

# ■航空ネットワークに関するビジョン（仮称）策定の論点等について

論点(大・中項目)		個別論点<第1回検討会議(6/16)での委員意見等>
ビジョン全体		北海道における航空ネットワークのめざす姿とは 10年後を見据え、従来にとらわれない発想でいろいろなものを書いていくべき ビジョン実現のための推進体制
国内外の路線の持続的な発展	路線の維持・拡大	発着地の双方向での需要の創出・確保
		エアライン、空港会社、二次交通機関等の地元企業、地元自治体等の連携による需要の創出・確保
		マーケティング的なアプローチの不足
		東南アジアや欧米・中東などへの戦略的な国際航空路線の誘致
		地方空港の国際化
		滞在型観光といった新しい旅スタイルの構築と発信
		フルサービスキャリアとLCCの組み合わせによるネットワークの最適化
		離島路線の利用促進
	LCCやチャーター便による地域活性化	顧客(観光客)の創造による、経済的効果への結び付け
		LCCをどう位置づけ、より身近なものにしていくか
		チャーター便の活用(アイランドホッピング等)
	空港機能の拡充	冬季対策の充実強化
災害等による大量欠航時における情報共有と発信		
CIQ体制の充実強化		
空港施設の老朽化対策及び耐震化等		
維持管理費、除雪車両等の更新に係る予算の確保		
道内空港の運営に係る民間委託の推進	民間委託を航空ネットワークの充実強化につなげるためには	
	民間委託空港と、民間委託しない空港との連携	
広域での空港間連携	航空会社、自治体、経済界など関係者の役割分担と自主的・主体的な取組の推進体制	
	多種多様な六次交通の体現化	
	空港、宿泊拠点、観光資源を枠に入れた拠点周遊の整備	
	イン・アウトの分散	
航空貨物の機能強化		生鮮食品の需要増を見据えた欧州・北米路線の誘致 新千歳空港の施設整備 新千歳空港とその他道内空港の役割
その他		災害時における航空の役割 その他

## 【各論点に関する取組方針、具体的な方策などについての委員意見】

論点（大項目） ■ビジョン全体	
個別論点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北海道における航空ネットワークのめざす姿とは</li> <li>●10年後を見据え、従来にとらわれない発想でいろいろなものを書いていくべき</li> <li>●ビジョン実現のための推進体制</li> </ul>
取組方針、具体的な方策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新千歳（丘珠含む）、函館などを起点に道内の周遊が可能になるネットワークの構築が必要。</li> <li>・ 新千歳空港を核とする道内ネットワークの充実により、各地域が世界と繋がる最短ルートを持つことができる。</li> <li>・ 日本全体における地方空港政策をリードするものであるべき。</li> <li>・ 新幹線延伸までの10年間の北海道総合的交通施策としての目的を果たすものでなければならない。航空施策だけの記載では、現実的でもなければ効果的なものにもならない。他部署の領域を含めてまとめるべき。</li> <li>・ 超高齢社会による国内需要の減少に対応するためには、「海外からのヒト」「海外へのモノ」の拡大と国内需要維持が重要。特に「高齢者」を対象とした「利便性」がキーワードになるため、空港から観光地等へ、A Iによる完全自動運転車を他自治体に先駆けての導入計画も一考である。</li> <li>・ 具体的な数値目標を可能な限り設定し、目標に向けて推進及びチェックする組織が必要。</li> </ul>

論点（大項目） ■国内外の路線の持続的な発展	
論点（中項目）	●路線の維持・拡大
個別論点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●発着地の双方向での需要の創出・確保</li> <li>●マーケティング的なアプローチの不足</li> <li>●エアライン、空港会社、二次交通機関等の地元企業、地元自治体等の連携による需要の創出・確保</li> <li>●東南アジアや欧米・中東などへの戦略的な国際航空路線の誘致</li> <li>●地方空港の国際化</li> <li>●滞在型観光といった新しい旅スタイルの構築と発信</li> <li>●フルサービスキャリアとLCCの組み合わせによるネットワークの最適化</li> </ul>
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 少子高齢化・人口減少により、航空人口（航空を利用する人口）の低下が特に想定される中、アウトバウンド確保策は急務。</li> <li>・ 道内発の需要創出は、人口減少傾向の中、難易度が高い。</li> <li>・ 道内地方空港の国際線の利用者は外国人が大部分を占めており、道内発地が主体となった集客強化が必要。</li> <li>・ 複数空港が連携してエアライン等と交渉するべき。その際には、航空会社との関係が隷属的にならないように信頼関係を構築し、長期的契約も視野に。</li> <li>・ カボタージュ（国内輸送を自国業者に限定するのかなどの交通に関する規則）の検討。</li> <li>・ インバウンドについては、一括りにせず、どの国、どのエリアの人をターゲットにするのか明確化が必要。</li> <li>・ 国際航空路線誘致・地方空港国際化について、チャーター便も、FIT（個人手配の海外旅行）対応など個人のシェアが高まる中では2次交通など移動手段の確保が不可欠。</li> <li>・ 地方空港の国際化については当面拠点空港を中心に強化し、拠点空港からの道内ネットワークの構築に力を入れるべき。</li> <li>・ 国際化機能を有した空港を望むところだが、訪日外国人を対象とした格安運賃などでソフト面での施策も展開。</li> <li>・ 北海道のポテンシャルはまだ計り知れない。強みは更に伸ばし、発展途上部分は徹底的にテコ入れする。 <ul style="list-style-type: none"> <li>【札幌】◇徹底的な機能強化（発着容量拡大、国際線ターミナル拡充）</li> <li>◇「札幌についてはおなかいっぱい」などと思っはいけない。ポテンシャルがあるのに2千万人しか利用者がいない。4千万人だって5千万人だって目指せる。</li> <li>【札幌以外】◇各地元と連携し、機能の充実を図る。 ◇広域観光周遊ルートとの連携、二次交通との連携強化</li> <li>◇国際線就航の有無に関わらず、外国人利用者への対応インフラを強化</li> </ul> </li> <li>・ 拠点周遊型（＝花びら型）、滞在型観光をマーケットに提案。</li> <li>・ メディアを活用した北海道観光イメージ刷新（観光リブランド）。</li> <li>・ 地方都市を対象とした航空乗継割引運賃制度のPR強化。航空乗継推進協議会の積極的参加と地域連携施策の実施。</li> <li>・ 地方空港路線活性化プログラムの活用。</li> <li>・ 映像動画によるプロモーションの強化。</li> <li>・ 物質的な満足感よりも、学びや体験といった精神的な豊かさが求められ始めており、私たちの「日常」が観光資源となることを意識することが重要。</li> <li>・ 民泊の活用や空港の空きスペースでバイク・自転車の保管施設を確保するなど、ツーリング顧客の需要を創出。</li> <li>・ 外国人目線での、SNSでの道内観光や道産食材に関する情報の収集と発信。</li> <li>・ 自治体と連携した北海道観光のPR。</li> <li>・ ニセコモデルの道内展開。</li> <li>・ フルサービスキャリアとLCCの共存と持続は、顧客の創造ができるかということに尽きる。</li> <li>・ フルサービスキャリアとLCCを選択する客層は間違いなく異なる。需要の層を厚くするためにはどちらかに偏った政策は取りえない。フルサービスキャリアの路線運営事業も持続的に継続・発展できるような制度設計が求められる。</li> </ul>

## 論点（大項目） ■国内外の路線の持続的な発展

論点（中項目）	●離島路線の利用促進
個別論点	●急速な人口減少、高齢化による島民需要の減少 ●フェリー航路とのアクセス改善
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ナショナルミニマムの観点から、路線維持に向けて、道民全体で補助金を負担する制度等が必要。</li> <li>・ 離島だけの狭い課題と言うより、総合交通体系全体に関わると考える。</li> <li>・ 道外からの誘客にさらに傾注すべき。</li> <li>・ プロモーションは誘客数の具体的な目標を設定して、常に効果検証をしながら行う必要がある。</li> <li>・ 空港、交通以外（通院、住民の足等）の視点も積極的に取り入れた議論が必要。</li> </ul>

論点（中項目）	●LCCやチャーター便による地域活性化
個別論点	●顧客（観光客）の創造による、経済的効果への結び付け ●LCCをどう位置づけ、より身近なものにしていくか ●チャーター便の活用
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 顧客の創造なくして経済効果が期待できないことは間違いないが、チャーター便も含め、往復の航空路線があれば需要が創造できるという単純なものではないため、需要がないまま無理に臨時便・チャーター便を運航するようなやり方は、事業として継続することが困難。</li> <li>・ 外国人目線での、SNSでの道内観光や道産食材に関する情報の収集と発信。</li> <li>・ 「隠れた資源」を活かし、「目的・動機づくり」と「受入体制」の二つの柱でインバウンドを取り込むための事業を推進。インバウンドの拡大と農水産品の消費拡大により地域経済の活性化を図る。</li> <li>・ 地方には支店が多く、社員の単身赴任者も多いため、VFR（Visit Friends Relatives）の動きに期待。</li> <li>・ カボタージュの検討。</li> <li>・ LCC、チャーター便、それぞれの客層にどのように顧客の創造を仕掛けるか。地域におけるマーケティングとの連携が必要。</li> <li>・ フルサービスキャリアとLCCを選択する客層は間違いなく異なる。需要の層を厚くするためにはどちらかに偏った政策は取りえない。フルサービスキャリアの路線運営事業も持続的に継続・発展できるような制度設計が求められる。</li> <li>・ LCCと地域（自治体/空港/交通事業者/観光ステークホルダー等）との一体化を誰が主体で進めるのか。広域（連携）DMO（官民などの幅広い連携によって地域観光を積極的に推進する法人組織）やその他連携機能が考えられるが、空港単位の期成会や振興局等の圏域という考え方はナンセンス。また、顧客の創造の原理が働かなくては観光誘致、実質的な経済効果などへの進展は見込めず、この体制化が進まない限り、LCCは撤退するものと捉えている。</li> <li>・ 離島だけでなく道内各空港をホッピングするコースの造成が必要。</li> <li>・ 拠点空港から、発着枠に余裕のある地方空港へ、チャーター便により人の流れをつくる。</li> </ul>

**論点（大項目） ■国内外の路線の持続的な発展**

論点（中項目）	● 空港機能の拡充
個別論点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 冬季対策の充実強化</li> <li>● 災害等による大量欠航時における情報共有と発信</li> <li>● C I Q体制の充実強化</li> <li>● 空港施設の老朽化対策及び耐震化等</li> <li>● 維持管理費、除雪車両等の更新に係る予算の確保</li> </ul>
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 昨今の気候変動の影響で、雪質が乾雪⇒湿雪に変化していることが、現在の新千歳空港の除雪能力低下の一因という話を聞いたことがあり、早急な調査と対応が必要。</li> <li>・ 冬季就航の航空会社には、イレギュラー発生時のフライト管理能力や旅客への情報提供能力の有無・高低について、行政（道）が各空港事務所等へのヒアリング調査等を毎冬に実施するスキームが必要ではないか。その結果、対応能力が低い場合は就航許可を取り消すことも検討。</li> <li>・ 冬季対策及び災害時の大量欠航時の対応について             <ul style="list-style-type: none"> <li>◇大量欠航時等における情報を取りまとめ、空港単位で発信する組織（機能）の設立や各航空会社のオペレーション部門との連携。</li> <li>◇公的施設（市町村の公民館や青年の家など）の開放。</li> <li>◇量販店（スーパー）やファーストフード店との連携による支援体制。</li> <li>◇道内在住の外国人（中国・台湾・韓国ほか）登録制による有償通訳制度の確立。</li> <li>◇保安等に関わる時間軽減システム導入の検討。</li> <li>◇空港売店（または空港に隣接する商業施設）の充実。（道外からの旅行者は、最後に空港で土産品を購入したいために、アウトの空港を新千歳にする傾向がある。どの空港も、小さな商店が同じ少ない品揃えで高い商品を販売しているイメージがある。地元住民も利用する施設が望ましい。）</li> </ul> </li> <li>・ 利用者数の増加ペースに対応した（もしくは上回る）空港容量の拡充が必要。</li> <li>・ 空港振興における幅広い分野での特例措置の創設。</li> <li>・ 新千歳空港においては、空港民営化前に、維持管理費・除雪車両等の更新に関わる予算を国が捻出するよう国交省航空局と調整することが必要か。</li> <li>・ 給油機能など受け入れ機能の強化が必要。</li> </ul>

論点（大項目） ■国内外の路線の持続的な発展	
論点（中項目）	●道内空港の運営に係る民間委託の推進
個別論点	●民間委託を航空ネットワークの充実強化につなげるためには ●民間委託空港と、民間委託しない空港との連携
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 着陸料の値下げによる効果で、ビジネスマンをターゲットにした道内便の拡充（機材の大型化）。</li> <li>・ 地域主体による2次交通ネットワークを運営している中で、今後、民営化で他の資本が入り、2次交通ネットワークを構築した際にどうなるか。その際に、地域資源をツナグ役割は、広域DMOの役割と捉えている。</li> <li>・ 民間委託しない空港への対策として、路線拡充等の可能性を視野に入れた需要調査等を実施。</li> </ul>

論点（中項目） ●広域での空港間連携	
個別論点	●航空会社、自治体、経済界など関係者の役割分担と自主的・主体的な取組の推進体制 ●多種多様な六次交通の体現化 ●空港、宿泊拠点、観光資源を枠に入れた拠点周遊の整備 ●イン・アウト空港の分散
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「空港間連携」という言葉にとっても違和感がある。空港から空港へ移動しているのではない。やみくもに交通ネットワークを構築するのではなく、消費拠点をベースに2次、3次と花びらの様に広げていくような全体像を考えている。</li> <li>・ 片道でのチャーターなど、広域を結ぶネットワークの構築により道内を一体化した観光ルートの構築。</li> <li>・ 地方空港知名度向上のための北海道としての施策展開。</li> <li>・ 道内ローカル空港利用促進キャンペーンの実施。（例：1年間スタンプラリー（例：5空港利用者は抽選で次年度の往復航空券プレゼント）、道内ローカル空港イン・アウトの利用者には、レンタカー乗り捨て料金軽減）</li> <li>・ 多様な観光ルートの提案により、イン・アウト空港の選択肢を増やす。</li> </ul>

**論点（大項目） ■航空貨物の機能強化**

個別論点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生鮮食品の需要増を見据えた欧州・北米路線の誘致</li> <li>●新千歳空港の施設整備</li> <li>●新千歳空港とその他道内空港の役割</li> </ul>
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各種輸送の実証実験の情報の共有化。</li> <li>・ 道内保税蔵置場の活用。</li> <li>・ 官署自由化を踏まえた戦略。</li> <li>・ 新千歳発の航空輸出貨物の約 70%が生鮮貨物であり、今後の輸出増加を見据えた S I A C T 施設の拡充（保税スペースの狭隘解消、保冷・冷凍施設の更なる増強）。</li> <li>・ 道内各空港から新千歳に貨物（特産物）を集約できるネットワークの構築が必要。</li> <li>・ 新千歳空港をハブ空港に見立て、ハブ&amp;スポークとして位置づける（但し、機材の大型化が前提）。</li> <li>・ 地方業者が小口でも輸出することができる流通体制。</li> </ul>

**論点（大項目） ■その他**

個別論点	●災害時における航空の役割
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大規模災害発生時に、地上交通網が遮断されているような状況下においても、早急な災害復旧・復興・経済活動維持を可能とすべく、道内路線運航あるいは東京等からの支援物資輸送が可能となるよう、空港設備の整備や災害時の行政・自治体・航空会社の動き方のレビュー等が肝要。</li> <li>・ 稚内・紋別・函館など、海沿い空港は津波被害を想定して、空港内外の人命確保の在り方や航空機や地上機材の避難スキーム、電源設備が水につからない設計（あるいは水につかった場合の補助電源確保）等が検討されるべき。</li> <li>・ 災害による地上・海上交通の寸断に備えた航空輸送体系の確立。</li> <li>・ 各自治体における災害備蓄品の空港施設保管も要検討。</li> <li>・ 災害時に航空の役割を最大限発揮するためには、空港振替などの対応が迫られることから、各空港の機能整備を行う必要がある。</li> </ul>

個別論点	●その他
取組方針、具体的な方策など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ユニバーサルデザイン等、サービスレベルの統一・維持に向けた取組。</li> <li>・ P S F C（旅客サービス施設使用料）の拡大解釈等による自主財源の獲得と住民やステークホルダーへの分配。</li> <li>・ ロシアとの共同経済活動における、北方領土の空間をどのように活用していくのかという政策提言。</li> </ul>