

北海道内複数空港一括民間委託について ～ とかち帯広空港 ～

とかち帯広空港の概要

- 1 空港の諸元
- 2 利用状況
- 3 空港施設

空港経営改革の取組

- 4 とかち帯広空港の経営改革
- 5 北海道内複数空港一括民間委託の基本的考え
- 6 民間委託に関する国への確認・要望事項



平成29年3月29日

帯広市長 米沢 則寿

1 空港の諸元

(平成29年3月現在)

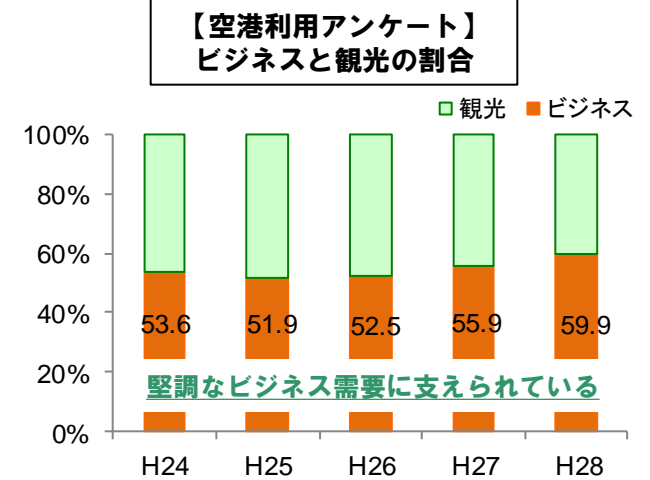
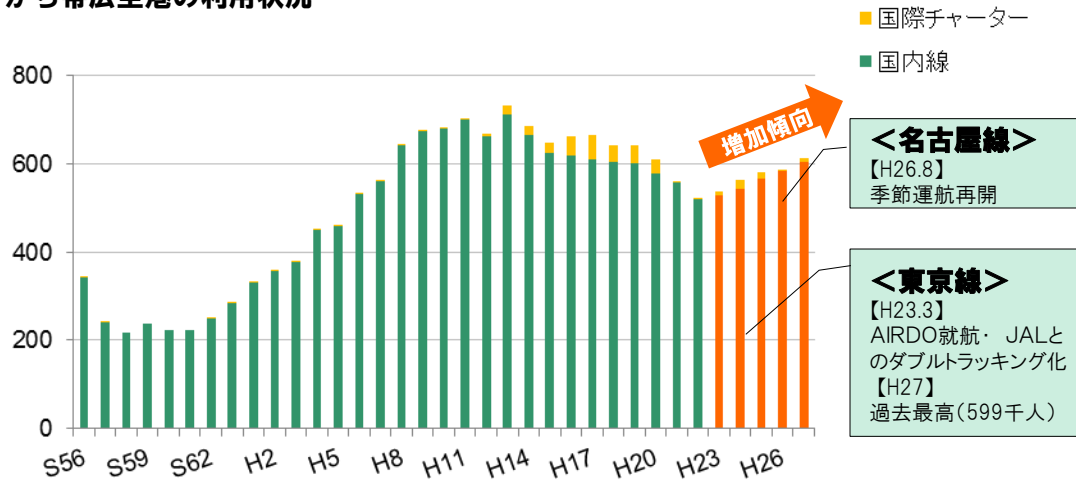
空港の種類	特定地方管理空港 (設置者:国土交通大臣、管理者:帯広市)
運用時間	8:00~21:00(13時間)
滑走路	長さ:2,500m、幅:45m、強度LA-1(単車輪荷重43t)
駐機スポット	大型ジェット機用 2箇所 小型ジェット機用 2箇所 小型機用 5箇所 ※小型ジェット用スポットと兼用
旅客ターミナル	鉄筋コンクリート造・一部鉄骨造 3階・地下1階建 延床面積 10,422㎡(平成29年3月24日増築部供用開始) 搭乗橋 2基(平成29年度~1基増設予定) ターンテーブル 2基
貨物ターミナル	第1貨物ビル:鉄骨造 平屋建、延床面積 551㎡ 第2貨物ビル:鉄骨造 平屋建、延床面積 421㎡
駐車場	常設駐車場771台、臨時駐車場160台、計931台(無料)

- 昭和56年 3月 ○ 新帯広空港供用開始(滑走路2,000m)
- 11月 ○ 航空大学校帯広分校が移転
- 昭和57年12月 ○ 平行誘導路 供用開始
- 昭和60年11月 ○ 滑走路2,500mに延長
- 平成 4年 4月 ○ ターミナルビル増築
- 平成 9年10月 ○ ターミナルビル増築
- 平成15年12月 ○ 滑走路強度アップ
- 平成20年 4月 ○ 北海道警察航空隊帯広分遣隊専用施設 設置
- 平成29年 3月 ○ ターミナルビル拡充



2 利用状況

1. とかち帯広空港の利用状況



2. 道内他空港との利用状況の比較

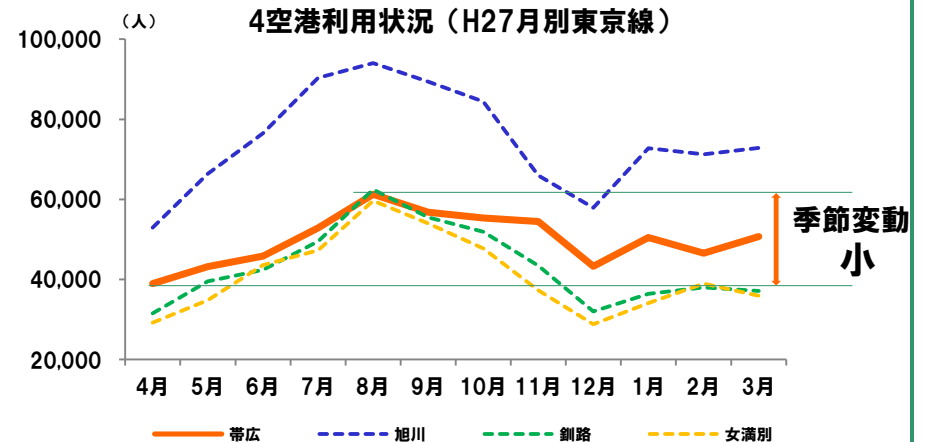
▼平成27年度 4空港利用状況

	帯広	釧路	女満別	旭川
定期便旅客数	604,985	685,232	764,399	973,749
東京線旅客数	599,758	519,698	491,311	894,852
就航率	99.0	97.2	97.6	99.6
東京線便数	7往復14便	6往復12便	5往復10便	7往復14便
東京線機材 (H27.12主な 使用機材)	B737: 5往復10便 B767: 2往復4便	B737: 6往復12便 B767: 0往復0便	B737: 5往復10便 B767: 0往復0便	B737: 3往復6便 B767: 4往復8便

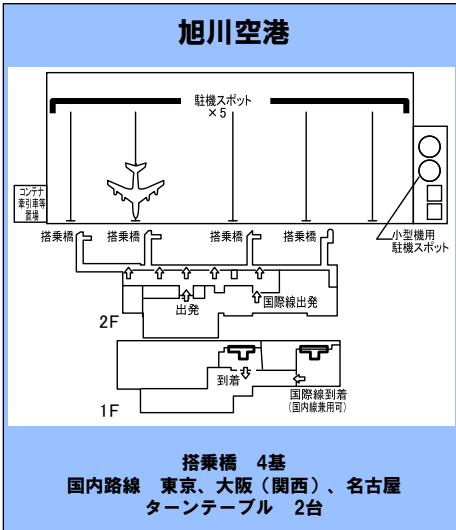
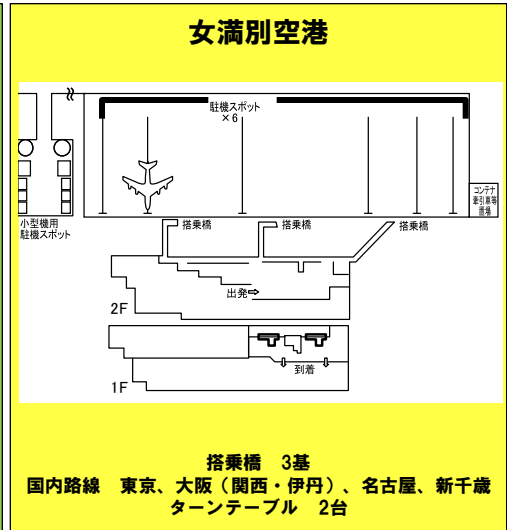
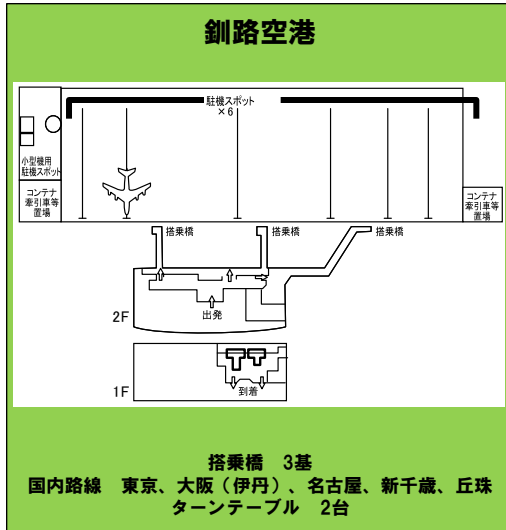
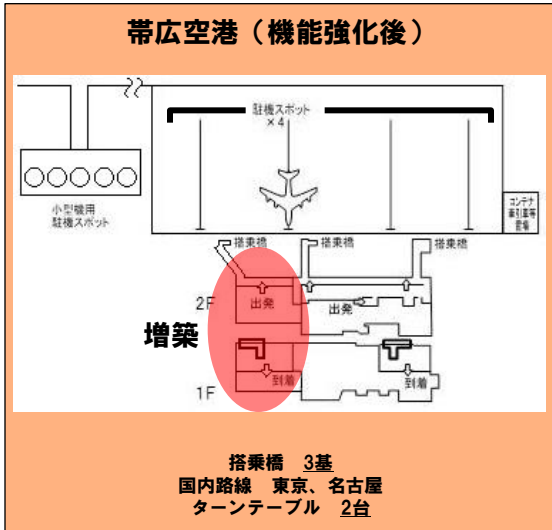
東京線では、釧路・女満別を上回る。

<帯広空港の利用者>

- ▶ 帯広は、季節による利用者数の変動が小さい。
- ▶ 農業を基幹産業とする堅調なビジネス需要に支えられている。



3 空港施設



特定地方管理空港
(設置者:国土交通大臣、管理者:帯広市長)

国管理空港
(設置者:国土交通大臣、管理者:国土交通大臣)

地方管理空港
(設置者:北海道知事、管理者:北海道知事)

特定地方管理空港
(設置者:国土交通大臣、管理者:旭川市長)

滑走路

長さ: 2,500m、幅: 45m

長さ: 2,500m、幅: 45m

長さ: 2,500m、幅: 45m

長さ: 2,500m、幅: 60m

駐機スポット（ジェット機用）

大型 3箇所
小型 1箇所 (下線部: 機能強化)

大型 2箇所
中型 2箇所
小型 2箇所

大型 3箇所
中型 2箇所
小型 1箇所

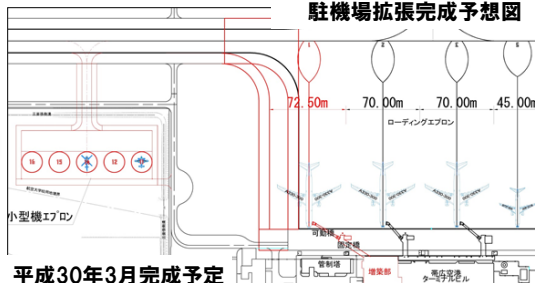
大型 3箇所
中型 1箇所
小型 1箇所

とかち帯広空港ターミナルビル完成予想図



平成29年3月完成

駐機場拡張完成予想図



平成30年3月完成予定

期待される効果

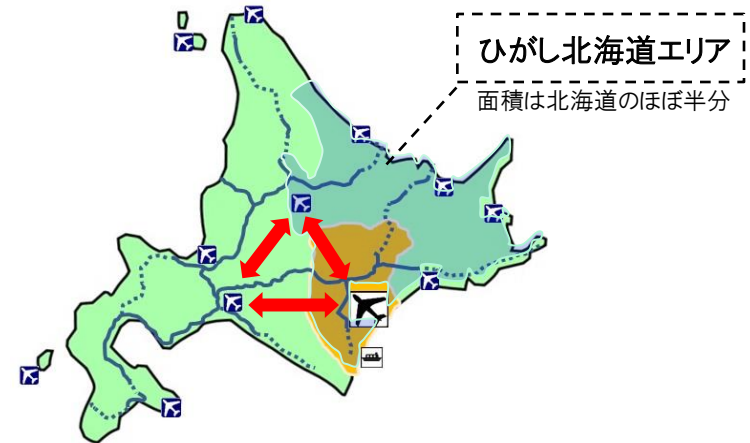
国際線をはじめ
受入れ環境の
整備

地域の
活性化

4 とち帯広空港の経営改革

とち帯広空港の特徴・地域資源

- ✓**地理的な優位性**
 - ・新千歳空港との近接性 ⇒ 高速道路経由で約180km
 - ・高い晴天率 ⇒ 日照時間年間2,000時間超・就航率99%
- ✓**ひがし北海道の空の玄関口**
 - ・ひがし北海道広域観光周遊ルート
 - ・ひがし北海道の100万人を支える主要空港の一翼
- ✓**日本有数の食料生産力**
 - ・十勝管内農協取扱高⇒ 3,233億円(H27年度)
 - ・食料自給率1,249%(年間432万人分)
- ✓**高速道路の拡充により、陸路・海路・空路の結節点へ**



地域資源を生かした、空港経営改革 ～ 空港・地域の将来価値の極大化

新たな空港価値の創造

路線ネットワークの拡充

- 東京線の増便や機材大型化 □関西・中京圏をはじめ、国内線の充実
- 国際線の受入れ拡大 □複数空港を組み合わせた戦略的路線誘致
- LCC等の航空需要への対応

空港施設の利便性向上・機能強化

- ターミナルビルの拡充・搭乗橋の増設・エプロンの拡張(H29)
- グラハン・CIQの体制強化 □ターミナルビルの利便機能強化

国内・海外の航空需要の拡大

- 観光地としての魅力向上
- 道内空港及び陸上交通機関との連携による道内周遊観光の促進

地域価値の向上

フードバレーとたちの推進 FOOD VALLEY TOKACHI

- 北海道フードコンプレックス国際戦略総合特区の推進
- 食の研究開発拠点の拡充や産業振興によるビジネス利用の増加
- 食料基地としての移出・輸出拠点 ⇒ エアカーゴの集積地を目指して
- 食や農を生かした観光、DMOによるアウトドアなど体験型観光の充実
- 環境モデル都市・バイオマス産業都市・2017イノベーションネットアワード

二次交通アクセスの充実

- 高速道路網の拡充 ⇒ 交通結節点として農畜産物等の集散
- レンタカーやバスなどの充実 □広域観光周遊ルートの形成・活用

道東地域と道央地域の結節点、交通の要衝を担う中核空港をめざして

～北海道の経済と人の交流を支える航空ネットワークの実現

5 北海道内複数空港一括民間委託の基本的考え（覚悟）

「7 空港一体運営」

民の力を最大活用し、全体を底上げする以外の道はない。

（参考）7 空港

国管理空港	新千歳・函館・釧路・稚内
道管理空港	女満別
市管理空港 【特定地方管理空港】	旭川・帯広

国以外の管理者が管理する空港のうち、国際線の就航に耐えられる2,500m以上の長さの滑走路を有する空港は、**旭川・帯広・女満別**の3空港のみ

国による規制緩和で利用者数が激増する新千歳空港に対し、代替空港としての役割を果たせるのは、**新千歳空港に最も近い旭川空港と帯広空港。**

道東における有力な観光資源である知床に近接し、オホーツクエリアの入口機能を提供できるのが**女満別空港。**



この覚悟を、国・北海道・旭川市・帯広市の4管理者が共有し、完全なる連帯責任で本プロジェクトを完遂する。

6 北海道内複数空港一括民間委託に関する国への確認・要望事項 ①

1 事業スキームについて（確認）

- ① 地方公共団体が管理者となる3空港について、混合型の仕組みとすることを前提条件とするか。
- ② 【1.-①で混合型である場合】
基本施設に対する国庫負担や起債措置等がイコールフットィングとなるか。
- ③ 【1.-①で混合型である場合】混合型となる期間の想定。

2 優先交渉権者の選定について

- ① 事業への応募者が提出する提案書に対して設定される選定基準と、提案書を評価する審査委員会は、7空港全体で一本化し、国において設定・設置してほしい。
- ② 【2.-①で示した一本化に対応し、】
優先交渉権者の選定作業及びその準備にあたって、全ての事項において全管理者を支援する、統一・一本化されたアドバイザーを、国と地方公共団体で協力して選任させてほしい。
- ③ 審査委員会には、地元から前例と同程度の審査委員が入れるようにしてほしい。
- ④ 【1.-①で混合型である場合】選定プロセスを通じ、民間事業者の創意工夫やシナジー効果を地方公共団体の負担軽減に取り込める仕組みを整理してほしい。
- ⑤ 地方公共団体の関係する実施方針等（選定基準含む）の内容の作成は共同で行わせてほしい。

6 北海道内複数空港一括民間委託に関する国への確認・要望事項 ②

3. 運営開始日以降の規律確保について

- ① 【2.-①で示した提案書の一本化に対応し、】
地方管理空港に関する契約等に対し、明白かつ重大な違反があり、催告期間を置いても改善されない等の S P C事由によって地方管理空港の契約が解除される場合には、国管理空港の契約も解除する仕組みとしてほしい。
- ② 【3.-①に関連し、】
違反行為の認定について全管理者の合意が形成できない場合の客観的な裁定の仕組みを組み込んでほしい。
- ③ 【3.-①や②の確保を前提に、】 契約を共有する全ての管理者の運営権者への出資を禁止し、契約違反行為の改善や契約解除の検討等において管理者と株主の立場が交錯して利益相反が生じない仕組みとしてほしい。

4. 特定地方管理空港特有の問題について

- ① 特定地方管理空港においても、安定した事業承継のため、一定期間は市職員の運営権者への出向が必要と考えられるが、P F I法に基づく職員派遣が特定地方管理空港で不可能なことを鑑み、法律の改正か運用による解決を図ってほしい。
- ② 【4.-①のほか、】活用された前例のない「特定地方管理空港運営者指定」制度について、法律を所管する国として、地方公共団体の必要とする解釈等（※）を速やかに出してほしい。

※「運営権の設定」ではないため、P F I法に根拠を求めることのできない事項等。（例）行政財産の無償貸付や特定事業の選定・審査の根拠等

5. 今後の進め方について

- ① これまでに示した事項の解決も含めた今後の準備について、全管理者の意思決定レベルでの会合の設定と、決定事項の相互確認可能な仕組みを導入してほしい。
- ② P F I法および民活空港運営法附則等に基づき、地方公共団体において必要となる手続（議決等）に配慮したスケジュールとしてほしい。