

平成30年3定 予算特別委員会(部審査)開催状況

開催年月日 平成30年10月4日(木)

質問者 日本共産党 佐野 弘美 委員

担当部課 総合政策部航空局・空港運営戦略推進室

質問要旨	答弁要旨
<p>一 空港の災害対策等について</p> <p>(一) 空港の防災対策について</p> <p>1 北海道胆振東部地震における道内空港の被害について</p> <p>この度の北海道胆振東部地震は、発生時刻が午前3時台だったこともあり、空港利用者はほとんどいない時間帯でしたが、新千歳空港については、ターミナル内的一部損壊等もあり、地震発生から最大で2日間運航がストップする事態となりました。</p> <p>この度の震災で空港がストップしたのは、新千歳だけであり、今後の災害対策を考える上でもしっかりと検証を行うことが必要と考えます。</p> <p>改めて、この度の震災における道内空港の被害状況について伺います。</p> <p>2 防災拠点としての空港の役割について</p> <p>今回の震災は深夜の時間帯だったため、幸いケガ人等がいませんでしたが、空港では約1,200人が一夜を過ごしたと報道されています。空港は災害時や台風や大雪などの荒天で閉鎖となり、多くの人が足止めされる状況が想定されますことから、応急の避難所としての役割も求められると考えます。防災拠点・応急避難所としての空港の役割について、道の見解を伺います。</p> <p>多くの人が足止めされる状況を回避しつつ、想定外の足止めのための備えが重要です。</p> <p>3 新千歳空港の耐震化について</p> <p>新千歳空港は震度6弱でターミナルビルが一部損壊し、利用客が立ち入りできず、航空機の運航も行えませんでした。防災拠点としての機能が求められ、ましてや本道最大の空港としての防災機能を疑問視せざるを得ません。新千歳空港の耐震性の強化はもとより、今後の空港における地震対策を如何に求めていくのか、見解を伺います。</p> <p>空港の耐震基準は満たしていても、ビルの一部は損壊しました。人がいればケガ人も出ていると思います。利用客の安全確保のためにも、震災の教訓をしっかりと検証し、対策に反映するよう求めます。</p>	<p>【藤嶋航空企画担当課長】</p> <p>道内空港の被害状況についてでございます。今回の地震では、各空港の滑走路や航空機を誘導する照明施設を含めた基本施設につきましては、すべての空港で被害はなく、停電に対しても非常用電源を活用し、新千歳空港以外の空港は、ターミナルビルを含め、地震発生当日から通常運航を行い、利用者の利便性を確保することができたものでございます。</p> <p>新千歳空港につきましては、ターミナルビル内で天井崩落や漏水など一部損壊があつたことから、応急措置と利用者の安全確保のため、国内線は地震発生当日から翌日10時まで、国際線は翌日一杯まで、ターミナルビルを閉鎖せざるを得ず、欠航が生じたところでございます。</p> <p>【藤嶋航空企画担当課長】</p> <p>荒天時などの空港ターミナルビルにおける利用者への対応についてでございますが、平成28年12月に発生しました大雪の際には、新千歳空港のターミナルビルに最大6,000人という多くの利用者が足止めされる、かつてない事態が生じたことから、各空港におきましては、利用者の滞留を極力回避するため、航空機の運航状況の情報発信に努めるとともに、利用者が滞留した場合に備えまして、毛布などの応急物資を備蓄するなど、応急対応が可能となる体制の整備に努めているところでございます。</p> <p>【竹花航空局長】</p> <p>空港の耐震化についてでございますが、空港は、人流物流の拠点であり、災害時の重要な輸送拠点となることが求められますことから、早期の運用開始が必要と考えております。</p> <p>新千歳空港につきましては、今般の胆振東部地震で、滑走路、誘導路などの空港基本施設には被害が生じず、航空機の離着陸が可能でしたが、空港ターミナルビルにおきまして、天井の一部損壊や漏水などの被害が生じましたことから、利用者の安全確保のため、ターミナルビルを閉鎖したところでございます。</p> <p>道いたしましては、ターミナルビル会社に対し、災害発生時に、空港が人流物流拠点としての機能を果たせるよう、空港ターミナルビルの電力供給の確保など、災害への備えを求めるとともに、被災した場合でも、早期に空港利用者が航空機を利用し、航空機が安定運航できるよう、被災状況の確認や航空会社など関係者との迅速な連絡調整、被災施設の早期復旧などの措置を求めてまいります。</p>

質問要旨	答弁要旨
4 空港の応急備蓄物資について 災害等により空港が閉鎖され、利用客が空港で一夜を過ごすこととなった場合、各空港はどの程度の人が空港に宿泊すると想定しているのか。また、想定に見合う毛布や水、応急物資等は何人分どの程度配置されているのか伺います。	【藤嶋航空企画担当課長】 空港の応急備蓄物資についてでございます。各空港では、航空会社や自治体と連携しまして、空港の利用者数や過去における天候等による欠航、空港近隣施設への移動の可否などを勘査しまして、夜間、空港に滞在せざるを得ない場合の利用者数を想定して、災害用備蓄を行っているところでございます。 空港毎に、利用者数などが大きく異なることから、応急物資の備蓄量には違いがあります。例えば、毛布については、道内空港の中でも利用者数が最大の新千歳空港では6,000枚、第二位の函館空港では600枚、最も利用者数が少ない奥尻空港では80枚を備蓄しているところでございます。 なお、今回、新千歳空港ターミナルビルでは、最大1,200名の旅行者が宿泊を余儀なくされたところでございますが、ターミナルビル会社においては、備蓄していた応急物資を提供するなど、速やかに対応できたところでございます。
4－（再）空港の応急備蓄物資について 空港の規模で必要は数は空港毎に異なることと思います。新千歳空港の災害備蓄用の毛布は2016年12月の大雪被害で最大6,000人が宿泊したことを受けて、備蓄拡大がなされたものと承知しています。毛布のほかに、寝袋、水、非常食などといった物資はどの程度備蓄されているのでしょうか。伺います。	【藤嶋航空企画担当課長】 新千歳空港の応急物資についてでございます。新千歳空港ターミナルビルディング株式会社に確認しましたところ、先程申し上げました毛布6,000枚のほか、寝袋4,000個、水がペットボトル2,000本、非常食が2,000食、簡易用トイレが4,000回分を備蓄しているとのことです。
4－（再々）空港の応急備蓄物資について 毛布が6,000枚に対して水や非常食は2,000と、余りにも少なすぎると思います。今回は、約1,200人が宿泊したことですが、2年前のような規模を想定した場合、到底間に合わないと考えますが、道にその認識はないのか、またこれらの物資の拡充に向けて、道としてどう取り組むおつもりか伺います。	【竹花航空局長】 応急物資の備蓄量についてでございますが、新千歳空港ターミナルビル株式会社では、空港の利用者数や過去における天候等による欠航状況を勘査し、災害時における夜間の滞在者数を想定した上で、必要な物資の備蓄を行っているところであります。物資が不足しました場合には、ターミナルビル内のコンビニなどのテナントとの連携協定に基づき、必要な物資を利用者に提供することとしております。 道としては、空港が人流物流拠点としての機能を果たせるよう、引き続き、空港ターミナルビルに対して求めてまいります。
航空会社間の連合組織である航空連合は、2016-2017産業政策提言で、東日本大震災を踏まえ、燃料や食糧等の備蓄量や備蓄方法等を改めて検証する必要がありますと述べています。 この度の震災では、空港内のコンビニでは、水や食糧を買い求める利用客が殺到し、早々に売り切れたと報道されています。備蓄物資の在り方について、この災害を教訓に、更に強化していくことを求めます。	【藤嶋航空企画担当課長】 災害時の交通アクセスについてでございます。地震発生当日、新千歳空港にアクセスする公共交通の多くがストップしましたが、新千歳空港ターミナルビルでは、バスを手配し、千歳駅や札幌駅とのピストン輸送を実施したほか、希望者にはタクシーを案内するなど、可能な対応を行ったところでございます。 道といたしましては、災害時でも交通アクセスを維持できるよう、災害対応型鉄道車両の緊急増備、配置の前倒しを国に要望しているところであり、引き続き、国や関係自治体、交通事業者で構成します「新千歳空港利用者利便向上協議会」などの場を通じまして、関係機関と連携を図ってまいりと考えてございます。
5 災害時の交通アクセスについて 今回の全道停電では、JR、バスなど、新千歳空港にアクセスする公共交通機関の多くがストップしました。災害発生時の緊急避難的な空港アクセス整備を検討する必要があると考えますが、道の見解を伺います。	

質問要旨	答弁要旨
<p>6 今後の防災体制の在り方について</p> <p>道内空港は、国管理空港の新千歳をはじめ、道管理空港、市管理空港がありますが、空港でどれだけの防災対策が取られているのか、利用客にはほとんど知らされていないのが実情です。管理の主体に関わらず、空港利用者に対しての情報提供をより積極的に推進すべきと考えますが、いかがか伺います。</p> <p>また、この度の地震を契機に、空港の防災対策について国や関係者などとの協議を行い、情報共有をはじめ各空港の防災対策や利用者保護のあり方を検討すべきと考えますが、いかがか伺います。</p> <p>空港の防災対策については、更に改善が求められていることを認識していただきたいと思います。備蓄物資の拡充はもちろんですが、高齢者や障がい者など要配慮者に対してもきめ細やかな対応を行うことも必要です。</p> <p>道から積極的な提言を行うよう強く求めたいと思います。</p> <p>(二) 空港民間委託に伴う防災対策について</p> <p>次に、空港民間委託に伴う防災対策について伺います。</p> <p>1 SPCに課せられる防災上の責務について</p> <p>2020年度に予定されている道内7空港の一括民間委託において、運営会社となる特別目的会社SPCに対してどのような防災上の責務を課すのか、伺います。</p> <p>2 空港内の災害備蓄物資等について</p> <p>先程の質問で空港内の備蓄物資等について伺いましたが、民間委託後、道が運営を委託する女満別空港において、SPCが必要物資を確保しているという検証は行うのでしょうか。</p> <p>また、防災のあり方について道は意見を述べ、SPCに改善を求める仕組みは構築されているのでしょうか、伺います。</p> <p>防災対策の確実な実施を図ってまいりたいことですで、引き続き求めていただきたいと思います。</p>	<p>【竹花航空局長】</p> <p>今後の防災体制の在り方についてでございますが、災害発生時におきましては、交通機関の運航状況などの情報は、旅行者にとって不可欠であり、新千歳空港ターミナルビルディング株式会社では、一昨年の大雪災害時に、新千歳空港に多くの旅行者の方々が足止めを余儀なくされたことを踏まえ、国や道、JR北海道などと連携し、JR札幌駅に設置した新千歳空港の運航状況の案内モニターにより、航空機の運航情報を発信しております。</p> <p>また、災害などの情報を入手できず空港へ到着した旅行者に対しましては、空港からの移動手段を案内するほか、空港に備蓄している応急物資を提供し、対応してきているところでございます。</p> <p>道といたしましては、災害などによる交通障害の発生時における利用者目線に立った交通情報提供の在り方など、情報共有・対応強化ワーキンググループにおきまして、引き続き、検討を進めますとともに、「新千歳空港利用者利便向上協議会」などの場を通じ、関係機関と連携しながら対応していく考えでございます。</p> <p>【薬袋空港運営戦略推進室次長】</p> <p>空港運営の民間委託における事業者の災害対応についてでございますが、民活空港運営法の基本方針では、地域にとって重要な公共インフラである空港の運営を民間に委託する場合には、事業者の選定に際し、航空輸送の安全確保、利用者利便の向上、事業の継続等に確実な計画を有することを確認することとされているところでございます。</p> <p>このたびの道内7空港における一括民間委託の募集要項及び選定基準においても、事故・災害等の発生時に、地方公共団体等と連携して事態の収束を図り、空港機能を回復させるための事前策について提案を求めるとしており、当該提案内容の実施について、事業者は契約上の責務を有することとなります。</p> <p>【吉田空港運営戦略推進室参事】</p> <p>女満別空港における民間委託後の災害対応についてでございますが、事業者に対しては、空港運営に当たって管理者が求める公共サービスの提供水準を示した要求水準書の中で、自然災害を含む緊急事態に際しての計画策定等の対応を求めるとともに、空港の安全・保安の維持や利用者の利便性向上に係る具体的な提案を求ることとしております。</p> <p>こうした要求水準や提案内容は契約の一部を構成するものであり、民間への委託期間中は、契約に基づき、道がその実施状況についてモニタリングを行い、不適切な点があれば、それを是正させることにより、空港における防災対策の確実な実施を図ってまいります。</p>

質問要旨	答弁要旨
<p>3 災害復旧にかかる費用負担について 空港民間委託後に大規模な災害が発生した場合、空港の復旧費用、利用客の避難に関する費用負担は、民間委託においてどのようなあり方となるのでしょうか。</p>	<p>【吉田空港運営戦略推進室参事】 大規模災害の発生時における費用負担についてでございますが、滑走路等の空港基本施設等の復旧につきましては、原則として事業者が負担することとなります。また、民活空港運営法の基本方針を踏まえ、事業者に空港管理者が定める基準以上の損害保険に加入を義務づけた上で、その範囲を超える損害が生じた際には、管理者が自ら復旧を行うこととしております。 一方で、ターミナルビル等、事業者が所有する施設の復旧につきましては、その損害の規模によらず、事業者が自ら実施することとなります。 また、災害により利用客の避難が必要となった場合には、事業者が、道や地元自治体、交通事業者等とも連携しながら対応することとなります。</p>
<p>4 民間委託に伴う道の負担について SPCがかけている保険金で補てんできなくなってしまった場合、最終的には道が責任を負うことですが、空港民営化を行うにあたっては、SPCに第一義的責任があることはいうまでもありません。 最終的には道が責任を負うことをもって、民営化に伴う道の費用負担がこれまで以上に増える可能性はないのでしょうか。また、増えないのであれば、その担保をどのようにしてとるおつもりでしょうか、伺います。</p>	<p>【吉田空港運営戦略推進室参事】 女満別空港における民間委託後の費用負担についてでございますが、女満別空港の民間委託に当たりましては、設備更新や運営に係る経費について道が公費を支出する混合型としているところであります。その負担額につきましては、道が定める上限額の範囲内で事業者から提案を受け、事業期間中、提案のあった道の負担額は変更しないこととしているところでございます。 一方で、大規模災害等からの空港基本施設等の復旧費用は、委託対象となる空港運営事業の範囲を超える不可抗力により発生するものであり、事業者が付保した損害保険による補てんを超える場合には、混合型による公費支出とは別に、空港管理者である道が自らの責任において負担することとなります。</p>
<p>不可抗力によるものではない限りは、道の負担は増えないということを受け止めました。</p>	<p>【豊島空港戦略推進監】 新千歳空港の防災対策についてでございますが、空港は、本道の産業経済や道民生活を支える極めて重要な社会基盤であり、高い公共性や安全性が求められることから、民間委託後も、委託対象7空港について、適切な防災対策が行われる必要があるものと認識しております。 こうしたことから、新千歳空港につきましても、民間委託後、運営権者により適切な防災対策が行われる仕組みとなっておりますが、道といたしましても、「新千歳空港利用者利便向上協議会」など様々な場を通じ、運営権者を含めた関係機関と連携しながら、利用者の安全や備蓄物資の確保など空港における防災対策の充実に努めてまいります。</p>
<p>空港の民間委託後も、運営主体の違いにかかわらず、道は防災対策について自らが主体的に積極的な提言をしていくことが求められます。</p> <p>空港の民間委託では、運航のあり方などが強調されがちですが、利用者の安全が脅かされることはあるかもしれません。特に防災面における道の主体的取組を強く求めまして、次に北海道新幹線における課題等について伺います。</p>	