

北九州空港機能強化・利用促進等調査特別委員会記録（N o. 1）

1 日 時 令和 7 年 1 月 20 日（木）

午後 1 時 30 分 開会

午後 3 時 12 分 閉会

2 場 所 第 5 委員会室

3 出席委員（9人）

委 員 長	上 野 照 弘	副 委 員 長	渡 辺 修 一
委 員	佐 藤 栄 作	委 員	西 田
委 員	小 松 みさ子	委 員	富士川 厚 子
委 員	森 結実子	委 員	山 田 大 輔
委 員	大 石 正 信		

4 欠席委員（0人）

5 出席説明員

港湾空港局長	倉 富 樹一郎	総務部長	吉 永 一 郎
空港企画部長	黒 岩 亮	空港機能強化担当部長	須 山 孝 行
総務課長	日比野 将 隆	空港企画課長	多比良 圭 一
旅客営業担当課長	西 田 淳 哉	空港魅力向上担当課長	上 田 玄志郎
空港機能強化担当課長	田 中 啓 之	アクセス・新技術担当課長	一 田 剛
			外 関係職員

6 事務局職員

政策調査課長	清 水 俊 哉	政策担当係長	田 中 康 雄
政 策 係	小 野 佳奈子		

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	委員席について	別紙配席表のとおり決定した。
2	北九州空港の更なる利用促進及び物流機能のあり方について外3件	港湾空港局より別添資料のとおり説明を受けた。
3	特別委員会の調査研究の内容、スケジュール案、等について	市議会事務局が別添資料のとおり説明を行った。

8 会議の経過

(委員長及び副委員長があいさつを行った。)

(説明員を代表し港湾空港局長からあいさつを受けた。)

(執行部説明員の紹介を受けた。)

○委員長（上野照弘君） それでは、開会いたします。

初めに、委員席についてお諮りいたします。

委員席は、現在着席のとおりとすることに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり。)

ありがとうございます。御異議なしと認め、そのように決定いたしました。

次に、本委員会の所管事項のうち、北九州空港の更なる利用促進及び物流機能の在り方について、東九州新幹線を含む北九州空港周辺のアクセス機能のあり方について、北九州空港に関する福岡県及び近隣自治体との連携のあり方について、北九州空港の運営形態のあり方についてを一括して議題とします。

次に、これから流れについて概略を説明いたします。

まずは、今任期の調査研究を始めるに当たり、執行部から調査研究の基礎となる北九州空港の現状や今後の取組について説明、報告を受けます。この説明、報告を受けた後、今後の本委員会における調査研究の内容やスケジュールの案について事務局から説明を受け、本件についての委員間討議を行いたいと考えています。これに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり。)

ありがとうございます。御異議なしと認め、そのように決定いたしました。

それでは、まず、北九州空港の概要として、現状や今後の取組について、港湾空港局の説明を受けます。空港企画課長。

○空港企画課長 北九州空港の概要について御説明いたします。

資料の2ページを御覧ください。まず、空港の施設概要です。北九州空港は国管理空港として平成18年3月16日に開港いたしました。来年3月に開港20周年を迎えます。関門航路のしゅんせつ土砂処分場による広大な埋立地を海上空港として転用することで、北九州空港が誕生したものです。空港島は全体として約184ヘクタールの面積を有し、北九州市域と苅田町域に所

在しています。空港の基本施設として、長さ2,500メートル、幅60メートルの滑走路を1本、飛行機が駐機できるスポットを10スポット有しています。また、海上空港として船舶が接岸できる岸壁を有しています。

資料の3ページを御覧ください。次に、特長とポテンシャルです。九州、中四国で唯一の24時間利用可能な空港であることをはじめ、ここに記載している特長とポテンシャルを有していると考えています。

資料の4ページを御覧ください。次に、福岡県の県内空港の将来構想です。福岡県では、福岡空港と北九州空港の県内2空港を活用し、増大し多様化する航空需要に幅広く応えるために役割分担と相互補完を基本的な考え方とした将来構想を、平成26年11月に策定しております。北九州空港では、24時間空港を生かした早朝深夜便、LCCの誘致や物流拠点化を進めることとしております。

資料の5ページを御覧ください。次に、北九州市の空港将来ビジョンです。これは福岡県の将来構想を踏まえ、本市が平成26年12月に策定したものです。福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完の考え方を基本とし、3つの将来像の実現を目指すこととしています。将来像1では、九州、西中国の物流拠点空港として貨物に関する内容、将来像2では、北部九州の活発な交流を支える空港として旅客に関する内容、将来像3では、航空関連産業の拠点空港として空港島への産業集積に関する内容となっています。

資料の6ページを御覧ください。次に、福岡県との連携強化です。県の空港の将来構想や市の将来ビジョンの実現に向け、県と市が緊密な連携の下、利用促進を進めています。現在、令和9年度までの間を、旅客についてはネットワーク再構築推進期間、また、貨物については半導体貨物拠点化推進期間として定め、連携して取り組んでいるところです。こうした連携強化の結果、旅客については平成30年度に過去最高の旅客数を記録、貨物については令和6年度の貨物取扱量が過去最高を記録しました。引き続き、連携強化の取組を進めてまいります。

資料の7ページを御覧ください。次に、利用状況の推移です。旅客については、平成30年度に過去最高の旅客数を記録しました。その後、コロナ禍により令和2年度に大きく減少しましたが、令和6年度は4年連続の増加となる約120万人となっています。貨物については、令和6年4月にヤマトグループとJALグループ共同による国内貨物定期便が就航したことで、直近の令和6年度の貨物取扱量は3万6,603トンとなり、開港以来過去最高を記録しました。

資料の8ページを御覧ください。次に、旅客便の就航状況です。国内線は、基幹路線である東京羽田線が1日14往復運航されています。国際線は、ソウル仁川線に加え、本年9月末から韓国清州線が週3往復で就航しています。

資料の9ページを御覧ください。次に、貨物便の就航状況です。北九州空港には、九州、中四国で唯一の国際貨物定期便が現在2路線就航しています。大韓航空が仁川線、世界最大級のインテグレーターであるUPSが中国深圳線をそれぞれ運航しており、世界のハブ空港を経由

することで世界各都市への輸送ネットワークを構築しています。次に、国内貨物定期便では、昨年4月からヤマトグループとJALグループ共同による国内貨物定期便が就航しています。現在、羽田、成田、那覇、新千歳といった全国の拠点空港と結ばれています。次に、海上空港の特長を生かした輸送として、海上と航空による複合輸送であるシーアンドエア輸送の誘致にも取り組んでおり、令和3年11月には人工衛星の輸入が実現したところです。

資料の10ページを御覧ください。次に、アクセス強化の取組です。今年4月1日より、北九州空港開港以来の悲願であった特急停車がついに実現し、空港最寄り駅の朽網駅に上下合わせて10本の特急が停車しています。これと併せ、バス及びタクシーと連携した取組を実施しています。エアポートバス朽網線については、特急停車のダイヤと合わせた時間帯を中心に27往復から40往復に増便しました。また、エアポートバス小倉線のノンストップ便についても17往復から21往復に増便しました。さらに、特急停車駅の北九州市西部の起点となる折尾駅、黒崎駅を中心に、約5キロ圏内において利用者負担が500円の定額タクシーの取組を実施しています。

資料の11ページを御覧ください。次に、滑走路3,000メートル化による物流機能の強化です。令和5年3月末、市議会のお力添えもあり、本市の悲願であった滑走路延長が新規事業化され、現在令和9年8月末の供用開始に向け整備が進められています。滑走路延長により貨物機がダイレクトに北米や欧州まで長距離運航することが可能となります。これを起爆剤に、北九州空港の物流拠点化を加速させてまいりたいと考えています。

資料の12ページを御覧ください。次に、エプロン等の物流機能の強化です。貨物機用エプロンが現在3か所設置されていますが、これに加え、89番スポットとして新規のエプロン拡張整備が進められています。次に、岸壁です。貨物機用エプロンから船舶が接岸できる岸壁までの直線道路を整備しており、海上と航空を組み合わせた効率的なシーアンドエア輸送が可能です。次に、国際貨物上屋です。現在2つの上屋が整備されており、エプロンとの距離が非常に近く、貨物のダメージリスクの低減などの点で荷主企業から高評価を得ています。次に、国内貨物上屋です。国内貨物定期便の就航に合わせ、第2貨物上屋とテント上屋を新設しています。次に、フォワーダー棟です。当該施設は物流事業者が入居し、貨物の検尺やラベリング、通関を行うための施設です。本年10月から運用を開始しています。このように物流機能の強化に取り組んでいます。

資料の13ページを御覧ください。次に、今後の取組についてです。福岡県、苅田町と連携し、路線誘致、集客、集貨、アクセス強化、機能強化などの取組を総合的に展開していくこととしています。主な取組として、旅客ではコロナ禍を経て回復途上にある航空需要の更なる増加を図るため、広域的な観光資源を生かすなど、戦略的な集客による既存路線の維持拡充、過去に就航していた路線の再開も含めた国内外を対象とした新規路線の誘致、更なる集客につなげるための空港アクセスの利便性向上、強化、貨物では空港の背後圏となる九州、西中国域内

の国際航空貨物の多くが、成田空港や関西空港などの九州外の空港に流出しているという現状を変えていくための九州、西中国の広域的な貨物の集貨促進、更なる貨物取扱量の増加や路線誘致に対応するためのソフト、ハード両面における物流機能の強化、滑走路延長による就航可能となる欧米直行便の就航など、物流拠点化を更に推進するための更なる路線ネットワークの拡充などに取り組んでまいります。

資料の14ページを御覧ください。最後に、まとめです。北九州空港が有効に利用されることで、旅客、貨物の流動が活発となり、空港及び周辺地域が相互に発展することが期待されます。これにより、地域企業活動の拡大、企業進出、産業創設、地域経済活性化などにつながり、ひいては稼げる町の実現に貢献できるものと考えています。

以上で北九州空港の概要についての説明を終わります。

○委員長（上野照弘君） ただいまの説明に対し、質問、御意見を受けます。なお、当局の答弁の際は、補職名をはつきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明瞭に答弁願います。質問、御意見はありませんか。西田委員。

○委員（西田一君） 自民党の西田です。よろしくお願いします。すみません。いつも福祉委員会が多いものですから、ちょっと空港はあまりなじまないもので、基本的なこともたくさん伺うと思うんですけど、我慢して答えていただきたいと思います。

まず、福岡空港、やはり全国を見てみると県内に2空港というのは非常にレアケースだと思うんですけど、福岡空港があれだけある意味過密状態にある中で、北九州空港が福岡空港に対してというか、福岡空港とどのような関係で福岡空港を捉えていらっしゃるのかというのをまず総論としてお伺いしたいですね。

あと2つ、ちょっと個別具体的なことなんですが、先ほど御説明にもあったように、3,000メートルへの滑走路の延伸に伴って、大型貨物あるいは旅客ジェットが離着陸できるようになるんですが、3,000メートルが決定して、もうこれまで相当な期間があったかと思うんですが、滑走路延伸になりました、それに伴う航路誘致の目標、いつまでにどれぐらい、あるいは輸送、旅客人員または貨物の目標、数値目標があれば教えていただきたい。

それと最後、先ほど朽網駅の特急の御説明もありましたが、私は以前本会議におきまして、やはり苅田インターチェンジ、空港インターチェンジのところに新駅を、これは八田達夫先生の長年の調査に基づく持論というか、だと思うんですけど、朽網駅に特急を止めることで軌道系に関してはもうそれで終わりなのか、満足されているのか。それとも新駅であったり、あるいは空港に直接つながる軌道ですね、在来線、新幹線が止まれば一番いいんですが、そういうところまで考えているのかを教えていただきたい。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 まず、福岡空港との連携というか関係ですね。それと、3,000メートル化の延伸に伴う路線の目標であったり達成したい目標というのを回答させていただきます。

福岡空港と北九州空港については、本市の北九州空港将来ビジョン、先ほど御説明させていただきましたが、その中で役割分担と相互補完という考え方で取組を行っているところでございます。旅客については、北九州空港は早朝深夜便の誘致であったりＬＣＣの誘致、そういうところに力を入れてまいりたいというところでございます。貨物につきましては、福岡空港のほうが貨物専用便、フレーターの就航はしておりませんので、そういう特に貨物専用便の取組を北九州空港で行ってまいりたいと考えております。

次に、3,000メートルの延伸についての目標についてですが、まず、ターゲットになりますが、やはり長距離運航が可能な大型貨物専用機を有していて、そして、欧米路線、そういうところにネットワークのある航空会社、そちらのほうに今もターゲットとしてアプローチをしているところでございます。その航空会社名については、今交渉中ということもあって公表は差し控えさせていただきたいんですが、何社かと協議を行って、何とか就航に結びつけていきたいと考えております。

目標値なんですが、一応新しい市の基本計画のほうでは、ＫＰＩとして3,000メートル化が実現する令和9年度の次の年ですね、令和10年度の目標値として貨物取扱量が5万トン、そして、旅客数が200万人という目標を設定させていただいております。以上で私の回答を終わります。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 旅客について、3,000メートル化に伴ってどのような目標を立てているかという点について御回答いたします。

我々路線の誘致をするに当たっては、先方の国からの入国者数、そして、こちらの国からどれぐらい出国しているかというデータだったり、特に国際線なんかは関係各位のいろんな意見を聞きながら、ターゲットを絞った路線誘致を行ってございます。3,000メートル化については、やはり先ほどちょっと空港企画課長からもお話がありましたが、貨物というのがやはり重たい貨物を運ぶに当たっては、滑走路が長いほうがより遠くまで運べるということで、より恩恵を受けるのは貨物でございます。旅客に関しては、じゃあどうかといいますと、特に、やはり考えられるのは例えば欧米とか欧州のほうとか、そういう遠距離というのが想像はあるんですが、現状、今そういった遠距離が飛んでいるのというのが、実は福岡空港もハワイを飛んでいますが、今度ハワイ路線も11月に運休するというふうなニュースも出てございます。今現状は成田とか羽田とか、やはりどうしても関空とか、関西空港とか、あらかた大規模な空港に集中しているということがございます。このため、私どもとしては先ほど申し上げましたように、まずは今路線が豊富なインバウンドが見込める、特に東アジアとか東南アジア近辺が今現状ではターゲットと考えてございます。目標といたしましては、ＫＰＩのほうで令和10年度に200万人という目標を立ててございますんで、今現状令和6年で120万人でございます。まずはこの200万人に向けて精いっぱい頑張っ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（上野照弘君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 アクセス強化につきまして、新駅とアクセス鉄道新設について御回答申し上げます。

新駅につきましては、朽網駅と苅田駅の間に、苅田北九州空港インターチェンジ付近に設置した新駅に日豊本線の特急を停車させて、空港行きのバスに乗り換える方向かと認識しています。これにつきましては、駅の設置主体であるJR九州の見解といたしまして、やはり今年の4月から開始いたしました朽網駅特急ルート、これと比較した場合、折尾、黒崎駅から空港までの所要時間が2分程度しか短縮しないのではないかというところで、投資効果が得られにくいというふうな話。それから、特急列車が停車可能なホームの設置が可能かなどの駅の構造上の問題、ホームの構造的な検証などが必要となるといったところの課題がございまして、現段階で実現を検討することは困難であるとJR九州から聞いているところです。このため、私どもといたしましては、当面の空港への鉄道アクセスについては、朽網駅～苅田駅間の新駅ではなくて、今年の4月から開始した朽網駅の特急ルート、こういったところの利用拡大を着実に図っていくといったところで進めているところでございます。

それから、空港アクセス鉄道の新設につきましては、やはりそのルートが将来にわたりまして持続可能で安定的に運営できるものとなるように、採算性の確保を含めた現実的な課題、これを一つ一つ検証していくことが必要であると考えております。

こうした中、これまで御答弁いたしましたとおり、やはり事業採算性というのが課題となっているといったところで、航空旅客数が300万人といったところで、当時の試算によりますと300万人というふうなところで、事業化の検討にやっぱり一定の期間を要するといったところから、航空旅客数が今のところ少なくとも200万人、これを超えた際に検討を再開するといったところで、今現在は検討を中止しているような状況でございます。

こういったこともありますて、当時と比べてやはり資材価格であるとか人件費、そういったところは高騰しておりますて、当時試算した需要目標等も変わってきていると認識しているところでございます。このため、北九州市といたしましては、今年4月に始めました朽網駅特急ルート、この利便性向上などによりまして、航空旅客数の拡大を着実に図っていくといったところで、取組を一步一步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（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） ありがとうございます。まず、福岡空港との役割分担であったり相互補完ということを御説明いただいたんですが、確かに物流拠点を目指していますので、大型貨物が北九州空港を使ってくれることはまず積極的に進めないといけないと思うんですが、早朝深夜便、あとLCCという御説明があったんですが、福岡空港はいろんな旅客便が使ってくれていると思うんですが、そういうところにもターゲットは当てていくんですね。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 今、委員おっしゃいましたように、やっぱり北九州空港の強み、旅客に関しては早朝深夜便というのは貨物もそうですが、旅客もございます。我々も特にルーツアジアという航空会社とか空港とか関係者が集まるような会議があります。そういうときに出向いていって、今おっしゃったように東南アジアの便が例えば福岡空港に着くのがしばらく待っているといいましょうか、福岡空港は朝7時から夜10時までしか使えませんので、その時間より早く北九州は着くことができます。そうすると日本で早く遊べることができます。そういったのも北九州空港の強みと思っていますので、そういったところは北九州空港は24時間なので、時差も当然ありますので、そちらから出て早く待つことがなく北九州空港には着くことができます。こういったのをPRしているところでございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） 強みをPRしているということなんですが、なかなか結果が難しい、厳しいということなんですが、なぜですか。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 委員もおっしゃいましたように、まず、福岡空港、非常に日本でも有数の便利な空港にはなってございます。ここがエアラインさんは、まずはやっぱり福岡に入りたいという意向が非常に多いです。せんだって、たしか新聞報道でも福岡空港を希望するものの2割ぐらいは断っているといいましょうか、受け入れていないという報道もございましたけども、まず、やはり特にアジアなんかは福岡というのが知名度が高くございますので、福岡のほうに入りたいというのが非常に大きくはございます。北九州は、先ほど相互補完という意味だと、では、福岡に入れないならぜひ北九州に入ってくれというのを、今一生懸命頑張っているところです。ですので、1つはやはり福岡が入りたがっているというのがありますし、それはアクセスの問題とかもございます。いろんな問題があろうかと思いますので、例えば特急停車だったりアクセスの利便性向上とか、そういったところにより誘致がしやすいように今取り組んでいるところではございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） 今後議論を深めていきたいと思うんですが、確かに福岡は知名度もありますし、航空会社のお考えは分かるんですが、北九州の利便性とかというのも大いにPRして付加価値をつけないといけないなと思います。

次ですね、先ほど貨物で言うと5万トン、それから、旅客で言うと200万人ということだったんですが、これ具体的にこの便、この航空会社、この便をいつまでに就航させるという積み上げ式の数字なのか、それともパンと5万トンであったり200万人というのは、その数字をただどんと載せているだけなのか、どっちなんですかね。今こういうふうな誘致を進めているから、大体これが5万トンになるなどと200万人になるなどと、それはどういう。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 まず、200万人の旅客のほうでございます。旅客のほうは我々誘致方針といったしましては、先ほどみたいに入国者数、それと、出国者数でターゲットを絞ってございます。そういう中では、まず、以前、九州の入国者数でいきますと、やはり国際線、九州の外国人入国者数が韓国が一番多くて、令和6年247万人、中国が93万人、台湾が64万人ということで、その3つが今上位を占めてございます。特に、韓国、中国、台湾、ちょっと中国は今いろんな問題があるかもしれません、そういうところは過去にも路線が飛んでいたところでございます。今現状は仁川線しか飛んでおりません。ごめんなさい、清州線、仁川線と清州線が飛んでいますが、以前は釜山とか、あと韓国で務安というところだったり、新聞報道等でもう既に名前が出ている台北とか飛んでいましたんで、こういった以前飛んでいたところは、まずもって可能性があると。それだけの需要があるのではないかと思っていますので、まずはこの復便を精いっぱい頑張っていきたい。さらには、先ほど申し上げました東南アジアですね。やはり北九州空港の強みは、より時差とかの絡みとかいろんなことを考えると、東南アジアというのも非常に重要なターゲットと思っていますので、国際線を増やしていきたい。国内線についてなんですが、国内線ですね、やはり東京路線というのが今現状やっぱり働き方改革の問題とかあって、結構苦戦している状況に、ウェブミーティングとかも増えましたので、苦戦している状況です。国内線もやはり今まで飛んでいたのは名古屋ですね。小牧とか那覇が飛んでいましたので、こういったところの復便、これが1つと、その他もうちょっと新幹線との競合がないようなところ、といったところを目標にしていきたいと思っています。ですので、こここの路線で何万人、こここの路線で何万人というよりも、ターゲットを絞ってそういうところで合計で200万人ということで、一個一個が何万人何万人というわけではございません。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） 分かりました。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 貨物の5万トンの目標の積み上げというか、積算について御説明させていただきます。

貨物につきましては、今現状3万6,603トンということで、これは国内のヤマト便が就航したことで大幅に増えた数字になっております。我々としましては、今のままでは恐らく5万トンはなかなか国内線が伸びてくれればというところではあるんですが、我々としては国際線をやはり貨物量をもっと増やしたいというところがございます。まず、先ほども申し上げましたが、滑走路の延長を見据えて何とか欧米路線の直行便を就航させて、あと半導体、九州が半導体の投資が活発ですので、こういったところをターゲットに半導体の貨物のニーズのある路線、こういったところを就航させることで5万トンを達成したいと、我々も何が何万トン何万

トンという積み上げではなくて、そういうことで着実に貨物量を増やしてまいりたいと考えております。

○委員長（上野照弘君）西田委員。

○委員（西田一君）貨物については、1つ欧米路線を狙っていくとして、着陸、離陸、それカーゴ、飛行機の貨物何が載っています、イメージ。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 やはり欧米路線になってきますと、半導体関連の貨物が、装置も含めてかなりの割合を占めると考えています。

○委員長（上野照弘君）西田委員。

○委員（西田一君）行きも帰りも半導体関連ですか。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 今現在、韓国の仁川を経由して大韓航空で仁川経由でヨーロッパであったりアメリカであったり就航している、就航というか、貨物が輸送されているんですけど、そこがやはり半導体、行きも帰りも輸入も輸出も半導体関連貨物が半分ぐらいを占めていると。あと機械とかというのもあるんですが、輸出であればですね、やっぱり半導体の貨物がかなりの割合を占めているというふうな状況でございます。

○委員長（上野照弘君）西田委員。

○委員（西田一君）半導体ももちろん狙っていくのはそれはいいんですけど、半導体だったら熊本空港に優位性があるのかなとか、佐賀空港に優位性があるのかなとか、普通僕素人なんで考えちゃうんだけど、それでも半導体を狙っていけるような、市長がよく用いるポテンシャルというのは北九州に現時点であるんですか。半導体を搭載した欧米便を北九州に誘致できるという北九州でのポテンシャルというか、要因というのありますか。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 熊本空港、当然熊本周辺で半導体産業というのは盛んでるので、熊本空港が使われるという想定もあるんですけど、今現状の機能だと熊本空港は大型のフレーター、欧米直行で飛ぶような大型のフレーターが就航できる機能が備わっていない状況ですので、今後例えば国の国策で整備を進めるとかというなら話はちょっと違うんでしょうけど、今の現状だと大型の貨物便の就航が難しい状況ですので、今九州で言えば北九州空港だけがターゲットになってくるのかなと思います。以上です。

○委員長（上野照弘君）西田委員。

○委員（西田一君）あまり具体的に細かいところをこの場で今日詰めることはちょっとやめとこうと思うんだけど、そうすると、半導体関連の輸送ということに関してはかなり絞られてきているというか、相当期待ができるんだなと、今の御答弁を伺うとそんなふうに認識しておきます。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 今、半導体関連貨物の集貨の課題というのは、熊本空港とか佐賀空港というよりも多くの貨物が、先ほどもちょっと触れましたけど、成田空港とか関西空港のほうに流れているというのが現状でございます。我々それを何とか北九州空港に物流の流れを変えたいということで、今年そういう半導体に特化した貨物への助成であったり、そもそもその貨物に対する北九州空港から輸出入される貨物についての助成なんかをちょっと拡充させていただいたりもしております。そういうって何とかむしろ熊本空港とか九州の空港というよりも、そういう九州外の空港に流れている貨物を何とか取り込んで、貨物の取扱量を更に増やしてまいりたいというふうな方針でございます。以上です。

○委員長（上野照弘君）西田委員。

○委員（西田一君）最後、軌道、駅の話なんですが、御説明にあった中に、また八田先生のお名前を使わせてもらうんですけど、この間、状況が変わってきたからというような御説明があつたんですが、それは例えば10年とか15年、20年たつと、それは状況が変わるし、特に経済状況も変わるわけですよね。ただ、じゃあこの間、何かやれたのか、残念ながら軌道に関してはやれていなかつた、今回ようやく朽網駅に特急が止まるというところで落ち着いたんですが。何というか、とはい、東九州新幹線を含めた軌道のお話は常にやっぱり精力的に空港と併せてやつとかないと、これはいけないなと思っていますので、先ほど委員長からも県議会の動きも御説明がありましたので、そこはしっかりとやらなきゃいけないなと思いますので、一緒に頑張れたらなと思います。以上です。

○委員長（上野照弘君）ほかにございませんか。佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）まず、先ほどの御説明を受けて、貨物についての取扱量も過去最高というふうなお話があったので、おおむね順調なんだというようなニュアンスに受け止めましたけれども、前回の議会の中でも質問させていただきましたけれども、大韓航空の便数、それから、輸送量は今減少傾向にある中で、やはり今後の大型貨物機の就航の確実性について非常に関心があるんですけども、前回の議会ではその確実性は明言できませんということでありました。それも踏まえて、今の西田委員からの質問と重なるところがあるかもしれないんですけども、少しお尋ねしたいんですが、航空会社が就航に踏み切る上で最大の障壁は何になるのか、それについて費用面、需要面、規制面など具体的なところで確認をさせてください。

それから、輸出入貨物の誘致状況についてなんですが、今御答弁の中でもありましたけれども、助成策ですね、半導体貨物集貨促進助成あるいは国際航空貨物重量助成などあると思うんですけども、この利用実績や効果について現状の数値を示してください。

それから、今後の集貨量目標、KPI、どのように設定しているのか。それともう一つ、空港利用促進や路線誘致のために今後民間とか国、県と連携して取り組む予定の具体策は何か教えてください。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 まず、貨物の集貨の路線誘致で航空会社が最大の気にするところについてなんですが、やはり貨物がどれぐらい見込めるかというところだと思います。現状の今例えれば誘致をしている誘致活動というか、ターゲットにアプローチしている航空会社からもどのぐらい九州にそういう貨物の潜在量があるのかといったことも問合せがあっております。我々としては何とか今の北九州空港の貨物量というのは、国際貨物で言えば昨年度が1万トンぐらいでしたので、その貨物量を増やしていくとともに、そういう航空会社に対しては正しい数字というか、正確な数字というのはなかなか九州でどのぐらい貨物量があるかというのはお示ししづらい部分はあるんですけど、我々がそういうメインの荷主さんから聞き取った情報等を提示しながら、先方の知りたい情報というか、そういったものについて情報提供させていただいて、就航に前向きに検討していただくよう取り組んでいるところでございます。

次に、誘致の助成金についてなんですが、すみません。今実績というのがちょっと手元にないところがございますので、それについてはちょっと後日御提示をさせていただきたいと思います。

もう一つ、KPIですかね。KPIについては、貨物につきましては令和10年の目標値として5万トンという数字を設定させていただいているところです。

次に、国と県との取組ということで、国との取組というのは、貨物で言いますと機能強化、滑走路の3,000メートル化であったり、今度はエプロンの拡張ですかね、貨物機用のエプロンの拡張、そういったことも国ほうで進めていただいているところでございます。今年の10月になりますが、県の事業として民間の投資、民間の事業者の方にフォワーダー棟というものを、すみません。県じゃなくて国の事業、国の事業として民間の事業者の資金というか、を活用して、民間の事業者の方に空港島内にフォワーダー棟、物流事業者向けの施設を整備していただいている。今、入居が、5スパンあるんですけど、2スパン今契約いただいているところでございます。

県との取組なんですが、県とは日頃から情報交換もさせていただいているし、一緒に貨物の荷主であったり物流事業者、そういったところを一緒に直接訪問させていただいて、情報交換であったりいろんな我々が提示している助成金、そういったものもPRをしているところでございます。それ以外にも路線の誘致も一緒に訪問をしたりとか、助成金ですね、当然先ほども申し上げましたが、半導体関連の助成であったり、北九州空港、輸出入される貨物への助成であったり、そういったものについての助成も県と市で一緒に1対1で負担をして助成をしているところでございます。

あと、ずっと令和6年度から令和9年度まで先ほどちょっと表で説明をさせていただいたと思うんですが、半導体貨物拠点化推進月間ということで一緒になって貨物の集貨、特に半導体けど、そういったところの集貨を図っているところでございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）まず、就航に踏み切る上での障壁というか、そういったところについて需要面で貨物の潜在量、これがやっぱり重要なんだということを今お伺いしたんですけれども、例えば費用面とか規制などについては、特段何か障壁になるようなものはないというふうな認識でよろしいんでしょうか。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 費用の面につきましては、最近物価高騰もありまして、そういう部分もあるんですけど、我々は航空会社に対して運航助成とか空港への着陸料と、あと空港での作業、グランドハンドリング料、そういったものに対する支援をして、ほかの空港との差別化を図って、何とかそういう費用面の支援をして誘致を進めていきたいと考えております。

あと機能面ですね。我々が成田空港とか関西空港と比較しますと、どうしてもやっぱり機能面で劣る部分がございますので、そういったところでスケールメリット、成田空港、関西空港というところはやはり路線数も多いですし、要は事業者自体も多いので、競争原理が働く。そういったところで、そういう作業の面の費用というのもちょっと少し割高になる。そういったところで、これは航空会社ではないんですけど、そういう物流事業者であったり、そういったところへの支援も充実をさせていっているところを航空会社に対してはPRを行っているところでございます。

規制の面では特段航空会社から何か支障になっているという話は、今のところ確認はしておりません。以上です。

○委員長（上野照弘君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）物価高騰に対して運航助成とか着陸とかハンドリングの助成をしている、それによって差別化を今図っているということなんんですけども、この物価高というのは北九州だけの問題ではなくて、全国的な問題であって、ほかの空港も同じようにやっぱりこうした支援をやっているんじゃないかなと思うんですが、ほかの空港に比べて特に何か目立ったこうした支援、助成とかというのはないんでしょうか。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 すみません。他空港の支援というのがなかなか情報が入ってこない部分はあるんですが、企業様のヒアリング等からでは、今年拡充した、北九州空港で輸出入される貨物に対する助成であったり半導体に特化した助成、そういった助成の拡充をしたんですが、それについてはそれなりのインパクトがあったとは聞いているところでございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）分かりました。こうした助成策の利用実績、今数字がないということだったんですけども、分析はされているわけですね。じゃないとやっぱり利用実績を踏ま

えていろいろ分析をした結果、その効果がどれぐらいあったのかというところをきちんと見ないと、やっぱりいかんと思うんですけれども、その辺はどうですか。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 今のところまだ助成金の拡充をしたということで、すぐに事業者さんが例えば成田とか関西空港とかに運んでいた貨物を北九州空港に替えるというのが、すぐにはやはり今の契約があるのでできない状況がございます。なので、もう少し時間がたつくると、ちょっと集まり出したかなとか、そういうのが結果から分かってくるんじゃなかろうかと考えております。以上です。

○委員長（上野照弘君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）分かりました。時間がかかるのは当然だと思うので、しっかり分析していただいて、効果を図った上で、もっと強めなきやいけないものがあればしっかりやっていただきたいし、そうしたときは我々を使っていただいて、県と、あるいは国と、更なる支援の後押しというところを要望したりしたいと思いますので、そこは我々もパートナーですから、ぜひ胸襟を開いて一緒にやっていきたいなと思います。その上で、今後例えば令和10年まで5万トンを目標にしているということでしたけれども、もっと野心的に目標数値を設定できるんじゃないかなということがあれば、意欲的にやってもらいたいなと思います。

それと、もう一点、先ほどの中に荷主さんや物流事業者あるいは路線誘致、これらについて県と一緒に企業さんを訪問して、情報交換とかPRされているということだったんですが、大体これを始めたのがいつぐらいから県と一緒にこうした活動を始め出したのか、それと実績ですね、何件ぐらい回ってこられたのか教えてください。

○委員長（上野照弘君）空港企画課長。

○空港企画課長 もう当然空港ができた当初から一緒に回っているところでございますが、県と一緒に回ったことでどのぐらいの成果が出たかというのは、今ちょっとお示しはなかなか難しいところではあるんですが、一応予算的には。県と一緒に2者で金額を、福岡県と回った、一緒に、今年であれば東京の企業であったり大阪の企業、九州内の企業、そして、中四国の企業、20社以上回っているところでございます。以上です。

○委員長（上野照弘君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）分かりました。ぜひ、回っているんであれば、成果もきちんと把握していただきたいし、我々もそれを知りたいところなので、よろしくお願ひします。

最後に、アクセスについてなんですけれども、やっぱり空港の旅客を拡大するにはアクセスの利便性を拡大していくことというのは、極めて重要だと思います。これについて市の単独の政策として、これまでエアポートバスの利用促進策を開港以来ずっと実施してこられているわけですけれども、ただ、実際のところアクセス推進に投資をしたお金と旅客の実績が見合っていないんじゃないかなと思うんですけれども、開港から20年がたったわけありますけれど

も、この20年間のアクセス推進事業、エアポートバスの補助金、これの総額について教えてください。

○委員長（上野照弘君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 アクセスのエアポートバスの運行支援の予算の総額ですけれども、手元に集計はないんですけども、これまで2億円程度の毎年の事業費で推移をしていまして、基本的にはそういう額で開港以来支援をしてきていると承知しております。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） ということは、大体年2億円ぐらいとして、この20年で40億円から50億円ぐらいの補助金を支出してきたということなんだと思うんですけども、これについて12月の議会でもやりたいなと思っているんですが、40億円かけてアクセスの利便性を高めてきたということなんですが、その効果というところを、効果とか評価ですね、こういったところを確認していきたいなと思います。

それと併せて、やっぱりアクセスを更に利便性を高めていくためには、アクセス鉄道の議論も当然進めていかないといけないと思っています。今熊本空港の話もあったし、佐賀空港も今どんどんどんどん野心的に今挑戦されていますから、そういうことを考えたときに、北九州空港、これ置いていかれるんじゃないかなという心配もありますので、そうした大きなテーマについては港湾空港局のみならず、あらゆるところと協力して政策的に、戦略的にやっていただきたいなと思います。

すみません。最後と言ったんですけど、もう一点なんですが、この報告の資料の中にも将来ビジョン、平成26年12月の策定なんですが、将来像1、将来像2、将来像3があります。この将来像3の航空関連産業の拠点空港、これMRJを想定してやられていますけれども、もう正直MRJというのはなくなっちゃったわけですよね。先ほどの西田委員の質問の中でも、新駅についても社会経済の状況が変わってきたのでという話がありました。この将来ビジョンもいろんな状況が変わってきた中で、MRJについてまだ記載されている、状況が変わっているわけですよね。どんどんどんどん情勢が変化していく中で、佐賀空港、熊本空港も野心的に取り組んでいる、やっぱりここはもう少し真剣に考えていかないと、この将来ビジョンの策定、これもやっぱり内容を変えていくとか、考えなきゃいけないと思うんですけども、いかがでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 現在の将来ビジョン策定以降、相次ぐ新規路線の就航であったり、それに伴います貨物取扱量の増加、そして、滑走路の延長も含めた機能強化、そういう戦略を実行していくながら、物流拠点化の歩みを着実に進めてきたところだと考えております。新たなビジョンの策定なんですが、こういった成果が着実に出ていることに加えまして、福岡県の将来

構想の考え方を基本にしているところもありまして、広域で考える必要があるということで、福岡県の将来構想の見直しの動き、そういったところも含めて考えていくべき課題だと考えております。

MR J の計画はなくなつてはいるんですが、広大な将来拡張用地、そういったものの利活用なども考えますと、産業拠点としての空港を目指す点については今のところ変わりはないということで、引き続きこの将来ビジョンの着実な推進をするための取組を進めてまいりたいと考えております。以上です。

○委員長（上野照弘君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 県の将来構想の改定も見据えながらということなんですけれども、やっぱりそれではいかんと思うんですよ。やっぱり北九州空港でありますから、北九州市がもっとイニシアチブを取って、更なる提案をしていくということがないと、誰も力を貸してくれないんじゃないかなと思うんです。北九州のやる気が問われる問題だと思います。北九州の空港をもっと活性化させたいというような話をする中で、このMR J というまず文字が残っている時点で、北九州にやる気があるんですから、僕は言われてしまうんじゃないかなと思うんですよ。だから、待ちの姿勢じゃなくて、もっと逆に県のお尻をたたくぐらいの勢いで、もっと能動的に考えて取り組んでいく必要があるんじゃないかなと。その点については上野委員長からもありましたけれども、やっぱり我々も県の特別委員会と歩調を合わせて、北九州のためにもっともっと野心的なビジョンをつくっていきたいと思っていますので、そうした戦略を練るのは皆さん方だと思いますから、もっと気合を入れていただきたいなと思います。以上で終わります。

○委員長（上野照弘君） 空港企画部長。

○空港企画部長 御質問にちょっと総括的にお話しさせていただきますと、やっぱり北九州空港の現状を踏まえると、いろんな補助金ですとかセールスを掲げて一生懸命頑張らないと、福岡空港みたいに黙っていても航空便だと貨物が集まる空港とは違うということを御理解いただいて。我々も一生懸命セールスして北九州空港のアピールをして補助金を出してやっていただいて、先ほど言いましたアクセスも24時間空港、海上空港ということで、いわゆる都心部から離れて騒音被害はないということなんんですけど、逆を取ると、アクセスが悪いということなので、ここは西鉄さんなりJRさんなりにいろいろ御協力いただいて、補助金を出してアクセスの利便性を向上させようという取組をしているところで。もちろん佐藤先生のおっしゃるように、委員のおっしゃるように、それで実績が伴うのかというところは我々も検証していくといけませんので、今後とも一緒に勉強させていただければと思っております。

また、将来ビジョン構想につきましても、先生のおっしゃるとおり、我々もイニシアチブを取っていきますけども、やっぱり国管理空港でございますので、県と国といろいろ協議させていただいて、我々が主導を取れるように頑張っていきたいと思いますので、よろしくお願ひし

ます。以上です。

○委員長（上野照弘君）よろしいですか。山田委員。

○委員（山田大輔君）お世話になります。山田でございます。すみません。ちょっと多いんですけど、6点、7点ほどさせていただきます。

先ほど西田先生と佐藤先生のほうからありました、佐賀と熊本が結構勢いを増しているなと思いまして、すみません、昨日熊本空港に行ってきました。中拝見させてもらって、すごく勢いがあるということと、先ほどフレーターが飛んでいないから熊本はというお話をされていましたけど、フレーター就航を呼ばうとかなり躍起になっていました。私自身も佐賀と熊本の勢いにかなり危機感を感じています。

そこで、お伺いなんですけど、ほかの空港との比較ということで、近隣で言うと福岡を除いて、佐賀、熊本、山口宇部、あと長崎が対象になってくるとは思うんですけども、福岡空港の補完空港としての役割という旅客の面と、貨物空港としての24時間使えるというところでの今からの将来像はちょっとごめんなさい、先ほどの説明ではわっとしているんで、どこを目指すのかというのが明確に定まっているのかどうなのかをちょっと教えてほしいです。旅客は令和10年までに200万人を目指しましょうとありましたし、先ほどの貨物量の話がありますけれども、もうちょっととがったほうがいいんじゃないのかな、貨物一本でいくぞなのか、福岡空港の補完空港として、LCCもしくは国際便はもう北九州に全部ぶち込んでもらうぞみたいな、それぐらいに何か飛び抜けたほうがいいんじゃないかなと思うんですけど、そのあたり、ごめんなさい。まず1点目いかがでしょうか。

そのまま行きますね。2つ目、今苅田のほうから橋が1本ありますが、凍結したりとか濃霧の場合は通れません。そうなったときに陸の孤島になる、もちろん飛行機は飛ばないんでしょうけれども、働いている方は少なからずいるわけで、私は個人的に前の軌道の話もありましたけど、門司方面からトンネルを掘ったほうがいいんではないかと個人的には思っています。これは、橋ではなくてトンネルです。なぜならというのは、そういう濃霧だったりというところの影響を受けづらいというところがありはするんですけど、過去、橋を架けるときの県との協議なんかも踏まえて、門司からのトンネルというのを考えてみてはどうかなと思いまます。これは半分要望みたいな感じにはなるんですけど、今の見解をちょっと聞きたいです。

あと、令和10年まで200万人の話を先ほどもしましたが、C I Q、検疫だったり税関だったりというところで、この人が足りるのかというのがすごく心配しています。人材不足の観点からもそうなんですけれども。なので、C I Qがそろわないで24時間空港として運用はできるんだけれども、結局人の関係で入れませんみたいな、貨物は待てるんでしょうけど、物は文句を言わず待ってくれるとは思うんですけども、人は逆に先ほど早く着陸してもらって、早く遊んでもらってというところを考えると、このC I Qがしっかり整うようにはするべきだと思うんですが、そのあたりの課題感をちょっと教えてください。

フレーターもあるんですけど、ベリーで載ってくるというところで、福岡空港に持っていきたい荷物を、結局大型機が飛ぶ長崎空港、トリプルセブンのベリーで持ってきて、陸上でトラックで運んでいるということを、僕が以前長崎で4年間勤めていて聞いていたことがあります。そういう福岡の取りこぼしと言ってはなんんですけど、やはり先ほどの補完空港になり得る要素を熊本、佐賀、北九州が持っていると思うんですけど、そこでいかに勝ち抜いていけるかというところはあると思います。

これがフレーターに置き換えて、羽田、成田から持ってきてくださいなのか、ベリーでより促進するのかというのはあれなんですけども、そのあたりもちょっとどうかなとはありますけど。あと駐車料金になります。公共交通機関の御利用が少ないというのは、もう皆さん承知のとおりなんですけれども、昨日熊本空港に行ったときに、駐車場料金をもっと上げなきゃいけないんじゃないのかということで、自分も昨日空港アクセスバスに乗りまして、行きは40分程度で行ったんですけど、帰りは2時間かかりました。T S M C の渋滞に引っかかってですね。身をもって体験をしてきたわけですけれども、片道1,200円で往復2,400円かかりましたけれども、駐車料金が今1,200円とか1,500円1泊しているそうです。これをもう2,500円程度まで上げようかという話があったんですが、北九州空港は24時間600円、48時間1,200円という料金なんですけど、この料金をちょっと変えてみてはどうかなと思っております。その辺の検討があれば教えてください。

あと空港設備の機能についての話なんんですけど、先ほどちょっと機能の問題であったんですが、トーイングカー、トーイングトラクターの話なんですけども、シャフトが違うんで、飛んでこれる機材に限りがありますという話を聞いたことがあります。今後のそういうボーイングなのかエアバスなのかというところになるとは思うんですけども、このトーイングカーの設備であったりですとか、そのあたりの変更が、対応の仕方というところをどのように考えているのか教えてください。

残り2つ、先ほど貨物が成田、関空に来ていますという話だったんですが、その後成田、関空からどこに広がっているのかという分析があれば教えてください。これが北九州に落としてもらえるとなるんであれば、どこだったらターゲットに絞れるのかという、かなり重要な思います、その分析としても。なので、集めがある荷物がどこに眠っているのかという分析は、今のところターゲティングの仕方ですね、マーケティングとしてのがあれば教えてください。

最後、空港の魅力についてです。熊本空港かなり魅力的でした。すごくきれいでしたし、災害、熊本地震の災害を受けてからの反省点だったり検討がすごく生かされているなど感じました。また、増改築する余力があるなど。ぶっちゃけた話、増築ができるようにここの土地は取っていますという話を受けてきました。今後の魅力発信のところで言うと、国際便の中に入つてからのスペース、免税店だとか、その他のエリアも、写真は出せませんけど、中に入つたらすごくきれいで魅力的でしたし、手本にしたのは欧米の新しい空港ですとおっしゃられています

した。北九州空港は今かなり小さいと思いますし、国際便から出てくるところも少し狭いと感じています。旅客の方も非旅客の方も北九州空港に来てもらうという魅力を向上させる面でも、今後ちょっとどのようにされるのか。展望デッキの場所も私はどうかなと思いますし、何かもっとお酒を絡ませて公共交通を使ってもらうようにしてみたらどうかななんて思いますけれども、すみません。ちょっと多いですけど、8点から10点程度聞きました。すみません。

○委員長（上野照弘君）よろしいですか。御答弁お願いいたします。旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 まず、福岡空港との役割分担、相互補完、ちょっとふわっとして、とんがったほうがいいんじゃないか、熊本、佐賀等、結構頑張っているという話をいただきました。国土交通省の資料とか見ても、やはり熊本のほうはTSMCの関係もあって、非常に旅客が伸びてきているなという印象は確かにございます。佐賀空港は非常に頑張っていらっしゃる、これは間違いございませんが、数字上は佐賀空港はそこまで戻っていないのはあるんですが、佐賀空港は県営空港というのもあって、非常にやはり一生懸命頑張っている、私たちも当然負けていないとは思ってございます。

やっぱり空港との空港間競争というのもありますし、特に今豊富なインバウンドというのもございますので、委員のほうからお話があった山口宇部にしろ長崎にしろ、やはりどこも一生懸命路線誘致などに取り組んでいるというのは事実でございます。北九州空港の場合は、先ほども申しましたが、非常に巨大な福岡空港と旅客に関して取り合っている、取り合っているというほど取れていないのかもしれません、そういうところがあるというのがございます。

例えば、県の将来構想でもLCCを北九州に移動しようという話もありますが、現実には国際的なルールとしては、福岡空港は混雑空港でございますので、国際線の発着調整事務局というところがございまして、そこで来たい路線を割り振りしているんですね。ですので、福岡空港からLCCを誘導的にというのは、今はなかなか難しいのが現状では、北九州においては誘導が難しいのが現状ではございますが、やはりこれも今後の課題と思っていますので、国際ルールというのもあってどこまでできるかはございますが、北九州でLCCなどを受け入れていく、そういう役割分担、これある意味やっぱり九州の福岡県2空港のとがった施策だと思っています。

貨物についても、やはり貨物は北九州空港、24時間空港という強みは福岡にない強みですので、ここはしっかりと相互補完しながらやっていきたいと考えてございます。これが1点目の質問でございまして、ちょっと飛んで3点目にはなるんですけども、CIQ、人が足りるのか、CIQが足りないので入れないということはないのかということでございますが、これはやはり増えてくると課題になると思います。実際、平成30年度の国際便がばんばん飛んだときのCIQの調整というのは、国のほうと非常にさせていただきました。CIQがないから飛べない、これは非常にやっぱりもったいない話ですし、国のほうも豊富なインバウンドを、オーバーツーリズムもありますので、地方へという誘導の話等も出てございます。なので、今現状

C I Qが足りないからということは全くない、恥ずかしながらないんですが、今後増やしていく中でもC I Qとは密に連携を取って、そういうことがないようにしていきたい、このように考えてございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 まず1つ、貨物のターゲットについてお答えさせていただきます。

委員御指摘のとおり、ベリーの貨物、当然我々もターゲットにはなってくるところなんですが、我々の一番の特長は、やっぱりフレーター、貨物専用便というところが大きな特長になりますので、やはりフレーターでしか運べない貨物、そういったものをやはり今現在羽田や成田、そういったところに流れている貨物が多くございますので、フレーターが飛んでいる空港ですね。大規模空港、そういったところに流れている貨物をやはり狙っていきたいと考えております。

次の質問になるんですが、成田空港や関西空港からどこに流れているかという御質問ですが、一応世界各国に当然流れているんですけど、割合で言いますとアジアが6割ぐらい、そして、ヨーロッパ、アメリカ、北米ですね、が2割ずつといった状況でございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長 駐車料金についての検討状況及びトeingトラクターとのシャフトといったところの特殊機材について、あと、空港のそもそもの魅力についての3点について御回答申し上げます。

駐車料金については、ここの駐車場といったところは、そもそもが国の施設になっております。この駐車場の管理について指定管理という形で、今現在は北九州エアターミナルが指定管理者として管理をしているという状況です。指定管理の期間は来年度までとなっておりまして、また来年度に令和9年からの指定管理者の公募があるものと思われます。この指定管理の公募に当たっては、様々な利用料金ですか、利用者さんにとっての更なる設備、利便性の向上に向けた設備投資、そういったものが評価されるものと思っております。今後の指定管理、北九州エアターミナルが再度公募に手を挙げるものと思われますので、その中でしっかりと検討を行っていく。この駐車料金の収入というのが北九州エアターミナルの貴重な財源にもなっておりますので、そういったところを踏まえていきながら検討を行っていくものと考えております。

次に、トeingトラクター等のシャフト、GSE機材についてお答え申し上げます。今GSE機材については、北九州エアターミナルのほうがこの機材を管理、所有し、エアライン側にお貸ししているという状況です。すみません。個別のシャフトといったところについては今情報を持ち合わせておりませんけれども、こういった機材といったところ、航空会社の要望といったところにしっかりと応えられるように、北九州エアターミナル側からともしっかりと連

携を取ってまいりたいと思っております。

最後に、空港の魅力についてでございます。今現在、北九州空港により多くの人と物を呼び込むために、魅力向上に向けた取組といったところをしております。具体的には空港圏域の自治体との連携を今年度は強化しまして、様々な自治体の例えは物産の展示ですとか、各お祭りの情報発信、そういうものをやっていきながら魅力向上に努めているところです。また、あとエアライン側ですね、航空会社との連携といったところもやっていきながら、空港の魅力に努めております。

ただ、そういうイベントを実施した際に来たお客様が、やはり空港ターミナルビル内の設備といったところに、十分な満足がいくだけのサービスが今提供できていないといった部分があります。せっかく来てもらったお客様が十分に滞在する時間、それだけの価値をサービス提供するといったところが、今の課題といったところになっております。当然、ビル側、空港ターミナルビルは北九州エアターミナルが管理しているんですけども、そういうサービス、附加価値といったところを提供できるように、今ターミナルビル側ともしっかりと話をして、どういう要望があるのか、どういうものを提供すればお客様に喜んでいただけるのかといった検討を行っている状況です。以上でございます。

○委員長（上野照弘君）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今からの積雪が予想される際は、道路管理者は福岡県になりますけれども、県のほうが凍結防止剤とかを準備して通行ができるようにしているという状況でございます。直近5年間でいきますと、連絡道路の通行規制、交通規制は、歩道の通行止めと車道の速度規制等、車道まで通行止めになるというのがあるんですが、そういう交通規制が5年間で17回起きております。車道まで通行止めになったというのは3回でして、その3回の内訳ですけれども、1つは事故による通行止め、残りの2例は、台風に伴う風でございます。3年前に大雪があったんですけども、その際に車道が40キロ規制になったんですが、これも積雪というよりかは雪と伴って強風も伴うような天候でして、強風に伴う車道部分の規制があったということです。委員おっしゃられるように空港島への唯一のアクセス道路でございますので、道路管理者である福岡県がお客様に支障がないよう万全の体制で通行を確保してくれていると、そういう状況でございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君）よろしいですか。山田委員。

○委員（山田大輔君）ありがとうございました。じゃあ、魅力のほうなんですけども、熊本はやはり結構力を入れているなあと、昨日見てきてかなり思いましたし、この場合、実は熊本空港は非旅客の割合が26%ということだったんですけど、北九州は今幾らか分かりますか。分からなかつたら分からなかつたで大丈夫です。

○委員長（上野照弘君）空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長 昨年度なんですけれども、実績としましては搭乗者はおおむね

120万人ということで、空港ターミナルビルの来館者が180万人でございます。その差が非旅客ということになろうかと思います。以上です。

○委員長（上野照弘君） 山田委員。

○委員（山田大輔君） ありがとうございます。30%ぐらいなのかなというところで今感じました。ありがとうございます。

そういうのを含めて、いかに空港に行ってもらう癖をつけてもらうかというか、そういうところはかなり必要なかなと、福岡空港よりも北九州のほうが便がいいですよとか、北九州でも東京に飛ぶのに楽だよというのを感じてもらって、利用率を高めていくかというが必要だなと思います。

ごめんなさい。さっき質問の中にはなかったんですが、熊本空港で話しているときに、熊本市内と高千穂、延岡の方はこっちに来てくれると、人吉方面の方々は鹿児島空港に行き、荒尾、玉名方面の方は福岡空港に行きますということで、それぞれの地域特性によって幾ら県とはいえど、そういうエリア的な分けをしているなというのを感じました。

この北九州に関しても以前からアクセスのときから話したりしていますし、自治体との連携の話で言っていますが、中津であったり別府、湯布院のところ、大分空港から奪い取るというのはちょっと言い方失礼かもしれないですけれども、そういうところにも目を向けていくべきかなと思いますので、これは福岡県、大分県含め、ダイハツさんであるだとか、そこそこ大きい企業がありますので、自動車の日産、トヨタ、ダイハツまでひっくるめて企業の方々に使ってもらうように努力していきたいなと思いますので、皆さんぜひ御協力をお願いします。以上で終わります。

○委員長（上野照弘君） ほかに御質問、御意見ございませんでしょうか。

（「なし」の声あり。）

よろしいですか。次に、本委員会の今後の調査研究内容やスケジュールの案について事務局の説明を受けます。事務局。

○政策担当係長 それでは、本委員会の調査研究スケジュール案について御説明させていただきます。

北九州空港機能強化・利用促進等調査特別委員会の調査研究スケジュール案を御覧ください。当資料は、本委員会の委員長、副委員長と事務局が協議の上作成した、現時点で本委員会が今任期中に調査研究すべきと考えられる項目や、その大まかなスケジュールについてまとめた案でございます。よって、今後の本委員会による調査研究や空港関連事業の進捗状況、社会情勢の変化などにより適宜変更が必要になるものとは思いますが、本日はこの案に対する委員の皆様の御意見を伺うためにお示しさせていただきました。

まず、一番左端にあります調査研究項目でございますが、こちらは本委員会が設置されるときに議決された4つの項目でございます。その右隣が市議会が考える調査研究内容となってお

りまして、調査研究項目を事務局において細分化したものでございます。

中央の表は、本委員会が調査研究すべきと考える項目を、任期のときの年に分けて表示をしているものでございます。特に、3年目に当たる令和9年8月には3,000メートル化滑走路供用開始が予定されており、当委員会においても大きな節目となると考えております。この期間中に、それぞれの調査研究内容について取り組むべき調査研究内容について記載しているものでございます。

それから、一番右端の調査研究を通じ目指すべき姿の部分は、当委員会が最終的に目指すべき姿の案を記しているものでございます。

各調査研究項目について順に説明させていただきます。まず、一番左側、No.1、北九州空港の更なる利用促進及び物流機能の在り方については、①国内外の旅客需要の取り込みに向けた路線（旅客）誘致、集客、アクセス、プロモーション等については、まず、各項目共通ですが、白い文字の矢印部分、青い帶の部分ですが、そちら等項目に関し適宜計画的に執行部から報告を受ける等、調査を進めていくものとして記載してございます。

その下、黒丸破線で囲った項目については、ただいま述べた継続的に説明を受けるものなど以外で、特に検討が必要と考える内容について記載しております。例えば、港湾空港局以外の部署からの意見聴取や参考人招致、また、視察などの活動案を記載してございます。

No.1の②、物流拠点空港に向けた路線誘致（貨物）、機能強化、集貨、物流事業者の集積、通関体制の構築等につきましては、特に滑走路3,000メートル化により北九州空港の強みを更に生かし、機能の強化や利用促進について調査研究を進めていくものと考えてございます。

No.2、東九州新幹線を含む北九州空港周辺のアクセス機能の在り方の①東九州新幹線の早期実現、②東九州自動車道四車線化の早期実現、③北九州空港へのアクセス向上に関する取組の状況等につきましては、北九州空港が利用客増や物流機能の強化の両方に欠かせない課題だと考えて提示させていただきました。この項目に関しましては、交通政策に関する部署から状況や課題となっていることについて説明を受ける必要があると考えるほか、北九州市議会議員連盟とも連携して要望活動等を続ける必要もあるものと考えてございます。

No.3、北九州空港に関する福岡県及び近隣自治体との連携の在り方につきましては、前任期におきましては調査研究の進捗状況を勘案しながら、必要に応じて苅田町との連携を含め、福岡県議会などと意見交換等を行っていくものとしておりました。北九州空港の更なる発展のためには、苅田町も含めた近隣自治体にも北九州空港をもっと利用していただけるよう調査研究を深めていくべきと考え、記載させていただきました。表に記載しているとおり、必要に応じ、時期を見て県の予算措置などについて要望活動を行う必要があるものと考えてございます。

最後に、No.4、北九州空港の運営の在り方につきましては、前任期から引き続きの項目となってございます。既に民間委託化を行った福岡空港など、他空港の事例も研究し、北九州空港

が導入する場合にはどのようなメリット、デメリットがあるのか等の研究を進めてはどうかと考えてございます。具体的には、現地視察、運営事業者からのヒアリングや有識者などの参考人招致を行ってはどうかと考えてございます。表についての説明は以上でございます。

○委員長（上野照弘君） なお、議連と連携した国等への要望活動について、今月の11日と12日に地元国会議員及び国土交通省に対しまして、委員長と副委員長で本市議連と共に要望活動を行いました。要望書は本日、机の上に配付をさせていただいております。委員の皆様にお諮りする時間がなかったことを御了解いただければ幸いです。

ただいまの事務局の説明に対し、質問を受けます。質問はございませんか、スケジュール等について。

（「なし」の声あり。）

よろしいでしょうか。それでは、次に、委員間討議を行います。

ただいまの説明のとおり、このスケジュール案は正副委員長と事務局が協議の上作成した、今任期調査研究を行うべきと思われる現時点での案になっています。本日は、委員の皆様が調査研究を行うべきと考える内容やその時期などについて御意見を伺い、可能な限り反映させていただきたいと思います。

なお、委員間討議は委員会の中で行われておりますので、公開されるため、マイクを使って御発言をお願いいたします。それでは、御発言をお願いいたします。西田委員。

○委員（西田一君） スケジュール案の一番右ですね。調査研究を通じて目指すべき姿の下から2段目ですね。福岡県議会と軸を一にしというところがあります。ちょっと前、空港大作戦関連のときに、やはり県とうまく意思疎通ができていなかつたのかなということがありましたんで、そんなことないよとおっしゃるかもしれないけど、執行部は。やはり私が県会議員の方々とお話しする中では、なかなか北九州市さん頑張って協力するよという声はあまり聞こえてこないので、この際きちっと福岡県議会の特別委員会つくっているんですかね。県議会の特別委員会の皆さんと率直に意見交換、それから、協力できるような環境をしっかりつくるべきだと思っていますが、いかがですか。

○委員長（上野照弘君） 大切なことであると思っていますし、やっぱり同じ福岡県の中で県との連携をしっかりと今回の特別委員会でもうたっておりすることから、やっぱり我々も政治の面からも県議会との連携、これまで以上の連携というのは大切になってくるのかなと思っています。県の特別委員会ともぜひ連携をという大きな方向性ということでよろしいでしょうか。

○委員（西田一君） ありがとうございます。

○委員長（上野照弘君） ほかに何か御意見等、御要望というか、思うところございましたら、可能な限りしっかりと反映をさせていきたいと思います。何かございませんでしょうか。森委員。

○委員（森結実子君） 1点なんですが、東九州新幹線についてですが、ぜひ小倉から東九州のほうを通っていっていただきたいと私は思っているんですが、県議会の空港特別委員会の方々とも意見を交わして、県で統一した意見と、あと、関わるほかの県とか市町村の皆さんともこっち側で意思統一をしたいと、ちょっと壮大な話ではあるんですけども、自治体としてはこっちを要望しますぐらいのことは言えるようなことをしていきたいなと思います。

○委員長（上野照弘君） 森委員、非常に大切なことであると思っています。今回の特別委員会では福岡県並びに近隣自治体ともという言葉が入っておりますことから、やっぱり苅田のみならず、東九州新幹線がもし実現すれば通るであろうという自治体とも連携して思いを同じくしていって、福岡県なり国なりに思いを届けていくということが大切であろうと思っています。やっていきたいなと思います。副委員長、よろしいでしょうか。

ほかに何か御意見、御要望、思うところございましたら。山田委員、何かございませんか。昨日熊本を見てきて、ホットな状況でお帰りになられたということありますから。

○委員（山田大輔君） 昨日本本当に身をもって帰りのバスで、渋滞にどはまりしまして、50分で着くはずが2時間かかったというところで、アクセスがやはり大事だなと思いましたので、ほかの空港も現地視察等あったので、そこでいいかなとは思っているんですけど、どのように北九州空港のプレゼンスを高めていくかというのは、結構今からだと思いますし、新幹線のことを言われると、ちょっと僕もなかなか心苦しいところはあるんですけども、最初に西田先生が言われた新駅ですね。JR九州に2分しか短縮がなくて、効果がないって思われているというところはあるのかもしれないんですけど、実は熊本空港ももともと第三セクターでつくる予定だったんですよね。それがまさかひっくり返って上下分離になったというのは、1日6,000人に満たない、4,900人の乗降客数しか見込めないというところで、その話ではありましたが、肥後大津からのアクセス鉄道、3パターンある中のJR九州が一番のみやすいパターンにしたこと、また、それを上下分離で県が保有するということ、そういうことをしっかりとJR九州はのんだということなので、そうやって、佐藤先生もおっしゃられましたけど、僕らの本気度をいかにJR九州、ごめんなさい。JR九州の社員が言うのもなんんですけど、JR九州に分かってもらうのかという方向性をしっかりと皆さんと高めていけたらなと思います。

○委員長（上野照弘君） ありがとうございます。ぜひ引き続きよろしくお願ひいたします。大石委員、富士川委員、小松委員、何か。

副委員長。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） 私からちょっと1つだけなんですけど、先ほども質問の中で出たんですけども、やっぱり将来ビジョンの中に今もMRJがあって、令和7年の今でもこういった特別委員会の議場に出てくるというのはちょっと違和感がありますので、ぜひこれも時代に見合

ったものにやっぱりこの特別委員会を通じて見直していくべきじゃないのかなと思っておりますので、またそういったことも御議論させていただきながら、福岡県の基本構想というものが大きなものがあるんでしょうけれども、そこら辺とも整合性を取りながらやっていけたらいいなと思っています。よろしいですか。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（上野照弘君） ほかになければ、ただいまいただいた御意見を調査研究内容に可能な限り反映させていきたいと思います。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、そのように決定いたします。

最後に、第2回委員会の日程及び内容についてお諮りいたします。

準備会の際に第2回の委員会で北九州空港の現地視察を行う予定としておりました。12月で調整がちょっとつくのが難しかったもので、年をまたいでしまいますけれども、候補日としては1月15日、年明け、1月15日の木曜日の午後からで考えております。これに御異議はございませんか。

（「異議なし」の声あり。）

御異議なしと認め、そのように決定いたします。

ほかになれば、以上で調査を終わります。

本日は以上で閉会します。

北九州空港機能強化・利用促進等調査特別委員会 委員長 上野照弘 ㊞