

北海道における 空港運営戦略の推進

新たな時代の確かな航空ネットワークをめざして

平成28年12月26日

北 海 道

>>>> 目 次 >>>>

1. 北海道がめざす方向

第1 北海道発の提案策定の趣旨	1
第2 道内空港を取り巻く現況	2

2. 道内の空港と航空ネットワークが抱える課題

(1) 共通の課題	3
(2) 新千歳空港の国際拠点空港機能の強化	3
(3) 新千歳空港以外の空港の機能強化	3
(4) 道内航空ネットワークの課題	3

3. 一括民間委託を通じて実現をめざす空港・航空ネットワークの姿

第1 空港運営の戦略的取組	4
第2 一括民間委託の前提	5
第3 一括民間委託を通じて実現をめざす姿	5
➡ 1 広域観光やインバウンド振興に資する充実強化された航空ネットワーク	5
➡ 2 道外・国外の需要に対応する空港とその需要を全道に送り込む航空ネットワーク	6
➡ 3 運営権者(運営者)との協働で地域とともに人流・物流の拠点として成長していく空港	7
➡ 4 運営権者(運営者)・国・地域の適切な役割分担で確実な維持が担保される空港	7
第4 一括民間委託により期待される効果	7
(1) 民間委託により期待される効果	7
(2) 一括民間委託により期待される効果	8
第5 民間委託を選択しない空港への対応	8

4. 北海道における民間委託スキームの基本的な枠組み等(国など空港管理者が取り組むべき事項)

ㄥ 1 複数空港の一括民間委託を可能とする制度設計	9
ㄥ 2 地域の意向が的確に反映される運営権者(運営者)の選定(指定)	10
ㄥ 3 競争環境の確保	10
(1) 適正な参加機会の確保	10
(2) 案件の特性等に関する理解の促進	10
ㄥ 4 事業実施環境の整備	10
(1) 円滑な民間委託移行に向けた弾力的かつ確実な対応	10
(2) 事業期間の設定	11
(3) 専門義務や任意事業の取扱い	11
(4) 運営権者(運営者)が求める規制緩和等への対応	11
ㄥ 5 運営権者(運営者)と地元経済界や自治体等との連携・協調	11
(1) 地域との共生	11
(2) 地元経済界などによる空港運営との連携・協調	11
(3) 地域の資源を活用した空港運営	12
ㄥ 6 空港や航空ネットワークの維持に向けた国などの関与	12
ㄥ 7 民間委託を選択しない空港	12

5. 一体的運営と各空港のさらなる発展に向けた取組(入札参加事業者に求めている事項)

第1 一体的運営により取り組んでいただきたいこと	13
--------------------------	----

／ 1	空港間連携による道内全体での受入量の拡大と新たな需要の創出	-----	13
／ 2	航空ネットワークによる全道各地への送客、ネットワークの充実強化	-----	13
／ 3	一体的運営を活用した強靱な空港経営の実現	-----	14
第2	各空港のさらなる発展に向けて取り組んでいただきたいこと(各空港共通)	-----	14
／ 1	適切な空港運営の確保	-----	14
(1)	安全・安心対策の実施	-----	14
(2)	安定的な経営	-----	14
(3)	災害発生時の防災拠点としての機能の発揮	-----	14
／ 2	空港基本施設や空港機能施設の機能強化等の実施	-----	15
／ 3	外国人来道者(国際航空旅客)の受入態勢の強化	-----	15
／ 4	航空旅客の受入環境の整備	-----	15
／ 5	空港所在地域との共生	-----	15
／ 6	空港関係者の雇用の確保	-----	15
／ 7	地元企業等との良好な関係の継承	-----	16
／ 8	地元自治体等との連携協力	-----	16
／ 9	広域観光振興に向けた地元や関係団体との連携	-----	16
第3	空港別に取り組んでいただきたいこと ～各空港のめざす姿とさらなる発展に向けた取組	-----	17
→1	新千歳空港	-----	17
(1)	新千歳空港のめざす姿	-----	17
(2)	新千歳空港のさらなる発展に向けて必要な取組	-----	17
→2	稚内空港	-----	17
(1)	稚内空港のめざす姿	-----	17
(2)	稚内空港のさらなる発展のために必要な取組	-----	18
→3	釧路空港	-----	18
(1)	釧路空港のめざす姿	-----	18
(2)	釧路空港のさらなる発展のために必要な取組	-----	18
→4	函館空港	-----	18
(1)	函館空港のめざす姿	-----	18
(2)	函館空港のさらなる発展のために必要な取組	-----	19
→5	女満別空港	-----	19
(1)	女満別空港のめざす姿	-----	19
(2)	女満別空港のさらなる発展のために必要な取組	-----	19
→6	旭川空港	-----	19
(1)	旭川空港のめざす姿	-----	19
(2)	旭川空港のさらなる発展のために必要な取組	-----	20
→7	帯広空港	-----	20
(1)	帯広空港のめざす姿	-----	20
(2)	帯広空港のさらなる発展のために必要な取組	-----	20

記載の補足

1. 北海道がめざす方向

第1 北海道発の提案策定の趣旨

≫≫ めざす姿 ≫≫ 世界に誇れる魅力や価値をさらに磨き上げ、輝きつづける
“ 憧れのくに ” として発展

北海道の持続的発展に向けた主要な柱の一つは観光立国の推進である。

本道に対するアジア諸国の人々の注目度は高まり、外国人来道者は急速に増大している。今後の本道の持続可能な発展に向けて、地域の魅力や価値をこれまで以上に磨き上げ、道外はもとより国外から多くの人々を招き入れ、海外の成長力を取り込んでいくことが不可欠である。

国の成長戦略「日本再興戦略2016」でも、観光は我が国の成長や地方創生の切り札とされており、また、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」においても、我が国のインバウンドを拡大させる上で、北海道は受入拡大の可能性が高い地域と位置付けられている。

北海道はこのような期待に応え、その役割を積極的に果たしていきたい。

そうした中で、道内空港は、道外から多くの人々を招き入れるゲートウェイであり地域にとっても欠かすことのできない重要な拠点である。それぞれの空港には、豊かな自然環境や固有の歴史・文化、さらには農林水産業など多様な資源が広がっており上質な滞在交流型の観光地づくりと広域観光ルートの形成にも大きな役割を果たす。

民間委託による複数空港の一体的運営が実現すれば、各空港の機能や道内航空ネットワークは充実強化されてその活用も拡大し、広域観光周遊ルート⁽¹⁾の形成などにより国内外から多くの方々を呼び込み、食や観光の分野において新たな需要の創出にもつながっていくことが期待される。

これらを実現し、広域観光の振興や地域経済の活性化につなげていくためには、それぞれの地域が一体となって魅力や価値を磨き上げ、多くの人々を魅了する地域づくりを積極的に進めていくことが重要である。

道としては、地域の皆様が運営権者(運営者)や空港の管理者など関係者と手を携え、

▶ 外国の方々が訪れたい地・北海道

○ 「訪日して訪れたい観光地」(アジア・欧米豪)

(平成28年 日本政策投資銀行、日本交通公社調)

→ 北海道は台湾・香港で1位、北京・上海で2位、タイ・シンガポール・マレーシア等で3位、アジア全体で3位、アジア・欧米豪全体で4位

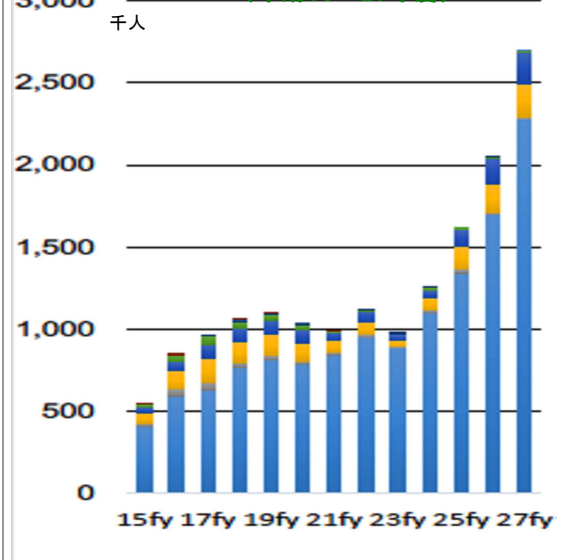
○ 「『北海道にまた必ず来たい』と思う外国人観光客の割合」

(道観光局調)

→ 平成18年度:37.4% 平成23年度44.0%

▶ 急伸する道内発着国際線乗降客数

(平成15~27年度)



空港運営の民間委託に呼応した地域づくりを進めることができるよう、道内空港の民間委託に関する北海道としての基本的な考え方を示すとともに、運営権者(運営者)に対する期待や国への要望等を北海道発の提案として取りまとめた。

第2 道内空港を取り巻く現況

日本全体の5分の1の面積(九州の約2倍で、東北6県に新潟県を加えた面積)を占め、都市が分散している広大な本道において、空港は北海道の発展に伴い整備され、現在、離島も含め13の空港が存在する。

四方を海に囲まれた本道にとって、道外から道内主要都市に移動可能な交通手段は空路のみである。

また、広域分散型の北海道においては、広域観光をはじめ地域経済・産業の振興や地域医療の確保など日々の暮らしの中で果たす役割は極めて大きく、欠くことのできない存在である。

このように、道内の全ての空港とそれらで構成される航空ネットワークは、本道の社会的基盤であり、それらの機能強化は今後とも本道の発展に不可欠である。

そうした中、平成14年度以降、道内では国内需要の縮小により、乗降客数や貨物取扱量は伸び悩み、ネットワークも縮小を余儀なくされてきたが、近年はアジアでの北海道への関心の高まりに支えられ、国際線や国際貨物の需要は増加・回復傾向にある。その一方で、旅客や貨物の取扱いは、新千歳空港への集中が進むなど、各空港それぞれに運営に課題を抱えている。

こうした各空港の現況を踏まえれば、今後、北海道全体での受入の拡大や道内での円滑な移動の実現をめざしていく上で、一層の需要の喚起と路線誘致、空港の機能拡充など、戦略的な対応を進めることが急務となっている。

今夏、本道に襲来した複数の大型台風等は道路・鉄路など交通ネットワークにも甚大な被害をもたらした。そうした中でも空路はいち早く運航を再開し、その拠点である空港は災害に強い交通インフラとして再評価された。被災時における避難・輸送の最後の拠りどころとなるという側面からも、道内空港が引き続きその機能を発揮し続けることができるよう、必要な対策を講じていくことの重要性もクローズアップされている。

➤ 本道における航空ネットワークの重要性

○ 「他県との間の移動手段」

(平成26年度国土交通省調)

→ 北海道:航空機使用は91%、全国:2%

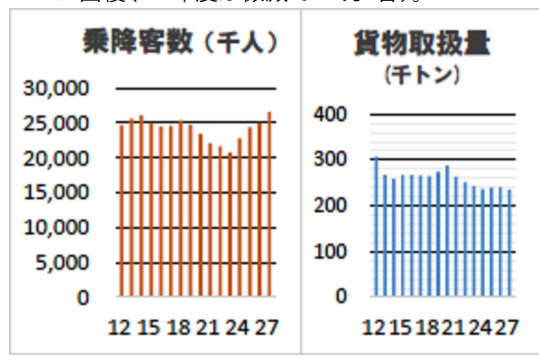
➤ 回復基調にある旅客・貨物取扱量

○ 乗降客数(平成12年度～27年度)

→ 国内線利用の減少を受けて、平成14年度の約2600万人から漸減傾向が続いたが、好調な国際線やLCCの新規需要創出等に支えられて回復し、平成27年度は約2700万人達成。

○ 貨物取扱量(平成12年度～27年度)

→ 平成12年度の約31万tをピークに漸減するも、好調な国際貨物の影響で26年度には約24万tに回復(27年度は微減で23万t台)。



2. 道内の空港と航空ネットワークが抱える課題

道内の空港と航空ネットワークが抱える課題を整理すると概ね次のとおりとなる。

(1) 共通の課題

- ① 慢性的なマンパワーの不足から道内各空港はグランドハンドリングや給油作業などの機動的な対応に課題を抱え、急な新規就航やチャーター便への迅速な対応ができず就航断念のケースも発生している。
- ② 利用が急増する新千歳空港等では施設の容量不足が明らかになり、その他の空港はインバウンド等と呼び込むために施設整備が不可避で、ともに必要な基盤整備が問題として顕在化している。
- ③ 就航制約要因として上記のほか二次交通や宿泊施設の容量不足も表面化。

(2) 新千歳空港の国際拠点空港機能の強化

- ① 需要の安定性や多様性を確保する観点からも、好調なアジア地域の他に欧米路線も含めた新規就航路線を拡大していくことが必要となっている。
- ② 新千歳空港到着客をスムーズに全道に送客し、あるいは全道各空港から受け入れるには新千歳と道内他空港を機動的につなぐ路線網の充実強化が不可欠。
- ③ 10枠/時間の拡大が決定し一部乗入規制が緩和される中でも、依然として混雑空港として発着調整の対象。一部では超過需要で就航断念など機会損失も発生。そのため、早期にさらなる発着枠拡大の検討が必要となる可能性も否定できない。
- ④ 急伸するインバウンドで入国時のC I Q窓口は混雑し長時間待機。C I Q体制の拡充は急務となっている。

(3) 新千歳空港以外の空港の機能強化

- ① 地元では収益性等から道内便より首都圏・都市部、外国からの直行便等の就航を望む声強いが、常時受け入れ可能な体制を敷くことが難しいなど、様々なハードルが存在している。
- ② 新規需要創出、広域観光振興等の観点等から発着地の空港間連携(イン-アウトの使い分け)⁽²⁾による広域観光ルートの形成に取り組むことが望まれる。
(例：道北イン→道東アウト、新幹線で函館イン→道東・道北アウト)
- ③ 常駐C I Q体制がないため新規就航に弱み。定期便が就航しないため常駐体制が敷かれないというジレンマも発生している。

(4) 道内航空ネットワークの課題

- ① 国内・道内需要が伸び悩む中、2000年前後から航空各社の路線の休廃止や機材小型化、減便が相次ぎ、道内空港間の航空ネットワークが縮小。
- ② 減便・ダイヤ見直しの影響で空港間の接続も悪くなり、利便性低下・利用者減というマイナス循環が発生。
- ③ マンパワー不足等で他の高速交通機関の輸送能力が低下する中、航空ネットワークも縮小しており、代替機関としてニーズに応じきれない状況が発生。

なお、道や地元自治体は、経済団体等と連携しながら、こうした諸課題に対し、トップセールスも含め国内外の航空路線誘致や誘客、発着枠の拡大など様々な課題解決に取り組んできている。

3. 一括民間委託を通じて実現をめざす空港・航空ネットワークの姿

第1 空港運営の戦略的取組

>>> 戦略的な取組の目的 >>>

- 国内線旅客はもとよりインバウンドを中心とした来道者の大幅な増加
- 道産食品をはじめとする航空貨物取扱量の増加による輸出・移出の拡大

道内13空港で構成される道内航空ネットワークについては、様々な取組を通じてその充実強化を図ることとしつつも、民の経営手法により空港の活性化をめざし「北海道における空港経営改革に関する協議会」(以下「国と地方の協議会」という。)に参加している7空港(新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、女満別空港、旭川空港、帯広空港)については民間委託をめざしていくこととする。

また、本道の空港と航空ネットワークが置かれた現状と課題を踏まえたとき、今後の本道の持続可能な発展に向けて採用すべき民間委託のかたちは、同一事業者による複数空港の一括民間委託(一体的運営)と考える。

今回、民間委託を選択しないその他6空港については、公の管理主体による維持・管理を継続するとともに、民間委託対象空港との連携により、ネットワーク全体の充実強化を図っていくこととする。

こうした枠組みの下、道では、上記の2点を最大の目的として、一括民間委託(一体的運営)という戦略に取り組んでいく。

その際、国や国管理4空港懇談会等が出した提言、目標などを参考にしながら、それぞれの目的に対応した目標⁽³⁾を以下のとおり設定して関係者間で共有し、道内空港と航空ネットワークの充実強化を進め、旅客や貨物取扱量の大幅な拡大と、そのメリットの全道への波及をめざしていく。

☞ 国管理4空港懇談会(千歳市・苫小牧市・稚内市・釧路市・函館市)から、2050年に向けた目標値設定の提言がある。

〈提言内容〉

2050年時点の

- 道内訪日外国人旅行者数
1000万人
- 道内訪日外国人旅行消費額
2兆5千億円

① 乗降客数

関係者が一体となって様々な利用促進に取り組み、2030年度に、国内線と国際線合わせて3000万～3500万人の年間乗降客数をめざす。

また、将来的には5000万人/年をめざす。

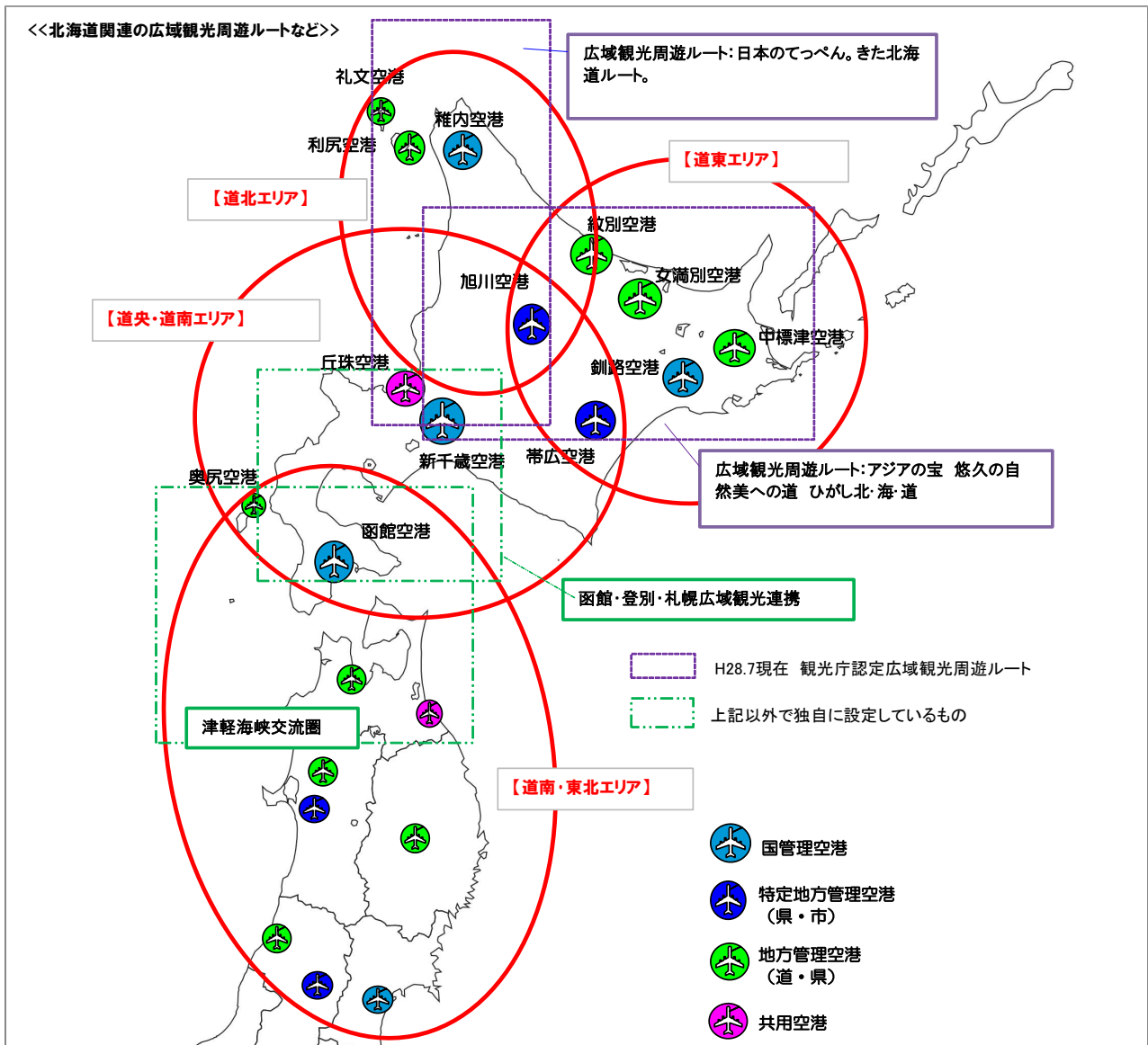
② 来道外国人数

上記目標をめざす中で関係者が一体となって地域の魅力づくりなどに取り組み、2020年度以降も来道外国人数500万人(2020年度北海道目標。全国シェア12.5%)に上積みし、将来的にも12.5%以上の貢献を行う。

③ 貨物取扱量

関係者が一体となって利用拡大に取り組み、2030年度に国際貨物の年間取扱量について、2万トン(2015年度の約2倍)の達成をめざす。

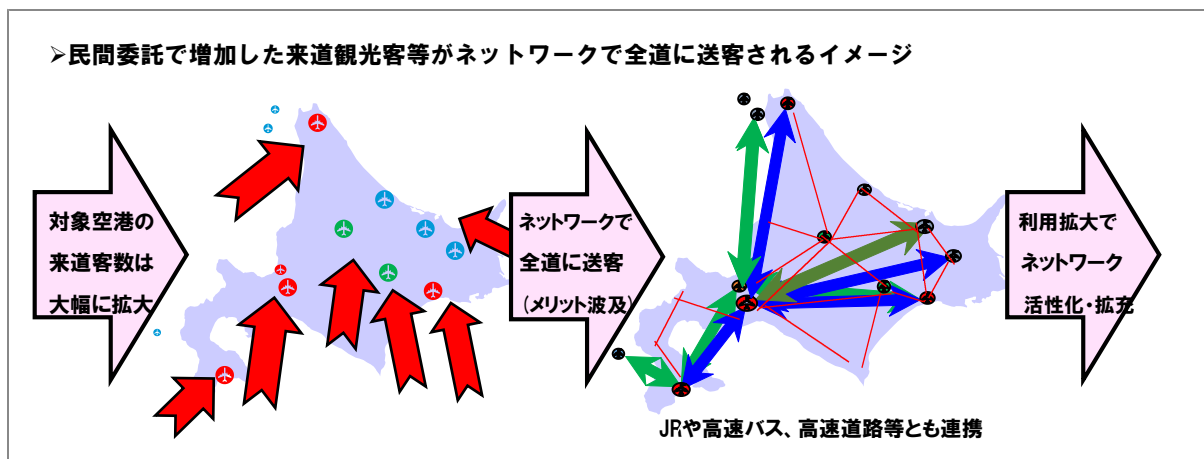
内日帰り観光等)で観光客の満足度も高め、広域観光の一層の振興をめざす。



- ➔ 一括民間委託により、
 - 広域観光などの振興に資する航空ネットワークの充実強化とその活用
 - エアポートセールスや顧客サービス、グランドハンドリング等の充実
 - 環境変化に対応できる経営ノウハウの蓄積及びその全道的な共有などの実現もめざす。

➡ 2 道外・国外の需要に対応する空港とその需要を全道に送り込む航空ネットワーク

- ➔ 後背地を含めた各空港の強みや条件の異なる複数空港を保有・活用することで
 - ① 利用者利便を一層向上させて航空需要を拡大
 - ② 就航地の選択肢を拡大するなどして就航断念(機会損失)を解消し、道外・国外からの来道客やエアラインの就航の大幅増加を実現
 - ③ 経済動向など環境の変化や災害など突発的な事態にも対応できる強靱な空港経営、なども実現していく。



➤ 3 運営権者(運営者)との協働で地域とともに人流・物流の拠点として成長していく空港

- 各空港がこれまで以上に人流・物流を呼び込むゲートウェイとしての役割を果たすことができるよう、機能をブラッシュアップするとともに、地域の取組も採り入れ、地域と運営権者(運営者)が一体となって空港を発展させていく仕組みづくりを進める。

➤ 4 運営権者(運営者)・国・地域の適切な役割分担で確実な維持が担保される空港

- 設置管理者も経営構造も異なる複数空港の一体的運営をめざす中で、受託開始当初の期間等において、仮に運営を受託する事業者の経営努力のみではハード整備等を賄いきれないような事態が生じた場合、空港の存続が確実に担保されるよう、運営権者(運営者)・国・地方の間の適切な役割分担や支援のあり方について検討される必要がある。

第4 一括民間委託により期待される効果

(1) 民間委託により期待される効果

道内空港が直面する諸課題に対し、運営の民間委託により次のような効果が期待される。

<p>路線誘致や空港運営の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 利用条件全般を調整できる者による戦略的路線誘致 ○ グラハンや給油作業等、エアラインのニーズに迅速対応 ○ 旅客拡大→機材大型化と連動させた貨物取扱の拡大 ○ 収益で必要な再投資が行われる経営サイクルの確立 	<p>就航を制約する要因の圧縮</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 大幅・安定的な利用増で、空港アクセスの選択肢充実や、宿泊施設の整備などを誘導 ○ 様々な交通事業者との連携・提携の強化 ～路線新設・増便、バス、レンタカーとの連携
<p>地域とともに発展する空港</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 空港関連や周辺産業で新規雇用の創出 ○ 地元企業のビジネス機会の拡大 ○ 空港用地内外でのイベントや交流機会の拡大充実 ○ 運営権者(運営者)と自治体、経済界との連携、共存共栄 	<p>空ビル等施設の戦略的な整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ LCCやインバウンド向けの戦略的な施設整備 ○ 空港ビルなど商業施設のリニューアル ○ 駐車場の機能向上・リニューアル ○ 空港全体のオペレーションの最適化

(2) 一括民間委託により期待される効果

加えて同一の事業者による複数空港の一体的運営を実現することにより、効果は一層確かなものとなり、蓄積されたノウハウが北海道全体で共有されることも期待される。

<p>環境急変への耐性向上</p> <p>条件の異なる複数空港を保有・活用することで</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 災害など突発事態への高い対応能力(振替運用) ○ プームや景気の波など外部環境変化にも高い適応力 ○ 特定空港の事故発生を全体でフォローできる強靱さ 	<p>スケールメリット等の享受</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 一括購入、発注、契約等でスケールメリット ○ 各空港共通業務の一体化で空港の一体管理を実現 ○ 業務のベストプラクティスを全空港で共有
<p>交渉力向上等で来道者の大幅増・全道への送客実現</p> <p>多様な空港の選択肢と高い交渉力で就航便(来道者)大幅増。ネットワークで全道に送客</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 複数空港保有の優位性で交渉力向上→空港毎の余力も視野に入れて全体最適の誘導 ○ 分散受入や、インーアウトの空港使い分けで受地都合による就航断念(機会損失)を解消 ○ 拡充した航空ネットワークで全道に送客、旅客増・機材大型化で貨物輸送にも追い風 	
<p>広域観光振興ほか地域活性化の加速</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 航空ネットワーク活用で広域観光の振興 ～インーアウトの空港使い分けで効率的な周遊や空路移動で効率的な多地域訪問も可能に ○ 空港間の連携強化に伴う貨物輸送拡大 	<p>就航制約要因のさらなる圧縮</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 宿泊や二次交通の容量を考慮した広域的な送客 ○ ピークに合わせた投資→真に必要な投資へ誘導 ○ 来道(空港)から離道(空港)まで一貫したサービス(宿泊・移動手段)の提供・調整

第5 民間委託を選択しない空港への対応

今回民間委託を選択しない空港については、その公共性等を踏まえ、引き続き管理主体が維持・管理していくものであるが、道内航空ネットワークの全体としての機能を今後とも確保する観点からは、民間委託の対象空港と民間委託を選択しない空港との連携やノウハウの共有によるネットワーク全体の充実強化が不可欠である。

区分	空港名	めざす姿*など	それぞれの空港が担う公共性に着目し、引き続き、広域観光をはじめ地域の生活や経済に大切な役割を担う、全道航空ネットワークの一翼を担う空港として、その機能を発揮し続けることができるよう空港管理者が維持管理に取り組むものである
■ 道管理	中標津空港	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 釧路・根室地域の経済と人々の交流を支える空港 ▶ 地域が支え地域の活性化を促進する拠点 → 地域の経済、産業、文化に貢献し、鉄道路線がなく高速道路網の整備が遅れる中、唯一の高速交通を担う拠点 	
	紋別空港	<ul style="list-style-type: none"> ▶ オホーツク地域の生活と経済、人々の交流を支える空港 ▶ 地域と共生し地域の活性化を促進する拠点 → 地域医療の確保や産業を支えるとともに、鉄道路線がなく高速道路網の整備が遅れる中、唯一の高速交通を担う拠点 	
	奥尻空港 利尻空港 礼文空港	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 離島の生活と人々の交流を支える空港 ▶ 地域と共生し地域の活性化を促進する拠点 → フェリー便以外で唯一島外とを結ぶ交通手段である空路を担う拠点であり、地域医療の確保や暮らし、産業を支える空港 	
■ 共用	丘珠空港	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 道央地域の経済と人々の交流を支える空港 ▶ 地域と共生し地域の活性化を促進する空港 → 新千歳空港と一体となって道内航空ネットワークの中核を担い、ビジネス需要や高度医療、防災など地方のニーズに応える空港 	
(*:「道内空港活性化ビジョン」の内容を参考に作成)			

4. 北海道における民間委託スキームの基本的な枠組み等

(国など空港管理者が取り組むべき事項)

道内空港の民間委託は、7つの空港の運営を同一事業者に一括で委託し一体的な運営を可能とすることをめざす前例のない取組であり、民間委託への円滑な移行や、委託後の着実な運営、経営判断に基づく機動的な運営を可能とするためには、新たな仕組みづくりが必要である。国や道、旭川市、帯広市といった空港管理者(以下「国等」という。)は、委託契約の締結者の一方であり、かつ基本スキーム案や実施方針等を策定することとなるため、こうした点も踏まえこれからの対応を進めていく必要がある。

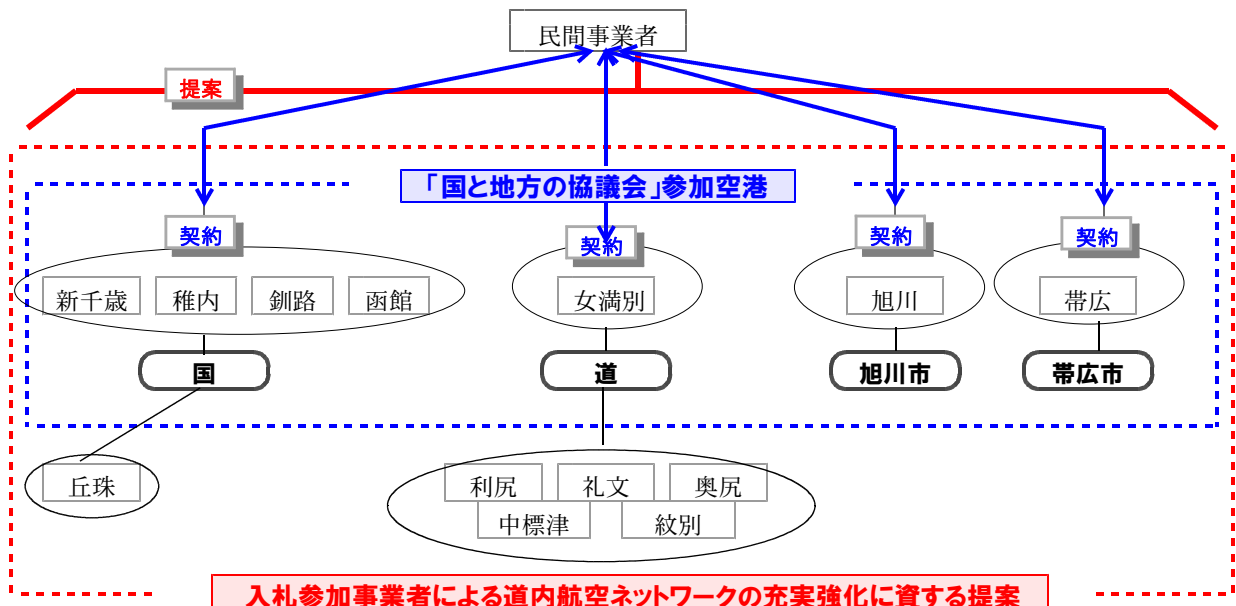
国等が、今後、基本スキーム案の策定など制度設計を行い、民間委託の手続きを進めていく上では次の点について具体の対応や措置を講じることが必要となる。

1 複数空港の一括民間委託を可能とする制度設計

道では、民間委託の効果を確実なものとするため、設置管理者の異なる7つの対象空港(現在、国と地方の協議会に参加している空港)を次のように同一の事業者に一括委託(一体的運営)することをめざしており、入札や契約の手法、また運営権者(運営者)が行う事業の範囲等について、それが可能となる制度設計がなされるよう求める。

実際の入札等の手続きが進められるに当たっては、運営の一体性の確保や、入札参加事業者の負担軽減が確保される観点から進められるよう求める。

また、運営権者(運営者)の選定(指定)に当たっては、道内航空ネットワーク全体の充実強化に関する提案提出を求めることが必要である。



㊦ 2 地域の意向が的確に反映される運営権者(運営者)の選定(指定)

地域との緊密な連携のもと、民間委託を通じて地域の活性化を実現させるためには、地域の意向の的確な反映が重要なポイントとなる。そのため、提案(審査)項目や選定基準(審査点数の配分を含む)の決定、審査委員会委員の選定など、運営権者(運営者)選定(指定)の様々な段階で地域の意思が最大限反映される仕組みとする必要がある。

特に、

- ① 航空ネットワークの充実強化(後述「5第1 ㊦1、㊦2」参照)
 - ② 地域の人的資源や地元企業の活用(後述「4 ㊦5(3)、5第2 ㊦6、㊦7」参照)
 - ③ 観光振興や地域活性化施策にかかる地域と運営権者(運営者)の連携(後述「5第2 ㊦8、㊦9」参照)
 - ④ 空港と地域の共存共栄や共生(後述「5第2 ㊦5、㊦8」参照)
 - ⑤ 事業執行にかかる運営権者(運営者)と地域との確認・協議の手法(後述「4 ㊦5(1)」参照)
 - ⑥ 空港運営の安全性、事業運営の継続性や安定性の確保(後述「5第2 ㊦1」参照)
- といった地域に大きな影響を及ぼす可能性のある事項については、最大限地域の意向が反映されるよう、審査基準等で重点的な点数配分を行うなど必要な措置を講じる必要がある。

㊦ 3 競争環境の確保

(1) 適正な参加機会の確保

運営権者(運営者)公募への参加については、道内空港の発展と本道の地域活性化に理解と意欲を有し、空港運営事業の遂行に高い能力を有する多様な者が参加し、提案を競い合う適正な競争が可能となるよう、そのために必要な環境整備や課題の解消に努める必要がある。

(2) 案件の特性等に関する理解の促進

本道における民間委託の特性として、

- ① 7空港の一体的運営・一括委託の必要性
 - ② 民間委託を通じて委託対象外空港も含めた道内航空ネットワークの充実強化を求めるものであること
 - ③ 新千歳空港については、航空自衛隊千歳基地と隣接し、その管制も自衛隊が実施するなどから、全国にも例を見ない形態の空港であり、我が国の安全保障の確保という点からその職務遂行に特段の配意を要することを理解し、空港業務その他広範な協力関係の維持が不可欠であること
- などについて、予め入札参加予定事業者の理解を得ておくよう努める必要がある。

㊦ 4 事業実施環境の整備

(1) 円滑な民間委託移行に向けた弾力的かつ確実な対応

全国的にも例のない設置管理者も異なる複数空港の一体的運営・一括委託の案件

であることや、円滑な移行により安全性を確保することが何より重要であることなどに鑑み、事業開始に向けた必要かつ十分な準備が不可欠であると考えられることから、事業開始前の引継期間の確保など実態に応じた事業開始時期を設定するなど、制度設計や日程設定等において弾力的な対応を可能とすることが必要である。

また、現行事業者から運営権者(運営者)への事業引継や資産等の引き渡し円滑かつ確実に実施されるよう、指導を徹底することも欠かせない。

(2) 事業期間の設定

事業期間については、民活空港運営法の基本方針で目安とする概ね30年から50年の期間設定を視野に入れ、また、先行例(仙台空港30年、福岡空港30年(予定)など)も参考にして、運営権者(運営者)による積極的かつ戦略的な設備投資を促していく観点から市場との対話を通じて適切な期間設定がなされる必要がある。

(3) 専門義務や任意事業の取扱い

民間委託がなされる全期間を通じて、運営権者(運営者)が、

- ① 事後に一体的運営に参加を希望する道内空港の運営権を受託すること、
 - ② 空港運営と密接に関連する事業の受託を行うこと、
- などができるよう、専門義務や任意事業の取扱いについて必要な措置が講じられる必要がある。

(4) 運営権者(運営者)が求める規制緩和等への対応

民間委託後の事業実施に伴い必要とする規制緩和を運営権者(運営者)が求めてきた場合、国は積極的にその要請内容に応じていくよう求める。

5 運営権者(運営者)と地元経済界や自治体等との連携・協調

(1) 地域との共生

運営権者(運営者)は、国、道、地元自治体、地元団体(経済界、企業、団体等)との緊密な連携と協力のもとで空港を核とした観光振興や地域活性化、まちづくりなどの取組を進めていくことが不可欠であることから、

- ① これら取組に関する情報の共有
 - ② 連携して進めていく各種事業等に関する具体の協議と実施
 - ③ 実施契約(要求水準書を含む)に定めた事項の取組状況を確認すること
- などを目的とした協定の締結⁽⁴⁾など、地元の意見を空港経営に反映させ、相互の信頼と協力で空港の発展と地域の振興のための各種取組を進めることが確保される仕組みの構築が必要である。

また、法令基準や実施契約の執行状況を確認するために法令で定められたモニタリング等の適正な執行も必要となる。

(2) 地元経済界などによる空港運営との連携・協調

一括民間委託においては対象空港が道内の広域に所在していることから、運営権者(運営者)が地元と情報を共有し、地域の実情を熟知した自治体や地元企業、各種団体の知見やノウハウを活用して広域観光振興や地域活性化に取り組んでいくことが必要であり、国等は、先行例での取組やそのニーズの状況も踏まえつつ、地元企業や自治体等との連携・協調の仕組みについても検討する必要がある。

(3) 地域の資源を活用した空港運営

安全・安定を最優先とする空港運営や、民間委託を通じた地域の活性化や広域観光の振興など地域の主体的な関わりが不可欠な取組を進める上では、地元のマンパワーや地元企業のノウハウや蓄積、各種リソースを積極的に活用していくことが不可欠であることから、それらを最大限活用した運営が実現されるよう次の点について必要な措置を講じる必要がある。

① 空港関係者の雇用の確保

安全で安定的な空港運営と活性化を確保する観点から、適正な雇用関係と労働環境の維持は不可欠である。このため、民間委託に際しては、先行例を参考にしながら、現に空港ビル等で雇用されている関係従業員について円滑に雇用を継承するとともに、委託後においても、運営権者(運営者)や子会社等での雇用の継続や、新たに雇い入れる場合の地元からの採用に十分配慮した提案に努めるよう、入札参加事業者に求めていく必要がある。

② 地元企業等との良好な関係の継承

経済性に配慮しつつも、円滑な空港と空港ビルの運営や地域活性化に向けて地元の雇用を支えている地元企業の積極的な活用といった点も意識し、先行例を参考にしながら、

- ア. 可能な限り地場での調達や発注、地場産品を活用することを基本とした対応
- イ. テナント賃貸や業務委託、その他賃貸借など各種契約や取引に関する良好な関係の継承

などの確保に努めるよう、入札参加事業者に求めていくことが必要である。

6 空港や航空ネットワークの維持に向けた国などの関与

本道における空港や航空ネットワークの重要性や交通インフラとしての位置づけに鑑み、その維持に向け真に必要なとされる支援のあり方については、民間委託後においても、民間事業者・国・地方の間の適切な役割分担等を踏まえた対応について検討される必要がある。

7 民間委託を選択しない空港

民間委託を選択しない空港については、その公共性等に着目し、引き続き管理主体が維持・管理していく。

併せて道内航空ネットワークの全体としての機能を引き続き維持・確保する観点から道としても検討を進め、ネットワークの維持に向けた支援の充実など必要な環境づくりを行うことについて国の協力を求めていく。

5. 一体的運営と各空港のさらなる発展に向けた取組

(入札参加事業者に求めていく事項)

道内空港の運営の民間委託は、全国的にも例のない一括委託(複数空港の一体的運営)をめざすものであり、入札参加事業者には、民間ならではの創意と工夫を最大限発揮して、道内の空港が置かれている特性も踏まえた北海道ならではの空港運営を提案いただきたい。

第1 一体的運営により取り組んでいただきたいこと

道では、一体的運営によって、以下の3つの点(〳1から〳3)が実現されることに期待をこめており、こうした点も参考に民間ならではの自由で柔軟な発想を最大限発揮して航空ネットワークの充実強化と魅力と活気あふれる空港を実現していただきたい。

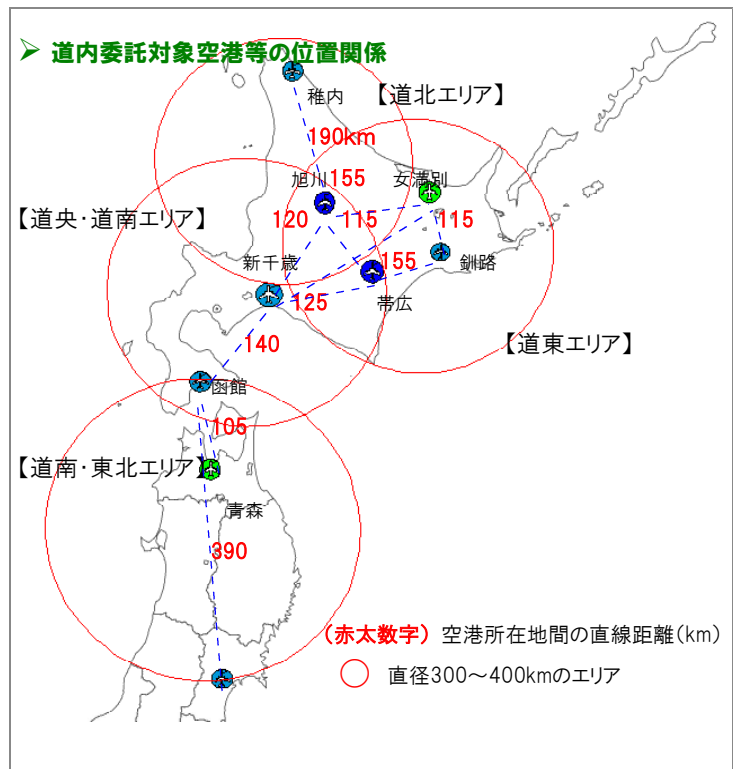
〳1 空港間連携による道内全体での受入量の拡大と新たな需要の創出

複数空港の一体的運営の優位性を活かし、

- ① 対象空港をフルに活用して本道全体での受入量を最大化
- ② 本道観光の課題である旅行需要の季節変動や特定地域偏在による課題を解決
- ③ 旅客数の大幅な増加に伴う使用機材の大型化なども活かして貨物取扱量を増加することなどをめざす。

その実現に当たっては、以下に掲げるような視点や、道のめざす目標(4頁参照)も参考にしていきたい。

- ① 拠点となる委託対象空港の受入体制を充実強化
- ② 近隣空港との役割分担による分散受入
- ③ 地域と連携した閑散期の需要喚起や新規需要創出
- ④ 空路を活用した広域観光の振興



〳2 航空ネットワークによる全道各地への送客、ネットワークの充実強化

道内航空ネットワークを活用し、

- ① 委託対象空港に到着した旅客をネットワークを活用して全道に送客
- ② 利用の拡大によりネットワークを活性化、収益性改善から機能向上へ
- ③ ネットワークの利便性向上、充実強化へ
(来道客の道内各地へのスムーズな移動、道内各地から道内外へのアクセス改善)

につなげていくことをめざす。

この実現に当たっては、以下のような視点も参考としていただきたい。

- ① ダイヤ・接続・便数の改善
- ② LCCも含めた新規路線の開設や就航誘致
- ③ エアラインと連携した乗継などの運賃設定
- ④ ネットワークを活用した広域観光の振興

また、本道における各空港や航空ネットワークの担う役割を踏まえれば、航空ネットワークの充実強化は、全道13空港で構成される現状のネットワークへの上積みが基本となることを念頭に置きながら、民間委託を選択しない6空港の活用も踏まえた提案がなされることがより望ましいと考えている。

〳 3 一体的運営を活用した強靱な空港経営の実現

スケールメリットを活用した経営はもとより、

- ① 災害予測・発生時の空港振替
- ② 業務継続計画(BCP)に基づくリスク発生時の迅速な支援
- ③ 外部環境の急変に備える各種対策

など、一体的運営を活用して強靱(レジリエント)な空港経営を実現し、経営を取り巻く環境が変化しても容易に撤退することのない粘り強い事業継続に関する提案を期待している。

第2 各空港のさらなる発展に向けて取り組んでいただきたいこと(各空港共通)

委託対象の各空港が将来にわたり一層の発展を遂げられるよう、以下の9つの点(〳1～〳9)については、委託後も確実に取り組んでいただくために、その旨事業計画等に反映していただきたい。

〳 1 適切な空港運営の確保

(1) 安全・安心対策の実施

安全性の確保は最優先事項であり、法令及び要求水準書で定められる安全基準や保安・防犯基準を確実に履行していただきたい。

(2) 安定的な経営

- ① 運営主体として経営の健全化を確保し、安定的で持続的な成長を実現していただきたい。
- ② 実施契約や要求水準書で定められた業務を確実に履行し、各空港とも現行水準を下回る事のない空港運営や経営(現行水準からの底上げ)に努めていただきたい。

(3) 災害発生時の防災拠点としての機能の発揮

各空港が有する大規模災害等発生時の救急救命活動や緊急物資輸送拠点となる機能や役割を国や地元自治体等と協力して担い続けていただきたい。

／ 2 空港基本施設や空港機能施設の機能強化等の実施

民間委託で航空ネットワークが充実強化されることに伴い大幅に増加することが予想される旅客や貨物の取扱量に見合った機能強化(追加投資、更新投資)は着実に実行されることを期待する。

委託期間中に耐用年数を迎える施設の整備についても、資産査定結果や修繕計画等に基づき適切に対応することとし、投資計画にも適切に織り込まれることを期待する。

／ 3 外国人来道者(国際航空旅客)の受入態勢の強化

増加する国際線の就航への対応や外国人旅行者の円滑な受入が可能となるよう、グランドハンドリング(ランプサービス、旅客業務、機体整備等)や、航空機給油サービス業務、案内表示や案内機能の整備(ICTによる情報提供サービス拡充を含む)等、空港用地内における受入態勢の強化を図っていただきたい。

／ 4 航空旅客の受入環境の整備

民間委託等により大幅な増加が予想される旅客に対応するため、二次交通や空港アクセスの確保(輸送能力、利便性向上、道路環境整備など)、宿泊施設の収容能力の向上といった空港用地外事業にかかる諸課題についても、運営権者(運営者)は、直接・間接を問わず、実態に即しその解決に向けて、地元や関連事業者と緊密に連携しながら的確に対応していただきたい。

／ 5 空港所在地域との共生

民間委託後の空港周辺環境対策や地域共生事業の実施に当たっては、その経緯も踏まえて、現在各空港所在地において国や道、空港ビル、空港環境整備協会等が実施している水準以上で行っていただきたい。また、空港運営等に関する地域の理解を深めるためのイベント等の開催も期待する。

なお、新千歳空港においては、道・関係市が実施している24時間運用に関する地域の関係者との合意内容を尊重するとともに、その環境対策について必要な協力を行うことを期待する⁽⁵⁾。

道内を訪れた方へのおもてなしやPRのために自治体や空港ビル等が実施してきたアイヌ文化や空港の歴史に関する展示や空港周辺沿道の景観等の整備についても対応していただきたい。

／ 6 空港関係者の雇用の確保

安全で安定的な空港運営と活性化を確保する観点から、適正な雇用関係と労働環境の維持は不可欠である。このため、民間委託に際しては、先行例を参考にしながら、現に空港ビル等で雇用されている関係従業員について円滑に雇用を継承するとともに、委託後においても、運営権者(運営者)や子会社等での雇用の継続や、就労者の労

働環境の改善、新たに雇い入れる場合の地元からの採用について十分配慮した提案に努められることを期待する。

／ 7 地元企業等との良好な関係の継承

経済性に配慮しつつも、円滑な空港と空港ビルの運営、地域活性化に向けて、地元の雇用を支えている地元企業の積極的な活用といった点も意識し、先行例を参考にしながら、

- ① 可能な限り地場での調達や発注、地場産品を活用することを基本とした対応
- ② テナント賃貸や業務委託、その他賃貸借など各種契約や取引に関する良好な関係の継承

などに努めることを期待する。

／ 8 地元自治体等との連携協力

自治体が行ってきた就航誘致活動やまちづくり、その他空港の利用拡大による地域の発展といった空港と地域の共存共栄の施策や取組、空港を核とした地域（観光）振興策、国関係機関との連携協力関係などは、その経緯を踏まえ継承していただきたい。

特に新千歳空港は、航空自衛隊千歳基地と隣接し、その管制も自衛隊が実施するなど、全国にも例を見ない運用形態の空港であり、我が国の安全保障の確保という点でその職務遂行に特段の配慮を要するとともに、空港業務その他広範な協力関係の維持が不可欠であることを十分理解し対応していただきたい。

／ 9 広域観光振興に向けた地元や関係団体との連携

インバウンドの拡大はもとより広域観光の振興に向けて、関係団体や企業、自治体などと連携し、空港を拠点とする観光の振興に積極的に取り組んでいただきたい。

第3 空港別に取り組んでいただきたいこと

～ 各空港のめざす姿とさらなる発展に向けた取組

委託対象空港それぞれの特性等に応じためざす姿や、空港管理者や運営権者(運営者)に対し今後さらなる発展に向けて対応を求める課題や取組は次のとおりである。

なお、各空港で共通する課題や取組については、第2(14～16ページ)で記載している。

→1 新千歳空港

(1) 新千歳空港のめざす姿

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

北海道の国際・国内・道内航空ネットワークの中核空港として、増加する需要に見合った各種機能強化を図るとともに、我が国の北の国際拠点空港化を進め、国内外からの来道者に対する受入環境の整備と連動を図りながら、北海道への誘客の牽引役としての役割を果たしていく。

従前からの旭川空港や帯広空港とのダイバートなど運航関連の連携に加え、道内の各広域観光周遊ルートの利用促進に向けた連携を強化することにより、さらに一層、道外・国外からの流入を加速するとともに、他空港との連携で他空港の受入余力の活用も促進する。

(2) 新千歳空港のさらなる発展に向けて必要な取組

- 1 国際拠点空港化の加速と欧米路線を視野に入れた国際競争力向上
- 2 国が行っている周辺環境対策の継続
- 3 24時間運用にかかる合意内容の確実な実施
- 4 航空自衛隊千歳基地との協力関係の確保
- 5 年間2000万人以上が往来する空港及び空港周辺沿道等の景観整備
- 6 新千歳空港固有の事情も踏まえた地域との共生
- 7 空港従事者不足の解消に向けた雇用環境の向上
- 8 駐車場容量不足への対応による利便性向上と二次交通や宿泊施設など利用者増加に向けた取組への連携・支援の検討

→2 稚内空港

(1) 稚内空港のめざす姿

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

リージョナルジェット就航の追い風を活かし観光資源を生かした利用者増を図り、離島を含む宗谷地域の経済・生活を支え、また国境に面する空港として対岸のサハリン州との交流も担うなど道北の拠点空港としての役割を果たしていく。また、道北の広域観光周遊ルートの北端のゲートウェイとして受入拡大をめざす。

従前からの新千歳空港や旭川空港とのダイバートなど運航関連の連携に加え、広域観光周遊ルートとも重なる道北エリア内の各空港との連携により、1年を通じた航空需要の創出に努め、主として冬期に拡大する受入余力をフルに活用していく。

(2) 稚内空港のさらなる発展のために必要な取組

- 1 冬期間就航率の向上
- 2 外国人旅行者受入態勢強化(空港運用時間、C I Q体制、グランドハンドリング)
- 3 老朽更新も意識した空港機能施設や空港基本施設の機能強化
- 4 首都圏等との直行便の路線維持

→3 釧路空港

(1) 釧路空港のめざす姿

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

国のインバウンド観光戦略による集中的支援プロジェクトが釧路市をはじめとするひがし北海道エリアに重層的に認定され、地域では世界に通用する観光地づくりを進めている。この施策推進に向け、利便性の拡大、空港施設の拡充、競争力の強化、交通アクセス向上などに取り組み、道東地域の拠点空港としての役割を果たしていく。さらに道東地域内の帯広空港、女満別空港などと連携強化し、広域観光周遊ルート拡充や一括民間委託による戦略的各種施策を通じ、ひがし北海道への観光客を増大させ、当圏域の一層の経済振興、地域活性化をめざす。

(2) 釧路空港のさらなる発展のために必要な取組

- 1 就航率向上に向けた空港施設の機能向上
- 2 国際線受入態勢強化(入出国審査室・バゲージクレームなど施設拡充、C I Q体制など)
- 3 航空ネットワークの充実強化(国際線、国内線、道内航空路線)
- 4 地元との連携(圏域自治体、民間事業者などが進める各種事業推進など)

→4 函館空港

(1) 函館空港のめざす姿

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

本道と本州との結節点にある地の利に加え、新幹線開業による東北の空港との連携が可能であるといった優位性を最大限活用するほか、極めて利便性の高い都市型空港の強みも活かして、離島を含む道南の拠点空港としてその役割を果たしていく。特定飛行場であることなどから発展にはこれまで同様地域や自治体との緊密な協

力関係の維持が不可欠であり、地域の連携、広域観光周遊ルート圏内の各空港との連携を一層強化するとともに、受入環境の整備を図りながら、道内第二位の輸送量を誇る道南の空の玄関口として受入の拡大を図る。

(2) 函館空港のさらなる発展のために必要な取組

- 1 航空ネットワークの充実強化（空港施設や空港ビルの整備を含む）
- 2 周辺地域の環境配慮（現行水準以上の実施、国による指導の徹底）
- 3 円滑な空港運営確保の観点から雇用や地域企業との関係承継
- 4 地元の意向や取組の経過等も踏まえた自治体と連携・協力する運営の実施

→5 女満別空港

(1) 女満別空港のめざす姿

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

首都圏・関西・中部との航空路線のほか道内航空路線も接続された、高い乗降実績を維持する空港としてオホーツク圏の経済・交流を支える主要な交流拠点としての役割を果たす。

国のインバウンド観光戦略の集中的支援プロジェクトがひがし北海道エリアに重層的に投下されていることを絶好の機会と捉えエリア内の多様な資源も活かして、ひがし北海道のゲートウェイとして、季節波動を圧縮し国内外からの受入拡大をめざしていく。

エリア内の空港間連携も強化し、また空ビル施設の余力や過去からの受入の蓄積といった優位性を活かし、地域との緊密な連携の下で利用者増に取り組んでいく。

(2) 女満別空港のさらなる発展のために必要な取組

- 1 国際線定期便運航との乗継を中心とした路線の開設・拡充（基幹空港との連携強化、LCC等との乗り入れ）
- 2 空港機能施設及び外国人観光客受入体制等の強化（貨物・物流、CIQ、グラウンドハンドリング等）
- 3 道内の二次交通拡大による航空需要の創出
- 4 地域の意見を集約する仕組みづくりと地域と一体となった空港運営の実現

→6 旭川空港

(1) 旭川空港のめざす姿

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

本道のほぼ中央に位置する道内第二の都市、北北海道の中核都市、かつオホーツク方面や富良野、十勝方面に向かう交通の要衝の地にあるという立地特性を活かし、道北の南端の空の玄関口として北北海道の経済・交流を支えるとともに、地理的条

件や交通環境などから新千歳空港のダイバート先となるなど実質的に道央圏空港の一翼を担ってきており、従前にも増して地域との連携の中で様々な取組を展開しながら両エリアにおける役割を果たしていく。きた北海道の広域観光周遊ルートのみならず、ひがし北海道の広域観光周遊ルートとも緊密な関係にあり、空港間連携を強化しC I Q常駐・都市型空港・高い冬期就航率といった強みも活かして受入を拡大しエリア全体の活性化に貢献する。

(2) 旭川空港のさらなる発展のために必要な取組

- 1 道内空港の効率的なネットワークと地域の自主性の尊重(道外主要空港との接続も視野)
- 2 官民連携による地域の特性や魅力を活かした空港づくり
- 3 安定的な空港運営と公共性の担保
- 4 周辺環境の整備(アクセス、交流等)と周辺地域の環境配慮

→7 帯広空港

(1) 帯広空港のめざす姿

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

日本を代表する食料生産基地を背後圏とする強みや、高い晴天率などの地理的優位性を活かし、道東の拠点空港のひとつとして十勝地域の経済・交流を支えるとともに、新千歳空港との近接性により道央圏空港としても役割を果たしていく。

国のインバウンド観光戦略の一翼を担うひがし北海道の広域観光周遊ルートの西側のゲートウェイとして、エリア内の連携強化や魅力向上により受入を拡大するとともに、北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区に指定されている十勝の潜在力・地域資源も活用し、陸路・空路・海路の結節点という交通の要衝における、国内外への農畜水産物等の物流拠点としての価値を高めていく。

(2) 帯広空港のさらなる発展のために必要な取組

- 1 物流拠点としての機能強化
- 2 二次交通の充実に向けた交通インフラの拡充
- 3 周辺環境の整備と周辺地域との連携・協力
- 4 駐車場の容量確保と利便性向上

記載の補足

(1) 広域観光周遊ルート（1頁／1.北海道がめざす方向／第1北海道発の提案策定の趣旨）

「広域観光周遊ルート形成促進事業」は、平成27年から進められている観光庁の事業であり、テーマ性・ストーリー性を有する魅力ある観光地域をネットワーク化し、訪日外国人旅行者の滞在日数に合わせた広域観光周遊ルートを形成することにより、訪日外国人旅行者の周遊の促進による地域の活性化を図ることを目的とする事業であり、道内では「アジアの宝 悠久の自然美への道ひがし北・海・道」「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」の2ルートが対象として選定されている（平成28年現在）。

本提案でいう広域観光周遊ルートは、この2つのルートに加え、複数の自治体はその境界を越えて独自にエリア設定して広域的に観光振興等の事業に取り組んでいるものも含めて広義で「広域観光周遊ルート」という用語を用いている。

(2) 発着地の空港間連携（イン・アウトの使い分け）（3頁／2.道内の空港と航空ネットワークが抱える課題）

「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」で提出された「明日の日本を支える観光ビジョン施策集」でも提示された戦略的な空港間連携の手法で、複数の空港間で連携し、観光エリアの周遊ルートなどに応じた形で、道内に到着する空港（イン）と道外等へと出発する空港（アウト）とを使い分けするなどし、多様な観光ルートを開拓したり、効率的な旅程の提供で広域周遊観光や多目的訪問等を促進しようというもの。

(3) 「旅客」と「貨物」に関し、数値を盛り込んだ目標（4頁／3.一括民間委託を通じて実現をめざす空港・航空ネットワークの姿／第1空港運営の戦略的取組）

それぞれの目標の具体的な内容については次のとおり。

① 乗降客数

国内線は、人口減少社会にあっても着実に現行水準に上積みしていく。国際線は、追い風を活かし積極的に取組を展開する。運営権者（運営者）と関係者が、一体となって道民利用の促進ほか国内利用の拡大、来道外国人の利用増などの取組を着実に進め、2030年度に年間乗降客数総体で3000万～3500万人の達成をめざす。新たな取組の展開を通じて、将来的には乗降客数5000万人/年達成の高みをめざす。

② 来道外国人数

上記乗降客数の目標達成をめざす中で、運営権者（運営者）と関係者が、一体となって地域の魅力づくりや、国際線・国内線双方についてインバウンドの利用拡大などに努めることとし、2020年度以降も来道外国人数500万人（2020年度達成をめざす北海道目標。全国シェアで12.5%）に上積みし、将来的にも、全国シェア12.5%以上の貢献を行う。

③ 貨物取扱量

乗降客数増加・機材大型化の動きとの連動も視野に、国内貨物は着実に現行水準に上積みしていく。国際貨物は、海外の成長力を取り込みながら積極的に展開する。

運営権者（運営者）と関係者が、一体となって食産業の一層の振興や航空貨物の創貨に取り組み、2030年度までに国際貨物の年間取扱量2万トン（現状の約2倍）の達成をめざす。新たな取組の展開を通じて、将来的には国際貨物・国内貨物の合計で貨物取扱量30万トン/年の達成をめざす。

④ 道産食品輸出額

上記貨物取扱量の目標達成をめざす中で、運営権者（運営者）と関係者が、一体となって進める、より付加価値の高い食品等の輸出や海外市場拡大の取組等とも連携を図りながら、国際貨物の利用拡大に取り組むこととし、北海道の食の輸出1500億円（2025年達成目標）に寄与するとともに、将来にわたり、さらなる食品輸出額の上積み貢献する。

(4) 協定の締結 (11頁/4. 北海道における民間委託スキームの基本的な枠組み等/ 5 運営権者(運営者)と地元経済界や自治体等との連携・協調/ (1) 地域との共生

運営権者(運営者)は、行政や経済界等との緊密な連携と協力のもとで観光振興や地域活性化等の取組を進めていくことが不可欠であることから、①これら取組に関する情報の共有や、②連携して進めていく各種事業等に関する具体の協議と実施、③実施契約(要求水準書を含む)に定めた事項の取組状況を相互に確認することなどを目的として、協定等を締結することなどを想定。

なお、協定の仕組みとは別に、運営権者(運営者)の安全や経営等に関する責任の履行を確保するために、強制権も付与され法令等を根拠として実施される各種「モニタリング」は先行例と同様に行われることとなり、また、年度毎の空港管理者への詳細な「財務状況の報告」も行われることになる。

(5) 24時間運用に伴う環境対策 (15頁/5. 一体的運営と各空港のさらなる発展に向けた取組/第2 各空港のさらなる発展に向けて取り組んでいただきたいこと (各空港共通))

新千歳空港の24時間運用については、道、千歳市、苫小牧市と地域住民が長年の協議を経て、地域の関係者との合意のもとで行われてきているものであり、設置管理者である国においては、空港と地域との共生の観点から、24時間運用に関する地域の関係者との合意内容を尊重するとともに、その環境対策について必要な協力を行うことを期待する。

また民間委託後についても、24時間運用に伴う環境対策については、道、関係市、公益財団法人新千歳空港周辺環境整備財団が連携して着実に実施する必要があるが、運営権者(運営者)も上記の趣旨を踏まえ、24時間運用に関する地域の関係者との合意内容を尊重するとともに、その環境対策について必要な協力を行うことを期待する。