海域利用法の改正案が閣議決定されて、これから国会審議に入ると思いますが、そういった追い風を踏まえながら、我々としては引き続き洋上風力発電のタービンメーカーと協議をしていきたいと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 世良委員。

**○委員（世良俊明君）** 御答弁ありがとうございます。

まず、UPSの関係は、また別で結構ですけれども、具体的な実績等について、数値等で示せるものがあつたら教えていただければと思います。

御答弁があつたように、門司税関では輸出で514億円でしたか、輸入で457億円ということで、これはありがたいことに税関申告を北九州にさせていただいているので、実態と少しずれがあるのかもしれませんが、いずれにしてもそのこと自体は大変喜ばしいことで、大変いいことだと思いますし、これからもぜひ業績を伸ばしていただきたいと思いますと思っておりますので、ぜひその辺の支援も続けていく必要があると思っております。

また、ヤマトについて、これはこれからの話ですので、状況をまた教えていただければと思います。特に東九州地域からの例えば農産物、生鮮魚介類ですとか、そうしたものについても農業振興と併せて取組ができると思うのですが、なかなかそういう分野、この間の物流はあまり視野に入っていない感じがする。半導体とか自動車部品とかというのはよく言われるのですが、そういうところにも販路を開くべきだろうと思ったり、販路が開ける可能性のあるところだと思いますので、この辺についてはぜひ問題意識を持って取り組んでいただければと思います。

先ほど、洋上風力については重要な答弁をたくさんいただきました。心配しておりますのは、要は今御答弁があつたように、西海市にもかみ込んでいただくと、可能性もあると、しかも、うちしかないのだと。こういう話になると、まさに我が北九州の拠点こそが本領を發揮して、西日本地域の中心たる拠点港になるのだよということが見えてくるので、ぜひこれにかみ込みたいと思っておりますが、結構大変ではあると思っておりますけれども、そういう姿が見えるように頑張

っていただければ。特に営業力というのは大変だと思いますが、県と合わせて、県に対する働きかけもかなり強めていかなければならないだろうと思います。特に、先ほど御答弁がありましたように、響沖等についてはまだ促進区域までは遠いだろうし、今お話がありましたようなものをかみ込んでいかないと基地港湾が回っていかない、これにずれが起こってしまうと、途絶えるようなことになるので大変なことになるので、そこら辺のところ具体的に関わってくると思います。それをうまく調整しつつやるためには、やはり国、県でしっかり促進をしていただかなければならないので、これはぜひ各議員の皆さんにもお願いをしたいと思いますけれども、国、県を含めてしっかり促進をしていくための取組を進めていただきたいと思います。

メーカーについては、めどみみたいなものが、いつ頃までにとか、可能性があるぞと、そういう答弁をいただけるような何か状況がありますか。

**○主査（吉田幸正君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** なかなか風車メーカーの可能性、どこまでというのは申し上げることは難しいですけれども、現状そのマーケットが日本にあるということも十分実績の形で示すことができ、また、九州エリアも西日本エリアも含めてマーケットを示せることができているので、我々としてはこれまでどおり前向きに風車メーカーと協議を進めていきたいと思っております。

**○主査（吉田幸正君）** 世良委員。

**○委員（世良俊明君）** ありがとうございます。私は終わります。

**○主査（吉田幸正君）** 三宅委員。

**○委員（三宅まゆみ君）** 私からも数点お尋ねいたします。

まず、羽田便についてですが、私はここのところ子供の受験の関係もあって、1週間に1回ぐらい東京往復を1か月ぐらいしました。そしたら、どの飛行機も満席に近いような、私がたまたま乗ったものだけだったのかどうかよく分かりませんが、スターフライヤーもそれからJALもどちらも乗りましたけれど、かなり席が埋まっていました。調査号に、前はよく飛行機の搭乗率とかがたしかあったように思うのですが、残念ながら、今回は特に調査号の中に何も載っていないくて、ここのところの羽田便の状況をお聞かせいただきたいと思います。

それと、スターフライヤーがたしか10便ぐらいあって、JALが4便ですね。そうすると、JALで行きたいと思ったときに、間がすごく空いてなかなか乗れないということもあると思います。皆さんどちらももちろん使いたいと思う方がいらっしゃると思いますけれど、その点について増便の可能性とかはないのか。

それからあと、さっき大分の話が出ましたが、大分空港からは成田便が結構1日に何便か出ているようですね。多分ジェットスターだったと思うので、そうするとオーストラリアにつながるのかなと思いましたがけれど、北九州から成田便の可能性というのはないのでしょうか。もしくは、ほかのLCCの可能性というのはないのでしょうか、教えていただきたいと思いま

す。

それから、洋上風力の関係は地元でもありますし、今、世良委員がお尋ねをしたので、ぜひ頑張っていたきたいと思います。ちょっとトラウマになっているのは、大水深のときにすごくあっちもこっちもそっちもっていうふうになり過ぎて、事業がすごく遅れたというか、その間に中国とか韓国がささっと幾つも大きい港湾施設を建てていたという、とてもそのことが残っています。ですから、広げるのは北九州にとって非常にメリットはあるのかもしれませんが、そういう意味での遅れというのが一番怖い。北九州の場合は先行してもう既にやっていますけど、EEZの関係で広がれば広がるだけ、パイが広がったらその分が遅れてくるのではないかというのが若干心配ですけど、その点についてももし何か見解があればお聞かせをいただきたいと思います。

それと、クルーズ船の状況を、今年どういったものが既に予定されているのか、もし分かれば教えていただきたいと思います。

それから、最近ジャパネットが日本一周のクルーズ船を結構いっぱい売っていらっちゃって、たしか長崎だったりとか鹿児島だったりっていうのは寄港地になっています。北九州はそういったものも、全部が全部は難しいのかもしれませんが、国内の企業でもあり、そもそも長崎の御出身なので長崎なのかなとも思いますけど、鹿児島も入っていたりするので、そういった可能性がないかどうか、その点もお聞きいたします。

あと、響灘の北緑地のところですけど、最近私は行けていないのですが、一時期、テトラの手前のところが壊れて、釣りでテトラの上に出る人がいるので、手すりも壊れたりとかしてとても危険だなと思ったのですが、基本、魚釣りはあそこでしちゃいけない場所だと思うのですが、とにかく多いですね。子供連れで、テトラの上に子供を乗せているのを見ると私は非常に怖くて、落ちて下に入り込んでしまったら助からない可能性もあるので、そのあたりは何かしら注意喚起みたいなことはされているのかなというのをお尋ねいたします。

それと、エコタウンのところは港湾の土地なので、あえて。警察の課題にはなるのですが、今、新日鐵の土地のところから、ちょうどエコタウンのセンターがある横のところですよ、あそこからエコタウンの中に入っていくと思うとスムーズに行けるのですが、逆側に行こうとすると、大型トラックとかがばんばん飛ばしていったりとか、交通量も増えていますので、危険だなと。私も曲がろうと思ってもなかなか曲がれないという状況があって、今後その後背地のところで企業がまた張りつくともっと大変なことになるだろうと。あそこは信号がやっぱり必要ではないかと思うのですが、何かしら働きかけ、市が直接設置するわけではありませんが、警察と協議をされたりとか、そんなこともされていらっしゃるのかどうか、お尋ねをします。

それとあともう一つだけ、PCBの跡地について、今片づけているところで、環境局が担当していると思うのですが、今は企業が持っている敷地ですが、行く行くあその敷地をできる

だけこっちにいただけるようにというような話も環境局とかには、もしくは少し買うのか、よく分からないですが、そうするとその場合は、もう今民地になっていると、港湾空港局は全く関わりがない状態になるのでしょうか。それとも一旦、国も関与した施策なので、そういった何か関わりが出るのかどうか、そこをお尋ねしたいと思います。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 集客担当課長。

**○集客担当課長** まず、羽田線の状況、それから増便の可能性、成田のLCCについて御答弁を申し上げます。

羽田線につきましては、コロナで一時期落ち込んで、便も間引き運航になっておりましたけれども、おかげさまで便も昨年度途中から通常体制に戻りまして、月々で見ましても、一時期4、5万人程度だったのが、今は多い月で10万人とかそれぐらい御利用いただけるようになってきて、大分回復してきております。利用率も、押しなべて申し上げますと6割台の真ん中ぐらいということで、かなり状況的には、ただ、まだまだ回復途上と言っておいたほうが良いと思います。いいときはずっと月10万人を超えるぐらいの水準がありましたので、そういった部分ではまだまだ回復途上であるという状況だと思っております。

それから、便数についてでございますけれども、現在スターフライヤーが1日最大11往復、JALが現在は1日4往復ですが、残念ながらスターフライヤーに比べると日本航空はちょっと厳しい状況ということでございまして、この3月の終わりから1日3往復に減便になってまいります。北九州発の朝6時台の便、それから、北九州に着く最終の10時台に着くJALの最終の着便、こちらが残念ながら減便ということになってまいります。日本航空については、便数の差がかなりあって、どうしても今北九州空港では少しハンデもあるのかなというところですが、私どもにとってはどちらも、スターフライヤーも日本航空も重要な航空会社であることには変わりませんので、この残る3往復は比較的利用がある便ではあるのですが、ここは油断せずにしっかり、ちょっと少なくなりますので、気を引き締めて、JALと連携して利用促進を図っていきたいと思っております。

また、ダイヤの改善ですね。さっき、時間が空いて使いづらいとかというお話もありましたが、ダイヤの改善についても引き続き日本航空に要望してまいりたいと思っております。

それから、成田LCCについてですが、まず羽田線は回復途上と申し上げましたが、羽田線に戻して、あふれるぐらいになってというところかと思っております。どうしても競合関係になってまいりますので、羽田線に戻すということがまずは重点かなと思っておりますが、とはいえ一方で、料金の問題とかも午前中にお話がありましたけれども、お客様を広げるという意味では我々も成田のLCCが欲しいというのは正直ございます。そういった意味では、羽田線の動向を見ながらということではありますが、そこは引き続き我々も可能性を探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。

**○主査（吉田幸正君）** 基盤整備担当課長。

**○基盤整備担当課長** 基地港湾の数について、今から洋上風車が次々出た場合、こういった基地港湾が日本全国どんどん増えるのではないかと、それでまたうちの基地港湾が使ってもらえなくなるのではないかというお話でしたけれども、今、日本の中で基地港湾の指定をして、実際に工事を行って、あと稼働中のところを含めまして5港あります。能代と秋田と新潟と、あと鹿島と北九州です。北九州に関しましては、西日本と九州エリアを今のところはターゲットにしております。ほかのところでも今のところまだ工事中なのが能代と新潟と鹿島でありますけれども、こちらに関しては我々のマーケットを脅かすようなところではないかなと思っております。あと、九州の各地から、うちでも基地港湾をつくりたいのだけどという視察がよく来られますが、実際工事するとなると非常に工事費も高いですし、体力を使います。ですので、なかなか難しいですねというような形でお帰りいただいているのが現状でありまして、あと、埋立地ですね。我々のように広大な埋立地があってポテンシャルがあるようなところはほかにも九州はあまりありませんので、今のところは安泰かと。あわせて、我々の営業も、北九州港を使ってくれと、いろんな発電事業者に今働きかけておりますので、今のところはまだ大丈夫かと思っております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** クルーズ船の寄港の予約状況ですけれども、令和6年度につきましては今のところ11回となっております。数が少ないですけれども、原因としましては、中国船のキャンセルがかなり相次いでおります。そういった原因がありまして、寄港回数が減っているところがございます。

それと、ジャパネットが今、MSCの17万トン級の船で国内周遊等をされているわけですが、ひびきは16万トン級までなので入らないです。もし今後、航行安全調査をして、入ることになれば、入る可能性もあるのですけれども、やはりコンテナターミナルですので、もしそこに着くとしたら、北九州市で全部バスの手配とかそういったことまで要求されるので、経済効果的には全然見込めるようなものでもございませんので、今のところは静観しているところがございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 業務担当課長。

**○業務担当課長** まず、響灘北緑地のちょうど東側で、2年ほど前の台風で柵が倒れたりですとかそういったところの状況について御報告いたします。

そちらにつきましては、災害復旧事業を使いまして、今は元どおりに戻っているような状況でございまして、その間はずっとかなり注意喚起を行うように看板などを置いておりましたけれども、今は元どおりになっていまして、もしかしたらそういうのが外れているかもしれません。ただ、北緑地は全体的におっしゃるとおり釣り禁止ということで、看板を設置したりですとか注意喚起を行っておりますので、もう少し注意喚起が必要ということであればそういう掲示を考えたいと思います。

それとあわせまして、エコタウンセンターの前に信号を設置してほしいという御要望の件でございます。

ちょうど国道495号方面から響灘の臨海工業団地に右折した幹線道路、こちらが臨港道路になっております。ちょうどエコタウンセンターの横のところに、いわゆる市道といいまして、横の支線の道路がちょうど出来上がったところでございます。そこに企業の立地が進んでいっております、そちらから右折で出るときに危険だということで、信号が設置できないかというお話がっております。そちらにつきましては、企業誘致の関係部署ですとか、あと、臨港道路は我々ですけれども、市道の関係は若松区とも協議いたしまして、福岡県警に御相談に行っていました。すぐ信号を設置するかというと、いろいろ調べてみると、メリット、デメリットがあるということで、すぐにはというような状況ではございましたけれども、そのときと状況が変わっておりますのは、市道が逆側に出不らなような状況だったのが、今、開通をして、東側から出られるようになっておりますので、少し状況が変わっていると思います。また引き続き、関係部局ですとか警察と協議してまいりたいと思います。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 港営部長。

**○港営部長** PCB処理施設の跡地の活用に関わる港湾空港局としての関わりということについてお答えさせていただきます。

委員御指摘のとおり、PCB処理事業は、20数年かけてやっと今度の3月末で終わるということでございます。今後の方向性でございますけれども、建物の内部等の除染をして建物を解体していくということで、私がお聞きしているところによりますと、令和12年頃に大体全て解体されるであろうと。その後には、当然、有害物質を扱っていた処理施設でございますので、敷地、土地の土壌汚染状況調査等が入って、それから、建物を建てるのであれば建てていくという流れになろうかと思っております。その中で、北九州市に処理施設を立地することを認めたもとの受入れ条件の中に、跡地活用についても北九州市の経済の活性化に資するように、国及びJESCOがしっかりと市と協議をしていくようにということで受入れをしたという経緯があります。実は私も6年ほどこの事業に関わっておりましたので、ずっと申入れはしてきておりますし、現在も申入れをしている状況だと思っております。

実際に何を建てるかというのは今後国との協議ということになろうかと思っておりますけれども、最終的にじゃあ港湾空港局としてどういう関わりがあるのかということでございますが、あそこは一応港湾エリアの臨港地区に指定をされておまして、工業港区という形で指定をしておりますので、建物を建てる中で条例上一定の規制がございますので、そこに合致しているかどうかという審査をする部分では港湾空港局としては関わりはございますけれども、その土地の利用自体についての関わりというものは環境局主体でやっていくものと考えております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君）ありがとうございます。

羽田便について、JAL便は残念であります。ぜひこれからまた、逆に4便、5便になるように、私たちもそれなりに利用をしっかりとしたいと思いますし、あと、スタッフライヤーの場合は、ちょうどスタッフライヤーとJAL便の時間が重なっているようなところが結構あります。たしか午後の2時ぐらいがないのかな、どちらもありません。だから、その辺を調整していただくと、そこに合わせて、そのくらいに動く方がいるかどうかとかという調査ももちろん要ると思いますが、ここがあったらいいのになと思うときに私自身もありました。仕事の関係で午後からしか動けない、そしたら12時じゃ間に合わないみたいなときもあるので、もう少しニーズがあるのかな、どうかなとも思ったりいたします。

スタッフライヤーの場合はやっぱり夜が遅い便があるというのは、この前、日曜日の夜、最終便で戻ってきましたけれど、もう満席でした。印象に残ったのは、この時期だからかと思いましたが、若い人がすごく多かったです。だから、観光に行つてぎりぎりまで遊んで、日曜日の夜中に、若いから体力があるから、翌日から仕事でも、帰ってくるのかなと勝手に思ったりしましたけれど、これをPRすれば、若い人たちにここを頑張つて、特に日曜日とかは乗っていただいたり、もしくは、週末どこかに、若い人だけではないですけど、帰つてというところもあつたり、ビジネスマンの方が向こうにもともと家がある方がこっちに戻つてきたりというようなことがあるのかなと思つたりもしますので、この最終便の遅い時間というのは福岡には絶対まねできないものでありますので、しっかりPRをして生かしていただきたいと思つています。夜、多分8時ぐらいまでは都内でいろいろ会に出てからでも帰れますので、いいなと思つました。

それから、成田便に関しては、何かしらそちらにつながるとまた需要が増えて、羽田は羽田で今、国際線がありますけれど、成田は成田でまたそこを仕分がされていると思つていますので、成田便が北九州から直接あると便利でもありますし、また、北九州空港の魅力につながっていくのかなと思つていますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思つています。ほかのLCCもぜひ少しでも、だんだん回復基調にありますので、そこをしっかりと活用していただきたいと思つています。

あと、クルーズ船についてはなかなか苦戦をしているということと、さっきおっしゃつたみたいにメリットがなければそんなと思つていますけれど、ただやっぱり市民にとつても、ああいうものが来るとするのはわくわく感があつたりとか、非常にいいと思つていますし、極端にマイナスになるというような部分でなければ、またクルーズ船の誘致にもぜひ取り組んでいただきたいと思つています。

あと、信号の件はもう既におっしゃつていただいているということでございますので、ルートが今別にできたということもあつて、そこも踏まえて、また今後、様子を見ながら考えていただきたいと思つています。

それから、PCBの跡地は、一番得意な分野のところでお説明をいただきましたけれど、港

湾空港局でないということですが、あそこで土地を探している人たちもたくさんいるし、外からも、北九州に来たい、広い土地が欲しいんだというようなお声も聞いております。すごく有効な場所だと思いますので、そこをうまく活用ができたらいいなという思いで、港湾空港局がどのくらい関わりがあるのかなと思ってお尋ねをさせていただきました。以上です。ありがとうございました。

**○主査（吉田幸正君）** ほか、ございましたら。村上さとこ委員。

**○委員（村上さとこ君）** よろしく願いいたします。

私からは1件、空港ターミナル魅力向上事業の200万円についてお伺いをいたします。

私は、村上幸一委員も質問されましたが、八幡西区でありますので、やはり西区の方に多く北九州空港を使っていたらいいなと思っております。どうしても国内線LCCがありますので福岡空港に流れてしまったりだとか、アクセスの面から難点があるのかなと思っておりますので、そこを空港の魅力向上でカバーもしていただきたいと思っております。

今回、この事業を市の認知度向上とブランディングを目的として、魅力ある旅客ターミナルビルへのアップデートの取組に向けた調査検討ということでもあります。市としても以前から、旅客だけではなく様々な方々が楽しめる空港を創出していくということでお話しになっていたかと思えます。

そこで、お尋ねいたします。

今回、この調査検討であります。調査を検討して実際にアップデートが実現するまでどれくらいかかるか、タイムスケジュール感を教えてください。

国内外の空港利用者を増やすために、市として目指す空港の形というのがあったら教えてください。例えば、国内や海外で参考にしているような空港があれば教えてください。以上、2点です。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 来年度予算案の中のターミナルビルの魅力向上事業でございます。

目的はこういうふうに書いておりますけれども、現状の課題認識としましては主に2つございまして、1つは、3階のメインレストランが閉店しまして、後がまだ誘致できていないという状況なので、そこを何とかしたいというところが1点ございます。これはいろんな飲食事業者とかにお話を聞きますと、あのエスカレーター1本で奥まったところに上がっていく動線がちょっと誘客しにくいというようなお話もいただいたりしております。ですので、全体でフロア構成をどうやっていくか、どういう旅客、旅客にこだわらず、来られた方の流れをどうつくっていくかというところが1点課題と考えております。

もう一つが、空港としまして、空港利用の旅客、飛行機に乗る方、降りてこられた方の利便性というのは非常に機能的にできている空港だと、私どももそこは評価いただいていると思っております。すぐ乗れるし動線は短いということで、利便性は高いですけれども、機能的過ぎ

て、滞留するようなイメージがあまりないというところの逆の御指摘をいただくことが最近多くございます。したがって、ここに書いておられるとおりですけれども、どういう情報発信とか魅力向上をしていくと人がくつろげる空間にできるのかというところを調査したいというのがもう一点でございます。

スケジュール感としましては、今度、北九州空港大作戦の第2弾の中に空港の魅力向上という柱がございますので、これは来年度できるだけ早い時期にまとめていくことを考えておりますけれども、その中では、当然のことながら方向性みたいなのを考えていけないといけないのかなと。実際事業をやるとなると、どういう方向性でやるかによるとは思います。また、所有者が北九州エアターミナルでございますので、そこの大株主は北九州市とともに福岡県が同じ出資割合で30%ほど持っておりますので、その3者でよく相談して方向性を決めていくことと、出してもらえような事業者をどう探していくかと。あるいは、行政サイドがどれぐらいの支援をしていけないといけないのか、どういう取組をしていけないのかということのところを3者でよく相談して、民間企業を巻き込みながらやっていくということになると思います。ですから、最終的に全体の構成が決まるのがいつになるかというのは明言申し上げられないですけれども、来年度重点的にそこは取り組んでいきたいということで、今回、検討の予算をいただいているところでございます。以上でございます。

すみません、目指す空港の姿ですけど、今回の調査検討の中でいろいろ工夫を考えていきたい、専門家の御意見をお示しいただいたりしながら考えていきたいということでございますので、今具体的にどこの空港を目指すとか何をを目指すということがあるという状況ではございません。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 村上さところ委員。

**○委員（村上さところ君）** ありがとうございます。

岡本委員も質問をいろいろされていましてけど、空港の魅力向上というのは市民のかなりの関心事だと私も思っております。岡本委員もネーミングのことについておっしゃられましたけれども、これまで私もいろいろ質問をしてきましたが、2006年3月に北九州空港が開港して、そして、2026年は20周年という節目であります。2027年には3,000メートル滑走路の供用開始ということで、ここが1つ大きな節目になると思います。ここで何か仕掛けができないかなと素人は考えるのですが、いかがでしょうか。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 滑走路延長はもちろん大きな節目だと考えております。そこを目指しているんな取組を進めていきたいということが、中期的には空港大作戦の中身だと思っております。

具体的に言いますと、滑走路が伸びて一番メリットがあるのは大型貨物機の就航ということになります。先ほど委員がおっしゃられたとおり、開港20周年もその手前でございますので、その辺は盛り上げていけないといけない時期だとは認識しております。まだ来年度の話ではな

いですが、再来年度の話になりますが、そこは何らかの取組を、盛り上がっていくような、市民を巻き込んだ取組をやっていきたいと今思っているところでございます。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 村上さところ委員。

**○委員（村上さところ君）** ありがとうございます。

20周年というとても大きなイベントが盛りだくさんなのかなと、そういうことを期待しております。空港内アミューズメントとかエンタメ性とか、これまでも申し上げてきましたが、飛行機に乗らなくても遊びに行きたい魅力ある空港や楽しい空港というのをぜひ目指していただきたい。ドライブの途中で立ち寄れる魅力のある空間だとか、そこに行ったら食べられるような何か特別なものとか、何か特別に買えるお土産だとかがあってほしいと思います。フォトスポットもどんどん増やして、利用客がSNSで発信できるような仕掛けもつくっていただきたいと思います。今回、産業経済局もお土産開発支援事業に取り組まれますので、そういったお土産も新しくできたらどんどん販売をしていただいで拡散していただければと思います。

ネーミングは難しいとおっしゃいましたが、愛称として、岡山桃太郎空港だとか鳥取砂丘コナン空港だとか米子鬼太郎空港とかいろいろあるので、北九州銀河鉄道999空港だとか北九州メーテル空港とか、愛称的にはいいのではないかなと思っております。ぜひ市民意見も取りながら進めていただきたいと思います。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 本田委員。

**○委員（本田一郎君）** よろしくお願ひします。

先ほど成重委員からもありましたけれども、脇田周辺のSEP船は私もよく拝見させていただくのですが、ぜひとも観光につなげていただきたいと思ひます。私は脇田側からではなくて、遠見ヶ鼻とか千畳敷側からよくその景観を見るのですけれども、やはり大きいなという印象で、そういったものも同様につなげていただければと思ひます。

それから、質問はヤマト貨物専用機についてですけれども、世良委員からも質問がありましたので重複する部分があるかと思ひますけれども、よろしくお願ひいたします。

新聞の発表で、来月から就航ということですが、最終的に1日21便の運航予定というふうに新聞には掲載されていましたが、それがいつになるのかを教えてください。それが1点と。

もう一つが、今、合馬のタケノコ等は京都の一流料亭等で使用されていて、かなり価値とか価格が高騰しております。それで、先ほど答弁もありましたけれども、さらに突っ込んでお聞きしますと、例えば生鮮食品で、市内の魚だとか野菜等、そういった部分を取り扱うために、例えばJAとか市場とかいろんな協会と何か話を進める予定はあるのか、進めているのか、教えてください。その2点、お願ひします。

**○主査（吉田幸正君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** ヤマト便についてのお尋ねでございます。

4月11日当初は全体で1日9便運航ということで聞いております。その後、夏頃を目指してパイロット養成を進めて1日13便にするということが発表されているところでございます。その後、最後、21便の3機がフルに動かせる状態、そこはいつかというのがまだ発表はないですけれども、飛行機は3機そろっておりますので、パイロットの育成状況によって決まってくるということになるかと思えます。スプリング・ジャパンが運航しますので、そこでどういうふうに育成できるかということになると思えます。

あと、生鮮ですけれども、ヤマトグループで営業はかなりかけていらっしゃると思っております。ただ、その営業先がJAなのか市場なのか、そのところは、まだ就航していない状況というのもあって、具体的な商談がどう進んでいるかということまではまだお聞きしていませんので、飛ぶようになる直前、もう直前ですけれども、それに合わせて、地元として協力できるところは支援して、おつなぎできるところはおつなぎしてということで集貨を進めていきたいと思っております。当然、生鮮はターゲットにすると思っておりますので、そこはヤマトもプロですから、いろいろもう既に取り組まれているとは思いますが、側面支援をしていきたいと思っております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 本田委員。

**○委員（本田一郎君）** ありがとうございます。

別の新聞にも掲載されていましたが、やはり生鮮食品は鮮度が一番大切ですので、ヤマトも航空機のスピードを生かし新たな輸送需要を掘り起こしていきたいとおっしゃっておりますので、この21便の増便と併せて進めていただきたいと思いますし、それによって、合馬のタケノコではないですけれども、市外、県外に出ることによってその付加価値が高まって、物の価値も高まると。当然、供給量とか選別は必要だと思いますけれども、それによって生産者の収入も上がって、またそれが稼げる町につながっていくと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひします。私からは以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 3時過ぎますけど、続行させてください。最後の質疑です。井上委員。ゆっくりどうぞ。

**○委員（井上純子君）** 私から何点か質問させていただきたいと思ひます。

港湾空港局として、事業の棚卸し状況に関連して質問させていただきます。今回、単純に削減ではなく、統廃合だったり、リニューアルを含めた見直しが多数占めるため、実質的な削減が把握しづらい点がありまして伺わせていただきます。

局としての全体の事業数、令和5年、令和6年の比較について教えてください。

2点目に、空港大作戦について伺ひます。

今回発表された空港大作戦全体を見渡しながら、長期的な夢における内容も描かれていたも

のであったと認識しています。そこで、今回令和6年度予算で予算化されている事業について教えてください。

もう一点、これまでのダイバートの実績を受けまして、今後の対策、また、臨時的な国際便の受入れ体制など、何か今後新たな予定があれば教えてください。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 総務課長。

**○総務課長** 局の事業数についてお答えいたします。

令和6年度予算の全事業数は119事業ございます。昨年度、令和5年度の113事業と比べますと、6事業の増加となっております。以上でございます。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 空港大作戦における令和6年度予算についてのお尋ねでございました。

空港大作戦上の第1弾ということで打ち出ささせていただいておりますのが、空港アクセスの強化ということで、その筆頭という意味では、空港アクセス強化事業、それと空港アクセス事業、この2つが対象となります。その一方で、中期的、長期的な取組の中でイノベーションといったところの空港を目指すということで、次世代空港機能強化検討事業、それとイノベーション空港推進事業、この2つが対象となっております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 集客担当課長。

**○集客担当課長** 私からは、ダイバートの今後の受入れについてお話をさせていただきます。

先般、報道の発表でありましたとおり、ANAが新たに北九州空港での受入れを始めというお話がありました。これに関しましては、就航していない航空会社が実際やるということはかなり異例なことをごさいますして、もちろんスターフライヤーとの連携関係があるというそもその背景もごさいますし、かなり条件もいろいろと限定された中での運用だというふうにも伺っております。そういった限定された形ではありますが、一応ANAも今後そういったダイバートのときは降りる可能性が出てきているという状況でございます。

ANAも、空港の地上の支援体制を構築するのにかなり御苦労があったとお聞きしておりますが、ましてや海外、今、国際線というお話もありましたけれども、国際線になるとなると、特にANAのようなスターフライヤーとの連携関係とかそういった背景も全くない中で、国際線ということになるとまだまだハードルもあるのかなというところがございます。なので、今後新たにどこかそういったことを受け入れるとか、そういった予定というのは今のところございませんが、就航航空会社を増やしていけば、当然、もちろん北九州に拠点を、基地を設ければ、そういったダイバートもおのずと受入れができるようになるということでございますので、まずは我々も新規の航空会社を増やしていくということですね。

その受入れ、特にそういった地上支援業務、これが本当に今ボトルネックに、これはもうダイバートに限らずそもそも定期便の就航自体にもボトルネックになっておりますので、新年度、

受入れ体制強化事業ということで計上もさせていただいておりますけれども、まず基盤を強化した上で定期便の受入れを広げていき、そうするとダイバートも受け入れられるようになりますので、そういった形で進め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。

**○主査（吉田幸正君）** 井上委員。

**○委員（井上純子君）** 御答弁ありがとうございました。

まず、局としての全体の事業数が113事業から今回119事業と、6事業増加したということで、実は港湾空港局だったり、ほかの局でも聞かせてもらっていますが、例えば産業経済局だったり企画調整局だったり、新しく事業が増えやすい局ほどこういった事業の統廃合という柔軟性が非常に重要になってくると考えていまして、ほかの局は実は結構減少を頑張られていました。やはり事業数で単純に職員の仕事のボリュームって増えるものだと思いますので、新たな事業を増やすということは、もうちょっと統廃合を頑張っていただきたい。効率のいい事業成績にもなると思いますので、そこは今後、選択と集中をぜひ図っていただきたいということを要望いたします。

続きまして、ダイバートについて、御答弁ありがとうございます。やはりその関係性ととともに、地上の受入れ体制が難しいということでして、ダイバートはどうしてもメディア露出としての話題性はあるものの、まだ実際北九州市としてのメリットというところがなかなか見いだしにくいのかなと感じました。まずはこれをきっかけに定期便の受入れ、24時間空港という可能性のところをPRできるように、まずは定期便の受入れにつなげていただきたいということを要望いたします。

続きまして、空港大作戦につきまして、アクセス強化、イノベーション創造事業の2つということでして、これに関連して追加で質問させていただきます。

正直、今回の内容を聞きまして、内容の割には、情報の広まりだったりネット上においては反応がよかったと考えていまして、その理由としまして、福岡空港が混雑しているから、第二の可能性として注目が高いものであったと感じています。実は今回、空港のネーミングについても話題がありましたが、私が市役所の職員時代にも、前市政において、北九州空港をたしか第二の福岡空港というような言葉を出されたことが一度あったかと思います。そういったときに、空港担当でもない私に福岡市民からクレームを受けたことがありまして、北九州市が福岡と名乗らないでくれと、市長を止めてほしいという要望をいただいたことがあります。

しかし、福岡空港の混雑状況やダイバートの実績におきましても、北九州空港への価値観と期待は変わってきていると思っていまして、だからこそ利用客を増やして就航便を増やしていただきたいと思い、追加で聞かせていただきたいのですが、利用者を増やそうということで、今回、バスの便数を増やすという方針ですけれども、私は福岡空港も北九州空港もどちらも利用していますが、利用者目線で利用したいという気持ちが重要であると思っていまして。私が福岡空港を利用するときの理由としまして、まず利用したい路線があるか、利用しやすい時間設

定の便があるか、空港までのアクセスとチケット料金、いずれも利用のための合理的な視点でありまして、魅力という抽象的に捉えるのではなく、具体的な分析であっていただきたいと思えます。また、滞留時間にこのお店があったらいいなという魅力については、これはオプションであると考えています。

特に北九州空港の強みや福岡空港と違うところは、車を駐車しやすいという点ではありますが、福岡空港はそもそも車で行かなくてもアクセスがいいので、北九州空港は車が止めやすいよという強みだけではなかなか限界があると思っています。チケット料金は福岡空港発のほうが安いですし、LCCもある。正直、積極的に利用する理由はほとんどないですね。ただ、私が利用する理由としては愛着しかありません。その中でも何とか頑張っていたきたいと思っていて、この空港大作戦においては、利用者が少ない上に路線も誘致できない、この負の連鎖をどこかで切り崩そうと努力するものであると理解しています。

そこで伺いたいのですが、路線誘致について、人気のある空港だったら努力するところはないですけども、今、北九州空港の場合はインセンティブとともに誘致営業されていると思えます。人気の空港と異なって、営業交渉も足元を見られる厳しい交渉になるのではないかと考えているのですが、そういった中で、航空会社の与信調査というものがどこまでできるものなのか、教えてください。

**○主査（吉田幸正君）** 集客担当課長。

**○集客担当課長** 確かに誘致交渉はなかなか厳しいものがあります。そういった中で、相手の与信調査についてですが、もちろん我々も基本的な会社の資本金であるとか従業員数であるとかそういったものは取りますし、あとは、それぞれのいろんな路線の就航実績であるとかそういった部分でも判断できるのかなと思います。そもそも定期便で既に国内で就航している会社であれば、国土交通省の事業認可に当たって事業計画であるとかそういったものも出しているんで、そういったところとかも含めて我々も見ながら誘致の交渉を行っております。もちろんいろんな問題もありまして、そういった会社のいろんなデータであるとかそういったところは見ていきたいと考えております。

**○主査（吉田幸正君）** 井上委員。

**○委員（井上純子君）** ありがとうございます。誘致するタイミングでは、契約後に経営が難しくなるなど、どこまで予想できるかというのはなかなか難しいものだとは思いますが、できる範囲で頑張っていたきたいと思えます。

加えて、エアポートバスについて教えてください。

私としましては、利便性というのは必ずしも乗った、短縮された時間だけではないと思っています。乗換え不要の楽という点についても、利用者として魅力があることだと思っています。乗換えがスムーズにおいてもですね。

ここで伺いたいのですが、小倉駅発着のエアポートバスの発着場所が南口と北口に分

かれています。これは乗車降車どちらも北口にするなど、まとめることというのは検討できないのか、教えてください。

**○主査（吉田幸正君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 委員御指摘の御質問でございます。

今エアポートバスは、降車の場合、小倉駅新幹線口、それと、乗降可能な小倉駅バスセンターという意味で小倉城口に止まっております。それをまとめる作業というのが、以前世良委員から御指摘もいただいたことがありまして、それは小倉駅の北口にエアポートバスの発着場を設けるといった御提案でございました。そこについては今のところ、西鉄バスといろいろと協議をしながら進めているところでございまして、空港大作戦の中にも記載させていただいており、中期的な目標として考えていきたいと考えております。以上です。

**○主査（吉田幸正君）** 井上委員。

**○委員（井上純子君）** ありがとうございます。中期的な目標ということで、これも同時に進めたいと思っています。

そういった点でいうと、今のエアポートバスのニーズというものが、そもそも便数の増減が重要かという点、必ずしもそうではないと思っています。私が考えるに、小倉駅発エアポートバスの乗換えの動線が私は問題であると思っております。どれぐらいの方が本当にエアポートバスに乗ったことがあるのかなというぐらい、なかなか乗りにくいバスのサービスになっていると思っています。

例えば福岡は、博多駅から地下鉄へ改札で降りてからのサインがすごく分かりやすいです。動線も短いのです。それに対して、小倉駅はバスですので、どうしても難しいことはありますが、特に小倉駅は高低差もある駅の構造ですので、やはりサイン、便数ではなくもっと努力することが先にあると思っております。ほかのセントラル駅と比べて北九州市は地元民しか使わないと思われるのか、改札を降りてからの動線のサインが本当に少ないなという印象です。その中で行政が満足するPRに徹するという残念な状況が続いてございまして、情報とは必要なものを届けることでありまして、それでいうと、今、市長の新ビジョンをつくろうという動画よりも、インバウンドや旅行者向けに動線サインを示していただきたいぐらいだなと思っております。これはいろいろ手法があると思っておりますけれども、ぜひ小倉駅から観光客の目線になって、降りてからエアポートバスの乗り場に行くまでの動線のサインの見せ方ということは、便数とともに併せて改善を要望したいと思います。

最後に、やはり小倉駅発のバスでは、正直、福岡にはかなわないと思っています。ただ、中期的に増えればということですが、可能性のあることとしては、福岡空港の地下鉄の路線は国内線のターミナルまでになってございまして、国際便となればバスで移動することしかありませんので、福岡空港も国際便となれば少し不便さが発生しているわけです。だからこそ、小倉駅から新駅まで発着できるように、鉄道で少しでも近づくことができれば利用者を増やす

トップとなると思いますので、ぜひこの利用客をまず増やしてみるというステップを乗り越えていただきたいということを要望します。

また、これは今後の組織との連携をお願いしたいのですけれども、行きたい理由をつくるには、やはり観光地としての魅力だったり情報がマストになってくると思います。ですから、今回組織改正で新たに観光を強化される都市ブランド創造局とぜひ相乗効果を上げるために、空港が実施するPRにつきましても連携を図って戦略的に実施していただきたいということを要望し、終わります。

**○主査（吉田幸正君）** ほかに質疑はございませんか。

ほかになければ、以上で本日の議案の審査を終わります。

明日は午前10時からデジタル市役所推進室、秘書室、広報室、総務局、市議会事務局及び行政委員会事務局関係議案の審査を行います。

本日は以上で閉会いたします。

---

令和6年度予算特別委員会 第1分科会 主査 吉田幸正 ㊟  
副主査 高橋 都 ㊟