

「北海道航空ネットワークビジョン（仮称）」原案〈概要版〉

1 ビジョンの考え方

(1) 策定趣旨

- 将来にわたり北海道の航空ネットワークを持続的に発展させていくためには、航空会社や空港ビル会社、二次交通事業者、行政、経済団体など多様な主体が将来像を共有し、これまで以上に連携・協働した取組を進めていく必要があることから、北海道における航空ネットワークのめざす姿とその実現に向けた方策を明らかにする。

(2) ビジョンの性格

- 「北海道交通政策指針（仮称）」の施策別計画

(3) 計画期間と柔軟な見直し

- 「北海道交通政策指針（仮称）」に基づき、平成30年度から平成42年度までの13年間。
- 必要に応じて見直しを行う。

2 航空を取り巻く状況

(1) 世界の航空輸送の現状

【旅客数】

人口増加や経済成長などを背景に堅調に推移→平成28年には約37億人。（過去30年で約4倍）

【需要予測】

平成29年から平成48年までの20年間、有償旅客キロベースで年平均4.6%の伸び。

(2) 日本の航空政策

① オープンスカイ

- ・ 乗入企業数、路線、便数の自由化や運賃の下限撤廃等の規制緩和が、空港の国際競争力の向上やLCCの参入促進に寄与。

② 空港経営改革

- ・ 民間のノウハウを活かした設備投資や着陸料の柔軟な設定により、航空ネットワークの充実、地域経済への波及など多くの効果を期待。

③ 空港機能強化

- ・ 羽田、成田空港などの拠点空港で発着枠拡大やCIQ整備など機能強化を推進。
- ・ 平成32年までに首都圏空港の年間発着枠を約8万回拡大。

④ 訪日誘客支援空港

- ・ 平成29年度に27の地方空港を認定。新規就航や増便等の受入環境の高度化に必要な支援を実施。

⑤ 着陸料軽減措置

- ・ 地方航空ネットワークの維持・強化に向け、国管理空港の着陸料を軽減。

(3) 北海道における航空ネットワークの状況

① 航空路線

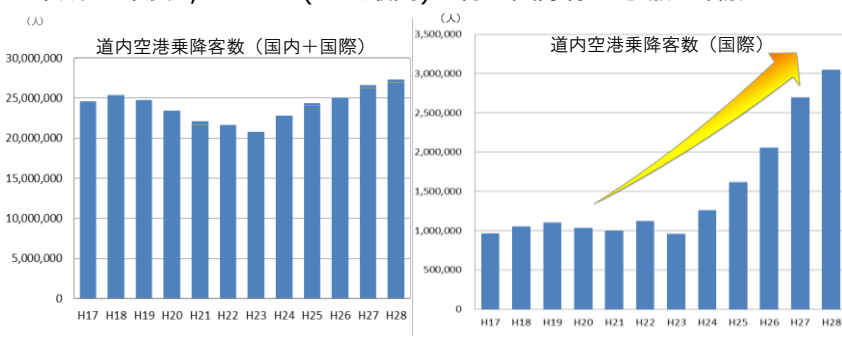
- ・ 国内線～LCCの新規就航など拡大傾向（収支の厳しい路線も存在）
- ・ 国際線～新千歳空港を中心に増加。新千歳空港の発着枠拡大や一部外国航空会社の乗入制限の緩和により今後も拡大の見込み。

③ 貨物取扱量

- ・ 国際線の路線数増加に伴い取扱量は増加。魚介類、菓子類の伸びが著しい。

② 旅客数

- ・ 平成28年度2,728万人(過去最高)。特に国際線で急激に増加。



④ 空港の民間委託

- ・ 7空港一括民間委託に向けた取組を推進。（平成32年度予定）

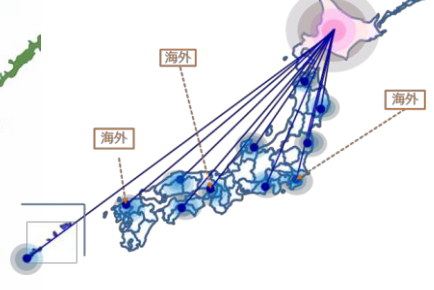
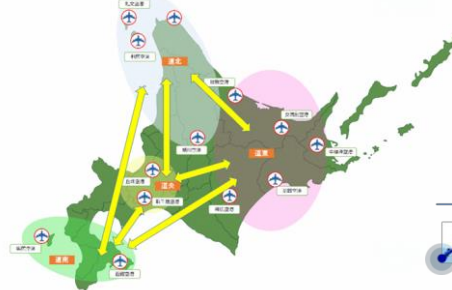
未来をリードするHokkaido型航空ネットワークの実現

世界各地域及び国内各都市と北海道を航空路で結び、人やモノの行き交いを活性化して北海道の経済を牽引するとともに、安全で快適な利便性の高い道内航空路線の展開により、道民の暮らしや医療を守り、インバウンドを含めた来道者を全道各地へ運ぶ北海道ならではの航空ネットワークの形成をめざす。

世界の成長力を取り込む
ダイナミックな国際路線

リーズナブルな運賃など
利便性の高い道内路線

全国をカバーし
交流人口を拡大させる国内路線



実現に向けた
5つの視点

経済・産業
をリード!

①新たな人の流れをつくるネットワークの形成

安心な暮らし
を次世代へ!

③生活と医療を支える路線の維持・確保

②海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大

利用者本位の
空港へ!

④空港の機能強化と利便性向上

「めざす姿」を実現する
推進エンジン!

⑤地域と一体となった戦略的な空港間連携

4 施策展開

視点① 新たな人の流れをつくるネットワークの形成

◆航空ネットワークの充実・強化

○航空需要の創出に向けた「稼ぐ地域協働モデル」の構築

・航空会社、空港ビル会社、二次交通事業者、経済団体、自治体などが一体となった地域協働モデルの構築

○発地・着地の双方向による利用促進

・発地、着地双方が連携した観光プロモーション及び各分野の企業、団体による交流の促進

○運賃の多様化・低廉化

・キャンペーン運賃の設定、利用客への運賃助成、LCCの就航促進

○空港着陸料の軽減

・路線誘致に向けた柔軟かつ効果的な着陸料の軽減

○LCCやチャーター便などの積極的な誘致

・LCCやチャーター便の積極的な誘致によるサービス、運賃の多様化、航空需要の底上げ

○安定運航を支える人材の確保

・操縦士や整備士、グランドハンドリング従事者など航空人材の確保

○新規路線就航に向けたトライアル運航の実施

・新規路線開拓に向けた一定期間のトライアル運航

○道内路線における休止路線の再開等

・年間を通じた需要の確保に向けた利用促進

○道外と道内の地方空港を結ぶ路線の強化

・国内線の利用によるインバウンド誘客に向けた路線誘致や乗継利用の促進

○札幌圏（新千歳空港・丘珠空港）と道内地方空港を結ぶ路線の充実

・医師派遣や住民の通院のため、新千歳空港・丘珠空港と道内地方空港を結ぶ路線の充実

○気軽に何度でも来てもらえる北海道旅行の発信

・短い日程で何度も北海道を訪れてもらえる旅の提案や旅行商品の造成

○世界の成長市場へ路線の誘致を拡大

・東アジア、東南アジアに加え、世界各地を結ぶ路線の誘致

○東アジア路線を中心とした道内地方空港の利用促進

・東アジア等の航空会社に対する道内地方空港への路線誘致及び受入体制の整備・充実

視点② 海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大

◆航空輸出の強化・拡大

- 輸出拡大に向けた国際路線誘致
 - ・国際線誘致を進め、ベリースペースを用いた航空輸出の拡大
- 生鮮食品など高付加価値商品の輸出拡大
 - ・新千歳空港のSIACT上屋増築、地上物流との連携による受入体制の効率化
- 道外地域から新千歳空港経由での輸出の推進
 - ・道外からの貨物の集荷・輸出の可能性調査

◆国内小口貨物輸送の促進

- 荷主・フォワーダー・航空会社の3者による連携輸送モデルの構築
 - ・輸送効率の向上や品質の保持、輸送費用の低廉化など、地域における持続可能な輸送モデルの構築に向けた取組の推進

視点③ 生活と医療を支える路線の維持・確保

◆離島路線の維持

- 航空事業者と地域の連携による路線維持
 - ・航空事業者と地域の連携による観光プロモーション
 - ・行政による航空事業者への運航支援
- 離島住民割引運賃制度の充実
 - ・離島住民等を対象とした運賃の低廉化など
- フェリー等との接続による利便性の向上
 - ・航空機とバスやフェリーの接続の改善

◆代替交通機関が限られる地域の路線の維持

- 地方路線を対象とした新たな運航支援制度の検討
 - ・EAS（不可欠路線運航サービス）や搭乗率保証など新たな運航支援制度の導入に向けた検討
- 既存路線の利便性の向上
 - ・利便性の高い運航ダイヤ
- 札幌圏（新千歳空港・丘珠空港）と道内地方空港を結ぶ路線の充実（再掲）

視点④ 空港の機能強化と利便性向上

◆訪日外国人などの受入体制の充実・強化

【新千歳空港】

- 国際線ターミナルの拡張
 - ・国際線ターミナルビルの拡張や誘導路の新設
- 国内線旅客の混雑緩和
 - ・保安検査の効率化、ターミナルの容量拡大
- CIQ体制の整備など国際化の推進
 - ・CIQ体制の整備、案内表示の多言語化
- 24時間運用の推進
 - ・住宅防音対策、地域振興対策の実施
 - ・交通アクセスの確保など受入体制の拡充
- 滑走路の延長
 - ・長距離国際路線の就航など滑走路の延長に向けた環境整備の推進

【地方空港】

- 地方空港の持続的な管理・運営と活性化
 - ・複数空港による指定管理者制度など、最適な管理・運営方法の検討
- CIQ体制の整備など国際化の推進
 - ・国や道内CIQ機関との連携

◆交通アクセスの充実

- 多様な交通モードの連携
 - ・交通モードの連携による交通アクセスの整備
- 利用者にわかりやすい交通案内表示
 - ・交通機関の種類、乗り場、時刻表、運賃など見やすく平易な表現による案内表示。

◆利用者本位の空港機能の高度化

- 「安心」と「情報」を届けるコンシェルジュ機能の充実
 - ・他の交通手段の案内や宿泊手配などコンシェルジュ機能の充実
- ユニバーサルデザインの推進
 - ・段差の解消、困難を抱える人への必要なサポート

◆災害等に備えた機能強化

- 施設の耐震化や除雪体制の充実・強化
 - ・災害等に備えた計画的な施設及びマニュアルの整備
- 大規模災害時における人や物資の輸送等に備えた体制整備
 - ・平時からの情報共有等を通じた関係機関の連携強化

視点⑤ 地域と一体となった戦略的な空港間連携

～道内空港を一つと見立てた「大北海道空港」(マルチゲートウェイエアポート)の推進～

◆7空港一括民間委託及び民間委託を選択しない空港を含めた13空港の連携

- SPCとの協働による北海道全体の航空ネットワークの充実・強化
 - ・SPCと地域の連携体制の構築、「北海道航空振興基金」を活用した各種事業展開
- 複数空港一体での航空会社との交渉
 - ・複数空港による効果的なエアポートセールス
- 世界へ向けた北海道全体の情報発信
 - ・13空港の魅力ある観光情報の発信
- 運航情報などの集約・発信
 - ・他の交通機関の状況や他空港の運航に関する情報等の総合的発信に向けた体制構築
- 管理・運営ノウハウの共有
 - ・民間委託を選択しない空港とのノウハウ共有による運営の効率化

◆圏域での空港間連携

- 道東・道北の広域観光周遊ルートなどを活用したイン・アウト空港の分散
 - ・複数の空港間における自治体や観光関係者との連携によるイン・アウト空港の分散
- 複数空港の後背地における観光資源を組み合わせた新たな観光ルートの形成
 - ・各空港の後背地の特色ある観光資源を組み合わせた観光ルートの形成
- 圏域内の交通事業者との連携強化
 - ・乗り継ぎの利便性向上など交通アクセスの充実に向けた各交通事業者間の連携強化

数値目標	国内線利用者数	2,671万人以上(H37)	離島路線の利用者数	53,889人(H38)
		国際線利用者数	380万人以上(H37)	国際貨物の年間取扱量

5 各空港の将来展望

新千歳	我が国の北の拠点空港（国際拠点空港化）をめざして ～北海道経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
稚内	離島を含む宗谷地域の経済・生活を支える空港をめざして ～道北地域経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
釧路	道東地域の拠点空港をめざして ～道東地域の拠点空港として国の観光立国政策の推進に向け機能向上を図るとともに、地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
函館	本州との結節点、新幹線、離島など様々な役割を担う道南地域の中核空港をめざして ～道南地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
旭川	道北地域の中核空港をめざして ～道北地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
帯広	道東地域と道央地域の結節点、交通の要衝を担う中核空港をめざして ～経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
女満別	オホーツク地域の中核空港をめざして ～オホーツク地域の経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現
中標津	北方領土隣接地域における「人・モノ・情報」の交流拠点をめざして ～地域資源の活用により人とモノの流れをつくる航空ネットワークの実現
紋別	観光客を呼び込み経済を活性化させる空港をめざして ～首都圏や札幌圏との交流人口を拡大する航空ネットワークの実現
離島	特定有人国境離島地域の社会維持の要となる地域と共生した空港をめざして ～住民の安全・安心の暮らしを守るとともに、地域産業の発展を支える航空ネットワークの実現
丘珠	道内航空ネットワークの拠点空港をめざして ～道内各地の経済・医療・防災を支える航空ネットワークの実現

6 推進体制

- SPC、航空会社や空港ビル会社、二次交通事業者、行政、経済団体など多様な主体が連携し、適切な役割分担の下、本ビジョンに基づく様々な取組を効果的・効率的に展開。
- 「北海道交通政策指針（仮称）」と一体的な推進管理を実施。必要に応じて見直しを行う。