

《議 題》

（1）帯広空港運営事業等実施方針について

【理事者報告】

《当該委員会における質疑内容（岡坂忠志）》

Q1 更新投資負担について、年度毎に詳細に金額が記載されているが、原則としてこのとおりのスケジュールで工事を実施することを想定しているのか。

A1 今回お示した公的負担の上限額は、過去の実績や施設の現状、また、現行の単価等を勘案し、4管理者共通のアドバイザーが、各施設の耐用年数など共通の考え方に基づき、事業期間全体で必要となる施設を維持するための工事費用を推計したものであり、この推計に基づき、事業費の削減提案を求める。

また、当初提案の計画を基本としながらも、民間委託後は毎年、5年間の中期計画や単年度計画を提出させることを予定しており、施設の現状を踏まえた工事等の必要性や金額の妥当性を市としても精査したうえで、必要な事業のみ実施していく。

工事費については、施設の状況や積算根拠により変動すると考えられるが、当初提案で示された事業期間全体における更新投資の総額で市は債務負担行為を設定することとなり、その額を超えての負担は行わない。

Q2 更新投資負担の財源内訳について、国や道の補助金が記載されているが、30年分の補助に対し、確約されているのか。

A2 国や道の補助については、現在と同じ補助制度として算出したものであり、民間委託以降も公的負担が伴う場合には、国庫補助等が現在と同様の取扱いになることについて、国に確認している。

Q3 運営にかかる分の各年度ごとの支払上限額の詳細は募集要項等の公表時に示すとなっているが、考え方として今日示された運営費想定額から収支改善効果を差し引いた額になっていくのか。

加えて、主な収入である着陸料等の見込みは、乗り入れの増を見込んでいない数字となっているが、こうした点の改善を民間事業者からの提案に期待しているのか。また、駐車場についても、もし仮に有料化の提案があった場合、運営に係る公的負担の軽減につながっていくものと理解しているのか。

A3 まず1点目の運営費想定額から収支改善効果を差し引くのかということについては、一体化収支による改善効果を反映した上で、この総額72億7600万円を示しているため、募集要項時にはこの総額を年単位に平準化して額を示すことを予定しており、収支改善効果を含んだ額となる。

次にこの推計では民間委託による成長は見込んでおらず、現状の数値になっている。民間委託によって見込まれる収支の増については、事業者の提案内容や事業計画によって大きく変わるものであると認識しており、行政側から一定の見込みの数字を示してし

まうことで、事業者からの提案の幅を狭めてしまう恐れがあることから、あくまでも現状の数値で推計し、それを負担上限額とする。そこから事業者がどの程度収益を伸ばして公的負担を軽減できるかという提案を求めるという形を4管理者協議の上で採用した。

以上のことから、仮に駐車場に関して有料化の提案があり、それによって得られる収益が発生した場合は、運営にかかる公的負担軽減のほか、とち帯広空港の活性化に資する投資などに充てられると認識している。

**Q 4 車両の更新費用を更新投資から運営に入れ替えた理由はなにか。**

A 4 空港化学消防車や除雪車両などの特殊車両は高額であり、更新投資での負担の場合、実費での支払となり、公的負担の年度支払額が大きくなることが想定される。

こうしたことから、実施方針に記載したが、運営費については、各年度の支払い上限額を設定する予定であり、運営費に車両更新を入れることにより、支払額の平準化を図ったもの。

**Q 5 過去の委員会で、昨年公表した基本スキーム（案）に対し、民間投資意向調査（マーケットサウンディング）やパブリックコメントなどの意見を反映し、実施方針を策定するとの答弁があったが、どの程度の意見が寄せられ、どのような意見を反映したのか。**

A 5 昨年7月末に基本スキーム（案）を公表し、その後9月11日までの期間に民間投資意向調査およびパブリックコメントを実施した。

民間投資意向調査は、参入を検討する110社の事業者に参加いただき、様々な意見が寄せられたほか、パブリックコメントでは11件の意見をいただいたところ。

これらの意見を踏まえ、事業期間の決定や空港運営の段階的移行、少数株主枠の設定、協議会のあり方などに反映した。

**Q 6 確認の意味を含めて何うが、今回公表された「実施方針」は、空港民間委託の取組みにおいて、どのような位置付けのものか。**

また、4月中には募集要項が公表になるとのことだが、それとの違いは。

A 6 昨年7月に「基本スキーム案」を公表してから、参入を検討する事業者に対する意向調査や、パブリックコメントのほか、議会での論議などを踏まえ、国や北海道、旭川市などこの事業のより詳細な制度設計を行ってきた。

実施方針は、これまでの検討結果を踏まえ、参入を検討する事業者や帯広市においては市民や議会への情報提供を目的として、事業内容や事業者の募集・選定に関する事項などについて定め公表したものであり、4月5日より、この実施方針に対する意見も幅広く募集している。

なお、今月公表予定の募集要項では、実施方針に対する意見を踏まえ、必要な修正を加えるほか、事業者が公募するための手続きや審査基準、審査委員を公表する予定である。

**Q 7 この公表した実施方針に対して意見を募集しているとのことであるが、誰でも意**

見を出すことができるのか。

また、7空港全体に関する意見や、とちち帯広空港に対する意見なども想定されると思うが、どのように取り扱うのか。

A 7 実施方針は各管理者のホームページで公表しており、意見についても、参入を検討している事業者等に限らず、誰でも提出することができる。

また、国、北海道、旭川市及び帯広市の4つの実施方針に対する意見の提出窓口は一本化しており、7空港全体に関する意見でも、単独空港に対する意見でも、提出が可能。

いただいたご意見を参考に、4管理者協議の上、必要に応じて実施方針の見直しを行ったり、募集要項へ反映させたりすることとしている。

**Q 8 募集要項を公表した後、国が設置する審査委員会で7空港を一体的に審査するということだが、なぜ国が設置するのか。市は関与できないのか。**

A 8 7空港を一体的に運営する事業者を選定するにあたって、審査の効率性を確保する観点から、4管理者間で協議した上で、国が代表して審査委員会を設置することとした。

国が設置するというのはあくまで事務的な取り扱いに関してのみであり、その審査の手法や審査委員の構成、選定基準などについては、他の管理者等と協議して決定していくものであり、市として関与している。

**Q 9 では、審査手法はどうなるのか。また、審査委員はどのような人選を想定しているのか。**

A 9 審査は、7空港全体に関する提案のほか、各空港に対する個別の提案、さらには国管理空港の運営権対価やとちち帯広空港、旭川空港、女満別空港の負担軽減に関する提案について、評価することとなる。

選定の際には、広域的な観光周遊ルートの形成を通じた広域観光の振興等、一体的な空港運営につながる提案内容を総合的に評価することで、とちち帯広空港を含む道内7空港全体の発展につながる事業者が選定されるものと考えている。

また、先行事例では、航空業界や財務、法律などの有識者をはじめ、北海道に精通した審査委員も選出される予定であり、帯広市も管理者の立場で参画を予定している。

**Q 10 帯広市も審査に参画するということだが、いつ、どのように選定するのか。**

A 10 4管理者を中心に7空港の所在自治体と協議し、地域の意見を代弁できる、適切な審査員を、募集要項の公表までに選定する。

審査委員が誰になるかについては、募集要項と併せて公表する選定基準において、審査委員や配点などについて公表する予定であるが、先行事例では地域の精通者として、副知事や副市長などが審査委員として参加している。

**Q 11 スケジュールを見ると、募集要項が公表されてから、夏には一次審査を行うとのことであるが、その結果はどのように公表されるのか。**

A 11 審査が始まると、事業者の応募状況や審査の途中経過などについては、平成31年夏ころに予定している第二次審査終了まで、議会等にも報告することはできず、審査

結果の公表については、第二次審査終了後の優先交渉権者決定の際に、第一次審査結果と合わせて公表することとなる。

**Q 1 2 第二次審査が終わるまで一切審査内容は公表できないとのことであるが、その理由は。また、第二次審査が終わった段階ではどのような情報が公表されるのか。**

A 1 2 審査途中における情報開示は、どの事業者がどのような提案をしたか等が公表されることになり、その後の提案や審査、また、並行して行われている他の空港の民間委託にも影響を及ぼす可能性がある。

このようなことから、審査委員会は公平性を保つため、非公開で行われ、優先交渉権者決定の最終段階での公表となる。

第二次審査終了後に公表される内容は、先行事例においては、参加企業名、一次審査および二次審査の項目ごとの得点、優先交渉権者の提案に対し、審査委員会がどのような評価を行ったのかなど、審査委員会の議事録も含めて公表しているものであり、本件も同様の扱いとなる見込み。

**Q 1 3 優先交渉権者が決定するまで情報開示は行わないとのことだが、優先交渉権者以外の提案も公表するのか。**

A 1 3 優先交渉権者以外の提案は、審査委員会における評価点数は公表されているものの、その提案の具体内容については、先行事例においても公表していない。

各事業者からの提案内容には、企業独自のアイデア、技術、ノウハウが多数含まれており、後に続く他空港の民間委託への影響も大きいと考えられるため、このような取り扱いになっている。

**Q 1 4 スケジュールを見ると、今月公表予定の募集要項の開示から、平成 31 年 7 月頃の優先交渉権者決定まで 1 年 3 か月程度の長い期間となっている。選定になぜこれほど時間をかけるのか。その間、議会は関与できないということか。**

A 1 4 約 1 か月間の一次審査で 3 者まで絞り、競争的対話を経て、約 2 か月間の二次審査にて審査委員会が優先交渉権者を選定する。

審査期間以外に、事業者が提案を検討・作成する期間が、一次では約 4 か月、二次で競争的対話を含めて約 8 か月と予定しているが、より良い提案がなされるよう、また、審査を慎重に行えるよう、必要な期間だと認識している。

なお、審査の期間において、事業者の提案内容等についての開示はできないが、審査期間中において、議会論議の内容や、新たに事業者に対して求めていくことなどが発生した場合は、競争的対話の場などにおいて、市から事業者に対して地域の情報や意向として伝えていく。

**Q 1 5 競争的対話とは、具体的にどのようなことを行うのか。**

A 1 5 競争的対話では、滑走路やビル施設などの施設の現況把握、収支の状況、空港の周辺環境対策の取組みや利用促進策など、第一次審査を通過した事業者が、第二次審査に向けて提案を行うために事業者が更に詳細な情報収集を行うもの。

市は現地調査や資料提供依頼への対応のほか、質問・確認事項への回答などの作業を行っていく。

また、市から、事業者に対し、空港の課題や利用促進に関する取り組み状況、事業者への要望等を詳細に伝えていくことができる場でもあるため、それらの機会を有効に活用し、より良い提案がなされるよう努めていきたい。

**Q 1 6 先の話になるが、運営者の指定については、議会の議決となる。優先交渉権者の提案の概要しか示さない中で、市議会として判断出来るのか。判断材料が少ないのではないか。**

A 1 6 帯広市も参画する審査委員会において、公平・公正に選定された結果であり、その提案内容をもって、運営者として指定するに値する提案かどうかを議会にご判断いただきたい。

帯広市としては、北海道全体における空港の利用促進、経済の活性化に資するようより良い提案がなされ、公平で公正な審査を行えるよう、4 管理者をはじめ空港所在自治体などと慎重に選定手法の仕組み作りを進めてまいりたい。

**Q 1 7 平成 32 年 1 月に 7 空港一体のビル経営開始、平成 32 年 6 月から平成 33 年 3 月までに滑走路等の運営移行とあるが、どのような趣旨か。  
また、新千歳と旭川が先行する理由は何か。**

A 1 7 ビル事業に関しては、株式譲受であり、従業員や各種契約については、継続することになり、7 空港同時の開始が可能であり、平成 31 年 10 月に実施契約書を締結した後、株式譲受と手続きを行い、平成 32 年 1 月に 7 空港一体でビル事業を開始する。

国や市が管理している滑走路等の運営については、昨年実施した民間投資意向調査での事業者の意見も踏まえ、夏の繁忙期及び冬の降雪期のピークを避けつつ、十分な引継期間を確保する観点から、平成 32 年 6 月頃より順次、段階的に運営を移行していくこととした。

民間投資意向調査において大規模空港から段階的に開始したいという意見が多かったことを踏まえ、国管理空港と地方管理空港からそれぞれ最も大規模である空港をひとつずつ先行して運営開始することとした。

**Q 1 8 地域との「覚書」に関して改めて伺う。昨年 8 月 2 日の当委員会において、実施方針の公表の際に併せて示す実施契約書（案）において整理していくと明確に答弁されている。今回、この実施契約書（案）は示されず、募集要項と一緒に公表されることとなったことから、改めて「覚書」の扱い、担保の方法について、どうなるのか伺う。**

A 1 8 地域との覚書については、実施方針に記載していないが、市が継続していく協定として、今後、事業者に対し開示する資料の中に明記する取扱いを予定している。

民間委託を行った後についても、運営者と連携しながら、覚書の当事者として、市の立場・関与は従来と変わりなく継続していく考え。

Q19 実施方針にある追加株主枠の関係伺う。10%を上限として議決権を有する株式の発行が可能とされているが、この趣旨はどういったものなのか。以前、マーケットサウンディングや基本スキーム案のパブリックコメントの際、地元経済団体から地元出資枠の設定が要望されていたと記憶しているが、こうしたことを含んだ対応と理解していいのか最後に伺う。

A19 運営者の構成企業以外からの出資枠について、昨年実施した民間投資意向調査やパブリックコメントでのご意見を踏まえ、10%を上限に追加出資を可能としたもので、先行事例の福岡空港と同様の取扱いとなっている。

また、この株主枠は、空港経営を共にするパートナーとして運営者がその出資者を主体的に選ぶことができるものであることから、その対象を地元と限定してはいないものの、運営者との協議が整えば、地元にもその枠が活用されることもあると考えている。