

1 釧路空港の概要

- 所在地 釧路市鶴丘
- 滑走路長 2, 500M
- 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48年（1973年） 滑走路延長 1800M
I L S（CAT-I）供用開始
 - ・ 昭和59年（1984年） 滑走路延長 2100M
 - ・ 平成 元年（1989年） 滑走路延長 2300M
 - ・ 平成 7年（1995年） I L S（CAT-IIIa）
 - ・ 平成 8年（1996年） 新旅客ターミナルビル供用開始
 - ・ 平成12年（2000年） 滑走路延長 2500M
 - ・ 平成18年（2006年） I L S（CAT-IIIb）

2 現状と課題

（1）現状

- 路線数－4路線（平成23年10月現在）
 - 道外2路線：東京（羽田），大阪（伊丹）（夏季臨時枠）
 - 道内2路線：札幌（丘珠，新千歳）
- 利用状況
 - 乗降客数（平成22年） 約71万人
 - 国内路線 69万人
 - 国際チャーター 約2万人（主に台湾、韓国）
- 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（阿寒・釧路湿原と二つの国立公園や摩周湖等）
 - ・ 国際化を目指した海外チャーター便の誘致（台湾・韓国・中国）
 - ・ 空港ターミナルを核とした賑わいの創出等（空港イベント、物産展等）
- その他
 - ・ 高台にあるため3. 11の際、多くの地域住民が避難場所として活用
 - ・ 過去の大地震にも耐え、津波被害の危険性がなく、地域の救援・支援の拠点

(2) 空港の課題・将来展望

○ 課題

- ・ 減少傾向が続く利用客数・就航路線の休廃止・機材の小型化
- ・ 東日本大震災（福島原発）の影響による国内外観光客の減少
- ・ 観光シーズン（6月から8月）における霧対策
- ・ 道東の空港の管理形態の違い（着陸料等に差異）

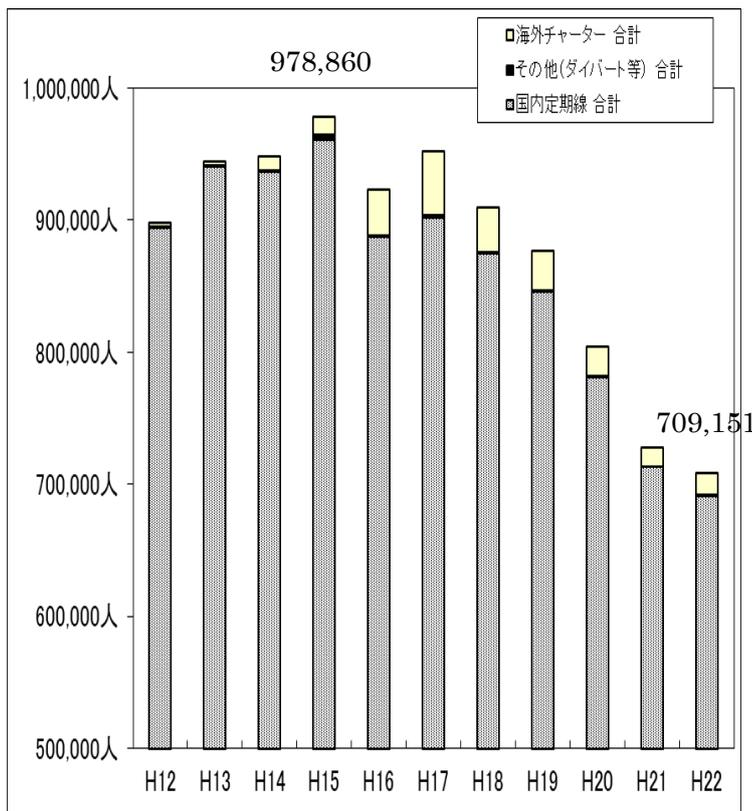
○ 展望

- ・ さらなる観光客の誘致（国内・国外）
- ・ オープンスカイ（台湾）を受けた定期便誘致と受け入れ態勢の整備

3 地域における空港の役割

- 釧路地域にとって道内外と地域を結ぶ欠くことのできない交通インフラ
- 観光・ビジネス・医療など多岐にわたり地域を支える公共的交通機関
- 釧路地域の経済・文化の振興、発展に大きく寄与
- 高台にあり、災害時には釧路地域の住民の避難場所及び救援・支援の拠点

参考：釧路空港の乗降客数・路線数の推移（平成12～平成22年）



主な空港整備および就航路線経過

- H12 福岡線（ANK）6月～10月の季節運航
- 関西線（JAS）12・1月運休
- 名古屋線（JAL）12・1月運休
- 仙台線（JAS）7～8月隔日運航（H12・13・15）
- H14 千歳線（JAS）1便減便
- 福岡線（ANK）運休（H14.4～）
- H15 伊丹線（ANA）1月～8月季節運航開始
- 丘珠線（A-net）1便増便
- 丘珠線（HAC）運航開始
- H16 仙台線（JAS）運休
- 千歳線（JAS）運休
- H17 関西線（JAL）通年運航から6月～9月の季節運航へ
- JAL、名古屋線を廃止し、中部線開始
- H20 旭川線（HAC）運休（H20.4～）
- H21 関西線（JAL）7月中旬～8月に運航期間短縮
- H22 関西線・中部線（JAL）運休
- A-net丘珠線を廃止し、新千歳線開始
- H23 HAC、新千歳線を廃止し、丘珠線に集約
- 函館線（HAC）運休

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

- ・ 地域としても、まさに報告書にあるような活性化を目指し、ポートセールスに取り組んでいるところである。
- ・ 上下一体運営、民営化など、世界標準の空港運営を実現することにより、空港の魅力を上向きさせ、航空会社・路線・利用者等の増大を図り、もって地域振興を図るということであるが、本当に実現が可能なのであれば良いと思う。

イ 国民負担の軽減について

- ・ 空港利用料金負担の低減や利用者増による航空会社の国際競争力強化、さらには利用者の利便性の向上を図ることは、当然目指すべき姿である。
- ・ 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

- ・ 滑走路等の空港基本施設と空ビルを一体的管理することで、効率化が図られコスト削減が可能となると推測できる。また、駐車場も含めての運営においては、更なる施設運営の効率化が図られるものと考えられる。
- ・ ポートセールスを強力に推し進めるには、関係者が同じ方向性を持つ必要があり、管理運営を一体化することによって、こうした取り組みの一本化が期待できる。

(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

- ・ 空港運営形態については、災害時等の不足の事態への対応を含め、空港が担うべき国、あるいは地域の公共インフラとしての役割の担保、またコスト(税等)削減、さらには適切な空港運営を担保するうえで、所有権を国に残すという方向には賛成である。
- ・ そのうえで、国が今後募集行うとしている、空港経営を希望する民間事業者からの運営形態や経営手法の提案・意見等の状況を、地域にも情報提供していただくとともに地域の意見も聞いていただきたい。

イ プロの経営者による空港経営の実現

- ・ 国における収支試算を見る限り、地域として、自治体、地元企業等が運営を行うことは、現段階では難しいと考えています。

(4) その他, 意見, 要望等

- 空港収支については、不明瞭な点も多いが、釧路空港の場合、単独での運営は国の試算状況や市の財政状況からすると難しいと考えています。
 - ・ 複数空港のバンドリングによる運営は大きな選択肢のひとつと考えております。

- 国の収支試算の具体的根拠や民営移行範囲など、様々な情報が不足しています。北海道におかれましても、引き続き情報収集等に努め、関係自治体への情報提供をお願いいたします。