令和８年度第２回津市船舶建造検討委員会の会議結果報告

1　会議名	令和８年度第２回津市船舶建造検討委員会
2　会議日時	令和８年８月２５日（火）午前９時３０分から午前１１時００分まで
3　開催場所	アスト津　４階　研修室Ａ
4　出席した者の氏名	（津市船舶建造検討委員会委員） 松本幸正、山下佳寿、坂田一亮、坂野弘幸、宮田雅司 （オブザーバー） 三重県地域連携・交通部広域交通・リニア推進課 津エアポートライン株式会社 （事務局） 都市計画部長　草深寿雄 都市計画部次長　酒井亮 交通政策課海上アクセス担当副参事　梅本洋平 交通政策課交通政策・海上アクセス担当副主幹　長谷川堅一 交通政策・海上アクセス担当　横田斉也、西野比呂 （津市新船舶建造に係る基礎調査業務委託の受注者） ランドブレイン株式会社名古屋事務所 （津市新船舶建造に係る船舶仕様等検討業務委託の受注者） 一般財団法人日本造船技術センター
5　内容	⑴ 運航実績の分析及び利用者等アンケート（速報）について ⑵ 船舶の仕様等の検討・比較について ⑶ 先進地視察（サイクルシップ関係）の結果について ⑷ 地域未来交付金を活用した船舶建造事例について ⑸ その他
6　公開又は非公開	公開
7　傍聴者の数	３人
8　担当	都市計画部交通政策課交通政策・海上アクセス担当 電話番号　059－229－3180 Ｅ-mail　229-3289@city.tsu.lg.jp

１　運航実績の分析及び利用者等アンケート（速報）について

（委員）

前回の会議において、国土交通省中部運輸局が令和７年度に実施した「中部国際空港における海上アクセス活性化事業」の説明があったが、中部国際空港の航空旅客数と海上アクセスの利用者数が概ね比例関係にあることがわかった。また、利用者８１人以上の便数について説明があったが、これを多いと思うか少ないと思うかはあるものの、継続して一定数の便数がある。とは言え、もっと乗ってもらえる余地がある。前回の会議でも、今後はよりインバウンドの取り込みが重要であるとのことであったが、中部国際空港もコロナ禍から回復しており、今後、代替滑走路の完成による増便等も計画されていると思うので、そのあたりもうまく取り込んでいく必要があるし、現在進められている需要予測の結果も含めて次期船舶についてどの規模が適正か検討が必要となる。

（委員）

前回の会議で、今後の検討のベースとして現行船舶と同程度の旅客定員１００名以上、航海速力２８～３０ノットとしたが、今回の分析結果はそのベースを裏付けるようなデータとなっている。

（委員）

８１人以上の便数が各年度で一定割合あるとの説明だったが、８１人以上という基準を設定した根拠は。

（事務局）

現行船カトレアとフェニックスは同型船であり、両船とも一般席１００名です。つまり、定員の８割以上の利用者がある便数を拾っており、持込手荷物も含めて満席ではないものの混雑している便という考え方です。

（委員）

定員以上の乗船希望者がいる場合はどうなるのか。

（事務局）

定員オーバーする場合にはお断りしていると聞いています。

（委員）

積み残しが発生するのか。

（オブザーバー）

現状では定員をオーバーするということはあまりないが、ごくまれに予約されずに家族連れなどでいらっしゃった場合などに、その便については定員オーバーによりお断りすることがある。

（委員）

頻度として多くはないものの、実際にそういうリスクがあることがわかった。

（委員）

中部国際空港の現状として、令和７年度の旅客数が１，１５９万人と、コロナ禍前の１，２６０万人まで到達していない状況である。昨年１１月以降、中国便が回復していないため、今年度の目標は１，１００万人と少し下がっており、中期経営戦略としては２０２８年度までに１，３００万人を目標としている。また、インバウンドをどのように取り込んでいくかが今後の需要回復の大きな鍵となるので、地域の皆さまの協力を頂きながら全社を挙げて取り組んでいく。

先ほど、代替滑走路の話があったが、現在、空港島内に既存の誘導路を使って整備中であり、来年度中に供用開始される予定であり、キャパシティとしては現在の１．２倍となるため、需要が回復すれば十分に活用できると考えているが、現状ではそこまで回復していない。

一方で、第二滑走路とは、空港島の沖合に国土交通省が土砂処分場として埋め立てを行っており、更に需要を増加させて、第二滑走路として整備していきたいという計画は持っているが、現時点では未定であるため、今後の需要予測に反映することは難しいと思う。

（委員）

第二滑走路の整備予定時期はいつ頃か。

（委員）

国土交通省が港湾事業で浚渫土砂の埋め立てを行っており、その事業が１０年以上掛かる。第二滑走路の事業計画が認められているわけではなく、現時点では中部国際空港や地域として要望している段階である。

（委員）

仮に第二滑走路が供用されるとキャパシティはどの程度増加するのか。

（委員）

計画内容によるものの、現時点の地域の計画では約１．５倍程度になる。

（委員）

第二滑走路の計画自体が未定であるため、需要予測に取り込むことは難しい。

令和７年度の海上アクセス利用者数について、１隻体制になったこともあり伸び悩んだとのことだが、報道によると今年の夏休みの新幹線は好調であった一方で、航空便は低調であったようだが。

（委員）

お盆期間の国内線はまずまずだったが、国際線は台湾や韓国の便で盛り返している部分はあるものの、中国便などの便数が完全に回復していないことや円安の影響もあり伸び悩んだ。

（委員）

なぎさまちまでのアクセスについて、津駅となぎさまち間の路線バスの状況は。

（事務局）

平成３０年のコロナ禍前は、津駅からなぎさまちへ向かう便が１日当たり１２便で、反対になぎさまちから津駅へ向かう便が１日当たり１１便でした。現在は、津駅からなぎさまちへ向かう便が１日当たり７便で、反対になぎさまちから津駅へ向かう便が１日当たり６便となっています。

（委員）

海上アクセス利用者数の減少は、バスの本数が減っている影響も大きいと思う。なぎさまちまでの交通手段の割合は。

（事務局）

なぎさまち周辺に無料駐車場を用意しているため、車で来られる方が多いと思います。また、今回お示ししたアンケート結果は速報版であり資料中にはないが、乗船前の移動手段についての設問もあるため、集計や分析が完了次第、お示ししさせていただく。

（委員）

津駅からなぎさまちまでのアクセスと、反対に空港から高速船に乗ってなぎさまちに着いた方が津駅等の街中に入っていく手段を整備することで利用を促進できる可能性も十分にあり得ると思うので、そのあたりをしっかりと分析いただければと思う。

また、津エアポートラインを選んだ理由として、移動時間が短いからが最も多いとのことだが、三重県内の各自治体からのアクセスとして、所要時間で考えた場合に優位になる圏域のようなものは把握しているか。

（事務局）

現在進めている需要予測において、海上アクセスの利用による時間面及び費用面で優位性が確保される圏域を分析する予定です。

（委員）

その際に、直接車でなぎさまちまで行く場合と、津駅まで電車で行ってからバスでなぎさまちまで行く場合の２種類の手段で圏域を分析いただくと良い。

更に、津駅となぎさまち間のアクセスを改善することによって圏域がどれぐらい広がるか分析できるとなお良い。

ちなみに、なぎさまちの駐車場の維持管理費用はどこが負担しているのか。

（事務局）

市が負担しています。

（委員）

それであれば、公共交通を使ったアクセスも市がある程度負担しても良いのではないか。駐

車場の維持管理経費としてではあるものの、車で来た利用者に対しては市が負担して、公共交通の利用者に対しては市の負担がないのか、と疑問に思う。

今回の分析結果から色々な利用特性が見えてきたが、前回皆さまに議論いただいた旅客定員１００名以上、乗船時間４５分を確保するだけの速力が必要だというのは、ある程度裏付けられたと思う。今後、需要予測等も含めて検討していくに当たって、さらにこんなデータが必要ではないかというご意見があればいただきたい。

ちなみにアンケート結果から、インバウンドの方が５名いたと思うがどういった利用だったのか。

（事務局）

海上アクセスの利用者向けのアンケートは、なぎさまちと空港島の両方のターミナルで回収しているが、目的地までの移動中で回答いただいたのか、目的地からの帰り道で回答いただいたのかについては、速報版であるため現時点ではわかりません。ただし、なぎさまちと空港島のどちらで回収したアンケートかはわかると思うので、今後分析したいと思います。

（委員）

回収件数が５件しかないことを考慮する必要があるが、利用した方の目的や目的地、津エアポートラインをどこで知ったかなどを知ることができれば、そこから広げていくことができると思うので分析いただきたい。

ちなみに、今後求める設備としてフリーWi-Fi や電源ポートといった回答が多かったが、現状はついていないのか。

（事務局）

現在、カトレアの各座席に電源ポートはついていないが、船内にフリーWi-Fi は導入済みです。

（委員）

津エアポートラインは利用者の属性を把握されていないのか。

（オブザーバー）

現在のところ、利用者の居住地などのデータはありません。

（委員）

ぜひそういったデータを取って、活用すべきである。例えばフリーWi-Fi を利用するときに居住国などの基本的な情報を入力してもらうようにするなど、得られた情報からマーケティングを行うと良いと思う。

また、四日市市に居住している方が中部国際空港に行くのに津エアポートラインは使わないと思うので、そういった利用圏域外を抜いてアンケート結果を集計するなど、分析をお願いしたい。

２　船舶の仕様等の検討・比較について

（委員）

船舶の仕様等の比較検討結果の説明があったが、船質をアルミニウム合金とした場合、そこにエンジンなどを積む必要がある中で、１２０トン級の船舶の建造は可能なのか。また、建造を検討している高速船は小型旅客船に該当するのか、大型旅客船に該当するのか。

（事務局）

総トン数は、船舶の大きさを表すための指標であり、船体や船室などで囲まれた空間の容積を基に算出するもので、重さを表すものではありません。

なお、現行のカトレアについても、アルミニウム合金製の１２５トンの船舶であり、最近作られた船舶で同じような規模感のアルミニウム合金製で１１０トンの事例もあります。

また、１２０トン級の旅客船が小型なのか、大型なのかについては、委託事業者から説明します。

（津市新船舶建造に係る船舶仕様等検討業務委託の受注者）

船舶安全法その他関係規則により、総トン数２０トン未満の船舶は小型船舶で日本小型船舶検査機構が検査等を行い、２０トン以上の船舶は運輸局が検査を行うことになるので、２０トンが一つの境目となります。

（委員）

同規模で鋼や高張力鋼の船はあるのか。

（津市新船舶建造に係る船舶仕様等検討業務委託の受注者）

高速船であれば軽量のアルミニウム合金を使うのが一般的であるが、そこまで速度を求めないのであれば鋼の船もある。

（委員）

ちなみに小型のフェリーは一般的に何トン程度なのか。

（津市新船舶建造に係る船舶仕様等検討業務委託の受注者）

フェリーにもよるが、１００トン級であれば鋼を使う場合もあるし、メンテナンスの観点からアルミニウム合金を使う場合もある。

（委員）

いずれにしても、現状と同規模の高速船であれば、アルミニウム合金製で問題ないということである。

本日お示しいただいている船舶の仕様について、現状と同じか同程度で問題がないという理解であるが、利用者等アンケートの結果から新船舶に乗心地等の快適性を求める割合が多かった。乗心地に影響するのはどの項目か。

（事務局）

船型について、単胴船に比べて双胴船は横揺れしにくく、船内スペースを広く確保できるため、同じ座席数でも座席スペースを広くすることができます。また、冬場に急峻な三角波が発生しやすいという伊勢湾特有の海象特性を踏まえ、現行と同程度の全長を確保することで縦揺れ抑制につながります。

（委員）

それでは、全長は３１ｍではなく３２ｍとするとか、全幅は８ｍではなく９ｍとして検討することも可能か。

（事務局）

港湾施設との適合についても考慮する必要があり、例えば全長が長すぎると船を係留するスペースやビットの位置が合わなかったり、また港内で方向転換しにくくなることも考えられる上、速力にも影響する可能性があります。

（委員）

反対に、例えば全長３０ｍ、幅７ｍなど、小さくすることでどの程度の影響があるのか。港湾施設への適合という観点からは、小さくする分には影響は少ないと思うが、今後の需要予測等も踏まえ、キャパシティが小さくても構わないということであれば検討に値すると思う。

現状で大きな問題がないから現状ベースで検討していくことは悪くないと思うが、なぜ全長３１ｍなのか、全幅８ｍなのかが明確ではないように感じる。そのあたりの妥当性についていかがか。

（津市新船舶建造に係る船舶仕様等検討業務委託の受注者）

双胴船は２つの船体を繋ぎ合わせた形状であり、水の中に浸かる面積が減ることで速力を確保できるが、両方の船体にそれぞれエンジンを積むため、例えば幅を２メートル縮めると左右１ｍずつ縮まることになるので、エンジンが入らなくなる可能性がある。

（委員）

そういった合理的な理由があって、最終的にはどれぐらいがふさわしいかが決まると思うので、進め方としては現行船及び最新の高速船の事例を参考にしつつ、実際にこの規模が良いということについてはもう少し合理的に説明いただければと思う。

（委員）

これまでの運航実績から、前回の委員会で旅客定員１００人程度、現行の航海速力をベースに検討しましょうとなった。エンジンについて、海外製と国内製エンジンの比較もあったが、資料２の１３ページに掲載されているように今後機種を選定していくに当たって、船体が大きくなればなるほど高出力なエンジンが求められる中で、推進方式によっては速力を確保できる可能性があるものの、ヤンマー製エンジンは出力が低いため速力が出ないように思う。こ

の委員会で船の仕様を検討するに当たって、これまでの運航実績だけでなく、今後の需要予測も踏まえた船の大きさ等の検討が重要である。例えば、需要予測を踏まえて定員８０人で事足りるとなった場合、先ほどの縦揺れや港湾施設への適合等も考慮して船の長さや幅をどうするか、その場合のエンジン機種の選定をどうするのか。中部国際空港の代替滑走路が供用開始した場合、キャパシティが１．２倍になるということは、海上アクセス利用者数とは概ね比例の関係であることから、単純に考えると利用者が２割増えることになる。例えば、定員１２０人にしたら、船の大きさがどうなって、エンジンもどうするのかといった検討も必要になるかと思う。

（委員）

需要予測はあくまで予測であり確定値ではないので、ある程度見込んだ中でそれぞれにふさわしい組み合わせを検討してもらうことも一つかと思うので、検討をお願いしたい。

さらに、エンジンについては出力だけでなく、メンテナンスも考慮しないといけない。修理に出すときに国内で対応可能なのか等、運用上の問題もあると思うので、そのあたりもエンジンごとに異なるので明らかにしてもらえると良いと思う。

（委員）

商工会議所において交通関係の部会を担当しており、よく運送会社の方とお話しする機会がある。運送会社としては事故を最も恐れており、運転手の高齢化も進む中で、安全という観点から自動運転などの危険回避性能が大きなテーマになっているとのことである。

船舶で自動運転は難しいのかもしれないが、実際に操船している船員の声も聞いていただいて、操縦のしやすさや危険回避の性能なども、今後考慮いただけると良いと思う。

（オブザーバー）

現状、高速船の場合に自動運転は難しいと思うが、安全に関する機能ということで、特に夜間でも同じ速力で走るためにレーダーは必要になる。可能であればレーダーを２基装備して、万が一、片方が壊れたときにはもう片方を使えるようにしないと、漁船などもいる中で、名古屋港と伊良湖の航路を横切るように運航するので、そういった検討も行っていただければと思う。

（委員）

速さは価値だと思うが、今後、世界的に船舶の速力は上がっていくのか。

（津市新船舶建造に係る船舶仕様等検討業務委託の受注者）

基本的に船は、エンジンの出力を挙げてもその分スピードが出るというわけではない。現行船は３０ノットで、漁業取締船は４５ノット出るものもあるが、スピードとエンジンのメンテナンスの関係もあるため、出力を上げようとするとエンジン自体も大きく、重くなるし、船体も大きくする必要があり、導入及び維持管理コストも上がる。

（委員）

海上アクセスであることを考えると速いに越したことはなく、利用者増加にもつながるが、一方でそれがコストに跳ね返ってくるので、現状の速力というのはやむを得ないと思う。

３　先進地視察（サイクルシップ関係）の結果について

（委員）

現状として津市でサイクリングニーズに合わせた観光面の整備等が進んでいるのか、それともこれから進めていくということか。

（事務局）

サイクリング環境の整備については、観光部局も含めて検討が必要であると考えており、現状で決まっているものはないが、今後サイクリングイベントにおいてニーズ調査も含めたアンケートを実施する予定です。

（委員）

視察先の自転車活用に関する計画等の状況は。

（事務局）

もともとサイクリング大会も開催されている。

（委員）

サイクルシップ補助金の採択に当たって、そもそも自治体で自転車の活用について取り組んでいる必要があるのか。

（事務局）

交付の要件として、計画の策定等が要件になることはないことを確認しています。

（委員）

要件ではなくとも、例えば自転車活用推進計画の策定やサイクリングロードの整備、サイクルポートの設置など、津市として自転車の活用を推進している方がストーリーとしてわかりやすい。さらに、津市だけでなく、三重県全体で自転車活用を推進して、また県の自転車活用推進計画との整合も図ると良い。

４　地域未来交付金を活用した船舶建造事例について

（委員）

交付金の活用は自治体単位か。

（事務局）

市や県のほか、複数の自治体でも活用可能です。

（委員）

調整が大変かもしれないが、複数自治体を巻き込んでの活用も考えた方が良いかもしれない。

また、補助率が１/２であることも魅力だが、船舶の建造以外の事業も行う必要がある。将来的なことを考えると、インバウンドの取り込みも含めて、中部国際空港を中心として伊勢湾全体で作り上げていくというのも面白いと思う。

５　その他

（事務局）

次回の委員会の開催日程について、１０月頃を目途に調整させていただきたい。

（委員）

サイクルシップの補助金については、補助金申請等の際にサイクルシップが必要な理由や計画等について確認することとなるので、活用する場合はそういった面も含めて検討いただきたい。