

第2回 「空港運営に関する有識者懇談会」議事録

日時 平成23年11月17日（木）

12：30～15：00

場所 道庁別館11階人事委員会会議室

《 函館市 片岡副市長 説明 》

【片岡副市長】

このような機会を設けていただき誠にありがとうございます。早速、配布資料に基づきましてご説明を申し上げます。

はじめに1の函館空港の概要ですが、函館空港は、昭和36年に供用開始し、今年で開港50周年を迎えた国管理空港でございます。また、施設の拡張の主な経過につきましては、供用開始当初から3回の滑走路延長を行い、現在は、冬場でも大型ジェット機が離着陸可能な3千メートルの滑走路を有する空港となっております。

続きまして、2の現状と課題でございますが、当空港の現状といたしましては、運航路線は、本年10月現在で、国内7路線、国際1路線の計8路線の運航が行われております。利用状況については、乗降客数が昨年は158万人であり、平成10年の利用のピーク時からみて3分の2の利用となっております。なお、2ページには、下段に参考として記載しておりますが、空港の供用開始の昭和36年から平成22年までの乗降客数と路線数の推移をグラフにまとめておりますので、後ほどご覧いただきたいと存じます。

1ページに戻りますが、一番下のこれまでの取り組みといたしましては、当地の観光地としての特色に沿って、当地を訪れる観光客の誘致活動を主体に取り組みを進めており、誘致宣伝活動や観光地としての魅力の向上のため、冬の観光需要の増加に向けた、はこだてクリスマスファンタジーなどのイベントの開催や、函館山の麓にある異国情緒のある町並みの保存などにより、新たな観光資源を生みだしてきました。また、このほか函館空港に就航する定期航空路線を利用した函館出発の旅行商品の新規造成に対する助成を通じて、函館からの送客需要の拡大を図る取り組みをしてきております。

続いて、2ページをお開きください。空港の課題と将来展望についてですが、当空港の課題としては2点ございまして、1点目は、平成10年をピークに路線数、利用客数ともに、減少傾向が続いているところでございますが、私どもといたしましては、減少傾向から脱して、できれば増加傾向に転じていけるよう充実に取り組んでまいりたいと考えています。もう一点は、平成27年（2015年）に開業する北海道新幹線が航空需要にどのような影響を与えるかということです。今後の展望といたしましては、本年8月には、ソウルの近隣都市である高陽市と姉妹都市交流の提携を結んだところであり、今後、両市間の市民交流の活発化を図り路線需要の増加と安定化を図って参りたいと考えているところでございます。また、北海道新幹線の開業に対応した航空需要の開拓といたしましては、新規路線の開設が難しい状況下にあるなか、中部、関西など、今は夏季2便運航なのですが、東京以遠の路線網の需要拡大を図ることが、これまでも増して、重要になるものと認識しております。さらに、海外からの観光客については、今後の増加に期待が持てることから、これに対応した誘致活動の推進に努めてまいりたいと考えております。

次に、3の地域における空港の役割といたしましては、本市はもとより道南地域の経済や文化の振興・発展に大きく寄与しており、特に国際観光都市函館を支える重要な基盤施

設としての役割を果たしております。

続いて、資料の3ページの国の検討会報告書についての当市の受け止めですが、はじめに、方向性として掲げられております「真に魅力ある空港の実現」については、空港において求められる共通の事項ではあると考えますが、特に地方空港においては、空港の機能のみならず、空港所在地など地域自らの魅力度の向上を図り、空港との相乗効果を生み出していくことが重要であると考えております。また、「国民負担の軽減」についてですが、報告書に記載のとおり、空港経営の徹底的な効率化を図ることによって「国民負担の軽減」はある意味当然ではありますが、同様の観点で、空港整備におけ地方公共団体の負担金、整備費負担金を支払っているのですが、軽減が図られることを期待しているところでございます。

次に、検討会の報告書にある「基本原則」のひとつである、「航空系事業と非航空系事業の一体化」についてですが、空港運営の見直しは、民営化を目標として、各空港ごとに、事業の一体化による経営改善の検討を行う必要があるという提言として受け止めているところでありますが、同時に、民営化の可能性を探るために検討を行った結果、民営化が難しいとなった場合に、その空港が、これまでどおり国の管理のまま運営を継続してもらえるかどうかについて、不安を抱いているところであり、今後、国の動向などを注視して参りたいと考えております。また、(3)の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のA、民間の知恵と資金については、民間の経営手法により、各空港の実情に応じ、経費の節減、運航便数の増加、非航空系事業の充実などにより経営の改善を図るものと解されますが、国管理となっている航空事業部門の運営については、保安管理など安全性を確保するうえで必要な業務もあることから、このような業務については、国が運営している段階において、現管理者の立場から運営方法の見直しを行い、経費削減案を提示する必要があるのではないかと考えられ、また、Iのプロの経営者として空港経営の主体となりうる企業は、空港ビル会社など、既に空港関連業務に携わる事業者のほか、経営の合理化に高い能力を持つ企業や資金調達力のある企業、または、このような企業のバックアップを受けている企業などになるものと考えており、その範囲がある程度限定されてくるのかと考えております。

その他、空港運営の見直しについての意見ですが、ひとつは、国が提示した各空港ごとの事業収支試算の詳細が不明であるということが不安を招いていることから、今後、国から詳細な情報を得る必要があると考えております。また、もうひとつは、報告書の海外事例にあるように、国が運営している段階で、公団など、企業会計方式で空港の運営を行い、民営化に移行しやすい体制をつくってはどうかということです。既に、報告書のなかで、今後のスケジュールが提示されていることから、難しいかとも考えられますが、このような手法について検討することも選択肢となるのではないかと考えております。

次に、空港の民営化を図るうえで課題となる函館空港の特殊事情についてですが、ひとつは、函館空港は航空機騒音防止対策事業を行わなくてはならない、特定飛行場に指定されおり、住宅騒音防止対策事業などを行っているところですが、国の試算値には、この費用は未計上となっているところであります。この事業は、50%~60%の国費が入っておりまして、今後、空港が民営化した場合に、この事業がどのようなになっていくのか確認が必要となります。

次に、北海道新幹線の開業の影響についてですが、空港の安定した経営を検討するとすれば、函館空港においては、2015年(平成27年)の新幹線開業のという大きな需要の転換期を迎えますことから、函館空港の民営化を検討する際には、この新幹線の開業効果の影響も色々あると思っておりますが、見極める必要があると考えております。

Iの要望についてですが、空港民営化後の経営不振に陥った場合の支援策の確立につい

てですが、空港経営の民営化移行が可能となった場合においても、経済情勢等により収支状況の悪化も懸念されることから、このような状況に陥った際には、経営の継続が可能となるような救済措置を国、北海道レベルで検討していただきたいと考えております。

私からの説明は、以上となりますが、空港運営の民営化、特に民営化手法として掲げられているコンセッション方式の導入は、今回の運営見直しの元となる国土交通省の成長戦略の大きなテーマともなっており、民間でできるものは民間にゆだねるという観点から、民営化の可能性を検討することは、有意義であると受け止めております。しかし、北海道内には、13の空港があり、他県とは条件が大きく異なっておりますことから、今後、道を中心に空港所在地との連携を充分に図って、課題解決に取り組んでいく必要があると考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

《 意 見 交 換 》

【田村座長代理】

函館市の方からの説明をいただきました。およそ15分程度めどに質疑をいただければと思うんですが、どこからでも構いませんが、いかがでしょうか。

【石井委員】

石井と申します。どうもご説明ありがとうございます。2点ほど教えていただきたいんですが、乗降客数の減少になかなか歯止めがかからない状況がございますが、そこら辺の要因についてどんなふうな見方をされているか。要は、今後についてどのような見方をされているかということと、それにも関わるのですが、新幹線、微妙な時間距離なんですが、できることでむしろ、プラス面という想定もできると思うんですが、今時点で函館市さんとしてはどのような見方をされているのかということをし教えていただければと思います。

【片岡副市長】

まず、乗降客数の減少についての分析でございますが、いろいろ様々あると思います。うちは国際観光都市ということで、特にチャーター便に力を入れて、東アジアの韓国に対しての誘致活動を行ってきたところでございますが、なかなか、ピーク時に12万人程度来ていたのが、今は4万人程度になってきているという状況もございます。チャーター便の航空会社の影響もあると思いますし、また、我々の商品のマンネリ化ということも影響してきているのかなと。そして、さらに今年の震災の影響も非常に多く受けておりまして、今年は特にその現象が軒並み著しいというような状況になってございます。我々とすれば、今後、体験型観光というような、東南アジアから来る観光客に対するそういった魅力あるような体験型観光というようなことを主体に、広域的な観光を進めて参りたいと考えているところでございます。

新幹線のプラス面、当然新幹線がくると言うことは、当然プラス面も出てくるということとは認識しておりまして、ある程度、新幹線に向けた、今、街づくりをしているところでございます。特に、駅前については、最優先課題ということでいろいろな整備を行って参りたい。そういった中で、空港を旅行商品の中に新幹線の観光客をどれだけ入れて、そして空港を利用しただけなのか、逆にインアウトもそうですが、入っていただくときにもやはり新幹線の利用というのを一つの有利性にとらえて商品化していきたいと考えているところでです。

【吉田委員】

北海道経済連合会でございます。空港ビルの経営状況について、店舗の売り上げが全国の中でもいいと伺っておりますが、ただ、過年度空港ビルの大改修も行われています。現状とこれから先どのように見ておられるか、お伺いしたい。

それからもう1点、先ほどご説明の中で、上下一体化を前提に考えた場合の空港経営の方向性について、3頁の一番下にご説明もございましたが、地元でその方向に沿って、できれば地元の企業の連合体で運営していくことも考えるような方向性はございませんか。

【片岡副市長】

空ビルの経営状況でございますが、過年度において大改修を行ってきております。今、空ビルの経営状況は特に悪いというような状況ではない。ある意味、若干良い状況が続いているというような感じになっております。先ほど申しました観光客の誘致もそうですが、空ビル自体の魅力度というんですか、そういったものを高めるためのいろんな努力を空ビル自体でやってきてございます。いろんなイベントなり展示会なり、あと何かあった時の空ビルに大きなものを展示するとか、そういったこともやってきてございまして、あと、お土産の充実を図っているというような対策もやってございます。今、特に良いということではないのですが、何とか収支の中でやってきているという状況で、今後、将来どうなるかということですが、空ビルとしてやはり利用客をどんどん増やしていきたいということが当然あるかと思えます。やはり、いろんな航空会社を呼びたいというのは空ビル自体で思っていると思えます。それともう一つは、経営の民営化の地元の関係でございますが、空ビル自体がある意味、自分の経営の中で、例えば民営化がどこまでできるかということは今検討には入ってきてございますが、なかなか財源の問題なり、どこまでの民営化が空ビルの方に来るのかというようなことも見えない中で、なかなかその辺ははっきりと言えないのですが、ただ地元でやりたいという意識は非常に強いということは空ビルもそうですし、我々の函館市の経済団体、商工会議所も含めて、できれば地元でやりたいというのは非常に思っているところでございます。

【北村委員】

函館空港における航空ネットワークの充実に関し、中部・関西を重点的に取り組んでいかれるとのお話がありました。

今後の航空ネットワークの拡充を考える時には、点と点を結ぶ形でネットワークの充実を図るのか、新千歳空港をハブとして捉え新千歳空港へのアクセスを改善することにより全国へのアクセスを強化するのか、あるいは羽田空港をハブとしたアクセスを選ぶのか、というように様々な方向性があると思えます。この点、函館市ではどのようにお考えなのかをお聞かせいただければと思えます。

【片岡副市長】

今、ネットワークの関係でそういった拡充を図っていく、今これからは関西の方向を拡大していきたいということで説明したところでございまして、ある意味、北海道に来ていただくためにということで、関東方面の方々がいろいろ来ていただいて、今後、関西方面なのかなという思いが当市ではございます。新幹線が開通すれば、北関東の方も何とか新

幹線できていただける。そうすると関東以西、関西方面の方に空港を利用させていただきたいという思いがあります。その時に、千歳をハブにしてやるのがいいのか、それとも点と点がいいのか、我々とすれば、まずはそういった関西と点と点の結び、ネットワークがまず優先されるのかなというふうに私は思っております。その後、千歳をハブにしたということも一つ重要になってくると思います。その後には、インアウトの関係で、例えば、函館に入って、そして帰りは千歳から出るとか、逆のルート、千歳に入って、函館から出る、そういった連携の中で、千歳なり、他の空港とそういうインアウトの関係で充実していけばいいのかなと思っております。

【北村委員】

道内空港が連携する方向で航空ネットワークの充実を図ろうとする際には、空港同士での調整が必要となる場面もあると思います。道内の空港間で調整・連携を行うような協議の場は既に設けられているのでしょうか。

【片岡副市長】

空港独自でそういう連携をしているというよりも、観光行政の中で、他の都市、自治体の方々といろんな観光の商品化といいますか、そういったことを検討したり、協議したりしてきておりますので、そういった中で、それを複数の都市から旅行会社なりに売り込んでいく、今までは単体が多かったんですが、今後、そういった自治体同士が連携した中で、複数で旅行会社なりに売り込んでいく、航空会社にも売り込んでいく、というような動きを今後するべきだというような話は自治体同士ではしています。

【平岡委員】

国際線と国際チャーター便についてですが、これらを充実・拡大させるために、着陸料の減免措置などは導入されているのでしょうか。また、減免分を市が補填することはあるのでしょうか。

【片岡副市長】

制度化はされていません。着陸料を減免するということはしてないです。

【田村座長代理】

この際ですから、函館市さんの方から、例えば、事務局にこういう検討をしてほしいとか、こういう情報を北海道の方で集めてほしいとか、そういうお願いのようなものがあればお伺いしたいんですが、いかがですか。

【片岡副市長】

先ほどもちょっと最後の方で言ったんですが、今、国でこういった動きの中で進められているのですが、なかなか中身が分かってこない。我々自治体としても、中身が分かってこない限り検討のしようがないというのが現状でございます。例えば、そういう試算が出ていますが、どういった根拠であるのかというのが我々もちょっと把握していない状況なものでございまして、特に、今後、いろんなことが示されてくると思いますが、示されてきている中で、私ども以外にも道内13の空港がございますから、そういった地方の空港の意見というか、考え方というのを議論していただきたいと、協議の場を設けていただきたいというのが切実な思いでございます。それから、さきほども言いましたが、これはこれからの話だと思っておりますが、今後、民営化の中で、単純に廃止されるよう

な、民営化ですから、合理化する中で、ここはちょっと収支が悪いから廃止しようというようなことのないように、その辺のある意味救済的な制度化というんでしょうか、そういったことも地方に示していただければ、地方とすれば、やはり空港というのは、地方にとっての大切な施設でありますし、経済を担うそういった施設でございますから、そういったことを示していただければと思います。

【田村座長代理】

今のお話に関して事務局の方から何かありますか。コンセッション方式も幅のある議論ですから、北海道にある13空港が共通して情報を共有した方がよいと思うんですね。そういう意味で、このヒアリングも一つの機会なのかもしれませんが、そういった点について何かお話があればお願いしたいんですが。

【高橋空港港湾局長】

田村先生が今言われたように、こういう会を皆様方からヒアリングを受けたということも一つでございますし、あとは当然、第1回目からの私どもの議論というのは、ホームページにもアップしたり、議事録もオープンにするというような形で、広く皆様方、空港に関連される関係者の方々が情報を共有されるように、また、他の手段もあれば、それらも使いながらオープンにしていきたいと思います。

【田村座長代理】

座長がいないときに、私があまりしゃべってはいけないではありますが、第1回目の会議において、佐藤馨一先生は、コンセッションによる民営化ということ自体は積極的に受け止めていこう、国の大きな流れであり、世界的な流れだから。ただし、そこにおいて生じる問題に関してはできるだけ幅広くお話を伺って、事前にいろんな準備をしておくべきだろう。その意味においては、この検討会も含めて、あっちへ行く、こっちへ行くという方向を決めるような話よりも、むしろ情報をたくさんを集めて、どんな問題が民営化において、特に北海道においてあるのかということ、まず勉強しましょう、というのが座長の発言だったと思います。その意味において、今、片岡副市長さんから言われた、コンセッションとは何だという話も、簡単に、これがコンセッションだよという話もできなく、また、人によってバラバラの認識をしても困るわけで、委員と13空港に関わる方々がみんな共通のコンセッションに対する情報を持っている必要がある、ということでしょうか。

【石井委員】

たぶん、今、田村委員のご発言にもありましたが、コンセッションの概念で、あの報告書では定義していないと考えていいんだと思うんですね。逆に、コンセッションの概念をどう考えるかというのが、どこまで民営化できるかということのポイントになるということで、要は、PFIというのは所有権を移転する民間化ということですし、日本流に言うと指定管理者というのは、所有権を移転しないという意味ではコンセッション的だけれども、極端に言えば、ただの委託かもしれない。コンセッションというのは、その中間で、その両方でもない中間にゾーニングされることだけは明らかなんですけど、その幅というのは、たぶんはっきり言うと、PFIと指定管理者の間であれば、コンセッション的な内容ということは言えるんだと思うんですね。むしろそこは、とりあえずはそのゾーンに入っていくということ的前提にしながら、空港ごとの議論なのか、いくつかのグルーピング

による議論なのか分かりませんが、仮に指定管理者的な民間化であれば、全ての空港がで
きなくはない。それは明らかですね。かなりレンジが広い話として受け止めて考
えるべきだろうと思っています。たぶんこのことにもコンセンサスが必ずしもないのかも
しれませんが、ここの議論はそういう前提でしていかないと、たぶんなかなかいつまでた
っても方向付けが見えないのではないかと考えております。

《 稚内市 吉川建設産業部長 説明 》

【吉川 稚内市建設産業部長】

資料に基づきまして、ご説明したいと思います。最初に稚内空港の現状ということで、
空港の概況についてご説明いたします。設置管理者が国土交通省で、現在の滑走路長が2,
200m、航空の安全施設ということで誘導施設につきましては、ILSが片側だけ設置され
ております。付帯施設といたしましては、駐車場が196台の対応、ターミナルビルが約4,
000㎡で、2階建てです。運用時間といたしましては、8時30分から18時30分の対応
です。飛行場の実際の整備された経過を申しますと、昭和35年4月に最初の空港が開設
されまして、最初は1,200m対応の空港でございました。それが、昭和63年10月に滑
走路延長2,000mまで対応いたしまして、ビルにつきましては、反対側の位置に移設さ
れました。平成21年11月に、さらに滑走路延長を図りまして、現在2,200m対応の空
港として運用されております。

就航している運行会社の関係ですが、現在は、全日空ANA 1社のみでございます。就
航状況の内容につきましては、2枚目以降でございます。路線としましては、名古屋便が
6月から8月の期間、関西便が6月から9月の期間、羽田便につきましては通年運航であ
ります。夏季間6月から9月については2便体制、10月以降については1便体制の運航
となっています。道内につきましては、新千歳便が通年2便ということで運航してありま
す。チャーター便につきましては、増加傾向にあります。平成22年度で19便、着実に
増加傾向にあるという状況です。その内訳としましては、主に、台湾、中国、その他サハ
リン、国内便というような状況になっております。就航率、搭乗率、旅客数の状況につ
きましては、旅客数につきましては、平成20年度から徐々に減り始めまして、20万人を割
り込み、平成22年度では17万人台という状況になっております。今年につきましては、
東日本大震災の関係もありまして、かなり前半では落ち込みがあったんですが、急きょ、
地元の全日空さんとタイアップした支援策によって、ほぼ横ばい状態で前年度並みかなと
いう状況にあります。搭乗率は客数の減とともに、機材が縮小されるという傾向がありま
して、平均化しますと、だいたい50%前後でありまして、年々、徐々に低くなっている
という状況にあります。就航率につきましては、稚内空港は非常に冬は、北向きの風が強
い空港でありまして、その影響を受けまして、就航率は特に冬は、2月、3月につつま
して非常に低下するという状況にあります。年間を平均しますと、94%という状況で、決
して良い状況ではなかったのですが、一昨年、滑走路延長しまして、それと除雪体制の強
化によって、ここ1、2年では97%と近くということで、若干改善状況になってきたと
いうことで、冬場はどうしても欠航率が高くなりますと、地元の利用者からすると非常に
当てにならないというか、それを下に旅行日程を組めないということになるものですから、
結果的には冬場は利用が減りまして、どちらかというところJR側に流れるという現状にあ
ります。ですから、就航率が上がるということは、利用率が上がるということに直結して
いるという状況にあります。行政、観光協会一体となった稚内利用促進のための東京、名
古屋、関西、それから海外、中国、台湾等のキャンペーン活動を実施してありまして、全日

空さんや旅行エージェントへの要望活動、先ほどもお話ししましたが、全日空さんとタイアップしたツアーへの助成制度を使って、現状を何とか上向きにしようということで対応しております。

4枚目になります。稚内空港ビルの現状でございます。稚内空港は乗り継ぎ空港ではございませんために、空港内で乗り継ぎのために滞留するという利用者はほとんどいないということで、むしろ販売については、実際に出発便の時間を待つ間の利用客がほとんどだという状況であります。主な経営内容としましては、テナント、物販店が3社、その家賃、使用料及びレストランの売り上げで営業を行っております。従業員数については5名ということになっております。経営の状況ですが、昭和62年から稚内空港ビルができてから一度も赤字になったという状況がないという状況で、年間の営業収益として1億6千万円ほど、当期利益については1,100万円ほどの利益を出してきているという状況にありまして、昨年度、これまでの事業の中での借入金については全て返済をし、現在、約2億円程度の貯金があるという状況になっているところです。空港ビルの経営として、一応まあ何とか維持していけるという状況にあります。それから、ビルの建物そのものの耐久年数は一応60年ということですが、今後、時代に即したビルの建て直しが必要ということで、実際、海外のツアーが入ってきたときに、国内便と入れ替えの作業のために、実際に、国内、国外の仕切りをするために、ロビーを一時的に閉鎖をして、国外対応を終え、その後、国内対応をするという、非常に短い時間の中で大変めまぐるしいやりとりをしながら、今実際には運用しているわけですから、その辺については、今後ビルの増築で、海外対応に安定した広さを確保するということが必要かということで、今現在、その辺の検討をしているという状況にあります。

課題及びその解決に向けた今後の取組の方向性ということで、引き続き旅客数の増加、集客率の向上が大きな課題でありまして、それに合わせて、二次交通として、空港を発とするいろんな周遊するような観光バス、またはフェリー等の連結等の公共のアクセスの強化が非常に課題となっております。これは、旅客数が一定以上確保されれば、二次交通については当然利益性が出るんですが、なかなか現状の利用客数から見ると、他種類の二次交通を用意するという事は、経済性から見るとなかなか厳しい状況にあるということで、利用者からすると、何かやる度にバスを探したり、レンタカーを自分で用意したりしなければ、なかなか周遊の交通が確保されないという状況にあります。

それから、外国人観光客の誘致、全国レベルの会議等のイベントの誘致、合宿の誘致、フィルムコミッション等の売り込みを強化して誘致を図っているという状況にありまして、合わせて観光の対応としましては、フットパスの新たな道路の整備だとか、エコ体験の観光ツアーだとか、空港から一番観光客が訪れる場所である宗谷岬のハイブリットパスの運行実証実験などに取り組みながら、二次交通との関連性に努めているという状況にあります。

地域における空港の役割ということで、どう認識しているかということで、首都圏へ短時間で往来できる宗谷地域唯一の空港でありまして、宗谷定住自立圏の中心都市としては、なくてはならない交通機能という今現況にあるということでございます。また、併せて、観光客、ビジネス利用客など経済活動や、一番切実な問題としては通院の関係があるのですが、札幌圏への通院の非常に重要な足になっていると。それから生活の中で、購買や生活路線としてその役割は非常に重要でありまして、緊急搬送の患者さんの搬送など、地域住民の命と安全を守る非常に重要な路線として、欠くことのできない交通網であるという状況にあります。

それから、国の検討会の報告の受け止めについてですが、地元で一度、関係者を招集しまして、情報交換を行っております。その時に出了たお話といたしましては、何点かありま

して、まず一つは、二つの方向性ということで、真に魅力のある空港の実現ということと、一つは国民負担の軽減を図っていただきたいというところで、国際路線が就航しているような拠点空港については、今回示された方針について理解はいたしますが、稚内空港のような小さな空港の場合は、どちらかということ、出と入りが非常に細い空港でありまして、結果的に、単線の非常に細い空港です。実際は、拠点空港というのは、小さな空港の集まりの結果として、拠点が成立しているのではないかということで、ネットワークとしては全体の成り立ちを考えて、その辺の今後の考え方を整理していただきたい。単に、収支採算だけを考えて空港のあり方を検討していただきたくないというところがまず出ておりました。それから、採算性の関係なんですが、稚内空港は新聞報道で約9億円の赤字が出ているということで報道されております。空港ビルの経営では、黒字は経営になっておりますので、実際に、国管理部分の数値が内容的に分からない今現在の中では、なかなかこの先のことを判断しがたいというところでありまして、収益性を当然上げる努力は必要であると考えますが、現況を考える中で、9億円の費用を完全に黒字にもっていくだけの収益性が、実際、地方の空港の中で出し得るかということについては、非常に考えにくいという状況にあるという現状です。

それから、民間の知恵と資金の流入、プロの経営による空港の運営の実現性がどうなるかということにつきましては、現状の中で考える限り、一個を、一つの空港単位で考えるということについては、なかなか実現性は厳しいのではないかというところでありまして、地元といたしましては、情報が非常に不足した状況の中でありまして、国や関係機関等のヒアリングを通じて、現実的な対応ができるような情報収集して、今後の対応を考えていきたいと考えております。

《 意 見 交 換 》

【石井委員】

どうもありがとうございました。今のお話で就航率、特に冬場の就航率の問題っていうことがあげられておりましたけれども、これ、あの、空港のいわば物理的な構造の問題だけでは解決できない部分も多いように思うんですけども、逆にある程度設備等の増強等でですねどこらへんまで改善できるというような状況なのか、その辺を教えていただきたいのと、直行便の誘致等に関してはトップダウンでずいぶんやられて今の今日のあるように記憶しておるんですけども、そう言いながらもなかなか最近非常にやっぱり厳しい状況といいますか、減少傾向というようなところがあると思うんですけど、微妙な問題なんですけど、搭乗率が低いというようなことがコスト高につながって、値段も非常に高いですね、だから非常に悪循環になると思うんですけど、そのへんに関して、少しちょっとある意味ではかなりなんて言いますか、小さい機材をですねうまく使う、ま、もちろんこれANAの考えるべきことなのかもしれないけれども、ある種ネットワークをどうはるかというようなことで、改善余地があるような印象を持っているんですけども、そこらへんに関して市の側からはどんな見方されているのか教えていただければと思います。

【吉川部長】

技術的な要素が多分に含まれていますんで、地元としてはですね実際管理されてる開発建設部さんとかですね、協議のなかでお話を伺ってるなかでは、冬場のですね就航率の対策のためには、先ほど施設の中でご説明しましたけれども、もう片側がILSで、片側が実

際には目視の着陸になってます。どうしても冬場になるとですね、今ついている側の反対側の風が強くてですね結果的に目視着陸の回数が増えるということで、結果的に、就航率が下がってしまうというような現状なんですね。一番全体的な解決策としては、ILSを反対側に付けることがベストな解決策なんですが、実は反対側が何故ILSをつけられないかというところですね、実は丘陵地になってまして、そこを実際に整備するとなると、飛行場だけの整備ではなくて、進入先の丘の部分から手をつけなければならないというような現状がございまして、なかなかですね現状の運航状況というもの、利用者数の現況とですね、実際に整備にかかる費用ですとか全体を考えると、なかなかそこを踏み切れないという状況にあります。現実的な対応としてどういうやりかたがあるかということ、機材のサイズをできるだけ大きなサイズにして、横風に耐えられる機種に対応するというのが、次の対応なんですが、実際にその座席数をどのくらいの割合で埋められるかというのが現実的な対応で、冬場はどちらかということ、夏場の観光旅客数に比べれば当然落ち込んでますんで、運航会社にとりどちらかということ一番適切な、夏よりむしろ小型化サイズの旅客運航するということで、結果的にはそれがまたマイナスにはたらいっているということで、なかなか冬場の状況の解決は難しいというのが、いろいろ解決策をやってるんですけど現実的にはそういう状況ですね。できるだけ欠航数を少なくするためには、着陸する状況をいかに悪天候のなかでうまく運用するかということで、現実的には、除雪体制を整備いただいて、ある程度天候の先読みをしながら的確なタイミングで降りられるというのを実はみなさんの努力でやっていただいているというのが現状でございます。先ほどの旅客数を現実的にはどうやって安い価格で確保するかという話なんですが、たまたま今回の緊急対策ということで6月ぐらいに夏場の旅客数が一気に落ちまして、4割ダウンという状況になりました。このままいくと今年はかなり旅客のダウンだということで、先ほどお話しいただきましたけれども、行政的に全日空さんとタイアップした支援策を組んだということで、結果として昨年並みくらいのところまで戻ったということなんです。どういうことが働いたかといいますと、これまで夏場の適用する旅客機がだいたい160人乗りサイズでした。強烈な誘致をしなくてもだいたい旅客の座席と一般の個人ユーザーの座席とがだいたい満席になるくらいの状況でしたので、全日空さんとしては旅客運航に関してはそんなに値引きをしない状況のなかで実際は運航してました。全日空さんからすると、ほぼ満席状態の運航が夏場確保できるという、で今回落ち込みましたんで、なんとか高めていただきたいということと、旅客がオーバーしたときには機材のタイプアップでプラス100席ほどのもうワンランク上の機材を入れて欲しいと。実際はワンランク上の機材を入れるとなると、実際の旅客数からすると若干今までの経緯でいくと、満席にするのは危ないというリスクを負いますので、今度は空いた座席を全日空さんは今までにない破格の割引値でだしたという現実があります。結果的にそれがプラスにはたらしまして、機材を大型にしたことによって座席の価格が落ちて、それが逆に埋めるために客数が増えたという現実があって、どうも以外な結果だったんですが、旅客数の幅に合わせて運航するという考え方、これまでの戦略から、ある程度機材を余裕を持った運航のなかで一定程度価格を下げられるような運航で地方に入れると、我々のどちらかということ観光目的に夏場に旅客が動くような所については、むしろ旅客数は確保できるというような、結果から逆にわかったことなんです。どうもそういう利点があるようだということなんで、来年度以降もそういう考え方を少し実践していこうということで考えています。

【田村座長代理】

どうもありがとうございました。よろしいですか。そのほか、いかがでしょうか。

【吉田委員】

先ほどご説明の中でありました国際チャーター便が入るときのビルの入れ替え利用は、非常に効率的に使われてる事例だと思うのですが、国際チャーター便を運航する側から、離発着のたとえば時間の調整とか、何かそういう支障のようなクレームといいますかそういうものはあったんでしょうか。

【吉川部長】

実際は、1クルーが1運航のなかで8時間拘束なんですね。やりとりのなかでですね、国内便との時間差、一番楽な方法で実際には国内と国際を切り替えたいので、我々はどちらかという空いてる後ろの時間帯に持って行こうとするのですが、実際の国際チャーターのほうからすると、後ろに押し出されますと結果的に1クルー8時間以内に戻れるという時間帯が確保できないもんですから、結果的には一番混雑している午後の時間帯の3時間くらいの中に東京便だったり関西便だったり、そこにチャーター便を入れるということで、現実的な出し入れとしては非常にお客さんを早くはけて、次のお客さんを入れるという、通常はある程度ゆったりとした時間のなかで次のお客さんを誘導するのですが、結構そのへんはむしろお客さんに協力いただいて時間帯をなんとかやりくりしているというのが現状。

【田村座長代理】

そのほかいかがでしょうか。

【北村委員】

先程のご説明でもありましたとおり、空港ネットワークというのは小さな拠点の集まりから成っていますので、個々の小さな拠点の赤字が中核空港での黒字を生んでいます。従って、空港の必要性をその赤字のみで直ちに判断するというのは、私も外れていると思います。

一方、稚内空港では9億円の赤字が出ているとお聞きしました。この9億円のうち、どこまでを本当の赤字と捉えるべきかは考えなければなりません。例えば中核空港での黒字に寄与している部分を差し引き、それでもなお残る赤字があった場合、その費用については誰が負担すべきだと思われますか。あるいは地元として負担するご用意があるとお考えなのか、お聞かせいただければと思います。

【吉川部長】

なかなか厳しい質問です。最終的に先ほど安全安心という、確保するんだというお話をしたと思うんですけど、そこは最終的に残るか残らないかというような議論の時に、きっと応分の負担をすることが地域にとってむしろすべきことだというふうに判断される範囲の中で、支援するとか負担するとか、というようなことになることもあろうかなというふうに思います。決してそれを今からそうだというふうに思って話しているわけではないんですけども、最終的に地元にとって先ほども言いましたけれども、非常にそういう意味では欠かざる重要な路線であると考えておりますので、最終的な選択といった時にはひとつそういう考え方はあるかなというふうには思います。

【田村座長代理】

はい。そのほかいかがでしょうか。

【平岡委員】

3点聞きたいんですが、当期利益が1,100万円ですから、経常利益は2,000万円くらいですか。

【吉川部長】

わからない。

【平岡委員】

たぶんその程度だと思います。就航率向上のために、前市長の時代に滑走路の延長問題に取り組みましたと記憶しています。たとえばLSは高コストになるけれども、2,500mに延伸すると冬場の就航率は上がりますね。それともう一点は、たぶん駐車場は委託ですよ。

【吉川部長】

なってないです。しようとしたんですが、ならなかったですね

【平岡委員】

非航空収入を考えるとすると、函館空港とは全く違う路線・便数ですから、駐車場収入も一つかなと思ったんですが、その辺の経営についてもどうお考えなのか教えてください。

【吉川部長】

滑走路延長も議論の中にございました。飛行場の両サイドに丘がある状況でありまして、今延長した以上に延長したかったんですが、結果的にどちらの方向にも進入路の角度の問題でふれないということで、滑走路延長については今ので限度というような判断でございました。駐車場につきましては民営化のお話を実際にかかけました。これは地方の住民の駐車場に対する考え方だと思うのですが、稚内では駐車場は基本的に無料なんだという生活感がありまして、なかなかそこに有料の制度、委託ですね、持ち込もうというふうに、実際トライしたんですが結果的には業者さんが出てこなかったということで、現況継続という状況にあります。

【田村座長代理】

よろしいですか。そのほかいかがでしょうか。はい、お願いします。

【石井委員】

すごく変な質問いたしますけれども、稚内空港が国管理空港になっておりますけれども、国管理空港になっていることに関して、地元としてなんていいますかその必然性についてどんな考え方をされているかということと、率直なメリットデメリットみたいなことがあれば教えていただきたい。

【吉川部長】

もともとの経緯をお話ししますと、もともと空港が開設された考え方は軍事的な視点がベースにありますので、稚内空港っていうのは利用率だけで判断されない空港だろうと、

考えている分がひとつございます。それから最悪ですね、収支が多少悪くてもなんとか維持される空港ではないかというふうな考え方がございます。それからなんでしたっけもうひとつ。

【石井委員】

国管理空港のメリット、もしくはデメリットがあればということ。

【吉川部長】

先ほどの就航率のお話を申し上げましたけれども、管理する側からすると非常に管理しにくい、実際の運用率でいきますとですね、管理しにくい空港なのかなと思いますけれども、前段で申し上げましたけれども、どちらかというところ設置の本来の目的が民間ベースよりむしろ国策ベースの設置という、で今現在もその目的は失っていないというふうに思いますんで、合わせ持った位置づけなのかなというふうに思います。

【石井委員】

私自身は、もともとできた意味合いは今は全く失われてると、個人的には全く逆の意見なんですけれども。特に言わば軍事的な要素って、まあ民間空港で軍事的な要素って変な言い方ですけども、ある種毎日のそういうことも含めたセキュリティっていうか。

【吉川部長】

航空自衛隊が実際に3群、稚内は自衛隊の基地がありまして、航空自衛隊も実際に置かれている場所なんですよね。そういう意味できっと民間の空港ベースよりも管理レベルは非常に高い管理レベルにあると思います。実際に年間通じて何度か自衛隊の空港の利用ともありますので、その辺も若干そういう性格もきちんと残ってるのかなというふうに考えてます。

【石井委員】

いずれにしても、必要性について云々ということよりは、あくまで国管理ということの話でございました。どうもありがとうございました。

【田村座長代理】

どうもありがとうございます。その他よろしいですか。

これみなさんに聞いている話ですんで、吉川さん、この勉強会への要望なんかあれば、お話ください。

【吉川部長】

函館市さんもお話をしておりましたが、地方としては同じ思いでして、なかなか国関係がからんでいる中身のなかで、実際にどれくらいの管理費がかかって運用されているのか、その辺が具体的な中身がよくわからないというのが現状でありまして、じゃそれをあわせてどういう負担割合、どういう部分まで民営化にまかせる、その辺も皆目現実的にはわかってない状況の中なんで、できるだけ細かい情報を提供いただきたいというふうに思います。

《 旭川市 赤岡地域振興担当部長等 説明 》

【赤岡部長】

旭川市の総合政策部地域振興担当部長の赤岡と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。本日は、旭川空港施策を説明させていただく機会をいただきまして、ありがとうございます。

簡単に現状を照会させていただきますと、旭川空港は北海道の中央部に位置し、管理運営が本市に委託されている滑走路長2,500メートルの特定地方管理空港であります。資料とは若干異なりますが、平成23年度につきましては、国内線はJAL、ANA、ADO、スカイマーク、HACが乗り入れ、東京、名古屋、5月から10月までが大阪、休日を中心にHACが就航しております。

また、国際線は、アジアナ航空の韓国仁川への季節定期便をはじめ、台湾、北京、上海、仁川、香港などとの国際チャーター便の実績がありまして、平成22年度の国内線、国際線合わせての空港利用客数は約115万人となっております。

旭川空港の利用者数は、旭山動物園効果等により比較的安定しておりますが、最近の運航機材の小型化による旅客数の伸び悩みなどが見られるほか、国際線については、大震災の影響を受け、大きな落ち込みがあったところではありますが、最近は回復傾向にあります。

また、圏域の将来人口も今後減少していくことが見込まれることから、一層の旅客需要の増大に向けて、地域や圏域が一体となって積極的に取り組む必要があると考えております。

また、旭川空港では、これまで市が担っていた空港の維持管理業務を、「提案型プロポーザル方式による総合的民間委託」という手法で平成19年度から5年間の複数年契約で実施しております。この部分が他の空港とは大きく異なる取り組みとなっておりますので、本日は、お時間をいただき、この点を中心に旭川空港管理事務所の酒井係長からご説明させていただきます。

【酒井係長】

お手元の資料3を肉付けする形で説明致します。旭川空港管理事務所が総合的民間委託を導入した背景について説明します。

まず旭川市市全体として財政的に立ち行か無くなるということがありました。主に三つの要因が上げられます。一つ目は団塊の世代が集中的に退職していき、退職引当金が多く必要であった。二つ目は国の三位一体改革に伴う地方交付税の削減、三つ目はバブル崩壊後に景気の下支え、底上げのための都市基盤整備・社会基盤整備、要するに箱物を短期に集中して作ったことが市の財政を圧迫した大きな要因になっている。そうした整備に使った償還金が平成16年242億円、平成17年188億円、平成18年以降は190億円代で推移しており、そのままでは市財政が立ち行かなくなるといことで、どのようにしたら、市民サービスを低下させないでコストカットが出来るのか全庁的に取組みました。ですから、旭川空港だけが対象だけではなく、全庁的にコストカット出来るところ例外なく精査する作業を行いました。

そのような中で財政健全プランが、平成17年9月、平成18年10月改正版、それを総括した形で、平成25年の目標に掲げて、平成20年11月にそれぞれ財政健全化プランが策定され、それに沿って行政改革（組織のスリム化）を進めていく中で、空港の民営化案が浮上しました。

平成17年の構造改革特区で、民営化出来ないか手を挙げたが、関係省庁と事前の調整

不足もありうまくいかなかった。指定管理者制度を適用できないか、なんとか民営化出来ないか色々検討したが、旭川空港は特定地方管理空港（旧2種B）で、財産等が国に帰属するので、法的な問題で指定管理者制度を導入出来ない。他の方法として、総合的民間委託が浮上。総合的民間委託について航空局と平成18年6月から事前協議を進め、何が委託できて何が委託できないか関係部局と調整し、平成18年11月末に航空局との協議が整い合意を得た。そこで委託不可能な管理業務として、航空機の安全運航確保のために、設置管理者自ら行うべき業務として、滑走路等の補修の必要性の判断や工事の施工管理について現行制度では、第三者に判断を委ねることは出来ないとしている。もうひとつは、航空法に定められた権限行為に当たるために設置管理者自ら行うべき業務、例えば着陸料の料金等の設定やその徴収、これらも含めて受託している管理事務所が行わなければならない。公共性が求められるために設置管理者自ら行うべき業務、例えば、航空機騒音対策に係る補償やそれらによる判断、それらは第三者に任せる事は出来ない。また委託可能な管理業務として、施設の点検・清掃、軽微な施設の補修、改良等に係る工事の実施、警備・消火救難、鳥獣防除とうの保安関係の業務、料金徴収等の出納業務、航空法上の設置者責任におよばないような事実行為、これらについては航空局との事前協議により得られました。委託の実施条件としては、受託職員の業務遂行能力を国交省が認めた場合に限り、旭川市の管理責任のもとで、維持管理業務の民間委託を認めるとした。これまでは事前協議で得られたもので、それらに従って総合的民間委託を進めることになりました。具体的な方法は、提案型プロポーザル方式です。平成18年までは、土木の維持、警備・消防、航空灯火の維持管理について、それぞれ個別に発注・監督しており、年間50本ほどの工事と委託が発生していました。それらを一本化することによるスケールメリット、業者間の施工調整が綿密に行えるので、仕事計画通りに実施できる。また業務委託として一本化されたことによる、スケールメリットもあります。

そして、現在の総合維持管理業務は、土木の維持、警備・消防、航空灯火の維持管理、その3つの業務を統括する管理・運営業務があります。この4つの業務をまとめて、JVを構成した上で提案をいただき、その提案内容を選定委員会で評価をし、点数の高かったところを第1交渉優先権者として、そこと細部を詰めて、協議が整ったときに1社特命随意契約で、5年間の複数年契約を行い、今年度が最終年度となっています。今最終年度を踏まえ、5年間の総合委託の中でどのような問題があるか整理して、来年の4月1日から2回目の5カ年の複数年契約の総合委託を発注する計画でいる。

現総合維持管理業務委託の効果について、もともと計画していたのが、プロパーの職員の削減です。人件費の削減が5年間で、約1億6千4百万円。総合委託を提案型のプロポーザル方式で提案してもらっているが、駐車場の管理は委託では無く、JVの幹事会社が土地の使用許可願いを申請して貰い、駐車場の運営管理をやってもらうことなんです。駐車場の土地は、市有地と国有地が混在しているので、国有地の使用にあたりを旭川市から国土交通大臣に申請し、許可を貰った上で、土地の使用許可を付与している。幹事会社が、どのように駐車場を運営管理するのか提案して貰い、その提案内容に沿った運営管理を行っている。この手法は、本市の委託費から執行するのでは無く、駐車場の料金収入で全てを賄うやり方です。実際駐車場も無料化の時代よりは、駐車台数が1120台から1407台駐車出来るようになりましたし、長期駐車や駐車マナーも改善され、お客様の利便性も向上している。有料化に伴う料金設定は道内各都市の有料駐車場の料金等を参考にして1時間当たり100円の設定とした。1日5時間以上駐車しても500円止まり、1泊駐車しても500円の料金設定にしており、単年度ベースで考えると、約2千万

から3千万の収益が出ております。市としては、駐車場の土地使用料が年間1千万円程収入があります。無料化時代は、駐車場の維持管理に2千万円近くかかっていたのが不要となった。費用対効果として非常に大きいですし、駐車場を管理する主体がきちっと出来たので、無料化時代より目が届く管理が出来ている。駐車場を利用する方は有料化にはなりましたが、安心して駐車場を使用出来ることにもつながっていると思います。全体として、プロパー・直営の職員の人件費の削減1億6千400万円、駐車場の管理で、5年間で約2億1千700万円の削減が見込め、全体として3億8千100万円の削減効果が得られた一と考えております。

【赤岡部長】

引き続き、私の方から「地域における空港の役割」ということで少しお話しをさせていただきます。旭川空港は、地方空港であります。交流人口を増やすという面でも、地域経済に対して大いに貢献しているものでありまして、観光振興や国際交流の拠点としても重要な役割を担う施設であると考えております。

また、旭川市は、空港の外、鉄道や高速道路網の拠点ともなっており、日本海やオホーツク海から新鮮な海産物、広く道北地域から豊富な農畜産物が集まる物流の拠点でもあります。こうした空・海・道の交通の利便性や地域の資源を最大限活用しながら、具体的な検討はこれからですが、例えば、旭川空港を単なる交通施設として航空機利用者が訪れるだけでなく、北海道の味覚などを求めて多くの観光客や圏域の住民が訪れ、この地域の魅力を十分に堪能し、滞在することを楽しめる「空の駅」と位置付け、道北圏の情報発信、地域連携拠点として整備することを目指しております。このことにより、圏域の産業の発展や観光客の増などにつなげるとともに、道北圏域の魅力をさらに高めてまいりたいと考えております。

次に、「国の検討会報告書についての受け止め」ということですが、国管理の地方空港ばかりではなく、旭川空港の様な赤字経営の特定地方管理の空港に対する国の考え方や具体的な対策が不透明な中では、なかなか申し上げずらいところであります。

しかしながら、航空系と非航空系の上下一体化あるいは空港の民営化に向けた基本的な考え方については、安定的で持続可能な空港運営ができるということであれば、反対する理由はなく、むしろ、国の報告書にもありますような「空港の魅力向上」や「市民負担の軽減」という意味からも、有効な手法の一つであると考えております。

ただ、その実現に向けては、旭川空港も含め地域地域の事情がそれぞれに異なっておりますので、個別具体的な検討が必要であります。

また、赤字経営の空港でもありますので、採算性の確保や空港整備にあたっての国などの考え方や対応によっても大きく変わってきますし、交通インフラとしての空港が有する公益性、公共性や、大規模災害時空港が果たす役割、航空機の安全運航、保安管理の確保などにも十分配慮しなければならないものと考えております。

いずれにしましても、旭川空港を今後も持続的、安定的に運営することができ、将来の発展にもつながるような方策ということが大前提となっておりますので、その点、よろしくご検討いただければと考えております。

以上雑ぱくな説明でありましたが、旭川空港にかかわる説明を終わらせていただきます。

《 意 見 交 換 》

【石井委員】

すいません。毎回質問させていただいております。

どうもご説明ありがとうございました。

総合的民間委託の話は、ただ今はしていたんですけれども、非常に興味深く伺わせていただきました。この中で、現実的に国交省とのやりとりの中で、委託不可能な感じを含むということとそうじゃない、可能なところの線引き。率直にどの程度重めになったかということ、是非お教えいただきたい。比較的市の財政というなかで、ある種空港の管理自体もやっておられる状況からいうと、こういう事までやっておられますから、上下一体に向けた準備ということでは、うーん、かなり進んでいるように思いますが、その意味で、率直にすぐに前向きにやれるということにはもちろんならないと思うが、ある種国のモデル的な方向に対するご意向のようなものがどんな感じなのか、まだ整理状態だと思いますが、少し教えていただければと思います。

【酒井係長】

国との交渉を具体的にということだと思いますが、平成18年当時ですと国は民営化に前向きでは無い印象でした。こういう事やりたい、ああいうことやりたいと申し上げても、否定的でした。実際、各空港に当時飛行場管理規程があり、所謂飛行場管理の手引書ですが、そこには基本施設や航空灯火等の管理運用をどのように行うか提示されています。本市は国から委託され管理しておりますのが、受託範囲の全て民間に委託することは出来ません。航空法上抵触するものは基本的に民間委託出来ない。事実行為のみと。例えば、基本施設のチェックを行う場合、受託職員と一緒にプロパーの職員が入りますが、プロパーの責任で行うこととなります。受託職員に2年間の習熟期間を設け、プロパー職員が受託職員に対して習熟し、本市でプロパー職員と同等レベルになったと評価しても、なかなかご理解いただけない。2年間の習熟をして、航空局の評価を得て、プロパーの職員削減計画がありましたが、実現できておりません。それはもう一つの要因があり、空港管理事務所では以前から補助事業をやっておりました。ですから補助申請から予算要望など全て管理事務所で行ってました。この計画が進めることによって、プロパー職員が他の部局に異動になり、補助事業の設計だとか施行管理等については他の部署に施行依頼しておりました。あわせて平成19年4月から総合委託を実施しましたが、それを機境に利用客数が100万人超えの空港にあっては、特に保安と安全を充実させるよう助言があって、SMSを取り組むことになりました。総合委託発注後に空港の仕事量が増えた要素もあり、これ以上、人を減らせられない状況です。

【赤岡部長】

後半の方の上下一体化に向けて総合管理委託をやっている空港として先ほども申し上げたんですが、あくまでうちは行革の一環としてそうやったところですね。5年前の話ですね。結果として上下一体化の方向になっているというようなこと経過があります。基本的な考え方ということでは、当然旭川市も多くの赤字を抱えた空港でございます。一説によれば、地方空港の採算ラインが利用者数で200万人ぐらいというような、あるいは180万人くらいですかね。そういったなかで旭川市は100万人そこそこ、115万人ですので、完全な、コンセッションというか、その部分もレンジが広いので、どの部分なのかということはもちろんあるかと思いますが、完全に旭川市がモデルとしてやっているというところまでは、まだそこまで大きく前進していこうという意志は、市の中ではないところがございますけれども、確かに、先ほども言いました、有効な手法の一つ、赤字を軽減して行くうえでの有効な手法の一つであるということでは考えています。あと一つ気になるのは北海

道全体のことも考えて行かなければいけない部分もあるのかもしれませんが、空港の持つ公益性・公共性という部分をどこまでその、バスなんかであれば交通基本法の議論なんかもありますので、そういったものの考え方との整合性なんかも、北海道の場合はちょっとあるのかなというところです。

【平岡委員】

質問では無いのですが、旭川空港は旧TDAが、いわゆる航空会社と共同歩調をとって作った空港のモデルだと思っております。昭和50年代後半だったでしょうか。コンパクトな空港なんですよ。その気になれば単独でもやれる空港ではないかと思っております。そのときに大事なことは、新千歳空港の代替空港を考えた時に距離的に旭川空港が望ましいですね。そのときに空港の駅までの連絡ルート、社会資本の接続連携ということで、旭川空港というのは自動車専用道路というか、旭川駅までの連絡ルートを整備することが、旭川空港の機能を高めることになると思います。先ほど稚内空港が防衛上の役割もあるというのであれば、代替空港の役目も強調していくためには、JRと都市間バスの利便性が高いゆえに、空港との交通インフラの接続を整備していくことが、逆に旭川空港の生命線ではないでしょうか。

【田村座長代理】

市の管理空港ということで、簿価のレベルで全てに渡って洗い出していける。コストについて鉛筆1本の節約から洗い出して、市がどこでコストダウンできるか、あるいは上下一体の事業の可能性も管理者は分かって、今回の事業展開を行っていることと思えます。お伺いしたいのは、削減効果が4億とか5億になったという話をされていましたが、単年度でみるとおよそいくらぐらいかかっていたのが、どのぐらい削減できたのか、除排雪に関わる管理費は全体費用のどのぐらいを占めているのか、をお伺いしたいと思います。

【酒井係長】

今、田村先生からの除雪関係にふれますが、除雪費用は1シーズン1億5千万から6千万かかっています。本市は国の除雪基準と違い、滑走路のマーキングが白くなると除雪する、常にブラックトップ狙いなのと、来た飛行機は全部降ろすという考え方にたっています。ですからコスト的には、1億5千万、6千万回収不可能なコストが毎年かかりますが、トータル的に考えれば、お客様の利便性や旭川空港であれば、天候が悪くても上空でホールドしていれば降ろしてくれるという暗黙の信頼関係が醸成されており、航空会社も安心して運航出来ることが大きい。このような信頼関係は、お金に換えがたいと思っております。それと、単年度あたりの費用対効果は、単純な回答で申し訳無いんですが、3億8千万を単純に5年間で割ったものが単年度毎の費用対効果としてご理解いただければと思います。それから、田村先生が簿価レベルでやっているのかとのご質問ですが、特別会計なみのきちとしたものは整えていません。ただ、今後、透明性のある情報開示をしないと、民営化に繋がらないと判断しております。国は収支関係について4ケースを示しなさいとなっていますが、その中で、特別会計方式で全てを明らかにすることが重要で、今後このような作業は続けて行かなければならない。国の動きとして、本市の場合2/3は補助を受けて、1/3は本市の持ち出しとして補助

整備を行っていますが、その1/3の部分（単独費）の財産の照会があり、その真意を聞いていますがなかなか明かしてくれません。今後、簿価レベルで情報開示出来るよう作業を進めたいと思います。

【田村座長代理】

赤岡さん、見える化の話がありましたので、行革からの話を含めて追加的にお願いします。

【赤岡部長】

基本的に空港の上下一体化、国の特徴なんかでも、そういうこと進めるのにあたり1番基本、ベースとなるのは、空港の収支をはっきり明らかにしていくことだと思いますので、結果的にうちは道半ばな状態かもしれませんが、今後もそういう動きに対応できるような形で、できることは足下からやって行きたいと考えております。

《 休憩及び事務局説明後 》

【吉田委員】

前回、路線別の空港利用券の情報を是非用意していただきたいとお願いし、早速に用意していただきありがとうございました。特に平日と休日の路線毎に出ており、ガムのように味がある資料で、いろいろの見方で、なるほどこういう使われ方が多いのだなとよく分かりました。

一つだけ、稚内と羽田は、おおざっぱに観光客らしい方と、ビジネスらしい方々をだいたい半々なんですね。意外とビジネスらしき人が多いと読み取れる。特殊な要因があるのかお聞きしたい。

【吉川部長】

調査されたタイミングもあると思いますが、平日の週の頭の方はビジネス系の人が多い、週末はツアー系の人が多いのが基本的の特徴なんです。週後半の休みに係るところは圧倒的にツアー客の方が多いのが現状です。

【平岡委員】

ロンドンシティ空港は丘珠空港活用を提案するうえで、モデルとなる空港でした。十数年前にJALのロンドン駐在の方とともに訪問調査いたしました。当時まだ1200m程度の滑走路で、BAeという機材でヨーロッパ大陸に就航していました。今やアメリカまで就航しているなど、機能が向上した空港になったのですね。

【吉田委員】

世界の例資料の「民営化の手法」の中で、1997年辺りに一括売却が多かったが、2006年辺りからコンセッション方式が多く見られるようになっている。一括方式だったがコンセッションの方が良いという評価でもあったのか。これだけ大きく様変わりしているのは、何か理由はあるのでしょうか。

【後藤空港活性化推進室参事】

そういう観点では調べていないが、例えば、1997年以降、オーストラリアがかなりの空港を出しまして、特定の民間企業への売却という形であるが、コンセッションとも言えるような形で出してきた。オーストラリアの事例で、赤字空港についても組み合わせることによってまとめて売却するという発想が出てきた。そういうことから数多くの空港の民営化が進んだ一つの流れなのかなと推測しているところ。

【有塚委員代理】

最終的には空港経営を効率化していこうということだと思うが、一つお願いしたいのは、先ほど函館市等からありましたが、道内は他県と異なり、離島も含めて多くの空港があるが、その中での特徴というのは地方自治体や地元企業と空港をベースとした経済圏が当然ある。また、観光客も入ってくるので、地元の皆さんと十分な話し合いをベースとしてよりよい空港を形成して行ってほしい。

【酒井係長】

国のあり方検討会が今年7月に最終回を迎え、それを受けて、来年の夏に実行方針が示される。そして2014年に順次国直轄空港から民営化されていくとしている。上下一体の民営化は、大きな流れであることは理解するが、制度改正も含めてどうなるのか不明。出来るだけ早くに国の考え方が分からないと我々も対処のしようがない。このような状況が不安なので出来るだけ早く国の考えを知りたい。

【田村座長代理】

国に対して意見を申し上げる途上で、こんな不安を我々が持っているよというのを国にぶつけてみるなんて出来ないかしらね。要するに、今、後藤さんが説明してくれた資料4の2ページ目の、一応我々コンセッションというのを頭に描いているのですが、この方法にもたくさんあるし、最終的に国の管理空港からということでコンセッション方法を受け入れて入札したものの応札がない場合、その最後の形どうなるんだという話とか。あと、今日ほとんど出てなかったですけども 他空港と一緒にになってコンセッション方式を行う場合の契約内容をどのようにするのか、このような疑問について国はどんな意見を持っているのか。国に対して途中で質問を出していくということも少し検討していただけると、いかがかなという気がします。

それでは、座長がいなくて私がまとめるのも良くないと思うんですが、前回、それから今日話を伺ってここまでは言えるかなということ、印象をお話いたします。資料4を見てください。1ページ目「海外における空港の民営化について」というところで空港の民営化の背景のところの1番下、「国家財政への貢献、政府財政に縛られない資金調達、民間のノウハウ・創意工夫の活用等の観点から空港民営化が推進」して行くんだ、これは世界中の大きな流れであり、今回我々が国から言われている国の一つの方針だろうと思います。こっちの方向に向かって議論していくことに関しては、皆さんの方からの意見は一致していると思います。但し、災害の話とか、民間企業との契約内容の話、全体のプロセスをもう少し明確見せてほしいという要望もありました。それから旭川の赤岡さんから安定的・持続的空港経営、その担保はという話がありました。このような、さらなる検討事項が出てきているのが現状です。そこで、本日までのまとめとして、我々は空港改革を推し進める方向で検討する、ことを今の段階のまとめとして良いでしょうか？何かご異議はありますか？

【吉田委員】

今の時点で上下一体化・民営化の方向を前提に置くということは、各地にある空港の経営形態、空港ビルの株主構成は異なっており、それぞれの希望、意向がまだ把握出来ていません。更に、道内の地方空港路線をどうしていくかという話もまだ出来ていない中で、各道内の空港の今後をどう考えて行くかという点もまとまっていません。空港によっては今のままが良いという意見があるかもしれない。ひとつおき各空港の意向、それから経営に携わる方々の意向を聞いた上で、方向性がでてくると思います。今から前提をおくというのは、危険のような気がするし、そこまで責任もてないなという気がします。

【田村座長代理】

わかりました。一人でもこういう声があったらやめましょう。

吉田委員がご指摘の、もっと多くの意見を聞いてから方向を決める上で、事務局としてあとどのくらい、誰から意見を聞けるのか、またアンケート調査を実施するとかの案があれば、説明をいただきたいと思います。

【高橋空港港湾局長】

今日も各自治体、3市の方々から、まあ第1回目のこの懇談会でも最後にご提案させていただきましたけれども、大体あと2回ほど、3回ほどのこのような形のお話を伺う機会にしたい。13空港ある訳でございます、それそ全てこういう場所でお話を聞くというのはなかなか難しいという現実がございます。まあどういふペーパーでやはり、アンケートみたいな形で意見を書いていただくという形も併用させていただきたいと。ただその中身については今日が初めてお聞きした段階でございますし、もう少し色んなお話を聞いた中で、アンケートの中身については詰めて行かなければならないなと思います。

【田村座長代理】

最終取りまとめの日が決まっていますので、議論回数を多くしてもよいですから、出来るだけ幅広く色んな方の意見を聞いてから、北海道の方向を決めようということにしたいと思います。幅広く意見を聞く方法は、ヒアリング、それがかなわないところについてはアンケートを行っていくということも、今日確認したということで、本日は終わりたいと思います。熱心なご討論、ありがとうございました。