

## 拠点機能・地域づくり対策特別委員会記録

- 1 期 日 平成20年9月1日（月）
- 2 場 所 第5委員会室
- 3 出席委員 委員長 犬童英徳  
副委員長 武田正晴  
委員 下森宏昭、山下智之、児玉 浩、下原康充、芝 清、  
田辺直史、小島敏文、山田利明
- 4 欠席委員 委員 檜山俊宏

### 5 出席説明員

[企画振興局]

企画振興局長、政策企画部長、地域振興部長、政策企画課長、地域政策課長、

[土木局]

土木局長、土木整備部長、空港港湾部長、港湾技術総括監、道路企画課長、  
道路整備課長、空港振興課長、港湾管理課長、港湾企画整備課長

[都市局]

都市局長、都市技術総括監、都市企画課長、都市整備課長、建築課長

### 6 報告事項

- (1) 国土形成計画について
- (2) 広島・釜山間の国際定期フェリー運航再開の動向について
- (3) 宇品内港地区高層住宅用地について
- (4) 広島空港高度計器着陸施設（CAT-Ⅲa）運航状況について

### 7 会議の概要

- (1) 開会 午後1時32分
- (2) 記録署名委員の指名
- (3) 質疑・応答

○質疑（山下委員） 国土形成計画における広域地方計画の策定についてお伺いします。

これから広域地方計画の策定に向けた協議が進められるということですが、全国計画の概要には新しい国土像が示されており、また、これらの方向を踏まえて、この中国圏において広域的な見地からの戦略的に実施すべき具体的な施策を記述するとも書かれております。計画期間は、今後10年間とのことですが、中国地方では財政危機宣言を出している岡山県、毎年600億円を超える赤字を見込む広島県など、各県とも財政状況が厳しい中で、本当に中国地方の将来あるべき姿や戦略的な施策が描き切れるのかどうか疑問であり、心配な部分でもあります。今回は、財源問題はとりあえず置いておいて構想を描くということもあるのかどうか、そのあたりについて事務レベルではどのような協議が進められているのか、お伺いします。

○答弁（政策企画課長） 広域地方計画の策定状況等でございますけれども、広域地方

計画の策定につきましては、先ほど御説明いたしましたように、協議会の枠組みを活用して、国、県、市町村、経済団体といった関係の団体と合意形成を図りつつ、現状、課題、それからポテンシャル、将来像、将来像を実現するための施策について、これから検討していくことになっております。これらの構成団体の共通認識を有して、それぞれの立場で事業を実施して、中国圏の発展のための努力をすることによって計画を実現していきたいと考えております。

財政状況が厳しいというお話もございました。今回の広域地方計画では、実施過程における実効性を担保するために、推進体制やモニタリング、こういった体制についてもあわせて検討し、計画の中に位置づけることになっております。こういったことを検討しながら、さらに広域地方計画において示す方向性を実現するために、別に社会資本整備ブロック計画が策定されることになっております。この広域地方計画とブロック計画を両輪として計画実現に取り組んでまいりたいと考えております。

○質疑（山下委員） 次に、計画の中身で、今回特徴的なものについて現段階でどのように構想されているのか、お伺いしますが、今までと違う切り口として、一つの県を超えた広域的な施策、また全国計画の中でも地域戦略視点として触れられております東アジア各地域との交流、連携の現状、東アジアの中で独自色を出せと書いてあります。これについてはどのように考えておられるのか、お伺いしたいと思います。

○答弁（政策企画課長） アジアとの関連でございます。中国圏広域地方計画の中身につきましては、これから具体的な協議をしていくことになっておりますが、昨年度、事前に地方計画の検討をするために設置したプレ協議会というものがございます。この協議会の中におきまして、中国圏を取り巻く時代の潮流、及び欧米に加えて拡大する東アジアとの経済交流を明確に位置づけていこう、また中国圏のポテンシャルにおいては、東アジアにおける交流の歴史と地理的優位性を位置づけていこう、さらに中国圏の将来像として東アジアを初め世界に開かれた交流、連携を盛り込んでいくべきではないか、そういった議論がなされております。もう少し具体的に申しますと、グローバルゲートウェイ機能の強化ですとか、国際経済交流の推進、インバウンド観光の振興といったものを位置づけていくべきではないか、こういった議論がされております。これまでのこうしたプレ協議会の議論をもとに、今後、協議会で具体的なプロジェクトの内容を詰めてまいりたいと考えております。

○要望（山下委員） この広域地方計画が将来の道州制の青写真、試金石となるよう、独自色のあるもの、将来役に立つものにしていただくことを期待しておりますので、しっかりしたものを策定していただきたいと思っております。

○質疑（芝委員） 香港エクスプレス航空が5月に動き出し、あっけなく運休したのですが、私たちも、路線が開設されて、6月に会派で香港へ行きました。香港エクスプレス航空の方へも御礼かたがた、今後しっかり育てましようと言って、向こうは担当役員が出てきまして、行くときにちょうど広島空港での5月の1カ月分の搭乗

率が出まして、それが47%ぐらいで、少しスタートの搭乗率が低いので心配ですねというような話を向こうでしました。香港エクスプレス航空からは、いやいや、まだ我々のPR不足があるので、これから大事に育てたい、少々数字が低いことではこの計画は変更しません、末永く育てます、広島県の方もよろしくというような話で、喜んで帰ってきたのですが、帰ってきて間もなく運休ということになったのです。経営者もころっと変えて、そういう方針を出してきたので、何か向こうサイドにもあるのだろうと思うのですが、県と香港エクスプレス航空との交渉過程で、将来の見通しを含めて、何かもう少しじっくりと詰めておく必要があったのではないかと。民間ベースですから、採算性がとれないということになれば、すぐああいう態度をとるのは、これはもうやむを得ないことではあるのですが、事前の協議、将来性といったところの詰め方が私は甘かったのではないかとと思うのですが、いかがでしょうか。

○答弁（空港振興課長） 実はこちらに関しまして、香港エクスプレス航空という会社と広島県の交渉過程を率直に申し上げますと、2月でございましたけれども、ある日突然やってきて、広島便を就航しますという話でございました。我々は半信半疑でございまして、本当に直前まで実際就航するのかどうか心配をしていたところです。実は4月に入りまして、まだ国土交通省に運航の申請ができておらず、4月中に運航申請がされて、それが急遽認可になった。

実はこれは、香港政府と国土交通省のオープンスカイという政策で、これまでの航空協定によって路線を決めるということではなく、もう自由にしますという協定がことしの1月31日に結ばれて、香港エクスプレス航空はその協定を受けて、急遽日本への就航を決めたということで、我々との事前の交渉がほとんどなされないままに就航したことは事実でございます。

ただ、オープンスカイになってまいりますと、こういったことが間々出てくるのかということもこれからの実態だろうと思えます。

5月1日に就航したわけですが、実はそういった突然の就航でございましたので、就航時点では、広島市内、県内の旅行代理店に香港エクスプレス航空を使った旅行商品がほとんどなかったというような状況でございます。我々といたしましては、大急ぎで旅行代理店等にも働きかけをしまして、やっと店頭商品がそろってきた7月の時点で、急遽社長以下首脳陣が総入れかえになりました。それに伴い経営方針が大幅に変わって、以前の経営者や首脳の方は、日本の地方空港へ路線を張っていくという方針でございましたが、新しい経営者の方は、関西空港の方で路線を張りたいということで方針転換されました。

今までは、航空交渉を行う場合には、空港への乗り入れというのは交渉で決まりましたので、簡単にそういうことが起きることはなかったのですが、オープンスカイの中でそういったことが起きてきたというか、可能になったということでございます。

今の香港エクスプレス航空が非常に端的な例でございますが、今後オープンスカイは、国の方も広げておりますし、特に今の航空情勢は非常に厳しいものがあります。ローコストキャリアというようなものも出てきておりますので、今後ともこういったことが起きる可能性はあるとは考えておりますが、我々としては、できるだけ安定した運航が確保できるように今後とも頑張っていきたいと考えております。

○要望・質疑（芝委員） オープンスカイでいろいろな企業がどんどん出てくると思うのですが、慎重にやってもらいたい。この前香港の本社に行ったときも、もう人を運ぶだけではなく、香港市場でも日本の農産物とか日本食が随分評判が高いので、そういう食材やいわゆる貨物の方にも力を入れたいと、こちらが喜ぶようなことばかりを言うと思ったのですが、あっけなかったもので、非常に残念です。これからもひとつ慎重にやってもらいたい。航空路線が新たにふえるということは望ましいのですが、このような形で消えてしまったのでは残念過ぎるので、よろしく願います。

それからもう一つ、同じように見てはいけないのですが、広島―釜山のフェリーについてです。もう少し新しい船になるのかと思っていたら以前と似たようなものですし、これも結果的には老朽化した船の故障が引き金になって廃止になったのですが、やはり採算ベースに乗ってこなかったということです。あの船の第1便に私は知事と一緒に乗って行きましたが、そう大して天候が悪いわけでもないのに、船酔いでもう二度と乗らないと言わなければいけないぐらい揺れました。だから今回のこの船も二の舞になりそうで心配をしているのですが、失敗とは言いませんけれども、同じようなことを繰り返さないようないろいろな施策をしっかりと打ってあるのかどうか、その辺はどうですか。

○答弁（港湾管理課長） 前回のウンハの轍を踏まないように、受け入れサイドとしてもしっかりとした対応をとる趣旨のお尋ねだったと思います。先ほど申し上げました安全航行上の問題については、船長が前回のウンハよりも長くなる関係で安全に接岸できるか、船首を域内で安全に回すことができるか、そういった技術的な面での検討につきまして、結果はまだ正式にこちらに伝達されておりましたが、先週末に検討されております。

それから御指摘もありましたように、船齢を見ますと27年ということで、前回のウンハの事業休止の事由は、故障の修理に対応ができなかったということです。そのあたりについては、世昌海運からは大丈夫ですという話を聞いています。それとまだこれは先の話でございますから、なかなか今明言できる状況にはございませんけれども、将来的には現在航行予定の船にかわるものというような話も多少いただいております。

何せデーロン本体が実は契約としてもまだ仮契約の段階でございます。そのあたりの状況を見ながら、私ども受け入れサイドとしても、何ができるかについて十分考えていきたいと思っております。

もう1点、採算ベースのお話があったかと思えます。これも世昌海運からの聞き取りでございますが、1便当たりの採算ラインで旅客が片道約230名です。それから貨物も積みますが、コンテナで18個とお聞きしております。

それと同時に、世昌海運の方では当面3年間は赤字も見込んでいる、セールス等も進めながら、4年後には黒字転換に向かいたいということでもあります。

- 要望（芝委員） やはり最終的には営業ベースでしょうから、3年ぐらいは赤字でもやってくれるという、しかも担当常務が広島へ入り込んで営業活動をするという意気込みですから、余り心配しなくてもいいのかもわかりませんが、観光客の確保は、広島からも全面的に支援をしてあげないといけないと思うのです。修学旅行であるとかいろいろなメニューを広げてあげて、最終的にはやはり営業ベースで判断するようになりますので、応援もしっかりしてあげ、路線の安定化をぜひしてほしいと思います。

それから、先ほどの香港エクスプレス航空なども、契約に3年間というようなことが入れられるかどうかは別としまして、今回の世昌海運のように、3年は赤字を覚悟してでも頑張るといような約束や発言ぐらいは、香港エクスプレス航空あたりでもとっておいたらよかったと思いました。ひとつ広島、釜山と両方で協力してぜひ成功させてほしいです。

それから、船が古いのはもうしょうがないのですが、最近の観光船というのは、ローリングやピッチングなどについても揺れ防止がついているそうです。それをつけろと言っても無理でしょうが、本当にあの船で大丈夫なのかなと心配しておりますので、要望だけしておきます。

#### (4) 現地調査についての協議

現地調査の日程等について委員会に諮り、11月6日（木）～7日（金）の1泊2日で行うこととし、調査地の決定等については、委員長に一任することに決定した。

#### (5) 閉会 午後2時10分