

31 空港の経営改革等について

空港の経営改革を推進するにあたっては、地方空港の実態に配慮し、真に地域の活性化に資する制度設計を講じるとともに、今回のスキームを活用できない地方空港については、国において、これまでと同等の管理運営を行うこと。

また、地方空港の振興策として、訪日誘客支援空港を対象とした航空会社への運航経費支援の再開と、引き続き着陸料等の引下げを実施すること。

【背景理由等】

民間の能力を活用し効率的な空港運営を図る、いわゆる空港の経営改革を進めるための法律、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」が平成25年7月に施行され、同法に基づく基本方針が同年11月に告示されたところです。

この基本方針では、「空港運営の民間委託は、空港毎の地域協議会の意見を聴いた上で進める」といった項目が掲げられるなど、地方空港の現状を一定考慮されたものと理解しておりますが、これまでに示されているスキームでは、経営が成り立つ将来像が描けない地方空港も多く存在すると思慮されることから、本法律に基づく、空港経営改革の今後の動向について注視するところです。

また、観光立国推進基本計画においては、『地方イン・地方アウト』のインバウンド再生による地方活性化や訪日外国人旅行者の受入拡大のため、地方空港の着陸料軽減等の取組により、早期の国際線再開・路線定着等を図る」こととされております。

しかし、地方空港における国際線の新規就航・運航再開等の後押しとして重要な、「訪日誘客支援空港」を対象とした航空会社への着陸料の割引・補助制度、チェックインカウンター等設置・使用料や地上支援業務等に係る経費支援策、については、令和5年度で打ち切られております。また、国内線の運航への支援として、国管理空港の空港使用料等の軽減が措置されておりますが、国管理空港における、コンセッション空港に対しても、非コンセッション空港と同様の着陸料減免に要する経費への支援が必要です。また、地方空港における国際線の新規就航・増便や運航再開後の安定運航を促進するためには、既存路線も含めた支援継続が不可欠です。

羽田空港の着陸料については、出発空港に応じて割引率が設定されていますが、新幹線ネットワークから取り残され、首都圏との流動において航空分担率が高い四国の地域特性は考慮されておらず、航空運賃高止まりの一因となっています。

【具体的な提言事項】

（１）地方空港の実態に配慮した制度設計

空港の経営改革にあたり、地方空港の実態に配慮し、真に地域の活性化に資する制度設計を講じること。

また、民間事業者への運営委託のスキームを活用できない地方空港については、国の責任において、これまでと同等の管理運営を行うこと。

（２）訪日誘客支援空港を対象とした航空会社への運航経費支援の再開

国際線の新規就航・運航再開に係る着陸料、事務所・チェックインカウンター等の使用料、グランドハンドリング経費など、運航に必要な経費に対する航空会社への支援について、十分な予算確保の上、再開するとともに、国管理空港における、非コンセッション空港とコンセッション空港に対する補助を同等の内容とすること。

（３）定期路線及び国際チャーター便の着陸料の引下げ

既存の軽減措置である定期路線及び国際チャーター便の着陸料引下げを継続して実施するとともに、特に新幹線ネットワークから取り残され、航空輸送の依存度が高い四国の４空港発の羽田路線の着陸料の割引率を大幅に拡充すること。

また、地方路線を支えるネットワークの維持・活性化のための支援を行うにあたっては、国管理空港における、コンセッション空港に対しても、非コンセッション空港と同様な着陸料減免に要する経費への支援を行うこと。