

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会記録（No. 33）

1 日 時 令和6年10月4日（金）
午前11時30分 開会
午前11時55分 閉会

2 場 所 21会議室

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	審査日程について	4日は議案の審査、7日は議案の採決を行うことを決定した。
2	議案第128号 令和6年度北九州市一般会計補正予算のうち所管分	議案の審査を行った。

8 会議の経過

○委員長（日野雄二君）開会します。

本委員会に付託された議案は、お手元配付の一覧表のとおり、1件です。

審査日程について、本日は議案の審査を行い、10月7日に議案の採決を行います。これに御異議ありませんか。

（「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。

ただいまから議案の審査を行います。

議案第128号のうち所管分を議題とします。

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

それでは、説明を求めます。総務部長。

○総務部長 委員の皆様には、日頃から空港行政につきまして格別の御理解と御支援を賜り、厚くお礼を申し上げます。

本委員会で御審議をお願いするのは、議案第128号、令和6年度一般会計補正予算のうち、港湾空港局所管分でございます。

令和6年度北九州市補正予算に関する説明書で御説明いたします。タブレットの13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、空港推進経費を2,123万円増額するものでございます。これは、北九州空港の国際旅客路線拡大に伴う運航助成等に要する経費でございます。

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

○委員長（日野雄二君）ありがとうございました。

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

質疑はありませんか。田中委員。

○委員（田中元君） この助成に関しては、僕は比較的前向きに賛成の立場なんですけど、昨年のハイエアの件についてもありました。多分同等の感じなのかなという気がしますが、その件に関しては相手方がどうなるのかというのは調査済みでありましょうか。それと決算特別委員会でもちょっとお話をさせていただいたんですが、いつになったら助成をしなくてよくなるのか。それと搭乗乗客率というんですかね、決算で見ると大連は50%ぐらい、あと韓国は80%ぐらいだったと思うんですが、どうすれば継続的に定期便につながっていくのか。答弁では、それは相手次第というようなことだったんですけど、相手次第でずっと引き続き補助金を出していったら、チャーターでずっとやっていけなくちゃいけないのか。その辺の線引きというものがどこにあるのかを教えてくださいたいと思います。

○委員長（日野雄二君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 お答えいたします。

まず、1問目の相手方というのはハイエアの今の状況ということでよろしいでしょうか。

○委員（田中元君） いやいや、今回。

○旅客営業担当課長 現在、北九州空港では北九州～ソウル仁川線、ジンエアーが1日1往復で運航しています。今回の補正予算に関しましては、この路線の増便を目指していくというものでございまして、そういったところへの運航に関する助成であるとか、そういったところを今回、予算の要求をさせていただいています。

それからあと、いつまでこれを続けるのかというお話なんですけれども、定期便の運航助成に関しましては、一応、運航開始から3年間ということにしています。その間に、我々もプラスでいろいろ利用促進とか集客の努力をするわけなんですけど、そういったものと併せて自力で運航していただける形を目指しているという形でございます。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） ごめんなさい、ちょっとよく分からなかったんですけど、この金額というのは3年間分なんですか、それとも1年に幾ら。3年間というのはどういうくくりの話でしょうか。

○委員長（日野雄二君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 あくまでも予算要求自体は年度年度でさせていただいております。ただ、この助成金の制度としては、運航開始してから3年間の間、その航空会社に対して助成金をお支払いするといった制度になっています。

○委員長（日野雄二君） 田中委員。

○委員（田中元君） ちょっと認識が多分違うんだと思うんですよね。恐らく執行部の方々は、助成すれば増便もしくはチャーター便が来るというような、税金を使えばいいというような感覚なんですけど、僕らからすれば、旅客をチャーターも含めて、定期便をどんどんどん

ん増やして行ってほしいという願いがあって、いつまでチャーター便や定期便の助成をエンドレスでしていくのか。要は航空会社からすれば来たい空港にならないといけないということですよ、まずは。だから、鶏が先か卵が先かみたいな話になってくるんですけど、そのための今様々、空港の整備や魅力向上に努めておられるんでしょうけど、北九州空港の一つの指標がさっき言ったみたいに乗客率というんですかね。乗客率が100%に近ければ近いほうがいいんでしょうけど、どのタイミングで定期便として、また、チャーター便として向こうから北九州空港に来たいという思いを乗せられるのか。意味分かりますか。数字というものがなかなか難しいじゃないですか。北九州の都市に当然魅力がないといけないし、北九州空港の利便性も含めて、でもそれというのは数字に表せないもので、1つ数字に表せるとしたら乗客率かなというところがあるんですよ。乗客率がどのくらい一定のところ、8割以上なのか、8割以上ずっと往復で維持できているのか。そこら辺の航空会社の考えというのはどんな感じなんですか。

○委員長（日野雄二君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 航空会社によって、大きくはLCCかそれ以外かでも変わってくるんですけど、例えば、今ジンエアーはLCCなんですけども、ここはやっぱりもう最低でも8割というラインは、収益が上がるラインとして求めてこられている状況です。そのほかのエアラインも最近、聞くとやっぱり7割とかそれぐらいのラインで言うところが多いので、以前は6割ぐらいということをやられていたんですけども、その辺のラインというのは大分、最近では上がってきているので、そういったところから自力で収益が上がるようにまずしていくということで、我々としても努力していかないといけないと考えております。

○委員長（日野雄二君） 田中委員。

○委員（田中元君） 分かりました。北九州から行く便も、行きたいという向こうの都市の魅力もないといけないということですよ。今回の補正に関しては仁川なんで、そこそこ魅力がある、人気のあるところだと思うので、そこは維持できているんでしょうけど、県への要望にも書いていましたけど、今までの定期便、今まで就航したことのある都市以外の路線も頑張っていくというような文言も書いていましたので、その辺も踏まえて、要は北九州からどこの都市に行きたいかということも併せてしっかり取り組んでいただきたいと最後に要望させていただいて終わります。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。

私からちょっと一言言わせていただいたら、説明があまりにもちょっと的外れ。いつまで補助金を使ってチャーター便だとか増便でやるのかと。自力で何でできない、魅力向上を含めて何でできないのかと。要するにこれは産業経済局との連携を、港湾空港局だけではできませんから、連携をやっぱりしっかりやりながら、まちの魅力づくりを上げないと。補助金なしでも

来てもらえることが一番なので、だからその辺がどうやって、いつまでの線を引くのかというのをあまりはつきり答えていないし、いつまでたっても駄目な北九州では駄目なんですよ。やっぱり福岡空港はそうじゃないだろうと言いたい。福岡空港と北九州空港の違いはしっかり認識しているということなんですよね。それはまた、これから次に向かって動いていかないといけないと思うんで、しっかり今の田中委員の意見は頭の中に刻み込んでいてください。

それでは次。ほかにありませんか。大久保委員。

○委員（大久保無我君） 私は今田中委員の話聞きながら思ったんですけど、やっぱり空港に行きやすくするかどうかというのは、福岡空港との最たる違いだと思うんですよね。今、仁川線が好調だということだったんで、やっぱり好調な路線を強めていくことによって、アクセス鉄道や都心と空港をつなぐ交通網というところが、空港が生きていく上では最大のこれからの生命線だろうと思いますので、そこにつなげていくために路線としたらいろんなところを持っていくのではなくて、やっぱり人気のあるところとか強いところを、確実にお客さんが乗れるようなところをさらに強く押していくことで、一定数の乗客を稼いでいく。要は鉄道なりを使わなくても来るような人たちを一定数稼いでいくことで、将来の鉄道につなげていくという戦略みたいなものが要るんじゃないかと話を聞きながら思いました。

その鉄道のルートっていうのはまた別の話になってくるとは思うんですが、誘致の仕方として、誘致をして路線を増やすということ、いっぱいいろんなところからも来ていただくのありがたいのはありがたいんですけど、今、仁川が強い、東京が強いというところを絞って、そこを太く強くしていくことを繰り返していくことで、さらに北九州空港が強くなるための将来のアクセス鉄道なり空港アクセスの増強につないでいくんだというような一つの戦略的な考え方が要るんじゃないかなということを思いました。これは意見として言わせていただきました。以上です。

○委員長（日野雄二君） 要望だけでいいですか。

○委員（大久保無我君） はい。

○委員長（日野雄二君） それじゃ、奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 関連で、以前も時々、たくさんお客さんに来てもらったら、バスに積み残して、空港で困っている方の姿を見たときがあったんですけど、今後もこうやって誘致を進めていくと、そこら辺は手段を考えられているのかなと思うんですけど。要は8割乗って、たくさん乗ってきたら、溢れるとか溢れないとか、臨時のバスみたいな、空港からの足みたいなことは考えられているのかを聞かせてもらえますか。

○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 こういった今回のジンエアーなどの増便に対するアクセスなんですけども、今の空港のアクセスにつきましては、航空便に接続というような形でアクセス手

段は、主にエアポートバスを用意しています。仮にそういったエアポートバスの便が少ないところに就航した場合には、臨時の増便というのを西鉄バス北九州と協議をいたしまして、我々としてできる限りアクセス手段を用意するといった方針で行っております。今アクセス、エアポートバスにつきましては、小倉に行く便、それから朽網に行く便といったところでありますので、そういったところでバスアクセスを最大限に生かして、臨時便に対してのアクセスの向上に努めてまいりたいと考えております。以上でございます。

○委員長（日野雄二君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）そうすると、搭乗率とかをある程度情報交換しながらフレキシブルに対応してるんですね。

○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 委員がおっしゃるとおりでございます。

○委員長（日野雄二君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）そこはしっかり対応していただいて、要はそれで増えたがゆえに通常の便の人たちが不便を被ったりすると、また、マイナスになってしまうと思うので、せっかく定時に飛んで着けるとというのが強みのところが、着いたはいいけど動けないというようなことになったらマイナスなんで、しっかり対応を抜けないようにしていただければと思いますので、よろしくをお願いします。終わります。

○委員長（日野雄二君）要望で終わりますね。

ほかにございませんか。渡辺委員。

○委員（渡辺徹君）日頃皆さん、空港特別委員会、我々議員もそうですが、執行部の皆さんも大変よく頑張っていただいています、今回もこういった補正をつけるということは、それだけの効果があるということで、これが定期につながっていける前段の補正だと思っておりますので、その辺の努力をしっかりと行っていただきたい。それと同時に、いつも委員長も言われていますけど、やはり便を増加するためには、国内も何とか手立てを行っていただいて、それをうまい具合に北九州空港を使っていただくことによっていろんな形で設備もしっかり整えないといけないし、それによってアクセスも考えていただくことになってくると思います。本当に我々が真剣に考えているのはアクセスを、今、佐賀と熊本でも東九州になるのか西九州になるのか分からないんですが、新幹線の問題も、要は北九州空港が3年後に3,000メートル化になりますが、それによって荷物や人がどう増えていくという将来像がしっかり見えていけば新幹線の問題も出てくると思っております。先日、委員長と一緒に県議会に御挨拶に行きましたら、そこで言われたのが、やはりよそに負けず、北九州の新幹線も頑張れって言われたんですが、やはり県議会議員さんたち、そういった方たちがやっぱり力を使っただけで動かしていただかないとそういう整備もできないですからね。北九州単独ではなかなかできませんので、皆

さんの努力が少しでも生きるような手立てを、市長含めて頑張っていたいただきたいと思いますので、便のこと、アクセスのこと、いろいろありますけど、これもしっかり心に留めてよろしくお願ひしたいと思います。要望で結構です。

○委員長（日野雄二君） 要望で。ありがとうございます。

ほかに質問はありませんか。金子委員。

○委員（金子秀一君） どうもお世話になります。

今回の補正の中身に関して、海外の便のお話があり、国内もというお話でありました。例えば、LCCとか格安の航空会社に対してのアプローチというのは今回検討されているのかどうかお聞かせ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 国内のLCCについても、随時、誘致活動でいろいろ我々も情報提供しておりますし、向こうの要望も聞きながら誘致活動を行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） 金子委員。

○委員（金子秀一君） ありがとうございます。北九州空港を利用すれば便利な空港であると私自身は思っているんですが、やはり取っつきが、福岡空港の便利さを知っているの、なかなか北九州空港を利用したいけどタイミングがないという話がありまして、コロナ前に関しては、恐らく安いチケットとかたくさんあったんだろうなと思います。当然に人の流れが戻っていく中で、福岡からの東京便は格安があると思うんですけど、北九州と福岡との差をの考え方というのがあるのかどうか、教えていただければ。

○委員長（日野雄二君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 そういったLCCなどによって航空券代を安く、北九州から首都圏方面にといた御要望も、この議会でもいろいろたくさん議論もございましたけども、たくさんいただいているところでございまして、できるだけ新しい航空会社にも来ていただきたいですし、既存のスターフライヤーなども含めて今後そういった努力や働きかけも行っていきたいと思っています。以上でございます。

○委員長（日野雄二君） 金子委員。

○委員（金子秀一君） 個性を出す上での一つに価格帯というのがあると思いますので、以後御検討いただければと思います。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） 資料だけ委員に配付をお願いしたいんですが、九州の空港で旅客に関して、国内、国外の定期便、チャーター便の一覧みたいなものがあれば、資料として頂けたらと思っています。以上です。

○委員長（日野雄二君）資料として出していただきたい、各委員に渡してください。

ほかにございませんか。

（「なし」の声あり。）

ほかになれば、以上で議案の審査を終わります。

10月7日は午前9時半に開会します。

本日は以上で閉会します。

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会 委員長 日野雄二 ㊟