

第 1 分 科 会 (No. 5)

1 日 時 令和 7 年 3 月 1 7 日 (月)

午前 1 0 時 0 1 分 開会

午後 0 時 0 0 分 休憩

午後 1 時 0 0 分 再開

午後 2 時 1 6 分 閉会

2 場 所 第 6 委員会室

3 出席委員 (1 7 人)

主 査	大久保 無 我	副 主 査	富士川 厚 子
委 員	菊 地 公 平	委 員	上 野 照 弘
委 員	鷹 木 研一郎	委 員	香 月 耕 治
委 員	村 上 幸 一	委 員	廣 田 信 也
委 員	村 上 直 樹	委 員	三 宅 まゆみ
委 員	宇都宮 亮	委 員	永 井 佑
委 員	大 石 正 信	委 員	小金丸かずよし
委 員	松 尾 和 也	委 員	伊 崎 大 義
委 員	井 上 しんご		
(委 員 長	吉 村 太 志	副 委 員 長	渡 辺 修 一)

4 欠席委員 (0 人)

5 出席説明員

港湾空港局長	佐 溝 圭太郎	総 務 部 長	宮 金 満
総 務 課 長	日比野 将 隆	クルーズ・交流課長	川 崎 文 寛
港 営 部 長	小 田 聡	港 営 課 長	中 野 仁
業務担当課長	中 島 寛 幸	保全担当課長	牛 島 和 充
物流振興課長	鈴 木 啓 介	港湾整備部長	伊 藤 仁
港湾工事担当部長	今 吉 淳 一	計 画 課 長	井 上 康 一
エネルギー産業拠点化推進室長	林 秀 樹	エネルギー産業拠点化推進課長	白 井 伸 弥
総合拠点利用促進担当課長	酒 井 啓 範	基盤整備担当課長	和 田 賢二郎
空港企画部長	田 代 昇 三	空港機能強化担当部長	黒 岩 亮

空港企画課長 高岡智靖 空港機能強化担当課長 椿辰一郎
 旅客営業担当課長 尾崎英一 アクセス・新技術担当課長 一田剛
 外関係職員

6 事務局職員

政策係長 袴着健太郎 書記 西嶋真

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	議案第1号 令和7年度北九州市一般会計予算のうち所管分	議案の審査を行った。
2	議案第8号 令和7年度北九州市港湾整備特別会計予算	
3	議案第11号 令和7年度北九州市土地取得特別会計予算のうち所管分	
4	議案第17号 令和7年度北九州市空港関連用地整備特別会計予算	
5	議案第18号 令和7年度北九州市臨海部産業用地貸付特別会計予算	
6	議案第20号 令和7年度北九州市市民太陽光発電所特別会計予算	

8 会議の経過

○主査（大久保無我君） それでは、開会いたします。

本日は、港湾空港局関係議案の審査を行います。

議案第1号のうち所管分、8号、11号のうち所管分、17号、18号及び20号の以上6件を一括して議題といたします。

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

それでは、説明を求めます。港湾空港局長。

○港湾空港局長 おはようございます。委員の皆様には、本市の港湾空港行政につきまして、日頃より御指導、御支援を賜り、誠にありがとうございます。

本日御審議いただく議案は、予算議案6件でございます。

港湾空港局では、成長エンジンである北九州港と北九州空港を最大限に活用し、新ビジョンの重点戦略である稼げる町の実現に向けて事業を進めております。

予算に計上しております主要内容でございますが、北九州港においては、物流拠点化の推進に向けて港湾施設の機能強化や貨物の集荷、モーダルシフト促進などの取組を実施してまいります。また、風力発電産業の総合拠点化に向けて、産業用地の整備や関連産業の誘致に努めてまいります。

北九州空港においては、滑走路延長事業が順調に進んでおり、昨年４月には九州唯一の国内貨物定期便が就航、また、来月から空港最寄り駅である朽網駅への特急停車が実現します。こうした未来に向けた動きに併せて、空港関係者と連携し、より多くの人ともの呼び込めるよう取り組んでまいります。

本市経済の発展に向けて、２つの港がしっかりと役割を果たせるように、港湾空港局職員一同しっかりと取り組んでまいりますので、委員の皆様には引き続きの御指導、ごべんたつを賜りますようお願い申し上げます。

議案内容につきましては、総務部長から説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

○主査（大久保無我君） 総務部長。

○総務部長 着席のまま御説明させていただきます。

港湾空港局関連の議案につきまして、本委員会で御審議をお願いするのは、議案第１号、令和７年度北九州市一般会計予算のうち所管分、議案第８号、港湾整備特別会計予算、議案第１１号、土地取得特別会計予算のうち所管分、議案第１７号、空港関連用地整備特別会計予算、議案第１８号、臨海部産業用地貸付特別会計予算、議案第２０号、市民太陽光発電所特別会計予算の以上６件でございます。

予算案について、主要内容を款項目ごとに御説明させていただきます。なお、金額は万円単位とさせていただきます。

一般会計予算に関する説明書を御覧ください。タブレットの３２ページをお願いいたします。

歳入でございます。

１７款１項９目港湾使用料１３億１,４３３万円は、岸壁など港湾施設の使用料収入などでございます。

３６ページをお願いいたします。

１７款２項７目港湾手数料５億８６０万円は、水域占用料などでございます。

４２ページをお願いいたします。

１８款２項１目総務費国庫補助金のうち所管分は２億３,１７８万円で、新しい地方経済・生活環境創生交付金のうち、北九州空港の利用促進及び機能強化に伴う国庫補助金などでございます。

５８ページをお願いいたします。

18款 2 項 9 目港湾費国庫補助金 6 億6,076万円は、港湾施設の整備に伴う国庫補助金などでございます。

86ページをお願いいたします。

20款 1 項 1 目財産貸付収入のうち所管分は 4 億1,398万円で、新門司地区埋立地の土地貸付収入などでございます。

90ページをお願いいたします。

20款 2 項 1 目不動産売払収入のうち所管分は47億6,828万円で、響灘東地区などの土地売払収入でございます。

97ページをお願いいたします。

22款 2 項20目ボートレースによる未来のまちづくり投資基金繰入金のうち所管分は 2 億9,163万円で、空港整備に伴う基金繰入金などでございます。

103ページをお願いいたします。

24款 3 項 7 目港湾費貸付金元利収入 4 億6,860万円は、臨海部産業用地貸付特別会計への貸付金に対する償還金収入でございます。

114ページをお願いいたします。

25款 1 項 1 目総務債のうち所管分は 8 億4,060万円で、北九州空港整備事業への負担金の財源として市債を借り入れるものでございます。

119ページをお願いいたします。

25款 1 項 8 目港湾債48億8,510万円は、港湾整備事業などの財源として市債を借り入れるものでございます。

131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うち所管分は、空港推進経費の18億4,634万円で、北九州空港の利用促進及び機能強化などに要する経費でございます。

大きく飛びまして221ページをお願いいたします。

10款港湾費、1 項 1 目職員費12億9,921万円は、職員の給与などでございます。

222ページをお願いいたします。

2 項 1 目港湾総務費12億5,552万円は、港湾の振興計画など管理事務に要する経費でございます。

2 項 2 目施設管理費 6 億8,090万円は、港湾施設の管理に要する経費でございます。

224ページをお願いいたします。

3 項 1 目施設営繕費 2 億3,805万円は、港湾施設の維持補修に要する経費でございます。

3 項 2 目港湾建設費64億9,485万円は、港湾施設の整備や国直轄事業負担金などに要する経費でございます。

226ページをお願いいたします。

4 項 2 目埋立整備費 8 億7,299万円は、新門司地区や響灘東地区の埋立地整備に要する経費でございます。

少し飛びまして284ページをお願いいたします。

債務負担行為でございます。

今回新たに提出するのは、表の下2件、門司港地域複合公共施設整備事業の所管分と港湾情報システム保守管理委託事業、次のページ、285ページの響灘東地区処分場整備事業、港湾施設LED照明等導入事業の4件でございます。

一般会計につきましては以上でございます。

次に、特別会計予算に関する説明書を御覧ください。

まず、港湾整備特別会計について御説明いたします。

タブレットの55ページ及び56ページをお願いいたします。

歳入歳出予算額は、それぞれ57億4,380万円でございます。

57ページをお願いいたします。

歳入でございます。

1 款 1 項 1 目機能施設事業使用料30億8,228万円は、荷役機械や荷さばき地などの使用料収入でございます。

2 款 1 項 1 目機能施設事業財産貸付収入 1 億6,971万円は、倉庫用地などの貸付収入でございます。

60ページをお願いいたします。

6 款 1 項 1 目機能施設事業債19億8,400万円は、コンテナクレーンの更新などの財源として市債を借り入れるものでございます。

61ページをお願いいたします。

歳出でございます。

1 款 1 項 1 目総務費12億2,561万円は、機能施設の管理運営や北九州港の利用促進などに要する経費でございます。

1 項 2 目維持費 6 億2,303万円は、機能施設の維持補修などに要する経費でございます。

1 項 3 目太刀浦ふ頭費18億9,154万円は、コンテナクレーンの更新など、太刀浦ふ頭の整備に要する経費でございます。

63ページをお願いいたします。

1 款 2 項 1 目機能施設費繰出金19億7,947万円は、市債償還のため公債償還特別会計へ繰り出すものでございます。

港湾整備特別会計につきましては、以上でございます。

少し飛びまして、86ページ、87ページをお願いいたします。

土地取得特別会計でございます。

港湾空港局所管分の歳入歳出予算額は、それぞれ41億4,380万円のうち1億2,555万円で、門司港地域複合公共施設整備事業に要する経費でございます。

大きく飛びまして138ページ、139ページをお願いいたします。

空港関連用地整備特別会計でございます。

歳入歳出予算額はそれぞれ350万円で、空港関連用地の分譲地の測量や草刈りなどに要する経費でございます。

次に、142ページ、143ページをお願いいたします。

臨海部産業用地貸付特別会計でございます。

歳入歳出予算額はそれぞれ4億6,860万円で、臨海部の産業用地を企業に貸し付けるものでございます。

少し飛びまして158ページ、159ページをお願いいたします。

市民太陽光発電所特別会計でございます。

歳入歳出予算額はそれぞれ1億300万円で、太陽光発電で得た売電収入を基に、発電所の維持管理などを行うほか、市民還元事業の財源として一般会計へ繰り出すものでございます。

以上で港湾空港局関連の予算関係議案の説明を終わります。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。

○主査（大久保無我君） これより質疑に入ります。質疑は、会派ごとに持ち時間の範囲内で議題に関する事項とし、当局の答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。質疑はありませんか。永井委員。

○委員（永井佑君） おはようございます。よろしくお願いいたします。

物流に関して質問します。

北九州港の令和5年度のフェリー、RORO船の取扱貨物量は、平成24年比で約1.2倍、過去最高の約5,700トンを記録しています。本市は、局区X方針で、陸海空の交通の結節点である新門司地区は、多くの企業活動を支えており、物流拠点としてのポテンシャルが高いことから、企業誘致の基盤として重要な役割を果たしているとしています。また、複数のRORO船社が新門司地区に新規航路開設の意向を示しており、2030年代前半の航路開設を要望している船会社もあるとのこと。

しかしながら、新門司地区は、フェリー、RORO船等が多数就航していて、今後のさらなる海上輸送の増加に対応できるターミナルがないということです。

それで、今回、議案第61号の新門司北三丁目を10億1,000万円で売却するという事なんです。この関連ということでこれはよろしいのでしょうか。まず、それをお願いします。

○主査（大久保無我君） 港営課長。

○港営課長 土地の場所につきましては、関東、関西向けフェリーを運航するマリナクロス新

門司内の埋立地でございます。東京九州フェリーの発着場所の東側に隣接する土地で、周辺は、新車や中古車の保管場所及び倉庫などが立地する地域でございます。処分相手先は、処分する市有地の背後地でフェリーを運航する東京九州フェリー株式会社でございます。

当該企業は、令和3年7月1日に北九州港新門司地区と横須賀港の間、約980キロを約21時間で結ぶ新航路を開設し、1万6,000トン級のフェリー2隻で週6便運航しております。土地の取得の背景につきましては、東京九州フェリーの貨物量は、令和3年下期が年間約114万トンに対して、令和6年下期は316万トンと3倍に増加するなどしており、週末を除けば乗船率は9割を超える状況でございます。そのため、貨物量が増加傾向にある中、トラックを保管する陸上のスペースが不足してきており、東京九州フェリー株式会社では当該土地を取得し、トラックなどの車両置場、それから、フェリーを利用する貨物運送事業者のトラックステーション設備を整備する予定でございます。フェリー会社の事業拡充に伴う設備投資でございますので、事業開始に向けてしっかりと連携して進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 永井委員。

○委員（永井佑君） じゃあ、先ほどこちらが述べたこの関係でよろしいということですね。分かりました。

それで、北九州港では、2024年問題の解決と物流における環境負荷低減の促進を目的として、陸上輸送から海上輸送への転換を対象とした補助制度を実施しています。北九州港に定期寄港する国内フェリー及び国内RORO船を利用した新たなモーダルシフト貨物を補助対象としています。北九州港モーダルシフト補助制度について、今年度の実績と来年度の計画を教えてください。

○主査（大久保無我君） 物流振興課長。

○物流振興課長 海上モーダルシフト促進事業について御質問いただきました。この制度は、まさに2024年問題が追い風となって、今またフェリーを使ったモーダルシフトに注目が集まっていますところでございます。その流れに乗って北九州港の貨物量も増えているところではございますが、それをさらに加速させるために新しくモーダルシフトされた貨物に対して補助をして誘導している制度でございます。

令和6年度から始まった制度でございまして、補助金としては700万円でございます。これに対して、まだ申請を集計している段階というか、まだ実績が明確には出ていない段階ではございますけれども、我々が想定していた6割程度の申請を受けているところでございます。

来年度以降につきましては、補助金額としては同じ700万円を計上させていただいてございます。令和6年度と令和7年度の違いでございますけれども、現在、特に主に新門司から出ているフェリー、ヒアリングによりますと、平日は、ほぼ満載に近い状態で、せっかく新しいお客さんがいてもお断りするようなケースが多いと伺っております。それをなるべく週末、土日出発の便とかであればまだ積載に余裕がございますので、フェリー会社としてもそちらに誘導し

たい。港湾管理者としても、貨物を増やすにはそういう土日を有効活用していただくということが必要だと考えてございます。令和7年度は、土日、週末利用の便について、貨物の補助を少し高めに設定したり、上限額を多めに設定したりということで、これまで取り込めなかった貨物を週末に誘導することでさらに増やしていきたいと考えてございます。以上です。

○主査（大久保無我君） 永井委員。

○委員（永井佑君） ありがとうございます。

新門司が混雑していると、それに伴ってこれまでになかった貨物の出し入れ、それを増やしていくという答弁だったと思います。

本市は、2月18日に、大学や研究機関、企業が集まる若松区の北九州学術研究都市について、さらに発展させるための新戦略を発表しています。新戦略は、G-CITY戦略と命名されています。5年間で外部研究資金50億円の獲得、半導体や次世代自動車などの産学連携に集中投資し、10年間で大学や企業など200件の誘致を目標に掲げ、市長は、市の発展への起爆剤として進めたいと語っています。これにより、新たな物流が開始されることやモーダルシフトされた貨物も増加していくことなどが考えられますが、港湾空港局としての見解を伺います。

○主査（大久保無我君） 物流振興課長。

○物流振興課長 我々は、物流、貨物を増やすというところを主眼に取り組んでいるところではございますけれども、まさに集貨と創貨というのは、一体となって相乗効果を発揮するものと考えてございます。企業誘致、新たな企業誘致をするに当たっては、企業と接触するのは主に関係局かもしれませんが、そのときには必ず物流インフラの優位性、これは空港含めてでございますけれども、そこをアピールしていただくというところで協力しているところがございます。新たな立地が進めば、当然何らかの貨物事業というのにも生まれるものと期待しているところがございます。特に北九州にとって優位性のあるフェリー、国内輸送になりますけれども、一方でコンテナであれば、輸出、あるいは、輸入というところで活用されるところでございますので、そこは関係局とも一体となって誘致を進めてまいりたいと考えてございます。以上です。

○主査（大久保無我君） 永井委員。

○委員（永井佑君） ありがとうございます。

港湾空港局にも関連するという話だったと思います。企業の誘致が増えると、物流インフラの優位性、港湾が、港がありますから、その関連で産業経済局とも協議をしていくという話です。貨物量が増えるという話でした。

モーダルシフトが進んで環境負荷が低減していくことやトラックドライバーの労働環境が改善されるのはとてもいいことだと思います。

一方で、私が懸念することがあります。それは、今まで陸送されていたものが船舶輸送され、輸送ルートが変わっていくことで、大型トラックが貨物輸送のために道路が拡張された産業道

路ではなく生活道路を通行する頻度が多くなるのではないかという懸念です。ここについて港湾空港局の見解を伺います。

○主査（大久保無我君） 永井委員、もうちょっと具体的に港湾とどう関係があるのかを説明いただけますか。

○委員（永井佑君） いや、モーダルシフトが進んで、陸送から船舶輸送になった場合の……。

○主査（大久保無我君） 道路が狭いということですか。

○委員（永井佑君） それもありますし、今まで行っていたルートではなく違うルートを通るようになるじゃないですかと。それについて港湾空港局としてはどう思うか。

○主査（大久保無我君） モーダルシフトが進むとルートが変わる。

○委員（永井佑君） ルートが変わるでしょう。長距離輸送をしなくなると、ルートが、港からコンテナのターミナルとか企業に直接輸送するようになるので、間違いなくルートが変わるわけです。

○主査（大久保無我君） 総務課長。

○総務課長 船舶輸送することによってルートが変わるのではないかという御質問ですが、陸上輸送の場合は、当然ながら高速道路を使いますので、インターチェンジ同士の結節点というところから目的の荷主さんなり物流センターなりに運んでいくというようなルートだと思います。

一方で、港湾輸送になりますと、当然新門司をはじめとした、北九州の場合では新門司をはじめとしたターミナルにまずは貨物を下ろす、または、積むということで、荷物が集まってきます。今、ターミナルの周辺は、私ども港湾空港局の所管で臨港道路になっていますので、臨港道路をきちんと整備しながら、ターミナルを拠点として荷主さんなり物流センターなりに届けていくというような形になりますので、まずはターミナル周辺の臨港道路の整備というところからはきちんと進めておりますし、個別の今まで通らなかった、例えば細い道というようなところは個別の案件になりますので、私どもではお答えしにくい、お答えできないところではありますけども、まずは貨物が集積するターミナルの周辺の整備、渋滞等も含めて、安全対策も含めてきちんと整備をすると考えてございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 臨港道路を整備していくということでした。具体的な個別の案件になるかもしれませんが、一つの例として紹介させていただきます。

門司区の住民から、柄杓田大里線では大型ダンプが走行していて、交通量の増加により、萩ケ丘小学校と戸ノ上中学校の子供たちが登下校に際して危険が伴っていると話を聞きました。私も現地を調査しましたが、車道は片側1車線であり、大型トラックは擦れ違うことができず、一方が通過してからでないと発進することができません。永黒二丁目にあるコンビニから淡島神社方面までは、歩道は左側のみ、さらに歩道がないところもあり、子供たちは登下校時に危

険を伴います。また、北九州高速4号線の高架下にオレンジ色の車線分離標はありますが、狭く、暗く、非常に危険を感じます。この地域では、人身事故も発生をしています。モーダルシフトが進められていくことはいいかもしれませんが、輸送ルートが変わり、大型トラックやダンプが生活道路を走行することで起こる事故というのを懸念しています。先ほど、臨港道路は整備して進めていくという答弁で、個別具体的な今回のこの話にはなと思いますけど、私はこういう懸念をしているんです。物流が変わることによって、それを港湾空港局としてはどう捉えているかという質問です。

○主査（大久保無我君） 都市整備局の話にもなるかもしれませんが。

○委員（永井佑君） 答弁できるところで結構です。

○主査（大久保無我君） 港営課長。

○港営課長 御指摘の点は、港湾を取り巻くトレーラー、それから、トラックといたしますのは、1つは特殊車両の認定というような、道路関係法令の指定を受けて通る道路が決まっているという状況でございます。1つが、懸念点につきましては、当然新門司地区につきましても、各種民間倉庫がかなりの勢いで建設されております。そういった意味では、そういった倉庫を利用して積替えが行われている状況かなと思っております。

それから、御指摘の道路につきましては、都市整備局所管の道路でございますので、港湾空港局としましては、そうした特殊車両の状況であったりとか、臨港道路の維持管理の状況であったりとか、そういったことをしっかりと保全して進めてまいりたいと思います。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 臨港道路というのと生活道路というのは、すみません、僕も認識がちょっと分かっていないんですけど、違うんですか。

○主査（大久保無我君） 港営課長。

○港営課長 臨港道路につきましては、基本的には港湾の埋立地に所在する土地でございます。ある種港湾の貨物を輸送するような道路設計をしている道路と、一般的に各種生活道路と申しますか、そういったところは埋立地から外れたところの道路というようなことでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 分かりました。

先ほど例を示しましたが、この例のように、北九州市全体、狭い道路も多いという現状があると思います。住民からも、子供たちが大事故に巻き込まれるかもしれないと心配をしていると。経済発展の裏側にある住民の不安に寄り添って対策を取ってほしいという懸念の声が上がっています。今後物流の流れが変わって、市民生活に大きく影響することに関して、港湾空港局が他局に働きかけて地域の実情をつかむことや通学路の整備や通学時間帯などの進入禁止の

標識を整備するなど、縦割りなく対策を取るべきと考えますが、見解を伺います。

○主査（大久保無我君） 所管の及ぶ範囲内で結構です。御答弁いただければと思います。総務課長。

○総務課長 個別のトラックなり大型車両の通行につきましては、そういった地域の声があるということをお聞きしましたので、所管の部局にもお伝えしたいと思いますし、例えば私たち港湾空港局としては、トラック協会さんとかともお付き合いがございます。トラック協会自体は産業経済局の所管になっていますけども、そういったところにもそういった声がありますというようなことをお伝えして、担当局でどういった対策ができるのかというのは考えていただけたらと思います。私どもとしては、情報提供ということでさせていただきたいと思います。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 分かりました。

今日お話した、議論した話を受け止めていただいたと思います。私がこれまで述べた懸念というのは、北九州市というか日本全国の問題だと思いますけど、狭い道路事情の中でモーダルシフトが進められていくことで、物流を所管する港湾空港局が問題意識を持っていただきたいということです。北九州市には、先ほど情報提供、情報共有をしていただくということだったんですが、都市整備局も教育委員会もPTAも地域の皆さんも入られています北九州市通学路交通安全プログラムというものがあります。ここで物流の変化の視点も議論に加えて、地域の実情に応じた対策を私は議論していくべきだと思います。先ほど情報共有とか情報提供していただくということだったんですが、こういうところにも入っていただいて、議論に参加していただきたいと思いますが、どうでしょうか。

○主査（大久保無我君） 総務課長。

○総務課長 すみません、私は通学路の交通安全プログラムというものを、申し訳ないですが存じ上げておりませんでしたので、まずはどういったものかということを勉強させていただいて、そのうちどういった対応ができるかというのは考えさせていただきたいと思います。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 永井委員。

○委員（永井佑君） おっしゃることというのが、現時点の到達点だと思います。陸送だと運転手さんが何時間も運転して、インターを下りて、そこで近くの到着地に着くという流れが今まで一般的だったと思いますけど、2024問題で運転手の時間外労働に天井ができて、その中でRORO船、モーダルシフトという形に今変わっていつているわけです。そうすると、私が今日示したような懸念、生活道路も、もしかしたら船を下りた後、流れが変わっていく可能性は大きいあるので、ぜひ調べていただいて、教育委員会とか都市整備局とも縦割りをなくした議論をしていただかないといけないという指摘をしておきます。繰り返しになりますが、経済発展

の裏側にある住民の不安に寄り添って対策を取っていくべきと指摘をしまして、私からの質問を終わります。

○主査（大久保無我君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 私から3点、第1に洋上風力発電について伺います。

洋上風力発電の産業関連整備事業4億6,000万円、洋上風力発電拠点化事業8,800万円が計上されています。今後、ウインドファームについては、大型風車25基を設置して、出力22万キロワット、約17万世帯へ電力を賄うと。国内最大規模となっているということで進められていますが、先日のNHKテレビで、千葉県や秋田県沖合の洋上風力発電が、物価高騰や金利上昇の影響で洋上風力発電の開発コストや採算が悪化し、事業の中止や延期が相次いでいると報道されましたが、北九州市での事業への影響はないのか。今後の物価高騰の影響と今後の洋上風力発電整備事業について伺います。

2点目、西海岸の10号上屋におけるアスベストについて伺います。

平成17年に建築物を実態調査した際に、アスベスト未使用と判定されたとのことですが。今回なぜアスベストが確認されたのか。その経緯、健康への被害の実態、再発防止策や今後の調査、改修計画について伺います。

3点目、ひびきコンテナターミナルについて伺います。

ひびきコンテナターミナルについては、4億円の支出に対して、収入が3億円となるなど、毎年1億円の赤字が続いていると聞いています。公営化ふ頭以降、コンテナ取扱量の目標と実績個数の推移、歳入額や歳出額の推移と黒字化への今後の見通しについて伺います。以上。

○主査（大久保無我君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 洋上風力についてお答えいたします。

2021年の後半から急激な物価高騰、それから、円安の波が襲ってきております。これは、風力発電の資材についても例外なく襲ってきているのが事実でございます。ただ、ひびきウインドエナジーに関しては、一昨年、2023年3月に工事に着手しまして、順調に工事が進んでおります。来月、4月になりますけれども、4月上旬には海上に1本目の風車が設置されまして、夏までには25本全部、全ての風車が姿を現すことになります。影響がないとは言えませんが、予定どおり順調に進んでおり、令和7年度中の運転開始を予定しております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 保全担当課長。

○保全担当課長 西海岸10号上屋のアスベストが発見された件について御説明いたします。

まず、平成17年に調査をやった流れの中で、何で今回見つかったかといった経緯でございます。平成17年度には、公共施設に対しまして、アスベスト調査を全件で実施してございます。港湾空港局でも89の港湾施設を対象としまして、設計図面による確認、それから、目視により吹きつけ材等の有無を確認し、吹きつけ材が確認できたものにつきましては、アスベストが含

まれているかどうかを分析調査して、アスベストが含まれていることが分かった施設については、除去工事を行ってきたものでございます。今回発見された経緯でございますけれども、調査分析をやる業者様から、別のところの調査をやったときに、どうも怪しい吹きつけ材の存在が危ぶまれるものがあるという情報をいただきまして、念のために調査をやったわけでございます。そうした流れの中で今回分析調査を行った結果、アスベストが含有されていたといった経緯が分かったというところでございます。

あと、健康に対する影響でございます。これにつきましては、アスベストの含有の調査と併せて空気中にアスベストが飛散しているかどうか、その濃度の調査も一緒に行いました。その結果、ほぼ定量値以下という調査結果になりまして、健康へ与える影響はほぼほぼないという状況でございます。

また、上屋を使っていらっしゃる荷役事業者様からそういった健康被害があるというような情報を得ておりませんので、今のところは健康被害はないと考えてございます。

それから、改修計画でございます。今回、アスベストが含有している吹きつけ材があるということになってございましたので、早急に除去工事に入りたいと考えておりまして、新年度予算が可決されました暁には、維持費から支出をして、除去工事に直ちに入りたいと考えております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 物流振興課長。

○物流振興課長 ひびきコンテナターミナルについてお尋ねをいただきました。

まず、目標値についてでございます。

ひびきコンテナターミナルは、平成17年に供用開始してございますけれども、その当時は、開港して5年後に50万TEUを扱うという高い目標を掲げてございました。開港から2年後、平成19年には、中国、韓国において港湾整備が急ピッチで進められたこともございまして、思っていた貨物が十分に集まらなかったということで、民営から公共ターミナルへと衣替えしました。その際には、目標を30万TEUまで下げたところでございます。

しかしながら、公共化の時点では、実は年間5万TEU程度まで取り扱っておりまして、増加の兆しが見えていた時期でございましたが、平成20年にリーマンショックが起りまして、その影響をもろに受けまして、一時は2万TEU程度まで取扱量を下げ、しばらくは低迷の時期が続きました。このようなことがございまして、現実的な目標としては、当面まず10万TEUを目指すということを掲げて、今取り組んでいるところでございます。

一方で、取扱量の推移でございます。先ほど2万TEUまで減らしたと言いましたけれども、平成の終わり頃には3万から4万まで増えてきてございまして、令和にかけては4万から5万TEUで推移してございました。その後、令和2年10月には沖縄向けRORO航路が就航しまして、令和3年には初めて6万TEUを突破したところでございます。その後、令和4年11月からは、秋田、新潟など日本海側とひびきコンテナターミナルを結ぶ内航コンテナ航路、我々

は日本海航路と呼んでおりますけれども、これが就航したことに伴いまして、令和5年の取扱量は過去最高の6万6,000TEUを記録したところでございます。昨年、令和6年の実績については、まだ現在集計中ではございますけれども、前年を上回る見込みで、さらに過去最高を更新すると見込んでございます。

一方で、収支につきましては、委員がおっしゃられたとおり、ここ最近はマイナス1億円の赤字が続いて、安定しているところでございます。これを改善するためには、航路拡充、集荷拡大に取り組んで収入を増やしていくことが大事でございまして、併せまして、なるべく支出の抑制に努めるということで、一日も早く目標の10万TEUを達成するとともに、収支の改善といったことも図ってまいりたいと考えてございます。以上です。

○主査（大久保無我君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 洋上風力発電については、北九州が物価高騰のちょっと前に契約したということで、順調であるという答弁だったと思うんですけども、じゃあなぜ秋田県や千葉県では物価高騰によって大変な状況になっているというところで、秋田県や千葉県と北九州の違い、それは何ですか。

○主査（大久保無我君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 秋田県、それから、千葉県と北九州の違いでございます。

まず、制度的なことから申し上げますが、北九州の洋上ウインドファームは、私ども港湾空港局が管理する港湾区域の中で北九州市が公募した事業でございます。一方、今問題になっている三菱商事が取っている秋田、それから、千葉、これらは一般海域という国が管理する海域において国が公募をかけた事業でございます。国が公募をかけた第1回目の事業でございまして、ここで三菱商事は、非常に安い、入札に対して安価な売電価格で札を入れて落札しております。この価格が業界では当時非常に問題になりまして、入札の上限価格が29円だったところを12円とか11円台で落札しておりますので、そもそもここに無理があったことは事実でなかろうかと思います。その他もろもろ理由はございますけれども、一番大きなところについてはそこじゃなかったかと思っております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 説明では、千葉県や秋田県は一般海域と、国が管理しているということがあるということなんですけども、29円、11円ということで落札した価格が非常に低かったということによって収入が低かったんじゃないかと、収益が低かったことによって、物価高騰が襲いかかってきたということだと思んですけども、じゃあ北九州市はどれぐらいの価格で電気の販売、価格になったのか。物価高騰がなぜ大丈夫だという根拠、それは何ですか。

○主査（大久保無我君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 北九州の案件については、FIT、固定価格買取制度に基づいて事業者が申請しておりますので、固定価格36円で20年間売電することになっております。

それから、物価高騰の影響なんですけども、物価高騰の影響は多少なりともございます。想定していたより物価が高いので、初期投資は増えていると思いますけれども、それは同社、ひびきウインドエナジー社の中の資金計画の中でのみ込める額だったということでございます。以上です。

○主査（大久保無我君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 三菱商事の落札価格が非常に低かったということによって、収入が低くなって、それが物価高騰によって拍車がかかってきたということによる影響が出てきていると。北九州は36円ということで、物価高騰と若干時期がずれていたというものでありますけど、それを何とか乗り越えられるとは思いますが、今後物価高騰は予想を超える形で増えてくると思うので、その対応はしていただきたいと思います。今後、基地港湾が、これから部材がヨーロッパから入ってきて広がっていくと思うんですけども、その場合の北九州へのサプライチェーン、地元の企業への雇用とかそういうのはどのように広がっていくのでしょうか。

○主査（大久保無我君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 ひびきウインドエナジーの事業に関して、1年前の数字になるんですけども、令和5年度実績で約300社の地元企業が参入しております。洋上風力関係は、裾野が広い産業と言われております。これは、製造業だけではなくて、風車の組立てとか積出し、物流、そういった非製造業の割合、それから、O&Mという運転監視とかメンテナンス、この割合も非常に多くございます。製造業が全体のコストのうちの約38%、非製造業が62%を占めます。今この約300社が入ったものの、多くは非製造業の分野でございます。ただ、製造業に関しても、日鉄エンジニアリングが日本初のジャケット基礎のサプライチェーンを構築しております。今後につきましても、ひびきウインドエナジーの使用が終わった後には、また次の利用者が基地港湾を使うことになりますので、主に非製造業の建設、それから、物流、海洋土木、こういった事業が北九州に定着していくことになりまして、これらの仕事が増加することになります。以上です。

○主査（大久保無我君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 今後、北九州経済、地元への雇用への効果が見込まれると。製造業、非製造業も含めてということなんで、物価高騰の影響とかもあると思うんですけども、ぜひ北九州への経済の波及効果、これができるように見守っていきたいと思います。

次に、西海岸へのアスベストの発見ですけども、疑問なのは、目視点検していたということで、見落としていたということですけど、人間による目視確認なんで、当然ヒューマンエラーは起こってくると思うんですけども、そうであるならば、きちんと写真を撮ったりとかして、そういうアスベストが吹きつけてあるということについての確認をなぜしなかったのか。同時に、平成17年の調査について、そういう見落としがあったということであるならば、業者に対する過失責任だとか、そういうのも出てくると思うんですけども、そんなあたりはどのように

考えておられますか。

○主査（大久保無我君） 保全担当課長。

○保全担当課長 平成17年度の調査でございます。確かに、目視点検で点検を行うといったところでやってございまして、現実的に今回発見されたということは、見落としがあったと言われても仕方がないような状況でございます。今回発見された場所が、上屋内部の天井はりの13本のうち真ん中の1本だけにその吹きつけ材が施されていたといったような状況がございまして、なぜこうも見落とされたかといったところは、正直原因が分からないといった状況でございます。今回こういう状況でございましたので、市内の同様な事例がないかといったような調査につきまして、都市整備局から再度点検するように各管理者に指示があったところでございまして、港湾空港局でも、この依頼に加えまして、現存する当時の調査対象施設につきまして、入念的に調査をするといった状況でございます。目視だけでは確認されなくても、要は対象となるようなものがない状態でも全ての写真を撮って、その場で撮影方法ですとかそういったものを図面の中で図示することで見落としがないようにしっかり対応していきたいと考えておりますし、その当時の業者さんが決して無責任といいますか、故意があつて見落としとしての今は今の段階では分かりませんが、そういった状況でございますので、今回の調査を行うことでしっかり見落としがないように対応していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 平成17年の当時のアスベストに対する対応というのは、いわゆる目視確認で、それが吹きつけアスベストがされているかどうかをまず目で見て確認していくと。そして、それがあれば、調査、点検していくと思うんですけども、その当時はそれが当たり前であったということで、業者に対してだけじゃなくて、その当時はそういうことだったということなんで、再度、かなり進歩はしてきとると思うんで、もう一回全部見ていただいて、そして、健康への被害、これが出てこないかどうかというのは見ていかなきゃいけないし、当時の業者への聞き取り調査、そういうのもやって、今後のアスベストに対する在り方、これはきちんと方針を出していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○主査（大久保無我君） 保全担当課長。

○保全担当課長 今委員におっしゃっていただきましたように、アスベストに対する認識というものをしっかり今回改めて受けさせていただいて、前の調査、平成17年の調査と同じような過ちがないように、我々もしっかり技法確認等を進めていきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 次に、ひびきコンテナターミナルについてですけども、平成17年から僅か2年で民間から直営ふ頭になったと。当時1,000億円の巨額のお金をつぎ込んで、環黄海ハブ

ポートと、ヨーロッパや北米にも荷物が届けられるという壮大な構想であったんですけども、それがずっと目標値が50万T E Uから現在10万T E Uですか、下げられていますけども、大体どれだけの金額が税金で投入されたのか。同時に、今マイナス1億円の赤字が出ていますけど、先ほど言われたように、日本海ルートだとか、また、沖縄へのR O R O航路が週3便出てきているという兆しはあるんですけども、その見通し、大体何年ぐらいには黒字化していきたいとか、そういう見通しはあるのでしょうか。

○主査（大久保無我君） 総務課長。

○総務課長 まず、ひびきコンテナターミナルの整備に投入されたお金について御答弁いたします。

ひびきコンテナターミナルの整備事業といたしましては、平成9年から平成18年度までに行っておりまして、総額で903億円の事業費でございます。これを国と市、それから、民間のそれぞれの負担で合計903億円となつてございます。そのうち、コンテナヤードに関わる場所は、私ども、市の特別会計で起債を起こしております、これが143億円となつてございます。この起債について、令和18年度までということで償還を進めているところでございます。

また、加えまして、公共化した際に、ガントリークレーン等を民間から市が購入いたしましたそのお金、約40億円につきましても、起債という形でお金を手当てしまして、こちらは令和9年度までの償還期間ということで、今償還を進めているところでございます。いずれにしても、140億円のコンテナヤードの整備、それから、クレーンの40億円の購入につきましても、毎年度しっかりと償還をしているところでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 物流振興課長。

○物流振興課長 今後の経営見通し、いつ目標達成できるのかというところについてお答えしたいと思います。

先ほど答弁いたしましたとおり、令和6年、昨年は前年の過去最高よりも上回ってございまして、残念ながら伸びが縮んでしまったので7万T E Uには届かないかなというぐらいの数字を見込んでございます。そうなりますと、まず10万T E Uの達成にはあと3万T E Uの上乗せが必要でございます。そこにつきましては、日本海航路、委員からも言っていただきましたけれども、あるいは、R O R O航路、あとはもちろん輸出、輸入のコンテナ航路の貨物を増やすこと、さらには日本海航路が今好調でございますので、それを軸として新たな外航航路を誘致するといったことで、一日も早く10万T E Uを達成したいと考えてございます。

一方で、収支につきましては、コンテナが増えれば当然収入は増えていくものではございますけれども、10万の達成を待つだけではなくて、まだ広いヤードが十分に活用されていない状況でございます。

○主査（大久保無我君） 50秒です。

○物流振興課長 コンテナ以外の船、貨物も取り扱うことで収入も上げていきたいと考えてご

ざいます。以上です。

○主査（大久保無我君） 大石委員。

○委員（大石正信君） ぜひ頑張ってください。

○主査（大久保無我君） 時間になりました。進行します。ほかに質疑はありませんでしょうか。廣田委員。

○委員（廣田信也君） よろしく願いいたします。

3点ほどお伺いさせていただきたいと思います。

1点目が、クルーズ船誘致・受入事業についてお伺いいたします。これまでの誘致とか実績、また、これからどういったクルーズ船を取り扱っていくのか。また、どの港を主に使っているのかというのと、また、今回の予算を使ってどういったことをするのかについてお伺いさせていただけたらと思います。

2点目でございます。2点目が、新空港魅力向上事業についてお伺いいたします。イベントの開催とかフロアづくりの魅力向上が目的の施策かとは思いますが、もう少し具体的な内容をお伺いできたらなと思っております。

最後に、北九州空港の滑走路延伸に伴う今後の予定についてお聞きしたいと思います。現在、2027年8月の供用開始を目指して動かれているかと思いますが、追加路線の誘致とかも進んでいるのかとか、これからの御予定とかなどお伺いできたらと思います。以上でございます。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 委員からクルーズの受入れ、誘致について御質問いただきました。これまでの誘致ということで、以前最高の誘致の実績としては、33回となっているんですけども、これはひびきコンテナターミナルが週5回受入れ可能な時代の実績となっています。ここ最近、ひびきコンテナターミナルの受入れが週1日と、取扱量が増えたことにより制限がかかったことで、なかなかひびきコンテナターミナルには受入れができていないという一方、昨今は欧米船が日本に周遊し出しているというところで、その中で門司港、門司の西海岸に欧米船のクルーズ船が徐々に増えてきているという状況があります。年度の数字になるんですけども、昨年度が8回、今年度は12回、そして、来年度については今のところ23回の予定となっていて、大きく占めているのは欧米船という形になっています。

今後の取組ということで御質問をいただきましたけれども、取組につきましては、まずクルーズ会社に直接訪問をして、北九州港の魅力を訴えているところです。そしてまた、重要となる寄港地ツアーもクルーズ会社に合わせた寄港地ツアーを我々が他の部署と一緒にあってつくり上げて、あとは施設と一緒にあってつくり上げて、それを直接訪問してPRしているところです。

また、海外につきましては、北九州港1港だけでPRしてもなかなかパンチがないというところで、ほかの瀬戸内海と日本海の6港で連携しまして、海外に直接行ってセミナーを行って、

船会社にPRしたり、船会社のキーパーソン等呼んで、北九州をはじめ、ほかの港と一緒に受入れをして、まずは見ていただいて、北九州の魅力をPRしていくということになります。以上になります。

○主査（大久保無我君） 空港企画課長。

○空港企画課長 まず、空港の魅力向上事業の具体的な中身につきまして御答弁申し上げます。

国内外の航空旅客に選ばれる空港を目指すという取組でございまして、空港間競争が激化しているこの時期に、空港の知名度向上、ブランド力の向上、それを目指しまして、集客力を高めていくという取組でございます。具体的に申し上げますと、地元のコンテンツや各種のコラボ、市民参加型のイベントや空港体験プログラム、そういったものをやっていく。

それから、空港の限定品や地元の農産品、また、就航先、ヤマトの便ですとかそういった便の就航先も含めまして、そういうところの物産の展示販売を行うということを考えております。

それから、飲食に関しましては、空港オリジナルのもの、あるいは、3階のレストランも昨日リニューアルオープンしましたけれども、そういったところも協力しながら、地元の名産を生かしたメニューですとか、それに加えてキッチンカーとか、そういったものも活用して食の提供を行っていきたいと思っております。

それから、もう一点、滑走路延長の事業でございます。こちらは、委員がおっしゃられたとおり、2027年8月末の供用を目指して、国で工事を進めていただいております。予定どおり順調に工事が進んでいると聞いております。路線の誘致に関しましては、滑走路を2,500メートルから3,000メートルにすることで、大型の貨物専用機が直接北米や欧州に就航することができるというところが一番大きなメリットになります。したがって、そういう長距離の貨物便の誘致につながるような誘致活動を行っているというところでございます。

具体的には、まだ今2,500メートルですので、今直接行けませんので、仁川とか関西国際空港、それから、深セン、そういうところに大韓航空の便、UPSの便が今就航しております。そういった拠点空港経由で北米、欧州に行く貨物、あるいは、積み替えていくということですが、そういう貨物の集貨を県と協力して進めているというところでございます。北九州空港にそういう北米、欧州に行くような貨物が多く集まってくると、直接飛ばす、そういうメリットは、航空会社にとっても就航意欲が高まるということで、それに取り組んでいると。

それから、もちろん北米、欧州に飛ばすこともできる大型の貨物機を持っている、そういうエアラインに対して、空港のメリット、よさを分かってもらおうというセールス活動をしているというところでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございます。

じゃあ、まずクルーズ船からでございますが、自分でも調べてみたんですけど、若松、先ほ

ど言っていたのが、ひびきが週1に制限がかかったとおっしゃっていたんですけど、すみません、これは確認なんですけど、週1にかかった理由というのはどういったものだったのでしょうか、教えていただけたらと思います。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 ひびきに関しましては、基本的にはコンテナターミナルということで、空いたときにクルーズを入れるという形でやってまいりました。取扱量が増えたことに伴って、週5日だったものが徐々に減って週1日の受入れという形になっております。以上になります。

○主査（大久保無我君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございます。

じゃあ、それに伴って若松のコンテナはそれだけ増えているという認識でよろしかったでしょうか。

○主査（大久保無我君） 物流振興課長。

○物流振興課長 先ほども答弁いたしましたとおり、令和3年に6万TEUを初めて突破いたしました。その後、令和5年には過去最高の6万6,000TEU、あと去年はさらにそれを上回る数字を見込んでいるところでございます。貨物の増えたというところも理由ではございますけれども、貨物を増やしていく、あるいは航路を増やしていくには、クルーズ船がずっと入っている状態では、セールスもできないというところから協議して、そういう形で進めてきたところでございます。以上です。

○主査（大久保無我君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございます。

状況は把握したんですけども、今年こちらでも調べたんですけど、今のところクルーズ船の入港予定が門司中心に今増えているということなんですけど、昔は若松に大きい大型のクルーズ船とかがよく入っていた。今のお話では週5から週1になったということなんですけど、今年に関しては、大型船、週1ですけど、何か入るようなお話というのはあるのでしょうか。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 今年の予定についてですけども、今のところ、ひびきコンテナターミナルに入る予定はありません。昨年5回入った船があるんですけども、こちらについても、門司に入るということで、基本的には今年は今のところ全て門司の西海岸に入るようになっております。

○主査（大久保無我君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございます。今のところ、若松がないということなのですが、あとは要望としてなんですけど、以前の取引実績があったかと思しますので、そういったセールス活動はされていらっしゃると思うんですけど、若松にもクルーズ船が、大きいのが入るのが若松だと思いますので、そういった部分の誘致活動等をお進めいただけたらなと思います。

続きまして、空港の関係の件ですが、いろいろとありがとうございました。追加でお尋ねなんですけど、今北九州空港を使っている一般の旅客なんですけど、搭乗率って大体どれぐらいなんでしょうか。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 北九州空港の現在の路線の利用率について御答弁を申し上げたいと思います。

今、北九州空港は、定期路線2路線、国内が羽田、それから、国際がソウル、この2路線でございます。東京線については、おおむね大体平均7割ぐらいの利用率でございます。ソウル線については、平均8割という利用率でございます。特に冬場に関しては、非常に韓国からのインバウンドが強く、9割とかそういった利用率も最近は出しているというところで、こちらは大安定期化に向かっていると考えております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございました。搭乗率も比較的上がってきているということなので、一通り安心はしていますが、まだまだ便数をもっともっと増えればいいなという思いもすごくありますし、そういったのも踏まえて、こういった企画を進めていただけたらと思っています。個人的な意見としてなんですけども、単発でどんどんとやるよりは、もう1年中ずっとできるような施策とかを打って、少しでも多くの人の目に触れてもらえるようなことを行っていて、今回エアポートバスの強化とかもあり、空港の強化につながっているかと思しますので、今後の空港の力の増強につなげていただけたらなと思っております。

あと、北九州空港の滑走路延伸についてですが、いろいろと御対応いただいているかと思えます。空港について、私もお聞きしたいのが、これからの市で捻出する予算とかが出てくるかなと思うので、そういった予算についての御準備とかについて伺いできたらと思います。

○主査（大久保無我君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 滑走路延長事業に関することの工事費という意味では、今全体工事費が約130億円ということで、国で確保しておるところでございます。この130億円の中には、地元の負担金ということで、約13%が北九州市が受け持つ分になります。それが、滑走路延長事業だけでいくと約17億円ぐらいが5年間の、工事が始まったのが令和5年度からですので、令和5年度、令和6年度、令和7年度、令和8年度、令和9年度までの5年間で実施されるという見込みで進めております。

それで、順調にといいますか、工事も進んでいることもありまして、しっかりと予算を確保して進めてまいりたいと、そのように考えてございます。以上です。

○主査（大久保無我君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございました。

空港もこれからというところなので、いろいろ御準備も進んでいらっしゃるということなので、1つ安心いたしました。また、よりよい北九州空港をつくれるように全力で応援していきたいなと思います。私からは以上でございます。

○主査（大久保無我君） ほかに質問は。村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） 洋上風力についてなんですけども、太陽光と同様、自然環境相手にする発電なんで、当然風がなかったら風車は回りませんし、台風みたいに暴風のときも回せないかと思うんですけども、通常、例えば余剰電力が出たりとかした場合、もったいないなと思うんですけども、それはどういうふうな対応をするのかを教えてくださいなと思います。

それから、クルーズ船について、今廣田委員もありましたけども、クルーズ船じゃなくてスーパーヨットとかメガヨットの受入れというのは今どうなっているのか、お伺いします。

それから、フライアンドクルーズについて、フライアンドクルーズもここでいいんですか。違うんですね。これは産業経済局かな。

○主査（大久保無我君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 御指摘のフライアンドクルーズ事業につきましては、今、都市ブランド創造局で進めてございます。

○主査（大久保無我君） 村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） 分かりました。ごめんなさい。じゃあ、これはいいです。

あとそしたら、もう一点、芦屋港が今マリーナの整備をしているということなんですけども、これは県がやっているらしいんですけども、もし状況が分かったら教えていただきたい。分からなければもういいです。以上、お願いします。

○主査（大久保無我君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 響灘洋上風力発電の余剰電力についてお答えいたします。

余剰電力については、響灘洋上ウインドファームについても起こり得る問題でございます。出力制御とって、ここは止めてくださいと、もう電力の需要と供給のバランスが取れないために止めなければいけない時間帯が春、そして、秋にやってくることがございます。ひびきウインドエナジーについては、720時間、年間マックスで720時間その制限がかかってまいります。

ただ、この余剰電力については、今のところ蓄電池にためるほうが非常にコストがかかって採算が取れないということがございますので、出力制御の時間帯はもう止める方向で今考えているところでございます。以上です。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 委員から、スーパーヨットの受入れについて御質問をいただきました。スーパーヨットにつきましては、令和4年まで公共岸壁で2回受入れをしまして、昨年につきましては、新門司マリーナで台湾からのスーパーヨットを2回受入れしております。新門司マリーナにつきましては、浮き桟橋を改良したり、あとは給水とか陸上電源の整備を行って、

入るように誘導できたとお聞きしております。

○主査（大久保無我君） 業務担当課長。

○業務担当課長 芦屋港に関する御質問をいただきました。直接こちらでやっておりませんので、私どもで把握している情報提供だけさせていただきたいと思います。

芦屋港につきましては、港湾管理者は福岡県になります。それで、今芦屋港のレジャー港化ということで整備を進めておられるようございまして、令和8年度の改良に向けて事業を進められているようでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） ありがとうございます。

余剰電力は起こり得るけれども、蓄電池にためるのは、予算的にそちらのほうが予算がかかるということなんですね。分かりました。民間で今結構蓄電池が、すごく動き始めたということを聞いたんです。多分ほとんどが太陽光だと思うんですけど、パネルを設置しているところであるとか、あれは多分普通の電力会社が発電している送電線なんかでも、余剰電力があるときに蓄電池にためておいて必要なときに出すというような動きをしているという情報を聞いたんです。その辺もしっかりと今後も、いろいろ検討されているんだと思うんですけども、動いてみたほうがいいのかということをご存知だと思いますので、いろいろ考えてみていただければと思いますので、よろしくお願いします。

それから、スーパーヨットについては、昨年新門司マリーナ、これは民間が整備をしたという話も聞いています。以前、本会議でも提案させていただいたんですけども、観光資源の磨き上げであるとか積極的なPRをはじめとする誘致活動をしっかり行っていきますと、受入れにつなげていきたいというようなことを言われておりました。スーパーヨットというのは、浅野にある小倉港、あそこはもう普通どおり何もせずに入港ってできるんですか。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 小倉港についての質問をいただきました。小倉港につきましては、スーパーヨットを受け入れられるようにはなっております。ただ、高さの制限とか、高さがいわゆる満ち引きで高さが変わっていくので、その辺のタイミングとかの問題は残っているという形になります。以上です。

○主査（大久保無我君） 村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） 門司であるとか小倉港も受入れ可能だということなので、今後の受入れの予定はどうなっているんですか。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 現在、情報は収集していくんですけども、今のところ入るという話は聞いておりません。

○主査（大久保無我君） 村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） しっかりと頑張って誘致活動していただければと思いますので、よろしく願いをいたします。

芦屋のマリーナなんですけども、聞いたのは、北九州は結構不法係留が多いですね。もし北九州市内にプレジャーボート等を止めるところがないのであれば、芦屋で新しく整備されるのであれば、そちらでもしかしたら不法係留が解消されるかなとも思っているんですけども、どうでしょうね。

○主査（大久保無我君） 業務担当課長。

○業務担当課長 北九州港内の小型船係留施設以外の許可を出していない場所で不法係留されている場所が残念ながらございまして、いわゆる市内でいうと西側のエリア、洞海エリアですとか小倉エリアですとか、そういったところで多いような状況がございまして。もしそういうところが芦屋で条件が合うような船がございましたら、受皿になっていただけたらありがたいなと思っております。

我々としても、待つだけではなくて、もともと持っている係留施設で古くなって止められなくなっているような場所もございまして、そういうところを補修して、少しずつでも受入れ可能なようにしていきたいなとは考えております。以上です。

○主査（大久保無我君） 村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） ありがとうございます。

不法係留がなくなることをご願っております。と同時に、例えば北九州の管理しているのが新門司のマリーナとあともう一か所、若松にありますフィッシャリーナか。多分、産業経済局と港湾空港局と分かれているかと思うんですけども、使い勝手によって芦屋のほうがいいやとかと思って、今、北九州市の新門司であるとかフィッシャリーナに止めている船舶がそっちに取られないようには頑張っていただきたいなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

○主査（大久保無我君） 進行します。ほかに質疑はありますか。伊崎委員、どうぞ。

○委員（伊崎大義君） よろしくお願ひします。

私からは、まず北九州空港の新規航空路線支援事業について伺います。

台湾との定期便が復活すれば、A S E の誘致とかにも寄与するかと思うんですけども、今現在誘致に向けたアプローチというのはどれぐらいの頻度でどのような形で行っているんでしょうか。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 台湾の路線誘致につきましては、まずはスターフライヤーさんが運休中でございまして、頻度というのは、もう本当にもう会うたびにといいますか、この話は必ずしておりまして、もう毎週とかそれぐらいの頻度で行っています。この間、チャーター便を1月から3月にかけて合計10往復、スターフライヤーさんに運航していただきました。スターフ

ライヤーさんとしても、定期便再開への布石だというふうなところもおっしゃっていただいています。実際夜間の北九州空港に止めてある機材を活用して、本当に夜中の便だったんですけれども、かなり利用がよくて、ほぼほぼもう9割方座席が埋まるような形で、インバウンドだけだったんですけれども、今回、そういった形で、かなり手応えをつかんでおるところでございます。もちろんスターフライヤー以外の台湾の航空会社につきましても、定期的に、これも大体もう毎月とかそれぐらいの頻度で行っておりまして、台北に限らず、例えば高雄でありますとか台中でありますとか、そういったところも含めて今路線の開設に向けた協議を行っているという状況でございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） ありがとうございます。

ちなみに市長がトップセールスに行かれたりもするんでしょうか、台湾とか。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 状況によっては、そういったことも有効ではないかと考えております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） ということは、現状は市長が台北に行ってアピールとかはまだされていないという感じでしょうか。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 まだ直接航空会社に行っていたりとかそういったことはございません。

○主査（大久保無我君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） ありがとうございます。

そこは市長の意思もあると思うので難しいと思うんですけど、企業誘致をトップセールスでかなり成功されている御実績があるので、ぜひここは検討いただきたいなと思っております。

続きまして、北九州港についてです。港湾利用促進支援事業1億円とありますけども、これは何か先ほど日本海航路が今活性化しているとおっしゃっていましたが、ほかに重点ターゲット、特に海外航路であったりするんでしょうか。

○主査（大久保無我君） 物流振興課長。

○物流振興課長 港湾利用促進支援事業について御質問をいただきました。この事業は、集貨、あるいは、航路誘致に対してそれぞれ貨物を持っている荷主さんであったりとか、航路であれば、運航している船会社さんに対して、新規貨物、あるいは新規航路に対して補助金を支出することによって、誘致しているところがございます。もともとは、外航航路の誘致、航路に関しては、貨物についても輸出入貨物をターゲットとして長年やってきたところがございます。そこに最近日本海航路の需要が生まれたところで、この対象を令和6年度から一部国内に拡大

して、国際貨物だけではなくて国内貨物も獲得を目指すことによって、モーダルシフトの受皿にもなりたいと考えているところでございます。以上です。

○主査（大久保無我君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） これを伺ったのは、実は港湾統計月報の10月までの速報値を見てみたら、令和6年アメリカとの輸出入が大きく増加していました。もし何かその背景があればぜひ伺いたいというのと、今後、外航航路に関してはアメリカをメインターゲットにしてもいいんじゃないかなと思ったんですけども、これに対する見解を教えてください。

○主査（大久保無我君） 物流振興課長。

○物流振興課長 まず、統計の月報を見ていただいて、ありがとうございます。我々も毎月毎月追っかけてはいるんですけども、詳細な分析というのは、年間でどういう傾向があったかというところでやっと把握できる、専門の分析というのは少し時間がかかると認識してございます。アメリカの貨物が増えているというのが、すみません、コンテナが増えているのか、それ以外の在来が増えているのかというところが現時点では分からないところではございますけれども、一般的には、我々が誘致しているのがいろんな貨物を取り扱う航路としてコンテナ航路の誘致をしているところでございます。北米航路、日本の中でも阪神とか京浜とか、そういった主要港でしか取り扱っていない航路でございますので、そういうニーズがあればぜひ狙っていきたくところではございますけれども、まずはそういった北米向けの貨物も、現実としてはそういった神戸とか、あるいは、韓国の釜山で積み替えることが多くございますので、そういった貨物をまずは現状の航路で使っていただくことを通じまして、それが増えていくのであれば新たな航路誘致につなげていきたいと考えてございます。以上です。

○主査（大久保無我君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） ありがとうございます。

これも航路というよりは品目なんですけど、品目の別表を見ていると、廃棄物の輸出入が200%以上で増加しているのもあって、これもまだ年間のベースの分析は出ていないかもしれないんですけど、もし背景が分かれば教えてください。

○主査（大久保無我君） 物流振興課長。

○物流振興課長 廃棄物の輸出に関しては、受入れ国の規制に左右されるところでございます。以前は、北九州港から中国向けとか、あるいは、東南アジア向けのそういった恐らくスクラップとかだと思うんですけども、そういった廃棄物が一定程度あった時期もございます。それが最近では少し先方の国の規制にもよって、傾向としては減ってきているというところではございます。それがまた200%ということは3倍に増えているということでございますので、それが単発的な何か大きな貨物が動いただけなのか、あるいは、今後も増えていく、継続的に増えていくものなのかというところを我々も追いかけていきたいと思っております。以上です。

○主査（大久保無我君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） ぜひ、そういった分析を詳細に行っていただいて、重点的なエリア、ターゲットについては検討いただければと思います。

時間がないと思うんですけど、最後1つだけ、洋上風力拠点化推進事業について、企業誘致しつつ、あとは普及啓発活動もされていくということなんですけど、これは具体的にどういったことを想定されていますでしょうか。

○主査（大久保無我君） 総合拠点利用促進担当課長。

○総合拠点利用促進担当課長 洋上風力の今後の周知というかPRについてお答えさせていただきます。

来年度は、今年度も実施したんですけども、グローバルウインドデイというものを開催する予定にしております、これは、どちらかというと小さいお子さんを対象にしたものでございます。それから、もう一つ、環境局の所管になりますけれども、環境局でも大学生、高専生、それから、高校生を対象にした見学会、視察なども行っておりますので、こういったところを中心に今後周知活動を行っていきたいと考えております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 私は、先日、洋上風力で先行する五島列島に行きまして、五島では、洋上風力の電気を使っていますというステッカーを、かまぼこ屋さんとかそういう地元の産品に貼っていらっしゃるって、それで付加価値の向上をしつつ、市民の皆さんにそういった洋上風力をやっていることをアピールされていまして。今、環境局との連携とかもおっしゃっていたので、ぜひ環境局とか産業経済局ともそういったお話をしていただいて、北九州においても洋上風力がこれから始まっていくというアピールを検討いただけたらと思っています。

あと、まだもうちょっといけますか。

○主査（大久保無我君） あと1分あります。

○委員（伊崎大義君） 最後、北九州の空港魅力向上事業について、最近何回も空港に行ったんですけど、3階に足湯があって、今あれは多分営業していなくて、あれがちょっと廃きょ感があるというか、せっかく設備があるのに使われていないと見た人はすごくがっかりしちゃうので、廃止をするか、ちゃんと営業再開したほうがいいと思うんですけど、これについても現時点で状況が分かれば教えてください。

○主査（大久保無我君） 空港企画課長。

○空港企画課長 展望デッキの足湯につきましては、開港当初は連続的に運転して、営業していたんですけども、その後コロナの影響もありまして、お湯を循環させるのにかなりのコストがかかるというところがございます。利用状況も見ながらということで、今イベント、昨日感謝祭というのがありまして、数千人の市民の方にお越しいただいたんですけども、そういうときは営業するという形で今運営されております。今後どう使っていくかにつきましては、魅力向上事業の中も含めて検討していきたいというところがございます。

○主査（大久保無我君） 時間になりました。進行します。村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） 私から、空港について質問しますけども、まず朽網駅に来月から特急が止まるということで、私も八幡西区の方の利用を期待しているところなんですけど、まだまだPRが足りないのじゃないのかなと思っております。どのようにして、八幡西区以外の人も含めてですけど、そこを告知していくのか、まずお聞かせいただきたいと思いますし、まだそれは全便に対応していないから、全便対応するとなるとかなりその効果も上がってくると思います。そのあたりについて、どう考えておられるのか、お聞かせいただきたい。

これは毎回質問するんですけど、田代部長が嫌な顔をしているけど、皆さん、スターフライヤーのホームページを見てもらいたいんです。あした福岡空港から羽田に行くのと北九州空港から羽田に行く料金を見てもらいたいんですけど、僕は絶対北九州空港を使うんですけど、これを見たら、八幡西区の人は福岡空港を使うんじゃないかなとちょっと思ったものですから、そのあたりに対して、これも今日だけじゃないんです。それはスターフライヤーの戦略だと言われれば、もう仕方がないところもあるかもしれない。北九州は、この間50億円を出している。50億円やったですよ、たしか、出している。50億円、幾らやった、覚えていないけど、10億円出しているわけですから、それぐらいのことは常に言っていないかという気がいたします。

それと、もう一つ、大連便です。当時、井上秀作議長も、もう引退されましたけど、彼が頑張っていたいて、大連と北九州が姉妹都市ということで、大連便をつくっていただいて、その後コロナになってしまったんで、今また便がないんですけど、現在、大連便の可能性、これはもしかしたら港湾空港局だけじゃ駄目、姉妹都市だから政策局と一緒に取り組んでいく必要があるかと思うんで、そのあたりは今どうなっているのかをお聞かせいただきたいなと思います。以上です。

○主査（大久保無我君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 北九州空港の朽網駅の特急停車に対するPRの方法について御質問がありましたので、お答え申し上げます。

空港のPR、通常の路線誘致とかそういったものと加えまして、特急停車に特化したPRを今順次実施しているところでございます。通常のPRと異なる点といたしましては、今回JRさんと一緒にやらせていただくということで、駅を中心としたPR活動を一生懸命やっております。それとあと、駅周辺、先日では折尾駅のえきマチ1丁目でチラシであったり、キャンペーンをさせていただいたり、それから、八幡の黒崎イオン、そういったところの店舗の一部を利用しまして、PRをさせていただいております。

それから、八幡西区と連携いたしまして、八幡西区に立地している企業様への個別のPR活動等もやっております。それから、今回は広域的なアクセスの手段にもなるということで、大分方面、そういったところも自治体と連携したプロモーション、広報活動にも力を入れているところでございます。PRについては以上でございます。

それから次に、今回の朽網駅特急停車によりまして、航空便大体半分程度に接続することになります。委員のおっしゃるとおり、半分程度ではアクセスの基幹ルートとして確立していくというのはまだ不十分だと考えておりますので、我々といしましては、こういったPR活動をしっかり行いまして、まずは特急利用者を増やす。そして、利用の需要があるといったところをJR九州様に示すことで、さらなる特急便の停車本数の増加、こういったことを目指していきたいと考えております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 スターフライヤーさんの北九州羽田線の運賃、それから、大連線の今後の見通しについて御答弁を申し上げます。

我々、北九州市からも、羽田線の運賃を使いやすいようにということで、直接、これもかなり多くの頻度でスターフライヤーさんに働きかけは行ってございます。スターフライヤーさんの見解なんですけれども、航空運賃というのは、現在は購入時期とか利用時間帯などで変動する変動制の運賃になっているんですけれども、北九州線については、旅行前の早い段階、1か月前とか、そういった予約について、一般に運賃を安く設定しているというふうな見解でございました。理由は、コロナ禍を経て、特に北九州線、これは福岡線と比べても、ビジネス需要の割合が減っており、レジャー需要の割合が増えてきていると。早めの予約が多くなってきているというふうなところでございました。このほか、北九州空港のホテルとのパックになった旅行商品なんですけれども、こちらは早朝深夜便、これはホテルもついて2万9,800円とか、あと朽網駅の今度の特急停車に合わせてキャンペーンの商品も今つくっていただいておりますので、こちらホテルと往復の航空券つきで3万9,800円と、こういったところで何とか値頃感を出していただくように、今スターフライヤーさんにも努力はしていただいておりますのでございます。

あと、スターフライヤーさんは時々バーゲンをやっているんですけれども、これはかなり北九州の設定便とかそういったものも多くて、先ほどの早い時期の予約というところにもつながるんですが、バーゲンなどでもスターフライヤーさんの北九州線に関しては、逆に福岡から使うようなお客さんも出てきているというふうな話もございますので、そういったところも有効かと思っておりますのでございます。引き続き、利用者の北九州市民の方の利便性の向上に向けては、スターフライヤーさんと共に働きかけて連携して取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

それからあと、大連線についての可能性でございますが、これも確かに大連事務所と連携して今いろいろと働きかけをしてございます。1ついいのが、日本から行くのにビザが要らなくなりましたので、そういった意味では状況が大幅変わってきております。なので、そこは、そういった状況も踏まえて、引き続き大連事務所と連携して取り組んでまいりたいと考えているところでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君）村上幸一委員。

○委員（村上幸一君）先ほど課長の話の中で、コロナ禍の後はビジネスの利用が減ってきているというお話を今聞いたんですけれども、その理由はどう考えておられますか。

○主査（大久保無我君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 これは、オンラインの普及だとか、一般的に言われているところでございますけれども、そういったところになるかと思います。以上でございます。

○主査（大久保無我君）村上幸一委員。

○委員（村上幸一君）オンライン会議、Zoomとかの会議で行かなくなったという意味で、そういう意味ですね。分かりました。それはじゃあ北九州に限らず、福岡も同じですよ。

○主査（大久保無我君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 全国的にその状況が見られるのは確かにそうなんですけれども、特に北九州線はこの傾向が強いと伺っております。

○主査（大久保無我君）村上幸一委員。

○委員（村上幸一君）その理由は分かりませんけれども、でもいずれにしろ北九州にもたくさん企業もありますし、これからも企業進出がいっぱい、頑張っておられるから、そういったところからの需要を取り込まないといけないと思うんです。福岡空港じゃなくて北九州空港を使っていただくように。特にもう前から言っている八幡西区の人は、東京便で半分は福岡空港を使いますから、折尾駅、それから、黒崎駅を中心としたところから、北九州空港へ行くようにしっかりPRをしていっていただきたい。増やさないことにはもう便が増えないから、本当に空港が開港したときが一番よかったですよ。あれからどんどん減っていつてしまってから、もう寂しい限りですから、ぜひ頑張っていっていただきたいと思います。以上です。

○主査（大久保無我君）鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君）2点お聞かせください。

空港を開港したときが一番元気がよかったと、今、村上幸一委員からの声なんですけれども、来年は20周年なんで、さらに盛り上げていただきたいと思っております。そういった中なんですけれども、令和9年に3,000メートル化ということなんですけれども、今回も新規路線の予算が上がっていると思っております。とにかく外国とも強力に誘致交渉していただきまして、3,000メートルになったということで、しっかりと市民の皆様はその結果と効果を見せていただきたいと思います。現在、外国便、外国航路との交渉状況についてお聞かせをいただきたいと思っております。それと、午前中の大石委員とのやり取りを聞いておったんですけれども、大石委員はNHKの話をされておったんですよ。私は、日経の記事を2月に読んで、見出しだけ見ると、大変不安をあおる記事だなと思っておりました。九州の3つの海域で促進が進む洋上風力発電というやつだったんですけれども、こういった記事を見て不安に思われた市民の方も、もしかしたらたくさんいらっしゃるのかもしれないし、洋上風力発電に新しく投資をし

ようという方々もこういった記事を見ると二の足を踏むこともあるかもしれません。やり取りを聞いておって、私は本当に安心をいたしましたし、こういったことをしっかりとまた外に向けて発信する必要があると思っておりますけれども、言い方は悪いんですけれども、今日、新聞がありますけれども、こういったややネガティブな記事に対しての対処というものはどのようにされますか。

以上2点、教えていただきたいと思います。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 国際線の路線誘致について、状況を御説明します。

国際線につきましては、インバウンドとアウトバウンド、日本に入ってくるほうと日本から出るほうの現在の需要状況を見据えまして、主に近距離の東アジア、東南アジア、こういったところをメインのターゲットとして現在取り組んでおるところでございます。主に、まずは東アジアの韓国、それから、先ほど出ました中国、台湾、そういったところになってくるかと思えます。韓国は、非常に搭乗率が上がってきております。ソウル線の搭乗率が上がってきておまして、今年度に関しましては、補正予算も認めていただいて、臨時的な増便も実現しました。こちらもおかげさまで非常に順調でございまして、先ほど申し上げたようにトータルで8割の利用率を収めております。今後もこういった仁川線の増便、安定化、こういったところにまず努めていきまして、そこから先に、例えば釜山線の再開でありますとか、そのほかの路線、韓国内の路線、そういったところに展開が図れるものと考えております。本当に仁川線が大分安定化してまいりましたので、そのほかの路線ということも、この令和7年度に関しては踏み込んでいけるのではないかと考えているところでございます。

それからあと、中国、台湾、中国は先ほど申し上げました大連ですね。あとは、もちろんそのほか上海でありますとか南のほうでありますとか、あとは中国の内陸も元気のいい都市が結構ございます。こういったところに航空会社にどんどんアプローチをして可能性を今高めていくというふうな状態でございます。

それから、台湾も、先ほどと御説明が重なりますけれども、スターフライヤーさんもチャーターでいい結果が残せましたので、路線を再開させていく。それからあと、そのほか高雄でありますとか、そういったところからの路線も検討といいますか、誘致をしていくというふうな状況でございます。それからあと、そのほか東南アジアに関しましても、タイでありますとかベトナムでありますとか、そういったところは非常にインバウンドも多く、日本からも結構行っていると思いますので、そういった航空会社とも今接触をしているところでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 ネガティブな記事に対してどんなような対策を講じていくのかという御質問でございます。

ひびきウインドエナジーの事業に関しては、若松の北海岸にまず市民の皆さんによく認知してもらうような事業紹介パネルを、若松北海岸を中心に8か所に設置をしようとしております。その他、エコタウンセンターの展示物にウインドエナジー関係のものを新たに採用したり、若松区役所に垂れ幕を設置してPRをしたり、イベントであらゆる機会を捉えてPRをしていきたいと思っております。

また、これは一般海域になりますけれども、今ネガティブな報道がされておりますけれども、国もこれに対策を打ってきておりまして、例えば物価高騰に併せて売電価格を調整して上げられないかとか、今そのような検討の最終段階に入っておりますので、洋上風力はちょっとネガティブな記事が多くございますけれども、十分国も対処しておりますし、我々も大丈夫ですというPRを強化したいと思っております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君） 企業誘致にしてもそうなんですけれども、後ろから、必ず水を差す人とか、そういったネガティブな記事を書きたがったり、そういったニュースを流そうとされる方がいるのかもしれませんが。そっちのほう在购买意欲が湧いたり、視聴率が上がったりするのかもしれませんが、そういったことにしっかり対処していただきたいということと、先手を打ってどんどん北九州のひびきは大丈夫なんだよということを発信していただきたいと思っております。先ほどお話ししていただきましたように、北九州市の空港と洋上風力は成長エンジンでありますのでこれにもしものことがあります、この町の未来にも関わってきますし、今からさあ発進だというときに、市民の皆様に明るいニュースをたくさん与えていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それと、空路の誘致の件なんですけれども、中国と台湾と韓国、これは本当にこれから期待も持てると思うんですけれども、私が聞いたかったのが、それに併せて令和9年の3,000メートル化になるヨーロッパ線についてでございます。あと、アメリカなんですけれども。もうあと2年後でありますし、令和7年、令和8年、令和9年、今年、来年度、新年度、それと、その次、勝負の年となると思うんですけれども、アメリカとヨーロッパについての交渉状況について、話せることと話せないことがあるかと思うんですけれども、お聞かせいただけたら教えていただきたいと思います。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 欧米線に、旅客に関しては……。

○委員（鷹木研一郎君） 貨物もです、両方。

○旅客営業担当課長 まず、旅客について申し上げます。

旅客については、貨物に比べると、効果がちょっと限定的にどうしてもなってしまうというところではございますので、今のところは近距離を中心に精力的に路線誘致に取り組んでいると。まず、近距離の国内、国際のネットワークが充実した上で、地元の企業の例えばビジネス

クラスなどの需要なんかも踏まえて、欧米線も取り組んでいきたいと考えているところでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 空港企画課長。

○空港企画課長 貨物路線の誘致の状況について御説明いたします。

先ほど御答弁申し上げましたとおり、3,000メートル化の一番のメリットは大型貨物専用機が北米、欧州に直行できるようになるというところでございますので、現在の大韓航空の便、それから、UPSの便の集貨を図りまして、それぞれの拠点空港経由で北米、欧州に行く貨物を今増やそうという取組をしているところでございます。

あわせて、2,500メートルの滑走路で行くこともできる近隣の成田ですとか台北とか、近隣の拠点空港を持っているエアラインに対しても、同様な路線をつくっていただけないでしょうかという働きかけをやっているところです。

あと、アメリカ籍の航空会社、そういったところも様々な便を成田とかから飛ばしておりますので、そういったのをワンタッチですとか、成田から北九州へ寄って北米へ行ったりヨーロッパへ行ったりというようなことができないかとか、そういうエアポートのセールスをやっているという状況でございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君） 北九州とヨーロッパの直行、北九州と北米の直行、こういったことについてはどのような状況ですか、3,000メートル化になったときに。

○主査（大久保無我君） 貨物のほうですね。

○委員（鷹木研一郎君） 貨物。

○主査（大久保無我君） 空港企画課長。

○空港企画課長 もちろんメリットを生かすため、3,000メートルにする目的が一番そこにありますので、国もそのベネフィットを基に着工していただいたというところですので、特に北米向けの貨物というのは、今半導体製造装置ですとか、九州で半導体関連の投資が進んでおりますので、そういった製品ですとか、需要がかなり伸びてくると思われますので、その取り込みをして、誘致を頑張っていきたいというところでございます。具体的にどこの会社がいつ飛ばすというような話を今具体的にできる状況ではありませんけれども、それぞれエアライン、可能性は感じていただいているかなという手応えはあるという状況でございます。

○主査（大久保無我君） 鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君） 国の話も先ほどしていただきましたけれども、市民の皆様がそこに期待しているところは物すごく大きいと思っております。この間まで私たちは選挙中だったもので、そういった声もたくさん聞いておりましたし、とにかく世界とつながる北九州空港ということで、これからも誘致活動に取り組んでいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。終わります。

○主査（大久保無我君） 上野委員、どうぞ。

○委員（上野照弘君） 僕から、質問は4点あるわけでありまして、12時前でありまして、主査におかれましては、12時きっかりにぱっきり切っていただきたいと思います。答弁が残りそうでありましたら、午後からじっくり考えていただいて、答弁をじっくりもらいたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず、響灘西地区埋立地活用検討事業、令和6年度は1,900万円、令和7年度はゼロ、その理由について教えてください。

2点目、次世代投資枠の拡充事業で、みなとの魅力再発見事業100万円というのがありました。勉強会の資料では見つけることができませんでした。中身について教えてください。

3点目、港湾施設マネジメント推進事業1,800万円、これには、若松区の南海岸通りや久岐の浜の岸壁は対象の港湾施設に含まれていますかどうかを教えてください。

4点目、先日の一般質疑において、今後も企業立地が進み、雇用も増加することが予想されることから、若松区響町へのアクセス道路についての御質問をさせていただきました。局長からの答弁では、朝夕の一部の時間帯や事故等に伴う一時的なものを除き、渋滞は発生していないものと認識している。響灘東地区においては、企業に分譲する土地が少なくなっており、当面は交通量の大幅な増加は見込めない。企業立地を見込んだ将来交通量については、令和5年度に実施した北九州港の港湾計画改定作業の中で確認しておりというふうな答弁をいただきましたけれども、日産が若松区への進出を表明してくれたのは令和6年度、今年の1月22日のことでありまして、つい最近のことであり、答弁においては、響灘東地区との御答弁をいただきましたが、これから企業が進出して、雇用が増加して、車で通勤する人が爆増することが予測されるのは、響灘東地区に行く手前の向洋町、日本製鉄の分譲する向洋町も含めた響灘地区全体の将来に向けた交通対策、渋滞対策を考えていくべきと質問させていただいたわけであります。

今回の議案では、響灘地区に関する様々な予算も計上されておりますので、改めて響灘地区の今後の新ルートの検討や交通対策についてお尋ねをします。以上です。

○主査（大久保無我君） 基盤整備担当課長。

○基盤整備担当課長 響灘西地区埋立地活用検討事業について回答させていただきます。

こちらは、令和6年度に1,900万円を計上させていただいて、地質調査や測量などを実施しております。同時にこの土地におきましては、今まさにしゅん工の手続きを行っております。しゅん工を来年度中の早い段階に行えると思いますので、来年度中に関しましては、当該土地におきまして、浮体式拠点開発検討事業を立ち上げまして、この結果、地質調査、あと測量の結果を基にこちらで浮体式の拠点、こういったものができるかという検討業務、こちらを行っていきたいと考えております。以上です。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 委員から、みなとの魅力再発見事業について詳細をという話で質問をいただきました。

この事業につきましては、海や港に関する様々なイベントに取り組みます。港のにぎわいを創出して、市民に港の魅力を再発見していただきたいと。特に子供たちに海や港の仕事に関心を持ってもらいたいという思いを込めております。北九州港で働く人材の発掘につながればということで、特にお仕事紹介、お仕事の見学会というものを予定しているものになります。以上になります。

○主査（大久保無我君） 保全担当課長。

○保全担当課長 港湾施設マネジメント推進事業1,800万円余りの予算についての御説明をさせていただきます。

今回計上させていただいておりますこの予算につきましては、機能が失われております道路沿いの緑地帯等を売却し、収入増や維持管理費の抑制を図るため、必要となる測量や登記等の経費を計上してございます。委員がおっしゃいました南海岸等ではございませんで、今回は響町を対象としてございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 計画課長。

○計画課長 響灘地区の将来の交通量、また、新たなルートについて御答弁申し上げます。

委員からもお話がありましたように、響灘東地区、今後企業進出に伴いまして交通量の増加が見込まれてございます。港湾計画改定を令和5年度に行いましたが、そのとき目標年次であります2030年代後半の交通量を予測しております。その際は、埋立地の企業が立地されているといった条件で検討をしております。その中で、検討した結果、現在の2ルートで交通量を担保できるといった結果が得られております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） そしたら、ここで一旦休憩にさせていただきます。再開は午後1時といたします。

（休憩・再開）

○主査（大久保無我君） それでは、再開いたします。上野委員、どうぞ。

○委員（上野照弘君） すみません、昼休みを挟みますと、ちょっとテンションが下がったようであります。

港湾施設のマネジメントの推進事業で御答弁をいただきまして、すみません、僕も聞き方がちょっとあれだったんですが、1,800万円と聞いたんですけれども、全体では9,100万円あるという認識かなと思っています。これを見ると、港湾施設の集約とか利用転換とか、維持管理費の抑制とか民間活力の導入というところが非常に面白いかなと思って質問をさせていただいたわけであります。

先ほど午前中に、公明党の村上直樹委員からも、例えばスーパーヨット、メガヨットというんですか。ああいうものをどんどん誘致できる港、北九州にしたらどうかという旨の質問もあ

ったかと思えますけれども、実は僕も同じ思いを持つ一人でもあります。少し話は過去に遡りまして、2021年、東京オリンピックがあったときに、福岡のマリノアのところに停泊している超巨大ヨットというか、双胴船、カタマランというんですか、あれが東京オリンピックの海上競技で審判か何かを乗せる船として東京に向かうというときに、途中で北九州の洞海湾の南海岸通りの久岐の浜のところに泊まっていたことがあります。それは、地元の企業さんに御協力を願って、数日間ちょっと停泊させてくださいということで、大型ヨットを洞海湾に数日間泊めさせていただいたということがあるんですけども、そのときですら、地域の人からは船を見に来る人がたくさんいたりとか、近所の人が声をかけたりとか、何かすごく短期であったんですけど、にぎわったことがありました。その大型のカタマラン、双胴船には、買えば何億円もするんでしょうけれども、その船には関東でマリーナとか運営するような企業の社長さんも乗っておられまして、その人が南海岸通りを見たときに、すばらしく最高のロケーションですねと。こういったところにヨットとかそういうマリーナができれば、間違いなくにぎわいづくりができる、そういう旨を発言されたのが非常に印象的でもありました。若戸大橋がライトアップされてロケーションもよくて、湾内にありますので台風等にも強く、こういったところにマリーナができれば、港からのにぎわいづくりというのもできるでしょうし、その効果というのはすごく大きいよねということで、非常に興味を示されて帰ったことがありましたので、港湾施設のマネジメントの推進ということでありまして、民間活力の導入、そういったことをもってして、南海岸通りにそういう船が、ヨット等が泊められたらなと思って発言をさせていただいた次第であります。僕は、引き続き南海岸通りの魅力向上については質問していきたいなと思っていますので、御意見と要望としたいと思うわけでもありますけれども。

続いて、響町への道路の渋滞の話であります。局長の答弁からすれば、朝夕の一部の時間帯や事故等に伴う一時的なものを除き、これを除かず答弁をいただきたいというのが本音でありますので、あれから僕は局長に一度若松区の渋滞具合を見てくださってお伝えしましたが、見られましたでしょうか。

○主査（大久保無我君） 港湾空港局長。

○港湾空港局長 上野委員から、コスモス通りですか、見に行かれてはどうですかとお話がありましたので、議会が終わったら見に行こうと考えております。以上でございます。まだ見に行っておりません。

○主査（大久保無我君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） ありがとうございます。ぜひ議会が終わって落ち着いたらで構いませんで、夕方等にぜひ見に行っていていただいて、それで想像してほしいんです。あそこにこれから日産が来たりとか、浮体式が現実的なものになってきたりとかすれば、本当に今の交通体系でいいんだろうか。今の臨港道路の体系でいいんだろうかというのが考えられるかなと思いますので、ぜひもう一度見ていただきたいなと思っていますので、これも重ね重ねの要望とさせ

ていただいて、僕はもうここで終わりたいと思います。ありがとうございました。

○主査（大久保無我君） 進行します。菊地委員。

○委員（菊地公平君） 引き続き、よろしくお願いいたします。

まず1点目が、先ほどからちょっとありました港湾施設マネジメント推進事業の内容に関しまして、概要は大体分かったんですけど、今の北九州港湾施設マネジメント実施計画との関係において、今どういった状況まで進んできているのかという現況の説明をいただければと思います。あわせて、北九州港の長期構想等々、意見が出てきている部分があると思いますが、それとの関係性の中ではどう整理されているのかというのをも併せて御説明いただければと思います。

もう一つですが、グリーンエネルギーポートひびき事業の中で、デンマークのベスタス社製の風力発電を導入するという話になっているんですけど、この同社がホームページの中とかで響灘などのサイトオフィス等を設置というのがあったんですけど、これってもう既に響灘に事業所なりが来ているんでしょうか。その確認だけさせてください。

あともう一点、みなとオアシス門司港の事業なんですけども、これに関しては予算をまたつけていただいているんですが、1つ思いとしては、赤煉瓦の話が今議会でいろいろあったんですけども、赤煉瓦のところまで、みなとオアシス門司港のエリアの拡大とかそういったことって検討できる余地があるのかというのを1点お伺いしたいです。

あと、新規航空路線の支援事業に関しまして、主に韓国、釜山とか台湾等々という話で伺っていますけども、特に東南アジアで、タイ以外にもインドネシア、マレーシアといった空港、こういったところへの取組というのはどのように考えているのか。特にマレーシアのクアラルンプール空港とかは世界でも第4位ぐらいのハブ空港になっているようなところですので、そういったところとの旅客であるとか物流であるとかの路線開設の検討なり、可能性というところに関して御意見いただければと思います。

最後、もう一点、イノベーション空港推進事業の中で、eCTOL機の実証実験というような話がありましたが、多分、来年、今年、するんだろうと思っています。これが最終的にeCTOL機ができるようになった場合に、どういった利用等を想定しているのか。また、ただ単純に実証実験をするということだけなのか。その辺について教えていただければと思います。以上です。

○主査（大久保無我君） 保全担当課長。

○保全担当課長 港湾施設マネジメント推進事業、これが実施計画等、どんな状況になっているのかというお話がございましたので、お答えさせていただきます。

北九州港港湾施設マネジメント実施計画につきましては、令和5年度に策定をいたしまして、民間の活力を生かしながら、老朽化した施設ですとか低利用になっている施設につきまして、集約、利用転換等を進めていくといったことを目的に策定しているものでございます。

来年度の予算につきましても、この推進事業の中で社会情勢の変化等によりまして利用が見込めなくなったような国有地ですとか、そういったものの買い取るための予算ですとか、そういうものを計上させていただいております。

現在の進捗状況でございますけれども、この実施計画自体、時間のかかる施策だと考えてございまして、効率的な港湾利用を促進するために、各地区におきまして勉強会というものを開いておりまして、利用の調査分析等を行いまして、利用されていらっしゃる港運事業者様方と一緒に将来利用の方向性を協議して、検討してまいっているところでございます。

現実的には、こういった形で実施計画に資するものに変えていきたいと考えておりまして、現在のところはまだ勉強会の段階でございますけれども、少しずつ、一歩ずつ利用転換を図る施設ですとか、そういったところに民間の投資を促しながら、港を効率的に再編していきまして、港の競争力を維持発展させることで、さらなる活性化を目指していきたいと考えてございます。当然のことながら、勉強会で将来の利用の方向性を検討いたしますので、長期構想、これを軸といたしまして、方向性は皆さんと共有しながら、あるいは、検討してまいりたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 ベスタス社の事務所についてお答えします。

今、響灘洋上ウインドファームは、風車の事前組立てという工程に取りかかっております。これは、基地港湾、港で可能な限り風車を陸地で組み立てていこうという工程でございまして、この後、先ほど御案内申し上げたとおり、4月から海上に据付けが開始されます。このベスタス社の風車の一連の工事、据え付けるまでの工事の監督責任はベスタスにありまして、現場監督としてベスタスが今北九州に事務所を構えております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 委員から、みなとオアシスに赤煉瓦館、大里の赤煉瓦を入れられないかというふうな御質問をいただきました。みなとオアシスについてなんですが、港を核としたまちづくりを促進、住民参加の振興の取組が行われる施設という形で、国土交通省が登録する施設になっています。我々は、開港して130年のときに全国の134番目として、みなとオアシス門司港という形で登録させていただいています。ということで、今みなとオアシス門司港の活性化に力を入れているところなんですけれども、今後大里が、これに入れるというのはなかなか難しいかなとは考えていますが、そのほかの方法が考えられるかというのは勉強したいと思っています。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 北九州空港への路線誘致、マレーシアとかインドネシアとか、そういったところはどうかということに対しての御回答を申し上げたいと思います。

北九州空港国際線の誘致対象についてなんですけれども、私どもは、主に九州への外国人の

入国者数、それから、日本人の旅行者数、こういったものをベースに誘致のターゲットを選定してございます。その中では、もちろん先ほど申し上げた韓国、中国、台湾というところでも当然上に入ってくるんですが、そういったところからすると、東南アジアでは、先ほど申し上げましたように、タイとベトナムがまず入ってくるのかなというところで、もちろんマレーシア、インドネシア、今タイとかベトナムには及ばないところではあるのですが、今後そういった需要動向、そういった入国者数だとかを見極めながら行っていきたいと。現在のところは、特段何らかの接触がということはないんですが、今後しっかり需要は見極めていきたいと思っております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 空港企画課長。

○空港企画課長 マレーシア、インドネシア方面の貨物の路線の関係の御答弁を申し上げたいと思います。

東南アジアでも、先ほど旅客でもありましたとおり、タイですとかベトナムはもちろん貨物においても需要が伸びているというところがございます。あと、マレーシアとかインドネシアにつきましても、特にマレーシアは自動車の部品メーカーとかがかなりありまして、北九州空港への輸入も行われているという実績もあります。ただ、そこを単独で貨物機を1機分埋めるというような直行路線というのは、物量的にまだ非常に厳しいのかなと。ですので、どこか東南アジアの拠点ですとか、香港ですとか、そういったところにハブを持っているエアライン、それを誘致して、あとは飛行機での転送ですとかロードフィーダー、そういったものを活用して、集約して運んでいただくということを目指して取り組んでいきたいと思っているところがございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 イノベーション空港推進事業についての御質問にお答え申し上げます。

この事業の中で、現在、電動航空機、eCOTLといいまして、従来の滑走路を使う小型電動航空機の社会実装に向けた共同検証を民間事業者、双日さん、それから、ヤマトホールディングス、それから、米国のアメリカのベータテクノロジーズ社と連携して取り組んでいるところがございます。現在、まずは試験飛行に向けて、アメリカ側、それから、日本側の試験飛行の許可に向けた協議を進めているところございまして、その許可が下りれば、協議が調えば、令和7年の夏頃、そういったところのスケジュール感で試験飛行に向けて準備を進めているところがございます。この試験飛行の後、目的といたしましては、2026年以降の電動航空機eCOTLの商業運航を目指して取組を進めたいと思っております。この取組で期待される効果の今後なんですけども、この検証が成功して商業運航が実現すれば、北九州空港が日本における電動航空機の小型航空機の貨物の国内拠点になれるといったところで、その効果を期待しているところがございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）じゃあ、順番に行きたいと思います。

港湾施設マネジメントの実施計画についてなんですけど、今まだ勉強中というところで伺いました。具体的な計画等に落とし込むのは、多分たくさんあるんで大変だとは思いますが、これはいつぐらいをめどにというのはありますでしょうか。

○主査（大久保無我君）保全担当課長。

○保全担当課長 港湾施設マネジメント実施計画につきましては、元をたどれば平成25年に行政大綱を打ち出されて、その後、公共施設マネジメントといった形で進められてまいりました。その中の今回港湾施設に関しての個別計画という形になってございます。そうしますことで、この実施計画自体は40年間の計画という形になります。これは、平成28年度に公共施設マネジメントができましたものですから、そういった足の長い計画になってございます。ただ、老朽化している施設等々がたくさんございますので、そういったものをいかに効率的に補修したり、あるいは、違うものに変えて、継続的に持続可能な港湾をつくっていくかというところで、少しずつではございますが、事業を毎年続けていきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）いずれかの段階で、こういったものはこう集約していくというような公共施設マネジメントみたいな形のものが出てくるという意味というわけではないということですよね。

○主査（大久保無我君）保全担当課長。

○保全担当課長 港湾施設は、港湾事業者様たちに使っていただいている施設ということになります。ですので、行政側からここをこうしたい、これを減らします、これをこれに変えますといったことを具体的に明示できるわけではないと考えてございますので、そこは使っていらっしゃる方々と意見交換をしながら、着実に事業化を目指すといった形で取組をさせていただきたいと考えております。

○主査（大久保無我君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）承知しました。

次は、ベスタス社の件は、もう来られているということで理解いたしました。ありがとうございました。

みなとオアシスの件なんですけども、本来ならば、結構同じ並びの門司港ではないんですけれども、大里のところまでの沿岸がずっと同じような鈴木商店系の建物とかがつながっているというのもありますので、1つの観光エリアという意味では、同じ文脈で説明できるんじゃないかなと思いましたので、質問させていただきました。できる、できないの話は恐らくあるかと思いますが、まずは1回検討していただければありがたいなというところで要望としておきます。

あと、新規の航空路線の話は、多分それぞれの判断基準があるとは思っております。ただ、当然今来ている韓国とかそういったところが人が多いので、当然路線があるから人が多いという、卵が先かみたいな話かもしれないんですが、そういったところもあると思うので、新しい路線を開くというのであれば、もう少し全体的な戦略を持って取り組んでいくというの也需要かなと、新しい路線には当然今ないものから可能性を発掘していくような作業になってくるかとは思いますが、そういったところも引き続き検討して取り組んでいただければなというところで、意見としておきます。

あとは、最後に小型航空機なんですけど、商用運航の先のイメージが少し分かりづらかったので、補足でどういった用途で小型機が考えられているのかというのを補足でいただければと思います。

○主査（大久保無我君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 電動航空機の商用運航のイメージですけれども、電動航空機でございますので、離島であるとか、そういった中距離、200キロとか300キロとかそういった中距離の地域を結ぶ電動の航空機ということで、今回ヤマトホールディングスが参画しているということで、まずは貨物便、宅配とかそういった生鮮品とか高価なものとかを離島であるとかそういった地域に運ぶような輸送を今目指しているところでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） そうすると、基本的に離島側も滑走路がないと、これは飛び立てないと思うんです。eVTOLだとそういうのが関係ないというのが多分あって、幾つかの方向で開発が進んでいると思うんですけど。そうすると、もともと空港がある離島しか行けないという前提の中で、ヤマトさんなりがどういった戦略で考えられているのかとかが、もし分かれば、いただけますか。

○主査（大久保無我君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 御指摘のとおり、滑走路を使う飛行機になりますので、相手側も現在のところは空港がないと行けないといったところでございます。今回の試験飛行におきましても、宮崎空港と北九州空港を結ぶ試験飛行を予定しております。対象といたしましては、ほかの航路では、大分空港であったり、あとは長崎の福江空港であったり、そういった地域の地方の空港、そういったところとの連携をしていくような形に考えております。徐々に滑走路を使う飛行機につきましては、少しeVTOLよりも飛行距離が長くできますので、国内でいけば、もっと長くなれば大阪であるとか、あとは羽田とか、そういった首都圏の空港とも結ぶような足の長い輸送もヤマトホールディングスとしては考えているといったところで聞いております。

○主査（大久保無我君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 使い方によっては、今なかなか新規の路線を開くのが難しい中で、かな

りコンパクトな機体でいろんな新しいところをコンパクトに結んでいけるということが実現できれば、未来に対して少し可能性があるのかなというふうなことで理解いたしました。まだ実証実験ができるかどうかというところだとは思いますが、引き続き頑張っていただければと思います。以上です。

○主査（大久保無我君） 村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） 議案第61号もよかったですね。いいんですね。

市有地の処分についてなんですけども、今回この土地は、東京九州フェリーというところに流通保管施設用地として売り払うということになっていきますけども、購入した土地を目的外使用するとかといったことを防ぐために、買戻しの特約という制度があるんですけども、今回この土地の売却に当たって買戻しの特約をつける予定はありますか。

○主査（大久保無我君） 港営課長。

○港営課長 買戻しの特約につきましては、過去非常に土地が売れなかったときに、売却上の柔軟性を加えるということで、当時買戻し特約を削除して今売却しております。今回の土地につきましても、買戻し特約をつける予定ではございません。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） もうこれに限らずですけど、目的を定めて売却するわけですね、これは入札じゃないわけです。特定のところに売るわけですから、目的外使用されたときのことを考えると、この土地に限らずなんですけど、入札じゃないときは買戻し特約をつけるということ……。

○主査（大久保無我君） 村上幸一委員。すみません、議案第61号は補正予算の議案で、申し訳ありません。62号からで……。

○委員（村上幸一君） だから、確認したんですよ、今、いいかということ。補正ですね。そうしたら、以上です。

○主査（大久保無我君） 申し訳ありません。

では、進行いたします。ほかに質疑はありませんか。自民党さんはよろしいですか。宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） よろしく申し上げます。大きく2つ質問があります。

まず、1点目です。財政の模様替えにおける北九州空港体験ツアーの組替え概要について、300万円から100万円まで予算規模の減額がされております。その理由と減額後の体験ツアーの内容が前年度とどう変わるのかというのを教えていただければと思います。

もう一点目が、空港受入体制強化事業についてなんですけど、約1,000万円を投じる内容でありますけれども、新規就労と活躍促進という課題解決のために休憩室と更衣室等の環境整備に使用されるとあります。なぜこの内容に至ったのか、お聞かせ願えないでしょうか。以上です。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 体験ツアーと休憩場所等のことについて御答弁を申し上げます。

まず、体験ツアーにつきましては、今回は回数を2回から1回にするというものでございます。

それからあと、内容は大体同じようなことをやる形になると思っています。今年度は空港のスタッフライヤーさんのいろんな施設を体験していただきましたけれども、そういった内容、空港に親しみを持ってもらうような内容をやるという形になると思います。

それからあと、休憩施設等でございますけれども、実は今年度調査を行っておりまして、そういったところで休憩施設とかそういうところの改善のニーズがございまして、そういったのを基に、令和7年度は実際に各事業者様がそういったものを整えるに当たっての補助を実際令和7年度で行ってまいろうと考えているところでございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） 御答弁ありがとうございます。

途中、声が小さくて聞こえづらかったところがあったんですけども、すみません、聞こえた範囲で内容を言いたいんですが、回数が2回から1回になるというところで、体験の中身は、中身のことがちょっと聞こえづらかったんですけど、中身は変わらないんですね。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 例えば、パイロットの訓練施設、それから、キャビンアテンダさんの訓練施設の体験でありますとか格納庫の見学とか、こういった内容でございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） ありがとうございます。

実際に体験ツアー、前は2回行って、集客というのはどうなったんですか。たしか定員20組でしたよね。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 これはすごく反響がございまして、市政だよりとかそういったところに出したら、すぐ定員以上の申し込みがあって、実際に抽せんになる、こういう状況でございます。

○主査（大久保無我君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） ありがとうございます。

すごく反応がよかったんだろうなというのはすごく思うんですけど、今回その回数を減らすわけじゃないですか。減らして、100万円予算規模も減額されて、その回数を多分増やしたほうが恐らく北九州市の皆様にとってもすごくいいものだと思っていて、そのために、多分これは無料で行われているものだったと思うんですけど、それを有料にして、言えば回数を増やして、金額をちゃんと取って、ブランディングをちゃんと生み出して、回数も増やして

内容もよくしてというふうな考えというのはなかったんでしょうか。

○主査（大久保無我君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 実際、空港施設の中の見学とかになると、有料でやることができなかつたりとか、国の管理の施設になったりしますので、そういった形で有料でそういった事業が行えなかつたりとか、そういった制約もございますので、私どもは基本的に無料でやるという形を取っております。

○主査（大久保無我君）宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君）ありがとうございます。

福岡空港が、それこそ同じようなツアーを有料で2万円ぐらいで行っているんですけど、それは何か違ったりするんですか。

○主査（大久保無我君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 福岡空港は、今現在民営化されておりまして、会社の管理運営という形でやっておりますので、福岡空港はそういった制約が特にございません。

○主査（大久保無我君）宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君）ありがとうございます。知識不足で大変申し訳ありません。

北九州空港の価値をもっと出すためにも、稼げる町という重点テーマにおける内容においても、ちゃんと北九州空港で利益を出すというのは、先ほどの制約で厳しいとは思いますが、もっといいPR方法というか、今回すごく反響があったということなので、もっと生かした内容を検討いただければなと個人的に思っています。

2点目の内容についてなんですけれども、それはアンケートとかで改善ニーズを掘り起こされたんですか。

○主査（大久保無我君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 はい、実際にアンケートを各事業者様、それから、働いている個人個人の方に対してもアンケートを行っております。

○主査（大久保無我君）宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君）ありがとうございます。結構年代も人数もいろんな方から調査されたと思うんですけど、休憩室と更衣室以外にもどういった内容があったのか、教えてほしいです。

○主査（大久保無我君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 あとは、食事の環境でありますとか、そういったところは結構要望が多かったです。以上でございます。

○主査（大久保無我君）宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君）ありがとうございます。

結構今回のこの事業の内容に関して、女性をはじめにというのもその内容に盛り込まれたりして、女性目線としてされているのかなとも感じたので、すごく個人的にはいいなとは思った

んですけど、もっと平等じゃないですけど、いろんな方にとっていいものになるような、アンケートの内容も結構マイノリティーなものでもいいものがあると思うんで、食堂と休憩室と更衣室というのをやられたと思うんですけど、何かもうそれ以外に誰かのものでこれはいいなと思ったやつとかはないですか、少数のやつで。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 今すぐ少数意見の中でどれがということは答えづらいんですが、今申し上げたような休憩場所とかそういったところの要望、食事環境も含めてですけども、非常に強いというところで、その辺をまずしっかりやっていきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） ありがとうございます。

いろんな方の意見を聞いて、これからもいい空港をつくってもらえたらなと思います。僕からは以上です。ありがとうございます。

○主査（大久保無我君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） すみません、打合せができておりませんで、前期、私も空港の受入れ体制の質問をさせていただいて、しっかり予算をつけていただいて、あとは民間のところはどう創意工夫されるかというところで、ぜひ働く方たちが特にハンドリングの人材不足というのは非常に厳しいと伺っておりますので、働く環境が今おっしゃったことも含めてよくなれば良いなと思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

それから、空港関連でいえば、新空港の開港20周年記念事業というのがございます。一応、式典があつて、記念のチャーター便をと書いてあるんですが、どのあたりを考慮しておられるのか、もしある程度想定があれば教えていただきたいということと、もうそのチャーター便と式典で終わりでないのでしょうか。20周年という非常に節目でもあるので、何かしら少し大きなイベントをやってもいいのかなと思ひておりますけれど、その点について見解をお聞かせください。

それから、新路線について、本会議でも成田便というお話があつたかと思ひます。私も、以前にLCCの成田便についても質問をさせていただいておりますけれど、うちの場合は、北九州空港の福岡空港との一番の違いというところは、24時間使えるということで、国際線につながる時とか、国際線でよそから帰つてきて、直接国際線のフライトもいいと思うんですけど、成田とか、もしくは関空、関空も普通に大阪に行くのであれば、もう新幹線のほうが手取り早いと思うんですが、関空になるとまたそこから下りていけないといけないということもあるので、そのあたりももしかしたら関空であれば、かなりいろんな路線がありますので、つながるのかな。早朝とか、それから、深夜とか、よく海外に行くときに前泊しないとどうしても間に合わないというような状況だったり、もしくは後泊しないといけないというような状況があつて、本当は帰りたいのになとか本当は当日行けたらなというのがよくあるんですけど。そ

ういった意味での路線誘致、まずは直接の海外の誘致ももちろんやってほしいんですけど、まずは国内の海外につながったところであれば、その国から北九州までじゃあせつかくだから乗ってみようかというようなこともあるのではないかなと思いますけれど、その点について見解をお聞かせいただきたいのと。

あと、これはもう前から申し上げているように、日本航空の便が昨年1便減便ということで、これは日本航空の便を見ながらLCCとかもどこに路線を張るとかというのを結構決めるというような話もちよっと伺ったんですけど、ここが減便になっているという今は、あまりセールスにとってどうなのかなと思いますけれど、その点について、今の現状、日本航空の東京羽田便の現状と今後の見通しについてお聞かせをいただきたいと思います。

それから、洋上風力発電は、若松の人間としても非常に楽しみにしております。ただ、ちょっと言われるのは、勉強会のときにも言ったんですが、ちょうど鳥の渡りのところのコースになっているのでバードストライクが心配な向きもあって、そこに対しては、例えば風車の羽の一つに少し色を塗ったりとかすると、バードストライクが少ないのではないかなというような話もお聞きしておりますので、何らか少しでもそういった懸念が払拭されるようなことができれば、もっとイメージのいい風力発電になるのではないかなと思いますので、そのあたり見解をというのと。

あと、そこを使って、先ほどもいわゆる豪華客船というか、そういう船が観光で入ってくるときに風力発電25基は結構見た目もいいのではないかなと思うんです。それがあるから逆に入りづらいとか、そういうこともあるのかもしれませんが、私も肉眼でこの週末もどんな状況かなと思って、ちょっとお天気があまりよくなかったんですけど、見えるところから風力発電の土台とかがもう今見えていて、これに建ったらすごく景観がいいだろうなと思いながら見てまいりましたけれど、そういったことを活用した誘致というのは、いかがなものなんでしょうか。

あと、もう一つ、先ほどこれを上野委員がおっしゃって、私もそう思うんですけど、コスモス街道のところ、朝夕というのがすごく混雑するんです。特に夕方は、通常であれば17時ぐらいとか17時過ぎとかに混むイメージがおありになるかもしれないんですが、製造業って、ほとんど16時に終わるんです。16時過ぎが一番混み出すときなんです、16時半とか。ですから、17時とか18時とかに行ってもあまり混んでいませんで、その時間帯じゃなくて、あそこにある企業の出社とか、それから、出る時間とか、通常の一般の方が思う時間帯じゃない。通常だと8時から9時が混むとかって言うんですけど、そういう時間帯じゃないところで物すごく混雑が起こったりということもありますので、その点もぜひ見ていただいて、そこに加えて今度新しい会社が、また日産の工場もできる。それからあとEVモーターズさんもこれから伸びる会社だと思っていますので、そこもどんどん人が増えてくればということと、まだほかにも、ASEも何らかの形で通う方が、小倉からとか、それから、戸畑からとか通われる、もしくは、

若松の東部から通う方はあそこを通るということも考えられますので、臨港道路になるかと思っていますので、ぜひその点も考えていただけたらなと思いますが、それについてもお聞かせください。以上です。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 まず、開港20周年の記念式典、記念行事、記念の事業についてお答えいたします。

主に式典とチャーターということで、まだ具体的な内容は正直まだこれからというところなんですけれども、式典も昨日ちょうど19周年の記念の感謝祭がありましたけど、それよりはちょっと色をつけたといいますか、お祝いの機運を醸成して、より皆さんに今後またかわいがっていただけるような空港になる行事をしたいと考えています。あと、チャーターにつきましては、今旅行会社さんとか航空会社さんから意見を聞いて、皆様にできるだけ喜んでいただけるようなデスティネーションを検討したいと考えているところでございます。

それから、新規路線、国内線の新規路線、深夜早朝とか国際線の乗り継ぎというふうなお話もございました。もちろん、この間本会議でもお答えしたとおり、成田線というのは非常に我々も重要なデスティネーションであると考えてございます。あと、早朝深夜というふうなこともありましたが、これが今の羽田線との兼ね合いにもなってくるんですけれども、羽田線の今の早朝深夜がなかなか厳しい状況で、今我々もキャンペーンなどをやって、てこ入れを図ってきておりまして、早朝深夜もようやく今、大分利用状況自体は改善されてきております。いろんなキャンペーンが功を奏してきているものと思いますが、こういったところからまずは成田線とかこういったところの誘致、この間、本会議でもありましたが、関西というお話もあるんですが、まずは、ターゲットとしてはまずは成田かなと考えているところでございます。

それからあと、JALさんの減便の状況ということなんですが、羽田線全体、航空会社ごとに細かくは申し上げるのは差し控えたいと思うんですが、羽田線全体としては利用率が去年よりは大幅改善しております。7割ぐらい行っておりまして、JALさんが1便減りましたが、何とか利用者数は昨年並みを維持できるのではないかと考えておりまして、ようやく今の減った便数の中ではありますが、先ほど申し上げた早朝深夜も含めてようやく羽田線は安定化しつつあるなという状況でございます。ここから、これを基にして、今委員の御指摘もありましたが、これをベースにして今後成田であるとか、新たな首都圏の路線といったところも含めて、新たに路線の誘致を我々も仕掛けていくというふうな形になっていくと。取りあえず羽田線については、ようやく大分安定を、早朝深夜も含めて安定化してきておりますので、今後新たな路線誘致に向かっても頑張っていきたいと思います。以上でございます。

○主査（大久保無我君） エネルギー産業拠点化推進課長。

○エネルギー産業拠点化推進課長 バードストライク対策について御答弁申し上げます。

バードストライクに関しては、赤外線カメラをつけて24時間運転監視、衝突監視をするよう

に、今ウインドエナジーは考えて計画しております。稼働後にまた鳥類の事後調査を行いまして、その結果を見極めまして、また今後の対策が必要であれば新たに検討していくと聞いております。以上です。

○主査（大久保無我君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 委員から、風力発電を見るための目的とした豪華客船の誘致という御質問をいただきました。我々もできないかということで、まずは先行している秋田に聞いてみました。そうすると、それを見るためにというので今のところは誘致につながっているとは言えないという話だったんですが、我々も今後船会社や旅行社と話す機会がありますので、こういったこともできないかという話を提案していきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

○主査（大久保無我君） 計画課長。

○計画課長 響灘地区の渋滞の関係について御答弁申し上げます。

私も、先日夕方、響町の渋滞の状況を見に行っていました。その時間帯が5時前ぐらいから6時過ぎぐらいまで拝見させていただきまして、響町入り口交差点の手前、工業団地から国道495号に向かう道路が混雑しているといった状況が見受けられました。委員御指摘のとおり、もう少し早い時間帯から次回は調査に伺いたいと思っています。また、企業進出に伴う今後の交通量の増加につきましては、どのような対策ができるのか、関係部局と協議調整を図りながら、検討してまいりたいと思います。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。

空港開港20周年の記念事業は、まだ今からということでもありますので、皆さんから求められるようなニーズの高いものにしていただきたいなと思いますのと、ちょうど二十歳ということですから、そういうイメージのものがあるといいなと思っていますので、ぜひよろしくお願いいたします。

それから、新路線については、特に成田便を頑張っていきたいということでもあります。早朝深夜は確かに厳しいですけど、例えば福岡空港の成田便を見ましたら、8時ぐらいのフライトで、向こうに着くと9時半で、国際線の場合は、そのまま行ったとしても大体2時間前のチェックインですから、そうすると11時半以降、もうほぼ12時、お昼以降のフライトしか乗れないということだと思います。それを考えると、北九州がもうちょっと前だったら、成田便のフライトにつながるものがあるのではないかなと。そうすると、北九州の人だけではなくて、近隣の方たちが前泊するよりも早朝に出たほうがとか、前の日は忙しい、予定が入っているけど、海外の場合は特に日にちが長くなりますから、前泊とか後泊とかを入れるとなかなか日にちが取れない。でも、その日に行けるんだったら行けるとかというものもあると思うんです。そこを考えて、どういうニーズがあるのか。もしくは、どういうキャリアだったらつながるの

かというのをぜひ考えていただけたらと思います。この点については、もし何かあれば教えてください。

それから、洋上風力については、赤外線カメラをつけてちゃんとチェックをするということですから、そういったこともしっかりアピールをしていただきたいと思います。何かそういう御意見とかがあったときに、なおかつ、そこでまた何かあったときには、いろいろ対応するというので、私もそういう御意見をいただいておりますので、そのように御説明をさせていただきたいと思います。言い方は変ですけど、なるべく、さっきみたいにけちがつかないような形でしっかりとやっていただきたいと思います。

あと、クルーズ船については、それだけを見るということではないんですが、プラスアルファでどちらにしろ九州のほうを通っていったりとかよくしていますよね。韓国に入ったりとかいうことが多いですから、そういった意味でも、そこを見やすい場所を通っていただいて、1回寄っていただく。週に1回という先ほどの話で、コンテナが先なんで、そっちは後なのかなと非常に複雑な思いではおりますけれど、地元の人間としては、クルーズ船が来ると何かイメージがすごくよかったり、もしくは、これから観光客、特にインバウンドをというのを市長も随分頑張っておっしゃっているんで、そういった意味ではそういうものもプラスにしてぜひ誘致をしていただきたいなと、北九州の環境という町で、売れる町ですから、そういった思いもありますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

あと、コスモス街道、ありがとうございます。ぜひ、時間帯をもうちょっと早めていただくと、通常と時間帯が少し違うということをぜひ御理解をいただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 先ほど成田の早朝深夜便という、これは国際線だけのニーズで多分路線を維持していくというのなかなか難しいと思いますので、国内そのものの需要も含めて、その辺はまた航空会社さんとも情報交換などもしていきたいと思います。

あと、成田に関しては、0時から6時までが飛べない時間になっているので、その辺の機材繰りの関係もまた出てくるのかなと思っております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。様々にあると思いますが、ニッチに求める人たちが意外にいらっしやると私は思います。実は随分JTBで仕事をしたことがあって、海外のカウンターでずっと仕事をしていたんですけど、その日じゃないと取れないという人たちが結構いらっしやったんで、前泊とか後泊とかはお金も余分にかかるということもあって、何かそのあたりを少し考えていただけたらなと。12時から6時ですから、そこまで極端な時間帯じゃなくてもいいと思うんですけど、こちらが早朝に出て、向こうがある程度遅くてもこっちまで帰ってこられるという形が、私は求められるのではないかなと思います。そこは、しっか

りといろいろと検討をしていただけたらと思います。以上です。

○主査（大久保無我君） 進行いたします。ほかに質疑はありませんか。小金丸委員。

○委員（小金丸かずよし君） 小金丸です。よろしくお願いいたします。何点か質問をさせていただきます。

まず、北九州空港の3,000メートルの滑走路延長に伴い、ヨーロッパ、そして、北米への大型機の運航が可能になるとのことで、それに係る事業費が17億円とお聞きしましたが、これから物流が盛んになって増えていくことにおける経済効果は、どの程度、また具体的な数値があれば、予測で結構ですので、教えてください。

そして、2つ目、一方、武内市長は、北九州市にある多くの観光資源を生かして、観光都市としての町の未来を、可能性をPRされています。幾つかの議員の皆様からの質疑を重ねる点があることを承知でお尋ねしておりますけれども、貨物輸送の拠点としてだけではなく、国際便の大型旅客機の就航や、アジア圏に関わらず滑走路延長によって国際便の就航が可能になった場合、北米便を増便して、人の行き来を増やしてそこから経済効果を生む計画などは現時点でありますでしょうか。そして、国際便誘致路線開拓についての具体的な誘致活動を行っているのならば、教えてください。

そして、3つ目ですけれども、本市は企業誘致に積極的に活動されておりますけれども、北九州市に本社のあるスターフライヤー社以外の航空会社の誘致の実績、または、計画、そして、スターフライヤー社による、これは会社のことなので情報がないかもしれませんが、LCC航空会社のM&Aによる事業拡大などの実績や計画があれば、御回答をお願いしたいと思います。

○主査（大久保無我君） 空港企画課長。

○空港企画課長 3,000メートル化に伴います物流拠点化の経済波及効果について御答弁申し上げます。

先ほど委員がおっしゃられた17億円というのが、来年度の空港関連予算18億円のことだと思いますけれども、そちらは、全てこれに充てられるというわけではございませんけれども、空港関連全体の予算、機能強化とか利用促進全般の予算の総額となっております。

あと、経済波及効果につきましては、具体的に数値の調査というのはなされておきませんので、具体的な数字は持ち合わせていないんですけれども、北九州市が陸海空の物流拠点都市を目指すという方向性の中で、物流機能を生かすことで企業の誘致を進める、それから、雇用を増やす、産業を活性化していくというところを目標にやっております。空の部分につきましては、九州、西中国、広島県あたりまで、関西国際空港とのちょうど真ん中辺りが広島県と岡山県の境目辺りになりますので、そこから手前側の航空貨物を集めて出し入れする拠点にしていくということで利便性を高めまして、そうすることによって北九州市の企業様が一番の恩恵を受けると、利便性を享受できるというところを目指しているというところでございます。以

上でございます。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 滑走路3,000メートル化と旅客の誘致の関係についてお話をいたします。

先ほども申し上げましたが、旅客機については、効果は限定的だと考えておりまして、あと欧米向けの旅客路線の就航につきましては、これはある程度収益を確保するために、ビジネスクラスの需要が一定程度必要と言われております。そういったところから、全国の空港でいろいろ誘致はしているところではございますが、現在欧米線については、成田、羽田、関空以外では実現していないという状況もございます。そういったところもございまして、今北九州空港につきましては、旅客については、まずインバウンド需要の旺盛な韓国、中国、台湾といった近距離を中心に路線誘致を行っているというところでもございまして、まずそういった近距離でしっかり足場固めをして、あとそういったビジネス需要等も踏まえて、欧米便の路線誘致に取り組んでいくということでもございます。

それから、あと3番目のスターフライヤー以外の、これは企業誘致の観点かと思うんですが、航空会社の本社を誘致するというようなことは我々も行っていない。ただ、拠点、拠点というのは、例えば夜間に機材を駐機させるとか、そういった意味での拠点化というところでは、航空会社さんの実名は伏せさせていただきますが、そういったアプローチはしているところでもございます。機材を置いていただくことで、北九州は非常にいいダイヤが組みやすくなると、こういった利点もございますので、そういったアプローチはしているところでもございます。

あと、スターフライヤーさんのM&A、そういったところは、我々は承知してございません。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 小金丸委員。

○委員（小金丸かずよし君） 御丁寧にありがとうございます。

最後に、要望というか、私の意見も含めてお話をさせていただきますけども、北九州空港、これから20年を迎えるということですけども、さらに成長させていく上では、皆様がおっしゃられているように他空港との差別化と連携がこれから必要になってくるかと思います。私たちが北九州に住む者が考えると、どうしても限界があって、アイデアが生まれてこない状況じゃないかなと思います。外から見た北九州、そして、北九州空港がどのように映っているか。今の北九州空港は、私はずばり華がないと思います。空港ビル内の飲食店の少なさ、そして、国際便が運航する空港としてのショッピングモールのような空間のなさ、にぎわいのなさ、PRイベント以外の利用者ではなくて訪問者数が少ないこと、また、先ほど伊崎委員からの質問の中にもありましたけども、足湯があると思って楽しみに空港を訪れた私の息子は、営業されておらず、非常に残念に思っておりまして、営業されていないプラスその空間がもうデッドスペースになっているんです。ですから、現在ホームページには臨時休業中となっておりますけども、

先ほどの答弁の内容をお借りすれば、臨時休業ではなくて、イベント期間中のみの営業としますといったような表記の仕方のほうが見る方にとっては伝わるんじゃないかなと思います。

また、北九州市を国際観光都市に本当にしていくには、先ほどのお答えに反するわけではないんですけども、物流の施設の増設やハブ空港としてではなくて、人流の促進だと私は思います。九州に足を運ぼうとする、計画する中では、まずは福岡空港や熊本空港になると思います。目線がどうしても北九州空港ってアジアに向いてしまっているんで、例えばですけども、現在日本国内から中南米への直行便というのがないんです。北米で乗り換えるルートしかないんです。私はかつて南米に住んでいた経験がありますので、そういったことを、ちょっととんでもないような意見を言うておりますけども、お尋ねします。実現の可能性は低いとも思いますけども、そのような便を計画すれば、日本全国から中南米に向けて出張される方であったりとか、そういった方々が北九州空港を利用するようなことにもなると思いますし、大きな話題にもなると思いますし、もしかすると需要の拡大に結びつくかもしれません。そういったことが本当の意味での差別化だと思います。まとめるつもりはないんですけども、第1入国空港が福岡や熊本ではなくて、北九州空港に目が向くように、これから福岡市や熊本市に人を流さない、実際にそういったことがあれば、ぜひ北九州空港としての差別化をどんどんアイデアを出していただいて、図っていただきたいと思います。私からの意見と要望で終わらせていただきます。ありがとうございます。

○主査（大久保無我君） 進行いたします。ほかに質疑のある方は。松尾委員。

○委員（松尾和也君） 松尾です。よろしくお願いします。

今日一日の議論をここまで聞かせていただきまして、空港のことを1点聞きたいのと、あと一点要望したいと思います。北九州羽田間の利用者が回復してきたということを伺いました。これには、深夜便が大変便利ですから、この深夜便によるものもかなりあるんだろうと思うんですけども。僕も月2回ぐらい羽田便を使わせていただくんですが、羽田空港から帰ってくる際、例えば9時30分とかそれ以降の便に乗って北九州空港に帰ってきた場合に、到着するのって11時20分とか30分とかになるんだと思うんですけども、僕はいつも車で来るので、そこがちょっと分からないんですが、11時半とかに帰ってきた場合、例えばエアポートバスみたいなものって動いているんですか。これが1つ教えていただきたいのと、これは要望なんですが、北九州空港の中、保安検査場を通過して、1番搭乗口の近くに羽田空港からの在来線のチケットを買える機械があるんです。これを使っている人を見たことがないんで、この間使ってみたんですけど、品川までとか切符が買えるんですけども、もちろん皆さんが置かれているものじゃないと思うんですが、これはもう今みんなS u i c aとかでびっと行っちゃうんで、あまりこれは使わないと思うんです。そのとき、その日たまたま僕は宇都宮まで行かなくちゃいけなくて、ここで羽田からのバスのチケットを買えたら便利だなと思ったことがあるんです。バスのチケットは予約制ですから、席を買わないと乗れませんから、こんなことをスタッフライヤーさん

に伝えていただけたらなと思います。お願いします。

○主査（大久保無我君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 深夜便の飛行機から到着して、それからのアクセスについての御質問についてお答え申し上げます。

今、深夜のアクセスにつきましては、一番遅い23時40分のスターフライヤーで到着した場合には、エアポートバス小倉線が小倉駅まで運行しております。それから、福岡方面には、リムジンバスの福岡行き、福北リムジンバスというリムジンバスも運行しているところがございます。そういった公共アクセスを活用して小倉のほうへ移動していただくと考えております。

○主査（大久保無我君） もう一個、チケットは要望でいいですか。

○委員（松尾和也君） 要望でいいですけど、もしお答えがあれば。

○主査（大久保無我君） 空港企画課長。

○空港企画課長 スターフライヤーさんにお伝えをということで御要望いただきました。あそこのエリアを管理しているのは北九州エアターミナルでございまして、エアターミナルさんにまずはそういったお話がございましたということをお伝えして、何らかの対応ができるかどうか、検討してもらうようにしたいと思っております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 松尾委員。

○委員（松尾和也君） ありがとうございます。

しっかり最終便で帰っても、公共交通機関を使って何とかなるんだなというので安心しました。本当に遅い時間まで飛んでいますから、帰りは本当に助かっています。

そして、最後は要望にお答えいただきました。あの件でも、待ち時間にそこでチケットを買いちゃうなというのはすごい価値があることだと思うんですけども、実際は在来線のチケットって今買わないし、着いて降りてすぐ買っても、もうすぐ済んじゃうことなんで、あまり使われていないと思います。ただ、ネットで予約もできるんですけども、それはよく分からないから、降りて羽田でぎりぎり間に合えばそのバスに乗れるなという状況があると思うんで、バスのチケットを買えたら結構大きいんじゃないかなと重ねてお願いしておきます。終わります。ありがとうございます。

○主査（大久保無我君） 進行します。井上委員。

○委員（井上しんご君） それでは、質問させていただきます。

空港の3,000メートル延長と新航路誘致、これまでずっと議論が活発に行われてきました。その点について伺いをいたします。

自分は、以前、松尾統章さんのパーティーに参加して、そのときに松尾議員が、これから北九州空港3,000メートル延長に絡んで、ライバルは熊本空港だというお話をされていました。早速熊本空港に行ってきたんですけども、熊本空港は2023年度は333万人の利用ということで、北九州空港よりも随分利用者が多いんですけども、国際便は5つの都市に、ソウル、釜山、そし

て、台北、そして、高雄、高雄は熊本市の姉妹都市で、あと香港とありました。既に3,000メートルになって、そんなに町の中にあるわけじゃないんですけども、非常にここにどう近づけるかという話だと思っております。

そこで、今回、先ほども議論があったように、北九州空港の近隣の鹿児島空港も3,000メートルで4都市、ソウル、上海、台北、香港という形で、北九州市は今ソウル便になっております。今後、こういった部分で、人と人の付き合いというか、そういった人的な誘致もいろいろ頑張っていると思うんですけども、ここが鍵になるのかなと思っております。以前、自分が日中友好議員連盟で、天津空港に当時佐々木健五議長さんと一緒に参加させてもらって、非常に天津空港はけんもほろろだったんですけども、その後、天津市の全人代と言われている部署に行き、非常に意気投合して、翌日天津空港の社長が来られて、その何年か後に天津空港が大連便を就航して、去年も能登半島沖の地震ですぐ休止になったんですけども、大連便を飛ばしていただいております。こういった人と人の付き合いというか、先ほど村上幸一委員からも井上秀作元議長さんが頑張って大連便を通したということもありました。ですから、そういった交友というか、そういった部分を強めていただく必要があると思っておりますが、この点について1点お聞かせください。

それと、福岡との兼ね合いの件です。これまでも福岡空港とのすみ分けということで、向こうは旅客、北九州は貨物という強みがあると。先ほども北米、欧州便は成田、羽田、関空しかない。福岡空港を見ると26都市との航路もありますけども、自分が数えたんですけども、一番遠くてハワイ便なんです。北米、欧州に行き着けていない。福岡空港でも苦戦していると思います。今後、福岡空港は滑走路2,800メートル、2,500メートル、2本目ですけども。北九州は3,000メートルになるということ踏まえて、近隣はアジア圏は福岡空港、また、北米、欧州は北九州空港という、貨物だけでなく、そういったことのすみ分けもできるんじゃないかと思っております。2027年に3,000メートルになるということ言われています。しかし、それを待っても、3,000メートルになったからといってすぐに北米、欧州にできるわけがないと思うんです。今、熊本も鹿児島も3,000メートルですけど、アジア便しかありません。ですから、そういったことを、今から例えば欧州とか北米、あと南米も含めて、北九州の職員が駐在して、そこでいろんな人的な交流、飲みニケーションも含めてやっていって、誘致につなげていくということも大事かと思いますが、併せてお願いします。以上です。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 まず、人と人の関係ということで、そういった点は、私たちも非常に大事だと思います。私たちは、これまでもコロナの前から中国、各外国も含めてずっといろんな方と関係を、人脈をつくってきていて、それを今でも生かしながら路線の誘致は行っております。今まだ目先の結果が出ていないですけども、今そういったものはしっかり受け継いでおりますので、引き続き、先ほど申しました大連事務所も含めて、そういったところもしっかり

人脈を活用して、路線の誘致をしていきたいと思います。

あと、ヨーロッパ、北米に関しては、繰り返しになりますけども、今後のビジネスとかの需要もしっかり見ながら、もちろん長い将来的に見るというところもありますので、目先では、そこに完全に力を注ぐというのは、専念するというのはなかなか難しいところではあるんですけども、動向は見ながら行っていきたいと思っております。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 分かりました。

ずっとこれまでの議論で、台湾の誘致ということで結構強めていくというお話がありました。その点で、人との交流というところで、九州台湾商会といって、九州の台湾系の企業様が入っている会があって、毎年忘年会とかいろんなイベントがあって、本田議員がその幹部の方と同級生ということもあって、自分もこの間参加しております。熊本県からも、商工部長さんはじめ、ずらっと5人から6人幹部の方が来られて、泊まり込みで来られておりますし、福岡県、福岡市も来られていたんですが、北九州は僕と本田議員しかいなかったんです。熊本県は、もう随分以前からこの会に参加して、こういう人脈の人的なつながりで、非常に飲みニケーションが活発になって、台湾の方もそういった友を非常に大事にする。中国系はそう思うんですけども、そういった文化があると思うんです。ですから、幾らプレゼンがうまくても、こっちのほうがメリットがあると思って、人を大事にするというそういった土壌もあって、こういうところにも北九州市からも積極的に参加していただいて、交流をしていく。また、台湾にも行って交流する、こっちにも来てもらってという部分が必要だと思いたいますが、この点についてお聞かせください。

○主査（大久保無我君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 全体的なところというのは、政策局との関係も出てくると思いますが、我々、空港部署としても可能な限りではそういった人脈の形成、そういったところには連携して努めてまいりたいと思います。以上でございます。

○主査（大久保無我君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） そういった台湾商会さんも、スターラックス航空とかチャイナエアラインとかエバー航空の方も来られておりました。そういった御縁であって、TSMCの関係もあるんでしょうけども、熊本には新しい玉山銀行という台湾系の銀行の支店ができるという形で、航路誘致だけじゃなくて、こういう銀行とか企業さんとか、企業がないと航路も維持できませんし、そこで働く人という部分で、ここはいろんな局と協議して、ネットワークを持ってやっていく必要があるかと思っています。ですから、ただ航路だけじゃなくて、企業誘致とのセット、また、そういった資金的な部分でも含めてやっていくためにも、こういった人的交流部分を強めてもらいたいと思っております。

それで、自分もそういった中国の天津航空の大連便のときも本当に痛感したんですけども、

当初、天津航空に行ってもけんもほろろだった。さっきも言ったんですけど、その後、人との交流、佐々木議長が僕に言われたんです。絶対飲み負けなよということで、白酒をつがれたら絶対飲めということで、そこが一つの北九州を代表して大連と航路を引っ張るということでの覚悟というか、そういうことも教わって、結局僕はそこで頑張れませんでしたけども、でも佐々木議長がすごい頑張って、最後まで飲み潰れなかったというのは、大連の方も尊敬に値するということで、今後の誘致も進んだんじゃないかなと思うんです。井上元議長さんも言われていましたけども、そういったこと、一般的にマスコミ等で悪く使われる部分はあるのかもしれませんが、そんなことは言ってもらえないというか、本当に人と人との腹を割った、酒を飲んで腹を割って話せないならビジネスもできないという部分もつながってくると思います。ですから、佐溝局長はじめ、本当に台湾の人にも佐溝さんって言われてかわいがってもらえるような関係ができるんじゃないかと思っておりますし、台湾商工会で会った女性の元気な方は、さっき熊本の玉山銀行のときにも熊本県知事とTSMCの方と一緒に写真にも写られておりました。そういったことも含めて、ぜひ局長を先頭に、そういった人的交流というか、お酒が嫌いではなければ進めてもらいたいと思いますが、どうでしょうか。

○主査（大久保無我君） 港湾空港局長。残り20秒です。

○港湾空港局長 路線誘致に人脈は大事だと思いますので、これまでの人脈、それから、新しい人脈をつくって、路線誘致をしっかりと頑張っていきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○主査（大久保無我君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 議員さんの中でもすごい気合が入った方もおられますので、そういった部分で、議会、行政、そして、地域という形で連携して、北九州の底力というか、人間の魅力を、人よし、町よし、地域よしということでぜひ進めていただきたいと思います。お願いします。

○主査（大久保無我君） ほかになければ、以上で本日の議案の審査を終わります。

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

本日は以上で閉会します。