

## 第5回「空港運営に関する有識者懇談会」議事概要

日時：平成24年2月24日（金）9：30～11：00

場所：かでの2・7 5F 520会議室

### 1. 事務局資料（経営一体化により見込まれる効果）について

#### 【説明概要】

- 我が国では、成田、関空、中部を除き、滑走路などの基本施設と空港ビル、駐車場等は運営主体が異なるため、空港運営における諸課題の調整に時間がかかっている。また、誘致活動については必ずしも関係者間で方針の統一化が図られている状況にないといった課題がある。
- 経営一体化の効果として、警備業務や施設の維持管理に係る重複業務の解消により、コスト削減や最適な人的資源の配分が行われる可能性がある。また、効果的・効率的な路線誘致活動が期待される。

#### 【各委員からの主要なご発言】

- バンドリングを行うと、もう少し工夫できるのではないかという話と、そもそも経営一体化により収益が見込まれる部分、効率化される部分の大きく2つを議論すべき。
- 経営一体化は、経済学で言うと規模の経済性と範囲の経済性、マーケティングで言うと取引交渉力の強化であり、相乗効果があって、一体化の効果が見込めるという理解。

### 2. 北村委員提出資料（道内で考えられる事業スキーム）について

#### 【説明概要】

- 当資料は上下一体経営並びに複数空港の一括経営によるシナジーが認められることが前提。
- 最大のメリットは道内航空ネットワークの維持がより確固たるものになり得ることや、道内での全体最適を目指すことが可能になること。他方、想定されるデメリットや課題も存する。
- このスキーム案が唯一のものだとは決して考えていない。様々な前提が達成された場合に考えられる一つの案としてお示しし、懇談会での議論を深めたいとの趣旨である。

#### 【各委員からの主要なご発言】

- いくつかの事業運営会社を作る意味として、モラルハザードを防ぐという意味合いで、効率化のインセンティブをそれぞれに与えるために、経営が見える形で分離した方が良い。
- ホールディングスに参加する際には、各空港の数字の精査に基づくコスト削減努力をどこまでやれるかが重要。
- 事業スキームの前に、空港を持つ自治体なりビル経営者が将来の支援スキームがどうなるのか分からないと、なかなかこの話に入っていけない。
- この事業スキームをパターンAとした場合、自主独立で運営する場合をパターンB、独自でもバンドリングでも運営できない場合をパターンCとした上で検討すべきと考える。

### 3. 座長私案（取りまとめの考え方）について

#### 【各委員からの主要なご発言】

- バンドリングという手法の活用が重要とあるが、もう一歩、北海道にとって必要なのか不必要なのか、その辺まで踏み込んで良いのではないか。
- バンドリングについては、ある程度の方向づけをしていくことがこの懇談会の役割だったのではないか。具体的には、国が出している収支を前提とした場合、どういう絵が描けるかとい

- う可能性を評価しないで、取りまとめることには基本的に反対。それをしないのであれば、例えば、情報がないので評価できないなどその理由を書いておく必要があるのではないか。
- バンドリングについては、把握している情報が少ないため、今の時点では、ここの段階でとどまるべきと考えるが、一歩進めるような話を一行入れてはどうかという気がする。
  - 縮小均衡を止めるためのバンドリングではなく、道内航空ネットワークの充実の観点から、バンドリングなどの効率化が必要とのロジックによる問題提起を本懇談会でやるべき。
  - 公共性、公益性が損なわれることを前提に、今の高コスト体質を維持することが問題であり、公共性、公益性が損なわれずに、維持管理コストを如何に下げていくか、この機会に強い経営体質にしていく一歩にしてはどうかという点を最後の結びに入れてはどうか。
  - ここまで踏み込んで道内空港網のあり方を考えるのであれば、北海道民が独自にもう一度将来の北海道の姿を描いて、高速交通体系もどうあるべきか併せて議論してはどうか。
  - 13空港全ての関係者が一堂に会する場については、関係者が痛みを排除するために結束することがあれば、この懇談会の趣旨から少し外れるのではないか。
  - 関係者が一堂に会する場については、情報の共有化を推進するという趣旨であれば、否定することはないと思う。
  - 北海道の空港のあり方に関する議論は、後ろ向きの議論ではなく、我が国の空港の経営は、北海道からやるんだというメッセージ性みたいなものを自信を持って出した方がよいのではないか。
  - 公的支援のあり方が定まるまで議論ができないという側面もあるだろうが、結論を待っていると議論に乗り遅れてしまうリスクがある。リスクを減らすためにも、事前に具体的な検討を進めておく必要があるのではないか。例えば、バンドリングに伴う規模の経済、上下一体経営に伴う範囲の経済により生じるメリットを赤字補填に使うのは許される選択肢だと考える。
  - 非常に重要であって、かつ潜在力があって中途半端に残っている丘珠空港について、全く触れなくて良いのか。