

北九州空港機能強化・利用促進等調査特別委員会記録（No. 4）

1 日 時 令和8年7月16日（木）

午後1時30分 開会

午後3時15分 閉会

2 場 所 第4委員会室

3 出席委員（10人）

委 員 長	上 野 照 弘	副 委 員 長	渡 辺 修 一
委 員	佐 藤 栄 作	委 員	西 田 一
委 員	小 松 みさ子	委 員	富士川 厚 子
委 員	森 結実子	委 員	山 田 大 輔
委 員	大 石 正 信	委 員	伊 崎 大 義

4 欠席委員（0人）

5 出席説明員

港湾空港局長	倉 富 樹一郎	空港企画部長	黒 岩 亮
空港機能強化担当部長	須 山 孝 行	空港企画課長	今 村 優
旅客営業担当課長	西 田 淳 哉	空港機能強化担当課長	田 中 啓 之
都市戦略局長	小 野 勝 也	計 画 部 長	池 田 秀 昭
都市交通政策課長	民 谷 充		外 関係職員

6 事務局職員

政策担当係長	田 中 康 雄	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	東九州新幹線を含む北九州空港周辺のアクセス機能のあり方について	港湾空港局及び都市戦略局より別紙のとおり説明を受けた。
2	北九州空港に関する福岡県及び近隣自治体との連携のあり方について	5月19日に行った福岡県への調査について、委員間で意見交換を行った。
3	行政視察について	委員会での意見を踏まえて、正副委員長で協議し、視察先を決定することとした。

8 会議の経過

○委員長（上野照弘君） それでは、開会します。

本日は、北九州空港の更なる利用促進及び物流機能のあり方について、東九州新幹線を含む北九州空港周辺のアクセス機能のあり方について、北九州空港に関する福岡県及び近隣自治体との連携のあり方について、北九州空港の運営形態のあり方についての調査を行います。

初めに、東九州新幹線を含む北九州空港周辺のアクセス機能のあり方についてを議題とします。

本日は、空港へのアクセス機能の現状について港湾空港局から説明を受けた後、東九州新幹線の現状について都市戦略局から説明を受けます。空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 北九州空港アクセス鉄道について御説明させていただきます。

資料の1ページを御覧ください。

これまでの北九州空港アクセス鉄道に関する調査について、御報告させていただきます。

調査は、平成13年度から平成15年度にかけまして、本市が北九州空港アクセス鉄道検討委員会を開催し、3つの案を得ました。

J R小倉駅と北九州空港の間を在来線型の列車で結ぶルート、同じく小倉駅と空港間を新幹線タイプの列車で結ぶルート、そして、J R下曾根駅から北九州空港を在来線型の列車で結ぶルートの3つでございます。

この3ルートを軸に、平成15年度から平成17年度にかけまして、国と福岡県により、北九州空港軌道系アクセス検討委員会が開催されまして、事業の採算性を検討いたしました。そうしましたところ、採算性確保のためには、成田アクセス鉄道並みの国庫補助の適用を受けた上で、最も採算性がよい在来線新門司ルートの場合に、年間450万人の航空旅客が必要との結論を得ました。

その後、平成18年3月に北九州空港は開港いたしまして、当時の年間利用者数は120万人と、旧北九州空港の4倍と大きく伸びましたが、アクセス鉄道整備の需要である450万

人とは大きな離れがございました。

この結果を受けまして、北九州空港アクセス鉄道の整備には事業採算性の確保が大きな課題となりますことから、本市では、需要予測や必要性などを再整理することとし、平成19年度から平成22年度にかけて、3ルートの採算性向上に向けた検討を行いました。この中で事業費や需要予測を精査した結果、航空旅客以外の鉄道利用者を増加させることにより、鉄道事業の採算性向上に寄与することが分かり、途中駅の設置や空港島への企業立地などによって押し上げられる鉄道旅客を見積もった結果、最も採算性がよい在来線新門司ルートで年間300万人の航空旅客が必要との結果を得ました。

次の2ページを御覧ください。

上段に平成22年度の検討結果をまとめております。

平成23年4月の経済港湾委員会にて、検討結果、3つのルート案それぞれの事業費や、採算性確保に必要な航空旅客数などについて、御報告しているところです。

なお、北九州空港の当時の航空旅客数は120万人程度で推移しており、必要な航空旅客数300万人とはかい離していることから、アクセス鉄道についての検討は一旦休止し、航空旅客数が200万人を超えた際に再開することとし、それまでは既存のアクセス手段を活用しながら、航空旅客の増加に向けた利用促進に取り組むこととしました。

次に、2ページの(4)でございます。令和2年度から令和3年度にかけての取組です。

そうした中、平成30年度には、インバウンド需要の取り込みにより航空旅客数が178万人となりまして、検討再開の目安とした200万人に迫ったことから、令和2年11月から翌令和3年5月にかけて、アジア成長研究所とJR九州、それから、本市の3者で勉強会を計4回開催いたしました。この勉強会では、鉄道事業者にアクセス鉄道の検討に必要な知見を教示いただきながら、幅広い視点で意見交換を行い、それぞれの考え方を相互理解し確認する機会となりました。

この勉強会を経て、アジア成長研究所が取りまとめた結果を、下の囲みに記載させていただいております。その概要としましては、JR日豊線の朽網駅と荏田駅の間に新駅を設置し、駅と空港間をバスで結ぶことで、鉄道利用による空港利用者を増やし、鉄道事業の採算性確保の目安としました年間300万人の航空旅客達成につなげていくことが可能であるという内容でございます。

こうした経緯を経て、今後の取組としましては、アクセス鉄道検討再開の目安である200万人の達成に向けまして、コロナ禍の影響で低迷した航空ネットワークと旅客の回復に、引き続きしっかりと取り組んでいきたいと考えてございます。

なお、アジア成長研究所が取りまとめたJR日豊本線の新駅設置につきましては、駅の設置主体となるJR九州側の見解としまして、朽網駅特急ルートと比較した場合、折尾、黒崎駅から空港までの所要時間の短縮が2分程であり、投資効果が得られにくいこと。それから、特急

列車が停車可能なホームの設置が可能であるかといった構造的な検証が必要であることなどの課題があり、現段階で実現を検討することは困難であると伺っているところでございます。

こうしたことから、当面は昨年４月から始まりました朽網駅特急停車により、利用者の拡大を着実に図っていくことが重要と考えてございます。

次の３ページでございます。

こちらにつきましては、参考資料といたしまして、先ほど御報告させていただきました、これまでの北九州空港アクセス鉄道の調査をまとめた資料でございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

○委員長（上野照弘君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 東九州新幹線について御説明いたします。

資料を御覧ください。

東九州新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、昭和48年に基本計画路線に決定されました。図のとおり、新幹線は法律に基づき整備計画を定め、順次建設が進められている状況でございます。東九州新幹線は、現在、基本計画路線に位置づけられていますが、実現するためには整備計画路線に格上げされることが必要となります。

これまでの取組でございます。

本市のこれまでの取組については、資料のとおりでございます。

北九州市をはじめ、福岡県、大分県、宮崎県及び鹿児島県との４県１市で組織する建設促進期成会で、また、全国の基本計画路線に関わる６つの期成会の合同で、さらに本市単独でも国への要望活動を行っております。

政府の閣議決定で整備新幹線の建設凍結が決定され、そこから要望活動を休止していた時期もございましたが、平成初期に再開した後には、継続した活動を行っております。

次のページを御覧ください。

新幹線開業に向けたプロセスです。

では、実際に新幹線が開業するまでのプロセスとしましては、全国新幹線鉄道整備法において、新幹線の建設時には、①基本計画の決定、②整備計画決定、③工事実施計画の認可という３段階のプロセスを踏むことが規定されております。東九州新幹線をはじめとする基本計画路線は、昭和48年の決定以来、第１段階から進展がない状況が続いておりました。今年度、初めて国において基本計画路線に関わるケーススタディを実施するための予算が計上されました。

本市としましても、まずは次の段階となる整備計画路線への格上げを目指しており、国が実施するケーススタディの対象路線へ東九州新幹線が選定されるよう、一昨日、７月14日にも、期成会メンバーと共に鉄道局長への要望活動を行ったところです。今後も引き続き、整備計画路線への格上げに向けて要望を行ってまいりたいと考えております。

東九州新幹線についての説明は、以上となります。

○委員長（上野照弘君） ただいまの説明に対し、質問、意見を受けます。なお、当局の答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質問、意見はございませんか。佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） アクセス鉄道の件ですが、事業の採算性を考えたら新門司ルートで300万人、その前提として200万人の旅客がなければ、なかなか検討再開は難しいということだと思います。そんな中で、皆様方が一生懸命頑張っていて、今旅客数を増やそうと努力されていると思います。ただ、現状の結果を見ると、なかなかその活路を見いだせていないという印象を持っていますが、引き続き頑張ってくださいたいです。

例えば、200万人、300万人という数字がありますが、橋か鉄道を結ぶことによって200万、300万になるというような考え方や計算はないのでしょうか。今は200万人、300万人にならないと採算性がないので、それは難しいですよということですけど、鉄道を結ぶことによって200万、300万人のお客さんに利用してもらえるようになるという、逆の発想や考え方はないのでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 空港の需要予測になろうかと思いますが、需要予測の中で、空港に至るアクセスの手段、そういったものが増えての需要予測は行っていません。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） ぜひそういう観点からも考えてもらいたいと思います。

なぜかという、今国会で副首都構想法案が議論されている中で、仮に副首都に認定されると、都市のバックアップ機能を強化する観点から、インフラの整備や、そういった予算をつけますという中身になってきていますので、これは1つ、ある意味チャンスなのかなと。仮に、福岡県、北九州市、福岡市でこの副首都に認定されたときに、都市のバックアップ機能を高めるという観点から、こうした空港のアクセスやリダンダンシー、そういったところを強化していくために、予算をつけてもらえる可能性が非常に高くなる。

それから、高市政権がいろいろとメニューを考えている中で、地域未来戦略の計画を今つくっていて。その中でも、インフラの整備などに対しては、別枠の予算を確保しますという話があるので、こういったことをきちんと北九州市がつかんでいけたら、インフラの整備に非常に大きな後押しになると思う。こうやって、国においていろいろな新しい動きがある中で、北九州市として200万人を達成しないと再開しませんという姿勢をずっと続けるということは、自らそのチャンスを手放していくことにならないでしょうか。

その辺も含めて、これから大きく流れが変わっていくわけですから、どう捉えているのかを教えてください。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 アクセス鉄道に関する必要な航空旅客数が300万人、それから検討再開で200万人という数字ですが、これは鉄道事業が事業採算性を確保するために必要な数字となつてございます。アクセス鉄道を設置、新設する際には、事業採算性、安定的に運営されるということが重要と考えますので、やはりその数字も横に見つつ、航空旅客の利用者を増やす取組を十分に、鉄道の再開は200万人のところで始めると考えているところです。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） それはよく分かる。採算性が取れない中で投資をするのはリスクがあるから、慎重に考えるのも分かる。そのために皆さん今、一つ一つ頑張っているわけですから。国の副首都法案や地域未来戦略で、地方のインフラ整備に予算をつけますという動きが進む中で、地元からどういう形で予算がつけられていくのかまだ分からないですが、そういうチャンスがどんどん広がっていく中でも、やはり200万人を達成しないと採算性が取れないから、予算をつけますというこの話に対しても手を挙げられないのか。話が繰り返しになりますが、どうなのでしょう。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 委員がおっしゃる副首都や地域未来でのインフラ支援、そういう内容も今国で議論されているかもしれませんが、先ほどと同じ御答弁になりますが、やはり鉄道を造って、安定的に運営していただくことが重要と思います。採算性の確保が、当時のこの検討でも、当時の成田アクセス鉄道整備の国の支援という、結構手厚いもので設定しております。それでの300万人、200万人ということですので、そういった整備費用、採算性には費用が当然関係すると思います。繰り返しになりますが、安定的に運営ができるところで行ってきたい。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 空港企画部長。

○空港企画部長 ちょっと補足させていただきますと、先ほど課長が申し上げたのは、事業採算性の観点から新ルートを検討するということでございますけども、佐藤委員がおっしゃるように、副首都構想で新たな人の流れができたり、今国がやっている地域未来戦略という補助もあります。ここはアンテナを高くして、新たな動きが出たら、また新たな考え方で検討を進めたいと思っています。また国からの情報等々がございましたら、委員の皆さんからも御提供いただければ、我々も検討したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○委員長（上野照弘君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） ありがとうございます。

ぜひその辺は、しっかりアンテナを高く、いろいろと情報収集してもらいたいと思います。

アクセス鉄道を結ぶことが一番理想的ですが、その前段階として、例えば空港島から新門司に1本橋を通すなど、アクセス鉄道を実現するための一つ一つの布石も打ってもらいたいと思

います。道路を1本また結ぶといったことも含めて、考えてもらいたいと思います。終わります。

○委員長（上野照弘君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） アクセス鉄道、もう10年ぐらい前から200万人というベースは変わらないから、ここが一つの指標と思いますが、コロナが終わって、200万人からぐっと離れて、どうやって北九州空港に利用者呼び戻すかは、このアクセスをつくる上で、本当に大事だと感じています。

先日、高速バスで小倉から福岡へ行ったときに、前の座席ポケットに天神から福岡空港までリムジンバスを走らせますという広告が入っていた、500円で。よく見たら40分かかる。地下鉄で行けば10分ちょっとだけど、バスだと40分かかる。国際線に着くということは、スーツケースが大きい方は、地下鉄に乗るのもエスカレーターが危ない。座って空港までゆっくり行ける、時間に余裕があれば500円で座って行けるという部分で、こういう需要があると感じました。例えば、北九州空港の国際線を利用する外国人の方は、空港に着いて、団体で来られているのか。個人で来ている人は、そこから町なかとか、自分の移動先にどういうふうに移動しているか、どういうアクセスを使っているかを把握しているか、教えていただけたらと思います。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 北九州空港を御利用いただく外国人の方ですが、団体、F I T、個人旅行の方がいらっしゃいますが、主に今はL C Cなので、個人旅行の方が多いと思っています。おおむねですね。団体の方はもちろんツアーバス等に乗りますので、そこはバスで行きます。個人利用の方は、バスが多いですね。特にノンストップバスで小倉に行かれる方が。これは完全な統計ではないですが、体感とかいろんな話を聞いた上で、多いかなと感じております。バスの時間帯に合わなかったら、朽網経由のJ Rで行くという方もいらっしゃるのかなと。韓国の方は、比較的レンタカーを使われる方もいらっしゃいます。とはいえ、全体のパイからすると、やはりバスが多いと考えております。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） バスの本数をもうちょっと増やしても。外国人はスーツケースが大きい。この夏の中でもぎゅうぎゅうで。私も小倉から天神に行くのが満席でした。真ん中の通路も出して。だから、結構暑い中の満席というのも、西鉄バスにしたら、採算を取るには満席にして動かすほうがいいでしょうけど、7割ぐらいで動けるようにするのが、本当はベストじゃないかなと。昨日も小倉駅を通ったら、空港のバスがちょうど着いていて、物すごい数の方が並んでいました。今、本当に暑いと思う。もうちょっと本数を増やして。遊びに行くなら、ちょっと遅れてもごめんねって言えるけど、飛行機は乗り遅れたらもう終わりという部分を考えて、余裕を持って、バスの運行をちょっと早めに動かしていただいたほうが。あれだけ人

が並んでいるのは、ちょっとどうかと思いました。

また、天神の国際線を結ぶバスも、500円だけどＩＣカードを使えば480円とか。北九州はそういうＩＣカードの値引きはなかったと思うので、そういうちょっとずつの利用しやすさが、200万人につながっていくと思います。

この前、大雨のとき、北九州空港に車を止めて、びしょぬれになってスーツケースで行きました。車を止めるところは仕方ないですが、車を止めた横を歩く道、あそこに屋根がちょっとあると。例えば、子供さんとかがいれば、そこで降ろせば、中で駐車場に止められる。駐車場に入らずに外に止めると、また1周回って駐車場に親が入ることになる。何か屋根とか、そういうちょっとしたサービスを、もうちょっと改善したら、少しずつ、ああ、北九州空港って使いやすいねということが広がっていくと思いました。本当に今、駐車場代も安いですし、航空券とかも上がっている中で、北九州空港は魅力ある空港であると思いますので、アクセス鉄道につながるようなことを、積極的に行っていただきたいなということを要望して終わります。以上です。

○委員長（上野照弘君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 2点質問させてください。

1点目が、令和3年6月に提案されたアジア成長研究所の案ですね。朽網駅と苅田駅の間に新駅を造ってバスでつなぐということですが、これは現状ある朽網駅から空港へのバスと、この新駅から空港へのバス、このアクセスを比較して何か大きく変わる点というのはどこなのか、教えてください。

2点目が、これまでの空港アクセス鉄道の議論を見ていると、鉄道かバスがメインになっていますけど、これ以外の交通手段、例えばモノレールとか、それ以外の新たな交通手段が過去に検討された経緯はないか、教えてください。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 まず、アジア成長研究所の御提案ですけれども、ＪＲ日豊本線で朽網駅と苅田駅のちょうど中間ぐらいに新駅を設置しまして、ちょうどその辺りに東九州自動車道の苅田インターチェンジの高架が上の部分にあります。その新駅から苅田インターチェンジに移動していただいて、そこから空港に向けてバスを走らせる、そういった御提案でございました。ですので、昨年4月から始まっております朽網駅に特急が止まって、既存の駅で、そこから空港までのエアポートバスを走らせるという違いになります。

もう一つ、鉄道以外、モノレール等での検討がという御質問でございますけれども、空港アクセスとしてモノレール等の整備を検討したことはございません。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） ありがとうございます。

新駅の件ですね、苅田インターチェンジの高架下に駅が来て、それによって時間的なメリッ

トがどれぐらいになるのか。信号が減ることによって、よりアクセスがスムーズになるという点を、このアジア成長研究所は強調されているということでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 新駅でのアクセス時間ですけれども、先ほども御説明をさせていただきましたけれども、新駅を設置した場合と、今の朽網駅特急停車での空港への時間というのが、駅の設置主体であるＪＲ九州からは、折尾、黒崎を起点として考えたときに、２分ぐらい変わるということが、時間の短縮効果になります。

○委員長（上野照弘君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 見落としていて失礼しました。それは折尾、黒崎を基準とした場合で、小倉を基準とした場合は、また効果があるのかなということはぜひ伺いたいのと、例えば信号が少ないことで、自動運転バスの実証実験を行っていると思いますが、これが朽網から行くよりも自動運転の可能性が高まるみたいなプラス点はあるのでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 折尾、黒崎と小倉の差ですけれども、同じ特急、折尾、黒崎から小倉を経由して行きますので、２分というところは変わらないと考えてございます。

それからバスですが、新駅になりますと、朽網駅を出て国道10号を越えて、それから、北九州空港へつながる県道の広い道路がございますが、そこまで行くのですが、その分国道10号を横断する。そういったところにかかる時間と、アジア成長研究所の新駅の場合は、苅田インターから自動車専用道路ですので、そのまま県道の広い道にタッチできる。その間の時間短縮効果というものが考えられると思います。

自動運転バスの実証につきましては、空港と朽網線で過去２年間実証の運行がされています。こちらはこちらでまた、社会実装に向けて検討は進められていくかと思っておりますけれども、社会実装が実現すれば、そういった信号がより少ないところに投入というのでも考えられる一つの案とは考えてございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 分かりました。

これは改めて、私もアジア成長研究所にいろいろ伺いたいとは思っていて。多分その２分というメリットだけで、ここまで強調されないような気がしております。そこは、ここでも議論した上で、また改めていろいろお話をお伺いさせていただきます。

最初に質問したバスと鉄道以外の交通手段の件ですけど、いろいろ技術の進歩とかスタートアップが登場する中で、いろんな交通手段も選択肢として増えてきそうな感じがあるので、ぜひそういった調査研究については、鉄道に限らないアクセスの在り方を議論させていただければと思います。私からは以上です。

○委員長（上野照弘君） 山田委員。

○委員（山田大輔君） 私からは現状を確認したいのですが、まず1点目、空港のアクセスの関係ですけど、ソニックが10本から16本に増えました。それについて、乗りの推移があまり変わらないように感じるのですが、今の港湾空港局としての受け止めがあれば、教えてほしいと思います。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 朽網駅の特急停車でございますけれども、今年の3月から特急の数を10本から16本に増やしていただいております。J R九州に。年度がまだ始まって3か月ぐらいですけれども、今のところ、1日当たりの利用者数は60から70人とJ R九州からお伺いしているところでございます。J R九州から、昨年の4月から始めていただいておりますので、一定の利用者がいることは確認できたという評価はいただいております。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 山田委員。

○委員（山田大輔君） ありがとうございます。

10本から16本に増えたことは良かったかと、単純に私も受け止めてはいるが、人数がそんなに伸びていないという話を実は聞いていたので、今60人、70人って聞いたときは、ん、と思ってしまった。

先日、羽田からこちらに帰ってきたときに、マイルートで予約して乗ってみました。私の場合は、特急に接続する便ではなかったので、在来線に接続する便でJ R九州のアプリを見たところ、朽網駅で6分の乗換時間がありました。結果、私がホームに降りたら、その10秒前にもう列車は飛び出していまして、乗れなかったというのが実際でした。普通列車が6分間、要はバスが遅れたのか、そもそもの出発が遅れたのかは分かりませんが、時間もしっかりメモをしておけば良かったと思いましたが、残念ながら、降りたときには列車がずっと出ていくと。バスが着いたときはもうホームにいたので、もう無理だったというところですけど。結果、20分後の普通列車に乗ったというのが正直なところです。

駅の設定上、あそこは列車が止められない。信号機がないから止めることができないので、接続という部分では難しいなと思っています。こういうことはあり得るよなと思っていたので、その次に乗りました。残念なことに、3分後ぐらいにソニックが目の前を通過して。ああって思いながら、僕はSNSに載せて、目の前を無情にも通過しましたと載せましたが、そういうことがあり得るなと思っていたので。アジア成長研究所の新駅は、そこの遅れの部分がなくなるメリットがかなり多いと思っているので、これをずっと、荻田、朽網の間に新駅を造りましょうという話をしていました。

三村踏切と雨窪踏切という踏切がありますが、そこの間が約250メートルあって、雨窪踏切を潰せば、僕は2面3線ないし2面4線。この辺でいうと、スペースワールド駅ぐらいの駅。スペースワールド駅の1本線路が減ったぐらいの感覚の駅ができるということになる。周り

も田んぼで、住宅もありますけれども、苅田町の町議会議員や町長さんと話す機会がありましたが、北九州市と苅田町、福岡県とどうですかねぐらいの雑談レベルでも結構ですけど、協議したことはあるのでしょうか。ＪＲ九州はできませんというお話だったと思うけど、そのあたり、自治体レベルでＪＲ九州にお願いしようよという話はあるのかなと思いましたので。教えてください。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 アジア成長研究所の御提案の新駅についてですが、こちらの件について、福岡県、それから、苅田町と本市で協議、そういうものは行っていません。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 山田委員。

○委員（山田大輔君） ありがとうございます。

その協議は、ぜひやってほしいなと思います。これは、苅田町なので福岡県も絡ませないと絶対にいけないし、今度熊本に空港アクセス鉄道ができるということで、熊本県の方にも話を聞いてきましたが、県の方のかかなりの努力があったと思っています。ぜひ自治体でまとまってやってほしいなと思います。

さっき富士川さんがおっしゃられた、バスにぎゅうぎゅうだったという話もありますけど、鉄道のメリットは一括大量輸送ですから。そのメリットを、本当は軌道でつなげるのが一番ですけれども、それができないのであれば、200万人をまず目指すためにどうするかとなったときに、新駅を造る。古賀の自動運転レベル４のバスにも乗ってきました、昨年度末に。このレベル４のバスがもし運転すると、信号が２個しかない。信号の制御とも通信が取れるというところでいうと、これを一つの観光のコンテンツにもできると僕は思っている。ぜひそこは、卵が先か、鶏が先かにはなりますけれども、ぜひ皆さんと一緒に肩を組んで、トライさせてもらいたいなと思っています。

東九州新幹線の話がありましたけれども、いろんなところにお話に行くに当たって、やはり私たちだけでこれは完成する話ではありません。ぜひとも皆さんと他の市町村さんと。この間、私たちは県会議員の先輩たちのところに行きましたけれども、福岡県の方々も新駅の話はあまり考えていなかったのびっくりだったという率直な感想を議員の先生からもらったので、ぜひそのあたりも含めて、話し合っていたいただきたいなと思います。ありがとうございます。

○委員長（上野照弘君） よろしいですか。

ほかに質問、御意見ございませんか。西田委員。

○委員（西田一君） 先日、上野委員長のリーダーシップによりまして、日豊線沿線自治体の議会の皆さんと、北九州空港で、それこそ従前から議論してもらっているアジア成長研究所の八田先生のお話、僕も何回も伺っていますが、改めて伺ってまいりました。他の自治体の議員の皆さんからも非常に共感していただいて、本当に興味を持って聞いていただきました。

その中で、従来の八田先生の御説明、お話とちょっと違ったなというのは、やはり軌道系の建設費。これだけ物価高騰していますので、鉄道に関して現状は厳しいというところが、トーンダウンしていましたね。あの八田先生もさすがにトーンダウンされて、ここに書いているアジア成長研究所の取りまとめ、つまり新駅、まずは新駅に八田先生は絞っておっしゃっていましたね。

先ほどからの質問と重なるのですが、JRの言い分としては、例えば折尾駅、黒崎駅から朽網駅の時間と、仮に新駅を造った場合の短縮時間が2分程度ということで、投資効果が少ないということですが、その後ですよ。駅を降りてからの時間は、どれくらい違ってくるのか。まず、そこをお伺いしたいですね。つまり、朽網からバスで行くとどれくらいなのか、新駅からバスで空港まで行くとどれくらいなのか。その時間の差というのは、どれくらいですか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 今の走っている朽網駅から北九州空港までが17分でございます、アジア成長研究所の御提案ですと、3分短い14分ということです。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） ということは、2分と3分を足して5分ということですか。鉄道の2分の差と、さっきの降りてからの、駅から空港までのそれぞれの時間の差が3分って。今どういう御説明だったか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 JRは、新駅が朽網駅より南側になりますので、そちらのほうがJRに乗る時間が1分長くなります。プラス1分ですね。バスの時間が3分短くなると、マイナス3分ですので、1分長くなって3分短くなりますので、合わせてマイナス2分ということです。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） ということですが、私も八田先生の御説明をもう何年も聞いてまいりまして。新駅に関してJRにお願いはされているのですよね、本市として。過去にそういう経緯はあるのですか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 新駅につきまして、市のほうでJR九州へお願いというのは、すみません、私の知る範囲ではないと考えてございます。以上です。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） というと、JRと協議をされてきた結果の、朽網駅の特急停車という理解でいいですか。ごめんなさい、そもそものところをずっと聞いて申し訳ないけど。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 昨年からはじめております朽網駅の特急の停車につきましては、朽

網駅に特急を止めていただきたいということで、ＪＲ九州に要請していました。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） そもそも新駅を造りましょうよという働きかけはされてこなかったという理解ですよね。分かりました。

とはいえ、確かに鉄道はコストが高いでしょうけど、我々はやっぱり、東九州新幹線をベースにアクセスを考えなきゃいけないと思っています。先ほどの御説明にありましたように、まずは整備計画路線に格上げしないといけない。国土交通省の鉄道局長にお願いに行かれたということですが、自治体が省庁の担当の局長さんでもいいですけど、そういった方々にお願いに上がるというのは、ありふれているというか、どこの自治体も同じようなことをされていると思う。ぜひ我々議員というか、政治家も積極的に動かないと。とにかく、東九州新幹線に関しては、声を上げ続けないと忘れられてしまう。小倉を起点にした東九州新幹線をぜひということを、声を上げ続けないと置いてきぼりになってしまう。それだけは阻止しないといけないと思いますので、我々議会の責任も重大だと思っています。

次の質問に行くのですが、アクセス鉄道の検討再開の目安となる200万人。これは国の通知なり、指導なりということですか、この200万人というのは。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 平成22年度の検討当時に、鉄道の事業採算性の確保に必要な航空旅客数が300万人ということでございます。また、鉄道の整備なりを改めて検討するには、一定の期間が必要ということで、200万人を設定しまして、その200万人になったら検討を再開しますと。これは市で決めた方針でございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） 市で決めた数字であれば、別に御自身で変更するというのは容易にできるわけですよね。この利用客の話になると、先ほどもどなたかがおっしゃっていたように、鶏、卵の話だと僕は思う。既存の就航している旅客便、これ仮に1年間全便満員だったとして、利用客はどれぐらいになるのですか。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 全便満員のときがどれぐらいになるかという正確な数字は持ち合わせていませんが、令和7年度が125万人でございます。この令和7年度からプラス要因としては、エアロKの清州線というものが、令和7年度は途中から週3便で飛び始めたが、週10往復まで増便になる。それから、台北線が今度9月から週3往復飛び始める。あとは東京路線が、先ほど申し上げました125万人のうちの112万人ぐらいでございますので、ここが一番大きいと思いますが、こちらが76%の利用率でございます。なので、ここが仮に76%が100%になったとしても、全体で200万人は今の段階では、なかなか行くか行かないかぐらいの状況でござい

ます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） ということは、ほぼ全便いつも満員になっていないと、アクセス鉄道の検討は再開しないということなので。ちょっとあり得ない話ですよ、全便満員になって200万というのは。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 おっしゃるとおり、200万人は非常に高い目標でございます。今委員がおっしゃったとおり、全便満員というのは非現実的かなと思っています。このため、私どもとしては、やはり今の路線だけで満足してはいけないと思っていまして、一生懸命新たな路線の誘致を行っているところでございます。

そこで、需要の非常に豊富なインバウンドがあるのは東アジア。具体的には韓国とか、今ちょっと中国はいろんな問題があつて、なかなか難しい状況ではございますが、台湾。こういったところから路線を引っ張ってきて、そもそものパイを増やす。そして利用率も高めていく。これが大事と思います。

当然ながら、先ほど申し上げましたように、東京路線が一番便数も多いので、東京路線も全体でいくと76%ぐらいではございましたが、まだ余力がありますので、特に関東圏からの人に、もっと来ていただかないといけないと今考えています。国内路線も諦めることなく路線を増やしていく、こうした今の路線に満足することなく路線を増やして、200万人を目指していきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） 例えば、この特別委員会でこういう議論をしているのも事実上の検討なわけですよ。東九州新幹線も絶対声を上げ続けて、まずは整備計画路線に上げないといけないと、周辺自治体を巻き込んで、みんなで頑張りましょうと、もう事実上の検討ですよ。なので、もう皆さん自分たちで検討再開の目安が200万人だとか、そういう現実的に非常に厳しい目標。僕に言わせると、ちょっと言葉は悪いですけど、逃げているというか、ちょっと消極的だねと。ふるさとの浮沈がかかっている、未来に向けての。ここはもう、検討を日常的にやってくださいよ。この委員会で議論していることも検討ですから。これはぜひ委員長、副委員長もリーダーシップを取ってやりましょうよ。

従前から何回も言ってきているけど、既存の九州新幹線ですね。これも本当に政治家が非常に頑張って、無理と言われたことを実現しているわけですよ。その結果、いつも言っているけど、鹿児島中央駅に小里貞利先生の胸像というか銅像があるわけですよ。非常に珍しいじゃないですか。近年の政治家で、昭和の政治家で公共の場に銅像ができるって、なかなかないですよ。それぐらい政治の力でできたのが九州新幹線と思うので、東九州新幹線もぜひみんなで、政治家みんなで声を上げて実現のめどをつけたいなと。僕は乗ることはないかもしれないけ

ど、実現のめどをつけたいなと思います。頑張りましょう。以上です。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 北九州空港のアクセス鉄道や東九州新幹線を議論されていますけど、数百億円、数千億円を要するような巨大事業の場合、利便性や期待だけではなくて、利用者数、採算性、自治体負担、既存交通への影響、これを真剣に冷静に検討する必要があると思います。現在、人口減少が続き、道路、橋、上下水道など、既存インフラの更新も増える中で、過大な需要予測を前提にして、その赤字を将来の市民に負担を許すことはあってはならないと思います。

先ほどの報告でもあったように、平成13年から平成15年にかけて3つのルートが検討された。最も採算性がよい在来線下曾根ルートでも657億円かかり、年間に420万人の空港旅客が必要とされています。また、在来線新門司ルートでも年間300万人が必要とされ、新幹線規格ルートでも年間810万人と。そういう中で、2025年の空港利用が125万1,393人、検討再開のめどでもある200万人には達していません。採算確保と必要とされている300万人に対しても約175万人。450万人とは約325万人との開きがあります。現在の旅客数や検討再開の目安にも採算ラインには遠く及ばない中で、アクセス鉄道を具体的に検討する客観的な条件は整っていないと私は考えますが、市の見解を伺います。

また、併せて、新たな需要予測と収支見込みなどを作成しているのか。作成していなければ、何を根拠に実現可能としているのか、お答えください。

次に、東九州新幹線について、北九州市は国に対して期成会として、北九州市を起点に分岐となる東九州新幹線の整備計画の早期策定と、北九州市～大分間の早期着工を求めています。しかし、大分県が2023年に行った調査では、日豊線ルートの整備費は8,195億円とされています。需要予測では、開業初年度を2060年として、小倉～大分間の利用客を1日2万3,970人と見込んでいます。そのうち1万8,510人、約77%は在来特急ソニックから新幹線へ移るルート。つまり巨額な費用をかけても、ソニックの利用者が新幹線に乗り換えているだけであって、飛行機や自動車、バスなどを利用しているのは5,463人と。国の指針でも、100を投じて73の金額換算、要するに費用対効果で見てもその採算性がないと認めています。新幹線の新門司ルートでも1,100億円。その10倍となる8,195億円、これをかけても採算が取れないと。なのに、北九州市は早期着工を国に求めています。どのような根拠を基にして国に要望しているのか、それを教えてください。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 まず、事業収支見込みといいますが、事業計画のようなところですけれども、平成22年度の時点で検討を休止してございますので、それ以降、何か市で検討したということはございません。

それから、アクセス鉄道への見解といいますが、今現在、空港旅客数は125万人といったと

ころで、アクセス鉄道の検討再開の200万人にはまだ離れていますので、直ちに検討を再開するという状況ではないと考えています。

一方、将来に向けまして、空港としては着実に空港利用者の増加を図るなどして、空港の存在感を高めていくといったことが、将来的な東九州新幹線の機運を高めることにもつながると考えていますので、今後とも、北九州空港のポテンシャルを最大限発揮できるような視点を大切にしながら、総合的な見地から引き続き鉄道について考えているところでございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 東九州新幹線の整備につきましては、仮に整備されれば広域ネットワークが構成されまして、例えば小倉駅を持つ北九州市においては、本州と九州をつなぐハブ機能として、北九州市内においてはメリットがあると考えております。

いずれにしろ、新幹線整備については国の事業ということで、事業の採算性については国が判断することであって、我々としては要望する立場という位置づけになります。事業の趣旨や経済性というのは、国においてこういった評価がされるかは、今後、整備計画路線になった際に、そういった検討がされるものと考えております。

ちなみに、東九州期成会でも、独自調査にはなりますがBバイCの調査をしております、全線で整備すれば収益性は確保できるという計算結果となっております。そういった意味で、引き続き国に要望することで、あとは国で具体的な判断をしていただくような形になろうかと思っておりますので、引き続き活動は継続していきたいと考えております。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 空港利用者が200万人に達していないので、新たな検討はしていないということですが、過大な需要予測に基づく採算性のない予測にも即巨大な開発を進めてきて、今それが大きな負担になってきています。

私は以前、仙台空港に視察に行きました。仙台空港は331億円の税金をかけてずっと赤字でした。北九州空港でもアクセス鉄道を考えていますと言ったら、絶対にそれはやめてくださいと言われました。今でも、やっと2018年度に371万人になって黒字になったと言われている。それは、仙台空港までずっと企業が張りついて、そして住宅が張りついている。だから、沿線の方々がかなり乗ることによって、アクセス鉄道が黒字になっているという状況です。先ほどの調査では、その沿線に住宅や空港等に企業を張りつけることができれば、若干黒字になるということ。先ほどの調査で便が満杯になっても、200万人という状況であれば170万人。では鉄道を造ったから利用客が増えてくるのか、先ほど卵が先か鶏が先かと言われましたけど、アクセス鉄道を造れば利用客が増えてくるのかと。違うと思いますよね。やっぱり空港を利用する用事がなければ、それは行かないと思う。

国や県や市、鉄道業者がどれぐらいこれについて負担するのか、そういう見通しはあるので

しょうか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 この平成22年度当時の検討ですが、事業費については、当時、成田空港の鉄道の補助率、国が3分の1というものがございまして、高い補助率ではありますが、これが適用されるとしたらという前提です。ですから、国が3分の1。地方自治体、福岡県や北九州市になるかと思いますが、そこが3分の1。事業者が3分の1で、この平成22年度当時の検討はやっています。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 成田空港並みの補助率があればですが、そうっていない。だから、造れ、造れと言っても、利用客が増えなければ、それは市民にはね返ってくるわけですよ。当然アクセス鉄道を造れば、大規模改修なり修繕だとかありますけども、運営が赤字になり大規模修繕費が生じた場合、市の追加負担、こういうものはあるのでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 このアクセス鉄道の検討につきましては、当然事業採算が回るという前提での検討でございますので、赤字ですとか、そういったときの想定とか、そういうことはやっていません。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 過大な事業予測だけで、あったら便利だというだけで造っていくのは問題が大きいと思います。これまでも北九州は、そういう大型開発をやって、それが負担になってきている。既存の朽網線とか、バス路線、そういう形でやっていかないと。増えればいい、確かにあったら便利ですよ。それだけでやっていくのは問題だと思います。

東九州新幹線については8,195億円、要するに新門司から新幹線を引いても1,100億円と、その10倍ですよ。新幹線に乗る人、その割合、それはいわゆるソニックの特急で乗っている人たちが新幹線に乗り換えるだけだという形で言われていましたが、そういう需要予測はされているのでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 新幹線整備の建設スキームになるのですが、実は新幹線自体の施設は国が保有、正確に言うと鉄道運輸機構が保有していて、それを運営するJRにお貸しする。そのお貸しした利益を貸付料として国に返還していただいて、その残りを国が3分の2、地方が3分の1を払うというようなスキームになっております。

いろいろな報道であるとおり、整備、着工については、いわゆるBバイC。そういった収益性や、実際に運営するJR利用者の推移。どのくらい利用が増えるか減るかといった、将来にわたってどのような施設の維持管理が必要なのか。その辺については、全て国のほうで調査するということです。先ほど最初に御説明させていただいた法定の手続は、かなり厳格なルー

ルがありまして、その段階、段階でかなりきちっとした精査を国でされているという状況でございます。ですので、我々としては、可能性があるなら当然建設について要望していきますが、その辺のタイミングで、国においてそういった判断がなされるものと考えております。以上です。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 先ほど私が説明した大分県が2023年に調査した結果、小倉～大分間の利用者が1日2万3,973人と。そのうち77%に当たる1万8,510人、これはいわゆる特急在来のソニックから新幹線に移っているだけだと。あとの5,463人は、自動車やバスを利用しているということで、これ新幹線を造ったから、それで利用が増えるのではないと思うけど。いわゆる特急から新幹線に移るだけだと思っているけど、そのあたりはどのように認識されていますでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 大分県の出した数字について、我々から話す立場ではございませんが、先ほど申し上げましたとおり、国でそういった調査の段階で、当然在来線から新幹線に乗り換えることで、在来線で減る部分の収益も、貸付料の中で考慮という形になります。減った分、例えば仮にソニックで減収した分を見込んだ貸付料の設定、収益性の設定がされるものと考えておりますので、その辺については国に精緻な調査、まだそこまでは当然至っていないのですが、そういったところで判断されるものと考えております。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 具体的な言及はありませんでしたけど。当然新幹線ができれば、特急ソニックの間引きが出てきて。今までは駅に止まっていた分が、新幹線ができることによって間引きになる。今佐賀にも新幹線ができることによって、在来線が減ったり特急が減ったりという形で、住民の足が奪われてきている状況もあると思う。国が出している資料の中では、費用対効果で100を投じて73しか利益がないと、これを認識されていますか。

○委員長（上野照弘君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 具体的なその数字は、認識しておりません。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 国もそういう調査資料を出しているわけですね。100を投じて73しか費用対効果がないと。だから、新幹線を造ったからといって、乗客が増えて、そして大幅に利益が増えて、飛行機に乗る人が増えるわけではないと。にもかかわらず、市が国に対して東九州新幹線を造ると要望していますけど、この根拠を教えてください。

○委員長（上野照弘君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 根拠としましては、東九州新幹線が整備されることによって、広域ネットワークが形成される。そして大分や宮崎、そういった地域間の交流が拡大するであろう

と。そういったところを踏まえて、我々は4県1市で要望活動をしているところでございます。以上です。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 根拠としているからには、さっき言った国の調査資料も出ているわけで、東九州新幹線ができれば、広域ネットワークが広がって経済が活性化していくという、単なる臆測だけで判断するのではなくて。本当に慎重に、これだけの税金を投入するに当たっては、やはりそれなりの調査研究もしていただいて、国への要望、これはやめるべきだということをや望して終わります。

○委員長（上野照弘君） ほかに御質問、御意見は。西田委員。

○委員（西田一君） 私の主張は、東九州新幹線ありきということでは当然なくて。広域での人流、インバウンドも含めてですが、その結果もたらされる経済効果や相乗効果、そういうものも考えないといけません。そもそも東九州新幹線は、小倉を起点とした東九州新幹線でなければどうなるのか。例えば博多から大分に行くとか、そういった図面もあるわけで。もしそうなったときに、この北九州はどうなるの。あるいは日豊線の沿線自治体。行橋市、荻田町、豊前、築上とかずっとありますよ。我々議員間で交流していますけど、もしそうなった場合に、このエリアがどうなっちゃうのか。そこまで考えないといけないと思います。以上です。

○委員長（上野照弘君） 御意見ということで。御質問、御意見はほかにございませんでしょうか。伊崎議員。

○委員（伊崎大義君） すみません、何度も恐れ入ります。

先ほど西田委員から御質問のあった、駅からバスまでのアクセス時間について。今アジア成長研究所のレポートで令和6年に出ているものを確認したところ、先ほどのお話では朽網駅から空港までが17分で、新駅から空港までが14分ということだったのですが、アジア成長研究所のレポートだと、朽網駅からのバスは20分かかかる。新駅からのバスは、8分で着くと計算されております。JR九州の見解と、このアジア成長研究所の見解の相違については、どういうふうにお考えになりますか。

○委員長（上野照弘君） 空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 すみません、私は令和6年度の内容を詳しく知りませんが、8分ですか。朽網、距離的には約10キロあるかと思いますので、ちょっとそこは確認して、後ほど回答させていただければと思います。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 伊崎議員。

○委員（伊崎大義君） ありがとうございます。

恐らくバス自体は西鉄が走らせているので、JR九州でもアジア成長研究所でもなく、西鉄バスに聞くのが一番確実な時間になるのかなと考えています。このレポートの中では、先ほども申し上げた信号の数が影響しているようです。朽網駅からは信号が7つあって、特に朝は煩

雑になるので、かなり時間が安定しないということが書いている。一方で、新駅の場合は、基本的に信号機がない（２つあるが連動可能である）という説明で、この数字の根拠になっているようでした。

なので、その点も含めて検討すると、新駅のほうがトータルの時間が10分近く短くなるとこのレポートでは書いていますし、あとは新駅設置による住居の新設や企業誘致などの効果も、また新たに経済効果があると思うので、こういった点も踏まえて、J R九州の見解だけで判断せずに、この新駅の可能性をぜひ議論していけたらと思っております。以上です。

○委員長（上野照弘君）ほかに御質問、御意見ございませんか。渡辺委員。

○委員（渡辺修一君）東九州新幹線の件につきまして、期成会中心に要望を行っていく中で、今回国が整備手法や運行手法、技術的課題などの検証、調査する予算が計上されたということであって、大変うれしく思います。これは国が調査する内容ではあるのですが、北九州市として独自で、本当に選定されるために取り組んでいることや、取り組まないといけないことが何かあるのかどうかを教えていただければと思います。

○委員長（上野照弘君）都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 委員がおっしゃられるとおり、今年度のケーススタディが予算化されたということで。我々としては、まずそこに選定されるよう、要望活動を4県1市で皆さんと一緒にやっていきたいというのが1つ。

当然、4県1市の機運醸成を図るような活動についても、今メンバーの中で話し合っていますので、そういった取組を進めていきたいと思っています。

また、もしケーススタディに選ばれましたら、国に対して、いろんな我々の思いや要望についても、伝える機会があれば伝えてまいりたいと考えております。

○委員長（上野照弘君）渡辺委員。

○委員（渡辺修一君）ありがとうございます。

先ほど西田委員も言われたとおり、北九州市を起点、出発地とした東九州新幹線というものは、私は非常に重要じゃないかなと思っています。また、北九州空港は3,000メートル化になりますので、ぜひ、世界へと広がっていく北九州空港でありますので、この東九州新幹線の起点を北九州とするというところが、空港へのますますの発展へとつながっていくところも、しっかりとアピールしていただきながら、また、市民としても、この東九州新幹線が本当にあったほうがいいな、必要だなと思えるようなアピールといいますか、機運醸成を、ぜひとも力強くしていただけることを要望させていただきたいと思います。以上でございます。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（渡辺修一君）委員長と交代します、上野委員。

○委員（上野照弘君）それでは、空港のアクセスということから、少し意見を述べさせていただきたいと思います。御答弁できるようなことがあれば、御答弁いただきたいと思います。

す。

先日、1人ではありましたが、清州便を使って清州に行ってまいりました。日曜日の11時55分に乗って13時10分着ということでしたけれど、30分近く早く着いて、非常にスムーズだったと記憶しています。今まで韓国に渡るときは、ほとんどが福岡空港を使っていたのですが、初めてではないですけれども清州便を使ってみて、非常に福岡なんかよりスムーズに車を止めて空港に入って、スムーズにチェックインもできたし、極めて福岡空港に比べて楽だなと思いました。

行きの飛行機ですけれども、自分の肌感覚で言いますと、恐らく行きの便は、日本人は僕だけだったのではないかなという感じでした。もう大多数が韓国の方。皆さんのパスポート、イミグレーションでいろいろ見て回ったのですが、大多数が韓国の人で、多くの韓国人の方が北九州空港を使ってくれているのだろかなと感じた次第であります。

清州に着いて、宿をソンアンキルに取っておりましたので、どうやって行こうかなと考えていました。僕自身韓国でバスに一人で乗ったことはありませんので、ちょっと挑戦してみようと思って、清州空港のコンビニでバスカードみたいなものを買って、それで乗ってみました。非常に便利で、474番か740何番かのバスに乗れば、25分で宿の近くのバス停に着くことができました。そのバスはがらがらでしたが、運よくエアロKの従業員さんが乗っていましたので、翻訳アプリで、僕はここに宿を取っていますけどどこで降りたらいいですか、なんて聞きながら教えていただいて、25分で市街地、市の中心部に到着できました。

次の日に相方が来ましたので、相方を迎えに行こうということで。相方といっても、同じ経済港湾委員会の仲間である松尾和也議員ですけれども、松尾和也議員を迎えに行こうと思って、それもまたバスで行きました。それも同じく20分くらいで市街地から空港に着いて、松尾和也議員が乗ってきた便も結構早く到着しました。時間どおりというか、早く着くことは非常にいいことなので。2日目は空港から市街地に、バスではなくて今度はタクシーに乗ってみました。タクシーに乗ってみても、やっぱり20分くらいで市街地に着く。

何が言いたいかというと、やはりアクセスはめちゃくちゃ大切だなと思った次第です。たくさん韓国人が北九州空港を使ってくれていて。先ほどの議論の中でも富士川委員のバスのことがありましたし、バス停のこともありました。やはりこれは、アクセスありきで空港は育っていくのかなと、改めて感じた次第です。

帰りは、火曜日、昼の便で帰りましたが、その帰りの便には日本人の方が20数名いらっしまったと記憶しています。そして、日本人の方に結構いろんな御意見を聞いて回りました。市議会議員をしていますと言わなかったですが、初めて清州に来たけど、どうでしたかとリサーチしていくと、結構皆さん感じがよかったというか、いい町でしたねというところでした。清州の町は日本人が全然いなくて、町なかで乗ったタクシーも、15年タクシーの運転手をやっているけど、初めて日本人を乗せたという人もいました。ソンアンキルから西のほうに行くとハ

ボクデという町もあって、ハボクデにはS Kハイニックスという大きな半導体の工場があり、つい最近、数千人の従業員さんに数千万円くらいのボーナスを出した景気のいい町だとも聞きました。ぜひそのような半導体景気を、北九州空港から九州に呼び込むためにも、着いてからのアクセス。彼らは、レンタカーを使う方もいらっしゃるということですが、多分そういう方は一握りであって、大多数はバスですよね。この韓国からの経済効果を呼び込むためには、アクセスは絶対的に大切です。卵が先か鶏が先かというようなお話もありますけれども、先にアクセスを整えてやれば、間違いなく北九州空港は成長するし、それが東九州新幹線の実現にもつながると思いました。これは僕の意見として。旅の感想じゃないですけども、また清州には足を運んでみて、ぜひあの町をリサーチしてみたいと思っていますし、ぜひあの便を生かすことによって、さらにいろんな国際線の誘致にもつながると思っていますので、個人レベルではありますけれども、僕は努力していきたいと思います。意見ということで終わりたいと思いますので、ぜひ引き続き頑張ってください。

(副委員長と委員長が交代)

○委員長（上野照弘君） ほかにございませんでしょうか。

ほかになければ、以上で東九州新幹線を含む北九州空港周辺のアクセス機能のあり方についての調査を終わります。

ここで、次の議題に関する職員を除き、退室願います。

(執行部退室)

○委員長（上野照弘君） 開会から間もなく90分が経過しようとしておりますが、トイレ休憩等はよろしいでしょうか。一旦休憩取らず、よろしいですか。

○委員（西田一君） ちょっと取りましょう。

○委員長（上野照弘君） それでは、5分休憩を取ります。再開は15時とさせていただきます。

(休憩・再開)

○委員長（上野照弘君） それでは、再開いたします。

次に、北九州空港に関する福岡県及び近隣自治体との連携のあり方についてを議題とします。

5月19日に行われました福岡県への調査について、委員間で意見交換を行います。

調査で感じた所感や意見、提案などについて発言をお願いいたします。

本日の意見交換の内容については、所管事務調査の委員会報告書の中で反映させていきたいと考えています。

なお、今回は委員間での意見交換となりますので、執行部に対する質問については、事実確認など必要な範囲でお願いをいたします。

それでは、意見や御提案はございませんでしょうか。山田委員。

○委員（山田大輔君） 先ほども言ったのですが、県議会議員の先生たちとお話できたというのはすごく有益だったなというところでして、本当に委員長には感謝申し上げます。ありがとうございます。

さっきも言いましたが、県議会議員の先生方も新駅というアイデアがなかなかなかったそうです。鉄道を引っ張るというところもありながら、私たちは200万人を令和10年までに目指すと言っていますので、そういう意味では意見というか、心を通わすというか、そういう部分できた一つのきっかけになったことは、よかったと思います。どうしても、福岡空港が大きい過ぎるがゆえに向こうにフォーカスされがちなので、北九州空港が福岡空港の補完空港として成り立つためにも、今後も継続して、ああいう意見交換ができればいいなと思った次第です。

2つ目、うちの北九州空港は北九州エアターミナル株式会社がやっていますけれども、F I A Cのように熊本も民間空港ですけど、ああいうふうにやっていくというのも一つ手だと思うので、何かその辺の手探りというか、やっていけたらいいなと思いましたので、今回の意見交換はかなり有益だったなと思います。ありがとうございます。

○委員長（上野照弘君） ほかに御意見ございませんでしょうか。

当日、委員会視察等で欠席の方もいらっしゃいましたけれども、どういう議論をされたかというペーパーも配っておりますので、御意見があればどうぞ御自由に、忌たんのない御意見を。富士川委員。

○委員（富士川厚子君） 私は一番印象に残ったのは、着陸料が福岡空港と北九州空港で2万しか変わらないということが、もうちょっと下がってもいいのかなと思いました。国の空港なので、北九州はそこまで難しいという話もありましたけど、滑走路がいっぱい、もう飛行機をこれ以上増やせないという話もされていたので、北九州空港のほうに、福岡空港に入れない飛行機をうまく誘致、移動していただきたいなと思います。北九州空港も羽田便が出ていますが、J A Lなども時間の使い勝手が悪い。コンスタントに常にどちらかが飛んでいるみたいな時刻表であってもらいたいなと思います。航空会社がないと飛行機は飛びませんが、サービスという部分で利用者の目線を本当に大事にいただけたらなと思いますし、今回こうやって県議会ともお話しする機会を与えていただきましたので、これが継続して、また北九州に有利になるような実りあるものに、今後も続けていけたらと思いました。以上です。

○委員長（上野照弘君） 富士川委員、ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問、感想等ございませんか。小松委員。

○委員（小松みさ子君） 私が一番印象に残ったことは、福岡空港はすごく満員で離発着も大変な中で、福岡空港に入れない、それでも北九州空港ではないという選択肢をされてしまうということがすごく衝撃的で。北九州空港が、私たちにとってはすばらしいと思っていても、まだ北九州空港が選ばれない理由は何だろうかと。先ほども、200万人に達成しないと新しいアクセスは、ということがありましたけど、アクセスなのか何なのか。もっと北九州空港の魅力

を皆さんに分かっていただくために、何を私たちができるのかということを、すごく考えさせられました。なので、皆さんと共に北九州空港、観光客の皆さんもそうですし、市民の皆さんにも愛されるような北九州空港。北九州空港は楽しいよねという空港にしていけるといいなと思いました。また皆さんと一緒に、そういう何が足りないかということを、しっかり検討しながら進んでいけたらいいなと思いました。以上感想です。

○委員長（上野照弘君） 小松委員、ありがとうございました。

ほかに御意見、御感想等。西田委員。

○委員（西田一君） 初めて県議会の皆さんと一緒に委員会ができて、課題を共有できました。やっぱり同じ思いで、北九州市空港に関して。特に我々は自民党なので、県議団の松尾統章会長からも非常に力強い発言をいただきましたので、またぜひ折を見て県議会に行ってもいいし、来てもらってもいいと思います。ぜひまたやっていただきたいなと思います。

北九州空港のために県会議員の皆さん、それから県の執行部の皆さんも、努力してくれているだろうなというところですが、やはりセールスをしていても、福岡空港の就航の会社が多いと。この差は何だろうと。例えば福岡市にそんな観光の拠点はあるか、一方、北九州は福岡に比べて別府に近いのにと。やはりアクセスしか思い浮かばないですね。八田先生なんかは、もろにそれをおっしゃいますからね。福岡市の発展は空港なのだと。僕も奇跡的な空港だなと思っていますので、やはりそこかなと思いましたね。

とにかく県議会との意見交換も含めて、ああいった場は非常によかったと思いますので、またぜひお願いします。ありがとうございました。

○委員長（上野照弘君） ほかに御意見、感想、質問等、何かございませんでしょうか。伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 私は当日参加できなかったのですが、議事を見ていて、堀大助議員が質問されている着陸料の決定の仕組みについて。これに関して、基本的には国指定空港で国が一律で決めているので、これについては申請することはできないから助成で対応しているという文書がありますが、申請は難しくとも、それを要望したりすることも難しいのでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 着陸料は、国管理空港は一律に、一定程度のルールで決められています。国としては、例えば北九州を下げる。そうしたら、ほかの国管理空港は、じゃあうちもという話にはなろうかと思います。それは国の役割として、そういうふうになっていると思います。このために、自治体間ではどうしても。我々は北九州空港を利用させていただきたいということで、運航助成で地元を支援している、そういう状況でございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 一律というのは、例えば近隣だと佐賀空港と足並みをそろえてということですか。

○委員長（上野照弘君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　そうですね、佐賀空港は県が管理もしていますので、佐賀空港に限らず、例えば国管理空港、幾つもございますので、なぜ北九州だけかという話になろうかと思えます。この着陸料は、国の収入にも入ってきますので。そういったところは、北九州だけするという理由としては、北九州市がするとか、福岡県がするとか、恩恵を受けるといいでしょうか、そういうところがするべきものと考えてございます。以上でございます。

○委員長（上野照弘君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）そういう意味では、本当に冒頭からお話の出ている副首都構想みたいなところで、東京のバックアップ機能を強化するために少しでもアクセスを誘導するというものはあると思います。いずれにせよ、インバウンドもすごくオーバーしている京都などオーバーツーリズムのところもあれば、地方でもっと来てほしいというところもあるので、そこをならす意味でも地方空港間で連携して、国指定空港については着陸料を下げていくことを交渉することは、今後動きとしてあってもいいと思うけれど、そういうものを北九州空港、北九州市からアプローチしていくことはできるのでしょうか。

○委員長（上野照弘君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長　今おっしゃいましたように、国管理空港同士で下げるということができるかどうかという、できる可能性はあるのですが、日本では空港間競争ということが行われています。結局じゃあ北九州が下がって、例えば鹿児島が下がった。じゃあ一緒だよねという話にはなろうかと。そうすると、着陸料だけではなく、今国でも、特に国内航空の在り方に関する委員会もやっていますし、航空業界全体でエアラインの収益といいましょうか、路線の維持管理をするための政策とか、そういうものを全体でやっているところと考えております。

一方、福岡空港は民間委託化の空港です。とはいえほかの空港とのバランスもありながら、国に届出して着陸料を決めている。全体は国で考えているところではあります。我々としては、とにかく北九州に引っ張りたいという思いがありますので、今までも予算は御審議いただいていますけれど、そういったところで支援して、航空会社を引っ張っていきたい、こういうふうに考えております。以上です。

○委員長（上野照弘君）伊崎委員。

○委員（伊崎大義君）もちろん地方空港間の競争もあるとは思いつつ、逆に地方空港同士のアクセスが、また新路線としてできやすくなることにもつながると思う。港湾空港局長は国からいらしているということですので、ぜひそういった議論も今後していただきたいと思っております。以上です。

○委員長（上野照弘君）ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見ございませんか。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） 福岡県議会に行かせていただいたときに、山田委員から、北九州空港もF I A Cの一部に入って、福岡空港との一体的な、福岡空港の第2空港的な取扱いはどうだろうという御質問があって、県の事業課長から、県と北九州市が一緒になって検討していく必要があるのではと考えるとお答えいただいています。F I A Cに入ることについて、今まで協議されたことがあるのかをお聞かせいただきたい。

それと着陸料ですよ。北九州空港は10万8,000円という数字ですけれども、これは例えばエアロKの飛行機が着陸したら、1回、多分10万8,000円をエアロKが払うのかなと思うけれど、例えばこの10万8,000円が5万円になったとして、エアロKはうれしいのかな、どうなのかなというところ。思いのほか着陸料が、素人考えですけれども、めちゃくちゃ安いよなと思ってしまって。この着陸料が、路線の誘致に果たしてつながるのかなと素人っぽく思ってしまっただけで、その考えについて教えてもらえたらと思います。

○副委員長（渡辺修一君） 空港企画課長。

○空港企画課長 先ほどの福岡空港、F I A Cとの一体運営の件でございます。

福岡県とは、コンセッションの在り方というものは協議したことがございますけれども、具体的にF I A Cと一体となって運営をしていく、そういった議論はまだまだかつてございません。以上でございます。

○副委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 航空会社が着陸料、例えば10万円が5万円になったらうれしいのかというところでございますけれども、それはうれしいと思います。言い方がちょっと乱暴かもしれませんが、航空会社はいろんな運航経費を抱えています。燃料、人件費等々、あとはグランドハンドリングに係る費用、航空機を誘導したりする、そういった費用がいろいろかかっているうちのひとつが着陸料である。そういう運航に係る経費がかかるので、我々地元は議会でも予算を確保していただいている、運航助成ということで。誘致するときには、どうしてもリスクがあります。最初は知名度も低いので、コストに見合った利益が取れるかという不安なところが航空会社にはあります。そのリスクをある程度解消するために、ぜひ北九州空港を使ってくれというために、地元から運航助成を着陸料相当分や、そこも含めたところの運航助成をしているところがございます。以上でございます。

○副委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） ありがとうございます。

それは安くなるほうがいいですよ。ただ、あんなにたくさんの人が乗る飛行機なのに数万円で、何かあるのかなとちょっと思ってしまって。清州に行ったときの飛行機代は往復3万円ぐらいだったのですが、1人がこれを3万1,000円になったら、十二分に着陸料なんかと、そう思ってしまっただけです。終わります。

○副委員長（渡辺修一君）交代します。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（上野照弘君）ほかに何か御意見、御提案等ございませんか。御提案等でも構いません。ございませんか。

ほかになれば、以上で意見交換を終わります。

次に、行政視察について協議を行います。

他空港の先進的な取組について視察をすることは、北九州空港の調査を進める上で参考となると考えております。今回の行政視察では、空港の更なる利用促進について調査を行えたらと考えております。利用促進を図るに当たっては、魅力向上は欠かせないテーマであると考えております。

そこでまずは、近隣の九州、山口の主な空港を対象に、魅力向上の取組を調査してはと考えました。

視察先の候補について正副委員長で候補地の検討をしたので、その内容を事務局に説明させます。事務局。

○政策担当係長 それでは、ただいま委員長から説明のありました行政視察先の候補について説明させていただきます。

九州、山口の空港についてですが、北九州空港及び離島にある空港を除き8つの空港がございます。

国土交通省の速報値を基に、令和7年度の旅客数の多い順に、各空港の主な魅力向上の取組について、それぞれのホームページで確認した内容を説明させていただきます。

まず、1番が福岡空港になります。

福岡空港は旅客数が約2,880万人で、都市型空港として商業施設が充実しております。最近では、英国SKYTRAX社が実施する空港格付制度におきまして、世界最高評価となる5スターエアポートを初めて獲得いたしました。評価されたポイントとしては、スムーズな出発、到着手続のほか、飲食・物販店の充実、特に福岡、日本らしさの演出等を行ったとなっております。

続きまして、鹿児島空港です。

こちらは旅客数が約590万人で、例えばH3ロケットの打ち上げ中継などのイベントを実施するほか、滑走路開放イベント、そのほかマルシェの開催、天然温泉を使用した足湯等を整備するという取組をやっておりました。

続きまして、熊本空港でございます。

こちらは旅客数が約380万人で、阿蘇や天草のグルメが楽しめるフードコートや熊本の銘酒が楽しめるバーなどが整備されております。また、くまモンや人気漫画のワンピースなどのパネル壁画等が整備されております。

続きまして、宮崎空港でございます。

宮崎空港は旅客数が約340万人で、年間を通じてイベントを開催しております。マルシェやライブ、ギャラリー、ポップアップストア等の出店等が行われております。

続きまして、長崎空港です。

こちらは旅客数が約320万人で、滑走路ウォーキングやバックヤードツアーに合わせ、クルーズ船から空港を眺めるイベント等もやっております。また、ポップアップイベントの実施が行われております。

次に、大分空港でございます。

大分空港は旅客数が約190万人で、宇宙をコンセプトにした展示やハローキティとのコラボを実施しているほか、源泉かけ流しの足湯を整備しております。

次に、山口宇部空港でございます。

こちらは旅客数が約87万人で、こちらはお笑いコンビのぺこぱがエバンジェリストに就任し、自身のSNSやメディアを通じて、同空港や地域の魅力を全国に向けて発信する取組をしております。また、近くにはインクルーシブ遊具広場やふれあい公園を整備もやっているようでございます。

最後に、佐賀空港でございます。

旅客数が約64万人で、こちらは佐賀全体で今人気漫画キングダムとコラボした企画を実施しております。その中で、佐賀空港の愛称を佐賀キングダム空港とするなどの企画を展開しているというところがございます。

以上で、検討しました行政視察先候補地の説明を終わらせていただきます。

○委員長（上野照弘君） 行政視察は、先ほどの候補の中から、1泊2日で10月中旬から11月中旬の間に実施したいと考えております。

行政視察について何か御意見等はございませんか。

（「なし」の声あり。）

それでは、特に御意見等ありませんので、行政視察は10月中旬から11月中旬の間に実施したいと思います。

なお、日程については、後日、事務局に調整させます。

また、視察先については、相手方との調整が必要となりますので、先ほどの候補地の中から正副委員長で選定したいと思いますが、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、そのように決定いたしました。

以上で会議を終了いたします。

北九州空港機能強化・利用促進等調査特別委員会	委員長	上野 照弘	㊟
	副委員長	渡辺 修一	㊟