

経 済 港 湾 委 員 会 記 録 (No.5)

1 日 時 令和7年5月15日(木)
午前10時00分 開会
午前11時14分 閉会

2 場 所 第3委員会室

3 出席委員(9人)

委 員 長	渡 辺 修 一	副 委 員 長	三 宅 まゆみ
委 員	菊 地 公 平	委 員	上 野 照 弘
委 員	香 月 耕 治	委 員	富 士 川 厚 子
委 員	大 石 正 信	委 員	松 尾 和 也
委 員	井 上 しんご		

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	吉 永 一 郎
総 務 課 長	日 比 野 将 隆	港 営 部 長	櫛 山 智
港 営 課 長	中 島 寛 幸	物 流 振 興 課 長	岡 本 真 一
空港企画部長	黒 岩 亮	空 港 機 能 強 化 担 当 部 長	須 山 孝 行
空港企画課長	多 比 良 圭 一	旅 客 営 業 担 当 課 長	西 田 淳 哉
空港機能強化担当課長	田 中 啓 之		外 関 係 職 員

6 事務局職員

委員会担当係長	伊 良 皆 公 一	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	港湾・空港機能（洋上風力発電事業を含む）の強化について	港湾空港局から別添資料のとおり説明を受けた。
2	行政視察について	各委員から行政視察先の提案を受け、視察先の優先順位を決定することとした。

8 会議の経過

○委員長（渡辺修一君） 開会いたします。

本日は、所管事務の調査を行います。

港湾、空港機能、洋上風力発電事業を含むの強化についてを議題とします。

本日は、令和6年北九州港港湾統計概要について及び令和6年度北九州空港の利用状況について、報告を兼ね当局の説明を受けます。物流振興課長。

○物流振興課長 それでは、令和6年北九州港の港湾統計概要について御報告いたします。

資料の1ページ、タブレットの1ページを御覧ください。

本統計は、令和6年に北九州港と内外諸港との間に出入りした船舶、貨物、人員等の利用状況を統計法に基づく港湾調査規則により調査した結果となります。

なお、貨物量などの1万未満の端数は省略させていただきます。

まず、1番目です。海上出入貨物量につきましては、北九州港の貨物量全体を意味し、総計1億63万トン、前年比102.1%で、1億トンを超えたのは2年ぶりとなります。国外の港との輸送量を示す外国貿易貨物量は2,451万トンで、前年比98.3%、国内の港との輸送量を示す内国貿易貨物量は7,612万トンで、前年比103.4%となっております。

なお、国内他港との速報値との比較については、前年より1つ順位を上げまして、全国第4位となっております。

2ページ目を御覧ください。入港船舶についてです。

入港船舶隻数は4万6,682隻で、前年比102%、総トン数は9,809万トンで、前年比102.2%となっております。

次に、コンテナ貨物量についてです。コンテナ貨物量は52万TEU、前年比102.3%で、2年連続で50万TEUを超えています。国外の港との輸送に使われる外貿コンテナは42万TEUで、前年比99.6%、国内の港との輸送に使われる内貿コンテナは10万TEUで、前年比115.1%となります。

なお、外貿コンテナの取扱量を国内他港との速報値を比較しますと、全国第7位となっております。

3 ページ目を御覧ください。地区別コンテナ貨物量についてでございます。門司地区につきましては前年比102.1%、若松地区につきましては前年比103.8%となっております。

続きまして、フェリーについて御報告いたします。

フェリー貨物量につきましては5,292万トンで、前年比105%となっております。3年連続で過去最高を更新いたしました。国内他港の速報値と比較しますと、苫小牧に次いで全国第2位となっております。

フェリー乗降客数につきましては110万人で、前年比109.4%となっており、2年連続で100万人を超えております。

4 ページを御覧ください。これより内訳となりますが、上位3位までの主な傾向について御説明いたします。

海上出入貨物量の内訳につきましては、相手国の順位につきましては、上位3か国に変動はありません。

2の主要品種別の輸出につきましては、3位と4位の順位が入れ替わり、鋼材、金属製品、ゴム製品の順となっており、また、移出、国内の輸送ですね、移出につきましては、2位と3位の順位が入れ替わりまして、完成自動車、鋼材、セメントの順となっております。輸出、移入につきましては、上位3品目に変動はございません。

続きまして、5 ページ目を御覧ください。外貿コンテナ貨物量の内訳についてでございます。

1 番目の相手国別の順位につきましては、上位3か国に変動はございません。

2 番目の主要品種別につきましては、輸出につきましては、産業機械が順位を下げまして、ゴム製品、染料、塗料、合成樹脂、その他化学工業品、化学薬品の順となっております。輸入につきましては、上位3品目に順位の変動はございません。

説明は以上でございます。

引き続き、本市の物流、産業、生活を支える港湾の動向把握を着実にを行い、一層の利用促進に努めてまいりたいと考えております。

以上で令和6年北九州港港湾統計概要に関する報告を終わります。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 それでは、令和6年度北九州空港の利用状況について御報告いたします。

資料の1 ページを御覧ください。

令和6年度の利用者数の合計は、前年度比102.1%の119万9,517人となりました。内訳ですが、国内線の利用者数が前年度比100.5%の106万7,003人、国際線の利用者数が前年度比116.1%の13万2,517人となっております。

(1)の国内定期便でございます。東京羽田線は、令和6年3月31日から1往復減便となりましたが、利用者数は前年度比100.6%の106万4,040人となりました。

(2)の国際定期便でございます。国際定期便は、ソウル仁川線が1日1往復運航しており、夏

と冬に臨時増便され、利用者数は前年度比132%の12万5,517人となりました。

(3)のチャーター便、臨時便でございます。北海道や韓国・務安などのチャーター便や多客期の臨時増便などが運航され、利用者数の合計は前年度比44%の9,960人となりました。

資料の2ページを御覧ください。次に、エアポートバスの利用者数でございます。

令和6年度のエアポートバス利用者数の合計は、空港の利用者数の増加に伴いまして、前年度比103.8%の49万9,027人となりました。

内訳ですが、小倉線は30万4,723人で、前年度比104.9%、朽網線は14万4,473人で、前年度比101.4%、黒崎・折尾・学研都市線は4万9,831人で、前年度比104.3%となりました。

2ページの中段を御覧ください。次に、貨物取扱量でございます。令和6年度の貨物取扱量の合計は、3万6,603トンで、前年度比304.2%と大幅に増加しました。

内訳ですが、国内貨物は2万6,168トンで、前年度比1,174.5%、国際貨物は1万435トンで、前年度比106.4%となり、国内、国際ともに増加しました。

昨年4月にヤマトグループとJALグループによる国内貨物定期便が就航、輸送サービスが強化されたことで、荷主企業の利便性が向上するとともに、貨物取扱量の飛躍的な伸びにつながったものでございます。

北九州空港では、本年4月から朽網駅への特急停車が開始、エアポートバス小倉線及び朽網線の増便も行っております。また、新たな貨物機用エプロンの拡張整備の事業化が決定しました。滑走路3,000メートル化をはじめ、こうした未来に向けた大きな動きが加速しており、引き続き、成長エンジンである北九州空港の利用促進に取り組んでまいります。

以上で令和6年度北九州空港の利用状況についての報告を終わります。

○委員長（渡辺修一君） ありがとうございます。

ただいまの説明に対し、質問、意見を受けます。なお、当局の答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁を願います。

それでは、質問、意見はありませんか。大石委員。

○委員（大石正信君） 港湾における貨物取扱いについて、国内貿易については順調で、前年度比で増えていますが、外国貿易については下回っていると。また、フェリーについては順調で、2024問題があってフェリーが増えているということや、空港においては貨物が順調に増えているということですが、新たなマイナスの要因として、トランプ政権による関税の引上げ、また、若松への日産のバッテリー工場の進出断念、そして、日産における6,708億円の赤字による2万人のリストラ、17工場のうち7工場を閉鎖すると。国内の7工場についてもどうするかと。苅田の日産自動車九州、また、日産車体九州工場、去年もテレビで報道されていたけども、従業員の人も不安ということで報道されていました。

こういう形で北九州、九州全体の自動車産業、半導体におけるそういうことに大きな打撃を受けているわけで、この港湾や空港における貨物取扱いについても大きな問題が出てくるんで

はないかということは注視していかなきゃいけないと思うんですけど。

そこで1つ、港湾の取扱いについて、昨日の新聞報道では大手企業は関税の影響で日興証券が630社を調査したと。それと34兆円の減収が発表されています。そういう中で、北九州が5月12日に海外展開をする中小企業の助成金、売上高30億円について、助成金2分の1を3分の2にしていくということで、47社を調査したっていうんですけども、港湾における輸出入の取扱業者、影響を受ける業者は何社で、どのような形で影響が出されていると調査されていますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 物流振興課長。

○物流振興課長 トランプ関税等における地元港湾業者さんの状況についてということでお尋ねをいただきました。

これにつきまして、同様に私どもも通常から情報共有、情報交換をさせていただいている地元の港湾業者様に情報を尋ねて回りまして、現在のところ、物流に関してというところでは影響は今のところはないと。ただ、やっぱり同じように不安は口々にされているということでございます。今現状のとは申しましたが、今後どうなるかというところで不安もございますので、今後、今まで同様、地元の事業者さんと情報共有しながら必要に応じて関係各局と連携をしながら対応を進めてまいりたいと思っております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 武内市長が5月12日に発表した海外へ展開する中小企業の助成で、売上高が30億円とか、そういう業者が存在するのかと。そこは何社か把握されていますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 物流振興課長。

○物流振興課長 申し訳ございません。ちょっとそこは今手元に資料がございませんので、ここではお答えできかねます。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） だから、30億円というのは、ちょっとハードルが高いような気がするんですよ。小さい零細企業なんかも含めて海外と輸出入をされている業者さんもおられると思うんで、そういうところはしっかりとアンテナを張って、やっぱりトランプ関税、そして日産のバッテリー工場の断念、そして日産における生産調整というトリプルパンチですよ。だから、今のところ順調にしているものについても、先ほど言いましたように全世界、また、日本全体がこういう形の影響を、北九州だけじゃないですけどね、影響を受けていくわけで、そういうところの細かな網もかけていかないと、やっぱり大きいところだけじゃなくて一番下のところに、中小零細企業が影響を受けるわけです。

それと今日の新聞にはトヨタ、ホンダの自動車4社大手が純利益の予測を38%減収と発表しています。北九州でも日産の工場を断念したとか、日産の生産調整ということで言われていますけど、北九州での影響というのが、どれだけ部品を輸出入しているとか、完成品を輸出入

しているかとか、そのあたりはどのようになっていますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長 北九州の港で自動車関係というところがございますと、部品の輸出入というのが特に多くございますが、それがどのくらい影響を受けるかというのは、今のところは把握しておりません。ただ、委員がおっしゃるとおり、編み目を細かく、アンテナを張って情報収集しながら迅速に動いてまいりたいと思っております。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）言っていたのは、日産の部品を太刀浦から輸入しているということも聞いていますけど、そういうコンテナ取扱貨物についての影響が、日産の工場閉鎖となれば、もう大打撃ですよ。そういった意味での、一つはやっぱり雇用、サプライチェーン、自動車戦略の一つが大きく崩れつつあるということ、半導体についても不透明ということなんで、そのあたりについてはしっかりと把握していただきたいと思えます。

それと一方では、やっぱり関税によって対中国との関係で、かなり中国への関税引上げによる脱中国が進むのではないかという報道も新聞報道されていますけども、そのあたりについての情報とかというのは把握されていますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長 令和6年の状況で見ても、経済の衰退とかというのはあるにしても、関税に関してというところでの動きまでは、まだ今現状把握をしているところではございません。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）4ページにあります海外出入貨物量の中で、輸出がこれまで鉄鋼、金属くずとなっていた部分が変わっていますよね。そのあたりはやっぱり中国との関係とかというのがあってしょうか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長 輸出に関しまして、4番目の金属くずに関しましては、中国がかなり量を減らしております。これは、経済というよりも、もう2019年から産業廃棄物の輸入、廃プラスチックでありますとか古紙でありますとか、そういったものの制限をやってきた流れの中での金属くずの輸入のストップというか抑制と聞いております。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）これまで中国に紙とか鉄くずを大量に輸出していたということで、国内事情もあるんでしょうけども、変わってきていますよね。だから、やっぱり国際的な影響がもたらす輸出入には影響が出てくるということがありますが、貨物だけではなくて、船舶や人員はどのような動きになっていますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長 まず、私ども物流振興課の港湾は人員はちょっと置いておきまして、船舶に関しましては、資料の2ページ目を御覧いただきますと、外航船舶が隻数で言いますと96%と減っているんですが、実はトン数で見ますと101.3%と増えております。この傾向はどういうことかといいますと、船の大型化が進んでいるということでございますので、ここに関しましては、特に私どもが問題視しているところではございません。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 2018年から2024年までのコンテナ取扱量は横ばいとなっていますよね。この課題は何かありますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 物流振興課長。

○物流振興課長 コンテナ、そうですね、まず太刀浦とひびきとコンテナターミナルがございまして、今、太刀浦では結構いっぱい使っているというところなんです。あとひびきをどうにか増やしていかなくちゃいけないということで、昔は外航の船をたくさん集めて航路を誘致して海外に輸出すると、そういった形態を結構取って、そういう営業のやり方をしてきたんですが、令和4年に内航船といって要は日本海航路というのがひびきに入るようになりまして、これが結構私どものコンテナの数を底上げしているというところがございます。最終的には、これは国内で収束するのもあるんですが、ほとんどが神戸まで行って海外に行くという流れになっておりますが、それも拾ってきまして、海外、直接海外だけではなくて国内のコンテナのものを集めるということもやっていかなくてはいけないのかなと思っております。そこは力を入れていきたいところだと考えております。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 内航と沖縄便なんかも増えてきているというのは、これも報告されていますよね。

それともう一つ気になるのは、港湾の施設、これがかなり老朽化したり、また、電動化という形となっておりますけど、港湾の老朽化しているために取扱量が減っているというふうな話も聞いたことあるんです。それとか働いている荷役労働者の賃金が初任給で17万円程度と、なかなか集まってくれないというふうなことを聞いたんですけども、施設における老朽化とか働いている人たちの人手不足とか、そういう課題はないのでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 港営課長。

○港営課長 まず、施設の老朽化の問題でございます。確かに古い施設がたくさんございまして、いろいろ利用者の皆様から御要望をいただいて補修に努めているところでございます。そういう意味で申し上げますと、実際利用されていて、そこはきちんと御要望を受けたら、少しお時間いただくこともありますけど、補修をさせていただいて、また、御利用を続けていただいているところがほとんどだと理解しておりますので、老朽化のせいで使えなくなって貨物量が減っているとか、そういう事例はないと考えております。

あと港の労働力の問題ですけれども、確かに、なかなか昔から男性の職場で、今の働き方からいくとちょっと人気がないというようなところで労働力不足ですね、そういう問題は今取り上げられております。例えば我々といたしましても、各事業者さんも取り組んでおられると思うんですけれども、市でも例えば、ゆめみらいワークとか高校生の皆さん方が将来お仕事を考えていただくようなイベントなどで物流の企業さん方、例えば港の港運さんもそうですし、フェリー会社さんとか港湾建設の業界の方々とか、いろいろ御参加いただいて、そういうふうな未来のそういう人材を確保するための取組というのはやっております、あと国でも海事産業の見学会とかいろいろ取り組んでおられると伺っております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 脱炭素という形で老朽化しているところの機械の更新と脱炭素化、また、人材の確保という問題もありますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

最後に、空港において119万人台ということで、かなりいろいろアクセスの強化とかされていますけれども、なかなか伸び悩んでいるという状況がありますけど、その課題というのはどのように考えておられますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 今委員がおっしゃいましたように、119万人、約120万人ということで、昨年に比べてちょっと増えておりました、一番低かった令和2年に比べると4年連続の増加と、徐々にコロナ禍から回復している状況ではございます。

課題といたしまして、やっぱりビジネス、レジャーともに一定程度の回復はコロナ禍からはしたんですけれども、特にビジネスなどはコロナを経て働き方が変わってきた。例えばウェブですね、やはりウェブ会議が増えてきた、そういうところも1つありますし、レジャーに関して言うと、特に基幹路線の東京なんかは宿泊料が非常に高いとかという問題もあるのかなとは考えております。とはいえ、やはり我々空港部局としては、利用者を増やしていかないと考えておりますので、特に、例えば福岡空港と山口空港だったり近隣の空港と、北九州空港を使うか福岡を使うかとか、そういったところにやはり北九州空港のよさ、コンパクトだったり駐車場が安い、こういったところをPRしてどんどん増やしていきたいと考えてございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 朽網駅に特急が止まるようになってアクセスを強化していくということでやられていると思うんですけど、ビジネス客をいかに取り込んでいくかということでは、福岡市との連携というか福岡市のビジネス客をこちらに来てもらうとかというふうな形の調整とかというのはやられているのでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 すみません。福岡市との連携といたしまして、我々福岡県内にやっぱ

り北九州空港と福岡空港ございまして、平成26年なんですけども、福岡空港と北九州空港で県が将来構想というのを考えまして、役割分担と相互補完という考え方を持っております。特に、北九州空港の旅客の利点としては、深夜早朝便があるということでございまして、県から深夜早朝帯に対してリムジンバスを走らせて、直接福岡市内から北九州空港に来れるような、そういう取組は行っているところでございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） ありがとうございます。いずれにしても、先ほど冒頭に言いましたように、トランプ政権による関税の影響、また、日産における生産調整ということがやっぱり国際的なものが空港にしても港湾にしても大きな影響が出てくると思うんで、そういう中小零細企業だとかも含めてアンテナを張っていただいて対策を強化していただきたいということを要望して終わります。

○委員長（渡辺修一君） ほかにありませんか。上野委員。

○委員（上野照弘君） 若松区のことについてお尋ねさせていただきます。

ひびきも非常に荷物が増えてきて、御存じとは思いますが、ひびきの南の岸壁、OCCの前の岸壁はもう沖待ちということが起きるほど大混雑で、もうてんでこ舞いの港になっているというところであります。それはもう当局も十分に御承知のことと存じております。

令和5年の港湾計画改定の中で、響灘南の地元民で言う貯木場、軍艦防波堤があるところの処分場を埋め立てて新しい港をとという計画が出て、それから全く動きがないということでもありますけれども、地元の港運業者、港湾関係の人からすれば、早くこの岸壁を造っていただかないと、もう本当にてんでこ舞いになるというお声も寄せていただいております。

先日、日産さんが進出断念という悲しいニュースはあったんですけども、これからひびきというところは非常に明るいニュースもたくさん出てくるようなところでありますので、ぜひこれを力強くいち早く進めていただきたいと思いますし、先日計画課に行ってレクは受けたんですけども、まず、東の処分場を急いで完成させないことには、次がなかなか着手が難しいという現状はありと御説明もいただいておりますが、ただ、それとは分けて考えてでも進めるべきと僕は考えています。この響灘南の処分場、早く岸壁を造ることについてどう思われているのかなというところを改めてお尋ねしたいと思います。

それとひびきコンテナターミナルができて、もう非常に年月がたったわけでもありますけれども、僕はうまくいっているターミナルになっているとは決して思いません。かつては、港湾空港局の皆様方はコンテナのために造った港でありますから、コンテナを一生懸命集めるのが我々の責務ということで、一貫してずっと言われておられましたけれども、それはやっぱり市議会のいろんな議論を経てクルーズ船も着くようになったりとか、港の形も変わってきたわけでもあります。コンテナにこだわることなく、ほかの荷物も寄せられるような港にすれば、響灘南の岸壁をいち早く造ってくれという前にもコンテナターミナルの岸壁を使って、どうにか今

の沖待ちが発生するような状況というのを解消できるものではないのかなと思いますので、併せて御見解を尋ねたいと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 総務課長。

○総務課長 処分場について答弁させていただきます。本日、メインの担当であります計画課が出席しておりませんので、私からということで御容赦いただければと思います。

処分場につきましては、委員御存じのとおり響灘東で計画をして今工事を進めております。工事を進める中で、原材料費の高騰ですとか人件費の高騰ですとかということがありまして、当初の予定よりも整備スケジュールというのは延びておりまして、現状では令和13年度完成というふうなスケジュールで進んでおります。そこは国の補助金も活用しながら、しっかりと毎年度約20億円程度の予算を確保して、それ以上に延びないようにということで今鋭意努力しているところでございます。現状のところは、順調に令和13年度の完成に向けて進んでおりますので、これをしっかりと計画どおりに進めてまいりたいということで今進めているところでございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 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使い方のお尋ねに対してお答えさせていただきます。

委員がおっしゃられるとおり、以前コンテナを必死で集めて、ここはひびきコンテナターミナルと申しまして、一番はコンテナターミナル、コンテナの港というところで整備しておりますので、やはり一義的にはコンテナを集めるということがまず最大のということではございましたが、平成17年に開港以降、もう御存じのとおり非常に低迷しているといえますが、ただ、コンテナ数でいきますと、令和6年は最高を記録しました。と言いながら、今の目標であります10万TEUにはまだあと3万TEUほど足りないというところでございまして、その中で多目的化というところも含めて、過去皆様方とも議論を重ねながら今そういうふうに至っておりますのでございます。

実際にマルエーフェリーの沖縄便でありますとかタイヤとか、こういったものが在来船で入っておりますので、こういったところ、あと余裕があるところをいかに効率的に使っていくかというところ、まず一義的にはコンテナを集めるということはやっぱり最大の努力はしていかななくてはいけないところではございますが、そうはいいいながらも、やはり収入を上げるというところは非常に大事なところでございますので、空いているところを見ながら、コンテナに影響がないようなものを含めていろいろ検討しながら進めてまいりたいと思います。実際に引き合いも幾つかございまして、ちょっとここではまだ申せないのですが、そういったところを含めてひびきコンテナターミナルの収支も含めて考えていきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） コロナ禍を経て、いろんな荷物が活発に動き出して、貨物の取扱量であったりとか人の動きもどんどん活発になってきているこの世の中が今進んでいると思うんですけども、荷物を集めたりすることと港を整備することというのは、僕はやっぱり一体的に考えていくべきと思っていますし、コンテナターミナルができて港運の業界からの声を聞くと、もうそろそろ大規模に発想を変えたほうがいいんじゃないかと。もう何年こういうこと、貨物、コンテナ集めます、コンテナ集めますってずっと一生懸命やられているけど集まっていないのが現状であって、目標は設定されておられますけれども、門司と比べれば到底低い目標設定でもありますことから、地元の港を使いたい様々な業種の人からすれば、やっぱり、ひびきコンテナターミナルがもうちょっと自由度が高まってくれたらなという声も実際にあるわけでありまして、そういった声を集約して、港というものをいかに活用、最大限にフル活用できるかということを考えていただきたいなと思います。ぜひ、響灘南の岸壁の状況も踏まえて、もう本当に沖待ちというのは企業にとっては非常にきつく大変なことでもあるし、着くはずの予定が違う岸壁に回されて荷役をさせられるということも起きているとも聞いておりますので、何かもったいない状況だなと思っています。また、冒頭にも言いましたように、響灘地区というのは、今からどンドンどンドン風力のことであったりとか活発になってくるところでありますので、港の混雑がないような整備をしていただきたいと切に願ひまして、僕の発言を以上とさせていただきます。ありがとうございました。

○委員長（渡辺修一君） ほかにありませんか。菊地委員。

○委員（菊地公平君） 頂いた資料を基に、まず、空港の話からお聞きしたいんですけども、旅客便、2018年にマックスで178万人という過去の話ではありますけども、200万人にもうちょっとというところまでいって、その後コロナがあって、今大分減っていると。ビジネス、先ほどの御説明では、何で国内旅客数が伸びないのかという話だと、オンラインとかでつながれるようになったりというお話はあったんですけども、ただ一方で、福岡空港を見ると、国内便にしても国際便にしても、旅客数は伸びていて、昨年度は過去最高とかというところまでいっております。そういったところで比較したときに、なぜ福岡空港はできて北九州空港はできないのか。さっきの説明だけではちょっと説明し切れないんじゃないかなというふうな部分もありまして、特に国内線、国際線、それぞれまたニーズが変わっているわけではありますけども、その辺に関して、もう一度認識を確認したいなと思います。お願いします。

○委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 北九州空港と福岡空港でございます。福岡空港が伸びているのになぜというところでございますけども、特に国内線から申し上げますと、まず、やはり実はコロナ禍に比べて、国の資料を見ますと、特に八幡西区の方なんかは、やっぱり北九州空港はコロナ禍でぐんと減っていたんですね。それはなぜかといいますと、多分、これは推計ではございますけども、北九州空港はコロナ禍に大分便数が間引き運航になり減りました。なかなか乗りに

くい状況になってございまして、その一方、福岡便はもともと便数が多いんで、北九州ほどは減っていないと。そこで、今まである程度北九州空港を利用していた方々が福岡に流れたのではないかというのが考えられます。そこが今やはり北九州空港への航路も復活してきましたんで、便数も今多くなってアクセスもかなり増強しましたんで、まさにここから北九州空港に戻していかないといけないと考えているところでございます。ですので、利便性がどうしても落ちた時期があったんで、そこで福岡空港を使っている人が多かったのではないかなとは考えております。

あと国際線でございますが、国際線はやっぱり一番大きいのは路線数ですね。おっしゃるとおり2018年過去最高の178万人のときは、国際路線が大体6路線ぐらいございました。この国際線がやはりこれもコロナの影響はあるんですけども、国としても、まず国際線を開くのを大規模空港から開いてまいりました。当然ながらコロナを増やさないようにという、ある程度開くところが大きなところからなんですけど、そういった中で国際線はどうしても福岡空港が先にオープンになったというところがございます。一方、福岡空港は滑走路の延長の話ございましたけども、2本目の滑走路の延長があるということで、海外の航空会社もそれで福岡空港にどれぐらい入れるかというのを見ていたのではないかなと思っています。長くなってすみません。とはいえ、実は、2本目の滑走路ができて、1時間に2本ぐらいしか離着陸増えないんですね。となると、海外の航空会社は福岡空港に発着枠の関係でやっぱり入れないなということになると、今後、むしろ我々北九州空港が補完する意味合いでチャンスになってくるのではないかなと思っていますんで、これからはやっぱり国際路線を増やそうということで努力していきたいと考えてございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） ありがとうございます。今の国際線の話はよく分かりました。そうすると、もう今年度、国際線の新たな路線の開設等を目指して、予算のときもありましたけども、努力されるという、そういう認識で受け止めたいと思います。来年、何とか成果を出してもらって旅客数を、2018年のときは、たしか国際線も20万人ぐらい利用者数があったと思うんで、そっからくるとやっぱり今は大分物足りない部分がありますんで、その辺が1つのビジネスチャンスというか起爆剤になり得る可能性はあるのかなと受け止めております。

すみません、続いて、港湾なんですけども、いただいた数字、どちらかというと要望ということで受け止めていただきたいんですけども。今いただいた数字はざっと見させていただいて、自分なりにじっくり見させていただいたんですけども、さっきの何で輸出の金属くずが減っているのかという、中国の政策の変換とか、そういった影響はあるとおっしゃっていましたが、多分そういった内容が、これだと数字でしかないんで、ちょっとこれだけだと読み解けない部分があって、恐らく海外との貿易に関しても、どの国とどういったもののやり取りがあるのかというところもざっと見ていくと、大きくへこんでいるところとか大きく伸びているところが

それぞれあると思うので、そういったトピックのところを少し、何でこの分野がこう変わっているのかというのはちょっと資料、資料というか追記して文章で説明いただけるとありがたいかなと思っています。じゃないと、ちょっとあまりにデータが大き過ぎるので、傾向が分からないし、経済がどう変わってきているのかとかもよく分かんないのかなと思っています。

ついでにそれで聞くと、4ページの貨物量とかの移出、移入のところで、移出の鋼材が166%になっている反面、移入の鋼材が69%という形で大きくへこんでいるんですけど、この辺の構造変化というのはどういった要因があったとかというのは承知されていますか。

○委員長（渡辺修一君） 物流振興課長。

○物流振興課長 ちょっとすみません、国内の鋼材の動きにつきましては、手元に持っておりません。把握ができておりません。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 分かりました。こういったところの一つ一つの要因とかを詰めていかないと、じゃあどういったところに今後伸ばしていけるチャンスがあるのかとか、どういった分野の業者を応援していくべきなのかとかというのが見えてこないかなというのがありますんで、せっかくしっかりした数字を取られているのであれば、その辺の一つ一つ要因、クロス分析等々していただいておりますと、また、いろいろ議論しやすいのかなと思います。お手数をかけてしまいますけども、今後お願いしますというところで、以上です。

○委員長（渡辺修一君） ほかに。香月委員。

○委員（香月耕治君） 海に関しましては、門司の関係は私が見ても、もういっぱいいっぱいかなと思っていますが、今からいろんな形で売上げを伸ばすというか、利用量を伸ばすということでは、響灘をどうするかということに尽きるとなっています。今、アイランド九州、半導体等々、空港も関わってくるとなっていますが、今からいろんな出荷、搬入等々多くなるとなっていますが、今の海の全体の出入りの量は、国内景気の流れに沿ったレベルで堅調に推移したということですが、今後やっぱり、いかに響灘を使って売上げを伸ばすか。先ほども出ましたが、日産のEVが仕上がれば、雇用、それから投資額等々、大変北九州に影響するなと思っていますが、残念ながらこの日産が稼働すればかなり響灘の港の利用量、利用というかこれが格段に、数倍に増えてくるなと思っていますが、今から海の問題、空港も併せてそうなんですけど、ビジョンといいますか、どうやって伸ばしていくかという、先ほども言いましたように、今の取扱量は日本経済の流れの中での堅調な推移だと、そのように判断しておりますが、今後はやっぱり海に関しては響灘をどうやって使うか。先ほども処分場の問題も出ました。岸壁の問題も出ました。私は常々言っていますが、北九州は静脈産業といいますか、動脈産業、静脈産業ありますけど、静脈産業だということになると、処分場をしっかりと対応していくと。令和13年に一応出来上がるということですが、もうこれ、かなり遅れているわけですよ。北九州の役割ということをしかり果たしていないということでは、この辺はしっかりと認識していただ

きたいなと思っておりますが、今後の北九州の海に対する発展。日本国内に全体に対して北九州は、かなりレベルが落ちています。取扱量等々ね。コンテナもそうですけど。やっぱりそういうことの危機感を持っていただかないと、北九州の将来の発展はかなり難しいと、そのように考えていますが、その辺の考え方を、認識をお聞かせいただきたいなと思っております。

それと空港ですが、空港もコロナもありまして、いろいろ数字的には200万が今アップの状態ですが、令和9年に空港3,000メートルが実現するというので、2030年に北九州がGDP4兆円を達成するということを基本計画の中で決まっていますが、そのときに空港のGDPというか、空港の活用、どのぐらいかということで私は以前も聞いたことがありますが、その辺はまだ検討のレベルに行っていないということで、やっぱり港湾についても空港についても大きなビジョンの中で北九州の今後をどうするかということを考えていただいて、ぜひ実行していただきたいなと思っておりますが、見解をお尋ねしたいと思います。

○委員長（渡辺修一君） 総務課長。

○総務課長 港湾の今後も含めた考え方の認識ということでお答えさせていただきます。

御存じのとおり北九州市はものづくりのまちとして栄えてまいりました。ものづくりのまちを支えるもの、重要なインフラとして港湾というものが位置づけられておりまして、これまで港湾整備に取り組んできたところでございまして、またそういった地元の企業の下支えをする重要なインフラという位置づけは今後も変わらないものであらうと思っております。そういったことから、新たな岸壁を整備したり、現状の港湾施設をうまく活用する、利活用するために港湾施設マネジメントというような考え方も整理をいたしまして、持続可能な港湾経営ができるように、長く事業者さんにお使いいただけるようにという考え方で整備を進めております。

一方で、既存のものだけで満足するのではなくて、今後の需要だったり、経済の発展だったりというところで、新たな考え方として出したのが、響灘を中心とした洋上風力でございまして、これも構想開始以来10数年たっておりまして、ようやく今年度に響灘沖にウインドファームが建設、完成するというところで、新しいものに対しての芽が出てきたというところでございます。いろいろと課題というのは、歴史あるまち、歴史ある港であるからこそ、老朽化みたいな課題も出てきてはいますが、そういったものに対してもきちんと適切に対応しながら持続可能な港湾経営ができるように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。

○委員長（渡辺修一君） 空港もですね。空港企画課長。

○空港企画課長 すみません。答弁の前に、先ほど私から空港の利用状況について、国際線の利用者数を間違えて説明しました。実際は、13万2,514名ということで、先ほど517名とお伝えしたんですが、正しくは13万2,514名に訂正をさせていただきたいと思っております。

滑走路の延長による北九州空港の活用についてという御質問をいただきました。滑走路の延長に当たっては、市議会の皆様に多大なるお力沿えをいただきましたこと、改めてお礼を申し

上げたいと思います。

滑走路の延長が実現することによりまして、北米や欧米等の就航が可能になります。それで、就航後は、今まで成田空港であったり関西空港からそういう北米とか欧州に向かっていた貨物を我々が路線を引くことで取り込むことができると考えております。同時に、アジアとの距離の近さとか24時間空港の強みとか、そういうものを生かして、その日に生産された製品を翌日の朝に目的地に配送すると、そういった高速物流を展開できるようになると思います。いずれにしましても、アジアと北米、欧州など、世界の主要な国に貨物便を直行で何とか就航させて、大型貨物機の駐機の拠点となること、まずはそこを目指したいと思います。そして、物流産業の拠点化を進めることで、航空機のメンテナンスとか、行く行くはですね、さらに、そういった人材育成も含めた航空関連産業の拠点というものを目指していきたいと考えております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 私、北九州の将来の発展には、陸海空の、これ九州で北九州しか陸海空の機能は使えませんが、陸海空の機能を使った物流の九州の拠点を目指すということが、北九州の将来の生きる道だと思っています。私も太刀浦の周囲の道路状況等々見ましたが、もういっぱいいっぱいだなと思っています。響灘に関して、朝夕の交通渋滞といいますか、売上げを伸ばすという状況から考えたら、響灘を活用するということでは、私は大きな設備投資といいますか、新しいビジョンをつくって、特に道路状況を改善する、そのくらいのやっぱり方向性がないと、響灘が十分に生かされないと思っています。洋上風力に関して、グリーンエネルギーということで、グリーンエネルギーを使う企業、これは世界的な優良企業でないという発想に至りませんが、そういう企業を響灘に誘致するぐらいの、やっぱりそういう地域にしていくことが北九州の発展につながると、そのように思っていますので、別に答えを求めわけではありませんけど、そういうつもりで海を十分に、北九州の陸海空という、九州でもこれが3つそろった地域はないと考えていますので、これが北九州の将来を左右すると思っていますので、しっかりと取り組んでいただきたいと思いますと思っています。

それから、空港については、3,000メートルにするということの意味合いを、何で3,000メートルにするのかと。北米、それからヨーロッパにもそれなりのアプローチができるということですから、その戦略があれば、令和9年以降の戦略があればお聞きしたいなと思っていますが、その後の活用の方法について、こうやってこうやって雇用をこれだけ増やして、これだけGDPを増やしますよという材料はあるなと思っていますが、それに対する目標値といいますか、やっぱりいろんなことをするのにしっかりとしたプランがないと、計画がないと、そのプランをいかに実行、実現できるかというのが政策の最終目標だと思っていますが、その辺何かあればお聞きしたいと思います。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 滑走路延長を見据えた将来の延長後の構想についてお答えさせていただきます。

欧米路線の誘致に当たりましては、長距離運航が可能な大型貨物を有して、かつそういう欧米に運航の実績がある、そういう航空会社にアプローチをしていく必要があると思っています。今のところ具体的なアプローチ先の公表は差し控えさせていただきたいんですけど、複数の航空会社に継続してアプローチをしているところでございます。新規路線の誘致に当たりまして、今の就航している路線の貨物取扱量もさらに増加させて、北九州空港の力をより高めていく必要があると考えております。その就航、まずは誘致をしてからということにはなろうかと思うんですけど、路線を誘致することで、企業の立地であったり雇用につながってきて、そして、それがまた貨物を生み出して、それで取扱量が増えて、また路線を誘致すると、そういう好循環をつくり出していくことで北九州市の国際競争力を高めて一緒に成長していくことを目指して取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） トランプ関税の問題もありますし、日産のEVの問題もありますが、いろんな問題に関してピンチもあると思います。ピンチをやっぱりチャンスに変えていく発想といますか、もうこれがないと絶対に物事は変えられないというのをしっかりと取組の中に考えていただいて、北九州の発展のためというレベルで、もう北九州を発展させるためには陸海空をしっかりと活用するという以外にないと私は思っています。アイランド九州、半導体ということもありますが、北九州の発想はやっぱりピンチをチャンスに変えるということで、萎縮することなくしっかりと取り組んでいただきたいなと思っています。以上です。

○委員長（渡辺修一君） ほかにありませんか。井上委員。

○委員（井上しんご君） それでは、お伺いします。

先ほど北九州空港の強みの一つで駐車場が安いというお話がありました。以前はもっと安かったのですが、国土交通省、国が管理していますので、安過ぎるとクレームがついて上げられたと、自分はそういう説明を過去に受けたことがあります。佐賀空港は、ただのところもありますけど、ここは県が管理しているので自由にできるということです。そこで、駐車場の安さについて、元に戻すとかもっと安くするとか、国にそういった提案がトップも使ってできないかと。安いは安いですけど、まだまだ高いのかなと思います。この点について見解を聞かせてください。

それと今回、北九州の海上の輸入の貨物で石炭、鉄鉱石がナンバーワン、ナンバーツーになっています。この前、日本製鉄の新年会に参加したとき、所長さんが高炉から電炉化にするという話をされていました。行く行くは高炉水素還元という形で、そこで石炭の代わりに水素を使って鉄を造り出すということですが、取りあえず電炉ということは鉄くずから造るということです。となれば、石炭、鉄鉱石、ナンバーワン、ツーがなくなるということになると思う

んですけども、この影響についてどのようにお考えか聞かせてください。

それと北九州はもう長い製鉄所の歴史があって、日本コークスとかのコークス、また、石炭からコークスを作る築炉の業者さんもたくさんおられます。電炉化にしても水素還元にしても非常に影響を受けると思うんですけども、この石炭やコークスの次なる使い道について、産業経済局の分野かもしれませんけども、どのように協議されているか教えてください。これ2点目です。

それに関係して、輸出ナンバーワンが鋼材、ナンバーツーが金属製品となっています。これは先ほど議論されてきましたように、自動車用のそういった鋼板とかの部品じゃないかと思うんですけども、そこら辺のところは中身を、もしこれであればランプ関税等で輸出、要はアメリカに対する部品の輸入についても高関税をかけるとおっしゃっていますので、その辺について見解を聞かせてください。3点目です。

次、4点目です。松山フェリーが6月30日で撤退ということで報道されて、ホームページでもそのように書いてありました。フェリー貨物は過去最高ということで非常にうれしいことなんですけども、一方、阪九フェリーとか名門大洋フェリーはやっぱり非常に荷物も旅客も多いということです。先日、大阪へ行くときも阪九フェリーを予約しようと思っても取れなかったんですね。全く普通の日だったんですけども。名門大洋フェリーで行ったんですけど、どっちも多いと。この松山フェリーも歴史のある航路ですけれども、一方で四国行きフェリーは、別府、臼杵から八幡浜、また佐賀関から三崎までの航路と、自分も何回か行ったことありますけど、ここも非常に好調だと聞いています。松山フェリーは1泊する分ですけども、例えばよその航路のように昼間の時間帯で、時間短縮で行けるような航路とか、そういった発展というか、そういった撤退した後の次の活用というか、北九州と松山は非常に今近いですし、それを本当にフェリーで結べば2時間足らずで行けるんじゃないかと思うんですけども、この点について聞かせてください。

次に5点目です。若松地区が荷物の取扱量103.8%と増えています。若松地区は非常にあちこちに荷物を揚げる場所があると思うんですけども、LNGは多分直接入っていると思いますし、風力発電等の部品とかも港に来ているんじゃないかと思っています。また、安瀬もよく通るんですけど、よくばらの荷物もクレーンで積卸しもされています。今回増えているのはどの分野、ひびきコンテナターミナルはコンテナですけども、先ほど上野委員が言われていましたように、非常に増えてきているという部分で、伸びているところはコンテナなのかばら積みなのか、それとかそういったひびきコンテナターミナルが増えているのか、それ以外の小さい港が増えているのかについて教えてください。

次、6点目です。国内貨物は今回も前年比で伸びていますけども、ここで移入、移出という部分だと思うんですけども、移出の完成自動車がナンバーワンなんですけども、これは前にお伺いしたら、北九州港から名古屋港に運んで、そこから北米に送ると聞いています。移入も完

成自動車ナンバーワンなんですけども、北九州に一旦完成自動車を集めて、そこからアジアとかに行っているのかなと思ったんですけども、輸出には完成自動車が入っていないので、この分は一旦北九州に移して、またどっかに移してまた海外に持っていつているのかなと思ったんですけども、その辺の流れについて教えてもらえたらと思います。

最後、7点目です。近年、プレジャーボートとかレジャー系の船の置場が非常に問題になっております。自分が20年前に、前の新門司マリーナのところに委員会で視察に行ったとき、非常に空きがあるというお話でした。最近、うちにも引き合いがあって、船を泊める場所はないでしょうかということで、地元の枝光の松ヶ島港とか聞いても、もういっぱいですと。よそもいっぱいですということで、若松も多分いっぱいだと思うんですけども、泊める場所がないみたいなんです。洞海湾とか内海でそういったプレジャーボートを非常に泊めやすいのかなと。新門司マリーナはもう外航で結構高潮の被害があるとおっしゃっていましたが、このプレジャーボートのニーズがあるんだったら、そういった港を整備して、レジャー、観光でも力を入れていいんじゃないかと思っています。最近、戸畑枝光線が開業しました都市高速の一部、そこであそこから見ると牧山海岸とか都島の運動場とか、あの辺は非常に風光明媚だなということを経験したときに思います。ああいった牧山海岸沿いとか、また向かい側の洞海湾若松側であるとか、またそこから向こうに製鉄所の大字若松っていう場所的には八幡東区にあるんですけども、そこも何かレジャー的に開発できるのかなと思ったりしたんですけど、その点について、このニーズに対してどう対応していくかについてお聞かせください。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 北九州空港の駐車場につきまして御答弁申し上げます。

北九州空港の駐車場は、普通自動車が約1,800台止められる駐車場として、駐車料金につきましては、普通車が最初の1時間が無料と、2時間までが200円、それからそれを超えて24時間までが600円となっております。駐車場の運営は現在、北九州エアターミナルがやっているんですけども、これは駐車場の運営事業としましては、運営者、今エアターミナルですけども、土地は国が管理しておりますので、駐車場の土地を国から借りて借地料を支払って駐車場事業を運営しております。ですので、ある程度費用を払った上で、また皆様、お客様から料金をいただいて駐車場の事業を回していかないといけないと、そういった状況でございます。

それから、今エアターミナルが駐車場を運営していますが、これは国から令和8年度までが今管理者として認められている期間でございます。令和9年度以降、土地を管理している国がどういうふうな事業者を決められるかまだ分かりませんが、改めて駐車場運営者が決められることになるかと思っておりますので、その際にまた駐車料金等、今回エアターミナルは公募のような形で、先ほど申しました費用を払いながら収入を得るという中でなるべく利用料金が安いといった提案で管理者に認められておりますので、次回のそういった公募が分かり

ませんけれども、その際に利用料金というのは改めて検討されることになるかと思えます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 物流振興課長。

○物流振興課長 海上出入り貨物について幾つか質問をいただきましたので、これに対してお答えいたします。

まず、日本製鉄の電炉化の影響でございますが、これは電炉化にするという計画が出たまででございます。確かに産業構造の転換とか、あとどういったものを使うとか、そういったことはあるかと思えますが、これは今から議論していく話でございます。ですので、それにつきましては、事業者と情報を共有しながら進めてまいりたいと思えます。

続きまして、輸出貨物の細かいところの鋼材の輸出に関してというところで、何かトランプ関税とかの影響はないかということでございますが、令和6年だけで見ますと、鋼材の輸出の主なところで1位、2位が韓国、中国となっております。だから影響があるかないかというのは、最初にお答えしましたように、分かるものではございません。これの行き先が韓国、中国だから影響がないだろうというふうなことも今お答えはできません。回り回って影響は出てくるのかなと思えますが、そのあたりも含めて情報を細かく取ってまいりたいなと思っております。

3点目ですね、松山フェリーの影響でございますが、まず一つ、フェリー貨物全体の中では1%程度ということで、全体の影響としてはまずないということと、あと使い勝手というところでございますが、大分から八幡浜であるとか、そういったところにフェリーがあって、そこらは、ちょっと私は数字を持ち合わせていないんですが、それは確かにそうかなと思っております。これは道路として使っているというふうなイメージで昼間に乗っていると。片や、松山フェリーは事業者さんに何でここまで減ったのという話を聞きましたら、逆に2024年問題が逆風になったということで、トラックがうんと減ったということを知りました。これは何かといいますと、逆に関西方面のフェリーは2024年問題が後押しになって好調になったということを知っています。これはフェリーのドライバーも一緒に乗って、その間が休養時間として翌日からスタートできるというところであるのですが、ここの航路が非常に短いというところで、そういった使い道が非常に厳しいというところはトラック事業者さんから聞いているというところで、貨物の量が減ったというところで今回もう終わるというふうな話も聞いております。過去にも短い時間で松山までという高速船もございましたが、こちらもやっぱりお客様が少なくなってきたと聞いております。すみません、これ以上の詳しいことは私も持ち合わせておりませんので、以上でございます。

最後に、完成自動車につきましては、委員がおっしゃられたとおり、一つは新門司から完成自動車を名古屋にという流れもあるんですが、これのほとんどがフェリー貨物、フェリーに乗っているトラックとかそういったものを完成自動車というふうなカウントにしておりますの

で、イメージする新車であるとか中古車であるとかそういったものも含まれるんですが、それ以上にトラック、名門大洋フェリーであるとか阪九フェリーさんに乗せているトラックとか、そういったものも完成自動車に含まれておりますので、それゆえに一番になっているということでございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 港営課長。

○港営課長 プレジャーボートの係留場所について御説明いたします。

いわゆる我々の北九州港の施設名で言うと小型船係留施設と呼んでいるものと、先ほど御紹介いただきました今民間事業者さんに運営をお願いしている新門司マリーナというところがございます。市で運営しております小型船係留施設につきましては、実際空いているように見えるところはあるんですけども、施設に不具合がありましてお貸しできないような状況もある中で、今新規の募集ができるような場所はない状況になっております。それは先ほどおっしゃられた状況でございます。そこで、できるだけ不具合がある施設を補修して新しいところで新規の募集にかけていきたいなとは思っております。そういった取組を今進めているところではあるんですけども、実は既存の利用者さんからも施設の補修要望を、結構たくさんいただいております。どうしてもそちらを優先させていただく関係で、新規のところの数が減ってしまっているような状況もございます。いずれにしても、御利用者にご迷惑かけないように、新しく泊めたいという方の御要望にも応えられるようにできるだけ努めてまいりたいと思っております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 物流振興課長。

○物流振興課長 申し訳ございません。先ほど答弁が一つ漏れておりました。若松地区の103%の増加ということで、資料の3ページでございますが、これにつきましては、コンテナの伸びを示しておるところでございます。特に、最初に申しましたように、内航船の日本海航路が非常に順調でございまして、そういったところの影響、細かく言うと住宅建材が非常に動いております。そういったところがこういった増加の影響につながっているということでございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 分かりました。ありがとうございます。空港の駐車場については、安いということが評価されて北九州エアターミナルが借りているということをお伺いしました。前は何か1泊380円ぐらいのときもあったと思うんですけども、当時は国からクレームがついたというような、本当はもっと安くできるし、全然今でも大丈夫なんですけどという話だったと思うんですね。ですから、もしそういうことじゃないんだったら、あれから随分たっていますので、国も別に安くて利便性があるんだったら応援するよということであれば、そういうふうに、今の600円も元のように安くできるんじゃないかと思っておりますので、ぜひ頑張ってもらいたいと思っております。

それと松山フェリーの件です。よく分かりました。でも、やっぱり非常に歴史のある航路でもあるし、影響的には1%ということでしょうけども、やはりあそこから松山に行けるというのは非常に魅力だなと思っています。松山と小倉、ちょっと近いから、よその佐賀関とかよその別府とか臼杵から出ているみたいに普通のフェリーで行き来できれば、非常に短時間で四国まで行けると。やっぱり高速もあって四国の橋を渡っていくのと比較するんですね。それでやっぱり船のほうが安いんじゃないかということで、よその航路は利用者も増えているような。ですから、1泊となればさすがに相当早く向こうに着くけどずっと待機みたいな感じになっていますので、そういう分がやっぱりもったいないのかなと思いますので、そういう航路の誘致も、ぜひしてもらえたらと思います。場所的にはすばらしいと思いますので、よろしく願います。以上です。終わります。

○委員長（渡辺修一君） ほかにありませんか。

ほかになければ、次に、行政視察についてお諮りします。

行政視察については、所管事務の調査に資するため、先進的な取組を行っている都市やその取組が今後の本市の行政に役立つと思われる都市などを中心に実施したいと考えております。このため、委員の皆様には調査事項に適した視察先の案を御提案いただき、正副委員長案としてお示ししたいと思っております。その案の中から皆様の御意見を伺い、受入れ交渉等を行うため、視察先の優先順位を決定したいと思っております。これに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり。）

御異議なしと認め、このように決定をいたしました。

なお、視察先の案につきましては、5月22日までに事務局に提出をお願いいたします。

ほかになければ、以上で閉会します。

経済港湾委員会 委員長 渡辺修一 印