

「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の削減のほか、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。（鉦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