決算特別委員会（第１分科会）記録

１．会議の日時	令和８年10月２日（金）午前10時０分～午後４時６分
２．会議の場所	第４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．決算第１号　令和７年度神戸市一般会計歳入歳出決算（関係分）
２．決算第11号　令和７年度神戸市空港整備事業費歳入歳出決算
３．決算第15号　令和７年度神戸市港湾事業会計決算
４．第54号議案　令和７年度神戸市港湾事業剰余金処分の件
５．報　　告　令和７年度決算に基づく資金不足比率の報告について（関係分）

出席委員（欠は欠席委員）

主　査	岩谷　しげなり			
副主査	諫　山　大　介			
分科員	森　田　たき子	のまち　圭　一	浅　井　美　佳	岩　佐　けんや
	香　川　真　二	黒　田　武　志	村　上　立　真	門　田　まゆみ
	赤田　かつのり	三木しんじろう	伊　藤　めぐみ	岡　田　ゆうじ
	上　畠　寛　弘	山下　てんせい	髙　瀬　勝　也	大かわら　鈴子
	平　野　章　三	吉　田　謙　治		
委員長	吉　田　健　吾			

議　　事

（午前10時０分開会）

○**主査**（岩谷しげなり）　おはようございます。

ただいまから決算特別委員会第１分科会を開会いたします。

なお、本日、岡田委員におかれては、質疑においてプロジェクターを使用したいとの申出がございましたので、御報告しておきます。

（港湾局）

○**主査**（岩谷しげなり）　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します。

それでは、当局の説明を求めます。

山本局長。

○**山本理事兼港湾局長**　おはようございます。港湾局でございます。よろしくお願いいたします。

○**主査**（岩谷しげなり）　着席されたままで結構です。

○**山本理事兼港湾局長**　それでは、港湾局関連の決算３件、決算関連議案１件、報告１件、以上５件につきまして、令和７年度決算説明書に沿って御説明申し上げます。

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。

決算第15号令和７年度神戸市港湾事業会計決算から御説明申し上げます。

６ページを御覧ください。

神戸港は、平成22年に国際コンテナ戦略港湾に選定され、西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして、基幹航路の維持・拡大や、港湾サービスの向上などの取組を国や阪神国際港湾株式会社と一体となり推進しております。

令和７年のコンテナ総取扱個数は、アメリカの関税政策による航路再編や西日本からの内航フィーダー貨物の減少等の影響を受け、前年比2.4％減となる271万ＴＥＵとなっております。

イ事業概要(ア)国際コンテナ戦略港湾政策の推進では、瀬戸内・九州・日本海側や東南アジア等からの集貨と神戸港の高度な荷役・梱包技術を生かした在来貨物の集貨に取り組みました。

また、ポートアイランドのコンテナターミナルにおいて、コンテナ蔵置能力の増強や複数バースの一体利用による機能強化を進めるとともに、新・港湾情報システムＣＯＮＰＡＳの導入支援による利用拡大や大阪湾岸道路西伸部の整備促進に取り組みました。

(イ)カーボンニュートラルポートの形成では、港湾施設の照明のＬＥＤ化や水素燃料電池を搭載した環境対応港務艇の建造などに取り組みました。

７ページに参りまして、(ウ)ウォーターフロント再開発では、新港突堤西地区において、ジーライオンアリーナ神戸が開業したほか、大型艇に特化したマリーナの開業に向け、防波堤や親水エリアなどの整備を行いました。

また、京橋地区では、船だまり機能の再編や海軍操練所の遺構を活用した展示施設の整備に係る検討に取り組みました。

(エ)市民に親しまれるみなとづくりでは、週末花火や、みなとＨＡＮＡＢＩ、ライトフェスティバルを開催したほか、海事分野の人材確保及び育成のため、小・中・高生が海の仕事に接し、その魅力を知る機会の充実に取り組みました。

さらに六甲アイランドマリンパークにおいて、東側の再整備を完了するとともに、釣りゾーンの実証実験を開始しました。

(オ)クルーズ客船・フェリーの受入れによる地域活性化では、瀬戸内クルーズやフライ・アンド・クルーズの推進に取り組んだ結果、令和７年の年間入港隻数は過去最多の143隻となりました。また、フェリーの旅客及び取扱貨物量の増加に向けた支援に取り組みました。

(カ)須磨海岸エリアの魅力向上では、大規模ビーチスポーツイベントの開催や四季折々の行事の実施など、年間を通じてにぎわいのある海岸づくりに取り組みました。

(キ)港湾労働者等の福祉の増進では、港湾福利厚生施設の改修及び維持管理を行いました。

８ページから16ページに経理状況、経営指標に関する事項、議会議決事項、行政官庁認可事項、職員に関する事項、料金その他供給条件の設定、変更に関する事項、建設改良工事の概況、保存工事の概況、業務量、事業収入及び事業費に関する事項、重要契約の要旨、企業債及び一時借入金の概況を掲げております。

17ページを御覧ください。

損益計算書でございます。

港湾管理事業では、最下段にありますように、経常利益は37億3,400万円となっております。

18ページに参りまして、これに特別利益と特別損失を加え、当年度純利益として29億500万円を計上しております。港湾施設運営事業では、ページ中ほどにありますように、経常損失は３億5,100万円となっております。これに特別利益を加え、当年度純損失として３億2,300万円を計上しております。

空港島事業では、19ページに参りまして、経常損失及び当年度純損失は2,500万円を計上しております。

以上により、当年度純利益は25億5,600万円を計上しております。これに前年度繰越利益剰余金などを加えた当年度未処分利益剰余金は36億7,200万円となっております。

なお、20ページから43ページに剰余金計算書、剰余金処分計算書、貸借対照表、キャッシュ・フロー計算書、収益費用明細書、固定資産明細書及び企業債明細書を掲げております。

44ページを御覧ください。

決算報告書でございます。

収益的収入及び支出では、収入は予算額297億900万円に対し決算額は304億9,600万円でございます。

45ページを御覧ください。

支出は予算額293億200万円に対し決算額は276億3,300万円でございます。

46ページを御覧ください。

資本的収入及び支出では、収入は予算額605億2,600万円に対し決算額は415億2,400万円でございます。支出は予算額746億8,300万円に対し決算額は498億6,200万円でございます。また、翌年度繰越額は148億1,000万円でございます。

47ページから63ページに決算参考書を掲げております。

66ページを御覧ください。

令和７年度神戸市空港整備事業費歳入歳出決算につきまして御説明申し上げます。

令和７年度は、第２ターミナルの供用を開始し、関西エアポート神戸株式会社や航空会社等と連携・協力しながら、国際チャーター便の着実な運用を行いました。令和７年度の旅客数は国内

線の安定的な需要に加え、国際チャーター便の運航開始により、過去最多の約417万人となりました。

67ページを御覧ください。

歳入歳出決算額一覧表でございます。

歳入の決算額53億700万円、歳出の決算額52億8,500万円で、翌年度繰越額が２億2,600万円でございます。

68ページから69ページに事項別明細書を掲げております。

72ページを御覧ください。

令和７年度神戸市一般会計歳入歳出決算のうち、港湾局所管の海岸事業につきまして御説明申し上げます。

高潮・津波対策事業として、排水ポンプ場など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みました。

また、災害に強いみなとづくりとして、六甲アイランドにおける荷さばき地や背後道路の地盤かさ上げ、ポートアイランドにおける排水施設の整備等に取り組みました。

73ページを御覧ください。

歳入歳出決算額一覧表でございます。

歳入の決算額１億8,700万円、歳出の決算額26億4,800万円で、翌年度繰越額が32億2,600万円でございます。

74ページから76ページに事項別明細書、施工箇所表を掲げております。

77ページを御覧ください。

第54号議案令和７年度神戸市港湾事業剰余金処分の件につきまして御説明申し上げます。

本件は、令和７年度末の未処分利益剰余金のうち11億1,500万円を資本金組入れとして、25億5,600万円を減債積立金として処分しようとするものでございます。

79ページを御覧ください。

令和７年度決算に基づく資金不足比率の報告のうち、港湾局関係分につきまして御説明申し上げます。

本件は、地方公共団体の財政の健全化に関する法律第22条第１項の規定により、資金不足比率を御報告するものでございます。総務省の定める基準に従い計算いたしました結果、資金不足額は算定されませんでした。

以上、何とぞよろしく御審議のほどお願い申し上げます。

○**主査**（岩谷しげなり）　当局の説明は終わりました。

引き続いて、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、質疑の要点をまとめの上、簡明にお願いいたします。

本日は私自身も質疑者となっておりますので、その間の分科会の運営につきましては、諫山理事に行っていただくことにいたしたいと存じますので御了承願います。

それでは、諫山理事、発言席へどうぞ。

○**副主査**（諫山大介）　おはようございます。こうべ未来の諫山大介です。

私は競泳の選手をずっと学生からやってまして、競泳の試合は朝一のレースがやっぱりアップ不足とか、朝から寝起きがあれなので調子がいつも出ないんですけれども、今日はありがたいことに朝一番なんですけども、今のコメントをちょっと念頭に置いた上でお聞きいただければと思います。

まず、開港160年についてなんですが、神戸のまちの発展は港の発展とともにありまして、1868年の神戸開港から大きく動き出したと言えるわけであります。

来年2027年は開港160年という節目の年でありまして、港から神戸のまちを大いに盛り上げていくまたとない機会であると思います。

先日、神戸港に関わる幅広い団体・機関が参加する実行委員会が立ち上がりまして、来年１月から開港160年事業を強力に推進していくと聞いております。まずはどのようなメンバーで実行委員会を組織し、どのような議論・討論を経ながら開港160年の機運を高めていくのか、お伺いいたします。

○**山本理事兼港湾局長**　神戸は1868年１月１日の開港以来、港と共に発展を遂げ、2027年に開港160年を迎えます。

この記念すべき開港160年を神戸港の関係者が共に祝い、これまで積み重ねてきた歴史と財産を次世代へ継承するとともに市民の海・船・港への関心を高めるため、開港160年記念事業を神戸開港160年祭として実施したいと考えております。

本委員会は構成団体間の情報共有及び連携を促進し、事業の効果的な実施と機運醸成を図ることを目的として設立したものでございます。理事御指摘の構成団体は兵庫県港運協会や兵庫県倉庫協会をはじめとする港湾関係団体、神戸商工会議所などの経済団体、神戸大学などの教育機関、神戸運輸監理部などの行政機関など、計28団体で構成しております。

委員会では神戸開港160年祭の趣旨や目的を踏まえ、どのような記念事業を展開していくべきか、意見交換を行うとともに、個別にも構成団体の御意見を丁寧にヒアリングすることで効果的な事業実施につなげたいと考えております。

また、これまでも各構成団体では市民向けの取組などを継続して行ってきており、開港160年のタイミングでは、例えば規模を拡大したりあるいは新たな要素を取り入れていただくなどの協力もお願いしております。御協力いただけるものは、神戸開港160年祭関連事業として一体的に行う予定としており、このようなことを通して神戸港関係者などの機運向上が期待できるものと考えております。

そして、市民の機運醸成に向けては、例えばロゴマークの制作等広報による積極的な発信をはじめ、小学生の校外学習を活用した情報発信など、様々な具体的な取組について現在検討を進めているところでございます。

神戸開港160年祭を通じて、神戸港そして神戸のまちの魅力発信につなげてまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

○**副主査**（諫山大介）　では、主要な企画についてお伺いします。

次回の実行委員会では具体的な事業、企画を提案するため、関係各所と調整中ということであります。神戸港を国内外に知ってもらうためにまたとない機会なので、これを機に神戸に行こうと思っているような、そういったどういう企画があるか、お伺いいたします。

○**和泉港湾局副局長**　神戸開港160年祭の事業内容についてでございますが、神戸開港160年祭は神

戸港の関係者が開港160年を共に祝い、これまで積み上げてきた歴史と財産を次世代へ継承するとともに、市民の皆様の海・船・港への関心を高めることを趣旨としてございます。

この趣旨を踏まえまして、１つは神戸開港160年の祝賀に資する取組、２つ目は神戸港及び海事産業の持続的な発展に資する取組、３つ目は神戸港の歴史・文化・産業の発信や市民の海・船・港への関心喚起に資する取組、これら３つの事業軸にて取り組んでまいりたいと考えてございます。

実施する主な事業につきましては、現在関係各所と調整を進めているところでございますが、事業の一例といたしましては、例えば神戸開港160年の記念式典のほか、神戸港にこれまで寄港していない船舶や人気の船舶を一堂に会し、市民への一般公開を実施するほか、歴史ファンが多い海軍操練所の展示施設の開設に伴うイベントを開催するなど、開港160年のタイミングだからこそ実現可能な事業を実施していきたいと考えてございます。

これらをはじめまして、神戸開港160年祭実行委員会の構成団体と共に具体的な検討を進めているところでございます。

神戸開港160年祭は神戸港の魅力や役割を国内外に広く発信する絶好の機会であると考えてございます。この機会を通じまして、より多くの方々に神戸港への理解と関心を深めていただくとともに、神戸港を訪れたいと思っていただけるような魅力ある事業となるよう、関係機関と連携しながら企画・調整を進めてまいりたいと考えてございます。

以上です。

○**副主査**（諫山大介）　また具体的な事業が出てき次第、市民のほうも注目するかと思いますし、市役所とかこちらにいると港が見えますので、神戸は港町と分かるんですが、どうしてもちょっと違うところに行くと、ふだん生活してると船とかは関係ない市民もいますけど、こういう150年、160年という機会に、やっぱり港町として発展したと知っていただく貴重な機会かと思います。

ちょうどこのうちわもやっぱり大事にいつも使わせていただいておりますので、また150年はちょっとツリーが出たりすごく大変だったと思いますけど、ああいう派手なものじゃなくても、やっぱり今から質疑しますけど、ウォーターフロントにあります海軍操練所とか、歴史に根差すものと未来志向の神戸港の姿勢が見つかればいいかなと思っております。

では、ウォーターフロントなんですけども、令和７年４月にジーライオンアリーナが開業しました。周辺エリアを含め、昨年度は162万人、今年度は200万人の集客を見込むと、エリア活性化に非常に重要な役割を果たしております。先日も神戸ストークスの開幕戦も見に行かせていただきましたけれども、すごい人数で盛り上がっております。

さらに、マリーナやライブハウス、着実に事業化が進んでおりまして、非常に期待しておりますけれども、このエリア全体の集客状況、主な事業の進捗状況についてお伺いいたします。

○**白波瀬港湾局ウォーターフロント再開発部長**　ウォーターフロントエリアについてのことでございますけども、ウォーターフロントでは2011年に将来構想を掲げまして、それ以降、新港突堤西地区や中突堤周辺地区を中心に再開発やリニューアルを進めており、理事御指摘のとおり、特に昨年開業いたしましたジーライオンアリーナにより、大きな集客効果をもたらしているところでございます。

まず、ウォーターフロントの集客状況でございますけれども、新港西エリアでは、アトアなどの集客施設に加えまして、2025年度にはジーライオンアリーナや新たな飲食施設ルパンビルが開

業いたしまして、これまでにないにぎわいが生まれているところでございます。

また、中突堤エリアにおいても、ポートタワーのリニューアル効果やメリケンパークでの様々なイベント開催などにより、大変多くの方に訪れていただいているところでございます。

このような再開発や施設のリニューアルの進展により、ウォーターフロントエリアを訪れる方々は年々増加傾向であると認識しております。

昨日、事業者よりジーライオンアリーナを含む突堤緑地エリアで2025年の開業から累計来場者数が300万人を達成する見込みであるという発表もございまして、また先月には海洋博物館のカワサキワールドにおいて、オープン以来の初となる大規模リニューアルが行われたことだとか、スーパーヨットマリーナ、さらには波止場町緑地におけるライブハウスなど順次開業を予定しているところでございまして、さらなる集客効果が期待できると考えているところでございます。

次に、主な事業の進捗状況でございますけれども、現在新港西エリアでは、スーパーヨットマリーナや海軍操練所の遺構を活用した展示施設、京橋エリアの波止場町緑地ではライブハウスやカフェを併設した施設開発の事業が進行中でございます。

まず、スーパーヨットマリーナでございますけれども、現在水域において係留施設の工事が進められており、2027年の春頃にはマリーナの係留施設が先行する形で完成するほか、2028年には１突東側の緑地に建設いたします一般の来訪者向けのカフェやレストランなどの施設が完成し、陸域施設も含めた全面オープンを予定しているところでございます。

海軍操練所の遺構を活用した施設でございますけれども、現在遺構や出土品の展示や運営手法について検討を進めておるところでございまして、2027年の開港160年事業の一環として供用開始をする予定でございます。

また、波止場町緑地のライブハウスやカフェを併設した施設では、現在施設設計とともに、みなと緑地ＰＰＰ制度に基づく手続を事業者とも進めているところでございまして、2028年春の開業を予定しているところでございます。

今後ともこれら進行中の事業を着実に進めるとともに、新港西エリアの住友倉庫の跡地だとか、中突堤エリアの中央ビルの跡地の活用など、次期再開発用地についても現在事業化に向けて様々な事業者とのヒアリングを行っているところでございまして、引き続きウォーターフロントのグランドデザインに掲げますまちづくりの実現に向けてしっかり取り組んでまいりたいと思います。

以上でございます。

○**副主査**（諫山大介）　ありがとうございます。

本当今お伺いするだけたくさんの事業が進んで、本当に未来志向で楽しみだなと思います。三宮のほうの再開発も今たくさん工事があって、どういう町並みになるか、壁にイメージ図を貼って通行人の方が、「こんなんができるんだ」という会話をよく聞くんですけども、まだ全体像がウォーターフロントは一般の方、見えないと思うんですけども、160年の事業とやっぱり相乗効果が必要かと思うんですね。マリーナ整備というのがやはり面白い核になるかなと思います。神戸港をあまり利用しない人々にも来ていただくきっかけかなと。

内外から人が集まる開港160年をうまく組み合わせることで、ウォーターフロント、マリーナのにぎわいづくりにおいても相乗効果を発揮するよう取り組むべきと思います。いかがでしょうか。

○**山本理事兼港湾局長**　理事御指摘のとおり、事業を進める上では個別の事業を単独で実施するのではなく、他の事業との相乗効果を発揮させ、より大きな効果を発現させていくことが重要であ

るというふうに認識してございます。

特にマリーナ整備は神戸開港160年事業の関連事業の１つと位置づけておりますので、とりわけその重要性は大きいというふうに考えています。

このたびのマリーナ整備では神戸港の新たなエントランスが誕生することになり、これまで以上の多様な方に開港160年を祝う神戸に来ていただくことを期待しております。

また、スーパーヨットに特化した我が国初の施設の誕生が神戸港やウォーターフロントの魅力をＰＲする絶好の機会と捉えておりまして、これらが開港160年の集客に大きな効果を生むというふうに考えています。

一方マリーナにおきましても、スーパーヨットのオーナーやクルーに対しまして、160年事業を通じて神戸港の歴史や文化などの様々な魅力を伝え、神戸のファンになっていただく機会とし、マリーナのさらなる利用促進につなげていくなど、双方による相乗効果を狙いたいと考えております。

今後、マリーナ事業を推進するとともに、160年事業の具体化を図っていく中で、しっかり相乗効果を発揮できるよう、具体的な取組を検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**副主査**（諫山大介）　すみません。ちょっと再質問１問飛んでしまいまして、ちょっと戻ります。

今全体像をマリーナを中心に160年の事業をお聞きしました。マリーナにすごい特化した質問を１問したいと思います。

段階的整備・開業なんですが、マリーナは令和８年春の部分開業を予定しているということなんですが、これまで以上にこの神戸注目集めていただきたいんですけども、より魅力のある施設とするためにしっかりと段階的に整備を進めていくべきだと思っております。

神戸に足を運んでいただく理由として、全面開業に向けて市及び民間事業者の整備がどのように進んでいく――これちょっと具体的にお願いいたします。

○**白波瀬港湾局ウォーターフロント再開発部長**　マリーナ事業でございますけれども、民間事業者に30年という水域占用を与えまして、その背後の緑地では新たな民間活力制度でございます、みなと緑地ＰＰＰ制度を活用した一体的な事業を進めておるところでございます。

神戸市では、港湾緑地における植栽や休憩施設などの基本施設の整備を担いまして、一方、民間事業者については係留施設の整備やマリーナの運営を担うほか、マリーナ利用者のクラブハウスだとか、一般の方が利用できるカフェやレストランといった施設の建設から運営を担っていただきまして、そこから得られる収益の一部を港湾緑地の維持管理に還元し、水域と緑地と一体的な運営を担う役割分担で進めておるところでございます。

水域と陸域の施工方法の違いだとか、施設設計や諸手続の違いから段階的な整備となっており、オープン時期も段階的となっておるところでございますけれども、理事御指摘のとおり、ほかの再開発でも段階的に施設オープンをすることで順次集客力を上げている事例なんかもございますことから、段階的なオープンを逆に逆手に取って、何度も足を運んでいただけるような動機づけになり、認知度向上につながればというふうに考えておるところでございます。

事業者からは、2027年春の先行オープンに合わせてオーナーバースの順次スーパーヨットの係留を開始すると聞いておりまして、海外からスケール感のあるスーパーヨットが入れ替わり寄港する様子を見ていただけるのではないかと思っております。

このような状況を踏まえまして、民間事業者とは２突側のＴＯＴＴＥＩ　ＰＡＲＫの一部を活

用した関連イベントの実施などし、先行オープンから全面開業までの間においても機運を高めていくための議論を進めているところでございます。

また、市においても民間事業者の整備に合わせまして緑地の整備を進めていくといったところでございます。

このような世界とつながる新たな海のエントランス機能が誕生するという様子を見ていただくことで、変わり行くウォーターフロントへの期待感を高め、その後のカフェやレストラン施設や緑地オープンにつなげてまいりたいと思っております。

以上でございます。

○**副主査**（諫山大介）　失礼いたしました。

今日ちょっと用事がありまして、ジーライオン方面とスーパーヨットのところを見に行ったことあったんですけど、もう白いパイプみたいのが立ち上がって今日も工事が始まってました。そして今、有名な会社経営者所有の全長114.2メートルですかね、プライベートスーパーヨット、ナウシカというのが来神してて、約500億円、維持費も50億円かかるというすごい立派なものが来て、ああいうものがたくさん並ぶとそれだけでやっぱりみんな見に行きたいというのがあると思いますので、ほかの市民の方と会話しましても、やっぱりジーライオンとかスーパーヨットがどういうものか知らないんですけど、うわさレベルでは広まってるみたいでして、どんなことできる、どんなんできるのとよく聞かれるんですけども、本当ぜひ前向きに進めていただきたいと思います。

３つ目なんですが、フェリー活性化、今回の令和７年度の決算の中で非常に目につきましたのでお伺いいたします。

フェリー――物流・観光の両面から神戸港に欠かせない存在でありますが、旅客数、貨物量ともにコロナ禍で大きく落ち込んでおりましたが、年々回復・増加してます。令和７年度はついにコロナ禍前の水準を超えたということでありますが、まず近年の増加傾向の要因をどのように分析しまして施策に反映しているのか、お伺いいたします。

○**山本理事兼港湾局長**　御指摘の旅客・貨物の増加要因についてでございますけれども、コロナ禍以降、フェリー各社の経営が厳しい中におきましても、将来への必要な投資として新造船建造など大型投資を判断いただき、航路の維持・発展に努めていただいたそのたまものであるというふうに考えております。

具体には、まず旅客については新造船の就航に合わせ、プライベート志向の高まりに対応した個室の増加など、魅力ある船内設備を備えることで船旅を楽しむ魅力を提供いただいたこと、そしてこの魅力をＳＮＳなどで発信している効果が現れてきているものと考えております。

一方、貨物につきましては、トラックドライバー不足への対応や環境負荷の低減といった社会的な要請から新造船の建造に合わせまして、トラック積載能力を約２割増加させるなど、時流に応じた新たな需要をしっかり取り込みつつ、フェリー会社が積極的に集貨の取組を進めてきたことが大きいのではないかと分析しております。

旅客数・貨物の増加に向けた施策といたしましては、これまで阪神国際港湾株式会社など関係者と共にフェリー会社と密に協議を行い、状況をしっかり分析しながら施策を展開しているところでございます。

例えばインバウンド需要の獲得のため、韓国のインフルエンサーを活用したＳＮＳ広告に支援するなど、各社のニーズに応じた新たな取組を後押ししております。今年度はフェリー各社から

の強い要望もありまして、各社が行うＰＲへの支援を拡張して取り組んでいるところでございます。

また、貨物量の増加に向けた取組につきましては、陸上輸送から海上輸送に転換する貨物へのインセンティブを実施しているほか、物流イベントへの出展など、フェリー各社の集貨に資する事業への支援も行ってございます。

今後ともフェリー輸送の重要性を踏まえ、フェリー各社の声を丁寧にお聞きしながら、フェリー航路のさらなる活性化に努めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○**副主査**（諫山大介）　モーダルシフトの促進という言葉がずっと最近聞かれております。車から船への移動手段への転換、このモーダルシフトは単なる移動手段の変更だけではなく、年々必要性が高まっている環境負荷低減、ドライバー不足対策等、多様な観点からも今後需要が高まると思っております。

これら社会情勢の変化を踏まえ、取組を強化する必要があると認識しておりますが、モーダルシフトに対する船主や荷主など関係者の認識をきちんと押さえるとともに、関係者と連携し取り組むべきと考えますがいかがでしょうか。

○**小嶋港湾局副局長**　モーダルシフトの推進ということでございますけれども、理事御指摘のとおり、環境負荷低減に対する企業の社会的な責任の高まりであったりあるいは物流の効率化、こういった観点から、政府においても総合物流施策大綱の中で、モーダルシフトの推進というものが位置づけられるなど、フェリー輸送の重要性というものは今まで以上に高まってきているというふうに認識しております。

市としては、さらなるモーダルシフトの推進に向け、これまで実施してきた貨物へのインセンティブ支援というものに加えて、今年度新たにフェリー会社のほうから荷主企業とのネットワークを構築する新たな仕組みづくり、こういうものに対して一緒に動いてくれないかといったような声を踏まえまして、国や阪神国際港湾株式会社と共に、７月に荷主企業・物流事業者を対象としたモーダルシフトセミナーというものを初めて開催いたしました。

このセミナーでは一般的な我々どもの支援策、こういうものの紹介だけでなく、フェリー会社の要望によってフェリー会社各社ごとの少人数のセミナーであったり個別商談会、こういうものを実施しております。フェリー会社からは、営業のチャンネルが増えて今後の新たな貨物の獲得に向けて非常に貴重な足がかりになった、といったような御意見であったり、また物流事業者からは、輸送力の確保といった観点からフェリーによる輸送というのも今後新たに検討していきたい、といった声をいただいており、今後の新規顧客の獲得というものに向けて新たな動きに既につながっているというふうに考えております。

さらに神戸港から就航先へ出ていく貨物――これを我々ども下り荷と呼んでるんですけれども、これは就航先から神戸に来る貨物――上り荷と呼んでますけども、これ下り荷のほうが――神戸から出ていく貨物のほうが統計上約８割という形でちょっと少なくなっております。フェリー会社からも、やはり関西方面から就航先へ出ていく貨物の獲得というのが課題だというふうに、これもかねてより聞いておりましたので、市内の産業団地に進出している企業に対して神戸港発着のフェリー網であったりとかあるいは貨物の支援制度、こういうものの周知というのをフェリー会社と一緒になって動いているところでございます。

今後ともフェリー会社が抱えるさらなる集貨に向けた課題を共有しながら、荷主企業や物流事

業者のニーズ、これを的確に把握して時機を得た施策というものをきっちりとフェリー会社と共に取り組んでいきたいというふうに考えております。

以上です。

○**副主査**（諫山大介）　ありがとうございます。

いろいろこのモーダルシフトセミナーというのを御案内いただいて、ちょっと時間がなくて行けなかったんですけども、見に行きたかったんですが、こういうイベントなり様々マッチングをしながらフェリーの活性化に資することをされているということで、ぜひこれ進めていただきたいと思います。

あと答弁でありました旅客増ですね、こちらの取組についてもお聞きしますが、昔は２等船室で雑魚寝で、というのが多かった中、ちょっと久しぶりにフェリーに乗ったときにすごくラグジュアリーが高まってるなという印象がありました。各船社が個室利用等を充実させるなど、今のニーズに沿ったサービスを提供しております。

これが旅客増の一因とは認識しておりますが、開港160年に合わせてこれまで以上に神戸港に注目が集まる中、神戸港から乗船される方に就航先の魅力ですね、それと就航先から乗船される方に神戸の魅力をこれまで以上にぜひＰＲしていただきたいと思います。これいかがでしょうか。

○**小嶋港湾局副局長**　続きまして、旅客の増加に向けた取組ということでございますけれども、開港160年に向けて、就航先と神戸の双方で観光であったりとかというような都市の魅力をＰＲしていくということは、フェリーの利用促進、こういうことのみならず、港を通じた交流人口の増加による都市間連携、こういうものにも資する重要な取組であるというふうに認識しております。またその際には、フェリーの旅そのものが――先ほど理事のほうから御指摘があったように、フェリーの旅そのものが観光の１つのコンテンツとして非常に魅力的だと、こういうのも併せてＰＲしていくということも重要だというふうに考えております。

これまでも就航都市の自治体や観光関係の団体と連携して、神戸では神戸まつりであったり神戸ルミナリエ、また就航先の都市での主要なお祭りなどのイベント、こういうもので相互にブース出展を行って、それぞれの都市の観光であったり、食、こういうものの魅力をＰＲすることで利用促進につなげているところでございます。

また、就航先のＰＲというところにおいては、こういうイベントの出展に加えて、昨年は就航都市の放送局のテレビＣＭであったりあるいはテレビ番組、こういうものでフェリー旅の魅力を取り上げていただくなど、こういうメディアを活用した発信というものにも力を入れているところでございます。

さらに神戸においては開港160年に合わせて電車の中吊り広告などによるＰＲのほか、現在市内の地下鉄主要駅の商業施設でのサイネージを使ったＰＲ、こういうものについても調整を進めており、またこういう商業施設では、各就航都市のＰＲイベントが実施できないかといったことについてもフェリー会社や就航都市の自治体などと検討を進めているところでございます。

また加えて就航都市と連携した取組の１つとして、例えば宮崎県とは、フェリーの就航によって都市が結ばれたとこういうことを契機に連携協定というものを締結して、当然先ほど申し上げた双方のイベントの出展・ＰＲということに加えて、お互いの小学生の交流事業、これを毎年実施しております。

こういう小さい子供に対するＰＲというのは実際に利用促進に今後大きくつながっていくというふうに考えておりますので、開港160年を機に他の就航都市ともこういう宮崎県と同様の取組

ができないかといったことも含めて検討を進めていき、今まで以上に就航都市との連携を深めて、就航先と神戸の双方で都市の魅力、こういうもののＰＲを効果的に行えるよう、きっちりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

以上です。

○**副主査**（諫山大介）　子供の頃にフェリーに乗る体験って面白いかと思います。私も大分県、別府のほうに毎年家族で行ってまして、途中、神戸のポートタワーを見ながら行った記憶があります。フェリーに対するハードルが低いといいますか、久しぶりに乗っても懐かしいな――昔に比べたらすごくラグジュアリーが上がって、また乗ってみたいなというのがあります。今の船旅のニーズ、もう大分、客船誘致も進んでますけども、フェリーでもすごく行けるんじゃないかなという気がしております。

では最後になります。

須磨海岸の利用状況なんですけれども、これまでも須磨海岸についてはたくさん質問させてきていただいております。幅広い世代、特に小さな子供を含むファミリー層にとっても親しみやすい須磨海岸を目指しておりまして、港湾局、地域などが一体になって取り組んで大きくリニューアルされているのは認識しております。

改めて親しみやすい須磨海岸のための取組を伺います。直近の利用者数の推移、ファミリー層・若年層の利用状況についてお伺いいたします。

○**丸岡港湾局部長**　まず、親しみやすい須磨海岸の取組についてでございますが、まずハード整備といたしましては、須磨海岸では四季を通じて子供連れの御家族にも安全で安心に御利用いただけるように、2015年度から砂浜の遠浅化や全長約1.8キロメートルに及ぶ遊歩道、それから広場、シャワーと足洗い場を併設したトイレなどの整備に取り組んできております。そして2024年の神戸須磨シーワールドのオープンに合わせまして一定のハード整備を完了しているところでございます。

健全化の推進という取組につきましては、過去、須磨海岸では風紀の乱れや騒音問題、ごみ問題など環境の悪化により、近隣の住民の方や来場者から苦情が多く寄せられていたことがございます。このような状態を改善するため、来場者にはマナーの向上を呼びかける啓発活動を行うとともに、須磨海岸を守り育てる条例による入れ墨の露出規制や禁煙、水上オートバイの進入禁止措置など健全化を進めてきたところでございます。

特に、子供連れの御家族が安心して遊べるように、2018年度からは、お酒の持込みや飲酒を禁止し、クラゲよけネットを設置したスマイルビーチエリアも開設しているところでございます。

海水浴期間中における利用者数についてですけども、ピーク時に比べますと、残念ながらレジャーの多様化とか猛暑の影響などによりまして、これは全国的な傾向と同様ですけども、大幅に減少しているところでございます。ただ、直近３年間で見ますと15万人程度で、ほぼ横ばい状態となってございます。

今年度の海水浴客を対象にしましたアンケート調査では、回答者の約半数が家族連れでございまして、年齢別では10代あるいは20代の若年層が約３割を占めてございます。須磨海岸の印象を尋ねたところ、約９割の方々から安心して利用できる、あるいは海岸がきれい、ライフセーバーや警備員が配置されて安全である、トイレ・シャワーなどの設備が充実している、そういった高い評価をいただいておりまして、これまでのハード・ソフト様々な取組が反映されたものだというふうに認識してございます。

○**副主査**（諫山大介）　最近の記事で日本生産性本部レジャー白書には、2024年海水浴客は約440万人でピークだったが、1985年の3,790万人より９割減少したという記事がありました。これはいろいろ砂浜が消えるとかいう流れもありますけれども、あとは神奈川県鎌倉の由比ヶ浜は夜も海の家をやることで増えたと、ちょっとこれは須磨海岸にふさわしいかどうかはまた別の視点だと思いますけれども、もちろん来ていただく数を増やすのか、来ていただいている人の満足度を上げるのか、どういう海岸を目指すのかというスタイルだと思いますけれども、非常に暑いですから、暑過ぎて本当逆に海水浴に皆さん来なくなってるなという印象もあるんですけれども、年１回か２回か――今から再質しますけども、ＵＢＰのお手伝いとかで行かせていただいておりますが、いつも本当きれいな海岸で、すてきだなと思っております。

では最後、ユニバーサルビーチについてお伺いいたします。

須磨海岸の特色の１つにユニバーサルビーチの取組があるのは承知しております。10年前の立ち上げ時から関係団体と共に参画してきております。関係者からは日本のユニバーサルビーチ発祥の地、ユニバーサルビーチといえば須磨海岸といって広く認識・利用されております。

一方で、より利用しやすい須磨海岸として施設の拡充を望む声も団体の方との話でも聞いておりまして、ユニバーサルビーチにとって10年目の節目を迎えることから、現在の利用状況を確認した上で今後の展望についてお伺いいたします。

○**丸岡港湾局部長**　須磨海岸では、高齢者や障害のある方あるいはベビーカーの小さな子供連れの方など多様な方々にも訪れやすくするため、バリアフリートイレや遊歩道から砂浜に降りるスロープを設置しまして、さらに今後はＪＲ須磨駅の南側に新たにエレベーターを設置する計画としてございます。

2018年度から海水浴期間中に、須磨海岸の東側のエリアに障害のある方が海水浴を楽しんでいただけるように、仮設のシャワールームと更衣室、トイレを設置してございます。障害のある方に海水浴を体験していただくためには、水陸両用の車椅子や遊歩道から水際までのビーチマット、そして休憩するための日よけテント、そういった様々な設備が必要となってございます。車椅子の補助者の方以外にも、周囲の状況を把握し安全を確保する人、あるいは運営を管理する人、様々な人員体制が必要となってございます。

この運営を特定非営利活動法人須磨ユニバーサルビーチプロジェクトが行っておりまして、コロナ禍以降、利用者につきましては毎年500人程度の方々に海水浴を楽しんでいただいているとそういった状況でございます。

今後の展望でございますが、現在の施設は非常に利用率が高くなってきてございます。また参加者の声も好評であるため、施設の拡充を求める声があるということは我々としても承知をしてございます。

団体とはこれまでも運営等について協議をしまして、例えば複数の車椅子が通行できるように、その仮設の施設の外周に通路を設置をしたり、あるいは屋外で利用できる水栓を追加で設置するとか、そういった様々な対応を行ってきてございます。

施設の拡充そのものにつきましては、費用でありますとか、運営体制とかそういった様々な課題もございますので、そういったことも考慮しながら、どういった対応ができるのか、引き続き運営団体とも協議しながら検討していきたいというふうに考えてございます。

○**副主査**（諫山大介）　シーズンに１回か２回お手伝いに行って、私も面白いすてきな取組だなと思ってまして、ビーチマットの設置とか片づけも行かせていただいてたこともあるんですけども、

どうしても完全予約制でほぼ埋まっている中、トイレ・シャワーがちょっと詰まってしまって、そこをもうちょっと拡充できればいいかなと、もちろん総合的な判断が要るのは承知しておりますけれども、本当に日本唯一の――全国に出張して行かれてますので、ここを大事な拠点にしていただきたいと思います。

今日は神戸空港について質疑はしませんけれども、ちょっと昨日地元のゲストハウスに用事がありまして、本当に海外の方がたくさんいらっしゃいまして、ぽろりと神戸空港の影響はすごくあるんだと、神戸空港は今後どれぐらい便数増えますかとかお話しになりましたけれど、そういった小さな旅館とかゲストハウスのほうにも非常に大きな波及効果があるというのが実感として市民の中でも来ておりますので、この後質疑もたくさんあるかと思いますけれども、神戸空港のほうもぜひよろしくお願いいたします。

では終わります。以上です。

○**主査**（岩谷しげなり）　お疲れさまでした。

次に、上畠委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（上畠寛弘）　おはようございます。では、よろしくお願いいたします。

では、早速質疑させていただきます。

まず、特定利用空港ということで質疑させていただきますが、これは私は指定をきっちりと神戸空港が受けるべきであるという立場でございまして、これは何より我が国の安全、そして何より神戸市民の生命・財産・安全を守るという観点から極めて重要な取組であるというふうに考えております。

そもそも国民の生命と財産を守る自衛隊や海上保安庁が必要なときに必要な空港を円滑かつ迅速に利用できる体制を平素から整えておくことは、国家として当然の備えであるというふうに思います。

万が一の有事の際は有事の際はと言いますけど、有事の際は有事法制があるんですよ。もう大昔に制定されておりますから、有事の際はいいんです。でも有事の際に円滑に日本国民である神戸市民の皆様の命、そして財産を守るためには、平時にきちんと訓練しておかなければ、それはいきなり有事の際に神戸空港ちょっと使わせてもらいますと言ってそれで何らかのね――攻撃してきているやつらが悪いんですよ。悪いですけども、万が一そのきっちり守るために、じゃあどこに何があるんやとか、どういうふうにして着陸してどうしてどうこうというそういった手間とかいろいろね、その場でできるわけないんやから、だから平時からやらなきゃいけないという訓練なわけですよ。

これがまるで何か戦争が始まる、戦争を何か誘発するとかもうそういうような、もう本当に愚かな訳の分からんこと言ってる人たちいますけども、そんなんもう全くのこれまさに本当に危機をあおって、これ危険や危険や危険や言うて神戸空港狙われる言いますけども、悪いのは狙ってくるやつらなんですよ。誰がそれね、攻撃せんかったらいい話で、この日本国においてじゃあわざわざ攻撃しに行きますかって。しかも神戸空港ですよ。この国内において攻撃をされてしまうからあかんわけでしょう。する側が悪いわけですよ。何を言うてんねんという感じですよね。

だからそうやって危機をよくあおるということ。これ先日の質疑でも、今日は港湾局でございますけども、質疑したんですよ。認知戦ということで、本当に行政と神戸市民の間の分断をあおり、神戸市は何かたくらんでる、国はもう情報を隠しているとか、こういうふうにして市民を虐げるんだ、国民を虐げるんだみたいなことを言っている。そういったことをあおっていって信頼

関係を失わせていく。陰謀論とかもワクチンのときとかも出ましたけれども、そういうふうなことをしていくということで得しているのはどこかということなんですよね。

だから本当に港湾局の所管だけではございませんけども、そういった認知戦であるとか、情報が様々――誰もが今携帯持ってますから、ＳＮＳとかでメディアになれるわけですよ。私なんかでも、１人の議員ではございますけど、年間１億2,000万ぐらいのインプレッションがあるんですね。だからそれぐらいのやっぱり新聞社とかメディアと同じぐらいの規模の発信だってやろうと思ったらできるわけで、それがまた神戸市民の皆様が不安になって、どうなるんやろう、空港は危ないんやろうかとか――医療とかでもそうですよ。何かもう三田市民病院との統合だって、これは当然ながら医療を守るため、何かまるで医療を破壊するためのことを神戸市がやってる、三田市もやってるとか、そういったことも不安になったりね。

芦屋市と神戸市で東灘区民やから協力もぜひしたい。芦屋のごみをちゃんと受け入れなあかんって、これもまた何かこれで神戸市民の負担が増える、負担が増えるって、負担増えてませんやん、ごみが増えて手数料も増えて、売電収入も増えて、何があかんのですか。困ってる芦屋市民は守らんでいいんですかって、もうほったらかしですかって、そういう自己中心的なことでなぜかあおってるよう分からんことがいろいろありますが、この特定利用空港はぜひやっていただきたい。

大災害が発生してから、やっぱり調整できていません、空港の特性把握してません、訓練したことありませんでは遅いんです。平時からやっぱり国・自治体・自衛隊・海上保安庁・空港関係者が連携して航空機を運用して、人員や資機材を展開していくこと、それぞれの空港の特性を把握しながら必要な訓練と調整を積み重ねることが重要です。

政府も特定利用空港として民生利用をちゃんと主としながら、自衛隊・海上保安庁が平素から必要な取組を円滑に利用できるようにインフラ管理者との間に円滑な利用に関する枠組みを設けるということが明確に説明されております。これ以上でもこれ以下でもありません。いざというために日本国民を守るためです。神戸市民は日本国民ですから、その備えをしているだけなんですね。

やっぱり議会で議論する以上、制度の内容を正確に踏まえなければなりません。特定利用空港に指定された途端に自衛隊が自由勝手に空港を優先利用できるようになる制度でもありませんし、自衛隊や海上保安庁専用の施設になるわけでもありません。平時の利用ですから。

政府は、この枠組みは海上自衛隊、自衛隊、いろいろ自衛隊も海上保安庁も優先利用させるんじゃなく、既存の法令の下で関係者が連携して柔軟かつ円滑な迅速な利用について調整するための仕組みであるというふうにしております。そうである以上、制度上の事実と異なる前提によって市民の不安を増幅させるのではなく、何が変わって何が変わらないのか、そして神戸市民にとってどのような具体的なメリットがあるということをきっちり冷静に示していくことが必要であるというふうに考えます。

私はむしろ国民の生命と財産を守る自衛隊や海上保安庁が必要なときに迅速に活動できない状態を放置することこそ問題です。有事法制や日米同盟がありますから、それは万が一でも本当にどこかの国がよう分からん攻撃もしてきたら、それは守らなきゃいけないわけですから、それはやっぱり放置するんじゃなく、きっちりと経験をする。

神戸は阪神・淡路大震災を経験したまちなんです。南海トラフ巨大地震だってあり得る。大規模災害への備えを一層強化しなければなりません。災害発生時には一刻も早い人命救助・救援部

隊の展開、医療支援、物資輸送などが必要となります。それができるのは自衛隊しかありません。神戸市は協力はできますけど、実動部隊として実力というものは持ってませんから、だからこそ海上保安庁とか海上自衛隊とか陸上自衛隊、様々なところとの連携が必要なんです。

ですから、こういったことをしっかりと守っていただきたいと思いますし、神戸空港について考える際には、神戸空港だけ単独で見るべきではないんですね。神戸空港は関西国際空港、大阪国際空港、伊丹空港ですね、関西３空港として一体的に運営されています。南海トラフ巨大地震のような広域災害では、１つの空港だけで全てに対応できるとは限りません。１つの空港が被災した場合にも残る空港が機能を補完して、人員・救援物資・医療・緊急輸送などをきっちり支える。関西３空港がそれぞれの特性を生かしてその機能を最大限発揮するということは神戸市だけでの問題ではなく、兵庫県、関西全体、さらには国家の危機管理という観点からも重要であるというふうに考えております。

そういう意味でも、神戸空港において自衛隊や海上保安庁との連携体制を平時から整えて、必要な際に円滑な利用調整ができる体制を構築できることは、しっかり本当に神戸市民の生命と生活を守る上でも大変意義があります。

特定利用空港の本来の目的と神戸市がこの指定を受けることについての意義について改めて当局の認識を伺います。

神戸空港の特定利用空港の指定については、円滑な利用に関する枠組みを通じて災害時の対応など市民の生命や生活を守る必要が生じた際に、自衛隊や海上保安庁との利用調整をこれまで以上に円滑に行えるということ、これがもう何よりも最大のメリットでございます。ですから、しっかりと神戸空港において自衛隊や海上保安庁の円滑な利用が可能になることによって、災害時の人命救助・救援活動、人員や物資の輸送、関係機関との連携、さらには３空港による広域的な危機対応という観点から、どのように具体的なメリットが期待できると港湾局としても捉えているのか、神戸市としての認識を具体的にお伺いします。

○**河原港湾局局長**　委員のほうから国から示されている内容等についてしっかりと御説明をいただきましたので、私のほうからは特にお話ございました災害利用についてどのようなメリットあるのかということを中心にお話をさせていただきたいと思います。

まず災害発生時における空港の役割、これはもう言わずもがなですけれども、極めて重要だというふうに認識をしております。

神戸空港、神戸市の地域防災計画におきまして広域防災拠点に指定をしてございますし、災害時に災害対策活動を展開するための拠点です。また、大規模災害時には委員からもお話ございましたけれども、市外からの救援物資等の受入れ・集積・配送・一時保管の機能の役割を担っているというふうに認識をしてございます。

また、国等の南海トラフのお話もございました。国の南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画というものがございまして、この中で空港というものは、広域医療搬送時の航空搬送拠点、また物資搬送におきましての活用ということも見込まれております。

関西でいきますと神戸空港に加えまして大阪空港等位置づけられてございまして、３空港のお話もございましたけれども、災害時における関西３空港の果たすべき役割というのは非常に大きいものがあるとそのように認識をしてございます。

阪神・淡路大震災もございましたけれども、３空港一体運用になってから平成30年の台風21号のときに関西国際空港が大規模の浸水被害を受けたという事例がございました。あのとき３空港

連携いたしまして、特に神戸空港でいきますと関西空港内に滞留されておりました旅客の多くの皆様をベイ・シャトルで神戸側に緊急搬送するなど、神戸空港と関西空港が連携して救援物資や人員の搬送を行うという災害対応も実施しております。そういう意味におきましても、災害対応におきまして３空港が連携し防災拠点として機能するということは非常に重要なものだというふうに私も認識をしてございます。

国から指定されています特定利用の空港指定になることのメリットですけれども、特定利用空港の指定を受けることで自衛隊・海上保安庁が円滑に空港・港湾を利用できるようになること、また必要な整備が促進されることで、災害等の効果的な対応につながりまして、地元の皆様の安全に資するものと考えているというふうに説明を受けてございます。

大規模災害等が懸念されております中、やはり阪神・淡路大震災、我々も経験してございますので、初動対応の迅速性、確実性を高めるという意味でも極めて意義があるというふうに考えてございますし、先ほど平素から訓練をするということで、そうしますことで円滑な利用が可能となるということは、これはおっしゃっているとおりだと思っていますので、災害対策活動の展開、また救援物資の受入れといった防災拠点としての機能向上がより一層期待できるとそのように考えてございます。

今後委員御指摘のとおり災害時の対応等については、メリットがあるというふうに認識をしておりまして、今後様々な要素・論点を総合的に比較考量した上で指定の可否等につきまして検討を進めてまいりたいと、そのように考えてございます。

○**分科員**（上畠寛弘）　私は絶対指定に協力すべきだというふうに思っておりますので、この立場をぜひ分かっていただきたいと思いますし、お受け止めいただけると思っております。

災害時に円滑な利用調整を進められるだけでなく、空港の整備も促進されるというメリットもあるというふうに聞いております。国からは実際に具体的なメニューは示されてはおりませんけれども、既に指定を受けた空港において現在どういう整備が進められているのか、ちょっとこれ端的にお願いします。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　国のほうからは特定利用空港におきまして、整備あるいは既存事業の促進ということは、民生利用を主とするものということで既存制度の下に実施をしていくというような考え方が示されておりまして、これまでどおり必要な費用をしっかり自治体も負担をしながら国のほうでも措置をすると。現時点で今後の事業実施というのは未定ということですけれども、民生ニーズに加えまして自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮して決定していくということになってございます。

具体的には１つ例を申し上げますと、令和８年４月の関係閣僚会議におきましては、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備予算というのが示されておりまして、その中で特定利用空港も含めましたインフラ整備費として、例えば本空港でも今想定をしておりますけれども、滑走路端安全区域整備事業というようなものが予定をされておりまして、それらにつきまして国のほうがしっかり措置をしていくというようなことを想定をしてございます。

指定がまだ決定しておりません現段階におきましては、具体的な実施事業等がまだ未定ということですけれども、仮に指定されたということになると民生ニーズに加えまして国のニーズも考慮して、安全保障上の重要性なども加味して決定されるというふうに国からは聞いてございますので、そういった必要な予算につきましても我々としてはしっかりと求めてまいりたいというふうに考えております。

○**分科員**（上畠寛弘）　大丈夫です。確保されますから、必ず。私も国のほうにも何度も言っておりますけども、内々のことはここでは話せませんけど大丈夫です。

では次に移ります。

それでは、米海軍艦艇の神戸港への入港についてお伺いいたします。

決算ですから、2025年３月に米海軍の掃海艇ウォーリアが神戸港に入港しました。1975年の市会決議以降、違法状態の非核神戸方式みたいなものが行われておりましたけども、長年にわたり実現してこなかった米海軍艦艇の神戸港への寄港が実現したことは、私は神戸にとっても日米同盟にとっても大変大きな意味があったというふうに考えてございます。

お伺いしたいのが、３月24日から26日の間、昨年入港しましたけども、神戸市ではそういった50年前の市会決議がありました。法的拘束力も何もないのにそれに基づいてやっておりました。港湾法違反だということを私、質問主意書、何回も何回も内閣に出して、石破内閣とか岸田内閣ですらもこれ違法やという認識を持ってくれてたんですね。高市内閣でございますから、当然ながらこれは違法やという認識は変わらず継続してると思いますけども、この核兵器の搭載がないことを確認を行うなど特別な対応とか取っておりましたけど、非核証明書は出してないと。この手続の面を含めて入港が円滑に行われたのかどうか、課題はどのようなものがあったのか、お伺いしたいと思います。端的にお願いします。

○**山本理事兼港湾局長**　昨年の３月のウォーリアの入港に際しましては、1975年３月の市会決議を尊重しまして、当該艦船に核兵器は積載ないことを確認して港湾法に基づく入港を許可したものでございます。

港湾法13条第２項における港湾管理者は何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に対し不平等な取扱いをしてはならないということ、さらには政府見解として参議院外交防衛委員会におきまして、地方自治法及び港湾法に基づき地方公共団体の認められている係留場所の指定等の港湾施設の使用に対する規則は、港湾の適正な管理及び運営を図る観点からの港湾管理者としての地位にとどまるという見解が表明されておりますので、こういったことを踏まえながら、港湾管理者として港湾法の規定に基づき、また国の方針も踏まえながら、適法かつ適切に事務を執行したものでございます。

以上でございます。

○**分科員**（上畠寛弘）　適法かつ適切にしっかりやってるというふうに思います。

非核証明書を提出しないことを根拠に入港を拒否することは許されるのか、端的にお答えください。

○**和泉港湾局副局長**　非核証明書の提出につきましては、何らかの根拠があるわけではございません。

以上です。

○**分科員**（上畠寛弘）　法的根拠は何もないんですよね。条例と法律でしたら法律を守らなきゃいけません。法治国家ですから。その法治国家の一番根本にあるのが憲法ですから、それに基づけば、地方自治体が勝手に外交のこととかがんがんやったらいけないんですよ。それで安全保障に悪影響を及ぼしてたわけですね。アメリカの見解としてもそうだったわけですよ。

私もう10年ぐらい前から神戸市のこの非核神戸方式についての問題というのを米軍とも接触もさせていただいたり日本政府とも接触――本当にこんな違法な状態が神戸港で続いていたこと、何よりも問題だったのは、1995年にアメリカ軍がこれについて被災した神戸を助けましょうかと

打診したときに断ってるんですよ。これについて米国から打診があったことは質問主意書の答弁書でも認められてございます。

こういったときにイデオロギーと、生命と財産、どっち守るねんという話ですよね。本当にそういう自分勝手なことばっかり主張してね、いざとなったときには国は何もせえへん、神戸は何もせえへんみたいなそんなこと言うんですよ。だからこそ未来に責任のある世代としては、やっぱりそういったもう過去の化石のようなことを言ってるんじゃなくて、しっかりと未来を守るためにやっていただきたいというふうに思いますので、この非核証明書を出さずに入港したという先例はできました。先例というのはしっかり守らなくてはなりません。未来に対して拘束もされるものですし、行政法上はしっかりこれ守らなきゃいけないものでございますから、無用な対応とかもいろいろ反対運動とかもあって、摩耶埠頭で警備体制とか、そういった本来なら要らないはずのものも強いられたというふうに思いますけど、そのような状況はあったのか、このあたり認識お伺いします。

○**和泉港湾局副局長**　ウォーリア入港の当時の状況でございますけれども、港湾局における摩耶埠頭の警備につきましては、海上では港務艇による通常の巡視に加えまして、反対運動に備えて速やかに出動できるよう警備・警戒の準備を行っておりました。なお海上での反対運動は特にありませんでしたので、出動等の対応を行っておりません。

一方で陸上では、ＳＯＬＡＳの制限区域に対する通常の対応に加えまして、反対運動への対応といたしまして、警察と相談の上、職員を３交代制で12時間、警備員を24時間体制で配置して周辺警備を実施したものでございます。

○**分科員**（上畠寛弘）　本来ならそんなものも要らないはずなのに、そういったものがかかっていたと。

先日、私もアメリカ大使館のほうにお伺いしまして、グラス駐日米国大使とも直接お会いさせていただきました。昨年の神戸港への米海軍艦艇の寄港を歓迎するとともに、今年もぜひしっかり入港していただいて、その実績を積み重ねていただきたい。その上で日米関係の強化、日米両国の友好をさらに発展させるようにお願いしたいということで私からも友好関係のために、そして日米両国の安全のためにもお願いしたいということは言わせていただいておりますので、ぜひこれ円滑な対応というものを引き続きよろしくお願いいたします。

次に移りますけども、神戸空港に関してですと、高雄の就航が実現させていくということ、１月１日、これが高雄実現します。台北・台中・高雄ということで、台湾の本当に北部から中部から南部へと全部つながるようになるんですね。正式な許認可については先日、吉田健吾議員と共に台湾政府の官房長官である総統府秘書長に直接お会いしまして、円滑な認可のための許認可をしっかりやってくださいということと、今後の神戸空港にとって有利なフライトの就航もぜひ向こう側の枠も空けてほしいということでお願いして、全面的な御協力いただけるということでございますから、しっかりこれやっていただきたいと。

交通部とも接触もさせていただきまして、向こうの国交省ですね、このあたりも空だけではなく、やっぱり海、旅客船ですね、クルーズ。船もそうですけど、貨物だけで、クルーズについても大きなチャンスが訪れると、向こうも高い期待がありますけども、このあたりについての取組、これについてお伺いしたいと思います。

○**山本理事兼港湾局長**　まさにフライ・アンド・クルーズについてでございますけども、今我々にとりまして台湾が一番のターゲットということで取組を進めてございます。昨年度からいろいろ

取組を進めてございますけども、今順調に進んでるのかなと思っているところでございまして、今年度もさらなる取組を進めてございますけれども、しっかりとフライ・アンド・クルーズが実現する方向に向けまして全力で取り組んでまいります。

○**分科員**（上畠寛弘）　基隆港もかつてありましたし、高雄港もこれからあると思いますので、様々なそういったところでも関係強化というものをしっかり我々議会側のほうでも、それぞれ日台友好について取り組んでおりますから、これがまた１つつながっていくかと思いますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

2030年には定期便の就航ということがもう確実視されておりますけども、中国便が欠航して約１年たってるんですけども、これ定期便になるんやったらリスクでしかないんですよね。向こうが蛇口のように何か中国人観光客行かんぞいうてキュッキュッキュッと締めたら、じゃあまた中国人が来ません、観光客もうかりません、これは誰のせいや、日本政府が悪い、高市内閣が悪いみたいな攻撃材料に使って、またそれも分断に使われてるわけですけども、やっぱりこういった問題について定期的なチャーター便が安定的に就航できるように、やっぱり台湾線とか韓国線とかそういったちゃんと安定的にできるような国を選ぶということ大事だと思うんですね。

だから現在欠航してるのだって向こうの政治的な理由じゃないですか。政治と経済別ですねと向こう言いながらそうやってやってきてるわけですね。何か岩屋とかいう元外務大臣が会ってますけども、あんなん会って経済と政治は別ですわとか言っても結局やってることは圧力かけてるだけなんですよ。あんな無能な大臣いませんけども。

実際にこういったことをしっかりやるためには、やっぱりチャーター便のチャーター枠、上海や南京については一旦取り消して、アドホックチャーター便を就航している航空会社に割り当て直すほうが利用者目線としてもいいと思いますし、定期便就航に当たってもこれはよく考えていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　御指摘いただいています欠航の枠に関してですけれども、やはり空港の安定的な運営の観点からは、特定の国・地域に偏ることなくバランスの取れた航空ネットワークの形成というようなことが重要であるというふうに我々としては考えておりますけれども、現在運航している台湾・韓国の定期チャーター便の定着をしっかりと図っていきたいというふうに考えてございます。

その上で中国便の未利用時間帯につきましては、アドホックチャーターという形で今活用しておりますけれども、そのあたりにつきまして、より使いやすいような枠の考え方というのを整理していきたいというふうに思ってございます。

引き続き航空需要の動向を注意しながら、アドホックチャーターの活用もしつつ利用者・航空会社からのニーズを踏まえて、定期チャーター便の安定運航、路線の定着に努めてまいりたいというふうに考えております。

○**分科員**（上畠寛弘）　中国便の枠は要りませんので、よろしくお願いいたします。リスクしかないです。

次、神戸開港160年祭についてですけども、神戸開港160年祭実行委員会に自衛隊の入港に反対しているようなそういった団体入ってないかなというふうに心配してございますけど、それは入ってないと思うんですけども、こういった実行委員会に対してそういった団体が入ってるなら排除できるかというと、なかなかそれは今の時点で神戸市港湾局として排除するのは難しいかもしれませんけど、重要な意思決定から外れていただくべきだというふうに思います。そういったこ

と。

自衛隊にこそ実行委員会に入ってもらうべきなんですね。東灘区のほうには阪神基地隊があるんですよ――海上自衛隊あるのにも入ってないんですね。自衛隊にそれはイベントとかには来てもらってますけど、実行委員会には入れずに、まさにもう自衛隊なんかないもので進めていく。そのほうが寝た子は起こさない、うるさいやつがぎゃあぎゃあ言わんからいいかもしれませんけど、そうではなく、やっぱり自衛隊の皆様ともしっかり連携する。東灘区の区内の行事においては、防災訓練とかそういった訓練においてもきっちり海上自衛隊の皆様来てますし、今度、垂水区のスポーツの日とかでも自衛隊の皆さん来ていただいたりするわけですよ。

だからそういった意味では、自衛隊の関係強化という意味でも、やっぱりしっかりと神戸港に160年に当たっては自衛隊にも実行委員会に入っていただいたり連携して開港160年を盛り上げていただきたいと思います。その点いかがでしょうか、端的にお願いいたします。

○**和泉港湾局副局長**　神戸開港160年祭は、神戸港関係者が開港160年を祝い、これまで積み重ねてきた歴史や財産を次世代へ継承するとともに、市民の皆様の海・船・港への関心を高めることを目的として実施するものでございます。こうした趣旨の下、神戸港に関係の深い団体・事業者を中心に実行委員会を構成しておりまして、今回海上自衛隊阪神基地隊については参画をお願いしていないところでございます。

なお、開港150年記念事業では、南極観測船しらせの一般公開や記念式典への出席などに御協力をいただいておりました。160年祭につきましても、その趣旨や目的を踏まえながら、今後海上自衛隊阪神基地隊との連携の可能性についても検討してまいりたいと考えております。

○**分科員**（上畠寛弘）　よろしくお願いします。

南極観測船のしらせでさえも反対、反対、反対と言うような人たちいますから、そんなん相手にしてたら駄目です。しっかりと自衛隊との関係強化してください。

以上です。

○**主査**（岩谷しげなり）　お疲れさまでした。

次に、村上委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（村上立真）　引き続きまして、村上立真でございます。よろしくお願いいたします。

１点目、神戸空港の機能強化についてお伺いしたいと思います。

今の第２ターミナルを建てるぞとなったときを振り返りますと、その当時はコロナ禍からの航空需要の回復もまだ完全回復というわけにはいかず、また結果は別ですけど、当時は万博自体がどうなるかも不透明だったというような状況もありまして、よくあのスケジュールでちゃんと2025年４月に――施設についていろいろああだこうだという意見はありますけれども、何はともあれ開業できたというのは、これはもうすごいことだ――私はもうこれ偉業だというふうに思ってます。当時振り返ると、羽田の最終便で神戸に帰られる疲れ切った河原局長にお会いしたこともありましたし、本当に様々な御苦労があったんだろうなということを推測をしております。

また神戸空港の国際チャーター便も非常に――さっきのリスク分散の話もあるんですけれども、総論としては順調でありまして、ここまで順調に来られたのは、第２ターミナルの指定管理者である関西エアポートさんであるとか、神戸市もそうですが、ほか関係する関係者の皆様の努力のたまものだというふうに思っております。

今からああだこうだ言うんですけど、一方で我々やっぱり未来に向かって生きてますから、これから先のことをちゃんと考えていかないといけません。

そういった意味でも昨年度の補正予算で計上したターミナルの拡張や国際線の在り方検討について今早急に進めていただいているものというふうに認識をしておりますけれども、現在の検討状況についてまず伺いたいと思います。

○**河原港湾局局長**　国際といいますか、神戸空港の機能強化についての御質問だと思います。

おかげさまをもちまして、昨年の４月18日より国際チャーター便運航開始をさせていただいておりまして、運営していただいてます関西エアポートはじめＣＩＱの官署の皆さん、また航空会社の皆さんに改めて御礼を申し上げたいと思います。

2030年の４月の定期便化を見据えた今の検討状況はどうですかということだと思いますけれども、委員からもお話ございましたけれども、昨年開業したターミナルというのは万博対応ということで、チャーター便という形で開港しておりまして、2030年４月の定期便というものに向けては少し余力が足らないのかなというふうにそのように考えています。

そのような中、ターミナルビルの南側にエプロンがございますので、そちらに向けてビルを拡張しまして、ボーディングブリッジの設置なども検討しているというところでございます。

現在ですけれども、関係者との意見交換を進めてございまして、まず旅客動線がしっかり取れないとこれは意味がございませんので、旅客動線をどうするか、また従業員動線、それから空港保安をこれをしっかりしないと安全な運航にはつながりませんので、これらにつきましても広さでありましたり配置を検討していると。それから手荷物の受け取り、これも非常に重要でございますので、そういった機能をどうするかということの検討を進めてございます。

もう１つ在り方検討も行ってまして、他空港の事例を今しっかりと調査をしてございます。それらに行うヒアリングをしておりますほか、ＰＦＩ法など関係法令等の整理を今してございます。

引き続きまして2030年４月を目途とする神戸空港の国際定期便の就航に向けて様々な取組をしっかりと進めてまいりたいとそのように考えてございます。

○**分科員**（村上立真）　御答弁ありがとうございました。

では、空港の機能強化についてまず再質問していきたいなと思うんですけれども、このターミナルの拡張をはじめとする空港機能の強化につきましては、必要な規模・機能を現在検討中ということでありますが、それに関連して何点か―― ３点お伺いしたいと思っています。

まず、前回の第２ターミナル建設のときを思い起こせば、基本計画の段階でパブリックコメントを入れたりしていましたけれども、こういうものを予定しているのか、要は手続的なところとスケジュール感をまずお伺いしたいと思います。

それから２点目に、今も少し御答弁ありましたけれども、以前もこのことを質疑させていただいた際に、ターミナルは南側に拡張して、今あったようにボーディングブリッジを設置するということでしたけれども、それと並んでよく言われております第１ターミナルとの接続ですね、ここについてどうされるのかというのが２点目。

３点目に、基本計画策定支援の委託契約書ですね、委託仕様書を拝見しても、旅客の利便性の観点から、商業施設・飲食店舗・ラウンジの充実というのが当然必要だというふうに考えていると思うんですけれども、それ以外にお考えになっていることがあれば、可能な範囲でお伺いしたいと思います。

○**河原港湾局局長**　３点御質問いただきまして、少し順番変わりますけれども、旅客利便性の観点のほうから御説明をさせていただきたいと思います。

運用開始してから見えてきている課題もございまして、今委員のほうから御質問いただきまし

た商業施設・飲食店舗・ラウンジの充実というのはこれ当然やっていきたいというふうに考えています。それ以外には、神戸空港特有の事情かなと思っておりますけれども、ゴルフで利用されるお客様すごく多くなってございます。先ほど私、手荷物受け取りというようなお話もしましたけども、それが少しやはり足らない、能力的に少し不足しているというようなことなども言われてますので、そういった能力を増強するというようなことも考えていかないといけないかなと思ってます。

あとは少しちょっとトイレですね、トイレの問題が少し出てまして、待ち時間が少し長くなるというようなこともございます。これにつきましては国のガイドライン等も出てきてございますので、そういったものも参考にしながら、待ち時間の短縮であったり快適性の向上というものをしっかりと取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

また、ボーディングブリッジのお話もございましたけれども、それもしっかりと取り組んでまいりたいというふうに思ってございます。

それから１点目でパブリックコメントのお話ございました。そちらにつきましても今基本計画の案をつくっている状況でございますので、そういったものができてきましたらパブリックコメントをしていくという形になろうかと思っておりますけれども、できれば本年中に内容を取りまとめて必要な手続を進めてまいりたいと、そのように考えてございます。

それから最後になりますが、第１ターミナルとの接続でございます。

南側にボーディングブリッジを設置すると隣に第１ターミナルがございますので、我々としてもその接続について検討はしてきてございます。ただ、少しちょっと結論から申し上げますと設備系統の接続方法とか、構造上の課題というのが出てきてございまして、今すぐちょっと2030年の段階でつなげるというのは非常に難しいのかなというふうに考えてございまして、まずは１日最大40回の国際定期便の受入れに向けて必要な機能をしっかりと確保していきたいとそのように考えてございます。

いずれにいたしましても、2030年４月に国際定期便の円滑な受入れをしていく必要がございますので、航空会社はじめＣＩＱなどの関係者と十分に協議を行いながら利用者の利便性・快適性の向上に資する機能強化を進めてまいりたいとそのように考えてございます。

○**分科員**（村上立真）　御答弁ありがとうございました。大変よく分かりました。

今の第２ターミナルにおける商業施設・飲食店舗につきましては、開港当時は免税店が１店舗という状況でございましたが、今年の３月以降、ドラッグストア・土産物店・喫茶店・ラウンジと順次オープンいたしまして、空港を利用される旅客の方々も非常に喜んでいただけているのかなというふうに伺ってます。これによって保安検査後の搭乗待合エリアにおいては、店舗が一定充足――十分とまでは言わないですけれども、限られたスペースということを考えれば充足したのかなというふうに思っています。

ただ、ターミナルの１階ロビー部分であるとか、２階のにぎわい空間についてはまだ利活用可能なスペースがあるというふうに認識しておりまして、ターミナル拡張の動向を踏まえながらではもちろんあるんですけれども、来訪者や、また空港で働かれてる職員の方もおられますから――の利便性や満足度向上のために飲食店のさらなる充実を図っていくべきと考えてますが、御見解を伺います。

○**河原港湾局局長**　第２ターミナルの飲食店等のさらなる充実の御質問でございます。

委員からもお話ございましたけれども、保安検査後のエリアにつきましては、当初免税店１店

舗だったものが今年の５月末を目途に可能な範囲で拡充をしてきたという内容でございます。

御質問ございました第２ターミナル１階ロビーとか２階のほかのエリア――保安検査前のエリアどうしていくのかということでございますけれども、我々もこの間、航空会社でありましたり旅客の皆さんの御意見をお聞きしながら進めてきてございまして、まず１つはＣＩＱのほうからこれ少し御要望がございますけれども、第２ターミナルの１階入って左手側に少しエリアがございますけれども、そこのエリアに今回国の免税制度が11月から変わるという中で、リファンド端末という――税金を後で還付するという形式に変わりますので、それの端末を置くエリアを少し設けさせてほしいということで、左手はそういった形で使わせていただきたいと。入って右手のエリアには、これ先ほど委員からもお話ございましたけれども、利用者とか航空会社で空港で働く皆さんからも飲食店求める声がございますので、そういった保安検査前のエリアで飲食店舗の誘致をしていきたいというふうに考えてございます。

今後、事業者募集に向けた準備を進めまして、できるだけ早期に事業者公募に入っていきたいというふうに考えてございます。

２階のエリアが少し残るんですけれども、まず１階のエリアを整えまして、その後さらに皆さんの御意見なども伺いながら、２階につきましてもさらなる利活用に努めてまいりたいとそのように考えてございます。

○**分科員**（村上立真）　御答弁ありがとうございました。

以前から――さっきのリスクの話とも関わるんですけれども、やっぱり神戸空港の国際線は為替の状況もあるんですが、アウトバウンドが弱いというところが１つ課題かなと思ってまして、そういう意味ではターミナル自体を訪れて、ここから海外旅行行ってみたいなとかと思っていただくという需要を喚起するという考え方もあると思いますから、ぜひ早期の充実をお願いします。

次に、空港の運営のほうの話に移りたいと思いますが、国際線も含めた今後の運営の在り方について、よう考えたらこれ聞いたことなかったなという質問なんですけど、どのようなというか、どの範囲の検討がされているのかなと思ってまして、これまで第２ターミナルも、いずれ今の第１ターミナルをやっていらっしゃる関西エアポートさんによるコンセッションでというトーンで私も来たんですけど、ただ指定管理よりまずそのコンセッションが本当にこれ優位なのかとか、またコンセッションだとしても、ほかのコンセッション事業者を入れようということもこれも検討の範囲に含まれてるのかどうか、そのあたりお伺いできればと思います。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　現在の神戸空港のコンセッションは2018年から42年間の運営期間を設定をしておりまして、2060年までの間、関西エアポート神戸株式会社が運営を行うということになってございます。現状、関西エアポート神戸のほうからは運営権対価として毎年4.45億円を神戸市に支払うというようなことと、あと毎年の収益に応じた形で収益連動負担金を支払っていただくということになってございます。

現在国内空港におきましては、コンセッション方式を導入している空港が約20空港ございますけれども、現在それらの事例についてヒアリング調査等を行いまして分析をしているところでございます。どの空港におきましてもコンセッションの設定期間を30年程度の比較的長い期間で設定しているというところで、現状一概に評価できないというような前提ではございますけれども、現段階での課題あるいは導入の効果などをお聞きをしております。

委員御質問の本当にコンセッション方式のほうが優位なのかということに関しましてですけれども、現在検討を進めているという中で、結論を申し上げられる状況にはございませんけれども、

その観点につきましてはしっかりと検討をする必要があるというふうに認識をしてございます。

どういった検討を進めるのかということにつきましても、結論として仮にコンセッションを導入するという場合には、ＰＦＩ法における手続であったり契約手続などにつきまして、法務面での整理というようなものが必要でございますし、財務面での検討というのがもうしっかりやっていく必要がございます。

さらに運営スキームのことも御質問いただいておりますけれども、現段階でどの方式がよいのかというような答えはちょっとまだ出せているわけではございませんけれども、仮にコンセッションを導入する場合には、両ターミナルやエプロンなどについて空港の一体的な運用ということが必要ですので、現在の国内線エリアのコンセッション事業者である関西エアポート神戸株式会社とまずは協議をしていくということが自然な流れになるのではないかというふうに認識をしているところです。

いずれにしましても空港需要をしっかり創出しまして、神戸空港の将来価値を高める取組を進めていきまして、将来価値を適切に評価するという中で、今後のコンセッションの在り方あるいは運営の在り方について検討してまいりたいというふうに考えてございます。

以上です。

○**分科員**（村上立真）　御答弁ありがとうございました。

コンセッションがいいかどうかも含めて検討しているということで、コンセッションというのが選択肢の１つであるということはこれは間違いないんでしょうけれども、今いろいろ御説明いただきましたので、ちょっと今のこの第１ターミナルのコンセッションを含めて少し私の意見をこの際お伝えしておきたいなというふうに思うんですが、大前提として、これ一定結果論なんですけど、第１ターミナルはいわゆるアニュアルフィー――固定分の部分ですね――が今から考えれば安過ぎるんじゃないかという見方もできるのかなと思ってます。

昨年の関空と伊丹――これも関西エアポートさんがやられてますけど――の旅客数は約5,000万人でした。

一方、神戸空港の第１ターミナル、つまり国内線の旅客数は大体360万人と。それに対して、このアニュアルフィーは関空と伊丹合わせて――いろんなちょっと見方があるんですけど373億円、神戸空港の第１ターミナルはさっき御説明があった4.5億円ぐらいですかね。

仮に旅客当たりで見るのが適切かどうかというのもあるんですけど、客当たりで見れば６倍以上、関空や伊丹のほうが高いわけですね。

あとはもう１つ問題というか課題は、神戸空港の第１ターミナルのコンセッションに26億円を超える機能向上投資を事業者がすれば、収益連動負担金が免除されるという制度があるんですけど、これは未活用――私の知る限りでは未活用だと思います。少なくとも恐らく狙いは民間投資の誘発のために入れた項目が未活用ということは何か問題があったんだろうと。26億円が高過ぎたとかいろいろ考えられるんですけど。

つまり何が言いたいかというと、市が空港価値を高める大型投資をこれまで行ってきたけれども、その結果増えたこの旅客収益――旅客であるとか収益、これを運営会社が享受をしますが、関空や伊丹と比較した場合に運営会社自身の負担というのは比較的小さいという可能性があると、そういう見方もできるかなというふうに思っています。

しかしそれも、あくまでそれはその空港の規制緩和のために運営事業者にしっかり協力いただくというふうに考えたら致し方ないかなというふうに思うんですけれども、じゃあ2030年以降は

それはどうなんでしょうねという見方ができるかなと思ってます。

ちょっと質疑したいんですけれども、仮にの話ですが、コンセッションに移行するとして、神戸市側としても大規模な投資額を――投資を行っているわけですから、その収入を最大化するような検討を進めていただくということは期待をしております。現在もこの収益連動負担金の制度はありますけれども、例えば旅客数増の恩恵をダイレクトに市が享受できるような仕組みなども含めて様々な選択肢を検討していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　委員からも御指摘を以前からもいただいている点かなというふうに思っておりまして、市あるいは市民の皆様がメリットを享受できる仕組みの導入ということが我々としても重要な検討事項の１つであるというふうに認識をしてございます。

その仕組みの検討に当たりましては、例えばですけれども、運営権対価の仕組みということで申し上げますと、国におきましても、運営権対価の支払い総額を固定せず、収益あるいは旅客数と連動させるいわゆるプロフィット・ロスシェアリングといったようなことも導入することの御提言もなされているということでございます。そういった意味でも、御指摘のようなことも念頭に置いて検討をしっかり進めていく必要があるというふうに考えてございます。

また、運営権対価以外にも、例えば航空会社、空港利用者の利便性向上に資するような施設改修の投資といったことも、そういった考え方の中に組み込むということも考えられるかと思いますので、空港の魅力が向上して結果として市民の皆様あるいは神戸市のほうが恩恵を享受できるというようなことになればいいなというような、そういった仕組みを検討してまいりたいというふうに考えております。

○**分科員**（村上立真）　御答弁ありがとうございます。

この際、ほかの空港も含めていろんな空港のコンセッション契約なんかもばっと見てみたんですけれども、今あった収益連動負担金についても、関空・伊丹と神戸は平たく計算方式見ると一定以上分に掛ける３％で入ってくるようになってるんですけど、例えばこの関空・伊丹は、その収益というのは認定収益という考え方をどうやら使われているようでして、これほかの事業者違いますけど、新千歳であるとか福岡も同じ方式です。この中には旅客数というか、旅客便数というのがもう何というか変数として入ってて、そういうものが反映されるようになってます。

一方の神戸空港は、これ会社法上の営業収益を基本に収益連動負担金を考えていると。これがまずどうなのかとか、ともかく第１ターミナルの契約内容もそこまで細かく構成要素を分解して見ていただいて、ともかく第２ターミナルでは、より神戸市の投資に見合った収入が得られるように考えていただきたいということを要望しておきます。

次に、臨海部の冠水対策についてお伺いをいたします。

神戸市における津波高潮対策につきましては、例えば津波対策は1,000年に１度とされる南海トラフ地震に伴うレベル２の対策を令和４年度中に完了しています。また高潮対策についても、ポートアイランドや六甲アイランドにおいて埠頭用地や道路のかさ上げが進められており、こちらも年度内中に完成予定というふうに伺っております。

ただ一方で、我が国の各地での昨今の線状降水帯の発生であるとか、いわゆるゲリラ豪雨などによる内水氾濫、冠水も相次いでおりまして、人命や財産などに深刻な被害をもたらしております。

神戸市の臨港地区における被害をどのように想定し、また内水の排水などの対策は万全なのか、改めて調査・検証したり追加の整備の必要はないのか、お伺いします。

○**丸岡港湾局部長**　本市におけるゲリラ豪雨等による内水氾濫の被害想定につきましては、命を守るための備えを喚起するという水防法の趣旨に基づきまして、想定し得る最大クラスの浸水リスクをハザードマップにして2025年度末に公表しているところでございます。

具体的には発生確率は非常に低いですが、1,000年に１度程度の極端な大雨と高潮が同時に発生する最悪のシナリオを前提としたものでございまして、臨港地区に限らず、市街地を含む広い範囲で浸水が想定されてございます。

一方で委員御指摘のとおり、これまで高潮対策の取組としましては、1965年度から2015年度までの半世紀をかけて東灘区から須磨区に至る沿岸部延長約60キロメートルに及ぶ防潮堤やポンプ場６施設などを整備してきてございます。

また、2018年度からは平成30年台風による再度災害防止対策として六甲アイランドやポートアイランド、兵庫埠頭などにおいて、埠頭用地や道路のかさ上げ、ポンプ場などを整備してきておりまして、2026年度末――今年度末に完了予定となってございます。

内水氾濫の対策としましては、高潮時に背後の地盤が低い地域に降った雨水を速やかに海域に排水するポンプ場の整備が特に重要であるというふうに考えてございます。

現在、高潮対策で整備したポンプ場のうち５施設については整備後40年以上が経過してまして老朽化が進行していることから、2020年度より計画的に更新工事を進めておりまして、2025年度からは兵庫区の大輪田ポンプ場の更新工事に着手してございます。

施設の更新に当たっては、近年の気候変動による豪雨の頻発化・激甚化を踏まえて見直された国の基準に従いまして施設設計を進めておりまして、例えば大輪田ポンプ場につきましては、排水能力を２割増強することとしてございます。

今後ともポンプ場の機能更新を着実に進めるとともに、既存施設の適切な維持管理を行いまして、臨港地区における浸水被害の低減に努めてまいります。

○**分科員**（村上立真）　ありがとうございます。

津波高潮発生時の防災体制について伺いたいと思います。

防潮鉄扉の閉鎖や避難誘導など、港湾局でも防災組織計画で定められているところでありますけれども、職員の皆さんの動員にも限界がありまして、また一部は民間事業者さんに防潮鉄扉の閉鎖を実施をお願いするというところがあるというふうに伺っています。

ただ事業者さんにおいても、特に港湾業界がそうですが、人手不足であるとか、あるいは在宅勤務の普及など勤務の多様化といった状況の変化もありまして、従来と同様の体制を前提にするというのはこれは限界があるのかなというふうに考えています。

これらを見越して、これまでＤＸの観点から閉鎖の自動化であるとか、遠隔操作化を実施してきましたけれども、改めて実情を検証し、災害時に余裕を持った対応ができるように、より一層の何というか実効性のあるＤＸ化をしていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○**山本理事兼港湾局長**　ＤＸ化についてでございますけれども、津波発生時におきましては、防潮鉄扉を迅速かつ確実に閉鎖するとともに、作業する方々が安全に閉鎖することが重要となってまいります。このため、事業者の意向も確認しながら、2018年度に閉鎖体制の確保が困難であった78基の鉄扉を特定し、これを対象に順次遠隔操作システムの導入を行い、2024年度に完了いたしました。

このような中、今年の夏に実施した訓練の際に、一部の事業者から閉鎖作業に従事する従業員の高齢化や鉄扉の近隣に居住する従業員の減少など、閉鎖体制の確保に苦慮しているという実情

を聞くようになったところでございます。

委員御指摘のとおり、2018年度に遠隔操作化事業を開始してから時間が経過し、この間における社会経済状況の変化や防潮鉄扉の閉鎖を委託している企業の実情の変化などにより、防災体制を取り巻く環境が急速に変化していると感じております。このようなことから、まずは防潮鉄扉の閉鎖を委託している企業に対しまして、防災体制の持続性についてしっかりヒアリングを行い、改めて実情の検証作業を早急に進めていきたいと考えております。

いずれにいたしましても、万全な防災体制を継続して維持できるよう積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員**（村上立真）　御答弁ありがとうございます。実効性のある体制を取っていただけるようにお願いいたします。

それから次に、ウォーターフロントのまちづくりについてお伺いしたいと思います。

ウォーターフロントのまちづくりのグランドデザインにおいて民間投資を誘発するというふうに掲げられているとおり、民間主体によるまちづくりが進められてまいりました。第１突堤のホテルであるとか、その基部のポートミュージアム――平たく言うと水族館ですね――や２突のアリーナ、それからポートタワーのリニューアルオープンで、先ほどもありましたけれども、今度は１突・２突の間の水域を活用したスーパーヨットのマリーナであるとか波止場町緑地のライブハウス整備、それぞれ進んでおります。

いずれも民間投資を呼び込んだ施設整備が行われておりますが、さらに民間投資が拡大するように、民間のビジネス機会の拡大あるいは創出にも市として積極的に取り組んでいただきたいと考えますがいかがでしょうか。

○**山本理事兼港湾局長**　ウォーターフロントでは、民間のノウハウと投資を呼び込む再開発を実現させていくことに加えまして、委員御指摘のとおり、この次には再開発の効果をさらなるビジネス機会に拡大させることは重要な視点だというふうに考えております。

現在、交流人口を増やし市内の消費活動を促すこと、新技術の実証フィールドとして場を提供すること、そして３つ目には市内産業との連携を図ることという、この３つの視点で取組を進めてございます。

交流人口・市内消費の拡大では、民間による新たな集客施設の整備に併せまして、神戸市では緑地や水際を整備し、宿泊施設や商業施設、飲食施設などでの消費拡大につなげていく。そして、新技術の実証フィールドとしての場の提供では、再開発により変化した空間を生かしまして、空飛ぶクルマなど新たな技術の実証フィールドとして、市も連携して取組を進めております。

そして３つ目の市内産業との連携では、マリーナに寄港するスーパーヨットのメンテナンスや食料調達などに対し、市内企業によるサービス提供に向けまして様々な市内企業との対応を始めているところでございます。

今後とも市の投資を通しまして、民間による施設整備や再開発を実現させ、そしてさらにはそこから生まれる新たなビジネス機会の創出や市内経済の循環を生み出すことに神戸市として積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員**（村上立真）　ありがとうございます。ぜひよろしくお願いいたします。

新しい投資を呼び込むことが重視されてるんですけれども、そのような投資の効果がしっかり

と地元の産業に波及していくということが必要だと思っています。

地元企業のビジネスマッチングなどを通じた参入機会の拡大についても、これ経済観光局と重なる部分はあるんですけれども、連携して積極的に取り組んでいただきたいと思っています。

例えば今、局長も少しお触れになられましたけれども、これは以前から申し上げているんですが、神戸市には船舶のメンテナンスを行うような古くからの造船所さんがたくさんあります。スーパーヨットが来訪する際のメンテナンス等を実施する可能性というのも探れるんじゃないかなと考えてますが、いかがでしょうか。

○**白波瀬港湾局ウォーターフロント再開発部長**　委員御指摘のとおり、再開発への投資効果を地元産業や企業のビジネスの機会に創出するのは非常に重要だと考えております。

事例でお示しいただきましたスーパーヨットでございますけれども、世界的なスーパーヨットが集積する都市では地域の産業として定着しているところもあるところでございます。

今年の５月に神戸に寄港いたしました海外の200フィートクラスのスーパーヨットのキャプテンやクルーにヒアリングさせていただいたところ、停泊期間11日間でございましたけれども、給油を除きまして約1,600万円もの消費があったというふうに聞いたところでございます。

具体的な内容といたしましては、ヨットオーナーによる消費だけではなくて、停泊中に行う船のメンテナンスだとか必要資材の調達、それからクルーの余暇での消費活動などで幅広い分野での経済効果があるといったところを認識したところでございます。

委員御指摘のとおり、メンテナンスにつきましては市内の船舶関連企業にとっても新たなビジネス創出の機会になると、それに加えましてサービス環境の充実がマリーナにとっても付加価値の高いものになると考えておりまして、既に市内企業との連携に向けて、市内の船舶関連企業にヒアリングを実施することなども検討を進めているところでございます。そのヒアリングでは、スーパーヨットは通常の商船などとは少し異なる船体構造だとか、材質がちょっと違うところから取扱いが特殊性もありまして、ドックでの長期メンテナンスなどにつきましては一定のハードルがあるものの、日常メンテナンスの資材調達や停泊中の船内の補修などに対しまして興味があるといった意見もいただいておりまして、既にマリーナ事業者と市内の造船企業や舶用資材を取り扱う事業者とのビジネスマッチングなんかも始めているところでございます。

スーパーヨットマリーナが、ウォーターフロントエリアだけではなく、新たな産業として市内の企業やビジネスの参入拡大につながるよう、市内企業ともパイプを持ってます経済観光局ともしっかり連携しながら取り組んでまいりたいとそのように考えております。

以上でございます。

○**分科員**（村上立真）　御答弁ありがとうございました。

やっぱりオーナーさんが幾らお金たくさん持ってはるといっても、人間１人の消費というのはある程度限界があるんですよね。

例えば市内でたくさんお食事されるかというと、当然ああいうスーパーヨットにはコックさん乗ってますから、やっぱりそこで食べられる方も非常に多いですし、やっぱり限界があります。そういう意味では経済波及をしっかりと市内に及ぼしていくためには、やっぱりこのメンテナンスというのは１つ重要な要素なんじゃないかなというふうに考えています。

今御答弁ありましたけど、やっぱり小さなところから少しずつ技術を積んでいくべきなのかなと思ってますが、本格的なメンテナンスというのはハードルがやっぱり高いんですね。

これ以前から申し上げてることを繰り返してお伝えしておきたいなと思うんですけれども、必

要なことは２つで、まずはともかくスーパーヨットを上げることができる設備が絶対に必要になってきます。これ持ってるところは神戸市内の事業者さんではほとんどないというふうに思いますので、これ今国のほうでも造船業に対する支援というのがありますから、しっかり活用をしていただいて整備できないか、また市のほうで支援できないかということが１つと、もう１つは、今御答弁の中にもありましたけれども、スーパーヨットのメンテナンスは非常に慎重な作業と高度な技術が求められています。ここをぜひともＭＯＵを結んでいるマルセイユ港であるとか、あるいは新しいマリーナの事業者のＪＶに入ってるモナコとかから、こういう海外から技術を学ぶ機会というのを市のほうで、市のネットワークを使って提供できないかということを御検討いただきたいということを要望をしておきます。

続きまして、海軍操練所の遺構展示施設の整備と開港160年の取組についてお伺いをしたいと思います。

先ほども少し触れられましたけれども、この海軍操練所の遺構は非常に貴重な遺構です。この展示施設が来年開港160年のタイミングでオープンするということ、大変意義深いなというふうに考えております。

これがまずどのような展示になる予定なのかお聞きしたいというのが１点と、あわせて開港150年のときの資料を振り返りますと、市も非常に何というか主体的に大がかりにたくさん事業を行ってきたわけでありますけれども、やっぱり160年と150年とを比べると節目としてはちょっと難しいところがあるのかなというふうに思います。そういった意味では民間事業者さんの力もたくさんお借りして、150年とはまた違った形で160年を盛り上げていただきたいなというふうに考えています。

そういう意味で、この海軍操練所の遺構展示施設は非常に注目度も高いですから、民間事業者の中にも私が仄聞する限りでも、この施設とのコラボに非常に意欲的な事業者さんもいるというふうに聞いています。民間の創意工夫でコラボ商品などを展開できれば、施設のみならず開港160年の効果的なＰＲになるんじゃないかなと思いますが、御見解はいかがでしょうか。

○**山本理事兼港湾局長**　海軍操練所の遺構についてでございますけれども、この遺構をウォーターフロントエリアの新たなコンテンツとして生かし、幕末などの歴史愛好家だけでなく、市民や観光客がこの遺構を目的にウォーターフロントに訪れていただけるようなそんな施設にしたいと考えております。

このことから、現在遺構や出土品を生かした展示や運営手法のアイデアについて様々な事業者にヒアリングを行っているところでございます。展示事業者からは、現地では幕末期の石積み防波堤や出土品といった本物を見て実感していただき、詳細な歴史的なストーリーの説明などは近隣の海洋博物館や市立博物館を活用するなど連携してはどうかというような御意見ですとか、周辺のランドスケープデザインの工夫やウォーターフロントエリアのインフォメーション機能を付加してはどうかといった様々なアイデアをいただいているところでございます。

また、委員御指摘のコラボ商品につきましては、ウォーターフロント進出事業者をはじめ、複数の地元企業からも商品開発に意欲を示していただいており、開発から販売手法などを含め具体的な検討を始めているところでございます。まだ構想段階でありますけども、広く市内企業にコラボ意欲を募る広報を行うことも検討しております。海軍操練所をウォーターフロントの新たな集客コンテンツとして生かしてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員**（村上立真）　ぜひよろしくお願いいたします。

それから１点だけ要望を付け加えたいと思います。

これ私いつもつけてるんですけど、神戸港の紋章ですね。局長も今つけていただいて、皆さんつけていただいてると思うんですけれども、これめちゃくちゃおしゃれで地域の方ともそれ何、といって聞かれるんですけど、正直150年のときにあまりはやらなかったかなと思ってまして、せっかくこれ王立紋章局に作っていただいてちゃんとした紋章ですから、160年を機会にまたこれも私が気に入ってるという個人的な事情が多分に入ってるんですけど、ぜひ活用をお願いしたいということを要望して質問を終わります。ありがとうございました。

○**主査**（岩谷しげなり）　お疲れさまでした。

委員の皆様に申し上げます。

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45分休憩）

（午後０時45分再開）

○**主査**（岩谷しげなり）　ただいまから決算特別委員会第１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。

それでは、吉田謙治委員、発言席へどうぞ。

○**分科員**（吉田謙治）　ありがとうございます。公明党の吉田謙治でございます。早速質問させていただきたいと思います。

私は、神戸市民の収入を増やして豊かなやっぱり市民生活を実現していくためには、港湾の振興が最も重要であるという観点から質問させていただきたいと思います。

国際港湾都市神戸としては、私今申し上げたのは当然のことのように思いますけれども、近年神戸市の経済政策・投資政策において、この重要性が認識されているかどうかということを多少懸念を抱いておるものですから質問をさせていただく次第です。

まず改めてでありますけれども、神戸港がどれほど市民の経済に貢献をしているかということを確認をしておきたいというふうに思います。

直近では令和２年３月に本市が行いました神戸港の市民経済に及ぼす経済波及効果が公表をされております。これによりますと、神戸港が生み出している雇用数が19万人を超えまして、神戸市全体の中でいいますと26.1％を占めているということです。所得、収入面におきましては１兆5,018億円の富を生み出し、これも全市で見ますと全市に占める割合が30％を超えて33％ということのようであります。

また、本市の産業構成はサービス業・製造業・商業が上位にありますけれども、他都市に対して製造業・商業の優位性は本市が国際港湾都市であることが寄与していることも周知の事実であります。

しかし一方で、アジアの港はその規模・設備において我が国の港を凌駕しておりまして、代表質疑でも申し上げましたように、我が国の経済安全保障にも関わる重要な課題になっております。そういう意味では本市だけの課題ではなく国全体の課題でありますけれども、本市が今積極的に港湾投資を働きかけなければ、将来にわたっての本市の富を失いかねません。

そこで以下、どのような投資や取組を行うべきか、４点にわたって一問一答でお尋ねをしたい

と思います。

第１は、これ昔から言われてる問題なんですけど、バースの水深のお話であります。

既にもう世界的にコンテナ船の大型化が進む中で、海外の主要港では、水深16メートルを超えるいわゆる大水深コンテナターミナルの整備が進められております。かなりの数ができておりますので、進められているというよりは、もう既にあると言ったほうがいいかも分かりませんが。

さきの本会議において私どもから、神戸経済への影響はもとより我が国の経済安全保障の観点からも、神戸港のさらなる機能強化について質問をさせていただき、市長からは、水深16メートルからの増深――より深くすることですね、水深16メートルからの増深を含めたさらなる機能強化について、国や阪神国際港湾株式会社と検討を進めているというふうに御答弁をいただきました。

早期の事業化を目指して取り組んでいくという決意もいただいたところでありますけれども、本来、港湾局の皆さんには釈迦に説法でありますけれども、コンテナ船の大型化に対する大水深バースの整備議論は既に20年以上にわたる課題でございます。かつては大水深バースを造っても、どれぐらいコンテナ船が増えるのかと、しかしながら造らなかったら１隻も来ないよねと、どうしたものかということで悩んでおりながら時間が過ぎてしまって、アジア諸港は先に行ってしまったというのが偽らざる現実ではないかと思います。

改めて船舶大型化の動向を踏まえ、神戸港におけるさらなる増深の必要性について当局の御見解をお伺いいたします。

○**山本理事兼港湾局長**　神戸港のさらなる機能強化についてでございますが、神戸港が将来にわたり国際競争力を確保していくためには、メガキャリアの動向や要請を踏まえ、必要となる港湾機能の強化を図り、基幹航路を維持・拡大していくという国際コンテナ戦略港湾政策の基本に改めて立ち返ることが重要であるというふうに考えております。

政府においては、港湾ロジスティクスが成長戦略の戦略分野に位置づけられる中、我が国の経済安全保障の観点から、他国に過度に依存しないサプライチェーンの構築に向けた取組が進められています。当局としましても、西日本の拠点港である国際コンテナ戦略港湾としてさらなる増深を含む機能強化にスピード感を持って取り組んでいく必要があると考えております。

これまでも国や阪神国際港湾株式会社と共に、コンテナターミナルの機能強化や生産性向上に向け、ポートアイランドのターミナル再編を進めてきており、先月からは日本最大級のコンテナターミナルとして運用を開始したところでございます。世界のメガキャリアは継続してコンテナ船の大型化を進めており、神戸港に基幹航路を寄港する船会社においても、2030年までに少なくとも20隻以上の１万5,000ＴＥＵクラスのコンテナ船の建造が計画される中、今後神戸に寄港するコンテナ船も大型化することが見込まれております。

一方で、中国や韓国などアジア諸港を含む海外の主要港では、水深16メートルを超える大水深コンテナターミナル整備が進められており、北米のロサンゼルス・ロングビーチ港では、水深16.8メートルのターミナルが整備されております。

神戸港においても、増深をはじめ、大型船の受入れに必要となる港湾機能全体の強化を図っていくことは必要不可欠であり、喫緊の課題であると認識しております。現在国や阪神国際港湾株式会社と共に、水深16メートルからの増深をはじめとするさらなる機能強化について、延長する航路の形状や周辺の海上交通への影響など具体的な技術検討を進めております。時期を逸することなく必要な整備が進められるよう、早期の事業化を目指して関係者と共に取り組んでまいりた

いと考えております。

以上でございます。

○**分科員**（吉田謙治）　御答弁ありがとうございます。スピード感を持ってということで今局長からも御答弁をいただきました。

船社の皆さんからすると、2030年までにというようなことで船舶の大型化が進められていると。2030年といいますと、もうあと４年しかないわけでありますけれども、ちょっと振り返ってみますと、実は私、今からもう17年前になるかなと思うんですが、議長を仰せつかって、あの当時仁川市と姉妹都市提携を結ぶということで、当時の矢田市長と一緒に仁川へ行く前に釜山に寄ってほしいというふうに言われまして、釜山新港へ視察といいますか行ったんですね。もう皆さんよく御存じでありますけれども、もともとの釜山港から大分西のほうに新しく、そもそも自然からしてぐっと水深が深くなるような自然に恵まれた港でありまして、したがって18メートルの我々にとっては大水深バースというふうに非常に大げさに言うとったんですけれども、17年前には既に釜山新港にはそのバースがありましてね。

したがって、私、20年来のさっき申し上げたのは、既にあえて言うと釜山港湾公社さんは大赤字ではありました――その当時。政府が支援をして、しかしながらやはり先を見越して港湾に対する投資を行ってたということがありまして、その後、鉄道とか高速道路が入って、もうこれ御案内のとおり、アジアでも一大規模の港湾になっているということであります。

そういうことで、まさにスピード感を要求されるんだと思うんですね。先生のほうでは先ほど御説明ありました１万5,000ＴＥＵというのは大変僕らの感覚からすると大きいよねと、昔は１万なんていうのは大体大きかったと思うんですけども、それほどに大型化をしてくると、どうしてもやはり水深が浅いと入ってこないという、これはもう20年来いろいろ議論のあるところでありますけど、いろいろ阪神国際港湾さんとも技術的な検討をやってるということを市長もおっしゃってたわけでありますけども、具体的にどのような検討を進めていらっしゃるのか。

非常に気になるのは、スピード感を持ってといっても、あるいは国とのお話も先ほどございました。国に対しての予算要求もしていかんといかんということでもありますので、改めて今後どのようなスケジュール感でお進めになろうとしているのかということについて御答弁をいただきたいと思います。

○**小嶋港湾局副局長**　委員申していただいたとおり、我々どもとしても本当に危機感を持ってスピード感を持って取り組んでいかないといけないということは十分に認識しております。

現在進めている具体的な検討の内容ですけれども、国や阪神国際港湾と一緒になって、例えばコンテナ船の安全な入出港を確保するための航路の幅であったりルートといったような航路の形状ですね、こういうものに加えて岸壁の前を深くすることに伴う岸壁構造の安全性のチェック、あるいは大型船が今度その岸壁を使うわけですけれども、そういう大型船が着岸する際に、岸壁についてる防舷材――これ衝撃を吸収するような材料ですけれども、こういうものが１万5,000ＴＥＵといったような大型船に耐えられるのかどうかという、改良が必要なのかどうかといったような技術的な検討というのを今進めているところでございます。

また、当然今より船が全体として大きくなるので、コンテナターミナル全体として例えばガントリークレーンであったりというような機能も含めて、受け入れる機能としてどういうきっちりとしたスペックを持っているのかどうか、こういうことについても国や阪神国際港湾と連携しながら検討を進めておるところでございます。

最終的に航路などの港湾施設の形状であったり規模といったような諸元を内容決定していくに当たっては、コンテナ船社の具体的な当然事業計画――どの程度の船が入ってくるのかといったような事業計画を踏まえたようなニーズを把握して港湾計画に反映していく必要があり、現在阪神国際港湾株式会社のほうで検討が進められていると――港湾計画の具体的な中身、提案内容については検討が進められているところでございます。

また、大型コンテナ船の安全な入出港、これの航路の計画であったりとか、あるいは既存の航路を使いながら航路の増深というような事業を進めていくに当たっては、そういう工事中の航路の航行安全対策、こういうものも含めて、きっちりと海事関係者の了解、海事関係者との合意を取りながら進めていく必要があり、こういう海事関係者とも今後議論を深めていく必要があるというふうに考えております。

あわせて、ガントリークレーンや係留施設などコンテナターミナル全体の機能強化というところについては、工事期間中の荷役への影響といったようなことも含めて、ターミナルオペレーターとも並行して協議を進めていく必要があると思っております。

こういう様々な関係者と今後調整を進めて――現在の検討状況を踏まえながら調整を進めていくわけですけれども、今後船会社からの要請に基づく阪神国際港湾株式会社からの港湾計画の変更提案、こういうものが出てくれば、幅広い海事関係者が参加する航行安全に関する委員会、こういうものを立ち上げた上で検討を進め、関係者との調整がつき次第、我々どもとしては早ければ来年度にも港湾計画の変更を進めていきたいというふうに考えております。

今後とも国や阪神国際港湾株式会社と十分に連携を図りながら、可能な限り速やかに手続が進むよう、調整を加速させ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**（吉田謙治）　大変積極的な御答弁いただきまして、また港湾計画の改定、いつ頃にと聞こうと思ってたんですけども、来年度にはということの意気込みでありますので、ぜひしかるべく進捗していただきますようにお願いをしておきたいと思います。

今の御答弁の中にもありましたけれども、いろいろ技術的なことをやはり大型のコンテナ船が入ってくるについての安全性というものを中心にした御検討をされるということでありますけれども、その中でやっぱりターミナルのガントリークレーンのお話も出てまいりました。

これは24列の新しいガントリークレーンの対応ということなんだろうと思いますけれども、そのちょっと２番目、次の問題に移りたいと思うんですけれども、まさにコンテナターミナルのこれも以前から言われてます自動化とか、それから遠隔操作ですね、これは一方で当然ながら、まず港湾物流の扱いについての合理化といいますか、効率化を図ろうということが第１の目的であろうと思いますけれども、一方で残念ながら人手不足と世間で言われてる課題が、港湾の関係でも、やはりお伺いいたしますと、人手不足で大変なんだ、ということでもありますので、当然省力化ということのお取組にもなるだろうと思います。

こういったことが重要な課題になっている中で、海外の主要港を拝見いたしますと、昨今のことですから、いわゆるデジタル技術を活用して運営の高度化とか効率化が進められているというふうに伺っておりますけれども、我が国におきましても、ターミナルのさらなる生産性の向上を目指して、ここでもやっぱり登場するんですね、ＡＩターミナル2.0とＡＩばやりでありますけれども、こういったことでターミナルの自動化あるいは先ほど申し上げた遠隔操作あるいは荷役機械等の統合的な導入ということが方向性として示されております。

こういった技術の導入、先ほど申し上げた港湾で働いていらっしゃる皆さんの労働環境の改善にもつながるわけでありますので、今後まずはやっぱり国際競争力を高めていくということが当然この目的でありますし、船社から選ばれる港であり続けるためには、こういったターミナルの効率化に関する新たな技術の導入等による取組が重要であろうと思いますけれども、改めて御見解をお尋ねいたします。

○**山本理事兼港湾局長**　新たな技術の導入によるターミナルの効率化についてでございますけれども、ターミナルにおける生産性向上に加えまして、労働環境の改善や担い手確保に資する新たな技術を活用した取組は、効率的な港湾荷役の実現のみならず、今後安定的に港湾サービスを提供できる体制を構築していくためにも必要不可欠な取組であるというふうに認識しております。

現在本市としても、国や阪神国際港湾株式会社、民間事業者と共に、コンテナターミナルにおいて、デジタル技術を活用した港湾機能の高度化に取り組んでいるところでございます。

例えば、これまで新・港湾情報システムＣＯＮＰＡＳの導入によるゲート前混雑の緩和やトラックドライバーの待機時間の削減、サイバーポートを活用した港湾手続の電子化など、港湾・物流の効率化に向けた取組を進めております。

また、ターミナル事業者においては、ＲＴＧの遠隔操作化による荷役事業の効率化や労働環境の改善に向けた取組が進められており、事業者からは、遠隔操作化による作業の効率化に加え、作業員の身体的負担も軽減され、労働環境の改善につながっているといった声を聞いております。

さらにコンテナ配置や荷役作業の計画管理を行うターミナルオペレーションシステムにＡＩを連携させ、より効率的なターミナル運営の実現に向けた実証事業も神戸港内で行われており、今後は実用化に向けた追加的な開発等を行い、本格導入に向けて事業を進めていきたいとも聞いております。加えて阪神国際港湾株式会社においては、ガントリークレーンの遠隔操作に係る実証事業を年明け１月に実施できるよう、現在現地での設備の設置など準備を進めているところでございます。

今後も国や阪神国際港湾株式会社と共に、実際にターミナル運営を担うターミナル事業者と緊密に連携し、船会社の要請を的確に捉えながら、新たな技術の活用という視点も持って、ハード・ソフトの両面から神戸港全体のさらなる機能強化につなげてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員**（吉田謙治）　時間が50分ですので、できるだけ簡潔にいきたいと思いますけれども、今ターミナルの自動化とか遠隔操作のお話をるる伺いました。現時点ではそういった方向性を持って実証実験の段階であるということでありますけれども、こういう実証実験をしてるということも含めて、神戸港全体として先ほども御答弁があった大水深バースの整備であるとか、あるいはその大水深バース――水深だけ岸壁のところを深くすればええというものではないでしょうから、航路の安全ということを考えての関係機関との交渉もこれから始まるということでありますけれども、こういったことをトータル全体でやっぱりどんどんアピールすべきではないかなと。

なかなか私どもこれ議会側の責任もあるんですけれども、そういうやはり業界に向けた積極的なこのアピールですね――神戸市トータルでいえば、最近あまり言われなくなったんですけど、市債発行条件をよくするためにＩＲを――恐らく自治体の中では最も早くＩＲを作成をして、ちょっとかなり昔になりますけれども、30年債などというものを発行していいよ、というふうになったときに神戸市のＩＲが結構活躍しましてね、すぐさま市債が売れたということもあったように思いますけど、やはりその当時は神戸空港に対する期待感というのがＩＲの効果として大きか

ったようです。神戸空港も国際化していくという点で１つの大きな材料ではあると思いますけれども、ぜひこの港のことにつきましてもＩＲの中の１つの柱として、ぜひアピールをしていただきたいなというふうに思います。

ということで、ちょっと次の――時間もあれですので、３つ目の課題についてお尋ねをしたいと思います。

今申し上げてきたことというのは、やっぱりどうしてもお金のかかる話で、投資計画をこれからつくらなきゃいけないということになっていくわけでありますけれども、その一方で今申し上げたＰＲもしながら、やはり基幹航路――これ予算議会のときにもお尋ねをいたしました。非常にちょっと設備の出遅れでもって基幹航路が先ほど申し上げたもう17年前に早々と整備してしまった釜山に負けてるということがありますので、この基幹航路の誘致については、予算議会のときに御答弁いただいて私、多少ほっとしたんですけれども、なくなったら取り返すという戦いをやっていただいているようでありますけれども、こういった今お取組をいただいてる投資の効果を最大限やっぱり発揮をしていただくためには、しっかりとこの基幹航路の維持・拡大を進めることがもう言うまでもなく大変重要でありますので、現在港湾局の皆さんや阪神国際港湾さんとの協力で航路誘致の取組を予算のときにも御紹介いただきましたけれども、世界中で見ますとコンテナ貨物はどんどん物流量の増加があって増えてるわけですが、残念ながら日本全体のコンテナ貨物はあまり大きな伸びを見せてないという状況にあるようであります。

このような状況の中で基幹航路をさらに拡大していくというのは、なかなか大変だと思いますけれども、神戸港のさらなる利用促進に向けて、今後の基幹航路誘致に向けた活動の方向性といいますか、お取組の状況をお伺いしたいと思います。

○**山本理事兼港湾局長**　基幹航路の誘致についてでございますけれども、神戸港は国際コンテナ戦略港湾として西日本の拠点港の役割を担っており、基幹航路の就航は神戸や関西圏の荷主のみならず、内航フィーダー網で結ばれた西日本全体の荷主のサプライチェーンに大きな影響を与えるものであり、経済安全保障の観点からも非常に重要であるというふうに考えております。

神戸港を利用する荷主からも、トランシップ輸送によるリードタイムの増加は、洋上在庫の増加や在庫コストの上昇につながり、企業経営上の負担になるといった意見や、生産用部品の輸出においては、現地での欠品リスクを避けるため、輸送日数の安定が何より重要であり、接続遅延のリスクのない直行便での輸送が必要不可欠との声をお聞きするなど、我が国の経済や産業にとって基幹航路の果たす役割は極めて大きいと考えております。

神戸港の基幹航路を維持・拡大していくには、いかに多くの貨物を集貨するかが重要であり、日本全体の貨物量が大きく伸びない現状の中、釜山港経由の輸送が多く、神戸港利用への転換余地のある内航フィーダー網を活用した集貨に国・阪神国際港湾株式会社と共に力を入れて取り組んでいるところでございます。

今後の新たな基幹航路誘致に向けましては、神戸港の集貨圏である西日本にベース貨物がありながら、かつ西日本に基幹航路が就航していない航路を重点的なターゲットとして誘致活動を進めていきたいと考えております。

具体的には、中南米には主要な日系自動車メーカーや関連部品メーカーの生産拠点が集積しており、西日本からは現地工場向けのタイヤや自動車部品など安定した輸出貨物が存在していることから、中南米航路の誘致に向け、船会社へのセールス活動を強化したいと考えております。

また、北米東岸エリアには、自動車産業に加えまして、西日本に立地する複数の建設機械メー

カーや二輪車といった貨物需要があるものの、現在は日本から直行サービスがなく、多くの貨物が釜山港経由で輸送されています。荷主から直行航路を望む声もいただいており、休止している北米東岸航路の復活に向けても取り組んでいきたいと考えております。

今後も国及び阪神国際港湾株式会社と一体となって航路誘致に全力で取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員**（吉田謙治）　今御紹介をいただきました新しい航路ですね、これは大変結構な取組だなというふうに思いますけれども、これもまたいつも言われてる当然のことなんですけども、国内の産業にとっては――これ私なんかが言うまでもなくですけど、いかに物流コストを下げるかということがもうほぼ使命といいますかね、最大課題のようによくお伺いをいたします。

私も昔お世話になった現在のパナソニックさんでありますけれども、ここも神戸港は輸入のほうが多いようですけれども、当然これを輸出をしていく――以前はどんどん海外に展開をしてたので、あまり日本国内から輸出してるってことよりむしろ輸入するほうが多かったようでありますけれども、昨今はやはり輸出のことも出てまいりまして、やはり物流コストをいかに下げるかということの中で、国際的な貿易ということになれば、航空貨物もありますけれども、やはり港湾物流に非常にアクセスがしやすいとかですね――ですから、これ神戸港の云々ということよりは日本の産業全体に関わるお話であって、そういう意味では神戸市がもっと頑張ってやるということが――神戸市のためだけじゃなくてなんですが。

ただ一方で、これちょっと市長にも本当総括のとき改めて申し上げたいなと思ってるんですけど、神戸市民の皆さんのというか、神戸経済全体の収入――これちょっと私もその資料を拝見して改めてへえと思ったんですけどね、何かといいましたらね、神戸市内で生産とかサービスの提供をして外の人に提供すれば外からお金が入ってきますと。逆に神戸なんかですと農業やってますけれども、市民の皆さんの食生活に供する農産物というのはほとんど外から入ってくるので、日本国内ですから貿易というわけじゃないんですけどね、輸出超過であったり輸入超過であったりというのは都市間であるそうですね。

神戸市はどうかといったら、大都市ですから外へ提供してお金をもらってるほうがやっぱり多いようなんですけれども、ええっと思ったのは、じゃあどういうような業種がそれに貢献をしておるのかといいますと、やっぱり港湾なんですね。何か別に皆さん持ち上げるために言ってるわけじゃないですけど、事実として――運輸ですから港湾が全てではありませんけれども。

今御答弁がありましたように、神戸港がカバーするつまり荷物の範囲ですね。これも以前お伺いいたしますと中部辺りまでかななんて思っておりましたら、さらに東のほうまで、北にまた西にということで、かなり頑張っていただいて広範囲の中で貨物を集めていただいてるという中で、特徴的な今お話がありまして――自動車関係ですね、神戸市内でも私の知り合いで広島に――名前出しても別に問題ないと思うんですけど、マツダさんのところに部品供給していらっしゃる会社で結構神戸市内にあるんですね。当然ながら広島ですから、トヨタさんとかは向こうの中部ということになるのでありますけれども、しかしながらそういうところにターゲットを当てて、中南米というのは確かにそうだなと。

私ごとで恐縮なんですが、私の長女がメキシコにおりましてね、デンソーという自動車部品を作ってる会社におります。マツダさんももとよりなんだけど、日産とかトヨタとか日本のあらゆる自動車メーカーさんの部品供給をやっておりまして、先般も出張で名古屋のほうへ帰ってきて

おったようなんですが、年々歳々やはりトランプさんの御意向もあってでしょうけれども、日本国内じゃなくて中南米だけじゃなくて、アメリカ国内にみたいになってますけれども、非常にそういうやっぱり自動車部品関係の輸出がこれからも伸びていくんだろうということを考えますと、今のこの西日本の貨物の取組って大変ありがたいことだなというふうに思っております。

私どもが言うまでもなくでありますけれども、そういった経済状況の変化を考えますと、とにかくやっぱり一生懸命設備面での投資はもとよりでありますけれども、ぜひ取組をいただきたいというふうに思いますのでよろしくお願いしたいと思います。

それからすみません。もうあと20分ほどですので、４点目に進みたいと思います。

今、基幹航路の誘致ということでお話を伺いましたけれども、これも私今回勉強させていただいて改めて気がついたといいますか、これは皆さんもよく御存じのことだろうと思いますけれども、基幹航路を誘致するときに船社の皆さんが港を選ぶときの条件ですね。今ずっと３点にわたってお尋ねしてきたことがメインだろうと私――メインなんだと思います――今でもね。でもそれだけではないんだというのがね、脱炭素なんですね。

これもちょっと語弊があるか分からないけども、昔、神戸市の大気汚染というのが問題になったときに、汚染に寄与という言い方はちょっとよくないかも分かりませんけど、汚染の原因になってるもの、意外と一番何か大気汚染の原因って御家庭ですよみたいな話があるんですけれども、それを除けば自動車だと思ってたんですね。車いっぱい走ってますから。特に大型の車両なんかは排気ガスがということで。

ところが結構これ大きかったのが船舶なんですね。ちょっと私たちの生活範囲からいうと、ちょっと港のほうですから外れてますので、あまり実感はなかったんですけれども、大気汚染に影響してる割合が非常にやっぱり船舶が大きいということをお伺いしたことがございました。

今、世の中、世界全体がいわゆるカーボンニュートラルということで、脱炭素の対応ということが求められているということで、これ船会社さんも船社もそういうことを非常にやっぱり御配慮されるようになって、港を選ぶときにもそういう港かどうかと、カーボンニュートラルの港かどうかということが１つの判断基準になるようになってるそうであります。

こういった取組が既にヨーロッパ辺りでは――特にヨーロッパはやっぱり環境に対して非常に関心が高いといいますか、それこそ昔の酸性雨以来、こういった大気汚染等については大変関心が高い国々でありますので、既にお取組をしていらっしゃるということでありますけれども、メタノールとかアンモニアとかいわゆる次世代燃料ですね、そういうものに対応した二元燃料コンテナ船というふうに呼んでるんですかね、そういった新しい燃料も使いながら船を運航すると、あるいはいわゆる液化天然ガスですね、ＬＮＧ燃料船も投入が拡大をされるということもお伺いをいたしております。

一方で、こういった船社のまさに船そのものの脱炭素化とともに受け入れる港の側ですね、受け入れる港の側のほうでも、これもちょっとお伺いをいたしますと、シンガポールでは港の中、港内で使用する小型の港務艇とか作業艇がいわゆる電気で動く、昨今ちょっとはやりになってきてますが、電動化が進められているということでありましたり、こういった船舶とか今申し上げたその港の側ですね、こういったところでも脱炭素化の動きが進展しているということであります。

日本の港もそういったことに合わせてやっていかなければいけないんじゃないかというふうに思うところでありますけれども、今申し上げたように寄港地を選択する上でのこれから重要な要

素の１つになっていくということでありますので、神戸港としてこれから具体にこれまた設備の話になりますので、これも投資ということになろうかと思いますけど、いわゆる環境配慮型のコンテナ船が入ってきたらウエルカムで入港料を考えますよ、というようなことで、そういう入港料のインセンティブとかあるいは陸電設備の整備とか、こういったことも必要かなと思いますが、御検討していらっしゃるというふうにお伺いしてるんですけれども、現在の取組状況と今後の方向性といいますか、お取組の方向について御答弁をいただきたいと思います。

○**小嶋港湾局副局長**　脱炭素への取組ということでございますけれども、先ほどから委員からいろいろと御指摘いただいている中で、本当に昔はよく船会社の方とお話しさせていただくと、貨物があれば船が寄る、船が寄ったら貨物が集まる、これもうよく言われてきたことなんですけれども、最近では委員先ほど御指摘いただいたように、それ以外にも今回のこの脱炭素であったりとかあるいはコンテナターミナルとしての効率性、こういういろんな要素を重視しながら寄港地を選定するというような動きになってきておるというふうにお聞きしております。

また我々どもとしても、これまでも今回のその要素の１つである脱炭素というものについてはいろんな取組を進めてきておるというところでございます。まさに今後こういう脱炭素の取組を怠れば、外国船社の寄港地の選定というものの際にノミネートにすら上がらない、候補にすら上がらないといったような可能性もあることから、主要船社の動向なんかをきっちりと把握して、タイミングを逃さないように必要な受入れ環境の体制を整えるということが非常に重要であるというふうに考えております。

世界的なコンテナ船社なんかでよく次世代燃料として言われているものが、ＬＮＧであったりとか、メタノールであったりとか、アンモニアなんかが注目されているというようなところになっております。日本の海事関係機関の調査によると、今年６月末の調査ですけれども、世界で現在発注されている船舶の約２割がこういう代替燃料の船だというふうに言われておって、そのうち７割が今のところはまだＬＮＧ船になっているというふうなデータがございます。

このような船会社の動きに対応するために、神戸港では阪神国際港湾株式会社が大阪ガスなどと協力しながらＬＮＧバンカリング、いわゆるＬＮＧの燃料を船に供給するというような体制を既に構築しておりまして、先月―― ９月には神戸港内で海上で実際に船に燃料を供給するといったようなことも既に始まっております。

また、神戸港を拠点とする内航コンテナ船社においては、コンテナ電池などを動力とする、いわゆるＥＶコンテナ船と言われてるんですけれども、こういうものの建造に今既に着手しておりまして、コンテナバッテリー――コンテナそのものがバッテリーになってるんですけど、そこへ電力を供給するような設備整備というものについても今阪神国際港湾と一緒になって取組を進めているところでございます。

またさらに近年、先ほども御紹介いただきました海外の港では取組が進んでいる神戸港内での割と規模の小さな作業船、こういうものについてもいわゆる脱炭素の取組というのが進んできておりまして、神戸港においても民間事業者の中で電動タグボートの導入を検討する動きというのが出てきております。

また我々ども神戸市港湾局といたしましても、港務艇――船の見回り等に使う港務艇のリプレースのタイミングに合わせて、水素燃料電池を搭載した港務艇の建造というのを今これまさに進めているといったところでございまして、我々どもとしても神戸港のこういう小型港内作業船、こういうものの脱炭素化というものに官民一体となって取組を進めているところでございます。

今後民間事業者が積極的にこういう環境対応船というのを導入できるよう、事業者とも十分に意見交換を行いながら、今後必要な支援策というものについても検討を進めていきたいというふうに考えており、港内作業船の脱炭素化に向けた取組というのも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。

また、今後こうした神戸港内のトータルの取組というものを――脱炭素に対するトータルでの取組を船会社等を含めて広くＰＲしていくということは非常に大事かというふうに思っております。そのため船会社などの視線に立って、今後展開する新たな施設と既に実行している施設――先ほど御紹介いただきましたけれども、環境対応船に対する入港のインセンティブであったりあるいは陸電供給施設であったり、こういうものの整備というのを今までやっているものとこれからやるものを１つの政策パッケージとして再構築して、分かりやすい形で取りまとめて発信できるように今我々どもの港湾局内部でも検討を進めているところでございます。

来年開港160年というのを迎えることから、この節目に合わせて神戸港の脱炭素化の取組というものをより多くの方々に力強く打ち出していけるように、今後ともどういう形でパッケージとして打ち出していくのかという検討をこれも力を入れて取り組んでいきたいというふうに思っております。

以上です。

○**分科員**（吉田謙治）　大変積極的な御答弁ありがとうございました。

これもこれまでいろいろとお伺いしてる残念な状況ではあるんですけれども、世界の中で有数の国際港湾であったと言われてきた神戸港がどんどん相対的地位を低下させ、一方でアジアで先ほど釜山のことを申し上げましたけれども、台湾の基隆であったりとかあるいはマレーシアのクラン港であったりとかシンガポールであったりとか、特に大きな上海の新しい港であったりとか、大変そういう意味では規模も大きいし、それから水深はじめ、いろんな港湾設備等もはるか先を行ってしまってる感がやっぱりあるんですね。

先ほども御答弁の中に、船社からしますと寄港地としてノミネートにすら上がらないということをお伺いすると大変ショックなんですけれども、しかしながら一方で、やはりアジアの経済が勃興してきているとはいいながら、日本国も貿易立国として大変優秀な製品もたくさん作っておられるわけで、それをどんどん輸出してる面も当然あるわけでありまして、そういったことも考えますと、かなりこれ積極的にいろんな面で対応していかなければいけないんだろうということを改めて感じるところです。

それぞれの取組というのはただでできることじゃないので、かなりの投資がやっぱり要るんだと思います。これからいろいろそういうことの試算も含めてやってこられると思うんだけども、阪神・淡路大震災、31年前に大被害を受けて、神戸市内の当然市民の皆さんの生活再建ということに大半のお金を使った面はあるんですけれども、港湾も大変大きな被害を受けて、復旧することがもうせいぜいと言ったらあれですけれども、精いっぱいだったんじゃないかなというふうに思います。

そういう意味で、決して――皆さんがそういう状況の中で頑張ってこられたので――そういう意味では後れを取ったということではなくて、これからキャッチアップをしていくという中で、先ほどもいろんなＰＲのお話もございました。どんどんやっぱりお知らせをしていくということが基幹航路の誘致であったりということにどんどんつながっていくと思いますけれども。今の時点でなかなか難しいと思うんですけどね、これやはり計画的に、先ほどのＩＲもそうなんですけ

れども、ＰＲをしていくときに、いつまでにどのぐらいの規模・内容で特に船社の皆さんに対してサービスが提供できるかということを時間的な、つまりタイムテーブルとしてお示しをしていくことがね。それがないと、なかなかお話はいいんだけど、いつできるんですか、みたいな話になってしまうと、やっぱりなかなか国際競争に勝つということは難しいんじゃないかなと。

そういう面で、やはりこの裏づけを持った、つまり投資計画でありますけれども、今すぐさまにこれを示せというわけではないんですけれども、先ほどの港湾計画、来年度までに何とかということになってまいりますと、それに合わせて当然それまでの間に具体的なそれぞれ設備等に係る費用も――実証実験ですから、これまさにその実装されたときにどうなんだというのは、これやってみないと分からないと思いますしね。

あるいは神戸市だけでやるわけにはいかんという部分が結構ありますよね。運輸監理部さんであったりとかということがあるので、大変な作業だとは思いますけれども。

また、このＰＲ等につきましては、これまた総括で言ってもらおうかなと思ってるんですけど、これ港湾局だけじゃなくて、企画調整局であったりあるいは経済観光局であったり、当然港ですから今いわゆるコンテナ船のことしか申し上げてきませんでしたけれども、それ以外に当然いわゆる観光客船の誘致もやっていらっしゃって、それぞれの経済波及効果ってコンテナ船が一番大きいわけでありますけれども、そういったことの取組も一方でしていただいている中で、ぜひ関係各局との協力を強化をしていただいて、大きくやはり神戸港の存在感というものをぜひお示しをいただきたいということを申し上げて、ちょっと全然角度の違う最後の質問に移りたいと思います。

釣りのお話でございます。

これ昔よく――どことはなかなか言いにくいですけれども、神戸市の真ん中辺で勝手に魚釣りしてて、よう文句言われるという話があって、議会でもちょっと話題になったことあるんですけれども、少しいい言い方しますとね、市民生活の潤いとしての港湾ということで釣りのお話をお伺いしたいと思います。

神戸港内では魚釣りは禁止ということですね。そうはいいながら、よく釣りをしていらっしゃる方を見かけるわけでありますけれども、やはりレジャーとしての釣りというのは、私釣りしないんですけれども、人気が非常に高いと。

ただ一方でやはり苦情とか文句が出るのは、管理の問題といいますかね、マナーが悪かったりしますので、いろいろとこれまでにも問題があったところであります。

そうだったんだけれども、六甲アイランドのマリンパークで、これ実証実験ということのようでありますけども、いわゆる釣りゾーンということで、民間の事業者で今実証実験として運営されているということであります。当局もこれに至るまでに六甲アイランドの住民の方々にアンケート調査をされまして、地域への説明会もおやりになったということです。あるいは釣り団体との意見交換とか、民間事業者に対するサウンディング調査などを丁寧に進めてこられて、公募を経て現在の運営が実現をしているというふうにお伺いいたしております。

利用状況をお伺いしますと、土・日・祝日では200人以上と、平日でもやっぱり50人以上の方々に御利用いただいてるということで、ある意味で好調に進んでいるというふうにお伺いしておるわけでありますが、改めて当局の皆さんも前向きに取り組んでこられたことだろうと思いますけど、改めてこの釣りゾーンの運営ですね、どのように評価していらっしゃるのかということをお尋ねしたいと思います。

○**長村港湾局部長**　マリンパークの釣りゾーンでございますけれども、こちら令和７年の４月から釣りゾーンを活用したにぎわいづくり実証事業ということで実施しております。

その背景には、先ほどもありましたけれども、釣りというのは幅広い世代に親しまれるレジャーとして非常に人気がある――我々のほうにも釣りを楽しめる場所を求める声というのは寄せられておりました。

その一方で、やはり地域の住民の方からは餌の散乱による臭いであったりとか、釣針の放置によるけが、こういったことで釣り人のマナーをやっぱり心配する声というのも併せて寄せられておりました。

こういった状況を踏まえて、美観や安全を適切に管理しながら釣りを楽しんでいただいて、マリンパークの新たなにぎわいを創出できるか、こういったことを民間事業者のノウハウを生かした運営体制でできないかということで、最長３年間の実証実験を進めているところです。

実証実験１年目の評価についてですけれども、大変多くの方に御利用いただいておりまして、令和７年度は約３万4,000人の御来場がありました。事業者による積極的なＳＮＳ活用であったりメディアでのＰＲなどもあって、特に春から秋にかけては週末ほぼ満員というふうになっておりまして、今年度も来場者は直近の３か月で前年比３割増ということでたくさん見えられています。また、リピーターも３割以上おられるということで、やはり一過性のにぎわいではなく、継続的なにぎわいとしてうかがうことができます。

さらに事業者では、レンタルざおとかスタッフによる釣りサポートという各種サービスの充実を図ったことで、釣り道具をお持ちでない方とか、釣りの経験がない方、いわゆるビギナーであったりファミリー層、こういった方々にも気軽に御利用いただけるようになって、新たな利用者の掘り起こしにもつながっているものと考えています。

管理運営面ということでいきますと、アプリで事前予約、有料ということで導入したということで、利用者の皆様方から場所取りをしなくていいから都合のいい時間に安心して釣りができると喜んでいただいています。

また、常駐する係員がきめ細やかに巡回をしたり清掃したりということで良好な環境が維持されており、実証実験の開始前に懸念されていた美観や安全管理という問題は発生しておらず、こうした適切な管理状況に地元六甲アイランドの住民の皆様からも高い評価をいただいてございます。

これらを踏まえた現時点での評価でございますけれども、本実証事業が当初目指しておりました初心者や家族連れの方々に気軽に使って、かつ安全に釣りを楽しんでいただける場の実現という点では着実に成果を上げていると。また、まだ事業開始から１年という段階でございますが、民間事業者の持つ機動的なノウハウ――運営ノウハウであったり利用者サービスの工夫を生かすことで、行政だけでは実現が難しかったきめ細やかで質の高い管理運営が行われており、現時点では民間活力を活用した事業として継続の可能性があるものと高く評価しております。

今後の状況にもよりますけれども、できれば実証実験が終了する令和10年度以降も釣りゾーンの運営を継続したいというふうに考えており、今後本格的な事業化に向けて、周辺施設を含めた管理運営の方法を検討することにしております。

マリンパークにおける釣りが六甲アイランドの魅力の１つとして定着するよう引き続きしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。

以上です。

○**分科員**（吉田謙治）　もう時間ありませんので簡潔にやりたいと思いますけど、六甲アイランドでのこれまさに成功していらっしゃるということでありますけど、１つは神戸港内のほかの場所でも御検討されるおつもりかどうかということと、せっかく人がお集まりであれば、飲食等のサービスを提供するような施設もお許しいただけたらいいんじゃないかなと思いますけれども、そういう集客効果ということを考えた上でどうかということ、この２点ちょっとお尋ねします。

○**長村港湾局部長**　港湾局が管理している神戸市の海岸線ほとんど大半が岸壁とか埠頭用地といったところで、やはりここら辺りは荷役作業の影響等を考えたり安全管理の面でいくと、なかなか釣りゾーンとしての活用は難しいと思っておりますが、六甲アイランドの実例からしますと、特に港湾緑地においては釣り機能の導入を前向きに検討できるというふうには思っております。そういった意味では地域の方々のやっぱり御理解を得るということが大切であって、やはり適切に管理を行うには民間事業者様と運営というのが前提になってくるのかなというふうに思っております。

したがって、安全面や管理面で地域の皆様から理解が得られるなど、緑地本来の目的を妨げず、かつ一定の釣りの需要、こういったことが採算性も含めて見込めるということが今後、他の緑地での活用として検討を進めているところであります。

それから、飲食などの付加価値などもうまく加味して、釣りゾーンにたくさん人が来ていただいて、緑地の活性化等々につなげていくように持っていくことができればと思っております。

以上です。

○**分科員**（吉田謙治）　もうあと僅かでありますので一言だけ。

今日ずっと港湾の投資のことをずっとお尋ねしてまいりました。本当に改めて神戸市の将来をかけた事業だと思います。そういう点で、これからも私どもも皆さんと一緒になって神戸港の振興のためにいろいろと議論してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

○**主査**（岩谷しげなり）　お疲れさまでした。

それでは、諫山理事と交代いたします。

○**副主査**（諫山大介）　それでは、岩谷副委員長、どうぞ。

○**主査**（岩谷しげなり）　どうぞよろしくお願いいたします。

この第１問目は今の吉田委員の質問とかぶる部分がございますけれども、ちょっと視点を変えつつ御答弁いただければと思います。

国交省は国際コンテナ戦略港湾として、京浜港と阪神港の２つを位置づけていますが、これまでの政策経緯と投資実態を振り返ると、国の姿勢には大きな疑問が残ります。

2010年の国際コンテナ戦略港湾選定において、阪神港は京浜港を抑えて国内第１位の評価を受けました。さらに国自身、2011年の近畿地方整備局と事業評価監視委員会で神戸港への17メートルから18メートル級の必要性を認めて、2014年には将来的に神戸港へ水深18メートルを配置することも想定していると説明していました。また、2013年の新規事業採択時においても、阪神港の費用便益比は京浜港を上回る高い投資効果を示していました。

しかしその後の10年間の結果を見れば、横浜港では南本牧や新本牧への重点投資により水深18メートル級岸壁が計約1.9キロメートルにまで拡大して、２万ＴＥＵ超えのメガ船の受皿が完成しつつあります。

一方、神戸港は、水深は16メートルにとどまって18メートル級はゼロメートルのまま据え置か

れています。

先般、大井埠頭、ここも世界トップ級のコンテナターミナルにすると発表がありました。

これらの経緯を踏まえますと、事実上２万ＴＥＵ超えのメガ船による欧米基幹航路は京浜のほうに集約していって、神戸は16メートル級で集貨、そして高回転のハブにとどめていくという、こういう暗黙のすみ分けを国は固定化させつつあるのではないかという懸念もございます。

しかし今、国のほうも副首都機能の議論が進む中で、首都直下型地震であったり東京湾の機能停止といった万一の事態に対して、国家的なバックアップを担保するためには、西日本の拠点である神戸港にも18メートル級機能を確保することが不可欠であります。阪神・淡路大震災時に基幹航路が先ほどもお話に出てたように韓国・釜山港などへシフトしてしまったという苦い経験を繰り返すことはあってはならないと思います。

先ほどの吉田委員の御答弁とかぶってしまったらちょっと面白くないので、視点を変えてお話しいただければと思うんですけれども、過去この15年間にわたって国自身がその必要性を認めながらも具体化していない現状について神戸市としてはどういうふうに捉えているのかと、また単なる平時の効率性だけではなくて、国家的な港湾ＢＣＰ、安全保障の観点が不可欠ですが、国に対して18メートル級整備を今後も求めていくのか、当局の見解をお伺いします。

○**小嶋港湾局副局長**　過去のこれまでの国も含めた協議の中で我々どもの見解ということでございますけれども、もともとこの国際コンテナ戦略港湾政策というものは、東日本の京浜港、西日本の阪神港、ここを拠点に我が国の経済・産業・企業のサプライチェーンを守っていくという非常に大きな方針の下で進んできた事業でございます。

水深16メートルのコンテナターミナルについては全国で初めて神戸港で横浜より先に神戸港で供用開始これまでもしてきておりますし、このたび今年の９月１日から供用開始しましたポートアイランド２期のコンテナターミナル、これについても大規模な国費の導入というのを進めながら、国も一緒になって西日本の拠点港、西日本の物流を守るために造っていこうというふうなことで進めてきた事業でございまして、我々どもとしてはこれまでも国との協議の中で、やはり基幹航路――西日本の中で基幹航路を守るのは阪神港――神戸港だということで一緒になって事業を進めてきておりますので、この位置づけに国も含めて、我々どもは戦略港湾政策の中での位置づけに変更はないというふうに考えておりますし、今後もこれ先ほど吉田委員のほうの御答弁でもさせていただいており、国も含めて今後のさらなる機能強化――増深も含めた機能強化ということについては、これについても国費の導入、直轄事業の導入等も含めて今具体的な議論を進めているところでございます。

そういう意味では、横浜港あるいは東日本の京浜港に集中的にやっていくというようなことではなくて、あくまでも海岸線の多い日本の中で、やっぱりこの２つの拠点にフォーカスを当ててやっていこうという国の方針の下で、我々どもとしてはそのプライドを持ってこれまでも進めてきておりますし、今後も我々どもとしても国も阪神国際も一緒になって西日本の産業を守る、経済を守ると、あるいは神戸市民の生活を守っていくというこういうことの重要性を鑑みた上で、きっちりと国とも協議を進めていきたいというふうに考えております。

また、ＢＣＰの観点というお話でございましたけれども、これについては我々どもも御指摘のとおり、今、最近日本でも地震や台風などの自然災害が多く発生しており、特に近年では激甚化・頻発化するといったことが起こる中、我が国全体のＢＣＰの観点を持って、大規模災害が発生したときに、東日本と西日本、この両方で国際基幹航路の受入れが可能な港湾を確保していく、

これは我々どもとしても安全保障の観点からも非常に重要だというふうに考えております。

今後とも先ほど答弁申し上げた西日本の拠点港としての役割をしっかりと果たしていくためには、基幹航路を含む多様な航路ネットワーク、これを維持・拡大させていくということが不可欠であり、それに必要な施設整備というのは我々どもとしては非常に重要だというふうに思っております。

そのため、船会社など神戸港を利用するユーザーからのニーズ、こういうものを的確に把握した上で、我が国全体のＢＣＰといった観点も踏まえながら時期を逸することなく、大型コンテナ船の受入れ等に必要な整備が進められるよう、国や阪神国際と共に今後ともしっかりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

以上です。

○**主査**（岩谷しげなり）　ありがとうございます。時間もないので、ちょっと再質問のほうに移らせていただきます。

先ほど私が申し上げたみたいに、やっぱり今副首都のほうの議論もどんどん盛んになっていってて、関西経済圏として、どう力強くこの神戸港を位置づけていくかという視点が重要であるという観点からお聞きしたいんですが、これまでの経緯を踏まえると、国は既存の首都圏集積があるから横浜に18メートルを造り、実績ができたから、さらに本牧のほうに投資するというこういうロジックに陥っていて、自ら言及した18メートルの想定を後回しにし続けているように、先ほども申し上げたように思いますと。

仮にこれ16メートル級での運用を今後もしばらく余儀なくされていく場合、ハードの深さだけではなくて、荷役のスピードであったりとか、トラック待ち時間ゼロ――このＣＯＮＰＡＳですね、今推進されている――それとか複合ターミナルによる高付加価値化といったソフトの圧倒的な高効率化で世界から選ばれる港にすることが不可欠であります。

それを踏まえて確認するんですが、神戸港と大阪港の間では、本来期待されていた航路の集約とか機能の分担といった実効性をどう高めていくんでしょうか。神戸港においては移転後の余剰スペースを活用した高付加価値ターミナル化をどのように加速させて、横浜やアジア競合港との差別化を図る考えか、具体的な方針をお伺いします。

○**小嶋港湾局副局長**　神戸港、特色を持った取組をやっていくべきだというふうなことを御質問、御意見かと思いますけれども、冒頭先ほど副委員長がおっしゃっていただいたように、先ほども答弁申し上げましたが、船会社が港を選ぶ際というのは昔とは違って今いろんな視点で捉えられていると。ターミナルそのものの効率化であったり、あるいは港全体の脱炭素化であったり、当然貨物があるのか、いろんな視点で選定のほうが進んでいくという状況になっております。

我々どもとしても、こういうものについては港湾運営会社である阪神国際港湾と一緒になって取り組んできておるわけでございますけれども、この国際コンテナ戦略港湾政策の中では、大阪港・神戸港、これをどっちがどっち、すみ分けするという考え方ではなくて、一体的にそれぞれの強みであったり特色というのをきっちりと生かしながら、阪神港全体の競争力を高めていくというような取組が重要だという、これが目的になっているというふうに我々どもも認識しております。

これまでも国や阪神国際港湾株式会社あるいは我々どもとしては大阪港湾局とも一緒になって阪神港全体への集貨であったり機能強化、このあたりの議論というのを進めてきております。

今後とも大阪港湾局との連携をさらに深めていく中で、両港がきっちりと役割を果たせるよう

な阪神港をつくっていくためにはどうすべきか、こういうことについても今後議論を深めていきたいというふうに思っております。

また、先ほどお話に出ましたターミナル再編後の用地――六甲アイランドＲＣ－４番のことでございますけれども、これ神戸港の中期計画でも示すとおり、複合ターミナルの形成に向けて今現在民間事業者と共に取組を進めております。我々どもとしましては、民間事業者から――荷主企業とか船会社あるいは物流事業者から多くの問合せをいただいており、非常に高い関心を示していただいているというところでございます。

この複合ターミナルは、コンテナ貨物だけでなくて在来貨物等も含めた複合的な貨物を一体的に取り扱うターミナルとして、神戸港の港湾労働者の高い技術力、これも生かせる付加価値の高い物流機能を備えた他港にはない、神戸港ならではの取組だというふうに考えております。

今後ともユーザーのニーズを十分に把握した上で、神戸港が有するこういう強みを最大限生かした複合ターミナルの実現に向けた検討を進めて、新たな貨物の獲得、付加価値の創出につなげることで他港との差別化をきっちりと図って、神戸港全体の活性化、競争力強化につながるような取組というものにこの用地は使っていきたいというふうに考えております。

以上です。

○**主査**（岩谷しげなり）　どうぞよろしくお願いいたします。

次の質問に移ります。

空港島開発についてお聞きします。

羽田空港に隣接する天空橋駅直結の羽田イノベーションシティは、総工費約540億円、延べ床面積13万平米を超える巨額プロジェクトとして、先端技術と日本文化の発信、にぎわい創出を掲げて開業したものの、現地は人通りが極めて少なく、メディアや地元の議員さんからは閑古鳥が鳴いている、ゴーストタウン化といった厳しい評価が出ています。

現代ビジネスの記事で紹介されていた建築アナリストの森山さんという方の分析によると、この羽田イノベーションシティが苦戦している構造的要因は主に３点あると。１つ目は途中下車しない空港利用客のこの動線の問題がある、もう１つは日常的な後背人口の不在、３つ目は研究オフィスとにぎわいのミスマッチというものがあるんじゃないかと。

翻って現在本市が実施している神戸空港島のサウンディング調査や将来構想を見ますと、空港ターミナル隣接地に航空機関連等の成長産業集積と、にぎわい空間の創出という２本柱を掲げておりまして、コンセプトや立地条件が羽田イノベーションシティと酷似しています。神戸空港島もアクセスが実質ポートライナー等に限られて、住機能導入なし、大規模集客施設の制約という条件を抱えておりまして、空港利用客がついでに立ち寄ることを前提とした安易な商業、にぎわい開発を行えば、羽田イノベーションシティと同じ落とし穴に陥りかねません。イノベーションやにぎわいといった先進的なスローガンにとらわれ過ぎずに、地に足のついた開発を行っていくべきと考えます。

現在取りまとめ中とされるサウンディング調査において、約60社からどのような具体的提案があったのか、単なる期待感ではなく、どのような業種が何の目的で、どれだけの確度を持って参入需要を見いだしているのか、その実態をお伺いしたいと思います。

○**河原港湾局局長**　空港島の将来構想ですけれども、現在策定中でございまして、委員のほうからお話ございましたけれども、大きな方向性につきましては、航空機関連産業をはじめとした成長産業の集積、またにぎわい空間の創出という２点で考えてございます。

一方で将来構想の策定におきましては、空港島のみではなくて、ポートアイランドでありましたりウォーターフロントなどエリア間の連携でありましたり、機能分担、こういったものも視野に入れながら進めていくということが重要だというふうに考えてございます。

庁内におきましても土地活用のプロジェクトチームを設置をしておりまして、先ほどサウンディング調査のお話もございましたけれども、金融機関でございましたりディベロッパー、それから関連企業など様々な分野から様々なニーズについてヒアリングをしているところでございます。

副委員長のほうからも約60社というお話ございました。一般的なサウンディング調査に比べると相当数が来ているというふうに感じておりまして、空港島に対しての多くの関心があるというふうに私どもも分析をしてございます。

少し今取りまとめ中でございますので、内容等については少し御容赦いただければと思っておりますけれども、先ほどの羽田イノベーションシティの中でお話ございました後背人口につきましては、サウンディング調査の中でも、都心に非常に近いというようなことでありましたり新幹線、フェリーそれからバスターミナルといった交通手段の結節点というのも非常に近いという御意見などもあることに加えまして、大阪であったり京都、それから瀬戸内を含めました中四国地方とも非常に近いというそういった面で期待ができるというふうな御意見も頂戴をしています。

それから航空機関連産業につきましては、空港という特性上、滑走路のすぐ北側の土地ということでございますので、そちら空港との親和性が非常に高いという御意見も頂戴をしておりまして、航空機関連産業、市内産業だけではなくて県内も含めて非常に多うございますので、そういった経済波及効果なども期待ができるのではないかというふうに言われてございます。

いずれにいたしましても引き続きしっかりと企業のニーズ等ヒアリングしながら、副委員長からお話ございましたけれども、空港島が閑散とならないように、そういった状況にならないようにしっかりと取り組んでまいりたいとそのように考えてございます。

○**主査**（岩谷しげなり）　お願いします。新神戸のほうの周辺のほうも、なかなか拠点駅の周りというのは、そういう点では開発していくの難しいなという１つの実例だと思いますので、よくよくしっかり注視しながらやっていただきたいと思います。

最後に、マリーナの整備について、これは午前中も議論ありましたけれども、日本人にもおなじみのモナコ、世界的なスーパーヨット寄港地として有名ですが、マリーナ開業に向けて海外諸港との関係性強化に取り組んでいると思いますが、ぜひともモナコと肩を並べられるような関係性強化に取り組んでいけば学べる部分も多々あるのではないかと考えております。

その上で、５月にスーパーヨットに関するシンポジウム、これが神戸で開催されて港湾局の職員の方も登壇されたようですが、このシンポジウムを通じて世界から見た神戸の強みと弱みについてどういうふうに評価を受けて、どのように今後取組を反映していくのか、お伺いします。

○**山本理事兼港湾局長**　スーパーヨットにつきまして、副委員長御指摘の海外都市との連携・関係強化につきましては、モナコと同様に世界的なスーパーヨットの集積地である北米のフロリダ州フォートローダーデール市、これは市会からの御提案もあり、既に連携に向けた意見交換を始めているところでございます。

同市は、メンテナンスを含め、スーパーヨット関連産業が多く集積しているほか、ベイエリア開発やカリブ海を巡るクルーズ客船の発着なども盛んであり、神戸港としても様々な学びを得ることが可能ではないかと考えており、対話を重ね、様々な分野で関係構築を深めていくこととしております。

御指摘のサミットを通じた神戸の強みと弱みについて、まず強みといたしましては、神戸のマリーナは日本の中でも特に人気の高いクルージング先である瀬戸内や九州、五島列島など西日本エリアの玄関口としての立地を評価していただいたほか、国際空港である神戸空港や中心市街地との近接さも大変評価いただいたところでございます。

一方、神戸の弱みというよりは日本全体の課題として、日本寄港地における手続の煩雑さや柔軟さの低さから規制緩和を求める意見などがあったほか、スーパーヨット寄港に対応できる施設の全国的な不足や、係留中のメンテナンス需要への対応、そして海外から来訪するオーナーやクルーからの様々な要望に対応できる人材育成が重要との声も聞かれたところでございます。

これを踏まえまして、今後につきましては瀬戸内エリアなどとの多様な連携を深めるなど強みを磨き、そして課題などに対応するため、メンテナンス需要に対する地域産業との連携を深めていくほか、大学などと連携した人材育成の検討を進めることとしております。

以上でございます。

○**主査**（岩谷しげなり）　ありがとうございます。

今回もスーパーヨットについていろいろ調べていく中で、まず真っ先に出てくるのがモナコであって、そこの王様というか君主であられるアルベール２世、これがモナコヨットクラブの会長もされていて非常に環境意識が高いということで――私もモナコにいたときはですね、と言いたいところなんですけど、いつか言ってみたいなっていつも思ってるんですが――そのモナコ、今環境意識が非常に高い――そういうセレブの人たちがですね――そういう環境があるということで、ちょっと再質問２のほうからお聞きしたいと思います。

マリーナが一部の富裕層だけの閉鎖的なものではなく、市民にも受け入れられて神戸のまちと調和してこそ付加価値が高まると考えます。

スーパーヨットのオーナーは超富裕層かもしれませんが、脱炭素など、環境配慮に対しても非常に意識が高いとされています。スーパーヨットを通じて本市の環境対策をオーナー等に知ってもらうことで神戸の付加価値を高めるとともに、市民がスーパーヨットに触れる中で、海外の環境配慮に対する考え方などを学ぶよいきっかけになり、双方にとって有意義と考えます。

例えば先ほども言及したモナコのヨットクラブにおいて実施されているような環境学習や教育の観点も取り入れるべきと考えますが、見解を伺います。

○**白波瀬港湾局ウォーターフロント再開発部長**　副委員長御指摘のとおり、スーパーヨットオーナーは一般的に環境意識の高い方が多いということもマリーナ事業者からも聞いているとこでございまして、近年では新しく建造されるスーパーヨットも電動化のほか水素やメタノールといった次世代燃料への対応を見据えた設備が導入されている事例も増えてきていると聞いているところでございます。

また、スーパーヨットは一般の商船と比較いたしまして船内での電力消費量が極めて高いということから、停泊中は陸上からの電力供給、いわゆる陸電というのが一般的でございます。

一方で、次世代燃料など環境に配慮したスーパーヨットは、全体の数からするとまだごく一部というところでございまして、マリーナ事業者からも、まずはニーズの高い陸電供給設備など、着実な受入れ体制の構築からかかっていきたいというふうに聞いておるところでございます。

また、オーナーやクルーに対しまして、神戸港なんかの取り組んでいますカーボンニュートラルの取組も必要かと思っておりますし、またマリーナ事業者の中にモナコに会社を構えている企業もございますので、そういった事業者とも連携しながら、海外のマリーナの環境対策の先進事

例なんかを入れながら、神戸港のスーパーヨットの付加価値といったところを高めていきたいとそのように考えております。

○**主査**（岩谷しげなり）　ありがとうございます。じゃあ時間もないので最後の質問にさせていただきたいと思います。

大阪府でもＩＲ開業に向けてスーパーヨットの誘致が活発化していますが、これらの動向も踏まえて神戸のマリーナはどのようなポジショニングを確立していくのでしょうか。関西圏としてパイの奪い合いではなく、神戸に立ち寄ったスーパーヨットが大阪のＩＲを利用するなど、互いの自治体によってメリットのある連携に取り組むべきではないでしょうか。

今、大阪府議会のほうの議論を見ていても、ここだけの話にしといてもらいたいんですけれども、うちのある政党の議員さんが、もう大阪にもどんどんマリーナ造れ造れと言ってて、ＩＲも大阪にできて、万博も呼んできてね、ちょっと大阪欲張りじゃないかと。

神戸これだけすばらしいマリーナできるんですよということをどんどん向こうのほうにも理解してもらって、私も言ってるんですけど、どんどん使ってよ、という観点も必要だと思うと、そういう視点から、ちょっと見解を伺いたいと思います。

○**白波瀬港湾局ウォーターフロント再開発部長**　大阪ベイエリアを含めて副委員長からも御答弁ありましたけれども、スーパーヨットマリーナの検討を進められているということは承知しているところでございます。

ただ詳細は公表されていないので分からないところでございますけれども、神戸のマリーナは、寄港地に実施した外国籍船のクルーへのヒアリングをさせていただきましたところ、国際化した神戸空港の近接性のほか、日常的なメンテナンス資機材や食材調達、飲食店などへのアクセスのしやすさなど、マリーナと市街地の近さが大変大きなメリットであると聞いておりまして、スーパーヨット業界に深い人脈や知見を有しておりますマリーナ事業者からも同じような意見をいただいているところでございます。

そのため、神戸のマリーナを訪日の長期滞在を伴う起点として位置づけまして、オーナーが訪日観光を楽しむデスティネーション先といたしましては、神戸はもとより大阪ベイエリアや瀬戸内の各港とも連携していくことが望ましいというふうには考えております。

さらには大阪や瀬戸内の都市や観光局とも意見交換なども始めているところでございまして、インフラを含めて、こんな多様な魅力的な寄港地が多くできることは日本の訪日の機会になるのではないかと考えておりまして、瀬戸内エリアとか関西圏も含めて引き続き連携して取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**主査**（岩谷しげなり）　ありがとうございます。

聞くところによると、大阪のほうはなかなかこの場所の選定が難しいということなので、あまり御無理なさらずに、この神戸のマリーナを存分に利用していただきたいとそういうふうには思うんですが。

あと環境のほうですね。私、常任委員会とか本会議でも水素船に10億かけてね、一体どういう意義があるんですか、というのも前もお尋ねしたとは思うんですが、環境意識高いという向こうのセレブの方がそういうお話も出ましたと。だからマリーナのところでちょっと港務艇新しくできたらぷかぷか浮かべておいて、あれ何ですかって聞いたら、あれ実は水素を使ってるんですよと言うと、グレートみたいな感じでね、そういうついに神戸の環境意識の高さというのがヒット

するような状況に来てるんじゃないかなとも思いますので、ぜひ引き続きよろしくお願いします。

三木委員と交代いたします。

○**副主査**（諫山大介）　御苦労さまでした。

それでは、岩谷副委員長と交代いたします。

○**主査**（岩谷しげなり）　三木委員。

○**分科員**（三木しんじろう）　引き続きよろしくお願いいたします。

先ほど釣りゾーンの話がありましたけれども、かなり好評だというお話がありました。ちょっと僕、通告はしてないんですけど、お聞きしたいんですけどね。この釣りゾーンをほかにも広げていく可能性があるという話をお聞きしましたけれども、これ、釣りゾーンをつくる上で、例えば魚が――安全性はもちろんですけれども、魚が集まりやすい海域につくるのかとか、それを、つくったけど全然釣れないじゃないかっていうような話も出てくると思うんですけれども、そのあたりどうなのかなと思ったりもしますし。あと、港湾緑地エリアっていうこともあったんで、僕なんか、しおさい公園なんかいいんじゃないかなって個人的には思うんですけど、そのあたりちょっと何か教えていただきたいと思います。

○**長村港湾局部長**　民間事業者の運営ということになりますと、やはり採算性ということでいきましたら、釣れて、お客様が来ないと成立しないということもありますので、場所の選定については、今、内部で一生懸命考えているところでございます。

以上です。

○**分科員**（三木しんじろう）　ありがとうございます。それでは、質疑をさせていただきます。

まず初めに、神戸港の港湾施設の更新と将来負担についてお聞きしたいと思います。

令和７年度決算では、港湾事業会計の有形固定資産減価償却率が53.0％となっております。神戸市が管理する港湾インフラには、例えば岸壁、防波堤、護岸、橋梁とか道路もそうです、航路も泊地もそうですし、あと荷役機械もあります。上屋等に加えて、またポートアイランドとか六甲アイランドの埋立地における地盤とか、これも護岸道路、液状化対策など、多岐にわたる施設、対策があります。今後、順次更新や大規模修繕の時期を迎えることとなります。一方、資材価格や人件費の高騰によって、維持管理、更新コストの増加も見込まれております。例えば、今後10年、20年、30年と中長期的スパンで見たとき、必要となる港湾施設の更新、改修費について、現在の物価水準を踏まえますと、どの程度の規模になると見込んでいるのでしょうか。また、近年の様々なコストの上昇を踏まえれば、従来の維持更新計画についても、事業費や更新時期を改めて検証し、将来的な財政負担を見通した上で、計画的な更新を進める必要があると考えますが、港湾局の見解をお伺いしたいと思います。

○**小沢港湾局副局長**　計画的な維持管理ということでございますけれども、今、委員から御紹介ありましたように、神戸港については、岸壁とか上屋とか、それから臨港道路、橋梁ですね、こういった非常に規模が大きくて、しかもそういうインフラを数多く所有しているというようなことでございまして、これも御紹介あったとこですが、やっぱり老朽化がどんどん進んでいっている、その一方で、資材価格とか人件費が高騰するということで、この改修費用もかさんでくるなというようなことで、計画的に維持管理をしていくというところの重要性というのが、非常に増してるなと、こういう問題意識を持っています。

これに対して、どのように維持管理をしていくかですけれども、若干、２段階みたいな考え方になってまして、１つは維持管理計画というものを策定しています。これは、国がガイドライン

をつくっておりまして、港湾の施設の維持管理計画策定ガイドラインというものがございまして、これに基づいてやっていると。これは何をやっているかといいますと、各施設、その５年周期で点検診断をやっていると。その点検診断は何をやってるかというと、施設の劣化具合とか損傷具合といったものをしっかり確認しているということでございます。その上で、１段階目として、それぞれの施設の耐用年数に応じた、その施設の持ってます耐用年数期間全体の、長期にわたる改修計画というものを、これ策定していると。

ちょっと一例を挙げますと、係留施設であれば、これ耐用年数は50年なんですけれども、50年先までも見通して、それの主要な部材ごとに――これは部材というのは材質によって劣化具合というのが変わってきますので、部材ごとに劣化度に応じた改修時期を設定して、そのときに必要となる改修費も算出をしているというようなことで、そういった部材ごとの検討結果をまとめて、ライフサイクルコストを管理をしているということでして、つまり、耐用年数期間中に、いつ、幾らかけて改修する必要があるのかなということの計画を、一旦策定をしていくというような状況でございます。

これが定期的な点検、私、先ほど５年周期って申し上げましたけれども、点検の都度、見直しを行っておりまして、その時点、その時点で建設コスト――これ物価の変動もございますので、建設コストを踏まえた上で、この改修費も更新をしながら見通しを立てているという状況でございます。

その上でなんですけれども、これは２段階目みたいな話なんですが、神戸港全体として、効果的に維持管理を実施するために、施設ごとの改修見通しを集約した――これは予防保全計画というものですけれども、これを策定しているということで、これは事業を実施するために５か年計画ということでさせていただいてますけども、その劣化状況や改修に要する費用とか、あるいは施設の重要性や利用状況から優先順位を判断した上で、そのときの財政状況とか、それから、もちろんその事業費を平準化というか、平均化というかいうことも考えないといけませんので、そういったことも考慮して、各年度に改修する施設を決定しているというようなことで、しかもこの計画については、これは毎年度更新をしているというような状況でございます。

このような形で計画的に事業費も平準化をしながら維持管理に努めてきてまして、これは機能向上、更新も含めるような改良も含めますと、大体、ここのところ予算規模というのは、毎年押しなべて50億から60億ぐらいのところに落ち着いているというようなことで、これは平準化の結果もあると思うんですけども。現在の港湾事業会計においては、一定、安定的な規模を維持しているのかなというふうに考えてございます。今後は、建設コストの動向を注視することはもちろんのことですけれども、いわゆる国の補助制度を投入したり、それから長寿命化が、もっと寿命が延ばせるような新しい材料とか技術とか、そういうものも積極的に取り組むというようなことで、コストの低減を図りながら、効果的に維持管理が行えるように検討や調整を図っていきたいなと考えてございます。

○**分科員**（三木しんじろう）　ありがとうございます。ちょっと再質問しようと思ったことも、ちょっとお答えいただいたんで、やはり５か年計画ということと、あと優先的にするということ。あと、ライフサイクルコストということで、いろいろと考えていただいていると思います。

今おっしゃられたように、事業費の平準化というのは大変必要な観点だと思いますし、港湾施設様々ありますので、これは順位をつけて、優先順位をつけて更新していくべきだというふうに思います。なかなか30年先ということになったら難しいというところもあると思います。その30

年先が不確実だからこそ、全てを現在と同じ規模とか機能を維持するのか、更新するのかっていうところも、やっぱり考えていかないと駄目だと思うんですね。ですので、中長期的スパンというのを、ある程度設定していただいて、集約、計画や転換ということも考えていただいて、幅広く検討材料にしていただきたいというふうに思います。

２つ目が、神戸空港の空港島の件です。

約270ヘクタールの神戸空港島には、現在、約60ヘクタールの未利用地があります。2030年の国際定期便就航を迎えて、この60ヘクタールの土地は、今後の神戸の成長を生み出す重要な市有資産であるというふうに思います。現在、神戸空港島の将来構想策定に向けて、民間事業者へのサウンディング調査が実施されておりまして、この秋には状況の経過報告が予定されているということです。この約60ヘクタールの土地については、どのような時間軸で土地を利用を進めて、先ほども議論がありましたけれども、どのような機能を配置していくのかということが重要だというふうに思っております。

そして、この市有地の活用については、どれだけの民間投資と、そして雇用と税収ですね、これを生み出すか、ということの経済効果という成果を生み出すことも大事だと思います。この市有地をどれだけ民間投資、雇用、税収へ転換できたという観点から、具体的な数値目標やＫＰＩを設定し、土地活用の成果を評価していると考えますが、見解をお伺いしたいと思います。

○河原港湾局局長　委員のほうから２点、御質問があったというふうに認識をしてございます。

１つは、時間軸を踏まえた土地活用をどうしていくのかということでございます。先ほども少し御答弁させていただきましたけれども、現在、サウンディング調査を実施をしておりまして、大きな方向性といたしましては、これまでからお示しをさせていただいておりますけれども、航空機関連産業をはじめとした成長産業の集積、またにぎわい空間の創出という方向で進めたいというふうに考えてございます。土地活用を時間軸、どうやっていくのかということでございますけれども、土地活用の方向性につきましては、将来構想で先ほどお話し申し上げました２点の方向性で、未利用地の活用を進めていく必要があると。土地造成とインフラ整備が完了した用地については、現在も公募しておりますけれども、方向性に合った企業をしっかりと募集していきたいと。一部、土地造成が必要な土地がまだございますので、そちらにつきましては、まずはしっかりと土地造成、それからインフラの整備を進めていくと。２段階のやり方かなというふうに考えてございます。

もう１点、ＫＰＩの設定のような、経済効果ということも御質問ございました。委員御指摘の土地活用の成果を評価していくということは、しっかりとしていかないといけないなと、私どもも考えてございますけれども、空港機能の強化でございましたり、産業集積、それからにぎわいの創出といった様々な観点での活用、先ほど60社ほどお話を聞いているということもお話をさせていただきましたけれども、いろいろな活用を期待されているところでございまして、それぞれで求められる成果が少し異なってくるのかなというふうに考えておりまして、現時点において、一概にＫＰＩというようなものを設定ということは、なかなか難しいのではないかなというふうに考えているところでございます。

いずれにいたしましても、委員からもお話がございましたけれども、民間投資でありましたり、雇用、市税収入への寄与といった経済的な成果というのは、これしっかりと我々も生み出していくということは、重要な観点だというふうに考えておりますので、しっかりとその方向で取り組んでまいりたいと、そのように考えてございます。

○**分科員**（三木しんじろう）　2030年の国際定期便の就航だけではなくて、その先の空港機能の拡張を見据えて、航空関連産業がいいのか、物流や研究開発、それか宿泊施設、商業施設、何がいいのかということも含めて、空港島にどのような機能を集積させていくのか、戦略的にゾーニングをしていただいて、その方向に沿って企業誘致や土地の活用をしていく必要があるというふうに思っております。

また、ポートアイランドですね、ポートアイランドの活性化や企業誘致の成果についても、設備投資額とか、新たな雇用、市内企業との取引、先ほど言いました税収など、ＫＰＩを設定をしないということですけれども、ただ、肌感覚ではなくて、神戸市全体にもたらす経済効果に関しても、何らかの方法で、また調べていただきたいというふうに思います。

この限られた広さであるため、効率的に活用していただくことが大事ですし、また魅力も高めていくためにも、他都市の空港や空港周辺の成功例とか、先ほど失敗例と言ったら何ですけども、いろんな様々な事例を踏まえて考えていく必要がありますけれども、このあたり、どういうふうに進めていくか見解をお伺いしたいと思います。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　他都市の空港の成功例、あるいはそのあたりも踏まえた戦略的なゾーニングというような御指摘かと思います。

空港島の土地活用に当たりましては、2030年の国際化、その先の航空需要の拡大というようなことも見据えながら、空港島全体の将来像を基に、計画的に土地活用を進めていくということが重要であるというふうに認識してございます。

先ほど来から述べておりますように、航空機関連産業をはじめとした成長産業の集積と、あとにぎわい空間の創出という大きな方向性をお示しをしているところです。特に航空機関連産業をはじめとした成長産業の集積に関しましては、空港との近接性を生かせる、空港島の北側西エリアということで、この産業は親和性がもちろん高いということと加えて、県内において国内第４位の産業集積が図られているということで、既存企業との連携、相乗効果が大きく期待できることと考えております。また、国の成長戦略の17分野にも位置づけられておりまして、今後、さらなる成長が見込まれる産業であるというふうに認識してございます。

にぎわい空間の創出に関しましては、ターミナル周辺の空港島中央部に配置をするということで考えてございますけれども、今後、増加していくであろう旅客の利便性向上、あるいは空港来訪者の増加にどうつなげていくかということが重要かと考えておりますので、現在、サウンディング調査において、他空港の事例なども調査をしてきてございますし、このあたりの知見を活用しながら、将来構想をお示ししていく中で、土地活用の方向性を検討をしていっているところでございます。具体の企業誘致につきましては、これまでより設備投資とか雇用創出、既存企業との取引拡大などを通じて、地域経済へどのような効果をもたらすかという視点を重視してやってきておりまして、神戸市全体はもとより、兵庫県、関西全体の発展につながるような視点を持つとともに、既存産業との連携、相乗効果を創出するような産業集積というような観点で、企業誘致の評価をしてまいりたいというふうに考えております。

以上です。

○**分科員**（三木しんじろう）　ありがとうございます。基本はですね、空港を利用していただく方の利便性とか、心地よく過ごしていただけるっていうことがもちろんあると思います。やっぱり僕なんかでも神戸空港を利用するときは、もうぎりぎり行きますけれども、例えば羽田とか東京駅もそうですけれども、向こうのほうの空港に行きますと、ちょっと早めに行っておいしいもん

を食べたり、また仕事ができるスペースも結構ありまして、できればこの空港を使いたいなと、時間も早めに行って、いろんなことで有効的に使えるなっていうような、さすが神戸空港だなって思えるようなものにしていただきたいなというふうに思っておりますので、またぜひよろしくお願いいたします。

続いてはですね、創貨についてお伺いしたいと思います。

令和７年度の神戸港の外航コンテナ取扱貨物量は前年を下回っております。国際航路の再編や海外経済の動向など、神戸市独自ではどうにもならない要因があることは理解をしております。一方、神戸市でも人口減少が進む中、他の地域で発生した貨物を神戸港へ呼び込む集貨だけではなく、将来的な貨物量の確保にも限界があると思っております。これまで神戸港では、集貨インセンティブなどによって、貨物の獲得に取り組んでまいりましたが、投入した公費に対して、どれだけ新規貨物を獲得し、その貨物が支援終了後もどの程度神戸港に定着しているのか、費用対効果を検証することも重要であるというふうに思います。その上で、今後は貨物を集めるだけでなく、神戸港を利用する企業そのものを神戸港に誘致・育成し、神戸から新たな貨物を生み出す創貨をこれまで以上に強化する必要があるのではないかというふうに思います。港湾局には取扱品目や輸出入先への貨物動態データが蓄積されているというふうに思います。こうしたデータを活用し、どのような産業を神戸に集積させれば、将来の貨物増加につながるのかという観点から逆算して、例えば経済観光局や関係当局と企業誘致戦略を組み立てることも必要であるというふうに考えております。

企業誘致、新産業育成、海外市場開拓、神戸港からの輸出までを１つの政策サイクルとして捉え、神戸港を利用する企業を何社誘致したのか、その企業から年間何ＴＥＵの貨物が生み出されたのかといった視点も設定し、港湾政策と産業政策を一体的に進めるべきと考えますが、見解をお伺いしたいと思います。

○**山本理事兼港湾局長**　まず、御指摘の集貨事業につきましては、本市では主に外航や内航の航路ネットワークの拡大を目的とする航路への支援策と、内航フィーダー貨物の維持拡大を目的とする貨物への支援などを実施しております。支援に対する効果の検証につきましては、毎年、貨物量の実態調査や船会社、荷主へのヒアリングなどで確認している状況でございます。例えば、内航フィーダー貨物量の継続利用を促進する支援におきましては、前年の実績と比較すると、対象貨物量のほぼ全量が維持されております。また、航路支援につきましては、コロナ禍以降の過去５年間において、コンテナ船社のアライアンス再編に伴い、他の航路でサービスを維持させているものも含めまして、支援した航路は全て現在まで維持されているところでございます。

次に、委員御指摘の新たな貨物を生み出す創貨につきましては、これ神戸市といたしましても大変重要であるというふうに認識しております。都市局において新たな産業団地の整備も進められる中、現在、神戸港の活用も意識した企業誘致を図るため、都市局と定期的に誘致方針の協議を行っております。今後とも都市局や経済観光局などと連携しながら、神戸港を利用する企業の誘致に取り組んでいきたいと考えております。また、委員御指摘の、創貨の効果をはかる指標につきましては、今後、具体の誘致活動を展開する中で、委員の御指摘も含めまして検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○**分科員**（三木しんじろう）　ありがとうございます。ちょっと先ほどもですね、モーダルシフトの話が出てましたけれども、新モーダルシフトっていうのも出てるみたいでして。次世代のそう

いう物流拠点として機能をどうさせていくかっていうことも必要だと思うんですけれども、創貨・集貨の取り合わせと併せて、新モーダルシフトとか、物流ＤＸとか、先ほど言った自動化、様々なこと、技術を含めた神戸港の物流戦略というのがもしありましたら、どのようなお考えがあるか、簡単にちょっと教えていただきたいと思います。

○**小嶋港湾局副局長**　先ほど委員の方からも御指摘あったように、今、本当に新しい技術を活用したような物流の形態の変更というのが、まさに今起ころうとしつつ、あるいはまさに起こっている段階だというふうに考えております。当然、我々も港湾管理者、あるいは阪神国際、国という行政サイドだけではなくて、民間事業者のほうにおいても、民間倉庫の中で最新の自動化技術を活用したような倉庫というものの建設なんかも、今進められつつあるというふうなことで認識しております。その意味では、様々な社会情勢の変化、新たなニーズというものをしっかりと把握しながら、物流のＤＸであったり、あるいは申し上げた脱炭素、こういう多角的な視点を忘れずに、神戸港の将来というのをきっちりと考えていくというのは大事だというふうに思っております。

以上です。

○**分科員**（三木しんじろう）　話は変わりまして、平日、５日間に分散して開催する現在のみなとＨＡＮＡＢＩも、今年で５年目を迎えます。現在の開催方法には、来場者を複数日に分散させることで混雑を緩和し、安全性を確保できるというメリットがある一方、市民の方からは、打ち上げ時間が短い、もう少し迫力のある花火を見たい、他都市が開催している花火大会を復活してほしいという声があります。１日数十万人の規模の花火大会に戻す場合は、安全対策と警備費、観覧場所とか、様々な課題があるということは理解しております。この１日集中型か５日間分散型という二者択一ではなく、現在の方式を５年間実施していた実績を一度検証して、より市民の満足度や経済効果の高い開催方法を検討する時期に来ているではないでしょうか。そこで、現在の分散開催について、単純な来場者数だけでなく、市外からの来訪者数や日帰り宿泊への波及、飲食店や商業施設の消費、公共交通機関の利用など、神戸市にもたらす経済効果をどこまで把握しているのか、検証しているか、お聞きしたいというふうに思います。

○**和泉港湾局副局長**　みなとＨＡＮＡＢＩの開催方法についての御質問かと思います。

みなとＨＡＮＡＢＩは、10月の平日開催型の花火イベントといたしまして、令和４年度から実施しているものでございます。コロナ禍前は、みなとこうべ海上花火大会といたしまして、８月の第１土曜日に開催しておりまして、約１日で30万人の来場がございました。大規模花火から現在のみなとＨＡＮＡＢＩの開催方法に変わったのは、委員御指摘のとおり、安全対策や警備費、観覧場所の確保など、課題に対応する必要があったためでございます。みなとＨＡＮＡＢＩの昨年の来場者数は、５日間で延べ約10.7万人であり、来場者アンケートによれば、６割が市内、４割が市外からの来場者となっております。

御指摘の宿泊への波及、飲食店の商業施設への消費については、みなとＨＡＮＡＢＩ終了後に周辺事業者にヒアリングを行っており、一例を申し上げますと、商業施設などからは、期間中の前年比の売上げが上昇している。レストラン等からは、花火鑑賞食事プランは大変好評で、予約は満席であるといった声をいただいております。なお、今年度実施のみなとＨＡＮＡＢＩの効果検証に向けましては、アンケート項目の充実のほか、イベント前後の動向を確認することで実態を検証していきたいと思っております。

○**主査**（岩谷しげなり）　お疲れさまでした。

この際、約20分間休憩いたします。

午後２時45分より再開いたします。

（午後２時25分休憩）

（午後２時45分再開）

○**主査**（岩谷しげなり）　ただいまから決算特別委員会第１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。

赤田委員。

○**分科員**（赤田かつのり）　質疑させていただきます。

神戸市は国策にのっとって、国際コンテナ戦略港湾政策を進め、過剰な投資を行ってきました。コンテナ取扱個数は決算概要に示されているとおりであり、270万ＴＥＵというのは前年度比2.4％の減少と記載されています。近年、減少してきています。日本は全国的にも、コンテナ取扱個数は2,200万ＴＥＵ前後で伸び悩んでおりますが、神戸港は2022年度の289万ＴＥＵ、2023年度、284万ＴＥＵ、2024年度、277万ＴＥＵ、2025年度、270万ＴＥＵと年々下がってきているわけなんです。その中で、９月17日の市会本会議で市長が、水深16メートルからの増深など技術的検討を進めるなどと答弁をしたことを聞いていまして、私は大変驚きました。もう本当に神戸のこの戦略港湾政策は、これはもう見直すべきときに来ていると考えますが、いかがでしょうか。

○**山本理事兼港湾局長**　まず神戸港は、市民の雇用や所得の創出といった、市民経済の約３割を占める重要な機能であり、本市の経済や産業を支える基盤となっております。それだけに神戸港の競争力が低下し、貨物や航路が失われることになれば、本市経済のみならず、市民生活や市民の雇用にも大きな影響を及ぼすことになってまいります。このことから、港勢の回復に向けまして、国際コンテナ戦略港湾政策の三本柱である集貨・創貨・競争力強化を危機感を持って全力で取り組んでいるところでございます。

近年、世界の海運業界では、輸送効率の向上や環境負荷低減の観点から、コンテナ船の大型化が継続して進んでおります。繰り返しになりますが、神戸港に寄港する船会社においても、今後１万5,000ＴＥＵ級の大型コンテナ船の建造が計画されており、神戸港に寄港するコンテナ船の大型化も見込まれる状況でございます。このような状況の中で、市民生活において重要な役割を果たす神戸港の機能を今後も維持し続けるために、大型コンテナ船の受入れに必要な施策を時期を逸することなく実施することが不可欠であるというふうに考えています。

船の大型化の動きに対応できなければ、西日本全体の経済や産業、そして市民生活に大きな影響を及ぼしかねないと考えております。そのため船会社の具体的な事業計画を見極めながら、大型船の受入れに必要となる施設整備について、国や阪神国際港湾株式会社と共に着実に取り組んでまいりたいと考えております。

○**分科員**（赤田かつのり）　港湾労働者の数というのは、だんだん減ってきている、昔に比べて減ってきています。神戸の経済において港湾政策そのものは、もちろん重要であること、また港湾に関連する神戸市にも様々な職種がありまして、だからこそ非常に重要であり、この問題については私たちなりに重視してます。

そこで、ちょっと特にお金の使い方とか、この力の入れ方の問題で、時間の関係で１点だけ。神戸港に働いておられるのは、たくさんの方が働いていると申し上げましたけども、摩耶埠頭や兵庫埠頭などのように施設が老朽化しているとこは、いつまでも放置されたままになってません

か。この戦略港湾の整備に偏重する一方で、それ以外の港湾施設用地で働く人たちの労働環境整備に、もっと力を入れるべきだと考えるんです。そこで、兵庫埠頭を例に申し上げたいと思います。

私もちょっと見てきましたけども、道路の路面のアスファルトのくぼみ、これはフォークリフトに乗ってる方が、このくぼみで引っかけるってことはないか。また、私、昼頃にちょっと伺ったんですけども、港湾局が管理するトイレがあります。男性用のトイレは和式のままです。休憩所の前のトイレに、お知らせという貼り紙があって、老朽化により６月下旬より閉鎖と書かれたまま―― ６月、もうあれから何か月たってますけども――埠頭内には４か所あった公共の休のトイレというのが３か所になったままで放置された状態です。昼間、女性の方、コンテナシャーシに乗っておられる方々ですけども、お昼休憩されている姿を見かけましたが、女性のトイレが見つかりません。民間のとこにあるのか知りませんけども公共にない。これ、ジェンダーの観点からも僕は問題だと思ってます。神戸市の力の入れ方に、あまりにも偏りになってて、置き去りになっていると思うんですけども、見解を求めます。

○**小沢港湾局副局長**　ちょっと今、トイレのお話がありましたけども、全体的にちょっと老朽化が進んでいたりとか、それからまたちょっと和式のままなのが残っていたりとかいうところの問題意識は持ってございます。ただ、予算とか財源の確保の関係上、順次改修を進めているというところでして、和式を洋式化するとか、当然、女性用のトイレを充実させるとかいうようなことは、順次進めていっているというところでございまして、今、御紹介あったような、ちょっと閉鎖しているとかいうような所については、これも老朽化している状況に鑑みながら、利用者の方々の意見も聞きながら、対応してきているというところを御理解いただければと思います。

○**分科員**（赤田かつのり）　はよせなあかんと思いますね。優先順位というときに、やっぱり実際に働いておられる方々の目線に立てば、見直しが必要なことはいろいろ出てくると思います。港湾事業が生み出した利益から、毎年何十億円ものお金を将来の市債償還に積み立ててきました。神戸港の管理者である神戸市は、国策にのっとることを優先するのではなく、市民生活、暮らしの向上に寄与する政策を第一にするべきであり、港湾事業の在り方に私は疑問を抱かざるを得ません。ちょっとフォークリフトの話、アスファルトの話も含めて、優先順位を見直して、本当に改善のために力を入れるということを早急にやっていただきたいと思います。

それから、非核神戸方式について質疑させていただきます。

午前中に非核証明書の提出についての質疑がありました。非核証明書について、提出根拠はないと、非核証明書の提出を義務づける意義を軽視するとも取れる答弁がありました。これは、極めて重大だと思います。しかし、1975年以前には、米艦船など外国艦船が神戸港に多数入港してきたわけであります。当時、ベトナム戦争がありました。この艦船には核を積んでいないということの証明書を提出させることで、核の持込みをきっぱりと防ぐことができ、その後、そういった米国艦船の入港はなかったんです。今後も引き続き、全ての外国艦船に非核証明書の提出を求めることが、港湾管理者としての責務ではないでしょうか、よろしくお願いします。どうですか。

○**和泉港湾局副局長**　非核証明書の件でございますが、1975年３月の市会決議は、神戸港に核兵器を搭載した艦船の入港を一切拒否するという決議でありまして、この決議を尊重して、核兵器を搭載していないことを確認するために、慣行として非核証明書の提出を求めてきているものでございます。今後もこの市会決議を尊重して、核兵器の搭載がないということを確認して、適切に事務を進めていきたいと考えております。

○**分科員**（赤田かつのり）　昨年のような前例を追認するなら、市民の不安が高まることは当然だと思うんですね。それだったら、そういう前例を、もう今後同じように繰り返さないように、全ての外国艦船に対して、入港するとなれば、非核証明書を必ず義務づけるというのが、これが当然のことじゃないでしょうか、いかがでしょうか。

○**和泉港湾局副局長**　繰り返しになりますけれども、市会決議を尊重して、慣行として非核証明書提出を求めてきておりますので、この市会決議を尊重して、核兵器の搭載がないということを確認して、適法適切に進めていきたいと考えております。

○**分科員**（赤田かつのり）　1975年の市会決議、非核神戸方式も市長も尊重すると答弁されました。恐らくそうやね。非核証明書の提出は、つまり市会決議に沿うものであります。昨年の米国艦船の入港時のような対処は今後絶対にせず、全ての外国艦船に対して提出を義務づける態度で今後臨んでいただきたいというふうに思います。

続きまして、特定利用空港についてお聞きしたいと思います。

９月15日の経済港湾委員会で14件も陳情が提出をされました。特定利用空港の受入れを拒否してほしいこととともに、神戸市が市民の意見を直接聞く説明会を開催してほしいとの要望も多かったです。公開された特定利用空港に関する神戸市の質問に対する国の回答について、これについては質問と回答は８問だけでした。４月９日の市長会見で、疑問を感じておられる市民に対して、説明を国からもきちんとしていただくという、そういったコメントがありましたけれども、このこういう対処というんかな、というのはやっぱり市民への説明、今の対応というのは、やっぱりこれは適切ではないと考えますが、いかがでしょうか。

○**河原港湾局局長**　先ほどお話ございました９月15日の経済港湾委員会、それから９月18日の代表質疑におきまして、陳情等でもございましたけれども、国の説明会の開催を要請してほしいというお声があったということにつきまして、特定利用空港につきましては国の枠組みですということは、お伝えをさせていただいておりますので、国が主体的に判断し、必要に応じて国において説明されるというものだと認識をしておりますということで、御答弁をさせていただいております。そのような御意見がありますということにつきましては、国に伝えていくということも御答弁をさせていただきまして、委員会終了後、速やかに国に伝えたところでございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　だから、今回の８つの質問と回答というのは、内閣官房ホームページのＱ＆Ａ、ここには31の質問、よくある質問で、出てくる質問って出てますけども、そこの中にもかぶるといいましょうか、４つぐらいやったか含まれるんですよ。市民は、この150万の市民は、特定利用空港の指定問題について知ると、そりゃ何らかの疑問や意見や感じるでしょう。様々な意見や疑問を抱き、不安を抱くはずです。もっと多様な市民の意見や疑問に答える場が、やっぱり必要やと思うんですよ。いかがでしょうか。

○**河原港湾局局長**　先日は委員会でも御答弁させていただきましたけれども、３月の30日に、私ども、国から説明会という形で説明を受けてございます。その３月30日の翌日、３月31日には、ホームページ等で公表もさせていただいておりますし、この間、市民の皆様からの御意見等も頂戴はしてございます。この間、議会のほうにも御報告をさせていただき、先日の９月の15日までの間で、議会のほうからいただいた質問等についても、併せて国のほうに確認をして、９月15日に国の回答というのを、御報告という形になったというふうに理解をしております。ですので、この間の国の31項目というお話もございましたけれども、31項目に加えて、この間の質疑等で疑問があった分につきまして、我々としては回答してございますので、しっかりと御報告、それから

説明を果たしているというふうに認識をしてございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　その答弁はかなり無理があると思います。まず国が神戸市に対して求めてきているわけであり、そして神戸市の立場上、分からない、答えられないことも多々あるはずです、出てくるはずです。それに対して、やっぱり国が直接、側がここに来て、市民の意見や疑問に答えるという場ぐらいつくるというのが、これが絶対に必要やというふうに思うんですよね。そういう意思は全然ないんでしょうか。

○**河原港湾局局長**　一番最初の御質問のときにも、私、御答弁させていただきましたけれども、特定利用空港につきましては国の枠組みでありまして、国が主体的に判断し、必要に応じて国において説明されるものと認識をしてます。その観点で、我々としても、御意見があったということについては、先ほども御答弁させていただきましたけれども、国にお伝えをしてきてございますので、そのとおり今後も国において説明があると、必要であればされるというふうに認識をしてございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　市民はその場で聞きたいですよ、国側からね、そういうことなんです。９月15日の経済港湾委員会で、国家安全保障戦略の2022年12月の閣議決定の記述、また総合的な防衛体制の強化に資する取組についてという内閣官房ホームページにある概要資料を、これ神戸市のホームページから見ることできるんですけども、これについて、その一文を取り上げました。有事の際の対応を見据えた空港・港湾の平素からの利活用に関するルールづくり等を行うと書かれていることについて指摘をしました。つまり、平素と有事と明らかにこれはつながっている、地続きの関係にあるんじゃないかとただしたんですけども、国のほうでつくっている資料で、そういった意図に関しては確認をしていないとの答弁がありました。改めてお聞きしますが、この文を素直に読めば、神戸空港が特定利用空港に指定されれば、平素から有事に備えて利活用されるということになるんじゃないですか。

○**河原港湾局局長**　有事のことでございます。国からは――我々も確認をしておりますけれども、国からは特定利用空港・港湾の取組というものは、午前中もお話ございましたけれども、平素における空港・港湾の利用を対象としたもので、いわゆる武力攻撃事態のような有事の利用を対象とするものではないということを明確にお聞きをしております。

　また、武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態における空港・港湾の利用調整につきましては、平成16年に制定されました武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律、いわゆる特定公共施設利用法等に基づいて行われ、その際、どの空港・港湾を利用することになるかについては、特定利用空港・港湾であるか否かにかかわらず、その時々の状況に応じて必要な空港・港湾を利用することとなるというふうに説明を受けてございまして、すなわち本取組――いわゆる特定利用空港の取組でございますけれども、これにつきましては平素における空港・港湾の利用を対象としたもので、武力攻撃事態のような有事の利用を対象とするものではないというふうに認識をしてございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　文書は、有事の対応を見据えた空港・港湾の平素からの利活用ということで、見据えているわけですから、地続きの関係あるんじゃないですか。今の御答弁というのは、これは聞いてる市民は納得いかないことだと思います。

　ここの記述には、総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊、海上保安庁による国民保護への対応、平素の訓練云々と書かれているんですね。後ろのページには、国民保護・災害派遣利用のイメージというページがございまして、国民保護共同訓練を実施していることを示す写真が

掲載されています。では、国民保護共同訓練とは何なのか。内閣官房のホームページに詳しい説明があります。例としては、今年７月に神奈川県で実施した図上訓練では、武力攻撃予測事態を受ける大和市内住民の救出活動が行われた。これ、要するに武力の予測事態ですよ。それから、同じく今年７月に埼玉県庁で武力攻撃事態、つまり埼玉県における弾道ミサイル着弾を想定した図上訓練が実施されましたと書かれてて、弾道ミサイルの飛来時の初動対応や、弾道ミサイル着弾後についてなどを、これを想定した訓練項目になっているわけであります。こういったことが、昨年以前からもずっと行われているということがあるわけで、そんなことが神戸空港が特定利用空港になった場合に、国民保護共同訓練を行うって書いてあるんだからですよ、行われるんじゃないかと懸念するんですね。武力攻撃事態、あるいは予測事態、つまりこれはそういう状態ですから、特定公共施設利用法が適用されるという、そういう段階です。まさに戦争準備の訓練に、平素から神戸空港を国が利用しようとしているんではないですか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　先ほど来からお答えをさせていただいてますように、この特定利用空港というのは、あくまでも平素の空港・港湾の利用を対象としたものであるということを前提にしてございます。武力攻撃事態のような有事の利用を対象とするものではないということで、我々としてはそういった立場で認識をしているところでございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　だから、武力攻撃事態とか武力予測事態を想定して、国民保護共同訓練というのが、これが他県で行われていると。それと国民保護共同訓練について、この神戸市のホームページを見て、これをやりますよということが掲載されているわけですから、それ、全然その説明になってないんじゃないですか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　いわゆる特定利用空港の枠組み、それと先ほど御指摘のございました有事の際の特定公共施設利用法の扱いということにつきましては、明確に使い分けを国のほうでもされているというふうに認識しておりますので、その地続きだというようなことに関しまして、私どものほうが見解を申し上げることは差し控えさせていただきます。

○**分科員**（赤田かつのり）　そうやって見解を差し控えるとかいろいろ言うと、ますます市民から見れば疑念が残ることですよ。

お聞きしますが、この国民保護共同訓練と書いてある４文字、国民保護です。この国民保護とは法律上の言葉ですが、何という法律の言葉ですか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　すみません、ちょっと手元に正式な名称がございませんので、今すぐにはお答えができません。

○**分科員**（赤田かつのり）　これは、武力攻撃事態における国民保護についての法律ということで、つまり、国民保護訓練の国民保護とは、これが根拠法なんですね。ですから、この国民保護共同訓練というのは、これはもう他県の前例にあるように、こういうことが特定利用空港に指定をされれば、そういうことになるっていうことをまさに説明してると言えますよ。

武器・弾薬の使用についてお聞きしますが、国は神戸市に対して、特定利用空港の指定の枠組みの中で、弾薬等危険物の取扱いを調整させていただくことはあると説明していることは、重大なことだと思います。本会議で、弾薬がなぜ災害対応なのか、ということを質問しましたけども、それに対して、災害に対する対応と自衛隊の受ける訓練、こういったものを両方行っていくという国からの説明を、明確でそのとおりだという内容の答弁をされたんですね。しかし、災害の対応というのは、患者の搬送だとか、緊急輸送、緊急消防援助隊訓練などではないですか。弾薬の使用は明らかにこれは軍事利用じゃないですか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　弾薬の利用ということで、国のほうからはそういったことは考えられるということで、私どものほうとしてもお聞きをしております。災害対応のときに弾薬を使うのかどうなのかということに関しましては、私どもとしては認識をしておりませんし、見解も有しておりません。一般的に我々としては、災害が起こったときの対応というようなことを想定して、訓練等がなされるものというのが、通常の考え方かなというふうに思ってございます。弾薬が、仮にその必要があって持ち込みたいというような、もし申請があった場合に、我々としては、その弾薬の持込みについて、いわゆる空港の法律であったり、基本方針の考え方に基づいて、公正かつ平等な運営というようなことが求められておりますので、危険性がないかとか、あるいは民航機の運航に影響がないか、あるいは施設等に支障がないかといったようなことを、空港管理者として確認をして、その上で通常の状態として、安全性の確認ということができるようであれば、利用について不許可というようなことにすることは難しいというふうに考えてございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　結局、特定利用空港を認知してしまえば、弾薬は国が強く求めてくれば、それを受けるということになるんですね。自衛隊については、自衛隊の訓練というものの中で、そういった求めるようなそういう文言が何かありましたけども、それを受け入れるということになるじゃない、これは重大なことだと思いますよ。

　災害なんですけどね、神戸空港は開港以来、自衛隊が利用してきたじゃないですか。例えば、昨年の兵庫県播磨広域合同防災訓練、これについては３月30日の説明会の議事メモ、これ共有されてますけども、そこで分かります。知ることができます。それ以前にも、患者搬送で輸送機や救難機を使用し、緊急消防援助隊訓練でヘリが来て使用してますし、それから兵庫県警察総合災害警備訓練で、飛行機やヘリが使われているじゃないですか。2006年度の神戸空港開港以降、約60回行ってきているわけでしょう。特定利用空港にならなくっても、災害のためだったらこれまでどおり神戸空港の利用は可能じゃないですか。災害対応そのものを別に否定しとんちゃいますよ。これまでどおり特定利用空港にしなくったって十分対応できるじゃないですか、どうですか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　訓練利用ということで、これまでも幾度か使用されているということでございますけれども、我々としては、その訓練というのが必要性というのは認識をしておるところです。これが特定利用空港かそうでないかということにかかわらず、そういった訓練利用というようなものが国のほうから要請があれば、そこに関しては、先ほど申し上げたような観点で確認をした上で、特に支障がないということであれば、訓練の利用ということについて認めるということになってこようかと思います。

○**分科員**（赤田かつのり）　だから、これまでどおりでいいんじゃないですか。何も特定利用空港にする必要なんか全くないでしょう。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　特定利用空港になったからといって、国のほうからは、訓練の回数が増えるとか、あるいは影響が大きく出るというようなことは、今のところ想定していないというようなお答えを既に聞いているところです。

　特定利用空港になって、それが増えるということであれば、一定の影響が出るということかもしれませんけれども、特定利用空港にならずとも、そういった訓練があるということについては、御指摘のとおりかと思いますけれども、特定利用空港なのか、特定利用空港ではないのかといったところの観点で、我々が訓練の必要性を吟味するということにはならないというふうに認識をしております。

○**分科員**（赤田かつのり）　兵庫県播磨広域合同防災訓練では戦闘機が来てますね。それは議事メ

モにありました。だけど、今は特定利用空港でないんですよ。特定利用空港になれば、先ほどの答弁では弾薬も持込みもありでしょう。武器弾薬の持込みもありでしょう。つまり、災害のためと言うんですけどね、全くこれは変わってくるんですよね。災害対応能力を高めるということは、何も特定利用空港の枠組みにかかわらずに進めるべきじゃないんですか。そんな、これは本当に重大なことですよ。全然変わってくるんだから。そういう認識はないんですか。

○**河原港湾局局長**　午前中の答弁でも私のほうから申し上げさせていただきましたけれども、国から示されています特定利用空港指定によるメリットの中で、特定利用空港の指定を受けることで、自衛隊、海上保安庁が円滑に空港・港湾を利用できるようになること、また必要な整備が促進されることで、災害等の効果的な対応につながり、地元の皆様の安全に資するものと考えているという説明を受けてございます。

ですので、平常時から空港に、その特性に慣れていただくということは、私どもとしても訓練をして慣れていただくということは、非常に重要だと思ってますし、特定利用空港の枠組みの中で、国と設置管理者である神戸市との意見交換の場もつくられていきますので、そういった場でしっかりと用意していくということは非常に重要だと、そのように考えてございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　つまり、平常時から武力攻撃予測事態や武力攻撃事態に備えた、そういった対応できるように神戸空港を特定利用空港にすることに前向きな、そういった御答弁じゃないかというふうに思うんですね、これ重要やと思います。

次、米軍の利用についてお聞きします。

米軍は、今回の枠組みに参加することは想定していませんが、米軍が利用する可能性は考えられますという2024年の５月９日の参議院外交防衛委員会というところで、当時の木原防衛大臣が答弁をされました。つまり、特定利用空港の枠組みにおいても、米軍の空港利用は考えられるという答弁ですけども、この答弁と、９月15日に公開された神戸市会の問合せに対する国側の回答の(４)についてですけども、これには米軍が本枠に参加することはありませんという回答なんですけども、この両者の関係。つまり、防衛大臣の国会答弁と、それからこの(４)の回答とは、どう読んでも食い違っているやないかというふうに思えて仕方がないんですよ。つまり、何らかの形で米軍が、特定利用空港に指定された神戸空港を利用する可能性があるということじゃないんですか。

○**河原港湾局局長**　９月15日の経済港湾委員会の中で御報告させていただきました内容ですけれども、国からは、本取組の円滑な利用に関する枠組みは、自衛隊、海上保安庁による利用を対象として、あくまで関係省庁と空港管理者との間で設けられるものであり、米軍が本枠組みに参加することはありませんという説明を受けているということを御報告させていただきました。

先ほど、委員のほうからございました2024年５月９日ですか、外交防衛委員会のことですけれども、私どもも調べまして、御指摘の内容ですけれども、質問の内容は、特定利用空港・港湾において、米軍の利用が想定されていないということだが、日米ガイドラインで民間の空港港湾を有事になれば共用すると規定されている中で、訓練でも米軍が使用する可能性はないのかとの質問に対して、当時の防衛大臣のほうから、米軍が今回の枠組み――いわゆる特定利用空港ですね、の枠組みに参加することは想定していませんが、本枠組みにかかわらず、米軍が利用する可能性は考えられると答弁をされております。ですので、いわゆる特定利用空港の枠組みを用いることなく、従前からの利用の在り方――いわゆる日米地位協定の枠組みによって、米軍が利用する可能性は考えられるということを説明した答弁だというふうに認識をしてございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　米軍からすれば、日米地位協定があるから、特定利用空港の枠組みに入る、入らん、そんなことは別として、いつでも使うということを言ってると思うんですね。

国家安全保障戦略の本文を見ました。この24ページから25ページにかけてなんですけども、こういう記述があります。カいうとこがあってね、有事も国内での対応能力の強化と書いているとこがあるんですけども、ここには、「有事の際の対応も見据えた空港・港湾の平素からの利活用に関するルールづくり等を行う。これらの取組は地方公共団体、住民等の協力を得つつ、推進する。自衛隊、米軍等の円滑な活動の確保のために、自衛隊の弾薬・燃料等の輸送・保管の制度の整備、民間施設等の自衛隊、米軍等の使用に関する関係者・団体との調整、安定的かつ柔軟な電波利用の確保、民間施設等によって自衛隊の施設や活動に否定的な影響が及ばないようにするための措置を取る」と。つまり、特定利用空港となった神戸空港は、日米のこの軍事作戦演習、軍事活動に寄与することを、国は求めているということじゃないんですか。それに対して、神戸市として、やっぱりこれは毅然とした態度を取らなあかん、こうなりませんか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　今、委員の御質問に関しましては、多分に想定のことが入ってございますので、我々のほうとして、今現時点でコメントは差し控えさせていただきます。

○**分科員**（赤田かつのり）　そのようにコメントを差し控えとか、一概に言えないとか出てくるからね、市民は不安に感じるわけであって、だからこそ国側に、直接神戸に来てもろて、そして市民の意見に直接向き合って、疑問に答えていただくという場が絶対に必要なんちゃいますか、もう１度お願いします。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　繰り返しの御答弁で恐縮ですけれども、この枠組みについては、国のほうがつくっている制度でございまして、国のほうで主体的に判断して、説明会をするかどうかも含めて、国のほうで判断をしていくというようなものと認識をしてございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　そういう国追随の姿勢については、逐一いろんなとこ、いろんな角度から批判してまいりましたけど、そういうことではいけないと思うんですね。

代表質疑で、特定利用空港になったことをもって軍事目標になると、一概にその危険度が高まるということはないといったやり取りは、国のほうで行われているという答弁がありました。また、特定利用空港に指定されて、神戸空港が自衛隊の後方支援のために利用される際、ジュネーヴ条約による保護の対象から外されるんじゃないですかとただしました。自衛隊が米軍の後方支援のために神戸空港を使用する――つまり、こういう軍事作戦への協力といいましょうか、を国から要請されたら、ますます危険度が高まらないかと誰もが不安に思うことだと思うんです。９月15日に公開された神戸市への国側からの回答の（５）についてですけども、実際に存立危機事態、または重要影響事態に該当するような事態になった場合に、空港や港湾が軍事目標となるか否かについては一概にお答えできないと言われれば、なおさら市民は不安に感じるわけです。

また、仮定的な話に対しては、回答を差し控えるという答弁もされましたけども、やはり市民に対する説明会を国側にも来てもらって実施すべきじゃないんですか。また同じことを言うんかも分かりませんけども、ちょっともう改めてください、どうですか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　今、御質問をいただいている件に関しまして、この場で答弁が変わるということはないかなというふうに認識をしておりまして、国のほうに、そういった御意見があるということは伝えてまいりたいというふうに考えております。

○**分科員**（赤田かつのり）　ちょっと局長自身、それどうなんですか。もう市長とも相談するなりして、ちょっといろいろ考えたらどうですか。

○**河原港湾局局長**　先ほど来、御答弁申し上げておりますけれども、特定利用空港の枠組みというのは国の枠組みであるというところでございます。ですので、国が主体的に判断し、必要に応じて国において説明されるものということで認識をしておりますし、委員会も含めて、本日も含めて、そういった御意見があったということについては、国にしっかりと伝えてまいります。

○**分科員**（赤田かつのり）　その国の枠組みが神戸市民の生活にも、暮らし、産業にも、平和にも、影響するわけだから、この問題というのは本当に重大だと思うんですね。それで、この（５）の質問にも次のように書かれています。ジュネーヴ諸条約第１追加議定書第52条の２において、「軍事目標は、物については、その性質、位置、用途または使用が軍事活動に効果的に資するものであって、その全面的または部分的な破壊、奪取、または無効化がその時点における状況において明確な軍事的利益をもたらすものに限る。」と規定されています。軍事的に効果的に資するものとは、これ何でしょうか、これ。戦闘機であったり、武器や弾薬であったりすることじゃないんですか。神戸空港と周辺の住民生活がとても危険にさらされることになることは明白ではないですか。見解を求めます。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　ジュネーブ諸条約の第１追加議定書の52条の２項の条文でございますけれども、軍事目標はその時点における状況において、明確な軍事的利益をもたらすものに限るというふうにされております。これ、軍事目標に該当するかどうかは一概に言えるものではないと。実際に有事と言われるような事態が生じた、その時点における状況において判断される性質のものというようなことが、ジュネーヴ諸条約そのものに記載されてるというふうな認識をしてございます。私どものほうは、質問をその点についても確認をしましたところ、そういった理解ということで、国のほうからはお答えが出てきているわけです。すなわち、国のほうはジュネーヴ諸条約において、軍事目標に該当するかどうかは、その時点における状況において判断されるものと定義されている以上、存立危機事態等が発生した場合においても、同様に軍事目標に該当するかどうかは、その時点における状況によるということから、一概には言えないというふうに、国のほうからは回答をいただいているという認識でございます。

○**分科員**（赤田かつのり）　軍事目標はね、軍事活動に効果的に資するものであると言っとうわけですよ。それは、戦闘機やとか、武器やとか、弾薬というふうに、この回答を見れば、それ想像するのが普通じゃないですか、いっぱい市民見てるわけやから。それ、どうですか、それどういうふうに理解されてますか。

○**笠原港湾局空港戦略部長**　この全面的または部分的な破壊、奪取、または無効化が、その時点における状況において明確な軍事的利益をもたらすものというのは、これは一文が全部つながっている文章というふうに認識をしてございます。ですので、一概に何か、例えば戦闘機があれば、それが全て軍事目標になるというようなことを、つぶさに説明をしている文章だとは認識をしておりませんで、やはりその時々の状況、その時点における状況ということが、一番のポイントであるというような条文の解釈を私どものほうはしていて、国のほうからもそういうふうに聞いているところです。

○**分科員**（赤田かつのり）　これは市民は納得がいかないと思いますね。そもそも特定利用空港に指定されるか否かが――そもそも日本が戦争に巻き込まれたら駄目ですし、大事なことは平和外交です。特定利用空港・港湾における国家予算の執行は、軍事費の異常な拡大をする中で行われています。しかし、平和な日本とアジアに必要なことは対話の習慣です。神戸市が国際平和都市の自覚を持ち、神戸空港の管理者として国に対して指定の受入れをきっぱりと拒否するべきであ

ります。

以上です。

○**主査**（岩谷しげなり）　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）　では、よろしくお願いいたします。早速質問させていただきますが、ウォーターフロントエリアについて質問させてもらいたいんですが、ジーライオンアリーナはかなり好調ということで、すごく喜ばしいことだと思っておりますが、先日、ジーライオンアリーナの海側にあるレストランのほうに行かせてもらって、食事もさせてもらって、本当、景色もよくて、緑もきれいで、大変いい環境だなとは思ったんですが、我々しかちょっとお客さんがいなかったっていうのがあって、ちょっと寂しい感じがしたんですね。イベントのないときしか、そこは予約が取れないというところもありましたんで、ちょっとそういう事情もあって寂しいのかなと思ったんですけど、やっぱりせっかく飲食店の方も、こうやって神戸のために出店をしていただいてますので、これが持続していただかないといけませんので、イベントのない日などにも、やっぱりにぎわいをつくるような取組が必要なのかなと思いましたので、その辺をお伺いしたいと思います。

○**山本理事兼港湾局長**　委員御指摘のとおり、我々におきましても積極的な取組が必要だというふうに考えてございます。そのためには、ウォーターフロントという立地特性を生かしまして、その場所でしか味わえない仕掛けづくりといったものが必要だと考えておりまして、現在、御指摘の場所におきまして、様々な取組も進めているところでございます。具体には、みなと緑地ＰＰＰ制度のさらなる活用といたしまして、これ民間による飲食などの収益施設の整備から、これまで緑地ではできなかったイベントが開催できるなど、民間のアイデアを最大限活用する規制緩和制度でございまして、日本で初めて２突緑地で導入いたしました。さらにこれを対岸の１突の東緑地におきましても、マリーナと一体となった事業として拡大展開し、事業者と市が連携した水域周辺エリアでにぎわいの相乗効果を発揮すべく、取組を進めているところでございます。

また、スーパーヨットを借景とした非日常感の創出といたしまして、ふだん見ることのないスケール感のあるスーパーヨットが常時寄港、係留する姿は、これまでの神戸にはなかった、ここでしか味わえない光景であると考えておりますので、これを生かしたような施設整備なり、緑地整備なんかを行っていきまして、ここが日常におきましてもにぎわいをもたらすような空間に変えていきたいと思ってございます。

以上でございます。

○**分科員**（香川真二）　ぜひ期待しております。

あともう１点、ウォーターフロントエリアの中にハーバーランドも含まれると思うんですけど、ハーバーランドは土日とか行くと、かなりにぎわってまして、駐車場が無料ということもあって、結構、車が渋滞するぐらい本当ににぎわっているんです。それも本当、喜ばしいことだと思うんですけど。このウォーターフロントのジーライオンの辺りが、もっと発展していったときに、ハーバーランドのお客さんがそっちのジーライオンのほうに移るだけでは、ただ単に同じ人を取り合うだけでは、ちょっともったいないので、逆にウォーターフロントのジーライオンの辺りの部分には、新たなお客様を呼び込むというふうなことをすれば、神戸市全体としては観光客が増えていく、経済効果も上がるっていうことだと思うんですが、そのあたりについて、特に市外のお客さんとか、このウォーターフロント、ジーライオンの辺りを目指して来るお客さんというのを、

どうやって取り込むのかというのを教えていただきたいと思います。

○**白波瀬港湾局ウォーターフロント再開発部長**　御指摘のとおり、ウォーターフロントが持続的ににぎわうエリアとするためには、市民はもとより国内外の新たな来訪者を呼び込み、またリピーターにもつなげていく取組が必要というふうに考えております。神戸のウォーターフロントは、港湾機能から都市機能へ段階的に、既存の施設が移転が完了した区画から事業化を進めているという再開発手法でございまして、新たに導入する施設の場所や時期も一定でなく、長期にわたるものでございます。これを逆手に訪れるたびに新しい魅力を体感でき、変化し続けるウォーターフロントという特徴を生かすことが重要かと思っております。

また、魅力ある新たな施設を順次導入して――既にしてますポートタワーやらカワサキワールドといった施設の集客施設についても、コンテンツの更新だとか、イベントの開催などでリピーターの誘客に取り組んでいるところでございます。また、こういった取組をウェブサイトやＳＮＳなんかで一元的に発信することは非常に重要かと考えておりまして、現在、ウォーターフロントのウェブサイトなどでは、イベント情報だけではなく、モデルコースなんかの情報も掲載して、ぜひ来ていただけるようなサイトなんかもしておりまして、タイムリーに変わりゆく情報も発信するとともに、さらなる充実に努めてまいりたいと、そのように考えております。

○**分科員**（香川真二）　先日、出前トークでウォーターフロントの開発についての説明をしていただいたんですね。そこに10数名の方と一緒に話を聞いたんですけど、その説明の中に、ウォーターフロントエリアでドローンショーを行っているんだということを説明を受けたときに、そこにいる人、10数人が誰も知らなかったっていうことがありまして、そんなんやってるのってなったんですね。ちょっと広報をもう少ししっかりしないといけないのかなと思うんですけど。私としては、どちらかというとドローンショーとかっていうよりは、ほかのところでもできる、都市でもできるようなそういったドローンショーよりは、やっぱり神戸の自然をもっと生かしたような、そういうナイトタイムエコノミーを過ごすような、何かイベントみたいなコンテンツがあったらいいなと思ってて、いつも私、この市会のエレベーターとか上がるときでも、やっぱりあのエレベーターの所から海の景色を見たら、ああ、いいなと思うんですね。やっぱりああいう何度見てもやっぱりいいなと思えるような、そういった景色とか、そういった取組みたいなものが必要かなと思うんですが、いかがでしょうか。

○**和泉港湾局副局長**　ドローンショー等に関する御質問でございますが、このドローンショーにつきましては、12月のウォーターフロントへの集客やナイトタイムエコノミー推進のために、2024年度から実施しているものでございまして、昨年は12月20日から25日の６日間実施をしたものでございます。これ以外にも民間事業者が独自に実施しているものもありまして、ウォーターフロントの水域を活用した新たなナイトタイムコンテンツとして実施されております。実は、明日、あさっても神戸青年会議所主催でドローンショーが実施される予定となってございます。

先ほど、誰も知らなかったということで、ちょっと認知度の問題を御指摘いただきましたけれども、広報につきましては、神戸観光局と連携しながらＳＮＳやウェブサイト等を通じた発信を行っておりまして、昨年度の実施時には６日間の開催で延べ約11万人の方が来訪されたところでございます。今年度は、特定の居住地や年代等をターゲットに、ＳＮＳ上に広告として表示することや、観光客をターゲットに、宿泊予約サイト等に掲載するなど、プッシュ型の広報を検討しているところでございます。それに加えまして、神戸に来訪された方へのアプローチとして、各施設やイベントでの開催情報の総合発信も検討しているところでございます。こうした多面的な

広報周知を展開することで、さらなる認知と集客に努めてまいりたいと考えております。

それと、ドローンショーそのものについてでございますが、このドローンショー、近年、全国で開催実績が増えてきているところでございますけれども、こういったコンテンツの活用については、私どもとしましては地域の特性を生かして行うのも重要だというふうに認識してございます。その上で、委員御指摘のあったような、神戸の海とか自然の景色という視点においては、例えば神戸港の夜間景観を借景にドローンショーを観覧するナイトクルーズというものも実施されているなど、神戸ならではの新たなコンテンツの融合が図られているところでございます。このほか、今年も12月にまたドローンショーを開催する予定ではございますけれども、例えば神戸のランドマークなどを模したデザインなど、神戸の魅力が伝わる演出を組み込むことも検討してございます。

神戸港にはポートタワーとか海洋博物館といった夜間景観のほか、歴史文化など、長い時間をかけて形成された、他都市には模倣できない資源がございますので、こういった神戸の魅力と、新しいドローンショーのコンテンツを掛け合わせて、魅力をさらに高めていきたいと思っております。

○**分科員**（香川真二）　よろしくお願いします。

あと、夜のイベントということで、ちょっと花火のことも聞きたいんですけど。先ほどもちょっと説明があった、一晩で30万人、以前は来てたというふうなことで、８月に実施してたということで、私も何度も行ったことあります。子供を連れていったりとかして、あのときはまだ、まだきれいになってないときだったんですけど、でも十分楽しめたし、記憶に残ってるっていう感じです。そのとき連れていった息子たちが、今もう大学生ぐらいになってるんですけど、やっぱり花火見に行くっていったときに、大阪とか行っちゃうんですよね。だから、やっぱり神戸の大きなイベントというふうな花火がないっていうのは、やっぱり子供たちにとっての記憶が、少しちょっと寂しいものになるなと思いまして、ぜひ分散型花火ももちろんやったらいいと思うんですけど、８月の大型のイベントとしての花火大会も復活させてはどうかなと思ってるんですが、御意見をお伺いします。

○**和泉港湾局副局長**　１日の大規模花火ということでございますけれども、そのような声があることについては、我々としても承知をしているところでございます。一方で、先ほどもちょっと御答弁申し上げましたけれども、安全対策の観点から、大規模花火というのはかなり関係機関なり周辺事業者等との慎重な協議が必要となってございます。なお、昨年度のみなとＨＡＮＡＢＩ終了後に、従来の大規模花火と今の平日５日間のみなとＨＡＮＡＢＩの開催方法について、周辺事業者にヒアリングを行いました。

一例を申し上げますと、ホテル、商業施設、遊覧船各社からは、１日の大規模花火は売上げは大きいものの、それに伴う支出や人的負担も非常に大きく、現在の分散型開催が望ましい。レストランからは、一度に収容できる人数に限りがある中、１日の大規模花火よりも集客が厳しい平日５日間の分散開催のほうがありがたい。また、フェリー各社からは、プレジャーボートの集結がない現在の開催方法のほうが、航行安全上ありがたいというような声を聞いてございます。加えまして、昨年度の来場者のアンケートにおいては、分散型と大規模がどちらがよいかという質問をいたしましたところ、約７割の方から分散型がよいという回答を得ているところでございます。

こうした中、５年目を迎える今年は、関係行政機関や周辺事業者の協力もあって、花火の打上

げ時間も、最初の令和４年のときには10分だったものを、今年から20分に拡充するという形で、魅力の向上にも努めているところでございます。次年度のみなとＨＡＮＡＢＩ、来年は開港160年ということですけれども、その魅力の最大化に向けても関係各社と連携しながら、引き続き検討をしてまいりたいと考えております。

○**分科員**（香川真二）　よろしくお願いします。

最後に、神戸港のコンテナの取扱いの貨物量ですかね、それについて2030年ビジョンにおいては300万ＴＥＵというふうに出してるんですけど、最近のちょっとデータを見ても、少しずつちょっと下がっているなと思って、どうやって300万ＴＥＵを達成するんだろうというふうなことは気になってるんですけど、以前、決算特別委員会で、インドとうまく交流できたら貨物量、増えるんじゃないのっていう話もさせてもらったんですけど、ずっと経済成長をしているインド、今もしてますので、そちらとの貨物のやり取りというのを、もっと積極的にしてはどうかなと思うんですが、いかがでしょうか。

○**小嶋港湾局副局長**　御指摘のとおり、目標達成に向けては、ターゲットを絞ってポートセールスを実施するっていうのは非常に重要だというふうに思っております。特に今、御指摘いただいたインドについては、世界最大の人口を擁するということを背景に、非常に経済成長率が高いということに加えて、日系企業がかなり数多く進出しているといった背景もあることから、我々のほうとしても、非常に重要なターゲットだというふうに思っております。

こうした中、神戸とインドとの、神戸港とインドとの貨物量なんですけども、直近５年間で見ますと、約25％増加しているというようなことがございました。また、こういう貨物量の増加を背景に、今年の４月からは、神戸港とインドを結ぶ新たな直行航路というものを開設されたところでございます。これまで西日本からインド方面への貨物については、海外にトランシップされてるものが、今、神戸港でトランシップされた輸送というのが既に始まっているところでございます。我々のほうといたしましても、今の状況を考えると、今後、インドの貨物というのは十分伸びるというふうに考えておりますので、船会社に対しては、さらなる航路の増便であったり、あるいは今走っている船の大型化であったりというようなことを要求するとともに、西日本各地のインド関係の荷主様に対しては、積極的にポートセールスを行っ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）　よろしくお願いします。

神戸とインドのアーメダバードというところとＭＯＵを締結してるっていうところもあります。そこにある港というのは、結構大きな港があるというのは聞いております。インドの港というのは、日本とは違って民間の企業とか財閥が持ってるというふうなのも聞いているので、そういう方とコンタクトを取ったり、いろんな形でセールスを行っていただくというのはいいかなと思いますので、ぜひ頑張ってください。よろしくお願いします。

以上です。

○**主査**（岩谷しげなり）　お疲れさまでした。

次に、岡田委員、発言席へどうぞ。

プロジェクター等の準備のため、しばらくお待ちください。

○**分科員**（岡田ゆうじ）　私もウォーターフロントのことについて取り上げます。

これがウォーターフロントの地図でありますけども、そこにちょっとマッピングをしてみまし

た。これ、天気のアメダスみたいな感じに見えるかもしれないんですが、ＧＨＳＬという、Ｇｌｏｂａｌ　Ｈｕｍａｎ　Ｓｅｔｔｌｅｍｅｎｔ　Ｌａｙｅｒという、欧州委員会のＥＵの下に設置をされている国際的な統計機関がありまして、そのビルディングボリュームという調査の数値を、グーグルアースエンジンという世界中の地図にデータをプットしたりすることができるサービスがありますので、それを合わせたものであります。

ビルディングボリュームって何かっていうと、要は、その地域、地点地点にどれだけの建物が密集をしていて、そして容積として集中している、容積度が高いかという、要は建物が集まってて高ければ、色が濃く出て、あんまり建物がないと薄いわけですね。神戸の場合は、非常に、もうこれ見ただけでも何となく分かるんですけど、何かが飛び散ったような図になってますね。あえて説明を加えると、真ん中に三宮という、それなりのちょっとした集まりがあるけれども、ちょっと離れて、ちょっと空間ができて、ハーバーランドが左下にあります。新神戸にもちょっとだけ、タワマンとかちょっとだけありますので、ちょっとだけ色がついてるんですけど、そこまでの間は全く色がついてないと。ポートアイランドの市民広場とかショッピングセンターにもちょっとついてるけれども、当然、橋を隔てて離れてるし、ＨＡＴ神戸ともやっぱりかなり離れていると。これが神戸の特徴でもあり、大きな弱点でもあるんですね。

昨日も取り上げましたけれども、福岡、今、成長著しい福岡はどうなっているかというと、福岡で全く同じデータを、同じ尺度でつけると、こういう感じになるんですね。福岡の場合は、やっぱり経済規模というか、既に都市化が大分進んでますので、そもそも全体として神戸市よりも色が大きくて濃いという、そもそもの強みもあるんですが、もう少し見てみると、それぞれの核となる部分、博多から天神に至る間に中洲とかがありますよ。で、大濠公園の所にもまた集中したものがあって、これは先ほどの神戸の図と比べると大きな差があるのは、福岡の場合は人が集まるコンテンツ、人が集まる集中している所が地続きになっていて、それが面として発達をしているということなんです。だから、神戸の場合は、ハーバーランドで楽しんでも、ほかの所に行くときに、その楽しみが熱狂が冷めちゃうし、三宮だけでは物足りない。三宮だけでは１日過ごせない、半日過ごせないといったときに、福岡の場合だったら、これだけ連続して楽しめるのに、神戸の場合はそうなってないということであります。

参考までに、大阪だとこうなります。大阪はもうちょっと入り切らない、同じ縮度だと入り切れなくて、あそこが梅田の大阪駅の辺りで、下はもう切れちゃってますけど、新世界とか南のほうは、さらに下にばっと続いていて、規模自体が違うわけでありますが。これを比較すると、こういう感じになります。神戸と福岡を並べると。

今、大事なことは、ウォーターフロントの開発を含めて、いろんなものを建てていただいてます。水族館も建てていただいて、ジーライオンも建てていただいて、大きなセットも建てていただいて、これからまたいろんなものを建てていくんですけども、先ほどまさに香川委員の質疑の中でもありましたけども、それが面として定着をしていかないと、試合があるときだけ、花火があるときだけわっと人が増えるんですけど、その後、もう周りに何もないので、みんなさっと帰っちゃうわけですよ。火がつかないわけですね。福岡の場合は、例えば何かした後に、じゃあ、ついでに大濠公園に寄っていこうかとか、ついでに中洲の屋台へ飲みに行こうかっていうことができるけれども、神戸の場合はそれができない。要は、点としての戦略があるけれども、面としての戦略がこれまで弱かった。今、ウォーターフロントのほうでも、都市局のほうでも、三宮再整備と、そして港湾局のほうでウォーターフロントをやっていただいてるんですけども、その戦

略がひとつ弱いと思うんです。

私は、２年前ぐらいの本会議でも、要は、元町の南側ぐらいの所から、非常に老朽化した耐震基準の古い、要は能力の低い所があるから、そこを規制緩和して、福岡の天神みたいにどんどん規制緩和して、建て直していかないといけないということを申し上げました。これが都市再生緊急整備地域の図なんですけども、何と、先ほど私が言ったウォーターフロントと三宮、ハーバーランドの間を隔てる、この色が薄い所ですね、その色が薄いとこだけ都市再生緊急整備地域から外されちゃってるんです。これを見たら明らかですね。この下の部分を今、港湾局の皆さんで、にぎやかにしよう、にぎやかにしようってやってくれてんですけど、分断が入っているから。駅前との分断が入っているから。だから、ちょっと駅前から外れたような独立しちゃったような感じになっているんです。これ、半分は都市局の問題でもありますけれども。

私は、そういう意味で、いろんなものを建てていただいているというのは非常に大事なことだし、いい取組だなと思うんですけども、面としての戦略に、やはり今、神戸は手落ちがあるんじゃないか、欠陥があるんじゃないか、そういうふうに思っているわけでありますけど、見解を伺います。

○**山本理事兼港湾局長**　都市再生緊急整備地域につきましては、先生言われたように都市局になりますので、少し港湾局サイドの言い方になってまいりますけれども、今、御指摘いただきました都市再生の緊急整備地域につきましては、その事業の進捗に合わせまして、エリアを拡大していってございます。まさにこの中突堤のエリアについても、拡大したところでございます。

そういった中で、今後、中突堤周辺エリアといいますのは、元町からウォーターフロントへの回遊を促す、また横軸を回遊を促すという意味では、非常に重要な場所だと思ってございますので、今、我々港湾局におきましても、元町方面からポートターミナルに至る、このウォーターフロント内の中突堤南北軸という呼び方をしてございますけども、ここのにぎわい創出に取り組むこととしてございます。現在、具体的には道路、緑地改修、沿道にある老朽化した中突堤中央ビルと、その周辺の再整備に向けた検討を進めてございまして、事業者に対しまして規制緩和制度の活用なども含めまして、積極的にアプローチをしている状況でございます。やはり大事なことは、点と点を結んでいくということだと思ってございますので、都市計画の制度、港湾の制度、こういったものを駆使しながら、魅力的な空間に変えていきたいなと思ってございます。

以上でございます。

○**分科員**（岡田ゆうじ）　前向きな答弁、ありがとうございました。先ほど、三木委員の質問の中にも、香川委員の質問の中にも花火の話がありました。花火を大規模にしても、周りの店はこれ以上受け入れられないみたいな答弁でした。本当にもったいない話ですよね。こんだけ高いお金を使って、これだけ大勢の人を呼んで、議員２人から、もっと大規模化したらどうだっていったら、いや、周りのレストランに聞いたら、もうこれ以上入り切らないって言ってると。これは、まさにこの話ですから、要はこの色の薄い部分にもっと店が来たら、これだけ大勢来た花火客を受け入れられるわけであります。もっと大きいこともできるわけであります。今、受皿がないのに花火をやってるから、こういう逆転現象が起こっているので、それを考えていただきたいし、私も２人の子供を連れて花火に何回も行かせていただきました。感動してよかったので、ＳＮＳにも上げて、いいねと。神戸市はすごいいいことやってくれるねって言ったんですね。

この写真を見たら、もう全てが物語ってるんですけども、神戸人の性質をよく表してるんですけど、１つは、何もパーティションとか何もないのに、鎖もないのに、きれいに整列して並んで

ますね。神戸の人のこの行儀のよさをよく表してますよ。もう１つの特徴は、みんな何も手に持ってない。何も食べてない。だから、一心不乱に花火を見て、みんな基本的にスマホをストイックに見てるだけです。もっと驚いたのは、もっとびっくりしたのは、何と終わった後にみんな帰るんですよ。普通、これだけの人が集まったらね、これだけの人が集まったら、ああ、ちょっと花火終わったけど、これから大道芸しますとか、ああ、皆さん、ちょっとないしょだけどこんなものを売ったりするけど、皆さん買いますかみたいなのが出ますよ。こんだけ人がいたらね。いろんなことが始まるはずですよ。来た人も、すぐ帰ったらもったいないちゅうんで、何かを探すはずですよ。だけど、メリケンパークではそういうことをしてはいけないんで。レストランは、ちっちゃなスターバックス１軒だけ。あとはテントにちょっとした屋台があるんですけれども、私も子供を連れていったけど、とてもちょっと食べさせるような感じではなかったんで、私も一緒に帰りました。１時間かけて垂水から来て、みんな一斉に同じ時間帯に帰るから、駐車場が30分ぐらい混むんです。６時からだから、まあ６時半には家に帰る、７時前には帰れたんで、家で御飯を食べました。もったいないことですよね。

もっとびっくりしたのは、海洋博物館が開いてない。こんだけたくさんの人が来てるのに、海洋博物館が５時半に閉めてるんです。６時に花火やるから、６時にこんだけ人が来るよって、海洋博物館を５時半に閉めるんです。何で、今、こういうことをたくさんやっていただけてるけど、人がこれだけ集まっていることに対して、すくいかねている現状があるんですね。

ちょっともうあまり時間もなくなってきたんですけど、福岡はどうだったかというと、福岡は非常に戦後、屋台が発達して、もう悪臭がして、もうごみも勝手にやって、しかも土地代も払わないって社会問題になったんですね。400軒ぐらいありましたけど屋台を撲滅しようって、わっとなくしちゃいました。屋台がなくなったら、まちがきれいになったけれども、だけれどもまちの活気もなくなっちゃった。お店の人も屋台をなくしてほしいって言ってたけど、本当になくしたら、お店のお客がなくなっちゃって、逆にお店が潰れていっちゃったと。

2010年、転機がありました。まあどこにでも立派な人はいるもんであります。30代の若い市長が、屋台を潰そう、潰そうっていってたけど、むしろ我々のまちのコンテンツにしようって。それまでは、もう屋台は１代限りで、あなたが辞めたら、もう屋台はおしまいですよと、福岡県警が規制をしとったんですけど、高島新市長になったら、むしろ屋台を伸ばしてくださいと。公募制度でどんどん増やしますと言ったわけなんです。そうしたら、先ほどの話じゃないけど、天神でも、博多でも、終わった後に、何か物足りないなというときに、中洲で何かちょっとつまむことができる。神戸との大きな違いでありますよ。

左は焼きラーメンと言って、ラーメンをわざわざ焼いているんです。だけど、何か微妙においしいっていうので、みんな屋台だけじゃなくて、焼きラーメンをわざわざ食べに来てるんです。右は、明太子卵焼きっていって、これは全国的に有名になりましたけど、それぞれ博多の屋台の小金ちゃんという屋台と、博多の屋台の満龍という屋台が生みの親だと言われます。こうやって自由に、もう屋台はなくせと言ってたんですけど、自由に屋台の皆さん、やってくださいとやったら、新しいコンテンツが生まれる。さっきの大道芸の話、さっきの勝手なあれじゃないけれども、メリケンパークでどうぞ自由にやってくださいっていったら、あれだけの人がいるから、みんな自由にいろんなことやるでしょう。そうしたら、この博多の屋台の焼きラーメンとかね、この明太卵焼きみたいに、新しいコンテンツができる。勝手にやるから。今度、お客さんはみんなそれを目当てに来る。中洲の屋台には何回も行ったけど、焼きラーメンって食べたことないな、

どんな味なんだろうって。

神戸の場合は、花火を打ち上げて、はい、おしまい。じゃあ、もっと花火たくさん打ち上げましょうか。そうしたらもっと人が来るかもしれない。社会主義的なんですね、発想が。だから、終わったらみんな、さっとみんな帰っていっちゃう。もちろん何人かはレストランに寄っていくでしょうけど、さっき言ったみたいにキャパシティーもないし。私は、むしろ大事なことは、こうしたイベントでこれだけ成功してる、人集めに成功してるんだから、自由にコンテンツを、民間の参加者、市民につくってもらう、そういう発想の転換が大事だと思うんですけども、見解を伺います。

○**白波瀬港湾局ウォーターフロント再開発部長**　委員御提案の福岡の屋台のほかに、同じような事例で大阪のほうの十三で、同じような屋台に基づくにぎわい創出事業なんかにも注目をしているといったところでございます。現在、ウォーターフロント再開発の誘致の中でも、企業からも興味があるといった意見をいただいているものの、昨今の建設費の高騰で、小さな飲食店などでは大規模な投資の判断が難しいという声も聞いているところでございまして、委員御提案の屋台のような仮設店舗であれば、複数の店舗の出店が可能ではないかということも考えておりまして、例えば、社会実験的な取組からトライすることも考えてみたいと考えています。

以上でございます。

○**分科員**（岡田ゆうじ）　今、ウォーターフロントにいろんな魅力的なものを建てていただく計画をしています。それ自体は非常にすばらしいことなんですけど、大きい箱をぼんと造った。大きい箱をどんと造ったっていう、その箱物の発想だけじゃなくて、今、まさに御答弁いただいたような、市民が勝手に何かできるような仕掛けづくりで、新しいコンテンツを生むような感じにしていただきたいと思います。終わります。

○**主査**（岩谷しげなり）　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）　港湾局ではウォーターフロントでの企業誘致や観光誘客に積極的に取り組まれていることは非常に評価してます。さらに、神戸ウォーターフロントグランドデザインを作成されていますので、確かに将来的なものができていることも評価しています。将来像的なものですね。もう一歩、事業者向けに充実してもらいたいなと、このやり方をですね、いうふうに思ってます。その上で、港湾局がウォーターフロントエリアで、より全体像としての具体計画を打ち出し、それに適合する公募条件を設定することで、戦略的な誘致が可能となり、民間事業者にとっても投資判断がしやすくなると思いますが、その方向で動くべきではないでしょうかと。

なぜこのことを申し上げるかといいますと、例えば京橋地区で公募をされた件ですが、実態はサウンディング調査などを外郭団体に丸投げして、港湾局本体がその内容を全く把握していなかったことが、今は問題やなと思ってます。ただ、このことをどうこう言うつもりはありませんので、そんな流れの中で、今後、ちょっと改善していくべき違うかなというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

○**山本理事兼港湾局長**　委員御指摘のとおり、ウォーターフロントの再開発は、市主導のまちづくり方針に沿って進めていくべきだと認識しております。また、ウォーターフロント全体の将来像を示すことは、大変重要であるということも併せて感じているところでございます。

今現在あります、御紹介いただきましたグランドデザインでございますけれども、これは大きな方針を示しているものでございまして、これにつきましてはおおむね５年ごとに改定するとい

うのが大きな方針として出してございます。したがいまして、これからのサウンディングですとか、いろいろ事業者誘致の進捗なんかを見ながら、また先生からのこの御指摘なんかも踏まえながら、全体計画のブラッシュアップといったものについては、継続して取り組んでいきたいと思っているところでございます。

また、企業誘致につきましても、今現在、都市局と共にプロジェクトチームを組織いたしまして、いろいろ取組やってございますけれども、これは事業の進捗、検討の進捗に合わせまして、他局との連携といったもの、これ重要だと思ってございますので、餅は餅屋という世界がございますので、そういったことも意識していきながら、このプロジェクトチームの拡充といったことをやっていき、戦略的に何が必要なのかといったことを、戦略的に検討し、実現に進めていきたいなと思ってございます。市主導と申し上げましたですけども、計画から実施まで、しっかり神戸市として、港湾局として取り組んでまいりたいと思ってございます。

以上でございます。

○**分科員**（平野章三）　ちょっとその方向で動いてもらいたいと思います。

空港島でのプライベートジェットやスーパーヨット、マリーナの整備や、以前から申し上げています長期滞在ホテルの誘致など、この辺の視点から見ると、今後、インバウンド需要の拡大から、自然と海外富裕層から見た魅力を、ウォーターフロントエリアで打ち出せるように感じます。その中で、空港島の宿泊施設としても緩和すべきというふうに思っております。それは、例えばラヴィマーナ神戸においても、宿泊施設を認める用途変更をすることから始めるべきかなというふうに思ってます。そういうことも含めて、ウォーターフロントエリアを総合的な高質で魅力的な空間に導くことができるのではないかいと思います。このように、富裕層に向けた打出しをしなくても、自然な形で他都市と違いを出せるのではないかというふうに思いますので、今後、エリアをどのように形成していこうと考えているのか、ちょっとお伺いをします。

○**白波瀬港湾局ウォーターフロント再開発部長**　スーパーヨットでございますけども、日本で初めて大型艇に特化した民設民営ということで、国内外から非常にお問合せとかをいただいておりまして、大変注目をいただいているところでございます。これが加わることで、これまでのウォーターフロントはクルーズだとかフェリーに比べまして、新しい新たな海のエントランス機能が加わるといったところになります。そういったことから、海外富裕層の滞在や交流拠点の機能とともに、このヨットを借景に多くの市民や観光客に訪れていただくなどの、ウォーターフロントに魅力的な憩いの空間をつくり出す特別な施設というふうに位置づけているところでございます。

この空間エリアの形成につきましては、グランドデザインにおいてもリゾート気分を味わえる空間、新たな感動、熱狂が生まれるということをコンセプトで掲げているところでございまして、委員の御指摘をいただきましたように、空港との近接性だとか、夢洲をはじめとする大阪ベイエリア、それから淡路島、それからクルージングに人気があります瀬戸内との連携ができるという環境は、他都市にはない神戸の大きな優位性を、可能性を秘めているというふうに思っておりまして、ディベロッパーなどからも非常に高い関心をいただいているところでございます。今後は、こういったマリーナとかの親和性だとか、海のエントランス機能といったものをもって、エリア全体の相乗効果を発揮するようなまちづくりに努めてまいりたいと、そのように考えております。

○**分科員**（平野章三）　結局、全体の将来像を明確にきちっと打ち出していって、そのとおりに事業者にボールをほっていくということが、できたらいいとは思っとんですけど、なかなかちょっと見えにくいんですよね。できるだけそういう形で対応していただきたいと思うんですけど。

それの一番基本となるのは、僕はアクセスやと思うんですね。今のところアクセスが見通しはないんですが、面的な再開発整備を進めるには、アクセス改善が不可欠であると思うんです。その１つとして、自走式ロープウェーの導入を提案してきましたが、コスト、工期、ルート設定、観光的交通機関による事業採算性も前向きな見通しができると思うんですが、ただ、実用化には少し時間がかかるという中で、どう対応を今後していくか。これ、アクセスがある程度見通しがあれば、事業者も動きやすいと思うんですね。今、かなりアクセスは凹凸があるんで厳しい。その辺で、今、協議をやっている中で、将来的にちょっと時間がかかるという中で、どういうふうに考えるか、ちょっとお聞きしたい。

○**山本理事兼港湾局長**　かねてより先生からいろいろアクセスの重要性ということをおっしゃっていただいておりますけど、我々も本当にそのとおりだと思ってございます。御紹介いただきました自走式のロープウェー、この事業者とは今も常にいろいろ情報交換しながら、前に進めようとしてございますけれども、おっしゃるとおり少し時間はかかるというようなことをお聞きしてます。ですから、交通アクセス、非常に重要だと思ってございますので、将来における交通ネットワークはどうあるべきか、またそのために短期として何をすべきかという、短期と中長期、両方ともにらみながら取組を進めるべきだと思ってございまして、これは本当に都市局でも重要な仕事でございますし、また、ウォーターフロントのにぎわいづくりという意味で我々は重要でございますので、今、一体となって、土地利用と交通アクセスといったものを兼ね合わせて、両方一体的にどうあるべきかといったことを、短期、中長期、両方の視点で今、検討を進めているところでございます。

○**分科員**（平野章三）　交通アクセスが私はもう最大の課題やと思うんですね。それがある程度方向できるためにも、各場所に、駅がこういう所にできるということがある程度、絵を描けたら、そこにこの土地の有効活用できるというようなことで、ちょっとスパンとしては時間が先になるんですが、少し構想みたいな形ができないんかなと。５年計画や何やいうてつくってますんで、そういう意味では、もしゴンドラができるということであれば、少し駅はこういうような形でしますよと、そういうことがあれば、事業者が打ち出しやすいん違うんかなと思うんですけど、そういう何か将来的な絵はちょっと描けないですか。

○**山本理事兼港湾局長**　今時点におきまして、少しゴンドラを想定したような絵を描くというのは、正直ちょっと難しいかなと思ってございます。ただ、訪問のときに御答弁申し上げましたように、グランドデザイン自体が５年ごとに改定、改定、ブラッシュアップしていくということを基本スタンスとしてございますので、今、地道にいろいろ協議しているようなことを、肉づけしていきながら、来るべきときにはしっかりと描き込んでいくということは大事だと思ってございます。一にも二にも、少しまだゴンドラにつきましては見えない部分がございますので、それに限らず、幅広にいろんな検討をしてみたいと思ってございます。

○**分科員**（平野章三）　私は、淡路なんかもすごい、まあ言うたら神戸は取り込むべきやと思うんですが、何回かテストやって、車では無理なんですね、淡路はもう通過道になるんですね。やっぱり船でやらないかんのですが、ただ、淡路なんかでもアクセスが悪いんですよ。だから、向こうへ着いても動きが取れへんという。だから、将来的に何かする場合は、今ちょっと旅行者のプランを考えなあかんとは言ってますが、ちょっとその辺のアクセスは最重要で考えていただきたいと思います。

○**主査**（岩谷しげなり）　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、どうもお疲れさまでした。

○**主査**（岩谷しげなり）　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、10月５日午前10時より、28階第４委員会室において、文化スポーツ局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６分閉会）