

令和7年 決算特別委員会（総合政策部所管）開催状況

開催年月日 令和7年11月11日（火）
 質問者 日本共産党 丸山 はるみ 委員
 答弁者 航空港湾局長、航空課長、
 空港戦略担当課長

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
一 航空施策等について （一）北海道航空振興基金について 北海道航空振興基金の昨年度残高について、最後に積み立てられた2019年度との比較で明らかにしてください。 （二）新千歳空港に関する道の意見表明の機会について 新千歳空港は国管理空港で、運営は北海道エアポートが担っています。新千歳空港の利用や空港の在り方等について、道として意見や要望を述べる機会が保証されている協議会は存在するのでしょうか。また、これまでどのような意見や要望を述べてきたのかお答えください。 （三）新千歳空港駐車場値上げの概要等について 今日、これまでも取り上げられてきておりますが、新千歳空港は今年10月10日から駐車場A、B、Cの大幅な駐車場料金の値上げが実施されております。値上げの概要について明らかにしていただきたいと思います。 また、国内主要空港である羽田空港、成田空港、中部国際空港、関西国際空港の駐車場料金との比較も併せて伺います。	【航空課長】 基金の残高についてでございますが、令和元年度までに、民間委託7空港全ての空港ビル会社の株式売却収入を積み立てました基金の残高は、令和6年度末で約29億7千8百万円となっております。令和元年度末の約31億3百万円との比較では、これまでの期間の航空ネットワークの充実や空港の機能強化に資する事業などに活用したことによりまして、約1億2千5百万円の減となっております。 【航空課長】 新千歳空港に関する協議会などについてでございますが、民間委託後の空港運営に当たりましては、北海道エアポートと道や地元自治体との協定に基づきまして、関係する行政機関や経済団体などで構成される空港運営協議会が設置されておりまして、空港運営の方針のほか、航空路線の拡大といった空港運営に関する取組などについて協議する場となっております。 道では、これまで、本協議会を通じまして、北海道エアポートからの事業計画の説明に対し、地元自治体の意見も踏まえ、事業計画で示された目標の達成に向けまして取組を着実に進めるとともに、北海道全体の活性化につなげるよう意見を述べておりますほか、航空の安全・安心の確保と、事故等が発生した際の再発防止策の徹底を要望するなどの対応を行ってきたところでございます。 【空港戦略担当課長】 新千歳空港の駐車場料金等についてでございますが、北海道エアポートは、先月10日から、駐車場料金を改定し、A・B駐車場では、通常期におきまして、入場1時間後から2時間まで300円であったものを1,000円に、24時間ごとに最大1,200円であったものを3,500円に値上げしましたが、空港内の商業施設の利用者に対する駐車料金の割引制度の拡充などについても実施したところでございます。 また、通常期の駐車場料金につきまして、羽田、成田、中部国際、関西国際空港と新千歳空港を比べますと、30分を超えたところから1時間までの料金では、新千歳空港と中部国際空港が無料であるのに対し、他空港では有料となっているほか、24時間ごとの最大料金では、新千歳空港が3,500円であるのに対しまして、他空港では最も高い関西国際空港が3,080円、次いで、羽田空港が2,800円、成田空港が2,100円、中部国際空港が1,800円となっているところでございます。

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
（四）道からの意見・懸念について 今、比較を出していただきましたが、3,500円というのはかなり高いのではないかと思います。北海道エアポートから駐車場料金の値上げが道へ伝えられた際に、道として北海道エアポートへ意見や懸念等は伝えられたのでしょうか。その内容についてお示しいただきたいと思います。 道が伝えた意見や懸念というのは、道が参画する協議会等で発言をしているのか。また、協議会等で駐車場料金値上げの問題は議題として挙がっていたのかどうか、お答えください。 道の方でも値上げ幅が大きいのではないかという認識があったようですが。 （五）新千歳空港インターチェンジについて 道は、新千歳空港へのアクセス強化等を目的に「道央自動車道新千歳空港インターチェンジ」設置を経済界や千歳市等と要望してきました。 改めて、どういった目的でこの設置を求めたのか。また、建設総事業費と道が負担した金額について伺います。 （六）駐車場料金値上げによる懸念等について 新千歳空港インターチェンジの目的としては、こうした大切な目的があったわけですが、駐車場の大幅値上げによって、駐車場の利用を敬遠し、新千歳空港インターチェンジの利用自体が大きく落ち込むことが予想されるのではないかと。空港へのアクセスについて、その影響をどのように考えているか、お答えください。 （六）一 再 北海道はですね、約26億円を投じて、新千歳空港インターチェンジを開通させたわけですが、我が会派では、わずか4分程度の時間短縮のため、莫大な予算を投じるべきではないと反対してきたわけですが、道としては、自動車による空港アクセスをより向上させ、車による利用客数を増大させようという目的であったと思います。その目的のために建設したインターチェンジが、わずか12年で駐車場	【空港戦略担当課長】 道からの意見等についてでございますが、これまで、北海道エアポートや道、地元自治体などで構成する「新千歳空港の運営に関する協議会」におきまして、地元自治体から、空港駐車場の混雑などにつきまして、対策の検討を求める意見があり、北海道エアポートからは、混雑解消に向けて取り組むとの説明があったところでございます。 こうした経過の中、料金改定につきまして、北海道エアポートからは、今年度から始まる中期事業計画の策定時などにおきまして、国や道、地元自治体に対し、改定料金の内容などにつきまして、説明があったところであり、道からは、混雑緩和のための対策であることを受け止めた上で、北海道エアポートに対し、「値上げ幅が大きいため、利便性向上策を同時に実施しないと、利用者の理解が得られないのではないか」、「1時間無料から有料への料金格差が大きくなることから、30分ごとの区分を設けるなど、段階的な料金設定とすべきではないか」などの意見を伝えたとところでございます。 【航空課長（建設部土木局道路課）】 新千歳空港インターチェンジの設置についてでございますが、新千歳空港は、昨年度で、2,400万人以上の方々が利用している北海道の空の玄関口でありまして、新千歳空港と高速道路を直結するインターチェンジは、札幌市中心部や道内各地への円滑で確実な交通アクセスの実現や、高規格道路とのネットワーク化による観光や物流の利便性向上などを目的としまして、平成25年度に整備を完了したところでございます。 総事業費は、平成21年度の事業着手から完成までで約36億円であり、このうち、道の負担額は約26億円となっております。 【空港戦略担当課長】 料金改定の影響についてでございますが、北海道エアポートからは、この度の料金改定は、駐車時間の短縮に加えまして、公共交通機関の利用や他の民間駐車場への利用を促すことにより、駐車場の混雑緩和を図ることを目的としており、駐車場の利用者が、JRやバス、空港周辺の民間駐車場などへシフトした場合におきましても、JRやバスの輸送能力、周辺民間駐車場の収容能力を踏まえますと、著しい影響を与える状況には至らないとの考えを伺っているところでございます。 【航空港湾局長】 料金改定の影響についてでございますが、北海道エアポートからは、駐車場の利用者が、JRやバス、空港周辺の民間駐車場などへシフトした場合においても、著しい影響を与える状況には至らないとの考えを伺っているところでありまして、道といたしましては、空港を利用される方々の利便性が著しく損なわれることがないよう、引き続き、北海道エアポートはもとより、地元自治体などと連携

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
料金の大幅値上げにより利用者の大幅減少に繋がりがかねない現状に追い込まれているのではないのでしょうか。駐車場値上げにより、自動車は近隣の民間駐車場に流れておりまして、予約不要と謳っていた民間の駐車場は、今満車に近い状態となっております、自動車で駐車場に行っても、手頃な値段で入れる保証がないと。平日でも難しいということでした。これは明らかに車によるアクセス利便性の低下となっていないのでしょうか。アクセス利便性の低下を道として黙ったまま放置しておいて良いのか、伺います。 （七）新千歳空港アクセス向上に向けた対策について 駐車場料金はですね、運営権者である北海道エアポートが自由に設定することができると規定されています。しかし、これは空港利用者の利便性に直結すると考えております。とりわけ北海道は他都府県と違い、交通アクセスが脆弱な土地柄であり、自家用車が最も利便性が高いという人も多いと思います。 道も自動車アクセス向上を目的として、新千歳空港インターチェンジ開設を要望していたわけですから、自動車のアクセス向上には責任があるのではないのでしょうか。 道が参画している協議会として、値下げを含めた要望を北海道エアポートに対して行い、自動車によるアクセス低下を一刻も早く解消するべく、道としての動きを道民に示すべきだと考えますが、いかがでしょうか。 （七）一再 既に空港利用者の利便性は著しく損なわれていると。その影響を受けるのは、多くが道民でありまして、やはり今、道として道民の声を代弁して、駐車場料金の値下げも含め、損なわれた利便性の回復を早急に協議会等の場を通して北海道エアポートと協議すべきではないかと。推移を注視してということではなくて、早急にやるべきではないかということなのですが、いかがでしょうか。 値上げの影響は大きいようですので、お願いしたいと思えます。 （八）丘珠空港滑走路延伸によるメリット・デメリットについて 次に、丘珠空港滑走路延伸についてですが、丘珠空港、現在の滑走路 1500m から 300m 延伸を求める要望を北海道は札幌市等と共同で国に行い、国土交通省は延伸の方針を打ち出しています。 丘珠空港の機能強化に向けた取組は、主に札幌市が行ってきたものと承知していますが、道が 300m 延伸要望に加わった経緯と、延伸によりどのようなメリット、デメリットがあるのかお答えください。	し、空港にアクセスする公共交通機関や駐車場の利用実態を把握するとともに、その推移を注視してまいいます考えでございます。 【空港戦略担当課長】 空港アクセス向上に向けた対策についてでございますが、北海道エアポートは、この度の料金改定により、自家用車等で来られる空港利用者を周辺の民間駐車場へ分散化を図るとともに、駐車時間の短縮を図ることで、喫緊の課題でありました空港駐車場の混雑を緩和するほか、料金改定に伴う収益を活用し、新たな立体駐車場などの整備を進めていくことで、空港を利用される方々の利便性向上を図る考えでございます。 道としましては、新千歳空港を利用する方々の利便性が著しく損なわれることがないように、引き続き、北海道エアポートはもとより、地元自治体などと連携し、空港にアクセスする公共交通機関や駐車場の利用実態を把握するとともに、その推移を注視してまいります。 【航空港湾局長】 今後の対応についてでございますが、道としては、空港にアクセスする公共交通機関や駐車場の利用実態を把握し、その推移を注視していくことをはじめ、北海道エアポートはもとより、交通事業者、地元自治体など関係者と連携しながら、新千歳空港を利用する方々の利便性の確保のため、必要な対応を図っていく考えです。 【航空課長】 丘珠空港の滑走路延伸についてでございますが、札幌市が策定した「丘珠空港の将来像」で掲げられました滑走路延伸などの機能強化を図ることは、道内航空ネットワークの拠点として、経済、医療、防災など幅広い分野で役割を果たしていくとする道の「北海道航空ネットワークビジョン」における丘珠空港の将来展望の実現にも適うものと認識の下、令和 4 年 12 月と令和 5 年 8 月、札幌市とともに、国に対し、要請を行ったところでございます。 道といたしましては、滑走路延伸の実現によって、小型ジェット機の通年運航が可能となり、丘珠空港と道内外を結ぶ航空ネットワークが充実することで、多くのビジネス需要や観光需要の受け入れが期待できる一方、旅客数の増加に対応した空港ターミナルビルの拡充や空港アクセスの充実といった課題があるものと考えてございます。

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
（九）滑走路延伸による変更点について デメリットとして、騒音問題が挙げられますが、離発着航空機の本数はどれだけ増加し、離発着時間は現行からどのように変更されるかお示してください。	【航空課長】 滑走路延伸後の運航便数などについてでございますが、「丘珠空港の将来像」におきましては、滑走路が延伸された場合の１日当たりの運航便数につきまして、現在の最大 50 便から、過去の航空機騒音調査のデータに基づく札幌市の試算によりまして、国が定める環境基準の範囲内での運航が可能となる便数として、70 便程度を想定しております。 また、空港の運用時間につきましては、ビジネス需要への対応や搭乗便の選択肢が広がることによります道内外への移動機会が拡大するものと考えているため、現状の運用時間である 7 時 30 分から 20 時 30 分を、7 時から 21 時まで 1 時間拡大するよう、札幌市とともに、国に要望しているところでございます。
（十）丘珠空港周辺の航空機騒音調査等について 札幌市では空港周辺の航空機騒音調査を実施しています。現状では国が定める環境基準値を下回っていると承知しています。この調査は自衛隊所属の航空機も対象となっているのでしょうか。 また、滑走路が 300m 延伸されることにより、自衛隊の離発着航空機や訓練に変更があると確認しているのか、お答えください。	【航空課長】 航空機騒音に関する調査などについてでございますが、札幌市が、毎年、実施している航空機騒音調査は、環境省が定める「航空機騒音測定・評価マニュアル」に従いまして、空港周辺地域で、測定期間中の 24 時間において、民間航空機の定期便のほか、自衛隊機を含む、丘珠空港に離着陸する全ての航空機を対象に実施されております。 また、「丘珠空港の将来像」は、滑走路延伸などの機能強化を図ることにより、民間航空機の活用を促すものでありまして、自衛隊の航空機や訓練の変更を想定したものではありませんと、札幌市から伺っております。
（十）一 再 自衛隊機の訓練変更を想定していないということについて、防衛省から正式に表明されているのでしょうか。	【航空課長】 自衛隊の訓練等の変更についてでございますが、自衛隊が使用する航空機や訓練内容などの変更につきましては、道として、直接、防衛省や自衛隊には確認しておりません。
（十）一 再々 道は、例えばオスプレイが道内に飛来する際には、事前の情報提供を繰り返し求めてきました。オスプレイについては情報提供を求められるのに、今回の丘珠についてはなぜしないのか、滑走路 300m 延伸で、民間航空機の増数の本数は想定されているわけですから、自衛隊機の離発着がどれだけ増加するのかわからないということでは、正確な影響想定を地元住民に説明できない、これでは問題があると思います。防衛省に確認するべきではないでしょうか。お答えください。	【航空課長】 自衛隊の訓練等についてでございますが、滑走路延伸後の自衛隊の訓練内容などにつきましては、国土交通省や札幌市とともに、防衛省や自衛隊とも情報交換しながら、訓練内容の把握に努めてまいります。

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
（十一）丘珠空港の活性化に向けた対応について 丘珠空港は道内・道外各地を高速でつなぐ貴重な交通、空港です。とりわけ医療分野では医師・患者ともに丘珠空港を利用して札幌と全道を結ぶ命綱ともいうべき役割をこれまでも果たしているということで、丘珠空港の利便性向上は期待をしているところです。 ただ、一方で丘珠空港は、自衛隊が管理する滑走路等を民間機が共用で使用する、いわゆる共用空港であり、滑走路の延伸によって、軍事的な利用が拡大し、軍用機等の離発着が増加し、道民の不安が増大する可能性も否定できないと思うわけです。 延伸によるメリットがある一方、わずかでも不安がある場合には正確かつ丁寧な説明で、地域住民に納得を得る姿勢が必要と考えています。 道として情報の共有や提供などを通じて、丘珠空港の活性化に向けてより丁寧な対応を求めているべきと考えますがいかがですか。	【航空港湾局長】 今後の対応についてでございますが、丘珠空港において、滑走路延伸などの機能強化を図ることは、小型ジェット機の通年運航が可能となるだけでなく、防災支援機能の確保あるいは道内外を結ぶ、さらなる航空ネットワークの充実、さらに新千歳空港との相互補完による道央圏の空港の機能強化にも資するものと認識しております。 このため、道といたしましては、本年 10 月に国が策定・公表いたしました「丘珠空港機能強化計画書」について、地域住民の皆様などに情報提供を行った上で、広く意見を集める、いわゆるパブリック・インボルブメントを推進するために国が設置した協議会に、札幌市とともに参画したところであり、引き続き、道の各種広報媒体などを活用しながら、空港を利用する道民の皆様への周知活動や今後開催される予定の住民説明会などに協力してまいります。

