

# 道内空港の持続的な運営を目指して（概要）

（空港運営に関する有識者懇談会報告書）

## 1. 背景

- 昨年7月に国の「空港運営のあり方に関する検討会報告書」が取りまとめられ、同報告書では本年夏頃までに、国は「空港経営改革の実行方針」を策定し、その後個別空港を対象とした空港経営に関する具体的な提案を募集することとされた。
- また、我が国を取り巻く航空情勢として、近年の世界的な景気後退などを背景に路線の休止や減便が進む中、国内線と国際線の両方を運航する新たなLCCが設立され道内に就航する動きが加速している。
- こうした国や航空業界の動きに適切に対応していく上で本道における空港運営のあり方について北海道としての考え方を整理するため、「空港運営に関する有識者懇談会」が設置された。

## 2. 道内空港を取り巻く状況

### (1) 我が国の航空情勢

- 平成22年度の我が国航空企業の輸送実績については、国内旅客が4年連続で減少し、国際旅客も3年連続で減少するなど大変厳しい状況が続いている。
- 国内線と国際線の両方を運航するLCCとして、関西国際空港を拠点とするピーチ・アビエーションが今年3月に本道に就航し、成田国際空港を拠点とするジェットスター・ジャパンが7月に、同じくエアアジア・ジャパンが8月に本道に就航する予定。

### (2) 道内空港の現状と課題

- 広大な面積を有する本道においては、主要都市間の移動に車で4時間以上、JRで3時間以上を要する地域があるとともに、道内に13の空港を抱え、国管理、道管理、市管理といった管理者の異なる空港が混在している。
- 本道では、道内と道外間の旅客輸送の約9割が航空輸送であるなど、空港は本道の経済活動を支える重要な交通基盤であり、地域の暮らしを支える重要な社会基盤となっている。
- 道内空港の国内線の利用者数は全体的に減少傾向にある。一方、国際線については多くの空港で増加傾向にあるが、他県においても路線誘致に向けた取組を強化しており、道外空港との競争激化が予想される。
- 今後、道内空港を取り巻く状況がさらに厳しくなる中で、如何にして持続的な空港運営を行っていくかが重要。

## 3. 有識者懇談会における議論の状況と論点整理

### (1) 地域における空港の役割等

- 道内空港関係者からの意見等を通じて、改めて空港の役割の重要性が確認されたところであり、懇談会としても道内空港により結ばれたネットワークを維持、確保していくことが重要と考えている。

### (2) 空港の経営一体化・民間への運営委託等

#### ① 空港の経営一体化

- 別々の運営主体が一体化した場合には、柔軟かつ迅速に空港運営に係る諸課題に対応できること、変化する航空情勢に併せて戦略的に行動していくことが期待される。また、一体化により重複業務の解消による委託費や人件費の低減などが考えられる。

- ▶ 一方、既存の空港ターミナルビルなどがこれまで長期による土地使用を前提として設備投資等を実施してきたことを踏まえ、関係者間での十分な調整を行っていく必要がある。また、経営の一体化によって直ちに赤字が改善されない場合など、新たな運営者にとって相当なリスクを伴うことが予想されるため、引き続き詳細な検証を行う必要がある。

## ② 民間への運営委託等

- ▶ 既に静岡空港や県営名古屋空港では指定管理者制度を活用しており、同様の制度として旭川市が実施している総合的民間委託では、人件費の削減などに効果があることが確認された。
- ▶ 空港運営における民間活用においては様々な手法が考えられ、空港の規模や地域性などによってもその選択は変わり得る。また、空港整備等における官・民の分担など国の具体的な考え方が明らかになっていない。このため、現段階で道内 13 空港の取り扱いについて一律に決めることは困難。

## (3) 複数空港の一体運営（バンドリング）

- ▶ 新千歳空港と同空港と結ばれる道内地方空港間には相互に補完的な関係が成立しており、これらの空港が同一の主体により運営された場合には相乗効果が見込まれる。
- ▶ また、一体運営が行われることにより、航空会社の路線選定に対する交渉力が強化される可能性があるとともに、資材調達、保険契約等においてもスケールメリットが働き、コスト削減などの効果が見込まれる。

## (4) 新たな空港運営主体

- ▶ 単に収益の拡大や経営の効率性のみを追求する者ではなく、空港の地域における重要な役割を十分に認識し、さらに地域の発展等のために貢献していく者が望まれる。このため、新たな運営主体の選定についてもこうした点が高く評価されるような制度設計が必要である。

## 4. 今後の対応の方向性

本懇談会としては北海道に対し以下の 5 点を提言する。

### (1) 道内空港の運営の効率化

- ▶ 民間航空機が常時着陸可能な 13 の道内空港全てにおいて持続的な空港運営を確保するためには、それぞれの空港において効率化を進めることが不可欠。
- ▶ 効率化を進める上で、空港収支等について更なる情報の開示を行うとともに、効率化に向けた取組やその結果などについても可能な限り公表していくことが重要。
- ▶ 効率化に向けた具体的な手法としては、削減可能な維持・管理コストの徹底的な洗い出し、指定管理者制度の導入、経営の上下一体化、民間委託の活用など様々な方法が考えられるが、手法の選択においては、空港の規模や立地条件、当該空港の管理者の考え方、地域性などを十分に考慮することが求められる。

### (2) 新たな技術の導入による利用者利便の向上

- ▶ インラインスクリーニング・システムなど利用者の利便性の更なる向上につながる技術を積極的に導入していく姿勢も重要。

### (3) バンドリングの活用

- ▶ 国の空港経営改革において、本道の特殊性を十分に踏まえ、バンドリングという手法の活用について考えていくことを提言する。
- ▶ バンドリングの範囲については地元の意向などを十分に考慮する必要があるため、引き続き

検討が必要であり、その検討に当たっては、既に見直しの動きが具体化している国管理空港から考えていく必要がある。

#### **(4) 空港運営の見直しに係る課題への対応**

- ▶ 空港整備等について官・民の分担を明確にすることが地域における検討を進める上で重要。このため、国はできるだけ早く官・民の役割分担を明らかにすべき。
- ▶ 予測できない事態により民間事業者による事業継続が困難になった場合、国が責任を持って国管理空港の維持・運営を継続していく考えを明らかにすることが必要。

#### **(5) 地域との継続的な情報共有等**

- ▶ 国の動きについての情報に加え、道の検討状況についても適宜、地域と情報の共有や意見交換等を行う必要があるため、道において 13 空港全ての関係者が一堂に会する場を設けることが必要。