

丘珠空港に係るこれまでの経緯

1 ジェット化（2,000m化）の検討（H4～8）

①【H4～】YS-11型機の後継機問題

道内空港ではジェット化対応整備が進展。

さらに、当時、唯一就航していたエア・ニッポン（ANK）が、YS-11型機の後継機種として、B737-500型機の導入を検討。

②【H7.6】道市懇での合意（堀知事・桂市長）

住民の合意を得ながら、ジェット化（2,000mへの延長）に向けた検討を進めることで一致。

③【H7.10～12】市による地元説明

生活環境の悪化への懸念など様々な意見。

④【H8.7】国との協議と今後の方針決定

＜国から示された考え＞

以下の理由から、ジェット化ではなく、プロペラ機によることが適当。

- ・新千歳空港との役割分担
 - ア) 道央圏における2つのジェット化空港の必要性
 - イ) 周辺の市街化の状況
 - ウ) 最近開発されたプロペラ機の性能
- ・地元の反対

＜今後の取組方針＞

- ・ジェット化のための2,000mへの滑走路延長は困難と判断。
- ・丘珠は道内航空網の拠点として、その機能を充実し、YS-11の後継機種としてプロペラ機により路線の存続を図る。
- ・国や航空会社と話し合いを進め、必要な整備を国に要望する。

2 滑走路1,500mへの延長（H8～15）

①【H8.8】ANKへの要請（道・市）

プロペラ機による路線存続を要請。

⇒【H8.9】ANKからの回答

新しいプロペラ機を選定し引き続き路線の継続に努めたい。

②【H9.8～H10.12】住民への説明と空港整備に係る地元案の取りまとめ

「丘珠空港のあり方」について住民説明会を開催（計18回）。

地元意見を踏まえ、道と市により「空港整備に関する基本的な考え方」を取りまとめ。

＜空港整備に係る基本的な考え方（地元案）＞

- (1)滑走路延長は100mとする。（全長1,500mとする。）
- (2)延長方向は南東方向（伏籠川方向）とする。
- (3)定期便の運航便数は現在の生活環境を悪化させないことを基本にする。
- (4)環境基準を超えない運航便数は現状の2倍（44便）程度を想定する。
- (5)今後も、毎年騒音の実測調査を行い、環境基準との関連を検証しながら、空港周辺の生活環境の保全を図っていく。

⇒【H11.1】国に空港整備の事業化を要望

③【H11.3】「丘珠空港周辺のまちづくり構想」策定

- (1)空港周辺の騒音対策・風雪対策の推進
 - (2)空港周辺の住環境の整備
 - (3)空港周辺の土地利用と交通体系の検討
- ⇒緩衝緑地の整備、道路・河川・下水道等の基盤整備など

④【H12～15】空港整備事業

総事業費：約79億円

整備内容：滑走路延長（1,400m→1,500m）、滑走路拡幅（30m→45m）、エプロン・駐車場の整備等

3 ANA（A-net）の撤退（H21～22）

①【H21.3】ANAからの方針説明

ANAから道と札幌市へ、A-netの丘珠5路線を全て新千歳へ移転集約する旨の説明。

＜理由＞

- ・世界的不況を受けて、数百億円規模の収支改善が必要。
- ・航空利用客の減少傾向（JR・高速道路の台頭）への対応。
- ・Q300型機の後継機種の選定が必要。
- ・冬季就航率の向上。

②【H21.4～11】ANAとの協議、要請等

- ・ANA、道、札幌市による三者協議
- ・地元住民への説明、意見聴取
- ・道、市によるANA、国、国会議員への要請活動
- ・「丘珠空港発着路線に係る協議会」の開催（全4回、構成団体：ANA、道、札幌市、就航先市町、経済団体、国交省（オブザー

バー）

ANAの主張「後継機であるQ400を導入する場合、滑走路延長や路面の強化が必要。さらに赤字補てんが必要。」

・【H21.11】ANA、新千歳への移転集約方針の申入れ

③【H22.7】ANAの丘珠撤退

4 HACの拠点化（H22～）

①【H22～23.3】JALの経営撤退と道を中心とした新体制の構築

- ・JALの会社更生法の適用により、経営を一部撤退（出資比率を51%→15%未満）。
- ・【H23.3】北海道の調整により、道内の自治体、経済界による新体制を構築（札幌市も13.5%、7,560万円を出資）。
- ・【H23.6】本社を丘珠へ移転し、路線を集約（移転経費や格納庫・航空関係車両の購入、システム整備等に道と市で1/2ずつ補助）。

②【H26.10】JALによる再グループ化

5 FDAの就航（H25～）

①【H24.9】丘珠研究会によるシンポジウム

FDA鈴木社長（当時）が「H25夏に丘珠空港へ自社のジェット機でチャーター便を飛ばしたいと発言。」

②【H25.7】テストフライトの実施

丘珠研究会の働きかけで、FDAが名古屋（小牧）空港との間でテストフライトを実施（旅客なし）。問題なく離着陸できることを確認。

③【H25.11】実証飛行の実施

地元経済界からの要請を受け、FDAが名古屋（小牧）空港との間でチャーター便による実証飛行を実施（旅客あり）。

④【H26.6～9】チャーター便の運航

名古屋（小牧）空港との間で、計13往復のチャーター便を運航。

⑤【H27.7～8】チャーター便の運航

名古屋（小牧）、静岡、北九州、神戸との間で、計14往復のチャーター便を運航。

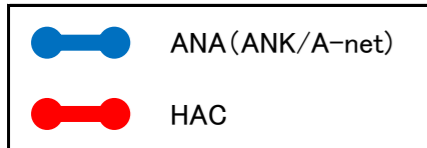
⑥【H28.6～】定期便の就航

静岡線との間で週2往復の定期便の就航

丘珠空港路線の変遷と利用状況について

市資料2

	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
利尻 HAC																4,726 39.3%	13,291 54.9%	17,414 69.6%	17,072 66.2%	18,222 71.6%
稚内 ANA	52,291 71.6%	50,623 70.1%	50,236 69.3%	47,680 65.8%	45,488 62.9%	46,229 63.2%	46,189 60.8%	38,791 58.8%	23,131 62.5%	23,811 63.1%	21,394 57.6%	19,154 50.2%	18,913 49.7%	17,309 44.9%	4,463 44.3%					
釧路 ANA/HAC	67,477 75.4%	54,183 60.6%	58,648 64.0%	53,188 58.0%	55,404 60.1%	52,206 57.1%	50,003 61.7%	69,425 58.3%	91,223 57.3%	91,045 59.8%	94,824 61.1%	88,674 54.4%	71,745 51.0%	62,155 44.8%	39,134 50.9%	36,722 48.5%	32,564 49.8%	48,059 54.6%	53,552 60.0%	55,238 62.1%
函館 ANA/HAC	183,216 80.4%	176,921 76.2%	155,379 67.5%	153,980 67.7%	173,265 72.3%	148,820 64.9%	152,262 67.3%	154,527 68.6%	145,553 63.8%	145,384 65.1%	143,776 69.2%	135,193 67.9%	131,555 60.0%	119,385 53.1%	80,215 58.8%	62,367 58.6%	72,519 55.4%	79,027 68.0%	86,722 69.9%	90,363 69.9%
中標津 ANA	58,838 82.7%	54,374 78.0%	58,226 81.8%	57,467 81.5%	56,964 69.7%	51,991 73.3%	55,221 73.6%	63,918 80.6%	73,003 69.8%	72,183 68.3%	76,523 65.5%	73,310 62.0%	81,637 69.4%	79,828 66.4%	18,917 61.9%					
女満別 ANA/HAC				7,228 41.2%	10,396 38.8%			13,885 62.1%	36,704 56.0%	38,601 58.5%	42,809 55.1%	46,410 58.0%	43,919 55.7%	39,862 49.7%	9,895 48.6%	24,220 45.6%	13,580 54.4%			
紋別 ANA/HAC	15,728 35.8%	15,173 33.9%	17,435 39.3%	12,514 44.1%		20,356 44.0%	17,718 42.8%	7,335 35.8%		2,745 38.5%										
三沢 HAC																		11,080 55.4%	12,997 48.7%	13,772 52.1%
計	377,550	351,274	339,924	332,057	341,517	319,602	321,393	347,881	369,614	373,769	379,326	362,741	347,769	318,539	152,624	128,035	131,954	155,580	170,343	177,595



ANKがA-netに、機材もYS11からQ300に

HACが参入し、釧路・函館線へ乗り入れ

A-netが新千歳へ移転

HACが拠点化

HACがJALの再グループ化

FDA丘珠/新千歳＝静岡線について

■丘珠・静岡線と新千歳・静岡線の比較

【H28年6月】

	旅客数	搭乗率		旅客数	搭乗率
丘珠→静岡	512	76.2%	新千歳→静岡	1,505	82.5%
静岡→丘珠	568	84.5%	静岡→新千歳	1,542	84.5%
計	1,080	80.4%	計	3,047	83.5%

・静岡発では搭乗率に差がないが、札幌発では、丘珠の方がやや弱い。

■前年同月のFDA他路線との比較

【H27年6月】

	旅客数	搭乗率		旅客数	搭乗率
静岡＝新千歳	2,068	73.6%	小牧＝山形	3,381	67.5%
静岡＝福岡	8,099	61.3%	小牧＝青森	9,010	63.2%
静岡＝鹿児島	1,195	56.4%	小牧＝新潟	2,799	58.7%
松本＝新千歳	3,701	74.9%	小牧＝高知	3,021	60.3%
松本＝福岡	4,622	55.7%	小牧＝北九州	3,338	34.2%
小牧＝福岡	16,910	69.0%	小牧＝出雲	3,716	74.2%
小牧＝熊本	7,086	48.9%	福岡＝新潟	2,246	47.1%
小牧＝花巻	10,906	73.8%	合計	82,098	61.4%

・昨年同月には80%を超えている路線はなく、丘珠/新千歳＝静岡線の高需要が目立つ。

■新千歳・静岡線の前年同月との比較

	4月		5月		6月	
	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率
H27年	1,751	62.4%	1,965	65.7%	2,068	73.6%
H28年	1,609	46.9%	2,551	69.9%	3,047	83.5%

・平成28年から週4便から週5便に増便。4月は低迷したが、5月からは、旅客数・搭乗率ともに昨年を上回り、特に丘珠と合わせて毎日運航となった6月は、搭乗率で10ポイントも上回った。
・FDAによると、毎日運航による利便性の向上や、丘珠線開設に伴う露出増が寄与しているとのこと。

■新千歳・静岡線のANA/FDAの比較

	H25(2013年)		H26(2014年)		H27(2015年)	
	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率	旅客数	搭乗率
ANA	63,016	49.6%	64,515	51.6%	62,814	52.3%
FDA	13,589	74.9%	14,325	71.8%	14,811	73.7%

※ANAは、B737-800型機(167席)で、毎日1往復運航。

※FDAは、ERJ170/175型機(76/84席)で、週4日(月、水、金、日)に1日1往復運航(冬期間は運休)。

・ANAの方が機材が大きく、年を通しての毎日運航のため、旅客数は多いが、搭乗率ではFDAに比べ、大きく下回っている。

HACの利用実績について

市資料3

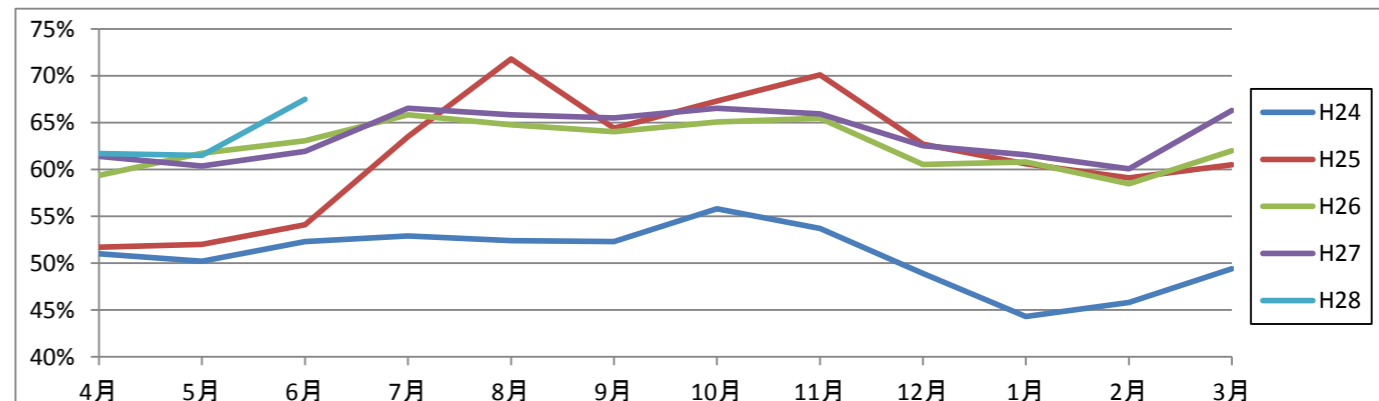
■路線別搭乗率

路線	年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
丘珠＝釧路	H26	56.2	54.4	57.7	62.5	62.1	63.3	62.0	63.7	60.6	58.1	57.5	60.8	60.0
	H27	59.2	60.4	59.7	64.8	61.2	64.7	64.2	64.3	62.1	61.0	58.7	64.2	62.1
	H28	60.8	59.3	65.1										
丘珠＝函館	H26	71.9	71.0	71.6	72.1	68.2	72.3	71.2	71.7	68.3	67.4	64.4	67.8	69.9
	H27	73.4	61.6	69.0	71.4	68.6	70.2	70.6	73.7	70.8	68.1	68.8	73.7	69.9
	H28	68.3	68.7	74.8										
丘珠＝利尻	H26	65.8	73.5	56.1	64.6	66.3	57.8	74.6	73.7	59.1	69.3	62.9	69.3	66.2
	H27	67.5	85.7	67.5	73.5	75.1	64.0	83.3	75.2	63.0	67.4	60.9	72.6	71.6
	H28	68.9	70.2	72.1										
函館＝奥尻	H26	34.4	34.4	43.0	46.5	46.9	37.5	45.5	46.1	48.2	49.2	46.6	52.1	44.2
	H27	37.1	34.5	36.2	44.0	49.7	45.6	50.8	39.6	44.2	43.8	38.2	40.9	42.0
	H28	38.8	29.2	37.0										
丘珠＝三沢	H26	40.4	59.4	64.2	65.6	70.0	60.5	56.5	51.3	42.4	45.5	42.5	39.9	54.3
	H27	37.5	54.4	48.7	55.6	71.1	66.6	55.5	52.3	46.1	46.6	42.9	55.6	53.8
	H28	42.5	54.8	53.6										

・便数、旅客数の多い、釧路線、函館線が好調。
・特に6月は、全路線で昨年を上回っており、好調。

■搭乗率の推移(全路線)

路線	年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
全線計	H24	51.0	50.2	52.3	52.9	52.4	52.3	55.8	53.7	48.9	44.3	45.8	49.4	51.0
	H25	51.7	52.0	54.1	63.5	71.8	64.4	67.3	70.1	62.7	60.6	59.1	60.5	61.6
	H26	59.4	61.7	63.1	65.9	64.8	64.1	65.1	65.5	60.6	60.8	58.5	62.0	62.8
	H27	61.4	60.4	61.9	66.5	65.8	65.5	66.5	65.9	62.5	61.6	60.1	66.3	63.8
	H28	61.7	61.5	67.5										



・平成25年7月にJALとのコードシェアを開始して以来、60%以上の搭乗率をキープ。
・平成28年は、前年実績を上回る実績で推移。

■旅客数の推移(全路線)

路線	年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
全線計	H24	10,499	12,302	13,417	14,161	13,993	13,528	14,554	11,968	9,789	9,441	8,678	10,592	142,922
	H25	10,848	12,401	12,903	17,035	17,990	15,916	17,450	14,277	14,504	13,174	12,242	15,331	174,071
	H26	12,993	15,669	16,530	18,065	17,462	16,118	17,710	15,580	12,949	14,098	12,610	15,182	184,966
	H27	13,152	15,216	15,877	17,507	17,518	16,791	17,052	14,814	15,510	14,255	13,472	16,999	188,163
	H28	15,963	16,482	17,328										

28/27 121% 108% 109%