

令和7年度第1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7年度第1回津市船舶建造検討委員会
2 会議日時	令和8年2月20日（金）午後2時00分から午後3時10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	<p>（津市船舶建造検討委員会委員） ※順不同 敬称略  岸野隆夫、坂田一亮、坂野弘幸、松本幸正、山下佳寿</p> <p>（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</p> <p>（事務局）  都市計画部長 草深寿雄  交通政策課長 柿内宏介  交通政策・海上アクセス担当  梅本洋平、横田斉也、西野比呂</p>
5 内容	<p>(1) 委員長及び副委員長の選任について</p> <p>(2) 海上アクセス運航事業の経過及び現状について</p> <p>(3) 今後の進め方及びスケジュールについて</p> <p>(4) その他</p>
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	4人
8 担当	<p>都市計画部交通政策課交通政策・海上アクセス担当</p> <p>電話番号 059-229-3180</p> <p>E-mail 229-3289@city.tsu.lg.jp</p>

## 【令和7年度第1回津市船舶建造検討委員会の議事内容】

<事務局> お待たせいたしました。私、津市都市計画部長の草深でございます。  
本日はお忙しいところご出席を賜りまして誠にありがとうございます。  
ただいまから、令和7年度第1回津市船舶建造検討委員会を開会させていただきます。  
それでは会議を始めさせていただく前に、津市副市長の山下からご挨拶をさせていただきます。

<山下委員> 改めまして、津市副市長の山下佳寿と申します。  
本日は皆様ご多用の中、この津市船舶建造検討委員会にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。  
後ほど事務局の方から詳細にご説明をさせていただきますが、平成17年2月に開港して、中部国際空港へのアクセス航路、これを運航する本市のフェニックス、もう1隻カトレアがございますが、フェニックスが昨年5月からエンジントラブルによって運航できなくなりました。  
本市といたしましては新たな船舶の建造、これが必要だという考えのもとで、これまでの20年間の実績を踏まえまして、具体的にどういった船舶を建造すべきかについて、有識者の皆様にご検討いただきたく、当委員会を設置させていただいたものでございます。  
今回第1回目となりますので、今後の検討に当たりまして、必要なデータや実績など、事務局の方からご提案をさせていただきますが、さらに必要なデータ等がございましたら、是非ご教示の方よろしくお願ひしたいと思います。  
また次年度でございますが、こちらについては当初予算ということで、今後3月に開催される議会へ予算を提案していくこととなりますが、その中で色々なデータ分析を行う基礎調査、それから具体的に船舶の仕様等を検討するための専門業者への委託について議会の方へ提案していく予定となっております。こうしたことからですね、こういった業務も調査検討に加えてはですとか、仕様検討するに当たってこういうことも委託の方へ入れていく必要があるのではなど、そういったご意見もいただきたく、どうぞよろしくお願ひいたします。  
津市といたしましては、新たな船舶による効率的な運航といった視点も踏まえつつ、より多くの皆様にご利用いただけるような船舶を建造してまいりたいと思います。

皆様からご知見を頂き、いろいろ教えていただいて、より良い船となるよう検討してまいりたいと思いますので、本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

<事務局> 皆様こんにちは。本日の司会進行を務めさせていただきます、交通政策課の柿内と申します。どうぞよろしくお願いいたします。座って失礼いたします。

まず、本日の配布資料についての確認をお願いいたします。

一番上に事項書がございまして、その次1枚めくっていただきますと、津市船舶建造検討委員設置要綱が両面で1枚でございます。

その次から順番に、津市船舶建造検討委員会委員名簿が1枚、当委員会の席次表が1枚、パワーポイントの資料として資料右側に資料1と記載がございまして、これまでの海上アクセス運航事業の経過及び現状についてと、次が資料2ということで、今後の進め方及びスケジュールについてのパワーポイントがございまして。

最後に参考資料としまして、海上アクセス運航事業の今後の方向性についてという資料が一式でございます。お手元の資料にお間違いないでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、次に委員の皆様のご紹介をさせていただきたいと思います。

まず津市自治会連合会会長、岸野隆夫様でございます。

<岸野委員> どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局> 続きまして、中部国際空港株式会社執行役員、坂田一様でございます。

<坂田委員> どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局> 続きまして、国土交通省中部運輸局海事振興部旅客課長、坂野弘幸様でございます。

<坂野委員> どうぞよろしくお願いいたします。

<事務局> 続きまして、名城大学理工学部社会基盤デザイン工学科教授、松本幸正様でございます。

<松本委員> どうぞよろしくお願いいいたします。

<事務局> 続きまして津市副市長、山下佳寿でございます。

<山下委員> どうぞよろしくお願いいいたします。

<事務局> なお、本日、商工会議所理事、宮田雅司様につきましては、所用によりご欠席でございます。

以上6名の委員の方々でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

それでは、津市船舶建造検討委員会についてご説明させていただきますので、お手元の津市船舶建造検討委員会設置要綱をご覧ください。

当委員会は、第1条のとおり津なぎさまちと中部国際空港を結ぶ海上アクセス運行事業における次期船舶の建造に係る仕様等に関し、広くご意見をお聞きし、次期船舶の基本設計の作成等に資することを目的としております。

当委員会の所掌事項は、第2条のとおり、次期船舶の建造に係る仕様等の検討に関すること及びその他、次期船舶の建造等に関することとなります。

委員の任期は、第4条のとおり1年でございます。

次に、この後お決めいただきますが、第5条のとおり、当委員会に委員長及び副委員長1人を置き、第6条第1項のとおり、委員長が議長となります。

また、第6条第2項にありますとおり、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができません。

本日の会議につきましては、委員6名中5名の委員にご出席いただいておりますので、会議は成立しております。

次に、第11条のとおり委員会の庶務を務めます、都市計画部交通政策課の担当者を紹介させていただいていただきます。

改めまして私交通政策課長の柿内でございます。

続いて、交通政策・海上アクセス担当主幹の梅本でございます。

担当の横田でございます。

委員長が選出されるまでの間、会議の進行は、私、柿内が務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいいたします。

次に、会議の公開でございますが、津市情報公開条例第23条の規定に基づく不開示情報が含まれておりませんので公開とし、傍聴を認めるとともに議事録も公開いたします。そのため、本日は傍聴希望者がおられますので傍聴希望者

にはあらかじめ入室していただいております。

なお、次回以降の会議の公開について、内容に応じて津市情報公開条例第23条に照らし、不開示情報が含まれる場合又は会議を公開することにより、その公正かつ円滑な議事運営に著しい支障が生ずると認められる場合につきましては、当委員会にお諮りした上で、公開しないこととしたいと思っております。

それでは、事項書に従いまして進行させていただきます。

まず、「1 委員長及び副委員長の選任について」、津市船舶建造検討委員会設置要綱第5条第1項に、「委員会に委員長及び副委員長1人を置き、委員の互選により定める」と規定していますが、いかが取り計らいましょうか。

<岸野委員> 事務局から案がありましたら提案をお願いします。

<事務局> 事務局案をとのお声を頂きましたので、事務局案をお示しさせていただきます。事務局案といたしまして、名城大学理工学部教授であり、交通工学や交通計画を専門分野とされており、津市地域公共交通活性化協議会の会長も務めていただいている松本委員を、また、当委員会は、津市の船舶の建造に係る仕様等を検討するためのものであるため、副委員長には津市副市長の山下委員にお引き受けいただきたいと考えておりますが、皆様いかがでしょうか。

<委員一同> 異議なし。

<事務局> ありがとうございます。ご異議がないということでございますので、委員長は松本委員に、副委員長は山下委員にお願いしたいと存じます。

松本委員におかれましては委員長席へ、山下委員におかれましては副委員長席へのご移動をお願いいたします。

それでは、委員長、副委員長からそれぞれご挨拶をお願いいたします。

<松本委員長> 委員長にご指名賜りました、名城大学の松本でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

私専門が交通計画等々ということで、今回お手伝いさせていただきますが、実は船の建造とかちょっとその辺に関しては、必ずしも適切な確なアドバイスができるかなというのは自信がないわけでございますが、専門事業者さんに委託しながら進めるということでございますので、交通アクセスという意味では専

門ですので、そういった視点からふさわしい船舶の検討ができればなど思っております。

そして何より皆様方から色々な意見をいただきながら、津市にとって良い船ができればと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

<山下副委員長> 改めまして副委員長に選任いただきました山下でございます。

役割といたしましては、委員長補佐ということでございますので、そのあたりしっかりと事務局、市の担当する部局を統括している者でございますので、内部のことも含めて色々と調整していきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

<事務局> ありがとうございます。

それでは、津市船舶建造検討委員会設置要綱第6条第1項の規定に基づき、委員長が議長となりますので、この後の委員会の進行をお願いいたします。

<松本委員長> それではここから私の方で進行を務めさせていただきます。どうぞ皆様のご協力よろしくお願いいたします。

それではお手元の事項書に従って進めてまいりたいと思っておりますが、このまま進めてもよろしかったでしょうか。

<事務局> 議事に入ります前に、事務局としてオブザーバーの参加についてご相談させていただければと存じます。

オブザーバーにつきましては、津市船舶建造検討委員会設置要綱第7条のとおり、委員会が必要があると認めるときは、関係者等を会議に出席させ意見又は説明を求めることができることとなっております。

また、第8条のとおり、第1条に規定する委員会の設置の目的を達成するための専門的な知識又は経験を有する者として委員会にオブザーバーを置くことができ、オブザーバーは、委員長の求めに応じて会議に出席し、専門的見地から、第2条に規定する所掌事項に関する助言及び協力を行うこととしております。

事務局といたしましては、今後の新船舶の建造等の検討に当たっては、当航路の更なる利用促進等についても検討していく必要があると考えておりますことから、県内の広域交通を所管する部局として、県内の他航路の状況等についても熟知されている三重県広域交通・リニア推進課からのご助言等を期待している

ものであることから、オブザーバーとしての参加をお願いしたいと考えております。

つきましてはこの点についてお取り計らいいただければと存じます。

<松本委員長> ただ今ご説明ありましたとおり、やはりこの船に関しましては、三重県のみならず愛知県にも繋がっているということで広域の視点が欠かせないと思っております。

そういう意味では県の専門的な知識というのが不可欠だと思っておりますので、私自身もオブザーバーとして参加していただければと思っておりますが、委員の皆様方それでよろしかったでしょうか。

<委員一同> 異議なし。

<松本委員長> 異議がないようでございますので、この委員会に三重県地域連携・交通部広域交通・リニア推進課にオブザーバーとしての出席を求めたいと思います。

<事務局> ありがとうございます。それでは三重県地域連携・交通部広域交通・リニア推進課様、オブザーバー席への移動をお願いいたします。

改めまして津市船舶建造検討委員会設置要綱第6条第1項の規定に基づき、委員長が議長となりますので、委員会の進行をよろしくをお願いいたします。

<松本委員長> それではお手元の事項書に従って進めてまいりたいと思います。

まずは事項書の2、海上アクセス運航事業の経過及び現状について、事務局からご説明をお願いいたします。

<事務局> それでは事項2、海上アクセス運航事業の経過及び現状についてご説明いたしますので、資料1をご覧ください。

まず、津なぎさまちと中部国際空港を高速船で結ぶ海上アクセス運航事業のこれまでの経過といたしまして、平成16年7月に高速船フェニックスが、同年12月にカトレアが竣工いたしました。

平成17年2月には、津なぎさまちが開港し、中部国際空港の開港とともに高速船の第1便が2隻体制のもと就航し、1日当たり14往復28便のダイヤで運航していました。

その後、県内他航路の就航や廃止があった中、平成27年2月には津なぎさまち開港10周年を迎え、平成28年12月には、津航路が帰港する形で存続していた松阪航路も廃止され、津航路が県内唯一の海上アクセス航路となり、ダイヤは1日当たり15往復30便となりました。

令和2年2月には、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が激減したため、運休や減便等の対応を行い、1日当たり3往復6便となった時期もありましたが、令和5年5月には、新型コロナウイルス感染症の5類移行により高速船の便数を増便し、平日は7往復14便、土・日・祝日は9往復18便となりました。

令和7年2月には、津なぎさまち開港20周年を迎え、これまでの歩みを振り返り、三重県と中部国際空港を結ぶ唯一の海の玄関口である津なぎさまちの重要性を改めて認識し、津なぎさまちの認知度の向上や活性化、海上アクセスの利用促進につなげるとともに、津なぎさまちのイメージアップと賑わいの創出を図るため、開港20周年記念シンポジウムを開催し、4月には利用者数累計が500万人を突破しましたが、5月にフェニックスの左舷エンジンが故障したことに伴いカトレア1隻による減便ダイヤとなり、1日当たり7往復14便での運航となりました。

続いて、県内の航路の経過についてですが、平成17年2月の中部国際空港の開港に合わせ、津航路及び鳥羽航路が就航し、平成18年4月には四日市航路、12月には松阪航路が就航しました。

その後、利用者数の低迷や原油高騰による経営圧迫の影響により、平成19年3月に鳥羽航路、平成20年10月には四日市航路が廃止されました。

松阪航路についても同様に厳しい状況であったことから、平成21年7月に事業者の撤退が発表されましたが、津エアポートライン株式会社が運航を引き継ぎ、津航路が松阪港に寄港する形で航路が継続され、ダイヤ改正や運賃改正等も行われましたが、利用状況の回復が見込まれず、平成28年12月に廃止されることとなり、開港後10年強で津航路は三重県と中部国際空港を結ぶ県内唯一の航路となりました。

次に、開港以降の利用者数の推移としまして、平成16年度、2月17日から3月31日までの43日間で6万7,056人、平成17年度は43万3,188人と、開港特需により想定を上回る賑わいとなりました。以降は、四日市航路や松阪航路の就航もあり利用者数は年間約27万人で推移してきましたが、平成28年12月以降、津航路が県内唯一の海上アクセス航路となり、増便を行っ

たこともあり、利用者数も年間30万人に向け増加傾向にあった中、令和元年度末以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、利用者数が激減し、運休や減便等の対応を余儀なくされました。

令和4年度以降は利用者数が回復しつつありますが、令和6年度末時点で19万3,155人と、コロナ禍前の約7割までの回復にとどまっています。

次に、津航路が県内唯一の海上アクセス航路として選ばれている理由として、電車や車など他の交通手段と比較した際の時間面及び費用面での優位性や、ターミナル付近に無料駐車場を完備していること、また空港直通であるため乗換等のわずらわしさがいいことなどが挙げられます。

高速船利用者数の居住地内訳といたしまして、平成30年に実施したアンケートによると、津市が40%で、県内その他市町が46%、県外14%と、60%が市外からの利用者であり、津市民以外からも親しまれる三重県の海の玄関口であると言えます。

次に、本市の海上アクセス運航事業の運営方式である「公設民営」についてご説明します。

津なぎさまちの整備について、防波堤や浮棧橋、臨港道路などの港湾施設については、国の補助金を活用して県が整備し、ターミナルと駐車場は市が整備し、2隻の高速船については、民間事業者の赤塚グループから頂いた寄附金と県の補助金を活用して、市が建造しました。

運航については、公募により運航事業者として選定された津エアポートライン株式会社が、協定に基づき、現在まで運航しています。

このように、港湾施設やターミナル・駐車場の整備及び維持管理、高速船の建造は「公」が行い、運航及び船舶の点検や修繕は「民」が行う、「公設民営」方式で運営しています。

次に、開港から20年間のインフラに対する投入額としまして、国は県が行った防波堤・臨港道路の整備に対する補助及び運航事業者に対するコロナ・物価高騰対策として計7.1億円、県は防波堤等の港湾施設の整備、市が行った船舶建造に対する補助及び運航事業者に対するコロナ・物価高騰対策として計13.6億円、津市はターミナルや駐車場等の整備、船舶建造、ターミナルの運営及び運航事業者に対するコロナ・物価高騰対策として、計33.3億円を負担しています。

また、運航事業者である津エアポートライン株式会社は、船舶の備船料や点検・修繕に要する費用として9億円を負担し、またコロナ禍・物価高による経営

難を乗り切るため、純資産に加え本市との協定に基づき次期船舶の建造に向けて積み立てていた船舶代替引当金2.1億円はすべて取り崩されました。こうした状況を踏まえ、本市が新造船を行うこととします。

次に、高速船フェニックス及びカトレアの仕様等について、2隻は同型船であり、ご覧の表のとおり、規模や性能は同じとなっており、旅客定員は108名、航海速度30ノットで、津なぎさまち、中部国際空港間を45分で運航しています。

次に、フェニックスの故障及びその後の対応についてご説明します。

令和7年5月10日の航行中にフェニックスの左舷エンジンが故障し、運航不能となったため、以降はカトレア1隻による減便ダイヤで運航を行ってきました。

5月から6月にかけては、津エアポートライン株式会社からフェニックスのエンジン故障に関する調査報告書と、フェニックスの故障前から検討されていたエンジンの換装に関する検討報告書が提出され、7月14日には、本市が船主の立場から、エンジン故障の原因の特定、修繕可否等を確認するため、故障発生時に乗船していた船長及びフェニックスに搭載しているドイツのMTU社製エンジンの日本販売・サービス代理店である富永物産株式会社に対してヒアリングを実施しました。

7月30日には、フェニックスのエンジン故障に関する調査報告書、船長及び富永物産株式会社に対して実施したヒアリング、エンジン換装に関する検討報告書の内容について、フェニックスを建造する際に基本設計及び建造監理業務を請け負った一般財団法人日本造船技術センターに検証を依頼しました。

8月7日には、津市議会全員協議会において、フェニックスの故障の状況等を踏まえた「代替船舶の確保」、「フェニックスの移動等」、「フェニックスの処分等の検討」、「新造船に向けた検討」の方向性について協議いただきました。

8月29日には、調査報告書の内容等について検証を依頼していた日本造船技術センターから、高速船フェニックスの左舷エンジン故障に伴う意見書が提出されました。

当該意見書では、フェニックスの修繕に向けた取組を行うことは得策ではなく、エンジンの換装も妥当ではないことなどが示され、これを受けて9月4日には、フェニックスの処分及び新造船の検討を進めることについて、津市議会へ報告し、9月25日には、フェニックスの売却や代替船舶の運航準備に必要な予算を9月議会に追加上程、議決いただきました。

10月2日には、カトレアの長寿命化を図るために必要な部品等を取り外すこと及び売却まで保管することを目的として、フェニックスを津なぎさまちから造船所へ移動しました。

10月22日には、県政要望として、市長から知事に対して次期船舶建造に係る支援を要望し、10月31日には、フェニックスの売却に向けてKSI官公庁オークションに掲載しました。

11月中旬には、カトレアの長寿命化を図るため、正常に稼働する右舷エンジンなど必要な部品等をフェニックスから取り外し、保管しています。

11月22日には、代替船舶「REDBIRD」が津なぎさまちに到着し、以降、タラップの製作や、伊勢湾での運航に係る検証及び船員のトレーニングを開始するなど、運航準備を進め、12月9日には、官公庁オークションにて、フェニックスが株式会社蝶土里トレーディングに207万8,000円で落札され、12月16日付けで同社とフェニックスの売却に係る公有財産売買契約を締結しました。

次期船舶建造の検討に向けて当委員会開催に必要な予算を12月議会に上程し、12月19日付けで議決いただき、1月9日には、津市船舶建造検討委員会設置要綱を施行しました。

2月14日・15日には、代替船舶「REDBIRD」が臨時運航として就航し、2月17日から3月4日までは、カトレアが点検等のためにドック入りするため、「REDBIRD」1隻体制で、1日当たり4往復8便で運航しています。

ここまでの、フェニックス故障後の対応となります。

今後の予定としましては、新船舶建造に当たって、今後、基本設計着手の際に必須となる船舶の規模や性能等の仕様の決定に向け、令和8年度当初予算に、津航路新船舶建造事業として、当委員会開催経費、これまでの運航実績の分析や今後の需要予測等を行う基礎調査及び船舶仕様等検討業務の委託料など、1,527万2,000円を3月議会に上程する予定です。

事項2「海上アクセス運航事業の経過及び現状について」のご説明は以上です。

<松本委員長> ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対してご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

<岸野委員> 素朴な疑問として、でこれまで公設民営でされていたということですが、民営

ということは、この利用者数でペイできていたのか、採算が合っていたということでしょうか。

この程度の乗船者数で、民間事業者として採算的にも合っていたということでしょうか。

<松本委員長> それはコロナ前ということでしょうか。

<岸野委員> はい。

<事務局> 経営的には、成り立っていたということでございます。

<松本委員長> ただ、このコロナで激減しましたので非常に厳しい状態になってきたということですね。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

現状はレッドバード1隻ということですね。レッドバードの定員は何名なんでしょうか。

<事務局> もともと96名の定員ですが、現在運航するにあたって、荷物を置く場所を確保するために9席取り外していますので、今現在は最大で87名になっております。

<松本委員長> そうするとカトレアやフェニックスと比べると、だいぶ減ったわけですね。20人ぐらい減ったということですね。

<事務局> そうですね。フェニックス、カトレアが108名定員でございますので、20名ほど減っているということです。

<松本委員長> そしてさらに今、減便ですよ。1日4往復8便ですが、積み残しとかそういう問題は発生していないのでしょうか。

<事務局> 運航事業者から、現時点でそのような声があるとは伺っていません。

<松本委員長> 幸いかどうかはともかく、中部国際空港もだいぶ便数が減っていると思うの

で、4往復8便で需要はさばけているということですか。

<事務局> 4往復8便となったのは、ドックダイヤとして2月17日からで、それまでは7往復14便で運航しておりまして、運航事業者から著しく積み残しがあるということは聞いておりません。

ただし、便数が減っておりますので、潜在的にもう船で行くのをやめて、車などで行っているお客さんがいないとは限りませんので、そういった部分の影響は少なからずあるのかなという分析をしています。

<松本委員長> なるほど。そういうことですね。

4往復8便になったのが17日からということで、ほんの3日前からなんですね。この週末とか心配ですね。

<事務局> 予約数を聞いている範囲では大丈夫かなど。

例年、2月のこの時期がお客さんが一番少ない時期ということで、運航事業者もそれを考慮してドックダイヤを組んでいただいているという状況でございます。

<松本委員長> そういうことですね。ありがとうございました。

その他いかがでしょうか。

では経緯及び現状ということでよろしいでしょうか。

もしまた何かお聞きになりたいことがあれば、戻ってご質問いただければと思います。

それでは事項3の今後の進め方及びスケジュールについてご説明をお願いいたします。

<事務局> それでは事項3 「今後の進め方及びスケジュールについて」ご説明いたしますので、資料2をご覧ください。

まず、委員会の所掌事項及び今後の流れ(案)につきまして、委員会の所掌事項は、津市船舶建造検討委員会設置要綱第2条のとおり、「次期船舶の建造に係る仕様等の検討に関する事」と及び「その他次期船舶の建造等に関する事」と規定されています。

今後の流れ(案)につきましては、この後ご説明します、基礎調査及び船舶仕

様等の検討に加え、委員会での皆さまからのご意見を踏まえて次期船舶の建造に係る仕様等を、令和8年11月頃を目途に決定したいと考えております。

そのため、船舶仕様等を検討するに当たって、皆さまから幅広いご意見を頂ければと思います。

その後、最短の予定としまして、決定した仕様を満たす船舶を建造可能な造船所が空いていれば、令和9年2月頃から9月頃にかけて、次期船舶の基本設計を行い、令和10年1月頃から建造工事を行いたいと考えております。

次に、今後の進め方(案)としまして、令和8年度当初予算の議決をいただくことを前提としたスケジュールとなりますが、令和8年4月からは、これまでの運航実績の分析や今後の需要予測等を行うための基礎調査と、並行して船舶の規模、船型、航行能力、搭載主機関など仕様の比較検討、運航体制・ダイヤの検討、事業採算性の検証など、船舶仕様等の検討を開始し、5月以降は、基礎調査及び船舶仕様等の検討状況について、当委員会に随時ご報告し、ご意見をいただきながら進めていきたいと考えております。

11月頃には新船舶の基本設計発注の際に必須となる船舶の規模や性能等の仕様を決定し、令和8年度12月補正予算に、基本設計に要する費用を上程できればと考えています。

次に、これまでの運航実績の分析や今後の需要予測等を行う、基礎調査(案)のご説明をさせていただきます。

これからご説明する内容は、船舶の仕様等を検討するに当たって津市が調査・分析等を行っていきたいと考えている案ですので、委員の皆さまから「他にもこういった調査や分析データが必要では」といったご意見を頂戴できればと考えています。

まず、「① 運航実績等の分析」につきまして、「(1) 利用者数」として、年度別・月別・曜日別、時間別の利用者数のクロス集計を行い、どのような時期の何時便といった、乗船者の偏りについての分析と、「(2) 中部国際空港のフライト便数等」につきまして、国内線、国際線の発着便の発着時刻、目的地・出発地及び便数の分析を行い、高速船の利用者数と中部国際空港のフライト便数等との相関関係の分析を行いたいと考えています。

また、「(3) 利用者の属性」につきましては、アンケート等により乗船客の出身地、目的地、用件、移動手段等の分析を行い、誰が、何のために、どこから、どこへ行くために乗船し、津なぎさまちからどのように移動するのかについて把握したいと考えています。

次に、「(4) 三重県内からの中部国際空港へのアクセス手段」につきましては、アンケート等により中部国際空港へのアクセス手段と、その手段の選択理由を分析し、船、電車、自動車など、アクセス手段別の割合及び居住地別のアクセス手段選択理由の分析と、「(5) 利用者ニーズ」につきましては、アンケート等により津なぎさまちー中部国際空港間の運航時間・費用の分析を行い、何分・いくら以上掛かれば電車・自動車など他のアクセス手段を選択するのか、高速船の優位性について分析したいと考えています。

また、「(6) サイクルシップのニーズ」につきましては、自転車を解体せずに乗船することができる船舶、いわゆるサイクルシップの建造に係る補助制度が国の補助金でありますので、その活用を見据え、ニーズ分析をアンケート等により行い、県外から津市又は県内に向けたサイクリング需要について分析したいと考えています。

次に、「② 需要予測」につきましては、「(1) 『① 運航実績等の分析』等を踏まえた需要予測」としまして、これまでの利用者数実績、アンケート結果や他のアクセス手段との比較、中部運輸局の「中部国際空港における海上アクセス活性化事業」の調査結果の分析等による今後の需要予測を行いたいと考えています。

なお、中部運輸局の「中部国際空港における海上アクセス活性化事業」とは、インバウンドの増加を見据え、中部国際空港から三重県へのアクセスとなる津エアポートライン利用者の実態の把握とともに、積極的な情報提供に基づく需要創出のための単年の実証実験事業のことで、実証実験に先立ち高速船や中部国際空港の利用者の移動実態の調査等が実施されたもので、報告書を3月中に提供いただける予定となっています。

「(2) 外的要因を踏まえた需要予測」につきましては、政府が目指す訪日外国人旅行者数6,000万人という目標や、中部国際空港の第2滑走路建設計画等を踏まえた旅客数予測、リニア中央新幹線の開通など、外的要因を踏まえた今後の需要予測を行いたいと考えています。

次に、「③ 船舶建造に係る活用可能な補助制度の研究・検討」につきましては、国のインバウンドの受入環境整備等を目的としたサイクルシップの建造等に係る経費に対する補助制度など、まだ先進事例も少ないため、船舶建造に係る活用可能な補助制度の研究及び本市での活用可能性について検討を行いたいと考えています。

続いて、運航実績の分析や需要予測など、基礎調査を踏まえて進めていく、船舶仕様等の検討（案）についてご説明します。

「① 次期船舶の仕様の比較検討」につきまして、需要予測などのほか、津航路の気象・海象も考慮した船舶の規模、船型、航行能力など、津航路に最適な船舶となるよう、仕様の比較検討を行いたいと考えています。

次に、「② 運航体制等の検討」につきまして、運航体制、運航ダイヤ、運賃及び先ほどご説明した次期船舶の建造に係る費用等の検討と、「③ 事業採算性の検証」につきまして、基礎調査で行う需要予測や、高騰が続く燃料費の変遷、運航体制、運航ダイヤ、運賃及び次期船舶の建造に係る費用等の検討を踏まえ、事業採算性にかかる検証を行いたいと考えています。

次に、「④ 建造可能な造船所の調査」につきまして、次期船舶の建造が可能な造船所は限定的であることが予想されるため、どういった造船所であれば造船が可能なのかと、その空き状況等の市場調査を行いたいと考えています。

次に、「⑤ 次期船舶建造後の体制（在り方）の検討」につきまして、次期船舶の建造後において、船齢20年を超えた既存船カトレアの後継となる新船舶の建造等を見据えた体制（在り方）の検討と、「⑥ 次期船舶の運航期間中における公設民営の検討」につきまして、次期船舶の運航期間中の当該船舶の備船料や、次期船舶の後継となる船舶の建造等に係る費用負担など、公設民営方式における運航事業者等との役割分担の検討を行いたいと考えています。最後に、今後のスケジュール（案）につきまして、ご説明します。

本日、皆さまからいただいたご意見を踏まえて、令和8年度当初予算の市議会議決後、4月から基礎調査及び船舶仕様等検討の業務の一部について委託を行います。

5月以降は基礎調査及び船舶仕様等検討の2本の業務委託を進めつつ、当委員会でご意見を頂きながら11月頃を目途に次期船舶の仕様等を決定し、造船所の空き状況や財源の整理状況等にもよりますが、12月補正予算で基本設計費用を計上していきたいと考えています。

基本設計が完了次第、造船所の決定及び建造工事を行い、早ければ令和11年度中に次期船舶が就航できる可能性があると思込んでいます。

事項3「今後の進め方及びスケジュールについて」のご説明は以上です。

<松本委員長> ありがとうございます。

それでは皆様方からご質問、ご意見をいただきたいと思いますが、特に先ほど山下委員からもご案内がありましたが、是非こんなデータも必要ではないかといった視点も含めてご意見賜ればと思っております。いかがでしょうか。

ちょっと私からいくつかお伺いしたいと思います。まず運航実績ということで、現況の把握として基礎調査の運航実績等の分析の中で、基本的には現状把握をするためには必要なデータが取れていると思いますが、相関という意味では、中部国際空港のフライトも当然ですが、そもそもフライトがあっても船に乗っている、乗っていないということが影響すると思います。要は中部国際空港発あるいは着の利用者数との関係を見た方がいいと思いますが、そういったデータを中部国際空港はお持ちでしょうか。

坂田委員いかがですか。

<坂田委員> データあるようですので、また検討を進めるに当たって提供したいと思っております

<松本委員長> ありがとうございます。利用者数というのは大きなファクターだと思いますので、そのデータをご提供、ご利用させていただければなと思っております。

それから中部運輸局のデータでは、インバウンドを含めた利用状況について調べられているようですが、中部国際空港から津なぎさまちに来る需要を捉えているようには見えない。

そのあたりはいかがですか。

<事務局> 携帯電話など何らかの位置情報データ、ビッグデータというようなことを言っていたのですが、そのようなデータを用いてどのように人が動いているのかというのを把握すると聞いております。セントレアから津なぎさまちの方に向かう人間の移動状況を把握できるものと認識しております。

<松本委員長> そうすると、どれぐらいの期間のデータを使うかによってだいぶ変わってくると思いますが、それは仕様書の方で絞っていけばいいかと思えますけど、季節変動もあるということでしたので、ちょっとそのあたりはしっかりと考慮しないといけないのと、結局ビッグデータは一部の人のサンプルデータでしかなくて、偏りがある可能性があります。ですので、断面のカウントをしておいた方がいい。それは幸い、乗船された方の人数がわかるので、それに合わせて拡大率などを掛けることによって正確な需要が取れると思っておりますが、実は外国人のデータが取れないなど思っています。

外国人はどうされますか。

<事務局> その辺りのデータが入っているかどうかについては、国の方に確認をさせていただきたいと思います。

<松本委員長> おそらく今後の需要予測にも関係してくると思うので、そのあたりもうまく捉えるといいのではないかと思います。  
その他いかがでしょうか。

<岸野委員> 今後の需要予測に応じて、船の大きさや旅客定員数などを考えていくということによろしいですか。

<事務局> そうですね。4月から行う基礎調査のデータと、あと先ほど申し上げた国の海上アクセス活性化事業でいただけるデータ、あとは現在の津エアポートラインの運航実績など、そういったデータを踏まえた上での船舶の規模などを決めていければと考えております。

<松本委員長> その他いかがでしょうか。

<坂田委員> 中部国際空港に対していつもご支援ご理解いただきありがとうございます。少し前からですね、私どもの空港から発信するにあたって2000万人級の空港を目指すと申し上げておまして、津エアポートラインの500万人記念イベントにも私出席させていただいて、そういうお話をした覚えがございます。ただし、先ほど委員長からもお話があったように、色々な諸要因があって少し回復が緩やかになっています。ただ我々としては、いずれ近い将来2000万人級の空港を目指すと、ここは全く変わっておりませんが、いつっていうところはですね、ちょっと今、少し緩やかになっております。そこは足元の状況をしっかり見てやっていきたいなと思っています。

そういう意味では、今後検討するには当たって、中部国際空港の需要というのは基本的に大事なデータだと思いますので、提供させていただきますが、実は現在、今年度までの中期経営戦略について、次期の中期経営戦略をどうするかについて内部で検討させていただいています。色々な議論があって、まだまとまっておりませんが、色々な諸要因がございますので、それをどう計算していくかというのは、社内で検討している最中でございますので、我々の検討がある程度目星

がついたら、この委員会での検討も踏まえながら、適宜情報を出していきたいなと思っております。今すぐに出せる状況にはありませんけれど、今後、是非ともそういった協力をしていきたいなと思っております。

<松本委員長> ありがとうございます。需要予測におきましては、中部国際空港の需要予測値というのは非常に重要になってきます。この2025年まではあるけどそれ以降はまだないですが、検討いただいているので、出来次第、提供いただけるということです。大変ありがたいですね。

<坂田委員> あと中部国際空港の話ではないですが、中部国際空港の島に国際展示場、Aichi Sky Expoがあり、イベント会場ですがその数字がこういうふう伸びていくとかですね、今は多分ないと思いますが、そのあたりもこの検討の中で、誤差の範囲なのか、今後どう扱っていくかにもよりますが、私どもの方からお聞きするなど、データを取っていただいた方がいいと思うのでちょっとそこはお伺いしようかなと。

<松本委員長> はい、いかがですか。

<事務局> ありがとうございます。まず委員長からおっしゃっていただいた中部国際空港の飛行機の乗客数と、津エアポートラインの運航事業に係る乗船者数の相関関係については追っておりまして、そちらが大体1.5%から1.7%で、多い時でも2%ぐらいの占有率となっています。ただし、行くために乗られた方と来られた時に乗られた方っていう分類がまたうまくできてない部分がありますので、そのあたりどうすれば船を選択していただけるかについては考えていきたいと思っております。

先ほどおっしゃっていただいた、Aichi Sky Expoの利用者数との関係についての分析は正直できていないところですが、運航事業者から、あそこでコンサートやイベントがあったときにはたくさんご利用いただいているというようなご意見もいただいておりますので、そのあたりもまた分析の方に加えさせていただければと思います。

<松本委員長> ありがとうございます。貴重なご助言ですね。確かにそうですね。Aichi Sky Expoのイベントの実績をまずは調べる必要があると思いますので、いつどんな

イベントがあってどれぐらいの来場者だったのかというのを見ていくといいですね。

中部国際空港の需要という意味では、やはりリニア開業のインパクトがある程度考えられますし、それから先日、大村愛知県知事はIRの話もされていた。本当に外的要因によってどうなるかわからないので難しいところですね。

需要予測で何が大事かと言うと、当てるのももちろん大事ですけど、それ以上に条件を明確にしておくことなんですよ。

この条件、前提条件ではこうなるというストーリーを明確にしておくことが大事だと思いますので、何でもかんでも当たってこういう数字ではなくて、こういう条件だったらこうなるんだというような形で説明いただければよろしいかと思います。

その他いかがでしょうか。

では、サイクルシップについてお伺いしますが、これ面白いですよ。

フライトして、クルーズして、そしてサイクルアンドライドっていう組み合わせですけど、こういう事例って世界を見たときにあるのかどうかっていうのが知りたいと思うんですが、それはいかがですか。何か一つの新しいモデルになるのではないかなと思うんですけど。

<事務局> 世界の事例までは拾っていませんが、日本国内でも船にそのまま自転車を乗せて、サイクリングコースに出られるという事例が、例えばしまなみ海道ですとか、九州の博多港を出て壱岐と対馬にサイクリングコースが設定されていて、自転車をそのまま載せていける事例があると聞いておりますので、そのあたりも参考にしながらパッケージとしてインバウンドの需要等に関われればと考えております。

<松本委員長> そこにフライトが入るんですよ。これが面白いなと思っていて、是非海外を調べてもらいたいのではないかなと思うんですよ。

海外、ヨーロッパなんかも、サイクルツーリズムがものすごく流行っていますので、その事例の中で、国境間なんか簡単に飛行機で移動していますので、きっといい事例があるんじゃないかなと思います。そうすると、空港ターミナルにこんな施設があるといいとか、そういったものも出てくるのではないかなと思いました。

その他いかがでしょうか。

<山下委員> いろいろご意見、アドバイスいただいてありがとうございます。

本日、これまでの経過や今後の進め方など説明をさせていただいて、短時間で意見を言ってくださいというのも難しいと思いますので、後日でも結構ですのでご意見やご質問がありましたら事務局に是非ご連絡ください。

<松本委員長> 後ほど思いついたら、是非ご連絡いただければと思います。とはいえせっかく集まっていますので、今思いついたことがありましたらご発言お願いします。

私が一つ気になったのは、事業採算性や次期船舶の仕様の比較とかあるんですが、今回フェニックスが故障してしまって、結局修理するよりは新造の方がいいという結論でしたよね。

でももしも修理ができるのであれば、おそらく修理の方が期間も短いですし、費用的にも安くなるので、そっちの方が結果としては良かったと思うんですが、そもそも修理を前提としない船体だったのか、それか故障の仕方として修理ができないような故障だったのかそのあたりの要因はいかがなんでしょうか。

<事務局> 船舶の寿命として、メンテナンスをしっかりとやっていけば20年から25年はもつだろうと言われておりましたので、事業者もメンテナンスをしっかりとやってきていただいた中で、やはり25年が一つの目安になると津市として考えていたところでございます。

それが今回、20年で直らない故障が起きてしまったというところが大きくて、これが直る故障であれば直したというところはあるかと思うんですけど、寿命に近づいていたところで、直らない故障が起きてしまったと、これが重なってしまった部分があると考えております。

<松本委員長> そのことを次の船舶建造の際には活かしてほしいなと思っていました。

どこが弱かったとかあると思うんですが、そこは対応し、対処した形の新船の設計がいいのではないかと思いますので、そんな視点はいかがですか。

<事務局> 船舶仕様の検討の中に、エンジンであれば、メンテナンスのしやすさというような項目がございまして、例えば国産エンジンであれば部品の調達もしやすく、メーカーも近くにいらっしゃるというようなこともございます。そういったこ

とも踏まえた上で次の船舶の仕様を検討していきたいと考えております。

<松本委員長> ありがとうございます。是非そのようにお願いしたいと思います。

それから一方で最近乗り物と言いますと、単に人を運ぶのではなくて、乗ること自体が目的になるとか、あるいはすごく快適な空間になっているとか、インバウンドの方々がそこに和を感じるような乗り物とか、これまでにはないプラスアルファの価値観、付加価値というのを与えているなと思っています。

つい先日、名古屋で2月13日からSRTという連節バスが走り出しました。三重県内にも富田とか、伊勢の方に連節バスが走っていますが、名古屋の場合はカウンターがあったり、ボックス席があったり、あるいは車両の中に入ると窓にプロジェクションが映りまして、町の色々な宣伝をしてくれたりという、要は単なる乗り物ではなく、プラスアルファの要素が入っているということもあります。是非そういうものも加えていただくといいなと思っています。

今、色々な技術があってそういうのが簡単にできますので、今言いましたプロジェクションによる情報なんかは、例えば観光客の方々にしてみると、さあ今から旅行に行くんだという時にプロジェクションで色々な情報が出てくると、それはそれでエンターテインメントとしても面白いなと思います。ただ単に運んで、安全で機能的でというだけではなくて、プラスアルファがあるとそれはそれで効果的ではないかなという気がしました。

ただし、費用もかかってくるのでなかなか難しいんですけど、そういう感覚は大事じゃないかなと思います。鉄道なんかもそうで、最近増えているんですけど、いかがでしょうか。

<事務局> セントレアまでの移動に関しては船だけではなくて、当然鉄道もございませし、バスもございませし、ご自身の車もあるという複数の選択肢から船が選ばれる要因の中に、例えばそういった特別感の演出でしたり、そういったことによる効果があるかどうかも含めて検討させていただきたいと、すごく重要な視点だと思いますので、その部分も踏まえて考えていきたいと思います。

<松本委員長> ありがとうございます。ちなみに、名古屋の場合はネット上で話題になっていますし、それが結果として海外にも出ていって、海外の方々も乗りに来てくれるのではないかとことも期待されますので、そういう意味で今の時代は簡単に海外へ情報を発信することができますので、そういうのも是非狙ってもらえ

ればいいし、そして先ほどのフライ、クルーズ、サイクルアンドライド、こんなのも一緒にやればいいのではないかなと思います。

その他いかがでしょうか。よろしいですかね。

先ほど山下委員から言っていたように、この場で意見等が出ないかもしれないので、またお気づきの点があれば、どういう形で事務局へお伝えすればよいか、そのあたりどういたしましょうか。

<事務局> この場でなかなか気づかないご意見、後から考えたときに浮かんでくるご意見もあるかと思しますので、その点については終わった後に、各委員の方にご連絡をさせていただいて、期限を設けさせていただいてご意見を承りたいと思います。よろしくお願いいたします。

<松本委員長> そういうことですので、また連絡をお待ちいただければと思います。それでは、事項3についてはここまでとして、事項4のその他に移りたいと思います。

事務局からいかがでしょうか

<事務局> 次回の委員会の開催日程につきまして、令和8年度当初予算をご承認いただいた後になりますが、5月か6月ごろに開催させていただきたいと思います。詳細につきましてはまた改めて委員の皆様にご連絡をさせていただきたいと思します。

<松本委員長> はい、ではそれも連絡をお待ちしたいと思います。

その他、皆様から何かありますでしょうか。

では、一つ私からご提案させていただきたいと思いますが、先ほど三重県にオブザーバーで参加いただいたんですが、これから色々な分析、検討を進めていくに当たりまして、やはり運航事業者の津エアポートライン株式会社にも色々な意見を伺える場が必要になるかと思しますので、津エアポートライン株式会社にもオブザーバーとして参加いただければと思しますがどうでしょうか。

<委員一同> 異議なし。

<松本委員長> ありがとうございます。津エアポートライン株式会社にもこれからオブザー

バーとして委員会に参加いただけるように、事務局の方で調整をお願いしたい  
と思います。

三重県さん、オブザーバーとして何かご発言ございましたら。

よろしいですか。それでは以上で予定の議題全て終了ということになります  
ので、進行を事務局にお返しいたします。

<事務局> 皆様、本日は長時間にわたりご意見等いただきまして誠にありがとうございました。

先ほど申し上げましたとおり、予算の承認後になりますが次回は5月、6月あ  
たりに開催を予定しておりますので、また詳細につきましてご案内させていた  
だきます。

本日はありがとうございました。