

予算特別委員会（第3分科会）記録

- | | |
|------------|---------------------------|
| 1. 会議の日時 | 令和7年3月3日（月）午前10時0分～午後4時5分 |
| 2. 会議の場所 | 第2委員会室 |
| 3. 会議の議事 | 下記のとおり |
| 4. 出席委員の氏名 | 下記のとおり |

協議事項

（港湾局）

- | | |
|-------------|--|
| 1. 予算第1号議案 | 令和7年度神戸市一般会計予算（関係分） |
| 2. 予算第11号議案 | 令和7年度神戸市空港整備事業費予算 |
| 3. 予算第15号議案 | 令和7年度神戸市港湾事業会計予算 |
| 4. 第21号議案 | 神戸市特別会計設置条例及び地方公営企業法の財務規定等を適用する事業の設置等に関する条例の一部を改正する条例の件（関係分） |
| 5. 第24号議案 | 神戸市船舶給水条例の一部を改正する条例の件 |
| 6. 第25号議案 | 神戸空港条例の一部を改正する条例の件 |

出席委員（欠は欠席委員）

主 査	松 本 のり子			
副主査	諫 山 大 介			
分科員	森 田 たき子	のまち 圭 一	なんの ゆうこ	木戸 さだかず
	浅 井 美 佳	坂 口 有希子	香 川 真 二	上 原 みなみ
	さとう まちこ	平 野 達 司	上 畠 寛 弘	宮 田 公 子
	赤田 かつのり	住本 かずのり	五 島 大 亮	平 野 章 三
	平 井 真千子	壬 生 潤		
委員長	高 瀬 勝 也			

議 事

（午前10時0分開会）

○主査（松本のり子） おはようございます。

ただいまから予算特別委員会第3分科会を開会いたします。

なお、香川委員より、通院のため遅刻する旨の届出がありましたので、御報告申し上げます。

（港湾局）

○主査（松本のり子） それでは、日程によりまして、港湾局関係の審査を行います。

当局におかれては、簡明な説明をお願いいたします。

それでは、当局の説明を求めます。

局長、着席されたままで結構です。

○長谷川港湾局長 おはようございます。それでは、港湾局関連の予算議案3件及び予算関連議案3件、以上6件につきまして、令和7年度予算説明書に沿って御説明を申し上げます。着座にて御説明を申し上げます。

なお、説明に際しましては、100万円未満の数字は省略させていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、令和7年度港湾局予算概要から御説明申し上げます。

4ページを御覧ください。

港湾事業会計から御説明申し上げます。

（1）国際コンテナ戦略港湾の推進でございます。

神戸港の港勢は、世界的なインフレや中国経済の減速、不安定な中東情勢など先行き不透明な状況ではありますが、このような変化を的確に捉えつつ、ハード・ソフト両面での国際コンテナ戦略港湾政策を展開し、神戸港のさらなる利用拡大を目指してまいります。

①神戸港への集貨では、内航フィーダーを活用した瀬戸内・九州・日本海側からの集貨などに取り組み、基幹航路の多方面・多頻度化など航路網の充実を図ってまいります。

また、総合港として、神戸港の強みを生かし、在来貨物の集貨・航路誘致を積極的に進めるとともに、世界港湾会議を通じ、神戸港の国際的プレゼンス向上を図ってまいります。

5ページに参りまして、②高規格コンテナターミナル等の整備による港湾機能の強化では、高規格コンテナターミナルの整備に加え、六甲アイランドにおいて複合ターミナル形成に向けた検討を行います。

さらに、大阪湾岸道路西伸部の整備や新・港湾情報システムCONPASの導入支援・利用拡大など、神戸港の港勢拡大・国際競争力強化を図ります。

（2）カーボンニュートラルポートの形成でございます。

照明のLED化や水素燃料電池を搭載したハイブリッド型の港務艇を建造するとともに、海外諸港や民間事業者と連携するなど、引き続き神戸港の脱炭素化を推進してまいります。

6ページに参りまして、（3）ウォーターフロント再開発でございます。

新港突堤西地区では、民間活力を導入したジーライオンアリーナ神戸が令和7年4月に開業いたしますとともに、大型艇を中心としたマリーナ等の整備に向けた取組を進めてまいります。

中突堤周辺地区では、観光・エントランスエリアの機能強化を図ってまいります。

また、京橋地区においては、阪神高速３号神戸線の大規模更新事業に合わせた再編に取り組んでまいります。

７ページに参りまして、（４）市民に親しまれるみなとづくりでございます。

週末花火に加え、みなとHANA B Iやライトフェスティバルなど、ウオーターフロントエリアにおけるナイトタイムエコノミー推進を図るとともに、海事分野の人材育成については、各世代を通じて港に親しみ、重要性を学ぶ機会を設けてまいります。

さらに、六甲アイランドマリンパークの再整備を引き続き進めてまいります。

８ページに参りまして、（５）クルーズ客船・フェリーの受入れによる地域活性化でございます。

瀬戸内クルーズなど神戸発着クルーズの誘致に取り組むとともに、フライ・アンド・クルーズを推進してまいります。

また、フェリーについては、にぎわい創出やモーダルシフトの推進を図ってまいります。

（６）須磨海岸エリアの魅力向上でございます。

四季を通じたにぎわいのある海岸づくりに取り組むほか、周辺施設との相乗効果を最大限発揮し、須磨海岸エリア全体の魅力向上を図ってまいります。

（７）港湾労働者などの福祉の増進では、引き続き港湾福利厚生施設の管理運営に取り組んでまいります。

９ページを御覧ください。

空港整備事業費につきまして御説明申し上げます。

（１）神戸空港の国際化でございます。

令和７年４月１８日より第２ターミナルの供用を開始し、国際チャーター便の運用を開始いたします。安全・安心、快適に御利用いただけるよう、関西エアポート神戸や航空会社等と連携・協力しながら、着実に運用を行うとともに、国際チャーター便の受入れ拡大に向けた取組を進めてまいります。

また、神戸空港のさらなる航空需要の拡大を図るため、特に神戸市以西の新たな市場開拓に取り組むとともに、2030年前後の国際定期便就航に向けた機能強化の検討を進めてまいります。

10ページを御覧ください。

一般会計の港湾局所管分につきまして御説明申し上げます。

（１）高潮・津波対策でございます。

①海岸保全施設の老朽化対策では、海岸保全施設を計画的に補修し、施設の機能維持及び延命化に取り組んでまいります。

②神戸港高潮対策緊急事業では、ポートアイランド・六甲アイランドにおいて、高潮発生時の通行機能を確保するため、道路のかさ上げなどを行ってまいります。

12ページを御覧ください。

予算第15号議案令和７年度神戸市港湾事業会計予算でございます。

第２条業務の予定量では、岸壁・埠頭用地・上屋など、業務の予定量を掲げております。

第３条収益的収入及び支出では、収入として、港湾管理事業収益267億7,700万円、港湾施設運営事業収益23億4,800万円、13ページに参りまして、空港島事業収益５億8,400万円をそれぞれ計上しております。収入の合計は297億900万円となっております。

次に、支出でございます。港湾管理事業費255億3,400万円、港湾施設運営事業費31億7,200万

円、空港島事業費 5 億4,400万円、予備費5,000万円をそれぞれ計上しており、支出の合計は293億円となっております。

なお、当年度純利益は税込みで 4 億900万円を見込んでおります。

第 4 条資本的収入及び支出では、資本的収入として企業債、他会計繰入金などで492億6,100万円、14ページに参りまして、資本的支出として建設改良費、投資などで569億5,300万円をそれぞれ計上しております。

第 5 条債務負担行為では、港湾幹線道路料金徴収などの事項につきまして、それぞれ期間と限度額を定めております。

第 6 条では、企業債の限度額として港湾整備事業で174億9,800万円、第 7 条では、一時借入金の限度額として200億円、第 8 条では、他会計からの補助金として98億9,700万円をそれぞれ計上しております。

15ページに参りまして、第 9 条では、棚卸資産購入限度額として 1 億4,700万円、第10条では、重要な資産の処分を掲げております。

16ページから34ページには、建設改廃事業概要、予算実施計画、予定キャッシュ・フロー計算書、予定貸借対照表、予定損益計算書、債務負担行為に関する調書を掲げておりますので、御参照ください。

36ページを御覧ください。

予算第11号議案令和 7 年度神戸市空港整備事業費予算でございます。

歳入・歳出ともに33億2,900万円を計上しております。

37ページには、歳入予算の説明を、38ページには、歳出予算の説明を掲げておりますので、御参照ください。

40ページを御覧ください。

予算第 1 号議案令和 7 年度神戸市一般会計予算のうち港湾局所管分でございます。

歳入では、国庫支出金、市債などで合計35億6,100万円、歳出では、土木費で39億7,600万円をそれぞれ計上しております。

41ページから43ページには、歳入予算の説明、歳出予算の説明、債務負担行為を掲げておりますので、御参照ください。

続きまして、第21号議案神戸市特別会計設置条例及び地方公営企業法の財務規定等を適用する事業の設置等に関する条例の一部を改正する条例の件につきまして御説明申し上げます。

詳細につきましては、参考資料により御説明申し上げますので、47ページを御覧ください。

1. 改正の趣旨にございますとおり、神戸市新都市整備事業会計の廃止により、神戸空港島の一部の区域及び施設を神戸市港湾事業会計が継承することに伴い、港湾事業会計の規模を変更しようとするものでございます。

詳細につきまして、2. 改正の内容を御参照ください。

続きまして、第24号議案神戸市船舶給水条例の一部を改正する条例の件につきまして御説明申し上げます。

詳細につきましては、参考資料により御説明申し上げますので、52ページを御覧ください。

1. 改正の趣旨にございますとおり、水道局から原水を購入して実施している神戸港での船舶給水に関し、原水の購入単価が増額改定されたため、船舶給水単価に同額を付加しようとするものでございます。

詳細につきましては、２．改正の内容を御参照ください。

続きまして、第25号議案神戸空港条例の一部を改正する条例の件につきまして御説明申し上げます。

詳細につきましては、参考資料により御説明申し上げますので、68ページを御覧ください。

１．改正の趣旨にございますとおり、神戸空港において、令和７年４月18日から新たに供用を開始する第２ターミナルや駐車場の使用料を新設するなどに当たり、必要な規定を改正しようとするものでございます。

詳細につきましては、２．主な改正内容を御参照ください。

以上で当局の説明を終わらせていただきます。何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○主査（松本のり子） 当局の説明は終わりました。

引き続き、順位により質疑を行います。

なお、委員会運営の効率化のため、当局におかれては簡明な答弁に努めるとともに、適当なものについては担当部課長からも答弁されるよう、この際、特に申し上げておきます。

また、質疑者が要望にとどめた項目についてはコメントを要しませんので、念のため申し添えておきます。

また、委員各位におかれては、質疑の要点をおまとめの上、簡明にお願いいたします。

それでは、木戸委員、発言席へどうぞ。

○分科員（木戸さだかず） おはようございます。それでは、早速質疑のほうに入らせていただきます。

まず１問目は、神戸空港の利用促進に向けてお伺いいたします。

神戸空港の2024年の旅客数は過去最高の約358万人となり、コロナ禍から順調に回復しています。また、４月18日には第２ターミナルが供用開始され、週40便の国際チャーター便の運用が始まることにより、さらなる活況が予想されています。

現在、神戸市では、今後の神戸空港のさらなる航空需要の拡大を図るため、特に神戸市以西の新たな市場開拓を施策展開しておられるところでありますが、どのような戦略を描いておられるのか、お伺いいたします。

令和５年度にスマートフォンの位置情報ビッグデータを用いて、神戸空港と各地域との人流動向についての調査を実施されましたが、その検証結果を踏まえた施策になっているのかも併せてお伺いいたします。

○河原港湾局局長 神戸空港の利用促進についての御質問でございます。

利用促進に関しましては、これまでから兵庫県、また神戸商工会議所、関西エアポート神戸や各航空会社、それから就航先の自治体、神戸観光局など多くの関係者と連携して取組を進めてきておりまして、委員から先ほどお話もございましたけれども、2024年の旅客数が過去最高と——約358万人となったところでございます。

神戸空港のさらなる御利用に向けまして、今お話のございました神戸以西というエリアにつきましては、関西３空港懇談会におけるミッションでもございまして、我々としてもまだまだ利用が見込めるエリアだと考えております。

神戸以西のエリアに潜在需要があるというのは、実は、令和５年と先ほど申されましたけど、令和３年に実は私どもアンケート調査をさせていただいています。アンケート調査におきまして、

神戸空港の認知度、それから利用経験などについてお聞きをしております、神戸空港の認知度につきましては、神戸市内、また兵庫県下で97%と最も高くなっております。中・四国地域におきましても大体7割を超える状況ということで、一定認知度はあるのかなと。ただ、一方で、そのうち神戸空港を利用したことがある、そういった割合は、姫路・高砂・三田・丹波などで大体7～8割と。それから中・四国地域——徳島で6割、岡山・香川で4割程度と、神戸以西になればなるほど、まだまだ市場開拓の余地があるというふうに捉えているところでございます。

先ほど委員からもお話ございました令和5年の人流調査——スマートフォンの位置情報を用いまして実際の人の流れを把握するという調査をさせていただいております。これは神戸空港から他空港へ向かう方、それからまた、その方々がどの地域から来られているのかということも調べています。逆に他空港から神戸空港に来られた方、これがその後どの地域を訪れているのかということについても把握するというので、人の流れを実際にどのように動いているのかというのを見るものでございます。

これらの両方の結果を踏まえますと、やはり姫路・岡山・徳島・香川といった神戸以西のエリアに対しても、実際の流れがあるということは確認をできておりますので、これら両方の結果を踏まえまして、今年度——令和6年度におきましては、まずは県下に重点を置いた取組を進めてきております。

具体的には、姫路エリアを中心に、地域情報誌やウェブを活用しまして広告掲載をしている。それから、姫路の週末約3万人ほど御利用のある集客施設におきまして、就航先の自治体・航空会社・アクセスバス事業者などと連携したイベントを開催しまして、就航先の観光PRでありますたり、空港へのアクセス方法など、実際にどのように行って、そこで何が体験できるのかということを知っていただく取組を実施しております。

また、就航先の自治体の協力もいただいております、神戸、それから神戸以西の地域の魅力を就航先の地域の皆さんに知ってもらうという取組をさせていただきまして、その際に旅行会社を訪問して商品造成の働きかけなども行ってきているところでございます。

これらの取組につきましては、関係者と一体となって取り組んでおりますけれども、これは実際の調査結果を活用しまして関係者と意見交換を行いまして、県下においては、実際に神戸空港を御利用いただくことに重点を置いた取組を進めるのが効果的ではないかという、そういう分析の下でやらせていただいております。

この春、先ほど委員からもお話ございましたけれども、国際チャーター便の就航が始まります。令和7年度におきましては、神戸空港をより多くの方に御利用いただく、そのためには、どの地域をターゲットとして、その地域に合った取組はどのようなものが効果的なのかということについて、この間の調査結果、また取組結果なども踏まえまして、関西エアポートをはじめ、多くの関係者と検討を行いながら、新たな市場開拓に向けた取組を進めてまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（木戸さだかず） ありがとうございます。いろんな調査をされてるということで、それを踏まえた施策になっているということも確認させていただいたんですけど、やっぱり国際化になると、全然今までと違う層の方が来られて、海外の方の感覚で言うと、もっとぼんとしたキラーコンテンツというんですかね、そこに行こうと思えると思うんですが、例えば旅行先の、今、商品開発みたいな話があったんですけど、西のほうというと、大体インバウンドのお客さんで来るのって、ぱっと思いつくのは、姫路城なのか、島根のほうまで飛んで足立美術館なのかみ

たいなことぐらいしか思い浮かばないんですけど、そういったキラーコンテンツに関して、どのように把握して、考えておられるのか、ちょっとお聞かせ願いたいと思います。

○河原港湾局局長 キラーコンテンツというお話でございます。やはり姫路、それから足立美術館、それから広島の方まで行きますと原爆ドームとか、いろいろございます。また、来年は瀬戸内芸術祭なども行われていきますので、そういったイベントなども随時、我々としても把握をしておりますので、そういった部分につきまして、しっかり関係の自治体と連携して取り組んでまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（木戸さだかず） 1点だけお願いなんですけど、やっぱり姫路城とか、足立美術館もですけど、結構筒いっぱいのところがあって、時間制限してたりしてますので、やっぱりオーバーツーリズムみたいな、本当にキャパが増えてさらにいけるのかみたいなところもあるので、そういうところもしっかり研究していただけたらと思います。

続きまして、増大する旅客数への交通手段の提供についてお伺いしたいと思います。

今後さらに国際チャーター便の受入れ拡大や、2030年前後の国際定期便就航が見込まれる中、増大する旅客数に見合った交通手段が提供されるのかはまだ見通せていない状況です。港湾局として、さらに増加すると見込まれる旅客に対して利便性を向上させる施策を講じることが必要と考えますが、現在の取組と今後の方策について見解をお伺いいたします。

○河原港湾局局長 空港のアクセスの問題でございます。4月18日から国際チャーター便の就航を行いまして、今後さらに国際チャーター便の受入れの拡大を目指していく。それからまた、2030年前後には国際定期便の就航を予定しておりまして、空港の交通アクセスの強化につきましては重要な課題だと、そのように認識してございます。

一方で、これまでからの取組ではございますけれども、私どもといたしまして、広域的な交通ネットワークの充実に向けまして、バス事業者に対して路線の拡大・増便を継続的に働きかけを行ってきております。令和6年度につきましては、淡路の路線が14便増便しておりますし、U S Jの路線が新設され、これが22便運行を開始するなど、利便性の向上が図られておりまして、令和5年度が大体78便だったのが、令和6年度につきましては126便ということで、48便増やしていただいているという状況でございます。

また、ポートライナーにつきましては、朝ラッシュ時間帯におきまして、通勤・通学の利用者を中心に利用が集中していることから、三宮・神戸駅からポートアイランド方面への社会実験バスを運行するなど、ポートライナーの輸送力補完に継続的に取り組んできております。

令和7年度でございまして、引き続きバスによる輸送力補完を基本に、その機能を高める取組をバス事業者とともに実施をしていこうと思っております。例えば新神戸・三宮から神戸空港を結ぶ空港アクセスバスの増便、これは4月から2便ほど増便をしていただく予定になっております。また、新神戸・三宮・大阪駅・U S Jと神戸空港を結ぶ路線がございまして、これにつきましては、今、第1ターミナル——現行のターミナルまでしか来ておりませんけれども、これを第2ターミナルまで延伸をしていただくということも実施を行います。

それから、ポートライナーにおきましては、車両の増備、それから三宮駅のホーム拡張など、これは2030年前後の本格的な国際定期便の就航を視野に入れた取組を行う予定という形になっております。

神戸空港の利用者の利便性や市内の回遊性の向上を図るために、これらに加えて、手荷物の預かりサービスというのもスタートすることとしています。これ今、第1ターミナルで実施し

ておりますけれども、新たに第2ターミナルにおきましても同様のサービスを提供することとしておりまして、神戸空港で預けたお荷物を市内のホテル等に配送するサービスでございます。

さらに、神戸空港から出国する前に、お土産購入などで一定の神戸観光を楽しんでいただくということで、三宮駅周辺に店舗を持つ民間事業者が手荷物の一時預かりや神戸空港までの配送を実施する予定にしております。

いずれにいたしましても、国際化に向けましたアクセス強化につきましては、空港の状況の変化等を踏まえながら、アクセス需要に応じた対応を取っていくことが必要だと考えております。今後も空港を取り巻く環境の変化、また空港アクセスの日々の状況をしっかり注視しながら、都市局をはじめ関係局と、また交通事業者とも連携を取りながら、対策の必要性和具体的な施策を積極的に検討してまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（木戸さだかず） ありがとうございます。しっかり取り組んでいただきたいと思うんですけど、京都とか行きますと、やっぱり今、ローカル線まで平日も混んでて、市民にとっては辟易として——オーバーツーリズムですね——よく言われるものが現状でありまして、スムーズに行くような便をどんどん増やしていくということなのですが、今やっぱり行け行けで、どんどん利便性って感じなんですけど、ぜひその際には市民の人が何やねんみたいなことがないように、ぜひそういうところもしっかり心に入れながら取組を進めていただけたらと思います。

続きまして、須磨海岸エリアの活性化事業についてお伺いいたします。

令和6年6月に須磨シーワールドのリニューアルオープンがあり、昨年、須磨海岸は大きく変化をし、注目された1年となりました。神戸市では、須磨シーワールドのリニューアルに合わせて須磨海岸の再整備を進めているところですが、令和7年度の予算については、須磨海岸エリアについての予算が昨年度——ここ数年来に比べて大幅に減額をされています。減額の理由としては、一定整備が完了していることだと推察しておりますが、今後もこのエリアの活性化を行っていく上で、これまでのここ数年の整備がもたらした効果を客観的な指標をもって検証していくことが必要であると考えますが、当局の御見解をお伺いいたします。

○長谷川港湾局長 須磨海岸でございますけれども、これまでハード整備を進めてまいりました。特にまず下水の整備から始まりまして、トイレの整備であったり、また、市民の皆様の安全を守るために、砂浜の遠浅化を進めています。また、多くの方が訪れやすい空間とするため、遊歩道や広場の整備、また、夏の海水浴のシーズンには、これは仮設でございますけれども、ロッカーであったり、仮設のトイレや仮設のシャワー、また、東のエリアではユニバーサルデザインを導入する区域もございます。ここは特にマットを砂浜に敷きまして、車椅子を海岸まで——海の近くまで行けるように、そんな工夫もしてきております。

それで、これらのハード整備によりましてもたらされた効果でございます。効果は一般的にはやはり入り浜数——来場者数で評価するのが1つは一般的だと思っています。様々なイベントがございまして、まず、春先には地元の方の協力を得ながら潮干狩りをやります。夏は海水浴、また、秋にはジャパンビーチゲームズということで、13種目のビーチスポーツ——これは公式戦であったり体験会です。様々なスポーツが行われます。また、地元のメンバーによりまして飲食の提供などがありまして、昨年ですが、活気のある、にぎわいのある取組になったと考えております。そしてまた、一般の市民の方々からのイベント等も増加しております。これはビーチバレーであったりヨガ、そして環境学習なども近年増加しております。

それと、やはり先ほど委員もおっしゃいましたとおり、シーワールドのオープンとか、また、

シーワールドの周辺にカフェやレストラン、バーベキュー施設が出店しています。これによりまして、これまで以上に家族連れの方々の散歩や休憩、また地域の方々によるジョギングや、地域の方々によります自転車による訪問など、非常に多くの方々に御利用いただいています。

少し数字で申し上げますと、潮干狩りですけど、これが1万5,000人ぐらいです。夏の海水浴期間は、これが15万人程度、それと、ヨガとかそういう一般的な市民の方のイベントでございませうけれども、これが170件程度の申請がございます。

それと、一番重要な客観的な評価というのが、これが実は国際的な環境認証でございますブルーフラッグ、この認証取得による効果もしっかり検証するべきだと思っています。このブルーフラッグというのは、1985年、ちょうど今から40年前でございませうけれども、フランスにおいて誕生した制度でございます。これはフランスにおいて誕生し、その後、ヨーロッパからアジアにも広がり、今、世界で51か国、約5,160か所の海岸で取得をされています。須磨海岸においては2019年から毎年継続して取得しています。

これは、きれいで安全で誰もが楽しめる優しいビーチとして、33項目にわたる厳格な環境基準をクリアする必要があります。これはビーチの例えば清掃管理であったり、ビーチ利用者への安全対策、これが先ほど申しました砂浜の遠浅化であったり、またライフセーバー等々でございませう。それと環境教育活動、こういったものが重要になってまいりまして、これらの基準をクリアすることで取得できるものでございませう。

それと、これはちょうど1年前になるんですけども、第2回日本ブルーフラッグ協会賞という賞がございまして、須磨海岸のブルーフラッグがこの協会賞を受賞いたしました。これは先ほど申しましたとおり、市民と連携しながら、環境美化活動であったり、環境教育活動であったり、安心・安全なビーチづくり等の取組が他のブルーフラッグビーチの模範となる。こういう指標をもって協会賞を受賞いたしました。

また、そのちょうど1年前になるといいますけれども、北半球ブルーフラッグ認証におけるベストプラクティス賞、これは世界で第2位に選ばれています。これは先ほど申しました障害者向けのトイレとかシャワーとか更衣室、またビーチマットの整備、こういったユニバーサルビーチのプロジェクトが評価されたものでございませう。

こういう評価も含めて、定量的な評価、もしくは定性的な評価含めて、これからも様々なソフト面の政策も充実させながら、にぎわいの効果を検証していきたいと考えております。

○分科員（木戸さだかず） 今、入り客数と、それから各季節ごとのイベントを打って、いろいろ施策をやっておられるということで、確かにいろいろ頑張っておられるなということで評価をしているところです。

やはりこの須磨海岸エリアの施策の目標というか、そこは、繁忙期はもうどんどん今盛り上がってるんですけど、閑散期にどうするか——これどこでもあるような問題なんですけど、閑散期にもにぎわいづくりを進めていくに当たりましては、やっぱり入り客数とか、それに加えて、最近神戸市もよくやってる人の流れを実際にどうなってるんだというところをもう少し細かく分析しながら、通年通しての人の流れをきっちり把握して、これからの施策展開を図っていただきたいなと思うんですが、その辺りについて御見解を、あればお伺いします。

○露口港湾局部長 委員御指摘のとおり、須磨海岸では四季を通じたにぎわいづくりを目的としていることから、今後、施策展開を検討する上で、通年の人の流れを把握することは我々としても重要であると考えております。

須磨海岸のように、広範囲で、かつ通年の人流分析を行う手法として、先ほど空港でもありましたけども、携帯電話の位置情報を使ったビッグデータを用いた人流分析ツールがございますので、今現在、全庁的にもそういった活用を進めているところです。

令和7年6月には須磨シーワールドが1周年を迎えるとともに、隣の海づり公園も11月にオープンしたということから、これらの施設の動向とともに、また、アクセスとなる須磨駅とか須磨海浜公園駅からの人の流れとか、そういったことについてもデータを分析して、これまで、先ほど申しました整備効果とか、その辺の流れを検証しまして、あと、今後必要なソフト施策など、須磨海岸がより一層すばらしいものとなるよう、新たな施策展開に取り組んでいきたいと考えております。

○分科員（木戸さだかず） ぜひ、期待してますので、よろしくお願いいたします。

それでは、3問目は神戸ウォーターフロントについてお伺いいたします。

ウォーターフロントエリアにおきましては、ジーライオンアリーナ神戸の開業や神戸空港の国際化など社会情勢が大きく変化する中で、今後10年から15年の間で取り組む施策の方針として、神戸ウォーターフロントグランドデザイン案が経済港湾委員会において報告されました。

神戸市は海と山が接近しており、平地が非常に限られている中、ポートアイランドや六甲アイランドなどの人工島を造成し、市域を拡大してきた歴史があるのは御存じのとおりです。そこで提案ですが、今後のさらなるにぎわいづくりにおいて、神戸ならではの神戸ウォーターフロントグランドデザイン案の具現化に当たりましては、神戸のこういった地理的な特徴を踏まえ、海外で注目されているメガフロートといった新技術を導入して、迅速かつ事業費を低減しながら事業推進ができないかといったことを検討に入れてはいただけないでしょうか。

国内におきましても、例えば南あわじ市にある浮体式の多目的公園においてメガフロートが導入されています。こういった実績を参考にしながら、柔軟な発想でウォーターフロントの事業推進を図っていただきたいと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○長谷川港湾局長 ウォーターフロントの今後の進め方においては、今、委員申されたとおり、柔軟な発想で事業推進をしていく、これは非常に重要でございます。

そして、今御提案をいただきましたメガフロートでございます。このメガフロートなんですけれども、実は私、このメガフロートという言葉は初めて聞いたのが26年ぐらい前だったと思います。当時、平成11年なんですけれども、ちょうど神戸空港の建設工事が始まりました。その時点で、羽田の滑走路——これD滑走路ですけれども、この建設に向けたいろいろな検討がスタートしています。

D滑走路の建設に当たりましては、私の記憶では、多摩川の河口敷であったために、水の流れを阻害することができないので、様々な工法を検討する必要があったと記憶しています。その中で出てきましたのが、1案が栈橋方式、もう1案がこのメガフロート方式、そしてもう1案がハイブリッド型といいまして、埋立てと栈橋方式を組み合わせたもの、この3つの手法が検討されていたというふうに考えています。

当時、多分1999年だと思いますけれども、これには造船の会社であったり鉄鋼メーカーが積極的にメガフロートの技術研究組合というものをたしかつくっていたと思います。そこで、場所は忘れちゃったけれども、実証実験を行っていたと思います。多分関東のほうだと思います。その後、この関東でやっておりました実証実験の流れが多分いろいろなところで、今、メガフロートの取組として引き継がれていると考えています。

このメガフロートなんですけれども、やはり結局は、D滑走路の建設に当たりましては、埋立てと栈橋方式のハイブリッド型でたしか建設をしたと思っています。最近のフロート型の工法というのは非常に海外でもたくさん出ていると聞いています。多分、私の記憶では、中東のほうでもあったかと思います。それと、日本においては、東京都の天王洲アイルというところがありまして、ここはいわゆる平台船の上に宿泊施設であったりラウンジ、飲食店を建築するような工法で、天王洲アイルにこういうメガフロート——フロート構造の施設があったと記憶しています。そういう意味では、最近は一般的にそういう施設があるのかなという感じではあります。

それと、メガフロート等で一番重要になりますのは、羽田の滑走路をやっているときもそうですけれども、工期が短くなるとか、事業費が極めて安いという感じではなかったと記憶をしています。昨今の物価高騰の状態から見ますと、やはりこれもどの工法がいいのかというのはなかなか——工期とかコストが本当に低減できるかというのは少し疑問があるところでございます。

それと、たしか当時やはり一番問題になったのは、維持管理の方法だと思います。メガフロートというのは非常に大きな塊を海の中に置くわけでございまして、固定の方法にも非常に工夫が要ります。南あわじがどういう形で固定をされているのか、私存じ上げませんが、恐らく海底にくいを打って、何がしかの形で固定してあると思います。これが完全固定なのか、もしくは外れるような技術になっているのか、そこは分かりませんが、固定にも一定の技術が要ると思います。

こういうことを考えますと、ウオーターフロントでどういうことができるのかということでございますけれども、一般的には浮き栈橋とかフロート工法というのがございますので、それは規模は小さくなりますけれども、そういったものはこれまでも活用されておりますので、そういったところから1つずつ考えていけばいいかと思っております。ですから、今回御提案いただいております内容については、1つのアイデアとして承りたいと存じます。

○分科員（木戸さだかず） いろいろお詳しいということで、メガフロートを例えば、何ていうんですか、今おっしゃったような空港とか、そういうところに使うときには、やっぱり耐用年数であるとか、もっともっと何か精緻な技術力というんですか、見通しが要ると思うんですが、こういったウオーターフロントの開発で、何か施設をぽんと置くとか、そういうものとはまたちょっと次元が空港とは違うと思うんです。

特に1つのアイデアということで、検討していただけたらそれはそれでいいんですけど、当然、栈橋とか、そういうものとは——メガなので、規模が違って、大阪がなぜどんどん行ったかという、やっぱりJRの跡地であるとか、地下のホワイトティの延伸とか、土地がぽんと空くところに開発をして、人がぽんと集まってるというのがありまして、神戸って見渡すと、なかなか平たいところが余っていないということで、やっぱり海へ海へって流れになると思うんです。

ウオーターフロントを開発していくに当たって、やっぱりそういう大きな土地が開けると、全然雰囲気も変わるので、例えば今言った南あわじ市です。局長も言われましたけど、海釣り公園になって、フロートを浮かして、ただ釣るだけってなかなかやっぱり人が集まりにくくて、どんどん人が減ってるんです。来る人が。

なので、今サウンディング調査もかかって、これからどうしていくんだという話になっておりまして、例えば神戸市が手を挙げて、これ引き取りますよって言うと、もう開発も云々もなく、もう10数年海に浮いて、維持もできているので、すぐ潰れるということは当然ないので、それを引っ張ってくるぐらいの勢いをもってこの事案に取り組んでいただけたらと思うんですが、

今チャンスじゃないかと思うんですが、ちょっと御見解あればお聞かせください。

- 長谷川港湾局長 南あわじ市のフロートなんですけれども、多分大きさが120メートル掛ける60メートルぐらい、6,000平米ぐらいの大きさの大きな台船だったかと思います。これを輸送するというのは非常に難しく、これを動かす技術だけでも今なかなか、日本も様々な船が老朽化しておりまして、1つは動かすのもまずは一苦勞するというのが1点目でございます。

それと、これだけの6,000平米という巨大なものを例えば動かして持ってきたときに、一番心配になりますのは、台風であったり、防災面でございます。特に市街地に近いエリアにこういった施設を導入いたしますと、そういう高潮であったり、津波であったり、台風によります波の影響というのは非常に受けますので、そういった点を十分配慮しながらでない、なかなか難しいと思っています。

ですから、先ほど申しましたとおり、やはりこういう新しいアイデアについては、ウォーターフロントとしては柔軟な発想というのは必要だと思っておりますので、1つのアイデアとして承りたいと思います。

- 分科員（木戸さだかず） 理解いたしました。淡路のほうではもう既に10何年やって、いろんなデータもあると思うんです。淡路ももともと羽田空港で使ったものが船で運ばれて持ってきて聞いていますので、可能は可能ですので、またアイデアとして取り入れていただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、最後、国際コンテナ戦略の港湾施設についてお伺いいたします。

神戸港におけるコンテナ取扱個数は、ヨーロッパや中国経済の低迷、為替の変動、物価変動などの世界経済の変調があり、令和6年1月から11月までのコンテナ取扱個数は約252万TEUと、対前年比約97%と減少している状況となっており、集貨の取組を推進することが必要となっております。

さらに、2025年は2017年から続いてきたコンテナ船会社の3大アライアンス体制が再編の年でありまして、2月からは新たなアライアンス体制での航路サービスが開始されておりまして、このような海運業界をめぐる情勢の変化に応じた施策が今後必要ではないかと考えています。今後の集貨戦略について御見解をお伺いいたします。

- 小嶋港湾局副局長 国際コンテナ戦略港湾の集貨施策ということでございますけれども、先ほど委員から御指摘あったように、神戸港の取扱貨物量、11月までの累計で対前年比で97%ということで、非常に厳しい状況になっていると理解しております。

この一番大きな理由としては、最大の貿易相手国である中国貨物の減少というのが非常に大きくなっておりまして、特に輸入貨物——中国からの輸入については、対前年比でいくと8%以上の減少というふうになってございます。これは米中貿易摩擦に端を発した日本の企業の生産拠点の移転に伴って、原材料の調達なんかの調達先が変わったであるとか、あるいは、物価高の影響による国内需要の減少みたいなのも影響しているのかなというふうに考えております。

また、品目別にちょっと細かく見ていきますと、これは神戸港全体ですけれども、自動車部品の輸出というのが、減少というのが非常に大きくなっております。神戸港の主要荷主である自動車メーカーが生産台数を減らしているということもあって、減少しているわけですが、自動車産業というのは非常に裾野が広くて、タイヤを輸出する場合のゴム製品であったりとか、そういう他の業種というのにも影響がちょっと及んでくるのかなというふうに分析をしているところでございます。

一方で、国内の野菜価格の高騰なんかの影響もあって、外国産のカット野菜であるとか冷凍食品、こういうものの輸入が非常に増えているという状況のほか、コンテナ輸送の鮮度保持技術の向上というものもあって、食品関係の輸出、これも航空貨物で運ばれることが多かったんですけども、海上貨物のコンテナ貨物への転換というのが進んでいるというようなことも聞いております。

市としてもこういう新しい動きというのをきっちりと支援して、神戸港の新たな貨物として取り込むために、農産品の輸出については、新たに海上輸送にチャレンジする事業者に対して、来年度から阪神国際とともに支援制度というのをつくっていききたいというふうに考えております。

また、先ほど御指摘のあったアライアンスの再編ですけれども、この2月からもう既に始まっておりまして、外航船社に聞きますと、どうしても船の入替え、航路の入替えで、最大で3か月ぐらいかかるというふうにお聞きしておりますので、今まさに航路の入替えが行われているタイミングということになっております。再編が終わった後の本格運用の貨物量については今まで以上に注視しながら、外航船社のニーズに合わせた施策というのを、阪神国際、あるいは国なんかとも相談をしながら取っていききたいというふうに思っております。

今回の航路再編のトピックとして、これまで北米から輸入航路で来ていたものが、航路範囲を広げて、欧州へ1つの航路の中で運航範囲を広げる航路ができました。船会社に聞きますと、今も欧州航路はあるんですけれども、既存の欧州航路と寄港地が異なっているということであったり、日本の荷主というのは、コロナ禍も経て、直行便のニーズが非常に高いというので、確実に貨物が集貨できるというような力強い言葉もいただいております。

市としてもこの動きに合わせて、こういう航路の有効活用というのを進めていきたいと思っておりますし、また、今回の再編の中で、東南アジアからのトランシップ貨物の獲得というのも国が施策で上げておりますけれども、神戸港で1つのターミナルの中で北米への輸出と東南アジアからの輸入というのがつなげるような航路の接続性の向上というのが図れることになりました。こういう新たな動きというのをきっちりと我々どもの強みとして生かしていきながら、今後、国や阪神国際港湾株式会社と一緒に、外航船社のニーズを把握しながら、集貨に努めていきたいというふうに考えております。

以上です。

○分科員（木戸さだかず） 神戸港は世界で見ると何かめっちゃくちゃ大きいわけでもないのに、ぜひあの手この手で支援しながら、着実に前に施策を進めていっていただくことをお願いしまして、質問を終わります。ありがとうございました。

○主査（松本のり子） お疲れさまでした。

次に、五島委員、発言席へどうぞ。

○分科員（五島大亮） お疲れさまです。上畠議員と2人で担当させていただきます。よろしく願いいたします。

まず、神戸空港第2ターミナルの受入れ能力について伺いをいたします。

2025年4月18日に神戸空港はいよいよ国際空港になります。阪神・淡路大震災の復興途上の厳しい環境の下で生まれた神戸空港が、港湾局を中心とした職員の皆さんのたゆまぬ努力により大きく成長し、空港開港20年を迎える節目の年に国際化へと飛躍することを非常にうれしく思っております。

また、当局においては、2022年9月の関西3空港懇談会での合意以降、非常にタイトなスケジ

ジュールの中で、エプロンの拡張や第2ターミナルの整備を進めるとともに、韓国の仁川、中国の上海と南京、そして台湾の台北・台中のアジア5都市とを結ぶ路線を定期便に近い形で誘致したことをまずは高く評価をさせていただきます。

一方で、市民・地元経済界の願いは国際定期便の実現であります。次なるステージに向け、引き続き当局と議会が提携しながら、スピード感を持って取組を進めていく必要があると考えています。そこで、国際定期便の実現に向けた取組について、以下お伺いいたします。

まずは、第2ターミナルの受入れ能力について伺います。さきの本会議で、第2ターミナルは国際チャーター便の需要に対応するために整備したものであり、国際定期便1日最大20便を受け入れるためには、さらなる機能強化が必要との答弁がありました。第2ターミナルの受入れ能力として、今、何便まで受け入れることができるようになるのか、まずお伺いいたします。

○長谷川港湾局長 まず、神戸空港については、今後ますます飛躍するように、我々としても一生懸命頑張っていきたいと思えます。

そして、第2ターミナルの能力の件でございます。第2ターミナルについては、先ほど委員もおっしゃいましたとおり、2022年9月に3空港懇談会の合意の下、その後、様々な——私どもといたしましてはサブターミナルという表現で整備基本計画をお示しをさせていただきました。その後、パブリックコメントを経て、2023年5月に契約をして、現在、いわゆる2年足らずの工期で今頑張っている状況でございます。

第2ターミナルの現状でございますけれども、3月中に竣工させるべく、今一生懸命頑張っているところでございます。それから、実は4月18日までの3週間という非常に短い期間で習熟訓練ということを行うことになっています。これは、当然、オペレーションする側、エアライン、C I Qや消防やガードマン、警察、様々な方々の御努力が必要ということでございます。

もともとスタートはサブターミナルということで計画をしておりました。今のカウンターの数でありますとか、様々なエアラインの状況等から、今現在考えられます空港の第2ターミナルの能力は、私の感覚では、40%から50%ぐらいの能力ではないかと思っております。ですから、今後とも——今年度に2030年に向けた、いわゆる国際定期便に向けた機能強化について検討していくわけでございますけれども、今の状況をしっかり踏まえた上で、そういった検討も進めていきたいと思えます。

○分科員（五島大亮） 国際定期便の1日最大20往復便、この実現に向けて、ターミナルの容量を拡張する必要があることは理解をいたしました。ぜひしていただきたいと思っております。

今後の機能強化に当たっては、容量だけでなく、国際空港としてふさわしい機能性や利便性も確保していく必要があります。令和7年度予算に計上されているさらなる機能強化の検討においては、これまで我々が要望してきましたボーディングブリッジの整備や第1・第2ターミナル間のデッキ接続などを含めて、機能性・利便性の向上に向けた取組についても検討をしていくべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○河原港湾局局長 第2ターミナルのさらなる機能強化についての御質問でございます。

令和7年度予算につきまして、国際定期便の就航に向けました機能強化の検討費を計上させていただいております。今、議員から御指摘ございましたけれども、ボーディングブリッジ、それからターミナル間を接続するデッキの整備等につきまして、この間、議会で様々な御議論いただく中で、御意見・御要望をいただいているということについては私ども認識をしております。また、この間、各航空会社とも意見交換をしております、同様の御意見をいただいているということ

でもありますので、今後しっかりと検討してまいりたいと、そのように考えております。

予算の中のさらなる機能強化の検討につきましては、2030年前後の国際定期便の受入れに向けて進めていくということで、1日最大20便を受け入れるために、まずエプロンの拡張をするということを考えております。それから、旅客ターミナルとして求められます機能性・利便性の確保ということも必要でございますので、チェックインカウンターや保安検査場、搭乗待合室などについて、まずは容量の検討——大きさの検討を行いたいと考えております。また、先ほどお話のございましたターミナル間を接続するデッキの整備、それから、エアラインのほうからも御要望ございますけれども、商業施設であったり、ラウンジの拡充・充実といったところも求められておりますので、こういった検討も進めてまいりたいと考えております。

それから、駐車場に関しましても、さらなる利用者増の対応をしていく必要があると考えておりますので、立体駐車場化を含めまして、増設を検討してまいりたいと、そのように考えております。

いずれにいたしましても、国際定期便の就航に向けました機能強化につきましては、今後、多岐にわたる取組が必要だと、そのように認識をしております。関西エアポート神戸、それから航空会社などと意見交換を行いながら、議会での御議論、また空港利用者の皆様の声を聞きながら検討を進めてまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（五島大亮） ありがとうございます。国際化というまず1歩目を踏み出すことが、これ非常に重要だったわけなんですけれども、この間、最初に局長に答えていただいたとおりなんですけれども、万博の2025年に間に合わすことが第一命題であったということで、まずそれをする必要がありました。

じゃあ今後は何を目指していくかっていったら、今までの国内便の旅客を含めた国際便のお客さんが増えることで、あの一帯、もしくは三宮・神戸を中心とした経済が、この空港によって効果がある、経済効果がしっかり認められるような規模——空港の中の商業施設であったりとかがここに出店したいと思わせるような規模の旅客を引きつけるだけのものにしなければいけないというのが最終的なものなのかなというふうに考えています。

当初の案、これは急いでつくったんだと思うんですけど、もともとのターミナルと国際ターミナルが非常に距離があって、間をLRTで結ぶような話とか、謎の緑地を造るとかも、どこ見てやっとなねんみたいな話があって、我々もこれ大丈夫かということで、いろいろ議論をさせていただいて、この短い期間であったことは大変だったと思うんですけども、それでもベター、ベストな今、解になっていると思いますので、引き続き努力をしていただければと考えております。

今、国際空港の旅客を増やすためには何が必要かということを河原さんにお答えいただいたわけなんですけれども、ターミナルがあつたらいくらでも来れるというわけじゃなくて、待合も必要、チェックインカウンターも必要、容量がないと飛行機を呼べないということが分かったということです。

いろんな課題に対応していくために、今後、国際定期便の就航に向けて進めていく機能強化については、2030年頃には必ずこれは実現しなければいけないことだと思っております。そのためには、迅速に計画の策定を進めて、早期に事業化に着手する必要があると考えます。昨今の建築費の高騰であったり、建築現場の働き方改革で、工期が非常に長くなってしまうこともあります。今後どのようなスケジュール感を持って進めていくのか、お伺いします。

○河原港湾局局長 スケジュールの観点での御質問だと思います。具体的な工程を含めまして、こ

れから関西エアポート神戸、また各航空会社と意見交換を行いながら検討を進めていきたいと考えておりまして、現時点におきまして、具体的なスケジュールというのが、お示しすることがなかなか難しいという状況でございます。

ただ、一方で、今回整備しております第2ターミナル、これにつきましては、エプロンの拡張、それから第2ターミナルの整備につきまして、先ほど長谷川局長からも御答弁申し上げましたけれども、設計から完成まで約2年半という短い時間でやっております。ただ、新しいさらなる拡張につきましては、第2ターミナルを運用しながら拡張するというようなことも必要になってまいりますので、当初整備以上に時間が必要になってくるのではないかと。それから、先ほど委員からもお話ございましたけれども、物価高騰であったり、人手不足というようなことなども言われておりますので、何となくですけれども、設計から完成まで少なくとも最低4年ぐらいはかかるのではないかと考えておりまして、2030年前後に実現するということを目標にしますと、令和7年度中に機能強化の方向性を定める必要があるのではないかと考えております。

いずれにいたしましても、2030年前後の国際定期便1日最大発着回数40回というのは、関西の自治体、経済界等との合意事項でございますので、その実現に向けて、スピード感を持って検討を進めてまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（五島大亮） ありがとうございます。これまでもタイトなスケジュールの中やってきて、今後のためには最低4年かかるだろうという見越しをお話いただきました。

これにはやはり、5年あるわけじゃなくて、5年しかないという感覚で進んでいくのが必要だろうなと思いますし、そのためには、やはり計画・設計の予算等も必要になってくると思います。我々力強くこれに関しては御支援させていただきたいと思っておりますので、神戸市民の未来のために、しっかりと計画を迅速にお立ていただくようによろしくお願いいたしておきます。

次に、新技術を活用した集貨の取組についてお話しいたします。

物流の2024年問題、これがちまたで言われている中、人口減少とともにトラックドライバーの不足が進み、今後さらに問題が深刻化していくことが予測されています。神戸港においても、フェリー等を活用したモーダルシフトの推進をはじめとして、これらの施策により対応しているところですが、自動運転技術など、今後の新技術の導入を先取りした布石を今から打っていくべきではないでしょうか。

現在、トラックの自動運転については、国土交通省等が高速道路における実証実験を進めているところですが、例えば将来、市内内陸部の主要高速道路沿いにコンテナ用のインランドデポを整備し、自動運転技術が導入されたコンテナトレーラーのハブとして、この地とコンテナターミナル間の輸送を有人車両が担うことで、ドライバーの大幅な負担軽減につながるのではないかと考えます。

神戸港が将来にわたって西日本の産業と国際物流を支える東アジアの国際ハブポートを目指していくために、従来の施策に加えて、このような新技術を活用した革新的なこれからの施策を他港に先駆けて検討していくべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○小嶋港湾局副局長 新技術を活用した革新的な技術の導入ということでございますけれども、委員よく御承知のとおり、神戸港の背後圏というのは西日本全体に広がっておりまして、神戸港の港勢拡大に向けては、ターミナルの機能性の向上のみならず、国内の輸送モードの効率化、こういうのは非常に重要だと思っておりますし、そこで新たな技術の導入といった観点も、我々どもとしてもきっちり入れていくべきだというふうには認識をしております。

これまでも神戸港への集貨ネットワークの拡充というものに加えて、トラックドライバー不足の対応というのも踏まえ、モーダルシフトへの支援——先ほども御指摘いただきましたけれども、モーダルシフトへの支援なんかも行っているほか、国においては、今年度は日本海側から神戸港への鉄道輸送に関する実証実験というのも行われて、いろんな形で様々なネットワークを活用した輸送というのに取り組んでいるところでございます。

また、実用化している新技術については、積極的に導入したターミナルの生産性の向上というのも進めているところでございまして、昨年9月から本格運用を開始したCONPASであったりとか、あるいは、今月末からはPC-18番のターミナルにおいて3基のテナーの——RTGの遠隔操作化も進められる予定になっております。

御指摘いただいた高速道路の自動運転については、これまでも経済産業省であったり国土交通省——国のほうが主体となって、大型トラックを活用した後続車無人隊列走行であったりとかいうのが進められておったり、あるいは、直近では、先ほどまさに委員がおっしゃった自動運転車優先レーンを設定した新東名高速道路における自動運転の実験、これが今日から実証実験がまさに始まっております。本市としても非常に高い関心を持って今注視をしているというところでございます。

一方で、コンテナ車の場合、今回使われている大型トラックに比べると、どうしても車長が長いということ、あるいは積載される貨物の重量も重くなるということもあって、一般的には内輪差が大きいことを考慮したような独自の経路設定であったりとか、あるいは、車体が非常に長くなりますので、検知範囲が広いということを配慮したセンサーの設置場所、カメラの設置場所の検討であったりとか、今後、コンテナ貨物への集貨というのを進めていく上では、コンテナ車というものを対象にした追加の技術開発というのも当然必要になってくるとは考えております。

自動運転技術の導入については、まだ少し時間がかかるかも分かりませんが、国や民間事業者における実証実験の結果であったりとか、実用化に向けた今後の動きというものについては、我々どももしっかりと情報収集をして、他の新しい技術というのを含めてですけれども、神戸港への将来の機能拡張につながるようなことについては継続して研究していきたいというふうに考えております。

以上です。

○分科員（五島大亮） 小嶋さんはよく分かっていると思いますので、引き続き頑張ってくださいと思います。

今おっしゃっていただいたCONPASであるとか、RTGの自動化であるとか、こういったことは、ある一方で働いてる方からそんなことせんとってくれという声もあるんですけども、やはりハブポートを造って、荷物を集めて、人に対しても仕事が継続していくということが重要ですので、これは話せば分かってくださることだと思っています。

港湾に関しては、先ほど言っていたCONPASであるとか、自動化であるとか、こういったことには果敢にチャレンジしていただいていると思っています。全市的に見ると、例えばAIに対応したデータセンターがじゃあ神戸市に来てるのかとか、あと、ドローンであるとか、空飛ぶクルマであるとか、こういった新技術に神戸市が何か実験都市として頑張っているのかといったら、そうではないので、やっぱり神戸市民が、新しい技術が来て、今から日本がこんなことしますといったときに、神戸市でこんなことするんだと、さすが神戸やなと思えるような取組が必要だと思うんです。それを考えたら、国土交通大臣出身の方が神戸にはいますし、尼崎が今

やってくれていますし、そういった利点も生かしながら、こういった新しい取組というのを果敢にチャレンジしていただきたいと思います。関西でいろんな——三都物語って言ってましたけど、大阪・京都に近いけど大阪・京都にできないことは何かなといったら、こういった事業じゃないかなというふうに思いますので、こういった取組というのを引き続き頑張っていただきたい。よろしく願いいたします。

次に、港湾用地の不足の解消について伺います。

港頭地区への進出や事業拡張を希望する企業から、事業用地が不足しているため、希望どおり事業運営が行えないと、これはもうさんざん前から聞いてきました。言っていました。また、老朽化した上屋等が集積する地区においては、港湾関連用地の不足が課題となり、施設の建て替え及び更新が順調に進んでいくのか懸念をしています。

令和5年度には、老朽化が進む上屋等が多数立地している地区について、物流施設の再編・高度化を促進する区域として区域認定を行い、建蔽率・容積率を緩和するなど、対策が講じられていますが、課題の根本的な解消のため、新たな事業用地を確保する施策を推進する必要があるのではないかと考えています。

そこで、神戸港中期計画に掲げられ、令和7年度予算においても措置されている新たな事業用地の確保に向けた検討について、取組内容や今後の方針、スケジュールをお伺いします。

○小嶋港湾局副局長 御指摘いただいたとおり、新たな事業用地の確保、これは喫緊の課題だというふうに考えております。神戸港中期計画において、老朽化した倉庫、あるいは上屋が集積するエリアの物流機能の高度化・効率化を促進するというために、既存埠頭の建蔽率・容積率の変更であったりとか、あるいは新たな事業用地の確保、こういうものを施策として掲げさせていただいております。

このうち建蔽率・容積率については、築50年以上が経過した非常に古い倉庫が多い摩耶埠頭と新港東埠頭、ここで物流施設の再編・高度化を促進する区域というのを港湾計画に位置づけた上で、建蔽率・容積率というのをそれぞれ80%、300%というところまで緩和をさせていただいたところでございます。

これらの埠頭では、既に老朽化した倉庫の取壊しというのが進んでおり、その部分については建て替えに向けた相談というのでも我々どものほうにも既に来ております。そういう意味では、事業用地の有効活用に向けた企業の動きというのがもう始まっていることから、我々どもとしても、新たな建蔽率・容積率の緩和の制度というものが有効に活用されていくのではないかとというふうに期待しているところでございます。

また、新たな事業用地の確保については、先ほど申し上げた、これは喫緊の課題です。摩耶埠頭における埋立てというのを我々ども今検討しております。水域利用者をはじめとする関係者の調整というのを進めているところでございますけれども、今後、きっちりと調整を進めていく中で、港湾計画の変更を行い、必要な施設を港湾計画に位置づけた上で、水域利用者の移転先の整備であったり、あるいは公有水面埋立免許の取得、こういうのを経て埋立事業の実施というのに至っていくという形になってございます。まず関係者との調整を速やかにして、できましたら令和7年度には港湾計画の変更、これを行っていきたいというふうに思っております。

これらの事業の実施に当たっては、国の交付金事業——国費の導入というのを図っていききたいというふうに考えておりまして、国の予算枠との関係、予算との関係もありますので、明確なスケジュールというのを示すのはなかなか難しいんですけども、できるだけ速やかに新たな事業

用地を確保して、港湾事業者の土地需要に応えていくことが大事だというふうに思っておりますので、我々どもとしてもしっかりと取組を進めていきたいというふうに思っております。

以上です。

○分科員（五島大亮） ありがとうございます。国費を導入して、令和7年度に計画の変更を行い、迅速にさせていただくという答弁をいただきました。しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

神戸港は阪神港としてスーパー中枢港湾なので、国の国家施策に合致した努力をしていくという宣言をしているわけですから、国費の導入というのは国から見ても国の施策に合致したことになりますので、どんどんお金を入れていただかなければいけないと考えています。

土地の不足なんですけども、今、建蔽率・容積率を緩和したことで、建て替えの話が始まったというふうにお聞きしています。私も倉庫事業者さんなどからいろんな話も聞くところなんですけれども、やっぱり摩耶埠頭の北側の埋立ての話をされたんだと思うんですけれども、新しい土地があったら、今入っている荷物をどうするかということを考えずに新しく建築をして、そこに荷物を移して事業が進められるので、事業者の皆さんからは、新しい土地がやっぱり欲しいんですということを言われます。集約化して、国費を入れた新しい倉庫を造っていくような計画もまた立てれると思いますので、そういった尽力というのをやっていただきたいと思います。

あと、六甲アイランド南——これ前から言ってるんですけれども、ごみ捨場じゃなくて、早く埋めて、早く将来の東アジアのハブポートを目指すためのターミナルを造りましょうという話を、これは皆さん多分やりたいと思っている計画だと思うんです。こういった計画を進めるために、細かい今、都市局さんとのやり取りって必要だと思うんですけれども、そういったところも解決していきながらやってほしいと思います。

AOIA跡地、あれを住宅にするのか、将来の工事ヤードにするのかで大きくいろんなことが変わってくると思います。また、橋を架けるのか、陸地をつなげるのかとか、いろんな計画もこれから出てくると思いますので、そういった場合に、自ら神戸市が事業をやりにくいような土地の処分の仕方をするのもいかなものかだと思いますので、やっていただきたいと——そこも考えて取り組んでいただきたいと思います。

次、ウォーターフロントエリアにおける駐車場の確保です。

令和7年4月にジーライオンアリーナ神戸が開業します。中突堤周辺地区では再開発の取組を推進して、観光エントランスエリアの機能強化がされる中、今後、ファミリー層を含めた来訪者の増加に伴って、マイカー利用者の増加も見込まれるところです。

一方、策定予定の神戸ウォーターフロントグランドデザイン案によると、まちづくりの戦略として、具体的方策として掲げられている緑豊かなウォーカブル空間の創造、緑のネットワーク等に基づいて、回遊性の向上や来訪者の利便性向上につながる取組を進める一方、メリケンパークの緑化が進み、駐車場については廃止するパーツとなっています。GXは大変大事なんですけれども、大丈夫かなというのを正直思います。

増大する来訪者に対応するための歩行者空間の確保は重要性を理解しますが、ファミリー層を中心とするマイカー利用者にとって、ウォーターフロントエリア内に利便性の高い駐車場を確保することも重要ではないかと考えます。メリケンパーク内の駐車場を廃止する場合、利用者の動線を踏まえて、利便性が高く、今後の需要にも対応し得る大規模な駐車場をエリア内に設置すべきではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○長谷川港湾局長 ファミリー層の方々に対しての駐車スペースの話でございます。ポートタワーの東側の道路というのがありまして、ポートタワーの東に東西方向に歩行者動線——ここに横断歩道があります。実はこの横断歩道を渡ってメリケンパークとかもめりあエリアをつないでいるというのが現状でございます。イベントが開催されるときにはここは非常に歩行者が多く通られますので、かなり交通渋滞も発生しております。

私たちが今描いておりますグランドデザインでは、やっぱりこういうメリケンパークのみならず、かもめりあであったり、高浜岸壁、モザイクエリアであったり、ここが一体的にウオーカブルな空間として整備ができないか、また、回遊性を高めるためにどのような工夫ができるのか、こういう視点に立って、今1つのアイデアをお示しさせていただいております。

ポートタワーホテルというのが北側にございます。これは中突堤中央ビルの北側なんですけれども、このホテルの東側には一定の用地がありまして、ここにはなかなか企業を誘致するだけのスペースとは思えない土地の大きさでございますので、1つはここに駐車場を整備していこうと今考えているところでございます。

メリケンパーク内には今後どういう形のアクセスがいいのか、これは非常に様々な議論があると思っております。特に東西方向の回遊性を上げるために、本当に駐車スペースを造ることがいいのか、もしくは、かもめりあであったり中突堤中央ビル、ここを再整備するときに、そこに一部駐車スペースを設けるほうがいいのか、これは様々な議論があると思いますので、また我々具体的な案もお示ししながら、議会の中で様々な議論をさせていただきたいと思っております。

○分科員（五島大亮） 1つアイデアなんですけれども、メリケンパークにある駐車場の料金、あれは安い。安過ぎる。大倉山の北側にも駐車場あるじゃないですか。あっちの料金設定と一緒なんですけど、メリケンパークのほうは無料時間もあるんです。ふだんすいてるときに行くんだったらいいんですけど、あれを目指してイベントがあるときにわあっと車が来ると、並んだらあきませんって言って警備員が排除するような動きの中で、混乱して渋滞を多分招いているところがあると思います。なので、その辺も含めていろんな実験ができると思いますので、取り組んでいただければと思います。ウオーカブルな空間大事なんですけども、車で来る人も大事にさせていただきたいという思いです。

次、京橋地区のにぎわい創出についてお伺いします。

京橋地区は、中突堤周辺地区と新港突堤西地区の中間に位置することから、先ほども言いました回遊性の向上にとって重要なエリアであるとともに、ウオーターフロントエリアの玄関口としてにぎわい創出に資する空間とする必要があります。

例えば半屋外の音楽ライブ会場やアーバンスポーツを楽しめる空間、そして飲食を併設することで、人々が音楽・アーバンスポーツ、これを楽しむ姿、音を感じ、さらに人を呼び込む空間づくりができると考えています。どのような方向性で京橋地区のにぎわい創出を今後しようと考えているのか、見解を伺います。

○長谷川港湾局長 ウオーターフロントグランドデザイン案の中では、ここは京橋地区のコンセプトといたしまして、特に旧居留地との連続性を意識しております。特に回遊・にぎわいをつなぐウオーターフロントのエントランスと位置づけておりますのは、そういう理由からでございます。

このエリアのにぎわいを生み出すためには、1つは水際のプロムナードを備えました緑地を造っていきたいと思っています。これもやはりウオーカブルの視点に立った施設だと思っています。それと、この緑地空間と、やっぱり一定の建物は要ると思っております、エントランスにふさわ

しい建物から、これが新港町に行ったりメリケンパークに行ったり、うまく人が東や西に回遊できるような仕組みが必要だと思っています。

今、委員御指摘になりました音楽や屋外型のスポーツ、こういう楽しめる空間も非常に重要だと思っております。それは、特に旧居留地から見たときに、やはり見えるというのが大事だと思っております、そういう見えるような取組、施設、こういうものを考えていきたいと思っています。

いずれにいたしましても、京橋地区がウォーターフロントのエントランスにふさわしい、にぎわいのある空間となるように取り組んでまいりたいと思います。

○分科員（五島大亮） よろしくお願ひします。まあまあクルーズ船が止まって、バスでどこかに行ってしまうんだという話もあるんですけども、お客さんと乗組員があそこを歩いて遊びに行きたいというようなものを創出していただくようにお願ひします。

やっぱり人が来ると車も来ますので、これだけいろんなものを設置しようとしたら、車の通行というのを考えないといけない。そうしたら、今やってるクロススクエア計画がいいのかどうかというのは、港湾局としてもしっかり考えていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

○主査（松本のり子） お疲れさまでした。

次に、上島委員、発言席へどうぞ。

○分科員（上島寛弘） では、よろしくお願ひいたします。

先ほどフェニックスの話もございましたけども、私もずっと言っているところでございまして、港湾機能強化のためにも、早く埋め立てていただきたいということは環境局のほうにも言っておりますし、変に減量、減量って言わんと、経済活動を萎縮させて何をしたいんやということも言っておりますし、何で環境保全審議会にいるかということは、そういうことでございしますので、港湾機能強化のためにしっかりやっていただきたい。

質問させていただきたいのが、複合ターミナル形成に向けた取組状況についてでございます。

神戸港中期計画において港湾物流機能の強化の一環として掲げられてございますポートアイランドのP C-13から17の一体利用に伴い空きバースとなる予定の六甲アイランドのR C-4から5において、令和7年度に複合ターミナル形成の検討をされるというふうに聞いてございます。

阪神・淡路大震災以降、一度失った貨物はそう簡単には戻ってこないということを経験した神戸港において、港湾機能として貨物へ付加価値をつけて、物流拠点として定着につながる創貨をより一層推進すべきと考えてきたことから、今後の施策展開に大いに期待を寄せているところですが、保税区域内において加工・組立てといったサービスの提供の可能性につながる複合ターミナルの形成は、神戸港にとっても大きな機能強化となります。

この点を踏まえまして、実現に向けてスピーディーに進めてもらいたいというふうに考えてございますけども、現在の検討状況、今後の方針について見解をお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○長谷川港湾局長 複合ターミナルの形成については、貨物の高付加価値化でありましたり、いろいろな貨物などの多数な輸送手段の充実、また神戸港で働く港湾労働者の優れた荷役技術が大きな強みでございまして、神戸港の機能強化に大きく貢献する、寄与する施策であると考えてございます。この複合ターミナルというのは、日本ではまだ例がございません。今後の国際競争力を強化する上でも非常に重要な施策でございます。

現在なんですけれども、現在、神戸港内の物流事業者の中には、もう既に輸入された部材を内

陸の工場に持ち込むことなく港湾のエリアで加工、完成品として輸出する取組が進んでございます。

また、今後の事業の具体化に向けましては、様々な港湾事業者・物流事業者の方々と、導入すべき具体的な機能の選定とか配置、また複数の事業者が一体的に運営する場合の運営方法、こういったものについて今ヒアリングを進めております。これによりまして、新たなターミナルのレイアウト等につきまして具体的に検討を進めておるところでございます。

保税区域内におけます加工・組立て機能の導入、これも非常に重要でございまして、これの実現については、やはり財務省関税局の支援がないとできません。特に保税制度には運用の緩和が必要となっておりまして、財務省においては、昨年6月に国際物流の動向を踏まえました保税制度の在り方が公表されておりまして、保税区域内の多様な物流ニーズに応じた環境整備に向けた検討が今始まっているところでございます。

また、昨年の秋に関税局の職員に神戸にお越しいただいております。そのときに複合ターミナル実現に向けた現地視察とか意見交換をさせていただいている状況でございます。今後とも、具体的な導入機能やレイアウトができれば、財務省関税局と協議・打合せを行っていききたいと思っています。

今後とも国に対しましては、ターミナル整備に対する新たな支援制度、またターミナル運営の規制緩和などを要望し、我々のニーズに合った事業スキームの創設に取り組んでまいりたいと考えております。

○分科員（上畠寛弘） 私これについて、かねてからずっと港湾局のほうにも要望も質疑もさせていただいているところでありますから、やはり財務省の協力というか、財務省がきちんと緩和してもらわないといけないので、やはりこれが緩和されれば国力にもつながるところでありますし、神戸港の復興にもつながってまいります。

創貨の観点で言えば、さらに大胆にさせていただく必要がある。これもかねてから取り組ませていただいておりますけども、台湾で実施されているような自由貿易港区——FTZですね、この取組をやはり参考にするのが有益であるというふうに私としては考えてございまして、こちらでも私も台湾のほうに参りまして、いろいろと勉強させていただいておりますけども、この点についての港湾局としての見解をお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○小嶋港湾局副局長 御指摘の台湾の自由貿易港区、これについては我々も非常に優れた制度だというふうに認識しております。特に関税や所得税の免税であったりとか、あるいは通関作業も簡素化されるということで、我々ども神戸港にとっては、今後、複合ターミナルを形成していく上で非常に参考にしたい1つの制度であるというのは認識しております。

複合ターミナルにおける加工・組立て、この作業については、貨物を創出する仕組みと——まさに創貨という観点で、神戸港の物流事業者からも必要不可欠な機能であるというふうに言っております。民間事業者と一緒に、台湾の事例も参考にしながら、今後とも保税制度の検討を進めていきたいというふうに思っております。

ただ、保税制度、関税局だけではなくて、例えば消費税の還付のタイミングであるとか、そういうものについては、今度は総務省が所管するということで、関係する省庁も結構多岐にわたって広がってまいります。そういう意味で、我々ども直ちに、目の前ですぐにというのは難しいかも分かりませんが、粘り強く国とも協議を重ねながら、実のある制度というのをつくっていききたいというふうに考えております。

以上です。

○分科員（上畠寛弘） ありがとうございます。ぜひ具体化に向けて、実現に向けて、引き続き進めていただきたいと思いますし、我々も自民党の立場からもしっかりとこれは推進してまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。国においても大変これはやはり必要なものだというふうに評価されているところであると思います。国会においてもです。ぜひともこれは神戸市が、神戸港を抱える身としてもやっていただきたいというふうに思います。

次でございます。ロジスティクスパークについてです。

神戸港が選ばれ続ける港として海外諸港との競争に打ち勝つためには、創貨の取組に加えて、神戸港将来構想で掲げられたような大型化するコンテナ船に対応した最先端の技術と規模を兼ね備えたロジスティクスターミナルの早期の整備が必要であると考えてございます。

令和5年度予算の港湾局審査における私の質問に対して、国とも連携をしながら積極的に、まずは建設残土を含めたこういった埋立用材を集めることによりまして、早期の陸域化に向けた検討を進めていくとの御答弁いただきました。先ほども述べさせていただきました。その後の進捗状況がどうなっているのか、国などの関係機関との連携、今後の方針を含めて、見解をお伺いしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

○長谷川港湾局長 まず、今の物流の世界的な状況でございますけれども、まずは世界的にコンテナ船の大型化が進行してございます。神戸港に寄港する最大のコンテナ船は北米航路に投入されておりました1万3,000TEUでございますが、大水深バースが稼働する横浜港には、もう既に1万6,000TEU超えのコンテナ船が寄港をしてございます。今後もどんどん船が大型化するという傾向は続いていきます。それによりまして、カスケード現象というのが起きまして、神戸港のサービスにもさらなる大型船が投入される可能性が出てくるということでございます。

先日国が開催をいたしました新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会においても、船社や港湾事業者から大型船に対応する大水深バースの不足を懸念する声が上がっており、大水深バースの必要性はますます高まっております。

特に何を危機的に感じているかといいますと、隣の釜山では、新たな施設整備——これは1兆5,000億円の投資をして新たなターミナルが建設される予定になっております。これは2040年頃に向けての建設でございます。そうになりましたら、今現在、釜山も2,400万TEUを超える扱ひ量があります。このうちトランシップはおおむね1,300万TEUでございます。これがどんどん増えていくことになります。新しく造る港は多分、水深が20メートル以上のバースが——多分20ぐらいのバースを造っていく予定だと思っております。こういう世の中の流れから見ても、大水深バースが神戸港においてなければ、本当に船が寄港しない状況になっていくと考えています。

船社の方と1対1で話をするときに、日本のいわゆる政策に夢がないってはっきり言われました。それは、やはり海外の港は、シンガポールもそうなんですけれども、世界最先端の港を造るために物すごく投資をされています。先ほど言いました釜山もそうですけど、物すごい投資をします。そういう夢のある港を世界は造っているんですけれども、今の日本はまだそこまで言ってません。そういう意味では、まだまだ日本は今しんどい状態。だから、危機感のある状態だと思っています。

六甲アイランドの南の埋立ての状況でございますけれども、やはり今現在は直轄事業から発生するしゅんせつ土砂をメインに受入れを行っています。ただ、今、全国的に、環境意識の高まりを背景に、実はいろんな世の中で建設残土の処分先に困っている状況が出てきています。ですか

ら、大量の建設残土が発生する大規模な公共事業では、土砂の処分先に課題があるという内容を様々お聞きをしております。そういう意味では、SDGsの観点から、いわゆる資源の有効活用であったり、自然環境の保全、また大規模な事業を円滑に進める、それを側方から支援するという意味でも、積極的に建設残土の受入れを進めていきたいと考えています。

先ほど五島委員からも、橋なのか、陸地なのか、六甲アイランドに関係するような話も出てまいりましたけれども、こういったことでしっかり整理をしながら、ロジスティクスターミナルの事業化の必要性はますます高まっていると思っておりますので、今後、議論がどんどん大きくなると思っておりますので、また議会のほうでも様々議論をさせていただきたいと思っております。

○分科員（上島寛弘） ありがとうございます。いろいろ環境への懸念とか言う人もいます。いますけど、まあまあそういうのは一部でございまして、やっぱりそこはちゃんとしなきゃいけないということ。

私にとっても、東灘区選出ですから、六甲アイランドの沖ですから、地元なわけです。私はこれ絶対に必要だと思いますから、どんどん埋めていただいて、早く埋立地をやっていただく。もともと海のほうにありますから、沖にあるやつですから、穴掘らんでいいんです。こんなに楽なことではないです。やっぱりこれによって港湾機能を強化する。これで東灘区民の皆様には、私もこのことを訴えて選挙に出しておりますので、これも絶対必要やと。ごみも受け入れなめかんと。焼却灰もどんどんこれで埋めていけばいいということを言うた上で、おかげさまで得票も得ておりますので、これはぜひ進めていただきたいし、市民の理解がとかいうのも、1つの少ない市民の方が、何か大きい市民の言い方みたいになっているようなところもありますけど、そんなことはありませんので、理解は得ておりますし、分かってくださる市民の方々がいらっしゃいますから、これは港湾機能強化のためにも、神戸のためにも、国力のためにも、ぜひ進めていただきたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

次が世界港湾会議について話を移したいと思っておりますけども、今年10月には港湾業界を代表する国際会議である世界港湾会議が神戸市で初めて開催される場所となります。主催者である国際港湾協会の創立70周年、かつ、神戸にとっても震災30年という節目の年に、神戸で世界港湾会議が開催されることは大変意義のあることやというふうに私は考えてございます。神戸市としてどのような会議にしたいというふうに考えていらっしゃるのか、この点について見解をお伺いしたいと思います。

○長谷川港湾局長 この国際会議でございますけれども、まずは、IAPHと言います国際港湾協会には、世界の主要な港湾管理者等が正会員として約180港、そして港湾に関わる政府機関や企業等が賛助会員として約150団体加盟をしております。ネットワークは今、世界に84か国ございます。世界会議はこれまで日本では、1967年に東京、また1981年に名古屋で開催されまして、今回が3回目、44年ぶりとなります。

1つ一番重要なことは、国際港湾協会の設立に、当時の原口神戸市長が発起人の1人として設立に深く関わっていたということでございます。少し歴史的な背景を申しますと、実は1951年、これが重要な年でございまして、実は神戸市が神戸港の港湾管理者となった年でございます。これは当然、終戦後間もなくということ。1952年にもう原口市長は世界の港湾関係者を神戸に集めて、いわゆる恒久的な施設をきちっと造って、世界の港湾との情報共有であったり、世界の港湾との連携について皆様方に説いて、集めたメンバーで決議を行っております。1952年に神戸で行った決議というのが非常に重要でございます。その3年後の1955年に初めてロサンゼルスで第1回

の I A P H の会議が行われています。今回はちょうど 10 月 7 日から 9 日までの 3 日間の日程で神戸で行われます。

やはり重要なのは、世界とどういうふうに向き合うかというのが一番重要でございまして、1 つは友好関係をきちっとつくっていくということでございます。多分参加される国は、シアトルやロッテルダム、ロングビーチとかシンガポール、こういったメンバーが参加されます。今、I A P H の会長はハンブルグ港の港湾の C E O でございます。この方とも非常に——去年ですかね、結構長い時間いろいろ意思疎通をさせていただいておりまして、なかなか楽しい方です。また、副会長にはロサンゼルス港湾局の C E O がなられております。この方も非常に、見た目は難しそうなんですけども、話をすればなかなか話の分かっていただける方です。コービー・ブライアントの話をする喜んでいただきました。という意味で、結構私といたしましても友好関係は築いております。注目すべきは、ここにアフリカのメンバーとか中東のメンバーも今回参加をする予定でございます。こういった新しい友好関係の構築も含めて頑張っていきたいと考えております。

それと、やはり港湾でございますので、これ会議でございますので、例えばグリーンコリドーと言われるようなカーボンニュートラルの話であったり、サイバーアタックの話であったり、港湾のオペレーションの話であったり、様々な議論がなされます。この議論をしっかりホストポートとして進めて、議論の成果をどのような形で発信するのか、こういった点についてもしっかりと考えていきたいと思っております。一過性にとどまらず、今後の友好関係も含め、国際港湾協会とも連携しながら、この会議を成功させたいと思っております。

○分科員（上畠寛弘） ありがとうございます。ぜひよろしくお願いします。

今答弁でおっしゃられました中東やアフリカの諸港との連携ということも、新たな様々なチャンスにもつながっていくかと思っておりますので、その点についてもよろしくお願いしたいと思うんですけども、世界港湾会議には各国から港湾関係者が集まるということで、この神戸市にもかなり注目が——港湾業界において世界的にも注目が集まるかと思っております。

阪神・淡路大震災からの復興を果たして、成長を続けているこの神戸港の姿を会議参加者に P R することで、復興したんだということも改めて見ていただきたいというふうに思いますし、神戸港の国際的なプレゼンス向上につなげていくべきだというふうに考えてございます。今回のこの世界港湾会議、どのように活用されていきたいか、この点についてお伺いしたいと思います。

○和泉港湾局副局長 今、委員から御質問のあったとおり、神戸港の国際的なプレゼンス向上につなげていくべきという話がありましたが、今、局長からなる御説明申し上げたとおり、今回の会議は世界各国から港湾管理者などの要職者が集う会議でもありまして、国際的なプレゼンス向上に大きく寄与するというふうに考えてございます。この機会を生かしまして、神戸港の P R プレゼンテーションやメイン会場内でのブース出展、視察ツアーの開催などを検討しているところでございます。

少し具体的に申し上げますと、世界港湾会議の冒頭では、ホスト港として神戸港の P R プレゼンテーションを行う予定でございます。その中では、港湾だけではなく、神戸の山と海の恵まれた自然環境に育まれた農水産物などの特産品にも触れ、神戸の様々な魅力を P R したいというふうに考えてございます。

また、様々なテーマについてセッションが設けられまして、複数のスピーカーによるディスカッション形式での会議が運営される予定でございますが、脱炭素に関するセッションに神戸港も

参加し、水素やブルーカーボン等のカーボンニュートラルポートの取組をプレゼンテーションするとともに、世界的に喫緊の課題である脱炭素について、参加港と議論を深めたいと考えてございます。

メイン会場内でブース出展をする予定でございますが、参加者の目にとどまりやすいスペースを神戸市に提供していただくよう、主催者である国際港湾協会に要望を行っているところでございます。ブース内では、最新の神戸港の主要施策を紹介するデジタルサイネージ、動画パネルを展示するとともに、震災当時の記録写真を展示するなど、神戸港の復興の歴史を知ってもらえるような展示にしていきたいと考えております。

世界港湾会議では、参加者向けに開催都市が視察ツアーを実施するというのが慣例となっておりまして、神戸の特色を生かしたツアーとなるよう、現在検討中でございます。案としては、海から神戸港を視察いただく船上ツアーや、震災の記録を巡るツアーを検討しております。船上ツアーでは、港湾施設はもちろんのこと、海と山に囲まれた美しい神戸のまちの景色を海上から楽しんでいただきたいと思いますと考えてございます。

また、世界港湾会議の成果を国内外に広く知っていただくためには、マスコミ等を活用した情報発信が重要であると考えておりまして、現在、主催者である国際港湾協会と対応について検討しているところでございます。この貴重な機会を生かしまして、神戸港の国際的なプレゼンス向上につながるよう取り組んでまいりたいと思います。

○分科員（上畠寛弘） ありがとうございます。本当に準備がこれからますます大変になってくるかと思っておりますが、ぜひ成功に向けて取り組んでいただきたいというふうに思います。

続きまして、この春、4月18日ですかね、神戸空港に国際チャーター便が就航いたします。我々も取り組みました台湾との就航についても、港湾局の皆様にも御尽力賜りまして、内外の様々な方の御協力もいただいて、台湾——台北・台中ともつながるということで、ありがたいことだなというふうに思っております。空港のますますの機能も強化していかなくてはならないというところでありますけれども、空港とクルーズターミナルが近接している神戸というのはめちゃくちゃ地理的優位性が非常に高いというふうな評価もいただいております。神戸空港の国際化によって交流人口の増加がこれから見込まれるということを踏まえまして、フライ・アンド・クルーズ事業の価値がさらに高まるというふうなところも期待されるところです。

そこで、2030年の神戸空港国際定期便就航も見据えて、さらなる台湾からの誘客に力を入れていっていただきたいと思いますと考えますが、いかがでしょうか。

また、この国際化によって台湾と直接つながることになります。この神戸が、海と空を通じた交流がより一層活発になることが神戸と台湾で期待されるところでありますけれども、2017年にMOUを締結したTIPC——台湾港湾公社との連携についても強化していくべきであるというふうに考えてございますし、我々もTIPCには昨年自民党と維新の議員で訪問させていただきましたけど、TIPC側も神戸港に対しての信頼も持っていて、担当の職員の皆さんのお名前までお伺いしたところでありまして、何々さん元気ですかというふうなこともおっしゃられておりましたので、本当にこの辺りをもっと強化していただきたいと思いますけれども、この辺りの見解をお伺いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○和泉港湾局副局長 台湾からの誘客並びにTIPCとの連携についてということでございますけれども、台湾からの誘客につきましては、台湾におけるクルーズ人口が増加しているという状況を踏まえまして、神戸港を発着するクルーズ客船をさらに拡大させるため、台湾からのクルーズ

乗船客の誘致に努めているところでございます。

具体的には、台湾の旅行博覧会などの機会を活用しながら、台湾の旅行会社を訪問し、神戸港のプロモーションやニーズをヒアリングするなど、神戸空港の国際化を見据えたフライ・アンド・クルーズの商品造成に向けたプロモーションを行ってきております。今年度は5月と11月に台湾の旅行会社に対して積極的なプロモーションを行った結果、昨年末から日本に初就航したバイキング社の神戸発着クルーズにおいて、4本の神戸前泊プランのフライ・アンド・クルーズの商品造成に成功いたしました。台湾から多くの方々に利用していただくことができたところであり、神戸空港の国際化を見据えて、さらなるプロモーション活動を積極的に行ってまいりたいと考えております。

また、T I P Cとは、先ほど委員から御指摘あったとおり、2017年にMOUを締結しておりまして、クルーズに関しては、両港湾間におけるクルーズ船等の航路の展開を積極的に推進し、便利で良質なサービスの提供に共同で努めるとしております。今年2月には、先月ですけれども、T I P C 高雄を訪問いたしまして、T I P C から紹介を受けた旅行会社と打合せを行い、新たに神戸港発着の神戸－台湾間のクルーズ航路の造成に向けて意見交換を行ったところでございます。

台湾においては、クルーズマーケットが拡大傾向にある一方で、クルーズ船社がないということから、日本船を含むクルーズ客船の誘致に力を入れていると聞いてございます。このような状況も踏まえまして、今後は船社を交え、神戸－台湾間クルーズの造成と神戸空港を利用したフライ・アンド・クルーズのパッケージプランの造成に向けて、できるだけ早く実現ができるよう、共同で協議を進めていきたいと考えてございます。これからも神戸港、台湾の両港がさらに発展することができるよう、引き続き活動を実施してまいりたいと思います。

○分科員（上畠寛弘） 私のほうもT I P C はじめ台湾政府当局の皆様ともやり取りさせていただいておりますので、引き続きの強化をよろしくお願いいたします。

る質問してまいりましたが、国際港湾協会もですし、昨年も国土交通省をはじめ、政府や国会の場や、他の自治体や、時には台湾など、海外など様々な場において、神戸市港湾局に対する期待は内外において大変大きいものでございます。

そこで、港湾法第2条第1項に規定する港湾管理者として、地方公共団体の業務については、港湾法の第34条において、同法第12条及び第13条の規定を準用するというふうに規定されておりました。港湾管理者としての責務というものが書かれているわけですが、きっちり今後こういった期待に応えるべく、神戸市港湾局の方針として、港湾法をはじめとする法令について、国の解釈にもものとり、遵守していただきたいと思います。この点についてはいかがでしょうか。

○長谷川港湾局長 この点につきましては、委員御指摘のとおり、今後とも私どもといたしましては、港湾法をはじめとした法令等を遵守し、きちっとした港湾運営を行ってまいりたいと考えてございます。

○分科員（上畠寛弘） ありがとうございます。ぜひその点よろしくお願いいたします。

空のほうで少しちょっと触れたいことがございまして、我々議会側で、これ私も提出者にならせていただきました。令和4年12月5日に神戸空港の推進に関する決議というものを議決させていただいております。賛成多数でももちろん可決していることは皆さん把握していただいているところであるかと思いますが、当然ながら、議会の意思というのは更新されていきます。最新の民意を得て、我々毎回改選があつて選ばれるわけでございます。ですから、何十年も前のことを言

われても、私が幼い頃の決議をよく引用して、この決議があるやないかとかいうて、神戸空港の整備とかを反対する声とかもよくされるんです。

でも、一番最新の民意として、神戸市会としての決議は、神戸空港の推進に関する決議でございます。これは皆さん理解していただけたと思うんですけども、新たなステージに進む神戸空港を最大限生かすために、インフラ整備の推進とともに、観光・経済・産業・文化の様々な施策を進めることということで、インフラ整備——ハード面・ソフト面そうですけども、やっぱりハード面は、大変コストもかかるところであります。しかしながら、これは神戸市会議員として必要であるからこそ賛成多数で可決しているところでございますので、この決議が最新であるということにのっとりた上で、神戸空港についての取組というのは引き続き力強く進めていただきたいと思いますのですが、この点いかがでしょうか。

○**長谷川港湾局長** 令和4年12月5日の決議は非常に重たいものであると私も思っております。神戸空港の新たな推進に関するところでございまして、先ほど委員おっしゃられましたとおり、ハード・ソフトを含めて様々な取組を精いっぱい頑張りたいと思います。

○**分科員（上畠寛弘）** ありがとうございます。ぜひこの点よろしくお願いします。

もう1点、これは、昨年ですかね、いろいろ確認もさせていただいて、ちょっと懸念事項として市民の皆様からお声があった件でございます。実はこれ神戸空港とか神戸市が悪いというわけではないんですが、保安検査がありますよね、空港の。保安検査で、実は国籍に関して法令上の除外規定がない。つまり、日本人が保安検査するだけじゃなくて、別に外国人であっても保安検査を今できるようになっているというか、法令上禁止されてないんです。こういった昨今の人手不足もあるところで、保安業務が、日本人が大半ではあるんですけど、外国人が1%程度、実は保安業務に従事している。

これは神戸市でどうこうできるというわけではないところであるんですけども、これはまさに国土交通省をはじめ諸官庁が対応していただかなくてはならないところでございまして、やはり不安の声とかも市民の皆さんから聞こえるし、やっぱりこの大事な——入管とか税関とかC I Qはもちろんなんですけど、この保安業務というのもやはり何よりも大事なところでありますし、ここはやはり外国人の方にお任せするというんじゃなくて、全てできれば日本人で、そこを賄えないのであれば、やはりA I等、機械化を使ってしっかりやっていただきたいというふうに思いますし、経済安全保障の観点からも、この点というのは、国籍の制限がないということについては、私はおかしいところであると思うし、変えなくてはならないし、これから我々も国土交通省をはじめ国の怠慢を正していかななくてはならないと思っておりますけども、こういった懸念についても、港湾局の立場からも国のほうにお伝えいただき、改善を促していただきたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

○**長谷川港湾局長** この点につきましては、なかなか細かいところを私、全て理解しておるわけではございませんけれども、機会があるごとにお話をさせていただきたいと思います。

○**分科員（上畠寛弘）** ありがとうございます。いろいろ課題もございまして、確実に港湾局の皆様のお力もあり、前に前にと進んできているこの神戸港・神戸空港でございますから、引き続き応援する立場で、しっかりと頑張りたいと思います。よろしくお願いします。ありがとうございました。

○**主査（松本のり子）** お疲れさまでした。

委員の皆様申し上げます。

午前中の審査はこの程度にとどめ、この際、暫時休憩いたします。

12時45分より再開いたします。

（午前11時47分休憩）

（午後0時45分再開）

○主査（松本のり子） ただいまから予算特別委員会第3分科会を再開いたします。

午前中に引き続き、港湾局に対する質疑を続行いたします。

住本委員、どうぞ。

○分科員（住本かずのり） 日本維新の会、住本でございます。昼からもよろしく願いいたします。私のほうから、早速ですが、一問一答で質問させていただきます。

まず、午前中も議論ありましたが、冬季の須磨海岸のにぎわい創出につきまして御質問させていただきます。

予算の事業概要には、須磨海岸エリアの魅力向上については、四季を通じた家族連れで行きたくなるようなにぎわいのある海岸づくりに取り組むとあります。文言にあるように、1年を通しての四季のにぎわいづくりが必要と考えますが、令和7年度の事業内容は、須磨海水浴場の運営と砂浜を活用したスポーツイベント——ジャパンビーチゲームズの開催との記載のみであります。これらは主に夏季のにぎわいづくりである事業だが、冬季の須磨海岸のにぎわい創出も重要と考えております。

現在、冬季も含めて、須磨海岸ではマルシェを開催しているほかに、特に冬に特化したイベント——地元団体のB O K E T T Oの開催がありますが、この主催者からは、冬の須磨海岸のにぎわいづくりのために冬に実施しているのだと聞いております。

また、豊かな海プロジェクトや須磨F R S ネット団体でもある神戸海さくらのクリーン作戦、須磨浦漁港の早摘みワカメ収穫などの団体が冬に様々なイベント活動を実施して、にぎわいづくりに尽力してくれているわけですが、港湾局として、このような団体の活動を幅広く支援し、冬季の須磨海岸のにぎわい創出につなげるべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○露口港湾局部長 須磨海岸では、先ほど委員も御説明いただきましたとおり、夏は海水浴場としてにぎわっており、春は潮干狩り——須磨浦水産の潮干狩りが行われて、秋は我々ジャパンビーチゲームズを開催しております。春と秋については、先ほど委員も御説明いただきましたS u m a 豊かな海プロジェクトが何回も行われて、クリーン作戦とかも行われている状況です。また、春・秋は特に気候もよいことから、散歩とかジョギングなどの利用も幅広く行われております。しかし、冬の須磨海岸は、やはり寒さが厳しいということもあり、今現在、寒稽古とかは行われたりしているんですけども、一般利用は少なくなり、冬季は課題があると我々としても認識しております。

先ほど委員御説明いただきました須磨海岸でマルシェを開催されている地元団体というのは、須磨海岸近隣の住民の組織で、今現在、区役所の地域提案型活動助成金の交付金を受けて活動をしているというふうに聞いております。団体からの須磨海岸を利用したいとの相談を受けて、我々としては、実施希望内容とか、あと搬入・搬出方法とか、あと場所をどこがいいとかいう、そういった御相談にいろいろ応じて、サポートを行って、これまで海水浴期間以外でも、2か月に1回その行事が行われ、今現在定着されつつあるかなと感じております。

須磨海岸においては、遊歩道や広場などの一定の整備が完了しておりまして、隣接するシーワ

ールドとか、あとそれに伴うカフェ、レストラン等の開業により、利用者は確実に増えていると考えております。

また、須磨海岸の使用に当たっては、令和6年4月1日から、集会とか、あと業としての撮影については使用料を徴収しないという形になっておりまして、そういったのも市民利用の促進の一助となっていると考えております。ちなみに、今年度は昨年度よりそういった利用が増えているという実績もあります。

冬季の利用によるにぎわい創出については、我々としてはソフト面の充実を図ることが重要であり、そういった須磨海岸でイベントを開催していただける方への丁寧な利用相談とか団体活動への支援などを通じて、そういった冬季の利用について引き続き利用促進を図り、にぎわいのある海岸にしていきたいと考えております。

○分科員（住本かずのり） ハードやソフト整備、料金の改正ですかね、いろいろ行っていておりまして、相談とサポート体制も行って、にぎわい創出に寄与していただいているのかなと思っています。

私も冬のマルシェBOKETTOに、お邪魔させていただいて、いろいろ出店者とかのお話を聞きますと、やっぱり冬のイベントは結構大変だという話を聞くんです。例えば気温が低くて来場者が見込めない。仕込んでも結局余ってしまったとか、あと、強風でテントが飛ばされて、骨が折れてしまって、結局もうテントなしで炎天下——炎天下って、そんなに暑くないんですけど、太陽の下で直接イベントを開催するとか、やっぱり大変苦労しての実施であるというふうに私は感じております。

また、BOKETTOは中央広場でやっておりますので、ちょうど不便なところなんです。須磨駅とシーワールドの間、そこから人がみんな集まってくるぐらいのパワーをやっぱりこのイベント自体がつけないかんということで、様々な工夫したイベントで取り組んでいただいているというふうに私は感じております。

再質問なんですけど、また、それ以外で周辺施設でも、冬季を含めて様々な行事が行われております。例えば須磨海岸と隣接する須磨海浜公園では、冬場、12月末から2月初旬にかけて、星ふる竹あかりとして、竹に穴を空けて明かりを灯すライトアップイベントが行われております。これは冬の須磨海岸の夜のにぎわいづくりのためのイベントで、冬季に行われるよい取組だと思っています。私も行かせていただいたんですけど、若者や親子連れが、映えスポットやということで、夜間に撮影をして、結構にぎわっていたという記憶がございます。

これは主にパークコンシェルジュ——海浜公園の再整備とともにできた管理棟が主体となって多分実施しているんじゃないかなと思うんですけど、こういった所管の関係部局と連携することで、このような行事が須磨海岸に広がって、冬季のにぎわい創出につながるようになるのかなと考えておりますが、御見解をお伺いいたします。

○露口港湾局部長 須磨海岸のイベントにつきましては、これまでも必要なサポートとか、あと関係部局とも連携したりはしている部分もあるんですけども、今、委員おっしゃったように、そういったイベントにつきましても、今後、関係部局との連携をさらに深めて、須磨海岸の四季を通じてにぎわいにもつなげていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

○分科員（住本かずのり） この竹あかりイベントなんですけど、CHIKAKENという竹あかりの総合プロデュースをする会社が企画というか、やっておりまして、去年の夏ですかね、8月だったと思うんですけど、2日間限定で多井畑の厄神さんでも竹あかりイベントを行っております。

した。これ都市局所管で、地元の多井畑の放置竹林を使つての竹あかりイベントだったと記憶しておるんですけど、2日間で何と3,000人の来場者があったということで、私も2日間とも行ったという記憶があります。

先ほど述べましたように、様々なイベントが、冬のマルシェは区役所の地域協働課とか、あと漁協でのイベントは経済観光局、ビーチクリーンとかは環境局ですかね。あと、ジャパンビーチゲームズの実行委員会には文化スポーツ局が入ってたりとか、海浜公園は建設局ですかね。エリアの広い須磨海岸で様々な部局が多様なイベントを行っておりますので、しっかりと情報共有等をしていただいて、港湾局と連携をし、冬のにぎわいづくりに、尽力をしていただきたいということ要望させていただきますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、神戸港における新・港湾情報システムCONPASの導入支援、利用拡大についてお伺いいたします。

コンテナターミナルゲート前の渋滞解消のため、令和6年9月27日より、ポートアイランドPC-18において試験運用を開始されましたCONPASでございますが、運用開始5か月経過した現在の利用状況、ゲート前待ち時間の短縮時間など、現況の分析をお伺いいたします。

○長谷川港湾局長 昨年9月にCONPASの運用を開始いたしました。ポートアイランドのPC-18では、現在、ターミナルオペレーターから意見を聞いてございます。今聞いておる意見では、トラブルなく順調に運用ができていると聞いてございます。

また、ヤード自身も一昨年11月にゲートの増設も行っています。これは12基あったゲートを25基に拡大し、また、ヤードの拡張——これは28.3ヘクタールを35.6ヘクタール、このヤードの拡張も完了しております。現在、ターミナルの生産性が向上しております。新たなターミナルとして順調にオペレーションができている状況でございます。

先ほどはオペレーターの話ですけれども、実際にCONPASを利用されておられるトラックの事業者の方からも御意見をいただいております。渋滞しているときでもほとんど待ち時間なくゲートを通り過ぎる、また、専用端末上で作業内容をスムーズに受け取れるというお声をいただいております。CONPASの導入の効果が現場においても一定の評価をいただいていると考えてございます。

トラックドライバーの皆様方にお配りをしております携帯端末の台数なんですけれども、PC-18で運用させていただいた当初は、阪神港全体で500台ぐらいでございました。現在は700台強と、おおむね5割増しまで伸びております。これはCONPASの運用に、徐々にメリットを感じていただいている方が増えているということだと感じております。

そして、このCONPASを利用いたしましたコンテナ貨物の搬出の時間の予約であったり、トレーラーの到着時間の平準化が、トラックドライバーにとってはゲート前での渋滞解消による輸送の効率化につながりますとともに、ターミナルオペレーターにとっても、トラックドライバーに前広に予約いただくことによりまして、ヤード内でのコンテナ蔵置場所を決めるヤードプランニング、この効率化にもつながることから、ターミナル全体の生産性向上が図れる重要な機能だと考えております。

このCONPASのシステムは、今、PC-18だけでございますけれども、やはり神戸港全体に広がってこそ最大限効果が発揮できると考えております。様々なメリットのお声をいただいておりますので、このメリットを機会あるごとにPRをさせていただき、また、より使いやすいシステムとなるよう関係者で協議を重ね、神戸港全体の普及に向けて、国や阪神国際港湾と一体と

なり、取組を進めてまいりたいと思います。

○分科員（住本かずのり） CONPAS導入業者は待ち時間が少ないとかいう一定的な効果があって評価しているという局長の御答弁でございますが、大手は数社が今、試験導入をしております、かなり仕事の効率はよくなっているというふうに聞いておりますが、まだCONPASを導入していない中小運送事業者、ここに話を聞きますと、船が着く密集時間帯はやっぱり1時間30の枠がすぐ埋まってしまうので、結局、CONPASを持ってない中小事業者は後に並ばないといけな。次の時間に回されても、次の時間の予約が入っているので、結局、待ち時間がかなり生じておるということを聞いております。私が聞いた事業者は、年末、午後3時にゲート前に並んで、ヤード内で荷役作業終わって、出たのが21時という例があったそうです。中小運送事業者はやっぱり働き方改革で残業規制がかかっておりまして、この時間消費は経営に大きく影響が出て、大変厳しいというふうに聞いております。いわゆるリードタイムの短縮は喫緊の課題であるというふうに感じております。

あと、普及の課題では、中小零細運送業からは導入費用がネックとなるとも聞いておりまして、現在は補助が出ておりますが、ちょっと様子見というところもあって、まだちょっと導入に踏み込めない。やっぱり利用料については、現在は無料でCONPASを使えるが、将来的には月額使用料がかかるので、導入したいが、何台導入して月額どれくらいランニングコストがかかるのか読めないというふうなことで、また中小零細業者はCONPASを導入できないというふうに聞いております。国交省の開発システムなので、今後、使用料を示してくると思いますが、この辺の不安解消も必要だと考えております。

中小運送業者にとって、導入費用のみならず、利用料発生の見込みが導入をためらう理由となっていることについて、利用料の発生見込みと中小企業への導入支援についてお伺いいたします。

○小嶋港湾局副局長 CONPASの利用料についての御質問でございますけれども、先ほど委員おっしゃっていただいたとおり、システム本体は国の所管するシステムとなっておりまして、全国で統一されたシステムとなっておりまして、いつから徴収するのかは国のほうの最終判断になってくると思いますけれども、今のところ、来年度については引き続き無料だというふうなことを国のほうからは確認を取っております。

また、阪神港では、先ほどもお話ありましたように、局長からも答弁させていただいた中で、専用の携帯端末を使って、より効果的なコンテナ輸送の実現というのを目指して取り組んでいるところでございます。このCONPASの導入に当たっては、先ほど委員のほうからも御指摘いただいたとおり、コンテナターミナル事業者であったり海貨事業者、こういうところについては、自社システムとCONPASシステムとの連携に伴うシステム改修、これについて当初より支援を行ってまいりました。また、昨年11月からはトラック事業者に対しても対象者を拡大する形で支援を行ってきております。

この携帯端末、当初無料で皆さんにお使いいただくように配布して、通信費用であったりというふうなところの実費、これについても今のところは阪神国際港湾株式会社と我々どものほうで連携しながら支援を行っているというところでございます。この運営費用といいますか、実費部分の費用についても、来年度は我々どもとしてきっちりと支援をしていこうかというふうに考えております。

ただ、携帯端末の通信費用等の実費部分については、阪神国際港湾からは、受益と負担の関係から、令和8年度以降、一定の負担というのは求めているというふうに聞いております。た

だ、市としては、CONPASの——先ほど局長が答弁申し上げたように——効果というのは、全体に広がっていかないと出てこないというようなことも考えておりますので、効果をきっちりと発揮するまでの間については、一定の支援を我々どもとしても考えていきたいと思っております。具体的にどのような支援の形、どのような規模でやっていくかということについては、まだ決まったものはございませんので、阪神国際港湾と一緒に検討をきっちりとしていきたいというふうに考えております。

以上です。

○分科員（住本かずのり） 引き続き無料でというお話を今お聞きしました。まずやっぱりCONPASの普及啓発、導入促進が重要で、中小企業にもしっかりと恩恵が受けれますよというシステムをやっぱり港湾局のほうでは告知し、経費負担のデメリット、そしてメリットもあるんだということを明確に伝えていただきまして、各ヤードゲートのハード整備との両方を進めていきたいということをお願いいたします。

それから、次の質問といたしましては、今後の整備も、ポートアイランドPC-14から17でのCONPAS運用に向けての協議を行い、拡張していくとのことですが、時期的なことや将来的な展望や導入予定を教えてください。

○小嶋港湾局副局長 ポートアイランドのPC-14から17については、現在、来年度末を目指してコンテナターミナルの拡張事業を進めております。この拡張事業に合わせてCONPASの導入というのも今現在進めていく予定にしております。ターミナルオペレーションシステムとCONPASのシステムの改修作業というのを今まさにターミナルオペレーターのほうでやっているところございまして、システム改修の完了後、現地での試験運用等を経て、来年度中には間違いなく運用の開始をしたいというふうに考えております。

再編後のターミナルというのが西日本最大級のターミナルということで、神戸港でも一番取扱貨物量の多いターミナルになります。その分、利用していただくトラック事業者の方も多いターミナルになりますので、この重要なタイミング、この機を逃さず、きっちりとCONPASの利用の拡大が図っていけるように、我々どもとしても国や阪神国際と一緒にきっちりと取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

○分科員（住本かずのり） 来年度の運用開始に向けて整備を進めていくということで、よろしくをお願いします。

あと、管理ゲート前の待ち時間は、先ほど局長の答弁でもお答えいただいたんですけど、短縮したということでございますが、管理ゲートを通過してヤード内の効率化、これを図らなければ、コンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮としては十分な効果が発揮されないのではないかと考えます。

ゲート進入をしてからゲート出口までの時間、要するにコンテナヤード内の滞在時間の調査ですね。これは調査しているんですか。当然、CONPASで事前情報を受けて、ヤード内でも処理効率化につながっていくと思っておりますが、CONPAS導入を通じたヤード内の処理の効率化について、展望等をお伺いいたします。

○小嶋港湾局副局長 ヤード処理の効率化という御質問でございますけれども、昨年9月からPC-18で始めたところでございます。まだ具体的にきっちりとデータというのは集まっていない——取れていないような状況になっておりますが、今後、先ほど申し上げたように、KICT、

PC-14から17のほうの普及のほうをやっていく中で、我々どもとしてもきっちりと分析をしていきたいというふうに考えております。

また、御指摘いただいたとおり、CONPASの効果を本当に発揮していくには、まさにCONPASを入れたからというだけじゃなくて、ヤード処理の効率化もセットで進めていくということが、非常にこれは大事だというふうに考えております。PC-18においても、ヤードの拡張、ゲートの増設と併せてCONPASの導入というのを図っておりますし、今回の新しくポートアイランド2期での14から17に展開するところについても、セットで今行っていこうとしているところでございます。また、PC-18においては、一部、今月末ぐらいから遠隔操作化というのやる予定にしております、引き続きヤードの効率化というところについても取組を進めているところでございます。

このCONPASの関わる事業者というのが、ターミナルオペレーターであったり、海貨事業者、海上コンテナ事業者、非常に多岐にわたる事業者と一緒にしながら、システムの高度化、より使いやすいシステムというのを目指していく必要があると考えておまして、今後とも関係者ときっちりと意思疎通を図りながら、神戸港全体へ拡大をしていけるように取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

○分科員（住本かずのり） ヤード内の経過時間、やっぱりここをしっかりと調査いただきたいというふうに思っております。というのは、せっかくゲートを通過してヤード内に入ったのはいいけど、またそこで積み下ろしで2～3時間かかるとなれば、結局、何のための待ち時間短縮なのか——ゲート前の待ち時間短縮だけのためのCONPASになるというふうに思いますので、ヤード内の処理効率化、これは非常に大事だと思っております。

というのは、やっぱり管理ゲート内——コンテナヤード内、ここでは港湾荷役事業者と海上コンテナ輸送事業者は様々な不公平な部分が生じているというふうに聞いておまして、港湾荷役事業者は免許事業者、一般の輸送事業者は免許がないという、混合する場所での同じ作業になるんですけど、例えばの例ですが、軽油についても、港湾荷役事業者はゲート内では免税、一般輸送事業者は課税業者、やっぱりこういうところでもかなり不公平が生じておまして、一般の輸送事業者がヤード内で滞在時間が長ければ長いほど、こういった軽油の課税がかかってくるというふうに聞いております。あっち行けやこっち行けや、ヤード内で荷役のためにトラックがうろうろしたりとか、アイドリングで待ってる時間とか、配送作業の補助業務、これはやっぱり課税業者がかなりの税負担のコストがかかるというふうに聞いておりますので、この点を踏まえて、ゲート内の滞在時間短縮にもしっかりと努めていただきたいというふうに要望をさせていただきます。

3番目の質問といたしましては、神戸空港島等を起点とする海上航路の検討についてお伺いいたします。

令和5年度より神戸空港島を拠点とした海上航路の実証事業を行っており、これまでも質疑してきましたが、ウオーターフロントエリアや須磨海岸などを結ぶ海上ツアーの検討が行われてきたとのことですが、これまでの検証と今後の取組をお伺いいたします。

○和泉港湾局副局長 海上ツアーの検討状況についてでございますが、神戸空港の国際化を見据えて、令和5年10月から、海外の旅行会社やメディア、現地で発信力を持つ著名人らを招聘し、神戸空港から須磨、須磨から淡路島、中突堤から須磨・垂水を結ぶ実証事業を行っているところで

ございます。直近では昨年12月に、経済成長が著しいインドネシアでのPRを目的に、SNSで多くのフォロワーを持つ現地の著名な女優を招聘いたしまして、中突堤からリニューアルオープン間もないマリニピア神戸を結ぶ海上周遊ツアーを実施いたしました。

これらツアーに参加いただいた旅行会社の方からは、海上から見る神戸の景色やサンセットが非常に美しいという意見や、ウオーターフロントや須磨シーワールド、マリニピア神戸については、神戸の新たなリゾートエリアとして興味を示していただいたほか、陸上輸送とは異なりまして、テーマパークのアトラクションのようにも利用できるのではないかとというふうに評価をいただいているところでございます。

一方で、定期航路による運航については、運航コストや需要が十分に見込めないという課題があることから、ハードルは高いというふうに感じておりますが、チャーター利用を前提とした民間事業者による海上ツアーの造成については実現の可能性はあるのではないかと考えているところでございます。

実証事業で実施いたしました中型のクルーザーのチャーター利用による海上ツアーは、富裕層向けの旅行商品として企画・販売される可能性というものはあるのではないかとということですが、一般旅行者向けの商品造成に当たっては、乗船定員が少なく、船舶の調達コストを吸収できるかどうかの課題があるといった意見をいただいているところでございます。

旅行会社といたしましては、一定規模の乗船が可能な、いわゆる遊覧船クラスの船舶を利用した海上ツアーのほうがコスト面や集客規模からも販売しやすいというような認識をお持ちでございます。これまで遊覧船クラスの運航については、安全に乗降が可能な係留場所の確保が課題となっており、引き続き考え方を整理してまいりたいというふうに考えております。

今後の取組としては、まずは遊覧船が係留できる場所の確保や、新たな実証事業を通じて遊覧船を用いた商品造成が可能かどうかの検証を行い、海上ツアーの実現可能性を探ってまいりたいと考えております。

○分科員（住本かずのり） なかなか定期航路が事業採算性が取れないということで、厳しいということで、主にチャーター便——旅行パックでセットになった企画なら、遊覧船程度だったら可能だということで御答弁いただきました。

国内外の旅行会社が、神戸空港国際化を見据えて、海上ツアーを含めたこのようなツアー企画をされていると思いますが、神戸以西の多くの観光施設・宿泊施設を海外の旅行会社にも販売してもらえるように、様々な海上航路プランの実施を行って、事業採算性等、検証を深めてもらいたいと思います。

そのためには、やはり神戸空港からの海上航路なんですけど、一気に淡路島や姫路へ行ってしまうたら、やっぱり市内の経済効果、波及効果がございませんで、やはり須磨・垂水辺りにしっかりととどまっていたいただいて、観光・宿泊をしていただいて、それから次の目的地——姫路城や淡路島に行っていたきたいと思いますが、やっぱりこういったところをもっとアピールしていくべきと思いますが、いかがでしょうか。

○和泉港湾局副局長 先ほど申し上げました実証事業の中では、神戸宿泊ツアーの造成・販売と神戸観光の魅力を発信してもらうため、有馬温泉でありますとか六甲山をはじめとした神戸観光を実際に体験していただき、滞在期間中は市内の宿泊施設を利用いただいているところでございます。

具体的には、神戸観光の魅力を認知してもらうため、これは一例ではございますけれども、神

戸到着後、ウオーターフロントエリアを視察して、六甲山を経て、有馬温泉で1泊をする。2日目に海上ツアーを組み入れて、須磨シーワールドを視察した後、淡路島に立ち寄り、帰りはサンセットクルーズを行い、週末にはメリケンパークでの花火であるとか神戸ビーフを楽しんでもらうような企画を実施しているところでございます。

そのほかにも、スポーツツーリズムを得意とする台湾の旅行会社を招聘して、六甲山のトレッキング体験に加えて、須磨ヨットハーバーから淡路島へのクルーズとサイクリングを組み合わせたツアーを実施したところでございます。

委員御指摘のとおり、引き続き海上ツアーや神戸観光をPRして、旅行会社の認知を高めて、神戸経済への寄与につながる旅行商品を造成してもらえよう努めていきたいと思っております。

○分科員（住本かずのり） しっかりとよろしく願いいたします。

時間となりましたので、のまち委員と替わります。ありがとうございました。

○主査（松本のり子） 御苦労さまでした。

次に、のまち委員、発言席へどうぞ。

○分科員（のまち圭一） よろしく願いします。

それではまず、夢洲へのクルーズ体験についてお伺いします。

4月13日より大阪・関西万博が開催されますが、神戸市では企業と連携し、市内在住の子供たち2,000人を万博に無料招待することになっています。その中でも、子供500人を対象に、遊覧船等を利用した神戸港から夢洲への体験クルーズを実施予定とありますが、このクルーズ体験の事業計画及び狙いをお伺いします。

○長谷川港湾局長 大阪・関西万博は国内外から数多くの来場者が見込まれておりまして、その経済効果は大きく、関西全体で万博を盛り上げていく必要があると考えています。神戸市におきましても、これまでもポスターの掲出や、ミャクミャクを招いてのイベントなど機運醸成に取り組んできました。そして、今後も万博の会場内での催事や市内の施設と連携をいたしまして誘客キャンペーンなどの実施を予定をしております。

港湾局におきましては、海の万博と呼ばれておりますことから、遊覧船を活用し、クルーズ体験をしながら万博会場に向かう事業を計画をしているところでございます。この事業の大きな目的というのは、将来を担う子供たちが万博を通して未来の社会を体験し、創造性を育む機会を創出するとともに、体験クルーズを通すことで、神戸の港や海に対する理解を高め、海事産業への関心を高めることが大きな事業の目的ではないかと認識をしております。

そして、今回のクルーズ体験においては、企業から神戸市に寄附をいただきました入場券を活用いたしまして、2,000名の子供たちのうち、クルーズ体験を希望する500名のお子様方とその保護者の方々を、船を活用し、万博会場までお送りする計画でございます。

この詳細でございますけれども、神戸市が催事を行う3日間を含めまして、夏休み期間中の週末の10日間程度を現在予定をしております。そして、乗船料金については、現在検討中でございますけれども、お子様については無料でいいのではないかと考えています。ただ、保護者の方には一定額を御負担いただきたいというふうに考えてございます。今後、詳細についてはスケジュールも含めて公表させていただきたいと思っております。

○分科員（のまち圭一） この船に関して、我が会派からも大変ずっと要望してたことで、今回、子供に対して無料で行っていただけるということで、非常に喜んでいるところであるんですけども、それ以外の一般のお客様とかにも、やはり神戸は船で行く話というのは結構期待値がありま

して、今どこのホームページとか見ても、神戸から船で行くという情報がどこにもほとんどなくて、どう申し込んでいいのかという問合せとかも結構来たりするんですけど、一応業者とかに聞いても、ちょっと検討中ですとか、一部が天保山のほうに行くという話も聞いてますけども、そこもチャーター的な感じで行くというところで、なかなかちょっと計画立てにくいというところで、実はこれ先日出たばかりの万博のガイドブックなんですけど、ここのアクセスのところにも船で行けますって書いてるんですけど、この船で行けますに神戸港が入ってないんです。

これはもっと早いうちから積極的にアピールしておけば、ここに載ってきて、これを見て、じゃあ神戸から船で行こうかという話ができるのかなって思うところで、参加した子供たちに思い出というのは刻まれるところもあるんですけども、多くの人にクルーズ楽しんでいただけるように、土・日とか夏休み期間で海上航路の定期運航または一般乗船可能な働きかけを行うべきではないかというふうに考えるんですけども、御見解をお願いします。

○長谷川港湾局長 海上航路の定期化に向けて働きかけをということでございますけれども、海上航路は、大量輸送できます鉄道と比べましても、事業採算性に非常に課題がございまして、博覧会協会において取組を進めているんですけども、旅行業界と連携するなど、ツアーなど旅行商品の造成を進めようとしている状況でございます。

現時点で神戸港を発着するプランといたしましては、JTBがルミナス神戸2を活用したクルーズプランを商品化してございます。この中には、4月・5月の予定については3月に詳細について公表されるということでございますので、3月に入っておりますので、近々公表されると考えてございます。今聞いております情報では、1日1往復だと聞いています。曜日については、まだ詳しいところは分かりませんが、かなりの頻度で運航できると聞いています。

そして、これは天保山の旅客ターミナルに到着をいたします。これは夢洲クルーズと銘打っているんですが、夢洲の海上のクルーズが接岸できる岸壁が非常に小さくて、実はこの規模の船が万博会場に直接接岸できないという課題もございまして、今回のルミナスは天保山旅客ターミナルに到着をいたします。そこで万博会場までは鉄道等の公共交通機関によって向かうことになっております。

詳細については先ほど申しましたとおりでございますけれども、多分これ結構なお値段だったかと思います。今聞いておりますのは、片道で大人で3,000円ぐらいだと思います。往復で5,000円程度、多分割引が一部入ります。

そして、この特徴は、何といたっても天保山から神戸港に向かうときに特徴がございまして、特にルミナスがPRしておりますのは、サンセットクルーズ、これを楽しんでいただきたい。これを一番の目玉にしていると聞いてございます。特にインバウンドのお客様であったり、国内から多数の方が万博会場を訪れて、神戸港の特にやはり夜景を十二分に楽しんでいただけるツアーとしては非常に優れたものだと思います。また、これはまた別途料金になるんですけども、ディナークルーズというのも考えているというふうに聞いてございます。

そういった取組を進めながら、とにかく今回の万博で大阪から神戸港に来ていただける――先ほど申しましたとおり、誘客キャンペーンもございまして、そういったキャンペーンと連携をしながら、いわゆる誘客に努めていきたいと考えています。

○分科員（のまち圭一） ぜひともお願いしたいところでして、リングに上がれば見えるのは、大阪のまちじゃなくて、神戸側の海なんです。明石大橋からずっと見えるというところで、そしたら、神戸に行きたいって思う方も絶対いると思いますので、ぜひこれを進めていただきたいとい

うところと、あと、採算性のところでいくと、尼崎に駐車場ができて、そこからシャトルバスで行くというところなんですけど、今の聞いてるところだと、料金が5,000円かかるというところなんです。1台5,000円かかるという——往復のシャトルバス代込みでというところなんで、これ船でもある程度勝負できる——だから、例えば神戸空港の駐車場に止めて、そこから船で行くとかというと、結構勝負できる金額じゃないかなと思いますので、これまだ8月に向けて、夏休みに向けてというところで、ぜひとも港湾局が連携して——民間業者が中心にやるとは思いますが、ぜひともお願いしたいと思います。

次に、大阪府では万博の関連行事として5月末に、セーリングエキスポ2025として、夢洲を起点とした海上イベントの開催を予定しております。大阪・関西万博のスペシャルサポーターである帆船BLUE OCEAN みらいへをはじめとする大型帆船や小型のヨットによる帆船パレードが行われる予定となっております。

神戸港には、このみらいへ以外にも、まさに今泊まっていますけど、海王丸とか日本丸——帆船が寄港しますが、万博開催期間中にこのような帆船を活用した体験クルーズ等の行事を企画し、より多くの市民に船や港に親しんでもらいたいと考えますが、御見解をお願いします。

○和泉港湾局副局長 帆船BLUE OCEAN みらいへにつきましては、一般の方が自由に乗船できる日本で唯一の帆船として、セイルトレーニングや海洋環境学習を行うなど、より身近に海と接する体験学習を実施している練習船でございます。みらいへにはこれまでも海事人材育成事業や神戸港のにぎわいづくり事業に御協力をいただいているところでございます。

海事人材育成事業では、帆船みらいへ体験航海と題して、セイルの上げ下ろしやロープワーク実習などの体験イベントを実施してきております。また、にぎわいづくり事業では、海の日に実施している様々な船舶の一般公開イベントである神戸港ボート天国にも参画いただいております、市民が親しみやすい港づくりに御協力をいただいております。

また、海技教育機構の練習船である日本丸と海王丸については、神戸港に数多く御寄港いただいております、海技教育機構の御厚意により、船側の御都合が合う際には、船内見学会など市民向けのイベントを積極的に開催をいただいているところでございます。

直近では、先ほど委員からもお話のあったとおり、3月1日に海王丸の一般公開を実施したところでございます。1日ではございましたけども、1,600人弱の方に参加いただいたところでございます。また、日本丸につきましても、本年1月6日に遠洋航海お見送りイベントとして船内見学会等を実施したところでございます。

これらについては、関係先の御協力を得られることが前提となりますが、万博開催期間中も含めて、可能な限り帆船等を活用した市民に船や港に親しんでもらえるイベントを企画・実施してまいりたいと考えております。

○分科員（のまち圭一） 海のまち神戸というところですけども、大阪がすごい積極的に海・船とかをアピールしているというところで、非常に大阪に負けておられないというところですので、神戸も積極的にやってほしいということで、この間、決算のときにも、国際会議のときに船をちょっと活用してアピールしてみてもという話もさせていただいたので、ぜひとも帆船を積極的に活用していただいて、海のまち神戸、これをどんどんアピールしていただきたいと思いますし、子供たちに海に関心を持ってもらうというのは非常に喫緊の課題でございますので、ぜひともこれを強くやっていただきたいと思います。

次の質問に参ります。今年度より私、神戸港港湾審議会の委員を拝命しておりますが、1月に

開催されました港湾環境整備負担金部会において、緑地の維持管理に係る費用が年々増加傾向である旨報告がありました。平成25年度では9,800万円だったものが、令和5年では1億3,500万円というところで、費用の増加が進んでおります。港湾環境整備負担金としては、港湾関連事業者へ求める負担金も多くなっていますが、近年の物価や人件費の高騰を考えると、これまで以上に維持管理費に係る費用の削減に取り組む必要があると考えます。

その削減策の1つとして、神戸港の新港第2突堤が全国で初めて認定事例となった港湾環境整備計画制度——みなと緑地PPPによる緑地運営への民間活力の導入が考えられ、さらなる活用を積極的に検討すべきであると考えますが、御見解をお伺いします。

○小沢港湾局副局長 みなと緑地PPPの件ですけれども、こちらは御案内のとおり、官民連携によりまして港のにぎわい空間を創出しようとするものでございますけれども、このPPPが成立するためには、まずやっぱり収益が得られるというところと、それから、民間の事業者の方々のノウハウが十分に発揮できるというようなこと、あるいは、もちろん利用者のニーズにも合致しているというようなことが必要なのかなと考えてございまして、そういった条件が整えばですけれども、このPPPを活用して緑地の維持管理費が抑えられる。それだけではなくて、来訪者の方々の増加とかにぎわいの創出にもつながるのかなというふうに考えてございます。

神戸港では2件目の申請に向けて動き出しておりまして、先般の1・2突の水域のマリーナの事業、この中で水面に隣接するレストランなどの緑地部分への適用を予定しているというところとございまして、今、優先交渉権者がヨットを借景とするレストランなどの設置を計画しているというような状況でございます。

緑地が立地する環境が収益性がある、しかも関係者の方々の合意も得られるというような条件が整えば、今後もみなと緑地PPPの活用について積極的に検討してまいりたいと考えてございます。

以上です。

○分科員（のまち圭一） ぜひとも民間の投資でやっていただきたいところなんですけれども、再質問ですけれども、HAT神戸なぎさ公園は周辺に兵庫県立美術館や大型商業施設、高層住宅が立地しており、多くの人々が訪れる空間となっています。公園としてはポテンシャルが高いと感じていますが、にぎわい施設としての魅力向上の余地がまだまだあると考えています。みなと緑地PPPを活用した民間事業者による収益施設の整備や緑地の運営により、より魅力ある公園としての活性化を図ってもらいたいと考えますが、御見解をお伺いします。

○小沢港湾局副局長 今御紹介ありましたように、HAT神戸なぎさ公園ですけれども、確かににぎわいのある、ポテンシャルのある緑地だと考えてございますが、防災拠点としての機能も有しておりまして、災害対策活動を展開できるような十分な空間が求められるというようなことで、一定の制約はあるのかなということがございます。

それからあと、徒歩圏内にコンビニとか、あるいはテイクアウトができるようなカフェ・ファーストフード店などが営業してますので、ここの活用について、これらの施設との競合とかいろいろ考えた場合に、収益性をどうするかという点については一定の課題はあるかなとは考えてございますけれども、来年度については、なぎさ公園のにぎわい創出に向けて、経済観光局の移動販売車支援事業——KOBESTAR KITCHENという事業がございまして、それを活用したキッチンカーの出店を実施すべく、調整が進められているというところとございまして、あるいは、神戸アイスアリーナのオープンが予定されておりますので、こういった状況の変化もあ

りますので、その中でどのような活性化ができるかということを引き続き考えてまいりたいと思っています。

以上です。

- 分科員（のまち圭一） このなぎさ公園というのは、今後、阪神高速の湾岸線の橋ができたときには抜けの景色が非常によくなる場所ですので、ポテンシャルはこれからどんどん上がっていくと私は思っております。

来年度の予算の中で、都市局で、王子動物園から灘駅、岩屋、県立美術館へのアクセス道路であるミュージアムロードの在り方について検討するというふうな今回予算が出ております。県立美術館のすぐ海側がなぎさ公園でありますので、なぎさ公園にも実はアートのものがあるが、ただ、これがちょっと完全に埋もれてしまっているような状態になっています。ぜひ都市局と一緒に一体を整備していくと、さらに魅力度が向上すると思います。局をまたいでですけども、連携していただきたいと思いますけど、こちらのほう何か御意見あればお願いします。

- 小沢港湾局副局長 都市局の予算でございますけども、確かに7年度予算でミュージアムロードのアイデア募集をするというふうに伺ってまして、この中でいろんな在り方の議論を通じて活性化のテーマが定まって、その後の展開として、港湾局の所管する公園の活用ということで議論が広がる場合には、港湾局としても積極的に議論に参画して、活性化に貢献していきたいと考えてございます。

以上です。

- 分科員（のまち圭一） ぜひともよろしくお願いいたします。

次に行きます。令和6年2月に国土交通省が示した新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会の最終取りまとめにおいて、港湾の競争力強化に向けた施策の1つとして、生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の実装などDXの推進が盛り込まれています。特にこの遠隔操作RTG——タイヤ式門型クレーンというんですかね——については、令和元年より国の導入支援制度が創設されているが、神戸港における、現在導入に向けた状況はどうなっているか、また、今後の導入促進に向けた取組をお伺いします。

- 小嶋港湾局副局長 神戸港における遠隔操作RTGの導入でございますけれども、ターミナル内の荷役の生産性向上を図れるとともに、高所作業だったり悪天候時、こういうときの作業員への負荷の低減、災害リスクの低減ということにも非常に寄与する、労働環境の改善というものに寄与する非常に重要なことだと考えておりまして、ターミナルオペレーターとともに、積極的な導入を今進めようとしているところでございます。

国のターミナルオペレーターの支援制度というものを活用しながら、神戸港においては、ポートアイランド2期のPC-18で令和2年度から8年度にかけて18基、今まさに拡張工事を進めておりますPC-14から17では令和5年から8年にかけて12基の遠隔操作型のRTGが導入される計画となっております。

PC-18では、一昨年11月から運用が始まった西側の拡張エリアのほうで遠隔操作に対応可能なRTGというのが18基中既に10基入ってきておりますけれども、まずは操作卓など遠隔操作に必要な設備というのが整った3基について、今月末から本格的な遠隔操作化を稼働する予定だというふうに聞いております。

また、PC-14から17、KICTでは現在、拡張工事を進めておりますけれども、来年度末の完成を目指して拡張工事を進めているわけですが、再編事業の供用開始後に本格的な遠隔

操作というものに行くには、現地での電波の受信状況の確認であつたりとか、R T Gの位置を読み取るセンサーの現地での誤差の補正、あるいは実際の路面を走ってみた路面走行状況の確認というものが、まさに現地に合わせたものが必要になってまいります。この現地の調整というものに一定の期間というのが必要になるんですけれども、ターミナルオペレーターからはできるだけ早期に遠隔操作を開始したいというようなことも聞いておりますので、我々どもとしても可能な限り協力して、スムーズに進むように努めていきたいというふうに考えております。

以上です。

- 分科員（のまち圭一） 国の補助金をもらってという事業ですので、ぜひどんどん進めていっていただいて、クレーンの中の環境というのは結構厳しいというのを聞いてますので、やっぱりリモートでできると、その環境というのも大分よくなりますので、積極的に進めていただきたいと思います。

この遠隔R T Gをはじめ、港湾におけるD X化は物流の効率化や働き方改革として非常に重要だと考えます。国が主導することになるかと思いますが、新たな技術を神戸港で実証し、実用化を進めることで、さらなる競争力の強化を図るべきと考えますが、御見解をお願いします。

- 小嶋港湾局副局長 世界の主要港におけるD X化というのは非常に進んでおりますので、メガキャリアから選ばれ続ける港ということで考えますと、この分野での取組というのは必要不可欠だと思っております。先ほどから御説明申し上げておりますCONPASであつたり遠隔操作化であつたりについては、国や阪神国際港湾と一緒に、今後とも積極的に進めていきたいというふうに考えております。

コンテナターミナルの生産性向上に向けては、まずは遠隔操作などの実用化している技術の導入というのを積極的に進めるとともに、現在、国においても様々な技術開発というものが民間事業者とともに進められておりますので、今後ともこういう新たな技術の導入に向けては、実験フィールドとしての神戸港の活用、こういうのも含めて取組を進めていきたいというふうに思っております。

以上です。

- 分科員（のまち圭一） 自動化というのはかなりもう世界では進んでいるというところで、AGVの導入であつたりとか、ガントリークレーンとかもそうなんですけれども、労働者の不足というのが喫緊の課題と言われてまして、全国で今5万人いる従事者が2040年には4万人になるというふうに言われています。少子・高齢化の中で、1次産業や2次産業、ほとんどの業種で労働者不足が今問題となっておりますので、港湾関係が何かして解消していくというのはなかなか難しいというところで、そうであれば、やはり自動化を加速度的に進めていく必要があるのではないかと思います。

既に世界の港湾では、先ほど言ったように、自動化が進められており、日本では水をあげられている状態というのは、もう既に認識されておると思います。国策として高規格の国際戦略港湾としていく中で、神戸港を運営していく中で、自動化というのはどのようなマイルストーンとか、何年後をめどにというふうに考えられてるのかというのをちょっとお伺いしたいと思います。

また、今年開催される世界港湾会議の中で、カーボンニュートラルだけではなく、この自動化というところ、D Xというところに関して、実はここが最大のテーマじゃないかなと私は思っているんですけれども、ちょっとどういうふうなお考えがあるかというのを、御見解ありましたら願

いします。

- 小嶋港湾局副局長 自動化といいますか、遠隔操作化、神戸港で今進めておりますけれども、先ほど申し上げたPC-18だったりKICTへの導入、これをまずはきっちりと進めていきたいというふうに思っております。

今後の遠隔操作化の神戸港全体への波及といいますか、拡大については、これは当然、ターミナルオペレーターのかかなりの投資というのが必要になってまいります。この辺りについては、先ほど御指摘あったように、我々どもとしては遅れているところ、世界の港湾が進んでいるところがございますので、今後きっちりとターミナルオペレーターともお話をさせていただきながら、神戸港のDX化というのがきっちりと進んでいけるように、時期を示すのは非常に難しいですが、取り組んでいきたいというふうに思っております。

また、世界港湾会議を通じた知見の共有というところについては、我々どもも非常にこれはいい機会だというふうに捉えております。先ほど申し上げたように、世界上位20港のうち、何らかの遠隔操作化であったり自動化が入っているというのは、17港にはもう既に導入されているというような国のデータもございます。そういうのを考えると、我々どもとしても、きっちりとこういういい機会を捉えて、先進的な事例を学んで、今後の神戸港の競争力強化につなげていけるような施策については積極的に導入していきたいというふうに考えております。

以上です。

- 分科員（のまち圭一） 日本はもちろん技術大国ですので、やろうと思ったら多分すぐにできるぐらいの技術はあるんだと思います。当然、何かしらの交渉とか、いろいろ調整があるんだというのは理解もしておりますので、ぜひここは十分に話し合っていていただいて、やっていただければと思います。

最後になりますけれども、神戸空港の件で1点お聞きいたします。

国土交通省では、滑走路端安全区域（RESA）対策に関する指針が取りまとめられており、神戸空港においては、西端のランウエー09ですかね——が満たしてないことになります。この対策が必要となりますけれども、今回この予算に入っておりますけれども、どのような対策を行う予定かをお伺いします。

- 河原港湾局局长 着陸端の両端に安全性のために滑走路端安全区域というのを今回設けるという形にしています。これは国のほうで平成25年に基準を改定されまして、29年に検討の手順とか留意事項等を示した指針というのをまとめておりまして、この指針を参考といたしまして、我々として検討を行ってきたところです。海上空港の特性を考慮しまして、ちょっと事業費の抑制とか、事業期間も短縮されるということから、総合的に判断しますと、東に60メートルほど滑走路を移設するという手法を取って対策を行うこととしております。

以上でございます。

- 分科員（のまち圭一） 60メートル横にずらすということですが、今後のスケジュールですが、あと、その費用、それをどうされるかというのをちょっと御見解をお願いします。

- 河原港湾局局长 RESAの対策事業でございますけれども、これは国の補助対象事業という形になっております。現在、国土交通省航空局へ働きかけをさせていただきまして、国費を活用しながら事業を進めていきたいというふうに考えています。

それから、スケジュールでございますけれども、令和7年度につきましては、関係者間の調整を行うということを予定してまして、令和8年度から早期に整備できるよう進めてまいりたいと、

そのように考えております。

○分科員（のまち圭一） 具体的にいつまでって—— 8年度中にまず計画をつくって、そこから実施をしていくという形で、国際化—— 2030年よりもう少し先になるというところですか。

○河原港湾局局长 そうです、令和8年度から工事に入りますので、令和8年度末までに事業着手をすることとしていまして、2030年頃を目指して実施してまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（のまち圭一） 運航しているところなので、夜中というんですか、深夜帯に工事されるということで、結構時間かかるかなと思いますけども、そこは慎重に、既存の飛行機とかに影響を与えないようにお願いしたいと思います。

以上です。終わります。

○主査（松本のり子） お疲れさまでした。

次に、宮田委員、発言席へどうぞ。

○分科員（宮田公子） 公明党の宮田公子でございます。よろしくお願いいたします。

初めに、国際コンテナ戦略港湾政策の競争力強化の取組についてお伺いいたします。

国土交通省は令和6年2月に新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会最終取りまとめを公表しており、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカなど多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する国内立地企業のサプライチェーンに貢献するとした政策目標を掲げています。

この中で、集貨・創貨・競争力強化の3本柱を施策の中心としていますが、物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX・GXを加速するなど、昨今の戦略港湾政策を取り巻く課題を加味した基本的な取組方針として、令和6年度からおおむね5年間程度で取り組むべき施策の方向性が示されました。このうち競争力強化については、特に国との連携が強く求められる分野であると考えますが、神戸港として今後どのような取組を行っていくのか、御見解をお伺いいたします。

○長谷川港湾局局长 まず、世界の状況でございますけれども、国際コンテナ物流を取り巻く状況は目まぐるしく変化をしております。特に外航コンテナ船社においてアライアンスの再編が起きています。また、特に中東地域の長引く地政学上の対立であったり、アメリカにおけます関税政策の変化など、先行きの見通しが非常に難しい状況でございます。

そして、海外の主要港においては、さらなるコンテナ船の大型化への対応を図るために、大規模なコンテナターミナルの整備が進展をしており、また、GX・DXなどの新たな技術の導入もどんどん進められている状況でございます。

このような中で、国において競争力強化に向けての政策がまとめられました。新しいこの公表された政策の中では、やはり船舶の大型化への対応や貨物の円滑な積替え機能を確保するために、複数バースの一体利用が可能な大水深・大規模コンテナターミナルの形成や、GX・DXの推進などの方向性が示されました。

神戸港においては、これまでも大型のコンテナ船への対応といたしまして、水深16メートルの岸壁を整備をしております。基幹航路におきましては、今現在、1万3,000TEUの大型コンテナ船が寄港するなど、競争力強化に向けた整備については一定の効果を得ていると考えております。

また、一体利用の促進に向けた整備におきましては、これは六甲アイランドにおいて、コンテ

ナターミナル——これRC-6番・7番というのがございます——と隣接をいたしましたフィーダーバース——これS-B、Cというフィーダーバースがあるんですけども、この一体利用を開始しております。そして、分散していたコンテナターミナルの一体運営を図るためのポートアイランド第2期PC-18拡張工事も完了し、既に供用開始がなされています。

これも先ほどから御答弁申し上げておりますけれども、PC-18においては、COMPASの導入に続きまして、RTG3基の遠隔操作化も開始される予定——これは今月末からでございます。さらなるオペレーションの効率化を目指し、継続した取組を進めることが重要だと考えています。

また、ポートアイランドの2期においては、PC-13から17においては、基幹航路を含む複数の船社や港湾事業者が一体的に利用できます大規模かつ効率的なターミナル運営を目指しております。ターミナルの再整備事業を円滑に今現在進めているところでございます。この事業の中でも、電動式遠隔操作RTGの導入や、ターミナルゲートにおけるCOMPASの導入、またGXやDXの機能を備えたターミナルとなる計画にしていきたいと考えています。そして、これに加えて、ターミナルの背後には重量物の梱包などにも対応できる上屋を整備するなど、機能面においても競争力の高いターミナルとなるように整備を進めております。

そして、今後の競争力強化に向けた取組でございますけれども、やはり外航の船社からは、輸送の効率性を追求していく中で、さらなるコンテナ船の大型化が進むという話を聞いておりまして、これは国や阪神国際港湾としっかりと議論するべき事項だと思います。

今、さらに阪神国際港湾とは、コンテナターミナル生産性向上に必要不可欠であるDXの推進に向けまして、現在進めております遠隔操作RTGの導入促進に加えて、国での検討が進んでおりますガントリークレーンの遠隔操作化に向けた検討についても進めていきたいと考えております。

競争力強化に向けた取組は、やはり外航船社、メガキャリアを含むユーザーの意思を十分に把握しながら進める必要があると考えています。外航船社の新たなアライアンスにおけるサービスの状況の分析と、これまで構築してまいりました外航船社とのネットワークを活用し、神戸港に求められるニーズを的確に捉え、必要となる競争力強化に資する施策を国・阪神国際港湾とともにしっかり進めてまいりたいと考えてございます。

○分科員（宮田公子） 御丁寧な回答ありがとうございます。

世界情勢の影響もあり、大変厳しい状況の中、コンテナ船の大型化に対する整備の取組——水深を深く掘るとかいうて教えていただきましたけども、そのような取組を進められ、効果が一定表れていることや、また、六甲アイランドとかポートアイランドの、今教えていただいたように、ターミナルの効率化、またDX・GXの機能を備えた競争力強化を目指して取り組んでおられることなど、一定理解させていただきました。ありがとうございます。また引き続き国と阪神国際港湾との連携で競争力強化を進めていただきますようよろしくお願いいたします。

次に、新港西地区の東西の回遊性確保についてお伺いいたします。

このたび策定されました神戸ウォーターフロントグランドデザイン案では、ウォーカブルな、歩きやすい、歩きたくなる空間整備や新たな交通システムの導入といったまちづくりの戦略を位置づけられています。本年2月の代表質疑で我が会派の壬生議員から、第4突堤とアリーナ方面をつなぐ東西の歩行空間を確保し、早急なアクセスの向上について質疑を行わせていただいたところ、将来的にはポートターミナルや倉庫群の再開発により、第4突堤とアリーナ方面をつなぐ

東西の回遊を円滑にするために、歩行者デッキの整備や新たなモビリティの導入についても検討していきたい旨の答弁がありました。

このモビリティの導入についてですが、昨年、宇都宮市を視察させていただいた際にLRTに乗車する機会がありました。見た目も本当にかっこよくて、バリアフリーで車椅子やベビーカーでの乗車が可能であり、振動・騒音が少なく、乗り心地も本当によかったです。また、CO₂排出量が少なく、環境にも優しい利点があります。乗車しているだけで本当に楽しい気分にもなりますし、LRT自体が観光の宣伝にもなるというふうに感じました。ぜひ回遊性向上に向けてLRTの導入を検討してはどうかと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○長谷川港湾局長 先ほど委員おっしゃいましたとおり、東西の回遊性の向上というのは、これは非常に重要な課題でございまして、様々な取組を検討するべきだと考えてございます。ウォーターフロントランドデザインの中でも、移動・回遊、ウォーカブルな空間の整備とか新たな交通システムの導入を戦略に位置づけてございます。

LRTでございますけれども、宇都宮は2023年8月から運行を開始したと聞いております。累計の乗客数も700万人に達したということで、かなりの方々が利用されているとお聞きしております。そして、これもバリアフリーに十分配慮して、振動や騒音もなく、脱炭素化に向けた対応でも優れたシステムであると今、先生からもお聞きいたしましたし、そのとおりだと思います。そして、LRTというのは、やはりバリアフリーやCO₂の削減といったものに加えまして、観光資源として都市の魅力向上に資する交通手段であるということも認識をしているところでございます。

私も宇都宮は直接は見ておりませんが、実は台湾の高雄のウォーターフロントでLRTを見ました。高雄のLRTは少し構造が違ってございまして、多分ヨーロッパなんかはそうなんですけど、パンタグラフというのが電車の上にあって、電気を上から取るような構造になっているのが一般的です。実は高雄で見た——これはウォーターフロントエリアにちょうど走っておりまして、最先端のクルーズ船の旅客ターミナルの前をずっと走っています。これはパンタグラフのような構造はありません。軌道があって、その軌道から電気を取るような仕組みになってございまして、多分かなり最先端の技術を活用したLRTだと思います。

ただ、それにもたくさん課題があるとは現場の方はおっしゃっておられました。ただ、それには課題はあるんですけれども、やはり新しいモビリティとしては、これも大きなアイデアの1つだと思います。特に高雄でも聞いたんですけれども、やはり整備効果であったり事業費とのバランス、これが重要であることと、特に自動車交通との影響、これをどういうふうな形で解決していくか、そういった点も課題であるとお聞きしました。

今回、LRTも含めた新たな交通システムの導入については、なかなか港湾局だけでは全て課題が解決できるわけではございません。これはやはり関連する部局——都市局も含めてでございまして、あらゆる部局から御意見を頂戴しながら、しっかりといろいろな新たなシステムについて検討してまいりたいと考えております。

○分科員（宮田公子） ありがとうございます。LRTを含めて検討していただけると受け止めました。前向きな御回答ありがとうございます。

先ほども御回答の中にもありましたように、宇都宮市では通勤とか通学をベースに、病院に行く、買物に行くという本当に生活の足としての利用が中心なように感じました。ですので、もうその年から黒字だというふうにもお聞きしております。神戸は立地条件も用途も違いがあると思

いますけども、将来やっぱり神戸のまちをL R Tが走っているというふうに想像すると、私自身本当にわくわくする気持ちであります。ぜひ実現に向けて前向きによりしくお願いしたいと思います。

再質問させていただきます。新港西地区の再開発事業完了までのにぎわいづくりについて伺います。

このたび策定された神戸ウォーターフロントグランドデザイン案は、おおむね10年から15年かけて取り組む長期的なプランとなっております。特に第3・第4突堤周辺は倉庫が立ち並んでいて、暗い印象があり、今までも議論されてきておりますが、ウォーターフロントエリアの再開発期間中に神戸を訪れる国内外の皆様が楽しめるように、また明るい雰囲気になるような、魅力的な空間を広げていただくソフト面での対応も重要であると考えております。再開発中のにぎわいづくりの今後の計画についての御見解をお伺いいたします。

○長谷川港湾局長 やはりウォーターフロントにおきましては、市民の方をはじめ、神戸を訪れる方々に明るく楽しい魅力的な空間を提供して、にぎわいづくりを進めることが重要であると考えてございます。これまでも様々な取組を進めてまいりました。

ウォーターフロントのまちづくりを担うウォーターフロント開発機構がございまして、そこと連携をすることにより、2022年度から神戸ウォーターフロントアートプロジェクトというものを展開してございます。これは解体が決定をし——今もう解体されましたけど、実際にアリーナの前の倉庫ですけれども、この倉庫の壁面や建物の空きスペースを活用いたしまして、世界的なアーティストによるアート作品の展示を行いました。これはメディアにも広く取り上げられますとともに、多くの方にアートに触れていただき、エリアのにぎわいにつながったのではないかと考えております。

そして、神戸税関の南側に位置します再開発用地なんですけれども、これは税関南の広場とっております。これは現在、暫定的に芝生広場として整備してございます。ここにはリニューアル前のポートタワーの頂上——頂部にありましたPORT OF KOBEのサインをモニュメントとして設置してございます。この設置をすることによりまして、新たなフォトスポットとして魅力的な空間づくりと今なっております。

このほかにも、やはり光の演出というのが重要になってまいります。特に今年はルミナリエも含めて、去年からそうですけれども、メリケンパークでの光のイベント、ルミナリエも開催されるようになっていきます。光で演出するイルミネーションの設置を旧居留地からウォーターフロントまで連続するようなライトアップ空間となるような新たな取組も進めています。特にこのライトアップについては、大丸のちょうど東側の明石町筋、あそこがきれいにライトアップされていますので、あれをうまくウォーターフロントにもつなげられるように工夫をしております。

そして、第3突堤周辺のにぎわいづくりなんですけれども、第3突堤周辺にはK I I T O周辺の歴史的な建造物やポートオアシスなどもございます。これらを活用したライトアップやイベントの開催も検討していきたいと考えています。具体的には、先ほど申しました税関南の広場をスタートに、第3突堤周辺を含むまちを巡るイベントとしてシティロゲイニング in 神戸2025を開催したいと考えています。

新港町エリアをメイン会場に、海外アーティストを招いて屋外のアート展示や参加型のワークショップを行うウォーターフロントアートプロジェクトの開催も予定をしております。特に海外アーティストの展示なんですけども、できたら、蓮の周りであるとか、新たなジライオンの

エリアにも緑地ができますので、そういったところでできないか、これが今後の調整になってまいります。また、来場者の方々の期待感を高める演出といたしまして、照明柱がありまして、ここにバナーの掲出も行っています。

それと、新たに開業する施設——特にアリーナを含めて、新たに開業する施設を知ってもらうために、周辺事業者で構成されますエリアマネジメントの取組といたしまして、回遊マップを制作しております。これは各所での配布とか、ウェブサイト、またSNSでの積極的な情報発信を行っていきたいと考えてございます。

ウオーターフロントで新たにできるのは、ジーライオンアリーナもあるんですけども、蓮の北側にル・パンという新しいビルができます。ここはレストランとして活用されます。ですから、やはり若い方々がどんどんウオーターフロントに訪れやすい空間づくりが進んでいます。とにかく私もといたしましては、魅力的な空間やにぎわいづくりに一生懸命取り組んでまいりたいと思います。

○分科員（宮田公子） 今までの様々な取組も本当にありがとうございます。私自身も倉庫の壁面のアートにはすごい目を引かれましたし、町並みのイルミネーション、ライトアップというのも、本当に神戸を訪れた皆様にもすてきな気持ちになっていただいて、楽しんでいただけたと思います。

神戸空港の国際化やアリーナのオープンなど、これからもっともっと国内外から、今まで以上、神戸を訪れていただけたと思いますので、今いろいろ予定をしていただいているようですが、さらにすてきな神戸を感じていただける魅力的なにぎわいづくりをよろしくお願いいたします。

次に、空港整備事業費特別会計の収支見通しについてお伺いいたします。

令和7年度空港整備事業費特別会計予算では、総額約33億円が計上され、その内訳として、第2ターミナルなどの運営費約14億円のほか、市債や借入金の償還として約15億円が計上されています。国際チャーター便の就航をはじめ、神戸空港の価値をしっかりと高めながら必要な収入を確保し、着実に償還を進めていることを評価しております。

国際空港として飛躍する神戸空港については、市民の期待が高まる一方で、開港時の厳しい財政状況の印象が払拭されていないようにも感じます。今後も安定的な財政基盤の下、空港が運営されていくことを市民に発信していくことが大切であると考えます。

さきの決算特別委員会において我が会派の壬生議員から質疑したように、空港財政への市民の理解が深まるよう、空港整備事業費特別会計の収支見通しを示すべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○河原港湾局局长 神戸空港の取組につきまして、財政的な観点も含めて発信をしまして、広く御理解をいただくということは、これは非常に大切な取組だと考えております。

そのため、神戸空港の機能強化を進めるに当たりまして、事業費でありましたり、財源などを分かりやすく丁寧にお示しするために、令和5年度に空港整備事業費特別会計を設置したところでございます。

令和7年度予算におきましては、先ほど委員からも御案内ございましたけれども、新たに第2ターミナルの運営費でございましたり、収入といたしましてターミナルの利用料であったり、保安検査施設利用料などを計上させていただいておりまして、今後も空港整備事業費特別会計の予算・決算を通じまして、各年度の財政状況、これをしっかりとお示しさせていただきたいと考えております。

一方で、御質問ございました収支見通しでございますけれども、これにつきましては、中長期的な視点から第2ターミナル等の運営、またこれまでに借り入れました資金の償還に必要となる財源等を確保できているのかということにつきまして、先ほど委員からもお話ございましたけれども、今後も安定的な財政基盤の下、空港運営ができるのかということをお確認いただくことができるものと考えております。

神戸空港の財政状況についての御理解をより深めていただくためにも有効な手段と認識をしておりまして、さきの決算特別委員会で壬生委員の御提案も受けまして、どのように公表するのかにつきまして検討を進めているところでございます。

この間、第2ターミナル等の運営に関しまして、令和7年度から11年度までの5年間、指定管理者制度によりまして第2ターミナルを運営するということについて御議決をいただいております。そういったことも含めると、収支見通しにつきましても指定管理期間に合わせて今後5年間の見通しというのをお示しさせていただきたいと考えてございます。

神戸空港につきましては、これまでも就航ネットワークの強化など神戸空港の機能を高めることによりまして、その価値を向上させ、必要となる収益を確保してきたところでございます。

今後も、本年4月から国際チャーター便の運用を確実にを行うとともに、さらなる受入を進めまして安定的な財政運営を行ってまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（宮田公子） ありがとうございます。

壬生議員の提案を受けて検討を進めていただいたということで、今後5年間の財政見通しを示していただけるということではありますが、この公表というのはいつしていただけるか、お伺いしてよろしいでしょうか。

○河原港湾局局長 今回、この予算市会で議論させていただいておりますので、この市会の御議論を踏まえまして、できましたら年度内に公表させていただきたいと、そのように考えております。

○分科員（宮田公子） ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

次に、空港島のまちづくりにつながる歩行者デッキの整備についてお伺いいたします。

令和7年度予算では、国際定期便の就航に向けたさらなる機能強化の検討が掲げられています。中でも空港ターミナルと海上アクセスターミナルを結ぶ歩行者デッキについては、空港利用者の利便性の向上だけでなく、空港島内の回遊性の向上にもつながることから、今後の空港島のまちづくりにとって必要不可欠な取組であると考えます。

空港基本施設や空港ターミナルの拡張と併せて、歩行者デッキについても積極的に検討を進め、事業化を実現してもらいたいと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○長谷川港湾局長 神戸空港島のまちづくりには、やはり様々な工夫が必要だと思っています。その中の1つの工夫となるアイデアとして歩行者デッキも含まれると思っています。

ここは、やはり臨海部に残されました貴重な土地でございます。ですから、神戸経済の成長・発展に寄与するような企業誘致とともに、そういった必要なインフラ整備も着実に進めていく必要があると考えています。

特に、空港を含むちょうど空港島の中央部分なんですけれども、ここは、島の中核をなす重要なエリアでございまして、神戸の玄関口にふさわしい様々な来訪者を受け入れる魅力的でにぎわいのある空間の創出、これが必要だと考えています。

これも議会で御答弁申し上げているかも分かりませんが、神戸ブランドの発信拠点でありますとか、商業施設や宿泊施設など幅広くマーケットの声を聞きながら可能性を探っていくた

いと考えています。

先ほど委員御指摘いただきましたターミナル間のアクセスでございます。

1つは、空港ターミナルと海上アクセスターミナルを結ぶ歩行者デッキの整備、これは空港利用者の利便性の向上だけではなく、空港島内の回遊性の向上にもつながっていくことから、空港島のまちづくりを進める上で重要なインフラであると考えています。

7年度にも検討予算が上がっておりまして、空港ターミナルと海上アクセスターミナルを結ぶ歩行者デッキと空港ターミナル間を結ぶ歩行者デッキ、これら2つのデッキと併せまして、これに附属する例えばエスカレーター、またムービングウォーク、こういったものも配置できるかどうか、また概算の事業費、こういったもののいわゆる基本的な検討をまずは進めていきたいと思っています。

一方で、歩行者デッキの整備を進めるに当たっては、国による財政支援が必要でございます。今現在、ルートとか構造などについて、少しずつですけれども、国と協議をしているところでございます。歩行者デッキ等の整備に向けましては、国家予算要望など、あらゆる機会を通じて我々といしましては国に要望してございますけれども、やはり議会の協力も得ながらしっかりと国に働きかけを行ってまいりたいと考えております。

○分科員（宮田公子） ありがとうございます。

国とも協議を進められているということで、実現を必ずしていただきたいと思いますが、今、回答にもありましたように、歩行者デッキがムービングウォークになるとかなりの費用がかかるとお聞きしております。今後、多くの国と結んでいく空港にもなりますし、また多くの方が利用していただくことになります。我が会派としては、市の財政負担の軽減を図るために国土交通省とのパイプを生かして財政確保の後押しをしてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、拡大される国内線の発着枠の活用についてお伺いいたします。

今春から国際チャーター便の運用が始まるとともに、国内線の発着枠についてもこれまでの1日最大80回から120回に拡大されたとお聞きしております。国内線が一層充実することにより、国内利用の旅客だけでなく、海外から神戸を経由して日本各地へ、また日本各地から神戸を経由して海外へといった旅客も増えることが期待されます。

拡大される国内線の発着枠の活用に向け、国内エアラインに対し、新規就航や増便を積極的に働きかけるべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

○河原港湾局局長 神戸空港の国内線の発着枠が拡大される件でございます。現在、80回という1日の最大発着回数に対しまして、これ、マックスで使っているという状況でございます。午前中にも御答弁させていただきましたけれども、2024年の利用者数というのは過去最高の約358万人ということで、国内航空需要、順調に増加しているのではないかなというふうに考えてございます。

神戸空港、2025年の夏ダイヤから1日当たりの発着枠が120回に拡大するというところでございまして、これまで就航しております既存のエアライン——ANA、それからソラシドエア、エア・ドゥ、スカイマーク、FDAといった5社をはじめまして、それ以外の国内のエアラインに対しましても関西エアポート神戸株式会社と連携しながら、新規就航、また既存路線の増便という働きかけを行ってきたところでございます。

3月30日から始まります夏ダイヤにおきましては、スカイマークが鹿児島便を増便、これ、1

便増便されます。それから、フジドリームエアラインズさんが青森で開催されるねぶた祭の期間に合わせまして青森便を1日2便という形で運行するというふうにお聞きしております。

また、報道等ございますけれども、トキエアという、これ、新潟を本拠地とする航空会社でございますけれども、トキエアが神戸空港と新潟空港を結ぶ路線を就航する予定でございまして、現在、国交省の運航許可に向けた検査を受けているという状況でございます。それが実現いたしますと、1日当たりの発着回数が80回を上回るという見込みでございます。

これ、増便、それから新規就航に当たりまして、各航空会社に神戸空港の需要を高く評価していただいているという結果だと認識をしています。

ただ一方で、各航空会社へのヒアリング等を我々もさせていただいておりますけれども、これにおきましては、報道等でもございましたけれども、ボーイング社の新機材の導入遅れということがございます。そういった中で、保有機材が少し展開が難しいということをお聞きしております。

ただ一方で、スカイマークの社長のインタビュー、これ、神戸新聞で昨年9月に掲載されておりますけれども、先ほどのボーイング社の件が2026年当初という形で新機材の導入がされるという予定にされておきまして、これが導入されれば既存路線の増便、また新規路線の開設を検討するというお話でございます。また、神戸空港につきましては、成長機会のある拠点でございまして、非常に大きなチャンスというようなこともコメントしていただいております。

それから、今現在、羽田線で午後9時という時間帯に出発する臨時便、これはスカイマークさんのほうで運航されておりますけれども、これにつきましても搭乗率が非常に好調だというふう聞いていまして、今後も運航を検討したいというお話もお聞きしておりますので、スカイマークさんにおきまして、神戸空港の拡大する発着枠の活用ということを前向きに捉えていただいているところだというふうにご認識しております。

今後、新規路線の就航、また既存路線の増便等によりまして、拡大する発着枠を活用いただけるよう、引き続き関西エアポート神戸などと連携しながら、エアラインの働きかけを行ってまいりたいと、そのように考えてございます。

○分科員（宮田公子） ありがとうございます。新規就航、また既存路線の増便に取り組んでいただいているということで、神戸の方も日本各地へのアクセスがさらによくなっていくと思います。

私自身も——4年前に花巻空港に就航していただいているんですけども——ちょうど息子が岩手の大学に行きまして、もう本当に行き来が便利になりましたとありがたく思っている1人です。ただ、2時半ぐらいの1便しかないですので、ちょっと中途半端な時間で、もし増便があればうれしいなというような状況ではありますが。また、国内外、本当に便利になっていくと思いますので、よろしくお願いします。

また、今まで以上に神戸空港を拠点に、そうやって日本各地から神戸を通じて海外へ、また海外から日本各地へという流れができることを期待しております。

次に、神戸港港湾脱炭素化推進計画についてお伺いいたします。

令和4年12月の港湾法の一部改正により、港湾脱炭素化推進計画などが規定されたことを受け、神戸港においても令和5年2月に神戸港CNP形成計画を策定し、港湾分野における脱炭素化を図っているところであると思います。

間もなく神戸港港湾脱炭素化推進計画が策定されると聞いているところでありますが、港湾物流においても脱炭素化の動きは世界的な潮流であり、荷主や船会社などのグローバル企業を中心

に、気候変動問題への対処が経営課題となっていると聞いております。神戸港が選ばれる港となるために必要な取組であると認識しております。

そこで、神戸港におけるカーボンニュートラルポートの形成について、取組状況と今後の展望をお伺いいたします。

○長谷川港湾局長 脱炭素の動きは、世界的な潮流でございます。

一例を申し上げますと、グローバル企業でございますイケア、ここは、2030年までに製品やサービスを顧客に提供するまでの全てのバリューチェーンにおいて温室効果ガスの排出量を2016年と比較し、50%削減することを目標に掲げております。この目標を達成するために、配送用にEVトラックを導入するなど取組を進めていくと、こういう方向性を示しています。

こういう荷主の要請に対応するために、海運の分野も脱炭素化に動いておりまして、現在、バイオ燃料との混合使用であったり、LNG燃料船の導入が進みますとともに、国のグリーンイノベーション基金を活用いたしましたアンモニアや水素などの新たな燃料のエンジン技術開発、こういったものが始まっている状況でございます。

ただ、1つ気がかりなのは、アメリカがパリ協定から離脱するというような一部報道もなされておりますので、これがどのような影響を与えるのかと、これは少し不安材料でございます。

今現在、国におきましては脱炭素化推進計画における様々なカーボンニュートラルの取組について委員会を行っております。多分、委員の中からもそういった懸念の声が出ているんだと思いますけれども、今、国交省においてもきちっと脱炭素化に向けたロードマップを策定すると言われておりますので、これは、日本の港湾においては間違いなくきちっとやっていくべき方向性が示され、それに我々も乗りながら確実に進めていくべきだと考えています。

神戸といたしましては、先ほど委員からも御紹介ありましたけれども、国内他港に先駆けまして、令和4年度に神戸港のカーボンニュートラルポート形成計画を策定いたしました。これによりまして様々な取組を進めてまいりました。

現在、港湾法の改正がありまして、今年度内に神戸港港湾脱炭素化推進計画への移行を進めております。脱炭素化への取組は、港にとっては新たな付加価値となり、今後も荷主や船社などから選ばれる港であり続けるためには必要不可欠で重要な取組となります。

脱炭素化推進計画というのは、そもそもつくっておりましたカーボンニュートラルポート形成計画を基本的に踏襲するものでございます。ただ、カーボンニュートラルポート形成計画というのは、非常に幅の広い分野で書いておりまして、より一層港湾機能の高度化を目指すということを考え、削減目標をターミナル内、また出入りする船舶または車両に絞りまして脱炭素化推進計画を策定しております。

今現在、策定作業を進めておりますけれども、具体的な計画内容・方向性が決まりましたら、また議会にはお示しさせていただきたいと思っております。

特にこれ、いわゆるターミナル内とか船舶や車両、出入する船舶や車両に絞ることによりまして、脱炭素化推進計画のKPIが変化をします。今現在考えておりますのは、2021年度内のターミナル内の出入船舶とか車両を対象にカウントいたしますと、22.6万トン、これが1つのKPIとなると考えております。

神戸港の現在の取組でございますけれども、様々な取組を進めるんですが、1つは上屋のLED化を進めることで、脱炭素化の促進になるということ。それと、停泊いたしております船舶に対する陸上からの電力供給システムを設置する、これも大きな取組になります。

そして、民間企業においても取組が進んでいます。これは、電動の内航船舶を運航する計画がありまして、着岸するターミナルでの受入れ施設の整備につきまして、国や阪神国際港湾と共に調整を行っているところでございます。

さらに、コンテナターミナルにおいては、電動の大型荷役機械が導入されます。また、新しい技術にもチャレンジをしております、水素を燃料とした港務艇の建造に現在着手しております。

国においても、脱炭素化の取組を神戸港で進めておりまして、ターミナルの荷役機械——R T Gですけれども、R T Gの水素燃料化の実証実験にも着手をしているところでございます。

今後の展望なんですけれども、1つは、荷役機械の脱炭素化の動きというのは、世界でも検証が始まったところでございます。特に、やはり環境基準が厳しいロサンゼルス港では、それぞれの機械に適した、例えば電気であったり水素であったり、こういう燃料を検証する実証事業が進められています。

港の荷役の形態とか取扱量には異なる点がありますが、こういった世界の先進的な事例を基にきちと検討を進めてまいりたいと思います。

ただ、ここにも大きな問題がございまして、荷役機械というのは大変高価なものでございまして、民間企業が脱炭素化を進めるには大きな投資が必要となります。そういう意味では、脱炭素化の動きについては国策と考えておりまして、引き続き国に支援制度の創設を要請してまいりたいと思っています。

それと、先ほど上屋でのL E Dの話をしましたけれども、やはり我々としては、再生可能エネルギーの活用もしっかり考えていきたいと思っています。実は、再生可能エネルギーというのは、太陽光パネルを想定してございましたけれども、上屋の上に太陽光パネルを置くと構造的に——太陽光パネルは非常に重量物でございまして、上屋の構造でなかなか構造がもたないということがございます。

こういう点をうまく解消するには、実はペロブスカイトという薄型の新しい技術があります。これは、結構技術開発は日本が進んでいるんですけれども、なかなかマーケットに出てきません。これは、これまでも国交省、経産省を含めて様々お願いをしてるんですけれども、ペロブスカイトの技術が出ますと、例えば建物の壁面であったり屋根であったり、いろんなところに活用ができます。これ、再生可能エネルギーですから非常にメリットの大きい技術でございます。

ですから、何とかペロブスカイトも早くマーケットに技術を出していただいて、商品化していただいて、我々が使えるような取組を、これはやはり経産省なのか国交省なのか両方なのか、後押しをしてもらいたいと思っています。

様々な取組がございすけれども、神戸港の付加価値を高めるためにもカーボンニュートラルの取組は重要でございすので、全力で取り組んでまいりたいと考えています。

○分科員（宮田公子） ありがとうございます。

脱炭素化への取組がもう本当に世界的な潮流の中、港湾局としても今お聞きするだけでも様々取り組んでいただいているということで理解いたしました。

また、脱炭素化推進計画の計画内容、方向性について、議会で示していただけるということでしたし、取組の中で、先ほど水素など新しいエネルギーからというお話もあって新しい産業につなげる取組ということもお考えということで、本当にまた強い意欲を感じました。

神戸港が世界に劣らない、また先に行くような取組ができるように進めていただきたいと思います。

ます。よろしくお願いいたします。

最後に、高潮・津波対策についてお伺いいたします。

市民にとっての安全で安心なまちづくりのため、高潮・津波に対してハード・ソフト両面での総合的な防災対策に日々取り組んでおられる港湾局の事業運営を評価しております。

令和6年度予算特別委員会にて、防潮鉄扉の遠隔操作化は令和6年度末で完了予定との答弁がありました。防潮鉄扉は津波発生時に迅速かつ安全に閉鎖することにより、市民の暮らしの安全・安心を守る重要な施設であります。発災時に十分な機能が発揮されるよう、日々の維持管理が必要不可欠であると考えております。そこで、防潮鉄扉の遠隔操作化の進捗状況及び維持管理の方針について御見解をお伺いいたします。

○**露口港湾局部長** 津波による浸水被害を軽減するためには、防潮鉄扉を迅速かつ確実に閉鎖する必要があります。平成30年から防潮鉄扉の遠隔操作化事業に着手しまして、令和2年から順次運用を行っている状況です。

現在の遠隔操作化の進捗状況としましては、全体整備を78基予定しているんですけども、今現在77基できておりまして、残す1基についても現在工事中でございまして、令和6年度中に78基全てが完了する予定です。

委員御指摘のとおり、発災時に防潮鉄扉の機能を十分に発揮していくためには、日々の維持管理をしっかり行っていくことが重要であると考えております。

防潮鉄扉の維持管理についてですけども、国のほうでマニュアルをつくっておるんですけども、それに従って神戸市においても維持管理計画というものを策定しておりまして、維持管理計画を策定することによって持続的に防護機能を確保するため、予防保全型の計画的な修繕とか更新を行う方針としております。また、計画に定める点検としましては、台風時期の前後に点検を実施しまして、不具合があった箇所については速やかに現在修繕を行っている状況です。

さらに、遠隔操作化の核となるシステムがございますが、システムの基盤についても稼働状況を常時監視するとともに、年1回の点検を実施するなど、必要な維持管理を計画的に実施しております。

引き続き、日々の適切な維持管理や訓練といった防災対策を確実に進めることによって、市民の安全・安心なまちづくりを進めていきたいと考えております。

○**分科員（宮田公子）** 遠隔操作化は78基で、あと1基が今年度中ということは、もう今月中ということで、ありがとうございます。

維持管理についてなんですけども、私、ある建設会社の方から、以前に防潮鉄扉を閉鎖しようとした際に砂とかごみとかがレールに詰まったりとかしてまして、なかなか閉鎖がしにくかったことがあったそうなんですけども、そのことを言われまして、清掃など管理は、今大丈夫ですかという御指摘を受けたことがあります。

それで、ちょっといろいろそのときもお伺いしたんですけども、今、回答があったように、年に1回の管理といいますか、点検とか、また何かあれば保守であるとか、それをしっかり行っておりますというふうに私もお答えしました。

ですけども、やはり津波発生時にそのようなことがもし起これば大変なことになりますので、平時からしっかりと管理が必要と考えますので、また今後もそうやって継続してよろしくお願ひしたいと思います。

再質問なんですけども、高潮対策緊急事業進捗についてということで、令和6年度予算特別委

員会において、六甲アイランド・ポートアイランドにおける神戸港高潮対策緊急事業は、令和7年度に完了予定の旨の答弁がありました。しかし、令和7年度予算において、高潮対策緊急事業として新たな債務負担行為の設定を予定されております。これは、事業完了の見込みが先送りになっているということになるのではないのでしょうか。そこで、現在の事業の進捗状況と今後の予定について伺いいたします。

○**露口港湾局部長** 平成30年の台風21号におきましては、六甲アイランドを中心とした港湾エリアで大規模な浸水被害が発生したところです。再度災害防止に向けた対策に当たっては、有識者で構成した大阪湾港湾等高潮対策検討委員会神戸港部会での議論に基づき、大きな方針としましては、六甲アイランドにつきましては、水際での効果的な浸水防止対策として、埠頭用地のかさ上げ、あるいは擁壁の整備を行い、港湾物流機能の維持や都市機能への浸水対策を行っているところです。

また、同じく大きな浸水被害を受けましたポートアイランドにつきましては、浸水防止対策として、擁壁の整備とか道路のかさ上げ、あと雨水排水を行うためのポンプ施設の設置とかといったものの対策を現在行っております。

現在の進捗状況なんですけれども、六甲アイランドにつきましては、南側・東側の港湾エリアの擁壁整備とか埠頭用地のかさ上げについては完了しており、現在、六甲アイランドの北東のフェリーバス周辺とか、あと東側の臨港道路、縦の道なんですけれども、そのの工事を進めております。また、ポートアイランドにつきましては、東側の岸壁周辺の擁壁整備とか、港島トンネル南側のポンプ施設とか道路かさ上げは完了しており、現在残る工事の発注に向けた工事を進めております。これらの工事において、現在、都市部には浸水被害が出ることはないと考えております。

ただ、これらの取組については、港湾事業者と沿道事業者と調整を図りながら鋭意現在進めておるんですけれども、工事エリアが結構広範囲に及ぶことから、調整に時間を要している箇所もあり、六甲アイランドの東道路のかさ上げに当たっては沿道事業者の営業に支障が出ないよう個別に調整しているほか、電柱とか地下埋設物・信号機・標識の移設を、必要な調整を現在行っています。

このため、事業完了年度は令和8年度となる見込みであります。できる限り工事を前倒しで発注するとともに、引き続き丁寧な地元調整に努めて、完成に向けて鋭意努力してまいりたいと考えております。

○**分科員（宮田公子）** 六甲アイランド・ポートアイランドともに高潮対策の工事を進めていただいていることは理解いたしました。事業者との調整も大変であると理解いたしますが、災害はいつ起こるか分かりませんし、また想像を超えてくる可能性が大いにあると思いますので、市民の安全・安心のため、早期の完了をお願いいたします。

以上です。

○**主査（松本のり子）** お疲れさまでした。

委員の皆様申し上げます。

この際、約20分間休憩いたします。

午後2時50分より再開いたします。

（午後2時30分休憩）

（午後2時50分再開）

○主査（松本のり子） ただいまから予算特別委員会第3分科会を再開いたします。

休憩前に引き続き、港湾局に対する質疑を続行いたします。

それでは、赤田議員、どうぞ。

○分科員（赤田かつのり） それでは、一問一答で質疑をさせていただきます。

2025年度の当初予算案の規模は2兆331億円となっており、2005年以降、20年ぶりの2兆円台となっています。そして、港湾局では、神戸空港の活性化やウオーターフロント地区の再開発などの主要施策を拡張する予算案となっています。

本当にこれでいいのかという、ちょっと私、問題意識持っておりまして、いろいろ不明な点がありますので、以下質問させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

まず、ウオーターフロントの再開発についてなんですけども、2040年頃のウオーターフロントの将来イメージ図というものを勉強会でもまず最初にレクチャーいただきましたし、その後もちょっといろいろ見ながら思うんですけども、中突堤の中央ビルや京橋地区の船だまりを解体して大規模な埋立てを行います、これまでの計画になかった高浜岸壁と中突堤をつなぐ海上デッキの整備や、かもめりあ周辺の再整備などが示されているということなんです。

メリケンパークの東側から第4突堤の西側にかけての地域に商業や観光など民間の投資を誘発するんだということなんですけども、こういうことを本当に全く市民不在で決めてしまうんですか。

○長谷川港湾局長 まず、高浜岸壁やかもめりあ周辺のグランドデザインですけれども、これは、今後取り組むべき方向性を示しておりまして、まだ個別具体的な事業の内容を決定しているものではないです。

そして、ここは、特に東西方向の回遊性ということが非常に重要でございますので、高浜岸壁からかもめりあやメリケンパーク、また中突堤の中央ビル辺りへの回遊性を向上させるための1つの方向性をお示ししているものでございます。

これについては、しっかり議会でも議論をさせていただいておりますので、特に今問題があるとは考えてございません。

○分科員（赤田かつのり） ただ、こういう方向性を示したということなんですけども、これは、市民にはパブコメを行う、そういうこと、計画はあるんでしょうか。

○長谷川港湾局長 パブリックコメントの件ですが、これは、常任委員会でもお答えをさせていただいておりますけれども、今回のグランドデザインの案は、これまでの港都神戸グランドデザインでありましたり、ウオーターフロントビジョン、これまでの計画を今の再開発事業の進捗に合わせて再編・更新をするものでございます。ですから、具体的に今の計画を更新するものであるために審議会での意見聴取やパブリックコメントは予定をしてございません。

○分科員（赤田かつのり） ただ、要するに、大きく作り替えを行うわけであって、今後どうなるのかということ。ただ、広報紙K O B Eなんかやったかな、いろいろ出てますよね。それ、受け止め方というのは市民の中では様々やと思います。

それで、まずひとつ聞きたいのは、これは、2025年度予算案では約34億円以上ついているわけなんですけども、これ、さらにこれから毎年これくらいか、それ以上の規模の予算を執行するんじゃないかなというふうに思ってしまうんです。

仮に、このイメージ図どおりに進めるとして、2040年頃ですか――の10年から15年で一体総事業費は幾らというふうに見込んでいるんでしょうか。

○長谷川港湾局長 先ほども御答弁差し上げましたとおり、これは方向性をお示ししているものでございます。ですから、個別具体的に積算をし、具体的な費用をはじいているものではございません。そういう意味では、総事業費というものが今出ているわけではございません。

○分科員（赤田かつのり） ただ、イメージ図を見ますと、いろいろ改造されたようなことで、その方向でやっていきたいんだろうという思いがありありと表れているんです。

例えば京橋地区の埋立ての事業なんですけど、船だまり機能の再編などの公共事業で、これは莫大な費用がかかると思うんです。これ、仮にやるとしたら相当な費用がかかって過剰な投資と思えてなりませんが、いかがでしょうか。

○長谷川港湾局長 京橋地区は、これも神戸港の中期計画においてお示しをさせていただいておりますけども、1つは阪神高速3号神戸線の大規模更新事業に合わせて整備を進めていくものでございます。今現在、船だまりの再編に向けて、京橋の南側であったり、ポートアイランド北側に防波堤の工事を進めています。

そして、これは、当然のことながら、阪神高速とも連携しながらの事業でございますので、1つは、阪神高速に対しても一定の御負担をいただくということでございます。それと、船だまりの再編におきましても、交付金事業等国費の導入も行っています。現在も国費の導入を行っています。

そして、実際に埋立地ができましたら、これは当然のことながら、周辺の地価動向も見ながらでございますけれども、売却とか賃貸借によりまして収益が上がります。これによりまして事業費を回収する、こういったスキームで考えてございます。

○分科員（赤田かつのり） 要するに、国であったり、阪高であったり、そして神戸市も協議をしてお金を出す、投資をするということであって、総事業費とすれば、このイメージどおりにいくとすれば相当な額になるというふうに思うんです。

いずれにしても、こういうことを本当に行うことがいいのかという、こういう疑問をずっと抱かざるを得ないんです。私自身が目視した範囲なんですけども、ここの船だまりの地域には国土交通省や海上保安庁、県警の船舶も含めて、ちょっと先日見た限りでは40隻から50隻ぐらいですか、停泊をしていました。この船だまりには、それ以外にも、こういう——船だまりにはどういった船舶が停泊して、どれだけの人たちが業務に携わっているんでしょうか。また、船だまりには多いときで何隻の船舶が停泊しているんでしょうか。

○長谷川港湾局長 京橋船だまりの状況でございますけれども、ここは官公庁船であったり、パイロットボート、民間船が停泊をしております。今現在50隻の小型船舶が利用している状況でございます。

そして、この事業を進める際には、これまでも丁寧に協議を重ねてまいりました。ですから、船舶所有者からは、移転に関わる全ての同意書を受理して今の防波堤なり棧橋の工事を進めている状況でございます。

○分科員（赤田かつのり） 私が行ったとき、50隻弱かなと思ったんですけどね。ちょっとよく分かんないですけども。この中で民間船というのは一体どれだけあるんですか。

○長谷川港湾局長 おおむね半数ぐらいが民間船でございます。

○分科員（赤田かつのり） 私も目視した範囲なんで分かりませんが、官庁の船よりも圧倒的に民間が多かったような印象を持ちました。

既存の船だまりを埋め立てるということで、現在の船舶を利用されている方、特に民間船の方

というのは、仮にこれが本当に行われるとするならば、停泊場所を移転せざるを得んと思うんです。中には、工事中に業務を中止せざるを得ないという場合もあると思うんですけれども、そういうことでしょうか。

○長谷川港湾局長　ここは、先ほども申しましたとおり、丁寧に説明をさせていただいております。ですから、工事中にこの船舶の係留が中止することはございません。

そして、これは移転になりますけれども、移転に向けてもこれまで協議をしております、例えば今のちょうどメリケンパークの東側であったり、ポートアイランド北側であったり、これは今現在の船舶の所有者の意見を聞きながら、こういった場所に移転すればいいのか、十分に協議を重ねた結果、現在のような状況になってございます。

○分科員（赤田かつのり）　はたから見てまして、移転する、工事をして移転をするとなったときに、中には中断することでやっていかれんということで廃業せざるを得んというのが出てくるんやないかなというような気もしなくもありません。

まず、再整備をして、全ての船舶が再整備後にまた利用できるんですか。民間の船舶です。

○長谷川港湾局長　当然、民間の事業者の方々ともきちっとお話をさせていただいております、先ほど50隻のうち半数と申しましたけれども、この方々からは、次の移転をしても事業をできるような場所での移転先の交渉になっておりますので、事業に支障が出ることはございません。

○分科員（赤田かつのり）　移転後も、だから戻れないという、そういう民間船も生じるということとを前提にして話はされてるんじゃないですか。

○長谷川港湾局長　戻れないということの意味が少し分かりかねますけれども、事業に支障がないような移転先を御提案させていただいているということでございます。

○分科員（赤田かつのり）　といいますのは、イメージ図を見ると、今よりも船だまりの受入れのエリアというか、ここが少なくなってるという感じがしてならないからね。それだったら、整備後には利用できなくなる民間船が幾つも生じてくるんじゃないかという感じがするんですけど、その辺、どうですか。

○長谷川港湾局長　今、どの図面を見られて御指摘をされているのか分かりませんが、1つはメリケンパークの東側に移転する、それとポートアイランドの北側にも移転する、2か所ございますので、この2か所で民間船の事業はきちっと成立をいたします。

○分科員（赤田かつのり）　いろいろ不明な点があるんですが、ほかの観点で。

いろいろ話を進める、協議を進めると言うんですけれども、これ、一般市民から見れば、それはいろいろイメージを持って期待されるという声が出るような宣伝をされると思うんです。けれども、船だまりの問題点を考えてみると、状況をよく分からないままにイメージだけで判断されるということもあり得ると思うんです。ですから、正確な情報というか、これが利用される、今までずっと業務に携わってこられた方にとって不利益にならないのか、そういうことも責任を持って示すことができると思えないんですけど、いかがでしょうか。

○長谷川港湾局長　お示ししております図面というのが、今どういう図面で議論をされているのか分かりかねますけれども、先ほどからの答弁の繰り返しになりますけれども、基本的に船舶の所有者からは、移転に係る同意書をきちっと我々も受理しておりますので、事業に影響のないということを確認して事業を進めております。

○分科員（赤田かつのり）　いずれにせよ、方向性を示して、大体船だまりそのものについては、

整備するのは間違いなくやろうとしているということが分かります。それから、神戸港の歴史を感じさせる建造物も保存もせずに解体するということも方向性として示されていると思うんですが、そういうことは許されないというふうに思っています。

次に、別の質問をさせていただきますが、戦略港湾についてです。

高規格コンテナターミナル等の整備など、国際コンテナ戦略港湾の推進に165億円がついています。毎年、このような莫大な投資を繰り返していますが、このような投資というのは、これはもう一旦立ち止まって根本的に見直しを行うということが筋やと思うんですけど、見解を求めます。

○小嶋港湾局副局長 今日これまでも何度も答弁させていただいておりますけれども、船舶の大型化というのは、本当にこれは進んでおります。我々どもとしては、船会社、ユーザーのニーズにきっちりと対応したような形で整備を進め、既に現に1万3,000TEUの船というのが就航しているということを考えると、我々どもとしては過去の投資も間違っていないし、これからやろうとしていることも間違っていないというふうに考えております。

以上です。

○分科員（赤田かつのり） 要するに、国のほうが令和6年2月に発表した国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会の最終とりまとめというところでは、東アジア・東南アジアなどからの貨物を日本で積替えをして、国際基幹航路へ輸送するルートの構築を推奨しているということなんですけども、神戸港がこういう役割を本当に担うことができるというふうにお持ちなんでしょうね。

しかし、コンテナの取扱個数の推移というのを事前に教えていただきました。これは、平成6年度・平成16年度・平成26年度、そして令和5年度と、10年区切りで教えていただいたんですけども、これを拝見しますと、神戸港とアジア方面では平成6年度の129万843TEUが令和5年度は148万4,493TEUということで、アジア方面は伸びているんだ。一方で、神戸港とアメリカの方面では、平成6年度の67万6,058TEUが令和5年度は17万7,101TEUというふうに激減しています。また、ヨーロッパ方面についても、平成6年度の15万8,508TEUが令和5年度は10万5,055TEUというふうに。ヨーロッパ方面というても、北米方面というのは、やっぱりこれは不調なわけであって、シェアが下がってきてるんじゃないかと思うんです。それでも、これは国際基幹航路として神戸港が担うことができるというふうにお考えなんですか。

○小嶋港湾局副局長 平成6年との数字というので今比較をいただきましたけれども、平成6年というのは阪神・淡路大震災前でございます。神戸港が東アジアのまさに北米の窓口として機能していた当時でございます。当時の多分トランシップ貨物量、トランシップ率——神戸港全体でのトランシップ率というのが25%から30%ぐらいあった時代だというふうに私は記憶をしております。

その後、よく言われてるんですけど、釜山港の整備であつたりとか、あるいは上海港の整備であつたり、中国の港の整備の進展、こういうものが出てきた中で、東南アジアそのものから北米への直行、東アジアから北米へ直行が出るようになってきているというようなことは我々どもも十分に理解をしております。

ただ、国際コンテナ戦略港湾として、我々ども、西日本の経済と産業を支える、西日本で工場を持たれている、あるいは商売をされている方々、こういう方々の生活をきっちりと守っていく、事業をきっちりと成り立たせていくためには、今、グローバルなサプライチェーンというのは必

要不可欠でございます。我々どもとしても、きっちりと日本の産業、経済を守っていくためにも神戸港の役割というのは果たしていくべきだと思っておりますし、基幹航路の維持・拡大というのは目指していくべきだというふうに考えております。

以上です。

○分科員（赤田かつのり） 震災前と比べましたけど、実は、中間の平成16年度・平成26年度・令和5年度と、この3か年のデータも頂きました。それを見ても、アメリカ方面では28万9,000TEUが、平成16年度ね。それが令和5年度の数値になっているんです。ずっと減っている。それから、ヨーロッパ方面についても、19万8,000TEUが、これが10万TEUに下がっているということで、国際的な情勢の変化、物流の変化というものがある中で、北米方面は間違いなく下がっており、そしてアジアの方面については、これは右肩上がりに上がっている、ほぼ右肩上がりに上がっているというふうにしかな誰が見ても取れない、そう思うんです。

これ、定期航路の数にも表れているというふうに思いますが、こういう流れを見てみるとどう見ても神戸港が活躍の場とは思えません。コンテナ定期航路数の推移を見ると、アジア方面が平成6年度・75航路が令和5年度は71航路と伸び悩んでいます。アメリカ方面は、平成26年度の26航路が令和5年度は何と4航路にすぎません。ヨーロッパ方面では、平成6年度・12航路が令和5年度は1航路が2航路にちょっと増えたというのは聞いてますが、こういう状況です。全体の荷物も減り、神戸港を輸送ルートとして利用される活躍の場というのが、どう見てもこれはないとしか思えないと思うんですが、いかがですか。

○小嶋港湾局副局長 航路数というお話をされましたけれども、平成6年ですけれども、このときの世界で最大の船舶というのは4,500TEUから5,000TEUクラスの船です。今まさに世界最大で走っているのが2万4,000TEUクラス。ここ20年、30年という中でこれだけ船の大型化というのが進んできております。

実際、神戸港に入っている北米航路についても、当時はずっとパナマックスと言われるパナマ運河を経由しないといけないということで、2,000TEU、3,000TEU、マックスでも4,000TEUクラスというのが一般的でございました。それが先ほど申し上げたように、今は1万TEUを超える、1万3,000TEU・1万4,000TEUというような船が神戸港にも就航しております。

神戸港の機能として、阪神・淡路大震災前にあった、いわゆる東アジアのトランシップ拠点、ここは確かに今はほかの港、釜山港であつたりに移っているかも分かりませんが、戦略港湾で申し上げているとおり、我が国の基幹産業を守っていくための港として基幹航路の維持・拡大、これは必ず必要になってくるものでございます。

実際に貨物が減っているからということではなくて、きっちりとグローバルなサプライチェーン、産業を支えるためのサプライチェーンを維持していくということが非常に重要なことだと我々どもは認識しております。

○分科員（赤田かつのり） そうは言いますが、同じ国土交通省の資料で、神戸港の外貿コンテナ航路一覧という表がありまして、それを見ると、その岸壁ごとで見ると、例えばPC-15から17のところでは、欧州・北米は週に1便ずつです。近海が11ある。東南アジア方面は3ある。圧倒的にPC-15から17というのは、そちらの近いところに多い。PC-18についても欧州・北米はありません。近海、東南アジア、その他です。

それから、六甲アイランドについても、RC-4・5、北米が2あるだけ、RC-6・7については北米・欧州が1あるだけと、こういう状況ですから、ちょっと今の局の見解という

のは一般市民から見てもこれは大丈夫かと思われても仕方ないというふうに思います。

それで、六甲アイランドのRC-4・5では、今後、貨物の複合ターミナルとしての形成を検討すると聞きましたが、これについては大型化するコンテナ船の対応のために水深を14から16メートルに港湾計画を変更した経緯がありますけども、平成31年度にマースクがRC-4・5の借受け・運営から撤退して外国船はゼロになっている。多大な投資をしたにもかかわらずです。

今後は、組立てや加工といったサービスの提供を行うために複合ターミナルを形成すると言うんですけども、もはや岸壁の大水深化というのは必要なくなるんじゃないでしょうか。港湾計画からRC-4・5は外すべきと考えますが、いかがでしょうか。

○小嶋港湾局副局長 まず、現状のRC-4・5の利用でございますけれども、マースクが撤退したというような言い方をされましたけれども、借受け者としてマースクから三菱倉庫に代わっただけで、実際にマースクの船というのは現在も変わらず寄港しております。RC-4・5には、マースク以外に、川崎汽船が借受け者になっておりますので、いわゆるONEの船が寄港しているというような状況になっております。

今後の方針というところでございますけれども、今日の午前中も御説明させていただいたとおり、中期計画において日本で初めてとなる大規模な複合ターミナルの形成というのを掲げております。ここでは、コンテナ貨物をはじめ、RORO船、あるいは重量物貨物、こういうのを一体的に扱っていくようなターミナルにしようというようなことで方針を掲げさせていただいているところでございます。

先ほども少し港湾計画のお話も出しましたが、実はRORO船においてもコンテナ船と同様に急速に大型化が進展しておりまして、神戸港、現在、欧州の最大手のRORO船会社が就航していただいておりますけれども、現在、世界で就航している最大の8,000台自動車が積めるような船というのを神戸港には就航していただいております。

この船会社は、既に本当に世界最大級となる1万2,000台積める船というのを今まさに建造中、ここ2～3年の間にデリバリーされるというような計画で聞いております。1.5倍ぐらいのキャパシティーになると、非常に大きな船が造られているところでございます。

実際に、RORO船においても、これだけの大型化が一気に進む中で、きっちりとした我が国初の大規模なROROターミナルを造っていかうとすると、大水深で高規格な岸壁、この岸壁の機能というのが間違いなく要ると我々どもは考えておりまして、今後も大水深の必要性というものには変わりはないというふうに考えております。

以上です。

○分科員（赤田かつのり） だから、そういうのがほんまに神戸港に来るかどうかの問題であって。

今、御答弁ありました川崎汽船については、PC-14から17に移転して施設を一体的に利用できるようにも整備するということなんですけども、海運大手のその時々求めに応じた対応になってるんじゃないかと思いますが、結局、それが過去においても成功しないと思うんです。

私は、波止場町通に、弁天浜、はしけとその関係者や港湾労働者、荷役、そして係船作業など、6枚のプレートに25枚の写真が掲示されているのをちょっと拝見いたしました。通称弁天浜と呼ばれていた波止場町通の一角が毎日仕事を求める港湾労働者であふれて、コンテナ荷役が始まる前にはこの地域が神戸港の一大拠点であったこと、またはしけ等、水上生活をされている方々が神戸港の発展に多く貢献したとも言われています。当時はとても活気に満ちあふれていたことがよく分かるんですけども、ところが、震災で甚大な被害を受け、その後の大規模な埋立てで、今

や当時の面影はほとんど見られない状況になっているわけではありますが、時代や国際情勢が大きく変わったとは言うけども、今取り組んでいる港湾政策が活気を取り戻すことになるとは私は到底思えません。

次に、神戸空港についてお聞きしたいと思います。

機能強化についてですが、2030年前後の国際定期便就航に向けてさらに機能を強化するという計画をされるということで、午前中からそういう議論がありましたけども、そもそもこの需要予測、そしてまたいろいろ調査もされるという話もありましたが、この見通しというのはあまりにも甘いんじゃないか、そのような投資を行うというのは、これは立ち止まらなきゃいけないと考えますが、いかがでしょうか。

○河原港湾局局长 需要予測等のお話でございました。

これまでから御答弁させていただいておりますけれども、関西3空港懇談会のほうで合意をしております国内線の120回、国際線の40回と、こういう数ですけれども、これにつきましては、関西エアポートグループのほうでエアラインへのマーケット調査、それから関西国際空港における国際運航の経験ノウハウなども踏まえて想定されたものでございまして、これにつきましては、本市が国土交通省が用いる4段階推計法により推計した需要予測と符合しているという、そういう状況でございます。

○分科員（赤田かつのり） 国際チャーター便の運用開始するわけなんですけれども、申込みが20社でしたか。16社が、まだ就航してないんじゃないかなったかと思うんですけども、4月18日の第2ターミナルの供用開始時点で4社40便になっていたと思うんですが、今年度中にあと16社が、ほんまに来るんですか。

○河原港湾局局长 第2ターミナルで4月18日から国際チャーター便を受け入れさせていただきま。先ほど委員のほうからお話ございましたけれども、韓国・中国・台湾の3か国5都市と週40便の運航をする。

また、ゴールデンウィーク期間中にはベトナムとのチャーター便も就航するというところでございまして、残りの16社というようなお話がございましたけども、国際チャーター便につきましては、午前中も御答弁させていただきましたけれども、今の第2ターミナル自体がチャーター便の運用でございまして、長谷川局長からも御答弁しましたけども、大体4割から5割程度の受入れキャパシティというように考えております。

まず、4月18日から国際チャーター便をしっかりと受け入れるということで、安全・確実に進めるということで40便という受入れにしておりますけれども、需要は相当強く、20社からも御要望いただいておりますので、それらにつきましても引き続き受け入れられるように尽力してまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（赤田かつのり） だから、まだ確定してへんということですね。

将来的には拡張して定期航路にするということなんですけど、私が思うのは、インバウンドの話ばかりされるんですけど、JTB総合研究所の観光統計を見ました。関西国際空港からの出国者数は、2019年度の397万4,123人が2021年には4万3,970人に落ち込んでいます。つまりアウトバウンド。2023年度は166万1,870人ですけども、まだ回復はしてないという状況にあります。関空でさえも円安とか物価高騰とか、こういう影響もあり、日本から外国へ旅行する人はそんなに増えるような状況にはないと思うんです。そこへ持ってきて神戸空港で。神戸空港についても、そんなに利用して海外行かれるのかなと思うんです。インバウンドだけで判断しておるんじゃない

ますか。

- 河原港湾局局长 今、関西国際空港の旅客数のお話がございまして、私の手元の数字でいいますと、国際線旅客数のうち、日本人の旅客数が、今2024年の累計ですけれども、大体7割近くまで回復をしてきている。一方で、外国人の旅客数につきましては120%近くまで伸びてきているということでございまして、2024年の9月以降、コロナ前と比較しまして100%を超える数字というのが5か月連続で継続しているという状況でございます。

2025年4月からは、大阪・関西万博等もございまして、こういった関西への航空需要について神戸空港もしっかりと受け止めてまいりたいと、そのように考えております。

- 分科員（赤田かつのり） そうはいつても、国民全体の中でも、海外旅行したくたって生活が苦しくなっていくたくても行けないとか、いろんな事情があると思います。

それで、たしか何か国の資料で、こういう国際化についてはインバウンドもアウトバウンドも両方大事みたいな話が——という見解を出してたと思うんですけど、アウトバウンドの面で見ても、それは外国為替の影響とか、それからロシア・プーチン政権のウクライナの侵略とか、それから原材料価格の上昇とか、いろんなことが国際的に予期せぬというか、そういう状況がある中で、日本国民自身も海外に旅行しようと思ってもできない状況に、それは当然あるわけであって、これは港湾局の仕事の範囲の外になりますけど、いろんな状況がある、そういう状況をしっかりと鑑みて考えていかなければならないというふうに思うんです。

あくまでも関西国際空港の補完としての役割を期待されているだけであって、こんなことに16億円以上もの予算をつぎ込む、そんな機能強化というのを私は行うべきではないというふうに思います。

空港に関わってもう1つの質問がありますが、第21号議案ですか、ここで新都市整備事業会計の廃止によって空港島の北部の部分の約100ヘクタールですか、これを港湾事業会計が引き受けることになるんだということです。これ、財務諸表を見ました。ところで、空港島の整備に約4.2億円の債務負担行為がありますが、これは具体的にどういうことなんでしょうか。

- 河原港湾局局长 空港島の整備の4.2億ですけれども、まだまだ造成をしていきますし、計画道路を造っていくというような事業もございまして、その事業費でございます。

- 分科員（赤田かつのり） そういうふうにやっていって、将来戦略というのを考えておられるんだろうなというふうに私も想像しましたが、本会議でもこの話が出てきましたが、要点というのは、大きく空港島の西側と中央部のエリアに分けて検討を進めているんだと。西側のエリアについては、航空機関連産業をはじめ、いわゆる先端産業とか成長産業の集積を図るんだということです。そして、空港の旅客ターミナルを含む中央エリアは、商業施設やホテルなどを誘致して外国人観光客をどんどん呼び込んでいくということでしょう。こういったことは、具体的な検討というのは、どこで行っているんでしょうか。

- 河原港湾局局长 先ほど委員からお話ございましたけれども、先日の本会議におきまして御答弁しました中央エリアでございますけれども、神戸ブランドの発信拠点、また商業施設、ホテルのほか、滞在型複合施設など幅広くマーケットの声を聞きながらということで、我々のほうでは、今、民間事業者も含めましてマーケットの声を聞いているという状況でございます。

- 分科員（赤田かつのり） これは、私、ちょっと見間違いがあるかも分かりませんが、一応確認なんですけども、神戸空港島将来ビジョンの策定を事業者に委託して進めていってるという理解でよろしいでしょうか。

○河原港湾局局长 事業者への委託というよりは、事業者のほうにいろいろな基礎資料のようなものは調べていただいたりはしておりますけれども、策定につきましては私どものほうでさせていただきます。

○分科員（赤田かつのり） 要するに、庁内で行っているわけであって、どこか民間に委託をしてという、何か見たような気がしたんです——とお聞きしたまでのことなんですけども。

思うのは、そもそも広大な地域を港湾事業会計が引き受けるということなんですけども、結局、中央エリアについては、外国人観光客が中心かな、あるいは商業施設やホテルなどを誘致していくという、こういうことを検討されているわけなんですけども、そういったことに活用するかどうかというの、これは市民の総意によって決めるべきことだと思うんです。

また、思うのは、そもそも30年前に、阪神・淡路大震災の前ですけども、ポーアイの2期に医療産業都市、ここにレジャーランドを企業と一緒に立ち上げていこうという計画があって、これは4年ほどで破綻したということなんですけども、そういった同じことを繰り返そうとしてるんじゃないか、そう思うんです。全くその教訓というものもひとつも酌み取らずに同じようなことを繰り返すということをやろうとしているんですか。

○河原港湾局局长 先ほども御答弁させていただきましたけれども、中央エリアのところでは、神戸ブランドの発信拠点、また商業施設、ホテルのほか、滞在型複合施設など、幅広くマーケットの声を聞かせていただきたいと考えておりますので、そういった御指摘には当たらないのではないかなというふうに考えております。

○分科員（赤田かつのり） 発想がよく似ているなという感じがしたので、そういうふうな質問をさせていただいたわけなんです。

こういうことを行うということは、相当な時間も使うでしょうし、インフラの整備も含めて相当過剰な投資を前提とした、そういう検討になるんじゃないでしょうか。いかがでしょうか。

○河原港湾局局长 将来的にどのようなまちになっていくのか、投資の部分だと思いますけれども、民間投資の誘発を図るということを考えております。

空港島が目的地として訪れてもらえるような魅力あるまちとなるよう、戦略を策定して企業誘致につなげてまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（赤田かつのり） そもそも神戸空港国際化をして、たくさんの人が利用してくるということも、これを何か金科玉条というか、前提にして、その下で企業誘致をするとか、商業施設、ホテルを誘致するとかということをどんどんやろうとしているわけですよ。

こういうことに港湾局が大仕事すると、それで投資的な経費を増やしていくという、こういうやり方というのは、やっぱりこれは実情には全然そぐわないことだというふうに思うんですけども、そう思えて仕方ないんです。もっと港湾事業の在り方というのは、神戸市民の暮らしや経済に本当に生かされていくように、神戸経済の実態からスタートしていくということが大事だと思うんですが、そこら辺の見解を求めます。

○河原港湾局局长 繰り返しの御答弁になりまして大変恐縮ではございますけど、我々としては、民間投資の誘発を図りまして空港島を目的地として訪れてもらえるようなまちとなるように空港島をさせていただきますし、空港島の効果を三宮、それからウオーターフロント、神戸市域全域に波及できるよう、まちづくりを進めてまいりたいと、そのように考えております。

○分科員（赤田かつのり） 将来的には、それは絵を描いてるということは、これぐらいの期間とこれぐらいの総事業費かかるだろうということぐらいは、おおよそもうそれは調べて大体持って

るんでしょうか。その辺はどんなもんなんですか。

○河原港湾局局长 先ほど違う質問でも同じようなことがございましたけど、今、我々のほうでは、今どういったものが実現可能性があるのかということについて調査をしているところでございます。将来的にそのあたりが具現化するというようなことが見えてまいりましたら、またお示しをさせていただきたいというふうに考えております。

○分科員（赤田かつのり） できるかどうか、また具現化するかどうかも含めてまだ分からないという状況という意味なんでしょうか。そうであるとするならば、そういう検討されたことを先にありきでどんどん進めていくというやり方は、これはすべきやない。

それよりも、もっと今の神戸の経済、日本の経済全体が低迷している中で本当に何が求められているかについては、局長自身も市長ともその辺については、立場は同じでしょうからこう言っても平行線ですけど、本来ならもっと市民の本当に率直に求めている思いに応えた、そういうことを前提にして港湾政策についても全体として見直しを行っていくべきやないかというふうに思うんですが、局長の見解を求めます。

○長谷川港湾局局长 私どもは、港湾施策、特に空港については、神戸経済の発展につながるようなまちづくりにつながると思っておりますので、しっかりと進めていきたいと思います。

○分科員（赤田かつのり） もうこれで終わります。

○主査（松本のり子） お疲れさまでした。

次に、香川委員、発言席へどうぞ。

○分科員（香川真二） よろしく願いいたします。

午前中、ちょっと調子が悪くて病院に行ってたんですけど、週末、港湾局の質問に力を入れ過ぎたせいか、ちょっと耳が聞こえなくなっちゃって、右耳が突発性難聴やったんです。どうも疲労とストレスが原因のようなので、港湾局の皆様、お顔がお疲れのようなので、ぜひとも健康には御留意していただきたいと思います。

それでは、ちょっと中身のほうに入らせていただきたいと思います。

今日の朝の神戸新聞でも、公務員の方がどうも人手不足だというふうなところとか、人手不足とまで言わないにしても、新しく入ってくる方が少ないような、そういった記事が載っていました。特に技術系の職員さんが少ないというのが傾向のようでして、他の業界でもそうなんですけど、港湾の業界においてもやはり人手不足というのは課題であろうと思っておりますし、今、現状、少なくとも、今後を見据えて今からでもそういった人を集めていくという、多くの人に来ていただくということですか、働いていただくような、そういった取組というのは必要なんじゃないかなと思います。

私のイメージで、港湾ってちょっと実際見たことないので——本当にイメージなんですよ——大変な仕事、きつい仕事とか、何か寒い仕事とか、危険な仕事というふうな、そんなイメージを持っているんですけど、実際にはやってる方からするとやりがいのある仕事でもありますでしょうし、我々が感じるイメージとは違うところもあると思うんです。そういった魅力を発信していかないと多くの人たちが誤解をしているんじゃないかなと思ったり、そういった魅力をぜひとも発信する取組等について、もし取り組まれているようでしたら教えていただきたいと思います。

○小沢港湾局副局長 今御質問がありました取組の一例としまして、1つは、神戸港バックヤードツアーというのを実施してございます。こちらについては、今年度は合計8回、今まで実施しているところがございます。クレーン車とかフォークリフトとか、あるいはコンテナターミナル

内とかフェリーの船内見学とか、ふだんはできないようなところに入って実際に体験をしてもらうというようなことで、そこで港湾のスケールの大きさという魅力を実際に感じ取ってもらうというような取組をしているところでございます。参加された方からは、港湾の仕事への関心が高まったというような感想を頂戴しているというところでございます。

あと、発信という観点でいいますと、動画を作っています、1つはみなと探検隊のお仕事探検！ということで、これ、小学生の方が実際に出演しているような動画なんですけれども、これを、神戸港で働く人を訪問するような形で、実際、海とか港に関わる仕事を紹介して興味を持ってもらうというようなことで、これはホームページとかユーチューブで紹介させていただいている。

あるいは、フォークリフトの荷役技能向上大会、毎年秋にやっている大会がございしますが、これもフォークリフトの安全で正確な技能を競うという、それを、大会の様子とか、それから大会参加者の声を実際に動画で紹介するというような形で、こちらもユーチューブ等で紹介させていただいてまして、広く若い世代にも情報発信をしているというところで、今後も様々な媒体を活用してまいりたいと考えてございます。

○分科員（香川真二） ありがとうございます。

私も、フォークリフトの大会は実際現場でも見させていただきましたし、ユーチューブ等でも見させていただきました。ああいうの、私は乗ったことがないので、見るとやっぱり乗ってみたいというふうな気持ちになりますので、そういった本当に地道なところからそういう魅力発信していただくのがいいのかなと思います。

実際、フォークリフトの大会なんですけど、すごく面白いというふうな印象を受けたんですけど、実際はあまりたくさんの方が来られてないなと思って、多くの方に来てもらいたいです。何かそれと、あと体験会とか何かそういったのも含めてもう少し楽しい企画になるんじゃないかなと思いますので、ぜひ考えていただけたらと思います。

それと、あと高校生等にもいろいろ仕事の発信、魅力を発信するような取組をされていると聞いたんですが、その現状についてお伺いしたいと思います。

○長谷川港湾局長 高校生に対しての魅力の発信でございますけれども、大きく2つの事業がございます。

1つは、探究学習というのが高校の授業でございまして、これは、社会課題を高校生自らが見つけ出して解決を図ることで課題へのアプローチを学ぶものでございます。これは、ちょうど昨年10月から全国の高校へウェブ教材を制作し、配信しています。そして、具体的には神戸港の海事関連企業8社の実際の仕事現場の課題の解決策を考えるプログラムを制作・配信しました。そして、プログラムを通して高校生に海事産業の魅力を知ってもらい、将来志望してもらうことを目指しているものでございます。利用された高校生ですけれども、10月からの4か月間で8つの高校で延べ1,150名の高校生が閲覧し、187件の解決策の提案がございました。これが1つ目でございます。

2つ目は、既存の高校生向けの企業説明会に参画いたしまして、海事関連企業のリクルートを支援しています。これ、運輸監理部の主催で2月に開催されました船員志望の生徒向けの企業説明会、めざせ！海技者セミナー in K O B Eに今年度から特別協力をいたしまして、例年よりも会場を拡大することで地元企業の参画が増えるように努めてきました。これまでポートオアシスであったところを国際展示場の3号館に拡大をいたしまして、出展企業数は52団体から今年は

87団体までに大幅に増加をしています。

また、経済観光局の主催ではございますけれども、高校生のためのキャリアガイダンスというのがございます。これも企業説明会でございまして、ここにも地元の港運会社が出展をされています。

こういった取組を進めることで高校生に海事分野の魅力を感じてもらえるような取組となるように今後も進めていきたいと思っております。

○分科員（香川真二） よろしく申し上げます。

高校生というと、やっぱりこれから進路を決めていくという上でいろいろな情報を高校生には取っていただきたいと思いますが、その1つとして神戸には港湾という仕事があるんだという選択肢をぜひ知ってもらうというのはいいことだと思いますし、あと、どうも港湾のほうの魅力発信となると、給料がいいよとか、そういうふうなところも1つの要素になるかもしれないんですけど、そうじゃなくて高校生とかにはこの仕事というのはこんなに社会に役に立っているとか、役割として重要な仕事なんだというのが伝わればいいなと思っておりますので、ぜひまた高校生等にもしっかりと情報発信、よろしくお願いいたします。

それともう1点が港湾短大、これ、私も実際見に行きたい、見に行きたいとは言いながらまだ行けてないというところで、どんなものかもあまり知ってはいないんですけど、ここでもいろんな技術的な向上を含めたカリキュラム等があるというふうに聞いております。こういったところとも港湾局であったりとか港湾の事業者の方とかと連携して人材確保に努めていただきたいと思っております。実際、どのような取組とか連携をされているか、教えていただけますか。

○和泉港湾局副局長 港湾短大でございますが、港湾短大は、神戸市の海事人材育成事業にも様々な面でこれまで連携をさせていただいているところでございます。

具体的には、神戸港バックヤードツアーの実施に参画いただきまして、港湾荷役機械の試乗でありますとか、ガントリークレーンのシミュレーターがございまして、その操作体験などから成るプログラムを提供いただいているところでございます。

また、市内の小・中学生に副教材として配付しておりますK O B E海と港のお仕事ワークブックの制作にも参画いただいて、全体の掲載内容に御助言をいただいているほか、港のお仕事に就くための進路の1つとして港湾短大の学校情報も寄稿いただいているところでございます。

また、神戸の海事関係者、教育関係者が協力・連携し、海事教育の推進等に取り組んでいる神戸海事地域人材確保連携協議会というものがございまして、そこにも港湾短大に御参画いただき、神戸市の海事人材育成事業全体について御意見や御協力をいただいているところでございます。

さらには、高校生向けの施策を今回拡充するに当たりまして、意見交換を行って高校生の進学や就職を取り巻く状況や港運関連企業のリクルート事情についてもいろいろと御教示いただいたほか、新たな施策に協力いただける港運関連企業を御紹介いただくなど、あらゆるところで御支援をいただいているところでございます。

引き続き、港湾短大とさらなる連携をして、海事人材育成施策のさらなる充実に取り組んでまいりたいと考えております。

○分科員（香川真二） ありがとうございます。

いろいろと今3つ質問させてもらったんですが、トータルで人材確保に取り組んでおられるんだなというふうなことが分かりました。

どの業界もそうなんですけど、これから人手不足はもう来ますんで、そういった人材確保をど

うやっていくかというふうなところで、ほかの業界とも取り合いになっていくと思います。あとは、ぜひ省力化というか、人が必要ない状況でやっていくような機械化とか、そういったところを取り組まれていっていただきたいと思いますし、物流が滞ってしまうと我々の生活にも大きなダメージというか影響がありますので、その辺、しっかりとやっていただきたいと思います。

今3つ質問させてもらったのは、新しい港湾にこれから新しく入ってくる人たちを確保するというようなところでどういうふうな取組をされているかというところをお聞きさせていただいたんですが、実際、今働いている方もしっかりと大事にしていけないといけないわけだと思っております。

2024年4月からトラックドライバー等の時間外労働についての年960時間の上限規制というのが適用されたということで、よく物流の2024年問題というふうなところで言われていると思うんですが、ほぼ1年ぐらいたとうとしているところなんですが、実際、その影響がどのようにあったかとか、意外と働いている方からするとちょっと想像してたよりは、予測してたよりは違う反応が出ましたとか、そういった何か一年間通してつかんでおられることがあったら教えていただきたいと思います。

○小嶋港湾局副局長 物流の2024年問題については、物流事業者などとは様々な機会を捉えた意見交換をこれまでもしてまいりました。現時点で我々どもが把握する限りでは、神戸港全体に影響を及ぼすような顕著な物流の停滞、こういうものは発生していないというふうに考えております。

実際に情報交換の中で、例えば荷主がトラックの確保を行う際に希望日の予約が取れなかった場合は別日できっちりと対応していくようになったということであったり、フェリーへの転換というのを我々どもが支援しながら進めているんですけれども、フェリーへの転換に対してコストが上がった分については荷主がきちっと負担してくれるようになったということであったりとか、あるいは1週間分の物流を平準化させる、あるいは積載率を向上させるということがかなり進んでいるというふうなことを聞いております。実際、こういう様々な関係者の方々が御努力いただきながら現在の物流というのが維持できているということに対して我々どもとしても非常に感謝をしているというところでございます。

我々どもとしても、物流が滞るということは非常に大きな課題・問題になるというふうに思っておりますので、フェリーへのモーダルシフトへの支援であるとか、あるいはフェリーの利用促進、こういうものを通じて港湾管理者としての役割というのはきっちりと果たしていきたいというふうに考えております。

以上です。

○分科員（香川真二） ありがとうございます。

今、港湾局のほうでは、神戸空港の国際化であるとか、ウォーターフロントの開発であるとか、いろいろわくわくするような事業がどんどん進んでいると思います。それをもちろん支えていくとか運営していくのも、今後、人というのは大事な必要なものですから、人材の確保と育成というのをそっちの分野でもしていただかないといけないし、本当の港湾の物流というんですか、基礎となるような、私がそう考えているだけかもしれないですけど、そういう物流の部分、我々の生活を支えていますので、人材確保と育成というのをこれからも継続してやっていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上です。終わります。

○主査（松本のり子） お疲れさまでした。

次に、上原委員、発言席へどうぞ。

○分科員（上原みなみ） 無所属の上原みなみです。よろしくお願いします。

まず、神戸港ウィークエンド花火における民間事業者との連携について質問いたします。

ウォーターフロントエリアでは、令和5年から週末花火が実施されており、令和6年2月からは事前に打ち上げ日が公表されるようになりました。令和6年度予算特別委員会において、ホテルや飲食店など市内事業者を巻き込んだ取組により、神戸経済の活性化に生かすよう質問したところ、港湾局からは、週末花火との連携プランなどを民間事業者の方々に対して働きかけをしているところだという答弁がありました。今年度、週末花火における民間事業者との連携状況について、まずお聞きします。

○長谷川港湾局長 まず、花火の実施主体でございます“こうべみなとの夜”実行委員会の公式ウェブサイトと、Instagramにおいて、民間企業と共にウォーターフロントエリアを盛り上げるべく、連携プランの実施と共通ロゴの使用を呼びかけているところでございます。

連携につきましては、例えば一例でございますけれども、周辺ホテルでは花火とコラボをした宿泊や食事プラン、また遊覧船におきましては、花火の観賞プランが販売されるなど特別感のある商品造成が行われています。

そして、また花火の写真や動画というのはInstagramやXで多数の投稿がなされます。また、ユーチューブでも動画配信が行われます。

今現在、共通ロゴというのを使っておりまして、共通ロゴを用いた投稿が多数行われることで情報がより一層拡散され、メリットが大きい取組であると考えてございます。

引き続き、民間事業者の意見を聞きながら様々な連携を図っていくことでにぎわいの創出につなげていきたいと考えてございます。

○分科員（上原みなみ） 遊覧船やホテルとの連携によって花火を見ながらディナーを楽しむ新たなプラン創出があったのはすばらしいことなんですけれども、1回5分間で約220万円かける事業にしては恩恵を受ける事業者が限定的過ぎるような気がします。遊覧船やホテル以外でもウィークエンド花火を見ることができる飲食店もありますし、また屋外で花火観賞した後に周辺飲食店で食事を楽しんでもらうように誘導することもできるはずです。飲食店事業者との連携により、神戸のナイトタイムエコノミー推進に寄与し、神戸経済活性化につなげてもらいたいと考えますが、御見解を伺います。

○和泉港湾局副局長 花火の観賞後にできるだけ周辺の飲食店などに立ち寄ってもらい、周辺に滞在してもらうということは、にぎわいづくりであるとかナイトタイムエコノミーに寄与するものとして、我々としても考えているところでございます。

御指摘の飲食店事業者との連携については、例えば昨年度10月の平日5日間連続で開催したみなとHANABI-2024-というのがございますけれども、ここでハッシュタグキャンペーンというのを実施いたしました。このキャンペーンというのは、ハッシュタグみなとHANABIという言葉をつけて、花火の写真や動画をSNSに投稿すると、御協力いただいている店舗でドリンク1杯無料とか、そういうような特典を進呈するものでございます。

こういったものをウィークエンド花火でも活用できないかということであるとか、先ほど局長のほうからも答弁申し上げました共通ロゴをもう少し活用できないかということを引き続き検討を進めてまいりたいと考えております。

○分科員（上原みなみ） 神戸港ウィークエンド花火を観賞した方からは、私も見ていたんですけ

ど、わっと歓声が上がったりとか、非常に喜ばれていることが分かっております。

一方で、神戸市民であっても週末花火を全く知らない方も多くおられます。市内外のより多くの人に週末花火を認知してもらい、観賞していただくよう、SNS等の活用はもちろん、例えば市のLINEで一度Instagramのフォローを促すなど様々な媒体を通じた効果的な広報が必要であると考えますが、御見解を伺います。

○和泉港湾局副局長 今、議員から御指摘がありましたとおり、多くの神戸市民、または市外の方にも週末花火を知っていただくために様々な媒体で広報していくことは重要であると我々としても考えてございます。

例えば先月ですけれども、市営地下鉄のデジタルサイネージに広告を掲載したほか、神戸電鉄の主要駅にもポスター掲出を行ったところでございます。

また、SNSを活用した情報発信として、地元のインスタグラマーを起用したタイアップ投稿を行うなど、徐々に広報の強化を行っているところでございます。

今御提案のあった市のLINEでInstagramのフォローを促すということもひとつ検討、今後検討課題として考えていきたいと思っております。

○分科員（上原みなみ） 特に北区の人ってほとんど知らなくて、神戸電鉄にポスターを掲示していただけたということなんで、認知が広がっていくといいと思っております。

次に、客船誘致における市内経済への波及効果について質問いたします。

令和5年の神戸港への客船入港数は91隻であり、令和4年の59隻と比べると増加しているものの、令和元年134隻と比較するとコロナ禍以前の水準にはまだ達しておりません。一方で、令和5年入港数ナンバーワンの横浜港は171隻、前年82隻から倍増しており、ほぼコロナ前に戻ってきていると見えます。神戸港においては、ぱしふいっくびいなすが運航停止になったという大きな要因がありますけれども、入港数トップの横浜港の取組を何か倣うことがないのか、お聞きします。

○和泉港湾局副局長 今御指摘のありました神戸港を母港として運航していましたがぱしふいっくびいなすがコロナ禍により事業廃止となったことがコロナ禍前の水準に戻っていない大きな要因であるというふうには我々としても考えているところでございます。

今、お話のありました横浜港でございますけれども、日本籍客船の飛鳥Ⅱやにっぽん丸の母港として発着港になっているほか、多くの外国籍客船の発着港として利用されているところでございます。

その大きな要因といたしましては、関東のマーケットの規模というものもございますが、外国籍客船に乗船する外国人の多くは、アメリカ、オーストラリア、ヨーロッパから直航便が多い羽田・成田国際空港からの人の流れが多く、最寄りの横浜港を利用する傾向が強いというふうに考えてございます。

発着港は、宿泊・観光・買物・食事・物資の調達などの需要が生まれることから、地域経済の波及効果も高く、横浜と同様に神戸港においてもできるだけ多くの発着クルーズの誘致を進めていくべきだと考えてございます。

そのため、海外船社などの本社訪問に加えまして、国際見本市への参加、船社の航路決定責任者を対象としたファミトリップを積極的に実施してございます。

その結果、昨年末からバイキングクルーズが就航したほか、今年3月からはアメリカのアザラクルーズが初めて神戸発着クルーズを開始するなど、神戸港を発着港として利用する船社が、

徐々ではございますけれども、増えてきている状況でございます。

今後の取組といたしましては、海外船社へのプロモーションに加え、日本籍客船も昨年12月の MITSUI OCEAN FUJI に続きまして、今年の夏には新造船の飛鳥Ⅲ というものが就航することから、日本籍客船の発着クルーズの誘致を行うとともに、フライ・アンド・クルーズなど神戸港を発着するクルーズ船の誘致を強力に進めてまいりたいと考えております。

○分科員（上原みなみ） 神戸空港国際化によってクルーズ船にも影響して、よい影響があるというふうなふうに思っております。

神戸経済の波及という観点では、神戸港へ入港しても乗船客の多くが大阪や京都観光に直接向かってしまうというのでは効果が少ないんですけれども、神戸市内で観光や食事を楽しんでいただける取組、また目標とする指標など、戦略を伺います。

○和泉港湾局副局長 今御指摘のあった神戸市内で観光や食事を楽しんでいただける取組というのは、我々としても強化していかないといけないというふうに考えております。

これまで神戸市内のオフィシャルツアーとしては、やはり六甲山・有馬・酒蔵ツアーというのが定番でございましたけれども、最近では竹中大工道具館、水道筋のつまみ食いツアーなども喜ばれてまして、将来的には船会社のオフィシャルツアーにつながるように、例えば摩耶山のハイキングでありますとか、相楽園でのお茶体験など、こういうミニツアーなども取り組んでいただきたいというふうにプロモーションを行っているところでございます。

さらに、こういうプロモーションに加えまして、ターミナルに多言語で通訳案内を行うスタッフの配置であるとか、あとターミナルと大丸をつなぐシャトルバス、ナイトバス、あとかもめりあにも実証実験をいたしまして市内での回遊性を図るような取組を今後とも続けてまいりたいと考えております。

○分科員（上原みなみ） クルーズ客が神戸に来たら必ずと言っていいほど神戸ビーフが食べたいという要望があります。北野ノスタもできましたし、客船へのセールスをしっかり実施することで寄港した際は神戸のよさを漏れなく味わっていただくという、経済効果が最大限得られるように取り組んでいただけるように要望しておきます。

○主査（松本のり子） お疲れさまでした。

次に、平野章三委員、発言席へどうぞ。

○分科員（平野章三） 港湾局は、十分な事業予算で市の中心的な役割を果たしていると私は非常に評価しています。ただ、神戸市の中で他局と協調性がほんまにない。嫌われている港湾局なんですよね。

1つは、分かりやすい一例を言うと、例えばメリケン、これは市長が人がおれへんやないかといつて言うた途端に港湾局がどどんイイベントをやり出した。それは分かるんです、ところが、例えば花火や何やかんややります、音楽も。だけど、全部港湾局がやっているんです。当然なんですよね。ところが、そこに集客の中で経済観光局があつて、神戸市全体で発信する、それから音楽というたら文化スポーツ局があつて、音楽を全体的に発信する。これ、対外的には神戸市なんです。でも、やってんのは港湾局がやっ取るんです。でも、港湾局だけやなしにほかの局も皆やっておるんです。それを手柄はうちとこじゃなくて、他局に、経済観光局やったら経済観光局に発信さすと、文化は文化で発信さすと、そういうようなことをしないと、局だけが、わしは強いんや、頑張っておるんやというのは、分かりますけど、ちょっとその辺、言うても聞かないと思いますけど、考えてほしいなと。

この中でちょっと感じてるのは、港湾局でこういう事業、メリケンミュージックナイツですか、実行委員会をつくって5つのグループほどでやっているんです。これ、2億3,800万使ってるんですが、これの5つのグループから今度、運営事業者を決めて、そこが運営していると。どこに発注する場所があるのかなと。プロポーザルでもどこがやっとなかなと。これ、2億3,800万、そのまま1つの事業者へ行っとなです。例えば音楽だけ取ると2,500万。いろんな音楽をやるうとする部隊があるのに、これ、トンネルみたいに何か知らん間に実行委員会があって、そこへお金を放り込んで、その一部の事業者がぼっと仕事をやっていると。これはおかしいんじゃないかと。いわゆるプロポーザルもない、発注もない、こんなことやっとなってええんかなと。こんだけの金額。ということで、これは質問しませんが。

次、ちょっとほかのほうへ行きます。

質問の中で、前にちょっと聞いてるかもめりあととか中突堤の周辺の整備なんですけど、ほかのことはええですけど、例えばなんですけど、前から言うてますが、かもめりあととか、その後ろの背後地の駐車場、こういうものをどういうふうに考えてんのか。私は、前からメリケンを重点的に観光の集客施設にせえということですからずっと言うてきましたけど、あのまを将来ちょっと考えているかどうか、ほかの加算は要りませんので、それだけちょっと返事ください。

○長谷川港湾局長 かもめりあ周辺は、やはり観光の拠点だと考えておりまして、まずは水際のプロムナード沿いにカフェとかオープンテラスが並び、音楽が流れ、開放的な空間ができる、こういう取組を進めていきたいと思っています。特に、海外でいえば、シドニーとかバンクーバーのような水辺空間になればと思っています。

○分科員（平野章三） 具体的に触るという考え方は、もうあのままチケット売場にしたら本当にもったいない。できたら、ああいうのを活用して。中心的ですから。

もう1つは、どういうふうなハーバーランドから東の第2突とか、もう少し東、これ、どういうふうに回遊性するかということで、私、もう前からちょっと言うてるんですが、本当に端的に言うけど、ゴンドラとかロープウエーみたいな形をつくったらどうかということを行っています。

これ、早いことアクセスを決めることによって停留所ができる可能性がある。停留所ができると、そこに民間の事業者が入りやすくなるんです。ここへこういうなんができる人と人が来てくれるなど。これが先行したほうがええと思うんです。それ、今、整備を一生懸命やってるけど、まずアクセスを決めて、もしずっと回遊性のあるゴンドラでも造れば必ず駅ができます。ハーバーランドからちょっと温泉行こうかといったら、それ、ぱっと乗っていけます。

ほか、これから整備するところでも、この辺に停留所ができるんやったらいいなと、民間事業者が出てくるというようなことで、非常に重要だと思うんですけど、その辺の検討はされてるかどうか、いわゆるヒアリングをされてるかどうか、ちょっとお聞きしたいんですが。

○長谷川港湾局長 ゴンドラについては、引き続きヒアリングを行っています。

そして、今聞いておりますところによりますと、福島県において試験船ができるというふうに聞いております。あと、他都市では、神奈川県であったり沖縄県においても導入の可能性を検討していると聞いています。そして、国においても、法的な整理も協議中ということです。ですから、試験走行の動向であったり、他都市の動向も参考にしながら、引き続き研究を行ってまいりたいと思います。

○分科員（平野章三） 本当にまずアクセスから動いてもらいたいなと思うんですが。

第2ターミナルの件なんですけど、今、神戸空港というのはコンセッションということで、非常

に最初に厳しい状況で運営をお願いした。私にとったら、あつと驚く、ようこういう形と思ったんですが、何とか神戸空港を将来生き残らそうということで致し方がなかったのかなと思います。第2ターミナルは、神戸市が自らつくったやつ。だから、第2ターミナルについては一応コンセッションで、第1と同じような、最初の神戸空港と同じような形の契約でいくと非常に厳しい。第2ターミナルは、今、指定管理という形で、例えば13億払う、こっちで15億収益が上がるというような形に取れているんで、非常によく頑張ってもらったなと。これ、やっぱり丁寧をお願いをしていかざるを得ないと思うんです。

だから、本当に神戸は一から相当な第2ターミナルの予算を使ってますから、償却するためにはぜひとも助けてほしいということをお願いしていかないかんとは思っています。その中で、1つは着陸料、これ、いろんな収益もあるけど、着陸料が今後入ってくると思うんですが、そういうような形で、今非常に重要な交渉の時期やと思うんです。決してこっちから上から目線じゃなくて、何とかお願いをしていかないかんということで、これ、第1——第1と言ったらおかしいんですが、神戸空港の今までのコンセッションから全く別枠で認めてもらう方向、第2のターミナルに入る場合にはこれは別枠ですよということのお願いは非常に重要やと。非常に今の時期は言にくい面あると思うんですが、あくまでもこちらからお願いするということで、こういうことの交渉を今前向きに進んでいるのかどうか、ちょっとお聞きしたいんですが。

○長谷川港湾局長 非常に難しい問題でございまして、やはりコンセッションの契約のときまで遡りますので、これはしっかりと専門家の意見を聞きながら交渉に入りたいと思います。

○分科員（平野章三） 収益が第2の場合は、着陸料が増えれば増えるほど収益が上がる可能性がある。指定管理はそう動かないということになれば、かなり将来的に償却に大きくプラスになる。これは、非常に慎重をお願いをしていただかないかんというふうには思います。

もう1つ、最後に、国際線ですが、今20便ですが、これ、どうなんでしょうね。偏っているような感じがするんです。東アジアにどうも偏ってる。東南アジア系、やっぱり非常に重要なんです。1つの枠を今のところは決めています、何か影響があるのかどうか、ちょっとその辺だけ確認をしたいです。

○河原港湾局局长 今回、週40便ということで東アジア中心ということになっていますけれども、将来的には、今、委員お話ございました東南アジアも含めて誘致を進めたいというふうに考えております。

○主査（松本のり子） お疲れさまでした。

以上で、港湾局関係の質疑は終了いたしました。

当局、どうも御苦労さまでした。

○主査（松本のり子） 以上で、本日の日程は全部終了いたしました。

長時間の審査、お疲れさまでした。

次回は、3月5日午前10時より、28階第4委員会室において教育委員会関係の審査を行いますので、よろしくお願いいたします。

本日は、これをもって閉会いたします。

（午後4時5分開会）