

○委員長（道畑 克雄）

- ・ 開会宣告
- ・ 議題の確認

1 調査事件

(1) 函館空港の運営の民間委託にかかる取り組みについて

○委員長（道畑 克雄）

- ・ 議題宣告
- ・ 本件については、5月30日付で資料が配付されているので、説明を受けるため理事者の出席を求めたいと思うが、いかがか。（「異議なし」の声あり）
- ・ それでは、理事者の入室を求める。

（港湾空港部入室）

○委員長（道畑 克雄）

- ・ それでは、資料の説明を願う。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 資料説明：「函館空港の運営の民間委託にかかる取り組みについて」（平成28年5月30日付 港湾空港部調整）

○委員長（道畑 克雄）

- ・ お聞きのとおりだ。ただいまの説明について、各委員から何か発言あるか。

○阿部 善一委員

- ・ 流れ的には新聞でも報道されているので、そうなのかなと思うが、一、二わからないことがあるので質問させていただく。
- ・ 函館市は、基本的には民営化はやむなしという方向なんだろうと理解しているが、それは市長個人の考え方ではなくて、ここにあるように商工会議所だとかいろんな団体と協議をして決めたということなんだろうと思うんだけど、函館市がそういう方向に決めたということについての、最大の要素は何か。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 最大の要素ということだ。この間国だとか、いろんな方々から方向性を決めて、国が4空港を、先ほど言った広域的な観光ルート、政府とかによって、国が進める事業であること、それが法の目的である地域の活性化にも結びつくということといった要素、それから経済界をよく御存知の方からも、道内の経済者の考え方というのを3者会談でもお聞きした。それから空港ビルの社長からも、社内での検討の結果、民営化を進めるということで一致している。そういった総合的に判断して決めたものと考えている。

○阿部 善一委員

- ・ もともと滑走路は国のものだから、国がその方向に行くとすれば、函館市が持っているのはビルのとか、周辺の土地少し、第3セクターの株持っているくらいしかないんだけど。ある程度私も、

民営化になればもっと柔軟な運営ができて、着陸料なんかも自由に設定ができ、地域のためにもなるんじゃないかなという漠然とした思いはあるんだけど、しかし本当にそうなるのということまではなかなか確証を得ないのではないかな。特に千歳が発着枠をさらに拡大し、そこに乗り入れる航空会社も相当多いと聞いているし、また時間帯も伸びる。あるいはこの前テレビでもやっていたが、丘珠の滑走路、札幌の秋元市長が滑走路延長したいというように、道央圏に集中する、当然海外から来る航空会社、あるいは利用者もそうだが、やはり千歳でおりれば北海道どこでも行ける訳だから、非常に便利は便利だと思う。そういうことで、民営化になってももう少し活路開けるんじゃないかということの確信性みたいなのが、どうもやっぱりよくわからない。それは数字かデータに基づいての、函館市あるいは経済界が判断をしたのか。漠然とした思いだけではなくて何らかの裏付けがあってそうなるということの方向性を決めたということであればわかりやすいが、何となく漠然としてるなという感じを私は受けとめている。今部長の説明もあったが、どうもその辺まだ明快な答弁されてない、当然議論されたと思うし、その辺もう少し詳しくお知らせいただきたい。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 明確にこれだけの目標を持って、コンサルやいろんなところの有識者の方から、いけると、そういった検討は残念ながらしていないが、今後こういったいろんな対話的な、進めるにあたって、条件を提示しながらそこへ近づける努力を民間がするというような提案をされるということで、それを審査していった目標を、民営化の活性化を確認するというような手法であるのでご理解いただきたいと思う。

○阿部 善一委員

- ・ いろんな、でも民営化というのは4種類くらいあって、北海道が考えている一括民営化といっているけれども、実はそれでも4種類くらいあって、民営化でも。函館市や、あるいは北海道が求める、意図しているというイメージとして持っている民営化というのはどういうものか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 今国で進めるコンセッション、提案式で、地方を活性化するといった提案によって、それからネットワークを最低でも4空港、国管理空港、そういったものを活用しながら、先ほどおっしゃっていた千歳に集中するのではないかなという懸念もあるが、逆に言うと、千歳も、政府が考えているのはこれでおさまらないだろうといったときに、4空港でタッグを組んで、最低でも国が管理する4空港でネットワークを組むといったメリットを考えている。

○阿部 善一委員

- ・ 最近中国の航空便が廃止の方向に何社かなっているが、元来中国の航空便はもともと最初から狙いが函館ではなくて、千歳に来たくても千歳の発着枠が満杯でおりるところがないと、そういうことで函館空港を使っていたと、というような状況が大多数なわけだが、それも廃止になるということで、そうすれば仙台もこの4月から民営化になったんだっけ（「7月から」の声あり）7月からなるんだね。そうすると着陸料の、一部今懸念されているのは、ダンピング合戦が始まるんじゃないかと。当然、仙台もそうだし、福岡もそうだし、広島か、こういうところもやろうとしている。そうすると着陸料のダンピング合戦が始まって、思ったより収入が得ること難しいんじゃないかと、一部学者なんかも指摘をしているが、そういう点については、いろいろ企画書が出てきて検討されて、2次3次の審査

を経て選んでいくことになるんだろうけども、函館が空港民営化したときに、函館市の考え方として、委託会社ではなく函館市として、民営化したときにどういう函館のためになるんだということを提案しようとしているか、それをちょっと。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 今のイメージだが、これから詳細について提案を受けることに、いろいろな交渉をしていく過程であるが、今は仙台空港もそうだが、トップセールス、今やっている経済界や議会も御協力をいただいてというかタッグを組んで行っているトップセールス、これについては継続しようと考えている。それを行くときに、今の空港を民営化した民間事業者も一緒に行って空港の、今は着陸料の減免とかは国だから、市がどうこうできない状態であるし、やるとすれば市は補助ということで、市は単費で補填するということになると思う。こういったことを空港の事業者が一緒に行って、こういったメリット、着陸料の減免、それプラス何か。今ちょっとはっきりこれだというのが言えないのがあれなんだが、もう少しいろいろなご意見をお聞きしながら、そういったメリットを出していく、要するにタッグを組みながらインバウンドの活性化、空港の活性化に努めて参りたいと考えている。

○阿部 善一委員

- ・ 今の時点ですから、これだと見えるものはなくて手探りの状態で先に進んで行かざるを得ないという状況は理解をしつつ、本当にそうならければ良いが、やはり北海道の場合は中心がどうしても千歳になるわけだし、利用者もそのことを多く望むと私は思っている。そこで問題は、北海道は北海道の考え方、じゃあ何空港かと、今は資料は4空港となっている、国が管理している空港、あとは道だとか旭川もこの中に入ってくるような話だけでも、基本的にはここで差がある。国の民間委託したい数と北海道が考える空港の数とちょっと違う。これは今後どのように埋めていこうとしているのか。その辺をちょっと教えてください。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 枠組みの問題だ。それは私どもも非常に懸念をしているところであり、心配しているところであり、そういったことから副市長のほうから枠組みが決まり次第ということと、先ほどの5月18日にも北海道に対して枠組みを早く決めていただきたいということと言っている。資料2をご覧ください。今国で考えている、国が進める民営化は左下の13空港のイメージの左上のほうに丸で囲ってある新千歳・函館・釧路・稚内である。これはあくまで1契約で、これを早急に進めるということ。それと先ほど言った5月18日の協議会においていろいろ参加の意思を示している旭川や道内空港の女満別、帯広といったところも意見や要望を聞いて、北海道発の意見を取りまとめる際には枠を決めると答弁をいただいている。

○阿部 善一委員

- ・ 北海道の考え方というのは、国の管理している空港を一括民営化にして、その益金で道内の残りの空港の維持に努めたいという北海道の考え方なわけですね。それが4とかあるいは5とかなってくれば、どこがどう変わってくるのか。委託の金額が変わってくるのか、あるいはネットワークが変わってくるのか、その辺のところよくわからないんだけど。国は4でやりたい、北海道は5、あるいは最低6、女満別あるいは旭川も入れたいという考えですよ。大体今相場が2,000億円ぐらいでないかというふうに、数字はあちこち飛んでいるが、そうだとすれば、4だとか5だとかってこだわる

必要は、私は余りないような気もするんだけど。それでネットワークが変わってくるんだということであればまた別だし。もう一つ懸念されるのは国の直轄、いわゆる民間に委託された空港と、されな
い残った空港との競争力をどうするのと、当然なってくる。その辺の考え方というのは議論は当然さ
れていると思うが、差し支えない範囲で教えていただければ。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ まず1点目の枠組みの考え方だが、こちらで資料で示した2なんだが、契約1と書いてある、国分、ここに薄くなんだが、これが最近考え方を整理して、当初の資料はここに契約1とか書いてなかったが、1ということで国はあくまでもこの4空港をまとめた形の契約で、コンセッションというが、提案式、提案を受けてこの4つの、いくらで受けますかということをやろう。そのあとに旭川や帯広がこの全体的なスケジュールにあってくれば、要はレベルがあってくれば、というのは国が委託費とかもらおうお金とかを出すときには滑走路の資産査定ですとか、空ビルの資産査定、それから空ビル会社の株式の譲渡に関する査定、こういったものをしなければならない。これを別会計で、別契約だから、旭川とか帯広、先ほど言ったように4空港の全体的な契約の中に旭川とか帯広のそういった経費とかは一切含まれませんということ。だから別なんです。最終的な形を見ればネットワークを組んだり、総合的な、最終的な民間事業者が、旭川や帯広、そういった形の6つなり7つなりをどう結びつけて北海道全体の活性化になるかということを考えて提案してくださいということになるが、最初は4つの活性化で提案を受けると思う、民間事業者として。その中で、国が条件として、これは神戸、関空が、神戸の空港を取り入れるような手法があるというふうに聞いているけれども、民間事業者は契約するときに旭川や帯広、女満別と個別に言うかどうかはわからないが、道内の空港に関して民営化に入ったときに受けてもいいと、受けなさいということではなくてそういった事業も可というような書き方で契約する、なんで収支は全く別なんだ。4空港は先ほど言った2,000億円、千歳だとか函館も計算していくとプラスになるかもしれないがそういった民間委託の運営権料をいくらで買いますと、いくらですということ。旭川とか帯広はそれぞれに計算していくらになりますとか、その手法については道で、資料5の下の民間委託の枠組みで、2 市管理空港や道管理空港についても、立地地域の意向を踏まえつつ、国との一体運営について検討と、スケジュールと合致しない場合も事後に移行という書き方であり、そしてその手法については今のコンセッションのほかに管理委託とか、というような手法になっていると考えている。
- ・ それと2点目のネットワークの形成、これが1番北海道がこの空港の民間委託について基本要件としている、北海道内の空港ネットワークの充実ということが、当初は基金をということだったが、そういうことは法的に認められないみたいな形で、もっと民間事業者の提案ということで、それを整理するための、要は北海道発の提案を出すということで、いろいろと意見を聞いてまとめるということをしている。

○阿部 善一委員

- ・ 基本的には4空港だと、国一括の、主体になっていくんだということですね、これから議論の過程で条件折り合うかあわないかという様々な問題が出てきて、それが成就するかしないかというのはこれから議論の行く末を見ないとわからないということになるんだろうと思う。そうすると確認したいのは、今空港ビルディング株式会社の株式っていうのは全部この民間委託会社に譲渡されるわけだ。他

の民間委託されたところを見ると大体そんな感じになっているが、そういうことでよろしいか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- 株の譲渡かということであるが、手法の中で事業譲渡というのものもあるそうだ。それを今度提案というか、国が基本方針やマーケットに出すときに整理することである。仙台はちなみに株の譲渡ということで、株を全部今の会社に、仙台の場合は2つ会社あるけれども、2つとも株譲渡ということだ。基本的な考え方からすると株譲渡が一般的ではないかと考えている。

○阿部 善一委員

- 受けた会社はもちろん着陸料とか空港ビルディングのお土産の売り上げだとか、様々な二次的な事業を拡大していくというところに狙いがあるわけだから、当然自分たちのやりやすいようにやっていくというのは極めて自然な流れだと思っているが。あとそうすると、雇用の問題だとか出てくる、当然今いろんな会社もたくさん入っていると思うし、あとテナント料はこれから決める話だから、それはどうなるかわからないが、そういう例えば今空港で働いている人たちの雇用だとかについて、函館市としてどういう申し入れをするのかあるいはしたのか、する用意があるのかについてはどうか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- 地元雇用の要望をいつの時点でという質問かと思うが、今まだ現時点では要望を伝えてはいない。ただ、3者会談だとか、一番話し合った中で、地域としては雇用の問題が言われているので、株譲渡であれば基本的に従業員はそのままとなっている。ただ、そういったことが本当に確保できるのか、というような条件を、今後どういった言い方、どういった条件の設定をすれば継続的に、雇用が今言った、我々の要望的に確立されていくのかということを、研究というか、意見を聞きながらどういった文言が良いのかを決めていきたい。

○中嶋 美樹委員

- 函館空港って、ずっと赤字だったんですよね。私20年くらい福岡に住んでいたんで、つい福岡空港と函館空港を比較してしまう。1番最初函館空港におりたときに、夜何時だったか、突然電気が消えて停電かなと思ったら、空港がもう終わっている時間だった。もう終わるのと思って、びっくりして、福岡空港って結構夜はデートスポットになったりするんだ。それが突然電気が消えて、空港が停電と思ったらどんどん扉が閉まっていったという感じで、もう終わるんだ、そんな第1印象だったのだが、どんどん利用するお客さんとかも減っていったみたいなことも新聞で見たりして、そういうところの分析っていうのはどんなふうになっているか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- 収支の考え方で言うと、国が今お示ししているのは、先ほどの資料1で、国の経営改革のところにあるとおり、航空系と非航空系とある。航空系と非航空系を足すとやっぱりマイナスだ。キャッシュフローベースで考えても、資本投下というか空港にけるお金が結構あるので。そういった意味では赤字というか収支は赤字。ただ空港本体の決算を見ると、経常利益でいうと、ここ3年は3億円とか4億円の黒字を出している。余計な話かもしれないが、1株当たりの配当もいただいているので今のところ空港ビルディングだけの経営状況としては黒字となっている。ただこれは、近年の民営の航空便をふやすということと相まっており、減っていれば早く閉まるし、航空機がこない場合は空港は早く閉めちゃうということになるし、今は少し遅くまでインバウンドのぎりぎりまで飛んでいくというこ

となので、そういった意味で開けてテナント料とか販売実績と一緒に黒字になっているということで報告は受けている。

○中嶋 美樹委員

- ・ 阿部委員も触れていたが、ネットワークの充実強化というのは、やっぱり民営化しないと充実強化というのはできないものなのか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 北海道内全体のネットワークについては、北海道はこれを機にということでは言っている。北海道独自のいろんな政策で活性化というのは可能かと思うが、今言ったとおり空港の航空事業と非航空事業の合算で柔軟な着陸料の体制、軽減、減免とか、そういった形のほうがネットワーク、飛行機を飛ばしやすいということになると、それと一つの会社だと、集めるという考え方もあるが、それぞれの、全体でもうけるというか、利益を出すといった考え方を提案を受けるということになるので、そういった意味で活性化されるということ、ネットワークが強化されるというふうに解釈できると思う。

○中嶋 美樹委員

- ・ 民間の知恵で考えると、提供されるサービスは向上されるのかなとは確かに思う。私も友達が福岡から来ると、何であんなお土産の並べ方にするのかいろいろ言われる。函館って書いてるもの探したいのに札幌のお土産ばかりじゃないとかって言われて、私も見に行っても確かにそうかなみたいな。それが民間になるとやっぱりもうけを出さなくちゃいけないし、サービスの提供というのは向上していくのかなと思うが、あの航空大国アメリカと言われるところでも民営化は失敗している。ちょっと古いかもしれないが、何かの資料を見たら世界的に見ても先進地域でロンドンのルートン空港ぐらいしか成功してないみたいな資料を読んだので、本当に成功というか、うまくいくのかなという。さっき阿部委員もおっしゃっていたが、やっぱりイメージが湧かない。はっきりこれがメリットだ、これがデメリットだと、私みたいに詳しいことがわからない人間にもわかるようなものって、具体的にあるか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 国で民営化を進めるにあたっては、経営の効率化ということで、着陸料を下げてその分路線を開設してもってくるということであるし、仙台は民営化の提案で、阿部委員のおっしゃっていたように7月に完全民営化になる、これの提案のときには航空便をふやすための一つの策としてLCCのターミナルをつくるといった提案をしている。なので対話的な構想で、こういったことを北海道ではやりたい、ふやしたい、活性化にはこんなことといった提案をしたら民間はそういうものに応えるということだが、ただ一つ、マーケットサンディングという手法を取り入れている。余りにも過剰な条件や民間サイドからするとちょっと考え方になっていないということ、いろいろ探って一番良い形、活性化になるような提案を受ける形で最終的な方針を決めるとお聞きしている。そういったやり取りを踏まえながら進んでいくものと考えている。

○井田 範行委員

- ・ 今大体話聞いて大まかには見えたが、基本的に民営化、私は積極的に進めていくべきだと、当然理由としては民間の皆さんはいろんなノウハウを持って、非常に柔軟な発想を持っておられる。そしてコストの縮減も期待できるということで良いが、やっぱり見えないのは先ほどから議論されている

ように、ネットワークの形成ということで。単独の民営化はすごくわかりやすい、努力しやすくなる。これがグルーピングというか、とりあえず今は4つの話で良いが、4つになった場合に、私が一番懸念するのは、先ほど着陸料が安くなるとかいろんなこと言っているが、これまでの経営緩和含めて民間委託いろんなの見ていると、もうかっているというか、収益良いところと悪いところあったときに、私が一番懸念するのは、便利なところはより便利、不便なところはより不便、というパターンが非常に多いような気がする。先ほどの函館空港ビルデングは、そこだけ見れば黒字だということだが、それが本当に、国の空港4つ全てがよくなっていくという根拠を聞きたいと言えば出ないと思うが、その辺についてのお考えはあるか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 北海道は広いので広域観光ルートの確立効果のために4空港、プラス2空港ということで政府は打ち出している。確かに広いこと、ネットワーク、高速なりJRさんが路線を削減している部分ということで、各地方空港の首長の発言についても、そういったものの補完も含めて航空ネットワーク、高速交通体系の維持には努めていただきたいという意見もある。ただそこが提案式なので、それを引き出すための函館、札幌、稚内なり釧路なりの広域観光ルートの提案をいかにしていただけるのかということ強く言っていないといけないとならない。答えになっているかわからないが、以上だ。

○井田 範行委員

- ・ 確かにこの民間委託の問題は、この間本会議でもいろいろ言ったが、北海道全体でものを見るのか、皆さん函館市の職員なので、市でももの見るのかでかなり違いが出てくると思う。ただ、国の持ち物なのでその辺は北海道全体で見なきゃならない部分も確かにあると思う。それぞれの、千歳以外の空港がどんどん下がっていくようなことはあってはならないと思うので、今後議論経過の中でいろいろと詰めていくと思うが、ただこれも入れ過ぎると函館市さんだけっていうふうになるし、この辺って本当に、私も市議会議員の立場でどこまで言っているのかかわからないところもあるが、函館市プラス北海道全体のバランスも見ながら対応していききたいと思う。
- ・ もう一つ、4月15日の地域の特性を生かした運営となるようにということで3者懇談をされたと、この地域の特性を生かした運営というのは具体的にどのようなイメージをしているか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 地域の特性を生かしたということの考え方だが、先ほど言っている道内のネットワークはもっともだが、函館の場合はもう一つ、南のほうの視点もあると考えている。これは、道内の旅行にとっても南の玄関口として、今新幹線も開業されたのでそういったものを利用した、青函、東北、宮城県の民営化した県の職員も函館空港というか北海道との連携、観光の奨励に対して興味を示していただいている。そういったネットワークを北海道内だけでなく、青森空港や仙台空港との連携というものも提案していただきたいという地域の特性、それと空港が近接しているという利便性も評価、それと裏腹に周辺環境対策はついて回るが、それについても民間業者のノウハウとか、ちょっと周辺の方も不安材料をお持ちなのでそういったことを払拭していくということも提案していただきたいと考えている。

○井田 範行委員

- ・ 今東北含めたエリアの話もされた。この話ってさっきも言ったが、北海道で見るのと東北含めて考

えていくのと、また北海道にしてみると、言葉選ばなければならないが、日本全部、北日本全部を考えるのか、この辺のバランスって非常に、いろんな考えあるのでそれを調整するというのも非常に難しいのかなと思っている。そこで例えば、東北含めたエリア圏でいろんなこととしていきたいという函館市の思いがある、ただ委託になってしまったときに、今ビルデングに対しては一定の株とか、発言を出せるようなものがあるが、これも見えないとは思いますが、民間事業者だから、言うことを聞くか聞かないかというか、あくまでもビジネスだから、ビジネスを最優先した場合には、函館さん無理ですよと、地域の声をしっかりと受けとめる手法として一定程度の発言力を持てるような、今のビルデングのような、株式の保有も選択にあると思うが、その辺のお考えはいかがか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 発言力の維持ということだと思うが、株を持つという考え方も一つだと思う。ただこれについては、仙台空港は継続しないということで一切民間にお渡しする、福岡と高松といったところは一定程度、会社の後に保有したいという実施方針をやっているが、民間の方とも話す機会があるが、非常にそれは諸刃の剣の部分があり、余り関与すると、民間の本当のノウハウが引き出せない可能性があるというような発言もあるので、今後方針——バンドリングといった4つの空港をまとめるといった、全国的にも初のことなので、そういったことが北海道なり、検討の場でこういった形が一番望ましいのか、もう一つは外部委員的なことで空港の役員や我々も入ってそういった検討委員会を設置するといった案も提案された事例があると聞いているので、もう少し研究して参りたいと思う。

○井田 範行委員

- ・ 確かに仮に発言力を持つといった場合に、市単独が良いものなのか、道がやるものなのか、千歳含めた、そこが全部まとめてとかいろんなやり方あるのかなと思う。ただ部長おっしゃったように、私も民間委託、民営化については民間のノウハウを最大限に引き出すという定義の中で、行政があんまり出し過ぎるのも、民営化じゃなくなるような気もする。その辺の部分、具体的な部分はこれから、秋ぐらいか資料見ると、北海道のたたき台というか素案が出てくるということなので、その辺見極めながらバランスの良い交渉をしていただきたいと思います。

○日角 邦夫委員

- ・ 確認だが、着陸料、収入だけ見ると赤ということか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 空港系で見ると着陸料の収入と空港を整備する費用がかかっているの、それと国の人件費と維持管理費、いろいろ空港にはかかっているの、そういったところの会計収支は赤字だ。

○日角 邦夫委員

- ・ 非空港系って、ビルデングの売り上げとかだが、それ調べてみたら結構函館高いんだ。何年か前には上位10位くらいに入って。割合的には断トツみたいな感じ。それはなんでそうなったかというのをみたら、市を挙げてアジア系の皆さんを訪日させるという取り組みが大きかったと評価されてるんだけれども。それとの関係から考えれば委託された、民営化になったときに今までと同じように誘致活動できるのかどうかについて、どうお考えか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 先ほどからかっちりとお答えできないが、提案して、我々の今やっていることのトップセールスに

対して協力なり、スピーディーな対応ができる会社づくり、会社の体制をつくっていただきたいというような、漠然としているけれども、それは文言にするとどういった表現になるのかを研究していきたい。仙台もお聞きすると、県は県でトップセールスをやる。そのときに民間業者が一緒に行ったり、逆に先に行ってトップセールスはここをやってくださいとか、連携をしている。当然民間が考え方を、そういった連携というのは当然のことですという回答も出たりするので、その辺は今後研究して、そういった条件の設定をして参りたい。

○藤井 辰吉委員

- ・ 2点気になっていたがそのうちの1点は質問はしない、井田副委員長がうまく聞いてくださったので。どういう姿勢で協議会に挑むかなというのは気になっていたが、道としてみるのかそれとも函館市として行くのか、構成メンバーで副市長がということだが、どういう姿勢かというのはうまい具合に、私が言っていたら多分とげがある言葉になっていたと思うので、それに関しては含み置きで、承知した。
- ・ もう1点、この協議会が4空港一括民営化が既定路線でもうそこが動かせない中でどういうふうにやっていこうかという協議なのか、もしくはこの4空港一括っていうこと自体も協議の土台に上がってくるのか、要するにその枠組みを崩す可能性すらあるのかというのは、どちらか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 今国の考えは、国が北海道で管理する4空港について民営化——いわゆる民間委託を進めるという考え方で進んでいく。協議会についてもほぼそういった進めについては、4空港の副市長だが、そういった形で進める考えで相違ないと確認はできている。

○藤井 辰吉委員

- ・ 今の御答弁、後半部分もう1回お聞かせ願えるか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 4空港の自治体の副市長の発言で、4空港の一括民営化について進めることで、同意まではしていません、進める考え方でよろしいということで皆さん御発言されている。

○藤井 辰吉委員

- ・ とりあえずはその路線で話をして、協議会なのでどういうお互いの条件の突き合わせだとか体制の提案だとかというのはなされるかわからないが、まだ全部の可能性が含まれているのかなと、とりあえずはこの路線で相違なく進めるという感じなのかと思うが、ちょっとまだ全然見えてこないと思うので、全部の可能性がまだあるんだろうなという感覚で協議会の進行を見ていきたいと思う。

○佐古 一夫委員

- ・ まずは1のほうに函館が入っているからほっとしているが、他の2とか3とか4のほうは場合によっては民間の方が出てこないということもあり得るのか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 今の考えだと、4空港は国が契約する。2の場合は契約した民間事業者に旭川や帯広が預けるっていう言い方はあれだが、その手法はコンセッションになるのか指定管理者という手法もあるそうだが、そういう形で預けるのか、そういった手法も含めて進み方を国の4つ以外は考えなければならない。ただその中で、先ほど佐古委員のおっしゃったように新たな民間事業者ということだと思うが、そう

いった可能性は低いと考えている。

○佐古 一夫委員

- ・ 国のお考えの中に一体的に民営化するのであれば歓迎したい、だから頑張ってくださいということだ。
- ・ もう1つ、ネットワークと先ほどから言葉が出ているが発着枠というものは、民間委託されても管理は国となっているから、それは民間、ネットワークで持つということにはならないんですよね。そのように考えていてよろしいか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 管制は確かに国から移管しないので、管制の枠は決まると思うが、民間の運営によって空港の運営時間を延ばす、函館空港がそれに当たるかどうかは今後の提案で出てくると思うが、今のところ私どもは余り考えていないが、ある空港によっては延ばして便数を増やすという形も可能ではあると考えている。

○佐古 一夫委員

- ・ もしそれが可能であればきっといろんな観光の振興につながると思う。私も賛成なんだが、まずは経過を見守りたいと思う。

○委員長（道畑 克雄）

- ・ 他に御発言あるか。（なし）
- ・ 発言を終結する。
- ・ 理事者におかれては本日出された疑問等も踏まえ今後の対応をしていただくようお願い。理事者は退室願う。
- ・ 議題終結宣言

2 その他

○委員長（道畑 克雄）

- ・ 私から1点申しあげる。前回の委員会でお話のあった、株式会社函館市榎法華振興公社の清算に関する状況について報告してほしいというお話があったが、今回の6月定例会において函館市ホテル恵風の管理に関する協定書および函館市灯台資料館の管理に関する協定者の規定に基づく指定管理者の指定の取り消しにかかる違約金の請求権の放棄するものの議案が上程されている。正副としては議案審査の時点で議案に関する質疑や委員間での討議が可能なことや、また5月11日付けで資料配付されているとおり、現在官報への公告を行っている状態であることから、最終的な財務状況が確定した時点で改めてその件については報告を受けたいと考えているので、そのようにご了承願う。よろしいか。（「異議なし」の声あり）

- ・ その他、各委員から何か発言あるか。

○阿部 善一委員

- ・ 今度都市計画法の中の用途地域の運用の中で、第1種低床住居専用地域、今度コンビニを出店できるための規制改革を行うということが報道されていた。これは一部新聞しか報道されていないが。その中に住民の合意が必要だと、それは各自治体に任せるといふことの通知を国交省が各自治体に出す

ということなので、その中身について資料を、時期はお任せするができるだけ早く委員会にも提出をしていただきたいということを申し入れていただきたいということを提案する。

○委員長（道畑 克雄）

- ・ ただいま阿部委員から資料の配付を申し入れてほしいとお話があった。皆さん何かご発言あるか。（「異議なし」の声あり）
- ・ 正副のほうから都市建設部にお話ししたいと思う。

○井田 範行委員

- ・ 出せるかどうかよくわからない。

○委員長（道畑 克雄）

- ・ 資料を出せるか出せないかはちょっと。出せないということないと思うが。そこはこちらに一任いただいてよろしいか。（「はい」の声あり）
- ・ 申し入れはしたいと思う。時期も含めて一任いただきたいと思う。
- ・ あと皆さんからその他で発言あるか。（「なし」の声あり）
- ・ 散会宣告

午前11時06分散会