

第 1 分 科 会 (No. 5)

1 日 時 令和 7 年 9 月 2 4 日 (水)

午前 9 時 5 9 分 開会

午前 1 1 時 5 8 分 休憩

午後 1 時 0 0 分 再開

午後 3 時 2 8 分 閉会

2 場 所 第 6 委員会室

3 出席委員 (1 9 人)

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

4 欠席委員 (0 人)

5 出席説明員

港湾空港局長	倉 富 樹一郎	総 務 部 長	吉 永 一 郎
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	櫛 山 智	港 営 課 長	中 島 寛 幸
業務担当課長	末 吉 大 祐	物流振興課長	岡 本 真 一
港湾整備部長	政 徳 克 志	港湾工事担当部長	井 上 康 一
計画調整担当課長	中 原 崇 文	整 備 課 長	藤 本 則 彦
洋上風力拠点化推進部長	林 秀 樹	洋上風力拠点化推進課長	白 井 伸 弥
総合拠点利用促進担当課長	麻 生 哲 男	空港企画部長	黒 岩 亮

空港機能強化担当部長	須 山 孝 行	空港企画課長	多比良 圭 一
旅客営業担当課長	西 田 淳 哉	空港機能強化担当課長	田 中 啓 之
アクセス・新技術担当課長	一 田 剛	空港魅力向上担当課長	上 田 玄志郎

外 関係職員

6 事務局職員

書 記 西 嶋 真 書 記 小 野 佳奈子

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	議案第86号 令和6年度北九州市一般会計決算についてのうち所管分	議案の審査を行った。
2	議案第93号 令和6年度北九州市港湾整備特別会計決算について	
3	議案第96号 令和6年度北九州市土地取得特別会計決算についてのうち所管分	
4	議案第102号 令和6年度北九州市空港関連用地整備特別会計決算について	
5	議案第103号 令和6年度北九州市臨海部産業用地貸付特別会計決算について	
6	議案第105号 令和6年度北九州市市民太陽光発電所特別会計決算について	

8 会議の経過

○主査（永井佑君） 開会します。

本日は、港湾空港局関係議案の審査を行います。議案第86号のうち所管分、93号、96号のうち所管分、102号、103号及び105号の以上6件を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 それでは、着座のまま失礼いたします。委員の皆様におかれましては、北九州市の港湾空港行政につきまして日頃より御理解、御指導、お力添えを賜っておりますこと、改めまして深く御礼申し上げます。

先日行われました会派質疑、一般質問でも数多くの港湾空港に関する御質問をいただきました。委員の皆様、ひいては市民の皆様に、港湾空港に大きな期待をいただいていると改めて感じたところでございます。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、物流拠点化の推進、風力発電関連産業の総合拠点化など、稼げる町の実現に向けて着実に事業を今進めているところでございます。北九州港と北九州空港がしっかりと役割を果たせるよう、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、引き続き委員の皆様におかれましては御指導、ごべんたつを賜りたいと考えておりますので、何とぞよろしくお願いいたします。

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。本日はよろしくお願いたします。

○主査（永井佑君） 総務部長。

○総務部長 それでは、港湾空港局関連の議案等につきまして、タブレット端末内の令和7年9月市議会定例会決算特別委員会資料によりまして説明いたします。

タブレットの2ページをお願いいたします。御審議をお願いいたします関係議案は、令和6年度決算のうち一般会計の港湾空港局所管分と5つの特別会計の港湾空港局所管分、合計6件でございます。

3ページをお願いいたします。令和6年度決算の港湾空港局所管分の概要でございます。なお、金額は万円単位で説明させていただきます。表の一番下、港湾空港局所管会計の決算額の合計は、予算現額198億2,649万円、支出済額169億7,202万円、翌年度繰越額19億3,579万円、不用額9億1,867万円でございます。

4ページをお願いいたします。会計ごとに、決算概要及び主要施策について説明いたします。議案第86号、令和6年度北九州市一般会計決算について、そのうち所管分でございます。

歳入歳出決算額は、収入済額121億6,360万円、支出済額118億5,456万円でございます。

次に、主要施策について列挙しておりますが、その中で主なものを説明させていただきます。なお、決算額の読み上げは省略させていただきます。

まず、北九州空港関連の事業でございます。最初、2番、空港アクセスエアポートバスの増便や朽網駅特急停車の実現等に取り組むとともに、空港の魅力向上に向けたイベント等を実施いたしました。3番、着陸料等の助成のほか、集貨促進に努めた結果、韓国の仁川及び中国の深センとの国際貨物定期便が継続するとともに、ヤマトグループの国内貨物定期便が運航を開始しました。また、貨物輸送における電動航空機活用に向けて、関連企業と連携協定を締結いたしました。

5ページをお願いいたします。続いて、北九州港関連の事業でございます。5番、国内外のクルーズ船社等に寄港を働きかけ、安全・安心な受入れを実施するとともに、乗船客を市内へ誘導し、にぎわいの創出と市内経済の活性化を図りました。7番、2024年問題の解決と物流に

おける環境負荷軽減を促進するため、北九州港発着の国内フェリー及び国内RORO航路を利用してモーダルシフトを行う業者に対して助成を行いました。9番、カーボンニュートラルポートの形成を推進するため、官民の港湾関係者等で構成する協議会を開催し、港湾脱炭素化推進計画を更新いたしました。11番、門司港地域複合公共施設整備事業において、土地取得特別会計で先行取得した事業用地の買戻し等を実施いたしました。12番、防波堤や岸壁など港湾施設の安全かつ適正な使用を図るため、計画的に維持補修工事を実施いたしました。

6ページをお願いいたします。14番、新門司北地区において、非効率な船舶輸送を改善するため、泊地のしゅんせつを実施いたしました。15番、響灘東地区において、しゅんせつ土砂や廃棄物の最終処分場を整備するための護岸工事やブロック類の製作を実施いたしました。18番、洋上ウインドファームの建設等に不可欠な基地港湾について、ヤードの地盤改良等の整備に係る港湾管理者負担金を支出いたしました。20番、物流企業や製造業等に対する積極的な誘致活動により、新門司地区において2件の土地を売却いたしました。また、分譲促進のため、造成工事や道路等の基盤整備を実施いたしました。

7ページをお願いいたします。続いて、埋立事業に係る土地売払い等の状況及び三セク債の償還について説明いたします。

まず、令和6年度の土地売払収入及び土地貸付収入は15億4,000万円となりました。そして、令和6年度は三セク債の元金分として20億円を償還し、年度末における三セク債残高は222億円となりました。

一般会計につきましては以上でございます。続いて、特別会計でございます。

8ページをお願いいたします。議案第93号、令和6年度北九州市港湾整備特別会計決算についてでございます。

歳入歳出決算額は、収入済額87億6,918万円、支出済額42億6,287万円でございます。

次に、主要施策について主なものを御説明いたします。

1番、コンテナターミナルの利用促進と広域からの集貨を図るため、船会社、荷主等を対象に助成を実施しました。2番、北九州港の港湾施設の管理運営業務について、指定管理者制度の適切な運用を実施しました。4番、太刀浦第2コンテナターミナルに設置しているクレーン3基のうち、2基目の更新工事を実施しました。5番、太刀浦コンテナターミナルにおける荷役作業の安全性を確保し、荷役効率の向上を図るため、ふ頭用地の舗装工事等を実施しました。

9ページをお願いいたします。議案第96号、令和6年度北九州市土地取得特別会計決算について、そのうちの所管分についてでございます。

歳入歳出決算額は、収入済額及び支出済額ともに9,953万円でございます。これは、門司港地域複合公共施設整備に伴い、先行取得していた土地の市債償還のため、公債償還特別会計への繰り出しを行ったものであります。

10ページをお願いいたします。議案第102号、令和6年度北九州市空港関連用地整備特別会計

決算についてでございます。

歳入歳出決算額は、収入済額 1 億 8,980 万円、支出済額 41 万円でございます。これは、北九州空港関連用地の維持管理等のため、除草作業等を実施したものであります。

11 ページをお願いいたします。議案第 103 号、令和 6 年度北九州市臨海部産業用地貸付特別会計決算についてでございます。

歳入歳出決算額は、収入済額、支出済額ともに 6 億 6,993 万円でございます。これは、臨海部への企業立地促進のため、産業用地の貸付け及び売却を実施し、その収入を一般会計に償還したものであります。

12 ページをお願いいたします。議案第 105 号、令和 6 年度北九州市市民太陽光発電所特別会計決算についてでございます。

歳入歳出決算額は、収入済額 2 億 7,628 万円、支出済額 8,470 万円でございます。これは、市制 50 周年記念事業として建設した市民太陽光発電所の維持管理を行うとともに、売電収入を活用して市民還元事業を実施したものであります。

港湾空港局所管の令和 6 年度決算の概要については以上でございます。

13 ページをお願いいたします。最後に、指定管理者の管理運営に対する評価結果について報告いたします。

今回、多段階評価の対象となっております北九州港港湾施設につきましては、総合評価の結果、やや優れていると認められる評価ランク B となりました。

以上で説明を終わります。よろしく御審議いただき、御承認賜りますようよろしくお願いいたします。

○主査（永井佑君） ありがとうございます。

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。大石委員。

○委員（大石正信君） 港湾空港局に 3 点伺います。

まず、令和 6 年度決算、埋立事業、三セク債の償還と一般会計負担額について伺います。

そもそもこれは、市が大規模な臨海型分譲地の整備を進めてきた結果、港湾整備特別会計での返済が行き詰まり、平成 27 年に三セク債で一般会計から約 400 億円を借金し、10 年間返済してきましたが、決算審査に当たり、市民に対して大きな負担を残してきたものだと指摘せざるを得ません。こうした事態に至った責任を市としてどのように総括をしているのか、また、今後の最終的な一般会計の負担額、返済のめど、返済計画について見解を伺います。

次に、ひびきコンテナターミナルについて伺います。

この事業は、末吉市長時代に、環黄海圏のハブポートとして世界中から荷物が集まってくるとして総額 1,000 億円を投入し、当初 P F I 方式で整備をされてきましたが、平成 17 年に供用開

始をされ、実際の取扱貨物量は大きく下回り、僅か2年で経営が行き詰まり、最終的には市が資産40億円で買い取り、直営化してまいりました。令和6年度決算でも赤字であり、コンテナ取扱貨物量の目標は10万TEUに対して6万TEUで推移しています。市の一般会計からの繰り出しや公債償還の負担が続いています。令和6年度の公債償還の返済残額や一般会計からの繰り出しの残額を教えてください。

最後に、特定利用空港について伺います。

昨年4月、北九州空港は自衛隊の軍事訓練ができる特定利用空港に指定され、10月28日、30日の2日間、日米合同訓練キーンソード25が強行され、タッチアンドゴー訓練が強行されました。民間空港での軍事訓練は、民間機や旅客にも重大な影響を及ぼすものと考えます。また、今年6月27日、築城基地所属の航空自衛隊F2戦闘機のタッチアンドゴー軍事訓練を行ってまいりました。特定利用空港で、有事になれば敵からの攻撃対象とされ、市民の生命、財産に重大な影響が及ぼされます。軍事関連は危機管理室になっていますが、この間の演習による民間機や乗客への影響、今後頻繁に訓練が行われることの懸念はないのか、見解を伺います。以上です。

○主査（永井佑君） 総務課長。

○総務課長 まず、三セク債に関する御質問について御答弁させていただきます。

埋立地造成特別会計につきましては平成27年度末に廃止をいたしまして、その際に一般会計におきまして三セク債約404億円を発行いたしました。この404億円を20年間かけまして、毎年度20.2億円ずつ償還するという計画でございます。令和6年度決算におきましても、三セク債の元金は20.2億円を償還いたしてございます。一方で、公債費に充てる財源といたしましては、土地の売却収入、それから貸付収入ということで15.4億円を充てております。三セク債の発行当初は、一般会計の見込みについては総額で186億円を負担していただくということで、先行きを見越せなかったという責任は免れませんし、ここで一般会計に負担をかけるというような事態になったことは、港湾空港局として大変申し訳なく思っております。ただ一方で、当初186億円の負担額から現時点では179億円と、7億円、負担額については減少できるという見通しでございます。

教訓として、やはり先行投資が大きかったということで、三セク債の償還当初は、購入を希望する事業者が現れるまで投資はせずに、整備工事に着手しないというような方針で進めてございました。一方で、三セク債の発行時から約10年が経過いたしまして、現在、売却する用地が限りなく少ないというような状況になってございます。そういったことから、これまでの教訓を生かしながら、企業のニーズを踏まえて分譲地の整備を検討して、今後、適切に対応してまいりたいと考えております。返済につきましては、今後も毎年度20.2億円ずつきちんと返していくということで私どもも考えておりますし、そのためには残っている分譲地をいち早く確実に売っていくということ。それからさらに、その当時持っていなかった、例えば国有地で

すとか低未利用地ですとか、売却できる土地を探しまして、その償還に充てていきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 港営課長。

○港営課長 ひびきコンテナターミナルの償還について説明申し上げます。

平成19年のひびきコンテナターミナルの公共化に伴いまして、北九州市ではひびきコンテナターミナル株式会社の所有資産を約40億円で買い取っております。この施設購入費の財源には市債を充てております。令和6年度のその市債の償還額ですけれども、元金と利息の合計で約2億2,600万円、そして、当該市債の令和6年度末の残高につきましては6億4,200万円、償還につきましては令和9年度まで続く予定でございます。以上です。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 特定利用空港の訓練での民間機の影響についてお答えさせていただきます。

特定利用空港の枠組みでの訓練につきましては、昨年の10月と今年の6月に行われておりますが、これまでの訓練におきましては民間機に影響が与えられるような計画は示されていませんでしたし、実際にも民間機に影響が出るような訓練はされていない状況でございます。今後の訓練の予定につきまして、国から年間数回の予定ということで、毎年ということなんでしょうけど、示されておりますので、そういったところで実施されるのではないかと考えております。以上です。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 三セク債については、総務課長から反省、教訓と今後の決意について述べていただきました。これまで、埋立てをすれば土地が売れて企業が来るということが一つの破綻となり、これを肝に銘じなきゃいけない。一般会計に多大な負担をかけてきたということであるし、その反省については述べられたんで、それで186億円だったのが7億円圧縮して179億円ということで、返済の時期がいつなのか。未利用地の売却だとか土地を貸すとか言われましたが、今後どのような形で返済していくのか詳しく述べてください。

○主査（永井佑君） 総務課長。

○総務課長 返済の時期についての御質問にお答えいたします。

三セク債そのものの償還につきましては令和17年度までということで、毎年度20.2億円ずつ返していくということでございます。これに対する償還の基になる土地については、現在持っている土地の資産価値を180億円ほどと見積もっております。それにつきましては整備されていない土地も含まれているものですから、整備に関する費用はプラスされるとは考えておりますけれども、先ほど御答弁させていただきましたように、売れる見込みがない土地についてお金をかけて整備していくというようなことは基本的には考えてございません。営業活動しながら売れる見込みが立った土地については、企業さんの求めるスピードと合わないことがある可能性もありますけれども、そこは話をしながら速やかに分譲用地を売却していくということで考えて

ございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 返済時期は令和17年ということで、それを明言されるにはそれだけの裏づけがあるんじゃないかと。資産価値が186億円ですかね。180億円。

○主査（永井佑君） 答弁してもらったほうがいいんじゃないですか。大石委員。

○委員（大石正信君） もう一回、資産価値を。

○主査（永井佑君） 総務課長。

○総務課長 資産価値を180億円と見込んでおります。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 資産価値180億円、これをどういう形で返済していくのか。未利用地とかという形で売却していくと言われましたけど、実際には、資産価値はあったとしても、それが果たして売れるのか。予期せぬ事態になって、それが売れないという事態、市民負担にならないのか。そのめどを具体的に教えてください。

○主査（永井佑君） 総務課長。

○総務課長 現在残っている土地に関してでございます。当然、先のことでありますので確実なことは言えないんですが、現在、市内の土地に対する引き合いというのは三セク債の発行当初とは比べ物にならないくらい大きくなってございます。産業経済局もそうですし、いろんな部局で土地がないというようなお話をさせていただいていると思いますけども、臨海部に大きな土地を購入したい、持ちたいというようなニーズは高いと思っておりますし、今、実際に事業者さんともそういった形で分譲について営業活動というか交渉しているところでございますので、確実なことは言えませんが、当時に比べると分譲できる可能性というのは比べ物にならないくらい高いと思っております。あとは企業さんのニーズをいかに受け止めるかということで、整備に係る予算、それから売却収入、いろんなものを総合的に勘案して売却に向けて動いていきたいと考えております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 分かりました。三セク債ができた当時と違って、土地が売れる状況になってきていると。引き合いがあるということで、180億円の資産価値を有効活用して返済していくということなんで、それが行き詰まらないように、そして一般会計からまた負担をしてもらうということがないように、十分に注意を払っていただいて返済していただきたいということを要望します。

次に、ひびきコンテナターミナル、返済時期については令和9年と言われましたけども、実際の今の収入状況と公債償還についての、6.4億円と言われましたけども、それについても一度詳しく教えてください。

○主査（永井佑君） 港営課長。

○港営課長 ひびきコンテナターミナルにおけます収入でございます。令和6年度の収入ですが、一般会計、いわゆる入港料ですとか岸壁使用料ですね、こういったところの収入が約4,000万円。港湾整備特別会計、こちらのほうはガントリークレーンですとか荷さばき地、コンテナヤードですね、そういったところの利用に関するところを合わせまして1億8,000万円。そういうことで、2億2,000万円の収入がございます。当然、支出もございますので、支出でいきますと、コンテナターミナルの施設管理等に係るお金が約3億4,000万円ございまして、コンテナターミナル単独で見ますと約1億2,000万円、年間で赤字という形になっております。償還につきましては、北九州港全体の港湾使用料の収入、そういったものの中から充てていくような形になっておりますので、毎年そういう形で償還が行われております。以上です。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 確認ですけれども、令和6年度の決算は収入が2.2億円に対して支出が3.4億円、差引きマイナス1.2億円。公債償還の額が2.3億円加わって3.5億円、この赤字であるということは確認できますか。これでいいですか、数字は。

○主査（永井佑君） 港営課長。

○港営課長 ひびきコンテナターミナル単体で見ますと、そのようになってございます。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） じゃ、令和9年度に公債償還を完済すると。6.4億円ですかね、それについて伺います。

コンテナ取扱貨物量については10万TEUと。実際、現在は6万TEUで推移していますよね。どういう形でコンテナ取扱量の目標達成と併せて黒字化させて、そして令和9年度までに返済していくのか。その計画について伺います。

○主査（永井佑君） 物流振興課長。

○物流振興課長 今後の収入の計画、見通しについてお問合せいただきました。お答えいたします。

先ほど委員申されましたように、平成19年に公共化して、北九州のものづくりを支える物流基盤としての港へとビジネスモデルを見直しまして現在に至っているというのがひびきコンテナターミナルでございます。経緯を説明しますと、取扱量が一時は2万TEUまで低迷しましたが、令和2年10月から沖縄向けRORO、令和3年からは6万TEUを突破しまして、令和6年取扱量6万9,000TEUと過去最高を記録しましたが、目標の10万TEUまではまだ達しておりません。

公共化以降、ひびきコンテナターミナルの取扱量を増やすため、集貨と創貨という2つの考え方の下に活動を行っております。集貨につきましては、ひびきコンテナターミナル周辺の近隣市町村に立地する企業に物流改善などの提案を行うことによって、ひびきコンテナターミナルの利用につなげております。創貨につきましては、在来貨物のコンテナ化や響灘臨海工業団

地をはじめとした本市産業用地への企業誘致、こういったものによって貨物そのものをつくり出すというものでございます。

具体的な最近の事例としましては、集貨の面では日本海航路の開設。これにつきましては、2024年問題の解決に資するものとして注目もされておりますので、今、日本海側の物流事業者からの問合せも進んでいる状況でございます。こうした状況を好機と捉えまして、地元港運業者をはじめ寄港地である秋田、新潟、富山の港湾管理者であるとか現地の港運事業者の連携を密にしながら集貨に取り組んでおられるところでございますし、令和6年度からは補助金の対象を国内貨物にも拡大して広域集貨を図るといった取組をしております。創貨の部分につきましては、指定可燃物や高压ガスの屋外貯蔵所の指定を受けた数少ない港として、危険品などの取扱いができるということで、このような特性を生かして、化学品や高压ガスなど取り扱えなかった貨物の掘り起こしに努めてまいりたいと思います。

といいましても、コンテナだけではまだまだ非常に少ない状況ということは従前からの認識でございますので、今後も、日本海航路なりコンテナ貨物に加えまして、RORO貨物、在来貨物の多目的化なども促進を進めながら、ひびきコンテナターミナルのさらなる航路拡充、利用促進に努めてまいりたいと。こういったことを踏まえて、コンテナ、あと多目的も含めて収入の拡大と、数だけではなく、収入のほうも見ながら努めてまいりたいと考えております。以上です。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） いつまでに10万TEUを達成する計画でしょうか。

○主査（永井佑君） 物流振興課長。

○物流振興課長 いつまでにというのがなかなか難しいところではございますが、今、特に日本海航路につきましては右肩上がりで、令和6年度もそのおかげでひびきコンテナターミナルが最高記録を達成し、これまでにない、6万TEUを超えたというところでございますので、ここの支援と、あと先ほど申しました創貨というところで貨物を増やしていきながら、早いうちに10万TEUに、まずもっては10万TEUという目標達成。これだけで済むものではないと思っておりますが、まずは目先の目標を達成するということに力を注いでまいりたいと考えております。以上です。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 10万TEU達成の時期は分からないということなんで、日本海航路とか沖縄へのRORO航路とか、そういう形で一刻も早く10万TEUを達成していくという決意を述べられました。それで、確認ですけれども、一般会計で買い取ったという、公債償還40億円に対して、残金が現在6億円だと。そして、令和9年までに返済していくということですけども、その見通し、毎年幾らぐらい返していくのか、その財源はどこから調達するのか教えてください。

○主査（永井佑君） 港営課長。

○港営課長 買い取った施設なんですから、いわゆる建物管理棟とか、あとガントリークレーンとか、そういう荷役機械とかですので、港湾整備特別会計で処理されております。こちらにつきましては、港湾使用料収入を充てていくという考え方でございます。償還のルールにつきましては、もともと、いつ借りて、いつまでに返さないといけないというのが決まっておりますので、それを目指して定期的にお支払いしていくという形になります。1年間で約2億円返済していったら、あと3年ぐらにかかると計算で令和9年度と。そういう形になります。以上です。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 一般会計から2億円ずつ毎年支援していくと。だから、目標がコンテナ取扱量10万TEUに対して6万TEUということで、実際にはなかなか黒字になっていないということで、一般会計からの繰り出しをせざるを得ないという状況になっています。そのところが、黒字化にもなっていないと、一般会計からの繰り出しもやっているという非常に厳しい状況になっているので、一刻も早く返済してもらうように、一般会計に負担にならない、迷惑かからないようにしていただきたいと要望しておきます。

それでは、特定利用空港について伺います。

軍事問題については危機管理室が対応するというふうに一本化されましたよね。しかし、特定利用空港に4月に指定されて、2度もタッチアンドゴー訓練が行われていると。そして、8月には、木更津にいたオスプレイ17機が佐賀空港に移設されている。北九州で低空飛行、夜間飛行を行うということですが、なぜわざわざ北九州空港を利用しなきゃいけないのか。事前に、すいている時間帯に訓練させてくださいと向こうから連絡があるんですか。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 すみません、訓練に関しては危機管理室が対応ということになっているんですが、連絡については、過去の2回については事前に危機管理室に連絡があって、我々も同席をして話を聞くというようなことが行われております。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 今のところは旅客機や乗客に対しては影響がないということですが、今後頻繁にそういうことが行われてくれば、民間機や乗客にも影響を及ぼしていくと。そういうことについては、きちんと危機管理室なり九州防衛局なりには事前に連絡はされているんでしょうか。

○主査（永井佑君） 空港企画部長。

○空港企画部長 北九州空港は委員御案内のとおり国管理空港でございまして、地方自治体である北九州市港湾空港局としては、その利用促進を図るという立場で活動を行ってございます。よって、民間機への影響がないように訓練を行ってくださいと申し入れる立場を御理解いた

ければと思います。

○主査（永井佑君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 民間機や乗客には影響がないようにということは申し入れているということですが、今後、先ほど言ったように、オスプレイの低空夜間飛行なんかも行われてくる。そして、タッチアンドゴー訓練も特定利用空港になって2度も行われてきているということで、明らかに昨年4月から状況変わってきています。だから、空港大作戦だとか、また、滑走路が延長されていくとなれば、大型の米軍機や自衛隊機の滑走路の離発着訓練も頻繁に行われていくということなんで、そうならないように引き続き注意をしていただきたいということ要望して、私は終わります。

○主査（永井佑君） 総務課長。

○総務課長 すみません、先ほど委員のお話の中でございました、ひびきコンテナターミナルの40億円の資産買取りに対する償還なんですけども、これは一般会計からの負担というのはございません。特別会計の中で全て回しておりますので、念のため答弁させていただきます。

○主査（永井佑君） よろしいですか。ここで副主査と交代します。

（主査と副主査が交代）

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 2点伺います。

まず、港湾労働者の処遇改善についてです。先日、太刀浦コンテナターミナルに伺って、港湾労働者の皆さんが働く環境を見させていただきました。猛暑の中、熱中症の危険も伴う苛酷な中、私たちの生活や産業を支えている現場だと再認識しました。物資の輸出、輸入の99.6%が港湾を経由しており、私たちの生活の安定や経済の発展のためには安定的な港湾物流を確保することがますます重要になっています。同時に、そこで働く港湾労働者の労働環境の改善は待ったなしとも感じました。まず伺いますが、令和6年度の外国貿易貨物において、輸出されるものは鋼材や金属製品が上位を占め、輸入は石炭、鉄鉱石、LNG液化天然ガスの順となっています。この関係で、衣料品に関わる取扱いはどうなっているのか、まず答弁をお願いします。

それから、次はモーダルシフトについてです。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の令和6年度の実績について、予算議会の際は、まだ実績が明確には出ていない段階で、想定していた6割程度の申請を受けているという答弁がありましたが、決算議会ですので、実績を教えてください。以上、2点です。

○副主査（宇都宮亮君） 物流振興課長。

○物流振興課長 まず、モーダルシフト補助につきまして答弁させていただきます。

モーダルシフト補助につきましては、実績件数としては18件申請がございました。予算に対しての決算額としましては390万円ということでございまして、金額としては50%程度の執行率でございます。以上でございます。

続きまして、1つ目の輸入の医療品につきまして、医療品というのは医学の医のほうでしょうか。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） いや、服です。

○副主査（宇都宮亮君） 物流振興課長。

○物流振興課長 服のほうですか。ちょっとお待ちいただけますか。私ども重量ベースで統計を持っておりますが、衣料品につきましては重量ベースでの量が多くないもので、今、手元に持っておりません。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） まず、モーダルシフトからです。今日お示しいただいた資料の中にも、5ページですね、390万円とありまして、答弁で18件の申請がありましたということですが、今後、港湾空港局としてはモーダルシフト、この補助制度を進めていくとか、あとは日本社会とか世界の情勢を見てモーダルシフトがどんどん進められていくだろうという、そういう位置づけがされているのかどうか。確認です。

○副主査（宇都宮亮君） 物流振興課長。

○物流振興課長 モーダルシフトにつきましては、2024年問題以降、社会の流れということと、あと、昔は環境問題として捉えていたところですが、当然、環境問題でもございますが、労働問題とかドライバー不足だとか、そういったところの受皿に十分なると思っております、こういったところを踏まえてモーダルシフトは進めていくべきだと考えております。

一方、インセンティブに関しましては、昨年もインセンティブはモーダルシフト補助をつかったということと、フェリー貨物過去最高を記録したというところを踏まえて、どういうふうにしていくのかということは今後検討していきたいと考えております。以上です。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 結局、モーダルシフトになるということは、その分、貨物トラックが増えていくと。港からターミナルに行ったりとか、企業に直行便で行く可能性があるのも、日本全国、北九州市も特にですけど、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議論はこれまでもさせていただきました。以前、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る北九州市通学路交通安全プログラムというものがあると紹介をしました。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指摘をしました。港湾

空港局は、知らなかったが勉強し、どういった対応ができるかというのを考えるという答弁をしていましたが、現在どのような議論がされていますか。

○副主査（宇都宮亮君） 総務課長。

○総務課長 今年２月の予算議会のときにそういった御質問をいただきまして、その後すぐに、教育委員会、それから都市整備局に情報提供いたしました。委員から、こういう問題意識をお持ちであると。それに対して、今やられている通学路の安全性に対してどういったことができるのかということを御質問いただきましたのでということで情報提供させていただきました。モーダルシフト等についても御説明させていただきました。その会合自体には、教育委員会、都市整備局で、新たに港湾空港局に入ってください必要はないということでしたので、一旦は情報提供にとどめまして、そういった視点を持っていただいて教育委員会なり都市整備局で検討していただくというふうにしてございます。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） この関係は他局にまたがる非常に重大な問題だと私は思っています。なので、今後、港湾空港局でいろいろな情勢の中で、問題意識を持っていただいたと思いますから、ぜひその都度情報提供していただきたいと思います。

次に、港湾労働者の処遇改善で、先ほど重量ベースで計算しているということで、手元にはないということでしたが、私は正確な数字は分かっていませんが、衣料品の取扱いもあると聞いています。私たちの日常生活になくてはならない重要な仕事をしているということは間違いないことです。

昨今、港湾労働者不足が社会問題となっており、国が策定した港湾労働者不足対策等アクションプランには、働きやすく、働きがいのある職場の確保が課題解決に向けた取組の一つに挙げられています。また、北九州港においても、港湾運送事業者や港湾労働者と意見交換を行う中で、最近では担い手不足確保に向けた港湾労働環境に関する関心が高まっているとのことです。本市は、労働環境の改善については、今後とも官民双方で話し合いながらできる限り努力していくとのことでした。港湾労働者不足対策等アクションプランには、直近のものもありますが、港湾労働者への長年の課題が記されています。例えば、一般の方が抱いている港湾の、きつい、汚い、危険、休めない、低賃金といったイメージを払拭するような取組や、働きやすい環境を整えることが大事なので、暑い寒いを低減できることなどの声があっていますが、本市の受け止めに聞かせてください。

○副主査（宇都宮亮君） 港営課長。

○港営課長 委員のほうで今御紹介いただきましたように、港湾の現場というのは船が着いたときに仕事が発生するような形になっておりますので、時間帯も、決められた時間というよりは船が着いている時間、そしてお休みの日であったり夜間であったりという可能性もございます。季節によっては暑いですとか、特に今年の夏は暑かったと思いますけれども、そういう環

境の中でお仕事していただいております。

国のアクションプランにも書いてあるんですけども、働く環境をいろんな立場で考えていこうということで示されておりました、まずは事業者の皆様に考えていただくことが大きいのかなと思っております。それをサポートするような形で行政につきましても考えないといけないと思っております、例えば啓発活動でありますとか、あとは、公共施設で港湾に関わる部分を更新する際に実際の利用者の皆様の声を聞いて、そういう点にも配慮した施設整備を行うですとか、そういったところは行政としても考えないといけないと思っておりますし、あと、日常的に、毎年、いろいろな港湾に関わる立場の方々、港湾運送事業者の方もそうですし、港湾の労働組合の方々もそうですし、そういう方々と意見交換しながら、すぐになかなか解決策というのは難しいかもしれないんですけども、よりよい方向に向けて皆さんと一緒に知恵を出してまいりたいと思っております。以上です。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 事業者に考えていただきたいということでもありましたが、市も一緒になってやっていくという答弁だったと思います。コンテナを排出入する、トレーラーのコンテナチェックをするチェックングブリッジという屋根のある施設の建て替えを令和8年度に予定しているということが繰り返し答弁されています。このうちチェックングブリッジについては、令和7年度の工事の中で、現場で働く方々の意見も取り入れた男女別のトイレや休憩所が完成する見込みということです。北九州市は港湾施設の管理者ですが、トイレや休憩所の管理者も市ですか。

○副主査（宇都宮亮君） 業務担当課長。

○業務担当課長 港湾労働者向けの、あるいは港湾施設内のトイレであったりというところは北九州市でも設置しております。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 責任者は誰かという質問です。

○副主査（宇都宮亮君） 業務担当課長。

○業務担当課長 それについては市となります。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 市に責任があるということでした。それでは、仮設トイレについて、太刀浦コンテナターミナルには何か所あるのでしょうか。

○副主査（宇都宮亮君） 業務担当課長。

○業務担当課長 太刀浦コンテナターミナルの仮設トイレにつきましては、太刀浦第2コンテナターミナルにございます1か所でございます。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 1か所ということでした。それでは、北九州市が出資している、今日の決

算書類にもありますが、北九州埠頭株式会社が、株式会社九十環境ですかね、企業に太刀浦地区外仮設トイレし尿処理業務委託をしています。これは特命随意契約であり、国や地方自治体が公共工事などを発注する際に競争入札を行わずに、特定の業者を指名して直接契約をするという方式ですね。担当する企業は、し尿委託収集業務などをやられています。いろんなことをやられています。ただ、この仮設トイレについて、担当する責任者は誰で、清掃頻度や故障した場合の対応はどのようになっているのでしょうか。

○副主査（宇都宮亮君） 業務担当課長。

○業務担当課長 太刀浦第2コンテナターミナルの仮設トイレにつきましては、市の業務委託で設置しております。清掃は指定管理者にお願いしております。ですので、責任につきましては市で行っております。それから、トイレの清掃につきましては月2回お願いしているところでございます。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 故障した場合の対応はどういう状況ですか。

○副主査（宇都宮亮君） 業務担当課長。

○業務担当課長 すみません。故障したときの対応も、責任を持って市で対応するようにしております。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） もし仮に、故障して使えませんかという場合は、すぐ来てくれるような状況なんのでしょうか。

○副主査（宇都宮亮君） 業務担当課長。

○業務担当課長 まず現場を確認しまして、故障の内容を見まして補修等行うようにしております。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 月2回という清掃頻度でした。この仮設トイレというのは、今設置がありますが、今後の仮設トイレの状況はどうなっていくのか。将来的にはなくす必要があるのか、維持していくのか。

○副主査（宇都宮亮君） 業務担当課長。

○業務担当課長 先ほど委員からお話がありましたとおり、チェックングブリッジに附帯する休憩所、それからトイレを令和7年度中には完成させたいと思っておりますので、それができた際には仮設トイレをどうするのかというところも含めて考えたいと思っております。基本的には、新しいものが使えるようになったら使用については、そこも含めて検討したいと思っております。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） 今後、チェックングブリッジが建て替わる状態でどうなるかまだ分からな

いという状況だったと思います。私が先日視察をした場所では、女子トイレは1つ、男子トイレは小便器が外から見える状態のものが2つ設置されていて、大便器はとても用を足せる状態ではありませんでした。港湾労働者も、海に向かって用を足さないといけない状態。北九州市外から来た運送業者は、少し離れたところのコンビニなどを利用してトイレに行っていることもあると。コンテナターミナルに戻ってくると、トラックが行列になっていて作業が遅れているという経験も語っていただきました。本市は今後、仮設トイレについてはどうなるか分からないと。ただ、チェックングブリッジができる前に休憩所とトイレを整備するということだったので、清掃の頻度もそうですけど、新しいトイレができた場合の責任者も、もちろん市であると思います。清掃の頻度、計画はどのような考え方をしているのかというのをまず教えてください。

○副主査（宇都宮亮君） 業務担当課長。

○業務担当課長 チェックングブリッジができた後のトイレにつきましては、まだ検討中というところでございます。現在の仮設トイレにつきましては、チェックングブリッジができましたら、恐らくは用をなさなくなるのかなと思います。現在、仮設トイレにつきましては、臭いもかなりきついというところで利用者の方からの要望を聞いておりますので、そういった要望にも応えて、頻度が増やせないかなというところにつきまして事業者と協議を行っているところでございます。そういったところも含めて、何か改善できないかというところを図ってまいりたいと思っております。以上でございます。

○副主査（宇都宮亮君） 永井委員。

○委員（永井佑君） あそこは見に行かないと分からないと思いますね、どういう状況になっているのか。人がいるところから離れているかもしれないですけど、海岸の近くというか。ただ、外から見える状況で用を足さないといけないとか、とてもあそこで、水分も多く取る仕事をされていますから、体調の変化というのは非常にあるわけですね。そこで、ああいう環境で用を足せるかというのをぜひ考えていただきたいので、清掃の頻度を上げること、先ほど事業者と協議をしているという話でしたので、上げることはもちろん、プライバシーに配慮したものに変わって、今後、いろいろなトイレとか休憩所を設置していく上でも重要な点として認識していただきたいと思います。

最後に、港湾労働者不足対策等アクションプランにも、港湾で働く方々も利用しやすいトイレ等、多様な港湾整備事例を収集し、港湾管理者等に展開することにより、女性、高齢者等も働きやすい労働環境整備の推進を引き続き実施するとあります。本市においても、実態を調査していただいて、早急に対策を求めるものです。以上です。

○副主査（宇都宮亮君） ここで主査と交代します。

（副主査と主査が交代）

○主査（永井佑君） 次、どうぞ。廣田委員。

○委員（廣田信也君） よろしくお願いいいたします。3点ほどお伺いさせていただきます。

1点目が、クルーズ事業に関してお伺いいたします。頂いた資料で、実績が3,974万円ということで、予算額はお幾らだったのかというのをお聞きしたいのと、令和6年度の入港実績を踏まえての所感をいただけたらと思っております。

2点目が、しゅんせつ土砂についてお伺いいたします。今、新門司ではしゅんせつ土砂の跡地がいっぱいになって、それを太刀浦の第1、第2の埋立てに使っていくという状況かと思うんですが、今年度の進捗状況をもうちょっと詳しく教えていただけたらと思っております。

3点目が、港湾関係の整備で太刀浦のターミナル関係なんですけども、私も先日、太刀浦第1、第2ターミナルの見学をさせていただいて、船着場付近等の舗装関係とかの進捗は、舗装が終わったのか、これから舗装する予定なのか、その見解を教えていただけたらと思います。

以上、3点です。

○主査（永井佑君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 委員からクルーズに関して御質問いただきました。

まず、令和6年度の予算についてですが、4,135万9,000円となっております。決算が3,974万7,000円という結果となっております。令和6年度の実績ということで質問いただきましたが、令和6年の寄港回数は12回となっております。前年の回数が8回ということで、4回増加しております。この中身につきましては、欧米船が4回、中国船が5回、日本船が3回ということで、久々にひびきコンテナターミナルに5回、中国船が入港しております。以上となります。

○主査（永井佑君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 太刀浦泊地の埋立ての進捗状況についてお答えいたします。

北九州港の東部地区におけるしゅんせつ土砂の処分場といたしまして、令和5年12月に改定した港湾計画に基づきまして、太刀浦泊地の一部、約16ヘクタールになりますけども、そちらをしゅんせつ土砂などの処分場として埋め立てる計画でございます。令和6年度、昨年度ですね、埋立て後の土地利用計画が、埋立免許の申請上、非常に重要になってきまして、基礎的な情報になりますので、令和6年度に埋立て後の土地利用計画の策定を行っております。今年度でございますが、埋立護岸の基本設計、それから基本設計に必要となります土質調査、それから埋立免許に必要な環境影響評価の基礎資料となります環境調査を現在実施しているところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 業務担当課長。

○業務担当課長 太刀浦コンテナターミナルのふ頭用地の整備について御質問いただきました。

太刀浦コンテナターミナルにつきましては、現在30年が経過しまして、コンテナヤードやストラドルキャリア走行路、あるいは側溝等の傷みが激しいというところがございますので、

コンテナターミナルのそういったところのふ頭の補修等を計画的に進めているところでございます。令和6年度につきましては、第2コンテナターミナルの接地面である四隅に強化プレートを設置するというところで従来のコンテナの2段置きから3段化というところを進める、あるいはストラドルキャリア走行路の補修、そういったところに努めてまいりました。また、これは令和7年度以降も、太刀浦コンテナターミナルについてのふ頭用地の整備は続けてまいりますというところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございます。クルーズのほうから入らせていただきます。実績の金額を見て、予算と、どれぐらい使い切っているのかというのを見てみたかったんですけど、大体予算どおり使っていて、予定どおりには進捗しているというふうな見解をいただきました。ありがとうございます。あとは、気になったのが、2018年とかコロナ前の入港状況を見たら、海外の大型船がひびきとかにばんばん着いているような感じがあったんですけども、ここについては令和6年、令和5年、あと令和7年の予約状況とかも、特にひびきはそういった動きがないところが気にはなっているんですけども、これはコンテナ重視なんでクルーズは抑え目にしているという認識でよろしかったでしょうか。

○主査（永井佑君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 ひびきコンテナターミナルにおけるクルーズの入港の状況です。先ほど言いましたけども、去年は5回入港しているところなんですけども、今のところ、ひびきコンテナターミナルの取扱量の関係から週1日受入れを行っています。そうすると、クルーズ会社からすると、その1日にはまりにくいということもあったりして、なかなか入港できていないという現状があります。以上です。

○主査（永井佑君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございます。そういった状況ということで、あとはうまく、令和6年のときみたいに、これから先もはまっていただけたらなと思っています。

あとは、令和6年度の話ではないんですけど、8月13日に飛鳥Ⅲとかが入ってきたりして、8月13が海峡花火大会の日ですので、門司としてはすごい暑い日にクルーズを入れていただいて観光客の方にもPRできたんじゃないかなと思いますので、こういった形でクルーズをもっともっと広げていただけるようお願いできたらなと思っております。ありがとうございます。

続きまして、しゅんせつの土砂関係について確認します。今はスタート段階で、令和6年度に基本設計と環境評価の策定ということなんですけど、いつぐらいまでに実施するという目標はあったんでしょうか。それを教えてください。

○主査（永井佑君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 太刀浦コンテナターミナルの埋立ての見通しというか、いつまでにということについてお答えいたします。

先ほど説明したとおりでございますが、現在、令和7年度ですね、埋立てに必要な護岸の基本設計、それから土質調査等を実施してございます。通常、埋立てを行うには公有水面埋立法に基づく免許が必要でございまして、こちら免許の取得まで制度上3年程度かかるようなものでございます。順調にいけば、令和9年度中には埋立免許を取得できる見込みでございます。その後、埋立護岸の実際の工事に着手していくような流れになります。以上でございます。

○主査（永井佑君） 廣田委員。

○委員（廣田信也君） ありがとうございます。聞かせていただいたのが、つながったらすごく便利になるよという声をたくさんいただいたものでして、そのあたりを伺った次第です。今の話ですと、令和9年に免許がということで、そこから建設するというのもあれば、そこから何年もかかってくると思うんですが、なるべくスムーズに進めていただけるようお願いできたらなということで、要望とさせていただきます。

3点目の舗装関係のところなんですけれども、これも見させていただいたときに、ガントリークレーンですかね、岸壁をばんばん走られていらっしゃって、ちょっと気になったのが、たわみとかができていて、ガントリークレーンは車輪が大きい車ですので、角度を間違えたら倒れないかなってドキドキしながら見させていただいたのが初めての印象だったもので、いろいろと見ながらされていらっしゃるところはあるかと思うんですけども、現地の方のお声を聞きながら、今回、議会でも港湾関係の労働者の方の労働環境についてはすごく皆さん声が上がっているところでございますので、そういったところ、また現地の方の意見聞きながらいろいろ取り入れていっていただけたらなとお願いさせていただきます。以上で終わります。

○主査（永井佑君） ほかに。富士川委員。

○委員（富士川厚子君） 北九州空港について数点お伺いします。

まず、4月から朽網駅に特急が止まるようになりましたが、実現するまでにどのぐらいの日数を要したのか。また、実際、運行が始まった今の利用状況。また、朽網駅から空港のバスというのは、すみません、私まだ乗ったことがなくて、普通の路線バスなのか、観光バスなのか、教えていただきたいのと、空港から小倉とか黒崎に行くアクセスバスも全て観光バスのようなリムジンバスを利用しているのか教えてください。

あと、3,000メートルの供用開始まで2年を切りましたけれども、物流拠点というのが主の推進になって、3,000メートルになって北九州空港が物流拠点化になっていくというか、そこに力を入れていくのかなと思いますけど、市民としては、大型機が入るとか、北九州市からも韓国以外にも欧米とかいろんなところに行けるんじゃないかなと期待されている方も結構いらっしゃるのかと思います。また、福岡空港の補完空港として、いろいろ、国とか県とか北九州市とか一体となって、令和6年に、どのような役割分担というか、どのような話合いを進められているのか教えていただきたいのと、緊急着陸で福岡に止まらず北九州というのが、令和6年にどのぐらいあったのか教えてください。

また、福北便ということで早朝深夜バスが天神から北九州空港まで、早朝と深夜に出ていますけど、利用率と、日中は利用者がいないということで運行していないのか、ニーズがないのか教えてください。

最後に、一時、コロナ前は利用者がどんどん増えて駐車場もいっぱいだったかなと思って、駐車場が広くなったと思うんですけど、今後、路線が増えたりとか考えたときに、北九州空港って近隣に駐車場がなくて、あそこしかないと思うんですけど、これまで満車になったことがあるのか。万が一、満車になったとき、どのような対応を考えているのか。

以上、教えてください。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 朽網駅特急停車の実現までの協議につきましては、開港以来、J R九州に対して要望を続けてまいったところでございます。なかなか実現しなかったというのが背景にございまして、その間、空港アクセス鉄道の検討であるとか、鉄道を使った空港アクセスの強化といったところで協議を続けてまいりました。実際に大きく動き出したのは、令和5年度に武内市長からJ R九州の古宮社長に、最寄り駅、空港の近くの駅に特急を止めてほしいというふうな要望を行いまして、それで話が大きく動き出したというのが実際でございます。J R九州から、駅からの二次交通であるとか運賃面での話であるとか、いろんな協議がございまして、おおむね1年程度をかけて実現したというのが実情でございます。

それから、利用実績でございますけれども、4月から始めまして4か月ぐらい、7月末までで約5,600人の利用状況となっております。あと、朽網駅からのバスでございますけれども、現状、大型のリムジンバスというよりは路線のバスで運行しているような状況でございます。そのほかの小倉、黒崎、そういったバスにつきましてはリムジンバスといったところで、55人乗りのバスで運行してございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 物流拠点化に関しまして福岡県とどういった協議を行っているかということについてお答えさせていただきます。

福岡県と北九州市につきましては、北九州空港の物流拠点化に向けまして、滑走路3,000メートル化の供用開始を見据えまして、令和6年度から半導体貨物拠点化推進期間という連携強化期間をお互いに設けまして、集貨、助成金等を使った支援であったり、路線の誘致なども一緒に行ったりして取組を進めているところでございます。以上です。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 旅客に関してお答えいたします。

まず、今、委員がおっしゃいました3,000メートル化に関する欧米路線の御期待もあるということで、おっしゃるとおりではございます。一方、委員も御指摘のように、3,000メートル化の一番は貨物、重い重量の貨物を欧米まで運べるというのが一番大きいのかなとは考えておりま

して、旅客については一定程度の限定的な部分にはなっていないかと思っております。福岡県とは、特に路線の誘致に関しましてはいろんな情報を、例えばF I A Cさんからも情報をいただくこともありますし、そういった形でエアライン、航空会社と一緒に誘致に行く、そういった活動を密に連携を取っているところではございます。

もう一点、ダイバートでございます。例えば、東京から出発してきて福岡に着陸できない場合とか、令和6年度の実績としては12件ございました。内訳としては、臨時便が7件、臨時便というのは最初から、例えば東京から飛ぶときに着かないというのが分かっているときに北九州へ来た分、それと、飛んでいる途中でやっぱり着かなくなったということでダイバートというのが5件ということで、合計12件、我々市で把握しているものは12件でございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 福北リムジンバスについての御質問にお答え申し上げます。

福北リムジンバスにつきましては、福岡空港が発着していない時間帯でのバスの運行ということで、早朝、深夜の時間帯に福岡県が運営しているところでございます。利用状況につきましては、早朝から深夜、多いときで6人程度といった利用状況になっていると福岡県から聞いているところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 空港の駐車場についてお答えさせていただきます。

空港の駐車場は、開港時から普通車約1,800台は止められる駐車場になってございます。そして、運用の方法としましては、平常時は1,800台の駐車場を使っております、年末年始ですとかお盆とかゴールデンウィークとか、そういった繁忙期には、駐車場の横に隣接して1.5ヘクタールほどの土地がございまして、そちらをスポット的に国から土地をお借りして臨時駐車場ということで、そこを含めて空港の駐車場ということで利用していただいております。それで、コロナ禍前の北九州空港の利用者が180万人ぐらいのときもそういった運用で空港の利用者様に使っていただいていると、そういった状況でございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） ありがとうございます。特急も、要望はずっとしていたけど、決まれば、話が進めば1年ぐらいで話がまとまったということで、これからも、1年という時間がある程度分かれば、ほかのアクセスでもうまく、決まれば早いんだというのが分かりました。ありがとうございます。

バスは、スーツケースを持っていると、ストッパーがないスーツケースがほとんどで、路線バスだとなかなか、2人席に座って通路に置いて、結局1人しか座れないとか、羽田とかも空港内で北九州便は搭乗口まで路線バスに寄せられることがあるけど、あれは椅子が広めに作ってあって、路線バスとまた違うのかなと思うんですけど、なるべく、5,600名、利用者が結構い

らっしゃるなと思いましたので、そこもリムジンバスとか、スーツケースを使う方が今多いと思いますので、下に入れられて、ゆっくり乗れて、安全に空港まで運行ができるように、これは要望させていただきたいと思います。

あと、3,000メートル化ですね。深夜便、早朝便の利用者が少ないのはアピールが少ないのかなとか、何が原因なのか分かりませんが、福岡県が主ということでしたので、ぜひもうちょっとアピールしていただけるように、北九州市空港はこんなに遅くまで利用できるって言いながら欠航になったりとか便が替わったりとかもあるんで、安定した運航をしていただきたいなっていうのは思います。

駐車場も、利用者が多くても大丈夫ということだったんですけど、本当にあそこに止められないとき、どこに車を止めるのかなっていうのは一つ大きな埋立ての空港の課題だと思います。福岡空港であっても、行くときは私も駐車場の確保、予約して行ったりします。飛行機の時間は決まっていて、待ってもらえないからですね。止められますよというのが前提かもしれないけど、北九州市の方はあそこが広いからって分かるけど、遠方から来る方とかは予約システムとかがあったりとか、例えば足が悪い方とかが、近場のところっていっぱいになって、車椅子のスペースもあるけど、もうちょっとああいうところを広くするとか、身体障害者の方とか高齢者の方にはああいうスペースが使えるように、予約システムがあればいいんじゃないかなと思いました。

以前、鹿児島空港を利用したときに、九州新幹線もできて利用者は少ないのかなと思ったら、鹿児島空港の利用者は物すごく多くて、バスに乗るのも、鹿児島駅に行くのも、東京便が2機ぐらい着いたら、100メートル近いすごい長蛇の列で、時刻表では10分置きバスになっているけど、時刻表と関係なく満車になったら出るみたいな感じでありました。駐車場も満車で、空き台数は北九州空港も出していますけども、直近の1時間の出庫数とかも書いていたりとか、とにかく鹿児島空港がにぎわっていることに私はびっくりしたんですけども、北九州空港も最終的には一つの地方の空港としてはああいうふうになっていくことがいいのかなとも思います。バスって今、荷物が多くても、下に預けられて確実に座れて充電もできて、私も今、東京に行ってもリムジンバスを利用して、ちょっと高くても座れてゆっくりできるので、飛行機で疲れている分、ゆっくり携帯で連絡取りたいとか、電車に乗ったら立たないといけない、スーツケースを押さえないといけないとか考えると、バスって、もうちょっとアピールをうまくしたらもっと利用が増えるんじゃないかなって思いますので、ぜひ北九州空港が選ばれる空港としていけるように頑張ってください。応援しています。

○主査（永井佑君） ほかにありませんか。渡辺委員。

○委員（渡辺修一君） よろしく願いいたします。まず、先ほど廣田委員からも質問がありましたクルーズ船について、令和6年度12回、令和7年度18回を報告書で拝見したんですけども、令和6年度の12回、市内での消費につながった具体的な成果、また、受入れ体制の課題に

についてお聞かせいただければと思います。

それと、博多港、また下関港などの近隣港ですね。博多港では先ほどもありました10万トンクラスのクルーズ船が寄港しているんですけども、近隣港との連携はどのように進んでいるのか教えてください。

それと、北九州空港の件なんですけれども、貨物専用機のヤマト便について、定期貨物専用便の就航頻度や取扱量、また、貨物の種類とその推移、さらに、他の貨物事業者との協議の有無があれば教えていただきたいと思っております。以上です。お願いいたします。

○主査（永井佑君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 クルーズに関連して幾つか御質問いただきました。

まず、市内の消費に関連して、我々、クルーズといえば寄港地ツアーということで、寄港地ツアーでいかにお金を落としていただけるかということで、昨年度取り組んだのは、特に小倉城で体験物をして、体験していただくことによってお金を落とす。また、小倉城から小倉城庭園を散策していただくと、しろテラスで購入していただくので、そういった動線もつなげていくような形の取組を施設の方たちと一緒にやってまいりました。昨年度末から今年度に向かってあったこととしては、門司の栄町銀天街にクルーズ寄港者のお客さんを歩いて連れていくと。お客さんがそこで試食をしながら気に入ったものを買に行くとか、そういう商店街に行っていただくという形を旅行社と一緒にやってつくって、ようやく実現したというところで、我々としては今後も町のにぎわい、そして消費につながるという形を少しずつ改善していきたいということで考えております。

あと、他港との連携という話で御質問いただきました。まさに、博多港は昨年、日本一の受入れをしているということで、もう連携を取っているので、よく博多港から日本的なもの、特に小倉城に行きたいとか、あとは小倉城に行くときに周辺の食事するところはないですかという連絡が入るので、我々として博多港を通じてとか直接旅行代理店に回答するようなことで、やはり城があるというのはメリットがあって、そこを目指してお客さんに来ていただいているので、そういった連携を行っています。また、下関にも船が入ったときにはほとんどというか、結構な数で小倉に来ていただいたり、小倉に寄るということで門司港に来るということで、そういった情報をいただきながら、我々としても問題がないように、特に中国の方が一斉に来ると問題が起こるので、事前に情報を提供して問題のない対応をしようという形で、常に連携を取っているところになります。以上となります。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 ヤマト便の頻度と取扱量と種類、そしてあと他の企業との連携についてお答えさせていただきます。

まず、頻度なんですけど、1日に8便運航しております。ヤマトは全国で13便運航しているんですけど、そのうち8便が北九州空港を利用しているという状況でございます。そしてあと、取

扱量なんですけど、各航空会社の取扱量というのは航空会社の要望もありまして公開はしていません。ただ、令和5年度は国内貨物が2,000トンぐらいだったのが、それが令和6年度は2万6,000トンに増えているというところを考慮いただければと考えております。あと、貨物の種類なんですけど、令和6年度はほとんどが宅配便であったと聞いております。他の企業との連携なんですけど、現在、ヤマトグループの飛行機をほかの企業さんに使ってもらうような混載便としての活用というのは、既に複数の事業者との話、連携、協業についての話が進んでいるとは聞いております。以上です。

○主査（永井佑君） 渡辺委員。

○委員（渡辺修一君） ありがとうございます。まず、クルーズ船について、令和6年度から令和7年度にかけてクルーズ船の寄港予定が増えているということはすごく評価させていただきまします。私も毎回、特別委員会でクルーズ船についてお聞きさせていただいているんですけれども、10万トンクラスの大きなクルーズ船が寄港するにこしたことはないんですけれども、ひびきの状況等も踏まえて、寄港できるクルーズ船をとにかくいっぱい寄港しながら、10万トンクラスの大きな船は博多港に寄港していただいて、その流れをこっちに呼び込むといえますか、流れのキャッチをしっかりと行っていただきたいな、連携を行っていただきたいなと思います。

ともかく小倉でお金を落としていただければ、それにこしたことはありませんので、市長が掲げるような稼げるクルーズ船を目指して、これからもどんどん進めていただきたいなと思います。先ほども出ました中国人との、やはりクルーズ船が来て海外の方が来られて、いろいろと地域の商店街とか、そういった方がマナーの悪さで困ったりとかという点もありますので、そこも重々考慮していただいて、地域の方、商店街の方、小倉城も含めて、にぎわいを創出できるクルーズ船の誘致を進めていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

また、北九州空港のヤマト便の件、ありがとうございます。分かりました。ヤマト便が始まって、内容が少ないんじゃないかなとかという心配もありまして、混載便の部分も進んでいるということでもありますので、しっかりそこも進めていただければと思っています。また、ちょっとお聞きしたいんですけど、宅配便が多いとは言いつつ、衣料品とか生鮮品とか、またEC貨物とか、そういった時間的価値の高い貨物需要についてどういうふうに見込んでいるのか、もし取組があれば教えていただければと思います。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 ヤマト便につきましては、昨年度はほとんど一般貨物というふうな取扱いはなかったんですが、令和7年度になりまして、衣料品もそうですし、機械であったりだとか生鮮品、そういったものの取扱いも増えてきているところです。ヤマトさんもそういう取扱いを増やしたいということで、いろんな企業さんと連携をどんどん広げていっている状況でございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 渡辺委員。

○委員（渡辺修一君） ありがとうございます。それによって今度、港湾との連携ですね。シーアンドエア輸送ですね。その点についてはいかがでしょうか。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 ヤマトさんについては、まだそういう話はないんでしょうけど、いずれ国際線であつたりとかした場合に、その後、船で輸送とかというのは考えられるのではないかなとは思いますが。今は国内だけなので、船というのはちょっと難しいかなという気はしますが、もし国際線なんかが飛ぶようになれば、うちに来て、その後、関西に持っていくとか、そういうことはあるのかなと考えております。以上です。

○主査（永井佑君） 渡辺委員。

○委員（渡辺修一君） ありがとうございます。3,000メートル化も進んでおりますので、シーアンドエアの需要が増えていかなければいけないと思っておりますので、その点も、国際線ができてからという部分もあるとは思いますが、前々からそういった部分をしっかりと進めていただければなと思っております。いずれにせよ、クルーズにしる空港にしる収益を生んでいけるような、そういった機能をしっかりと強化していただきますように要望させていただきます。以上です。

○主査（永井佑君） ほかにありませんか。村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） クルーズ船の件、今、話がありましたけども、クルーズ船のほうは、主要施策にも入っていたんですけども、スーパーヨットの件についてですね。今年予算のときにも聞かせてもらいましたんで、これは要望なんですけども、本会議でも一回、私、取り上げたことがあったときに、当時の局長が、スーパーヨットは取り組むべき重要な課題だと認識しているということで、これからどんどん進めてもらいたいと思っています。スーパーヨットは、どちらかというと個人で所有している方も多いですから、船会社というよりも船舶代理店等々にしっかりと声をかけていっていただきたいと思います。去年は新門司マリーナの浮き桟橋の整備を行ったということで、受入れ環境がしっかり整ったという話を聞いております。今、スーパーヨットが入港できる港としては門司の西海岸と新門司マリーナと、あと小倉の浅野1号岸壁も受入れ可能だということなんですけども、ここは高さであるとか潮の満ち引き等々まだ問題があると、たしかそういう説明を受けたんで、しっかりとまた整備はしていただければなと思います。これは要望です。

お聞きしたかったのは、産業経済局でも先日聞かせていただいたんですけども、上野委員が本会議でも取り上げました、福岡市で漁港に並ぶプレジャーボートが実は違法だったというニュースが流れたかと思うんですけども、産業経済局は漁港を管理しているんで、水産課に聞いたときは、漁港には不法なプレジャーボートはありませんということを言われました。多分、市内の漁業協同組合の方々がしっかり管理してくださっているからだと思うんですけども、河

川は、これまた都市整備局の河川整備課の管轄になるということなんですけども、港湾空港局が管理している護岸であるとか、管理しているところにはプレジャーボートの不法係留等ありますか。

○主査（永井佑君） 業務担当課長。

○業務担当課長 北九州港の港湾区域内の不法係留船についての御質問でございます。

北九州港の港湾区域内における不法係留船につきましては、令和7年7月現在で165隻確認されております。これは、そもそもの経緯を申しますと、北九州港では、海洋レジャーの普及とともに全国的に無断係留が問題となっていた頃に、不法係留船対策として小型船係留施設を整備したというところで、平成7年から平成9年に簡易な係留設備として係船環であるとかタラップであるとかアンカーを設置して、当時の利用者の方に許可制、有料制を導入したことが始まりとなっております。この結果、平成5年に市内で700隻を超えていた不法係留船は現在、港湾区域内で165隻まで減少しているという状況でございます。これらの対応につきまして、不法係留を禁止する看板により一部周知等行っておりますけれども、移転先が確保できないというところもありまして、さらに踏み込んだ対応までには至っていない状況でございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） ありがとうございます。165隻、多いのか少ないのか、ぴんときないんですけども、産業経済局が管理している漁港はありませんということだったんですね。河川整備課のほうで、河川は1か所だけあると聞いているんですよ。ひびき川というところに30隻ちょっと泊まっているという話でした。165隻でしょ。もともと700隻ぐらいあったのが165隻ということなんですけども、局で代執行した船舶とかありますか。

○主査（永井佑君） 業務担当課長。

○業務担当課長 代執行した例はございません。以上でございます。

○主査（永井佑君） 村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） 分かりました。ありがとうございます。地域によっては、行政が代執行してしまったということで、個人の船舶を税金を使ってということで問題になっているという話も聞いたことがありました。

国もしっかり今動いているというか、東日本大震災以降、あのときに不法係留があって船が流れている映像とかを見たかと思うんですけども、あれが住宅地にまで来ているということで、二次被害を防ぐために、国もしっかりとその辺を今動いているということでございました。先ほど、移転先がないという話も出て、先日、水産課にも話をさせてもらった。河川のほうに話したんですけども、今、係留できるところが新門司マリーナと、あと脇田にあるフィッシャリーナ、あの2か所。多分、全然足りていないんだと思います。県も動いているんだと思うんですけど、今、芦屋の漁港に150隻から160隻ぐらいを整備しているということなんで、そこがで

きたことによって多少減るんじゃないかなと期待してはいるんですけども、芦屋は芦屋で遠賀川に不法係留している船舶が結構あったものですから、そこが多分流れてくるんじゃないかなと思っているんですね。で、小倉の浅野の岸壁、あそこって整備して係留できるようにできないですかね。

○主査（永井佑君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 浅野1号岸壁について、小型船係留施設としての整備ができないかということについてお答えいたします。

現在、浅野1号岸壁につきましては、令和5年12月に改定いたしました港湾計画で、クルーズ船等が利用する旅客船ふ頭ということで計画しております。ですので、港湾計画上はそういった形の利用を想定しておりますが、技術的には、岸壁としてありますので、そこに係船環だとかタラップだとか、そういったものを設置すれば係留することはできるような形にはなっていると考えております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 村上直樹委員。

○委員（村上直樹君） 分かりました。係留施設が足りていないということで不法係留が起きているんだと思いますので、上野委員も本会議で言われていましたけど、湾内とか、洞海湾の中とか、そういったところをしっかりとまたいろいろ、洞海湾の中は違うのかな、考えていただいて、何とか不法係留をなくす方向で進めていただければと思いますので、よろしくお願いします。以上です。

○主査（永井佑君） ほかにありませんか。伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） すみません、お昼までに終わるので、先に聞かせてください。北九州党の伊崎です。よろしくお願いします。まずは、空港について3点伺わせてください。

1点目が、路線誘致の状況について、勉強会でも伺ったんですけども、改めて教えてください。路線誘致のために使用した事業費ですね。1億2,428万円という全体の事業費の中で路線誘致に充てられた事業費は改めて幾らだったか教えてください。

2点目が、北九州空港の取扱貨物についてですね。先ほど、渡辺委員から国内便についてはお話があったんですけども、国際便についてどんな品目が多いのか、輸入、輸出のそれぞれ金額も併せて教えてください。

3点目が、空港で働く人材の採用状況についてですね。空港機能強化・利用促進特別委員会の資料を見たときに、グランドハンドリングや保安検査等を行う事業者における人材不足を解消するための各種支援を実施ということが令和6年の取組として書いてあったんですけども、その具体的な事業と、その成果について教えてください。

以上3点、まずお願いします。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 まず、路線誘致のところでございます。令和6年度決算で1億2,400万

円ぐらいの決算額を上げてございますが、この中の内訳として、航空会社への路線誘致活動及び運航助成等で6,700万円の決算となっております。その他の内訳としては、既存路線の維持、定着に向けた集客、PRなどで5,400万円。あと、航空機の運航に欠かせない地上での支援業務を行う事業者の支援確保、3番目の質問の答弁になりますけども、こちらで400万円でございます。このいわゆるグランドハンドリングに関しましては、先ほど申しましたように400万円の決算額を設けているところでございまして、内訳としましては、グランドハンドリング会社に新たに就職される方ないしは居住支援というものを設けてございまして、令和6年度に21名の方がこの助成制度というのを利用したというところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 国際貨物の種類、品目についてお答えさせていただきます。

ざっとにはなるんですが、輸出、輸入ともに半導体関連の貨物、製造装置、あとはこれもまた同じなんですけど、機械類、そういったものが多くございます。あと、輸入については医療品であったりだとか、輸出については化学薬品、半導体関連、あと機械、そういったところが多い状況でございます。以上です。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 受入れ体制のところでございますね。先ほど答弁いたしましたけども、400万円で21名。今、グランドハンドリングの作業員の状況としては、コロナ禍前まで戻っているとは言えないですけども、一定程度の従業員の方は、足る程度にはいらっしゃると思います。以上でございます。

○主査（永井佑君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） ありがとうございます。まず、人材のところ、そこは一定程度足りていて不足状況は改善ということで、令和6年度で一旦これは完結なのかなと思うんですけど、要望として、市内就職率が低いというのは産業経済局とかの話でも出ていて、北九大さんには外国語学部があって語学に堪能な人材も多い中で、そうした人材がなかなか採用される場所がないという相談を学生からいただいたりもしております。ぜひ、市内人材の航空産業への就職を積極的にアプローチしていただければと思うんですけど、ちなみに、具体的に北九大さんと連携して航空人材の採用とか行ったりはしているんでしょうか。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 市では、特にグランドハンドリングの採用、先ほど申しましたように以前足りておりませんでしたので、産業経済局の雇用関係の部署とかと連携して、市内の方々が就職するような手続はしてございます。それと、航空会社のほうで北九州市立大学と連携して、航空業界の話をするという活動もされたとは聞いてございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 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、そうした不足状況改善とかを通して

市内の方がどれぐらい航空関連に就職しているかとか、そういうデータは存在しますでしょうか。

○主査（永井佑君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 申し訳ございません。そこまでのデータは今持ち合わせていないところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）承知しました。そういった状況で、今後また需要が増えてくれば、きっと人材もより必要になってくると思うので、市内の外国語を扱えるような人材へのアプローチは引き続き行っていいただければと思います。

続いて、路線誘致のほうで、先ほど6,700万円を充てられたということなんですけども、実際にアプローチされた航空会社は全てで何社とか、そういったことは公開可能なんでしょうか。

○主査（永井佑君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 昨年度、実際に何社アプローチしたかという、その統計として今持ち合わせていないんですが、国内のエアラインも数社に当たってございますし、国際に関しては個別に当たっているところもあれば、例えば、今もあっていますけど、ルーツアジアとか、今はルーツワールドという、世界の航空会社が集まるような、そういう場がございます。現在、香港で行われておりますけども、そういうのが年に1回ございまして、そういう場では直接海外のエアラインと、ふだんはアプローチできないようなところと接触できますので、そういうところで積極的にアプローチして北九州空港の誘致活動を行っているところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）ぜひ引き続きそこは行っていただきたいのと、休航中の便の復活についても力を入れていただきたいんですけども、那覇便とか釜山とか台北の便について、これは再開の条件について航空会社から何か示されているものはあったりするんでしょうか。

○主査（永井佑君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 おっしゃいましたように、かつて那覇、釜山、台北等に飛んでおりました。特に、台北に関してはスターフライヤーさんが飛んでおりましたけども、せんだって新聞報道ではスターフライヤーの社長も、行く行くは、来年、国際線もチャレンジしたいみたいな報道も出てございまして、その中には具体的に台北という言葉も出ていましたので、我々としても当然ながらスターフライヤーさんと接触はしておりますが、具体的なところは、どうなるかというのはこれからのところだと思ってございます。那覇、釜山についても、それぞれ飛んでいたエアラインにも当然ながらアプローチはしてございますが、具体的にどういうふうになったらというところまでは至っていないところではございます。エアラインの経営状況とか、機材ですね、今いろんなところに飛ばしていますので、その機材繰りとかを踏まえて北九州の

復便も考えるものと思っております。以上でございます。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）承知しました。機材繰りに関しては、市からアプローチして、支援とか助成金をのせることによって何か変わったりとか、そういうのはアプローチできるんでしょうか。

○主査（永井佑君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 機材繰りに対しての助成支援というピンポイントでは考えておりませんが、路線誘致に対する支援とは考えております。ただ一方、機材繰りという意味でいいますと、北九州空港は24時間空港ですので、日中、機材がフル活用していても、深夜・早朝便はほかの空港は飛べないところが北九州空港の場合は飛べます。そういう意味では、例えば深夜便に北九州空港、24時間空港をフル活用して飛べないだろうかというふうな、そういったアプローチの仕方はやっております。以上でございます。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）承知しました。あとは、スターフライヤーの社長さんが台北便とか復活させるという報道があったということなんですけど、これに関して、こういう条件があればもっと検討しやすいとか、そういった条件面の話合いというのは航空会社とされているんでしょうか。

○主査（永井佑君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 個別のエアラインとの話合いについてはこの場では控えさせていただきますが、エアラインとは常々から、北九州空港で飛んでください、復活させてくださいという話はしているところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）観光客数がこれぐらいのラインになれば検討に乗ってくるって話が台北以外にもいろいろできる場所はあると思うので、そうした状況も適宜、情報をオープンにすることで、より市内で、観光業界とかも含めて、じゃ、そこに向けて頑張っていこうみたいな機運も生まれてくると思うので、公開できる情報、できない情報もあるとは思いますが、オープンにできるものは機運を盛り上げるためにも適宜発信していただけたらなと思っております。これは要望です。

あと、取扱貨物につきまして、半導体関係が多いということであつたんですけども、半導体関係の部品が市内のものなのか、市外から来るものなのか。それこそ、TSMCさんが来てから熊本から来るのが増えているのか。その辺の実績の状況は令和6年度いかがでしたでしょうか。

○主査（永井佑君）空港企画課長。

○空港企画課長 そういった貨物が、どこの発というのはお示しするのが難しいんですが、市

外が多いと考えております。以上です。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）市外となった場合、熊本空港もあれば福岡空港もある中で北九州空港が選ばれているというのは、どんな部分であると分析されていますでしょうか。

○主査（永井佑君）空港企画課長。

○空港企画課長 半導体の製造装置が主になってくるんですが、半導体製造装置は貨物専用便でしか輸送することができませんので、そういった意味で北九州空港を利用させていただいているんだと考えております。ただ、多くのそういった装置につきましては関西空港や成田空港に運ばれておりますので、そういったものの取り込みもこれから力を入れていきたいと考えております。以上です。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）ちなみに、関西空港や成田空港に行く分と北九州空港から運ぶ分については、どういった違いがあつて企業さんはそういうふうを選択を分けていると考えられていますでしょうか。

○主査（永井佑君）空港企画課長。

○空港企画課長 企業さんの方針というか、そちらに運んだほうがトータル面でコストが安かったりとか、当然、路線数も成田空港や関西空港のほうが多い状況でございますので、そういった理由で選ばれているんだろうと考えております。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）承知しました。コスト、路線数のところ、一つ一つ着実にできることからやっていくしかないと思うので、そこは引き続き御尽力いただければと思います。ちなみに、そのほかの品目なんですけど、北九州市は今、すしとか魚介類、もともといろんな魚が捕れるみたいなことがあつたりして、あとは生花とか、そういったものの取扱いというのは航空便でどれぐらいあるんでしょうか。

○主査（永井佑君）空港企画課長。

○空港企画課長 鮮魚につきましては、鹿児島とかから新幹線で、UPSとJR九州が共同で1月から始まっているんですが、鹿児島で養殖をやっている、そういった鮮魚はUPSさんで運ばれたりというのはございます。花につきましては、コロナ禍の特例で北九州空港から輸入をして、それを福岡空港に運んで検疫なりが行われていたんですが、特例がなくなりまして、最初に入った空港で検疫をしないといけないということになりまして、北九州空港には検疫であつたり消毒であつたり、そういった機能がございませんので、現在、花というのはほとんど取り扱われていないという状況でございます。以上です。

○主査（永井佑君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）まず、鮮魚について、鹿児島からの養殖業の需要があつたりするという

ことなんですけども、実際に北九州の港で水揚げされたものについてはあまり扱っていないのが現状でしょうか。もしそうだとしたら、その課題について教えてください。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 北九州市内の魚というのは、ほとんどが恐らく天然だと思います。天然になりますと、漁獲量があつたりなかったりだとかというところがありまして、輸出とかというところまでは至っていないのかなと考えております。国内であれば輸送されているものはあると思うんですが、海外ということになると、ロットが少ないということが課題であると思っております。以上です。

○主査（永井佑君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 状況は理解しました。あと、花のことを伺ったのが、たしかオランダの空港が花を国際的にハブ的に取り扱うことによって独占的にそれを扱えるというので、今御指摘のとおり、空港での検疫機能とかがあれば、その需要を持っていけるというところがあるらしいんですけども、北九州空港でそういった特定の産業にある程度特化した検疫体制とか施設の整備みたいなところを今後投資していくことは議論されていますでしょうか。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 空港に薫蒸施設というのが必要になってくるんですが、よその空港の状況を確認しますと、ペイできないというか、採算が取れないというふうな話もお伺いしていますので、今のところ、薫蒸施設を整備しようというところまでは至っていない状況でございます。以上です。

○主査（永井佑君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 分かりました。いろんな産業があるので、今、半導体で短期的に需要が増えているかもしれないですけども、そこもどこまで持続するか分からないので、常にそのアンテナは世界の状況も含めて広げていただければと思います。

最後、1問だけ、港湾に関してですね。今、洋上風力がようやく稼働に向かって動いていると思うんですけども、北九州市の輸入品とかを見ていると、LNGとか石炭とかエネルギー関係の輸入品が多くて、これは電力に回されているものも多いと思うんですけども、洋上風力が今後稼働することに伴って、そうしたエネルギー関係の輸入品取扱量が減っていくということは想定としてあるんでしょうか。

○主査（永井佑君） 物流振興課長。

○物流振興課長 洋上風力ができることによってLNGであるとかそういったものが減るのではないかという御質問だったと思うんですが、そのあたりは今のところ想定はしておりません。電力の話と需要では、今のところ相関性というのはまだ見られないかなと。風力発電ができることによって、電気の需要が増えて発電所が減るとは考えにくいかなと思っております。思っておりますという答えで大変申し訳ないのですが、そのあたりは大きくは変わらないのか

など考えております。以上です。

○主査（永井佑君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 電力の供給が増えれば、需要が大きく伸びない限りは基本的に火力発電所の稼働とかも減らしていく方向になるので、輸入するLNGとか石炭の量も減る方向があるんじゃないかなと思うんですけど、そこに関係性がないとおっしゃる根拠はどういったものになりますでしょうか。

○主査（永井佑君） 物流振興課長。

○物流振興課長 関係性がないというか、その想定は今のところまだしにくいかなというふうなところがございます。すみません、環境局マターになるかなと思いますので、エネルギー関係はこれ以上の答弁は難しいかなと思っております。以上です。

○主査（永井佑君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 最後に1つだけ教えていただきたいんですけど、エネルギーの輸入とかに関して、エネルギーの輸入量の動向というのは、港湾の利用料収入みたいなところにどれぐらい影響があるんでしょうか。

○主査（永井佑君） 物流振興課長。

○物流振興課長 LNGでありますとか、もっと言うと鉄鉱石、石炭になりますとプライベートバースになりますので、直接的な収入とはならないと。物量として1億トン港というところの構成要因にはなるのですが、収入というところは考えにくいかなと。プライベートバース、各会社の港で入れているというところがございます。以上です。

○主査（永井佑君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 状況は理解しました。ありがとうございます。

○主査（永井佑君） 港営課長。

○港営課長 収入の面で申し上げますと、船が入ってきますと、プライベートバースであっても入港料というのは発生いたします。ただ、全体に占める割合は低くございますので、そういう意味で、例えば岸壁を使っていただいて荷さばき地を使っていただくような使用から比べるとほとんどないと。そういう形でございます。以上です。

○主査（永井佑君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 分かりました。いずれにせよ、そこまで大きな影響はないと認識しました。ありがとうございます。私からの質問は以上で終わります。

○主査（永井佑君） 12時が近いので、ここでしばらく休憩します。午後1時から再開したいと思います。次の会派ということでよろしいですかね。

（休憩・再開）

○主査（永井佑君） 再開します。どうぞ、質疑。小金丸委員。

○委員（小金丸かずよし君） 小金丸です。どうぞよろしくお願いいたします。私からは、歳出

補正予算についての北九州空港からの国際便の就航に当たって質問させていただきます。

国際便の福岡～清州便というのが以前から、恐らくティーウェイ航空さんであったかと思うんですけども、今回9月から、北九州空港の国際便の復活の第一歩とも言われております清州便について、北九州空港から就航するに当たって本市の狙いや構想があれば教えてください。そして、国際線の就航に当たっての今後の計画等も含めて教えていただきたいと思います。

あと、港湾土木の件でお尋ねしますけども、今、北九州港湾建設協会というのがあるかと思っています。地元の港湾事業であったりを請け負われているかと思うんですけども、地元北九州市内の業者に発注が行くような仕組みが築かれているか、その辺について御答弁いただきたいと思います。以上です。

○主査（永井佑君） 質問の中に補正予算の案件が1つありましたので、補正予算の案件は常任委員会で議論できますから、それ以外をお願いします。旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 補正予算の清州線の件については常任委員会ということでございましたので、国際線の誘致ですね、今までもやってございまして、今、ジンエアーが飛んでございます。こういった今飛んでいる路線を次の誘致につなげていきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 整備課長。

○整備課長 港湾建設協会についての質問がございましたので、お答えいたします。

現在、地元発注率ということでは12年連続100%、令和7年度発注予定に関しましても46件を予定しておりまして、全て地元企業での予定をしております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 小金丸委員。

○委員（小金丸かずよし君） 御答弁ありがとうございます。まず、国際便の今後の誘致につきまして、今後もしていくということですけども、具体的な計画があれば教えてください。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 国際線の誘致の具体的な計画ということでございます。国際線につきましては、各国との間の出入国者数とか需要動向、そういった航空会社のいろんな情報を得まして、その中で国際線の誘致をしているところでございます。特に、九州への外国人の入国者数の令和6年の数値を国が出していますけども、韓国が247万人、中国が93万人、台湾が64万人と上位を占めてございます。このため、短期的には、インバウンド需要が底堅く、今後の伸びも期待できる韓国、中国、台湾の過去飛んでいた復便、こういったものだったり、新たな東南アジア等も中心として、新規路線の誘致に全力で取り組んでいきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 小金丸委員。

○委員（小金丸かずよし君） 御答弁ありがとうございます。それでは、先ほどお答えいただいた12年連続市内の業者に発注されているということですけども、これはいわゆる全国的な大手

ゼネコンへの発注とかも全くゼロと考えてよろしいでしょうか。

○主査（永井佑君）整備課長。

○整備課長 近年におきまして港湾土木工事に關してのゼネコンへの発注はございません。以上でございます。

○主査（永井佑君）小金丸委員。

○委員（小金丸かずよし君）ありがとうございます。私のほうでも引き続き勉強しまして質問させていただきます。私からは以上です。

○主査（永井佑君）次どうぞ。大久保委員。

○委員（大久保無我君）じゃ、質問させていただきます。

午前中にも、朽網駅に特急が停車するという話がありましたけども、空港アクセスについて話をさせていただきたいんですが、まず、空港アクセスの強化のために朽網駅の特急停車、これはこれとして、今後のアクセス強化のために次なる手というか、二の矢、三の矢はどのように考えていらっしゃるのかについてお伺いいたします。

それから、小倉発空港行きのバスまたは空港発のバス、私は小倉発の空港行きのバスを朝とか見るときに結構積み残しというか、乗客のほうが多過ぎてバスに乗り切れないみたいな状況も見たことがあるんですが、今そういう状況を確認されているのかということと、行政評価の取組結果の中にはエアポートバスの増便というようなことも書かれていたんですが、何便が何便に増便されているのか。まず、ここからお願いいたします。

○主査（永井佑君）アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 空港アクセスの今後の進め方といったところでございます。

まず、4月に朽網駅の特急ルートができまして、従来よりエアポートバスの小倉線に加えまして、空港アクセスの西部方面の基幹ルートとして朽網駅の特急ルートが新たに誕生したところでございます。今後でございますけれども、エアポートバスにつきましては4月に小倉線、それから朽網線でも増便をしてございます。後ほど、増便の本数については御説明いたしますけれども、そういったところで、まずは小倉線、それから朽網駅特急ルートといった2つの基幹ルートを充実させていきたいと考えております。朽網駅特急ルートにつきましてはまだ上下10本でございますので、これにつきましては利用者を増やして、10本をさらに増やしていくといった取組を進めていきたいと考えております。

それから、小倉のエアポートバスの積み残し問題でございます。エアポートバスにつきましては、4月にノンストップ便の増便をしております。今、28往復を32往復に増便をしております。これによりまして、昨年度は朝の時間帯で一部積み残しが見られているんですけども、そういったところの朝夕の時間帯の増便を行っていますので、現時点で積み残しという問題は市は聞いていないといった状況でございます。以上でございます。

○主査（永井佑君）大久保委員。

○委員（大久保無我君） ありがとうございます。積み残しについては大分改善されているということで、よかったなと思います。いざ空港に行こうとして、バスを待っていたらバスに乗れなかったってなってくると、こんな空港二度と使うかとなってしまうので、これからも多分乗降客が伸びていくに従って、アクセスについてはもうちょっと改善していく必要が、改善というか、強化をしていく必要があると思います。すみません、さっき私、聞き漏らしたかもしれませんが、午前中のやり取りの中で福北リムジンバスの話が出ていたと思うんですけど、これの運行状況というか、乗客数とか、それから今の認知度合い、どういう形で宣伝というか広報を行っているのかについて現状をお伺いします。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 福北リムジンバスについての御質問にお答え申し上げます。

福北リムジンバスにつきましては、福岡県が、福岡空港の運用時間外である早朝、深夜でバスの運行を行っているところでございます。利用状況の細かい数字につきましては福岡県から入手をしておりませんで、おおむねの利用者数として、早朝でいきますと平均で1人、2人、そういったところ。それから、深夜でいきますと3人から6人というふうなところの平均の利用者数であると伺っているところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） ありがとうございます。なかなかもったいないというか、せっかく走らせているのに、活用してもらわないといけないと思います。やっぱり、ここは福岡県に頼らずというか、もちろん頼っているんですけど、福岡県の宣伝だけじゃなくて、北九州市からも福岡県に対してもうちょっと宣伝してほしいということであったりとか、とりわけ福岡空港を利用する人たちに対して、福岡空港では飛んでいない時間帯の早朝、深夜に飛んでいるわけですから、ここを利用して福岡県に帰ってこれますよと。さらに、福岡市内まで行けますよということ、しっかりと福岡空港を利用している人たちにアピールしてほしいなということをお願いいたします。

最終的にはアクセス鉄道に行かなきゃいけない話なんだと思うんですけども、アクセス鉄道に関しては、市の考え方として、乗降客数が200万人に到達しないとこの議論というのは再開しないというような考え方だったと思うんですが、そのことについての考え方の議論というのはやったりしていないんですかね。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 先ほど、リムジンバスの件で広報のお尋ねがございました。広報につきましては福岡県と連携して、北九州市としても福北リムジンバスの広報、PRを連携して行っております。

それから、アクセス鉄道の検討再開につきましては、今、委員おっしゃったとおり、200万人というのが検討再開の一つの条件と考えておりまして、そちらを引き続き目指してまいりたい

と思っています。そのために、まずは朽網駅の特急ルート等、鉄道アクセスによる空港アクセスの取組も進めて利用促進に努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（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） じゃ、リムジンバスの話が出ましたんで、リムジンバスはどこに宣伝をされていますかね。そこを教えてください。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 市内でいきますと、観光案内所とか、そういったところにポスターの掲示等を行っているところでございます。福岡県のほうでもいろんなところで、空港であったり、福岡空港周辺ですね、福岡市内でのPRをしていると聞いてございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） ありがとうございます。一番、航空便を利用する人たちですよ。福岡空港内とか羽田空港内とかの福岡便のところに、北九州空港を利用したらあと2時間遅く帰れますよとかというような宣伝をするのが私は効果的なんじゃないかなと思いますので、北九州の話を北九州の人にしてみようがないので、これは福岡市に在住している人たちをターゲットにしている話だと思いますんで、とりわけ空港を利用する人たち、福岡便を利用する人たちに対して知ってもらうというところを強化していただきたいなと思いますので、ぜひ福岡県にお伝えいただければと思います。

それから、さっきの200万人の話なんですけど、結局、200万人にならないと議論が再開しないよという線を引きているのは港湾空港局の中での話ということでもいいんですよ。誰が決めたのかって話です。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 空港アクセス鉄道の新設につきましては、開港前から議論をしております、実現可能性の検討を始めて、平成22年度に鉄道の規格やルートの異なる3つの案を、採算性などを取りまとめてございます。これは平成22年度ですけれども、そのときの結果といたしまして、最も採算性のよいとされる在来線新門司ルート、こちらの事業費が平成22年度当時で680億円となっており、このルートで採算上、必要な航空旅客数につきましては、鉄道事業者、それから国、地方自治体が3分の1ずつ負担した場合でも300万人が必要になってくるということで、ただ一方で、事業化の検討には一定の期間を要することから、航空旅客数が200万人を超えた際に検討を再開するといった方針を、平成22年度の市の方針として当時の常任委員会等に報告して、市の方針として決定したところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） これは空港利用者なんですかね。それとも、乗降客数が300万人、どっちなんですかね。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 300万人は航空旅客数です。当時の事業費で試算した結果が、航空旅客数300万人というところでございます。

○主査（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） ありがとうございます。ということは、仮にですよ、仮に空港に行く人の数がめちゃくちゃ増えて乗降客数が今のままとかだったとしても、鉄道をつくれないうって話になっちゃうじゃないですか。空港利用者が増えていけば、鉄道で行こうという人も当然増えると思うんですよね。そういう意味では、200万人という数字は空港利用者の数と、私は考え方を変えてもいいんだろと思うんですよ。空港島に渡る人の数が増えれば、採算が合うわけですから。さらに、検討会みたいところに報告した数字がということだったと思うんですが、アクセス鉄道を考えていくときには議会だったり市であったりが議論をしていくわけですから、私は採算の考え方というのを空港の利用者数、空港島に渡る人の数というところを基準にして考え直すべきなんじゃないかなと思うんですけども、御見解を伺います。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 航空旅客数が300万人ということでございますけれども、委員御指摘の点というのは鉄道の利用者数と読み替えてもいいのかなと思うんですけども、鉄道の利用者数につきましては、当時の試算で、航空旅客数300万人に対して400万人というふうなところの数字も出ているところでございます。鉄道に400万人乗らないとアクセス鉄道の事業採算性というのは確保できないといったところで、航空旅客数もアクセス鉄道を利用するんですけども、周辺開発等、そういったところで発生した航空旅客数以外の方々も空港アクセス鉄道に乗って空港を利用するというふうなところの鉄道旅客数といたしましては、約400万人の利用が必要であるといったところの数値というか、当時の試算の結果を持っております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） 分かりました。ありがとうございます。変えるとしたら、どういう手順というか、どういう手続が必要なんですかね。

○主査（永井佑君） アクセス・新技術担当課長。

○アクセス・新技術担当課長 今後、どういうふうな試算というか、検討を進めていくかということになりますけれども、まずは当時の事業費等の精査が必要かと思っております。資材価格等も大幅に上昇しておりますので、事業費については大きく増えているところだろうと思っていまして、それに加えて鉄道利用の需要等も精査していく必要があると考えてございます。あとは、事業のスキーム、そういったところの検討等々も必要になってくるかなと考えてございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） 分かりました。その変えようという議論を始める土壌というか、場所ですよね、場所。これが議会なのか、港湾空港局なのか、始めようというのは誰が言い出さないと動き出さない話なんですかね、これは。

○主査（永井佑君） 空港機能強化担当部長。

○空港機能強化担当部長 アクセス鉄道の再議論のきっかけについてのお尋ねだと思います。空港アクセス鉄道につきましては、以前から利用促進特別委員会等でも議論をされていると思います。ですので、どちらかという決まりは基本的にはないと思いますので、執行部と議会でこれからどうするかということを検討させていただければと思います。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） 分かりました。ありがとうございます。そしたら、この話はここで終わらせて、空港の施設についての話をさせていただきます。空港内のレストランとかの中で一部クレジットカードが使えないところがあったりとか、お店の中でも電子マネーの種類が統一されていないんですよね。ここら辺は統一した方がいいんじゃないかなと思いますけども、どうでしょうか。見解を伺います。

○主査（永井佑君） 空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長 空港内のレストランでの支払い方法についての御質問を受けました。今、レストラン、そば屋さん、ラーメン屋さん、カフェといったものがございますけれども、その支払い方法について統一といったところはされておられません。電子決済をする場合には手数料等々取られますので、各テナントといったところの判断になるかと思いますが、今後、空港利用者、特に飲食してほしいという思いもありますので、そこについてはテナント側としっかりと協議をしていきながら、利用者の利便性の向上に努めてまいりたいと思っております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） ありがとうございます。分かりました。じゃ、次の質問。北九州空港のロコミを見ていまして、基本的にはいいという話にはなるんですが、ところどころ悪いなというところもありました。私も空港のホームページを見させてもらっていたんですけども、足湯って、行ったときにやっていたりやっていなかったりみたいな感じだったんですけども、最近ずっとやっていないような感じなんですけども、これはいつ再開するめどとかがあるんでしょうか。

○主査（永井佑君） 空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長 現在、ターミナルの展望施設に設置されている足湯についての御質問を受けました。足湯については、今、平常時については営業していないといった状況でございます。各種のイベントの開催時に、イベントの一環として足湯を臨時的にやっているという状況でございます。以前は、国際便の際にお客様の利便性の一環としてやっていたんですけども、

ども、維持費がかかってくるといったところと施設の老朽化といったところも進行しておりますので、今後、足湯の在り方についても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（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） 分かりました。今、臨時休業という書き方をされているんですね。逆に、今のお話だとイベント時のみ開業しますよということだと思いますんで、イベント時のみ開業とかという書き方をしとかなないと誤解というか、足湯があると思って来た人たちもいると思いますけども、これが開いていなかったということも書かれていたりしたこともありましたので、表示の仕方を改めたほうがいいかなと思います。

それと、展望デッキについては結構評判がよくないんですよ。私も何か所かほかの空港に行ったとき、展望デッキに行ったことがあるんですが、すごく見晴らしがいいとか見やすいなとかというところもあれば、見にくいなというところ、特に北九州空港の場合は鉄格子にがちがちに囲われていますんで、何か息苦しさを感じることもあります。空港は、もちろん一義的には都市間の移動をするための場所ですので、飛行機を見るための場所ではないのでということになると思うんですが、今の時代、空港そのものが都市の魅力の一つとしても活用されていますし、活用しなきゃいけないようなものになっているんだろうと思います。もちろん、それは市職員の皆さんも分かっていると思うんですけども、鉄格子であったりガラスの部分、ガラスなんですかね、アクリルなんですかね、分かんないですけど、曇っているのか傷が入っているのか分かんないですけど、ぼやっとして見にくかったりする部分があって、飛行機を見るという意味においてはなかなか臨場感を味わえないというか、せっかく見える場所なのに感動が薄れてしまうというところがあります。空港の魅力向上の一つとして、展望デッキの在り方について今何か考えていらっしゃることがあれば、お聞かせいただければと思います。

○主査（永井佑君） 空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長 展望デッキについての御質問を受けました。展望デッキについては、旅客ターミナルビルを管理しています北九州エアターミナルの施設の一部となつてございます。今、空港が開港して旅客ターミナルビルも20年がたちまして、各施設の更新の時期にかかっているという状況でございます。展望デッキの改修については、北九州エアターミナル側にも、お客様から改修してほしい、要は飛行機をよく見たいという声をいただいています、必要性があるという認識は持っているところなんですけれども、やはり施設の更新といったところで優先順位がかかってまいります。ターミナル内の空調設備ですとか天井の工事だとか、そういったいろいろな大規模な工事に今かかっておりますので、その費用をどうしていくのかといったところを考える中で、展望デッキについてもしっかりと改修時期、お客様の声に応えられるように取り組んでいけるように、北九州エアターミナル側とも協議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（永井佑君） 大久保委員。

○委員（大久保無我君） ありがとうございます。じゃ、空港については以上で終わります。

最後、午前中も議論がありました三セク債についての私の意見を述べさせていただきたいんですけども、過去の経緯もあって、市はどうしても土地の造成というのは二の足を踏んでしまっていると思います。ただ、土地の造成というのは非常に時間がかかる話なので、ばく大な金額がかかりますから、どこかでやめてしまうと、いざというときの土地が足りなくなってしまうということにもなります。ただ、そこにお金をつぎ込むことに対しては、私としては全然悪いことではないと思います。今、土地が欲しいという企業はたくさんある中で、なかなかそこが出せないという状況になってしまうということはもったいないことでもありますので、市が持っている余剰の土地を使うということが、結果としては、20年前、30年前に造ってきたものが今企業誘致で生きてきたりとか、それが雇用につながったりとかということで町の活力につながっていくことになりますので、私の意見ですけども、ここはある程度の投資というのは致し方ないと考えますので、この会計だけの、三セク債という港湾の土地の会計だけが赤か黒かという話ではなくて、町全体の活力を考えたら、そういう意味では、全体としてひっくるめてやっていくという意味では致し方ないし、もちろん負債が増えていくのはよくないと思いますけども、ただ一方で、その負債は町に対する投資だと考えて、市としては常に一定程度の土地を確保し続けながら、そこに投資をし続けるというのは、私としてはやむを得ないし、やっていくべきなんじゃないかなと思っております。意見として、終わります。

○主査（永井佑君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） 私からは、まず、本会議で質問させていただきましたPPPに関しては一日も早い実現を目指していただきたいと、これは強く要望にさせていただきます。

それから、新規路線誘致、昨年度もいろいろと頑張っていた成果として新規路線の就航があると思うのですが、これは観光とすぐ絡むところもあって、どちらがあれかというのはあるんですが、これから新規路線を誘致したいときに、その町にあえてプロモーションというか、北九州市に行きたいというような機運をつくるというのも一つ、どっちが先かというのはあると思うんですね。路線がある程度固まってからやるというものもあるんですけど、今、外国から日本に来たいというお客様は非常に多い、人気があるわけですから、うちが戦略として、この路線を誘致したいというときに、幾つか絞ってそこにまず最初にプロモーションをやるというようなですね。どこでもここでもというわけにはいかないでしょうけど、ぜひというときには先にそういう機運をつくって、その方たちも、最近北九州市をよく見るし、これをしたらいいのかなと思うような、イメージ戦略みたいなものもどうなのかなと思ったりもしますが、その点について見解をお聞かせいただきたいと思います。

それから、先ほども深夜・早朝便がなかなか厳しいというお話だったと思うのですが、ここにもう少し何かメリットを与えて、そっちに振れば、今昼間に乗りたいけど乗れないという便

もあると思うんです。私も乗れないというときがあったりしたんですけれど、そういう誘導の仕方で全体として広げるということはどうなんでしょうか。見解をお伺いしたいと思います。以上です。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 都市ブランド創造局、観光の部門と一緒に海外にピンポイントでしていくべきではないかという御意見をいただきました。ありがとうございます。まさに、委員がおっしゃることは市として縦割りじゃなく大事なことと思ってございます。観光も今、空港部局と一緒に連携しているところでございまして、例えば現在ですと、令和7年度の話になりますが、台湾とか韓国とか、そういったところで一緒になってプロモーションをやっているところでございます。北九州市に来る外国人は、やっぱり台湾、韓国が多くございまして、先ほどもちょっと答弁いたしました、空港としてもそういった路線は狙っているところでございますので、例えば一緒に先方の事業者さんと契約を、同じような形でやって、その事業者さんを同時に使って北九州市へのプロモーションを行う、こういったことを現在やっているところではございます。

あと、深夜・早朝便の誘導でございます。深夜・早朝便は、先ほどの福北リムジンバスのように、北九州空港のメリットですので、福岡からお客様を連れてくる、これは一つでございまして、特に深夜、早朝をやっているのはスターフライヤーさんでございまして、スターフライヤーさんでは深夜、早朝に限って料金を安くして使いやすくしていただく、そういった取組をしているところでございます。我々としても、北九州空港の特徴でございまして、深夜、早朝の利用促進というのはスターフライヤーさんに常々働きかけているところではございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。今の深夜・早朝便に関して、スターフライヤーさんも多少価格が違うというのは分かっているんですが、そこを市としても少し手厚くして、深夜、早朝にできるだけ乗っていただく。乗ったことがあると、また利用しようと思っていた可能性も高いので、少しアクセルを踏むようなところもあっていいのかなと思います。これは要望とさせていただきます。

それから、新規路線誘致に当たってのプロモーションは、今も台湾とか韓国でやっておられるということなんですが、2027年には滑走路3,000メートル化ということで、近いところもちろん着実にということはあると思いますけれど、せっかく長距離が可能になるわけですから、どこかピンポイントででも、特に日本に関心の高い、少し遠いところも含めて、アピールを今からするべきではないかなと。それと、まだ北九州便が飛んでいないんだけど、向こうの空港に北九州市の宣伝をしばらく広告という形ですとかというのも印象に残る。ここに次は行ってみたいなって思って、それが空港の関係者の方もたくさん御覧になるでしょうし、そうい

うこともあるのかなとは思ったりもいたします。ぜひ、3,000メートル化に向けて新規路線誘致、何のために、もちろんカーゴといいますか、そちらのほうのほうのもあるんでしょうけれど、でも、3,000メートルになるということで旅客のほうも頑張っていたいただきたいなと思っています。要望です。

○主査（永井佑君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） 1つだけ質問させてください。北九州空港のSNSは公式LINEとインスタグラムだけでしょうか。まず、お答えください。

○主査（永井佑君） 空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長 空港のSNSについてなんですけれども、今、公式のホームページ及びインスタグラムの2種類で広報しております。以上でございます。すみません、あともう一つ、LINEもございます。

○主査（永井佑君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） ありがとうございます。それぞれなんですけれども、内製化でやっているのか外注してやっているのか教えてください。外注しているなら、その金額も教えていただけたらありがたいです。

○主査（永井佑君） 空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長 これらの周知なんですけれども、今、北九州エアターミナルで情報を発信しております、全て外注ではなく内製で行っております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） ありがとうございます。令和6年度における数字目標などありましたら教えてほしいです。SNS、LINEとインスタグラムとかであれば友達数、フォロワー数、あとは投稿数とか、そういうアナリティクスの目標があったのであれば教えてほしいです。

○主査（永井佑君） 空港魅力向上担当課長。

○空港魅力向上担当課長 SNSのインスタについてなんですけれども、今年度こちらのインスタに力を注いでおりまして、おおむね1週間に2回程度、新たな情報発信をしたいということで今動いております。インスタグラムのフォロワー数は、今年度の実績になるんですけれども、今年度4月時点では7,700人のフォロワーだったものが現在、情報発信を進めておりまして9,000人ということで、約1割以上アップしている状況でございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） ありがとうございます。よければ詳しい内容というのを、後で数字のデータがあれば教えてほしいなと思います。1割増、すごくいい数字だと思うので、それを内製化して進めているようであったら、今後何人のフォロワーを目標にするのかということも含めてまた教えていただいて、強化してもらえたらいいなと思っています。以上です。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 すみません、補足でございますが、LINEに関しては外注しており、月3回発信しております。月によって変わりますが、大体月1万6,000円ぐらいの金額を支払っているところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 宇都宮委員。

○委員（宇都宮亮君） すみません、追加でありがとうございます。そちらの数字も、もし分かったら後で教えていただけるとありがたいです。以上です。

○主査（永井佑君） ほかの会派どうぞ。菊地委員。

○委員（菊地公平君） 私から、空港と港の話をしようと思います。

1つ目なんですが、北九州空港の物流拠点化の話に関して本会議でも一般質問させていただきました。前提としての空港物流の取扱量の認識に関して確認なんですが、令和6年度、令和5年度の比較も含めて北九州空港の取扱量、幾らだったかというのを確認したいです。それと、令和7年度の貨物取扱量、まだ途中ですけども、見通し等あれば教えていただきたいというのが1点です。

ついでに、日本の物流拠点空港と言われているような羽田、成田、関空、中部、それと近くの福岡空港、また、分かれば東アジアへの国際ハブである仁川、この辺の取扱量は幾らかというのが分かれば、お答えいただければと思います。

港に関してなんですが、太刀浦コンテナターミナルの泊地の設計というか計画を昨年度つくっていただいたと思うんですが、今の進捗状況を確認させていただきたいというのが1点です。

それと、昨年、今年度かな、カーボンニュートラルポートの計画策定をされていると思うんですけど、概要版の中で、北九州港における脱炭素化の促進に関する検討中の取組というのが幾つか列挙されていたと思うんですけども、この辺で何か、この半年程度で進捗があったようなものがあれば教えていただきたいというところで、以上、大きく4点お答えいただければと思います。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 航空貨物の取扱量の令和5年と令和6年、そして令和7年の見通し、他空港の取扱量についてお答えさせていただきます。

まず、北九州空港の令和5年度につきましては国内が2,228トン、国際が9,805トンで、合計で1万2,033トンになります。令和6年度は、国内が2万6,168トン、国際が1万435トン、合計3万6,603トンになっております。令和7年度については、国内につきましてはヤマト便の運航が安定化をしてきておりますので、昨年度よりもある程度大幅に増加をしている状況でございます。国際につきましては、昨年度と比べますと若干少ないという状況でございます。

他空港の状況なんですが、福岡空港につきましては、令和6年度が3万5,076トンとなっております。すみません、仁川については情報を今持っておりません。以上でございます。

○主査（永井佑君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 太刀浦泊地の埋立ての進捗状況について御説明いたします。

令和6年度でございますが、埋立て後の将来の土地利用計画について検討をいたしました。あわせて、太刀浦泊地の水深を測る測量もさせていただいております。今年度、埋立てに必要な護岸の基本設計、それから基本設計を行うに当たって必要な土質調査、さらに、埋立免許の申請に当たって環境影響評価が必要になりますが、それに必要な環境の調査、そういったことを進めております。また、並行して、既存の埋立てで使えなくなる泊地の中の利用者さんとの調整だとか、そういったことも進めさせていただいております。

もう一つ、カーボンニュートラルポートの将来の構想について、ここ半年から1年ぐらいにかけて進捗があったものについて簡単に説明いたします。

カーボンニュートラルポートの計画については、港湾脱炭素化推進計画というものを令和6年2月に策定しております。それから1年ちょっとたっているんですけども、その間に、例えば一番トピックス的には、今年の5月30日に日本製鉄さんが、2029年度の下期に戸畑の高炉の電炉化を発表しております。こちらが港湾脱炭素化推進計画の将来の構想の中で、電炉化プロセスへの転換という項目で位置づけさせていただいております。この取組が実現すれば、大幅なCO₂排出量の削減が期待できると思っております。また、福岡県水素拠点化推進協議会、こちらは基本的に、主に環境局が事務局で参加しているんですけども、港湾空港局も共同事務局という形で参加させていただいております。この推進協議会の会員企業の皆さんが、響灘地区を中心に水素やアンモニアなどのサプライチェーンの形成に向けた取組も進めておりまして、これも実現すれば大幅なCO₂排出量の削減が期待できると考えております。加えまして、再生可能エネルギー由来の水素とCO₂を合成して合成メタンというものを生成する事業、こちらは西部ガスさんの取組ですね。それから、CO₂排出量が少ない高効率のLNG発電所の建設なども進められております。

主なものとしては、こういったものがございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 すみません、答弁漏れが一部ありましたので回答させていただきます。

他空港の貨物取扱量ということで、まず関西国際空港が令和6年度76万1,014トン、中部国際空港が令和6年度12万9,073トン、そして成田空港が令和6年度196万9,644トンとなっております。仁川空港につきましては、約295万トンという取扱量になっているところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 北九州港のほうから先にしたいんですが、太刀浦コンテナターミナルの埋立設計で、終わった後の利用計画も今検討中ということでしょうか、それとも大体固まったということでしょうか、確認させてください。

○主査（永井佑君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 埋立てが終わった後の土地利用計画についてお答えいたします。

令和6年度に、太刀浦コンテナターミナルの利用者でございます関門港運協会さんと市で検討をしております。今回、検討しましたのは、まず公有水面埋立法に基づく埋立免許を取得する必要がございますので、埋立免許を取得するに当たって、現時点で考え得る将来的な土地利用計画について議論いたしまして、埋立て後こういった土地利用ができればいいなというようなぐらいの精度の土地利用計画を定めております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） ありがとうございます。その後どう使うかというところが一番肝になってくると思いますので、今後またしっかりと港湾の関係者と一緒に詰めていただければと思っています。

カーボンニュートラルポートの件なんですけども、各個別のプロジェクトはそれぞれ推進しているというのはすばらしいなと思っています。1点気になったのが、それぞれ恐らく環境局との所管があるのかなと思いながら、その辺のすみ分けとかは今どういう体制でされているか教えていただいていいでしょうか。

○主査（永井佑君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 CNPについての環境局とのすみ分けでございますが、カーボンニュートラルポートにつきましては港でございますので、対象となるのが港湾区域ですとか臨海部の臨港地区、当然、港湾管理者も入ってきますけども、そういったところで活動している民間企業さんとかが対象になってございます。環境局のほうでいきますと、基本的には市内全域が対象ということで、環境局の取組の中にも我々のCNPの取組も包含されているような形になっていますので、両局で連携を密にして、情報共有もしながら取り組んでいるところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 全体のエリアで分けているということは理解いたしました。ただ、最終的に市全体でどれぐらいになったというときに、それぞれが重複して出てくると分かりにくくなると思うので、またちょっと、個別になるかと思いますが、教えていただければと思います。

すみません、また空港の話に戻らせていただくんですけども、今お答えいただいたように、北九州空港物流拠点化ということで今進めていますけど、今やっと福岡空港に物流量で少し勝ったというところになってきているのかなと思います。ただ、先ほどいただいた数字でも分かりますように、中部国際空港でも12万トン、それと比較すると、まだまだこれから先、伸び代があると思っていますし、関空でも76万トンであります。76対3.6なので、まだまだ先は長いなというふうなところで思っているところです。また、東アジアで戦うといった意味でいうと、仁川が295万トンであれば、はるか先にいると。こういった状況の中で、これから北九州空港の

物流拠点化というのをどうやって考えていくべきなのかなというところで、ずっと気になっているのは、個別の成果、ヤマトさんの就航も含めて進捗しているということはきちんと評価しておりますし、進んでいると認識はしているんですけども、結局、目指すべきものが、共通しているものがあるのかなのかというのが分からないなと。それは旅客にしても物流にしても、両方についてそうなんですけど、市のホームページを見ると、平成26年度に策定した北九州空港の将来ビジョンというのがベースとしてどんとあるという認識であります。また、直近で市長が打ち出した北九州空港大作戦、まだ第1弾の話ではあるんですけども、そこが出てきて、それらの大きい目標というか、計画にどういうふうに位置づけられているかというのがいまいちすっきり整理できない部分がありますので、そこを教えていただきたいんですが。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 委員が御指摘のとおり、平成26年12月に北九州空港将来ビジョンというのを策定いたしました。その中で、貨物につきましては九州、西中国の物流拠点空港を目指すという将来像を掲げまして、路線誘致とか集貨促進に努めているところでございます。その中の戦略といたしまして4つありまして、1つが貨物を増やす、2つ目が国内に多様なネットワークを構築していく、3つ目が空港機能を強化する、4つ目が物流拠点化を推進するということで、相次ぐ新規路線の就航でしたり、それに伴う貨物取扱量の増加、そして滑走路3,000メートル化をはじめとします空港の機能強化、そういった戦略をこれまで実行してきて、我々としましては物流拠点化への歩みというのは着実に進めているところだと考えております。今後につきましても、滑走路の3,000メートル化によりまして今後可能となります欧米路線の直行便を誘致いたしまして、就航後は九州内の貨物を、今、成田空港や関西空港に流れている九州内の貨物を直接北九州空港から欧米に運ぶと。そういったことをしながら貨物取扱量の増加を図っていきたいと考えているところでございます。以上です。

○主査（永井佑君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 確認なんですけど、結局、将来ビジョンと今市長が打ち出している大作戦との関係性は、どっちが上位でとか、そういうのはあるんですか。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 どちらが上位というのは、まだそういうのはないというか、路線誘致については、大作戦の中での物流の部門については将来ビジョンを基に進めていくものだと考えているところでございます。

○主査（永井佑君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） この将来ビジョンなんですけども、平成26年に作ったのもあって、その後、コロナ禍であつたりいろいろ状況が大きく変わっている中で、中にうたっているけどもできなくなっているものも当然含まれていると認識しております。これをこのままずっと引きずっていくのかどうかということが一番気になっていて、今この状況で一度見直すべきだと僕は

考えています。先ほど大久保委員もおっしゃったように、200万人になったらアクセスを考えるのかどうかも含めて、全体の計画なり目標というのが定まっていなくて感じています。北九州空港をどうしていきたいのかというところの共通の認識というか目標が今ない中で、それぞれ個別の戦略で動いているように見えるので、ここに関してはどういうふうな目標を設定するのかというところを一度、議会も含め、しっかり話し合っていないといけない時期に来ていると思います。

あと2年で3,000メートル化ができてしまいます。3,000メートル化ってなかなかないことだと思うんですよ。国としてもすごく期待している部分でありますし、正直、国の協力とか予算を取り付けるなら今しかないと思っています。3,000メートル化になった後ぼちぼちやりましょってなっても、なかなか動いてくれないと思っていますので、今こそ北九州市は大きなビジョンをもう一回きちんと設定し直して、どこを目指すのかというのを明確にして、それに向かった方針の下に国に対して働きかけ、県の協力も仰ぎながら、物流拠点化なのか、そこを進めていくべきだと思っています。

もう一点、お聞きしたいんですけど、今、市が目指す物流拠点空港というレベル感ですね。先ほど、羽田とか関空とかいろいろ数字出ましたが、具体的に年間何万トン目指して今後やっていくんですか。そこを教えていただければと思います。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 先ほどのビジョンの中では、九州、西中国の物流拠点空港を目指すというふうな将来像を掲げているところでございますが、今のところ貨物取扱量の目標、KPIとしましては、滑走路が3,000メートル化する令和9年度の次の年、令和10年度の目標といたしまして貨物取扱量5万トンというものを目指しているところでございます。以上です。

○主査（永井佑君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） その5万トンというのは九州、西中国の物流拠点化に足りる目標なのかどうか、その辺は認識どう思っているのでしょうか。

○主査（永井佑君） 空港企画課長。

○空港企画課長 確かに、関西空港であつたり成田空港、そういったところと比べるとまだまだだという気は個人的にはしますが、一步一步、急に関西空港であつたり成田空港になることはできませんので、徐々に増やして行って、いつかはそういうところに肩を並べるような空港になればという思いで物流拠点化の取組を進めているところでございます。以上です。

○主査（永井佑君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 最後、結局、今あるものを今後こうなっていくんじゃないかって言ったら、ずっとたどり着けないんじゃないかなと僕は思っております。先ほどの新しい新規路線の就航に関しても、需要が確認できているところといったら韓国とか中国とか台湾とか、そういう話になってしまって、それ以外のところにどうやって風穴を開けるって話にならないじゃな

いですか。僕はそこが大事だなと思って、僕がいろいろ言っているインドネシアへ行けとかそういう話じゃなくて、それ以外のところ、欧米便だって今から検討していかなくちゃいけない中で、どうやってそこを持ってくるんだという具体的な戦略に落とし込む準備ができていないんじゃないかなと思っております。行くためにはどこかでチャレンジしなくちゃいけないという部分がどうしても出てくると思いますので、そういった意味では、那覇空港の事例を出すのがあれかは分からないんですけど、トライアル便を飛ばしてみ、実際に物を動かしてみ、新しい集貨を図るとか、事業者レベルまで視線を落として話を聞きに行つて、どういった需要があるのか一個一個確認して積み上げるとか、そういったことが必要になってくると思います。ただ、その前にまず最終的にどこを目指すのかというのをはっきりしないと、この先進んでいけないんじゃないか、残り2年、もう間に合わないんじゃないかと非常に危惧しておりますので、そういったところを今後もしっかりと各委員会含めて議論させていただければと思いますので、またよろしくお願いします。僕からは以上です。

○主査（永井佑君） ほかにありませんか。上野委員。

○委員（上野照弘君） 自民党の上野です。よろしくお願いいたします。指摘と要望と、あと質問を5点させていただきたいと思います。1点目の質問ですけれども、まずは臨海部産業用地の活用事業について、2点目が市民太陽光発電所の収支について、3点目が港湾利用促進支援事業と併せて航路誘致事業について、4点目が風力発電産業の関連について、5点目が先ほどの村上直樹委員の答弁に関連しての質問となります。

まず、指摘と要望からさせていただきたいんですけれども、北九州港の港湾施設の管理運営業務、令和6年度4億5,600万円ということで、これは北九州埠頭さんが港の維持管理、管理運営してくれている予算かなと思っています。この評価結果を見ますと、評価ランクB、70点以上、76点なので、やや優れていると認められるということでもありますけれども、若干身内に甘い評価なのかなと感じています。というのは、先日の大雨で響町の道路がまたも冠水してしまった。本来、北九州埠頭さんがしっかり管理運営、維持管理するところであるけれども、ああいう事故が起きたというところから考えると、響町のことだけ取り上げて申し訳ないんですけれども、ちょっと甘いように感じていますので、ぜひ港湾空港局からは北九州埠頭株式会社様には引き続きしっかりとした事業を進めていただけるように申し添えていただきたいと、これは指摘と要望とさせていただきたいと思います。

1点目の質問でありますけれども、臨海部産業用地活用事業について、国有地の取得に向けた協議を国で行ったということでもありますけれども、若松区響町の今言った響灘南11号道路近辺の国有地は取得に向けた協議を行ったのか、行っていないのかということを教えてください。

次に、市民太陽光発電所、令和6年度2億7,600万円ということでもありますけれども、令和6年度の売電収入がどれだけあったのかということを確認させてください。そして、市民還元事業に充当された4,300万円についての具体的な使われ方、どういうふうに使ったのかというのを教

えていただきたいと思います。

3点目の質問、港湾利用促進支援事業と航路誘致事業、これはいずれも順調であり、令和5年から102.1%となっています。これからも北九州港への集貨や航路誘致は引き続き力を入れていただきたいと思いますし、新たな航路、貨物に対してしっかりと補助を行っていただきたいと思いますけれども、港湾利用促進支援事業において、予算額が8,800万円に対して決算額が2,700万円とありますけれども、この差は何なのか。新たな航路、貨物に対してしっかりと補助はできたとお考えなのか。その差と見解を教えてくださいたいと思います。あわせて、補助の内容についても御説明をお願いいたします。

4点目、風力発電であります。先日、響灘、25基全てが建ち上がりました。絶景なるすばらしい景色が大海原に広がっている状況になっています。来春から稼働開始ということで非常に楽しみにしているんですけれども、これから北九州市は浮体式の拠点の形成も進めていくし、次世代エネルギー風力発電施設の日本における先進地になることに大いに期待をしています。

1基目が建ち上がって25基全てが建ち上がるまで、とても早く感じましたが、現場ではいろんな御苦労があったとも聞いています。まず、風車のメーカーがデンマークのベスタスということですから、外国人技術者の方と日本人の技術者、日本人の労働者の方の間に、残業に関する概念の違いであったりとか働き方に対する考えの差というのが現場で生じてしまったとも聞いています。これから国内における風力発電の先進地を目指す北九州市として、ナセルとかブレードとかタワーまで全てメイド・イン・ジャパンで製造できるよう、日本製風力発電設備を製造する企業の育成に取り組むべきではないかなと考えます。見解をお聞かせいただきたいと思います。

村上直樹委員の先ほどの質問に対する御答弁に関連して、港湾空港局として165隻の船の不法係留を確認しているということで、僕もびっくりしましたし、村上直樹委員もびっくりした数字であったなと思っています。かつては700隻あったのが今減少して165隻まで減っているということでもありますけれども、受入先がないということが非常に問題であると感じています。先日、本会議でも、先ほど発言もありました三宅委員からも、みなと緑地PPPを活用してというお話がありましたが、この制度はまだ始まったばかりということであるんですけれども、活用すれば、船だまりの整備であったりとかマリーナの整備であったりとか、不法係留対策というのをみなと緑地PPPと併せてできないのかなと思います。令和4年にこれが始まって、令和5年に強化をされて、令和6年、北九州市内においてみなと緑地PPPを活用しようとか、何かそういう動きはあったのかというところを教えてくださいたいと思います。以上です。

○主査（永井佑君） 港営課長。

○港営課長 まず、響灘地区の国有地に関する協議状況でございます。響灘地区の〇〇〇さんというケーブル製造メーカーの工場があるんですけれども、その北側に広い国有地と国から購入した土地がございます。その〇〇〇さんの東側、そちらにも2か所、国有地等がございます。

すので、これらの国有地あるいは購入した土地に関してはそれぞれ個別の企業さんと交渉しているような状況がございます。これからいろいろ協議を詰めていって、確実なものにしていきたいと思っております。以上です。

○主査（永井佑君） 総務課長。

○総務課長 市民太陽光発電所特別会計に関する御質問にお答えさせていただきます。

まず、歳入は2億7,600万円を上げておりますが、この内訳といたしましては、全てが売電収入ということではございませんで、前年度からの繰越金が含まれております。内訳を申し上げますと、前年度からの繰越金が1億9,700万円、売電収入が7,900万円ということで、合計が2億7,600万円となっております。一方で、歳出を申し上げますと8,500万円ほどでございまして、単年度収支でいいますと580万円のマイナスという形になってございます。

続きまして、市民還元事業でございます。太陽光発電の売電収入によって得られた収入を市民に還元するという考え方の下に、一定の金額を市民還元事業として、庁内で各局、各区にこれを使った事業を公募してございます。令和6年度につきましては19事業を採択させていただいていまして、還元事業を実施するところですが、7区全て入っておりますし、局としても、令和6年度ですので、旧市民文化スポーツ局ですとか観光部門を持っていた産業経済局とかを含めまして、全部で19事業ということで実施をさせていただいております。例えば申し上げますと、若松区役所であれば、若松北海岸の魅力発信イベント、若松北海岸フェスというような事業がございましたり、そういったにぎわい系とか、コロナからの復活を目指したところでというイベントを含めての事業を決定させていただいております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 物流振興課長。

○物流振興課長 北九州港利用促進補助事業の予算額と決算額とのかい離についてということでお問合せいただきました。

実績から申しますと、北九州港利用促進補助事業につきましては、航路拡充のための船社向けの補助と、集貨拡大あるいはトライアルのための荷主とか港湾事業者向けの、主に荷主向けの補助というふうな構成になっております。実績としましては、航路誘致件数が3件でございました。集貨拡大につきましては5件、トライアルにつきましては6件の実績でございます。

具体的に、航路誘致に関しましては2件が内航航路ということで、ひびきと太刀浦に内航航路が新たにきたというところでの補助。もう一つは外航航路で、新しい国に立ち寄るという航路ができましたので、それに対する補助というところでございます。集貨拡大でありますとかトライアル、荷主向けでございますが、これは予算額に対してすごく少ないように見えますが、我々も営業活動をしている中で荷主様の補助というところで、実際に他港からの転換であるとか、あるいは新規で荷物が出る場合というところでの営業活動の中で、企業様からぜひ使わせてもらいたいと、ぜひ北九州港から出したいというところで、そういった話の中で補助を充てさせていただいております。やみくもにするわけにはいかないので、実績としては見た

目は少ないのかもしれませんが、着実には取っていつているところでございます。トライアルに関しましても、まずは移動する前に、使い心地はどうかというところをまず見てもらうためということもありますので、そこも荷主様としっかり話しながら転換を進めさせていただいておりますので、執行率としては30%程度であります、地に足をつけてしっかりやっているところでございます。以上です。

○主査（永井佑君） 総合拠点利用促進担当課長。

○総合拠点利用促進担当課長 洋上風力関連の総合拠点について御質問いただきましたことについて回答いたします。

委員御指摘のとおり、今、響灘沖においては25基の洋上風力が建ったというところで、それに関して基地港湾が利用されているところです。その中で、我々は積出基地ということも重要なことと思っておりますが、御指摘いただいた製造拠点というところをすごく大事にしております。基地港湾の背後につきまして、響灘東地区でございますが、洋上風力関連産業ゾーンと位置づけて企業誘致を進めているところでございます。これまでに、五洋建設にSEPP船の母港として事務所を開設していただきましたが、さらに、風車メーカー、それから部材メーカー、欧州を含めた3大メーカーも含めて、進出を働きかけているところでございます。すぐに実現するものではございませんが、国においても風車メーカーの国内誘致、サプライチェーンの構築というものに取り組んでおりますので、そういった動きとも連動して、我々も北九州市内に風車メーカーの総合拠点というところを目指しております。

それが実現しましたら、ナセル、ブレード、御紹介ありましたが、そういった国内での製造というものが進んで、北九州港を中心に国内への提供ということもできますし、それに伴って地元企業への波及効果ということもありますので、風車メーカーの早期進出に向けてこれまでどおり誘致活動を続けてまいりたいと思っております。それによって、先ほどありました人材育成、そういった観点も進むと思いますので、早急にそういったものができるように全力で取り組んでまいりたいと思っております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 みなと緑地PPPについて、令和6年度までに検討したことがあるかということについてお答えいたします。

門司港レトロ地区の西海岸地区にある緑地で、隣接する事業者さんと共に、緑地のリニューアルとか維持管理、それから収益施設の設置、そういったことについて一緒に検討したことがございます。結論としては成就しなかったんですけども、そういった事例がございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） ありがとうございます。まず、風車からなんですけど、風車メーカーのひびきへの誘致じゃなくして、日本の企業を育ててほしいという思いなんですよ。ベスタ

スさんのものを使ってこれからもやるということは全然、反対するとかそんな話じゃ全くございませんで、日立さんがかつて撤退されましたよね。そういうのをいま一度ひびきから取り戻せないかということなんですよ。日本で作れるものは日本でしっかり作って行って、日本で発電をしたい。海外から持ってきて日本で売ってじゃなくて、日本で全て完結できるような北九州市を目指してほしいということでもありますので、風車メーカーの誘致を頑張るのも大切ですが、国内企業をぜひ北九州市のひびきから育てていただきたいなということでもありますので、よろしくお願いしたいと思います。

臨海部産業用地の活用事業でありますけれども、響町の国有地というのはずっと空いたままの状態が続いてきていました。今回の冠水事故でも、無駄に放置された国有地から落ち葉なり何なりが大量の雨によってどんと流れてきて排水路を塞いでしまったということもありますので、やっぱり国に求めるべきところは、もう持ち続けていても何もする気がないなら、企業の進出に役立つような土地へと早く生まれ変わらせてやって、空き地のまま放置しているより、企業が張りついて外構工事とかしたほうが間違いなく維持管理とかの面でも簡単になってくると思いますので、放置されているような国有地が港湾管理内にあるのであれば、いち早く手を離していただいて、企業のための受皿になっていただきたいなと思います。

市民太陽光でありますけれども、御説明ありがとうございました。19事業採択して7区全部にということでもありますけれども、私の思いとしては、地元若松で生まれる電気、売電収入、それを地元還元するのであれば、まずは一番近い若松区の人たちに分かるようなことをしていただきたいなというふうな思いがあって質問させていただいたわけでもあります。例えば、若松区にある交通局が今、赤字というか、非常に経営が苦しいございまして、交通局はどうやって収益を増やそうかと頑張っておられる。交通局の路線が減れば減るほど、若松区民というのは生活が苦しくなるわけでございまして、例えばそういったところに市民太陽光の売電収入を使ってラッピングバスを走らせて、ラッピングバスで何を宣伝するのか、ラッピングバスを走らせることによって市の今やろうとしている取組を交通局を使ってPRすることもできれば、若松区から生まれる売電収入で生まれる収益を地元の人たちに目に見える形でPRできるかなと思いますので、もちろん市内全部7区に分かりやすく市民還元事業としてすることもいいんですけれども、まずは地元の人たちに、あそこの太陽光のパネルから生まれた収益がこれだけ地域のお役に立ってんだよということを知ってほしいなと思いますので、引き続き工夫を凝らしていただいて有効に使っていただきたいなと思います。

北九州港利用促進補助事業でありますけれども、よく分かりました。引き続き、新規航路の誘致であったりとか貨物の集貨というのを頑張っていただきたいなと思います。

かつて聞いた話なんですけれども、日本全国の話で日本に入ってくる貿易貨物の99.6%が港から入ってきているということなんですよ。99.6%、すなわち北九州市でもいろんなものが港から入ってきているということでもあります。物流振興課の皆さんは、これからもそれをどん

どん加速させようと頑張っておられる。でも、頑張っておられるけども、僕は6月議会で発言させていただいたんですが、響灘南岸壁というのがあって、そこは貨物船で非常に混雑しているんですよね。その混雑を解消することも併せて考えていただきたいと思います。ぜひ港湾空港局の皆様方におかれましては、港湾計画の改定時に明記された響灘南岸壁の新規ふ頭の整備というのを早期に実現できるように、これからも力強く国に働きかけていただきたいと思います。

最後に、村上直樹委員の質問に関連した不法係留の話でありますけれども、みなと緑地PPPというのは、門司港で成就しなかった案件が1件あったということでありますけれども、僕はこの制度を使えば、みなと緑地PPPの制度の中にある陳腐化、老朽化した港湾緑地がたくさんあるから、これを生きたものに変えられると思うんです。例えば、八幡東区の東田緑地、シーサイドスパの裏のところの緑地でありますけれども、あそこも非常にロケーションよくて車も止めやすくってというところでありますけれども、はっきり言って、めちゃめちゃ陳腐化しています。あんなところに民間活力をどんどん入れていただいて生まれ変わってほしいなと思いますし、それと併せて不法係留対策というのはしっかり取っていくべきだと、これも指摘と要望とさせていただいて、僕から以上とさせていただきます。ありがとうございました。

○主査（永井佑君） 吉村委員。

○委員（吉村太志君） 皆さんお疲れさまです。私から要望と意見を言わせていただきたいと思います。

今、たくさんの委員から港湾空港局に関するいろんな質問がありました。その中で、私も意見を言わせていただきたいのですが、まず、北九州市は稼げる町として、港湾空港局というのは稼ぐ部分においては、北九州市の最大の肝、重要な柱だと僕は思います。空港であり、そして船から入ってくるいろんなものも稼げる町としては必要なものですので、これを一つ念頭に置きながら意見を言わせていただきたいと思います。まず、空港です。この空港は、もともとは小倉南区にある陸軍の曾根飛行場でした。まだ就航便がないときにはグライダーが飛んでいるような、そんな小さな飛行場で、私もよく学生の頃、日本エアシステムさんを利用して東京まで行っていました。本当に小さな空港が今、新しく洋上にできた。すばらしい空港になって今19年目を迎えたということで、これは非常に私たちの誇りであり、これを今からどんどん育てていくことが、私たちが未来につないでいくことではないかなと思います。

ほかの空港、大分空港はたしか54年になります。熊本も、今の阿蘇くまもと空港に移転して54年になります。たしか福岡空港も同じぐらいの年数じゃなかったかなと思いますが、そのようにして、各空港も歴史をいろいろ持ちながらいろんなものに挑戦して、そして失敗したこともたくさんあると思います。そして、今日の各空港があるのではないかなと思います。北九州空港も今からいろんな課題があると思います。チャレンジすれば失敗もあります。でも、その失敗を恐れず、どんどんトライしていただきたいと思います。今皆さんが頑張ってい

ることは、これから1年後、2年後、3年後と、僕は必ず花が開いてくると思います。委員会でも補正になりましたが、今度、就航便で韓国の清州、これも非常に私もうばらしいな、皆さんよく頑張ったんだなと。だからこそ我々も、これから清州便ができたら、韓国から来ていただいた方をしっかりおもてなししたり、私たちも韓国に行く、清州に行く。こういった取組もどんどん、これは港湾空港局だけではなく、北九州市役所が一体になって、北九州市じゃないけど、私がほかの行政で聞いたときに、管理職は必ず行きなさいというような、そんな事例もあるようなこともちらっと聞いたことがあります。それぐらい市を挙げて、県を挙げてやっている。これを我々はもう一回考えて、この19年、来年には20年になる北九州空港をさらに伸ばしていく。

物流のこともそうです。今、物流拠点として、まだまだやらなければいけないこともあります。道路の整備も、これは空港だけではない。道路も、飛行機で来たものがしっかりトラックで、これが渋滞になったら元も子もありませんので。私たちはそういったものも含めて全体的に考えていかなければいけないので、その部分としては、空港は空港で今、空港企画課のほうでもしっかりと議論しながら、皆さんまた頑張って、物流のトン数も、先ほど委員からありましたが、5万トンを目指してまずは頑張っていく。いろんな失敗してもいい。なかなか今、景気が悪い中で、トン数を上げていくということばかりを考えたらいけないところも出てくると思いますので、そこはしっかりと考えながらチャレンジしていただきたいと思います。

あと、就航便も、これがまたうまくいき、清州便とかがうまくいけば、ほかの路線もおのずと相乗効果で上がってくるんじゃないかなと思います。そしてあと、いろんな委員の話も聞いていたときに、北九州空港のよいところを伸ばすというのは早朝便であり深夜便でもある。こういったものを、先ほども各委員からも質問があったように、SNSを使ったりするときでも早朝便、深夜便、これをやっていますじゃないですけど、少しストーリーをつくって、朝行ったら深夜には戻ってこられる、そういったようなドラマ仕立てのストーリーじゃないですけど、遠距離恋愛している人たちがそうやって会えるよみたいな、泊まらなくても会えますよとか、そういうものでどんどん発信をしていく、僕はそれがSNSのやり方かなと思っています。

ちなみに今、SNSも、インスタとか言っていましたけど、僕はプロに頼んでもらいたいなと思います。プロは、どうやって市民、県民、国民の皆さんに見てもらうかという戦略をしっかり練っていますので、餅は餅屋もありますので。例えば、僕が聞いたのは、今までインスタで皆さんいろんなものを調べていたけど、T i k T o kのほうが動く動画なんで、そっちを見ってしまうっていうようなパターンもあるみたいなんで、こういうのも活用していただきたいと思います。これは空港に関してです。

あともう一つが、これは私、毎年港湾空港局にも要望しておりますが、港湾が持っている沿岸部、岸壁など港湾施設が、老朽化で手つかずのところはまだたくさんあると思います。これをいかにして地域の、この北九州市のポテンシャルを上げていくか。その一つが、さっきの船

の係留。北九州市の魅力といえば、やはり海なんですよね。海に囲まれて、簡単に魚釣りもできる、海で遊ぶこと、マリンスポーツもできる。これは企業のメリットだけではなく、住んでいる人のメリットとして、やはりプレジャーボートとか、そういったものも泊められるような施設も、僕はたくさんあっていいんじゃないかなと思います。特に、私たち小倉南区はありませんよね。ないと思います、恒見のほうに行けばあるかもしれませんが。そういったものもしっかり考えていただいて、そしてまた、先ほど言った老朽化したところなんかはしっかり直して企業を誘致しても面白いのではないかなと思います。いろんな取組が考えられると思いますので、ぜひ皆さん一丸になって頑張っていただければいいなと思います。そしてまた、洋上風力もいろんな問題があると思います。先ほど上野委員が言いましたが、某大手の商事が撤退しました。しかし、これを私たちは必ず克服して、北九州市が総合拠点になるという目標に向かってぜひ頑張っていただきたいなと思います。本当に、皆さんこれからも頑張ってください。よろしくお願いします。

○主査（永井佑君） ほかにありませんか。村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） 私から空港のほうでお尋ねしたいと思いますけども、最新のものがあるかどうか、令和6年度分の羽田便の各区ごとの利用率を教えてくださいなと思います。

それと、令和6年度はなかったかもしれませんが、スターフライヤー社への北九州市のこれまでの補助金の総額について教えてくださいなと思います。以上です。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 羽田便の令和6年度の各区ごとの利用率というのは、すみません、そういったものは統計として持っていない状況でございます。総じて、国の動態調査で、以前行ったものがございまして、八幡西区とか若松区、それとか遠賀4町のほうが若干少ない傾向にはございますけども、羽田便の各区ごとの利用率というのは持ち合わせていない状況でございます。

あと、スターフライヤーさんですが、スターフライヤーさんのこれまでのというところで、以前、スターフライヤーさんに約10億円近く補助金というものはございましたけども、今、例えば運航助成みたいなものはスターフライヤーさんには交付していない状況でございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） 分かりました。必ずこれを聞くようにしているんですけど、以前も聞いたとき、八幡西区からは5割弱ぐらい、小倉、門司とかは7割から8割ぐらい使っている。なかなかこの利用率が変わらないんですよね。ここを変えていくことが、北九州市の人が東京に行くときは北九州空港から行ってもらえるのが一番、その対策として、市長が頑張って朽網駅に特急が止まるようにしてくれたというのも、これも一つの対策だと思いますけども、これもさらに進めていかなければいけないと思いますが、その辺で今後の取組をまた期待したいと思

う。一時は、駐車料金で、八幡西区の人が北九州空港の駐車場に車を止めるときは割引、補助金の制度をつくってもらったりしましたが、あれも終わってしまって、ちょっと残念、あまり結果が出なかったのかなとは思っていますけども、何らかの形で八幡西区とか、同じ北九州市でもやっぱり福岡空港との競争の厳しいエリアでしょ。そういったところに、やっぱり北九州空港を使ってもらえるようにやっていかないといけないと思っています。

そのことが一つ端的に言えるのが、スターフライヤーのホームページを見てみますと、明日の9時10分、北九州空港発羽田行きの料金は3万4,550円です。それに対して、明日9時20分、福岡空港から羽田空港に行く料金は2万7,860円ですから、7,000円弱ほど福岡空港から行ったほうが安いわけですね。実は、この分科会に属したら必ずこのことを言うようにしております。いつか北九州空港から乗るほうが安い日が来ることを期待して、分科会の日にはホームページで確認するようにしているんですけども、現実はどういったところにあると思うんですよね。例えば、駐車場500円安くしても、車に絶対乗っていくという人はそれでいいかもしれませんが、7,000円違ったら、普通の人は北九州空港じゃなくて福岡空港に行くと思うんですよね。八幡西区関係の人はこれがとても効いているんじゃないかなと私自身はと思っています。

だから、僕は補助金を聞きました。スターフライヤー社にこの間コロナ禍で厳しいときに10億円を出した。また、スターフライヤー社を設立するとき、創業するときも北九州市は大きなお金を出していると思うんです。そういったことから考えたら、もっとスターフライヤー社に強く言ってほしいなと思っているのが、例えば北九州空港からは残念ながら羽田便だけしかない。ところが、福岡空港からは今度、仙台便もできて、全部で3路線ですね、中部と羽田と、そして仙台ということで。そういうふうに考えると、非常にちょっと、北九州市の人もっと言っていいんじゃないかなと僕は思うんですけどね。お金だけ出して、北九州市は人がいいんですかね、やっぱり。僕にはそれしか思えんのですよね。それとか、さっきの空港料金で、例えば、調べてみたら、明日のJALは北九州空港より福岡空港から乗ったほうが高いんですよ。福岡空港から乗る場合と北九州空港から東京に行く場合を比べたら、JALは福岡空港からのほうが高いです。お金を出して何か損、私自身、北九州市の人はかわいそうだなと見て思うんです。

それとあと、僕は必ずスターフライヤーに乗るんですけど、スターフライヤーの空港でのコンテンツがよくないなと思って。最初の頃は、ちゃんとモニターが各席にあって、音楽も番組やビデオが充実していたんですけど、今、音楽すらないですもんね。この間、東京に行ったら、音楽何もないんですよ。動画つけてみたら、ジャパネットたかたですかね、もちろんお金出してるから仕方がないかもしれませんが、結構退屈なんです。それに対して、JALはWi-Fiがちゃんと、スターフライヤーも何便かはありますが。そういうところから見ても、北九州空港から行く羽田便はJALもスターフライヤーも大体料金が同じぐらいなんです。そうなったときに、空港の中での過ごし方というふうに考えたら、Wi-Fiというの

は僕は大きいと思うんですよ。

そういったことも含めて、北九州市民がスターフライヤー社を使って、もしくは北九州空港を使って東京、少なくとも東京便は今あるわけですから、それが今言った118万人の搭乗客を増やしていくことに一番の近道じゃないのかなと思うんですけども、その辺、スターフライヤー社に対しての協議とかはされているのかどうかお聞かせいただきたいと思います。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 スターフライヤー社との協議でございます。コロナ禍でスターフライヤー社と協議した際にも、羽田線へのさらなるサービスの拡充というものを本市としても要請したところでございます。現状、北九州市ではスターフライヤーさんにいろんなサービスの拡充をお願いしているところでございます。その結果、スターフライヤーさんは、今、委員から明日の料金はどういうところのお話でしたが、日によって料金というのは変わってございまして、例えば期間限定のセール商品、スターリミテッドってございますけども、こちらなどは福岡路線よりも実際に北九州路線のほうが多かったり、サービスの拡充ですね、地域の祭り、地元企業ですので、そういうところではばんばん航空券、ばんばんと言ったら言い方があれですけども、ぜひ地域のために提供してくださいってお話だったり、例えばアニメとかサブカル的なコンテンツとタイアップしたときも、北九州路線だけのオリジナルグッズを、北九州空港路線に乗ったらオリジナルのキーホルダーがもらえますよとか、そういったことはやってございます。

今、航空運賃が座席と連動して高くなったり安くなったり、日によって違うものですから、どうしても福岡空港のほうが安い日もあれば、北九州空港のほうが安い日もあるというのが現状にはなっております。我々としては一生懸命言っているんですが、最終的には航空運賃というのは企業活動の根幹の部分なんで、どこまでやるかという、お願いはしていますけどというところが、最終的に企業さんが決めているというのが現状でございます。我々としては引き続き、当然ながら北九州市民にサービスがどんどん広がるように要請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（永井佑君） 村上幸一委員。

○委員（村上幸一君） 今、課長に説明いただきましたけど、そうすると、JALは福岡空港からのほうが高いわけですよ。残席数も多分少ないと思うんですよ。北九州から乗るより福岡から乗ったほうが高いわけです。北九州から乗ったほうが安いと。それを理由として、じゃ、福岡空港から、もちろん福岡からの知名度を上げたいとか、そういったほかの狙いもあるのかもしれませんが、もう少し格差を縮めてもらわないとね。僕が言ったように、僕なんか家は黒崎ですから、車以外で行く場合は、黒崎から乗ったら福岡空港を使ったほうが明らかに早いです。何かやっぱりその辺のところは、僕だけが思っているんじゃないと思うんですね。見たらみんなそういうふうだと思うんですよ。乗客数を増やしていくためにはやっぱりそこを

協議していかないと、みんな福岡空港を使っていくことになってしまうんじゃないかな。僕もそんなことは地元の人には言いません。福岡空港から乗ったほうが安いよなんか言ったら大変なことになるからですね。でも、現実はそのなんですよ。ネット中継で今流れたかもしれないけどですね。とにかく、スターフライヤーさんに遠慮したらいかんと思うんですよ。最近、スターフライヤーの飛行機は乗っていて退屈なんです。思うでしょ、富士川委員。公明党の富士川委員からも賛同いただきました。JALのほうがW i - F i もついてですよ。局長、そういうふうに思いませんか。その辺もぜひ、局長は来られたばかりだけど、スターフライヤーと協議して、北九州市は10億円と、設立時も補助金も出して、我々みんなスターフライヤーを応援しているんですから、もう少し応援している人の味方をしていただくようにぜひ働きかけていただきたいと思います。私から以上です。

○主査（永井佑君） ほかに。香月委員。

○委員（香月耕治君） 私から洋上風力についてお尋ねしたいと思います。

洋上風力に関しては2つの要素があると思います。再生エネルギーを発電することと、もう一つは装置産業、響灘で洋上風力の資材を作って、日本各地、それからアジアに輸出するというので、再生エネルギーを発電することに関しては、順次発電ができて、日本最大の洋上風力発電基地になるということで大変喜ばしいと思っていますが、もう一つ、こちらのほうがある意味、大事だと思っています。装置産業としての北九州市の役割。ここで雇用が発生し、GDPを生産するとか発生するということになりますが、今、洋上風力の世界的な立ち位置が曲がり角にあるということと言われています。アメリカでも洋上風力を断念したと。トランプ大統領のせいもありますけどね。それから、ヨーロッパでも同じように洋上風力に関しての設備が後退しているということがありますが、先ほど上野委員の質問の中で装置産業ということに関する見解の話が出ていましたが、私は状況は厳しいと思っています。本市の見解といいますか、今の装置産業としての洋上風力の立ち位置、どういうふうに捉えておられるか、その見解をお尋ねしたいと思います。以上。

○主査（永井佑君） 洋上風力拠点化推進課長。

○洋上風力拠点化推進課長 ただいま委員御指摘の洋上風力に逆風が吹いている、確かにそのとおりかもしれません。アメリカもしくはヨーロッパで大手のディベロッパーが撤退したことも事実であります。さきの三菱商事の報道にもありましたとおり、資材の高騰が2倍に上昇しているので追いつかないということで、三菱商事も撤退しております。ただ、そういった状況があるのは事実でございますけども、まず、三菱商事に関しては、三菱商事側の見通しが甘かったということも業界の中で当初から言われていた事案でございます。それから、アメリカに関しては、先ほどおっしゃられたように、トランプ大統領の洋上風力に対する姿勢、これも重要な位置を占めていると思っております。このような状況にありますけれども、我が国においては、国が資材の高騰に合わせてディベロッパーの売電価格を連動させるような動きで、今、

次回からの公募制度を設計しておりますし、この先の洋上風力、2040年に最大45ギガワットという定量的な目標自体は全くぶれておりませんので、一時的な逆風は確かに今あるかもしれませんが、本市としては国の方針に従って、長期的な目で見ても洋上風力の普及拡大というのを疑っておりませんので、これに向かって総合拠点形成を進めてまいりたいと思っております。以上です。

○主査（永井佑君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 国の政策、確かにそうなんです。国の政策どおりに物が運べば問題ないとは思いますが、私は日本のエネルギー政策は大変問題があると考えています。ソーラーにしても計画どおりにいくのかなと思っておりますし、洋上風力は今のコスト高といいますか、コストが合わない。今言われたように、三菱商事が低価格で入札して落としたということでこういう結果になりましたが、売電価格が上がるというのは、また反対に電気料に賦課されるということにつながるわけで、日本のエネルギー政策、これを言っていたら話がなかなか進展しないと思っておりますけど、私は北九州市が装置産業、北九州市から各地に輸出といいますか、そういうような形で今までの事業の推進をしていって、そして、間違いなくそれが実現できるかということにはかなりのチェックといいますか、問題を抱えながら進むということで、当たり前前に国がこうしているからなるということではなく、北九州市は北九州市の最大の努力をしていくということが必要だと思っております。私は当然素人でございますが、局長に何かその辺の意見があったら聞きたいと。

○主査（永井佑君） 港湾空港局長。

○港湾空港局長 方針としましては、先ほど洋上風力拠点化推進課長から申し上げた方向で考えてはいるんですけれども、おっしゃるように、国の動きは常に見ながらしっかり進めていきたいと思っております。我々といたしましても、関係の業界、企業さんですとか、今まさに我々は我々で動いて情報収集、また企業誘致を進めてございますので、国の動きも見つつ、全てそれに従って進めていくわけではなく、我々としても総合拠点化が実現できるようしっかり汗をかいて、北九州市の企業さんにもしっかりお話を進めながら総合拠点化を進めてまいりたいと考えてございます。

○主査（永井佑君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 局長から力強いといいますか、決意ということで、頑張ってくださいと思っています。以上。

○主査（永井佑君） 鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君） 私も洋上風力関係なんですけれども、来春いよいよ25基が稼働ということなんですけれども、当初これが計画されたときに、北九州市の第2次産業革命に匹敵するということで私たちもお話をお伺いさせていただいたと思っております。1901年に官営八幡製鐵所が誕生いたしました、それに勝るとも劣らないインパクトのある事業ということで、市民

の皆様も本当に期待しておりますし、ぶれることなくしっかりと私は進めていっていただきたいと思っております。それに併せてなんですけれども、来春の25基の稼働がいよいよ第1段階のスタートであって、ゴールは総合拠点化であると思っておるんですけれども、来春のいつ頃に稼働するのかとか、例えば大きなイベントをやるのかとか、そういったことは決まったりしているんですか。というのが、市民の皆さんの機運の醸成とかというのは大変大切であると思っておりますし、あそこの場所からこれだけのエネルギーが生まれるとか、これだけの北九州市の未来が描けるとかということを市民の皆様にはしっかりとお知らせしていく必要があると思いますので、その辺のスケジュールについて教えていただけたらと思います。

○主査（永井佑君） 洋上風力拠点化推進課長。

○洋上風力拠点化推進課長 響灘洋上ウインドファームの運転開始時期なんですけれども、今、25基が試験運転を行っております。この試験運転で初期不良がないと認められたところからF I T制度が開始されます。もし、F I Tを開始された後に不具合があって止まったとしても、F I Tの期間は20年間ですから、ここを今慎重に見極めているところでございます。事業者の見解では、年明けぐらいには何とかしたいという思いではいるんですけれども、何せ今行っている試験は、風況、何メートル以上の風が何日間連続で吹かないといけない等々、様々な気象条件も加味しないといけないところもございまして、現時点ではまだ今年度中ということしか公式には発表できないところでございます。

それから、運転開始のイベントなんですけれども、運転開始のイベントについては何らかのイベントを行う予定です。その一環として、そのイベントの中で、愛称募集を先月までかけておりましたけれども、この愛称も決定される予定になっております。以上です。

○主査（永井佑君） 鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君） 分かりました。ありがとうございました。慎重に進めなければいけないということは僕も十分承知をしておりますし、空港の3,000メートル化のお話も出ておりましたけれども、僕は3,000メートルと洋上風力発電が北九州市の2大成長エンジンであると思っておりますし、我々も選挙のときにしっかりと市民の皆様にはそれをお知らせしながら戦ってまいりました。ちょっと話がずれましたけれども、とにかくしっかりと進めていっていただいて北九州市の未来を描いていただきたいと思いますと思っております。

すみません、それと、もう一点忘れておりました。北九州空港の路線誘致なんですけれども、先ほど午前中、僕が聞き間違えていましたら訂正してください。路線誘致をするときに、いろんな会社に補助金とか助成金とかという形で6,700万円使ったということで僕は確認をしたんですけれども、その数字は間違いないでしょうか。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 午前中ですかね、お話しさせていただきましたように、新規航空路線支援事業約1億2,400万円のうちの6,700万円を航空会社の路線誘致活動だったり運航助成、そう

いったものにに使わせていただいております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君） 率直にお伺いしたいと思うんですけども、このお金で路線誘致をこれからまた強力に進めていかなくちゃいけないときに、予算としては足りていますか。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 どれぐらいの路線が今後来るかというところには、またそのときは予算ということで御相談をさせていただこうと思いますが、令和6年度という意味ですと、今の路線の中では足りており十分にさせていただいた。ただ、今後のことを考えると、また議会にも御相談させていただくのかなとは思っております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君） そうですね。今が一番大切であると。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 実際に、令和7年度についても今議会で補正予算を上げさせていただいたところでございますので、路線によって若干変わってくるところはあるのかなと思っております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 鷹木委員。

○委員（鷹木研一郎君） 補正ももちろんなんですけれども、今が一番大切なときであると思っております。しっかりと要るものは要求していただきまして、いろんな意見もあると思うんですけども、私はここで二の足を踏むわけにもいかないと思っておりますし、しっかりとその対策を取っていただきたいと思っております。

最後になるんですけども、先ほど村上幸一委員が言っておりましたスターフライヤー、北九州空港の利用促進に向けてなんですけれども、僕も折尾駅から約1分のところに住んでいて、事務所もありまして、地元の人に北九州空港を使ってもらうことに苦労しているのが事実であります。福岡空港が便利ということは私も一切言ったこともありませんし、北九州空港のほうが使いやすいと思っております。やっぱり、インセンティブが大切だと思いますので、これまでもしっかりと取り組んでこられて、なかなか難しいと思うんです。北九州市の西部地区は、人口が一番多いですから、そこの人たちに、どれだけ北九州空港を使うことで得があるのかということをいま一度しっかりと研究していただけたらありが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。終わります。以上です。

○主査（永井佑君） 3時まで5分なんですけど、三宅委員から質問があるということなんですけど、時間的にはどうでしょうか。

○委員（三宅まゆみ君） 大丈夫です。

○主査（永井佑君） 大丈夫ですか。じゃ、先にやらせていただいてもいいですか。三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） すみません、先ほど言い忘れていて、皆さんが風力発電の件をおっし

やるので、私も風力発電を応援しておりますが、バードストライクの件をよくいろんな方から伺います。今、実際に鳥とかが近づくとブレードが少し止まったりということも、先進地域では既にやられていると伺っています。私は、多くの皆さんに応援をしてもらって、さらに進めていただきたいと思うので、できること、以前、勉強会のおきにお尋ねして、今回も森本委員もお尋ねしていたと思うんですが、バードストライクの監視システムをされるということだったんですけど、最新のところでは実際に止まるというようなことがあると伺っていますし、万が一、何かが飛んできたときもそういうものを感知して止まったほうが、そのものにとってもいいと思うんですね。その点についてだけお聞かせいただけませんか。

○主査（永井佑君） 洋上風力拠点化推進課長。

○洋上風力拠点化推進課長 ひびき洋上ウインドファームのバードストライク対策についてです。委員が今おっしゃられたように、AIを使った監視システムというのは欧州で普及し始めてはいます。それは事業者も十分認識しているんですけども、AIを使った監視システム自体が大きな群れにしか作動しないという、まだ発展途上の段階でありますので、事業者としては現在、監視カメラ2基で対応しようとしております。その事実を、まず1年間調査して被害状況等をよく精査した上で、専門家の意見も聞いた上で新たな対策につなげていきたいと考えております。以上です。

○主査（永井佑君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。ワシみたいな大きな鳥はかなり高いところを飛ぶので、そんなに問題はないんじゃないかということだったんですが、鳥の種類によっては、あそこは渡り鳥ということで、非常に心配するような団体の方もいらっしゃるということをしっかり捉えていただいて、今後につなげていただきたいと要望させていただきます。

○主査（永井佑君） 3時が近いんですが、あと2会派残っていますが、続けますか。休憩取りますか。執行部の皆さんも、急なお手洗いとかもしあれば。お願いします。

じゃ、どちらからでも。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。台湾航路の誘致、復活の件について伺います。

市のX会議も、コロナ禍からの回復ができていないと、周辺都市と比べても非常に厳しいということで指摘されておりました。その理由としては、中国の観光客の回復ができていないと。そして、国際定期便がないということが今回挙げられています。昨年発表した北九州市インバウンド誘致アクションプランでもそういうふうに進めていくということをいわれていますし、市長も昨年5月27日のシンポジウムで、今年度は本気でやっつけようと言われております。昨年度のそういった市の大きな方向性の中で、市として台湾航路誘致についての貢献度について伺いさせていただきます。

これまで話を聞くと、もともとスターフライヤーが就航していたということで、スターフラ

イヤーさんにもう一回台湾航路を復活してもらいたいという形で言われておりましたけども、なかなか昨年度も今年度もということで、スターフライヤーさんは来年度から何とか国際線と言われていると思います。時間がかかっていると思うんですけども、そこはスターフライヤーに限らず、スターフライヤーさんも2機減便、飛行機の機材も減らしていますので、無理を言っても厳しいと。ですから、大手の中華航空とかエバー航空に限らず、新興のスターラックスエアとかタイガーエアとか、そういった台湾系の企業にしっかりとお話をし、早期に誘致をします。そして、スターフライヤーさんもまたそれに新しく航路を就航してもらいたいと思うんですが、この点について見解を聞かせてください。

次、2点目行きます。フェリー航路の件でお伺いします。

北九州市は、新門司と大阪、神戸のフェリー、また、新しく横須賀の就航もしましたし、非常に増えてうれしく思っております。これまでも、今調子がいい新門司のフェリーも一時期、1,000円高速道路のときは厳しい時期があつて、そのときも北九州市は、港湾空港局が支援して、何とか航路を守ったという歴史があると思います。その結果、今、非常に好調だということです。今年、松山フェリーが6月に廃止になりました。そして、2011年には彦島フェリーもなくなって、一応運休だったんですけども、実際はもう建物がありませんから、なくなっております。昨年度、松山フェリーの資材高騰とかという状況は把握していたと思うんですけども、こういったなくなった松山フェリーとか彦島フェリーを存続させるために市としてどういった支援をされていたのか。今回、新門司のほうに何とか残せなかったのかということについて見解を聞かせてください。

次に、風力発電の件でお伺いします。

先ほども議論があつているように、ヨーロッパ、欧米で逆風が吹いて、日本国内での撤退もありということで、北九州市はこれからまさしくやるというときで、対策は十分されていると、先ほどの中では問題ないというお話でした。今後、為替の圧力であるとか金利上昇とかそういった部分に対して、今議論があつたように、部品の国産化を進めるであるとか、また、欧米の風力メーカー企業が海外では厳しいんだったら逆に日本に来ていただくということにもなるでしょうし、また、今は試験テストですけども、風の状況によってはこれからもっと大型化する、または浮体式に変更していくということでの取組によって、逆風を緩和していくことにつながっていくんじゃないかなと思うんですが、この点、テストの状況とか風の状況とか、今後そういった方向性での発展があるかについて見解を聞かせてください。

次に、4点目です。クルーズ船の誘致の件です。

今日もいろいろ議論があつておりました。昨年度の外国クルーズ船の入港ランキング、速報値ですけども、博多が1番と。那覇が2位、長崎、石垣島、そして鹿児島、6位に清水港が入っております。清水港は、2023年まで横浜、広島、神戸の下だったんですけども、昨年度、一気に順位を上げております。北九州港も、こういったトップ6の港と比べるのは難しいかも

しれませんけども、今後、外国航路、クルーズ船を誘致していくためにも、清水港の取組等で参考にできることはないかについてお伺いいたします。

それに関連して、クルーズ船も大規模なものから中小規模のもの、スーパーヨット級、または個人で乗るような普通のヨット、そういったいろんなジャンルがあると思います。徳島県は、新町川という川沿いにマリーナが整備されて、県庁前にも整備されて、阿波おどりのときには外国から船に乗って来られて、そこに係留されるという形での利用が多いそうです。そういったビジターの方に対するバースも用意してあるということで、今後北九州市としても、外国から個人の船で来る、中、また小型ヨットも含めた、そうしたお客さんのためのバースを整備していく必要があると思っております。

そこで、今、戸畑枝光線ができて、あそこの都市高速を走っていると、ちょうど戸畑から洞海湾、枝光のほうが見えに感じで、非常に風光明媚な場所だと思います。例えば、戸畑の都島展望公園の前であるとか対岸のくきのうみであるとか、そして枝光松ヶ島港、また東田緑地のスパがあるところの周辺であるとか、こういったところは、今後マリーナを整備する、また、外国からの小規模な中小のクルーズ船を誘致するには非常にふさわしいと思います。ぜひ、そういった部分での新しいマリーナの整備、また、外国から来るお客さんを迎えていくと。そのためには、ガソリン、燃料を入れるであるとか水の補給であるとか、ただ大型船みたいに着ければいいというわけじゃなくて、そういったものであるとか、また、食事とか含めて考えていく必要があると思うんですけど、この点について見解を聞かせてください。以上です。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 まず、航空エアライン、台湾線についてでございます。

今、委員がおっしゃいましたように、スターフライヤー以外にも、例えば中華、エバー航空、スターラックス、タイガーエアなども誘致すべきではないか、まさに我々もそのように考えてございまして、我々の誘致方針としましては、エアラインに限らず、路線、方向先に限らず、様々なところから検討してございます。台湾についても、今おっしゃったような4社は過去に福岡などでも飛んでいる実績がございますし、スターフライヤーさんが過去に北九州空港では飛んでいましたので一つ可能性はあるということは考えておりますが、スターフライヤーさんだけというわけではなく、例えば台北もあれば台中もあれば高雄のほうもございますので、いろんな方面から路線誘致につなげ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（永井佑君） 物流振興課長。

○物流振興課長 松山・小倉フェリーと2011年の彦島フェリーの廃止についてというところで、どういう存続に向けての動きをしてきたかということで御質問をいただきました。

彦島フェリーは、もう期間もたっておりまして、こちらについては今検討しているところではございませんので、まず申し上げておきます。

松山・小倉フェリーに関しましては、令和6年7月から1隻体制ということで、今年の6月

いっぱい路線廃止ということになりまして、減便決定の時期から、我々も同社に対して航路存続のための努力をお願いしてきました。と同時に、それ以降も先方の愛媛県、松山市とも速やかに情報交換を行ったりとか、あるいは、いろいろな企業様、物流会社様に集貨面での側面的な支援、使ってくださいというような営業活動とかも積極的にやってまいりました。その間も、航路廃止の事態も想定して水面下では複数の船会社と松山港への追加寄港について協議したりとか、航路存続、事業継承の可能性を打診してきましたが、ニーズの増加を見込むことが難しい航路であることに加えまして、松山に新たな営業拠点を設けることに対して採算面においても厳しいという御判断から、よい返事が得られなかったというところでございます。そういったところで、結果的には残念ながら航路存続はかなわなかったということでございます。

じゃ、今後につきましてどうかといいますと、事業者が撤退してしまったということと貨物が減っているということ、本来でしたら2024問題で増えるのではないかといいところだったんですけど、この航路に関しては時間的にも距離的にもそれに乗り切れなかったというところは事業者から伝えられておりますので、そういう面からは今後の見込みは難しいのかなと考えております。以上です。

○主査（永井佑君） 洋上風力拠点化推進課長。

○洋上風力拠点化推進課長 状況が変わる中での洋上風力の今後の方向性でございます。

まず、国においては今年の6月に、洋上風車の設置海域をE E Zまで設置が可能とするような法案を通しております。そして、同年8月なんですけども、第2次洋上風力産業ビジョンが出されまして、2040年までに浮体式の案件形成の目標が15ギガワット以上という、具体的な数値が明確に示されております。これと併せまして、現在、国内で10のプロジェクトが準備区域に指定されて、この10のプロジェクトにおいて浮体式のプロジェクトが計画されております。このようなことを背景にして、北九州市では従前からグリーンエネルギーポートひびき事業の重要な柱に位置づけてきた浮体式の拠点形成を進めていく方向で今考えております。具体的には、響灘西地区にフローター、いわゆる浮体式基礎の製造拠点、これメード・イン・ジャパンになりますけども、もしくは係留、鎖とかチェーンの製造拠点、こういったものを誘致して、響灘から国内、もしくは東アジア全域をカバーするような製造業の物流ネットワークも構築していきたいと考えております。以上です。

○主査（永井佑君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 委員から、クルーズと、あとスーパーヨットについても御質問をいただいたので、回答させていただきます。

まず、クルーズに関してですが、清水港で寄港が増えていると。まさにそのとおりなんですけども、そのほかにも徐々に増えている。これは、欧米船が日本に来る数が増えているということが大きく影響していると思います。清水港から学ぶことがないのかと。ほかの港から学ぶことはいっぱいあると思って、全国的に集まる機会がありますので、その際にいろんな港からい

ろんな情報を収集して、北九州港に取り入れることができないかというのは日々、年に何回か会うときには必ずやっております。まず、清水港というのは富士山を見にとというのがあるので、そこは圧倒的な強さということで、一方、北九州市としてはということで、いろんなアイテムがありますので、例えば欧米の方にとってはTOTOミュージアムって結構人気というか、行きたいなと思ってくれるところがあるので、船に併せて我々も北九州市の魅力を提供しているという状況にあります。

引き続き、スーパーヨットについてなんですけども、スーパーヨットの誘致のほうを担当しますので、その内容について説明させていただきます。

寄港実績になるんですけども、これまで5回という形で、令和5年までは公共岸壁の2回だったんですけども、そのほか新門司マリーナに2回寄港しています。これは、まさに給油とか陸上電源、給水などの設備が整ったからと私どもも聞いています。また、今年1回、台湾からのスーパーヨットが門司港に寄港しております。これについては、門司港で観光したいというニーズがありましたので、門司港の浮き桟橋を選択されて寄港されております。スーパーヨットの係留については、食事、観光、お土産などの購入による経済効果、そして市の知名度につながるという形で我々は重要と考えておりますので、引き続き誘致については力を入れてまいります。以上になります。

○主査（永井佑君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 分かりました。台湾、定期便がないということが昨年来からの課題になっておりますので、ぜひ何とかしてもらいたいと。そのためにも、人的な交流というのは必要だと思っております。九州台湾商工会というのがあるんですけども、そこにはこういった大手の航空会社も加入して、日本とのビジネスをされております。毎年、行事なり忘年会などがあっております。そこには熊本とか福岡市からも随分市職員の方も参加されて、熊本県庁とか参加されていますし、こういったところにも北九州市からもどんどん積極的に顔を出して、飲みニケーションを図りながらこういった部分の情報収集というの、台湾とかアジア圏は人的での影響がビジネス上も大きいということですから、この点について見解を聞かせてください。

それと、2点目フェリーの件です。私は子供のとき、福岡市に近い新宮町に住んでいましたので、フェリーに乗るときには松山フェリーとか新門司フェリーとかあっちのほうに行く、フェリーは北九州市というわくわくしたイメージがあります。新しい航路も一部就航していますし、やっぱりフェリーというのは、荷物も増えておりますし、北九州市の魅力はフェリーだということで、既存航路を守ること、そして新しく航路をつくる、誘致するということも含めて、ぜひ力を強めてもらいたいと要望します。

次です。マリーナの件です。徳島は、さっき言ったひょうたん島から新町川沿いにマリーナがずっと整備されています。ここは非常に小さなフェリーで、先ほども言った大型のヨット、スーパーヨットの的なやつは施設も整った新門司マリーナ等でやったというお話がありました。

今後、洞海湾地区で、皆さん方も行かれたら非常にいいなと思うと思います、波も穏やかです。既に東田緑地にも港、岸壁はありますし、枝光松ヶ島もありますし、また都島の周辺等も、今後マリーナを設置して、徳島の場合はマリーナの真ん前にバーがあったり居酒屋があったりしているんですね。そこに船を泊めてバーで飲んで、自分の船に帰って泊まるとか、観光するとか、そういった利用のされ方をしているそうです。そういった町場に近い場所でふ頭の整備などをしていく。博多に来ているような大きい船を誘致するのも頑張ってもらいたいですけども、北九州市は小規模なフェリー、小型ヨットも含めて、安心して北九州市に泊められて、補給して遊んで帰ってもらえるようなことをしていく必要があると思うんですが、この点について聞かせてください。

あと、風力発電の件です。今、欧米での影響で逆風が吹いていると思いますし、国内ではむしろこれからどんどん、国としてもぶれていませんよというお話だったと思います。秋田沖とか千葉沖は北九州市に先行してやっていたんで、自分たちの兄貴分みたいな存在だったと思うんですけど、そこで若干厳しくなっているという状況で、今後、北九州市若松沖が、欧米が縮小というか逆風の中で、世界的にもメリットになる場所になるのか。風向調査もされているということで、今後、大型化に十分耐え得るような風の強さだとか、そういうことになっているかどうか聞かせてください。以上です。

○主査（永井佑君） 計画調整担当課長。

○計画調整担当課長 マリーナの整備についてお答えいたします。

先日の本会議でも答弁したとおりでございますが、新たなマリーナの整備につきましては、例えば浮き桟橋でありますとかクレーンだとかスロープなどの新しい整備に伴います多額の投資が必要になること。それから、保守点検、修理などを行うサービス工場だとか、またクラブハウスだとか、そういった施設の用地の確保が必要になるといったような課題がございます。

一方で、洞海湾も含めてですけども、北九州港の港湾施設につきましては、港湾施設マネジメント実施計画というものがございまして、積極的に民間活力の導入を図っていくというような方向性を示しているところでございます。この民間活力の導入に関するマリーナの先行事例といたしまして、令和5年度から新門司マリーナで民間の整備、運営が開始されたところでございます。こういった状況を踏まえまして、今後のマリーナの整備につきましては積極的に民間活力の導入を図る方針としております。まずは民間事業者の動向を注視していきまして、具体的な提案に応じて必要な情報提供を行うなど、適切に対応していく方針でございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 台湾との人的交流についてお答えいたします。

九州の台湾などの経済団体のほうで、熊本、福岡の方々もいらっしゃるところでございました。本市といたしましても様々なチャネルを活用したいと思っております。具体的に

は、今、都市ブランド創造局と一緒に、台湾で現地の事業者さんを活用して、例えば観光関係とか航空関係、いろんな人たちのチャネルを活用するようにしています。その情報をもらって、我々が一緒に営業に行く、これは航空路線の誘致でも一緒でございます。そういう活動をしているところでございます。また、本市は高雄市とも友好交流、せんだって覚書を締結しておりますので、そういったところからも、台北に限らず高雄市もなんですが、いろんな交流する場が出てくると思っています。いろんなところを活用して、積極的に路線誘致につなげていきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 洋上風力拠点化推進課長。

○洋上風力拠点化推進課長 洋上風力についてお答えいたします。

現在の響灘洋上ウインドファームは、市が管理する港湾区域において、北九州市が公募して実施しているものです。一方で、今後さらに大型化する風車というのは確かに存在してきて、今9.6メガワットが響灘に建っているんですけども、現在検討しているところは15メガワットを中心に検討しています。そういった意味で大型化するの間違いありませんけれども、響灘の沖に今後風車を建てる計画というのは、もう港湾区域がいっぱいですので、計画はございません。以上です。

○主査（永井佑君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 分かりました。マリーナの整備です。市が新門司マリーナみたいに立派なことはする必要ないと思います。徳島等でも、ただ岸壁があって係留できるという部分で、それほどお金がかかっているとは思いませんし、民間のマリーナも多数存在しています。ですから、市としては、そういう場所を活用しますよ、どうぞ民間、手を挙げませんかという部分での発信をしてもらいたいと思います。その中でできてくるところもありますし、今既に岸壁が整備されている八幡東区の東田付近、枝光港も含めて、若松区のほうもありますけれども、そういうところを受け入れますよと発信して、水の補給等でもできる限りの支援はしていきますということをぜひ打ち出してほしいなと、これは要望しておきます。

それと、風力発電の件で、設置はないけども、風的には今後そういった誘致はできる、さっき言ったもっと広い範囲でできるようなポテンシャルはあるという認識で思っているのでしょうか。見解を聞かせてください。

○主査（永井佑君） 洋上風力拠点化推進課長。

○洋上風力拠点化推進課長 以前、洋上ウインドファームを誘致する前に風況調査を行っています。その結果、年間の平均で約7.5メートルの風が常時吹いているような形です。ですので、洋上ウインドファームには適している海域ではございますけれども、先ほど申し上げたように、北九州市が公募するということは今後ございません。以上です。

○主査（永井佑君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 今後、国の動きでそういったふうになるとしても、さっき議論があっ

た、海外のメーカーによる日本での生産、または日本のメーカーによる日本での生産という部分で、そこに部品を供給するということは今後可能でしょうか。

○主査（永井佑君） 総合拠点利用促進担当課長。

○総合拠点利用促進担当課長 委員おっしゃられたとおり、今後、我々も製造拠点というものを目指しておりますので、そこに風車メーカーであるとか部品メーカーが立地しましたら、そこから北九州沖というわけではなくて国内全体、それから東アジアというところを中心に、そういう部材の提供ということはできると思っております。以上でございます。

○主査（永井佑君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 分かりました。最後に要望します。クルーズ船についてです。昨年度と今年度の寄港数の予約数を含めると上昇しているように思います。しかし、博多港は、今いつも大きいクルーザーが泊まっていますし、昨日長崎に行ったときも大きな船が泊まっておりました。そういった部分での取り合いと、もっと小規模な、先ほど言った小型のヨットであるとか、そういう部分での北九州市の特色というか、北九州市はこういったところで、特化じゃなくても、ここを強みにしていきますよという部分でのすみ分けということを、ぜひ今後考えていってほしいなと思います。以上です。

○主査（永井佑君） 関連があるそうですから、先によろしいですか。上野委員。

○委員（上野照弘君） すみません、今の井上しんご委員の質疑に関連してなんですけど、船だまりを整備する、マリーナを整備するということについての担当課との思いのかい離があるように思えてしょうがないんですね。民間活力の導入というのはこれから絶対にしなきゃいけないと思うんですけども、何も最初から巨大なクラブハウスを造ってくれとか、最初から船を揚げるためのクレーン設備を整備してくれとか、そういう話じゃなくて、まずは今、船が本当に泊められない状況がずっと続いているんで、民間活力を導入しながらも小さくでもいいからやっていって、稼げる港に、稼げる町に資することができそうだって思えば、どんどん大きくしていけばいいだけであって、最初から大きいものを求めているということは僕はないと思っています。それを申し添えて、終わります。

○主査（永井佑君） 松尾委員。

○委員（松尾和也君） 日本維新の会の松尾です。休憩時間を押してのお付き合いありがとうございます。私から1点質問と1点要望を、どちらも空港関係でさせていただこうと思っています。

北九州空港の強みを生かしていくことが、僕もやっぱり大事だと思っていまして、早朝・深夜便の周知がとっても大事なんじゃないかと思います。他の委員からSNSでとか、いろんな方法を議論されていました。北九州市の人は、北九州空港は早朝・深夜便があるよというのは結構知っている人も多いと思うんです。これからさらに広げていくためには、羽田空港を利用する人が、北九州空港は遅い便があるんだということ、これは福岡県に来る人の中でも知らず

にいる人がかなり多いと思いますんで、例えば羽田空港の中であつたりとか、東京モノレールとか電車のつり革広告とか、そういうところに、北九州空港だったら遅い時間で大丈夫だと。そういった広告を打ったことがあるのかとか、できるのかとかを教えてほしいというのが1点と、あと要望なんですけど、本当に小さいことで申し訳ないんですが、もう数か月ぐらい飛行機に乗ってなくて、今はひょっとしたら改善されていたら申し訳ないんですが、北九州空港の駐車場の事前精算機が、ぽんぽんとナンバーを押しても途中で固まっちゃったりとか、古いパソコンみたいになって困ったことがこれまで何度かあって、あれを直してほしいなと思っています。以上です。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 羽田線の周知でございます。過去にあるかということで行きますと、開港した20年近く前に、モノレールの浜松町あたりだったと思うんですけども、すみません、たしかモノレールだと思うんですけども、そういうところで北九州空港のPRをやったということとはございます。実際に羽田空港、東京のいろんな場所に我々が行ってPR活動をやってきた、こういうことも当然ございます。一方、東京で周知をしようと思うと、かなり費用がかかってしまう。その東京の数多くいる方の中で北九州、福岡方面に来る方がどれぐらいいるかというところを考えて、費用対効果の分も考えないといけないのかなとは思ってございます。

そういった中で、今、東京のほうは、例えば同窓会とか県人会、そういった場にターゲットを絞って積極的に深夜・早朝便をPRしたり、あと、東京事務所などにも御協力をいただきながら、お付き合いのある企業さんに出張のときに北九州空港を使ってくださいというお話をしたり、あと、これは観光部門にはなりますけども、旅行会社ですね。実際に東京方面で旅行会社を航空会社と一緒に回って、北九州空港の利便性をPRする、そういったピンポイントで、ターゲットをある程度絞った集客に力を入れているところでございます。以上でございます。

○主査（永井佑君） 松尾委員。

○委員（松尾和也君） ありがとうございます。効果的な手法もあつたんだろうなと思ってはいるんですが、今の説明になかったことでちょっと気になったのが、北九州空港、スターフライヤーのチケットを取る人の中で、民間の予約サイトというんですかね、エアトリとかを利用される方もかなり増えてきたんだろうと思うんですが、そういったサイトの中に北九州空港なら遅便があるみたいな広告を上げるというのも一つ選択肢の中に入れてほしいと思うんですけど、見解をお願いします。

○主査（永井佑君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 今おっしゃったように、ネットを使った広告は非常に有効だと思っていますし、そういった広告にはある程度ターゲットを絞って、過去、九州、福岡方面を旅行したことがある人とか、あと属性とかはある程度絞れると思いますので、そういったことも活用していきたいと考えてございます。以上でございます。

○主査（永井佑君）松尾委員。

○委員（松尾和也君）ありがとうございます。僕も月１回ぐらいで利用させてもらっていて、本当に遅い時間があるのが強みだな、助かるなって思っているんですね。これからも利用促進していただきたいので、これからも注視していきますんで、またよろしくお願いします。終わりです。

○主査（永井佑君）ほかにありませんか。旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 すみません、最後に１点だけ。先ほどの宇都宮委員からの質問で、私、LINEは月１万6,000円で外注と言いましたが、これはLINEに払っている運用費みたいなもので、実際は内製というか、やっているのは我々でやっているところでした。大変失礼いたしました。

○主査（永井佑君）いいですか。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、総務市民局、市議会事務局及び行政委員会事務局関係議案の審査を行います。

本日は以上で閉会します。

令和6年度決算特別委員会 第1分科会	主査	永井佑	㊟
	副主査	宇都宮亮	㊟