

第2回 「空港運営に関する有識者懇談会」ヒアリング資料（函館市）

1 函館空港の概要

- 所在地 函館市高松町
- 滑走路長 3000M
- 種別 拠点空港・国管理空港（昭和36年供用開始）
※ 航空機騒音防止法に規定する特定飛行場（昭和49年指定）
- 施設等の拡張経過
 - ・ 昭和36年（1961年） 供用開始（滑走路1200M）
 - ・ 昭和46年（1971年） 滑走路延長 2000M
 - ・ 昭和53年（1978年） 滑走路延長 2500M
 - ・ 平成6年（1994年） 暫定国際線ターミナル竣工
 - ・ 平成11年（1999年） 滑走路延長 3000M
 - ・ 平成17年（2005年） 新国内線ターミナル全面供用
 - ・ 平成19年（2007年） 国際線ターミナル増改築

2 現状と課題

(1) 現状

- 路線数—8路線（平成23年10月現在）
 - ・ 国内7路線
道外3路線：東京（羽田），名古屋（中部），大阪（関西）
道内4路線：札幌（丘珠，新千歳），旭川，奥尻
 - ・ 国際1路線：ソウル
- 利用状況
乗降客数（平成22年） 158万人
国内路線 150万人
国際路線 4万人（ソウル線）
国際チャーター 4万人（主に台湾）
- これまでの取り組み（利用促進に資する取り組み）
 - ・ 観光客誘致活動の推進
 - ・ 観光地としての魅力の向上（イベントの創出，町並みの保存）
 - ・ 送客需要の拡大に向けた取り組み

(2) 空港の課題・将来展望

○ 課題

- ・ 減少傾向が続く利用客数・路線数の回復・充実
- ・ 平成27年(2015年)北海道新幹線の開業

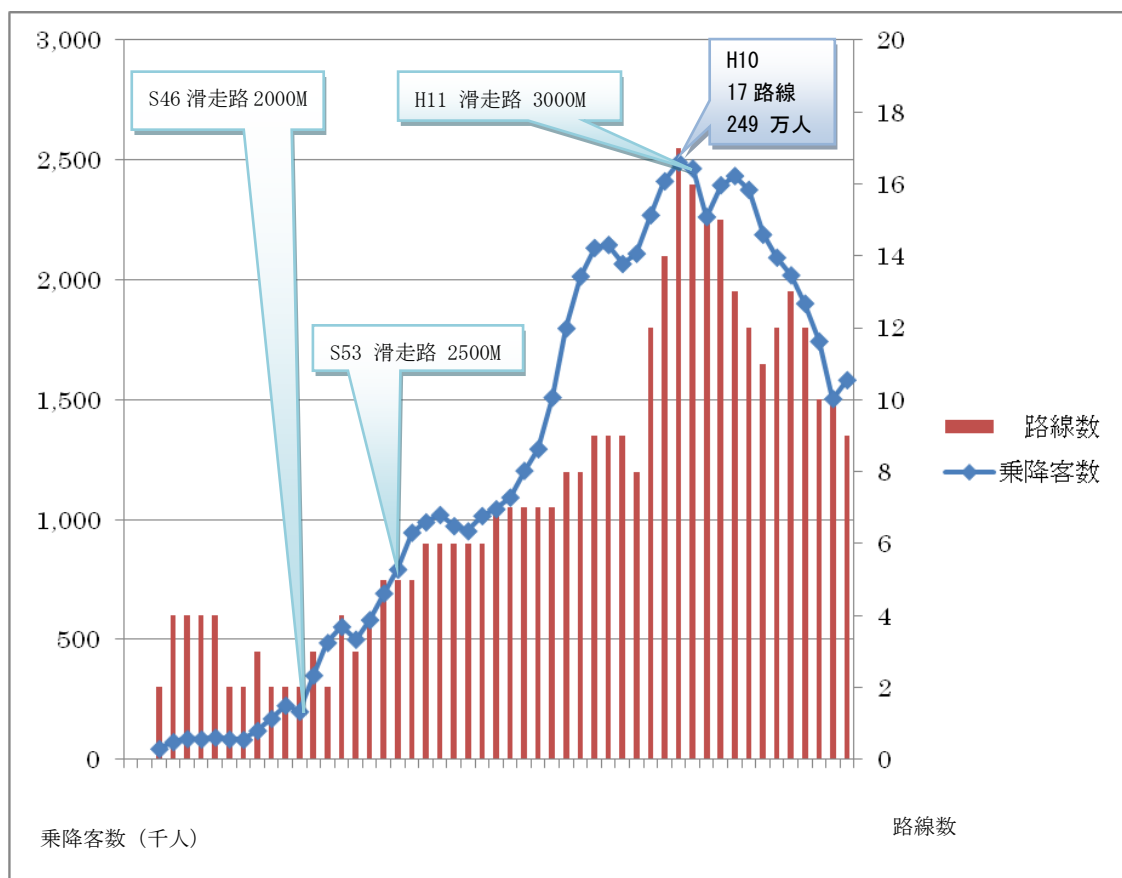
○ 展望

- ・ 地元からの旅行需要の開拓(海外姉妹都市との交流など)
- ・ 北海道新幹線に対応した航空需要の開拓
- ・ 海外観光客の誘致の一層の推進

3 地域における空港の役割

- 本市はもとより、道南地域の経済・文化の振興・発展に大きく寄与している。
- 国際観光都市函館を支える重要な基盤施設である。

参考：函館空港の乗降客数・路線数の推移(昭和36年～平成22年)



4 国の検討会報告書についての受け止め

(1) 2つの方向性について

ア 真に魅力ある空港の実現について

地方空港の魅力は、空港の機能のみならず、空港所在地など地域の魅力も重要な要素であると考ええる。

イ 国民負担の軽減について

空港経営の徹底的な効率化を図ることにより、国費負担の軽減と同様に空港整備の地方負担金の軽減となることを期待したい。

(2) 航空系事業と非航空系事業の一体化の推進について

- ・ 空港運営の見直しは、民営化を目標として、各空港ごとに、事業の一体化による経営改善の検討を行う必要があるという提言として受け止めている。
- ・ 空港の運営の見直しを行った結果、民営化が難しいとなった場合に、その空港が、どのようになるかという点について不安がある。

(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

ア 民間の知恵と資金について

民間の経営手法により、各空港の実情に応じ

- ・ 経費の節減
- ・ 運航便数の増加
- ・ 非航空系事業の充実など

により経営の改善を図るものと解されるが、

国管理となっている航空事業部門の運営については、保安管理など安全性を確保するうえで必要な業務もあることから、このような業務については、国が運営している段階において、現管理者の立場から運営方法の見直しを行い、経費削減案を提示する必要があると思われる。

イ プロの経営者による空港経営の実現

運営主体となる企業としては、空港ビル会社など既に空港関連業務に携わる事業者のほか、経営の合理化に高い能力を持つ企業や、資金調達力のある企業、または、このような企業のバックアップを受けている企業などではないかと考える。

(4) その他, 意見, 要望等

ア 意見

- 国が提示した各空港ごとの事業収支試算の詳細が不明であることに不安があることから, 国から情報収集していく必要がある。
- 報告書の海外事例の記載にあるように, 国が運営している段階で, 公団など, 企業会計方式で空港の運営を行い, 民営化に移行しやすい体制をつくってはどうか。

- 函館空港の民営化をすすめるうえでの特殊事情(課題)
 - ・ 特定飛行場指定による空港周辺環境整備事業(住宅騒音防止対策事業など)の費用負担

 - ・ 北海道新幹線の開業の影響

イ 要望

- 空港民営化後の経営不振時の支援策の確立