

空港経営の一体化、民間への経営委託、民営化 について

H 2 3 . 3 . 8

北陸エアターミナルビル(株)

岡 田 靖 弘

目 次

I. 小松空港の沿革	1
II. 小松空港の特色	1
III. 利用状況	2
IV. 空港経営の一体化、民間への経営委託、民営化について	2
1. 基本的な視点	2
2. 空港の担う役割	3
3. 小松空港の場合	3
(1) 黒字空港のひとつ	
(2) 管理主体の区分	
(3) 防衛省等国管理空港の特性	4
V. 経営上努力している点	5
1. 観光利用客の増加等	
2. コミュニティーの拠点施設としての活用	
3. ビル経営の現状と今後の見通し	
(参考資料)	
・ 国内線利用状況	7
・ 国際貨物取扱量	8
・ 小松空港の利用客等の状況	9
・ 空港の管理区分	10

(H23.3.8)

北陸エアターミナルビル(株)

空港経営の一体化、民間への経営委託、民営化について

I. 小松空港の沿革

- S19.11 舞鶴鎮守府小松飛行場開設 南北 1,500m、東西 1,700m 滑走路
- S20 米軍接收 S33 同解除
- S35 北陸エアターミナルビル(株)設立
- S36.6.11 小松基地航空自衛隊開庁
- 12.18 航空自衛隊と民間航空の共用飛行場の告示
(航空法 56 の 4。運輸省告示 437 号)
- S54.12.12 ソウル国際定期便就航 (JAL 週 4 便)
- S56.9.15 国内線新旅客ターミナルビル竣工 (現在地)
- S59.3.24 国際線新旅客ターミナルビル竣工 (//)
- S61.10.1 小松ー東京便に日本航空参入 (ANA 3、JAL 2)
- H3.7.15 // 日本エアシステム参入 (東京便上記に JAS 1)
- H6.7.2 カーゴルックス航空国際貨物専用便就航 (週 2 便)
- H18.12.12 滑走路かさ上げ工事竣工

現在に至る

II. 小松空港の特色

(1) 航空自衛隊 (F15 等実戦部隊の配置。訓練とスクランブル。) と民間との共用飛行場。

新規路線の就航について制約があるが、管制、滑走路等主要施設の管理費は民航の存在の有無に拘わらず防衛省が本来的に必要な経費を負担しているため民航側の負担は少ない。

(2) 東京便 (ANA 5、JAL 6) に特化した空港。

- ・利用者全体の 80%のシェア
- ・約 160 万人 全国 8 位 (H20 年度) (7 頁参照)

ビジネス比率 55% 観光比率 23% (H20 年度アンケート)

(3) 欧州ルクセンブルクから国際貨物専用便が週 3 便就航。

年間取扱高 9,597t (全国 7 位) (18,000t (H22)) (8 頁参照)

→ 日本海側有数の空港

(4) 地域に支えられた空港

①小松空港協議会 会長 石川県知事 会員数 63 人(金沢市他)

②小松空港国際化推進協議会

会長 石川県商工会議所連合会会頭

会員数 43 人

③小松空港国際化推進石川県議会議員連盟

会長 石川県議会議員 (小松市選挙区)

会員数 全議員 45 人

④小松市議会国際交流推進議員連盟

会長 小松市議会議長

会員数 全議員 24 人

⑤南加賀白山海外誘客推進協議会

会長 山中温泉観光協会会長

会員数 13 人(山代温泉観光協会他)

→ 航空路線の開設、誘客促進等空港を地域振興に活かすための活動を行っている。

Ⅲ. 利用状況

9 頁参照

Ⅳ. 空港経営の一体化、民間への経営委託、民営化について

1. 基本的な視点

(1) 全国の空港が概成され、今後空港整備費の縮小が見込まれる中、そして H19 年度の調査によるとビル等関連施設との経営一体化により国管理の 28 空港のうち赤字空港が 2 空港解消される現状を考えると民間の効率的な経営ノウハウを活かすことにより、黒字転換が容易となりうる。そして、この黒字を着陸料の引下げ等に充当し、航空会社が参入しやすい環境づくりをすることにより、日本の航空会社はもとより多くの海外の航空会社が日本に就航しやすくなり、相互の交流人口の拡大が図られることは日本の産業の発展にとって非常に重要なことであり、空港経営の一体化、民間への経営委託、民営化は基本的には必要なことである。

(2) しかし、個々の空港には、この空港特有の事情もあり、たとえ空港経営の一体化、民営化しても赤字が解消されないといって、この空港が担うべき役割が無いものと早計に断定し、不必要なものと判断

することには慎重になるべきである。

- (3) 空港経営の一体化は基本的には必要だとしても、これが可能かどうか、またそれでよいのかどうかは、個々の空港のもつ地域に果たしている役割等を十分に精査して判断すべきである。

2. 空港の担う役割

(1) 国民の交通権の確保

日本人がどこに住んでいても、1 時間以内に高速交通網の恩恵を受けることのできる権利は絶対的に必要であり、権利確保に努めることは国の責務である。

→ 国としてこの交通権を担保する為にどのような交通手段が最も好ましいと考えるのか、基本的な考え方の整理が必要。

(2) 交流人口の拡大に伴う地域への経済波及効果を確保する為の手段のひとつ。

→ 地域の知恵と工夫と連携した空港利用促進方策の推進が必要

- ・ 代理店、各種交通事業者等関係者と連携した利用促進
- ・ ビル、駐車場の適正な利活用

(3) 黒字転換を果たした空港については着陸料の引き下げ等航空会社が就航しやすい条件整備を行うことも検討が必要。

→ 国内外の旅客便や貨物便の誘致はもとより LCC の誘致による交流人口の拡大を図る。

3. 小松空港の場合の経営一体化、民間への経営委託：民営化について

(1) 管制、滑走路の管理等に係る経費については防衛省が国防上の観点から民航の有無に拘わらず必要最小限の経費を負担しているため当然といえば当然のことであるが、国管理空港 28 のうち数少ない黒字空港のひとつ (BS 上の債務内容は除外して)

(2) 小松空港の管理主体と経費負担は次の通り (10 頁参照)

- | | |
|-------------------------|-------------|
| ・ 管制、滑走路本体 | 防衛省 |
| ・ 民航側誘導路、エプロン、照明、無線通信施設 | 国土交通省 |
| ・ ビル (旅客、貨物) | 北陸エアターミナルビル |
| ・ 駐車場 | 空港環境整備協会 |

(3) 防衛省等国管理空港とビル等関連事業者との経営一体化、民営化のメリット、デメリット

ー防衛省の判断をまたねばならないのは当然のことながらー

- ①着陸料収入や管制に係る費用、滑走路の管理費が現行の水準の通り、経営一体化がなされたと仮定すると空港経営は黒字が積み上がり前述した通り着陸料の軽減が可能となり、他の空港に比較して国際貨物便、LCCの就航に大きなハズミとなり空港は大きく発展する。
- ②しかし、小松空港は日本海側唯一の戦闘機部隊の実践基地（第6航空団。F15J 40機ほか）として、また国籍不明機追跡の為にスクランブル（緊急発進）基地として存続しており、これを廃止することは考えられずこれまでと同様共用飛行場として位置づけられると思慮される。そのため滑走路については、一体化または民営化というのは適切ではないと考える。
- ③そして、民航側誘導路等は国土交通省が管理しているがこの部分について経営一体化、民営化はどうかについてであるが、航空機事故、不法侵入者の排除、除雪などの空港における危機管理を防衛当局と調整のうえ万全に行うには、民間と防衛省との連携ではなく国土交通省と防衛省のように国同士の連携による対応が最も効率的且つ円滑にスピードをもって対応できるため、引続き国土交通省において管理することが適切であると考えられる。
- ④そして最後に(財)空港環境整備協会が行う駐車場についてであるが、将来、空港の駐車場事業を一体化の中で検討するとすれば空港ビルが経営するのが最も効率的である。利用者の為の駐車場の料金低減についても空港へのバス等交通事業者との調整が必要であり、また駐車場利用者からの要望を直接受け適切に対応するためには利用者に最も接触する機会の多いビルが経営することが利用者にとって一番便利である。

V. 経営上努力している点

1. 今回のリーマンショックを経験して、ビジネス客に特化した小松空港は、景気変動の波に左右されやすいことが判明

東京便 小松空港利用者全体の 80%のウェイト

ビジネス客 54.8% 観光 23.2% (H20 アンケート)

H21/H19 Δ 16.7% H22/H21 +4.6%

→観光を目的とした利用客層の拡大の必要性

①航空会社と一体となった利用促進キャンペーンの実施

- ・利用促進月間の設定
- ・羽田空港乗継便の利用促進

リーフレットの作成、新聞広告掲載

- ・関東圏中学校の修学旅行の誘致 (旅行代理店とタイアップ)

②アクセス改善

国際線利用者への無料駐車場の設置 (300 台)

③海外誘客促進協議会による誘客促進

- ・台湾、韓国、中国代理店への出張 PR (県、観光団体と連携)
- ・ゴルフ客、スキー客、サイクリング団体、修学旅行等特定目的旅行客の誘致

④ビル内観光スポットの設置

- ・国内線到着ロビー ほっとプラザ北陸の設置 (H22)
伝統工芸品広場
- ・国際線到着ロビー ミニ日本庭園の設置 (H22、兼六園図)

2. 小松のまち中の機能を補完

- ・コマツ JR 小松駅前工場の金沢移転 15 万 m²
- ・JR 駅前地元百貨店の閉鎖

→コミュニティーの拠点施設としての活用の必要性

①館内イベントの実施

アンサンブル金沢ほか 春夏秋冬各 2 回

日本 3 名山写真パネル展 1 ヶ月

小学生による小松空港絵画コンクール展

菊花展

②季節ごとの臨時売店の設置

加賀梨フェア、ボージョレフェア、新酒しぼりたてフェア等
年間 20回、100日間

③他空港への出張販売

H22 静岡 2、仙台 1、福井 1、延 20日間 (H23も継続)

④航空プラザ (空港隣接地) でのイベント実施への参加

⑤ランウォークの実施参加

3. ビルの経営の現状と今後の見通し

(1) 旅客ビルの現状と今後の見通し

- ・売上 1,961百万 原価 1,641百万 営業利益 320百万
(H21年度) 法人税等 134百万 当期純利益 193百万
H22.3.31 貸借対照表 資本金 700百万、利益剰余金 1,890万円
- ・ビル建設後 30年経過。今後耐震構造への対応 H26年度の北陸新幹線開業後の利用客減少に対する対策として利益剰余金を充当。

(2) 国際貨物ビルの現状と今後の見通し

- ・売上 98百万 原価 192百万 営業損失 △94百万
(H21年度) 当期純損失 △68百万

H22.3.31 貸借対照表

資本金 1,230百万、累積欠損金 △423百万

- ・リーマンショックの景気悪化から、貨物取扱量の大幅減少し、赤字が拡大 H21 9,597t/年間 H20 12,053t △20.4%
- ・H22 リーマンショックが峠を越え、貨物取扱量も徐々に増加。現在カーゴルックス航空の増便や新規航空会社の就航を働きかけ、赤字解消を目指している。

(3) 入居テナントの状況

飲食	6店舗	790 m ²	売上	356百万
物販	5店舗	220 m ²	売上	159百万
直轄物販		669 m ²	売上	791百万

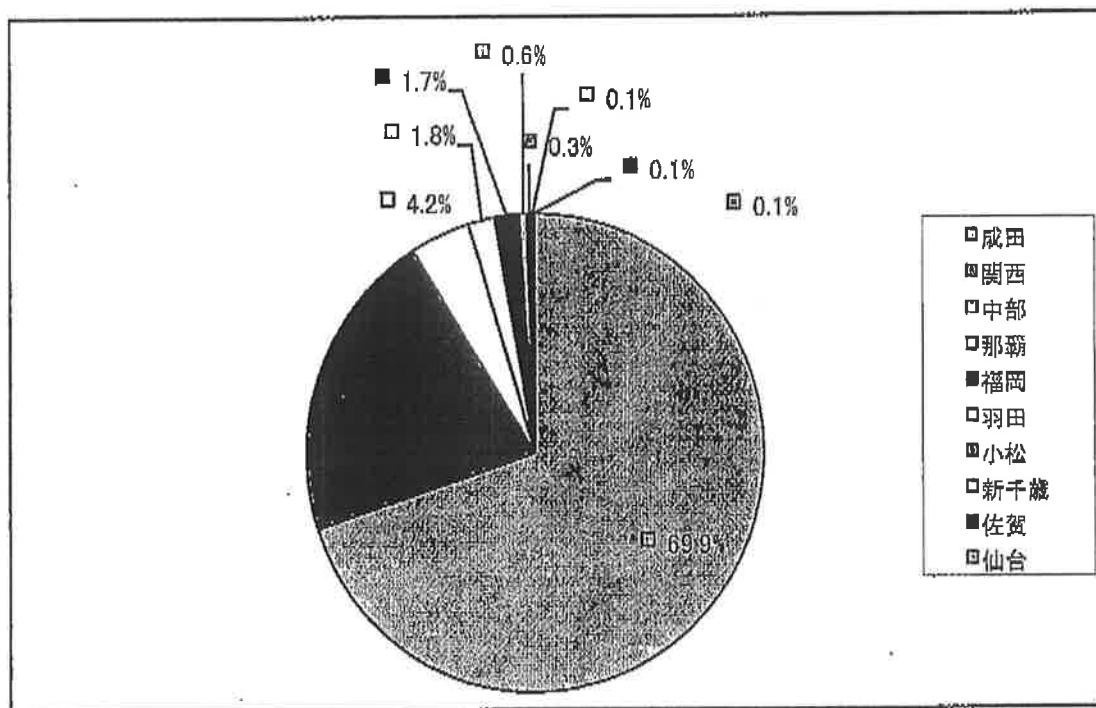
国内線路線別旅客数(単位)

(平成20年度)

Table with columns: 順位 (Rank), 路線 (Route), 運航会社別便数 (Number of flights by airline), 旅客数(人) (Passenger count), 運航率(%) (Operating rate), and 備考(%) (Remarks). The table lists 120 routes and their corresponding passenger statistics for the 2008 fiscal year.

主要空港の国際貨物取扱量(積・卸)

21順位	空港名	21年度	全体に占める割合	20年度	20順位	21/20
1	成田	1,962,600	69.82%	1,880,936	1	104.3
2	関西	595,231	21.18%	660,976	2	90.1
3	中部	119,021	4.23%	123,653	3	96.3
4	那覇	51,839	1.84%	1,809	9	2,865.6
5	福岡	47,308	1.68%	44,654	4	105.9
6	羽田	15,500	0.55%	10,059	6	154.1
7	小松	9,597	0.34%	12,053	5	79.6
8	新千歳	3,195	0.11%	3,798	7	84.1
9	佐賀	1,586	0.06%	1,877	8	84.5
10	仙台	1,439	0.05%	1,488	10	96.7
11	岡山	1,394	0.05%	135	16	1,032.6
12	広島	747	0.03%	897	11	83.3
13	鹿児島	572	0.02%	736	12	77.7
14	新潟	440	0.02%	425	13	103.5
15	富山	258	0.01%	210	15	122.9
16	長崎	87	0.00%	404	14	21.5
17	福島	22	0.00%	28	17	78.6
18	青森	10	0.00%	1	23	1,000.0
19	松山	9	0.00%	6	20	150.0
20	秋田	8	0.00%	13	19	61.5
	合計	2,810,865		2,744,198		102.4



小松空港の利用客等の状況

(H22. 11. 1)

(単位：人)

1. 旅客の現状

区分	H22見込み	H21年度	H22/H21	年度利用者数 (人)					
				H 2 0	H 1 9	H 1 8			
国内線	東京 (11)	1,674,000	1,600,611	104.6	1,833,327	1,920,525	2,016,805	東京便利用客 月別前年対比 H20. 4~10 △1.2% 11月~12月 △8.0%	
	地 方 便	札幌 (1)	67,800	84,782	80.0	101,339	106,886	111,115	1月 H21. △9.2% H22. △2.8% H23. △7.8%
		福岡 (2)	125,200	126,666	98.8	143,586	157,067	176,157	2月 △13.2% △1.2% △2.9%
		仙台 (1)	27,600	31,149	88.6	41,032	43,903	45,691	3月 △9.4% △1.8%
		沖縄 (1)	81,600	79,294	102.9	86,446	89,110	95,155	4月 △16.7% 3.7%
		成田 (1)	34,400	20,506	167.3	21,205	23,854	22,110	5月 △17.9% 10.6%
		静岡 (2)	20,200	33,881	59.6	—	—	—	6月 △19.0% 8.0%
		計	356,800	376,278	94.8	393,608	420,820	450,228	7月 △17.0% △1.2%
合計 (19)	2,030,800	1,976,889	102.7	2,226,935	2,341,345	2,467,033	8月 △16.8% 5.1%		
国際線	ソウル (4/週)	49,600	44,831	110.6	46,444	45,952	49,356	9月 △11.3% △0.7%	
	上海 (4/週)	35,400	25,352	139.6	21,876	28,116	30,002	10月 △19.6% 7.1%	
	台北 (2/週)	22,500	20,964	107.3	18,773	—	—	11月 △15.6% △2.7%	
	小計	107,500	91,147	117.9	87,093	74,068	79,358	12月 △1.8% △0.5%	
	チャーター便	4,500	2,414	186.4	5,505	12,635	9,965		
合計	112,000	93,561	119.7	92,598	86,703	89,323			
国内線・国際線合計	2,142,800	2,070,450	103.5	2,319,533	2,428,048	2,556,356			

—東京便の利用客 全体の80%

—リーマンショックによる利用客の減 1,600千人/1,833千人 △12.8%

2. 国際線貨物の現状

年度	輸出 (t)	輸入 (t)	合計 (t)	対前年比 (%)
18年度	9,852	9,179	19,031	83.9
19年度	8,150	7,797	15,947	77.9
20年度	6,075	6,903	12,978	81.4
21年度	4,620	5,754	10,374	79.9
22年度見込み	7,204	10,491	17,695	170.6

○カーゴルックス航空による欧州便

・H6. 7 2便、H8 3便、H13 4便、H16 5便、H17 4便、H18 3便 H21. 5 2便、H22. 5 3便

H18 全国5位 (成田、関空、名古屋、福岡、小松) H21 全国7位 (成田、関空、中部、那覇、福岡、羽田、小松)

○輸入品 機械、化学薬品、織布、チーズ、チョコレート、薬、チューリップ球根、マンゴー等

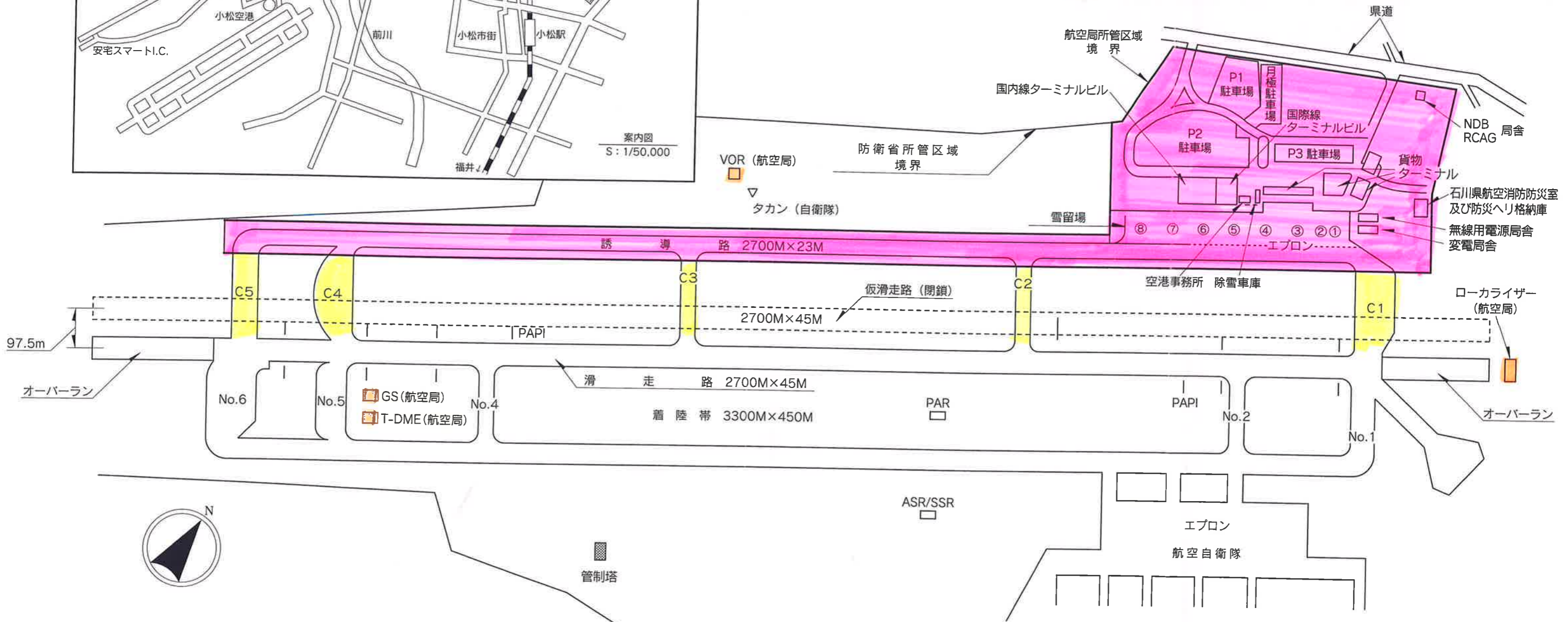
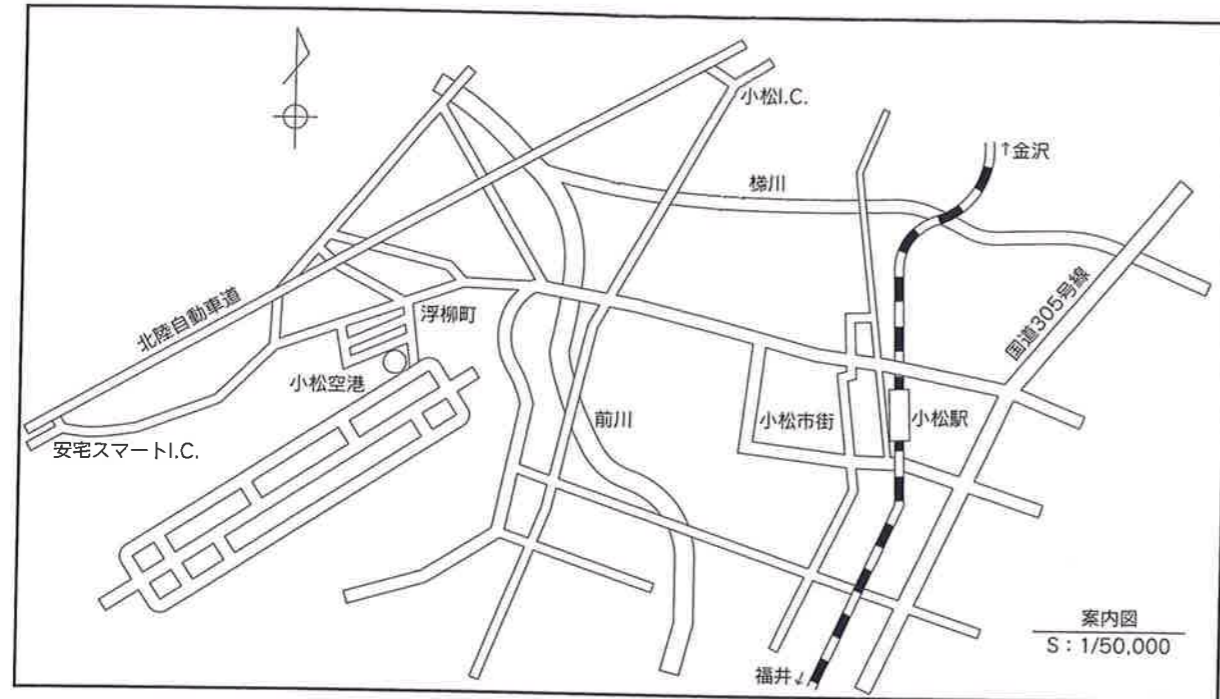
輸出品 機械、デジタル製品、薬品等

小松空港平面図

S: 1/11,000 国土交通省管理 (土地及び誘導路国土交通省財産)

国土交通省管理 (土地防衛省財産・誘導路国土交通省財産)

国土交通省管理 (土地防衛省財産・管制施設国土交通省財産)



(管制施設)

- VOR : 超短波全方向式無線標識 (在空機が位置を知るための無線施設)
- GS : 計器着陸装置 (着陸機が進入角度を知るための電波施設)
- T-DME : 計器着陸装置 (着陸機が滑走路までの距離を知るため電波施設)
- ローカライザー : 計器着陸装置 (着陸機が進入方向の横位置を知るため電波施設)

総面積	4,397,259㎡	
うち	国土交通省所管	474,591㎡
	防衛省所管	3,922,668㎡
	国土交通省(航空局)所管	