

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会記録（No. 35）

1 日 時 令和6年11月7日（木）
午後2時00分 開会
午後2時50分 閉会

2 場 所 第2委員会室

3 出席委員（10人）

委 員 長	日 野 雄 二	副 委 員 長	渡 辺 徹
委 員	吉 村 太 志	委 員	田 中 元
委 員	渡 辺 修 一	委 員	金 子 秀 一
委 員	奥 村 直 樹	委 員	大久保 無 我
委 員	高 橋 都	委 員	藤 沢 加 代

4 欠席委員（0人）

5 出席説明員（0人）

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3件	調査研究事項報告書取りまとめのため、委員間での討議を行った。

8 会議の経過

○委員長（日野雄二君） それでは、開会します。

本日は、本委員会の所管事項のうち、北九州空港における航空ネットワークの継続・発展及び利用促進、並びに就航航空会社への支援の在り方について、北九州空港の滑走路3,000メートル化の早期実現等、機能強化について、北九州空港に関する福岡県との連携強化について、北九州空港の運営形態の在り方についての4件を一括して議題とし、最終報告に向けての委員間討議を行います。

なお、委員間討議は委員会の中で行われており、公開されるため、マイクを使って発言をしてください。

それでは、調査研究事項ごとに討議を行いたいと思います。

まず、1点目の北九州空港における航空ネットワークの継続・発展及び利用促進、並びに就航航空会社への支援の在り方については、これまで参考人や執行部から説明を受けてきました。これらを踏まえ、本委員会の最終報告として、どのような方向性で取りまとめることが適当であるのか、皆様の御意見などについて発言をお願いします。

発言はございませんか。金子委員。

○委員（金子秀一君） コロナの影響によりまして、北九州市に本社を置いていただいておりますスターフライヤー社へ市の補助をさせていただいたわけでありますけれども、市民の皆様の税金をコロナの影響を受けたスターフライヤー社に対しての支援という形でさせていただいたことで、今、回復をされているという報告があったかと思います。そういったことをしっかりと市民の皆様に発信できるように、また、させていただくような委員会であったのではないかなと思います。そういった内容をしっかりとまとめていただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○委員長（日野雄二君） はい、分かりました。

ほかに御意見ございませんか。吉村委員。

○委員（吉村太志君） 私は、こうやって空港特別委員会の委員として2年間させていただき、あらゆるアクセス鉄道とか空港の強化、そういった協議をさせていただきました。しかし、やはり市民の皆さんの意見を聞くと、北九州空港は利便性がまだまだで、空港まで行くのにかなり時間がかかりますよね。やっぱり北九州の人はほかの地域というのがない分、まだ北九州空港でもアクセスが悪い。今後これをどうやって、私たちがアクセス鉄道を利用したりとか、高速をもう少し利用していくのかとか、まだまだ市民の皆さんの声では、もっと北九州空港を育てていっていただきたいという声をたくさん聞きますので、これからもこういった空港に特化した議論というのは大切だなと思います。私はこの2年間、委員をさせていただき、市民の皆さんの声として、さらに北九州空港を強化することが、北九州市が飛躍していく一番重要な要になるのではないかなということで、総論だけ言わせていただきましたが、以上です。

○委員長（日野雄二君）ありがとうございます。

ほかにございませんか。高橋委員。

○委員（高橋都君）スターフライヤー社の早朝深夜便、これはもうほかの空港ではなかなかないと思うんですね。東京での滞在時間というのは、それを使うと一番長いというのが新聞にも載っていたと思うので、やっぱりそれをもっとPRして、北九州近辺の方とか、福岡の人でも一回北九州に何とか間に合えば滞在時間が延びるとか、戻ってきても北九州から福岡に移動できるということなど、とにかくそういう利点をもっとPRして利用客を増やすということも必要かなと思います。ぜひPRで伸ばしていただきたいなと思います。

○委員長（日野雄二君）ありがとうございます。

ほかにございませんか。田中委員。

○委員（田中元君）北九州空港に関しては、アクセスの問題も当然あるんでしょうけど、僕が注目したいのは旅客なんですよね。10月7日に資料が届いていたと思うんですが、九州圏内で北九州空港とほかの佐賀、長崎含めて旅客の一覧を頂きまして、多分驚がくされているんじゃないかなと思っています。北九州空港、国内は羽田だけ、国際便は今のところソウルだけということになっておりまして、例えば長崎、熊本についても、大分についても複数便国内線はあるわけでありまして。ここの差というのが何の差なのかなというのがはっきりしていないと僕は思っていますし、執行部の方も様々頑張っておられるんでしょうけど、なかなか成果が出てきていないというのが現実じゃないかなと思っています。チャーター便を一生懸命頑張っておられるんでしょうけど、時間帯が悪いとかという様々な問題もあるんでしょうけど、チャーター便が定期便につながるようにしていかななくちゃいけない。そのためにも、どういうふうな取組をしていかななくちゃいけないのかということもあるんだらうと。恐らく乗客率を伸ばしていかななくちゃいけないんで。そのためには、北九州からも往復で乗っていただく北九州市民の方、また、圏内の方が行きたい都市の便を増やしていく必要もあるんじゃないかなと思っています。そこに関しては、今からでも注視していきたいなと思っています。ここが増えれば恐らくアクセスというのも東九州の新幹線構想も現実味を帯びてくるんじゃないかな。鶏が先か卵が先かということになるので、アクセスに関してはちょっと別に置いて、北九州の空港の客を伸ばすという意味じゃ、旅客を頑張してほしいと思っています。これをこれからも注視していきたいなと思っています。以上です。

○委員長（日野雄二君）ありがとうございます。まさにそのとおりだらうという気がいたします。福岡空港との都市間競争で、観光地としても立派なものがあるのに、それが生かされていない。佐賀だとか長崎、大分は、いろんな便が、国内便が多くあります。これは、北九州もあるべきものなんだらうけど、全部それが福岡に特化されている部分があって、それをどうしっかりつくっていくかということは、もう一大課題。軌道敷アクセスも含めて、通るか通らないか。このためにもそういういろんな他都市との連携で便が増えていくことが大切だらうと思

っていますので、ありがとうございました。大久保委員。

○委員（大久保無我君） 私は、やっぱりアクセスの話。北九州空港の利用者が増えていくかどうかで、北九州空港の利用者の増加こそが北九州市の経済、投資を呼び込むとか人の動きとかというところで他都市との優位性を上げていく大きな大きなというか、もうこれしかないんだらうと思うんですけど。そこにやっぱり北九州市としては注力をこれからしていくべきなんだらうと思います。委員会でもそういう発言を度々させていただいたんですけども、まず最初に、例えば駐車場なんかにしても、利用者が200万人にいかないにしてもいきかけたとき、コロナ前ですよ。コロナ前なんかでも駐車場がもう既にいっぱい、ほかの敷地の外を使っていたような時期もありました。そういう意味では、今の北九州では駐車場の容量が空港の旅客の容量となってしまうということになりますので、やっぱり駐車場の容量については、利用者が200万人にいても大丈夫なぐらいのものは当然見越したように準備していかないと。北九州空港に怖くて近づけないと、北九州空港で乗ろうと思ったら駐車場がいっぱいだったとかとなってしまうと、もうあそこの空港は利用できないねとなってしまうので、そういう余力は必要ですよというのが1つあると思います。

もう一個、鉄道アクセスに向けて、前段の中でお話もさせてもらったんですけど、空港に向かっての公共交通ですね。アクセス鉄道が難しいのであれば、まずはバスの増発というのをやっていくべきなんだらうという話もやっぱり思います。折尾からも出ていますし、黒崎からも経由して出ているんですけど、そういったのも全部小倉発に集約していくべきだということでは思っています。小倉に行きさえすれば、もう空港に行けるというような状況をつくれるような環境にすれば、公共交通の利用者も増えていくでしょうし、それは便数の増加にもつながっていくだろうということも思っています。

最終的には、空港アクセス鉄道というところに結びついていかなきゃいけないんですけど、その下準備として、できることをどんどんやっていくということ。手を打てそうなものはどんどん手を打っていくべきなんだらうと思います。というのが、2035年の福岡空港の容量が、滑走路2本にしても容量がパンクする時期がもう既に分かっているわけですから、その時期に対して、じゃあそれから何かしましょうという話というのはあまりにも不作為なんだらうと思いますので、分かっている未来、しっかりその受皿を北九州空港が担うんだということを明確に攻めの戦略で取り組んでいくべきであらうと思いますので。じゃないと、福岡から溢れた分は佐賀に取られた、熊本に取られたとか、長崎に取られたとかということにならないように、あのときやっときゃよかったなというようなことにならないようにしなきゃいけないと思いますので。私は北九州空港に関しては、滑走路3,000メートルというのは大変喜ばしいことであるのと同時に、だからこそ今こそ攻めの戦略でアクセスというところを重点的に取り組んでいくべきなんだらうということ強く思っていますので、次期中で特別委員会がまたできるのであれば、ぜひこのことについて重点的に取り組んでいただきたいなということ意見を

して申し上げます。以上です。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。発展には必ずアクセス鉄道がついて回ると。発展させるためには、これが不可欠なものであるということ、先ほども鶏が先か卵が先かという話もありましたので、その辺を強く言っていただきましてありがとうございます。

ほかには。奥村委員。

○委員（奥村直樹君） 私もこの委員会の中で何度か触れたんですけど、お客様が増えてきてバスにあふれてしまうということが出てきているというのが、ここ最近になってまた声としては聞くなと思っています。特に、便が重なった場合とか、前の便が遅れて次の便に近づいたときとかにやっぱり溢れが出ているという声を聞きますので、便を増やすのも1つですし、あとはDXなんかをうまく使って予約制にしていく。予約をした人は必ず乗れるように、例えば予約が増えれば1台増やすといったような柔軟な対応ができるように、ぜひバス会社の皆さんとも協力をいただきながら、行政がそういうシステムを入れるなり、あと航空会社との協力も必要になってくると思うので、まさにここは行政が間を取ってやっていく役割もあると思います。バスのお客様が乗れないという状況、溢れないという状況をつくっていく。待たせないのもそうなんですけども、これが今皆さんがおっしゃったようなアクセスとかの話につながっていくと思いますので、軌道、鉄道が届くまではバスを充実していくということしかないと思いますので、ひとつシステムも使った形で利便性を上げていただきたい。それに行政がしっかり汗をかいていただきたいということをぜひお願いしたいと思います。以上です。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。もうまさに予約制ですぐ利用できるバス。きっちり軌道敷が入るまではその辺が不可欠なものであるということで、しっかりその辺も取り込んでいきたいという思いであります。

ほかには。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） 発足当時から私も参加させていただいておりまして、コロナも経験していろんな面でしっかり機能を果たしてくれているとは思いますが、その中でやはり、市民だけではなく北九州にやっぱり寄っていただく。そしてまた、北九州から出ていくというふうに空港をどう利用して活性化させていくかということを見ると、やっぱりネットワークというのが、委員長も先ほど言われていましたけど、あまりにも福岡便だけということで、大変国内も寂しい思いがします。我々市民が行くにしても選択肢がない限り、それ以外の方は使うことがないわけですから、そういったネットワークと、そして、そのためにはアクセスがもう大事ということ、これを再三言っていますしね。それと同時に、やっぱりターミナルの魅力といいますか、空港の中で滞在する、この便を使うためにちょっと早めに来たとかなんとかなると思うんですが、いつも店が閉店しているとか。私が先月、小松空港に行ったときなんか、小さな空港なんですけどバスなんか自動運転のバスが便に合わせて運行したり、そしてまた、話題性をしっかり、そしてテナントなんかかなり入ってしまっていて、空き時間はそこを利用させていた

だくというのが、また、そこにお金が落ちていくというような形になると思うんで。北九州空港はただ通過だけではなくて、北九州市民が、この都市が潤うために3,000メートルもしっかりしてやっていると思うんですよね。我々も誘致、いろんなことで頑張っただけで皆さんしていただいたと思うんで。毎年国交省に行くと言われるのが、地元の熱意ということを必ず言われますので、自分たちはこういったアクセスにしろ、路線にしろ、こういうふう到我々はしっかり地元で市民の声を、そして、我々委員会でということでもまとめてしっかり方向性を持って団結してやっていかないと、何事もできないと思うんで。今から特にもう3,000メートル化が決まっています、あとはターミナルをどう、そして、アクセスをどうしていくか、そして、ネットワーク、便をどうつくっていくかということになっていくと思いますんで。ぜひそういったところを見据えて、もっともっと頑張っただけでいかないといけないなと感じております。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。ターミナルビルの内容も変えていかなければいけないし、24時間空港ですから、それをしっかり生かして、空港の在り方、ターミナルの在り方も考えなければいけないということをお指摘いただきました。これは、便だけではなくて、アクセスだけではなくて、ターミナルそのものも大切なんだということをお委員長から御指摘いただきましたので、それを入れさせていただきたいと思っております。渡辺修一委員。

○委員（渡辺修一君） 本当にインフラもそうなんですけれども、路線の拡充、便数を増やす取組をやっばりもっともっと強くしていかなければいけないと思っています。観光資源の活用で観光地のプロモーション等を強化して、観光需要を喚起することが便数の増加にもつながるんですけれども、ビジネス需要の開拓。北九州もいろいろな企業が盛んな都市でありますので、しっかり福岡市とは違うビジネスニーズに合わせたビジネスでの需要をもっともっと強化していただけるようお願いしたいと思っております。以上です。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。もう確かにそのとおりだろうと思っておりますから、それもしっかり取り込んでいきたいなと思っております。

ほかにございませんか。

（「なし」の声あり。）

それでは、これまでの発言を踏まえ、取りまとめていきたいと思っております。

次に、北九州空港の滑走路3,000メートル化の早期実現等、機能強化については、これまで精力的に要望活動を重ねてきた結果、悲願であった滑走路延長の新規事業化が決定いたしました。こうした成果を踏まえ、本委員会の最終報告として、どのような方向性で取りまとめることが適当であるのか、皆さんの御意見などについて発言をお願い申し上げます。この件について何かございますか。金子委員。

○委員（金子秀一君） 3,000メートル化については、もう待望の3,000メートルが市議会、また、県議会、国会議員、北九州の全ての皆さんの力を結集して実現できたのではないかと思います。これにつきましては、予定どおり、また、予定よりも早く工事が終わるように、さらに

お願いをしていきたい、していかなければいけないと思っています。あともう一点が、やはり3,000メートル化したけれども、インフラはできても機能がまだまだ追いついていないという状況にならないように、この3,000メートルになったときには、もうスタートできるような、例えば貨物であったり、路線の確保であったり、そこを一つの目標としてぜひ進めていただきたいと思っています。委員会の中でこの3,000メートル化が実現した際の目標はあるのかという質問をした際に、まだないという答弁だったんじゃないかなと思います。やはり、一つの目標として数字を持って、貨物量、路線数、利用者数、そういったものも設定していく必要があるのではないかと考えます。以上です。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。まさに3,000メートル化が進んで、これは予定よりも少しでも早くできるようにという要望はしっかりやっつけていかなければいけないということは、この文章の中に取り込んでいながら、そんな中、3,000メートル化になったときに貨物も、それから、路線の確保も並行してできていかなければ意味がないということだろうと思いますから、その辺もしっかり報告の中に入れていくということ。

ほかに意見ございますか。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） 3,000メートル化を本当に決定いただいて、それと、RESEAの問題もありまして、RESEAのほうが先に話が上がっていた分ですから、何とかそれと一緒にということとで陳情にずっと行ったんですけどね。その結果、うまく、国交省も始まってから3年半ぐらいでこういった予算をつけて決定するということは稀と言われました。それは、北九州が、やっぱり政変がありまして、各党派、野党であろうが与党であろうが、各党派の皆さんの意見が本当に大きく今度は尊重されるようになりまして、各党派の皆さん方がしっかりそういったPRをしていただいたおかげだと私は思っております。

その中で、今言われた荷物の問題で、私もそのときに行ったのが小松空港で、ヨーロッパ便があそこはあるんですね。ヨーロッパからアジアを回って小松に行って、それから、今度は北米に行って、地球を1周して3日間で回ってくるということで、そういった大型の誘致ができれば、これは結構それが固定してくれるというんですね。それで、コロナ禍のときはちょっと荷物もどうのというのがありましたが、それ以降は本当にしっかりした産業になっていますと言われたんですね。ですから、我々も、今努力はさせていただいていると思いますが、いろんなネットワークを使っただいて、フレーターをしっかりと取り込んで、特に今、熊本を中心に半導体の問題があっておりますが、あれもただ一過性でここだけ荷物乗せてどうのじゃなくて、拠点としてしっかり北九州で、北九州空港でそういったことができるような基地的なところもつくっていくべきじゃないかと思っております。やはり、ヨーロッパ、今ITがどうのって言われる中で、半導体産業というのはまだまだ需要があると思っておりますので、その辺のところも踏まえて頑張りたいと思います。

○委員長（日野雄二君） しっかりその辺を、副委員長の御意見を踏まえ、取り込んでいくと

ということだろうと思いますから、とにかくにもいち早く、半年でも早く3,000メートルになるように。そして、貨物便が増えて、国内便は佐川急便、クロネコヤマトが沖縄、北海道、東京と結ぶ便も3航路動いていくことでありますから、しっかり貨物便を。それと2024年問題で人手不足、陸上輸送が厳しくなっていく中、フェリーと飛行機が貨物の担い手になろうということでもありますから、その辺もしっかり踏まえてやっていきたいということで、文章の中には入れていくということですね。

ほかにはありますか。大久保委員。

○委員（大久保無我君） やっぱり3,000メートル化というのは、直接世界とつながるインフラができたと当然捉えるべきで、これからインフラを使って何をするかというところに焦点が移っていくことになると思うんですね。委員長も言われたように、物流というだけにとどまらず、もちろん物を造って運ぶわけだから、製造というところにまで行き渡るように。この3,000メートル化というのは量がたくさん船のように運べるわけではないですけど、付加価値の高いものを即時運べるという意味では、金額としては大きなものになっていくだろうと思います。そういう北九州の中でのある意味産業の一つの大きな転換点にもなり得るような出来事だろうと思いますので、これをどう生かしていくのかというのは、空港だけの話にとどまらず、これから用地も含めてなんですけども、企業の誘致であったり産業用地の整備であったり。そこから波及して教育の部分、どんな人たちを養成して行って町に人を呼び込むのか、どういう産業を呼び込むのかということまでつながっていくでしょうから、大きな転換点に差しかかっていると捉えて、まちづくりというものを、その起点になるべきだろうとここは思います。以上です。

○委員長（日野雄二君） そうですね。ただ単に3,000メートルになったら荷物が勝手に来るものではありません。その地域の力というか、ものづくりのまちとしての北九州を、さらなる高みを目指して磨いていかないと貨物は増えていかないということなんで、周りを固めるということが大切だろうということのお話でありました。

鹿児島空港も3,000メートルあるんですね。だけど、そこは中心にはなっていない。それは、やっぱり大久保委員が言われたように、周りがものづくりのまちである北九州だから、そこから広まっていくんだということを、周りを固めていくということはしっかり大切なんで。整備費が130億円かかるわけですから、それで経済波及効果もないといけないと思っていますので、その辺もしっかりということで文章の中に入れさせていただきたいと思っています。

ほかには。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） すみません、言い忘れましたが、要は、長距離、ヨーロッパや北米へ行くということは、それを維持するためには文化交流とか市民、我々も仁川とかいろんなところの交流をやっていますよね、姉妹都市。そういった拠点ができれば、そういった動きもあって、結局物流だけではなく、人の流れ、そして文化、教育、そういったものが行き来できる

と、北九州のためにしっかりなっていけるんじゃないかと思って、できるだけ早めに。24時間空港ですから、工事が大変だとは思いますが、その辺のところをしっかりとお願いしたいと思っています。

○委員長（日野雄二君）物だけではなくて人も交流をするということが集貨につながるということになりますね。ありがとうございます。

ほかに。

（「なし」の声あり。）

なければ、これまでの発言を踏まえ、取りまとめていきたいと思っています。

次に、北九州空港に関する福岡県との連携強化については、これまで県への要望活動を重ね、連携の成果などについて確認をしてきました。今後、福岡県とさらに連携をしていくべき点などについて御発言があればお願い申し上げます。新たにこんなこともということがあればということですが、ございませんか。金子委員。

○委員（金子秀一君）前にこの委員会で県議の皆さんと意見交換をさせていただいたと思うんですが、私最近つくづく思うのが、福岡県の中において東西の格差が広がっているんじゃないかなと思っています。やはり福岡を中心とした福岡県の西側の発展に比べれば、東の発展というのはどうお考えなのかと思います。その際に、考えるのであれば、空港3,000メートル化が決まって、これをいかに起爆剤として福岡県の東側の発展に寄与するような、そういった空港の使い方という側面もぜひ福岡県には持っていただきたいなと思っております。そういった視点でぜひ、その延長線上にまた、新幹線もあるのかなと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○委員長（日野雄二君）東西の格差、まさにそのとおりだろうと。西が、福岡が発展して東の北九州のほうが立ち後れている。同じ県内でありますから、その辺をしっかりもうちょっと連携の中で強く訴えるものを、格差をなくすということ。それから、人と物の流れも両空港にやっぱり均等に流していただくという、県としての施策をやっていただきたい。そうすると、バスだとか軌道敷だとか新幹線だとか、当然ながらそれにつながっていくことになろうかと思っていますんで、しっかり入れていきたいと思っています。

ほかに。高橋委員。

○委員（高橋都君）以前、令和5年2月ですかね、羽田発の福岡空港便で、着陸時間で空港が閉まったということで、福岡から北九州に来たけれども、北九州では便がなかったんですかね、このときは。引き返して関西に着陸したというのがあったと思うんで、ダイバートの受入れ体制の強化ということは、これは本当に必要だなというのは感じます。これからも24時間空港という強みを生かしてのアクセスとして、リムジンバスの充実。あれからはバスとかタクシーとかいろんな手だては取ったということなんですけど、宿泊するところとか、いろんな手だてももっともっと拡充する必要があるのではないかなと感じているところです。できればリム

ジンバスの充実、もうちょっと便を増やすとか、利用ができるような方法を取っていただきたいなというのを思います。

それとあと、燃料の問題ですね。ダイバートでこっちへ来たとしても、燃料の限界というのがあるのかなと思うんですけど、北九州空港での燃料の今現在の量で十分足りているかどうかということも、今後そういったときにしっかりとその辺も充実していくということも考えていくべきと思っているところです。以上です。

○委員長（日野雄二君） 今言われた燃料は、これはきっちり北九州空港の中でやっていかないと、これから先、伸びがないと。24時間空港でもあるわけですから、燃料は当然のことだろうと思いますし、それからダイバートですね。代替着陸も受入れ体制が完璧ではないんですね。今言ったバスの便も臨時で動かしていくときに、ちゃんと受入れ体制で組織的にできたらいつでも動くんですが、どうしてもただ止めて、どうぞまたよそに行ってくださいということでは意味がないということでもありますから。それから、バスの便は深夜、早朝とあるんですが、昼間も含めて福岡との連携でリムジンバスを増やしていかないといけないだろうと思いますんで。

ほかにはございますか。田中委員。

○委員（田中元君） 県全体でも取り組んでいってほしいという思いがあって、我々議会も福岡県議会と今年度やったんですが、毎年1回やっていく必要があるんじゃないかなと思っていて、当然福岡県は福岡空港も抱えて、その問題も解決していかなくちゃいけないというのがあるんだろうけど、北九州からすれば、福岡県にもっと北九州空港を見てほしいという思いがあって、どんどんどんどん、やっぱりこちらからアプローチしていかなくちゃいけないと思っています。じゃないと、先日も県知事と北九州商工会議所の会頭が東九州新幹線の要請を恐らくしたんだと思います。これが、例えば大分、宮崎県というのが、大分で言うと、鳥栖から久大線ルートとか、宮崎で言えば、新八代ルートとかという構想がもう既に出ておまして、そうなってくると、北九州圏域というのが完全に陸の孤島化されてくるのはもう目に見えて分かると思います。そこで、やっぱり我々が小倉から東九州を通るルートをつないでいかなくては、大分、宮崎のためにもならないという思いがあるのを、県にも共有していただいて、しっかり汗を流していただかないとという思いもあるし、要は福岡県からすれば、北九州が本当に熱意があるかどうかというのをやっぱり見せていかなくちゃいけない。じゃないと、やっぱり完全に陸の孤島になってくると思うんで、そうなってくると、北九州空港もただのお飾り、単純に例えばもう物流だけでいいんじゃないかという話にもなってくるんじゃないかと思っています。もっともっと密に、定期的な分だけではなくて、やっぱりプラスアルファ、1.5倍ぐらいの力を出して来期以降はやっていったほうがいいんじゃないかなと思っています。これが幸いにして、県議会も北九州出身の県議の先生方もおられるんで、それもこの間の県議会との討議の中でも、松尾県会議員がそういうような話もしていましたので、ここは力を借りてしっか

りタグを組んでやっていったほうがいいと思っています。

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。しっかり県議会議員と、ましてや今、福岡県議会の中で重鎮は北九州の議員が占めていますんで、そのところをしっかりと活用しないといけない。取り残されそうになるところを防いでいかないといけない。これは言われるとおりで、大分、宮崎それぞれ別ルートで新幹線を引こうとしていますから、北九州の小倉からの新幹線ではないということがどうもそんな動きが見えてきておりますんで、そのところをやっぱり止める意味でも、県内でいち早く動いていかないといけないということでありますから、県にしっかりその要望も含め、北九州がいかに大切かということをしかりアピールしなければいけないと思います。

ほかに。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） もう田中委員も委員長も言われるとおりで、県議会や県執行部とも、北九州市の執行部もうまくいってしまして、いろんな情報の行き来は行っているんですが、やはり市長も含めてオール北九州として県議会と県執行部に対していろんなPRをしていかないといけないと思います。委員長、副委員長でこの間御挨拶に行ったときも、県議会の顧問、重鎮から、北九州、小倉から新幹線を通るルートをもう道筋をつけてくださいと言ったら、しっかり頑張りなさいって言われたけど、いや、私たちだけじゃないで、先生たちもとお願いをしたんですけど。大変難しいし、長い期間かかるとは思いますけど、だけどその灯をやっぱり消すと、今委員長が言ったように、よそのルートで北九州は陸の孤島、3,000メートルの空港があっても、ただできたというだけになってしまって、何の活用もできなくなると思います。そういったところも見据えて、やはりオール北九州で市長はじめ全議員が一緒になって、それと地域、商工会議所、いろんな形で一緒になってそういった声を上げていくことがやっぱり大事だというのはよく分かっているんですが、なかなかそれがうまくいっていないというのが今現状だと思いますんで、今後の皆さんの活躍をぜひお願いします。

○委員長（日野雄二君） そのとおりでしようと思いますから、ここは次に引き継いでいかないといけない重要な課題であります。県の中における北九州空港の存在価値をしかりアピールしていかなければいけないということでもあります。過去のことを悔やんでもしょうがないんですが、新幹線が延伸で岡山から小倉で止められたらこんなことはなかったんですが、福岡まで行っちゃった。本当は小倉で止まる話だったのよと言いたいんですが、過去の話ですから。それは言えませんから、しっかり東九州自動車道も含め新幹線も東九州にかかるように。

ほかにございますか。大久保委員。

○委員（大久保無我君） 福岡県との連携というところで言うなら、やっぱりリムジンバスだと思うんですよ。リムジンバスが早朝、深夜のところまでどのくらい知られているのかということがすごく重要なんですね。これは別に北九州市民に知らせる必要はなくて、福岡空港から東京に行く人たちに知ってもらわなきゃいけない。そういう意味では、北九州の中でこれを宣伝

するのではなくて、やっぱり福岡空港や羽田空港の福岡便とかで、最終便が福岡空港だったら8時前ぐらいに乗らないともう間に合いませんよ、だけど、北九州だったら11時ぐらいまで乗れますよと。2時間から3時間長く東京にすることができますよ。福岡の皆さんどうですかというような売り方をやるとか、早朝、深夜のそういったところでの宣伝というものがやっぱりしっかりなされないと。ここは北九州市民にはあまりメリットがない話なので、福岡の皆さん便利ですよということをしっかりアピールしてもらおうということが、早朝、深夜便が生かされることになると思うんですね。早朝、深夜便が生かされてくれば、北九州空港の認知度というところで福岡のほうにも知れ渡っていくんだろーと思いますので、そしたら、北九州空港を昼間も利用して、夜も最終便で帰ってこようとか、早朝から深夜まで北九州空港は使えるということが知れ渡ることにつながっていくんだろーと思いますので、リムジンバスの宣伝を福岡県においてはしっかりとやっていただきたいなということをぜひ盛り込んでいただければと思います。

○委員長（日野雄二君） 当然ながら深夜に福岡近郊、博多近郊の方がもう福岡空港では乗れない。北九州空港は24時間ですから、リムジンバスで移動してきて北九州で乗って東京に行く。今度は逆に、東京で精いっぱい時間を使って、帰ってきて、北九州空港に帰ってきたら、ここからリムジンバスで送る。やっぱりリムジンバスの増便、それから活用方法、宣伝がまだまだ足りていないということだろーと思いますから、その辺もしっかりやっていくということで。ありがとうございます。

ほかになければ。

（「なし」の声あり。）

それでは、これまでの発言を踏まえ取りまとめていきたいと思います。

最後に、北九州空港の運営形態の在り方については、令和4年3月7日の本委員会において、コンセッションを含む運営形態に関する議論については、今後のコロナ禍からの収束状況など、機を見て議論を再開することとしました。しかしながら、コロナ禍からの回復期にある中で、本委員会での調査研究が深まっておらず、現時点では議論の再開に至っておりません。このため、私としては、北九州空港の運営形態の在り方については、今後の本市議会による議論にしっかりと引き継ぎ、継続して調査研究していくとのことでまとめたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり。）

○委員長（日野雄二君） ありがとうございます。それでは、これまでの意見も含め、そのように取りまとめていきたいと思います。

最後に、今後、取りまとめる本委員会の最終報告を、以前に意見交換を行った福岡県議会の空港・交通インフラ調査特別委員会にしっかりと届け、今後、両議会が同じ目的に向かい、さらに連携していくことを確認するために、後日、正副議長と私と副委員長で県議会を訪問し、

共有してまいりたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり。)

○委員長(日野雄二君) ありがとうございます。では、そのようにしたいと思います。

それでは、次回は、本日いただいた御意見などを踏まえて最終報告の取りまとめを行いたいと思います。

ほかになれば、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 ㊟