

地方空港の経営改善に関する一考察

室蘭工業大学大学院工学研究科 ○学生員 マバツザ ダニエル
 京都大学大学院工学研究科 学生員 塩谷賢平
 室蘭工業大学くらし環境系領域 フェロー 田村 亨
 北海道工業大学 正 員 井田直人

1. まえがき

2007年の改正空港法により各空港が自立して採算を確保することが示され、これからの地方空港は経営努力を重ねて空港経営の効率化を図る必要がでてきた。本研究では、国内において空港経営の効率化が行われている事例を対象とし調査を行い、国際比較などから経営効率化の今後の課題を明らかにすることを目的とする。

2. 地方空港の現状の整理¹⁾

地方空港は、滑走路などの基本施設、空港ビル、駐車場の3つの要素から構成されている。図-1はそれらとエアラインとの関係を、模式的に表したものである。これから分かるように、多くの場合、3要素はそれぞれ異なる主体によって運営されている。この中で、一般的に言われている空港収支というのは、基本施設を管理している主体（空港管理事務所）の収支を表す。

空港の収入と支出は以下のように定義される。

- ・収入=着陸料+土地建物貸付料
- ・支出=人件費+物件費+環境対策費 (+減価償却費)

収入の1つである土地建物貸付料収入は、不動産に関わる収入のため年度ごとの増減は少なく、よって、空港の主な収入源は着陸料である。しかし、地方空港の場合、不採算路線が多く、エアラインの新規参入によって着陸料が増収となる可能性は低い。支出については、3項目のうち物件費と環境対策費は削減困難な性質を持っており、支出を削減するには人件費の削減が現実的である。

3. 海外の空港運営事例について

空港の先進的な運営事例としてイギリス BAA を挙げる。野村ら²⁾の研究によると、BAA（正式名称：British Airports Authority public limited company）は、旅客取扱数世界第3位のロンドン・ヒースロー空港をはじめ、利用者数国内第2位のガトウィック、第3位のスタンステッドのほか、第8位グラスゴー、第9位エディンバラなど

キーワード：地方空港、空港経営、業務委託

連絡先：〒050-8585 北海道室蘭市水元町 27-1 室蘭工業大学

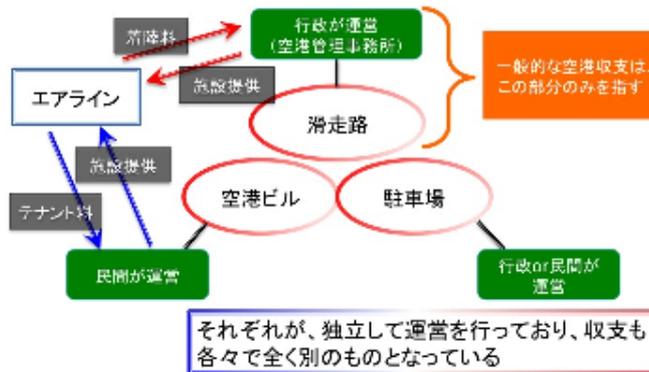


図-1 空港の概要

巨大空港を運営すると同時に、2つの地方空港の運営も担当している。合計して、現在7つの空港を一括に運営し、旅客数約1億4,500万人、発着回数約132万回を誇る世界最大の空港運営会社である。BAAは1987年7月株式市場に上場し、全政府保有株を売却し、完全民営化を果たした。民営化後のBAAは、前身であるBritish Airports Authorityから7つの空港を受け継ぎ一括運営を行い、主に空港内のショッピングモール事業などの商業部門を強化し、生まれた利益を着陸料減額へと還元させることで、世界でも有数の着陸料を実現した。

世界の空港では、基本施設の管理と空港ビルの管理は一体で運営されている。収支を見ると、着陸料による割合は小さく、空港ビルによる商業収入が主な収入源となっている。さらに先のイギリスでは、空港機能の維持という観点から採算性の高い空港、低い空港を包括的に管理する事で、空港機能の維持を行っている(図-2参照)。



図-2 イギリスの空港運営方針

4. 国内の空港運営事例

国内でも空港経営改善に向けた試みがいくつか実施されているが、ここでは福島空港と旭川空港を取り上げる。

(1) 福島空港

福島県では、地域住民(主に経済人)の組織である「福島空港利用促進研究会(FKS委員会)」が開港以前から存在し、福島の経済について活発な議論が交わされてきた。福島空港は、その中にあった空港誘致の議論がきっかけとなり、設置された経緯を持つ。

福島空港は、新幹線、高速道路といった航空競合路線が多く、交通需要における航空のポジションが定まりにくい空港であり、利用客が減少し経営状態が悪化していた。航空業界全体の不況もあり、2009年1月に日本航空(以下JAL)が全面撤退した。大手エアラインであるJALの撤退は、大きな衝撃を与え、福島空港の存続さえ危ぶまれる事態に陥った。

これを受けて、地元商工会議所が中心となり、再度、FKS委員会が組織され、Air-DO乗り入れ誘致などに成功している。この会議には、地元経済人だけでなく有識者や、航空会社、また空港管理事務所やターミナルビルも参加していることもあり、多方面からの意見が集められ、実務的かつ有益な議論が行われている。

(2) 旭川空港

平成18年4月時点では、旭川空港の運営が、切迫する旭川市の財政において大きな負担となっていた。そこで、効率化のため空港に関わる全ての業務を民間に委託する指定管理者制度の導入が検討された。結果的に、航空局との折り合いがつかず指定管理者制度の導入には至らなかったが、それに準じる総合維持管理業務委託が実施された。これは、既に民間に委託されていた業務と、国との協議の結果、許可の下りた「事実行為による業務」を対象に、異業種 Joint Venture に5年間毎に業務委託を行うものである。

また、駐車場事業も効率化が行われた。旭川空港では、当初、空港管理事務所の管理の下、駐車場が無料で開放されていた。しかし、空港管理事務所には空港管理に必要な人数しか配置されておらず、駐車場の管理が十分に行われていなかった。また無料開放であるため、収入がなく維持管理の支出がかかる一方であった。そこで、この総合維持管理業務委託の一環として、民間委託が行われ、現在は旭川空港ビル株式会社によって駐車場の管理(有料)が行われている。

総合維持管理業務委託によって生み出された最も大きな効果は、スケールメリットといえる。これまでは、年度ごとに50本の大型発注を行っていた。例えば、年度末の滑走路の徐排雪は、予算を考えながら除排雪の手配を行っていた。これが、総合委託後は5年間一括委託となり、手続的負担とともに利用者の利便向上にも繋がることとなった。先の除排雪の例では、その担当会社の裁量の範囲で年度を越えての作業が可能となり、また、会社にとっても5年間の収入が確保される意味で安定的な経営が可能となった。

5. おわりに

空港は建設・管理の時代から経営の時代に入った。これまでのわが国の地方空港は、羽田空港など大空港のイメージで経営されてきた。金融不況の影響もあってエアラインの経営は厳しく、公共性の観点から羽田路線の収益を担保にして地方の赤字路線を維持し続ける時代ではない。

本研究では、地方空港の運営改善について考察を行い、以下の点が明らかとなった。

① BAAの事例研究や本調査結果をとおして、以下に示す、空港運営改善の6つのステップを提示した。

Phase1. 空港ごとの特性、問題点の把握

Phase2. 多様な主体(地域住民も含めた)の参画

Phase3. 対応策の検討・実施

Phase4. 管理事務所、ターミナルビルの連携

Phase5. 「空港」としての収支の統一

Phase6. 地域のハブ空港との連携・経営の一体化

旭川空港の場合は、先の6段階のうち、駐車場委託事業による空港管理事務所と空港ビルの連携の第4段階にあることを示せた。

②旭川空港の調査結果を踏まえると、総合委託の実施によって、空港管理事務所の職員数の削減や、駐車場の委託により、経費削減効果が見られた。また、総合委託効果は経費削減のみならず、5年という長期スパンで業務委託していることによる、手続の軽減や、利用者の利便向上に繋がっていることが分かった

参考文献

- 1) 航空政策研究会：今後の空港運営のあり方について、発表用資料、pp.5、2009.
- 2) 野村宗訓：欧州における空港会社の戦略展開-複数一括運営の推進を中心として-、経済学論究、第63巻・第1号、pp.119-pp.143、2009.