

平成14年9月定例会総務常任委員会 10月15日

(鈴木和夫君) 公明党の鈴木和夫でございます。

私の方は、関空問題を中心に御質問申し上げたいと思いますので、よろしく御願い申し上げます。

先週の十月十一日に、政府の方の交通政策審議会の航空整備部会が行われまして、新聞によりますと、上下分離方式が撤回されたというような報道がありまして、これに府からも山田部長が参加されておられますので、その辺の事実関係はどうかということと、この上下分離方式を府として断念したのかどうか、また引き続き求めるのかどうか、今後大阪府としての関空会社の経営形態に対する取り組みをどう考えておられるのか、三点についてまず最初に部長の御意見をお聞きしたいと思いますので、よろしく御願います。

企画調整部長(山田信治君) 先週の金曜日、十一日でございますけれども、航空分科会の空港整備部会が持たれまして、国際拠点空港三空港の関係八団体から意見の聴取があったところでございます。

聞かれました内容は、国際拠点空港の経営の民営化等に関する考え方についてということでございますけれども、八月の末に、上下分離につきましては現実的であつ適切であるという中間取りまとめがなされて一月少したった時点でございますので、上下分離のあり方について聞くということについて若干理解しかねる点があったわけでございますけれども、三拠点空港の関係者がすべて呼ばれるということでございますので、私、空対室長とともに出席をいたしまして、府の考え方を述べたところでございます。

現時点で、国としては、三拠点空港の民営化方策の手法として上下分離が適切であり現実的であるというふうになされている中の意見でございますので、意見としては言いにくい状況下にあったわけでございますけれども、いずれにしても私どもがなぜこの間上下分離を支持してきたのか、今後どうあるべきなのかということについて若干の意見を申し上げたところでございます。

御承知のように、国際空港につきましては、グローバル化がこのように進展いたしておりますし、国際的な競争がますます激化するというふうなこともございますので、国際空港のコストを引き上げまして、質量ともに機能をレベルアップしていくということは喫緊の課題であるという前提に立ちまして意見を申し上げたところでございます。

上下分離案につきましては、昨年九月、国が特殊法人改革の一方策、特殊法人改革について国際拠点空港に関してどういう方向を示すのかということで、国がある意味で地元の意見を聴取することなく国のお考えとして提示をされた方向でございますので、本来でございましたら、それを維持するにいたしましても、それを撤回するにいたしましても、国の独自の判断に基づいて撤回するならば撤回するのか、撤回した上でどういう方向を見出すのか、責任をもって国が提示すべきというふうな考えておりましたけれども、とりあえず御意見を申し述べました。

私どもが申し上げました意見は、国際空港の民営化方策、特に国際競争力を強化するための手法として民営化、民営化を行うための手法としての上下分離という文脈の中でとらえまして、国が責任をもってその方向を示されたということを一点評価しながらも、具体的には国が我々に示しておりました前提条件、例えば新たな財政発動はしないということとか、それから債務の償還は三十年を超えることはないとか、そういう前提条件の中で考えたときに上下分離は適切であろう、現実的であろうというふうな考えて支持してきたこと、しかし三空港の国際競争力を強化する、それを行うための民営化を推進するという文脈が維持されるのであれば、何も三空港にこだわる必要もございませんし、ましてや今申し上げました前提条件、財政の問題でありますとか、債務償還の問題でありますとか、そういう前提条件も取っ払って一から議論するというのであれば、あえて上下分離にこだわらないということをお願いしたところでございます。

分科会の結論としては、今後新たな方策を模索するというふうな結論になりましたので、新聞報道がなされておりますように、実態上も上下分離の撤回というふうな受けとめざるを得ないわけでございますけれども、いずれにしても三国際空港の競争力強化というのは喫緊の課題でもございますし、国自身が年末までにその結論を得るということを明言しているわけでございますから、関空も含めて、成田、中部、三空港について責任ある民営化方策が当然に示されるべきだ。その示された中で、地元としても御意見を申し述べる機会があれば御意見を申し上げ、評価すべき点があれば評価もし、それに対して適切に対応することになるかというふうな考えておるところでございます。

(鈴木和夫君) 整備部会の意見、部会長さんの意見を総括しますと、大阪府が期待しておった上下分離方式

が難しいという中で、成田の空港の民営化を進めて、それに対する民営化に基づく果実を関空に投入するというのも一つの方法でしょうし、何らかの関空に対する政府のそういう支援がなければ、関空というのは将来的にも民営化は成り立たないわけでありますから、現時点で大阪府としてその上下分離方式にかわるような方策というのはお考えかどうか、もしあるのであればお示し願いたいと思います。

企画調整部長（山田信治君） 先ほど来申し上げておりますように、国際拠点空港は、国が設置運営をする第一種空港でございますので、その国際競争力を強化していくための民営化方策を示すのは国自身でございますので、地元から何らかの方策を示すことはないというふうに考えております。しかし、私どもが関空の現状を考えましたときに、立地コストの違いによる膨大な債務を背負っておる状況下でございますので、その債務に対して何らかの手当てをもって軽減もしくは切り離すというふうなことがなければ、早期の民営化というのは不可能だというふうに考えておりますので、そういった意味からの意見だけは申し上げたところでございます。

（鈴木和夫君） そういたしますと、関空の会社というのは、六七%政府が出資し、大阪府も一〇%出資しているということで、出資者の立場で、今言いましたように三空港に対する、中でも関空に対する支援策というのは今後国から出るんでしょうけれども、ただ成田を特殊法人から民営化する分については二〇〇四年にするというようなお話も聞いてますし、それから以降の話になるわけですから、関空に対する支援策というのは大分先の話になるわけです。現時点では、関空に対してどうするのかという、大阪府の出資者の立場から何点が質問したいと思うんです。

特に成田と比べて関空の落ち込みというのは、テロ事件がありましたけれども、特に関西経済圏の地盤沈下という大きな原因、バックヤードのそういう問題等もあると思いますけれども、特に成田がああいう形で整備されて、また羽田空港そのものが国際化というような話も聞いておりますし、中部空港ができれば、国内で三つの国際空港としての競争をしなきゃならない。その間に特に上海あるいはソウルの国際空港もアジアのハブ空港を目指して頑張っているわけですから、そういったしと関西国際空港にとっては大変厳しい状況であると、そういったことがあるんです。そういったことを考えましても、現時点で政府の支援を待つということもありますけれども、関空そのもののでこ入れを大阪府としても出資者の立場からしなきゃならない、そういうふうな考え方から何点が質問をしたいんです。

特にことしに入りまして、関西空港に新しく乗り入れした会社、エアライン、そしてまた便数が幾らあるのか、同時にことし一月以降、成田に対して新規の乗り入れが幾らあったのか、ちょっと御報告願いたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貞君） まず、関西国際空港のことしに入りましてからの新規乗り入れですけども、ことしの七月から中国南西航空が週当たり二便就航しております。これは、成都に向けての就航でございます。それから、この十月から、エミレーツ航空、アラブ首長国連邦に所在する航空会社ですけども、その都市でございますドバイ - 関空間に週当たり四便の就航をしております。

一方、成田空港でございますが、成田空港につきましては、この四月に二千八百メートルの暫定滑走路が供用されまして、それまで滑走路一本で年間十三万回の発着回数の空港容量でしたけれども、暫定滑走路が供用されることで二十万回の空港容量になるということで、この供用以降、便数、会社名で言いますと合計十社、週八十八便が成田と世界各都市の間で新規に路線が結ばれるに至ったという状況でございます。

（鈴木和夫君） その成田に入っている会社名と便数をもう一回おっしゃっていただけませんか、一月一日以降です。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貞君） 四月以降で言いますと.....

（鈴木和夫君） 一月以降。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貞君） 済みません、私の手元には三月以降になりますけれども、まずエアージャパンがソウルに対しまして週当たり七便、メキシカーナ航空がメキシコシティに対しまして週二便、これがいずれもことしの三月でございます。

四月十八日、暫定滑走路供用以降の数字ですけども、エアーニッポンが台北に対しまして週七便、中国北方航空が瀋陽に対して週二便、大連に対して週四便でございます。エパー航空が台北に対しまして週十四便、チャイナエアラインが台北に対しまして週二十二便、ホノルルに対しまして週五便でございます。ニューギニア航空が、ポートモレスビーに対しまして週一便でございます。モンゴル航空が、ウランバートルに対しまして週三便の就航でございます。中国南西航空が、成都に対しまして週四便、重慶に対しまして週二便、五月に入りまして中国南西航空が、上海に対しまして週七便、西安に対しまして週二便でございます。中国南方航空が広州に対しまして週七便、それからベトナム航空が、ホーチミンシティに対しまして週六便、ハノイに対しまして週二便というデータとなっております。

(鈴木和夫君) ことしに入りまして暫定滑走路が開通したということでキャパがふえたということもありますけれども、関空でことしに入って二社六便ということに比べて、成田が今おっしゃった分からいくと十二社の九十七便になると思います。その十二社のうち九社がアジア系というアジアからの飛行機会社なわけでありまして、何でこれだけ成田に流れていくのか、もし原因をおつかみでしたら、ちょっとお示し願いたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長(宮崎幸貢君) 先ほど申し上げましたように、成田空港につきましては、この四月十八日に暫定滑走路が供用されております。それに伴いまして、空港容量が十三万回から二十万回、年間発着数ですけれども拡大したということがございまして、成田空港につきましては、ここ十年ばかり、おおむね年間十三万回ぐらいの発着回数で、いわば容量の限界がありますことから、そこで頭を抑えられていたということでございます。一方で、首都圏に対する航空需要というのは、相体的には強いという面がございまして、これまで抑えつけられていた需要が暫定滑走路の供用で枠の中で大きく拡大したというふう考えております。

特にアジア方面につきましては、従来から、関西国際空港が大阪、関西圏の経済活動の地盤も含めまして強みとしていたところございまして、その方面で成田空港で中国路線がふえているということは関西国際空港にとって大きな課題だと考えております。ただ、この面につきましては、一つは発着枠が拡大する中で、いわば一種の場所取りというふうな現象もございまして、ふえた枠の中で各エアラインがその枠を他社にではなしに自社に回すというような行動をとっている面もございまして、そういう点も考慮しながら、関西国際空港株式会社に対しましては、引き続き関西国際空港の強みでございましたアジア方面の路線を一層充実できるように、一層の努力を払うように求めていると考えております。

(鈴木和夫君) 成田に対してこれほどの需要があるわけですから、アジアから、また特に世界からも日本に対する需要というのはあると思うわけですから、それをいかに関空に持ってくるかが私たち関西における一つの使命じゃないかと思うんです。

ただ、いつも論議になるのが、その中で特に関空のエアラインの航空会社が入ってくる利用料金が安いという話がいつも話題になるわけですが、改めてちょっと確認をさせていただきたいんですが、関空会社の方の一つは着陸料、停留料、それからボーディングブリッジの使用料、それから四つ目が手荷物取り扱いの使用料、それから給油の取扱手数料、チェックインカウンターの使用料という形で、今まで特に着陸料が大変象徴的に対比されるんですけども、それ以外にエアラインにとっては今言いました七つの項目がそれぞれ関空は大変高いというような話も聞いておりますので、この部分につきましてはどのような金額になっているのか、お示しを願いたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長(宮崎幸貢君) 関空の諸料金の設定につきましては、今御指摘の点、全部御報告できない点もございまして、主に成田空港との比較で御報告させていただきますと、まず着陸料につきましては、これはジャンボ、ボーイング七四七・四〇〇と言われる重量三百九十五トンの場合ですけれども、関西国際空港の場合、現在一機当たり八十三万円になっております。成田空港につきましては、この点は成田空港の方が高くて九十五万円の設定となっております。

停留料につきましては、これは二十四時間ごとに算定されますが、関西国際につきましては二十四時間ごとに七万九千円でございます。対しまして成田空港は、七万一千円となっております。

国際線のボーディングブリッジの使用料でございますが、関西国際空港につきましては、一便当たり一万四千六百円、対しまして成田空港につきましては、旅客サービス施設使用料 - - P S F C と言っておりますが、一人当たり二千四十円を徴収している中でこのボーディングブリッジの使用料が徴収されるという内数になっております。したがって、ボーディングブリッジ単独での使用料は、関空でのみということになります。

あと、航空会社のチェックインカウンターの使用料につきましては、関空につきましてはワンポジション、ブースということになるかと思いますが、月当たり約二十一万円、対しまして成田空港は、月当たりワンポジション約十七万円ということになっております。

それから、航空会社の事務室賃料につきましては、関空が月平米当たり九千九百円、対しまして成田空港が月平米当たり八千六百六十円のデータとなっております。

あと、給油施設使用料につきましては、今手元に持っていないんですけども、たしか関空の方が二割方ぐらい成田よりも高かったかと記憶しております。

(鈴木和夫君) 数字をお持ちだと思っておりますけれども、私の方で、給油につきましては関空がリッター当たり四・九円ですが、取扱手荷物の方のバゲージの関係は国際線で十一万八千八百円ということで、成田は五万五千円という形で、搭乗ブリッジの使用料につきましては、関空が一万四千六百円に対して、成田についてはただという形で、エアラインから見ると、関空の着陸料以外についても大変高いという形がありますから、日本にお

ける関空と成田と競合ということを考えると、やはり成田と同じぐらいの価格に持っていく努力も必要ではないかと思うわけですよ。

僕があえて聞きたいのは、むしろ成田との競争よりも、特にお隣の韓国のソウルでありますとか、中国の上海がやはりこれから関空にとっても一番脅威になると思うわけですが、同じ今の七項目、それと先ほど言いました施設利用料も含めて旅客の方も含めた形の七項目について、ソウルのインチョン空港と上海の空港のこの料金をちょっとお示し願いたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貢君） すべてのデータについてそろっていないところもございますし、それから各空港によりまして、各使用料の範囲でありますとか、それからその徴収の仕方が異なるところがございます。その中で着陸料と停留料について把握しておりますので、その点を御報告させていただきます。

まず、着陸料につきましては、先ほど御報告いたしましたように、関西国際空港についてはジャンボ一機当たり八十万ですが、ソウルのインチョン空港につきましてはジャンボ一機当たり三十二万円、それから停留料につきましては二十四時間ごとに関空が七万九千円に対しまして、インチョンにつきましては、反対に二十四時間単位で十六万円ということになっております。

（鈴木和夫君） 着陸料と停留料以外の価格というのは、わからないんですか。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貢君） 関空会社を通じて種々調べたんですけども、それぞれの単位といたしますが、徴収していないものとか、例えばボーディングブリッジの使用料につきましては施設料全体の中に含まれている場合というふうなこともございまして、適切な比較ができないケースもございまして、結果としては個々のデータの整理ができておりません。

（鈴木和夫君） この質問に当たりまして、私、実際的には大阪府がそのデータを持ってないことは当然理解できます。関空の会社として、今後、特にこちらの方の関空が出された関空レポートという中にも、そういう特にアジアでのソウルとか上海と競合して頑張らないかんといいうふうに決意が書いてあるんですけども、僕は不思議に思うんですよ。同じ会社として競合していくであろう上海とか、あるいはソウルの飛行場のコストが何ぼかということ、同じ民営化を目指すのであれば、お互いに自分の企業努力としてやっぱり調査すべきだと思いますね。

今、着陸料と停留料しかわからないとおっしゃいましたけれども、例えばジャンボの七四七が一機向こうへ着陸したことによって、当然着陸料、それから停留料ですね、要するにとまる費用、それからボーディングブリッジを使う、それぞれ一機当たりに対するコストというのは全部持っているんですよ。関空さん自身が、今回のこの質問において、知っておって出さなかったのか、本当に知らなかったのか、どちらなんですか。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貢君） 個々の使用料項目につきましては、例えばボーディングブリッジの使用料でありますとか、バゲージハンドリングシステムの使用料等につきましては、各空港においてるんな提供の方式が異なる場合がございます、会社において情報を十分把握し切れていないという報告を受けておりますが、それにいたしましても一定の目安を設けまして、それぞれの空港との競争力において留意すべき項目がどの辺にあるのか、その分析に基づいて、空港としてのどういう営業活動をしていくべきか、これは関空会社として十分分析をして、今後の経営戦略のための材料としてそれをそろえるための最大限の努力をすべきであると考えております。

（鈴木和夫君） 関空が、確かに上下分離とかさまざまな要因はありますけれども、関空として株式会社でやっている限りは、やはり国に対しても、府がそういう企業感覚というかそういったものを持つことをもっと訴えてほしいと思うんですよ。本当に競争するんであれば、当然上海とか、あるいはソウル等の飛行場のあり方、経営そのものを分析した形で競合していくことを考えないかんわけやから、それを考えてへんということについては、僕は関空のそういう経営陣のあり方について大変疑いたいと思いますよ。その辺、今後、大阪府としても出資者の立場から、関空に対してはそういうふうな厳しい経営企業感覚を持ってもらいたいというふうに思います。

そこで、特に今言いましたように上海とソウルについてはこれから大変競合するわけですから、これと同じぐらいの単価にしなきゃならないでしょうし、またできなければ、ソウルや上海に対抗できるような、それ以上のサービスも考えなきゃなりません。そういったことについてはどうしていくのか、大阪府として強く言ってもらいたいと思います。

それとあわせて、今の関空の空港ビル、それからまたエアロプラザに対してそれぞれエアラインの事務所もございまして、また飲食店等のテナントもありますし、それからまた免税店等のそういうテナントもあるわけですが、この辺に対する賃料について、事務所、テナント、それから免税店に分けてちょっとお教え願いたい

と思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貢君） ターミナルビルの事務所使用料等につきましては、先ほど御報告したとおりでございますが、エアロプラザの店舗の賃料につきましては、個々の入居テナントと個別の交渉によって決定しているところでございますが、会社の方からは企業間の一種のプライバシーに当たる契約内容ということで、その賃料等のデータの公表につきましては差し控えたいということで報告を受けております。

（鈴木和夫君） 僕は、それはおかしいと思うんですよね。今、りんくうなんかでもさまざまな大阪府の第三セクターの分についても明確に単価等全部出ているわけですから、ターミナルビルの場所によっては単価が違うのも当然ですし、それを明らかにしないというのはどういうことなんですかね。今もホームページを開いたら、空店舗があって募集している、単価は書いてあらへんわけですよ。あれを見ても、だれが応募できるんですか。そういう形で、今実際的に何ぼの単価ということについての賃料について当然公開したって、別に何にもおかしくないと思うんです。何でそんなことを関空が出さないか、疑問に思っただけならいいんですけども、その辺どう思われますかね。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貢君） 特にエアロプラザのテナントにつきましては、入れかわりが若干あるということも踏まえまして、統一賃料というものは恐らくあるかと思っておりますけれども、その中で契約上の交渉ということで種々の交渉がなされているということで、会社としては公表できないという報告を受けております。

（鈴木和夫君） エアラインの方のお話を聞きますと、確かにこの部分についてのナショナルキャリアというんですか、例えばJALとかANAとか大手のエアラインについては、事務所のチェックインカウンターとかさまざまについて大変優遇していると。ところが、アジア、特に弱小のそういうエアラインについては関空の会社の方針としたらやはり差をつけていると、こういうことがエアラインの間では有名な話だそうございまして、そういう格差をつけるのも確かにいいかもしれませんが、例えばその場所によるとか、要するにそういうふうな部分での格差をつけるのはいいんですけども、そういうエアラインの格によって単価を決めるとするのは、僕はお役所の発想やと思うんですよ。飲食店のテナントにしても、エアロにしても、確かに正面玄関であるとか、利便のいいところについては当然高くなるわけで、それは当たり前の話なんですけれども、そういうようなことは別にして、ブランドで単価を変えるというのは一つの大きな問題点、経営そのものに何かしら民間発想じゃない、役所的な発想の単価の決め方がある。そういうことがあるから、こういった形でオープンにできないんだと思うんですよ。

エアロプラザの飲食店の単価とかテナントさんの部分を公表できないということは、僕は民間企業としてあり得ない話だと思いますし、それについてもここであなたにしましても関空に向いていかないかん話ですけども、大変言いづらい話ですけども、そのことについても要望しておきたいと思っております。

それから、特に関空の会社そのものがそういうふうな形で要するに閉鎖的な体質があるということもありまして、本当に海外のエアラインをどんどん関空に来てもらおうかという姿勢が大変少ないんじゃないかという事例を何点か挙げたいと思っております。

一つが、関空の国際線をおりてきますと、日本人のブースと、それから外国人のブース、それからクルー、要するに乗務員さん、パイロットとかスチュワーデスさんのブースが三つあるんですね。特に在阪の領事館のお話を聞いたんですけども、通常は本当に国際空港としてやっていくなれば、もう一つ外交官ブースというんですか、VIPブースというんですか、そういうふうな対応もなさっていると聞いているんです。関空には、確かに私も何回か使っていますが、日本人と外国人とクルーしかないという、在阪の外国人の方々も来られても一般のブースを使うという、平等といえば平等かもしれませんが、ちょっとその辺の意見を聞いているんですが、府としてそういうふうな認識をなさっているのかどうか、お尋ねしたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貢君） 国際空港におきましては、特に外国の方々も利用される機会が多いわけですが、とりわけ御指摘のように外交関係に携わる政府の公職にある方が利用されるケースが多々ございます。その中で、これまでの取り扱いとして聞いておりますのは、関空会社そのものが取り扱っているわけではないんですけども、入国審査、税関等々につきましては、外国領事館につきましては基本的に在阪領事館、それぞれ領事館ごとに一枚のカードを交付しておりまして、そのカードをお持ちの方につきましては外交官としての取り扱いで通行ができると。ただし、それ以外の方々、複数の場合になりますと、その通行のためのカードを新たに貸してもらおう形で申請をする必要がございます、その手間が非常に面倒であるということをお伺いしております。

それ以外の領事館からの指摘事項といたしましては、販売している海外の新聞が関空においては少ないという

ふうなことですとか、VIP送迎の際の部屋の調達がしにくいというふうな御要請があると聞いております。

今回、OPEC、それから国際エネルギーフォーラムに際しまして、政府各要人が来られる機会がありまして、各航空会社、関空会社も含めて、失礼のないように対応するよう種々調整をしたわけですが、結果として個別対応的になっております。御指摘のような点も含めまして、空港としてのサービスがいかにあるべきかということについて、会社の経営戦略といいますか、経営の方針として大きな考え方を打ち出しまして、それに沿って例えば税関でありますとか、入国審査でございますとか、関係の機関と調整をいたしまして、関空としてのホスピタリティーを実現できるような方向に関空会社として努力して持って行っていただきたいというふうを考えております。

(鈴木和夫君) 別に外国人だけを特別扱いするというわけじゃないんですけども、大阪にも多くの領事館 - - どれくらい在阪の領事館、何力所あるんですかね。

国際課長(横田悟君) 正確にはあれなんですけど、大体二十強と認識しております。

(鈴木和夫君) 二十数カ所の領事館があるわけですから、僕はこれは一つのセールスプロモーションになると思うんですよ。大阪に外国の領事館がありまして、大阪の領事館ですから必ず関空を使うということを前提とした場合に、関空で本当にちゃんとした対応、サービスをしてあげれば、大阪の関西国際空港というのはいい空港ですよ、こんなサービス、こんなということを自分のお国に対して発信ができるわけですから、そういった人たちをないがしろにして、一般の例えば外交官ブースは成田もないわけですから、そういう形でつくってあげれば、外国から来る要人については大変温かいもてなしができるということの一つのサービス、金かからんわけですから、ブースつくるだけですから、別にそこに張りつけるわけじゃありませんから、そういった小さなことでもすることによって外国からいい印象を受けて、そしてそれを大阪の領事館からそれぞれの国に発信してもらえると、こういうような考え方だっただけで関空はできると思う。努力すべきだと思いますよね。

特にある総領事の方は、全く何もないと。自分ところの国から政府高官が来るときでも、あの空港にはそういった待合、VIPルームもないという大変お粗末な形で、特にアジアにおいては、なかなかそういうふうな費用の関係でできない部分はあるかもしれませんが、それくらいのことは関空でもそれだけテナントがいてるんやったら、その部分くらい配慮してあげれば、在阪の領事館の方々が大阪のいい印象を世界に発信するチャンスだと思います。今一生懸命多くの府の方が外国にセールスに行くよりも、二十数カ国の領事がいるわけですから、そういった形をしてあげた方がずっとコストも安いわけですから、そういうふうに思います。特にそういういかに外国人の人に喜んで関空を使うてもらおうかということを実際に真剣に関空の会社の方々は考えているのか、本当に疑問だと思います。

それから、もう一つ例を挙げますと、ウイングシャトルという、北と南ですが行くのに、国際線に乗るのにターミナルのところからモノレールみたいなのが出ていますけれども、あれはお話を聞きますと、一たん乗って、間違っただけで戻ってこようと思っても戻ってこれない構造になっているんですね。特にあそこの免税店を出て、ウイングシャトルに乗って、そのゲートまで行って、途中で間違っただけで戻ってこれないですね、あの構造というのは、一たん、職員通路を伝ってこちらにおりてくると、そういうようなケースになってまして、本当に利用者の利便からすると大変な構造になっています。今さら言うても始まんような話ですけども、そういった苦情もエアラインの方からも聞いてますので、その辺のことももう一度チェックもしてもらいたいと思います。

今後、また第二期の方のターミナルもつくられるわけですから、あえて要望申し上げたいんですが、韓国のソウル空港なんかは、あんなのはつけませんよ。必ず動く歩道にして、大体二百メートルくらいをつければ、あとちょっとたまりをつかって、またそこにたくさんの免税店をつかって、そのまま行かずに、できるだけ買い物をしてゲートに行かせるような、そういう工夫をして、いかに自分のところの空港で買い物をしてもらうか、こういうような発想もしているわけです。関空の場合は、なかなかそういう形になっていません。最近、ちょっと専門店、免税店をふやされたそうですけれども、そういうふうな形も今さら構造的には難しいと思いますけれども、二期についてはそれくらいのことを、ああいうモノレールをつけるよりもその方が設備的なコストも安くつくわけですから、そういったこともどうかひとつお考えを願いたいというふうに思います。

いろいろと申し上げましたけれども、一つは、関空の会社の体質というものがやっぱり一番大きな問題ではないかというふうに思います。関空会社は、現在全部で四百七十人おられまして、これは二期工事の技術者の方も含めての形ですが、管理部門だけ見ますと三百六十七人おられます。この三百六十七人おられる中で、出向の方が大変多いと聞いておりますので、今回この際ですので、国から来ている方が何名なのか、国からでも省庁別におっしゃってください。それから、それ以外の国の機関から来られているのは何名なのか。それから、地方公共団体、自治体の方から何名来られているのか。それから、民間からどこの会社から何名来ておられるのか。それ

と最後に、プロパーの直接採用された職員が何名おられるのか。この三百六十七名の内訳をちょっと教えてもらいたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貢君） 関西国際空港株式会社の管理運営部門につきまして、その職員の出身別の構成を御報告いたします。

まず、先生御指摘のように、管理運営部門三百六十七名おりまして、そのうち国からの出向者は百三十五名でございます。そのうち国土交通省から百二十名、財務省から十名、警察庁から二名、総務省から一名、環境省一名、会計検査院一名となっております。

それから、国関連特殊法人からの出向ですが、五名ございまして、新東京国際空港公団から二名、本四公団から一名、道路公団から一名、阪神高速道路公団から一名となっております。

次に、地方公共団体ですが、四十六名おりまして、そのうち大阪府が二十五名、大阪市が十一名、大阪府警から五名、和歌山県から二名、兵庫県、兵庫県警、神戸市から各一名となっております。

民間につきましては合計二十七名おりまして、数たくさんございますので、おおむね一名の派遣が多々ございますが、基本的には金融機関、それから国内航空会社、それから鉄道、それからNTT西日本、関西電力、住友電工といったところがそれぞれ民間会社の派遣元となっております。

（鈴木和夫君） 三百六十七名のうち、プロパーの方が百五十四名ですので、民間も含めて出向者の率というのが五八%に上ります。特殊法人ということでございますが、その中でも国から百三十五名という大変多くの方が来られていますが、率直に課長の立場でこの比率をどういふふうに思っておられるのか、お尋ね申し上げたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長（宮崎幸貢君） 私自身、平成四年から大阪府から関西国際空港会社に出向しておりまして、ちょうど開港前の建設業務がラストスパートという時期にありまして、開港に向けての種々の業務に携わったわけですけれども、関西国際空港会社につきましては、昭和五十九年に第三セクター方式で会社が発足をいたしまして、国、地方自治体を含めまして、技術的な支援を行うという考え方が当初から示されておりました。そうしたことから、特に建設、それから施設整備、環境問題といった面で専門技術等のノウハウを持った職員が当初必要であったことは確かでございます、そういう面から、一定の国、地方自治体を含めまして公共からの出向等の職員が必要であったかと思えます。

ただ、平成六年に関西国際空港第一期として供用いたしまして、並行して二期事業を現在行っておりますが、それよりも増して一期の空港としていかに空港を運営し営業していくかという面が非常に問われているところがございます。そうした面から考えますと、今の結果としての職員構成の考え方といいますのは、ともすれば建設に伴う専門技術、それから空港運営に伴う固有の空港運営部分というふうな部分にやや重きがかかって、組織としての柔軟性が失われている面があるやに思えます。特に運営する空港、営業する空港という面から考えますと、空港会社としてもっと営業面での力を入れていくために、民間からの人材登用も含めまして種々の組織的なやり方を検討していく必要があるというふうにご考えております。

（鈴木和夫君） 課長のおっしゃったとおりだと思います。これの関空レポート、これはことしの四月に出た分で、関空会社は出向者が多く、効率的な経営ができないのではないかと御自分で自問自答している本なんですけれども、この中にも、会社発足後歴史が浅いため、空港運営の技術的ノウハウを有する出向社員は必要と書いてあるわけですけれども、今課長がおっしゃったように、五十九年に第三セクターとして会社できてからもう十八年になる。関空がオープンしてからことしでちょうど九年目なんですよね。歴史が浅いなんてことは当然言えない話であります。

本当にこれだけの、今見ましたら例えば国土交通省の方から百二十名来ておられますし、そういうような接客とか、第二期工事の方の土木関係の技術は別として、要するに運営面では、既に先ほど私が申し上げましたように役人商法というそのものが露呈されているわけですから、本当の関空の経営運営からすると、もっとそういうサービスの感覚が必要なわけですから、僕はここの百三十五名もの国からの出向者の方が硬直した形、二、三年で帰るわけですから、そういった方々は本当に関空を愛して、関空を何とかせないかんということの思いが僕はないと思うんですよ。先ほど何点が指摘した部分、そういった点が僕は大きな欠陥だと思うんですよ。大阪府から二十五名行っておりますけれども、恐らくこれは立場から言えば、大阪府の職員も肩身の狭い、断腸の思いで勤めてはるのと違うかと思えますよ。そういった意味では、本庁におられるあなた方がもっと国に対して、上下分離もありますけれども、こういった形の体質ももっと強く申し上げてもらいたい、そういうふうにご思います。

特にこういったさまざまな形で、余り時間ありませんけれども、あえて具体的な形でお尋ねしたいんですけども、今関空の中で特に初代の、あるいは二代目の社長さんというのか、代表取締役の方、もう二人やめられ

ましたけれども、退職金、何ぼ払いはったんですか、この二人に対して。ちょっとお教え願いたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長(宮崎幸貢君) 社長の退職金につきましては、株主総会後の取締役会で決定をされておるといことですが、個人のプライバシーにかかわることといことと公表は差し控えさせていただきたいと会社から報告を受けております。

(鈴木和夫君) 東京から、国から来ておられる方の役員さんで結構です、役員さんの社宅料、社宅の費用は何ぼ払っているんですか、教えてもらいたいと思います。

空港対策室副理事兼空港推進課長(宮崎幸貢君) 役員も含めまして、社員には社宅が準備されておりまして、一定の社宅経費を徴収しているといこととですが、個々の賃料については公表を差し控えさせていただきたいといことと報告を受けております。

(鈴木和夫君) この間の代表質問でも、知事は民営化を視野に入れて頑張りたいと。民営化というのは、あくまでも株式上場なんですよ。上場といことは、すべてガラス張りにした上で出資者を募るわけですから、言ってることと違うじゃないですか。関空の役員の方々がどんな社宅に住んでるかわかりませんが、やはりそういったことも公開するのが、あくまでも出資者の立場で求めていくのが大阪府の趣旨だと思いますよ。貴重な府民の方々の税金を使い、この関空に投入しているわけですから、私たちも関空に対しては愛すべきものがあるわけですから、本当に健全な経営をしていくためには情報公開といこと、そういった企業の中身までやはり僕は明らかにすべきだと思いますよ。

確かに退職金につきましても、株主総会で決議されて、その後の取締役会で決めるので、これは非公開かもしれませんが、しかし、府から一人行ってるじゃないですか、何番目か知りませんが、その方に聞けばわかるじゃないですか。僕はそう思いますよ。何のために私たちの府からOBの方がその役員に入っているのか。やっぱりそこまで出るといことは、そういう形の出資者に対する公開の義務が僕はあると思いますね。そこに、関空としての大きな秘密性といこと、公開されない体質が大きな問題だと思いますよ。

何も政府の役人さんが悪いとい言いませんけれども、せっかくあれだけのすばらしい二十四時間空港といことコンセプトのもとでつくった空港なんやから、やっぱり大阪府がもっと意見を言い、そしてまた要望すべきといことは要望しなきゃならない、そういうふうには僕は思います。

あえて退職金、社宅については最終求めませんが、これは僕確認してもらいたい。僕は知ってるかどうか知りませんが、確認してもらいたいと思います。

それから、もう一つ、東京と同じような政府の、要するに国の体質があるのが、出資会社があの空港島に六つあるんですよ。この六つについて、ちょっと御説明していただけないか。

空港対策室副理事兼空港推進課長(宮崎幸貢君) 関西国際空港株式会社は、空港運営上、固有の特定分野の業務につきましては関係の子会社をつくりまして、それぞれ専門的に業務をさせております。その会社、個々に挙げますと、関西国際空港といことのが頭につきますので、それは省略させていただきます。

熱供給株式会社、これは熱供給施設、ガス、それから電気等の熱供給事業、これは主にガスを使いましてエネルギーをつかって、ターミナル施設等の中に供給をしております。

それから、二つ目が情報通信ネットワーク株式会社、これは空港島内の通信設備を保有いたしまして、その施設を各関係事業者へ貸すことと情報通信の施設の貸与とい業務をしております。

それから、給油株式会社として、これは航空機に対する給油業務を担当いたしております。

それから、施設エンジニア株式会社といまして、これは島内の諸施設、道路等の維持管理等の業務を担当いたしております。

それから、セキュリティ株式会社でございまして、これは空港島内の警備業務を専門的に担当いたしております。

それから、関西エアポートエージェンシーといこと有限会社がございまして、これは空港島内の利用者への情報提供、それから旅行代行業務等々の主に空港利用者に対するサービス業務を専門に子会社として取り扱っております。

以上でございます。

(鈴木和夫君) 六つの子会社、出資会社をつかって、今の関空会社の代表取締役の方は、この六つのうちの三つの会社の代表取締役も兼ねているわけですよ。この役員リストを見ますと、多くの関空会社の方々がこの取締役、役員に入っておられまして、ちょうどこれは政府の特殊法人じゃありませんけれども、やり方そっくりやなと思いますよ。本当にそういう効率的な経営母体を考えるならば、あれだけの小さな空港島の中での企業体でこれだけのことをする必要はあるかどうかといこと、あえてきょうはもう時間がなくなりましたから指摘

しませんけれども、この辺のことも、どうか東京の方とも十分協議していただいて、もっとガラス張りの形でしてもらいたい。どういうふうな経理内容かも、私現時点で資料を持っておりませんから強く言えませんけれども、聞くところによれば、そういった意味での効率化をすると、こういう体質というのはやはり東京のやり方やと。関西じゃありません。こういう形というのは、本当に二重構造的な部分で、この下にまた結局警備会社は何社があるわけですから、関空からすると、連結決算できない部分のわからない分野もあるわけですから、このことにつきましては私もう少し勉強させていただいて二月議会で質問したいと思っておりますけれども、どうかそういった意味でのガラス張りを目指してもらいたい、そういうふうに思います。

それから、もう一つ最後に申し上げたいのは、今回の関空会社の実態を見ますと、政府は会社発行の株式の二分の一を保有するという縛りがあると。それから、関空の会社の代表取締役なんかの選定の決議も国交省の大臣が持っている、それから定款の変更も大臣の認可が要る、関空の事業計画そのものも大臣の認可が要る。完全に政府の縛りがかかったままで、何が民営や。民営化を目指すというのは、僕はうそやないかと思っております、こんなことをしておれば、こういった部分もやはり考えなきゃならない、そういうふうに思いますので、あえてもう答弁は求めませんが、本当にもっと、要するに政府に財政的支援を求める前に、関空の経営そのものに対するこの体質強化、改善をしなければなりません。もっと民主化を、この関空の民主化をどうかしていただきたいと思っております。

それから、もう一つ最後に、先ほど大前委員からも話があって、伊丹との関係で、もともと伊丹が騒音問題でということで関空をつくって、環境に優しい空港をつくるということで海上空港にしたわけですから、このコンセプトは僕は大変大事だと思いますし、世界でも初めての本格的な海上空港という部分でありますけれども、本来、今言いましたように、エアラインとか外国からあるいは多くの飛行機が来るということは大事な話で当然ですけれども、それ以外にも、飛行機に乗らない方もやはり関空に来るべきだと思います。

せっかく環境に優しいコンセプトという形にしているわけですから、例えば小学生、中学生の方々が課外学習、校外学習で関空に来て、聞くところによりましたら、護岸も環境共生護岸というんですか、大変魚がすみやすい、そういうふうな形の禁漁区になってますから魚がふえるのは当然かもしれませんが、そういうふうな形もありますし、下水関係は全部中で処理するという形で大変環境に配慮した構造というふうに聞いておりますから、私は、むしろ空港島そのものを小学生や中学生が見に来て楽しめる、朝来て、またどこか広場でもお弁当を食べ、一日じゅう飛行機を見て、また環境そのものを生で見て、そういった形の環境の島そのものやという、飛行場そのものが一つの環境のショーウインドーやと、それぐらいのコンセプトまでもっていけば、別に飛行機に乗らなくてもそういう形で来るわけです。関空ではいろんな細かなイベントをされてますけれども、それくらいまでの部分をすれば本来の - - 当初は関西国際空港はアジアのハブ空港やと、二つ目が二十四時間空港やと、三つ目が環境に優しい空港やということ、三つのコンセプトでやったはずなんですよね。二十四時間空港も若干、一本ですからできない、またハブ空港も今の国際拠点空港に名前が変わりました。一つ、せめて環境ぐらい、そういうようなものをこれからつくっていただいて、大阪の、また関西の小学生が見に来るような、そういう親しめる空港にぜひともしていただきたいということを要望いたしまして、時間が参りましたので、質問を終えたいと思っております。ありがとうございました。