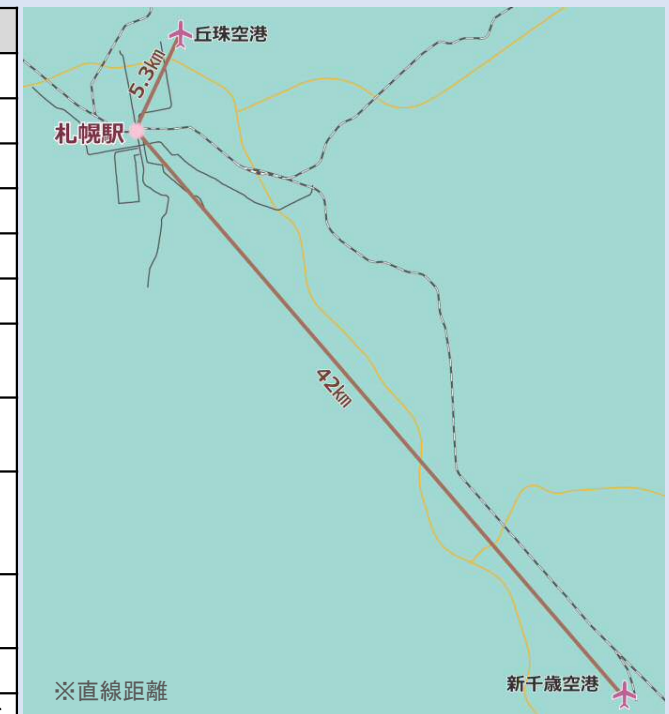


(1) 複数空港のある都市圏のすみ分け事例 国内① 札幌都市圏

丘珠空港は道内外のコミューター航空を含む小型航空機の拠点として利用されているが、滑走路長のために使用できる機材に制限があり、新千歳空港に路線が集中している状況である。

札幌圏新千歳空港と丘珠空港2空港の現状

	新千歳空港	丘珠空港
空港の種類	国管理空港	共用空港
面積	728ha	103ha
滑走路長	3,000m 3,000m	1,500m
運用時間	24時間	7:30～20:30（管制時間は、7:00～20:00）
旅客数	【国内線】19,597,660 人【国際線】3,494,714 人	【国内線】251,179 人【国際線】0 人
着陸回数	【国内線】66,094 回【国際線】9,902 回	【国内線】7,529 回【国際線】0 回
利用できる公共交通	鉄道: JR線 バス: 中央バス・北都交通	バス: 北都交通、地下鉄東豊線
主要駅までの所要時間	〈札幌駅まで〉車 約60分・バス 約80分 JR線 約37分	〈札幌駅まで〉車 約20分・バス 約30分 バス+地下鉄 約20分
就航便	【国内線】28路線、約194便/日 【国際線】20路線、約40便/日	【国内線】6路線、約13便 函館、釧路、利尻、三沢、（夏期の一時期 静岡、松本）
LCCの運航	【国内線】5社、5路線 ※ピーチアビエーションの拠点空港	なし
発着枠	1時間当たり42回	1日28便
定期路線以外の利用	ビジネスジェットの利用が可能	航空機使用事業などの小型機が常駐する空港として、防災、測量、報道、写真撮影、遊覧飛行など幅広い業務に利用されている。メディカルジェットの搬送先空港としても活用されている。
役割	国内航空路線の基幹空港として、また北海道における国際航空の拠点として重要な役割を担っている	道内の政治、経済、文化の中心である札幌と道内各地を結ぶ航空ネットワークの拠点として重要な役割を果たしている



丘珠空港背後圏

札幌市

人口 195万人 (H27国勢調査)

観光入込数 1,527万人

(H29北海道観光入込客数調査)

※旅客数・着陸回数 H29空港管理状況調書

※就航便・LCCの運行 H31年1月現在

(1) 複数空港のある都市圏のすみ分け事例 国内② 東京都市圏

国内ネットワークの主要拠点として混雑する羽田空港を、調布飛行場が都内離島ネットワークの拠点空港として補完する形で機能し、都心部と全国および地域内のネットワークを形成している。

東京圏羽田空港と調布空港2空港の役割分担

	羽田空港(東京国際空港)	調布飛行場
空港の種類	国管理空港	その他の空港(管理者 東京都)
面積	1,522ha	39ha
滑走路長	3,000m 2,500m 3,360m 2,500m	800m
運用時間	24時間	【4/1～8/31】8:30～18:00 【9/1～3/31】8:30～17:00
旅客数	【国内線】68,559,365 人【国際線】17,120,272 人	【国内線】102,729 人【国際線】0 人
着陸回数	【国内線】184,129 回【国際線】42,320 回	【国内線】7,412 回【国際線】0 回
利用できる公共交通	鉄道: 東京モノレール・京急線 バス: リムジンバス・京浜急行バス	バス: 小田急バス・京王バス
主要駅までの所要時間	〈東京駅まで〉車 約30分・バス 約40分 モノレール・京急線+JR線 約30分 〈新宿駅まで〉車 約40分・バス 約50分 京急線+JR線 約40分	〈東京駅まで〉車 約40分 バス+京王線+JR線 約60分 〈新宿駅まで〉車 約30分 バス+京王線 約54分
就航便	【国内線】55路線、約500便/日 【国際線】34路線、約121便/日	都内離島路線のみ(4路線、13便/日) 大島、新島、神津島、三宅島
LCCの運航	【国内線】なし	なし
発着枠	1時間当たり44回	年間2万3千回程度(参考値: 1時間当たり約7回) (休日は平日の3割の削減に努める)
定期路線以外 の利用	ビジネスジェットの利用が可能	急患・医師等の輸送、救難活動、航空測量、航空写真撮影、航空機の整備等の事業に利用される
役割	日本で最も利用者の多い主要空港 特に国内線の利用が多く、全国各地を結ぶ路線が就航している	都内離島航空ネットワークの拠点空港 旅客輸送以外にも小型航空機の拠点として活用



調布飛行場背後圏

東京都

人口 1,352万人 (H27国勢調査)

観光入込数 5億3,709万人

(H29年東京都観光客数等実態調査)

※旅客数・着陸回数 H29空港管理状況調書

※就航便・LCCの運行 H31年1月現在

(1) 複数空港のある都市圏のすみ分け事例 国内③ 名古屋都市圏

都心により近い都市型空港として小牧空港が小型航空需要に応えることで、国内外にネットワークを形成する主要空港である中部国際空港を補完し、ともに中部エリアの産業を支えている。

名古屋圏中部国際空港と小牧空港2空港の役割分担

	中部国際空港	小牧空港(県営名古屋空港)
空港の種類	会社管理空港(管理者 中部国際空港株式会社)	その他の空港(管理者 愛知県)
面積	471ha	169ha
滑走路長	3,500m	2,740m
運用時間	24時間	7:00～22:00
旅客数	【国内線】5,975,299 人【国際線】5,547,858 人	【国内線】900,517 人【国際線】618 人
着陸回数	【国内線】31,133 回【国際線】19,353 回	【国内線】21,715 回【国際線】79 回
利用できる公共交通	鉄道:名古屋鉄道 バス:名鉄バス(セントレアリムジン)	バス:名鉄バス・あおい交通
主要駅までの所要時間	〈名古屋駅まで〉車 約50分・バス 約88分 名鉄空港特急 約35分	〈名古屋駅まで〉車 約25分・バス 約30分
就航便	【国内線】19路線、約108便/日 【国際線】31路線、約152便/日	【国内線】9路線、約23便/日 青森・花巻・山形・新潟・出雲・高知・北九州・福岡・熊本
LCCの運航	【国内線】2社、4路線 ※LCC専用ターミナル建設中	なし
定期路線以外の利用	ビジネスジェット用施設があり、24時間出入国が可能	・ビジネスジェットの利用が可能 ・航空会社の計器飛行訓練の場所として利用 ・個人所有機・防災ヘリ等の給油目的の中継地として利用 ・中部地方の広域防災拠点としての位置付け
役割	成田国際空港、関西国際空港とともに国際航空路線に必要な国際拠点空港	リージョナルジェット航空、ビジネス機など、小規模、多様な需要に応える小型機の拠点空港



小牧空港背後圏

名古屋市

人口 230万人 (H27国勢調査)

観光入込数 7,092万人

(名古屋市観光客・宿泊客動向調査H29)

※旅客数・着陸回数 H29空港管理状況調査
※就航便・LCCの運行 H31年1月現在

(1) 複数空港のある都市圏のすみ分け事例 国内④-1 大阪都市圏

西日本の国際拠点空港である関西国際空港、都市型空港として国内ネットワークを形成する伊丹空港、神戸市周辺の国内航空の需要に応える地方空港である神戸空港が、国内外と関西とのネットワークを形成

大阪圏関西国際空港・八尾空港・伊丹空港・神戸空港、4空港の役割分担

	関西国際空港	伊丹空港(大阪国際空港)	神戸空港
空港の種類	会社管理空港 (管理者 関西エアポート株式会社)	会社管理空港 (管理者 関西エアポート株式会社)	会社管理空港 (管理者 関西エアポート神戸株式会社)
面積	1,068ha	311ha	156ha
滑走路長	3,500m 4,000m	1,828m 3,000m	2,500m
運用時間	24時間	7:00 ~ 21:00	7:00~22:00
旅客数	【国内線】6,901,445 人【国際線】21,809,004 人	【国内線】15,677,361 人【国際線】0 人	【国内線】3,136,073 人【国際線】121 人
着陸回数	【国内線】24,858 回【国際線】69,282 回	【国内線】69,180 回【国際線】2 回	【国内線】13,853 回【国際線】15 回
利用できる公共交通	鉄道: JR・南海電鉄 バス: 大阪空港交通・阪神バス 関西空港交通	鉄道: 大阪モノレール バス: 大阪空港交通・阪神バス	鉄道: ポートライナー
主要駅までの所要時間	〈大阪・梅田駅まで〉 車 約50分 バス 約50分 JR線 約65分	〈大阪・梅田駅まで〉 車 約30分 バス 約30分 モノレール+阪急宝塚線 約29分 モノレール+地下鉄 約48分	〈大阪・梅田駅まで〉 車 約60分 ポートライナー+阪神・阪急電鉄 約45分
就航便	【国内線】17路線、約70便/日 【国際線】69路線、約194便/日	【国内線】33路線、約187便/日	【国内線】7路線、約29便/日
LCCの運航	【国内線】3社、15路線 ※LCCターミナルを運用、ピーチアビエーションの拠点空港	なし	なし
発着枠	1時間当たり45回	1日370回(参考値: 1時間当たり約26回)	1日60回(参考値: 1時間当たり約4回)
定期路線以外の利用	ビジネスジェットの利用が可能	ビジネスジェットの利用が可能	定期乗り入れ航空会社以外のチャーター便やビジネスジェットの利用
役割	西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港	充実した国内線ネットワークを提供する利便性の高い都市型空港	全国各地との国内線ネットワークをもち、関西国際空港との海上アクセスで乗継をサポート

(1) 複数空港のある都市圏のすみ分け事例 国内④-2 大阪都市圏

ネットワークは持たないが、ゼネラルアビエーションの関西の拠点として3空港では対応していない航空需要に对应しているほか、防災拠点としての役割も持つ。

大阪圏関西国際空港・八尾空港・伊丹空港・神戸空港、4空港の役割分担

	八尾空港
空港の種類	その他の空港(管理者 国)
面積	70ha
滑走路長	1,490m 1,200m
運用時間	8:00～19:30
旅客数	【国内線】0人 【国際線】0人
着陸回数	【国内線】13,170回【国際線】0回
利用できる公共交通	バス:近鉄バス
主要駅までの所要時間	〈大阪・梅田駅まで〉車 約40分 バス+地下鉄+JR線 約60分
就航便	定期便の就航はなし
LCCの運航	なし
定期路線以外の利用	ビジネスジェットの利用が可能 民間航空会社による航空写真撮影、取材報道、遊覧飛行、操縦訓練、宣伝広告や、自家用の小型航空機やヘリコプターの発着場所として利用される
役割	ゼネラル・アビエーションの関西の拠点空港 陸上自衛隊、大阪府警察航空隊などが常駐し、災害発生時の防災・医療拠点

※旅客数・着陸回数 H29空港管理状況調書

※就航便・LCCの運行 H31年1月現在



八尾空港背後圏

大阪市

人口 269万人(H27国勢調査)

観光入込数 (公表データなし)

（１）複数空港のある都市圏のすみ分け事例 国内⑤ 福岡都市圏

福岡空港は九州における拠点空港として国内外とのネットワークを形成しているが、北九州空港では福岡空港では対応できない早朝・深夜便の需要に対応している。また九州の物流拠点としても機能している。

福岡圏福岡空港と北九州空港2空港の役割分担

	福岡空港	北九州空港
空港の種類	国管理空港	国管理空港
面積	353ha	159ha
滑走路長	2,800m	2,500m
運用時間	24時間(但し定期便の運用は通常7:00 - 22:00迄に制限)	24時間
旅客数	【国内線】17,645,735 人【国際線】6,333,487 人	【国内線】1,370,656 人【国際線】283,491 人
着陸回数	【国内線】70,986 回【国際線】18,275 回	【国内線】8,099 回【国際線】1,248 回
利用できる公共交通	鉄道:福岡市地下鉄 バス:西鉄バス	バス:福北リムジンバス
主要駅までの所要時間	〈博多駅まで〉車 約16分・バス 約16分 地下鉄 約5分 〈小倉駅まで〉車 約75分・バス 約90分 地下鉄+JR線 約90分	〈博多駅まで〉車 約75分 バス 約73~90分 〈小倉駅まで〉車 約40分・バス 約33分 空港連絡バス+JR線 約50分
就航便	【国内線】28路線、約181便/日 【国際線】20路線、約55便/日	【国内線】3路線、約18便/日 【国際線】6路線、約7便/日
LCCの運航	【国内線】2社、5路線	【国内線】なし
発着枠	1時間当たり35回	—
定期路線以外の利用	ビジネスジェットの利用が可能	ビジネスジェットの利用が可能 大型貨物専用エプロンがあり、大型貨物輸送機の受入が可能
役割	九州における主要地域拠点空港	福岡空港では対応できない早朝・深夜便の運航貨物拠点空港として利用



北九州空港背後圏

北九州市
人口 96万人(H27国勢調査)
観光入込数 2,532万人(北九州市観光動態調査)
北九州工業地帯があり、鉄鋼業が盛ん

(1) 複数空港のある都市圏のすみ分け事例 海外① ニューヨーク

- ① ニューヨーク圏の空港では、利用分散を促進するために、運航距離規制が取られている。
- ② 運航距離規制により空港の容量や設備に応じたすみ分けが行われている。

ニューヨーク3空港の役割分担



図● ニューヨークの3空港の位置関係

ジョン・F・ケネディ空港

管理・運営 ニューヨーク&ニュージャージー港湾局
 年間乗客数 2,953万人(2017年)
 滑走路数 4本 最長滑走路 4,400m←あらゆる航空機の離発着陸に対応
 ※24時間運用、国際線(全方面)、国内線
 国際線が特に多く発着し、アメリカ国内でも利用者数の多い空港のひとつ

ニューアーク空港

管理・運営 ニューヨーク&ニュージャージー港湾局
 年間乗客数 2,157万人(2017年)
 滑走路数 3本 最長滑走路 3,353m←大型航空機による大陸横断直行便の運航が可能
 ※24時間運用、国内線が充実、国際線も運航

ラガーディア空港

管理・運営 ニューヨーク&ニュージャージー港湾局
 年間乗客数 1,461万人(2017年)
 滑走路数 2本 最長滑走路 2,134m
 都心から距離が近く、アクセス性が2空港より良い、税関施設を持たない
 ※24時間運用、国内線(原則1500マイル以内)、一部国際線
 ペリメータールール(運航距離規制)により、1,500マイル以内の運航に限られる
 ※ビジネス需要に対応した短・中距離飛行がメイン
 ※例外として、土曜日・およびデンバーのフライにトは適用しない

ラガーディア空港へのペリメータールール(運航距離規制)の適用

ラガーディア空港の容量に制約がある中で、集中する需要を抑え、より大きな容量を要するジョン・F・ケネディ空港およびニューアーク空港への利用分散を促進するために、ラガーディア空港を1,500マイル以内の短・中距離用空港として運用するもの。例外として土曜日とデンバー路線については適用しない。

資料・花岡伸也 複数空港における機能分担
 —国際比較と我が国の大都市圏での評価—
 ・国土交通省航空局 諸外国における国際拠点空港等の実態把握調査
 ・国土交通省 世界の大都市圏の空港の比較
 海外空港の実態について
 乗客数：アメリカ合衆国運輸省(降客数は含めない)

(1) 複数空港のある都市圏のすみ分け事例 海外② ワシントンDC

- ① ワシントンDC圏の空港では、利用分散の促進および騒音分散するために、運航距離規制が取られている。
- ② 運航距離規制により役割分担が確立されたため、規制を緩和しても空港間の役割分担が維持されている。

ワシントンDC 3 空港の役割分担



図● ワシントンDCの3空港の位置関係

ダレス空港

運営者 ワシントン首都空港公団
 年間乗客数 3,179万人(2017年)
 滑走路数 4本 最長滑走路 3,505m
 ハブ空港として国際線が多く就航し、世界でも利用者の多い空港のひとつ
 ※24時間運用、国内線(全方面)・国内線

ナショナル空港

運営者 ワシントン首都空港公団
 年間乗客数 1,149万人(2017年)
 滑走路数 3本、最長滑走路 2,094m
 都心から距離が近く、アクセスが良い、税関施設を持たない
 ※24時間運用、国内線が主体、一部国際線
 ペリメータールール(運航距離規制)により、1,250マイル以上の運航は最大12スロット(往復)のみ

ボルティモア空港

運営会社 メリーランド州運輸省
 年間乗客数 1,291万人(2017年)
 滑走路数 4本 最長滑走路 3,201m
 ※24時間運用、国内線が主体、国際線も規制なく運航可能

ナショナル空港へのペリメータールール(運航距離規制)の適用

ナショナル空港は、都心に近く騒音問題が顕在していたため、騒音抑制と開設したばかりのダレス空港への利用分散を目的として650マイル以内の運航に限定するとして導入。その後、規制が1,250マイルまで緩和され、2000年より最大12スロット(往復)までの1,250マイル以上の運航が認められている。

資料・花岡伸也 複数空港における機能分担
 —国際比較と我が国の大都市圏での評価—
 ・国土交通省航空局 諸外国における国際拠点空港等の実態把握調査
 ・国土交通省 世界の大都市圏の空港の比較
 海外空港の実態について
 乗客数：アメリカ合衆国運輸省(降客数は含めない)

(1) 複数空港のある都市圏のすみ分け事例 海外③ ロンドン

① ロンドン圏には複数の空港があるが、それぞれに役割があり、すみ分けをしている。

ロンドン5空港の役割分担



図● ロンドン5空港の位置

ヒースロー空港

運営会社 Heathrow Airport Holdings
 年間利用者数 7,570万人(2016年)
 滑走路数 3本 最長滑走路 3,902m
 イギリス最大の空港
ヨーロッパにおけるハブ空港
 ※24時間運用、国際線主体・国内線

ガトウィック空港

運営会社 Global Infrastructure Partners
 年間利用者数 4,310万人(2016年)
 滑走路数 2本 最長滑走路 3,316m
 ヒースロー空港とともに**ロンドンにおけるハブ機能の一翼を担う**
 ※24時間運用、国際線、国内線

ロンドン・シティ空港

運営会社 Global Infrastructure Partners
 年間利用者数 453万人(2016年)
 滑走路数 1本 最長滑走路 1,199m
 時間単価の高い**ビジネス客がターゲット**
出発時間の正確さと高級感が売り
 ※欧州国際線・国内線、ビジネスジェット

スタンステッド空港

運営会社 M.A.G
 年間利用者数 2,432万人(2016年)
 滑走路本数 1本 最長滑走路 3,048m
 安価で市内に移動できるバスが充実
 ※24時間運用、欧州国際線・国内線、LCC

ルートン空港

運営会社 Luton Borough Council
 (イギリス唯一のコンセッション方式)
 年間利用者数 1,455万人(2016年)
 滑走路本数 1本 最長滑走路 2,160m
 安価で市内に移動できるバスが充実
大手LCCの拠点空港
 ※24時間運用、欧州国際線・国内線、LCC

近い圏域に空港が複数あり、市場が重なっていても、民間運営者の経営努力によって各空港に独自の機能を持たせ、すみ分けることが可能になっている。

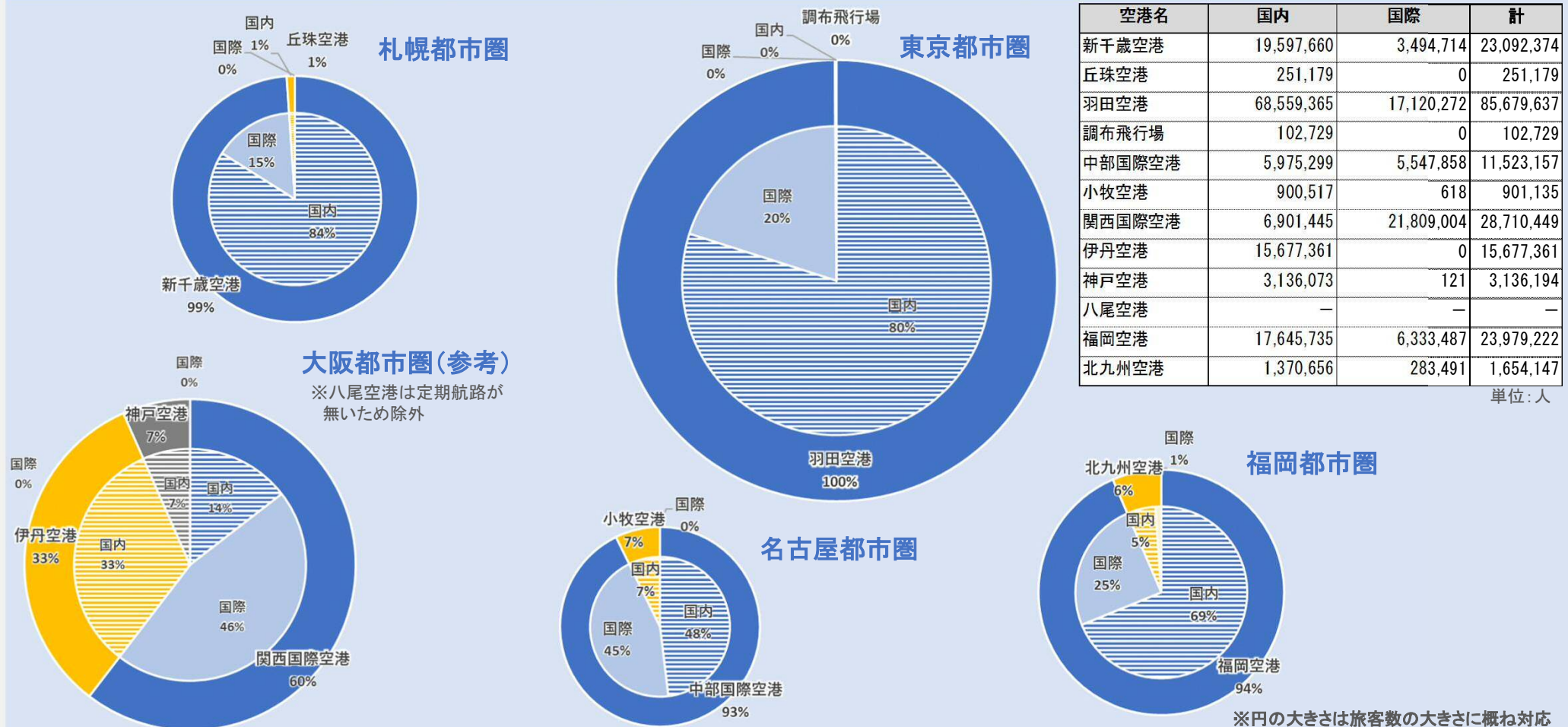
資料・北海道建設部 道内空港の運営のあり方検討のための海外事例調査報告書

- ・(一財)自治体国際化協会 英国における空港施策の現状および空港の現状について
- ・各空港HP
- ・国土交通省 世界の大都市圏の空港の比較 海外空港の実態について

(2) 丘珠空港と他空港の比較

- 新千歳空港に対して丘珠空港は約 1 %の旅客数となっている。
- 小牧空港は 7 %、北九州空港は 6 %となっており、同水準の旅客の分担を担うための方策が必要である。

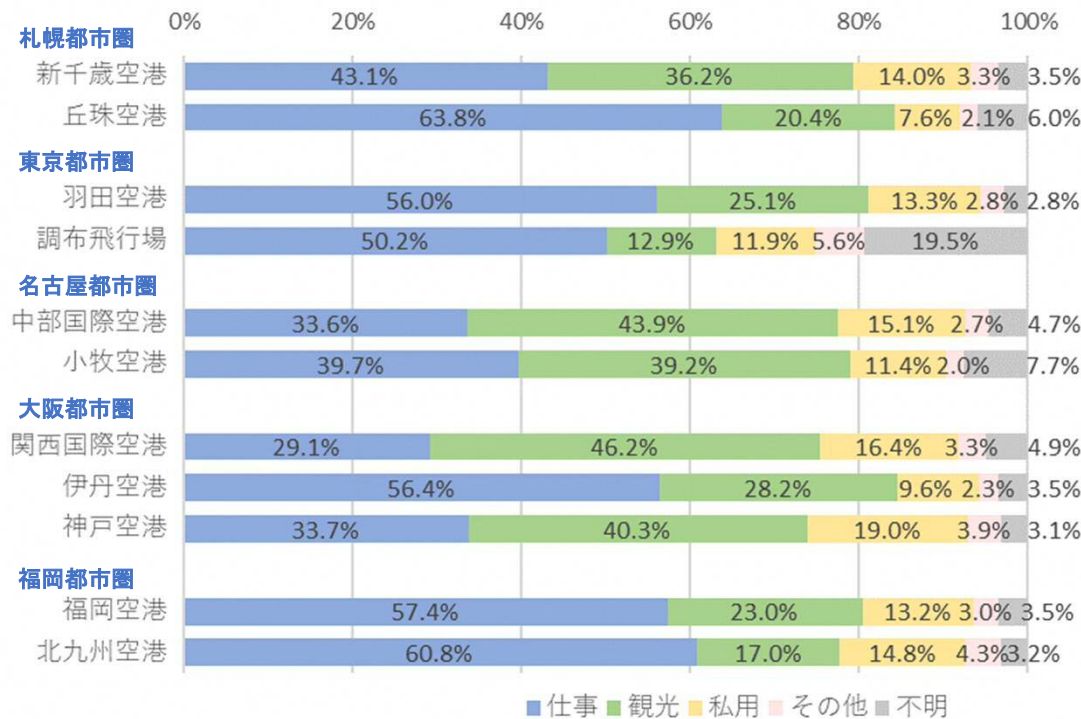
各都市圏の基幹空港とセカンダリー空港における旅客輸送量の割合



(2) 丘珠空港と他空港の比較

- ・ 丘珠空港は他空港と比較して仕事目的の利用割合が高く、ビジネスでの利用のニーズが高いと言える。
- ・ あらゆる航空ニーズに対応し混雑する新千歳空港に対し、都心に近く利用客で混雑していない丘珠空港は、会社から搭乗までスムーズな移動ができ、ビジネス客のニーズにより合致する可能性がある。

旅客数と都心部への距離の関係



資料：航空旅客動態調査H29平日
 ※国内定期便が対象
 ※出発・到着の別なし
 ※20件未満のODについては、数値が不明なので、集計対象外とする

丘珠空港は、仕事目的で利用する割合が他空港より多く、ビジネス需要が高いことがうかがえる。

- ・ 出張の移動において、女満別、中標津、稚内方面については、JRよりも航空機が多く利用されており、これらの航路を丘珠空港に誘致するとビジネス利用者の増加が期待できる
- ・ 深夜便等の利便性が向上すると、出張時に車やJRでの移動よりも航空機を選択する可能性が高まる
- ・ アクセス性の向上により、企業等が多く立地する都心部に近いという利点が活き、新千歳空港よりも便利に

さらなるビジネス利用のニーズに応じられる可能性

TOPICS

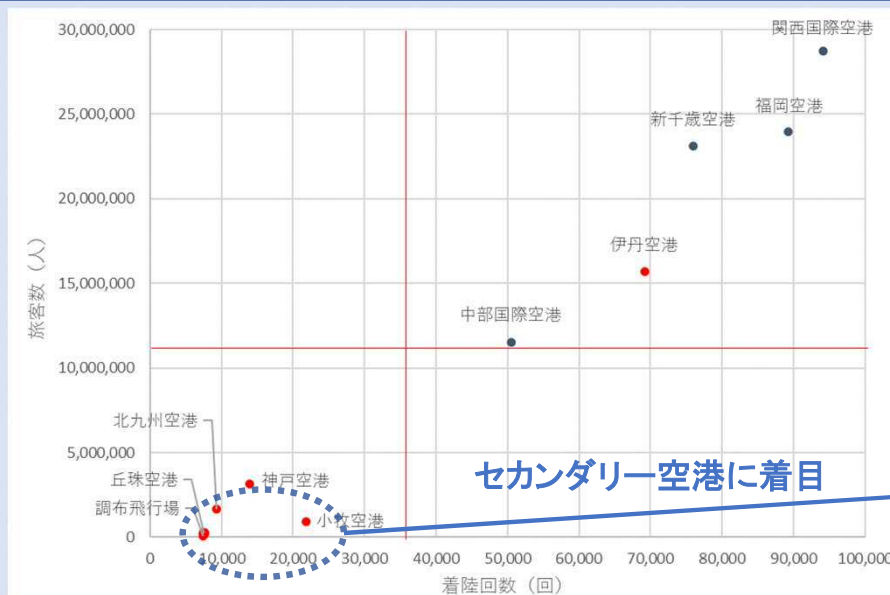
- ・ 中部国際空港では日帰りのビジネス利用者に向けたキャンペーンを実施した
- ・ 小松空港、静岡空港、福島空港等でも、ビジネス利用客に向けたキャンペーンが行われている。



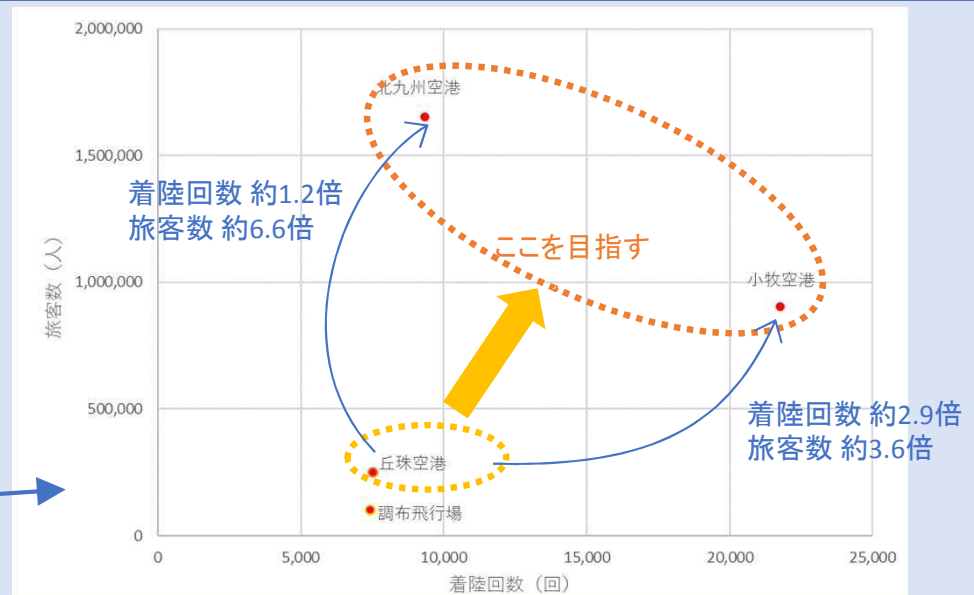
(2) 丘珠空港と他空港の比較

- ・ 丘珠空港は北九州空港や調布空港と同程度の着陸回数である。北九州空港は旅客数が多いが、調布空港は制約によりジェット機運航できないため、旅客数が少ない。
- ・ 小牧空港は着陸回数・旅客数ともに丘珠空港よりも多い。

旅客数と着陸回数の関係



※旅客数が飛び抜けて多い羽田空港は除外した



	丘珠空港	調布空港	小牧空港	北九州空港
旅客数(国内・国際計)	251,179人	102,729人	901,135人	1,654,147人
着陸回数(国内・国際計)	7,529回	7,412回	21,794回	9,347回
一便あたりの旅客数※	16.7人/便	6.9人/便	20.7人/便	88.5人/便

※一便あたりの旅客数＝旅客数／(着陸回数×2)

(2) 丘珠空港と他空港の比較

- 北九州空港のように旅客数を増やすには、より大きな機材の離発着ができる環境や、混雑空港である福岡空港との機能分担のように、新千歳空港との明確な機能分担が求められる。
- 小牧空港のように他社との競合を避けられるという点が、航空会社にとってメリットになる可能性もある。

北九州空港は丘珠空港と比べ年間着陸回数が1.2倍程度の差であるのに対し、旅客数は6倍以上となっている

■北九州空港の特徴と丘珠空港での適用の可能性

特徴① 輸送力のある大きな機材での運航

- 北九州空港では、一便あたりの旅客数(旅客数/(着陸回数×2))が88.5人/便と、丘珠空港の16.7人/便を大きく上回っている。
- 滑走路長2,500m
- A320やB737,B738といった座席数150席前後の機材が多く運航している(2019.3現在)



より大型の機材が飛ばせると、離発着回数の大幅な増大がなくても、旅客数は増える可能性がある

特徴② 福岡空港との機能分担

- 福岡空港が非常に混雑しているため、LCCを北九州空港に誘導している



空港使用料の面で利点があれば、混雑空港ではない丘珠空港をLCCが利用する可能性が考えられる

特徴③ 早朝・深夜便の対応

- 北九州空港では、24時間運用を行っており、福岡空港で対応できない早朝・深夜便を担っている



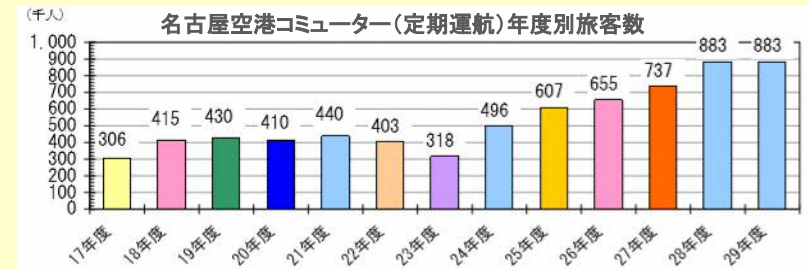
新千歳空港も24時間運用であるため、分担としては難しいが、宿泊施設の多い札幌市街地に近いという面で、深夜早朝便運航ができると、利用客にはメリットがある

小牧空港は丘珠空港と比べ年間着陸回数は3倍近い差があり、旅客数も3倍以上である

■小牧空港の特徴と丘珠空港での適用の可能性

特徴① リージョナルジェット空港の路線拡充

- 中部国際空港開港後、定期航空便は一元化された。小牧空港は都心から近いという利点を活かし、一元化対象外のリージョナルジェット航空(地方都市と地方都市を結ぶ路線)の拠点として、地域発展を目指すという空港展開を計画
- 2010年に就航したフジドリームエアライン(以下FDA)が、路線を拡充、利用客も増加



愛知県航空対策課 平成29年度における県営名古屋空港の利用状況

- 中部国際空港が「定期便一元化」を目指す中、2017年にFDA社長は100席程度のFDAは大きな機材を運航している航空会社に対し競争力がなく、中部空港への一元化を考えていないと表明

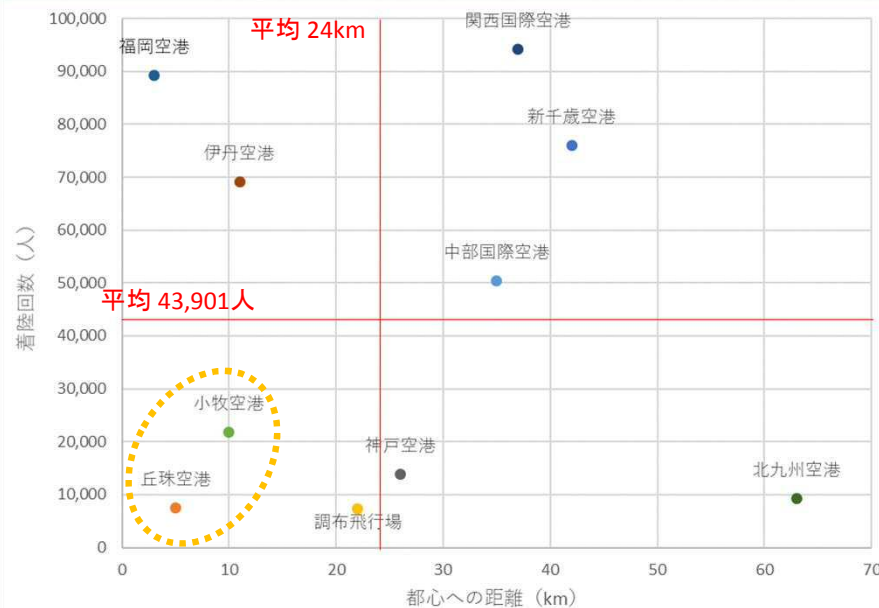


リージョナルジェット航空にとっては機材の大きな航空会社およびLCCと競合しないことがメリットとなり得るため、すでに丘珠空港に就航しているFDAなどのリージョナルジェット航空拠点としての利活用の可能性が考えられる

(2) 丘珠空港と他空港の比較

- ・小牧空港では都心に近いという利点を活かし、小型航空機の拠点として多くのビジネス機やその他の定期便以外の航空機に利用されている。
- ・丘珠空港においても、身近な小型航空機拠点として、新千歳空港とのすみ分けができる可能性がある。

着陸回数と都心部への距離の関係



	丘珠空港	調布空港	小牧空港	北九州空港
着陸回数(国内・国際計)	7,529回	7,412回	21,794回	9,347回
都心部への距離	5km	22km	10km	63km

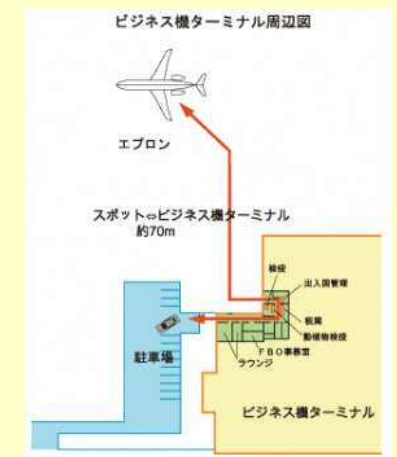
資料: H29空港管理状況調書
※距離は中心駅までの直線距離

■小牧空港の特徴と丘珠空港への適用性

特徴① 定期便以外のビジネスジェット機の利用の多さ

- ・中部国際空港開港後、小牧空港は都心から近いという利点を活かして、身近で便利なビジネスジェット機の拠点として、地域発展を目指すという空港展開を計画
- ・ビジネスジェット機の受入のため、ビジネス機ターミナルを開設(2005年当時日本初)。外国籍機の受入もできるようCIQ設備も有する。
- ・定期便以外の民間機(チャーター便、ビジネス機、報道、測量等)の着陸回数が約13,190回と定期運航の約8,060回を上回っている(H29年度)
- ・日本籍ビジネスジェット機の着陸については日本で最も多い空港のひとつ
- ・国際ビジネス機の飛来機数も増加している(H29年度は79機で前年度比127.4%)

都心への近さを活かしビジネスジェット機拠点としての機能を有することで主要空港とのすみ分けを行い、存在意義を確立し、地域経済に貢献できる可能性がある



県営名古屋空港のビジネス機ターミナル
図: 名古屋商工会議所HP

日本籍ビジネス機着陸回数

空港	2012年実績
小牧	582
松本	399
庄内	366
八尾	258
羽田	219
...	...
丘珠	93

資料: 日本ビジネス航空協会
地方空港とビジネスジェット

(2) 丘珠空港と他空港の比較

- ・年間着陸回数が少ない空港のグループの中では、より回数の少ない空港において仕事目的の利用が高い。
- ・丘珠空港は、現状のビジネス目的の旅客に加え、観光目的の利用拡大の可能性が見込める。

年間着陸回数によるグループ化と利用目的の傾向

年間着陸回数によるグループ化

グループ	出発空港名	年間着陸回数
G1	調布飛行場	7,412
	丘珠空港	7,529
	北九州空港	9,347
G2	神戸空港	13,868
	小牧空港（県営名古屋）	21,794
G3	中部国際空港	50,486
	伊丹空港	69,180
	新千歳空港	75,996
G4	福岡空港	89,261
	関西国際空港	94,140
	羽田空港	226,449

※八尾空港は定期航路が無いため除外

※グループは年間着陸回数を四分位数にて分類した。G1:0～11,607 G2:11,608～50,485 G3:50,486～85,628 G4:82,629以上

1. 年間着陸回数を基に四分位数を用いたグループ化

⇒最も着陸回数が少ないグループに調布飛行場、丘珠空港、北九州空港が該当(G1)

⇒次に少ないグループに神戸空港、小牧空港が該当(G2)

2. グループ別に空港利用目的を把握

⇒G1は仕事を目的とする利用割合が高く観光目的の利用割合が低い

⇒G2～G4まで、年間着陸回数が多くなるにつれ仕事目的の割合が高まる傾向

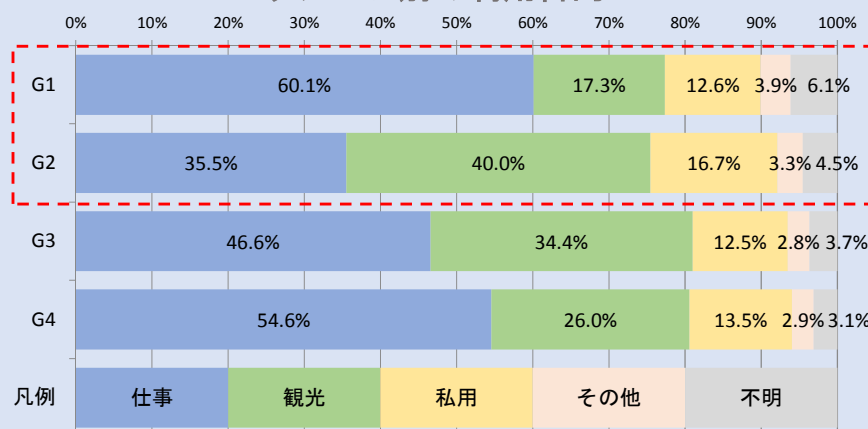
⇒観光目的の利用が最も高いのはG2

3. 年間着陸回数が少ないG1・G2に該当する空港に着目

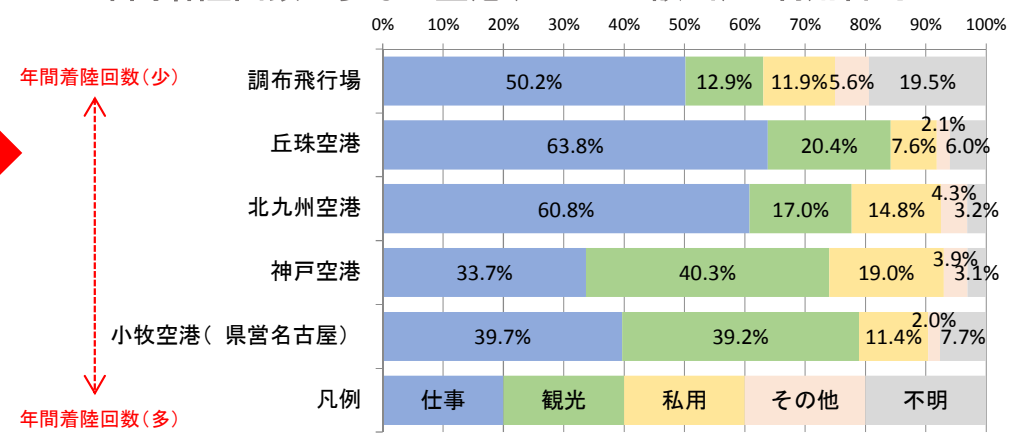
⇒年間着陸回数が多い空港ほど観光目的の利用が高まる

年間着陸回数が多いと
観光利用の目的が増える
傾向となる

グループ別の利用目的



年間着陸回数が少ない空港(G1・G2に該当)の利用目的



(3) セカンダリー空港の担う役割の分類

- 他の都市圏の複数空港事例から、セカンダリー空港では、②道外（都府県外）や国外とを結ぶ都市型空港、⑤ビジネスジェット機利用に対応する空港、としての役割を持つ空港が多い。

「丘珠空港の利活用に関する検討会議」報告書における分類	① 道内（都府県内）航空ネットワークの拠点空港	② 道外（都府県外）や国外とを結ぶ都市型空港		③ 道内医療（地域医療）を支える空港	④ 防災機能を持つ空港	⑤ ビジネスジェット機利用に対応する空港		⑥ 報道・測量等で利用する小型航空機基地空港
		県外	国外			国内	国外	
調布飛行場	○			○				○
小牧空港		○	○		○	○	○	
伊丹空港		○				○		
神戸空港		○	○			○	○	
八尾空港					○	○		○
北九州空港		○	○			○	○	

① 道内（都府県内）航空ネットワークの拠点空港

北海道以外で都府県内航空ネットワークを必要とする地域が少ないため、あてはまる事例が調布飛行場しかない。

② 道外（都府県外）や国外とを結ぶ都市型空港

小牧・伊丹・神戸・北九州空港は国内線を担っており、国際線はどの都市圏も基幹空港が担っている。

③ 道内医療（地域医療）を支える空港

緊急時以外の航空機での患者・医師輸送の必要性のある地域が少ないため、あてはまる事例は調布飛行場しかない。

④ 防災機能を持つ空港

災害時に活躍する航空機能や隣接広場がある小牧・八尾空港が防災拠点の位置づけがある。

⑤ ビジネスジェット機利用に対応する空港

伊丹・八尾空港は国内線に、小牧・神戸・北九州空港は基幹空港とともに国際線に対応している。

⑥ 報道・測量等で利用する小型航空機基地空港

調布飛行場や八尾空港のような小規模かつ滑走路長1,500m以下の空港に対応している。

(4) 札幌都市圏において丘珠空港の担う役割の検討

- ・ 地域内ネットワーク拠点や小型航空機拠点は、大幅な拡充を必要とせず、都市型空港の強みを活かせる在り方である。
- ・ 丘珠空港は、自衛隊等が常駐しており、防災・医療拠点としてのポテンシャルも有している。

①地域内ネットワーク拠点

事例：調布空港

- コミューター航空であれば、使用機材が小型であり、滑走路長や施設規模の大幅な拡充はしなくても対応できる可能性がある。
- 立地する都市の規模が大きく、また都心部へも近いため、地方からの通院やビジネスでの利用の際にも利便性が高い。
- 調布空港では、周辺に住宅が多くあるため、危険性や騒音等の問題があげられるが、運用時間および年間発着回数、ジェット機の使用を認めないなどの制限を設けている。

	丘珠空港	調布空港
面積	103ha	39ha
滑走路長	1,500m	800m
運用時間	7:30～20:30（管制時間は、7:00～20:00）	【4/1～8/31】8:30～18:00 【9/1～3/31】8:30～17:00
発着枠	1時間当たり6回	年間2万3千回程度
共通点	・空港規模が小さい ・基幹空港の発着枠が混雑している ・立地する市の規模が大きく、都心部にも近い	

②小型航空機拠点

事例：調布空港、小牧空港、八尾空港

- 小型航空機についても、滑走路長や施設規模の拡充をしなくても対応ができる可能性がある。
- 救急搬送、救難活動などは救急医療機関との近さ、報道や測量、ビジネス機の利用は企業立地の多い都心部へ近いことが好ましく、都市型空港としての強みを活かせる。

	丘珠空港	調布空港	小牧空港	八尾空港
面積	103ha	39ha	169ha	70ha
滑走路長	1,500m	800m	2,740m	1,490m 1,200m
都心部への距離	札幌駅まで約5km	東京駅まで約22km	名古屋駅まで約10km	大阪駅まで約15km
共通点	・空港規模が小さい ・都心に近い			

③災害時の防災・医療拠点

事例：小牧空港、八尾空港

- 丘珠空港はすでに災害時に重要となる航空隊が常駐しており、災害時の活発な航空利用が想定される。また隣接地に広場があり、これらの活用も可能である。
- ただし、拠点として活用するには非常時用の食料庫・備品庫等、負傷者の受入場所や体制等、さまざまな事態に備える整備、および空港自体の災害耐性が求められる。

	丘珠空港	小牧空港	八尾空港
面積	103ha	169ha	70ha
常駐機能	陸上自衛隊、北海道防災航空室、北海道警察航空隊	航空自衛隊、愛知県防災航空隊、愛知県警航空隊、名古屋市消防航空隊	陸上自衛隊、大阪府警察航空隊、大阪市消防局航空隊
共通点	・都心に近い(救急医療機関等へのアクセス面で優位) ・災害時に重要な機能が常駐している ・空港隣接地に広場を持ち、災害時に活用できる		

(4) 札幌都市圏において丘珠空港の担う役割の検討

- ・貨物拠点とは運用時間・施設等の面で課題が大きい。
- ・新千歳空港の需要の高まりから考えると、新千歳空港で応じきれない需要に応える補完空港としても期待できる。

④貨物拠点

事例：北九州空港

- 貨物拠点として機能するには、北九州空港のように24時間運用の強みを活かせることが好ましい。また、貨物ターミナルや専用エプロン等の整備が必要となる。
- 丘珠空港においても、貨物輸送の需要があることは考えられるが、運用時間や新たな施設整備については課題が大きい。

	丘珠空港	北九州空港
面積	103ha	159ha
滑走路長	1,500m	2,500m
運用時間	7:30～20:30（管制時間は、7:00～20:00）	24時間
共通点	・背後圏に経済基盤の大きな都市 ・地域の基幹空港の発着枠が混雑している	

⑤基幹空港の補完

事例：小牧空港、伊丹空港、神戸空港、北九州空港

- 2030年の政府目標として掲げられる訪日外国人数6,000万人に対応する来道者数を想定した場合、新千歳空港ではピークの時間帯に発着枠が不足すると推定され、地域内で需要に応えるために丘珠空港を活用することが考えられる。
- 伊丹空港や神戸空港のように多くの国内線需要を引き受けるには、使用機材は様々であり滑走路長は2,000m以上必要となるが、小牧空港がリージョナルジェット航空需要に応じているように、丘珠空港も道内便に限って引き受ける場合には1,800mへの延伸で対応が可能である。

	丘珠空港	小牧空港	伊丹空港	神戸空港	北九州空港
面積	103ha	169ha	311ha	156ha	159ha
滑走路長	1,500m	2,740m	1,828m 3,000m	2,500m	2,500m
補完機能		リージョナル ジェット航空 需要	国内線需要	国内線需要	早朝・深夜 便需要
都心部への距離	札幌駅まで 約5km	名古屋駅 まで約10km	大阪駅まで 約11km	大阪駅まで 約26km	博多駅まで 約63km
共通点	・地域の基幹空港だけでは発着枠や運用制限の面で全航空需要に応じきれない				

2018年の台風21号で関西国際空港が大きな被害を受け、機能不全に陥った。この後、大阪府松井知事は定例会見で「災害を受けて、バックアップ機能が必要だと認識をした」と述べた。
基幹空港への1極集中による災害時のリスクが浮き上がったことで、危機管理においても、同一圏域内の空港相互の補完体制や連携が今後の空港の在り方として重要であるという認識が強まった。

資料：丘珠空港の利活用に関する検討会議報告書
大阪府HP