

佐渡—羽田航空路開設についての問題点について

国の羽田空港のハブ化や一般空港の整備抑制などの方針を踏まえれば、この路線が成り立つために必要な羽田空港発着枠の確保や佐渡空港の滑走路二千メートル化の早期の事業化も非常に不透明かつ困難な状況にあると考える。県と佐渡市による航空会社の設立と機材調達を先行させる計画は、柔軟な対応が困難であり、県にも佐渡市にも将来的な負担が不透明でリスクが大きいといわざるを得ないことから反対。

民間航空会社に運航を打診しても、採算が取れないことから引き受け手が無い。890メートルという特殊な滑走路に無理に合わせた機材は国内での飛行実績が無く、パイロットから整備関係者まで全て一からの準備が必要となる。

佐渡観光において一番の需要期である夏場において、羽田からは定員満杯の50名搭乗できるが、佐渡からはわずか15名しか搭乗できないという致命的な欠陥があり、旅行社によるパック商品も販売が難しいと考えられる。

短い滑走で無理に飛ぶことは、運航上の安全性の確保においても、懸念がある。

羽田発着枠の4枠獲得が実現したとしても、県の試算では毎年約2億円の赤字が予測され、予想される2枠の場合には4億円以上の赤字が見込まれており、実際にはそれ以上の赤字が懸念される。

佐渡—羽田便は、滑走路の2,000メートル化が前提であり、その実現見通しがつかない現状では、非現実的である。

知事は、公共交通機関に対して税金で補填しても確保することが世界の常識と述べているが、まさに「公共のために」の大義名分で野放図に税金の補填を行い財政状況が厳しくなった例は幾らでもある。

知事は、佐渡における麻酔医のあり方の例を上げ、社会政策としての観点から佐渡—羽田航空路が必要だと云うが、新潟市から麻酔医の確保が出来ないのか。

佐渡島民にとって、社会政策としての交通政策は生活路線としての佐渡汽船の利便性の向上と、佐渡—新潟便の再開がより重要である。

また、機材の余裕時間を活用した新潟空港基点路線の運航計画による空港活性化案は、本来の離島枠確保の趣旨から逸脱するとともに既存民間航空路線の新潟空港からの撤退を促進することにも繋がりがねない問題である。

行政のチェック機関としてその権能を発揮する責務を有している議会として、我が党は、佐渡市民と県民に大きな負担を強いると共に先行き不透明な本事業に反対するものである。

反 対 理 由

国の羽田空港のハブ化や一般空港の整備抑制などの方針から、この路線が成り立つために必要な羽田空港発着枠の確保や佐渡空港の滑走路二千メートル化の早期の事業化も非常に不透明かつ困難な状況にある。

民間航空会社による引き受け手が無く、初期投資 60 億円以上にも及ぶ県と佐渡市による航空会社の設立と機材調達を先行させる計画は、状況の変化に柔軟に対応することが難しいものと思われる。

また、県の試算では羽田発着枠の 4 枠獲得が実現しても毎年約 2 億円の赤字が、現実的な 2 枠の場合には 4 億円以上の赤字が見込まれており、実際にはそれ以上の赤字が懸念される。

県にも佐渡市にも将来的な負担が不透明でリスクが大きいといわざるを得ない。佐渡島民にとって、社会政策としての交通政策は生活路線としての佐渡汽船の利便性の向上と、佐渡一新潟便の再開がより重要である。

また、機材の余裕時間を活用した新潟空港基点路線の運航計画による空港活性化案は、本来の離島枠確保の趣旨から逸脱するとともに既存民間航空路線の新潟空港からの撤退を促進することにも繋がりがねない。

行政のチェック機関としての責務を有する議会として、我が党は、佐渡市民と県民に大きな負担を強いると共に先行き不透明な本事業には反対する。