資料　2

第４回「空港運営に関する有識者懇談会」ヒアリング資料

函館空港ビルデング株式会社

１．函館空港における現状と課題について

（１）会社の概要

商　　号	函館空港ビルデング株式会社
所　在　地	北海道函館市高松町５１１番地　函館空港内
設立年月日	昭和４５年６月２７日
資　本　金	２億６千万円
株主総数	６８名（平成２４年１月１日現在）
代　表　者	代表取締役社長　東　　陽　一
従業員数	３０名（平成２４年１月１日現在）
主な事業内容	国内線・国際線旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビルの建設・管理運営、航空会社・飲食及び物販店等に対する賃貸
関連会社	函館エアポート商事株式会社（平成６年設立）
損益の状況	平成２２年度（自平成２２年６月１日　至平成２３年５月３１日） 営業収益　１,７３８,０８３千円 経常利益　　３１０,３０４千円 当期純利益　　１７８,３８１千円

乗降客数の推移

（単位：人）

	国内線	国際線	合計
平成23年	1,351,393	43,106	1,394,499
平成22年	1,501,912	80,552	1,582,464
平成21年	1,436,297	67,558	1,503,855
平成20年	1,618,584	125,167	1,743,751
平成19年	1,771,744	129,788	1,901,532
平成18年	1,895,390	123,835	2,019,225
平成17年	1,946,085	146,872	2,092,957
平成16年	2,084,608	103,891	2,188,499
平成15年	2,314,568	60,616	2,375,184
平成14年	2,381,910	51,214	2,433,124
平成13年	2,344,408	50,095	2,394,503
平成12年	2,236,939	25,192	2,262,131
平成11年	2,452,799	11,262	2,464,061
平成10年	2,474,770	14,448	2,489,218
平成 9年	2,398,809	12,099	2,410,908
平成 8年	2,260,217	9,392	2,269,609
平成 7年	2,099,835	9,370	2,109,205
平成 6年	2,057,894	8,726	2,066,620
平成 5年	2,139,972	5,885	2,145,857
平成 4年	2,129,660	3,537	2,133,197
平成 3年	2,012,313	2,142	2,014,455
平成 2年	1,796,492	1,614	1,798,106
平成 元年	1,507,816	2,135	1,509,951

（２）空港運営又は空港ビル経営における課題及びその解決に向けた今後の取組の方向性

函館空港の乗降客数は、ピーク時の平成１０年は２４９万人を記録したが、平成２３年は東日本大震災等の影響もあり１３９万人となり、１３年間で１００万人以上減少している。

このことにより物販・飲食店売上が大幅に減少し、また貸室賃料の減額要請などもあり、空港ビルの収入増加が見込めない厳しい経営環境におかれている。

こうした厳しい環境下においても、さまざまな経費削減などの経営努力によって利益を確保し、空港利用者の安全確保、保安対策、バリアフリー対策、環境対策、設備更新など利便性・快適性・機能性の向上に努めると共に、将来に向け、筋肉質の強い会社作りを目指し、安定的かつ効率的な運営に取り組むこととしている。

２．地域における空港の役割等について

（１）地域における空港の役割

函館市は北海道と本州を結ぶ交通の要衝として発展してきた。

とりわけ函館空港は、昭和３６年開港した国内でも有数の空港であり、道内では新千歳空港に次ぐ乗降客を数える南北海道の「空の玄関口」として、当市はもとより南北海道地域の経済・生活を支える重要なインフラである。

人口減少時代を迎えた今日、観光客など交流人口の拡大による地域経済の活性化が求められており、特に、観光を基幹産業としている当市にとって、空港の果たす役割は極めて重要であり、空港が地域を支えているといっても過言でないと考える。

（２）地域経済の活性化、雇用の拡大など地域貢献に対する会社の考え方と具体的な取組

当社としては、短期的な利益のみを追求せず、公共性と企業経営の調和を図りながら地域経済発展のため長期スパンでの経営判断をしながら運営している。

空港ビルを有効に活用して「おもてなし・にぎわい」を創出し、情報発信力・プロモーション力を高めていきたい。

そのためには、航空会社との積極的な関わりや連携を深め、航空供給量の充実を図ることによって地域の活性化に向けた取り組みを行って参りたい。

３．国の検討会報告書についての受け止め

（１）２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

○真に魅力ある空港の実現

報告書にもあるとおり、空港利用料金の低減等国際競争力の強化や空港機能向上による就航路線・便数の拡大など利用者、航空会社双方にとっての空港の魅力を高めることは望ましいと考えるが、航空会社においては、空港利用料負担の低減だけで就航路線・便数を拡大することは考えられない。

本格的な人口減少時代を迎え、観光振興等交流人口の拡大による地域経済の活性化が求められている。

特に、国際観光都市である函館市及び南北海道地域にとってインバウンド観光客の増大を図ることが重要な課題となっており、その実現のためには、南北海道地域が一丸となり「真に魅力ある空港づくり」、「住んで良し・訪れて良しの街づくり」など地域の魅力を高める努力と情報発信の強化が必要不可欠と考える。

○国民負担の軽減

空港経営の徹底的な効率化を図ることにより、空港経営に伴う赤字を縮小・解消することは望ましいと考えるが、空港は地域にとって公共的役割を担う重要インフラであり、赤字になったから廃港するということにはならない。

民営化にあたっても国民生活等を支えるインフラの維持運営には、国も一定の負担をする仕組みを構築するべきである。

（２）航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

空港全体での徹底的な効率化を図る観点から、航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進は必要であると受け止めている。

しかし、地方空港においては、幹線空港のような非航空系事業による集客力・収益力を高めることは容易ではなく、経営一体化を推進しても赤字を解消できず空港利用料の低減を図れないことによって、航空会社の路線撤退・縮小・小型化などが加速する懸念があり、運営事業者が大きなリスクを負うことも想定され、リスクに対応する方策が必要である。

（３）民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現

空港が地域の重要インフラとしての役割を担保するためには、一概に経営一体化、即民営化という議論は、赤字の解消が難しい地方空港にとって無理があるのではないかと考える。

また、民間資金の導入については、国等公的関与による長期的に安定した空港運営の

スキームがなければ、資金を集めることは難しいのではないか。

空港は、公共交通インフラとして高い公共性・公益性を有していることから、その運営にあたっては新たな空港運営主体・地方自治体・地域経済界など関係機関との協働関係を保持した上で、長期的に安定した運営を図ることが最も重要である。

（４）複数空港の一体運営（バンドリング）

報告書にある通り、バンドリングによりコストの低減やネットワーク効果等を通じて、相当程度の経営改善が図れる場合は、バンドリングは有効な手段のひとつであると受け止めているが、空港は地域の特性を活かし、地域が主体性を持って運営することが肝要であると考えており、函館空港おいては、種々の課題もあるが可能であれば地元自治体・経済界とも十分連携を深め、当社が主体となった単独での運営を望んでいる。

４．その他

（１）民間企業として、経営上努力している点

① 株式会社として様々な経費を削減した経営努力によって利益を確保し、安全対策・バリアフリー対策など利用者・航空会社にとって利便性の高いターミナルビルの運営を目指し努力している。

② インバウンド対策として、台湾・韓国でのプロモーションや商談会に函館市・経済団体等と積極的に参加するとともに、成長著しい中国からの観光客誘致事業として、上海・北京等を訪問し、主要航空会社へのチャーター便の運航要請や旅行エージェントへのプロモーションに取り組んでいる。

（台湾からのチャーター便数は、函館空港が７年連続国内トップ）

③ エアポートフェスタ等の空港でのイベント開催や函館市内のイベントへの参加・協賛等を行い、函館空港のＰＲを行うとともに南北海道地域の広域・滞在型観光を推進するため、南北海道管内１８市町のマップパネル・観光パンフレットラックの設置や地域イベントのＰＲに努めている。

④ 空港施設見学、出前講座等を関係機関と共に開催し函館空港のＰＲ、利用促進に努めている。

（２）意見・要望等

① 空港は、拠点都市と地方を結ぶネットワークがあって意義がある施設であると考えるが、国の検討会報告書は、幹線空港を前提とした議論が中心になっていると感じられる。

② 単独での空港運営を検討する中で具体的な情報が乏しいことから、収支状況等の現状業務（駐車場部分含む）に関する詳細な情報を早期に提供してほしい。

③ 公共交通インフラの機能を高める滑走路等の耐震化工事など大規模投資については、従来どおり国が実施すべきである。