

「空港運営に関する有識者懇談会」ヒアリング資料（苫小牧市）

1 新千歳空港における現状と課題について

(1) 空港の現状とこれまでの取組

ア 空港の現状

- ・ 新千歳空港は行政区域が苫小牧市と千歳市にあり、本市は空港面積の占有率が17.5%、滑走路などの空港施設面積の占有率は15.7%。
- ・ 雇用者は241人（雇用率4.4%）。テナント数は4店舗（出店率2.5%）。
（苫小牧市関係分）

イ これまでの取組

- ・ 新千歳空港の各促進団体への加入・出資等により、新千歳空港の整備・活性化・国際化に向けた取組。
- ・ ターミナルビルに対する出店・雇用拡大の要請の取組。
- ・ 24時間運用に関する合意に対する周辺地域対策の取組。
- ・ 24時間運用の枠拡大、滑走路延長（H15.10.24 白紙撤回）に関する取組。

(2) 課題及びその解決に向けた今後の取組の方向性

ア 課題

- ・ 本格的な24時間運用に向けた、深夜・早朝時間帯発着枠（6枠）拡大。
- ・ ターミナルビルに対する出店・雇用の拡大等。
- ・ 滑走路延長

イ その解決に向けた今後の取組の方向性

- ・ 平成25年度を目途に地域住民に具体的な提案ができるよう、住宅防音対策や地域振興対策などについて、北海道、千歳市と共に枠拡大に向けた取組を進めている。
- ・ 関係機関との連携強化
- ・ 地域住民との信頼回復

2 地域における空港の役割について

- ・ 新千歳空港は、道民生活及び道内産業・経済等に対する役割は大きく、苫小牧市はもとより北海道において必要不可欠なものと認識している。

3 国の検討会報告書についての受け止め

(1) 2つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

ア 真に魅力ある空港の実現

- ・ 空港の所在する自治体としては、空港周辺地域をいかに活性化させ、集客力のあるものにしていくか知恵を出していかなければならない。

イ 国民負担の軽減

- ・ オープンスカイ推進に伴う、LCCを含む新規参入・増便による利用者負担の低廉化により、航空系をはじめ利用客数増加に伴う非航空系の増益も期待される。

(2) 航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

- ・ より魅力的な空港となるための手段として、財源確保という意味でも、非航空系事業収入の拡大は不可欠であり、経営一体化することによって航空系事業にも相乗効果が期待されるのではないか。

(3) 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

ア 民間の知恵と資金の導入

- ・ 諸外国の事例などを見る限り、我が国でも「民間の知恵と資金」を導入していくことについては、拒むものはないと考える。

イ プロの経営者による空港経営の実現

- ・ 会社として利益を上げることが最優先されることは当然であり理解するところではあるが、一方で、利益追求のみに偏りが生じる恐れがあり、空港本来の機能の低下を招いてはいけない。

4 その他、意見、要望等

(1) 意見

- ・ 北海道の考え方の1つである「地方空港も視野に入れた検討」について、例えば道内空港を一体化した場合、新千歳空港の黒字分を他の赤字空港に補填することも考えられるが、そうなると言ってみれば、国の空港整備勘定のようにプール制になってしまうようなものであり、そのことにより新千歳空港自体の体力低下も懸念される。
- ・ 新千歳空港は北海道において必要不可欠なものとして認識しているが、一方でこれらの背景には、24時間運用など地域住民の協力がなければ実現できなかったのも事実であり、騒音問題を抱える地域へのさらなる地域振興策や空港施設等への雇用の場の確保など、地域に対し十分な配慮が必要である。

- ・ 苫小牧市の財源の一部である環境整備事業助成金などの空港関連歳入が、民営化により、減少することがないような対応が必要である。
- ・ 道内13空港の収支について、統一した試算パターンのものを示したうえでの議論が必要である。

(2) 要望

- ・ 現在の新千歳空港周辺地域における住宅防音対策については、国（防衛省）と北海道が実施しているが、民営化によりこうした内容がどうなるのか不明確のため懸念しているところ。

単独、一体化又はその他のいずれの経営主体になっても、この住宅防音対策や安全・安心のための対策、空港周辺対策など地元自治体が抱える諸問題について、現在実施している各対策のレベルが下がってしまうことが最大の懸念であり、このようなことがないようにしっかりとした対応を求めたい。

(3) その他

- ・ (財) 空港環境整備協会について