

# 総務企画委員会会議記録

総務企画委員長 森 誠一

## 1 日 時

令和3年9月24日（金） 午前10時00分から  
午前10時59分まで

## 2 場 所

第4委員会室

## 3 出席した委員の氏名

森誠一、清田哲也、井上伸史、浦野英樹、玉田輝義、堤栄三

## 4 欠席した委員の氏名

志村学

## 5 出席した委員外議員の氏名

なし

## 6 出席した執行部関係者の職・氏名

企画振興部長 大塚浩 ほか関係者

## 7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

## 8 会議の概要及び結果

- (1) 第74号議案のうち本委員会関係部分及び第80号議案については、可決すべきものといずれも全会一致をもって決定した。

## 9 その他必要な事項

なし

## 10 担当書記

議事課委員会班	課長補佐（総括）	富高德己
政策調査課政策法務班	主査	甲斐諒子

# 総務企画委員会次第

日時：令和3年9月24日（金）10:00～

場所：第4委員会室

## 1 開 会

## 2 企画振興部関係

### (1) 付託案件の審査

第 74号議案 令和3年度大分県一般会計補正予算（第9号）  
（本委員会関係部分）

第 80号議案 船舶の取得について

### (2) その他

## 3 協議事項

### (1) その他

## 4 閉 会

## 会議の概要及び結果

**森委員長** ただいまから、総務企画委員会を開きます。

なお、本日は、志村委員が欠席しています。

これより、企画振興部関係の審査に入ります。

本日審査いただく案件は、22日の本委員会で継続審査となった第74号議案令和3年度大分県一般会計補正予算（第9号）のうち本委員会関係部分について及び第80号議案船舶の取得についてです。

それでは、執行部の説明を求めます。

**遠藤交通政策課長** それでは、お手元に配っている資料に基づき、これまでの検討経緯とか検討結果について説明するとともに、先日の委員会において御指摘又は御質問いただいた件について、改めて資料やデータ等を用いて説明したいと思います。

資料の1ページをお開きください。

まず、大分ホーバークラフトの運休の経緯について説明します。

左の空港アクセスの経緯を御覧ください。大分空港については、昭和46年に現在の国東半島に移設される際に、県中心部からのアクセスに課題があることは、その当時から火を見るよりも明らかでした。

そこで、空港と市街地を最短距離で結び、高速で移動できるホーバークラフトの導入が空港の移設とセットで実施され、その後、エアライナーとともに陸路と海路の二つのネットワークで空港利用者の移動を支えてきました。

しかしながら、平成21年に大分ホーバークラフトが廃止となり、空港アクセスとしての公共交通は空港バスの陸路のみとなり、当初想定していたネットワークの在り方が崩れてしまい、ほかに選択肢のない状況となっていました。

また、真ん中のホーバークラフト廃止の要因についてはいくつかありますが、最も大きなものとしては、当時、エンジン等の調達ができなくなっていたことがあげられます。そのため、新たにエンジンを開発するか、又は新たにホー

バーを建造するなどの必要が生じていましたが、ちょうどそのときにはリーマンショックの影響により、空港利用者が減少しており、大規模な設備投資ができる状況になかったことがあげられています。

続いて、2ページをお開きください。

その結果、大分空港は本県唯一の空の玄関口であり、観光振興や企業誘致、関係人口の増加など、地域発展における重要な交通基盤でありながら、県中心部までの所要時間が60分以上かかることになり、全国74空港中、最下位の所要時間になるとともに、国で調査を行っている全国空港満足度調査においても、アクセスのしやすさ部門で最下位となっています。

3ページを御覧ください。

国内の74空港について、所要時間、運賃等を整理したものです。74位に大分空港が位置していて、一つ上の熊本についても同程度の所要時間がかかる状況になっていますが、熊本についても現在、空港アクセスとして鉄道の延伸等を検討しています。こちらについては、鉄道の整備で435億円程度をかけ、現在の60分から39分程度に時間を短縮することで検討されており、やはり空港アクセスに課題がある自治体については、危機感を持って空港アクセスの改善に取り組んでいることがうかがえます。

それでは、1ページ戻っていただき、2ページです。

大分空港の利用者については、平成30年度に16年ぶりに200万人を突破したところですが、現在は御承知のとおり、新型コロナウイルスの影響により利用者が減少しています。

しかしながら、世界の航空会社265社が加盟しているIATAが令和3年5月に発表した最新の旅客動向予測によると、ワクチン接種の進捗等を踏まえ、令和5年にはコロナ前の水準を上回るとの見通しが示されています。

こちらの資料については、4ページを御覧ください。

こちらは、先日、IATAが発表したグラフの資料になります。2021年には、コロナ前の2019年に比べ52%回復、来年の2022年には88%、そして、2023年には105%の割合で回復し、その後、2030年までに年平均で3.9%の成長を続けていくという予測になっています。

5ページをお開きください。

こちらはIATA又は一般財団法人日本航空機開発協会等の資料になりますが、これまでの世界の航空事業の輸送量の推移を示しています。

これまで世界の航空事業については右肩上がり成長してきていますが、黄色い部分については、リーマンショックとかSARS、又は湾岸戦争等の外的要因により航空事業に影響があった年を示しているものです。やはり航空事業はそのような影響を受けますが、当初予定していた成長曲線に向け、しっかり回復をしていく傾向が見られており、コロナ前の20年間においては、年平均で5.1%のスピードで成長しており、この20年間で2.7倍の旅客輸送量になっています。

続いて、6ページを御覧ください。

こちらは、日本国内の国内線の旅客数の推移についての資料です。日本国内においても、IATAの示しているデータだと基本的に同じように右肩上がり成長してきています。

2018年には、これまでの日本国内の旅客数については過去最高を記録しています。

それでは、申し訳ありませんが、また2ページに戻っていただければと思います。

このように、本県の空港アクセスについては課題があるということで、ポストコロナにおける本県の地方創生とか社会経済の活性化を見据え、他県に対してしっかり競争力を持って発展していくためにも、人流、経済の基盤となる空港のアクセスを改善し、大分空港の利便性を向上させることが必要不可欠と考えています。

加えて、現在、大分空港では今後アジア初の水平型宇宙港やコンセッション方式の検討、又は新規路線の誘致など、大分空港の魅力を高め、さらに空港の利用者数を増加させていく取組を

総合的に実施していきたいと思っています。

また、一番下のところの大分空港のアクセス改善を図るためには、船舶を活用した海上アクセスが最も有効かつ効果的と考えています。

理由としては三つあり、一つは、まず国東半島に位置している地理的条件から、どうしても陸路では別府湾を迂回する必要があり、直線で結べる海上アクセスが時間的短縮効果が最も期待できるということです。

鉄道を使って杵築駅まで行き、そこから直行バスで大分空港まで行くようなことも考えられますが、こちらについては、杵築駅まで約20分、また、直行バスで杵築駅から杵築インターに乗って空港道路を利用すると30分、約50分プラス乗換時間がかかるということで、陸路ではやはり抜本的な時間短縮効果には限界があります。

実際に、杵築駅まで鉄道で行き、直行バスで大分空港まで行くことについては、平成14年から15年の2か年に向け、実際に実証運行したことがありますが、どうしても需要を確保することができず、採算が取れず廃止になった経緯もあります。

また、陸路ではなく海路のアクセスを整備することにより、災害時のリダンダンシーを確保できるという点でも効果的だと考えています。

また、陸路については、用地取得又は大規模構造物の整備等が必要になるので、事業費又は導入期間という観点でも海上アクセスの方が有効だと考えています。

次に、7ページを御覧ください。

これまでの検討経過について、改めて説明します。

このように、海上アクセスの必要性から、平成30年度に大分空港海上アクセス研究会を設置しました。こちらについては、交通事業者や経済団体等で構成して、まず、海上アクセスをする上での船型の検討として、高速船、ホーバークラフト、ジェットフォイルの三つについて検討しました。

また、発着地候補地としても、大分空港側、大分市側、別府市側それぞれについての検討を

し、その結果、高速船の2案、あとホーバークラフトの1案の計3案であれば実現可能との調査結果を30年度末に公表しました。

その後、この三つの案について、改めて深掘り調査を令和元年度に行い、その結果、船型としてはホーバークラフトが最も有効で、かつ上下分離方式の運航スキームを採用することで収支の確保が可能との調査結果を公表するとともに、それに向けた導入方針とか、運航事業者の確保に向けた取組を行うことについてもあわせて表明しました。

8ページですが、その後、令和2年度については、実際に運航事業者の確保に向けた取組を進め、関心のある事業者にヒアリング等を行い、運航事業者の公募を行った結果、第一交通産業を運航事業者として決定し協定を締結しました。

それを受け、次には船舶の発注に向けた仕様書の作成とか発着地の用地測量、また旅客ターミナル等の設計に必要な取組に入ってきました。

令和2年度の2月においては、旅客ターミナルの設計者として、若手建築家で最も注目されている一人である藤本壮介さんの設計事務所が旅客ターミナルの設計者に選定されました。

その後、今年度に入り、実際に船舶を購入する、また用地を取得するための補正予算を6月議会に上程し、それを受け、実際に造船事業者の一般競争入札を行い、グリフォン・ホバークラフト・リミテッドを落札者に決定し、仮契約を締結し、今に至っているという流れになっています。

もう少し過去の経緯を詳しく見ていきたいと思います。9ページをお開きください。

こちらが平成30年度の海上アクセス実現可能性調査の結果の3案になります。船型としては、高速船とホーバークラフトの二つに絞り込んでいます。

当初あったジェットフォイルについては、やはり1隻当たりの値段が50億円ということで、3隻購入するだけで既に150億円の取得費がかかるということ。加えて、これは高速船もそうですが、港の整備が必要になります。ジェットフォイルについては、さらに深い喫水が必要

になるので、発着地や航路の浚渫が必要になるということ。さらなる事業費の増加が見込まれるということ。また、ジェットフォイルについては、基本的な定員は270人という規格になっており、実際に海上アクセスをする上では少しトゥーマッチなものになっているということで、船型としては高速艇とホーバークラフトに絞り込んでいます。

高速船については、発着地の場所により、2案作成しています。

10ページを先に見ていただければと思いますが、高速船の場合については港を整備する必要があり、一つは、現在のホーバークラフトの航走路の手前の海際部に港を造る案と、真ん中まで掘り込んで中間部に港を造る中間部ということで2案作成しています。

高速船については、港から空港ターミナルまでのアクセスということで、海際部については港から実際の空港ターミナルまで750メートル、中間部まで掘り込んでも250メートルと接続性の問題があることと、また、導入に向けては、やはり港の整備ということで事業費がかかること、期間がかかることが一つ課題としてあげられていました。

いずれにしても、この調査結果をもとに次年度、令和元年度においても、この3案についての深掘り調査を行うこととした結果が、飛んで12ページになります。

この三つの案について、それぞれ検討した結果がこちらになります。

高速船については、最高速度が約30ノットで片道約40分の運航時間、空港側接続については、海際部については乗り継ぎのバスということで750メートル、案2については250メートルの距離があるので動く歩道ということで整備を考えていました。実際に動く歩道の整備費としては23億円程度の整備費になると考えていました。

一方、ホーバークラフトについては、最高設計速度が約45ノット、片道約25分ということで、速達性に優れている点が評価できる点になっています。

また、実際の県負担についても、高速船の案1、案2については、さきほども申したように港の整備が入ってくるということで、案1であっても120億円程度、案2については200億円程度で、整備期間は約12年ということになってきました。

一方、ホーバークラフトについては、空港側に港の整備がならず、県負担を非常に抑えられるということで、75億円から85億円程度の県負担、かつ整備期間についても、3から4年間程度という結果になっています。

13ページをお開きください。

こちらについては、令和2年度の3月常任委員会でも報告した取りまとめ結果の公表になっています。

検討結果については、さきほど申した点を左側には書くとともに、運航スキームについては上下分離方式を採用することで収支の確保が可能との結論を得ました。

また、右側については導入方針として、年間30から40万人台を想定しており、船舶については旅客定員80名程度でバリアフリー対応のホーバークラフトを3隻導入する。また、支援としては、船舶の購入や発着地の整備は県が行い、赤字補填は運航事業者に対してはしないという方針を示しました。

また、県負担としては、75から85億円程度として、運航開始予定は令和5年以降と表明しました。

続いて、14ページを御覧ください。

14ページについては、ホーバークラフトの導入による経済波及効果の推計結果について、それぞれの項目ごとの波及効果について整理しています。

経済波及効果について、大きく四つの観点から調査しており、一つは、初期投資として、実際にターミナル施設や艇庫、港湾施設等の整備費用、また建設工事が行われることによる経済波及効果については約49.9億円。

また、20年間大分空港と大分市を結ぶ運航を行うランニングコストについては、運航事業や県有施設の管理運営費用として約95.4億

円。

また、三つ目の県外空港から大分空港への利用転換による県内消費額の増加として、ホーバークラフトの導入により、大分県に来訪する際、今、県外のほかの空港を利用している者がホーバークラフトの導入により大分空港を利用するという利用転換意向を調査し、年間約3万5千人程度の利用転換が図られるという結果に基づいて算出しています。これによる経済波及効果として約57.6億円を想定しています。

また、ホーバークラフトを目的とした観光客数の増加ということで、ホーバークラフトを新たなアクティビティ又は目的として、大分県への新規の来訪者が増える新たな需要の掘り起こし効果になります。こちらについては、年間平均で約4万6千人程度を考えています。

こちらの経済波及効果については、約411億円程度となっています。

なお、この(3)と(4)については、調査手法としてWebアンケート等を活用し、関東圏や中京圏、関西圏等の在住者の方々にアンケートを取る形で調査しています。

この(3)と(4)の結果、年間約8万2千人の新たな空港利用者数が創出されることを見込んでいます。

続いて、15ページをお開きください。

こちらは、第一交通産業が現在、運航事業者として決定していますが、令和2年6月に運航事業者選定委員会を設置し、経営の専門家や有識者の方々に入っていただき、プロポーザル方式による公募を行いました。

第一交通産業については、実際に沖縄県で高速船事業をやっている十分な実績があるということが評価をされている点の一つです。

実際に一番下の黄色のところにあります、第一交通産業との間では基本協定を締結していて、事業期間は20年間継続して実施するという。また上下分離方式で運航を行うということ。赤字補填については、県は運航事業者に対し赤字補填を行わないこと等についての協定を締結しています。

次に、16ページを御覧ください。

コロナ禍の状況において、運航事業者である第一交通産業の経営状況についてしっかり確認しておくべきという意見をいただきました。

こちらにまとめていますが、表の令和3年3月期を御覧ください。

こちらは連結の決算になっていますが、昨年度は特にタクシー事業とバス事業において、新型コロナウイルスの影響により、外出また移動の自粛の影響があり、売上高、営業利益、経常利益、当期純利益ともに大きく落ち込み、いずれも赤字となっている状況です。このような傾向は全国的なトレンドだったと思われま

す。しかしながら、先日公表された直近のデータ、令和4年3月期の第1四半期の決算、上の青いところの欄ですが、こちらを見てみると、新型コロナウイルスの影響で社会経済活動の抑制が継続されている中であっても、ワクチン接種の促進などにより、持ち直しの動きがうかがえるとなっています。

売上高、営業利益、経常利益、当期純利益ともに前年同期に比べ、大幅な増となっており、下の令和3年3月期の第1四半期と比べて見ても、売上高については前年同期比でプラス63億円、経常利益についてはプラス23億円で黒字に回復している状況になっています。

また、単体で見ると、昨年度については、運航事業者である第一交通産業の状況は、経常利益は2.7ポイント減の35億円となりましたが、売上高については4.4ポイント増の314億円となっており、昨年度第一交通単体については黒字経営となっています。

このように、現在については、昨年度と比べると非常に持ち直しの動きがうかがえるものとなっていますが、改めて第一交通産業の方にも話を聞いてみると、やはりコロナ禍においてバスなどの大人数での移動が敬遠されてきており、3密を回避するということでタクシーを選択する人が増えていることに加え、買物代行サービスとか、車両に除菌装置を登載するなどの企業努力によって業績が持ち直してきていると聞いています。

また、右側に参考の情報として財務状況に関

する情報、総資産と純資産についてもあわせて記載しています。

令和4年3月期の第1四半期では、総資産は約1,755億円、純資産は約414億円です。

また、前回の委員会において御指摘いただいた点について、この場をお借りして何点か報告したいと思います。

一つは、船員の確保とかトレーニングについての御指摘をいただきました。

船員の確保については、現在、ホーバークラフトの運航を行うということで第一交通産業が運航事業者に決定しましたが、そちらの方にぜひホーバークラフトを運航したいという問合せが既にいくつも寄せられているようなことも聞いています。また、実際に地元から採用したいという意向もあり、現在、県内の海洋科学高校とも話合いが既に行われていると承知しています。

また、実際にトレーニングをどうするかという問題です。トレーニングに関しては、今後、スケジュールや方法なども含め、運航事業者と造船事業者の間で協議が実際に行われることとなりますが、イギリスでやるのか、また日本でやるのか、二つのオプションがあると思っています。どちらもメリット、デメリットがそれぞれあると思いますが、今後、造船事業者が正式に決まれば、運航事業者との間で総合的に判断して決定していくと考えています。

また、10年前まで運航していた大分ホーバークラフトについて、いろいろと苦情があったという御指摘もいただきました。

こちらについては、我々も大分運輸支局にも確認し、承知していますが、やはり船舶である以上は気象、海象の影響を受けることもあります。ですので、やはり以前のホーバークラフトについても遅延が生じることもあり、大分運輸支局に苦情が寄せられたこともあったと聞いています。

実際に問題とされたことについては、遅延そのものというより、遅延が生じていることについてしっかりとアナウンスがされていないという苦情が非常に多かったと聞いており、それで

利用者が混乱していたことがあったと伺っています。

なので、我々も今後、これらの過去の事例をしっかり受け止め、遅延や欠航する場合のアナウンス、お知らせをどのようにしていくかということについて、運航事業者と、また大分運輸支局としっかりと協議しながら、利用者の利便性とかサービス提供、そういうものにしっかり対応していくことが大事だということで検討していきたいと思っています。

また、17ページ以降にいろいろと資料をつけていますが、こちらは過去の参考資料です。本日は説明を割愛しますが、いずれにしても、このような形で検討を重ねてきており、今回、議案として船舶の取得等をあげています。

**森委員長** 以上で説明は終わりました。

これより質疑に入ります。委員の皆さんから質疑をお願いします。

**堤委員** 今の説明を聞いて、一つには、年間三、四十万人の乗客を確保すると。

1ページの過去のホーバークラフトの資料を見ると、最高で40万人ぐらいかな。それが伸びて基本的に三、四十万人ずっと20年間以上しなきゃいけないわけでしょう。そういう問題は具体的にどう検討されたのか。三、四十万人確保できる、その根拠を。

それともう1個は、IATAのはあくまで国内とか世界とかそういう状況の中ですが、個別具体的に大分県に当てはめた場合、この数字と全く一緒になるのか。そこら辺の判断はどういう形で——全国の状況はこうだけど、大分県とすれば、仮に特殊要因があつてこうだとか、又はホーバーだからこのように伸びるんだという検討はされたのかが二つ目。

もう一つは、第一交通の総資産は分かるけど、負債はどうなっているの。そこら辺も含めて教えてください。その3点。

**遠藤交通政策課長** 一つ目の利用需要予測として、30万人台から40万人台についての見込みということですが、まず過去のところで、ピークは御指摘のとおり43万人だったと承知しています。

実際に平成21年に運航が休止されていますが、運休前の10年間の平均としては、30万人台が確保できていたのが一つの指標になっていると思っています。

実際に今回、収支をシミュレーションするにあたっての需要予測等を行いました。こちらについては、国際線の利用者、インバウンドを除いた国内線の利用者のみ187万人を前提として、空港でアンケート調査をし、利用転換の意向についての調査、いわゆる仮想的市場法という調査に基づき需要を想定しています。

こちらに基づき、30万人から40万人台の需要が十分確保できるという調査結果になっています。こちらについては187万人を前提としているので、まずはしっかりとそこまで回復させることが前提としてあります。

加えて、インバウンドを含んでいないので、インバウンドをしっかりと確保していくことが大事だと思っているし、さきほど申したような宇宙港のプロジェクトとか、新たな路線の誘致等を、この187万人以上のパイを増やしていく取組もあわせて行うことで、しっかりと安定的な需要を確保したいと思っています。

二つ目の大分空港についても同じようなトレンドで推移していくのかですが、こちらは実際過去を見ると、日本の航空需要と同じような傾向で大分空港の利用者についても推移している結果になっているので、もちろんぴったりに合うわけではないですが、トレンドとしては同じような傾向を示していることがうかがえると思っています。

あと、第一交通の負債ですが、こちらは経営に関することもあるので、第一交通に確認した上で、別途改めてお持ちしたいと思います。

**堤委員** 資産を出しているけど、当然、売上げも負債も一緒に出すべきよね。事前にやはりきちっとそこら辺は確認した方がいいと思います。じゃないと、資産がこれぐらいあつたとしても、負債がそれ以上にあつたときは厳しいわけですよ。

そこら辺は、今日採決するわけでしょう。それはきちっと、今のを聞いて出して……



**遠藤交通政策課長** 基本的には、総資産から純資産を引いていただいた部分が負債という考え方で……

**堤委員** いいですね。

**遠藤交通政策課長** はい。

**堤委員** それで、トレンドが一緒であるという状況ですが、大分空港の状況を見ると、リーマンショックとか新型インフルエンザとか東日本大震災とか、今後、突発的な事故とか世界的な新たな感染者の拡大とか、いろんなことが危惧されています。これは環境の問題からもそういう状況はある。巨大台風とか地震とか、特に地震は30年以内に7割、8割の確率という南海トラフとか、いろいろ問題があるけど、そこら辺も危険度の勘案はどうしているの。つまり危機対応のときに、三、四十万人というのは当然減るわけだけど、当然その間は運航休止になってくるわけだから。そうしたときの対応を第一交通とはどのように協議しているの。

**遠藤交通政策課長** 御指摘のとおり、この20年間の間にどのようなことがあるかは分からないところではありますが、リスクがあるという御指摘だと思っています。

そのようなときにどのようにしていくかについては、まだ具体的な対応については十分検討できていないところはありますが、やはりそこは県も一緒になって、しっかりと航空需要を確保していく。また、国の支援も含め、アクセスを維持していくということで総合的に維持をしていくしかないかなと思っていますが、その辺のリスク分担等についてはしっかりと検討していきたいと思います。

**堤委員** やはり心配されるんですよ。いろんな景気の影響によって赤字になったとき、結局どうなるのかと。そのときに検討しても遅いと思います。今、県は中小企業などにBCPをちゃんとやりなさいと、危機管理リスクをやりなさいと言っているのに、なぜこれだけの巨大な事業を20年間、経営安定だ、絶対安全だというような雰囲気を出していて、そういうのを検討していないのはちょっとどうなのかなと思います。

**大塚企画振興部長** 御心配は我々も重々承知しています。

それで、1点違うのは、我々がこれをお願いしますと言ったわけではなく、第一交通から十分、この20年間で採算が取れる、収支が取れるという、彼らの分析のもと——当然、造船事業もやっているし、ほかにもいろんな事業をやっています。そういう今までの事業の中から、この20年間にホーバー、上下分離方式でやることに對し、今おっしゃったようなリスクも、当然彼らは事業者なので、しっかり経営判断し、今回、協定を結んだということです。

そういうことで、これから起こるリスク、これは本当に何が起こるか分かりません。20年間に平穩に行くのか、それとも、やはり過去のようなリスク、ある程度それは当然我々も考えていますが、そこは最低限、上限分離方式、あるいは赤字補填をしない、それを受けての事業提案ということで総合的に判断しています。

**堤委員** 当然企業だから、こっちはそういうリスク管理を含めてやっているかは分かりません。どういうことでそれは大丈夫だと。数字が出ているのは根拠がないから、ただ、契約書上でオーケーという形だからね。

だから、そこら辺を含め、部長が今言われたけど、それは数字上、第一交通と協議する中で、確認はしたんですか。そういうリスク管理はどうしているのかと、それを含めて検討して20年間大丈夫だと部長が言ったけど、その根拠となる数字的なものは確認したのかということが一つ。

私企業ですね、これはあくまでも。だから、当然景気の動向によって倒産とか、経営悪化することは当たり前のことです。世界の景気の状態にもよるわけだから、20年間誰も予測できない、景気は、下降になる可能性もあるわけね。そうしたときに、危機管理がきちっとできていないと、結局、上下分離方式となったら——だって運航者がいなくなれば分離方式も何もなくなるわけよ、ゼロになっちゃう、マイナスになるわけでしょう。そこら辺の管理というのは、何かちょっと弱いような気がしてならないけど、

そこら辺はどうですか。

**遠藤交通政策課長** 実際に運航事業者を選定するにあたっては、過去の決算書類等を出していただき、もちろん経営セミナーの専門家にも入っていただいて、財務状況等をしっかり確認いただいて、20年間しっかりとした体力があれば十分運航ができるということで選定しているというところが一つあります。

また、これからのリスクという部分については、おっしゃるとおり、どのようなリスクになるか分からない部分があるので、現時点で具体的に見込むことが非常に難しいとは思っています。実際に基本協定の中では、やはり天災、その他の不可抗力なものが起きた場合については、しっかりその際に協議をするということで、そのときの影響、又はリスクに応じて臨機な対応が必要だと思っており、現時点で確定的にどうするかを決めておくこともなかなか難しい点なのかなとは思っています。ただ、そこについては協定でしっかり協議をするというところで担保しているような状況です。

**堤委員** そのときに臨機応変に対応すると言ったけど、その中に、結局県の追加出費も含まれるの。臨機応変に対応するということは、上下分離だから絶対出さないということの検討もあるでしょう。臨機応変に考えていくということだから、それはどういう考え方なの。

**遠藤交通政策課長** 基本的な運航スキームとしては、基本協定にあるとおり赤字補填はしないというのが基本的な考え方だと思っているので、それについては踏襲されるものだとは思っています。

ただ、状況に応じてどうなるか分からないという点ではありますが、基本的には、そのときの天災、その他の影響を加味してどのような対応をしていくかを協議することになります。赤字補填はしないというスタンスについては、基本的にはその方向だと思っています。

**堤委員** 補填をしないことが前提ということね。どんな状況があったとしても20年間は。それは確認できるね、部長、いいね。

**大塚企画振興部長** 正に協定を結んでいるので、

協定書どおりということ。

**井上委員** 初歩的な質問だと思いますが、ちょっと言葉の表現で分からないけど、大分ホーバーフェリー運航休止の経緯と廃止、どう判断しているのか。私は最初から廃止じゃなかったのかなと思うけど、休止という言葉はどうして使われたのかな。その辺の兼ね合いがどうなんですか。よく理解できないですが、もともと廃止だから廃止だろうと思ったけど、休止の経緯というと、休止じゃないでしょう、やめたのじゃないの、どうなの。

**遠藤交通政策課長** 当時は一応休止という形にはなっていましたが、事実上、今廃止になってはいます。すみません、資料のひょうそくが整っていないくて、委員に混乱を生じさせてしまい申し訳ありませんが、基本的には廃止になっていると考えていただいいていいと思います。

**井上委員** そうですよ。というのが、一般の方に説明するとき、どうだろうかなということ。私たちもちょっと惑うんですよ。そういうことがちょっと分からなかったのでお聞きしたわけです。その点分かりました。

いずれにしても、昭和46年に竣工してから、そして、廃止したのでいろいろ住民の意識が、また再開するのは何でかなという、そういう気持ちがあるんですよ。だからこういういろんな質問が出ると思います。特にこういった経過があるので、再運航する場合においては、当然廃止にならないように。

私たちが皆さんの説明を受けて、20年後と言ったら私たちもいないわけですからね。ですから、そういうことを考えた場合においては、前は何と言ったじゃろうかと思って、なかなか言い返す者もないわけですので、しっかりと腰を据えて、そういった経過があるので、緊張感を持ってやるべきではなからうかなと思います。ひとつそういう気持ちでやっていただいいていいと思います。

**玉田委員** おとといの議論から、本当にこうやってしっかりと議論の土壌をまた整えていただいいてありがとうございます。

おとといの議論からの私自身のまとめになり

ますが、おととい出た質問の中で、やはり大きかったなと思うのは、アフターコロナの航空事業の回復が大分に見込めるのかどうかということ、それから、今後のことって予測はいろいろ難しいけれども、一方ではやはり大分県経済とか社会経済の再活性化というところがあるので、そのバランスをどう取っていくかということだろうと思います。一つは、今日の議論でトレンドどおり空路は回復する予定だという前提であることと、社会経済の再活性化のために大分空港の利便性の向上は大分県にとってはとても重要なんだと。そのために、アクセスの改善が重要だという前提ですね。

我々が心配しているのは様々ありますが、やはり基本はさっきの臨機応変のところ議論されていましたが、運航管理に県がしっかりと関わっていくことを確認できるかどうか。

当然今までの答弁で出ていますが、そういうところについて再度確認を取りたいと思います。  
**遠藤交通政策課長** 委員が御指摘のとおり、やはりこれからの航空需要がしっかり回復するかが非常に大事だと思っています。やはり過去40年のトレンドを見ると、世界のトレンド、日本のトレンドと大分空港のトレンドは、基本的には同じような推移をしていくと思っています。

その上で、しっかりと運航管理にあたって県が関与していくことの重要性、それはもうおっしゃるとおりだと思っており、今回、スキームとしては上下分離ですが、やはりこれは県で導入すると決めてこれまで手続を進めているので、導入後もこれが20年間しっかり運航できるようにしていく、10年前と同じようなことにならないというのは、これは当たり前のことだと思っています。そこはしっかりと責任を持って、ホーバーだけではなく、総合的にしっかりと持続可能なネットワークとして整備をしていきたいと思っています。

**玉田委員** 分かりました。6月議会から、またそれ以前からもずっと手続を踏んできていることでもあるし、ただ、いざ購入となったときに、いろんな心配について再確認したいというところもあったと思うので、今の答弁、しっかり我

々も受け止め、またお互いに受け止めていってほしいと思います。

**浦野委員** 私から2点。

前回、ホーバーが廃止になって以降、大きく二つ要因が変わった部分があるのかなと思っていて、一つはLCCですね。昔は東京に飛行機で行こうと思えば3万円とか4万円とか片道かかっていたのが、今、五、六千円で行けますね。観光にとってもプラスだし、Uターン、Iターンとか、ワーケーションとか今進めています、やはりLCCがあるというのは、非常にそういうことを始めやすい環境があるのかなと思っています。

LCCについては今、ジェットスターとピーチが来ています。何とかこれを増やしてほしいと思いますが、LCCの評価についてちょっと教えてください。

もう1個、他の空港との競合、実際には熊本空港、福岡空港、北九州空港があると思いますが、ここ10年一番大きく変わったのは北九州空港じゃないですかね。今、北九州空港は、この辺からだっただけで片道1時間半で行けます。北九州空港はさらに便も多いですから、例えば、午前中大分、夕方東京で会議があるというときに、北九州空港を使うときに実際私もあります。高速が通じたので、非常に北九州空港が便利になった。このままでは、大分空港の客が北九州空港に持っていかれてしまうという部分も出てくると思います。それに対して、やはり大分空港をもっと使えるような利便性を高めていかなきゃいけないと思います。14ページに他の空港から大分空港の利用を増やすというのがありますが、北九州空港の現状についてどう捉えているかお聞かせください。

**遠藤交通政策課長** 2点御質問いただきました。

一つ目のLCCについては、委員が御指摘のとおり、1人当たりの旅行回数も含めて気軽に移動ができるということで、近年、日本においてもかなり導入が進んできており、現在、ジェットスターとピーチが就航しています。

世界的に見ると、日本のLCCは、世界と比較してシェアがまだまだということで、これか

らさらに伸びてくるだろうと。今回のコロナを受け、LCCにシフトする、また力を入れていくという動きも見られているので、二つのエアラインが就航していますが、成田だけではなくて関空とか沖縄なども含め、LCCのネットワークを拡大していく取組は、県民の利用とか県外からの流入に非常に効果的だと思っています。そこは力を入れていくべき部分の一つだと思っています。

また、北九州空港について御指摘をいただきました。これについては、実はLCCという観点からお話しますと、北九州は今LCCが飛んでいません。

ほかの空港との競合、競争する上では、やはり路線の充実とか魅力、大分にしかないところを増やしていくことが一つ大事だということがあり、北九州と比べるとLCCが2路線あるというところで差別化できていると。また、御指摘もいただきましたが、ホーバークラフトをアクティビティとして、また目的として乗ってみたいというところで、今までほかの空港を使っていた方々が、例えば、福岡からインして大分空港を使って最後アウトしていくという新たな人の流れも誘導できるのではないかと考えています。

いずれにしても、近隣の空港の動向は我々も把握し、負けないようにしっかりと利用者を獲得、掘り起こしていくことが大事だと思っているので、その辺はしっかりとウォッチしていきたいと思っています。

**浦野委員** 大分空港の利活用だけではなく、ほかの部分についてもやはりLCCの路線があるかというのは大きいと思うので、引き続きホーバーのアクセスの問題とあわせてお願いしたいと思っています。実を言うと、私はもともと大分と東京を行ったり来たりが多いのですが、北九州空港を使うことの方が多なのが現状なんです。もう少し大分空港が使いやすくならないかなというのは、特にビジネスで利用している人は感じている方が多いと思います。

北九州空港は、確かにLCCはないですが、スターフライヤーがメインで、スターフライヤ

ーはいろんな面で使いやすいとか、メリットが大きくて、そういう面で、北九州空港のスターフライヤーは非常に努力しているなどと思います。大分を拠点で仕事をしていくとき、北九州空港を利用している方がそれなりにいらっしゃる。県北の方は当然近いからしょうがない部分がありますが、やはり何とか、北九州空港ではなくて大分空港をもっと使いやすくてできるような環境を、いろんな問題をクリアしながら進めていただけたらと思います。これは要望です。お願いします。

**清田副委員長** 先般は第80号議案に関する船舶の取得という部分で、入札過程、契約事務過程に瑕疵がないということは確認できました。

また今回、玉田委員もおっしゃったように、過去の本委員会での経過、経緯を踏まえた上での御説明、さらに詳しい説明をいただきました。感謝申し上げます。

そして、そのことを踏まえた上でですが、運営、運用は第一交通がしっかりやっていただくと、もちろん第一交通の経営努力もあろうかと思っています。

ただ、これから先、始まったときに懸念されている、いわゆる道路の問題とか、大分駅からのアクセスとか、あと、私は佐伯ですから、佐伯から利用するとき、では、佐伯駅で往復のチケットも全てそこで買えたらいいなど。JRとの連携、そういう問題把握をされていると思いますが、船舶を取得し、運用が始まったから第一交通にお任せというわけではなく、より利便性を高めるため、付加価値を高めるために、PRも含め、ある意味、援護射撃的な部分での県の関与を私はしっかりやっていくべきだと思っていますが、その辺に関して確認の意味で1点質問させてください。お願いします。

**遠藤交通政策課長** ありがとうございます。我々も運用を開始した後が一番大事だと思っています。その意味で、もちろんホーバークラフトの利用促進に向け、我々もしっかりと全面的に協力していくということは当然だと思っています。

その上で、ホーバーだけじゃなくて、そこか

らの二次交通とか、大分市以外の県南の方をどうする、県北の方をどうするかというところ、そこについても重要な課題だと思っていて、例えばM a a Sの活用だとか、デジタルチケットの活用等も含め、現在、全体としての空港アクセスがよくなるような取組は、このホーバーだけではなく、引き続きしっかり対策していかなければいけないと我々は強く思っています。そこは援護射撃と言わずにもっと全面的にやっていくと思っているので、そこは御安心いただければと思います。

**井上委員** この前、地元議員が来られていろんな意見がありましたよね。ですから、ああいう意見が余り出ないようにしてもらわないと、私たちに対して、地元議員がいろいろ言って、今日の話にもなった経緯があります。

やはり、もう少し地元議員に説明してもらわないと、委員会としてどうも責任が持てないような気持ちになるような、そういうことに陥る面もあるので、地元議員の思いも酌みながら。

話を聞いたら、結構いろんな課題もあるなということを私たちも多少気が付きましたよ。そこまでは言わないとしても、やはり何と言っても地元ですから、もう少し説明していただきたいと思えます。じゃないと、私たちも非常に判断に苦労しますよ。そういうことを付け加えさせていただきます。いろいろまた出てくるかと思えますが、さきほど言ったように、緊張感を持ってやっていただきたいと思えます。

**森委員長** そのことについて、最後に部長、何かありませんか。

**大塚企画振興部長** 確かにこれは地元の議員に限らず、県民の方、またいろいろ関係事業者の方、このホーバーに対していろんな御意見、御要望、あるいは課題提起があるので、本当に真摯に受け止めてしっかりと対応していきたいと思えます。ありがとうございました。

**森委員長** そのほか、よろしいですか。

〔「なし」と言う者あり〕

**森委員長** おとといからの議論、また本日もいろんな御意見をいただきました。二つの議案について、本日も集中的に審査いただきました。

委員の皆さま、ありがとうございました。

それでは、ほかに御質疑もないようですので、これより採決します。

まず、第74号議案について、先日審査した総務部関係とあわせ採決します。

本案のうち本委員会関係部分については、原案のとおり可決すべきものと決することに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

**森委員長** 御異議がないので、本案のうち本委員会関係部分については、原案のとおり可決すべきものと決定しました。

次に、第80号議案について採決します。

本案は原案のとおり可決すべきものと決することに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

**森委員長** 御異議がないので、本案は原案のとおり可決すべきものと決定しました。

今回、この両案について2日間にわたって審査を行い、委員外議員の方も含め、皆さんから様々な御意見をいただきました。

また、6月の第2回定例会の際にも、船舶購入費の審査にあたって、多角的に議論を行い、慎重に審査を進めてきました。

この大分空港海上アクセス整備事業については、県民の関心も高く、また、この委員会での議論でもありましたが、現下のコロナ禍においては、まだまだ期待と不安が入り混じった状況ではないかと考えます。

執行部においては、これまでの議論を踏まえ、関係者への丁寧な説明や協議を重ねるとともに、引き続き、県民や議会への情報提供や説明に努めていただくことを要望します。

なお、委員の皆さんにお諮りします。

今定例会の私の委員長報告の際には、今回の審査の過程において、様々な観点から議論を重ねた点を盛り込みたいと思えますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

**森委員長** それでは、そのようにさせていただきます。

また、具体的な報告の文言については、私に

御一任いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と言う者あり〕

**森委員長** それでは、そのようにいたします。

以上で付託案件の審査を終わります。

この際、ほかに何かありませんか。

〔「なし」と言う者あり〕

**森委員長** ほかにないようですので、これをもって企画振興部関係の審査を終わります。

執行部の皆さんはお疲れさまでした。

委員の皆さまは、この後、内部協議を行うので、そのままお待ちください。

〔企画振興部退室〕

**森委員長** これより、内部協議を行います。

この際、皆さんから何かありませんか。

〔「なし」と言う者あり〕

**森委員長** 別にないようですので、これをもって本日の委員会を終わります。

お疲れさまでした。