

# 第 1 分 科 会 (No. 5)

1 日 時 令和6年9月25日(水)  
午前10時00分 開会  
午前11時57分 休憩  
午後 1時00分 再開  
午後 3時28分 閉会

2 場 所 第6委員会室

## 3 出席委員 (19人)

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

## 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
総 務 課 長	日 比 野 将 隆	クルーズ・交流課長	川 崎 文 寛
港 営 部 長	小 田 聡	港 営 課 長	中 野 仁
業務担当課長	中 島 寛 幸	保全担当課長	牛 島 和 充
物流振興課長	鈴 木 啓 介	港湾整備部長	伊 藤 仁
港湾工事担当部長	今 吉 淳 一	計 画 課 長	井 上 康 一
計画調整担当課長	中 原 崇 文	整 備 課 長	藤 本 則 彦

エネルギー産業拠点化推進室長	林 秀 樹	エネルギー産業拠点化推進課長	白 井 伸 弥
総合拠点利用促進担当課長	酒 井 啓 範	空港企画部長	田 代 昇 三
空港機能強化担当部長	黒 岩 亮	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

政策係長 袴着 健太郎 書記 西嶋 真

## 7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	議案第89号 令和5年度北九州市一般会計決算についてのうち所管分	議案の審査を行った。
2	議案第96号 令和5年度北九州市港湾整備特別会計決算について	
3	議案第105号 令和5年度北九州市空港関連用地整備特別会計決算について	
4	議案第106号 令和5年度北九州市臨海部産業用地貸付特別会計決算について	
5	議案第108号 令和5年度北九州市市民太陽光発電所特別会計決算について	

## 8 会議の経過

○主査（渡辺徹君）開会します。

本日は、港湾空港局関係議案の審査を行います。

議案第89号のうち所管分、96号、105号、106号及び108号の以上5件を一括して議題とします。

審査の方法は、一括説明、一括質疑とします。当局の説明は、できるだけ要点を簡潔、明瞭にお願いします。なお、議案説明は着席のままで受けます。

それでは、説明を求めます。港湾空港局長。

○港湾空港局長 おはようございます。

議員の皆様には、本市の港湾空港行政につきまして、日頃より御指導、御支援賜り、誠にありがとうございます。

先日、会派質疑、一般質問が行われたところでございますが、その中でも多くの御質問をい

いただきました。委員の皆様、ひいては市民の皆様の大きな期待を改めて感じたところでございます。

港湾空港局では、成長エンジンである北九州港と北九州空港を最大限に活用し、物流拠点化の推進、風力発電関連産業の総合拠点化など、新ビジョンの重点戦略である稼げる町の実現に向けて着実に事業を進めているところでございます。

この2つの港がしっかりと役割を果たせるよう、港湾空港局職員一同、しっかりと取り組んでまいりますので、委員の皆様には引き続き御指導とごべんたつのほどよろしく願いいたします。

議案の内容につきましては、総務部長から説明をさせていただきます。よろしく願いいたします。

**○主査（渡辺徹君）** 総務部長。

**○総務部長** それでは、着座にて失礼いたします。

港湾空港局関連の議案等につきまして、お手元の令和6年9月市議会定例会決算特別委員会資料により御説明いたします。

タブレットの2ページをお願いいたします。

本日御審議をお願いいたします関係議案は、令和5年度決算のうち、一般会計の港湾空港局所管分と4つの特別会計の合計5件でございます。

3ページをお願いいたします。

令和5年度決算の港湾空港局所管分の概要でございます。なお、金額は万円単位で御説明させていただきます。

表の一番下、港湾空港局所管会計の決算額の合計は、左から予算現額241億5,489万円、支出済額208億3,244万円、翌年度繰越額18億4,210万円、不用額14億8,034万円でございます。

4ページをお願いいたします。

会計ごとに決算概要及び主要施策について御説明いたします。

議案第89号、令和5年度北九州市一般会計決算の所管分につきましては、収入済額145億1,018万円、支出済額161億3,040万円でございます。

次に、主要施策について主なものを御説明させていただきます。なお、決算額につきましては読み上げを省略させていただきます。

まず、北九州空港関連の事業でございます。

①北九州空港にて路線誘致や集客PRを実施するとともに、アクセス利便性を確保するため、エアポートバス等への支援を行いました。

②北九州空港の物流拠点化に向け、国際貨物定期便の安定化やさらなる拡大を図るため、着陸料や集貨等への助成を行いました。

続いて、北九州港関連の事業でございます。

⑤国内外のクルーズ船社等に寄港を働きかけ、安全安心な受入れを実施するとともに、乗船客を市内へ誘導し、市内経済の活性化を図りました。

5 ページをお願いいたします。

⑦北九州港の利用を促進するため、航路誘致や集貨につながる営業活動を行うとともに、東京で北九州港セミナーを開催するなど、官民一体となったプロモーション活動を実施いたしました。

⑨港湾のさらなる発展を目指すとともに、港を取り巻く情勢の変化に対応するため、新たな長期構想に基づき、港湾計画を改定いたしました。

⑩カーボンニュートラルポートの形成を推進するため、官民の港湾関係者等で構成する協議会を開催し、港湾脱炭素化推進計画を策定いたしました。

⑪港湾施設の安全かつ適正な使用を図るため、計画的に維持補修工事を実施したほか、新門司北地区において泊地のしゅんせつを実施いたしました。

⑫響灘東地区において、しゅんせつ土砂や廃棄物の最終処分場を整備するための護岸工事等を実施いたしました。

6 ページをお願いいたします。

⑮洋上ウインドファームの建設等に不可欠な基地港湾について、ヤードの地盤改良等の整備に係る港湾管理者負担金を支出いたしました。

⑯洋上ウインドファームの建設時に使用する特殊作業船の基地化に向け、必要な岸壁整備を実施いたしました。

⑰新門司地区や響灘地区への企業誘致活動を行ったほか、分譲促進のために造成工事や雨水排水工事等の基盤整備を行いました。

続いて、埋立事業に係る土地売払い等の状況及び三セク債の償還について御説明いたします。

令和5年度の土地売払収入及び土地貸付収入は8億6,000万円となりました。

令和5年度は、三セク債の元金分として20億円を償還し、年度末における三セク債残高は242億円となりました。

一般会計につきましては以上でございます。

続きまして、特別会計でございます。

7 ページをお願いいたします。

議案第96号、令和5年度北九州市港湾整備特別会計決算でございます。

歳入歳出決算額は、収入済額80億9,722万円、支出済額36億7,592万円でございます。

次に、主要施策について主なものを御説明いたします。

②北九州港の港湾施設の管理運営業務について、指定管理者制度の適切な運用を行いました。

③上屋の屋内環境の改善及び省電力化を図るため、照明のLED化を実施いたしました。

④太刀浦第2コンテナターミナルに設置しているクレーン3基のうち、2基目の更新工事を

開始いたしました。

⑤太刀浦コンテナターミナルにおける荷役作業の安全性を確保し、荷役効率を向上させるため、ふ頭用地の舗装工事等を実施いたしました。

8ページをお願いいたします。

議案第105号、令和5年度北九州市空港関連用地整備特別会計決算でございます。

歳入歳出決算額は、収入済額2,389万円、支出済額51万円でございます。

空港関連用地への企業立地促進のため、除草作業等を実施いたしました。

その下、議案第106号、令和5年度北九州市臨海部産業用地貸付特別会計決算でございます。

歳入歳出決算額は、収入済額及び支出済額ともに9億4,031万円でございます。

臨海部産業用地の貸付け及び売却事業を実施し、その収入を一般会計に償還いたしました。

9ページをお願いいたします。

議案第108号、令和5年度北九州市市民太陽光発電所特別会計決算でございます。

歳入歳出決算額は、収入済額2億8,267万円、支出済額8,529万円でございます。

市制50周年記念事業として建設した市民太陽光発電所の維持管理を行うとともに、売電収入を活用して市民還元事業を実施いたしました。

港湾空港局所管の令和5年度決算の概要については以上でございます。

10ページをお願いいたします。

最後に、指定管理者の管理運営に対する評価結果について御報告いたします。

今回、多段階評価の対象となっております北九州港港湾施設につきましては、総合評価の結果、やや優れていると認められる評価ランクBとなりました。

以上で説明を終わらせていただきます。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。

**○主査（渡辺徹君）**お疲れさまでした。これより質疑に入ります。

質疑は会派ごとに、持ち時間の範囲内で、議題に関する事項とします。

当局の答弁の際は補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質疑はありませんか。井上委員。

**○委員（井上純子君）**ありがとうございます。トップバッターを務めさせていただきます井上純子です。よろしくお願ひします。

何点か質問させていただきます。

まず初めに、北九州空港物流拠点化事業として、航空貨物の取扱量について伺います。

令和3年度の実績は2.1万トンと、令和2年度から比べたときに42%増と、そこで今後物流が増えていくのではないかと期待され、令和6年度の目標値としては、今4.2万トンを目指されていることと思います。

ただ、残念ながらコロナが落ち着くとともに、令和4年度は大幅に減少して1.7万トンとなっ

ているかと思えます。

そこで伺います。

令和5年度はどのような実績となっているのか、また、令和6年度の目標値4.2万トンに向けて、今どういった状況か、併せて教えてください。

次に、空港の旅客人数について伺います。

今まさに空港大作戦ということで、空港の利活用が注目されているかと思えます。

そこで旅客人数について、令和5年度実績はどのようなようであるか、伺いたいと思えます。

次に、その関連となるんですけれども、今、空港大作戦として空港のアクセスを増やそうということで、エアポートバスの増便を今年度に予定されているかと思えます。

そこで令和5年度の乗車状況を前年比で見てどのような状況か、教えていただきたいと思えます。乗車人数と各バスの乗車率をお願いいたします。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 北九州空港の航空貨物取扱量の状況について御答弁申し上げます。

先ほど委員御指摘のとおり、令和3年度に過去最高の取扱量実績となったわけですけれども、令和4年度は減少していたというところがございます。

令和5年度につきましてでございますけれども、国内、国際トータルで1万2,033トンという実績になっております。内訳としましては、国際貨物が9,805トン、国内貨物が2,228トンとなっております。引き続き、令和4年から令和5年にかけて、国際貨物の荷動きが停滞ぎみでございまして、日本発貨物、日本全体の輸出航空貨物も減少して、24か月連続減少とか、そういう状況が続いております、その影響を受けたというところがございます。

今年度に入ってからでございますけれども、減ってきた荷動きは、一応底は打ってきたというところがございます。

ただ、爆発的にまた増えていくという傾向にはまだなくて、荷動きとしては底を打って微増の状況になっているところがございます。北九州空港においても、国際貨物取扱量の底は打ってきたという状況が見えてきたかなというところがございます。

一方、国内貨物につきましては、北九州空港はこの4月に、ヤマトグループ、JALグループの国内貨物定期便が新たに就航しまして、8月からは増便もされております。その取扱いが順調に伸びておりますところから、国内貨物については今年度かなりの増加が予想されております。

国内、国際トータルでございますけれども、今年度のまち・ひと・しごとの目標値4万2,000トンまで行くかどうか、そこはちょっと予測が難しいんですけれども、それにできるだけ近づくような状況というか、全く足りないという状況にはならないのかなと。増加傾向にはあると考えております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 北九州空港の旅客便の令和5年度の状況について御答弁申し上げます。

令和5年度の北九州空港の旅客の利用者数につきましては、117万5,399人ということで、令和4年度に比べて140.1%でございました。コロナ禍から着実に回復基調にあると申し上げてよろしいかと思えます。

内訳としましては、国内定期便がおよそ106万人でございまして、国際線が、コロナの収束、5類になったということで、国際定期便が回復いたしました。こちらが9万5,000人ということでございます。

今年度は、この国際便につきましてジンエアーは毎日1便でございましてけれども、夏場に臨時増便をいたしました。

今後とも、こういった増便によって、さらに旅客数は増やしていきたいと考えておきまして、一応今回、補正でも国際線の拡充に向けた補正予算は御審議いただいているという状況でございます。旅客に関しましては以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** エアポートバスの実績についての御質問についてお答え申し上げます。

エアポートバスにつきましては、平成4年度の実績で、利用者数としては34万人の実績でございました。令和5年度は48万人ということで、140%の増加となっております。

バスの利用率についての御質問ですけれども、バスの利用率につきましては、バスのダイヤについて、航空便に接続するように、バスの事業者で、できるだけ無駄なく最適になるようなバスダイヤを組んでもらっているところでございますけれども、やはり航空機の出発便と到着便の時間が合わずに、中には回送状態で運行しているというふうなバスもございます。

バス1台当たりの利用率が高い場合もあれば、極めて低い場合もあるということで、そういう状況ではございます。バスの利用率として示しにくいところはあるんですけども、バスの利用者数を年間の運行便数で割ったものをベースで考えますと、エアポートバスは、小倉線と、それからの黒崎折尾学研都市線と朽網線、3路線ございまして、それぞれでいきますと、小倉線につきましては、令和5年度で利用者数29万人、運行便数2万便でございます。1便当たりの利用者数といたしましては、年間1便当たり14人というふうなところでございます。バスの定員が55人となっておりますので、利用率として換算いたしますと約25%となります。

それから、黒崎折尾学研都市線につきましては、利用者数が5万人で、運行便数が年間8,000便、1便当たりの利用者数といたしましては6人となっております。バスの定員が、こちらにつきましても55人乗りでございますので、利用率としては約11%になってございます。

それから、朽網線につきましては、利用者数14万人、運行便数が2万便といったところで、1便当たりの利用者数としては7人となっております。これが、朽網線につきましては路線バスを運行してございまして、定員がなかなか確定しにくいんですけども、椅子、座席の数が

29人となってございますので、29人で仮定しますと利用率としては約24%というような状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 井上委員。

**○委員（井上純子君）** 答弁ありがとうございます。追加で質問させていただきたいと思います。

まず、空港物流拠点化事業としまして、航空貨物の取扱いですね。令和3年の勢いを期待して、今後の伸びを非常に期待していたわけなんですけれども、今、底をついて1.2万トンと。ただ、ヤマト便も就航して、今からの微増、増加が期待ということなんですけど、なかなかまだ航空に関しては貨物が難しいのだろうなと理解してはいますけれども、ここはせっかく投資をしたわけですから、着実な増加を期待したいと思います。

また、それに伴いまして、やはり空港は物流だけじゃなく、旅客を頑張らなければいけないというのが今回の空港大作戦のポイントだと、柱だとは思っているんですが、それで見ると、コロナが明けて、令和4年、令和5年で見ると、141%ということで、バスもともに同じ割合で増えているということで、同じ割合の方が今までどおり使って、少しずつ戻ってきているんだろうとは思っています。

ただ、まだ今回、乗車率として空港の搭乗率、これをお聞きしたいんですけど、以前、福岡と比べたときにLCCがなかったりするところが利用者からすると使う魅力としては欠けるところだと思うんですけど、やはりまずLCCを誘致するには到達しないと思う、到達しているところの状況としましてはいかがでしょうか。教えてください。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** LCCの誘致につきまして、LCCは、主に成田を拠点にしている航空会社さんが多いので、成田線というのが視野に入ってくると思いますが、そうなってくると、羽田線との状況の兼ね合いということになってくると思います。

羽田線が、確かに今回復基調にはございますけれども、まだ一番多いときからすると8割ぐらゐの推移ということで、羽田線をまずしっかり回復させること、これがまず大前提になってくると思います。

とはいえ、やっぱりいろんな御要望の中で、LCCというふうなこともありまして、このLCC、鶏が先か、卵が先かという話にもなってくるのではないかと思います。しっかりまず羽田線を回復させながら、LCC航空会社さんとはしっかりコミュニケーションを取って、しっかりチャンスを捉えて、誘致を行ってまいりたいと考えておるところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 井上委員。

**○委員（井上純子君）** ありがとうございます。ちょっとこの関連に追加で質問させていただきたいんですが、やはり、まずは北九州空港を使ったことがない方もまだまだ多いと思っています。ですから、今乗っている人だけではない、ゼロイチとなるような、やはりマーケットを拡

大していくということが、今後、空港大作戦の中で重要になってくると思うんです。そのためにも、エアターミナルビルに来たことがない方もまだまだ多いと思うので、やはりビルに、利用するから行く通過点ではあるんですけど、やはり空港っていいよねと、あの空間の利活用というのは欠かせないと思うんです。今、リーシングにもまだまだ課題があるまま時間が過ぎているなという寂しい状況だなと思ってまして、こういったリーシングなどにノウハウのある民間外部人材の方を導入するとか、意見をいただくとか、何か今後、そういったこととか工夫を考えられていたりしますでしょうか。教えてください。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** ターミナルビルのにぎわい創出、あとは滞在しやすい空間づくりというところは非常に大きな課題だと認識しております。

3階のメインレストランは空いた状況になっておりまして、そこを単純に一つの飲食店で埋めようとする、かなりハードルが高いということも分かってきておりますので、ビル全体でどういうふうになぎわいを創出していくのか、滞在しやすいように工夫していくのかということが重要だと思っております。

委員御指摘のとおり、民間のそういう専門知識のある方、そういった方の御意見をいただかないといけないんじゃないかという御意見もいただいているところでございます。そこはちょっと、まだ、今年度の話ではなく、来年度の取組になると思っておりますけれども、今、一生懸命、検討しているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 井上委員。

**○委員（井上純子君）** ありがとうございます。なかなか今すぐには動けない部分もあるかと思っておりますけれども、やはり結果を出していくにはスピード感も重要ですので、あの手この手と、ここ市役所のメンバーだけで解決しないのであれば、やはり外部の方、専門の方の声もいただくような調整、体制を準備していただきたいということを要望したいと思っております。

次に、エアポートバスの乗車状況、ありがとうございました。

小倉線、朽網線、黒崎線、どれを見ても3割以下で非常に厳しいなという印象を受けております。こういう中で、今から増便を図るということなんですけれども、増便は既に発表されていた部分かもしれませんが、ちょっと教えていただきたいと思っております。増便がどのタイミングで、今の現在の便数からどのぐらい便数が増えるのか、分かれば教えてください。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** エアポートバスの増便についての御質問にお答えいたします。

本年2月に取りまとめましたアクセス評価施策パッケージの中で、エアポートバスの増便というのを公表いたしまして、それに向けて、今、事業者である西鉄バス北九州と協議を進めている状況でございます。

実現に向けた課題として、車両の確保であるとか乗務員の不足といったところの課題が上げ

られまして、これらについて、西鉄バス北九州と今、協議を進めているところでございます。どのぐらいの実現かというのが、ちょっと今協議中でございますので、お答えできないような状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 井上委員。

**○委員（井上純子君）** ありがとうございます。空港大作戦で打ち出した中で、たしか予算としても実際に積み上げていたのはこのアクセスバスの増便というところで、打ち上げた以上は、ぜひ実現していただきたいことではあるんですけど、今から調整ということで、少し不安を覚えたところです。

実際に、乗車率も低いですし、この中で増便してどこまでの乗車人数がいるのか、その中で西鉄バス、民間事業者の方が車両や乗務員をどこまで確保するのかというのは、もちろん不安視する声があって当たり前だと思ひまして、やはりそもそもの利用者数を増やす、どちらが先かということが本当に難しいところではあると思うんですけども、そこでやはり、まだまだちょっと、以前要望したことがあるんですけど、改めてなんですけど、小倉駅を利用していても、例えば博多駅とかは空港の動線のサインとかが、当たり前にあるんですよ。例えばバス乗換えとかも、動線のサインが床とか見えるところにあるわけなんですけど、小倉駅ってほとんどなくて、それが変わりないままなど。日々、小倉駅を利用している人が、ここって空港に行けるバスがあるんだということさえ、私は知らないんじゃないかと思っていますので、ここから変えていただきたいんですよ。

だから、西鉄バスの協力も必要なんですけど、市が本気度を見せるサインづくり、ここは欠かせないと思いますので、まずは市が頑張ろうとするのを視覚的にも見せてもらって、市が今、小倉駅からバスを出しているんだ、バスで人を運ぼうとしているんだというのは、気概をしっかり見せていただいて、空港だけで、人も来ない空港でイベントをやっても仕方がないので、まずは空港に人を運んでいただきたいと思います。これを要望して終わります。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 進行します。次、大石委員。

**○委員（大石正信君）** それでは、私から、令和5年度港湾空港局決算のうち、北九州空港における利用について伺います。

北九州空港の特定利用空港問題について、私の本会議質問で港湾空港局長は、北九州市はインフラ管理者ではないので合意する立場にはないと答弁されました。

しかし、7月10日、我が党と防衛省との交渉で、防衛省は特定利用空港の選定については、インフラ管理者ではなく、所在自治体の理解が前提と言っています。

私は、所在自治体とは、インフラ管理者ではなく、北九州市のことではないかと考えますが、国に所在自治体の理解、これは誰のことなのか確認し、所在自治体のことについて明確にすべきだと考えます。見解を伺います。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 特定利用空港の所在自治体とはどこなのかという御質問でございます。

特定利用空港、北九州空港が選定されておるわけでございますけれども、北九州空港の所在自治体としましては福岡県、北九州市、苅田町の3者が当たると考えております。

もう一点、国に確認をといるお話がございました。私どもの窓口としましては、国土交通省になりますので、国土交通省には、所在自治体に対する確認というものがどういうものかという事は確認をさせていただいております。確認の確認と、ちょっとおかしいんですけども、その意味合いとしましては、本会議で局長から答弁させていただきましたとおりでございます。あくまで北九州空港は国が管理する空港でございますので、防衛省などとインフラ管理者である国土交通省、国同士の合意というものに基づいて進めていくということで聞いておりました。所在自治体につきましては、全体的な総合的な防衛体制の強化、それに対する国の取組について御説明いただいて、そういう話を承ったという状況で、大丈夫というか、そういうことが確認だということで聞いておるところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 7月10日の、国土交通省と言われましたけども、防衛省とのレクチャーでは、所在自治体、インフラ管理者ではなくて、所在自治体の理解を得ていると。所在自治体というのは、福岡県、苅田町、そして北九州市、だから合意じゃなくて理解を得ているんだということなんですよね。

しかし、局長の答弁では、昨年11月の説明会の中では、一応理解してほしいと言うだけで、ということは、北九州市は理解をしていないと、国が説明しただけであって理解はしていないということなのか、理解はしているんだということなのか、どういうふうに認識されていますか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 11月の国からの御説明というのは、先ほど申し上げましたとおり、国において行われます総合的な防衛体制の強化の取組、そういう取組の全体像につきまして御説明がございました。

国がそういう形で取り組んでいきますということを地元所在自治体としてお聞きして、内容については御理解しましたということで、内容をお聞きしたという状況でございます。そのことを国に、防衛省におかれては、地元の所在自治体の理解という言葉が使われたのだと思われまます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** だから、理解したのか、していないのか、北九州市にとってみれば、国が一方的に説明しただけなんですよと。ということは、北九州市は、この特定利用空港については理解をしていないということなのか、理解をしているということなのか、どちらですか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 先ほど申し上げたとおりでございますけれども、国の取組内容についてお聞きをして、その内容については分かりましたということでございます。その理解という言葉の定義がちょっと難しいところではありますけれども、そういう状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 理解をしたという認識でよろしいということですかね。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 理解したというのが、何らかの合意、私どもからレスポンスをしたとか、ぜひやってくださいとか、そういったものではございません。あくまでも、国の取組をお聞きして、その内容は分かりましたということでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 国は、特定利用空港を進めていくという中で、年数回程度、自衛隊が軍事訓練を行っていくと。北九州市は、民間機の利用において、空港大作戦も行う中で、それが障害になれば国に物を申すと言われたりとかしたと思うし、当然、北九州市民に対しても知らせていかなきゃいけない。説明会についても知らせていかなきゃいけない。そういう国に対していろんな意見は言われたんですか、何も言われないんですか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 国におかれまして、特定利用空港で行う訓練の計画が、今後もし示されまして、それが民間機、旅客機ですとか貨物機の運航に制限をかけるようなものであった場合は、当然、それは困ると、民間利用を阻害しないでくださいと、そこは強く申し上げていかないといけないと思っておりますけれども、現状まだそういう計画も示されておられませんので、今、何かを申し上げたということはございません。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 結局、北九州市は、国が特定利用空港について説明をされたから、一応聞いただけだという認識であれば、きちんと国に対して抗議をすべきです。

国は、インフラ管理者ではなくて、所在自治体の理解を得ているんだと。これは法律ではないので、閣議決定であるということで、所在自治体の理解が前提だという言い方をしているわけですね。理解していないんだということであれば、国に対してきちんと抗議すべきじゃないんですか。いかがですか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 特定利用空港の受入れについて、所在自治体としては合意するというものではなく、事前に内容について、知っておいてくださいということで説明いただいたと思っております。

したがって、国が管理する空港である北九州空港の特定利用空港への選定につきまして

は、国の機関同士の取組でございますので、国の専管事項に当たると思っておりまして、特段、私どもが抗議するような内容ではないと思っております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** だから、国は、インフラ管理者ではなくて、所在自治体の理解が前提であるという言い方をしているわけですね。そうなれば、国土交通省の確認のあった中では、理解してもらっているということで、その食い違っているところについては、きちんとやっぱり理解していないんだったらしてない、理解しているならしている、そこを明確にさせていただきたいと。

国管理であったとしても、鹿児島だとか、熊本だとか、福井については、一旦、特定利用空港から外れているわけですよ。それは何でかということ、県議会で質問が行われ、県知事が、ミサイル配備されるから住民にとって危険であるということで、6月、7月の段階では外れているわけですよ。

北九州市は、国管理である、防衛問題は国の専管事項であるということで、何も物を言っていない。市民に対しても、議会に対しても、これは軽視じゃないんですか。国に物を申す立場にはないという言い方をしますけど、立場って何ですか。国に物が言えないんですか。本会議でも言いましたけども、地方分権一括法の中では、国と地方自治体は上下関係ではなくて対等平等と書いているわけでしょう。なぜ、国に対して、年数回とはどれぐらい利用するんですかとか、空港大作戦をしていく上で民間機に支障がないんですかと、その担保はきちんと取っているんですか。

そういう担保もきちんと取らずに、国が行うことだから物が言えないのは、おかしいんじゃないですか、こんなの。本当に空港大作戦を成功させていくんだったら、一々担保はきちっと取っていくべきじゃないんですか。なぜ取らないんですか。国に物が言えないんですか。何かペナルティーがあるんですか。いかがですか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 自衛隊の訓練による民航機への影響などについて、担保を取るべきという御意見、御質問だったと思います。

これにつきましては、国も、ホームページでQ&Aを出しておりまして、その中で、あくまでも自衛隊が優先的に利用するものではありませんと、あるいは自衛隊の施設を新たにつくるようなものでもございませぬということは明確に書いております。それを受けまして、今のところ、国の全体的な資料を見ますと、北九州空港の利用促進に悪影響があるというようなところが読み取れませんので、そこは一つ一つの担保は取っていないと。ただ、今後、訓練計画が示されて、もしそういうことを破るような、民航機の営業を止めて訓練しますよとか、そういうことがあったら、当然、物は申していかなければいけないと思っております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** やっぱり空港大作戦を成功させていく上でも、民間機に障害がない、障害が起こらないようにと、起こった場合には国に物を申すということだけど、週何回ぐらい利用するかとか、月何回ぐらい利用するかとか、年何回ぐらい、どの時間帯に利用するかとか、そういうのはきちんと国に確認すべきじゃないんですか。読み取れるとか、そんなことで、一番空港を利用していないときに利用してくださいとか、そういうふうに言えるんですか。どのタイミングでどれだけ利用するか、確認できないんですか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 答弁、ちょっと繰り返しのになってしまいますけれども、国は、特定利用空港の指定した後の取組、防衛体制の強化の取組としまして、年数回程度の訓練と言っております。年数回といいますと、頻繁に毎日行うような訓練とは読み取れませんし、自衛隊機が優先利用するものでもないとはっきり記載されておりますので、訓練計画はまだ示されておられませんけれども、今のところ、北九州空港の利用促進、これに向けて特段の障害になるとは思っていないというところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** だから、何でそういうのを読み取れるとか、勝手にそういうふうに臆測できるのかというのは、疑問で仕方ありません。空港を利用していく上で、年数回とは大体どれぐらい利用するんでしょうかとか、時間帯にどれぐらい利用するのかというのは確認すべきですよ。

じゃあ、有事の際は別として、緊急時の使用はどのようになっていますか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 緊急時といいますと、自衛隊機にかかわらず、特定利用空港に選定されているかどうかにかかわらず、何らかの飛行機がトラブルを起こして緊急着陸するという事態かなと考えますけれども、そうなりますと、やはりそれを私どもに事前通知もするいとまもないでしょうし、インフラ管理者の判断で人命救助措置として受け入れるということはどこの空港でもあり得るのかなと思っております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** 大分空港では、オスプレイが先日も3日間、駐機をして、エンジントラブルで故障したということなんかも起こってきているんで、そういう緊急時の受入れはあると。特定利用空港に関係なく、米軍やオスプレイの利用はあるのかという質問に対して、防衛省はあり得ると。そういう認識はされていると思うんだけど、どういうルートで、どれぐらいオスプレイが北九州空港を利用するかというのは確認していますでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 今回の特定利用空港の枠組みの中では、自衛隊、海上保安庁とインフラ管理

者の間で利用の枠組みを設定するとされております。したがって、米軍機の使用というのは、その枠組みには入っていないということでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 大石委員。

**○委員（大石正信君）** いずれにしても、今、安保3文書に基づいて、台湾有事を想定して、九州全体が、ミサイルの配備をされて、そして北九州空港が米軍基地化された築城基地に隣接をしていると。そして、海上保安庁も北九州空港を利用していくというので、まさに北九州空港がそういう軍事作戦の拠点基地にされようとしていると。だから、それが空港大作戦との関係で障害になれば物を申すということじゃなくて、やっぱりどの程度軍事訓練がされていくのかというのはきちんとつかむ必要があると思います。

そして同時に、空港大作戦を本当に利用して、成功させていこうというならば、この特定利用空港について、国に対して対等平等な関係であるわけですから、きちんと中止をするように求めて、私の質問は終わります。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 私からも、何点か、ちょっとお尋ねしたいと思います。

まず、今ちょうど北九州空港のことで議論があっていたので、そのことに追加でお尋ねしたいのですが、北九州空港というのは滑走路1本ですね。今回、特定利用空港に選定されたということで、北九州空港は早朝便、深夜便もあるかと思うし、今後、シーガーディアンもここで拠点を持つということになります。それで、今、北九州空港での1日の発着便数、旅客と貨物の便数を教えてください。

それから次に、北九州港の質問をさせていただきたいと思います。

RORO航路の誘致ということで、今回、決算の中に上っておりますけれども、現在の航路と着岸港を教えてくださいということと、2024年問題で、今後どのように新たな航路を考えているのか、対策を考えているのか、教えてください。

それから、指定管理者の評価結果の中に、北九州港は、北九州埠頭株式会社が指定管理者となっているかと思います。その評価結果の報告の中に、令和5年の太刀浦コンテナターミナルで、ガントリークレーンのブレーキ付モーターが焼損する事故があったという記載がありました。

メーカーに交換部品を求めたら6か月かかるというところを、この北九州埠頭が他港で保管していた部品を借り受けて、1か月で仮復旧をしたというふうなことが書かれていて、利用者への影響を最小限に抑えたというようなことで、評価されていたかなと思うんですけども、この事故の詳細と原因を教えてください。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** まず、北九州空港の旅客便の1日の発着便数についてお答えしたいと思います。

現在、東京線が最大1日14往復でございます。それから、国際線が、ソウル仁川線が毎日1往復ということで、合計、最大で毎日15往復の発着があるところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 貨物便の発着回数をお答えしたいと思います。

まず、大韓航空便、大型貨物専用機ですけれども、これが週に3便、3発着しております。水、木、土の曜日となっております。

あと、UPSの貨物機が月曜日から金曜日まで、朝来て夜方飛んでいくという感じの発着をしております。

それと、ヤマトグループの国内貨物定期便が、今、3往復便、毎日発着6回ですね。着が3回、発が3回という状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** 北九州港の定期RORO航路と、あと発着港について現状ということでお答えさせていただきます。現在、RORO航路に限りますと、新門司から名古屋方面に週7便、ほぼ毎日、RORO船が運航してございます。あと、ひびきコンテナターミナルから沖縄向けに、こちらは週3便ほど運航してございます。

我々は、RORO航路誘致事業で、フェリー、ROROをまとめて扱うことがございますので、御参考までにフェリーに関しても御説明いたしますと、現在、5つの船会社が6つの航路を運航してございまして、そのうち航路5つは全て新門司から関西、関東方面に発着してございます。もう一航路は、小倉から松山に、今現在、7月以降は1日置きに運航しているところでございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 計画課長。

**○計画課長** 新たなRORO航路につきまして御答弁申し上げます。

まず、2024年問題、こちらのドライバーの時間外労働時間規制の強化ですとか、物流の脱炭素化の推進によりまして、今後、RORO船等の海上輸送の需要がさらに増加するといったことを見込まれている状況でございます。

このような中、複数の船会社が、新門司を拠点としましたRORO船の航路開設の意向を示しているといった状況でございますが、現状では、新規航路の就航に対応できる岸壁ですとか荷さばき地が不足しているといった状況でございます。このため、昨年12月の港湾計画の改定におきまして、新門司の南地区にRORO船に対応いたしました岸壁等を位置づけたところでございます。

現在の状況でございますが、今年度、こちらの整備に向けまして、地質の調査ですとか施設の基本計画、このような取組を行うこととしております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 保全担当課長。

**○保全担当課長** 指定管理者制度の評価結果の説明の中にございますガントリークレーンのモーターの損傷に係ります復旧の関係の答弁をさせていただきます。

このガントリークレーンは、様々な機器、モーターがついてございます。今回、損傷したものは、ガントリークレーンのコンテナをつったときの傾きを調整するモーターでございまして、対象となりますクレーンは10号クレーンといいまして、平成27年に設置したものでございます。ちょうどそのモーターにつきましては9年目ぐらいになりまして、まだ、10年ぐらいは大丈夫だろうという予測の下で進んでいたんですけれども、やっぱりその利用頻度が高いことで負荷がかかりまして損傷したといったところでございます。

本来でありますと、このモーターにつきましては、受注生産になってございますので、ガントリークレーンが損傷した後に6か月かかるという見込みでございました。その中で、指定管理者であります北九州埠頭さんが、あらゆるところに情報をもらって、たまたま博多の博多ふ頭ですね。そのモーターがちょうど入手できるというグッドタイミングだったということで、1か月で仮復旧が終わったといったところでございまして、指定管理者さんの動きに感謝したといったところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ありがとうございます。

北九州空港なんですけれども、民生利用に影響のないようにということが言われていましたけれども、1日の発着便を考えても、これは往復も入れれば時間的には常に使っているのではないかなと思うんですね。実際には影響のない1年に数回ということと、あとどのくらい時間を使うとか、そういったものも全く分からない。先ほど大石委員から言われていたように、こちらからは何も言えないのか、安全の担保はできないのかということは本当に大きな問題だと思います。利用をされている物流の関係の方もそうです。もちろん旅客の方たちに全く影響がないのかということを見ると、やはりこれは安全が担保できるようにするというのと、国に対して市がしっかり物を言っていく必要があると考えます。今の状況をお聞きしただけでも、なかなかそれが本当に民生利用に影響がないというのは言えないと感じておりますので、これはしっかりと物を言っていたきたいと要望しておきます。

次に、RORO航路なんですけれども、やはり、今後、便を増やしていく方向になっていかないといけないかなと私も思います。フェリーもそうですし、やはり時間外、運転手の時間の問題とか、また環境の問題とか、そういうものを考えると増えるべきかなと思います。

それで、やはり岸壁とか荷さばき地を整備しないと、新たな航路というのは誘致はできないのでしょうか。ちょっとその辺を教えてくださいませんか。

**○主査（渡辺徹君）** 計画課長。

**○計画課長** 今、新門司で、フェリー、ROROがたくさん就航している状況でございます。既存の利用状況を見ますと、岸壁ですとか、RORO航路ですと背後荷さばき地を整備しまし

て、多くの車両を設置、配置しないとイケませんので、広大な荷さばき地が必要となります。ただ、現在、新門司を見てみますと、そのような土地がございませんので、今後、新たな岸壁ですとか荷さばき地の整備が必要な状況となっているといった状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 実際に、今、フェリーもRORO航路も運航しているわけなので、そこを使って便数を、今さっき言われていた新門司、名古屋は、毎日と言うけれども、1日に1回ですよね。ひびきは沖縄の航路が週3回、その空いている間に、ほかの航路を誘致してそこに入れ込むとかということができないのかなと。ひびきはあれだけの広大な土地が十分に利用されていないというのが一番の問題かなと思っているんですけど、その辺のひびきでの航路の、沖縄便だけではなくて、そこにもっと増やすべきかなと思うんですけど、その点についてどうお考えでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** 現在、使われている岸壁を有効活用すればという御意見だと思います。

まず、新門司に関しては、ROROだけではなくて、当然フェリーも岸壁を使っておりまして、フェリー、ROROの場合は、ほぼそれぞれ、新門司では各船社、各航路とも毎日運航しております。実際のところは、ほぼ専用的に使わざるを得ない。フェリーでいいますと、朝着いて夕方出ていくというところで、その間は停泊しているわけございまして、なかなかそこをほかの船会社を誘致するというのは難しいというのが、現状の課題でございます。

一方で、委員から御指摘のあったとおり、ひびきはもともとコンテナターミナルで貨物専用、コンテナ、本来はコンテナでいっぱいになればいいんですけども、現在、暫定的に多目的利用しているところでございます。沖縄向けのRORO航路も、週3便ですので、荷役が終わればすぐ出ていくような航路ございまして、出ていった後に、別の航路、船会社の別の便を誘致するという事は可能でございます。

我々も、船会社と話をする機会があるときには、新門司に着きたいという声は非常に高いのが現実ではございますけれども、なかなかそこは融通が利かないので、ひびきはどうかという話は常々させていただいているところでございます。ひびきの有効活用という意味でも、今後、日本海側に面しているひびきに有利性があるような航路であれば、誘致できる可能性はあると思っておりますけれども、現状、まだ誘致には至っていないというところでございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ぜひ、このひびきをもう少し有効活用していただかないと、赤字の施設ですので、ここを積極的に誘致活動を、よろしく願いいたします。

次に、ガントリークレーンの今回の焼損事故なんですけれども、北九州埠頭というのが、こ

れまで、門司、関門が中心だったものが、今度、全市になって、大変広範囲になってお仕事の量も増えて、こういうような事故が起きたときの対応というのもしっかりやっていかないといけない状況にあるかなと思うんです。今回こういうふうに大きな影響がなかったということで幸いであったかなと思うんですけれども、物流の影響というのはあるのではないかなと思うんですね。ガントリークレーンが1か月止まったということですよ。それを入れ替えるというか、部品の交換と、その間の物流への影響というのとはなかったんでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 保全担当課長。

**○保全担当課長** ガントリークレーンにつきましては、太刀浦第1コンテナターミナルでございます。ここは、今現在、4基のガントリークレーン体制でやってございます。たまたま今回、損傷した10号クレーンというの一番新しいやつなんですけれども、ほかのガントリークレーン3基をフル活動しまして、物流に直接大きな影響があるような状況には至っておりません。

ただ、これが2台、3台と止まるような状況になりますと大変でございますので、そこは指定管理者さんの北九州埠頭さんと一緒になって健全な状態を保っているといった状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ありがとうございます。今、ちょうどクレーンの更新中かなと思います。そして、今度2基目が、今から更新されるわけですよ。だから、1基は必ず動いていないということですよ。3基を交代というか、順次やっていくということだと思んですけど、だから今まであったのが、今ちょうど1基が動いていない状況で、また1基がこういうふうになったということで、やはりフル稼働で何とかなつたということなんですけど、これの定期点検というのは、もちろんされているかなと思うんですけれども、その辺はどうなんですかね。一番新しいのがこういうふうになったということだったんですけれども。

**○主査（渡辺徹君）** 保全担当課長。

**○保全担当課長** 委員御指摘のとおり、ガントリークレーンにつきましては、それぞれ部品箇所がございますけれども、定期点検をしっかりやっていただいております。そういった中で、今回損傷いたしましたものにつきましては、もうそろそろだというような形の状況だったものですから、重要度という意味からしますと、若干劣ってしまったかなと思うんですが、今後につきましてもそういった事例を基に、次、再発しないような形で定期点検をしっかりやっていきたいと思っております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ありがとうございます。やはり、それが重要かなとも思います。

今回、ブレーキ付モーターが焼損と、焼けたということになるのかなと思うんですけど、一つ間違えばこれは人身事故になったり、大事故になる可能性もあったのかなとも思うんですけど、発見が早かったからこれで済んだということで受け止めてよかったんでしょうか。ちよっ

とその辺の状況というか、教えていただけますか。

**○主査（渡辺徹君）** 保全担当課長。

**○保全担当課長** ガントリークレーンに関しましては、北九州埠頭さん、隅から隅までいつも点検していただいております、稼働しながら、いろんな情報を仕入れながら、不具合箇所については対処をしていただいているといった状況でございます。

今回、本当にたまたま直前、こちら側がもうそろそろやらないといけないという直前で来てしまいましたものですから、そういったところは反省点として、今後の点検の内容に生かしていきたいということで、北九州埠頭さんとも話をしているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ありがとうございます。しっかり安全対策というか、そういった意味でもやっていただきたいなと思います。

それで、もう一つ同じように、ひびきにもコンテナのガントリークレーンがあるかなと思うんですけど、ひびきはどうなんでしょうか。このガントリークレーンの今の状況というのは。

**○主査（渡辺徹君）** 保全担当課長。

**○保全担当課長** ひびきのガントリークレーンにつきましては、設置からちょうど今年度で20年を経過いたしました。こういう状況でございますので、日々、点検はしていただいているんですけども、20年を迎えまして、詳細の点検を実施するようにしております、対象の2基につきまして、昨年度と今年度ということで予算計上させていただいて、詳細に点検をするようにしてございます。

結果はまだ手元に届いてはおりませんが、その状況を見ながら、今後どのように、補修なり点検をしていく箇所を選定するなり、そういったところを今後検討していくといった状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ありがとうございます。

ひびきコンテナターミナルのクレーンというのは、もう20年たっているということで、かなり傷んではいるということもちょっとお聞きしたことがあります。今後、これは更新することはまだないと思いますが、それに至るかどうかということをもた議論していかないといけないかなと考えておりますので、とにかく点検はしっかりなさっていただきたいと思います。

それから、安全面で言えば、先日の台風がありましたけれども、クレーンの逸走防止とか、あと停止するとか、そういった安全面の対策というのはされているのかどうか。

それとあと、岸壁に対してのこういう高潮とか台風での対策というのはどういうふうに行われているのか、ちょっと教えてください。

**○主査（渡辺徹君）** 業務担当課長。

**○業務担当課長** ガントリークレーンの台風時の逸走対策について御説明いたします。

台風が来るときは、事前にいつぐらいに来るかが大体予測が立ちますので、ちょうど先月の台風の時もそうだったんですけれども、ターミナルの関係者の皆さん方とお話をしまして、荷役の作業が終わりましたら、係留といいまして、ガントリークレーンを定位置に固定する装置がございます。そこにきちんと留めていただいて、動かないようにする。そういった措置をしていただいております。

あるいは、ターミナルの中でも、例えばストラドルキャリアとか、荷役機械がございますので、そういったものも一まとめにして動かないようにですとか、コンテナターミナルの中のコンテナですね、例えば空のコンテナだと高くに積んでいたら転がったりする可能性もあって危のうございますので、そういったところを2段にして、段を落として、それを隣のコンテナと連結させて動きにくい状況をできるだけつくるといった、そういったような対策をコンテナターミナル内ではさせていただいております。

岸壁に関しましては、船に関しての情報ですけれども、大きな船なんかに関しましては、海上保安部からなるべく沖に逃げてくださいねとか、そういう台風に関する安全情報が流れていきますので、そういったところで対策を打っていただいております。

あと、陸域の対策ですけれども、事前に北九州埠頭さんのほうで、飛ぶようなものがないとか、巡回していただいたりとか、あるいは事後でそういった何か交通に支障があったりとか、木が倒れたりとか、そういったものがないとか、そういったものをきちんと点検していただいて対策に努めているところでございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** ありがとうございます。安全対策をとるので、北九州埠頭さん、これはかなり範囲も広がって、今、大変かなと思うんですね。人員がどれだけ増えたかといったらあまり増えていないような、それなりには増やしているんでしょうけど、全体に目を配るといのか、それがすごく大変だなというのをすごく感じているところなんですね。

実際に、その点に対して、指定管理者さんと市とのやり取りの中で、そういった面、例えば草刈りも埠頭さんがされるという話も聞いておりますので、仕事の分量的にかなり広い範囲があると思うんですけど、その点について市との話合いというか、役割分担と言ったら変ですけど、そういったところはどういうふうになっているのかなと。

**○主査（渡辺徹君）** 業務担当課長。

**○業務担当課長** 令和5年度から、北九州港全域、一部はちょっと除きますけれども、指定管理ということで、割と広域のエリアを巡回していただいたりですとか、今おっしゃられたように、いろんなことに対応していただいております。

ただ、そのときに、各エリアごとに事務所を4か所設けていただいたりですとか、そういうことで人手を増やしていただいたり、あるいは草刈りなんかにつきましては全てを自前でする

ということではございませんで、各草刈り業者さんに各エリアごとで発注されて、いろいろ工夫をしていただいていると聞いております。

そういったことも含めて、北九州埠頭さんとは定例的に会議を持ちまして、いろんな課題を市も一緒に検討させていただいている、そういう状況でございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 高橋委員。

**○委員（高橋都君）** 広範囲のところでの、1社だけでこれを指定管理者さんがやられているということで、問題もたくさんあるのではないかなと思いますけど、市として、やはりその辺の協議とかはしっかりやっていただかないと、これが事故とかそういったものにつながるのではないようにしていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

最後に、港湾計画の進捗状況をちょっとお聞きしたいんですけども、これも今進めていると、私も毎回お尋ねしているんですけど、太刀浦の第1ターミナルと第2ターミナルの泊地の埋立てですね、この埋立免許を今取得するような準備になっているんですかね。まだ時間がかかるということなんですが、今後の進捗状況を踏まえて、いつぐらいには大体できるかというのは、まだまだめどが立たないんですかね。教えてください。

**○主査（渡辺徹君）** 答弁、計画調整担当課長。

**○計画調整担当課長** 太刀浦の泊地の埋立ての進捗状況、今後の見通しということでお答えいたします。

昨年12月の港湾計画改定におきまして、太刀浦第1コンテナターミナルと第2コンテナターミナルの間の泊地の一部、約16ヘクタールをしゅんせつ土砂などで埋め立てる計画を位置づけてございます。

御指摘のとおり、埋立てを進めるには、まずは公有水面埋立法に基づく埋立免許が必要でございます。現在、埋立免許の取得に当たって、まず大変重要な要素であります埋立地の埋立て後の土地利用計画の検討を進めております。その後、埋立護岸の設計だとか環境への影響の調査、それから評価、それから環境への対策、そういったことを行う環境アセスメントをやる必要がございます。併せて、並行してになりますけども、埋立免許の出願に必要な資料、図書の作成、願書の作成、そういったことを進めていく必要がございます。

そういった取組を、今年度、埋立地の土地利用計画の検討を進めているところでございますが、令和7年度、順調にいけば令和8年度ぐらいまでに埋立免許の出願を行いまして、令和9年度ぐらいから、順調にいけば現地の工事に着手していきたいと考えております。ただ、予算等、そういった条件次第ということもありますので、順調にいけばというようなもくろみでございます。その埋立免許を取ってから埋立護岸の工事を行いまして、土砂を投入していくことになるんですけども、そういったことも含めて、現時点で、いつ頃埋立地が使えるようになるかといったような明確な見通しを示すというのは、今のところ困難な状況と言わざるを得ないというような状況でございます。以上でございます。

○主査（渡辺徹君）高橋委員。

○委員（高橋都君）令和9年度に、順調にいけば現地の工事に取りかかれるということなんです。もし取りかかったとしたら、使用には大体何年ぐらいかかるんですか。

○主査（渡辺徹君）計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 護岸の工事に、そうですね、これから、すみません、護岸の設計がまだ進んでおりませんので、実際どのぐらいの事業費がかかるのかとか、何年に分けて予算を確保していくかとか、そういったこともございますので、現時点で、埋立免許が取れてから何年で工事が終わるとか、そういった見通しを示すのは、先ほど申したとおり困難な状況でございます。以上でございます。

○主査（渡辺徹君）高橋委員。

○委員（高橋都君）分かりました。分からないということが分かりました。

本当に、ターミナル、港湾でお仕事している方たちは、これを本当に待ち望んでおりますので、ぜひ一日でも早く実現して利用できるようにしていただきたいと思います。

あと、岸壁とか構内の整備とかというの、本当に安全の面からも救急に必要な部分のところというのは、早急にやっていただきたいと思いますので、順次、よろしく願いいたします。以上で終わります。

○主査（渡辺徹君）進行いたします。自民党、戸町委員。

○委員（戸町武弘君）それでは、質問させていただきます。

まず、北九州空港の年間の利用者数の目標をどのように設定しているのでしょうか。

そして次に、北九州空港物流拠点化推進事業ですね、前の委員さんがちょっとその辺の質問をしていたんで、少しかぶるんですけども、令和3年、令和4年、令和5年と、取扱量が下がってきております。その理由は、先ほどの答弁では、国際貨物量が減少しているということだったんですけども、国際貨物量は約何%ぐらい減ったんでしょうか。

まず、この2点聞きたいと思います。

○主査（渡辺徹君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 空港の年間の利用者数の目標について御答弁を申し上げます。

旅客数、利用者数につきましては、令和3年に改定されました、まち・ひと・しごと創生総合戦略の中で、令和6年度、利用者数200万人というKPIを設けているところでございます。これも令和6年度の目標でございますので、今のコロナの状況を踏まえて、また市全体でも新ビジョンが策定されたということもございますので、こういったことも踏まえて、また検討していくものと考えているところでございます。以上でございます。

○主査（渡辺徹君）空港企画課長。

○空港企画課長 国際航空貨物取扱量の減少の割合ということで御答弁申し上げます。

令和4年度から令和5年度にかけて、減少幅が約3割強、32、33%、30%ぐらい北九州

空港で減少しております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** まずは、年間利用客の目標、令和6年度で200万人という目標を掲げていたんですけども、コロナ等ということなんですが、空港大作戦で利用客数を増やすためにバスの増便をしたり、いろんなことをしていると思うんですけども、利用客を増やす最大の方法というのは、港湾空港局としてはどのように、何をしたら増えると考えているのでしょうか。

そして、先ほど国際貨物便が減ったと。これは国交省が統計を出している空港輸送統計年報を見てみると、令和5年度が対前年度比で全体として6.7%の減なんですよね。北九州空港が約30%の減少というのは、どこに問題があるのかと考えているのでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 利用者数を増やすためには何が必要かというところの御答弁をいたします。

まず1点目は、やっぱり何とんでもこれは認知度ですね。認知度が足りていないということですね。これは、とにかくプロモーションを強めていくということになると思っております。

それからあと、やっぱり、今、アクセスも鋭意いろいろ取り組んでおりますけども、その辺とも併せてプロモーション、アクセスの向上で、さらにそれを知っていただく、利便性が高い空港なんですよということを知っていただく。これによって、首都圏だとか海外だとかももちろんですし、今度、近隣でも、例えば市の西部でありますとか福岡方面、大分方面も含めて、そういったところをプロモーション強化していくことで、利用者数が増えると考えているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 国際航空貨物の取組、今後、何が一番必要なかというところを御答弁申し上げます。

まず、現状から申し上げますと、昨年度、委員がおっしゃられたとおり、国全体の輸出量、取扱量は、数%の減少というところでございます。その中で、昨年、何があったかといいますと、暦年で言うと昨年5月ぐらいからですので、年度で言うと始まったばかりの頃ですけれども、羽田空港の国際旅客便がかなり戻ってきたということがございまして、羽田空港は対前年で5割ぐらいの増加となっております。

それに対しまして、それまで貨物定期便でかなりの実績を上げていた成田空港だとか関西国際空港が実績を落としていると。北九州空港より若干落ち方は少ないんですけども、落ちてきているという状況がありました。

そうしますと、成田空港、関西空港の貨物便を貨物運送事業者が年間契約、長期契約していたりしますので、そこに空いたスペースを埋めないといけないということで、九州の貨物がか

なり流れているという状況が現状としてございます。現状でいうと、やはり輸出貨物が捉えやすいんですけども、航空の輸出貨物でいいますと、九州発貨物の6割強ぐらいが成田、関空、羽田に流れているという状況でございます。福岡空港もそういう状況で減っている、コロナ前まで戻っていないという状況が続いております。

まずは、この流れを北九州空港に向けるということが非常に重要だと思っております。その取組としまして、以前から続けております福岡空港近辺にある物流事業者の施設、集貨施設から北九州空港に運ぶトラック費用の助成だとか、そういったものは引き続きやっておりますけれども、さらに今年度からは、県と協力して、半導体に特化した、ターゲット貨物としてその集貨の助成を始めたりしておるところでございます。

さらに、国で、そういう物流の流れをつくるためには物流事業者が北九州空港内に進出する施設が必要だということで、公募をいただきまして、今年5月に、事業者が決まりまして、来年の秋の供用に向けてそういう物流事業者が入れる施設、倉庫と事務所が置けるようなものが整備されていくということで、その進出があります。さらに利便性が高まっていくということで、九州発貨物の流れを北九州空港に向けるという取組を強化していきたいと考えているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** まず、利用客数の話なんですけども、認知度不足、そしてアクセスのしやすさということなんですけども、本当にそうなんですかね。例えば今、スターフライヤー、9月26日、北九州発で東京行きが、6時55分が3万8,270円、8時発が3万4,870円、3万円台が続いているわけですよ。じゃあ、福岡空港、東京便7時発、2万5,180円ですね。9時は高いですね、4万2,000円で、11時55分は2万5,000円。約1万円の差がある。そしたら、例えば小倉に着いて、小倉駅から博多駅まで新幹線を使う、これは往復でも4,230円ですか、片道だったら2,160円、地下鉄を使っても2,500円内で行けると。じゃ、どっちが便利なんだと。

そこで質問なんですけども、小倉駅からバスで北九州空港まで何分かかりますか。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 小倉駅からバスで、今、ノンストップ便で40分弱でございます。空港から小倉駅までは33分といったところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** 新幹線を使えば、博多まで16分。じゃ、どっちを使うかというところなんじゃないかなと思うんですよ。私たちは、こうやって市に関係している。だから、北九州空港を使うけども、本当に小倉から、小倉に住んでいる人たちが、金額を比べたらどっちを選ぶか、この議論をしなければならぬと思うんですけども、令和4年度決算特別委員会、9月20日、ちょうど1年前のこの時期ですよ。そのときの議論がされているんですけども、全く同じ議論をしています。

そのときに、市の答弁は何と言っているかというのと、経営状況の改善状況も確認しながら、北九州側の利便性向上をきちんと要請していくこと、そこに市議会からの声もあるということは、しっかりと伝えていきたいと思っておりますという答弁をされているんですよね。スタッフライヤーに伝えますと。じゃあ、その伝えた結果、どういった答えが返ってきたんですか。これは決算特別委員会でちゃんと載っておりますので、スタッフライヤーの答えを聞きたい。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** スタッフライヤーさんとは、この運賃の件も意見交換を常に行っているところでございます。

今のところ、搭乗日から割と離れたといいますか、事前に予約を取る分については、北九州のほうが結構安く出ているということもございますが、直近はちょっと、今のところ、そういったところで福岡が安くなっているということもあるようでございます。

これに関しましては、今、特に早朝深夜便につきましては、かなり安い商品を出していただいたりとか、北九州について、そういった御配慮はいただいているところでございますが、全体的には、やっぱりまだそういうふうな状況もあるということでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** これは、決算特別委員会で1年前にやっているんですよね。

じゃあ、もう一つ聞きたい。

この決算特別委員会で問題になった件を、空港、何やったかな、北九州空港利用促進協議会、決特でこんな質問があったけど、スタッフライヤーの答えはこうでしたというのをこの特別委員会でちゃんと説明しておりますか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** スタッフライヤーとの、令和2年度に支援金を可決いただいたときに、北九州市からのお願ひ事項として三つ申し上げております。

そのうちの 하나가、経営再建が見えてきたときには、北九州空港でのサービス向上をということを入れておまして、その中には、料金のことも含めてということはお伝えしております。

その後ですけれども、四半期ごとの決算のときに、その御説明を受けたりとか、あと定期的に社長にお越しいただいて副市長に御説明いただいたりという場を設けておまして、会社の経営状況、それからそういうお願ひ事項に対しての取組状況というのを御確認申し上げているというところでございます。

その中で、具体的な料金につきましては、話の詳細としましては、当然、確認はしておりますけれども、特別委員会での御報告としましては、そういう確認をしておりますと、会社の経営状況はこういうこととして聞いておりますということは申し上げております。

個別の価格設定につきまして、細かく御報告申し上げたりということはないんですけれども、

お願い事項に対する取組としては、会社としてはきちんと対応いただいているという御報告は申し上げているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** 私がなぜこの質問をしているかという、支援金10億円を出しているからなんです。そして、今、皆様方は空港大作戦でバスの増便をしようとか、何をしよう、かにしようとかやっている。この問題は、きちっとスターフライヤー社と協議して、私は、結論を出していくのが両方にとっていいのではないかなど。改善ができるように、今後、努力をしてもらいたいと思います。

そして、先ほどの貨物の件です。

貨物の件は、県と協力して半導体などを集貨していきたいと。それは非常に期待をするところですが、新聞に、北九州空港大作戦、市が第2弾を見送ると書かれておりました。我々議会側としては、北九州空港機能強化・利用促進特別委員会で、福岡県議会の特別委員会との情報のやり取りや意見交換会を随時やっております。それは、会としてもやっているし、個々の議員ともやっているわけですが、そこで我々は良好な関係を保っているはずなんです、ちょっと聞きたいのが、大作戦の計画を策定したとき、事前に北九州空港利用促進協議会に説明をしたのでしょうか。これは、福岡県、北九州市、苅田町をはじめとする空港圏域自治体など64団体が入っているんですね。これはちゃんとしていると信じたいんですけど、どうでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 今年2月に、北九州空港大作戦の第1弾を発表いたしました。その事前には、関係の皆様には内容については御説明申し上げて、御理解いただいておりますというところでございます。

その中で、利用促進協議会に参加いただいている関係団体全てに御説明というのはしておりません。利用促進、一緒に予算組みをしていただいている福岡県、苅田町には御説明申し上げましたけれども、そのほかの市町村全てに御説明というのはしていないというところが事実でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** 自分が聞いている話とちょっと違うんですけど、じゃあもうちょっと聞きたいんですけど、市と県のこの空港に関する関係部署との関係は、現在どうなっているのでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 福岡県の北九州空港を担当している部署が、空港対策局の空港事業課になります。そちらには、昨年度から、貨物の担当係長ラインを置いて、増強していただいたり、一緒に利用促進をやっているというところでございます、予算もかなりの額を手当ていただいていると。航空会社や荷主企業あるいは物流業者への訪問、あるいは旅行代理店とか、そうい

う営業とか、いろんな方面、集客方面でも協力して北九州空港のプロモーションを進めているという状況でございますので、一緒にやっていると考えております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** それでは、北九州空港大作戦、市が第2弾を見送るという新聞記事は、これはフェイクニュースなんですか。それとも本当なんですか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 北九州市としましては、北九州市の内部で第2弾に向けて検討を進めているという段階でございます。第1弾は、かなり各方面いろいろ大きく取り上げていただきましたので、第2弾は、新しい路線の話ですとか、こういう機能を拡充していくとか、そういう大きなものにしていきたいということで検討して進めているという段階でございます。記事にありましたように、福岡県からの御意見で発表していないというところは事実と違うというところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** この北九州空港の予算は福岡県も出しているし、北九州市も出しているし、苅田町も出しているんですかね。自分はちょっと全部知らないんですけども。ここは、きちっと連携していないといけない場所なんじゃないかなと思うんですよね。ということは、今の説明では、北九州市は福岡県その他の自治体としっかり連携ができて、常に情報交換ができていると理解してもよろしいのでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** おっしゃるとおりでございます。路線誘致とか集貨促進、集客に関して、一緒に、全て情報共有して取り組んでおりますので、特段方向性が違うとかということは全くないと思っております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** 10月1日に、福岡県の特別委員会と北九州市の北九州空港機能強化・利用促進特別委員会が会議をすると聞いているんですよね。そのときに、この問題ははっきりするのではないかなと考えておりますが、やはりもう少ししっかりやってほしい。

それでは、もうちょっと聞きたいんですけど、空港大作戦オープニングのサマーコレクションというのか、サマコレ、この御案内は北九州市議会、福岡県議会、苅田町議会には御案内したんですか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** サマーコレクションのオープニングイベントが8月6日だったと思いますけども、それにつきましては、議員の皆様への御案内、そういうことはしておりません。市議会も県議会もしておりません。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** これは、なぜしなかったんでしょうか。やはり予算を審議しているのは議会ですよね。当然ながら、県、市、町と御案内をして、どのように税金を使っているかというのを見てもらうのが筋ではないかなと思うんですけど、どうでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** これは、北九州空港で様々なイベントをやっておりますけれども、イベントの都度御案内するということは今までもしておりません。といいますのは、式典ですとか就航セレモニー、そういったものは、当然、御案内いたしまして、出席いただくということはしておりますけれども、1つずつのイベントに議会の皆様を御案内するということは、今はしていないところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** それでは、やはり我々議会は呼ぶ必要がなかったという判断をしたということで理解はしましょう。しかし、やはり少し傲慢かなというような気がします。これは、税金を使っているという認識をしっかり持ってもらいたいなと感じている次第なんですけども、例えばハイエア、これが破綻したという件も特別委員会に報告していなかったですよ。これはちょっと確認したいんですけど、どうでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 最初の段階では、まだ事態が進行中といいますか、そういった段階でございましたので、委員会に、昨年9月に、実際に運航が、8月にチャーター便が終わりまして、9月に経営破綻が、経営が危ないというふうな情報が入ったんですが、その段階でまだ進行中といいますか、そういった案件でございまして、その段階でまだ報告をしていなかったということでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** ということは、する気があったんだけども、時期尚早だと考えたということで認識をしてよろしいんですか。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** きちんと、空港の特別委員会の委員長、副委員長とも御相談の上、報告をさせていただき所存でございました。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** ちょっと、これは部長に聞きたいんだけども、特別委員会に報告する事案、何を報告して、何を報告しなくていいというのは、どのように決めているんでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画部長。

**○空港企画部長** 特別委員会に報告する事案、しない事案といいますのは、事前に、我々、特別委員会の委員長、副委員長に、事前レクをさせていただきます。そのときに、委員長、副委員長と協議をしながら、何を出そう、出さないというのは決めているところでございます。以

上です。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** 委員長に聞いた話と少しずれているけども、じゃあなぜ特別委員会の委員長はこのサマコレを知らなかったの。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画部長。

**○空港企画部長** サマーコレクションを含めて、いろんな空港のイベント事に関しましては、事前に委員長、副委員長、委員の方、また歴代議長さんを含めて、そういったルールに基づいて事前に御報告は差し上げているところでございます。サマーコレクションについても、事前に一報は入れてございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 戸町委員。

**○委員（戸町武弘君）** ということですか。それは、自分から委員長に伝えておきましょう、そういう答弁だったというのは。

やっぱり税金を使っていることは、我々議会に報告してもらいたいな。特に重要案件に関しては、速やかに。これからの政治や行政による執行、例えば兵庫県でも問題になっていますけども、やっぱり透明性と説明責任というのが重要になっているんじゃないかなと思うんですよ。まず、その最初の透明性というのが議会に報告することじゃないかなと思っております。ぜひ、特別委員会にしっかりと説明をしてもらいたいと。特に、議会がなぜこの特別委員会を設置しているのか、唯一の特別委員会ですよ。これに対して、深く考えることを求めて質問を終わります。

**○主査（渡辺徹君）** ほかに、佐藤委員。

**○委員（佐藤栄作君）** すみません、ちょっと関連なんですけども、やっぱり議会、それから特別委員会にきちんと情報の提供をして報告をしていくということは大事なことだと思っているんですよね。その中で、先ほどハイエアの話があって、もともと報告をするつもりだったというようなことを言われていましたけれども、果たして本当にそうなのかという印象を私は持っております。

あの件について、僕からいろいろと質問させていただきました。その前に質問に当たっても、いろいろとレクチャーをいただきました。そのときに、私が受けた印象というのは、当局はそんな大げさなことじゃないというような認識を持っているんだなと感じたところです。結果的に、じゃあその問題がどうなったかというところについての報告を特別委員会にされていますか。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 年度、一番最初の特別委員会で、今回のハイエアのこと、その助成金でんまつでありますとか、そういったところの御報告を申し上げているところでございます。

**○主査（渡辺徹君）** 佐藤委員。どうぞ。

**○委員（佐藤栄作君）** いや、だから、やっぱり事後的なんですよ。もっと積極的に、こういう事案があったら、きちんとつまびらかに議会に報告するという。その姿勢が多分、今求められているんだと、問われていると思うんですよね。やっぱり、いろいろありましたけれども、最終的にきちんと結論が出たら、当局から積極的にその報告をしていくということは、これは必ずやっていただきたいと思います。

あと、そういうふうには、やっぱり議会や委員会にきちんと適宜情報の提供とか説明をしていかなければならないと、いろんなところで不信感も出てきますし、やっぱりうまくコミュニケーションが取れなくなってしまうと思うんですよ。

それは、うちの市だけじゃなくて、当然県議会もそうだと思うし、県議会もそういう情報を後手後手で聞いてしまうと、不信感を持ってしまうと思うんですよね。それは、やっぱり市と県の行政側でのコミュニケーションがうまく取れていないから、議会に対するきちんとした報告がないんじゃないかと私は考えるんですよ。だから、やっぱり県と市が協力して、この空港の活性化をやっていかなきゃいけないのに、結果的に、北九州市のスタンドプレーというか、私からすると、武内市長の独りよがりというか、俺が俺がというか、自分が目立ちたい、自分の手柄にしたい、何かそんなふうに見えてしまうというところがもったいないなと。

きちんと事前に協議をして、連携していくことができているならば、こんなふうにならないんだろうと思いますので、ぜひ市長にもきちんと伝えていただきたいと思います。県と市、議会がきっちり連携するためにも、市長が自ら丁寧に対応していくということが大事なんだということを議会から言われていたということもぜひ伝えていただきたいと思います。以上で終わります。

**○主査（渡辺徹君）** ほかに、村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** 私から、先ほどの質問の中でも、昨年度の利用者が117万人ということで、一昨年よりかは140%増しということですけど、アクセス鉄道を考える200万人までにはまだまだ数値としてはと思うんですが、その中でちょっと事前に聞いておけばよかったんですけど、東京便に限った、行政区別の北九州空港の利用率が分かれば、最新の分があれば教えてくださいたいと思います。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 大まかに申し上げますと、やはり小倉、門司、こういったところは、羽田線については8割ぐらい北九州空港を使っていたいただいております。ただ、やはり問題は、常々議論になっております西部地区、特に北九州市内で申し上げますと、若松、それから八幡西あたりですね。このあたりは、国土交通省の旅客動態調査から私たちは分析をしておりますが、令和元年の調査では7割ぐらいまで一旦届いたんですが、ただ令和3年度、新しい、今ここのまですしか取れないんですけど、ここで見ますとやっぱりちょっと半分ぐらいに落ち込んでいます。これは、やはりコロナ禍で調査したということで、かなり減便などがあっていまして、そうい

った影響もありまして、やはり少し利便性が落ちてしまったというふうなところで分析をしておるところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** 例えば小倉の利用者が8割と、残りの2割の人はほぼ福岡空港を使っているということなんですけど、この2割の人がなぜ福岡空港を使うのかというのはどういうふうに推測していますか。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** これは、小倉地区の方に直接伺ったわけではないんですが、逆に、以前伺った西部地区のアンケートで、福岡空港を選ばれている方は、やはり先ほどちょっと議論になりましたLCCとか、そういったものがあるからというふうな答えをいただいているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** ということは、やっぱり料金というのは結構大きいということですよ。そうすると、やっぱりさっき戸町委員が質問されたことというのは、結局、改善していく必要があるのかなと。要するに北九州空港と福岡空港との利用格差があるということですね。

それと、2割の人が何で福岡空港を使うのか、そこを知りたかったんですけど、ここはもうほとんど動かない数字じゃないのかなと見ているんですよ。例えば旅行パックであったりとか、もしくはファーストクラスとかビジネスクラスとかという制度か、あとJクラスとかなんですかね、ああいうのを使う人というのは、福岡空港からにどうしてもなってしまうんで、小倉とか苅田町辺りの人というのは、北九州空港をほぼ使っていないんじゃないかなと思うんですよ。

そうすると、その辺は幾ら宣伝しても増えないのかなという気が、ちょっと私はするんです。そうなれば、やっぱり西部地区だと思うし、その人たちにとってはバスの増便をすることが、西部地区の人にとって、何か北九州空港を使おうという動機になるとお考えでバスを増やしたという理解でいいんでしょうか。ちょっと、誘導するような質問なんですけども。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 西部方面のアクセスバスについてですけれども、先ほど利用率の話を見せていただきましたけれども、西部方面のバスにつきましては利用率がなかなか低いような状況でございます。西部方面のアクセスの改善策といたしましては、1つは、やはり鉄道を使った西方面の対策ということで、今、空港最寄り駅である朽網駅に特急電車を止めるべく、JRと協議を進めているところでございます。

こちらが実現しますと、西方面からのアクセス時間が短縮するといったところがありまして、こういった方向で今進めているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** 仮にやっぱりバスの利用者が少ない、JRを使うとなると、まさにそれがまた今度、博多との競争になると思うんですよね。僕は、黒崎から博多に行くのと、黒崎から朽網に行くの、どっちが速いんかと言われたら、博多に行くほうが速いんじゃないんですかね。

そうすると、あまり八幡、西部方面の人って、メリットを感じ取れないんですけども、それはやっぱり真剣に検討されているという理解でいいんですか。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 御指摘のとおり、やはり特急電車を使うと価格の問題というのがついて回ります。JRとの協議の中では、やはりエアポートバスとの価格の差といったところを議論しておりまして、そういったところも含めて、競争力のあるアクセス手段となるように、今、検討を進めているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** 本当に利用率の低いところから利用者をどう拾ってくるか、北九州からは東京便しかないわけですから。となると、そういうふうになってくるわけです。ほかの地域の便ができればまた別なんですけども、使っていない人にいかに使ってもらおうかというのが、使っていないエリアの人から、どう使ってもらおうかというのが増につながると思うんです。便も、もう大体、北九州はスターフライヤーもこれ以上は増やさないだろうと思うんです。あとは、機材を大きくするかぐらいじゃないかなと思っているんですけども、そう考えたとき、やっぱり前の前の局長さんやったですかね、いろいろ御理解いただいて、黒崎地区から駐車料金なんかをすごい安くするとかという形で、ちょっとトライされたこととかもあったんですけど、やっぱり西部地区の人が、八幡西区とか若松区とかに限らず、遠賀とか中間とか直方とかも含めたところで、北九州空港を使うための何かインセンティブが必要じゃないのかなとちょっと感じているんですけど、そこはどうでしょうかね。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** その辺、西部地区の方にメリットというところで、先ほどのアクセスの改善も含めて、JRのそういった特急とかも含めて、西部地区の方に、例えば航空券とセットとか、そういった形で何らかの御利用しやすくなるような施策は、今後検討していきたいと考えてございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 村上幸一委員。

**○委員（村上幸一君）** ちょっと西部地区の人に刺さるようなものを決めてもらいたいなど。バスを増便しても、やっぱり西部地区の人はあまり関係ないなという感じがしないことはないんですよ。バス利用者が少ないことを見ても分かるとおおり。バスそのものも、スターフライヤーの飛行機の時間帯に合わせて、大体基本的にはバスも運行していますよね。そうなれば、増やしてもあまり意味ないなという感じがして、やっぱり西部地区の人に刺さるようなことをやっていくことが利用者増につながると思っていますので、来年度以降、予算編成の上では御検討

いただきたいと思えます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 12時が近くなりましたので、ここで休憩したいと思います。

次は、1時から再開いたします。よろしくお願いいたします。

（休憩・再開）

**○主査（渡辺徹君）** それでは、再開します。

休憩前に引き続き、質疑を行います。吉田委員。

**○委員（吉田幸正君）** よろしく申し上げます。それほどたくさんやりませんが、よろしく申し上げます。

まず、空港のお客さんを増やしたいというときにいろんな議論があっていて、なるほどなと思っていますが、知名度を上げるみたいなことで、多分この間のショーになったと思うんですけど、何かちょっと感覚的にどうかなと正直思っています。今、ネット検索したらいろいろ出るタイミングで、存在をアピールしている感じがするんですよね。

ほかの空港よりも北九州がいいところをしっかりとアピールしてほしいと思えますのは、例えば、僕は積極的に北九州空港を使っていますけど、福岡空港へ行くんやったら多分40分ぐらい前に行かないと、持ち物検査とかが物すごく混雑しているときがあるので、時間からしたら、むちゃくちゃ遠いなという印象が僕の中にはあるんですが、北九州空港に行ったら、大体5分ぐらいですっと入れるというのもあって、自虐しているわけじゃなくて、いいところをきちんと伸ばしてほしいと思っていますので、いいPRになればと思えます。

同時に、第2弾というか、いい空港としての価値を上げたいというのは大賛成でありますので、これは幾つかなんだと思っています。

1つは、これは質問ですが、3年後にやっぱり3,000メートルになるという大看板を今我々は掲げていて、じゃあ3年後に向けて、来年になったら2年後になるんですが、どういう準備ができていて、例えば3年後にはこういう路線がどうですよとか、あるいはこういうところに確度が高い情報が入っていますとかということが非常に必要だと思うんですが、3,000メートルになって、北九州空港はどう変わるというビジョンを掲げていらっしゃるかということをお教えください。

それと、そのときに、3,000メートル化をするに当たっては、フィージビリティースタディーというんですかね、3,000メートルになったら利用してもらえますかという調査をやられたんだと思うんですよね。それが原点になると思えますが、今、可能性があるといったところとのコミュニケーションというのはどういうふうになっていますか。教えてください。

それと、実際に使っている私たちからすると、空港駐車場の屋根がないというのが物すごくストレスになっています。福岡空港は、別に屋根があるわけじゃないんですけど、4階建て、5階建てなので必然的に旅行に行く前にぬれないという環境下であります。この駐車場の屋根についてどういうふうを考えているかを教えてください。

それともう一つ、八幡西のほうから電車で、特急でもいいんですが、朽網駅まで行って、そこからバスに乗り換えて空港に行くのと、八幡から小倉駅で降りてバスで空港に行くのの時間の違いを教えてください。

それと、僕は思うんですけど、九州中の荷物が、例えば北九州に集まってくる。今、いろんなところへ送る。これは生鮮であっても半導体であってもですが、集めてきてくれたトラックの乗務員さんはその国へ帰るわけですから、そこで積む人は多少いるんでしょうけど積むだけ、要するに雇用が何か生まれている感じがしないんですよ。物を集めて出すというところだけで。大事なのは、その高付加価値化だと思うんですよ。我々は常任委員会でクロノゲートという現場を見せてもらって、高付加価値というのはこういうことなんだと学んだんですよ。それを踏まえて、今から空港物流拠点化で雇用と税収を生むという取組について、今、どういうふうに見えているかというのを教えてください。

それと、今度、ひびきですけども、ひびきのコンテナターミナルをやっぱり活用したいというか、荷が集まらないので、多目的化を提言してきたつもりですが、結果、あまりうまくいっていないというか、多目的化、要するにばら積みを含めて、多目的化になってから年間どれぐらい活用されたかというのを教えてください。

それから、これは要望としておきますけども、外航船の新しいベイを造ろうという話がありますので、内航、外航のルールはありますけども、やっぱりいい仕事がしやすいような外航ベイをいち早く造ってほしいと、これは要望としておきますのでよろしくお願いします。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 滑走路延長後をにらんだ路線誘致のビジョン、それからそういうターゲットのエアラインとのコミュニケーション、それと九州中の荷物が集まってくる中での高付加価値化という3点について御答弁申し上げます。

まず、3,000メートル化の後のビジョンでございますけれども、そもそも国が、滑走路延長に当たりましてベネフィットとしてはじいたものが、北米、欧州への直行の大型貨物機が就航できると、直行できるというところでございます。ですので、そういう北米向け、欧州よりも北米のほうが荷動きが多いものですから、北米向けの貨物の集貨というものに取り組んでいるところでございます。

昨年度からになりますけれども、集貨のための重量助成というものをしておりますけれども、昨年度から北米、欧州向けの貨物に対する助成単価を拡充しております。福岡県と一緒に、そういうターゲット貨物を集めようということで取り組んでおります。今年度に入りまして、さらに半導体関連貨物に特化した助成も行いまして、そういう貨物を集める流れをつくっていきたいと考えております。

次の御質問にも関係あるんですけども、ターゲットとするエアラインでございます。ター

ゲットとするエアラインとしましては、やはり大型貨物専用機を運航している航空会社というのはそんなに数多くございませんので、例えばアメリカのそういう貨物機を持っている会社、ちょっと具体名は申し上げにくいんですけども、そういったものとか、あとはアジアの各ハブ空港を拠点にして、そこから、どちらかというとな北九州よりも西側の拠点空港から飛んできて、追い積みして北米に行くとか、そういう路線がつくれるような会社ですね、アジアのそういう大型貨物機を運航している会社をターゲットに誘致を進めておるところでございます。

コミュニケーションとしましては、もちろん誘致活動、そういうエアラインの、アジアの場合は本社まで伺ったりとか、あと北米の会社の場合は、拠点空港で、日本国内で就航している空港だとか、あるいは日本の拠点、日本の支店みたいなところに営業をかけて、福岡県と一緒に営業してコミュニケーションを取っているというところで、滑走路延長後に就航いただけるように頑張っているところでございます。

あと、付加価値物流でございます。クロノゲートを御視察いただいたということでございます。クロノゲートも、羽田空港のすぐそばにあります。空港の取扱貨物も集まってきておりますけれども、一方でトラック輸送の拠点でもございまして、両方を組み合わせることで付加価値を生み出しているという拠点でございます。

航空輸送だけでもベネフィットを生み出す、そういう付加価値をつけていくということもできる分野もあるとは思いますが、やはり物というのは、陸海空、いろんなモードで流れていくものがございますので、そういう集約拠点ですね。ヤマトグループはエアも就航していることですし、そういうところもターゲットになるでしょうし、あるいはほかの物流大手にそういう他モードの輸送をしてもらい、事業輸送してもらって価値をつけてもらうということをやっていないといけません。そこは中心としては産業経済局の物流拠点推進室がやっておりますので、連携しながら、航空分野でどういう付加価値をつけられるかというところは、一緒に取り組んでいるという状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 駐車場の屋根がないことに対するストレスの関係についてお答え申し上げます。

北九州空港の駐車場についてですけれども、まず運営の面でいきますと、国の設置している土地の上にPFI事業として民間がいろんなサービスを提案して、その土地を借りて、駐車場を運営して、収益でそのペイをしていくという枠組みの中でやってございます。なので、市役所の中とか自治体がこういった形で首を突っ込めるかということについては、ちょっとなかなか難しいところがあるんですけども、屋根があると、とてもいいサービスになるとは考えていまして、そのPFI事業の中で、次の提案の中でそういったサービスが生まれていくことができるとすれば、それは利用者にとっての利便性の向上につながるものだと考えますので、いろいろと考えていきたいと思っております。

それで、P F I 事業の終了のタイミングなんですけれども、今回は、北九州エアターミナルが駐車場事業、そのP F I 事業に勝って、取っているんですけれども、その終了が、延長もあって令和8年度ということになっていまして、次の公募のタイミングはそのときと考えてございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 西部方面の駅を使った、J Rを使った特急と在来線、今の利用の違いについて御答弁申し上げます。

まず、黒崎駅から特急を使って小倉駅まで行きまして、それから普通の在来線に乗り換えまして朽網駅まで行って、それからバスで空港まで行く、こちらの所要時間が最短で65分ぐらいかかります。今回、特急を使って黒崎駅から朽網駅まで行って、バスで空港まで乗り換えますと、大体45分で空港まで行けるようになります。

それから、今度、折尾駅から行きますと、折尾駅から特急を使って小倉駅まで行って、小倉駅で在来線に乗り換えて朽網駅まで行って、それからバスに乗り換えますと、大体70分ぐらいの時間がかかります。これを折尾駅から朽網駅まで特急で行きますと、行って朽網駅からバスへ乗り換えますと大体空港まで50分というふうな所要時間となります。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** ひびきコンテナターミナルの多目的利用について御答弁いたします。

多目的利用の代表例といたしましては、まず沖縄向けのR O R O航路が週3便ございます。コンテナ船以外の利用という意味で多目的利用と私どもは考えております。

そして、次に代表となりますのが、タイヤの荷役でございます。ジャンボタイヤを含めまして、コンテナでも荷役をやっておりますけれども、内航船での荷役と、あと、それは結構な頻度でほぼ毎日のように荷役をやってございます。そこである程度たまったタイヤを外航船で海外に、在来船に積んで持っていくということが月1回程度あってございます。

あと、加えまして、これはスポット的な利用でございますけれども、自動車専用船で、完成自動車を輸入あるいは輸出した事例も数例ございます。それ以外になりますと、本当にスポット的な利用といったところでございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 先ほど、御答弁で、黒崎駅から小倉駅に行きまして、それから小倉駅からエアポートバスに乗り換えた場合が漏れておりましたので、補足をさせていただきます。

黒崎駅から小倉駅まで特急を使って行ったとして、それからエアポートバスに乗り換えて空港まで行く所要時間につきましては、大体60分ぐらいになります。

それから、折尾駅から行きますと、折尾駅から小倉駅まで行きまして、そこからエアポートバスに乗り換えるといったところで考えますと、大体65分ぐらいになると考えております。

以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 吉田委員。

**○委員（吉田幸正君）** ありがとうございます。いろいろ勉強になりました。

まず、今からいろいろいいPRをしていただきたいと思いますけども、1つは、もちろん成人式のオータムコレクションも、いろんな考え方があるんだと思うんですけど、今我々のところにあるのは、やっぱり3,000メートルが非常に近くなってきて、そのことは、北米を含めて大変大きな注目を集めているということが非常に重要かつPRの場面だと思うんですよね。

折尾から来ると15分早くなりますとか10分早いですよということも、それは地道にやっていかなきゃいかんと思うんですけど、いいPR効果、北九州は何か今から北米とうんぬんというふうなPRも同時にやって初めて成立するんだと思います。3,000メートルは、荷物だけじゃなくて、旅客もやっぱり欲しいと当然思っていますので、いいPRになるようにと思います。そのときに3,000メートルになったら利用してもらえますかという問合せを随分やられたと聞いていて、国も高く評価をされたとお聞きしました。

それで、これは回答にはならないのかも分からないですけども、今の状態で、じゃあそこが例えば軌道系アクセス、200万件と400万人利用実施ということになると、なかなか今117万から遠いなと思っています。そういうふうに考えると、少し目線を変えて、議会でもやりましたけども、将来必ず産業用地化をして工場を誘致されると思うんですよね。国があれだけの土地を緑地にし続けるはずはありませんから。緑地になると鳥がついちゃって駄目ですからというのを、私が直接聞いた話でもありますし。

だから、産業用地化をするときに、多分今のままいけば30年ぐらいかかるんだろうと思うんですけど、それを5年でやってくれませんかという質問なんですけどね。それを国の意向に任せておくと、全くそれは知名度不足というか、ほかの土地を日本中探しているわけですから、もしも空港から徒歩5分で70ヘクタールないし荊田町に140ヘクタールあれば、何か検討されますかというフィージビリティースタディーをやってくれませんかという、要するに進出の可能性を問うてもらえませんかという思いがあります。これは答弁要りませんけど。

だから、ちょっと目線をやっぱり変えていかないと、今のまま北九州空港が2、3路線増えたとしても、爆発しない。爆発って何というんですか、すごくよくなるんじゃないかなという思いを込めて提案をさせてもらっているところでもありますので、国の局長も来られていますんで、しっかりいい協議をしてもらって進めてほしいと。これは要望とさせていただきますんで、いいです。

ちょっと屋根の話なんですけど、実は具体的に2年ぐらい前から、太陽光の電気利用のことを含めて事業者から提案があっていると聞いています。国の関係者とも協議をしましたが、いろいろハードルはあります。例えばPPPにしても1年単位で契約しなきゃなりませんよとかいうことも学びましたが、一番大事な自治体というか、空港利用者の国に対する思いの強さ

だと、正直、言われました。

ですから、あれば大変ありがたいというフィーリングでは、多分、国は許可を出しませんし、ほかの空港ではそういう事例というのはたくさんあります。国の土地に建物を建てると、今、私が話しているのは駐車場の屋根の話なので、そこは説得のしがいがあるというか、事実として可能だと思っていますので、ぜひいい協議をしてほしいと思っています。

これは勉強会からの延長なんですけど、例えば太陽光で電力を使っているということになると、エコ空港という認定も取れるでしょうし、災害対応の場合にしてもいろんないい面があると思いますので、各局とまとめていい議論をしてほしいと思いますが、局長、空港の屋根を民間投資で、PPPの延長方式というのがあるか分かりませんが、つくれる可能性はありませんかね。

**○主査（渡辺徹君）** 港湾空港局長。

**○港湾空港局長** 全国の空港で、確かに国管理もありますし、県管理もありますけれども、ソーラーパネルがどんどん導入されているのは事実です。そういったものが導入されれば、やっぱり環境先進都市としての北九州のPRにもつながると思いますので、その可能性については、ぜひ国とか、いろいろ相談をしていきたいと思っています。よろしくお願いいたします。

**○主査（渡辺徹君）** 吉田委員。

**○委員（吉田幸正君）** 答弁は非常に重たいと思っていますので、いい空港をつくることは、我々皆同じ思いですから、ぜひと思います。これは市役所にお金を、空港にお金を出してくれという話ではありませんので、国の許可の話でありますのでよろしくお願いいたします。

それと、高付加価値のところなんですよ。僕は具体的にこの業者がいいんじゃないかということを知っているわけじゃないんですけども、やっぱり荷物が集まってきているところで雇用が生まれるということがとても大事なことだと思います。データセンターよりも、製造拠点のほうが、あるいは研究拠点とかのほうが多分雇用は生まれるんだろうなという僕のイメージの話ですけども、ぜひ付加価値をつけてほしいなと思いますので、ぜひ研究をしてほしいと思います。

空港は、ぜひ3,000メートルに向けていいPRをしてほしいと思います。

それと、コンテナなんですけど、いわゆる鉄鉱石とか、今度、半導体も始まった蛍石とか、そういうものがとても入れたいという事業者が相当に多いと聞いているんですが、なかなかいわゆるばら積みというんですか、それが入れないということがあって、仕事がしにくい状態になって、多目的化した意味が通じていないということもあるんですが、そのばら積みについてはどう考えられますか。

**○主査（渡辺徹君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** 委員御指摘のとおり、ばら積み、いわゆる鉄鉱石とか、本当にばらで入ってくるような貨物については、現状はまだ取り扱っていないところでございます。ほかのコンテ

ナとか、むき出しのタイヤとの兼ね合いもございまして、そういったほかの商品に傷がつかないというようなことはまず配慮が必要かなと思っております。

一方で、あと、在来船の場合、1回入ると荷役が2日、3日とかかるのが通常でございまして、事業者の皆さんから、ぜひ、ひびきコンテナターミナルを使いたいというお声は頂戴しているところではございますけれども、それを全て最初から排除するわけではございませんが、ほかのコンテナ船、ほかの貨物との兼ね合いの中で、そういった有効活用できる余地がある場合には前向きに検討していきたいと考えてございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 吉田委員。

**○委員（吉田幸正君）** 排除しているわけではなくて、前向きに検討したいと言いますが、一度も使われたことがありませんというのは、やっぱりそこはどっかに問題があるんだろうと正直思うんですね。

ですから、使っていないコンテナターミナルを使えるところまではルールは出来上がったわけですので、あと、次はどうやったら使えるかというところでもありますので、ここでこれ以上言いませんけど、やっぱり仕事をしたいという事業者、地元の事業者はたくさんいますんで、そこには寄り添ってもらって、よりいい仕事をしてもらうことはこの町の税収にもつながるわけですから、ぜひ協力してもらっていい事業を一緒にやりたいと思いますんで、よろしく願いします。私からは以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** 港湾の重要事項にも入っていますが、響灘東地区の最終処分場について聞きたい。本市の、最終処分場についての基本的な考え方をお聞きしたいと思います。

**○主査（渡辺徹君）** 整備課長。

**○整備課長** 今、響灘の最終処分場につきましては、響灘東地区海面処分場整備事業として進めております。

現在、海洋部分の護岸工事、ブロック製作工事等を進めておりまして、進捗率としては約5割ほど進んでいるところでございます。完成時期につきましては、令和13年度完成に向けて、現在進めているという状況でございまして、今現在におきましては、この完成に向けて事業を間に合うように進めているという状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** 最終処分場というか、土砂の処理場、それから産業廃棄物の処理ということでは区分されているようですが、産業廃棄物ということでは、今使っている処理場が満杯で使えないということで、計画的にというか、これは環境局とも大いに関わるわけですが、環境局と港湾空港局で、この話はどういうふうに進んでいったわけですか。

**○主査（渡辺徹君）** 整備課長。

**○整備課長** 環境局との協議につきましては、協議を進めておりましたけども、結果として、

このたび、令和13年度まで新規処分場の完成が伸びてしまうというような状況でございます。

そして、現行の処分場を延命せざるを得ない状況になっておったという状況でございます、民間の排出事業者の方には大変な御迷惑をおかけしているということになりまして、申し訳なく思っておる状況でございます。

我々としましては、令和13年の完成を絶対事項として、現在整備を進めておりまして、今後においても、コスト縮減や工期の短縮との方策の検討を進めながら、一日も早く完成に向けて整備を進めたいと考えております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** そのことに関して、市内の事業者、市外もありますけど、大変困っている。代替地というか、民間のそれに代わるような設備ということでは、近隣にそういう捨て場というか、それを確保されているのか、確認したいと思います。

**○主査（渡辺徹君）** 整備課長。

**○整備課長** 現在、既設の処分場について制限をつけての受入れをしておるところですけども、来年度以降、制限、停止になるというような状況でございます。これにつきましては近隣の処分場を使って処分をしていただくと聞いております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** 民間の処分場を使うと単価が高くなるということで、事業にも影響してくる。私は、いろいろと業者の話を聞いていますが、北九州は環境未来都市といううたい文句の中で、福岡市に行きたいところですが、北九州市で事業をすれば、そういうことも片づけられるということで北九州に残ったのに、北九州はそういう事業計画的に令和13年まで使えないということは、私はやっぱり行政的な責任は重いなと思っています。これがどういう影響があるかということを考えた場合に、ある意味、捨て場の問題で不法投棄と、いろいろな問題につながると思いますが、その辺の対応、対策、何か考えがありますか。

**○主査（渡辺徹君）** 整備課長。

**○整備課長** 今言われました不法投棄につきましては、これまでも不法投棄を未然に防ぐということで、早期発見というところで従前よりパトロール等を実施しておると環境局から聞いております。不法投棄防止を実施するために、厳正に対処していきたいと聞いております。

それで、受入れ停止に伴いましての不法投棄等は増加することはないのではないかと考えております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** 不法投棄があつてはならないということですよ。ちょっと視点を変えてというか、埋立地のことですが、産業廃棄物の埋立地、これは企業誘致の用地にという考えがありますが、産業廃棄物の埋立地は企業誘致に使えないという話も聞いていますが、その点、どういう判断ですか。

○主査（渡辺徹君） 整備課長。

○整備課長 現在、今回の海面処分場につきましては、土砂処分場、それから産業廃棄物処分場と2つに分かれておりますけども、土砂処分場につきましては、分譲等が可能ではないのかなとは思っております。管理型処分場についてはなかなか条件等が難しいところがありますので、分譲ということについてはちょっとまだ何とも言えないというところがあるのではないかと考えております。以上でございます。

○主査（渡辺徹君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 産業廃棄物の埋立地もかなり面積があると思います。

これを使うというか、これが使えるような、時間的な問題もあるかも分かりませんが、その点について、産業廃棄物処理埋立地は現在、どのぐらいあるのか、面積的に何ヘクタールというか、何十ヘクタールあると思いますが、それはどう把握していますか。

○主査（渡辺徹君） 港湾工事担当部長。

○港湾工事担当部長 既存の管理型の処分場でございますけど、東部方面でいいますと、新門司北地区の新門司マリーナがあり、マリーナ自体は廃棄物処分場ではないですが、その周りの例えばギラヴァンツの練習場になっているところとかが昔の産廃処分、一廃と産廃を入れた処分場でございます。

それは、ちょっとはっきりした数字は分かりませんが、5ヘクタールかぐらいの規模だったかと、もうちょっとあるかもしれません。今度は、響灘西側になると、代表的なのは響灘ビオトープが大体25ヘクタールぐらいあるんじゃないかなと思いますけど、そういったところが代表的な過去の処分場です。今つくっている響灘東処分場の管理型の面積が22ヘクタールだったと思います。

あと、民間の処分場で響灘開発とか電源開発の処分場はございますけど、公共でいいますと今私が言ったものが代表的なものでございます。以上です。

○主査（渡辺徹君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） それで、北九州の財産というか、そういう視点で見れば、管理型の埋立地、将来どういう活用を考えられるの。

○主査（渡辺徹君） 港湾工事担当部長。

○港湾工事担当部長 今つくっている処分場の完成時期はまだまだ先でございますけども、しゅんせつ土砂の処分場のいわゆる安定型と一般廃棄物で埋め立てる管理型処分場は、ちょっと考え方が違っていると思います。

土砂を入れてつくる処分場は分譲目的だから積極造成といいますか、早くしゅん工できればできたほうが良いと思っております。もう一方の管理型処分場については、なるべく息長く使いたいというのが環境行政の考え方でございますので、早期分譲という意味では、そういう目的では管理型処分場は考えていないというのが正直な港湾の考えでございます。

○主査（渡辺徹君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 今回も予算が上がっていますが、最終処分場を造成するのに、多大な資金がかかっているわけですね。それをやっぱりどう活用するかというのは、また所有者のいろいろ知恵を使うところで、再生型のソーラーの施設をつくったりとか、工場が上に乗せられないか、いろいろとその辺はやっぱり工夫すると。

それともう一つ、なかなか管理型の埋立地が使えないという条件の中では、国に対して補助金の問題、補助金を出してくれというようなことは現在やられていますか。

○主査（渡辺徹君） 港湾工事担当部長。

○港湾工事担当部長 まず、今つくっている処分場の護岸は補助金でやっています、これが国土交通省港湾局所管の廃棄物埋立護岸の事業でやっております。補助率3分の1でございまして、入れる容体によって補助率、要は器の中に何を入れるかによって補助率は変わってきますけども、国の補助制度で考えている用材としては、しゅんせつ土砂と、一般廃棄物、一般廃棄物というのは環境局のmatterになりますけども、市の責務、行政の責務でございまして確保しておかないといけないと。

それと、産業廃棄物は、昔から北九州市は工業のまちですので、中小企業を守るという意味で、港湾空港局としてもそれを受け入れることについては環境局と同一の考えで受け入れております。

最近、全国的に産廃を入れる処分場が不足しております。東京湾でもつくるところがないということで、今、海面処分場の話ですけども、自治体によっては陸上を求めたり、もちろんリサイクルして排出を減らすということも大事でございまして、そういったのが最近の課題だと環境局からは聞いております。その処分場の生かし方ですけども、先ほど言われたように、確かにソーラーパネルを張ったりとか、なぜ売れないかという、できた土壌、モニタリングとあって廃棄物処理法の問題になってきて、これは環境局が所管していることとございまして、なかなかしゅん工までに時間がかかると。有毒ガスがなくなるまで使えないとか、いろいろな制約がございまして。

だから、そういう中でいろんな土地活用を図っていききたい。ソーラーパネルを張っているのも現にございまして、風車の実証機を立てているところもありますけど、そういう利用は考えられるかと思えます。

今後の廃棄物行政については、環境局と一緒に考えて、海面で適地があればもちろんいいんですけど、今回の事業でも分かるように、やっぱり資材とか資機材の物価が高騰しておりますので、今回のこととかなり管理型処分場をつくるのは高値になるのだと。おのずと、そうなれば産廃処理受入れの単価を上げていかないとペイできないというのが実際のところとございまして。

今後については、いろいろ環境局から話がありますけども、協議していききたいと思っていま

す。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** 経済活動をしていく上では必ずやっぱり発生してくるもの、それを処分するというのは、私は北九州市の大いなる役割といたしますか、北九州市は、動脈産業ありきですが、静脈産業というか、それもありだと思っています。

静脈産業に関して、採算性も当然考える必要があるわけで、これは国の補助金とか、強力に、今後そういう形で、必ず経済活動したら排出してくるものですから、それをやっぱりどこかで責任を持って処理していくということで、コストが合わないということになればやっぱりそれへの補助金の問題につながるでしょうし、また今の管理型の満杯になった処理地を使えるような工夫というか、これは簡単には使えない、さっきもガスが出るということもありましたが、そういう研究、それから国に対する要望、しっかりとしていていただきたいなと思います。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 港湾工事担当部長。

**○港湾工事担当部長** 今、香月委員のおっしゃったことは重々承知いたしておりますけども、あくまでやっぱり環境局主体で産廃処分場というのは考えるものですので、今日あったお話は環境局にしっかり伝えて、今後、協議してまいりたいと思っています。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 香月委員。

**○委員（香月耕治君）** 環境局と連携してやってください。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** ありがとうございます。田中委員。

**○委員（田中元君）** 数点、ちょっとお聞きしたいんですが、令和5年度の旅客で結構いい数字になってきておまして、平成30年までいけば、インバウンドで全国的にいい数字になるんだと思います。

でも、佐賀空港、熊本空港、これは県議会との特別委員会でも問題提起があったと思うんですが、佐賀、熊本空港の両空港が物すごい勢いで、アクセスも含めて頑張っておられるということでもあります。そういった意味で、かなり北九州空港は危機感を募っていかなくちゃいけないと思っています。

その中で、過去に、先ほどもお話が出ましたように10億円の助成をしたり、スターフライヤーの社員を雇用されたり、またチャーター便を連れてくるために助成をする。昨年の令和5年度で、チャーター便を入れるのにどれぐらい助成金を突っ込んだのか、ちょっとお尋ねしたいと思います。時間がないですから急いでいただくと大変助かるんです。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 大変失礼いたしました。約1,800万円ほど使っております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 田中委員。

**○委員（田中元君）** 分かりました。これは、先ほどのお話のようにハイエアを払わなくてよかったんで多分その金額になったんだと思います。

もう一つ、ちょっとこれは意見なんですけど、先ほどのハイエアの件で、答弁したと、説明をしたと話がありましたけど、12月の特別委員会で急きょ追加に議案を上げて、審議をさせていただいて、様々な意見を、執行部からの意見も話を聞かさせていただいて、その途中経過が5月7日の特別委員会であったと答弁が先ほどありましたけど、(3)の中の2行で報告を終わらせたということであれば、僕は委員の一人として、かなり遺憾に思うところありますので、これで説明を終わらせたという感覚でおられれば、ちょっと議会を軽視し過ぎじゃないかなと思っています。これは意見として申し述べさせていただきたいと思います。

それから、これはチャーター便をずっと続けてきて、いつになれば定期便になる、どのタイミングで定期便になるんですかね。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** チャーター便がいつになったら定期便になるのかというところは、各航空会社様の判断になります。なので、ある程度時期を連続して続けて、これはどれぐらい続けるのか、あとどのぐらいの、例えば利用率があれば定期便にしようかというところ、これはあくまでもそれぞれの航空会社様の判断となりますが、できるだけそういった連続チャーターをしていただいて、たくさんの方に利用いただいて、定期便になるように努力はしてまいりたいと考えてございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 田中委員。

**○委員（田中元君）** 相手ありきで、これは補助金を突っ込まないと来ないということですよ。じゃ、補助金をずっと突っ込んでいって、利用者さんが、乗客数が少ないと運休になって、またその次始めるときはまた補助金を突っ込んでいくという話になってくると、これは相手ありきの話になるわけですね、定期便になるまでは。

大連は、今これを見ると50%なんですね。じゃあ、何%維持できれば定期便になるんですか。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** すみません、これも、やっぱりあくまでも、どのラインで定期便になるのか、収益が出るのかというのは、やはり航空会社様それぞれの御判断、運賃施策等も、また航空会社様によっても違ってまいりますし、航空会社様の御判断になるかと思います。

**○主査（渡辺徹君）** 田中委員。

**○委員（田中元君）** 分かりました。じゃあ、その結果で例えば50%しかなかったんで運休しますというのか、最初の段階で、これぐらい、例えば6割、7割維持できれば運休しませんとかという数字が出てくるんですか、それとも後ですか、それは。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 最初の時点で、例えば何%になったら運休しますというラインというの

は実際にはございませんが、あらかた、一般的なところで6割であるとか7割であるとか、こういったところは少なくとも確保していくべきだろうということで我々は活動しております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 田中委員。

**○委員（田中元君）** 航空会社ありきの話でずっとこれは、旅客というのは続けていくということになってくるわけですかね。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** あくまでも、就航されるのは民間の航空会社さんでございますので、その収益が上がるか上がらないかというところは大前提としてありますが、私どもとしても、できるだけそれをサポートして、北九州空港に路線をたくさん引くことによって、地元にもお金が落ちますし、市民の皆様の利便性も確保されますので、そこは路線の維持ができるように私たちが努めてまいりたいと考えております。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 田中委員。

**○委員（田中元君）** 分かりました。じゃあ、しっかり詰めていただけるように頑張っていたきたいという要請をしたいのと、旅客、これは先ほども戸町委員からの御意見もありましたけど、どこを目標にするのか、これは本当に佐賀、熊本も物すごく頑張っておられるんで、県と市と一緒に合わせてすごく力を入れておられるんで、これは本当に数字が物語ってくるころと思います。本気になってやっていかないと、旅客が非常に厳しいから、物流も含めて、と思っていますんで、どうぞよろしくお願ひしたいと思っています。

**○主査（渡辺徹君）** よろしいですか。

**○委員（田中元君）** 以上です。

**○主査（渡辺徹君）** では、公明党、岡本委員。

**○委員（岡本義之君）** 私から、北九州空港について、1点だけ質問させていただきます。

北九州空港大作戦の第1弾のときに、武内市長が何かの発表でお話しされた資料があるんですけど、そこに、私は就任前から北九州空港のポテンシャルを感じていましたが、就任後の滑走路延長の事業化をはじめとする未来に向けた大きな動きを目の当たりにして、その考えは大いなる確信へと変わりましたと述べられて、空港の現況の中で、北九州空港はポテンシャルにあふれていると。そのイの一番に上げたのが、九州、中国、四国で唯一の24時間空港だという、先ほど来、3,000メートル化の話もありましたけど、まずはこの24時間空港の強みを、ポテンシャルをどこまで生かし切れているのか、それとも生かし切れていないのか、よその24時間空港じゃないところと比べて、こういう面で優位性を発揮しているというようなところをちょっとお聞かせください。

**○主査（渡辺徹君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 今、委員がおっしゃるとおり、北九州空港の大きな強みは24時間空

港だと考えてございます。

関西空港以西で24時間空港というのがございませんので、それを考えますと、九州、中国地方、四国地方の中で唯一というぐらいの特異性のある特徴だと考えてございます。

これを生かしていくためという意味では、やっぱりスターフライヤーも当初から就航のときに考えてくださっていた深夜早朝便の就航、それから貨物便でありまして24時間いつでも就航ができるということで、今、ヤマト便の深夜便も到着していますけれども、そういった動きの中で、そういったところを伸ばしていくということをずっとやっていきたいと考えてございます。

また、あと、大型のチャーター機、北米とか欧州とかから飛んでくる飛行機についても、先方の出るときの時間の都合を考えずにという形で就航できるということもメリットになってございますので、そういったところはしっかりPRしながら誘致につなげていきたいと考えてございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 岡本委員。

**○委員（岡本義之君）** 1番に上げるほどのポテンシャル、しかもあふれているとまで市長は言われていますので、ここの強みを本当にもっと研究していただいて、実らせていただきたいと思えます。

24時間空港は、たしか日本は今6つですかね、運用できるのは、たしかあったと思いますけど。これは海外、世界的には24時間というのはあまり珍しいことではなくて、その主要な空港というのは、空港までのアクセスも、また到着から目的地までの、これはイグレスというらしいですけど、その交通イグレス手段が非常に整備されている。ところが、日本の空港はそこが非常に弱いと。

だから、北九州空港も、例えば1時から5時の間に旅客便が着いたとしても、そこから先が整備されていないと、そもそも飛行機が飛んでこないということもありますんで、国が、例えば世界的にちょっと遅れている日本のこの24時間空港の運用について、グローバルな戦略としてこういうことを考えているみたいな、何か情報は、局長、ありませんか。こんなことを進めようとして、考えている、何か元気が出そうなお話は。

**○主査（渡辺徹君）** 港湾空港局長。

**○港湾空港局長** 24時間空港ですと、日本の空港はどうしても、今委員おっしゃられたようなアクセス、イグレスの問題がありまして、羽田空港も、その点が、4本目滑走路ができたときも、欧米便とかが就航したんですが、遅い時間帯でしたので、そこは徐々に利用者を見ながらアクセスを増やしていくと、そういった取組はされておりますので、そこはやはりまずは路線の誘致もしつつ、お客様を増やすためにやっぱりアクセスとかイグレスというのを一緒にやっていくのが大事だと思っております。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 岡本委員。

**○委員（岡本義之君）** 個人的なあれで申し訳ないですけど、博多から新幹線に乗って最終便で小倉に着いた後、戸畑に帰ろうと思ったら、もう列車がなかったんですよ。最終便はあるのに、戸畑に行けなかったんです。タクシーで帰ったら非常に高かったという思い出があって、やっぱり着いてからの交通とか、これはぜひ国にも働きかけてもらい、私たちも働きかけていきたいなと思いますけども、何か、24時間やっている空港と連携して、いろんなことを一緒に勉強しながら取り組んでいくみたいなことも仕掛けていっていいんじゃないかなと。

インバウンドにしても、いろんな有名なところばかりに集中するんじゃなくて、地方にもという話もありますし、例えば今の時点で、そういう時間に着いた、深夜便で帰ったらどうするかとか、海外へ行ったとき、時間潰しのためのお風呂に入ったり、休憩できる施設なんかがあるわけですね。

そんなことも含めて、ちょっと勉強していただいて、北九州空港へ行ったらいろいろな面で利便性が高いなど、本来24時間というのは、利用者にとっても航空事業者にしても、利便性や効率を高めるためには非常にいいものだと思います。それには、さっきも言いましたように、空港のアクセス、イグレス交通手段が整備されていないといけませんので、それとしっかり勉強と連携をちょっと強めていただきたいということを要望して、終わりたいと思います。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 渡辺修一委員。

**○委員（渡辺修一君）** お世話になります。私からは、まず北九州空港のアクセス推進事業で、エアポートバスの増便とかをしていただいているんですけども、前回、予算特別委員会でもお伝えしたんですけど、朽網駅の駐輪場の方から、エアポートバスの朽網駅の乗り方が分からないという問合せが、この駐輪場に何件も来るということで、朽網駅でのエアポートバスの環境整備といいますか、乗りやすいように。また朽網駅でも北九州空港のアピールをもっともっとしていいんじゃないかということ駐輪場の方が言われていました。朽網駅に着くと、もうすぐ北九州空港をイメージできるようなことをしていいんじゃないかということ言われてたんですけども、何かこの事業で進捗があれば教えていただければと思います。

それともう一点目が、クルーズ船の誘致で、令和4年度は12回寄港ができて、じわじわとではあるんですけども、コロナ後、伸びてはいるんですが、令和5年度で8寄港ということで、ちょっとまた下がった要因というのをお聞かせいただければと思います。それとまた、この令和5年度の実績を受けて、どう令和6年度に生かしているのか、取組を教えていただければと思います。以上2点です。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 朽網駅のバスの待合環境、駅前広場の環境についての御質問にお答え申し上げます。

現在の朽網駅の環境につきましては、駅の東西にロータリーがありまして、東側に空港行き

の駅前広場が広がっているような状況でございます。

当然、駅前広場のエアポートバスの増便とか、あとは朽網駅に特急停車を実現させるためには、今の駅前広場のお知らせの状況とか案内の状況は、十分であるとは考えてございませんので、その辺も含めて、今、JR、それからのバスの事業者と一緒に、待合環境、それから接続環境の整備に向けて、協議を進めているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** 委員から、クルーズ船について昨年度の実績の分析と、あとはどういった活動をしているのかというふうな御質問をいただきました。

昨年度につきましては、8回ということで、一昨年よりも4回少なくなっていると。じゃ、何が原因かというところなんですけども、まずは博多港の受入れが再開し、そしてまた一昨年、たくさん来ていただいた日本クルーズ船が事業停止のために、ぱしふいっくびいなすという船が運航終了としています。ここが一番大きいかなと思っております。

また、ひびきコンテナターミナルにつきましては、中国船が、まだ経済が不況のこともありまして入ってきていなかったことと、また一方、以前は週5日入ることが可能だったんですが、貨物取扱量が増えたことによって週5日から1日になって、受入れが難しくなっているのが現状と分析しております。

じゃあ、我々として、今後どういうふうを増やしていこうかというところなんですけども、やはりクルーズ船の一番の寄港の要因としては、寄港地ツアーと考えております。そこで、やはり魅力的な寄港地ツアーを関係部局と一緒に磨き上げて、それを関係のいわゆる船社やランドオペレーターと言われている旅行社にPRしていきたいというふうな考えを持って活動しております。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 渡辺修一委員。

**○委員（渡辺修一君）** ありがとうございます。朽網駅に関して、結構もう時間もたっておりますので、早めに、やっぱりスピードを持って対応していただければと思いますので、よろしく願いいたします。

また、クルーズ船、今でました博多港、もう日本一の寄港数を出しているという状況も承知しているんです。しかしこの北九州港も新しいクルーズ船が昨年度4隻ですかね、寄港しているということで、地道ではあるんですが、頑張っていると評価もしているんですけども、やはり市長が掲げる稼げる町の実現において、このインバウンドを集客していくにはクルーズ船の取組というのも非常に大きな役目だと思いますので、引き続きしっかり誘致に向けて頑張っていただければと思います。

また、私は、鹿児島島のマリンポートかごしまのクルーズターミナルを見に行かさせていただきました。島のような形になっているクルーズターミナルなんですけども、一般の方も、このクルーズ船を見に、ここは17万トンのクルーズ船が年間何回も就航している鹿児島港なんです

けれども、本当にクルーズ船を見に行くだけでも、観光になりますし、すごい環境が整って  
ますんで、そういったのもちょっと学んで、見ていただきながら。この新門司、門司港第1岸  
壁、もう大分整ってきたと思うんですけども、まだまだ、どんどんどん集客していくに  
はもう少しかなというふうな思いもありますし、ひびきも、もともとひびきはクルーズ船の誘  
致じゃないんですけども、そういったところも整備していただいて、やはりクルーズ船を誘  
致していく環境が整っていけば、まだまだ増えていくんじゃないかなと思います。お金がかか  
ることですので、なかなかすぐにはとも言えないんですけども、しっかり取り組んでいただ  
ければと思います。私からは以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 成重委員。

**○委員（成重正文君）** 2点、教えてください。

まず、グリーンエネルギーポートひびき事業ですけども、様々な事業をやってきてまして、  
令和5年度の進捗と、現在、行われている事業、まず教えていただければと思います。

もう一つ、今回御案内をいただきましたけども、グローバルウインドデイ2024 in 北九州を  
開催ということで、これは、世界風力エネルギー会議というのを私も初めて聞いたんですけ  
ども、これはどういう会議なのか。それから、どういう国で行われたのか。また、本市で多分初  
めてだと思うんですけども、これが市外でも、北九州市以外でも行われてきたのか。そうい  
うところを教えてください。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** グリーンエネルギーポートひびき事業の令和5年度の進捗と、  
それから現在の取組、そしてグローバルウインドデイの取組について、御説明させていただきます。

令和5年度までは、まず、五洋建設さんのSEP船2隻が北九州港を母港にさせていただく  
という取組をしております。それから、合わせて、北拓さんを2016年に誘致したんですけども、  
今年5月に、洋上風力に特化した新しいトレーニングセンターをしゅん工していただきました。  
現在、風力発電の人材育成ということで、発電事業者さんがそこでトレーニングを受けるとい  
うような取組が始まっているところです。

それから合わせて、製造産業ですけども、風車につきましては基礎の部分と、それからい  
わゆるタワーというか、風車本体の部分がございます。まず、基礎の部分につきましては、日  
鉄エンジニアリングさんが、ジャケット基礎のサプライチェーンを日本で初めて構築いたしま  
した。これは、昨年度、北海道の石狩湾新港にジャケット基礎14基を納入いたしました。今年  
度は、今、ひびきウインドエナジーでやっております風車25基のジャケットをつくって、それ  
を今ちょうど現場で据え付けているというようなところでございます。

それから、風車のいわゆる本体の部分、これにつきましては、日本にはまだ風車メーカーは、  
現在ございません。そういったところで、我々といたしましては、地元の企業さん、それから

国と一体になって、欧州の風車メーカーの誘致を引き続き進めているというところでございます。

今後の取組ですけれども、これまでの取組を引き続きしっかりやっていきながら、風力発電関連産業の総合拠点化に向けて一步一步前進して進めていきたいと考えております。

それから、グローバルウインドデイですけれども、これは世界各国で、日程というか、大体時期を決めて開催しているものでございます。日本でも、北九州市も開催しておりますけれども、横浜市とか、いわゆる洋上風力に取り組んでいるほかの都市でも開催されております。

今年度は、先ほど、委員御指摘のとおり、10月19日ですかね、エコタウンセンターとその周辺地区で、グローバルウインドデイを開催いたしまして、今ちょうど市民の皆さんを合わせて公募というか、募集をかけているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 成重委員。

**○委員（成重正文君）** ありがとうございます。今、北拓さんのトレーニングセンターで行われているこのトレーニングを受けている方が何人なのかと、それからジャケット基礎が25基できたということで、1基目が来年建つんですかね、とお聞きしたんですが、一気に建てていくかどうか、ちょっとお聞きしたいんですけど。

**○主査（渡辺徹君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** まず1点目、北拓さんの現在の受入れ状況ですけれども、北拓さんからは、今月中、9月末までには大体40人ぐらいの受入れだと聞いております。大体、10年間で1,500人の受入れを予定しておりますので、年間150人、今年度につきましては9月の終わりまでに40人ぐらいと聞いております。

それから、あとはジャケット25基、日鉄エンジニアリングさんで製作をしながらやっているんですけれども、現在もう既に約半分、25基のうちの約半分が海に据え付けられておりまして、あそこのひびきに行ってくださいと、天気の良い日には、ちょこっと黄色のところ、頭が出ているところが見えていると思うんですけども、大体、今、半分据え付けているというところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 成重委員。

**○委員（成重正文君）** ありがとうございます。最終的には完成形というか、このブレードまでついた感じと、それから銅線で引っ張ってくるんですかね、海底ケーブルで。あれが、来年、1基目ができるんですか。それとも、何基も一気にできますか。

**○主査（渡辺徹君）** 総合拠点利用促進担当課長。

**○総合拠点利用促進担当課長** 計画といたしましては、大体今、今年の冬ぐらいから少しずつ風車の本体の部材がひびきに入ってまいりまして、来年度に入ってから、SEP船などを用いて1基ずつ組み上げていくというような形になります。

全部運開する時期ですが、2025年度中と聞いております。来年度中です。以上でございます。

○主査（渡辺徹君）成重委員。

○委員（成重正文君）分かりました。じゃあ、そこがまた、響灘から見て壮大な感じになってくるんだなということで楽しみにしています。また、安全に頑張ってください。以上です。ありがとうございました。

○主査（渡辺徹君）ちょっといいですか。ここで副主査と交代します。

（主査と副主査が交代）

○副主査（田中元君）はい。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君）すみません。私からも一言ですけど、午前中ちょっとあっていました、日頃から、港湾、両港、私も今回議会で質問させていただいた北九州港、北九州空港というのは、とにかくやっぱり北九州の何ととっても稼ぎ頭といますか、エンジンですので、しっかり頑張ってくださいと思うんですが、また皆さん方も大変頑張っていることはよく分かっておりますので、今後とも引き続きお願いしたいと思います。

ただ、先ほどありましたスターフライヤーの料金の件ですが、これはもう3年、4年前からずっと言われていることで、その中でバスのことなんかも延ばしたり、いろいろ便数を増やしたりはしていたんですが、料金が変わっていない。やはりお得感がないというのであれば、やはり使う方は、我々はどうしても必要に駆られて使っているからあれでしょうけど、やっぱり、自分たちで稼ぎ、そして使う方は本当に少しでも安いところを利用するというのが、それでLCCなんか、そんなのも出てくるようになったはずなんですよ。

ですから、もう少し北九州愛を持っていただいて、特に航空料金はしっかり頑張ってください。これは、いろんな議員の方がやっぱりお願いしていることですので、この辺のところはどういう取組をしていただけるのか、ちょっと答弁いただきたいと思います。

○副主査（田中元君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 これまでも、ずっとその辺、意見はしているところなんですけども、きちんともう一回、福岡との料金のデータなんかも比較した上で、きちんと話をしていきたいと思っております。以上でございます。

○副主査（田中元君）渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君）やっぱり必死さが足りないと思うんですよ。先ほどから、佐賀とか熊本がどうのという話になっていきますけど、あちらは市議会や県議会、それと産業と一緒にいろいろな形で取り組んでいっているということですので、先ほどからあっていますけど、議会は議会、それから港湾空港局は港湾空港局でしっかり頑張ってください、それと県の港湾局とはうまくいっておりますということですけど、やっぱり予算の問題とか、それから県からの補助、いろんな形でするのは県、県知事、それから県議会ですね。

それで、私も議場で一遍言ったことがあるんですが、皆さん方はしっかり頑張ってもらっていますけど、やっぱりトップセールスとして、市長にしっかり県議会にもいろいろな形で顔を出

すように、県知事、福岡市長、それから下関の市長というのは大切なことですが、やっぱりお金をいただいているそういった議会にも顔を出していただく。そうしないと、皆さん方が一生懸命やっているその努力が結局報われないと思いますので、その辺のところは、今度は、また来月1日と18日、国にも行きますけど、そういった連携がしっかりできていないと、やはりうまくいかないと思いますので、その辺のところは肝に銘じてよろしく願いして、これは皆さん方だけじゃなくて、やはり市長にも、先ほどから皆さん言っていますけど、そういうふうに動いてほしいということをおっしゃっていただいています。

それと、うちの委員長の名誉にかけて、一応委員長、副委員長には事前説明をとということでしたが、特にサマーコレクションとかハイエアのこと、私もちょっと調べていただきましたけど、聞いた覚えがなかったんで、問題提起があつてからお聞きしたというのが実情だと思っています。今後、そういったことがないように、そうしないとやはり我々も何の役立たずになってしまうので、その辺のところはちょっと名誉のためにお知らせしておきたいと思います。今後ともお互いに頑張っていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

主査と交代します。

(副主査と主査が交代)

**○主査（渡辺徹君）** 進行いたします。ハートフル北九州、奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** それでは、伺います。

1つは、北九州空港ですが、昨年度、利用が増えてきて、コロナ前に結構課題とか話題になっていて、駐車場がそろそろいっぱいになるんじゃないかとよく言っていて、コロナで一旦落ち着いて、またそれから伸び始めているわけですけど、駐車場の状況、利用率とか、多いとき、ピークのときなんかはどうでしょうかというのが1点目の質問です。

2つ目は、先ほどから福岡空港と北九州空港、この北九州空港を選んでもらうというところで、諦めたほうがいいんじゃないかという声もあったわけですが、何というか、それぞれいいところをアピールして選んでもらうのは、もちろん一番いいことなんですけど、福岡空港に関して、正直、私も一利用者として思うのは、不満がいっぱいあるわけですよ。いわゆる離発着が遅れたり、近隣の駐車場が高いとか、場合によってはダイバートしてしまう。

こういったところは、別に悪口という意味ではないんですが、事実を、それこそデータを基にしっかりと福岡空港は今こういう状況ですよというのをもう少し言ってもいいんじゃないかなど。特に、ダイバートで今協力をしている北九州空港を、北九州市としては、もう少し、特に東京から飛んでくる方々や福岡市、この北九州近隣の自治体の皆さんや北九州市民の皆様にも、そこら辺をもう少し、北九州空港のよさだけを言うんじゃないで、福岡空港は今ちょっとこういう状況ですから北九州空港を使ったほうがいいですよということを言ってもいいんじゃないかと思うけど、そこら辺の見解をお伺いしたいと思います。

3点目に、三セク債の償還なんですけど、今回の説明資料の6ページに土地売却収入2件、

2.1億円とあるわけですけど、調査号を見ると、4件売れたように見えるんですけど、この差の説明をちょっとお願いしたいのと。

それから、どっちにしろ、これは収入が3.3億円、三セク債の償還が20億円ということは、恐らく一般会計からその差額が出ているんだろうと思うんですけど、そこら辺もちょっと詳しく教えていただければと思います。よろしくお願いします。

**○主査（渡辺徹君）** 答弁をお願いします。アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 北九州空港の駐車場の利用の状況についてお答え申し上げます。

令和5年の利用台数といたしましては、全体で34万台になります。令和4年につきましては、大体約28万台となっております。多かった平成30年度につきましては、41万台ということで、現在、最盛期の8割ぐらいの利用状況になっているという状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 福岡空港と北九州空港を比較してというところに答弁いたします。

福岡空港が、例えばどうであるというところを直接的に、例えばこうですということ指摘するという部分に関しては、我々も福岡空港の方と連携ということもうたっており、これは福岡県庁さんにしても基本構想でそういうふうなことを言っておりますので、なかなかそういった点で直接的に言うのは難しいかなというところ、あと遅延率とか、どの程度をデータとして、ファクトとして明確に捉えられるかなというところ、この2点がちょっと課題かなと思います。北九州空港は、例えば先ほども出ましたけど、駐車場とか、ビルのコンパクトさ、こういったところは明らかに福岡空港と比べて優位性がありますので、そういったところはどんどんPR、これまでも行っておりますけど、まだまだちょっと確かに不足している部分もございますので、これをますますその辺は強めていきたいと考えてございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 総務課長。

**○総務課長** 三セク債の御質問について答弁させていただきます。

まず、三セク債につきましては、平成27年度に403億円を発行いたしまして、その当時、埋立地造成特別会計で持っていました土地を分譲して、その売却益を三セク債の返済に充てる、償還に充てるというようなスキームでございます。

今回、令和5年度につきましては、その三セク債の対象となる売却実績としては、響灘地区において1件、新門司地区において1件、合計2件の分譲実績でございまして、その売却収入は7.4億円となっております。

一方で、昨年度、全て売れた土地には、平成27年度当時、特別会計の所有ではない土地が含まれておりまして、それは具体的に何かと申し上げますと国有地でございます。響灘に所在しておりました国有地を国から買い上げまして、それを市のものにして、企業さんに売却したと

いうことで、その売却実績を合わせると、昨年度の分譲実績は全部で9件となっております。

それともう一つは、収入と支出の差額でございます。三セク債の償還については、元金を、先ほど403億円発行しまして、これを毎年度20億円ずつ返済をしているような状況でございます。一方で、収入につきましては、先ほどの売却収入7.4億円に加えまして、貸付けしている土地がございますので、その貸付けしている土地1.2億円を合わせまして、売払収入等ということで、売却収入と貸付収入を合わせた金額は8.6億円となっております。

それ以外に、支出をしていましたのは、三セク債の利子ですとか、用地の整備費ですとかというものがございまして、令和5年度の決算では、一般会計の負担額としては17.7億円となっております。これを一般会計で負担していただいているという状況でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** まず、すみません、おわびします。さっき調査号と違うと言った、調査号は上に総計と、2が、2と違って、4だったんで、これは単純なミスなんで、それはすみませんでした。

順番に行きます。駐車場なんですけど、8割程度戻ってきているということですが、これからまた増えていくと思うんですけど、またあの当時、平成、そのさっき言ったコロナ前にそろそろあふれるんじゃないかという議論をしていましたけど、それは今後、何か対策を考えられているのかどうかというのを伺いたいですけど、いかがでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 駐車場の収容台数は、全体で1,780台分ございます。最も多い平成30年度で、1日の平均台数といたしまして1,200台ぐらいの利用がございまして、まだ若干余裕があるようなところもございます。

さらに行きますと、臨時で500台分ほど、臨時対応可能な土地がございますので、そういったところで駐車場の確保をしていきたいと考えてございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** 臨時のところとか、あれですかね、私もあまりそっちは使ったことないんですけど、下はアスファルトですかね、足の悪いところとかもありましたっけ。端っこのほうとあって。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** アスファルトの舗装はされておられません。砂利の状態でございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** 先ほど福岡空港との優位性とかの話を取っても、そこら辺が重要なことと思うんですよ。さっき屋根の話もありましたけど、駐車場のやっぱり利便性みたいなものとい

うのは、ぜひ、北九州の強みだと思うので、今後、増えていくんだったら早め早めにそこら辺の対策をまた考えて、対応していただけたらと思います。

ちょっとこれ、すみません、ここで聞いてもあれかもしれないですけど、ちょっと気になったのが、駐車場は、今、ナンバープレートで写真というか、撮って、事前に精算しているじゃないですか。空港の会社に聞かないと分からないことかもしれないですけど、あれは気づかずに出る人が、結構いるんじゃないかと思うんですけど、そこら辺は何か聞いていますか。どうしているのかなと思って。すみません、関係ないといったら関係ないで終わっていいです。

**○主査（渡辺徹君）** 空港機能強化担当課長。

**○空港機能強化担当課長** 令和3年度に、北九州エアターミナルが駐車場事業を取ったときに、今の形、スタイルに変わってきてございます。町の中にも、ナンバープレートを撮って、それを手がかりに料金を支払うという駐車場は増えてきてございます。

メリットの一つは、やっぱり駐車場のゲートの開け閉めがないので、そこでの渋滞が発生しないことといったところがすごく大きなメリットと考えてございます。

今、委員御指摘のポイントは、やっぱり結構ございます。それについては、次に来たときにさらに課金されるというシステムになってございまして、そういったナンバーの読み取りというのが、そこに固有値を充ててございますので、そういったところで集金がなされるということになってございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** 分かりました。そこはシステムの話なんで、それで回ってればいいと思うんですけど、二度と来なければ二度と課金されないと思いますけど、でもそこら辺のロスを踏まえても、多分コストでメリットがあってやっていることだと思うんで、また技術の革新等々で、そこはうまくしていただけたらと。これは市の話ではないかもしれませんが、よろしくお伝えください。

それで、福岡空港の件、もうおっしゃるとおり、ここ、悪口を言えというつもりではないんですが、例えば福岡空港は困っていますみたいな言い方で、いっぱいみたいですよみたいな感じの、何か言葉は悪くせずに、事実として北九州がいいよということをもう少し伝えてほしいです。ダイバートなんか協力していることを踏まえても、福岡空港さん大変ですねみたいな、何か看板とか出してほしいなと思うんで、ちょっと言葉は考えながらも、ぜひ事実を伝えていただきたいと要望したいと思います。

それと、スターフライヤーさんとの話はさっきあるんで、一つこれも細かい話なんであれなんですけど、個人的にあればいいと思うのが、たまたスターフライヤーのマイルを使うところが羽田と福岡空港にあるんですよ。羽田だったら、例えばビールとつまみだったりお菓子だったり、福岡空港の朝食とか2つぐらいあるんですけど、北九州には今のところないんですよ。それも、何かちょっとしたことなんですけど、朝早くからある空港ですから、朝食対応できるとか、

あるいは腐るものとかだったら大変でしょうから、日もちするものだったら別に特典としてあることには損はないと思うんで、そういったのも何かのときにお話ししていただけたらなと、一利用者として思っておりますので要望させていただきます。

三セク債なんですけど、数値の違い、さっきも私はちょっとお伺いしたんで、あと、差額の一般会計から17.7億円ということで、私の記憶では、数年前まではこの今日のような説明資料のところに、結構そこら辺を詳しく書いてあって、詳しくというか、一般会計から手出しはありませんでしたみたいな記載を見た記憶はあるんですけど、一般会計から出るようになったら書かなくなったのかなと、一瞬ちょっと思ったんですが、今後、土地が余って、売却がほとんど終わってきた中でいうと、一般会計の負担がもちろん増えていくのかなと思うんですけど、これまで過去何年前ぐらいから、この一般会計から償還に対して充てるようになったのかということと、今後の見通しみたいなものをよかったら教えていただきたいんですけど、いかがでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** 総務課長。

**○総務課長** 三セク債についての質問にお答えいたします。

すみません。まず最初に、先ほどの答弁の中で、若干間違いといいますか、ちょっと誤解されるような数字の発言をしましたので、訂正をさせていただきたいと思います。

三セク債、平成27年度当初の借換え金額なんですけども、403億7,000万円ということで、先ほど、四捨五入すると404億円になりますけども、先ほど私403億円と言いましたので、正確には403億7,000万円ということで、答弁の修正をさせていただきたいと思います。

それと、御質問の一般会計の負担なんですけども、私ども、平成27年度に、三セク債の発行をしまして、一般会計にも多大な迷惑をおかけしたというところで、平成26年度から、全庁的に分譲推進本部というものをつくりまして、市を挙げてこの臨海部の産業用地を売却していこうというような取組をしました。

当初のシミュレーション上は、毎年毎年一定額を返済していくというようなシミュレーションを立てたんですけども、当然売れるときには売ろうと、平準化する必要は何もないので、売れるときには売ろうということで、当初の計画よりもかなり多くの面積を売った年度というのがございます。

平成28年度から今年度、令和5年度までの決算のうち、多く売れて一般会計の負担がなかった年度というのが2か年ございます。それが、平成29年度の決算分、ですから平成28年度に売ったものと、令和元年度の決算分、平成30年度に売ったものは、当初の一般会計の負担分よりも多く売れたということで、単年度で申し上げますと、一般会計の負担はなかったということでございます。

それ以外は、やはり一般会計の御負担をいただいております、令和5年度については、先ほど申し上げました17.7億円というところでございます。

ただ、長期的なシミュレーション、収支で見ますと、収入と支出の負担、一般会計の負担割合は当初186億円と試算しておりましたが、現在では7億円減らしまして一般会計の負担額は179億円となっております。7億円を減らしております。

シミュレーション上は、一般会計の負担というのは、それほど当初と変わりなく、やはり毎年度、10数億円ずつはちょっと負担をしていただくということで、最終的には179億円を一般会計から負担をしていただくということで考えてございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 奥村委員。

**○委員（奥村直樹君）** 現状はよく分かりました。私も、じゃあたまたま過去のを見たとき、今の2か年のを見たんだなと思って、ないときはありませんでしたと書いてあったんで、あるときも書いてもらったほうが比較しやすいなと思ったものでの苦言でした。

また、これから売却が減っていても、今言ったように全体で見れば圧縮しているということなので、これ以上できることというのは逆にあるとすれば、支出を減らすぐらいしかないんでしょうけど、そこはそれこそ材料費が上がったりとかでプラスになる面もあるかもしれませんが、あと最後まで、何とか責任持ってなるべく圧縮していただけたらと思いますんで、それで終わります。

**○主査（渡辺徹君）** 三宅委員。

**○委員（三宅まゆみ君）** 私からも数点お尋ねいたします。

まず、空港の件、先ほどからも何人も出ています。

スターフライヤーの料金のことなんですけれど、北九州の場合は、新幹線と飛行機が、要は東京まで行くのに結果的にあまり現地に着くまでに時間が変わらないんですよ。だから、意外に新幹線を使われる方が多いというのは、現実にあるかと思います。

もちろん、新幹線も、JRさんも使っていただきたいとは思いますが、そこに対抗するためには、やはり空港、飛行機を使うメリットとか、飛行機を使う何かが必要なんだろうなと思います。

さっき、お昼に、やっぱり福岡空港ターミナルで、国際線のラウンジがまたできたよというニュースが流れていましたけれど、やっぱり先ほど奥村委員がおっしゃったように、何かちょっと朝食や、何かしらメリットがあるよとか、何かがあれば、ちょっと使ってみようかと、きっかけとして思うと思うんですね。

でも、メリットがなかったら、どうせ同じだったら、例えばよく私の周りも新幹線、要は空港までわざわざ行って、飛行機の場合は、北九州空港は30分前に行っても乗れる感じですけど、どうしてもやっぱり一般的には1時間、東京、羽田で戻るときもやっぱり1時間前ぐらいに行くということを考えると、行くのに、若松なんかだと約1時間前、1時間というか、それにプラス1時間ぐらい、40分、45分ぐらいかな。場所によっては1時間だと思うんですが、なおかつその上に、1時間前に着いて、正味は1時間半なんですけど、羽田からまた都内に行く

のにそれなりに1時間、場所によりますけれど1時間なり45分とか1時間とか、かかってというのを考えると、最近では、例えば品川駅も東京駅も、すごくメリットが出てきて、メリットというか、楽しくて、中でいろんな食べるところだったりとか、行くのが面白いんですね。だから、乗らなくても中に入りたいたいと思うような場所になっています。

結構、乗って、食べるものとかもいろいろ買って、旅行のときは飲物とかアルコールも含めて買って、いろんなものが売ってあるので、楽しいなと思って、新幹線にしようかなとか、思わず思ってしまうぐらい、要は行き帰りの時間もなんですけど、そこでどう滞在するかというのが意外に大事だと思っています。

ですから、やっぱり北九州空港、今回の議会の中で、おすし屋さんをというようなお話もあって、私もいいなと思っておりますけれど、何か時間がかかるものではなくて、テークアウトもできて、例えば飛行機の中でちょっとただけてというようなものも、少しプラス、買うことができれば楽しいと思いますし、今も売店というか、小ぢんまりしたところはあるんですけど、何かそれなりの魅力あるものがないというのが現状じゃないかなと思うんですね。

例えばワインバーみたいなものがちょっとある。そしたら、もう帰るときにはどのようなこともありますし、やっぱり何かメリットが空港にも必要なんだろうなと思っています。その点についてどんなふうに考えられるかなと、まずお尋ねします。

それと、コンテナヤードの件です。私も、特にひびきのコンテナターミナルに関しては、ばら積みがいっぱいだから、ぜひばら積みをとというお話をしてきました。ただ、北九州に入る、もしくは北九州から出るばら積みは、比較的汚れやすい性質の原材料みたいなものが多いので、ほかのコンテナに影響するからというようなお話もございました。何かそれを少しでも防げるようなやり方というのはないのかなと。どこか場所を少し制限して、そこだけが汚れないようにするとか、何かそういうことがもしできれば、もっと有効活用ができるんじゃないかなと思います。風の強いところだし、ちょっとなかなか難しいのかなと思うんですが、何かしらで生かして、せっかくだったら使っていただきたいと思います。

それとあと、北九州に入っている、ばら積みは中身がある程度、これが1、2、3、4位と書いてあるんですけど、コンテナそのものの中身の荷物は、北九州はどういうものが多いのかというのは、調査号とかには、何かしら出していらっしゃるのでしょうか。もし分かれば教えていただきたいと思います。

あと、クルーズ船です。これも、コロナで下火になって、その後もあまり活況がないというか、クルーズ船そのものは、日本全体はかなり動いているんでしょうか。何か、よく最近、ジャパネットのクルーズ船を買ったりとか、丸々船を買い取って全部やってらっしゃったりとか、そういう広告とかは見るんですけど、海外のクルーズ船も含めて、日本に寄港というのは、今現状としてはどういう状況かというのを教えてください。

あと、洋上風力発電です。これについては、台座ができてとかという、釣り桟橋のところに

行くと、非常に、こんなに近いんだと思うぐらい、よく見れるんですけど、市民の方とかは、何かあまり御存じないんですね。

着実にできているということで、何かしら今後、少しできてきた状態で見学会とか、何か市民にもうちょっと身近に感じていただけるような策ができないのかなと思いますけれど、その点についてもお聞かせいただきたいと思います。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 空港企画課長。

**○空港企画課長** 北九州空港のビルのメリットを感じられるような滞在空間というところにお答えしたいと思っております。

午前中の議論でも委員の御指摘がありましたとおり、北九州空港の中でのにぎわいづくりですとか、そういう滞在して楽しめる空間、そういったものをつくっていくということは大きな課題だと思っております。

その中で、いきなり大規模な新幹線のステーションと同じようなものということでは、なかなか難しいんですけども、北九州らしさをアピールできるような、おすしの販売ですとか、今、冷凍でシロヤのパンとか売っていますけれども、ああいった北九州特有のもの、そういったものを売る形を取っていくとか、あと、北九州側から発着する皆さんにとっては、そういったものは見慣れたものでしょうから、まず楽しめる空間づくりといいますか、居心地のいい空間づくり、そういったものを考えていきたいということで、今、来年度に向けてどういうふうに進めていくかということを検討しているところでございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 物流振興課長。

**○物流振興課長** まず、ひびきコンテナターミナルでのばら積みの貨物、委員がおっしゃるとおり、ほかの貨物とかコンテナとかが汚れやすいような貨物というのは今、ちょっと使ってもらえていない状況でございます。

それを防ぐやり方でございますけれども、ほかの港では、そうやっていろいろ工夫して両立するようなやり方をやっている港もございます。基本的には、使っていただく事業者さんに、その辺をある程度工夫なり準備をしていただく必要はあるんですけども、我々もそこに協力できることは協力したいと思っております。まだ具体化はしておりませんが、例えばこういうやり方だったらどうかという御相談は日々受けているような状況でございます。

2点目、調査号のコンテナの中身について御質問がございました。

委員に見ていただいたとおり、海上出入貨物について相手国と品種別の順位、ベストファイブを載せてございます。実は、多分次のページだと思いますけど、私の資料が合っていれば28ページになりますけれども、こちらにも、コンテナ貨物の地区別の取扱量であったり、あるいは国地域別輸出、輸入の上位5か国、品種別の輸出、輸入上位5品目を掲載してございます。

上位だけ御紹介させていただきますと、輸出に関しては、コンテナのゴム製品、産業機械、化学薬品が上位3位を占めてございます。輸入に関しては、自動車部品、家具装備品、化学薬

品の順となっております。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** 委員から、日本全体のクルーズの状況について御質問いただきました。

2023年のデータになるんですが、全国におけるクルーズ船の寄港回数は、前年比の2.5倍で1,854回となっております。コロナ以前のピークの63%まで回復したと言われていました。

その中で外国のクルーズ船は、コロナ禍で動いていなかったもので、2022年はゼロだったという事で、1,264回という形で大幅に増えたという状況にあります。

一方、昨年状況では、日本船については、先ほどもちょっと触れました日本クルーズ客船が事業停止ということで若干減ったという形になっています。

ただ、今後、日本の船会社が船籍を増やしていくとか、新しい船会社ができるのかという話があるので、増えていくだろうとは言われております。以上になります。

**○主査（渡辺徹君）** エネルギー産業拠点化推進課長。

**○エネルギー産業拠点化推進課長** 洋上風力に関する市民へのPRと見学会等の御案内について御答弁させていただきます。

直近で申し上げますと、9月21日土曜日に、東田イオンでPRのワークショップ、ていたんやスナQと一緒にPRイベントを開催しております。それから、その翌日、9月22日にはテレビ朝日の全国放送で本市の取組が紹介されております。

それから、今週金曜日でありますけども、NHKのニュースブリッジ北九州で、また同じようにプロジェクトの紹介をさせていただくことになっております。

また、10月19日には、文字どおり見学会なんですけども、グローバルウインドデイと称して、80名、市民の方を洋上ウインドファームの見学しかり、それに関する関連企業の見学しかりで、今募集をかけているところでございます。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 三宅委員。

**○委員（三宅まゆみ君）** ありがとうございます。

まず、空港です。やっぱり申し上げた新幹線も北九州には同じぐらいの時間で行けるということですから、非常に魅力を余計に増しておかないと、なかなか、北九州空港までやっぱり距離があるということもあって、そこまで飛行機にしようという、何か気持ちにしていけないといけないのかなと思います。

そのために、やっぱり魅力を増すというのが大事で、最近は本当にどこもちょっとしたおつまみとワインバーみたいなものがあったり、そういうお店に入ってもらって、買えるんだけど、お土産で買うのと実際にそこでちょっと飲めるという、だから店舗はすごく広くなくて、どこも割と小ぢんまりしていたりとか、もしくは個店を幾つか集めて何かやっているというような形態が結構多いような気がいたします。

ですから、何かしらそういう何か楽しいな北九州空港、やっぱり今度も北九州空港を使おう

とさせていただけるような、何か環境づくりをぜひしていただきたいと思います。

私は今年になってよく乗る機会が多かったんですけど、これまで、もう待つときに椅子が足りないぐらい結構いっぱいだったりとかすることがすごく多くて、この前から言っているみたいに、やっぱりJAL便がちょっと減っていて、それが利便性をちょっと欠いている感もあって、やっぱりJALのファンとかJALのマイレージをためている方とかは、どうしても福岡空港に行ってしまうという悲しい出来事がありますので、例えばJAL便に関しても北九州空港を、時間はちょっと便利が悪いけど、何かメリットをつけることによって、じゃあもうこの時間で行こうか、時間がどうしても限られている人は別ですけど、何か面白そうだからとか、こういう特典があるから、じゃあ北九州のJAL便を使おうかという、何かやっぱりメリットが要ると思いますので、その点もぜひお願いしたいと思います。

それから、コンテナの中身については、失礼いたしました、ここにございましたね。どうしてもひびきのコンテナがあまり集まっていないというのがあるものですから、どういう会社だったら、もっとコンテナを出していただけるのかな、もしくはどういうところからだったら輸入で受けることができるのかなというのを、何かここから少し導き出せないかなというのは、正直、皆さん考えていることは同じだと思いますけど、私もちょっと思ったものですから、今、結論が出るわけではありませんけれど、いろいろと何か調べてみたいな、そんなふうにも思っています。

ぜひ、コンテナの部分と、それからさっきおっしゃっていただいたように、ばら積みは需要があるわけで、足りないと言っているわけですから、ばら積みと上手に使い分けをしていただいて、例えばコンテナの場合は、表面が汚れたとしても、極端に言うと流せば、中にまで、そこまで影響がないということであれば、何かしらそういう部分をつくるとかも、もしかしたらあるのかなと。それは、すみません、素人考えで大変恐縮なんですけど、何か汚れを落とすような手段があれば、またそれはそれでいいのかなとも思ったりもいたしますので、ぜひいろいろと御検討いただきたいなと思います。

それと、クルーズ船については、これから増えていくだろうと。特に新しい船会社みたいなのがやるということであれば、多分そういったところを情報収集して、アプローチはかけていらっしゃると思いますが、ぜひ、そこを強化していただいて、北九州に寄っていただく、北九州の利便性というか、北九州の魅力を非常にアピールしていただいて、寄っていただけるようにすると。北九州でクルーズ船の場合は非常に難しいなと思うのは、ここから発着というのは、なかなか北九州から発着というのは難しいんですかね。

いろんなところ、大体、東京、横浜だったりとか、神戸だったりとか、福岡だったりというのが多いと思うんですが、無料で車をとめっ放しにできるとかで北九州発着とかがあると、いろんな方がここに来てくださって、そういうコースを本当はつくってもらえるといいと思うんですが、そういう可能性はあるのかどうか、ちょっと教えてください。

それと、あと洋上風力、今、幾つもやっているということなんですけど、まだまだこの人数だけで、東田イオンということで、もちろん北九州全体の洋上風力ではあるんですが、若松イオンでやっていただきたかったかなと。どうしても若松は身近だから、私も存じ上げなくて、東田であったということなんですけど、若松イオンでもぜひやっていただけたらと思いますし、人数、例えば自治会とか、そういうところで何回かに分けて、バスとかでそこを見に行っただくとかというような、何か一般の市民の方が気軽に、特別、関係者の方たちとか、よほど関心があるとかじゃない、一般市民を巻き込んで、やっぱりそういうものに理解をしてもらうということが、それとか知っていただくということも大事じゃないかなと思いますので、その点もぜひお願いしたいと思います。

**○主査（渡辺徹君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** 委員から、クルーズの発着の可能性はないかという御質問をいただきました。

令和4年度になるんですけども、その当時、博多港がクローズになっていたということがあって、やはり利便性の高いところを探されて、日本船になるんですけども、門司で発着がありましたので、やっぱり可能性はあると思っています。以上になります。

**○主査（渡辺徹君）** 三宅委員。

**○委員（三宅まゆみ君）** ありがとうございます。やっぱり発着となると、人がここに完全に、例えば前泊だったりとか、寄っていただいて、北九州というのが物すごくアピールできるのかな。また帰ってきて、もちろん帰られる方もいらっしゃるでしょうけど、その日に戻れないというような方もしくはもう一泊、北九州でというようなことでプラスが、ただ寄っていただいて日帰りではぱっと終わってしまうよりも、もう少し、いろんなメリットがあるのかなと思ったりもしますので、その可能性についても、今後ぜひ探っていただきたいと思います。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 世良委員。

**○委員（世良俊明君）** 私から、北九州空港へのアクセス利便性を確保するためのエアポートバス等への支援、令和5年度決算3億1,784万円に関連してのお尋ねと、ノンストップバスについてのお尋ねを2点、させていただきますと思います。

1点は、昨年頃だったでしょうか、特に小倉からの北九州空港へのノンストップバスが満員で乗れないという声があって、そうしたものは一定の時間帯、あるいは季節にもよるのでしょうか、そうしたことがあって、これへ乗れない状況が続くと、乗客離れが懸念されるという話を申し上げたこともあったと思いますが、今は現状どのような状況でしょうか。これについてお尋ねしたいと思います。

それから、ノンストップバスについては、私どもはアクセスの時間の改善ということで、JR小倉駅北口の市営バス発着所のところを発着点として、そこから都市高速道路を通過して北九

州空港に向かうという形での改善をしてはどうかという提案をさせていただいて、それについて前向きに、西鉄バス北九州と協議をするということで、お話をいただいております。

ただ、コロナ等でなかなか厳しい状態が続いておりますので、そうした状況の中で、今後の見通しとして、これについてはどのような状況だろうかということで、お答えいただければと思います。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 小倉駅バスセンターのエアポートバスの積み残しの問題についての御質問についてお答え申し上げます。

今年度に入りまして、小倉駅バスセンター、特に朝の便だと思っておりますけれども、そういったところで積み残しの発生した事例がございます。

このため、西鉄バス北九州と協議を行いまして、そういったあふれるような状況が予見されるときは、臨時便で対応するというので、西鉄バス北九州の協力の下、そういった対応を今やっているところでございます。

具体的には、小倉駅バスセンターで西鉄バス北九州の整理員の方が、バスの利用状況を確認しながら、積み残しが予見された場合に、砂津バスの乗り場から、バスの停留所からバスを臨時でチャーターというか、運行をしているような状況でございます。

今年度に入って、そういった対応で、積み残した問題というのは大分減っているというふうなところで認識してございます。

それから、バスの乗車と降車を小倉駅北口に集約できないかというふうな御質問についてお答え申し上げます。

委員御提案のとおり、ノンストップ便の発着場所を小倉駅新幹線口に移動させるということは、速達性であるとか定時制を高める大きな効果があると考えてございます。そういった話、西鉄バス北九州と今協議をしているんですけども、やはり西鉄バス北九州の懸念事項といたしましては、やはり一般路線バスとの乗り継ぎが不便になるのではないかとといったところ、それから今ノンストップ便と、中谷の各停バスを両方運行しているんですけども、分けてしまうと、やはり中谷経由便との発着場所が分かれてしまって、利用者にとっては分かりづらくなるのではないかとというふうなところで、西鉄バス北九州としては非常に懸念を持っているところでございます。

そういったところで、課題がありまして、現在、粘り強くというか、定期的にそういった問題提起をして、西鉄バス北九州と協議をしているような状況でございます。

引き続き、バスの利便性に向けて検討を進めてまいりたいと考えてございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 世良委員。

**○委員（世良俊明君）** 分かりました。

積み残しの関係なんですけども、改善をされて、大分減っているということは、あるということなんですかね。状況が分かったら、また別で結構ですので教えていただきたいと思いますが、この積み残しが発生することが予見される場合には、西鉄のスタッフによって増便を検討するというので、運転手不足の状況の中で、すぐに増便で対応できるというのはなかなか難しいことかもしれないと思います。

そういう状況の中で、予約の仕方を、DXで予約ができるような形、事前にウェブ予約等がいっぱいになりそうであれば当然そこで対応することができるという意味で、時間的なロスを少なくすることもできると思いますし、こうしたものを改善する可能性があるのではないかと思います。こうした改善策については、何らかの検討や協議をされているようなことはございますか。この点、お尋ねしたいと思います。

もう一つ、小倉駅北口の移動の話でありますけども、新幹線から動線で北口に誘導すると、それも雨の対策も含めて誘導すれば、あそこは雨をよけながら発着することが可能になると思います。私たちが計算してみると大体30分強という感じなんです。向こうの小倉から北九州空港に着くところまでということで、ストップウオッチで見ると34分ぐらいかなという感じなんですけども、こうした状況の中で、都市高速の速度制限を一定程度緩和することによって、この時間を短縮することができるのではないかと思います。都市高速の時間、速度制限の緩和については、福岡等でも実際に行われていることでもありますし、特に安全問題が懸念されるわけではありますが、特に機器の改善あるいはこの間の道路の整備の状況によって、危険な箇所というのはあるんでしょうけれども、そうしたものを除きつつ速度制限を緩和して30分以内という形での取組ができるのではないかと考えておりますが、これについてはいかがでしょうか。

**○主査（渡辺徹君）** アクセス・新技術担当課長。

**○アクセス・新技術担当課長** 委員御提案のウェブでの予約につきまして、正直、まだ西鉄バス北九州とそういった方向で協議したことはございません。

それから、都市高速の速度制限につきましては、委員御提案のとおり、実現すれば速度が速まって、空港に到着する時間、それから空港から小倉駅に到着する時間というのが早まるようなことは考えられます。やはり、安全性であるとか、そういった技術的なところをクリアしていかないといけないのかなと考えてございます。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 世良委員。

**○委員（世良俊明君）** 以上ですか。それでは、もう要望とさせていただきますが、ウェブでの予約というのは、今はいろんな形でウェブ予約というのは自然なものとして受け入れられてきておりますので、ぜひ、今後、協議をしていただいて、積み残しのない形で、常に利便性高くアクセスができるという環境を整えるための努力をぜひお願いしたいと思います。

あわせて、小倉駅北口についても同様でありまして、30分以内の、新幹線を降りてJR小倉

駅北口から30分以内でアクセスできるというのは非常に魅力的なものになると思いますので、特に、移動については今後の協議をぜひお願いしたいと思います。

特に、中谷側の問題とか、あるいは営業所からあそこの何ですか、道路の、鉄道の下から曲がってくるとかということ、若干、西鉄バスの皆さんが懸念をされていることがあるというのは承知しておりますけれども、しかしそのことをしっかり利便性としてアピールされていくと、それを超える利便、利用客の増というのは見込まれるものだと思いますので、そのこともぜひしっかり議論していただいて、西鉄バスとの協議をさらに進めていただければと思いますので、よろしくお願ひいたします。

**○主査（渡辺徹君）** ありがとうございます。

ここでちょっとお諮りします。

3時に近づいておりますが、残りの方は時間にすると45分ぐらいになりますが、ちょっと休憩入れたほうがいいですか。

続行していい、じゃ皆さん短縮していただけるということで続行いたします。トイレに行かれる方は行かれてくださいね。

じゃあ、本田委員。

**○委員（本田一郎君）** 分かりました。短縮します。

じゃ、空港はちょっと置いて、クルーズ船の件につきまして少しお聞きしたいと思います。

福岡市の港湾局は、本年度からLNG燃料船など環境に配慮した船舶に対しては入港料無料、全額免除するというふうに仕組みをつくっておりますけれども、本市におきましても、今回クルーズ船の寄港を働きかけまして3,390万円という決算になっておりますけれども、そこで幾つか質問したいと思います。

このクルーズ船用の料金があるのか、入港料ですとか停泊料に対してのクルーズ船専用の料金があるのか、教えてください。

それとあと、乗船、下船に費やす時間を教えてください。

それから、市内の経済活性化を図ったという事業の中で、じゃあ実際に市内においてどれくらい出費があったのか、もし調査していれば教えてください。

それから、この決算の詳細を教えてください。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** クルーズに関して、4点御質問いただきました。

1つずつ回答させていただきます。

クルーズ船に関して、専用の入港料等があるかということですね。これについては、一般的な計算式に基づいておりますので、クルーズ船独自のものではありません。

2番目につきまして、乗船、下船の時間という話をいただきました。

下船についてですけれども、西海岸で受け入れる際には、入管の方とかが中に入って、入国手

続等をやっている関係があって、やはり1時間半とか2時間とか、ただゆっくり、いわゆるどんと人数が出てくるというわけではなくて、ある一定の場所で入管の方が待たれていて、そこで自由に入国審査をされて出ていく方が徐々に出ていくという形のスタイルを取っております。

乗船の場合については、それぞれバスでツアーに行った方が戻られてくるので、そういうふうな手続等はないという形になってきます。

あとは、市内の出費につきましてですが、以前、これはほかの港に着いたクルーズ船の調査をさせていただいて、中国船が北九州市内でこういった消費をされたかという調査をしたことがあります。以前は、2万円とか3万円使っていたんですけども、最近行った調査では、やはり9,000円台という形のデータが出ております。

最後に、決算ですね。決算についてなんですけども、クルーズ船の誘致の経費としては、誘致活動経費と保安対策などの経費に分かれております。誘致費については、日本の船会社や日本に支店のある海外の船会社などを訪問しております。そして、港とか寄港地ツアーのPRを行っています。

また、海外の船会社については、やはり直接PRしないといけないということで、また北九州港だけでいってもPRにならないということで、ある港と組んで、一緒になってPRしています。共同出展、セミナーを行ったり、あとは寄港地を決めるキーパーソンを招へいして、FAMツアーと言われるものを行っております。これについて1,300万円ほど、昨年度使用しております。

一方、保安対策についてなんですけども、保安対策については、世界で統一された保安規定に基づいて、受入れしなければならないということで、クルーズ船専用のターミナルのない北九州港では、毎回、保安対策として、保安フェンスやCIQのテントの設置を行っております。こちらが、約2,100万円程度という金額になっております。以上になります。

**○主査（渡辺徹君）** 本田委員。

**○委員（本田一郎君）** ありがとうございます。

下船の時間が1時間半から2時間ということで、たしか令和5年度は、8回入港していると思うんですけども、時間もまちまちで、かなり短いスパンで組まれているようなツアーもあって、なかなか観光自体が厳しいなとも思いますし、たまたま知り合いが、小倉城でアルバイトをしている人からの話なんですけれども、今、なかなか料金を払って小倉城の中に入る方が少なくなったということもお聞きしております。実際、今のお話を聞いていますと、以前は2万円から3万円を消費していたところが9,000円ということですので、3分の1くらいになっていますのでなかなか厳しい状況だなとは感じました。

ただ、どうなのでしょう。今、この誘致に対して、訪問する費用に充てたとか、海外のツアーの部分のPRをしたということでもありますけれども、何か寄港料ですとか、入港料だとか、

停泊料だとかということに対するインセンティブですとか、何かをするというふうな部分の支払い方というのはされているのでしょうか。ちょっと追加の質問なんですけれど。

**○主査（渡辺徹君）** クルーズ・交流課長。

**○クルーズ・交流課長** 今、インセンティブという形で持っていつているものはありません。ただ、いわゆるタグボートに関する金額が、やはりほかのエリアに比べて、関門エリアが高額になるということで、それについては上限20万円の補助金があります。

**○主査（渡辺徹君）** 本田委員。

**○委員（本田一郎君）** ありがとうございます。

クルーズ船の誘致も重要ですし、北九州にお越しただいて、北九州を満喫してただいて、そこで喜んでただいて、たくさんのお金を消費していただくことが一番ありがたいんですけども、実際に、今、福岡の10分の1ぐらいですかね、数的には10分の1ぐらいだと思うんですけども、そことの連携のツアーとか、なかなかこの時間を見ると、限られた時間の中で観光ツアーを組まなくてはいけないから厳しいとは思うんですけども、そういったことも含めて、何かうまく連携を図れていけば、もっと北九州にも訪れる方が増えるのではないだろうかと思います。

本当に時間がないので聞けませんけど、いずれにしても、港湾、空港は本当に北九州市を支える基幹産業でありますので、もっともっとよくなるように、共によくしていきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 進行します。村上さとこ委員。

**○委員（村上さとこ君）** よろしく願いいたします。私からは大きく2点お伺いいたします。

まず、指定管理者である北九州埠頭株式会社についてです。

こちらが、市からの受託事業がほぼ9割と思います。令和3年度が、市からの受託率が85%弱で、令和5年度が9割超と、受託率が増えております。これは、指定管理業務がエリアとか内容とともに拡大したことが金額の増えた要因と思うんですけども、この指定管理者の評価項目に、収入の増加を図るための取組がなされたかどうかというような項目もありました。

お聞きしたいのが、この自主事業率が減っているんですが、自主事業を増やすような取組というのは何かされているのかどうか、お伺いします。

もう一点が、カーボンニュートラルポート形成と港湾脱炭素化推進計画です。

地球沸騰化と気候危機により、激甚化する自然災害の中で、この事業は大変注目しております。港湾には、国の二酸化炭素排出量の約6割を占める産業の多くが立地するということで、国も力を入れておりますし、港湾での脱炭素化というのに市民としても非常に期待するところでもあります。

そこでお伺いしたいのが、この事業の決算額1,700万円の内訳、そしてもう一点、官民及び企業間の連携による脱炭素化を進めていくということで、港湾脱炭素化促進事業として新たな事

業の創出ということに非常に力を置いていかれていると思いますが、これはどのような事業を想定されているのでしょうか。

そして最後に、令和4年に、本市で北九州グリーン成長戦略が策定されております。このグリーン成長戦略が、今回の脱炭素化推進計画より前に策定されてしまっているのですが、まだこれはグリーン成長戦略の中に反映はされていないと思うんですけれども、今後、改定の際、どのように反映されるのか、そして、現在、このグリーン成長戦略の中でどう位置づけられるのかをお伺いします。以上です。

**○主査（渡辺徹君）** 港営課長。

**○港営課長** 北九州埠頭の受託率の増加、その要因について御説明させていただきます。

北九州埠頭株式会社につきましては、令和5年度から、若松地区、小倉地区の指定管理者になったことに伴いまして、市からの指定管理業務収入、それが増加している状況でございます。

それから、1つは、自主事業でやっておりました新門司マリーナ運営事業、こちらにつきましては、令和5年4月をもちまして新門司マリーナ運営事業を民間事業に譲渡を行いました。そういった意味で、受託事業のウエートが増えたというところでございます。

それから、収入の増加を図る取組につきましては、北九州埠頭株式会社については、クレーンの技術メンテナンス、そういったことを、技術員をプロパーで雇用しております、そういったことが強みになっております。そういった意味で、例えば他港のガントリークレーンの点検であるとか、そういったことに自主事業を拡充して、収入増加を図っていくというふうなことを考えております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 計画調整担当課長。

**○計画調整担当課長** カーボンニュートラルポートの取組について3点御質問いただきましたので、それについて御回答させていただきます。

まず、令和5年度の決算の内容についてでございます。

令和5年度は、脱炭素化に取り組む官民の港湾関係者などで構成する協議会を開催いたしまして、協議会での意見を踏まえまして、北九州港における官民の連携による脱炭素化の取組を定めた港湾脱炭素化推進計画を策定いたしました。この計画策定のための協議会を2回ほど開催しております。その協議会の開催に伴う資料の作成だとか推進計画、その協議会での議論を踏まえた推進計画の策定、そういったことに合わせて1,791万2,000円ほど使用しております。

次に、新たな事業の創出について、どのようなものを想定しているかということでございますが、御存じのとおり、北九州港は工業港という特性から、発電所や鉄鋼業、それから石油化学工業などの産業が多く立地しております、2021年度の北九州港におけるCO<sub>2</sub>排出量は約1,500万トンとなっております。

このうち、公共ターミナル以外の、外ですね、いわゆる産業部門における排出量が1,570万トン、約99%ということで大半を占めておりまして、この産業部門における脱炭素化の取組は非

常に重要となっております。

そういった意味で、新たな事業ということで、例えば今、福岡県の水素拠点化協議会というのがございまして、市では環境局が事務局として深く関わっておりますが、そちらで会員企業の企業連合によって水素のサプライチェーン、商用サプライチェーンの実現に向けた取組が進められております。

そういった産業部門の脱炭素化を進めていく上で、水素のサプライチェーンを構築したりとか、そういったことが重要になってくるかなと思います。

市としては、港湾空港局としてはそのようなことが大事になってきますので、先ほど申しました北九州港湾脱炭素化推進協議会という場を通じまして、企業との協議とか対話を行いまして、取組の、現在、協議会の会員の皆さんがいろいろ検討していただいておりますが、そういった取組の内容を情報収集したりとか、情報を踏まえまして、国への補助制度の要望だとか企業同士の取組の連携だとか、そういったことを進めていくことで新しい事業を創出できればと考えております。以上でございます。

○主査（渡辺徹君） 村上さところ委員。

○委員（村上さところ君） 答弁漏れが。

○主査（渡辺徹君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 答弁漏れで、すみません。北九州グリーン成長戦略との関係でございますが。

○主査（渡辺徹君） 答弁者に申し上げますが、簡潔に、時間がありませんのでね。どうぞどうぞ、いいですよ。答弁してください。

○計画調整担当課長 グリーン成長戦略との関係でございますが、環境局がグリーン成長戦略を策定しておりまして、これが御存じのとおり、CNP、港湾脱炭素化推進計画より少し前に策定されております。

両方の目標としては、2050年までにカーボンニュートラルということで、全体としてCO<sub>2</sub>の排出をゼロにするという共通の目標を掲げております。中間年の目標としても、基準年である2013年度比で47%削減ということで、両方の計画というか、我々が計画を立てる段階でグリーン成長戦略としっかり整合を取る形でやっております。以上でございます。

○主査（渡辺徹君） 村上さところ委員。

○委員（村上さところ君） 後で、もう一度聞かせてください。お願いします。

○主査（渡辺徹君） 時間が参りました。篠原委員。

○委員（篠原研治君） 日本維新の会の篠原です。

既にいろんな議論が出ていまして、質問するものがほとんどないんですが、私からも、スターフライヤーの料金について伺いたいと言いたかったんですが、いろんな話があったんで要望とさせていただきます。北九州市からスターフライヤーに10億円出したという経緯とかも考え

ると、やはり福岡空港発着の便よりも北九州空港発着の便のチケット料金が高いというのは、これはしっかり対応していただかなければならないと考えておりますので、ぜひ要望をよろしくお願いいたします。

時間帯や予約時期によっては安い場合もあるということなのですが、やっぱり一番は、これだけ北九州市がスターフライヤーを支援しているのにもかかわらず、福岡空港のほうが安い時間帯があるという、北九州空港のほうが高い時間帯があるというのは、やはりなかなか感情としては納得いかないなというふうなところもあります。事情もあると思いますが、北九州市もスターフライヤーの事情に合わせていろいろ動いたり支援をしているわけですから、その辺の働きかけをお願いしたいなと思っております。

駐車場の件なのですが、先ほどお話もありましたが、先日、よく東京に出かける知り合いが、やっぱりチケットの料金だけを見て福岡空港のほうが安いなということで、福岡空港をよく利用しているということなんですね。やはり、チケットを買おうとすると、こっちが安い、こっちが高いとなるので、最初にチケットを購入すると、そしてその後に駐車場をどうしようかなというふうな話になると思うんですが、その知人は福岡空港の駐車場に止めると1日3,500円ですかね、最近値上げしまして、1日の通常期は2,400円だったのが3,500円になったと、そして繁忙期は3,400円が4,500円になったと。これは、2日～3日止めると、それだけ駐車料金が1万円近くになっていくということを考えてときに、これはあり得ないんじゃないかと。じゃ、北九州空港ってどうなんだろうとなったときに、北九州空港を利用したほうが、ちょっとチケット料は高いけど、便の料金は高いけども、駐車場のことを考えると、トータルで安くなるんじゃないかということで、北九州空港を久しぶりにこの前使って、その帰りに会ったんですけども、駐車料金が1,200円で感動したとおっしゃっていたんですね。

やっぱりこれは、チケットの料金を福岡空港よりも安くするというのは目標ではありますが、安くしなくてもチケット料金が同じというだけでも、トータルコストで考えるとかなり北九州にメリットがあるということが打ち出せるんじゃないかなとも感じております。

そして、北九州空港のホームページを見てみると、福岡空港のホームページと比べてすごく分かりやすくいいなというふうな印象で評価をしているんですが、もっとこの北九州空港の駐車料金というのはめちゃくちゃ安いんだよと、チケット料金じゃなくて、やっぱりトータルコストで考えると北九州空港を選ぶべきだよねというような売り方は、私はできるんじゃないかなと思っているんですが、この辺の北九州空港の今後のキャンペーンの方法だったり、どのような場所でやっていくと考えているのか、その辺を教えてください。

**○主査（渡辺徹君）** どうですか。旅客営業担当課長。

**○旅客営業担当課長** 駐車場のメリットとそのキャンペーンの展開についてということで御答弁を申し上げます。

確かにおっしゃるとおり、駐車料金は非常にメリットがあります。今さらに、特にソウル仁

川線なんかは2日分の駐車券を無料にしたりとか、こういったキャンペーンで売出しをしております。

それから、羽田線につきましても、全部やってしまうとちょっと大変なことになるんですけども、一部の旅行商品なんかで少しそういう特典をつけたりとか、そういったことも行ってございます。

あと、チャーター便、こういった駐車場は、まず本当に実際に使っていただいて、今、メリットを感じていただくということは非常に重要なので、そういったところを、エリアも特に本当に先ほどから出ています特に西のほう、福岡空港が近いほう、その辺は重点的に、今後、いろんなイベントとかにも積極的に参加するようにしておりますし、とにかくそういった形でPRをしていきたいと思っております。以上でございます。

**○主査（渡辺徹君）** 篠原委員。

**○委員（篠原研治君）** ありがとうございます。先ほどちょっとだけ、例えば福岡、東京、駐車場とかで調べると、福岡県から東京に行こうとする人たちが、大体、福岡、東京とかで調べると思うんですけど、そこでやっぱりスペース格安とかで検索したりすると思うんですが、駐車場はどうなっているのかなとって駐車場とかも調べたりすると思うんですが、やっぱりそのときに北九州空港の駐車場が安いよ、メリットがあるよというような情報というのはやっぱり上に出てこなかったりするんで、その、例えば福岡、東京、格安、駐車場とか、北九州、東京、格安とかで検索したときに、上にばんとトータルコストでいうと北九州空港が安いみたいなSEO対策をやっていけば、ばんと出てくると思います。それでやっぱり取れる客層もあるのかなと思うので、そのSEO対策というのをしっかりやっていくと、本当にこれは北九州から、福岡空港のLCCを使うよりも、もしかしたら、場合によっては駐車場のことを考えるとメリットがあるということにもなるのかなとは思いますが、人によるとは思いますけど、そういうことも考えながら、やはりあと、一番最初はチケット料金でどっちが安いかで決めちゃうんで、トータルコストがいいよというところをがんと押していただきたいと思っております。

私が前職のタレントをやっていたときは、北九州空港のキャンペーンをよくやっていて、ここでやっていたかという、福岡空港のキャンペーンをやっていたときは、広島まで行って広島空港を使うよりも福岡空港を使ったほうがメリットがあるよと、えげつないですね、他県に行って福岡空港のPRをするというようなことをやっていたんで、だから北九州空港を福岡に行ってPRするとか、がらがらがらいろんなところでPRして、トータルコストでいいよということをちょっと広めていただきたいなと。キャンペーンに努めていただきたいなと要望させていただきます。

あと、先ほど奥村委員のお話を聞いて、ちょっと1つ気になったのは、駐車場の料金の件なんですけど、料金の支払い方が分からず、そのまま擦り抜けていった方が、もう一回利用したときに前回の料金が加算されるというようなお話があったんですけど、これはちょっと私が心配し

たのは、車の所有者と利用者というのは必ずしも一緒ではないこともあると思うんですね。例えば家族で、私の妻が北九州空港を利用して、そのときは妻が支払いを忘れて出ていったと。次、私が同じ車で行ったときに、前回の加算されていると、これは何なんだと、僕は利用していないのにというようなことというのは、これは家族間やったらまだいいかもしれないですけど、家族じゃない場合とかという、何かトラブルが起きそうだなと思ったんですが、その辺の事例というのはあつたりするんでしょうか。

○主査（渡辺徹君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 委員がおっしゃった事例については、確認はされておられません。ただ、その可能性はあるとは考えてございます。

ただ、それはレンタカーを利用した方々とか、そういった可能性はあるんですけども、極めて低い確率だと考えていて、その訴えをしていただくことで、その辺の精算の対応をうまくやるということはできることでもありますんで、そういったことで対応していくということになってございます。以上です。

○主査（渡辺徹君） 篠原委員。

○委員（篠原研治君） ありがとうございます。

この駐車料金のメリットが、私はあるとやっぱり感じているので、駐車料金のメリットがあるなと思って止めたのにもかかわらず、何か、あら、私、何か止めた記憶がない料金が加算されているというようなトラブルがあると、印象が悪くなるなというところがありますんで、その辺は柔軟に対応できるようによろしく願いいたします。以上です。

○主査（渡辺徹君） ほかになれば、以上で本日の議案の審査を終わります。

明日は午前10時から、デジタル市役所推進室、市長公室、総務市民局、市議会事務局及び行政委員会事務局関係の議案の審査を行います。

本日は以上で閉会いたします。

---

令和5年度決算特別委員会 第1分科会 主査 渡辺 徹 ㊟

副主査 田中 元 ㊟