

令和8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8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6月1日（月）午後3時00分から午後4時30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、岸野隆夫、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 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	(1) 前回の委員会閉会後に頂いた意見について (2) 基礎調査業務及び船舶仕様等検討業務の現状と予定について (3) 中部国際空港における海上アクセス活性化事業について (4) 船舶の仕様等に係る運航事業者からの意見について (5) 他市の旅客船建造事例について (6) 船舶建造に係る支援制度とサイクルシップについて (7) その他
6 公開又は非公開	公開
7 傍聴者の数	4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

(事項 1 及び 2 は一括して説明)

1 前回の委員会閉会後に頂いた意見について

2 基礎調査業務及び船舶仕様等検討業務の現状と予定について
意見等なし。

3 中部国際空港における海上アクセス活性化事業について

(委員)

国内向けアンケートの結果から、中部国際空港から三重県への移動手段として、津エアポートラインの利用は三重県居住者のほか、岐阜県居住者の利用率が高いとのことだが、その理由は。

(事務局)

そもそもアンケートの回答件数が少ないことと、岐阜県居住の回答者の中に、三重県へ向かう前に中部国際空港や A i c h i S k y E x p o に用事があった方が含まれていたなど、結果として割合が高くなったものと考えられます。

(委員)

インバウンド向けアンケートの結果から、三重県または愛知県に滞在する外国人について、台湾や、オーストラリア、韓国に居住している方の割合が高いとのことだが、中国やアメリカが上位でない理由は。

(事務局)

このアンケートは 2025 年 12 月 24 日から 2026 年 3 月 10 日までの間に行われており、中国の割合が少ないのは国際情勢が影響しているものと考えられます。

また、アメリカについては韓国の次に多い結果となっています。

(委員)

アンケートの回答件数が少ないという点と、中部国際空港の到着便としてハワイを除くアメリカ本土からの便がないことも影響していると考えられる。

国内向けアンケートとインバウンド向けアンケートのそれぞれの回答件数は。

(事務局)

国内向けアンケートは 300 件で、インバウンド向けアンケートは 52 件です。

(委員)

報告書中の船舶の仕様等に関する意見について記載があるが、多少海が荒れていても運航可能な性能が必要といった意見はなかったのか。

(事務局)

この事業はインバウンドも含めた利用促進等の観点から行われたもので、現行の船舶への

付加価値等の観点からの意見が多く、そもそも次期船舶の建造に対する意見を聞いたものではないため、そういった意見がなかったものと考えられます。

(事項4及び5は一括して説明)

4 船舶の仕様等に係る運航事業者からの意見について

5 他市の旅客船建造事例について

(委員)

A I V I N Tに搭載されている推進器「リニアジェット」とは。

(事務局)

プロペラの燃費効率とウォータージェットの高速性能を両立させる推進器で、専用設計のプロペラ翼と整流翼を組み込み、ねじれの無い直線的な水流を作り出すことで、広い速度域で高い燃費性能と静粛性を実現できるものと聞いています。

(委員)

他市の旅客船建造事例の中で、国産エンジンと外国産エンジンを使われているものがあるが、選定理由を把握しているか。

(事務局)

選定理由を確認したわけではありませんが、エンジン本体の費用のほか、保守・点検の頻度や費用も考慮されていると思いますが、一定以上の速達性を求める場合は外国産エンジンを、そこまで速達性を求めない場合は堅牢で部品調達がしやすい国産エンジンを選定されたのではないかと推察しています。

(委員)

現在、津なぎさまちと中部国際空港間を45分で運航するためのカトレアの航海速力は。

(オブザーバー)

現状は概ね28ノットで運航している。30ノット以上出る船だが、燃費のことも考慮して運航している。

(委員)

鉄道との競争性という観点から、中部国際空港から高速船を使って津駅まで行く場合の所要時間は。

(事務局)

乗り継ぎがスムーズであれば津なぎさまちから津駅までは10分程度で、中部国際空港から津駅までの所要時間は1時間程度であるため、費用面だけでなく時間面でも優位性がある。

ただし、現状として路線バスの便数が減っているため乗り継ぎが良くなかったり、タクシーも常時待機しているわけではないので、鉄道を選択される方もいると思います。

(委員)

本来は時間面で優位性があるが二次交通に課題があること、費用面でも優位性があることについて理解した。運航事業者からの意見書に記載のある28ノット、つまり運航時間45分が他の交通手段との競争性の観点から一つの目標として十分だということが分かった。

(委員)

他の船舶の事例等を見る限り、このクラスの船舶で一定程度の速力を求める場合は外国産エンジンが使われていることが多い。フェニックスが故障した際、搭載していたエンジンが外国産であり、供給が終了している部品や、調達に時間を要する部品があったが、メンテナンス性といった観点では国産エンジンの方が優れているといったエンジンの比較・検討や、先ほどインバウンドも含めた観光客の取り込みといった観点が重要との説明があったが、そのあたりも含めて船舶の規模や運航体制を検討について、船舶仕様等検討業務の中で検討されていくという認識である。

(委員)

公共交通という位置付けで考えると、もちろん故障しないという耐久性が重要だが、できるだけ様々な気象条件化で運航できることが重要である。運航事業者の意見書の中で、波高2mでも安全かつ安定した巡航ができる強度の確保との記載があるが、一般的に安全運航に支障が出るのが波高2mなのか、あるいは伊勢湾において波高2mが発生する確率が何%なので、といった理由があるのか。

(事務局)

伊勢湾は、瀬戸内海などに比べると波が高くなりやすいと聞いており、それらも踏まえてフェニックス及びカトレアは、2つの船体を繋いだ構造で横揺れに強い双胴船を採用しました。

(オブザーバー)

現状、運航基準に基づいて、船体の老朽化も踏まえて波高1.5m以上の場合に運休しているので、波高2mでも安定して運航できるような船体であれば、長期に渡って安心して運航できるといった意味合いである。

(委員)

運航基準の波高1.5mというのは、他の航路と比べて高いのか。また、どの程度の頻度で発生するのか。

(オブザーバー)

瀬戸内海の航路と比較すると、津航路の運航基準の方が高いと思われる。発生頻度としてはその年、季節によって異なる。

(委員)

現状の就航率は。

(事務局)

カトレアは97%程度で、RED BIRDについては、単胴船であるためもう少し就航率は下がると聞いています。

(委員)

単純に100便のうち3便、3%が欠航すると考えると、公共交通として信頼性が高いと言えるのかわからないが、陸上交通ではなく海上交通なので致し方ない部分があると理解した。

(委員)

船舶の付加価値向上といった観点から、運航中に船外の甲板に出て海上の景色を楽しむことは可能なのか。

(オブザーバー)

高速船の場合、運航中に船外に出ることはできない。速力を落として運航する場合は可能である。

(委員)

AIVINTも航海速力28ノットで高速船になると思うが、写真では2階部分に手すりがついているように見えるが。

(事務局)

AIVINTについては、先日に就航したばかりということもあり、そこまで把握していませんが、情報収集します。

(委員)

先ほど、運航事業者から新船建造に当たっての意見と、事務局からは他市の事例の紹介があったが、今後、基礎調査業務及び船舶仕様等検討業務が進むにつれて、需要予測等を踏まえて仕様の詳細が決まっていくことになるが、公共交通として旅客定員と、他の交通手段との競争性という観点から航海速力が非常に重要となってくる。

(委員)

カトレアは旅客定員100名で、現在は津なぎさまちと中部国際空港間を45分で運航しており、開港当初は40分で運航していたこともあるが、電車や車と比較した際の優位性について考慮して建造された船である。今後の各業務の分析等の結果を見た上で変わっていくこともあるかと思うが、まずは現行のカトレアの規模と航海速力をベースとして検討を進めてはどうか。

(委員)

現行の100人乗り、30ノット程度というのをベースとして検討を進めてはどうかという意見であったが、定員についてコロナ禍前においても乗客の積み残しはほぼ発生していなかったとのことであった。また、航海速力についても速いほど良いと思うが、燃料費やエンジ

ン本体の費用が高くなるだろうし、現状でも他の交通手段との競争性が働いているとのことである。

これらを踏まえて、現行の100人乗り、30ノット程度というのをベースとして検討を進めていきたい。その他、運航事業者から操船支援装置などについて意見があったが、利用者だけでなく、運航事業者にとっても使いやすい船である必要があるが、費用対効果とライフサイクルコストを考えながら検討していく必要があり、一つの軸だけで評価できるわけではなく一方を立てればもう一方が立たないということもあるので、委員の意見を基に、客観的かつ合理的に説明ができるように決めていきたい。

6 船舶建造に係る支援制度とサイクルシップについて

(委員)

サイクルシップを前提に検討を進めていくということか。

(事務局)

船舶の建造に係る費用は高額であり、その財源の確保が重要である中で、津航路は離島航路でもないため、国の支援制度として地域における受入環境整備促進事業補助金、いわゆるサイクルシップの建造に係る補助金と、地域未来交付金を活用したインバウンド等の受け入れによる強い経済の構築等を目的とした船舶の建造について検討しており、サイクルシップの導入は選択肢の一つとして考えています。

(委員)

空港島から自転車のまま行き来できないとの説明があったが、サイクリストにとって自転車を解体・収納することは非常に手間であると思う。

(事務局)

中部国際空港まで飛行機で来る方は搭乗前に自転車を輪行する必要があり、中部国際空港から津なぎさまちまでサイクルシップに乗る前に組み立てようと思っていただくことが重要であるし、反対に津なぎさまちから中部国際空港へ向かう場合には、空港島から自転車を輪行せずに知多半島へ渡ることができないのが現状ですので、サイクルシップであることの必要性について今後整理していきます。

(委員)

船舶の建造に係る補助金としては、このサイクルシップの補助金しかないということで、サイクルシップの導入を選択肢の一つとして検討していると認識しているが、財源の確保は重要であるので決して悪いことではないが、本末転倒だと思うので、それをチャンスに変えていかなければいけない。今後、ナショナルサイクルルートの指定やインバウンドが増加していくことが考えられる中で、これを機にサイクリストも取り込んでいくという考え方が必要であ

る。

中部国際空港での高速船の待機時間はどれぐらいか。

(事務局)

2隻運航時の待機時間は15分です。

(委員)

例えばその間に常滑港へ渡れないのか。中部国際空港と知多半島をサイクルシップで結ぶことができれば、北側は津航路、南側は太平洋岸自転車道の一部である伊勢湾フェリーで結ぶルートができて面白いと思う。

補助金がもらえるから無理にでもサイクルシップとするのではなく、サイクルシップを観光資源として考えていくことが重要だと思う。

(事務局)

以前、松阪航路が休止する際に、津航路の船舶が寄港する形で運航し、3地点を結んでいた時期がありました。

今回、業務委託の中で、サイクルシップのニーズ調査や補助制度の活用可能性の検討に加え、事業採算性の検証も行っていくことから、今後検討していきます。

これまでは、津市民や三重県民が中部国際空港へ行く際の交通手段としての側面からの整備や利用促進が行われてきましたが、中部運輸局の報告書でもあったように、インバウンドも含めた外部からの利用者の取り込みも重要となってくることから、選択される交通手段として検討していきます。

(委員)

他市のサイクルシップの事例では、自転車積載台数が50台とのことだが、補助金活用に当たって最低限必要な台数は。

(事務局)

中部運輸局からは、旅客定員の1割程度は必要と聞いています。

(委員)

需要予測も踏まえて無駄のないように検討してほしい。

(委員)

レースの開催は重要であると思う。レースでなくても、サイクリストが集まるようなイベントを開催したり、ある自治体ではプロチームを誘致している事例もある。

現時点において、新造船に係る国の補助金としては、離島航路でないためにこの補助金しかないということで、選択肢の一つとして検討を進めていくということである。

7 その他

(事務局)

次回の委員会の開催日程について、8月頃を目途に調整させていただきたい。

(委員)

補助金をもらうことが目的とならないことが重要だが、補助金の活用に向けて協力していきたい。

(オブザーバー)

サイクルシップは、一般論としては、自転車の活用にとって前向きな話なのではないかと思う。