

国際・経済・港湾委員会海外行政視察概要

1 視察月日 令和7年10月29日（水）～10月31日（金） 3日間

2 視察目的

（1）仁川港湾公社

仁川港は、ソウル首都圏の玄関港としての歴史を持ち、コンテナ物流、クルーズ客船の拠点としても発展を遂げてきている。近年では、スマート港湾化の先進事例として、AIやIoTを活用した港湾管理の効率化、環境負荷の低減、地域経済との連携による港湾都市の活性化など、多角的な施策を展開している。国際物流の拠点としての機能強化や、カーボンニュートラルの実現に向けた取組も進んでいる。

横浜港も国際貿易港として、持続可能な港湾運営や脱炭素化、港湾機能の高度化に取り組んでおり、両港は両国首都圏を支えるとともに東アジアの主要港として、共通する課題を抱えている。

これらのことから、横浜港の政策形成に資する知見を得ることができ、加えて国際都市間の交流により、港湾政策の国際的展開や協力体制の構築にも寄与すると考えられるため、視察を通じて、本市が取り組むべき施策を検討していく。

（2）ソウルAIハブ

ソウルAIハブは、ソウル特別市が設立したAI分野に特化したスタートアップ支援組織で、技術開発・事業化・グローバル展開を包括的に支援している。2017年の設立以来、100社以上の企業が拠点に入居し、累計企業価値は2兆ウォン（約2200億円）を超えるなど、韓国のAI産業育成において中心的な役割を果たしている。2024年にはコア施設を開設し、支援面積の拡充と拠点機能を強化している。本市においても、スタートアップ支援やイノベーション創出、国際競争力の強化は重要な政策課題であり、AI分野の産業育成は今後の都市戦略において不可欠である。本視察では、ソウルAIハブの運営体制、支援プログラム、企業との連携事例などを調査し、本市におけるAI産業振興やスタートアップ支援施策の参考とすることを目的とする。

（3）ソウル特別市庁

都市の持続可能性や国際競争力の向上を目指す本市にとって、先進

都市の政策動向を把握することは極めて重要であり、ソウル特別市は、スマート行政の推進、市民参加型の政策形成、国際都市としての住民サービスの高度化、観光・文化政策の展開など、都市経営において多角的かつ革新的な取組を進めている。特に、ICTを活用した行政サービスの高度化や、都市ブランドの強化に向けた戦略的施策は、本市が今後取り組むべき課題と多くの共通点を有している。

こうした背景を踏まえ、ソウル特別市の政策形成の現場を直接確認し、都市間連携の可能性を探るとともに、本市の施策の参考となる知見を得るための意見交換を行う。

(4) 国連アジア太平洋経済社会委員会 (E S C A P) 北東アジア事務所

E S C A P (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) は、国連経済社会理事会の地域委員会の一つとして1947年に設立され、タイのバンコクに本部を置いている。アジア太平洋地域62か国の経済・社会開発のための協力機関として、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に基づく経済・社会・環境のバランスのとれた開発を推進している。E S C A P 北東アジア事務所は、2010年に開設された事務所であり、北東アジア6か国（日本、中国、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシア）を対象に、E S C A P 本部と連携し、多国間協力を推進している。

令和8年の夏には、E S C A P が4年に一度開催する、アジア太平洋地域の都市の持続可能な発展に関する会議である「アジア・太平洋都市フォーラム (A P U F : Asia-Pacific Urban Forum)」の本市での共催が決定している。

環境分野をはじめとするE S C A P の知見は、本市の政策形成に資するとともに、A P U F の開催は国際社会における本市のさらなる役割強化にもつながるものであることから、視察を通じ、本市が取り組むべき施策を検討していく。

3 視察先及び視察事項

(1) 仁川港湾公社

仁川港の港湾施設、運営等について

(2) ソウルA I ハブ

韓国におけるA I 産業育成政策とスタートアップ支援体制について

(3) ソウル特別市庁

ソウル特別市における市政運営計画等について

(4) 国連アジア太平洋経済社会委員会 (E S C A P) 北東アジア事務所

A P U F 横浜開催をはじめとしたアジア太平洋地域の持続的な発展に向けた取組等について

4	視察委員			
	委員長	くしだ	久	子
	副委員長	小松	範	昭
	同	伏見	幸	枝
	委員	清水	富	雄
	同	田野井	一	雄
	同	尾崎		太
	同	武田	勝	久
	同	高田	修	平
	同	坂本	勝	司
	同	山田	桂	一郎

5	視察概要	次頁以降のとおり
---	------	----------

視察概要

1 視察先

仁川港湾公社（大韓民国仁川広域市）

2 視察月日

10月29日（水）

3 対応者

副社長（受入れ挨拶及び説明）

旅客事業部長（受入れ挨拶及び説明）

4 視察内容

仁川港の港湾施設、運営等について

ア 仁川港湾公社の概要

仁川港は韓国の産業・経済の中心である首都圏の玄関口として機能し、北東アジアの物流拠点として発展してきた港である。仁川港湾公社（I P A）は2005年に設立された公的機関で、港湾の運営・開発を通じて国家・地域経済の発展に寄与している。同社は2030年に向けた中長期経営戦略のもと、コンテナ取扱量500万T E U、海洋観光客500万人を経営目標として掲げている。また、E S G経営（S A F E E C O）を推進し、「低炭素・環境配慮型港湾」の実現や安全・コミュニティー重視の運営を進めている。

イ 仁川港クルーズターミナル

仁川港クルーズターミナルは2019年に供用開始した、首都圏初の大型クルーズ船専用施設である。ターミナルは延床7364平方メートル、固定式1基・移動式2基のボーディングブリッジを備え、1階は到着・C I Q・荷捌、2階は出発・C I Q・搭乗橋の動線で運用され、駐車場は約200台に対応している。バースは2バースあり、それぞれ、延長430メートル・水深12メートル・22万5000トン級、延長400メートル・水深12メートル・15万トン級の受入れが可能である。最近の受入状況としては、2025年のクルーズ入港予定は11月15日入港分までで30回（フェリーを含まない）である。

ウ 仁川港国際旅客ターミナル

2020年に供用が開始され、カーフェリー用6バースを有し、延床6万5421平方メートルの大規模旅客施設として整備された。フロア

構成は1階が駐車場及び荷捌施設、2階が到着ホール及び待合室、3階がC I Q及びオフィス、4階が発着ホール及び免税店、5階がイベントホールとなっており、出入国の動線分離と滞留空間の確保により旅客処理機能の効率化を図っている。運航面では、大連、丹東、煙台、威海、青島及び連雲港といった中国北部の主要都市と結ぶ定期フェリー航路を有し、3万～5万トン級のカーフェリーに対応している。クルーズ専用の仁川港クルーズターミナルと併せ、クルーズ+国際フェリーの二本柱による海上旅客基盤を形成している。

エ 仁川港コンテナターミナルの概要

仁川港のコンテナ機能は、大水深化・高機能化が進んでいる。とりわけ仁川新港は、1万2000TEU級に対応する6バースの整備方針の下で段階的に能力増強を図っており、首都圏の国際コンテナ物流を安定的に支える基盤となっている。韓進仁川コンテナターミナルは、水深16～18メートルの岸壁、ガントリークレーン、自動化ヤードクレーン等を備え、1万2000TEU級船舶の受入れに対応している。ヤードの遠隔操作や双胴ツインリフト等の導入により、作業の生産性と安全性の向上が図られている。

加えて、同港では完全自動化ターミナルの導入が計画されており、新港のコンテナ岸壁について2027年稼働を念頭にフルオートメーション化を進める方針である。これにより、荷役の生産性向上と人流・車両動線の安全性確保、悪天候時の運用安定性の向上を見込んでいる。

また、背後地では、計約255万平方メートルの新港ヒンターランド整備が進展しており、コールドチェーン特化ゾーン約23万平方メートルを核に、低温・EC関連等の高付加価値の物流ニーズを取り込む地盤を形成している。

オ 評価

首都圏近接という地理優位に加え、新港の大水深化と自動化の進展、及び背後地におけるコールドチェーン特化ゾーン等の機能集積により、取扱能力の拡充と高付加価値化を両立させている点が強みである。旅客面では、クルーズターミナルと国際旅客ターミナルの両輪により、海洋観光・国際旅客の基盤が整備されている。また、ESGに基づく低炭素・環境配慮型港湾の実現を掲げており、持続可能性と安全性の観点からも競争力強化が期待される。さらに、ゴールドンハーバー構想により、レジャー、ショッピング、文化を複

合した海洋観光拠点の形成を目指しており、港湾・都市・観光の一体的な価値向上に取り組んでいる。

カ 質疑応答

Q 陸上電力設備の整備状況はどうなっているか。

A 仁川港は低圧68基・高圧3基の陸電設備を設置済みであり、Smart-AMPで全港の統合監視と効果の見える化を実現している。

Q 仁川港クルーズターミナルの利用者はどのくらいか。

A 最も多いときは年間100万人程度だった。コロナ禍を経て現在は35万人程度である。中国からの旅行者が減ったことが大きい。

Q 客船が就航するためには仁川港と仁川空港とを結んでいる橋下を通過する必要があると思うが、どのくらいの高さまで通れるのか。

A 最大55メートル程度である。仁川大橋は仁川港から仁川空港へ通じている唯一の橋であり、移転等は難しいため、このサイズを超える大型客船等は通行できない。

Q 新港への移転に当たって、現在仁川南港にある施設等はどうなるのか。

A 港としてリニューアルするのか、全く別の空間として活用するのか、検討中ではあるが現時点では確定していない。

Q 世界の海上輸送船舶は大型船志向の時代であり、現状の施設設備では超大型コンテナ船の入港が困難と考えるが、大型船寄港競争力向上のために、水深18メートル以上のバースを造る計画はないのか。

A 現在、仁川港新港コンテナターミナルは水深16メートルの岸壁を備えているが、今後もコンテナ船の大型化に対応し、コンテナ取扱量の増加に向けて、18メートル以上の岸壁の整備も含めた検討を続けるつもりである。

Q 港湾施設からソウル市内への陸上輸送ルートは交通渋滞が多く、鉄道・高速道路との連携が課題と考えるが、今後の対策をどのように考えているか。

A 港湾、空港、都市を結ぶ交通インフラの強化のため、首都圏鉄道、高速鉄道といった道路ネットワークの拡充が必要だと考えている。

Q 仁川港のデジタル化について、釜山港はスマートポート化が進

んでいると聞いているが、比較してどうか。

- A 現状は釜山港が先行しているが、仁川港は部分自動化及び新設フルオートメーション化で追随している。また、ワールドチェーン・ECとのデータ連携により、港・背後地・空港を一体的に最適化できる点が強みであると考えている。



(會議室にて説明聴取)



(仁川新港コンテナターミナルにて)

視察概要

1 視察先

ソウルA I ハブ（大韓民国ソウル特別市）

2 視察月日

10月30日（木）

3 対応者

センター長（受入れ挨拶及び説明）

Docenty Inc. CEO（説明）

4 視察内容

韓国におけるA I 産業育成政策とスタートアップ支援体制について
ア 施設概要

ソウルA I ハブは、ソウル市がA I 産業生態系の強化を目的に設置した専門支援機関であり、ソウル大学校とE T R I（韓国電子通信研究院）が共同運営を行っている。2024年5月に瑞草区ヤンジェ地区に延床1万20平方メートルのアンカー施設を開所し、その後既存拠点と合わせて、支援面積5施設、2万8233平方メートルへ拡大した。施設は地下1階から7階建ての構成で、共有空間やセミナー設備など交流設計が施され、エコ建築・バリアフリー認証も取得している。さらに2024年10月には同施設内に国家A I 研究拠点（National AI Research Hub）が開設され、2028年まで946億ウォン規模で研究・国際連携を推進する体制が整えられている。

イ 具体的な支援の取組

ソウルA I ハブは、入居企業・会員企業に対し、独立・開放型オフィス、会議室等の業務環境を提供するとともに、教育・ネットワーキング・セミナー等のA I 特化の成長支援プログラムを実施している。技術検証（P o C）を含む高性能計算（H P C / G P U）支援は「モデル開発」「P o C」の二つのコースで構成され、上限約6000万ウォンの支援枠が示されているほか、企業間連携や資金調達を見据えたオープンイノベーション、事業性検証及び後続事業との接続など、成長段階に応じた支援が体系化されている。

人材・グローバル対応では、海外学生を対象としたグローバル

AI インターンシップにより、ハブ参画スタートアップへの採用直結型マッチングを実施している。また、市民・起業層向けにはノーコード型AI エージェント制作など実践講座を外部専門家と共催し、裾野拡大を図っている。

ウ 評価

ソウルAI ハブは研究、人材育成、起業・事業化支援を一体で進める拠点として設計され、都市レベルでのエコシステム形成を主導している点が強みである。特に、ヤンジェ地区のAI 特区指定と連動し、規制特例の活用や実証機会の拡大が見込まれている。

さらに、ソウル市は年間1万人規模のAI 人材育成やインフラ拡充など7つの重点施策を掲げ、拠点の機能を都市戦略と整合させている。このように、研究開発から事業化、国際連携までをワンストップで支える都市型AI 産業政策を実現している。

エ スタートアップ企業の具体的事例 (Docenty Inc.)

(ア) 事業の概要

Docenty Inc. は、AI を用いて問い合わせ対応や購買前後の提案といった顧客とのインタラクションを自動化し、売上機会の取りこぼしを減らしながら顧客体験 (CX) の質を高めることを目的としたソリューションを提供している。当初は業務効率化＝時間短縮を主眼としていたが、導入現場を通じて、人手や時間の制約によってこれまで諦めざるを得なかった顧客接点をAI によって新たに創出する価値への期待が一層大きいことが明確になった。そのため、現在は、コマース (EC) 領域と企業の業務全体の両面で、24時間365日の一次対応、顧客・商品文脈に応じたパーソナライズ、会話ログやレビューなどの社内外データの統合・変換・分析・配信を一貫して実装し、運用まで支援している。

(イ) コマース (EC) における取組

EC におけるDocenty Inc. の価値は、まず夜間や週末といった有人対応が難しい時間帯でもAI が即応することで、購入の検討からの離脱や「カゴ落ち」といった機会損失を最小化できる点にある。さらに、実店舗における店員の声掛けのように、顧客が迷いがちなポイントに合わせて適切なタイミングで補足や提案を行い、いわば「背中を押す体験」をオンラインで再現することができる。人員に依存しない需要変動に対する規模の調整や、繁忙・閑散に左右されない対応品質の維持ができるため、迅速で的確な

回答と関連情報の提示を両立することで、顧客満足度とコンバージョンの同時向上につながっている。

(ウ) 具体的な機能

・問合せ一次対応と有人連携

Docenty Inc. のチャットボットが一次対応を担い、難易度や感情のトーンなどに応じて人間のオペレーターへ円滑に引き継ぐ仕組みを備えている。顧客の属性や商品カテゴリごとに、文脈が異なるやり取りにも対応可能で、回答内容やナレッジの参照範囲を最適化することで、回答品質と解決速度の両立を図っている。

・年中無休の「今すぐ回答」

従来は、例えば金曜日の夜に顧客から問合せが来た場合には月曜日の朝までは返信対応ができず、購入機会を逃してしまうことが多かった。本サービスはこうした業務時間外の問合せに対しても即時に回答できるため、購入の検討中に解消すべき不安をその場で取り除き、手続からの離脱を抑えることができる。また、年中無休の対応が標準化することで顧客の期待水準とブランドへの信頼感、双方の底上げにつながる。

・レビュー及び外部情報の活用

商品レビューや関連コンテンツを横断的に抽出・要約し、サイズ感や使用感、着こなし、他商品との比較など、購買判断の決め手となる情報を提示する。単にQA的な短答で済ませず、ユーザーが知りたい程度に合わせて情報量を調整することで、これまで人力では用意できなかったような説得力のある補助情報を提供することで、検討から購入に至るまでの心理的障壁を着実に下げることが可能である。

・バーチャル・フィッティング

画像生成及び解析技術の進歩を背景に、ユーザーがアップロードした写真や過去のレビュー画像をもとに、オンライン上での試着イメージを提示できる。パーソナルカラーやトーンの観点も考慮しながら、似合うスタイルや配色の提案を行うことで、オンライン特有の「試せない不安」を和らげる。

・マルチモール運用の自動化

単一の公式ストアだけでなく、複数のショッピングモールを横断して販売を行う事業者に対し、問合せ、掲示板、レビュー

などの散在情報を集約・分析する基盤を提供している。これにより、現場は同一画面上で状況を俯瞰でき、テンプレートや推奨文面を利用した迅速な返信が可能になる。運用プロセスの標準化と可視化が進むことで、担当業務の属人化を低減し、運用負荷と応答遅延を同時に抑制することができる。

- ・レビュー返信と再購買の後押し

購入後のレビューに対する返信を自動化し、内容だけでなく配信タイミングも最適化する機能である。例えば食品であれば食事前の時間帯に役立つ情報を返すなど、文脈に即した接点の設計によって、再訪・再購買の意欲を高めることを目指している。

- ・SNS及びSEOのコンテンツ生成支援

トレンドキーワードや価格動向を自動でモニタリングし、人が作成している広報物の原稿等に対して注目キーワードや切り口を差し込む支援を行うものである。これにより、顧客に対する広告の到達とその効果の最大化を目指すとともに、継続的な学習・改善により生成文面の品質を底上げすることができる。結果として、制作スピードとパフォーマンスの両方を犠牲にしないデジタル運用が可能になる。

(エ) 今後の利用拡大と導入目標

ECの公式ストアや複数モール運用の現場で導入が進み、昨年度には建設や製造などの非コマース領域にも採用が広がり始めた。現在は大企業や金融を含むより広いセグメントへの展開が進行しており、日本市場への本格展開に向けた準備も進めている。導入領域の拡大に伴い、機能面では可用性と拡張性、運用面では標準化と継続的な最適化が一段と重要になっており、Docenty Inc.は現在これらを両輪として提供価値の高度化を進めている。

オ 質疑応答

Q 同一の建物内の5階に大学院が入っているということだが、例えば企業との就職のマッチング支援といった、大学院生との連携を行うような取組は何か行っているのか。

A こちらからの依頼に基づく講義の実施や、企業との打合せの場としての活用といった連携は行われているが、直接的な就労支援といったところまでは至っていない。

- Q ソウル市はA I 未来都市として指定されたということだが、このことによる国からの助成等のメリットはあるのか。
- A A I に関する事業等の実施に当たって、投資を呼び込むためにクリアしなければならないハードルがたくさんあるが、そこである程度の優先権を得られる、といったメリットがある。
- Q A I が普及していく中で、今後人間が働く上でA I に取って代わられないためには、どのような意識が必要だと考えるか。
- A 単純労働や、単に物量が必要なだけの仕事がA I に取って代わられてしまう未来は避けられない。それでも人間の手が必要な分野や、複雑な業務は残るため、A I との競争の中で、常に自ら考え努力をする必要があると考えている。
- Q Docenty Inc. がソウルA I ハブに参加したことによるメリットは何であったか。
- A 最大のメリットは、技術力を正當に評価する選抜のやり方及び集中的な支援によって、スタートアップの実装・事業化を実務的に後押ししてくれた点である。結果として、初期の実績づくりと投資の獲得、事業化のスピードアップ及び研究リソースの活用という3点で大きな効果が得られ、事業の立ち上げから拡張までの推進力が高まった。



(會議スペースにて説明聴取)



(ソウル AI ハブ内エントランスにて)

視察概要

1 視察先

ソウル特別市庁（大韓民国ソウル特別市）

2 視察月日

10月30日（木）

3 対応者

都市計画均衡委員会委員長（受入れ挨拶）

都市外交担当官アジア太平洋チーム主務官（説明）

4 視察内容

ソウル特別市における市政運営計画等について

ア ソウル特別市の概要

ソウル特別市は韓国の首都かつ最大都市であり、政治・経済・文化の中核都市である。行政区域は25自治区で、面積は605.2平方キロメートルに及んでいるほか、人口についても約960万人と、大都市としての人口規模を維持している。地理的には都市の中心を漢江が貫流しており、歴史性と近代都市機能が重層する広域拠点である。こうした人口規模及び地理条件は、広域公共交通や水辺空間を活用する政策展開の基盤となっている。

また、2012年に移転され、その後2024年4月にリニューアルされた市庁舎は、行政機能に加えて市民が集い憩う文化空間へと再設計されており、地下5階・地上13階の本庁舎を核とする市政と文化の拠点となっている。吹き抜け7層に及ぶ垂直庭園や、都市の現在と未来を映すメディアウォール、ロボットカフェ及びワンストップのオープン市民サービスセンター等を備え、連帯都市ソウルを体現している。

イ ソウル特別市議会の概要

ソウル特別市議会は、議員定数112人のうち、現在の在籍議員は111人（地域区100、比例代表11）であり、議長はチェ・ホジョン氏が務めている。11の常任委員会と予算決算特別委員会・倫理特別委員会が常設されているほか、本会議の議決によって期間や目的を限定した非常設の特別委員会の設置が可能となっている。会期は定例会・臨時会を合わせ年間150日以内とされており、6月及び11月

の年2回の定例会及び必要に応じて臨時会が招集される。また、国際都市間の交流、討論会・公聴会の実施及び電子会議録・ライブ配信といった、開かれた議会運営を目指している点も特色である。

ウ ソウル特別市における国際施策の概要

(ア) 基本方針

市は「グローバル先導都市ソウル」を掲げており、都市間ネットワークを通じた協力と在住外国人の定着支援を両輪で進めている。また、毎年、駐韓外交使節を招いた新年ブリーフィングを開催し、都市の将来ビジョンと具体施策の共有を行っている。

(イ) 外国人材の誘致・育成

理工系の優秀留学生を対象とする「Seoul Tech Scholarship」を運用し、国籍制限を撤廃の上、年間最大2000万ウォンの経済支援を行うことでソウル市への定着を促している。加えて、AI・バイオ等の戦略産業研究者には加点を付与するなど、重点分野についてはさらなる支援を行っている。

(ウ) 在住外国人への医療的支援

ソウル市が実施する外国人住民向けの医療通訳支援サービスとして医療機関での12言語通訳を提供する「MeSic」を展開し、実務的な医療支援を行っている。

(エ) 多国間ネットワークへの参画

世界大都市協議会（メトロポリス）、UCLG、C40、ICLEI、WeGO及びWCCFといった、都市外交、環境、スマートシティ及び観光等の国際機関に幅広く加盟し、会合やプロジェクトを通じて政策共有と共同実装を図っている。

(オ) 国際開発協力（シティ・ツー・シティ）

急速な都市化に伴い顕在化する気候・交通・安全などの都市課題について、海外都市と政策知見を共有する協力事業を行っている。具体的には、各国の外交使節に対し個別の事例と今後の計画を示すことで、共通課題の解決を通じた連携強化を図っている。

エ 質疑応答

Q 人口約960万に対して、112人が議員定数となっているが、ソウル特別市における議員定数はどのような考え方で制定されているのか。

A 人口10万人に対して1人の割合が基準となっている。

Q 国際交流の推進においては、インターナショナルスクール等の

在住外国人のための教育施設の整備が重要だと考えるが、ソウル市における取組はどうなっているか。

A ソウル市内には多様な国際校が集積しており、法的に定められた外国人学校だけでも市内に17校ある。学校選びの段階でアメリカ系、欧米系などのカリキュラムを選択して通うのが一般的である。

Q 人口規模に比べるとソウル特別市庁舎は小さく思えるが、職員数はどのくらいなのか。

A 消防・教育等を除いた職員数は約5万人である。このうち本庁舎勤務は全体の約3割程度である。

Q どのような経緯で今の市庁舎へ移転されたのか。

A 旧庁舎は日本統治時代の1925年に建設されており、かねてより老朽化と収容力の不足が指摘されていた。そこで、2008年に実施した新庁舎の国際設計コンペで採択された案に基づき、現市庁舎が設計され、2012年に移転を完了している。旧庁舎の扱いについては、当初解体か保存かをめぐって激しい議論があったが、最終的には歴史的象徴性の継承と市民利用の拡大を両立させる折衷案として、歴史的な外観を保存した上で、ソウル市立図書館として運営されている。



(会議室にて説明聴取、意見交換)



(ソウル特別市議会議事堂にて)

視察概要

1 視察先

国連アジア太平洋経済社会委員会（E S C A P） 北東アジア事務所
（大韓民国仁川広域市）

2 視察月日

10月31日（金）

3 対応者

所長 （受入れ挨拶及び説明）
プログラム・マネジメント担当官 （説明）

4 視察内容

A P U F 横浜開催をはじめとしたアジア太平洋地域の持続的な発展に向けた取組等について

ア 施設概要

E S C A P 北東アジア事務所は、2010年、E S C A P の地域事務所として開設され、北東アジア6か国（日本、中国、韓国、北朝鮮、モンゴル、ロシア）を対象に、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に沿って、社会・経済開発に向けた多国間協力を推進している。

横浜市とは、E S C A P 本部による2023年と2024年のアジア・スマートシティ会議への登壇や、E S C A P が主催する各種国際会議における本市の登壇を通じて、持続可能な都市開発に関する知見の共有などの連携を進めてきた。また、横浜市は、E S C A P がシティネット（アジア太平洋都市間協力ネットワーク）とともに主催する「S D G 都市アワード」を2023年に受賞（都市財政部門）しており、今後、2027年に開催されるA P U F - 9に向けて、さらなる関係強化が見込まれている。

イ 低炭素都市プラットフォーム（N E A - L C C P）の概要

N E A - L C C P は、北東アジアの都市間協力を通じて温室効果ガス排出削減と強靱な都市づくりを促進する地域イニシアチブであり、知見共有、政策対話及びピアラーニングを通じた実践の加速を目的としている。

アジア太平洋の都市は域内G D P の約80%、温室効果ガス排出

の約70%を担っており、都市部での取組強化が気候変動対策と持続可能な発展の鍵と位置づけられている。

NEA-LCCPは、毎年国際低炭素都市フォーラム（IFLCC）を中心とした政策対話、都市事例の蓄積・共有、2026年開始予定のピアレビュー、及び国際都市ネットワークとの連携拡大を柱として展開している。

ウ NEA-LCCPのこれまでの取組経緯

- ・2011～2012年：

 - 低炭素都市に関する技術的措置および政策戦略の検討を実施

- ・2013～2015年：

 - 北東アジア低炭素都市プラットフォーム（NEA-LCCP）を立ち上げ

- ・2018～2020年：

 - プラットフォームのアプローチおよび活動内容を具体化

- ・2021～2025年：

 - ピアレビューおよび比較研究の実施、フォーラムの制度化とパートナーシップの拡充

エ 主な取組内容

（ア）政策対話

毎年、国際低炭素都市フォーラム（IFLCC）を開催し、国・都市・関係機関の政策対話を促進している。参加者は延べ180名超、60都市以上に及んでいる。ESCAP決議81/2により取組の方向性が後押しされている。

（イ）知識ハブ

都市事例のデータベースを整備し、2026年からは体系的なピアレビュー・メカニズムを導入予定である。都市間での良好事例の横展開と実効性の検証を図っている。

（ウ）パートナーシップ

C40、ICLEI、CityNet、IGES、iGDP等の国際・地域ネットワークと連携し、科学的知見、政策設計、実装の接続の強化を目指している。

オ 本市との連携機会

2027年に横浜市で開催予定の第9回アジア太平洋都市フォーラム（APUF-9）は、2030年を見据えた最終盤の地域都市フォーラムとして位置づけられ、北東アジア環境協力プログラム（NE

A S P E C) の都市が低炭素・強靱化のリーダーシップを示す機会となる予定である。そこで、A P U F - 9 を通じて以下のような協働の取組を想定している

- (ア) A P U F - 9 のテーマセッションに N E A - L C C P の都市事例を統合し、低炭素・強靱化の実装知見を共有すること
- (イ) ネットゼロ都市に向けた「科学－政策－産業」の連携対話を共同で企画・開催すること
- (ウ) 本市のスマートシティ関連データを L C C P ポータルと連携させ、可視化・分析・学習効果の向上を図ること
- (エ) S D G s ローカライゼーションに資する若者参画及び能力強化プログラムを共同で実施すること

カ 質疑応答

Q T I C A D 9 に際して、本市の市長から国際社会への貢献についての決意表明があったが、本市が E S C A P 北東アジア事務所と協力できること、または協力してほしいことは何かあるか。

A 北東アジアには、脱炭素化に向けた経験や技術が足りていない地域がまだ多くある。横浜の先進的な技術、法整備及び人材といった面で助言を得られる機会を設けることができればよいと思っている。

Q E S C A P の本部はバンコクにあるとのことだが、事務所等の出先機関を横浜市内に設置することはできないのか。

A 事務所を設置するためには、他の加盟国の了承を得る必要がある。その際には、E S C A P の活動に対してどのように貢献できるかを事前に申請し、内容を判断しなければならない。そのため現時点では事務所の設置等は想定していない。

Q 本事務所を運営している中で抱えている課題感などはあるか。

A 現在加盟国となっている北東アジア6か国に対しては、E S C A P が主導する各プログラムにもっと積極的に参加してほしいと感じている。また、これまで企業に対する働きかけは、大企業を相手にすることが多かったが、今後は中小企業にも主体的に参加を促す必要があるため、より地域との距離が近い地方都市との連携が重要だと考えている。

Q 少子化問題についてどのように捉えているか。

A 韓国においても少子化は大きな問題となっている。ただし、現在でも場所によっては出生率が増加している地域もあるため、

様々なケースを研究して対応していく必要があると考えている。

Q 2027年に本市において開催予定であるGREEN×EXPO 2027について、国際的な脱炭素に関わるイベントとしてどのように捉えているか。

A 興味・関心は当然持っており、日本の中でもとりわけ国際都市として知られている横浜で開催される意義は大きいと思われる。本事務所としても、E S C A Pの加盟国を含む関係各都市に対して、GREEN×EXPO 2027に対する協力を促していきたい。また、都市だけでなく関連する企業においても、何か協力できることがあると思っているので、その点についても今後具体化に向けて検討したい。

Q 脱炭素の推進のために最も重要なことは、市民一人一人が実感を持って課題を認識し実践することだと思うが、どのように考えているか。

A 日常生活において、地域や家族とのコミュニケーションが減り、人々が孤立化していることに大きな問題があると感じている。家族との会話を増やし、地域社会との接続を深めることで環境問題をはじめとした様々な課題を自分事として捉えられるようになると思う。行政に対しては、ぜひそのようなつながりを生み出すための働きかけを推進してほしいと考えている。

Q 本市では上下水道に関する海外への技術提供等を行っているが、E S C A Pではそのような取組はしているのか。

A 現時点では実施していない。ただし、そのような技術提供の取組への関心はあり、必要性も強く感じている。今回の視察を契機に、横浜市から助言ももらうなどして、今後検討していきたいと考えている。



(会議室にて説明聴取)



(レセプションホールにて)

○ 視察を終えて

視察の成果を今後の委員会審査をはじめとする議会活動や議員活動において、十分に生かしていくため、令和7年12月11日開催の委員会で各委員所見の共有を図った。この委員所見の概要については以下のとおりである。

○ 委員所見概要

- ・ 仁川港における物流と観光を融合させた取組には大きな刺激を受けた。テナーやハスラーは本市と同様であったものの、完全自動化クレーンを備えたスマート港への進化やゴールドンハーバー構想による海洋観光拠点づくりは、横浜港の将来像を考える上でも参考になると感じた。ソウルA I ハブでは、A I 人材育成とスタートアップ支援の規模とスピード感に驚かされ、本市としてもこうした分野の重要性を改めて強く認識した。E S C A P 北東アジア事務所でも、都市の脱炭素に向けた国際協力の重要性を再確認させられた。

このような有意義な視察を踏まえ、今後も周辺国の動向に注視し、本市に生かせるものは積極的に取り入れることで、国際化や経済活性化、港湾環境の充実につなげていきたい。

- ・ 仁川港の新しい巨大なコンテナターミナルにおいて、最新鋭の設備で全自動化を目指すということは、非常に関心のある内容だった。また市内周辺の高層マンションも目を引くものであった。今後、リゾート開発も予定されているため、仁川広域市のダイナミックな開発進捗状況を数年後に改めて確認したいと感じた。ソウルA I ハブにおける取組も、本市として今後大いに参考になると感じた。

また、ソウル特別市議会やE S C A P 北東アジア事務所の皆様との意見交換を通じて、国を超えた対話交流や、課題認識を共有して具体的な取組の連携強化を目指すということの重要性を肌で感じることができ、非常に有意義な視察であった。

- ・ 仁川港ではスマート港に向けた取組が進められているほか、地形を生かした中国主要都市との連携により大型クルーズ船の寄港を可能としており、世界水準の海洋観光拠点の可能性について学ぶことができた。本市においても、多くの荷さばきや業務の効率化を行えるようスマート港の実現に向けてしっかりと取り組んでいくことが必要だと感じた。

また、ソウル特別市は人口約960万人を有する大都市であると同時に、多くの外国籍の方も住んでいる多文化都市である。16都市という多くの都市間連携を行っているソウル特別市とは、少子高齢化・外国籍の労働力・多文化共生等の多くの分野において本市と課題を共有しているため、人口規模は異なるものの、両都市で情報共有を行い、今後もより連携を深めていきたいと感じた。

- ・ 仁川港は現時点で本市よりコンテナの取扱量をやや上回っている状況だが、既に新港の再整備を図っており、さらに周辺にも未利用の土地が非常に多くあることから、今後さらに強化されていくのだろうと感じた。港湾投資を国主導で推進する場合と自治体主導で推進する場合とでは大きな差があるとも感じたが、港湾都市をうたう本市においても、様々な知見を広めることで、国際港としての横浜港の位置づけを高めていきたい。

ソウルAIハブは、これまでは日本が先進していたとされる分野において、現在は後進国となっている事実を肌で感じるものであった。ソウル特別市がしっかりと主導してスタートアップ支援が行われており、この点は企業が中心となってスタートアップを立ち上げるところが多い本市との差は非常に大きいと感じた。韓国におけるデジタル先進国としての位置づけが確立されてきているため、我が国においても負けないように努める必要性を感じ、非常に刺激を受けた。

ソウル特別市は、人口が約960万人、議員数が111名と、神奈川県に匹敵する特別市である一方で、基礎自治体としての市民サービスの提供も行っており、大きな規模感の違いを実感した。このような行政としてのシステムも含め、韓国から学ぶべき点は多くあると感じた。

ESCAP北東アジア事務所は、日本、中国、韓国、北朝鮮、モンゴル及びロシアという非常に幅広いエリアを担当しており、昨今の時代の潮流において非常に大変な業務に当たっていると感じた。世界平和やSDGsに向けた取組を世界の中で進めていく必要がある中で、その果たす役割の大きさを実感するとともに、なかなか訪れる機会がない国連機関での視察は多くの学びを得ることができた。

- ・ 首都ソウルから30キロの距離に位置する仁川港は、釜山港と役割を分担して首都圏の玄関港として発展しているが、そのためには鉄道と高速道路の連携が不可欠であり、交通インフラの強化が本市においても重要であることがよく分かった。水深が浅く大型船の入港が難しいという従来の課題についても、2030年予定の新港の移転に際しては水

深18メートル以上の岸壁整備も検討している等、大型船対応にも余念がないことが分かり、横浜港にとってのライバルが一つ増えることが懸念された。アメリカのロサンゼルス、シカゴ、ニューヨーク、ヨーロッパ及びベトナムにも物流拠点を設置して輸出企業のサプライチェーン支援も行っており、この点については本市も見習うべきと感じた。

ソウル特別市の課題として、住宅価格や生活費が全国平均の2～3倍ということが挙げられており、若年層や低所得者層の郊外への移住流出に対するソウル特別市議会の苦勞がしのばれた。

ソウルA I ハブでは、A I 専門人材の量、質及びその確保が課題であるということを再認識させられた。また、国からのサポートと産業パートナーの必要性も認識した。I P O（株式公開）によって様々な国への進出が可能になるという点は、本市の今後の課題であろうと実感した。

- ・ 近年は報道のみならずS N S 等も発達しており、情報の取得だけであれば容易に行うことができる。しかしながら、今回の視察で直接現地を訪れ、現地の方々の意見を聞き、直接言葉を交わしたことでしか得られない大きな学びがあった。今回得た学びを今後の本市会の議論にも大いに役立てていきたい。