

質問要旨	答弁要旨
<p>一 HACに関わる諸問題について (一) 航空ネットワークについて 1 (欠) 2 北海道航空ネットワークの位置づけについて 経営改革委員会の報告案では、HACが都市間航空路線で果たしている役割につきまして、「札幌圏の医師の派遣、通院など医療面やビジネス、観光など地域・経済振興に一定の役割を果たしている。」というふうに報告書には書かれております。本会議の答弁は、「都市間は採算性・代替性から路線の休止を判断した。」というふうに言われております。</p> <p>いったい、北海道の航空ネットワークとは何なのかということをごさいます、これまでの道内航空ネットワークに関わる計画の根幹となります都市間輸送の目的は、この時点ではもう損なわれてきていると、全く違ったものになってしまったと言わざるを得ないと思っておりますが、総合政策としての今後の道内航空ネットワークの進むべき方向を示していただきたいと思っております。</p> <p>〈指摘〉 今のようなご答弁をいただくとしたら、少なくとも最近作られました「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」や「道内空港活性化ビジョン」を現実の事象に合わせて見直す必要があるのではないのかと思うわけでごさいます、未来の図面を描くことなく、目の前の事象だけにお向きになっていくことはあってはいけないと思うわけでごさいます、未来を示すことは道政にとっても使命でもありますし、道民への責務だと思っておりますので、このことについては指摘をさせていただきたいと思っております。</p> <p>(二) 地域等の意向について 1 関係自治体への対応について 6月13日付けで、北見市長、網走市長、美幌町長、大空町長からですね、「HAC経営改革案に係る意見について」という要請書が改めて道に提出をされました。</p> <p>そして、知事は本会議におきましても、地域の声の大切さをですね、きちっと明言をされたわけでごさいますけれども、改革案を打診した際に出されました各自自治体からの意見や要望へのフォロー、そしてこの度、昨日も女満別空港関係の2市2町の首長が改めて知事に申し入れたようですが、HAC検討委員会に提出された意見、及び3項目の要請書にどのように対処されるのかお聞きをしたいと思っております。</p> <p>〈指摘〉 昨日はですね、知事も2市2町の首長さんに時間の問題も含めてお答えしたようでごさいますけれども、いずれにしても、それぞれのですね、自治体の方々が納得している話ではないわけですし、諸手を挙げて賛成というわけでないわけ、やっぱりきちっとですね、これを実施していくためには私たちにとればですね、やっぱり関係自治体の皆様がどういふふうに見え止めているかというのは私たちの判断の大きなファクターであるわけですから、道がこの計画を進めたいと思えばですね、やっぱりその辺の努力をしていただきたいというふうに思うわけでごさいます。</p>	<p>〔新幹線・交通企画局長〕 道内航空ネットワークについてありますが、広域分散型の地域構造を有する北海道におきましては、道民生活の基盤や産業振興のインフラとして、航空機をはじめ、鉄道、バス、自動車、船舶などが相互に連携・補完し、全体としての交通ネットワークを確保していくことが重要であります。</p> <p>こうした総合交通体系の中で、都市間航空路線は、高規格幹線道路や鉄道などとともに、幹線交通の手段として、また、離島航空路線はバスやフェリーなどとともに、地域交通の手段として重要な役割を果たしております。</p> <p>航空路線につきましては、取り巻く環境が大きく変化している今日、大手航空会社により増便や減便、路線の見直しが行われておりますが、そうした中で、他社とHACとの全体で、現状の道内航空ネットワークの維持が図られる必要があるものと考えております。</p> <p>いずれにいたしましても、道といたしましては、今後とも、国や市町村、交通事業者などと連携し、陸・海・空それぞれの交通機関の特長を活かしながら、総合的な交通ネットワークの形成が図られるよう、取り組んでまいります。</p> <p>〔政策局長〕 関係自治体への対応についてでございます。経営検討委員会の検討に当たりましては、5月11日に第1回委員会を開催以来、関係自治体の皆様と、開催状況について、逐次、ご報告申し上げるとともに、直接現地へ出向きご説明しながら進めてきたところでございます。</p> <p>女満別空港周辺の2市2町からいただいたご意見のうち、先ず、再開に向けた考え方につきましては、「他社が撤退した場合などにおいて、HACが他路線からの振り替えなどを検討できるよう、収益性の大幅改善に向け、徹底した努力を続ける必要がある」と、休止に伴う影響につきましては、「他社への働きかけなど、可能な限りの対応を行う必要がある」とを、それぞれ、経営検討委員会の改革案の中に盛り込んだところでございます。</p> <p>また、HACの早期経営安定化を図るため、道としては、改革が確実に進められるよう、必要な支援策を講じて参りたいと考えているところでございます。</p> <p>いずれにいたしましても、休止の考え方をはじめHACの経営改革の必要性や緊急性などにつきまして、各自自治体などのご理解が得られるよう、引き続き、丁寧な説明を行っていくとともに、影響緩和に向け、道としてもしっかりと取り組んで参りたいと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>(二) 地域等の意向について 2 関係団体への対応 先日、道の医師会から知事に要望書が提出されたということです。 「丘珠空港から道内各地への医師派遣など、地域医療の確保に貢献をしているということで、路線の維持を強く要望する。」という主旨だったというふうに思いますけれども、これにはどのようにお答えになるのかお聞きをしたいと思います。</p> <p>〈指摘〉 先ほどの自治体もですね、とりわけ女満別線の関係で言えば、午前中にですね、早い便で来なければ午前中から診療ができないという状況もあるわけですし、今回の医師会のやつも当然同じような意味合いだと思っているのですけれども、お答えは代替性・補完性があるから今のところはこれで行きたいというようなことかなというふうに思っています。そうではなくですね、なるべくその対応に沿った形をですね、作ってあげるべきだということをまずは言うておかなければならないなというふうに思っております。</p> <p>(三) 運航路線の検討について 1 休止の判断と搭乗率分岐点について 監査法人の調査によりますと、釧路線の搭乗率は46.2%ということございまして、女満別線の搭乗率は44.2%、これ当時の話でございますけれども、釧路線につきましては搭乗率が低いことからですね、今後の休止も視野に入るとの認識を示されましたけれども、休止を判断する搭乗率の分岐点はどのように考えられているのかお聞きをしたいと思います。</p> <p>〈指摘〉 今お話があったようにですね、そうは言いつつも大きなウェートを占めるということですから、そうなってくるとですね、釧路の方とすれば女満別で44.2%というのはある意味で自分たちですね、搭乗率がこのラインを割ればそここのところに入る恐れがあるという心配をしなければならぬわけでございますから、様々なファクターがあるのだとすれば、それはやっぱりきちっとですね、相手側、自治体にもきちっと伝えてですね、そしてまた自治体側も搭乗の努力もしてもらおうということもしなければなりませんけれども、お互いの中で確保していくということが必要だと思いますので、単にですね、搭乗率だけで切るというわけじゃないということを改めてお聞きをしましたので、それはそれでお願いしたいと思います。</p> <p>(三) 運航路線の検討について 2 函館線増便の効果について 函館便の1便増便につきまして、その効果をですね、監査法人におきましては、収入が増加をするというふうな評価しているわけですが、私はですね、1便増やしても乗客が分散されるだけではないかなと思っているわけございまして、比較的便数が混んでいない午前中の増便、これはですね、乗客を分散確保は出来るというふうに思いますけれども、一便増便した結果、どの程度のですね、</p>	<p>〔政策局長〕 北海道医師会からの要望についてでございますが、HACは、札幌圏の医師派遣、通院など医療面で一定の役割を果たしており、離島路線をはじめ都市間路線の維持にも努めるものの、昨年のような欠航の多発を防ぎ、収益構造の改善を急ぐためには、機材代替性の確保と収益の改善という観点から、路線の休止を検討せざるを得ないところでございます。 そのような中、休止を検討する女満別線におきましては、他社が新千歳空港より1日6便就航しており、他社による一定の補完性が見込まれると考えております。休止に伴う影響につきましては、できる限りの対応を行って参りたいと考えておるところでございます。</p> <p>〔政策局参事〕 路線の休止についてでございますけれども、HACの経営におきまして、営業費の大半を占める固定費を便数でずつか飛行時間に応じて各路線に割り振りすることとなりまして、便数や路線を減らしすぎますと残った路線に過大な固定費が配分されることになりまして、結果として収益性が損なわれる場合があるということになります。 このため、運航路線の検討に当たりましては、全体として収益を確保する最適な路線の組み合わせとすることが必要となるところでございます。 こうした観点から、釧路線のように現状では利用率が採算ラインに達していなくても、全体として収益を確保する「最適化」を実現するために、運航を継続すべき場合もございまして、利用率の大幅な低下ですとか、他社の増便・参入など大きな環境変化があった場合には、その状況全体を考慮しまして、減便や休止といった対応を検討することもあり得るものと考えてございます。 従って、ある路線が、会社全体、路線全体での損益分岐点の利用率に達しているか否かということは、路線の収益性を見極める重要な指標であるものの、必ずしもそれだけが路線の休止を判断する尺度にはなっていないところでございます。</p> <p>〔政策局参事〕 函館線の増便についてでございますけれども、監査法人では、函館-丘珠線については、他の交通機関に比べまして、所要時間に優位性を有しており、収益力が更に高まる可能性があると評価しているところでございます。 こうしたことから、監査法人の報告書では、函館-丘珠線を通年1日6便とした場合、旭川線、女満別便を休止し、函館便が5便のケースと比較しまして、利用率は、全</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>搭乗率とですね、収益を見込んでおられるのか、これをお聞きしたいと思います。</p> <p>〈指摘〉 5便もですね、6便もですね、利用率が変わらなくて全体で収益が上がるとすればですね、わざわざ三沢線を開通しなくても、函館便7便にすればいいのかもしれないという計算でありますから、必ずしも先ほど言ったようにそうではないだろうというふうに思っております。</p> <p>(三) 運航路線の検討について 3 三沢線について 以前、JALが新千歳と三沢線を撤退した理由、これについてお聞きをしたいと思います。</p> <p>(三) 運航路線の検討について 3再：黒字見込みの根拠について 今回はですね、道内各線とのアクセスが非常に悪いというふうに思いますが、丘珠空港との就航でありまして、収入が増加すると判断されたわけでございますけれども、黒字になるという見込みが果たしてあるのかどうかと。やってみなければ判らないというのではですね、これはちょっとまずいわけございまして、その根拠をですね、お示しいただきたいと思っております。</p>	<p>体で61.5%と変わらず、営業損益については9,300万円改善が図られる、としているところでございます。</p> <p>〔政策局参事〕 三沢線についてでございますけれども、監査法人の報告書では、三沢線について「JALが130～160席の機材で当時就航していましたが、利用率が40%を切るようになり撤退した。」というふうにされているところでございます。</p> <p>〔政策局長〕 三沢線の利用見込みなどについてでございますが、監査法人の報告では、三沢線につきまして「JALが撤退した平成19年10月におきましても1日1便での旅客需要は40人前後あり、HACが使用する36人乗りのSAABの規模を考えると大きな収益改善の手法の一つとなり得る」とされております。 また、丘珠空港の丘珠線につきまして、三沢空港振興会が、三沢市と周辺地域に所在する事業所に対して行った「三沢空港需要等調査報告書」を下に、「就航希望路線の8位に位置しており、他の地方航空路線に比べて就航を希望する企業が多く、札幌への潜在的需要は十分あると考える。」、加えて、「新千歳空港が運休している現在、丘珠線が就航した場合、新千歳線の需要を丘珠線が吸収する可能性もあると考えられる。」としているところでございます。 こうした報告内容に加えまして、三沢市からは、近年、路線開設などについて要請がなされているところでもございまして、経営検討委員会としても、路線開設の検討を行うべきとしているところでございます。</p>
<p>〈指摘〉 三沢にしてもですね、空港から就航便が多ければ多いほど良いわけですから、それはいくらかでもお願いしたいお願いしたいという話にはなると思うんですけども、そのことが先ほど言ったようにですね、単なる皮算用であってはならないと思われ、より慎重にですね、調査を行っていただきたいというふうに思っています。</p> <p>(四) 離島路線の検討について 1 他県の離島支援状況について 離島路線について、お聞きをしたいと思いますけれども、離島路線をですね、持ち合わせています他の都県の運行委託の内容と離島への支援策について示していただきたいと思っております。</p> <p>(四) 離島路線の検討について 2 他社委託の試算について そういうことになりますと、国との協調補助を含めても、北海道は3億円をですね、当初から言っておりますから、北海道というのは非常にですね、支援が厚いというふうな受け止めるわけございまして、他の県をみるとですね、多くても長崎県の3路線、1億2,500万、東京が4路線、1億3千万ということですから、これはちょっとやっぱり破格かなという気がいたすわけでございますけれども、この間ずっとですね、離島の方に特化して委託した場合のですね、5億円というのがですね、多くの方々にそんなに金がかかるのかなという思いをされてるわけございまして、監査法人は3億円という話をしておりますけれども、これはですね、国が二分の一、道が二分の一でありまして、道の持ち出しは半分の1億5千万ということになるのかもしれないというふうに思っております。</p>	<p>〔政策局参事〕 他の都県におけます離島支援策などについてでございますが、国との協調補助であります離島航空路線維持対策事業補助は、平成24年度においては、4つの都県で予算計上されており、その内訳につきましては、東京都が、4路線に対しまして、1億3千60万円、島根県が、1路線で、150万円、長崎県が、3路線で、1億2,598万円、沖縄県が、4路線で、7,953万円、となっているところでございます。</p> <p>〔政策局長〕 離島に特化した場合の道の負担についてでございますけれども、監査法人の損益シミュレーションでは、離島に特化し、他社に委託した場合の現行制度による離島補助金は、委員ご指摘のとおり、2億9,600万～3億1,000万となり、このうち、道負担はその2分の1の、1億4,800万～1億5,500万になるとされております。 その上で、営業損益は、2億円～1億8,000万円のマイナスとなりまして、全額を道が負担するとした場合、既存の離島補助金の道負担と合わせると、毎年3億4,800万～3億4,300万の補助が必要となります。 仮に、道と町と事業者が、それぞれ負担する現行の欠損補助制度を前提としますと、これよりも道の負担は少なくなりますが、一方で、町及びHACの負担は大きくなるところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>また、赤字分でございますいわゆる欠損補助ですが、道が全額負担する場合は2億円ですけれども、赤字欠損補助を現行のまま考えていきますと、道が3分の1、就航自治体が3分の1、運行会社が3分の1で、道がですね、HACの分を引き受けたにしても、3分の2の負担でありまして、2億円の3分の2は1億3200万でございます、先ほどの1億5千万と合わせても、2億8千万であるというふうに認識しておりますけれども、離島維持に関わり他社に委託した場合の道の負担はどの程度になるのか試算を明らかにしていただきたいと思ます。</p> <p>〈指摘〉 道の負担は少なくなる、しかし一方で町やHACの負担は大きくなると言ってますけれども、私がさっき言ったのはHACの分も全部引き受けても、3分の2ですよという話なんです。ですから、HACの負担はなくなるのですよね。町の方の負担はこれからどうするかというのはお互い話し合いをしていかなければならないというふうに思いますが、いずれにしても5億円というのが一人歩きしているのではなくて、少なくともですね、先ほどお話しした2億8千万からですね、3億くらいの間の中でですね、推移をしていくものだろうと思っているわけでございまして、この試算がですね、どうもその皆さんがずっと言っている監査法人のシミュレーションが一人歩きしております、私たちが判断するばあいですね、5億はちょっときついなど。しかし、2億5千万から3億の間ならば、これはそうしたら、という考えになるわけで、きちっとですね、明確にそのことを伝えていただかなければ判断ができないというふうに思いますので、そのことを指摘をしておきたいというふうに思うわけでございます。</p> <p>(四) 離島路線の検討について 3 委託化に関わる条件について 道はこの間、委託化に関わって他社へ打診いたしました。ANAグループからは、「奥尻路線の運航は、機材の事情から無理である。難しい。」と言われておりますし、またJALグループからは、「委託の意思がなければ検討できない」ことを言われている訳でございますけれども、例えば、公共交通を委託化、民営化したということをごを例にとれば、どこの自治体もそういう状況でございますけれども、機材や資産、これは委託相手に無償で譲渡するのは当然でございまして、委託相手が希望すれば時には技術者なども提供することがある訳でございます。これまで行われましたJALやANAへの委託の打診では、それら委託化に関わる条件や内容について話されたのかお聞きします。</p> <p>〈指摘〉 結果ですね、委託の話をしたときは、「やってもらえるかい。」「だめ。」「ああ、そうですか。」で終わっている訳だよ、これ。これは中身に踏み込んだ話になかなかない訳でございます、先程言ったように、例えば機材、これはSAAも全部、道で持ってもどうしようがない訳ですので、やる。HACでもってどうしようもないので、やりますよ。そしてパイロットも全部付けてやりますよ。整備もそうですよ。そういったことをきちんと話をしていくことが、これは検討するかしないかといった中身に入っていくことになりまして、まだまだのやりとりだけで、言葉悪いですけど「子どもの使い」ということにしかならない訳でございますけれども、これはJALグループは委託の意思が決定されなければということでございますけれども、じゃあ意思決定すれば受けるということなのか、どうなのかね。そういうことではなければ、道だって、HACだって意思決定をできる訳ではないこととございまして、行政としても大きな判断材料でございますから、もう少し、具体的に話を詰めるべきだと思います。その点は指摘しておきたいというふうに思います。</p> <p>(五) 中長期の課題について 1 機材更新の検討時期について 次に、機材の更新時期の検討状況でございますけれども</p>	<p>この分につきまして、委員のご指摘にありますように、さらに、監査法人では、これに加え、一定の利益の上乗せ補助が求められるとされているところでございます。</p> <p>[政策局長] 離島運航に関わる他社への確認についてでございますが、先程委員の方からご指摘があったとおり、JALグループからは、「委託の意思が決定されていない時点では検討できない」、との回答、ANAグループからは、「奥尻路線の運航は、機材の事情から無理である」、との回答を頂いているところでございます。</p> <p>[政策局長] 他社から後継機についての情報がなかなか得られない</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>今回はHACの問題、改革案について触れられていない2つの問題を強く私自身懸念している訳でございます。</p> <p>一つは、HACの職員におけるモチベーションの問題であります。知事は、HACに対しまして、徹底的に無駄を省いて、収益向上に向けた努力をさせることを明言しております。道も、キャビンアテンダントを例に出して、フライトの後に地上業務や総務業務も行っている話をされております。企業の業績が悪ければ、当然のことながら歳出削減を図るのは当たり前の話でございます。そして、非常に厳しい経営状況にあるHACにおいても、給与を削減されるだけではなくて、賞与も支給されていないというふうにお聞きをしているところでございます。</p> <p>一方、JALから出向されている社長、さらには取締役などは、それらの給与はJAL在籍中と同様の額でありまして、HACがこれを支払っている訳でございます。この夏の賞与も2か月分というふうにいる訳でございます。この度の経営の行き詰まりの責任を持たなければならない経営陣が、給与や賞与の削減もなく、都合が悪くなればJALに戻る。懸命に努力している職員だけが給与などを削減されている構図、これは社内の士気にどのように影響を及ぼすのだろうか、というふうに思う訳でございます。さらに、操縦士、副操縦士、整備士などは業界最低の賃金構造でございます。例えば、日本航空であります、JALですが、機長は100万円、副操縦士は70万円、整備士は55万円です。そしてJALの子会社であります、JACととってもいいでしょう、機長は80～120万円、副操縦士は60～100万円、整備士は50～70万円です。これLCC、“ピーチ、エアアジア、ジェットスター”ですが、これは、機長は90万円、副操縦士は60万円、整備士は50万円。そして北海道エアシステムは、機長は60万円、副操縦士は40万円、整備士が40万円でございます。機長を見ても、LCCのピーチから見ても、3分の2の給料と言うことになりまして、JACから見ても半分程度の給料となっている訳でございます。</p> <p>そういうことで賃金構造が非常に悪い状況になっておりますけれども、これは昨年からの経営不振で、運航に係る職員の動揺も非常に広がっている訳でございます。先行き不安なHACよりも急成長が見込まれて、路線が拡大し華々しいLCCの人員募集などが大変気になっているということでございます。人材が流失してしまうかもしれないという状況にある訳でございます。これは訓練費や資格維持に大きなコストがかかる整備士や運行乗務員、パイロット、これが辞めていくことほど無駄なことはない訳でございます。また、この度のように財政支援を行ったとしても、結果人手不足になってしまって、安全に影響が出たり、欠航するのでは全く意味がない訳でございます。経費の削減も大事でございますけれども、特に、安全に直接関与する部門の待遇はしっかり考慮されなければならないのではないかというふうに思う訳でございます。</p> <p>今ひとつの懸念は、これも前々から指摘しておりますけれども、HACが使用するSAABの後継機でございます。SAABの後の機材をどうするのかということでございます。整備委託をしているJACの後継機がどれになるか非常に大きな影響を与えることになってまいりますけれども、これまでずっと担当部に早い段階で情報を得るように指摘をしておりますけれども、未だ雲の中というふうになっている訳でございます。企業秘密であることも理解いたしますけれども、JACが後継機について、なかなかその情報を伝えてくれない理由は何なのかお聞きしたいと思います。</p> <p>(五) - 1 - 再</p> <p>だとすると、これから以降、後継機どようになっていくのかお聞きをしても、JACの方ではそのことについてのお答えはないというふうになる訳でございます。少なくともJACが後継機に変換をする寸前までは、後継機のことをお話しすると、それは戦略が見え見えとなってしまふ、それが航空業界の常識のようでございますから、そうなると言わない。何人乗りになるか、どういう機材になるか、そして就航地の滑走路はどうか、どこに飛ばそうとしているのか、それぞれのことがわかる訳で、なかなかそれのお答えは言わないということであれば、HACにしても後継機について検討すると言っても、ギリギリでない</p>	<p>ことについてでございますけれども、一般的に航空会社は機種が特定されることにより、航続距離、乗客数などの情報が明らかになり、同業他社に次期の路線計画というものが明らかになってしまうことがございます。</p> <p>また、代替時期が特定されることによりまして、次の営業戦略の概要が明らかになってしまうことから、後継機材の機種に係る情報、代替時期に係る情報というのは、航空会社の中でも機密性の高い情報であり、入手することは、極めて困難だというふうにお聞きしております。</p> <p>【政策局長】</p> <p>監査法人は、機材更新の前提となるJACのSAAB機の使用について、少なくとも5年程度は使用続ける可能性が高いとしていますが、現在、JACに対して、整備を委託しているという取引関係にございますことから、HACとしては、常にJACの動向をその信頼関係の中から確認しながら、更新の動きに対して的確な対応が図れるよう、早い時期から検討に取りかかるべきだと考えているところでございます。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>からない状況ということだろうと思うのですよね。そういうことをはっきりしていただきたいなというふうに思います。どうですか。</p> <p>〈指摘〉 希望的観測として、HACとしても早く早くというのは、それはわかりますけれども、結果的にそういう状況にないというのが今の航空業界の常識だといわれるのであれば、それはこの間ずっとやってきておりますけれども、HACはJACについて行かなければならないということで、後継機の問題についてもそういうことであって、JACが決定をしない限り、公表をしない限り、決定をして全体に公表しない限り、これは公表数は別にしながらも、そうでなければ情報は得られないということなんだろう。それと中長期な構想にもかなり大きな影響をきたすのではないかなと思う訳でございます。</p> <p>2 中長期構想の検討部署について それから、JACがSAABから別の後継機に変換した場合、私の情報では2016年から変えていくというふうに聞いている訳でございますけれども、今までJACに依存していたSAAB機用のフライトシミュレーターを独自でHACが用意しなければならないわけございまして、操縦士はご存じのとおり年2回、副操縦士は年1回、フライトシミュレーターによる訓練と審査を受けなければ乗務資格がなくなる訳でございます。このフライトシミュレーターは、仮にJACから譲渡してもらっても、専用の建物・空調設備・常駐のメンテナンス要員が必要となる訳ございまして、維持費に年間1～2億円の費用が必要とも言われています。また、フライトシミュレーターの設置に関わる建設費も発生するという事がございます。このことは、今後のHACの運営にも大きな影響を来すものございまして、お考えのように、今後、SAABを長期間使用することは先程の話を含めて、現実的ではないということでは明らかだろうというふうに思う訳でございます。</p> <p>これらのことを考えますと、今回の改革案や支援計画については、平成26年度までの三カ年計画となっている訳でございますけれども、中長期的展望なしに、まったくHACの存続など見えてこないということでもあります。三年というのは長いようで短い期間であり、もうすぐでも中・長期の構想に着手しなければならないというふうに思う訳でございますけれども、その検討は、当然のことながら、HACの存廃も含めてであることは論を待たないというふうに思います。</p> <p>そこで、この中・長期構想の検討は何処の部署が担うことになるのかお聞きをしたい思います。</p> <p>(五) - 2 - 再 今、部長からお答えをいただきましたけれどもですね、これは昨日の石塚委員の質疑の中で、所管の問題は様々議論があったようでございます。これは知事総括にもあげられる予定のようでございますから、当然明日、知事はですね、所管部についてのですね、事務分掌の変更についてのふんご答弁になるのではないかなという気がしているわけございまして、そうなるそうですね、総合政策部がですね、受け持つ形になると思いますが、経営検討委員会についてはですね、この計画についてチェックを入れていくと。きちっとですね。そういう任務をこれからこの計画ができた後は、その任務だけだというふうになされてるわけでございます。そうするとですね、建設部が受け持つか、総合政策部が受け持つかは別にしてもですね、この中長期的なやつをですね、通常業務の範囲で行うということはいかかなものかなというふうに思うわけでございます。これだけ大事な議論をずっと積み重ねてきたわけですから、中長期の構想というのは非常に大事になってくるわけでございます。</p> <p>従ってですね、私は所管が建設部のままでいくか、総合政策部が変わるか、わかりませんが、その部の中でですね、やっぱりそのプロジェクトなり特命のですね、部署をきちっと設けて、この中長期の構想について、十分にですね、検討していくという体制をつくるべきだと思いますけれども、ご見解をお聞きしたいと思います。</p>	<p>〔総合政策部長〕 HACの中長期の構想についてでございますけれども、HACにおきましては、まず、経営改革期間に確実にこの改革を実行いたしまして、収益構造の改善を急ぎ、そして経営を安定化させることが重要と考えておりますが、そういった趣旨で、経営検討委員会の改革案におきましては、こうした改革の方向と併せまして、離島航空路線の維持、機材の効率的活用、そして運航・整備体制の確保などの中長期的視点に立った経営上の諸課題についての対応も必要であるといたしております。</p> <p>これらにつきましては、将来の検討課題とすることなく、あらかじめ検討を行う必要があると考えておりまして、HACが経営改革を確実に進められますように、所管の建設部において、適切に対応していくこととしております。</p> <p>〔総合政策部長〕 中長期の構想についてでございますが、経営検討委員会の改革案では、先ほども申し上げたとおりでございますけれども、離島航空路線の維持を基本といたしまして、機材の効率的活用でありますとか、運航・整備体制の確保といった中長期的視点に立った経営上の諸課題について、対応が必要としたところでございます。</p> <p>これらについては、あらかじめ検討を行う必要があるということと考えております。そういう意味で、HACが経営改革を確実に進められますように、所管の建設部を中心といたしまして、様々な形で適切に対応していくこととしております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>〈指摘〉 私はです、所管が建設部であろうが、総合政策部になるが、今回の大きな問題ですから、それも短期間で結論を出していかなければならない話ですから、中長期の問題については、やっぱりその中にですね、組織を作って集中的にその問題について取り組んでいくべきだというふうに話しているのですね。</p> <p>しかし、様々なことを通じながらと明言は避けているようにございますけれども、通常業務にですね、毛の生えた程度の話でやる問題ではないというふうに思っておりますので、ぜひですね、集中的にやれる組織をですね、どの部が担うかは別にしましてもですね、作ってやるべきだというふうに思っておりますので、このことは指摘をしておきたいと思えます。</p> <p>（六）HACの進むべき方向について 道が財政支援をしている三カ年の間、いわゆるですね、まだ体力がある内にS A A B 3機をですね、無償譲渡しまして、乗務員と整備士を引き渡して、搭乗率保障を付けさえすれば明日からでもJ A Cで運行できるものというふうに思うわけでございます。</p> <p>赤字の補填は委託会社であろうがH A Cであろうが同じ支出となるわけでございますし、人件費や航空機の維持費などの固定経費はかかりません。フライトシミュレーター等の導入や維持費、そして将来の後継機、S A A Bの次の機種の問題もですね、心配がないわけでありまして、H A Cは北海道に拠点を持たないですね、J A Cに対して、発券業務や丘珠～函館線、離島航路のですね、運行支援、さらには旅客・手荷物のハンドリング業務などのですね、地上業務の他に、キャビンアテンダントなどのですね、派遣を行う地上支援会社として存続させて、将来は道内各空港の運営会社に地上業務を担う、それぞれの空港会社ですね、これ付随業務でございまして、これらの地上業務を担うまで発展をさせるということも視野に入れてはどうなのだろうかというふうに思うわけであります。</p> <p>これがですね、やっぱり離島、さらにはですね、医療の公共性を確保してですね、税の投入を最小限としながら道内航空ネットワークの維持という事業性も考慮したH A Cの現実的な対処であると思っておりますし、将来を考えてもですね、これ以外の手段はなかなか考えられないなというふうに思うわけでございます。</p> <p>この計画実施中の三カ年で検討されると先ほど申し上げましたけれども、今、私が申し上げました委託化、そしてまた、H A Cのですね、地上業務専門の会社も含めてですね、検討の中身でそれぞれ私の意見などもですね、検討されるのかどうか、ご見解をお聞きしたいと思います。</p> <p>〈指摘〉 部長からご答弁ありましたけれども、当面はH A Cでやっていくことについてはですね、それは今の時点ではこれはいたしかたがないなと私たちが思っているわけでございますけれども、中長期的なことを考えていけばですね、やはり大きな判断も必要となってくるだろうと思うわけでございまして、これは委託の問題についても、先程指摘しましたけれども、委託できますか、はいできませんではなくて、具体的な中身をきちっと詰めていくことがですね、大事だろうというふうに思っているわけでございます。そういうようなことも含めて様々な形をですね、検討していただきたい。委託化することによって、道のですね、肩の荷もだいぶ違ってくるのではないかな、それでいてちゃんときちんと離島路線やですね、都市間のですね、航空路線は維持をされていくということを考えていくとですね、先程、私が言いました、私の考え方の一つでございますけれども、やっぱりそのことも含めて検討していただきたいというふうに思っています。</p> <p>H A Cは今ですね、運行については、これはJ A Cのですね、お世話になって、そしてその運営については、道のお世話になっているわけですね。道と言っていいのか、全体ですけれどもね、支援している方々いらっしゃるわけですから。どちらにしてもですね、これはJ A Cとですね、道という生命維持装置があって、はじめて生きていっているわけで、自力では生きていけない、そういう状況になっているというふうに思っているわけでございまして、改革</p>	<p>〔総合政策部長〕 H A Cの経営改革についてでございますが、経営検討委員会におきましては、事業性につきまして、専門的知識を有する監査法人からの報告を基本に検討を行いますとともに、公共性についても検討いたしまして、離島路線については、住民生活の足となり、また、産業を支えるなど高い公共性を有してございまして、その維持が必要であること、また、現時点では他社に委託することが困難な状況にあり、H A Cが主体となった方が公共負担も少なくなること、さらに、H A Cが離島路線と都市間路線とを一体的に運航した方が全体としての収益性を改善できるということから、路線の再編などによる経営改革の実行を前提といたしまして、H A Cが事業を継続していく必要がある、としたところでございまして、H A Cにおきましては、こうした方向に沿って改革を進めることが何より重要と考えております。</p> <p>只今、委員から具体的なケースにつきましてご提言がございましたが、持続的な経営に向けましては、中長期的な課題について様々なケースを想定していくことも求められるものと考えております。</p> <p>いずれにいたしましても、H A Cが3年の経営改革期間におきまして、確実に改革を進めることを通じて収益構造を改善し、自立的な経営基盤を確立していくことができますように、道として必要な支援を行って参りたいと考えております。</p>

質 問 要 旨	答 弁 要 旨
<p>案という手術を行ってもですね、回復がなかなか見込めないということで、まさしく近親者がですね、今後の行く末を話し合わなければならないという、こういう時期だろうというふうに思っているわけでございまして、早い段階です、先程申し上げましたどちらの部が所管になるかわかりませんが、集中的に議論するですね、組織をつくりあげていただいて、HACということだけではなくて、道内の航空ネットワーク、これの維持についてですね、十分検討していただいて、誤った方向性の結論だけは出さないということをお願いします。というような様々なことを、改めて知事にお聞きしたいと思いますので、知事総括にすることを、委員長、宜しくお取り計らいをお願いしたいと思います。</p>	