経　済　港　湾　委　員　会　記　録（Ｎｏ.２４）

１　日　　時　　令和８年６月１０日（水）
午前　９時５８分　開会
午前１１時０７分　閉会

２　場　　所　　第３委員会室

３　出席委員（８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	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（１人）

委員　香月耕治

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
総務課長	高岡智靖	港営部長	櫛山智
港営課長	中島寛幸	空港企画部長	黒岩亮
空港機能強化担当部長	須山孝行	旅客営業担当課長	西田淳哉

外　関係職員

６　事務局職員

議事課長	松尾康彦	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	審査日程について	10日は議案の審査、11日は議案の採決、陳情の審査及び所管事務の調査を行うことを決定した。
２	議案第75号　令和８年度北九州市一般会計補正予算（第１号）のうち所管分	議案の審査を行った。

８　会議の経過

○委員長（渡辺修一君）開会します。

本委員会に付託された議案は、お手元配付の一覧表のとおり１件であります。

審査日程については、本日は議案の審査を行い、明日は議案の採決、陳情の審査及び所管事務の調査を行います。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、そのように決定します。

ただいまから議案の審査を行います。

議案第75号のうち所管分を議題とします。当局の説明は、できるだけ要点を簡潔、明瞭にお願いいたします。なお、議案の説明は着席のまま受けます。

それでは、説明を受けます。総務部長。

○総務部長　委員の皆様には日頃から港湾空港行政につきまして格別の御理解、御支援を賜りまして厚くお礼申し上げます。

それでは、本委員会で御審議をお願いするのは、議案第75号、令和８年度一般会計補正予算のうち所管分でございます。

令和８年度北九州市補正予算に関する説明書を御覧ください。タブレットの８ページであります。金額は万円単位で説明いたします。

まず、歳入でございます。下段の表、20款２項１目不動産売払収入の補正額10億8,069万円は、響灘臨海工業団地において取得する国有地の売却に伴い増額するものでございます。

10ページをお願いいたします。歳出でございます。２款３項１目企画振興総務費の補正額3,520万円は、令和８年４月末から増便となった韓国・清州線の運航助成や利用促進等に要する経費でございます。

14ページをお願いいたします。10款３項２目港湾建設費の補正額８億5,185万円は、響灘臨海工業団地におけるさらなる企業集積に向けた国有地の取得に要する経費でございます。

以上で港湾空港局所管議案について説明を終わります。よろしく御審議いただき、御承認賜りますようお願いいたします。

○委員長（渡辺修一君）これより質疑に入ります。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、質疑はありませんか。大石委員。

○委員（大石正信君）それでは、まず、議案第75号、一般会計補正予算のうち響灘臨海工業団地促進事業、土地の売却金額８億5,000万円の根拠について伺います。

昨年、臨海工業団地で同じように約6.3ヘクタールの土地を12億2,000万円で国から取得し、民間に売却しました。しかし、今回は約半分の土地、3.7ヘクタールで約８億5,000万円です。面積は４割以上小さいにもかかわらず、価格差は３億円です。僅か１年しか経過していないのに、市民から見れば高過ぎると疑問が起こるのは当然です。本会議で不動産鑑定評価に基づく適正価格と港湾空港局長が答弁されましたけども、これでは疑問です。不動産鑑定価格が常に絶対的ではないことは、旦過市場のＡ地区の最低価格が大幅に下がった結果からも明らかです。客観的資料も示されず、不動産鑑定の鑑定だけで判断して信じてほしいと、これで本当にいいのか、まず、伺います。

○委員長（渡辺修一君）港営課長。

○港営課長　今回議案で上げさせていただいております響灘工業団地の土地の価格の算定根拠などにつきまして説明いたします。

今回は８億5,000万円で売却価格を設定しておりますけれども、前回、昨年度売却した土地の値段と比較しての話も併せて説明したいと思います。土地の単価で説明するのが分かりやすいかと思いますので、そのようにさせていただきたいと思います。

まず、不動産鑑定における土地の価格の算定につきましては、まず、近隣地域内におけます標準的な土地の値段を定めます。そこから時点修正に加え、その標準的な場所と比較して面積や道路との接し方、例えば道路の幅とか角地かどうかとか、あと土地の形状でありますとか、そういった個別的な要因を踏まえた上で対象地の価格を決定してございます。

今回の補正予算につきましては、令和７年度の国有地の転売事例の際に実施した不動産鑑定評価に基づきまして、その中で算出されました近隣地域におけます令和７年１月１日時点の標準地の価格、国が公表しております令和７年の福岡県の工業地の上昇率、こういったものも参考にしてございます。そちらを参考にして、令和８年５月１日現在の価格に修正を行いまして、土地の価格を現時点で１平米当たり２万8,400円と試算したものでございます。

この価格につきましては、標準地の値段でございましたので、実際に売買する土地の値段ではございません。これに対しまして、昨年６月議会に提出いたしました取得議案時に行いました不動産鑑定評価の内容につきましては、この地域の標準的な各地の土地の値段を算定した上で、実際の鑑定地におけます個別要因、いわゆる実際には標準的なモデルとしては約1.5ヘクタールの土地で、実際に取引したのは6.3ヘクタールの土地で、大分広いですので、広いことによるマイナスとか、道路幅が狭いことによるマイナスとかを補正いたしまして、実際の鑑定地の単価を算出してございます。

そういったことで、今回はあくまでも買う段階ではございませんので、買う段階は次回以降の議会にまた改めて国との契約に係る単価をお示しさせていただきたいと思っておりますけれども、今回まだ予算でございますので、確実に土地を買うためには、予算を上回る鑑定結果が出たらまずいと思っておりますので、きちんと余裕を持った形での予算計上とさせていただいているところでございます。

あと、不動産鑑定に関してあまり信用すべきでないのではないかという御質問もございましたけれども、不動産鑑定士は国の法律で定められております国家資格をお持ちの方々でございます。そういう国家資格をお持ちの方で不動産の価値判断を専門的に行う方々ですので、やはり我々といたしましては、その専門家が算出された額につきましては尊重すべきであるし、信頼すべきものであると考えております。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）私が言いたいのは、港湾空港局長の答弁では、不動産鑑定士に基づく鑑定評価を出したというだけで、私が求めたのは、１平米当たりの単価とか比較対象とか、やっぱりそういう客観的な資料がないと、不動産鑑定士を信じてほしいというだけでは、市民の税金を投入する以上、議会としても判断できないということで、今若干資料的なものを出されましたけども。というのは、旦過市場再整備のＡ地区、ここでは市が当初設定した金額が、最低売却価格が12億3,800万円ですよね。そのため公募を行った結果、辞退者が出て、応募者がいなかったということで、利益還元法の前提条件を見直して、期待利率を５％から見直したりとか、回収期間を15年から14年に変更しましたよね。だから、僅か数か月の間に評価額が４億3,000万円も、率にして35％も下がっていると。だから、やっぱり市民の税金について審議する以上、我々議会としてはやっぱりその不動産鑑定の中身も含めて示してもらわなければ、判断ができないのではないかと言っているわけです。

例えば、１平米当たりの評価単価、昨年取得した土地は6.3ヘクタールで12億2,000万円、１平米当たりで見ると１万9,000円、今回の土地の取得は3.7ヘクタールで８億5,000万円、１平米当たりで言うと２万3,000円、１平米当たりの単価で言うと２割ほど高くなっているわけですね。比較対象地についても、周辺の類似した土地を基準に決めるわけですけども、響灘の土地を比較したのか、それとも北九州市内の臨海工業団地を比較したのか、福岡県内の類似した施設を比較したのかとか、様々やっぱり客観的な資料、全面的に出さなくてもいいんですけども、やはりある程度出してもらわなければ判断できないんじゃないかと。この間の旦過の経験もありますので、そういった意味でやはりこれだけ、１年しかたっていない状況の中で、土地の値段が上がっている、それだけを信じてほしいというだけでは、やっぱり我々としても納得できない、ほかのもっと客観的な資料を我々議会に示してもらえるんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）港営課長。

○港営課長　先ほどの説明よりももう少し分かりやすく説明させていただきたいと思います。

まず、分譲地の不動産鑑定評価に当たりましては、主に周辺の類似した取引の事例を比較する、取引事例比較法を用いた評価が行われております。例えば、昨年度の土地の事例では、福岡県の基準値、これは公表されているものです。響灘一丁目の中に１か所ございまして、その場所と、あと民間の取引事例ですね、これは響町を中心とした若松区の事例でございます。こういうものを参考にしながら、不動産鑑定士が実際に鑑定する場所の標準エリアとどれぐらい格差があるかを算定した上で、実際鑑定する場所の標準的な価格を定めております。

そして、その土地と実際の鑑定対象地を比較して具体的な価格を出すということでございます。先ほど申し上げた県の調査の基準値の値段ですけれども、若松区響町一丁目にございます土地が令和７年７月現在で２万4,000円でございます。地価動向といたしましては、昨年１年間で約７％以上伸びていると公表されてございます。こういったものが公表されているものになります。

不動産鑑定評価につきましては、どうしても専門的な部分の領域が多くございます。物すごく細かい条件をいろいろと計算していただいて、導き出していただいているものになるんですけれども、例えばその中で使われております取引事例などにつきましては、一般には公表されていないものとされております。これは民間同士の取引事例の中には個人情報なども含まれますので、専門家である不動産鑑定士が鑑定業務のために使用するということで、法令上も秘密の遵守に関して定められているような性質のものになります。

例えば、あと制度面につきましては、港湾空港局といたしましては臨海部産業用地に係る案件につきまして、できるだけ分かりやすく説明するように努めているつもりではございますけれども、市の全体のルールにのっとりまして価格を算定し、価格の審査を行う委員会での審査を経ることにより、価格とか手続の妥当性、透明性を確保している考え方でございますので、なかなかちょっと制度全体のことになってきますと、我々だけでは難しいかなと思っ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）いずれにしても市民の税金を投入する以上、きちんとした根拠がないといけないと思います。今回は国から市が土地を取得して民間に売却するということで、まだ国から土地を取得する段階ですね。これから民間に売却するけども、どんなところが買うのかはこれからですけども、やっぱりこの間、日産のバッテリー工場の断念とか、また、ＡＳＥジャパンについても１年以上仮契約が続いている状況もありますので、この間の質問では、複数手を挙げるところがあると言われていますけども、ある程度どういう見積りがあるかを考えなければ、やはり土地を購入する以上、中東情勢だとか原油だとかリスクもありますから、そして、企業を誘致するだけ、土地を買うだけが目的じゃないので、どういう企業が来て北九州市で正規社員は何人雇用するのかとか、地域経済にどのような波及効果があるのかとか、ある程度そういう見積りは持っておく必要があると思いますけども、そのある程度の見積り、判断、こう

いうのはあるんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）港営課長。

○港営課長　まず、今の段階はあくまで土地を買うための予算を計上させている段階でございます。とは言いながら、やはり土地を実際に買いたいという方の存在は大事でございますので、おっしゃるとおり中東情勢、今社会経済情勢が不安定な状況になってございますので、今回の議案を提出するに当たりましても、事前に御希望されている企業様には意志が固いことを確認させていただいている状況です。

ただ、まだ国有地の状態でございますので、一旦市有地にした上で、改めて市有地として売却する手続を踏んでいかないといけませんので、次回は国から購入する議案、その次にまた具体的に企業様と仮契約を結んで売却してよろしいかという売却の議案を、段階を経て今年度中に、先ほどおっしゃられた経済効果も含めて企業様には確認した上で、できるだけ分かりやすく説明するように努めてまいりたいと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）土地を購入する段階であるけども、不動産鑑定の中で見ている１平米当たりの単価、比較対象、そういう様々な問題について、今までは何か不動産鑑定士の資料とかをもらっていたんですけど、それを私の知り合いの不動産鑑定士に見てもらって、どうなのかと、私たち議員だけでは見られないので、そこまで行かなかったとしても、やっぱりある程度の客観的な資料はきちんと出してほしいし、同時に今中東情勢の下でどういう企業が来るのかはしっかり踏まえた上で対応していただきたいと要望します。

次に、北九州フライトネットワーク拡充事業、清州便への支援について、本会議でもこの清州便の3,520万円の根拠について伺いました。公費を投入する以上、具体的なＫＰＩ、成果目標を示すべきだと言いましたけども、港湾空港局長は令和10年までに利用者200万人の目標達成に向けて、まずは増便された清州便を定着させたいと言われました。なぜ清州便への支援の目標について聞いているのに、空港全体の目標を答弁したのか、これは清州便への支援の根拠、数値目標がないからこういう答弁をされたんじゃないですか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　清州便についてでございます。

まず、200万人というのは、清州便に限らず、空港全体で令和10年度までに200万人を達成すると、こういったＫＰＩを新ビジョンで掲げさせていただきまして、まず、これに向かってまい進しているところでございます。今回、補正予算に上げさせていただきました3,520万円に係る目標でございます。１個の個別の路線についての目標が、例えば今回飛んでいただくエアロＫ航空さんはＬＣＣ、いわゆる格安航空会社でございまして、一般的なビジネスモデルとしては価格を安くして、搭乗率を高くして、利益を取っていこうというビジネスモデルでございますが、航空会社が、じゃあ価格を高くするとやはり搭乗率は下がります。価格を安くすると搭

乗率は上がります。そのため、航空価格と搭乗率は非常に密接な関係がございまして、エアラインさんがいろんな外部要因とかも含めながら幾らに設定するかによって、搭乗率が果たして正しいのかが変わってくるかと思っています。

これは当然ながら為替の問題もあれば、北九州空港に就航して間もないので、もしかしたらまずは利益が薄くても搭乗率を高くするために価格を下げようとか、そういったいろんな経営判断があろうかと思っていますので、ちょっと個別の、これは民間企業がどうしても決めることになってまいりますので、個別の路線ごとの目標は掲げていないという答弁になった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）格安航空のＬＣＣについては当然料金を低くしている、その分搭乗率が上がっていると。だから、単純には言えないと言い訳をされましたけども、やっぱり私が言いたいのは、3,520万円の支援額を出すに当たって、それについてどういう効果があるのか、目標ですね、搭乗率はどうするのかとか、旅客数はどうするのかとか、大枠として200万人の目標があるわけですからね、やっぱりそういった積算の中で出さなければ、ただ分からないんですよ、難しいんですよと、航空会社の事情によるんですよでいいのかと。やっぱり中身をきちんと積算していく必要があるんじゃないかということですけど、例えばこの200万人の積算根拠はあるんですか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　200万人でございますが、こちらは例えば今国内路線の在り方に関する専門家の委員会みたいなものも国全体であってございます。国際線に関しては、他国との関係、中東情勢もありますし、いろんな状況がございますので、おのおのどの路線で何人というまでは、そのときの状況によりますので決めてございませんが、一つ、例えば平成30年度が過去最高の利用者数178万でございましたが、このときでいきますと、例えば国内線が143万人、国際線が33万6,000人で合計178万人という実績でございました。当時とは当然状況は違うんですが、いろんなことを考えながら200万人に向かって利用促進に精いっぱい取り組んで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）評価指標の中ではＫＰＩで200万人と、そして、支援額１億8,770万円と書いていますよね。だから、その目標は先ほど言われましたけども、搭乗、乗客率は、金額、旅客会社に対する１億8,000万円、この積算、内訳はあるんですか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　約１億8,800万円は、今年度、令和８年度に予算として計上させていただきました新規航空路線の支援事業で、いわゆる航空会社の支援とか集客に係るものでございます。おおむね航空会社の支援に１億4,400万円程度、集客、ＰＲ等に4,400万円程度の予算を

２月議会で御審議いただいたところで、この予算で精いっぱい路線誘致につなげていきたいし、定着につなげ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）分かりました。港湾空港局長は総合的に支援の効果を検証してまいりたいと言われましたよね。私が言いたいのは、目標がはっきりあってこそ、その検証はできると思うんですよね。目標もはっきりと、先ほど目標を出すのは難しいと言われましたけども、目標がない状況の下で、果たして検証はできるのか、国際情勢が非常に不安定だと、航空会社の経営が不安定だと言いながら、じゃあなぜ3,520万円が出たのか、その根拠を教えてください。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　3,520万円、今回補正予算を上げさせていただきました。こちらにつきましては、やはり先ほど言いました運航に関する支援、それと、集客に関する費用で上げさせていただきまして、具体的に申しますと、航空会社の運航に関する支援が2,920万円、集客等に関するものが600万円で3,520万円と計上させていただいたところでございます。

目標に関しましては、個別に例えば85％とか90％と数字を出すのは難しいんですが、例えば昨年度、効果検証という意味でいきますと、毎年議会にも利用状況を御報告させていただいてございますが、令和７年度の利用状況で清州線が利用率80.3％でございました。９月末から就航して３月で、半年ぐらいで80.3％は、航空会社に確認する中では就航当初としては非常に好調だと、そういった状況もありながら今回増便に至ったという経緯でございます。

そうすると、搭乗率は当然その時々の情勢により変わるんでしょうが、やはり来年度はさらに上を目指す、利用者数も200万人というＫＰＩがあるので、それに向かってより多くの方に利用していただく、その点にはさらなる増便も必要になってきますし、増便を目指して利用者も増やしていく、ちょっと搭乗率はそのときの情勢で航空会社の判断もあるので、幾らとは言えませんが、やはりより多くの方に利用していただいて、インバウンドの方、アウトバウンドの方を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）3,520万円についての内訳は、運航に対して2,920万円、集客とかＰＲで600万円と言われましたけど、私が疑問なのは、航空会社に支援することによって果たして搭乗率、旅客数、これが増えるのかと。要するに航空会社に支援するだけでですね、当然パスポートの手数料だとか、駐車場の無料とかやっていますよね。例えば、支援を行わなかった場合の搭乗率、利用者数、支援を行った場合の搭乗率、利用者数は見込んでおられますか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　支援を行った場合、今委員がおっしゃいましたように、果たしてじゃあ支援だけで増えるのかというと、支援はあくまでも１つの要因だと思ってございます。やっぱり航空会社が路線を決めるに当たっては、こういった支援も後押しになりますし、やっぱりよ

り北九州市に魅力がある観光地、市全体で広げていかないといけないと考えているところではございます。

具体的に、じゃあ支援が行われなかったときに増えているのか、増えていないのかというところまでは、やはりなかなかいろんな要素が絡んでいるので難しいんですが、この支援もあって今回週３往復から週10往復に増便になったところもありますし、もっと言うと、今回の補正ではないですけども、台北線も９月２日から就航すると、今旅客に関しても非常に追い風が吹いているのかなと考えてございますので、やはりこの支援も含めて北九州市全体で盛り上げていきたいなと考えております。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）私が疑問なのは、北九州空港ではコロナ前と比較して国際線の路線ネットワークが大きく縮小したままであり、十分に回復していません。多くが撤退、運休しています。また、国内線ネットワークについてもコロナ前に戻っていません。本会議でも言いましたけども、これまで様々な国際線があった、過去の支援額、搭乗率、経済効果、撤退理由を検証し明らかにすべきだと質問しましたけども、港湾空港局長は手持ち資料がないと言われましたけど、その後これは調べられましたでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　開港以来、多くの路線が飛んでございまして、一個一個調べるのは、例えば金額がどうかはなかなか難しいところはあるんですが､撤退理由は､やはり当時もその時々からいろいろ検証はしてございます。やはり一番多かったときは平成30年、令和元年のときに路線数が多くございました。やっぱり令和元年の末ぐらいから始まった、令和２年の頭にかけて起こったコロナ、これが非常に大きいです。例えば今ジンエアーのソウル線が飛んでございますが、やはりコロナで１回運休になって、その後再開、まだ釜山便は戻ってきていない状況もございます。コロナは１つの要因ですし、当時いろんな航空会社もＬＣＣも、いろんなところの就航を考えているところもございましたので、運航計画、いろんな状況がありながら撤退に至った、運休に至ったところはあるのかな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）確かにコロナが１つの要因であったと思うんですけども、これまで大連便、務安便、襄陽便、台北便、釜山便、様々な路線を支援してきましたけども、結果として多くは撤退をしていると。だから、やっぱり必要なのは、過去の支援額、搭乗率、経済効果、撤退理由、これはしっかりと、コロナがあったからというだけで曖昧にしないでほしい、やっぱりこれまで支援をして、市民の税金が出されている以上、どれだけの支援をやってきたのか、その結果、確かにコロナがあったのは大きな要因ではありますけども、きちんと検証していかなければ、私が疑問なのは、航空会社に支援してきたから単純にそれで路線が拡幅されて、搭乗率や利用者が増えてくるものじゃないと思います。だから、きちんとこれについては港湾空

港局としてやっぱり過去の問題である、コロナであるというだけで曖昧にせずに、きちんと考えていただきたいと。

私が言いたいのは、北九州空港は24時間空港で非常に強みがあって、国内線については増えている、貨物便も増えてきている、しかし、残念ながら国際線はうまくいっていない、そういう中で清州便が週３から週10に増え、台北便も増えていくということで、航空会社へのインセンティブだけで路線が定着するのかと。やっぱり福岡空港との格差をもうちょっとつけていく問題だとか、経済効果とか、撤退時の対応だとか、そういう総合的な形で港湾空港局が全体的な形で見ていかなければいけないんじゃないかと思いますけど、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　利用状況に関しますと、東京便が働き方改革で減りはしたんですけども、国内線はおかげさまで、今、回復基調にございます。国際線が減っている要因といたしまして、大きいのは、昨年、１つはジンエアーのソウル線が機材繰りの関係で一時期ちょっと運休していた、便数を減らした状況がございましたけども、搭乗率を見ますと増えていますので、国際線は好調と思っています。

もう１つ、スターフライヤーのチャーター便で務安便が飛んでいたんですが、前々年度に務安空港で事故とかがあって、今使えない状況もあるから減ったと、国際線に関しては明確な減の理由はあるのかなと考えてございます。

福岡空港との役割分担は非常に重要なことだと思ってございます。北九州市としても福岡空港との役割分担と相互補完の考え方に基づいて、例えば北九州空港の強みは24時間運用可能というところもありますし、やっぱりインバウンド、路線誘致に当たっては、結構航空会社は福岡に入りたがる面があるんですが、逆を言うと、福岡に近いという地理的メリットもあると考えてございますので、そういった総合的なところを路線誘致もしていきながら、さらに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）他社との競争があって、あまり詳しいことも言われないということは分かります。これだけ支援して、よそはどうだということが、競争があるのは前提で分かるんですけども、私たちが言いたいのは、税金を投入する以上、このＫＰＩの結果が、目標をしっかり持って、それはどうだったのかは、やっぱり対外的には示されるとしなくても、検証していかなければ、港湾空港局だけがそれは出せないんだということにはならないと思うんで、きちっと検証できる形でしっかり目標を持って内部的には考え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。井上委員。

○委員（井上しんご君）お伺いいたします。

先ほど土地の売払いの契約の10億8,000万円の件です。引き合いが具体的にあって、意志も固

いので、今回国から取得されるということです。今後のスケジュール感としては、仮に６月議会で採択されて、いろいろそこから調整して、場合によっては公募にかけて売払い契約の議案が出るのは来年２月ぐらいに、スケジュール的には出せると思っていていいのでしょうか、まず１点です。

これまでもずっと北九州市の産業団地が不足しているというところで、たくさん企業さんから引き合いがあっていると、土地はないというお話をこれまでもされておられました。今回の土地も去年よりも高い金額で買ったということは、それ以上に売れるということだと思うんですけども、意志の固い企業さん１社以外にも、ほかにも自分はもっと出せるよと、欲しい方がもっとおられるかなと思うんですけども、今現在公募にかけた場合に、手を挙げてくれる引き合いの企業さんは何社ぐらい想定されているのかについて教えてください。

次に、フライトネットワークの件です。

今回の増便は非常にうれしいことと思います。これまでの路線誘致の補助金等は新規就航支援補助金とか、新規航路誘致補助金とか、そういう名前だったと思うんですけども、今年からフライトネットワークという非常に大きな形での提案になっております。フライトネットワークと、通常、ネットワークとなった場合、ただ路線誘致だけでなく、そこからつながっていく、清州線から、また、そこからつながっていく、また、清州から来た方が北九州市を経由してどこかに、台湾とかにつながっていくイメージをお持ちなのかなと思うんですけれども、このフライトネットワークの起点ですね、北九州空港を起点としてそこでつなげていこう、世界につなげて、北九州市から国内というような意味で、今回新たに、要は思想の転換というか、発想の転換があったのかについて教えてください。１点目です。

次に、清州便については、福岡空港も２社入っていると聞いています。もともとティーウェイが始まって、エアロＫも就航し、２つの航空会社が入っている状況です。北九州空港の清州線も増便になったという背景で、福岡清州便の搭乗率と北九州清州便の搭乗率がどのぐらい差があったのか、また、北九州空港の搭乗率が非常に高くなって、まだまだいけると今回増便になったということでいいのかについて教えてください。

次に、空港の３点目です。この前、福岡空港に委員会で視察に行って話を聞かせてもらったりとか、会派として熊本空港に視察に行って話を聞かせてもらったんですけども、熊本空港も福岡空港も利用者数が非常に増えていると、その最大の要因は何ですかと聞いたら、韓国便が好調だと言われておりました。熊本空港も、その理由はゴルフで、熊本空港に来られた韓国の方はバスを乗りつけて、そのまま熊本県内のゴルフ場に行って２泊３日楽しんで、また、熊本空港で帰っていただくと。北九州空港の韓国便も港湾空港局に聞くと、ゴルフの方が非常に多いというお話でした。

こういった需要が今回清州便にもあったのかについて、また、福岡空港、熊本空港も韓国便が非常に好調で、北九州空港の優位性は福岡空港に就航していない路線、過去もいろいろあり

ましたけども、そういった部分での営業活動とか、ゴルフ、北九州市内近辺にも非常に有名なゴルフ場はたくさんあります。福岡市に負けないと思います。そういった部分での旅行商品のパッケージ化、また、ゴルフ等を楽しめる場所、温泉はないですけど、北九州市はゴルフ場が非常に多いという部分での戦略なども考えておられるのかについて見解を聞かせてください。

次に、４点目です。今回、先ほど大石委員が言われていたように、コロナ前になかなか復活できていないという部分で、熊本空港も福岡空港もコンセッション方式で運営権を買って基本運営していると。熊本空港の方にお話を聞くと、大体肥後銀行から来ましたとか、羽田空港の運営会社から来ましたと、そういう形も多いんですけども、もうプロパーの職員を育成していますと、ずっと熊本空港でやっていくという人を採用して育成して、そういった羽田空港とか銀行のノウハウとかを学んでやっていかないと、通常のただ外部からの人材だけであるとか、２年、３年で替わる感じではなかなか難しいとお話がありました。

北九州空港については、基本運営は北九州市港湾空港局でいろいろ戦略を練ってされていると思います。であれば、通常の北九州市役所の人事異動、３年等で異動する形ではなくて、ある程度空港に特化した人材育成が必要なのかなと思います。コロナ禍前の状況と、コロナ禍後のスタッフも幹部も替わっているという状況で、企業は一体性がありますので、交渉等でも強気になれない部分があるのかなと。コロナ禍前に北九州空港、北九州市役所にお世話になった人がいて、向こうは人事が変わったとしても、何とかさんお世話になっていますみたいな感じで、また路線を誘致してよとできるような、そういった人事の見直しも、空港とか経営的な部分が強い部署については必要かと思うんですが、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）港営課長。

○港営課長　土地売却のスケジュールと、公募に当たって手を挙げる方がいらっしゃるかというお話について説明いたします。

まず、今後の売却に向けたスケジュールですけれども、まず、今は国有地の段階でございますので、国から買うための協議を今現在やっているところでございます。夏の間にそれを終わらせまして、次の９月議会で、できましたら国から実際に購入するための契約をしてよろしいかという議案を提出させていただこうと思っております。それを可決していただけましたら、速やかに国から土地を買いたいと思っております。

次に、国から土地を買って市有地になりましたら、市有地として売却するための手続を踏まなければなりませんので、改めて市有財産審査委員会に売却する値段について諮りまして、そこで値段を確定させる流れになります。そして、恐らく11月頃になろうかと思いますけれども、実際に土地を公募、市有分譲地として公募いたしまして、企業さんのお申込みをいただいて、次はその内容を精査いたしまして、仮契約を企業様と結ぶ形になります。その仮契約をもって２月議会に土地の売却議案を提出させていただく予定にしてございます。これが最短かなと思

っております。

そして、２番目の御質問の公募でどれぐらい手が挙がるんだろうかという話なんですけれども、今は実際に土地を買いたいと固い意志をお持ちの方からの御要望を受けて、我々も動いているわけでございますけれども、一旦ちょっと公募の手続に入りますので、そういったことも一応今お話をいただいている方には説明をさせていただいております。そのほかにもお問合せは幾つかあってございまして、ただ、どれぐらいの確度のある方々かは、正直ちょっとまだ分かりませんので、どれぐらい手が挙がるかは分からない状況です。仮に複数の方から手が挙がりましたら、今度は価格競争などの話に移ってまいりますので、また、ちょっとそこは状況に応じて対応し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）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　まず、フライトネットワーク事業の名前でございます。こちらの名前は、今年度からフライトネットワーク拡充事業と銘打ってございますが、今までの新規路線の就航支援と空港の魅力向上、そういった予算を含めて、委員がおっしゃいますようにネットワークの拡充をしたいと考えてございます。今年は開港20周年ですので、これを機にチャーターも含めた台北線も飛びますし、こういった路線誘致を強力に進めて、世界へと広がる空のネットワークを構築、これはやっぱり北九州空港を起点にネットワークを構築していくと、そしてまた、新たな人の流れを呼び込んで、町のにぎわいをつくるといった趣旨のものでございます。

当然ながら、この清州線もそうなんですが、この路線を誘致したことで次の新たな路線を呼び込む、これももちろん考えてございます。この路線一本で終わりではなく、そこで実績を積むと、北九州市にはこういうポテンシャルがあるということで次の路線誘致につなげていく思いでございます。

次に、福岡空港と北九州空港の搭乗率の差でございます。福岡空港と北九州空港の搭乗率の明確な差は、ちょっと私どもで持ち合わせてはございませんが、少なくともエアロＫさんからお聞きしているのは、北九州空港は非常に好調であったと、就航当初から、エアロＫ航空さん、ほかの航空会社、結構日本のほかの空港にも就航していますが、中には運休というか、今飛んでいないところもございます。そういった中で北九州空港は増便していただいたことは、やはり好調が原因かなと思っておりますし、そういうふうに聞いてございます。

３点目、ゴルフ需要でございますが、エアロＫも含め、ジンエアーもございますけど、韓国からのゴルフ需要は、やっぱり非常に多くございます。一定程度はあると認識してございます。

こうした中、福岡空港との違いといいますと、まず１つは北九州空港は非常にコンパクトな空港です。ゴルフに行かれる方でレンタカーを借りる方もいらっしゃったら、北九州空港は非常にレンタカーを借りやすいですし、例えばゴルフ場から迎えが来るとか、ゴルフ場からなのか、いろんな小さな車を仕立てる場合もあります。そういった場合でも福岡空港よりも北九州空港のほうが非常に使いやすい場所にございます。また、北九州市だけではなく、例えば周辺、

大分方面にもゴルフ場とかございますし、山口方面にもゴルフ場はございます。北九州市だけではなく、北九州空港圏域としてゴルフを利用していただいていると考えております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君）総務課長。

○総務課長　人材の経験をつなぐという御質問にお答えいたします。

委員がおっしゃるとおり、コンセッション方式は非常に有効な手法の１つだと認識をしておりまして、勉強を続けているところでございます。その中で人材面につきましても、おっしゃるとおりのプロパーが育つ効果があると認識しております。

一方で、市の内部、港湾空港局の内部におきましても、当然のことながら経験とか人脈を次の世代につないでいくことはやっておりますし、さらに経験者にもう一度戻ってきていただいて活躍できるように、総務市民局と協議いたしまして、そういう経験を持った方が活躍してもらえる方向で頑張っているところでございます。現在の空港企画課長、旅客営業担当課長、空港機能強化担当課長も経験者でございます。以上でございます。

○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。土地の売払い契約ですけども、非常にいい形で進んでいくと思うんですけども、先ほど大石委員が言ったように、いろんな情勢の変化もあるので、もし仮に断念とかの場合に、国と北九州市との契約で買戻しの特約などがあるかについて教えてください。これが１点です。

次に、空港について、今年度からネットワークが使われているということで、銘打った以上は、海外、韓国、台湾から来たお客さんをまた、今国内では羽田空港ですけども、東京につなぐ、北九州市に来て遊んでもらって、福岡空港からよその土地に行きますよとか、北九州空港からまた東京も楽しめますよというようなネットワークの機能を生かして、その路線の中でのそういった発信、北九州市に来て、帰ってもらうんじゃなく、そこからまたここに行けるという形の、この名前にふさわしい取組を強めてもらいたいと思います。

人材育成についてはよく分かりました。当然詳しい方がいらっしゃると思います。空港の経営は、他の行政の運営とは違って非常に特殊だろうと思います。そういった部分で人材とか、人と人との関係が最終的には決める部分が多いと思いますので、ぜひそういったところを大切にしながら、人事にもちゃんと伝えて、こういった人材育成をするんだと、港湾空港局としてそういった戦略を持ってやっていくと総務市民局にも伝えていただけたらと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君）港営課長。

○港営課長　土地の売買契約に当たりまして、買戻し特約はあるのかという御質問をいただきました。現在の市の土地の売買契約書の標準的なフォーマットにつきましては、買戻し特約はつけていないんですけれども、ケース・バイ・ケースでつけることを検討することはございま

す。実際に過去もそういう事例があって買い戻したという事例もございました。ただ、かなりのレアケースになりますので、例えば一般的な臨海部産業用地の場合、工場とか、あと倉庫とか、いわゆる港を利用していただく標準的なモデルの場合は、つけないことのほうが一般的でございます。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）響灘臨海工業団地の土地取得のことでちょっとお聞かせいただきたいと思います。

今回、国有地の取得でありますけれども、今回の議案にかかっている場所以外にも、響町の臨海工業団地にはほかにも国有地はまだありますかというお尋ねと、あと、民間企業が国有地を直接買う仕組みはないのかをちょっと教えていただきたいと思います。

○委員長（渡辺修一君）港営課長。

○港営課長　響町一丁目の中の国有地ですけれども、大まかに言いまして、響灘南岸壁の背後一帯が国の埋め立てた場所になります。その中で今回の土地に関しましては、昨年度日本触媒さんに売却した土地から比べると、東側に緑地がございまして、そのさらに東側になります。

空いている場所はほかにあるかという御質問なんですけれども、北側の響灘南岸壁がありまして、海底ケーブルの工場がありまして、その北側にあと11ヘクタール国有地の状態で残っている場所がございます。

それと、国から直接企業に売却したほうがというお話でございます。確かに売却していただいたほうが早いとは思うんですけれども、実は港湾法第53条によりまして、国の直轄工事により生じた土地につきましては、国から港湾管理者が売却していただくようなスキームがございます。これはどういうことかと申しますと、国がもともと土砂処分場として事業をされていた、その結果、埋め立てて出来上がった土地を活用して企業誘致を行っている、こういう形がございますので、当時国が行う埋立事業に対して、市で直轄工事の負担金をお支払いしております。国から買う土地に関しましては、買う場合にその負担金の範囲内で安くしていただくというスキームがございますので、今現在で言うと、北九州市がその分安く買える、そして、正常な不動産鑑定を行った価格で売却できるということで、過去に払ったお金が今回は一部戻ってくるようなスキームになってございます。

それと、あとは港湾空港局が産業経済局と連携して企業誘致を進めてございますけれども、市の戦略に合った企業誘致などに取り組んでおりますので、そういった企業さんに来ていただくためにも、やはり先ほど来委員の皆様が経済波及効果などもきちんと考えて誘致するようにという御指摘もありましたけれども、そういったことも考えながら、併せますと、やはりまずは一旦市で買い受けて、経済的なメリットとか効果なども含めて、改めて企業様に市から売却するというスキームを今は取っている状況でございます。以上です。

○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。これからも北九州市において、もうばんばんと企業が進出をもくろむというか、計画を考えてくれるところは、やっぱり響灘臨海工業団地であると思っていますし、ほかの国有地も多分狙ってくる、狙ってきていただける企業さんもたくさんいらっしゃると思います。近い将来、ＰＣＢの跡地も恐らく産業用地になろうかと思いますし、これからどんどん企業が進んでくるのは、この若松区の響灘臨海工業団地ということをしっかり念頭に踏まえていただいて、スムーズに土地の購入から売却まで、そして、企業誘致まで行けるように引き続きお願いしたいなと思っています。

この響灘臨海工業団地は、以前から稼働しているバイオマスの発電施設もあったりとか、今年の春についに稼働開始した洋上風力発電もあったりとか、近くにはＬＮＧの基地もあって、能力の増強という点もあって、エネルギーが大変豊富な地域でもあるということは、もう周知の事実であります。これから若松の産業用地の有効活用の観点からも、非常に大きな電力とかエネルギーを消費するデータセンター等の誘致も視野に入れていい場所であると考えますので、臨港地域という縛りはあるんでしょうけれども、ぜひ広い視野で企業誘致をこれからも進めていっていただきたいと、これは要望とさせていただきます。

また、僕も以前から言っていますけれども、この響町の企業活動が支える大切なインフラであります響灘南岸壁の混雑の解消は、絶対に早くやっていただきたいと思います。土地の取得であったりとか、国に関することばっかりですけれども、やっぱり混雑の解消をするためにも、引き続き、貯木場跡地の新規ふ頭用地と岸壁の整備は強く求め続けていっていただきたいと思います。

次に、フライトネットワークでありますけれども、この清州線は絶対に成功させなければならないと思っていますし、僕の肌感覚で言いますと、韓国の方にとっては非常に人気の路線なのかなと感じています。小倉駅近辺の焼き鳥屋さんなんかに行くと、今まで韓国のお客さんはいなかったようなところでも相当見るようになりましたし、先日若松から車で小１時間ぐらいのゴルフ場に行ったんですよね。そしたら、そこはもう韓国の人だらけでありまして、もしかしたら清州から来てくれた人たちなのかなと期待をしたわけであります。

ぜひこの路線を守り抜いて育てていくことが、ほかの路線の復活、かつて釜山便とかあって、北九州市の人たちがすごく喜んでいた路線だったんですね。もう上がったと思えばすぐ下りて到着するし、朝の便に乗れば夜の便で帰って来られる、こういう市民も喜ぶ路線をさらに復活させていただきたいと思っています。

また、こういうＬＣＣとか近くの便、市民が喜ぶ便をどんどん引っ張ってくることによって、24時間空港をさらに生かせると思うんですよね。僕は近い将来、将来的に東南アジア便が北九州空港から出たら、めちゃくちゃ面白いなと思います。例えば、夜中にタイのスワンナプームに向かって飛んでいって、朝タイに到着する、タイは空港がとても大きいから、タイからまたさらに東南アジア、いろんなところに行けるというんですね。相当面白いと思うし、市民も喜

ぶことだなと思います。僕も個人的にも清州便を応援していきたいと思っていますし、まだ行ったことないんですけど、まず、僕自身も行ってみて、どんな町なのかを見に行って、それで僕自身も周りの人に伝えていきたいと思います。

港湾空港局の人たちで、まだ清州に行っていない方もたくさんいらっしゃると思うんですよね。まずは皆さんも行くべきであります。我々も行くべきだと思うし、議論をするからには、行って初めて語れると思いますので、ぜひ活用を、我々も活用していきたいと思います。頑張っていきましょう。終わります。

○委員長（渡辺修一君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）フライトネットワークの件ですけども、ちょっとすみません。今回の補正予算についてもう一度内訳をおさらいさせてください。簡単でいいです。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　内訳でございます。運航助成などの安定的な運航を支えるお金で2,920万円、それと集客に係る費用として600万円の合計3,520万円を計上させていただいています。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）つまり、今回は運航助成で、決まった部分に関しての約束を果たすみたいな部分であろうとは認識しております。今回の決まった部分、例えば清州線であるとか台北線とかも今動いていらっしゃると思うんですけども、この辺の路線誘致の決め手になった要素は、どのようなものと認識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　我々は日頃から路線誘致に関しましては、特に国際線の場合は、その各国間の出入国データとか、あと我々も航空業界関係者に日頃から非常に接触して、いろんな情報をいただいてございます。そういったものを活用して幅広く路線誘致に当たっているところでございます。

清州線に関しましては、１つはやはり、先ほどちょっと今の路線が次の路線を呼び込むと申し上げましたが、考えられる要因としては、ジンエアーがコロナ前から飛んで、コロナ後も復活して飛び出して、今非常に安定的に飛んでいただいている実績があるのが１つと思います。

もう１つエアロＫ航空自体が一気に日本に就航をしていただいています。そういった中で、やはり福岡空港は人気がありますので、福岡空港にも就航して、ただ、福岡空港はやっぱり混雑しているところなので、なかなか発着枠が難しいところがあります。そういった中で北九州空港は、やはり福岡と非常に近い場所であり、人気の就航地だろうと清州の方は、エアロＫの方は考えていただいて、相乗効果が期待できるのではないかと聞いてございます。あとは地理的なところですね。韓国から九州は非常に近いので、そういったところが複合的に決め手になった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。出入国データをベースに幅広く当たってというところが１点あったかと思います。その辺の営業の手法というか、そういう部分に関して言うと、また同じような形で、韓国に限らずですけども、再現が可能なものであると認識していらっしゃるのかを教えてください。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　その手法も１つの要素だと思っていますし、今回、先ほどちょっと追い風と言いましたが、清州も増便になった、台北も飛び出す、こういった路線が増えることによって、新たに航空会社にも北九州空港のポテンシャルを示すことができると考えてございますので､同じようにやっぱりさらなる増便につなげていきたいと考えているところでございます。

また､もう１つ､ちょっと東南アジアという話もさっき上野委員からもございましたが､我々もやはり東アジアが中心ではございます。今までも飛んでいますが、ただそこに諦めずに、その一歩先の東南アジアも目指してまいりたい、そういったときにどういったアプローチがいいかというと、例えば航空業界が集まる商談会があります。そういったところに出向くと、一気にいろんな航空会社と商談ができますので､そういった場も活用し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）菊地委員。

○委員（菊地公平君）そういった商談会への参加は毎年行かれているのか、何回ぐらいあって、どのくらい行かれているのかをざっくり教えてください。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　おおむね毎年、行けなかった年がコロナ等でもございましたけども、大体行ってまして、今年度も中国の西安などで４月にございましたので、その年によって県と一緒だったり、一緒じゃないときもありますが、大体福岡県とも一緒に行くことが多くございます。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）ということは、福岡県と一緒に行くと、福岡空港も一緒にＰＲするような形になるんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　基本的には、福岡県の中の北九州空港の利用促進をしている担当の方と一緒に行ってございますが、福岡空港も福岡空港で行ってございます。そういった場で福岡空港がＦＩＡＣさんとかと当然ながら同じ会場ですね、会いますと、やっぱりそういうところで北九州空港のことをちょっとこういう話をしたよとか、こういう話があったよという情報交換は密にし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）菊地委員。

○委員（菊地公平君）先ほどのエアロＫが福岡空港にも飛んでいて、北九州空港にもという話もあって、相乗効果的なものを取りに行けるのか、それとも差別化戦略でいく部分もあるのか、その辺の線引きが１つポイントになってくるのではないかと思います。ただ、福岡空港の担当者ともコミュニケーションが取れているというお話でしたので、どんどん協力していって、お互い情報交換していただいてどんどん進めていただければと。特に、先ほど東南アジアへのアプローチというお話もありましたので、僕も結構そこがポイントじゃないかなとは思っております。そこの入り口をどううまくつくれるか、そこは福岡空港と協力なり、お互いの差別化なりしながら進めていっていただければと思っています。期待していますので、頑張ってください。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。三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君）響灘臨海工業団地は、私もやっぱり地元なので、昔から企業が進出したい、広い土地が欲しいというお声はよく聞いておりましたので、今回国有地の売却で、少しでもそこにかなうことはよいことかなと思います。今後もまだもう少し空いているということで、企業としてはなるべく海に近いところがやっぱり輸送の関係とかも含めて、物流の関係も含めて、やっぱり利便性が高いということで求めているところだと思いますので、そういうお声があるということをあえて申し上げさせていただいて、今後もしっかりやっていただきたいと思います。要望です。

それから、フライトネットワークは、清州の横に大田という大きな町があって、清州と非常に近いと。過去には皆さん清州の方も結構仁川の空港を使っていましたけれど、最近は韓国から来られる方、たまたま私が所属している団体の姉妹提携をしているところが、やっぱりこの大田の団体でありまして、先日も大田から来られていました。さっきもお話があったように、皆さんゴルフを物すごく連日楽しまれるようで、大人気、いつでも来たいみたいな、そんな状況であります。

ですから、こちらからも清州だけじゃなくて、少し大田も含めた観光ツアーとか、どうしても１つだけだと行くところが限られてくるとも思いますので、何かそこまでテリトリーに入れることによって、そっちからもっともっと利用していただける、かなり人口の、乗られる方の率が高くなってくると思いますので、そこにアプローチをしていただけたらなと思ったりもいたしますが、その点について見解があればお聞かせください。

○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、韓国の大田という場所は、韓国の中でも大きな町でございます。清州に比べて非常に大きな町で、私もちょっと行きましたけども、非常においしいパンとかが有名で、そこでしか買えないとか、やっぱり日本の方にとっても人気のある場所かなと思ってございます。大田に行くには、やはり清州空港から、例えば五松という駅があったり、そこにタクシーで行って、そこからＫＴＸで行くとか、１時間程度で行け

る場所でございますので、アウトバウンドという意味だと、もちろん清州も含め、大田も含め、意外と清州からソウルという行き方もあろうかと思いますので、仁川に比べて清州空港はあまり混まないというか、スムーズに入れるとか、いろんな条件もありますので、幅広くアウトバウンドもＰＲし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）三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君）ありがとうございます。この夏休みもホームステイでそこから来ていただいたり、また、こちらからも行ったりもあったりするかと思いますので、そういったいろんな団体に、つてがあるところにもぜひそこを使ってほしいと、空港を使ってほしい、この路線を使ってほしいとおっしゃっていただくとか、結構安くというか、割と手頃に行けたりもしますので、今はどちらかというとインバウンドが非常に多いと思うんですが、やっぱりアウトバウンドも増やすことが、これから非常に大事だと思っていますので、そういった意味ではちょっとパッケージをつくったりとか、もしくは以前も申し上げましたけれど、さっきおっしゃったパンとか、そういうアピールの仕方が必要じゃないか、ただ空港だけ使ってくださいじゃなくて、行ったらこんなふうに楽しいよとか、こういうルートがあるよとか、メディアとかも含めてぜひ何か考えていただいて、ＰＲをしていただきたいと要望とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○委員長（渡辺修一君）ほかにありませんか。松尾委員。

○委員（松尾和也君）響灘の件につきましては、地元の委員たちも言ってくださったように、まさにアクセスもよくて、そして、電力基盤もしっかりとしていて、企業から熱い視線が注がれているエリアだと思います。やはりスムーズに入っていただいて、すぐ成果を出していただけるサポートをしていただきたいなと要望します。

そして、清州線ですけども、やはりアウトバウンドという面では市長とかに現地にロケに行っていただいて、何か番組で流したりだとかもやっていただきたいなと思っています。

そして、インバウンドにおきましては、多くの委員さんからあったように、やっぱりゴルフが本当に人気なんですよね。韓国はインドアゴルフが主流みたいで、日本では広々とできるし、お土産としてゴルフクラブを買って帰られるという声もよく聞きます。何かすごい性能がよくて人気だということで、関連して僕が聞いたことあるのは、釣りもすごく人気らしいです。釣り船に乗って帰られるというツアーもすごい人気があると。そのときに、お土産で買われるのが釣りざおだというんですね。やはり韓国の人たちは性能がいいものだという認識を持ってくださっているようなので、しっかり観光の分野とも連携をしていただいて、そういうことをやっていただきたいなと思っています。何かあったら。

○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、ゴルフも人気、釣りも人気、韓国の方のそのような特性はあろうと思います。あと、年代、若い方なのか、特にＬＣＣなんて結構

若い方が使われる、じゃあどういったＰＲがいいか、以前も委員からもたしか御指摘いただいた、ＳＮＳといいましょうか、ＯＴＡとかも活用しながら、ターゲットを絞るわけではないんですが、ある程度狙いながらプロモーションをかけていきたいな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）松尾委員。

○委員（松尾和也君）ありがとうございます。そうですね。予算も限られていますし、戦略的に響くところに打っていこうというのは悪くないと思います。頑張っていきましょう。

○委員長（渡辺修一君）ほかになければ、以上で議案の審査を終わります。

明日も午前10時に開会します。

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