

経 済 港 湾 委 員 会 記 録 (No.6)

1 日 時 令和7年6月11日(水)
午前 9時59分 開会
午前11時21分 閉会

2 場 所 第3委員会室

3 出席委員(9人)

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

4 欠席委員(0人)

5 出席説明員

産業経済局長	柴 田 泰 平	企業誘致・農林水産担当理事	山 口 博 由
総務政策部長	白 石 慎 一	産業政策課長	酒 井 啓 範
地域経済振興部長	丸 山 保	中小企業振興課長	藤 原 国 久
企業誘致部長	城 戸 健 一	国際ビジネス戦略課長	川 寄 孝 之
農林水産部長	北 野 大五郎	農 林 課 長	下 元 昭 二
港湾空港局長	佐 溝 圭太郎	総 務 部 長	吉 永 一 郎
港 営 部 長	櫛 山 智	港 営 課 長	中 島 寛 幸
計 画 課 長	山 脇 康 雄	空港企画部長	黒 岩 亮
空港企画課長	多比良 圭 一	公営競技局長	春 日 伸 一
公営競技局次長	濱 田 孝 洋	競輪事業課長	亀 石 貴 治
			外 関係職員

6 事務局職員

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	11日は議案の審査、12日は議案の採決及び所管事務の調査を行うことを決定した。
2	議案第82号 土地の取得について	議案の審査を行った。
3	議案第83号 システム障害による損害賠償に関する和解について	
4	議案第84号 令和7年度北九州市一般会計補正予算（第1号）のうち所管分	

8 会議の経過

（6月1日付人事異動に伴う人事紹介を受けた。）

○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、3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した。

ただいまから議案の審査を行います。

議案第82号、83号及び84号のうち所管分の以上3件について一括して議題とします。

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、明瞭をお願いします。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。総務政策部長。

○総務政策部長 産業経済局でございます。産業経済局所管分の議案は、補正予算議案1件でございます。

議案第84号、令和7年度北九州市一般会計補正予算のうち産業経済局所管分につきまして、タブレット端末資料の北九州市補正予算に関する説明書によりまして御説明いたします。なお、金額につきましては万円単位で説明させていただきます。

タブレット端末の12ページをお願いいたします。歳出でございます。米国関税措置により影

響を受ける中小企業への支援や、物価高に対する生活者及び生産者への支援に要する経費を計上しております。

7款2項3目農業振興費の補正額1,800万円は、物価高騰の影響を受けている生活者及び生産者への支援として、市内の直売所等で農林水産物を購入する際に利用できるクーポン券を配付する農林水産事業者を応援！直売所・朝市クーポン事業に要する経費でございます。

続きまして、13ページをお願いいたします。8款2項1目商工業振興費の補正額2,000万円は、米国関税措置の影響により取引の縮小が懸念される中小企業の販路拡大や新事業展開等を支援する米国関税措置に対する新規チャレンジ支援事業に要する経費でございます。

8款2項2目貿易振興費の補正額500万円は、米国以外の市場への販路展開に取り組む中小企業が行う市場調査や見本市出展等を支援する海外市場開拓支援事業に要する経費でございます。

以上で産業経済局所管分の説明を終わります。よろしく御審議の上、御賛同賜りますようお願い申し上げます。

○委員長（渡辺修一君） 総務部長。

○総務部長 港湾空港局からは、本委員会で御審議をお願いするのは、議案第82号、土地の取得について、議案第84号、令和7年度一般会計補正予算のうち所管分、以上の2件でございます。

初めに、一般議案について御説明いたします。

令和7年6月北九州市議会定例会議案を御覧ください。

タブレットの41ページをお願いいたします。議案第82号、土地の取得については、若松区響町一丁目に所在する土地を響灘臨海工業団地立地促進事業用地として買い入れるため、北九州市議会の議決に付すべき契約及び財産の取得又は処分に関する条例第3条の規定により付議するものでございます。土地の地目は雑種地、所在地は若松区響町一丁目94番5、土地の面積は6万3,225.36平方メートル、買入れ予定金額は12億2,348万7,048円でございます。

次のページに取得土地の所在図をおつけしておりますので、御参照ください。

次に、一般会計補正予算議案について御説明いたします。

令和7年度補正予算に関する説明書を御覧ください。

タブレットの10ページをお願いいたします。金額は万円単位で御説明いたします。

歳出であります。2款3項1目の企画振興総務費のうち空港推進経費の補正額2億8,600万円は、企業活動を下支えする北九州空港の物流拠点化を加速させるため、福岡県と緊密に連携した集貨促進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） 公営競技局次長。

○公営競技局次長 公営競技局でございます。今回提出しておりますのは、議案第83号、システム障害による損害賠償に関する和解についてでございます。北九州市公営競技事業の設置等に関する条例第8条の規定により付議するものでございます。

それでは、タブレットの令和7年6月議会公営競技局関連議案の2ページを御覧ください。本議案は、競輪を振興する団体である公益財団法人J K Aが所有する競輪情報システムの障害発生に伴い生じた損害賠償に関して和解するものです。

競輪情報システムは、競輪を開催する全ての自治体が利用するもので、発売票数の集計や車券購入者へのオッズ、払戻金及び競走結果の情報提供などを行っております。令和元年10月3日、北九州市ではミッドナイト競輪を開催する予定でしたが、同システムの障害発生に伴い、開催が中止となりました。また、他の施行者が開催する競輪につきましても、北九州市では臨時場外車券売場を設置し、車券を発売する予定でしたが、同システムの障害発生に伴い、これが中止となりました。和解内容は、本件に起因する北九州市の競輪開催の中止及び臨時場外車券売場における車券発売の中止によって生じた損害の賠償として、J K Aが北九州市に対して2,024万6,157円を支払うものです。

以上で説明を終わります。よろしく御審議の上、御承認賜りますようお願い申し上げます。

○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。

質疑はありませんか。大石委員。

○委員（大石正信君） 議案82号、土地の取得について、港湾空港局が若松の響町の土地を、国から買った土地を民間に売却すると。12億2,000万円ですけれども、土地の評価、当然、不動産鑑定士による評価をされて、12億円というのは妥当な金額だとされていると思うんですけども、我々議員のところでは、これが妥当なのかという根拠、比較事例などがされなければ分からない。どのような企業が来るのかとか、そういうのも言えないということになっていますけれども、言える範囲でこの金額についての妥当性、これについて教えてください。

2つ目、議案第83号、システム障害賠償に関する和解ということで、令和元年10月3日、J K Aが市にシステム障害ということで2,024万円賠償するんですけども、開催をしていたら、開催のお金と2,000万円との比較、これはどうなのか。システム障害が全国的に起こって、その賠償という形になっていると思うんですけど、その原因の究明と同時に再発防止対策、これはどのような形になっているのか教えてください。

次に、84号の補正予算、米国関税による影響を受けた中小企業支援ということで、融資と販路展開ということで、アメリカ向けについてのものを変えていくということですが、現在、米国関税は発動されていませんけれども、それによる相談、影響、どのような相談や影響がされているのかというのを教えてください。

北九州空港の物流拠点化の加速、2億8,600万円が拡充されていますけれども、半導体とかそう

いうものについて、航空貨物に対して重量に応じて業者を支援するということですが、なぜインセンティブを与えて支援をしなきゃいけないのか教えてください。

最後に、農林水産の直売所・朝市のクーポン券、1,800万円ということで、本会議でも言いましたように、直売所については22店舗中14店舗しかまだ応募されていないということで、農家を中心とした生産者を中心として、消費者についてはその近所の方とか車がある方に限られると思うんですけども、どれぐらいの人数、人たちを対象にしておられるのか、その辺を教えてください。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 港営課長。

○港営課長 国有地の取得に当たっての土地価格の妥当性について御説明申し上げます。

まず、国から土地を買うわけですが、国のほうでも売る値段をまずつけます。それに当たっては不動産鑑定を行っていただいております。あわせて、こちらのほうも買手側として鑑定を行います。その中で、先ほど委員がおっしゃった不動産鑑定士が専門家として取引事例を調査していただいたりですとか、あと、例えば響灘東地区であれば近くに国の標準地というのがございまして、毎年公表されておりますので、そういった値段を参考にしながらつけていただいております。そういったものを参考にいたしまして、我々であれば市有財産審査委員会、市の内部機関で価格の妥当性を決めていただき、そこで決まった金額と国のほうの鑑定とすり合わせをした上で、今回、買取り価格というのが決まっているような状況でございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 競輪事業課長。

○競輪事業課長 まず、開催されていた場合の費用比較についてお答えいたします。

当日の売上見込みなんですが、中止になった開催の直近の売上げから売上見込みというのを算出しております。実際に保険会社に請求いたしましたのが約1億5,670万円ということで、こちらは全額認められております。また、開催した場合の収益でございますが、1,667万円ということで、こちらも我々が請求した金額が認められたところでございます。

あと、システム障害の原因と再発防止策についてお答えいたします。

まず、システム障害の原因ですが、業務マニュアルとシステムの使用のそごによるものでございます。具体的には、システムへの選手情報の入力期限がマニュアルに誤って記載されておりました、本来の期限よりも1日長く示されておりました。そのため、本来であればシステムに入力されていなければならないときまでに必要な作業が完了しておらず、選手のデータ等が残存、重複いたしまして、夜間の定例処理で異常が生じました。また、システム保守事業者がシステムを開発した事業者と異なっていたために、システムの中身を熟知しておらずに、エラーの内容を特定するために時間を要しました。以上の原因によりまして、令和元年10月3日及び4日の開催予定であった全国のレースが中止または順延を余儀なくされたものでございます。

再発防止策でございます。これらシステム障害の対策といたしまして、システムを所有し、運用を行っている J K A では、システムチェックツールの開発でありますとかシステムマニュアルの改訂、システム利用者への研修を、システム障害が起こった後、速やかに実施いたしました。また、現在でも毎月 1 回、システム運用担当者を対象としたシステム障害訓練でありますとか、システム改修時のマニュアル改訂等、この改訂を複数人で内容をチェックする体制を取りまして、こういったことを実施し、再発防止に努めているところでございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 産業政策課長。

○産業政策課長 米国関税の相談とその影響について回答させていただきます。

まず、相談件数ですけれども、6 月 9 日時点で全体で 11 件でございます。相談の内容といたしましては、米国の関税制度そのものに関するものと今後の見通しというものが多くなっております。

続きまして、影響についてなんですけれども、5 月の中旬に約 50 社に対して市からヒアリングを行いました。その中では、影響が既に出ているという声はあまり聞かれなかったんですけど、基本的には、この状況を注視している、さらには、今後ひょっとしたら日本全体の景気が悪くなるかもしれないので、そういった状況を不安視しているという声がありました。ただ、中には、こういう状況だからこそ、今後さらに、これをピンチというよりもチャンスと考えて、今後チャレンジしていきたい、挑戦していきたいというような声も伺っております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 航空貨物につきまして、なぜインセンティブが必要かということについて回答させていただきます。

現在、T S M C をはじめ、九州域内には多くの半導体関連企業の投資が行われております。それに伴いまして、半導体関連の貨物につきましても、今後需要が見込まれているところでございます。一方で、九州発着の貨物につきましては、その多くが関西空港であったり成田空港、主要な大きい空港ですね、そちらに流れているという現状がございます。理由としましては、物流コストが安いと。荷主が出荷して、それが飛行機に乗って届くまで、その物流コストがスケールメリットもありまして安いという現状がございます。それに対応するとか、そのコスト差を埋めていく必要があるということで、今回、県と連携しまして、助成の単価を上げてコスト差を埋めるということで、必要となる経費につきまして今回提案をさせていただい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） 農林課長。

○農林課長 クーポン事業についての対象人数についてお答えさせていただきます。

クーポン事業のうち、大きな店舗、J A 北九さんがされている大地の恵みさん、あと若松にあるかっぱの里さんの直売所への出荷者の人数を確認したところ、大地の恵みさんでは約 300

人の生産者の方が出荷していると。かっぱの里さんは約200人の出荷者、合計で500人程度の生産者の方がいらっしゃいます。北九州市の販売農家数というのが約1,000人になりますので、約半分の方はこの2つの直売所に出荷されているということになります。また、直売所の利用者の数でございますが、POSデータによると大地の恵みさんは延べ人数で年間30万人の方が購入されております。それと、かっぱの里さんは28万人が御購入されているということになります。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） 議案82号の土地の取得について、適正な価格で売買されているということですけども、我々の中ではそれが本当に妥当な金額なのかというのは判断できません。問題は、産業未来戦略の中でも新規雇用5,000人、雇用者報酬を1人500万円という目標を掲げていますよね。そうであるならば、新規企業に対して、どのような雇用形態で、雇用者数とか、正規とか非正規とかあると思うんだけど、そういう協定というか、結んだりはできないのか。目標達成していくためにもそこら辺のところが必要だと思うんですけど、そのあたりはいかなんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 港営課長。

○港営課長 企業誘致に当たって新規雇用ですとか、そういったところのお話ですけども、今回はあくまでも土地の取得議案でございますので、もちろん港湾空港局だけではなくて、産業経済局あるいは関係局と連携しながら戦略的に企業誘致に取り組んでおりますので、その際にいろいろ、御指摘の雇用であるとか、そういった情報は伺うようにしておりますけれども、今回の議案に関しましてはまだそういう段階ではございませんので、改めて案件が確定いたしまして、まず市有地として内部の手続を終えた後に処分議案として提案させていただくときが来ると思いますので、そのときに改めて御説明させていただければと思います。

それと、協定なんですけれども、相手方によります。相手方と事前に協定を結べる場合と、相手方がそれを望まない場合といろいろございますので、そういったところは御理解いただければと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 土地の売買という議案で、相手がある問題ですけどね。やっぱり北九州の景気回復という点からは、新規雇用の雇用者数とか正規雇用者とか、こちらの希望はきちんと伝えていただいて、北九州の経済の活性化になるような形で進めていただきたいと要望しておきます。

次に、システム障害についての和解ですけども、先ほど言われた見込みが1億5,600万円と言われたんですけど、この数字がよく分かりません。開催しておけば1,667万円と言われたんで、和解金額よりも増えているんじゃないかと思うんですけど、見込みの1億5,000万円というのは何の数字でしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 競輪事業課長。

○競輪事業課長 1億5,600万円というのは、当時開催されていれば、車券の売上げの金額になります。ここから75%は払戻金とかで支払われますので、実際我々の手元に残る金額というのが1,600万円という形になります。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 開発と保守の事業者が異なっていたというのと、入力がそのときまでにしなきゃいけなかったのがそうっていなかったということで、こういうミスが起こるんかというのがね、私も素人なんだけど、非常に疑問です。このような体制で業務委託して問題なかったのか、その検証はされているのか。こういうことについて、全国的に言えることでしょうか。令和元年から6年たっていますよね。その間、システムエラーが起こらなかったのか。今後の対策は先ほど示されていましたが、その検証は、全国的な課題だと思うんだけど、検証はされているんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 競輪事業課長。

○競輪事業課長 まず、このシステム障害の後にシステム障害を原因とした開催の中止等がなかったかということでございますが、幸いにもこのシステム障害の後にシステムを原因とする開催中止、こういったのは全国で一件も起こっておりません。

この後の検証ということなんですけども、我々も先ほど申し上げましたとおり、特にこれはヒューマンエラーだったと認識しておりますので、しっかりと研修していただいて、また、システムのにもチェックできるようなツールの開発もしていただいたので、ただ、今後もしこういったことがないように機会を捉まえてしっかりと注視していきたいと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 今後こういうことがないような体制ですね、きちんと教訓にして対応していただきたいと思います。

次に、米国関税による影響について、現在は相談、影響がないということですけど、トランプ関税によって、中国側が制裁をしていましたね。それによって、中国のレアアースについて、欧州は工場生産を一部停止したりとか、スズキなんかも一部見直しをしているということで、中国側もレアアースについて追跡報告をしていくみたいな形になって、G7では中国だけに頼っていたレアアースについて調達を分散していくということと言われていますけども、このことについて、直接的にはトランプ関税とは関係ないけども、それによる制裁として出てきますけど、このことについての情報なり対応なり影響なりを教えてください。

○委員長（渡辺修一君） 国際ビジネス戦略課長。

○国際ビジネス戦略課長 レアアースの輸出規制についてお答えいたします。

今日現在、米中の閣僚級会議がちょうど英国で行われているところですけども、まだその結果というのが公式には伝わってきていないと理解をしております。報道では今おっしゃった

ようなところも含めて様々聞こえてきておるところですけれども、今現在、市のほうに市内企業様から、レアアースの輸出規制、管理強化に関してお困り事であるとか御相談、こういったところは寄せられていないという状況です。今後も引き続き動向を注視して、対応をしっかりとまいりたいと思っております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） レアアースは自動車だけじゃなくて航空、宇宙、半導体、レアアースが入ってこなかったらストップしてしまうという状況があるわけで、そういうことで15日から開催されるG7でも、中国だけじゃなくて全世界的な形で対応をどうするかというのが出てきていますので、注視をしていただきたいと思います。

次に、空港物流拠点化についてですけども、半導体については成田で17兆円、関空で2兆円と。確かにインセンティブも必要なんですけども、国際路線も多い、単価も安いということで言われていますけども、構造的な問題もあるんじゃないかと。インセンティブを与えるだけで果たして北九州空港から半導体を輸出してもらえるのかというふうなことがあると思うんですけど、その課題についての対応、これについて考えていることについて教えてください。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 北九州空港の貨物の構造的な課題についてお答えさせていただきます。

確かに、物流コスト以外にも、空港自体の規模の大きさというものはどうしようもない部分があります。ただ、2年後の令和9年に滑走路が3,000メートルになりますし、エプロンも同時期にもう一つ供用開始されるということで、できるところの機能強化に取り組むことで何とか貨物の取り込みを図っ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） 大石委員。

○委員（大石正信君） よく分からないのは、TSMC社で作った半導体をトラック便で関空とか成田に運んでいると思うんだけど、この分も含めて国際便に載せれば関空や成田が安いということだと思うんだけど、そのトラック便と併せて、ここでインセンティブを与えて重量に比べて支援するということなんですけども、そうした場合、トラック便とか関西、成田に行った分も含めて、ここでインセンティブを与えれば、こちらのほうが安くなってこちらを使用してもらえるのか。その比較は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 コスト差についてですが、福岡県とも協議をしながら、コスト差プラス少しこちらのほうが安くなるというイメージで単価を決めさせていただいております。すみません、単価につきましては、戦略的な部分がありますので、ここでお示しすることはできませんが、一応そういうふうなことで単価は決めさせていただいております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 分かりました。確かに、関空や成田に半導体の輸出が多いという状況で、

それに対抗していくためにはインセンティブを与えながら貨物をこちらに寄せていくということだと思うんで、そういう総合的な形で対応していく必要があるんじゃないかなと思います。

あと、朝市、直売所に対して、私が本会議でも言いましたように、今この問題が国民的な大きな課題になっている。政府も、古が4つぐらいついている、古古古古米を20万トン放出していくということで、備蓄米がなくなれば、いわゆる銘柄米についてどうするのかということで、本会議で言ったのは5キロ4,000円の部分について、市が半分補助して2,000円という形で言ったんですけども、この対象というのは結局、生産者を中心に行っているんじゃないかなと。先ほどは、生産者が500人で、大地の恵みやかっぱの里で合わせても58万人ということですけども、人数は確かに消費者が多いんだけど、生産者を中心とした支援じゃないのかなと思いますけど、いかがですか。

○委員長（渡辺修一君） 農林課長。

○農林課長 私ども産業経済局農林課といたしましては、第一に生産者支援というところを考えてこの事業を企画したところでございます。農林水産省が公表しています農業生産資材価格指数というのがございまして、これは令和2年基準で今年の4月が124.4と、やはり上昇している状況がありますので、生産者の方もかなり苦勞されているというところでこういう事業を実施し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） 産業経済局としては消費者ということじゃなくて生産者だということで、これまで米問題については減反政策をしてきた、そういうことが大きな原因だと思いますし、同時に農家に対する所得補償の問題もありますので、きちんと国に対しても農家を支援していくような補償、これは求めていると思います。終わります。

○委員長（渡辺修一君） ほかにありませんか。富士川委員。

○委員（富士川厚子君） 私から2点お伺いします。

まず1点目が、朝市クーポン事業について少しお聞かせください。今回、2月の補正予算の2,000万円から上積みされて、また補正予算で出て、すごくありがたい事業だなと感じています。岐阜県でも昨年、直売所割引キャンペーンという似たような事業を行って、参加店舗が200以上、利用者也延べ5万人近くあったようで、特に高齢者層の来店が増えたということで、地域のにぎわいづくりにもなったと聞いています。北九州市においても今回、14か所でしたっけ、10か所でしたっけ、すみません、行うということですけども、私もお話を聞いていて、私は小倉北区に住んでいますけど、北区はそういう直売所がない。お話を聞いて、若松のかっぱの里とか行ってみたいなという思いはあるんですけども、この事業をばって打たれたときに地域に直売所がない方がどこに行ったらいいんだろうとか、ぴんどこないというか、周知を市民の方にどういうふうに行っていくのかなというのを、丁寧にしてもらいたいということも含めて。特に今、本当に物価高騰で、高齢者の方も年金で大変だという声もありますけど、子育て世帯

も子供さんが多ければ多いほど食費というのがどんどんかかってきたりとかして、そういう方たちにも、特に車があるからどこでも行けるし、また、そこから新しい北九州市の魅力発見とかになる部分もつながっていくのかなと思って、若い方にも周知していただきたいなと思うんですけど、どういうふうにPRを行っていくのか教えていただきたいなと思います。

次に、競輪の件ですけど、先ほど保険金の話とか聞いて少し分かったんですけど、令和元年10月3日にシステム障害があって、今年の5月22日が和解ということなんですけど、何でこんなに6年近く時間がかかったのか、理由があったら教えていただきたいのと、また、レースに出る予定だった選手というのは、レースに出なかったから、収入として、その人たちにも補償がちゃんとあるのか教えてください。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 農林課長。

○農林課長 直売所・朝市クーポン事業の広報についてお尋ねいただきました。広報につきましては、今のところ市政だよりでの広報、それと市の公式LINEを活用しての広報、それとポスターとかは今作成するように予定しておりますので、いろんな広報手段を使って多くの人に周知していきたいと思っております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 競輪事業課長。

○競輪事業課長 まず、和解までに時間を要した理由でございます。この障害により中止など何らかの影響を受けた開催が、当時、18開催ございました。さらに、開催だけじゃなくて、全国の競輪場や専用場外車券発売所で車券なども売っていますので、これら全てが損害賠償の対象となっております、それを一件一件査定するのに時間がかかったと聞いております。

あともう一点、選手の補償でございます。10月1日、2日は実際競輪が開催されておりました、最終日だったんですが、この日、当日に中止になりましたので、選手には賞金が、賞金は当日は走っていないので等分するような形で支払いをされております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） 朝市クーポンですね、公式LINEとか市政だより、しっかり広報していただきたいなと思います。あと、今、市民センターとか自治会とかでもお野菜を売ったりとか、地元でできた食材を販売したりしているんですけど、こういうのは対象にはならないんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 農林課長。

○農林課長 農家の方がそこに出荷しているというところは押さえておきたいと思っておりますので、外から購入したやつをそこで販売するというのは除かせていただきたいと思っています。今、1件だけ、自治会さんがやっている朝市にエントリーしていただいております。そういうお話がございましたら、ぜひお声かけしたいと思います。ありがとうございます。

○委員長（渡辺修一君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） 市民センターにもこういうのをやっている、多分自分たちが対象って

なかなか分からないと思うので、声かけもしていただきたいなって思います。あと、500円戻ってくるのは、2,000円買って500円引かれた金額を払うのか、どういう形で500円って、クーポンってQRとか電子マネーになるのか、すみません、分かったら教えてください。

○委員長（渡辺修一君） 農林課長。

○農林課長 今想定しているのが、LINEで友達申請していただきまして、そこでアンケートにお答えいただくとクーポンが取得できると。そのスマホなりをお店に持って行って、そこでクーポンを見せていただいて、使いますと、しゅっとスライドして、お店の人がそれで500円引きで購入いただけるというような形になります。お店のほうは、1か月後に全体の精算をした後で、運用業者からその金額、500円掛ける何人分というものをお支払いするような、そういう仕組みを考えております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） 分かりました。じゃ、LINEがないと対象にならないというのと、ちゃんと目の前で、スクショとかじゃ駄目で、しゅっとするっていうので1人1回ということ担保するということでよろしいんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 農林課長。

○農林課長 さようでございます。紙クーポンですと、1人で何枚も使うという方が出てくる可能性がございますので、できるだけ多くの方に御利用いただきたいと思ひまして、今回このような形でさせていただきたいと思っております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） ならば、LINEで友達申請でできるんだったら、なおさら若い方に周知していただいて、いっぱい活用していただけるようよろしくお願いします。

あと、競輪ですけれども、ほかでもレースがあったので補償はどうなっているのかなって思ったら、そこもちゃんと精査されているということで、安心しました。また、購入予定者が、買って一山当てようと思っていた方が競輪場に対して異議申立てとかすることっていうのはないんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 競輪事業課長。

○競輪事業課長 今回のケースではそういった話があったというのは聞いておりません。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） 分かりました。ありがとうございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） 議案第82号の土地の取得についてお尋ねさせていただきたいと思ひます。

まさに、昨日の僕の一般質問の中に関連してくるところだなと思ひていますが、ここに進出してくる企業はまだ非公開ということではよろしいでしょうか。非公開ですよね。はい、

分かりました。昨日の市長の御答弁によりますと、メックさんであったり、メキシケムであったり、日本触媒であったりというようなお話もあって、いずれにせよ、響灘南ふ頭、南岸壁を当てにしたというか、活用される企業が来るんだろうなと思っています。昨日の一般質問でも申し上げましたけれども、混雑している状況が非常に続いていますので、操業してくる企業にとって支障がないようにしていただきたと強く強く要望させていただくわけでありますけれども、響灘南ふ頭、0号から4号まで5つの岸壁があるわけでありますが、外国航路が優先と聞いていますけれども、なぜそういったルールがあるのかということを知りたいと思います。

○委員長（渡辺修一君） 港営課長。

○港営課長 北九州市におきまして岸壁の利用調整に当たりましては、まず荷役を目的としているかどうか、その次に外航、いわゆる貿易を行う外航路船舶であるかの順番で検討して決定しております。荷役を目的とする外航船舶を優先している理由でございますけれども、外国から入港してくるため、北九州港までかなり距離がございますので、航行上の利用の手続も多くございます。例えば、関門港は強制水先区ということで3,000トン以上の船はパイロットの乗船が必要であったりですとか、もろもろ手続が内航船に比べて多かったり、そういう状況がございます。それと、輸出入貨物を取り扱うため、税関などの入港前の手続なども必要になってまいります。あとは、一般的に外航船のほうが内航船に比べて大型でございますので、その分、荷役に時間がかかったりですとか係留時間が長くなったりですとか、そういったところでも少し配慮が必要ということでございまして、どうしても荷役を目的とする外航の船舶を優先しているような状況がございます。そういったところにつきましては、地元の皆様の御意見も伺いながら、基本のルールは持ちながら対応するように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） 上野委員。

○委員（上野照弘君） 昨日の局長の、沖待ちをどのくらい認識していますかという御答弁、僕はあまり意味が分からなかったんですけども、港運関係の方からすれば、企業が張りついてくれることはありがたいんですけども、企業が張りつくことによって港がさらに混雑するというのは本当に大変なことだと話を聞いています。港運関係の方は港運関係の方で、今後企業が増えたらということでいろいろ予測したり計算したりとかされているわけでありますが、今で例えば月に11回船が入ってくるとして、それが今後どうなるかという予測を企業が立てて、16回ぐらい船が着き出すんじゃないかという予測も立てておられました。バイオマスであったり、例えばメキシコから来る蛍石であったり、外国からの船が多く増えるということでありますけれども、南岸壁が混雑しているときに北側にある安瀬岸壁に船を回されるということも発生しているということなんですよ。ただ、安瀬岸壁というのが非常に使い勝手が悪いということで、まず、水深が浅過ぎる。5.5メートルしかないということで、入る船が限られていると聞いています。今後、国有地を買い取って、企業さんが張りついてくれて操業を始めるに当たって、港の混雑は間違いなく起きると思っていますし、昨日の御答弁の中で、東の処分場が完成する

まではほかに手をつけられないということであるんですが、安瀬岸壁の使い勝手をよくするように、例えばしゅんせつして大型船も対応できるようにというふうなお考えはないのかということをお聞かせいただきたいと思います。

○委員長（渡辺修一君） 計画課長。

○計画課長 安瀬岸壁ですが、安瀬岸壁については既に響灘南岸壁の混雑解消のために一部の船が利用しております。安瀬岸壁の水深が5.5メートルでありますので、南岸壁と同様に大型船ができるよう水深を9メートルとか10メートルにするためには、大規模な岸壁、航路、泊地のしゅんせつ等が必要になってまいります。整備には多額の費用や長期の時間を要することになります。また、工事中には船舶の利用ができなくなるため、ほかの岸壁を利用する必要が生じまして、さらなる利用者調整などが必要になってくる。このようなことから、安瀬岸壁につきましては計画の変更、整備などを行わず、引き続き、現状どおり小型船が利用する運用として考えております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） 分かりました。港の整備というのはお金もかかるし、時間もかかるし、非常に大変だということは分かるんですけども、響灘南岸壁というのは企業にとって命綱というか、大切なところありますから、使い勝手がいい港にしていかないと、これから進出を計画してくれる、考えてくれる企業の足が止まっちゃいけないなと思いますので、引き続き港の整備については求め続けていきたいと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 先ほど、大石委員からも御指摘があったと思うんですが、空港の貨物のインセンティブの話についてお伺いしたいんですけども、そもそも、先ほど戦略って話も出ていたんですけど、どういった戦略を持って、どこの荷物をどこに運ぶ、その中でどの部分を取ろうとしているのかというのが全然説明がない中で、最後にインセンティブの部分だけ議会で諮られても、何をどうしたいのかが見えていないというのが正直現状のところでございます。今回、半導体を集積するという話ではあるんですが、どこの半導体をどこに運ぶ過程でその荷物を取っていくのかという、その辺の話をどなたかちゃんと、皆さん説明を受けられていますか。特に何も知らない中で話だけ進んでいるような気がして、そここのところの戦略を説明していただきたい。外に漏らせないんであれば、個別にでも説明に来ていただく必要があるんじゃないかなと思っているんですけど、その辺に関して、話せる範囲でもいいので、どういった戦略を持っているのかを簡潔に教えていただければと思います。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 今、熊本を中心に半導体関連の貨物が、先ほども申し上げましたが、企業がどんどん進出してきていまして、それに対応して半導体関連の貨物が輸出もあり輸入もあるという状況でございます。今、それは多くが成田なり関空なり、路線を多く有していて海外のネ

ットワークも広く持っている空港に運ばれていると。九州に来る貨物についても、そちらの空港に到着して、そこから九州にトラック等で輸送されている状況でございます。その貨物を全て北九州空港にというわけにはいかないでしょうが、その貨物を何とか少しでも北九州空港を利用していただいて、北九州空港に輸入、輸出していただくことで、貨物が増えれば、新しい路線であったり、今の路線が増便されたりとか、そういったことにつながりまして、そうなれば企業さんの立地意欲であったり雇用が生まれるでしょうし、それがまた新たな貨物をつくり出して、それが新しい路線につながる。そういういい循環を生み出すことで北九州の経済を、国際競争力を高めて経済発展をしていくと。そういうところを目指している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） まだふんわりしていてよく分かんないんですが、T S M Cとかを中心とした熊本の半導体を対象にしてやっていこうという大きい話は分かるんですけど、今T S M Cで作っている、熊本で作るのも前工程の部分で、前工程で作った部分を台湾に持って行って、向こうでパッケージして後工程処理をして、さらにそこから世界にという、そういうルートだと思っているんですよ。今おっしゃっている話は、例えばT S M Cで作った前工程のものが成田に行って、成田から台湾へ行っている、今そういうルートだという、そういう認識でよろしいでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 一応、そういう認識でございます。台湾向けの路線は今はないんですけど、そういったところの路線も狙いながら、今現状飛んでいる大韓航空の仁川便とか、そういったものを活用して台湾なりヨーロッパなりアメリカなりに貨物を運んでいきたいと考えております。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） もう一つ気になっているのが、熊本は熊本空港を利用して、できればT S M Cのやつを直接台湾に運ぼうと、戦略的に道路を整備したりしていると。そうすると、将来競合するのは見えているわけですね。だからこそ後工程の部分を九州にとかいってA S Eとかの話があったりしているという、全体の話の中では理解しているんですけども、そことあえて競合する部分にさらにそこ突っ込んで取りに行くという部分であったりとか、今は成田なり関空なりの価格差を埋めて集貨したとして、その後、2年後の3,000メートル化を目指しているというのは分かっているんですけど、そこで国際便を、例えば北九州発の便を用意したとして、その先の価格競争では勝てるという、そういうめどがあって今集貨を図ろうとしているのか。最終的な着地点が見えない中で、ただ集貨を図るというふうな話にしか聞こえていなくて、そこを説得力のある説明をいただけると納得しやすいんですけど、いかがでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 当然3,000メートル化以降、我々としてはできれば欧米路線を誘致したいなというのは考えているところなんですけど、そういう路線についてはまた今後、今の助成金でいいかという話もあるんですが、今のところは、今回計上させていただいている、提案させていただいている助成金の単価の引上げで対応できるものと考えております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 突っ込みたいところはいっぱいあるんですけど、欧米路線でいったら、今それこそトランプ政権が半導体含めて内製化しようとしている中で、外からの、関税で、特に半導体とか戦略物資は国内で作ろうと、今かじを切ろうというのがだんだん見えてきている中で、日本からの欧米便というのが今後拡大していく、もしくは減っていく、そういった見通しというのも大きく左右されるんじゃないのかなと思っています。なんで、メインが例えば台湾であったりとか中国であったりとか、そっちに届けるという前提で戦略を立てているというのであれば、それはそれで納得いくんですけども、その辺の大きい話でどこのをどう取りに行くというのがいずれにしてもなかなか納得のいく説明を今回いただきたいなというところと、あとは、先ほどなかなかオープンにできない部分もあるというふうな話ではあるんですけど、であれば個別に説明をしていただいて各委員の納得を得ていただきたいなというところではありますので、また委員会が終わった後でも、個別にその辺の細かい戦略とどういったところを狙っているのか、そういったところは教えていただきたいなというところではあります。以上です。

○委員長（渡辺修一君） ほかにありませんか。井上委員。

○委員（井上しんご君） 関連してお伺いいたします。

米国関税の販路拡大への支援で2,000万円出ております。これまで50社にヒアリングを行って11件から相談を受けてということで、補正ですから具体的なこういった形での支援が必要だということでの提案だと思っています。それで、具体的にこれ2,000万円の予算が通った後、速やかにこれが執行されて現場に生きるお金になるのか、または予算が通った後に改めて何かないですかという募集になるのかについて教えてください。

2点目が、今議論になっていました空港貨物の件の2億8,600万円のことです。概要では、今、熊本から成田、関空に行っている半導体の部品を、そっちの成田、関空には台湾の直行便があるので、北九州はなくて、仁川経由になってコストが上がると。そのコスト差を埋めるための補助金だというお話でした。これが、具体的にその荷物を取るという部分で、今、成田、関西に行っている熊本の半導体の貨物を全部こっちに持ってこられるのか。今回の提案でどのぐらいの割合を持ってこようとなっているのか。そして、コスト差を埋めるということですけども、この2億8,600万円をずっと永遠にというわけにはいかないと思うんですね。今回これを呼び水にして、まずは業者に来てもらって、北九州空港を使ってもらって、次以降は自前でお願いますよとかですね。この呼び水の期間の間に台湾直行便を確保して直接、成田、関西と同じよ

うなレベルまでコストを下げていくというお考えなのか。この辺について、補助金の使い方だと思うんですね。まずきっかけづくりとしてつくるのか、コスト差をずっと埋めるということはないと思うんですけども、この点について見解をお聞かせください。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 中小企業振興課長。

○中小企業振興課長 お尋ねいただきました米国関税措置に対する新規チャレンジ支援事業2,000万円、予算をお認めいただいた後にどういうふうに進めるのかという御質問と認識しております。予算をお認めいただいたら、具体的な制度設計を詰めた後、迅速に公募、募集を開始したいと思っております。米国関税の影響を受けた、新規にどんな事業展開されるのか、どういったところに投資をするのか。例えば、マーケティング活動をするのか設備投資をするのか、何に幾らかかるのかというものをお示しいただいて事業計画を申請していただきますと。そのいただいた申請に対してこちらで審査させていただきまして進めるという形を想定しております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 国際ビジネス戦略課長。

○国際ビジネス戦略課長 加えまして、第3弾で今回上程させていただいております海外展開支援の助成金事業についても追加でお答えいたします。

既に6月2日からこの制度は運用開始しておりますので、本日からでも御相談に応じて対応していきたいと思っております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 空港の答弁は。空港企画課長。

○空港企画課長 まず、どこまでこの助成を行うかということについて回答させていただきます。

今回上げさせていただいた助成金によって路線が増えて貨物量も増えれば、その分、空港で必要となる費用であったり、物流コストも下がってくると思いますので、それに応じて我々の支援も下がる可能性というのは出てくるのではないかと考えております。

もう一つ、うちのターゲットというか、半導体というか貨物ですね、ターゲットになるんですが、すみません、先ほど私は熊本を中心にと言いましたが、北九州空港は西中国にも近いエリアでございますので、九州、西中国、広島ぐらいまで含めて、そこらあたりをターゲットにして貨物の集貨を図っ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） じゃ、今回の補助金のおかげで今の物流の流れをどれだけ北九州に引き戻せるのかという見込みについて教えてください。

それと、先ほど海外の販路拡大で、今までヒアリングとか個別の相談とかを受けて、緊急的にこういった対策が必要だろうということでの今回の提案ということでよろしかったですか。確認をお願いします。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 物流の流れをどの程度戻せるのかということについてお答えさせていただきます。

今、関空なり成田なりに行っている貨物量というのはかなり多くございます。その全てを北九州空港にということはなかなか難しいところでございますが、どのくらいと、何%とかという数字を定めているわけではございませんが、少しでも貨物をこちらに持ってきて、令和10年、新ビジョンで定めているK P I がございますが、貨物量年間5万トン、それを目指して取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 産業政策課長。

○産業政策課長 米国関税のことについて回答させていただきます。

5月の月上旬に約50社のヒアリングをいたしまして、その回答ですけれども、基本的には、状況をよく注視していく、それから、そういった中で少し漠たる不安の中にあるということがよく分かりました。北九州市といたしましては、影響が明らかになった後、何らかの手を打つというのでは遅い、後手に回ると考えていましたので、そのヒアリングの中でも、こういった状況の中でチャレンジしていきたいという企業さんもいらっしゃいましたので、市としてはまず先手を打つということで第3弾、この補正予算を計上させていただいているというところがございます。

○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。先手ということですね。ぜひ頑張ってもらいたいと思います。

空港物流貨物につきまして、北九州は、まだ台湾直行便もありませんし、航路という部分で先ほど言われました関空、成田のネットワーク、そういった航路を含めてですけれども、そういったのに比べればまだまだだと思っております。ですから、熊本は既に台湾との直行便がありますし、そういった部分では通常の旅客機での航路拡大とか、そういったのもセットになってやっていく必要があると思います。それと、今回補助率を上げたということで、コスト差を埋めるために、多少はこっちにも持ってこられるとは思いますが、航路拡大とか、また、北九州でも半導体関連もありますので、そういったところとか、北九州の優位性とか、いろんな部分で相互に関わっていくと思うんですが、今回この補助率を上げたということがずっと固定化されて、これをしないと北九州に来ないでは意味ないと思うんですね。ですから、これはあくまでもきっかけづくりという部分ではいいと思うんです。まず使ってもらって、使いやすいということで。でも、使ったゆえに、早く持っていきたいけども、直行便がないために回して持っていけなくちゃいけないと。金額は安いけど時間がかかるということじゃ意味ないと思うんですね。ですから、航路誘致というところも、もうやってあると思うんですが、台湾の航路誘致も早急にできるように、そういった部分での遜色がないように、中国との直接的な航路も含めてですけれども、強めてもらいたいと要望します。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） 私からも少しお尋ねします。

まず、競輪とかが中止になったときに、場内の食堂であるとか、公務員の方は別ですけど、それ以外の働いていらっしゃる方々は、寸前の場合にはもう準備をしていたりとか行っていたりということではないかなと思うんですが、その点についての補償みたいなのはどうなっているのかというのを教えてください。

それから、空港貨物のインセンティブ、先ほどから議論を聞かせていただいている、ふと思うのは、貨物中心ではないんですが、例えば熊本空港は既に台湾との便が飛んでいますし、そういったところとの競合みたいなことになるのではないかなと思ったりもしますが、その影響はどうなんでしょうか。

それから、米国関税措置に対する新規チャレンジ支援事業、海外市場開拓支援事業、お金の部分はもちろんなんですけれど、一番大事なのは、つてとか、もちろん会社の企業努力は必要だと思うんですが、でも、そうはいつでも急な話で、どういうところにどうしたらいいかとかという、そういうアドバイスとか、もしくは御紹介みたいな部分がどんなふうになっているのかなと思いますけれど、その点についてお聞かせください。

○委員長（渡辺修一君） 競輪事業課長。

○競輪事業課長 競輪が中止になった場合の食堂でありますとか、あと従事されている方々の補償ということでございます。これは契約で定められるかどうかにもよりまして、契約の中でキャンセルポリシーというのがございまして、例えば当日であれば全額補償するとか、前日までだったら50%補償とか、こういう定めがある場合にはそれに沿って対応させていただいております。今回の場合、当日の連絡でキャンセルが利いたものについてはお支払いしていませんし、お支払いしないものにつきましては保険は当然認められておりません。当日なんで発注したよ、間に合わないよとかというものについては、しっかりと補償をさせていただいているところです。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 熊本空港との競合はどうかということについてお答えさせていただきます。

熊本空港は、現状、貨物の上屋が今年度に完成したんですが、まだ貨物の定期便は就航しておりません。なので、今、九州、西中国でいえば北九州空港だけが貨物の定期便が飛んでおりまして、大型の例えば半導体の製造装置、そういったものを輸出入できるのは北九州空港だけでございます。今後、熊本空港にもそういう定期便が来る可能性はございます。そこは注視しながら、必要な対策を県と協議しながら取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 中小企業振興課長。

○中小企業振興課長 米国関税措置に対する新規チャレンジを開始するに当たって、つてが全くないという方々はどこにどう進めたらいいのかという御相談、まずは中小企業振興課なり中

小企業支援センター、こちらに御相談いただきまして、こちらで専門家のマネジャー等おりますし、商品の内容ですとか業界ですとか分野に応じた専門家派遣等もやっております。その中で適切な助言なりアドバイス、伴走するような形で御利用いただいた上で、何か補助金、助成金を使えるようなものがあればそちらを御利用いただいて、助成金の中でも、さらに一步踏み込んだコンサルティングですとか、各市場に合わせた製品仕様をどう変えたらいいのかとか、パッケージをどうするのかとか、そういったコンサルティング費用もこの助成金の中で支援させていただくこととしておりますので、全体的にはそういったところで、御相談いただければと思っております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 国際ビジネス戦略課長。

○国際ビジネス戦略課長 米国以外の販路拡大を目指される中小企業様の支援について、補足をさせていただきます。

米国政府による関税発動直後に、国際ビジネス戦略課にもその窓口を設けております。内容としては、相談の受付のほか、ジェトロと協力をしまして様々な制度的な御相談に応じたりであるとか、あと専門家の意見を聞くとか、そういったサービスをさせていただいております。ですので、特にジェトロのネットワーク、海外事務所が56か国にあります。世界中にネットワーク持っておりますので、そういったものを最大限に活用しながら、まさにつなぐとかネットワーク、そういったものに適切な助言ができ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） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。競輪については、中止になったときに契約を結んでいるところに関してはということでした。食堂とかも事前に前日から準備をしてというようなこともあろうかと思えますし、当日で社員さんが実際に来ているとかというときに、負担がそちらに行かないように、大本が中止のときはある程度きちんと、中小、零細のところはほとんどだと思えますので、きちんと支援をしていただけたらなと思っております。

それから、熊本空港との競合で、今後、熊本空港はその体制をしっかりと取ってくると思います。ですから、今回きっかけとして北九州にということであったとしても、その後、少しでも近いところのほうが利便性としてはいいということになってしまえば、せっかくやったことがというふうにもなりますので、何かもう少しプラスアルファが必要だったりするのかなと思います。そこも含めて、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

あと、米国関税措置に関しては、非常に大きな問題でもあり、違う意味では、チャレンジするチャンスというところでも、もしかしたらあるのかもしれないので、そこは、お金というところも重要でありますけれど、どういうふうにやったらいいかという、中小企業にはそういうノウハウがなかなか少ないということもありますので、先ほどジェトロの話もありましたけれど、しっかりそちらの支援をすることによって、もしかしたら北九州の小さな会社が世界的な企業になるというような可能性もあると思えますので、ぜひその点もよろしくお願ひしたいと

思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 令和9年に3,000メートル化が実現します。今、いろいろと空港を使って、どういう戦略を持っているか。私は以前、GDP 4兆円の実現ということで空港が3,000メートル化を実現できたら、そのときの空港関係のGDPは幾らになるかということをお聞きしたことがあります。こんな当然のことというか、3,000メートルにするのは何のためにするのかということで、欧米等々の利便性を高めるということですが、先ほどから議論を聞いていて、今後の戦略ということに関しての答えになっていないと思いますが、もう一度、北九州空港の3,000メートルが実現したときの北九州空港のGDP、それから観光、旅客もあるでしょうけど、その点についてしっかりとした戦略をお聞きしたいと思います。

○委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 GDP、経済効果についてのお尋ねでございます。例えば貨物の取扱量に対応したGDPとか経済効果ですが、これはなかなかちょっと、すみません、算出するのが難しく、定量的にお示しすることが難しい状況でございます。ただ、先ほども申し上げたんですが、貨物量が増えることで路線の増便や新規路線の開設につながり、それが企業の立地、そして雇用につながって、それがまた貨物をつくるという、そういう循環、そういうものをつくり出して経済を成長させていくと。そういうことを目指して空港の物流拠点化に取り組んでいくところでございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） なかなか答えになっていないなと思っています。何で3,000メートルにするのか。これをやっぱり基本的にね、いろんな形で北九州の経済にどういう影響があるかということが最初の出始めの戦略だと私は思っています。3,000メートルにする意味をしっかりと議論して、そして積み上げて、そして、北九州経済の浮揚に資するような事業であるということで市民が納得すると思います。熊本なんかに関しましての、TSMCもあります、補助金の問題とかいろいろと、国との関わり方が結果的に極めて大きな動きになっています。北九州の空港政策、国家戦略特区もあるでしょうが、国との関わり方、そういう形の国との交渉の経緯はどういうふうになっているか。

○委員長（渡辺修一君） 答弁をお願いします。港湾空港局長。

○港湾空港局長 国との関わりでございますけれども、まず、滑走路の延長につきまして、事業化に当たりましては、市議会の皆様に応援していただいたんですけども、国に、県とも苅田町とも連携して積極的に要望いたしまして、それで実現したものでございます。滑走路延長以外にも、4月からエプロンの工事をしておりますが、こちらにつきましても国にも市としても要望いたしました。超党派で議会の方、地元の国会議員の方にも要望いただきまして、実現をしております。引き続き北九州空港の機能強化と利用促進につきましては市議会の皆様

のお力をお借りしながら、国に積極的に働きかけいたしまして、いろいろ取組を進めていきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 3,000メートル化にするときに、国に、ただ延伸してくださいということだけじゃね。私どもも3,000メートル化のときにいろいろと、麻生先生等々をお願いいたしました。何で3,000メートルにしないといけないかということ、そして経済波及効果がこれだけありますよということをしつかりと伝えて実現したと考えていますが、その点の北九州独自の戦略というか、ここを3,000メートルにしたら、3,000メートルにすること自体が目的じゃありません。3,000メートルにしたときに経済的な波及効果がどれだけあるかということで、今の戦略というお話を聞く限り、その辺がなかなか、こうありたい、こうありたいでもいいんですけど、どこの貨物を集貨するかということが、今のレベルの話では、3,000メートルになったときに北九州空港が機能を十分に果たしているということが一番大事なことで、その辺について、産業経済局長、お答えください。

○委員長（渡辺修一君） 産業経済局長。

○産業経済局長 すみません、所管外でもありますので、多少御容赦いただければと思うんですけど、先ほどから港湾空港局から答弁がありましたとおり、貨物を増やすということは一つあると。それは定量的にどの程度の量かということは私のほうでは分かりませんが、そうすることで空港の利用率を高めるということは一つもちろんありますし、貨物で物流が動くということは経済が活性化することにつながりますので、大きくはまず一つそうだと。ここから先は、すみません、私の勝手な想像も入っているんですけど、貨物でまずしっかり勢いをつけつつ、旅客みたいな話も将来的には考えないといけないのかと、これはすみません、私の勝手な考えですが。そういうことで、結果的には観光であるとか様々な人の往来も含めて、経済的には大きな効果があるということかなと思っています。GDPということでは、個人消費が6割近くになりますんで、企業も大事ですけど、できれば一般の方にも使ってもらえるような形にすることが重要じゃないか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） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 令和9年に完成というか、3,000メートルが完工するわけですよ。あまり時間がないということでは議会も執行部も危機感を持って、そして、私は空港の3,000メートル化が北九州の経済の力になると考えておりますので、しっかりと取り組んで、私どもが納得できるような体制づくりをしつかりとさせていただきたいなと思っています。以上です。

○委員長（渡辺修一君） ほかにございませんか。菊地委員。

○委員（菊地公平君） 追加で。同じ空港の話なんで、ちょっとしつこいんですけども。結局、国との関係がすごい重要だと思っている。国の貨物を含めた空港戦略の中で、北九州空港、福岡空港、そして熊本空港、それぞれの役割分担というのがあるんだと思います。先ほど僕から

振っというてなんですけど、熊本空港は多分物流空港としては、これ以上拡張できないという条件があると思うんで、だからこそ北九州空港で取りに行くという話だと思うんですよ。そういったところが回答あるのかなとか思ってた話でもあったんですけど、北九州空港は物流空港としてポテンシャルがあるのは間違いないです。あとは、どうやって集貨していくのか。今回の話だと、特に半導体って話になっているんで熊本空港との関係みたいな話が出てきていると思うんですけど、集貨するという意味でいうと、ほかにもいろんな荷物、貨物があると思うんですよ。先ほど、西中国のほうも取りに行くって話であるんで、半導体にこだわらなければまだいろんな可能性があると思うのに、半導体を取りに行くって話になっていくとTSMCの話みたいに、さっきみたいな話になっていくので、その辺を少し整理していただいて、何を取りに行くのかということも含めて、もう一度整理して説明していただければと思いますので、また今後コミュニケーション取りながらやっていければと思いますので、よろしくお願いいたします。

○委員長（渡辺修一君） 答弁はいいですか。

○委員（菊地公平君） いいです。

○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、以上で議案の審査を終わります。

明日も午前10時に開会いたします。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