参考資料２

道管理空港等における空港ビル会社からの意見について

【質問項目】
１．空港における現状と課題について
（１）会社の概要
（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
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
（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
３．国の検討会報告書についての受け止め
◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）
◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進
◇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
◇複数空港の一体運営（バンドリング）
４．その他
（１）民間企業として、経営上努力している点
（２）貴社からのご意見、ご要望等

１　空港における現状と課題について

（１）会社の概要

【釧路空港ビル株式会社】

設　立：昭和47年7月4日
資本金：2億円
代表者：代表取締役社長　開沼　静雄
従業員数：6名（平成24年1月17日現在）
大株主：日本航空株式会社、釧路市、全日本空輸株式会社、北海道、三ッ輪運輸株式会社
日本通運株式会社、ワイズ株式会社、株式会社北洋銀行、株式会社北海道銀行
太平洋興発株式会社、東京海上日動火災保険株式会社、あいおいニッセイ同和損害保険株式会社
役員：代表取締役社長　開沼静雄
常務取締役　福島　正
取締役　岸本　勉（釧路市　水産港湾空港部長）
取締役　栗林　定正（三ッ輪運輸株式会社　代表取締役社長）
取締役　近藤　祥子
取締役　田代　義一（日本通運株式会社　札幌航空支店長）
取締役　棚野　孝夫（釧路町村会　会長）
取締役　内藤　勉（日本製紙株式会社　取締役釧路工場長）
取締役　濱屋　重夫（釧路商工会議所　専務理事）
取締役　藤村　哲司（王子製紙株式会社　参与釧路工場長）
取締役　丸山　敏徳（太平洋興発株式会社　常務取締役）
監査役　片桐　幹夫（北菱産業埠頭株式会社　顧問）
監査役　掛川　甚一（日本航空株式会社　釧路支店長）

監査役　　山本　壽福（釧路信用金庫　非常勤顧問）
経営理念：釧路空港における旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビルを建設、管理運営し、公共交通機関に携わる企業として、社員一人一人が自覚と資質向上に心掛け、お客様の目線に立った「おもてなしの心」を最優先に、質の高いサービス機能を充実させ、「快適で安全な『たんちょう釧路空港』」を目指します。
事業内容：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
航空会社及び空港構内営業者に対する事務室、店舗等の賃貸

【旭川空港ビル株式会社】

資本金：400百万円（授権資本1,000百万円）
株　主：地方公共団体　15,000株（30%）
航空会社　10,000株（20%）
一般経済会　17,000株（34%）
その他　8,000株（16%）
平成23年度年商：不動産事業収入　832百万円
付帯事業収入　412百万円
合 計　1,244百万円
テナント入居状況：地方公共団体　2機間（旭川市・東警察署）
航空会社　7社
交通及観光関係　8社
レストラン・売店　9社
銀行（ATM）　1社（北洋銀行）

【帯広空港ターミナルビル株式会社】

設立年月日：昭和５３年１２月１３日
発行可能株式の総数：１００，０００株
発行済み株式の総数：４６，５００株
資本金　：４６，５００万円
株式の種類　：記名式普通額面株式
株主数　：５４名
主要事業　：貸室並びに空港利用施設の賃貸業、空港事業者、航空旅客並びに航空貨物に対する役務の提供
他　：株主に自治体を擁する第三セクター企業

【札幌丘珠空港ビル株式会社】

代表者名	生島典明		
資本金	４９８百万円（９，９６０株）		
株主の状況	株　主　名	株　数（株）	持株比率（%）
株主数　10名 株式総数9,960株	札幌市	２，６００	２６．１１
	エアーニッポン㈱	２，５００	２５．１０
	北海道	１，３００	１３．０５
	㈱日本政策投資銀行	１，３００	１３．０５
	札幌商工会議所	８６２	８．６６
	㈱北洋銀行	４９８	５．００
	㈱北海道銀行	４５０	４．５２
	北海道電力㈱	２００	２．０１
	北栄保険サービス㈱	１５０	１．５０
	北海道瓦斯㈱	１００	１．００
役員数	１２名（取締役10名　監査役2名）		

従業員数	２名	
経営状況 （平成22年度）	営業収益	８７，５４６千円
	営業費用	１３１，１６８千円
	営業損失	４３，６２２千円
	経常損失	２１，９９６千円
	当期純損失	２２，９７１千円

【女満別空港ビル株式会社】

昭和60年（計画旅客数45万人）開設
平成6年第2次増築（平成元年旅客数47万人到達）
平成10年旅客数115万になり、平成16年第3次増築（計画旅客数145万人）
平成22年度年商：404百万円
テナント入居状況：航空会社2社、交通観光関係7社、レストラン・売店8社、貨物その他3社

【根室中標津空港ビル株式会社】

・現在、中標津空港の運航状況は、中標津－羽田線が１往復／日、中標津－新千歳線が３往復／日となっており、利用状況は、平成１０年度の２５万８千人をピークとして年々減少し、近年は１７万人前後で推移している。
・利用者の減少により、平成１４年に羽田線が２便から１便に減便され、千歳線も一時休止されたことから、地元の自治体や経済団体などで構成する中標津空港利用促進期成会では、航空会社とも連携し利用促進に取り組んでいる。
・利用促進の主な内容は、首都圏での旅行商品の造成・販売、地元利用者に対する助成、修学旅行・国際チャーター便の誘致活動、観光プロモーションや空港イベントの開催、観光案内所の整備、空港連絡バス運行費補助など。
・札幌便については、平成２２年７月に丘珠空港から新千歳空港に移り、乗り継ぎ利用が増加したことから、今後において機材の大型化が検討されている。
・東京便については、夏から秋にかけての需要が増加傾向であることから、夏期間における中型機の運航期間の延長が検討されている。

【オホーツク紋別空港ビル株式会社】

代表取締役社長　　宮川　良一
住　所：紋別市小向１９番地３
Tel. 0158-26-2655. Fax. 0158-26-2660.
E-mail：ohotsuku.monbetsu-ap@etude.ocn.ne.jp
参　考　ＵＲＬ．http://www.easthokkaido-5airport.jp
（平成２３年４月１日開設：「ひがし北海道５空港ネット」）
業　種：不動産管理業　賃貸管理・広告（カラーコルトン）・その他（何でも・・・）
組　織
・役員体制：　取締役８名（うち常勤　１名）、監査役　２名　　計１０名
・代表権付与：代表取締役社長、代表取締役専務（常勤）　計　２名
・常勤役職員：役員　１名、職員　２名、パート　１名　　計　４名
資本金　　４９８百万円

年　度　別	売　上　高	売上総利益	営業利益	経常利益	当期純利益
平成２１年度	85,841千円	84,037千円	21,361千円	19,341千円	11,404千円
平成２２年度	84,833千円	83,500千円	20,198千円	17,672千円	8,211千円

（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

【釧路空港ビル株式会社】

○財務状況の改善

・現ターミナルビルの建設費（約50億円）の多くを、金融機関からの借入金で賄った事に起因する、慢性的な手元資金の不足。

→現状の収入確保と新たな収入の模索、また管理可能費の圧縮により、収支改善を図る。

○貨物ビルの空室対策

・貨物ターミナルビルにおいて、運送会社の撤退後、進出するテナントが見つからず空室状態となっている。また、現行の貨物ビルテナントにおいても、撤退リスクは非常に高い。貨物ビルから撤退するものの、警備費などの管理費用が生じている「貨物地区」への出入りは、一切の費用を負担することなく、出入りしている。

→受益者負担の原則で、貨物地区への入場料などの適用を検討。

○空港利用者の減少

・使用機材の小型化や路線運休により、国内定期便の乗降客数が減少し続けている。
将来的、少子高齢化による人口減少という日本の社会現象を考えると、なお厳しい状況が予測される。

→地域を挙げての新規航空会社の誘致や、海外からのインバウンド誘致。
地域と共生する空港を目指し、地元市民による空港の利・活用を促進。

【旭川空港ビル株式会社】

・空港施設は設備などの一回の投資額が大きいため、資金繰りが大変である。そのため、投資の分散を計画的に行っている。

・また、空港は中心街より離れたところに位置するため、搭乗客以外の利用者の集客が難しい施設である。過去においては空港は単に航空機への乗り降りのエリアであったが、現在はアメニティーが求められる時代でもある。しかし旭川空港の利用者数は年間百万人程度であり常設は難しいので、随時のイベントなどの開催などにより、旭川空港の認知度アップに努めている。

【帯広空港ターミナルビル株式会社】

・空港運営、空港ビル経営においては、空港政策（国）航空業界の動向（JAL再建、LCC等々）に大きく影響を受けるものであるが、当空港としては東京線のみの運航である現状から、新規路線の開拓（名古屋、大阪）が急務であり、更に海外チャーター便の誘致拡大が課題としてあり、地域（行政、経済）あげて取り組みを進めている。こうした路線拡充から空港の利用促進を図り、空港運営、ビル経営の基盤をしっかりと強化していく必要がある。

【札幌丘珠空港ビル株式会社】

①空港運営又は空港ビル経営における課題

・平成２２年７月に、当空港乗降客の８０％以上を占めていた㈱エアーニッポンネットワーク（A-net）が、新千歳空港へ移転したことにより乗降客が大幅に減少し、テナントの売上減少をはじめ、当社の収入も大きく減少し、非常に厳しい経営状況となっている。

・当空港は、滑走路長が１５００ｍであり、就航できる航空機が制限されることから、現状では単独で黒字経営することは非常に困難な状況である。

②その解決に向けた今後の取組の方向性

・現在当社は、当空港により多くの方々に来ていただき、より当空港を知って頂くとともに、より親しんでいただくことを目的として、毎月実施している産直市及びロビーコンサート

（これまで２４回実施）をはじめ、子供向けのイベントとして、キッズワーク（空港お仕事体験）、児童画コンクール、お習字コンテストを実施、また大人向けのエアポートアカデミー（航空関連講座や施設見学等）を実施、更には季節イベントを地域の協力のもと実施しており、今後も継続して取り組む必要がある。
・平成２３年６月に㈱北海道エアシステムが当空港に移転したことに併せて、札幌市、北海道、関係機関と連携して「丘珠空港活性化プログラム」に基づき、航空・空港の活性化に取り組んでいるが、今後も更なる取り組みが必要と考える。
・人口193万人の大都市にある空港として、道内航空ネットワーク、防災・医療ネットワークの拠点空港として、その機能の維持・増強についての検討が必要と考える。

【女満別空港ビル株式会社】
・平成10年の旅客数ピークから平成22年は68万人へと大幅な減少となっています。
・空港利用者の減少の要因となっている航空機機材の縮小や路線変更廃止、航空会社の様々なコスト縮減策による事務室の一部返還やテナントの撤退などにより、経営に大きな影響を受けています。
・航空路も公共交通として、地方空港利用者に配慮した航空会社の改善を期待したい。
・空港ビル施設も設備関係の更新時期を迎え、増築を行ってきた関係による更新費用の高騰も予想され、施設全体の改修計画が大きな課題となっている。
・空港ビル経営に大きな支出負担となる光熱水費の削減に向けた、省エネルギー改善事業について検討を行っています。

【根室中標津空港ビル株式会社】
・旅行者のニーズが多様化し、これまで大量送客により決められたコースを見て周る発地型観光から、個人・少人数のグループが旅の目的を追求する着地型観光への移行をしつつあり、体験・滞在型観光の推進、周辺の観光資源を生かした広域的な観光振興を図る必要がある。
・中標津空港周辺には、知床世界自然遺産をはじめラムサール条約登録湿地や摩周湖など北海道を代表する観光資源があり、本州に比べて過ごしやすい気候や、豊かな自然や山海の幸など他にはない特色があることから、空港を活用した観光客の誘致とともに、自然環境を活用した特色ある体験メニューなど観光・交流資源の掘り起こしを行う。
・地域にとって有益な高速交通の確保に向けて、現航空路線の維持及び新規路線の就航をめざし、搭乗者数の確保・搭乗率の向上・観光客の誘致に向けた利用促進に努める。

【オホーツク紋別空港ビル株式会社】
①当空港の特徴（長所・短所）
・１日１便と便数が少なく利用しにくい。
（日帰りができない。東京へ出ると、最低２泊３日コースになる。）
・午後の便であることから、（東京方面へ出るには）１日掛かりで時間帯が悪い。
　＊観光には大きな問題はないが、ビジネスには不都合が多い。
・料金が他空港と比べ高水準である。
　＊ただし、「シルバー空割」は低価格で利用しやすい。
・就航時間帯、気象条件、立地条件等から、ほとんど欠航がなくフライトの確実性が高い。
・立地面では、特に紋別市内までの距離は近く利用しやすい。（車輌で１０分～１５分程度）
・ターミナルビルは小規模であるが、清潔で内部が分かりやすく利用しやすい。
②当空港の課題
・上記の当空港の特徴から、近年の最大の問題は、搭乗率の低下および搭乗者数の減少であり、その現象が空港運営または空港ビル経営に波及している。したがって、当空港の問題

と課題は次のとおりである。

○平成１４年度をピークに搭乗率の低下と搭乗者数の減少傾向にあり改善が急務である。

○現在、紋別－東京直行便から、実証実験として新千歳空港経由便による運行を実施しているが、大半（７０～８０％）が東京－紋別間の利用希望者で、経由便が不便であることから、直行便による継続運行を要請していきたい。

○搭乗客の減少に伴い、テナント（売店・レストラン・レンタカー等）の売上および収益性が低下しており、家賃および管理費等の改善要請がある。

○広告（カラーコルトン）においても広告料金の負担を理由に解約または料金引き下げ要請がある。

○当空港は平成１１年１１月に開港しており、１２年を経過し営繕関係に多額の費用発生が見込まれることから、総合的な施設の診断を実施し計画的なメンテナンスが必要である。

③課題への対応策および方向性について

・各課題に係る利用促進・ＰＲ活動・ＣＳ（顧客満足）・空港運営等に関する対応策は、具体性・徹底力に乏しいものの、各ポジションが連携と協調をはかり、次のとおり対応している。

＜利用促進・ＰＲ活動＞

○当空港は遠紋地域の共有の空港であることから、地公体をはじめ地域住民の認識を高めるため関係機関（商工会・観光協会・諸団体等）へのＰＲ活動を実施している。

○地公体が発行する「広報」にも利用促進を訴えている。

○紋別市においては、紋別市民グループ旅行に対し助成を実施している。

○紋別市と紋別振興公社（旅行代理店）がタイアップし各種ツアーの提供を実施している。

○紋別市は、東京方面に向け積極的に働きかけて合宿誘致をはかっている。

○今後の利用促進に対する方向性としては、基本的に東京方面からの観光客等を誘致するが、アウトの搭乗率が４０％台と低迷していることから、遠紋地域の空港利用圏域の住民（約７６，０００人）が、年に片道１回の搭乗を目標に、各団体・企業・町内会・老人クラブ等に対し、官民一体となり人海戦術による営業活動を実施していく。

○特に、ＰＲ活動は、市町村・行政・経済団体・民間団体・ホテル・観光施設等が連携と協調をはかり効果的な活動を実施していく。（ＰＲ活動・ポスター・パンフ等）

○昨年４月１日より、道東地区の５空港（釧路・帯広・中標津・女満別・紋別）が連携しホームページ「ひがし北海道５空港ネット」を立ち上げており、今後、更なる掲載内容の充実と関係先とのバナー対応（リンク）協力要請などにより、地域の情報提供と空港利用促進をはかっていく。

＜ＣＳ（顧客満足）＞

○空港内における来客および搭乗客等向けに、ロビーにおける各種展示会（絵手紙・組み木・絵画・写真等）を実施している。

○バス路線の改善をはかり、遠軽方面バスの空港ビル前まで乗り入れ回送している。

○インターネットの無線ランによる無料開放を実施した。

○１年間以上（平成２２年６月～）にわたるアンケート調査による実態把握と結果の活用を実施している。（顧客の声・・・空港職員の対応が良い、親切だ、笑顔が良い、空港がきれいで清潔だ、空港内がわかりやすい。・・自然・食べ物・海産物・人等の評判が良い。）

＊なお、アンケート結果については、ＣＤに保存し関係団体・関係機関に配布した。

＜空港運営等＞

○ＡＮＡに対する直行便の要請については、紋別市・紋別振興公社・紋別商工会議所・その他関係者により、地域の実情・利用促進に関する活動状況等を報告しながら要請活動を継続実施していく。

○空港ビルにおけるテナントの家賃および管理費の改善、さらに広告料金の改善については実情を踏まえ、適宜、料金引き下げ等の対応していく。
○業者によるターミナルビルの総合診断を平成２３年４月に終了しており、適正な事業計画を策定し、営繕関係を計画的かつ効果的に実施していく。
○乗客の安全管理のためにも、日常の保安管理体制チェックの励行と緊急災害訓練・ハイジャック防止訓練等を実施している。

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

【釧路空港ビル株式会社】

・高速交通において必要不可欠な交通インフラ
　地方と首都圏を結ぶ「人」「物」の高速交通手段として、地域経済にとって航空は必要不可欠なものとなっており、空港もまた同様である。
　また雇用や維持管理などにおいて、空港が立地することが及ぼす地元への経済効果は大きい。
・防災拠点
　釧路空港は、海岸から約20Km離れた高台に立地しており、地震等の災害発生時における地域住民の避難場所となっている。また、こうした災害時の救援活動の拠点としての役割を担っている。

【旭川空港ビル株式会社】

・道北エリアと本州を結ぶ交通機関は鉄路、航路、空路であるが、交流人口に限れば、そのほとんどが、空路であり、旭川空港は、観光振興や国際交流の拠点としても重要な役割を担う施設である。

【帯広空港ターミナルビル株式会社】

・本州の件の１県に相当する広大な十勝・帯広における空港の果たす役割は極めて大きい。
　○交流人口の創出（観光、文化、スポーツ、住民旅行等）
　○産業、物流の創出（産業連携、農産物、ビジネス等）
　等、基幹アクセスとして欠くことのできないものである。

【札幌丘珠空港ビル株式会社】

・札幌圏と道内各都市を結ぶ道内航空ネットワークの中核となる空港であり、札幌圏に集積するビジネスや医療等の諸機能を、道内各都市が効率的に享受するうえで欠かせない役割を担っている。
・道内各地で災害が発生した場合の緊急救難活動の拠点として、また、札幌圏で災害が発生した場合の救難活動の受入れ拠点としても重要な役割を担っている。
・国土測量、資源開発、報道取材、送電線監視、病害虫駆除等、幅広い役割を担っている。

【女満別空港ビル株式会社】

・オホーツク地域は、鉄道および道路といった高速交通網の未整備地域であり、高速移送手段として確立している空港は、人・物の移動・輸送の拠点として特に重要な施設となって

いる。
・地域医療、地域経済の交通拠点としての役割は大きい。

【根室中標津空港ビル株式会社】

・広域分散型の地域構造を有する当地域にとって、公共交通網は人的・物的交流の基盤となる重要な要素であり、平成元年にＪＲ標津線が廃止されて以降、中標津空港は都市と地域を結ぶ高速交通の柱として、仕事や旅行、通院、学生生活など広く住民生活に利用されてきました。

【オホーツク紋別空港ビル株式会社】

①遠紋地域の玄関口のひとつである「空の玄関」は重要な役割を果たしている。
・遠紋管内において、遠軽町には鉄路（ＪＲ）を維持しているが、紋別管内には平成元年に鉄路は廃止となり、高規格道路の連結整備も不完全な状態であり、他の都市との移動手段は都市間バス（路線バスの連絡も不十分）または乗用車であることから、老齢化の進む地方において、特に中央との連絡に空路の活用は、唯一の交通手段であり不可欠なものである。したがって、当空港の「空の玄関」の重要性と継続確保すべきであることを、地域住民に更なる認識を与え、より便利に利活用を促進する。

②空港の存在について、産業振興・観光振興・人的交流等には欠かせない地域活性化の手段であり、逆に「もし、空港がなくなったら！」と考えた場合、次のことが考えられる。
・人の流れが変わる。（人的交流が低下・悪化する。）
・観光産業が疲弊する。（観光地・交通機関・ホテル・飲食店・お土産品店他）
・販売力・売上高・収益・事業意欲等の低下により企業経営が悪化する。（事業の縮小・自主廃業・倒産等が考えられる。）
・職場が無くなり、収入（生活費）の確保が困難になる。（雇用の減少）
・医師の確保が困難となり、地域医療の充実をはかることができない。（病院問題の発生）
・若者が定着しない（若者の減少と老齢化が進む。）
・経済活動の鈍化・低迷が続き、地域経済が疲弊する。
・人口の減少に拍車がかかる。（不便な街に人は残るか？）
・地域経済低下・人口減少・負のスパイラル現象が発生する。
・地域のイメージダウンとなる。
・夏季期間はまだしも冬季期間の空港利用は、女満別空港または旭川空港となるが、遠路そして冬道を乗用車で走ることになり不便でリスクも大きい。
・東京方面がより遠くなり出かけにくくなる。
・飛行機利用が非常に不便となり、旅行・ビジネス等の機会を失うことになる。
・東京方面との交流がなくなり、親・息子・娘・孫・親戚兄弟等との行き来がなくなる。
（行かない・来ない・電話で済ます・顔が見られない・元気か様子がわからない等）
＊昨年の夏は、当空港も大いに家族・親戚兄弟姉妹等の送迎でにぎわった。
・観光客も大幅減少となり、観光関連業者および施設の死活問題となる。

（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

【釧路空港ビル株式会社】

○賑わいの創出
・地域活性化の一つとして、空港を核とした地元市民による賑わいの創出が必要と考える。具体的には、イベントスペース（約150㎡　通常時は待合イスを配置）を設け、販売イベントや展示、ミニコンサートなど、多様な用途に利用している。また、自家用

車で空港へ来場する場合は、有料駐車場（普通車1時間150円）の利用が必須となる。このため、駐車場の日帰り利用者を対象に、テナントでの700円以上の利用を条件として、駐車料金150円割引サービスを開始（H22年8月から）

また、空港の施設見学の積極的な受入れにも取り組んでいる。

○地元雇用

・現状、空港はターミナルビル内で営業しているテナント、航空会社代理店等において地元市民の雇用機会創出に大きく貢献している。また間接的ではあるが、空港基本施設やターミナルビル等の保守メンテナンス業務の委託等においても、地域への経済的貢献度は高い。

【旭川空港ビル株式会社】

・館内の空きスペースを利用し、管内の地場産品の展示やPRを随時行うなど、地場産品の販路拡大への取組を継続して実施している。また、地元で調達できるものは地元でとの考えから、極力地元業者を活用し、維持管理を行っている。

【帯広空港ターミナルビル株式会社】

・地域貢献という観点では、空港ビルとして地域活性化に資する。更には公共施設としての役割から当然その一翼を担っていると認識している。
・様々な地域祭事、イベントを中心に空港のもてる機能を発揮しながら取り組みを進めている。
・雇用の拡大については、難しい側面があるが事業拡大に伴い相応の責任を果たしていくことになる。
・いずれにしても、地域の元気、活性化が空港としての活性化と表裏一体のものであると考えている。

【札幌丘珠空港ビル株式会社】

・当空港の乗降客の約８０％強がビジネスユーザーであり、札幌圏の経済はもとより道内経済の交流及び発展に大きく寄与しており、空港の活性化＝雇用の拡大にも密接に関係している。
・空港職員及び空港に関連する職員の雇用の安定に大きく貢献している。
・地域の方々の理解や連携が必要不可欠であり、これまでも各種イベント等にご協力いただいている。
・ボランティア説明員（丘珠エアポートガイド：１４名）を採用し、児童や各団体の空港見学をはじめ、空港イベント等にも積極的にボランティアでご協力頂きながら、地域貢献を行っている。

【女満別空港ビル株式会社】

・女満別空港は、空港本体の管理関係約80名、空港ビル関係約190名の合計約270名の常時雇用や、冬期除雪や空港周辺環境保全等の委託関連による臨時雇用の確保をしています。雇用や地域経済に貢献するテナント店は、周辺地域から限定した企業で構成され、地域経済の活性を図っている。地元大空町のほか北見市、網走市、美幌町から雇用しており、雇用の面からも地域の空港としての位置付けとなっています。このことからも、各地域のイベントや各種大会、観光などの情報発信や展示、更に周辺景勝地や野生動物、特産物を紹介した写真パネルなどを、到着、出発ロビーに約1カ月程度利用の常設展示を無料提供して、写真愛好家からも好評を得ています。空港ビル内に地域を代表する花を展示し、テナント主催による、出発ロビーを活用したミニコンサートを春、夏フェスタとして開催。更に『空

の日』にはミニ屋台や抽選会など行い、地域との交流に努めています。

【根室中標津空港ビル株式会社】

・中標津空港は、知床世界自然遺産をはじめとする素晴らしい自然環境に恵まれていることから、東北海道の空の玄関口「ゲートウェイ空港」として、地域産業・経済・文化の発展に大きな役割を果たしており、特にビジネスや観光面においては、航空機の利用によって道央や首都圏と結ばれるメリットは大きく、地域経済の根幹を支える核となっている。

【オホーツク紋別空港ビル株式会社】

・当空港の圏域はオホーツク海に面した半径１８０度の遠紋地域周辺のエリアを対象にしており、対象人口も約７６，０００人と大都市に比べると話しにならないが、空港を媒体または観光客を対象とした観光施設・ホテル・お土産店・飲食店・海産物加工業者等の経済活動に従事している関係者がおり、地域経済の活性化または雇用の維持と拡大につながっているのは言うまでもない。特にオホーツク海の水産資源をもつ遠紋地域へ観光客の導入により、良質な水産資源を広く大都市へのＰＲにつなげたい。
・さらに近年は、北海道観光も有力となっており、雄大な大自然を売り物にし、過去の有名観光地を主体としたツアーコースから２流・３流クラスの観光コースへと、顧客の真のニーズにマッチした観光資源の掘り起こしと提供をしていく必要がある。
・当地域は、流氷観光が目玉になっているが、冬期間でも雪との戯れ・吹雪（ブリザード）との遭遇・スキー体験（歩くスキー）・雪像作成・地域イベントへの参加、その地域ならではの体験型観光など一例を挙げれば､まだまだ見直しができ観光客の導入も可能であり、地域経済の活性化または雇用の維持と拡大につながると考えられる。
・当空港でもアンケート調査を実施しているが、顧客のニーズを引き出すためにも実態把握が必要であり、地域にいる我々の視点と考え方を変えなければならない。まさに、顧客が口を揃えて言うが、「紋別→猿払→稚内」への観光コースで「何もない景色がよい」または「流氷は見られなかったが、吹雪（ブリザード）には感動した」とのことである。

３　国の検討会報告書についての受け止め

◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）
◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進
◇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
◇複数空港の一体運営（バンドリング）

【釧路空港ビル株式会社】

◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

・当社を含め、地域として「真に魅力のある空港の実現」に向けた努力が必要であり、現状でも正に取組んでいるところである。上下一体化・民営化により、各々の空港がこうした方向性を持つことは、いわば空港間（＝地域間）の競争であり、最終的には利用者利便性の向上に繋がると考える。上下一体化に伴い、徹底的な経営の効率化を図るという方向性は、全く異論の無いところである。

◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

・空港基本施設・空港ビル・駐車場を一体的に管理することによる経営効率化は、世界標準の空港経営の実現には必要なものと考える。

◇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

・空港運営形態として、公共性や適切な運営を維持する上では、所有権をそのままにし、国の関与を残す「コンセッション」方式の採用には、異論の無いところである。

・また、上下一体化による経営効率化においては、収益力を高める事が不可欠であるため、幅広い知識、発想力、創意工夫などが求められる、と考える。

◇複数空港の一体運営（バンドリング）

・現在開示されている情報では、どの程度の効率化が図れるのか判然としないが、諸条件を整理して、前向きに検討する必要がある。その上で、単独の空港会社として採算のとれない上下一体化であれば、バンドリングによる複数の『国管理空港間』での一体運営を望む。

・『国管理空港間』とするのは、管理者が同一であることにより、円滑な手続きが図れるため。

【旭川空港ビル株式会社】

◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

・地方空港の魅力とは、その地域の魅力である。それに付随するものとして、就航目的地への利便性、中心街からのアクセス、旅客ビルのアメニュティーなどがあると考える。従って、その地域がいかに人を呼び込めるかであり、その地域に魅力がなければ、空港を利用する人はいない。国民負担の軽減は、空港とその地域がいかに相互に補完できるかではないのか。地域の能力を超えた施設の維持は負担増のみを招き、輸送能力が細れば、地域にいかに魅力があっても人的交流は失われていく。地域の魅力と輸送能力のバランスが大事ではないかと考える。

◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

・旭川空港は特定地方管理空港の位置づけとなっており、現在旭川空港においては除雪・消防・草刈などの業務において5年契約でビル会社をメインにJVを組み旭川市が民間委託をしている。このことにより業務の効率化や空港管理事務所の人員のスリム化などで、旭川市の人件費の削減は約1億6千万円としている。従って、弊社の最大株主の旭川市の考え方にもよるが、今後はこれを推し進め、より効率的に空港の維持管理業務を実施する方向を模索し、更に対象業務を拡大させるなど、弾力的な運営を目指すべきである。

◇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

・民間資金の導入により空港経営のすべてを民営化とすることは、公共性ということからは疑問である。空港とは地域にとって独占施設であり、民間がその経営権のすべてを握るとなると、内部留保資金も株主配当にまわす可能性があり、最終的には良い価格での他社への売り抜けの可能性も否定できない。そのような場合、結果として魅力のない空港だけが残ることになる。もちろん、このようなことが起らないような監視機関を設けるという手法もあるが、経営的に行き詰った場合、どこが最終責任をもつのかという疑問もある。

◇複数空港の一体運営（バンドリング）

・プール制という考え方であるが、空港は社会資本であり、もともと黒字になるように造られていない。そのために国や地方自治体が関与している。したがって、どこが責任をもって経営をするのか疑問である。

【帯広空港ターミナルビル株式会社】

◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

・空港の現状を考えると、示された２つの方向性については理解できるものである。

◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

・安全、安心が守られ、効率性が増すのであれば検討することは大切であると考える。しかし、一体化によって地域間格差が生じないような対策は当然に検討しなければならないと考える。

◇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

・民間経営のノウハウを空港経営に導入することによって、より効率性、合理性を追求するという視点は、現状を考える時理解するものである。

◇複数空港の一体運営（バンドリング）

・空港はネットワークが構成されて成り立ち、又その効果を増すことができるはずである。当然に１つの空港だけでは一体運営をして黒字にはならない空港も予測される。しかし、そのことによって空港の存続が危機にさらされるのであれば、バンドリングは検討の価値があると考える。
しかし、各空港は地元色が強く空港に対する意識も強いものがあることを考えるとバンドリングを進める際にメンタルな部分での障害になることは考えられる。

【札幌丘珠空港ビル株式会社】

◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

①真に魅力ある空港の実現
民間のノウハウを生かし、空港利用料金の低減化を図り、空港利用者増を図り、空港機能の向上による利用者サービスの向上が実現されることは望ましいが、各空港の地域性や地域にとっての役割を十分に考慮する必要がある。

②国民負担の軽減
空港経営の効率化及び収益力の強化を図ることで、空港経営に伴う赤字の縮小や事業価値の向上に伴う利用者増が見込まれる等、望ましいと考えるが、どうしても赤字解消が難しい空港をどうしていくかが、最大の課題であると考える。

◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

・当該経営の一体化により、スケールメリットにより効率化が図られるものと考える。
一方で、当空港の場合、滑走路長が１５００ｍであり、就航できる航空機が限られるとともに、防衛省との共用飛行場であることから、運航便数及び運航時間等、様々な制限を受けることから､現状では単独で黒字経営することは非常に困難な状況と考える。

◇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

・公共のインフラとして、国が所有権を持つことについては、賛成である。
一方で、利益優先の運営に傾斜することで、空港機能の低下を招くことがあってはならない。

・共用飛行場における空港運営主体者がもつ裁量権はどこまであるのか。また、除雪等を含む空港機能維持の責任範囲を明確にしてほしい。

◇複数空港の一体運営（バンドリング）

・当空港の場合、滑走路長の問題や防衛省との共用飛行場であることから、現状では単独で黒字経営することは非常に困難と考えられること、複数空港のバンドリングに伴い、経費の削減、役割分担等のスケールメリットはあると考えられることから、複数空港の一体経営は、選択肢の一つと考える。

【女満別空港ビル株式会社】

◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

◇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

◇複数空港の一体運営（バンドリング）

・２つの方向性の設定は、一般論として理解できますが、道内地方空港に求めることに疑問を感じます。

・魅力の向上等は理解しますが、路線数及び発着回数の少ない空港に、世界的な標準空港を求め、着陸料の低廉化を図る事は、仮に黒字空港とのバンドリングによる運営としても疑問に思えます。

・道内空港は新千歳空港を除き赤字経営である事から、バンドリングによる運営は長期的に安定した運営が出来るか、大きな不安と培ってきた地域の信頼が懸念されます

・複数空港の収支からバンドリングを選択する手法はいずれ破たんするのではないか。

【根室中標津空港ビル株式会社】

◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

・空港の魅力を向上させ、路線や便数の拡大することは望ましいことだが、便数を多く望めない地方空港にとって、上下一体化による経営が可能であるのかが不明。地方空港の切捨てとならないか心配。

・国民負担の軽減は当然のことであり、現状においても見直しを進め、経営の効率化を図るべきである。

◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

◇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

◇複数空港の一体運営（バンドリング）

・考え方としては理解できるが、地域の公共性という観点も重要であり、民間の知恵・プロの経営者に任せてしまうことにより、効率性・採算性が優先され、地域の良さが失われてしまう可能性がある。

・空港経営の上下一体改革の実現は、全道域での基本方針を十分に議論し、広い道内と多種多様な空港を抱える特殊性から､各地域の情報共有や意見交換が最も重要であり、地域資源を活かした経営の実現を見い出さなければならない。そういう意味では、既存のプロの経営者に空港経営を任せるのではなく、地域産業を活性化する観点で、地域において長期間かけてプロを養成・育成することが肝要と考える。

・魅力ある空港経営は、地域と地域外を巧みに結びつけながら地域資源を充実させ、それを地域が自律的に活用できるような交流をつくり出す装置と考えることもできる。そのため、どのような仕組みが交流をつくり出すのか、つくり出した交流を使って地域内外の関係者がいかに豊かになるのかが重要なテーマとなる。

・このように、地域と地域外を結びつける中間システムが空港経営という考え方に着目した場合、地域資源との関係が希薄であれば利益が向上しても地域には、ほとんど還元されない恐れがあるため、地域が交流で自らを豊かにする新しいアプローチが必要である。

【オホーツク紋別空港ビル株式会社】

◇２つの方向性（真に魅力ある空港の実現、国民負担の軽減）

①「真の魅力ある空港の実現」について

・当然、顧客ニーズにあったサービスにより魅力ある当空港となることは望むところではあるが、海外チャーター便の受け入れなど航空自由化（オープンスカイ）は、現状

の施設および設備では受け入れは不可能であり、受入態勢整備と追加設備投資が可能かどうか検討する必要がある。

・特に不満・要請が多い空港利用料金負担の低減については、搭乗率の大幅な向上および搭乗者数の大幅な増加が急務であり、航空会社への要請交渉は困難を極めると考えられる。

・当空港としての魅力ある空港作りには、小さな顧客ニーズから可能性のあるものより対応し積み上げていくしかないと考えている。

②「国民負担の軽減」について

・当空港は、北海道の管理空港として多額の赤字を計上しているが、国も北海道も赤字部分は税金で賄う訳で、それぞれの空港の特殊事情はありますが、現状の赤字を最小化すべきことは共通の考え方である。したがって、大幅な改善はできないまでも、空港関係者による実態を踏まえた情報交換および意見交換会を実施し改善策を検討すべきと考える。

◇航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

・当空港の航空系事業は多額の赤字で、非航空系事業は若干の黒字であるが、到底、トータル的には赤字を解消できるものではなく、当面、現状では経営一体化による若干の効率化または改善をはかることはできても、根本的な経営一体化の合理性は困難と考えられる。

◇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

・基本的に民間と言いがたいが、現場主義的発想（経験・知恵・情報・スキル）により、空港経営の実態を把握する必要がある。

・いわゆる行政では、収入が税金であり真の収入確保のために何をすべきか希薄な面は否めないと思います。民間企業は収入の確保ができて始めて支出を考える。また、支出が発生する場合には収入源を確保することから始まる。

・ゆえに空港運営の考え方（発想）として、収支計算も重要な要素であり、改善改革の目的をしっかりと把握し、費用対効果・先行投資・課題の具体化・仕組みづくり・企業戦略と戦術の企画力等の発想は、「民間の知恵」または「プロの経営者」に期待できると考えられる。

◇複数空港の一体運営（バンドリング）

・北海道または当地域における複数空港での経営一体化については、それなりの経営効率を高めるには良いと思われるが、各空港の現状の経営体質、特に航空系事業部分においては、課題が大きすぎると考える。

・とにかく一体運営に向けての現状把握と分析・問題点と課題の発掘・原因分析・対応策と手段を具体的に検討するところから始めなければならないと考える。

4　その他

（1）民間企業として、経営上努力している点

【釧路空港ビル株式会社】

・経営理念に掲げているとおり、公共交通機関に携わる企業として、公平・公正な運営と空港利用者の安心・安全の確保を第一に心掛けている。また常に利用者の声に真摯に耳を傾け、お客様目線に立ったサービスを心掛けるよう、努めている。

・財務状況については、貸室に伴う不動産収入の比率が高く、リスク管理という観点からは、事業の分散が課題。

【旭川空港ビル株式会社】

・最小投資で最大の効果が得られように努めている。

【帯広空港ターミナルビル株式会社】

・適正利潤の追求
・地元貢献
・地元を代表する企業の従業員資質を維持
・効率性、収益性、公益性を判断した経営

【札幌丘珠空港ビル株式会社】

・賃貸スペースの新設を含めた営業強化を行うことはもちろんのこと、不要不急の経費の削減を継続して行い、かつ最少人数での管理運営を行っている。
・ＨＡＣ（㈱北海道エアシステム）をはじめ、関係機関と連携して、利用促進に取り組んでいる。
・地域との連携や貢献を推進しており、ボランティア説明員による、児童や各団体の空港見学を誘致していることや、空港イベントも積極的に行う等、当空港に理解と関心をもって頂くよう、努力している。
・各種イベント等を通じて、空港の付加価値が向上するよう努力している。

【女満別空港ビル株式会社】

・企業として特段の経営努力はないが、テナント店の支援や経費支出削減策を模索しながら安定経営に努めている。

【オホーツク紋別空港ビル株式会社】

・収入面は、主に家賃・管理費収入で、他に公告料・手数料収入等となっているが、開港後、約１０年間は安定収入の傾向にあったが、近年は家賃・管理費収入の引下げ要請または公告の解約と広告料の引き下げ要請等による減収傾向にあり、支出の抑制（経費削減）は余儀なくされている。
・具体的な経費削減内容であるが、人件費は職質・業務量・職能等を勘案し、雇用人員を必要最小限とし、かつ賃金の適正化を追求している。また、少数人員であるが業務の見直しにより業務量の拡大をはかり、効率的・効果的な業務運営のための稼動を指示・指導している。
・物件費については、小規模空港であることから、大きな費用の中で電気の点灯および消灯時間・減灯、暖房の温度設定・入り切り時間・燃料価格交渉をきめ細かに対応し節減をはかっている。
・空港ターミナルビルの施設・設備の営繕費および修繕費については、当空港も開港後１２年を経過したことから支出が増加してきており、特に建物の老朽化が進んでおり、動産不動産のメンテナンスが必要になっていることから、昨年４月に総体的な劣化診断を実施し中期的な営繕計画を策定した。したがって、その計画にもとづき劣化の早期発見・早期対応により効果的な営繕が実施することなり、結果的に多額の支出を早期発見により少額に抑えることができると考える。
・当社は、非航空系事業先であるが、基本的に空港の活性化なくして当社の経営は成り立たないことから、空港利用促進および地域の活性化にために、行政・経済団体・空港関連企業・観光施設等とコミュニケーションをはかり、情報交換による情報の共有、共通認識のもとに連携と協調をはかることを真剣に考え活動している。

（２）意見、要望等

【釧路空港ビル株式会社】

・本道における空港運営のあり方について、考え方をご検討頂いている中で、複数空港の一体運営は、一つの重要な視点と捉えておられる、と存じている。この点において、管理主体が「国」「道」「市」といった様に、異なる空港同士をどのように取り纏めていかれるのか、道としての考え方を伺いたい。

【旭川空港ビル株式会社】

・北海道における高速交通体系は航空路だけであるが、採算的にはそのほとんどが赤字でもある。現在ある北海道の空港のすべてを維持することは、難しいかもしれないが、少なくとも北海道が必要と認めて設置した空港を高い割合で残すことは、北海道が生き残るためにも必要であると考える。
・民営化が進んでいるイギリスでさえ、赤字である離島の空港にはスコットランド政府から補助金を出して空港を維持していると聞いている。
・いま現在考えられる手段としてはバンドリングであろうが、問題はその運営方法にあると思える。利益を得る空港、不利益を被る空港が混在する状況においては北海道が各空港の意見を取り入れて、リーダーシップを発揮すべきである。
・また、空港は道路や鉄路と異なり、点と点を結ぶ公共交通機関であり、採算性だけを重視することは有事の際などにおいて、大変危険である。特に、今回発生した東日本大震災での山形空港、福島空港などの国の活用方法を見ると、空港は単に採算性だけではないということを強く感じた。
・単に赤字であることから、その空港が無駄だとは言えない。大切なのはその地域でどれだけ有効利用されているかである。

【帯広空港ターミナルビル株式会社】

・今般の空港改革は、総論として理解できるものであるが、厳しい現状にある地方空港としてはコンセッションが成立するのか極めて疑問である。地方空港に対する国の関与（法整備、財政措置）のありようが見えない状況から不安である。

【札幌丘珠空港ビル株式会社】

・共用飛行場における空港運営主体者がもつ裁量権はどこまであるのか等、明確にしてほしい。
・空港別収支の試算の根拠等々、情報が不足しているので、関係機関への情報提供をお願いしたい。
・どのような機関が空港運営主体となったとしても、公共性を勘案し、利益主義の運営をすることで、空港機能の低下を招かないようお願いしたい。
・道内航空ネットワーク全体をどのように維持すべきかという観点からの検討が必要と考える。

【女満別空港ビル株式会社】

・地域空港としての役割から、空港周辺自治体の首長に対しての説明と、意見の集約に努めて頂きたい。

【根室中標津空港ビル株式会社】

・現在、根室管内の自治体や経済団体では、航空会社と協力して搭乗者の確保、搭乗率の向上に向けて利用促進に努めているところであるが、空港設置管理者である北海道とは利用

促進面の連携が行われてこなかったことから、今後においては北海道が中心となり利用促進が図られることを強く望みます。

【オホーツク紋別空港ビル株式会社】

・本件意見書の提出について、今一度、国の検討会報告書を再確認するとともに認識を新たにし、いよいよ本格的な空港の民営化または経営の一体化の波がきたことを実感しております。
・さらに、当空港は北海道管理空港であることから、北海道には当地域のために大変大きな負担をかけていることを痛感しています。
・当地域における当空港の立地条件および運営状況等を考えますと、空港の民営化または経営の一体化は、現実の問題として実現性は非常に困難が予想されます。
・国であろうが北海道であろうが、赤字空港には多額の税金が投入されているわけで、何らかの改善改革はしなければならないと考えています。
・ぜひ、北海道または有識者さらには民間の知恵を結集し、実現に向けて可能性を探って行くべきと思いますので、今後とも検討の機会をいただき、ご指導のほどよろしくお願い申し上げます。