

第85回運輸政策コロキウム

自治体管理空港の 運営状況と活性化方策

平成19年4月
運輸政策研究所
内田 傑

本日の報告内容

- 1 研究の背景と目的
- 2 管理・運営状況
- 3 利用促進策
- 4 まとめと今後の方向

本日の報告内容

1 研究の背景と目的

(1) 研究の背景

(2) 研究の目的

(3) 研究対象とした空港

(4) 利用状況

2 管理・運営状況

3 利用促進策

4 まとめと今後の方向

(1) 研究の背景

空港の質の向上と効率的活用が重要

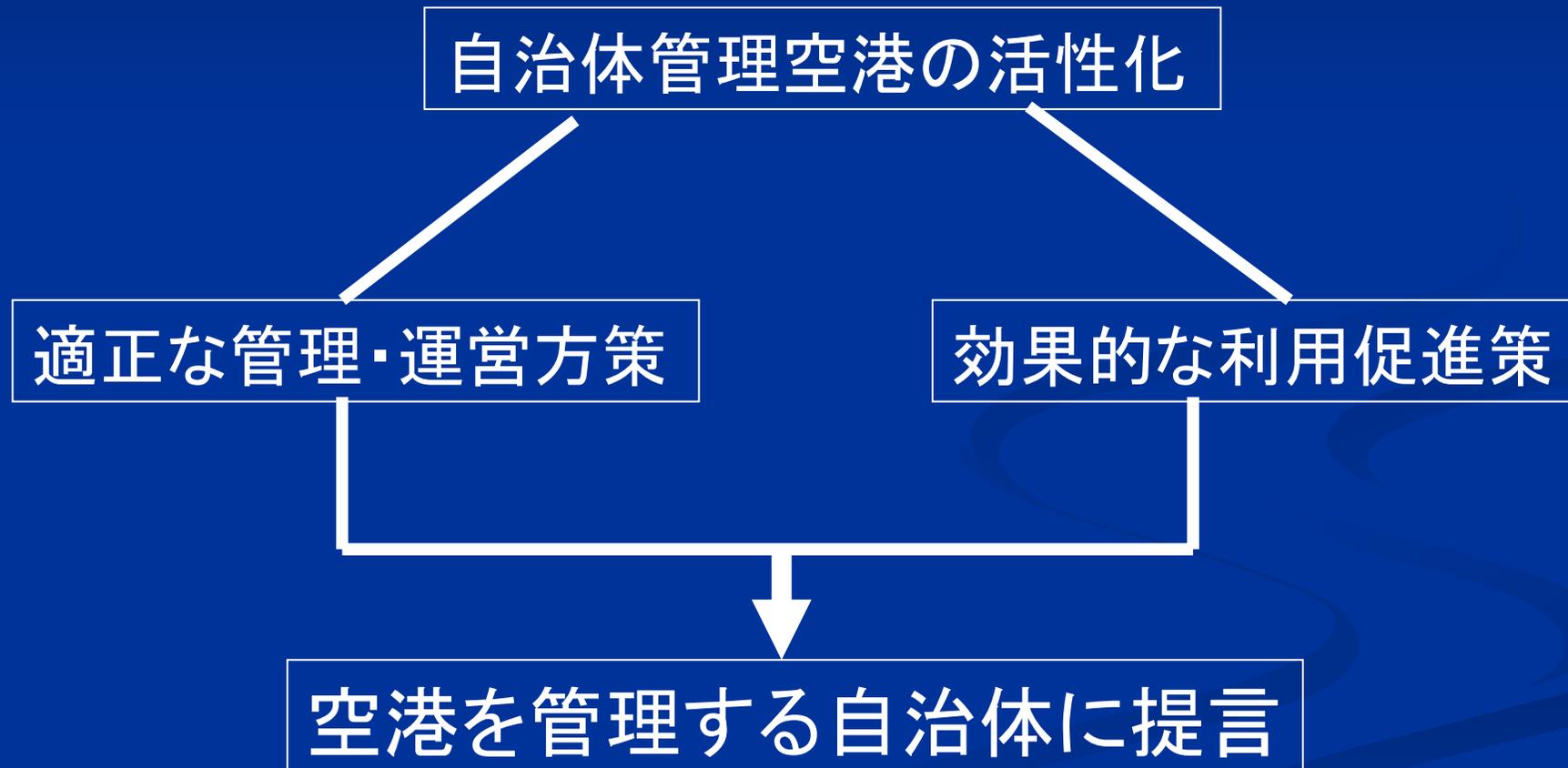


自治体管理空港

利用の伸び悩み

将来LCCや小型機の利用の期待

(2) 研究の目的



(3) 研究対象とした空港

空港の種別

	設置・管理	性 格	例	数(計97)
第1種	国	国際航空路線	羽田、伊丹	2
	会社		成田、関西、中部	3
第2種	国 (2種Bの管理は 自治体)	主要な国内路線	A新千歳、福岡、那覇 B旭川、秋田	A 19 B 5
第3種	自治体	地方的航空運送	青森、岡山、石垣	53
共用	防衛省 米軍	—	小松、徳島、三沢	6
その他	自治体	—	名古屋、但馬	9

(数字でみる航空2006等から作成)

(C) Mr. Suguru UCHIDA, Institute for Transport Policy Studies, 2007

研究対象とした空港

定期便就航の第3種空港のうち離島空港を除いたもの(供用中18、建設中1)



これらの空港を対象とした理由

- 国管理空港については、既存研究あり
 - ・ 添田元主任研究員の「空港経営」(H12年)
 - ・ 国が、国管理空港の空港別収支を勉強中
 - ・ 地方航空局が、国管理空港の利用促進策の事例調査(H18年発表)
- 自治体管理空港の方が各自治体の判断で行える方策が多いはず

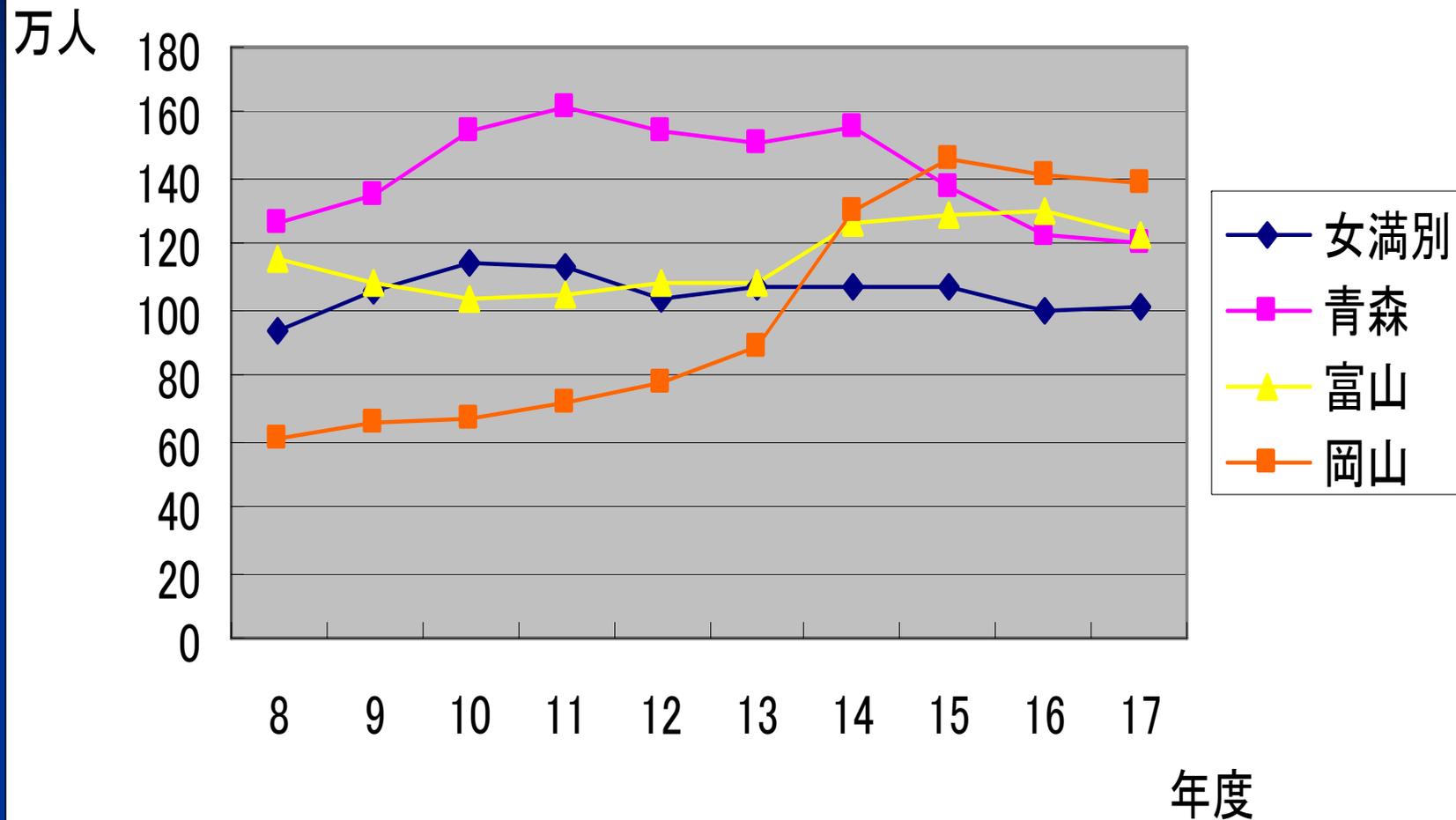


自治体管理空港について研究

(自治体アンケート、ヒアリングを実施)

(4) 利用状況

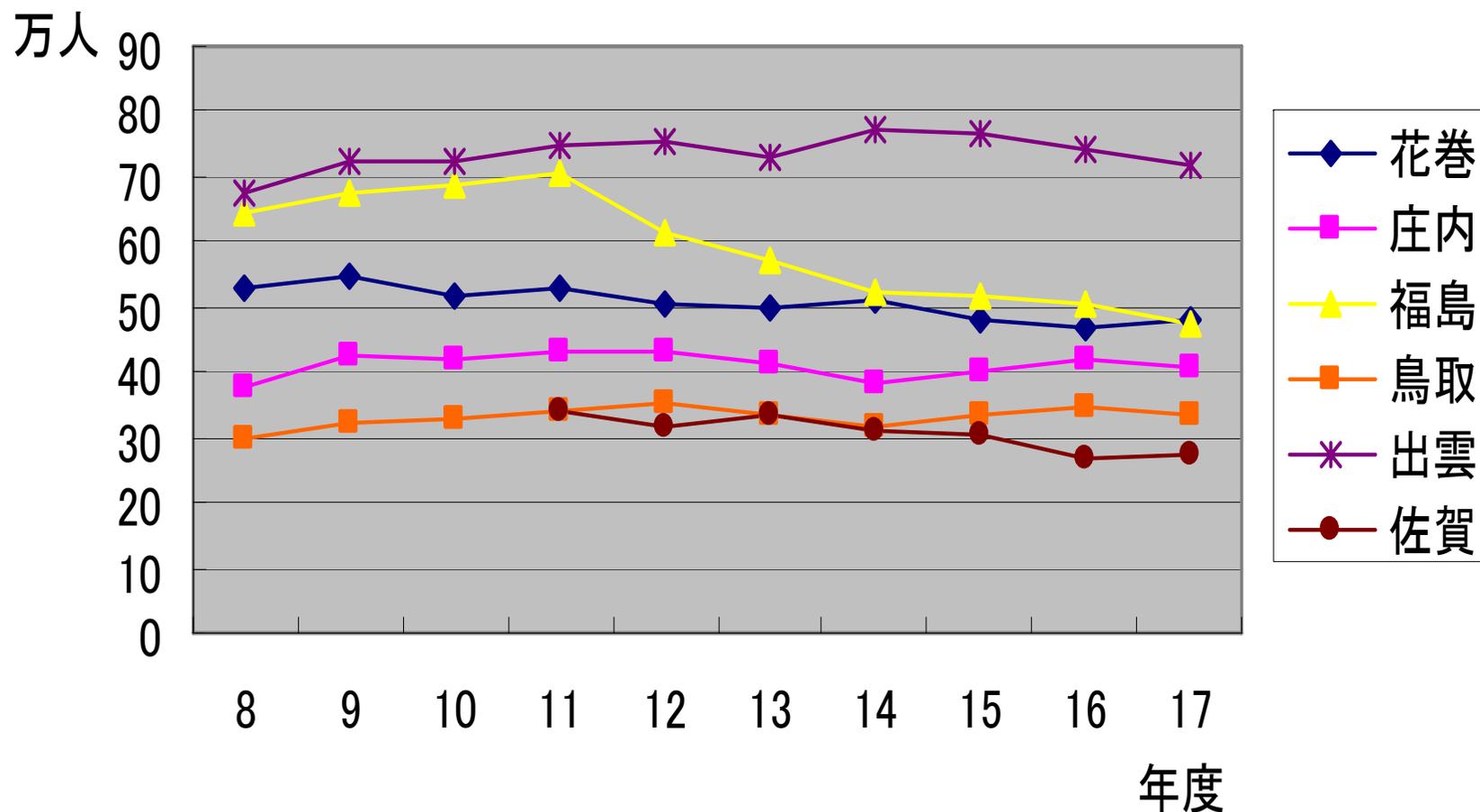
乗降客数の推移(100万人以上の空港)



(空港管理状況調書)

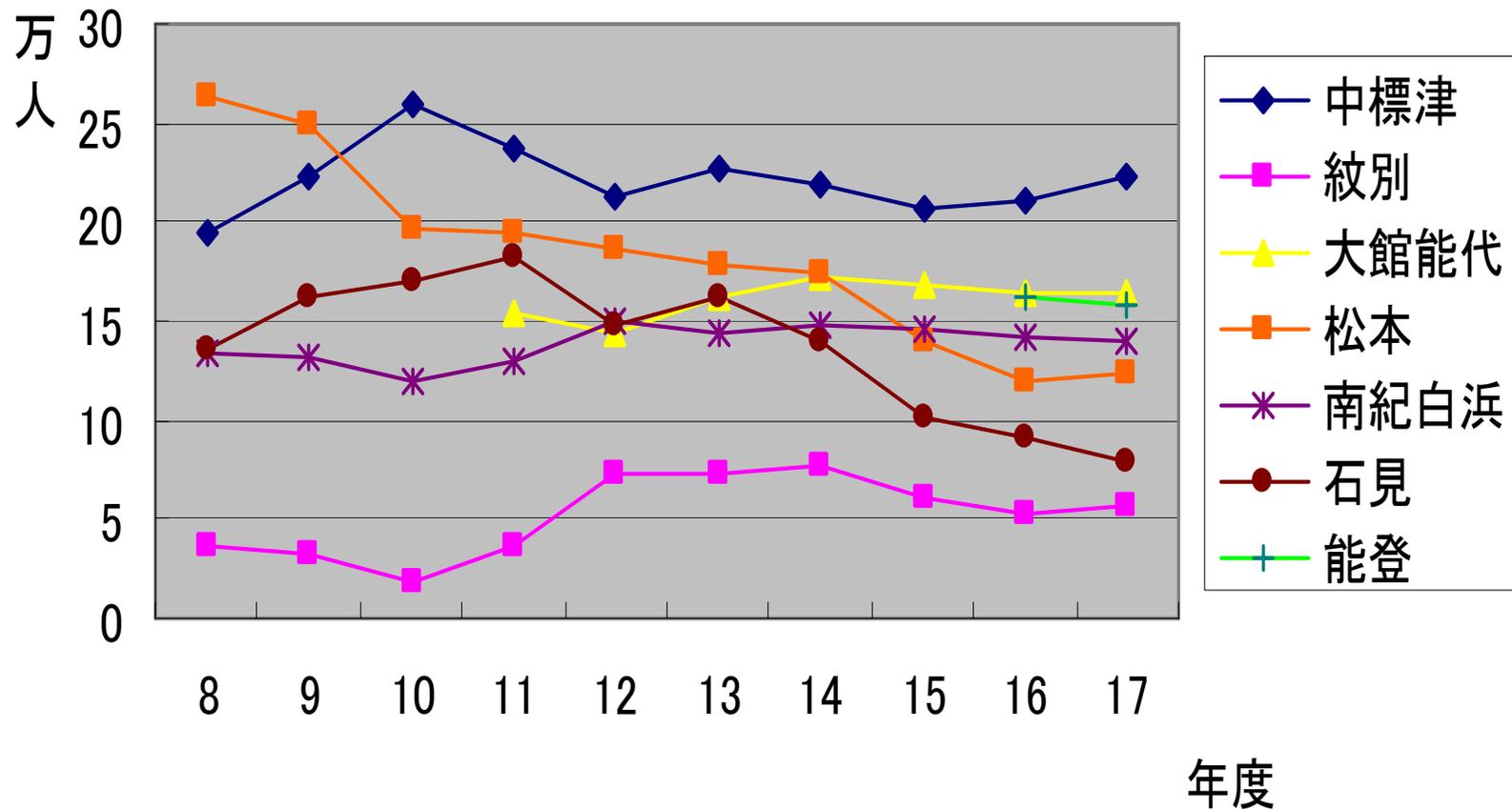
(C) Mr. Suguru UCHIDA, Institute for Transport Policy Studies, 2007

乗降客数の推移(30~100万人の空港)



(空港管理状況調書)

乗降客数の推移(30万人以下の空港)



(空港管理状況調書)

本日の報告内容

1 研究の背景と目的

2 管理・運営状況

(1) 収支状況

(2) 指定管理者制度の活用

3 利用促進策

4 まとめと今後の方向

(1) 収支状況 ① 収支の作成、公表状況

空港本体とターミナルビル

	空港本体	ターミナルビル
成田、関空 中部	空港運営会社	空港運営会社
国管理空港	国	第三セクター
自治体管理 空港	自治体	第三セクター(自治 体直営もあり)

まず、空港本体の収支状況を見ていく

収支を把握する意義

- 管理、運営形態の適正さや利用者負担と公的負担の正当性等を議論する際の重要なデータ
- 管理、運営主体（自治体）の収支両面の意識向上（厳しい財政状況）
- 納税者への説明責任

国管理空港の空港別収支

H18年12月5日衆議院国土交通委員会

- 長安豊委員(民主)

- ・空港別のB/S、P/Lは作れないのか

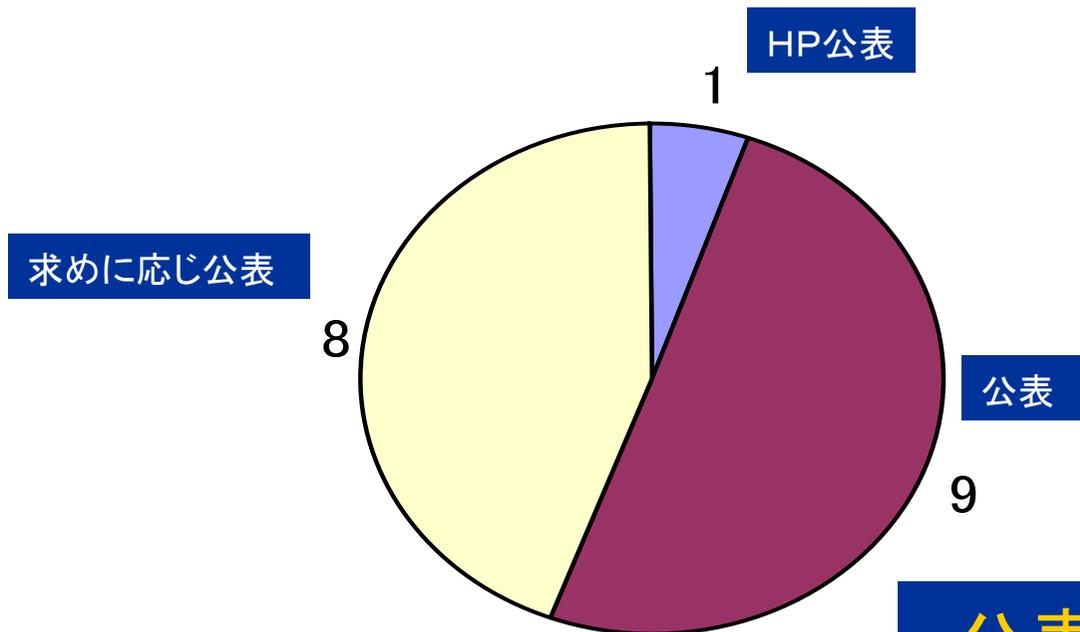
- 国土交通省

- ・「管制と空港の切り離し」、「減価償却」が問題

- ・勉強を重ねており、引き続き勉強したい

- ・空港別の収入のうち着陸料は出せる

自治体管理空港の収支の公表状況



- ・公表義務なし
- ・区分経理の義務なし
- ・数字の一人歩きの恐れ

(供用中の18空港のアンケート結果)

②官庁会計(現金主義)による比較

項目の調整(収入)

■ 計上する項目

- 着陸料・停留料
- 土地・建物使用料
- 駐車場料金
- 航空機燃料譲与税

(航空機燃料税の税収の2/13は空港関係自治体に譲与される)

項目の調整（支出＝維持管理費に限定）

■ 計上する項目

- ・物件費
- ・委託費
- ・人件費

人件費不明空港の推計方法

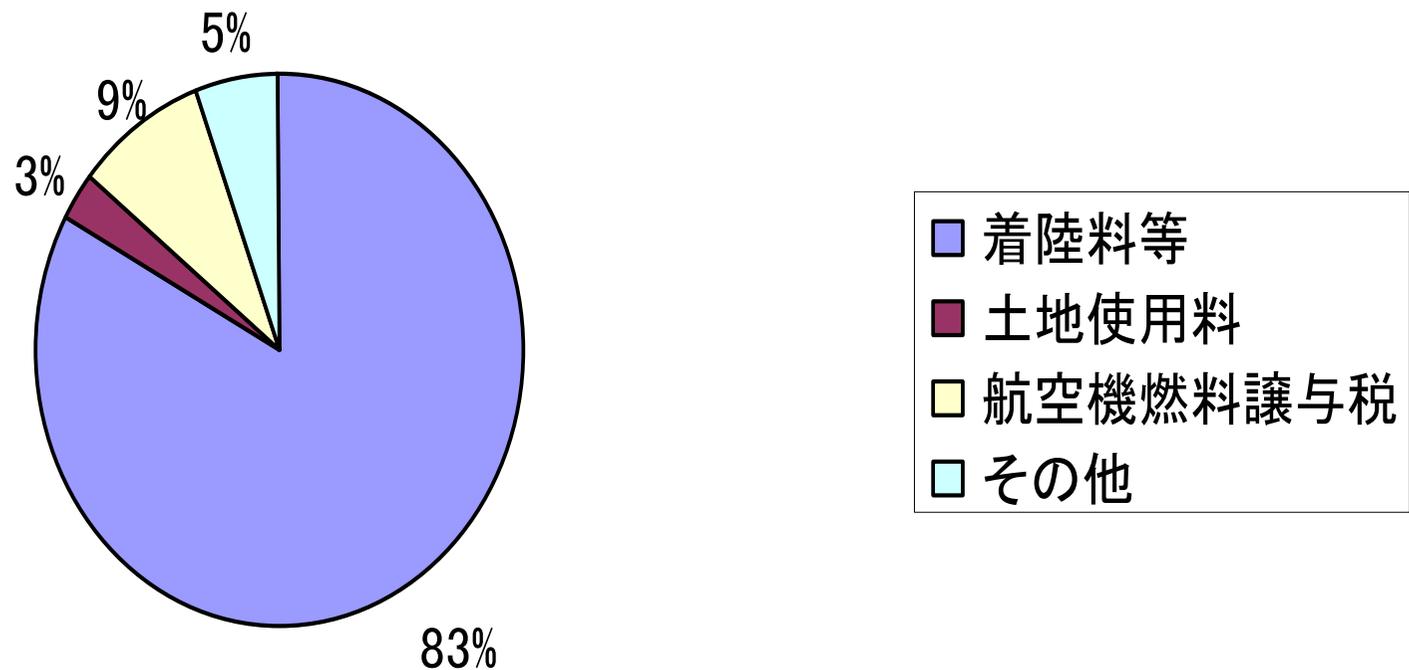
（当該自治体平均給与）×（空港事務所人数）×

1.19（他空港の数値から推定した共済費割合）

■ 計上しない項目

- ・工事請負費、備品購入費

収入の内訳 (18空港の合計)



(H17年度、神戸のみ18年度見込み、航空機燃料譲与税は一部推計)

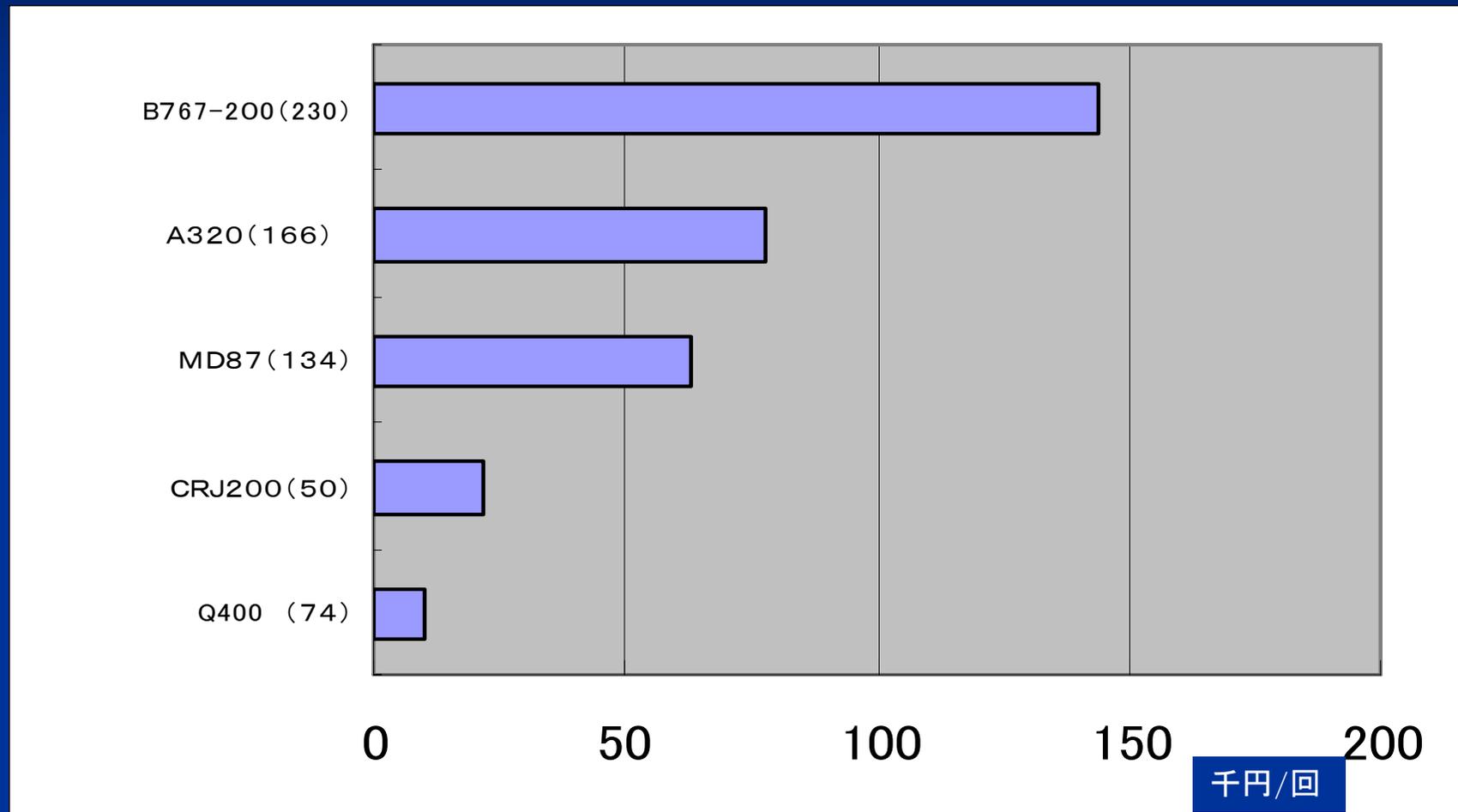
着陸料の考え方

- 制度上は各自治体の自由だが、実際は国管理空港の水準と同様

(航空ネットワーク維持・拡充のための一律の軽減措置もほぼ同様(第3種空港の場合基準額の2/3))

- 個別の空港の整備、管理費用が反映されていない

機種別着陸料 (軽減措置後、カッコ内は座席数)

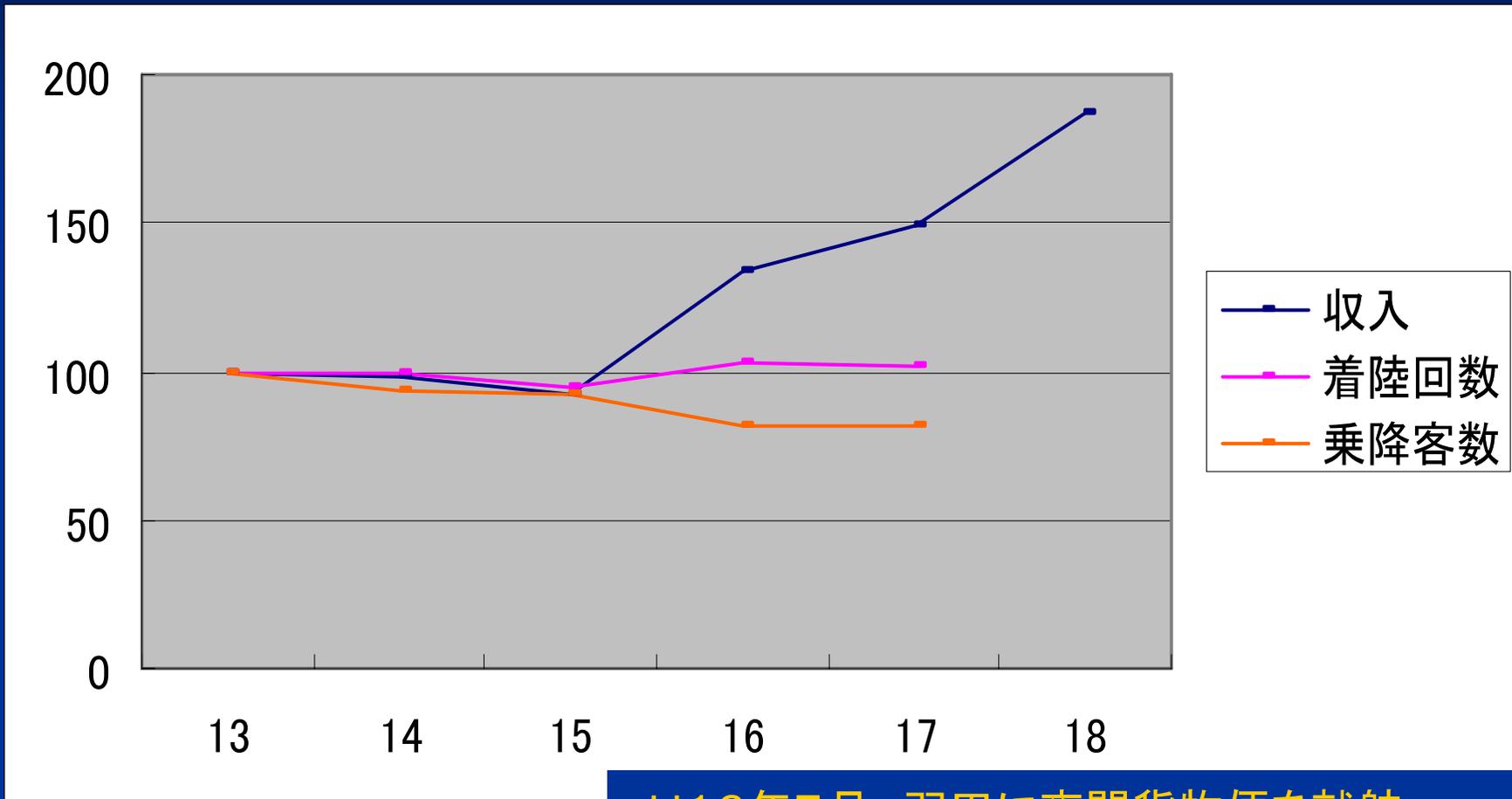


(数字でみる航空2006、国土交通省から試算値をヒアリング)

着陸料の軽減(基準額との比較)

- 1/3・・・能登、佐賀
- 1/2・・・庄内、福島
- 免除・・・松本(新規、増便、国際便)
・・・南紀白浜(1日3回目以降の定期便)
- その他ナイトステイ便、国際便、新規・増便等
について軽減措置あり

収入の増加している空港（佐賀空港）

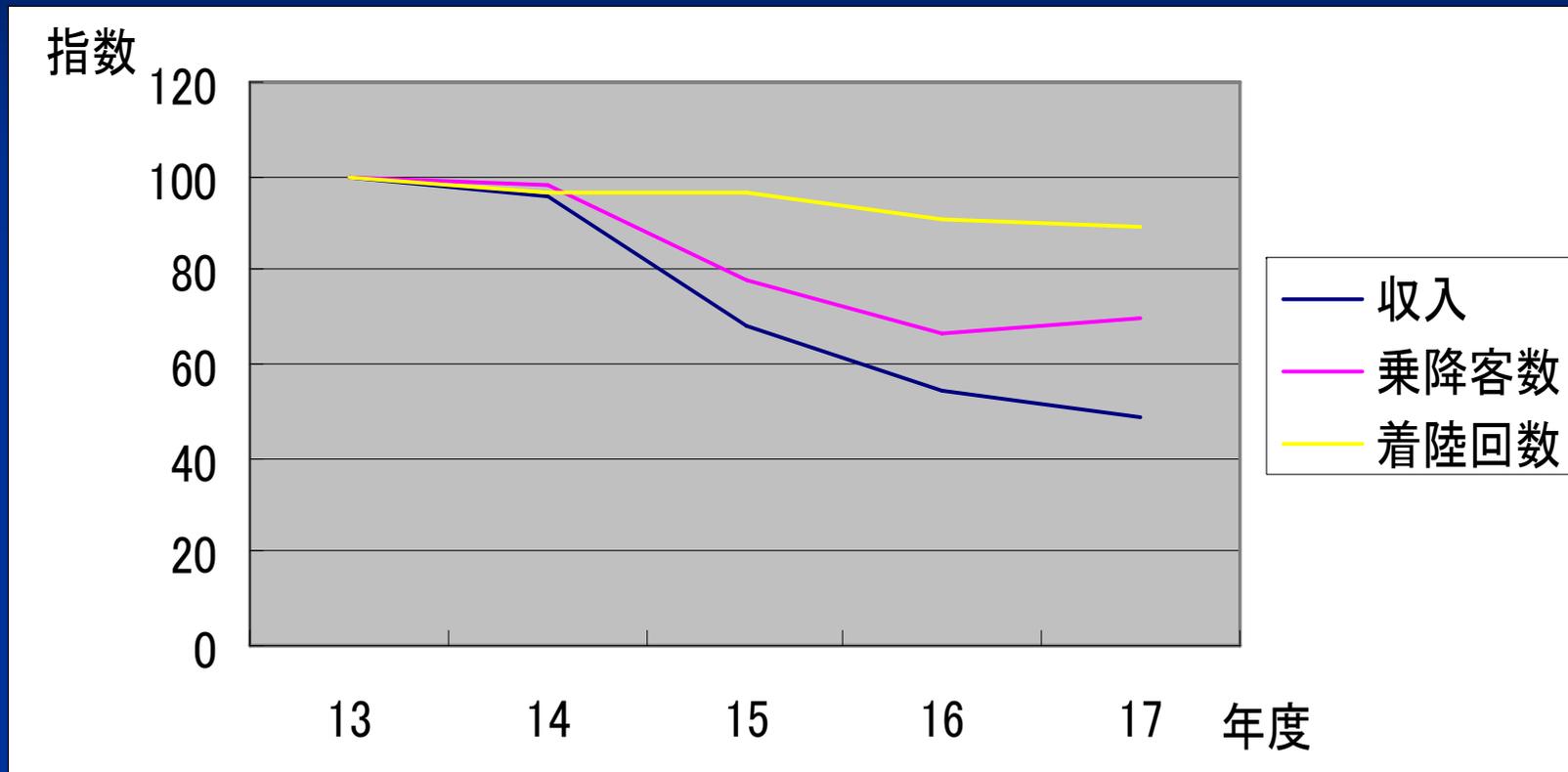


- ・H16年7月 羽田に夜間貨物便を就航
- ・H18年2月 羽田・中部に貨物専用機を就航

(H13年を100とした 18年度収入は見込み)

(佐賀県資料 空港状況管理調書 航空機燃料譲与税を除く)

収入の減少している空港（松本空港）



- ・H16～17年 機材小型化(MD87→Q400)
- ・H17年度新規・増便、国際便着陸料免除

(H13年を100とした)

(空港状況管理調書、長野県資料 航空機燃料譲与税を除く)

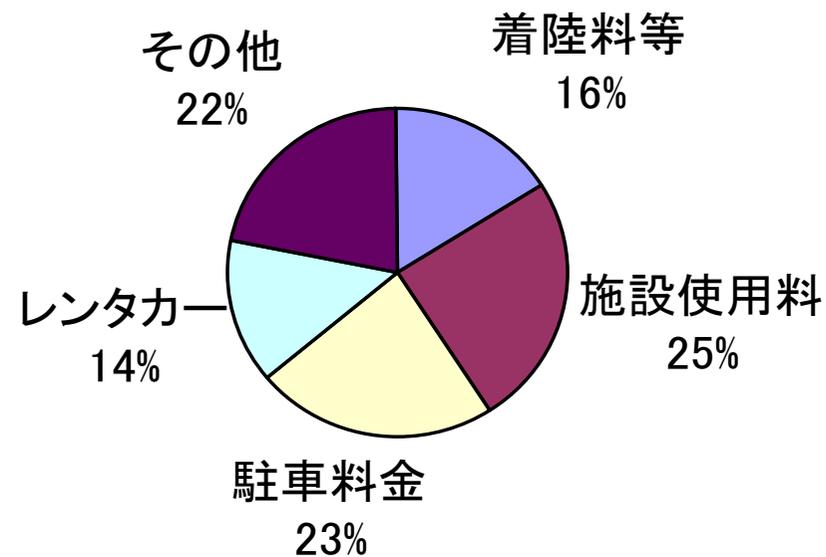
駐車場料金

(円)

	日帰り	2泊3日	備 考
女満別(民営)	200	1000	
青森(県管理)	200	1800	
富山(県管理)	600	1800 (上限)	ターミナルに近いもののみ有料
神戸(民営) (神戸(搭乗者))	1500 無料	4500(上限) 2000 (上限)	20年3月まで)
他14空港	無 料		

(各空港ホームページ等)

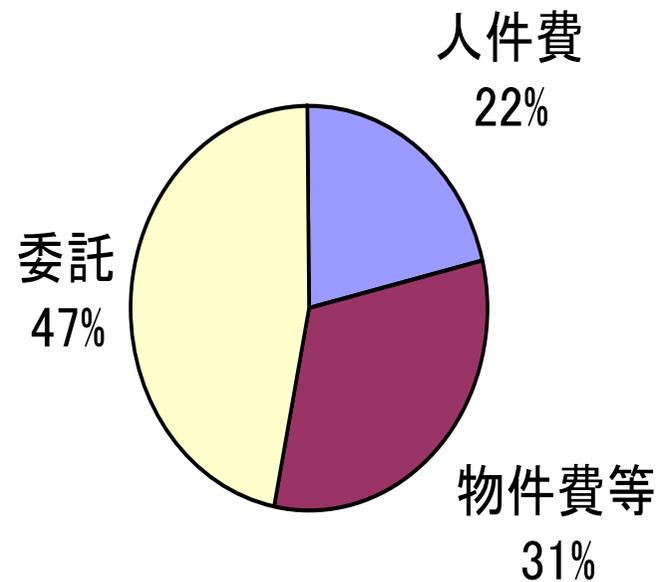
米国空港の営業収入の内訳



(年間利用者30～150万人規模)

(空港政策の透明性の向上と空港形態 加藤、榊原 H18)

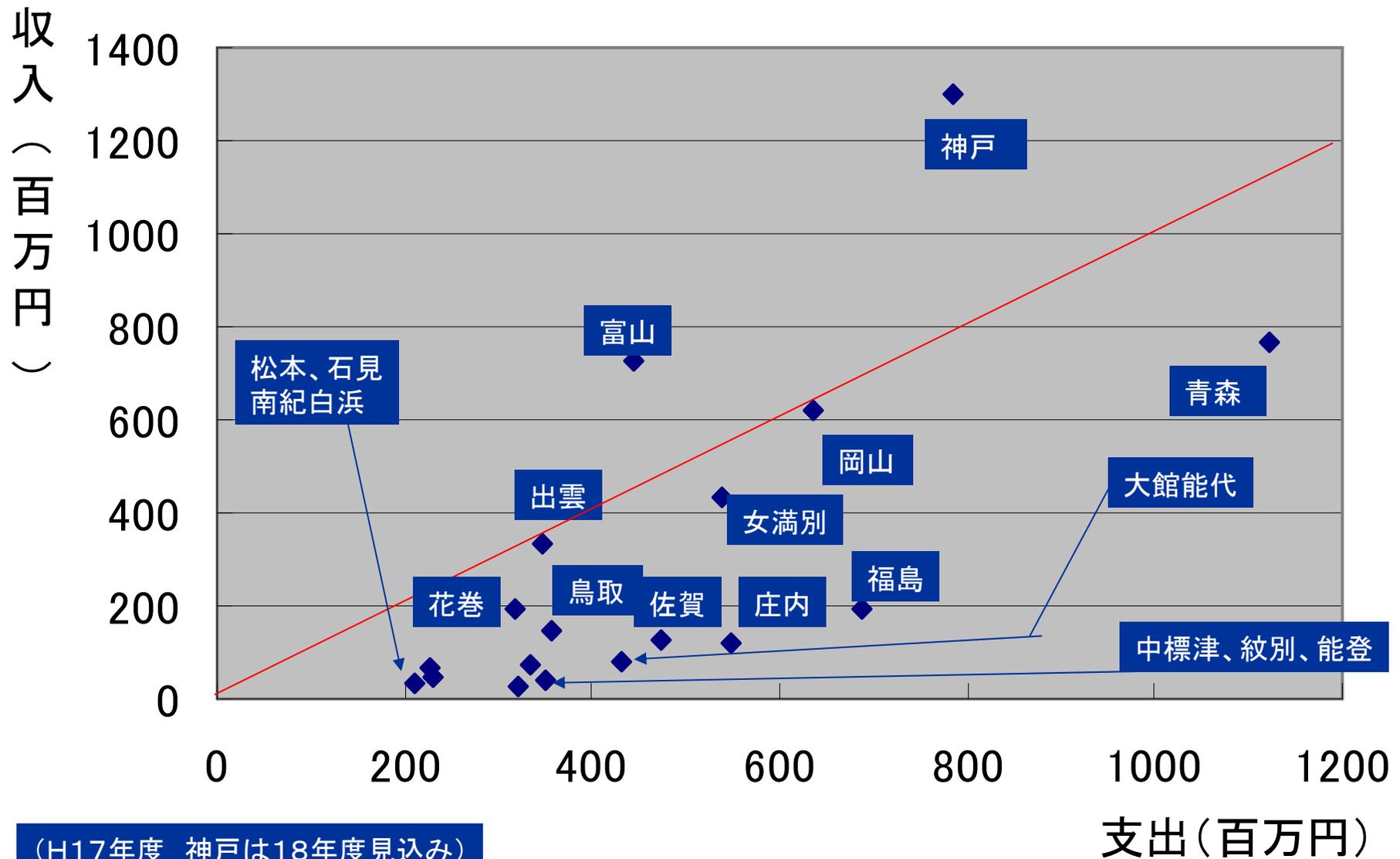
支出の内訳



委託業務・消防、清掃、警備、鳥獣駆除、点検
指名競争入札から競争性を高める方向に移行

(支出の内訳として委託費のわかる14空港の計 H17年度 神戸は18年度見込み)

各空港の収支の比較 (18空港の公表データから推計)



③企業会計(発生主義)による比較

発生主義と現金主義

- 自治体会計は、予算の適正・確実な執行に資する現金主義
- しかし、活動の実態をコストに着目して把握するなら、減価償却費など非現金支出を含める必要
- こうして把握したコストでどう行政活動がされたか評価できれば、行政活動の効率性の検討可能

(総務省地方公共団体の総合的な財務分析に関する調査研究会報告書H12年、13年)

空港の損益計算書

- すべての県がバランスシート(貸借対照表)と行政コスト計算書(損益計算書)を作成
- 目的別行政コスト計算書のうち空港分は土木費の内数になっているが、その内訳は不明



空港の損益計算書を試算

減価償却費

- 各自治体有形固定資産明細表から算出
(総務省バランスシート作成基準:耐用年数25年、定額法)
- 空港の整備費用の50%は国の補助金



減価償却費の半分を支出に計上
(圧縮記帳の考え方)

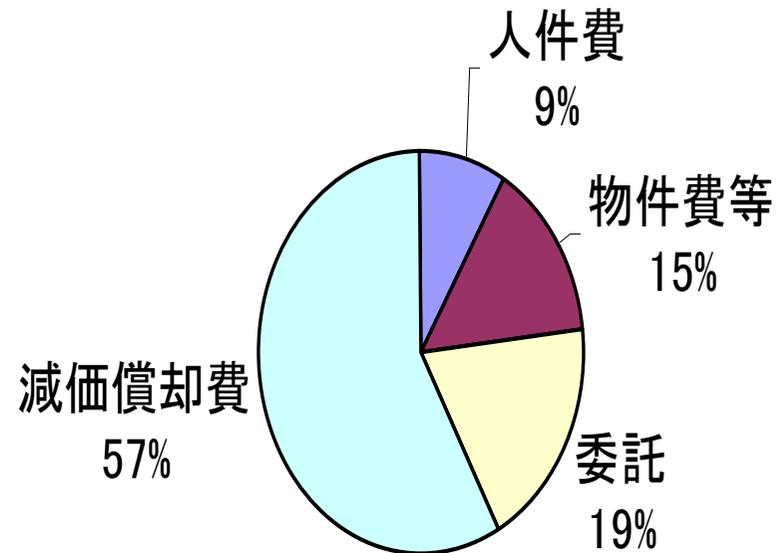
借入金利息と地方交付税

- 公債の利息は全体で計算しており、空港分を算出することは困難
- 借入金利息は支出に計上せず
- 公債の元利償還金が算定対象となる地方交付税相当額も収入の対象とせず



試算は空港の営業収支にあたるもの

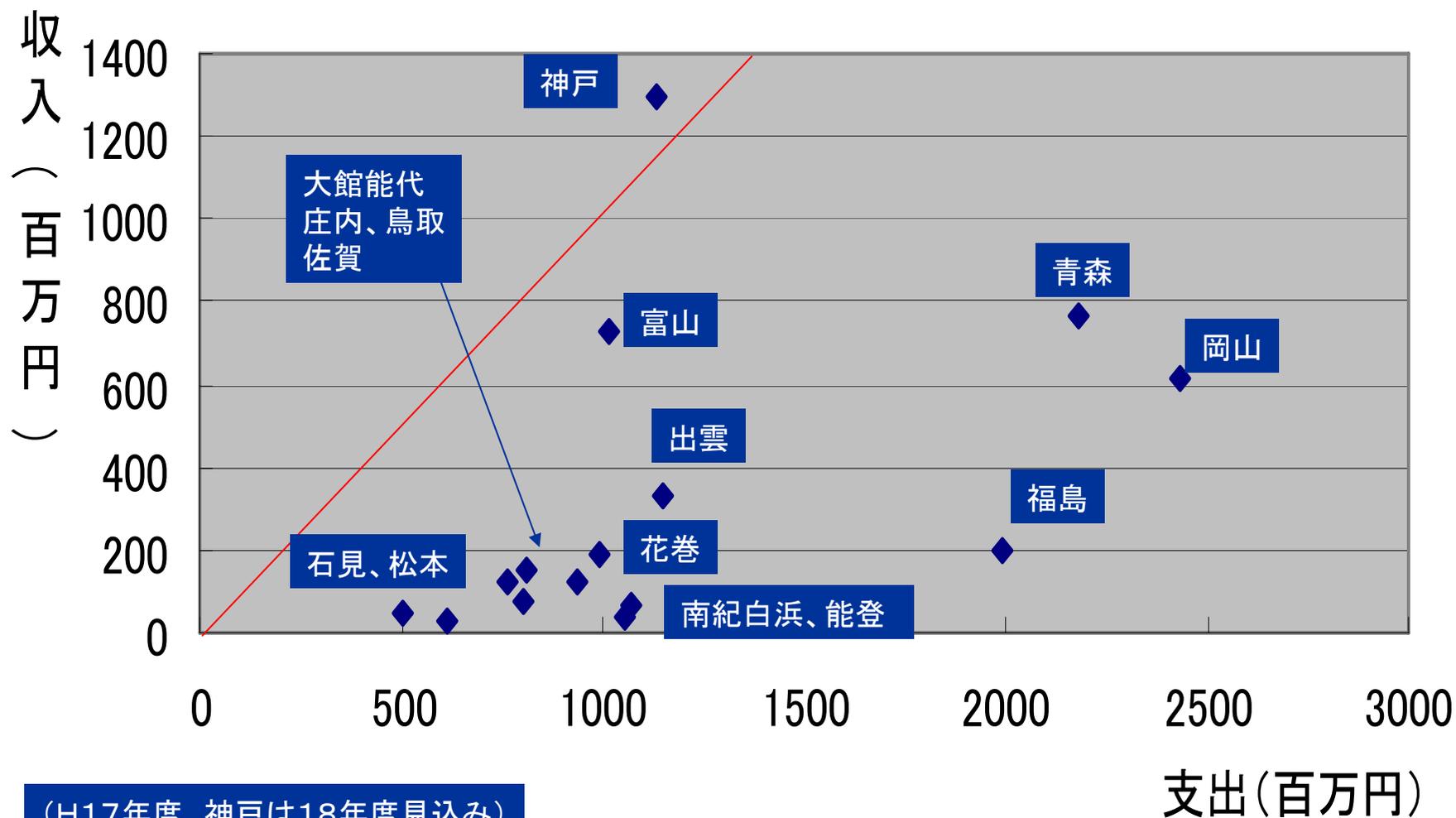
発生主義による支出の内訳



(支出の内訳として委託費のわかる空港で、かつ、減価償却費のわかる11空港)

発生主義での試算

(公表データから推計可能な15空港)



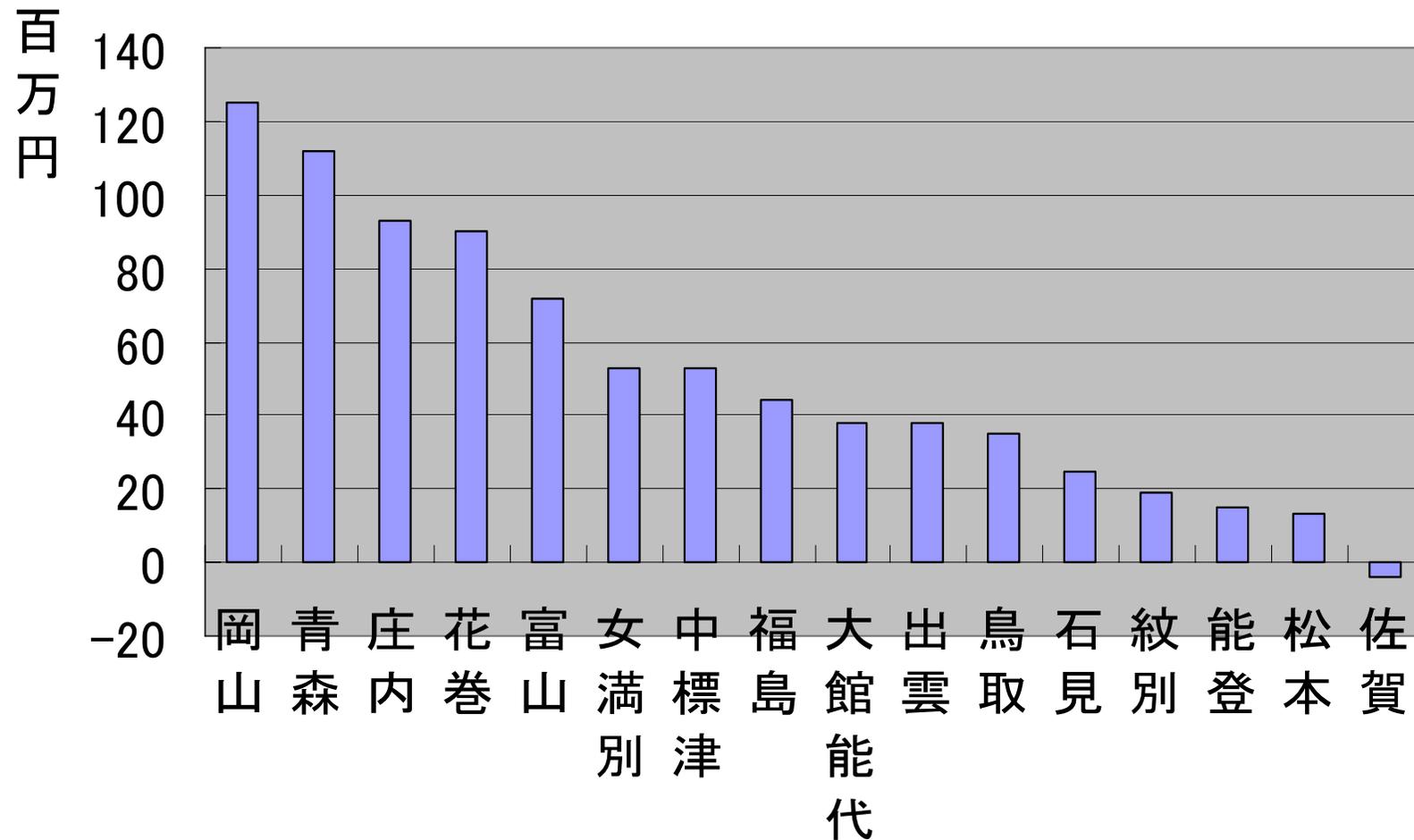
④ターミナルビル会社の状況

ターミナルビル会社の概要

- 空港管理者を含む関係自治体が50%前後出資する第三セクターが経営
(H21年開港の静岡は純粹民間会社)
- エアラインも20%～30%程度出資
(最近開港の能登、神戸は1～2%程度)
- 空港管理者の土地を一時使用し、建物を整備
- 収入は、家賃、売店、広告等

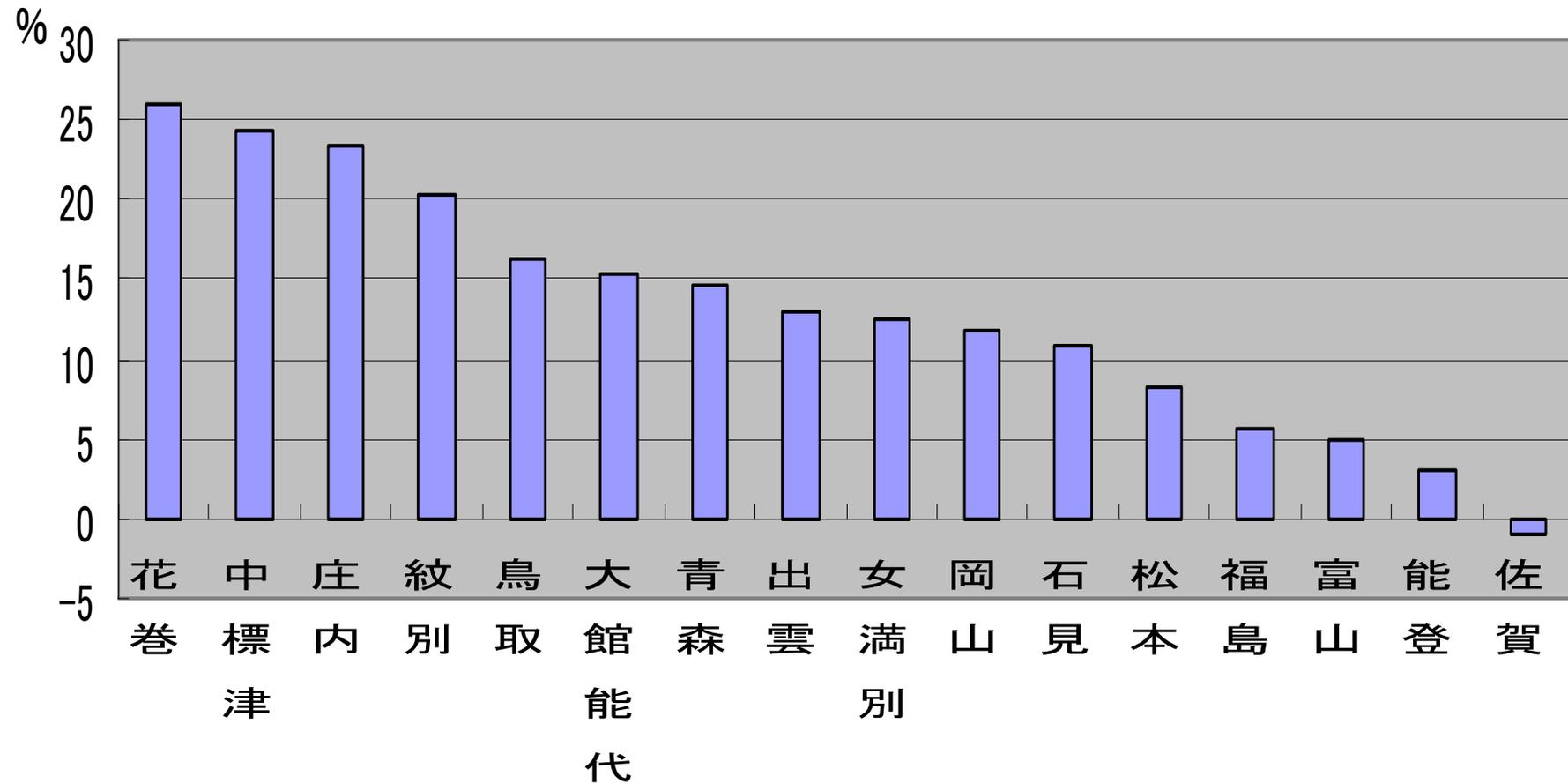
ターミナルビル会社の経常利益

(H17年度)



(各空港ターミナルビル会社資料)

売上高経常利益率 (H17年度)



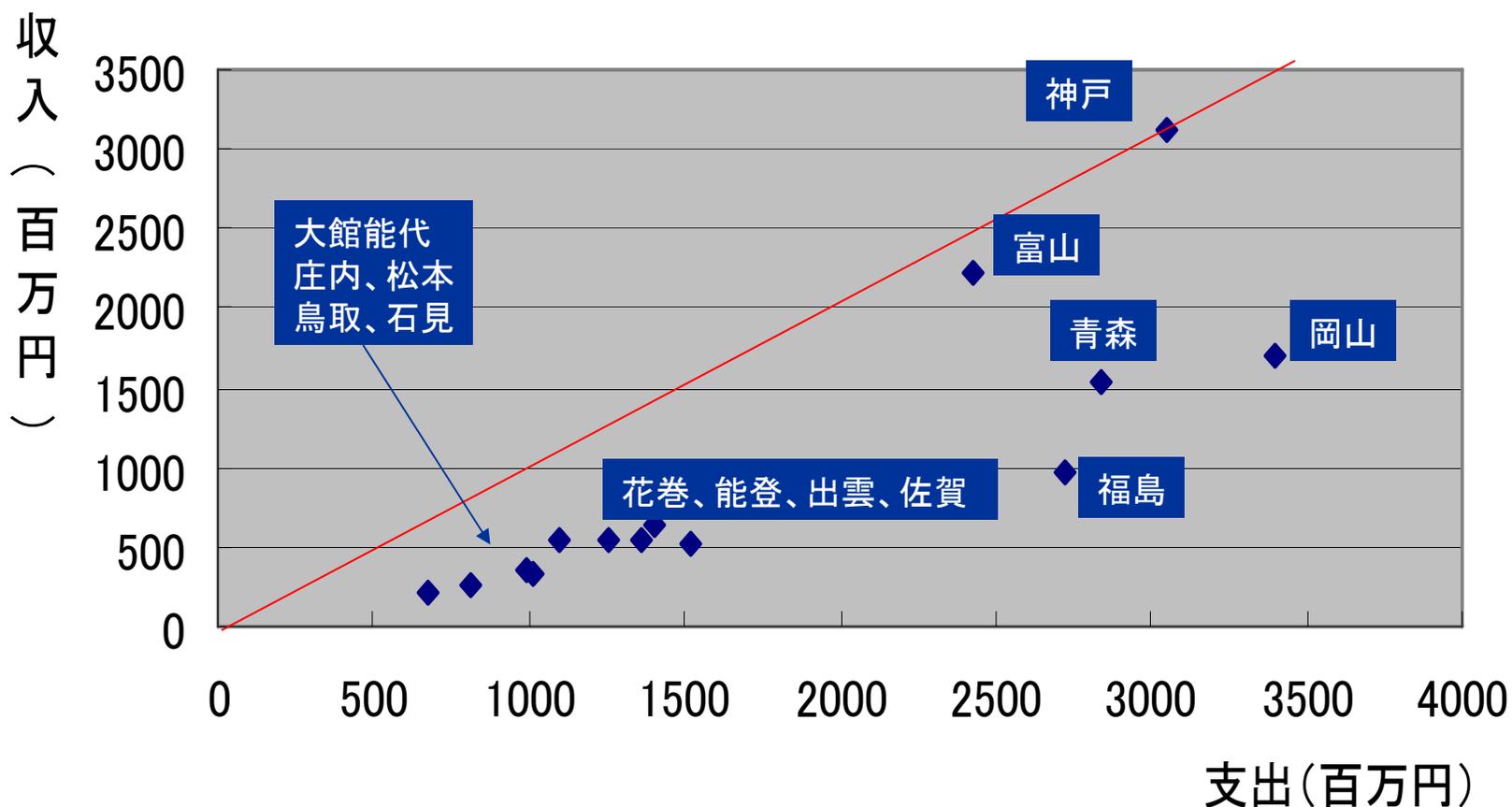
(各空港ターミナルビル会社資料から算出)

ターミナルビル会社の経営

- 土地使用料・・・県統一の行政財産使用料ルールに従っている等、低くなりがち
- 将来の建替えに向けた資金留保が必要
- なお、国管理空港では、土地使用料について収益性を考慮した算定方法を導入
(歩合制、不動産鑑定等)

空港本体とターミナルビルとの合成収支

(発生主義での試算とターミナルビル会社の経常収支の合計・・・14空港分)



(H17年度 神戸は18年度見込み)

⑤収支についてのまとめ

収支についてのまとめ i 収支の公表

- 自治体で空港別の行政コスト計算書（発生主義）を作成、公表してはどうか
- 統一した基準があれば望ましい
- 一方、各自治体毎に説明すべき事項があれば、独自の収支公表もありうる
- もっと収支に敏感になってもよい

収支についてのまとめ ii 支出と収入

- ・もともと独立採算が可能な使用料が設定されているわけではない
- ・主たる収入の着陸料の値上げが難しい



収入で支出が賄えないことを強調すべきではない



どの程度のコストを着陸料等の受益者負担で賄うべきか各自治体で目標を立てるのも一案

収支についてのまとめ

iii 収入に関する留意点

- 貨物に力を入れることは、収入増加の点でも寄与する可能性が大きい
- 小型化は路線維持や便数増のポイントの一つではあるが、収入の激減に注意する必要
- 着陸料の水準について考え直すべき点はないか（特に他空港に比し一律に軽減している空港は効果との関係を検討する必要あり）
- 駐車場については、一律無料（公費負担）でよいのか検討の余地あり

収支についてのまとめ

iv 空港とターミナルの一体運営

空港本体は厳しい経営状況

ターミナルビル会社の収益性と独占性



空港本体とターミナルビル会社の一体運営の可能性



指定管理者制度の活用の可能性

(2) 指定管理者制度の活用

指定管理者制度

- 公の施設（自治体が設ける住民の福祉増進のための施設）について、管理を民間事業者等に行わせることを可能とする制度

（H15年の地方自治法改正で導入）

- 民間活力を活用した住民サービスの向上と経費の節減等が目的



空港本体業務の指定管理者をターミナルビル会社にする可能性

指定管理者制度の特徴

- 委託との違い

使用許可のような権限行使を行える

- PFIとの違い

PFI・・・公共施設の建設、改修、維持管理、
運営を一体的に行うもの

指定管理者制度・・・既に整備された公共施
設の管理を民間事業者に行わせるもの

国土交通省の見解

- 第三種空港・・・地方公共団体が設置、管理

(空港整備法第5条第1項)

- 設置者に施設の管理義務 (航空法第47条第1項)



- ・安全に関するもの及び他人の権利・利益を制限するもの(用地・施設使用の許可、料金設定、料金の自らの収入としての徴収等)については、施設の設置・管理者に最終的な責任
- ・事実行為である警務・消防業務、料金徴収業務は指定管理者たる民間事業者が行うことが可能

(国土交通省PFI活用参考書 H18年)

国土交通省の見解についての私見

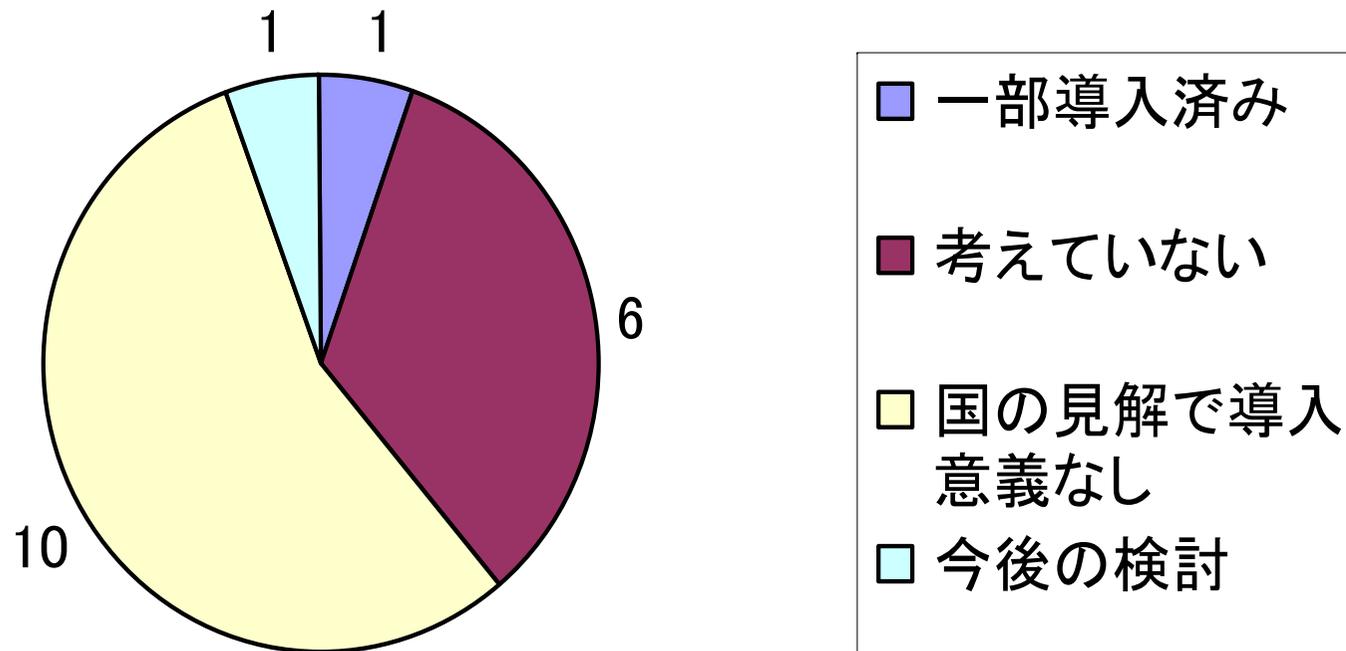
- 空港の指定管理者・・用地・施設使用の許可、料金設定、利用料金の収受といった管理の重要部分ができない
- 指定管理者制度を活用しても、空港とターミナルビルを民間会社が一体的・包括的に管理することは難しい

名古屋飛行場の導入例

- 名古屋空港・・・H17年2月中部国際空港開港時、国から県管理となる際に指定管理者制度を導入
- 公募の結果、名古屋空港ビル(株)が指定管理者
- 当初、「滑走路や駐機場などを含めた空港全体の管理を一元的に民間にゆだねていく方向で検討」
(H15年9月定例議会神田知事答弁)
- 現在、条例上可能な業務は限定的

指定管理者制度導入の意向

N=18



「考えていない」とする理由

- ・県の主体的管理が必要
- ・危機管理上、設置者が管理すべきもの

(供用中の18空港の管理者のアンケート結果)

港湾管理と指定管理者制度

- 港湾管理者・・・港湾法上、自治体と港務局に限定
・・・係留施設の運営義務

(港湾法第12条第1項第5号)

→形のうえでは、空港と変わらない

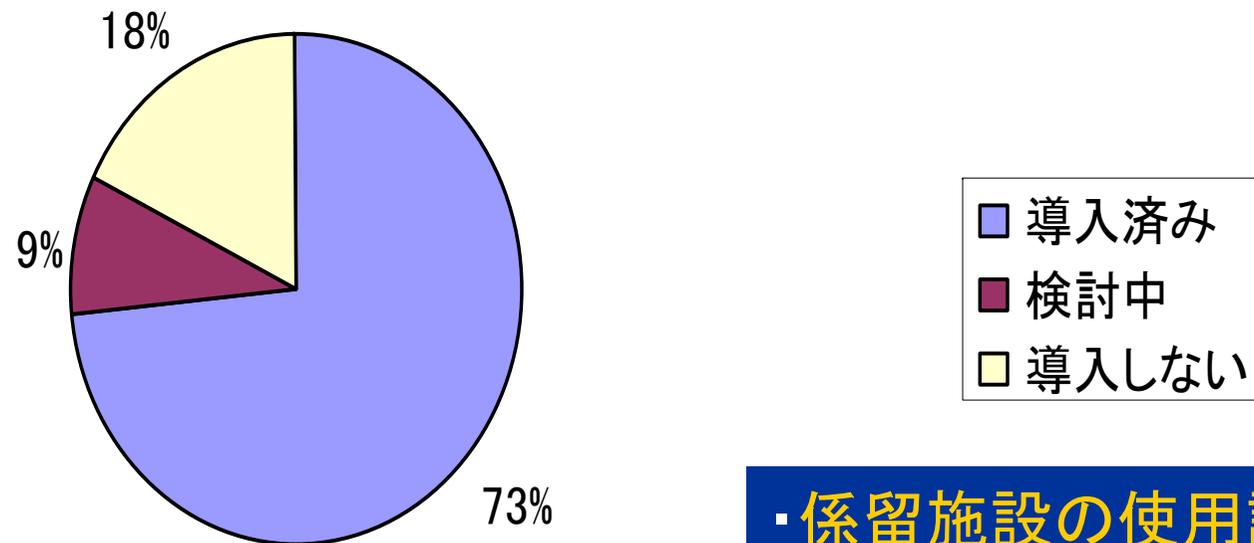
- 指定管理者・・・使用許可、自らの収入とする利用料金の収受が可能

(H16年国土交通省通知)

→指定管理者の行える範囲が空港より広い

マリーナの指定管理者制度導入状況

(公共マリーナ69施設のうち公の施設に該当する56施設)



- ・係留施設の使用許可権限あり
- ・利用料金を自ら設定
- ・利用料金を自ら收受するケースも多い

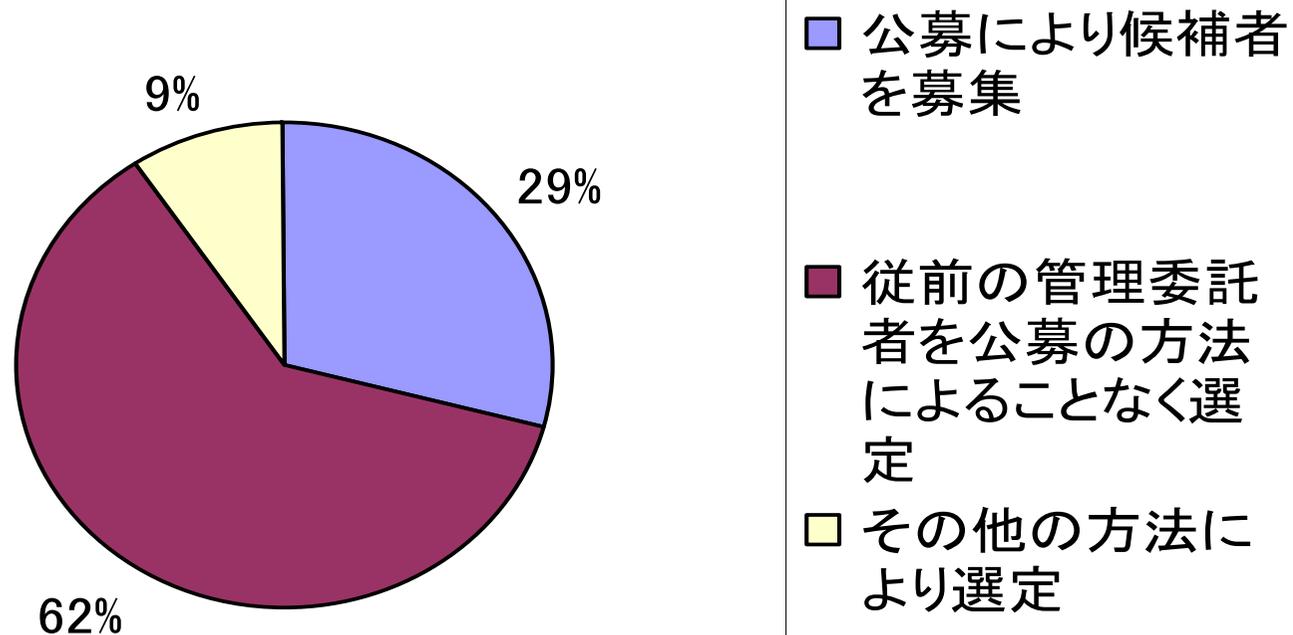
(H18年7月現在 (社)日本マリーナ・ビーチ協会調査データ)

今後、国に求められること

- 自治体も指定管理者制度の導入を視野に入れるも、国の見解が導入躊躇の原因の一つ
- 一部の自治体ではこの制度を活用した空港とターミナルの一体運営も模索
- こうしたニーズがある以上、制度の柔軟な運用、場合により制度の改正も考えてはどうか

指定管理者の選定手続き

(H18年9月2日現在で指定管理者を導入している61,565施設)



(「公の施設の指定管理者制度の導入状況に関する調査結果 H19年総務省」より作成)

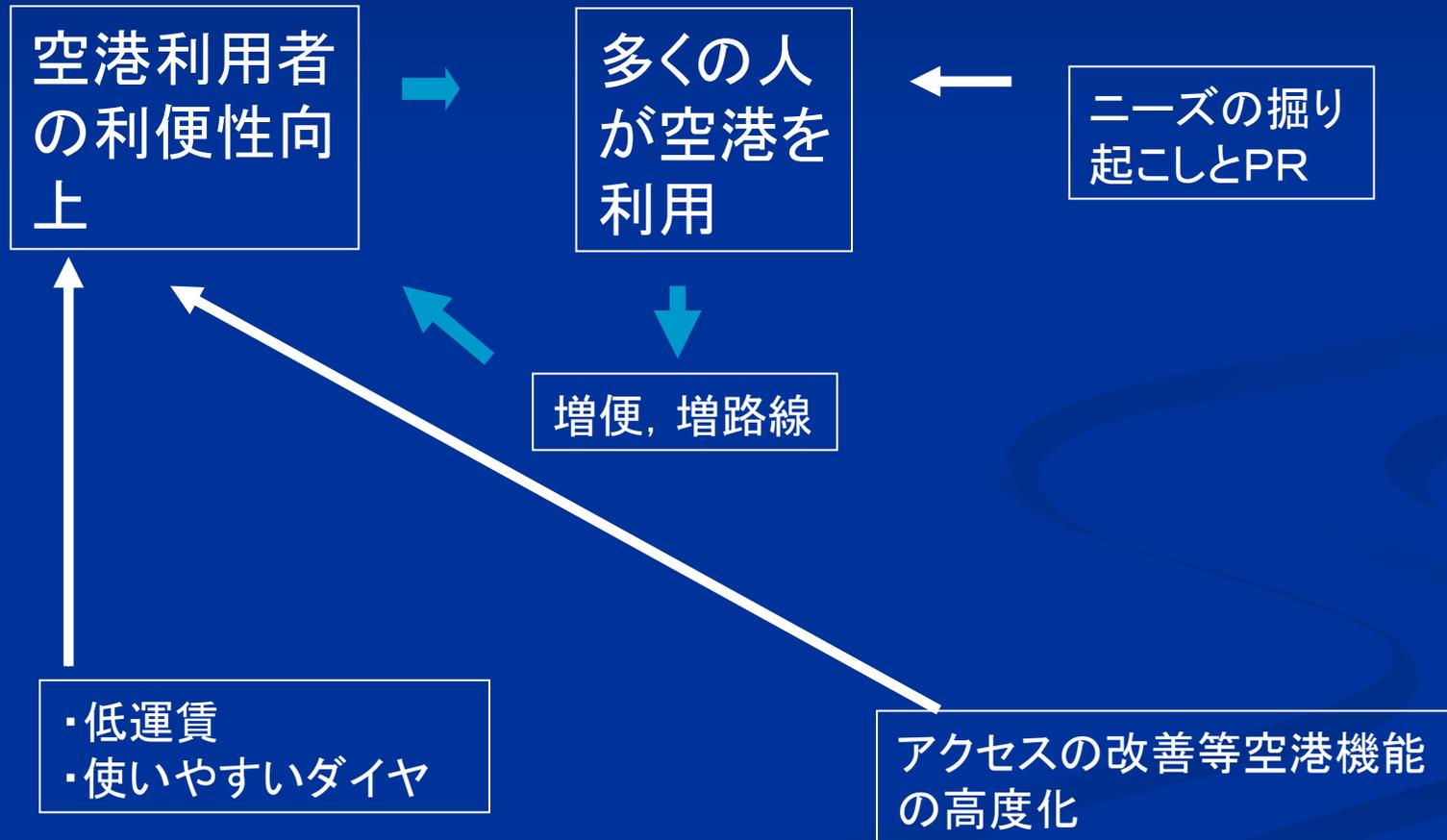
指定管理者に広範囲な業務が可能とされたときの指定方法

	メリット	デメリット
公募によらずターミナル会社を指定	<ul style="list-style-type: none"> ・空港本体とターミナルビルの一体管理ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・コスト削減が最大限に行われるのか ・第三セクターが真に効率的な運営を行えるのか
公募	<ul style="list-style-type: none"> ・コスト削減が最大限に行われる可能性 ・民間活力の発揮 	<ul style="list-style-type: none"> ・空港本体とターミナルビルの一体管理ができない可能性がある

本日の報告内容

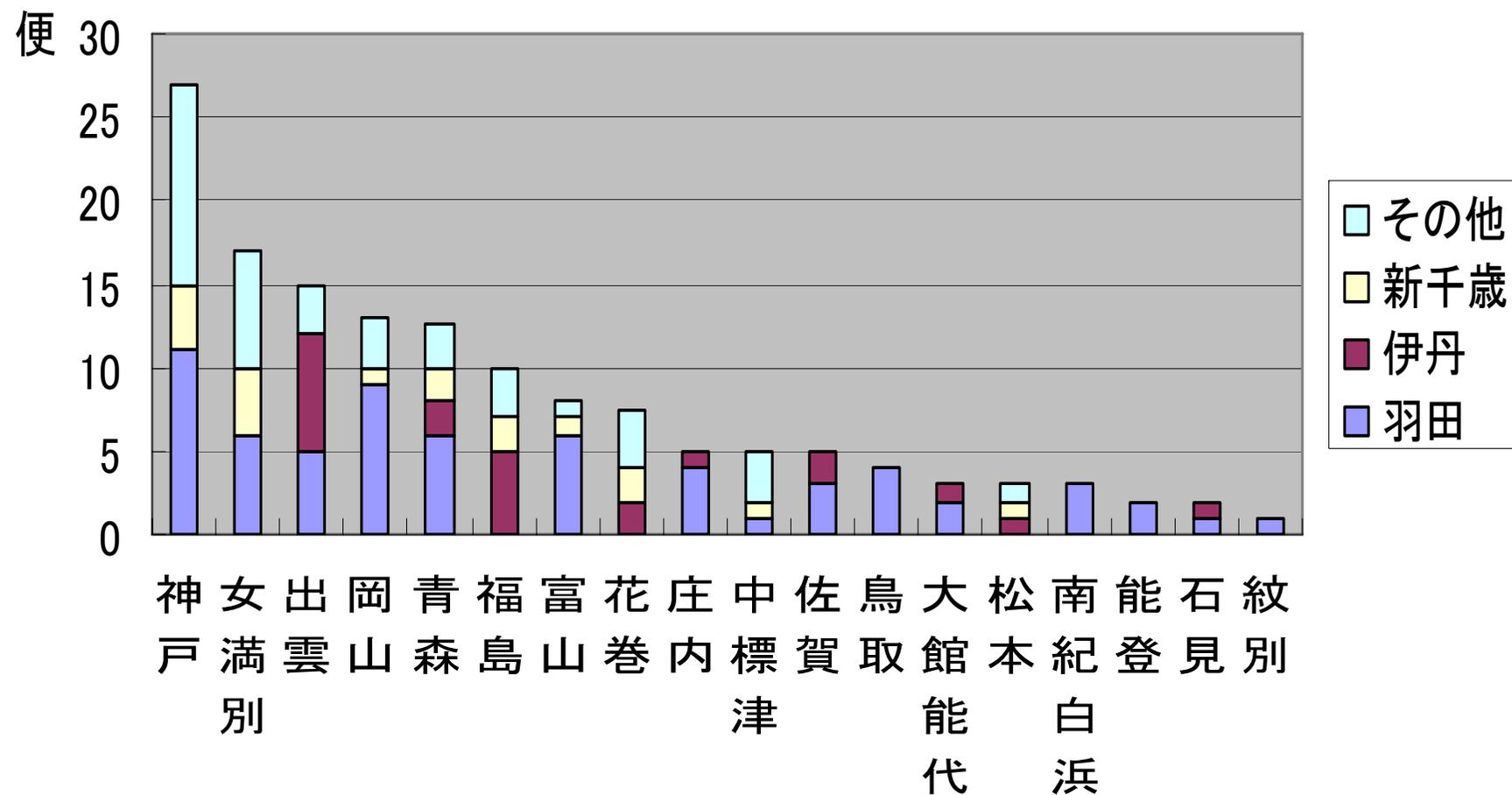
- 1 研究の背景と目的
- 2 管理・運営状況
- 3 利用促進策
 - (1) 利便性向上策
- 4 まとめと今後の方向

自治体のイメージする空港活性化



(1) 利便性向上策 ① 路線・便数の維持、増加

1日あたり便数 (H19年3月上旬各社時刻表)



搭乗率保証制度（能登空港）①

（H15年開港時）

ANA
1日1便を主張

県
複数便で需要が顕在化

目標搭乗率を設定（県の提案）

- ・下回れば県がANAに保証金
- ・上回ればANAが地元へ販売促進協力金

地元の利用促進策のインセンティブ

搭乗率保証制度（能登空港）②

	目標搭乗率	実績	協力金（補填）
1年目	70%	79.5%	地元へ協力金
2年目	63%	64.6%	地元へ協力金
3年目	65%	66.5%	地元へ協力金
実績が目標搭乗率の前後に収まれば、お互いに金銭の支払いをしない特別枠を設定			

他空港では、地元側のリスクが大きいとして搭乗率保証制度の導入には消極的

路線・便数の維持、増加のための着陸料軽減

■ 新規、増便

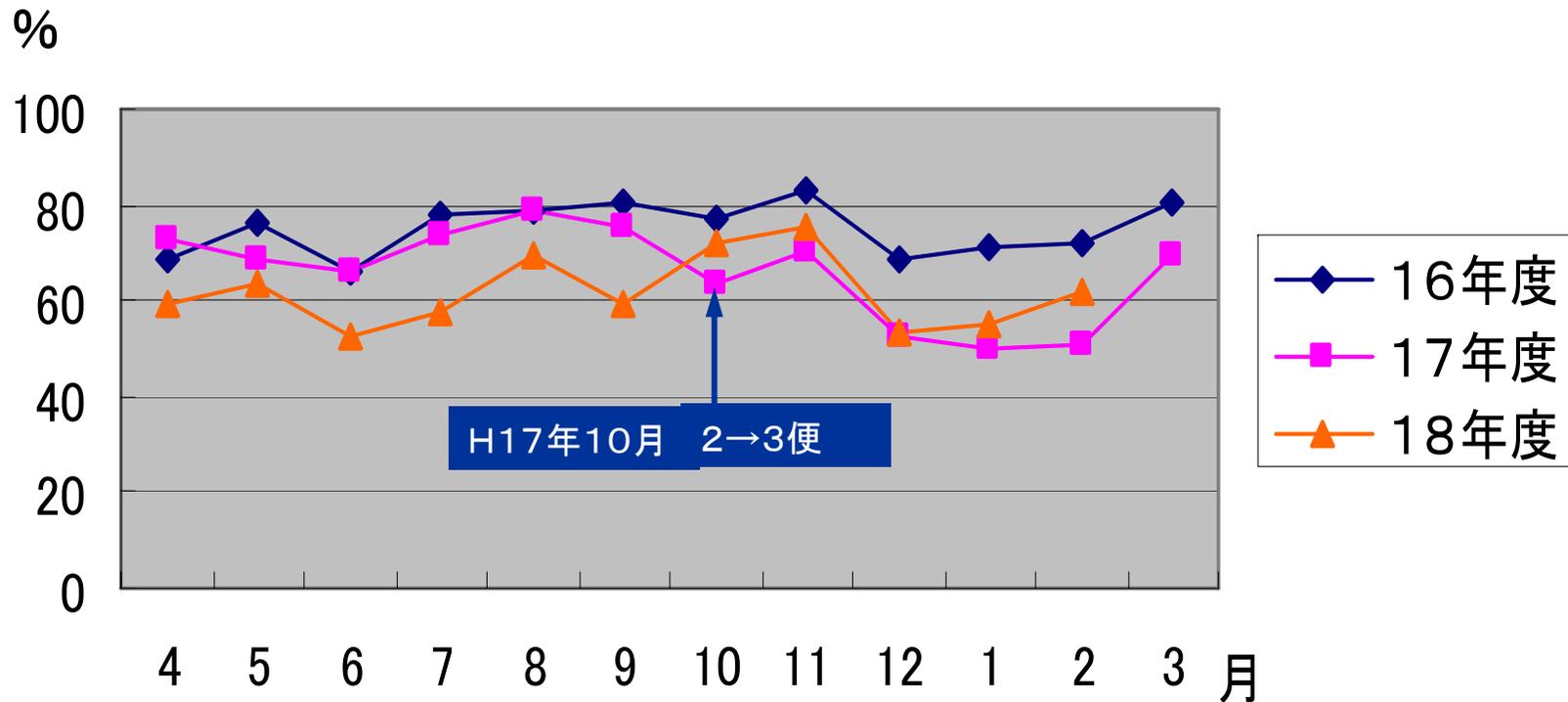
- ・岡山・・・就航後3年間は1／3
- ・花巻・・・就航(H18年度まで)後3年間は1／15
- ・松本・・・当分の間免除

■ 同一事業者の高頻度運航

- ・庄内・・・羽田4便以上の最終便1／3(H20年7月まで)
- ・南紀白浜・・・3便目以降は当分の間免除

便数増と輸送実績（羽田－佐賀）

羽田－佐賀便の搭乗率



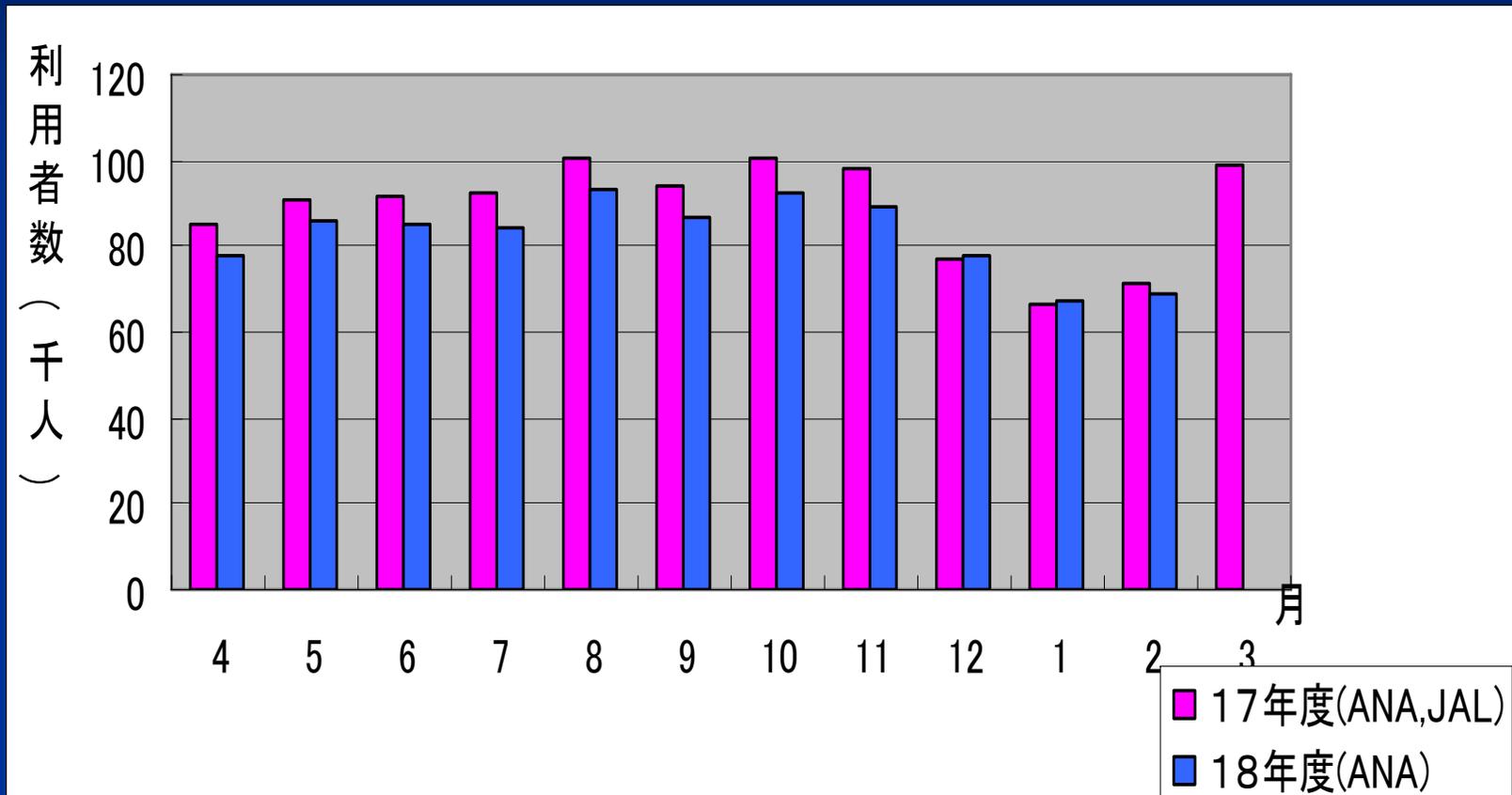
提供座席数が5割アップしたが
H18年度平均搭乗率約62%

(有明佐賀空港ホームページ)

便数減に対する善後策(富山)

- 羽田－富山からのJALの撤退
 - ・H14年から就航のJALが、18年4月に撤退
→8便から6便(ANA単独)
 - ・県の強い存続希望も受け入れられず
- 県の講じた善後策
 - ・ANAに機材大型化を要請
→6便中2便が大型化(279席→415席)
全体の提供座席数は10%以上減

羽田－富山便の利用者数



予約が取りづらい便も出ており、現在、ANAに増便または大型化を要請中 （富山県資料）

路線減の最近の動き

- エアラインの不採算路線撤退はシビア
- 路線の廃止・・・代替路線、他社路線あれば
2ヶ月前、なくとも6ヶ月前の事前届出
→ぎりぎりの通告で県側の有効な反論不能
- 羽田の1便ルール・・・1日1便未満の減便
の場合、発着枠を国が回収し他社に譲渡
→他路線にはこれがなく簡単に廃止可能

本年中に廃止予定または検討中の路線

路線	エアライン	17年度搭乗率 (神戸は18年度速報)	備考
神戸－仙台	JAL	42%	搭乗率は ANAとの計
神戸－新潟	ANA	31%	
神戸－熊本	JAL	31%	
神戸－鹿児島	ANA	42%	搭乗率は JALとの計
福岡－青森	JAL	57%	
福岡－花巻	JAL	52%	
福岡－富山	ANA	41%	検討中
新千歳－女満別	ANA、エアトランセ	40%(ANA)	エアトランセ は2月廃止
新千歳－庄内	ANA	32%	検討中
中部－福島	ANA	40%	検討中

富山ー福岡便の季節運航化

- 1日1便A320(166席)で平成6年より運航も、搭乗率40%と低迷
- ANAは、H19年7月の廃止に向け、H18年12月末に廃止届の提出を予定
- 県の要請で「H19年4～9月は季節運航。搭乗率70%を下回ればH20年の季節運航はなし」
→9月末での廃止は必至
- 小型化、ダイヤ変更の要請も受け入れられず

松本－新千歳便の廃止決定と存続

- H6年ジェット化時より就航〔MD87(134席)で1日1便〕の唯一のジェット路線
- 松本空港国内旅客数の50%を占め、搭乗率60%を超える良好な路線
- 全県署名活動など存続要請活動
→小型化(Q400)して存続が決定(福岡便が週7から3便に減、小型化の費用負担を県が検討)
- 観光(団体)利用が多い→小型化の結果注目

乗継便の充実による利便性確保の可能性①

- 適当な乗継地がないと問題外
- 乗継便の運賃は原則各区間の合算だが、次の便のみ条件付きで直行と同一運賃

羽田－(新千歳)－中標津(直行1＋乗継1)

羽田－(伊丹)－石見(直行1＋乗継1)

羽田－(伊丹)－佐賀(直行3＋乗継1 or 2)

- ダイヤの設定例

中標津12:20－(新千歳)－羽田15:05

中標津13:35—————羽田15:30

→乗継ぎによる利便の低下必至

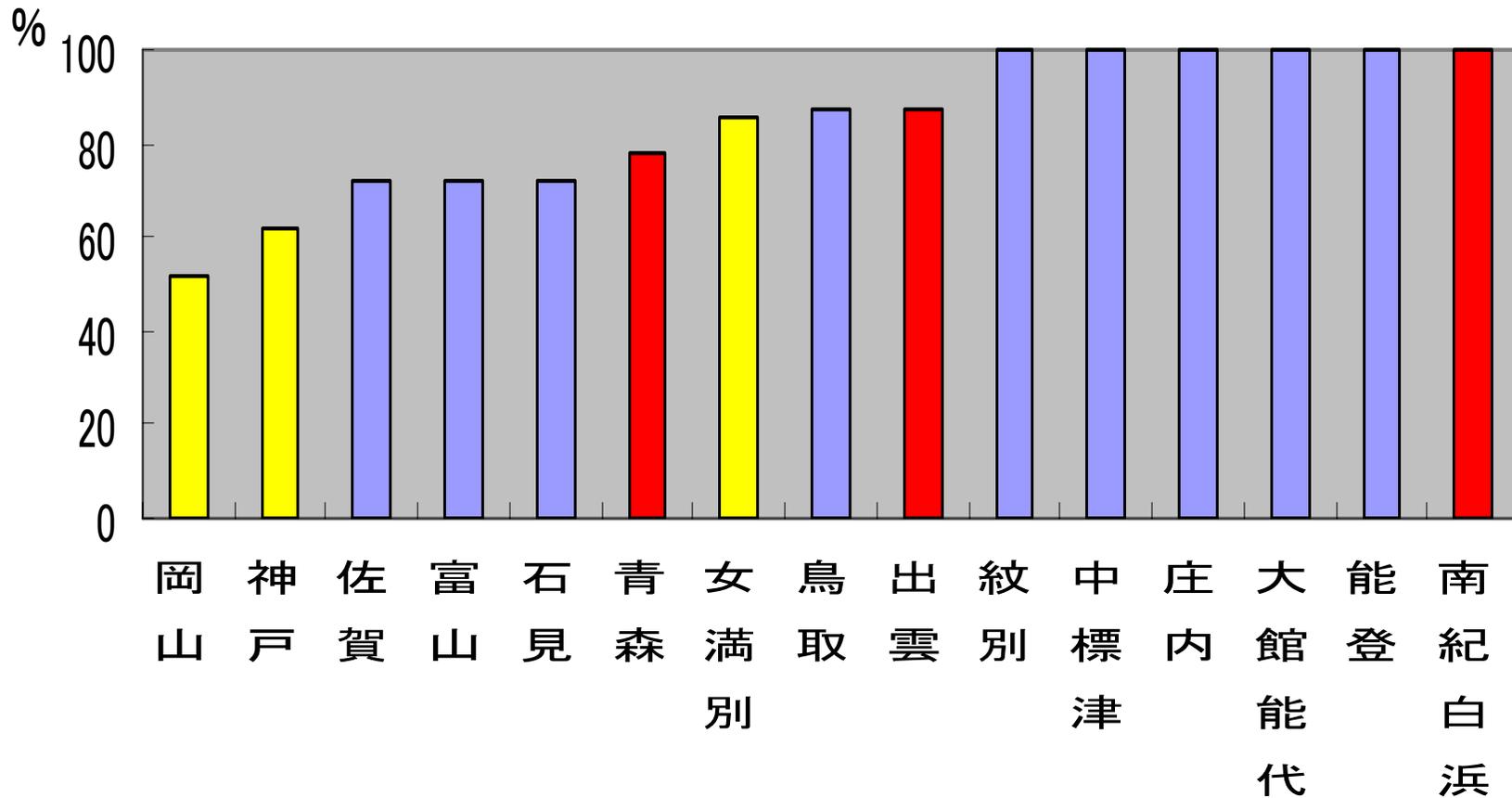
乗継便の充実による利便性確保の可能性②

- 松本－福岡便のH19年10月からの減便に際し、県とJALは次の事項を合意
 - ・松本－(伊丹)－福岡の乗継ぎダイヤを改善
(現行ダイヤでは乗継ぎは不可能)
 - ・乗継ぎ運賃は、直行便との差額負担が軽減されるよう検討
 - ・これらにより、松本－伊丹便の利用率が向上した場合、増便に向け協議

(信州まつもと空港ホームページより作成)

②運賃

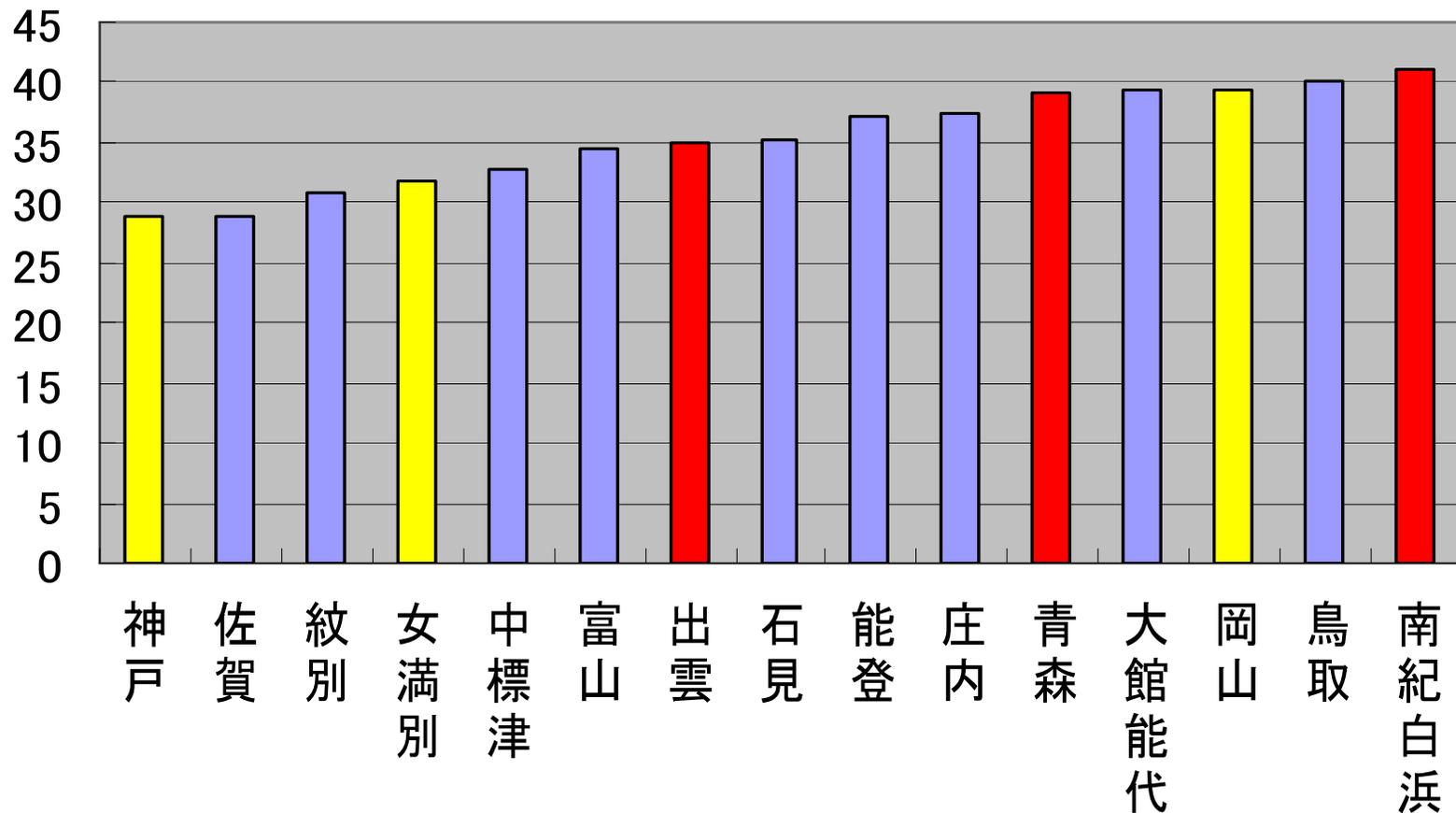
正規運賃と比較した運賃(羽田便前日購入)



(H19年3月時刻表 黄:ダブルorトリプル、赤:JAL、青:ANA
各便の平均 岡山は2社の平均 女満別はJALのみ、神戸はJAL, ANAのみ)

羽田便普通運賃(距離あたり)の比較

円/Km



(H19年3月時刻表、航空輸送統計年報 黄:ダブルorトリプル、赤:JAL、青:ANA)

自治体の対応①

- 割引率の低い空港は、利用者減の懸念、不公平感の是正を理由に運賃引き下げを要望
→佐賀、石見等で成功
- 鳥取－羽田便(H18年7月)
県は数字(普通運賃)を示して不公平を主張するもANAは値下げを拒否
→知事は、他空港(出雲、岡山)の利用を訴える(他会社乗入れの他空港との競争でダブルトラック類似効果を狙う)

自治体の対応②(羽田ー南紀白浜)

- 7日前購入の割引すらし
- 県・アンケート結果(「ビジネスの潜在需要」、「高運賃のため他モードを利用」)を踏まえJALに要望
- H19年4～9月に特便割引7(正規運賃の66%)を暫定導入
- H19年4～6月の収入(特便+特便以外)が前年同期以上なら10月から正式導入

③ダイヤの変更

ダイヤの変更と輸送実績(石見)①

■ 羽田ー石見便(ANA1日1便)のダイヤ変更

・H18年3月まで

羽田 15:55 → 石見 17:35

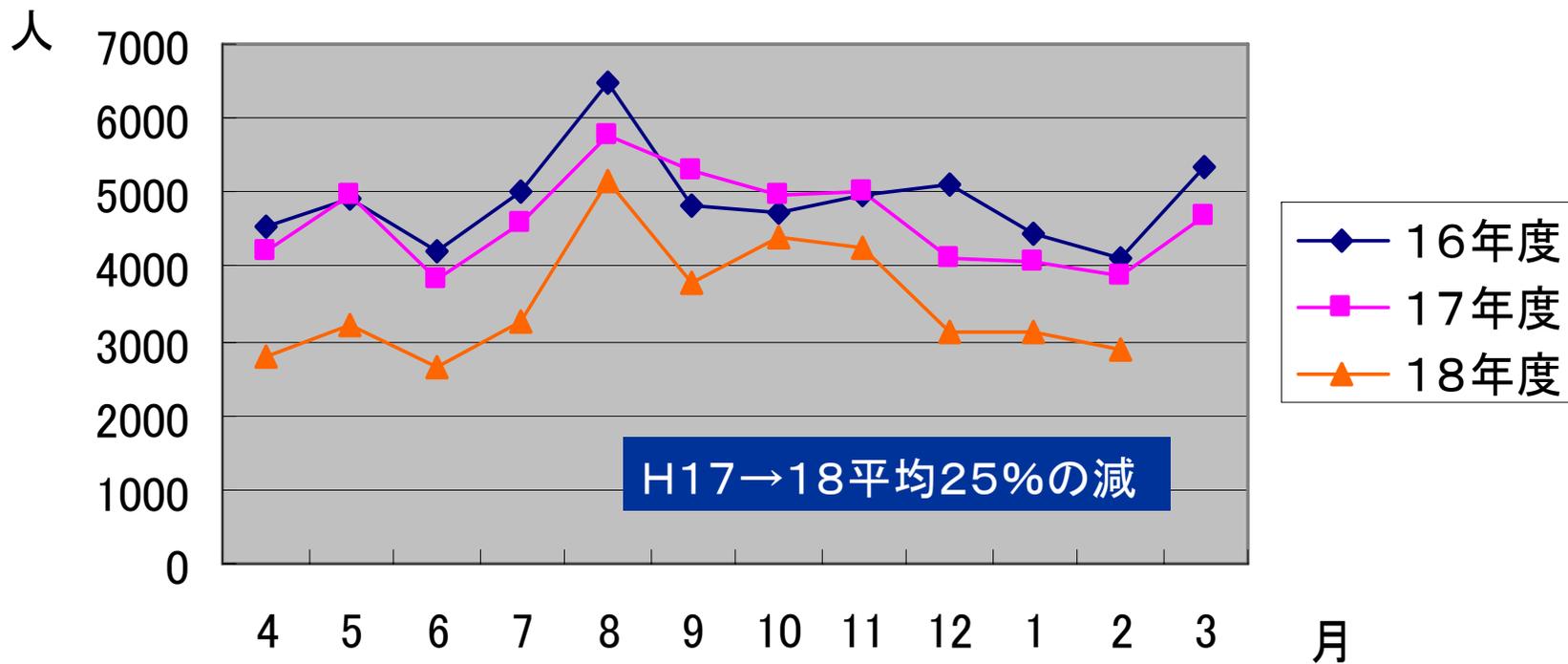
石見 18:40 → 羽田 20:00

・H18年4月から

羽田 6:55 → 石見 8:40

石見 9:30 → 羽田 10:55

ダイヤの変更と輸送実績(石見)②



(航空輸送統計年報、島根県資料)

ダイヤの変更と輸送実績(石見)③

■ 県がダイヤ改善を要望

→H19年4月から羽田発30分繰り下げ(7:25発)
(要望のポイント)

- ・県と地元が一体で利用促進努力
- ・一往復のためダイヤの影響大
- ・石見銀山の世界遺産登録を控えた観光利用の見込み

ダイヤの変更と輸送実績(大館能代) ①

■ 羽田—大館能代便(ANA1日2便)ダイヤ変更

・H14年10月まで

①羽田 7:35→大館能代 8:45

大館能代 9:20→羽田 10:25

②羽田 14:05→大館能代 15:10

大館能代 15:40→羽田 16:50

・H14年11月から

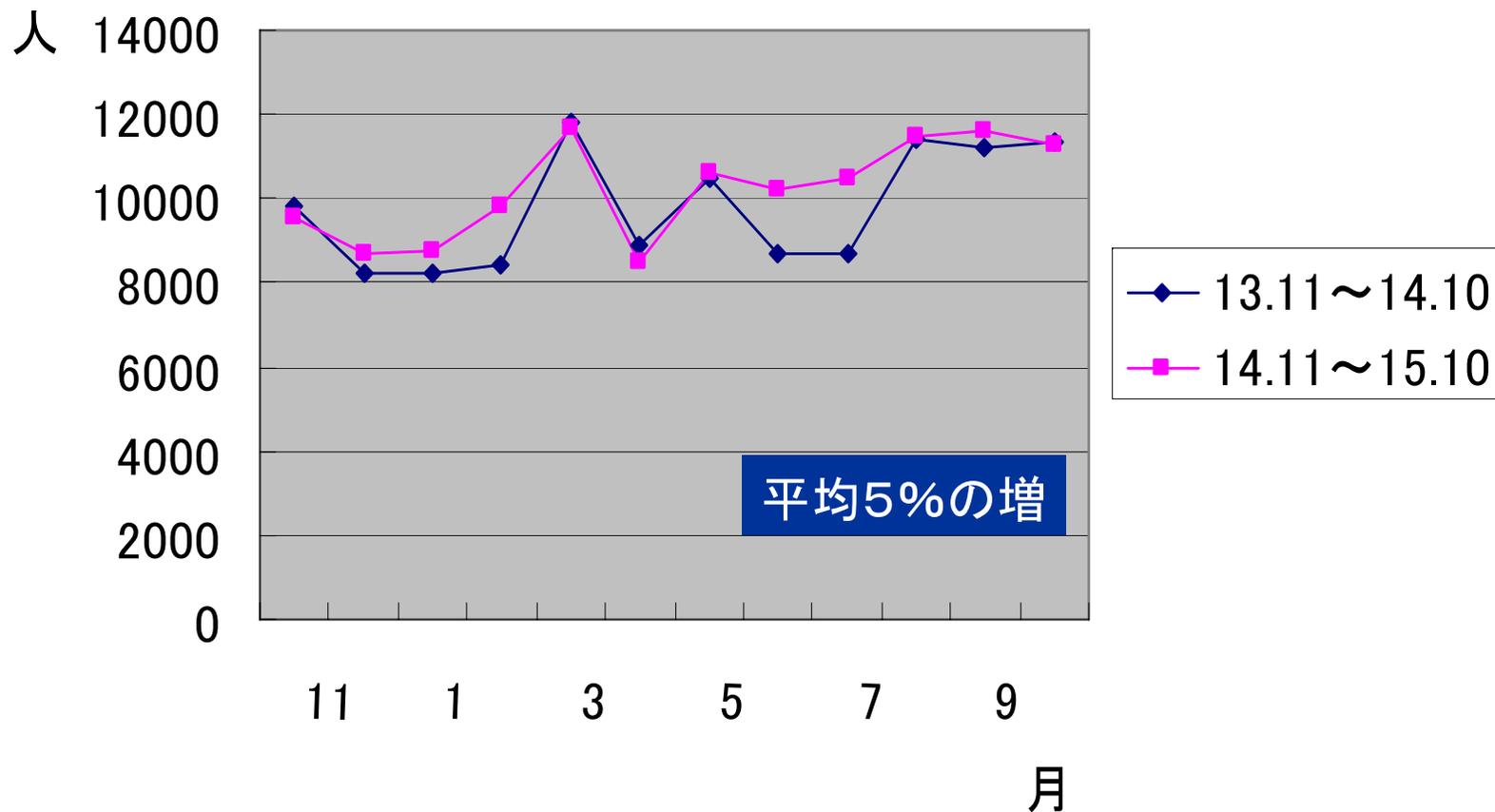
①変更なし

②羽田 16:55→大館能代 17:35

大館能代 18:10→羽田 19:20

＝大館能代の滞在時間が2時間半延長

ダイヤの変更と輸送実績(大館能代) ②



(航空輸送統計年報)

④利便性向上策のまとめ

利便性向上策推進に際した自治体のあり方

路線廃止等決定前	<ul style="list-style-type: none">・搭乗率アップのための施策の推進・アンケートの実施や統計の活用による情報の充実・エアラインとの密な情報交換
決定後・実施前	<ul style="list-style-type: none">・客観的なデータを示した反論・商工会議所等を含む地域ぐるみの取り組み
実施後	<ul style="list-style-type: none">・影響を最小限に抑えるための方策の実施

補助金交付、着陸料軽減等経費を要するものについては、費用対効果を十分に検討

本日の報告内容

- 1 研究の背景と目的
- 2 管理・運営状況
- 3 利用促進策
- 4 **まとめと今後の方向**

全体のまとめ

■ 管理・運営

- 運営の効率性を検証し、管理・運営形態の適正さを議論する資料として収支の作成・公表
- 収支の増減をもたらす施策に注意
- 空港とターミナルビルの一休運営

■ 利便性向上

- 情報を充実させ、エアラインとのタイミングよい調整
- 地域ぐるみの取り組み

今後の進め方①

- 管理運営のあり方について検討を進める
- 参考にする政府の動き

会議名	事項	内容
規制改革会議 (H19年1月～)	空港運営の効率化	直ちに検討に着手し、第一次答申に向け、特に重点をおいた調査審議
交通政策審議会航空分科会 (H18年9月～)	空港の利活用・運営、維持管理・更新	第8回航空分科会(4月26日)の議題

今後の進め方②

- 利用者をターゲットにした利用促進策
- 空港サービスの高度化
- 小型機エアライン・ローコストキャリアへの働きかけ
- 国際化への対応
- 活性化の体制づくり

といった活性化方策について、第2種空港のとりくみも参考にして検討を進める

ご静聴ありがとうございました