

## 丘珠空港（札幌飛行場）

2011. 12. 26

## 1 丘珠空港における現状と課題について

丘珠空港は、防衛省が設置管理する飛行場で、昭和 17 年旧陸軍航空隊が用地を買収して飛行場を設置したことに始まり、昭和 36 年に公共用の指定を受けた、防衛省と民間の共用飛行場である。また、防災、警察のヘリコプターが常駐する救難・防災基地としてや、測量、報道、写真撮影、遊覧飛行等の小型機が常駐するなど、幅広い業務に利用されている。

## (1) 空港概況

種 別：共用空港

設置管理者：防衛省（防衛大臣）

位 置：札幌市東区

面 積：1,025,028m<sup>2</sup>（防衛省所管 899,508m<sup>2</sup>、国交省所管 125,520m<sup>2</sup>）

滑 走 路：長さ 1,500m×幅 45m

運用時間：7：00～20：00（13 時間）

発 着 枠：44 便（22 往復）／日（※道、市、地元の合意）

## (2) 沿 革

- ・昭和 17 年 旧陸軍航空隊が用地（約 229 万m<sup>2</sup>）を買収して飛行場を設置
- ・昭和 36 年 共用飛行場としての供用開始（滑走路 1,000m）
- ・昭和 42 年 滑走路延長（1,000m⇒1,400m）
- ・昭和 49 年 年間利用者 703,545 人（過去最高）
- ・平成 2 年 札幌丘珠空港ビル<sup>（株）</sup>設立
- ・平成 4 年 新旅客ターミナルビル供用開始
- ・平成 16 年 滑走路延長（1,400m⇒1,500m）
- ・平成 22 年 <sup>（株）</sup>エアーニッポンネットワークの定期便が新千歳空港に移転（7 月）
- ・平成 23 年 <sup>（株）</sup>北海道エアシステムが丘珠空港に本社移転、路線集約（6 月）

## (3) 現状と課題

## ① 運航会社

会 社 名：株式会社 北海道エアシステム(HAC)

資 本 金：490 百万円

使用機材：<sup>サーブ</sup>SAAB340B-WT（36 席）× 3 機



## ②空港ビル会社

会社名	札幌丘珠空港ビル株式会社
資本金	498 百万円
株主総数	10 名
役員数	12 名 (取締役 10 名(うち 1 名常勤)、監査役 2 名)
従業員数	2 名
営業収益	87,546 千円
営業費用	131,168 千円
営業損失	43,622 千円
経常損失	21,996 千円
当期純損失	22,971 千円

(※第 21 期：平成 22 年 4 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日)

## ③路線数 — 4 路線

丘珠—函館	10 便 ( 5 往復)
丘珠—釧路	6 便 ( 3 往復)
丘珠—女満別	6 便 ( 3 往復)
丘珠—利尻 (※H23. 10～)	2 便 ( 1 往復)
計	24 便 ( 12 往復)

(※平成 23 年 12 月現在)

## ④乗降客数の推移

ア) 過去 5 年間 (※国土交通省 HP より)

	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度
乗降客数(人)	383,242	367,935	352,845	326,871	155,431

イ) 平成 23 年度上半期 (4～9 月) (※HAC 速報値より)

	23 年度 上半期	(路線別内訳)		
		丘珠—函館	丘珠—釧路	丘珠—女満別
乗降客数(人)	68,157	34,692	21,699	11,766
搭乗率(%)	57.4	63.5	55.2	47.4

## ⑤課題と取組

- ・ 平成 22 年 7 月に(株)エアーニッポンネットワークが新千歳空港へ移転したことにより航空利用客が大きく減少した。
- ・ 平成 23 年 6 月に(株)北海道エアシステムが丘珠空港に移転したことに合わせ、北海道や関係機関と連携して「丘珠空港活性化プログラム」(平成 23 年 5 月)を策定・公表し、航空利用の拡大・空港の活性化に取り組んでいる。

## 2 地域における空港の役割

### [広域高速交通ネットワークの拠点]

札幌圏と道内各都市を結ぶ道内航空ネットワークの中核となる空港であり、札幌圏に集積するビジネスや医療などの諸機能を道内各都市が効率的に享受するうえで欠かせない役割を担っている。

### [災害時の活動拠点]

道内各地で災害が発生した場合の緊急救援活動の拠点として、また、札幌圏で災害が発生した場合の救援活動受入拠点としても重要な役割を担っている。

## 3 国の検討会報告書についての受け止め

### (1) 2つの方向性について

#### ア 真に魅力ある空港の実現について

空港利用料金負担の低減や利用者増、空港機能の向上による利用者利便性の向上などが実現されること自体は望ましいが、道内の各空港の機能および道内航空ネットワークが今後も維持されることが大前提となると考える。

#### イ 国民負担の軽減について

経営一体化と民間の知恵の導入により効率的な運営が可能となるのであれば望ましいことであるが、丘珠空港のように黒字化が難しい空港の対応については明確にされていない。

民営化の流れの中で、これまで国が負担していた空港運営コストの一部を、地方が負担せざるを得なくなるような状況になることの無いように制度設計を行うよう、国に対して申し入れていくべきであると考えます。

### (2) 航空系事業と非航空系事業の一体化の推進について

基幹路線を将来に渡り安定的に維持できる基幹空港については、上下一体化により非航空系事業を含めた施設全体としての集客力、収益力等の魅力を高める努力が可能と思われる。しかし、丘珠空港は、現行滑走路長での大型旅客機の就航が見込めないこと、および防衛省との共用空港であり運航便数など運用上さまざまな制約があることなどから、上下一体化後の黒字運営は極めて困難であると考えます。

また、丘珠空港も含めた道内地方空港においては、近年のエアラインの路線撤退や縮小の動きが大きな影響を与えており、運営事業者は大きなリスクを負うことになるのではないかと懸念されています。

### (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

空港運営の安定性、持続性、公共的役割をどう担保していくのかということが重要であり、具体的な制度設計が無い段階では、一概に民営化の是非について議論できない。

また、丘珠空港の整備・運用にあたっては、市街化区域と隣接する都市型空港という性質から地域住民の生活環境に十分配慮するとともに、本市から地元説明会などにおいてきめ細かな情報提供を行ってきているという経緯がある。今後の運営主体においても、地域住民に対する十分な配慮が望まれると考える。

## 4 その他、意見、要望等

- ・ 道内空港の運営のあり方の見直しを検討するにあたっては、個別の空港毎のあり方の検討と同時に、道内航空ネットワーク全体をどのように維持すべきかという観点からの検討が必要と考える。
- ・ また、国際的な競争環境下にある基幹空港と国内あるいは道内の航空ネットワークを担う地方空港を同一の土俵で議論すべきではなく、地方空港のあり方については個別の地域や空港ごとの事情を十分勘案のうえ慎重な議論が必要であると考え。各空港所在自治体が一同に会し、情報共有と意見交換ができるような機会が必要と考える。
- ・ 各地方空港のあり方や存廃については、全国的な航空ネットワークのあり方と密接不可分であり、今後も国が責任を持って関与していくべきであるとともに、地方の負担が増大するような制度設計にならないよう、国に対して申し入れていくべきと考える。
- ・ 道内航空ネットワークのあり方を検討するうえで、丘珠空港は重要な位置付けであるが、共用空港の取扱いについては、今後、国土交通省と防衛省との調整が必要とされている。地方自治体での具体的な検討が可能となるよう、なるべく早期に国としての考え方を示すよう、国に対し要請していく必要がある。