

青森空港の管理運営のあり方に関する提言

～日本一の豪雪に負けない青森空港モデルの構築に向けて～

平成24年3月30日

青森空港の管理運営のあり方に関する検討会

= 目 次 =

1. はじめに	1
2. 青森空港の概要.....	2
(1) 立地・気象	2
(2) 主な経緯.....	3
(3) 施設の概要	4
(4) 就航路線.....	5
3. 管理運営の現状と課題.....	6
(1) 利用状況について	6
(2) 管理運営について	8
(3) 航空系事業について.....	9
(4) 非航空系事業について	12
(5) 利用促進と地域活性化について.....	14
4. 今後の青森空港の管理運営の方向性.....	15
5. 青森空港の管理運営のあり方に関する提言	16
(1) 空港運営の可視化	16
(2) 支出の見直し ー管理運営費の削減ー	16
(3) 収入の見直し ー収入確保の方策ー	18
(4) 管理運営の見直し ー航空系事業と非航空系事業の一体化ー.....	19
(5) 利用促進と地域活性化 ー魅力ある空港をめざしてー	21
6. 提言を推進するに当たって	24
委員名簿	25
開催状況	26

1. はじめに

青森空港は青森県が設置・管理する空港であり、公共交通の社会基盤として住民生活の利便性向上の役割を担うばかりでなく、観光振興や産業振興の拠点として地域経済の発展や交流人口の拡大に大きく寄与している。また、大規模災害時には被災地への物的・人的支援や代替輸送の要として活用されるなど、防災拠点としての役割も果たしている。このことは、昨年3月の東日本大震災において実証されたところである。

しかしながら、青森空港の利用者数は平成11年度の166万人をピークに、人口減少、経済の停滞、産業構造の変化、航空会社の路線廃止や減便等により、平成22年度には約99万人に落ち込んでいる。

利用者数の減少は、青森空港の収入の減少や利便性の低下のみならず、地域全体の活力低下にもつながるものと危惧される。また、平成22年12月には東北新幹線新青森駅が開業したことにより、航空機と新幹線との共存が課題となっている。さらに、青森県の財政が厳しい状況にあることから、青森空港の管理運営のより一層の効率化と管理経費に係る県民負担の軽減が求められている。

一方、国の空港政策は、これまでの「整備」から「運営」へと大きくシフトしており、平成20年に策定された「空港の設置及び管理に関する基本方針（国土交通省）」では、既存ストックの活用を基本とした利用者便益の増進、地域活力の向上、並びに効率的な空港運営を図ることなどが示され、これを着実に実行するため、「民間の知恵と資金」を徹底的に活用し、公益性に留意しつつ、市場メカニズムを積極的に取り入れていくこととしている。

青森空港の管理運営を取り巻く環境が厳しさを増し、全国的にも空港のあり方が議論される中、青森空港が今後も公共交通基盤の役割を担い、持続的に運営されていくためには、管理運営方法の効率化を図り、経営改善を進めることが不可欠である。このため、「青森空港の管理運営のあり方に関する検討会」は、青森県に対し、ここに提言する。

2. 青森空港の概要

(1) 立地・気象

青森空港は青森市の中心市街地から約 13 km（県庁起点）、標高約 200m の高台に位置している。

また、春から夏にかけてはオホーツク海気団からの冷たく湿った東風「やませ」による濃霧が多く発生し、冬期間は積雪が多いなど厳しい気象条件下にある。



図 2-1 青森空港の位置図



図 2-2 青森空港の気象状況

(2) 主な経緯

青森空港は昭和 39 年 11 月に開港し、昭和 40 年 6 月に東京便 (YS-11 型機)、昭和 44 年 7 月には札幌便、昭和 51 年 7 月には大阪便が就航した。昭和 57 年 10 月には増加する航空需要に対応するため、大型ジェット機が就航可能な新青森空港の建設に着手し昭和 62 年 7 月に供用開始、その後、滑走路の延長や計器離着陸装置の高カテゴリー化を整備するなどして現在に至っている。

表 2-1 青森空港の主な経緯

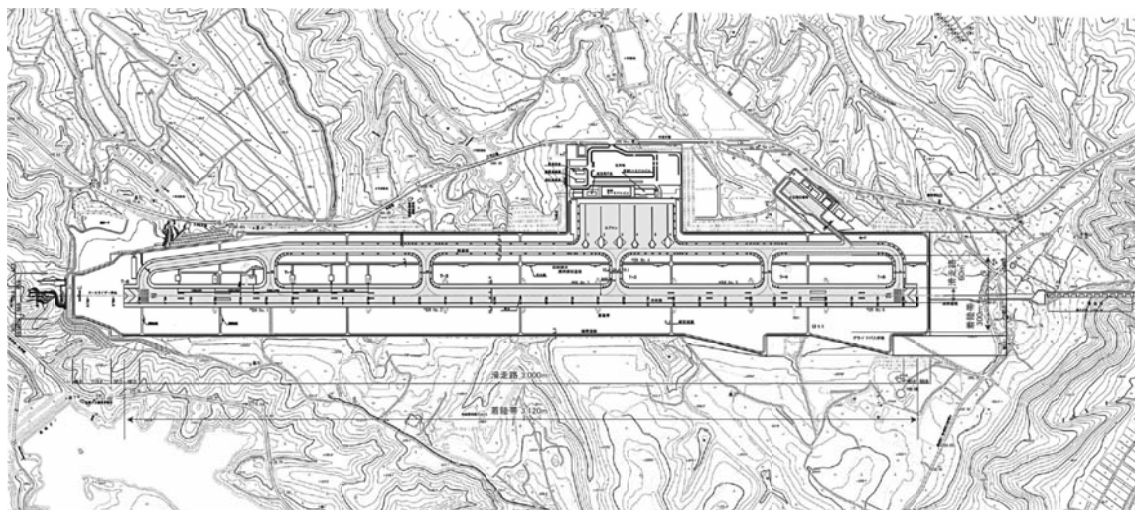
区分	年月	経緯
旧空港	昭和 37 年 8 月	飛行場設置許可、同 9 月 1 日工事着手
	昭和 39 年 11 月	第 3 種空港 (滑走路 1,200m) として供用開始
	昭和 46 年 4 月	滑走路延長供用開始 (1,200m→1,350m)
	昭和 47 年 4 月	滑走路拡幅供用開始 (30m→45m)
	昭和 48 年 4 月	滑走路延長供用開始 (1,350m→1,400m)
新空港	昭和 57 年 10 月	新青森空港起工式
	昭和 62 年 7 月	空港休止 (新空港移転) 新空港 1 期供用開始 (滑走路 2,000m×60m)
	平成 2 年 3 月	新空港 2 期全面供用開始 (滑走路 2,500m×60m)
	平成 7 年 4 月	大韓航空就航
	平成 9 年 11 月	駐車場有料化開始
	平成 14 年 7 月	ナイトステイ (東京線) 開始
	平成 17 年 4 月	滑走路 3,000m 供用開始
	平成 17 年 12 月	有料駐車場の立体駐車場が供用開始
	平成 19 年 3 月	計器着陸システム「CAT-IIIa」供用開始
	平成 23 年 7 月	フジドリームエアラインズ就航

(3) 施設の概要

青森空港の施設の概要は、表 2-2 のとおりである。

表 2-2 青森空港の施設の概要

名 称	青森空港
設置管理者	青森県
所在地	青森県青森市大字大谷字小谷 1-5
種類	地方管理空港
運用時間	7時30分～21時30分 [14時間 ※平成24年3月25日からは22:00まで延長(14.5時間)]
基本施設	面積2,413,964㎡ 着陸帯 3,120m×300m 滑走路 3,000m×60m 誘導路 3,506m×9m～30m エプロンの面積 71,595㎡ (6バース) 小型機エプロンの面積 9,898㎡ (13バース)
駐車場	面積26,780㎡ (1,530台、うち立体部 1,076台)
航空灯火	進入灯、滑走路灯、誘導路灯、エプロン照明灯等
無線施設	ILS (計器着陸装置) CAT-IIIa VOR/DME (全方向式無線標識/距離測定装置) SSR (二次監視レーダー装置)
保有機械	除雪車両 28台 大型化学消防車 3台 救急医療資機材搬送車 1台 パッセンジャーステップ車 1台



(4) 就航路線

現在（平成 24 年 3 月）の青森空港の就航路線は、表 2-3 のとおりである。

なお、過去においては青森～福岡便（平成 7 年 3 月～平成 19 年 10 月）、青森～広島便（平成 8 年 4 月～平成 14 年 10 月）、青森～沖縄便（平成 10 年 11 月～平成 15 年 3 月）、青森～仙台便（平成 10 年 11 月～平成 11 年 10 月）の国内定期便が就航していたほか、青森～ハバロフスク便（平成 7 年 4 月～平成 18 年 8 月）の国際定期便が就航していた。

また、チャーター便が国内便、国際便を合わせて多い年で 103 便（平成 17 年度）、少ない年で 20 便（平成 14 年度）、過去 10 年平均で年間 55 便程度乗り入れている。

表 2-3 就航路線

路線	航空会社	便数	運航機種（座席数）
東京（羽田）	日本航空	1 日 12 便（6 往復）	MD90（150 席） B737-800（165 席） B767（261 席）
大阪（伊丹）	日本航空	1 日 6 便（3 往復）	E170（76 席） CRJ200（50 席）
札幌（新千歳）	日本航空	1 日 6 便（3 往復）	CRJ200（50 席）
名古屋（小牧）	フジドリームエアラインズ	1 日 4 便（2 往復）	E170（76 席）
ソウル（仁川）	大韓航空	週 8 便（4 往復）	B737-900（187 席） B737-800（149 席）

*平成 24 年 3 月 25 日から



図 2-3 青森空港からの就航路線

3. 管理運営の現状と課題

(1) 利用状況について

青森空港の利用者数は平成 11 年度の 166 万人をピークに減少しており、平成 22 年度は 99 万人でピーク時の 60% の水準である。就航路線は現在、羽田、伊丹、新千歳、名古屋、ソウルの 5 路線である。

近年はいずれの路線においても利用者数が減少傾向にある。中でも、青森空港の利用者数の大部分を占めている羽田路線（平成 22 年度では全体の 65%）は、平成 15 年度に ANA が撤退（同年スカイマークが就航するが 7 ヶ月で撤退）してから減少が続いている。また、平成 22 年 12 月の東北新幹線新青森駅の開業により、今後は航空機と新幹線が共存していく環境にある。

貨物量についても、利用者数と同様に減少傾向にある。とりわけ、平成 22 年度の減少は、就航機材の小型化に伴って、航空機にコンテナが搭載できなくなったことが影響している。

路線の廃止、減便、機材の小型化等は全国的な傾向にあり、我が国の地方空港の共通の問題となっている。主な原因は、利用者数の低迷にあるが、国内航空の規制緩和・自由化、燃油高騰、世界的な景気後退等の経済情勢により、航空サービスを提供する航空会社の経営方針が変化してきたことも影響している。このことは、青森空港においても顕著に現れている。

今後、青森空港の航空サービスを維持・向上させ、利用者数の増加を図るためには、空港管理運営側が航空会社の自助努力を誘発するとともに、航空会社が就航しやすい環境づくり・空港づくりを目指していくことが必要である。このため、これまでのような航空会社への要望活動や利用促進策に加えて、地域が必要とする航空サービスの実現に向けた仕組みづくりが必要となる。

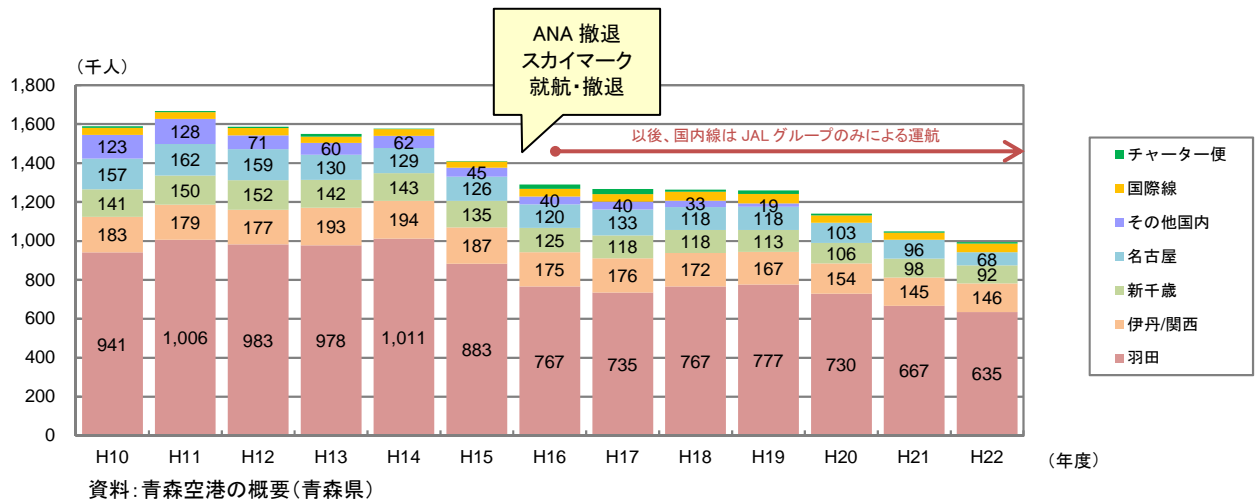


図 3-1 青森空港の路線別利用者数の推移

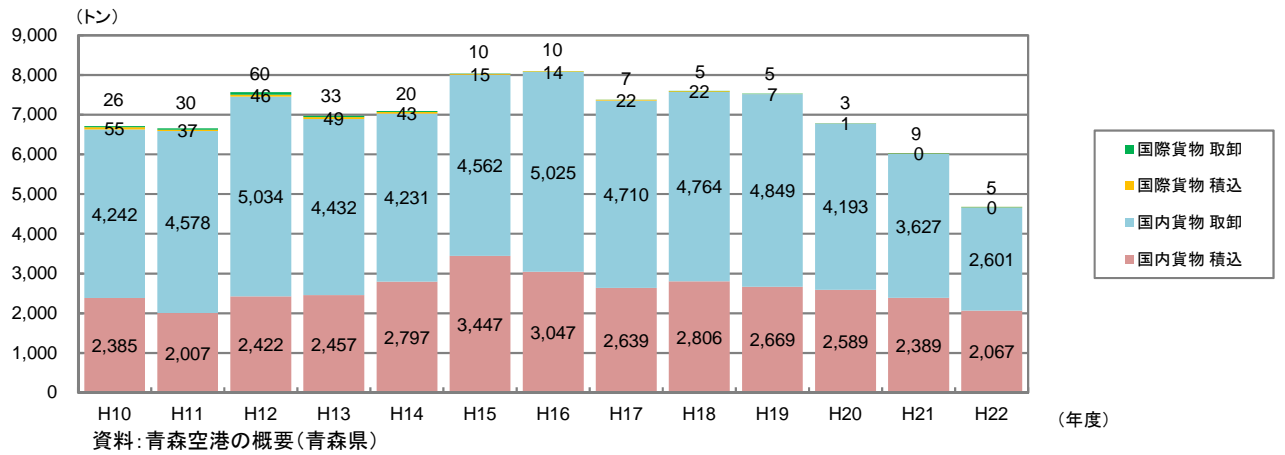


図 3-2 青森空港における取扱貨物量の推移

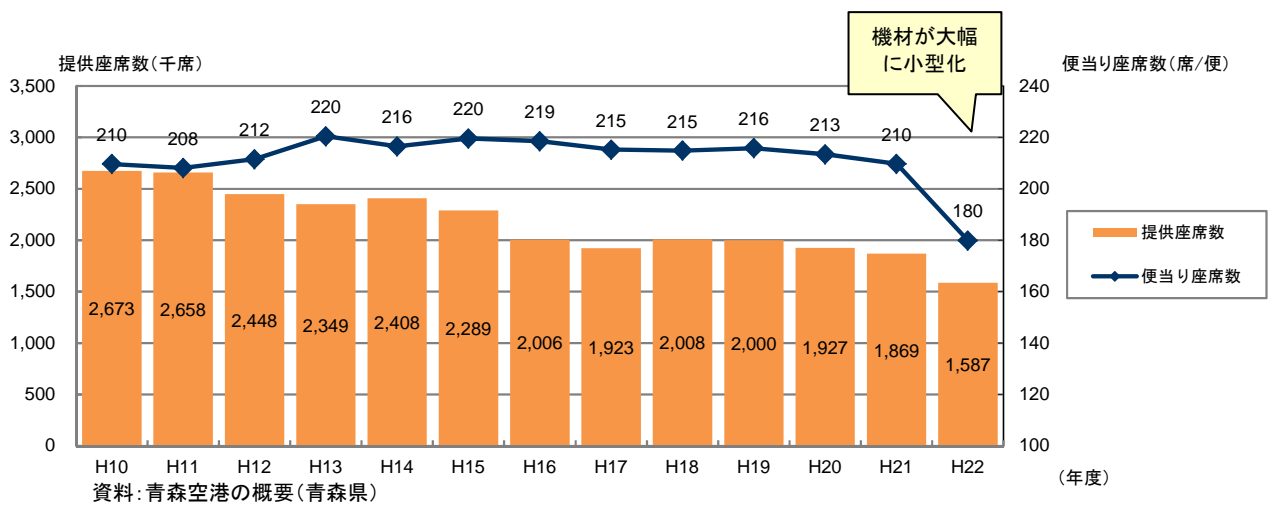


図 3-3 青森空港の提供座席数・便当たり座席数の推移

(2) 管理運営について

青森県が管理運営を行っている施設は、空港の滑走路、誘導路等の基本施設（航空系事業）及び駐車場である。航空会社、レストラン、売店が入居している旅客ターミナルビル及び貨物ターミナルビルの管理運営（非航空系事業）は、青森県の第三セクターである青森空港ビル株式会社がやっている。また、管制塔や航空機の離着陸に必要な無線施設は国（国土交通省東京航空局）が管理運営している。

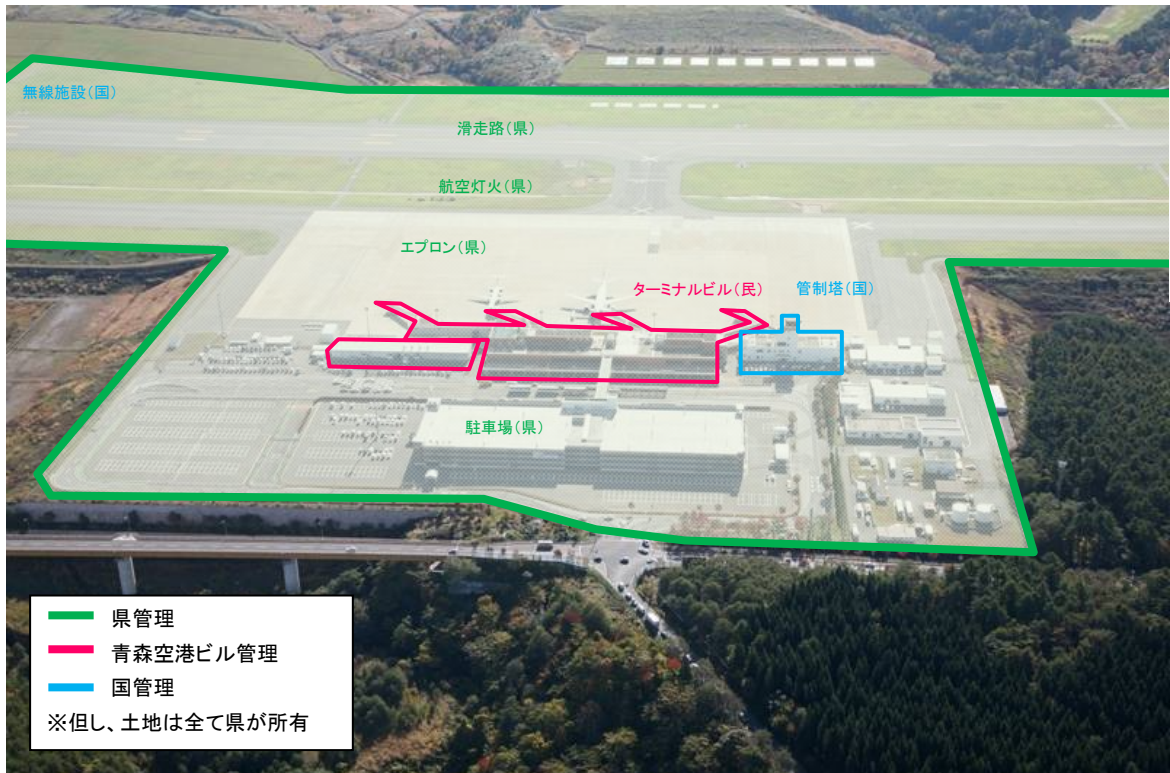


図 3-4 青森空港における施設ごとの管理運営主体

空港の施設ごとに異なる主体が管理運営・事業活動を行っているのは我が国特有の構造である。この点について、国土交通省の「空港経営改革の実現に向けて（空港運営のあり方検討会報告書 平成 23 年 7 月 29 日）」では、航空系事業と非航空系事業の担い手が分離していることから、①航空系事業の効率的経営を通じた利用料金（着陸料等）の低廉化・適正化→就航便数の増加→利用旅客数の増加→非航空系事業収入の増加、②物販、テナントマネジメント、ホテル等、それぞれの分野のプロによる経営を通じた非航空系事業収益の向上→航空系事業の利用料金の低廉化・適正化、③空港マーケティング、オペレーションマネジメント等の継続的レベルアップ、といった世界標準の空港経営ができていないと指摘している。そして、課題として、「各空港の特性を生かし、地域の関係者と連携して行う戦略的な誘致活動」、「機動的で柔軟な利用料金設定等の取組」を掲げている。

こうした課題を解決するための方向性として、国土交通省では、空港の土地等の所有権は引

き続き国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利（公共施設等運営権）を民間の空港運営主体に付与する「コンセッション方式」を検討している。

青森空港においても航空系事業と非航空系事業が別々の主体により管理運営されていることから、コンセッション方式の導入を検討することができる。この場合、一体的な運営権を付与するプロセスと効果についての検証が必要となる。

また、国内の複数の空港では指定管理者制度を活用し、地方公共団体が所管している航空系事業の業務を一括して民間事業者へ委託する取組が行われており、その検証が必要である。

(3) 航空系事業について

① 事業主体・業務内容

青森空港の航空系事業は、青森県の出先機関である青森空港管理事務所が所管しており、その業務内容は図3-5のとおりである。



図 3-5 青森空港管理事務所の業務内容

現在の職員数は非常勤も含めて 25 人である。職員は、青森空港の運用時間（7：30～21：30 の 14 時間（平成 24 年 3 月 25 日からは 7：30～22：00 の 14.5 時間に延長））に対応するため、シフト体制（早出：6：45～15：30、平日：8：30～17：15、遅出：12：45～21：30（平成 24 年 3 月 25 日からは 13：15～22：00））で勤務している。各シフトには、CAT-II 及び III の運用に当たって、空港施設の安全確認（SSP 体制）が必要となるため、総務課、電気施設課、

土木施設課の職員が少なくともそれぞれ1名（計3名）以上が配置されている。また、冬期間には除雪業務監督のための人員（2名）を更に配置している。

空港業務の的確な執行とサービス提供のためには、今後も継続して業務に見合った適正な人員配置を維持する必要がある。

② 収支状況

青森空港管理事務所の平成22年度の収支状況は、表3-1のとおりである。収入8億9,600万円に対して、支出が16億3,700万円で、7億4,100万円の支出超過となっている。

表3-1 青森空港管理事務所に係る収支状況（平成22年度）

(百万円)				
	収入		支出	差引
着陸料収入	425	人件費	155	
駐車場収入	119	除雪関連経費	529	
土地貸付収入	19	建物賃借料等	59	
財産収入	11	負担金	53	
繰越金	23	補修・修繕工事費	405	
国庫支出金収入	299	委託費(除雪除く)	278	
		用地補償費	36	
		その他管理費	122	
計	896	計	1,637	▲741

主な収入は、航空会社からの着陸料収入、空港利用者からの駐車場利用料である。これらの収入額は近年、航空路線の廃止、航空機材の小型化、利用者数の減少に伴って減少傾向にある。着陸料収入の減少は、航空路線維持のため、一部を減免していることにもよる。

支出の主なものは、空港の安全確保と適正な管理運営に必要な経費であるが、個々の支出は着陸料等の収入に連動しない固定費である。

こうしたことから、限られた財源、人的・物的資源を最大限活用し、より一層の効率化の推進と各業務について改めて見直しをすることが必要である。

また、青森空港の収入で賄えない部分については、受益者負担という考え方にに基づき、青森空港利用者に追加的料金を設定し、不足額の一部を補うという方法もある。

主な業務の支出状況は、次のとおりである。

1) 除雪関連業務

除雪関連経費は約5億2,900万円で、支出全体の32%を占めている。内訳は、主に委託料（約3億7,000万円）、凍結防止剤の購入費（約6,900万円）、除雪車両のブラシ等の消耗品費（約5,000万円）、車両整備費（約3,500万円）である。

委託業務は、滑走路等のエアサイドの除雪、駐車場除雪、春除雪、臨時除雪の4業務である。空港本体の除雪は条件付き一般競争入札、駐車場除雪は指名競争入札、春除雪と臨時除雪は随意契約の方法によって発注・契約されているが、委託料は作業時間に応じた出来高払いとしており、降雪の多少によって委託金額が変動する契約となっている。

これまでも、除雪車両の大型化等による効率化を進め、委託料等の削減が図られているが、より一層の効率化とコスト削減を図るためには、除雪業務の発注・契約や実施の方法について検討する必要がある。

2) 賃借料

青森空港管理事務所は、青森空港ビル株式会社から空港ターミナルビル内の一部スペース（520.7m²）を賃借して入居しており、その賃借料、管理費、水道光熱費（以下、賃借料等）は年間約 5,900 万円である。一方、空港ターミナルビルのある土地は青森県の財産であり、青森県は毎年、青森空港ビル株式会社から年間約 520 万円の土地使用料収入がある。

青森県は青森空港ビル株式会社に 8 億 8,000 万円を出資し、54.6%の株式を保有している株主の関係にあり、平成 22 年度には約 900 万円の配当を受けている。

こうした関係を踏まえた上で、今後の青森空港の管理運営方法を検討していく必要がある。

3) 施設の維持更新

青森空港では、平成 31 年度までの土木施設や電気施設に係る更新の工事（事業費）に総額約 22 億円が見込まれている。これらの工事に係る青森県の負担は事業費の 2 分の 1 であるが（残りの 2 分の 1 は国庫からの補助金）、厳しい財政の中、予防保全の考え方を取り入れた効率的な維持管理が求められる。

(4) 非航空系事業について

① 事業主体・業務内容

青森空港の旅客ターミナル、貨物ターミナル、レンタカーターミナルは、青森空港ビル株式会社が管理運営主体である。同社は、青森空港条例に基づき、青森県から土地使用許可を受け、これらの施設を設置し、事業活動を行っている。その概要と組織は、表3-2及び図3-6のとおりである。

表 3-2 青森空港ビル株式会社の概要

商号	青森空港ビル株式会社
設立年月日	昭和60年4月1日
資本金	16億2,000万円
主要な事業内容	●空港ターミナルビル（旅客ビル及び貨物ビル）の賃貸及び管理運営 ●航空旅客及び航空事業者に対する役務の提供 ●飲食物、旅行用日用雑貨及び土産品の販売 ●広告宣伝業、損害保険代理業
従業員数	24名
主な株主	青森県(54.6%)、青森市(15.5%)、日本航空(株)(10.5%)

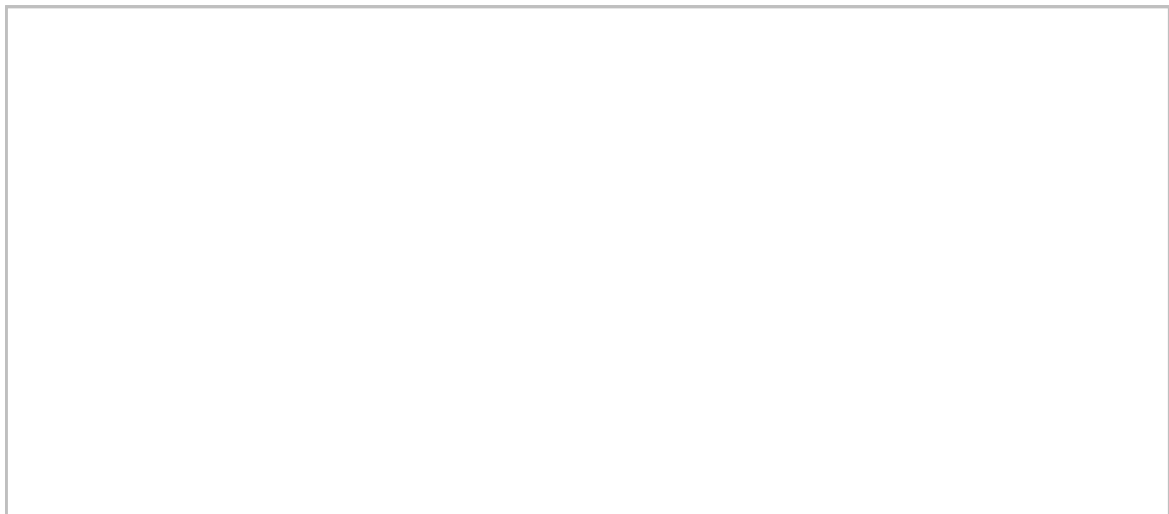


図 3-6 青森空港ビル株式会社の組織図

② 財務状況

青森空港ビル株式会社の事業環境は、航空会社の路線の廃止、減便、機材小型化、東北新幹線新青森駅開業に伴う利用者の減少によって厳しくなっており、収入は減少傾向にある。平成22年度の売上の減少は、物産販売店のテナント1店舗が撤退したこと、売上高の減少に苦慮するテナントに対して家賃等の減額を実施したことが影響している。さらに、平成23年度は航空会社への賃貸部分の一部が解約されている。

また、青森空港の利用促進のための事業・イベント等に積極的に協力・参加する一方で、自主的に誘客キャンペーンや冬まつりなどのイベントを企画・主催している。さらに、連絡バス時刻表の電光掲示板化やレンタカーターミナルの整備等、二次交通の利便性向上に取り組んでいる。

青森県公社等点検評価委員会が毎年実施する青森空港ビル株式会社の経営評価は、マネジメント（経営計画、事業内容、組織体制）及び財務状況の双方とも「良好」とされている。

しかしながら、今後も営業利益を確保・維持していくためには、経営の多角化や新規事業の展開など、自助的な経営努力が必要である。

表 3-3 青森空港ビル株式会社の財務状況

■損益計算書		(百万円)		
	H20	H21	H22	
売上高	711	675	646	
不動産収入	509	497	486	
売店売上高	105	92	80	
免税売店売上高	25	20	21	
販売機売上高	14	11	10	
その他収入	58	55	49	
売上原価	108	92	83	
販売費及び一般管理費	515	504	480	
営業利益	88	79	83	
経常利益	92	86	90	
法人税等	38	35	37	
当期純利益	51	48	51	

■貸借対照表		(百万円)		
	H20	H21	H22	
流動資産	881	999	1,121	
固定資産	2,086	1,999	1,934	
資産合計	2,967	2,998	3,055	
流動負債	88	90	117	
固定負債	106	112	107	
(うち長期借入金)	(0)	(0)	(0)	
負債合計	194	202	224	
資本金	1,620	1,620	1,620	
利益剰余金	1,153	1,176	1,211	
資本合計	2,773	2,796	2,831	
負債及び資本合計	2,967	2,998	3,055	

(5) 利用促進と地域活性化について

① 利用促進

青森県では、青森空港の需要の喚起と新たな創出を図るため、各種キャンペーンやプロモーション、航空会社への働きかけなどを行っている。また、青森空港振興会議、青森空港国際化促進協議会を組織し、関係者が一体となって旅行商品の造成、各種イベント・PR活動等を実施している。

これら利用促進策は、青森空港における航空サービスの維持・向上には不可欠であり、今後も継続した取組が求められる。

表 3-4 青森空港に係る利用促進活動

青森県	青森空港振興会議	青森空港国際化促進協議会
<p>○定期航空路対策として、需要の喚起・創出を図るため、キャンペーン、プロモーション、航空会社への働きかけを実施。</p> <p>○国際化促進対策として、青森空港国際化促進協議会への負担金、各種イベント、情報発信、プロモーション、トップセールス等を実施。</p> <p>[53 百万円]</p> <p>*三沢空港分を含む</p>	<p>○青森県、市町村、経済団体、航空会社等で構成。(会長：青森市長、事務局：青森市)</p> <p>○主に国内線に係る利用促進を実施。(旅行商品の造成支援、イベント、要望活動)</p> <p>[10 百万円]</p> <p>*青森県負担金含む</p>	<p>○青森県、市町村、経済団体、マスコミ、観光・交通事業者等で構成。(会長：青森県知事、事務局：青森県商工会議所連合会)</p> <p>○国際定期便のPR、利用促進(運航再開、助成)、チャーター便誘致に係る活動を実施。</p> <p>[26 百万円]</p> <p>*青森県負担金含む</p>

*[]内は平成 23 年度予算額

② 地域活性化

青森空港は国内外の旅客や貨物を輸送する航空機と地域との結節点であり、重要なゲートウェイとしての役割を担っている。また、飛行機や空港に興味と親しみを持ってもらうことを目的に、青森県及び空港関係者が協働して毎年9月に「空の日イベント」を開催するなど、様々なイベント等を開催している。

青森空港が地域活性化の核となり、地域住民との交流促進、産業物資や地元製品の流通促進等を図るためには、空港とその周辺地域の連携を推進・強化していくことが必要である。

そして、イベント等の開催を通じて、青森空港のファンを増やし、空港・航空に対する親近感の涵養や地域コミュニティの形成に寄与していくことが必要となる。

4. 今後の青森空港の管理運営の方向性

青森空港は、青森県の高速度交通体系に係る社会資本として高い公共性と公益性を有している。これまで述べてきた課題を解決し、持続可能な青森空港の管理運営の実現に向けて、以下の二つの方向性を示す。

①真に魅力ある空港の実現

管理運営主体、航空会社、利用者それぞれにとって、空港が魅力あるものとして存在感を増し、就航会社、路線及び便数の拡大や利用者数の増加を通じてその役割を一層高めていくことが求められる。

利用者数の増加と地域の活性化を共通目標とする空港関係者や地域が相互に Win-Win となる環境の整備を通じて、青森空港全体の利益増進と利便性向上、更には地域活性化につなげていく。

②県民負担の軽減

青森空港を青森県民の貴重な財産として守り管理運営の徹底的な効率化とコスト削減を図りながら、空港の価値を高めていく。

なお、この方向性は、国土交通省の「空港経営改革の実現に向けて（空港運営のあり方検討会報告書 平成 23 年 7 月 29 日）」に掲げられている国管理空港が抱える課題解決に向けた方向性とも符合するものである。

5. 青森空港の管理運営のあり方に関する提言

前述の4. 今後の青森空港の管理運営の方向性で示した①真に魅力ある空港の実現、②県民負担の軽減の実現を目指し、今後の青森空港の管理運営のあり方について以下提言する。

(1) 空港運営の可視化

① 経営状況の可視化

非航空系事業に係る青森空港ビル株式会社の経営状況は、青森県公社等点検評価委員会によって毎年度評価され、そのマネジメント及び財務状況は青森県のホームページで公開されている。また、青森県が所管する航空系事業の収支状況（平成20年度、平成21年度）は、平成23年3月に青森空港管理事務所のホームページで公開されている。

青森空港の経営改善を推進していくため、非航空系及び航空系の両事業についての事業計画、収支状況、経営状況等を積極的に公開し、可視化する。

可視化により、空港管理運営の公正性と透明性が確保されるため、コスト意識が徹底され、今後の青森空港の戦略的経営が可能となる。

② 将来ビジョンの策定

青森空港の管理運営は、青森県、青森空港ビル株式会社、航空会社、その他の関係機関及び利用促進に係る諸団体等、多くの事業主体が関わっている。これら各主体が連携を強化して共通認識を持ちながら、空港の収支改善、管理運営、利用促進及び地域活性化を柱とした、空港の日常的なオペレーションや各種サービスの改善等の短期的取組から空港施設の更新や災害対応等の長期的・継続的取組に関する青森空港全体の将来ビジョンを策定する。

なお、将来ビジョンについては、随時必要な点検、検証、見直しをするなど、フォローアップしていく。

(2) 支出の見直し — 管理運営費の削減 —

航空系事業の支出については、次のとおり見直す。

① 除雪業務

青森空港は日本一の豪雪地帯にあり、除雪技術は高く評価されている。除雪業務は青森空港の支出の多くを占めているため、豪雪に負けない「青森空港モデル」の構築に向けた除雪業務を推進することにより、更なる効率化とコストの削減が不可欠である。

このため、第一に、青森空港では滑走路等のエアサイドの除雪、有料駐車場の除雪、4月以降の作業である春除雪及び臨時除雪の4業務に分割して発注されているが、これらを集約して発注する。また、除雪業務と土木施設の維持管理業務を1つの委託業務として複数年契約により一括発注する。この方法は既に国管理空港で実施されている。

第二に、除雪作業範囲の優先順位の設定を見直す。現在、滑走路、誘導路、エプロンのすべてが第一優先区域（必ず除雪を実施しなければならない区域）に設定されているが、他空港では、誘導路が必ずしもすべて第一優先に設定されているわけではなく、使用頻度の高い区域のみに限定されている。また、空港によってはエプロンの両端部分についても優先順位が下げられている。優先順位の見直しにより、除雪作業時間の短縮と凍結防止剤の使用量削減が期待できる。なお、除雪の優先順位は、航空機の運航や気象の状況に応じて臨機応変に対応できるように複数のパターンを設定しておく。

第三に、凍結防止剤について、オペレーションマネジメントの強化を継続し、散布使用量により一層の適正管理を徹底する。

第四に、融雪施設の導入については、現段階での整備費及び維持費が除雪関連経費を上回るとされているが、今後も継続的に調査研究を続けていく。

なお、上記除雪業務を実施するに当たっては、空港の安全確保を最優先にして取り組むことが重要である。

また、除雪業務に係る費用については、道路除雪のように地方交付税の対象となるよう他空港とも連携して国に働きかけていく。

② 賃借料

青森空港管理事務所の賃借料については、青森空港ビル株式会社が青森県の第三セクターであること等の関係を考慮した上で、今後の青森空港の管理運営のあり方を具体化していく中で検討していく。なお、毎年の支出額を削減するには、青森空港管理事務所の賃借部分を青森県が区分所有する方法が考えられる。空港ターミナルビル内の施設を区分所有するという考え方は、他空港の国際線のC I Q施設等でも採られている（国が区分所有している）。

③ 施設の更新

近年、土木施設の維持更新にはアセットマネジメントという考えが取り入れられ、青森県では道路橋及び港湾の分野で先行している。アセットマネジメントは、定期点検調査等に基づき施設の状態を把握・評価した上で、将来の劣化状況等を予測し、最適な対策を事前に講じるという予防保全の考え方であり、青森空港の滑走路、誘導路、エプロン等の施設について導入する。

④ 委託業務の見直し

青森空港管理事務所は、青森空港の警備、清掃等を外部委託により実施しているが、青森空港ビル株式会社も同様に旅客ターミナル、貨物ターミナルに関する同種業務を外部委託により実施している。このような青森空港管理事務所と青森空港ビル株式会社がそれぞれ別々に外部に委託している同種業務については、包括的に委託する。

⑤ 有料道路と駐車場の関係

駐車場の管理業務は、青森空港管理事務所が外部委託しているが、その中には青森県道路公社が管理する青森空港有料道路の利用者に対する駐車場料金の割引に係る業務が含まれており、係員を常駐させている。

また、「有料道路経営改革に関する提言（青森県有料道路経営改革推進会議 平成 22 年 1 月 19 日）」の中で、「青森空港の立体駐車場の維持管理業務を受託し、青森空港有料道路の維持管理業務とまとめて外部へ委託することで、双方のトータルコストを削減するなどの手法や、接続する県管理道路との連携により、コスト縮減を図ること」と提言されている。

これを踏まえ、駐車場と有料道路の一体管理について、関係機関と協議・検討を進める。

⑥ その他

空港ターミナルビルの水道光熱費については、省エネルギー化等を通じ、更なる経費削減を進める。

（3）収入の見直し ー収入確保の方策ー

航空系事業の収入については、次のとおり見直す。

① 着陸料の柔軟な設定

より多くの航空会社、便数の就航、路線開設を目指すため、着陸料の柔軟な設定をする。青森空港では、現在も一部路線の着陸料の減免を行っているが、航空会社が新規就航、増便等について採算性・事業性を判断するための一定期間は、着陸料の無料化や大幅な減額を行うなど、着陸料の柔軟な設定をする。

② 土地等の有効活用

青森空港用地内にあるレンタカー事業者の旧営業所の跡地等の土地の有効活用を図る。

また、平面駐車場の空きスペースを活用して、空港における賑わい空間の創出や地域活性化策の一環とするため、例えば、「道の駅」、「空の駅」といった物産販売店等を備えた集客施設を開設する。

③ 施設使用料等の一部負担

青森空港の利用者から、受益者負担の考え方に基づき、空港の施設使用料、保安料の一部を航空料金に上乗せするオンチケット方式等により徴収する。この場合、利用者や航空会社等の十分なコンセンサスが必要となる。

(4) 管理運営の見直し — 航空系事業と非航空系事業の一体化 —

空港の管理運営を効率化し、空港全体の集客力と収益力を高めるためには、航空系事業と非航空系事業を一体化し、一つの組織・事業体が主体的・機動的に青森空港の管理運営を行っていくことが有効である。一体化によりスケールメリットが生まれ、空港全体に係る戦略的な経営の実現、マルチタスク化による人材活用、類似する委託業務の一括発注等が可能となり、その効果が期待できる。

なお、一体化した場合にあっても、空港管理者は、航空機の安全運航と空港の保安を確保することが大前提となる。

現行の青森空港の管理運営方法は、表 5-1 のとおり空港の施設ごとに事業主体が異なっているため、空港全体としての集客力と収益力の向上に向けたインセンティブが働いていない。また、青森空港管理事務所と青森空港ビル株式会社が同種の維持管理業務を別々に発注しており、一括発注により更に効率化を図ることができる。

表 5-1 現行の管理運営方法

		空港本体・駐車場	空港ビル	管制
規制・許認可		県		
所有	土地			
	構造物			
設備投資		ビル会社	国	
管理運営	事業計画			
	料金決定			
	収入帰属			
	維持管理実施			
	維持管理費			

今後の管理運営方法としては、土地・滑走路・エプロン等の空港施設の所有権は青森県といたまま、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利（公共施設等運営権）を民間の空港運営主体へ付与する「コンセッション＝運営委託」方式が有効な手法の一つとして考えられる。これを制度設計のパラダイムとして、青森空港の事業環境に適合するような管理運営となる「青森空港モデル」の構築に取り組む必要がある。

現在の青森空港の航空系事業の収支状況は 10 ページで述べたところである。青森空港の航空系事業の支出のほとんどが収入に連動しない固定費であることから、航空系事業と非航空系事業が一体化した場合においても、除雪関連経費や施設更新に係る工事費といった青森空港固有の支出については、直接的な経費削減には結びつかない。また、青森空港が地域にとって重要な公共インフラであることを考えると、これらの経費については空港管理者である青森県が継続的に一定程度の費用を負担することはやむを得ず、その仕組みづくりが必要である。

これを踏まえた上で、青森空港における航空系事業と非航空系事業の一体化について、次の

二つの方法を提案する。なお、国管理空港では今後、「空港経営改革の実行方針（平成24年度策定予定）」を踏まえた上で、平成26年度以降、順次、運営委託等の手続きを進める予定である。表5-2又は表5-3の運営委託方法を青森空港に導入するに当たっては、法整備等の情報や早期実現に向けた環境整備を進めながら、具体的な事業スキームの構築等に取り組んでいく。

① 運営委託方法1

運営委託方法1は、青森空港ビル株式会社に青森空港の運営権を付与する方法である。青森空港ビル株式会社は青森空港の事業環境を十分把握していることから、スムーズな事業移管が可能である。

航空系事業である着陸料等の利用料金体系の柔軟な設定の権限を与え、それを収入として認めることにより集客に向けたインセンティブを与える。その他の航空系事業についても、従来の非航空系事業と一体で管理運営することにより、企業としての戦略的経営とトータルコストの削減が可能となり、航空サービスの拡充、空港全体の集客力と収益力の向上につながる事が期待できる。この場合、空港本体等の管理運営に関するノウハウが必要となるため、青森県職員の一定期間の派遣・出向による支援、建設業者等の事業共同体や他の民間事業者等の参画による知識・経験・実績を活用する。

表5-2 運営委託方法1

		空港本体・駐車場	空港ビル	管制
規制・許認可		県		
所有	土地			
	構造物			
設備投資				
管理運営	事業計画	ビル会社	ビル会社	国
	料金決定			
	収入帰属			
	維持管理実施			
	維持管理費	(一部負担)		

② 運営委託方法2

運営委託方法2は、青森空港の空港ターミナルビルを含めた施設を運営する事業者を公募する方法である。運営権を付与する事業者を青森空港ビル株式会社に限定しない点が、運営委託方法1と異なる。

一体化に当たっては、現在、空港ターミナルビル等の施設の所有者は青森空港ビル株式会社であるため、空港ターミナルビルを青森県の所有（ビル会社の株式や事業資産の取得）とするか、又は、青森空港ビル株式会社を空港ターミナルビル等を所有する資産保有会社に改組した

上で、運営権を民間事業者に付与することが考えられる。

事業者を公募することにより、幅広い民間事業者の資金とノウハウの活用が期待できる一方、空港運営には専門的な知識・技術・経験を有するスタッフが必要となるため、運営委託方法1と同様に、一定期間の青森県職員による支援と青森空港ビル株式会社の社員の転籍を含めた人材活用によるスムーズな業務運営への移行とサービス提供が必要となる。

表 5-3 運営委託方法 2

		空港本体・駐車場	空港ビル	管制
規制・許認可		県	県又はビル	
所有	土地			
	構造物			
設備投資		民間事業者	民間事業者	国
管理運営	事業計画			
	料金決定			
	収入帰属			
	維持管理実施			
	維持管理費	(一部負担)		

(5) 利用促進と地域活性化 ー魅力ある空港をめざしてー

青森空港は、地域の交流人口の拡大や経済活動を促進することによって、地域に大きな効果をもたらす公共インフラである。これまで官民一体となった利用促進活動が実施されてきているが、より一層の利用促進を図り、地域活性化につなげるための魅力ある空港づくりを進める。

① 航空サービスの拡充

青森空港の利用促進を図る上で、利便性向上や航空運賃の低減等の航空サービスの拡充は不可欠である。

青森県及び関係各団体は、航空会社に対して、機材の大型化、増便、新規路線の開設を働きかけるなど、これまでの利用促進活動を継続・強化する。

一方、近年、事業展開している格安航空会社（LCC）も含めて、より多くの航空会社が新規に就航するよう、その誘致に取り組んでいく。この場合、前記（3）の①で述べたとおりの着陸料の柔軟な設定や、航空会社と青森県がリスクを分担・共有する仕組みづくりも必要となる。

また、チャーター便が定期便へと移行するよう、その環境整備と航空サービスの拡充に取り組んでいく。

② 二次交通の充実

青森空港からの二次交通については、空港連絡バス運賃の低廉化、運行ダイヤに工夫する必要がある。バスのサービス改善に加え、乗り合いタクシー等の充実に取り組んでいく。

③ 青森空港有料道路利用者へのサービス

航空機を利用する以外の利用者や有料道路利用者の空港への立ち寄りの機会を増加させるため、有料道路利用者が空港ターミナルビル内の物産販売店や飲食店等を利用した場合には、通行料金の実質無料化や空港内での消費に係る割引などの仕組みづくりを進める。

④ 利用促進活動のための情報発信

青森県や関係協議会等が協同して青森空港の利用促進策を実施しているが、これら各主体が更に緊密な連携を構築し、ホームページや様々な広報媒体を活用して県内外・国内外にきめ細やかに情報を発信していく。

また、インバウンド・アウトバウンド双方の観光客を増やすため、観光関係団体や旅行会社等との連携を更に強化する。

⑤ イベント等の開催

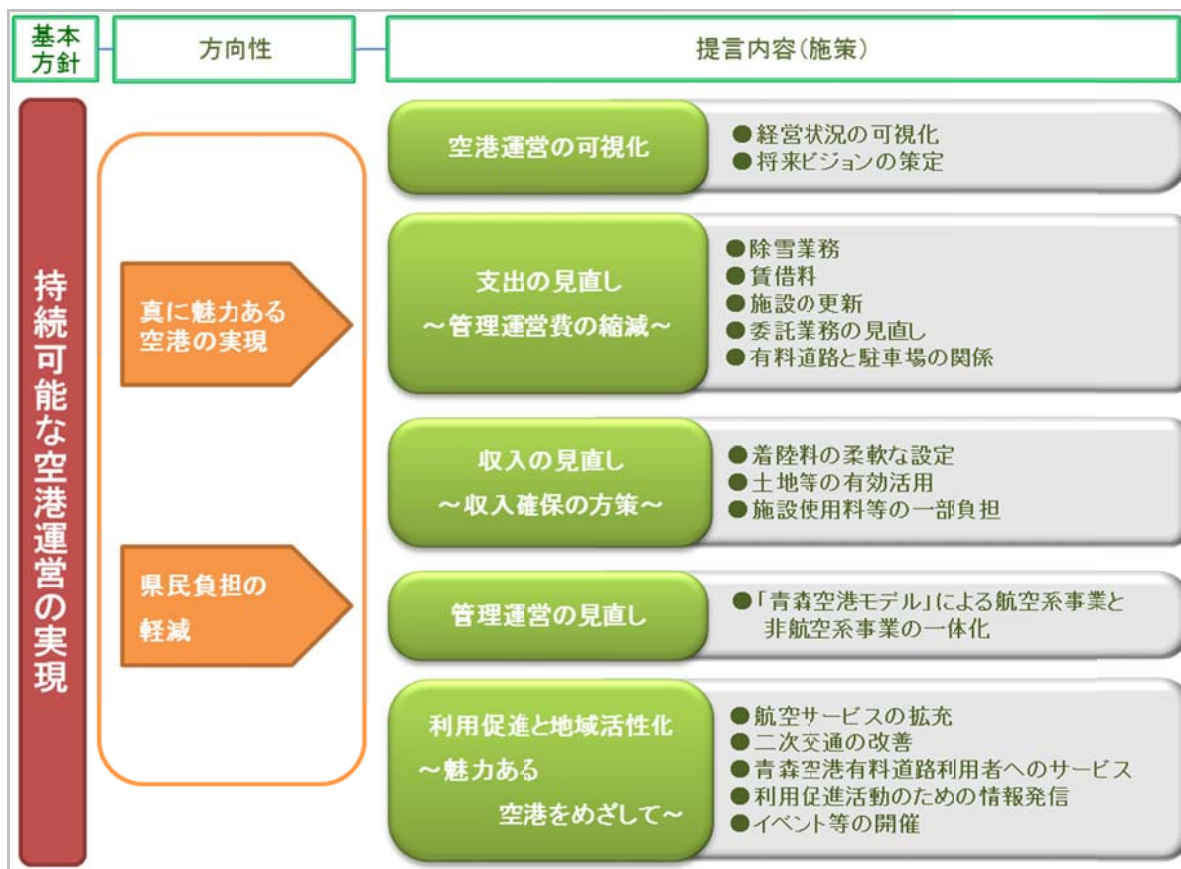
青森空港における様々なイベントの開催などを通じて、青森県民が青森空港を「私たちの空港」、「地元の空港」として親しみ、地域コミュニティの形成に積極的に参画することなどにより、地域活性化の輪を広げていく。

⑥ その他

青森県職員が公務出張等の際は、職員等の旅費に関する条例の運用の範囲内において、できる限り航空機を利用するよう努める。

また、通常の航空運賃に比べ割引がある各種旅行商品について、県民に広くPRし、利用を促していく。

以上の提言について、概要を次のとおり示す。



6. 提言を推進するに当たって

以上の提言については速やかに検討に着手し、実行可能なものから順次実施するよう求める。

各提言を着実に推進し実効あるものとするためには、官民一体となった今後の推進体制の構築、提言内容（施策）の具体化、進行管理、その検証を適切に行っていくことが重要である。

また、将来ビジョンについては、青森空港が今後取り組むべき内容に関わるものであることから、平成24年度に策定し、毎年フォローアップしていく必要がある。

管理運営の見直しに当たっては、航空系事業と非航空系事業を一体化し、一つの組織・事業体が主体的・機動的に管理運営を行っていくことが効果的である。官民の役割分担のもと、除雪関連経費等といった青森空港固有の支出については、青森県が継続して一定程度の費用を負担する仕組みが必要である。

これらを踏まえ、青森空港の事業環境に適合した管理運営方法となる「青森空港モデル」の早期実現を目指し、概ね3年以内を目処に制度設計について結論を得るものとする。

委員名簿

大橋 忠宏	弘前大学 人文学部 准教授
九戸 眞樹	社団法人 青森県観光連盟 専務理事
竹内 慎司	一般財団法人 青森地域社会研究所 地域振興部長
藤本 和夫	協同組合 青森総合卸センター 専務理事
◎ 屋井 鉄雄	東京工業大学大学院 総合理工学研究科 教授
山本 恭逸	青森公立大学 経営経済学部 教授

(50音順・敬称略)

(◎：委員長)

開催状況

【平成23年11月14日 第1回検討会】

- 検討会の概要
- 青森空港の事業環境
- 青森空港の管理運営の課題
- 管理運営に係る他空港の事例
- 地域活性化策・利用促進等の現状と他空港の事例
- 第2回検討会に向けた調査（案）
- 討議

【平成24年2月13日 第2回検討会】

- 管理運営の効率化への意見等に対する対応
- 利用促進と地域活性化策への意見に対する対応
- アンケート調査
- ヒアリング調査
- 関係者ヒアリング
 - ・青森空港ビル株式会社
 - ・日本航空株式会社青森支店
- 青森空港の管理運営のあり方に関する提言（案）
- 討議

【平成24年3月29日 第3回検討会】

- 第2回検討会の意見等に対する対応
- 青森空港の管理運営のあり方に関する提言（案）
- とりまとめに向けた討議

【事務局】

青森県県土整備部港湾空港課港湾計画・空港グループ

〒030-8570 青森市長島一丁目1番1号

電話：017-734-9674 FAX：017-734-8194

e-mail：kowan@pref.aomori.lg.jp