

## 4 . 事業計画

### 4 - 1 初期投資と経常事業費

#### (1) 初期投資

新展開後の空港の整備・運用に際しては以下のような施設整備が不可欠であり、それに見合った初期投資が必要となる。ただし、国有地の取得について国との協議、調整が必要となり、現時点では金額を明示することは困難である。

##### 用地

- ・着陸帯:(110ha)、ターミナル用地:(約60ha)

##### 工作物

- ・着陸帯:舗床、航空灯火、橋梁、下水など
- ・ターミナル用地:誘導路、エプロンの舗床、エプロン照明など

##### 施設・設備等

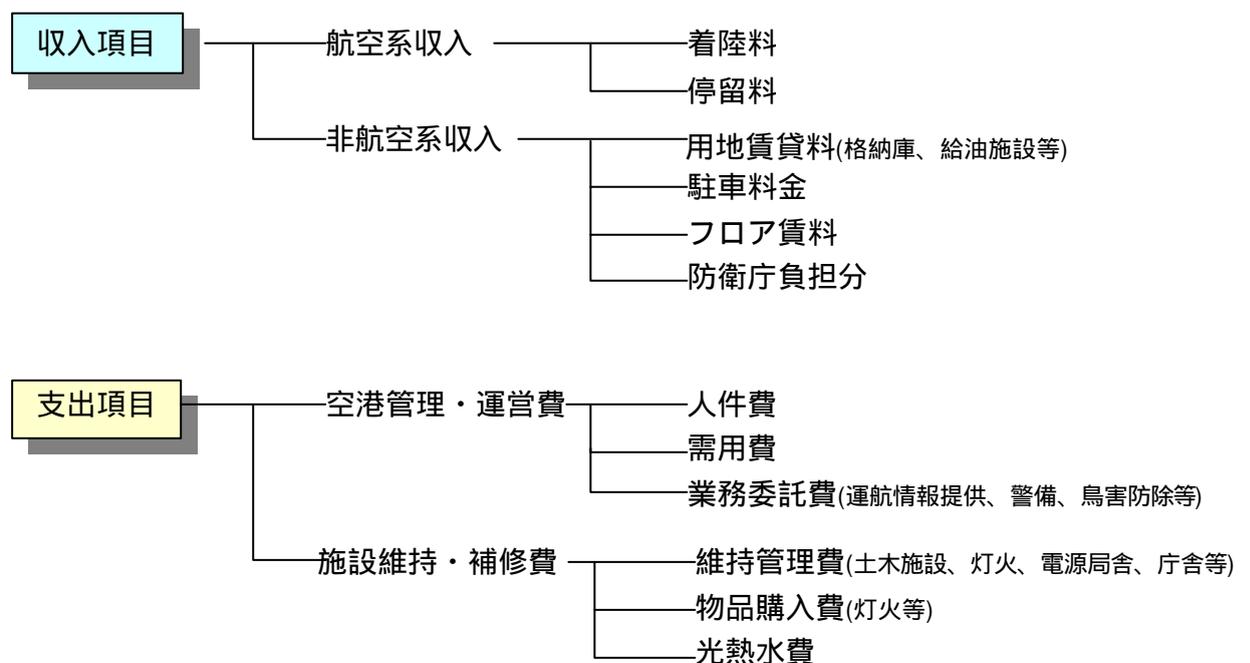
- ・航空保安施設、気象観測施設の新設、消防車、医療搬送車の購入など

##### 工事に係る費用

- ・排水施設、駐車場、道路、格納庫、消火救難など各施設については、2005年の開港当初は、現名古屋空港の施設をそのまま活用する。
- ・開港後5年以内を目途に、現空港施設の撤去、移設、付け替えなどの段階的な整備を行っていく。

#### (2) 経常収支

新展開において想定される収支項目は、以下に示すとおりである。収支採算については、空港内事業者や防衛庁との協議、調整が必要となり、現時点では金額を明示することは困難であるが、コストの削減、非航空系収入の増加方策を検討するなど採算の確保に努める。



この他に間接的に必要な経費として周辺環境対策費など。

## 4 - 2 管理運営のあり方

### (1) 基本的な考え方

管理運営については新展開後の名古屋空港の設置管理者である愛知県が直接行うのが一般的である。しかし、新展開後の基本的な考え方としては、空港基本施設の所有、改修工事の責任は設置管理者が行うものの、管理、運営に係るサービスの提供については、設置管理者との責任分担を明確にした上で積極的に民間活力を導入し、旅客や空港内事業者の利便性向上を図っていく。

### (2) 具体的な手法

従来、国や県などが設置する空港では、公共事業としての性格を有することから、ターミナルビル経営に限って民間活力の導入が行われてきたが、それに限定することなく、滑走路・エプロン等の空港基本施設など空港全体について一体的に空港管理運営主体に管理委託することを検討する。

この場合、空港管理運営主体に対し、例えば経営努力を促すインセンティブの付与や、できる限り管理者としての権限を付与する方向で検討し、その権限の範囲の中で民間の創意工夫を最大限に発揮して経営の効率化を図り、利益の追求にとどまらず、その利益をサービスの向上や利用料金への反映といった形で旅客等に還元することが望まれる。このため、地元に着した民間企業（第3セクター等）を活用することも一つの案である。

### (3) 各諸団体との協力体制

現在、名古屋空港では市町の消防署、医師会、小牧基地などに消火救難関係を始めとする協定書を締結しているが、新展開後も継続して協力を要請していく。

## 4 - 3 新たなサービス提供のあり方

設置管理者(県)としては、施設の整備・配置を検討するにあたり、出発、到着に係る動線、ボーディングブリッジの利用等旅客の利便性を重視し、サービスレベルの向上を図るものとする。

また、管理運営主体（第3セクター等）は空港の運営全般にわたる総合的サービス提供のあり方を検討するにあたり、現在、航空会社などが自社系列を中心としたFBO（Fixed Base Operator）事業者へ委託している分散化・専門化された給油、ハンドリング、整備などの航空サービスの提供について、新展開後の名古屋空港では、通勤機、ビジネス機などを問わず横断的に、また、これらの航空サービスが一体となった総合的なFBO事業として将来的に実施されることが望まれる。

(イメージ図)

