

松本空港ターミナルビルの検討結果(中間報告)

審議における論点	委員会としての審議概要(判断根拠と審議結果)
今後の当該組織のあり方 (本委員会としての総括)	<p>当該組織の存在意義は、「長野県(民)にとって、松本空港そのものが必要か」にまで遡る。災害発生や緊急・救命の活動拠点としても「必要」ということであれば、現状では、1)改革プランに沿って経営改革が実施されており、一定程度の経営努力が見られること、2)民間等への譲渡先もないこと、3)賃料を値上げしたり、就航先を増やしたりということは現実的に困難であること... などの実情を見ると、「現状維持」で県が必要な経費を入れていくことが妥当だろう。</p> <p>具体的に考えるならば、まず、ターミナルビルは空港運営に欠かせない施設であるため、ターミナルビル(株)が、空港ターミナルビルを運営・管理することが適切である。ただし、「ターミナルビルは賃貸業である」という性格上、新たな事業展開はかなり難しく、その収益の改善には、空港利用者の増加とともに利用者が「お金を使いたくなる」という魅力ある物件や機能を導入するしか方法がない。</p> <p>しかし、現状では、長野県民の空港への愛着は強いものの、利用者としての経費的あるいは時間的メリットがないため、利用者の増加自体が図れないという悪循環から抜け出せていない。この悪循環を打開するためには、卵と鶏の議論となるが、「利用者を増やす」しかない。そのためには、<u>1)観光の施策・事業と一緒に「旅行事業者を絡めた往復の旅行事業を打つ、2)アジアからの観光客誘致を狙い、国際空港化を目指して、チャーター便を増加させる、3)長野県で一台飛行機をリースして観光プログラムに併せて運航する、4)利用者増加が見込めない場合は、定期便の運航を止めて、ヘリポートのみの運航に切り替える...</u> などの新たな取り組みを進め、成果を出していくしかない。</p> <p>今年度(夏～秋にかけて)、新たに空港の利用促進を図る観光等の施策・事業(観光客誘致策、冬季利用向上策、全国での乗り継ぎ利用促進、松本空港へのアクセス改善策など)が様々に打ち出されており、それらが利益向上につながるか否かで、本委員会の判断も変わってくる。取り組み別の集客数や収益の状況を早期に把握しなければならない。</p> <p>将来的には、空港とターミナルビルとを一体的に運営・管理することのメリット&デメリットを明らかにし、法改正の動向を視野に入れた検討を始めることも必要である。いずれにしても、現状では利用促進の実効性ある施策・事業を打ち続けるしかないため、国際化等の機能充実を考えるならば新たな県の負担(投資)は避けられず、早期に空港の利用促進策や国際化の可能性、他県との提携策(ソフト面)などのあらゆるプロジェクト化の検討に踏み出すことを勧めたい。</p>
公社の役割 / 役割分担のあり方	<p>(1)社会・経済状況など政策的にみた公社の業務内容の妥当性</p> <p>松本空港は、県内と遠隔地とを結ぶ交通ターミナルとして機能しており、現在はF D Aにより札幌と福岡に毎日一往復の定期便が運航されている。平成 23 年度の運航実績は、国内チャーター便が 52 便、国際チャーター便が 8 便である。他に、小型機の着陸が 1,186 回あった。また、災害発生や緊急・救命の活動拠点としての機能は高く、平成 23 年度の消防防災ヘリコプターの緊急運航は 93 件、県警航空隊ヘリコプターの救助・捜査活動および調査での出動件数は 471 件と数多い。その他にも、緊急の患者措置や、医師を伴う患者の搬送(ドクターヘリ)の格納基地にも位置づけられ、山岳地である長野県には、「県民の命を守る」重要な拠点であるといえる。</p> <p>今年度(夏～秋にかけて)、新たに空港の利用促進を図る観光等の施策・事業が様々に打ち出されており、それが利益向上につながるかで、本委員会の判断も変わってくる。取り組み別の集客数や収益の状況を早期に把握しなければならない。</p>
経営上からみた再評価	<p>(2)他組織との競争性の有無</p> <p>長野県などの行政の所有の株式を民間譲渡することで、当該組織を民営化することは方法的には可能であるが、現実的には実現可能性が低い(=現状では、経営に関わりたいという民間企業の出現は期待できない)。</p> <p>空港とターミナルビルの一体管理については、法改正の動向等を踏まえ、今後検討していくべき課題である。</p>
経営上からみた再評価	<p>(3)他機関(機能)に移管した場合の効果と課題</p> <p>民間企業に長野県が所有する株式を売却するにも、収支状況を改善し、利益が出る構造とすることが先決である。</p>
経営上からみた再評価	<p>(4)経営資源量や配分の適切性</p> <p>現預金が 1 億 2000 万円あり、施設修繕費として活用できる。</p> <p>空港の国際化を目指すとなれば、さらなる県の投資(負担)が必要となる。</p>
経営上からみた再評価	<p>(5)経常利益等からみた組織経営の適切性</p> <p>平成 27 年度までの減価償却は年間約 300 万円である。本委員会では、単年度収支の黒字化を目指した中期経営プランの実行は可能であるとの意見と、総花的で実効性がないとの意見に分かれた。</p> <p>基本的に、これ以上の経営合理化はかなり難しく、今後、単年度収支の黒字化は見込まれるが、将来における新規の大規模投資への対応も必要となってくるだろう。</p>
(6)その他の着眼点	<p>まずは、「空港に愛着を持ちましょう」といったイベントは止め、利益向上を図るビジネス事業を考えていかなければいけない。</p> <p>利用促進のためには、打つべき施策・事業についても重点的&選択的に絞る必要がある。</p> <p>他県も同様の地方空港の問題を抱えており、地方空港と連携したプログラムの開発も検討の余地がある。F D A が他県と連携できる場づくりも考えられる。</p> <p>地域の旅館などと、空港利用者の受け皿となる観光事業の検討を開始する。</p>
(7)包括外部監査人の指摘事項	<p>JAL撤退後、F D A が就航したものの、ビル賃借面積の縮小に伴い、賃料収入が大幅に減少した。今後の経営改善に向けた取組が早急に必要であり、固定資産の減損など、県所有株式の民間売却を目指して経営努力を行う。県の空港業務とターミナルビルの一体的な運営などについても、今後検討していく必要がある。改革基本方針の見直しを含めた検討が必要である。</p>