

報 告 書

令和8年3月27日

北九州市議会議長 中村 義雄 様

経済港湾委員会
委員長 渡辺 修一

次のとおり報告します。

記

- 1 派遣議員 渡辺 修一、三宅 まゆみ、菊地 公平、上野 照弘、
富士川 厚子、大石 正信、井上 しんご、松尾 和也
- 2 目 的 (1) ボートレースパーク化及び地域貢献の取組
(2) クルーズ船の誘致施策についての取組
(3) 福岡空港の取組
(4) 航空機整備事業及び路線誘致の取組 に関する調査研究
- 3 派遣場所 長崎県大村市、鹿児島県、福岡県 及び 沖縄県
- 4 派遣期間 令和7年10月28日(火) から
令和7年10月30日(木) まで 3日間
- 5 用務経過

(1) ボートレースパーク化及び地域貢献の取組（長崎県大村市）

ボートレース大村は、長崎県のほぼ中央に位置し、長崎空港、JR大村駅から車で数分のアクセス良好な場所に立地している。ボートレース発祥の地で、昭和27年4月の開設以来、様々なレースを開催するとともに、収益の一部は大村市一般会計に繰出し、学校施設の改築や道路整備など、地域の公共事業に活用している。近年はミッドナイトレースが好調であり、過去最高売上を達成している。

また、太陽光発電設備や蓄電池の導入、電気自動車充電器の設置など、環境負荷

低減にも積極的に取り組み、持続可能な地域社会の実現に貢献している。

令和4年には、多世代が交流できるコミュニティーパーク「グリーンおおむら」がオープンし、スケートボードパーク、ボルダリング施設、インクルーシブ遊具などを完備しており、心身を動かして楽しめるコミュニティーの拠点となっている。

今回、ボートレース大村において、大村市ボートレース企業局から、ボートレースパーク化及び地域貢献の取組について説明を受け、施設を視察した。



【説明概要】

ア ボートレースパーク化

○令和4年11月に開所した「グリーンおおむら」は、ボートレース振興会からの助成金を受けて建設された多目的複合施設である。老若男女、多世代が交流できるコミュニティー空間を創出することを目的としており、県内最大級のスケートボードパーク、ボルダリング施設、広大な芝生広場、遊具、フィットネス器具などを備えている。最大の特色は、全ての施設が無料で利用できる点であり、これにより地域住民が気軽に立ち寄れる場所を提供し、ボートレース場への新たな接点を作り出すことを目指している。

○開所から令和7年6月30日までのグリーンの累計入場者数は56万7,000人に達

し、平日平均321人、土日祝平均1,017人が利用した。特に土日祝は家族連れの利用が顕著であり、ボートレース開催日にはイベントが同時開催されることで、集客の相乗効果が売上げにも好影響を与えている。

(令和7年9月30日時点)

	営業日数		平日		土日祝	
	1,039日		703日		336日	
グリーン	567,360人	100%	225,559人	39.8%	341,801人	60.2%
1日平均	546人		321人		1,017人	

○夜間にスケートボードをする若者がいたため、治安対策と若者の健全育成を兼ねて、利用時間を長く設定している。

○パーク化に伴う交通渋滞や騒音への懸念については、現状では大きな問題は発生していない。施設建設時に防音壁を設置するなどの対策が講じられており、周辺住民からスケートボードの音がうるさいといった苦情は今のところない。

イ 地域貢献

○ボートレース事業の収益の一部は、市の一般会計に繰り出され、モーターボート競走事業収益基金に全額積み立てる。この基金は、主に学校の校舎・体育館の建て替えや長寿命化、道路や側溝、トイレ整備といったハード事業に活用されている。

○令和6年度には過去最高の1,921億円の売上を達成し、150億円を大村市に繰り出した。これは、大村市の一般税収を上回る規模であり、職員もその貢献を誇りに思っている。

○大村市で市営プールが廃止されたことを受け、その代替措置としてボートレース場内で夏季限定のプール営業を試験的に実施した。短期間の運営ながら約1万9,000人の利用があり、市民からの好評を得た。ただし、施設規模が小さかったため入場制限が発生し、クレームの声も一部あったものの、全体的には高評価であり、来年度以降も同様の取組を継続していく意向である。

○地域店舗との連携を強化し、ボートレースの活動に協力いただける店舗をサポーターズクラブとして登録している。また、地元企業の商品をネット投票のポイント交換商品やキャンペーンの景品として採用している。

○施設の運営は外部委託しており、12名の雇用を創出している。このうち3名が大村市内、9名が近隣市町からの通勤者であり、地域の雇用促進にも貢献している。

ウ 売上げ増加の取組と新規顧客獲得戦略

○ボートレース大村の売上は約87%がネット投票によるものであり、特に20歳代か

ら40歳代の顧客層が購入の中心となっている。スマートフォンからの投票が90%を占めるなど、デジタル化への対応が事業成功の鍵である。

- 若年層および女性層の取り込みを特に重視しており、X（旧Twitter）、LINE、InstagramといったSNSを積極的に活用した広報活動を展開し、若者層へのアプローチを強化している。
- お笑いライブ、夏季プール開催などの各種イベントを通じて、新規顧客の獲得と既存顧客のサービス向上に努めている。
- キャッシュレス決済によるポイントサービス「マイルクラブ大村24」を導入し、購入額に応じたクーポン券や商品券の配布、地域店舗で利用可能なクーポン券の発行など、多岐にわたるファンサービスを展開している。これにより、顧客の囲い込みと地域経済への還元を同時に図っている。
- ミッドナイトレース開催時には、周辺7町内会との定期的な会合を年数回開催し、住民からの要望や苦情に迅速に対応することで、地域との良好な関係構築に努めている。
- ボートレース大村が全国のボートレース場で常に上位を維持している理由については、レースのしやすさや風の影響が少ないといった地理的条件に加え、ナイター開催への移行による売上増加、そして何よりも「一つ一つの施策を丁寧に、地道に積み重ねてきた結果」である。特に、ホームページに掲載されている「お客様の声」に耳を傾け、それを施策に反映させることを愚直に実践してきたことが、他場との差別化要因であり、成功の秘訣である。

【主な質疑】

- ボートレース収益基金の活用で整備した「ターンマーク坊や」のロゴについて、多目的室やトイレに設置する場合、どのようなイメージで、どの程度の箇所に設置されているか。
 - 公園で収益金が使われた場合は、公園の一箇所に「ターンマーク坊や」が設置されている。トイレの場合は、一つ一つではなく、トイレの入り口など一箇所に設置している。
- キャッシュレス投票会員に対するクーポン券でのキャッシュバックは素晴らしい取組だと思うが、キャッシュレス投票ではない人にはキャッシュバックはないのか。
 - キャッシュレス投票会員になっていれば実施する。現金のみの場合は、キャッシュバックのような取組は難しい。
- 高速道路交通費のペイバックについて、ETC利用の場合でも受けられるのか。
 - ETCでも可能。領収書を持参すれば、上限はあるがキャッシュバックを受けられる。ETCカードの提示で良い。

○高速道路交通費のペイバックについて、記念レース以上で行われているとのことだが、一般戦ではないのか。

→一般戦では実施していない。G2以上のレースからである。

○高額購入者に対する優遇策はあるのか。

→「マイルクラブ大村24」のポイントサービスで、購入金額に応じた特別会員制度がある。交通費キャッシュバックなども基準を設けて実施している。しかし、内閣官房のギャンブル依存症対策室からの指導により、過度な射幸心を煽るサービスは控えるよう指示があり、業界全体でサービスは中止、または一時中止の方向に向かっている。交通費キャッシュバックサービスも来年7月で終了する予定。

○収益基金の活用事例で、地元対策は直接行っているとのことだが、その分の予算は大村市一般会計の基金とは別で直接支払っているという認識で良いか。

→ボートの会計から直接支払っており、大村市一般会計基金とは別である。

○ボートレース若松と比べて地元出身のレーサーが少ないようだが、地元ファンを応援するようなレーサー育成の取り組みはあるのか。若者たちがレーサーになりたいと思えるような刺激はあるか。

→レーサーの養成については、現在、長崎地区のレーサーはいるが、若松と比べると活動する選手が少ないため、目標になるような選手はいない。レース自体を見てもらい、将来レーサーになりたいと思ってもらえるよう、開催時間帯の設定を考えている。

○グリーンおおむらは入場料無料とのことだが、北九州市でもパーク化を進める中で、入場料を設定している施設とそうでない施設がある。グリーンおおむらが無料である背景を教えてほしい。

→中央団体のボートレース振興会の助成を受けているため、グリーンは無料という縛りがある。有料施設モーヴィとの混在施設もあるが、大村はモーヴィがないため、全体が無料のグリーンとして運営している。

○大村ボートの独自周辺対策事業の規模について。

→単年度で1億円から3億円で、年度によって事業費は変動する。

(2) クルーズ船の誘致施策についての取組 (鹿児島県)

マリンポートかごしまは、雄大な桜島と錦江湾の美しい景観を一望でき、鹿児島市中心部から車で約20分というアクセスの良さから、人気観光地へもスムーズに移動できる国際クルーズ船専用港である。

港湾施設も充実しており、1号岸壁(長さ340m、水深9.0m)と2号岸壁(長さ410m、水深10.5m)を有し、最大22万トン級の大型クルーズ船2隻が同時に接岸可能である。

また、「おもてなし隊」による温かい歓迎や地元製品の販売を通じて、地域経済の活性化にも貢献しており、今後も臨港道路の整備や離島クルーズ誘致、県産品供給強化など、更なる魅力向上と地域活性化を目指し、世界と鹿児島を結ぶ拠点として進化を続けている。

今回、マリンポートかごしまにおいて、鹿児島県土木部港湾空港課及び観光・文化スポーツ部PR観光課から、クルーズ船の誘致施策について説明を受け、施設を視察した。



【説明概要】

ア 鹿児島県における港湾の役割

- 鹿児島県は南北600kmにわたる広大な県土を有し、多くの離島と131港を擁する。これらの港湾は、離島への生活物資輸送に不可欠であり、台風上陸が多い地域であるため、防波堤整備による安定的な運航確保を重要視している。
- 地域経済においては、農業産出額が全国2位、漁業産出額も全国上位であり、令和4年度の農林水産物輸出額は過去最高を記録した。また、3つの世界遺産をはじめとする豊かな自然、歴史文化、食などの地域資源に恵まれており、国内外の海上輸送ネットワークの拠点としての港湾整備を進めている。

(農林水産業の産出額)

農業 (R5)	5,438億円	全国2位
林業 (R5)	110億円	全国13位
漁業 (R5)	770億円	全国5位

○本港区、新港区、鴨池港区、中央港区、谷山一区・二区、浜平川港区の7つの港区がそれぞれ機能分担をして、運用している。中央港区は「マリンポートかごしま」としてクルーズ船のふ頭が整備され、海と触れ合える緑地空間として活用している。

イ クルーズ船の受入れと整備

○マリンポートかごしまのクルーズターミナルは平成30年4月にオープンし、外国からの来訪者はここからC I Qスペースを経て市街地へアクセスする。

○かつては、谷山の工業用地でクルーズ船を受け入れていたが、人工島が整備され現在のマリンポートかごしまとなった。誘致成功により岸壁数が不足気味のため、小型船（6万トン以下級）は本港区の北ふ頭でも受け入れている。

○1号岸壁（長さ340m、水深9m）は16万トン級、2号岸壁は22万トン級のクルーズ船に対応可能である。2号岸壁は官民連携により令和4年3月に運用が開始され、その背後にはロイヤル・カリビアン・グループが旅客ターミナルを整備し、2バース体制での受け入れを計画している。この官民連携の取組として、県からロイヤル・カリビアン・グループに対し、年間150回の岸壁優先利用権が40年間付与される予定であり、現在、協議を進めている。

○寄港回数は、平成26年の33回から平成29年には108回まで増加したが、コロナ禍で減少後、令和5年に再開して持ち直し、令和7年は過去最高の129回を予定している。

○大型クルーズ船の寄港時には、マリンポート大橋を利用する大型バス（100台程度）による交通渋滞が課題となっており、浮き桟橋設置による海上二次交通の取組や、桜島フェリーの活用を検討している。また、臨港道路の整備も平成29年から進めており、令和12年の完成を目指して国と連携し、渋滞緩和やクルーズ振興に貢献する予定である。観光地の整備や港湾物流の円滑化も重要視している。

○しゅんせつの観点では、元々深い場所が多く、大規模な維持管理費用は必要ない。埋立計画については、桜島の噴火による土砂対策として2期目を検討しているが、自然環境とのバランスも考慮し、まだ着手には至っていない。

ウ クルーズ船でのインバウンド動向

○令和5年の訪日クルーズ客は前年比4倍に増加したが、ピーク時の平成29年に比べると57%にとどまっている。寄港回数は前年比1.3倍で回復傾向にある。

- 以前は中国発着船が多かったが、最近では日本発着のグランドクルーズが増加し、カジュアル船だけでなくプレミアム船やラグジュアリー船の割合が増え、日本人や欧米・台湾からの乗客が増加している。
- 国が2030年までにクルーズ人口100万人を目指す中（現在22万人）、鹿児島県は、宿泊を伴わないクルーズをリピーターにつなげ、宿泊を伴うインバウンドへと発展させることを目標としている。
- 県の「かごしま未来創造ビジョン」や「県観光振興基本計画」でも、国際クルーズ船の誘致促進と地域活性化が謳われており、クルーズの恩恵を鹿児島市だけでなく県内各地に波及させることを重視している。
- 鹿児島港の寄港数は全国6位と多い。東アジアに近い地理的優位性や、離島、桜島、縄文杉、佐多岬などの多様な観光地、お茶、焼酎、薩摩切子などの豊富な地域資源が強みであり、「おもてなし隊」による歓迎・見送りや出港イベントを実施している。クルーズ客の消費額は平均2.2万円である。
- 鹿児島県の課題は、平地が少なく移動に時間的制約があるため、県内全体（離島や大隅半島）への誘客が不十分な点がある。これに対し、離島への補助事業、新幹線を活用した出水方面へのツアー、船を利用した大隅方面へのツアーなどを実施し、新たな周遊ルートを開拓している。また、2つの世界自然遺産（屋久島及び奄美・徳之島・沖縄・西表島）を巡るクルーズ誘致や、水産物、農産物、特産品の販売促進にも積極的に取り組んでいる。

【主な質疑】

- クルーズ船への水産物供給体制構築支援において、具体的にどのような水産物を、どのくらいの量、どのような形で供給しているのか。
 - 現段階では、具体的な供給量や供給方法はまだ調整中である。クルーズ船社との交渉を進め、どのようにすれば鹿児島の良いものを船に積み込めるか、商社を通じて協議している。クルーズ船社は、良いものも求めるが、ロットの大きさを重視する傾向にある。地元らしさを出しつつ、どのように納入すればよいか、ルートや交渉方法を模索している段階である。
- 物品販売時に、イカの塩辛などの生ものは検疫の関係で販売できないのか。
 - おそらく検疫に引っかかる。船内で食べてもらうという形で提供できないか、検討段階である。
- 離島への誘致は、どのような事業か。
 - クルーズ船でマリポートに来訪した客を、船を使って対岸の大隅や桜島の奥、霧島方面へ移動させるための補助事業である。これは交通渋滞を回避し、県内各地への波及効果を狙ったものである。新幹線を利用した出水駅までの移動の

支援も行っている。既に肥薩おれんじ鉄道を利用した出水へのツアー、船を利用した大隅へのツアーが実施された。

○鹿児島県は農林水産物の輸出が伸びているとのことだが、どこから輸出されているのか、航空便も利用しているのか。

→鹿児島港や博多港などから輸出されている。東南アジア向けなど、野菜やフレッシュなものは航空便も利用されており、那覇経由の輸出もある。

○ロイヤル・カリビアンが整備する第2ターミナルの県の関与について。

→県が整備するわけではない。ロイヤル・カリビアンが別会社を設立してターミナルを整備すると聞いている。民間がターミナルを建設することに対し、県はインセンティブとして、港湾施設使用料などの徴収を認めることで協力している。これはターミナルの運営費用を賄う仕組みでもある。

○マリポートかごしまのこれまでの取組について、経済界も含めて盛り上がっていった経緯を教えてください。

→平成や昭和の時代から経済界も含めてクルーズ誘致に盛り上がりがあり、それがマリポートかごしまの整備につながった。特に、南側の工業地帯にクルーズ船クイーン・エリザベスなどを誘致したことが大きな動きであった。県単独ではなく、経済界や商工会議所と連携して進めている。

○北九州市と連携して、九州を周遊するようなクルーズも考えられるのではないかと。

→連携は非常に重要である。鹿児島県だけでなく、日本全体としてクルーズを誘致し、その中で鹿児島県にも寄港してもらうような形を目指している。

(3) 福岡空港の取組（福岡県）

福岡空港は、福岡市街地からわずか約10分の好立地に位置する、日本有数の都市型空港である。

2027年には、商業施設、ホテル、バスターミナル、空港機能を複合した大規模な新施設が誕生し、店舗数が約270店舗に拡大、日本最大級のアジアフードフロアや、日本文化を発信するコンテンツなどを展開する予定である。

また、アクセス環境も大幅に改善され、バスターミナル機能の拡充や、国内線・国際線ターミナル間の連絡バス専用道の整備により、利便性と快適性が飛躍的に向上する。

今回、福岡国際空港株式会社において、国内営業開発課から、福岡空港の取組について説明を受けた。



【説明概要】

ア 福岡空港の概要

- 福岡空港は、国内線と国際線ターミナルに分かれ、既設滑走路（2,800m）に加え、2025年3月に増設滑走路（2,500m）が供用開始された。空港ビルの一部をセットバックし、既存誘導路の二重化と新誘導路の整備を完了した。
- 旅客数は、過去の一時的な減少を経て、2024年度には国内・国際線ともにコロナ前の2018年度を上回る状況にある。国内線では羽田便が約半分を占め、国際線では韓国便が50%以上を占めるが、2025年度には中国便の増加が予想される。現在、マカオやクアラルンプールなど一部国際線は運休中である。
- 福岡空港の国際貨物はF I A Cの子会社F A C T Lが担当し、国内貨物は主に旅客機のベリー（旅客機の下部貨物室）で運ばれる。
- 一部国際線の運休は、航空会社側の事情や国際情勢によるもので、空港側は強力な働きかけを行っているが、様々な要因が絡み回復には至っていない。

イ 福岡空港国内線複合施設増改築工事

- 福岡空港では、民営化に伴い「エアポートシティへの進化」をテーマに複合施設を開発中である。これは、旅客減による収入減への対応として、飛行機に乗らない客も呼び込む狙いがある。
- 複合施設は2027年春に竣工予定で、1階から4階が商業施設、上層階にホテルを配置する。総延べ床面積4.5万平米、店舗面積2万平米、既存を含め270店舗の規模となる。
- コンセプトは「旅する空港」であり、非日常空間としての空港の特性を活かし、アジアや日本各地への旅の価値を創造する。MDコンセプトは「新たな価値観との出会い」として、日本、アジアの体験や発見を重視する。
- 施設内は、1階にサービスフロアとスーパーマーケット、2階に食と旅の土産品フロア、3階に日本のキャラクター体験型コンテンツフロア、4階をアジアの食文化テーマパークとする。アジアの街並みを再現し、没入感を演出する。

- ホテルは「ソラリア西鉄ホテル福岡エアポート」として5階から11階に入居。利便性を追求し、165室で多様なニーズに対応する。
- 複合施設竣工に合わせ、路線バス、タクシー、レンタカー、民間の駐車場を整理、配置する。特に路線バスは、現在屋外で待機する客のために屋内化を進める。
- 国内線・国際線ターミナル間を結ぶ連絡バス専用道の整備により、移動時間が短縮され、旅客の利便性が向上する。

【主な質疑】

- 新施設は外国人をターゲットにしているのか。既存施設への売上影響はあるか。
→外国人観光客をターゲットとし、既存施設への影響を考慮して国内外の旅客、さらには飛行機に乗らない700万人の利用者を想定している。新施設は連絡バスの乗り場も整備し、インバウンド客を強制的に集客する動線を作る。ブランディングプロモーションを通して東南アジア・東アジアからの集客を目指す。
- 北九州市として北九州空港の活用を模索しているが、福岡空港から見た北九州空港の役割や、すみ分け、考え方について知りたい。
→北九州空港との連携は、民営化に伴い国が求めた条件であり、福岡市・北九州市と協力して進めている。具体的にはPR活動や海外航空会社への情報提供などを行う。貨物空港としての北九州空港の強みを活かし、福岡空港に興味のある航空会社がいれば北九州側に情報を提供する。
- 福岡空港は旅客機の貨物スペースを利用した貨物輸送がメインだが、北九州空港は物流空港として貨物を扱っている。両空港のすみ分けや連携の可能性について聞きたい。
→福岡空港は大型貨物機を受け入れるのが難しいため、旅客機の貨物スペースを活用している。北九州空港が大型貨物機を受け入れる状況であれば、情報提供を行っている。福岡空港は特段貨物輸送を専門としておらず、旅客機が飛ぶついでに貨物を輸送している。
- 福岡空港は国内貨物をほとんど扱わないのか。
→国内貨物も旅客機の貨物スペースで輸送しており、農産物などが運ばれていると聞いている。航空会社が直接貨物を扱っているため、詳細な情報は把握しにくい。航空会社側も旅客と貨物の両方を運びたいという思いはあるだろう。
- マカオ、クアラルンプール、ヘルシンキなど、国際線の運航が再開されていない理由を知りたい。
→航空会社側の事情や、ヘルシンキの場合はウクライナ戦争によるロシア上空飛行制限など、様々な理由が複合している。福岡空港側は運航再開に向けて働きかけを続けているが、相手国空港の受入れ枠の問題など、多くの要因が絡んでいる。

(4) 航空機整備事業及び路線誘致の取組（沖縄県）

那覇空港は、沖縄県の玄関口であり、アジアの巨大マーケットの中心という地理的優位性を最大限に活用している。

「沖縄国際物流ハブ」として機能し、貨物専用機や旅客機の下部貨物室を活用したベリー便を組み合わせることで、効率的な航空物流ネットワークを構築している。

また、航空関連産業の集積地としても注目されており、平成30年には航空機整備施設が整備された。これを中核として、航空機整備、部品供給、航空関連技術開発などの産業クラスター形成を推進している。県内には沖縄科学技術大学院大学や沖縄工業高等専門学校など、世界トップクラスの教育機関があり、航空技術者の育成にも力を入れている。

今回、沖縄県議会において、沖縄県商工労働部企業立地推進課及び文化・観光スポーツ部観光振興課から、航空機整備事業及び路線誘致の取組について説明を受けた。



【説明概要】

ア 那覇空港の現状

- 第2滑走路が完成し、コロナ禍からの回復後、国際便を含め復調しており、人の動きも活発化している状況である。
- 貨物輸送についても、国際物流ハブとしてアジアと日本国内を結ぶ物流拠点を目指しており、ヤマト運輸の貨物機なども活用し、旅客便のベリー便も利用して物流ネットワークを構築している。

イ 沖縄県航空関連産業クラスター形成の取組

- 沖縄県は日本最南端に位置し、アジアの巨大マーケットの中心にあるという地理的特性を生かし、航空関連産業の振興を目指している。
- 平成30年度に、クラスターの拠点となる航空機整備施設を那覇空港に整備し、航空機整備事業に関連する企業誘致や、産業集積、人材確保につながる取組を推進している。

○航空機整備を中核とする航空関連産業クラスターの形成は、新たなリーディング産業として期待が高まる臨空・臨港型産業の集積を図り、沖縄県における自立型経済の構築に向けた産業の振興に寄与すると考える。

ウ 人材育成

○沖縄県は平均年齢が44歳と若く、年少人口割合も高いことから、将来性のある若い労働力が豊富である。Uターン者の割合も高く、人口減少による事業継続リスクが比較的少ない特徴を持つ。沖縄高専、琉球大学といった教育機関が集積しており、若年層の人材育成の基盤が整っている。

○沖縄高専に「航空技術者プログラム」を設置し、JTAやMRO Japanから講師を派遣し、航空機に関する教育を行っている。これは全国の高専で唯一の取組である。

○MRO Japan社は毎年30名程度の新卒を採用しており、そのうち9割が県内出身者、7割が高卒者である。普通高校出身者も航空機整備士として社内で育成するなど、雇用の拡大に貢献している。

○航空機整備士やエンジニアなどの航空人材が全国的に不足している現状がある。国土交通省や民間企業と連携し、裾野拡大を図り、県内での人材育成に取り組んでいる。

○航空関連産業クラスター形成の中核となるのが、航空機のMRO（メンテナンス・リペア・オーバーホール）事業であり、航空機の整備・修理・オーバーホールを行う格納庫を2018年度に建設した。この格納庫は、JALやANAの自社格納庫と同規模の大型のもので、中・大型機1機または小型機3機が収容可能である。

○新規事業として、格納庫の拡張整備に関する調査や、飛行機の装備品の整備、オーバーホールに関する誘致実現可能性調査を今年度から開始し、MRO事業の核を拡大し、周辺関連産業を誘致することで、クラスターをさらに大きくすることを目指している。

○航空機整備を中心とした関連企業の誘致のため、県として様々なプロモーション活動を行っている。航空機関係の展示会への出展、県外企業を招いての格納庫や沖縄県の製造業の視察ツアー、沖縄県の取組を紹介するセミナー開催などがある。

○「クラスター形成推進会」を設立し、企業間の連携を促進している。県内企業だけでなく、県外企業も推進会に参加し、沖縄進出の可能性を探っている。

○那覇空港に整備されたクラスターや関連事業者の存在は、航空会社にとって不具合発生時の即時対応体制が整っているという安心材料になっている。

エ 路線誘致と観光戦略

○沖縄県は、国内市場が成熟しているため、主に海外市場を路線誘致のターゲット

としている。現在の戦略市場は、東アジア（中国本土、香港、台湾、韓国）を重点市場とし、ASEAN地域（シンガポール、マレーシア）を戦略開拓市場、欧米やインドなど認知度の低い地域を新規開拓市場と位置づけている。

- 沖縄県への入域観光客数は約995万人で、そのうち約23%が外国からの誘客であり、航空便利用客がその半分以上を占めている。
- 路線維持強化のための取り組みとして、「沖縄観光グローバル事業」の一環で「空港国際線活性化事業」を実施している。これは、プロモーションや商談会、集客イベントなどを通じて、沖縄側と就航地側の相互プロモーションを行い、新規空港利用の創出と相互送客を推進するものである。
- 路線維持、活性化のためには、インバウンドだけでなくアウトバウンドも重要である。沖縄県民は旅行に行く機会が本土に比べて少ない傾向にあるため、観光振興課は県民性や長期休暇の少なさを踏まえ、今年9月から「ラーケーション制度」（平日休みの児童生徒が保護者と旅行や学習を行う制度）を導入し、県民の旅行促進を図っている。

【主な質疑】

- 航空機整備事業によって雇用が増加したのか、また、具体的な経済波及効果はどうか。
 - MRO Japanは毎年30名程度の新卒を採用しており、新規事業による経済波及効果は5年間で累計266億円に達している。
- 航空機整備士の資格について、どのように取得するのか。
 - 航空機整備士の資格は企業入社後に整備経験を積んで取得するのが一般的で、MRO Japanでは高校生を採用し社内教育で育成している。
- 米軍基地との連携の可能性について、米軍機整備における民間企業との協力の可能性はあるか。
 - 民間機と米軍機では整備方法や法規制が異なるため直接的な連携は現状ないが、一部共通する機体では整備実績がある。
- 那覇空港におけるベリー便を活用した物流戦略について。
 - 那覇空港はベリー便の伸び率が増加傾向にある。
- 沖縄県としての物流事業への関与や、今後の展開をどのように考えているか。
 - 県は国際物流貨物ハブ事業を通じて物流を支援しているが、個別の企業活動には関与しておらず、MRO事業の拡大に伴う物流需要増加を期待している。
- MRO Japanにおける修学旅行の受入れ状況や、空港を活用した観光振興について。
 - MRO Japanでは修学旅行生を受け入れており、空港関連施設の活用が沖

縄の観光振興に貢献している。

○沖縄県民が空港を利用するための啓発活動の具体的な取組について。

→那覇空港国際線エリアでのイベント開催などを通じて、県民に空港利用の楽しさを伝え、就航路線の認知度を高めている。

6 意見交換（11月20日 経済港湾委員会）

視察後、委員会で各視察先の取組について意見交換等を行った。

【主な質問・意見】

（1）ボートレースパーク化及び地域貢献の取組

○ボートレース大村は、地域貢献も手厚く行っており、大村市一般会計への繰出額も非常に大きい。ボートレース若松も地域貢献をアピールする努力が必要である。

○ボートレース大村の収益は大村市の財源に大きく貢献しており、福祉政策やまちづくりに活用されていることに感銘を受けた。それが、大村市が50年間連続で人口増加している一因だと感じた。本市も収益を増やす可能性を探るべきである。

○ボートレース大村の顧客の声に迅速に対応する姿勢は全国に先駆けており、本市も参考にすべきである。

○ボートレース大村は、利益をファンに還元しており、高齢者から子供まで楽しめる状況になっている。また、大村湾に面しており波が穏やかで、駅からも近いという地理的条件の良さも感じた。

○ボートレース大村の周辺は公園やスポーツ施設、市役所などが近く、市民の憩いの場となっている。ボートレース若松も周辺エリアの開発を検討すべきである。

○大村市では「ターンマーク坊や」が浸透しており、グッズ販売も宣伝効果に繋がっている。本市もグッズ販売などを通して自然な浸透を図るべきである。

○大村市の視察対応は非常に丁寧で、本市も同様のおもてなしを心がけるべきである。

○ボートレース大村は若手職員が多く、民間企業のような活気がある。本市も人材強化が必要であると感じた。

○ボートレース大村の職員が大村市の財政に貢献しようと必死に働いている姿が印象的だった。本市もさらに努力すれば、もっと伸びると感じた。

○大村市はボートレース発祥の地というシンボリックな存在で、本市は追いつけない部分もあるが、ボートレース若松は規模の大きさと話題性を高め、利用者増に繋げるべきである。

○ボートレース大村の施設は素晴らしいが、ボートレース若松もポテンシャルは高い。本市のパーク化が成功するよう事業を進めていきたい。

(2) クルーズ船の誘致施策についての取組

- 鹿児島県は歴史的な条件に加え、観光資源が豊富で、外国人観光客を呼び込んでいる。また、タクシー運転手も観光案内をするなど、地域全体で観光客を歓迎する雰囲気がある。
- 鹿児島港は専用ターミナルの建設や民間資金の活用など、積極的にクルーズ船誘致に取り組んでいる。本市も民間投資を呼び込み、様々な規模の船に対応できるマリーナやクルーズ船施設を整備すべきである。
- 鹿児島港は複数の港が確立しており、効率的に使い分けられている。北九州港も港の使い方の統一化を図るべきである。また、ひびきコンテナターミナルの水深15メートルという潜在能力を活かし、洋上風力発電が建つ景色を背景にクルーズ船誘致に繋げるべきである。
- 本市は物流メインの港湾運営をしてきたが、優先順位を明確にし、クルーズ船誘致にも注力すべきである。

(3) 福岡空港の取組

- 福岡空港は、良好なアクセス環境などが強みであり、「旅する空港」をコンセプトに、店舗数を増やし、利用客が増加している。北九州空港も「旅する空港」のような魅力的な空港を目指すべきである。
- 福岡空港は利用者を集めることに重点を置いており、飛行機に乗らない人も集まる場所になっている。
- 福岡空港は町なかの立地を活かし、時間制限がある中でも収益を最大化する戦略をとっている。北九州空港も物流に特化するだけでなく、空港の魅力を高める施策が必要である。
- 福岡空港の新しい複合施設は、旅行客が最終日に立ち寄れる魅力的な場所になると思われる。北九州空港も、マッサージ店や深夜に利用できるラーメン店など、独自サービスの提供を検討すべきである。
- 北九州空港もショッピングセンターやホテルの誘致、公園の整備など、周辺エリアと連携した魅力向上を目指すべきである。また、24時間運用という強みを活かし、倉庫の整備なども含めて活用を促進すべきである。
- 円安の影響で海外路線が減便されているが、アジア圏など低価格で行ける地域へのアウトバウンドを促進すべきである。
- 空港行政は県との連携が不可欠であり、本市も県と協力して空港の発展を目指すべきである。

(4) 航空機整備事業及び路線誘致の取組

- 沖縄県は製造業が少ないため、那覇空港において、県が空港関連技術者の育成に力を入れている。本市も人材育成などに力を入れるべきである。
- 沖縄県の航空関連産業クラスターの集積は、ものづくりの町である本市も参考にすべきである。
- 沖縄県の航空関連産業クラスター形成の取組を見て、かつてMR J 誘致を目指した本市も時代に合わせた戦略を立てるべきである。
- 那覇空港は、アウトバウンドが少ないという課題に対し、海外のLCC誘致やコンベンションへの参加など積極的な営業活動を行っている。本市も営業活動を強化し、物流戦略についてもさらに深掘りして調査すべきである。

7 随行職員	議事課主査	嶋田 裕文
	議事課主任	西嶋 真