

北海道における空港民営化の方向

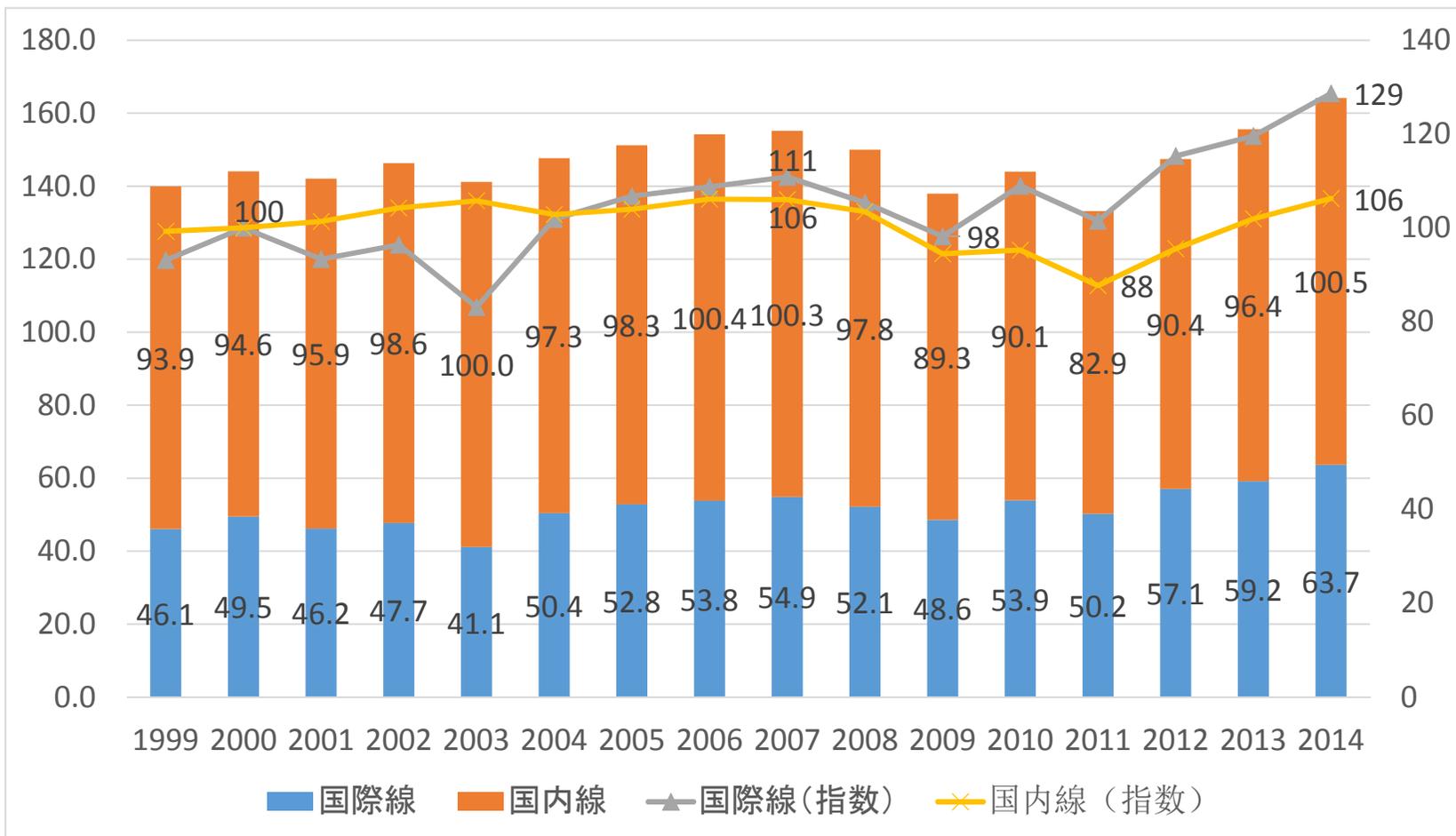
2016.03.31

北海道経済連合会

01道内空港の現況と課題

01-01わが国の空港乗降客数の推移(百万人)

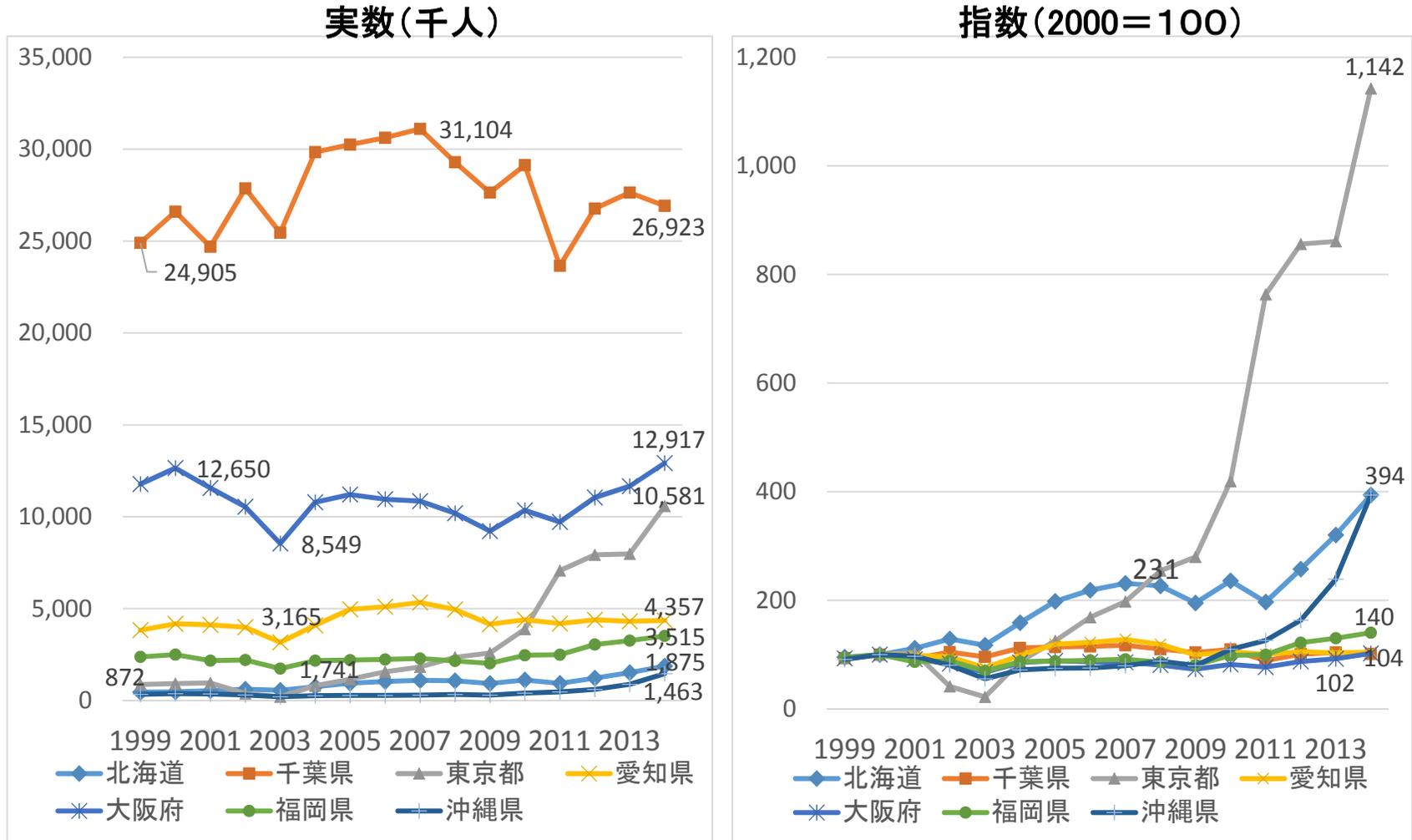
○わが国の空港乗降客数は、2011年を底に増勢基調を続けているが、特に国際線の乗降客数の増加が顕著になっている。



(資料)国土交通省「空港管理状況調書」をもとに作成。

01-02主要都道府県の空港乗降客数の推移(国際線)

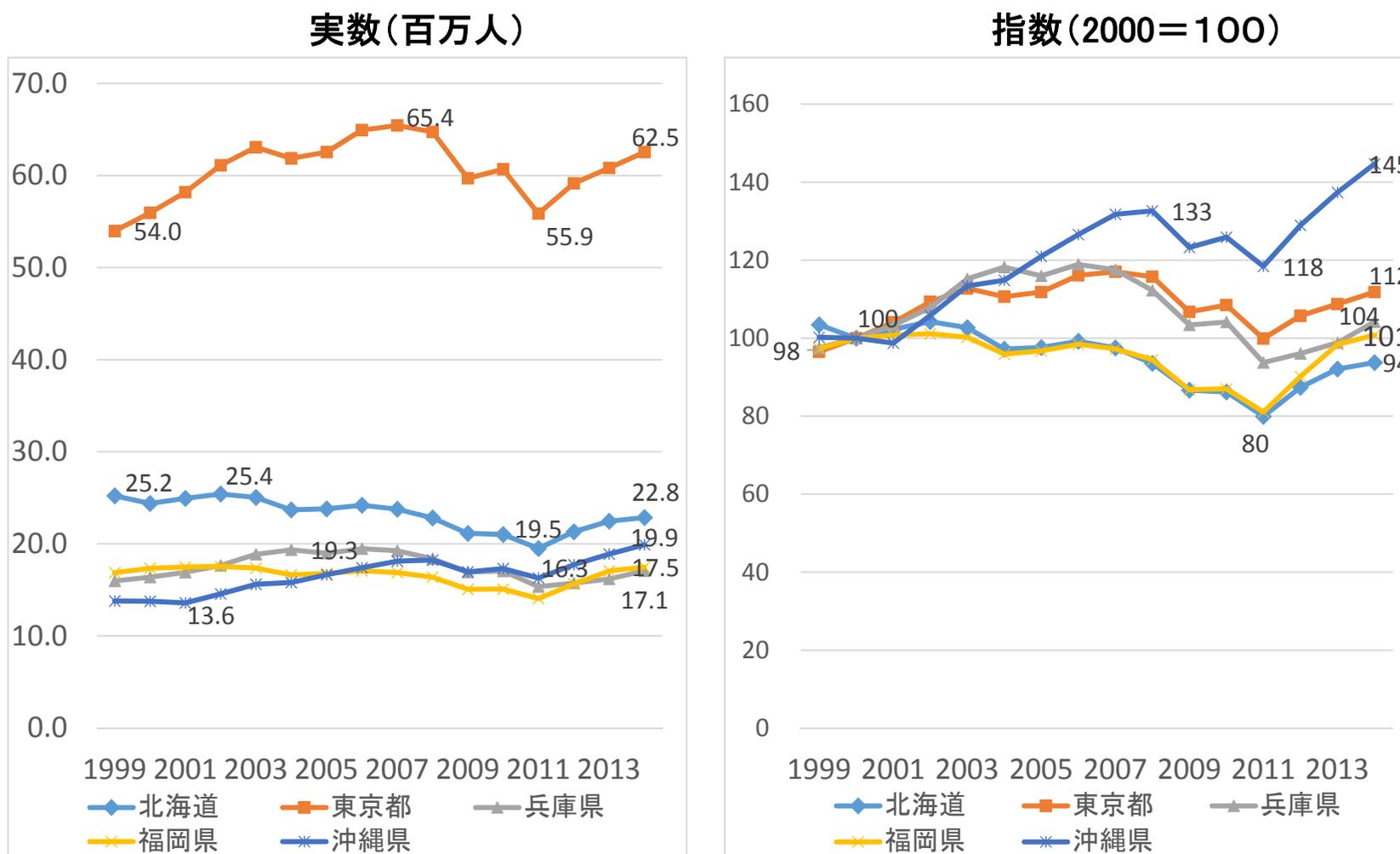
○乗降客数100万人以上の都道府県の乗降客数をみると、東京都、沖縄県、北海道の増加が顕著になっている。



(資料)国土交通省「空港管理状況調書」をもとに作成。

01-03主要都道府県の空港乗降客数の推移(国内線)

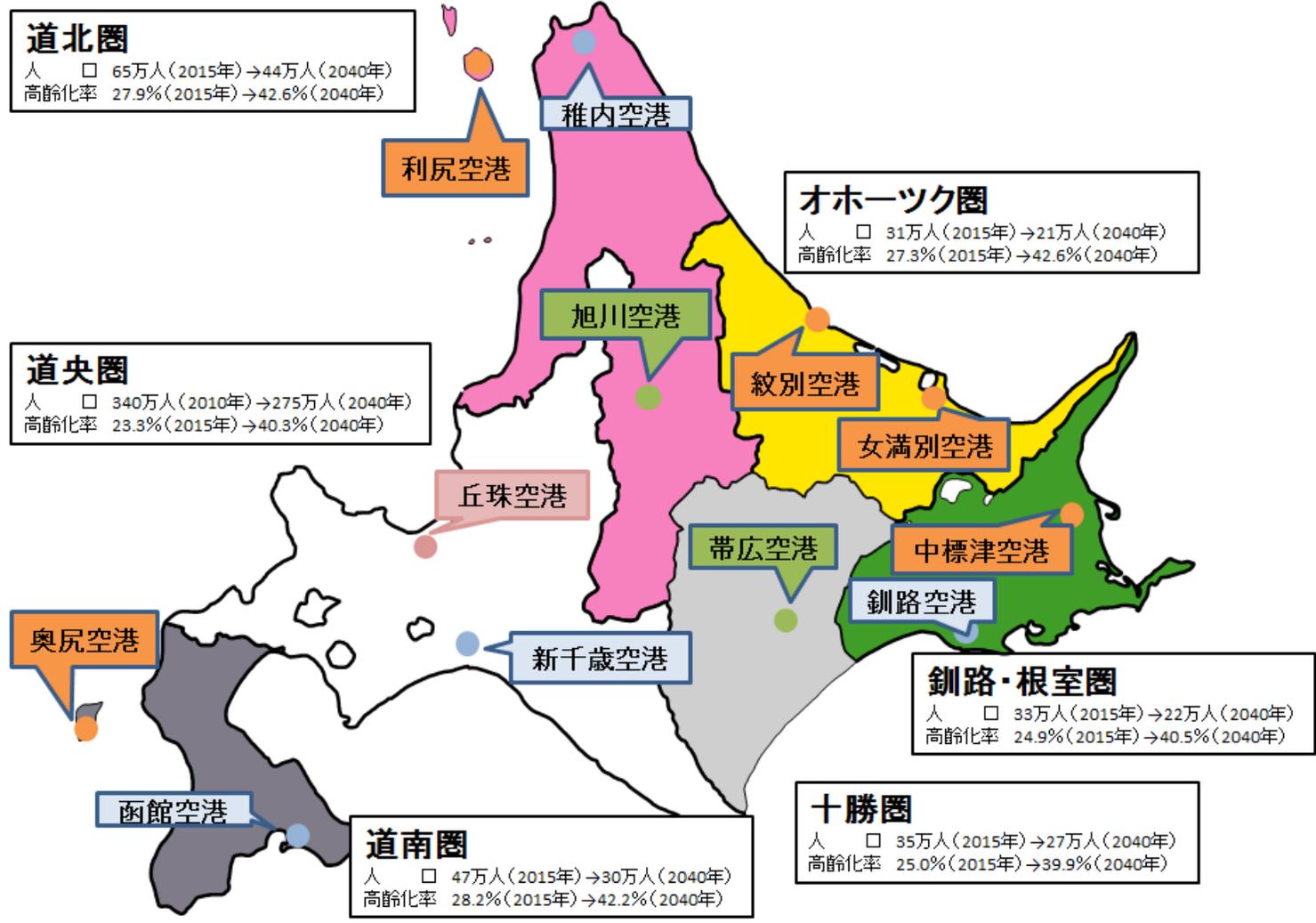
○乗降客数1千万人以上の都道府県の乗降客数をみると、沖縄県が大幅に増加する一方で、北海道の伸び悩みが目立っている。
 →沖縄は、手厚い支援策(着陸料、航空機燃料税の減免など)もあり、LCC就航も活発に



(資料)国土交通省「空港管理状況調書」をもとに作成。

01-04北海道における圏域別空港配置状況など

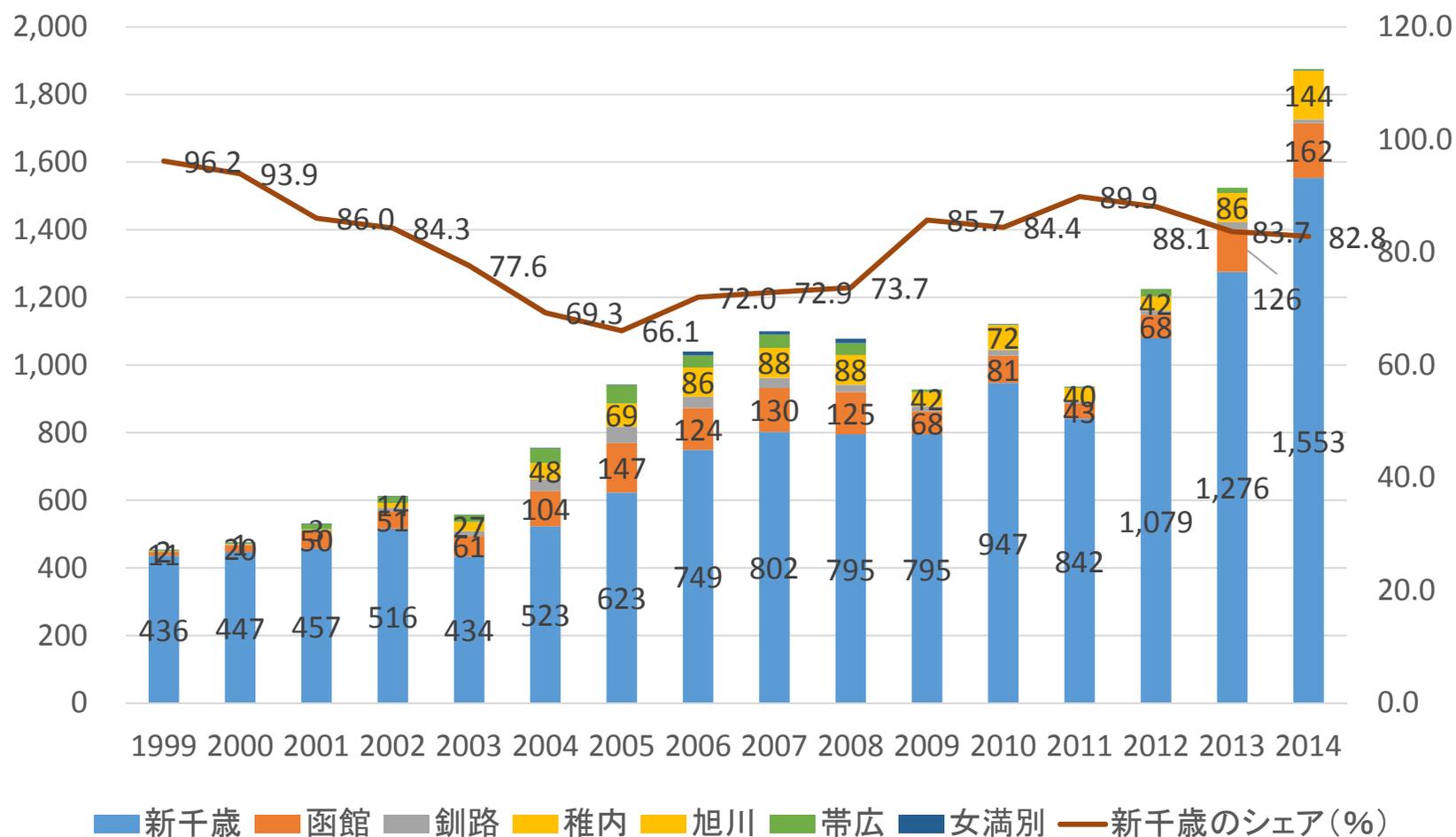
北海道の地域生活経済圏の将来推計人口と高齢化率



(資料) 国立社会保障・人口問題研究所「地域別将来推計人口」などをもとに作成。

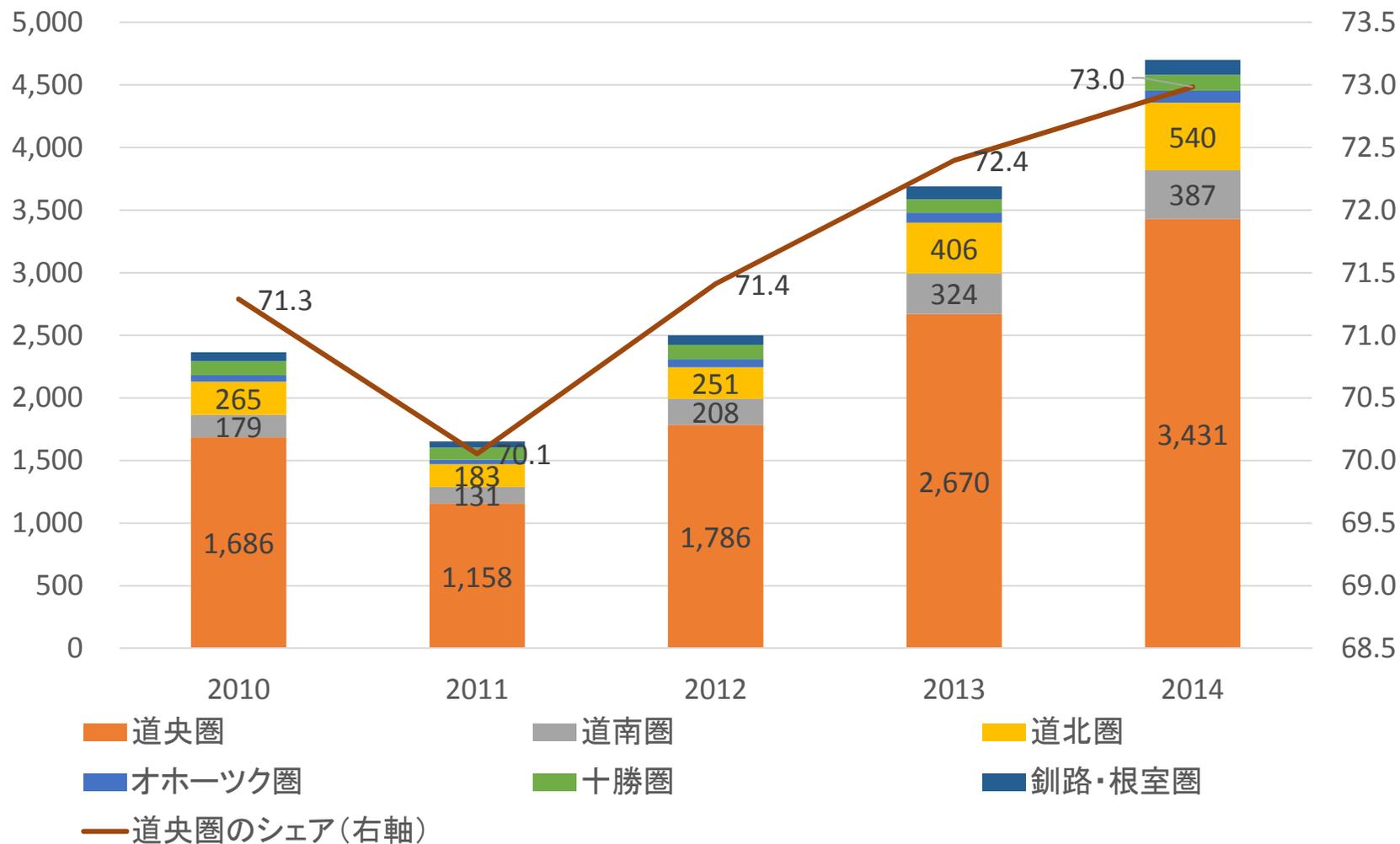
01-05道内空港の乗降客数の推移(国際線、千人・%)

○国際線は、2011年を底に大幅な増加に転じているが、依然として、新千歳に8割以上が集中している。



(資料)国土交通省「空港管理状況調書」をもとに作成。

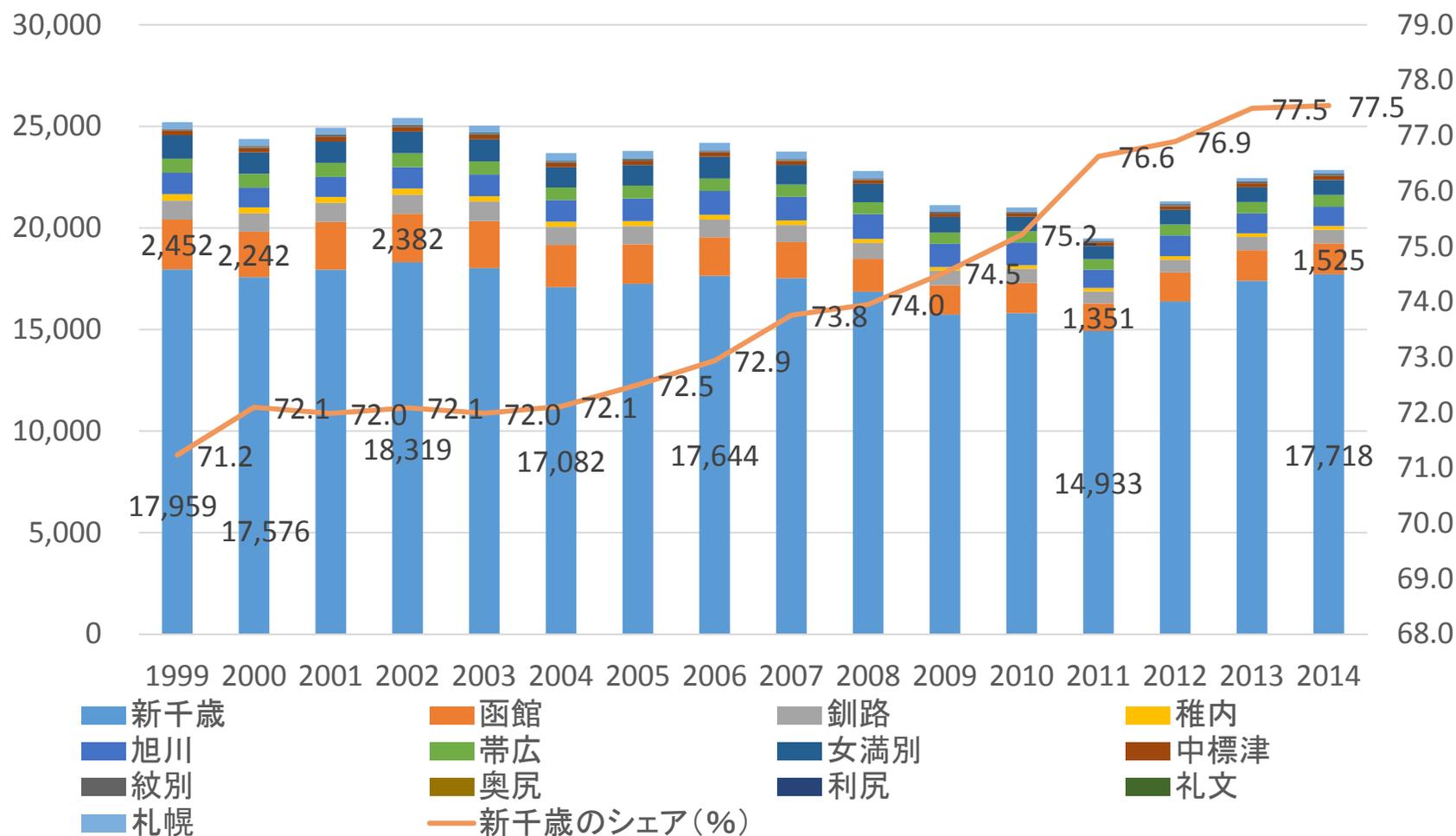
(参考) 圏域別の外国人宿泊者数の推移(千人泊・%)



(資料) 北海道資料をもとに作成。

01-06道内空港の乗降客数の推移(国内線、千人・%)

○国内線も、2011年を底に増加に転じているが、新千歳のシェアが上昇を続けており、2014年には77.5%に達している。
 →背景には、LCC就航が新千歳のみにとどまっていることなどが



(資料)国土交通省「空港管理状況調書」をもとに作成。

01-07道内空港の概況

○道内空港の状況をみると、空港ビルは全て黒字となっているが、航空（滑走路など）のキャッシュフローは、新千歳のみが黒字となっている。

		着陸回数(回)			乗降客数(千人)				キャッシュフロー(百万円)			空ビル純損益(百万円)
		2000	2014	増減率	2000	2014	うち国際線	増減率	航空	非航空	計	
国管理	新千歳	49,885	69,301	38.9	18,023	19,271	1,553	6.9	6,240	8,169	14,409	1,179
	函館	12,454	8,470	-32.0	2,262	1,687	162	-25.4	-927	-67	-994	323
	釧路	6,093	5,052	-17.1	901	681	11	-24.5	-577	273	-304	78
	稚内	2,471	1,326	-46.3	299	182	0	-39.2	-438	54	-384	11
市管理	旭川	4,887	3,912	-20.0	973	1,098	144	12.8	-324		-249	75
	帯広	5,243	5,923	13.0	678	583	4	-14.0	-388		-289	99
道管理	女満別	5,534	5,044	-8.9	1,060	738	1	-30.4	-191		-103	88
	中標津	1,939	1,553	-19.9	214	198	0	-7.4	-198		-170	28
	紋別	756	393	-48.0	62	66	0	5.6	-238		-224	14
	奥尻	942	396	-58.0	18	10	0	-40.4	-98		-98	
	利尻	580	511	-11.9	23	37	0	58.7	-214		-214	
	礼文	327	0	-100.0	4	0	0	-100.0	-4		-4	
共用	札幌	8,985	8,041	-10.5	336	173	0	-48.4	-275		-240	35
北海道計		100,096	109,922	9.8	24,855	24,725	1,875	-0.5	2,368	8,429	11,136	1,930
うち新千歳		49.8	63.0		72.5	77.9	82.8		263.5			61.1

(注) キャッシュフローは、国管理と旭川が2014年度、帯広が2013年度、道管理が2012年度の数字を用いた。
また、空港ビル純損益は2014年度の数字を用いた。

(資料) 国土交通省資料などをもとに作成。

02北海道における空港民営化の方向

02-01 北海道における空港民営化の方向性

①道内の航空、空港を巡る情勢

○乗降客数をみると、新千歳は増勢を強めているが、地方空港は、伸び悩み傾向から脱し切れっていない。
○背景には、国際線の新千歳乗入の集中に加え、国内LCCの就航が新千歳のみにとどまっているが現状がある。
○離島などの空港を除いても道内の空港数は多く、一体的なポートセールスなどが不十分となっている。

②目指す空港民営化の目的

○新千歳の民営化による効果が全道に波及し、道民の利便性向上、乗降客数の増加などを通じて、北海道の経済社会の発展に資する。

③空港民営化の方向性

○バンドリングにより、道内主要空港を一体運営し、着陸料の弾力化、グランドハンドリング料金の低減などを図り、道内空港の競争力強化を図る。
○運営会社への提案義務づけなどにより、LCC就航支援などを実施し、道内外の航空ネットワークの拡充・強化を目指す。

02-02バンドリングの考え方

- 千歳空港を核として、国管理3空港(函館、釧路、稚内)とのバンドリングによる民営化(民間委託)を目指す。
- さらに、採算性などについてはさらなる検証が必要なものの、需要分散や発着枠規制対応といった新千歳空港の機能補完や、広域観光ルート上の位置づけや利用客数などを勘案すれば、国管理4空港に加え、帯広・旭川(市管理空港)及び女満別(道管理空港)を一体的に運営することが望ましい。
- なお、他の道管理空港についても、指定管理者による一体管理などの可能性は残す必要がある。

(強い統合)

(国管理空港)

新千歳
函館
釧路
稚内

→当初から経営統合を目指す

(市管理空港)

旭川
帯広

→状況をみながら経営統合を目指す

(道管理空港)

女満別

→当面は管理の一体化を実施、状況をみながら経営統合を目指す

(緩やかな統合)

(道管理空港)

中標津
紋別
奥尻
利尻
礼文

→必要に応じて管理の一体化を目指す
(指定管理者の活用)

02-03道内外の航空ネットワーク拡充・強化の方策

①民営化によってもたらされるネットワークの拡充

- 運営会社(SPC)の構成企業に、航空路線誘致のノウハウを持つ事業者が入る可能性も高く、従来より営業力の強化が期待できる。
- 着陸料の弾力化、引下げに加え、競争条件確保によるグランドハンドリング料金の引下げ(注)などを通じて、路線誘致に向けて柔軟な対応が可能となる。
- さらに、上下一体化した経営力や、道内主要空港を網羅したネットワークなどを武器に、積極的なポートセールスによって、路線開設の可能性が飛躍的に高まると考えられる。

(注)北海道では、特に機体除雪費が冬季運航の費用増となっている。

②特別な政策支援によって目指すネットワーク拡充

- 国に対しては、10～15年という時限的対応として、LCCなどの就航に伴う初期リスク低減を図る助成制度などの支援措置の創設を要請する。
 - 運営会社への提案の義務づけ(売却代金を減じて必要資金を留保)や、離島補助金の拡充など国の支援制度としての措置など、様々な方法が考えられるが、実効性が高くかつ弾力的な制度運営ができる仕組みを検討していく必要がある。
- 道についても、空港ビルの株式が資金化する見込みにあるため、同様にネットワークの維持・拡充にかかる政策支援を要請する。
 - こうした支援により、道内空港全体に乗降客数の増加効果が拡大するほか、JR、バスといった道内の主要交通ネットワークの再構築にも資すると考えられる。

02-03その他の重要事項

①新たな運営主体への期待

○道内空港における民営化の効果を高め、北海道経済の発展にも資するために、空港経営を担う新たな運営会社（SPC）については、道内企業が主要な役割を担うことが望まれる。

②円滑な民営化を推進するために必要な事項

○バンドリングは、それぞれの空港が経営改革を通じて事業価値を向上させてこそ、効果が表れるものであり、赤字空港がインセンティブを失い、赤字を当然のこととしてしまうようなことがないように進めていく必要がある。

○現在、インバウンドの増加に対処して、新千歳、旭川などで空港ターミナルビルの増設計画などが打ち出されているが、運営会社の経営に大きく影響を及ぼす投資については実施時期を見極める必要があるほか、実施された投資については、供用された効果を検証しつつ、経営一体化の時期や方法などについて検討することが必要になる。

○市管理空港に係る地方交付税措置などについては、民営化によってもイコールフットリングが保たれるような対応が必要となる。

(参考) 北海道における空港民営化の必要性、意義

