

# 国管理4空港懇談会提言書



日本の未来は ここから始まる・・・  
～世界に羽ばたく 北海道の魅力～

平成28年8月

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)

# 目次

はじめに

第1章 国管理4空港の概要 .....	1
1 新千歳空港.....	1
2 稚内空港 .....	2
3 釧路空港 .....	3
4 函館空港 .....	4
第2章 空港の民間委託を活用し『高み』を目指す .....	5
1 道内空港の民間委託で目指すもの .....	5
2 民間委託の手法 .....	5
3 道内空港の経営一体化 .....	7
4 訪日外国人旅行者数の具体的目標 .....	8
5 国管理4空港が目指すべき将来像 .....	11
第3章 空港運営に関する要望 .....	14
1 S P Cに期待すること .....	14
2 北海道に対する要望 .....	18
3 国に対する要望 .....	20
第4章 各空港における固有の課題等 .....	21
1 新千歳空港.....	21
2 稚内空港 .....	23
3 釧路空港 .....	24
4 函館空港 .....	25

# はじめに

国は、空港をはじめとする公共施設の運営に関し、民間の知恵と資金の活用による改革を進めているが、空港の民間委託を行う際には、民活空港運営法において、地域の実情を踏まえることが義務付けられている。

このことから、国、北海道及び空港所在地元自治体などによる協議会が設置され協議を進めているが、空港所在地元自治体は、それぞれの空港にかかる民間委託に関して、国や北海道から意見を求められている。

我々は、北海道の発展のため、国が推進する観光立国の実現に向け、北海道として一定の役割を果たすため、空港の民間委託は大変有効な手段であると認識している。

道内空港の民間委託にあたっては、運営主体が国から民間に変わることによるリスクを回避するとともに、民間の知恵と資金を活用することにより、民間委託の効果を最大化し、北海道内の観光や産業の振興を図り、将来に亘り北海道経済の発展を揺るぎないものとする必要がある。

このため、北海道内の国管理4空港の地元自治体として懇談会（千歳市、苫小牧市、稚内市、釧路市、函館市）を設置し、道内空港の民間委託に関する課題や効果を整理したうえで、北海道や各地域の発展のために空港の民間委託をどのように活用すべきか、さらに、どのような姿を目指すべきかを検討し、次のとおり取りまとめた。

平成28年8月19日

千歳市長 山口 幸太郎

苫小牧市長 岩倉 博文

稚内市長 工藤 広

釧路市長 蝦名 大也

函館市長 工藤 壽樹

# 第1章 国管理4空港の概要

## 1 新千歳空港

### (1) 沿革

- ・昭和63年 供用開始(A滑走路3,000m)
- ・平成4年 新ターミナル供用開始
- ・平成8年 B滑走路(3,000m)供用開始
- ・平成22年 新国際線ターミナルビル供用開始



### (2) 空港概要

- ・種別 国管理空港
- ・設置管理者 国土交通大臣
- ・位置 千歳市、苫小牧市
- ・標高 21.3m
- ・面積 719ha
- ・滑走路(長さ×幅) A3,000m×60m、B3,000m×60m
- ・エプロン(バース数) 大型ジェット用49、中型ジェット用4、小型ジェット用9
- ・駐車場 3,920台
- ・無線施設 ILS、VOR/DMEなど
- ・運用時間 24時間
- ・アクセス 札幌駅までJRで36分(旅客ターミナルビルB1Fに乗り入れ)、バスで約60分、札幌市内までタクシーで約50分

### (3) 就航路線(平成28年7月現在)

国内線27路線：羽田、成田、伊丹、関西、神戸、中部、函館、釧路、女満別、利尻、稚内、中標津、青森、花巻、秋田、仙台、新潟、福島、松本、茨城、富山、小松、静岡、岡山、広島、福岡、那覇

国際線13路線：ユジノサハリンスク、ソウル、釜山、北京、上海、天津、台北、高雄、グアム、香港、ホノルル、バンコク、クアラルンプール

### (4) 利用状況

平成27年乗降客数(速報値)

20,452,336人(国内線 18,348,794人、国際線 2,103,542人)

### (5) 収支状況

平成26年度「航空系事業+非航空系事業」の収支(EBITDA)：14,631百万円

## 2 稚内空港

### (1)沿革

- ・昭和35年 供用開始(滑走路1, 200m)
- ・昭和63年 滑走路延長(2, 000m)
- ・平成21年 滑走路延長(2, 200m)



### (2)空港概要

- ・種別 国管理空港
- ・設置管理者 国土交通大臣
- ・位置 稚内市
- ・標高 8.0m
- ・面積 96ha
- ・滑走路(長さ×幅) 2, 200m×45m
- ・エプロン(バース数) 中型ジェット用2、小型ジェット用2
- ・駐車場 184台
- ・無線施設 ILS、VOR/DMEなど
- ・運用時間 8:30~18:30 (10時間)
- ・アクセス 稚内駅までバスで30分、タクシーで20分

### (3)就航路線 (平成28年7月現在)

国内線 2路線：羽田、新千歳

### (4)利用状況

平成27年乗降客数(速報値)

184,676人

### (5)収支状況

平成26年度「航空系事業+非航空系事業」の収支(EBITDA): △555百万円

### 3 釧路空港

#### (1) 沿革

- ・昭和36年 供用開始(滑走路1, 200m)
- ・昭和48年 滑走路延長(1, 800m)
- ・昭和56年 滑走路延長(2, 100m)
- ・昭和63年 平行誘導路(南側)供用開始
- ・平成元年 滑走路延長(2, 300m)  
平行誘導路(北側)供用開始
- ・平成7年 ILS CAT-3 供用開始
- ・平成12年 滑走路延長(2, 500m)



#### (2) 空港概要

- ・種別 国管理空港
- ・設置管理者 国土交通大臣
- ・位置 釧路市、白糖町
- ・標高 94.8m
- ・面積 160ha
- ・滑走路(長さ×幅) 2,500m×45m
- ・エプロン(バース数) 大型ジェット用2、中型ジェット用2、小型機用2
- ・駐車場 756台
- ・無線施設 ILS、VOR/DMEなど
- ・運用時間 8:00～21:00(13時間)
- ・アクセス 釧路駅までバスで50分

#### (3) 就航路線 (平成28年7月現在)

国内線 4路線：羽田、伊丹、新千歳、丘珠

#### (4) 利用状況

平成27年乗降客数(速報値)

685,252人 (国内線 680,336人、国際線 4,916人)

#### (5) 収支状況

平成26年度「航空系事業+非航空系事業」の収支(EBITDA)：△290百万円

## 4 函館空港

### (1) 沿革

- ・昭和36年 供用開始(滑走路1,200m)
- ・昭和46年 滑走路延長(2,000m)
- ・昭和53年 滑走路延長(2,500m)
- ・平成11年 滑走路延長(3,000m)
- ・平成18年 ターミナル地域拡張全面供用開始



### (2) 空港概要

- ・種別 国管理空港
- ・設置管理者 国土交通大臣
- ・位置 函館市
- ・標高 34.1m
- ・面積 164ha
- ・滑走路(長さ×幅) 3,000m×45m
- ・エプロン(バース数) 大型ジェット用3、中型ジェット用2、小型ジェット用5
- ・駐車場 791台
- ・無線施設 ILS、ASR、VOR/DMEなど
- ・運用時間 7:30～20:30 (13時間)
- ・アクセス 函館駅までバスで20分

### (3) 就航路線 (平成28年7月現在)

- 国内線 5路線：羽田、伊丹、中部、新千歳、丘珠、奥尻
- 国際線 2路線：台北、天津

### (4) 利用状況

平成27年乗降客数(速報値)

1,770,533人 (国内線 1,567,216人、国際線 203,317人)

### (5) 収支状況

平成26年度「航空系事業+非航空系事業」の収支(EBITDA)：△40百万円

## 第2章 空港の民間委託を活用し『高み』を目指す

### 1 道内空港の民間委託で目指すもの



日本の未来は ここから始まる・・・  
～世界に羽ばたく 北海道の魅力～

- (1) インバウンドなどの来道者増加をはじめとした広域的な観光振興を図ることによる、北海道経済の発展
- (2) 国内外や道内航空ネットワークの拡充（強力な路線誘致効果）
- (3) 空港利用者の利便性向上

### 2 民間委託の手法

#### (1) 航空系事業と非航空系事業の経営一体化

##### ① 空港施設、空港ターミナルビル、駐車場、貨物の原則4事業の統合

原則、主要4事業の経営を統合して空港運営の全体最適化を図るとともに、次の効果を生み出す。

#### (2) 効果

##### ① 機動的・効率的な空港運営

###### i 経営の効率化

空港運営の全体最適化を図るとともに、民間のノウハウや創意工夫により業務効率化、重複業務整理によるコスト低減が可能となる。

###### ii 柔軟で戦略的な着陸料等の設定

空港施設利用料やテナント料等で利益を上げている空港ビル事業などの収入を着陸料に還元し、航空利用者が利用しやすい料金の設定が可能となる。

現状は、国が発着枠の調整や着陸料等を収受し、空港ビル会社が航空会社やテナントなどのターミナルビルの利用を決定し使用料を収受しているが、実際の誘致活動の主体は自治体や経済界である。

これを同一運営主体の裁量とすることにより、誘致に関して魅力的で戦略的な提案をすることが可能となる。

###### iii 課題対応等に関する意思決定の迅速化

運営主体が一体化した場合は、柔軟かつ迅速な諸課題への対応が可能となる。



②さらなるメリットの最大化

i 必要な空港機能の向上のための空港運営

- ・航空旅客及び貨物取扱量の増加に応じた空港基本施設及び空港機能施設の必要な整備
- ・実施方針、要求水準等で定められた業務の確実な履行
- ・工事施工までの意思決定の迅速化

ii 戦略的な空港運営

- ・官民財の連携による戦略的な路線誘致
- ・既存路線の維持・拡充
- ・LCCの新規路線拡充
- ・各空港の旅客数及び貨物取扱量の目標の設定と達成

iii 魅力的な空港運営

- ・交通事業者や自治体と連携し、二次交通アクセスの強化、シームレス化
- ・利用者にとって利用しやすいターミナル機能
- ・魅力ある非航空系事業の展開

iv 地域との共生に資する空港運営

- ・魅力あるターミナル経営
- ・空港周辺地域で空港関連業種などの新たなビジネス創出
- ・利用者利便の向上
- ・地域と空港との連携による地域の活性化

### 3 道内空港の経営一体化

道内空港の一括民間委託については、空港経営上の観点において、単なる新千歳空港の黒字で赤字空港の補填に終わるのであれば、現状の国の空港整備勘定における管理運営下となんら変わりはなく、効果は限定的となる。

空港の民間委託、複数空港の一括民間委託については、目的達成のための手段である。

今、国は観光を地方創生の切り札として位置付け、道内空港の民間委託によりその効果を最大限活かそうとしている。

北海道は、四方を海に囲まれ、国内にあって雄大な自然に恵まれていることから、新鮮な食や豊富な温泉など観光資源を多く有している。

また、広域分散型社会であることから、人口減少や少子高齢化の進行などにより、鉄道などの都市間移動交通手段の先細りが懸念される中、航空は地域住民の生活上、大変重要な交通手段としての役割も担っている。

これらのことから、現状ベースの条件に基づいた目標に止まることなく、空港の民間委託を契機とし、官・民・財が連携して高い目標に向かい、北海道が日本経済発展をリードすべきである。

そのため、道内国管理4空港（新千歳、稚内、釧路、函館）を核とした全体最適化を図り、航空ネットワークを拡充し、北海道内全域にその効果が及ぶ仕組みを構築することが重要である。

#### (1) 国管理4空港の経営一体化

国が進める北海道の空港経営改革においては、北海道全域で広くインバウンドを受け入れるため、道内国管理4空港について、新たな運営権者（SPC）のもと、一括して民間委託を行う。

これにより、新千歳空港の機能強化とともに、他の3空港についての利活用の促進を図る。

#### (2) その他の空港との連携

その他の道内市管理空港及び道管理空港に係る民間委託の判断は、設置管理者や地元自治体の判断によるものとする。

ただし、国管理空港と同一の民間事業者の下での一括民間委託については、前述どおり、何を指すのかが重要であり、その目的を抽象的ではなく明確に示す必要性がある。

#### (3) 道内空港の経営一体化による効果

##### ① インバウンドなどの広域的な波及

インバウンドなどの道内受入れを増加し、道内各空港間の連携によって、広域観光周遊ルートなどを活用し、その効果を全道的に波及する。

##### ② 戦略的な路線誘致による観光客の増加

道内複数空港を一体的に運営することにより、そのメリットを活かした路線誘致を行い、観光客等の増加を図る。

#### 4 訪日外国人旅行者数の具体的目標

道内空港の民間委託、とりわけ複数空港の一括民間委託の効果を最大化するためには、バックグラウンドとして、観光客などの航空利用者の増加が必要である。

このため、国の成長戦略を踏まえた訪日外国人旅行者などの北海道受入目標を設定し、行政や経済界がS P Cと連携して達成に努め、北海道が日本経済を牽引する役割を担うべきである。

国は、成長戦略における2020年の訪日外国人旅行者数の目標2000万人の達成に目途がついたことから倍の4000万人に、2030年目標を6000万人に大幅に引き上げており、道内空港としてもこのことに貢献し、北海道が日本経済発展を牽引すべきである。

現在北海道では、我が国の訪日外国人旅行者の10%程度を受け入れており、このシェアを維持するとすれば、政府が掲げる2020年には400万人、2030年には600万人を北海道内で受け入れる必要がある。

さらに、国は、成長戦略において、観光を地方創生の切り札に位置付け、地方への外国人旅行者数の増加を進めており、今後は、我が国全体の訪日外国人旅行者のうち、三大都市圏とそれ以外の地方部との比率について、地方部の比率を、2020年に50%まで高め、さらに、2030年には60%とし、三大都市圏と地方部の逆転を目指している。

これらのことから、道内空港の民間委託検討にあたっては、政府が掲げる成長戦略を踏まえ、訪日外国人旅行者数などの目標を設定し、『高み』を目指すべきである。

#### ○北海道の訪日外国人旅行者受入の目標と消費額

##### ①道内訪日外国人旅行者数

道内空港の民間委託によって各空港の利用促進を進めるためには、道内における訪日外国人旅行者の増加は、重要な要素と位置付ける必要がある。

民間の設備投資や人材確保に配慮したうえで、北海道における訪日外国人旅行者の国内シェアをさらに高める必要がある。

行政などが長期的ビジョンを示し、達成に向けた体制を構築するなど、確固たる意思を示すことは、二次交通や宿泊施設などの民間投資を促すことに繋がるものとする。

当懇談会が考える道内訪日外国人旅行者数の目標値は、次のとおりであり、道内空港の民間委託に際して、この目標を実現するための提案を求める。

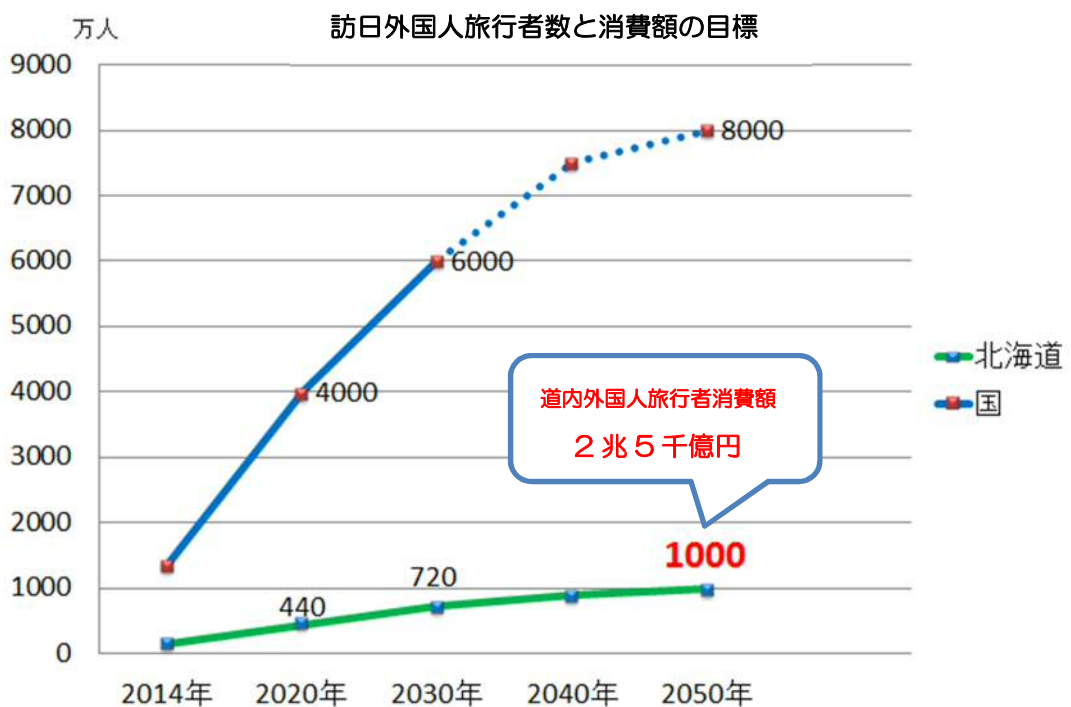
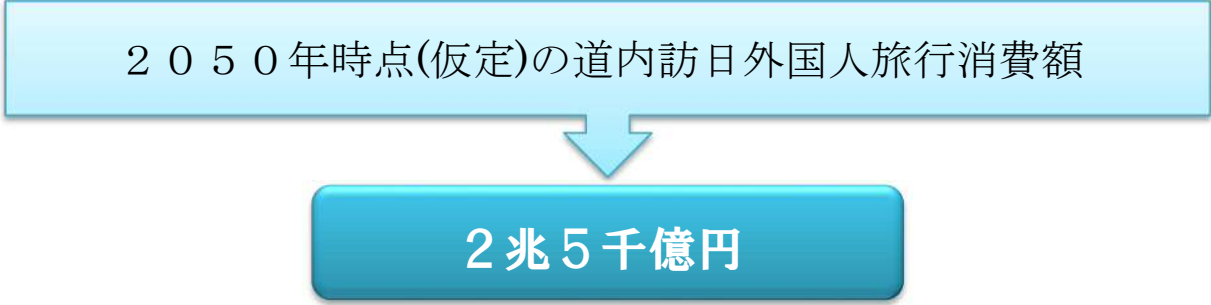


○2050年時点(仮定)の道内訪日外国人旅行者数 1000万人  
 ※コンセッション期間を30年とした場合の終了年度(仮定) 2050年  
 (現状) 2014年度:国 1467万人 北海道シェア(10.5%) 154万人  
 (出典:2014年 訪日外客数(総数) 日本政府観光局、訪日外国人来道者数(実人数)の推移 北海道経済部観光局)  
 (目標 4年後) 2020年:国 4000万人 北海道 440万人(シェア11%)  
 (目標 14年後) 2030年:国 6000万人 北海道 720万人(シェア12%)  
 (目標 34年後) 2050年:民間委託による目標  
 国(想定)8000万人→うち北海道 1000万人(シェア13%)

②道内訪日外国人旅行消費額

国の成長戦略において、訪日外国人旅行者数と合わせて、消費額の目標が掲げられており(「日本再興戦略2016」)、その内容では、2015年の訪日外国人旅行消費額3.5兆円を、2020年に8兆円、2030年15兆円に大幅に引き上げることとしている。

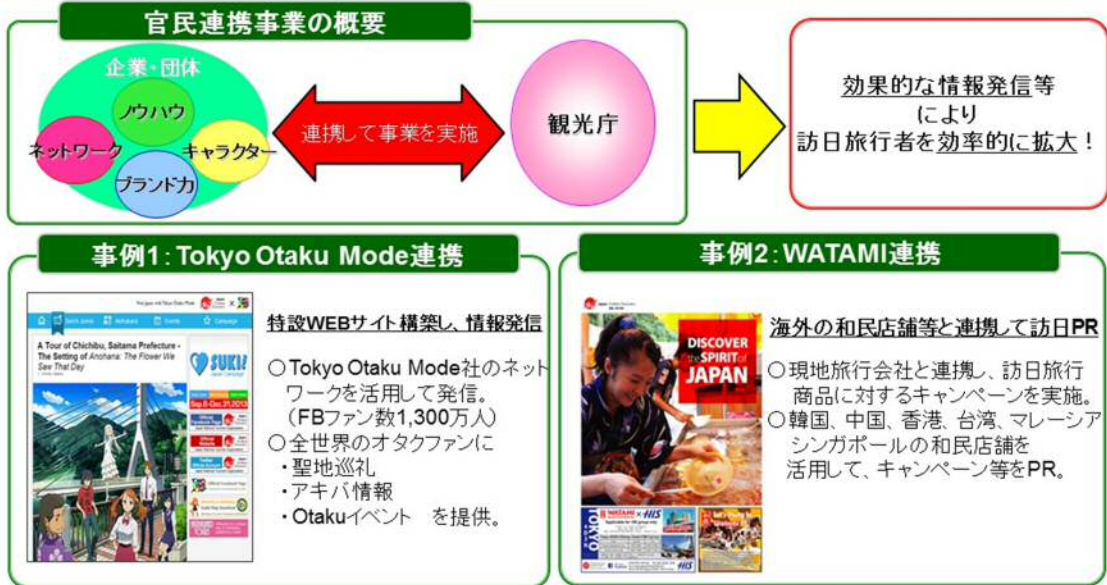
このことから、前述の道内訪日外国人旅行者数の目標を達成した場合、北海道内における消費額は、2020年に9千億円(440万人)、2030年には1兆8千億円(720万人)となり、一人当たりの消費額が同額で推移した場合、2050年には、2兆5千億円(1000万人)の消費額となる。



## ビジット・ジャパン(VJ)官民連携事業について



○ 海外進出日系企業やグローバル企業等民間企業・団体が有する海外ネットワークやブランド力、キャラクター、ノウハウ等を活用し、又は連携して行う訪日プロモーション事業

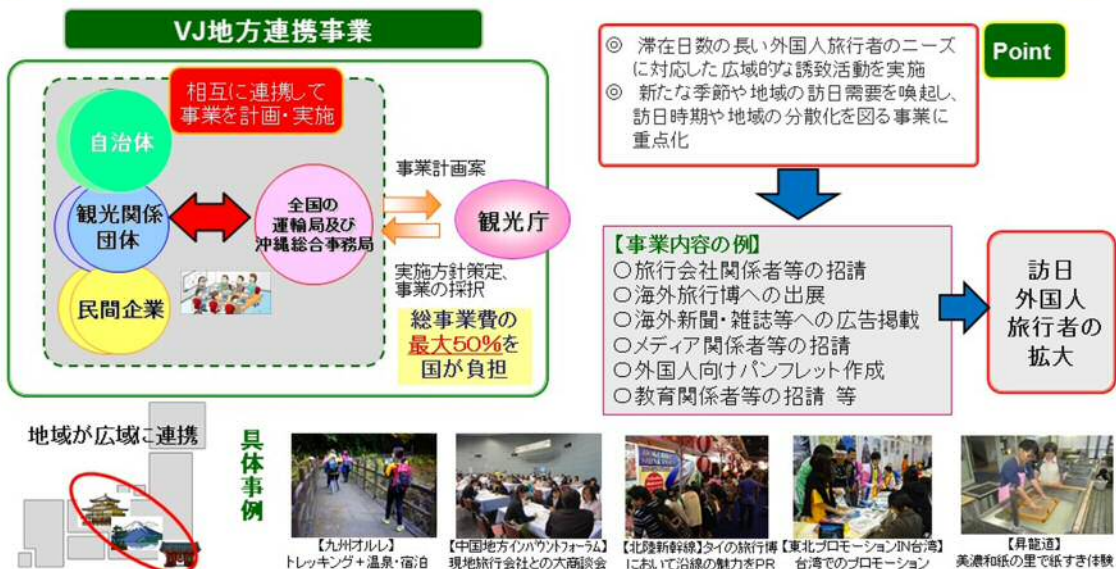


## ビジット・ジャパン (VJ) 地方連携事業について



○ 国と地方(自治体及び観光関係団体等)が都道府県の枠を越え広域に連携して取り組む訪日プロモーション事業

○ インバウンドに取り組む地域の連携を促し、訪問地の多様化や滞在日数の増加を図ることにより、訪日リピーター需要の拡大に対応するとともに、多様なニーズに即した誘客を実現



Japan. Endless Discovery.

観光庁資料より引用

## 5 国管理4空港が目指すべき将来像

### ○4つの圏域

北海道全体の目標達成のためには、北海道観光の一層の底上げやビジネスなどで新たな需要を創出することにより、北海道経済の発展を目指すことが重要である。

北海道の基幹空港である新千歳空港は、今後も国内外から道内への航空利用者を受入れ、北海道全体を牽引するとともに、新千歳空港以外の道内空港においても利活用を大幅に増加する必要がある。

そのためには、道内国管理4空港を中心とした4つの基本圏域を設定し、広域観光周遊ルートを検討するなど、新たな航空利用者の需要を創出する。

また、4圏域に所在または近接する市管理空港及び道管理空港と相互補完することも重要であり、その効果の更なる拡大を図る。



### ①新千歳空港（道央圏）

北海道の空の玄関口として、ビジネス客や観光客を中心に、札幌市や道央圏を目的地とする来道者、また他地域への乗り継ぎなどで、来道者の8割超が利用している。

ダイバートは帯広空港、旭川空港などが多く、航空運用上の連携が図られている。

今後も、高い利用ニーズが見込まれ、北海道が政府の外国人旅行者数目標の現状シェアを引き上げるためには、新千歳空港の機能強化を図るとともに国際拠点空港化を進め、C I Qやグランドハンドリングの体制整備、二次交通や宿泊施設などの受入環境についても合わせて対応しながら、来道者増加を牽引する必要がある。

### ②稚内空港（道北圏）

北海道の北の玄関口として、ビジネス客や観光客を中心に、また国境に面する空港として対岸のロシア連邦サハリン州へ渡る客などにも利用され、近年はリージョナルジェットにより全国各地からの利用が急増している。

ダイバートは新千歳空港か旭川空港が利用されており、平成28年6月に観光庁より認定された広域観光周遊ルート「日本のてっぺん。きた北海道ルート。」においても連携を図ることが可能である。

今後、北海道全体でインバウンドの受入増加を図っていくためには、道北圏への受入れも大幅に増加させる必要があり、稚内空港の冬季就航率の向上を図るとともに、二次交通や宿泊施設の整備が必要である。

### ③釧路空港（道東圏）

北海道への外国人を含む観光客は札幌を中心に道央圏に集中している。広域観光周遊ルートの設定など戦略的観光施策を通じ、北海道全体に観光客を分散、周遊させ、さまざまな経済波及を道内に広げ北海道全体の地域活性化につなげることが急務である。

こうした中、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釧路市をはじめとする東北海道に重層的に認定されており、当地域では世界に通用する観光地づくりをめざしている。

そのためには世界との懸け橋となるゲートウェイである釧路空港は、東北海道の拠点空港としての機能強化と利活用促進のため、利便性の拡大、空港施設の充実、競争力の強化、交通アクセスの向上などを進めていかなければならない。

実現に向けては東北海道の帯広空港、女満別空港との連携を軸に、道内他圏域との広域周遊ルートの拡充や様々な施策を通じ、東北海道への観光客の周遊を増大させ東北海道圏域の経済振興、地域活性化につなげていく必要がある。

#### ④函館空港（道南圏）

北海道南部の経済や観光の中心地である函館市に位置し、新千歳空港に次ぎ、道内第2位の輸送量を誇る北海道南部の空の玄関口となっている。

また、本年3月の北海道新幹線開業により、青森空港や仙台空港との連携が可能となり、東北を含めた広域観光ルートの形成により、例えば、同一航空会社が就航している台湾からの観光客のさらなる増加も見込まれる。

一方、当空港は市街地に近接しており、全国的に見ても非常に利便性の高い空港であるが、「特定飛行場」の指定を受けていることから、空港の振興発展のためには、騒音対策はもとより、周辺住民の理解が必要不可欠であり、周辺地域との共生により、さらなる発展につなげていく必要がある。

今後も、北海道が政府の外国人旅行者数目標の現状シェアを引き上げるためには、函館空港の機能強化を図るとともに、二次交通や宿泊施設などの受入環境の整備が必要である。



## 第3章 空港運営に関する要望

### 1 SPCに期待すること

道内複数空港の民間委託においては、空港運営のみならず、北海道の観光振興などへの貢献や、各空港が抱える様々な課題への対応などが必要である。

そのため、SPCには、広範なノウハウや強い対応力を期待するものである。

また、道内複数空港の民間委託にあたっては、北海道経済の発展のため、道内経済界や主要企業などの参画や協力を検討することが重要である。

#### (1) 適切な空港運営の確保（対策に関する水準維持・継続、懸念への対処）

##### ①安定的な経営

###### i 経営の健全化を確保し、安定的で持続的成長を実現

航空や観光産業は、イベントリスクの影響を受けやすい分野であるが、このようなリスクにも十分に備え、安定的な経営を継続できるように努めること。

###### ii 空港運営のスムーズかつ確実な引継ぎ

各事業者からの業務継承に際しては、運営が中断し利用者の利便を損なうことのないように努めること。

###### iii 実施契約や要求水準書で定められた業務の確実な履行

SPCは、運営権存続期間中、実施契約や要求水準書で定められた事項を確実に履行すること。

##### ②安全・安心対策の実施

空港の運営における安全性の確保は、最優先事項である。

SPCは、要求水準書で定められる空港保安全管理規程に関する安全基準、保安・防犯基準を確実に履行し、適切な空港運営の確保に努めること。

##### ③災害発生時等の防災拠点としての役割

空港は、大規模災害発生時などの救命救急活動や緊急物資輸送の重要拠点となるなど、重要な防災拠点の役割を担う施設である。

このことから、災害発生時などにおいては、国や地元自治体などと協力し対応すること。

## (2) 発展のための取組

### ① 航空ネットワークの充実・強化

道内空港の民間委託は手段であり、インバウンド増加などの観光振興を通じて、空港の活性化を図ることが目的であり、国、地元自治体及び経済界は「具体的な目標」を定め、誘致能力があるSPCとの連携を図りながら、今後も、航空ネットワークの充実・強化を進め、目標を達成する必要がある。

このため、道内国管理4空港を中核に各空港の特性を踏まえ、広域周遊観光ルートなどを活用し、他の空港とも連携を図りながら、航空ネットワークの充実・強化を進め、道内全域にその効果が及ぶよう取り組む必要がある。

#### i 既存路線の維持・拡大

各空港の既存路線は、周辺地域住民の生活やビジネス上のニーズなどを背景に、地元自治体などの誘致活動などによって就航している。

このことから、各空港の既存路線は、民間委託後も維持に努めることはもとより、周辺地域住民の利便性向上の観点から、既存路線の拡大にも努めること。

#### ii 戦略的な路線誘致

地元自治体や経済界との連携を図るなど、新たな路線を戦略的に誘致すること。

#### iii 道内空港の活性化

新千歳空港以外の他空港の活性化策を提案すること。

#### iv 利用者が利用しやすい料金設定

他県における県内移動は、道路や鉄道が主流であり、北海道においても同様である。

北海道は広域分散型社会であることから、主な観光地間の移動に5～6時間もかかるルートとなることは観光振興上弱点である。

道内空港のネットワークが拡充し、空路を利用した移動が可能となれば、道内の広域周遊観光の利用増加に資することとなり、さらに道民にとっての利便性が向上する。

そのための課題として、道内空港間の航空運賃が高額であり、ビジネス以外の利用が進まず、道内航空ネットワークの充実に繋がっていない。

国は、着陸料の軽減措置などを実施しているが、大幅な航空運賃の引き下げにまでは至っていない。

このため、航空会社と協力のうえ、新千歳空港から道内他空港への低廉な乗継料金の検討や、利用しやすい道内空港間の航空運賃設定を検討すること。

**②空港基本施設や空港機能施設の機能強化の実施**

航空ネットワークの充実・強化に伴い増加する旅客等の受け入れに必要な滑走路等の空港基本施設やターミナルビル等の空港機能施設の機能強化を実施すること。

また、コンセション期間中に耐用年数を迎える施設の整備についても、適切に対応すること。

**③外国人旅行者などの受入態勢の強化**

外国人旅行者などの円滑な受け入れのため、グランドハンドリング（地上支援業務）の体制を強化すること。

**④航空利用者の受入環境の整備**

二次交通の輸送能力や利便性の向上などに努めること。

**⑤貨物取扱量の増加**

近年、生鮮食料品などを中心に海外への輸出が急激に増加しているが、貨物取扱量については、経済波及効果も高いことから、今後とも国内外との貨物取扱量の増加を進めること。

**⑥空港及び空港周辺沿道等の景観整備**

北海道を訪れた方へのおもてなしとして、一目見て北海道に来たことや、北国の雄大な自然を感じられるような空港及び空港周辺沿道景観の整備に努めること。

**(3) 地域との共生****①空港所在地域との共生**

空港は、周辺地域の住民の理解のもと運営されている。

空港の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あたっては、現在、各空港所在地において国や空港ビル会社、および一般財団法人空港環境整備協会などが実施している水準以上とすること。

**i 空港周辺環境対策の実施**

現在、各空港所在地で実施されている周辺環境対策の水準以上とすること。

**ii 地域住民を対象としたイベントの実施**

住民の空港運営への理解を深めるため、空港周辺地域の住民の参加によるイベント等を実施し、空港と地域との共生に努めること。

**②空港関係者の雇用の確保**

各空港には多くの従事者がおり、民間委託の際には、円滑に雇用を継承するとともに、民間委託後においても雇用を継続すること。また、今後も地元企業等の活用や地元の雇用を積極的に推進すること。

**③地元企業等との良好な関係継承**

現在のテナントや取引先など、地元経済界との良好な関係を継承し、円滑な空港ビルの運営に努めること。

**④地元自治体との連携・協力**

自治体が行なう空港との共存共栄に関する施策に対し連携・協力すること。

**(4) 各空港における固有の課題等への対応**

各空港においては、空港の役割や位置付けが異なること、また歴史的背景などによって、それぞれ固有の課題や地域との関係性などが存在している。

いずれも各地域において重要な課題であることから、SPCは、次章で示す課題等に関しては、その解決に向け、誠実に対応すること。



## 2 北海道に対する要望

### (1) 外国人来道者の受入目標の設定と、その達成に向けた体制づくり

北海道は、国管理4空港の民間委託に伴う効果を最大化するため、早期に、国の成長戦略を踏まえた訪日外国人旅行者の北海道受入目標などのビジョンを示すとともに、その目標達成のためのプロセスを示すこと。

### (2) 道内空港の一括民間委託に関する必要性を示すこと

複数空港の一括民間委託は、単なる赤字補填という収支のみの議論ではなく、相乗効果が発揮される必要がある。

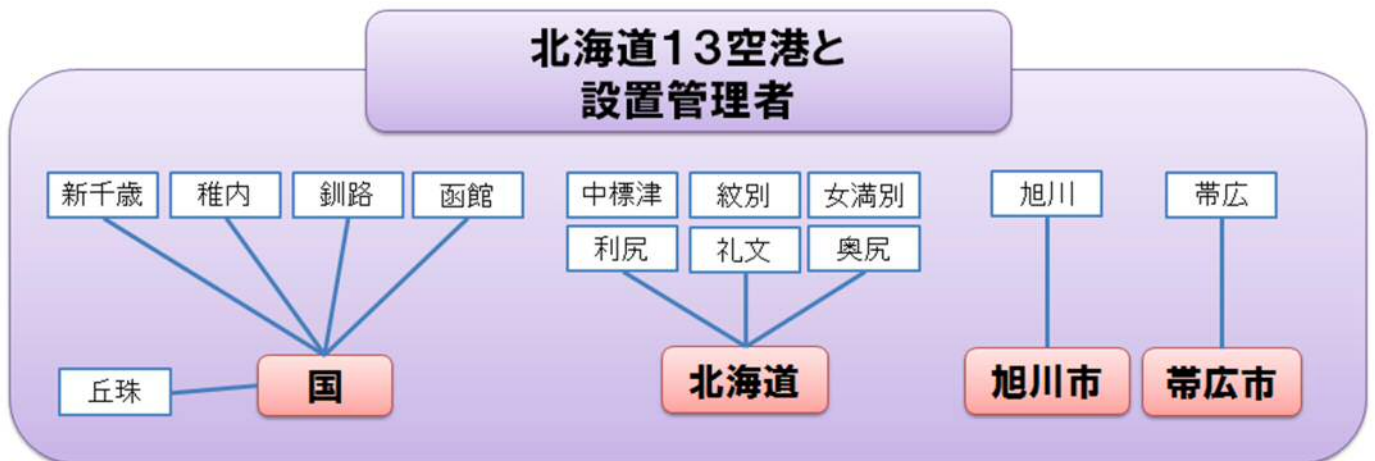
このため、道内空港の一括民間委託の枠組みとその必要性を明確に示すこと。

### (3) 民間委託とならない空港への対応

空港は、観光振興やビジネスなどの利用により地域の活性化などに寄与する施設である一方、広域分散型社会である北海道において、生活上重要な交通の結節点でもある。

今回の空港の民間委託では、インバウンドなどの観光振興を図ることが重要な目的であることから、まずは、その目的達成の役割を担う空港を対象として議論する。

また、今回、民間委託とならない空港についても、航空が地域住民の生活上重要な交通手段としての役割を果たしていることから、設置管理者によって存続し、活性化を図ること。



### (4) 北海道発の提案の取りまとめについて

北海道は、道内空港のあり方やネットワークについて、地域の声を聴くことはもとより、俯瞰的な視点で、道内空港のそれぞれの役割やあり方、またネットワークのあり方などのビジョンやプロセスを示すなど、北海道発の提案の取りまとめにあたっては、強いリーダーシップを発揮することを期待する。

### (5) 北海道全体としての観光振興のための取組

#### ① S P Cと北海道における広域連携DMOとの連携

国の成長戦略を踏まえた訪日外国人旅行者などの北海道受入目標を設定し、その目標を達成するため、全道を区域とした広域連携DMOとして日本版DMOに登録されている公益社団法人北海道観光振興機構は強いリーダーシップを発揮しS P Cと連携、さらに地域連携DMOなどとも連携を図り、北海道全体の観光振興の取組を強化する必要がある。

また、各空港所在地の地域連携DMOなどは、各空港と連携することにより、地域活性化の取組を進める必要がある

#### ※観光庁が推進する「日本版DMO」とは・・・

日本版DMOは、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協働しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人である。

このため、日本版DMOが必ず実施する基礎的な役割・機能（観光地域マーケティング・マネジメント）としては、

- (1) 日本版DMOを中心として観光地域づくりを行うことについての多様な関係者の合意形成
- (2) 各種データ等の継続的な収集・分析、データに基づく明確なコンセプトに基づいた戦略（ブランディング）の策定、K P Iの設定・P D C Aサイクルの確立
- (3) 関係者が実施する観光関連事業と戦略の整合性に関する調整・仕組み作り、プロモーションを実施

また、地域の官民の関係者との効果的な役割分担をした上で、例えば、着地型旅行商品の造成・販売やランドオペレーター業務の実施など地域の実情に応じて、日本版DMOが観光地域づくりの一主体として個別事業を実施することも想定される。

(観光庁HPより引用)

#### ②北海道版ゴールデンルートの創設

北海道内においては、現在、道東や道北地域において、広域観光周遊ルートの創設が進められている。

このほかにも、北海道各地には多くの魅力ある観光資源があることから、これらを磨き上げるとともに国内外に広く発信し、道内への観光客受入を進める必要がある。

また、広域観光周遊ルートを強化して、北海道版のゴールデンルートに発展させるなど、国内外からの観光客誘致の強力なツールとして観光振興を図り、道内各空港の利用促進を図る必要がある。

### 3 国に対する要望

#### (1) 空港運営を円滑に実施するための規制緩和等

より自由に空港運営を展開できるよう、SPCが規制緩和等を求めてきた場合、国は可能な限り対応すること。

#### (2) インバウンド増加のためのCIQなど必要な体制整備

インバウンドの大幅な増加に伴う、出入国時におけるCIQなどの必要な体制を整えること。

#### (3) 法定協議会を総括する組織の検討

道内の複数空港を一括民間委託する場合、各空港の関係者は個々の空港だけではなく、一括民間委託全体の情報を共有する必要がある。

このため、各空港の法定協議会を総括する組織を設置し、SPCを構成員に加え、事業計画及び予算、事業報告及び決算など報告するとともに、当該組織の意見を尊重することが望ましい。

#### (4) 災害発生時等の防災拠点としての役割

空港は、大規模災害発生時などの救命救急活動や緊急物資輸送の重要拠点となるなど、重要な防災拠点の役割を担う施設である。

このことから、災害発生時などにおいては、SPCと協力し国民の安全を確保すること。

#### (5) 確実なモニタリングの実施

国は、SPCの安定的な経営状態や安全・安心対策が確実に実施されるよう、確実なモニタリングの実施に努めること。

##### ① SPCの健全な経営の確保について

- i 経営の健全化及び安定的で持続的な成長
- ii 実施契約や要求水準書で定められた業務の確実な履行

##### ② 安全・安心対策の実施について

空港保安管理規程に関する安全基準、保安・防犯基準の確実な履行

## 第4章 各空港における固有の課題等

### 1 新千歳空港

#### (1) 新千歳空港の国際拠点空港化

道内空港の民間委託によって、各空港が発展するとともに、新千歳空港の国際拠点空港化を推進する取組とすること。

そのために必要な機能向上などの施設整備を行なうこと。

また、ターミナルビル（特に国内線）については、コンセッション期間中に耐用年数を迎える可能性が高いことから、将来の建替え等を見据えた効率的な施設整備を図り、さらなる空港機能の充実・強化を促進すること。

#### (2) 新千歳空港の国際競争力向上

アジアを中心とした国際路線の維持・拡大とともに、新千歳空港の地理的優位性を活かし、欧米との路線を誘致し、国際競争力を向上すること。

#### (3) 空港周辺環境対策

新千歳空港周辺環境対策は、旧運輸省と旧防衛施設庁の申し合わせにより、現在、防衛省が実施しているが、民間委託となっても、これまでどおり、国の責任において実施すること。

#### (4) 新千歳空港24時間運用への対応

北海道、千歳市・苫小牧市及び住民との深夜・早朝時間帯発着枠の運用、対策の合意については、民間委託後も北海道が主体となって、これまでどおり継続すること。

#### (5) 航空自衛隊千歳基地との共存共栄

民間委託後は、航空自衛隊千歳基地の運用に影響が出ないよう配慮すること。

#### (6) 空港駐車場の容量不足

現在の駐車場容量は、約4千台であるが、容量不足や交通渋滞が常態化し、利用者の利便が著しく低下している。

駐車場容量を拡大するなど、利用者の利便を向上すること。

#### (7) 空港及び空港周辺沿道等の景観整備

北海道を訪れた方へのおもてなしとして、一目見て北海道に来たことや、北国の雄大な自然を感じられるような空港及び空港周辺沿道景観を整備すること。



**(8) 地域との共生**

- ①新千歳空港の発展を支えてきた地元経済界と連携する仕組みを構築すること。
- ②地元に滞在(宿泊・回遊)することができる環境整備など、地元経済の活性化に貢献すること。
- ③千歳観光連盟が実施する観光などの地域共生事業については、民間委託後も同水準で協力すること。

**(9) 空港従事者の雇用環境の向上**

新千歳空港では、7千人の空港従事者の雇用を確保する必要がある。

そのため、空港内の託児施設の整備などによって雇用環境の向上を図り、従業員などが、より働きやすい環境を整えること。

**(10) 空港利用者増加のための課題**

近年、新千歳空港を取り巻く環境は大きく変化し、目覚ましい発展を続けているが、今後さらに利用者の増加を目指し、飛躍的に発展するためには、空港事業外ではあるが、次の課題解決は大変重要である。

**①二次交通の輸送能力強化**

現在もJR快速エアポートは大変混雑しており、今後の利用者増加を見据え、深夜・早朝時間帯も含め、JR千歳線の輸送能力向上が必要である。

バス輸送に関しても、運転手不足などにより観光バスを中心に不足していることから、バス輸送総体の輸送能力の強化が必要である。

また、苫小牧を含めた道南方面についても、二次交通の拡充が必要である。

**②宿泊施設等、観光客受入環境の整備**

札幌市をはじめ新千歳空港近郊において、宿泊施設の不足は深刻であり、宿泊料金も高額になっている。

宿泊施設建設の動きがあるものの、今後の大幅な訪日外国人旅行者を受け入れするためには、さらなる、観光客受入環境の整備が必要である。

## 2 稚内空港

### (1) 期間就航率の向上

稚内空港は12月から3月にかけて、風や雪など地域特有の厳しい気象条件により欠航が多発し、また、運航する便の約9割が条件付き運航となるなど、観光客やビジネス客が航空機を敬遠する状況となっている。

今後の北海道におけるインバウンドの大幅な増加を図るためには、新千歳空港を中心に他の道内複数空港で受け入れていくことが必要であり、稚内空港が冬でも安定して着陸できる空港にすること。

### (2) 外国人旅行者受け入れ態勢強化のための空港運用時間の延長及びC I Q体制の構築

稚内空港は運用時間が短いことや、空港ターミナルが国際線に対応していないこともあり、国際チャーター便の受け入れが出来ない事例が発生し、インバウンド受入機会を逃している。運用時間の臨時的延長や、今後の国際チャーター便の増加に対する運用時間の延長を要望するとともに、インバウンド対応の検査場整備なども含め、C I Q体制の構築、グランドハンドリング体制の強化をすること。

### (3) 都市部との直行便の路線維持について

既存定期路線の羽田便は首都圏と短時間で結ぶ、観光・ビジネスにおいて重要な直行便の路線であるため、今後も維持していくこと。

### (4) 空港施設や空港機能施設の機能強化の実施

インバウンドを中心とした航空需要の増加に対応するため、建設後31年を経過している空港ターミナルビルの狭隘の解消や老朽化対策も含め、機能強化のための整備を実施すること。

### (5) 二次交通の充実

二次交通の充実のため、地元交通事業者との連携や輸送能力の強化など、空港利用者の利便性を向上させること。

### 3 釧路空港

#### (1) 空港施設の機能強化

現状では、計器着陸装置についてCAT-I、III bは使用可能であるが、CAT-IIは設置されていない。今後、国際線やLCCを誘致する上で、霧が発生する可能性が高い釧路空港としては、CAT-IIの設置や航空会社に対するCAT-IIIへの対応支援（パイロットの育成支援等）が必要である。

#### (2) 国際線受入態勢の強化

##### ① C I Q施設等

国際線運航の際、ターミナルビルの一部をパーテーション等で区切り対応するなど受け入れ態勢が不十分なため、出入国が同時にできず150人乗りの機材で折り返しに約90分が必要な状況にある。今後は出入国審査場の分離・拡充、出入国チャンネル（ブース）数の拡大、バイオカート導入、C I Q人員体制の拡充などの検討が必要である。

##### ② バケージクレームエリア

短いバケージクレームが2基設置されているが、国内線と兼用であるため、200人を超える利用客になると、入国後の荷物の受取場所が無くなるため、増設する必要がある。

##### ③ 待合スペースの確保

待合スペースが不足しており、今後、拡充が必要である。

#### (3) 航空ネットワークの充実・強化

既存の国内路線の維持・充実（増便、通年運航、機材の大型化）、新規の国内航空路線の誘致、道内航空路線の復活、国際定期便の開設、国際チャーター便の増便など利便性向上のため、航空ネットワークの充実・強化が必要である。

#### (4) 貨物取扱いの拡大

機材小型化等の要因から取扱量はピーク時の約7割減という状況だが、航空貨物の需要は国内外ともに今後も多く見込まれることから、既存路線の拡充や新規路線就航による貨物スペースの拡大等が必要である。

## 4 函館空港

### (1) 函館空港における航空ネットワークの充実強化

インバウンドを増やすため、東アジアや東南アジア地域との新規路線の開設促進を図ること。

また、本年3月に開業した北海道新幹線を利用した東北（青森空港、仙台空港）との連携による航空ネットワークの強化を図ること。

### (2) 周辺地域への環境配慮

S P Cは、現状の国の環境対策事業のほか、空港ビルデングが地域連携している事業等の環境対策事業について、現状を最低限とし、それ以上のものとする。

また、本事業実施について、国は責任を持って継続することを指導・監督すること。

### (3) 雇用の承継

S P Cは、空港運営を円滑に進めるため、現在の雇用を承継すること。

### (4) 地域の企業等との関係の承継

空港ビル運営を円滑に進めるため、地域の企業等との関係について承継すること。

### (5) 地元自治体との連携・協力する運営

自治体のトップセールスなどの地元の活動に対し連携すること。

地元のニーズを適確に反映した運営となること。

地元のニーズに対し、迅速な対応ができる組織とすること。

### (6) 施設整備

航空ネットワークの充実強化に必要となる空港施設及び空港ビルなどの整備を行うこと。

### (7) 二次交通の整備

国は、北海道新幹線新函館北斗駅とのアクセスとしての函館新外環状道路を早期整備すること。

また、市内への交通アクセス（バス路線等）を充実すること。

