

# 「第2回 道内空港の運営に関する検討会議」について

## 1 「道内空港の運営に関する検討会議」（平成24年5月設置）の概要

### (1) 設置目的

道では、昨年3月に取りまとめられた「空港運営に関する有識者懇談会報告書」の提言などを受け、今後道が道内空港の運営のあり方について検討を行っていく上で、地域の関係者と情報共有や意見交換を行うことが重要と考え、「道内空港の運営に関する検討会議」を設置することとしたもの。

### (2) 検討会議の構成

道内13空港の関係自治体、空港ターミナルビル会社、駐車場事業者等

## 2 第2回検討会議の開催状況

(1) 日時 平成25年4月18日（木）15：30～16：30

(2) 場所 北海道議会 第1委員会室

### (3) 内容

- ・「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」に係る説明（別紙参照）
- ・「道内空港の運営のあり方検討のための海外事例調査業務 事業報告書」に係る説明（参考資料 参照）
- ・意見交換 等

### (4) 主な発言等

- 法案の成立が当初から1年遅れる見込みだが、今後のスケジュールを早い段階で明らかにしてほしい。
- 会議の進め方について、例えば国管理空港、道管理空港毎等の主体別に協議を進めることも等も検討が必要ではないか。
- 民間委託が困難な国管理空港については、引き続き国が運営を継続していくことが必要。

## 3 今後の対応

今後、国の「基本方針」に関して意見を述べていくため、国の動きを見ながら、検討会議の場等を活用して関係者からの意見を聴取した上で考え方を整理し、道としての意見をまとめていく。

### (参考)

法案成立後（本年夏頃見込み）：

「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」の策定

〔法律案第3条4項において、「関係地方公共団体は、基本方針に関し、国土交通大臣に対し、意見を申し出ることができる」旨の規定あり。〕

(「第2回道内空港の運営に関する検討会議(平成25年4月18日開催)」資料から抜粋)

## ●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

地域の実情を踏まえつつ民間の能力を活用した効率的な空港運営を図るため、国が管理する空港等についてPFI法に基づく公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる。

### 背景

地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

#### 現状と課題

全国28空港の着陸料収入を  
プール管理(特別会計)

国が運営することによる  
地元感覚、経営感覚の不足

滑走路等(国)と空港ビル等  
(民間)の運営主体が分離

#### 改革の方向性

地域特性とニーズに対応した  
個別空港ごとの経営

民間の資金  
経営能力の活用

空港と空港関連企業との  
経営一体化

地域の実情に応じた民間による経営の一体化



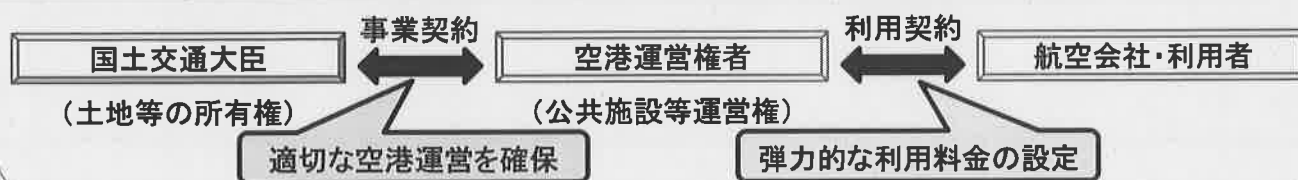
災害復旧等に国が適切に関与できる仕組みが必要

多様な空港管理形態の1つの選択肢として、国が土地等を所有した上で  
対象空港・事業者を選定できるPFI法の公共施設等運営権制度を活用できる仕組みを創設

※宮城県は、被災地復興の象徴的事業として、仙台空港の民間運営化の早期実現を提唱

### 法案の概要

【基本スキーム】: 国管理空港におけるPFI法の公共施設等運営権制度の活用



【PFI法の特例措置】: 対象空港等は地域の実情を踏まえ、その意見を聴いた上で選定

- 国土交通大臣は、地域の実情を踏まえ、関係者相互の連携の下に、地域活力の向上が図られるべきことを基本理念として空港運営に係る基本方針を策定。
- 国土交通大臣は、対象空港・事業者等の選定の際には、関係地方公共団体、関係事業者等により空港ごとに構成されている協議会の意見を聴取。

【航空法、空港法等の特例措置】: 空港運営権者を適切に監督

- 空港運営権者による空港運営の安全性、利用者利便の確保のため、空港保安管理規程の策定、届出及び着陸料等の届出を義務付けるとともに、国の変更命令の対象とする等、国の監督措置を規定。

- 地方管理空港等についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置等の関係規定を整備。

「道内空港の運営のあり方検討のための海外事例調査業務 事業報告書」概要

**第1章 国内外の空港における効率化や収益改善に向けた取り組み**

**1 効率化の取組**

- ・業務量（旅客数）に応じたシフト体制や組織再編による役職者の集約、業務のアウトソーシングによる人件費削減のほか、オフィス移転による賃借料の低減や設備更新による光熱水費の削減などの取組を実施。（アイルランド、オーストラリア、アメリカ、英国、国内）

**2 収益改善に向けた取組**

- ・着陸料を時間帯別に設定し滑走路の稼働率向上や混雑緩和の誘導と収益向上の両立、駐車場有料化による利便性の向上と収益性の改善などの取組を実施。（英国、国内）

**3 取り組むべき方向性**

- ・指定管理者制度の導入による上下施設の一体的運営や他事業の積極的展開。（国内）

**第2章 民間を活用した小規模空港における取組事例**

**1 英国での事例**

- ・世界的な空港オペレーターによる空港の取得とLCCの拠点空港化などの経営により旅客数を2万人から130万人まで増やした事例（プレストウィック空港）、
- ・地方自治体の所有ながら株式会社化を図り経営陣に民間企業経営の経験者を登用し更に他の複数空港運営者と経営管理契約を結び旅客数を34万人から40万人へと増やしている事例（デリー空港）などがある。

**2 英国以外での事例**

- ・LCCの就航継続を支援し拠点空港化を図る15年間の提携契約により旅客数を20万人から590万人にまで増やした事例（ベルギー：シャルルロワ空港）、
- ・株式会社後に業界に精通した人材を経営陣に登用してLCCの誘致を図り更に近隣の観光資源及び観光機関等と連携した旅客需要の創出により旅客数を4万人から119万人にまで増やした事例（オーストラリア：ニューキャッスル空港）などがある。

- 〔※ なお、上記のような事例だけでなく、民営化で一時順調に旅客数を増やしたが、その後の施設投資などに関し地元自治体と調整がつかず経営撤退した事例もある。（英国：コベントリー空港、ニュージーランド：パルマストーンノース空港）〕

**第3章 複数空港の経営による戦略的な取組の方向性**

**1 ポートフォリオ戦略**

- ・性質が異なる複数空港の経営によりリスク分散を図り全体として経営安定化を図る。（海外路線主体と国内路線主体の組合せ ～ オーストラリア：Airports Development Group）

**2 シナジー戦略**

- ・一般管理費など共通経費の削減による経営効率化やグループ空港への就航促進。（複数空港の保険契約を集約し保険料を削減 ～ 英国：Regional & City Airport）

**3 ネットワーク戦略**

- ・経済関係の深いグループ 空港間の需要拡大や経済成長見込み地域の空港への経営参入。（鉱山地域の空港と荷積港湾地域の空港の組合せ ～ オーストラリア：Queensland Airport）

**4 地域ドミナント戦略**

- ・同一後背圏で方面別や目的別など路線棲み分けで共存し航空会社への交渉力も維持。（遠・中・近距離の中核空港と補完・貨物空港 ～ 英国：Manchester Airport Group）

**第4章 空港運営権の売却事例**

**○運営権対価の支払い方法**

- ・主に（1）事業開始前に運営権対価を確定しての”①一括払い”と”②分割払い”、（2）事業期間中に運営権対価を確定していく”③売上げ歩合払い”がある。

**○空港運営権の売却事例**

- ・デリー空港（インド）：売上げ歩合（毎年総収入の一定率を運営権料として支払）
- ・ナント空港（フランス）：契約上の料金体系（定額＋歩合）で每期算定し対価を支払