

道内空港の持続的な運営を目指して

(空港運営に関する有識者懇談会報告書)

平成24年3月29日

空港運営に関する有識者懇談会

目 次

1. 背景	1
(1) 国の空港経営改革の動き	1
(2) 「空港運営に関する有識者懇談会」の設置	1
(3) 有識者懇談会において議論すべき事項	2
2. 道内空港を取り巻く状況	2
(1) 我が国の航空情勢	2
(2) 道内空港の現状と課題	3
①北海道の特殊性	3
②北海道における空港の役割	3
③道内空港の利用者数の推移	3
④道や関係自治体等のこれまでの取組	3
⑤課題	4
3. 有識者懇談会における議論の状況と論点整理	5
(1) 地域における空港の役割等	5
(2) 空港の経営一体化・民間への運営委託等	5
①空港の経営一体化	5
②民間への運営委託等	6
(3) 複数空港の一体運営（バンドリング）	8
(4) 新たな空港運営主体	9
(5) 今後の課題	9
4. 今後の対応の方向性	10
(1) 道内空港の運営の効率化	11
(2) 新たな技術の導入による利用者利便の向上	11
(3) バンドリングの活用	12
(4) 空港運営の見直しに係る課題への対応	12
①安定的な事業継続の仕組みの構築	12
②事業継続が困難となった場合の対応	13
(5) 地域との継続的な情報共有等	13
別紙 有識者懇談会における主な発言等(委員及び自治体・空港ビル会社)	14
参考資料	17

道内空港の持続的な運営を目指して

(空港運営に関する有識者懇談会報告書)

1. 背景

(1) 国の空港経営改革の動き

国土交通省では、平成 22 年 5 月に「国土交通省成長戦略」を公表し、同戦略の中で我が国の大部分の空港では、滑走路などを保有する国や地方自治体と空港ターミナルビルなどの空港関連企業が別組織となっているため、これらの組織の経営一体化や民間への経営委託などにより、「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化を図ることとされた。また、その具体的な手法等について検討するため、平成 22 年 12 月に「空港運営のあり方に関する検討会」が設置され、昨年 7 月に報告書が取りまとめられた。

(2) 「空港運営に関する有識者懇談会」の設置

「空港運営のあり方に関する検討会報告書」では、「真に魅力ある空港の実現」、「国民負担の軽減」という 2 つの方向性が設定され、これらの方向性に沿って具体的な検討を進めるため、「航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進」、「民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現」などを基本原則とすることとされた。民間の知恵と資金の導入については、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利を民間の空港運営主体に付与する、いわゆる「コンセッション＝運営委託」方式が主たる手法として想定されることとなった。

また、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、その後速やかに民間投資家や地方自治体などから、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るなど空港経営改革に向けた方向性とスケジュールが示された。

一方、我が国を取り巻く航空情勢としては、近年の世界的な景気後退や航空会社の厳しい経営状況などを背景に路線の休止や減便、それに伴う利用者数の減少が進んでいる。また、格安航空会社、いわゆる LCC の我が国への就航が相次ぐ中、我が国の大手航空会社と海外の航空会社などが共同して、国内線と国際線の両方を運航する新たな LCC を設立し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」が設置されることになった。

(3) 有識者懇談会において議論すべき事項

国の検討会報告書においては、国管理空港については、空港運営の見直しを通じて空港の魅力を向上させ、便数の拡大や利用者数の増加、更には地域の雇用の拡大、経済の活性化につながることを目指すとともに、空港経営の抜本的な効率化を図ることなどにより、空港経営に伴う赤字の縮小・解消などを行い、国民負担を軽減させることを目指すべき方向性として示している。

有識者懇談会においては、本道の航空ネットワーク機能などを低下させない観点から、国管理空港における空港運営の見直しの方向性やその具体的な手法に係る課題なども含め、道内空港のあり方について議論することが求められた。

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、国内旅客が約 8,221 万人（対前年度比約 2%減）と 4 年連続で減少し、国際旅客も 1,371 万人（対前年度比約 11%減）と 3 年連続で減少しているなど大変厳しい状況が続いている。

また、近年の国内線の状況を見ると、路線数が減少し 1 路線当たりの年間平均運航回数が増加傾向にあるため、航空会社が路線数の量的な拡大から転換し、需要動向等を勘案した路線の集約化を図ってきているものと考えられる。

一方、近年の国際線の状況としては、ジェットスター航空（オーストラリアの LCC）が平成 19 年 3 月に関西国際空港に就航して以来、我が国への海外 LCC の就航が相次ぎ、就航会社数及び路線数は年々増加している。平成 24 年 3 月末時点では、就航会社・路線数は、プログラムチャーターを含めると 10 社、27 路線となっている。

LCC については、一般的に大手の航空会社と比べ大幅に安い運賃を提供することにより新たな航空需要を生み出すことが期待されている。また、他の航空会社が運航している路線に参入した場合には、競争が活発化することにより路線全体の運賃の低下に加え、利用者にとっての選択の幅が広がるなどの効果が期待されている。

最近では国内線と国際線の両方を運航する新たな LCC が相次いで設立され、ANA と香港の投資会社等が関西国際空港を拠点として設立した「ピーチ・アビエーション」が今年 3 月に「関西－新千歳線」と「関西－福岡線」に就航した。また、7 月には JAL がジェットスター等と共同で設立した「ジェットスター・ジャパン」が成田国際空港を拠点に本道への就航を開始する予定である。さらに 8 月には ANA がエアアジア（マレーシアの LCC）と共同で設立した「エアアジア・ジャパン」が同じく成田国際空港を拠点に運航を開始する予定であるなど、今後、こうした新たな航空会社が国内線を運航することにより国内需要を喚起することが期待される。

(2) 道内空港の現状と課題

① 北海道の特殊性

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（札幌～函館、釧路、稚内等）が多く、また、高速交通ネットワークが十分に整備されてない地域も見られる。

また、本道は民間航空機が常時運航可能な13の空港を有し、国管理空港、道管理空港、市管理空港といった管理者の異なる空港が混在しており、国管理空港だけを見ても年間旅客数（平成22年度）が約1,650万人の新千歳空港から約150万人の函館空港、そして約17万人の稚内空港まで規模が全く異なる多様な空港を有している。

さらに、本道では新千歳空港や丘珠空港を中心に道内の航空ネットワークが形成されており、離島空港と結ばれる路線以外にも道内空港間で多くのネットワークが形成され、道外路線では13空港のうち丘珠空港と離島空港を除く9空港が我が国の政治・経済の中心である東京（羽田空港）と直行便でネットワークを形成している。

② 北海道における空港の役割

空港は医療をはじめ地域住民の生活や経済活動、観光振興、更には災害時の救援活動の拠点などあらゆる面で重要な役割を果たしている。特に本道においては、道内と道外間の旅客輸送についてその約9割を航空輸送が担っているなど本道の経済活動を支える重要な交通基盤となっている。また、離島航空路線はもちろんのこと、道内地方空港と道内外との航空ネットワークは道民の生活の足であり、地域の暮らしを支える重要な社会基盤となっている。

③ 道内空港の利用者数の推移

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。近年の国内路線数の推移を見ると新千歳空港が横ばいであるのに対し他の道内空港全体では減少している。また、近年の一日当たりの国内線の便数（往復）の推移を見ると新千歳空港が増加しているのに対し他の道内空港全体では減少している。一方、国際線の利用者数は多くの空港で増加傾向にあり、特に新千歳空港においては東日本大震災のあった昨年を除けば利用者数は着実に増加してきている。

④ 道や関係自治体等のこれまでの取組

新千歳空港の路線誘致活動としては、海外でのポートセールを強化しており、平成22年には知事が経済界等の関係者とともに中国南方航空や中国東方航空、大韓航空の本社を訪問し、平成23年には再度中国東方航空を訪問するなど積極的なトップセールスを展開している。昨年、中国東方航空とのタイアップ事業として同社の協力を得て中国国内で北海道

のPR冊子を配布するなどの取組を実施した。また、新千歳空港の更なる路線開拓に向けた取組を検討するため、旅客と貨物の両面からの需要調査を実施している。

離島空港を除く道管理空港（女満別、中標津、紋別）については、昨年7月より国際チャーター便の着陸料を全額免除している。また、地域の取組としては、地域の協議会が主体となって台湾、香港などからのチャーター便の誘致活動を積極的に行っている。国内線の誘致活動としては帯広空港がエアドゥの誘致に成功し昨年3月から羽田線のダブルトラック化を実現している。

こうした路線誘致の取組に加え、丘珠空港では、札幌市をはじめとする関係者等で構成する「丘珠空港活性化推進検討会」において「丘珠空港活性化プログラム」を策定し、空港の利用促進等に向けた取組を進めている。また、その他の空港においても各種イベントを実施し航空利用の促進に努めている。

⑤ 課題

近年の原油高騰やリーマンショック以降の世界的な景気後退等により、我が国における航空旅客輸送は大幅に落ち込んでいる。また、人口減少が進む我が国において国内旅客が今後急速に拡大していくことは難しいものと考えられ、各航空会社とも厳しい経営環境にある。

このような状況の中で、各航空会社は今まで以上に効率的な経営が求められており、利用者数が少なく採算の取れない路線からの減便や撤退、機材の小型化などの見直しを進めている。特に道内の地方路線においてはこの傾向が顕著であり、地域経済への影響が懸念される。

また、新千歳空港においてもここ10年間で旅客のピークであった平成14年度と比べ、国内旅客が約300万人減少しているという現実を直視し、新千歳空港をはじめとする道内空港をどのように活用していくかについてより具体的な戦略が求められる。

なお、「国土交通省成長戦略」においては、航空ネットワークの維持について、大手航空会社が近年の需要減少と相まって幹線における新規航空会社との競争激化により内部補助の余地が狭くなり、低収益路線の維持に苦慮しているとの認識が示されている。また、同戦略ではこうした状況を踏まえ、航空輸送サービスの確保が必要と考える地域が当該路線の維持に主体的な役割を担うことを基本的な方向とし、地域と航空会社とのパートナーシップにより航空輸送サービスの確保を目指すこととされている。

国内線の状況が厳しい中で、今後増加が見込まれる中国をはじめとする東アジアからの観光客を取り込むことが地域にとって重要な課題であり、今後国際航空路線の誘致に力を入れていく必要があるが、同様の視点により他県においても就航促進に向けた新たな施策や既存の予算の増額を行うことにより、東アジアからの観光客誘致に向けた取組を強化している。

今後、国内旅客の減少が見込まれ、国際線の誘致においても道外空港との競争激化が予想

されるなど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となる。

3. 有識者懇談会における議論の状況と論点整理

懇談会では国管理空港等の関係者（空港所在地の自治体、空港ターミナルビル）からのヒアリングに加え、ヒアリングを行えなかった他の関係者（地方管理空港の関係者、駐車場事業者等）に対しても、別途、意見を聴取するなど幅広い関係者から意見を聴いてきた。（主な意見については、別紙を参照）

（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取りまとめた結果、全ての関係者から観光振興や地域振興、医療等の住民生活など様々な観点から空港が地域に貢献しているという点が紹介され、改めてそ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

懇談会では、

- ・ 空港ビル、駐車場、滑走路が別々の管理者により運営されているため、方向性がなかなか一致しないが、一体化すれば魅力の増進が図れるのではないかと
- ・ 空港全体での徹底的な効率化を図る観点から、経営一体化の推進は必要と受け止めているが、運営者が大きなリスクを負う可能性があるため、リスクに対応した方策が必要

といった意見が出されている。

一方で、これまで通り空港ターミナルビル等と滑走路などの空港基本施設の運営を分離して行った方が効率的、効果的であるといった意見は懇談会においては見られなかった。

「国土交通省成長戦略」で示された「非航空系部分で十分な収益を上げ、これを原資として着陸料や施設利用料等の低廉化を図り、利用促進につなげる」という諸外国の空港で一般的なビジネスモデルが確立されていない」という課題認識については、規模が相当大きい空港においてはこのようなビジネスモデルの適用が考えられる。一方、旅客数の少ない地方空港についても非航空系部分の収益改善で着陸料等を引き下げるといったビジネスモデルが成立するののかについては、海外の同規模空港の事例も見ながら考えていく必要がある。

しかしながら、海外では滑走路などの空港基本施設と空港ターミナルビル、駐車場が一体で運営されているのが一般的であり、我が国においてもそれぞれの主体が別々に運営し

なければならない必然性は特になくとも考える。

また、道内の空港運営の現場では空港運営における諸課題について検討する際、関係主体が異なるため、その調整に時間がかかっているケースも見られる。また、誘致活動においても国管理空港については着陸料の引き下げの判断は国にあり、ターミナルビルの使用料については空港ターミナルビル会社、実際の誘致活動の主体は自治体や経済界であり、必ずしも方針の統一化が図られている状況にはない。このように一体運営されていないことによるデメリットが明らかになってきている。

こうした観点に立てば、国がこれらの3つの事業主体について現時点で経営一体化の範囲に含めることを必須と考えていることは一定の理解ができる。しかしながら、これまで空港ターミナルビルや駐車場を運営してきた既存の事業者が長期の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れば、関係者間での十分な調整を行っていく必要がある。

いずれにせよ、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、めまぐるしく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などのメリットが認められる。

また、コスト面を見た場合にも経営の一体化により規模の経済や範囲の経済が働くことが期待される。滑走路などの空港基本施設の管理と空港ターミナルビルの管理においては、警備や施設の維持管理の面で重複している業務が見られるため、重複業務の解消による委託費の縮減や人員削減を通じた人件費の低減などが考えられる。さらに、異なる組織が統合されることにより総務や経理といった管理業務が一元化されることによる効果も一般的に見込まれる。

経営の一体化によって直ちに空港全体の収支の赤字が改善されない場合、あるいは収支の赤字が相当程度改善されることが見込まれる場合であっても、現実的には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、引き続き収支の状況などについて詳細な検証を行う必要がある。

② 民間への運営委託等

懇談会では、

- ・民間でできるものは民間に委ねるという観点から、民営化の可能性を検討することは有意義である
- ・民営化という手法が絶対という訳ではないが、今のままで良いのかという思いがあり、民営化も一つの手法ではないかと考えている
- ・公共性や適切な運営を維持する上では、国の関与を残すコンセッション方式の採用は理解できる

といった意見が出されている。

一方、

- ・空港整備や採算性の確保などの課題がある
- ・交通インフラとしての空港が有する公共性や大規模災害時に空港が果たす役割などにも十分配慮すべき

といった意見も出されている。

空港に限らず、公的施設の運営に民間のノウハウなどを活用していく発想は特段新しいものではなく、例えば指定管理者制度などが活用されている。北海道においては平成18年度から公の施設に指定管理者制度を導入し、最近では道立公園や道営住宅などでもこの制度を活用している。指定管理者制度の導入に伴い管理運営の効率化やコスト縮減に加え、夜間の開館や休日の営業、各種割引制度の導入といった事業者の創意・工夫による利用者へのサービス向上や利用促進といった面でも民間の発想による効果があると言われている。

空港運営における指定管理者制度の活用としては、静岡空港や県営名古屋空港が挙げられるが、同様の制度の活用事例として本道では旭川空港が総合的民間委託を行っている。懇談会において旭川市の関係者からヒアリングを行ったところ、同市が実施した民間委託により人件費の削減などに効果があることが確認された。

また、民間を活用していく上で空港整備や災害時の対応がどうなるかが一つの大きな論点である。これまでの国管理空港の運営においては、利用者負担の原則の下、主に航空会社からの着陸料等の収入等により、滑走路などの空港基本施設の維持運営を行ってきたことを踏まえれば、着陸料等を新たな運営者の収入とする仕組みであれば、新たな運営者が滑走路等の維持運営を行うことについて一定の理解ができる。しかし、これまで空港整備勘定においてプール制で経理を行ってきたため、個別空港ごとの収支で見た場合に着陸料等の収入だけでは維持運営を行うことが困難な空港もある。このため、こうした状況も十分考慮した上で国は制度設計を行う必要がある。また、北海道など一部の地域における特殊な事情として冬期間における除雪の問題がある。道内空港においては地域にもよるが、空港の維持運営コストにおいて除雪費が大きな割合を占めており、降雪量が年によって大きく変動することも踏まえると、その変動リスクを抑える工夫が制度設計において必要となる。

空港整備については、国はこれまで主に一般会計からの繰り入れにより滑走路などの空港基本施設の整備を行ってきており、国が過去に行ってきた整備が基本的に空港の公共性、公益性の観点から行われてきたものと考えれば、引き続き滑走路などの耐震化工事や就航率向上事業等、民間事業者の経営判断のみに委ねた場合には必ずしも実施されない恐れのある投資については、国において実施することが適切と考える。逆に国においては実施されないような整備であって主に空港の収益向上の観点から行うものについては、新たな運営主体が行うことが考えられる。

空港整備に係る官と民との役割分担が決まっていない段階では、検討がこれ以上進まないため、今後、国に対して一日も早く制度設計を明らかにしてもらうよう要請していく必要がある。

いずれにしても、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、空港の規模や立地条件、当該空港の管理者の考え方、地域性によってもその選択は変わり得るものである。また、民間活用の手法について具体的な検討を行う際には、空港整備等における官・民の分担がどのようになるかも重要な要素となるが、国の具体的な考え方はまだ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である。

(3) 複数空港の一体運営（バンドリング）

懇談会では、

- ・複数空港のバンドリングによる運営は大きな可能性のある選択肢の一つ
- ・複数空港の一体運営については、コストの低減化やネットワークを維持するための一つの手法と考える

といった意見が出されている。

一方、

- ・バンドリングに参加する際には、各空港の数字の精査に基づくコスト削減努力をどこまでやれるかが重要
- ・一部の空港の黒字をもって他空港の赤字を補填することにより、北海道経済の活力を削ぐことがあってはならない

といった意見も出されている。

また、バンドリングという手法を活用する場合のスキームについての議論もあった。

国の「空港運営のあり方に関する検討会報告書」においては、複数空港の一体的経営により、コストの低減、ネットワーク効果等を通じて相当程度の経営改善が図られる空港が出てきた場合については、バンドリングについても検討することが必要とされている。場合によっては、地方自治体が管理する空港もバンドリングの対象とする提案が出てくることも想定されるとしている。

そもそも同一都道府県内に複数の国管理空港を有しているのは、北海道（新千歳、函館、釧路、稚内、丘珠）と福岡県（福岡、北九州）だけであり、離島やその他空港を除いた地方管理空港も加えた場合であっても、3つ以上の複数空港を有するところは本道（新千歳、函館、釧路、稚内、丘珠、旭川、帯広、女満別、中標津、紋別）だけである。なお、沖縄県については、空港数で見ると本道と同じ 13 空港を有しているが、那覇空港以外は全て離島空港となっている。

また、他県では見られない本道の特殊性として離島やその他空港以外の地方管理空港が既に新千歳空港等と道内ネットワークを構築していることが挙げられる。こうした既存の航空ネットワークを有効に活用し、空港間の連携による効率的・効果的なネットワーク維持を図っていくことが重要である。

航空ネットワークの利用は単に直行便の利用者だけでなく、例えば道内地方

空港から新千歳空港の豊富な道外ネットワークを利用している旅客が存在しており、こうした旅客の存在は、新千歳空港の幹線ネットワークを維持する上でも重要な役割を担っている。このため、新千歳空港においても道央圏の住民利用だけという観点から考えるのではなく、札幌圏以外の多くの地域の利用者による外部効果を受けている点も考慮する必要がある。このように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、道内空港を個別の空港ごとに見た場合、特定の空港に航空会社の就航希望が偏る傾向にあるが、特定の空港を含む複数空港の一体運営が行われることにより、特定の空港以外の空港においても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。さらに、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

懇談会では、

- ・ 空港の将来に向けた積極的な経営を進め、地域経済の活性化、雇用の拡大等に取り組む者が新たな空港運営主体として相応しい
- ・ 空港は地域の特性を活かし、地域が主体性を持って運営することが肝要

といった意見が出されている。

本道においては、各空港が地域の経済活動や生活を支える交通基盤として重要な役割を果たしていることを踏まえ、新たな運営主体については、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。

(5) 今後の課題

懇談会では、

- ・ 空港基本施設などの大規模投資については、これまで通り国が実施すべき
- ・ 民営化の流れの中で、これまで国が負担していた空港運営コストの一部を地方が負担することがないように国に申し入れるべき
- ・ 民営化後における経営不振支援策の構築が必要

といった意見が出されている。

国の検討会報告書においては国民負担の軽減が目指すべき方向性の一つとして示されており、その考え方については理解できるものの、国の空港経営改革により逆に地域の負担が増えることがないように留意する必要がある。また、規制緩和などの観点からも課題の整理を行う必要がある。

4. 今後の対応の方向性

空港が高い公共性、公益性を有しており、将来の地域の発展等に必要な交通基盤である点については、懇談会における共通認識であった。今後、こうした空港の機能を如何にして持続させていくか、向上させていくかという観点から、どのような取組を行っていくかが極めて重要なことである。

ここで改めてこれまでの空港活性化の取組が十分であったかについて考えていく必要がある。多くの関係自治体や空港ターミナルビル等において、イベントなどを実施することにより、空港への理解を深めてもらうことは、中長期的な視点に立った場合、将来の航空旅客の増加につながっていくことが期待され、その結果、地域の活性化につながるようになる。

一方、空港は航空機の利用者のための乗降施設であるという本来の目的を考えると、その収益の源泉は如何に多くの航空会社や利用者に使ってもらうかにあり、まずはどのようにして航空利用者数を増やしていくかが重要なポイントとなる。

国の検討会報告書の中で、国管理空港の収入財源である着陸料等は路線ごとの割引等は設定されているものの、基本的には全国一律の料金が告示において定められているため、空港の特性を活かした機動的で柔軟な利用料金設定ができていないこと、また、空港毎の収支の透明度が低く収入増加と費用圧縮のインセンティブが欠如していることが述べられている。

国では空港政策の重要課題が「整備」から「運営」にシフトする中、空港運営の効率化などを図る上で空港運営の透明性の確保が重要と考え、平成 21 年にはじめて全ての国管理空港の空港別収支について試算し公表した。これを受けて道でも平成 22 年にはじめて道管理空港の空港別収支の試算を公表するなど、行政においても積極的に情報開示を進めている状況にある。

近年の航空会社の厳しい経営環境を考えると、航空会社への要請だけでは中長期的に路線を維持することは難しくなっていくものと考えられる。航空会社では地域にどのくらいの需要が見込まれ、需要を増やしていくためにどのような取組を地域自らが行う用意があるかといった点を評価している。今後、それぞれの空港が自らマーケティングを行い空港の利用圏の範囲や潜在需要の大きさについて調査を行うなど、地域としてどのような考え方で空港を発展させていくのか早急に議論していく必要がある。こうした議論を通じて将来必要な空港整備、空港の機能向上に必要な設備のスペック、空港ターミナルビルにおいて行うべき投資、誘致に向けた具体的な戦略、当該戦略に必要な財源を確保するための業務の効率化などを進めていくことが望ましい。この場合、空港基本施設の管理者、空港ターミナルビル会社、空港周辺の自治体などが共通の目標を持って連携して行動していく必要がある。

以上の認識に立った上で、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

民間航空機が常時運航可能な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である。ここで重要なことは、何のために効率化を行うのかということを経営者間でしっかりと共有することである。空港の公共性、公益性を確保する必要性は言うまでもないが、それを以って赤字を無条件に許容しているものではない。道民の理解を得るためにも、空港が持つ公共性、公益性を確保しつつ如何に効率化を図るかが今後求められる。

また、効率化されることにより生み出された財源を空港使用料の低減などに活用することが重要である。効率化の努力が単に行政改革に位置付けられ、効率化した部分が歳出の削減に充てられるのではここで言う効率化を目指す目的にはならない。行政改革は非常に重要なテーマであるが、その際にはその目的に応じて最も効果が見込まれる対象を絞り込み、見直しが行われることが適当である。このため、如何に効率化により生み出された財源を航空会社の誘致、空港の利用者数の拡大などに振り向けていけるか、逆にそうした仕組みがなければ空港運営の効率化自体の取組はなかなか進まないものと考えている。

さらに、効率化を進める上で、特に赤字空港については効率化に向けた取組が関係者間における評価にとどまるのではなく、社会一般に認められるものであることが必要である。このため、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であり、それが道民の理解を得ることにつながるものである。

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

空港の効率化に加え、利用者にとって使いやすい空港を目指していくことも中長期的な空港の魅力の向上のために必要と考えている。利用者利便の向上策としては、単位時間当たりの発着枠の増加や定時運航率の向上、カウンターやセキュリティーレーンにおける待ち時間の短縮や混雑の緩和等を図ることが考えられる。

我が国の新しい国際線旅客ターミナルビルでは、利用者がチェックイン前に行う預け荷物の検査をチェックイン後に自動的かつ短時間で行うことを可能としたインラインスクリーニング・システムの導入が進んでいる。これにより、カウンター付近での混雑緩和やスムーズな搭乗手続きにつながっている。こうした技術の導入が利用者の利便性の更なる向上につながり、空港自体の魅力の向上につながるものと考えている。また、こうした取組の積み重ねがリピーターの増加や空港の選択における一つの重要な要素になるものと考えている。

このため、こうした技術を積極的に導入していく姿勢も重要になるものと考えている。

(3) バンドリングの活用

国の空港経営改革における基本的な考え方に沿って、道内国管理空港の全てについて個別の空港ごとに経営の上下一体化や民間委託が進められた場合、赤字の空港についても民間事業者が手を挙げるのかについては、国が現時点で公表している情報からは厳しいものと考えている。

このため、懇談会としては、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。

なお、バンドリングについては、バンドリングによる相乗効果や交渉力の強化、コスト削減などの様々な効果が期待され、結果的に内部補助の側面も一部あるとしても本道の空港機能を持続的に維持していく上で重要な一つの手法と考えている。しかし単に一部の空港の黒字を持って他空港の赤字を補填するといった発想だけでバンドリングを活用することは適当ではない。

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

国は今年の夏頃には「空港経営改革の実行方針」を策定する予定であり、これに対して本道の航空ネットワーク機能を低下させないなどの観点から意見を述べていく必要がある。また、今月6日に政府において閣議決定され、国会に提出された「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」において「空港経営改革の実行方針」は法律上「基本方針」と位置付けられている。その内容としては、マーケット・サウンディングの実施に関する事項などが定められるなど、国の動きが次第に具体化してきたところである。

① 安定的な事業継続の仕組みの構築

道内関係者からの意見聴取の中で、多くの関係者が国の経営改革が進められた場合に空港整備等が今後どうなるのかが分からない点を課題として挙げていた。これは民間を活用する場合にどこまでの整備を民間にやってもらい、どこまでの整備を国が引き続き行うのかという点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であることを示している。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である。また、空港の維持運営についても個別空港ごとに見た場合、着陸料等の収入だけでは赤字の空港もあるため、こうした状況も十分考慮した上で制度設計を行う必要がある。

② 事業継続が困難となった場合の対応

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必要がある。国は、PFI法の公共施設等運営権制度の活用を念頭に置いているが、本制度が空港管理の一部である運営を民間事業者に委ねるものであることを考えれば、国が管理する空港という位置付けやその空港が持つ公共性、公益性は何ら変わらないことになる。このため、モラルハザードの観点に留意しつつ、予測できない事態があった場合には国が事業を継続することを明確に示すことが必要である。

(5) 地域との継続的な情報共有等

懇談会におけるヒアリング等を通じて、多くの関係者から引き続き国の動きなどについての情報提供の要請があったところである。また、今年夏頃には、「空港経営改革の実行方針（法律上の基本方針）」の意見照会が行われることやその後マーケット・サウンディングが実施されることになっている。こうした状況を踏まえ、今後の国の動きについて関係者と引き続き情報を共有していく必要がある。さらに、本報告書を踏まえ、今後予定されている国の動きなどに対して道がどのように対応していくかについての検討を行う際に地域の意見等を十分に考慮する必要がある。

このため、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と考える。

有識者懇談会における主な発言等（委員及び自治体・空港ビル会社）

（1）地域における空港の役割等について

- ・ 北海道では、高速交通体系において、基本的には、現在、航空だけに依存する形であるため、空港の持つ意味は非常に重要。（委員）
- ・ 空港は、地域経済に対して大変貢献しており、観光振興や国際交流の拠点として重要な役割を担うもの。（複数の自治体等）
- ・ 観光を基幹産業としている地域にとって、空港の果たす役割は極めて重要であり、空港が地域を支えていると言っても過言ではない。（空港ビル会社）
- ・ 航空路線の活性化は、地域の医療、経済を守る上からも重要であり、そのネットワークを確保する上からも地方空港の役割は大きい。（自治体）
- ・ JRの高速化、高速道路網が未整備な地域において、公共交通としての空港の役割は、人員の輸送だけでなく物流についても大きな役割を担っている。（複数の自治体等）
- ・ 空港は災害時の救援活動の拠点としての役割を担っている。（複数の空港ビル会社）
- ・ 地方あつての札幌という視点で、守るべきものはしっかり守る必要がある。（委員）
- ・ 拠点空港は、小さな空港の集まりの結果として成立しているのではないか。（自治体）

（2）空港の経営一体化・民間への運営委託等について

経営一体化

- ・ 空港ビル、駐車場、滑走路が別々の管理者により運営されているため、方向性がなかなか一致しないが、一体化すれば魅力の増進が図れるのではないか。（自治体）
- ・ 経営一体化の推進については、より魅力的な空港になるため、非航空系事業収入の拡大は不可欠であり、経営一体化によって航空系事業にもプラスの効果が期待。（自治体）
- ・ 経営一体化は、経済学で言うと規模の経済性と範囲の経済性、マーケティングで言うと取引交渉力の強化であり、相乗効果があつて、一体化の効果が見込めるという理解。（委員）
- ・ 経営一体化による効率化は、選択肢の一つと考えているが、空港の特性や地域の実情を考慮しながら検討していく必要がある。（自治体）
- ・ 経営一体化により、一定程度の空港運営の効率化は期待されるが、対象となる事業範囲等が明確に示された上で、非航空系事業収入が着陸料の低減化等にどの程度寄与す

るのか検証が必要。なお、駐車場はターミナル機能の一部と考えており、その他の空港機能も含めた事業範囲の検討が必要と考える。（空港ビル会社）

- ・ 空港全体での徹底的な効率化を図る観点から、経営一体化の推進は必要と受け止めているが、運営者が大きなリスクを負う可能性があるため、リスクに対応した方策が必要。（空港ビル会社）

民間への運営委託等

- ・ 民間でできるものは民間に委ねるという観点から、民営化の可能性を検討することは有意義である。（自治体）
- ・ 民間経営のノウハウを空港経営に導入することによって、より効率性、合理性を追求するという視点は、現状を考えると理解する。（空港ビル会社）
- ・ 民営化という手法が絶対という訳ではないが、今のままで良いのかという思いがあり、民営化も一つの手法ではないかと考えている。（自治体）
- ・ 公共性や適切な運営を維持する上では、国の関与を残すコンセッション方式の採用は理解できる。（空港ビル会社等）
- ・ 北海道で一番避けなければならないことは、新千歳空港の民営化だけが進んで、他の空港が取り残されることであり、これは、最悪のシナリオかもしれない。（委員）
- ・ 空港整備や採算性の確保などの課題がある。また、交通インフラとしての空港が有する公共性や大規模災害時に空港が果たす役割などにも十分配慮すべき。（複数の自治体）
- ・ 空港は、公共交通インフラとして高い公共性・公益性を有しているため、その運営に当たっては、新たな空港運営主体、地方自治体、地域経済界などとの協働関係を保持した上で、長期的に安定した運営を図ることが最も重要。（空港ビル会社）
- ・ 空港民営化の検討に当たっては、空港機能存続のためのセーフティネット、何らかの公的な支援についても検討が必要と考える。（空港ビル会社）
- ・ 民間への経営移譲については、結果として、体力の弱い地方空港の廃止に伴う地方切り捨てに繋がることを危惧するため、民間議論はすべきではないと考える。（自治体）

(3) 複数空港の一体運営（バンドリング）について

- ・ 黒字であるのは、新千歳空港だけであり、複数空港の一体経営ということ抜きでは、この問題を議論できないのではないかと。（委員）
- ・ 複数空港のバンドリングによる運営は大きな可能性のある選択肢の一つ。（自治体）
- ・ 民営化は時代の流れであり、否定されるものではなく、単独で駄目な場合には、バンドリングという方法で選択肢が増えることはベターである。（空港ビル会社）
- ・ 複数空港の一体運営については、コストの低減化やネットワークを維持するための一つの手法と考えるが、その前に、広大な北海道においては、航空ネットワーク戦略等

の構築が重要と考える。(空港ビル会社)

- ・ バンドリングに参加する際には、各空港の数字の精査に基づくコスト削減努力をどこまでやれるかが重要。(委員)
- ・ バンドリングについては、各空港の収支のみの議論によるものではなく、それによって相乗効果が生み出されるものでなければならない。(自治体)
- ・ 一部の空港の黒字をもって他空港の赤字を補填することにより、北海道経済の活力を削ぐことがあってはならない。(自治体)
- ・ バンドリングについては、これまでの国のプール制と同じにしてしまうようなものであり、それにより新千歳空港自体の体力の低下が懸念される。(自治体)
- ・ 複数空港の一体運営により、空港経営の赤字の縮小・解消が図れるか疑問。民間であるため、利益の出ない地方空港については、切り捨てられるのではないか。(自治体)

(4) その他

空港周辺対策について

- ・ 民営化により、新千歳空港周辺地域における住宅防音対策等のレベル低下がないようしっかりとした対応を求めたい。(自治体)
- ・ 空港周辺対策が今後とも維持・確保されることが空港の安定的な運用に必要。(自治体)

新たな空港運営主体について

- ・ 空港の将来に向けた積極的な経営を進め、地域経済の活性化、雇用の拡大等に取り組む者が新たな空港運営主体として相応しい。(自治体)
- ・ 空港は地域の特性を活かし、地域が主体性を持って運営することが肝要。(空港ビル会社)

国への意見について

- ・ 空港基本施設などの大規模投資については、これまで通り国が実施すべき。(自治体等)
- ・ 民営化の流れの中で、これまで国が負担していた空港運営コストの一部を地方が負担するような状況になることがないよう国に申し入れるべき。(自治体)
- ・ 民営化後における経営不振支援策の構築が必要。(自治体)
- ・ 乗客数の減少や路線の縮小等による空港経営のマイナス要因を回復する取り組みをしないで、民間活力頼みで経営の一体化を先行して進めることが採算性の低い地方空港の切り捨てにならないように配慮が必要。(自治体)

参 考 资 料

「空港運営に関する有識者懇談会」委員名簿

石井吉春	北海道大学公共政策大学院 教授
北村潤一郎	日本政策投資銀行 北海道支店長
北山憲武	北海道観光振興機構 専務理事
◎ 佐藤馨一	北海商科大学商学部 教授
○ 田村亨	室蘭工業大学大学院 教授
永田正記	北海道商工会議所連合会 副会頭
平岡祥孝	札幌大谷大学短期大学部 教授
吉田守利	北海道経済連合会 専務理事

(50音順・敬称略)

(◎：座長、○：座長代理)

懇談会の開催状況

- 第1回 有識者懇談会(平成23年10月27日開催)
 - (1) 本道における空港運営のあり方について
 - ・道内空港における現状と課題について
 - (2) 委員による意見交換
 - (3) 今後の進め方について

- 第2回 有識者懇談会(平成23年11月17日開催)
 - (1) 関係自治体からのヒアリング
[函館市・稚内市・旭川市]
 - (2) 事務局からの説明
 - ・海外における空港民営化の動き
 - ・道内空港における路線別利用航空券の種別

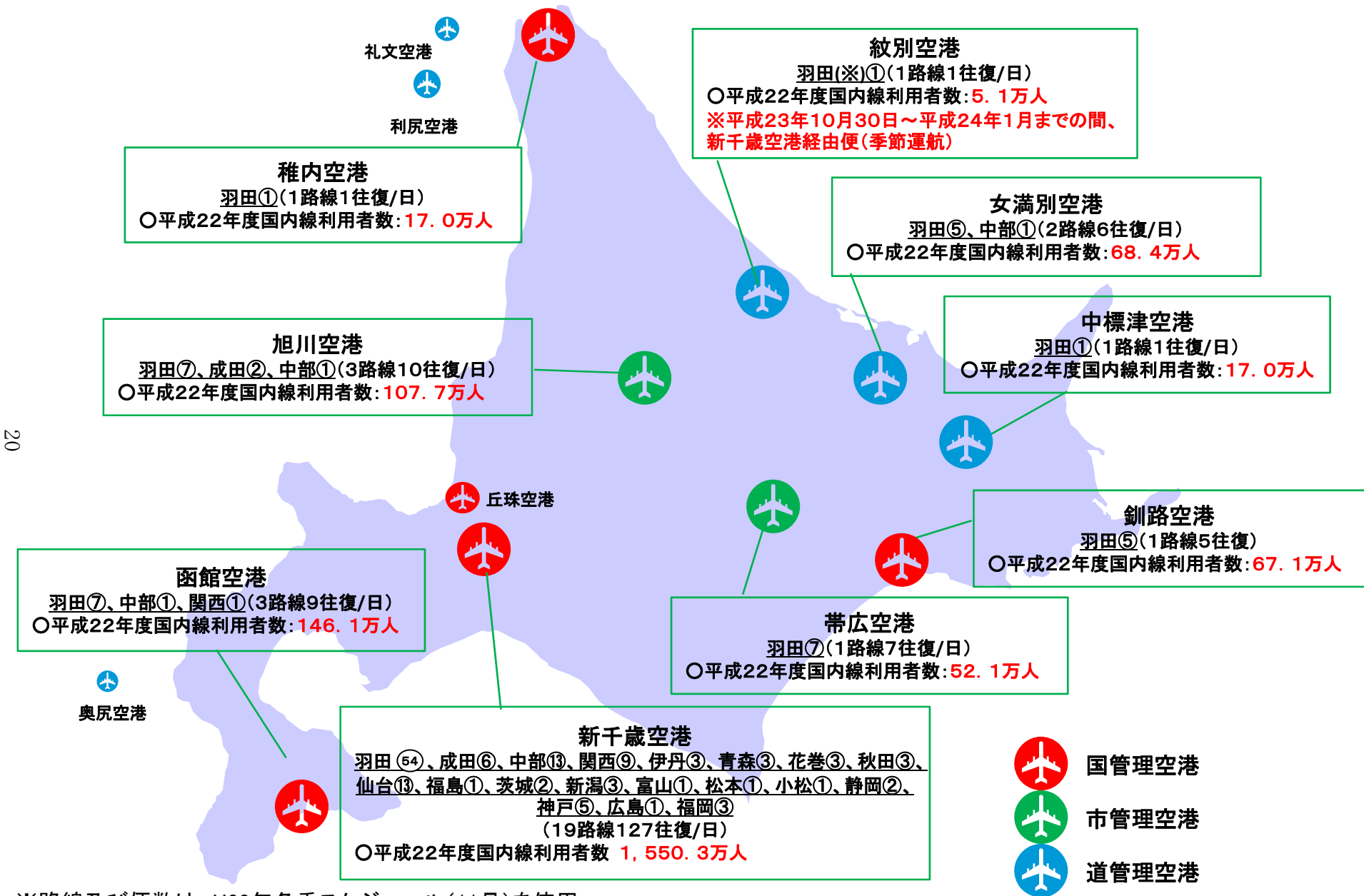
- 第3回 有識者懇談会(平成23年12月26日開催)
 - (1) 関係自治体からのヒアリング
[千歳市・苫小牧市・釧路市・札幌市]
 - (2) 事務局からの説明
 - ・道内空港の空港別収支の試算等について
 - ・新千歳空港における空港運営の民間委託と空港周辺対策について

- 第4回 有識者懇談会(平成24年1月26日開催)
 - (1) 空港ビル会社からのヒアリング
[北海道空港(株)・函館空港ビルディング(株)・稚内空港ビル(株)]
 - (2) 事務局からの説明
 - ・国における空港経営改革の検討状況について
 - ・これまでの懇談会における関係者からの主な発言について
 - ・道管理空港等における関係者からの主な意見について

- 第5回 有識者懇談会(平成24年2月24日開催)
 - (1) 事務局からの説明
 - ・経営一体化により見込まれる効果
 - (2) 論点整理
 - ・「空港運営に関する有識者懇談会」の取りまとめに向けて

- 第6回 有識者懇談会(平成24年3月29日開催)
 - 報告の取りまとめ

道内空港の配置及び道外航空ネットワークの状況(冬季スケジュール)



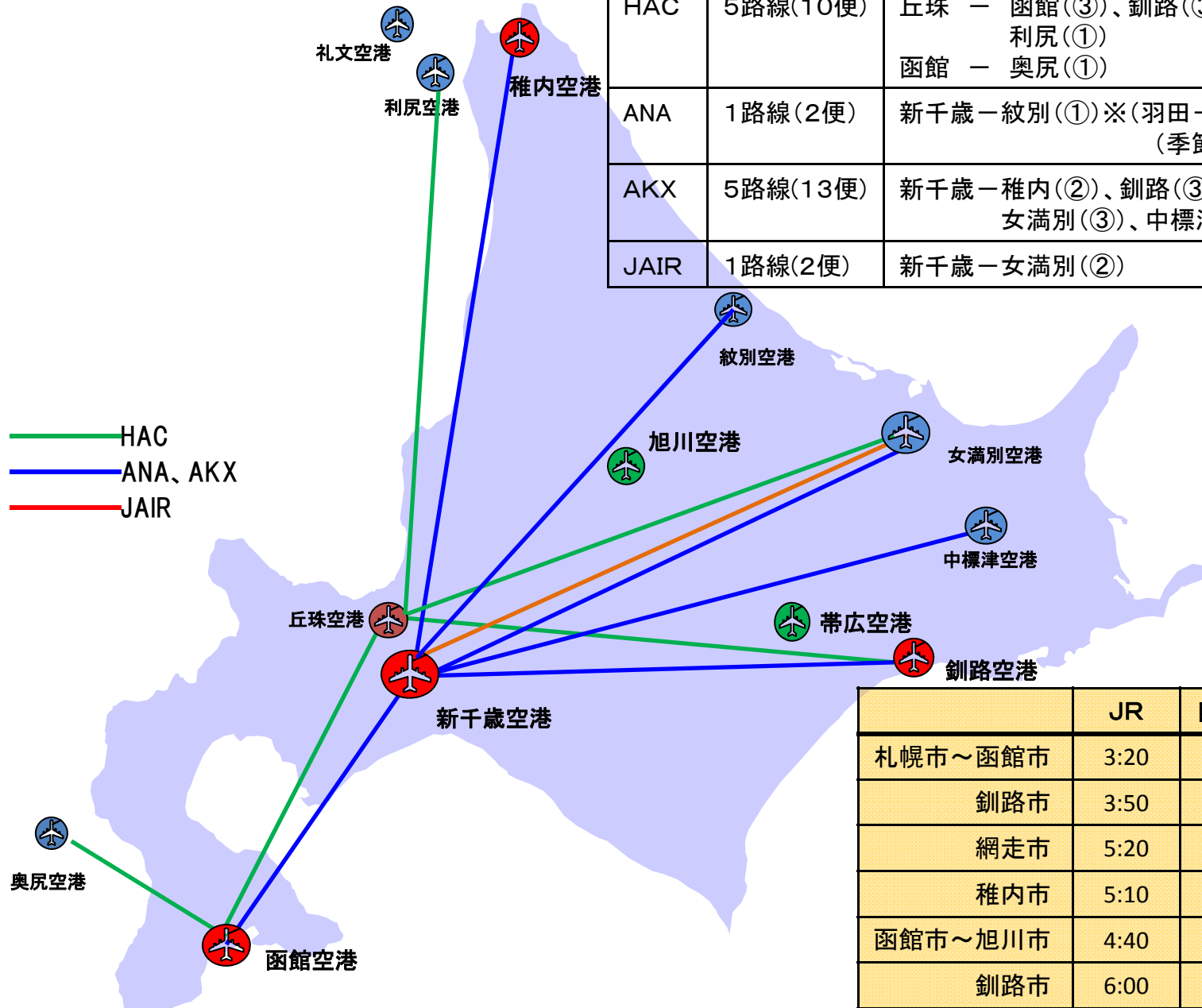
20

※路線及び便数は、H23年冬季スケジュール(11月)を使用
 ※国内線利用者数は、道内路線利用実績を含む

道内航空ネットワークの状況(冬季スケジュール)

HAC	5路線(10便)	丘珠 - 函館(③)、釧路(③)、女満別(②)、利尻(①) 函館 - 奥尻(①)
ANA	1路線(2便)	新千歳 - 紋別(①)※(羽田 - 紋別線の経由便(季節運航))
AKX	5路線(13便)	新千歳 - 稚内(②)、釧路(③)、函館(②) 女満別(③)、中標津(③)
JAIR	1路線(2便)	新千歳 - 女満別(②)

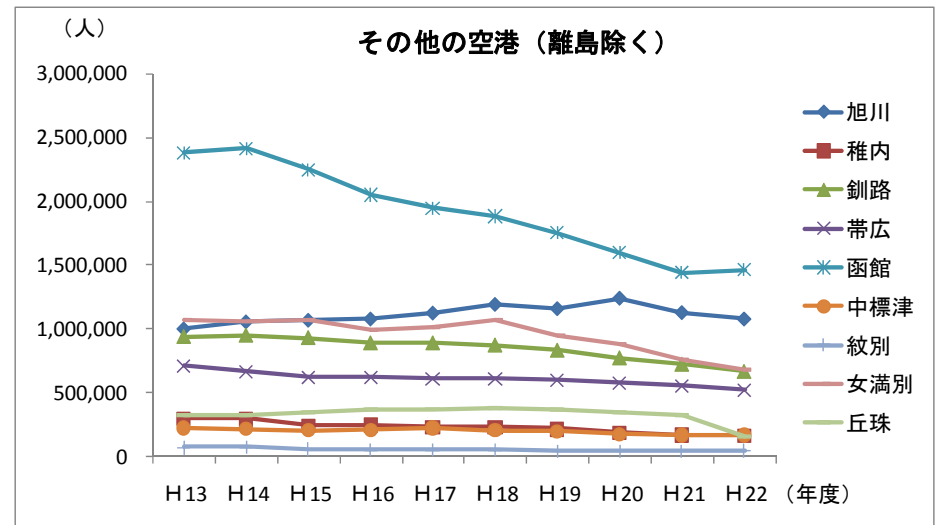
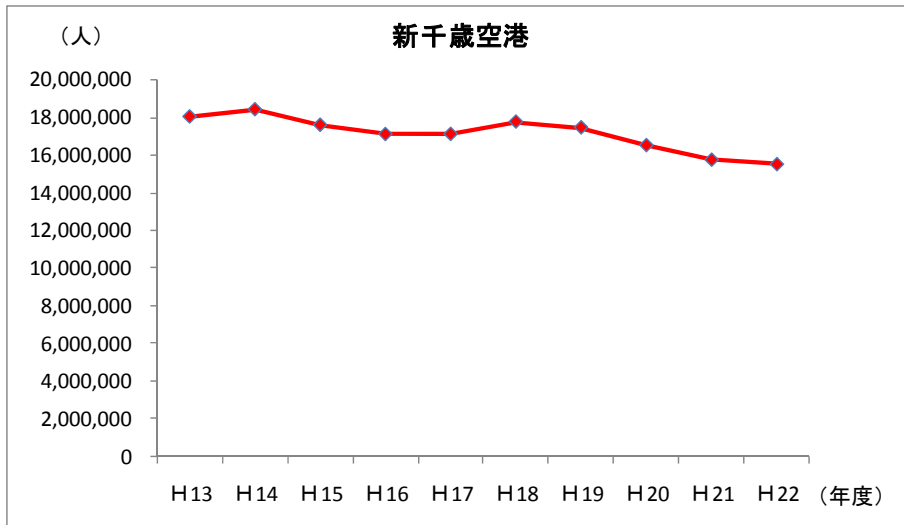
21



	JR	自動車	航空機
札幌市～函館市	3:20	4:40	0:40
釧路市	3:50	6:10	0:50
網走市	5:20	5:30	0:50
稚内市	5:10	6:20	1:00
函館市～旭川市	4:40	6:20	1:00
釧路市	6:00	9:50	1:10

※路線及び便数は、H23年冬季スケジュール(11月)を使用

道内空港の利用実績(国内線)

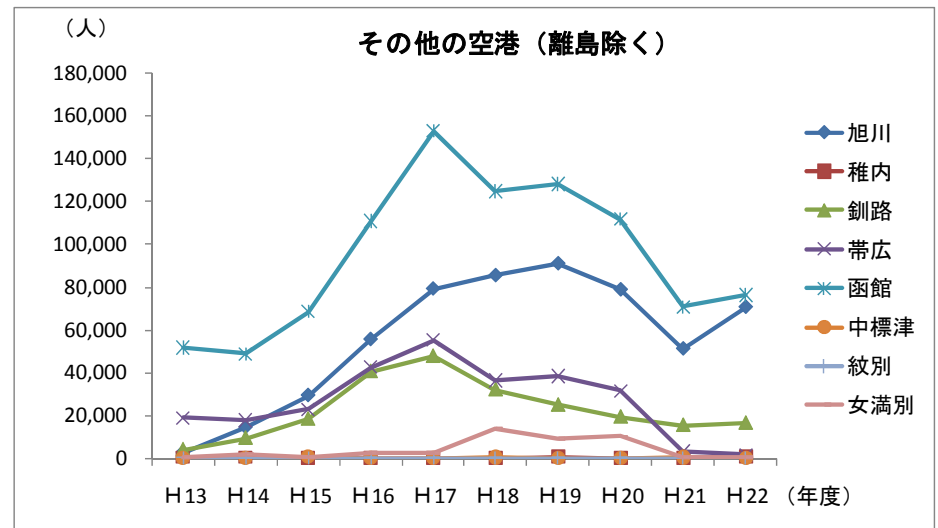
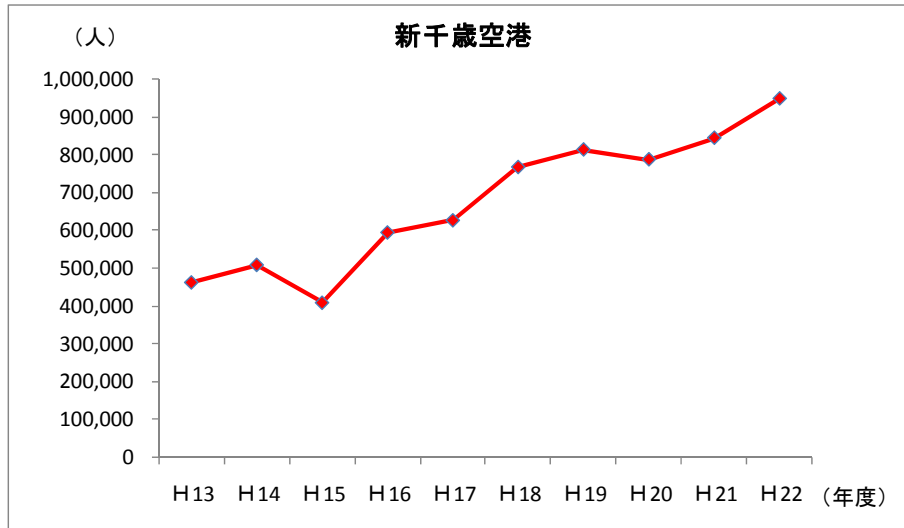


	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H22/H13	H22/最大値
新千歳	18,038,447	18,422,891	17,595,436	17,104,866	17,110,876	17,768,210	17,461,708	16,515,280	15,741,248	15,503,128	85.9%	84.2%
旭川	1,000,902	1,055,438	1,067,552	1,077,070	1,123,426	1,190,448	1,157,266	1,238,053	1,126,524	1,076,834	107.6%	87.0%
稚内	301,209	298,081	249,089	251,839	234,981	231,800	219,619	193,661	174,347	170,209	56.5%	56.5%
釧路	939,572	949,410	931,030	890,726	890,397	873,708	834,074	775,333	726,282	671,199	71.4%	70.7%
帯広	713,497	667,067	625,950	619,555	612,147	606,727	604,206	578,366	558,103	521,062	73.0%	73.0%
函館	2,383,981	2,412,609	2,247,333	2,050,924	1,943,935	1,881,326	1,753,316	1,592,356	1,440,746	1,461,254	61.3%	60.6%
中標津	227,432	218,091	207,131	209,597	223,330	207,245	198,350	176,240	167,522	170,450	74.9%	74.9%
紋別	73,506	76,792	60,860	53,228	55,754	54,267	48,897	47,977	47,375	50,638	68.9%	65.9%
女満別	1,065,745	1,064,793	1,068,462	991,984	1,009,984	1,070,475	944,641	883,536	760,045	684,250	64.2%	63.9%
利尻	25,707	27,680	35,825	37,427	35,662	30,779	27,381	29,772	30,648	27,554	107.2%	73.6%
礼文	3,418	3,232	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%
奥尻	17,227	16,539	16,200	12,886	11,786	12,105	10,370	10,587	9,777	9,836	57.1%	57.1%
丘珠	322,222	325,237	352,116	373,653	376,205	383,689	368,338	353,236	327,153	155,803	48.4%	40.6%

資料:東京航空局「管内空港の利用概況集計表」

道内空港の利用実績(国際線)

23

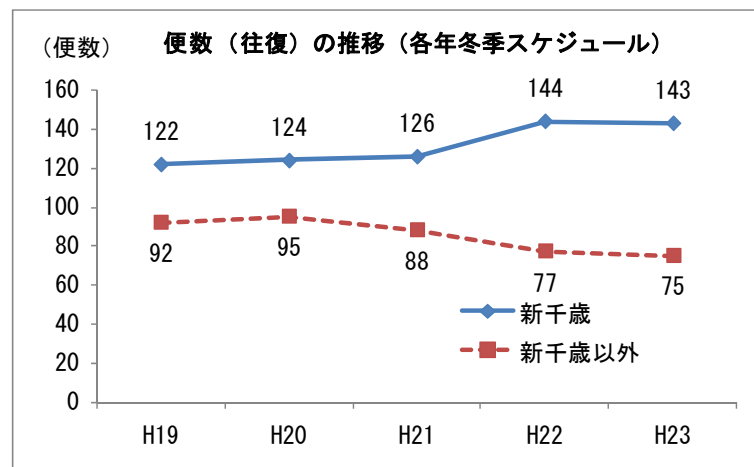
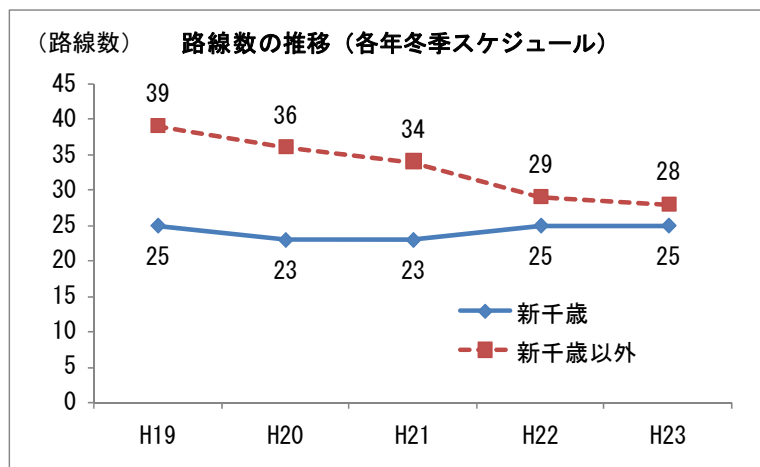


	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H22/H13	H22/最大値
新千歳	462,895	509,235	409,247	595,011	627,124	768,140	814,497	788,563	845,474	949,532	205.1%	100.0%
旭川	2,606	14,352	29,327	55,582	79,267	85,518	91,095	78,888	51,190	70,697	2712.9%	77.6%
稚内	621	373	355	0	0	244	745	0	0	1,028	165.5%	100.0%
釧路	4,145	9,563	18,509	40,778	47,956	32,244	25,058	19,473	15,593	16,612	400.8%	34.6%
帯広	19,015	17,976	22,991	42,524	55,096	36,475	38,257	31,572	3,359	1,810	9.5%	3.3%
函館	51,943	49,034	68,605	110,719	152,747	124,770	128,059	111,675	70,779	76,319	146.9%	50.0%
中標津	0	0	554	214	0	300	200	0	277	0		0.0%
紋別	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
女満別	912	2,198	693	2,377	2,439	13,769	9,177	10,157	683	630	69.1%	4.6%

資料:東京航空局「管内空港の利用概況集計表」

道内空港の国内路線数と便数の推移

- 国内線の路線数については、H19年からH23年までの5年間の推移(各年の冬季スケジュール)を見ると、新千歳空港においては**横ばい**であるが、それ以外の道内空港(全体)では、**約3割減少**。
- 国内線の便数(往復)については、同様にその推移を見ると、新千歳空港においては、**約2割増加**しているが、それ以外の道内空港(全体)では、**約2割減少**。



24

○路線数 (路線/日)

	H19	H20	H21	H22	H23	H23/H19
新千歳	25	23	23	25	25	100.0%
旭川	5	4	3	4	3	60.0%
稚内	3	3	3	2	2	66.7%
釧路	6	5	5	4	3	50.0%
帯広	2	2	2	1	1	50.0%
函館	7	7	7	8	6	85.7%
中標津	3	2	2	2	2	66.7%
紋別	1	1	1	1	1	100.0%
女満別	5	5	4	3	4	80.0%
利尻	1	1	1	1	1	100.0%
礼文	0	0	0	0	0	—
奥尻	1	1	1	1	1	100.0%
丘珠	5	5	5	2	4	80.0%
新千歳以外	39	36	34	29	28	71.8%
合計	64	59	57	54	53	82.8%

※各年の冬季スケジュール(11月)より集計

○便数(往復) (便数/日)

	H19	H20	H21	H22	H23	H23/H19
新千歳	122	124	126	144	143	117.2%
旭川	10	12	11	12	10	100.0%
稚内	3	3	3	3	3	100.0%
釧路	17	17	16	13	11	64.7%
帯広	5	5	5	4	7	140.0%
函館	19	20	19	21	15	78.9%
中標津	5	4	4	4	4	80.0%
紋別	1	1	1	1	1	100.0%
女満別	13	12	11	11	13	100.0%
利尻	1	1	1	1	1	100.0%
礼文	0	0	0	0	0	—
奥尻	1	1	1	1	1	100.0%
丘珠	17	19	16	6	9	52.9%
新千歳以外	92	95	88	77	75	81.5%
合計	214	219	214	221	218	101.9%

※各年の冬季スケジュール(11月)より集計

資料:道建設部空港港湾局調べ

道内空港の空港別収支の試算等について

1. 平成21年度道内空港の空港別収支(キャッシュフローベース)

(百万円)

科 目	合 計	道 内 空 港													
		新千歳	稚 内	釧 路	函 館	丘 珠	旭 川	帯 広	女満別	中標津	紋 別	奥 尻	利 尻	礼 文	
歳入項目															
着陸料等収入	9,383	7,305	80	273	575	38	429	256	348	45	26	0	8	0	
土地建物等貸付料収入	1,142	909	0	25	82	27	27	4	46	1	1	8	12	0	
歳出項目															
空港等維持運営費等	7,870	3,246	460	665	747	277	745	386	501	259	266	101	213	4	
土地建物借料	57	0	0	10	2	0	13	13	0	0	19	0	0	0	
固有資産所在市町村交付金	407	168	11	53	76	17	10		18	13	15	15	11	0	
歳入項目の合計	10,527	8,214	81	298	657	66	456	260	394	46	27	8	20	0	
歳出項目の合計	8,334	3,414	471	728	825	294	768	399	519	272	300	116	224	4	
歳入・歳出差額	2,193	4,800	-390	-431	-167	-228	-312	-139	-125	-226	-273	-108	-204	-4	

(参考)

「着陸料等収入」～着陸料、停留料、保安料収入などを計上

「土地建物等貸付料収入」～土地、建物等の貸付による貸付料収入を計上

「空港等維持運営費等」～人件費、庁費等、滑走路等の維持運営費等(離島空港については、ターミナルビルの維持運営費を含む)を計上

「土地建物借料」～土地、建物等の借用による支払借料を計上

「固定資産所在市町村交付金」～固定資産の所在する市町村に交付する交付金を計上

※道内空港の収支試算については、国土交通省が示している4つのパターンのうち、パターン④(一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型)に準拠して作成。

※国管理空港については、国土交通省の資料に基づいて作成。

※奥尻空港の着陸料については、20万円程度であり、百万円に満たないため、0と記載している。

※礼文空港については、平成21年度から休止中。

2. 道内空港の整備費(5年間の平均)

(百万円)

科 目	合 計	道 内 空 港													
		新千歳	稚 内	釧 路	函 館	丘 珠	旭 川	帯 広	女満別	中標津	紋 別	奥 尻	利 尻	礼 文	
空港整備費	8,819	4,823	648	611	922	126	248	183	795	394	57	4	4	4	

(参考)

※空港整備費については、国土交通省の資料に基づいて作成しており、平成19年度から平成23年度の5年間の総事業費(予算ベース)の平均で算出。

3. 平成21年度道内空港関連事業の収支

(百万円)

科 目	合 計	道 内 空 港													
		新千歳	稚 内	釧 路	函 館	丘 珠	旭 川	帯 広	女満別	中標津	紋 別	奥 尻	利 尻	礼 文	
売上高	46,837	41,489	169	710	1,836	209	1,257	428	420	233	86	—	—	—	
営業損益	2,999	2,045	36	65	363	32	246	102	84	5	21	—	—	—	
経常損益	2,148	1,441	35	18	214	29	215	103	74	-0.5	19	—	—	—	

(参考)

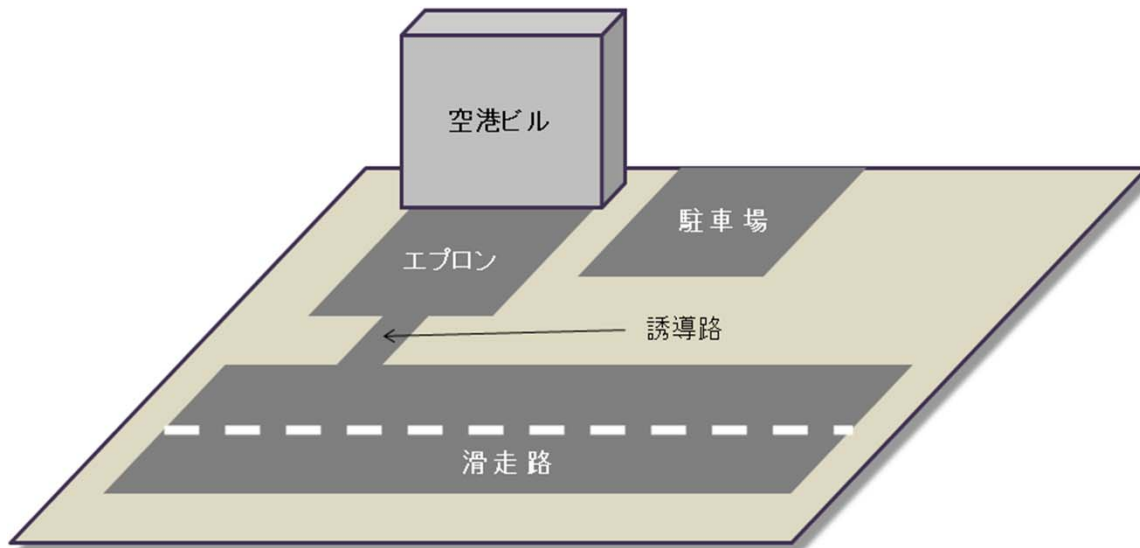
※空港関連事業の収支は、空港ターミナルビル事業者の単体決算及び当該空港の駐車場事業者の収支を単純合算。

※国管理空港については、国土交通省の資料に基づいて作成。

※離島空港のターミナルビルについては、道が設置し、管理運営を地元自治体に委託しているため、これらの収支については、1. の空港別収支に含まれている。

※女満別空港の駐車場事業者の収支については、企業会計ベースではないため、含めていない。なお、収支としては、約4百万円の黒字(平成21年度)となっている。

経営一体化により見込まれる効果



26

■ 現状と課題

- 海外では、滑走路などの基本施設と空港ビル、駐車場等は、一体で運営されている。
- 我が国では、成田、関空、中部を除き、運営主体がそれぞれ異なるため、空港運営における諸課題についての調整に時間がかかる。
- 誘致活動においても、着陸料の引き下げの判断は国にあり、ターミナルビルの使用料については空港ビル、実際の誘致活動の主体は、自治体や経済界であり、必ずしも方針の統一化が図られている状況にはない。

※課題については、関係者からの聞き取り

■ 経営一体化の効果

- 重複業務の解消によるコスト削減

(例)

- 警備業務の一括委託
- 施設の維持管理の一括委託
- 管理組織の一元化

- 効果的な誘致活動

- 航空路線の維持確保、新規開設に向けた効果的・効率的な取組（方針の統一化、インセンティブの組み合わせ等）が期待される。

※関係者からの聞き取り