

新千歳空港



千 歳 市
平成23年12月26日

目 次

資料	○新千歳空港の始まりと市民の思い	1 頁
	○新千歳空港周辺騒音コンターイメージ図	2 頁
	○概況・沿革	3 頁
1	新千歳空港における現状と課題について	
	(1) 空港の現状とこれまでの取組	4 頁
	(2) 課題及びその解決に向けた今後の取り組みの方向性	5 頁
2	地域における空港の役割について	6 頁
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）	7 頁
	(2) 航空系事業と非航空系事業の経営一体化	8 頁
	(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	9 頁
4	意見、要望	10、11 頁

新千歳空港の始まりと千歳市民の想い



新千歳空港の歴史は、大正15年10月22日午後1時20分、村民の手で造られた飛行場に酒井憲次郎氏が操縦する北海1号機が着陸したことから始まりました。

千歳飛行場ここに始まる
大正十五年、村民の労力奉仕で造られた小さな着陸場に歓喜に迎えられて複葉機が着陸した
昭和九年、千歳飛行場として開場し、さらに十一年まで村民の手による拡張工事が行われた
子供から老人まで共に汗を流した飛行場は、今、翼を世界に広げる
飛行場開設七十年を記念して村民の偉業を讃え、千歳市民の誇りとして碑を建立する
(顕彰碑解説文より)

千歳市内の空港公園には、この先人の偉業を称え、後世に伝えるため「村民顕彰の碑」、「北海1号機」及び「酒井憲次郎氏」のブロンズ像が建立されております。

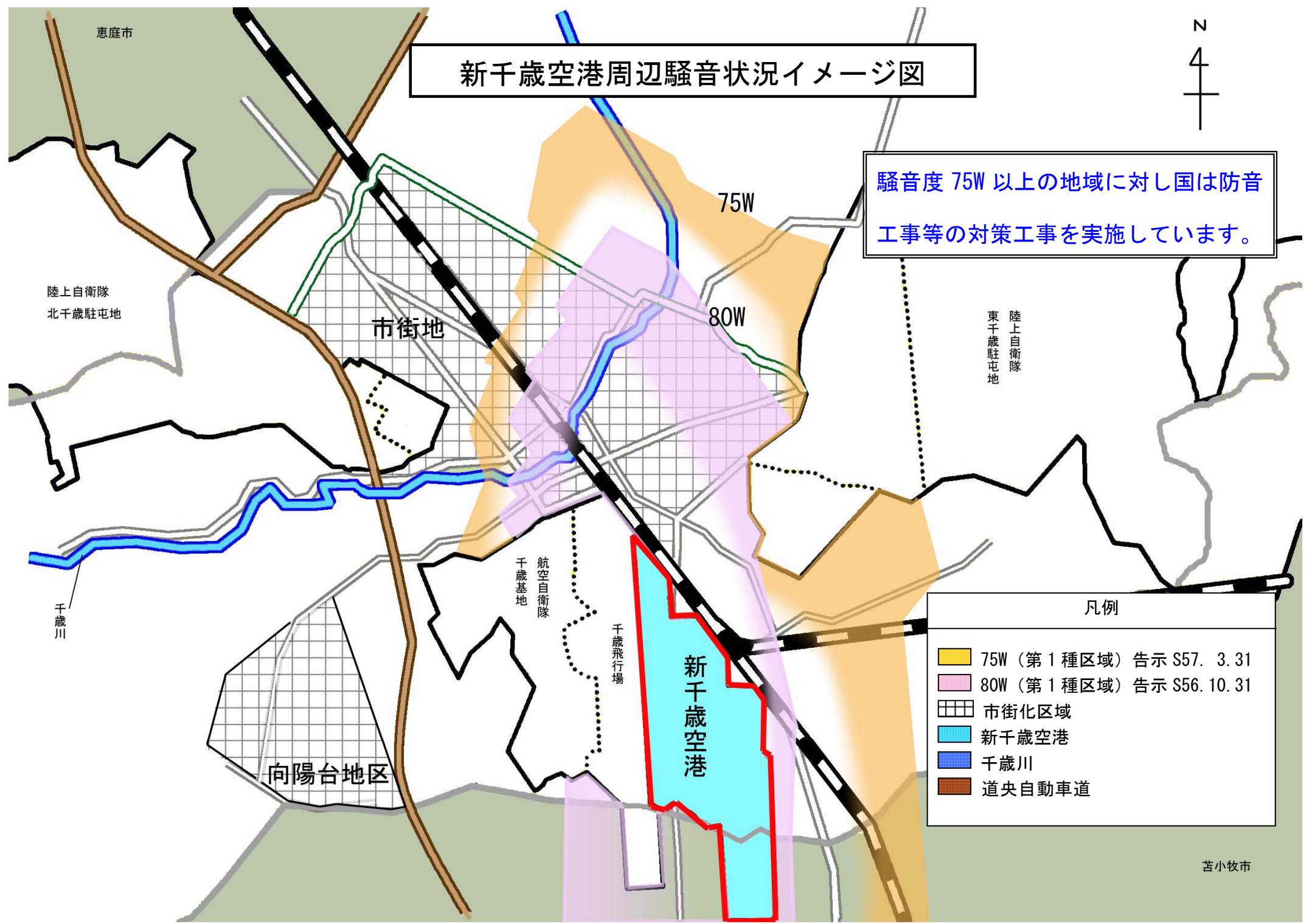
毎年10月22日の記念の日には、空港関係者により献花式が行われております。



新千歳空港周辺騒音状況イメージ図



騒音度 75W 以上の地域に対し国は防音
工事等の対策工事を実施しています。



凡例	
	75W (第1種区域) 告示 S57. 3. 31
	80W (第1種区域) 告示 S56. 10. 31
	市街化区域
	新千歳空港
	千歳川
	道央自動車道

概 況 沿 革

<p>設置管理者：国土交通大臣</p> <p>面積：719ha</p> <p>滑走路：[A] 3,000m×60m [B] 3,000m×60m</p> <p>誘導路：16,153m×23～58m</p> <p>航空保安施設等：ILS CAT-I 01 (R)、01 (L) CAT-III 19 (R)</p> <p>駐車場：3,566台 (A) 1,803台 (B) 1,763台</p> <p>ターミナルビル：国内線1棟、国際線1棟</p> <p>運用時間：00:00～24:00 (10:00～07:00迄 6枠)</p> <p>乗降客数：16,745千人 (H18年比-9% H22年概略)</p> <p>【国内線】15,801千人 【国際線】944千人</p> <p>路線数：〈国内線〉28路線 (道内7、道外21) 〈国際線〉9路線</p> <p>【韓国】ソウル、釜山 【中国】香港、上海、北京、大連 【台湾】台北 【ロシア】ユジノサハリンスク 【アメリカ】グアム</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大正15年(1926年) 千歳村民の手により、飛行場を造成した。 ○ 昭和2年(1927年) 千歳村に飛行場設置の請願 貴衆両院において採択 ○ 昭和14年(1939年) 海軍千歳航空基地開設 ○ 昭和26年(1951年) 閣議決定により民間航空と駐留軍との共同使用許可 民間空港開設 定期便運航開始 (千歳～羽田間 1日1往復) ○ 昭和45年(1970年) 千歳基地のスクランブル1,000回に達する 東側滑走路完成 供用開始 ○ 昭和49年(1974年) 防衛による住宅防音対策の開始(旧運輸省、旧防衛施設庁協議) ○ 昭和63年(1988年) 新千歳空港開港 ○ 平成6年(1994年) 国際エアカーゴ基地形成のため、新千歳空港の24時間運用 に関して住民、市、北海道の3者が合意 (22:00～7:00 6枠) 全国初の新千歳空港24時間開港運用開始 ○ 平成18年(2006年) 年間乗降客数：18,393千人 (過去最大) ○ 平成21年(2009年) 千歳基地のスクランブル5,555回に達する 深夜早朝発着枠拡大の協議開始
---	---

1 新千歳空港における現状と課題について

(1) 空港の現状とこれまでの取組

空港の現状と これまでの取組

- ①現在、国内28路線、国際9路線と結ばれ、年間乗降客数1,675万人（H22年）を超える北海道の空の玄関口として、国内では、羽田空港に次ぐ全国2位の乗降客数となっているが、国内線はピーク時に比べ約250万人乗降客数が減少している。
- ②平成22年3月に100万人対応の国際線ターミナルビルが開業したが、到着便が重なるピーク時には入国審査などに最大1時間半かかる事態が発生している。
- ③国内線ターミナルビルの増改築が完了し、12月15日にグランドオープンした。従来のテナントの1.5倍の175店舗が営業。
- ④平成6年に「国際エアカーゴ基地形成のための新千歳空港の24時間運用」に関し、住民・市・北海道の3者が合意し、全国初の24時間空港として運用開始。更に平成21年度から新たに「深夜・早朝発着枠拡大」に向けた3者の協議を開始。
- ⑤航空自衛隊千歳基地は、戦闘航空団である第2航空団が所在する基地として航空管制全般を担っており、新千歳空港への一部外国航空会社の就航について国防上の観点から曜日と時間帯に制約がある。
- ⑥新千歳空港の高質化のため、現在、滑走路延長、2ビル建設、耐震化対策、ILS双方向化など国への要望しており、これまで地元として深夜・早朝6枠を含めて約30億円を負担している。
- ⑦現在、国土交通省（旧運輸省）と防衛省（旧防衛施設庁）の協議により、航空機騒音などに対する各種環境対策は防衛省が行っており、民航側は負担していない。

(2) 課題及びその解決に向けた今後の取り組みの方向性について

課題

方向性

国際競争力の確保・向上

国際拠点空港に相応しい、空港基本施設、空港ビルなどへの設備投資

国際線、国内線の積極的な路線誘致

新千歳空港の運営者の健全な経営

安全・安心対策の継続的な実施

新千歳空港の24時間運用に関し、「深夜・早朝発着枠拡大」

滑走路延長、耐震化、ILS双方向化などの空港基本施設の整備

空港周辺環境対策

空港の危機管理体制の維持・継続

航空機燃料譲与税、国有資産等所在市町村交付金などの財源の維持・確保

民航機の騒音等の軽減・生活環境の改善に資する各種助成事業の維持・確保

航空自衛隊と隣接している国防上の課題

現在省庁間協議により防衛省が行っている住宅防音工事の枠組みの維持

住民への十分な説明と理解を得ること。

航空自衛隊千歳基地の運用に影響が出ないように配慮

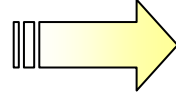
空港に従事する市民の雇用確保

空港に関連する企業等に従事する約6千人の雇用確保

北海道空港(株)を中心とした空港経営

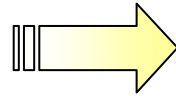
2 地域における空港の役割について

まちの歴史と市民の想い



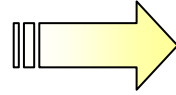
空港建設85年、千歳市民は先人の手により、滑走路を造り空港を発展させ、更に、村民の請願により防衛施設を誘致してきており、「空港と基地との共存共栄のまちづくりをして発展してきた。」という歴史への自負がある。

産業・観光振興のための重要な拠点



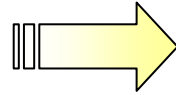
新千歳空港は、日本の北の空の玄関口として道内の空と陸の交通結節拠点であり、空港は産業振興、観光振興などに欠かせない重要な地域活性化の拠点である。

雇用の安定



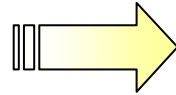
空港及び空港周辺には多くの空港関連企業などが立地し、地域の雇用の安定に大きく貢献しており、欠かせない存在である。

騒音などの地元負担



新千歳空港と千歳飛行場は地理的要件からも一体であることから、国防及び、北海道の経済の活性化や発展などの全体の利益のために、両機能の運用に係る騒音などの加重を一部地域が負担（受忍）している。

国際交流



国際交流、姉妹都市交流など多様な交流に重要な役割を果たしている。

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

2つの方向性

真に魅力ある空港の実現

- ・ 就航路線・便数の拡大や利用者数の増大、地域の宿泊・物販等の拡大等を通じた地域経済の活性化、雇用の拡大等
- ・ 利用料金負担の低減等による航空会社の国際競争力の強化、空港機能向上による利用者利便の向上

国民負担の軽減

- ・ 空港経営の徹底的な効率化とともに、施設としての集客力、収益力の強化を図ることで、空港経営に伴う赤字の縮小・解消・事業価値の最大化

市の受け止め

- ・ 民間の効率的な運営ノウハウを活かすことにより、経営を黒字に転換し、その黒字を着陸料などの引き下げなどに充当し、同空港の魅力を高めて地域経済の活性化につなげるという理念は理解できるが、可能かどうかは、個々の空港の持つ地域で果たす役割を十分に見定める必要がある。
- ・ 空港に求められているのは、利用者（旅客・航空会社）にとって利便性が高いことであり、また、良質なサービスが安価に利用できることである。
- ・ 人口減少社会を迎えて、限られた予算の中で事業価値を最大化するという事は理解できるが、空港は社会資本であることから、赤字になったから廃止するという事はあってはならない。
- ・ 経済情勢などの変化や民営化時点で想定できないリスクに対して機動的に手当できる仕組みが必要である。

3 国の検討会報告書についての受け止め

(2) 航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

報告書の概要

航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進

・魅力的な空港とするため、民間の知恵と資金の導入を促進し、地方自治体や地元観光関係者等と一体となった戦略的な誘致活動の展開とともに、機動的で柔軟な料金設定を行うためには、上下一体化による集客力・収益力等の魅力を高めることが必要である。

市の受け止め

- ・経営改革に向けコスト削減を迫及することにより、現在のサービスや安全性を落とすことなく向上させるために「空港サービスの新たな取組みの考え方」や「上下一体経営後のリスクに対応する方策」など、予め責任の所在を示させることが必要である。
- ・空港の戦略上重要な交通インフラとしての機能を高めるために必要な空港基本施設などの大規模投資（滑走路延長、耐震化など）については、これまで通りに国が実施すべきである。

3 国の検討会報告書についての受け止め

(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

報告書の概要

市の受け止め

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

・報告書では、プロの経営者については、具体的に示されていないが、ファンド、空港ビル管理者などが想定される。

・現在、新千歳空港では約6千人の従業員等が働いていることから、従業員との信頼関係がなければ経営改革は進まないと想定する。現空港ビルの運営者及び現テナント等を含めて「従業員等に対する公平で平等な扱い」を選定条件にすべきである。

・現空港ビルを運営する北海道空港(株)は、空港ビル内での物販・飲食等の拡大等を通じ、積極経営を進めており、更に地域経済の活性化、雇用の拡大等に取り組んでいることから、新千歳空港の経営者に相応しいものと認識している。

4 意見、要望 (1/2)

① 北の拠点空港としての国際競争力向上

新千歳空港は、北海道経済の牽引力となるものであり、北海道経済の発展のため、今後も国際拠点空港としての競争力を高める必要がある。このため経営改革後は、戦略性を持った空港経営が継続され、路線拡大策などにより利用者の増加を図るとともに必要な設備投資の実施が求められる。

④ バンドリングの考え方

バンドリングは、各空港の収支のみの議論によるものではなく、それによって相乗効果が生み出されるものでなければならない。

② 防災拠点と安全保障の確立

航空機の安全運航のため、さらに重要な防災拠点としての設備投資が必要である。

また、新千歳空港の危機管理は、国土交通省と防衛省の連携が最も安全保障上において有効である。

⑤ 北海道経済の活性化に寄与する戦略

国は、空港整備勘定によるプール制の空港運営から空港別の上下一体経営により個別空港の経営改革を図ろうとしているが、このことに反して、一部の空港の黒字をもって他空港の赤字を補填するというにより北海道経済の活力を削ぐことがあってはならない。

③ 空港周辺対策の維持・確保

現在、国が実施する航空機騒音に対する各種施策や、民航側の環境整備対策及び、空港所在に係る財源措置などが、今後とも維持・確保されることが空港の安定的な運用に必要である。

⑥ 道内航空ネットワークのための公的資金投入

航空ネットワーク上などにおける必要不可欠な空港であれば、経営効率化を進めた結果において赤字であっても、設置者はこれまでと同様に公的資金を投入すべきである。

4 意見、要望 (2/2)

⑦ コンセッションの範囲

コンセッションの範囲が不透明である。「環境対策は含まれるのか」、「運営権の売却益はどこに入るのか、使い道はどうなるのか」といったことを明確にしてほしい。

⑧ 安定的な航空ネットワークの堅持

運営権が物権として譲渡可能といわれているが、投資対象となり、公共財としての公共性が薄れ、「安定的な航空ネットワークを堅持できるのか。」が疑問である。

ネットワークの維持をどのようにするのか、北海道が明確にする必要がある。

⑨ 今後の新千歳空港の運営者

現空港ビルを運営している北海道空港株では、既に空港ビル内での物販・飲食等の拡大等を通じ、空港の将来に向けた積極的な経営を進めており、さらに空港関連企業の多様化により地域経済の活性化、雇用の拡大等に取り組んでいる。今後も経営手腕を発揮することが期待できることから新千歳空港の運営者に相応しいものと認識している。

⑩ 関係自治体等に対する検討経過の説明

北海道においては、今後「空港のあり方の方針(案)」などを策定した時は、直ちに各空港関係自治体などとの協議の場を持つこと。また、今回自治体などの関係者から出された意見について、北海道としてどのように検討されたのか説明すること。

⑪ 新千歳空港24時間運用への対応

新千歳空港では、現在、深夜・早朝発着枠拡大の提案に向けて協議を進めているところであるが、今回の上下一体経営改革により、枠拡大の議論に支障を及ぼさないように、新千歳空港に関する北海道としての意見を表明する前に、これまで通り、千歳市・苫小牧市と協議すること。

⑫ 情報の共有

北海道は、国の情報を収集し、関係自治体等に対し速やかに情報を共有すること。