

平成30年秋田県告示第244号で告示された外部監査契約について、外部監査人から監査の結果に関する報告の提出があったので、地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の38第3項の規定により、次のとおり公表する。

平成31年4月9日

秋田県監査委員	柴	田	正	敏
秋田県監査委員	渡	部	英	治
秋田県監査委員	高	橋	洋	樹
秋田県監査委員	川	村	和	夫

※以下別紙報告書のとおり

平成 30 年度
包括外部監査結果報告書

テーマ 秋田空港及び大館能代空港の
管理運営及び利活用について

平成 31 年 3 月
秋田県包括外部監査人
公認会計士 村松 啓輔

目次

第1 包括外部監査の概要	1
1 外部監査の種類	1
(1) 外部監査の種類	1
(2) 選定した特定の事件（監査テーマ）	1
(3) 外部監査対象年度	1
(4) 監査実施期間	1
2 監査対象部局	1
3 事件を選定した理由	1
4 包括外部監査人及び補助者	2
5 外部監査の方法	2
(1) 主な監査の着眼点	2
(2) 主な監査手続	2
(3) 指摘事項及び意見	3
6 利害関係	3
7 報告書数値について	3
第2 空港事業の概要	4
1 秋田県内における空港	4
(1) 県内空港の概要	4
(2) 秋田空港	6
(3) 大館能代空港	31
2 県内空港の管理運営及び利活用に関する組織	48
第3 県の空港事業における施策	49
1 第2期ふるさと秋田元気創造プラン	49
(1) 概要	49
(2) 交通ネットワークの利便性向上と地域交通の確保	50
(3) 空港事業に関連する目標指標と直近の達成状況	52
2 第2期ふるさと秋田元気創造プランと個別事業の関連	54
3 第3期ふるさと秋田元気創造プランにおける空港に関する取組	56
第4 県の空港事業における基本的な取組	58
1 基本的な取組	58
(1) 概要	58
2 現状分析	63
(1) 概要	63
(2) 青森空港に関する考察	65
(3) 山形空港	70

(4) SWOT 分析.....	74
(5) 意見	76
第 5 個別事業の状況.....	78
1 国内航空路線の維持・拡充.....	78
(1) 県外における空港の PR による誘客の拡大及び秋田の認知度向上	78
(2) 空港と目的地を結ぶ二次アクセスの利便性の向上と情報発信	80
(3) 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進	85
2 韓国国際航空路線の維持	97
(1) 学校、民間団体に対する支援.....	97
(2) 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進	104
(3) 韓国をはじめとする海外からの誘客促進による利用者の拡大	105
3 空港施設の管理運営及び利活用.....	116
(1) 空港管理・整備に関する個別事業	116
(2) 駐車場.....	130

第1 包括外部監査の概要

1 外部監査の種類

(1) 外部監査の種類

地方自治法第252条の37に基づく包括外部監査

(2) 選定した特定の事件（監査テーマ）

秋田空港及び大館能代空港の管理運営及び利活用について

(3) 外部監査対象年度

原則として平成29年度を対象とした。ただし、必要に応じて過年度及び平成30年度についても対象とした。

(4) 監査実施期間

平成30年7月から平成31年3月までである。

2 監査対象部局

秋田県観光文化スポーツ部観光振興課及び交通政策課、建設部港湾空港課、秋田空港ターミナルビル株式会社、大館能代空港ターミナルビル株式会社

3 事件を選定した理由

秋田県には、特定地方管理空港である秋田空港と、地方管理空港である大館能代空港が所在し、いずれも秋田県が管理者となっている。平成29年度の空港利用者数¹は、秋田空港が1,326千人と前年度より90千人増加、大館能代空港が143千人と前年度より7千人増加している。

秋田県は、平成30年度からの4年間における新たな県政運営指針として、「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」を策定し、4年間で創造する「4つの元気」の一つに「交流人口の拡大と交通基盤の充実」を掲げている。「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」では具体的な施策として、空の玄関口を生かした国内外との流動の促進に向けて、国内航空ネットワークの機能強化及び海外との航空ネットワークの構築に取り組むことを掲げており、秋田空港と大館能代空港の重要性が益々高まることになる。

以上から、秋田県の両空港の管理運営及び利活用について検討することは重要であり、また、過去に秋田県の包括外部監査において事件（テーマ）としていないことから、平成30年度の包括外部監査の事件（テーマ）として有意義であると判断し選択した。

¹ 空港利用者数は、国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調書」の「乗降客数」を記載している。本報告書において、空港利用者数や旅客数に言及する場合、同資料の数値を記載している。

4 包括外部監査人及び補助者

包括外部監査人	公認会計士	村松 啓輔
補助者	公認会計士	田中 慎二
〃	公認会計士	越田 圭
〃	公認会計士	久保田 和夏
〃	公認会計士	古山 裕基
〃	公認会計士 試験合格者	松嶋 惇司

5 外部監査の方法

(1) 主な監査の着眼点

秋田空港及び大館能代空港の管理運営及び利活用について、規則等への準拠性、事業の有効性、経済性及び効率性などの観点から監査を行うこととし、具体的な視点を次のとおり定めた。

- ①秋田空港及び大館能代空港に関する事業について、元気創造プランなどにに基づき、明確な目標を設定し、事業評価や改善が必要に応じてなされているか。
- ②秋田空港及び大館能代空港に関する契約事務が適切になされているか。
- ③秋田空港及び大館能代空港における施設の管理運営及び利活用が適切になされているか。
- ④第三セクターなど関連団体の管理運営が適切になされているか。

(2) 主な監査手続

空港事業に関する諸資料の閲覧、所管部署に対する質問、空港施設等の現場視察を中心として、監査を実施した。なお、監査手続の詳細は、「第5 個別事業の状況」以降において記載する。

(3) 指摘事項及び意見

当報告書において、指摘事項と意見は次のように区別した。

指摘事項	財務に関する事務の執行等において、適当でない事務処理があったと判断された事項（法規等準拠性）に該当するものである。これらは、県として速やかに措置する必要があると判断した内容である。
意見	法規等準拠性の問題は認められないものの、最小の経費で最大の効果を上げる努力の面で検討が望まれる事項や組織及び業務運営の合理化の観点から改善が望まれる事項など（経済性、効率性及び有効性に関する事項）に該当するものである。

6 利害関係

包括外部監査人の対象としたテーマについて、包括外部監査人及び補助者は、地方自治法第 252 条の 29 に定める利害関係はない。

7 報告書数値について

当報告書に記載する表の合計又は差額は、単位未満の端数処理により、総数と内訳の合計又は差額が一致しない場合がある。

第2 空港事業の概要

1 秋田県内における空港

(1) 県内空港の概要

① 空港概要

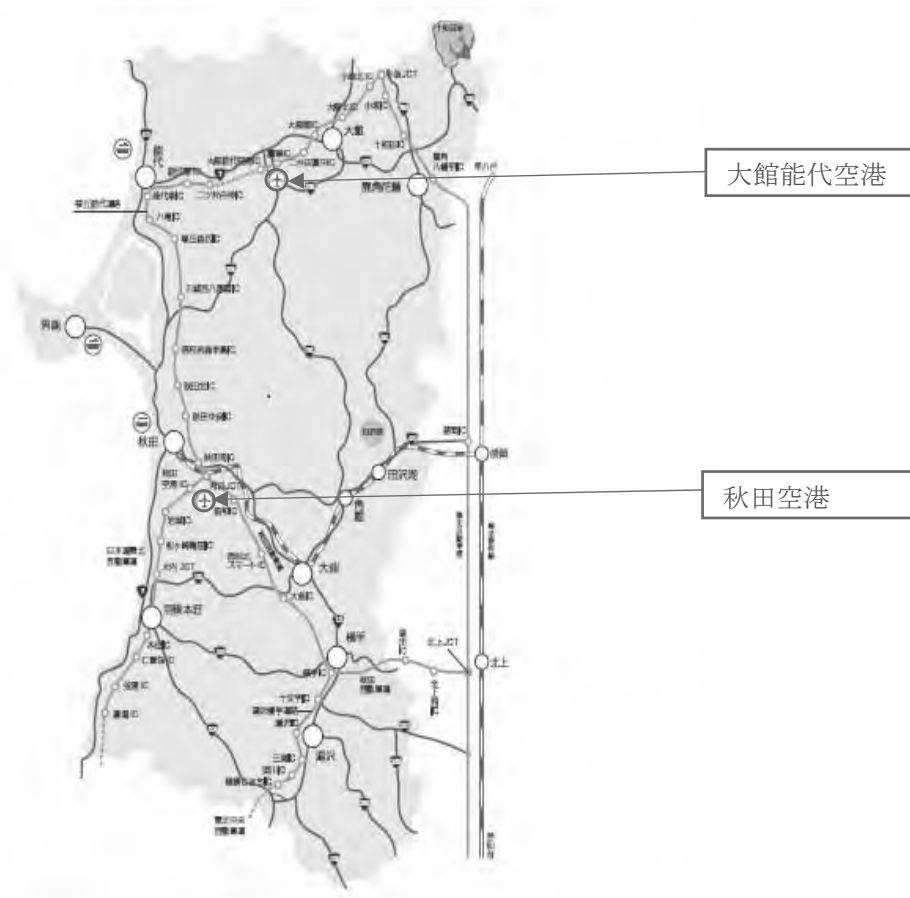
秋田県内には、秋田空港と大館能代空港の2空港が設置されており、いずれも秋田県が管理している。

秋田空港は、秋田県の中西部に位置する特定地方管理空港であり、国内4都市（羽田、伊丹、中部国際、新千歳）への定期便（平成30年11月末現在、1日42便）と国内外へのチャーター便を運航している。旅客数は、国内便と国際便合わせて平成29年度において1,326千人である。

大館能代空港は、秋田県の北部に位置する地方管理空港であり、羽田空港への定期便（平成30年11月末現在、1日4便）と国内へのチャーター便を運航している。旅客数は、平成29年度において143千人である。

② 県内空港の立地図

表 2-1-1 県内空港の立地図



(出典：県提供の図表に基づき監査人が作成)

③ 県内空港の分類

空港は、拠点空港（会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港）、地方管理空港、共用空港、その他の空港に分類される。

このうち秋田空港は特定地方管理空港、大館能代空港は地方管理空港に分類され、それぞれの特徴は以下のとおりである。

表 2-1-2 県内空港の分類

空港名	秋田空港	大館能代空港
空港の分類	特定地方管理空港	地方管理空港
根拠法令等	空港整備法及び航空法の一部を改正する法律附則第3条第1項に規定する空港	空港法第5条第1項に規定する国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港
設置者	国土交通大臣	秋田県
管理者	秋田県	秋田県
費用負担	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設時 秋田県（国補助あり） ・ 維持管理時 空港整備 国 55%、秋田県 45% 維持管理 秋田県 100% 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設時 秋田県（国補助あり） ・ 維持管理時 空港整備 国 50%、秋田県 50% 維持管理 秋田県 100%
同類の空港	旭川、帯広、山形、山口宇部	青森、花巻、庄内、福島等

（出典：国土交通省ウェブサイト及び県の提出資料に基づき監査人が作成）

(2) 秋田空港

① 空港概要

表 2-1-3 空港概要（平成 30 年 3 月末現在）

種別	特定地方管理空港
所在地	秋田県秋田市
設置者	国土交通大臣
管理者	秋田県知事
供用開始日	昭和 56 年
総面積	159ha
滑走路（長さ×幅）	2,500m×60m
エプロン（バース数）	大型ジェット用 3、小型ジェット用 2
駐車場	2,272 台
運用時間	7:00～22:00（15 時間）
アクセス	JR 秋田駅までバスで 35 分

利用実績（平成 29 年度）

路線数	国内定期便	4	
	国際定期便 ²	0	
便数	国内定期便（日）	42 便（21 往復）	
	国際定期便（週）	0	
着陸回数（回）	国内便	9,093	
	国際便	68	
	合計	9,161	
旅客数 （千人）	国内便	乗客	651
		降客	656
		合計	1,308
	国際便	乗客	9
		降客	9
		合計	18
合計		1,326	
貨物取扱量 （トン）	国内便	1,429	
	国際便	0	
	合計	1,429	

（出典：秋田空港概要及び空港管理状況調書に基づき監査人が作成）

² 国際定期便は、平成 27 年 12 月以降運休となっている。

② 沿革

秋田空港の沿革は以下のとおりである。

表 2-1-4 沿革

時期	事項
昭和 56 年 6 月	供用開始 運用時間 8:00～19:30 (11.5 時間) 就航路線:東京 (羽田) 便、札幌 (新千歳) 便及び大阪 (伊丹) 便
昭和 57 年 7 月	名古屋 (小牧) 便が就航
昭和 60 年 8 月	函館便が就航
昭和 63 年 7 月	運用時間の変更 7:30～20:30 (13 時間)
平成 5 年 7 月	国際線ターミナルビルが完成
平成 11 年 11 月	既存駐車場の拡張
平成 12 年 5 月	秋田駅東口から秋田空港間直通のリムジンバス運行開始
平成 12 年 7 月	運用時間の変更 7:30～21:30 (14 時間)
平成 13 年 10 月	国際定期便開設、ソウル (仁川) 便が就航
平成 14 年 4 月	国際空港として運用開始 (税関空港等の指定)
平成 17 年 2 月	名古屋 (中部国際) 便が就航
平成 18 年 1 月	運用時間の変更 7:00～21:30 (14.5 時間)
平成 19 年 3 月	既存駐車場の拡張
平成 22 年 9 月	立体駐車場の供用開始
平成 23 年 7 月	自動車専用道路「あきたびライン (県道 61 号線)」が全線開通
平成 24 年 3 月	運用時間の変更 7:00～22:00 (15 時間)
平成 25 年 7 月	ターミナルビル (2 階フロア) がリニューアルオープン
平成 27 年 12 月	ソウル (仁川) 便が運休

(出典：秋田空港概要に基づき監査人が作成)

③ 空港外観及び空港施設配置図

空港外観は以下のとおりである。

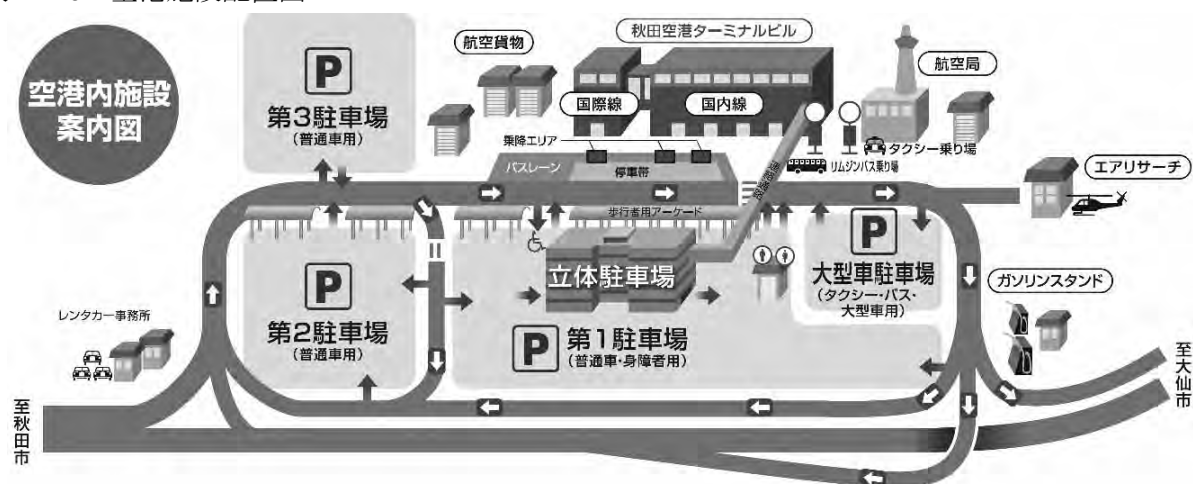
表 2-1-5 空港外観



(出典：国土交通省東京航空局ウェブサイト)

空港施設配置図は以下のとおりである。県の秋田空港管理事務所は、秋田空港ターミナルビル内に設置している。

表 2-1-6 空港施設配置図



(出典：秋田空港ターミナルビル(株)ウェブサイト)

④ 空港からの二次アクセス

秋田空港から秋田市内及び県内主要観光地へのアクセスは以下のとおりである。

表 2-1-7 空港からの二次アクセス（秋田エアポートライナー路線図）



(出典：秋田空港ターミナルビル(株)ウェブサイト)

ア 空港リムジンバス

空港リムジンバスは、秋田空港と秋田市内を結んでいる。運行は、秋田中央交通㈱が行っている。空港リムジンバスのダイヤは、秋田空港を発着する航空定期便に合わせて設定しており、秋田市内（JR 秋田駅）までの所要時間は 35 分、運賃は 930 円である。

イ 秋田エアポートライナー

秋田エアポートライナーは、秋田空港と県内の主要な観光地や都市部を結ぶ予約制乗り合いタクシーである。運行は地元のタクシー会社や有志団体からなる「秋田空港からの二次アクセスを高める会」（事務局：秋田空港ターミナルビル㈱）が行っている。秋田エアポートライナーの路線、行き先、所要時間等は以下のとおりである。

表 2-1-8 秋田エアポートライナー（平成 30 年 11 月末現在）

名称	行き先	料金・所要時間
速籠便	秋田市内	大人 1,500 円～2,500 円 小人 750 円～1,250 円
玉川号	角館・田沢湖・玉川温泉方面	角館まで（60 分） 2,600 円 田沢湖畔まで（95 分） 3,100 円 玉川温泉まで（155 分） 6,000 円 （冬期は新玉川温泉まで）
乳頭号	角館・田沢湖・乳頭温泉方面	角館まで（60 分） 2,600 円 田沢湖畔まで（95 分） 3,100 円 田沢湖高原まで（110 分） 3,600 円 乳頭温泉郷まで（130 分） 4,000 円
男鹿半島号	寒風山・なまはげ館・男鹿温泉郷・GAO・きららか方面	なまはげ館まで（95 分） 4,000 円 男鹿温泉郷まで（105 分） 4,000 円 戸賀・男鹿水族館 GAO まで（120 分） 4,600 円 HOTEL きららかまで（130 分） 4,600 円
栗駒号	横手・湯沢・羽後・小安峡・秋の宮・栗駒方面	横手まで（80 分） 5,200 円 羽後まで（90 分） 5,200 円 湯沢まで（110 分） 5,200 円 小安峡温泉まで（140 分） 9,000 円 秋の宮温泉郷・泥湯温泉まで（160 分） 9,000 円 栗駒高原まで（160 分）（冬期運休） 10,000 円
大仙・美郷号	刈和野・大曲・中仙・六郷方面	刈和野まで（40 分） 3,000 円 JR 大曲駅まで（55 分） 3,500 円

名称	行き先	料金・所要時間
		中仙（羽後長野）まで（70分） 3,500円 美郷町まで（70分） 4,000円
本荘・象潟 号	本荘・西目・仁賀 保・象潟方面	旧本荘市内まで（50分） 5,000円 西目高校バス停前まで（85分） 5,000円 TDK秋田工場まで（95分） 6,000円 JR仁賀保駅まで（105分） 6,000円 JR金浦駅まで（115分） 6,000円 JR象潟駅まで（125分） 6,000円

（出典：秋田空港ターミナルビル㈱ウェブサイトに基づき監査人が作成）

ウ その他のバス・タクシー

その他の交通手段としては、「秋田空港にかほGO」と「スカイアクセス」等が運行されている。

エ レンタカー

秋田空港の国内線ターミナルビルには、レンタカー会社6社の受付カウンターが設置されている。

⑤ ターミナルビル

秋田空港のターミナルビルは、秋田県が 33%出資する秋田空港ターミナルビル(株)が運営している。同社の概要は以下のとおりである。

表 2-1-9 秋田空港ターミナルビル(株)概要 (平成 30 年 3 月末現在)

項目	内容
商号	秋田空港ターミナルビル株式会社 Akita Airport Terminal Building Co., Ltd.
所在地	秋田県秋田市雄和椿川字山籠 49 番地
設立年月	昭和 53 年 11 月
主な事業	空港ターミナルビルの管理運営及び貸室等の賃貸、土産品その他の販売、飲食店の経営等
資本金	7 億 50 百万円
株主構成	株主数 19 名 ・秋田県 33.0% ・秋田市 11.0% ・航空会社 2 社 20.4% ・銀行等金融機関 3 社 18.9% ・その他 12 社 16.7%
役員数	取締役 10 名、監査役 3 名 (うち常勤 1 名)

(出典：秋田空港ターミナルビル(株)事業報告書に基づき監査人が作成)

秋田空港ターミナルビル(株)が管理するターミナルビル等の構造は以下のとおりである。

表 2-1-10 秋田空港ターミナルビル等の構造

名 称	国内線旅客ターミナルビル	国際線旅客ターミナルビル
構 造	鉄骨鉄筋コンクリート造 地下1階、地上3階	鉄骨鉄筋コンクリート造 地上3階
建築面積	6,535.54 m ²	1,938.22 m ²
延床面積	11,802.42 m ²	3,618.07 m ²
竣工年月	昭和 56 年 4 月	平成 5 年 7 月

名 称	航空会社貨物ビル	混載貨物ビル
構 造	鉄骨造り（平屋）	鉄骨造り（平屋）
建築面積	939.99 m ²	283.26 m ²
延床面積	671.11 m ²	231.68 m ²
竣工年月	昭和 56 年 5 月	昭和 56 年 5 月

(出典：秋田空港ターミナルビル(株)の提出資料に基づき監査人が作成)

表 2-1-11 秋田空港フロアマップ



(出典：秋田空港ターミナルビル(株)の秋田空港フロアマップ)

⑥ 駐車場

ア 概要

秋田空港の駐車場は県が所有し、秋田空港管理事務所が管理しているが、日常的な業務運営（窓口、料金收受、警備）は外部業者に委託している。

駐車場は、屋外の第1から第3駐車場及び大型自動車等駐車場と、平成22年9月に供用を開始した4層5段の立体駐車場に分かれている。各駐車場の駐車可能台数は以下のとおりである。

表 2-1-12 駐車可能台数（平成30年11月末現在）

第1駐車場	普通自動車 534 台（うち障がい者用 17 台）
第2駐車場	普通自動車 273 台
第3駐車場	普通自動車 465 台
立体駐車場	普通自動車（高さ 2.1m、重量 2.0t を超えない車両） 955 台（うち障がい者用 8 台）
大型自動車等駐車場	上記以外の車両（自動二輪を含む）大型 8 台 路線バス、タクシー等 37 台

（出典：県ウェブサイトに基づき監査人が作成）

イ 駐車場の利用料金

駐車場の利用料金（平成30年11月末現在）は以下のとおりである。

表 2-1-13 秋田空港駐車場別利用料金（平成30年11月末現在）

駐車場名	日中1時間 当たり	夜間1晩 当たり	24時間毎 の料金	利用20日まで の上限額
第1駐車場	50 円	260 円	510 円	2,060 円
第2駐車場	50 円	260 円	510 円	2,060 円
第3駐車場	30 円	150 円	310 円	1,230 円
立体駐車場	70 円	360 円	720 円	2,880 円
大型自動車等駐車場	100 円	510 円	1,030 円	2,060 円

（出典：県ウェブサイトに基づき監査人が作成）

2時間以内の駐車は無料であり、2時間を超えると入場した時間から従量課金される料金体系である。「利用20日までの上限額」は、秋田空港発着の国際線利用の場合は手続きすることで割引になる。20日を超えて出場した場合は、超過時間・日数に係る駐車料金が上記上限額に加算される。

⑦ 空港の利用状況

ア 定期便

秋田空港における航空会社別の定期便について、1日当たり運航便数は以下のとおりである。

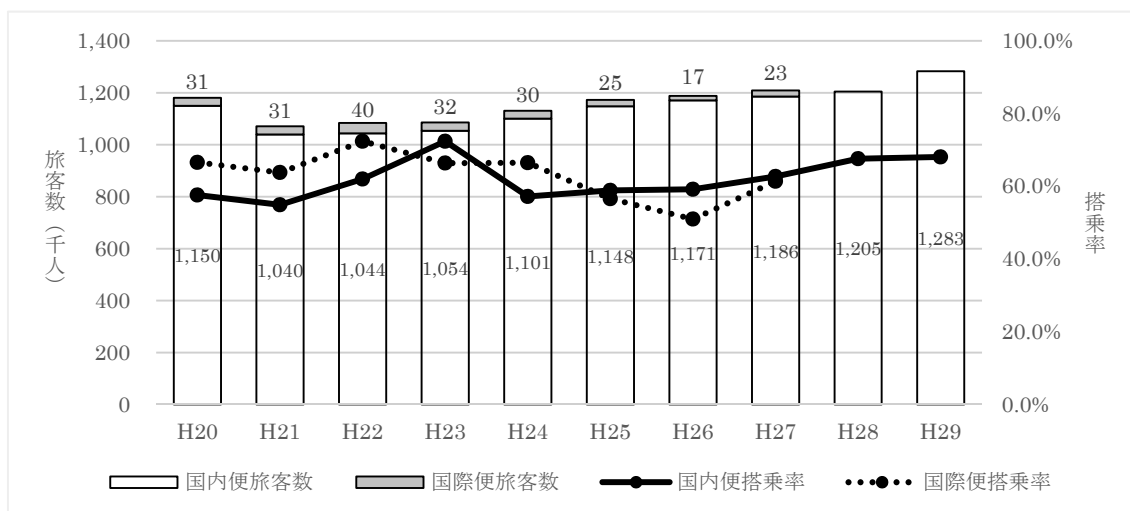
表 2-1-14 定期便の状況（平成 30 年 11 月末現在）

就航先	航空会社名	運航便数
羽田空港	日本航空(株)	8
	全日本空輸(株)	10
新千歳空港	日本航空(株)	4
	全日本空輸(株)	4
伊丹空港	日本航空(株)	6
	全日本空輸(株)	6
中部国際空港	全日本空輸(株)	4

（出典：秋田空港ターミナルビル(株)ウェブサイトに基づき監査人が作成）

秋田空港における定期便について、過去 10 年分（平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）まで）の旅客数及び搭乗率の推移は以下のとおりである。

表 2-1-15 定期便旅客数及び搭乗率の推移



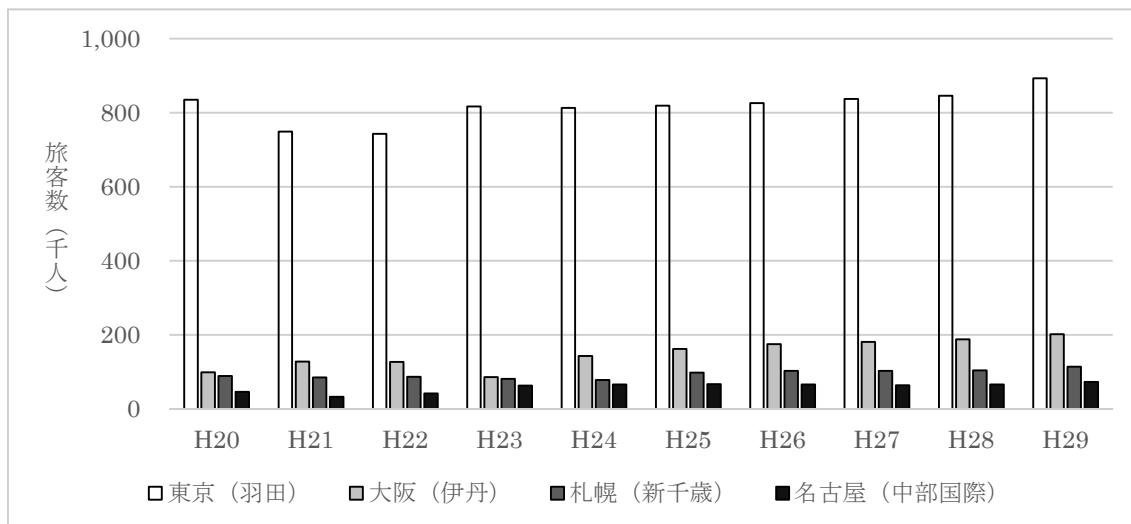
（出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成）

国内定期便旅客数は、平成 20 年秋に発生した世界金融危機による景気後退等の影響を受けて、平成 21 年から平成 23 年にかけて 1,050 千人前後まで落ち込んでいたが、平成 24 年以降は漸増傾向にあり、平成 29 年には 1,283 千人、搭乗率は 68.1%

となっている。なお、国際定期便は平成 26 年に搭乗率が 51% となり、平成 27 年 12 月から運休している。

国内定期便について、就航先別の旅客数及び搭乗率は以下のとおりである。

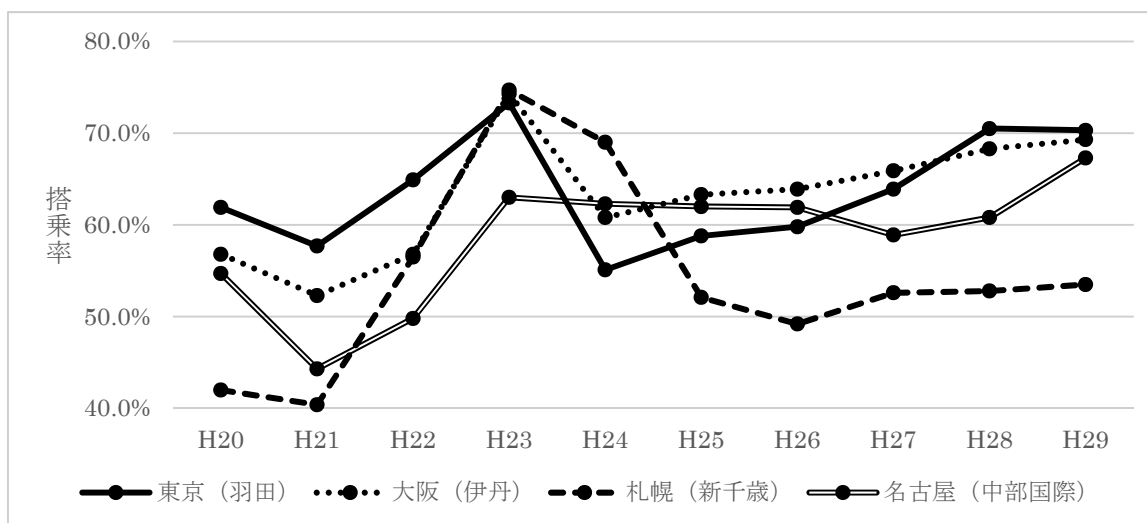
表 2-1-16 就航先別国内定期便旅客数の推移



（出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成）

最も旅客数の多い東京（羽田）便は、平成 20 年秋に発生した世界金融危機による景気後退等の影響を受けて、平成 21 年から平成 22 年にかけて 800 千人を割り込んでいたが、平成 23 年以降は漸増傾向にあり、平成 29 年には 893 千人である。その他の路線については、平成 24 年以降は漸増傾向にある。

表 2-1-17 就航先別国内定期便搭乗率の推移



（出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成）

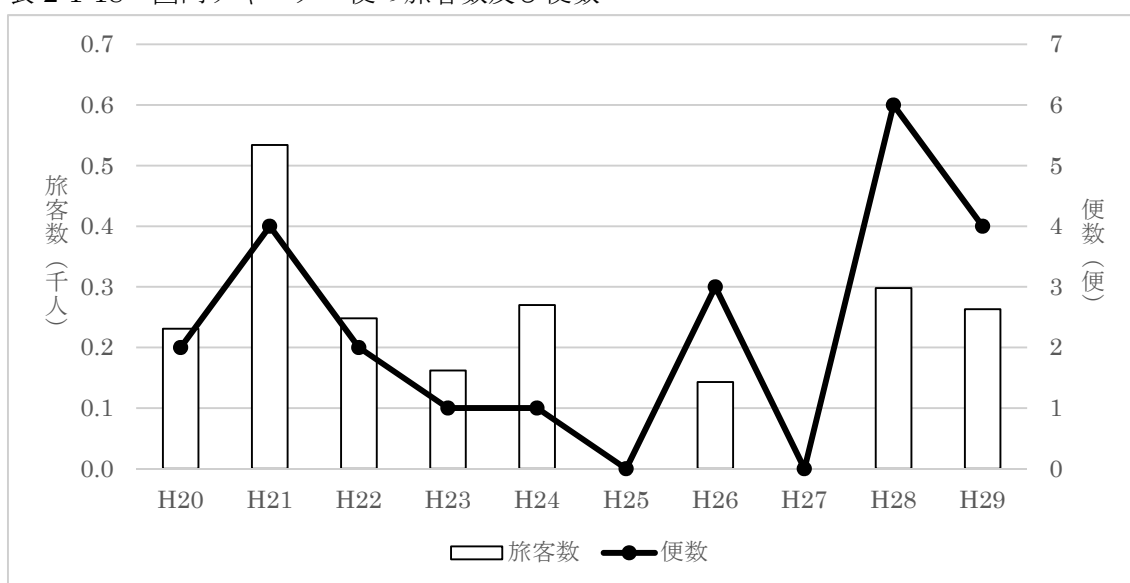
就航先別国内定期便搭乗率は、平成 20 年は 42%から 62%の間であったが、航空会社の機材小型化や旅客数の増加等により全ての路線で増加し、平成 29 年は 53%から 70%の間となっている。

イ チャーター便

a. 国内チャーター便

秋田空港における、平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までの国内チャーター便の旅客数及び便数は以下のとおりである。

表 2-1-18 国内チャーター便の旅客数及び便数



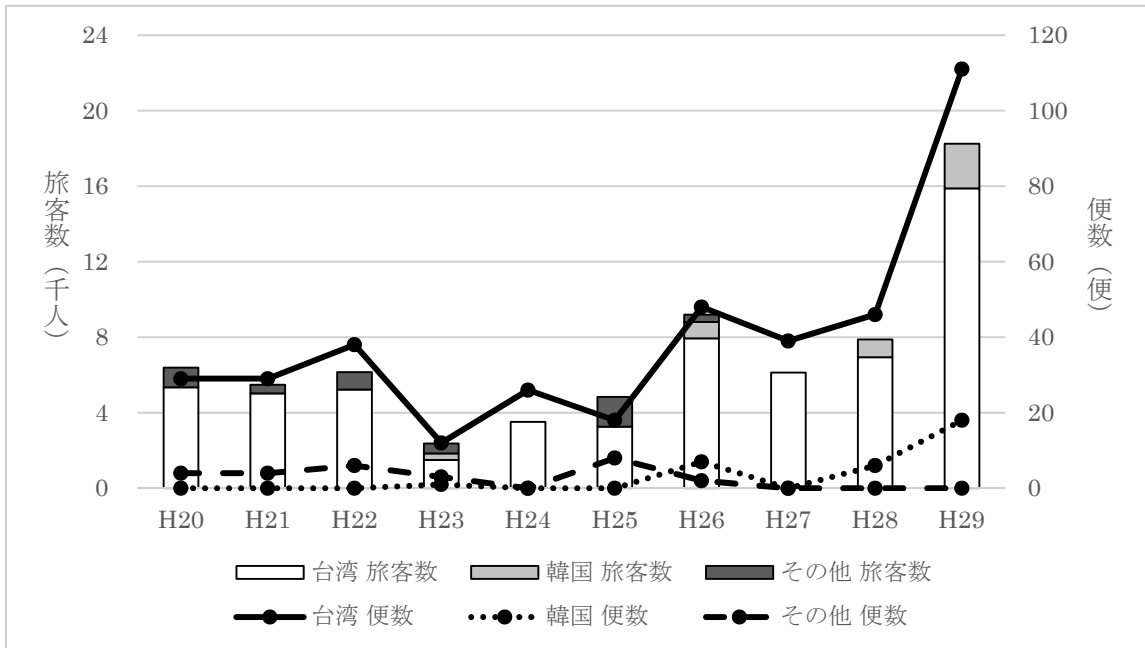
(出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成)

平成 21 年の旅客数は 0.5 千人を超えたものの、それ以外の年度は 0.3 千人弱の水準であり、平成 25 年及び平成 27 年は国内チャーター便の実績がなかった。

b. 国際チャーター便

秋田空港における、平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までの国際チャーター便の就航先別旅客数及び便数は以下のとおりである。

表 2-1-19 国際チャーター便の旅客数及び便数



(出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成)

台湾チャーター便が大半である。平成 23 年の東日本大震災の影響を受けて旅客数及び便数が減少したが、平成 26 年には震災前の水準を上回り、平成 29 年に大きく伸びて 111 便が運航し旅客数が 16 千人になった。

韓国チャーター便は、平成 27 年 12 月に国際定期便が運休するまでは運航実績が少ないが、平成 28 年から逡増し平成 29 年には 18 便が運航し旅客数が 2 千人になった。国際定期便が運航していた平成 27 年の旅客数 23 千人と比較して、約 10%程度の水準である。

その他のチャーター便は中国と米国である。平成 30 年 11 月末現在、中国便は平成 23 年を最後に運航実績がなく、米国便は平成 26 年及び平成 30 年にそれぞれ 1 便と、運航実績が少ない。

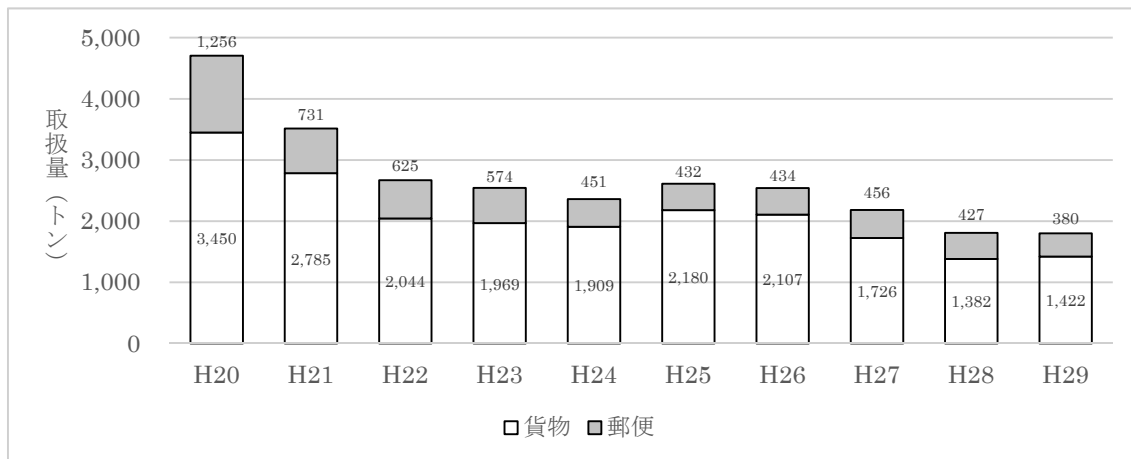
なお、平成 31 年 3 月 30 日から、台湾の遠東航空による台湾桃園国際空港との間の定期チャーター便が新たに就航することとなった。当面、1 年間で、MD-83 (149 人乗り) を火曜日と土曜日に運航する計画である³。

³ 県知事記者会見（平成 30 年 11 月 26 日）を参照。

ウ 貨物取扱量

秋田空港における、平成20年（暦年）から平成29年（暦年）までの貨物取扱量の推移は以下のとおりである。

表 2-1-20 貨物取扱量の推移



(出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成)

⑧ 収支状況

ア 用語の定義

本項及び大館能代空港の収支状況で用いる用語の定義は、以下のとおりである。

用語	定義
航空系事業収支	航空系事業に係る収支
駐車場事業収支	県の駐車場事業に係る収支
ターミナルビル事業収支 (以下「ビル事業収支」という。)	空港ターミナルビル事業に係る収支 当該収支は、空港ターミナルビル会社の決算（会計上の利益）に基づき、監査人が算定した EBITDA ⁴ （経常的な収支）のことをいう
空港収支	航空系事業収支に非航空系事業収支（駐車場事業収支及びビル事業収支）を合算した収支
設備投資支出	空港施設の新設・改良に要した支出
県の空港収支	県の空港運営に係る収支 当該収支は、航空系事業収支と駐車場事業収支に、設備投資支出を加味したものをいう

イ 航空系事業収支及び駐車場事業収支の前提条件

県の港湾空港課が試算した、航空系事業に係る収支と県の駐車場事業に係る収支を合算した収支（県提供資料「秋田空港の収支に係る試算について」及び「大館能代空港の収支に係る試算について」）を基としている。県の試算の前提条件は、以下のとおりである。

- ・各空港管理事務所が所管している歳入歳出額を基としている
- ・歳入歳出額のうち、毎期経常的に発生する項目を抽出して収支を試算する
歳入のうち、「空港使用料」及び「行政財産目的外使用料」
歳出のうち、「空港維持管理費」（一例を挙げると、歳出のうち「県単空港施設整備費」、「空港安全対策事業費」、「空港整備費」は、収支試算に含まれていない。）

⁴ EBITDA とは Earnings Before Interest Taxes Depreciation and Amortization の略で、税引前当期純損益に支払利息、減価償却費を加えて算出される利益を指し、営業活動によって得られる税引前キャッシュ・フローを示す指標である。本報告書では EBITDA を経常的な収支とみなしている。ただし、固定資産の減損損失は税引前当期純損益に重要な影響を与える非資金費用であり、経常的な収支を測定するために加算の対象としている。

監査人は、県が試算した「秋田空港の収支に係る試算について」及び「大館能代空港の収支に係る試算について」に基づき、以下の駐車場事業収支の集計方法により、航空系事業収支と駐車場事業収支を区分した。

表 2-1-21 駐車場事業収支の集計方法

収支項目	算定根拠
駐車場使用料	歳入のうち、「駐車場使用料」に計上した額
需用費	駐車場に係る電気料及び水道料である。空港施設全体分と駐車場分を、それぞれ電気設備及び水道設備容量比で按分している。
委託費（除雪）	駐車場除雪に係る委託費実績を集計している。
委託費（消防・警備）	消防施設の保守及び建物警備に係る委託費実績を集計している。
委託費（駐車場料金徴収）	駐車場料金徴収に係る委託費実績を集計している。
委託費（その他）	駐車場施設の保守及びエレベーター点検に係る委託費実績を集計している。
その他	駐車場に係る修繕費及び消耗品費の実績を集計している。

（出典：港湾空港課からの回答に基づき監査人が作成）

ウ 航空系事業収支

上記の前提条件による航空系事業収支及びその増減内容は、以下のとおりである。

表 2-1-22 航空系事業収支

(金額単位：百万円)

項目		H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
収 入	航空機燃料税	39	40	75	76	78
	使用料及び手数料	439	403	394	380	406
	着陸料・停留料	429	392	384	370	396
	土地使用料等	10	10	10	10	10
	財産収入	5	-	0	0	-
	諸収入	2	2	2	2	2
	収入計	487	446	472	460	488
支 出	給料・共済費等	154	155	163	153	159
	常勤職員	147	148	155	145	152
	非常勤職員	6	7	7	7	7
	需用費	113	105	109	105	108
	委託料	340	373	374	401	453
	除雪	160	176	165	191	239
	消防・警備	88	101	106	120	112
	航空灯火保守点検	39	44	51	50	50
	その他	52	50	51	39	51
	使用料及び賃借料	27	27	27	27	27
	工事請負費	10	3	3	3	3
	負担金補助及び交付金	67	94	79	57	58
	ハイジャック対策	60	60	56	53	53
	その他	7	34	23	3	4
	その他	6	9	8	9	6
	支出計	720	770	766	758	817
収支	△232	△323	△293	△298	△328	

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

航空系事業収支は、過去 5 年間とも支出超過であり、平成 25 年度は△232 百万円、平成 29 年度は△328 百万円と、96 百万円収支が悪化している。主に、支出が 97 百万円増加したためである。

収入は、平成 25 年度から平成 28 年度まで減少傾向にあったが、平成 29 年度には 488 百万円と平成 25 年度の水準まで回復した。主な要因は、航空会社の使用機材の一部小型化により減少傾向にあった着陸料・停留料が、平成 29 年度に一部大型化により増加に転じたこと、国からの航空機燃料税の譲与が平成 27 年度から増加したためである。なお、着陸料・停留料の詳細な分析は、本項の「ケ 指標分析」を参照のこと。

支出は、平成 25 年度から平成 29 年度まで増加傾向にあり、平成 29 年度は 817 百万円と、平成 25 年度と比べて 97 百万円増加している。主な要因は、委託料（除雪）が除雪作業時間の増加により 79 百万円、委託料（消防・警備）が警備員の増員により 23 百万円増加したためである。なお、委託料（除雪）の詳細な分析については、「第 5 個別事業の状況 3 空港施設の管理運営及び利活用」を参照のこと。

エ 駐車場事業収支

上記の前提条件による駐車場事業収支及びその増減内容は、以下のとおりである。

表 2-1-23 駐車場事業収支

(金額単位：百万円)

項目		H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
収 入	駐車場使用料	189	195	200	206	219
	収入計	189	195	200	206	219
支 出	需用費	4	4	4	4	4
	委託料	73	67	70	86	100
	除雪	40	30	31	43	57
	消防・警備	2	2	2	2	2
	駐車場料金徴収	22	27	29	32	32
	その他	8	7	7	7	7
	その他	3	1	1	2	4
	支出計	81	74	76	93	108
収支		108	121	124	112	111

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

駐車場事業収支は、過去 5 年間とも収入超過である。平成 25 年度から 2 年連続増加したが、平成 28 年度からは支出増加のため減少している。

収入は駐車場使用料のみである。平成 25 年度から毎年度増加し、平成 29 年度は 219 百万円と、平成 25 年度より 30 百万円増加している。主に旅客数の増加に伴う駐車場利用者の増加のためである。なお、駐車場使用料の詳細な分析については、「第 5 個別事業の状況 3 空港施設の管理運営及び利活用」を参照のこと。

支出は、平成 25 年度の翌年は減少したが、その後増加に転じて、平成 29 年度は 108 百万円と平成 25 年度より 27 百万円増加している。主な要因は、委託料（除雪）が除雪作業時間増加により 17 百万円、委託料（駐車場料金徴収）が駐車場利用者増加に伴う駐車場管理者の残業時間の増加により 9 百万円増加したためである。

オ ビル事業収支

ビル事業収支は、空港ターミナルビルを運営する秋田空港ターミナルビル(株)の決算（会計上の利益）に基づき、監査人が算定した EBITDA（経常的な収支）のことをいう。

ビル事業収支は、以下のとおりである。

表 2-1-24 ビル事業収支

（金額単位：百万円）

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
売上高	1,378	1,382	1,477	1,336	1,411
不動産事業収入	629	624	622	557	560
直営事業収入	683	691	749	706	772
付帯事業収入	65	66	105	72	78
経常損益	170	175	165	122	132
税引前当期純損益…w	138	174	△218	167	120
減損損失 ⁵ …x	-	-	352	-	-
減価償却費…y	184	181	192	174	154
支払利息…z	-	-	-	-	-
ビル事業収支…w+x+y+z	322	355	326	342	275

（出典：秋田空港ターミナルビル(株)の決算に基づき監査人が作成）

ビル事業収支は、過去 5 年間とも収入超過であるが、平成 26 年度の 355 百万円をピークに減少傾向にあり、平成 29 年度は 275 百万円と、ピーク時より 80 百万円収支が悪化している。主な要因は、売上高が 28 百万円増加したが、粗利率が高い不動産事業収入が 64 百万円減少した一方で、粗利率が低い直営事業収入及び付帯事業収入が合わせて 92 百万円増加し、経常損益が減少したためである。

売上高は、平成 27 年度の 1,477 百万円が最大であり、平成 29 年度は 1,411 百万円と 66 百万円減少している。主な原因は、平成 27 年 12 月に国際定期便が運休し、国際線カウンター使用料などの不動産事業収入が 62 百万円減少したためである。

⁵ 平成 27 年 12 月に国際定期便が運休したことに伴い、国際線ターミナルの固定資産を減損処理したことにより生じた減損損失 352 百万円である。

カ 空港収支

県が航空系事業と駐車場事業を行い、秋田空港ターミナルビル(株)がターミナルビル事業を行うが、仮に航空系事業収支と非航空系事業収支（駐車場事業収支及びビル事業収支）を合算した空港収支を試算すると、以下のとおりである。

なお、空港収支の内数である航空系事業収支には、空港施設の新設や改良などに要する設備投資支出は含まれていない。

表 2-1-25 空港収支

(金額単位：百万円)

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
航空系事業収支…x	△232	△323	△293	△298	△328
駐車場事業収支…y	108	121	124	112	111
ビル事業収支…z	322	355	326	342	275
空港収支…x+y+z	198	153	156	156	57

(出典：県及び秋田空港ターミナルビル(株)の資料に基づき監査人が作成)

空港収支は、過去 5 年間とも収入超過である。

過去 5 年間の推移では、平成 25 年度から減少傾向にあり、平成 29 年度は 57 百万円と、平成 25 年度より収支が 141 百万円悪化している。主な要因は、航空系事業収支が委託料（除雪）の増加等により 96 百万円悪化したこと、及びビル事業収支が国際定期便の運休により粗利率の高い不動産事業収入が減少し 47 百万円悪化したことである。

キ 着陸料・停留料の減免

着陸料は航空機材の重量及び騒音値に基づき、停留料は航空機材の重量及び停留時間に基づき計算されるが、主に地方空港においては航空会社及び航空路線の誘致や維持を目的として、一定の場合減免している。着陸料・停留料の減免規定は、以下のとおりである。

表 2-1-26 着陸料・停留料が免除される場合（平成 30 年 11 月末現在）

内容	着陸料	停留料
国又は地方公共団体が公用のため使用したとき	免除	免除
独立行政法人航空大学校が業務のため使用したとき	免除	免除
航空法第 11 条第 1 項但書の規定による許可を受けた試験飛行のための着陸	免除	不適用
離陸後やむを得ない事情のため、他の空港に着陸することなしに、当該離陸をした空港に着陸する場合の着陸	免除	不適用
やむを得ない事情による不時着	免除	不適用
航空交通管制その他の行政上の必要から着陸を命じられた場合の着陸	免除	免除

（出典：秋田県空港管理条例施行規則第 7 条第 1 項に基づき監査人が作成）

表 2-1-27 着陸料・停留料が減額される場合（平成 30 年 11 月末現在）

着陸料・停留料が減額する航空機	着陸料減額	停留料減額
すべての着陸料	1/3	-
秋田－東京（羽田）定期便、着陸の翌日に離陸	9/10	9/10
秋田－大阪（伊丹）定期便、着陸の翌日に離陸	1/2	1/2
大館能代空港の国内定期便、客席数 100 以下、当日に離陸	1/2	不適用
大館能代－東京（羽田）定期便、客席数 101 以上、当日に離陸	1/2	不適用
秋田－国際定期便、停留せず当日に離陸	9/10	9/10
秋田空港又は大館能代空港の国際チャーター便、停留せず当日に離陸	9/10	9/10

（出典：秋田県空港管理条例（附則 4 条）、秋田県空港管理条例施行規則別表（第 7 条関係）に基づき監査人が作成）

秋田空港の着陸料・停留料の減免額と、仮にこれらの減免を行わない場合の空港収支は、以下のとおりである。

表 2-1-28 【減免前】空港収支 (金額単位：百万円)

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
空港収支…x	198	153	156	156	57
着陸料・停留料の減免額…y	324	306	284	241	275
【減免前】空港収支…x+y	522	459	440	397	332

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

【減免前】空港収支は、過去 5 年とも収入超過であるが、平成 25 年度から減少傾向にある。これは空港収支の減少傾向に加えて、着陸料・停留料の減免額が平成 25 年度から減免率の大きい国際定期便の減便に伴い減少傾向であること、平成 29 年度は国内定期便の機材一部大型化により増加に転じたが空港収支の減少幅が大きいためである。

ク 指標分析

着陸料・停留料収入と、着陸回数を用いて指標を算定し分析を行うと、以下のとおりである。

表 2-1-29 指標分析

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
着陸回数 (回)	9,605	9,697	9,453	9,204	9,161
一回当たり着陸料・停留料(円)	44,701	40,489	40,626	40,213	43,271
【減免前】一回当たり着陸料・停留料(円)	78,444	72,141	70,683	66,431	73,384

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

一回当たり着陸料・停留料は、平成 25 年度より減少傾向にあったが、平成 29 年度には増加に転じた。これは、主に路線ごとの旅客者数等を勘案して、航空会社が使用機材の一部小型化して重量比例部分が減少したが、平成 29 年には使用機材が一部大型化したため増加した。

【減免前】一回当たり着陸料・停留料も、平成 25 年度より減少傾向にあったが、平成 29 年度には増加に転じた。これは航空会社の使用機材の一部小型化に加えて、減免率の大きい国際定期便の減便に伴い減少傾向あったが、平成 29 年には国内定期便の使用機材が一部大型化したため増加した。

ケ 県の空港収支

県の試算を基とした航空系事業収支は、秋田空港管理事務所が所管する毎期経常的に発生する歳入歳出額から構成しており、空港施設の新設や改良などに要する設備投資支出は含まれていない。航空系事業収支と駐車場事業収支に、設備投資支出を加味した、平成 29 年度の県の空港運営に係る収支を試算すると以下のとおりである。

表 2-1-30 県の空港収支（金額単位：百万円）

項目	H29d
航空系事業収支… x	$\Delta 328$
駐車場事業収支… y	111
設備投資支出… z	416
県単空港施設整備費	322
空港安全対策事業費	92
空港整備費	1
県の空港収支… $x+y-z$	$\Delta 633$

（出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成）

県の空港収支は、依然として赤字である。

平成 29 年度の航空系事業収支は $\Delta 328$ 百万円であるが、これに含まれていない県の設備投資支出が 416 百万円あることから、駐車場事業収支の黒字分 111 百万円を加えても、県は空港運営に 633 百万円要したこととなる。

コ 維持管理・更新計画

a. 県の維持管理・更新計画

県は、航空法施行規則第92条（保安上の基準）に規定する空港の維持管理の標準的な事項を示した「空港内の施設の維持管理指針」に基づき「秋田空港維持管理・更新計画書」を作成している。

「空港内の施設の維持管理指針」は、国土交通省航空局が策定している。同指針は、空港土木施設の健全性を効果的かつ効率的に確保するためには、既存施設の有効活用や施設の長寿命化を図ることが重要であり、新たな管理手法の導入や最適なライフサイクルコストの設定など、マネジメント技術の確立が必要と定めている。

「秋田空港維持管理・更新計画書」は、空港内の施設の供用性、航空機の運航に対する安定性等の確保並びに施設の長寿命化を図ることを目的とし、空港の特性等を踏まえた空港土木施設の点検、経常維持、修繕、除雪及び緊急対応の計画を定め、併せて、長期的視点に立った更新計画を作成するものとしている。

県は、直近の「秋田空港維持管理・更新計画書」（平成29年2月17日）において、基本施設の更新計画は平成27年度（2015年度）を1年次として、2044年度までの30年次分策定している。基本施設の区分別に、2018年度以降の更新投資計画を示すと以下のとおりである。

表 2-1-31 更新投資計画

（金額単位：百万円）

基本施設名	2018d ～ 2020d	2021d ～ 2026d	2027d ～ 2032d	2033d ～ 2038d	2039d ～ 2044d	合計	1年度 当たり 金額
滑走路	371	351	371	351	371	1,817	67
誘導路	517	-	-	916	-	1,433	53
エプロン	-	520	-	-	520	1,040	38
合計	888	871	371	1,267	891	4,290	158

（出典：「秋田空港維持管理・更新計画書」を基に監査人が集計）

b. アセットマネジメントの高度化

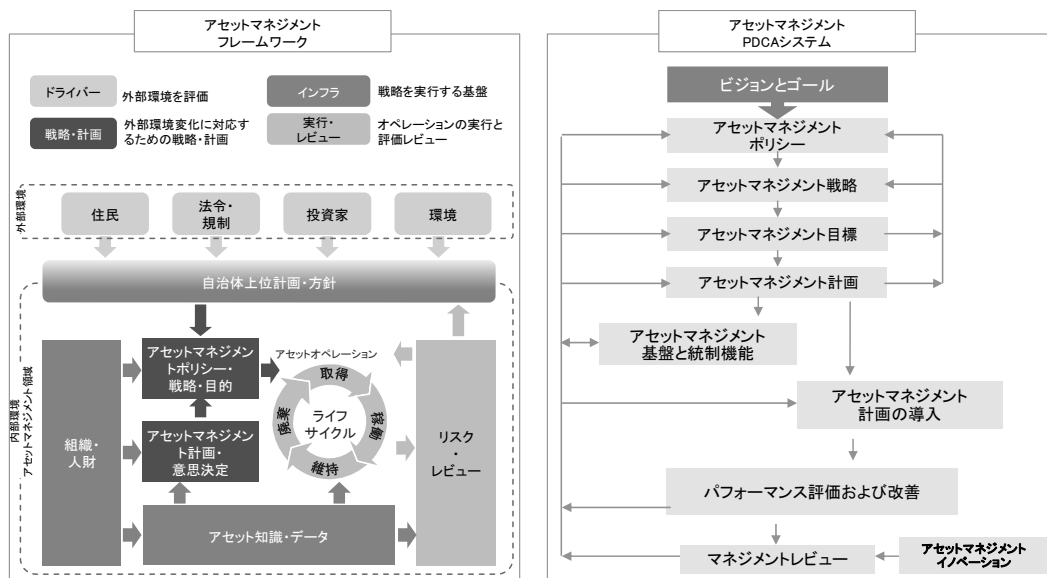
アセットマネジメントは、設備の物理的、機能的劣化を将来にわたり把握し、最も費用対効果が高い維持管理を行うとともに、公共サービスの最適化という観点から、現有する設備の有効活用を図ることをいう。上記の「秋田空港維持管理・更新計画書」は、アセットマネジメントの手法を用いて作成されていると考えられる。

現在、多くの自治体において人口の減少とアセットの老朽化が進んでおり、最少の投資で最大の効果が得られるように、アセットマネジメントの高度化が必要とされている。

下表は、アセットマネジメント高度化のフレームワークである。アセットマネジメントの高度化は、組織的かつ継続的な取組により公共施設等の有効管理を可能とする体制作りが重要である。また、住民等を意識した自治体運営の透明性や限られたリソース（予算、人的資源）の最適配置を図るため、継続的に価値を創出するPDCAの仕組みの構築が重要である。

アセットマネジメントを高度化することにより、組織的な基準で投資の優先度評価と資産管理を実現でき、財政負担の平準化のみならず、トータルコストを低減することが期待される。また、行政サービスが組織的に提供可能となり、行政サービスの品質を確保できる。

表 2-1-32 アセットマネジメント高度化のフレームワーク



(出典：監査人が作成)

(3) 大館能代空港

① 空港概要

表 2-1-33 空港概要（平成 30 年 3 月末現在）

種別	地方管理空港
所在地	秋田県北秋田市
設置者	秋田県知事
管理者	秋田県知事
供用開始日	平成 10 年
総面積	121ha
滑走路（長さ×幅）	2,000m×45m
エプロン（バース数）	中型ジェット用 3、小型ジェット用 1
駐車場	411 台
運用時間	8:00～19:30（11.5 時間）
アクセス	JR 鷹ノ巣駅までバスで 10 分

利用実績（平成 29 年度）

路線数	国内定期便	1	
便数	国内定期便（日）	4（2 往復）	
着陸回数（回）	国内便	845	
	合計	845	
乗降者数 （千人）	国内便	乗客	71
		降客	71
		合計	143
	合計	143	
貨物取扱量（トン）	国内便	78	
	合計	78	

（出典：大館能代空港概要及び空港管理状況調書に基づき監査人が作成）

なお、平成 29 年度の国際便の運航はない。

② 沿革

大館能代空港の沿革は以下のとおりである。

表 2-1-34 沿革

時期	事項
平成 10 年 7 月	供用開始 運用時間 8:00～19:30 (11.5 時間) 就航路線:東京 (羽田) 便、大阪 (伊丹) 便及び札幌 (新千歳) 便
平成 11 年 11 月	札幌 (新千歳) 便が運休
平成 12 年 7 月	東京 (羽田) 便が 4 便化
平成 21 年 4 月	リモート空港 ⁶ となる
平成 23 年 1 月	大阪 (伊丹) 便が運休

(出典：大館能代空港概要及び空港管理状況調書に基づき監査人が作成)

⁶ リモート空港とは、交通量が少ないことから航空管制官や航空管制運行情報官を配置していない空港をいい、管轄の飛行援助センターの航空管制運航情報官により無線で運航支援等が行われる。

③ 空港外観及び空港施設配置図

表 2-1-35 空港外観



(出典：国土交通省東京航空局ウェブサイト)

空港施設配置図は以下のとおりである。県の大館能代空港管理事務所は、大館能代空港ターミナルビル内に設置している。

表 2-1-36 空港施設配置図

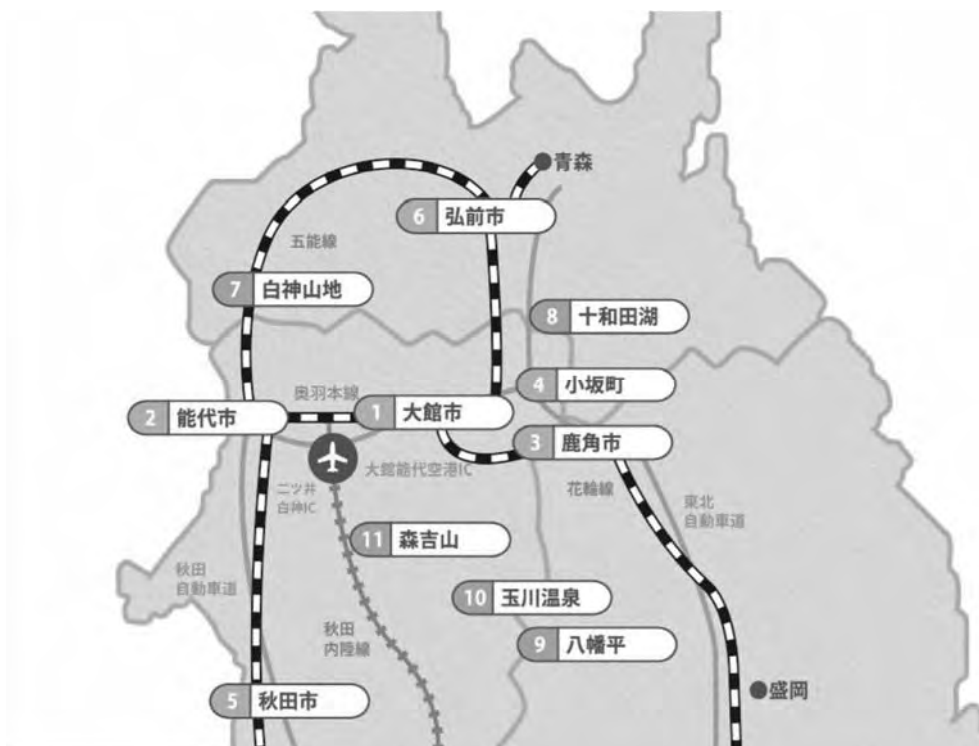


(出典：大館能代空港ターミナルビル(株)ウェブサイト)

④ 空港からの二次アクセス

大館能代空港の周辺のマップ及び地理的特徴は以下のとおりである。

表 2-1-37 空港からの二次アクセス



(出典：大館能代空港ターミナルビル(株)ウェブサイト)

ア 空港リムジンバス

空港リムジンバスは、大館能代空港と大館市内を結んでいる。運行は、秋北タクシー(株)が行っている。空港リムジンバスのダイヤは、大館能代空港を発着する航空定期便に合わせて設定しており、大館市内（JR 大館駅）までの所要時間は 45 分、運賃は 920 円である。

イ 予約制乗合タクシー

予約制乗合タクシーは、大館能代空港と秋田県内の主要な観光地や都市部を結んでいる。運行は、地元の各タクシー会社が行っている。予約制乗合タクシーの路線、行き先、所要時間等は以下のとおりである。

表 2-1-38 予約制乗合タクシーの状況（平成 30 年 11 月末時点）

名称	行き先	料金・所要時間
大館能代空港⇄能代 予約制乗合タクシー	能代市内	1,200 円・40 分
大館能代空港⇄上小阿仁 予約制乗合タクシー	上小阿仁	2,000 円・所要時間記載なし
予約制乗合タクシー「愛☆ のりくん」	十和田湖・八幡平・玉川 温泉方面	十和田湖まで（115 分） 5,600 円 八幡平まで（95 分） 5,100 円 玉川温泉まで（140 分） 5,900 円
森吉山周遊タクシー	森吉山方面	阿仁スキー場周辺まで（70 分） ・料金記載なし

（出典：大館能代空港ターミナルビル㈱ウェブサイトに基づき監査人が作成）

ウ レンタカー

大館能代空港の国内線ターミナルビルには、レンタカー会社 4 社の受付カウンターが設置されている。

⑤ ターミナルビル

大館能代空港のターミナルビルは、秋田県が 30%出資する大館能代空港ターミナルビル(株)が運営している。同社の概要は以下のとおりである。

表 2-1-39 大館能代空港ターミナルビル(株)概要 (平成 30 年 3 月末現在)

項目	内容
商号	大館能代空港ターミナルビル株式会社 Odate-Noshiro Airport Terminal Building Co., Ltd.
所在地	秋田県北秋田市脇神字からむし岱 21 番地 144
設立年月	平成 7 年 11 月
主な事業	旅客ターミナルビル及び貨物ターミナルビル賃貸事業、郵便切手、収入印紙、タバコ等の販売事業、旅客ターミナルビル及び貨物ターミナルビル運営に付帯関連する事業
資本金	4 億 95 百万円
株主構成	株主数 28 名 <ul style="list-style-type: none"> ・秋田県 30.0% ・県内の 9 市町村 21.5% ・航空会社 1 社 13.7% ・銀行等金融機関 3 社 9.6% ・その他 14 社 9.4% ・自己株式 15.8%
役員数	取締役 7 名、監査役 2 名

(出典：大館能代空港ターミナルビル(株)事業報告書に基づき監査人が作成)

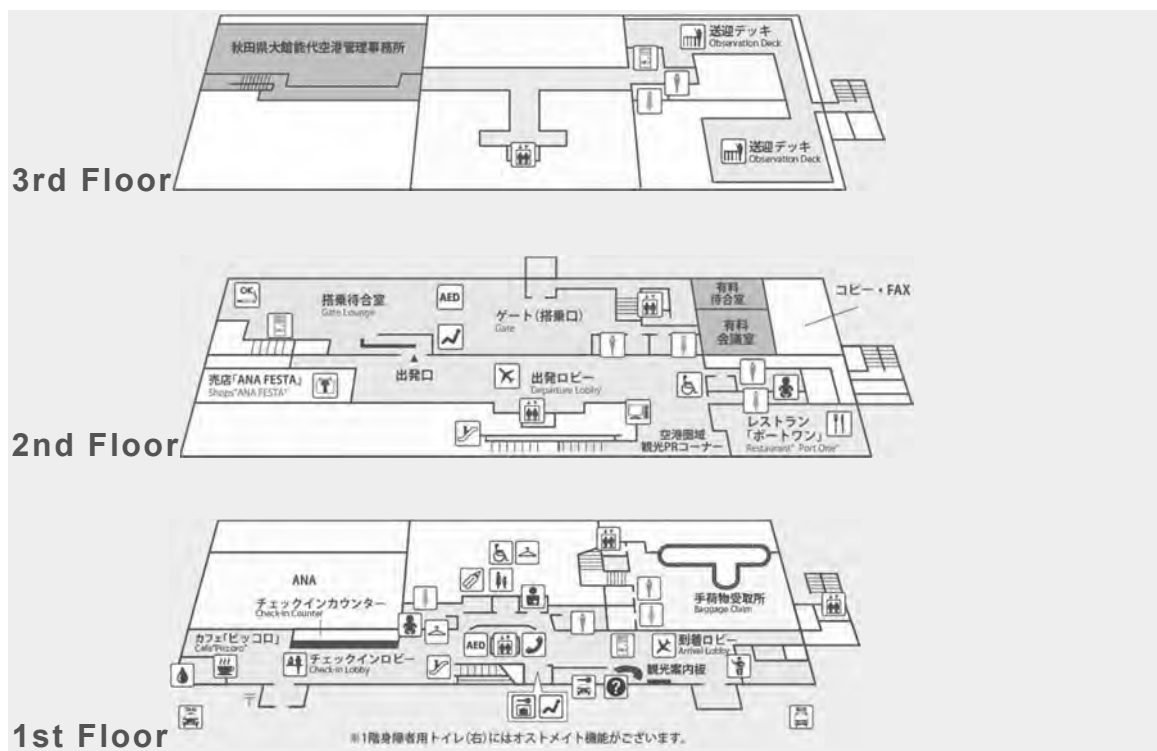
大館能代空港ターミナルビル(株)が管理するターミナルビル等の構造は以下のとおりである。

表 2-1-40 大館能代空港ターミナルビル等の構造

名 称	旅客ターミナルビル	貨物ターミナルビル
構 造	鉄筋コンクリート造 (一部鉄骨造)	鉄骨造
建築面積	2,527.71 m ²	429.60 m ²
延床面積	4,088.84 m ²	424.62 m ²
竣工年月	平成 10 年 5 月	平成 10 年 4 月

(出典：大館能代空港ターミナルビル(株)提供のデータに基づき監査人が作成)

表 2-1-41 大館能代空港フロアマップ



(出典：大館能代空港ターミナルビル(株)ウェブサイト)

⑥ 駐車場

ア 概要

大館能代空港の駐車場は県が所有し、大館能代空港管理事務所が管理している。
各駐車場の駐車可能台数は、以下のとおりである。

表 2-1-42 駐車可能台数（平成 30 年 11 月末現在）

	第 1・2 駐車場	第 3 駐車場
駐車可能台数	386 台	25 台

（出典：大館能代空港ターミナルビル(株)ウェブサイトに基づき監査人が作成）

イ 駐車場の利用料金

駐車場は無料である。（平成 30 年 11 月末現在）

⑦ 空港の利用状況

ア 定期便

大館能代空港における航空会社別の定期便について、1 日当たり運航便数を示すと、以下のとおりである。

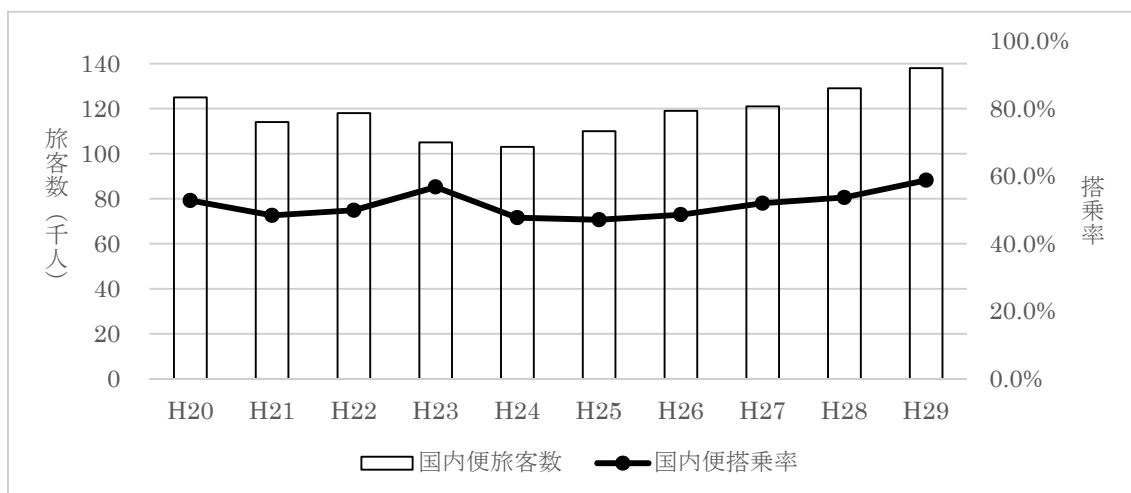
表 2-1-43 定期便の状況（平成 30 年 11 月末現在）

就航先	航空会社名	運航便数
羽田空港	全日本空輸(株)	4

（出典：大館能代空港ターミナルビル(株)ウェブサイトに基づき監査人が作成）

平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までにおける、定期便旅客数及び搭乗率の推移を示すと以下のとおりである。

表 2-1-44 就航先別定期便旅客数の推移



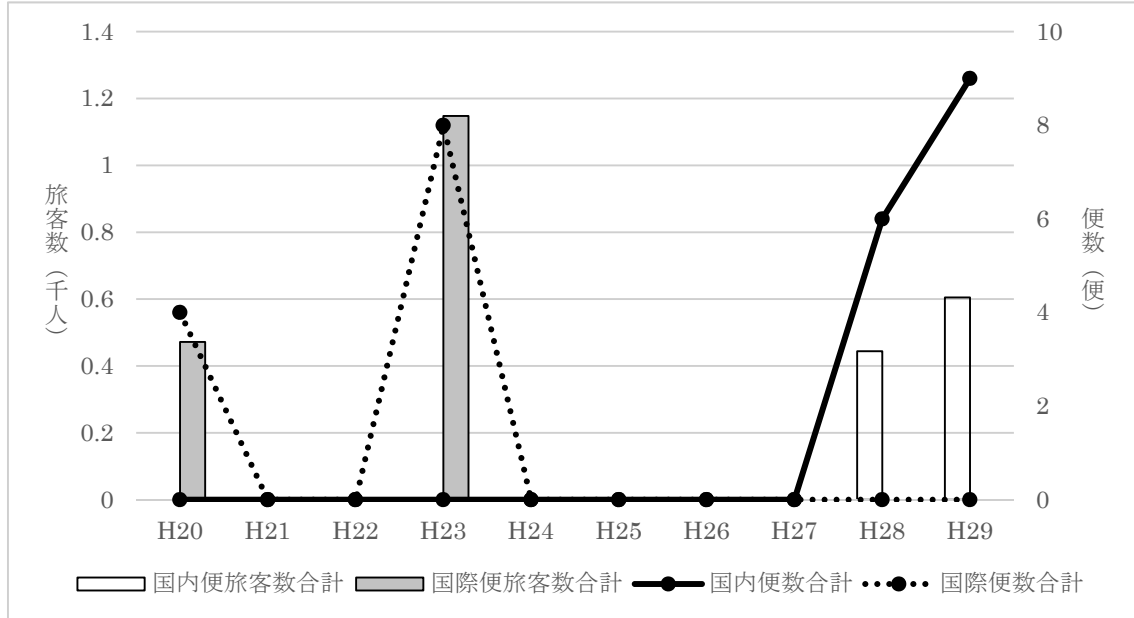
(出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成)

国内定期便旅客数は、平成 20 年秋に発生した世界金融危機による景気後退等の影響を受けて、平成 23 年から平成 24 年にかけて 100 千人台まで減少したが、平成 25 年度以降は増傾向にあり、平成 29 年には 138 千人、搭乗率は 58.8%となっている。なお、国際定期便は運航していない。

イ チャーター便

大館能代空港における、平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までのチャーター便の旅客数及び便数は以下のとおりである。

表 2-1-45 チャーター便の旅客数及び便数



(出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成)

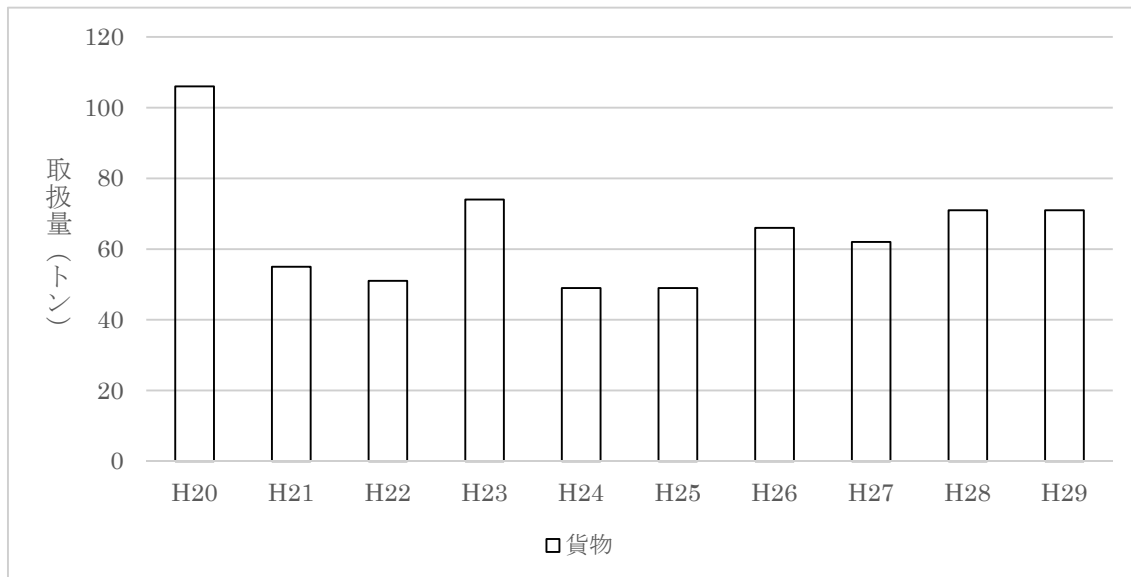
国内チャーター便は平成 19 年 9 月以来、約 9 年ぶりに平成 28 年 11 月に運航があった。それ以後、国内チャーター便の旅客数及び便数は増加傾向にある。

国際チャーター便はすべて台湾からの便であり、平成 23 年 2 月の便を最後に、平成 30 年 11 月現在、運航していない。

ウ 貨物取扱量

大館能代空港における、平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までの貨物取扱量は以下のとおりである。

表 2-1-46 貨物取扱量の推移



(出典：港湾空港課から提出された資料に基づき監査人が作成)

⑧ 収支状況

ア 航空系事業収支

「第2 空港事業の概要 1 秋田県内における空港 (2) 秋田空港 ⑧ 収支状況」の前提条件による航空系事業収支及びその増減内容は、以下のとおりである。

表 2-1-47 航空系事業収支

(金額単位：百万円)

項目		H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
収 入	航空機燃料税	2	6	6	6	6
	使用料及び手数料	37	38	37	38	36
	着陸料・停留料	31	32	31	32	31
	土地使用料等	5	5	5	5	5
	財産収入	-	0	0	0	0
	諸収入	0	0	0	0	0
	収入計	40	46	44	45	43
支 出	給料・共済費等	108	117	117	112	103
	常勤職員	105	114	114	109	100
	非常勤職員	3	3	3	3	3
	需用費	47	45	43	43	46
	委託料	193	227	211	197	230
	除雪	72	97	70	71	99
	消防・警備	51	53	53	54	55
	航空灯火保守点検	31	33	37	38	41
	その他	38	42	49	32	34
	使用料及び賃借料	33	34	34	34	34
	工事請負費	17	3	2	2	2
	負担金補助及び交付金	17	16	18	17	17
	ハイジャック対策	15	15	14	16	16
	その他	1	1	4	1	1
	その他	7	5	5	5	7
	支出計	426	450	433	413	443
収支	△385	△404	△389	△368	△399	

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

航空系事業収支は、過去 5 年間とも支出超過である。平成 26 年度の△404 百万円をピークに改善傾向であったが、平成 29 年度は支出が増加したため△399 百万円に悪化した。

収入は、平成 25 年度は 40 百万円、平成 29 年度は 43 百万円と 3 百万円増加している。主な増加要因は、国からの航空機燃料税の譲与が平成 26 年度に 3 百万円増加したためである。なお、着陸料・停留料は国内定期便の運航実績が同程度のため概ね同数で推移している。

支出は、平成 25 年度は 426 百万円、平成 29 年度は 443 百万円と、17 百万円増加している。主な要因は、委託料（除雪）が除雪作業時間増加のため 27 百万円増加する一方、工事請負費が 15 百万円減少したためである。なお、委託料（除雪）の詳細な分析については、「第 5 個別事業の状況 3 空港施設の管理運営及び利活用」を参照のこと。

イ 駐車場事業収支

「第 2 空港事業の概要 1 秋田県内における空港 (2) 秋田空港 ⑧ 収支状況」の前提条件による、駐車場事業収支及びその増減内容は、以下のとおりである。

表 2-1-48 駐車場事業収支

(金額単位：百万円)

項目		H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
収 入	駐車場使用料	-	-	-	-	-
	収入計	-	-	-	-	-
支 出	需用費	0	0	0	0	0
	委託料	2	2	1	1	1
	除雪	1	1	0	0	0
	消防・警備	0	0	0	0	0
	駐車場料金徴収	-	-	-	-	-
	その他	0	0	0	0	0
	支出計	3	2	1	2	1
収支		△3	△2	△1	△2	△1

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

駐車場事業収支は、大館能代空港は収入がゼロ（駐車場使用料が無料）であり、支出のみとなっている。支出は平成 25 年度から減少傾向にあり、平成 29 年度は 1 百万円と、平成 25 年度から 1 百万円減少している。

ウ ビル事業収支

ビル事業収支は、空港ターミナルビルを運営する大館能代空港ターミナルビル(株)の決算（会計上の利益）に基づき、監査人が算定した EBITDA（経常的な収支）のことをいう。ビル事業収支は、以下のとおりである。

表 2-1-49 ビル事業収支 (金額単位：百万円)

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
売上高	233	231	232	232	234
不動産事業収入	215	216	216	216	217
付帯事業収入	17	14	16	15	16
経常損益	23	38	39	36	32
税引前当期純損益…x	24	38	39	35	33
減価償却費…y	66	42	40	39	38
支払利息…z	8	7	6	5	4
ビル事業収支…x+y+z	99	88	86	80	76

(出典：大館能代空港ターミナルビル(株)の決算に基づき監査人が作成)

ビル事業収支は、過去 5 年とも収入超過である。平成 25 年度から減少傾向にあり、平成 29 年度は 76 百万円と、平成 25 年度から 23 百万円悪化している。主な要因は、修繕等による施設管理費の増加 6 百万円、人件費の増加等に伴う管理・業務費の増加 16 百万円である。

エ 空港収支

県が航空系事業と駐車場事業を行い、大館能代空港ターミナルビル(株)がターミナルビル事業を行うが、仮に航空系事業収支と非航空系事業収支（駐車場事業収支及びビル事業収支）を合算した空港収支を試算すると、以下のとおりである。

なお、空港収支の内数である航空系事業収支には、空港施設の新設や改良などに要する設備投資支出は含まれていない。

表 2-1-50 空港収支 (金額単位：百万円)

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
航空系事業収支…x	△385	△404	△389	△368	△399
駐車場事業収支…y	△3	△2	△1	△2	△1
ビル事業収支…z	99	88	86	80	76
空港収支…x+y+z	△289	△318	△304	△289	△323

(出典：県及び大館能代空港ターミナルビル(株)の資料に基づき監査人が作成)

空港収支は、過去 5 年とも支出超過である。これは、航空系事業収支の支出超過が大きく、駐車場事業の収入がゼロ（駐車場の利用料金が無料）のため、ビル事業収支の黒字では賄えないためである。

過去 5 年の推移では、平成 25 年度が△289 百万円、平成 29 年度が△323 百万円と、収支が 34 百万円悪化している。主に、ビル事業収支が施設管理費及び管理・業務費の増加等により△23 百万円悪化したためである。

オ 着陸料・停留料の減免

着陸料は航空機材の重量及び騒音値に基づき、停留料は航空機材の重量及び停留時間に基づき計算されるが、主に地方空港においては航空会社及び航空路線の誘致や維持を目的として、一定の場合減免している。着陸料・停留料の減免規定は、「第 2 空港事業の概要 1 秋田県内における空港 (2) 秋田空港 ⑧ 収支状況 ケ 着陸料・停留料の減免」を参照のこと。

大館能代空港の着陸料・停留料の減免額と、仮にこれらの減免を行わない場合の空港収支は、以下のとおりである。

表 2-1-51 【減免前】空港収支 (金額単位：百万円)

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
空港収支…x	△289	△318	△304	△289	△323
着陸料・停留料の減免額…y	62	64	62	63	61
【減免前】空港収支…x+y	△227	△254	△242	△226	△262

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

【減免前】空港収支は、過去 5 年とも支出超過である。空港収支の支出超過が大きく、着陸料・停留料を減免しない場合でも補えないためである。着陸料・停留料の減免額は、国内定期便の運航実績が同程度のため概ね同数で推移している。

カ 指標分析

着陸料・停留料収入と、着陸回数を用いて指標を算定し分析を行うと、以下のとおりである。

表 2-1-52 指標分析

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
着陸回数（回）	786	805	792	817	845
一回当たり着陸料・停留料(円)	39,734	39,838	39,406	39,559	36,878
【減免前】一回当たり着陸料・停留料(円)	118,718	119,509	117,840	117,740	109,697

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

一回当たり着陸料・停留料は、平成 25 年度から平成 28 年度まで同水準であったが、平成 29 年度が 36,878 円と、平成 25 年度と比べて 2,856 円悪化している。これは、国内定期便（羽田便）の着陸回数は同程度であったが、羽田線の機材の小型化と着陸料の安価な機種に着陸回数が増加したためである。

【減免前】一回当たり着陸料・停留料も、平成 25 年度から平成 28 年度まで同水準であったが、平成 29 年度が 109,697 円と、平成 25 年度と比べて 9,021 円悪化している。主な理由は、上記の一回当たり着陸料・停留料と同様である。

キ 県の空港収支

県の試算を基とした航空系事業収支は、大館能代空港管理事務所が所管する毎期経常的に発生する歳入歳出額から構成しており、空港施設の新設や改良などに要する設備投資支出は含まれていない。航空系事業収支と駐車場事業収支に、設備投資支出を加味した、平成 29 年度の県の空港運営に係る収支を試算すると以下のとおりである。

表 2-1-53 県の空港収支（金額単位：百万円）

項目	H29d
航空系事業収支…x	△399
駐車場事業収支…y	△1
設備投資支出…z	103
県単空港施設整備費	38
空港安全対策事業費	64
空港整備費	-
県の空港収支…x+y-z	△503

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

県の空港収支は、依然として赤字である。

平成 29 年度の航空系事業収支は△399 百万円であるが、これに含まれていない県の設備投資支出が 103 百万円あることから、駐車場事業収支の赤字分 1 百万円を加えて、県は空港運営に 503 百万円要したこととなる。

ク 維持管理・更新計画

a. 県の維持管理・更新計画

県は、航空法施行規則第 92 条（保安上の基準）に規定する空港の維持管理の標準的な事項を示した「空港内の施設の維持管理指針」に基づき「大館能代空港維持管理・更新計画書」を作成している。

「空港内の施設の維持管理指針」は、国土交通省航空局が策定している。同指針は、空港土木施設の健全性を効果的かつ効率的に確保するためには、既存施設の有効活用や施設の長寿命化を図ることが重要であり、新たな管理手法の導入や最適なライフサイクルコストの設定など、マネジメント技術の確立が必要と定めている。

「大館能代空港維持管理・更新計画書」は、空港内の施設の供用性、航空機の運航に対する安定性等の確保並びに施設の長寿命化を図ることを目的とし、空港の特性等を踏まえた空港土木施設の点検、経常維持、修繕、除雪及び緊急対応の計画を定め、併せて、長期的視点に立った更新計画を作成するものとしている。

県は、直近の「大館能代空港維持管理・更新計画書」（平成 29 年 2 月）において、基本施設の更新計画は平成 27 年度（2015 年度）を 1 年次として、2044 年度までの 30 年次分策定している。そこで基本施設の区分別に、2018 年度以降の更新投資計画を示すと以下のとおりである。

表 2-1-54 更新投資計画

（金額単位：百万円）

基本施設名	2018d ～ 2020d	2021d ～ 2026d	2027d ～ 2032d	2033d ～ 2038d	2039d ～ 2044d	合計	1 年度 当たり 金額
滑走路	212	198	212	198	212	1,033	38
誘導路	-	20	-	-	-	20	0
エプロン	-	-	-	597	-	597	22
ターニングパッド	15	15	15	15	15	75	2
合計	227	233	227	810	227	1,726	63

（出典：「大館能代空港維持管理・更新計画書」を基に監査人が集計）

b. アセットマネジメントの高度化

アセットマネジメントの高度化については、「第 2 空港事業の概要 (2)秋田空港 ⑧収支状況 コ維持管理・更新計画 b アセットマネジメントの高度化」を参照。

2 県内空港の管理運営及び利活用に関する組織

県内空港の管理運営及び利活用に関する組織及び業務内容は以下のとおりである。

表 2-2-1 県内空港の管理運営及び利活用に関する組織及び業務内容

組織・担当名	業務内容
観光文化スポーツ部 観光振興課 誘客推進班	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外誘客 ・ 秋田・ソウル国際定期便 ・ 訪日旅行市場拡大 ・ 国内外の観光情報の収集・発信 ・ その他プロモーションに関すること
観光文化スポーツ部 交通政策課 調整・広域交通班	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総合交通体系 ・ 航空路線 ・ 空港ターミナルビル ・ JR 鉄道 ・ 長距離フェリー
建設部港湾空港課 調整・クルーズ・空港班	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課内調整 ・ クルーズ船 ・ 港湾・海岸・空港の管理 ・ 空港の整備

(出典：秋田県庁ウェブサイトに基づき監査人が作成)

なお、秋田空港ターミナルビル(株)及び大館能代空港ターミナルビル(株)の主な業務内容については、それぞれ「第2 空港事業の概要 (2) 秋田空港 ⑤ ターミナルビル」及び「第2 空港事業の概要 (3) 大館能代空港 ⑤ ターミナルビル」を参照のこと。

第3 県の空港事業における施策

1 第2期ふるさと秋田元気創造プラン

(1) 概要

県は、平成26年度から平成29年度までの県政運営指針として「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」を策定し、それに基づく施策・事業に取り組んでいる。

県は、全国でも特に人口減少や少子高齢化の進行が早く、労働力人口が減少していくと見込まれており、地域活力の低下や経済規模の縮小など、社会的・経済的影響が懸念されている。日本全体が人口減少局面を迎える中、県がその減少に歯止めをかけることは難しい状況にあるが、今後も県が持続的に発展していくためには、若者の県内定着や少子化対策、子育て支援策等の直接的な歯止め策に加え、産業経済活動の維持・成長や働く場の確保のほか、人口減少社会を踏まえた新たな社会システムの構築など、先駆的な取組を進める必要がある。「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」は、時代の潮流や社会経済情勢の変化等を踏まえながら、県が抱える基本問題を克服するとともに元気な県を創り上げていくため、政策分野別に「6つの戦略」を設定し、重点的かつ効果的に施策・事業を展開している。

表 3-1-1 「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」における「6つの戦略」

【戦略1】産業構造の転換に向けた産業・エネルギー戦略 (1) 企業の経営基盤の強化と地域産業の振興 (2) 秋田の成長を牽引する企業の育成と成長分野への新たな事業展開 (3) 「新エネルギー立県秋田」の創造と環境・リサイクル産業の拠点化 (4) 海外取引の拡大と産業拠点の形成 (5) 秋田の産業を支える人材の育成	
【戦略2】国内外に打って出る攻めの農林水産戦略 (1) “オール秋田”で取り組むブランド農業の拡大 (2) 秋田米を中心とした水田フル活用の推進 (3) 付加価値と雇を生み出す6次産業化の推進 (4) 地域農業を牽引する競争力の高い経営体の育成 (5) 全国最大級の木材総合加工産地づくりの推進 (6) 水産物のブランド確立と新たな水産ビジネスの展開	
【戦略3】未来の交流を創り、支える観光・交通戦略 (1) ビジネスとして継続・成長していく総合戦略産業としての観光の推進 (2) 秋田の食の魅力の磨き上げと県外への販路拡大 (3) 秋田の文化力の更なる向上による地域の元気創出 (4) 「スポーツ立県あきた」の推進 (5) 県土の骨格を形成する道路ネットワークの整備促進 (6) 交通ネットワークの利便性向上と地域交通の確保	
【戦略4】元気な長寿社会を実現する健康・医療・福祉戦略 (1) 元気で長生きできる健康づくりの推進 (2) いのちと健康を守る医療提供体制の充実強化 (3) 高齢者や障害者等を地域で支える体制づくり (4) 民・学・官一体となった総合的な自殺予防対策の推進	
【戦略5】未来を担う教育・人づくり戦略 (1) 自らの未来を切り開き社会に貢献する人材の育成 (2) 確かな学力の定着と独創性や表現力の育成 (3) 豊かな心と健やかな体の育成 (4) 良好で魅力ある学びの場づくり (5) 生涯学習を行動に結び付ける環境と芸術・文化に親しむ機会づくり (6) 高等教育の充実と地域貢献の促進 (7) グローバル社会で活躍できる人材の育成	
【戦略6】人口減少社会における地域力創造戦略 (1) 秋田への定着、移住・定住の拡大 (2) 官民一体となった少子化対策の推進 (3) 次の親世代に対する支援の充実強化 (4) 子どもを産み・育てる環境の充実強化 (5) 地域の人材や資源を生かした地域力の向上 (6) 人口減少社会を踏まえた地域コミュニティの活性化 (7) 「協働」の多様な担い手の確保と活動の促進 (8) 県と市町村の協働の推進	

(出典：県「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」より抜粋)

「6つの戦略」のうち、主に空港事業に関連するのは「【戦略3】未来の交流を創り、支える観光・交通戦略」であり、戦略3の6つの施策のうち主に空港事業に関連するのは「戦略3（6）交通ネットワークの利便性向上と地域交通の確保」である。

(2) 交通ネットワークの利便性向上と地域交通の確保

「戦略3（6）交通ネットワークの利便性向上と地域交通の確保」における、「施策のねらい」、「施策の視点」、「施策の方向性と取組」は、以下のとおりである。

① 施策のねらい

人の交流や物流を円滑にし、県民生活や経済活動等を支えるため、総合的な交通体系の整備を促進し、交通機関の利便性向上を図るほか、首都圏等や海外からのアクセスを向上するため、国内外の航空路線の維持・充実により、航空ネットワークの機能を強化します。また、地域交通を確保するために、生活バス路線など地域の利用実態に合った交通システムの再構築を促進するとともに、「秋田内陸縦貫鉄道」及び「由利高原鉄道」については、持続的運行と継続的営業、鉄道施設の安全確保を図るほか、観光誘客に資する新しい交通体系の構築を目指します。

② 施策の視点

人や物の円滑な移動を可能とする仕組みづくりや環境を整え、交通機関のネットワークを強化するとともに、国内航空路線や韓国国際航空路線を活用し、秋田と首都圏・海外との時間的距離や心理的距離を短縮し、交流人口の拡大を支えています。また、自家用自動車の普及と人口減少に伴い、生活路線バスや第三セクター鉄道等の利用者の減少傾向に歯止めがかからない中で、通学、通勤、通院、買い物等の日常生活に不可欠な公共交通の維持・確保を図るとともに、本県の観光振興における交通アクセスの課題の重要性にかんがみ、二次交通アクセスの向上を図るほか、観光資源としても活用を進め、利用を促進していきます。

③ 施策の方向性と取組

「戦略3（6）交通ネットワークの利便性向上と地域交通の確保」に関する、「施策の方向性と取組」は、以下のとおりである。

【方向性①：交通機関の利便性向上と航空ネットワーク機能の強化】

取組①：総合的な交通体系の促進

取組②：鉄道の充実強化

取組③：国内航空路線の維持・拡充

取組④：韓国国際航空路線の維持

取組⑤：観光に資する新たな交通体系の構築

【方向性②：第三セクター鉄道等の持続的運航の確保と活用促進】

取組①：第三セクター鉄道の運行の確保

取組②：鉄道等を活用した広域観光の推進

【方向性③：生活バス路線など地域の実情に合った交通手段の確保】

取組①：地域の実情に合った新しい地域公共交通の構築

取組②：生活バス路線等の維持・確保

④ 主に空港事業に関連する施策の方向性と取組

上記③の「施策の方向性と取組」のうち、主に空港事業に関連する取組は、「方向性①：交通機関の利便性向上と航空ネットワーク機能の強化」の「取組③：国内航空路線の維持・拡充」及び「取組④：韓国国際航空路線の維持」である。

具体的な取組の内容は、以下のとおりである。

取組③：国内航空路線の維持・拡充

地元市町村や関係機関と協力しながら利用促進に取り組み、国内航空ネットワークの維持及び拡充を図る。

【主な取組】

ア 県外における空港のPRによる誘客の拡大及び秋田の認知度向上

イ 空港と目的地を結ぶ二次アクセスの利便性の向上と情報発信

ウ 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進

取組④：韓国国際航空路線の維持

航空会社や旅行会社など関係団体との連携を強化しながら、利用者の拡大を図り、国際定期便の安定的な運航を目指す。

【主な取組】

エ 学校、民間団体に対する支援

オ 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進

カ 韓国をはじめとする海外からの誘客促進による利用者の拡大

(3) 空港事業に関連する目標指標と直近の達成状況

県は、「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」において、空港事業に関連する目標指標として、以下のものを挙げている。

表 3-1-3 空港事業に関連する目標指標 (単位：千人)

指標名	指標が示すもの	現状値 (H24d)	目標値 (H29d)
秋田空港国内定期便利用者数	国内航空路線の利用状況 (秋田空港)	1,098	1,188
大館能代空港定期便利用者数	国内航空路線の利用状況 (大館能代空港)	104	112
国際定期便利用者数	国際航空路線の利用状況 (秋田空港)	29	29

(出典：県「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」(平成26年3月)より抜粋)

上記の各目標指標に関して、県が公表している直近の達成状況を示すと以下のとおりである。

表 3-1-4 空港事業に関連する目標指標の達成状況 (単位：千人)

施策目標 (評価指標)	基準値	年度	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d	達成率
	年度							
① 秋田空港国内定期便利用者数	1,098	目標		1,119	1,142	1,165	1,188	108.3%
	H24d	実績	1,165	1,173	1,203	1,206	1,287	
	単位:千人	達成率		104.8%	105.3%	103.5%	108.3%	
② 大館能代空港定期便利用者数	104	目標		106	108	110	112	124.1%
	H24d	実績	113	120	124	132	139	
	単位:千人	達成率		113.2%	114.8%	120.0%	124.1%	
③ 国際定期便利用者数	29,127	目標		29,127	29,127	29,127	29,127	51.4%
	H24d	実績	25,152	19,128	14,965			
	単位:人	達成率		65.7%	51.4%			

(出典：県「平成30年度政策評価・施策評価結果一覧表」より抜粋)

目標指標のうち、秋田空港国内定期便利用者数及び大館能代空港定期便利用者数は達成しているが、国際定期便利用者数は未達成となっている。これについて県は、それぞれ以下のとおり分析している。

- ①秋田空港については、秋田空港利用促進協議会と連携して、西日本等の旅行会社への旅行商品造成の働きかけや、航空会社と連携した乗継利用のPR活動を行ったこと等により、3年連続で120万人を超える国内定期便利用者数となった。
- ②大館能代空港については、大館能代空港利用促進協議会と連携して西日本を中心とした旅行会社へのPR活動や助成金事業の実施等により、平成25年以来5年連続で利用者数が増加し、平成29年度の定期便利用者数は13万9千人となり、前年度比105.4%であった。
- ③国際定期便については、平成27年12月以降運休が続いている。

なお、空港事業に関連する目標指標の設定については、「第4 県の空港事業における基本的な取組 2 現状分析 (5) 意見 ④ KPI の設定による取組の適切な評価 (意見04)」で述べている。

2 第2期ふるさと秋田元気創造プランと個別事業の関連

「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」に記載された空港事業に関する取組について、県が平成29年度において執行した個別事業を関連付けると以下のとおりである。なお、県の「政策予算見積書」における元気プランの各取組と個別事業との関係⁷にかかわらず、監査人において、元気プランの空港事業に関する取組と関連すると考える個別事業を整理したものである。

個別事業は監査人が検証対象として抽出した事業のみ記載している。また、単一の個別事業であっても複数の取組を推進するために執行されたものもあることから、同一の個別事業が複数の取組に記載されていることがある。

表 3-2-1 「取組③：国内航空路線の維持・拡充」と関連する個別事業

元気プランの取組	所管課	平成29年度の事業名
県外における空港のPRによる誘客の拡大及び秋田の認知度向上	交通政策課	秋田犬の里秋田空港、大館能代空港いらっしやいませ事業
		空港利用者拡大促進事業
空港と目的地を結ぶ二次アクセスの利便性の向上と情報発信	観光振興課	訪日外国人受入整備事業
利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進	交通政策課	秋田犬の里「秋田空港、大館能代空港いらっしやいませ」事業
		広域交通ネットワーク誘客促進事業

(出典：県「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」と所管課データにより監査人が作成)

⁷ 県の「政策予算見積書」においては、表 3-2-1 及び表 3-2-2 に記載した個別事業は、「秋田犬の里秋田空港、大館能代空港いらっしやいませ事業」以外は「戦略3（1）ビジネスとして継続・成長していく総合戦略産業としての観光の推進」に紐づいている。

表 3-2-2 「取組④：韓国国際航空路線の維持」と関連する個別事業

元気プランの取組	所管課	平成 29 年度の事業名
学校、民間団体に対する支援	観光振興課	秋田発国際線利用促進事業
利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進	観光振興課	秋田発国際線利用促進事業
韓国をはじめとする海外からの誘客促進による利用者の拡大	観光振興課	訪日外国人受入環境整備事業
		秋田犬を活用した FIT 誘客対策促進事業
		タイ誘客促進事業
		台湾誘客促進事業
		韓国誘客促進事業
		中国誘客促進事業
		レンタカーを活用したドライブ周遊観光促進事業
航空キャリア連携旅行エージェント誘客促進事業		

(出典：県「第 2 期ふるさと秋田元気創造プラン」と所管課データにより監査人が作成)

表 3-2-1 及び表 3-2-2 に記載した個別事業のほか、港湾空港課が所管する「県単空港施設整備事業」、「空港整備事業」、「空港安全対策事業」及び「空港保安対策事業」も検証対象としている。これら個別事業の検証結果については、「第 5 個別事業の状況」に記載している。

3 第3期ふるさと秋田元気創造プランにおける空港に関する取組

「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」は、計画年度が平成30年度から4年間であり、「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」に基づく事業の成果を踏まえて策定されたものであることから、「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」の成果検証を行うに当たり、「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」の取組を理解することは意義があるものと考ええる。

そこで、「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」から「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」にかけての、空港に関する取組の変遷を示すと以下のとおりである。

表 3-3-1 空港に関する取組の変遷

第2期ふるさと秋田元気創造プラン (平成26年度から4年間)	第3期ふるさと秋田元気創造プラン (平成30年度から4年間)
<p>(国内便に関する取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> ア 県外における空港のPRによる誘客の拡大及び秋田の認知度向上 イ 空港と目的地を結ぶ二次アクセスの利便性の向上と情報発信 ウ 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進 	<p>(国内便に関する取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> ア 就航先である札幌、名古屋及び大阪並びに乗り継ぎ利用が見込まれる中四国地域等での、航空利用プロモーション等の実施 イ 森吉山や角館など県内主要観光地を巡る、県内空港を利用した旅行商品造成への支援 ウ 四国や北陸地方など他県空港と連携した、乗り継ぎ相互送客による利用促進 エ 航空ダイヤの改善や便数、使用機材の大型化など、航空路線の利便性向上に向けた働きかけ オ LCCを含めた新たな需要が見込まれる新規航空路線の誘致と、他県空港を参考とした新規就航を誘発する支援策の検討 カ 集合タクシー、シャトルバス等による二次アクセスの整備と利便性向上

第2期ふるさと秋田元気創造プラン
(平成26年度から4年間)

(国際便に関する取組)

- エ 学校、民間団体に対する支援
- オ 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進（国際便）
- カ 韓国をはじめとする海外からの誘客促進による利用者の拡大



第3期ふるさと秋田元気創造プラン
(平成30年度から4年間)

(国際便に関する取組)

- キ 秋田ソウル国際定期便の運航再開に向けた取組
- ク 秋田空港発着の国際チャーター便の季節定期運航や新たな国際定期航空路線の誘致に向けた取組
- ケ 県内空港と台湾、韓国、タイ、中国等の重点市場との国際チャーター便の運航支援
- コ 県内発着の国際航空路線による本県からのアウトバウンド利用の促進
- サ 東北各県等との連携による県内空港のエアポートセールスの実施
- シ 仙台空港をゲートウェイとした誘客プロモーションの拡充

(出典：「第2期及び第3期ふるさと秋田元気創造プラン」に基づき監査人が作成)

第4 県の空港事業における基本的な取組

1 基本的な取組

(1) 概要

① 県の方針

「第3 県の空港事業における施策」に記載したとおり、県の「第2 期元気創造プラン」において、「交通機関の利便性向上と航空ネットワーク機能の強化」を目指し、「国内航空路線の維持・拡充」及び「韓国国際航空路線の維持」に関する取組を実施してきた。

ここで、県が実施している基本的な取組を示すと以下のとおりである。

② 県の基本的な取組

ア 組織体制

「第2 空港事業の概要 2 県内空港の管理運営及び利活用に関係する組織」に記載したとおり、観光振興課、交通政策課及び港湾空港課（空港管理事務所含む）の3 課が担当であり、秋田空港及び大館能代空港のターミナルビル株式会社と適宜協議を実施している。

イ 計画

「ふるさと秋田元気創造プラン」を策定している。「ふるさと秋田元気創造プラン」の内容については、「第3 県の空港事業における施策」に記載している。

ウ 目標

「第2 期ふるさと秋田元気創造プラン」では、「秋田空港国内便利用者数」、「大館能代空港国内便利用者数」及び「国際定期便利用者数」を目標指標としていたが、「第3 期ふるさと秋田元気創造プラン」では、目標指標を設けていない。

エ 評価

「第2 期ふるさと秋田元気創造プラン」では、毎年度、目標指標の達成状況等に基づき、施策評価を実施していた。このほか、「第2 期ふるさと秋田元気創造プラン」の計画年度中に、取組結果の中間総括を行うとともに、計画年度終了後、総合政策審議会において取組結果の総括を行った。

a. 施策評価

施策評価の内容は、「第3 県の空港事業における施策 1 第2 期ふるさと秋田元気創造プラン (3) 空港事業に関連する目標指標と直近の達成状況」に記載している。

b. 取組結果の中間総括

県の総合政策審議会が、平成 28 年 11 月に「第 2 期ふるさと秋田元気創造プラン」の中間総括を行っている。中間総括の内容は、「第 2 期ふるさと秋田元気創造プラン～これまでの成果と最終年度に向けた推進方針について～」という資料にまとめられている。当該資料の「第 II 章 数値目標の達成状況」の中で、平成 27 年度における秋田空港及び大館能代空港の利用者数が、両空港とも前年を上回っている旨が記載されている。

c. 取組結果の総括

県の総合政策審議会が、平成 30 年 10 月に「第 2 期ふるさと秋田元気創造プラン」の総括を行っている。総括の内容は、「第 2 期ふるさと秋田元気創造プラン～取組結果～」という資料にまとめられている。当該資料の「第 II 章 数値目標の達成状況」の中で、平成 29 年度における大館能代空港の利用者数が、過去最高である旨が記載されている。

オ 現状分析

県は、秋田空港及び大館能代空港の収支を試算している。また、平成 30 年 6 月に空港利用に関するアンケート調査を実施している。

a. 収支の試算

県の試算の前提条件及び県の試算に基づきした、監査人による収支分析は、「第 2 空港事業の概要 1 秋田県内における空港 (2) 秋田空港 ⑧ 収支状況」に記載している。

b. 空港利用に関するアンケート調査

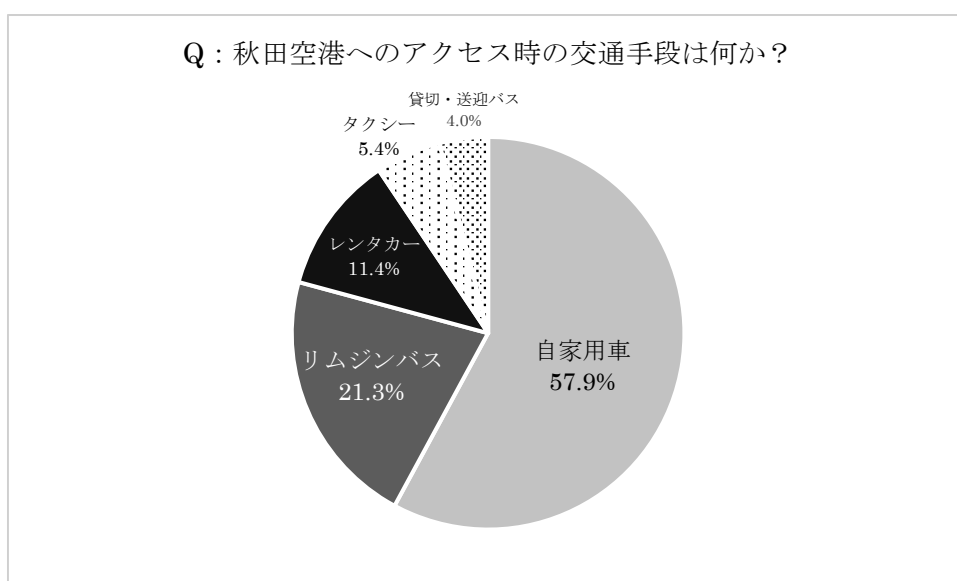
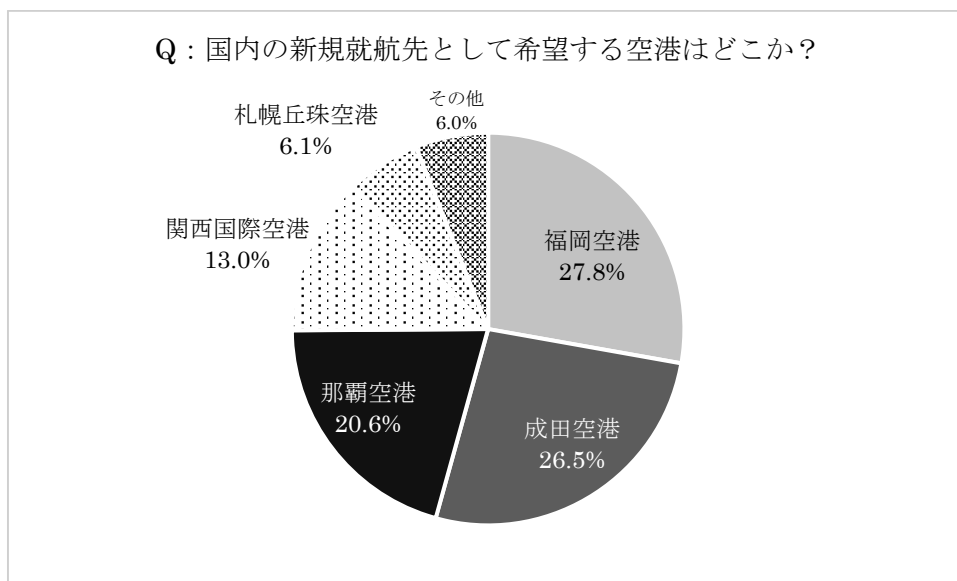
秋田空港を対象にしており、秋田空港利用に関するアンケート調査結果を抜粋すると以下のとおりである。

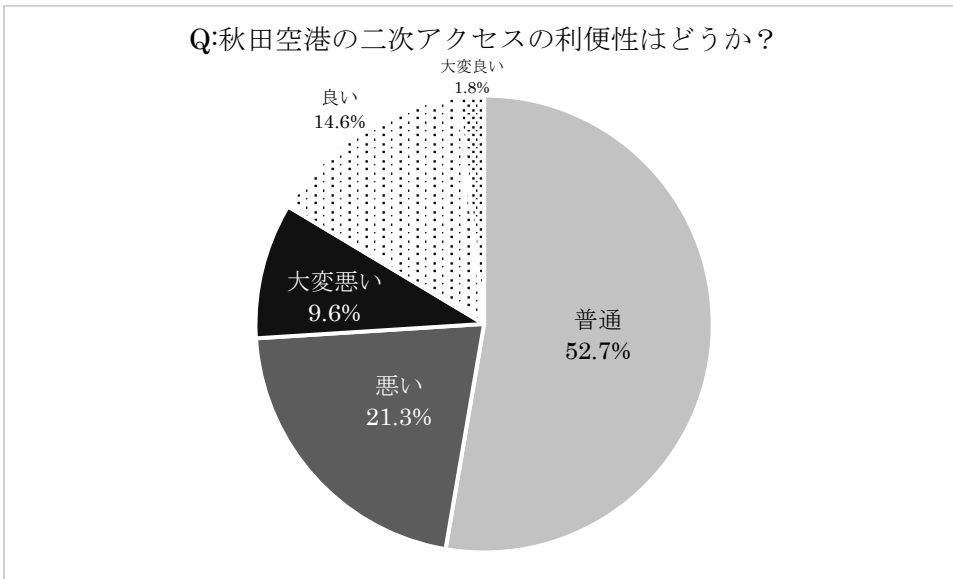
表 4-1-1 秋田空港利用に関するアンケート調査の調査時期、調査対象及び回答者数

調査時期	平成 30 年 6 月
調査対象	秋田空港利用者、県内大学生、商工団体会員等
回答者数	800

(出典：県作成の空港利用に関するアンケート調査)

表 4-1-2 秋田空港利用に関するアンケート調査における質問及び回答

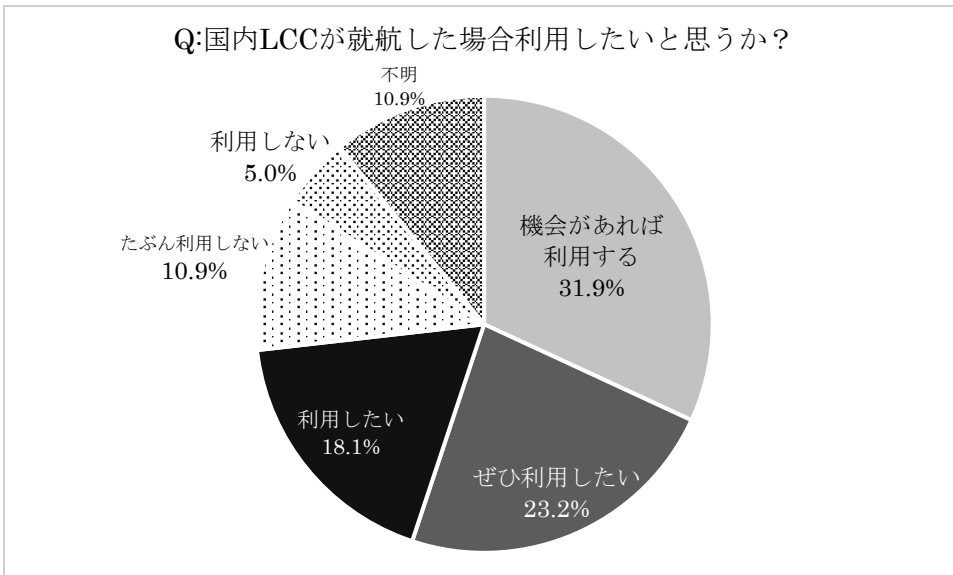




(出典：県作成の空港利用に関するアンケート調査)

LCC⁸利用に関するアンケート調査も同時に実施しており、その結果は以下のとおりである。

表 4-1-3 LCC 利用に関するアンケート調査における質問及び回答



(出典：県作成の空港利用に関するアンケート調査)

⁸ LCC (Low Cost Carrier) とは、低コストかつ高頻度の運航を行うことで、低運賃の航空サービスを実現する新たなビジネスモデルを採用した航空会社のことをいい、これに対して従来型の航空サービスを提供する航空会社は、FSA(Full Service Airline)という。

秋田空港利用に関するアンケート調査の実施は、平成 30 年 6 月であり、必ずしも平成 29 年度の状況を表したものではない。そこで、以下では、平成 29 年度の統計数値や他空港との比較結果等に基づき、秋田空港及び大館能代空港の現状分析を行い、課題を整理することとする。

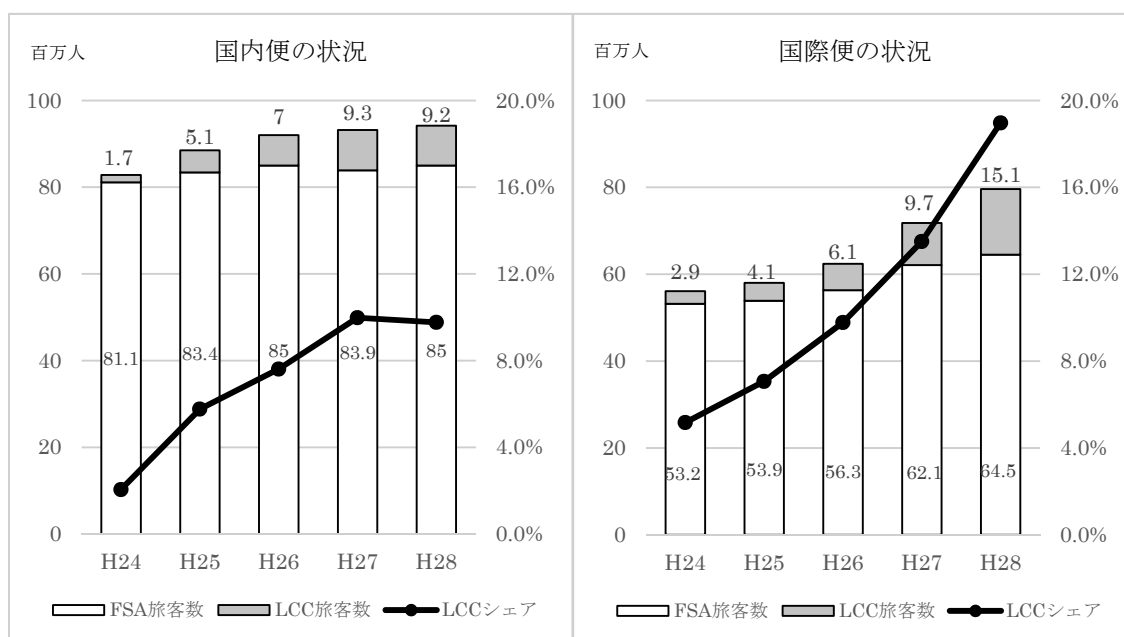
2 現状分析

(1) 概要

① 日本における航空旅客数の推移

日本における国内便及び国際便の旅客数は、平成 24 年（暦年）から平成 28 年（暦年）にかけて、LCC 参入による需要増等があったことから、ともに増加している状況にある。

表 4-2-1 : 日本における航空旅客数の推移



(出典：国土交通省航空局「航空旅客数（国内便・国際便）推移」)

表 4-2-1 に基づいて、平成 24 年（暦年）と平成 28 年（暦年）の旅客数を比較すると、国内便及び国際便の旅客数の増加数及び増加率はそれぞれ以下のとおりである。

表 4-2-2 : 日本における航空旅客数の増加数及び増加率

	国内便		国際便	
	増加数 (百万人)	増加率	増加数 (百万人)	増加率
LCC	7.5	441.2%	12.2	420.7%
FSA	3.9	4.8%	11.3	21.2%
合計	11.4	13.8%	23.5	41.9%

(出典：表 4-2-1 に基づき監査人が作成)

国内便及び国際便の旅客数がともに増加しているが、特に LCC を利用する旅客の増加数及び増加率が、FSA のそれらを上回っていることが分かる。

② 東北 6 県の状況

東北 6 県に所在する空港における国内便及び国際便の旅客数を示すと以下のとおりである。

表 4-2-3：東北 6 県に所在する空港における旅客数の増加数及び増加率（単位：千人、%）

空港名	種別	平成 25 年		平成 29 年		増減			
		国内便	国際便	国内便	国際便	国内便		国際便	
						増減数	増減率	増減数	増減率
秋田	特定地方	1,167	30	1,303	18	136	11.7%	△12	△40.0%
大館能代	地方	114	—	142	—	28	25.1%	—	—
青森	地方	822	38	1,081	86	259	31.5%	47	126.1%
三沢	共用	253	0	236	—	△17	△6.9%	△0	△100.0%
庄内	地方	349	0	397	0	48	13.7%	0	36.0%
山形	特定地方	117	0	302	2	185	158.4%	1	286.0%
花巻	地方	359	8	422	10	62	17.3%	1	15.7%
仙台	国	2,903	172	3,100	270	197	6.8%	97	56.5%
福島	地方	238	6	251	2	13	5.6%	△3	△54.8%

（出典：国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調書」）

表 4-2-3 に基づいて、平成 25 年（暦年）と平成 29 年（暦年）の旅客数を比較すると、青森空港（地方管理空港）は、国内便の旅客数の増加が 259 千人と東北 6 県の空港で最大であり、国際便の旅客数の増加も 47 千人と仙台空港（国管理空港）に次ぐ増加となっている。また、山形空港（特定地方管理空港）は、国内便・国際便ともに旅客数の増加率がそれぞれ 158.4%、286.0%と東北 6 県の空港で最も高い。

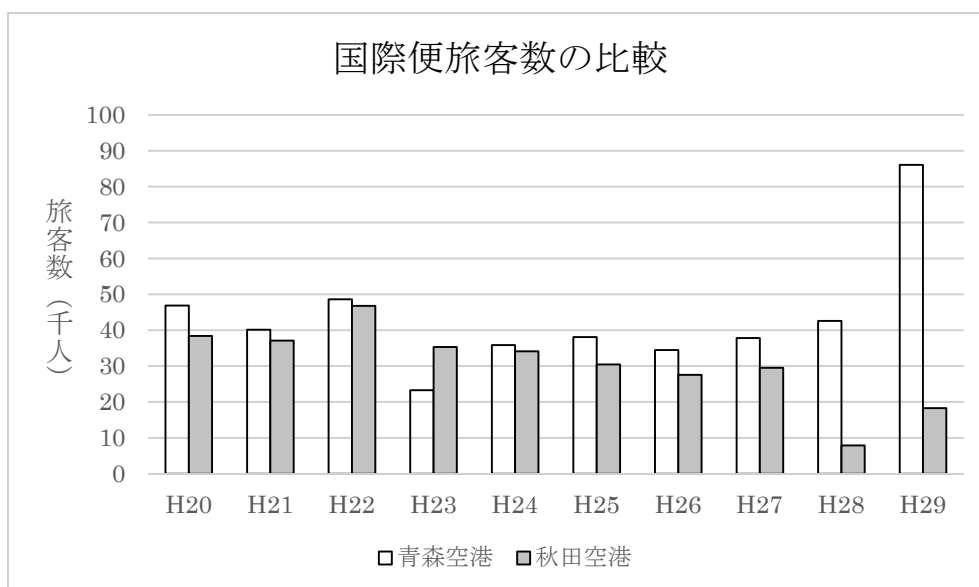
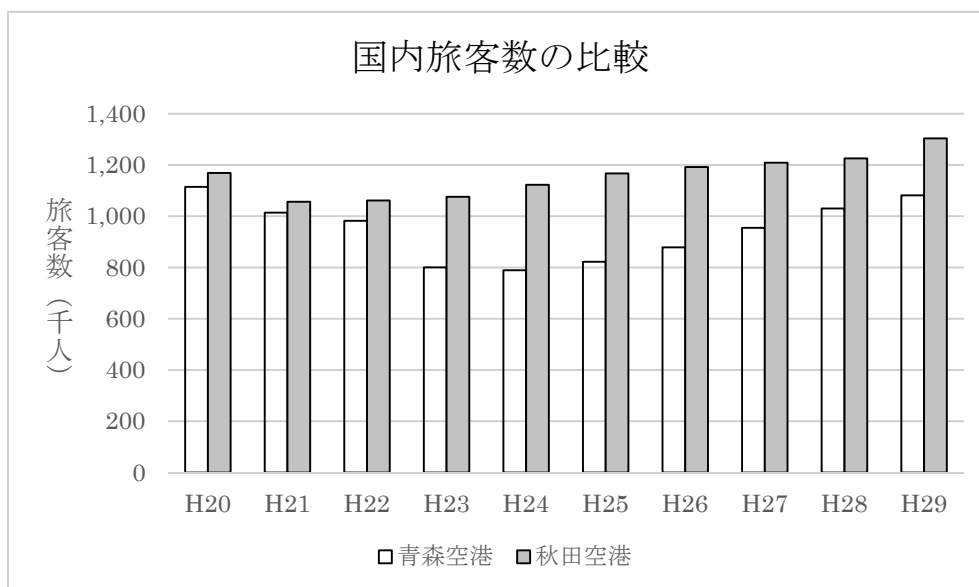
以上のとおり、青森空港及び山形空港は、秋田空港及び大館能代空港と比べて、旅客数の増加や増加率が大きいこと、空港の管理者が県であるという点が共通していることから、青森空港及び山形空港を対象に考察を行う。なお、当該考察は、監査人が公表データに基づき行ったものであり、青森県及び山形県に対して、個別にヒアリングを行ったものではない。

(2) 青森空港に関する考察

① 旅客数の推移

平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）にかけて、青森空港における国内便・国際便それぞれの旅客数の推移を秋田空港との対比で示すと、以下のとおりである。

表 4-2-4：青森空港及び秋田空港における旅客数の推移



(出典：国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調書」に基づき監査人が作成)

過去 10 年の青森空港における旅客数は、平成 20 年では秋田空港と比べて国内便・国際便ともに概ね近似していたが、平成 20 年以降、平成 24 年まで減少傾向にあり、平成 23 年には国内便が 800 千人、国際便が 23 千人まで減少した。これは、平成 14 年に東北新幹線が八戸駅まで延伸し、平成 22 年には新青森駅まで延伸したこと、平成 23 年には東日本大震災が発生したこと等が影響していると考えられる。

平成 25 年から 5 年間は、青森空港における旅客数は増加傾向に転じた。平成 29 年（暦年）の旅客数は国内便国際便合わせて 1,167 千人と、秋田空港の 1,322 千人には及ばないものの、平成 25 年（暦年）と平成 29 年（暦年）を比較した場合、国内便旅客数の増加が 259 千人（増加率 31.5%）、国際便旅客数の増加が 47 千人（増加率 126.1%）である。これは、平成 26 年 7 月に全日本空輸（株）が札幌（新千歳）便、大阪（伊丹）便を就航してダブルトラッキングとなったことや、平成 29 年 5 月に天津への定期便が就航したことが原因であると考えられる。

これに対して、秋田空港における旅客数は、平成 25 年から 5 年間で、国内便旅客数の増加が 136 千人（増加率 11.7%）、国際便旅客数の減少が 12 千人（減少率△40.0%）となっており、秋田空港における国内便旅客数及び国際便旅客数は、ともに青森空港と比べて増加していない。

② 青森県における主な取組

青森県は、平成 20 年以降に青森空港の旅客数が減少傾向にあったことから、平成 23 年に有識者による「青森空港の管理運営のあり方に関する検討会」を設置した。同検討会は「青森空港の管理運営のあり方に関する提言（平成 24 年 3 月）」を取りまとめた。青森県は、同提言を踏まえて「青森空港活性化ビジョン」を策定するために、青森空港活性化検討委員会を組織した。なお、青森県は、「青森空港活性化ビジョン」の策定に当たり、平成 24 年度における国土交通省の「先導的官民連携支援事業（地方公共団体等による調査実施への補助）⁹」を活用した。

青森空港活性化検討委員会は、平成 25 年 3 月に「青森空港活性化ビジョン」を策定した。「青森空港活性化ビジョン」の計画期間は、平成 25 年度から平成 29 年度までの 5 年間である。

⁹ 国土交通省では、新たな官民連携事業に係る具体的な案件の形成等を推進しており、先導的な官民連携事業の導入や実施に向けた検討・準備業務に要する地方公共団体等の調査委託費への助成や、新たな官民連携事業の導入等を目的とした調査・検討を実施している。

ア 「青森空港活性化ビジョン」のポイント

「青森空港活性化ビジョン」の概要は、下表のとおりである。

表 4-2-5：「青森空港活性化ビジョン」の概要

目的	計画期間	目標指標
青森空港の管理運営に携わっている空港関係者が目的意識を共有し、連携を強化することにより、今後青森空港が持続可能で真に魅力ある空港に発展するための指針となるもの。	平成 25 年度から平成 29 年度までの 5 年間	計画最終年度の利用客数：年間 100 万人以上
基本理念		
地域の将来計画に基づき、青森空港が北東北・青函地域のゲートウェイとして、国内外との交流促進、地域経済の活性化（産業振興、観光振興等）に資するため、顧客目線に立ち、真に魅力ある空港として発展するよう全力を尽くします。		
政策	施策	具体的な取組
航空ネットワークの維持・拡大	航空会社が就航しやすい空港づくりを通じ、地域が必要とする航空サービス（路線、便数、機材、ダイヤ）の実現を目指す。	既存路線の利用拡大、機材の大型化・増便、チャーター便の増加、新規乗り入れ航空会社の誘致、航空貨物の利用促進
利便性の向上	青森空港と地域を繋ぐアクセスの改善、駐車場の利便性向上、観光地や空港等における案内標識・情報提供の充実、快適な待ち時間を過ごすための空間づくりを目指す。	二次交通の充実・駐車場の利便性向上、情報提供の充実、案内標識の整備、快適な待ち時間を過ごすための空間づくり
空港を核とした地域づくり（賑わい、防災）	青森空港ファンを増やし、空港に対する親近感を醸成する。航空機を利用する以外の空港利用者の増加を目指し、定期的なイベント等を開催する。周辺地域と連携した防災機能の強化を目指す。	空港用地・施設の最大活用、空港でのイベント・催事の開催、知名度の向上、防災機能の強化
適切な空港運営・効率化	安全・安心の確保、法令・規制の損種、青森空港の機能維持を大前提に、行政負担の軽減と各ビジョンを実現する空港運営体制を目指す。	安全安心の確保、空港運営の可視化、空港関係者の連携強化、日常の維持管理費の削減、管理運営体制の見直しに向けた検討

（出典：青森県「青森空港の利用促進と空港活性化」）

「青森空港活性化ビジョン」のポイントは、以下のとおりであると考えられる。

a. 青森空港活性化検討委員会

「青森空港活性化検討委員会」の構成は、以下のとおりである。

表 4-2-6：「青森空港活性化検討委員会」の構成（平成 30 年 10 月末時点）

	組織・団体名	役職	備考
1	青森県	副知事	委員長
2	青森県県土整備部	部長	副委員長
3	青森県企画政策部交通政策課	課長	※
4	青森県県土整備部港湾空港課	課長	※
5	青森県観光戦略局誘客交通課	課長	※
6	青森県県土整備部青森空港管理事務所	所長	※
7	青森空港ビル株式会社	総務部長	※
8	青森空港振興会議	常任幹事	※
9	青森空港国際化促進協議会	事務局長	※
10	公益社団法人青森県観光連盟	事務局長	※

（出典：青森空港活性化検討委員会「第二次青森空港活性化ビジョン」）

※平成 24 年発足時より構成員（5 は当時、青森県観光国際戦略局観光交流推進課）

b. 現状分析と課題認識に基づく「青森空港活性化ビジョン」の策定

「青森空港活性化検討委員会」が、平成 25 年 3 月に策定した「青森空港活性化ビジョン（計画年度は平成 25 年度から 5 年間）」においては、青森空港の事業内容・事業主体・利用実績・収入及び支出額に関する現状分析を行い、外部環境と内部環境それぞれの課題を具体的に認識した。「青森空港活性化検討委員会」は、これらの現状分析及び課題認識を踏まえて、基本理念、政策、施策及び具体的な取組を策定している。

「青森空港活性化検討委員会」が、平成 30 年 3 月に策定した「第二次青森空港活性化ビジョン（計画年度は平成 30 年度から 5 年間）」においては、SWOT 分析¹⁰等に基づき現状分析を行い、外部環境と内部環境それぞれの課題を認識した。「青森空港活性化検討委員会」は、これらの現状分析及び課題認識を踏まえて、基本理念、政策、施策及び具体的な取組を策定している。

¹⁰ SWOT 分析の詳細は本項の「(4) SWOT 分析」を参照。

ここで、「青森空港活性化検討委員会」が、「第二次青森空港活性化ビジョン」において分析した青森空港を取り巻く事業環境を示すと以下のとおりである。

表 4-2-7：青森空港を取り巻く事業環境

外部環境	【機会】 <ul style="list-style-type: none"> ・訪日外国人の増加 ・県産品の輸出拡大 ・首都圏空港の容量拡大 ・北京や仁川での空港機能拡大 ・空港の交流拠点化への期待 ・リージョナル機の普及 	【脅威】 <ul style="list-style-type: none"> ・空港間競争の激化 ・災害への対応
内部環境	【強み】 <ul style="list-style-type: none"> ・北東北、青函地域の拠点空港 ・立体観光、周遊観光の促進（新幹線、フェリーとの連携） ・3,000mの滑走路、高カテゴリー化の空港施設 ・空港ビルのリニューアル計画 ・事業継続計画（BCP）の策定 ・維持管理・更新計画の策定 	【弱み】 <ul style="list-style-type: none"> ・脆弱な二次交通 ・施設の狭隘化

（出典：青森空港活性化検討委員会「第二次青森空港活性化ビジョン」）

c. 重要業績評価指標の設定

「青森空港活性化検討委員会」が、平成 25 年 3 月に策定した「青森空港活性化ビジョン（計画年度は平成 25 年度から 5 年間）」においては、青森空港の年間旅客数を重要業績評価指標（以下「KPI¹¹」という。）に設定している。

「青森空港活性化検討委員会」が、平成 30 年 3 月に策定した「第二次青森空港活性化ビジョン（計画年度は平成 30 年度から 5 年間）」においては、青森空港の年間旅客数を全体目標としての KPI に設定するとともに、国内便の機材サイズ一部大型化や国際便の週 2 便増便など個別目標としての KPI を設定している。

¹¹ KPI（Key Performance Indicator：重要業績評価指標）とは、目標を達成するための取組の進捗状況を定量的に測定するための指標である。取組を Plan（計画）し、それを Do（実施・実行）に移し、その取組内容を Check（点検・評価）し、Action（改善）を進めていくという PDCA サイクルを確立していくには、取組の状況や効果を評価できる KPI の設定が有効であるとされる（内閣府地方創生推進事務局「地方創生事業実施のためのガイドライン 地方創生推進交付金を活用した事業の立案・改善の手引き」12 頁 平成 30 年）。

d. 「青森空港活性化ビジョン」の進行管理

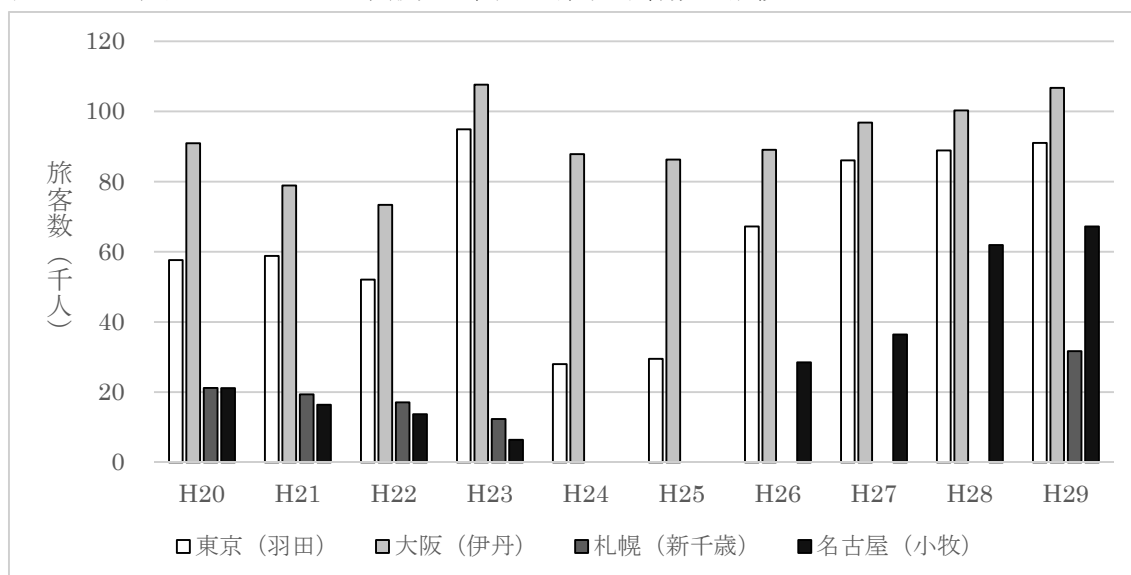
「青森空港活性化検討委員会」は、「青森空港活性化ビジョン」の進行管理を強化するため、具体的な取組に対する課題や解決の方向性を取りまとめ、青森空港関係者の中で共有している。

(3) 山形空港

① 旅客数の推移

山形空港における国内定期便について、平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）にかけて、就航先ごとの旅客数の推移を示すと、以下のとおりである。

表 4-2-8：山形空港における就航先別国内定期便旅客数の推移



（出典：国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調書」に基づき監査人が作成）

過去 10 年の山形空港における旅客数は、平成 20 年以降は減少傾向にあり、平成 23 年は、東日本大震災の影響により仙台空港が一時使用不能になったことに伴う臨時便運航のため一時的に増加しているが、平成 25 年に大阪（伊丹）便が 86 千人、東京（羽田）便が 29 千人まで減少した。これは、従来の航空運賃が山形新幹線に比べて高かったこと¹²等が影響していると考えられる。

山形空港における旅客数は、平成 26 年から増加に転じた。平成 26 年には東京（羽田）便が増便（1 日 1 往復が 2 往復）と名古屋（小牧）便が運航再開し、平成 29 年には札幌便が運航再開している。

¹² 日本航空株「明日の翼 vol.05」に基づき記載した。なお、当該記事には、「東京（羽田）便 2 往復化に伴うプロモーションとして、当初の 3 カ月間は片道 5050 円という割引運賃を設定したことで航空機の利用を浸透させることができました。」とある。

② 山形県における主な取組

ア 「羽田発着枠政策コンテスト」への応募

平成 25 年度に国土交通省が公募した「羽田発着枠政策コンテスト」とは、航空会社の自助努力のみでは路線の維持・充実が困難な路線について、地域と航空会社が共同で路線充実を目指す企画を提案し、優れた提案の路線に対して発着枠を配分するものである。

山形県は、平成 25 年当時、山形空港における東京（羽田）便が 1 日 1 往復のみという便数不足の解消の要望等に応えるため、「羽田発着枠政策コンテスト」に、日本航空㈱と共同で応募した。

イ 「羽田発着枠政策コンテスト」において示された主な取組

a. 山形空港関係者の連携体制

山形空港利用拡大促進協議会が中心となり、施策内容に応じ、山形県、市町村及び関係機関などが参画している。

b. 観光・ビジネス等需要の開拓に向けた施策

山形空港利用拡大促進協議会が、山形空港サポーターズクラブを組織し、出張利用者の掘り起こし・囲い込みを図っている。会員種別として、個人会員及び法人会員があり、会員になると以下の特典が付与される。

表 4-2-9：山形空港サポーターズクラブの会員特典

会員種別	特典内容
個人会員	<ul style="list-style-type: none">山形空港ビジネスラウンジの無料利用山形空港内 5 社のレンタカー最大 30%割引山形空港 2 階レストランにおけるアルコールメニュー10%割引
法人会員	<ul style="list-style-type: none">個人会員に与えられるすべての特典羽田空港エアポートラウンジの無料利用名古屋小牧空港－名古屋駅間アクセスバスの片道無料山形空港発着便（一部）利用による社員旅行応援助成山形空港の有料待合室、広告スペースの割引利用

（出典：山形空港ウェブサイト）

なお、山形空港サポーターズクラブの会費は無料であるが、会員となるためには、以下の要件を充たす必要がある。

表 4-2-10：山形空港サポーターズクラブの会員となるための要件

	企業会員	個人会員
対象	山形空港を積極的にご利用いただける 企業・団体 ※事業所の所在地は県内・県外を問わない ※企業単位ではなく、支店や営業所等の単位での入会も可能 ※行政機関の入会も可能だが、航空運賃のキャッシュバック等の一部特典は対象外に	山形空港を積極的にご利用いただける ビジネスパーソン ※居住地は県内・県外を問わない ※勤務先が本クラブの「企業会員」である場合は、入会不可 ※従業員を雇用していない個人事業主の方は「個人会員」となります
要件	①山形空港 PR ポスター・チラシの事業所内での掲示・設置 ②メールマガジン「山形空港サポーターズクラブ通信」の事業所内での積極的な周知 ③山形空港利用拡大推進協議会が実施する空港利用アンケートへの協力	①仕事関係者や友人・知人等への山形空港の積極的な PR ②Facebook ご利用の方については、山形空港 Facebook ページの積極的な閲覧と「いいね！」ボタンのクリック

(出典：山形空港ウェブサイト)

c. 運航コスト削減のための施策

路線収支共有制度を導入している。路線収支共有制度とは、期間は2年間限定で、日本航空㈱と山形県や市町村などで構成する山形空港利用拡大促進協議会とで、搭乗率に応じて、基本的に2分の1ずつ支出を負担または収入を取得するスキームをいう。

ウ 「羽田発着枠政策コンテスト」の結果

山形県と日本航空㈱の共同提案が採用された結果、平成26年3月から、山形空港における東京（羽田）便が増便された。

エ 「地方航空路線活性化プログラム」への応募

平成26年度に国土交通省が公募した「地方航空路線活性化プログラム」とは、地方航空ネットワークの安定的な確保を図るため、地方公共団体、観光協会、商工会議所、航空会社等からなる協議会による路線維持の取組のうち、国として評価したモデル的な取組について、国が支援を行い平成26年度から平成28年度までの3年間実証調査を実施し、協議会に対し調査経費が支給されるというものである。

山形空港において東京（羽田）便が増便されたのと同時に、名古屋（小牧）便が、約3年半ぶりに運航が再開された。しかし、名古屋（小牧）便は、1日1便（往復2便）の運航で日帰り利用に対応できない状況にあったこと、自動車関連産業の集積に力を入れる山形県にとって、その国内最大の拠点である中京地区と山形県を結ぶ非常に重要な路線であること等から、山形県は、名古屋（小牧）便の活性化を行う必要があると考えて、「地方航空路線活性化プログラム」に応募した。

オ 「地方航空路線活性化プログラム」において支給対象となる調査経費

「地方航空路線活性化プログラム」の公募要領によると、以下の5つの取組に係る調査経費が支給対象とされた。

- ・PR活動、旅行商品の造成等に係る経費
- ・アクセス交通運行助成に係る経費
- ・利便性向上に係る経費
- ・航空運賃助成に係る経費
- ・その他、地方航空路線の維持・活性化に効果があると認められる経費

カ 「地方航空路線活性化プログラム」の結果

山形県の提案が採用された結果、平成26年9月に、山形－名古屋（小牧）便が「地方航空路線活性化プログラム」の対象となった。

(4) SWOT 分析

① 概要

SWOT 分析とは、外部環境や内部環境を強み (Strengths)、弱み (Weaknesses)、機会 (Opportunities)、脅威 (Threats) の 4 つの区分で要因分析し、事業環境変化に対応した経営資源の最適活用を図る経営戦略策定方法の一つである。

県は、本報告書作成時点において、空港事業に関する SWOT 分析を実施していないことから、監査人が、「第 2 空港事業の概要」から「第 4 秋田空港及び大館能代空港の利活用に向けた取組 2 現状分析 (3) 山形空港」までに記載された情報に基づき、秋田空港及び大館能代空港の SWOT 分析を行うこととする。

② SWOT

秋田空港及び大館能代空港の現状を要因ごとに分析すると以下のとおりである。

表 4-2-11 秋田空港の現状

外部環境	【機会(Opportunities)】 O1ー国内便及び国際便旅客数の増加 (日本全体) O2ー国内新規就航先の希望 (利用者アンケート結果) O3ー自家用車による空港アクセスの高割合 (利用者アンケート結果) O4ー国による新たな官民連携事業の推進 O5ーLCC 利用旅客数の増加 (日本全体) O6ーLCC 利用希望旅客の高割合 (利用者アンケート結果)	【脅威(Threats)】 T1ー近隣空港における旅客数の増加 T2ー除雪費用の多寡が空港事業の収支に影響 T3ー二次アクセスへの不満 (利用者アンケート結果)
内部環境	【強み(Strengths)】 S1ー台北定期チャーター便誘致の成功 S2ー旅客数の増加傾向 S3ー駐車場事業収支のプラス S4ー東京 (羽田) 便、大阪 (伊丹) 便及び名古屋 (中部国際) 便と、いわゆる三大都市圏への定期便が揃っている点 S5ーターミナルビル事業収支のプラス S6ーターミナルビル事業のうち直営事業及び付帯事業売上高の増加傾向	【弱み(Weaknesses)】 W1ー空港収支のマイナス W2ー国際定期便の運休 W3ー札幌 (新千歳) 便の低搭乗率 W4ーLCC が運航する定期便がない点 W5ーターミナルビル事業のうち不動産事業売上高の減少傾向

表 4-2-12 大館能代空港の現状

外部環境	【機会(Opportunities)】 O1－国内便及び国際便旅客数の増加（日本全体） O2－国による新たな官民連携事業の推進 O3－LCC 旅客数の増加（日本全体）	【脅威(Threats)】 T1－近隣空港における旅客数の増加 T2－除雪費用の多寡が空港事業の収支に影響
内部環境	【強み(Strengths)】 S1－旅客数の増加傾向 S2－無料駐車場 S3－ターミナルビル事業収支のプラス	【弱み(Weaknesses)】 W1－空港収支のマイナス W2－国内定期便が東京（羽田）便のみ W3－国内定期便運航会社が 1 社のみ W4－国際便の運航が平成 23 年 2 月以来なし W5－LCC が運航する定期便がない点

③ 戦略の試案

表 4-2-11 及び表 4-2-12 に基づき、秋田空港及び大館能代空港に関する戦略についての監査人の試案は、以下のとおりである。

表 4-2-13 秋田空港の戦略

	機 会	脅 威
強 み	【積極的攻勢】 S1/O1－台湾定期便開設へ向けての台湾誘客促進事業の増強 S2/O1－専門家に委託した航空路線需要調査の実施 S2/O2－新規就航先の希望を踏まえた乗継利用の促進 S2/O4－国交省等の資金活用による新規事業の実施 S3/O3－需要を加味した駐車場料金の設定 S4/O1－三大都市圏への定期便が揃っていることをアピールした乗継利用の促進	【差別化】 S2/T1－到着、出発いずれか一方でも秋田空港を利用する旅行商品造成の支援 S6/T1－近隣空港との違いをアピールしたターミナルビル直営事業及び付帯事業活性化の促進
弱 み	【段階的施策】 W3/O1－札幌（新千歳）便の搭乗率低下要因調査の実施 W4/O5－LCC 新規誘致の実施 W4/O6－LCC 新規誘致に関する需要調査の実施	【専守防衛もしくは撤退】 W1/T2－除雪費用削減可能性の検討 W2/T1－近隣空港の国際便運航状況を踏まえた誘客促進事業の見直し

表 4-2-14 大館能代空港の戦略

	機 会	脅 威
強 み	【積極的攻勢】 S1/O1－秋田空港と同様のアンケート調査の実施 S2/O1－駐車場有料化の検討	【差別化】 S1/T1－到着、出発いずれか一方でも大館能代空港を利用する旅行商品造成の支援 S3/T1－近隣空港との違いをアピールしたターミナルビル事業活性化の促進
弱 み	【段階的施策】 W1/O2－国交省等の資金活用による空港事業歳出削減可能性調査の実施 W4/O4－LCC 新規誘致の実施	【専守防衛もしくは撤退】 W1/T2－除雪費用削減可能性の検討 W4/T1－外国人に対する観光資源アピール等の実施

なお、戦略の意味は、それぞれ以下のとおりである。

- ・ 積極的攻勢…強みを活かして機会を最大限にする戦略
- ・ 差別化…強みを活かして脅威に対処する戦略
- ・ 段階的施策…段階的に弱みを改善して機会を失わないようにする戦略
- ・ 専守防衛もしくは撤退…弱みと脅威を最小限にする戦略

(5) 意見

① 秋田空港及び大館能代空港の基本理念の明確化及び計画の策定について（意見 01）

県は、航空ネットワーク機能の強化に関する施策の方向性と取組について「ふるさと秋田元気創造プラン」に掲げているが、秋田空港及び大館能代空港がそれぞれ目指すべき姿である基本理念が明確になっていない。

県は、秋田空港及び大館能代空港の基本理念を明確にしないと、基本理念に基づき体系的に政策を定めて、これを具体的な取組に落とし込むことができない。また、取組の成果を客観的に評価するための KPI を設定し、KPI の達成状況の評価を通じて、両空港がそれぞれ目指すべき姿に進むことができない。

したがって県は、秋田空港及び大館能代空港の基本理念を明確にした上で、その政策や具体的な取組を定めた計画を策定するように留意されたい。

なお、秋田空港及び大館能代空港の管理運営及び利活用には、県のほか、秋田空港ターミナルビル(株)、大館能代空港ターミナルビル(株)及び航空会社等の複数の者が関係することから、計画の策定に当たっては、空港関係者それぞれが主体的に行うべき取組が明確になるように留意されたい。

② 空港の管理運営の高度化及び利活用の促進に向けた所管課の連携強化（意見 02）

現在、県において秋田空港及び大館能代空港の管理運営及び利活用を所管する組織は、3課（観光振興課、交通政策課及び港湾空港課）にわたっており、それぞれの課で取組が行われている。

秋田空港及び大館能代空港の管理運営を高度化し、利活用を促進するためには、所管課の連携を強化することが不可欠である。

県は、所管課の連携強化を目的とした会議体を設置するなど、所管課が連携した取組を行うための体制を検討されたい。

③ 空港事業に関する現状分析及び課題認識（意見 03）

県は、空港事業の現状分析の一つとして、秋田空港及び大館能代空港の収支を試算している。県の試算は、各空港管理事務所が所管する每期経常的に発生する歳入歳出額から構成しており、航空系事業と駐車場事業が合算されたものである。

県の試算は、空港施設の新設や改良に要する設備投資支出が含まれておらず、県の空港運営に係る収支を分析するためには不十分である。県の試算に設備投資支出を加味した県の空港収支を算定して、空港事業に関する現状分析に活用されたい。

県の試算は、航空系事業と駐車場事業を区分していないため、それぞれの事業ごとに収支を分析できない。航空系事業収支と駐車場事業収支に区分して、それぞれの事業に関する現状分析に活用されたい。

また、SWOT分析は事業環境の変化に対応するために有用な方法であることから、県が、空港事業に関する現状分析及び課題認識を行うに当たって、導入を検討されたい。

④ KPI の設定による取組の適切な評価（意見 04）

県は、「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」において、空港事業に関連する KPI として、「秋田空港国内定期利用者数」、「大館能代空港定期利用者数」及び「国際定期利用者数」を設定していた。しかし、「第2期ふるさと秋田元気創造プラン」における空港事業の主な取組に対応する KPI を設定しておらず、空港事業の主な取組の成果が客観的に評価できない。

また県は、「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」において、空港事業に関連する KPI を設定しておらず、空港事業の成果が客観的に評価できない。

県は、空港事業に掲げる主な取組の成果を客観的に評価するための KPI を設定し、KPI の達成状況を適切に評価できるように留意されたい。

第5 個別事業の状況

1 国内航空路線の維持・拡充

(1) 県外における空港のPRによる誘客の拡大及び秋田の認知度向上

① 事業の概要

県は、県外における空港のPRによる誘客の拡大及び秋田の認知度向上のため、平成29年度において、「秋田犬の里 秋田空港、大館能代空港いらっしやいませ事業」と「空港利用拡大促進事業」を実施している。

② 秋田犬の里 秋田空港、大館能代空港いらっしやいませ事業

ア 事業の概要

「秋田犬の里」の空の玄関口である秋田空港と大館能代空港において、空港ターミナルビル施設内の市町村情報発信コーナー等を充実させるほか、大館能代空港を利用する旅行商品の造成支援などを行う。実施主体は、秋田空港ターミナルビル(株)、大館能代空港ターミナルビル(株)、秋田中央交通(株)、秋北バス(株)、秋田内陸縦貫鉄道(株)等である。

表 5-1-1 平成29年度における秋田犬の里 秋田空港、大館能代空港いらっしやいませ事業

	予算	実績	差額
事業費	17,600 千円	16,625 千円	△975 千円

(出典：交通政策課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

平成29年度における事業として、秋田犬を含む市町村情報コーナー設置、犬用トイレ設置等により空港のイメージアップと利用促進を図るために、大館能代空港利用促進協議会特別負担金が11,500千円、秋田犬の里魅力アップ促進事業費補助金(大館能代空港ターミナルビル)が2,725千円、秋田犬の里魅力アップ促進事業費補助金(秋田空港ターミナルビル)が2,400千円交付されている。

イ 補助金の使途

秋田犬の里魅力アップ促進事業費補助金(大館能代空港ターミナルビル)については、大館能代空港における秋田犬の銅像及び秋田犬のフィルムシートの制作工事に使用されている。

秋田犬の里魅力アップ促進事業費補助金(秋田空港ターミナルビル)については、秋田空港内国内線ビル1階フロアにおいて、秋田犬の情報を発信するためのデジタルディスプレイの設置工事に使用されている。

大館能代空港利用促進協議会特別負担金については、「第5 個別事業の状況 1 国内航空路線の維持・拡充 (3)利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進」に記載している。

③ 空港利用拡大促進事業

秋田空港と大館能代空港の利用者拡大促進を目的として、様々な事業を展開している。

表 5-1-2 平成 29 年度における空港利用拡大促進事業の執行状況

	予算	実績	差額
事業費	2,106 千円	2,106 千円	—

(出典：交通政策課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

ア 事業の概要

平成 29 年度における事業として、「ホームページ広告料」業務委託の契約を締結している。

この業務は、両空港の利用者拡大を目的として、秋田県南地域の観光情報及び航空会社のダイナミックパッケージの割引旅行商品情報等に関する広告を、Web 上に掲載する業務委託である。

(2) 空港と目的地を結ぶ二次アクセスの利便性の向上と情報発信

① 事業の概要

県は、「空港と目的地を結ぶ二次アクセスの利便性の向上と情報発信」に関する取組として、平成 29 年度は外部の事業者へ委託して「訪日外国人受入環境整備事業」を実施した。「訪日外国人受入環境整備事業」は、以下の二つの事業で構成されているが、空港と目的地を結ぶ二次アクセスに関連する事業は、「外国人旅行者向けアプリケーション整備事業」である。

県は、二次アクセスの利便性向上は、各地域の観光事業者や交通事業者が主体で取り組むべきであると考えており、必要に応じて支援を行うこととしている。

ア 二次アクセス整備促進事業

県内各地で展開されている二次アクセス整備に対する専門家アドバイザーの派遣や、情報交換のための連絡会議の開催等を行う。事業目的は、男鹿駅や湯沢駅など主要駅から周辺観光地へのアクセスの整備支援である。

表 5-1-3 平成 29 年度における二次アクセス整備促進事業の執行状況

	予算	実績	差額
事業費	1,409 千円	1,258 千円	151 千円

(出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

イ 外国人旅行者向けアプリケーション整備事業

平成 28 年度に開発した外国人旅行者向けの多言語対応アプリ「アキタノ NAVI」に、主に以下の情報について追加登録等を行う。

- ・ 県内の宿泊施設
- ・ 緊急時に必要となる病院・警察等
- ・ クレジット対応可能施設

表 5-1-4 平成 29 年度における外国人向けアプリケーション整備促進事業の執行状況

	予算	実績	差額
事業費	4,861 千円	4,752 千円	109 千円

(出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

② 外国人旅行者向けアプリケーション整備事業

ア 「アキタノ NAVI」の概要

「アキタノ NAVI」は、県が平成 28 年度に訪日外国人旅行者が一人旅でも楽しく快適に過ごせる受入環境を実現するために開発したスマートフォン向けアプリケーションである。

主な機能は、以下のとおりである。

- ・ 6つの言語（日本語、英語、繁体字、簡体字、ハングル、タイ語）に対応している
- ・ 県内の観光エリア等の情報や観光施設、イベントの情報を検索できる
- ・ 二次アクセスを含む公共交通機関を利用した目的地までのルートを検索できる
- ・ 乗合タクシー（秋田エアポートライナー等）のホームページを表示できる

表 5-1-5 「アキタノ NAVI」 TOP 画面



(出典：スマートフォン画面のハードコピー)

イ 「アキタノ NAVI」の事業費

「アキタノ NAVI」の事業費は、平成 28 年度はアプリの開発費が 10,638 千円であり、平成 29 年度はアプリの掲載情報の追加・更新費が 4,752 千円であった。「アキタノ NAVI」の事業費の推移は、以下のとおりである。

表 5-1-6 「アキタノ NAVI」に関する事業費の推移

	H28d	H29d
実績	10,638 千円	4,752 千円

(出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

県は、平成 29 年度にアプリの掲載情報の追加・更新を行っているが、監査人が当該アプリの掲載情報を閲覧したところ、古い情報が掲載されているものがあった。具体的には、乗合タクシーのうち 1 社の路線・時刻・料金に関する情報が、開発当初の平成 28 年度のものとなっていた。

ウ 「アキタノ NAVI」のダウンロード数

「アキタノ NAVI」のダウンロード数について、県は、平成 29 年度の目標総数を設定するのみで、その内数となる外国人目標ダウンロード数は設定していない。

平成 29 年度の目標総数と実績総数を示すと、以下のとおりである。

表 5-1-7 平成 29 年度における「アキタノ NAVI」のダウンロード数

	目標	実績	達成割合
ダウンロード (件)	10,000	10,119	101.1%

(出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

平成 29 年度の「アキタノ NAVI」のダウンロード実績総数について、言語別に内数を示すと、以下のとおりである。

表 5-1-8 平成 29 年度における「アキタノ NAVI」の言語別ダウンロード数

	日本語	英語	(繁体) 中国語	(簡体) 中国語	ハン グル	タイ	外国語 合計	総合計
ダウンロード (件)	6,561	137	397	2,721	65	238	3,558	10,119
割合 (%)	64.8	1.4	3.9	26.9	0.6	2.4	35.2	100.0

(出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

外国人のダウンロード数は全体の 35.2%である。

また、平成 29 年 4 月から 12 月までの間¹³に県を訪問した外国人のうち、「アキタノ NAVI」をダウンロードした者は 4.95%である。これは、県の訪日外国人観光入込客数¹⁴に対する、外国人ダウンロード数の割合を「アキタノ NAVI」の利用率とみなして算定した。

表 5-1-9 「アキタノ NAVI」の利用率

外国人ダウンロード数 a	訪日外国人観光入込客数 b	利用率 a/b*100%
3,171 件	64,000 人回	4.95%

(出典：観光振興課資料、平成 29 年秋田県観光統計に基づき監査人が作成)

エ 「アキタノ NAVI」の外国人に対する周知状況

「アキタノ NAVI」に関して、県は下記の方法で周知を行っている。

- ・空港でチラシを配布
- ・県が制作した観光ガイドブックでの紹介
- ・海外における旅行博での PR
- ・チャーター便で県に訪れた外国人旅行客へチラシを配布

③ 二次アクセスの現状把握について

県は、平成 29 年度に二次アクセスの利用者数の把握や満足度調査は実施していない。平成 30 年度に入って、県が実施した「国内航空路線利便性向上アンケート」において、二次アクセスに関する以下の質問があった。

- ・秋田空港へのアクセス時の交通手段
- ・秋田空港の二次アクセスの利便性

回答結果については、「第 4 県の空港事業における基本的な取組 1 基本的な取組 (1) 概要」に他の質問と合わせて記載している。ただし、二次アクセスの利便性について、その回答理由まで掘り下げた調査は実施していない。

¹³ 入手可能な情報のうち、ダウンロード数と訪日外国人観光入込客数の期間対応を図るため、4 月から 12 月を検討対象期間とした。

¹⁴ 観光入込客数(実人数)：秋田県の観光地点を訪れた観光入込客をカウントした値で、例えば、1 人の観光入込客が本県内の複数の観光地点を訪れたとしても、1 人回と数える。

④ 意見

ア 二次アクセスの利用者数の把握と満足度調査の実施について（意見 05）

県は、「第 2 期ふるさと秋田元気創造プラン」において、「空港と目的地を結ぶ二次アクセスの利便性の向上」を掲げているが、平成 29 年度において二次アクセスの利用者数の把握と満足度調査を実施していない。

県が利用者数を把握しないと、県は交通手段や路線ごとの利用者数の多寡や季節的変動などに応じた利便性向上の取組を行うことができない。

また、満足度調査を実施しないと、県は空港利用者の二次アクセスに対する要望に応じた利便性向上の取組を行うことができない。なお、県は、平成 30 年度に秋田空港利用者等を対象に二次アクセスの利便性のアンケートを実施したが、その回答理由まで掘り下げた調査ではなく、満足度調査としては不十分である。

県は、二次アクセスの利便性を向上するため、利用者数の把握と満足度調査を実施するように留意されたい。

イ 「アキタノ NAVI」の利便性を向上するための機能見直しについて（意見 06）

「アキタノ NAVI」は、県が主にインバウンド需要を取り込むために開発したアプリケーションであるが、多言語対応や施設情報の検索機能が不十分であるため、外国人にとって利便性が低い。

「アキタノ NAVI」は多言語対応とされているが、外国語の利用設定後に施設情報を検索しても、外国語変換されずに日本語で表示される情報がある。また、本来は必要な各施設における対応言語がほとんど記載されておらず、多言語対応として不十分である。

「アキタノ NAVI」は施設情報の検索機能があるが、検索結果の表示順は「現在地から近い順」又は「読み仮名順」の二通りのみである。一般的な情報検索サイトでは、検索結果を「ページビューの多い順」や「利用者のレビューに基づくおすすめ順」等で表示して利便性を高めており、検索機能として不十分である。

これらの機能不備が、「アキタノ NAVI」の利用が以下のとおり低調であることの一つの要因と考えられる。

- ・ 平成 29 年度における「アキタノ NAVI」の外国人利用者数は、日本人を含む総利用者数の 35.2%¹⁵
- ・ 平成 29 年 4 月から 12 月までの間に県を訪問した外国人のうち、「アキタノ NAVI」の利用者数は 4.95%¹⁶

県は、インバウンド需要を取り込むために、外国人にとって「アキタノ NAVI」の利便性を向上するように機能を見直すことに留意されたい。

¹⁵ 日本語を含む総ダウンロード数 10,119 件に対して、外国語のダウンロード数が 3,558 件。

¹⁶ 県の訪日外国人観光入込客数 64,000 人回に対して、ダウンロード数が 3,171 件。

(3) 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進

① 事業の概要

県は、空港ごとに空港関係者が設置した利用促進協議会など関係団体と連携した、空港の利用促進を図っている。

このうち秋田空港利用促進協議会は、国内線と国際線の両方の利用促進に関する事業を実施しているが、共通的な事業も行っているため、「第5 個別事業の状況 2 韓国国際航空路線の維持 (2) 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進」に関する国際線の事業も含めて本項に記載している。

平成 29 年度の主たる事業の概要は以下のとおりである。

ア 秋田空港利用促進協議会負担金

会員（平成 29 年度）：86 名：県、市町村（26）、町村会、民間団体（58）

○県の負担額 負担金 1,030 千円

特別負担金 13,000 千円

○事業内容：

- ①国内・国際定期便の利用促進に関する事業
- ②チャーター便の利用促進に関する事業
- ③利便性向上に関する事業

イ 大館能代空港利用促進協議会負担金

会員（平成 29 年度）：県、市町村（11）、民間団体等（26）

○県の負担額：負担金 2,600 千円

特別負担金 18,300 千円（特別会計）

○事業内容

- ①利用促進事業
- ②空港PR事業
- ③要望活動事業 ほか

② 秋田空港利用促進協議会

ア 協議会の概要（平成 29 年度）

目的 (規約 ¹⁷² 条)	秋田空港の利用促進を図り、もって国内外との人、物、情報等の交流を一層活発化させることにより、秋田県の発展に寄与すること
事業 (規約 3 条)	秋田空港の国内・国際定期便の利用促進に関する事業 秋田空港のチャーター便の利用促進に関する事業 秋田空港の利便性向上に関する事業 その他目的を達成するために必要な事業
予算	一般会計 収入 25,274 千円（うち県負担 14,030 千円） 支出 18,635 千円 特別会計 収入 7,295 千円、支出 7,295 千円
会員数	86 名：県、市町村（26）、町村会、民間団体（58）
役員	会長 県商工会議所連合会会長 副会長 県商工会連合会会長、県中小企業団体中央会会長、公益社団法人秋田県体育協会会長、秋田市長 監事 一般社団法人秋田県銀行協会会長 秋田空港ターミナルビル（株）代表取締役社長 顧問 秋田県知事
事務局 (規約 14 条)	県観光文化スポーツ部観光振興課内 国内線部会 県観光文化スポーツ部交通政策課内 国際線部会 県観光文化スポーツ部観光振興課内

イ 協議会の意思決定機関（平成 29 年度）

総会 (規約 10 条)	事業計画、予算及び決算、規約の改正等の重要事項について審議決定する
幹事会 (規約 11 条)	業務運営及び総会付議事項について審議する
委員会 (規約 12 条)	個別の重要事項について具体的な活動方針を検討し、活動の主体となる
部会 (規約 13 条)	国内外の路線に係る個別の重要課題について具体的な活動方針を検討する

¹⁷ 本項において「規約」は、「秋田空港利用促進協議会規約」を指す。

ウ 協議会の活動実績（平成 29 年度）

a. 一般会計

協議会の平成 29 年度における一般会計収支は、以下のとおりである。

表 5-1-10 平成 29 年度における一般会計収支 (金額単位：千円)

収支項目	予算	実績	差額	増減率
<収入>				
会費・負担金	3,900	3,870	△30	
特別負担金（県 13,000、ターミナルビル 5,000）	18,000	18,000	-	-
繰越金	3,404	3,404	-	-
その他	0	0	△0	
収入合計	25,305	25,274	△30	
<支出>				
事業費	25,055	18,492	△6,562	△26%
国内定期便利用促進対策費	6,800	4,125	△2,674	△39%
秋田空港利用旅行商品造成助成事業	3,600	2,200	△1,400	△39%
航空会社連携国内線利用促進事業	2,000	859	△1,140	△57%
その他 ¹⁸	1,200	1,065	△134	△11%
国際線利用促進対策費	17,645	13,961	△3,683	△21%
国際便利用アウトバウンド旅行商品造成支援事業	9,000	4,732	△4,267	△47%
個人旅行者向け二次アクセス助成事業	2,645	164	△2,480	△94%
ソウル便再開に向けた情報発信強化事業	2,000	4,140	2,140	107%
外国人受入態勢整備事業	1,000	592	△407	△41%
旅行満足度向上事業	1,000	3,561	2,561	256%
国内線乗継インバウンド旅行商品造成支援事業	2,000	770	△1,230	△62%
その他	610	406	△203	△33%
会議費・事務費	250	142	△107	△43%
支出合計	25,305	18,635	△6,669	△26%
<収支差額>	-	6,639	6,639	-

(出典：協議会の平成 29 年度収支予算及び収支決算より監査人が作成)

¹⁸ 国内定期便利用促進対策費の「その他」は、旅行会社への営業活動、秋田空港国内線利用促進キャンペーン事業、乗継利用 PR 事業である。

収入は予算 25,305 千円、実績 25,274 千円であり、収支差△30 千円である。繰越金を除いた収入 21,870 千円のうち、県負担額は 14,030 千円と、収入に占める割合の 64%である。

支出は予算 25,305 千円、実績 18,635 千円であり、収支差△6,669 千円（△26%）である。支出のうち、国際線利用促進対策費が 75%である。個別事業の支出額は、予算額からの増減率が 256%～△94%であり、金額は 2,000 千円以上かい離している支出項目がある。

（主な増減要因：数字は予算額からの増減額、増減率）

国際便利用アウトバウンド旅行商品造成支援事業（△4,267 千円、△47%）

広告助成件数（1 商品あたり 500 千円上限）は 6 件である。県で実施している「秋田県内空港利用国際チャーター便運航支援事業（1 便あたり 1,500 千円）との重複申請ができず、後者の方に申請が集中したためである。

個人旅行者向け二次アクセス助成事業（△2,480 千円、△94%）

韓国への国際定期便が運休したため、旅行会社の SNS 等を活用したエアポートライナーの周知事業を実施せず、外国人旅行者への片道運賃の助成は 77 名である。

ソウル便再開に向けた情報発信強化事業（2,140 千円、107%）

韓国国際観光展への出展に加え、韓国から県へ最も需要のある冬季の誘客に向けて、SNS 情報発信強化事業を実施した。

旅行満足度向上事業（2,561 千円、256%）

当初の想定を超えるインバウンドチャーター便が運航され、国際便到着時の歓迎イベント、県産品配布が増加した。

b. 特別会計

特別会計は、協議会が特別事業として、外務省所管「対日理解促進交流プログラム」（公益財団法人日韓文化交流基金）企画提案競技に参加し、協議会が提案した「日韓クリエイター交流プロジェクトⅡ」が採択され、実施した事業に係る収支を計上したものである。

収入、支出ともに 7,295 千円と同額である。支出額全額を公益財団法人日韓文化交流基金が負担している。

c. 会の意思決定機関の活動状況

総会（年 1 回、平成 29 年 6 月 19 日）

幹事会（年 1 回、平成 29 年 5 月 18 日）

委員会、部会は開催していない。

エ 平成 28 年度の事業収支について

平成 29 年度の協議会総会において、平成 28 年度の事業収支が承認されている。平成 28 年度一般会計事業収支も、平成 29 年度と同様に個別事業の支出額は、予算額からの増減率が 424%～△100%であり、金額が 2,000 千円以上かい離している支出項目がある。ここで、協議会の平成 28 年度における一般会計収支は、以下のとおりである。

表 5-1-11 平成 28 年度における一般会計収支 (金額単位：千円)

収支項目	予算	実績	差額	増減率
国際線利用促進対策費	11,560	7,984	△3,575	△31%
韓国便利用旅行商品造成支援事業等 ^{19)・①}	8,500	0	△8,500	△100%
二次アクセス・インバウンド支援事業	2,760	7,667	4,907	178%
秋田での韓国 PR 事業	300	316	16	5%
台湾チャーター便等利用促進対策費	5,300	6,167	867	16%
台湾チャーター便利用旅行商品広告支援事業	4,400	1,450	△2,949	△67%
旅行満足度向上事業	900	4,717	3,817	424%

(出典：協議会の平成 28 年度収支予算及び収支決算より監査人が作成)

(主な増減要因：数字は予算額からの増減額、増減率)

韓国便利用旅行商品造成支援事業等 (△8,500 千円、△100%)

平成 27 年 12 月に国際線定期便が運休したため、対象事業がなかった。

二次アクセス・インバウンド支援事業 (4,907 千円、178%)

「テレビ番組への協賛」が増加要因であり、ロケが行われた番組に協賛を行った。協賛契約書には、協議会が撮影素材を使用できること、番組が特設サイトを制作することを定めている。県の説明では、特設サイトで相当程度の PR をしてもらっていることもあり、撮影素材の使用実績はこれまでのところない。今後、必要に応じ使用を検討していくとのことである。

台湾チャーター便利用旅行商品広告支援事業 (△2,949 千円、△67%)

台湾チャーター便の旅行商品助成は 4 件である。

旅行満足度向上事業 (3,817 千円、424%)

国際便到着時の歓迎イベント、県産品配布が増加した。

¹⁹⁾ 国際線利用促進対策費の「韓国便利用旅行商品造成支援事業等」は、韓国チャーター便利用旅行商品造成支援事業、韓国旅行商品造成支援事業、ソウル便利用旅行商品広告支援事業、ソウル便乗継利用促進事業である。

オ 予算流用について

協議会の予算流用に関して、県に①協議会が予算変更する場合に必要な意思決定プロセス、②協議会の意思決定に関する証跡、③県が事前承認をしたか否か・事前承認をしている場合の証跡を求めた。

県より、①協議会規約では、予算変更する場合の意思決定プロセスは定めていないこと、②③については協議会規約第 14 条に定めるとおり、協議会の事務局は県観光振興課に置かれており、協議会予算の検討及び執行は事務局において行っていること、状況の変化等により必要となる事業間流用については、事務局（長）において内容を検討し、実施するとともに、翌年度の総会において事後的な承認を得てきているとの回答があった。

カ 協議会の広報活動について

協議会は専用のホームページを開設していない。県の説明では、協議会の事業は、以下の方法により周知しているとのことである。

事業名	周知方法
アウトバウンド助成	当該助成の対象者となる旅行会社が協議会会員となっているため、総会の際に周知している。
エアポートライナー助成	秋田空港やホテル・旅館等にチラシを配置するほか、県が委託している韓国における情報発信事業で SNS 等により周知している。
海外交流促進	市町村に対し、総会の際に周知するほか、過去に助成実績のある団体に対し、交流にかかるアンケート実施と併せて、制度を周知している。
インバウンド助成	中国旅行エージェントへのセールスの際に周知している。

③ 大館能代空港利用促進協議会

ア 協議会の概要（平成 29 年度）

目的 (規約 ²⁰ 2 条)	大館能代空港の利用促進及び需要拡大を図るため、所要の活動を行うこと
事業 (規約 3 条)	政府、国会、その他関係機関に対する要望 利用促進及び需要拡大等に関する事業 その他目的達成に必要な事業
予算	一般会計 収入 8,767 千円、支出 7,932 千円 (県負担 2,600 千円) 航空貨物維持・利用促進事業会計 収入 8,649 千円、支出 8,313 千円 (県負担 0 千円) 利用促進対策強化事業会計 収入 18,486 千円、支出 18,486 千円 (県負担 18,300 千円)
会員数	86 名：県、市町村 (26)、町村会、民間団体 (58)
役員	会長 大館市長 副会長 能代市長、鹿角市長、北秋田市長、ほか 7 名 理事 8 名 監事 北秋田市議会議長 米代エリア青年会議所代表
事務局 (規約 11 条)	会長の所属する市町村

イ 協議会の意思決定機関の活動状況（平成 29 年度）

総会 (規約 8 条)	規約の制定及び改廃に関すること この会の運営に関すること 予算及び決算に関すること その他重要な事項に関すること
役員会 (規約 9 条)	総会から付託された事項に関すること 総会を招集するいとまのない緊急事項に関すること その他会長が特に必要と認める事項に関すること
幹事会 (規約 12 条)	総会に付議する事項に関すること その他会長が必要と認める事項に関すること

²⁰ 本項において「規約」は、「大館能代空港利用促進協議会規約」を指す。

ウ 協議会の活動実績（平成 29 年度）

a. 一般会計

協議会の平成 29 年度の一般会計収支は、以下のとおりである。

表 5-1-12 平成 29 年度における一般会計収支 (金額単位：千円)

収支項目	予算	実績	差額	増減率
<収入>				
会費・負担金	6,984	6,984	-	-
繰越金	1,558	1,558	-	-
雑収入	0	225	224	25,916%
収入合計	8,543	8,767	224	3%
<支出>				
事業費（事業活動費）	7,185	6,938	△246	△3%
利用促進及び需要拡大事業	4,755	5,138	383	8%
空港 PR 事業	1,100	926	△173	△16%
その他 ²¹	1,330	873	△456	△34%
会議費・事務費	1,355	994	△360	△27%
予備費	3	0	△3	△100%
支出合計	8,543	7,932	△610	△7%
<収支差額>	-	834	834	-

(出典：協議会の平成 29 年度収支予算及び収支決算より監査人が作成)

収入は予算 8,543 千円、実績 8,767 千円であり、収支差 224 千円である。繰越金を除いた収入 7,209 千円のうち、県負担額は 2,600 千円と、収入に占める割合の約 36%である。

支出は予算 8,543 千円、実績 7,932 千円であり、収支差△610 千円と△7%である。支出のうち利用促進及び需要拡大事業が 65%を占めている。個別事業の支出額は、予算額からの増減率が 8%～△34%であり、金額差は 1,000 千円未満である。

²¹ 事業費（事業活動費）の「その他」は、航空貨物維持・利用促進事業への繰出金、利用促進対策強化事業への繰出金、要望活動事業、その他の事業である。

b. 大館能代空港航空貨物維持・利用促進事業会計

本会計は、大館能代空港ターミナルビル(株)の特別負担金を主たる財源とした、大館能代空港航空貨物維持・利用促進事業に係る収支を計上したものである。

表 5-1-13 平成 29 年度における航空貨物維持・利用促進事業会計収支（金額単位：千円）

収支項目	予算	実績	差額	増減率
収入（うちターミナルビル 7,350）	9,049	8,649	△399	△4%
支出（航空貨物維持・利用促進事業）	9,049	8,313	△736	△8%
差引	-	336	336	-

（出典：協議会の平成 29 年度収支予算及び収支決算より監査人が作成）

支出額は、予算額からの増減率が△8%程度であり、金額差は 1,000 千円未満である。

c. 大館能代空港利用促進対策強化事業会計

本会計は、県の特別負担金を主たる財源とした、大館能代空港利用促進対策強化事業に係る収支を計上したものである。

表 5-1-14 平成 29 年度における大館能代空港利用促進対策強化事業会計収支

（金額単位：千円）

収支項目	予算	実績	差額	増減率
<収入>				
県特別負担金	18,300	18,300	-	-
一般会計繰入金	248	186	△61	△25%
収入合計	18,548	18,486	△61	△0%
<支出>				
旅行商品造成等助成事業	2,500	2,021	△478	△19%
秋田犬の里旅行商品造成費助成事業	6,500	6,499	-	-
民間事業者活用誘客プロモーション	2,000	2,000	-	-
レンタカー利用促進キャンペーン	2,000	1,477	△522	△26%
ダイナミックパッケージ活用事業	5,000	5,000	-	-
営業活動	548	826	278	51%
予備費	0	658	658	-
支出合計	18,548	18,486	△61	△0%
<収支差額>	-	-	-	-

（出典：協議会の平成 29 年度収支予算及び収支決算より監査人が作成）

収入、支出とも同額の 18,486 千円であり、収入の 99%は県からである。

支出のうち、秋田犬の里旅行商品造成費助成事業は、旅行商品の造成費用やバス借上料を助成するもので、地方創生推進交付金を活用している。ダイナミックパッケージ活用事業は、ウェブサイトにおいて県北地区の観光情報及びダイナミックパッケージ旅行商品を紹介し、大館能代空港の利用促進を図るものである。個別事業の支出額は、予算額からの増減率が 51%～△26%、金額差は 1,000 千円未満である。

エ 協議会の意思決定機関の活動状況（平成 29 年度）

平成 29 年 5 月 9 日 第 1 回幹事会

平成 29 年 5 月 18 日 定例総会

平成 29 年 8 月 21 日 第 2 回幹事会

平成 30 年 3 月 27 日 第 3 回幹事会

上記のほか部会として、二次アクセス促進部会、企業ファンクラブ運営部会及び航空貨物利用促進部会を設置している。

オ 協議会の広報活動について

大館能代空港利用促進協議会は、事務局（大館市産業部移住交流課）が専用のウェブサイトを開設している。

<http://www.odate-noshiro-airport.com/index.html>

ホームページの直下に、時刻、割引サービス、助成事業、特集、周辺観光情報、アクセスの 6 つを掲載している。閲覧日時点（平成 30 年 11 月 6 日時点）で、以下の助成事業を掲載している。

- ・ ANA スカイホリデー運賃助成
- ・ 秋田犬の里大館能代空港旅行商品造成費等助成事業（今年度終了）
- ・ 大館能代空港レンタカーキャンペーン
- ・ 大館能代空港利用促進運賃助成
- ・ 企業様向けおトクな情報（航空貨物運賃助成等）
- ・ 修学旅行に対する送迎バス助成事業

③ 指摘事項

ア 予算の流用（指摘事項 01）

秋田空港利用促進協議会は、平成 28 年度及び平成 29 年度において予算を流用している。個別事業の予算の流用は最大で、平成 28 年度が予算実績差額 4,907 千円（乖離率 424%）、平成 29 年度が予算実績差額 2,561 千円（乖離率 256%）である。秋田空港利用促進協議会の規約には、予算の流用に関する規定が定められていない。この場合、予算の流用に先立ち幹事会及び総会の承認を得ることが考えられるが、事前に幹事会及び総会には諮っていない。

例えば秋田県財務規則では、歳出予算の流用は知事の承認を必要とするが（第 32 条 1 項）、予算に定める項間流用及び歳出予算の目間流用は総務部長の専決事項とし（第 3 条 1 項 2 号）、歳出予算の目内流用は財政課長の専決事項と定めている（第 3 条 1 項 4 号）。

県は秋田空港利用促進協議会の事務局を担う立場から、秋田県財務規則を参考に秋田空港利用促進協議会の規約に予算の流用に関する規定を設け、予算管理を適切に行う必要がある。

④ 意見

ア 予算の未執行について（意見 07）

秋田空港利用促進協議会は主要施策の一つとして、旅行会社や個人旅行者を対象とした助成事業を行っているが、平成 29 年度において個別事業の一部が未執行となっている。主な事業は以下の二件である。

「国際便利用アウトバウンド旅行商品造成支援事業」は、予算実績差額△4,267 千円（乖離率△47%）である。県は予算の未執行の理由について、県で実施している「秋田県内空港利用国際チャーター便運航支援事業」との重複申請ができないため、申請が 6 件であったと説明している。旅行会社にとっては県との重複申請ができず、支援事業の利便性が低くなっており、県は秋田空港利用促進協議会の事務局を担う立場から、申請条件の見直しについて検討されたい。

「個人旅行者向け二次アクセス助成事業」は、予算実績差額△2,480 千円（乖離率△94%）である。県は予算の未執行の理由について、韓国への国際定期便が運休したため、旅行会社の SNS 等を活用したエアポートライナーの周知事業を実施せず、外国人旅行者への片道運賃の助成が 77 名であったと説明している。しかし、「個人旅行者向け二次アクセス助成事業」の助成対象は、韓国との国際定期便の利用者に限ったものではなく、周知事業を行わない理由としては不適當である。県は秋田空港利用促進協議会の事務局を担う立場から、周知事業を行うように留意されたい。

イ 広報活動の不足について（意見 08）

秋田空港利用促進協議会では、上記アに掲げた事業に加えて、平成 28 年度においても個別事業の一部が未執行となっており、このうち予算実績差額△2,000 千円以上の事業が平成 28 年度及び平成 29 年度で 4 件ある。

県は助成事業の広報活動として、協議会の総会や韓国における情報発信事業で SNS 等により周知しているとの説明である。しかし、旅行会社や個人旅行者の助成利用を促進するためには、総会出席者や SNS 等利用者以外の者にも広く周知する必要がある。

県は秋田空港利用促進協議会の事務局を担う立場から、旅行会社や個人旅行者の助成利用を促進するため、例えば協議会の専用ウェブサイトを開設するなどして、広報活動を強化するように留意されたい。

2 韓国国際航空路線の維持

(1) 学校、民間団体に対する支援

① 事業の概要（平成 29 年度）

秋田発国際線利用促進事業

ア 国際交流の推進（海外交流促進事業費補助金）

秋田発着の国際便を利用して国際交流を行う学校や民間団体等に対し渡航費の支援を行う。

○交流補助：20 千円／人

表 5-2-1 平成 29 年度における海外交流促進事業費補助金の執行状況

	予算	実績	差額
事業費	14,000 千円	7,740 千円	△6,260 千円

（出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成）

イ 秋田発国際チャーター便の運航支援

秋田発着の国際チャーター便の運航を行う民間旅行事業者に対し運航費を支援する。

○運航支援補助：1,500 千円／便

表 5-2-2 平成 29 年度における秋田発着国際チャーター便運航支援の執行状況

	予算	実績	差額
事業費	15,000 千円	12,000 千円	△3,000 千円

（出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成）

ウ 航空会社への支援

秋田発着の国際定期便の維持のため、航空会社に対して支援を行う。

○ターミナル使用料等補助、航空援助施設使用料補助等

ただし、国際定期便が運休のため、支援実績は該当がない。

② 国際交流の推進（海外交流促進事業費補助金）

ア 補助金制度の概要

海外との交流促進による地域の活性化を図るため、海外との民間交流事業を実施する団体及び台湾や韓国をはじめとする海外への修学・研修旅行事業を実施する県内の団体等を対象とした、海外交流促進事業費補助金を支給する。

イ 補助対象団体

補助対象団体には民間交流枠と修学旅行枠の2種類があり、いずれも県内に所在するそれぞれの要件をすべて満たす団体等である。

a. 民間交流枠

- ・一定の活動実績があり、事業を完遂できる見込みがあること。
- ・代表者が明らかであること。
- ・会計経理が明確であること。

b. 修学旅行枠

- ・各中学校・高等学校・専修学校等の生徒等により構成されている、学校単位の修学・研修旅行実行委員の組織、またはそれに準ずる任意団体であること。

ウ 補助対象事業

a. 民間交流枠

県内または海外において、両国の団体間における青少年・スポーツ・芸術・生活文化等に関連する自主的に計画した交流事業であり、継続性が見込まれる事業であること。

b. 修学旅行枠

県内の各中学校・高等学校・専修学校等の生徒等による、海外における交流事業を含む学校単位や任意団体による修学・研修旅行事業であること。

エ 平成 29 年度の支給実績

平成 29 年度の支給実績は、予算 14,000 千円に対して、支給実績が 7,740 千円であり、支給率が約 55%となっている。

表 5-2-3 平成 29 年度における海外交流促進事業費補助金の支給実績

	支給団体数	支給額合計
民間交流枠	2	600 千円
修学旅行枠	1	7,140 千円
合計	3	7,740 千円

（出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成）

県によれば、補助金制度の主な周知方法について、①県のウェブサイトにおいて補助金制度を掲載すると共に、②修学旅行枠については県内の高校に対し、海外への修学旅行の実施予定に関するアンケート調査を実施し、海外への修学旅行の計画がある学校に対しては、予算が確保されればとの条件付きで、支援制度を案内しているとのことである。

県によれば、補助金制度の実績率が低い理由として、平成 29 年度は国際定期便が運休し国際チャーター便のみ運行していること、特に修学旅行枠については、修学旅行先の選択が多様化しており、国際チャーター便を利用して秋田空港から海外に出発する学校が限定されるためとのことである。

③ 秋田発国際チャーター便の運航支援

平成 29 年度内に県内空港利用国際チャーター便の運航を伴う旅行商品を造成・販売する旅行会社に対して、チャーター便貸し切り 1 往復あたり 1,500 千円（補助回数に制限なし）を支給している。

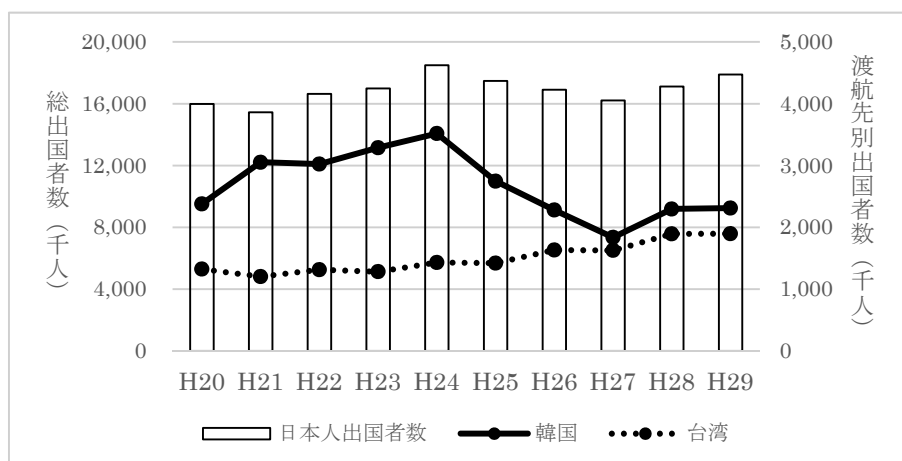
支給実績 秋田空港～台湾便×8回 計 12,000 千円

④ アウトバウンドの現状

ア 日本全体における状況

日本人出国者数は、過去 10 年間では 17,000 千人前後を推移している。平成 24 年（暦年）の 18,490 千人をピークに 3 年連続減少したが、その翌年から増加に転じ、平成 29 年は 17,889 千人と過去 2 番目に高い水準である。

表 5-2-4 日本人出国者数



（出典：各国・地域別 日本人訪問者数【日本から各国・地域への到着者数】JNTO（日本政府観光局）より監査人が作成）

このうち韓国への旅客数は、平成 24 年の 3,518 千人をピークに 3 年連続で減少し、以後は増加に転じて平成 29 年には 2,311 千人となっている。また、台湾への旅客数は年々増加傾向にあり、平成 29 年は 1,898 千人と過去最高となっている。

JNTO（日本政府観光局）の平成 28 年のデータによると、日本人の多い渡航先は、米国 3,576 千人（うちハワイ 1,487 千人）、中国 2,587 千人、韓国 2,297 千人、台湾 1,895 千人、タイ 1,439 千人の順である。

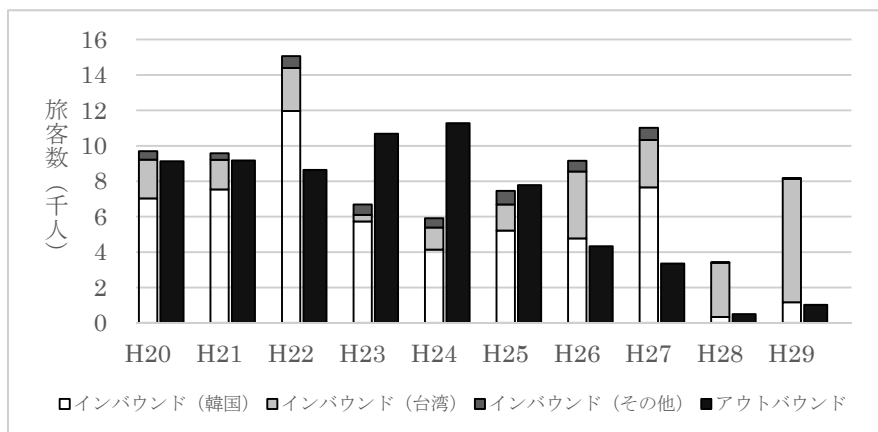
イ 秋田空港における状況

秋田空港におけるアウトバウンドはインバウンドとの比較で、平成 20 年（暦年）はともに 9 千人台であったが、平成 29 年ではインバウンドが 8 千人、アウトバウンドが 1 千人となり、両者の間で約 8 倍の差がある。

インバウンドは、平成 22 年に韓国人旅客数が増加し 15 千人となるが、平成 23 年の東日本大震災が発生して減少し、平成 25 年から増加に転じた。しかし、平成 27 年 12 月に国際定期便が運休し翌年には 3 千人まで減少し、平成 29 年は台湾の国際チャーター便が増加し 8 千人となった。

アウトバウンドは、平成 24 年に 11 千人まで増加したが、その後は減少に転じ、平成 27 年には 3 千人となった。同年 12 月の国際定期便の運休以降は、平成 28 年が 0.5 千人、平成 29 年が 1 千人である。

表 5-2-5 秋田空港のインバウンド・アウトバウンド推移



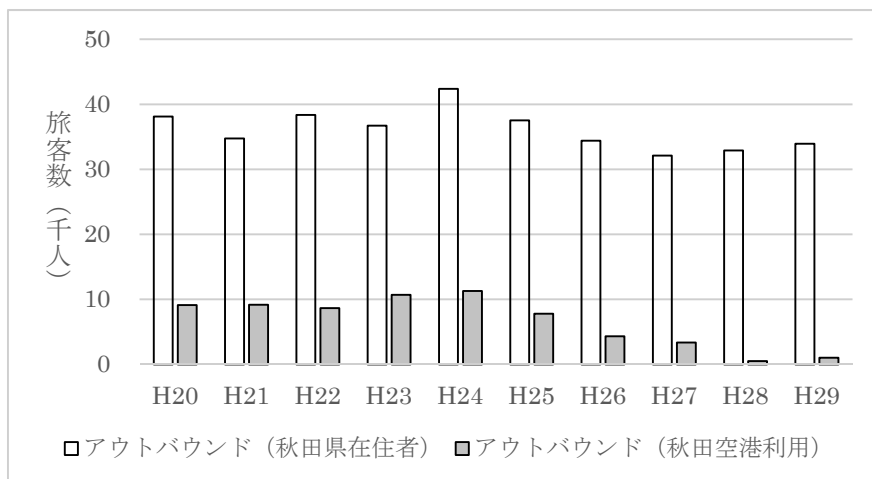
（出典：出入国管理統計表（法務省）より監査人が作成）

ウ 県在住者の状況

県在住者のアウトバウンドは、平成 20 年（暦年）は 38 千人、平成 29 年は 34 千人と 4 千人（△11%）減少している。ここ数年では、平成 27 年の 32 千人を底に増加している。

秋田空港利用のアウトバウンド数は、平成 20 年は 9 千人、平成 29 年は 1 千人である。多くの旅客は、秋田空港以外から海外に出国している。

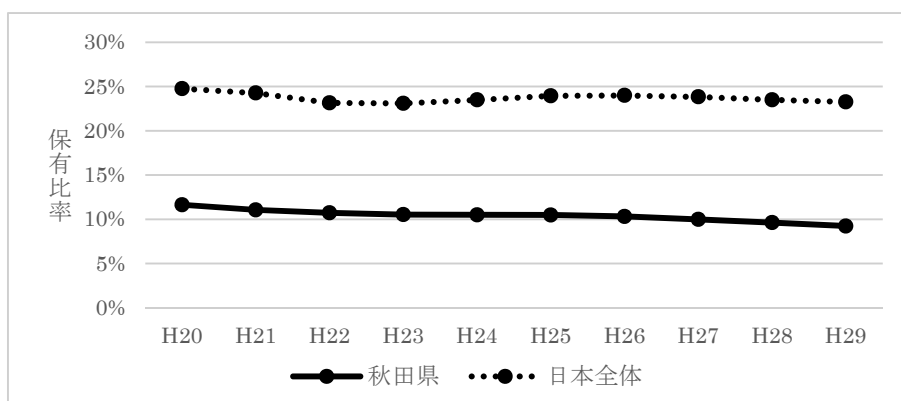
表 5-2-6 秋田県のアウトバウンドの状況



(出典：出入国管理統計表（法務省）と旅券統計（外務省）より監査人が作成)

県在住者のパスポート保有比率²²は、平成 20 年（暦年）が 11.6%、平成 29 年が 9.2%であり、毎年減少している。日本全国のパスポート保有比率は 24%前後で推移しており、県在住者は半数以下となっている。

表 5-2-7 パスポート保有比率



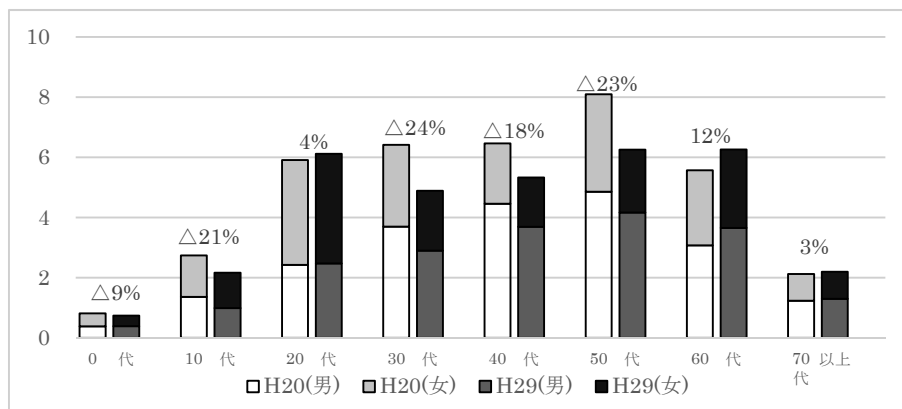
(出典：人口推計（総務省）及び旅券統計（外務省）より監査人が作成)

県在住者のアウトバウンドの構成比は、平成 20 年（暦年）と平成 29 年を比較すると、20 代と 60 代以上が伸びており、10 代と 30 代から 50 代は減少している。県

²² 各年 12 月末のパスポート発行数を、各年 10 月 1 日の人口数で除したものである。

内では少子高齢化が進み 20 代人口が減っているが²³、20 代のアウトバウンド意欲は高い。これを 30 代以降に持続させること、次の世代となる 10 代を伸ばすことが課題であると考えられる。

表 5-2-8 県在住者の年代・性別 アウトバウンド構成



(出典：出入国管理統計表（法務省）より監査人が作成)

⑤ 意見

ア 予算の未執行について（意見 09）

国際交流の推進（海外交流促進事業費補助金）は、予算 14,000 千円、実績 7,740 千円と、執行率が約 55%となっている。県によれば、執行率が低い理由として、平成 29 年度は国際定期便が運休し国際チャーター便のみ運行していること、特に修学旅行枠については、修学旅行先の選択が多様化しており、国際チャーター便を利用して秋田空港から海外に出発する学校が限定されるためとのことである。

当該補助金は、国際定期便の運航を前提とした制度であり、国際定期便が運休していると利用が限定されるため、国際チャーター便のみが運航する現状に適した制度への転換について検討されたい。

イ 秋田県在住者のアウトバウンド支援について（意見 10）

秋田空港では平成 27 年 12 月以降、国際定期便が運休しており、主としてインバウンド向けの国際チャーター便を運航している（平成 31 年 4 月より国際定期チャーター便を運航予定）。

今後、国際定期便を運航するためには、インバウンドだけでなく、アウトバウンドの旅客を増やす必要があるが、秋田県在住者のアウトバウンドは平成 29 年で 34 千人と平成 20 年から 4 千人減っている。年代別では、10 代と 30 代～50 代の減少率

²³ 秋田県の 20 代人口推計は、平成 20 年は 92 千人、平成 29 年は 63 千人と、△28 千人（△31%）である。（出典：秋田県の市町村・年齢各歳別人口（秋田県））

が大きい。また、県民のパスポート保有比率は9.2%と、全国平均の24%と比べて低い。

したがって、県民の海外旅行意欲を高めるための施策が必要と考えられる。具体的には、県民のパスポート申請費用の助成や、将来の海外旅行リピーターを増やすため若者向けの国際交流イベントや短期渡航支援などの施策を検討するように留意されたい。

(2) 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進

「第5 個別事業の状況 1 国内航空路線の維持・拡充 (3) 利用促進協議会など関係団体と連携した利用促進」を参照のこと。

(3) 韓国をはじめとする海外からの誘客促進による利用者の拡大

① 事業の概要

県は、台湾、中国、韓国及びタイを「重点市場4か国」として、大規模誘客プロモーションの実施やセカンドデスティネーションとしての県の認知度向上を図ること等を目標とした「秋田のインバウンド誘客促進事業」を実施している。

表 5-2-9 平成 29 年度における「秋田のインバウンド誘客促進事業」

	予算	実績	差額
事業費	552,655 千円	544,156 千円	8,498 千円

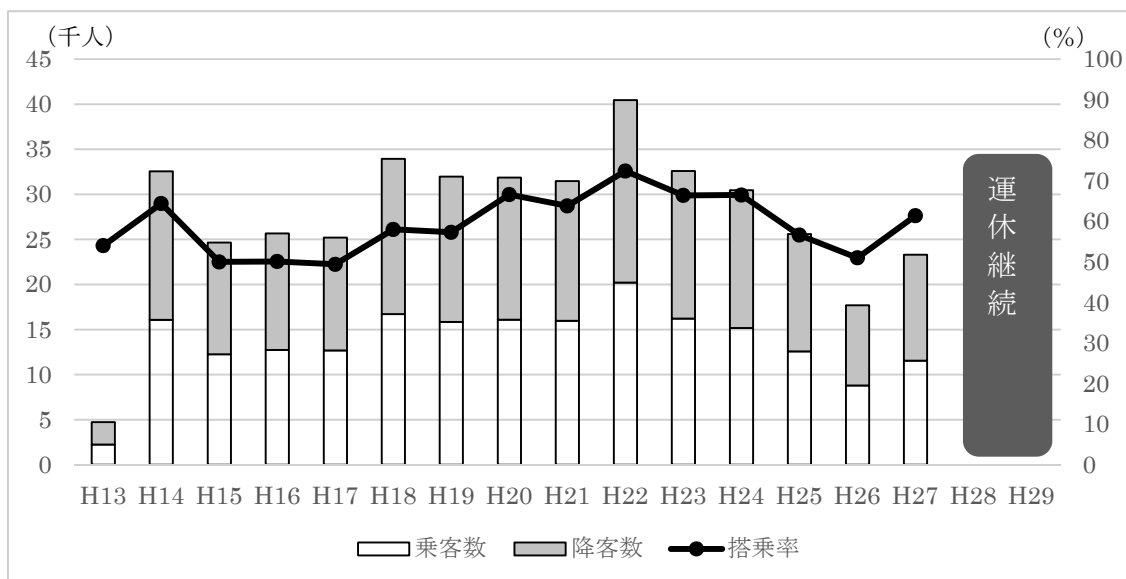
(出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

② 県内空港の国際定期便・チャーター便の状況

ア 国際定期便の状況

秋田空港と韓国の仁川国際空港を結ぶソウル（仁川）便が唯一の路線として平成 13 年 10 月から就航していたが、利用客の低迷により、平成 27 年 12 月に運休している。平成 13 年の就航からのソウル（仁川）便の旅客数及び搭乗率の推移は以下のとおりである。

表 5-2-10 秋田空港 ソウル（仁川）便 旅客数及び搭乗率の推移



(出典：秋田空港概要に基づき監査人が作成)

平成 22 年において旅客数は 40 千人を超え、この時点がソウル（仁川）便旅客数のピークであった。これは韓国ドラマ「IRIS-アイリス-」で県内のたざわ湖スキー場等が舞台になったことから、放送後ロケ地巡りをする韓国からの観光客が急増した

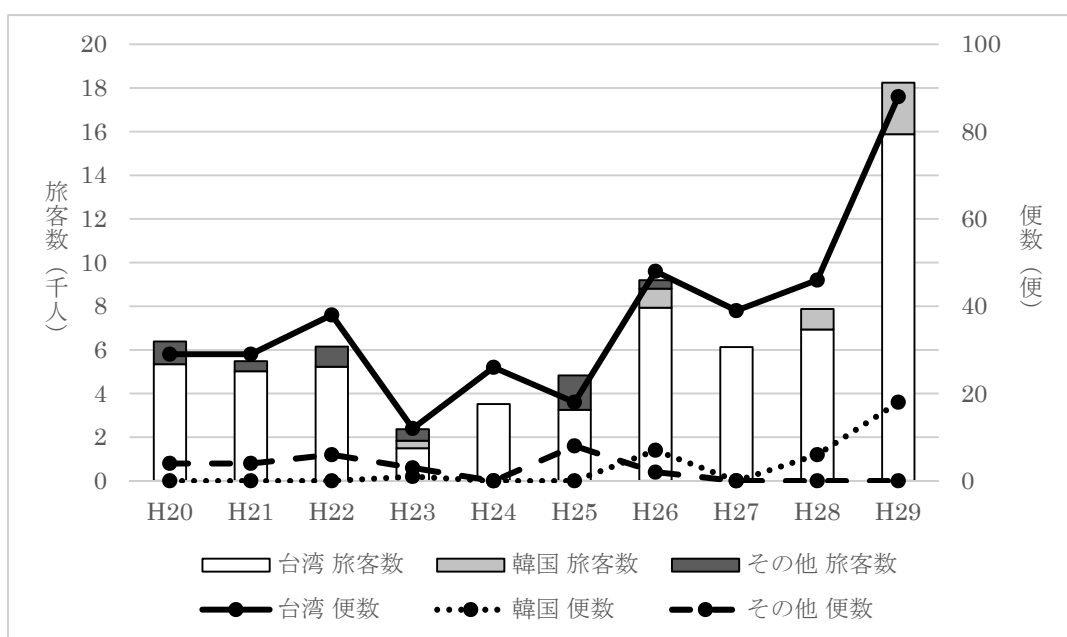
ことが主な要因である。しかしながら、その後景気低迷による個人消費の落ち込み等から旅客数は減少し、平成 27 年 12 月に運休となっている。

イ 国際チャーター便の状況

a. 秋田空港

秋田空港における、平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までの国際チャーター便の就航先別旅客数及び便数の推移は以下のとおりである。

表 5-2-11 秋田空港における国際チャーター便の旅客数及び便数の推移



(出典：港湾空港課から提供されたデータに基づき監査人が作成)

台湾チャーター便が大半である。平成 23 年の東日本大震災の発生により旅客数及び便数が減少したが、平成 26 年には震災前の水準を上回り、平成 29 年に大きく伸びて 88 便が運航し旅客数が 16 千人であった。

韓国チャーター便は、平成 27 年 12 月に定期便が運休するまでの期間においては、運航実績が少ないが、平成 28 年から遡増し平成 29 年には 18 便が運航し旅客数が 2 千人であった。これは、国際定期便が運航していた平成 27 年の旅客数 23 千人と比較して、約 10%程度の水準である。

その他のチャーター便は、中国と米国である。平成 30 年 11 月末現在、中国便は平成 23 年を最後に運航実績がなく、米国便は平成 26 年及び平成 30 年にそれぞれ 1 便と、運航実績が少ない。

b. 大館能代空港

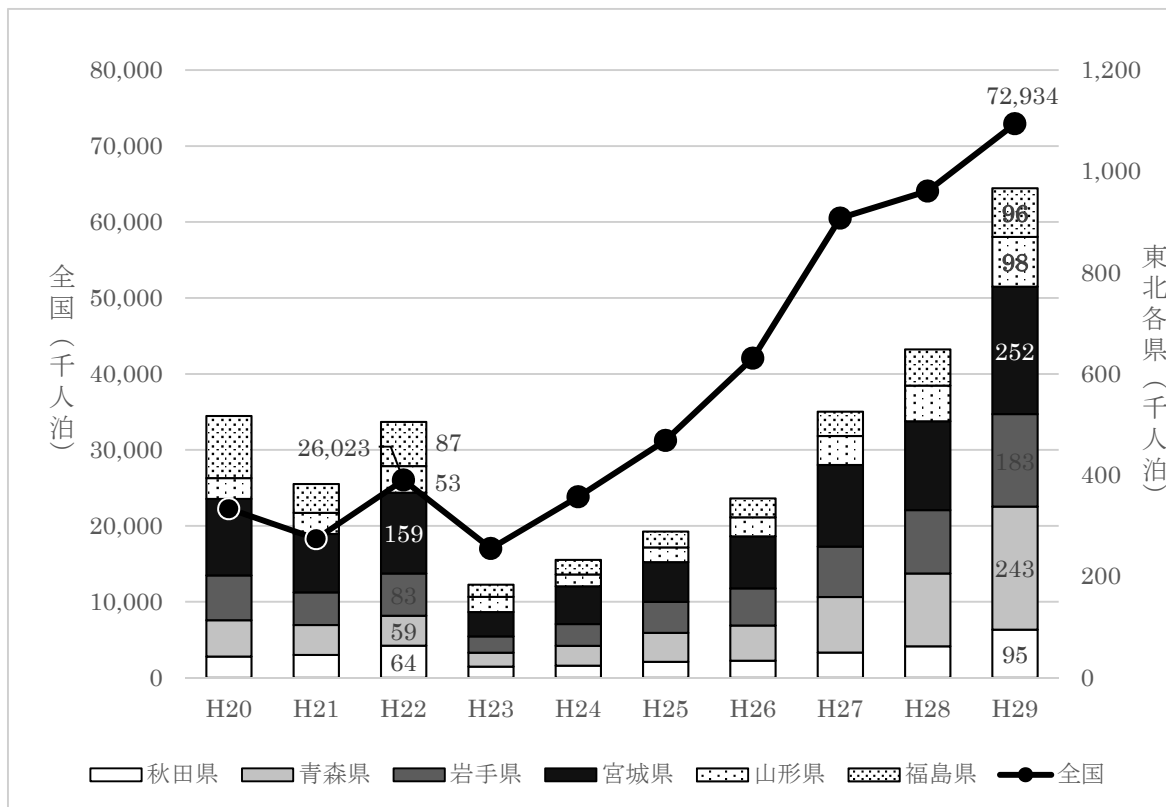
平成 23 年 2 月の便を最後に、平成 30 年 11 月現在、国際チャーター便の就航実績がない。

③ インバウンドの状況

ア 全国及び東北 6 県の外国人延べ宿泊者数の推移

平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までの、全国及び東北 6 県における外国人延べ宿泊者数の推移は以下のとおりである。

表 5-2-12 外国人延べ宿泊者数の推移



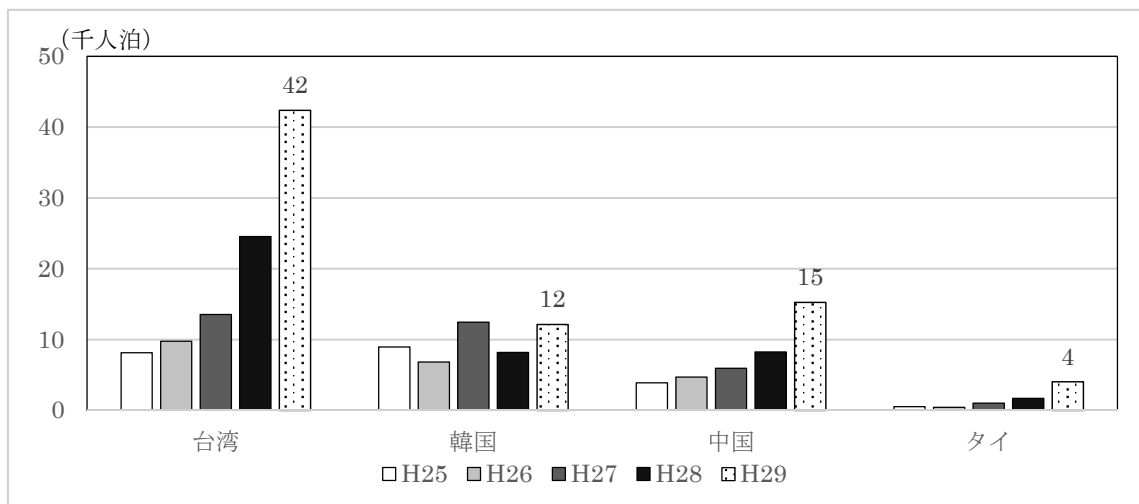
(出典：観光庁の宿泊旅行統計調査に基づき監査人作成)

東日本大震災が発生したため、平成 23 年の外国人延べ宿泊者数は大きく減少しているが、その後増加している。

イ 県における「重点市場 4 か国」の外国人延べ宿泊者数の推移

平成 25 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までの、県における「重点市場 4 か国」の外国人延べ宿泊者数の推移は以下のとおりである。

表 5-2-13 県における「重点市場 4 か国」の外国人延べ宿泊者数の推移



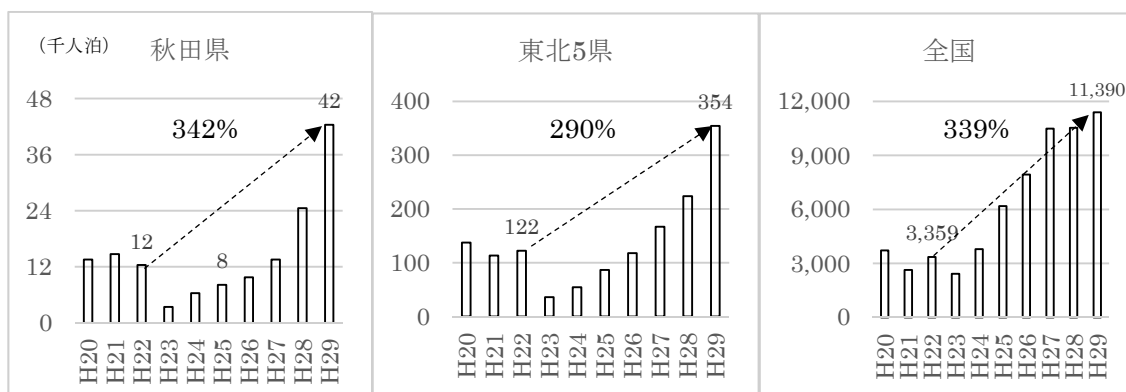
（出典：秋田県観光統計に基づき監査人作成）

韓国以外の 3 か国は右肩上がりに増加している。

ウ 「重点市場 4 か国」の外国人延べ宿泊者数の比較

平成 20 年（暦年）から平成 29 年（暦年）までの、「重点市場 4 か国」の外国人延べ宿泊者数について、秋田県、東北 5 県及び全国をそれぞれ比較すると以下の表のとおりとなる。矢印内に記載したパーセンテージは東日本大震災前の平成 22 年と平成 29 年を比較し、平成 22 年を 100%とした場合に対する平成 29 年の比率である。

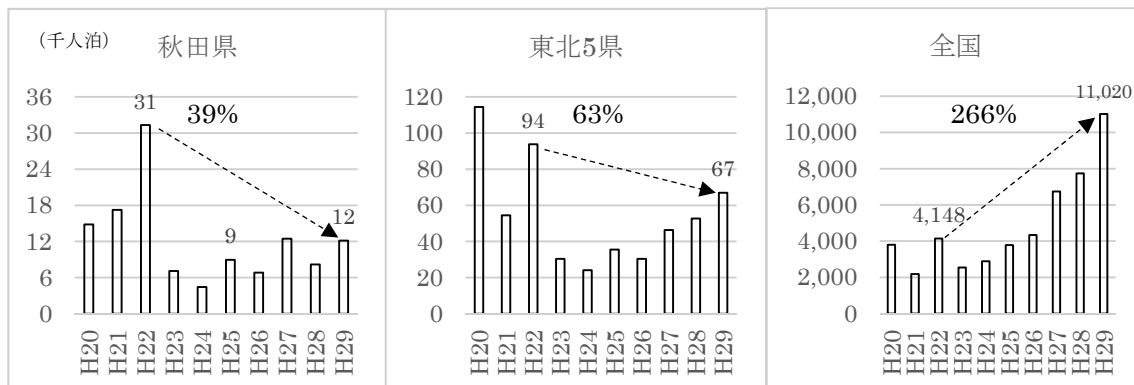
表 5-2-14 外国人延べ宿泊者数の推移（台湾）



（出典：観光庁宿泊旅行統計調査に基づき監査人が作成）

台湾は、他の東北5県や全国の増加よりも秋田県の増加が上回っている。

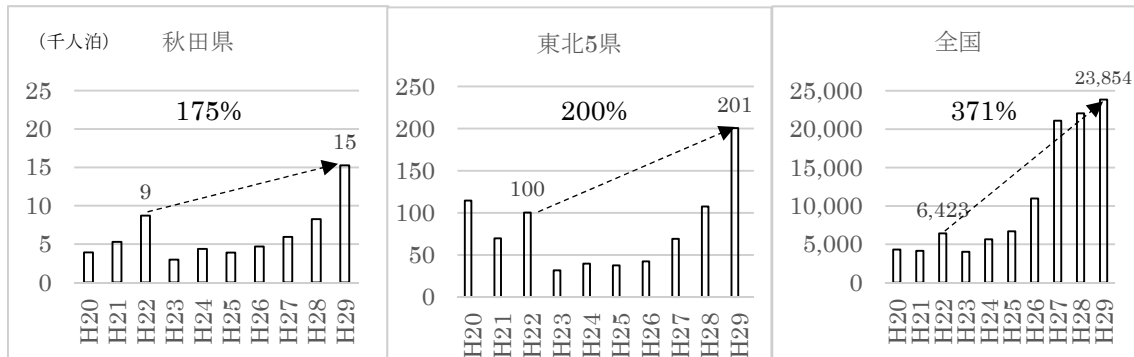
表 5-2-15 外国人延べ宿泊者数の推移（韓国）



（出典：観光庁宿泊旅行統計調査に基づき監査人が作成）

韓国は、全国では 266%と大きく増加しているものの、他の東北5県では 63%と減少しており、秋田県はそれを超えて 39%と大きく減少している。

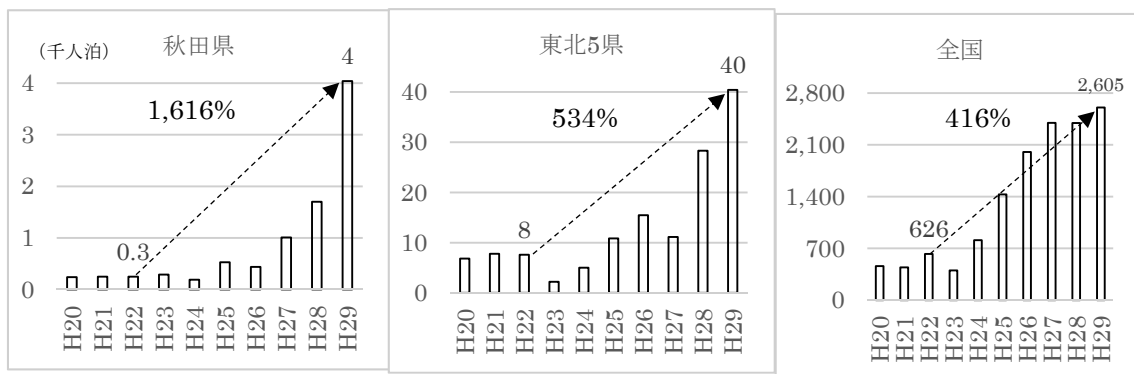
表 5-2-16 外国人延べ宿泊者数の推移（中国）



（出典：観光庁宿泊旅行統計調査に基づき監査人が作成）

中国は、全国では 371%と大きく増加している一方で、東北5県では 200%、秋田県では 175%である。

表 5-2-17 外国人延べ宿泊者数の推移（タイ）



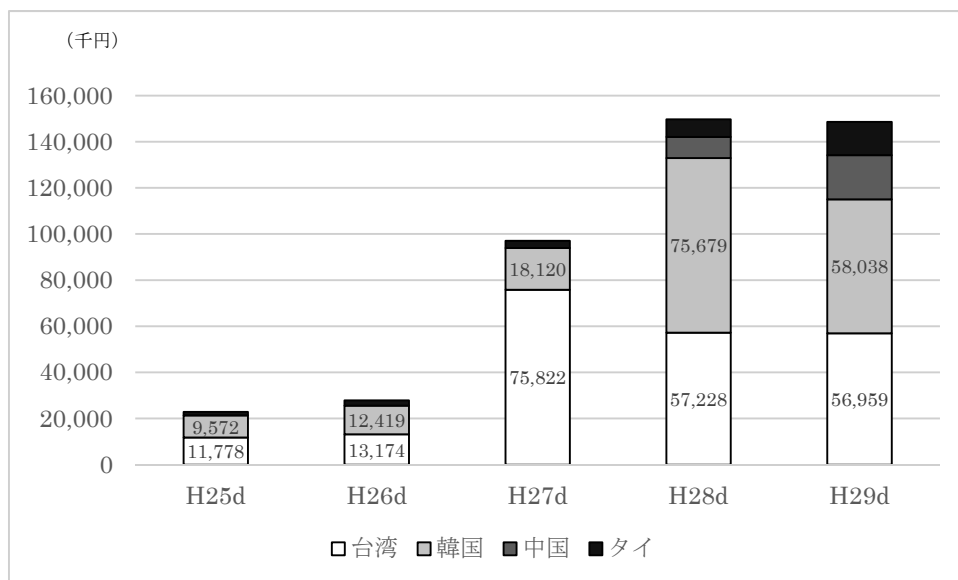
（出典：観光庁宿泊旅行統計調査に基づき監査人が作成）

タイは、平成 22 年における秋田県の外国人延べ宿泊者数が 1 千人に満たない状況であったが、平成 22 年を 100%とした場合に対する平成 29 年の比率が 1,616%と、東北 5 県及び全国を上回っている。

エ 「重点市場 4 か国」のインバウンド誘客促進委託費の推移

県の「重点市場 4 か国」の誘客促進委託費の推移は、国別に示すと、以下のとおりである。

表 5-2-18 「重点市場 4 か国」 国別誘客促進委託費の推移



（出典：観光振興課から提供されたデータに基づき監査人が作成）

「重点市場 4 か国」の国別誘客促進委託費は、平成 25 年度から増加傾向にあり、特に台湾、韓国が平成 27 年度以降に大きく伸びている。台湾、韓国の誘客促進委託

費について、平成 25 年度と平成 29 年度の歳出額を比べると、台湾は 11,778 千円から 56,959 千円に増加し約 4.8 倍、韓国は 9,572 千円から 58,038 千円に増加し約 6.0 倍である。また、平成 25 年度から平成 29 年度までの累計額は、台湾が 214,961 千円、韓国が 173,828 千円である。

ここで、誘客促進委託費の効果は各国からの延べ宿泊者数に発現するという前提で、平成 25 年（暦年）及び平成 29 年（暦年）における、台湾及び韓国からの延べ宿泊者数を比較することとする。

オ 台湾と韓国からの延べ宿泊者数の比較

「ウ 「重点市場 4 か国」の外国人延べ宿泊者数の比較」に記載したとおり、台湾からの延べ宿泊者数は、平成 25 年（暦年）の 8 千人から平成 29 年（暦年）には 42 千人に増加している。一方で、韓国からの延べ宿泊者数は、平成 25 年（暦年）の 9 千人から平成 29 年（暦年）には 12 千人に増加している。台湾及び韓国からの延べ宿泊者数はともに増加しているが、台湾のほうが韓国に比べて、増加数も増加率も、ともに高い水準にある。

したがって、台湾及び韓国に対する誘客促進委託費の効果は、延べ宿泊者数という指標で見れば、平成 29 年においては台湾の方が高かったと考えられる。

カ 誘客促進に係る業務委託契約書及びその添付資料の検証結果

誘客促進に係る業務委託契約のうち平成 29 年度分について業務委託契約書及びその添付書類を閲覧したところ、以下の事項が検出された。

表 5-2-19 業務委託契約に関する検出事項

No.	契約件名	契約相手先	金額 (千円)	仕様書に関する 検出事項	業務実績に関する 検出事項
1	韓国における 情報発信強化 事業業務委託	A 社	2,592	不明瞭な仕様書 (指摘事項 02)	不十分な完了検査確認 (指摘事項 03) 業務実績の適時の把握と対応 (意見 12)
2	韓国における 秋田泊旅行商品 造成・販売 事業業務委託	同上	28,654	不明瞭な仕様書 (指摘事項 02)	不十分な完了検査確認 (指摘事項 03)
3	冬の韓国誘客 強化事業業務 委託	同上	20,026	不明瞭な仕様書 (指摘事項 02)	不十分な完了検査確認 (指摘事項 03)
4	中国情報発信 事業業務委託	B 社	3,307	不明瞭な仕様書 (指摘事項 02)	
5	中国誘客促進 事業業務委託	同上	10,920		不十分な完了検査確認 (指摘事項 03)
6	台湾誘客プロ モーション事 業業務委託	C 社	53,959		不十分な完了検査確認 (指摘事項 03)

(出典：業務委託契約書及びその添付資料に基づき監査人が作成)

a. 仕様書に関する検出事項

No.1「韓国における情報発信強化事業業務委託」契約は、仕様書上、①韓国語による県の観光情報を紹介するホームページの運営・管理により、秋田の観光、温泉旅館、モデルコース等の情報を韓国的一般消費者に向けて発信、②フェイスブックやブログを活用した情報発信、③ホームページを活用したイベントの実施が業務内容とされている。しかしながら、情報発信・イベントの実施回数等の業務の詳細が定められていなかった。

No.2の「韓国における秋田泊旅行商品造成・販売事業業務委託」契約は、仕様書上、①韓国の旅行エージェントやマスコミ関係者等を招聘し、県内の観光地、観光施設を視察してもらうことにより、旅行エージェントの販売意欲を喚起し、秋田泊旅行商品の更なる造成・拡販に繋げるとともに、マスコミ等への取材協力により県の魅力の PR を行う、②韓国の旅行エージェントが販売する秋田泊旅行商品に対しての広告支援が業務内容とされている。しかしながら、旅行商品の造成件数や、販売促進のための関係者招聘の規模、広告支援の回数等が明示されていなかった。

No.3「冬の韓国誘客強化事業業務委託」契約は、仕様書上、①スノーアクティビティセミナーの開催、②インフルエンサーとして発信力・訴求力が高い韓国若手クリエイターの招聘による SNS 情報発信、③冬の秋田泊旅行商品造成に対する広告支援が業務内容とされている。しかしながら、招聘するクリエイターの人数は 10 名程度としているものの、セミナー開催回数や対象者、人数、広告支援の媒体・回数等の業務の詳細が示されていない。

No.4「中国情報発信事業業務委託」契約は、仕様書上、①中国語（簡体字）による県の観光情報等を紹介する微信秋田県公式アカウントの開設、運営及び管理、②秋田県公式微信による県の観光情報及び旅行商品情報等の発信が業務内容とされている。しかしながら、情報発信の実施回数等が定められていなかった。

b. 業務実績に関する検出事項

No.1「韓国における情報発信強化事業業務委託」契約は、見積書上、172 頁のコンテンツ制作を行うとしていながら、実績は 122 回のブログ更新であった。

No.2「韓国における秋田泊旅行商品造成・販売事業業務委託」契約は、見積書上、計 50 回の広告支援を行うとしていながら、実績は 13 回の広告支援であった。

No.3「冬の韓国誘客強化事業業務委託」契約は、見積書上、15 社に対して広告支援を行うとしていながら、実績は 3 社であった。

No.5「中国誘客促進事業業務委託」契約は、仕様書上、旅行会社への広告支援を 10 回程度行うとしていながら、実績は 4 商品に対する広告支援であった。

No.6「台湾誘客プロモーション事業業務委託」契約は、仕様書上、航空会社広告支援 20 回、航空会社協同広告支援 16 回、旅行会社広告支援 16 回をそれぞれ行うとしていながら、実績は 9 回であった。

④ 指摘事項

ア 仕様書の内容が不明瞭な委託契約（指摘事項 02）

海外向けの秋田県誘客促進に係る業務委託契約において、仕様書の業務内容が適切に記載されていない契約が認められた。

具体的には、韓国及び中国における情報発信強化事業の仕様書で定める情報発信、イベント開催について、その実施回数等が仕様書に記載されていない。

韓国における秋田泊旅行商品造成・販売事業の仕様書で定める旅行商品の造成等について、その造成件数、広告支援回数等が仕様書に記載されていない。

韓国誘客強化事業の仕様書で定めるセミナー開催等について、その対象者、実施規模、開催回数、広告支援の媒体・開催数等が仕様書に記載されていない。

地方公共団体は、契約の適正な履行を確保するため又はその受ける給付の完了の確認をするため、必要な検査をしなければならず（地方自治法第 234 条の 2 第 1 項）、

この検査は契約書、仕様書及び設計書その他の関係書類に基づいて行わなければならないとされている（地方自治法施行令第167条の15第2項）。すなわち、仕様書（業務委託実施要領）は受託者が業務を実施するにあたっての拠り所となる書類であり、また、県が委託業務の完了検査を行うに当たっての基準となる書類である。

そのため、仕様書の記載が不明瞭であれば、受託者が適切に業務を行えないとともに、県が委託業務の完了検査を適切に行えないことになる。

県は、委託契約の仕様書の記載の見直しを行い、業務内容について具体的かつ明瞭に定める必要がある。

イ 完了検査確認が不十分な委託契約（指摘事項 03）

海外向けの秋田県誘客促進に係る業務委託契約において、仕様書の記載が不明瞭であったため、県は受託者の見積書の記載に照らして、完了検査確認を行っているものがある。

この際、受託者の完了報告書にある実施回数等が、見積書に記載ある予定回数等を下回っているにも関わらず、県は業務完了と判断している。

県によれば、広告支援等の海外向けの秋田県誘客促進事業は、その性質上、海外旅行会社等と随時交渉・協議しながら進める必要があり、事前に仕様書で実施回数等を明記できない場合がある、とのことである。完了検査確認に際しては、当該協議での合意事項と相違ないことを確認することで、業務完了と判断している、とのことである。

しかし、監査人は、県が行った随時交渉・協議の内容、合意事項を示す証跡・文書は、確認できていない。

県は、業務完了と判断した根拠を明確にして、完了検査確認を行う必要がある。

⑤ 意見

ア インバウンド誘客促進にかかる事業の効果（意見 11）

誘客促進委託費の効果は各国からの宿泊者数に発現するという前提で、平成25年と平成29年の台湾及び韓国からの延べ宿泊者数を比較することとする。

台湾及び韓国の誘客促進委託費は、平成25年度と平成29年度の支出額を比べると、台湾は11,778千円が56,959千円になり約4.8倍、韓国は9,572千円が58,038千円になり約6.0倍である。また、平成25年度から平成29年度までの累計は、台湾が214,961千円、韓国が173,828千円である。

台湾及び韓国からの延べ宿泊者数は、台湾は8千人が42千人になり約5.2倍、韓国は9千人が12千人になり1.3倍と、台湾及び韓国からの延べ宿泊者数はともに増加しているが、台湾のほうが韓国に比べて増加数が多く、誘客促進委託費の伸び代と比べると韓国の増加率が低い結果となっている。

このことを踏まえて、県は近隣県、国内のインバウンドの状況を適時に分析し、必要に応じて予算配分の比重の見直しを行うとともに、委託の内容、契約方法についても再考されたい。

イ 業務実績の適時の把握と対応（意見 12）

県は、インバウンド誘客促進を目的として、フェイスブックやブログ、ホームページ等のインターネットを活用して県内観光地、旅行商品等の PR の業務委託を行っている。

No.1「韓国における情報発信強化事業業務委託」契約において、受託者から年度末に提出された業務実績報告書 によると平成 29 年度のブログ平均アクセス数は 2,612 件であり、平成 28 年度の 4,343 件と比較して約 4 割減少していた。

業務委託実施要領には「受託者は業務過程を定期的に報告するとともに、必要に応じ、その都度委託者に報告すること。」と定められており、受託者は、月次でブログアクセス数等を県に報告しているものの、県は、その実績について前期比較等を行っておらず、アクセス数の減少に対する受託者への必要な対応を行っていない。情報発信業務については情報発信の頻度・回数のみならず、その発信された情報へのアクセス数等が事業の効果として重要であり容易に取得可能である。

したがって、県は、これらの業務について委託者から報告されたアクセス数等の事業の効果に適時に分析し、改善の余地等がある場合は受託者に対して必要な対応を行うように留意されたい。

3 空港施設の管理運営及び利活用

(1) 空港管理・整備に関する個別事業

① 事業の概要

空港管理・整備に関する個別事業は、以下のとおりである。

表 5-3-1 空港管理・整備に関する個別事業

事業名	事業目的
県単空港施設整備費	○空港施設の更新・強化及び空港車両の更新を計画的に行い、航空機運航の定時性確保と空港機能の維持を図る。 ○国の補助対象外施設の大規模補修及び更新で、経常経費で対応できないものを政策経費で進め、空港施設の維持を図る。
空港整備事業	○国の空港整備事業費補助制度を活用し、秋田空港と大館能代空港の老朽化した土木施設及び照明施設等の改良整備を実施する。
空港安全対策事業	○県管理空港において、空港周辺の樹木が制限表面（進入表面、転移表面及び水平表面）を突出又は近接していることから、航空法第 49 条に基づき障害樹木を除去し、航空機運航の安全を確保する。
空港保安対策事業	○不審者侵入防止等のために、航空会社等が行う駐機中航空機及び航空貨物取扱施設の保安対策に関する経費を補助する。

② 空港管理・整備に関する歳出の状況

平成 29 年度における空港管理・整備に関する歳出及びそのうち主要な科目は、以下のとおりである。

表 5-3-2 空港管理整備に関する歳出 (金額単位：千円)

科目名	金額
空港管理費…a	2,237,271
空港維持管理費	1,127,486
県単空港施設整備費	694,815
給与・共済費等	252,801
空港保安対策事業費	4,530
空港安全対策事業費	157,637
空港整備費…b	353,460
空港歳出合計…c=a+b	2,590,732
うち工事請負費…d	913,400
うち委託料…e	941,108
工事請負費等合計…f=d+e	1,854,509

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

空港歳出合計に占める工事請負費等合計の割合が、71.6%となっており、工事請負費及び委託料を検証することで、空港歳出合計の大部分を検証することができることから、平成 29 年度における空港管理・整備に関する個別事業の検証は、工事請負費及び委託料、すなわち空港管理・整備に関する工事請負契約及び委託契約を対象にすることとする。

③ 工事請負費及び委託料の抽出基準及び検証方法

ア 抽出基準

契約金額が 1,000 千円以上のものを全件対象とした。当該抽出基準は、秋田県財務規則第 171 条《随意契約によることができる契約の金額》第 6 号に規定される金額を参考として決定した。当該抽出基準に基づき、工事請負費及び委託料の検証割合を示すと以下のとおりである。

表 5-3-3 検証割合の算定表 (金額単位：千円)

	検証母集団		検証サンプル合計		検証割合	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
工事請負費	18	913,400	18	913,400	100.0%	100.0%
委託料	68	941,108	36	876,987	52.9%	93.2%
合計	86	1,854,509	54	1,790,387	62.8%	96.5%

(出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成)

イ 検証方法

検証方法は、契約の締結方法により異なり、以下のとおりである。

契約の締結方法	検証方法
条件付き一般競争入札、指名競争入札	<ul style="list-style-type: none"> ○契約書及び予定価格調書等の契約関連書類と契約一覧表との整合性検証 ○契約手続の合規性検証 ○以下の基準による競争性の毀損状況検証 <ul style="list-style-type: none"> ・落札率の高低 (99%以上又は 50%以下) ・入札参加者数の多寡 (1 者のみ参加) ・仕様の難易度
随意契約	<ul style="list-style-type: none"> ○契約書及び予定価格調書等の契約関連書類と契約一覧表との整合性検証 ○契約手続の合規性検証 ○随意契約理由書の内容吟味

④ 工事請負費及び委託料の検証結果

ア 工事請負費

工事請負費のうち、落札率が99%以上であり、かつ、入札参加者数が1者となったものは以下に記載した3件の契約である。

(金額単位：千円)

支出負担行為番号	29-00081771	29-00265515	29-00147345
工事内容	県単空港施設整備 工事	県単空港施設整備 工事	県単空港施設整備 工事
契約の締結方法	条件付き一般競争 入札	条件付き一般競争 入札	条件付き一般競争 入札
落札者	D社	D社	D社
予定価格事前公表	公表	公表	公表
請負金額(当初)	32,400	3,564	100,710
請負金額(変更後)	33,194	変更なし	116,423
予定価格(当初)	32,562	3,574	101,476
落札率	99.5%	99.7%	99.2%

イ 委託料

委託料のうち、落札率が99%以上であり、かつ、入札参加者数が1者となったものは以下に記載した4件の契約である。

(金額単位：千円)

支出負担行為番号	29-00003310	29-00007862	29-00432540
委託内容	秋田空港消防警備 委託	空港土木施設 維持管理業務委託	県単空港施設整備 事業秋田空港排水 施設構造物劣化調 査業務委託
契約の締結方法	条件付き一般競争 入札	条件付き一般競争 入札	条件付き一般競争 入札
落札者	E社	F共同企業体	G社
予定価格事前公表	非公表	公表	公表
委託料(当初)	113,140	288,360	9,018
委託料(変更後)	113,393	470,971	変更なし
予定価格(当初)	113,478	288,964	9,072
落札率	99.7%	99.8%	99.4%

支出負担行為番号	29-00117634
委託内容	大館能代空港土木 施設維持管理業務 委託
契約の締結方法	条件付き一般競争 入札
落札者	H 共同企業体
予定価格事前公表	公表
委託料（当初）	184,680
委託料（変更後）	188,885
予定価格（当初）	185,900
落札率	99.3%

条件付き一般競争入札は、地方自治法施行令第 167 条の 5 の 2 の規定に基づき、知事が契約の性質又は目的により、当該入札を適正かつ合理的に行うため特に必要があると認めるものである。

県は、上記のように 1 者入札となった案件の競争性確保のための制度見直しについて、保安管理に重点を置く必要があるという空港の性質から現状は困難であると考えている。

⑤ 除雪費用の詳細な分析（秋田空港）

ア 指標分析

除雪費用は、秋田空港における「空港土木施設維持管理業務委託」の委託料の一部であり、空港事業と駐車場事業の金額を合算した値である。ここで、除雪費用と、除雪回数及び除雪車両稼働時間を用いて指標を算定し、分析を行った結果は以下のとおりである。

表 5-3-4 指標分析

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
除雪費用（千円）	200,697	207,282	196,484	235,763	297,143
除雪回数（回）	195	149	113	162	196
除雪車両稼働時間（時間）	7,339	5,973	4,835	6,268	7,501

1 回当たり除雪費用（千円）	1,029.2	1,391.1	1,738.8	1,455.3	1,516.0
車両稼働 1 時間当たり 除雪費用（千円）	27.3	34.7	40.6	37.6	39.6
除雪 1 回当たり 車両稼働時間（時間）	37.6	40.0	42.7	38.7	38.2

（出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成）

平成 25 年度から平成 29 年度の期間内において、1 回当たり除雪費用は、平成 25 年度を底にして上昇傾向にあり、平成 27 年度が最も高く、次いで平成 29 年度となっている。

車両稼働 1 時間当たり除雪費用も、平成 25 年度を底に上昇傾向となっており、平成 27 年度が最も高く、次いで平成 29 年度となっている。

除雪 1 回当たり車両稼働時間は、平成 25 年度を底に平成 27 年度まで上昇したが、平成 28 年度から下落し、平成 29 年度は 2 番目に低い水準となっている。

ここで、除雪回数及び除雪車両稼働時間についてみると、平成 25 年度及び平成 29 年度は、両者とも近似している。したがって、次項において、平成 25 年度及び平成 29 年度の除雪費用の増減分析を行うこととする。

イ 費目別増減分析

平成 25 年度及び平成 29 年度における除雪費用の費目別増減分析の結果は、以下のとおりである。

表 5-3-5 除雪費用の費目別増減分析 (金額単位：千円)

費目名	H25d	H29d	増減	増減原因
作業従量費 ²⁴	73,399	90,237	16,838	作業量単価の上昇（詳細は下記）
車両借上費 ²⁵	10,858	10,434	△424	
待機補償費 ²⁶	12,065	26,652	14,587	時間単価の上昇及び待機時間の増加（詳細は下記）
情報連絡等業務	7,432	10,209	2,777	
スノーパブリック交換	5,005	16,728	11,723	除雪車両部品の交換が増加
その他委託費	29,177	38,727	9,550	
純委託費	135,768	190,886	55,118	
現場管理費 ²⁷	43,079	62,419	19,340	
一般管理費 ²⁸	21,851	43,838	21,987	
除雪費用	200,697	297,143	96,446	

(出典：各年度の空港土木施設維持管理業務委託契約書の添付資料に基づき監査人が作成)

作業従量費は、平成 29 年度における作業量単価の高騰により増加している。作業量単価は、その大部分について、農林水産省及び国土交通省の「公共工事設計労務単価」に基づき、県が毎年度「実施単価表」を作成し、「実施単価表」に記載された単価が適用されている。

「公共工事設計労務単価」は、農林水産省及び国土交通省が、公共工事の積算に用いることを目的として、毎年、公共工事に従事する労働者の県別賃金を職種ごとに調査し、その調査結果に基づいて決定されたものである。したがって、作業量単価は、全国的な人件費の高騰による影響を受けているといえる。

待機補償費は、作業従量費と異なり、作業時間ではなく待機時間に基づき計算する。そのため、作業従量費と待機補償費の増加率が相違する。

²⁴ 除雪作業に従事した者の人件費等をいう。

²⁵ 除雪ドーザー等、一般道路や駐車場の除雪に使用されるような汎用性のある除雪車両の借上げに要した費用である。

²⁶ 委託業者が、除雪作業の待機に要した人件費等をいう。

²⁷ 純委託費に一定割合を乗じて算定した費用である。一定割合は国土交通省の「空港土木請負工事積算基準」に倣って積算したものである。

²⁸ 脚注 27 と同様の方法によって算定した費用である。

なお、平成 29 年度における時間単価の上昇は、作業従量費と同様に全国的な人件費の高騰が原因である。また、待機時間の増加は、県が、除雪車両稼働時間の短縮を目的として平成 26 年度に除雪車両を 7 台取得したことにより、待機人員が増加したことが原因である。

⑥ 県所有の除雪車両の更新状況（秋田空港）

ア 県所有の除雪車両（更新が予定されているもの）

県所有の除雪車両のうち、本報告書作成時点で更新が予定されている除雪車両は以下のとおりである。

表 5-3-6 更新が予定されている除雪車両（平成 30 年（2018 年）4 月末現在）

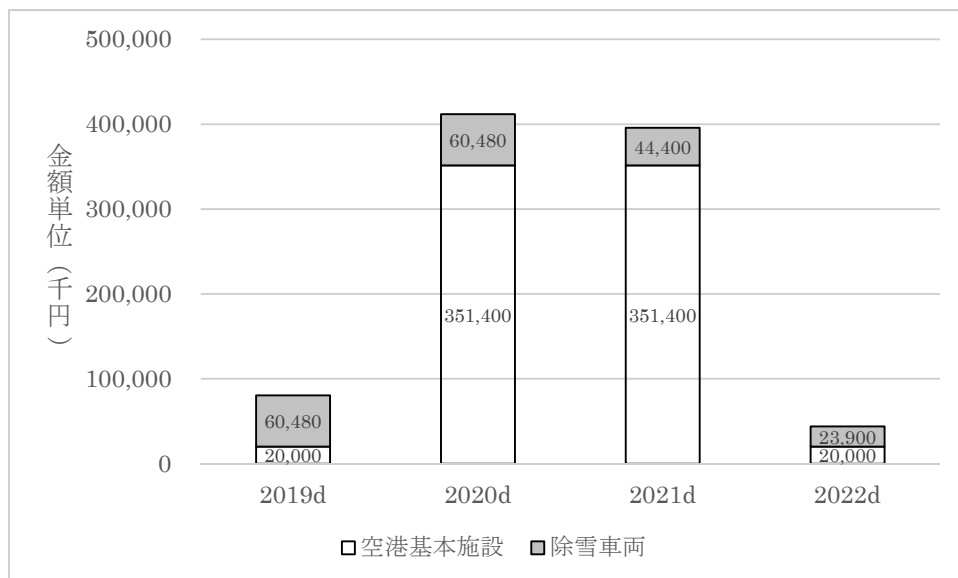
車種	管理番号	取得年度	取得価額 (千円)	更新予定 年度
空港用スノーパ 除雪車	S-3	H12d (2000d)	44,400	2021d
空港用プラウ 除雪車	T-5	H12d	23,900	2022d
ロータリー 除雪車	R-5	H11d (1999d)	60,480	2019d
	R-3	H11d	60,480	2020d
合計			189,260	

（出典：「秋田空港 除雪機械」に基づき監査人が集計）

イ 除雪車両の更新投資予定と空港基本施設の更新投資計画との比較

除雪車両の更新投資予定額は過去の取得価額と同額と仮定する。この仮定の下で、除雪車両の更新予定年（2019年（暦年）から2022年（暦年）まで）が含まれる年度（2019年度から2022年度まで）における、除雪車両及び空港基本施設の更新投資予定額を示すと以下のとおりである。

表 5-3-7 除雪車両の更新予定年中における除雪車両及び空港基本施設の更新投資予定額



（出典：「秋田空港維持管理・更新計画書」及び「秋田空港 除雪機械」に基づき監査人が集計）

年度単位で見ると、2020年度及び2021年度は、更新投資予定額が多額になっている。

⑦ 除雪費用の詳細な分析（大館能代空港）

ア 指標分析

除雪費用は、大館能代空港における「空港土木施設維持管理業務委託」の委託料の一部であり、空港事業と駐車場事業の金額を合算した値である。ここで、除雪費用と、除雪回数及び除雪車両稼働時間を用いて指標を算定し、分析を行った結果は以下のとおりである。

表 5-3-8 指標分析

（金額単位：千円）

項目	H25d	H26d	H27d	H28d	H29d
除雪費用（千円）	74,079	99,001	70,770	72,264	100,302
除雪回数（回）	160	123	85	96	128
除雪車両稼働時間（時間）	2,116	2,903	1,750	2,058	2,832
1 回当たり除雪費用（千円）	463.0	804.9	832.6	752.8	783.6
車両稼働 1 時間当たり除雪費用 （千円）	35	34.1	40.4	35.1	35.4
除雪 1 回当たり車両稼働時間 （時間）	13.2	23.6	20.6	21.4	22.1

（出典：港湾空港課から提供を受けたデータに基づき監査人が作成）

平成 25 年度から平成 29 年度の期間内において、1 回当たり除雪費用は、平成 25 年度を底に上昇傾向となっており、平成 27 年度が最も高く、3 番目が平成 29 年度となっている。

車両稼働 1 時間当たり除雪費用は、平成 27 年度が最も高く、次いで平成 29 年度となっている。

除雪 1 回当たり車両稼働時間は、平成 25 年度を底に上昇傾向となっており、平成 26 年度が最も高く、次いで平成 29 年度となっている。

ここで、除雪回数及び除雪車両稼働時間についてみると、平成 26 年度及び平成 29 年度は、両者とも近似している。したがって、次項において、平成 26 年度及び平成 29 年度の除雪費用の増減分析を行うこととする。

イ 費目別増減分析

平成 26 年度及び平成 29 年度における除雪費用の費目別増減分析の結果は、以下のとおりである。

表 5-3-9 除雪費用の費目別増減分析 (金額単位：千円)

費目名	H26d	H29d	増減	増減原因
作業従量費	27,674	28,043	369	
車両借上費	7,631	8,184	553	
待機補償費	9,130	8,284	△847	
ドーザー除雪	15,580	8,881	△6,699	ドーザー積算基準の見直し
その他委託費	6,911	6,908	98	
純委託費	66,823	60,298	△6,526	
現場管理費	21,013	22,540	1,527	
一般管理費	8,845	10,650	1,805	
消費税等 ²⁹	2,320	4,445	2,127	消費税等相当額、精算差額
除雪費用	99,001	100,302	1,301	

(出典：各年度の空港土木施設維持管理業務委託契約書の添付資料に基づき監査人が作成)

平成 26 年度及び平成 29 年度は、除雪回数及び除雪車両稼働時間だけでなく、除雪費用の金額も近似している。

²⁹ 大館能代空港土木施設維持管理業務委託契約書の添付資料は消費税等相当額が分けて表示されていたため、それに準じて記載した。なお、精算差額とは予定価格設計時と委託金額精算時の差額をいう。

⑧ 県所有の除雪車両の更新状況（大館能代空港）

ア 県所有の除雪車両（更新が予定されているもの）

県所有の除雪車両のうち、本報告書作成時点で更新が予定されている除雪車両は以下のとおりである。

表 5-3-10 更新が予定されている除雪車両（平成 30 年（2018 年）4 月末現在）

車種	管理番号	取得年度	取得価額 (千円)	更新予定 年度
空港用スノーパ 除雪車 (計 4 台)	S-1	H9d (1997d)	33,484	2019d
	S-2	H9d	33,484	2019d
	S-3	H10d (1998d)	31,185	2021d
	S-4	H10d	31,185	2021d
空港用プラウ 除雪車 (計 4 台)	P-5	H9d	22,050	2020d
	P-6	H9d	22,050	2020d
	P-7	H9d	22,050	2021d
	P-8	H10d	21,787	2021d
ロータリー 除雪車 (計 3 台)	R-9	H9d	68,071	2018d
	R-10	H10d	51,240	2020d
	R-11	H10d	51,240	2022d
凍結防止剤散布車	D-13	H10d	27,825	2019d
合計			415,653	

(出典：「大館能代空港 除雪機械」に基づき監査人が集計)

イ 除雪車両の更新投資予定と空港基本施設の更新投資計画との比較

除雪車両の更新投資予定額は過去の取得価額と同額と仮定する。この仮定の下で、除雪車両の更新予定年（2018年（暦年）から2022年（暦年）まで）が含まれる年度（2018年度から2022年度まで）における、除雪車両の更新投資予定額を年度単位で集計すると以下のとおりである。

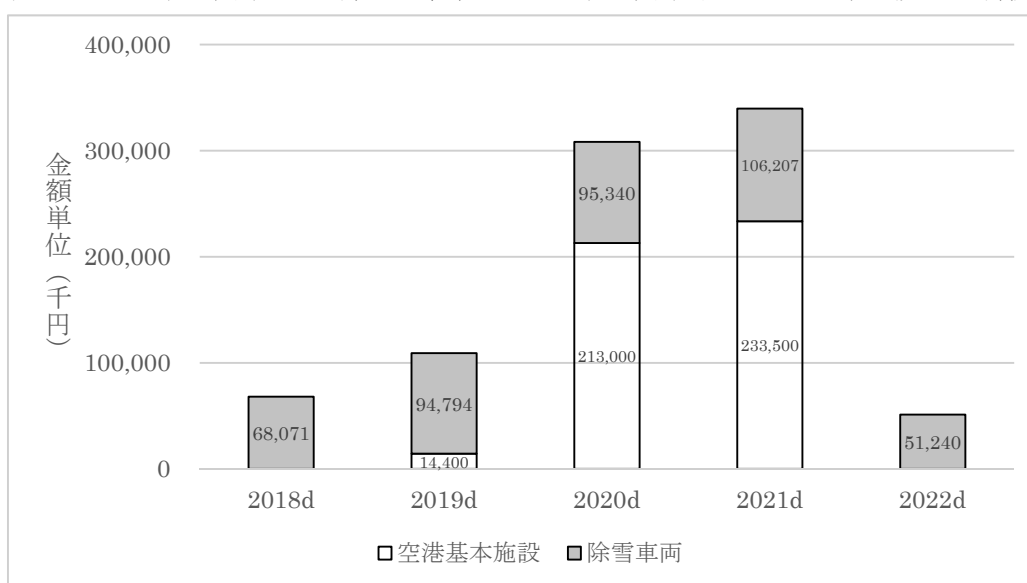
表 5-3-11 除雪車両の更新予定年度ごとの更新投資予定合計額（金額単位：千円）

年度	2018d	2019d	2020d	2021d	2022d	合計
除雪車両	68,071	94,794	95,340	106,207	51,240	415,653

（出典：「大館能代空港 除雪機械」に基づき監査人が集計）

除雪車両の更新予定年（2018年から2022年まで）が含まれる年度（2018年度から2022年度まで）における、除雪車両及び空港基本施設の更新投資予定額を並べて示すと以下のとおりである。

表 5-3-12 除雪車両の更新予定年中における除雪車両及び空港基本施設の更新投資予定額



（出典：「大館能代空港維持管理・更新計画書」及び「大館能代空港 除雪機械」に基づき監査人が集計）

年度単位でみると、秋田空港と同様に、2020年度及び2021年度は、更新投資予定額が多額になっている。

⑨ 意見

ア アセットマネジメントの高度化（意見 13）

県は、「秋田空港維持管理・更新計画書」において、空港基本施設の大規模更新を2020年度と2021年度に予定している。同じ2か年度において、県は秋田空港の除雪車両の更新も予定している。

また県は、「大館能代空港維持管理・更新計画書」において、空港基本施設の大規模更新を2020年度と2021年度に予定している。同じ2か年度において、県は大館能代空港の除雪車両の更新も予定している。

両空港の空港基本施設と除雪車両の更新投資が2020年度と2021年度に集中しており、空港の管理運営に関する歳出が、他の年度に比べて多額である。

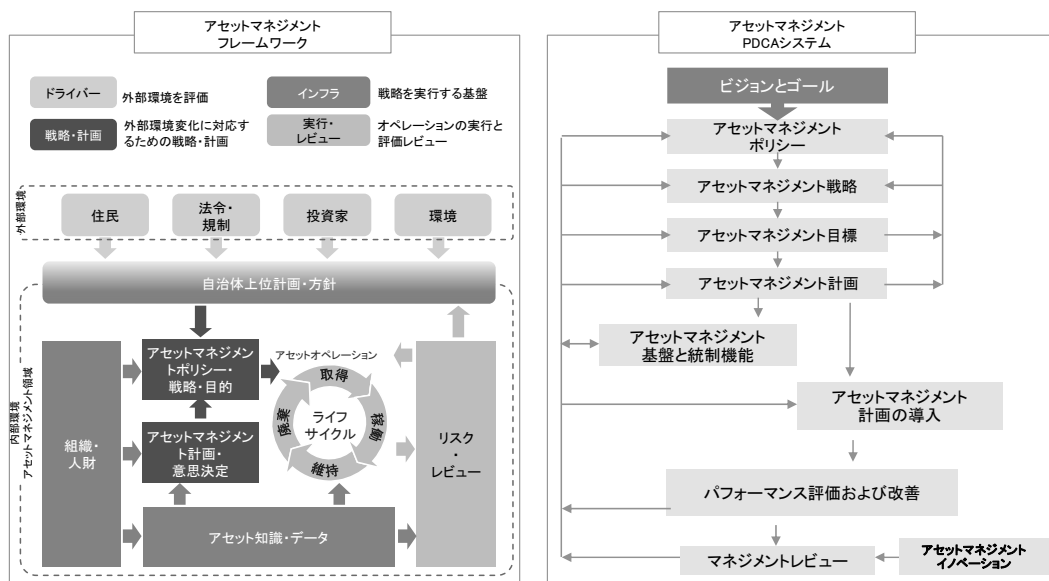
両空港の維持管理・更新計画書は、いずれもアセットマネジメントの手法を用いて作成されていると考えられる。

現在、多くの自治体において人口の減少とアセットの老朽化が進んでおり、最少の投資で最大の効果が得られるように、アセットマネジメントの高度化が必要とされている。

下表は、アセットマネジメント高度化のフレームワークである。アセットマネジメントを高度化することにより、組織的な基準で投資の優先度評価と資産管理を実現でき、財政負担の平準化のみならず、トータルコストを低減することが期待される。また、行政サービスが組織的に提供可能となり、行政サービスの品質を確保できる。

県は、引き続きアセットマネジメントの高度化に向けて取り組むことを検討されたい。

表 2-1-32 アセットマネジメント高度化のフレームワーク（再掲）



(出典：監査人が作成)

(2) 駐車場

① 秋田空港

ア 概要

秋田空港駐車場は、第1駐車場、第2駐車場、第3駐車場、立体駐車場及び大型自動車等駐車場に分かれている。各駐車場の駐車可能台数及び利用料金は以下のとおりである。

表 5-3-13 駐車可能台数（平成 30 年 11 月末現在）

第1駐車場	普通自動車 534 台（うち障がい者用 17 台）
第2駐車場	普通自動車 273 台
第3駐車場	普通自動車 465 台
立体駐車場	普通自動車（高さ 2.1m、重量 2.0t を超えない車両） 955 台（うち障がい者用 8 台）
大型自動車等駐車場	上記以外の車両（自動二輪を含む）大型 8 台 路線バス、タクシー等 37 台

（出典：秋田県ウェブサイトに基づき監査人が作成）

表 5-3-14 秋田空港駐車場別利用料金（平成 30 年 11 月末現在）

区分	日中 1 時間 当たり	夜間 1 晩 当たり	24 時間毎 の料金	利用 20 日ま での上限額
第1駐車場	50 円	260 円	510 円	2,060 円
第2駐車場	50 円	260 円	510 円	2,060 円
第3駐車場	30 円	150 円	310 円	1,230 円
立体駐車場	70 円	360 円	720 円	2,880 円
大型自動車等駐車場	100 円	510 円	1,030 円	2,060 円

（出典：秋田県ウェブサイトに基づき監査人が作成）

大型自動車等駐車場の平成 25 年度から平成 29 年度までの利用台数は、年間 3,000 台程度であり、駐車場料金収入が 100 千円以下と僅少であることから、本報告書では、大型自動車等駐車場について、これ以降言及しない。

イ 立体駐車場の整備事業費

立体駐車場は平成 22 年 9 月に供用を開始した。立体駐車場の整備事業費は以下のとおりである。

表 5-3-15 立体駐車場の整備事業費 (金額単位：千円)

工事内容	H20d	H21d	H22d	合計
立体駐車場整備工事	10,000	1,436,900	-	1,446,900
航空局ケーブル移設	-	25,174	-	25,174
仮設駐車場整備 (土工・路盤)	-	42,411	-	42,411
仮設駐車場整備 (舗装)	-	36,832	-	36,832
精算機改修工事	-	-	72,450	72,450
案内標識	-	-	33,165	33,165
地質調査業務	2,307	-	-	2,307
建築概略設計業務	2,835	-	-	2,835
仮設駐車場測量設計業務	1,767	-	-	1,767
工事監理業務	-	5,352	-	5,352
事務費	791	61,332	0	62,123
合計	17,700	1,608,000	105,616	1,731,316

(出典：港湾空港課提出資料に基づき監査人が作成)

なお、立体駐車場の設備投資に対する回収計画は策定されていない。

ウ 利用料金及び時間帯区分の改定履歴

秋田空港駐車場の利用料金及び時間帯区分の改定履歴は、以下のとおりである。

表 5-3-16 利用料金の改定履歴 (金額単位：円)

見直し年月日/区分	入場後	日中	夜間	24 時間	料金の上限
S56.6	30 分以内無料	100	500	1,800	上限なし
S59.10				1,000	
H1.4				1,030	
H4.4	2 時間 以内無料	50	250	500	
H13.10				30～70	150～350
H22.9	150～360	310～720	1,230～2,880		
H26.4					

(出典：秋田空港における駐車場料金の推移 (普通車) に基づき監査人が作成)

表 5-3-17 時間帯区分の改定履歴

期間	日中	夜間
昭和 56 年 6 月 1 日～昭和 63 年 6 月 30 日	7 : 30～20 : 00	20 : 00～ 7 : 30
昭和 63 年 7 月 1 日～平成 12 年 6 月 30 日	7 : 00～21 : 00	21 : 00～ 7 : 00
平成 12 年 7 月 1 日～平成 17 年 12 月 31 日	6 : 45～21 : 45	21 : 45～ 6 : 45
平成 18 年 1 月 1 日～平成 24 年 3 月 24 日	6 : 00～21 : 45	21 : 45～ 6 : 00
平成 24 年 3 月 25 日～現在	6 : 00～22 : 15	22 : 15～ 6 : 00

(出典：港湾空港課提出資料に基づき監査人が作成)

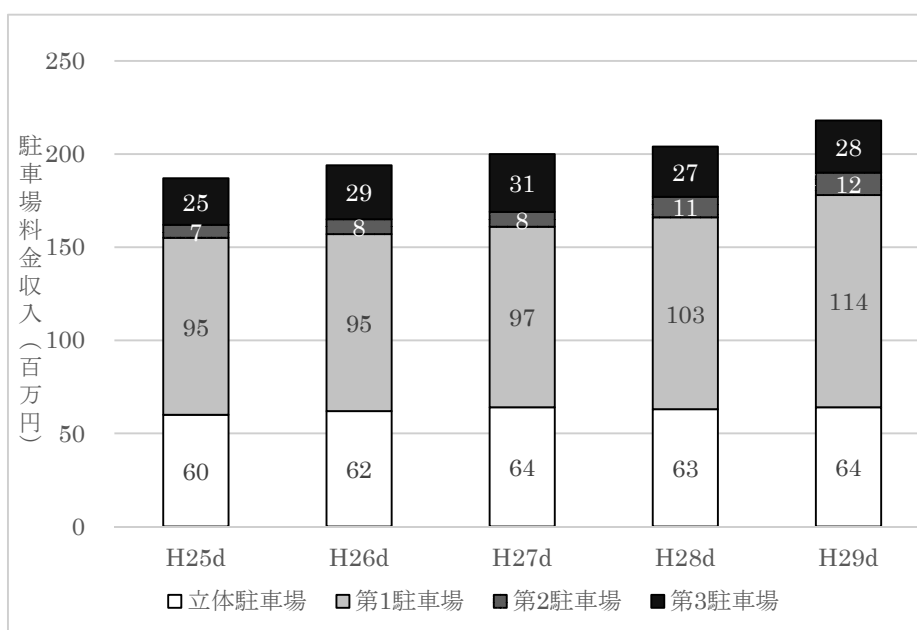
第 1 駐車場及び第 2 駐車場の料金は、平成 4 年 4 月において 1 時間あたり 50 円、1 日あたりの上限額 500 円と設定されて以来、平成 26 年 4 月の消費税増税に伴う夜間料金と上限料金の金額の変更に至るまで料金は変更されていない。

また、第 3 駐車場及び立体駐車場の駐車場料金は、第 1 駐車場及び第 2 駐車場の料金を基準に、各駐車場の利用の分散や過度な料金差とならない事を考慮した上で設定している。

エ 駐車場料金収入

平成 25 年度から平成 29 年度までの期間における、駐車場別の料金収入の推移は以下のとおりである。

表 5-3-18 平成 25～平成 29 年度 秋田空港各駐車場 駐車場料金収入



(出典：秋田空港駐車場_駐車料金月計内訳に基づき監査人が作成)

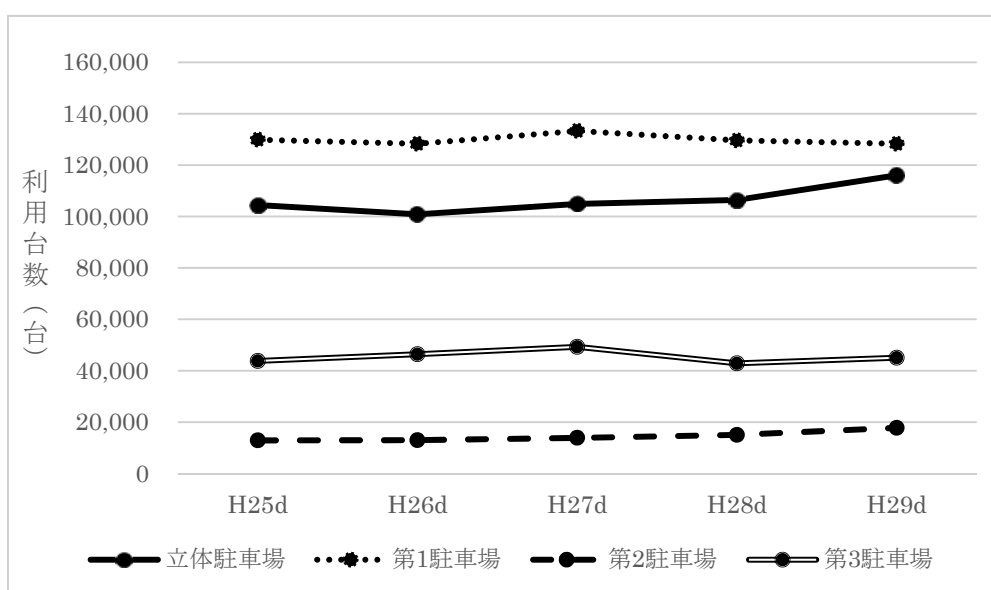
いずれの駐車場においても、平成 25 年度から平成 29 年度にかけて、料金収入が増加傾向にある。秋田空港利用者のアクセス手段は自家用車が多いことから、秋田空港利用者の増加に比例して料金収入が増加しているものと考えられる。

オ 駐車場の利用台数

a. 駐車場別の利用台数（平成 25 年度から平成 29 年度まで）

平成 25 年度から平成 29 年度までの期間における、駐車場別の利用台数は、有料、無料の区分をせずに示すと、以下のとおりである。

表 5-3-19 駐車場別の利用台数（全体）



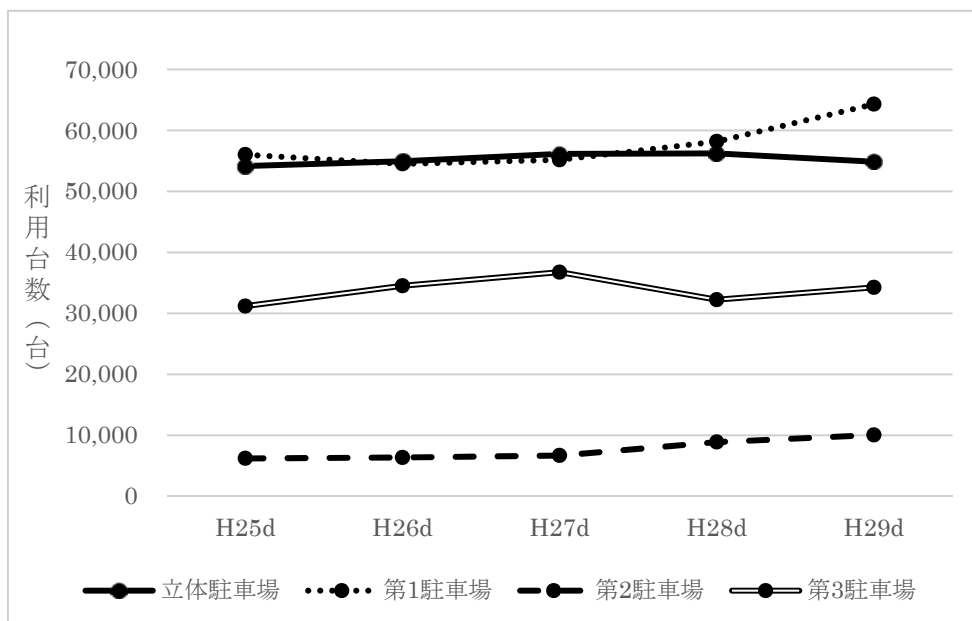
（出典：秋田空港駐車場_駐車料金月計内訳に基づき監査人が作成）

秋田空港のターミナルビルから近く、秋田空港利用者にとって利便性が高いことから、立体駐車場及び第 1 駐車場の利用台数が多いことが分かる。

b. 駐車場別の利用台数（平成 25 年度から平成 29 年度まで、有料利用のみ）

平成 25 年度から平成 29 年度までの期間における、駐車場別の利用台数（有料利用のみ）は、以下のとおりである。

表 5-3-20 駐車場別の利用台数（有料のみ）



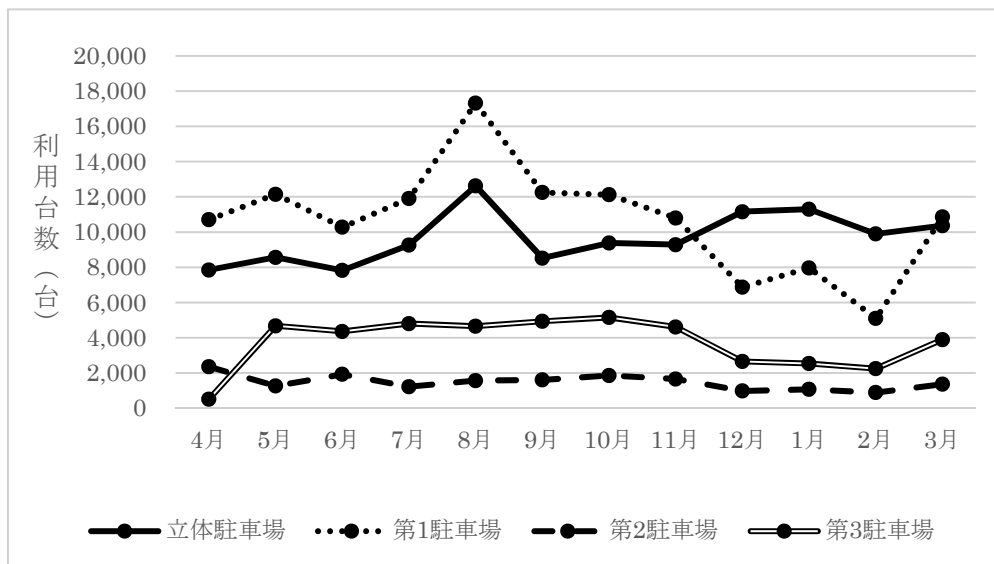
（出典：秋田空港駐車場_駐車料金月計内訳に基づき監査人が作成）

表 5-3-19 と同様に、立体駐車場及び第 1 駐車場の利用者数が多い事が分かる。なお、第 2 駐車場は第 1 駐車場と比較するとターミナルビルからの距離が遠いことから、利便性が相対的に低いと考えられるが、両駐車場の料金は同額となっている。そのため、第 2 駐車場の利用台数が最も少ない状況が継続している。

c. 月別駐車場別の利用台数（平成 29 年度）

平成 29 年度における月別駐車場別の利用台数は、有料、無料の区分をせずに示すと、以下のとおりである。

表 5-3-21 月別駐車場別の利用台数（全体）



（出典：秋田空港駐車場_駐車料金月計内訳に基づき監査人が作成）

上記月別駐車場別の利用台数は、有料、無料の区分をせずに示したものである。

祝日が集中し長期休暇となるゴールデンウィーク（以下、本項において「GW」という。）がある 5 月、夏期休暇のある 8 月は、どの駐車場においても利用台数が増加する傾向が見受けられる。また、年末年始休暇のある 12 月及び 1 月は、立体駐車場の利用台数が増加する傾向が見受けられる。

一方で、雪の影響を受ける 11 月から 2 月までの期間は、第 1 駐車場、第 2 駐車場及び第 3 駐車場の利用台数が減少する傾向が見受けられる。

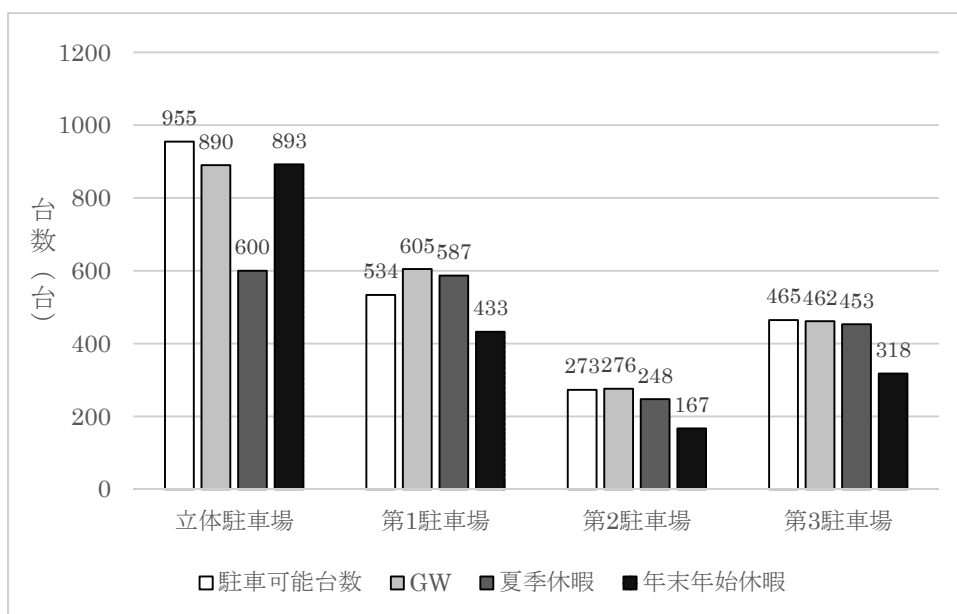
d. 繁忙期における駐車場別の平均利用台数

GW、夏季休暇及び年末年始休暇を繁忙期とみなす。なお、本項において、繁忙期とみなしている期間は、以下のとおりである。

- ・GW：平成29年5月3日から平成29年5月5日までの3日間
- ・夏季休暇：平成29年8月12日から平成29年8月14日までの3日間
- ・年末年始休暇：平成29年12月31日から平成30年1月2日までの3日間

繁忙期の正午（12時）時点における駐車場別の平均利用台数は、以下のとおりである。

表 5-3-22 繁忙期における駐車場別の平均利用台数



(出典：秋田空港駐車場_時間帯別累計日報に基づき監査人が作成)

GWと夏季休暇の第1駐車場は、駐車可能台数以上の台数が、臨時的に駐車されている状況であることが顕著となっている。

② 大館能代空港

ア 概要

大館能代空港の駐車場は無料であり、駐車場事業収支は、平成 29 年度において、△1 百万円となっている。各駐車場の駐車可能台数は、以下のとおりである。

表 5-3-23 駐車可能台数（平成 30 年 11 月末現在）

	第 1・2 駐車場	第 3 駐車場
駐車可能台数	386 台	25 台

（出典：大館能代空港ターミナルビル(株)ウェブサイトに基づき監査人が作成）

③ 意見

ア 設備投資額の回収も考慮した駐車場事業収支の作成とその活用について（意見 14）

県は秋田空港駐車場の利用料金について、空港の利用促進が最優先であり、これによる利用者の増加や県観光産業等の振興など総合的に県益となる観点から空港運営している。したがって秋田空港立体駐車場の利用料金は、立体駐車場の設備投資額の回収を目的とした設定ではない。

平成 29 年度の秋田空港の駐車場事業収支は、111 百万円と黒字である。しかし県は、立体駐車場の設備投資額の回収状況を明らかにする事業収支を作成していない。施設の料金設定や設備投資など管理運営に関する意思決定を行うためには、設備投資額の回収も考慮した事業収支を作成する必要がある。

県は、設備投資額の回収も考慮した駐車場事業収支を作成して、駐車場の管理運営に関する意思決定に用いることを検討されたい。

イ 秋田空港駐車場の立地や受益者の利便性を勘案した料金設定について（意見 15）

第 2 駐車場は第 1 駐車場と比較するとターミナルビルからの距離が遠いことから、相対的に利便性が低いと考えられるが、両駐車場の料金は同額となっている。そのため、第 2 駐車場の利用台数が最も少ない状況が継続している。

料金設定については様々な決定方法があると考えられるが、駐車場の立地や受益者の利便性に応じて差を設けることも有用である。両駐車場の立地と受益者の利便性を勘案すると、同額の料金設定については再考の余地があり、第 1 駐車場及び第 2 駐車場の料金設定を改めて検討されたい。

ウ 秋田空港駐車場の繁忙期における需要を勘案した料金設定について（意見 16）

秋田空港の駐車場は、GW 等の繁忙期において利用台数が増加し、駐車可能台数以上の台数が、臨時的に駐車されている状況であることが顕著となっている。

料金設定については、需要に応じて差を設けることも有用である。繁忙期における駐車場の需要を勘案すると、年間を通じて同じ料金設定については再考の余地があり、例えば、利用料金の無料時間を通常より短く設定する等の対策を検討されたい。

エ 大館能代空港駐車場の有料化について（意見 17）

現在、大館能代空港の駐車場料金は無料である。県は大館能代空港の利用料金について、空港の利用促進が最優先であり有料化は考えていないとのことである。

平成 29 年度の大館能代空港の事業収支は、航空系が△399 百万円、駐車場が△1 百万円とそれぞれ赤字であり、設備投資支出も含めた県の空港収支は△503 百万円である。空港収支を改善する方法は様々考えられるが、駐車場の有料化は一つの方法と考えられる。また、公の施設の使用料は、施設の性質や、その施設で提供しているサービスの内容に応じて、受益者と公の負担割合が決定されると考えられる。

県は、空港の利用促進に一定の進展が見られた暁には、空港収支の改善を図られたく、大館能代空港駐車場の有料化について検討されたい。