

平成28年3定 予算特別委員会(総合政策部) 開催状況

開催年月日 平成28年10月4日

質問者 日本共産党 佐野 弘美 委員

担当部課 総合政策部空港運営戦略推進室

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>一 空港民営化について</p> <p>道内空港の民営化について、道は新たに部長級をトップとする部署を設置して推進。道管理の女満別空港の資産査定のための事業費6千万円が計上されました。</p> <p>東京オリンピックが開催される2020年度を目標に民営化するという期限先にありきで突き進んでいるという印象は否めません。</p> <p>空港が所在する地元自治体や経済界だけでなく、道内の有識者を含め、道内の交通体系について総合的に検討する必要があると考えます。</p> <p>また、道民に広く情報公開を行うことも必要です。</p> <p>(一)民営化に参加しない自治体等の懸念について</p> <p>防衛省所管の丘珠空港を含め、民間委託の検討に合わない空港が6空港あります。</p> <p>紋別空港がある紋別市の宮川良一市長は「民営化した場合、採算性の悪い空港から切り捨てられるのではないか」と議会で答弁しています。</p> <p>民営化に参加しない自治体の懸念や疑問はどのように掌握しているのでしょうか。</p> <p>それに対して道は、どのように応じているかお答えください。</p> <p>紋別市長が、懸念を表明したのは知事が4月に意見交換した後の6月議会のことです。知事の説明では、懸念が払拭されていない、ということは指摘をしておきます。</p> <p>(二)道内空港のネットワークについて</p> <p>9月に発表された「素案」では、民間委託の基本的な要件として、道内13空港のネットワークの充実・強化を掲げています。民間企業への委託が検討されているのは7空港であり、赤字空港を含む13空港の維持に責任を負うわけではないはずです。</p> <p>民間企業からの提案に何を期待しどのような内容を想定しているのか伺います。</p>	<p>〔薬袋空港運営戦略推進室参事〕</p> <p>自治体の懸念等についてでございますが、空港運営の民間委託の検討に当たっては、地域のご意向やご意見が極めて重要であることから、道では、道内13空港関係自治体を数度にわたり直接訪問し、意見交換等を行ってきたほか、知事と関係首長との意見交換などにより、その把握に努めてきたところでございます。</p> <p>この中では、民間委託に期待するご意見があった一方で、「民営化という単語に良い印象がない」、「収支状況からは、当空港の単独民営化は困難なので、民営化には参加しない」、「公共的な位置付けから、民営化に参加しない空港も含めしっかり守ってほしい」といった趣旨のご意見も寄せられたところでございます。</p> <p>このため、道としては、今回の民間委託は、施設の所有権を移転した国鉄等の民営化とは異なるものであることを丁寧に説明するとともに、「北海道発の提案」の素案において、民間委託を選択しない空港については、引き続き空港管理者が維持管理に取り組む考えを盛り込んだところでございます。</p> <p>〔薬袋空港運営戦略推進室参事〕</p> <p>民間企業からの提案への期待についてでございますが、本道の重要な交通手段である航空ネットワークの充実・強化は、海外の成長力を取り込み、広域観光振興を柱とする本道の発展を図る上でも極めて重要なものでございます。</p> <p>このため、「北海道発の提案」の素案には、民間委託の基本的要件として、道内航空ネットワークの充実・強</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(三)ネットワーク維持についての道の責任について 道内空港ネットワーク維持は、民間頼みではなく、離島及びそれ以外の生活路線と地方空港を維持すべきだと考えますが、国、道の責任でネットワークの維持に取り組んでいくという決意と構想は持っているのでしょうか。</p> <p>前の質問で道内13空港の維持について、民間のアイデアに期待するとのご答弁でしたが、その一方で離島や地方生活路線は、国に支援策を要望すると民間と国頼みで、道内航空ネットワーク維持について道が汗を流そうという決意は伝わってこない、国と民間任せで航空ネットワークが維持できないのではないかと指摘します。</p> <p>(四)女満別空港の資産査定について (欠)</p> <p>(五)民間委託前の税金投入について 今定例会に女満別空港の資産査定事業予算6千万円が提案されていますが、査定結果によっては空港や空港ビル等の価値を向上させるために民間委託前に、道民の税金投入もありうるということでしょうか。 資産価値十分な空港ビルを提供し、30年を超える運営権を終えたら、また、大規模な設備改修が道に求められる、つまり、民間企業が利益を上げるために税金が投入されるという仕組みになるのではないかと懸念が生じるわけですが、ならない保証はあるのかお答えください。</p>	<p>化に資するものであることを明記するとともに、入札参加事業者に対し、民間委託を選択しない空港を含む全道の空港で構成される航空ネットワークの充実・強化と活用について、提案を求めているところでございます。</p> <p>道としては、複数空港の一括民間委託の効果が、全道に及ぶような民間の創意と工夫を活かした提案が出されることを期待しているところでございます。</p> <p>〔竹花空港運営戦略推進室次長〕 道内航空ネットワークの維持についてでございますが、四方を海に囲まれ広大な本道では、広域観光やインバウンドの振興のみならず、地域の暮らしや医療提供体制に大切な役割を果たしている道内航空ネットワークの充実強化は重要な課題と認識しており、道内空港の一括民間委託においても、基本的要件としているところでございます。</p> <p>また、道といたしましては、離島などの空港や地方生活路線については、その公共性に着目し、従前から国に対し、必要な支援策を講じるよう働きかけを行ってきたところであり、引き続き地域航空路線の確保に向け取り組んでまいりたいと考えてございます。</p> <p>〔上原空港運営戦略推進室参事〕 女満別空港の維持管理についてでございますが、滑走路など基本施設については、航空機の安全運航のため、法の定める基準に従い、必要な修繕や更新等を行うことが求められており、管理者は、民間委託の予定の有無にかかわらず、必要性を勘案しながら、適切な維持管理に努めているものであり、譲渡価格を上昇させる目的で行っているものではございません。</p> <p>また、ターミナルビルについては、民間企業が保有する施設であり、その整備改修については、空港ビル会社の経営判断に基づき、投資の回収可能性を勘案して行われるものでございます。</p> <p>なお、コンセッションによる民間委託期間中、運営権者は、機能劣化等に対応するため、実施契約に定めるところにより、自らの負担で維持管理や更新投資を適切に行うこととなります。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>投資の回収可能性を勘案するとのことでしたが、回収可能性を大きく見積もれば過大な設備投資となるという、ならない保証はないのだということを指摘をしておきます。</p> <p>(六)仙台空港等の収支試算について 仙台空港が7月に、民営化されました。いま、高松空港と福岡空港の民営化が先行していると承知していますが、それらの空港の、航空系事業と非航空系事業を合わせた収支の状況をお答えください。</p> <p>(七)女満別空港の運営権設定について 仙台空港は東日本大震災を乗り越え黒字になり、福岡も高松空港も黒字とのことでした。道内の国管理の4空港は、稼ぎ頭の新千歳があるのでトータルでは黒字です。道管理の女満別空港が、赤字経営の空港の運営権設定の最初の事例となると考えますが、運営権の売却という形態にならないのではないのでしょうか。お答えください。</p> <p>(八)民営化後の財政負担について 6千万円をかけた調査の行方を、大変不安に思うところでありますが、仮に運営権の売却以外の方法で女満別空港を民営化した場合、道の財政負担のあり方をどのように考えているのか。 財政支出は、そもそも、一括民営化の趣旨に反するのではないのでしょうか。</p> <p>財政支出は一括民営化の主旨に反するのではないかと、こうしたことに対するお答えにはなっていないように思いましたが、民営化を強行することで利益は民間に、さらなる負担は道民に、というふうになるのではないかと懸念が拭えないことを指摘をしておきます。</p>	<p>〔薬袋空港運営戦略推進室参事〕 国管理空港の収支についてでございますが、国土交通省においては、毎年、空港別収支を公表しており、実質的な利益水準を表す指標として、経常損益から支払利息や減価償却費を差し引いたEBITDA(イービットダー)を算出しております。 直近で公表されている3カ年度の数値を概数で申し上げますと、福岡空港は24年度20億円、25年度47億円、26年度45億円、仙台空港は同じく、マイナス20億円、マイナス15億円、プラス7億円、高松空港は同じく、2億円、4億円、4億円となっているところでございます。</p> <p>〔上原空港運営戦略推進室参事〕 女満別空港の運営権設定についてでございますが、道内空港運営の一括民間委託の検討に向け、本定例会でご審議いただいている補正予算の議決後、女満別空港の資産査定とともに事業可能性調査を行うこととしていただいております。 空港運営の民間委託を実現するには、事業者からビジネスとして十分成り立つと評価される必要があるため、女満別空港の委託方法等の検討にあたっては、資産査定や事業可能性調査の結果を十分精査し、総合的に判断してまいりたいと考えております。</p> <p>〔竹花空港運営戦略推進室次長〕 女満別空港の民営化についてでございますが、本定例会におきまして、女満別空港の資産査定等に必要予算をご審議いただいておりますところであり、補正予算の議決をいただいた後、資産査定とともに、民間による空港運営の事業可能性を調査することとしていただいております。 一方、民間委託の手法には、自治体の関与のあり方も含め、複数の方式が存在するところでございます。 今後、道では、資産査定等の結果をもとに、立地自治体のご意向も踏まえながら、委託対象とする施設や委託の条件など、民間委託の方法について検討することとしております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(九)北海道新幹線が空港経営にあたる影響について</p> <p>道は2013年に行った、新幹線が札幌まで延伸された場合の交流人口の試算をし、そのなかで、鉄道利用が3.6倍となる一方で、航空機の利用は25%も減るとしています。また、北陸新幹線でも航空機の利用減が報道されています。</p> <p>新幹線建設の影響等について、どう検討しているのか、検討がされないまま空港民営化を進めるべきではないと考えますが、見解を伺います。</p> <p>新幹線建設という大規模公共工事推進の時は積極的に試算をし、道内の交通体系の影響については予想困難だとのことでしたが、ご都合主義の印象は否めません。</p> <p>(十)道内航空ネットワークへの影響について</p> <p>さまざまな懸念や検討課題がある中で、今年中に国への意見を表明するなどとしていますが、道内の航空ネットワークを維持する上で、空港の民営化が果たしてふさわしいのか、立ち止まって考えるべきではないでしょうか。</p> <p>道民や関係者の意見を丁寧に伺いながらといいながらも結論は複数空港の一体的運営の実現に向けて取り組むとのことでしたが、一括民営化ありきで突き進むことには変わりはなく、反対や慎重な対応を求める意見を聞く姿勢からはかけ離れていると、指摘をして私からの質問を終わります。</p>	<p>[野村空港運営戦略推進室長]</p> <p>北海道新幹線が空港経営にあたる影響についてでございますが、北陸新幹線長野ー金沢間の開業1年で、競合いたします航空路線の利用者が前年比40%を超える減少となっているとの報道は承知してございます。</p> <p>他方、北海道新幹線に関しまして、新函館北斗までの開業後におきましても、競合する航空路線利用者数は、前年を上回る月もあるなど順調に推移していることも承知してございます。</p> <p>このように、交通機関の競合の関係は、一概には申し上げることはできず、さまざまな要素が影響を及ぼしているものと考えられますことから、不確定要素が極めて多いそうした中では、北海道新幹線札幌延伸が航空機利用に与える影響はもとより、道内空港の経営にどのような影響を与えるかといった点を予想することは困難なものと考えてございます。</p> <p>[實國空港戦略推進監]</p> <p>道内空港の民間委託についてでございますが、道といたしましては、民間委託による複数空港の一体的運営の実現により、空港の機能強化を図るとともに、地域間の連携による広域周遊ルートの形成を促進し、国内外から多くの方々を呼び込み、その成長力を取り込むことなどにより、本道の持続的発展につなげていくことができるものと考えております。</p> <p>また、民間委託による一体的運営によって、食や観光の分野での新規需要創出や取扱貨物の大幅増に加え、国内外の経済動向や災害への柔軟な対応なども期待できるところでございます。</p> <p>道といたしましては、年内にも国に提出する地元意見の取りまとめに向けまして、道民の皆様を始め、関係する自治体や経済界の方々などのご意見などを丁寧に伺いながら、こうした民間委託の効果が本道全体に及ぶよう、複数空港の一体的運営の実現に向け取り組んでまいりたいと考えてございます。</p>