

経 済 港 湾 委 員 会 記 録 (No.13)

1 日 時 令和7年10月16日(木)
午前10時00分 開会
午後11時09分 閉会

2 場 所 第3委員会室

3 出席委員(9人)

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

4 欠席委員(0人)

5 出席説明員

港湾空港局長	倉 富 樹一郎	総 務 部 長	吉 永 一 郎
クルーズ・交流課長	川 崎 文 寛	空港企画部長	黒 岩 亮
空港企画課長	多比良 圭 一	旅客営業担当課長	西 田 淳 哉
公営競技局長	春 日 伸 一	公営競技局次長	濱 田 孝 洋
総 務 課 長	篠 原 まり香	ポートレース事業課長	合 六 薫

外 関係職員

6 事務局職員

委員会担当係長	伊良皆 公 一	書 記	西 嶋 真
---------	---------	-----	-------

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	行政視察について	行政視察の事前研修のため、本市での取組等について別添資料のとおり説明を受けた。

8 会議の経過

(10月8日付人事異動に伴う人事紹介を受けた。)

○委員長（渡辺修一君）開会します。

本日は、所管事務の調査を行います。

本委員会の行政視察については、所管事務の調査に資する取組を行っている都市に視察を行うこととしていますが、この視察が実りあるものとなるよう、事前研修を行います。

それでは、長崎県大村市、ボートレース大村のパーク化及び地域貢献の取組について、鹿児島県マリポートかごしまのクルーズ船の誘致施策について、沖縄県那覇空港の航空機整備事業及び路線誘致の取組についての参考とするため、本市での取組等について執行部からの説明を受けます。それでは、説明をお願いいたします。クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 北九州市のクルーズ船誘致の取組について説明させていただきます。

スライド番号1を御覧ください。全国のクルーズ船の傾向としましては、まず観光立国推進基本計画が2023年3月に閣議決定されています。基本計画の中では、コロナ禍からのクルーズ再興に向け、今年2025年を目標年次として、外国クルーズ船の寄港回数2,000回超えなどを掲げており、訪日クルーズの本格回復や持続可能なクルーズ振興に向けた取組が進められています。

スライド番号2を御覧ください。2024年の全国におけるクルーズ船の寄港回数は、前年比約1.3倍の2,479回となり、コロナ前のピーク時である2018年の約85%まで回復しました。また、外国の船会社が運航するクルーズ船は、前年比約1.5倍の1,923回となり、目標の寄港回数である2,000回に近づいています。主な増加要因としましては、欧米船による日本周遊の増加と中国船の回復が挙げられます。

そのほか、訪日クルーズ旅客数は、2024年は143.8万人となり、前年比4倍となったものの、目標である250万人の約57%にとどまっています。一方、2024年に外国船が寄港した港湾数は97港で、目標である100港の達成間近となっています。

スライド番号3を御覧ください。全国の港湾別クルーズ船の寄港回数ランキングです。クルーズ船の受入れに関しましては、西高東低と言われており、特に博多港をはじめとした九州の港への受入れ回数が多い傾向にあります。今回の視察先の鹿児島港は、コロナ禍を除き10位以内に入るほど寄港回数の多い港です。寄港しているクルーズ船は、中国や台湾をはじめ、世界一周クルーズの欧米船など、北部九州に比べ多様な船が入港しています。

スライド番号4を御覧ください。北九州市新ビジョンにおける事業の位置づけです。クルー

ズ船誘致受入れ事業は、重点戦略の彩りある町の実現に位置づけられ、クルーズ船の寄港により北九州市に経済効果をもたらし、にぎわいの創出を促進することを事業目的としています。

スライド番号5を御覧ください。北九州港のクルーズ船の受入れ可能な岸壁は3か所あります。門司西海岸では、5万トン級までのクルーズ船を受入れ、8月に寄港した飛鳥Ⅲなどの日本船や、日本周遊クルーズを行う欧米船が主に寄港しています。ひびきコンテナターミナルでは、16万トン級までのクルーズ船を受入れ、主に中国の大型船が寄港しています。小倉浅野港では、1万トン級までの小型のクルーズ船や個人所有のスーパーヨットなどを受け入れることとしております。

スライド番号6を御覧ください。北九州港のクルーズ船の寄港回数の推移です。2024年の寄港回数は12回で、前回の8回から4回増加しています。2025年については17回を予定しており、寄港回数は増加傾向にあります。2024年は、4年4か月ぶりにひびきコンテナターミナルに中国船が5回寄港し、門司西海岸と合わせて12回の寄港につながりました。また、2025年については、門司西海岸での欧米船の受入れがメインとなっています。

スライド番号7を御覧ください。クルーズ船誘致の取組のうち、まずは自治体連携について説明します。クルーズ船誘致のために、複数の自治体で周遊ルートをパッケージで提案することで、海外の船会社にとっては行程が決めやすいこと、また、自治体側にとってはセミナー開催などを行う際の費用面や効率面などでメリットがあります。

北九州港は、記載の4つの自治体連携に所属しています。1つ目が、主に海外でセミナーの開催や展示会への出展を行う日本海・瀬戸内6港連携、2つ目が、外国船の瀬戸内海でのツアー造成を目指すクルーズせとうち連携、3つ目が、主に中国からの大型船誘致を目指す九州・山口7市港湾連携、4つ目が、下関市は寄港先としてはライバルですが、船会社、旅行社は関門エリアを1つの観光地と捉えており、どちらの港に寄港したとしてもツアー先として選ばれる可能性が高くなることから、協働してPRに取り組む関門連携、このように様々な港と連携することで北九州港への寄港を促す活動を行っています。

スライド番号8を御覧ください。各自治体連携の取組内容です。日本海・瀬戸内6港連携では、毎年、アメリカやヨーロッパで船会社や旅行社を招待し、セミナーを開催しています。また、ヨーロッパでは、セミナー開催に併せて、クルーズの展示会であるシートレードにも共同で出展しています。クルーズせとうち連携では、船会社や旅行社を招待し、共同で東京においてセミナーを開催したり、日本最大の旅行博覧会ツーリズムEXPOに出展してきました。

スライド番号9を御覧ください。クルーズ船誘致の取組のうち、次はFAMトリップです。FAMトリップは、寄港の決定に関与する船会社等のキーパーソンに直接観光地や観光コンテンツを視察、体験してもらうものです。先ほどお話ししたアメリカやヨーロッパで開催するセミナーに参加した海外の船会社の方を日本に招へいしてFAMトリップを実施した後に寄港につながるケースが多いため、このFAMトリップは非常に重要な取組となります。

海外の船会社を対象にしたFAMトリップでは、三宜楼での剣舞や日本舞踊などの伝統文化の鑑賞、小倉城庭園での茶道体験、白野江植物園での専門家による説明を受けながらの散策、門司区の歴史ある商店街栄町銀天街をはじめとした周辺エリアを巡る門司港町歩きなどを体験してもらいました。体験していただいた方からは、日本の伝統文化や歴史に触れられてよかった、門司の岸壁から観光エリアである門司港レトロ地区まで距離が近いのはよかった、美しい眺めの関門海峡に位置する門司港にぜひ寄港したいなどの意見をいただいております。

スライド番号10を御覧ください。日本の船会社を対象にしたFAMトリップでは、海外に比べてより深く歴史や文化に触れてもらうような体験を提案しています。北九州市出身の文学の巨匠松本清張の記念館を訪問したり、門司港町歩きでは、日本の通信電話の歴史を学べる門司電気通信レトロ館や、駅長による門司港駅の御案内を体験してもらいました。また、最近では、欧米の方に人気のTOTOミュージアムを日本人向けにPRすべく、施設と連携して取り組んでいます。体験していただいた方からは、北九州市の新たな魅力を知ることができた、TOTOミュージアムは観光コンテンツとしての魅力が高いなどの、北九州市の魅力を再発見してもらえる機会となっています。

スライド番号11を御覧ください。最後になりますが、誘致活動の成果について説明いたします。

ここまで紹介した誘致活動により、欧米船の寄港回数がコロナ禍前より増加し、令和7年は欧米船の寄港回数が過去最高になる予定です。また、FAMトリップの中でも、紹介した三宜楼での伝統文化の鑑賞は寄港地ツアーとして採用され、今年の4月から5月には多くの欧米人のお客様が参加されました。門司港町歩きは、今年4月末に寄港したオーストラリアのクルーズ船で三宜楼と栄町銀天街を巡るプランが実現し、地元の方と交流できてよかったなど、お客様から高い評価を得るとともに、商店街への経済効果やにぎわいに寄与することもできました。

今後もクルーズ船の誘致活動に努め、地域経済の活性化とにぎわいづくりに取り組んでまいります。以上となります。

○委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 行政視察に関連して、北九州空港の旅客便に関する取組状況について説明いたします。

資料、北九州空港、旅客便に関する取組状況の1ページを御覧ください。

まず、1、現状(1)路線誘致、利用促進体制について説明いたします。

北九州市は、福岡県とともに、2025年度からの3年間をネットワーク再構築推進期間として設定し、苅田町等の空港圏域の自治体とも連携して、新規路線誘致や路線定着、利用促進等に取り組んでいます。

(2)現在の定期路線の就航状況については、国内線は、羽田線に日本航空が1日3往復、スターフライヤーが1日11往復、国際線は、ソウル仁川線にジンエアーが1日1往復、エアロK航

空が週3往復の運航となっています。

(3)利用者数の推移について、2018年度に約178万人と過去最高を記録しましたが、新型コロナウイルスの影響で大幅に減少し、直近の2024年度は4年連続の増加となる約120万人の利用者となっています。

2ページを御覧ください。2、利用者層について説明いたします。

まず、(1)国内線について、国の資料から旅行目的別の利用状況を見ると、2019年度に比べ、2023年度は仕事利用の割合が減少し、観光等での利用割合が増加しています。これは、コロナ禍を経て働き方が変わり、リモート環境が整ったことから、出張需要が減少したこと等が要因と考えています。このため、いかに観光客を取り込んでいくかということが重要と考えています。

次に、(2)国際線について、現在ソウル線を就航しているジンエアーからは、利用者はインバウンドが大多数を占める、韓国からは個人旅行者、いわゆるFITが多い、日本からは航空会社のホームページ等オンラインでの購入が多いと聞いています。

また、参考まで、先日の清州線新規就航に先立ち、清州空港でアンケートを取った結果を記載しております。Q1、北九州市の認知度については、約半数の方が知らない。Q2、清州北九州路線の認知度については、約7割の方が知らない。Q3、北九州旅行経験者の旅行形態については、約8割の方が個人旅行。Q4、日本へ旅行する際の情報収集先としては、インターネット検索やSNSなどウェブからの情報収集が圧倒的という結果になりました。

3ページを御覧ください。3、既存路線の維持強化に向けた取組について説明いたします。

まず、(1)空港アクセスの強化として、JR朽網駅への特急停車やエアポートバスの増便等に取り組んでいます。

また、(2)認知度向上策として、就航先では、旅行会社に対する北九州空港を利用した旅行商品造成の働きかけ、首都圏での企業、団体等ターゲットを絞った利用の働きかけ、特に国際線では、航空会社ホームページや検索サイト、SNS等の活用などに取り組んでいます。一方、北九州空港圏域では、チラシ、ポスター、SNS、イベント出展等の各種PR、特に他の空港と競合する地域での重点的な広報、企業、大学等を個別に訪問しての営業活動などに取り組んでいます。

次に、(3)各種キャンペーンとしては、就航先でのエアポートバス片道無料キャンペーンや、北九州空港圏域での最大5,000円を補助するパスポート取得応援キャンペーン等に取り組んでいます。

最後に、4、路線誘致に係るインセンティブについては、新規に就航した航空会社を対象に運航経費の一部を補助や、航空地上支援事業者の人材確保に向けた支援などに取り組んでいます。

以上、これらの取組を通じて、引き続き、新規路線の誘致や路線の安定化、利用促進に取り

組んでまいります。以上で私からの説明を終わります。

○委員長（渡辺修一君） 総務課長。

○総務課長 それでは、公営競技局より説明いたします。

タブレットのボートレース若松におけるパーク化及び地域貢献の取組についての資料を御覧ください。

ボートレース若松のパーク化の状況につきましては、2ページから5ページに記載しております。こちらは、7月17日の所管事務調査で報告した内容と重複いたしますので、今回は説明を割愛させていただきます。

6ページをお開きください。

売上増加に向けた取組について説明いたします。

全国及びボートレース若松、ボートレース大村の売上額の推移について、グラフにしております。ボートレースの売上げは近年好調であり、令和6年度は全国で2兆5,227億円と、過去最高の売上額となりました。若松は1,465億円、大村は1,921億円となっております。

ミッドナイトレースの開催につきましては、ナイターレースは21時までに終了するのに対し、ミッドナイトレースは無観客により23時まで開催することができます。現在は、若松、大村、下関の3場が実施しておりますが、1日に開催できるのはいずれか1場のみとなっているため、21時以降の売上額を独占することができます。

令和6年度におけるミッドナイトレースの開催状況は、若松では27日の開催、最終締切時刻は、12月以降、21時54分で実施しております。一方、大村では48日の開催、最終締切時刻は優勝戦で22時45分と、より遅い時間まで開催しております。

なお、若松では、令和7年10月31日の開催から、最終締切時刻を22時18分に延長する予定としており、より一層の売上増加を図ってまいります。

7ページをお開きください。ボートレース若松におけるネット投票の現状と課題です。現在のネット投票利用者につきましては、若松の利用者数は94万人となっており、全国のネット投票利用者のうち69%が若松の舟券を購入しております。また、利用者全体のうち男性が90%を占めており、年齢別で見ますと、20歳代から40歳代の利用者が68%を占めております。地域別では、関東地区と近畿地区の利用者が合わせて50%となっております。全国の利用者数と比較すると、若松の利用者は、九州地区の30歳代から50歳代と近畿地区の40歳代の割合が多く、関東地区の20歳代が特に少なくなっております。これらの現状を踏まえ、今後は20歳代及び関東地区の利用者を取り込めるような施策が必要と考えております。

8ページをお開きください。次に、ボートレース若松における販売戦略について、売上種別ごとに説明いたします。

令和6年度の売上げは1,465億円で、本場売上げは全体の2%に当たる32億円となっております。本場売上げの増加に向け、現在、場内イベントや、かっぱくんカード会員への優待等の施

策を実施しております。今後は、より一層の入場者数増加と新規顧客の獲得へつながるイベントの実施等に取り組んでまいります。

次に、ネット投票売上げは、全体の84%に当たる1,229億円と、最も大きな割合を占めております。ネット投票者層に対しては、現在、若松公式ホームページの情報発信やネット投票キャンペーン、ユーチューブ配信等を通じてアプローチをしております。今後は、ネット投票の売上げに寄与するキャンペーンの実施や、購買へつながる広報、情報提供を行ってまいりたいと考えております。

場外売上げは、全体の14%、204億円です。現在、他のレース場及びボートレースチケットショップに若松のレースを発売していただくよう依頼しておりますが、今後、若松の発売日数を増やしていただけるような施策をより積極的に実施していきたいと考えております。

9ページをお開きください。ボートレース若松の地域貢献の取組についてです。ボートレース若松が地域に与える影響は、大きく分けて3点ございます。

1点目は、一般会計への繰り出しです。ボートレース事業の収益金から一般会計へ繰り出しを行い、市民生活の充実、利便性の向上等に寄与しており、これまで、若戸大橋や若戸トンネルの無料化、学校のトイレの洋式化やエアコン設置等に活用されております。

2点目は、地域貢献事業の開催です。ボートレース事業が地域や社会貢献につながる事業であることを積極的に発信し、イメージアップを図るとともに、地域の方に親しんでいただけるよう、子ども食堂くれかきっちゃんやボートレース若松感謝祭などを開催しております。

3点目は、親しまれるレース場づくりへの取組です。ボートレースパーク化を進める等、レース目的以外でも、子供から大人まで誰もが気軽に来場し、楽しめるレース場を目指しております。

10ページをお開きください。地元企業との連携につきましては、地元企業の冠レースの開催、ファンサービス品等への活用、コラボイベントの開催などを実施しております。また、地域貢献のPRにつきましても、大規模イベントや動画配信、市営バスのラッピング広告などを活用して、積極的に情報発信を行っております。以上で説明を終わります。

○委員長（渡辺修一君） 御説明ありがとうございました。

ただいまの説明は、行政視察のための事前研修ですので、委員の皆様におかれましては、執行部に対する意見や要望ではなく、説明に対する質問を行っていただきたいと思います。当局は、答えられる範囲で結構でございますので、答弁をよろしく願いいたします。なお、当局の答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁を願います。それでは、質問はありませんか。富士川委員。

○委員（富士川厚子君） クルーズ船とボートレースについて、少しだけ教えてください。

私の勝手なイメージですけど、クルーズ船っていうのは、乗られる方が、高齢な方が多いのかなと思うんですけど、何千人か乗られて、寄港するたびに乗った方全員が降りるわけじゃな

いですよね。そういうところで降りて、いろんな取組をされているんですけど、普通に飛行機とか車で旅行する方とクルーズ船で旅行する方の求めるニーズっていうのが一緒なのか、違うのか。さっき言われたTOTOミュージアムとか、そこにしかないものを求められているのかなと思うんですけど、クルーズ船で寄港してもらうためにはどういうところに力を入れてやっているっていうんですかね、北九州市はどういうところが魅力的で、来られた方に、外国人とかに喜ばれているとか、もし分かったら教えていただきたいです。

あと、ボートレースに関しては、ミッドナイトレースが1日1会場しかできないということなんですけど、この割当ては何か基準があるのかと、コロナぐらいから、ボートレースの売上げも伸びてきているかなって思うんですけど、ミッドナイトレースの開催日が大村のほうが多いから売上げが多いという表の見方でいいのか、教えてください。以上です。

○委員長（渡辺修一君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 クルーズに関して何点か御質問いただきました。回答させていただきます。

まずは、何が魅力かというところだと思いますけど、北九州市で一番言われるのは、関門海峡のすばらしい景色、特に欧米の方、日本の方もそうなんですけども、その中にある門司港ですかね、門司西海岸で寄港できることはいいと。

そしてまた、クルーズのお客さんは、ほとんどがバスで外に行ってしまう、オールインクルーシブと言っているんですけども、そのツアーに全部出してしまうパターンや、あと、半分は自分で希望して寄港ツアーに乗ったり、半分の方が自分で歩いて行って、例えば門司港でいうと、駅に行って、それからJRで小倉に行って、それからTOTOミュージアムや小倉城に行くというパターンがあったりして、船によって特徴があるという形で、一概にこうですというよりも、いろんなパターンがあります。

ほかの旅行と違うところは、寄港する時間が短いので、その中で効率的に、先ほど言ったバスツアーを組んで動いてハイライトを回っていくパターンが多いのかなと考えております。以上でよろしいでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） クルーズ船って大体どのぐらいの年齢層というか、すみません。

○委員長（渡辺修一君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 基本的には70歳代半ば、特に日本の方のクルーズ客は70歳半ばと、高齢と言われています。海外のほうはまだ若干若くて、船によってまた違ってくるというのがあります。最近、ジャパネットが頑張っているのもあって、大きな船に家族で乗るというのが少しずつ増えていってます。国としても、日本人のクルーズ人口を増やそうというところがあるので、高齢の方だけじゃなくて、いわゆるカジュアルといって、ちょっと安く、家族でも乗れるような船が増えてき出しているんで、以前に比べては高齢者だけではなくてきている、

でもまだ高齢者のほうが多いという状況にあります。以上となります。

○委員長（渡辺修一君） ボートレース事業課長。

○ボートレース事業課長 委員から、ミッドナイトレースの開催の基準についてお尋ねがございました。

まず、開催が1日1場なのは、やはりミッドナイトレースの売上げがかなり高いので、他場に影響してしまって、あまりミッドナイト場ばかり売上げが伸びても、業界全体での盛り上げも必要な業界になってきますので、そういった基準がございます。

あと、日程の決め方なんですけれども、各場が何日開催できますというのを公表というか、前年度に事前に相談することになるんですけれども、まずSG、プレミアムGIと、グレードの高いレースの日程から引いていきます。引いていって、その後、GII、GIII、女子戦など、売上げの高いレースから日程を決めていって、その後で、ミッドナイトレースはここでやりましょうと。やっぱり業界全体での盛り上げを考えて動いておりますので、その割り当てられたミッドナイトレースの日程の中で3場で取り合うという形になっております。

そして、大村さんの売上げが高い理由は、やはりミッドナイトレースの日数と、最終の時間が遅いというのがあります。その分だけ独占できる時間が増えるということなので。ちなみになんですけれども、1レース分時間が延びるだけで1日当たり1億円売上げが伸びるぐらいの違いがございますので、やっぱり日数と時間帯というのは重要なと思います。

あと、もう一つ言えるとすれば、大村さんは、施設の強風時の対策、全面防風ネットを設置されていて、強風時も安定したレースが開催できるというのもあります。事故などが少なくレースも安定するので、お客さんも予想しやすい分、売上げが高いという理由も一つあるかと思えます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） ありがとうございます。

クルーズ船もいろいろ、普通の観光とまた世代が違ったりとかして大変かと思いますが、これから頑張っていただけたらなと改めて思いました。

あと、ボートレースは、これをさっき見ていたら、若松は九州の方が多くて関東が少ないということで、今はほとんどがネット投票になっているんですけど、さっき言われた安定レースとか、ボートをされる人はそういう、全国で24か所ですかね、マークシートだったら上に、ばあっと会場があって、どうやって選んで、みんな好きなレース場があって、好きな人に賭けたりとかってということなんですかね。そうだったら、若松が愛されないといけないとか、大村が好きだとか、そういうこともあるんですかね。すみません、基本的なことを。

○委員長（渡辺修一君） ボートレース事業課長。

○ボートレース事業課長 やはりお客様の地元に近いレース場を選ばれるというのはあるかと思えます。あと、選手も全国に各支部がございまして、人気のある選手がいる支部とか、地

元の方に支部の選手が行きやすいというのもありますし、また、選手のあっせん関係もあります。あと、やはりモーニング場、デイ場、ナイター場、ミッドナイト場と、時間帯でレース場が違っているので、その方のライフワークに合った場を選ぶというのものもあるかと思うので、今、ナイター場、ミッドナイト場の売上げが高いという現状はあると思います。あと、魅力的なイベントとかユーチューブ配信とか、そういった買いやすい取組も各場一生懸命やっていますので、そういった魅力発信も必要かなと思っています。

○委員長（渡辺修一君） 富士川委員。

○委員（富士川厚子君） ありがとうございます。しっかり大村でも見てきたいと思います。ありがとうございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） ほかにありませんか。上野委員。

○委員（上野照弘君） ひびきコンテナターミナルに一番最後に入ったクルーズ船はいつなのかというのと、次に入る予定があったら教えてください。

○委員長（渡辺修一君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 昨年入ったのが最後になるんですけど、昨年の8月9日に最後に入って、今のところひびきコンテナターミナルの予定はまだ入っていない状態にあります。以上になります。

○委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） 大丈夫です。ありがとうございました。

○委員長（渡辺修一君） ほかにございませんか。井上委員。

○委員（井上しんご君） じゃあ、お伺いさせていただきます。

クルーズ船の件です。なかなかコロナ以降復活できていないということで説明がありました。今回、鹿児島に見学に行かせてもらうんですけども、上位の博多港とか、長崎港とか鹿児島港も、結構町に近いと思うんですね。町場に近くて、この前長崎に行ってきたんですが、長崎は松が枝国際ターミナルということで、通常はターミナルというのは船が来ないと使わないと思うんですけども、ここは船が入港しなくてもイベント等で使える、非常にロケーションもよくて観光地としても使われているという説明がありました。また、ここからグラバー邸とかも近いということです。北九州港は3つ、船の規模によって、ひびきコンテナターミナルとか浅野とか門司港となっていますけど、今後、町場に近い、要は船を降りて電車やバスで市街地に行けるという部分で、例えばの話ですが、小倉の町なかに水深をちゃんと確保した専用の国際ターミナルを造る、それも船が来る当てがないと思うんですけど、そういった検討は実際将来を見据えてそこについて考えられるのか、検討したことがあるか、教えてください。

それと、今後そういうターミナルでクルーズ船が大体何隻以上入港する、また、今後予測するタイミングで専用ターミナルを整備する時期になるのか、それを検討するタイミングについても、現状の入港数ではなかなか新しく造るのは難しいと思うんですけども、大体何隻をめ

どにターミナルを検討するかについて、あれば教えてください。

次に、北九州空港です。2018年が178万人、過去最高だということで、その後コロナで減って、コロナ禍後、回復できていないと。その理由としては、恐らく出張需要が減ったから、コロナでリモートの会議が増えてということだと思います。よそは結構回復している空港もあると思うんですけども、やはり観光客が少ないので、そこで観光客をどう増やすかというところで、北九州空港が観光地に結びつかないというのもあると思うんですけど、例えば、これまでも議論されてきてはいますが、鳥取のコナン空港とか高知の龍馬空港とか、その空港で観光的に結びつくような、北九州でいえば例えば銀河鉄道999、今も空港もやっていますが、ギャラクシー999エアポートとか、そういうネーミングを変化させて、そういったわくわく感みたいな、例えばスターフライヤーは黒い飛行機ですけども、銀河鉄道999も真っ黒ですよ。ですから、そういった部分でも、銀河鉄道999と飛行機、銀河鉄道も空を飛びますけど、空港も空を飛ぶということで、こういう部分での観光的な部分で力を尽くせないかなと、これまで検討したこともあると思うんですが、検討状況があれば教えてください。

次に、モーターボートレースの件です。この資料を読ませてもらうと、ほとんどネットが主流を占めています。本場の売上げが2%、場外が意外と多くて14%ということです。自分も場外と本場を見学に行ったんですけども、場外も非常に人が多いですよ。常に人がばんばんとか、立ち席で皆さんレースに参加されていました。競走会としては、ほとんどネットの売上げが多いのでそっちを中心にとのことですけども、実際、場外での売上げは結構ばかにならないと思うんですね。

ですから、今後、場外戦略というか、北九州市の場外発売場は、若松1か所しかないと思うんですけども、大村の場外は20何か所あるということで、僕のイメージでは、大体場外発売場は結構ぼろくて古いイメージがあったんですけども、ネットで見るとどこも結構きれいなんですね。結構お客さんも来られている感じで、場外発売場の戦略というか、町場、小倉、黒崎の商店街に場外発売場を造るとかそういった部分、この14%の売上げを考えた場合、実際リアルに来てもらって体感してもらう、または新しいファンを獲得するというか、ネットというのは大体、もう経験したことがある方がネットををすると思うんですけども、まずそういうレースを知らない方に来てもらうという部分では、いきなり本場というのはなかなかハードルがあると思うんですけど、場外発売場だったら歩いて行けるとか仕事帰りに使えるとかという部分でも重要になってくるんじゃないかと思うんですけど、この点について、これまで検討状況があれば教えてください。

あと、レースの2点目ですけども、さっきの話で、若松のレースのチケットを、BTSという、ボートレースチケットショップで売ってもらう必要があると。ですから、自分もレース場を回ったら、そのレース場に各場の予想表みたいな、出艇表みたいなものがあるんですね。大村に行ったら、たまたまかもしれませんが、若松のはなかったんです。よそはいっぱいあった

んですが、若松だけなかったりとか。ライバルということかもしれませんが、市外の24場のところで若松のレースを、まずこういうレースがありますよって知ってもら、そういった出艇表とかも置いてもら、チケットを売ってもらということも大事な取組かなと思いました。ぜひそれも、そういった場に若松レースを知ってもら、ファンの方に見てもらという部分で、今どういった状況で取り組まれているのかについて教えてください。

それと、先ほども議論がありましたけども、やっぱり若松のレースを好きになってもらうというか、大村が安定したレースができるということで、予想しやすいと言っていました。毎日若松ボートレース場に、場外に行っている方に話を聞くと、やはり好きな場であるみたいなんですね。その方は、大村もいいし武雄もいいと言っていました。ですから、このレースは、相性もあると思うんですけども、若松は絶対買うよみたいな、そういったのを全国で広げるためにも何か力を尽くせないかなと思います。これは意見として、以上です。

○委員長（渡辺修一君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 先ほどクルーズに関して、町に近いところに専用のターミナルを造る検討をしているのかという話をいただきました。

これに関しては、まず町に近いところなんですけども、いわゆるクルーズのお客さんたちがどこに行くのかがあって、まずは今、門司港、門司の西海岸のほうに、欧米のクルーズ船がどんどん増えてきています。それで、寄港されて、最近我々としてはやっぱり経済効果ということで、商店街のほうに歩いて連れていくと。それと、海外の方にとっては、やはり商店街とか日本らしいものが見られるとそれが観光になるということで、今そういった商店街に連れていくようなことをやっています。

町なかということで出たんですが、小倉港が供用開始して、残念ながらまだ入っていないんですけども、こちらはまだサイズが限られているところもありますし、まずは一旦、門司港が有名で、門司港に来てもらっているの、我々としては今後、小倉港の魅力、小倉城に近いとか、先ほど言ったTOTOミュージアム、観光するところに近い、また、町なかに歩いて行ける、そういった魅力をアピールしながら小倉港の入港を努めてまいりたいと考えています。

最後に、専用のターミナルについては、各港、大きな投資をして造っているところもあるんですけど、やっぱりばく大な投資となるので、それに見合う寄港回数が増えるかを我々としては検討しないといけないということもありまして、今のところ予定はありません。先ほど申しましたが、北部九州で一番、中国からの大型船が入ってきているので、そこを取れるかという話にはなってくると思います。となると、じゃあ中国の船が来ることによってメリット、デメリットはどうか分析しながら、その結果で我々として考えるべきことかなと考えております。以上となります。

○委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 例えば銀河鉄道999とのコラボといいますか、ネーミング等の検討状況

はあるだろうかという御質問をいただきました。ありがとうございます。

その件につきまして、多分委員がおっしゃるのは愛称のことだと思います。今まで、北九州空港、この名前自体もどうかという話も、やはり海外の方から見たら、福岡の空港、例えば福岡と近い空港と分かりにくい話とかもいただいています。そういった中で、特に東京線のほうでも愛称があつてはどうかでございますが、例えばこれまでに検討会を立ち上げて何かやったかは、すみません、私もそれは記憶にはございません。ただ、いろんな空港の魅力向上という意味では、そういう案といえましょうか、アイデアベースではいろいろなことが検討されているのではないかと考えております。

まさに今、今年度からは、北九州空港の魅力向上ということで、北九州空港で例えば今までなかった、空いていた飲食店も新たにりましたし、毎月とか、どれぐらいかに一回、北九州空港で何か地域の物産を売って魅力を高めていく、そういった取組を今、北九州エアターミナルと一緒に取り組んでいるところでございます。そういった空港自体のコンセプトをつくって魅力を高めていく、その中の一つに名前のこともあるかもしれませんが、そういった全体の中で考えていきたいと思っております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） ボートレース事業課長。

○ボートレース事業課長 委員から場外発売場の取組とか働きかけ、選ばれるための働きかけの御質問をいただきました。こちらを併せてお答えいたします。

まず、場外発売場について改めて説明させていただこうと思うんですけど、場外発売場というのはボートレース場以外の場所にある舟券を購入できる施設で、全国に83か所ございます。こちらで複数の場のレースを映像で見て、終日365日舟券を購入できるという施設であります。ですので、敷地内にある外向発売所、若松でいうとカップピアなんですけど、こちらは場外発売場ではなくて本場扱いになっております。これとは別に、北九州市ではボートレースチケットショップ北九州メディアドームという1か所を管理施行者として持っているところでございます。

次に、場外売上げの過去の経緯を説明いたしますと、2016年度、平成28年度までは場外発売と電話、ネット投票がほぼ同じ割合で50%近くずつだったんですけれども、やっぱりコロナ禍で一気に電話、ネット投票がぐんとシェアを伸ばしまして、現在、少しずつ場外発売の占める割合が減ってきて、14%ということになってきております。ですので、単純に売上向上だけをいくんだったら、ネット売上げの戦略を強めるほうがいいんですけれども、当然、場外発売場も14%ございますので、いろいろ取組をやっているところです。

どのようなことをやっているかといいますと、現在、全国で最も売上げが高いB T S 梅田にありますけれども、売上げの高いところを中心に、若松の地元の選手なんかを引き連れてトークイベントを行ったり、ノベルティーを配布して、若松のレースを買ってくださいというような営業活動をやったりしております。場外発売場は、ボートレース場がないエリアのお客様、

実際に水面を見られないお客様も来られるところなので、大事にしたいと思っておりますので、こういった取組を進めていきたいと思っております。

あと、若松の舟券が売っていなかったときがあったと言われておりましたけれども、こちらはB T Sでの映像機器が1日8場ぐらいまでが大体マックスで、その日に発売しているのが12場か13場ですので、そのうちの8場に選ばれる必要があります。その日のグレードの高いレースを当然選んでいきますので、そのときにたまたま一般戦とかのレースをやっていると、やっぱりグレードの高いレースが選ばれるというのはございますので、この辺も一般戦でも他場さんに選んでいただけるように、販促イベントとかいろいろ働きかけをやっていきたいと思っております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 井上委員に申し上げます。今日は行政視察のための事前研修でありますので、意見とか要望は行政視察に行った後に意見交換としていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。井上委員。

○委員（井上しんご君） ありがとうございます。よく分かりました。

競艇場は自分も認識不足で、よく理解できました。地元選手の営業活動とかということも非常に大事だというお話もあって、そういった地元選手の育成という部分も含めて、ぜひ今回のパーク化等、また、選手になりたいという夢を持つ若者たちの育成も含めて、そういった部分を強めてもらいたいなというふうに思います。

クルーズ船についても、分散がいいのか、1か所ということで、今の入港数では難しいでしょうけども、ぜひそうなるようにしてほしいなと思います。

空港については、空港を観光地にどう強めていくか。もともとビジネスユーザーが多かったことは以前からも言われておりましたけども、空港の大規模改修とかそういった補修のタイミングで、例えば全面に黒を基調とした空港にするとか、飛行機も黒ですから、黒っぽい、内装も黒を基調にして、星空とか、そういった形で、空港自体が観光地、空港を使わなくても来るようなブランド化というか、トイレメーカーさんも黒いトイレとかも今発売されていますので、そういった部分でも面白いかなと、意見として。以上です。

○委員長（渡辺修一君） ほかにございませんか。菊地委員。

○委員（菊地公平君） まず、クルーズ船のほうから2点なんですけど、先ほど御説明にあった、今3か所岸壁が使えるということで伺っていますけども、どのバースを使うかというのはどういった意向で決定されていくのかというのを教えてください。

あと、先ほど言ったターミナルの整備に関わって、今後利用が増えていけばということだと思うんですけども、大体どのぐらいが目安となったらそういった検討をするのかというのを私見でもいいので教えていただければと思います。

あと、北九州空港に関して、今回那覇空港のほうに視察に行くんですけども、那覇空港の旅客と物流それぞれについて、その特徴というか特色をどのように見ていらっしゃるのかという

のを教えていただきたいというのと、そういった中で特筆すべきような取組等あれば、分かる範囲で結構ですんで教えていただきたいと思います。一旦以上でお願いします。

○委員長（渡辺修一君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 クルーズに関して2点御質問いただきました。

まず、岸壁はどういった経緯で決まるのかという話だったと思うんですが、基本的には船会社が、この港、岸壁に寄港したいというニーズが入ってきて、そこが空いていればオーケーですと入港していただいているのが現状となっています。

ターミナルの件について、ここ最近データでも出ているんですけども、西海岸が人気で、欧米船がよく入ってきているというところで、我々としては、ちょっと古くなっているんですけど国際ターミナルがあるので、あれが使えないかというのを考えています。ただ、サイズのことも小さいんですけども、船会社からも、小さくてもいいのでそういったものが使えないかというので、ちょっと古くなっているのも、今工事中というのもありまして、そこも工事の進捗状況に合わせて、今後使えるかどうかというのも考えていきたいと思います。以上となります。

○委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 旅客に関してなんですが、那覇空港は、やはり北九州空港と比べるとかなり規模が違っていて、令和6年の国の資料によりますと、国内、国際合わせて2,170万人ぐらの旅客の乗降者数となっております。北九州空港は120万人ですので、正直言ってかなり違う大規模空港であるというのが大きな違いになっています。日本で大体6番目の旅客の乗降者数ですので、国内線も離島も含めて30路線ぐらひはあるんじゃないかなと思っていますし、国際線も多く路線が飛んでいます。なので、北九州空港とは大きく違うとは考えています。

あと一方、以前スターフライヤーさんのほうで北九州空港に飛んでいた、スターフライヤーさんだけではなくスカイマークさんとか日本トランスオーシャン航空さんとかも飛んでいたんですが、そのときの飛んでいた状況からいくと、明らかにやっぱり北九州発の方が多いという特色はあります。那覇の方が北九州に来るというよりも、偏ったという言い方をしたらあれですけども、こちらから行く、一方通行になりがちな路線ではあったかなという感触は持っているところがございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） クルーズ船は分かりました。西海岸、古いですけども、入ったことはありますけども、あそこをうまく活用してやればコストが少なくやれるんじゃないかなという意味ではおっしゃるとおりかなと思います。今後増えていくようにしていただければと思います。

あとちなみに、先ほどターミナルとかバースの話で、小倉のほうはまだ来ていないということだったんですけど、やっぱり水深が浅いとかそういった制約条件が響いているんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 そうですね、水深の問題もですけど、やはり大きさ、入れる長さとかに限られていますので、回頭するというんですけども、船が回って出ていったり入ってくるときもあるんですけども、そういったときの長さが131メートルだったと思うんですけど、その長さ以下じゃないと入れない。トン数も、約1万トンという条件があるので、そこで船も限られている。ただし、先ほど言わせてもらったんですけど、まずは西海岸に人気があるので、それで我々としても小倉のよいところというのをぜひPRして寄港につなげたいなと考えています。以上です。

○委員長（渡辺修一君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）ありがとうございます。分かりました。引き続きしっかり頑張っていたければなと思っております。

北九州空港なんですけど、先ほど旅客の話はいただいたんですが、物流の話に関してはいかがでしょうか。

○委員長（渡辺修一君）空港企画課長。

○空港企画課長 那覇空港につきましては、国際航空貨物は北九州空港よりも取扱量は少ない状況でございます。一方で、国内貨物、こちらが、貨物定期便についてはヤマトが2便飛んでいるだけなんですけど、旅客便の数が多いということもありまして、旅客便の貨物スペースで運ばれている貨物が多いということで、羽田空港の次に国内貨物が多い状況でございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）先ほど、国際貨物では北九州空港が現状勝っているという話なんですけど、那覇空港も結構いいペースで、年間20%とか取扱量が伸びているみたいで、国際貨物に今力を入れているようなんですが、この辺で、那覇空港の取組とかで何か特色があるものとか、こういったことをしているんですよというのが分かれば教えていただいてもいいですか。

○委員長（渡辺修一君）空港企画部長。

○空港企画部長 その辺はぜひ行政視察でお聞きいただいて、我々に教えていただければと思います。以上です。

○委員長（渡辺修一君）菊地委員。

○委員（菊地公平君）しっかり聞いてくるつもりではございます。

あと、どこを見てくればいいのかというところが一番気になっているところで、北九州空港を運用していく中で、那覇空港にあって北九州空港にないものというか、こういった施設はとかというものがもしあれば教えていただいてもいいですか。

○委員長（渡辺修一君）旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 実は私も那覇空港自体に行ったのが大分前で、今すぐに何が違うという

のは非常に申し上げにくいところではあるんですが、先ほど申しましたようにかなり規模感は違うと思っています。これは私見にはなりますけれども、先ほど井上委員からの話にもありましたが、那覇空港はやっぱり観光の需要というのが国内も国際も含め旅客に関して非常に多いのかなと。やはり南国ならではのそういったところはあるのかなとは思っているところでございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 分かりました。しっかり視察へ行って、また意見交換させていただければなと思っております。以上です。ありがとうございます。

○委員長（渡辺修一君） ほかに。大石委員。

○委員（大石正信君） モーターボートについてですけども、若松の場合、高止まりしているという状況で、大村や下関などはミッドナイト開催をやったことによって売上げが伸びていると。なぜ北九州市でミッドナイト開催に踏み切れない、その理由。先ほど言われたのは、大村、下関、若松の3会場は1日1会場というルールがあるということで、そのルールが変えられるのか。他都市では、地域貢献ということで、住民合意をいろいろやっているみたいですけども、その障壁になっているものとかがミッドナイト開催に踏み切る上でどういうものがあるのかを教えていただきたい。

それと、クルーズ船については、確かに鹿児島は105回、北九州市は12回となっていて、ばく大な投資をされているということで伺っていますけども、北九州市で、円安によって今のところ安い、インバウンドが増えてきているという状況はありますけども、ばく大な投資よりも、やっぱり魅力を増やしていく。そのために、小倉城だとかTOTOミュージアムとかという形で言われたけど、外国の方々が喜ばれる内容と、北九州市がやっていることについて、かみ合っているのか、そのあたりを教えてください。

それと、空港については沖縄とは桁違いと。沖縄では、国内線では29都市、国際では16都市、合計45都市で、48航路、2,164万人が利用しているという桁違いの状況があるんで、一概に北九州空港と那覇空港を比べることはできないと思うし、当然、170万人だったところが120万で止まっているという状況の下で、私が思うのは、ビジネス客がリモートになって減ってきているという状況で、観光にシフトしていこうということだと思うんだけど、やっぱり利用する機会がなければ、幾ら便を増やしたとしても、そうならない、うまくいかないと思うんですけども、そこら辺について考えていることとか、また同時に戦略として、単なる観光ではなくて、物流だとか教育だとか、新たな戦略も考えられと思うんですけど、その辺についてお聞かせください。以上です。

○委員長（渡辺修一君） ボートレース事業課長。

○ボートレース事業課長 ミッドナイトの開催について、1場開催についてルールはあるのかという御質問にお答えします。

こちらは、まず業界全体で最大の売上げを得るために、こういったルール、1場が一番最適であるということとさせていただきます。仮に1日に2場以上でミッドナイトをやった場合、1日のお客様のパイは決まっているので、単純に半分になってしまうと思います。なので、1場開催が一番メリットがあるかと思っております。

あと、拡大に踏み切れない理由でございます。こちらは、若松が今一番日数が少ないんですけども、ミッドナイトレースは無観客でやるのが条件になっていますので、日数が増えると当然お客様は観戦ができないですし、場内の店舗の関係もあるし、従業員の関係もでございます。そういった関係、各場いろいろ理由があって、日数は徐々に伸ばしているところでございます。若松も徐々に今、一足飛びにはできないんですけども、業界の目標、ミッドナイト3場で年間180日という目標がございますので、これに近づけるように、少しずつ地元の理解も得ながらやっていきたいと思っております。以上です。

○委員長（渡辺修一君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 どのような魅力を増やしていくかという質問だったと思います。

我々がまず一つやっているのは、市民との交流というふうなのを求められたりするので、そこで最近一押しにしているのが、商店街に連れて行って交流しながら購入していただくと。一回やったのは、試食先を何か所か決めていて、そこで試食してもらって、結局、外国の方にとっては何が売られているか分からないということで、まずは試食をしてもらって、そして、そういった場所を決めているのでその途中で買物をしてもらおうとか、そういったもので、まずは交流ができるというものを提供しようと思っております。

そのほか求められているのはやっぱり体験物ということで、昨年、今回資料にも書いたんですけど、FAMトリップの中でいろんな体験ができますというのを提案してきました。例えば今やっているのは、小倉城でお茶の体験、しかも小倉城は自分でお茶を立てられるからいいと言われています。そのほかで提案したのは華道、匂う香道、この辺も提案したんですけど、価格が合わないとか言われているんですけども、そのほか、小倉織の縞縞さんが風呂敷のワークショップとかやっているんですけど、そういったものも提案して来年採用していただくとか、そういったのは高級なものになるので経済効果は高いかなというので、ニーズを聞きながら我々としては今トライしていつているということになります。以上となります。

○委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 空港につきまして、今委員おっしゃいましたように、便を増やしても急に利用が増えるのかというと、まさにおっしゃるとおりで、便が単純に増えても需要がないと1便当たりの人数が減るということになるのではないかなと考えてございます。このため、当然ながら、今おっしゃった物流という、北九州空港の特色である貨物も一つ重要と思っておりますし、旅客に関して言いますと、資料にも記載させていただきましたが、例えば首都圏、就航先での旅行商品の造成だったり、ターゲットを絞った営業活動、集客策、それと、北九州圏域

でも特に八幡西区のほうだったり、大分空港との際の部分だったり、他の空港と圏域が近いところを特に重点的に周知、PR、利用促進、北九州空港のよさというのをPRしているところです。

あと、当然ながら、今の路線だけだと、どうしても限りがあります。このため、新たな路線誘致というのが非常に大事だと思っております。国内線は一般的に、最近、報道等では、飽和状態にある、なかなか国内線というのは難しいところがあります。というところで、もちろん国内も新幹線と競合するところから先のところだったり、それとさらに国際線、こういったところの路線誘致を増やして新たな需要を掘り起こしていきたい、このように考えてございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） じゃあ、若松のボートレースについては、3つの下関、大村、若松で1日1場と決められているということで、それを増やしていけばパイが減るということなんですけど、当然夜間になれば、働いている従事員だとか職員だとか地域の合意が必要になってくると思うんで、ということは、これ以上、現状のままというか、ミッドナイト開催については現状のまま行かざるを得ないという状況になるんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） ボートレース事業課長。

○ボートレース事業課長 現状のままよりは、今、業界の目標が年間180日、一応23時までやりましょうということで、それに向かって3場がやっているところで、今のところ他場さんで参入してくるという話はないので、しばらく3場が続くかなと思っております。業界の目標に基づいて、若松は今一番日数的には少ないので、少しずつ売上拡大のために検討していきたいなと思っております。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 若干の枠はあるということなんで、同時に、芦屋なんかでも商品券を配付したりとかという状況もありますので、確かに無観客という状況はあったとしても、地域への貢献、それをやっていけば地域での合意も進むと思いますので。要望ではありません。

クルーズ船については、先ほど言われたように、ばく大な投資を鹿児島なんかはやっていると聞いています。博多とか横浜なんか比べ物にならないんで、その分いかに魅力を発信して、外国の方が喜ぶか、これを進めていくことが今必要じゃないかなと思います。

それと、意見として、沖縄と比べ物にならないということで、いかに路線を増やすかという問題もありますけど、観光客だけじゃなくて、物流だとか教育だとか新たな戦略を立てて、ばく大な投資をしていくということになればまたいろんなことに問題が出てくると思いますので、その辺、沖縄に行ってもあまり学ぶことはないかもしれませんが、一応沖縄と比べて北九州空港でどういう戦略でやったらいいのかというのを学んできたいと思います。ありがとうございます。

○委員長（渡辺修一君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） 教えていただきたいと思います。

まず、今回ボートレース大村でお昼をフードコートで頂くということなんですけど、女性の方が入りやすいというか、きっかけになりやすいのが、そういう食事をする場所だと思うんですね。若松ボートもたしかリニューアルしたときに結構力を入れていたと思うのですが、現状を教えていただけたらと思います。

それからあと、クルーズ船の誘致に関しては、ニーズが以前と変わってきていると一般的に伺っているのですが、いわゆる爆買いの時代からコト消費、さっきもいろいろやっていると思いますけど、今のお客様の傾向を少し教えていただきたいと思います。

それからあと、空港ですね。これも教えていただきたいのですが、私、昨日夜、羽田空港からスターフライヤーで帰ってきたんですけど、羽田空港内でバス移動をするんですよね。あの基準というか、満席だったんですけど、要は地方空港だから、その時間帯、最近私は割と早めに乗っていたからあまりバス移動はなかったんですけど、バス移動って、例えば鹿児島空港とかでもそういう羽田から鹿児島の便でバス移動とかというのはあるんですかね。もし分かれば。というか、北九州空港がそういうふうになっている、羽田空港のことなんであまり分からないかもしれないんですが、北九州空港を使うというところかというと、ちょっとそこは課題になるのかなと思ったので、どんな感じなんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 答弁をお願いします。ボートレース事業課長。

○ボートレース事業課長 女性が来場しやすい取組について、その中でも食事の関係でお尋ねいただきました。

大村さんは、食事で行くと一番目を引くのが佐世保バーガーのお店かなと思っております。一方で、若松のほうは、数年前に小倉南区の長行でピザをやられているB&Wさん、こちらは大変おいしいお店なんですけど、こちらが場内で営業していただいているところであります。食事ではないんですけども、それよりも以前に若松では女性コーナーをいち早く取り込んで、メイク直しのきれいな部屋を造ったりして、他場に比べると若松は女性客、若い方の来場者数の割合が多い結果になっています。以上です。

○委員長（渡辺修一君） クルーズ・交流課長。

○クルーズ・交流課長 クルーズのお客様のニーズに関して御質問いただきました。

まずは欧米の方についてなんですけども、こちらについては、物をいっぱい買うというよりは、もともとやっぱりコト消費、体験物を好まれると。あと一方、いいもので高くても欲しいものがあれば買うと言われています。最近我々のほうには入ってきていないんですが、昨年着いた中国の船は、それは免税店に行かない船だったので、小倉城に来て、ドラッグストアとかに行って買物をされて帰ったんですけども、博多港の方たちに聞くと、まだ中国船の傾向としては、まずは免税店に行くと、そして無料の観光地に行くと。また、やっぱりいろいろなトラ

ブルをいまだに起こしてはいると。でも一方、少しずつだけれども、F I Tと言われている、船から降りて自分たちで行動する方たちも少しずつ増えているとは聞いております。以上となります。

○委員長（渡辺修一君） 旅客営業担当課長。

○旅客営業担当課長 羽田でのバス移動の件でございますが、一般的にはあまり、目的地が地方だからというのは私の認識ではありません。当然ながら、北九州空港からそのままパッセンジャーブリッジに着くとき、そのまま行けるときもありますし、置き止めといいたほうがいいか、そこに止めて行くときもあります。羽田空港も非常に混雑した空港になっていますので、そのときの状況によるのかなと、そういった認識ではございます。すみません、はっきりした答えじゃなくて失礼しました。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 三宅委員。

○委員（三宅まゆみ君） ありがとうございます。今のことを踏まえて、向こうでも同じようなことを聞いてみたいなと思っています。

やっぱり乗る側からすると非常にそこが、本来であれば30分前ぐらいに中に入ればいいんですけど、中というか、30分前ぐらいにチェックのところなんですけど、もう既に30分前にその中に入っていないといけないという、その時間的な制約みたいなものも利便性があるなど。だから、もうちょっと大きい空港とか、今よく使われている空港だとあまりそういうことが、羽田でも起こらないのかなとかというのもちっと気になりましたので、そこも踏まえて勉強させていただいてきたいと思います。ありがとうございます。

○委員長（渡辺修一君） ほかにございませんか。

ほかになれば、以上で行政視察の事前研修を終わります。

執行部の皆さん、答えにくい答弁もありましたけれども、大変にありがとうございました。しっかり視察してまいりますので、よろしくお願いいたします。

なお、視察終了後に、本委員会において、視察内容について委員間で意見交換を行い、所管事務の調査の委員会報告書に反映させていただく予定ですので、よろしくお願いいたします。

以上で所管事務の調査を終わります。

本日は以上で閉会します。

経済港湾委員会 委員長 渡 辺 修 一 印