

TIK 研究会

道外調査 in 九州 調査報告書

2014年10月15日(水)～18日(土)



空港カウンター前で吉村社長と記念撮影(10月16日)

団 長 高 橋 亨
幹 事 長 稲 村 久 男
事務局長 北 口 雄 幸

T I K 研 究 会

日程表 第1日目 10月15日(水)

行き先等	時 間	日 程 等
集合	10:50	新千歳空港出発ロビー-JAL 前集合
新千歳空港	11:20	JAL3510 便
福岡空港着	13:50	福岡空港着 (昼食)
福岡空港発	18:05	AMX (天草エアライン) 106 便 (機材調整のため約1時間半遅れ)
天草空港着	18:35	天草空港着
天草空港発	18:40	タクシーでホテルへ (約 25 km)
ホテル着	19:15	下田温泉「伊賀屋旅館」着 863-2803 熊本県天草市天草町下田北 1296-1 TEL0969-42-3011

日程表 第2日目 10月16日(木)

行き先等	時 間	日 程 等
ホテル発、移動	08:00	タクシーでホテル出発。
天草エアライン視察	09:00	天草エアラインを視察 (吉村孝司社長が対応予定、空港内案内所) 会社概要や運行状況、運休時の対応、サービス内容などを視察 熊本県天草市五和町城河原 1 丁目 2080 TEL0969-57-6000
天草空港発	10:00	タクシーで熊本駅まで移動 (約 105 km)
昼食	12:30	昼食
熊本駅着	14:30	熊本駅到着。新幹線で佐賀に移動
熊本駅発	14:46	九州新幹線 (さくら 390 号 (N700 系) 25 分)
新鳥栖駅着	15:11	
ホテル着	16:00	ホテルルートイン鳥栖駅前 〒841-0034 佐賀県鳥栖市京町 724-1 TEL0942-87-1050

日程表 第3日目 10月17日(金)

行き先等	時 間	日 程 等
ホテル発	09:00	ホテル発
新鳥栖駅発	09:20	特急かもめ9号
佐賀駅着	09:33	佐賀駅着、タクシーで佐賀市文化会館へ移動(2km)
佐賀市文化会館	10:00	第35回地方自治研究全国集会参加
昼食	12:00	自治研では予約せず、市内で昼食
佐賀市文化会館	16:00	佐賀自治研1日目、途中退場
佐賀駅発	16:35	特急かもめ30号(38分)
博多駅着	17:13	
ホテル着	17:50	博多都ホテル 〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東2-1-1 TEL092-441-3111

日程表 第4日目 10月18日(土)

行き先等	時 間	日 程 等
ホテル発	09:00	ホテル出発。中州の櫛田神社にて、博多祇園山笠の歴史を視察
福岡空港着	10:15	
福岡空港発	11:15	JAL3513便
新千歳空港着	13:25	

【調査結果報告書】

1日目 10月15日(水)

今回の視察メンバーは、会派の政審会長である高橋亨議員を団長に、議会对策委員長長の稲村久男議員、副幹事長の北口雄幸議員の3名。それぞれのイニシャルをとって、TIK 研究会として九州を訪問した。

今回の視察のメインは、天草エアライン。熊本県天草空港を中心に活動している天草エアラインは、プロペラ機わずか1機ながら、経営的にも安定しているとのこと、テレビにも紹介されたところだ。



【福岡空港からAMXに乗り込む】

しかし、福岡空港までは順調に来たものの、福岡空港からの天草エアラインが約1時間半遅れ、今日の視察は中止となり、明日お邪魔することとしている。

2日目 10月16日(木)

天草エアライン株式会社（AMX：吉村孝司社長）は、1998（平成10）年10月12日に、資本金は499,000千円で設立。資本金の構成割合は、熊本県266,000千円（53.3%）、熊本県天草郡2市1町（天草市、上天草市、苓北町）134,000千円（26.85%）、民間37社で99,000千円（19.85%）となっており、2000（平成12）年3月23日の天草空港の開設と同時に運航を開始した。

会社の設立にあたっては、陸路のバスで熊本駅から天草まで、2時間10分を要する状況を踏まえ、高速交通体系の空白地域である天草地域の交通の利便性による地域活性化を目的として整備された天草空港に就航する航空会社として設立された。その後の調査では、時間短縮による便益は年間1億2千2百万円に相当し、県内における経済効果は年間21億円、雇用創出効果は年間163人、税収効果は年間2億4千8百万円（平成19年度調べ）に達しているとの調査結果もあるという。また、地域医療を守る視点で、福岡や大阪などからの医師をはじめとする医療スタッフの確保に貢献しており、天草島民の命も守っていることとなっている。

運行経路は、天草飛行場から福岡空港線、熊本空港線、熊本空港～大阪国際空港線を運航す



るなど、1日10便をわずか1機の飛行機で運行しており、島民の都市圏への高速交通機関として、必要不可欠な存在になっている。特に、福岡空港線は、陸路で4時間半かかるところを35分で運用していることから、需要の高い路線となっている。また、九州新幹線が2011（平成23）年3月、鹿児島中央駅から熊本駅・博多駅間を開業、さらに新大阪駅まで直通運転も始まる事から、陸路より所要時間で有利な熊本空港から大阪国際空港（伊丹空港）までの空路に新たに就航した。この路線は会社の経営を支える屋台骨となっている。



【天草空港の前で記念撮影】

運航機材は、カナダのボンバルディア社製のDHC-8（ダッシュ8）-103型機1機のため、定期点検などの時は運休しているとのことだ。しかし、昨年度の就航率は98%をほこり、今年度からは天候による運行条件が緩和されたことから、さらに就航率が上がる見込みだという。一方、搭乗率は58%程度にとどまっており、利用促進に向け天草市が単独で補助金を出しながら、支援をしている。また、熊本県や地元自治体では平成21年度から定期点検などの機材整備に対する補助として年間1億3千万円の財政支援を行っている。使用機が今後整備費が大幅に増加する時期を迎えるため機材更新の検討に入り、来年からATR社製・ATR42を天草市が合併特例債を活用しながら購入し、県は新型機に対応する滑走路の整備を担当することとなっている。

今後の課題としては、使用機材が1機のため定期点検時などは運休せざるを得ない状況であり、「プロペラ機のような燃費の良い飛行機を国としてしっかり支援すべきだ」と吉村社長は語り、地方の航空会社も同じ機材を使うことにより、部品の調達の融通やパイロットの育成訓練（現在は単独で研修）などを共同でできるなどのメリットがあるという。私たちが視察を終え、狭い日本の空港路線を守るためには、国が主体的役割を果たし、地方の航空会社を連携させ、経営の安定を図ることが望ましいとの考えに至った。今後、これらの実現のため、議会等でしっかり発言していきたい。



【地上スタッフは、JALに委託】

3日目 10月17日(金)

今回の佐賀自治研では、メインテーマを「創ろう、市民自治の豊かな社会」。

サブテーマを「～毎日の仕事の、ちょっと先。さがしてみよう、わがまちの未来～」として開催され、全国の自治体職員が参加した。

今回の佐賀自治研では、人口減少していく社会で、地域や公共サービスのあり方が大きく変わろうとしており、そこに働く自治体労働者にとっても「よい仕事とは何か」「よいサービスを提供していくことはどうゆうことか」など、曲がり角の今だからこそ立ち止まって考え、個々人の思いを自治研に集積し、共有化していくことをめざしている。



【佐賀自治研会場前で記念撮影】

今回の佐賀自治研の冒頭、挨拶に立った自治労本部の氏家中央執行委員長は、「小泉政権のもとで、新自由主義的な政策が推し進められ、財政が逼迫し、地域を支える行政サービスの切り捨てや市町村合併、行革などにより自治体自体が疲弊したことを思い起こし、地道に粘り強く、自治体の抱える課題に取り組むことが必要だ。そのためのきっかけになって欲しい」と挨拶された。



【自治体職員の働き方をお話する嶋田氏】

その後、記念講演として、九州大学大学院法学研究院の嶋田暁文氏から、「みんなが幸せになる、自治体職員の働き方」と題して講演をいただいた。講演の中で嶋田氏は、「2010年の調査で、自治体職員の3人に一人が仕事に「やりがい」を持たず、約半数の人が公務員を辞めようと考えたことがあることが明らかになった。自治体職員が良い仕事を実現することは、良い社会を創ることに繋がる。だから、

思い切って一歩踏み出し、自分たちの仕事や働方を問い直すことから始めよう。そして、住民も、働く自治体職員も、みんなが幸せになる働き方を考えていこう」と話された。

午後からは、パネルディスカッションとして、自治労北海道本部の酒井康弘さんをコーディネーターとして、住民から自治体労働者への苦情に対する考え方や自治体労働者のやりがいや仕事のあり方を議論したところだ。

4日目 10月18日(土)

ホテルから地下鉄でわずか10分の距離に福岡空港がある。まるで街の真ん中に空港があると言っても過言ではない。丘珠空港のようなが、空港まで地下鉄で直行でき、とても便利だ。たぶん、全国一街に近い空港だろう。この利便性は、観光や産業振興の上でも大きな魅力だ。

福岡空港を予定どおり出発。2時間ちょっとで新千歳空港だ。その後JRで乗り継ぎ、数時間かけてそれぞれの地元に到着。飛行機よりもJRの方が長く乗らなければならないのが現実。やはり、移動時間をいかに短縮するかは、これからの大きな課題だろう。今回視察した天草エアラインも、時間短縮で地域振興を図ろうと設立し、その役割を果たしている。北海道も、これらの課題をどう克服するか、議論していきたい。

【視察を終えて】

今回の調査は、天草エアラインの就航状況などを視察したが、移動など通じて感じたことは九州の交通ネットワークが極めて発達しているということだ。

熊本駅から新鳥栖駅まで新幹線を利用したが、1時間に2～3本の新幹線が走行しており、在来線についても、特急が30分おきに通っている。

また、九州の観光列車は、「新幹線で行こう！ 9つの物語に乗ろう！」としてPRを展開し、どの列車も超人気とのことで、なかなかキップも手に入らないとのことだ。

確かに、北海道と九州では、さまざまな条件が違うことは理解できるが、それにしても違いすぎる。それは、気象条件や人口だけでは片付けられない何かがあると感じた。

この違いは、北海道の事業者であるJR北海道だけに押しつけるわけにもいかないのだろう。JR北海道と行政機関が一体となり、道民の足を守るための施策を進めることが必要なのではないか。そのために、道議会としても、真剣に議論することが求められていると感じたところだ。



【県民の足となっている九州新幹線】