

北九州空港機能強化・利用促進等調査特別委員会記録（No. 5）

1 日 時 令和8年8月20日（木）

午後1時30分 開会

午後2時06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
			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	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外3件	港湾空港局より別添資料のとおり説明を受け、国及び福岡県へ要望活動を行うことを決定した。
2	行政視察について	10月19日から20日までの2日間で行政視察を行うことを決定した。

8 会議の経過

○委員長（上野照弘君） それでは、開会いたします。

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4件を一括して議題といたします。

初めに、国及び福岡県に対する要望についてです。

これまでに設置されてきた空港特別委員会では、国や福岡県議会に対し、北九州空港の機能強化や利用促進に向けて精力的な要望活動を続けてまいりました。また、当委員会においても、昨年11月に正副委員長で国に対して要望活動を行いました。そして、本年5月19日に行った福岡県議会空港・交通インフラ調査特別委員会との意見交換の中では、来年には滑走路の3,000メートル化が実現し、物流拠点化を進める上で重要な一年になる、旅客の誘致も大きな課題で、今後も福岡県議会と北九州市議会の連携は大切であるとの意見もありました。こうしたことから、今年度も当委員会として、国等への要望活動について検討していきたいと思えます。

このため、本日はその参考として、執行部において、来年度、国や県との連携強化が必要と考える取組について、説明を受けたいと思えます。

それでは、説明をお願いいたします。空港機能強化担当課長。

○空港機能強化担当課長 それでは、国や福岡県との連携強化が必要と考える取組として、まず、先日実施いたしました令和8年度の北九州空港に係る国への提案活動について、御説明させていただきます。

資料の1ページ目を御覧ください。

北九州空港の事業推進に係る執行部から国への提案は、例年、国に対する市の政策提案の中で実施しており、今年度は令和8年6月24日、25日に行いました。提案先は、国土交通省と福岡県選出国會議員です。

今年度の提案項目は、3項目になっています。2ページ目以降が提案書からの抜粋、ここに該当する部分です。

滑走路の3,000メートル化をはじめとする物流拠点機能の向上に向けた協力では、国において進められている3,000メートル滑走路及び貨物機用エプロンの早期供用に向けた着実な事業推進を提案しています。

加えまして、貨物地区における区画道路等の基盤整備や新門司沖土砂処分場（3工区）の土地活用が進むよう提案を行っています。

次に、旅客受入れ環境の整備ですが、ストレスフリーで快適な旅行環境の実現による旅客需要の回復に向けまして、駐車場の歩行者用ルーフや、二次交通の待合環境の整備を提案しております。

次に、貨物定期便の就航に不可欠なGSE車両への支援につきましては、国内の地方空港で唯一、貨物定期便が就航する北九州空港にとって、特殊性と高い機能性を有するGSE車両の維持管理経費が大きな負担となっていることから、貨物定期便の安定的な運用を支えるGSE車両の維持更新及び必要数の確保などへの支援制度の創設を提案しています。

以上で北九州空港に係る国への提案活動についての説明を終わります。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 次に、令和9年度における県市連携の取組につきまして、御説明いたします。

資料の6ページを御覧ください。

1、県、市連携強化期間についての御説明です。

福岡県と北九州市では、緊密に連携し、北九州空港の旅客と貨物の両面において、多くの人と物の創出に取り組んでいます。

平成28年度から連携強化期間を設けまして、様々な取組を進めてまいりました。

旅客につきましては、平成30年度に過去最高の178万人を記録し、その後、コロナ禍の影響を受け、旅客数が減少したものの、令和7年度は約125万人と、5年連続で増加するなど、着実に回復してきております。現在、令和9年度までをネットワーク再構築推進期間として定め、路線誘致等に県、市が連携して積極的に取り組んでいるところです。

一方、貨物につきましては、九州、中四国で唯一の国内、国際貨物定期便が就航し、令和7年度の貨物取扱量は、2年連続過去最高となる4万1,092トンとなったところです。現在、令和9年度までを半導体貨物拠点化推進期間として定め、路線誘致、集貨促進に取り組んでおります。

このように、北九州空港の機能強化や利用促進におきましては、福岡県との連携の結果、大きな成果を得てきており、今後も大変重要であるものと考えております。

次に、令和9年度における県、市連携の取組について御説明いたします。

各事項につきましては、北九州市の執行部が連携した取組が必要であると考えているもので、現時点で福岡県と合意しているものではないです。

令和9年度においては、4つの取組について、連携した取組が必要であると考えております。

1つ目、旅客路線の安定化、拡大です。

航空ネットワークの再構築や、福岡空港の補完機能の強化を進めるためには、既存路線の安定化を図るとともに、運休路線の早期復便や新規路線の就航が不可欠となります。

また、航空業界全体でコスト上昇が続いておりまして、厳しい経営環境にあります。このため、既存路線の安定化や拡大に向けた支援が必要であると考えております。

2つ目、旅客、貨物の受入れ体制の強化に向けた人材確保です。

インバウンド需要の好調や貨物取扱量の増大により、北九州空港の活性化が進む中、今後、さらなる拡大に当たり、グランドハンドリングなどの空港業務の人手の確保が課題です。ハンドリング人材確保に向けた、働きやすい環境整備などが必要であると考えております。

3つ目、貨物の安定的な取扱いに向けた物流拠点化推進です。

いよいよ令和9年8月末に3,000メートル滑走路の供用開始を迎えます。この機能を最大限に生かし、欧米路線をはじめとする路線ネットワーク拡大が重要となります。このため、路線誘致をはじめ、GSE車両の充実、荷役体制の確保など、物流拠点化推進の取組が必要であると考えております。

4つ目、空港アクセスの利便性向上です。

空港利用者の利便性を高め、24時間利用できる特性を生かした広域集客を図るためには、利用しやすいアクセス環境を整えることが不可欠です。

こうした中、現在、福岡県の事業により、福岡都市圏と北九州空港を結ぶ福北リムジンタクシーを運行しております。引き続き、北九州空港と福岡都市圏を結ぶアクセス利便性向上に向けた取組が必要であると考えております。

以上で令和9年度における県、市連携の取組についての説明を終わります。

○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。また、今回は、国等への要望活動を検討するために参考として説明を受けるものであるため、執行部への発言は、事実確認など必要最小限にとどめ、要望等の発言は行わないようお願いいたします。質問、御意見はありませんか。伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 御質問、一つだけさせてください。GSE車両のお話がありまして、国要望、県との連携、どちらにも入っていたのですが、現在北九州空港で用いられているGSE車両は、こういった種類が活用されていて、維持管理コストが高いということでしたが、どれぐらいコストがかかっているのか、教えてください。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 G S E 車両の御質問にお答えいたします。

G S E 車両は、重い貨物を貨物機に搭降載する際に用いる大型の車両になっておりまして、特殊な車両と言えます。1 台当たり 1 億円以上するような代物になっており、北九州エアターミナル株式会社が保有し、運用していただいているところです。

いろいろ種類はありますが、そういった大きなものについては、メインデッキローダーやハイリフトローダーなど、ちょっと特殊なものがございます。国要望の抜粋の資料の中にも写真で添付していますので、そこをイメージ的に見ていただければと思います。

維持管理コストは、そういった特殊な車両だと、年間何千万円という経費が必要になってきます。そういった特殊車両がないと貨物機の受入れができないので、そこを県と市がしっかり連携しながら、サポートしていく必要があると考えております。以上です。

○委員長（上野照弘君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） 年間数千万円かかるということで、地方空港だとあまりないかもしれませんが、大きな国際空港などの貨物を扱っているところで、この G S E 車両の維持管理コストを、国や県でサポートしている事例があるのでしょうか。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 国では、貨物機については、今のところ支援メニューを聞いたことはございませんので、これは自社で運営していただいていると承知しております。

○委員長（上野照弘君） 伊崎委員。

○委員（伊崎大義君） となると、やっぱり全く新しいものを検討していただくということになりますが、そもそも、ほかの空港は規模が大きいところが多い中で、地方空港として、ここで一生懸命やって、結果も出しているところです。ぜひ力強くアピールいただいて、その原資をほかのところ、空港の中でまた回していくようになれば、発展にもつながると思うので、引き続きよろしく願いいたします。私からは以上です。

○委員長（上野照弘君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 3 点伺います。

令和 9 年に 3,000メートル化されるということですが、3,000メートル化されたことで、自動的に国際貨物が増えるわけではないと思います。欧米も含めて、何路線の新規貨物を誘致するのか、市としての国際貨物量、新規貨物路線、旅客数、地元からの雇用者数、地元への経済波及効果などの目標があるのか。3 年前の需要予測では、経済波及効果が 39 億円、250 人を雇用としている。これは 3 年前の数字ですが、新たにこういう目標、3,000メートル化され、どういう形で荷物を集めてくるのか、そういうものを持っているのか。

2 つ目は、空港アクセスのことを要望されていますけど、24 時間離発着できるということが一つの大きな利点になっています。現在、福岡市から福北リムジンタクシーを運行しています

が、実際には、福岡市と北九州の深夜帯を結ぶために事前予約制になっている。県の事業と聞いていますが、利用者数や乗車率、運行経費、公費の負担率などを把握しているのか。深夜に着いた場合に、きちんとエアポートバスが運行していなくて大変だったという話も聞いています。そういうアクセスをきちんとしていないと、結局、福岡空港を利用していくと思いますけど、それがどうなっているのか。

3つ目、ハンドリング人材ということを先ほど言われましたが、3,000メートル化されることによって、実際には旅客便とか貨物便が増えて、荷物も増えてくるわけです。問題はそれを担う人材確保、人の確保ができていないと、結局動かないと思います。そのために働きやすい環境を、合同説明会などを開くだけじゃなくて、賃金や労働条件、勤務時間、特に早朝深夜になるということで、通勤手段や住宅、そういうものの国に対する要望、また市の考えがあるか、お聞かせください。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 まず初めに、3,000メートル化による目標値、これについてお答えいたします。

北九州空港の目標値ですけれども、令和10年度に旅客数につきましては200万人、貨物取扱量につきましては5万トン、こういう目標を定めております。令和10年度ですので、滑走路が延長した後の目標ということで設定しています。

○委員長（上野照弘君） 路線の誘致目標や雇用人数、経済波及効果の試算についてもお願いします。空港企画課長。

○空港企画課長 路線数の目標ですが、この3,000メートル滑走路の効果は、貨物のほうが非常に大きいものと考えております。貨物につきましては、今2,500メートルであるものが、500メートル伸びて3,000メートルになることで、より遠くに大型貨物機が飛べるようになりますので、この機会を生かしてネットワークを広げていきたいと考えております。

具体的な路線数につきましては、今現在目標は定めておりませんが、この効果を発揮するためには北米路線、これをしっかりと誘致していきたいと思っております。

また、今現在の貨物の取扱量の市場が大きい台湾路線といったアジア向けのハブ空港につながっていく路線、これもしっかり誘致していきたいと考えております。

こうした路線が増えると、貨物も増えていきます。それに伴いまして、そこで働く人たちの雇用も生まれます。さらなる企業の投資も増えていくと考えておりますので、これからも3,000メートル化を起爆剤として、物流拠点化にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。以上です。

○委員長（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 リムジンタクシーについて、御答弁申し上げます。

委員がおっしゃるように、こちらは福岡県が今年度から取り組んでいる事業で、福岡都市圏

と北九州空港を結ぶアクセスの一手段となっています。

運行形態につきましては、北九州空港の早朝深夜便に対応ということで、朝早く北九州空港を出発する便、それから、遅く北九州空港に到着する便です。北九州空港の到着を遅くして、そこからお客様を福岡都市圏に運ぶタクシー、それから、朝、北九州空港を出発する、具体的には6時15分発の便に向けて、福岡都市圏から北九州空港への足として運行をしているものです。

また、これは事前に予約をして運行するというシステムを導入しています。

利用状況について福岡県に伺ったところ、今年度から取り組んでいるもので、今の時点で、タクシー1便当たり約4名の利用者数があるとのこと。

こちらにおける行政からの支援ですが、私どものエアポートバスに対する支援と同様で、運行経費と運賃収入の差額を支援していると、県から伺っています。

利用率については、予約を行ってから走らせるものなので、予約がない場合は運行しないということもあり、率といった計算、設定はしていないと、福岡県からお伺いしております。以上でございます。

○委員長（上野照弘君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 ハンドリング人材の件について、御説明させていただきます。

旅客等もどんどん好調で増えてきているところです。貨物も増えているところで、やはり人材確保、これは非常に大事だと考えています。地上で航空機の運航を支援する方々、いわゆるハンドリングの方々は、現状では足りていますが、これからどんどん増やしていくという目標に対しては、やはり足りなくなる可能性はゼロではないと考えています。このため、市としても手当てが必要だと考えていて、令和8年度予算でも1,100万円程度を計上しています。例えば、1つは雇用です。ハンドリング事業者、地上支援事業者が新たに雇用した場合に、補助金を支援するというものや、働きやすい職場環境整備ということで、そういった事業者が、例えば空冷調などを整備した場合に助成する、そういった制度を設けています。こちらは県への提案にも書いているように、地元として一生懸命取り組んでまいりたいと考えています。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） 3,000メートル化されたら国際貨物が自動的に増えるというものではない。今でも貨物は4万1,092トン、国内貨物が3万1,162トンで、国際貨物が9,930トン。5万トンにしていきたいということですが、国際貨物がなかなか伸びていない状況で、路線をどう誘致していくのか、貨物量をどうするのか、3,000メートル化の利便性を生かした形で、しっかりとした数値目標を持って、検証を進めていただくことが大事だと思います。頑張っていきたいということだけではなくて、しっかりとした目標を持って取り組んでいく必要があるのではないかと。

アクセスの問題では、深夜、早朝という利便性があるけど、深夜に到着したらエアポートバスが行ってしまったということも聞いています。だから、アクセスがきちんとしていないと。さっき、福岡のリムジンタクシーのことを言われましたけど、事前予約が必要だということで、急な場合もありますし、そういうアクセスをきちんと対応していないと、福岡空港に旅客数が流れていくという問題もあります。

雇用の問題も、先ほどハンドリング人材のことも言われましたけど、特に早朝や深夜になれば、交通手段の問題、働きやすい環境ということで、賃金や労働時間もきちんとしていかなないと、荷物を運んでいくのは人間なので、そういうことも詳細にわたって考えていく必要があると思います。以上です。

○委員長（上野照弘君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 今後、貨物の路線誘致に力を入れていきたいということで、北米便を狙っていくということですが、交渉にはすごく時間がかかると思います。今狙っている北米便等の路線誘致に際して、どこか具体的な企業と交渉を進めているという段階にあるのか、教えてください。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 現在の交渉状況ですが、やはり3,000メートル化されること、それと今半導体をはじめ貨物需要が伸びてきているといったことで、北九州空港に対しては、非常に関心が高まっているところでございます。個別具体の企業名につきましては、今現在は、まだ交渉中なのでお伝えすることはできませんが、複数のエアラインと交渉しております。3,000メートル化になったら、すぐに定期便という形もありますが、まずはチャーターで飛ばしてくださいといった、あらゆる路線の拡大を狙っていきたいと考えております。

○委員長（上野照弘君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 交渉はどれぐらい前からやっているのですか。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 3,000メートル化が決まったときから既に動き出していますので、比較的長い間、交渉は進めさせていただいております。それが、北米便だけではなくて、近距離、アジア便等も含めた路線誘致になっていますので、そういった中での営業活動を、福岡県と共にやっているところでございます。

○委員長（上野照弘君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 滑走路の延伸が決まったのは、何年前でしたか。

○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 令和5年度になります。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） 分かりました。何が言いたいかというのと、冒頭にも言ったように、路

線を誘致するに当たっては、膨大な時間が必要です。費用の面もそうだし、労力もかかるわけで。3年前からこういう路線の誘致に向けた交渉をされているということですが、もう来年の8月、9月には3,000メートルの滑走路が完成するので、滑走路が完成した同じタイミングでいろんな路線が決まっていほしいと、僕は思っている。難しいお仕事と思いますが、できる限り最善を尽くしてもらいたいと思っていますので、頑張ってください。終わります。

○委員長（上野照弘君） ほかに御質問、御意見ございませんか。山田委員。

○委員（山田大輔君） 私も貨物、国際系でお伺いしたいと思いますが、日本国内の国際貨物便を持っている空港というと、関西空港とセントレア、成田もあると思いますが、路線を全部新規で得るというよりは、どこからか九州方面に流れているものを、こちらに降りてもらおうということが現実的と思いますが、そのあたりの何か勝算、具体名は出せないと思いますが、何かそういう手応えはあるのか、その辺を教えてもらえたらうれしいです。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 九州発着貨物の多くは、先ほどの関西国際空港や成田空港まで陸送されて、海外に運ばれているという実態でございます。ですので、大本の荷主様は、九州に非常に集積されていますので、そこにより近い北九州空港で、そういう需要を受け止めることができる。3,000メートルになり、より遠くに飛べるということになってきますと、企業様もリードタイムの面やコストの面でも、優位性が発揮できるものと我々は考えておりますので、そういったところをしっかりと訴求をしながら、路線誘致に取り組んでおりますので、実現に向けて引き続き頑張っていきたいと思っております。

○委員長（上野照弘君） 山田委員。

○委員（山田大輔君） ちなみに取扱い貨物の品目、どういう部類なのかをリサーチされてますか。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 これは個別の企業様の案件になりますので、個別具体には伺ってはおりませんが、一般的な航空貨物の需要としましては、やはり半導体、さらには自動車のパーツや完成車も含めた大型の貨物機に乗るような大型のもの、あとは電子部品、そういった工業製品が大型貨物機に適している需要と思います。

○委員長（上野照弘君） 山田委員。

○委員（山田大輔君） 全くの新規でというよりは、先ほどおっしゃったリードタイムやコスト面のことを考えて、九州もさることながら、近畿までは行かない中国地区も、こっちのエリアに入ってくると思っていますし、道の混み具合でいったら広島や岡山の人たちもこっちに来てくれば、もっとさばける量も増えると思います。物流の拠点化というところにしっかりとシフトするのであれば、皆さん、今もされてると思いますが、いろんなところにセールスしていただければいいと思いますし、貨物量が5万トンにいくように、みんなで頑張っていきたい

と思います。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。西田委員。

○委員（西田一君） 先ほどの関連の質問になるのですが、2点あります。まず1つは、G S E車両について、先ほど質問があったときに、貨物において国の補助メニューがないというようなお答えだったと思うのですが、例えば、旅客に関しては補助メニューがあるということですか。

もう一点、北米誘致に力を入れているということですが、参考までに、U P S の誘致に至った経緯を、もし覚えていらっしゃるというか、御説明いただければと思います。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 まず、G S E車両の件です。

委員がおっしゃるとおり、貨物への支援はございませんが、インバウンドを目的としたG S E車両、これにつきましては、今、国の補助メニューがございますので、貨物にもそういった補助メニューをつくっていただきたいということを、我々は要望しているところです。

それから、U P S の北九州空港への就航について、北九州空港に就航する前は、関西国際空港と成田空港に就航されていまして。九州にしっかりとした貨物があるという経営戦略の下、北九州空港に就航していただいておりますので、今現在は、関西国際空港を経由して、中国の深センを飛んでいただいておりますので、アジア向けの需要にしっかりと取り組んでいると認識しております。以上です。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） まず、G S E車両について、貨物に関する補助メニューがないというのは、インバウンドとはいえ、旅客にあつて貨物にないというのは、確かに不公平だと思いますので、それは我々のほうでも、ぜひ国会議員などに働きかけしようと思います。

それと、北米便ですが、U P S はなるほど、中国深セン向けの荷物ということですが、今狙っているのは、もろに北米と北九州との便ということでもいいですか。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長 はい、委員がおっしゃるとおり、北九州空港から直接北米に飛ぶ路線を狙っておりますので、北米向けの貨物の取り込みを図っていきたいと思っています。U P S も、全てがアジア向けではなく、一部関西空港で載せかえて北米向けという荷物もございますので、そういうものを束ねて、北九州空港から直接出せる、そういった路線の就航を狙っていきたいと考えております。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） 北米まで、時々行かないといけないんじゃないですか。出張旅費とか確保できていますか。

○委員長（上野照弘君） 空港企画課長。

○空港企画課長　そうですね、まずは日本支社にしっかりと誘致を図っていく。確度が高まってくると、先ほどのアメリカといったところにも、しっかりと誘致が必要になってくると思いますので、それは予算の審議のときに改めて御相談させていただきたいと考えております。以上です。

○委員長（上野照弘君） 西田委員。

○委員（西田一君） ぜひそこは積極的に、野心的に狙っていただきたいし、予算の確保は我々もバックアップしたいと思いますので、頑張りましょう。

○委員長（上野照弘君） ほかに御質問、御意見ございませんか。

ほかになれば、ただいま説明を受けた取組について、私としましては、ぜひ国や県との連携強化を図る必要があると考えています。このため、昨年度と同じように、来年度の当初予算編成の作業が本格化するまでに、国と県に対して、正副委員長による要望活動を行うべきと考えますが、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、そのように決定をいたしました。

なお、要望内容については、ただいまの御意見を踏まえ、後日委員会で確認いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

次に、行政視察についてお諮りをいたします。

本委員会の行政視察について、前回の委員会での決定を踏まえ、正副委員長案を作成しましたので、お手元配付の資料を御覧ください。

行政視察は、令和8年10月19日から20日までの日程で、鹿児島空港及び宮崎空港の魅力向上の取組について視察を行う案としています。

この正副委員長について、質問、御意見はありませんか。

なければ、本案のとおり決定したいと思いますので、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。

なお、議員派遣要求書を議長宛てに提出しますので、御了承願います。

ほかになれば、本日は以上で閉会いたします。

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 ㊦