

北九州空港機能強化・利用促進特別委員会報告書

令和6年11月21日

北九州市議会議長 田 仲 常 郎 様

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

本委員会は、次の事件について調査を終了したので、北九州市議会会議規則第101条の規定により報告します。

記

1 調査研究事項

- (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
- (2) 北九州空港の滑走路3,000m化の早期実現等、機能強化について
- (3) 北九州空港に関する福岡県との連携強化について
- (4) 北九州空港の運営形態のあり方について

令和元年9月に設置した北九州空港機能強化・利用促進特別委員会においては、特に、調査研究事項「滑走路3,000m化」について、国が滑走路延長に係る調査費を計上し、その実現に向け大きく前進したことなどから、調査結果を令和2年12月定例会において報告し、活動を終了した。

しかしながらその後、コロナ禍の影響を受けた、北九州空港の発展に欠かすことのできないスターフライヤー社への支援のあり方等について、本市議会として調査研究することの重要性が極めて高まり、

ア スターフライヤー社の動向等を継続的に調査・研究する必要があること

イ 滑走路3,000m化の一日も早い実現は、引き続き本市の重要課題であること

ウ 福岡県との継続的な連携強化については、同県議会からも強い要請を受けていること

などから、これら重要事件の審査を行う必要があるため、令和3年6月の定例会・本会議において本委員会を設置し、上記4項目について調査研究を行うこととした。

2 調査の経過及び結果

- 令和3年7月27日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

前任期の本委員会の調査研究結果等を確認のうえ、調査研究の基礎となる北九州空港の現状や、県と市が連携した取組と今後の方向性等について当局から

説明を受け、今後の本委員会の審査・調査スケジュール案、県議会への要望事項案について事務局から説明を受けた後、委員間討議を行った。

【北九州空港における路線の状況等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ コロナ禍の影響により令和2年3月以降、航空便は全国的に減便や運休が相次ぎ、北九州空港においても、東京羽田便の利用者数は令和元年度の125万8,750人から令和2年度は前年度比25.1%となる31万6,493人と大幅に減少した。
- ・ 各年の4月から6月までの累計利用者数は、コロナ禍前である令和元年度の32万4,537人に対し、令和2年度は前年度比9.4%となる3万619人まで減少、令和3年度は8万5,739人となっており、令和元年度比で26.4%、令和2年度比では280%と増加したものの、令和2年度の4月から6月は初の緊急事態宣言発令等により人が移動しなくなった時期であり、増加しているとはいえ予断を許さない状況である。
- ・ 情報発信については新たにLINE公式アカウントを開設し、空港の圏域自治体に対しても様々な情報提供を行っている。なお、令和3年3月には北九州空港開港15周年感謝祭を実施した。
- ・ 令和3年9月から令和4年2月まで市西部地域を対象とする北九州空港利用促進キャンペーンを実施し、その後のアンケートの分析・検証に基づき、令和4年度以降、本市西部地区の福岡空港利用者に対する北九州空港利用の働きかけ等、今後の北九州空港利用者の底上げを図る施策につなげていく。

【令和2年度の北九州エアターミナル株式会社の経営状況等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 同社は空港内の貸室業や空港利用施設の賃貸業を行っており、資本金35億2,400万円、うち10億円が本市の出資で、出資割合は28.4%、従業員は嘱託職員を含めて17名である。
- ・ 令和2年度は世界規模でのコロナ禍の影響により、旅客需要は大幅に減退し、年間総旅客数が約32万3,000人となったため、施設使用料収入等が大幅に減少し、当期売上高は約4億9,600万円で、前期と比較し47.4%の減収となった。営業損失は3億569万円、経常損失は2億8,538万円、当期純損失は3億1,236万円となり、前期末の利益剰余金から当期純損失を差し引き、累計で5億2,849万円の利益剰余金を計上している。

【北九州空港滑走路延長に向けた現状について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州空港の滑走路延長事業は、広く市民から意見を聞く手続であるPI(パブリック・インボルブメント)、環境に及ぼす影響について予測評価を行う環境アセスメントなど、必要な手続を経て国の新規採択時評価にて事業

化され、その後、設計工事を行うこととなる。

- ・ P I 活動は、国・県・市・苅田町で構成する北九州空港施設計画検討協議会で進めており、住民意見の募集期間は令和3年7月15日から8月16日である。
- ・ 航空機は滑走路の長さによって離陸や着陸が可能な重量が決まっており、北米、欧州など長距離路線になると多くの燃料を必要とし、機体が重くなるため貨物量を減らさなければならず、現在の2,500mの滑走路長では商用運航が成り立たないことから、滑走路を延長する必要がある。
- ・ 滑走路が延長されれば、北米、欧州への貨物定期便の直行便の就航が可能となる。アジアと北米、欧州の航空貨物市場は今後も拡大が予想されており、その需要の取り込みが期待される。また、滑走路長が短いために、これまで他空港に流れてきた大型重量物を搭載する貨物チャーターや、北米、欧州をはじめ世界の都市へつなぐ国際旅客便の就航も期待される。
- ・ 北九州空港の航空ネットワークが充実すれば、背後圏にある企業の国際競争力が高まることが想定され、地域経済が活性化すれば雇用が拡大し、新たな企業の立地も期待される。
- ・ 必要性、効果、影響などを検証した結果、北米、欧州への貨物直行便を商用運航するためには、少なくとも3,000mの滑走路長が必要となり、整備期間は工事着手後4年、整備費は約130億円と算定されている。
- ・ P I と並行して国が進めている環境アセスメントは、事業が周辺の自然環境などに与える影響について調査、予測、評価を行うもので、配慮書、方法書、準備書、評価書の4つの段階があり、現在は配慮書の手続きを終えて方法書の段階に入っており、令和3年8月には公告、縦覧されることとなる。

【県・市が連携した北九州空港の取組と今後の方向性について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 平成28年度から3年間で北九州空港将来ビジョン推進強化期間とし、県・市がともに予算を集中し、新規路線の誘致や利用促進に取り組んできた結果、国内2路線、国際6路線が新たに就航し、利用者数も平成30年度は178万人と過去最高を更新するなど本市のまちなかのにぎわい創出にも貢献してきた。
- ・ 令和元年度から3年間でネットワーク充実強化期間と位置づけ、引き続き県・市が一体となって北九州空港の活性化に取り組むことで合意し、新規路線の誘致や利用促進に取り組んでいるが、令和元年度末からの世界的なコロナ禍の影響により、現状も国際線の路線再開の見通しが立たず、国内の主要路線である羽田線においても減便が続いている状況である。
- ・ 貨物便は、大韓航空の貨物定期便の新規就航、仁川国際空港との往復による輸出入貨物の増大など貨物拠点化が大きく進展し、空港の貨物上屋の増設や通関体制の確立など、新たな課題の解決に取り組むきっかけとなった。
- ・ 今後の方向性として、旅客便については、令和4年度から3年間でコロナ禍からのV字回復を図る強化期間と位置づけ、県・市共同で旅客路線誘致や

路線定着に取り組むとともに、貨物便については、令和4年度から3年間を引き続き貨物取扱強化期間と位置づけ、貨物定期路線の定着と拡充を進めるため、輸出貨物の集貨促進に加え、輸入貨物の集貨にも取り組む必要がある。

【本委員会の審査・調査スケジュール案について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 現時点で本委員会が今任期の4年間で審査、調査研究すべきと考えられる項目、スケジュールについて案をまとめており、今後の審査、調査研究や空港関連事業の進捗状況、コロナ禍の状況を含む社会情勢の変化等により適宜、変更が必要になると思われるが、議論の参考としていただきたい。
- ・ スターフライヤー社の経営状況、方針等については、4年間の任期の前半に、経営状況が改善に向かう折など時期を捉えて、スターフライヤー社等を参考人招致し、経営方針等について伺えればと考えている。
- ・ スターフライヤー社を含む北九州空港への就航航空会社に対する支援のあり方等については、各社の経営状況や本市に対する支援の意向などについて継続的に審査、調査研究を行いながら、必要に応じて本市における支援のあり方等について議論いただくものと考えている。
- ・ 北九州空港への路線誘致（旅客）、集客、アクセス向上を含む利用促進の状況等については、コロナ禍の影響やポストコロナの経営方針等について伺うため、北九州エアターミナル株式会社社長の参考人招致を行ってはどうかと考えている。
- ・ 貨物拠点空港に向けた路線誘致（貨物）、集貨、物流事業者の集積、通関体制の構築状況等については、令和3年度に開設された門司税関の北九州空港出張所や物流関連施設等、現地視察も実施できればと考えている。
- ・ 滑走路延長（RESA整備含む）の進捗状況等については、国の取組の進捗状況等を継続的に審査、調査研究しつつ、様々な時期を捉え、一日も早い延長の実現について、国への要望活動等を実施する必要があると考えている。
- ・ 空港設備（旅客・貨物）の充実方針、進捗等については、空港設備の整備が行われた際など必要に応じて現地視察を行ってはどうかと考えている。
- ・ 北九州空港に関する県との連携強化については、県議会等と意見交換を行うとともに、時期を見て県の予算措置等について要望活動を行う必要があると考えている。
- ・ 北九州空港の運営のあり方については、コロナ禍に伴う企業の状況等を勘案の上、可能な時期、内容から審査、調査研究を開始すべきと考えている。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 軌道系アクセスについて、港湾空港局、JR九州、アジア成長研究所による検討会での議論の内容等が情報として伝わってこないなので、今後はぜひ報告してもらいたい。
- ・ 新幹線を使つての福岡都市圏から北九州空港へのアクセスを検討する場合

は、小倉～博多間はJ R西日本区間の線路のため、今後はJ R九州だけでなく、J R西日本も含めて研究を進めていく必要がある。

- ・ 委員長への要望として、北九州空港について議論をしていくと、どうしても幅広に議論が広がっていく可能性があるため、特別委員会ではできるだけ個別具体的な事案で限定的な議論となるようお願いしたい。
- ・ 国への要望については、国に具体的に動いてもらわなければならないため、国がどのような動きをしつつあり、どういう働きかけをすべきかを含めて情報収集し、議論する場をつくっていただければと思う。
- ・ 滑走路を3,000m化して物流拠点の空港にというのも大事だが、やはり人が多く来るような空港を目指して、コロナ禍後の集客についてのさまざまな施策について、これから議論させていただければと思う。

【県の令和4年度当初予算に関する要望事項案について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 県議会の空港・交通インフラ調査特別委員会に要望に伺いたいと思っており、以下の要望事項案について、ご意見をいただきたい。
 - 1 県と市が連携して取り組んできた令和元年度から3年間のネットワーク充実強化期間は終了予定であるが、北九州空港はコロナ禍の影響からのV字回復を図っていくうえでも、引き続き空港や航空会社を強力に支援していく必要があることから、令和4年度以降の強化期間の継続を要望する。
 - 2 現在、北九州空港への集客、旅客、貨物便の誘致等に当たっては、県と市が協力して各支援策を実施しており、コロナ禍からのV字回復を図っていく上でも、引き続きこれらの支援策の継続は必要不可欠であるため、引き続き当支援に係る予算の確保を要望する。
 - 3 旅客路線については、既存路線の早期の就航再開を促すため、現在の県と市による運航助成制度に加え、就航再開時に追加の加算を行う制度を本市と共に創設いただくとともに、新規の就航路線の誘致を図ることで、路線数をコロナ禍前に回復させるため、同運航助成制度の基本額を助成強化期間開始当初(平成28年)の金額に戻すことを要望する。
 - 4 貨物拠点化空港を目指す北九州空港にとっては、特に北九州空港周辺に立地する自動車関連産業等が北九州空港を利用して部品等をスピーディーに調達できれば、産業の振興に大きく寄与するものと考えことから、貨物の輸入に関する助成制度の新たな創設について要望する。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 例えば航空会社に対する支援の強化や助成制度については、令和4年度の本市の予算にも関わってくるため、持ち帰って検討したい。
- ・ 全体のトーンとして、全県を挙げて取り組み、県全体の発展にもつながるというトーンを少し強めるほうがいいと思う。また、県議会の特別委員会に要望して終わりではなく、さらに強力な県への働きかけと成果の実現のために

工夫をしてほしい。

- ・ 要望先や要望のやり方については、本委員会の正副委員長から県議会の特別委員会の正副委員長に相談して方針を決めるべきと考える。
- ・ 検討後にいただいた意見を正副委員長で整理し、再度、案を作って、委員に個別に内容確認させていただく。また、県の要望は原則、新型コロナウイルス感染症防止の観点から、正副委員長で行わせていただきたい。

○ 令和3年9月3日 県に対する要望活動

「福岡県の令和4年度当初予算に関する要望書」により、県議会等に対して要望活動を行った。

○ 令和3年9月27日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

県に対する要望活動の結果について事務局から説明を受け、北九州空港の貨物等の状況について当局から説明を受けた後、次回の委員会へスターフライヤー社の社長を参考人招致することについて委員間討議を行い、招致を決定した。

【県の令和4年度当初予算に関する県議会等への要望結果について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 要望先、出席者は県議会との調整の結果、県議会の正副議長、空港交通インフラ調査特別委員会の正副委員長、また、令和3年5月に開通した北九州空港へのアクセス道路、県道新北九州空港線苅田若久高架橋について提言された、九州の自立を考える会となった。
- ・ 九州の自立を考える会の藏内会長からは「コロナ禍との闘いが続いているため、県としても北九州空港を応援しなければならない課題があり、研究を深めたい。」、秋田議長からは「県議会としても関係議員と協力して尽力していきたい。」、原中委員長、川端副委員長からは「今後、下関市、山口県や東九州軸からの利用促進についても考え、北九州空港をしっかりと活用していかなければならない。また、県民、市民のためになる政策を予算も含め、両議会で協議する機会は大変貴重である。」など、力強い御意見をいただいた。

【北九州空港の貨物の現状と北九州空港貨物施設拡張の状況について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本市が物流拠点化を進める目的は、企業の立地環境を向上させ、本市経済の国際競争力を強化することであり、これを達成するため、本市をはじめ九州・西中国地方に立地し、グローバルに展開する企業のサプライチェーンマネジメントに資する多方面・多頻度の物流サービスの充実を目標とし、路線誘致や集貨・創貨、機能強化の取組を進めることで貨物の増加を図り、これらの取組をさらに加速させるという好循環サイクルを構築していく。
- ・ 県と連携し、集貨・路線誘致では、航空会社・物流企業等への支援策を実施し、荷主等への集貨活動、世界的な貨物航空会社であるボルガ・ドニエプ

ル航空とのMOU（覚書）締結などを行い、空港施設・機能強化の面では、滑走路 3,000m化、国際貨物上屋の増設整備、通関体制の構築に共同で取り組むことで、北九州空港の物流拠点化を前進させている。

- 令和3年7月29日、ボルガ・ドニエプルグループに対して、本市から提案書を提出した。北九州空港の滑走路延長事業や高い拡張性、シーアンドエアの機能などの特徴を説明した上で、アジアでの運航拠点を北九州空港に置いていただくことや、拠点整備に当たっては、関係機関との調整等で本市がサポートすることを提案した。提案書は、会社の経営トップまで届き、北九州空港の優位性について評価いただき、同社ホームページで紹介されている。
- 県と連携した取組の結果、令和2年度は開港以来最高の年間1万5,385トンの貨物取扱量を記録し、特に国際航空貨物は3年連続過去最高を更新して令和2年度は1万3,700トンに達し、全国第6位と大きく取扱量を伸ばしている。
- 大韓航空は世界第5位の国際貨物取扱量を誇る航空会社であり、このたび、増加している貨物需要に応じて、現在週3便の大型貨物定期便を、令和3年11月から週4便に増便すると発表があり、路線定着できるよう頑張っていく。
- 令和3年7月1日、門司税関北九州空港出張所が新設された。これは長年の国への要望が実現したもので、税関には航空機の入出港関係手続、輸出入通関手続、保税関係手続といった機能が設けられ、物流事業者や荷主企業の利便性が大きく向上する。
- 平成30年度の推計で、九州発着（山口、広島を含む）の国際貨物量は年間約11万2,800トンと想定され、うち45%の5万800トンが関西空港や成田空港などに流出しており、北九州空港の潜在貨物量と捉えることができる。
- 潜在需要を取り込むためには、ソフト面では、空港背後圏の荷主企業に北九州空港の利用を働きかけるとともに、県と連携し航空会社や物流事業者への助成を行い、ハード面では、欧米直行便の就航を可能にする滑走路3,000m化の実現及び貨物の取扱能力を高めるための上屋の増設などが必要である。
- 空港島の現状について、現在、滑走路の延長に向けた取組とRESEAの整備が進められているほか、空港島北西部では関門航路のしゅんせつ土砂の処分が行われているが、容量が限界に近づいており、国は空港島の東側に新たな土砂処分場第二期を整備しているところである。
- 北九州空港の貨物地区の現状として、約6,800平米の敷地面積の中に、国内上屋、国際貨物上屋、保税テント倉庫を整備しているが、現在、国際貨物取扱量が急増し、荷さばきスペースが狭あい化しているため、隣接地を貨物地区拡張地として位置づけて、貨物上屋の増設を進めている。
- 今回の国際貨物上屋の増設整備は、令和3年度予算で、県と市が北九州エアターミナルに増資し、同社が実施主体として建設するものであり、約1,200平米の上屋、トラックヤード、上屋内の計量器等の各種設備を整備し、しゅん工は令和4年7月を予定しており、現在の国際貨物上屋と一体化し、運用の柔軟性を確保する。また、長いひさしを確保して、貨物の雨ぬれ防止

や一時蔵置スペースとしても活用する。

- ・ 令和2年度は既存の国際貨物上屋 850 平米で 1 万 3,700 トンの貨物を取り扱ったが、今回増設される貨物上屋は約 1,200 平米で、現行上屋の約 1.4 倍の面積があり、貨物処理能力も面積に比例して約 1.4 倍と試算しており、その結果、増設される上屋で約 1 万 9,000 トンの取扱能力が確保され、現行上屋と合わせて約 3 万 2,000 トンの貨物処理能力が確保できると想定している。

《委員の主な意見》

- ・ 滑走路 3,000m化の取組については、国土交通省や大阪航空局としっかり連携を取って進めてもらいたい。また、行橋、豊前、京都、築上郡、山口県も含めて北九州空港のエリアにならないといけないため、全力で頑張ってもらいたい。
- ・ 貨物取扱量を増やすためには、国際貨物も含めてNCA（日本貨物航空）などにも参入してもらえそうな取組が必要と考えるため、働きかけを強めてもらいたい。
- ・ 市内の企業がいかに北九州空港の物流拠点化によって潤うことができるか、市内の産業化につながるかと考えた場合に、市内にたくさんある港湾関係の物流業者が空港の物流事業へ進出する可能性についても検討していただきたい。
- ・ ロシアのボルガ・ドニエプルグループに拠点を置いていただく提案については、まだ先の話だろうが、北九州空港にとってのメリット・デメリットもよく考えて、いろいろな案を出していただくのがいいと思う。
- ・ 北九州空港の 3,000m化は、24 時間空港で、成田との補完空港という意味合いも含め、九州の貨物拠点化をするという大義名分で国とも交渉していただきたい。北九州の問題だけではなく、日本全体の航空産業という、全体の大きなものの考え方で攻めていただきたい。
- ・ 3,000m化を見据えた誘致にあたり、これぐらいの投資をしたら、これぐらいのリターンがあって、どのような未来を描いているというメッセージを発してもいい時期に来ていると考える。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ スターフライヤー社を参考人として招致する前に、このコロナ禍の中でのスターフライヤー社の経営状況等について、人件費や利益率など数値的なデータを押さえておくべき。
- ・ 投資ファンドが何を考えて、これからスターフライヤー社を再生させようとしているのかを聞くため、アドバンテッジアドバイザーズの方の参考人招致についても検討してもらいたい。
- ・ まずは次回の委員会でスターフライヤー社の社長を参考人招致し、経営状況や経営方針、コロナ禍での同社が必要とされている支援等についてお話を伺い、本委員会における調査研究の参考としたい。また、参考人招致にあた

り、各委員から事前に知りたい項目を吸い上げて、出せる資料は事前に提示させていただく。

- 令和3年11月8日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会
参考人から、スターフライヤー社におけるコロナ禍の影響を踏まえた現在の経営状況等について説明を受けた。

【株式会社スターフライヤーの経営状況について】

参考人：株式会社スターフライヤー代表取締役社長執行役員 白水 政治氏
(説明及び答弁要旨)

- ・ コロナ禍の影響を受けて航空業界は大変な状況になっており、2021年度第2四半期における売上高は、コロナ禍前の2019年の同じ時期の45%水準の91億円、営業利益は36億円の赤字という非常に厳しい状況にあり、航空機2機の売却と雇用調整助成金の特別利益が発生している。
- ・ 緊急事態宣言が解除され、10月からは改善の傾向は強くなってきているが、第5波の後、第6波が来るかどうか全く読めない状況である。北九州はビジネス需要が生命線だが、企業の出張の手控えはかなり続いており、TOTO、安川など大手企業も少しずつ回復しているが、急激な回復には至っていない。
- ・ アドバンテッジアドバイザーズというファンドと一緒に全社横断の各種プロジェクトを進めており、業務改革抜本プロジェクトや日常のコスト削減の取組、営業マーケット、営業増に関わるプロジェクト、新規事業などを考えている。クラウドファンディングで、機内シートに名前をつけてネーミングフィーをいただく企画も新規事業のアイデアとして社員から出たものである。IT化、DX化等の強化、効率化や新しい人事評価制度等、トータル10以上のプロジェクトがあり、毎週常にとどこかのプロジェクトをやっており、経営会議に都度都度報告しながら、最終的には月1回の取締役会議への報告事項として進めながら、ファンドと取り組んでいる状況である。
- ・ 航空ネットワーク継続支援事業(補助金)に関わる取組として、1. 本社機能を本市から転出させないこと、という市の要請については、本社機能である経営企画、総務人事、営業本部等、あるいは生産3本部と言われるパイロットの運航、整備士の整備、客室乗務員、空港客室等は引き続き、北九州空港内にあり、現時点で転出の予定は全くない。また、トレーニングセンター、訓練施設、格納庫も引き続き北九州空港内に設置しており、安全のための訓練、整備作業の使用に加え、市民イベントに開放している。
- ・ 2. 北九州空港を起点とした航空ネットワークの維持・更なる展開を図ること、という市の要請については、コロナ禍の影響がまだまだ予断を許さない状況の中、社内でのコスト削減に取り組んでおり、在籍出向や休業等で社員の雇用を維持しながら、回復期に備えているところである。なお、北九州市や苅田町への出向も含めて、現在、40名弱に在籍出向で雇用維持のために頑張っている状況である。

- 3. 再建の目途が立ち次第、羽田路線について更なるサービス拡充など、北九州空港発展のために尽くすこと、という市の要請については、新たな取組としてペット同伴サービスを発表して実現に向けて動き出し、全国的にかなりの反響があり、検証フライトを行ったところである。JRステーションホテル小倉の協力で既にペットと一緒に泊まれるホテルが設置されており、さまざまな企業の協力を得ながら、北九州をペットに優しいまちという展開ができればと思っている。令和4年からの開始を目標に、課題を一つでも多く取り除いて、安心してお客様にお乗りいただけるように頑張っていきたい。
- 今後、市と協力して、需要喚起に関しては、首都圏から北部九州へのこれまで以上のレジャー需要喚起策へのご支援をいただき、当社SNSとのタイアップ・コラボレーションや、イベント・コンサート・スポーツ試合等の誘致、市民の利用促進に資すると思われることは、どんどん展開していきたい。環境整備に関しては、ペットに優しいまちづくりへの一体となった取組や、SDGs、ESG等の取組、SAF燃料の導入に向けた検討への支援、Maas、TaaSの事業への側面的支援等をお願いしたい。
- 当社は、日本生産性本部の調査の国内航空会社、また、国内長距離の交通業種の中で、お客様満足度第1位というのを11年連続で取らせていただき当社の売りになっていたが、令和2年は残念ながら他社に持っていかれた。非常に反省し、コロナ禍ではあるものの一生懸命頑張った結果、令和3年度も日本の定期航空会社の中では顧客満足度第1位という称号を得たので、これからもお客様に裏表のないサービスができるよう頑張っていきたい。

《委員の主な意見》

- 八幡にお住まいの方などは、福岡空港のほうが便利もよく使いやすいと言うので、スターフライヤー社だけでなく市としても、少しでも北九州空港を利用していただけるような料金設定を検討してもらいたい。また、在籍出向されている40名弱の雇用をしっかりと守ってもらいたい。
- 航空機が出すCO2の削減が国際的に問題になっている中、化石燃料ではなく、一切CO2は出さない飛行機を関連企業と一緒につくって、世界に打ち出すことなども考えられるため、スターフライヤー社のモチベーションに非常に期待したい。
- 温暖化対策でもしっかり取り組んでいる航空会社ということで、お客さんから選ばれるような取組をしっかりとやっていただきたい。
- 投資ファンドとの関係について、顧客にとってプラスになるような激しい議論をしながら、スターフライヤー社がこれからも高まっていくような議論を今後期待したい。
- 北九州空港の売りは24時間利用可能なことであり、福岡空港が飛ばせない時間帯に飛ばせて、福岡空港から飛んでも北九州空港に帰って夜遅く福岡までバスが出ているため、福岡都市圏の利用者を北九州空港に引っ張ってくるには、スターフライヤー社が早朝、深夜便を飛ばすメリットは大きい。

- ・ 北九州空港は東九州にもつながる窓口でもあるが、東九州軸に観光ツアーがほとんどなく、特に海外の人たちは知らないため、その辺のPR等、市にもいろんな提案をしてもらい共に頑張りたい。
- ・ 空港には、非日常から日常というテーマがあるため、ハード面・ソフト面での市への要望をどんどん提案していただきたい。

○ 令和3年11月11日・12日 国に対する要望活動

本市議会議員連盟と合同で、「北九州空港の利用促進に関する要望書」により国土交通省、財務省、地元選出国會議員等に対して要望活動を行った。なお、滑走路3,000m化の早期供用に向けた協力については、市長、本市商工会議所会頭と合同で要望を行った。

○ 令和4年2月2日 北九州空港等の現地視察

【北九州空港、福岡トランス株式会社苅田営業所の現地視察】

北九州空港ターミナルビルの会議室において、門司税関北九州空港出張所長から業務内容等について説明を受けた。ターミナルビル内の視察では、北九州エアターミナル株式会社代表取締役社長等から説明を受け、ビル屋上からの滑走路延長箇所や空港設備等の視察、貨物エプロン、貨物上屋、シーアンドエアが行われる護岸等の視察では、港湾空港局等から空港の機能や航空貨物輸送の流れ等について説明を受けた。

空港近くで物流施設を展開する福岡トランス株式会社エアーフレイトセンターの視察では、同社苅田営業所長より、航空貨物の輸出入通関作業等について説明を受けた。

○ 令和4年3月7日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

北九州空港の運営形態のあり方について当局から説明を受けた後、令和3年度に行った北九州空港に係る国・県への要望活動等について事務局から説明を受けた。

【空港コンセッションの現状と今後の方向性について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ コンセッション（空港運営の民間委託）は、2013年に施行された民活空港運営法に基づいたもので、現時点における全国の空港の動きとしては、国管理空港では仙台、高松、福岡、北海道内7空港、熊本、広島でコンセッションが始まっており、新潟、大分、小松の3空港でデューデリジェンス（資産調査）が実施されている。
- ・ コンセッションに関する本市の取組について、北九州空港へのコンセッション導入を検討するに当たり、平成30年11月から平成31年3月までの期

間、北九州空港経営形態基礎調査を行った。調査結果は、前任期の本委員会で報告し、令和2年11月に取りまとめられた前任期の本委員会の報告書において、コンセッションについては継続して調査検討していくことになり、本委員会においても所管事務調査項目の一つとして引き継がれている。また、執行部においては、継続的に国、県、商工会議所等の関係機関と協議を続けるとともに、随時、企業へのヒアリングを行い、意見交換を行っている。

- 今回行った企業ヒアリング調査の概要と調査結果について、令和3年10月～11月の4日間、東京に本社を置くコンセッション運営参画候補企業など15社を訪問し、コンセッションの課題や現状について意見交換を実施した結果、大きく分けて、人材不足、採算性、リスク負担、SPC（特別目的会社）内合意形成、需要の激減の5つの課題が挙げられた。
- 今後、企業が参入するに当たっては、採算性、成長性を厳しく見なければならず、コロナ禍からの旅客の需要回復がどれだけ見込めるかが最重要であること、参入する空港の目安として年間利用者数300万人が黒字化の一つの基準であるという意見のほか、300万人以下の小規模空港に参入する場合、基礎的インフラの維持管理コストの一部を国が負担し続ける混合型などの新たなスキームが必要であること、企業のリスク負担軽減が必要であること、国が方針として官民リスク分担を提示する必要があるとの意見があった。
- 北九州空港についての現状とコンセッションに関する意見については、北九州空港は総合的に魅力がある空港であり、特に、24時間利用可能であること、貨物の伸びが大きいこと、市の積極的な関与があることなどに高い評価をいただき、中には、北九州空港がコンセッションの対象になれば必ず手を挙げるといった参画要望の強い企業もあった。
- 一方、直近の年間利用者数が最大で約180万人と小規模で、採算性に疑問があること、地方空港は長期にわたって旅客の需要が戻らないという可能性についても指摘があり、滑走路維持管理コストを含めると黒字運営は困難という意見、空港の物流拠点化は地域の活性化には大きな効果がある一方、飲食や購買のような売上げが見込めず、空港運営に大きく寄与しないという意見、北九州空港の運営への参画は、需要回復・拡大見込み、基礎的インフラやリスク分担等、国の新たな方針次第で状況は異なるという意見があった。
- 令和3年10月と令和4年2月、国土交通省航空局と意見交換を実施し、国の方針として、今後のコンセッションについて、現在、有識者を含めた検討会議を開催しており、目的の再確認、手続の見直しに加え、今後の官民リスク分担、基礎的インフラの維持は国が面倒を見る混合型についても検討しているということだった。また、有識者会議の提言を受け、国は次の空港からは混合型も視野に入れてコンセッションを進めていくものと考えている。
- 本市の検討方針について、基本的にはコンセッションは検討すべき手段であると考え。コンセッションは、北九州空港の活性化推進に大きな可能性を持つ手段の一つであり、今後も、市議会、地元産業界、県、苅田町と情報交換し、将来、空港委託化に進むか否かを含めて検討する。

- ・ ただし、今はまだ条件が整っておらず適期ではないため、情報収集を続け、機を見て議論を再開したい。企業はコンセッションの参画に当たり、事業性、採算性を厳しく見ており、国がスキームそのものに修正を加えること、旅客の回復・拡大の見込みの熟度が高いことが前提となるため、今は本市が議論を強力に進めていく適期ではないと考え、国の方針や企業の取組方針、動向について情報収集を続け、機を見て議論再開を働きかけていく。
- ・ 議論再開に向けたトリガーについて、1番目に、国の新たな方針、特に官民リスク分担について注視していく。2番目に、コロナ禍の収束、国際を含む旅客の回復・拡大の見込みについての状況、そして、この2つの状況変化に伴う企業の参画意欲の高まり、以上の状況を注視し、機を見て北九州空港のコンセッションを含む最適な運営形態に関する議論を再開したいと考えている。

《委員の主な意見》

- ・ 空港の運営は厳しいが、公共の事業であるため、民間投資は求めるが、今後もインフラについては国が何らかの手当てをするという形だけは崩さないようにしてもらいたい。民間に丸投げしたら事業がうまくいかずに撤退することになるため、そこはしっかり国に担保を取っていただきたい。

【令和3年度に行った北九州空港に係る国・県への要望活動等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本委員会による要望活動について、まずは令和3年9月、正副委員長が正副議長と共に、県の令和4年度当初予算編成に当たっての要望を、県議会、同議会空港・交通インフラ調査特別委員会、九州の自立を考える会に対して行った。
- ・ 同年11月、正副委員長が正副議長、市長、本市商工会議所会頭と共に、国土交通大臣や財務副大臣、地元選出国會議員等に対して、滑走路3,000m化の早期供用に向けた協力などについて要望を行った。
- ・ 同じく11月に、本市議事堂において、本委員会の委員が、県議会空港・交通インフラ調査特別委員会委員による行政視察に当たって、両委員による意見交換を行った。
- ・ 本市執行部による要望活動については、令和3年6月に市長等が、国土交通省主要幹部などに対して国提案を行った。
- ・ 同年10月には市長等が、北州会の会員との意見交換を行い、同じく10月に本市の企画調整局長が県企画・地域振興部長に対して、最重要項目として強化期間の継続などについて県提案を行った。
- ・ 同年12月には、市長が県知事と意見交換を行い、その結果、令和4年度から3年間をネットワーク再構築推進期間と位置づけ、運休路線の再開や新規就航の誘致などに向けた県の予算が令和4年度当初予算案に計上されるに至ったところである。

《委員の主な意見》

- ・ 令和4年度以降も、これまでと同様にあらゆる場면을捉えて、必要な要望活動を強力に行っていきたい。要望内容については、今後も適宜、協議させていただきたいと思う。

○ 令和4年5月19日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

北九州空港における旅客、貨物、滑走路延長に向けた取組等に係る令和3年度の実績と令和4年度の予定について当局から説明を受け、本委員会における令和4年度の調査研究案について事務局から説明を受けた後、委員間討議を行った。

【令和3年度北九州空港の利用状況について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和3年度の利用者数の合計は48万1,505人、令和2年度比で149.2%と増加しているが、コロナ禍の影響が少なかった令和元年度との比較では30.5%にとどまっている。
- ・ 国内定期便について、東京（羽田）線は年度当初より減便が発生し、コロナ禍により運航便数が安定せず、羽田線の利用者数は47万5,818人、利用率は52.9%だった。沖縄（那覇）線は、令和3年度に期間限定運航としてゴールデンウィーク、夏休み及び9月の連休に運航し、利用者数は4,899人、利用率は26.3%だった。
- ・ 国際線の各路線については、年間を通じて運休となった。
- ・ チャーター便、臨時便の利用者数は778人となっている。
- ・ 令和4年3月21日にまん延防止等重点措置が解除され、依然として感染状況も高止まりが続いている一方、航空会社のゴールデンウィークの利用状況は令和3年度に比べて大幅に増加するなど明るい兆しが見え始めている。
- ・ 令和3年度エアポートバス利用者数の合計は25万1,891人、前年度比122.1%で、コロナ禍前の令和元年度との比較では40%にとどまっている。
- ・ 貨物取扱量合計は2万1,819トン、前年度比141.8%と大幅に増加し、2年連続過去最高を記録している。国内、国際貨物の内訳では、国内貨物は2,214トン、前年度比131.4%で、国際貨物は1万9,605トン、前年度比143.1%と大幅に増加し、4年連続で過去最高を更新している。

【県・市が連携した北九州空港の取組の継続について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和3年度、執行部から県に、さらには市議会及び本特別委員会から県議会にと、それぞれ強化期間の継続を強く要望し、取組の継続が実現した。
- ・ 旅客については、令和4年度から3か年をコロナ禍からのV字回復を図る「北九州空港ネットワーク再構築推進期間」として位置づけ、路線誘致や路線定着に取り組むこととしている。

- ・ 貨物については、令和3年度から3か年を「貨物拠点化推進強化期間」として位置づけ、集貨促進、上屋機能の強化など、ソフト、ハード両面の取組を進めることに合意しており、引き続き県との緊密な連携の下、北九州空港の利用促進を強力に推進していく。

【令和4年度「貨物拠点化推進強化期間」の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ これまで県と市が連携し路線誘致、集貨、創貨、機能強化の取組を進めてきた結果、大韓航空の国際貨物定期便が就航し、仁川ハブを経由して世界120都市へのスピード輸送が実現した。令和3年11月には週3便から4便へと増便して、水曜から土曜日の連続的な運航が実現し、輸送力や荷主企業の利便性が大きく向上した結果、国際貨物取扱量が大幅に増加している。
- ・ 令和4年度は北九州空港の貨物拠点化に向けて、国際貨物の取扱量をさらに増加させるため、県と市が連携して定期路線の維持拡大に係る支援を継続し、運航路線の安定化、新規路線誘致に向けて、航空会社への支援策を実施し、物流企業に向けた集貨促進に取り組む。加えて、令和4年夏頃には第2国際貨物上屋が完成する予定で、それにより貨物の受入れ能力が拡大する。また、令和3年7月に門司税関北九州空港出張所が新設され、空港内で輸出入通関を行う際の検査などが迅速化しており、新しい第2国際貨物上屋を活用して通関体制の構築に取り組むなど、さらなる利便性の向上を推進していく。
- ・ 令和4年度の新たな取組として、1つ目に、需要が急増している半導体関連製品をターゲットとして、戦略的に取り込むための助成制度を創設する。2つ目に、物の流れを北九州空港に誘導するため、新たに物流事業者等の北九州空港への進出、常駐化に向けた支援を実施する。県と連携した取組を進めることにより、貨物需要を確実に取り込み、空港機能のさらなる強化、路線の充実、物流事業者の集積等の好循環サイクルを構築していく。

【令和4年度「北九州空港のアクセス」の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州空港エアポートバスは、西鉄バス北九州が小倉線、黒崎・折尾・学研都市線、朽網線の3路線を運行しており、コロナ禍の影響により頻繁に変更のある航空ダイヤに合わせ、ダイヤも柔軟に変更している。運行に際し、市からは運行経費と運行収入との差額分を負担している。
- ・ 福北リムジンバスは、平成26年11月に県が策定した県の空港の将来構想に基づき、北九州空港と博多駅、天神とを結び、平成27年7月より運行している。運行事業者は西日本鉄道株式会社と北九西鉄タクシーの車両を使って1日4便、北九州空港深夜発3便、福岡早朝発1便を運行しており、運行支援は全額県費により行われている。
- ・ 令和4年4月に運行を開始したジ・アウトレット北九州との連絡バスは、

福岡観光バス株式会社が北九州空港からジ・アウトレット北九州を經由し岡垣町までを運行している。自主事業であり、市からの運行支援などはない。

- ・ 定額タクシーは、北九州空港と市の西部方面を結ぶ手段として、市内のタクシー会社3社が運行し、運賃はエリア別に設定されている。エアポートバスが運行していない時間帯の交通手段確保という意味合いがあり、市からは早朝、深夜の割増料金分を支援し、終日定額料金で利用可能となっている。
- ・ 株式会社NearMeによる乗合タクシーサービスは、タクシーの乗合アプリなどを展開する株式会社NearMeが第一交通産業グループと協力し、令和4年2月の実証実験を経て空港送迎サービスを4月より開始している。サービス提供エリアは門司区、小倉北区、小倉南区と苅田町域の一部で、事業者の自主事業となっており、市からの運行支援などはない。なお、門司区については第一交通産業が自社の乗合タクシーサービスを提供している。

【令和4年度「機能強化」の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国が進めている北九州空港滑走路延長計画は、令和2年度より国による調査が開始され、令和3年度は事業計画について、住民との情報共有や合意形成を図るPI（パブリック・インボルブメント）の手術が行われた。また、環境アセスメントの手術は、令和3年度までに事業の実施前に必要な全4段階ある手術の2段階目の方法書の手術が行われた。令和4年度は、引き続き現地調査と並行して、3段階目となる準備書の作成に着手する計画で、5月には国の外部有識者を招いた技術検討委員会が開催され、事業は着実に進んでいる。市は、事業化に向けて県や苅田町と連携し、必要な協力を惜しまず行っていく。

【令和4年度旅客のV字回復に向けた取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国内線については、当面、現在就航中の東京（羽田）線の集客強化に重点的に取り組み、航空会社に対し復便、全便運航に向けた働きかけを行っていく。加えて、運休している他路線の再開、新規路線開設に向けて取り組んでいく。特に、コロナ禍での企業等におけるオンライン環境の整備により、業務渡航はコロナ禍前の水準には戻らないとの予測がある中で、その減少分を補うため、航空会社や旅行会社等と連携してレジャー需要の取り込みを図っていく。
- ・ 国際線については、政府における渡航制限の影響により、当面、観光目的での国際線の再開の見通しが立っていないが、渡航制限の解除を見据え、航空会社に対してメールや電話、テレビ会議のほか、国内の拠点を訪ね、就航再開や新規就航に向けた働きかけを行っている。また、就航再開を見据え、既存路線の就航先である韓国、中国、台湾において北九州空港の知名度を上げ、就航再開時のスタートダッシュに備えた取組を進めることとしている。

- ・ 令和4年度からの「北九州空港ネットワーク再構築推進期間」において、県と共に2つの支援強化策を実施する。1つ目が新規路線の就航促進に向けた支援強化で、新たな強化期間の設定に合わせ、国際線の運航助成金の基本単価を増額するとともに、深夜、早朝の時間帯に就航する際には追加加算を行うなど、24時間運用可能の特徴を生かした新規路線の誘致を促進していく。
- ・ 2つ目に、既存路線の就航再開への支援強化で、ほかの地方空港に遅れを取ることなく就航再開を図るため、原則として就航後3年間に限り支給する運航助成金について、就航再開時にはこれまでの就航期間をリセットし、新たに1年目として助成し、早期の就航再開に向けたインセンティブとするもので、対象路線は仁川線、釜山線、台北線、大連線、那覇線となっている。

《委員の主な意見》

- ・ 国内貨物が平成27年と比べて激減しており、今のままでは物流拠点化は他都市に負けてしまう。物流は、集貨して創貨が難しいわけで、全力で国内貨物便ももう一度洗い直してやるべき。
- ・ 市内の半導体メーカーが他空港から輸出しているため、北九州空港から出荷してもらおうよう営業していただきたい。県内の農産物や水産物も、県が北九州空港を貨物空港として活性化させるためにも、福岡空港ではなく北九州空港から海外に出荷できるよう、県に働きかけてもらいたい。
- ・ 空港アクセスに関し、八幡西区や若松など西部地域の方々に対して、朝晩の渋滞時間帯に空港へ自家用車で行く場合等、どうなれば北九州空港を使うかといったアンケート等を取れないか検討いただきたい。
- ・ 日本の航空業界は欧米に比べて脱炭素の取組がとても遅れており、バイオ燃料の調達も非常に厳しいと報道されており、しっかり取り組んでいただくように市からもいろんな働きかけをしていただきたい。
- ・ 福岡都市圏の人たちに福北リムジンバスで北九州空港の早朝、深夜便を利用してもらうため、スターフライヤー社の福岡羽田路線や羽田空港第2ターミナルでもPRしてもらおうよう、県にも話をしていただきたい。
- ・ 滑走路延長の新規事業採択に向けて、国の状況や政治的な状況も含めて情報収集いただき、各方面への働きかけについては本委員会も力を発揮すべきテーマなので、意思疎通を密にして情報提供もお願いしたい。

【令和4年度の調査研究案について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 現時点で本委員会が令和4年度に調査研究すべきと考えられる項目を、早期に取り組む項目、時期を見て取り組む項目、事業実施時等に行う項目、委員から提案いただいた項目の4つに分け、調査研究を行う予定の時期を案としてまとめており、今後の空港関連事業の進捗状況、社会情勢の変化等により適宜、変更が必要になると思われるが、議論の参考としていただきたい。
- ・ 国、県に対する要望時期、内容等については、令和5年度予算案に関する

検討が本格化する8月に協議を行ってはどうかと考えている。

- ・ 北九州空港の利用促進に資する観光戦略等の調査研究については、令和元年8月の経済港湾委員会で、参考人の北九州エアターミナル株式会社社長から、空港島にアミューズメントや商業の施設を充実させることで、軌道系アクセスの早期実現にもつながるとの話があったことから、将来、空港島にそうした施設の建設が可能かなどを調査研究しておく必要があると考える。
- ・ 他空港等の物流関連施設、コンセッション空港等の現地視察については、物流に関する先進的取組等とあわせてコンセッション空港の視察を行い、運営権事業者等へのヒアリング等も行ってはどうかと考えるが、旅客の回復拡大やコンセッション事業のスキームの改善等、コンセッション導入に関する検討の再開に適した状況になることを条件とし、コロナ禍の状況を踏まえながら実施する案としているため、令和4年度は行わないということもある。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 国に対する要望について、特に予算絡みの要望については適切なタイミングを確認して実施するべき。
- ・ 福岡空港もコンセッションを進めた上で、コロナ禍になっていろいろな状況が変わったと聞いており、設備等も新設しているため、今後、議論を進めていく上で大変参考になるのではないかと考える。

○ 令和4年6月17日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

市西部地区における北九州空港の利用促進、令和3年度のスターフライヤー社の経営状況、北九州空港へのアクセス鉄道について当局から説明を受けた後、次回の委員会へ公益財団法人アジア成長研究所理事長を参考人として招致することを決定した。

【市西部地区における北九州空港の利用促進について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和3年10月15日から令和4年3月31日の間、北九州空港の利用割合が低いとされていた八幡西区と若松区に在住する方を対象に、北九州空港の利用実態に関するアンケートを行った結果、1,242名から回答が得られ、ふだんより北九州空港を利用する割合は、八幡西区80%、若松区84%となり、市西部地区でも利用が浸透してきている。
- ・ 北九州空港までの交通手段について、全体的には車利用とバス利用は均衡しており、八幡西区では、エアポートバス沿線では黒崎線の利用割合が高い。若松区では、車利用の割合が高く、バス利用については、市東部では小倉線の利用割合が高く、市西部では黒崎線の利用割合が高くなっている。
- ・ 北九州空港利用者に質問した北九州空港を利用する理由については、6割以上が「地元の空港」、「自宅から一番近い」を選択しており、これまでのPRによって北九州空港の認知度が浸透し、利用につながっていると考える。

- ・ 福岡空港利用者に質問した北九州空港を利用しなかった理由については、6割以上が「発着便数が少ない」、「少ないイメージがある」を選択しており、福岡空港の羽田路線1日56往復と比べ、便数の絶対数の違いが表れている。
- ・ 福岡空港利用者に質問した北九州空港の良かったと感じたところについて、6割弱が、「空港がコンパクトで搭乗するまでの動線が短い」、4割弱が、「駐車料金が安い」を選択し、北九州空港の強みとなることが示されている。
- ・ 今回の調査結果に基づく具体的な取組について、まず、利便性の向上のための取組としては、発着便数を増やすための既存路線の復便・増便の働きかけ、将来的なLCC（格安航空会社）の誘致（成田線・海外）を行う。
- ・ 情報発信の強化を図る取組としては、ターミナルのコンパクトさや駐車料金の安さといった、福岡空港にはない北九州空港の強みをより強調した形での広報媒体（紙・画像・映像）の作成、地域の実情に合わせたアクセスの利便性の周知、SNSなどを活用した情報発信、北九州エアターミナル等との連携による北九州空港に足を運んでもらうためのイベントの実施等により、北九州空港圏域におけるさらなる利用促進を図っていく。

【令和3年度の株式会社スターフライヤーの経営状況について】

（説明及び答弁要旨）

- ・ 令和3年度の決算について、路線全体の輸送実績は、有償旅客数は67万7,000人で前年度比47.9%の増加、座席利用率は52.6%で前年度比9.8ポイント増加しているが、コロナ禍前の令和元年度と比べると、有償旅客数は59.5%減、座席利用率も19.4ポイント減となっており依然として厳しい状況である。
- ・ 令和3年度の売上高は211億3,100万円と前年度比28億3,600万円増加、純利益は49億8,600万円の損失となっており、前年度の半分までは改善している。一方で、期末純資産は13億5,700万円と前年度から49億2,400万円の減少、現金等期末残高は57億2,200万円と前年度から98億6,200万円の減少となっている。コロナ禍前の令和元年度と比べると、売上高は400億円程度からほぼ半減しており、その他の業績も、コロナ禍前と比べるとまだまだ減少している状況である。
- ・ 令和4年度の業績予想は、現時点において合理的な算出が困難なため、未定となっている。コロナ禍の長期化や原油高などにより、同社の経営状況は依然として厳しい状況にあり、本市としては、まずは経営再建を最優先に取り組むことに注力してもらいたいと考えている。

【北九州空港アクセス鉄道について】

（説明及び答弁要旨）

- ・ 平成13年から平成15年にかけて、本市が北九州空港アクセス鉄道整備検討委員会を開催し、JR小倉駅と北九州空港との間を在来線型の列車で結ぶ在来線新門司ルート、JR小倉駅と空港間を新幹線タイプの列車で結ぶ高規

格新門司ルート、JR下曾根駅から北九州空港とを在来線の列車で結ぶ在来線下曾根ルートの3つの案を得た。

- その後、この3ルートを軸に、平成15年から平成17年にかけて、国と県により、北九州空港軌道系アクセス検討委員会が開催され、事業の採算性が検討された結果、採算性確保のためには、成田高速鉄道アクセス線整備事業と同じ国庫補助の適用を受けた上で、最も採算性がよい在来線新門司ルートの場合に年間450万人という航空旅客が必要との結論を得ている。
- 平成18年3月に北九州空港は開港したが、当時の年間利用者数は120万人と、アクセス鉄道整備の需要である450万人とは大きな乖離があった。
- この結果を受け、平成19年度から平成22年度にかけて、本市において3ルートの採算性向上に向けた検討を行い、事業費や需要予測を精査した結果、航空旅客以外の鉄道利用者を増加させることによって鉄道事業の採算性向上に寄与することが分かり、途中駅の設置や空港島への企業立地等によって押し上げられる鉄道旅客を見積もった結果、最も採算性がよい在来線新門司ルートで年間300万人の航空旅客が必要との結果を得た。
- 平成23年4月の経済港湾委員会にて検討結果を報告後、アクセス鉄道についての検討は一旦休止して、航空旅客数が200万人を超えた際に再開することとし、それまでは、既存のアクセス手段を活用しながら、航空旅客の増加に向けた利用促進に取り組むこととした。
- その後、平成30年度には、インバウンド需要の取り込みにより航空旅客数が178万人となったことから、令和2年11月から令和3年5月にかけて、アジア成長研究所とJR九州、本市の3者で勉強会を計4回開催した。この勉強会を経て、アジア成長研究所は、JR日豊本線の朽網駅と苅田駅との間に新駅を設置し、新駅と空港間をバスで結んでアクセスの利便性を高め、鉄道利用による空港利用者を増やし、鉄道事業の採算性確保の目安とした年間300万人の航空旅客達成につなげることが可能という結果を取りまとめた。
- こうした経緯を踏まえ、今後の取組としては、アクセス鉄道検討再開の目安である200万人の達成に向け、コロナ禍の影響により低迷した航空ネットワークの回復と旅客のV字回復に引き続き取り組み、アジア成長研究所が取りまとめたJR日豊本線の活用によるアクセス利便性向上方策については、引き続き課題の整理等を進めていきたい。

《委員の主な意見》

- アクセス鉄道は、在来線新門司ルートよりも在来線下曾根ルートの方が沿線に人が多く住んでおり、アクセス鉄道ができることによって様々な企業誘致等も見込めるのではないかと思う。今後、アクセス鉄道を検討する際には、線路を造った上での経済波及効果も加味していただきたい。
- アクセス鉄道について、何百億円もかけて将来なくなるかもしれない在来線を整備するより、視野を広げて東九州軸の新幹線をどうしていくのか、福岡県、大分県、宮崎県も含めて話し合いを進めてもらいたい。

○ 令和4年7月15日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

参考人から、北九州空港へのアクセス改善と北部九州の成長について説明を受けた後、令和3年度の北九州エアターミナル株式会社の経営状況について当局から報告を受けた。

【北九州空港へのアクセス改善と北部九州の成長について】

参考人：公益財団法人アジア成長研究所理事長 八田 達夫氏

(説明及び答弁要旨)

- これまで議論されたアクセス新線について、JR小倉駅と北九州空港との間を在来線型の列車で結ぶ在来線新門司ルートが約12分、JR小倉駅と空港間を新幹線タイプの列車で結ぶ高規格新門司ルートが約7分だが、どちらも環境アセスメントを含めて約10年かかり、総工費はそれぞれ680億円と1,616億円と試算している。
- そこで、滑走路3,000m化が最短4年で完成する場合のアクセスの緊急改善策として、東九州道の北九州空港インターすぐそばに日豊本線の特急停車駅「空港口駅」を新設して空港までバスを通す空港口駅ルートを提案したい。
- 現在は、小倉駅から日豊本線で朽網駅まで約20分、朽網駅から空港バスで約20分かかり、乗り換え時間を無視しても約40分かかる。
- 今回提案する空港口駅ルートは、小倉駅から空港口駅まで約12分、空港までのバスは高架線を通るため信号や渋滞もなく約8分の計20分で、総工費10~15億円で新駅ができるため、桁違いに安い。また、特急が止まれば博多からも便利になり、赤間、折尾、黒崎から直接、北九州空港が利用できるようになり、温泉などの観光需要のある大分方面に特急で行けるようになるという大きなメリットがある。また、空港口駅周辺には未利用地もあり、IT工業地帯への再開発や大型商業施設の建設なども可能である。
- そのほか、アクセス道路の整備については、都市高速の長野出入口から北九州空港間の国道10号線の高架バイパス化も、現在の中央分離帯に高架の線を造れば、用地買収なしで整備可能で、時間短縮できる。また、小倉駅北口の2階にバスターミナルを新設し、そこから都市高速をつなげば、博多から北九州空港に行く場合、小倉駅で降りてバスで20分かけずに空港まで行くことが可能となる。
- アクセス改善の抜本策はアクセス鉄道の整備であり、インバウンド客の異常な伸びによって予想以上のスピードで増加している福岡空港の航空需要を北九州空港が引き受けることで採算は取れると考える。仮に福岡空港から溢れる旅客を佐賀空港と北九州空港とで4：6で分配し、そのうち半数がアクセス新線を使うと想定すれば、今後、インバウンドが伸びて福岡空港から溢れる旅客の3割がアクセス新線を使う計算になる。
- 将来の福岡空港と北九州空港の役割分担として、福岡空港はビジネス客が中心となり、北九州空港はLCCや遠距離海外便の受け皿になるほか、24時間空港で滑走路3,000m化となれば、欧米便、インド・中東便の受入が大き

な役割になる。今後、福岡空港では必然的に混雑時の着陸料金が上がっていき、LCC路線は費用の関係で自ら北九州空港を選ぶようになると思う。

- ・ 福岡市と北九州市がある北部九州は、アジアの時代には日本の首都になってもおかしくない立地の地点にあり、アジアの中心都市の一つになり得る。
- ・ 福岡市の人口成長率は全国の中核都市の中で1位にもかかわらず、成長のポテンシャルを全く生かせておらず、成長の壁に面している。原因は明らかで、福岡空港の国際線の乗降客数は香港や仁川やチャンギ等の国際空港と比べると10分の1程度であり、成田や羽田や関空と比べても桁違いに少なく、空港の容量不足が福岡の街の発展を止めている状況である。
- ・ 空港の容量不足の福岡市が必要とする新福岡空港の条件は、①3,000mの滑走路、②24時間空港、③福岡市からのアクセスの良さ、であり、北部九州の双子都市がグローバルな巨大都市に飛躍するためには、北九州空港のアクセスを良くすることで、北九州空港を新福岡空港にしていく必要がある。そのために考えられるのが本日提案した緊急改善策と抜本策である。
- ・ アクセス新線の採算性について、2010年の調査報告では、採算航空旅客数は300万人としたが、当時想定もしていなかったインパクトでインバウンドが増えている。そこで、小倉からの旅客は増えないと想定し、昨今のインバウンドの増加による福岡空港の需要増だけを見込んだ過小推定であらためて計算してみると、2027年の時点で、福岡から来る北九州空港利用者の収入だけで費用が賅ってしまう計算になり、JR九州も関心を持っている。
- ・ 北九州空港のアクセスを改善する意義は、北九州市だけの話だけではなく、北部九州全体の発展を考えるうえでの障害を取り除くことにある。今後、小倉駅の周りは、アジアと結びつく会社が伸びて、本社機能を回復する街になることに大きな意義がある。また、福岡は空港があるがためにビルの高さに制限があり、東京のような高層ビルは建てられないが、小倉には建てられ、国際的なビジネス拠点になり得ると考える。

《委員の主な意見》

- ・ 緊急改善策に関して、例えば朽網駅に特急が止るようになれば、新しく駅をつくるよりも費用面でのメリットがあるのではないかと。
- ・ 今回新たに提案のあった空港口駅ルートが、北九州空港のアクセス向上を考える上で極めて現実的で実現性が最も高いと思うが、アクセスが改善して空港が強くなることによって街にもたらされる影響を数字で示すことができれば、より多くの人に理解されるのではないかと。
- ・ 福岡市民は地下鉄を降りてエスカレーターを上がれば搭乗口がある便利な福岡空港に慣れてしまっており、仮に空港口駅ルートが出来ても、わざわざ電車とバスを乗り換えて北九州空港を使うのか疑問である。
- ・ 北九州空港と福岡空港を結ぶことは、県にとっては非常にメリットが多いと思われるため、県の協力を得て、アクセス鉄道の構想について県としっかり話をしてはどうかと感じた。

- ・ 空港口駅をつくったとしても、24 時間空港を活かすには、JR も 24 時間動かさないといけない。国道 10 号線をバイパス化して、都市高速を長野から朽網まで延ばす方が 24 時間空港を活かせるのではないか。
- ・ 当面のアクセス改善策として、バス停を小倉駅北口に移して、新幹線口を出てすぐに空港バスに乗れるよう利便性向上を進めてほしい。

【令和 3 年度の北九州エアターミナル株式会社の経営状況等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 同社は空港内の貸室業や空港利用施設の賃貸業を行っており、資本金39億5,598万4,000円、うち12億1,599万2,000円が本市の出資で、出資割合は30.74%、従業員は嘱託職員を含めて17名となっている。
- ・ 令和 3 年度は長引くコロナ禍の影響により、国際旅客便は全て運休、年間総旅客数が約48万2,000人と、前年度比149.0%と増加しているが、令和元年度の約 3 割にとどまっている。
- ・ 当期売上高は約 7 億2,000万円で、前年度比145.3%と増加しているが、令和元年度の 8 割程度となっている。営業損失は9,353万4,000円、経常損失は6,337万6,000円、当期純損失は6,435万9,000円となり、前年度と比べて大幅に改善はしているが、依然として赤字決算という状況で、前年度末の利益剰余金から当期純損失を差し引き、累計で 4 億6,413万6,000円の繰越利益剰余金を計上している。

○ 令和 4 年 8 月 19 日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

令和 5 年度に県との連携強化が必要と考える取組や、令和 4 年度に執行部が行った国提案活動等について当局から説明を受け、他空港等への行政視察案について事務局から説明を受けた後、委員間討議を行った。

【県・市が連携した北九州空港の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和 3 年度に本市議会及び本委員会から県議会に対して要望を行った、強化期間の継続、各種支援策に係る予算の確保、国際旅客便支援の強化、国際貨物便支援の強化、の 4 つの要望項目については、全て県に対応いただいております。その結果、県と市の連携事業に関する、令和 4 年度の県の予算額合計は約 6 億5,592万円で、前年度比で8,200万円の増額となっている。
- ・ 令和 5 年度における連携強化事項は、1 つ目に、強化期間における予算の確保について、北九州空港の利用促進に係る各種支援策の予算確保として、旅客の V 字回復、貨物拠点化の推進に向けて、旅客、貨物、アクセスなど各種の支援策に取り組む必要があると考えている。
- ・ 2 つ目に、国際旅客便支援の拡充について、国際旅客定期便再開につながるチャーター便の運航支援に関して、連携した取組が必要であり、航空会社のニーズとして、コロナ禍での定期便の就航再開に当たり、まずは需要把握

のための連続チャーター便の就航が想定されるため、連続チャーター便の実績（利用率）の確立、その後の定期便化に向けて、チャーター便の支援に取り組む必要があると考えている。

- ・ 3つ目に、国際貨物便支援の継続について、航空貨物路線の維持、拡大に係る助成に関して、連携した取組が必要であり、北九州空港の物流拠点化に向けて、令和4年度と同程度の予算を確保し、国際貨物路線の支援に取り組む必要があると考えている。
- ・ 4つ目に、新規貨物便支援の拡充について、ヤマトグループ・JALグループによる新たな貨物定期便の就航に向けた支援が必要であり、令和6年4月の就航に向けてトライアル運航等の準備も含めて、支援に取り組む必要があると考えている。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 県においても予算措置のタイミングがあるため、令和5年度当初予算の編成作業が本格化する前に要望することとし、コロナ禍のため昨年同様、正副議長と正副委員長で行うこととしたい。

【令和4年度に執行部が行った北九州空港に係る国提案活動について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州空港の各事業推進に係る執行部からの国への要望は、毎年、国に対する市の政策提案の中で実施しており、令和4年度は8月3日に国土交通省及び地元選出国會議員宛てに行った。
- ・ 提案項目は、滑走路延長の早期事業化・早期供用に向けた協力、物流拠点機能の向上に向けた協力、新門司沖土砂処分場（3工区）の活用に向けた協力、コロナ禍の影響を受けた航空業界への支援の4項目である。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 特に滑走路3,000m化についてはできるだけ早く、具体的には令和5年度に着工してもらいたいというのが本市の強い希望なので、国において令和5年度予算の編成作業が本格化する前に、市議会として国要望望を行うべきと考えており、県と同様に正副議長と正副委員長で行うこととしたい。

【他空港等への行政視察案について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 他空港等の物流関連施設とアクセス鉄道の2つを視察項目とし、視察時期は11月を予定している。
- ・ 視察先は、物流については、コロナ禍前の令和元年度における年間貨物取扱量の上位5空港、成田、羽田、中部、関西、福岡を候補とし、当時第4位的那覇空港は、コロナ禍の影響で長期にわたり国際定期旅客便及び貨物便が運休し、現在国際貨物の取扱いがないため候補から除外している。アクセス

鉄道については、アジア成長研究所の調査で北九州空港へのアクセス鉄道の採算性が確保できるとされている年間航空旅客数300万人と同程度の空港で、かつアクセス鉄道のある仙台、宮崎を候補としている。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 福岡空港はターミナルビルのリニューアルにより飛行機に乗らない人が空港に立ち寄るといった居住機能が評価されたと聞いており、北九州空港にいかにかに人に来てもらうかを考えるうえで有意義な視察先だと思う。

○ 令和4年8月19日 北九州空港の現地視察

【北九州空港の現地視察】

北九州空港ターミナルビルの会議室において第2国際貨物上屋の概要について説明を受け、施設の見学を行った。その後、会議室に戻り北九州エアターミナル株式会社代表取締役社長から北九州空港の現状や今後の取組等について説明を受け、質疑応答を行った。

○ 令和4年9月30日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

11月14日から15日までの2日間で、福岡空港の貨物ターミナルの上屋、空港コンセッション、国内線旅客ターミナルビルにおけるにぎわいづくりについて、仙台空港のアクセス鉄道、空港コンセッションについて、それぞれ行政視察を行うことを決定した。

○ 令和4年10月6日 国に対する要望活動

「北九州空港の機能拡充及び利用促進に関する要望書」により、国土交通省、財務副大臣、地元選出国會議員等に対して要望活動を行った。

○ 令和4年10月11日 県に対する要望活動

「福岡県の令和5年度当初予算に関する要望書」により、県議会等に対して要望活動を行った。

○ 令和4年11月8日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

国・県に対する要望活動の結果について事務局から説明を受けた後、行政視察について、視察先の空港等に関する事前研修を行った。

【国に対する要望及び県議会等に対する要望 結果・概要について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国に対する要望について、10月6日に正副議長と正副委員長が国土交通省、財務副大臣、地元選出国會議員等に対して要望を行った。要望内容は、最重点項目として、滑走路3,000m化の早期事業化、早期供用に向けた協力、重

点項目として、物流拠点機能の向上に向けた協力、新門司沖土砂処分場（3工区）の活用に向けた協力、コロナ禍の影響を受けた航空業界への支援を挙げている。要望をお受けいただいた皆様からは、おおむね北九州空港における機能強化や利用促進の取組に御理解をいただき、本要望内容の実現に向け、後押しいただけるとの力強い御意見を賜った。

- ・ 県議会等に対する要望について、10月11日に正副議長と正副委員長が県議会空港・交通インフラ調査特別委員会、九州の自立を考える会に対して要望を行った。要望内容は、北九州空港の利用促進に対する各種財政支援、国際旅客チャーター便への支援、航空貨物路線の維持・拡大に必要な協力の継続、ヤマトグループ貨物定期便の確実な就航に向けた支援、空港アクセス向上への支援の5項目を挙げている。要望をお受けいただいた皆様からは、今後も北九州空港の活性化に向けて県と市の信頼関係の下で取り組んでいきたいという力強い御意見をいただき、要望内容をしっかりと県執行部にお伝えいただけるとのことだった。
- ・ 特に県議会からは、佐賀空港が福岡空港とすごく近く、オール九州で佐賀空港を使っていこうという機運もあり、ライバルとしての位置づけになるため、県議会としては北九州空港をさらに応援していきたいという話があった。また、県議会は軌道系アクセスについてかなり前向きで、本会議の質問の中にも軌道系アクセスの話を入れていくという話もあった。

○ 令和4年11月14日 行政視察（福岡空港）

〔空港の物流（福岡空港）〕

福岡空港の貨物ターミナルには国際貨物上屋が7,600㎡あり、北九州空港の約3倍の規模となっている。ここでは、福岡空港で積み降ろしされる輸出入貨物の荷捌きを行っているほか、北九州空港の貨物の過半も通関や荷捌きが行われている。

福岡エアーカーゴターミナル株式会社（FACTL）は、福岡空港で輸出入貨物の蔵置、荷役及び貨物の取扱いを行っており、令和3年度の貨物取扱量は、輸出が19,109トン、輸入が24,564トン、計43,673トンであった。

今回は、本市が目指す「九州・西中国の物流拠点空港」の参考とするため、FACTLから事業概要等について説明を受け、貨物ターミナルの視察を行った。

〔空港のコンセプション（福岡空港）〕

福岡空港は、コロナ禍以前の平成30年度の旅客数について、国内線が17,926,887人、国際線が6,918,571人にのぼる国内有数の国管理空港である。平成31年にコンセプションを導入し、東アジアトップクラスの国際空港を目指して民営化を進めており、国内旅客ターミナルビルの改築等の大規模な投資が行われている。

一方で、コロナ禍の影響も大きく受けており、令和2年度の旅客数は国内線が6,485,437万人、国際線は16,831人と低迷している。

今回は、コンセッション空港の現状を調査研究するため、福岡国際空港株式会社（F I A C）から説明を受け、その後、国内線旅客ターミナルビルの視察を行った。

○ 令和4年11月15日 行政視察（仙台空港）

〔空港のアクセス鉄道（仙台空港）〕

仙台空港アクセス鉄道は、平成19年に開業し、宮城県名取市にある同空港とJ R東北本線の仙台駅とを結ぶ重要なアクセス手段となっている。仙台駅から空港までの所要時間は概ね25分、運賃は660円で、コロナ禍以前の令和元年度の同鉄道乗降客数（美田園駅、杜せきのした駅、仙台空港駅）は3,975,453人であった。

同鉄道整備の総事業費は397.8億円で、運営は第3セクターの仙台空港鉄道株式会社が行っている。

今回は、北九州空港におけるアクセス鉄道導入に関する検討の参考とするため、宮城県土木部空港臨空地域課及び仙台空港鉄道株式会社から説明を受けた。

〔空港のコンセッション（仙台空港）〕

仙台空港は、コロナ禍以前の平成30年度の旅客数について、国内線が17,926,887人、国際線が6,918,571人にのぼる東北唯一の国管理空港である。平成28年にコンセッションを導入し、プライマリー・グローバル・ゲートウェイ空港を目指して民営化を進めており、旅客ターミナルビルの改築等の大規模な投資が行われている。

一方で、コロナ禍の影響も大きく受けており、令和2年度の旅客数は国内線が6,485,437万人、国際線は16,831人と低迷している。

今回は、コンセッション空港の現状を調査研究するため、宮城県土木部空港臨空地域課及び仙台国際空港株式会社（S I A C）から説明を受け、その後、旅客ターミナルビルの視察を行った。

○ 令和4年12月13日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

行政視察を受け、各視察先での取組について委員間で意見交換等を行った。その後、ヤマトグループ貨物定期便の運航路線の決定と、北九州空港における国際チャーター便の就航について当局から報告を受けた。

《委員の主な意見》

〔空港の物流（福岡空港）〕

- ・ 福岡空港では、混雑空港のため貨物専用機の飛来が現在はないとのことだったので、24時間利用可能といった北九州空港の貨物の優位性を改めて確認できた。また、同県内にある空港の役割分担という点でも、北九州空港がより貨物に注力すべきだということが明確になったと感じた。

〔空港のアクセス鉄道（仙台空港）〕

- ・ 仙台空港とは置かれている条件が異なるものの、北九州空港への導入は、

採算性等の問題があつて厳しいという印象を強く持った。行政の負担がないと事業が成り立たないとの説明もあつたことをしっかりと踏まえる必要があると感じた。

- ・ アクセス鉄道は北九州空港の将来を考えると非常に重要で、国や地元企業等と連携して導入の検討を進めていく必要があると感じた。
- ・ 本市が発展していく上で、東京とつながるパイプを太くすることが重要となるため、北九州空港を使いやすくすること、すなわち、アクセス鉄道を導入することが重要だと考える。空港の規模を大きくするためにはアクセス鉄道の導入しかないのではないかと思う。そのため、空港利用者数が200万人に近づいた段階でアクセス鉄道についての議論を開始し、採算性が確保できる路線等を検討しておく必要があると感じた。
- ・ 仙台空港のアクセス鉄道は経営的に苦戦しているようだったが、東京への直行便があれば結果は変わっていたと思われ、北九州空港とは背景が異なると感じた。また、アクセス鉄道の停車駅付近にイオンモールや住宅街が新たにできていることから、アクセス鉄道の整備によるまちづくりという観点からもアクセス鉄道導入の検討をしてもよいのではないかと感じた。
- ・ 報道等によると、熊本空港ではT S M Cの進出によりアクセス鉄道整備の検討が加速しており、佐賀空港では佐賀空港を物流拠点にとの意見がJ A等から出ているとのことである。北九州空港においても、優先性を担保するためにアクセス鉄道の導入に関する検討を早く進めた方がよいと感じた。
- ・ 仙台空港アクセス鉄道は、空港利用者数が年間350万人から400万人ぐらいあり、かつ上下分離方式の導入や途中駅の設置もありながら、経営的には黒字になるかどうかというところだということを知り、北九州空港でアクセス鉄道の採算性を確保するのは厳しいと感じた。一方で、アクセス鉄道という新たな路線ができることで、周辺の街の発展が見込めるといった経済波及効果や、定時性の確保といった鉄道の経営状況に反映されない効果もあるため、そうしたことも含めてアクセス鉄道に関する議論をしてもよいのではないかと感じた。
- ・ 今年、当委員会が県議会に要望に行った際にも、先方からアクセス鉄道の必要性に関する話があつた。佐賀空港や熊本空港で活発な動きがあるので、そうしたことも含めて将来を見据えて取り組んでいかなければならないと感じた。

[空港のコンセッション（福岡空港、仙台空港）]

- ・ 福岡空港は行って楽しめる空港だと改めて思った。北九州空港も、空港のグルメ等を目的とした集客が見込める施設となることを目指してもらいたい。
- ・ 北九州空港が福岡空港のように楽しめる施設とならないのは、空港へのアクセスに課題があるからであり、アクセス鉄道と空港島への道路の整備をする必要があると感じた。
- ・ 福岡空港はにぎやかな印象を受けた。もともと空港利用者が多いことが商業施設の整備につながったと思うので、先に空港のにぎわいづくりに取り組

んで空港利用者を増やそうというのは順番が違うのではないかと感じた。

- ・ 福岡空港は、空港内の施設で楽しむことを目的とした集客ができており、そうした観点で空港内に様々な施設を整備していると感じた。飛行機で移動する目的だけのために利用されている北九州空港とは比較にならないと感じた。
- ・ 立地条件が異なるため福岡空港と同じような施設の整備はできないが、24時間利用可能といった北九州空港の特性を踏まえた活用方法を検討していく必要があると感じた。
- ・ 北九州空港は海上空港として、門司から観光船で空港島へ渡ることができるようにするといったことも検討し、他の空港にはない特性や長所を生かして発展することを考えていくべきだと感じた。
- ・ ターミナルビルのにぎわいづくりという点では、北九州空港は福岡空港とは規模が違うため比較にならなかったが、空港島のにぎわいづくりという点では、商業施設やアミューズメント施設の整備といったことについて議論を深めていく必要があると感じた。
- ・ 福岡空港ぐらい規模が大きいと運営権対価の支払いが分割になっているため、コロナ禍に国から運営権対価分割金の年度越え猶予といった支援を受けられたが、仙台空港は一括払いのためそうした支援を受けられないとのことだった。北九州空港は規模的には仙台空港の方に近いので、コロナ禍等のリスクが生じた際には国からの支援を期待することができないことから、コンセッションの導入については慎重に検討すべきだと感じた。

【ヤマトグループ貨物定期便の運航路線決定について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 11月22日にヤマトホールディングスと日本航空が、令和6年4月から運航開始するヤマトグループの貨物定期便の運航路線について報道発表を行った。
- ・ 貨物機3機全てが稼働した後の北九州空港の運航路線は、東京路線に加えて沖縄路線の2つの路線となることが決定し、ヤマトホールディングスは3機のうち2機を受領を完了しており、残り1機を令和5年2月に受領し、旅客機から貨物機への改修作業を令和5年3月からシンガポールで行う予定である。
- ・ 運航会社は、令和4年1月の最初の報道発表では、JALグループのジェットスター・ジャパン株式会社と報道されていたが、JALグループ内のLCCの基盤強化の関係で、連結子会社であるスプリング・ジャパン株式会社へ変更と発表された。
- ・ 令和6年の就航に向けて、運航に関連する要員や各空港で貨物をハンドリングする要員など、JALグループ、ヤマトグループともに新規採用が進められるということで、本市においても、新規雇用の支援等、関係部局と連携しながら新規就航に向けた準備を支援していく。

【北九州空港における国際チャーター便の就航について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ スターフライヤー社が国際チャーター便を就航する見込みとなり、11月30日に報道発表を行った。
- ・ 就航する路線は北九州台北線で、コロナ禍前に同社が定期便を就航していた実績があり、就航時期は令和5年1月15日から2月13日で、就航便数は6往復である。北九州空港への到着が5時50分、出発が23時30分で、24時間空港の特性を生かし、効率的な機材の運用を図るため、深夜早朝の空き機材を使用するもので、今回は台湾出発のみを対象としたインバウンドチャーターであり、台湾側旅行社主催のツアーの販売のみとなっている。

《委員の主な意見》

- ・ 国際チャーター便の就航について、今回は台湾側の旅行社での販売のみということだが、積極的に攻めの観光もやっていただきたい。
- ・ 北九州空港では特にJAL便の搭乗率が非常に低く、撤退されてもおかしくない状況のため、市役所としても、出張等の際はスターフライヤー社の便だけでなくJAL便も積極的に利用していただきたい。
- ・ ヤマトグループ貨物定期便の就航に向けた新規採用については、市も大いに応援、支援するような形で一緒に頑張りたい。

○ 令和5年3月20日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

令和4年度に行った北九州空港に係る国・県への要望活動等について事務局から説明を受けた後、国際チャーター便の運航、ユーピーエス・ジャパンの国際貨物定期便の就航、滑走路3,000m化の早期実現等機能強化について当局から報告を受けた。

【令和4年度に行った北九州空港に係る国・県への要望活動等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本委員会による要望活動について、令和4年10月、正副委員長と正副議長が国土交通大臣や財務副大臣、地元選出国會議員等に対して、滑走路延長の早期事業化・早期供用に向けた協力などについて要望を行った。
- ・ 同月、正副委員長と正副議長が、県の令和5年度当初予算の編成に当たっての要望を、県議会、同議会空港・交通インフラ調査特別委員会、九州の自立を考える会に対して行った。
- ・ 同年11月には、議員連盟による国への要望活動が行われている。なお、令和3年度は、当委員会は議員連盟と合同で要望活動を行ったが、令和4年度は、滑走路延長の早期事業化を実現するために国の予算編成作業が本格化する前に要望を行うべきとの考えから、議員連盟の要望活動よりも早い10月に当委員会独自で国への要望活動を行ったものである。
- ・ 本市執行部による要望活動については、令和4年8月に市長等が、国土交

通省主要幹部などに対して国提案を行った。

- ・ 同年 10 月には市長等が、北州会の会員との意見交換を行い、同じく 10 月に本市の企画調整局長が県企画・地域振興部長に対して、最重要項目として連携事業への財政措置の継続などについて県提案を行った。
- ・ 同年 11 月には、市長が県知事と意見交換を行い、令和 5 年 2 月に市長と議長が県知事及び県議会議長、苅田町長及び町議会議長と共に、財務大臣や国土交通副大臣等に対し、滑走路延長の早期事業化・早期供用に向けた協力を要望し、同月、市長の交代後にも、国土交通大臣や財務副大臣等に対し、本市の未来・滑走路延長に向けた協力について要望している。
- ・ 以上、議会と執行部による精力的な要望活動の結果、国土交通省が北九州空港の滑走路延長事業について新規事業採択時評価に着手し、また、県においては北九州空港に関する令和 5 年度当初予算案が令和 4 年度よりも増額されて計上されている。

《委員の主な意見》

- ・ 市長が代わり、今後の福北連携の中で、福岡空港と北九州空港の機能のすみ分けなど、空港に関する内容が出てきた際は本委員会で報告いただきたい。
- ・ 令和 5 年度以降も、あらゆる場面を想定し、必要な要望活動を強力に行っていきたい。要望内容は、今後も適宜協議させていただきたい。

【令和 4 年度北九州空港における国際チャーター便の運航について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州台北線の就航状況について、就航会社はスターフライヤー社で、同社はコロナ禍前に定期便として同路線を就航していた。令和 5 年 1 月 15 日から 2 月 13 日までインバウンド客を対象としたチャーター便を運航し、最終的には 6 往復合計 900 座席に対し、884 名が搭乗した。
- ・ 北九州ソウル（仁川）線の就航状況について、就航会社は韓国の LCC であるジンエアーで、同社はコロナ禍前に定期便として同路線を就航していた。令和 5 年 2 月 24 日と 2 月 27 日の 1 往復、インバウンド客を対象としたチャーター便を運航し、189 座席に対し、183 名が搭乗した。

【ユーピーエス・ジャパンの国際貨物定期便の就航について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ ユーピーエス・ジャパン株式会社が北九州空港へ国際貨物定期便を新規に就航させ、2 月 20 日に初便を運航しており、既に運航されている大韓航空の貨物便に加えて 2 路線目の貨物定期便となった。
- ・ ユーピーエス・ジャパン株式会社は米国を拠点に世界最大級のインテグレーターとして国際小口貨物を取り扱う会社で、自社で貨物専用機とトラック配送網を両方保有し、世界中にドア・ツー・ドアの輸送を行っており、日本国内では成田国際空港、関西国際空港に続き、3 つ目の空港就航となる。

- ・ 運航概要は、毎週月曜日から金曜日の週5便、深圳国際空港から関西国際空港を経由して北九州空港へ来て、同じルートで戻る運航ルートとなっており、運航機材はボーイング 767 という中型貨物機で 50 トンの搭載が可能である。

【滑走路3,000m化の早期実現等機能強化について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 2月28日に国土交通省から、令和5年度の予算に向けた新規事業採択時評価手続の着手について発表があり、北九州空港の滑走路延長事業が令和5年度の新規事業の候補となったことが報じられた。
- ・ 3月9日には、事業化までの手続の一つとして、国土交通省により交通政策審議会航空分科会事業評価小委員会が開催され、学識経験者を含む第三者委員会にて審議が行われている。
- ・ なお、新規事業化には、今後、正式な事業採択のほか、国会での予算成立などのステップが必要となり、現時点において事業化を決定するものではないが、事業化へ大きく前進していることは確かであり、本委員会をはじめ議員の御尽力によりここまで進捗しており、心より感謝申し上げます。

《委員の主な意見》

- ・ インバウンドも本市の魅力向上も、港湾空港局だけではなく関係局ともしっかりと連携を取り、市議会、地元の経済団体や市民団体等とも連携して、北九州空港はもっともっと成長していかなければいけない本市の貴重な財産なので、今後も全力を尽くしてほしい。
- ・ 利便性向上のためには北九州空港での通関を増やしていくことが必要であり、ぜひ本委員会を通して要望も一緒に行っていきたい。
- ・ 国際チャーター便について、ツアーのコースの割合やどういったニーズが高いのかをしっかりと把握し、どのように市内に入ってきてもらい、いかに市内にとどまっていたかかの戦略を練ってほしい。
- ・ ようやく滑走路 3,000m化が見えてきたが、佐賀空港も熊本空港も大分空港も努力しており、後れを取らないよう本委員会も将来を見据えて未来志向でしっかり頑張っていきたい。

○ 令和5年5月23日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

本委員会における令和5年度の調査研究案について事務局から説明を受け、委員間討議を行った後、令和4年度北九州空港の利用状況、北九州空港滑走路延長事業の新規事業化、北九州空港におけるダイバート（代替着陸）受入体制、北九州空港国際旅客便の運航について、当局から報告を受けた。

【令和5年度の調査研究案について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本委員会が令和5年度に調査研究すべきと考えられる項目を、早期に取り組む項目、時期を見て取り組む項目、事業実施時等に行う項目、委員から提案いただいた項目の4つに分け、調査研究を行う内容と時期を案としてまとめている。
- ・ 国、県に対する要望時期、内容等については、7月に委員間討議を行ってはどうかと考えている。
- ・ コロナ禍の令和3年度にスターフライヤー社の当時の社長を参考人招致したが、現在、新型コロナウイルス感染症が5類感染症に変更され、行動制限の解除や入国制限解除を含む水際対策が終了するなど、旅客需要の回復に向けた環境が整いつつあり、同社における社長の交代もあったことから令和5年度の上半期に再度、参考人招致してはどうかと考えている。
- ・ アクセス鉄道等については、本委員会においても様々な意見が出ており、令和5年度の下半期に他空港の現地視察を行ってはどうかと考えている。
- ・ 直線道路、エプロン拡充、ヤマト貨物上屋等の機能強化に関する北九州空港の現地視察については、貨物エリアの整備状況を令和6年1月以降に視察してはどうかと考える。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 北九州空港にはインテグレーターのフレーターが就航しており、空港現地視察では建物だけでなくフレーターの機体もぜひ見たい。
- ・ 全国にいろんな特色ある空港があるが、北九州空港はSDGsや環境の空港として発信できれば、本市への観光アピールや魅力発信にもつながるのではないかと。また、北九州空港をどのようにして10年後、20年後に、本当の意味の物流拠点にしていくのかについて議論していきたい。
- ・ 現在、北九州空港には橋が1本架かっているが、海上空港のため橋が途絶えたら完全な孤島になってしまうので、危機管理の面から第2アクセスについても考えないといけないのではないかと。

【令和4年度北九州空港の利用状況について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和4年度の利用者数の合計は83万8,792人、令和3年度比で174.2%と増加したが、コロナ禍前の令和元年度との比較では53.1%にとどまっている。
- ・ 国内線の利用者数は83万6,661人で、令和3年度比で174.0%、令和元年度比で61.7%となっている。国際線の利用者数は、令和3年度は就航がなかったが、令和4年度はチャーター便のみ運航され、2,131人となった。
- ・ 国内定期便について、東京(羽田)線の利用者数は83万3,286人、利用率は61.5%だった。沖縄(那覇)線は、令和4年度は運航がなかった。
- ・ 国際線の各路線については、年間を通じて運休となった。
- ・ チャーター便、臨時便の利用者数は5,506人となっている。
- ・ 国内線は、令和4年10月からの政府による全国旅行支援を契機として、

全国的に航空需要が回復した一方で、オンライン環境の整備によるビジネス需要の回復の遅れから、利用者数がコロナ禍前の水準まで戻っていないため、特に首都圏を中心とした観光需要の取り込みを強化していく。また、国際線は、令和5年5月8日に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に位置づけられ、水際措置が緩和されたことに伴い、旅行需要の回復が期待される。

- ・ 令和4年度エアポートバス利用者数の合計は34万3,287人、前年度比136.3%で、コロナ禍前の令和元年度との比較では54.5%にとどまっている。
- ・ 貨物取扱量合計は1万7,432トンで、世界の航空貨物需要の減少により、前年度比79.9%と減少した。国内、国際貨物の内訳は、国内貨物は2,311トン、前年度比104.4%で、国際貨物は1万5,121トン、前年度比77.1%と減少している。なお、令和4年度は、世界的な景気停滞傾向が航空貨物の荷動きを鈍化し、全国の国際貨物取扱量も減少に転じている状況である。

【北九州空港滑走路延長事業の新規事業化について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本市の悲願だった北九州空港の滑走路延長事業が令和5年度からの国の新規事業として決定した。
- ・ 令和5年3月31日に国土交通省が令和5年度国土交通省関連予算の配分について公表し、北九州空港分は令和5年度分として22億4,700万円が計上されている。内訳は、滑走路延長事業をはじめ、令和6年4月就航予定のヤマトグループの貨物定期便のための駐機エプロンの整備などとなっている。
- ・ 北九州空港の滑走路延長事業は、令和5年度分としては11億9,000万円が計上されている。事業期間は令和5年度から令和9年度の予定で、総事業費は約130億円とされている。なお、令和5年度分の滑走路延長事業の内訳は、設計、用地造成、滑走路整備となっている。
- ・ 滑走路延長事業の進捗状況については、事業化に際して必要な手続として、国において環境アセスメントなどを進めてきたが、現在は、事業着手前の最終手続となる評価書の手続が進められおり、この手続が終われば、いよいよ工事着手へと進んでいく。引き続き、市として全力でサポートしながら、事業の進捗に努めていきたい。

【北九州空港におけるダイバート（代替着陸）受入体制について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和5年2月19日、羽田空港発福岡空港行き日本航空331便が、福岡空港の利用時間に間に合わず、関西国際空港に緊急着陸した後、羽田空港に戻る事案が発生した。経緯としては、出発時、羽田空港付近の強風や機材繰りの影響で羽田空港の出発時刻が約1時間半遅れた結果、午後10時までの福岡空港の利用時間内に着陸できず、北九州空港への着陸も検討したが、乗客が335名と多く、目的地である福岡市内までの交通手段を確保できなかったため、北九州空港への着陸を見送り、関西国際空港に緊急着陸し、燃料を給

油した上で羽田空港に引き返したものである。

- ・ 今後、同様の事案が発生した場合に北九州空港で受け入れることができるよう、交通事業者など関係機関のネットワーク体制の構築を図ることを目的に、県と連携して北九州空港ダイバート受入体制検討会議を4月14日に開催した。会議では、航空会社やバス、タクシー事業者、宿泊事業者など計26団体が出席し、特に夜間帯の福岡空港の利用時間制限に係るケースについて、ダイバート後の乗客の交通機関等の確保について意見交換を行った。
- ・ 具体的には、北九州空港へのダイバート（代替着陸）発生時の行動モデルを参加者で共有し、航空会社が当該機の乗客を北九州空港から当初の目的地である福岡市内まで送り届ける交通手段等を手配し、交通手段の確保が困難な場合には宿泊場所を確保することとし、手配のネットワークへの協力事業者名簿を作成するため、各事業者に緊急連絡先等の情報提供を依頼した。
- ・ 5月15日現在で協力事業者は、バス事業者9社、タクシー事業者100社、宿泊事業者10社、旅行代理店1社の120社で、名簿を航空会社に提供し、ダイバート発生時の交通手段等確保に備えている。なお、受入体制は今後も精査を続け、さらに多くの交通事業者等に協力を呼びかけて充実を図る。

【北九州空港国際旅客便の運航について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 世界的なコロナ禍の影響に伴い、北九州空港の国際線は令和2年3月11日以降、全便運休となっていたが、令和4年10月の水際対策緩和を受け、航空会社との協議や、空港での受入れ準備について関係機関と協議を行ってきた結果、3年2か月ぶりに国際定期便が運航を再開した。
- ・ 令和5年5月8日に運航再開した北九州ソウル（仁川）線について、運航会社はジンエアーで、月、水、金、日の週4往復、ダイヤは北九州着8時40分、北九州発9時40分で、座席数は189席となっている。
- ・ また、新たに株式会社ハイエアが韓国・務安空港発のインバウンドチャーターを行うこととなり、5月24日から8月末までの間、韓国・務安空港と北九州空港を月、水、木、土、日の週5往復運航する。ダイヤは、北九州着13時30分、北九州発が14時10分で、座席数は当面50席で運用する。

《委員の主な意見》

- ・ 海外から北九州に来てもらうことも大事だが、お互いがウィン・ウィンになるよう、港湾空港局だけでなくオール北九州市で各局が連携し、議員も一緒になって、市民が一体になって北九州空港を利用し、都市間連携で北九州近郊にも利用してもらえる空港を目指してもらいたい。
- ・ これからの空港の在り方として、地方空港との連携や、例えば夜中に北海道に飛んで明け方に着く便など、24時間空港を生かした戦略をしっかりと考えてほしい。
- ・ ダイバート受入体制について、今後は航空業界が安心して、九州へ来ると

きは何かあれば北九州空港がしっかり対応し、支援できるということを鮮明に出してほしい。

- ・ ダイバートに限らず、24時間空港としての強みを生かして、防災拠点にもなり得るような空港にさらに発展していけるよう応援したい。
- ・ 滑走路3,000m化が進んで、海外からの受入れも24時間体制になれば、検疫等の機能も強化していく必要があるのではないかな。
- ・ エアポートバスについて、小倉線の便数をもっと増やして、小倉にさえ行けば確実に空港まで行けるという環境をつくった方が、公共交通利用者の利便性は高まるのではないかな。

○ 令和5年6月26日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

当局から、令和5年度予算案における取組・事業及び県との連携、令和4年度のスターフライヤー社の経営状況について説明を受けた後、ヤマト貨物定期便の就航前飛行訓練、国際旅客チャーター便の就航について報告を受けた。

【北九州空港の利用促進における県との連携について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 県、市が協力して北九州空港の旅客と貨物の利用促進を進めてきた結果、平成30年度に旅客者数が178万3,000人と開港以来最高を記録するなど大きな成果を上げたが、令和元年度末からのコロナ禍の影響によって旅客数は大きく減少し、令和4年度は約84万人まで回復したものの、コロナ禍前の水準まではもう一息という状況である。また、貨物については、令和3年度に国際貨物取扱量は過去最高を記録し、令和5年2月には2路線目となるユーピーエス・ジャパンの国際貨物定期便が就航した。
- ・ 現在の取組について、旅客については、令和4年度からの3か年をコロナ禍からの旅客のV字回復を図る「北九州空港ネットワーク再構築推進期間」と位置づけ、路線誘致や路線定着に取り組んでいる。
- ・ 貨物については、令和3年度からの3年間を「貨物拠点化推進強化期間」と位置づけ、集貨促進や上屋の機能強化など、ソフト、ハード両面の取組を進めている。令和5年3月には滑走路延長の事業化が決定したところであり、貨物拠点化に向け、引き続き、県との緊密な連携の下、北九州空港の利用促進を強力に推進していく。

【令和5年度の旅客路線誘致の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和5年度は、就航する航空会社に対する運航支援の取組を強化することとし、3つの支援策を実施する予定である。
- ・ 1つ目に、新規路線の就航促進に向けた支援強化として、国際線の運航助成金の基本単価を拡充し、加えて深夜・早朝の時間帯に就航する際には追加加算を行うなど、24時間利用可能である特徴を生かした新規路線の誘致を促

進していく。

- ・ 2つ目に、既存路線の就航再開への支援強化として、仁川線、釜山線、台北線、大連線、那覇線を対象路線とし、他の地方空港に後れを取ることなく既存路線の就航再開を図っていくため、原則として就航後3年間に限り支給する運航助成金を見直し、就航再開時には、これまで就航していた期間をリセットし、新たに1年目として助成することにより、早期の就航再開に向けたインセンティブとする。
- ・ 3つ目に、チャーター便の就航促進に向けた支援強化として、連続チャーター便の実績の確立によるその後の定期便化に向け、新たに県との連携の下、チャーター便への運航経費の助成を実施する。

【令和5年度の旅客集客の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国内線については、基幹路線である東京（羽田）線の利用促進を図っていくために、首都圏からの観光需要の取り込み、北九州空港圏域における利用促進を強化する。
- ・ 主な取組としては、オンライン環境の整備に伴うビジネス需要の減少分をカバーするため、特に首都圏からの観光需要の取り込みを強化することとし、北九州空港を起点とする周遊キャンペーンの実施や、航空会社と連携した北九州・関門地域の魅力発信による北九州空港の認知度向上、旅行会社が実施する旅行商品の造成や販売に対する支援を実施する。
- ・ また、北九州空港圏域における利用促進を図るため、特に北九州空港の特徴である早朝・深夜便を中心にPRを強化することとし、早朝・深夜便を中心とした旅行商品への特典付与、SNS（LINE、フェイスブック、インスタグラム）の活用による情報発信、圏域自治体、企業等に対しての利用の働きかけ、イベント等でのブース出展、チラシ配布等に取り組んでいく。
- ・ 国際線については、令和5年5月に運航再開したジンエアーによる北九州ソウル（仁川）線の安定化を図ることで、1日2往復への増便を目指していくために、インバウンド・アウトバウンド双方の利用促進を強化する。
- ・ 主な取組としては、インバウンド需要の取り込みを強化することとし、産業経済局と連携した韓国でのプロモーション及び「旅マエ」情報の発信による本市及び北九州空港の認知度向上、ジンエアーのホームページ上での北九州路線利用者への特典付与、韓国のテレビCM（ホームショッピング）を活用した旅行商品の販売支援、北福、関門連携の枠組みを利用した魅力的な観光ルートの提案に取り組む。
- ・ アウトバウンド需要の取り込みについては、パスポート取得や駐車場サービスなどのキャンペーンの実施、旅行商品への広告助成などによる販売支援、大韓航空とのコードシェアにより仁川国際空港を経由した各地への観光や出張が可能なことをPR、イベント等でのブース出展とチラシ配布等に取り組んでいく。

【令和5年度「北九州空港のアクセス」の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州空港エアポートバスは、空港利用者の4割が利用する主幹交通で、西鉄バス北九州が小倉線、黒崎・折尾・学研都市線、朽網線の3路線を運行しており、ダイヤは航空旅客便と接続するよう配慮の上、編成している。運行に際し、市は運行経費と運行収入との差額分を運航支援金として負担している。空港と小倉駅との間を最速33分で結び、運行ルートのごほとんどが自動車専用道で、渋滞などを回避できる交通手段となっており、こうした強みを訴求しながら、さらなる利便性の向上に努めていく。
- ・ 福北リムジンバスは、福岡空港の利用時間外である北九州空港の早朝・深夜の航空便の発着に合わせて、北九州空港と福岡市内とを結ぶ形で運行しており、北九西鉄タクシーの16人乗りのバスで1日当たり片道4便が運行されている。全額、県の負担で運行しており、市からの支出はない。
- ・ ジ・アウトレット北九州との空港アクセスバスは、福岡観光バス株式会社が北九州空港からジ・アウトレット北九州を経由し、岡垣町の岡垣サンリーアイまでを運行している。自主事業であり、市からの運行支援はない。
- ・ 定額タクシーは、北九州空港と市の西部方面を結ぶ手段として、市内のタクシー会社3社が運行し、運賃はエリア別に設定されている。エアポートバスが運行していない時間帯の交通手段確保のため、市が早朝、深夜の割増料金分を事業者負担することで、終日定額料金で乗車できる。
- ・ 市の東部方面については、タクシーの配車アプリなどを提供する株式会社NearMeが提供する相乗りタクシーサービスが提供されており、前日の18時までの予約により、複数の予約者を拾う、また降ろすルートを独自のAIで決定し、空港との間をドア・ツー・ドアで結ぶサービスで、運賃はエリア別に設定されている。自主事業であり、市からの運行支援はない。
- ・ 鉄道によるアクセスの検討について、アクセス鉄道の新設については、平成22年度の検討の結果、最も採算性がよいのは、小倉駅から新門司を経由し、在来線タイプの列車で空港を結ぶ在来線新門司ルートで、当時の概算事業費で680億円と算出され、条件として、国庫補助が成田空港アクセス鉄道で適用された3分の1という補助率の下、途中駅の新設や開発を行って鉄道需要を相当数見込むもので、航空旅客数300万人が必要との検討結果により、200万人を超えるまで検討を休止している状態である。
- ・ JR日豊本線の活用については、アジア成長研究所より、苅田北九州空港インターチェンジの直下に新駅を設置し、特急列車を停車させ、新駅からインターチェンジ上の道路部分をつないでバス停を設け、空港までバスでピストン輸送する提案があり、実現に向けては、新駅設置場所が苅田町域であること、建設コストを含め、苅田町や県の協力が必要であること、駅やバス停用地、乗換経路の整備等が大きな課題として判明しており、既存の空港最寄り駅である朽網駅の活用も含め、引き続き課題の洗い出しや検証を進めたい。

【令和5年度「貨物拠点化推進強化期間」の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 貨物事業の現状について、大韓航空による国際貨物定期便は週4便を維持しており、九州初のインテグレーターとして、ユーピーエス・ジャパンによる国際貨物定期便が新規就航し、令和4年度の国際貨物取扱量は、世界的な航空貨物の荷動き鈍化の影響を受けて1万5,121トンと前年割れはしたものの、全国6位を維持している。また、令和4年9月に第2国際貨物上屋が供用開始され、機能面でも強化が進んでいる。
- ・ 令和5年度の貨物事業の主な取組について、ハード面では、本市の悲願であった滑走路延長が新規事業化決定され、現在進められている環境アセスメント手続を経て、工事着手される。また、国により、シーアンドエア輸送の効率化に向けて、エプロンから岸壁までの輸送直線道路の整備が行われる。さらに、令和6年4月のヤマトグループの貨物定期便の新規就航に向けて、国がエプロンの拡充整備を行っているほか、北九州エアターミナル社が、ヤマトグループの荷さばき施設として貨物上屋の新たな整備を行っている。
- ・ ソフト面では、滑走路延長を見据え、欧米向けの貨物の集貨助成を拡充し、集貨促進に取り組むほか、課題であった空港内通関体制構築の取組が進められており、令和5年6月28日から輸入通関が開始される。また、ヤマトグループ貨物定期便の就航準備支援に取り組むほか、北九州空港の貨物便を活用し、北九州・福岡都市圏の活性化を図る目的で、北福連携の物流セミナーの開催を企画している。

【令和4年度の株式会社スターフライヤーの経営状況について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和4年度の決算について、路線全体の輸送実績は、有償旅客数は116万7,000人で前年度比72.4%の増加、座席利用率は68.2%で前年度比15.6ポイント増加しているが、コロナ禍前の令和元年度と比べると、有償旅客数は30.2%減、座席利用率も3.8ポイント減となっており、もう一息という状況である。
- ・ 令和4年度の売上高は322億7,500万円と前年度比111億4,400万円増加しており、有償旅客数の増加により売上高が大きく回復している一方で、円安や原油価格の高騰により機材整備費と燃料費が増加し、当期純利益は7,300万円の黒字にとどまっている。コロナ禍前の令和元年度と比べると、売上高は81億円の減少となっており、コロナ禍前の8割まで回復してきている。
- ・ 令和5年度の業績予想は、売上高378億5,000万円、純利益12億3,000万円と、さらなる回復が見込まれている。
- ・ スターフライヤー社は、令和5年度から令和7年度まで、3か年の中期経営戦略を立て、ポストコロナ時代を見据え、次の時代へ向けた計画としており、国内線で経営基盤を確立し、次の飛躍を目指すことや、最終年度の令和7年度で営業利益50億円を目標とすることを掲げ、そのために「収入拡大に

よる利益創出と財務体質の健全性向上」と「環境に優しい航空機の新規導入」を柱として取り組むこととしている。

《委員の主な意見》

- ・ スターフライヤー社の株主であるジャパネット社は観光にも力を入れており、ジャパネット社と連携して、スターフライヤー社の便を使って本市に来てもらうような観光商品をつくることも検討してもらいたい。
- ・ 羽田空港から福岡便に乗る人たちにこそ、北九州空港を使えばあと2時間東京に滞在できることを宣伝していくのが大事であり、県に対して、福岡空港だけでなく羽田空港でも福北リムジンバスの宣伝をしてもらうよう要望してもらいたい。
- ・ 令和5年度にスターフライヤー社が実施した航空券定額制乗り放題サービスについて、北九州羽田線以外の便でも利用できるような工夫をしてもらいたい。
- ・ チャーター便について、なるべく北九州での滞在時間が長くなるダイヤとなるように、夜間や早朝も含めて営業してもらいたい。
- ・ 北九州空港は24時間空港のため、仮に発着が遅れても福岡空港のような門限もなく着陸可能ということを売りにしてPRしてほしい。
- ・ 北九州空港はせっかく空港島という島であり、景色もロケーションもいいため、空港を利用するだけではなくて、空港を目的地として楽しめるような空港も目指してもらいたい。

【ヤマト貨物定期便の就航前飛行訓練について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和5年6月6日に、ヤマトホールディングスと日本航空が、令和6年4月に運航を開始するヤマトグループ貨物定期便の就航前飛行訓練の運航路線の決定を発表した。
- ・ 運航を担うのはJALグループのスプリング・ジャパン株式会社で、令和5年11月下旬から実機を使って運航乗務員の飛行訓練を実施する。
- ・ 飛行訓練の運航路線は、成田、北九州、関西、成田という三角運航で行われ、1日当たり2回、6区間を飛行予定で、北九州空港への発着時間は、1回目が9時50分着、10時25分発、2回目が16時35分着、17時10分発の予定となっている。
- ・ 令和6年4月の運航開始に先駆けて、飛行訓練で1日に2回飛来するので、新たに導入される貨物専用機を市民も空港の展望デッキから見学できる。

【国際旅客チャーター便（韓国・務安線）の就航について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和5年5月24日に、韓国のハイエア社による北九州務安路線が就航した。同社にとって初めての国際線就航先として北九州空港を選択し、韓国・

務安空港発のみのインバウンドチャーターを行うものである。

- ・ ハイエア社は 2017 年設立で、保有機材はプロペラ機ATR72-500、最大乗客数は 72 名で、就航先の務安空港は、韓国の南西部にある全羅南道に位置し、背後圏に約 300 万人の人口を抱えており、24 時間空港でもある。
- ・ 就航便数は、月、水、木、土、日の週 5 往復で、8 月末までの運航予定であり、ダイヤは、北九州着 13 時 30 分、北九州発 14 時 10 分となっている。

《委員の主な意見》

- ・ 市内の子どもたちにより北九州空港を身近に感じてもらえるよう、就航前飛行訓練の期間に子どもたちを招待することができないか、ぜひヤマトホールディングスと検討いただきたい。

○ 令和 5 年 7 月 27 日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

令和 6 年度に県との連携強化が必要と考える取組や、令和 5 年度に執行部が行った国提案活動等について当局から説明を受け、北九州空港に係る国・県への要望活動について委員間討議を行った後、令和 4 年度の北九州エアターミナル株式会社の経営状況、国際旅客チャーター便の就航について、当局から報告を受けた。

【令和 6 年度における県・市の連携強化の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和 4 年度に本市議会及び本委員会から県議会に対して要望を行った、各種支援策に係る予算の確保、旅客（国際）、貨物（国際）、貨物（国内）、空港アクセス、の 5 つに関する要望内容については、ほぼ全ての項目について県に対応いただいている。
- ・ 令和 6 年度における連携強化事項は、1 つ目に、貨物の強化期間の継続について、令和 3 年度からスタートした「貨物拠点化推進強化期間」が令和 5 年度で終了するため、令和 6 年度以降も強化期間を継続して貨物拠点化に取り組む必要があると考え、旅客の強化期間と合わせていくため、4 年間の継続を提案したいと考えている。
- ・ 2 つ目に、強化期間における予算の確保について、旅客の V 字回復、貨物拠点化の推進に向けて、引き続き県・市が連携した取組を進めるため、予算の確保が必要と考えている。
- ・ 3 つ目に、旅客に関する連携について、令和 5 年 5 月にコロナ禍後初となる国際旅客定期便である仁川便が運航再開しており、県・市で取り組むネットワークの再構築及び福岡空港との補完機能の強化を進めるには、本路線をはじめ、その他の運休中の国際路線の早期復便や新規開設、那覇路線などの復便に向けた強力な支援に取り組む必要があると考えている。
- ・ 4 つ目に、貨物に関する連携について、ヤマトグループと JAL グループの共同による貨物定期便が令和 6 年 4 月に就航予定であり、トラック運転手

の長時間労働規制が適用される2024年問題を踏まえ、地域の持続的な物流の実現を目指して、当該貨物便の安定的な就航に向け、貨物の集貨に係る支援に取り組む必要があると考えている。

- ・ 5つ目に、空港アクセスに関する連携について、増大し多様化する航空需要に幅広く応えるためには、福岡空港との役割分担と相互補完に基づき、北九州空港のアクセス強化が必要であり、北九州空港と福岡都市圏を結ぶ福北リムジンバスの昼間帯の運行などを拡大し、さらなるアクセス利便性の向上に取り組む必要があると考えている。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 県においても予算措置が必要となることから、令和6年度当初予算の編成作業が本格化する前に要望すべきと考え、正副議長と正副委員長で行うこととしたい。

【令和5年度に執行部が行った北九州空港に係る国提案活動について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州空港の事業推進に係る執行部からの国への要望は、例年、国に対する市の政策提案の中で実施しており、令和5年度は7月12日に国土交通省と県選挙区選出議員及び県内に事務所を置く比例区選出議員宛てに行った。
- ・ 提案項目は、物流拠点機能の向上に向けた協力、3,000m滑走路の早期供用に向けた協力、人々が活発に往来する日常を取り戻すための航空業界への支援、国内物流ネットワークを維持するための協力の4項目である。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 我々も知っている国会議員にはいろんな方法で声を届け、地元の市議会議員として市民の皆さんにもっと発信し、執行部としても発信して行って、みんなで一丸になって空港をもっと成長させていきたい。
- ・ 国において令和6年度予算の編成作業が本格化する前に要望すべきと考え、県と同様に正副議長と正副委員長で行うこととしたい。

【令和4年度の北九州エアターミナル株式会社の経営状況等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 同社は空港内の貸室業や空港利用施設の賃貸業を行っており、資本金39億6,588万円、うち12億1,599万円が本市の出資で、出資割合は30.66%、従業員は嘱託職員を含めて23名となっている。
- ・ 令和4年度は全国旅行支援や入国規制緩和等により、コロナ禍から徐々に改善しつつあり、旅客数は83万9,000人と、前年度比174.2%となっており、国際旅客も2年10か月ぶりに国際チャーター便が就航したところである。
- ・ 貨物については、国内国際合計の貨物取扱量が1万7,400トンで前年度比79.9%と、世界的な貨物市況の停滞を受けて減少している。その他、ターミ

ナルビル来館者数は131万7,000人で対前年度比155.1%、駐車場利用台数は20万8,000台で対前年度比166.5%といずれも増加している。

- ・ 当期売上高は8億8,617万円で、前年度比123.0%となっており、営業損失は939万円、経常利益は営業外収益もあり1,831万円の収益が上がっており、当期純利益は2,261万円と、何とか黒字を確保している状況で、累計で4億8,675万円の繰越利益剰余金を計上している。

【国際旅客チャーター便（韓国・務安線）の就航について】

（説明及び答弁要旨）

- ・ 令和5年7月19日に、スターフライヤー社による北九州務安路線チャーター便が就航した。ともに24時間利用可能な北九州空港と韓国・務安空港とを深夜、早朝の時間帯で結ぶことで、同社の機材を有効活用するもので、韓国側の利用者に限ったインバウンドチャーターとなっている。
- ・ 就航先の務安空港は、韓国の南西部にある全羅南道に位置し、背後圏に約300万人の人口を抱えており、24時間空港でもある。
- ・ 3日ごとに1往復の運航で、就航便数は、7月19日から8月31日まで15往復、9月26日から再開して令和6年3月末まで63往復の合計78往復の運航予定で、ダイヤは、北九州発23時50分、北九州着6時10分となっている。

《委員の主な意見》

- ・ 韓国の仁川や務安から修学旅行で来てもらうことや、本市から英語圏だけではなく韓国への修学旅行で務安、光州につなげていくなど、本市が発信して商品にしていくことも併せて検討すべき。

○ 令和5年9月26日 県に対する要望活動

「福岡県の令和6年度当初予算に関する要望書」により、県議会等に対して要望活動を行った。

○ 令和5年9月29日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

本委員会へスターフライヤー社の社長を参考人として招致することを決定した後、他空港への行政視察案について事務局から説明を受け、委員間討議を行った。

【他空港への行政視察案について】

（説明及び答弁要旨）

- ・ 視察項目は、アクセス鉄道等の空港アクセスについてとし、視察時期は令和6年1月中旬から2月上旬の1泊2日を予定している。
- ・ 視察先の候補は、アクセス鉄道については、北九州空港と同じ海上空港の中部、関西、神戸の3空港、北九州空港と規模に近い宮崎空港、現在アクセス鉄道の整備を検討している熊本空港の計5空港としており、アクセスバス

については、2025年を目標にバスの利便性向上に取り組んでいる新潟空港、令和5年に空港への自動運転バスの実証実験を行った小松空港、名古屋駅からのバスアクセスが充実している県営名古屋空港を候補としている。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 北九州空港にアクセス鉄道を将来入れていこうと考えると、政令市でも身近な熊本空港を意識しないといけない。また、神戸空港は海上空港でもあり、アクセス鉄道を検討するうえで参考になるのではないかと。

- 令和5年10月18日 国に対する要望活動
「北九州空港の機能強化及び利用促進に関する要望書」により、国土交通省、地元選出国會議員等に対して要望活動を行った。
- 令和5年11月9日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会
参考人から、スターフライヤー社の現在の経営状況等について説明を受けた後、国・県に対する要望活動の結果について事務局から説明を受け、国際旅客チャーター便の就航について当局から報告を受けた。

【株式会社スターフライヤーの経営状況について】

参考人：株式会社スターフライヤー代表取締役社長執行役員 町田 修氏
(説明及び答弁要旨)

- ・ コロナ禍の影響により、令和4年12月までは運航便数を減便していたが、令和5年1月からはコロナ禍前と同等に全便復便した。現在は、コロナ禍の影響はほぼなくなり、旅行需要やイベントが本格的に再開しており、特に5月の大型連休から回復基調に転じて、9月時点ではいわゆるコロナ禍前の2019年比で運航便数は全て戻り、利用率も70から80%台まで回復している。
- ・ 課題としては、リモートワークの普及により全路線でビジネス需要の戻りが鈍く、レジャー需要が先行して利用率を上げている状況で、まだコロナ禍前の2019年には完全に切り切っていないのが現状であるが、今の基調としては2019年に追いつくのは間もなくではないかと思っている。
- ・ 2023年度第2四半期の営業収入は190億円で、前年度同期と比較してプラス28.9%と着実に戻っている。これに対し、営業利益はマイナス17億円、経常利益はマイナス13億円、四半期の純利益はマイナス12億円と、前年度に比べて10億円ぐらいつ改善している。なお、営業収入は過去10年間で3番目の水準にまで回復している一方で、期初からの円安進行の影響により、燃油費、航空機材費、整備費等が増加しているのが現状である。
- ・ 北九州羽田線に特化して見ると、5月以降、回復を維持しているが、まだ2019年の利用率を大きく下回っており若干戻りが弱い状況である。日中帯のレジャー需要による利用は搭乗率が70%を超えており、ほぼ戻っている一方で、コロナ禍の影響でビジネス需要の形が変わり、早朝深夜帯の需要が戻り

切れていないため、早朝深夜便を需要に応じた曜日運航という形で利用率の改善を図ろうと考えている。

- 福岡羽田線の旅客数や利用率はコロナ禍前を既に超えており、福岡羽田線などの幹線で戻ってきた需要が、これから北九州路線を含めた地方路線に波及してくれば、2019年レベルの回復基調に乗れるのではないかと考えている。
- 就航率や定時出発率などの運航品質は、コロナ禍前と同じ高い品質を維持しており、2022年1月から12月の定時到着率が95.23%で、Cirium社という世界的な調査会社から世界1位と認定された。また、日本生産性本部が行う顧客満足度調査（JCSI）で、国内の航空部門で11年連続の1位となり、2020年と2022年は2位となったが、2023年は再び1位となった。さらに、J. D. パワー・ジャパンという外資の会社が令和5年に初めて日本国内の航空会社の顧客満足度調査を行い、国内の航空会社の中で1位をいただいた。
- 航空ネットワーク継続支援事業（2020年度補助金）に関わる取組として、
 1. 本社機能を本市から転出させないこと、という市からの要請については、引き続き北九州市を拠点として企業活動を展開していきたいと考えており、端的に言えば何も変えておらず、これからも変えるつもりはない。逆に北九州市から出ていけと言われぬように頑張っていきたい。
 2. 北九州空港を起点とした航空ネットワークの維持・更なる展開を図ること、という市の要請については、北九州羽田線は、コロナ禍前の便数まで戻しており、国内チャーターは令和5年に北九州福島のチャーターを3往復実施した。国際チャーターは、令和5年1月から2月の旧正月に北九州台北線の6往復の早朝深夜チャーターを実施し、令和6年の旧正月は日中帯に4往復の実施を予定している。令和5年7月からは、韓国・務安線のチャーターを実施しており、将来的な国際線の積極展開も見据えて、まずはチャーターについて、いろいろと計画し、実施しているところである。
 3. 北九州空港利用者へのサービスの拡充、北九州空港発展のための取組については、11月4日にお披露目イベントを行った「進撃の巨人」というアニメとのコラボジェットを就航させたほか、JR九州とタイアップして、JR九州フリーきっぷを機内限定販売し、首都圏の方が飛行機で来て、JRを使うという取組を積極的に進めており、非常によく売れている。
- 株主企業との取組については、もともと地元企業からは非常に出資をいただいているが、現在はANAホールディングスが筆頭株主となっており、令和4年からはジャパネットホールディングスとアドバンテッジアドバイザーズという投資ファンドからも出資を受けている。特に第2位の株主となったジャパネット社とは、コラボという形で、まず機内誌を刷新し、機内エンターテインメントも強化したほか、機内販売もジャパネット社の商品を中心に展開するなど、順調な形で協力ができている。
- 現在および今後必要と考えられる市と協力したPR・集客へ向けて、ビジネス需要が主であった北九州羽田線の回復が遅れているため、コンベンショ

ン・コンサート・スポーツ試合等の市への積極的な誘致のさらなる強化や、首都圏から北部九州へのこれまで以上のレジャー需要喚起策へのご支援ご協力、ポップカルチャーなど市の新たな賑わい策の創出などについてご検討いただき、ご協力させていただきたい。

《委員の主な意見》

- ・ 例えば、搭乗率が少ない早朝深夜便を運休して、国際チャーター便に切り替えれば、本市や北九州圏域にとっても有益ではないか。
- ・ スターフライヤー社の3,000m滑走路を活用した様々な事業展開や長期計画について、市としても支援できるよう、今後も忌たんのない意見交換をさせていただければと思う。
- ・ 今後の集客に向けた取組について、本市はフィルムコミッションで映画の町としてロケ地誘致に力を入れており、機内放送の番組でロケ地を紹介するなど観光需要として活用することも検討してほしい。
- ・ 「進撃の巨人」とのタイアップや、世界初の空の上でのプラネタリウムなど、すごい取組をいろいろされている航空会社なので、誇り高く思っており、今後も応援していきたい。
- ・ 本市で大きな会合があるときにはチャーター便を用意するなど、もう少しアンテナを張っているようなイベントをキャッチして対応できないかと感じる。
- ・ スターフライヤー社が本市で頑張っているということが、市民にとっても一つの大きな励ましであると思うので、さらに連携を取りながら頑張りたい。
- ・ ジャパネット社も活用し、福岡空港もチャンスを捉えて利用し、北九州空港を拠点とした航空会社としてこれからも発展していただきたい。
- ・ 北九州空港の特徴である早朝深夜便の利用の回復に向けて努力いただくとともに、台湾は特にチャーター便を生かして定期便につないで、沖縄便も早く復活に向けて努力をお願いしたい。

【国に対する要望及び県議会等に対する要望 結果・概要について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 県議会等に対する要望について、9月26日に正副議長と正副委員長が県議会空港・交通インフラ調査特別委員会、九州の自立を考える会に対して要望を行った。要望内容は、「貨物拠点化推進強化期間」の継続、北九州空港の利用促進に対する各種財政支援への予算の確保、旅客定期便の安定化、拡大に係る予算の確保、ヤマト貨物定期便の安定化及び貨物集貨に係る予算の確保、北九州空港と福岡都市圏とを結ぶ福北リムジンバスの昼間帯の運行の拡大の5項目を挙げている。御出席の皆様からは、要望内容を受け止めるとともに、今後も北九州空港の活性化に向けて、本市議会と連携して取り組んでいきたいという力強い御意見をいただいた。

- ・ 国に対する要望について、10月6日に正副議長と正副委員長が国土交通省、地元選出国會議員等に対して要望を行った。要望内容は、物流拠点機能の向上に向けた協力、3,000m滑走路の早期供用に向けた協力、人々が活発に往来する日常を取り戻すための航空業界への支援、国内物流ネットワークを維持するための協力を挙げている。要望をお受けいただいた皆様からは、北九州空港における機能強化や利用促進の取組に御理解をいただき、本要望内容の実現に向け、後押しいただけるとの力強い御意見を賜った。

【国際旅客チャーター便（台湾・台北線）の就航について】

（説明及び答弁要旨）

- ・ スターフライヤー社が北九州台北線のチャーター便を令和6年2月に実施すると発表した。これは、旧正月期間中に運航されるもので、令和5年1月から2月と同様に、期間限定の運航で、今回も台湾からの利用客のみのインバウンドチャーターとなる。
- ・ 令和6年2月9日から18日までの4往復の運航予定で、ダイヤは、往路が台北発12時10分、北九州着15時30分、復路が北九州発10時30分、台北着12時の予定となっている。

《委員の主な意見》

- ・ 熊本にTSMCが来るので、台湾便にいかにも本市に来てもらうかは重要だが、ソウル便の充実や釜山線の復活も進めてもらいたい。

○ 令和5年12月7日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

市制60周年記念シンポジウムの実施結果、貨物専用便機材見学会の実施結果、北九州空港へチャーター便を運航していたハイエア社の状況について当局から報告を受けた後、令和6年1月22日から23日までの2日間で、熊本空港と神戸空港のアクセス鉄道について行政視察を行うことを決定した。

【市制60周年記念シンポジウム（北九州空港のさらなる飛躍をめざして）の実施結果について】

（説明及び答弁要旨）

- ・ 市制60周年となる令和5年、北九州空港では悲願の滑走路3,000m化が決定し、令和9年度の供用に向け、12月2日には事業が着工した。これを記念し、北九州空港のこれまでの歩みを振り返りながら、滑走路延長の効果と今後の成長戦略を考えるためのシンポジウムを11月17日に開催した。
- ・ 第1部の基調講演では、片山副市長から北九州空港の歴史の振り返りと展望について、また、株式会社安川ロジステックの小関社長から北九州空港の物流拠点化への期待について御講演をいただいた。
- ・ 第2部のパネルディスカッションでは、慶應義塾大学の加藤教授をモデレーターとし、株式会社日本経済研究所の平島氏、北九州商工会議所の羽田野

専務理事、佐賀大学の亀山教授、日本航空株式会社の鐵田氏及び港湾空港局長をパネラーとして、北九州空港の現状、課題を整理し、対応について御討議いただいた。それぞれの専門的な立場から北九州空港を評価いただき、今後の展望に向けた目指すべき姿のヒントを得ることができた。

【貨物専用便機材見学会（内覧会）の実施結果について】

（説明及び答弁要旨）

- ・ 令和6年4月に運航開始するヤマトグループの貨物定期便について、11月22日から実機を使った運航乗務員の就航前飛行訓練が開始され、北九州空港へは翌23日に初飛来した。11月30日には、地元自治体や議会関係者、報道関係者等を招待して、機材の内覧会が開催され、約150人に参加いただいた。
- ・ 商業運航の開始については、運航開始日が令和6年4月11日と決定し、北九州空港の運航便数は、就航当初は毎日2往復4便、夏頃には3往復6便、最終的には5往復10便、毎日運航いただく予定となっている。

【北九州空港へチャーター便を運航していた株式会社ハイエアの状況について】

（説明及び答弁要旨）

- ・ ハイエア社による北九州～務安間のチャーター便について、令和5年6月26日の本委員会で、5月24日から8月31日まで就航する旨を報告した。結果として、期間中に合計124便が運航され、利用者数は2,788名だった。
- ・ 8月末のチャーター便運航終了後、9月19日に、同社が韓国における企業再生手続の申請をしたことがホームページ上で発表され、経営が事実上、破綻したことが明らかになった。
- ・ 現在、同社は韓国の企業再生手続中で、動向を注視しているところであり、運航助成金の取扱いについても弁護士と継続して協議を行っており、支払いを保留している状況である。

《委員の主な意見》

- ・ ハイエア社の破綻について、ハイエア社から市内業者への未払いも発生しており、市を挙げて、市長のトップセールスで引いた路線が破綻してしまっただけでは、事業を受けた市内業者からの信用も落ちてしまう。運航助成金の支払いのタイミング等についても、次から利用しようとする海外の航空業者の信頼にも関わってくる問題であり、トップセールスと言うのであれば輪をかけて、こういったことが二度とないように慎重に審査していただきたい。
- ・ 同じ方向に向かっていくためには、良い情報も悪い情報も議会や当委員会へ報告し、共有しながら進めてもらいたい。
- ・ 今後は就航する航空会社の事前の調査も含めてしっかりやらなければ、航空事業者に負担をかけて、北九州空港の信頼が失われてしまう。
- ・ 被害を受けた会社の債権回収については、しっかりバックアップし、できる限りのサポートをしてもらいたい。

- 令和5年12月7日 北九州空港の現地視察

【北九州空港の現地視察】

北九州空港ターミナルビルの会議室において、ヤマト運輸株式会社から令和6年4月に就航予定の国内貨物定期便について、また、港湾空港局から北九州空港の物流機能強化等について説明を受け、施設の見学を行った。その後、会議室に戻り、港湾空港局や北九州エアターミナル株式会社への質疑応答を行った。

- 令和6年1月11日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

行政視察について、視察先の空港等に関する事前研修を行った後、海上保安庁無操縦者航空機運用拠点の北九州空港への移転、羽田空港での航空機衝突事故による北九州空港への影響について、当局から報告を受けた。

【海上保安庁無操縦者航空機運用拠点の北九州空港への移転について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和5年12月22日に海上保安庁が、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、青森県にある海上自衛隊八戸飛行場から北九州空港に移転するとし、令和7年度の運用開始を予定していると発表した。

【羽田空港での航空機衝突事故による北九州空港への影響について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和6年1月2日に羽田空港C滑走路において、日本航空と海上保安庁の航空機の衝突事故が発生し、4本の滑走路のうちC滑走路が使用できなくなったことから、北九州空港との運航便に遅延、欠航等の影響が発生した。
- ・ 北九州空港では、日本航空8便、スターフライヤー22便の1日最大30便の東京羽田線を運航していたが、1月2日以降、この事故により欠航が生じ、1月7日までの間に計55便が欠航した。
- ・ 現在は、1月8日からC滑走路の運用が再開し、通常の滑走路運用に戻ったことから、北九州空港においても、8日から通常の運航体制に戻っている。

《委員の主な意見》

- ・ 海上保安庁無操縦者航空機の運用については、引き続き、地域住民に安全性をしっかりと伝えながら、進めてもらいたい。
- ・ 事故の想定は難しいかもしれないが、年末年始等の繁忙期のアクセスの利便性については、ゆとりを持った体制の確保をお願いしたい。
- ・ 早朝便や深夜便の交通アクセスについても、北九州空港に遅れて到着した場合等も想定しながら取り組んでもらいたい。

- 令和6年1月22日 行政視察（熊本空港）

〔空港のアクセス鉄道（熊本空港）〕

熊本空港は、熊本地震を経て令和2年4月にコンセッションを導入し、熊本国際空港株式会社が運営している。令和5年3月には国内線、国際線一体型の新旅客ターミナルビルを開業した。空港利用者数は、コロナ禍以前の平成30年度に過去最高の3,460,830人にのぼり、コロナ禍には減少したものの、現在は回復の兆しを見せている。

同空港は、熊本市の中心部から東に直線距離で約16kmという場所に位置しており、空港へのアクセスは自動車を中心である。しかし、熊本市中心部への道路は県道であることから、定時性や速達性の面で課題があり、また公共交通であるリムジンバス（アクセスバス）も大量輸送性という点で課題を抱えている。

このため熊本県は、JR豊肥本線・肥後大津駅からの延伸という形で空港アクセス鉄道を整備する方針を決定しており、現在、準備を進めている。

今回、北九州空港におけるアクセス鉄道導入に関する検討の参考とするため、熊本県企画振興交通政策課空港アクセス整備推進室から説明を受けた。

○ 令和6年1月23日 行政視察（神戸空港）

〔空港のアクセス鉄道（神戸空港）〕

神戸空港は平成18年2月に開港した。平成30年4月からコンセッションを導入し、関西エアポート神戸株式会社が運営している。空港利用者数は、コロナ禍以前の令和元年度に過去最高の3,226,217人にのぼり、コロナ禍に減少したものの、現在は回復を果たしている。

同空港は、神戸市の中心部である三宮の南約8キロメートルに位置し、海上都市「ポートアイランド」の沖合約1キロメートルに造成された人工島の神戸空港島にある。空港へのアクセスは新交通システムである「ポートライナー」と自動車が多い。

ポートライナーについては、ポートアイランドへの通勤・通学者が多く朝に混雑しており、また、神戸空港の国際化や令和7年の大阪・関西万博を控え、ポートライナー利用者のさらなる増加が予想されることから、神戸市はポートライナーの混雑回避の取組を進めている。

今回、北九州空港におけるアクセス鉄道導入に関する検討の参考とするため、神戸市都市局交通政策課及び未来都市推進課、神戸新交通株式会社から説明を受けた。

○ 令和6年3月6日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

行政視察を受け、各視察先での取組について委員間で意見交換等を行った。その後、令和5年度に行った北九州空港に係る国・県への要望活動等について事務局から説明を受けた後、北九州空港大作戦について当局から報告を受けた。

《委員の主な意見》

〔空港のアクセス鉄道（熊本空港）〕

- ・ 熊本空港は路線数も多く、半導体の事業等もあり、今後いろいろな需要が

見込まれることから、北九州空港も路線数が増えて利用客が増えれば、アクセス鉄道の議論ができると感じた。

- 熊本空港は北九州空港とは全然レベルの違う大きさで、便数の多さもさることながら、空港の中の店の多さに驚いた。熊本空港は国際空港のため、乗り継ぎの待ち時間を空港の中で有効に楽しめると感じた一方で、北九州空港は羽田便だけなのでなかなか難しいと感じた。北九州空港の場合、まずは東京を往復する利用者の便利さを満たすためのアクセスが大事と思う。時間外に北九州に到着するのはいいが、待ち時間に食事やショッピングを楽しめる店が閉まっているため、利便性をアピールするには厳しいと思った。
- 熊本空港のアクセス鉄道は今後、複線化ではなく単線で空港まで延線すると聞き、正直、不便と思った。一方で、北九州空港より圧倒的に利用者数が多いということは、逆に、地元で飛行機を使わなければならない理由と、そこにしか空港がないという強みがあると感じ、アクセス鉄道ができればさらに利用者は増えると思う。北九州空港も一度使ってもらえば、そこまで不便じゃないとわかってもらえるし、アクセス鉄道があればさらに便利になると思う。
- 熊本空港のアクセス鉄道は、豊肥本線の3路線の建設予定地があったが、肥後大津駅がスムーズと感じ、実際にどう乗り換えて便利になっていくのかが見れた。本市でも朽網駅から特急を走らせるなどしていけば、利用者は便利になると感じた。
- 熊本の場合は、熊本駅から空港まで3つのルートで事業費が330億円～380億円と差がない。一方、北九州の場合、3つほどルートが考えられるが、事業費は10億円～1,600億円と相当な開きがあり、お金を使うほど所要時間も短くなる。
- 熊本の場合は、熊本空港しか使えない人が多いため多少不便でも利用者が多いのだと思った。北九州空港は、福岡空港との選択で選ばれなければいけないという点が大きく違う。豊肥本線はあまり大きい車両ではないため、TSMCで従業員や地域住民が増えた場合、混雑して空港利用者と住民との摩擦が考えられる。車両を増やすにもホームの規模等のいろんな課題があるため、最初から人口や会社が増えることを予測して企画する必要があると感じた。熊本は高速道路がなく、街中の渋滞など定時性に弱みがある一方、北九州はそこが強みでもあるため、強みを活かして鉄道を目指していくことは大事と思った。
- 熊本の場合は、TSMCもあり地震からの復興で観光客も増えているため空港利用客が増えていると思う。北九州では空港利用者をどう増やしていくかが先決で、利用者が増えないとアクセス鉄道は考えられないと思う。バスの便数を増やすにも、まず乗客を増やすことが先決問題と感じる。特急を朽網駅に止めるにも、JRとの協議が必要だろうし、特急を止めてどれだけ乗客数が増えるのかを考える必要がある。熊本との比較はなかなか難しいと感じた。

- 最寄り駅まで、熊本空港はリムジンバスで60～80分かかるのに対し、北九州空港から朽網駅まで約20分と圧倒的に近い。下曾根駅や苅田駅等の最寄り駅からニーズにあった空港バスを増やすなどすれば、熊本空港よりもかなり利便性は高いと感じた。
- 熊本空港は将来必ず乗客が増えるという大前提があるため、アクセス鉄道が注目されていると思う。北九州空港の場合、アクセスを増やせば利用が増えるのかと言われれば、便数が増えない限り空港に行く理由がない。先に便数を増やすなどして利用者を増やす必要がある。
- 熊本空港は、東に阿蘇山、西に熊本市があり、ビジネスと観光の両面を持つ。北九州空港は、南に大分県があるが圧倒的に遠く、大分県にも空港があり、西の福岡市にも空港があるために苦しんでいると改めて思った。便の誘致を働きかけるとき、アクセスがすごい強みになるという意味では、アクセスの強化が優先されるべきと思う。北九州空港は、他の空港だけでなく新幹線もライバルになることも厳しい。深夜便が強みでも、深夜にアクセスがなければ強みが相殺されてしまい、もったいない。小倉からのアクセスをひたすら強化し続けることが重要だと思う。
- 熊本空港があれだけ不便でも350万人近くが利用しているのは、路線の強みと観光とビジネス等の利便性があるからと思う。北九州空港はANAもJALもいつ撤退するかわからない状況で、スターフライヤー社もいつ長崎に拠点を持って行くかわからないため、しっかりと路線を確保する責任があると思う。

[空港のアクセス鉄道（神戸空港）]

- 神戸空港は、賛否は別として、万博に関して集客を取り入れようという手の打ち方が早いと思った。北九州はメガリージョンを掲げており、旅客なのか貨物なのかはあるが、地理的優位性を使った北九州空港の可能性を感じた。
- 神戸空港と関西空港との連携の中で、海上でつながっているのは面白いと思った。北九州空港も海上にあるため、海でのアクセスも十分可能性があると感じた。
- 神戸空港は成熟した空港で、関西には3つの空港があり大変競争力もあると思う。近くの病院にモノレールで行って、無料でできるだけ人を流動させる体制がすごいと感じた。北九州空港も、ターミナルビルの充実等、人が遊びに来れるような魅力あるものがないと難しいと思う。24時間空港の特徴を生かして、少しでも交通アクセスを整備することが大事と感じた。
- 神戸空港は関西空港や伊丹空港に挟まれた空港で、海上空港でもあり北九州空港と似ているが、路線がないから利用客が増えず、アクセス鉄道も話が出てこない。結局は路線で、軌道敷アクセスが入って初めて北九州空港の発展があると思う。
- 神戸空港はポートアイランドが途中にあり、仕事や学校での利用客が多く、ラッシュ時は乗車率が140%もあるが、北九州の場合、アクセスの利用は空港利用者だけという違いがある。今後の物流拠点化を考えると、そこで働く

人や企業をいかに増やしていくかを考える必要がある。アクセス利用が空港利用者だけでなく、今後アクセスはもっと発展すると思う。

- ・ 神戸空港のポートライナーは、六甲アイランドを通っているものを延伸するだけでゼロから造るわけではないので、アクセスの採算性の話は、北九州とは状況が違うと思う。アクセスが便利なのが大事で、北九州空港は行きやすいという感覚を持ってもらわなければ、利用者はなかなか増えない。逆に利用が増える見込みがあれば、便は増えていくのだろうと思う。

【令和5年度に行った北九州空港に係る国・県への要望活動等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本委員会による要望活動については、令和5年9月、正副議長と正副委員長が県議会空港・交通インフラ調査特別委員会、九州の自立を考える会に対して要望を行い、同年10月には、正副議長と正副委員長が国土交通省、地元選出国會議員等に対して要望を行っており、詳細は翌11月の本委員会で報告済みである。
- ・ 同年11月には、北九州空港利用促進北九州市議會議員連盟会長である議長が国土交通省や県選出の国會議員に対し、要望活動を行っている。
- ・ 本市執行部による要望活動については、令和5年7月に市長等が国土交通省主要幹部等に対し国提案を行い、同年10月には企画調整局長等が北州会会員や本市議會議員と県への提案に関する意見交換を行っており、同日、企画調整局長が県企画・地域振興部長に対し、県に対する提案を行っている。
- ・ 以上、議会と執行部による精力的な要望活動の結果、国土交通省においては、北九州空港の滑走路延長事業を着実に進めるために必要な予算が令和6年度予算案に計上されており、県においては、北九州空港に関する予算が令和5年度よりも増額されて令和6年度当初予算案に計上されている。

【北九州空港大作戦について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和6年2月20日、市長個別記者会見で発表した北九州空港大作戦の概要について、意義は、成長エンジンである北九州空港のポテンシャル・稼ぐ力を高めることで、より多くの“ヒトとモノ”を呼び込み、北部九州圏の発展を牽引していくもので、既存の事業・施策に新たな取組を加え、中長期の時間軸を含めた総合的なプロジェクトであり、空港関係者とこれまで以上に連携し、一丸となりスピード感を持って取り組むこととしている。
- ・ 空港アクセスの強化、空港の魅力向上、路線の維持・拡充を3つの取組の柱として、この3つの取組を連動させることで相乗効果を発揮させ、大きな力と成果を生み出していくこととしており、第1弾として空港アクセスの強化を発表した。
- ・ 空港アクセスの強化について、エアポートバスの利便性向上に加え、鉄道などの交通手段をフル活用するとともに、イノベーションの力を北九州空港

のアクセス強化に生かす、短期から中長期の取組を北九州空港アクセス強化施策パッケージとしてまとめた。

- ・ 主要検討・推進項目は3つあり、①バスアクセスの進化では、小倉線ノンストップ便を1.5倍、朽網線を1.9倍に増便する。②鉄道アクセスの進化では、最寄り駅である朽網駅への特急停車を推進し、空港利用者を増加させ鉄道の空港乗り入れの検討再開を目指す。③イノベーションによる進化では、自動運転バスの社会実装の検討や、空飛ぶクルマ等の新技術の導入を検討する。
- ・ 推進構造については、メガリージョンを支えるゲートウェイを目標とし、3つの取組の柱の実現に向けて、組織体制の強化と予算の確保に取り組んでいく。また、残りの2つの取組の柱である、空港の魅力向上、路線の維持・拡充については検討中であり、今後、第2段として発表していく予定である。

《委員の主な意見》

- ・ 空港大作戦と銘打って取り組むからには、広く市内企業等も巻き込んで、市民が北九州空港を使って、200万人を達成した後の北九州の未来を描こうといった動きが広がっていくようにしていただきたい。
- ・ アクセス鉄道の検討再開は、航空旅客数が200万人の大台に乗ってからとしているが、例えば航空旅客数150万人や空港島利用者200万人などに条件を緩和して、前倒しで検討を始めるべきではないか。
- ・ アジア成長研究所の八田理事長も、北九州空港が大きく化けるためには軌道敷アクセスが絶対必要と言われており、整備までに10年以上かかるため、未来のためにも、今から検討を始めるのも大切ではないか。
- ・ 今後、第2弾での空港の魅力向上の検討に際しては、北部九州圏の発展を牽引していくためにも、北部九州圏から下関、東九州まで含めて、できるだけ広い区域のお土産がずらっと並ぶような、福岡空港とは一味違うアンテナショップによる魅力づくりについても検討してもらいたい。

○ 令和6年5月7日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

本委員会における令和6年度の調査研究案について事務局から説明を受け、委員間討議を行った後、令和5年度北九州空港の利用状況、令和6年度予算の取組と本市と県との連携等について、当局から報告を受けた。

【令和6年度の調査研究案について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 本委員会が令和6年度に調査研究すべきと考えられる項目を、早期に取り組む項目、時期を見て取り組む項目、事業実施時等に行う項目の3つに分け、調査研究を行う内容と時期を案としてまとめている。
- ・ 国、県に対する要望時期、内容等については、6月に委員間討議を行ってはどうかと考えている。
- ・ スターフライヤー社の経営状況については、先月末に発表された同社の令

和5年度の決算報告を基に、6月に執行部から報告を受けてはどうかと考えている。

- ・ 北九州エアターミナル株式会社の経営状況については、6月末頃に公表される同社の令和5年度の決算報告を基に、7月に執行部から報告を受けてはどうかと考えている。
- ・ 北九州空港大作戦に関する進捗報告、その他報告については、必要に応じて適切な時期に執行部から報告を受けてはどうかと考えている。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 人や物が集まって物流拠点になることで、地元企業が元気になる一つの起爆剤に必ずなると思うので、今後はそういう視野も入れながら、しっかりチャレンジをして北九州空港が成長していくことを期待したい。
- ・ 旅客数を伸ばすためには路線の誘致が何よりも必要であって、国内外問わず誘致していかなければならないので、委員の皆さんも機会があればいろんなところで常に言っていただいて、大切に考えていきたい。
- ・ 今後、福岡空港から溢れ出てくる路線を、北九州空港が離発着の受皿としてやっていくために何をすべきかを考えるべきであり、空港アクセスについても継続して検討すべきと思う。
- ・ 令和7年度以降、滑走路3,000m延長に伴い、本委員会が新たに編成される可能性もあり、国の特定利用空港の選定に関しても、議員には、当局や市長にもきちんと物を申して、北九州空港が民間空港として便利で活性化していくことを目指してもらいたい。
- ・ 3,000m延長が要望できたから終わるのではなくて、安全・安心や災害時、物流拠点やいろんなことを含めたこれからの北九州空港に対する期待など、市民に関心をしっかり持っていただくためにも、議会の中で本委員会は継続していかなければいけないと思う。
- ・ アクセスを強化した上で利用者を増やすという思いも分かるが、空港の魅力アップを早めていかないとなかなか利用者が増えないと思うため、スピード感を持ってやっていきたい。

【令和5年度北九州空港の利用状況について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和5年度の利用者数の合計は117万5,399人で、令和4年度比で140.1%、コロナ禍前の令和元年度との比較では74.4%となっている。
- ・ 国内線の利用者数は106万1,269人で、令和4年度比で126.8%、令和元年度比で78.3%となっている。国際線は、令和5年度に定期便が再開され、利用者数が11万4,130人、令和元年度比で51.1%となっている。
- ・ 国内定期便について、東京（羽田）線の利用者数は105万7,696人、利用率は66.8%だった。
- ・ 国際定期便について、令和5年5月8日から国際定期便が再開し、利用者

数の合計は9万5,064人で、そのうち、令和6年1月に再開した中国・大連線が680人、利用率は55.7%で、2月上旬から再度運休となっている。韓国・ソウル(仁川)線の利用者数は9万4,384人、利用率は81.7%だった。

- ・ チャーター便、臨時便の利用者数2万2,639人となっている。
- ・ チャーター便運航終了後に経営破綻をしたハイエア社への対応について、運航助成金は支払わないこと、民間事業者の未回収債権については関与しないこととしたので、この場で報告する。
- ・ 令和5年度エアポートバス利用者数の合計は48万721人、前年度比140.0%で、コロナ禍前の令和元年度との比較では76.3%となっている。
- ・ 貨物取扱量合計は1万2,033トン、対前年度比69.0%となっている。国内、国際貨物の内訳は、国内貨物は2,228トン、前年度比96.4%で、国際貨物は9,805トン、前年度比64.8%となっている。北九州空港では、貨物専用便が就航しているという強みを生かして集貨を行ってきた一方で、コロナ禍後、半導体等の反動減が生じて、地政学的なリスク等により世界的な荷動きの鈍化が進んでおり、令和4年度に続いて国際貨物が減少している。

【北九州空港の利用促進における県との連携について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 現在の取組について、旅客については、令和4年度から3年間を「北九州空港ネットワーク再構築推進期間」として、コロナ禍からのV字回復を図っており、令和6年度が最終年となるため、コロナ禍からの再成長に向けて今後も連携した取組が必要と考えている。
- ・ 貨物については、令和6年度から4年間を新たに「半導体貨物拠点化推進強化期間」と位置づけ、半導体関連貨物に特化した集貨促進、通関体制の構築、上屋機能の強化など、国内外の貨物拠点空港に向けてソフト・ハード両面の取組を進めているところであり、引き続き、県との緊密な連携の下、北九州空港の利用促進を強力に推進していく。

【令和6年度の旅客路線誘致の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 「北九州空港ネットワーク再構築推進期間」の最終年度となる令和6年度は、就航する航空会社に対する運航支援等の取組を強化することとし、4つの支援策を実施する予定である。
- ・ 1つ目に、新規路線の就航促進に向けた支援強化として、24時間利用可能である特徴を生かした新規路線の誘致を促進するため、引き続き、深夜早朝の時間帯における就航及びLCCの就航に追加加算を行うことなどにより、新規就航に向けたインセンティブとする。
- ・ 2つ目に、既存路線の就航再開への支援強化として、釜山線、台北線、大連線、那覇線を対象路線とし、他の地方空港に後れを取ることなく既存路線の就航再開を図っていくため、引き続き、対象路線の就航再開時には、これ

まで就航していた期間をリセットし、新たに1年目として助成することにより、早期の就航再開に向けたインセンティブとする。

- ・ 3つ目に、チャーター便の就航促進に向けた支援強化として、連続チャーター便の実績の確立によるその後の定期便化に向け、県との連携の下、チャーター便への運航経費の助成を実施する。
- ・ 4つ目に、北九州空港の受入れ体制強化に向けた支援として、令和6年度に新たに、北九州空港のグランドハンドリング、保安検査等を行う事業者における人材不足を解消するための各種支援を実施する。

【令和6年度の旅客集客の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国内線については、基幹路線である東京（羽田）線の利用促進を図っていくために、首都圏からの観光需要の取り込み、北九州空港圏域における利用促進を強化する。
- ・ 主な取組としては、オンライン環境の整備に伴うビジネス需要の減少分をカバーするため、特に首都圏からの観光需要の取り込みを強化することとし、航空会社と連携した北九州・関門地域の魅力発信による北九州空港の認知度向上について、本市や北九州空港の知名度が十分でないことから、航空会社の発信力を活用し、積極的なプロモーションを展開し、旅行会社が実施する旅行商品の造成や販売に対する支援を行う。
- ・ 北九州空港圏域におけるPRについては、特に北九州空港の特徴である早朝・深夜便を中心にPRを強化し、早朝深夜便前泊・後泊無料キャンペーンの実施、SNSの活用による情報発信、圏域自治体、企業等に対する利用の働きかけ、イベント等でのブース出展、チラシ配布等に取り組んでいく。
- ・ 国際線については、令和5年に運航再開したジンエアーによる北九州ソウル（仁川）線の安定化を図ることで、1日2往復への増便を目指していくために、インバウンド・アウトバウンド双方の利用促進を強化する。
- ・ 主な取組としては、インバウンド需要の取り込みについては、都市ブランド創造局と連携した韓国でのプロモーション及び「旅マエ」情報の発信による本市及び北九州空港の認知度向上、ジンエアーのホームページ上での北九州路線利用者への特典付与、韓国のテレビCM（ホームショッピング）を活用した旅行商品の販売支援、北福、関門連携の枠組みを利用した魅力的な観光ルートの提案に取り組む。
- ・ アウトバウンド需要の取り込みについては、パスポート取得や駐車場サービスなどのキャンペーンの実施、旅行商品への広告助成などによる販売支援、大韓航空とのコードシェアにより仁川国際空港を経由した各地への観光や出張が可能なことをPR、イベント等でのブース出展とチラシ配布等に取り組んでいく。

【令和6年度「北九州空港のアクセス」の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和6年度は、空港大作戦第1弾の北九州空港アクセス強化施策パッケージにおいて取りまとめたアクセス強化策を推進することとし、旅客のV字回復に向けた取組に合わせ、空港アクセスの利便性確保のため、エアポートバスやタクシーのサービスを県・市で連携し、継続して取り組んでいく。
- ・ 北九州空港エアポートバスについては、小倉線ノンストップ便と朽網線の増便、インバウンド旅客向けタッチ決済の導入など、さらなる利便性の向上に努めていく。
- ・ 鉄道については、最寄り駅への特急停車の推進による黒崎・折尾、大分、福岡方面の利便性の向上、鉄道ダイヤに対応したバス編成による乗換時間の短縮や速達性の向上などの取組を進め、航空旅客の需要拡大につなげていく。
- ・ これまで本委員会でも議論しているアクセス鉄道の新設については、市の財政負担が大きいことや、鉄道事業の採算性確保のため大幅な需要増が不可欠であることから、まずはアクセス鉄道の検討再開に向けた空港利用者の増加への取組を促進する。
- ・ イノベーションの力をアクセス強化に生かす取組として、バスの運転手不足を克服するため、自動運転バスの社会実装の検討、次世代アクセスの実現に向け、空飛ぶクルマなどの新技術の導入の検討を行い、脱炭素化に向け、次世代バイオディーゼルの活用やEV化を推進していく。

【令和6年度「半導体貨物拠点化推進強化期間」の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 貨物事業の進展について、国際貨物定期便は、大韓航空便が週3便、大型貨物機で就航しており、大きな輸送力で仁川ハブに接続するなどの利便性の向上を果たしている。また、令和5年2月に新規就航したインテグレーターユーピーエス・ジャパンは週5便、中型貨物機による運航で、ドア・ツー・ドアの複合一貫輸送サービスを提供している。
- ・ さらに、令和6年4月11日からヤマトグループとJALグループによる国内貨物定期便が新規就航し、現在は、成田路線と那覇路線の1日4便、令和6年夏頃からは羽田路線が追加されて1日6便、最終的には1日10便まで便数が拡大し、首都圏と九州を結ぶ多頻度運航が実現する。
- ・ また、令和5年度は空港機能の強化が大きく進展した。国による滑走路延長事業の着工、小型貨物専用機用エプロン、GSE機材置場の整備、シーアンドエア輸送の効率化を図るための直線道路の整備が行われたほか、北九州エアターミナル株式会社による国内第2貨物上屋の整備が完了し、ヤマトグループが使用している。
- ・ 令和5年度の国際貨物取扱量は、世界的な荷動きの鈍化により9,805トンと前年を割れている中、本委員会から県に強力に要望いただいた貨物推進強化期間の継続が実現し、令和6年度から4年間、本市と県が連携して物流拠点化に取り組んでいくことになっている。

- ・ 現在、九州では、台湾の半導体大手T S M Cの熊本進出を契機に、半導体関連企業の大規模投資が進んでおり、今後は、半導体関連の航空貨物需要の高まりが見込まれている。これらの貨物を中心として集貨を進め、貨物取扱量のV字回復を図り、北九州空港の物流拠点化を強力に進めていきたい。

【令和6年度の機能強化・北九州空港整備事業について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 国の令和6年度の北九州空港整備事業は、当初予算で約63億円であり、予算事業の項目は、①滑走路延長事業、②浸水対策事業、③滑走路端安全区域(R E S A)の整備などとなっている。
- ・ 事業概要については、①滑走路延長事業は、北九州空港の物流拠点化を目的に、大型貨物機による欧米など遠距離直行便の就航を可能とするため、滑走路を延長する事業で、②浸水対策は、防災・減災、国土強靱化の対応として、空港島北東部の護岸のかさ上げなどを実施するものである。③滑走路端安全区域(R E S A)の整備は、国際民間航空機関からの勧告により、滑走路の南北の両端に航空機のオーバーランなどの際に対応できるよう空間を設ける事業であり、その他の事業としては、老朽化した無線施設などの更新、改良などを実施する予定である。
- ・ 北九州空港の滑走路延長事業は、令和5年度の新規事業として採択され、令和5年12月に着工し、令和6年度で2年目となり、令和9年8月の供用に向け、着実な事業進捗が図られるよう、引き続き国との調整を続けていく。

《委員の主な意見》

- ・ 2024年問題の対応等、飛行機を使った物流や配送について相談できる相談窓口についての告知をしっかりといただきたい。
- ・ 北九州空港の貨物便を増やすため、生鮮や野菜など北九州の特産品を国内外へ送ることなど、行政もタイアップしてしっかり分かりやすく宣伝してもらいたい。
- ・ 北九州空港の早朝深夜便の利便性について、福岡羽田便を利用している人たちに対する宣伝を徹底的にやっていただきたい。
- ・ 滑走路3,000m化によって来るべき大型機の就航に向けて、アクセスの強化にぜひ優先的に頑張ってもらいたい。
- ・ 朽網駅での北九州空港のアピールやエアポートバス乗り口の案内などを強化すれば、朽網駅も盛り上がり、空港の宣伝もでき、いい相乗効果になるのではないかと思う。
- ・ 北九州空港の住所表記について、現在は小倉南区空港北町となっているが、小倉南区北九州空港のように北九州空港という名前を付けることで、今後、本市の用地に進出してくる企業がブランディングに使ってもらえるという前向きな将来投資としてぜひ検討していただきたい。

○ 令和6年6月27日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

当局から、令和5年度のスターフライヤー社の経営状況、令和7年度における県・市の連携強化の取組について説明を受けた後、北九州空港に係る県への要望活動について委員間討議を行った。

【令和5年度の株式会社スターフライヤーの経営状況について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和5年度の決算について、路線全体の輸送実績は、有償旅客数は154万1,000人で前年度比32.0%の増加、座席利用率は77.6%で前年度比9.4ポイント増加し、コロナ禍前の令和元年度と比べると、有償旅客数は7.8%減、座席利用率は減便等による生産調整の結果、5.6ポイント増となっており、コロナ禍前の水準までほぼ回復している状況である。
- ・ 令和5年度の売上高は400億1,900万円と前年度比77億4,400万円増加しており、有償旅客数の増加に伴い、売上高も大きく増加している一方で、費用の面では、円安水準により機材整備費が増加しており、原油価格の高止まりにより変動費も増加している。その結果、当期純利益は9億1,200万円の黒字となっている。コロナ禍前の令和元年度と比べると、売上高は約4億円の減少と、ほぼコロナ禍前の水準まで回復してきている。
- ・ 令和6年度の業績予想は、売上高 426 億 9,000 万円、当期純利益 13 億 7,000 万円と、コロナ禍前の水準を超える規模が見込まれている。
- ・ 令和2年度末に、市が事業継続のための補助を行うに当たり、スターフライヤー社に対して要請を行った、(1)本社機能を本市から転出させないこと、(2)北九州空港を起点とした航空ネットワークの維持・さらなる展開を図ること、(3)再建のめどが立ち次第、羽田路線について更なるサービスの拡充など、北九州空港の発展のために尽くすこと、の3つの要請事項についてしっかり取り組めるよう定期的に意見交換を行い、必要に応じて働きかけを行っていき、本市に本社を置く地元航空会社として、市民、企業に利便性の高い輸送サービスを提供いただくよう、引き続き連携して取り組んでいく。
- ・ 従業員数は、コロナ禍の間、採用を抑えていたが、令和6年度の春にキャビンアテンダント等の新規採用も再開しており、人員体制の拡充に取り組んでいるところである。

《委員の主な意見》

- ・ スターフライヤー社の従業員数に関しては、経営基盤を支える一つの大きな柱であるため、今後とも注視してもらいたい。
- ・ 空港関連業務の地元業者への発注については、市や市議会からも常に発信していく必要があり、今後も発注状況を注視していきたい。
- ・ 空港大作戦でアクセスの強化をしていく反面、路線の強化もやっていけないといけない。市としても支援できるところをしっかりと支援していきながら拡充してもらいたい。

【令和7年度における県・市の連携強化の取組について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 令和7年度は7項目について連携強化が必要と考えており、1つ目に、旅客強化期間の継続について、令和4年度からスタートした「ネットワーク再構築推進期間」が令和6年度で期限となるが、現在、チャーター便の運航や仁川便の夏季限定の増便など、新規路線の就航や増便に向けた動きが相次いでおり、こうした動きを着実に捉え、北九州空港の旅客ネットワークを拡充させるためには、令和7年度以降も強化期間の継続が必要と考えている。
- ・ 2つ目に、強化期間における予算の確保について、旅客の再成長、貨物拠点化の進展に向けて、引き続き県と市が連携して、旅客・貨物・アクセスなど北九州空港の利用促進に対する各種支援策に係る予算を確保していく必要があると考えている。
- ・ 3つ目に、受入体制の強化に関する連携について、旅客、貨物の就航や増便を受け止めるためには空港業務の体制強化が不可欠であり、担い手の確保や働きやすい環境づくりなどに連携して取り組む必要があると考えている。
- ・ 4つ目に、旅客に関する連携について、ネットワークの再構築と福岡空港との補完機能の強化を進めるため、既存路線の利用実績を高め、運休中の路線の早期復便、新規開設を促していくことが重要となることから、路線の安定化をはじめ強力な支援に取り組む必要があると考えている。
- ・ 5つ目に、貨物に関する連携について、令和6年度から4年間で「半導体貨物拠点化推進期間」と設定しており、北九州空港が貨物拠点としての地位を確立するためには、貨物の円滑な取扱いが求められることから、輸出入貨物の集貨、通関機能の確立などに連携して取り組む必要があると考えている。
- ・ 6つ目に、アクセスに関する連携について、増大し多様化する旅客需要に幅広く応えるためには、福岡空港との役割分担と相互補完に基づき、北九州空港の補完機能の強化が不可欠であることから、北九州空港と福岡都市圏とのアクセス利便性の向上に取り組む必要があると考えている。
- ・ 7つ目に、機能強化に関する連携について、滑走路3,000m化を控え、新たな貨物便の就航需要が高まる一方、航空燃料の供給が逼迫しているため、大型貨物機による欧米など長距離貨物便の直行運航の実現に向け、給油能力の増強に向けて連携して取り組む必要があると考えている。

《委員の主な意見》

- ・ アクセスに関する連携に関して、令和6年6月に本市と京築の商工会議所から県知事へ、東九州新幹線ルートの特設会の設立を要請したという流れを踏まえ、今後、市議会としても県へ要望ができるよう準備を進めていく必要があると思う。
- ・ 北九州空港と福岡都市圏とのアクセスの利便性をもっともっと高めるべきであり、いろんなルートがあると思うが、なるべく乗換えが少なくスムーズにつながることができるものを研究していただきたい。

- ・ 便を増やすにしろ、インバウンドやダイバートの対応をするにしろ、全て空港業務の体制強化が必要となるため、県や国としっかり連携して、税関等の強化にも努めていただきたい。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 諸々の取組について県との連携強化を図る必要があり、県においても予算措置が必要となることから、令和7年度当初予算の編成作業が本格化する前に要望すべきと考え、正副議長と正副委員長で行うこととしたい。

○ 令和6年7月24日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

令和6年度に執行部が行った国提案活動について当局から説明を受け、北九州空港に係る国への要望活動について委員間討議を行った後、令和5年度の北九州エアターミナル株式会社の経営状況等について、当局から報告を受けた。

【令和6年度に執行部が行った北九州空港に係る国提案活動について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 北九州空港の事業推進に係る執行部からの国への提案は、令和6年7月10日に国土交通省と県内に事務所を置く選挙区及び比例区選出の関係国会議員宛てに行った。
- ・ 提案項目は3項目で、大項目の1、滑走路3,000m化をはじめとする物流拠点機能の向上に向けた協力においては、3,000m滑走路の早期供用の推進、貨物機用エプロンの拡充整備、新門司沖土砂処分場(3工区)の土地活用への配慮、航空機燃料の給油能力の増強への支援、の4点を要望している。
- ・ 大項目の2、旅客、貨物の受入れ体制強化への支援では、コロナ禍からの旅客の回復、滑走路3,000m化に向けた航空貨物の需要増に対応するため、課題である旅客、貨物の受入れ環境の充実や空港業務の人員体制の確保、受入れ体制の強化について、国への支援を提案している。
- ・ 大項目の3、国内航空貨物事業者への着陸料、航空機燃料税等の公租公課軽減の支援では、令和6年4月のヤマトグループとJALグループによる国内貨物便の新規事業参入をきっかけとし、貨物専用機を運航する国内航空貨物事業者への着陸料、航空機燃料税等の公租公課の軽減を提案している。

《委員の主な意見》

- ・ 新門司沖土砂処分場(3工区)の土地活用に関して、空港と港湾の整備のためにも、土砂のしゅんせつをできるだけ急いで、空港島を早く埋める作業も国にしっかりお願いしたい。

【委員間討議における主な発言内容】

- ・ 諸々の取組について、国において令和7年度予算の編成作業が本格化する前に要望すべきと考え、正副議長と正副委員長で行うこととしたい。

【令和5年度の北九州エアターミナル株式会社の経営状況等について】

(説明及び答弁要旨)

- ・ 同社は空港内の貸室業や空港利用施設の賃貸業等を行っており、資本金39億6,588万円、うち本市の出資額は12億1,599万円で、出資割合は30.66%、従業員は21名となっている。
- ・ 令和5年度は新型コロナウイルス感染症の5類移行後、国際旅客定期便が再開するなど空港利用者の回復により増収となっており、旅客数は、国内国際の合計で117万5,000人、対前年度比140.1%となっている。
- ・ 貨物については、国内国際合計の貨物取扱量が約1万2,000トンで対前年度比69.0%となっている。その他、ターミナルビルの来館者数は169万8,000人で対前年比129.0%、駐車場利用台数は26万8,000台で対前年度比128.8%と増加している。
- ・ 当期売上高は約10億8,925万1,000円で、前年度比123.0%となっており、売上原価、販売費、一般管理費の合計は、光熱水費や修繕費等の増加により約9億2,857万2,000円と、前年度比で104.4%となっている。これらの結果、当期の営業利益は1億5,255万円、経常利益は1億7,570万円、当期純利益は1億5,347万円と黒字を確保しており、累計で6億4,022万4,000円の繰越利益剰余金を計上している。

○ 令和6年10月1日 県に対する要望活動

「福岡県の令和7年度当初予算に関する要望書」により、県議会等に対して要望活動を行った。

○ 令和6年11月7日 北九州空港機能強化・利用促進特別委員会

調査研究事項の報告書の取りまとめのため、委員間討議を行った。

○ 令和6年11月11日 国に対する要望活動

本市議会議員連盟と合同で、「北九州空港の機能強化及び利用促進に関する要望書」により、国土交通省、地元選出国會議員等に対して要望活動を行った。

3 まとめ

(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

令和2年3月以降、世界規模でのコロナ禍の影響により、全国的に航空便の減便や運休が相次ぎ、航空業界が未曾有の危機に瀕する中、本市に本社を置き、北九州空港の発展に欠かすことのできないスターフライヤー社への支援のあり方等について、参考人や執行部から説明を受け、継続的に調査研究を行ってきた。スターフライヤー社は、コスト削減等のたゆまぬ企業努力や本市からの事業継続に向けた支援等により、経営危機を脱し、経営状況はほぼコロナ禍前の水準まで回復しつつある。なお、同社は引き続き本市を拠点として企業活動を展開していく

こととしており、今後も定期的に意見交換を行いながら、北九州空港を起点とした航空ネットワークの更なる拡充に努めるとともに、北九州空港の発展のためにより一層連携して取り組んでいくことが重要である。

また、北九州空港の更なる利用促進に向け、空港アクセスの向上についても、参考人からの説明や行政視察を含めた調査研究を行ってきた。昨今、コロナ禍を経て、国内需要は回復し、インバウンド需要もコロナ禍前を超える水準となり急激に航空需要が増加している。こうした中、福岡空港では処理容量不足が指摘されている。多様な航空需要を受け止めるためには、九州唯一の24時間空港である北九州空港が福岡空港から溢れた航空需要の受け皿となり、両空港の特色を活かして相互補完することが求められており、北九州空港のアクセス向上は、今後の北部九州全体の発展を考えるうえでも極めて重要な意味を持つことがわかった。まずは、バスやタクシー等の既存アクセスの強化に県・市で連携して取り組む必要がある。そのうえで、アクセス鉄道の導入については採算性の確保が必要であることから、他空港への行政視察を踏まえつつ、検討再開に向け、コロナ禍の影響で低迷した航空ネットワークの回復と旅客のV字回復を目指すとともに、ターミナルビルの魅力向上など、航空旅客数や空港利用者数の増加に全力で取り組むことが必要である。また、検討に際しては東九州新幹線の動向を注視していくことが重要と考える。

(2) 北九州空港の滑走路3,000m化の早期実現等、機能強化について

滑走路3,000m化については、本委員会や本市議会をはじめ、本市執行部や県・苅田町の様々な主体が一丸となり、国に対して積極的かつ強力に要望活動等を行ってきたことにより、悲願であった北九州空港滑走路延長事業が令和5年3月末に国の新規事業として採択された。令和9年8月末の供用開始に向け、令和5年12月に着工されており、この滑走路延長に伴い、北米や欧州への大型貨物機による直行便の就航が可能となり物流拠点化の進展が期待される。また、滑走路延長を契機とし、北九州空港の航空ネットワークが更に充実すれば、圏域に立地する企業の国際競争力が高まることが想定され、地域経済の活性化による雇用の拡大や新たな企業立地も期待されるなど、本市のみならず、北部九州全体の発展に大きく寄与するものと考えられる。

今後は、拡大が見込まれる航空貨物の需要を取り逃さないよう、3,000m滑走路の早期供用に向け、引き続き、国による着実な事業の推進を要望するほか、大型貨物機による北米、欧州などへの直行便運航を実現し、ものづくりのまちとして滑走路延長の効果を最大限地域に波及させていくために、貨物機用エプロンの拡充や給油能力の増強など、引き続き国に対して積極的かつ強力に要望活動等を行い、機能強化を図ることが必要である。

(3) 北九州空港に関する福岡県との連携強化について

コロナ禍の影響で低迷した航空ネットワークの回復や旅客のV字回復、物流拠点化の推進を図っていくため、本委員会や本市議会をはじめ、本市の様々な

主体が一丸となり、県との連携強化に努めるとともに、北九州空港への旅客、貨物便の誘致や利用促進等に当たっては、県と市が協力して各支援策を実施し、これまでも大きな成果を上げてきた。

現在、九州では、半導体関連企業の大規模投資が進んでおり、半導体関連の航空貨物需要の高まりが見込まれている中、北九州空港の滑走路延長を見据えつつ、北九州市をはじめ県全体の活性化を図るためにも、さらなる物流拠点化の推進に向けて、引き続き県との緊密な連携の下、ハード・ソフト両面の取組を進めていく必要がある。また、今後、県域全体で発展していくためには、県東部に位置する北九州空港においては、24時間利用可能な海上空港という特徴や強みを活かしつつ、県西部に位置する福岡空港との役割分担と相互補完を図るため、北九州空港へのより一層のアクセス強化が必要であり、北九州空港と福岡都市圏を結ぶ福北リムジンバスの昼間帯を含めた運行拡大やそのPRなど、さらなる利便性の向上に取り組む必要がある。

いずれにしても、北九州空港がコロナ禍からの再成長や悲願であった滑走路の3,000m化を活かした国内外の物流拠点空港を目指し、県域全体の発展に寄与していくため、引き続き、県と連携を図りながら取組を進める必要がある。本市議会と県議会が同じ目的に向かい、本市執行部と県執行部も一丸となって、より一層、連携を強化していくことを改めて確認するため、本報告書を県議会にしっかり届け、共有してまいりたい。

(4) 北九州空港の運営形態のあり方について

コンセッション（空港運営の民間委託）については、北九州空港の活性化推進に大きな可能性を持つ手段の一つであり、今後も、市議会、地元産業界、県、苅田町と情報交換し、検討すべき課題であると考えている。一方で、これまでの企業へのヒアリングや意見交換の結果、企業はコンセッションへの参画に当たり、事業性や採算性を厳しく見ており、国の方針の見直しやコロナ禍からの旅客の需要回復がどれだけ見込めるかが最も重要であることなどがわかった。

これらを踏まえ、本市としては、国の方針や企業の取組方針、動向について情報収集を続け、機を見てコンセッションを含む最適な運営形態に関する議論を再開することとしたが、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、まだ議論の再開に至っていない。

以上の状況を鑑み、「北九州空港の運営形態のあり方について」は、今後、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ことが必要である。