

海上アクセス運航事業の今後の方向性について

1 背景

本市では、平成16年にフェニックスとカトレアの同型の2隻の高速船を、民間事業者からの寄附や三重県からの補助金を受けて建造し、平成17年2月の津なぎさまちの開港以来、津なぎさまちと中部国際空港を結ぶ航路において当該2隻の船舶により運航を行っています。

運航開始から20年が経過した令和7年4月には、累計利用者数500万人を達成するなど、津市民を始めとした多くの方々に利用していただき、海上アクセス運航事業は、三重県、津市と世界をつなぐ県内唯一の海上アクセス航路として重要な役割を担っています。

こうした中、同年5月10日に発生したフェニックスの左舷エンジンの故障に伴い、現在、カトレア1隻による減便ダイヤにて運航を行っていますが、運航事業者である津エアポートライン株式会社（以下「津エアポートライン」といいます。）から、令和7年5月22日及び同年6月2日に本市に対し報告書が提出され、当該エンジンの修繕について多額の費用と時間を要する可能性があること、また、場合によっては修繕できない可能性があることが示されました。

本市においても船主の立場からフェニックスのエンジンの修繕の見込み等について検証を進めていますが、フェニックスが早期に運航再開することは困難な状況です。

また、同時期に建造したカトレアについても同様の故障が発生することが想定されることから、今後の安定的かつ継続的な海上アクセス運航事業の実現に向け、フェニックスに代わる船舶（以下「代替船舶」といいます。）の確保や新たな船舶建造など、海上アクセス運航事業の今後の方向性について検討を進める必要があります。

2 エンジン故障の状況等

(1) フェニックスの故障の状況

令和7年5月10日午後1時に、フェニックスが中部国際空港を出航したところ、午後1時13分頃に左舷エンジンの警報が作動し、その後、同エンジンの停止を確認しました。

このことを受け、フェニックスのその他機器の稼働状況を確認したところ、正常に稼働しており、また、右舷エンジンについても正常に稼働していることを確認したことから、右舷エンジンのみを稼働させ、過度な負荷が掛からないよう速度を落として運航し、同日午後２時３０分頃に津なぎさまちに入港しました。

(2) エンジン故障に伴う運航ダイヤの改正等

令和７年５月１１日からカトレア１隻による運航とし、全日７往復１４便の減便ダイヤにより運航しています。

減便ダイヤにより運航した同日から同年７月１０日までの２か月間において、総利用者数は３万１５７人で昨年度の同時期と比較して８８６人減となりましたが、１便当たりの平均利用者数は約３６人で昨年度の同時期と比較して約１０人増となりました。

なお、当該期間において、定員超過により乗船できなかった事態はありませんでした。

(3) エンジン故障に係る調査報告

令和７年５月２２日及び同年６月２日に、津エアポートラインから本市に提出されたフェニックスのエンジン故障に係る調査報告書（以下「調査報告書」といいます。フェニックスに搭載されているドイツのMTU社製エンジンの日本販売及びサービス代理店である富永物産株式会社（以下「富永物産」といいます。）が作成）において、エンジンの修繕可否等について、次のとおり示されました。

ア 現状で確認できる範囲でも多額の修繕費用を要すること。

イ エンジンの部品の納品に最長で１９か月間必要となること。

ウ エンジンを陸揚げし、分解して詳細な調査を行った場合、追加で修繕が必要な個所や交換を要する部品の判明、経年劣化による故障個所の発見が予想され、場合によっては部品の調達ができない可能性も十分考えられることから、現時点で修繕に係る費用及び工期の算出ができないこと。

3 津エアポートラインの意向

津エアポートラインからは、カトレア１隻による運航体制では、海上でエンジンの故障等が発生した場合、他の船舶による救助ができず、安全管理上の問題が生ずることなどから、代替船舶の確保等についての必要性が示されています。

また、本市によるエンジンの故障原因の調査の結果、修繕が不可能等の判断となる場合、カトレアを定期的なメンテナンスや修理を行うために造船所（ドック）に入れる期間（以下「ドック期間」といいます。）の短縮や、カトレアのエンジンの故障に備え、正常に稼働するフェニックスの右舷エンジンを含めた機関や部品等を活用できるよう保管することが求められており、また、本市が保有するフェニックスとカトレアの船齢がいずれも20年を超えていることなどを踏まえ、設計、建造工事期間等を考慮し、早期に新造船の検討を進めてほしい旨の意向が示されています。

4 エンジン故障に伴う本市の対応

(1) 津エアポートラインとの協議

フェニックスのエンジン故障発生以降、エンジンの修繕等に関すること、代替船舶を始めとした利用者の利便性の確保に向けた手段、本市と津エアポートラインの役割分担や費用負担等について継続して協議を進めています。

(2) 調査報告書等の検証

令和7年7月14日、本市において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富永物産に対して、本市職員によるヒアリングを実施しました。

その結果、調査報告書の内容と同様、船長を含めた乗組員の操作等に問題はなく、エンジンの一部部品の金属疲労等を要因とする経年劣化による破損が故障原因であることを確認しました。

修繕可否については、エンジンを陸揚げして分解した後でないと故障の全容が判明しないこと、また、陸揚げして分解するためには莫大な費用と時間を要し、分解後、供給に時間を要する部品や最悪の場合は供給できない部品があること、さらに、最終的に修繕が不可能と判断される可能性があることを確認しました。

また、調査報告書の検証を確実にを行うため、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（以下「日本造船技術センター」といいます。）に対して、調査報告書、ヒアリングの内容等の妥当性を確認しているところです。

5 海上アクセス運航事業に係る経緯等

(1) フェニックス及びカトレアの建造に係る経緯

平成10年12月に伊勢湾海上交通開発促進協議会により、事業採算性

調査や需要予測調査をまとめた津地域海上アクセス拠点実現化事業採算性調査報告書が作成されました。

平成13年10月には、中部国際空港海上アクセス事業化推進協議会において津航路の合意がなされ、平成15年3月には、三重県が実施した調査結果も踏まえ、三重県による津航路の船舶建造への支援が決定されました。

同年4月に日本造船技術センターと船舶基本設計業務委託契約を締結し、同年9月に株式会社三保造船所と船舶建造工事請負契約を締結し、同年10月に日本造船技術センターと船舶建造監理業務委託契約を締結し、平成16年7月にフェニックスが竣工し、同年12月にカトレアが竣工しました。

(2) 船舶の性能

船名	フェニックス	カトレア
船質	アルミニウム合金	アルミニウム合金
船型	双胴型	双胴型
航行区域	平水	平水
全長	31.45m	31.45m
全幅	8.30m	8.30m
全深	2.65m	2.65m
総トン数	124トン	125トン※
旅客定員	108名 一般100名 特別席 8名	108名 一般100名 特別席 8名
航海速度	30ノット	30ノット
搭載エンジン	MTU社製 12V4000M60 ×2基	MTU社製 12V4000M60 ×2基
エンジン出力	1,320kW	1,320kW

※ 総トン数の測度方法が変更になったことによる。

(3) フェニックス及びカトレアの建造に係る費用負担

平成14年7月に津市高野尾町の赤塚グループから中部国際空港海上ア

クセス事業に対し、船舶１隻分に相当する５億円（株式会社赤塚植物園から３億円及び株式会社赤塚から２億円）の寄附を頂きました。

船舶２隻を建造するための総事業費約９億２千万円に対し、三重県から２億１千万円（補助率１／４以内）の中部国際空港海上アクセス高速船建造事業費補助金が交付されました。

区 分	支出額	区 分	収入額
船舶建造工事費	911,720,268 円	県補助金	210,000,000 円
基本設計費	3,360,000 円	寄附金	500,000,000 円
建造管理費	8,221,500 円	自己負担	213,301,768 円
合 計	923,301,768 円	合 計	923,301,768 円

(4) 船舶の貸与

公設民営の原則に基づき、本市が保有する２隻の船舶を津エアポートラインに裸傭船契約に基づき貸与し、運航しています。

傭船料の算定に当たっては、運航事業者の公募時に両備運輸株式会社から提案された「利益の１／３を賃借料として支払う」との考え方に基づき、当初の事業継続期間であった１０年間の事業収支計画から予想収益を算出し、１隻当たり月額２３万２千円としています。

(5) 運航ダイヤ及び利用者数の推移

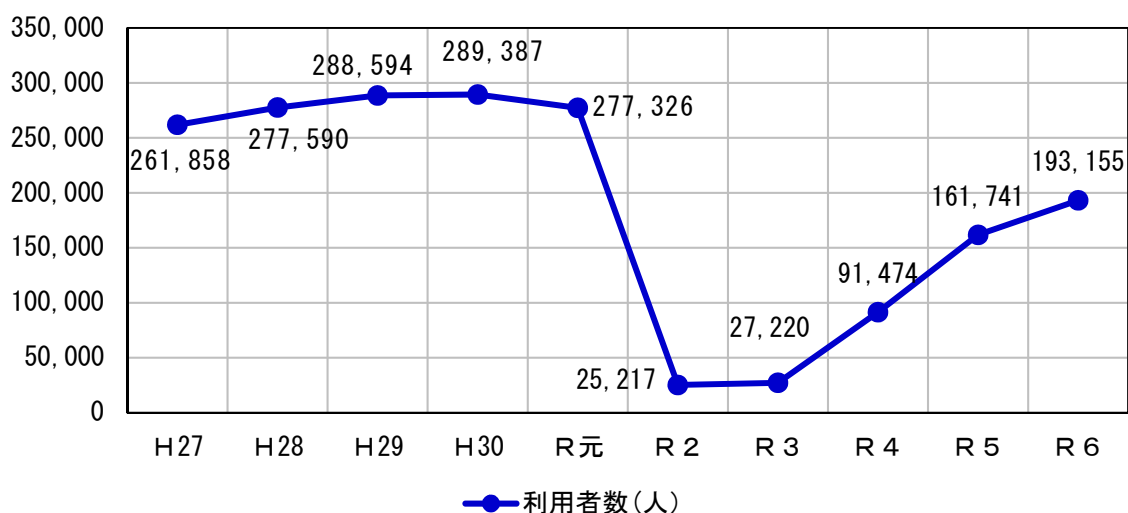
開港当初は、１４往復２８便で運航を開始し、平成１９年８月に累計利用者数１００万人を達成しました。その後は、県内他航路の就航等により利用者数は落ち着いたものの、平成２８年１２月の松阪航路の廃止を見据え、１５往復３０便に増便するなど、利用者のニーズに合わせた便数で運航を行った結果、利用者は毎年増加し、平成３０年度には利用者数が約２９万人となりました。

このような中、令和元年度からは新型コロナウイルスの感染拡大を受け、運航休止や５往復１０便とするなど大幅な減便を行い、利用者数も令和２年度は約２．５万人、令和３年度は約２．７万人、令和４年度は約９．１万人と大幅に減少し、経営状況が悪化する状況となりました。

新型コロナウイルス感染症が令和５年５月に５類感染症に位置付けられ、徐々に経済活動が回復する中、令和５年度は約１６．２万人、令和６年度には約１９．３万人と、コロナ禍前の平成３０年度の約７割の水準まで回復しており、運航開始から２０年を経過した令和７年４月には累計利用者

数 5 0 0 万人を達成しました。

海上アクセス運航事業における高速船の利用者数



(6) 海上アクセス運航事業の経緯と津エアポートラインの経営状況の推移

海上アクセス運航事業を開始するに当たり、公募により選定された津エアポートライン及び両備運輸株式会社（現 両備ホールディングス株式会社）と平成17年3月に協定書を締結し、現在は確認書により本協定期間を延長し継続しています。

当該協定書においては、船舶の建造に際し、三重県から補助金交付要件とされた公募3条件（運航の事業主体は民間企業、事業期間は10年以上及び運航事業費の赤字補填は行わない）のほか、貸与する船舶が老朽化その他の事由により使用できなかった場合に備え、毎会計年度における運航事業による利益（損益計算書の純利益）のうち必要な額を運航事業に係る津エアポートラインの船舶の建造費として積み立てるものとする事、両備運輸株式会社が連帯保証することなどが定められています。

当該協定内容に基づき運航事業者は、約8,200万円の船舶代替引当金を積み立て、平成31年3月末時点で約1億4,100万円の純資産がありましたが、コロナ禍やその後の物価高騰等による運航休止や利用者の激減により経営は大打撃を受け、国・県・市合わせて約4億8,000万円の支援を行ったものの、船舶代替引当金は全て取り崩され、令和6年度末には純資産も約700万円まで減少しました。

6 現状を踏まえた本市の考え方

フェニックスが早期に運航再開することが困難な状況の中、カトレア1隻による運航体制では、安定的かつ継続的な運航実施に安全管理上問題がある

こと、また、本市が保有する高速船は船齢が２０年を超えており、カトレアのドック期間や、万一、カトレアに故障等が発生した場合には運航を休止せざるを得ない状況も想定されることから、次のとおり進めることとします。

(1) 代替船舶の確保

海難事故等の不測の事態に備えるという安全管理の観点、繁忙期における利用者の利便性確保及びカトレアのドック期間における航路維持の観点から代替船舶の確保が必要です。

このため、当航路を熟知し、当航路の代替船舶として適当な船舶の選定が可能であり、またグループ会社を含めて船舶関連の幅広いネットワークを有する当航路の運航事業者である津エアポートラインにおいて、代替船舶の確保に取り組んでいただいています。

(2) フェニックスの移動等

津なぎさまちに常時係留できる船舶は同時に２隻までであり、フェニックスの移動が必要となることから、代替船舶の確保に合わせてフェニックスの移動等を行います。

(3) フェニックスの処分等の検討

現在、日本造船技術センターに対して、調査報告書、ヒアリングの内容等の妥当性を確認していますが、その結果も踏まえ、修繕が不可能である又は費用対効果等の観点から修繕に向けた取組を行うことは妥当でないとの判断となる場合、フェニックスを造船所等へ移動し、保管する場合に費用がかさむことから、早期の処分に向けた検討を進めることとします。

なお、津エアポートライン及び富永物産から、フェニックス及びカトレアに搭載されているエンジンが既に製造されていないため、正常に稼働する右舷エンジンを含めた機関や部品等を、カトレアの修繕等に備え取り外して保管することが推奨されています。

このことから、船体から有価な部品を取り外した後、残った船体をアルミニウム合金として売却するなどの方法を検討することとします。

(4) 新造船に向けた検討

現在、単独で運航しているカトレアについてもフェニックスと同じく船齢２０年を超える船舶であり、前述の富永物産へのヒアリングにおいても年間４，０００時間を超えるペースで２０年間も運航しているため老朽化が進み、同様の故障が発生するリスクも高まっていると報告されています。新船舶の建造に当たっては設計や建造工事において相当の時間を要するこ

とが想定されるため、フェニックスから取り外した部品を有効活用することによりカトレアの長寿命化を図った上で、県内唯一となった海上アクセス航路を今後も安定的に維持していく責任において、運航事業者の協力を得ながら、早期にフェニックスの後継となる船舶の建造について検討していく必要があります。

今後、コロナ禍前の水準まで利用者数が回復することを想定し、これまでの利用者数の多い時期や時間帯などの利用傾向、更には社会経済情勢等も踏まえ、津航路に最適な船舶の建造及び運航体制などについて検討を始めます。

(5) 予算措置

6の(1)から(4)までに必要な予算は、それぞれ緊急性や重要性を考慮しつつ、しかるべき時期に措置を行います。