

## <航空行政について>

我が国の空港政策の重要課題が「整備」から「運営」にシフトする中で、利用者の利便性の増進や空港運営の効率化を図るため、平成21年以降、国管理の26空港について空港別の収支が公表されている。また、地方管理空港についても、国における検討を踏まえ、同様に収支を開示するよう国交省から要請があるなど、空港運営の透明性の確保が求められるようになってきた。

そんな中で、国管理空港について、経営の上下一体化と民営化に向けた検討を進めるため、昨年12月に「空港管理のあり方に関する検討会」が設置され、今年7月29日には報告書の取りまとめが行われた。この報告書の中では、「真に魅力ある空港の実現」と「国民負担の軽減」という2つの方向性と、「航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進」、「民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現」「空港経営に関する意見の公募と地域の視点の取り組み」「プロセス推進のための民間の専門的知識・経験の活用」という4つの基本原則が示された。これを踏まえて、来年夏頃には空港経営改革の実行方針が策定され、今後、国管理空港について、経営一体化と民営化が推し進められていくことになる。

そんな中で、先日、国交省が空港民営化の関連法案を来年の通常国会に提出する方針を固めたとの報道がなされた。この中で、国交省は地方管理空港についても、法案の対象に含める方針ということで、旭川空港についても具体的にその名前が挙げられていた。

経営の一体化と民営化は世界的な流れであり、多額の赤字を抱える地方管理空港についても、その運営管理に対する見直しが、いよいよ本格的に推し進められることとなる。

そこで、まず、旭川空港の収支状況とその運営管理方法について、確認させて頂きたい。

(土木部長)

現在、旭川空港の収支については、国土交通省が示す空港収支の作成方法のうちで、地方管理空港の収支を最も良く表すと考えられる2種類のパターンを作成し公表しています。

第1のパターンは、空港整備事業に係る経費を計上したもの、第2のパターンは、空港整備事業に係る経費を計上しないことで、空港の維持管理に係る経費のみにより空港収支を計算したものであります。

平成22年度の旭川空港の収支は、第1のパターンでは3億8,500万円、第2

のパターンでは1億5,600万円の赤字となっております。

また、運営管理方法について、本市では、平成17年度に「旭川市財政健全化プラン」を策定し、市有施設等の維持管理費の削減を図ることといたしました。

旭川空港の維持管理につきましても、民間業者に委託可能な業務を整理し、国土交通省との協議を重ねた結果、従来、旭川市が行っていた業務のうち、滑走路チェックや航空灯火チェックなどの業務を、新たに民間業者委託することが認められました。

このことから、従来から個別に発注していた約50本におよぶ業務にこれらの新たな業務を加えた「総合維持管理業務委託」として、平成19年度から5年間の複数年契約を締結することといたしました。さらに、空港駐車場の運営管理についても併せて実施することにより、空港と駐車場の維持管理業務の効率化を図っております。

平成19年度から、行財政改革の中で、維持管理経費削減の観点から、総合的民間委託方式により運営管理が行われているとのことであり、結果としてみると、完全な上下一体化とまでは行かないものの、やや先行した動きをしていたということで、その部分については、評価をさせて頂くものである。

そんな中で、今、空港整備費を含むパターンと含まないパターンの2種類により収支額が示された。空港整備費は、国の空港整備勘定で賄われていることから、国交省の方では、これを含む収支と含まない収支を開示するよう要請しているものと承知をしているが、この空港整備勘定については、昨年の事業仕分けにおいて、廃止と判断されたところである。

空港整備費まで含めると4億円近い収支不足を生じている現状において、空港整備勘定が本当に廃止されてしまうと、地方管理空港の安定的な運営は非常に難しい状況に追い込まれてしまうのではないかと考える。

道では、これらの国の動きを受けて、道内空港のあるべき姿を検討するため「空港運営に関する有識者検討懇談会」を立ち上げたとのことである。

先月開催された第2回懇談会では、関係者ヒアリングが行われ、旭川市からも担当者が出席し、旭川空港の現状について説明を行ったとのことである。

旭川市では、このような国や道の動きを受けて、どのような現状認識と問題意識をもっているのか、見解を伺う。

(土木部長)

地方空港の今後の運営に対する国の具体的な考え方や対策が不透明な状況であり

ますが、航空系事業と非航空系事業の経営一体化、あるいは空港の民営化に向けた基本的な考え方については、安定的で持続可能な空港運営ができるということであれば、反対する理由はなく、むしろ、国の報告書にもありますような、「空港の魅力向上」や「市民の負担軽減」という意味からも、有効な手法の一つであると考えております。

しかしながら、その実現に向けては、旭川空港も含め各地域の事情がそれぞれに異なっておりますので、個別具体的な検討が必要でありますし、採算性や空港整備の財源をどう確保していくのかも、大きな課題であります。

また、公共交通インフラとしての空港が有する高い公益性、公共性や、航空機の安全運航、大規模災害時に空港が果たす役割なども十分考慮しなければならないものと考えております。

いずれにしましても、今後も旭川空港が安定的運営され、持続的に発展していくことが大前提になりますので、そうした方向性を重視しながら国や道からの情報収集に努め、将来的な空港運営のあり方の検討を進めてまいります。

確かに、経営の一体化と民営化は、世界的な流れでもあるし、空港の魅力向上や市民の負担軽減という観点からも有効な手段であることは理解している。

しかしながら、道内において黒字収支となっているのは新千歳空港のみという現状において、空港整備勘定も廃止され、地方空港が各々単独で民営化されたとしても、魅力向上・負担軽減の前に破綻してしまうのではないかとすることを危惧する。

道内空港の一括民間委譲の議論もあるが、いずれにしても、公益・公共性が高い交通インフラとしての空港が果たす役割は、非常に大きいものがあり、その安定的な運営が必要不可欠である。

経営の上下一体化と民営化、そして空港整備勘定の廃止と、引き続き国の動向を注視しながら検討を進めていかなければいけない課題ではあるが、今回の空港の運営管理に対する見直しは、旭川空港だけが直面している課題ではないので、引き続き、道も含め道内各地方空港とも危機感を共有しながら、連携をとって対応していただきたい。