

KONAGAI

Mt.Fuji Shizuoka Airport

小長井よしおの県政報告
【富士山静岡空港編】

2007-2011

Mt.Fuji Shizuoka Airport

■ 平成20年2月静岡県議会定例会

質 富士山静岡空港について伺います。

富士山静岡空港は建設地決定から二十年、着工以来十年を経て、来年三月の開港まで一年と迫りました。

一九九五年に発表した静岡空港基本計画では開港時の需要予測を七路線百七十八万人としましたが、二〇〇三年には需要予測をやり直し国内四路線一日十四便で年間百六万人が見込まれるとし、新たに海外九路線でも三十二万人、計百三十八万人の利用客と予測しました。県では、開港に向け国内外へのエアポートセールスなど就航先の確保に向けた取り組みや観光客誘致に向けた商談会なども行ってきたと伺っており、その取り組みにより昨年までに国内線三路線六便、国際線では韓国アジアナ航空によりソウル間を一日一往復の就航が表明されたところでもあります。

しかし、これだけでは県の開港時需要予測には満たないと思います。そこでこれからの一年間、需要の拡大に向けてどのような取り組みをしていくのかお伺いします。

昨年十一月には着陸料を国内線は期限を決めずに当分の間三分の二とし、国際線は就航促進のための優遇策として開港からおおむね三年間は国内線の半分とする旨のパブリックコメントが行われ、この内容を含む空港条例が本会議に提案されております。さらに二〇〇八年度予算では、旅客ターミナルビル使用料や夜間駐機便の宿泊費補助などの航空会社への優遇策がとられました。そしてチャーター便運航支援やパンフレット制作費の補助、観光オフシーズンのパック旅行への補助、団体利用送迎バス費用の補助など航空会社以外への補助も予算化されております。

航空会社による地方空港の路線廃止や見直しが相次ぎ、地方空港の運営は厳しさを増している状況ですが、開港前からこのように優遇策、補助金づくりでは、県は空港の健全な運営に自信がないのではないかと、将来的に赤字経営になるのではないかと県民に不安を与えることとなります。この点について御所見をお伺いします。

昨日の知事の答弁では、航空会社に一定の搭乗率を保証する搭乗率保証を検討しているということであり、さらに修学旅行などへの補助事業も検討すると伝えられており、路線の確保、利用客確保の厳しさを感じさせるところであります。県は空港施設の維持管理費を賄うためには年間百万人の利用が必要だとしておりましたが、今後の見通しについてお伺いいたします。

答 富士山静岡空港についてであります。知事（石川嘉延）

富士山静岡空港の就航路線につきましては、全国的には地方路線が相次いで廃止されるという厳しい状況であるにもかかわらず、開港の一年以上も前から航空三社による就航表明がなされたことは富士山静岡空港の持つ潜在力が高く評価されたものと考えております。一層の需要拡大を図り、より多くの路線を確保するため、国内線につきましては鹿児島を、国際線につきましては中国、台湾及び香港を重点地域として、引き続き就航先との交流拡大や観光商品開発に取り組んでまいります。

また、静岡県内の企業である鈴与が小型航空事業を始めるということでもあります。この事業で富士山静岡空港利用に当たって、県に、今具体的な支援要請はありませんけれども国内便、各地にいろいろ路線を張るに際して、それがうまく実現できるように要請があれば県としてもこれにできるだけこたえていって、この利活用促進にも貢献してもらうようにしたいと考えております。

このような航空会社や旅行会社等への支援策につきましては、多くの路線就航を実現し富士山静岡空港の持つ潜在力を顕在化するため必要不可欠なものであります。他空港でも効果を上げておる事例に照らして、それらを参考にしながら、本県としても支援策をまとめて来年度予算に計上し議会にお諮りしているところでございます。

そのような支援策が功を奏してこの富士山静岡空港の就航先や便数がふえてくれば、もともとの潜在力が顕在化することは疑いありませんし、今、考えておる、当初何年間か必要と思われる支援策もやがて不必要になっていくと期待しているところであります。

したがって、利用客数の今後の見通しでありますけれども、他空港において支援策などを効果的に活用して関係者が一丸となって利用拡大に取り組み、開港後五年程度で利用客数を倍増させた空港があります。例えば福島空港とか岡山空港であります。こういうことでもありますので富士山静岡空港においても開港前はもとより開港後においても、県を初め富士山静岡空港就航促進協議会や関連企業、団体、県民が一丸となって利用を拡大し、十分な旅客を確保できるように全力を挙げて取り組んでまいります。

■平成20年11月静岡県議会臨時会

小長井 由雄【討論】 発言日：2008/11/06会派名：民主党・無所属クラブ

富士山静岡空港の暫定的開港を強行することに反対する討論

私は民主党・無所属クラブを代表して知事提出の第百四十一号議案「平成二十年度静岡県一般会計補正予算」について、反対の立場から討論を行います。

振り返りますと、この空港建設に当たっては、今回で三回目となる完成期日の引き延ばしや需要予測の下方修正などさまざまな問題が議論されてきました。そして私たちのこれからの果たすべき役割は、スタートからの膨大な赤字が予想される中で、県民の税金を際限なくつぎ込み続けなければ維持できない空港とならないよう健全な運営と体力を持った空港として存在できるように、時に厳しく時には大胆に監視し提言していくことだと考えております。

さて、空港の名称も富士山静岡空港と決まり、いよいよ来春三月に開港することを県当局は国の内外に広く宣言してきたところであります。しかしこの時期に、我が会派が指摘していた制限表面上に残る立ち木などの支障物の存在から、開港延期ということもあり得るという事態になってしまったことは残念でなりません。この問題については、九月議会での我が会派の大石裕之議員の代表質問に対する答弁を見ても、県のこの問題に対するずさんな取り組みや隠ぺい体質が明らかになっているところであります。

今回の一億一千万円の一般会計補正予算は、富士山静岡空港を二千五百メートルから二千二百メートルへ短縮し暫定的に開港してしまうという議案であります。県はこれまでも開港の時期を二度も変更をしてきており、またかとの声も聞こえてきます。今回の開港延期は、今までに比べると、三月開港に向けてさまざまな業界や企業、行政などが準備を進めてきている中で、国の内外への影響の波及もさることながら県の問題解決能力の欠如が露呈されたものであり、非常に深刻であると言わざるを得ません。

これまでの議論でも明らかなように、これは県当局の失態であり、そこに至る過程において知事の政策判断の誤りがあったことは自明の理であります。それでもこの問題を当局が認識した直後に県民や議会に報告があれば、それぞれに対応の方策もあったはずですが、事ここに至ってせっぱ詰まっの報告という見切りの対応では、その損害も大きなものにならざるを得ません。

しかし、そのような中、地権者からは具体的な交渉について申し入れ書ということで話し合い解決に向けての提案がなされているのですから、それを受けて解決に向けての交渉の席に着くことが広く県民の利益に沿うものであることはだれの目にも明らかであります。

私たちは、これまで知事が公言してきた二〇〇九年三月開港を簡単にあきらめ、県民が納得できる十分な説明もなく、しかも問題の解決に向けてその後の展望を示すことのないままに一億一千万円を使って工事を進め、静岡空港のイメージダウンになる二千二百メートルでの暫定開港を強行することには到底賛成できるものではありません。

もし、本当にこのまま当局の考えのように二千二百メートルでの開港となれば、これまで問題の解決のため話し合いに応じることを表明している地権者との話し合いの可能性を失うことになるのではないかと、大いに危惧するものであります。

さらに、今後、開港が延期されることによる各方面からの損害賠償を求められないとも限らず、大きな禍根を残すことになるのであります。

今後、県の考える二千二百メートルでの暫定開港では、暫定開港している間に円満な解決が果たせなかった場合に、またしても強制収用ということになるのではないのでしょうか。以前に一度強制収用したエリアで、執行側の測量ミスで取り残した部分を強制的に収用するという強権発動を再度許可するという前例もないことが許されるのでしょうか。簡単に許されるとは思えません。

二千二百メートルで暫定開港してしまったばかりにすべてが八方ふさがりになることも考えられ、暫定開港のまま進展が見られない場合、国はある時期において二千二百メートルの空港として認定し、既に完成した二千五百メートルから三百メートル分のこれまでの補助金の返還を迫ることもあると聞いており、その額は三十億から三十五億にも上るとも言われています。仮の話とはいえ大変現実味のある話であると思われませんが、そのような可能性もある以上、あくまで二千五百メートルの滑走路を使用できる空港として、また就航率を上げるための計器着陸装置も使用できる安全で安心な空港としての開港を目指すべきであると考えます。

したがって、今回の補正予算には賛成できるものではありません。

以上、知事提出の第百四十一号議案「平成二十年度静岡県一般会計補正予算」に反対する討論を申し上げます。

結びに、空港用地の取得は県政史上初めての土地強制収用という手法で、多大の時間と経費と労力と精神的苦痛を伴って行われました。今回、さらに多くの時間と経費と労力と精神的苦痛を伴う上に静岡県の信用を失墜させるような判断がなされることがないよう、十月二十八日知事あてに地権者から示された申し入れ書を真摯に受け入れ、話し合いによる速やかな解決を進めるよう強く要請いたしまして、私の討論を終わります。（拍手）

■平成21年2月静岡県議会定例会

【質】知事の政治姿勢について伺います。

先月三十日、石川知事は緊急の記者会見を行い、富士山静岡空港開港延期問題をめぐり、障害物の除去請求権を定めた航空法第四十九条に基づく手続に入る方針を明らかにするとともに、みずからの給与を三〇%、三カ月の減給にすると表明されました。知事は昨年末にも期末手当を一〇〇%減額しており、これらの減給により「富士山静岡空港の開港延期に伴う責任はこれで果たしたと思う」と述べています。開港延期問題は県側の測量ミスにより生じた重大な問題であり、これでけじめをつけたとされても大多数の県民は納得しておりません。

そこで、期末手当と給与の減額により、開港延期の責任問題は終わったとする根拠と妥当性についてお伺いします。知事は、平成五年の就任以来ことし七月で四期十六年の任期満了を迎えます。この間みずからの給与減額は、財政状況を考慮しての給与減額一回を含め食糧費等の不正支出二回、裏金問題二回、不適切な金券管理問題一回と今回で七度目にも上り、期末手当の減額処分は財政状況を考慮しての減額も含めて三回目となります。戦後歴代の静岡県知事では、山本知事が唯一、財政状況を考慮しての給与減額をされていますが、それ以外には石川知事を除いてお一人も減額処分は行っておらず、その回数も異常なまでに多いのであります。また昨年十二月には、県監査委員から県政史上初めて、当初想定していなかった特定の案件で空港部と空港建設事務所に対する行政監査が実施されています。いずれも、県政史上最多、県政史上初めてのことであります。

このことについて知事はどのように認識されているのかお伺いします。

今回の立ち木などの支障物件問題の原因は、航空測量のミスであったことは県も認めているところであります。これにより本来なら収用しなければならない土地を収用せず、逆に収用すべきでない土地を収用してしまったことが判明しており、この誤って余分に収用した土地は、地権者に返還する方針であるとのこと。土地収用法の執行に当たり、このような事態を招いた例は他に聞いたことがなく異例の事態であります。これまで他の県施行の公共工事に協力してきた県民も、もしかしたら必要のない土地まで提供してきたのではないかという疑念を抱き信頼を失いかねない問題であります。この件に関しても責任は重大なものがあります。知事はこの問題をどのように考え、どう責任をとられるのかお伺いします。

【答】私の政治姿勢についてであります。知事（石川嘉延）

富士山静岡空港開港遅延に対する私の責任いかんということではありますが、私はこの問題に対しては次のように考えてまいりました。

責任の内容としては、二段階といいたしでしょうか、二つあると。一つは、開港遅延をせざるを得なかったとはいえ、長年にわたって多額な経費を投入して取り組んできたこの富士山静岡空港、まずはとにかく供用開始をする。今回のこの支障物件によって利用ができないということはないようにしなければいけない。

もし、それがですね、できない、不可能だということであれば、それは私の責任はもう大変重大で即刻辞職をすべきようなそういうことに私はなると。しかし二千五百メートルの完全運用でないとはいえとにかく運用開港することができると、二千二百メートルで暫定的に運用が認められると。その上でなおかつ航空会社も、当初就航を予定しておった航空会社はもとより、その後においても就航が期待されておった航空会社も、次々に二千二百メートルの滑走路を前提に、しかもILSという精密運用でなくても支障なく就航できるとこういうことになってまいりました。

そういうことについて、きちんと実現を果たし、この二千二百メートルといえどもこの富士山静岡空港をとにかく利活用

して当初の目的を可能な限り達成する、それにまず全力を挙げていくということ、そうすること。したがって完璧な形で仮にこの開港ができなくても、今のような状態に持っていくということが私の責務であり、それが着々実現しつつある。そのことでまずこの責任のうちの一つの項目は果たしつつあると。

あとは県民の皆様にも思いもかけぬ遅延、三月開港予定と言っていたことが、突如というような形で開港を延期せざるを得なくなった、そのことによってこれまで三月開港を前提にさまざまな準備行為を行いつつあった県内外の関係の多くの方々に、有形無形のいろんな御迷惑をおかけした、こういうことに対する私は迷惑の程度をできるだけ軽減するためのさまざまな努力をする一方で、迷惑をかけたという事実はあるわけでありますので、これに対するいわゆる懲戒――自身に対する懲戒、これは避けられない。これはすべきであるとかう考えてきたわけでございます。

じゃあその懲戒をどの程度にするかということについては、少なくとも暫定運用について、暫定運用といえども曲がりなりにもまあまあというレベルでこれがいけそうだという見通しがつき、かつもともと目的である二千五百メートルでの完全運用、これについては昨年九月までに至る過程でも十分いろいろ検討した結果、この事態がもし九月末までにうまくいかなければ、そのすぐ先にですね、解決するっていうことは期待をしつつもですね、しかしそれが必ずそういうふうを実現するという見通しがないと、最悪の場合いろいろ想定するとこれは相当期間結論が出るまでにはかかると。そうするとそれへの道筋をきちんとつけると、完全解決へ向けての長い道のりへの正式なステップを踏む、その道筋をつけることがまずは必要だと。それをいつ行うか、その見きわめをつけた段階で私は自身に対する懲戒という意味の措置を講ずる。すなわち暫定運用といえどもとにかくこれを、暫定運用という不十分な形の中ではベストの姿を実現するというその努力、そしてその結果を出すということ、それと懲戒と、この二つの意味合いで私は責任問題を考えてきたところでございます。

今回の給与の減額条例も、そういう意味で私自身に対する懲戒という行為を私の立場に立つ者に対してみずから行う場合には、この給与の減額あるいは賞与も含めた報酬の減額という手段しか形をあらわしくいということで、今回の措置を講じたところでございますので御理解を賜りたいと思うわけであります。

なお、私は過去四期十六年の間に、小長井議員が詳細に御披露いただいたような幾つかのみずからへの懲戒をしてまいりました。これは歴代知事がだれもやってなかったようなことだということで、大変私自身としてもそのことを厳粛に受けとめなければいけないと思いますが、なぜそのような事態になったかということをいろいろ考えてみますと、昨今、社会経済の状態が急激に変わってまいりまして、それまで見過ごされてきたといひましようか、まあ黙認されてきたような、あるいは逆に言うと積極的に社会経済を円滑に運営するためには積極的に必要だとされておった行為が、ある時点から急に何というか基準が変わってですね、これはだめだと、けしからんという一種のパラダイムの変換に伴って、さまざまな不祥事と言われるものが発生してまいったわけであります。

その過程で私は、なぜたび重なる懲戒を課さなければいけなくなったかを振り返って考えてみますと、そのとき一遍ですね、それにかかわった人間を断罪するというをやれば、それは一遍で終わったかもしれませんが。結果として見るとですね。しかし組織の中で長い年月見過ごされてきたものをですね、あるとき突然予告もなく締め切って、過去にさかのぼってその行為を断罪するというとはできるだけ避けなければいけないんじゃないかと。組織のモラルの維持とか、あるいは今までよかったと思ったのをいきなり断罪されるということは、少なくとも社会経済活動を円滑に行う上で、予定が立たないという社会こそ恐ろしい社会になるわけでありますから、したがって事後に向かつてはもうルール、基準が変わったんだから、事後に向かつてもし新しい基準に違反するような行為を行った者については厳罰で対処する。

しかし、過去のものについては、もう明らかに違法行為であるというものについてはこれは断罪をせざるを得ないけども、そうでないものについては一定の懲戒によって、今後への反省の糧にさせるという方法がいいということで、私はやった結果ですね、いろいろな調査が徹底しなかったということもあって、新規に発生したものはなかったはずでありますけれども、全部調べ尽くされないものが後にあれこれ出てきて、その都度私自身の戒めをしたということであります。

したがって、これは県民の皆様から見れば管理者として非常に不徹底な態度だということかもしれませんが、まあ私の心境としては、一人だけいい子になって、果たしてその後の組織のモラルを確保するという上で、本当にこれが正しい管理者のあり方かと。これは甘んじて私はその戒めを受けなきゃいけない。そういう知事ならば県民として御免こうむるということであれば、これもやむを得ないという私は覚悟でその都度対処し、新しいルールに従って以後不祥事は出さないうという考えで取り組んできたつもりで、その後について新たな事態が発生して私が懲戒したということはないと存ずる次第でございます。

そういうことについて、これは懲戒が何度もあったということは歴史に残ることでありますので、これは甘んじて私はその不名誉は受けざるを得ないわけでありますけれども、個人的な主観的な何とか考え方、その態度の基本にあった考

え方は以上のようなものでございます。これは別に御理解をいただこうというつもりはありませんが、そういう事情があったということだけ御披露いたしたいと思うわけでございます。

なお、監査委員による行政監査につきましても、これは口幅ったい言い方かもしれませんが、監査委員の本当の機能がこういうことで発揮されてもいい例証だと、私は歓迎しているところでございます。県といたしましては今回の監査にも全面協力をしているところであります。

また、土地収用に関する御質問でありますけれども、こういうようなことがあったら、すべて今まで土地を提供した方、あるいはこれから土地を提供する方もこんなけしからんことがしょっちゅうあって信用されないんじゃないかと、こういうお話でありますけども、少なくともこれまで任意の用地交渉によって土地を提供していただいた方はもとより土地収用法を適用した場合でも、必要とする事業用地とそうでない土地との境界の確定には、必ず地権者の御了解とほとんどの場合が立ち会いをいただいて、納得いただいて境界が確定されてきております。

今回のこの空港事業の事案については、残念ながら地権者の御理解、御協力を得られなくて測地測量ができなかったということが、そもそものこの今回の測量誤差の発生のもとにあると私は存じているわけでございます。したがって事後、今回と似たような事例があったときにはどうするかというのは、今回を反省材料としてその誤差がないように作業しなければいけませんけれども、少なくとも今回の事例については、過去の事例に悪影響を及ぼすような事態ではなかったということだけは私は確信しているところでございます。

去る二月十一日に地権者の方と直接お会いすることができました。私から、当該取り過ぎてしまった土地については地権者に返還する意思があることをお伝えいたしました。今後、地権者の意向も伺いながら、協議して解決させたいというふうに思っております。

● 富士山静岡空港の完全運用に向けてと搭乗率保証について伺います。

二月十一日に知事は地権者との直接協議に臨まれました。その席で地権者は、石川知事が「その職を辞することによって県民に対し事業の責任者たる知事の責任を明確に示す」ことにより、「制限表面上の支障となることが確認されたすべての物件について、速やかにそれらの除去を行う」との申し入れを行いました。この申し入れで、県民の注目する富士山静岡空港西側の高さ制限を超える立ち木などを除去し、二千五百メートルの完全開港を知事がおっしゃるとおり、みずからの政治責任として早期に実現させることができる状況がつけられました。

しかし、十六日には地権者からの申し入れを拒否し、逆に航空法に基づく法的手続に入るための申し入れ書を届けようとして受け取りを拒否されたということでもあります。早期の完全開港を目指す中、法的手続に入っていけば、完全開港はいつになるのか予想もつかず話し合いにも支障を来すのではないかと思います。今後の見通しをどのように考えているのかお伺いします。

● 富士山静岡空港についてであります。知事（石川嘉延）

去る二月十一日に地権者から新たに申し入れをいただいた事項につきましては、二月十六日私の果たす責務から考えて、申し入れをそのまま受けかねる旨回答いたしました。

私としては、本県の今後の発展のためにまずは六月の開港に万全を尽くすとともに、一日も早い二千五百メートル滑走路での完全運用を実現することが、県民の皆様から私に課せられた責務であると考えております。このためにも地権者の御理解を得て支障物件を除去することが必要であり、今般、航空法に規定する除去請求手続を開始いたしました。まずは話し合いによる解決を求めるとし、引き続き誠心誠意協議に取り組んでまいります。

そもそも航空法に基づく今回の除去請求手続、すなわち航空法第四十九条第三項は、まずは話し合いによる解決を前提にしておるところでございますので、そこから入ることとしたところでございます。

● 搭乗率保証について伺います。

県は、日本航空の静岡―福岡便において搭乗率が七〇%を下回った場合、片道一席当たり一万五千八百円の運航支援金を支払う搭乗率保証を実施すると発表しました。平成十八年度に国内の福岡発着二十四便のうち搭乗率七〇%を超えているのは福岡―石垣便七二・四%と福岡―出雲便七〇・七%の二便だけで、羽田―福岡便でさえも六二・六%であり、七〇%の搭乗率がどれだけ高い数字なのかわかります。また二十四路線の搭乗率の単純平均は五九・三%と

なっていますから、この単純平均の搭乗率であった場合の補償額を計算してみると、開港日からの十カ月で四億円を超える額となります。もちろんこの搭乗率保証が十一月末の見直し時には廃止されることを望みますが、逆に大きく膨らみ県の財政を圧迫することになりはしないかと心配します。

今後、搭乗率保証を継続するかどうかの判断の基準は何か、搭乗率保証廃止への見通しとあわせてお伺いします。

また、現在唯一搭乗率保証を実施している能登空港では、年間目標搭乗率を定め、目標を下回った場合は航空会社に保証金を支払い、目標を上回った場合は航空会社が地元の関連業界に販売促進協力金を支払うという搭乗率保証制度が設けられています。地元と航空会社とがリスクとリターンを共有するこの制度について、富士山静岡空港においてはどのように考えられたのかお伺いします。

県はこれまで日本航空に対して夜間駐機便の運航に伴い発生する追加的経費の補助を決めています。今回は日本航空の福岡便に限っての搭乗率保証の導入であります。今後、他の航空会社に対してはどのような姿勢で臨まれるのかお伺いします。

答 搭乗率保証についてであります。 知事（石川嘉延）

福岡線の搭乗率保証制度は、新幹線との競合がある中で、開港当初から一日三便もの経営資源を投入することに伴う航空会社のリスクを軽減するための特別なインセンティブとして実施するものでございますが、運航支援金の支払いに一定の歯どめをかけるために、開港後、半年程度経過した十一月末時点で所要の見直しを行うこととしております。

見直しの内容であります。その時点の実績に応じて航空会社と協議して決定されるということになるわけですが、仮に十一月末時点で目標搭乗率を下回る見込みとなる場合には、まずは需要喚起策の充実に努めるとともに、さらに必要があれば運航規模の見直しを含めた措置、すなわち減便なども含めてですね、検討していくべきものであると考えます。

また、能登空港においては、需要喚起策の一環として目標搭乗率を上回った場合には地元が航空会社から協力金を受け取る制度を導入しているわけですが、本県の搭乗率保証は航空会社のリスクを軽減させるインセンティブとして実施するものでありますので、目標搭乗率を上回った場合には、航空会社に対して空港の一層の利便性向上のために、増便とか機材の大型化こういうものを求めていく考えであります。

福岡線以外の路線につきましては、一昨日全日空から搭乗率保証に関する御意見を承りましたので、今後、各航空会社の御意見も踏まえて路線ごとに対応を協議したいと考えております。

県といたしましては、引き続きその他の支援策も活用しながら、就航先への交流団の派遣や観光キャンペーンの実施などの官民一体となった利活用促進策によって、福岡線を含むすべての路線において十分な利用者を確保できるように全力で取り組んでまいります。

質 小長井由雄再質問

土地収用法でですね、土地を余分に収用してしまったという問題でございますけれど、返還に向けて地権者と協議を進めていくということでございますけれど、現状ですね、土地は大分もう変形してしまって場所もわからないと、確定できないというような状況になっているというようなことも聞いておりますけれど、その辺についてはどんなふうに今後していくのかお伺いいたします。

それから搭乗率保証でございます。航空会社のリスク軽減のためということでございますけれど、七〇%というのはですね、どういう根拠でこれを決められているのかということ、そしてまた搭乗率保証に関しましては、私は最初からやる必要はないんじゃないかなというような気もします。途中までやって、かなり搭乗率が悪いということであれば、またその段階でですね、県のいろんな施策展開の間、一年間ぐらいは搭乗率保証して航空会社に減便をやめてくれというような言い方もできるんじゃないかなと思いますし、また静岡―福岡便でしたら、需要予測でいくと二十四万人ということでございますので、搭乗率保証というような制度をとらなくても十分航空会社を説得できたんじゃないかなと、航空会社にそういうお話ができたんじゃないかなというふうに思いますが、その辺の点についてお伺いさせていただきます。

それから浜岡原発でございますけれど三、四号機の耐震性ということ。耐震性の工事を行ったということでございますけれど、一、二号機と同程度の耐震性を持っているというようなことでずっとこれまで来ておりますので、一、二号機は三千億かけて免震装置等も含めた工事をするというようなことを言っていたかと思ひます。その辺についてですね、

三、四号機免震装置ということは言われておりませんが含めてですね、安全性は大丈夫なのかどうなのかお聞かせをいただきたいと思ひます。

それから知事は、再三にわたりまして地元の合意、地元の合意ということをおっしゃるわけでございます。そしてまた安全性ということを強調されます。安全性ということを強調されるということですね、これはまず県が率先してこの安全性を確認するということが必要ではないのかなというふうに考えますが、その辺についてお伺いさせていただきます。

答 小長井議員にお答えいたします。 知事（石川嘉延）

土地収用法の過収用の部分どうするのかという話であります。これはこれから地権者と十分話し合っって対処したいとこういう考えでございます。

それから搭乗率保証の問題でありますけれども、いろんなお考え、例えば小長井議員がいろいろお述べになったようなお考えもあろうとは思ひます。いろんな交渉の過程でいろいろやりとりした結果、日本航空側における福岡路線三便、三便ということについてのリスクについて、何らかの備えがないと就航しにくいということから、このようなことになったわけあります。

ただ、青天井でこういうことをやるってということも問題がありますので、とりあえず半年間の措置としてその後の状況を見てその次をどうするか、先ほどもちょっと御答弁いたしましたけれども、減便するってということも含めて、この七〇%を下回った場合にはいろいろ考えていかなきゃいけない。

また、七〇%を超えて順調に推移した場合に、その後はですね、増便とかあるいは機材の大型化などを働きかけなきゃいけないと思ひますし、そういう過程でのいろんな状況を見てバランスの中で決まってきたものでありまして、方程式でぱっと出てきたような数字というふうには理解をしておりません。向こうがリスク軽減のための最低限のラインということで、得心がいった数字だというふうには私は受けとめておるところでございます。

さればとって、これが必ず七〇%を下回って補てんが発生するというわけでもありません。今後関係各方面の御協力もいただきながら、この七〇%ラインを上回るような利活用、これにもあわせて全力を挙げて取り組む考えであります。

質 小長井由雄再質問 もう一度搭乗率保証についてお伺いをさせていただきます。

航空会社のリスク軽減の最低限の数値だというのが七〇%だというふうにお答えいただいたかと思うんですけど、これだけではですね、七〇%を切った場合は税金から払うということでございますので、なかなか県民の皆さんの納得できる説明ではないのかなと。七〇%というのは何か根拠があるのかどうか、その辺を確認して七〇%と決められたのかどうか、その辺をもう一度お聞かせをいただきたいと思ひます。

それから需要予測でいきますと二十四万人ということでございます。三便ですね、例えば三百六十五日あれば二十九万三千四百六十席のうちの二十四万人ですから、八一・七%の搭乗率になるわけでございますね。そうしますと航空会社とのいろんな話し合いの中で、先ほども申し上げましたが、こういった需要予測をもとにですね、搭乗率保証というのは設けなくてもやっていけるんじゃないかと、もう少し飛行機も出せるんじゃないかというようなことも話できたんじゃないかなと、そんなふうに思ひますが、その辺のところにつきましてもう一度お聞かせ願ひます。

答 空港部長（岩崎俊一） 目標搭乗率への七〇%の数値でございますけれども、同種の機材を使用しています類似のほかの路線の事例を参考に福岡路線について想定されます費用の見込み、それと旅客一人当たりの実収の見込み運賃をもとに算出したました損益分岐点搭乗率、これに基づきまして設定をさせていただいたところでございます。

ただ、開港前の現時点におきましては、富士山静岡空港の実績値がないものですから、他路線の事例によることが最適の方法であると考えております。

なお、能登空港、米子空港など既に同制度を実施しておりました空港におきまして、いずれも初年度は七〇%を目標搭乗率に設定をしているところでございます。

次に、需要と航空会社との関係でございます。私ども需要予測二十四万人、福岡線につきましては存すると思ひしております。また最初の平成十七年度の全国幹線旅客流動調査によりますれば、本県と福岡県との旅客流動は三十七万人で、このうちかなりの部分を私どもの空港に取り込むことができると考えてございます。

一方、航空会社のほうは航空会社のほうで、そのときどきの経営状況でございますとか、全国展開、また国際的に経営戦略をとっておりまして、そこら辺が経営戦略というその一環として静岡路線について何便就航するのかということをお検討されておると思いますので、そこのところはなかなか立場が違うところでございますけれども、私どもとしては福岡線三便につきまして、需要喚起を講じまして七〇%以上の搭乗率達成に向けて取り組んでまいりたいというふうを考えております。

■平成21年2月静岡県議会定例会

小長井 由雄【討論】発言日：2009/03/10会派名：民主党・無所属クラブ

静岡―福岡定期便運航支援補助の債務負担行為等に反対し、その他の議案には賛成する討論

私は民主党・無所属クラブを代表して、今定例会に提出されております平成二十一年度予算案で、静岡―福岡定期便運航支援補助の債務負担行為が含まれる第一号議案「平成二十一年度静岡県一般会計予算」と、知事及び空港部に関する事項を担当する副知事の給料の額を減額するための第六十四号議案「特別職の職員の給料の特例に関する条例」について反対し、その他の議案には賛成する立場から討論を行います。

平成二十一年度当初予算編成は、急激な景気の後退に伴い、県税収入が法人二税を中心に大幅な減収が見込まれることに加え、社会保障関係費等の増加が見込まれるなどの極めて厳しい財政環境のもとで、一般会計の歳出総額は一兆一千三百十八億円で前年度当初予算比二十億円、〇・二%増と、平成十一年以来十年ぶりの増額の予算編成となっています。しかしながら増額となったとはいえ、その財源は借金によるやりくり予算となっており、その結果、平成二十一年度末の県債残高見込み額は二兆三千二百十二億三千万円となり財政健全化の推進に逆行することとなりました。

この平成二十一年度一般会計予算案の中で特に看過できないことは、空港部関係の日本航空が運航する静岡―福岡定期便の提供座席数に七〇%から有償旅客の実績搭乗率を差し引いた率を乗じ、その数に片道当たり一万五千八百円を補助するという、いわゆる搭乗率保証にかかわる債務負担行為の議決を求めることが含まれていることであります。

静岡県は、これまでに富士山静岡空港に就航する航空各社に対して着陸料の減免やナイトステイ便経費補助を決めており、本年度当初予算にも就航促進関係費として、旅客ターミナルビル使用料補助とナイトステイ便運航経費補助として二億九千二百万円の予算が計上されています。

今回の搭乗率保証は、日本航空一社に対してさらに補助を上乗せしようとするものでありますが、補助額の上限も決められておらず、運航実績を踏まえての需要拡大までの緊急措置でもない開港当初からの保証であります。本年十一月末時点の実績に応じて所要の見直しを行うとしていますが、保証期限は明確に定められてはおらず、県民負担がさらに大きく増大する可能性があります。この日本航空のみの補助制度に、当然のことながら全日空から、不公平な支援策であり信頼関係が損なわれる内容だとの声が届いております。

平成十八年度の国内の福岡発着二十四便のうち搭乗率が七〇%を超えているのは二便のみで、羽田―福岡便でさえも六二・六%となっており、搭乗率の単純平均は五九・三%となっていますから、七〇%の搭乗率は極めて高い数字であります。また一座席当たり一万五千八百円という金額についても納得できる説明がなされませんでした。国内の福岡便の平均搭乗率程度の搭乗率ならば、開港から来年の三月末までの十カ月間の保証額は四億円を超える額となり、一月臨時議会で緊急雇用対策や住宅の確保などの経費等について審議した三億九千二百万円を上回る大きな負担となります。

県は、静岡―福岡間は新幹線と競合する路線であることを搭乗率保証の理由の一つに挙げています。そもそも新幹線と競合することを理由にするのであれば、新幹線があれば事足りるということにもなるわけであり、新幹線と競合するリスクは日本航空が負うべきものだと考えます。

また、県が空港整備計画の前提となる計画値として採用した需要予測値では、静岡―福岡便で二十四万人となっています。さらに静岡県と福岡県の旅客流動量は三十七万人で、このうちのかなりの部分を取り込むことができるとの答弁もありましたから、一日三便の計四百二座席、年間約十四万六千七百人の需要は十分あると考えられます。したがって搭乗率保証など必要がないはずであります。もしこの種の支援策を行うとしたなら、開港後に路線の運航状況などを見てから検討してもよいのではないかと思います。さらに静岡県で実施しようとしている搭乗率保証には目標

搭乗率を上回った場合の還元する仕組みがなく、静岡県が一方的にリスクを負うことになっております。

加えて、今回の搭乗率保証は日本航空一社の福岡便のみへの補助制度であり、リスクを負いながらも投資し利益を追求していくという民間の競争原理をゆがめることになります。空港を聖域とし、空港のためなら県民の血と汗の結晶である税金を際限なくつぎ込むことにつながりかねず、特に今日の経済金融危機の中で県民にとって到底許されるものではありません。

以上の点から、第一号議案「平成二十一年度静岡県一般会計予算」に反対します。

次に、第六十四号議案「特別職の職員の給料の特例に関する条例」についてであります。

知事は、この条例によるみずからの給与三〇%三カ月の減給処分と、昨年末に行った期末手当の一〇〇%減額により富士山静岡空港の開港延期に伴う責任はこれで果たしたと思うと述べています。開港延期問題は、土地収用に関する県側の測量ミスで収用範囲を間違え、制限表面の高さを超えた支障物件を残したことにより開港延期、滑走路の短縮という重大な事態を招きました。これにより県民を初め経済界、航空業界、また関係の各方面に多大な御迷惑と損失をかけたことについて、知事はその執行責任者として重大な責任があります。

私ども民主党・無所属クラブは、昨年末の知事の期末手当一〇〇%減額に対しては賛成しました。これは最終的な責任のとり方の前であっても、このような判断をされたということは、知事が今回の事態の重大性を十分に理解されているからだと考えたからであります。

しかしながら、今回の減給処分と昨年末の期末手当の減額により開港延期問題のけじめをつけたとすることが妥当と考える県民はほとんどおりません。知事はこれまでみずからの給与の減額処分を過去に何度も課しており、それらと比べると一番厳しい処分だと言われました。しかし富士山静岡空港の開港は、静岡県政最大の課題としてきた大型プロジェクトであり、それが県側のミスによる開港延期という事態を招いたことに対しては、最高責任者として県民が納得する責任のとり方が必要であると考えます。したがってこれでけじめをつけたとすることに納得することはできません。

以上、静岡―福岡定期便運航支援補助の債務負担行為が含まれる第一号議案「平成二十一年度静岡県一般会計予算」と、知事及び空港部に関する事項を担当する副知事の給料の額を減額するための第六十四号議案「特別職の職員の給料の特例に関する条例」について反対し、その他の議案には賛成します。

満場の皆様の御賛同を期待して私の討論を終わります。（拍手）

■平成21年6月静岡県議会定例会

【質】富士山静岡空港に関する諸問題について伺います。

一九八七年十二月建設地が現在の場所に決定してから、実に二十二年の歳月と事業費千九百億円という巨費を投じて建設を進めてきた富士山静岡空港が、去る六月四日に国内で九十八番目の空港として暫定開港しました。開港に至るまでの間、数度にわたる需要予測の下方修正や開港日の延期、採算性や地形、気象条件面などからの建設反対運動の存在、用地の強制収用、さらには測量ミスによる暫定開港など、長年にわたり静岡県政上の大きな課題となってきたプロジェクトであります。

特に、議論され続けた航空需要については、中部国際空港はもとより羽田や成田、伊丹、名古屋、関西空港といった拠点空港はいずれも近過ぎて結ぶことができず、ローカル路線のみということが利用者確保に大きなマイナス要因となっています。建設地決定時は年間五百三十四万人の需要を想定していましたが、平成七年では百七十八万人、平成十五年には国内線で百六万人、国際線でも三十二万人の利用が見込めると予想しています。

六月四日の開港以来二カ月近く経過しましたが、これまでの利用状況は、七月二十二日現在の搭乗率で札幌線八三・六%、沖縄線八二・八%、福岡線は六一・九%となっており、国内線利用者数の合計は五万一千三百九十三人、国際線は二万一千五百三十人だと聞いています。また霧などによる視界不良での欠航と目的地外着陸ダイバート便は四十四便に上り、就航率も目標を下回る九四・一%にとどまっており、建設前に指摘されていた問題が早くも開港直後に発生しています。

このような中で、知事は就任直後の十日には静岡空港から福岡に飛び、福岡県知事に静岡空港の利活用を要請するなど、日本航空との福岡線運航支援にかかわる覚書にある目標搭乗率七〇%の達成に向けて、相互に需要拡大に努め

るとの締結内容を実施するために行動を起こされました。また二十三日には新たに就航した路線で小松空港へ飛び、石川県県知事との間で誘客拡大の連携を進めるなど、スピード感を持って行動されております。

そこでお伺いします。知事は就任後の記者会見で、搭乗率保証に関しては基本的に見直す、しかも一刻を争うとし、七〇％という搭乗率の適正や静岡県が一方的に保証するだけになっている点、また相互努力の実施の現状についても疑問を呈されています。

我が民主党・無所属クラブは、県民に一方的に負担を強いることになる可能性が高いこの搭乗率保証の導入には反対してきました。十一月末には見直すことになっていますが、既に大きく下回っている現状から見ても、この搭乗率保証は廃止すべきだと考えます。

今後搭乗率保証をどのように取り扱っていくのか、また日航一社のみのも突然の搭乗率保証の実施発表で傷ついた他社との信頼関係の回復についてもどのように考えるのか伺います。

また、予想されてはいましたが、開港後気象の影響による欠航便と目的地外着陸がたび重なっており、利便性を懸念する声が出ております。完全開港になって精密進入方式が整備されても、就航率は〇・一％程度しか変わらないということであり、静岡空港の利便性、安全性の面で、信頼、信用に影響を及ぼすのではないかと思います。今後どのように対処していくのかお伺いします。

答 富士山静岡空港についてお答えいたします。 空港部長（岩崎富夫）

福岡線の搭乗率保証につきましては、県民負担の発生を防止する観点から、県議会の附帯決議を踏まえて、六月三日に県と日本航空との間で交わした覚書をどのように見直すことが可能なか、あらゆる可能性を含め現在慎重に検討しているところでありますが、これとあわせてまずは需要喚起に努め、目標搭乗率の確保に向けて全力で取り組んでまいります。また他社との関係につきましては、沖縄線の着陸料を国管理空港並みに減額するとともに、富士山静岡空港利用促進協議会と連携した広告費支援を行うなど、各航空会社の御要望を伺いながら路線ごとの対応を図っているところであります。

次に、開港以来、天候不順のため欠航や目的地変更が生じておりますことに関しては、自然現象によることであるとはいえ利用者の皆さんにはまことに申しわけない事態と受けとめております。現在欠航や目的地変更が生じた場合には、県から報道機関に対して、航空会社から提供された情報を遅滞なく提供するとともに必要に応じて運航情報について県民の皆様への周知をお願いするなど、利用者の方々に必要な情報の提供に努めております。

このほか、気象庁が昨年から現地において蓄積した気象資料に基づき、今年秋から予定している航空会社に対する飛行場気象予報の提供も、就航率向上につながる改善策と期待しているところであります。

県といたしましては、霧の発生が危ぶまれる時期において相応な改善が期待できる計器着陸装置いわゆる ILS は、来る八月二十七日から完全運用する予定としておりますことから、まずはこれを着実に実施していくことが肝要と考えております。

質 富士山静岡空港の開港延期と暫定開港に関する行政監査について伺います。

静岡県監査委員は、富士山静岡空港滑走路西側の制限表面の上に高さ制限を超える立ち木などの支障物件が残り、開港延期と滑走路短縮による暫定開港となった問題で、県がこれまでに前石川知事が空港建設に必要な土地収用にかかわる測量や作図作業にミスがあったとして業務遂行上のミスを認めていることなどから、その原因や業務遂行上の適否について、昨年十一月から本年三月にかけて空港部と空港建設事務所を対象とした県政史上初めての行政監査を実施しました。

三月十八日に測量の実施や県民に対する情報公開と説明責任などの六項目について指摘し、県に対して改善または検討することを求めました。そして七月十七日に、この監査結果に基づいた県側の措置がどのようにとられたかが公表されたところであります。県の回答は、監査委員が指摘した六項目の改善・検討項目のうち、成果品の検査体制、監督業務の適正化、組織内の連携と記録の整備、県民に対する情報公開と説明責任の四項目については認め、改善・検討の措置をとったということであり、しかし測量の実施と地権者との交渉については指摘に対し反論しております。

いささかのミスも許されない土地収用に当たって、測量のミスなど聞いたことがありません。航空レーザー測量の誤差

や立ち木の成長という点は常識的に十分想定されることであり、業務をより慎重に進めるべきであったと思います。また地権者との交渉においても、地権者は公開された法廷などの場で支障物件の存在を主張してきており、県はその存在をもっと早く認めて交渉に当たれば、別の展開の可能性もあったとする指摘は適切だったと思います。

今回の監査委員による六項目の指摘に、静岡空港問題が集約されていると言うつもりはありません。しかしこれまでの空港問題の経緯から見れば、指摘に対する回答は監査に対する誠実な態度とは思えません。前石川知事の完全開港に向けての辞任をこれ私としては辞任して責任をとったと理解していますが、技術的な面でも、そのことの重みを感じるべきであります。監査委員の指摘に対する回答を作成するに当たり、指摘を真正面から受けとめ回答するべきではなかったかと考えます。

また、監査委員の指摘に対する空港部の姿勢は、県民の意思とは遊離しているのではないかと思います。県職員と一丸となって県民の支えになり、根っこになって静岡に日本の理想をつくらうとする川勝知事の姿勢とは違うと思います。今回の監査委員の指摘を真摯に受け入れる姿勢が必要ではなかったかと思いますが、知事の考えをお伺いします。

答 富士山静岡空港に関する行政監査についてであります。 空港部長（岩崎富夫）

監査委員から平成二十一年三月十八日に、静岡空港の暫定開港に関する行政監査結果について御通知をいただき、その際に改善または検討を要する事項について改善措置を講ずるとともに、その結果について報告を求められましたことから去る六月二十九日に報告したところであります。

今回の行政監査の結果により改善または検討を要する事項として御指摘をいただいたのは、測量の実施についてほか五項目でありました。県としては、いずれも極めて重大な御指摘と受けとめ、成果品の検査体制、監督業務の適正化、組織内の連携と記録の整備等の改善を図ることとし、測量の実施及び地権者との交渉についても、これまでの空港建設に係る一連の経緯を踏まえ測量当時にさかのぼり、問題の原因や改善方策についてさまざまな検討を重ねた上で監査委員に御報告申し上げたところであります。

今後とも業務の執行に当たっては、監査委員の今回の御指摘を真摯に受けとめ適切に対応してまいります。

■ 平成22年6月静岡県議会定例会

【問】富士山静岡空港の需要予測と経済波及効果について伺います。

富士山静岡空港は先月四日に開港一年を迎えました。国内、国際線を含めた一年間の搭乗者数は六十三万四千六百六十一人で、空港建設を推進する根拠としてきた百三十八万人の需要予測の約四六%にとどまりました。需要予測は空港整備計画の前提となるものですが、富士山静岡空港の建設推進に当たっては空港建設の話が持ち上がった昭和六十年当時は約五百万人の需要があると想定されておりましたが、平成七年の設置許可申請時に需要予測調査が実施され百七十八万人との予測が出されました。さらに平成十五年度に事業再評価を実施するに当たり国土交通省交通政策審議会空港整備部会における新たな需要予測の考え方を踏まえ、平成十五年四月に見直した事業予測では国内、国際線合わせて百三十八万人と発表してきました。

しかし、この予測も用いた元データの水増しや有利な運賃設定、他空港へのアクセス時間・経路の過大設定、新幹線品川駅や中部国際空港の考慮不足などさまざまな問題点が指摘されてきており、この需要予測を手がけてきた財団法人運輸政策研究機構の会長が「空港建設を進めたい国の意図に配慮し、過大な数字を出してしまう現実がある」として、機構みずからの予測の多くが過大であったことを認める発言をするなど大変無責任なものであったのかが明らかになっています。

また、空港建設に伴う県内への経済波及効果についても推計しております。二〇〇一年度に開港年で六百六十二億円の効果を生むとし、現在の百三十八万人の需要予測に改められてからの試算では開港年に五百六十億円と見込んでおります。需要予測と経済波及効果の推計は、巨額の投資をして空港建設を進めるための県民、議会への説明の柱でありましたが、もとより多くの県民はこの予測が過大であることを認識していましたし、開港一年が経過して計画時には予定もしていなかった搭乗率保証を導入したにもかかわらず、予測の半分にも達しなかったという厳しい結果でありました。

知事は、百三十八万人という需要予測について需要期待予測——需要希望予測だったとして、これまでの策定経過を検証した上で現実に即した需要予測にシフトして、これをもとに空港関連事業を推進していくとの考えだと伺っています。今後、空港ガーデンシティ構想の推進を初めとする富士山静岡空港の利活用促進のための関連事業の推進には県民理解を得て進めることが重要であり、そのためには需要予測も必要なのではないかと考えます。知事の考える新たな需要予測とはどのようなものなのか、また経済波及効果推計についての考えもお伺いします。

【答】富士山静岡空港の需要予測と経済効果についてお答えいたします。文化・観光部長（出野 勉）

需要予測は国の空港整備計画における基礎資料とするため実施されたものですが、知事が述べた現実に即した需要予測とは、現に空港の利用が始まっている中、就航エアラインの機材投入計画のほか、多様なチャーター便の誘致などを踏まえた現実的な見通しを立てていくということでもあります。

具体的には、この一年間の実績をもとに商談会や旅行セミナーの開催などの需要喚起策による既存路線の充実のほか、多様なチャーター便の誘致や台湾路線の早期定期便化による新たな路線就航などを踏まえた利用者数の見込みを策定し、空港ガーデンシティ構想など今後の空港利活用推進策に活用していきたいと考えております。

また、空港整備に伴う経済波及効果につきましては、建設による直接効果と来県者の増加に伴う消費拡大、産業活動の活発化による税収の増大や新規雇用の創出などの開港による効果が挙げられます。富士山静岡空港が開港して一年を経過したことから、開港による経済効果を推計することは、将来的な空港のさらなる発展方策等を議論していく上で不可欠であるため、現在企画提案方式で委託先を選定中ですが、来年三月までに県民の皆様に対してできるだけわかりやすい内容でお示しし、県民の共有財産である富士山静岡空港への関心を高めより一層の利用拡大に努めてまいります。