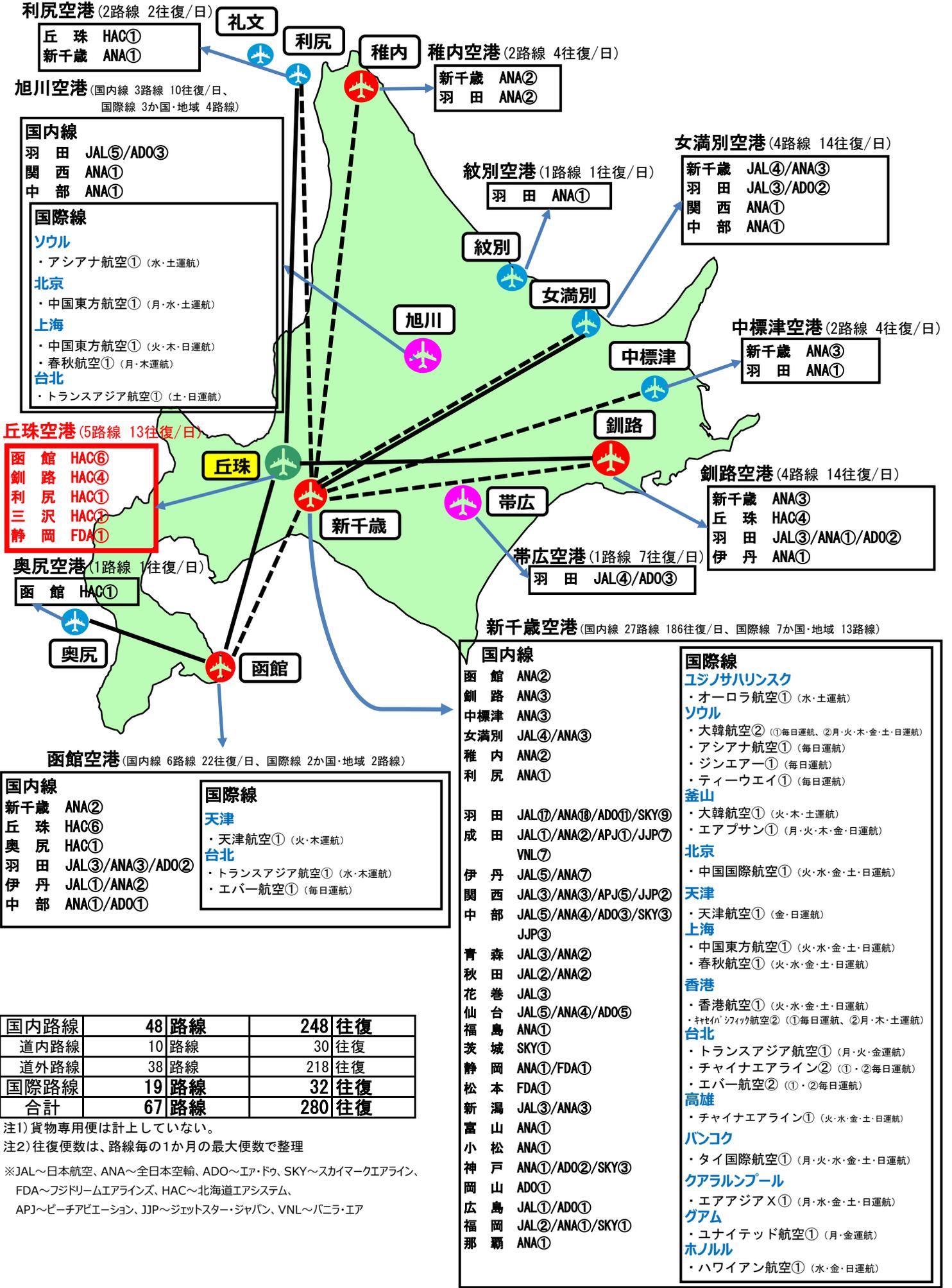


# 北海道の航空路線 (平成28年7月現在)



利尻空港 (2路線 2往復/日)

- 丘珠 HAC①
- 新千歳 ANA①

礼文

利尻

稚内

稚内空港 (2路線 4往復/日)

- 新千歳 ANA②
- 羽田 ANA②

旭川空港 (国内線 3路線 10往復/日、  
国際線 3か国・地域 4路線)

- 国内線**
- 羽田 JAL⑤/ADO③
  - 関西 ANA①
  - 中部 ANA①

- 国際線**
- ソウル**
- ・アジアナ航空① (水・土運航)
- 北京**
- ・中国東方航空① (月・水・土運航)
- 上海**
- ・中国東方航空① (火・木・日運航)
  - ・春秋航空① (月・木運航)
- 台北**
- ・トランスアジア航空① (土・日運航)

紋別空港 (1路線 1往復/日)

- 羽田 ANA①

女満別空港 (4路線 14往復/日)

- 新千歳 JAL④/ANA③
- 羽田 JAL③/ADO②
- 関西 ANA①
- 中部 ANA①

中標津空港 (2路線 4往復/日)

- 新千歳 ANA③
- 羽田 ANA①

丘珠空港 (5路線 13往復/日)

- 函館 HAC⑥
- 釧路 HAC④
- 利尻 HAC①
- 三沢 HAC②
- 静岡 FDA①

丘珠

新千歳

帯広

- 帯広空港 (1路線 7往復/日)
- 羽田 JAL④/ADO③

釧路空港 (4路線 14往復/日)

- 新千歳 ANA③
- 丘珠 HAC④
- 羽田 JAL③/ANA①/ADO②
- 伊丹 ANA①

奥尻空港 (1路線 1往復/日)

- 函館 HAC①

奥尻

函館

函館空港 (国内線 6路線 22往復/日、国際線 2か国・地域 2路線)

- 国内線**
- 新千歳 ANA②
  - 丘珠 HAC⑥
  - 奥尻 HAC①
  - 羽田 JAL③/ANA③/ADO②
  - 伊丹 JAL①/ANA②
  - 中部 ANA①/ADO①

- 国際線**
- 天津**
- ・天津航空① (火・木運航)
- 台北**
- ・トランスアジア航空① (水・木運航)
  - ・エバー航空① (毎日運航)

新千歳空港 (国内線 27路線 186往復/日、国際線 7か国・地域 13路線)

- 国内線**
- 函館 ANA②
  - 釧路 ANA③
  - 中標津 ANA③
  - 女満別 JAL④/ANA③
  - 稚内 ANA②
  - 利尻 ANA①
  - 羽田 JAL①⑦/ANA⑩/ADO①①/SKY⑨
  - 成田 JAL①/ANA②/APJ①/JJP⑦/VNL⑦
  - 伊丹 JAL⑤/ANA⑦
  - 関西 JAL③/ANA③/APJ⑤/JJP②
  - 中部 JAL⑤/ANA④/ADO③/SKY③/JJP③
  - 青森 JAL③/ANA②
  - 秋田 JAL②/ANA②
  - 仙台 JAL③
  - 花巻 JAL⑤/ANA④/ADO⑤
  - 福島 ANA①
  - 茨城 SKY①
  - 静岡 ANA①/FDA①
  - 松本 FDA①
  - 新潟 JAL③/ANA③
  - 富山 ANA①
  - 小松 ANA①
  - 神戸 ANA①/ADO②/SKY③
  - 岡山 ADO①
  - 広島 JAL①/ADO①
  - 福岡 JAL②/ANA①/SKY①
  - 那覇 ANA①

- 国際線**
- ユジノサハリンスク**
- ・オーロラ航空① (水・土運航)
- ソウル**
- ・大韓航空② (①毎日運航、②月・火・木・金・土・日運航)
  - ・アジアナ航空① (毎日運航)
  - ・ジンエアー① (毎日運航)
  - ・ティーウエイ① (毎日運航)
- 釜山**
- ・大韓航空① (火・木・土運航)
  - ・エアプサン① (月・火・木・金・日運航)
- 北京**
- ・中国国際航空① (火・水・金・土・日運航)
- 天津**
- ・天津航空① (金・日運航)
- 上海**
- ・中国東方航空① (火・水・金・土・日運航)
  - ・春秋航空① (火・水・金・土・日運航)
- 香港**
- ・香港航空① (火・水・金・土・日運航)
  - ・キャセイパシフィック航空② (①毎日運航、②月・木・土運航)
- 台北**
- ・トランスアジア航空① (月・火・金運航)
  - ・チャイナエアライン② (①・②毎日運航)
  - ・エバー航空② (①・②毎日運航)
- 高雄**
- ・チャイナエアライン① (火・水・金・土・日運航)
- バンコク**
- ・タイ国際航空① (月・火・水・金・土・日運航)
- クアラルンプール**
- ・エアアジアX① (月・水・金・土・日運航)
- グアム**
- ・ユナイテッド航空① (月・金運航)
- ホノルル**
- ・ハワイアン航空① (水・金・日運航)

国内路線	48 路線	248 往復
道内路線	10 路線	30 往復
道外路線	38 路線	218 往復
国際路線	19 路線	32 往復
合計	67 路線	280 往復

注1) 貨物専用便は計上していない。  
 注2) 往復便数は、路線毎の1か月の最大便数で整理  
 ※JAL～日本航空、ANA～全日本空輸、ADO～エア・ドゥ、SKY～スカイマークエアライン、  
 FDA～フジドリームエアラインズ、HAC～北海道エアシステム、  
 APJ～ピーチエアレーション、JJP～ジェットスター・ジャパン、VNL～バニラ・エア

## 資料 2

## 北海道内の空港について

空港名	設置／管理	滑走路	就航路線	運用時間	利用者数(千人) (H27速報値)
新千歳空港	国(国交省)	3,000m×2	道外：20 道内：5 国際：13	24時間 (22時-7時:30枠)	20,839
函館空港	国(国交省)	3,000m	道外：3 道内：3 国際：2	7:30～20:30	1,794
釧路空港	国(国交省)	2,500m	道外：1 道内：2	8:00～21:00	694
稚内空港	国(国交省)	2,200m	道外：1 道内：1	8:30～18:30	183
旭川空港	国／市	2,500m	道外：2 道内：－ 国際：4	8:00～21:00	1,169
帯広空港	国／市	2,500m	道外：1 道内：－	8:00～21:00	613
女満別空港	道	2,500m	道外：2 道内：1	8:00～21:00	766
中標津空港	道	2,000m	道外：1 道内：1	8:30～18:30	200
紋別空港	道	2,000m	道外：1 道内：－	9:00～17:00	72
利尻空港	道	1,800m	道外：－ 道内：1	9:00～17:00	38
礼文空港	道	800m	休止中	－	－
奥尻空港	道	1,500m	道外：－ 道内：1	9:00～17:00	11
丘珠空港	国(防衛省)	1,500m	道外：2 道内：3	7:30～20:30	180

## 道内空港活性化ビジョンの概要

— 人、物、そして空と大地を一つに —

## はじめに

## 1 策定の趣旨

本道における航空輸送が果たす重要な役割を踏まえ、北海道の航空ネットワーク形成の考え方や、各空港のめざす姿とその実現に向けた方策などを明らかにする「道内空港活性化ビジョン」を策定する。

## 2 ビジョンの性格及び取組主体

本道の航空政策に関する道の基本的な考え方を示すとともに、市町村や関係団体、地域住民など多くの主体がともに考え、ともに行動するための共通の指針とする。  
(北海道交通ネットワーク総合ビジョン(H20.12策定)の部門別計画に位置付け)

## 3 目標期間

新・北海道総合計画及び北海道交通ネットワーク総合ビジョンの目標期間(平成20年度から概ね10年間)を基本とする。

## 第1章 時代の潮流と航空を取り巻く状況

## 1 社会経済構造の変化

## 時代の潮流の変化

人口減少・少子高齢化の進行やアジア地域の経済成長、グローバル化の進展など

## 北海道の航空ネットワークの展望

本道の航空関係者は、こうした情勢の変化に的確に対応し、本道の航空ネットワークの形成を図っていくことが求められている

## 2 航空を取り巻く状況

## ■ 道内空港の現状 ■

- 路線数は国際線、国内線ともに減少傾向
- 航空旅客需要は国際線、国内線ともに減少傾向、航空貨物需要は国内線が増加傾向

## ■ 航空会社の動向 ■

- 国内エアラインの経営状況は世界的な金融危機等の影響を受け、先行きが不透明
- 航空機材は中・小型化、低燃費化へ移行

## ■ 国の航空政策の動向 ■

- 航空ネットワークの整備
  - アジア・ゲートウェイ構想に基づき、戦略的な国際航空ネットワークを構築
  - 空港政策の重点が「整備」から「運営」へシフト
- 空港整備
  - 大半の空港は赤字状態、現行の空港整備勘定は今後見直しの方向

## ■ 道の航空政策の動向 ■

## これまで

- ・国際エアカーゴ基地の形成
- ・新千歳空港の国際拠点空港化
- ・地域航空ネットワークの形成

## 現在

- 連携と交流を支える総合的な交通ネットワークの形成
- ・新千歳空港の国際拠点空港化、地方空港の国際機能の向上、空港機能の充実 など

## ■ 他の交通機関の整備状況 ■

- 幹線道路、新幹線などの整備の進展

本道の航空を取り巻く状況を踏まえると、道内の一部の空港においては、今後、そのあり方が問われるなどといった厳しい事態も想定される。そのため、地域の関係者がそれぞれの空港を取り巻く現実を十分認識し、危機感を持って、航空路線の維持・充実や空港の活性化に一層積極的に取り組むことが求められる

## 第2章 道内空港全体の将来展望

### 1 空港活性化に関する主な課題

#### ■ 北海道の航空ネットワークの形成 ■

##### 航空ネットワークの形成

北海道経済の活性化や道民生活の向上などを図ることができる航空ネットワークの形成が必要

##### 航空需要

地域が一体となった利用促進の取組や、農水産物など道産品の取扱の増加など、航空需要の創出が必要

##### 複数の地域や空港の連携

複数の地域や空港の連携による航空ネットワークの維持、空港の利用促進などへの取組が必要

#### ■ 空港機能の強化等 ■

##### 他の交通機関との連携

利用者利便の向上や多様な交通手段の選択肢の確保に向けた他の交通機関との連携が必要

##### 交通アクセスの充実

航空機とアクセス交通との連絡の円滑化など、交通アクセスの充実に取り組む必要がある

##### 利用者の利便性

空港利用者の多様なニーズに対応し、誰もが利用しやすい空港としての整備が必要

##### 安全・安心、環境への対応

犯罪の未然防止や防災対策などの安全・安心の確保、空港周辺地域の環境への配慮が必要

#### ■ 地域活性化等 ■

##### 地域振興等

国内外からの観光客誘致や空港周辺地域への航空関連産業などの集積による経済の活性化や地域振興の促進を図ることが必要

##### 地域との関わり

空港を地域住民の交流の場として活用するなど、地域住民が気軽に楽しめる空港づくりが必要

### 2 道内空港のめざす姿とその実現に向けて

次のめざす方向に基づき、北海道の航空ネットワークの形成や道内空港の活性化に向けた様々な取組を進めていく。

#### <めざす姿>

#### I 人と物の交流と安全・安心で快適な暮らしを支える航空ネットワークの実現

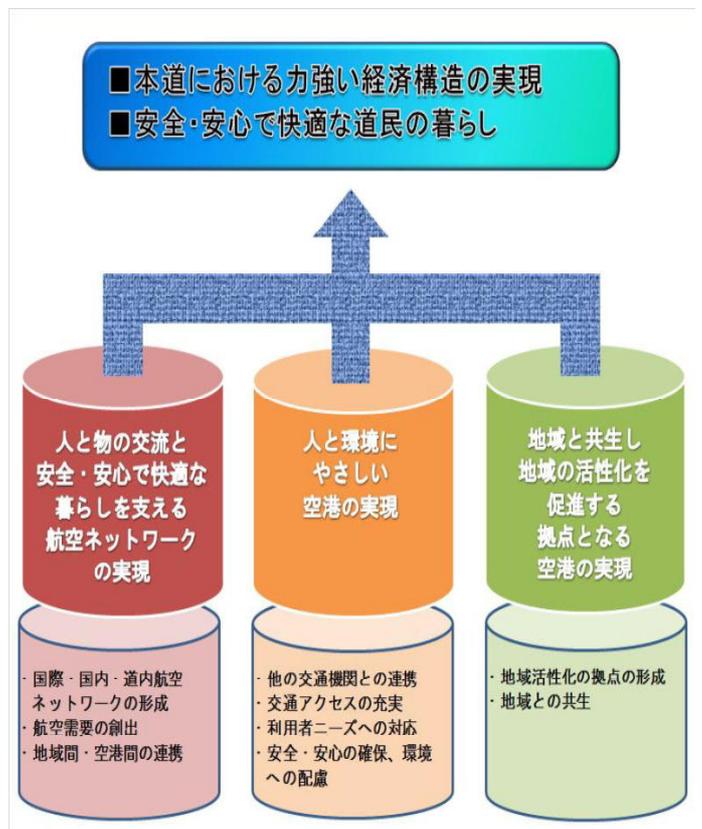
- 国際・国内・道内航空ネットワークの形成
- 航空需要の創出
- 地域間・空港間の連携

#### II 人と環境にやさしい空港の実現

- 他の交通機関との連携
- 交通アクセスの充実
- 利用者ニーズへの対応
- 安全・安心の確保、環境への配慮

#### III 地域と共生し地域の活性化を促進する拠点となる空港の実現

- 地域活性化の拠点の形成
- 地域との共生



## I 人と物の交流と安全・安心で快適な暮らしを支える航空ネットワークの実現

### ●国際・国内・道内航空ネットワークの形成

- 地域や関係団体が一体となった国際航空路線の誘致、拡充
- 羽田空港との直行便の維持・拡充、道内主要都市を結ぶ路線の形成

#### <北海道の航空ネットワークの形成に当たっての基本的な考え方>

##### ■ 北海道の航空ネットワーク ■

国際航空ネットワーク、国内航空ネットワーク、道内航空ネットワークの3つに区分

##### ■ 当面の航空ネットワーク形成の考え方 ■

- 国内、道内航空ネットワークについては、現在の路線の維持に取り組む
- 国際航空ネットワークは、現在の路線の維持を図るとともに、交流拡大が期待される東アジア地域などを結ぶ新たな路線の開設や国際チャーター便の誘致に取り組む
- 新千歳空港又は羽田空港での乗り継ぎ便の利用促進に取り組む

##### ■ 中長期的な航空ネットワーク形成の考え方 ■

- 今後の経済状況や他の交通機関の整備状況などを見極めながら、関係者が一体となって、関西圏などの運休路線の再開や増便、新規路線の開設に積極的に取り組む
- 新千歳空港については我が国における北の拠点空港、北海道の航空ネットワークの中核としての役割を一層果たしていけるよう、利便性の高いネットワークの充実に取り組む

#### <各航空ネットワーク形成の考え方>

- ◆国際航空ネットワーク:東アジア地域を中心とした国際航空路線の開設・充実や国際チャーター便の誘致等
- ◆国内航空ネットワーク:道内空港と国内主要都市間とを結ぶ路線の開設・拡充、道内路線の充実
- ◆道内航空ネットワーク:道内主要都市間を結ぶ路線や離島路線の維持・拡充

### ●航空需要の創出

- 効果的なプロモーション活動などによる観光客誘致や、新たなビジネス需要の創出
- 道民の国内外旅行需要の喚起
- 農水産品など道産品の取扱い増加による航空貨物需要の拡大・創出

### ●地域間・空港間連携

- 新千歳・丘珠、道東5空港、道北・オホーツク3空港、函館・奥尻・東北地方の各空港などにおける空港連携
- 就航先の地域と連携した観光需要の拡大、新たな交流の創出

## II 人と環境にやさしい空港の実現

### ●他の交通機関との連携

- 道民の利便性向上、交通手段の選択肢確保のための連携強化

### ●交通アクセスの充実

- 利用者への的確な情報提供、円滑な移動の確保に向けた交通アクセスの充実

### ●利用者ニーズに応える空港

- 空港機能の向上、利用者ニーズに対応したソフト面の充実

### ●安全・安心で環境に配慮した空港

- 空港機能の高質化、十分な安全・安心の確保
- 環境にやさしい空港づくりの推進

## III 地域と共生し地域の活性化を促進する拠点となる空港の実現

### ●地域の活性化の拠点となる空港

- 地域資源を活用した観光客の誘致・情報発信、空港の優位性を活かした産業の集積
- 自治体の総合計画や道の重点プロジェクトなどとの連携

### ●地域と共生する空港

- 住民との交流促進など、住民に身近な空港づくりの推進

### 第3章 道内各空港の将来展望

	各空港を取り巻く課題(総括)	めざす姿とその実現に向けた主な対応方向
新千歳	<ul style="list-style-type: none"> <li>●本道経済の活性化を図るため、一層の人・物の交流の活発化が重要</li> <li>●深夜・早朝時間帯発着枠の拡大などの空港機能の充実や、航空路線の誘致・運休路線の再開などに向けた積極的な取組が必要</li> </ul>	<p>◆我が国の北の拠点空港(国際拠点空港化)をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国際・国内・道内航空路線の維持・拡充、運休路線の再開</li> <li>○道内各空港と道外との中継点となる航空ネットワークの形成</li> <li>○地域や関係機関などと一体となった航空需要の拡大</li> <li>○深夜・早朝時間帯発着枠の拡大、乗り入れ制限の緩和</li> </ul>
丘珠	<ul style="list-style-type: none"> <li>●A-net撤退や今後の北海道新幹線の札幌延伸に伴う利用者数の減少、空港ビルを含めた空港機能の低下などにより、将来的な空港のあり方への影響が懸念</li> <li>●他の交通機関との連携や交通アクセスの改善、HAC路線の維持、将来的な路線開設など利便性向上、旅客需要の拡大に向けた取組が必要</li> </ul>	<p>◆札幌市と地方のビジネス需要や、高度医療など地方のニーズに応える空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○HACが運航する路線の維持、将来的な新規路線の開設</li> <li>○ダイヤ設定や空港運用時間の延長など、利用者利便の向上</li> <li>○地域と一体となったビジネス需要の維持・拡充、新たな需要の創出</li> <li>○空港ビルを含めた空港機能の維持、交通アクセス向上</li> </ul>
函館	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北海道新幹線の開業・札幌延伸による首都圏からの観光需要の流出や、新千歳・丘珠路線の利用者の一層の減少が懸念</li> <li>●新幹線駅とのアクセス向上、奥尻空港や東北地方の空港との連携など積極的な取組が必要</li> </ul>	<p>◆離島を含む道南連携地域の中核空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国際チャーター便の誘致、東アジア地域等との新たな路線開設</li> <li>○道内外の路線の維持・拡充、運休路線の再開</li> <li>○北海道新幹線の開業を視野に入れた他の交通機関との連携</li> <li>○新千歳空港の代替空港としての空港機能の確保</li> </ul>
旭川	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北海道縦貫自動車道の整備の進展による利用者の流出や、国際定期路線の運休などによる空港利用者の減少が懸念</li> <li>●地域の魅力を最大限に活用した旅客需要の創出に向けた積極的な取組が必要</li> </ul>	<p>◆道北連携地域の中核空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国際チャーター便の誘致、東アジア地域等との新たな路線開設</li> <li>○道内外の路線の維持・拡充、運休路線の再開</li> <li>○新千歳空港の代替空港としての空港機能の確保</li> </ul>
稚内	<ul style="list-style-type: none"> <li>●A-net撤退による利用者利便の低下や将来的な人口減少による利用者の一層の減少が懸念</li> <li>●離島を含めた地域の魅力発信、住民の旅行需要の創出に向けた積極的な取組が必要</li> </ul>	<p>◆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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○羽田空港との直行便の維持</li> <li>○道内外の路線の充実、運休路線の再開</li> <li>○フェリーなど他の公共交通機関との連携強化</li> </ul>
釧路	<ul style="list-style-type: none"> <li>●相次ぐ路線の休止によるネットワークの利便性低下や将来的な人口減少による利用者の一層の減少が懸念</li> <li>●利用促進に向け、地域のより一層積極的な取組、他の空港や地域との連携強化などが必要</li> </ul>	<p>◆釧路・根室連携地域の中核空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国際チャーター便の誘致</li> <li>○羽田空港との直行便の維持</li> <li>○道内外の路線の維持・充実、運休路線の再開</li> </ul>
帯広	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北海道横断自動車道の整備の進展に伴う利用者の流出や路線の休止、国際チャーター便の激減などによる利用者の一層の減少が懸念</li> <li>●羽田路線のダブルトラッキング化など利便性の向上、地域の一層積極的な取組が必要</li> </ul>	<p>◆十勝連携地域の中核空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国際チャーター便の誘致</li> <li>○羽田路線のダブルトラッキング化の実現</li> <li>○道外路線の充実、運休路線の再開</li> </ul>
女満別	<ul style="list-style-type: none"> <li>●国際チャーター便の激減や将来的な人口減少などによる利用者の一層の減少が懸念</li> <li>●地域の特色を活かした観光客誘致や住民の旅行需要の喚起に向けた地域の一層積極的な取組、他の空港・地域との連携が必要</li> </ul>	<p>◆オホーツク連携地域の中核空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○国際チャーター便の誘致</li> <li>○羽田空港との直行便の維持</li> <li>○道内外の路線の維持・充実、運休路線の再開</li> </ul>
中標津	<ul style="list-style-type: none"> <li>●A-net撤退により、代替公共交通機関が十分でない当地域における医療やビジネス面への影響が懸念</li> <li>●空港機能の維持や利用者の増加に向け、地域の積極的な取組、他の空港・地域との連携が必要</li> </ul>	<p>◆根室地域の経済・生活を支える空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○羽田空港との直行便の維持</li> <li>○道内外の路線の維持・充実</li> </ul>
紋別	<ul style="list-style-type: none"> <li>●旭川紋別自動車道などの整備の進展や将来的な人口減少などに伴う利用者の減少により、唯一の路線の維持、空港の運営が懸念</li> <li>●利用者の増加や空港機能の維持に向け、地域の積極的な取組、他の空港・地域との連携が必要</li> </ul>	<p>◆紋別地域の経済・生活を支える空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○羽田空港との直行便の維持・拡充</li> <li>○道内外の路線の充実、運休路線の再開</li> </ul>
離島	<ul style="list-style-type: none"> <li>●過疎化や高齢化の進行、地域経済の低迷などによる利用者の一層の減少が懸念</li> <li>●生活の足の維持に向け、旅客需要の拡大が必要</li> </ul>	<p>◆離島住民の生活を支える空港をめざして</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○離島振興諸施策との連携による需要の喚起</li> <li>○離島路線の維持に向けた支援策の展開</li> </ul>

### 第4章 ビジョンの推進に当たって

#### 1 多様な主体との連携・協働

- 空港関係者が各空港の将来像を共有しながら、航空路線の維持・確保などに向け、多様な主体相互の密接な連携・協働のもと、様々な施策を効果的・効率的に展開
- ビジョンに沿った地域の取組に対し、道は積極的に支援
- 空港活性化に向けた積極的な提案・取組を地域に期待

#### 2 ビジョンの推進管理

- 施策の推進状況について、定期的に点検・評価を行うとともに、その評価結果や社会経済情勢の変化、国の動向なども踏まえながら、必要に応じてビジョンの見直しを行う

## 2 丘珠空港の将来展望

### (1) 丘珠空港の現状と課題

- ◎ 丘珠空港は札幌市内中心部から北東6kmに位置し、陸上自衛隊北部方面航空隊の航空基地でもある共用空港として、防衛省が設置・管理している。道内各空港と結ぶ定期便のほか、札幌観光の遊覧飛行、ビジネスジェット、北海道警察や北海道防災ヘリの基地としても使用されており、札幌市など道央広域連携地域の空の玄関口としての役割を担っている。

#### [沿革]

昭和17年	旧陸軍が229万㎡(695千坪)の用地を買収して飛行場設置
昭和19年	飛行場完成(滑走路長1,000m)
昭和21年	米軍接收
昭和29年	陸上自衛隊移駐
昭和36年	共用飛行場として供用開始
昭和42年	滑走路延長(1,400m)
昭和49年	道外定期路線が千歳に完全移管
平成16年	滑走路延長(1,500m)

#### <航空ネットワークの動向>

- 丘珠空港は函館や釧路など道内5空港と結ばれ、ビジネス需要を中心に、札幌市を含む道央広域連携地域と道内各地域とを結ぶ空港として重要な役割を果たしてきたが、(株)エア・ニッポンネットワーク(A-net)が運航する全5路線が平成22年7月より新千歳空港へ集約されることとなった。これにより、残る路線は(株)北海道エアシステム(HAC)が運航する函館及び釧路の2路線となるが、同社の筆頭株主である日本航空が平成22年1月に会社更生法に基づく申立を行い、経営再建の一環としてHACの運営の見直しが進められており、同路線の維持存続に影響を及ぼす状況となっている。
- 丘珠空港については、過去に路線の大半が千歳空港に移転したことにより、ピーク時(昭和49年)に70万人を超えていた利用客数が1万人台まで激減。その後、道内航空ネットワークの充実に伴い、利用客数は40万人近くまで増加していたが、近年は37万人前後にとどまり、利用者数は伸び悩んでいる。また、丘珠空港利用者数の8割以上を占めるA-net路線の新千歳空港への集約によって利用者の減少は避けられず、更に将来的な北海道新幹線の札幌延伸の影響などにより、空港利用者の一層の減少が懸念される。

#### [ 丘珠空港利用者数(国際線、国内線) ]

(単位：人)

区分	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年
国際線	-	-	-	-	-
国内線	369,614	373,191	379,326	362,741	347,769
(株)エア・ニッポンネットワーク	320,032	322,657	330,199	318,520	285,044
(株)北海道エアシステム	49,582	50,534	49,127	44,221	62,725
合計	369,614	373,191	379,326	362,741	347,769

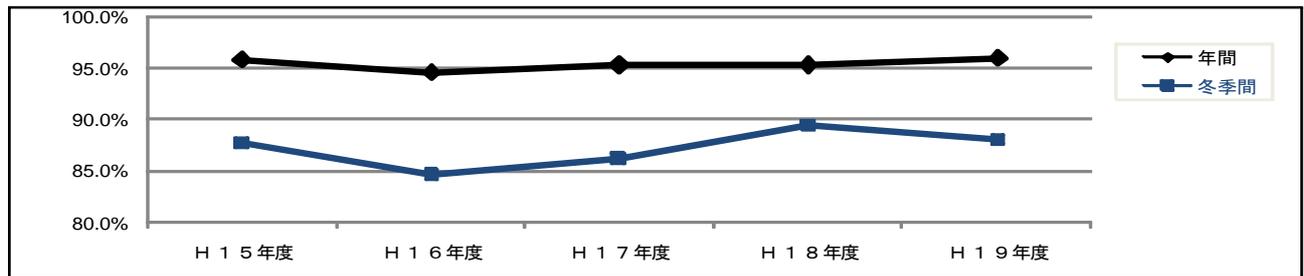
(国土交通省「航空輸送統計調査」による)

#### <空港機能>

- 丘珠空港の滑走路延長は1,500メートルであるため、離着陸できる機材が限られていることに加え、周辺住民との合意により、1日に運航できる便数は騒音環境基準を超えない範囲とされている。また、札幌市内中心部から近いという利点がある一方、直行バスのダイヤが限定されているほか、地下鉄駅から離れているなど、公共交通によるアクセスの利便性が十分でない。

- 丘珠空港は冬季間における激しい降雪や強風などの影響を受ける立地条件にあり、道内の各空港と比較しても降雪量が多い空港であることから、冬季間における就航率が低い状況にある。

〔 丘珠空港における就航率 〕



区分	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度
年間	95.8%	94.6%	95.3%	95.3%	96.0%
冬季間(12~2月)	87.8%	84.6%	86.2%	89.5%	88.1%

(国土交通省「空港の利用状況」による)

### <多様な空港利用>

- 丘珠空港は自衛隊との共用空港であるが、航空旅客の輸送に加え、防災基地としての機能や、遊覧飛行などの観光事業、スカイスポーツ活動やプライベートジェットの発着など、幅広い用途に活用されている。

### <丘珠空港を取り巻く課題(総括)>

- 丘珠空港においては、道内経済の低迷に加え、A-net路線の新千歳空港への集約や今後の北海道新幹線の札幌延伸などに伴い、利用者数の減少が進むことが懸念されるとともに、路線の減少による利用者利便の低下、更にはビル使用料収入の減少により、空港ビルの運営にも影響を与え、将来的には空港のあり方にも影響を及ぼす恐れがある。
- 丘珠空港については、新千歳空港や北海道新幹線など他の交通機関との連携強化により、新たな需要の創出や利便性の高い総合的な交通ネットワークの形成が期待される所であり、こうした他の交通機関との連携や交通アクセスの改善をはじめ、A-net撤退後に残る路線の維持、将来的な新規路線の開設などによる利用者利便の向上、旅客需要の維持・拡大に向け、札幌市をはじめとする関係自治体や地域の関係者の一層積極的な取組が求められる。

## (2) 丘珠空港をめざす姿とその実現に向けて

### 一 札幌市と地方のビジネス需要や、

### 高度医療など地方のニーズに応える空港をめざして 一

#### <めざす姿①>

#### I 道央広域連携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

- ◆ 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う空港 ◆
- ◆ ビジネス需要や高度医療など地方のニーズに応える空港 ◆

#### 【道内航空ネットワークの姿】

道内各地域と道央広域連携地域の中核都市との交流や、都市型空港としての利点を活かした札幌市など道央広域連携地域の中核都市や地方の企業活動、更に医療など道民の安全・安心で快適な暮らしを支える「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う空港」、「ビジネス需要や高度医療など地方のニーズに応える空港」をめざす。

#### 今後の航空ネットワーク展開の方針

- ◆ 新千歳空港との役割分担を踏まえながら、当面は(株)北海道エアシステム(HAC)が運航する路線の維持を図るとともに、今後の航空を取り巻く情勢の推移や需要動向などを見極めながら、他の航空会社による運航も視野に入れ、道内路線の充実や道外を含めた新規路線の開設をめざす

#### <新千歳空港との役割分担の考え方>

- ◆ 新千歳空港と一体となって、札幌市など道央広域連携地域と道内各地の交流を支える道内航空ネットワークの中核を担う
  - 新千歳空港
    - ・観光、ビジネスなど本道の経済活動や、道民の快適な暮らしを支える空港
    - ・道外空港と道内各空港の中継機能を果たす空港
  - 丘珠空港
    - ・札幌市と地方のビジネス需要に応え、企業活動を支える空港
    - ・札幌市などが有する高度医療機能や医師派遣など地方のニーズに応える空港

#### <めざす姿の実現に当たっての対応方向>

#### 【利便性に配慮した航空ネットワークの形成】

- 丘珠空港は周辺住民との合意により、1日に運航できる便数は騒音環境基準を超えない範囲とされているが、道内各地域の経済活動を支えるためには、利用者の利便性向上が重要である。

このため、地域住民の理解を前提として、新千歳空港との役割分担の下、道内各地域からの日帰りが可能となるようなダイヤ設定や需要動向を見極めた新たな路線の開設など、航空利用者の利便性に配慮した航空ネットワークの形成に取り組む。

#### 《主な取組》

- ・ 新千歳空港との役割分担の下、HACが運航する路線の維持とともに、他の航空会社の誘致なども視野に入れながら、将来的な新規路線の開設を図る
- ・ 道内各空港からの日帰りが可能となるようなダイヤ設定や空港運用時間の延長など、利用者の利便性を向上させる航空ネットワークの形成を図る

## 【航空需要の拡大】

- 道内経済の低迷による旅客需要の伸び悩みや、A-n-e-t路線の新千歳空港への集約、北海道新幹線の札幌延伸による函館路線への影響、高速道路などの幹線道路ネットワークの整備の進展などにより、航空需要の流出・減少が懸念されている。

このため、新千歳空港との役割分担の下、札幌市や地元経済界が一体となって、利用者の中心であるビジネス需要の維持・拡大とともに、新たな需要の創出に取り組む。

### 《主な取組》

- ・ 地元経済界などと連携し、ビジネス需要の維持・拡大に取り組むとともに、生活に密着した利用や地域間交流の促進を図る
- ・ 丘珠空港を活用した旅行商品の開発や各種の情報発信などにより、観光需要の創出を図る

## <めざす姿②>

### Ⅱ 人と環境にやさしい道央広域連携地域の空の玄関口

#### ◆ 安全・安心で環境に配慮した誰もが利用しやすい空港 ◆

道央広域連携地域の空の玄関口として、「安全・安心で環境に配慮した誰もが利用しやすい空港」をめざす。

#### <めざす姿の実現に当たっての対応方向>

##### [空港機能の維持・充実]

○ 丘珠空港が札幌市など道央広域連携地域の空の玄関口としての機能を最大限に発揮するためには、誰もが利用しやすい空港として整備していくことが重要であるが、A-net路線の新千歳空港への集約により、空港ビルを含めた空港機能の低下が懸念されている。

このため、騒音の軽減など周辺住民の日常生活に配慮しながら、空港機能を維持・充実するとともに、利用者ニーズに対応した使いやすさの追求などソフト面の充実にも取り組む。

##### 《主な取組》

- ・ すべての人にとって利用しやすい空港を実現するため、ユニバーサルデザインの考え方などに基づき、必要な空港機能の維持・充実を図る
- ・ 空港ビルを含めた空港機能の維持に取り組む

##### [安全・安心の確保と環境への配慮]

○ 空港においては、航空輸送サービスの質の向上や利用者利便の増進に向けた空港機能の高質化を図ることが必要である。また、航空輸送サービスを脅かす犯罪の未然防止、防災対策など安全・安心の確保や環境への配慮とともに、離着陸できる機材が限られていることから、航空会社の動向を踏まえた滑走路延長問題への対応も求められている。

このため、将来の需要動向を勘案しながら、空港機能の高質化を図るとともに、防災・防犯対策など安全・安心の確保や環境に充分配慮した空港運営に取り組む。

##### 《主な取組》

- ・ 悪天候時における就航率の向上や定時運航の確保を図る
- ・ 安全な運航の確保、保全・防災面における対応能力の維持・充実を図る

##### [交通アクセスの充実]

○ 丘珠空港は、札幌市内中心部に近いという都市型空港としての利点を有する一方で、直行バスのダイヤが限定されているほか、地下鉄駅から離れているなど、公共交通によるアクセスの利便性が十分でない。また、新千歳空港と一体となって、道内航空ネットワークを充実させるためには、新千歳空港とのアクセスを強化する必要がある。

このため、空港から目的地までの移動の利便性向上、新千歳空港とのアクセス強化に向け、交通アクセスの充実に取り組む。

##### 《主な取組》

- ・ 札幌市内へのアクセス改善など、空港利用者の利便性を重視した交通アクセスの充実を図る
- ・ 北海道新幹線の札幌延伸を視野に入れ、丘珠空港を経由した道内他都市への移動の利便性の向上にも配慮する
- ・ 北海道縦貫自動車道など様々な交通手段の活用や、他の公共交通機関との連携を図ることにより、丘珠空港と新千歳空港間のアクセス強化を図る

## <めざす姿③>

### Ⅲ 地域と共生し地域の活性化を促進する拠点

#### ◆ 地域の活性化の拠点となる空港 ◆

札幌市の都市機能や周辺地域の観光資源、地域の産業振興・観光振興などの各種プロジェクトとの連携を通して、地域の発展に貢献する「地域の活性化の拠点となる空港」をめざす。

#### <めざす姿の実現に当たっての対応方向>

##### [地域の魅力発信、産業の振興]

○ 札幌市周辺には、大規模な商業施設や様々な文化・スポーツ施設などが充実しているほか、小樽運河周辺や定山溪温泉などの全国的な観光スポットなどがあり、これらが地域の魅力の一つとなっている。また、札幌市の都市機能などを活かした様々な産業の集積が望まれる。

このため、道内外からの観光客の誘致や基幹産業の一つである観光産業をはじめとする産業の振興に向け、地域の持つ魅力の効果的な発信に取り組む。

##### 《主な取組》

- ・ 周辺地域の様々な地域資源を有効に活用した広域観光ルートの形成や、地域の魅力の発信に取り組む
- ・ 札幌市の都市機能などを活用した産業の振興を図る

#### ◆ 地域と共生する空港 ◆

市街地に隣接している空港として、空港周辺地域の住民や乗客以外の空港利用者と空港の交流を通して、空港を含めた周辺地域の賑わいを創出する「地域と共生する空港」をめざす。

#### <めざす姿の実現に当たっての対応方向>

##### [地域住民などとの交流促進、地域活性化]

○ 市街地に近接している空港として、空港の賑わいを創出し、空港周辺地域の活性化に繋げるためには、航空機利用者だけではなく、地域住民が気軽に訪れることができ、楽しめる空港づくりが不可欠である。

このため、地域住民のニーズに対応した空港機能の維持・充実を図るとともに、空港を活用した交流促進に取り組む。

##### 《主な取組》

- ・ 空港と地域住民の結びつきを深め、住民に身近な空港づくりを推進する
- ・ 関係団体や地域住民などと連携を図りながら、地域活性化の取組を進める
- ・ 空港を活用した地域イベントの開催や観光資源のPRなど、空港を地域情報の発信基地として活用する
- ・ 周辺住民との共存を図るため、今後とも緩衝緑地の整備など空港周辺地域の生活環境改善に向けた取組を推進する