

## 第2回定例道議会での高橋道議の一般質問と道答弁の内容

### ○高橋道議質疑（北海道新幹線延伸問題などについて）

北海道新幹線札幌延伸にかかわる諸課題について、何点か御質問をいたします。

この夏には、北海道新幹線の札幌延伸について、国の判断が示される予定となっております。

仮に、札幌延伸が決定されますと、早くも平成22年度からの具体的な事業開始が想定されますが、北海道新幹線の札幌延伸につきましては、平成15年に、およその事業費が示された時点で、新函館駅から札幌駅までの総事業費は、約1兆800億円と試算されておりました。

一方、この間、新幹線工事にかかわる資材の高騰から、工事を行っている北陸、九州、北海道など、新幹線建設に関係する道や県に対し、負担の増を求めてまいりました。

関係する道県では、既に工事中でもあることから、負担を渋々了承した県、納得せずに応じなかった県など、さまざまな対応でした。

平成15年から5年経過した時点での不足分が約900億円ですから、経済状況にも左右されますが、今後、単純比率で計算しても、札幌延伸で約2100億円の増加が見込まれることとなります。道として、総事業費の増嵩をどのように試算されているのか、お聞きいたします。

次に、地元負担と債務の扱いについてお聞きをいたします。

かなりの確率で総事業費が増嵩すると推測されますが、起債での長期償還としても、負担がふえることには変わりはありません。道として、事業費負担増についてどのようにお考えか、お聞きをいたします。

### ○高井副知事答弁

北海道新幹線の札幌延伸に関しまして、まず、総事業費の見直しについてであります。新幹線の建設費につきましては、これまで、国土交通省が、認可、着工に至る検討過程において、試算額として公表してきたところであります。

平成17年4月に着工いたしました北海道新幹線新青森—新函館間の建設費4700億円につきましては、平成15年4月の価格で国土交通省が試算したものであり、これを平成20年4月の価格で見直した結果、資材価格高騰などの要因から、900億円程度、増加する見込みが示されておりますが、札幌延伸に係る建設費につきましては、今後の建設物価などの要因によりまして変動することも考えられますが、現時点では明らかにされていないところであります。

また、こうした積算は、高度な専門的知見に基づき行われているものであり、道において独自に試算することは難しいものと考えております。

### ○高橋道議質疑

新幹線の札幌延伸につきましては、いまだ全道的なコンセンサスを得るには至っていないものと推察いたします。

地元負担は起債で行うこと、残債の多くが交付税で還元されることを差し引いても、多額の道

費投入は明らかであり、その負担は道民全体で負うこととなります。

しかし、札幌以北・以東においては、延伸についてのメリットを感じる事ができず、必要性に疑問を持ったり、持たないまでも、無関心の方も多いわけですが、これらの方を含め、道民のコンセンサスを得ることは必要なことと思います。この点についてのお考えをお聞きいたします。

### ○高井副知事答弁

新幹線建設に係る地元負担についてであります。道財政は大変厳しい状況にある中、新幹線建設に係る道の負担につきましては、行財政全般にわたる改革を進めるなど、歳入歳出全体の中で調整を図り、着実に対応していくこととしているところであり、また、地方負担につきましては、今後とも、関係府県などとともに、その軽減措置などを国に強く働きかけてまいりたいと考えております。

道民の皆様の御理解についてであります。道といたしましては、新幹線の持つ、数多くのすぐれたメリットや、北海道全体の発展につながる大きな可能性などについて、道民の共通の理解を得ることが必要でありますことから、これまでも、さまざまな機会、媒体を活用して、全道に向けた広報啓発活動を実施してきたところであります。

こうした中、本年2月には、道北・道東地域におきまして、新幹線パネル展を開催したほか、今月には、北海道新幹線の札幌延伸の機運をさらに盛り上げるため、道や北海道新幹線建設促進期成会、経済界が一体となって、YOSAKOIソーラン祭り会場を初めとするイベント会場などにおきまして、街頭啓発や署名活動を実施しているところであります。

今後とも、新幹線のメリットや経済効果はもとより、地方負担についても、道民の皆様にわかりやすくお伝えするよう、啓発資料をさらに工夫するなどして、市町村や経済界などと緊密な連携を図りながら、道内各地に向けた情報発信に努め、道民一丸となった新幹線の誘致活動に積極的に取り組んでまいります。

### ○高橋道議質疑

札幌延伸後の停車駅にかかわる戦略についてお聞きをいたします。

北海道新幹線の札幌延伸が実現した場合、木古内、新函館、八雲、長万部、倶知安、新小樽、札幌に駅が予定されていますが、JR北海道の運行計画によると、俗に言う、ひかり・こだま方式が採用されることになるものと思います。

この場合、最短を考えれば、新青森から直行で札幌ということになるわけで、この間に予定されている六つの駅は飛ばされることとなります。

期成会などの試算ですと、札幌駅—東京駅間は、最短で約3時間57分であり、札幌駅から、JR、そして新千歳から羽田まで航空機を使用し、モノレールとJRに乗ると、東京駅までは約3時間40分で、時間的に違いはないと力説をしております。

しかし、それは、最大時速360キロで運行された場合にのみ可能であり、現実的には、JR貨物からの要請をのむことになると、供用走行区間内である青函トンネル内とその前後は、在来線並みの時速140キロしか出せず、試算より18分長くなります。

さらに、新函館—札幌間は、その区間の75%はトンネルであり、防音をクリアするためには、時速260キロとなるため、43分のロスで、合わせて、期成会の試算より61分を多くかかることとなります。札幌—東京間は約3時間57分ではなく、約5時間というわけです。

スピードが命、それが唯一の存在意義である新幹線は、一刻も早く目的地に着くためには、途中の駅は極力少ないほうがよいという結論になり、ひかり方式は新青森—札幌間、あとは、数本のこだま方式となるわけでございます。

さて、新駅ができ、新幹線効果が期待されている各自治体の活性化と、運行にかかわる北海道の戦略についてお聞かせをいただきたいと思っております。

### ○高井副知事答弁

札幌延伸後の新幹線の停車駅などについてであります。JR北海道は、新幹線列車の停車駅につきましては、今後、新幹線利用者の見込み数や地域の要望などを総合的に勘案して、決めていくこととしているところであります。道といたしましては、地域からの要望を十分考慮し、判断していただきたいと考えており、新幹線駅を核とした、地域のまちづくりに向けた取り組みなどについても、JR北海道に伝えてまいりたいと考えております。

また、札幌延伸の実現は、本道経済の活性化や地域の振興に重要な役割を果たすものでありますことから、新幹線の開業効果を最大限に生かすために、経済界や産業団体、市町村などで構成する、全道的な視点に立った検討体制を構築し、広域観光の推進や地域産業の振興など、総合的な施策の検討を進めてまいりたいと考えております。

### ○高橋道議質疑

新函館駅から現函館駅への乗り入れの受けとめについてでございます。

札幌延伸にかかわる並行在来線問題は、北海道にとって難しい問題であり、先日発表されたJR北海道の見解に対して、沿線各地からさまざまな反響がありました。

とりわけ、函館市からは、並行在来線とは言いがたい新函館駅—現函館駅間が並行在来線と位置づけられたことについて、大きな憤りとともに、北海道とのこれまでの協議で確認された事項、あわせて、JR北海道との調整について、強い要望がなされました。

また、先日の代表格質問でも、今日的事態の認識について、さらには、地域の意向が十分に配慮されるよう、道の努力について質問がございました。

その中で、道は、早期に解決しなければならない重要な問題であると認識している、また、沿線自治体とも十分協議をするなどして、双方の理解が得られるように努めたいと、至極、平均的な見解を示しました。

道は、過去の歴史的経過を踏まえた上で、新函館駅—現函館駅間を並行在来線と位置づけた J R 北海道の考えをどのように受けとめられたのか、お聞きをいたします。

#### ○高井副知事答弁

札幌延伸に伴う並行在来線の取り扱いについてであります。J R 北海道におきましては、北海道新幹線の新函館—札幌間が開業した場合の経営分離区間を函館—札幌間とし、札幌都市圏輸送の小樽—札幌間は引き続き運営するとの考えを示しているところであります。

この J R 北海道の意向につきましては、並行在来線は、新幹線と物理的に並行している、もしくは、新幹線ができることによって機能が転移する区間で、J R が経営分離すると判断した区間であるとの国の考えを踏まえ、示されたものと受けとめております。

道といたしましては、新函館駅と現函館駅とのアクセスにつきましては、新幹線開業の効果を最大限に生かす上で重要であると考えておまして、J R 北海道において、地元の意向にも十分配慮して判断していただきたいと考えております。

#### ○高橋道議質疑

新函館駅と現函館駅間は、小樽—札幌間のような、通勤、通学、通院などの都市間輸送とは、少なからず意味合いを異にします。

現在、函館市は、年間観光客の入り込み数が昨年度で450万人を少し切ったはいえ、道内でも有数の観光地であると自負しておりますし、全国で一番魅力的な町にも選ばれた都市となっております。観光入り込み客に占める J R の利用もまた大きいものがあります。

新幹線を利用し、函館の観光を目的に来られ、新函館駅におりられた皆さんの足は、今後どうなるのでしょうか。J R 北海道は、この方々のことを考慮されないのでしょうか。あとは、函館市が考えることであり、もうからないことには J R は関係ございませんということなのでしょうか。これが、長距離大量公共交通機関を独占的に支配する大企業が行うことなのか、にわかには信じがたい思いでいっぱいです。

並行在来線として経営分離され、現函館駅に J R が乗り入れないことによって、函館市の経済は壊滅的なダメージを受けることとなります。観光客の入り込み減と、かかる経済的影響についての御見解をお聞きいたします。

#### ○高井副知事答弁

並行在来線の経営分離による函館市への影響についてであります。函館市におきましては、J R 北海道が、北海道新幹線の新函館—札幌間が開業した場合の経営分離区間を函館—札幌間とし、札幌都市圏輸送の小樽—札幌間は引き続き運営すると表明したことを受けまして、新函館駅—現函館駅間のアクセスの充実が、新幹線開業を生かしたまちづくりのために不可欠との趣旨から、J R 北海道に対し、これまでどおりの運営継続を要請するとともに、道に対しまして

も、市の取り組みに対する協力の要請があったところであります。

道といたしましては、この間の交通アクセスの確保は、函館市の基幹産業である観光の振興や、沿線地域の住民の生活などにかかわる大変重要な問題であると考えておまして、今後とも、ＪＲ北海道と、並行在来線の取り扱いについて率直な意見交換を行うとともに、函館市とも十分協議し、双方の理解が得られるよう努めてまいります。

## ○高橋道議の再質問

さて、新幹線でございますけれども、平成6年における、道と函館市との確認書及び覚書では、新駅—現駅間のアクセスについて、新駅手前からの短絡線や新駅からのスイッチバック方式で、現函館駅への新幹線乗り入れを有力な案としてうたい、これに北海道が責任を持つというものでした。

このことは、当時、函館市が、道南の中核都市としての存亡をかけ、地域の総意をもって新幹線の乗り入れを強く求めた結果としての約束事であり、札幌までの最短直行ルートという観点から、現渡島大野駅を新駅とすることに対する地域としての同意の前提でありました。

その後、平成17年に、知事は、新幹線の現函館駅乗り入れは、多額の費用を要することから困難であるとの見解を示し、在来線の活用による両駅のアクセスの充実についての考え方で、新八代方式同様の対面ホームによるシャトル便方式を提示し、函館市もこの案に理解を示したわけであり、道とすれば、このことに責任を持つ立場にあります。

もとより、この時点で、札幌開業時は別扱いであるなどということは、だれしもが思いもよらなかったことであります。

しかるに、さきの新幹線・総合交通体系対策特別委員会の質疑におきまして、道は、この確認は、新青森—新函館間の開業時における新函館駅—現函館駅間のアクセスについて行われたもので、札幌延伸後においても、ＪＲ北海道が両駅間を継続運行することを前提としたものではないと、当時からそのことは織り込み済みのような認識を示されました。まさしく他人ごとであります。

特別委員会での道の見解をお聞きすると、道は、このことを平成17年の段階で既に知っていたということになりますが、事前にＪＲ北海道から情報を得ていたのか、お聞きをいたします。

次ですが、新幹線建設促進期成会の筆頭に名を連ねる道は、第三者ではなく、まさしく当事者であります。その自覚と対応が必要であります。その基本姿勢についてお伺いをいたします。

これまで、新駅—現駅間におけるアクセス問題、並行在来線の維持については、北海道新幹線だけではなく、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線においても惹起しております。

東北新幹線では、新青森—現青森間のアクセスは、奥羽本線に接続され、引き続きＪＲ東日本が運行することにしております。

北陸新幹線では、長野—篠ノ井間、横川—高崎間についてもＪＲ東日本が、九州新幹線では、八代—新八代間、川内—鹿児島中央間をＪＲ九州が、それぞれ運行します。

また、九州新幹線長崎ルートでは、肥前山口―諫早間における並行在来線の経営分離について、鹿島市と江北町が反対し、同意を得ることができず、着工が2年おくれ、最終的に、JR九州は、肥前山口―諫早全区間を、経営分離せず、上下分離方式により20年間運営することで決着をいたしました。

道は、これらのことを踏まえて、例外的扱いなども含めた、道と函館市、さらには道と沿線自治体との間で、場合によってはJR北海道も含めた、常設の協議の場を設置し、問題解決を図るお考えがあるか、お聞きをしたいと思います。

さて、函館市においては、北海道新幹線にかかわる平成6年の協議経過などを踏まえ、平成7年3月に函館駅周辺整備構想を策定し、平成10年から16年にかけて、市が事業主体となって、総額約115億円の巨費を投入して、現駅地区の区画整理事業を実施し、駅舎の建設、線路の移設、駅前広場の拡張を行いました。

駅舎や線路の移設については、将来的な現駅への新幹線車両の乗り入れにも対応でき、予想される乗降人員数を函館市とJR北海道が双方で確認をした上で、JR北海道からの、広域的な集客に対応した駅舎及び駅舎の補完機能としての商業施設、業務施設の複合機能を有する整備という意向を踏まえ、約86億5000万円、そのうちの約50億円を公共補償としてJR北海道に支払い、JR北海道が駅舎の設計をし、オランダのロトンダという建築様式を取り入れて整備したものであります。

また、関連施設整備として、臨港道路駅西口線の整備に約11億3000万円、広域的な集客に対応する複合施設用地として、旧国鉄清算事業団用地を約17億円で取得し、函館駅及び周辺施設に総額約115億円の巨費を投じました。

予想乗降人員を函館市と協議し、かかわる駅前周辺整備にもみずから関与したにもかかわらず、自己の都合だけで、列車を一両も入れないという判断は、これまでの長い信頼関係を地に落とし、みずから今の現函館駅の必要性を否定するだけではなく、まさしく、国の広域観光圏に選ばれ、競馬場が新しくなり、五稜郭公園内に奉行所が復元され、道内唯一の国宝である中空土偶が展示されるなど、将来のまちづくりの基礎であり、函館市の基幹産業の観光に壊滅的なダメージを負わせてしまうことになり、ひいては、JR北海道の判断が、一自治体の将来を左右することにもなりかねないのであります。

どうぞ、後志地区も含めた沿線自治体の味方となっていただきたい。それぞれのアクセスを守るため、改めて北海道の決意をお聞かせ願いたいと思います。

## ○高井副知事答弁

最初に、新幹線と並行在来線に関しまして、まず、JR北海道が経営分離区間を表明した時期についてであります。JR北海道は、平成11年5月17日の、自民党・自由党整備新幹線協議会のヒアリングにおきまして、北海道新幹線の札幌延伸に伴う経営分離区間を函館―小樽―札幌間とし、札幌都市圏輸送は引き続き運営するとの考えを明らかにしており、この時点において、

札幌都市圏輸送区間は具体的には示されておりませんが、経営分離の対象とする区間については、函館—小樽—札幌間と承知していたところであります。

なお、ＪＲ北海道は、本年３月２５日の国の整備新幹線問題調整会議のヒアリングにおきましても、経営分離区間は函館—札幌間とし、札幌都市圏輸送の小樽—札幌間は、引き続き運営するとの考えを示したところであります。

次に、札幌延伸に向けた対応についてであります。札幌延伸は、北海道全体に大きな効果をもたらすものであることから、道といたしましては、政府・与党への要請活動はもとより、道民機運の醸成に向けた啓発活動など、沿線市町村や経済界などと緊密な連携を図りながら、さまざまな取り組みを実施してきたところであります。

そうした中、札幌延伸を実現する上で、新函館駅—現函館駅間のアクセスをめぐる問題を初め、並行在来線に係る課題についての沿線自治体の皆様の御理解が極めて重要でありますことから、道といたしましては、今後とも、沿線自治体の皆様やＪＲ北海道との率直な意見交換を重ねるなど、全力を挙げて取り組んでまいります。

次に、沿線自治体との協議についてであります。道といたしましては、新幹線をめぐる課題について、情報を共有するとともに、沿線自治体の考え方や意向などをしっかりと把握するため、これまで、後志地域の沿線自治体及び道で構成する北海道新幹線後志沿線自治体調査研究会や、渡島総合振興局管内における、総合振興局と沿線自治体との話し合いの場などにおきまして、意見交換を行っているところであり、こうした中で、沿線自治体からは、並行在来線の経営分離に対して、さまざまな意見があるところであります。

このため、道といたしましては、今後とも、これまで行っている意見交換等の場を積極的に活用するなどして、函館市を初めとする沿線自治体とさらに協議を進めてまいります。

次に、札幌延伸に向けた今後の取り組みについてであります。道といたしましては、新函館駅—現函館駅間を初めとする並行在来線の取り扱い、観光の振興や沿線地域の住民の方々の通勤、通学、通院などにかかわる大変重要な問題であると考えておりまして、ＪＲ北海道が決定する経営分離区間につきましては、地域の意向にも十分配慮して判断していただきたいと考えております。

札幌延伸を実現する上で、運営主体となるＪＲの同意や、並行在来線の経営分離に対する沿線自治体の同意等は、整備新幹線の認可、着工に当たっての基本条件とされていることから、新函館駅—現函館駅間のアクセスをめぐる問題などは、早期に解決しなければならない重要な課題と考えております。

今後とも、ＪＲ北海道と、並行在来線の取り扱いなどについて、率直な意見交換を行うとともに、函館市を初め、沿線自治体と十分協議するなどして、双方の理解が得られますよう努め、新幹線の札幌延伸の一日も早い実現に向けて、全力で取り組んでまいります。

## ○高橋道議

北海道新幹線の札幌延伸につきましては、もはや、とめることのできない動きとなっていることも、私自身承知をしておりますし、新幹線は、政令都市や100万都市などを結ぶことで本来の目的を果たせるものと思っております。

しかし、北海道新幹線の札幌延伸について見ていますと、沿線の自治体は、駅を設置する場合、事業費を負担し、さらに駅周辺の整備を独自で行います。

そうであっても、新幹線は、すべての駅に停車するわけではなく、1日に数本の列車が停車するのみで、あわせて、並行在来線と位置づけられて、通勤、通学、通院などの住民の足を確保するためには、三セクかバスの代替で、負担金か補助金の支出が避けられません。

金を払って不便になる沿線自治体、一人、札幌だけがその恩恵を受けるとするのは、納得のいく話ではありません。

道民がすべからく、新幹線を歓迎できる素地をつくるのは大変難しいものとは思いますが、新幹線誘致に力を入れてきた関係者は、それらの声を真摯に受けとめ、とりわけ、沿線自治体のまちづくりに支障が出ないように対処していくべきことを指摘したいというふうに思いますし、よもやとは思いますが、知事が独断で判断することはないだろうということも伝えておきたいと思っております。

## ○高橋道議質疑（HACと丘珠空港について）

HACと丘珠空港についてお聞きをいたします。

HACの問題については、知事与党の皆さんからも危惧する意見が出されました。

知事は、親会社の日本航空及び会社更生法による管財人に対し、筆頭株主としての責務を果たしてもらいたいと申し出ているようですが、その子会社であるHACの株を49%所有する道にも責任があります。

最低でも5機体制でなければ利益が確保できないというのが航空業界の常識のようではありますが、なぜ、黒字体制に持っていくことが困難な3機体制で運営をしてきたのか、また、日本航空グループからの人的支援は、国のタスクフォースでも指摘されていたように、高額な人件費の要因とはなっていなかったのか、経営は日本航空出向者に任せてはいなかったのかなど、まず、株主としての責任を道民に明らかに示すべきと考えますが、御見解をお聞きいたします。

道は、新しいHAC経営体制の基本的な考え方を6月末までに取りまとめ、9月の第3回定例会に事業プラン案を示すことになっています。

しかし、道が主体の、いわゆる道が経営する道営の航空会社としてHACを運営するには、日本航空からの、運航、整備のほか、航空チケットの販売体制など、支援が必要不可欠であることは言うまでもありません。

新しいHAC経営体制の基本的な考え方は、日本航空との間で取りまとめるお考えのようですが、日本航空側は、出資は維持しますが、基本的に15%以下の出資であるということ以外に、何

を協力していただけるのか、いまだ定かではありません。

6月末に取りまとめられる新しいHAC経営体制の基本的な考え方では、経営の基本方針、新たな経営体制、事業実現に向けた課題への対応、事業見通しなどとなっていますが、先日の代表格質問に対する答弁でも、具体的な路線、便数や、さらなるコストの削減、利用促進などを検討するという答弁にとどまり、具体的な内容とはなっておりません。

3機体制からの増機、団体旅行客も受け入れることが可能な、観光バス1台分以上の50人から70人程度の機材の導入の検討や、中・大型機では、搭乗率の低い本土便と道内便の接続路線の開拓、整備、運航に必要な専門職員の確保と養成、部品の調達、運航に必要なマニュアル類や、日本航空の予約システムやマイルなどの利用、各空港の地上支援など、6月中旬の今、その骨子はおおむね固められているはずと認識しますので、お尋ねをさせていただきます。

次は、これも、航空業界の常識のようですが、親会社から切り離された子会社に対し、もとの親会社が、営業面や技術面、そして運航面での支援を継続するとしても、その支援に対する利用料金には大きな差異が生じ、さまざまな支援にかかわる費用が従来より増加することは避けられないものようです。

HACが日本航空の子会社だったときであっても、親会社の日本航空からかなりの支援を必要としましたが、それらの費用がすべて増加して、日本航空側から請求されることになると、現状の赤字がさらに膨らむことは避けられないことが想定されます。このことについての認識をお伺いいたします。

次ですが、HAC存続といっても、実態は、道が航空会社を運営することになります。

そこで問題なのは、航空業界における豊富な知識と経験を持つ人材の確保ということでありませ

す。航空会社の維持は難しく、卓越した経営手腕が求められることは言うまでもありません。今までの、日本航空から出向してきた方を含むHACの役員には退いていただくことは当然と言えるでしょう。経営の布陣と、その待遇についての考えをお聞きいたします。

次に、A-netの丘珠空港撤退の主要因は、一つに、運航可能な更新機材を持ち合わせていないこと、二つに、新千歳空港と比較して、冬期間の就航率が悪いこと、三つに、コストの削減、四つに、道内航空ネットワークの維持のために、新千歳空港経由の乗り継ぎ客を確保するというものですが、一つ目の機材につきましては、HACの機材は更新まで約10年ほどあるので、問題はないようですが、ほかの3点については、同じことが言えるものと思います。

あわせて、A-net撤退後の連絡バスなどの交通アクセスの確保は、聞くところによりますと、現在運行している北都交通は、A-net撤退後も運行を当面維持するとのことですが、利便性が低下するおそれがあるほか、冬期間の欠航や遅延を解消するための除雪体制の完備、新千歳空港からの移転費用や格納庫の新設などの初期投資などがあります。それでも、丘珠空港を拠点とする考え方に立つのか、お聞きをいたします。

あわせて、2年後に黒字となる試算の根拠についてお示しください。

A—n e t は、路線数、便数をすべて維持したまま、新千歳空港に移転します。

丘珠空港発着路線に係る協議会に参画している関係自治体からは、丘珠発着路線の維持存続を求める意見が多数あることも事実です。そして、その多くは、便利であるからという理由であります。

その便利というのは、飛行機からおりて、歩いてすぐ空港ビルがあり、ビルの目の前にバスが待機をしているということであります。新千歳空港は、機内に搭乗する前、また、機内からおりた後、交通アクセスとの間を歩くのに多少時間がかかるというもので、逆に、多少の面倒くさいさを許容すれば、新千歳空港でも別に問題がないということでございます。

札幌駅から片道30分から40分以内に二つの空港があります。その中で、丘珠空港は、2社運航のうち、A—n e t が撤退し、空港維持のためには、残るH A C の定期路線が必要不可欠となってくるわけでございます。

そして、道内航空ネットワークの維持が命題である道は、丘珠空港におけるH A C の定期路線の運航継続を目指し、検討を行っています。

しかし、新千歳空港であっても、道内航空ネットワークの維持はできるはずであり、客観的に見ても、二つの空港がなければネットワークが維持できない理由は見当たりません。

北海道も札幌市も、その他の自治体でも、国と同様に、むだを排除するために、事業の仕分け作業を行おうとしておりますが、多額の税を投入してまで、丘珠空港を残し、H A C で運航しなければならない必然性が果たしてあるのか、このことを道民に説得できるのかは疑問です。

果たして、これは、道内航空ネットワークの維持なのか、それとも、丘珠空港の維持なのか、お考えをお聞かせ願いたいと思います。

### ○高井副知事答弁

H A C の存続についてであります。道といたしましては、H A C は、引き続き、離島の振興を初め、道民生活や地域経済の活性化に不可欠な航空ネットワークの中核を担う航空会社として存続させる必要があると考えております。

また、拠点空港につきましては、今回の第三者機関による資産査定などにおいて、丘珠空港の場合、初期投資額が大きくなることや、交通アクセスの確保などの課題があり、一方、新千歳空港の場合は、運営コストが割高になることや、主要路線における他社との競合などの課題が指摘されていることから、今後、関係機関との協議を行いながら、道として、事業プラン案の中でお示しをしてみたいと考えております。

なお、H A C と丘珠空港につきましては、担当の部長が答弁をいたします。

### ○宮木建設部長答弁

H A C と丘珠空港に関し、初めに、H A C の株主についてであります。北海道エアシステム——H A C は、平成9年に、当時の日本エアシステムが、経営責任を持つ筆頭株主として51

%、道が49%を出資して設立され、その後、平成16年に、日本航空—— J A Lと経営統合しましたことから、J A Lグループの一員として、事業運営が行われてきたところであります。

H A Cは、これまで、離島の振興を初め、道民生活や観光の振興、地域経済の活性化に大きく貢献してきているところであり、3機体制となりました平成11年度から16年度まで、6期連続で黒字を計上しておりましたが、その後、利用者の減少や一時的な乗員不足で、安定的な路線便数の提供ができなかったことによる収入減、あるいは燃油価格の高騰などによるコスト増によりまして、5期連続で赤字を計上しているところであります。

その間、筆頭株主であるJ A Lは、乗員の確保やコストの削減に努めてきたほか、株主である道といたしましても、全道的な推進組織や地元自治体、関係者などと連携しながら、利用促進などに努めてきたところでありますが、残念ながら、赤字を解消するには至らなかったところであります。

次に、新しいH A C経営体制の基本的な考え方についてであります。H A Cが、今後とも、離島の振興を初め、道民生活や地域経済の活性化に不可欠な航空ネットワークの中核を担う航空会社として存続させる必要があるとの認識に立ち、今後も引き続き、J A Lグループによる必要な支援、協力を受けつつ、安定的な事業運営を継続していくため、道とJ A Lで、新しいH A C経営体制の基本的な考え方を、6月末を目途に取りまとめることとしているところであります。

この基本的な考え方の論点といたしましては、事業運営の基本方針、新たな経営体制の構築、事業実現に向けた課題、事業の見通し、将来の事業運営などを考えているところであります。

次に、H A Cの事業運営についてであります。今回の第三者機関による資産査定等においては、事業見通しについて、J A Lグループから離れることによりまして、地上サービス業務や機材整備などの経費増加の影響を見込んだ上でも、丘珠空港拠点、新千歳空港拠点のいずれの場合も黒字になるとされており、適切な路線・便数計画により、事業実現の合理性が認められるとの見解が示されたところであります。

今後、事業プランの取りまとめに当たりましては、H A Cが黒字を確保できる企業に転換し、安定的に事業運営を継続できるよう、J A Lからの支援を強く求めますとともに、具体的な路線、便数や、さらなるコスト削減、利用促進などについても検討してまいりたいと考えているところであります。

次に、H A Cの経営主体についてであります。一般的に、株式会社の役員につきましても、株主総会において選任されるものであり、新しいH A Cの経営体制におきましても、新たな株主間の協議によって決められるものと考えているところであります。

最後に、拠点空港などについてでございますが、今回の第三者機関による資産査定等における事業の見通しにつきましては、丘珠空港拠点、新千歳空港拠点のいずれの場合も、適切な路線・便数計画によりまして、事業実現の合理性が認められるとの見解が示されているところであります。

新千歳空港拠点の場合は、運営コストが割高になることや、主要路線における他社との競合な

どといった課題がありますが、3年目から黒字になるとされているところでもあります。

また、丘珠空港拠点の場合は、移転経費や格納庫の確保などの初期投資額が大きくなることや、交通アクセスの確保といった課題がありますが、それらに対応することで、2年目から黒字となることとされており、今後、拠点空港につきましては、札幌市を初めとした関係機関等と課題解決に向けた協議を行いながら、道として、事業プラン案の中でお示ししてまいりたいと考えております。

## ○高橋道議再質問

利用者の声の把握として、過去に利用実態調査が実施されましたが、これは、丘珠空港でもA—n e tが運航していた時点の調査であります。

これによると、丘珠空港利用者の54.2%が札幌在住と、半数以上を占め、札幌以外では、函館市の7.7%、釧路市の6.7%でしかありません。

そして、航空便利用のための条件では、一番は、運賃の値下げ——これは、どなたも同じ意見だと思いますが、次に、運航ダイヤの改善であり、利便性のある早朝便や夕方便を増便してほしいという声が多くあります。

しかし、道営によるH A Cでは、これらの条件がクリアされるのでしょうか。第三者機関の資産査定においても、関係機関の協力や路線の充実などは触れられておりません。

丘珠空港からA—n e tが撤退しても丘珠空港を利用するのか、今の利用時間でよしとするのか、丘珠空港から、道内や本州のどこに、どのようなスケジュールで路線を運航されたら利用しなくなるのか。きょうの新聞にも、来道経験者の5割が航空便の改善を求めています。

また、H A Cが、日本航空でなくなり、マイル等の得点がなくなっても利用するかなど、できれば新しい運航計画案を提示して、エージェントや利用企業、利用者に対し、改めて調査することが必要と思います。

この問題は、多額の税を投入してまでH A Cを守ることが必要なのか、そして、そのために丘珠空港を維持することが必要なのか、慎重な判断が求められるからこそ、慎重な分析が必要となります。改めて、利用実態調査のお考えをお聞きします。

次に、先般の報道によりますと、日本航空は、新たに二千数百名に及ぶ希望退職の追加を発表いたしました。当然、さまざまな職種が含まれ、パイロットや整備などの技術職も削減の対象となるはずですが。この報道で、人的支援が本当に可能なのか、さらに心配になってまいりました。

北海道として、道内航空ネットワークを守り、さらにリスクを最小限にするためには、大きな英断が必要となりますし、そのためには、想定できるさまざまシミュレーションを検討する必要があります。

一つは、H A Cを存続するために多額の投資を行い、新たに機材を投入して、路線の充実と本州路線への参入を図って採算を確保するというもの。

一つは、思い切って会社を清算し、新千歳空港に移転したA—n e tに補助金を出して、道内

航空ネットワークとして各路線の維持を求めるというもの。

一つは、エア・ドゥやフジドリームエアラインズなどの独立系の航空会社と合併し、本州から千歳空港へ運んできた道外客を、道内各地への移動と連動させるというもので、エア・ドゥやフジドリームエアラインズは、本州から、北海道の複数の空港へ大きな機材で搭乗率の低い便を運航させる必要もなくなり、本州から道内各地へお客を運べるメリットもありますし、HACの搭乗率向上も見込める現実的な考えの一つと思います。

もう一つは、HACは、必要最小限の事務職と客室乗務員だけの会社として存続させ、小型機運航を主流とする航空会社にHACが所有する機材を使用してもらいかわりに、整備とパイロットをお願いし、道内の必要路線を丘珠空港から運航してもらうことを条件に、運航委託をさせていただくというものであります。

特に、日本航空の子会社である日本エアコミューターと琉球エアコミューターは、同じプロペラ機の運航会社であり、滑走路の短い丘珠空港や奥尻空港でも運航可能であり、とりわけ、日本エアコミューターは、HACと同一機材を運航しており、何の問題もないものと思いますし、これは現実的な選択肢であると考えます。

今後は、さまざまな可能性について検討すべきでないかと思いますが、道のお考えをお聞かせいただきたいと思います。

### ○高井副知事再質問

HACに関しまして、事業プラン案についてであります。今回の第三者機関によるHACの資産査定などにおいて、旅客数の想定は、現状の利用動向や他社との競合による影響などについて考慮して査定されているものと考えております。

平成20年に北海道地域航空推進協議会が調査いたしました利用動向もありますが、7月以降のA-netの新千歳空港集約後の利用状況なども調査しながら、HACが安定的な事業運営を継続できるよう、事業プラン案を取りまとめてまいりたいと考えております。

最後に、今後のHACのあり方についてであります。道といたしましては、HACは、引き続き、離島の振興を初め、道民生活や地域経済の活性化に不可欠な航空ネットワークの中核を担う航空会社として、存続させる必要があると考えております。

このため、新しいHAC経営体制の構築に向けた事業プラン案につきましては、関係機関等と意見交換を行うとともに、議員からのただいまの御意見も含め、道議会での御議論をいただきながら、取りまとめてまいりたいと考えております。

### ○高橋道議

HACについてでございますが、その存続につきましては、さまざまな意見があります。そして、そのほとんどが、果たして、後々、道の財政の足かせになるのではないかという危惧でございます。

したがって、その判断は慎重にしなければなりません。無論、道民の翼、道内航空ネットワークは大切であり、だからこそ、あらゆる選択肢を検討すべきで、HACありきや、丘珠空港ありきという、目先の状況だけで判断すべきではないと思います。

また、HACの存続と丘珠空港についての判断は、私ども議会の議員も責任を負う当事者となるわけであります。

今後のスケジュールを考えますと、6月末をめどに、新しいHAC経営体制の基本的な考え方の取りまとめと。しかし、これも土、日を抜かせば、あと10日であり、いまだ質問に答えられるような内容ともなっておりません。

7月には事業プラン案の取りまとめ、9月には第3回定例会への提出です。この間に、委員会が行われるのは、7月半ばを過ぎた、7月20日、21日の委員会でございます。10月からは、新体制への移行準備と、余りにも拙速な設定で、あらゆる可能性の検討を行う時間はないのではないかと危惧するわけであります。

急いでやることは慎重性を欠くわけでございます。改めて十分に検討を行い、誤った選択にならないよう指摘します。

#### ○高橋道議質疑（コンビニ問題）

コンビニ強盗の発生件数と検挙数等についてお聞きをさせていただきます。

近年の強盗事犯の特徴として、コンビニをねらったものが増加していることは、マスコミ報道からもうかがい知ることができます。

以前にもお話をさせていただきましたが、商品の売り上げのほか、税や使用料、手数料などの公共料金はもとより、音楽、演劇、スポーツ、映画などエンターテインメントのチケット代やネット商品の支払い、果ては為替まで取り扱うことで、常に現金があることと、24時間営業していること、夜間の店員配置が手薄なことが、手軽に現金を強奪できる標的となっているものと思われます。

テレビカメラがあるにもかかわらず、最近では、覆面などで顔を隠すこともせず、堂々と犯行に及んでおり、挑発的でもあります。

そこで、全道における過去5年間のコンビニ強盗の発生及び検挙状況の推移についてお聞きをいたします。

#### ○殿川警察本部長答弁

コンビニ強盗に関する防犯対策についてお答え申し上げます。

初めに、近年の道内のコンビニエンスストアを対象とした強盗事件の発生及び検挙状況の推移についてであります。過去5年間を見ますと、発生状況につきましては、平成18年の57件をピークに、平成20年には22件まで減少しましたが、昨年は35件と増加に転じ、本年5月末では21件と、昨年同期と比較して、10件の増加となっております。

一方、検挙状況につきましては、平成18年以降、40%台から70%台の検挙率で推移してきており、本年5月末では、10件を検挙し、検挙率は約48%となっております。

次に、コンビニエンスストアを対象とした強盗事件の発生時間帯、従業員数、被害品等についてであります。本年に入り、5月末までに発生した事件を分析した結果、発生時間は、午後9時から午前4時までの間に集中していること、被害時における従業員数は、単独が14件、複数が7件と、単独の場合が約67%を占めていること、被害品は、既遂であった17件のすべてが現金であること、客を装った犯人に、突然、包丁やナイフなどの凶器を示されて被害に遭っていることなどが特徴として挙げられます。

### ○高橋道議質疑

コンビニのオーナーの話によると、繁華街などを除き、住宅街や幹線道路沿いの店舗では、深夜の売り上げはほとんどないけれども、フランチャイズ本部の方針で、24時間あけていなければならないという強い指導を受けることや、次回の契約に影響するなどの圧力があり、結局、オーナーの意思は貫徹せず、あけていなければなりません。

さまざまなコンビニのオーナーにお聞きしますと、自身が1人で対応することが多く、体力が続かない場合、仕方なくアルバイトを雇うけれども、人件費をぎりぎりに抑えるため、1人しか雇えないと答えられた方がほとんどでした。

そこで、コンビニ強盗の発生時間帯、そのときの従業員数、被害の内容についてお聞きをいたします。

### ○殿川警察本部長答弁

コンビニエンスストアを対象とした強盗事件の発生時間帯、従業員数、被害品等についてであります。本年に入り、5月末までに発生した事件を分析した結果、発生時間は、午後9時から午前4時までの間に集中していること、被害時における従業員数は、単独が14件、複数が7件と、単独の場合が約67%を占めていること、被害品は、既遂であった17件のすべてが現金であること、客を装った犯人に、突然、包丁やナイフなどの凶器を示されて被害に遭っていることなどが特徴として挙げられます。

### ○高橋道議質疑

私自身、素人で、強盗事件のことは余り詳しくは知り得ませんが、一般的に、窃盗や強盗といえば、一般住宅の留守のときや、閉店後の人けのない商店などが標的になるものと思っておりますが、大胆にも、人がおり、照明も明るく、外から店内が見えるだけではなくて、店内に防犯用のテレビカメラまで設置しているコンビニが、なぜ強盗被害に遭いやすいのか、これまでの捜査から浮かび上がった特徴などをお聞きいたします。

### ○殿川警察本部長答弁

コンビニエンスストアが強盗の被害に遭いやすい理由についてであります。先ほど申し上げた被害形態の分析結果や、検挙した犯人の供述からしますと、コンビニエンスストアは、人けのない深夜帯にも営業しており、従業員も少ないこと、客を装って容易に出入りができること、すぐに手の届く場所に現金が確実に置かれていることなどの理由から、被害の対象になりやすいものと見ております。

### ○高橋道議質疑

強盗被害に遭ったコンビニは、当然、今後二度と被害に遭わないためにはどのようにすべきかという犯罪指導が行われると思います。

警察がこの間に経験してきた、さまざまなコンビニ強盗の事案から得たもの、そこから導き出された防犯指導の内容とはどのようなものなのか、そして、指導は、被害に遭った個人店にだけ行ったのか、フランチャイズ本部にも行ったのか、お聞きをいたします。

### ○殿川警察本部長答弁

被害防止の防犯指導内容についてであります。道警察におきましては、深夜における従業員の複数配置、防犯カメラや通報装置、非常ベル等の整備、レジ内の現金の少額化、発生した際の通報装置等の活用と迅速な110番通報などを指導しているほか、各店舗等と連携し、強盗事件を想定した防犯訓練を実施しているところであります。

また、これらの指導は、被害に遭った各店舗はもとより、フランチャイズ本部にも行っているところであります。

### ○高橋道議質疑

コンビニは、先ほどもお話ししましたが、本部が、オーナーの意向などを聞くこともなく、勝手に受託した各種料金、使用料、手数料、税金のほかに、為替なども扱わなければなりません。

そして、強盗による被害に遭えば、預かり金の弁済義務も個人店が果たさなければなりません。

したがって、防犯に対しての意識は高いものと思いますが、防犯指導の結果は遵守されているのか、その状況をお聞きいたします。

すいものと見ております。

### ○殿川警察本部長答弁

最後に、被害に遭ったコンビニエンスストアにおける防犯指導内容の遵守状況についてであります。防犯診断を実施した結果、問題点として、深夜における従業員の複数配置がなされていない、防犯カメラが故障したまま放置されている、多額の現金をレジ内に置いている、従業員が

通報装置、非常ベル等の操作に習熟しておらず、活用されていないなどの事例が見られたところ  
であります。

したがいまして、道警察といたしましては、今後とも、フランチャイズ本部及び各店舗等と連  
携の上、防犯指導、防犯診断を徹底して、この種の事件の未然防止を図るとともに、事件発生時  
には、大量の捜査員を投入して、初動捜査活動を徹底するほか、防犯カメラ画像の報道への提供  
などにより、情報の入手に努めるなどして、犯人の早期検挙を期する所存であります。

以上でございます。

## ○高橋道議

コンビニの問題につきましては、私どもの会派で、今、直営店を除いた、全道すべてのコンビ  
ニのアンケートをやっておりますので、そのアンケートの集計も含めて、後ほどまた、道警の皆  
さんとも御相談をさせていただきたいというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいと思  
います。