経　済　港　湾　委　員　会　記　録（Ｎｏ.２３）

１　日　　時　　令和８年５月２１日（木）
午前　９時５９分　開会
午前１１時５１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	冨士川厚子
委員	大石正信	委員	井上しんご
委員	松尾和也		

４　欠席委員（０人）

５　出席説明員

港湾空港局長	倉富樹一郎	港営部長	櫛山　智
物流振興課長	岡本真一	計画課長	山脇康雄
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	今村　優	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	空港魅力向上担当課長	上田玄志郎

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	７月７日から９日までの３日間で行政視察を行うことを決定した。

８　会議の経過

〇委員長（渡辺修一君）開会します。

本日は、所管事務の調査を行います。

まず、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７年北九州港港湾統計概要、確定値について及び令和７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。

〇物流振興課長　令和７年北九州港の港湾統計概要について報告いたします。

１ページ目を御覧ください。本統計は、令和７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、貨物量等の１万未満の端数は省略させていただきます。

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9,745万トン、前年比96.8%となっております。国外の港との輸送量を示す外国貿易貨物量は2,371万トンで前年比96.7%､国内の港との輸送量を示す内国貿易貨物量は7,374万トンで前年比96.9%となっております。なお、国内他港の速報値との比較においては、全国第５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４万6,552隻で、前年比99.7%、総トン数は9,655万トンで前年比98.4%となっております。

次に、コンテナ貨物量についてです。コンテナ貨物量は約53万ＴＥＵ、前年比100.7%で、３年連続で50万ＴＥＵを超えております。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100.7%、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100.7%となります。なお、外貿コンテナの取扱量を国内他港の速報値と比較すると、昨年と同様の全国第７位となっております。

３ページを御覧ください。地区別コンテナ貨物量についてです。門司地区につきまして、太刀浦でございますが、前年比98.7%、若松地区、ひびきでございますが、こちらは前年比114%となっております。

次に、フェリーについてです。フェリー貨物量については4,988万トンで前年比94.2%となっております。国内他港との速報値を比較すると、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いては106万人で前年比96.4%となっており、３年連続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説明します。

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

２の主要品種別の輸出については、上位３品種に変動はありません。また、輸入については、１位と２位の順位が入れ替わり、鉄鉱石、石炭、ＬＮＧの順となっております。

５ページを御覧ください。移出、移入については上位３品種に変動はございません。

６ページを御覧ください。外貿コンテナ貨物量の内訳について、相手国の順位については、上位３か国に変動はございません。

７ページ目を御覧ください。主要品種別については、輸出、輸入ともに順位の変動は若干ございますが、上位７品種は昨年と同様のものとなっております。

説明は以上でございます。

北九州港では、令和８年４月、ひびきコンテナターミナルに５年ぶりとなる新規外航航路が開設されるなど、貨物量増加への勢いが増しております。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７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　続きまして、令和７年度北九州空港の利用状況につきまして報告をいたします。

資料の１ページを御覧ください。まず、旅客利用者数となります。令和７年度の利用者数の合計は125万1,393人で前年度比104.3％となりました。内訳です。国内線の利用者数が112万2,027人、前年度比105.2％、国際線の利用者数が12万9,366人、前年度比97.6％となっております。

資料の２ページを御覧ください。（１）の国内定期便でございます。東京羽田線は１日14往復運航しておりまして、利用者数は111万8,461人で前年度比105.1％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、ソウル仁川線の１日１往復運航に加えまして、令和７年９月からは新たに清州線が週３往復運航しております。利用者数につきましては12万7,117人で前年度比101.3％となりました。

（３）のチャーター便、臨時便でございます。北海道や台湾などのチャーター便や、多客期の臨時便等が運航され、利用者数の合計は5,815人で前年度比58.4％となりました。

資料の３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７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52万7,147人で、前年度比105.6％となりました。内訳です。小倉線は32万9,642人で前年度比108.2％、朽網線は16万960人で前年度比111.4％、黒崎・折尾・学研都市線は３万6,545人で前年度比73.3％になり

ました。

同じく３ページの中段を御覧ください。最後に、貨物取扱量でございます。令和７年度の貨物取扱量の合計は４万1,092トンで、前年度比112.3％となりました。内訳です。国内貨物は３万1,162トンで前年度比119.1％、国際貨物は9,930トンで前年度比95.2％となりました。令和６年４月に就航したヤマトグループとＪＡＬグループによる国内貨物定期便が、年間を通じまして１日８便と多頻度運航されたことにより、貨物の集貨も進み、貨物取扱量が堅調に増加したものとなっております。

北九州空港は本年３月に開港20周年を迎え、朽網駅への特急停車の増加、４月末からは清州線が増便、９月には台北線の運航再開も決定をしております。また、令和９年８月末の滑走路3,000メートル化を契機に物流拠点化の歩みを加速させるなど､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７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）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。質問、意見はありませんか。大石委員。

○委員（大石正信君）19日の北九州空港機能強化・利用促進等調査特別委員会での現地視察に参加された皆さんどうも御苦労さまでした。

まず、港湾統計について伺います。外国貿易の輸出は増えているものの、外国貿易の輸入や国内貿易の移出、移入は前年比で軒並み減少しています。また、好調であったフェリー貨物も前年比94.2％、貨物も旅客も減っています。また、コンテナ貨物量も微増です。このような傾向をどのように分析しているのか、まず伺います。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　港湾統計の外貿、外国貿易の輸出の増加、輸入、内貿の減少、フェリー貨物の減少について御質問いただきました。

まず、外国貿易の輸入減少の原因といたしましては、主に石炭とＬＮＧの輸入が大幅に減ってございます。これにつきましては、石炭はコークスとか石炭の販売がちょっと減少したということと、ＬＮＧにつきましては新小倉発電所の計画的な停止がございまして、それで大幅に減ったということでございます。

続きまして、内国貿易につきましては、もうこれは北九州港全体に大きく関わってくるのですが、フェリー貨物の減少でございます。これは何かといいますと、阪九フェリー、要は泉大津航路のフェリー航路は大体２隻で行ったり来たりをしているのですが、そのうちの１隻が機関系に故障がありまして、それの修理に約１年、令和７年の丸々１年ほどかかったというところがございまして、運休とか、あと時間を長めに取っての運航とか、そういったところが貨物量の大幅な減少につながった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）大石委員。

○委員（大石正信君）石炭とＬＮＧが減ったということと、フェリーについては２隻のうち１隻が故障していたということですけども、中東情勢の変化もあるし、石炭については電炉化によって石炭の輸入が減ってくることもあり得ますので、輸入については国際情勢によって大きく影響が出てくることがありますけど、それに代わるエネルギーの代替、洋上風力発電だとかに力を入れていますけども、そういうことも見据えていく必要があるんじゃないかと。それと、中東情勢によって原油が入ってこない、原油由来のナフサも入ってこないことによって、今、市民生活、国民生活に大きな影響が及んできているという情勢によって変化してくると思うんですけども、海外輸出貨物量は9,744万トン、前年度から318万トン減少し、前年比96.8％になっています。北九州市は稼げる町、物流拠点化を掲げて、港湾整備や企業誘致を進めていますが、現実に貨物量が減少していることについてどのように分析をし、中東情勢も踏まえて今後どのような形でやっていこうと思われているのか。

５月19日の西日本新聞では、九州の主要企業にアンケートを取った結果、全体の３割が減収、赤字と、製造業では５割、中東情勢の悪化に伴ってコスト増が懸念されることで、石油由来の原材料価格が10％から30％上昇し、非製造が３割減収見込みになると報道されていますけども、そういった問題について今後どのように分析をし、対応しようと思っておられますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　中東情勢等々、国際情勢の変化による物流の今後の対応というか対策について御質問をいただきました。

まず、先ほど申しました統計上の石炭とかＬＮＧとか、これはもうプライベート、企業の企業活動の中でございますので、ここは私どもがいかんともし難いところかなと考えております。この統計の報告は、こういった形で結果の話を説明させていただくのがまず１つかなと思っております。それを基にどういう動きをするのかを勉強していくことは重要なことだと思っておりますので、その点は引き続き進めてまいりたいと思います。

もう１つ、中東情勢につきましては、特に直近の状況で申しますと、いろいろ港湾関係の企業様にちょっとヒアリングをしたところでございますが、北九州市における中東情勢の直接の影響は、今のところはごく一部に限られたものでありまして、北九州港の取扱量に大きく影響するものではないとは聞いております。これは今のところですね。ただし、情勢不安が長期化しましたら、物流コストの増加、石油由来製品の不足などを通じてサプライチェーン全体に深刻な影響を及ぼすおそれがございます。これはもう新聞に書いてあるとおりだと思います。

これに関しましては、今どうこうということよりも、引き続き地元企業や物流事業者からの情報収集にしっかり努めてまいりますとともに、国や県などと関係機関と緊密に連携しまして、必要に応じて迅速に対応していきたいと考えているところでございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）いずれにしても港湾における取扱量が減ってきている事実は、稼げる町との関係で重大な問題ではないかと。それで、地区別では門司が減少し、若松が114％と伸びています。これは先ほど報告があった新規外航航路、ひびきコンテナターミナルは伸びていると思いますが、それについての見通しというか、なぜ増えているのか教えてください。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　３ページの地区別についての御質問でございます。20フィートコンテナ換算でＴＥＵと申しますが、コンテナの本数、ＴＥＵで申しますと、門司地区が98.7％と、6,000ＴＥＵほど減っております。これは私たちの分析では門司で45万ＴＥＵ近くあるうちの6,000ＴＥＵは微減かなと思っておりまして、大きく影響があるものではないと考えております。

一方、若松地区は約１万本、１万ＴＥＵ増えて114％と。これは令和４年から始まりました日本海航路がすごく好調でございまして、令和７年、去年の１月から12月の統計の中でもこの日本海航路が後押ししまして、順調に来ているところがまず統計上でございます。

今後の見込みでございますが、今度５月に新しい航路ができたのが、報道とかでも発表がございました、ひびきコンテナターミナルをハブとしたひびきハブを一条工務店様が設定されたところで、恐らく飛躍的に伸びるのではないかと見込んでいるところでございます。ただし、これも状況を見ながらというところではございます。

申し訳ございません。今年４月に開設されましたひびきハブですね。令和７年の統計には関わっていないですが、今後の見込みで言いますと、こういったものがございます。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）若松のひびきコンテナターミナルについては増えていて喜ばしいことだと思うんですけども、要するに外国から輸入した部分について、それをハブとして国内の航路に運ぶということだと思うんだけど、そもそも当面では10万ＴＥＵと掲げていましたけど、これは一時的なものとしてなのか、今後また増えていく可能性があるんですか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　今回の４月の新規航路開設の件が一時的なものかでございますが、このひびきハブについてちょっと説明をさせていただきますと、こちらはフィリピンで製造されました一条工務店の住宅建材を直接ひびきコンテナターミナルに輸送しまして、ひびきコンテナターミナルを拠点に、いわゆるハブとして内航フィーダーに積み替えて国内に輸送する物流ルートでございます。こちらに関しましては、これまで同社の貨物は、フィリピンに工場がございまして、そこから釜山経由であったり上海経由であったり、いろいろなところを通じて国内各地に輸入していたものでございます。これがこの３月、４月にかけて国内４拠点に集約することとなりまして、その１つとしてひびきが選定されたものでございます。このひびきハブ開設によりまして、ひびきコンテナターミナルは、５年ぶりの新規外航航路開設と、これに接続する

内航航路が拡充されまして、港の利便性が一層向上しました。このような航路拡充により、ひびきコンテナターミナルは広域的な物流のハブとして進化することとなりまして、貨物取扱量が飛躍的に増加することが見込まれます。

ひびきハブとしてこのひびきコンテナターミナルが選ばれた理由でございますが、アジアの玄関口に位置しまして、大水深の公共岸壁を有し、大型船が入港可能で拡張性が高い、日本海航路が既に開設されていると、こういった本市が展開してきたポートセールスにおいて、同ターミナルの強みとして、これまで訴求してきた点が高く評価されたものでありまして、これが荷主様とか船社様の思惑と一致したものと考えております。引き続き、ひびきコンテナターミナルの強みを訴求するポートセールスを実施すること、また、今後は物流ハブとしての機能を最大限に活用する航路誘致や集貨、創貨にも取り組んでいく所存でございます。これによりまして貨物が貨物を呼び込む好循環を創出しまして、港湾のさらなる利用促進を行うことで北九州市の発展につなげてまいりたいと考えております。

要は、そういったポテンシャルの高さを十分見ていただいたことと、やはりほかの流れが非常に滞っていたということもございまして、そこら辺が一致したところが大きいところでございますので、担当としてはすごく盤石なものかなと考えています。これを取りこぼさないようにしっかりやっていくのが今後のポートセールスの方針かなと考えております。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）ひびきコンテナターミナルで取扱量が増えているのは喜ばしいことだし、内航フィーダーにつなげていくということで、一時的なものにならないことを期待します。

次に、相手国のページ４ページの中で、オーストラリアは減っていますけども、中国は110％、韓国は93.2％、台湾が86.2％、インドネシア、ベトナムが139％、134％ということで、オーストラリアについては石炭、ＬＮＧが減少したこと、中国は鉄鉱石やコークスの輸入が増加したこと、韓国は金属くず、鋼材の輸出が減少したと書いていますけど、この台湾が86.2％と落ち込みが激しいですよね。このトランシップ貨物が減少したのは、これはどういうことでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　台湾のトランシップ貨物が減少したことについてお尋ねいただきました。トランシップという考え方は、まず、北九州港からの貨物の輸出は、主に門司港は外航航路が多くございますが、こちらは一番遠くても東南アジアまでとなっておりまして、一番多いのが韓国であったり中国であったりでございます。それより遠いアメリカとかヨーロッパとか、そういったところの貨物はどういうやり方をするかというと、例えば釜山トランシップ、あるいは台湾トランシップ、上海トランシップという形で、小さい船でそれぞれ大きい港に持っていきまして、そこから基幹航路という大きい航路に乗せるという流れがございます。

このトランシップ貨物につきましては、そのときのお客様の状況で船会社の取り方であると

か、そういったところで釜山に変わったり台湾に変わったり上海に変わったりといろいろございまして、ちょっとここの中身までは追えないところではございますが、少なくとも台湾でトランシップしていたのが、ほかの港に移ったのではないかというのがちょっと私どもの見たところでございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）次に国内の貿易についてですけども、５ページにありますように、完成自動車は前年比94.6%、鉄鋼は増えていますけど、セメントが減っていると、この原因はどういうふうに見ておられますか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　国内貨物の移出入についての御質問をいただきました。

まず、セメントにつきましては、企業活動の中で、なかなか追えるものではございませんので、ここは申し訳ございません。

完成自動車につきましては、これはフェリー貨物、フェリーに載る車、トラックでございます。これが減ったことは先ほど申しましたとおり泉大津航路の分がほぼほぼこの数字となっております。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）次に、フェリー貨物、先ほど２隻のうち１隻が故障していたことで、フェリーの貨物量が4,988万トン、前年比94.2%減少して、乗降客も４万トン減少していると、物流だけではなくて市民の移動、観光、災害の輸送についても重大な影響があります。先ほどは阪九フェリーが１年以上故障していたと言われていますけども、普通素人的に考えると、１年もこういう形で故障していることによって重大な影響を与えることについては問題だと思うんですけど、この対策、早期に復興できるようにとかは考えておられませんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　フェリーの故障による影響についてお問合せいただきました。こちらにつきましては、要因といいますか、昨年の早いうちに修理を終わらせる予定ではございました。ただ、機関部分でございまして、部品を海外から取り寄せなくてはいけないと。状況を聞きますと、一旦取り寄せてドック入りして修理してみたものの、あまりうまくいかなかったので、またさらにそこから時間がかかったと聞いております。この部分に関しましてはちょっと対策というか、これはもう我々からしても状況を聞いて、そうですかと、もう１つ対策として、今、大阪、関西には今の泉大津と神戸に阪九フェリー、大阪南港に名門大洋フェリーが２隻行っております。同じ方面に１日４便出ております。ほかで吸収できないかと、もちろん問合せとか相談させていただきましたが、従前からのとおりモーダルシフトの進行ですごく好調でございまして、なかなか余分は厳しいと言いながらも、ちょっと個別の話はなかなか難しいのですが、この泉大津航路以外は比較的順調でございまして、もう明らかに要因がはっきりしているとこ

ろでございますので、ここさえ解消すれば引き続きフェリー貨物は順調なのかなと私どもは見込んでおります。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）好調であったフェリー貨物は、こういう時代になっているということは今後にとってみたら、やっぱり非常に問題だと思うんで、故障は起こることであって、早期に復興できる対策を考えていただきたいと思います。

次に、北九州空港について伺います。

令和７年度の空港利用者は125万1,393人で、前年度比104％と微増となっています。しかし、その実態を見ると、羽田便が111万人、微増、空港利用の大半を占めていると。一方、チャーター便は前年度比半分程度となっています。国際線はソウル便が前年度比85.1％、清州便については週３回、昨年９月に就航したということですが、全体として国際線の利用は前年度を下回っていますが、これはどのように分析されていますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　まず、空港全体では５年連続の増加で、コロナからは非常に伸びてきている、今、回復途中と考えてございます。国際線の分析ですけど、大きな要因としては、今委員もおっしゃいましたように、定期路線、ソウル仁川線の利用者減とチャーター便の利用者減がございます。ソウル仁川線についてでございますけども、前年度比が約１万9,000人の減となってございます。運航しているのがジンエアーという韓国のＬＣＣでございますが、こちらの会社が世界全体のジンエアーの機材ぐりの調整の中で北九州路線の運航便数が一時期減った時期がございました。これが１つ大きな要因と考えてございます。

利用者数は減少したのですが、一方、利用率については令和６年度が81.1％、令和７年度が84.2％と3.1ポイント上昇してございますので、この路線自体は昨年度以上に安定化の兆しが見えてきたのではないかと考えてございます。

また、チャーター便についてでございますが、令和６年度はスターフライヤーで務安便が運航してございました。ただ、これ令和７年度は運航されなかった事実がございます。このため利用者数が減少したものでございます。務安便でございますが、これは務安空港自体が過去に事故がございまして、その影響で今空港自体が運航できない、閉鎖というか、運航できない状況にございます。こういった状況もありまして、国際定期便、チャーター便が減り、全体として国際線のニーズが減った状況でございます。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。おとどい県との交渉があって、将来構想が出されて、福岡空港が過剰になってきているということで、すみ分けで北九州空港に誘致していく方向で議論されていたんですけども、貨物についてはヤマト便とかＪＡＬ便とかで北九州空港にシフトしていますが、旅客についてはエアポートバスとかタクシーとかですみ分けしている

ことだとか、また、発着料についても国管理の北九州空港については、発着料は難しいと。福岡空港は民間空港なのでそれは可能だと言われたんですけども、率直に言って福岡空港は空港直結で地下鉄が通っているので、利便性からいっても、企業自身が福岡空港を利用していくということで、なかなか旅客について厳しい現状があると思うんだけど、そのあたりはどのような形でこの福岡空港からの利用客を増やしていこうと思っ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　今おっしゃいましたように福岡空港という非常に大きな空港が近くにあるのが北九州空港の実際の地理的な現状でございます。旅客を戻すに当たっては、まず１つが定期便の誘致と、今ある既存路線の集客、この２本立てかと思ってございます。特に、福岡空港ということでは、福岡県が平成26年につくった北九州空港と福岡空港の役割分担と相互補完の中では、発着枠を超える就航希望会社、特にＬＣＣとうたっていますけども、こちらは北九州空港に誘導しようと将来構想の中ではございました。ただ、一方、航空会社としては福岡空港に入りたいという現状もございます。このため、我々福岡県と一緒になり、特に福岡空港に入りたいという話、情報をいただき、そういう情報も基に積極的に誘致を行っているところでございます。

　また、集客でございます。やはり福岡空港にも行かれている北九州空港圏域のお客様もいらっしゃいます。具体的に言いますと、西部地域の方などは福岡空港にも結構行かれているのではないかと思います。こうした中、北九州空港の利便性として、例えば駐車場が安いとか、非常にコンパクトで長い時間をかけずに行けるというところがございますので、昨年度も特に西部地域の方々に直接、ポスティングといいましょうか、１回当たり10万部ぐらいのチラシを入れたりもしてございます。福岡空港と北九州空港という意味だと、特に北九州空港を使っていただきたい地域の方々に､重点的に北九州空港の利便性を訴え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）福岡空港が非常に過剰になってきている中で、北九州空港に旅客を誘導したいということだけど、発着料についてはなかなか厳しいことと、航空会社に対するインセンティブを進めていくことだとか、西部地域の方々についても北九州空港を利用してもらうような形で、朽網の特急停車とかいろいろやってきているんですけども、福岡空港がどの程度大変な状況というか、混雑状況になっているのか、１本滑走路が増えたということですけども、２便しか増えていないと聞いていますけども、もう限界というのはどのように限界になっているのか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　福岡空港の状況は、令和６年度の数字でいきますと、全国の空港の中でも旅客数が４位ぐらいで非常に上位につけている空港でございます。限界状況は新聞報道等で

もまさに福岡空港、今いろんな限界に来ているということで、委員会とか立ち上げて福岡空港の在り方も今勉強しているところではございますが、そういった中ではやはり航空会社の需要に全て応えられていないのは見てございます。特に時間帯ですね。やはり航空会社は入りたい時間帯がありますので、その時間帯に入れていないと聞いてございます。

まさに先ほどちょっと申し上げましたように、福岡空港に入れない、入りたいけど入れない航空会社を北九州空港に誘導して、北九州空港に入っていただくのが福岡県にある２つの空港の役割分担と相互補完と考えておりますので、福岡空港に近いという地理的なデメリットと言ったらあれですけど、そういう地理的な部分はありますが、それを逆に捉えると、特に東アジアでは認知度が高い福岡にもう１個空港があるんですよというところをチャンスに変えて誘致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。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）聞いたところによると、福岡空港は滑走路が１本増えたことで、38便だったのが40便、２便しか増えていないですけど、なぜこのような状況になっているんですか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　福岡空港の話ではございますので、報道等にはなりますけども、なかなか運用的に滑走路の位置、福岡空港は土地が限られているところもございますので、そういった運用のところで１本増設はしたけども、２便しか増えていないところはございました。これも福岡空港の話ではございますが、さらに、１時間に２便増えたところをさらに増やせる運用ができないかも検討といいましょうか、そういう課題は認識していると承知してございます。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）ありがとうございます。

それと、空港貨物については４万1,092トンで過去最高を更新したと。しかし、多くは国内貨物で、ヤマト運輸など特定業者の依存度が高い状況になっていますが、そこで、地元雇用、地元企業の利用、北九州経済への波及効果、これはどのように分析されていますか。

○委員長（渡辺修一君）空港企画課長。

○空港企画課長　貨物、物流拠点化に伴う経済効果ですけども、貨物を直接取り扱うことになりますので、北九州空港に直接雇用は発生していると思っております。空港が開港してから、約1,000人ぐらいが今空港島で雇用されているのがまず第１だと思います。物流拠点化を進めていくに当たりまして、今現在国際貨物の多くは成田空港や関西国際空港を使っておられますので、より近い北九州空港が物流機能を発揮することで、企業様の物流コストを低減させる、競争力を上げる、そうしますと新たな投資とか新しい企業様の集積等もこの近辺に期待できますので、そういった意味で地域への経済効果はあるものということで、稼げる町の実現に向けまして、北九州空港の物流拠点化を進めているところでございます。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）あと、スターフライヤー問題について、国土交通省が19日、乳幼児用の救命胴衣の交換期限が短縮されたのに、整備規定に反映せず、管理者が不備をごまかそうとしていたスターフライヤーが厳重注意を受けていますけど、これを北九州市は把握されていますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）空港企画課長。

○空港企画課長　スターフライヤーの厳重注意の件です。同社から市にも報告があっておりますので、把握をしております。国から厳重注意を受けておりますが、個別の民間企業の事案でございますので、北九州市としてコメントはございませんけども、引き続きまして、さらなる安全・安心な航空サービスの提供と安全運航のための体制維持に努めていただきたいと考えております。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）エアバス社が変更基準を見直したということで、規定が５年から２年に短縮されているけども、2024年８月に当時の部長が問題を把握したにもかかわらず、それを改善しなかったことで、民間企業の問題ではありますけども、こういう問題が起これば、やっぱり乗客にも大きな影響を及ぼすと思うんですけども、このあたりについての今後の対策など考えておられますでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）空港企画課長。

○空港企画課長　国の厳重注意の中には、この６月の初めにも再発防止策を同社から提出することになっておりますので、まずはそこをしっかり確認してまいりたいと思っております。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）今後こういう問題が起こらないように対応していただきたいと要望して、終わります。

○委員長（渡辺修一君）ほかにございませんか。冨士川委員。

○委員（冨士川厚子君）私も先ほどのフェリーの物流について聞こうと思っていたんですけれども、故障ということで、今モーダルシフトになっていて本当に需要が大きい中で運用されないのは、誰にとってもいいことは何もないなと思いますので、まだ修理中なんですかね。もう動いているんですかね。今年度はしっかり運用して、ぜひ事故とか故障がないように運用していただきたいことを要望します。

もう１点は、空港ですね。先日福岡県議会での意見交換会ありがとうございました。今回125万人で利用者が増えたということなんですけど、私も素人感覚ながら、コロナ前が180万人いて、この60万人がどこに行ったのかなと、全部福岡空港に行ったわけではないと思うし、出張が減ったとか便数が減ったとか、いろんな理由が考えられると思うんですけれども、なかなか増えないのは北九州空港が知られていないからかなとか、コロナが始まってから５年以上たっ

て、若い方が知っていないのかなとか、いろいろ思うんですけれども、改めてですけど、市として伸び悩む原因はどういうことと考えられているのか、改善できるところとか、どう考えているのか教えていただきたいなと思います。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　まず、北九州空港は開港から20年を迎えますので、北九州空港圏域では知られていないことはないと思いますが、一方国内で考えますと、例えば東京でも、認知度が完全に浸透しているかというと、一部まだ北九州空港より福岡空港を使っている方も多いのかなという認識はしてございます。

なかなか伸び悩んでいるといいましょうか、伸びていない理由ですが、先ほどちょっと申しましたように、まず２つあって、１つは旅客便数が減ったことと、今委員もおっしゃいましたように集客でまだなかなか伸びていない、出張が減ったというところもございます。じゃあなぜ路線が増えて伸びていないのか、戻っていないのかというと、おっしゃるとおり全て福岡空港に行っているわけではないんですが、特に海外のエアライン、航空会社なんかは都市部に非常に近くてアクセスも優れている、ターミナルビルも充実してきた、福岡空港に近接しているのがまず１つの理由かなとは思ってございます。このため、航空会社ですけども、やはりまずは福岡空港に就航を希望するという声をよく聞きます。

また、こうした中、航空会社はコロナを経て航空機材を減らしてまいりました。このため、より確実に採算性が見込まれる路線から就航している現状がございます。例えば大規模空港だったり、その地域で１つしかない空港だったりでございます。そして、一旦路線が定着すると、その機材ぐりの関係から、それを剥がして次に来るのもなかなか慎重な状況にございます。

また、国内線に目を向けますと、今ビジネス需要の減少とか円安とか整備費が、要は外貨建てのコスト、整備費であったり燃料のコストが上昇してますので、なかなか航空会社は国内線の新たな就航にも今慎重な姿勢を示している状況でございます。こうした難しい面もあるんですが、福岡空港があるのは非常に大きいんですが、逆に言うと、やはり福岡に近いのは、我々がどんどん営業に行く中ではアピールポイントでやってございます。北九州空港は福岡と数十キロしか離れていない、しかもインバウンドの方は大分方面が結構人気でございますので、北九州市内はもちろんですが、大分にも近いですよとか、そういったアピールをしながら路線誘致に努めているところでございます。

また、24時間空港という利点もございますので、そういったところも積極的にＰＲして新たな路線誘致につなげ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）冨士川委員。

○委員（冨士川厚子君）先日も福岡県議会に行ったときに、空港使用料でしたか、２万円ぐらいしか変わらない中で、例えば私が東京に行くときにやっぱり安く、私だけじゃなくて皆さん安く行きたいと思ったら、ホテルが高いからパックで見たときに、福岡空港より北九州空港か

ら行ったほうが高かったりするんですよね。それをまず航空会社さんにも協力してもらって、やっぱり人間は安いものに心動かされる部分もあると思うから、そこは要望していただきたいなと思います。例えば私が東北に行くときに、ここに行きたいけど隣の県の空港が近かったりとか、地元にいれば分かることだけど、全然知らないところに行こうと思ったら知識がないというか、今までＡＮＡは空港をどこから乗るかと選ぶときに福岡、北九州、佐賀とかあるのと、もう１個福岡、北九州、佐賀は、行きを福岡から乗って、帰りを北九州で選択できるパックがあったんですね。こういうのだと知らない人が、北九州は空港もあるんだとか分かるけど、基本的に今それが先月か、４月ぐらいからなくなっちゃったんですけど、もう普通にどこかに行こうと思ったら、主要な空港の福岡にしか目がいかなくて、なかなか九州、福岡に行こうと思う人が、予約のときに九州の他の空港の情報を開かないというか、何かそういうことが１つ損だなと、どういうふうに改善していくのがいいのか分からないですけど、何か北九州空港が目につかないと、やっぱり選ばれるきっかけにはならないかなと思いました。

羽田空港を降りると、京急に乗るときに、やまやがあって、飯塚の卵かけ御飯があって、下るときはずっとシャボン玉石けんの広告があって、結構何か羽田空港が福岡化、この前私が行ったときは福岡みたいだなと思ったんですけど、先日福岡県議会に行ったときに2,500円で福岡までタクシーの相乗りができるサービスをまたやるということがあって、それをもっと北九州市じゃなくて福岡市の企業にアピールしていくのが、今やっぱり東京で泊まると１泊がどんなに安くても２万円近くして、それが帰ってきて2,500円で天神まで戻れるんだったら、遅い便でも泊まらずに、ビジネスマンとかだったら北九州空港で帰れるよねと、きっとそういう方はもうチケットで買われると思うので、やっぱりそこをＰＲしていくのが、前にしていたときよりも、ホテル代が本当に高いから、多分、今需要がもっと多いんじゃないかなと感じましたので、それを１つ要望させていただきます。

あと、バスも利用者が少しずつ増えています。先日バスに乗ったんですけれども、北九州空港から乗るときは４人ぐらい西鉄の方がいて、スーツケースを積んでくれるんですね。東京、羽田でリムジンバスに乗ったら、例えばどこで降りるかで種別分けして、降りるときにまた、降りるところにもバス会社の人がいて、スーツケースを降ろしてくれるから、降りる第１ターミナル、第２、第３ターミナルとか、新宿、ホテルだとか分けてスーツケースを入れられるんですけど、北九州空港は入れるときは４人ぐらいいらっしゃったんですけど、小倉駅で降りるときは乗客が自分で開けて、自分で勝手に取って、スーツケースを持って降りているのを見て、勝手にスーツケースを持っていかれたら怖いなと思ったんですね。

運転手さんは座って降りる方の料金を見ているんだけど、小倉駅とか砂津に行くのも700円幾らで一定だから、先に払わせて、降りるときに運転手さんは降りて荷物を出すとか、誰か１人つけるとかしないと、これは何かまた北九州空港を使いたくなくなる原因の１つになるんじゃないかなとか思いました。これも何かもし改善できるんだったら、便利だからバスを使う方も

多くいらっしゃると思うんで、結構何か不安ですね。私と同じスーツケースとかだったら、間違えたと、誰が持っていったかが分からないのは本当に怖いなと、荷札もありませんし、これから北九州空港をもっと盛り上げるためにも、そこはちょっと改善を、そういうところも大事じゃないかなと思って、要望します。応援していますので、頑張ってください。以上です。

○委員長（渡辺修一君）ほかにございませんか。上野委員。

○委員（上野照弘君）港と空港と数点質問させていただきたいと思います。

先日の空港特別委員会の福岡県議会との意見交換会、本当にありがとうございました。皆さんにお越しいただいて、１時間の予定で、ちょっとオーバーしましたけども、有意義ないい時間だったなと思います。引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

まず、港からちょっとお尋ねをさせていただきたいと思います。

ひびきコンテナターミナルが好調というか、一条工務店さんがひびきハブをつくってくれたことは非常にありがたく、いい話だと思っています。知るところによりますと、一条工務店さんの国内４拠点は、仙台、横浜、神戸、それと、若松で、東日本に２か所、西日本に２か所で多分されるんだろうなと思いますけれども、今回このありがたい話は、一条工務店さんだけの話でありますけれども、ほかの住宅メーカーがそういう拠点をこれからつくろうとしているとか、そういった動きはないのかを教えていただきたいと思います。

次に、以前から議会でも質問させていただいておりますけれども、響灘の南岸壁だけにおける令和７年の統計は、ピンポイントでデータがあるのかどうか教えてください。あれば令和７年の響灘南岸壁の実績について教えてほしいと思います。

それと併せて、響灘南岸壁の混雑緩和に向けた報告できるような新たな取組等があれば教えていただきたいと思います。

続いて、空港です。空港エアポートバスについてお尋ねをさせていただきます。空港のエアポートバス、黒崎・折尾・学研都市線は、前年度比73％という数字でありますけれども、この数字の理由をどう分析されているのか教えていただきたいと思います。

続いて、エアポートバス、西鉄バスが今運営している状況でありますけれども、例えば北九州市営バスを活用して若松区の高須方面、若松区の西側からそのまま国道199号、メインの通りを通って若戸大橋方面、東へ向かって都市高速を通って北九州空港へ行くようなバスを走らせる、市営バスを活用して走らせるような考えはないのか、お聞かせいただきたいと思います。

市営バスを使って小倉駅に出るとき非常に便利なバスがございまして、大橋通りからなんですけど、300数十円を払えば小倉駅まで15分ぐらいで着く、そういうのでエアポートバスが行けば、もっと若松区の人たちも空港にバスを使って行くんじゃないのかなと感じます。このエアポートバス黒崎・折尾・学研都市線の利用率73％の数字を見ますと、やはり北九州市でも西部地区の人たちは福岡空港に多く流れているような感じがします。ぜひこの市営バスを活用して北九州空港へ走らせるエアポートバスを出すお考えはないのか、お聞かせいただきたいと思い

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　今、ひびき地区におきまして、まず、住宅メーカーの物流についてと、南岸壁の統計についてお尋ねをいただきました。

まず、住宅メーカーに関しましては、当然、同じものはないかといろいろ調べてみました。これはまだ今調査している途上ではございますが、メーカーによっては国内をやめて、例えば海外に拠点を置いたとか、大きい販売先を海外に向けてやるとか、いろいろ企業によって方針が違いまして、たまたま一条工務店さんは国内から木材をフィリピンに送って、それを国産材のメーカーとして国内に送るという、大きい物流があるのはどうも一条工務店さんぐらいかなと思っております。多分住宅メーカーの物流は引き続き非常に大きくあると考えてございますので、状況も今後いろいろな展開はあるかと思いますので、ここは綿密に情報を追って、二匹目のドジョウじゃないですけど、同じようなことでぜひ取ってみたいなと考えております。

続きまして、統計につきまして、今この統計の報告は大きく地区別であるとか輸入とか輸出とか、そういった形ではございますが、個別には例えば岸壁ごとは別のデータでございますので、後でこれはちょっとお持ちさせていただければと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君）計画課長。

○計画課長　響灘南岸壁の混雑解消についてお答えいたします。

南岸壁ですね、今のところ岸壁利用者間の調整は当然行っております。また、既存岸壁の有効活用も徹底しておりまして、まず、これらの対応を行っているところです。また、昨年度から民間を含む周辺岸壁の利用につきまして、各民間岸壁を含めまして実態の把握を行って、混雑状況、貨物の動向などに関してヒアリングを行っているところです。先日も民間会社に行きましてヒアリングを行ってきております。これらの岸壁のより一層の活用について、またさらなる検討は、引き続き行っていきます。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　空港エアポートバスについてでございます。昨年度の利用者数の中の黒崎・折尾・学園都市線の前年度比でございますけれども、これにつきましては昨年度４月から特急の朽網駅への停車を始めてございます。その際に昨年の10月からエアポートバスの黒崎線の減便を行ってございます。その結果、今回の73.3％という数字になっているところでございます。

それから、市営バス運行事業者さんの件でございますけれども、北九州空港は平成18年に開港していますけれども、開港時に、運行事業者さんは西鉄さんでございますが、小倉戸畑若松線というのも開港時にございました。こちらのルートにつきましては、若松、戸畑方面は開港時の平成18年から平成21年度まで運行をしていました。それから、市の交通局でいきますと、若松折尾学園線という路線を市の交通局と西鉄さんで開港時から運行してございまして、こち

らにつきましても、交通局の分は平成18年から平成20年度まで運行しております。

若松方面のエアポートバスにつきましては、委員がおっしゃられました大橋通りから小倉駅まで時間もそんなにかからずに運行されていますので、例えば小倉駅まで交通局のバスで行かれて、小倉駅からエアポートバスとか特急の朽網停車、そういう接続をスムーズにして、空港へのアクセス、利便性のよいアクセスができないかといったところは、今後交通局とも話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）上野委員。

○委員（上野照弘君）ありがとうございました。ぜひ一条工務店さん以外のところもたくさん海外からの材料等を、やっぱり船で運んで来られるところばかりでございますから、ぜひ今回の実績に胸を張っていただいて、新たな誘致を頑張っていただきたいと思います。

響灘南岸壁については、また後ほど数字をいただきたいと思っています。

民間岸壁の利用も含めてということでありますけれども、確かに民間岸壁でも使えるものはしっかり使える調整をしていただきたいと思います。しかしながら、先々、将来的には必ず公共の岸壁は今以上に必要であると思っていますので、港湾計画でも改定されました響灘南の新規ふ頭用地と岸壁についても早期実現するように頑張っていただきたいと思います。

エアポートバスでありますけれども、確かに大橋通りからバスに乗って小倉駅までスムーズに行けますけれども、やはり旅客からすれば乗り継ぎの回数は少ないにこしたことはないと思います。ですので、ぜひスムーズに空港にたどり着けることをやはり考えていただきたいなと思います。乗り継ぎの回数が増えれば増えるほどやはり福岡空港に行ってしまう、面倒くさいなと感じてしまうのがお客さんじゃないのかなと思いますので、ぜひスムーズに空港に届くような行き方を引き続き考えていただきたいなと要望させていただいて、終わります。

○委員長（渡辺修一君）ほかにございませんか。菊地委員。

○委員（菊地公平君）数点お聞きさせていただければと思います。

先ほどの一条工務店の事例はすばらしいなと思っております。こういった同じような形でまた同様のというか、応用できるような業種のハブポートにしてもらえるような施策を、勝ちパターンを見つけていただきたいなと要望させていただきます。

先ほどトランシップの話があったんですけど、特に外航船のことを考えたときに、釜山とか、中国、台湾とかがどうしてもトランシップの中心になると思うんですけど、例えば北九州トランシップと言われるような北九州港からの大型船を目指すとした場合に、北九州港に必要なものはどういうものと、どういった条件が必要とお考えでしょうか。まず、その１点をお聞かせいただければと思います。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　トランシップの北九州港への取り込みについてお尋ねをいただきました。

大きい流れとしまして、もともとひびきコンテナターミナルも環黄海圏のハブポートという

ことで、環黄海圏の貨物を集めて北米、欧州に持って行くことをもくろんで、ひびきコンテナターミナルを造ったと。しかし、同時期に中国、上海であり釜山が整備されて、あちらが順調にというか、すごい勢いでいったところがございます。

国の方針としまして、これをやっぱり取り込まなくてはいけないというところでは、京浜と阪神に国内の貨物も集めて、それで海外に持って行くという流れを国策としてやっているのが１つございます。その流れとして、フィーダーとして神戸から門司、ひびきに来るのが１つございました。

今委員がおっしゃられた話が、まさに一条工務店の貨物につながるのかなと思っておりまして、今回のまさにトランシップでの台湾、釜山、上海と同じような形なのかなと思っております。釜山トランシップですと大きい船が釜山に行って、そこから日本各地にばらまいて小さい船で行っていたものが、この一条工務店さんの貨物はフィリピンから大量にひびきに持ってきまして、ここから小さい船につないで、今４か所に分けたうちの北九州、ひびきの持分は日本海、上は秋田までと九州各地と四国、広島、山口という形になっております。ですので、トランシップをもくろむということでは、これをどう生かしていくかに尽きるかなと思っております。

我々のもう１つの今後の対策というか、展開としては、今の貨物は片道なんですね。一条工務店さんの貨物が入ってきて、それを送るだけと。当然、空のコンテナを戻す流れなので、今度は逆にひびきから載せる貨物を開拓するであるとか、そういったことは一つやっていくことが、今委員のおっしゃられたことにつながるのかなと考えているところでございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）ちょっと確認なんですけど、今の一条工務店さんがやっているのは、国産材を切り出したものを一旦フィリピンに持っていくんですよね。そこで加工したものがひびきに来るという理解でよろしいですかね。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　国内からフィリピンに行くほうは、一部で関わっているんですが、ちょっとそこら辺の物流はあまり把握していないところでございます。というのが流れとしてそういうものもございますし、向こうでいろいろな部材も作った上で、木材だけじゃなくて１棟建てられるだけの貨物をこっちに持ってくるというところです。材料としての材木は確かに日本から送っているとは聞いておりますが、これがひびきを回っているかどうかまでは、ちょっと把握していないところでございます。

○委員長（渡辺修一君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）ちょっと今確認させていただいたのは、行きが空という話であれば、行きに材料を載せていかないのかなという素朴な疑問だったんですけども。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　ちょっと細かいお話をしますと、戻りの今回の一条工務店さんのニーズがリードタイムであり、正確な到着なので、こちらに来る分は確実にいつまでに届けるようにということで国内に変えられたのが、お話を聞きましたところでは釜山だったり、ほかの港、海外の港を使うと非常に混乱しているということで、建築がうまく予定どおりにいかないと。ですので、こっちに入るほうは恐らくコスト的にはちょっとかかるのかもしれないですけど、まず、国内を通していくという流れと、逆に材料を送るほうはそこまでリードタイムを求めないので、もしかしたら、ここは聞いているところではないのですが、一般論で言うと、ほかの釜山トランシップであるとか、もっと安価なとか、そういったところを使っていらっしゃるのではないかと推測しているところでございます。以上です。

○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。非常に分かりやすい説明でよく分かりました。そうすると、やっぱり北九州港の一つの強み、国内の流通の強みは、時間の正確性にあるということであれば、それを求めている事業者をどう取り込んでいくかがこれから肝になるのかなと、ちょっと今のやり取りの中で思ったところであります。これに関してはもう少し研究と分析を進めていただいて、勝ち筋を見つけていただければありがたいなと思っております。よろしくお願いします。

あと空港ですが、今年度の数値が出ていて、年度というのは１月、12月、それとも３月末で締めての１年になるんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）空港企画課長。

○空港企画課長　年度の考え方ですけども、４月から３月末までの数字になっております。

○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。そしたら、今年度の数字は、まだ始まったばっかりで全然見えていない状況ですね。分かりました。

やっぱりちょっと気になるのは、利用者数の戻りが、ほかの空港と比べてどうしても鈍いが北九州空港なのかなと思っています。私が思っているのは、特に韓国便が全体的に伸び悩んでいるのが１つの原因なのかな。昔非常に伸びていた時期は、韓国便、台湾便がどんどん飛んで、中国便もあったと思うんですけど、その辺が大分入っていて、かなり旅客数が伸びたという認識があったんですけども、それに関して、今韓国人とかにとって日本の魅力がなくなっているのかなとかちょっと思うんですが、その辺の見解はいかがでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　韓国路線でございまして、韓国人からの日本の人気は非常に高いと考えてございますし、インバウンドで国別に見ても、やはり韓国は非常に多い人数になっております。北九州路線ですね、戻りという意味では、おっしゃいますとおり平成30年が一番多かった

んですが、そのときは韓国がやはり仁川、釜山、それと務安、先ほどちょっとお話しした務安空港ですね、それと襄陽、４路線ございました。それに大連と台北があったところでございますが、そういう意味でいくと、今韓国、仁川は戻っています。新しく清州路線は就航しましたが、務安は今就航していない状況、襄陽は今ほぼ国際線が飛んでいない状況で、むしろ北九州空港に飛んでいたのが非常に珍しい状況ではございました。

我々としては、やっぱり韓国は非常に重要なターゲットと思っております。というのは、地理的に非常に近いので、まずは東アジアのこの豊富なインバウンドを取り込むのが重要と思っておりまして、今運航していますジンエアーさんも多分韓国で一番大きなＬＣＣになるんではないかと、今ジンエアーがエアプサンとエアソウルという航空会社と合併する話も出てきておりますので、そこにはやはり仁川線の増便だったり、昔釜山線も飛んでいましたので、釜山線の復便なども常々から積極的に誘致しているところでございます。その他の路線としても、韓国は何度も何度もやっぱり旅行に行くインバウンドが豊富でございますので、例えば大邱も過去に北九州空港で飛んでいたこともございます。そういった韓国路線は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）菊地委員。

○委員（菊地公平君）分かりました。僕も結構韓国人の動向が、特に北九州空港の旅客の件では非常にポイントになるのかなと思っております。そういった中で特急が朽網駅に止まっていますけども、これが一番生きるのは、多分韓国から来た人がそのまま朽網駅で乗って別府方面に行く、別府とか湯布院とかは物すごく韓国人だらけのイメージがあって、多分実際に旅客数はかなり多いと思うんで、そこへのパイプをうまくつなげる形の売り方というか、もう少し研究していただければ、もうちょっと増えないかなと思っているところでもあります。昔それが勝ち筋だと特急停車の議論が始まったきっかけが多分それだったと思うので、そこのところをもう一度ちょっと見直しなり研究なりしていただいて、うまく誘客を図っていただければと思っております。

それと関連して、今エアポートバスの在り方が少しずつ変わってきて、特急が止まるので、そっちに振り替えるような形になっているんだと思うんですけども、先ほど上野委員が言われたように、やっぱり乗換えの煩雑さも同時に発生する話だと思うので、何となく便数もまだそんなに多くない中で、小倉駅で乗ったら着くほうが、実は利便性は高いのかなと個人的には感覚でちょっと思ってしまう部分もあるんで、乗換負担で言うと、朽網駅での特急停車がどれほど利便性に寄与しているのかは、個人的にはちょっと疑問符がつくところもあったりして、その辺をもう一度きっちり整理して、違うんだというなら御説明いただきたいんですけども、いかがでしょうか。

○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　朽網駅の特急停車の空港アクセスについてでございます。特急停車

につきましては、委員もおっしゃられましたように、大分、別府方面へのアクセスを旅客の方々に提供することに加えまして、市の西部方面からの空港への速達性に優れたアクセスの提供ということで取り組んでいる施策でございます。乗り継ぎにつきまして、昨年の４月から10便で始まったんですけれども、今年の３月から特急停車の数も増えまして、また、ＪＲさん、それから、西鉄バス北九州さん、朽網駅で降りてからの朽網からの空港のバスの待ち時間の短縮、それから、逆方向ですね、空港から朽網駅について、それから電車、バス、待ち時間の短縮なども考慮してダイヤを設定したりしていまして、なるべく旅客の方々に乗り継ぎ負担といいますか、乗り継ぎ抵抗感を軽減する形でアクセスを構築するよう取り組んで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）菊地委員。

○委員（菊地公平君）そうですね。特急停車に関しては、本当に大分方面に行く利便性に尽きると僕は思っていて、その話と市内の空港へのアクセスの話が何か混ざってしまっているのかなと、いつも気になっているところではございますので、ちょっとその辺の戦略性がよく分からない部分もありますので、先ほど言った韓国人に向けて別府方面、大分方面に行きやすいですよというＰＲをしていただきたいと、僕はそういうふうに思っているんですけども、市内の乗換えの話とは何か実は整合性があるのかなという疑問がありますので、いろいろ状況を見ていきたいですし、速達性が改善されたらよくなるのかもしれないので、そういったところはちょっと追っていきたいと思っていますので、まずは引き続きしっかり取り組んでいただければなと思います。

長期的には、前の議会のときにも述べたように、どうやって福岡空港との連携を高めていくかが、北九州空港の生き残るというか、これから伸びていくためのポイントになるのかなと思っておりますので、また引き続きしっかり議論していければと思っています。よろしくお願いします。以上です。

○委員長（渡辺修一君）ほかにございませんか。井上委員。

○委員（井上しんご君）港湾の件をまずお伺いいたします。

１ページの海上出入貨物量の件で、このグラフでは推移がほぼずっと横ばいですけども、令和６年と令和７年が減った分は先ほど説明をお伺いして分かりました。北九州港は、全国で５位ということですけども、全国的にトップ５の中で、どこも大体横ばいで推移しているのか、よその港は少し増えているのかとか、その辺の全国的な傾向をちょっと教えてください。１点目です。

次に、フェリー貨物がこの間、令和２年、令和３年、令和４年、令和５年、令和６年とずっと結構いい角度を描いて伸びております。武内市長も今市民センターのお話会等でもフェリー貨物が非常に増えていると、北九州市の目玉として言われております。この令和６年、令和７年で減った分は故障ということですけども、この故障が直って泉大津の便が復活すれば、この

今までの令和２年、令和３年、令和４年、令和５年、令和６年の角度で令和８年はいくのか、それともやっぱり一旦航路がなくなった後、よそに代替されて、なかなかまた回復するまで時間がかかると思っておられるのかについて教えてください。２点目です。

次に、国際貨物の輸入で多い鉄鉱石、今回中国からの貨物で鉄鉱石、コークスが非常に増えていると説明がありました。要は、国内で日本製鉄の電炉化の問題なんですけども、こういったもし仮に電炉化になった場合、この北九州港の貨物の一番トップを占めている鉄鉱石とかコークスとかがほぼゼロになると思われているのか、いやいや前工程の処理とかで北九州市にそういった優秀な企業があるので、一旦こっちで受け入れて処理して、また北九州港から航路があるところに輸出するような感じであるのか、それについて動向を教えてください。３つ目です。

次に、空港の件でお伺いします。先日、熊本空港に会派として視察に行ってまいりました。この前も新聞等の報道でコロナ禍以降の回復で非常に明暗が分かれていると、国内でもコロナ禍以降増えている空港と減っている空港、増えている空港で熊本空港が例に挙げられて、やっぱりコロナ禍水準を回復していない空港として北九州空港が挙げられて、明暗が分かれているような感じで報道されておりました。

そこで、熊本空港でお話をお伺いして、熊本空港はいわゆるコンセッション方式といって、空港、滑走路も含めた空港施設とターミナル等の非空港施設を一体的に管理している、民営化されているんですけども、そういったお話を聞いて、民営化の強みが出ているのかなと、福岡空港もコンセッション方式でこの間、劇的に回復をしている状況にあります。北九州空港は現在滑走路が国管理で、そして、ターミナルを三セクで運営していますけども、このコンセッション方式について、今検討をするかどうかは別としても、そういう検討をしたことがあるのかについて教えてください。４点目です。

次に、５つ目ですけども、熊本空港、今くまモン空港ということで始められて、非常に好評で、またちょっと延長しているらしいんですね。これまでもいろんな地方空港でキングダム空港とかコナン空港とか龍馬空港とかで取り組まれているんですけども、北九州空港もこれまでの議会でメーテル空港とか、いろんな議論があっています。取りあえず何とかコロナ禍水準を回復するため、こういう提案がいろんな議員さんからあっているので、何かこういうちょっと面白いことに取り組んでも、絶対マイナスにはならないと思うんですね。市長もいろんな施策でエンタメ化とも言われております。するかしないかといったらやったほうがいいのかなと、やった上で効果を検証すると。今までこういった議論が過去何年も前からも議員から、議会からも質問等があっている状況で、熊本空港でもやっていると、なぜ北九州空港ではしていないのかについてちょっと見解を聞かせてください。５点目です。

あと、福岡空港にも委員会で視察に行かせてもらって、中国便が大幅に減便になった、しかし、その分を穴埋めする以上に韓国便がかなり増えて非常に好調だというお話でした。新聞報

道等で今回滑走路が２本になってはいるけども、同時発着できないので、その枠は増えたけども、ほぼ上限に達している、もう間もなく、当初の予定でも近い状況で達すると、じゃあ同時離陸をできないかと、それでもまだ枠も増えないと、その中でいずれは空港が満タンになって、麻ひして、新しい空港の議論もこれからされるんじゃないかという報道があったんですけども、もし仮にそうなってしまっても意味がないと思うんですね。

そこで、これまでも本会議で議論があったように、福岡空港と北九州空港の一体運営、コンセッションで民営化してやっていくという検討ですね、どういった検討か、本会議等でもあっていましたけども、どういった検討をされているのか。もし一体化空港になった場合、福岡空港、福岡地区と北九州空港とアクセス、軌道系の確保が必要と思うんですね。

そこで、これまで香月委員も議会で質問されていますけども、北九州市八幡西区の南部地域、新幹線とＪＲ九州、ＪＲと筑豊電気鉄道がクロスしている部分に駅を造って、そこから直接空港に通すルートであるとか、東九州新幹線の先取りという形で、小倉から空港までの新幹線の軌道系を造るとかも検討していく中で、そういったものをトータルで考えていく時期に来ているんじゃないかと思っております。１兆円で海上空港を造るのか、それとも3,000億円で新幹線を造るのかといったら、私は新幹線のほうがメリットもあるし、北九州空港と福岡空港の一体運営も含めて可能性的にはあると思うんですけども、この点について見解を聞かせてください。以上です。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　まず、３点についてお尋ねいただきました。１つずつ回答させていただきたいと思います。

まず１点目です。海上出入貨物のほかの港はどうかでございますが、毎年の統計を見て、例えば今年の状況で見ますと、増えても大体101％から102％、減っても99％とか98％とかで推移している港が多くございます。何か特異的なものがない限り、大きく増えたり大きく減ったりはないので、そこは変わらないのかなと思います。そういう意味では北九州港は96.8％という比較的大きい減少と。これに関しましては、説明させていただきましたとおり、フェリーの要因がございます。大きい動きがない限りは、大きく変わらないのかなと考えております。

２点目、フェリーの故障が直ったら令和８年はどうなのかという御質問でございました。こちらに関しましては、まず、ほかに逃げたのかでございますが、いろいろなヒアリングをする限りは逃げてはいない、要は泉大津航路ができない代わりに、例えば神戸航路は120％以上とか非常に好調だったというところもございます。もう１つは泉大津航路は物流会社にとって非常に使い勝手のいい港、要は関西方面というよりも泉大津で降りて、名阪国道を通って中部圏に行く流れのトラックが非常に多くございまして、こちらが物流として非常に多い。だからこそ今回ちょっと痛手だったところはございますが、そういったところで、こちらに関してはまず盤石なのかなと思っております。

ただ、じゃあ令和８年はこのままこのグラフが伸びるかというと、そこはちょっとまだ何とも言えない、伸びてほしいなということ、あとはモーダルシフトの2024問題の次に来るのが、要は少子・高齢化と、ドライバー不足がさらに進むんじゃないかというところで、こういったところはもくろんでいるところでございまして、引き続き経緯を見ていきたいと考えております。

３点目に、鉄鉱石、コークスの輸入と、あと電炉化になった場合どうなのかでございますが、電炉化に関しましては、私どもも非常に注目しているところではございますが、まだ具体的な物流であるとか、どういった形態になるかがまだ見えてございません。当然、推測でいけば鉄鉱石は減る、コークスは減るとは思っているんですが、じゃあコークスを一番扱っていらっしゃる日本コークスさんが全部今の八幡に行っているかといったら、そうではなくて、あそこはいろいろな、輸出入でもコークスが動いているのが統計でも見られますとおり、販売とかもございまして、全てではございません。こちらに関しましても、私どもも非常に注目しているところでございますので、引き続き経緯を見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）空港企画課長。

○空港企画課長　空港のコンセッションにつきまして、福岡空港との一体運営も含めてまとめて回答させていただきます。

北九州空港もコロナ禍以前につきましてはコンセッションの勉強はやっておりました。ただ、コロナ禍を受けて旅客数が減少したこともありまして、民間の参入意欲とか、そういったところも低減したところがございます。ですので、今現在はそういった民間事業者様とのヒアリングとか、国のコンセッションに関する考え方とか、他空港の状況、今そういったところを引き続き注視しているところでございます。

福岡空港との一体運営ですけども、やはりコンセッションも北九州空港の活性化に資する手段の１つであると考えておりますので、福岡空港との一体運営も１つの考え方として検討していく必要があるのかなとは思っております。また、福岡空港と一体運営する際のアクセスの在り方とか役割分担とかも、そこの検討もしていく中で、どういうすみ分けで両空港が機能を発揮していくかを福岡県も交えて、そこはしっかり勉強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）空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長　軌道系アクセスについてでございます。空港アクセス鉄道につきましては、将来にわたってやはり持続可能で安定的に運営できるものである必要があると考えてございまして、事業の採算性の確保を含めまして課題がいろいろあると考えてございます。

軌道系アクセスの検討は開港前の平成13年度から検討を始めてございまして、平成22年度に採算性も含め取りまとめを行ってございます。当時、最も採算性がよいとされたのは在来線の新門司ルートで、事業費は当時の検討で680億円でございます。当時この採算上で必要な航空旅

客数は300万人となってまして、その事業化の検討には一定の期間を要することから、市としましては航空旅客数が200万人を超えた際に軌道系の検討を再開することになっております。

この空港アクセス鉄道につきましては、従来から議論のそ上に上ってきた重要なテーマであることから、今後様々な情勢を見極めつつ、将来にわたってどのように考えていくべきか、社会的、経済的、それから、財政的な状況など総合的な見地から空港へのアクセスの在り方を含め、引き続き考え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）空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長　空港の名称、委員からくまモン空港と例示がありましたけれども、空港の名称についてお答えいたします。

他空港におきましては様々に愛称とか、その地域のコンテンツを生かして皆様から親しまれる愛称をつけている空港が多く見られるようになってまいりました。北九州空港で、まずはそのネーミングもあるんですけれども、地域を表すコンテンツをしっかりと打ち出していくことが先決だと考えております。

今空港におきまして様々なイベントとか、御来場いただいたお客様に対して滞在性を向上する取組をまずやっている状況でございます。そして、それに合わせて北九州市の魅力、コンテンツをしっかりと発信できるようにエンタメ化する取組を、まずはネーミングよりも現状ではその取組をしっかりと取り組んでいく必要があるかなと考えておりますし、そ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（渡辺修一君）井上委員。

○委員（井上しんご君）分かりました。熊本空港で説明を受けるときに、北九州空港の足湯がいいですよねという御意見があって、今止まっているんですよという話をしたんですけども、やっぱり北九州空港は足湯のイメージが結構広まっているのかなと思いました。ですから、足湯をどうするかは別としても、何かそういった部分での北九州空港はこれみたいな、せっかく広まった部分も生かしてもらえたらいいのかなと思っております。

そして、先ほどのアクセス鉄道の件です。300万人の利用者がないと、当然利用がないのに造っても意味がないですから、しかし、福岡空港はほぼほぼ危機的な状況に多分なると思うんですよね。また新しい空港は現実的に、資材高騰等でなかなかそう簡単ではないし、海を埋め立てるというのも、一旦白紙になった経緯もありますので、やはりそういった部分でも福岡空港からこれだけの便が来るよと、来る前提で福岡を助けるという意味で、これが来ればこれだけ人が増える、じゃあアクセス鉄道でも便数が増えたと同時に鉄道が開業みたいなところも踏まえて、県とかでもしっかりと連携をやっていく、今くらいから多分検討したほうが、先に福岡空港がもう新しい空港を造りますよと言ってしまっても遅いですから、そういう前に先手先手を打って、もうこっちに便を持ってくると、ぜひ動いてほしいなと要望して、終わります。以上です。

○委員長（渡辺修一君）三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君）では、なるべく重ならないところを質問させていただきたいと思います。

今までの議論を踏まえて、まず、港湾の関係ですが、先ほどもちょっと触れられましたけど、フェリー、これからやっぱり人手不足もあって、物流のフェリーがますます増えていくのではないかと思っていますし、あとはどんどん油も上がっていますので、そういった意味でもほかのフェリー航路の誘致は、可能性としてどんな状況なのかをまず教えていただきたいと思います。

それから、空港ですね。私は昨日まで大分にいたんですね。全国から議員の仲間が集まって、大分で研修会とかがあっていたんですが、全国から来るのにやっぱり飛行機とかで来ていて、ちょうど大分空港が昨日もすごい霧がかかっていて、下りられなかったんですね。数日前も下りられなくて、ダイバートで福岡空港に下りているんですよ。何で北九州空港に下りないのかなとちょっと思ったり、福岡空港のほうが便利がいいのかなともちょっと思ったりもしたんですが、北九州空港にほかからのダイバート、福岡空港のダイバートの話は以前からあっているんですが、その可能性についてお聞かせをいただきたいと思います。福岡空港があれだけ混んでいて大変なのに、北九州空港になかなかならないのかなとちょっと思ったものですから、お尋ねです。

それから、先ほどもありましたけど、福岡へのＰＲ、福岡のタクシーで安く行けますよというＰＲもなんですが、以前ちょっと申し上げたかもしれませんけれど、私は福岡じゃなくて、中間地点の例えば宗像とか、この福岡空港と北九州空港の間ぐらいだったら、どっちに行っても、本来ＪＲだけで考えると向こうのほうが便利がいいのかどうか分かりませんけれど、帰りが遅いときとか、安くタクシーで帰れるのであれば利用ができるのかなと思ったりもしますけれど、そういった中間地点へのＰＲはどんなふうに考えておられますでしょうか。

それから、大分空港の件、ごめんなさい。もう１回ちょっと戻りますけれど、大分空港は県民３人以上で国際線を利用すると、一般で5,000円、30歳未満で8,000円補助すると国際線を強化するために始めたそうです。こういったこと、北九州空港もパスポートの助成とかはやっていると思うのですが、これは１つ考え方として、30歳未満を8,000円というのが少し肝だなと思っていて、今やっぱり物価も上がっていますし、格差で、若い人たちが、私たちの時代はすごい円高だったので、物すごく海外に行きやすかったんですね。円高で、もうハワイとかも、この前話をしていて、ゴーゴーハワイとか、５万5,000円で全部パッケージでハワイに行けていた時代だったんですよ。今やっぱり海外に行くのはすごくハードルが高くて、学生時代とか若いときに行かないと、なかなか行く機会を逸してしまう、すごく二極化をしてしまうと思うんですね。安いパッケージとか安いものがあれば若い人たちも行けるし、もしくはそういう補助とかがあることによって行けるのかなと。うちの息子がこの１月に成田から、それは東京からで

すけれど、５万8,000円のパッケージでタイに行ってきたんですね。楽しかったと言っていましたけれど、やっぱりそういう若いときにいかに国際線に乗る機会をつくるかというのは、日本の国としても非常に大事なんじゃないかなと。別に海外だけが全てではありませんけれど、いろいろ知識を増やしたり物を見てくることも大事だし、それからの観光にもまたつながっていくんだろうと思うんですが、何かしらこういった若い人たちを海外に向けるようなお考えはないのかをお聞かせください。

それから、スターフライヤーが燃油サーチャージを国内線にも導入するかもという話が最近出てきています。ほかの航空会社も追随をするということであれば、差はそんなにつかないのかなと思うんですが、もしちょっと先行的にスターフライヤーさんが燃油サーチャージを国内線に導入すると、福岡空港もそうですけど、北九州空港が結構影響を受ける可能性もあるなとちょっと危惧をしております。この点について今後どのように考えておられるかをお聞かせいただきたいと思います。

あと、台湾便ですね。今度就航しますけれど、これをお聞きすると、北九州発のパッケージがあまりつくれないのが、向こうからのお客様のパッケージが多いということで、大手の旅行会社にお聞きしたんですが、ほとんどもうつくりませんとか、あまり可能性がないみたいなことを言われたんですね。もちろん来ていただくこと、インバウンドを増やすことは大事だとは思うんですけれど、ただ、こちらからも行ったり来たりが必要なのかなと思ったりもしますけれど、この点についてもちょっと教えていただきたいと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君）物流振興課長。

○物流振興課長　まず、フェリーの誘致の話がないのかについて御質問いただきましたので、お答えいたします。

フェリーの誘致に関しましては、委員がおっしゃるとおり、恐らくドライバー不足はさらに深刻になっていくということで、需要はますます増えていくだろうとは考えております。その中で、じゃあ新たなフェリーの誘致では、フェリー、要はお客さんも乗って車も載る形は今のところ特にございませんが、例えば、どことは言えないんですけど、まだオフィシャルではないけど、既存のフェリー会社が便を増やしてとか、そういった話は担当レベルではちょくちょくあっていたりしています。ただ、当然岸壁がございませんので、それに対応するためにはリプレースの際に大型化するとか、そういったことで１回の物流、ここ数回のリプレースに関しては、どんどん船が大きくなっていっているところでございますので、そういったところでの対応かなと考えております。

一方、今度はフェリーでお客さんを乗せないＲＯＲＯ船といいまして、車、トラック、自動車だけを運ぶ船もございます。こちらは打診とか、そういったお話も来ておりまして、そちらに関しましては先日プレスリリースもありましたとおり、岸壁の整備とかという話もございます。こちらに関しては担当から説明していただこうと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君）計画課長。

○計画課長　今お話のありましたＲＯＲＯ船について、こちらはお客さんを乗せない貨物専用、貨物を主に運ぶ船になりますけれど、ＲＯＲＯ船のターミナル、岸壁の整備を今年度から新門司地区において国の整備が始まっております。ただし、岸壁を新しく造りますので、今年、来年、船がすぐに着くわけではございませんけれど、この岸壁の整備を、市も一緒に協力して整備を進めまして、早くＲＯＲＯ船が着けるように努力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）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　数点お答えさせていただきます。

まず、ダイバートのお話でございます。大分空港に到着した分が福岡空港に行ったということでございますが、北九州空港も当然ながらダイバートを、大分が目的地だったものが北九州に到着することも可能でございます。福岡空港との役割分担もありますが、そこだけではなく、近い距離でございますので、１つあるのはハンドリング会社との契約があるかがハードルであるとは思うんですが、例えば同じＪＡＬさんとかだったら、そこら辺の問題は特にないのかなと考えてございます。

２点目として、例で出ました宗像、要は、福岡空港と北九州空港の中間地点でのＰＲでございます。こちらは私どもも非常に大事と思ってございまして、先ほど八幡西区西部に集中的にポスティングなどを行ったというのが岡垣町とか遠賀町とか、そこら辺ではございましたが、宗像市も過去にもいろいろお邪魔したというか、ヒアリング等々をしたことがございます。結構やっぱり北九州空港を使っていらっしゃるというお話も聞いてございます。特に、北九州空港は車が非常に便利でございます。車で行くと駐車場が24時間600円、国際線の場合は２日間無料キャンペーンもやっていますので、そういった意味では福岡空港は駐車場代が非常に高いので、結構国際線も使っている方もいれば、東京便もやはり駐車場が安いので使っている方がいます。このため、我々もやはりそういう中間地点、例えばイベントなどでこれまでもＰＲしたことがございますし、そこら辺も視野に入れてやっぱり北九州空港を御利用いただく取組もやっていかないといけないと考えてございます。

次に、大学生といいましょうか、大分などで若者向けのキャンペーンをやっているということでございました。委員もおっしゃいましたとおり、北九州市も、まず、やっぱり海外に行っていただくのは非常に大事なことと思っています。それで、パスポートを取得して北九州空港を御利用いただいた方へのキャンペーン、最大5,000円の補助を、おっしゃったとおりやってございます。

その他、やはり若者をターゲットにすると、まさに足で稼ぐではないですけども、市内の大学にも積極的な営業活動を行ってございます。大学に出向いて北九州空港だとこういった利点があるんですよ、パスポートキャンペーンも、１日最大14便の東京路線も、いろんなことをＰ

Ｒしてございます。また、やっぱり若者がよく見られる例えばインスタグラムも北九州空港で作っておりますし、ＬＩＮＥの登録者数も１万人を超えるほどいらっしゃいます。こういったＳＮＳも活用して、若者に北九州空港のことを訴求していきたいと考えてございます。

続きまして、スターフライヤーさんの燃油サーチャージの件、スターフライヤーさんだけだと、ちょっと競争力としてどうだろうかというお話がございましたが、こちら大手の日本航空さん､全日空さんも国内線の燃油サーチャージをまさに検討しているところでございますので、スターフライヤーさんだけが先行して検討しているところではございません。また、たしかＦＤＡさんはもう既に導入しているんではないのかなと思いますし、これはＪＡＬさん、ＡＮＡさんももう既に検討しているところでございます。

最後、台湾線でございます。北九州発のパッケージをなかなかつくらないみたいなお話もお聞きしたということでございます。台湾線については、まさにスターフライヤーさんとも今どうやって集客していくかを市としても密に連携しながらお話をしているところです。インバウンドも大事ですが、アウトバウンドもやはり非常に大事と思ってございます。特に日本の航空会社ですので、国内の方も利用しやすいという利点もございます。このため、旅行会社さん等にもやっぱり商品をつくってもらう働きかけは大事と思って、今も行っているところではございます。まだスターフライヤーさんから料金が幾らとか、国内での販売というのは出てございませんが、やはりアウトバウンドでパッケージでもいける商品はつくっていただきたいと我々も思っていますし、そういう働きかけはやっていきたい。そして、できた商品を積極的にＰＲして市民の方、市外の方も北九州空港圏域の方に利用していただきたいと思っています。

さらに、ちょっと追加で言いますと、スターフライヤーさんはやっぱり特別なんですね。深夜に台湾に着いて早朝に帰ってくると、ほかにある台北の便とは全然ちょっと特殊なところがございます。金曜の夜に行って月曜日の朝に帰ってくるなどの利用もできますので、より広域で、山口もそうですし、場合によっては広島まで行けるかもしれませんし、より広域的な集客に努め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）三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君）ありがとうございます。まず、フェリーの関係、ＲＯＲＯ船も含めてですね。これからまだまだ伸びていく可能性が高いと思いますので、なるべく早めにしっかり準備をしていただいて、そういったことに対応ができるようにしていただきたいと、強く要望させていただきます。

それから、空港ですが、今おっしゃっていただいて、頑張っておられるとは思っています。特にやっぱり若い方たちにこれから外に目を向けていただく、でも、やっぱり厳しい状況もあるので、そこをしっかり支援をしながら、若い方たちに外に行っていただく機会を、できるだけ安いパッケージをつくってしていただくといいのかなと。若いからこそ夜中のフライトとかでも全然平気なんですよ。夜向こうに着いて、朝方着くまでは、飛行機、空港でずっとちょっ

と寝て待っていてみたいな、早朝３時とかのフライトでうちの息子も帰ってきたんですけど、もうホテルはついていないんですね。だから、夕方からずっと遊んで夜着いて、空港でしばらく休憩してみたいな､そんな状況は大学生とか若者だからできるところもあると思いますので、そういったパッケージを若い人たちにできるだけＰＲをしていただけたらなと思います。

それから、スターフライヤーの燃油サーチャージの件は分かりました。どこもこれだけ高くなってくると厳しいのかなと思いますけれど､あとスターフライヤーさんもそうなんですけど、やっぱりＪＡＬ便がまだ帰ってきていないのがよく言われます。ＪＡＬに乗ろうと思うけど、いい時間がないから結局福岡空港に行くんだと言われたりもしますので、やっぱりマイレージの関係とかもあったりもしますので、ぜひそこも頑張っていただきたいなと。もう１便増えるだけでも大分イメージが変わってくるのかなと思います。

それから、ダイバートの件はこれＰＲとかしてという世界ではないんですかね。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　ダイバートにつきましては、どちらかというと、ほかの空港を我々が使いやすくしているというと言い方がちょっとおかしいですけども、ほかの空港を使おうとしているお客様が困ったところを北九州空港で受け入れている状況ではございます。これはダイバートのＰＲというよりも、それも１つなんですが、24時間空港だというＰＲにはなるのかなと思っています。北九州空港は深夜でも帰って来られる、そうすると、もともと、例えば大分空港を考えていた方、福岡空港を考えていた方が北九州空港圏域の方であったら、もう最初から北九州空港がいいよねというＰＲになるのかなとは考え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）三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君）ありがとうございます。北九州空港自体がやっぱりあまり知られていないのもあって、今回大分に行ったときも、みんなもちろん大分空港、でも北九州空港も近いんですよねって、帰り取っていないとかと言うから、じゃあ北九州空港から乗りませんかみたいな話をするんですが、やっぱり時間がなかなか合わないのもちょっと言われたりもしましたし、大分空港は今すごく伸びているらしくて、割と順調に、コロナ前まで上がってきているというお話も伺っております。北九州空港はやっぱりまだもうちょっとそこに可能性が残っていると思いますので、ぜひ頑張っていただきたいと要望させていただいて、終わります。

○委員長（渡辺修一君）ほかにございませんか。

ほかになければ、次に、行政視察についてお諮りします。

本委員会の行政視察について正副委員長案を作成しましたので、お手元配付の資料を御覧ください。行政視察は令和８年７月７日から９日までの３日間の日程で、まず、札幌市のスタートアップ支援の取組について、次に、石狩市のデータセンター誘致の取組について、次に、苫小牧市のデータセンター誘致の取組について、それぞれ視察を行いたいと思いますが、この案

について質問、意見はございませんか。

（「なし」の声あり。）

御意見がないということでありますので、それでは本案のとおり決定したいと思いますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり。）

御異議なしと認め、そのように決定しました。

なお、議員派遣要求書を議長宛てに提出しますので、御了承願います。

以上で所管事務の調査を終わります。

本日は以上で閉会します。

経済港湾委員会　委員長　　渡　辺　修　一　　印