

平成30年 8 月 30 日

◎加藤委員長 ただいまから産業振興土木委員会を開会いたします。 (9時59分開会)

本日の委員会は、航空会社への支援策についてであります。

お諮りいたします。

日程及び議事次第については、お手元にお配りしてある案によりたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

(異議なし)

◎加藤委員長 御異議ないものと認めます。

《中山間振興・交通部》

◎加藤委員長 それでは日程に従い、中山間振興・交通部から、航空会社への支援策について、説明を受けることにします。

初めに部長の総括説明を求めます。

なお、部長に対する質疑は、企画監に対する質疑とあわせて行いたいと思いますので、御了承願います。

◎川村中山間振興・交通部長 中山間振興・交通部の川村でございます。

まず初めに、委員の皆様方には御多用の中、委員会を開催していただきましてありがとうございます。今回の委員会では、航空会社への支援策について御説明をさせていただきます。LCCの就航実現につきましては、これまでに県議会でたびたび御質問をいただき、県といたしましても航空会社への訪問を重ねるなど、積極的に誘致活動に取り組んでまいりました。そうした中、昨日29日にジェットスター・ジャパン株式会社から、高知ー成田、高知ー関西空港の、二つの路線の就航を決定したことが正式に発表されました。高知県で初となる、このたびのLCC就航につきましては、県民の皆様の利便性の向上はもとより、インバウンドの増加を初めとする観光の振興など、県経済への非常に大きな波及効果が期待されますことから、県としましては、空港のカウンター整備など初期投資に要する費用や、着陸料など運行に要する費用等に対しまして、支援を行うことを考えております。このうち着陸料など運行に対する支援につきましては、9月議会で補正予算案といたしまして提案させていただきますが、空港内の整備に必要な初期投資に対する支援につきましては、9月補正での対応では工期の関係上、運行開始までに間に合わないことが確認されましたので、地方自治法第179条第1項の専決による措置をさせていただきたいと考えております。LCC就航の概要や支援策の詳細につきましては、この後、交通運輸政策課企画監の岡田のほうから説明をさせていただきます。私からは以上でございます。

〈交通運輸政策課〉

◎加藤委員長 次に、交通運輸政策課の説明を求めます。

◎岡田交通運輸政策課企画監 交通運輸政策課の岡田と申します。

このたびのジェットスター・ジャパンの高知－成田路線と、高知－関西路線の新規就航に関します、県の支援策や施策展開の方向性などについて御説明いたします。

お手元の資料の1ページ目、ジェットスター・ジャパン新規就航に関する支援の全体像をお願いいたします。まず、これまでの経過、今後のスケジュールをごらんください。県としましては、これまでに国内の複数のLCCに対する誘致活動に取り組んできましたが、平成28年3月からはジェットスター・ジャパンとの誘致交渉を、さらに本格的に行ってきました。こうした取り組みの中で、きのう29日にジェットスター・ジャパンが都内で、二つの路線を12月中に就航することを正式に発表されました。具体的就航時期や便数、ダイヤ、運賃などは、9月中旬に発表される予定となっています。次に、専決の必要性についてでございます。これまでのジェットスター・ジャパンとの協議の過程で会社側から、新たな路線の就航を12月中にすることを検討しているが、施設整備の初期投資額をほかの空港での就航時並みの費用に抑えることができないか、との意向が示されました。県としましては、県民や議会の皆様から、大きな経済波及効果が見込まれるLCC就航の要望がある中で、効果的なスタートダッシュにつなげるためには、利用客が多く見込まれます、年末年始の時期までに就航していただくことが、大変重要と考えております。またライバルとなるほかの空港には、利用客がカウンターで預けた手荷物を運搬するベルトコンベアを、空港側で整備しているところもあります。そのような中で、人口規模の面等でも不利な条件にある本県が、ほかの候補地との誘致競争に勝つために、初期投資額が大きいベルトコンベアなどを県側で整備する提案を行ったところでございます。そのことが結果的に今回のタイミングでの新規就航の大きな決め手となったものと受けとめております。12月中の就航に間に合わせるためには、ごらんとおり、ベルトコンベアの整備に3カ月の工期が必要であることから、8月末にはベルトコンベアを発注する必要がございます。しかしジェットスター・ジャパンが高知路線就航を正式に発表する、きのう8月29日までは、県から新規就航を公表することができず、一方で9月議会の補正対応では工期的に間に合わないため、初期投資の補助金につきましては、専決による対応をとらざるを得ない状況にあります。次に、専決予算の内容についてでございます。ベルトコンベアとカウンターにつきましては、県側で共用施設として整備することを、ジェットスター・ジャパンに提案しましたが、県は維持管理を行うことが困難なため、空港ビルに整備主体になっていただいて、今後の維持管理を行っていただくこととしております。ベルトコンベアとカウンターは共用施設として、例えばジェットスター・ジャパンが利用していない空き時間に、国際チャーター便の受け入れの際にも活用するなど、今後フレキシブルな対応が可能な、公益性のある施設に位置づけております。また、既存施設の改修とありますのは、例えばサーフボードなどの長尺物は、ベルトコンベアで運搬できない可能性がありますので、こうした長尺物を運搬するための専用通路を整備するものでございます。このような共用施設の

整備費用として、空港ビルに4,045万円の定額補助を行うこととしております。共用施設の整備補助は初めての案件でございまして、設置箇所につきましては後ほど説明をさせていただきます。その下のカウンター業務に必要な備品は、手荷物の重さをはかる、手荷物ばかりのスケールや、手荷物のエックス線検査機などの整備費用として、ジェットスター・ジャパンに2分の1補助の、631万3,000円を計上しています。なお、こうした備品につきましては、平成25年度のFDAの1便目就航の際にも2分の1補助を行っております。あと御参考までに、1番下の米印に初期投資以外の支援策としまして、9月議会でお諮りをさせていただき予定の補正予算の項目を記載しております。金額につきましては、9月議会までに精査を行う必要があることから、記載をしております。着陸料や管制塔などの航行援助施設利用料、また利用促進の補助を記載していますが、FDAの名古屋路線の就航時と増便時においても、ほぼ同等の支援策を実施しております、FDAへの支援との比較につきましては、最後のほうで説明をさせていただきます。次に2ページ目をお願いします。ジェットスター・ジャパン新規就航を最大限活かした施策展開の方向性についてでございます。資料の上段の左のほうから御説明いたします。まずLCC就航によるメリットでございますが、大きなメリットとしては、成田、関空という二大国際ハブ空港に高知県が直結すること。またLCCはリーズナブルな運賃となりますので、首都圏や関西圏、あるいは海外と高知県の交流人口が拡大することが期待できます。また成田空港と関西空港については、国内外の多くの都市に接続しており、国内線の利用者と国際線の外国人利用者も非常に多いことから、高いポテンシャルを有しております、格安運賃での乗り継ぎによって、ほかの都市に行くことができるようになります。次に、LCC路線の活用の方方向性としましては、①県民の利便性向上を図ること、②国内観光客の増加を目指すこと、そして③インバウンドの増加を目指すことを掲げています。県民の皆様に対しましては、旅行の機会の増加や、移動方法の多様化、地産外商などについて、一層促す施策に取り組むことが可能と考えております。また国内観光客へのアプローチとしましては、新たな観光客の創出・取り込みを初め、リピーターや四国の周遊観光客の増加、それとジェットスターグループの航空ネットワークを活用した誘客に取り組むことが可能となります。さらにジェットスターグループが有する国内外の幅広い航空ネットワークを活用した誘客や、成田・関空の外国人利用者の誘客が可能になるなど、インバウンドの増加が見込まれ、県経済への波及効果は絶大なものになるものと考えております。次に、下段の左の高知龍馬空港の利用者数見込みをごらんください。ジェットスター・ジャパンは、A320の1機、180席の機材で運行しております、搭乗率の目標は85%とお聞きしています。このことを考慮しますと、成田と関空がそれぞれ1日1往復と想定した場合は、ジェットスター・ジャパンの利用者数の見込みは、年間でおよそ22万人となります。下のグラフは、5月に設置した高知龍馬空港航空ネットワーク成長戦略検討会議による目標値をあらわしたもの

で、空港の利用者数は平成29年度の146万人に対して、平成33年度の目標を180万人として  
います。次に右側の、投資を上回る経済波及効果が期待できる、をごらんください。ここ  
で試算をしていますのは、LCCがあったから高知に来たといったような、新たな観光客  
の創出分のみでの経済波及効果でございます。計算式の中で、二つの路線の利用者のうち、  
新たな観光客が占める割合を26.5%にしていますが、これは平成26年度に国交省が、成田・  
関空路線のある松山空港の利用者に対して行った、アンケート結果を参考にしたものでご  
ざいます。2路線の年間の搭乗率を85%とした場合、1年間の新たな観光客のみでの経済波  
及効果はおよそ12億円と試算され、投資を十分上回ることが期待できます。また新たな観  
光客以外にもリピーターの回数が、1回が2回、2回が3回といったようにふえていくの  
ではないかと期待できます。次に3ページ目、ジェットスター・ジャパンのカウンター予  
定位置図をお願いいたします。ジェットスター・ジャパンのカウンターは、全日空のカウ  
ンターの横のエスカレーターの反対側に設置される予定となっております。このエリアは  
以前、日本エアシステムが使用していたカウンターの跡地で、現在は写真のように、お遍  
路さんのパネル展示がされている場所です。今後のイメージとしまして、高松空港のジェ  
ットスター・ジャパンのカウンターの写真を掲載しています。日本エアシステムの時から  
床下にベルトコンベアがありましたが、現在はそのベルトコンベアは撤去されておしま  
して、床下は空洞となっております。今回ジェットスター・ジャパンの新規就航に合わせて、  
空港ビルがその空洞の中にベルトコンベアを設置することになります。最後に4ページ目、  
ジェットスター・ジャパンとFDAの誘致に関する支援内容の比較をお願いいたします。  
上段がジェットスター・ジャパン、下段がFDAへの支援内容となっております。ジェッ  
トスター・ジャパンの就航に合わせたカウンターとベルトコンベアへの定額補助が新規と  
なっていますが、FDAは既存のJALのカウンターとベルトコンベアを利用しておりま  
して、FDAの就航の際には、こうした施設の整備の必要がなかったものでござ  
います。今回のジェットスター・ジャパンと、過去に就航したFDAへの支援の内容については違  
っている点もござ  
います。やはりそのときそのときの交渉に当たって、先方の要望の妥  
当性を検討し、どこまで提案していくかにかかってくるものと考えております。そのため必  
ずしもFDAと完全に一致していない部分もござ  
いますが、高知県への初めてのLCCを  
誘致するに当たって、今回の県側の提案は適切なものであると判断しているところ  
でござ  
います。以上で、私からの御説明を終わらせていただきます。

◎加藤委員長 それでは質疑を行います。

◎坂本（孝）委員 LCCについては、本当に県民の皆さんを初め、県も期待していたも  
のでござ  
いまして、これからの産業振興を含めて、非常に役立つものだと考えています。  
LCC就航で高知県が現在考えている高知県への波及効果、特にどのような点についてど  
ういう拡大が見込まれているのか、その考えをお聞きしたい。

◎岡田交通運輸政策課企画監 2ページ目にも記載させていただいておりますが、例えば上段の右端に、インバウンドの増加を目指すこととさせていただいております。ジェットスターグループの航空ネットワークですが、成田から6都市、関空から7都市に接続しておりますし、グループ全体では、アジア・オセアニアエリアで18カ国85都市のネットワークがございます。ということはかなり国外とのネットワークがつながりますので、そうした意味でもインバウンドの増加を目指すこととしております。インバウンドが増加することによりまして、高知に来ていただける外国人の方がふえるわけですから、そういった意味でもかなり経済波及効果が高いと考えておりまして、こういった施策に力を入れていくことがまず1点挙げられます。あと、なかなか波及効果の試算はしばらく話にはなるんですが、やはり県民の皆様の利便性が格段に上がるものと考えておりますので、格安なLCCの就航によりまして、旅行する機会がどんどんふえていくんじゃないかと考えております。

◎川村部長 付け加えまして、地産外商ということで、やはり首都圏とか関西圏に商談をするに当たって、安い金額でございますので、1回が2回、3回と頻繁に商談することで、それがマッチングしてつながっていくという効果もございます。あと、高松と松山にも就航していることから、単に高知県だけの観光じゃなくて、例えば高知インの松山アウト、高松インの高知アウトとか、四国全体を一つの大きなエリアとして、観光というところで戦略が広がっていくんじゃないかと考えております。

◎坂本（孝）委員 このLCC就航で高知県発展の大きな材料になるわけですから、ぜひ大いに活用いただいて、今後の高知県発展のために頑張ってくださいと思います。

◎坂本（茂）委員 いろんな試算を搭乗率85%でやっているんですけども、他の空港の搭乗率が今どれぐらいの状況になっているかを教えてくださいませんか。

◎岡田交通運輸政策課企画監 例えば高松空港につきましては、平成29年度の搭乗率が84.2%となっております。それと松山空港が、平成29年度の搭乗率で85.4%、この二つとも成田路線でございます。もう1点参考までに、熊本空港の成田路線が85.4%となっております。

◎坂本（茂）委員 搭乗率がどれぐらいになるかは、今後の推移の中で大きなポイントを占めてくると思うんですけども、一応85から75という三つの幅で波及効果なども出されてますけども、高知県の場合、おおむねそれだけの利用者があるという見込みですか。

◎岡田交通運輸政策課企画監 85%を目指しておりますし、何よりもジェットスター・ジャパンが、高知の路線を就航すれば、その搭乗率を達成できるんじゃないかという見込みもいただいた上での、就航だと思っております。また高知県としましても、ジェットスター・ジャパンと一緒に、利用促進に向けた取り組みをするように頑張っていきたいと思っております。

◎坂本（茂）委員 それとLCCの場合、運賃以外に手数料が必要になってくる部分もあ

と思うんですけれども、手数料でどういうものが金額的に加算されてくるのか教えていただけますか。荷物の持ち込みとか。

◎濱田課長 会社によっていろいろルールがあるかと思いますが、一定の重さを超えた荷物を持ち込む。

◎坂本（茂）委員 会社によってというよりもジェットスター・ジャパンですから。

◎濱田課長 具体的に何キロといいますのは、また後でお知らせをしたいと思いますが、一定の重さを超えた分については超過のものがかかるであるとか、通常フルサービスと言われる全日空さんとか日本航空さんであれば無料のサービスの、機内での飲み物が有料であるとか、そういうところは違いとして出てまいります。その分運賃が安くなっているんだろうと考えております。

◎坂本（茂）委員 それは今すぐわかりませんか、ジェットスター・ジャパンのホームページなんかにも出ていますよね。

◎濱田課長 ちょっと探しますので、すみません。

◎坂本（茂）委員 そこは一般の県民にとっても、違いとしてきちんと説明してあげないと、いかにも運賃は安いですよと言っても、それ以外にも必要な部分もあるんですよとか。あるいは予約の仕方が一般のと違いますよね、そうではないですか。

◎濱田課長 基本はインターネットによる予約になると。通常の街の旅行代理店での販売もゼロではないんですが、基本はインターネットが中心となっているところが、違いとしてあろうかと思えます。

◎坂本（茂）委員 いわゆるフルサービスの航空会社と違う点が、ただ航空運賃が安いですよということだけでなく、利用するに当たって、こういうことも理解した上で利用していかないと。例えば、利用される県民の皆さんが、みんながインターネット環境にあるわけではないでしょうし、そういうことを含めて。あと、もしわかれば教えてもらいたいですけれども、LCCの場合、利用者の年齢層はどうなっているのか。やっぱり若い層だとか、そんなふうなことなんかもあるとしたら、逆に高齢者の皆さんが利用しやすい環境もつくっていくとかそんなことも、やっぱり県費を投入する以上、県民の皆さんが利用できるような環境を、もう一方で整備していくことも必要ではないのかと思えますので、そういったところにきちんと県として目配りもしていただきたいと思えますので、その辺は。

◎岡田交通運輸政策課企画監 おっしゃるとおりだと思います。LCCは、モバイルで予約する仕組みが主なものになっておりますので、その予約の仕方でありまして、慣れない方への周知について、県の広報のラジオとか、少しでも周知をさせていただきたいと思っております。あと主なお客様ですが、LCCの会社の方からよくお聞きするんですが、やはり主なターゲットは若い方。旅行好きな方、自然を楽しんでサーフィンをする方とか、そういった方がメインのターゲットだというお話はお聞きしますが、やはり御高齢の方を

初め、ほかの年代の方々への普及ですね、そういったPRを一緒にしていきたいと思っております。

◎加藤委員長 そしたらサービス内容と企業のそういう努力について、坂本委員に後ほど情報提供をお願いします。

◎吉良委員 この県外観光客の経済波及効果の出し方ですけれども、例えば新たな利用者というのは、今までJRとか、既存の航空会社とかで入っていた人たちは、減るわけですよ。そのプラスマイナスを勘案した経済効果、人数ですか。

◎岡田交通運輸政策課企画監 そういったことは入れておりません。松山空港でアンケートに答えた方が、そもそもLCCがなかったら松山に来なかったと、松山に来なかったし、ほかの地域に行っていた、との回答をいただいた利用者の割合が26.5%あったということでございますので、あくまでもLCCが就航することによって初めて高知を訪れるであろう、新しい観光客の方の割合を、同じ26.5%と想定して試算をさせていただいております。

◎吉良委員 わかりました。それから85%を下回ると補助がどうなるかというのは、向こうともお話をなさっていると思うんですけども、2分の1補助がないということになると、どうなんですかということ、どのようなお話をなさっているんですか。

◎岡田交通運輸政策課企画監 県としましては、仮に85%を下回った場合でいきますと、100%の補助という考え方をしておるところです。当然ジェットスター・ジャパンにつきましては、85%以上を目指して就航に取り組むわけですから、何とか達成していただけるようにしたいと考えております。85%以上を達成すれば、県の補助は2分の1で、というお話をさせていただいているところです。

◎吉良委員 ほかの地方空港でLCCが就航していて、路線をもうやめたと撤退した例はありますか。

◎岡田交通運輸政策課企画監 例はございます。一つが、熊本空港と関空を結ぶ路線がありまして、平成27年度の搭乗率が65.4%でございました。そうしたこともあって、平成28年3月から運休をしております。ただ熊本と関空の路線につきましては、復活をする予定とのお話を聞いております。もう一つ、大分空港と関空の路線があるんですが、平成27年度の搭乗率が54.7%でございました。これにつきましては運休をしております。

◎吉良委員 なかなか地方航空も難しいところもあったということですね。ジェットスターさんのほうで努力していただくと同時に、やはり県民の公金を使うので、県としてもやはりその辺については十分相談しながら、なるべく持続するように、ぜひ頑張りたいと思います。それと同時に、全体的な公共交通のシステムとのかかわりを考えていけないといかんじゃないかと思うんです。例えば高知港を利用するフェリーなんかはないですよ。それなんかも含めて、ぜひもう一度公共交通のあり方そのものを考えていただいて、フェリーについてもなんらかの就航に向けての努力もしていただきたいと思うんで

すけれども、それらについて今のお考えを聞かせていただけますか。

◎濱田課長 まず路線の維持につきましては、これまでジェットスター様に訪問させていただいて、誘致交渉する中でお伝えしてきたことは、我々にとってLCCの就航の実現というのは、目標ではありますけれどもゴールではございませんと。そこからスタートで、一緒になって路線を育てていくというスタンスでやっておりますと。実際名古屋路線につきまして、かつて日本航空さんがちょっと調子が悪くなり撤退した後、FDAさんに御就航いただきまして、当初は1日1便だったものを、会社側と一緒にになりまして利用促進を図ることで2便になりまして、今も好調に推移してまして、3便目もうかがう実績になっておりますと。そういうことも実例をもってお示しすることによりまして、そのあたりが今回お決めいただいた材料なのかなと考えておりますので、今回のことにつきましてもジェットスターさんと一緒になりまして、路線を育てていくという視点で取り組んでまいりたいと思っております。あとフェリーにつきましては御要望もいただいております。昨年トラック協会さんのほうで、実際ニーズ調査なんかも行われておりますけれども、なかなか芳しい結果にならなかったということも聞いておりますが、ただ近年ドライバー不足等がございますので、フェリーであればドライバーの問題も幾分緩和するというお話も聞いてもおりますので、今後とも情報収集は進めていきたいと思っております。

◎西森委員 このLCCの新規就航に向けての、県の執行部の皆さんの御努力に対して敬意を表したいと思えますし、また、本当に大歓迎を申し上げたいと思えます。高知県民の皆さんの利便性、また国内観光客の増加、インバウンドの増加と示していただいておりますけれども、本当に期待をしたいと思っているところであります。搭乗率85%を目指していく、ジェットスターさんも、何とかそれは見込めるのではないかとということで、お話が進んできておるということでありますけれども、先ほど吉良委員からもお話がありましたけれども、LCCの場合収益が下がってしまうとやっぱり撤退ということも当然考えられるということでもありますけれども、どのラインまでもし万が一が下がったら撤退をするのかという話は、ジェットスターさんとされているのかどうか。

◎濱田課長 これまでの交渉で、数字がここを下回れば撤退しますというお話は、全くいただいております。ただこれもいろんな事情があると思えますので、何かボーダーラインがあるわけではないと思っております。そうならないように一緒になって利用促進をしていく、ということになろうかと思えますけれども、お答えとしては、特にこれまでそういうお話をしておりませんし、具体的にそういう線が示されているということではございません。

◎川村部長 それと、きのう就航の発表があったばかりでございますので、撤退については全然議論にはならず、とにかく利用客を伸ばしていくと、しっかりと路線を維持するというので、今撤退についてどうのこうのというのは、私としては余り考えたくないと思



っております。

◎西森委員 当然考えたくないという思いはあろうかと思えますけれども、やはり現実的に、先ほどのお話もありましたように、熊本とか大分が運休になったり撤退という話になっているということですので、そのあたりの分析は、やっぱり行政としてはしておかないといかん部分は、確かにあるんじゃないかと思えますね。当然大分にしろ熊本にしろ、目標を掲げて、それなりの見込みを持って就航をしてきた中で、どういうことが原因でそういう形になってしまったか。撤退を考えたくないのは当然わかりますけれども、研究というか分析というか、そのあたりを行政としてもぜひしておくことも大事であると思えます。それで、利用促進の支援を今後やっていくということでもありますけれども、県による路線の認知度の向上を図るための事業と書かれていますが、具体的にどういうことをされるのかを教えてください。それと、ほかのF D Aとかとの整合性というか、それとこれにもきっちりとされている中で、こういう形のをジェットスターにもしていくということなのか、そのあたりお聞かせいただければと思います。

◎岡田交通運輸政策課企画監 まず利用促進についてですが、今調整をしているところなんですけれども、ジェットスター・ジャパンがやろうとしているPR活動について今お聞きしている内容が、まず関東圏とか関西圏でいろんなメディアがありますので、そういったメディアを活用したプロモーションの展開をしていくという話をお聞きしております。あと、いろんなエリアでのイベントの場でジェットスターのことをPRすることを考えております。詳細はまたこれから詰めていきます。あと、県側で何ができるかということですが、当然県内でいろんなメディアもありますので、そういったものを活用してプロモーションもしますし、県の広報のツール、ホームページもありますし、そういったプロモーション活動をしていくように考えております。補足になりますが、先ほどの大分と熊本が運休廃止になった原因でございますが、私たちも分析といいますが、ジェットスター・ジャパンからお聞きしている内容があるんですけれども、大分とか熊本につきましては、新幹線が走っていたり、近くに福岡空港とかがあって、いろいろ空港同士の競合の関係があると。そういった新幹線、ほかの航空会社の飛行機の関係もあって、あと市内の中心部からちょっと離れているということもあって、運休になったという話を聞いております。ただ、今のところ成田路線が廃止した事例は全くございません。ですので、県としましてもそういったことを分析しながら、少しでも搭乗率が上向いていくよう一緒に頑張っていきたいと思っています。

◎西森委員 大いに期待をしたいと思えますので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

◎三石委員 新規就航に関する支援の全体像の資料を見れば、よく努力をされて、ここまできつつけられたということがわかります。大変な努力があったことでしょう。初期の投資から始まって、今後の利用促進の支援についてもお話がありました。県民の利便性の向

上を図るとか、国内観光客の増加を目指すとか、インバウンドの増加を目指す、これなんかはよくわかりますが、西森委員も言われましたが、就航されたばかりやから、もしこの線を越えたらやまるということは、余り考えたくないということも言われましたけれども、そういう気持ちはわかりますけどね、やっぱり分析をして、今までやまったところ、どうしてやまったのか、やまらないためにはどうすることが一番いいのか、そこらあたり十分に分析しておくことが大事ですね。言わなくてもそういうことはこれからやられていくと思うし、いろいろ研究はされていると思うんだけど、そこは大事なことですよ。めでたい話があったから、結婚したから離婚の話はしたくないというのは、気持ちはよくわかるけれども、もしこういうことがあったらこうなる、やっぱり研究しとかないかんですね。それと、ベルトコンベアのことを強調されていましたが、ベルトコンベアができなかったらこの就航の話は没になっておったのか。実際、このベルトコンベアとカウンター業務に必要な備品についての、専決の予算なわけですけども、これが3カ月ぐらいだから間に合わんということですよ。間に合わんかったら没になっておったのか。それはやっぱり企業ですから、損得やりますよね。ボランティアではないわけですから。やっぱり利益を得るために交渉するわけよね。県もそうですよね、税金を投入するわけですから、気持ちはわからんじゃないですけども、何でベルトコンベアとこれ、専決か。そこら辺りをもう少し詳しく状況をお話しいただいたらと思うんですよ。

**◎岡田交通運輸政策課企画監** ジェットスター・ジャパンから、結構ベルトコンベアは高額なものだと、就航するに当たっては、コストを少しでもほかの空港並みに抑えることができるといってお話をいただきました。県としましては、つくろうとしているベルトコンベアが、ジェットスター・ジャパンだけが使うようなものではなく、共用の施設として整備するというので、もう思い切って判断をさせていただいたところです。正直このベルトコンベアを県側で整備するという判断をして、先方に提案をさせていただいた時点で、そこまで支援していただけるのかということ、非常に高評価を得たことは事実でございます。先ほどの搭乗率の分析でございますが、毎月その月の搭乗率が幾らぐらいなのかは必ずわかるようになっておりますので、少しでも搭乗率が下がりぎみであったら、原因は何なのかも考えて、ジェットスター・ジャパンと一緒に利用促進に努めていきたいと思っております。

**◎三石委員** いずれにしても、本当に新規就航に向けての努力、御苦労さまでございました。今後没にならないようにしっかり頑張っていたいただきたいと思います。

**◎坂本（茂）委員** 関連しますけれども、先ほどから搭乗率の問題で熊本・大分の例があったんですが、後で構いませんので、現状の、すべての地方都市へ乗り入れている路線の搭乗率がどんな状況なのか。LCCの場合は、大体80から85%が損益の分岐点と言われてるんですけども、ほかの今現在ある路線の搭乗率を一覧で、後ほどでも構いませんの

で、教えていただけたらと思います。

◎石井委員 運行経費の部分で確認なんですけど、4ページの表で、4年目5年目が前年85%なら2分の1ということなんです。3年目までは10分の10で、4年目5年目が、というこのグラフのとおりと考えていいんですか。

◎岡田交通運輸政策課企画監 この表でいきますと、例えば4年目のときに、前年3年目の搭乗率が85%以上だったら、県の補助は2分の1ですよ、という仕組みにしております。

◎石井委員 6年目以降とかは今のところ話がなくて、継続で協議するか、もうないということが決まっているんですが、その辺は。

◎岡田交通運輸政策課企画監 6年目につきましては、今のところ特にお話はしていません。

◎石井委員 それと28年2月から誘致本格化ということで、16回がジェットスターさんなのかどうかわかりませんが、ほかの会社もLCCはたくさんあると思うんですが、今後また高知就航、ほかの会社のLCCについての誘致活動は、今のところどんなふうを考えていますか。

◎濱田課長 LCCに関しましては、今拠点空港、要は機材を駐機して整備するような空港というのは、大体成田空港もしくは関西空港、あと最近中部空港が一部出ておりますが、そこら辺に限られてまいります。あと、実態としてのローカル路線、幹線以外のローカルで、同一路線に複数のLCCが乗り入れているというのはございませんので、成田線・関西空港線につきましては、新たな誘致活動は考えづらいのかなと思っております。また中部につきましても小牧路線がございますので、そことの競合もございますので、今の段階でこれ以上新たにLCCということは、特に考えてはございません。

◎下村副委員長 本当に高知県にとりましてビッグニュースと申しますか、グッドニュースだと思って話を伺っていました。インバウンドを迎えるためにも、やっぱり成田と関空へつながっているというのを、本当にこれから高知県にとって大きなツールになるというか、武器になるというか、やり方によったら本当に可能性を秘めているとお聞きをしていました。それから先ほど来、少しネガティブな関係の御心配がたくさんありましたが、逆に私はポジティブな方向で心配している部分がありまして。今回2路線各1往復ですか、乗り入れるという形になるわけですが、多くの人たちが入ってきてまた出て行く時の搭乗手続であったりとか、そういったときに、逆に人がふえたことによって、既存の今まで使っていた皆さんに御不便をかけたとか、今度LCCでこられるときにそういった方たちが不便な目をして、もうこっちにはっていうふうな、逆にポジティブなところから生まれる心配の部分ができるんじゃないかとか、そういうところを思ったりもするんです。そこら辺はもっと将来の話かもしれませんが、ある程度計画的に見ながら、そういった部分を検討していく必要があるんじゃないかと思っているんですが、そこら辺、お考え

いかがでしょうか。

◎岡田交通運輸政策課企画監 ごもっともだと思います。今年度5月に高知龍馬空港航空ネットワーク成長戦略検討会議というのを立ち上げました。会長が副知事となっております。このメンバーの方が、副知事も含めて19人います。空港ビルの社長でありますとか、各航空会社の関係の方、あとC I Qの関係の方とかおられまして、初め立ち上げてまさに高知龍馬空港をこれからどうしていくんだという話と、航空のお客様、利用客をどうやってふやしていくのかということ、官民協働で検討していきましょうという会を立ち上げまして、今年度2回開催しております。2回目の検討会議を8月8日に開催いたしまして、そのとき出席していただいた委員の方から、今の空港施設がちょっと狭いんじゃないかというお話が、簡単に言えば、保安検査のときも混むときはすごく混むとか、あとチャーター便が来たときはC I Qの検査のスペースとか時間とか、いろんな混雑するちょっと不便なところがあるという御意見が多かったです。その会の最後のときに、委員の皆さんの総意として、もう新ターミナルビルというものを、一步踏み込んだ具体の検討をこれからすべきではないですかという御意見をいただきました。その御意見を踏まえて、関係の方と県と一緒に、例えば新ターミナルビルをつくるのであれば、こういったものでどうかというような話し合いをまた、3回目の検討会、11月を予定しておりますが、そういった公の場で検討することを考えております。ですので、今回L C Cの新規就航に合わせて、高知龍馬空港そのものを今後どうしていくのかを、前向きに考えていく時期じゃないかと考えております。

◎下村副委員長 今執行部の皆さんが御心配されているように、逆にプラスの面で心配をするぐらい、もっともっと拡張しないといけない、もっと機材を入れないといけないというふうに、前向きに動いていける方向でどんどん計画していただきたいと思いますし、いろんな心配をしながら、本当にこのL C Cの就航を一つのきっかけにして、高知県の起爆剤の一つになればと思いますので、これからも頑張ってください。

◎坂本（孝）委員 産業振興計画の話で、やっぱり高知県は、産業振興を通じて県民の所得の引き上げを図っていく、ここに尽きると思うんですね。そういう意味からこのL C Cの導入につきましても、産業振興を大きな目標に入れて取り組んでいく必要があると思います。L C Cだからインバウンドだけじゃなくて、高知県のいろんな産品を、昔は沖縄までのルートがあったわけですがけれども、それが無いわけですね。この成田、大阪を通じて沖縄へ行くルートもあるわけです。その、人・もの・金の流れ、これを新しいこのL C Cの形を使って、今後高知県として産業振興をどう組み立てていくのか。一つの例を言いますと、今朝採れた野菜を今晚、午前0時までに沖縄の那覇空港まで届けると、あしたの朝には東南アジアの市場にもう並んでいるわけですよ。そういうところを、このL C Cも活用しながら高知県の産業振興を図っていくと、これが本当に今高知県に求められているこ

とですので、インバウンドも含めて、広い意味での産業振興にぜひ取り組んでいただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

◎上田（貢）委員 先日私の知り合いが、香港エクスプレスで高松発香港行きフライトを、手続もしてお金も払って終わったんですけども、その会社がオーバーブッキング、座席以上に予約をとって、結局乗れなくて、2泊3日の香港行きの旅行が行けんようになったということがあって、もう二度と乗るかという話があったんです。その会社にはそういうことはないと思っておりますけれども、その辺、過去にこの会社に何かそういうトラブルがあったということは。

◎岡田交通運輸政策課企画監 今のところそういったトラブルがあったというお話はお聞きしておりません。

◎坂本（茂）委員 全然トラブルがなかった、ジェットスターは割と就航当時からいろいろトラブルがあるんじゃないですか。例えば、国交省からLCCで初となる厳重注意も受けたりもしていますし、そういう意味では上田委員が心配されるようなことがあっちゃいかんわけで、そこはきちんと県民が安心して利用できるようなことは、お願いをしちよかないかならうと思っておりますけどね。

◎岡田交通運輸政策課企画監 そのとおりだと思います。そういったトラブルとか、利用者の方に御不便をおかけするようなことはあってはならないことだと思いますので、そこは注意しながら、県としてもチェックとかをしていきたいと思っております。

◎濱田課長 最初のほうに坂本委員から御質問がありました、手荷物の話でございます。調べました。非常に複雑といいたいまいしょうか、多様な運賃体系が導入されております。例えば1番お手頃なといいたいまいしょうか、お安いスタンダードという運賃体系で予約された場合は、手荷物として機内に持ち込むときの重さが7キロまでという制限がありまして、それを超えた場合は1キロあたり800円を払わなきゃいけないというものもありますし、あとスタンダードプラスというものであれば、7キロに加えて、手荷物が20キロまでは無料で預けることができるというような形で、幾つか多様な運賃体系となっております。こういうことにつきましても、これから年末までの就航に向けまして、わかりやすい形で県民の方に周知を図るようなことも、会社側と一緒にやっていきたいと思っております。

◎加藤委員長 委員会審査をしましたが、全員が発言をするという案件は非常に珍しいと思えました。明るい報告で大変うれしく思いながら、説明も質疑も聞かせていただきました。2年半の間に16回訪問をされた、その間には知事も行かれたと聞いております。執行部の皆さんが一丸となって取り組んできた成果は、形となって見えてきたと、本当に敬意を申し上げます。専決処分の必要性もよく理解できましたし、答弁の中であった、路線を育てていく、今後の空港の活性化に向けて取り組んでいくという姿勢も、非常に心強いと感じた次第であります。今後とも取り組みを加速しながら、引き続き頑張

って、観光振興を初め産業振興に寄与していただきますようお願いをして、質疑を終わらせていただきたいと思います。

それでは、執行部は退席を願います。

(執行部退席)

◎加藤委員長 それでは次に、「委員長報告の件」を議題といたします。

委員長報告につきましては、議会運営委員会の決定により、「閉会中の委員会の審査事項については、各委員会の判断により、重要なものは次の定例会の開会日に委員長報告を行う。」こととなっております。

本日開催いたしました委員会の内容について、9月定例会開会日に委員長報告を行うかどうかですが、私としては、9月定例会でも執行部から説明もあることを考慮し、今回は委員長報告を行わず、9月定例会での審議を通じて対応していきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。小休にいたします。

(小休)

◎ ちらっと思うのは、さっき言われた執行部も多分提案説明の中でするでしょうが、執行部の提案説明の中に、例えば多少なりとね、専決処分したけども、こんなことも、今後補正予算提案する上では十分考慮して提案していますとかいうのが盛り込まれたらいいですけども。いっさいここでの、専決処分したことに触れなかったとかね、いうことになるとこっちが逆に報告しちよいたほうがいいかなっていう気はするわけですよ。けれどもそんなことを、執行部の提案説明をいちいちチェックできんき、わからんですけどもね。

◎ こういう形で専決処分の内容を、委員会を開催して報告をしたということは、非常に執行部として丁寧な対応だったと思いますよ。そういうことはあんまりないんじゃないですか。専決処分をする上において、事前に委員会で報告をするという、非常に丁寧な内容であったと思います。それを委員長報告としてやるというのは、まあ委員長一任。

◎ 逆に言ったら、そういう丁寧な説明がされたということも含めて報告したら。

◎ 本来こうあるべき。よく言われる、議会の、年間を通した開催という議論もある中で、やっぱり専決処分であっても閉会中の審査をちゃんとやったということ、一つの前例やないですが、あれするためにも、簡単でえいきやっちゃったほうがえいがやないですかね。

◎ ちょっと事務局に聞きたいんですけども、委員長報告をやる場合の何か、こういうのはやる、こういうのはやらんていうのは、基準みたいなものがあってやったりやらなかったりしてるのか、それとも委員長一任で決めてとか。

◎ それはさきほど委員長から言われました、議会運営委員会で、閉会中の委員会の審査事項については、各委員会の判断により、重要なものは。

- ◎ 各委員会の判断。なるほど。
- ◎ やったほうがいいと思うけどね。
- ◎ やるやらないもこちらで決めていいですか。
- ◎ やったらいい思うたらやったらいい。
- ◎ そしたら、やりましょうか。
- ◎ うん、是非。

◎加藤委員長 正場に復します。それでは、委員長報告を行うということで、委員長報告については、正・副委員長一任でお願いしてよろしいですか。

(異議なし)

◎加藤委員長 御異議なしと認めます。

よってさよう決定いたしました。

以上をもって本日の委員会を閉会いたします。

(11時2分閉会)