

とちち帯広空港の経営改革について

平成 29 年 10 月 26 日
産業経済委員会提出資料

1 パブリックコメント意見募集の結果公表

【意見募集結果】

案 件 名	北海道内7空港特定運営事業等 基本スキーム (案)		
募 集 期 間	平成29年8月10日(木)～平成29年9月11日(月)		
意 見 の 件 数 (意見提出者数)	11件(2人)		
意見の取り扱い	修正	案を修正するもの	0 件
	既記載	既に案に盛り込んでいるもの	1 件
	参考	今後の参考とするもの	0 件
	その他	意見として伺ったもの	10 件
意見の受け取り	持参		0 人
	郵送		0 人
	ファクス		0 人
	電子メール		2 人

【意見等の内容】

市民の意見の概要	件数	意見に対する帯広市の考え方
空港民営化によりインバウンドが増え、長期安定的に増加していくためには、最近のインバウンド事情を踏まえた、実効性ある観光ビジョン、MICEビジョンを帯広市が策定・実施することを切に要望、提言します。	1	【その他】 帯広市及び(一社)帯広観光コンベンション協会は、平成29年度より「北海道MICE誘致推進協議会」に加入しました。今後は協議会と連携しつつ、環境モデル都市や豊かな食などの十勝・帯広の強みを活かしたMICE誘致の取り組みを進めます。

市民の意見の概要	件数	意見に対する帯広市の考え方
地域との共生において、とちち帯広空港のブランディングを今後とも、SPCと地域が一体となって創り上げていくことが重要と考えます。そうした提案を加点するなど、空港のブランディングを評価、促進するスキームを織り込むことを希望します。	1	【その他】 とちち帯広空港は「十勝・帯広の玄関口」として、地域とともに発展してきた空港です。 民間委託を通じて地域活性化を実現するためには、地域の意思が最大限反映される仕組みが必要であり、有識者で構成する協議会の設置や地元企業による少数株主枠の設定など様々な手法があるものと考えております。 引き続き、国など当該7空港の空港管理者などと十分協議しながら、運営者の選定方法や、運営者との地域共生の在り方について、検討を進めます。
基本スキームの中に協議会、パートナーシップという文言がありますが、コンソーシアムの経営トップが協議会等のメンバーに就任いただくなど、現場の声が届く仕組みをつくっていただきたい。例えば、老若男女、幅広く市民の生の声を発言できる人を選考してもらいたい。	1	
空港ごとのほか、全道レベルでの協議会等の設置も必要であると考えております。運営権者の代表者が当該協議会の主要構成員となることで、運営者組織(役員会)と直結した組織作りに繋がり、地元の意見を空港経営により反映できるものと考えます。	1	
SPCと地域とのつながりを担保するためには、地域企業の少数出資枠の設定が重要と考えます。少数出資枠のスキームを設定することをはじめとして、例えば帯広商工会議所等を中核とした出資集団が形成できるようにするなど、帯広市としてできることを、積極的に実施していただきたい。	1	
運営者と地元企業との連携は、今後の円滑な運営に限らず、観光振興や交通アクセスの強化を図る上でも極めて重要であり、地元企業が参加できる「地元出資枠の設定」が必要不可欠と考えております。 (具体的な条件は、以下の通りであります。) ・出資参加要件:北海道内で事業所を有する企業(但し、出資者が道央圏に集中しないよう、空港所在地またはエリアごとの出資上限割合も設定すること) ・合計保有比率の上限:10% ・個別企業の保有比率上限:運営権者コンソーシアム構成員の最低出資比率以下	1	
基本スキーム(案)における本事業の費用負担について、空港の将来予測を行った上で、民間の経営力やシナジー効果のみの対策では独立採算での運営が困難と認められる場合に、更新投資等の費用負担を検討するとありますが、帯広市において、更新投資等の費用負担が無くなった分で運営者ができない空港利用増のための環境整備を行うことで、更なる帯広空港の活性化が期待できると考えられるため、運営者が更新投資等の費用を全額負担すべきであります。	1	【その他】 7空港による一括民間委託は、黒字空港から赤字補てんという形ではなく、各空港の成長や底上げを目的としています。このため、国や道、旭川市、帯広市の4管理者と事業者との契約毎に独立採算にすることを管理者間で確認したところ。詳細については、民間投資意向調査(マーケットサウンディング)の結果も踏まえ、募集要項等において示す予定です。

市民の意見の概要	件数	意見に対する帯広市の考え方
運営者は国、北海道、地元自治体・企業との民間委託対象空港に関わる観光振興や地域活性化施策について空港ごとに協議する組織の設置、地元自治体とのパートナーシップ契約等により、地元の意見を空港経営に反映できる仕組みを検討すべきと考えております。	1	【既記載】 基本スキーム（案）に記載のとおり、帯広市と運営者との間でパートナーシップ協定を締結し、空港の発展や地域振興のために連携して取り組むことを要求水準として求める予定です。
道内航空ネットワークの充実や広域観光の振興の観点から、二次交通（路線バス・タクシー・貸切バス等）との接点である交通ターミナル施設の設置や、道内の空港所在地のコンテンツ案内を徹底し、道内を周遊してもらう仕組みの構築（各地域のコンテンツのショーケースのあり方）について検討すべきと考えております。	1	【その他】 基本スキーム（案）に記載のとおり、広域観光の振興や道内航空ネットワークの充実強化、地域との共生の提案を求める考えですが、入札参加者との競争的対話など選定過程の中で、当該事業者と価値観や具体の目標などを共有し、より良い提案を求めることができるよう取り組みたいと考えております。
新たなターミナルビルの増設（H29.3）に伴い、空港利用者が増加することが予想されることから、駐車台数の拡大を目指し、空港北側などへの立体駐車場（有料）の整備が必要であると考えております。近接する雨天対策のなされた立体駐車場では有料化も合意形成が図れると考えますが、既存の駐車場は低廉な料金設定（女満別空港と同程度または低料金）での検討が必要と考えております。	1	【その他】 駐車場に関しては、空港利用者や地元関係者などから意見聴取を行い、今後の適正な管理に向けて検討を進めております。
インバウンド（訪日外国人旅行者）を増加させるための施策を帯広市において推し進めると同時に、運営権者組織と連携し、重点エリアである中華圏を中心とした旅行者の更なる取り込み策を検討すべきと考えております。	1	【その他】 これまでも関係機関とともに東アジアや東南アジア等からの外国人観光客誘致に取り組んできており、今後においても、運営者等と連携しながら更なる誘客促進を図っていきたくと考えております。

2 民間投資意向調査（マーケットサウンディング＝MS）の実施

「北海道内7空港特定運営事業等 基本スキーム（案）」（H29.7策定）について、以下のとおりMSを実施した。

◆ 民間投資意向調査（MS）

意見聴取対象：当該事業に関心のある事業者等
募集期間 平成29年7月31日～9月11日

関心表明書の提出事業者 = 110社

主な業種：サービス業・建設業・卸売業・不動産業・運輸業・金融業など

・先行事例の仙台空港 71社、高松空港 93社、福岡空港 104社、熊本空港 82社と比較し、参加事業者数が最も多い。
当該案件への事業者の関心の高さを示している。

・事業者間の公平性・競争性の観点から、非公表を条件に意見を聴取しているため、事業者からの回答内容や意見等は公表しない。

（参考）基本スキーム（案）の項目のうち、事業者に意見を求めた項目

事業期間
利用料金の設定・収受と費用負担
更新投資の取り扱い
運営者が支払う本事業の対価
運営者の権利義務等に関する制限及び手続
事業の継続が困難となる事由が発生した場合の措置
応募者の参加資格要件
運営者公募以降の手続き

⇒これらの意見を踏まえ、実施方針の策定（H30.2予定）に向け、国・北海道・旭川市をはじめ、関係者と協議を進めている。

3 実施方針策定に向けた検討状況

◆ 公的負担の見通し

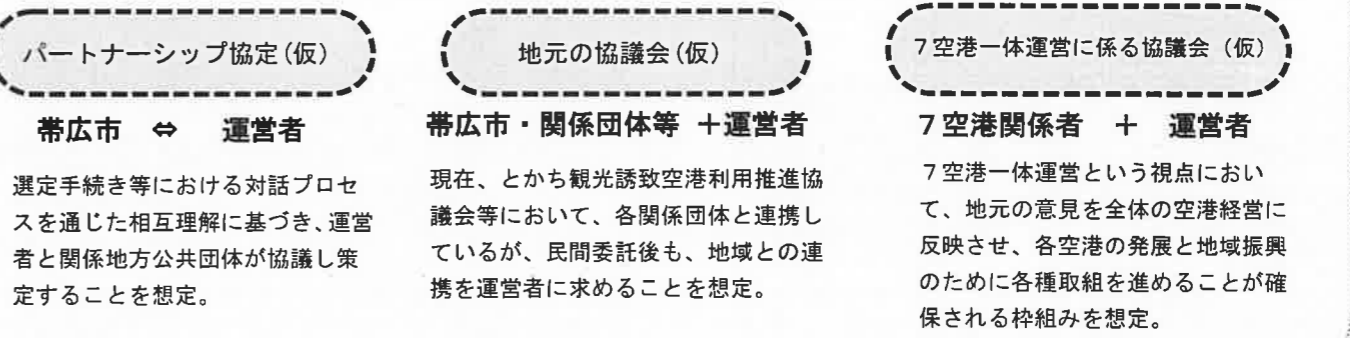
- ・将来収支は算定中であるが、一定の成長や複数空港一体運営によるシナジー（相乗）効果等を見込んでも、独立採算での運営が困難となるのが確実な状況。
- ・帯広市は、滑走路等の更新投資費用に加え、一部その他の経費も公的負担を行う「混合型」となる見込み。
- ・公的負担を行っても、定量的な効果（市の経費負担軽減）は確実に見込まれる。

◆ 事業者の審査・選定

- ・有識者等により構成される審査委員会で7空港の提案内容を一体的に審査・評価。
- ・7空港全体に関するパートと、個別空港ごとのパートに分けて審査を行う。
- ・審査委員構成は協議中。

◆ 地域との共生を実現するための枠組み

空港を核とした観光振興や地域活性化、まちづくりなどの取組に関して、運営者と地元との情報共有や相互理解、行政や地元経済界と運営者が緊密に連携して進めていく各種事業等に関する具体的な協議や実施を目的とした枠組みを構築することを検討している。



◆ モニタリングの考え方

運営者が実施契約に定められた業務を適正に実施しているか、要求水準を達成しているかなどを確認することを目的とし、管理者がモニタリングを実施する。達成されていない場合、運営者に対し、改善措置を求めることができる。

7空港一体であることから、運営者の負担軽減を図るため、7空港共通のモニタリングを担う体制を検討している。



4 駐車場の管理・運営のあり方について

(1) 現状と問題点

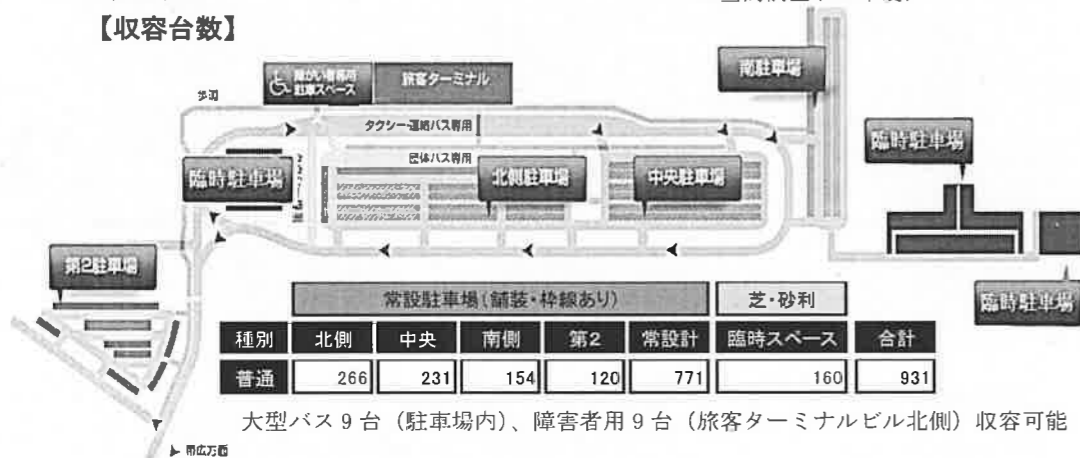
- ・近年、駐車台数は増加傾向にあるなかで、長期車両も多く、大型連休を中心に収容台数を超過している。
- ・構内道路及び駐車場内通路の駐車による車両の通行や、除雪作業の支障となり、航空機の乗り遅れや駐車場事故のリスクが高まりつつある。
- ・現在は、繁忙期の誘導員配置や、市ホームページ等による二次交通利用の働きかけを行っている。

駐車台数（直近5ヵ年）

年度	駐車台数	対前年度比	日平均	日最大
H24	178,630	—	490	993
H25	191,726	13,096	526	1,159
H26	200,103	8,377	550	1,100
H27	199,323	△780	546	1,161
H28	209,413	10,090	574	1,255

*夜間調査

【収容台数】



収容台数（931台）を超過した日数

	日数		日数
4月	1日	10月	8日
5月	2日	11月	8日
6月	0日	12月	2日
7月	0日	1月	4日
8月	0日	2月	2日
9月	2日	3月	8日

*昼間調査（H28年度）

(2) 駐車料金（帯広市空港管理条例）

■ S56年 現空港開港当初 “有料制”

種別	普通料金	定期料金
普通車	1時間 100円	1か月 3,050円

- ・30分以内無料
- ・大型車の料金は、普通車の2倍の額
- ・自動二輪車の料金は、普通車の1/2相当の額

■ S59年 石勝線開通（S56年）により乗降客数が減少 “当面の間 無料化”

現在の主な路線は、ダブルトラッキングによる東京線と季節運航の名古屋線だが、十勝の安定したビジネス需要と機材の大型化等により乗降客数は増加傾向で推移。当時と状況は大きく変わっている。

	S56	S59	H23	H24	H25	H26	H27	H28
乗降客数	282,204	223,170	539,423	565,202	580,043	586,589	612,580	628,507
増減		△59,034	—	25,779	14,841	6,546	25,991	15,927

単位(人)

【参考】道内主要7空港の有料化状況

道内類似規模3空港（釧路・女満別・旭川）の駐車料金は有料制。

	新千歳	稚内	釧路	函館	女満別	旭川	帯広
年間乗降客数(1127)	20,839	183	693	1,794	765	1,168	613
料金制	有料	無料	有料	有料	有料(H18.4~)	有料(H19.7~)	無料

単位(千人)

(3) 空港利用者の意向「H29 アンケート調査」

- ・収容台数について、やや不足または不足と回答した方は約6割強。
- ・有料化または一部有料化が必要と回答した道内居住者の方は約3割強。
- ・有料化する場合、駐車料金（普通車）は1時間100円、1泊500円、1時間以内無料が最も多い。

(4) 検討会議委員の意向「とち帯広空港における経営改革に関する検討会議」

- ・長期駐車など一定の利用抑制を図り、適正な管理やサービスを良質化するには、有料化が必要。
- ・有料化する場合、二次交通の利用促進や利便性向上の検討が必要。
- ・有料化する場合、全体的に駐車料金（普通車）は、1時間100円、1泊500円～1,000円、1時間以内無料の意向が強い。

(5) 有料化収支シミュレーション

■ 必要な収容台数予測

現在	有料化（H32）	有料化（H61）
771台	700台程度	900台程度

【試算条件】道内類似規模有料空港のピーク時収容台数と乗降客数の比率等から試算

■ 収支予測

事業収入（A）	事業費（B）	収支（A）-（B）
81,000千円	54,000千円	27,000千円

【試算条件】①事業期間30年（年平均） ②臨時駐車場を除きゲートシステム導入

③日帰り及び宿泊台数予測等は、道内類似規模有料空港の同台数と乗降客数の比率から試算

④普通車料金設定（100円/時、500円/泊、1時間以内無料）

(6) 今後の管理・運営のあり方

- ・駐車場の適正な管理を行うには、現在の混雑状況を緩和し、通路等への駐車や除雪作業への影響を回避する必要があるため、駐車料金の有料制を検討する。
- ・民間委託に関わらず有料制の検討は必要だが、民間事業者の経営能力や技術力、バンドリングによる相乗効果等により、低廉かつ質の高いサービスが期待されるため、民間委託とともに検討を進める。
- ・駐車料金や整備手法等は運営者に提案を求めることを検討している。