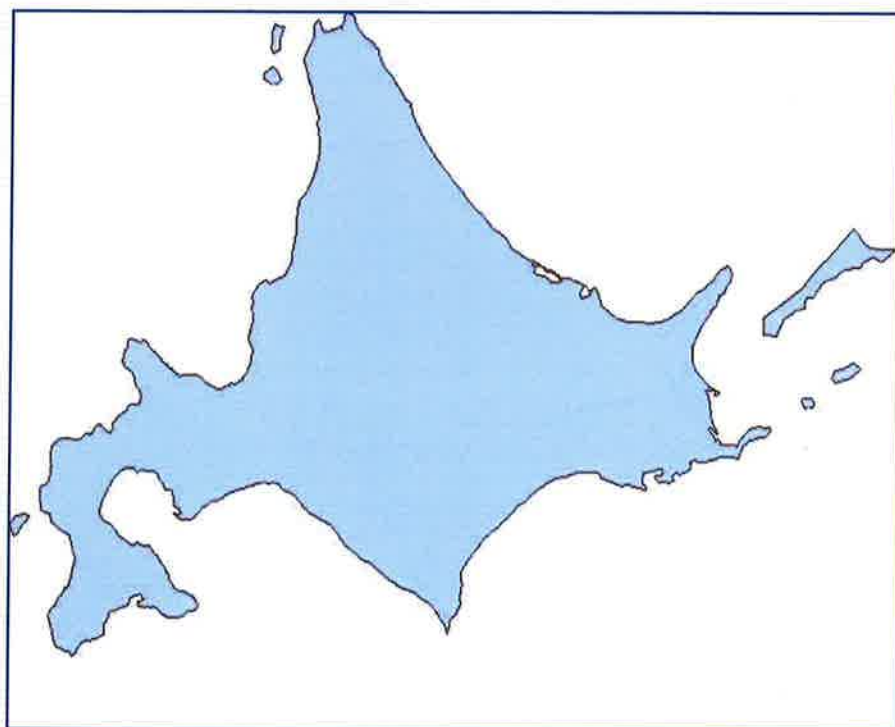




## 北海道内における航空を取り巻く状況



平成21年6月

総合政策部 新幹線・交通企画局 空港活性化推進室

# (目次)

<b>I 航空を取り巻く情勢</b>		<b>II 道内空港の主な課題</b>	
1. アジア・オープンスカイ(航空自由化)	P1	1. 新千歳空港	
2. 空港法の概要	P2	(1) 一部外国エアラインの乗り入れ制限	P27
3. 「空港の設置及び管理に関する基本方針」の概要	P3～P4	(2) 深夜・早朝時間帯の運航	P28
4. 羽田空港再拡張事業	P5	(3) 滑走路延長	P29
5. 航空業界の動向	P6～P7	(4) ILS双方向化	P30
6. 航空旅客輸送の動向	P8	2. 新千歳空港を除く道内空港	P31
7. 国内航空ネットワークの推移	P9		
<b>II 道内空港の現状等</b>			
1. 道内空港の概要	P10		
2. 路線開設状況	P11～P12		
3. 利用実績	P13～P15		
4. 来道観光客数	P16		
5. 航空利用者の来道目的	P17		
6. 訪日外国人来道者数の推移	P18		
7. 貨物取扱量の推移	P19～P20		
8. チャーター便の推移	P21		
9. 最近の路線開設・休止等の状況	P22		
10. 各空港における国内航空路線数の推移	P23		
11. 道内空港におけるCIQ体制	P24		
12. 新千歳空港旅客ターミナルビルの整備	P25～26		

# I 航空を取り巻く情勢

- ◆ 1. アジア・オープンスカイ(航空自由化)
- ◆ 2. 空港法の概要
- ◆ 3. 「空港の設置及び管理に関する基本方針」の概要
- ◆ 4. 羽田空港再拡張事業
- ◆ 5. 航空業界の動向
- ◆ 6. 航空旅客輸送の動向
- ◆ 7. 国内航空ネットワークの推移

# I 航空を取り巻く情勢

## 1. アジア・オープンスカイ(航空自由化)

～アジア・オープンスカイ(航空自由化)とは～

■ アジア・ゲートウェイ構想(H19.5.16決定)の実現に向けて取り組むべき「最重要項目10」の1つ

● 「航空自由化(アジア・オープンスカイ)に向けた航空政策の転換」

～航空自由化(アジア・オープンスカイ)による戦略的な国際航空ネットワークの構築、  
羽田の更なる国際化、大都市圏国際空港の24時間化～

### <航空自由化(アジア・オープンスカイ)による 戦略的な国際航空ネットワークの構築>

■ アジア各国との国際航空ネットワークの構築は、地域経済の活性化や消費者の利便性向上などの上で重要な課題であり、これまでの航空政策を大転換し、国際的に遜色のない航空自由化を戦略的に推進

#### ■ 関西国際空港、中部国際空港

- ・ 国際拠点空港として、相応しい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国と互いに、旅客・貨物分野の双方について、事業会社、乗入地点、便数の制限をなくす「航空自由化」を二国間交渉により推進

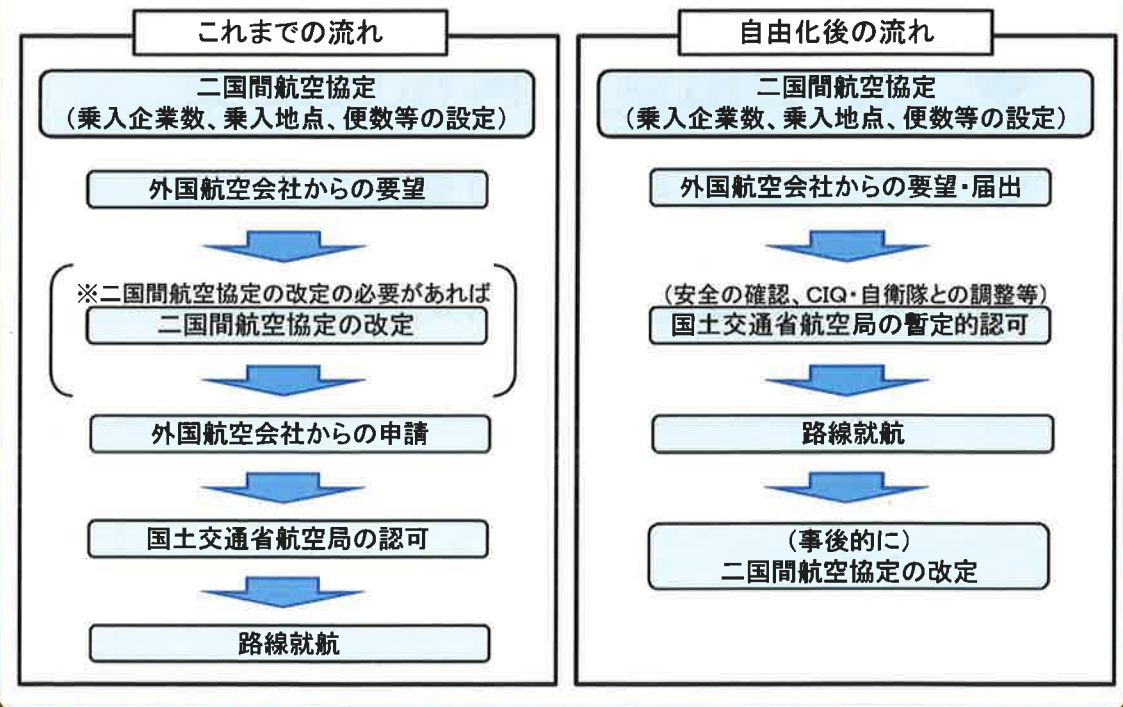
#### ■ 地方空港

- ・ 観光振興等を推進するため、自由化交渉を加速化
- ・ 交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認可
- ・ 安全の確認、CIQ、自衛隊等との調整を除き、実質的に届出化
- ・ 国際旅客チャーター便の積極的な促進

#### ■ 首都圏空港

- ・ 当面、戦略的に活用するとともに、将来の容量拡大等を見らみ、さらに自由化を検討

### <外国航空会社による地方空港での路線開設、増便等の流れ>



# I 航空を取り巻く情勢

## 2. 空港法の概要

### 空港法改正の背景

#### ■ 空港をめぐる社会経済情勢の変化 ■

東アジア地域における  
空港整備の進展による  
空港間競争の激化

全国の空港数

(S42年)  
52箇所



(H19年)  
97箇所

空港利用者のニーズの  
多様化・高質化

空港における  
事件・事故の多発

空港政策の重要課題は「整備」から「運営」へシフト

### 空港法改正の概要

～空港における利用者利便の向上及び安全の確保を図るため～

#### <空港基本方針の策定>

○今後のわが国の空港全体及び主要空港の中長期的な整備及び運営のあり方を明示

#### <空港の適確な管理を通じた空港利用者の利便の向上>

○空港の区分見直し

○空港ターミナルの適確な運営の確保

#### <空港周辺地域や空港関係者との連携強化>

○空港の利用者利便の向上や安全確保のための協議会制度を創設

空港利用者のさらなる利便や安全性の向上を実現

# I 航空を取り巻く情勢

## 3. 「空港の設置及び管理に関する基本方針」の概要①

航空政策との整合・協調的取組、観光立国推進施策やアジア・ゲートウェイ構想推進施策との整合・協調的取組等に留意した上で、今後の空港の中長期的な整備及び運営のあり方を定めるもので、概ね5年ごとに見直し、改定

### 1 空港の設置及び管理の意義及び目標に関する事項

#### 〔意義〕

航空輸送需要への的確な対応、利用者便益の増進、国際競争力の強化、地域の活力の向上等に資するべく、空港の設置及び管理を行う。

#### 〔目標〕

＜利用者便益の増進及び空港における安全・安心の確保＞  
既存ストックの有効活用を基本に、空港施設の更新・高質化、運営面の充実・効率化等により、利用者便益の増進及び空港における安全・安心の確保を図る。

＜わが国の国際競争力の強化＞  
適正な水準の空港使用料の設定を行い、航空ネットワークの適切な形成等により、わが国の国際競争力強化を図る。

＜地域活力の向上、環境負荷の軽減、周辺地域との共生＞  
空港の積極的な活用により、地域経済の活性化など地域活力の向上を図るとともに、環境負荷を軽減し、周辺地域との共生を図る。

＜空港相互間の連携等による空港運営の最適化＞  
国際拠点空港が相まってわが国全体の航空需要に最大限対応するほか、近接する複数の空港について、適切な役割分担に基づき、その機能を最大限活用していくなど、空港運営の最適化を図る。

### 2 空港の整備に関する基本的な事項

#### 〔今後の空港整備〕

離島を除き新設を抑制、今後は将来需要に的確に対応するための方策のほか、空港機能の高質化、耐震、防災保安の観点から安全・安心の確保等が求められる。

#### 〔将来需要に的確に対応するための施設整備・機能向上等〕

現在の処理能力では将来需要に対応できなくなることが予想される首都圏空港において、将来需要に的確に対応するための方策を講じるなど、投資を重点化する。

#### 〔空港機能の高質化〕

空港の耐震化、既存ストックを活用した空港機能の高質化等の施策に取り組む。

# I 航空を取り巻く情勢

## 3. 「空港の設置及び管理に関する基本方針」の概要②

### 3 空港の運営に関する基本的な事項

#### 〔効果的かつ効率的な空港の運営〕

各空港別の収支の明確化などにより、効果的・効率的な空港運営を図る。

#### 〔利用者の便益の増進〕

空港利用者等の意向反映に向け、効率化の視点に留意しながら、継続的な取組が確保される仕組みと実施内容の検討に着手。

#### 〔空港における安全・安心の確保〕

事前予防的な安全対策の推進と、テロ・ハイジャックの防止、空港への不法な侵入の防止等に万全を期す。

#### 〔環境負荷の軽減〕

環境にやさしい空港(エコエアポート)施策の推進等、環境負荷の低減施策に取り組む。

#### 〔空港会社の運営のあり方〕

会社経営の効率化、利用者便益の増進等を図るなどにより、継続的かつ安定的で適正な空港運営を確保する。

#### 〔空港機能施設事業の運営のあり方〕

空港機能の向上を担うことを可能とする事業計画など、事業遂行が適切に行われるようにする。

#### 〔利用者便益の増進及び空港運営の効率化に向けた他の施策〕

地方公共団体の管理する空港における適切な運営の確保、協議会の活用、情報開示・透明化等の措置を講じる。

### 4 空港とその周辺の地域との連携の確保に関する基本的な事項

#### 〔空港と周辺地域との連携〕

空港や周辺地域における空港利用者の交流の促進、空港における空港周辺地域住民の交流促進など、空港と周辺地域との連携を推進する。

#### 〔空港関係者間の連携〕

空港管理者、アクセス交通事業者、周辺自治体、経済団体などと連携した取組が重要であり、協議会制度の活用にも積極的に取り組む。

### 5 空港周辺における騒音その他の航空機運航により生ずる障害の防止及び損失の補償並びに生活環境の改善に関する基本的な事項

#### 〔環境対策及び地域周辺対策の着実な実施〕

環境負荷を軽減し、周辺地域との共存を図ることが極めて重要であり、これまで同様に環境対策、地域周辺対策を着実に実施する。

#### 〔地域の事情を踏まえた適切な方策の合意〕

対策の実施にあたっては、周辺地域の事情・特色を踏まえつつ、十分な情報交換に基づき、適切な方策が合意され、進められることが望ましい。

### 6 地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する空港相互間の連携の確保に関する基本的な事項

#### 〔三大都市圏の国際拠点空港全体としての適切な運営〕

- ・ 成田国際空港、関西国際空港及び中部国際空港のわが国の国際拠点空港においては、全国的な視野に立って、アジアとのオープンかつ戦略的なネットワークを構築する。
- ・ 3空港が相まって、わが国の航空需要に最大限対応することが適切であり、首都圏空港の空港容量が逼迫している状況においては、3空港トータルで航空需要に最大限対応する。
- ・ 更なる容量拡大にあたっては、容量全体のあり方に合わせ、国際拠点空港全体のあり方についても検討を行う。

# I 航空を取り巻く情勢

## 4. 羽田空港再拡張事業

航空需要の増加から発着能力が既に限界にあり、発着容量の制約によるボトルネックの解消が急務

再拡張事業の早期実施が必要



〔羽田空港再拡張概略図〕

■ 再拡張により発着容量が1.4倍増加(11.1万回/年増加) ■

〔再拡張前(H17.10.1時点)〕  
29.6万回/年  
(30便/時間)  
(405便/日(810回)に相当)

〔再拡張後〕  
40.7万回/年  
(40便/時間)  
(557便/日(1114回)に相当)

■ 供用開始時(2010年10月):国際定期便を約6万回就航 ■

<昼間:約3万回>  
近距離アジア・ビジネス路線  
を展開

<深夜早朝:約3万回>  
騒音問題により成田国際空港が閉鎖されている時間帯  
(23時~6時)に、欧米を含む世界の主要都市に国際定期  
便を就航

首都圏全体の国際航空機能を24時間化

■ 2010年以降の将来の方向性 ■

2010年以降、約15万回増(昼間:約11万回、深夜早朝:約4万回)を段階的に予定

■ 羽田空港再拡張事業による航空ネットワークの再編の  
主な影響として考えられるもの ■

— 国内・国際線の羽田空港への集中 —



# I 航空を取り巻く情勢

## 5. 航空業界の動向

### 各エアラインの経営状況

(単位:億円)

区分		H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	
日本航空	財務状況	営業収入	21,298	21,993	23,019	22,304	19,511
		営業損益	561	▲268	229	900	▲508
		経常損益	698	▲416	205	698	▲821
		当期損益	300	▲472	▲162	169	▲631
	国内線 事業展開	就航路線数	116路線	124路線	130便	122路線	122路線
		運航総便数	393.1便	402.6便	413.7便	406便	410.4便
全日本空輸	財務状況	営業収入	12,928	13,687	14,896	14,878	13,925
		営業損益	777	888	921	843	75
		経常損益	652	667	625	565	0
		当期損益	269	267	326	641	▲42
	国内線 事業展開	就航路線数	115路線	130路線	134路線	124路線	119路線
		運航総便数	379.9便	417.7便	425.1便	414.6便	403.8便

※財務状況は、各社グループ全体(連結)における状況。

事業展開における就航路線数及び運航総便数は、各年10月におけるグループ全体の就航路線数、運航総便数。

(羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会資料及び北海道調べ)

# I 航空を取り巻く情勢

## 5. 航空業界の動向

### 各エアラインの経営状況

(単位:億円)

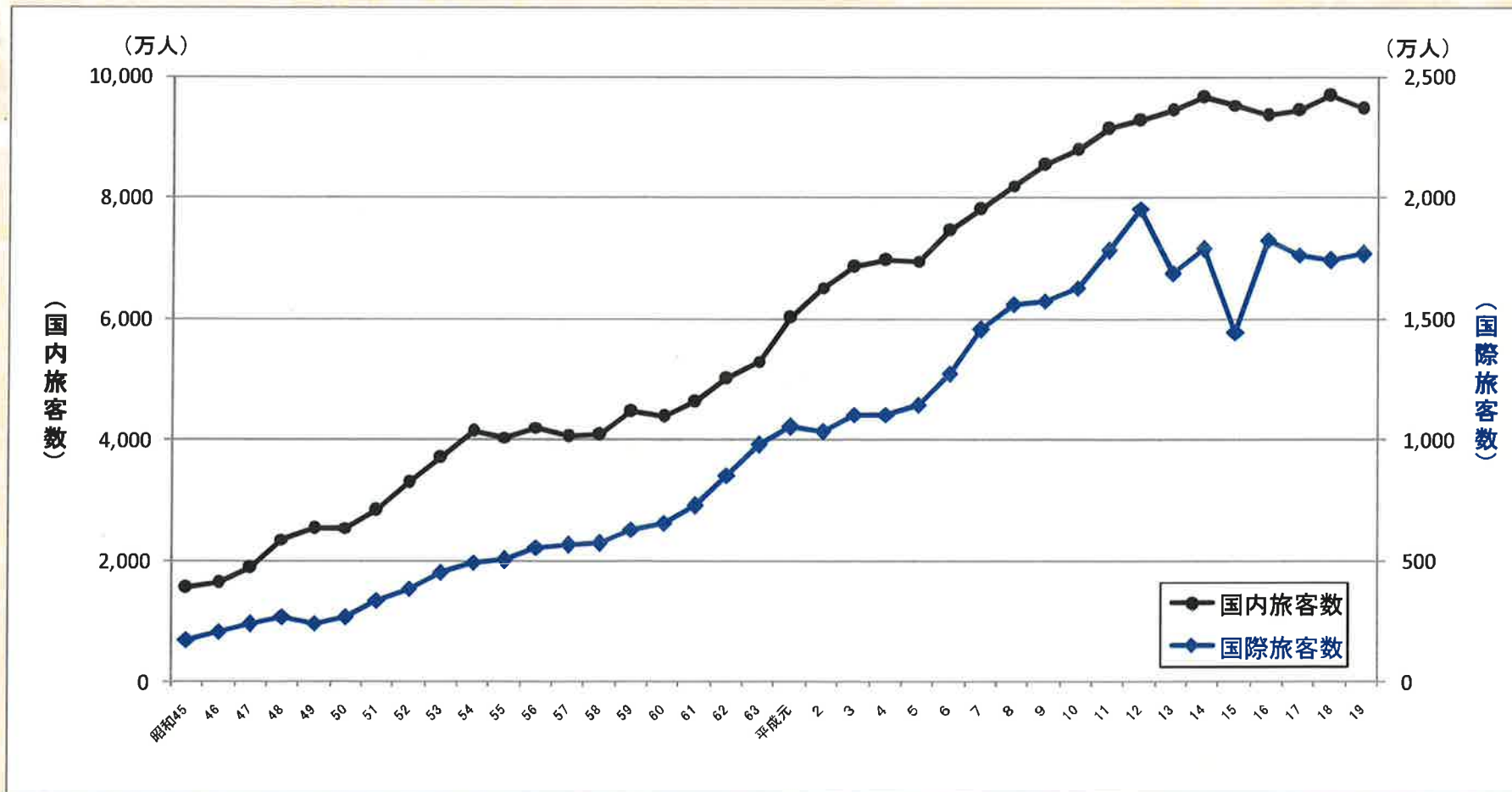
区分		H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	
北海道 国際航空	財務状況	営業収入	223	296	299	296	321
		営業損益	16	19	▲4	▲2	7
		経常損益	17	22	▲3	▲4	7
		当期損益	18	23	▲7	▲8	3
	国内線 事業展開	就航路線数	3路線	4路線	4路線	4路線	5路線
		運航総便数	14便	14便	17便	17便	20便
スカイマーク	財務状況	営業収入	130	357	397	504	423
		営業損益	1	▲19	▲52	32	▲25
		経常損益	3	▲12	▲49	27	▲24
		当期損益	17	▲7	▲49	26	▲20
	国内線 事業展開	就航路線数	4路線	5路線	4路線	4路線	5路線
		運航総便数	21便	28便	28便	29便	28便

※スカイマークのH16年度決算は、11～3月までの変則決算。  
事業展開における就航路線数及び運航総便数は、年度末時点のもの。

(羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会資料及び北海道調べ)

# I 航空を取り巻く情勢

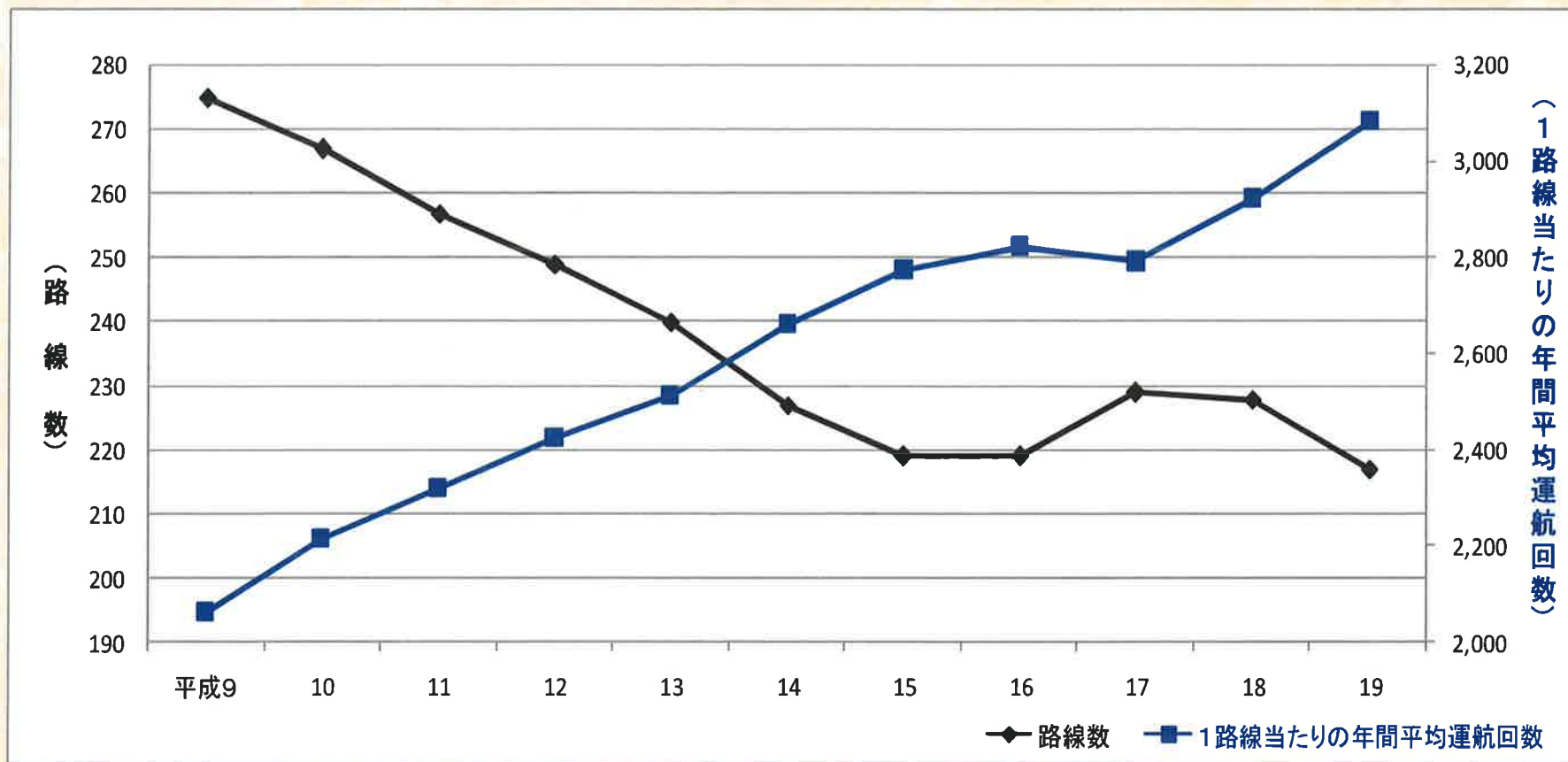
## 6. 航空旅客輸送の動向



(国土交通省：平成20年度国土交通白書による)

# I 航空を取り巻く情勢

## 7. 国内航空ネットワークの推移



(注) 16年度以降の路線数は、17年2月の中部国際空港の開港に伴い、名古屋空港から移転した路線を相殺。

(国土交通省：平成20年度国土交通白書による)

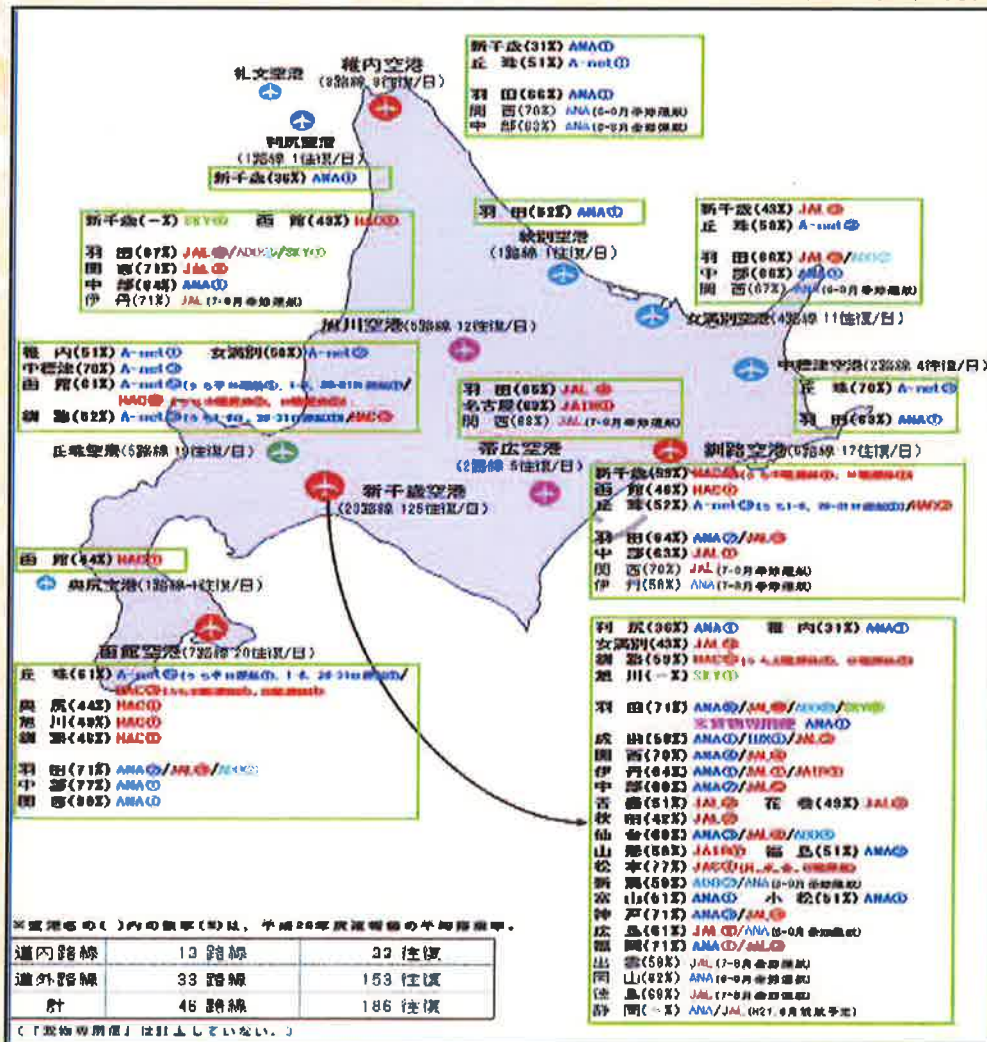
## Ⅱ 道内空港の現状等

- ◆ 1. 道内空港の概要
- ◆ 2. 路線開設状況
- ◆ 3. 利用実績
- ◆ 4. 来道観光客数
- ◆ 5. 航空利用者の来道目的
- ◆ 6. 訪日外国人来道者数の推移
- ◆ 7. 貨物取扱量の推移
- ◆ 8. チャーター便の推移
- ◆ 9. 最近の路線開設・休止等の状況
- ◆ 10. 各空港における国内航空路線数の推移
- ◆ 11. 道内空港におけるCIQ体制
- ◆ 12. 新千歳空港旅客ターミナルビルの整備

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 1. 道内空港の概要

(平成21年5月現在)



空港名	空港管理者	所在地	滑走路(m)	着陸数(H21.5月現在)	
				国内線	国際線
新千歳	国土交通省	千歳市 苫小牧市	A 3,000×60	23	9
			B 3,000×60		
函館	国土交通省	函館市	3,000×45	7	2
旭川	旭川市	旭川市 東神楽町	2,500×60	5	1
釧路	国土交通省	釧路市	2,500×45	5	—
帯広	帯広市	帯広市	2,500×45	2	—
稚内	国土交通省	稚内市	2,000×45	3	—
女満別	北海道	大空町	2,500×45	4	—
中標津	北海道	中標津町	2,000×45	2	—
紋別	北海道	紋別市	2,000×45	1	—
利尻	北海道	利尻富士町	1,800×45	1	—
礼文	北海道	礼文町	800×25	0	—
奥尻	北海道	奥尻町	1,500×45	1	—
丘珠	防衛省	札幌市	1,500×45	5	—

## II 道内空港の現状等

### 2. 路線開設状況 ～国内航空路線～

(平成21年5月現在)

路 線	運航会社	往復/日	路 線	運航会社	往復/日	路 線	運航会社	往復/日	路 線	運航会社	往復/日	
<b>&lt;新千歳&gt;道外18路線</b>		<b>道内5路線</b>		神 戸	JAL	3	旭 川	HAC	1	〔季節運航便〕		
羽 田 (52往復/日)	JAL	18	(8往復/日)	ANA	3	釧 路	HAC	1	関 西	ANA	1	
	ANA	16	広 島	JAL	1	<b>&lt;旭川&gt;道外3路線 道内2路線</b>		中 部	ANA	1		
	ADO	10	福 岡	JAL	2	羽 田 (9往復/日)	JAL	4	<b>&lt;女満別&gt;道外2路線 道内2路線</b>			
	SKY	8	(3往復/日)	ANA	1		ADO	3	羽 田	JAL	3	
成 田 (4往復/日)	JAL	2	稚 内	ANA	1	SKY	2	(5往復/日)	ADO	2		
	ANA	1	釧 路	HAC	5	関 西	JAL	1	中 部	ANA	1	
	IBX	1	旭 川	SKY	1	中 部	ANA	1	新千歳	JAL	3	
関 西 (8往復/日)	JAL	4	女満別	JAL	3	新千歳	SKY	1	丘 珠	A-net	2	
	ANA	4	利 尻	ANA	1	函 館	HAC	1	<b>&lt;中標津&gt;道外1路線 道内1路線</b>			
伊 丹 (3往復/日)	JAL	1	〔季節運航便・就航予定〕			<b>&lt;釧路&gt;道外2路線 道内3路線</b>			羽 田	ANA	1	
	ANA	1	新 潟	ANA	1	羽 田 (5往復/日)	JAL	3	丘 珠	A-net	3	
	JAIR	1	静 岡	JAL	1		ANA	2	<b>&lt;紋別&gt;道外1路線</b>			
中 部 (12往復/日)	JAL	5	出 雲	JAL	1	中 部	JAL	1	羽 田	ANA	1	
	ANA	7	岡 山	ANA	1	新千歳	HAC	5	<b>&lt;利尻&gt;道内1路線</b>			
青 森	JAL	2	広 島	ANA	1	丘 珠	A-net	3	新千歳	ANA	1	
花 巻	JAL	2	徳 島	JAL	1	(5往復/日)	HAC	2	<b>&lt;奥尻&gt;道内1路線</b>			
仙 台 (11往復/日)	JAL	4	<b>&lt;函館&gt;道外3路線 道内4路線</b>				函 館	HAC	1	函 館	HAC	1
	ANA	3	<b>&lt;帯広&gt;道外2路線</b>			<b>&lt;丘珠&gt;道内5路線</b>			函 館 (8往復/日)	A-net	5	
	ADO	4	羽 田 (7往復/日)	JAL	3	羽 田	JAL	4		HAC	3	
秋 田	JAL	2		ANA	2	名 古 屋	JAIR	1	釧 路	A-net	3	
山 形	JAIR	1	〔季節運航便〕			関 西			JAL	1	HAC	2
福 島	ANA	2	関 西	ANA	1	<b>&lt;稚内&gt;道外1路線 道内2路線</b>			女満別	A-net	2	
新 潟	ADO	2	中 部	ANA	1	羽 田	ANA	1	稚 内	A-net	1	
富 山	ANA	1	丘 珠	A-net	5	新千歳	ANA	1	中標津	A-net	3	
小 松	ANA	1	(8往復/日)	HAC	3	丘 珠	A-net	1				
松 本	JAC	週4日運航	奥 尻	HAC	1							

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 2. 路線開設状況 ～国際航空路線～

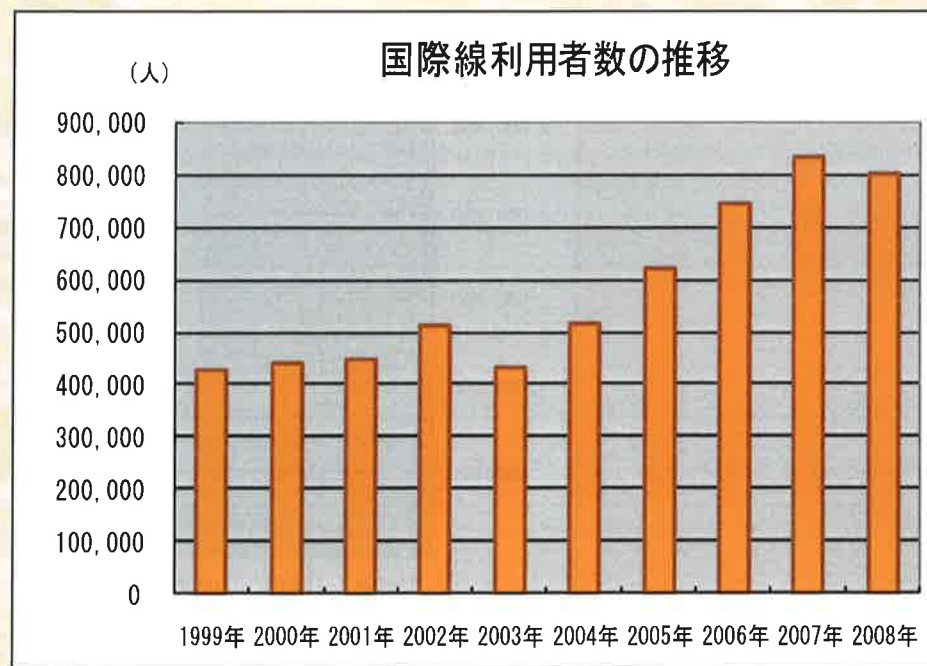
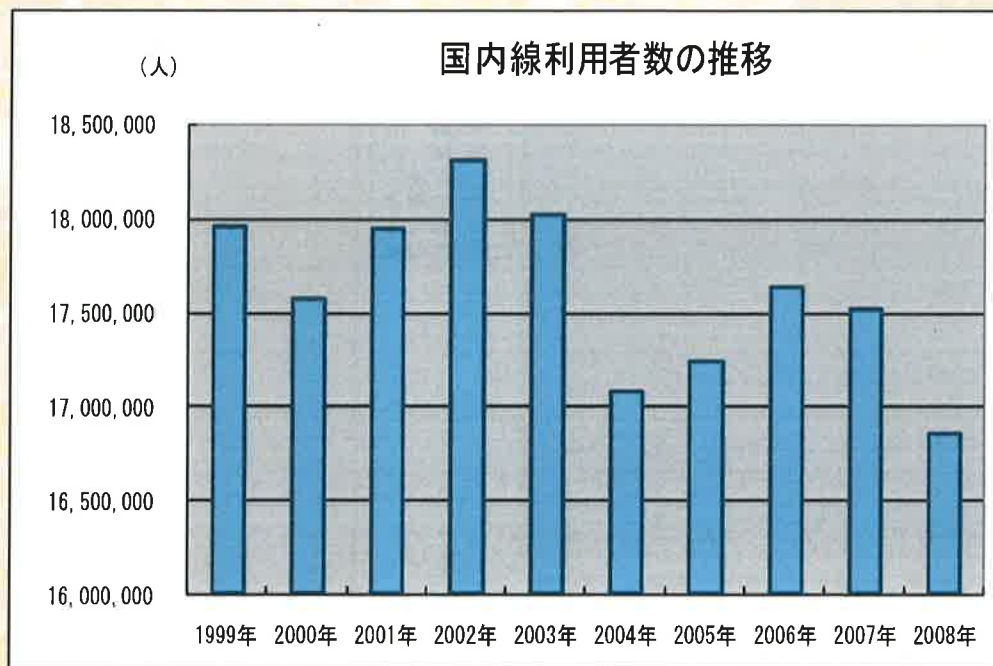
(平成21年5月現在)

空 港	路 線	航空会社	就 航 年月日	機 材	座 席 数	運航便数・曜日							
						(週)	月	火	水	木	金	土	日
新千歳	ソウル線	大韓航空	1989. 6. 2	A330-300	296	7	○	○	○	○	○	○	○
	釜山線		2006. 6. 1	B737-900	187	3		○		○		○	
	グアム線	コンチネンタル航空	1990. 7. 2	B737-800	155	2	○				○		
	香港線	キャセイパシフィック航空	1990.10.28	A330-300	299	4			○	○		○	○
		香港エクスプレス航空	2008.11. 3	B737-800	163	1						○	
	ホノルル線	ジャルウェイズ	1992. 2. 3	(2003.10より運休中)									
	ケアンズーメルボルン線	カンタス航空	1992.10.27	(2007ウインタースケジュールより運休中)									
	アムステルダム線	KLMオランダ航空	1997.10.29	(2002.2より運休中)									
	瀋陽線	中国南方航空	1998. 6.28	(2007.9より運休中)									
	大連線		2007. 5. 2	A319	125	2			○			○	
	ユジノサハリンスク線	サハリン航空	2001. 7.22	B737-200	100	1						○	
	上海線	中国東方航空	2001. 8. 1	A320	155	3			○			○	○
	台北線	エバー航空	2003. 3.30	A330-200	252	7	○	○	○	○	○	○	○
		チャイナ エアライン	2006. 7. 1	B737-800	158	6	○	○		○	○	○	○
北京線	中国国際航空	2007. 4.18	B737-700	124	2			○			○		
函 館	ユジノサハリンスク線	サハリン航空	1994. 4. 4	B737	100	2	○		○				
	ソウル線	大韓航空	2006. 6. 1	B737-900	187	3		○		○			○
旭 川	ソウル線	アジアナ航空	2006. 6. 8	A321-200	176	2	○				○		



## Ⅱ 道内空港の現状等

### 3. 利用実績 ～新千歳空港～

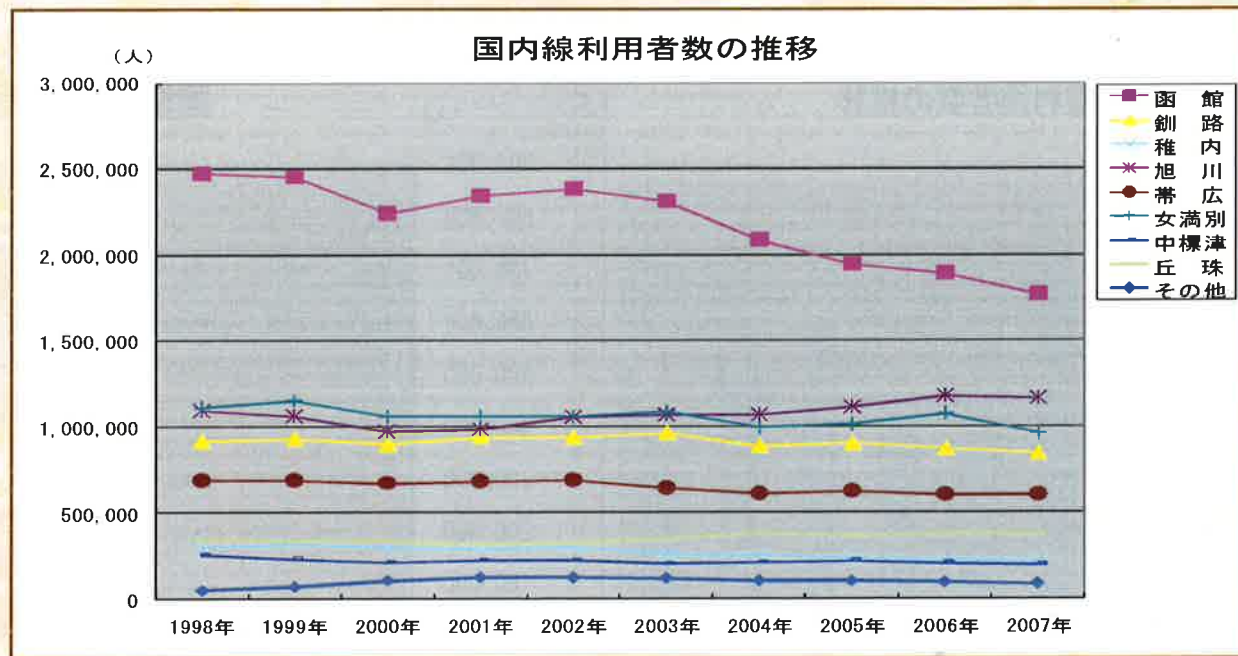


	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
国内線	17,958,521	17,576,379	17,947,785	18,319,009	18,023,953	17,082,412	17,249,023	17,643,529	17,527,464	16,861,398
国際線	431,605	442,678	450,338	513,442	435,764	517,956	622,161	745,793	833,902	804,815
計	18,390,126	18,019,057	18,398,123	18,832,451	18,459,717	17,600,368	17,871,184	18,389,322	18,361,366	17,666,213

(国土交通省新千歳空港事務所資料による)

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 3. 利用実績 ～その他道内空港(国内線)～

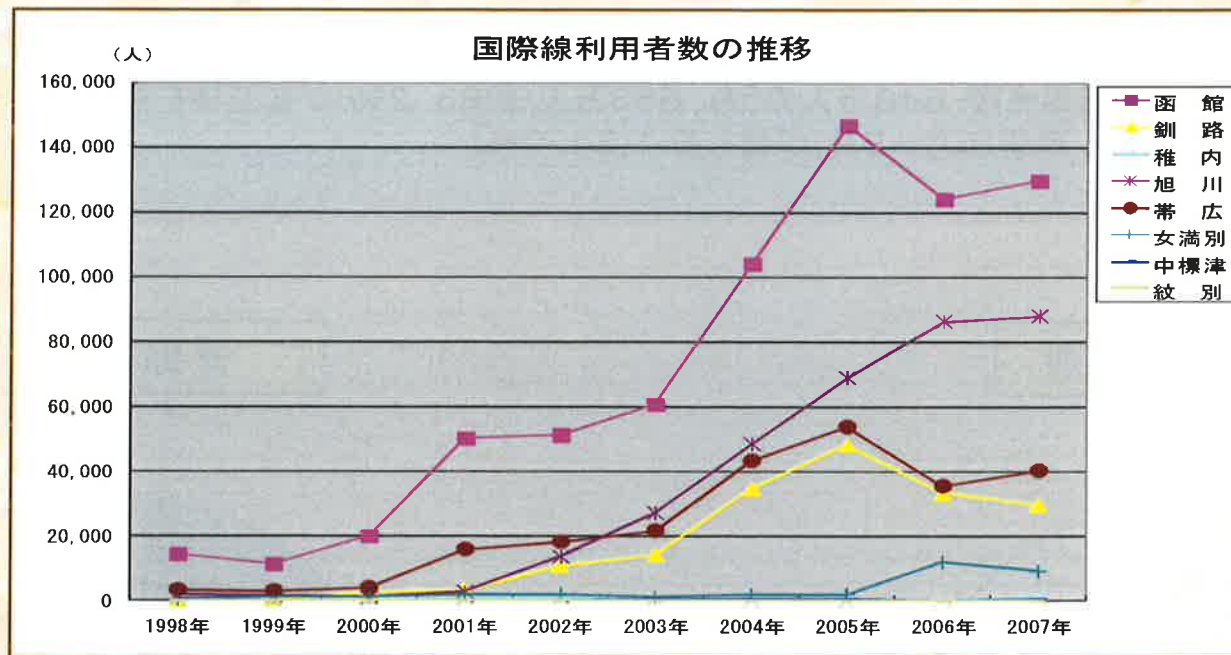


(単位：人)

空港名	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
函館	2,474,325	2,452,452	2,241,869	2,344,307	2,381,608	2,314,402	2,084,443	1,946,017	1,895,288	1,771,744
釧路	918,765	930,949	898,791	941,915	937,871	964,828	888,934	903,992	876,495	847,546
稚内	304,564	322,154	299,266	294,523	299,624	258,919	255,111	239,177	229,679	221,705
旭川	1,094,130	1,059,890	972,172	986,809	1,053,300	1,068,229	1,069,558	1,115,594	1,179,050	1,165,246
帯広	689,443	690,505	674,317	682,995	690,908	644,122	614,571	627,349	608,828	606,146
女満別	1,111,053	1,151,989	1,058,646	1,062,168	1,058,305	1,083,820	994,157	1,013,446	1,076,360	963,189
中標津	259,130	235,991	214,192	227,855	225,344	207,382	213,019	222,887	208,500	199,826
紋別	22,006	25,915	62,412	78,788	75,744	68,263	54,853	55,714	54,457	49,759
丘珠	342,778	336,841	336,076	319,586	323,046	352,086	380,605	370,242	375,182	372,622
利尻・礼文・奥尻	30,021	45,383	44,715	45,665	47,648	51,450	51,424	47,971	42,713	38,110

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 3. 利用実績 ～その他道内空港(国際線)～



(単位: 人)

空港名	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
函館	14,448	11,262	20,164	50,098	51,214	60,616	103,891	146,645	123,852	129,788
釧路	258	378	2,677	3,452	10,741	14,186	34,747	48,201	33,209	29,696
稚内	446	0	0	357	637	355	0	0	0	989
旭川	1,875	1,553	1,067	2,801	13,545	27,024	48,344	68,956	86,386	87,917
帯広	3,288	2,864	3,788	15,871	18,176	21,454	43,179	53,703	35,476	40,086
女満別	396	1,175	1,124	1,618	1,900	991	1,648	1,904	11,835	9,136
中標津	344	0	0	0	0	300	254	214	0	300
紋別	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0

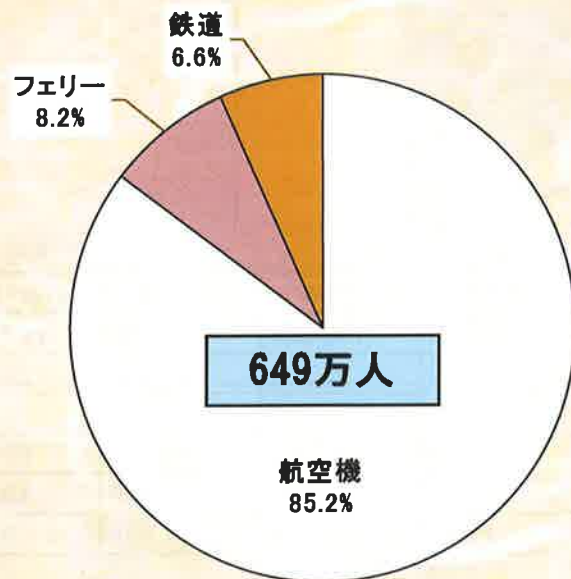
(国土交通省空港管理状況調査による)

## Ⅱ 道内空港の現状等

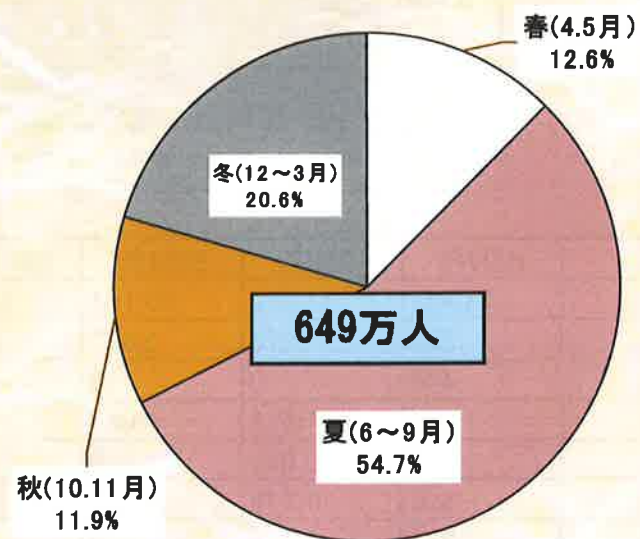
### 4. 来道観光客数

- 平成19年度の来道観光客 649万人のうち、553万人(約85.2%)が航空機を利用
- 来道する観光客は、夏季(6月～9月)が最も多い(54.9%)

交通機関別



季節別



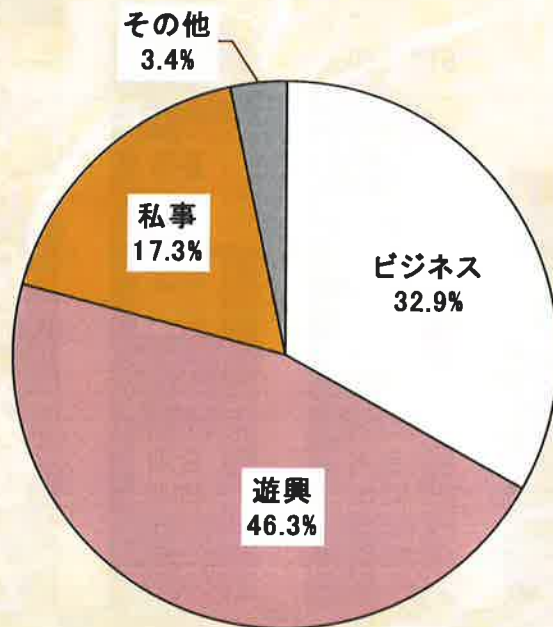
北海道観光入込客数調査報告書(北海道調べ)

## Ⅱ 道内空港の現状等

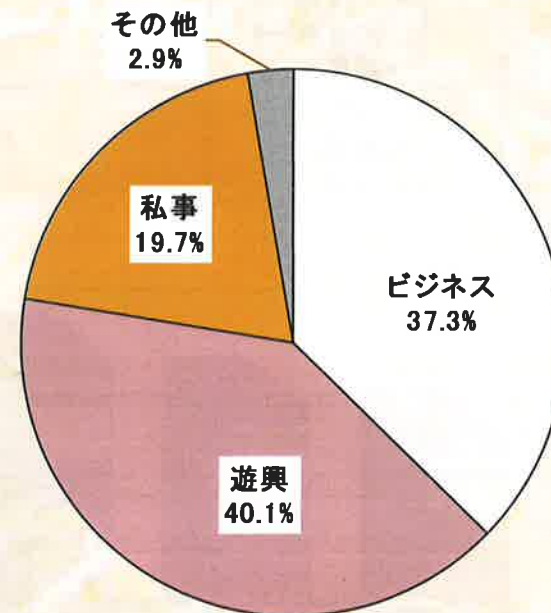
### 5. 航空利用者の来道目的

- 新千歳空港の利用者の約半数は観光客
- 新千歳－羽田線の利用客の約4割は観光客

全路線



新千歳＝羽田線

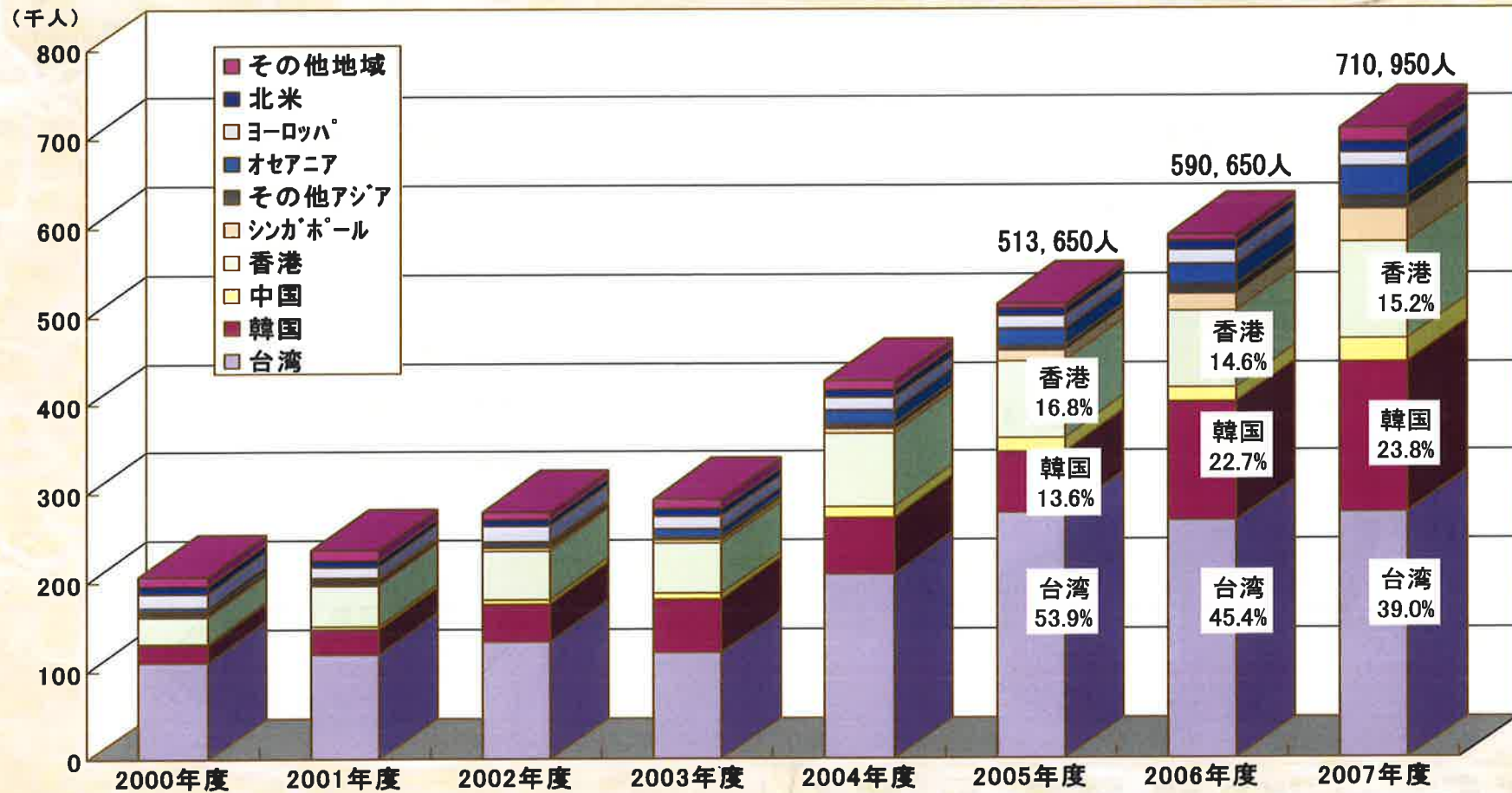


新千歳空港旅客ターミナルビル航空旅客動態調査(北海道空港㈱調べ)

調査方法：調査日(出発客H17.8.3(水)、到着客H17.8.4(木))に新千歳空港を発着する国内線利用の旅客全員に対し多項目の選択方式調査票を配布し、後日郵送で回収

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 6. 訪日外国人来道者数の推移

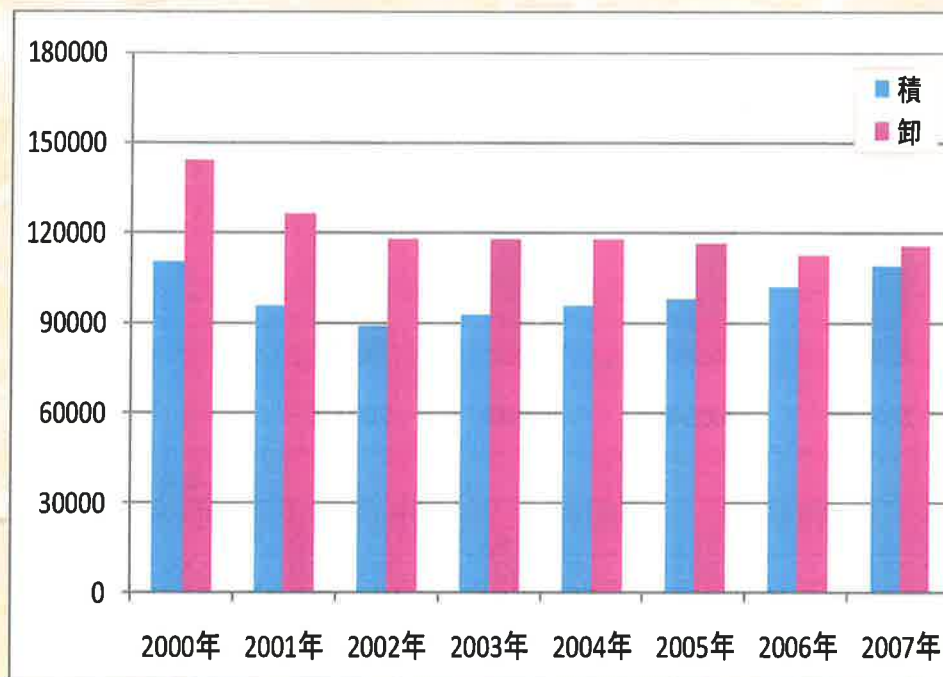


北海道観光入込客数調査(北海道調べ)

## Ⅱ 道内空港の現状等

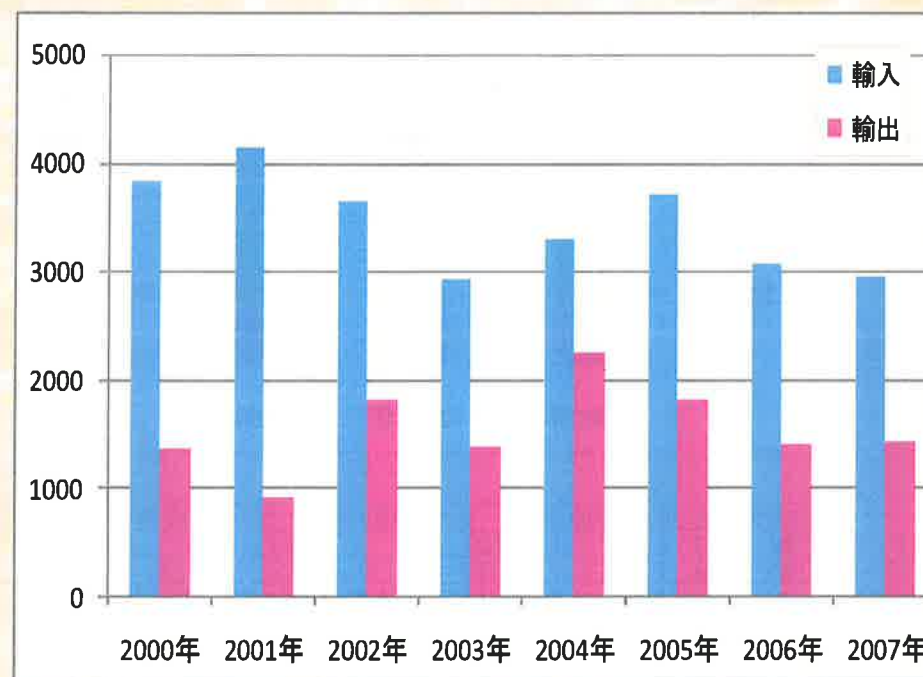
### 7. 貨物取扱量の推移 ～新千歳空港～

国内貨物取扱量の推移



(単位:ト)

国際貨物取扱量の推移



(単位:ト)

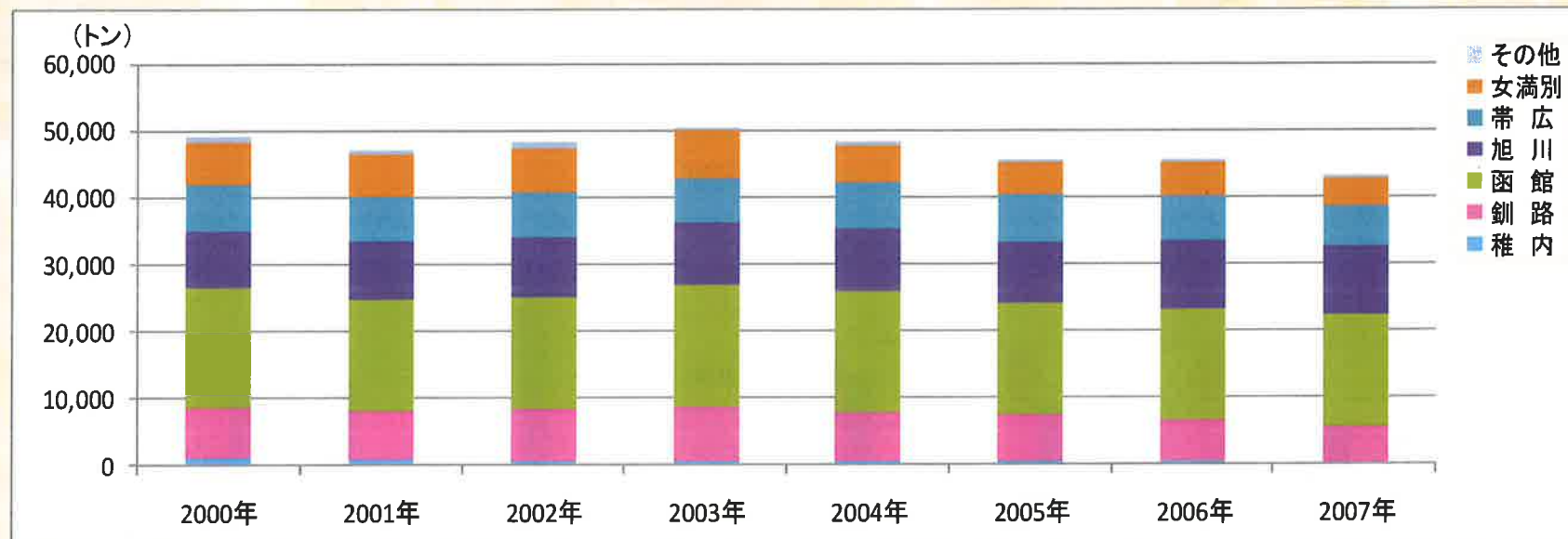
区分	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
積	110,244	95,348	88,669	92,480	95,734	97,716	101,968	108,507
卸	144,154	126,736	117,539	118,036	118,084	116,595	112,178	115,875
合計	254,398	222,084	206,208	210,526	213,818	214,311	214,146	224,146

区分	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
輸入	3,834	4,143	3,637	2,917	3,304	3,698	3,062	2,938
輸出	1,371	914	1,813	1,375	2,258	1,808	1,412	1,435
合計	5,205	5,057	5,450	4,292	5,562	5,506	4,474	4,373

(国土交通省空港管理状況調書による)

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 7. 貨物取扱量の推移 ～その他道内空港～



(単位:トン)

空港名	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
稚内	1,072	966	702	715	638	613	503	423
釧路	7,757	7,123	7,711	8,127	7,156	6,852	6,133	5,245
函館	17,631	16,716	16,600	18,081	18,081	16,556	16,682	16,524
	5	14	1	3	4	1	4	2
旭川	8,580	8,624	9,157	9,379	9,383	9,078	10,199	10,451
帯広	6,841	6,774	6,497	6,455	6,970	7,313	6,694	5,899
女満別	6,485	6,164	6,782	7,208	5,492	4,720	5,051	4,271
中標津	411	408	388	391	313	290	280	340
紋別	10	12	13	9	25	38	8	50
利尻	5	1	4	4	8	6	5	4
礼文	0	0	0	0	0	0	0	0
奥尻	0	0	0	0	0	0	0	0
丘珠	303	249	263	98	24	20	16	12

※函館空港の上段は国内貨物取扱量、下段は国際貨物取扱量

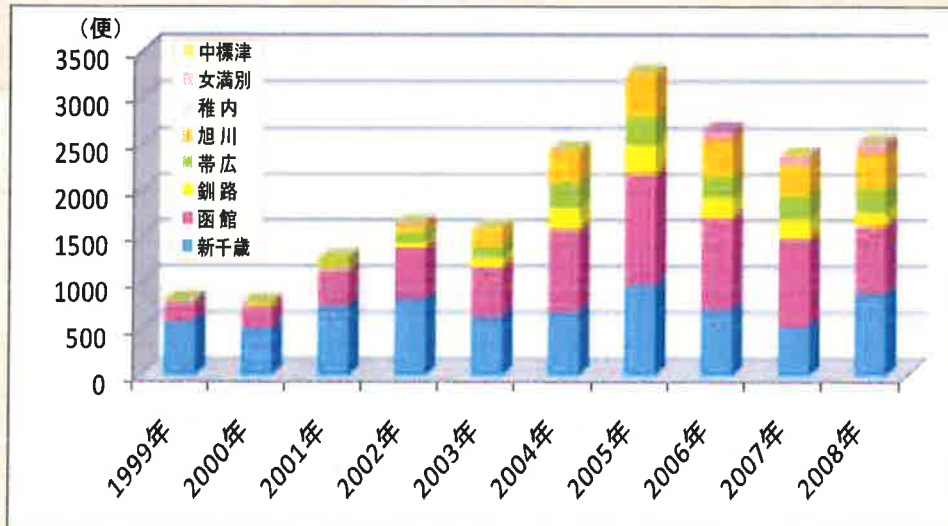
(国土交通省空港管理状況調査による)



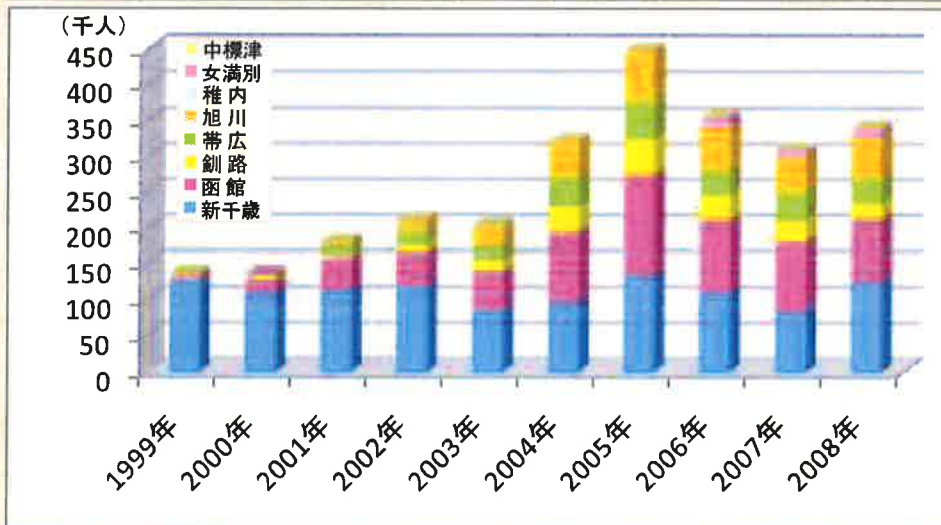
## Ⅱ 道内空港の現状等

### 8. チャーター便の推移

便数



旅客数



空港名	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年
新千歳(便数)	677	973	703	530	880
(旅客数)	96.2千人	134.3千人	110.6千人	83.8千人	124.6千人
函館(便数)	899	1,214	999	950	743
(旅客数)	99.3千人	142.0千人	102.9千人	98.8千人	89.7千人
釧路(便数)	238	307	223	203	147
(旅客数)	34.7千人	48.2千人	32.8千人	29.7千人	21.4千人
帯広(便数)	282	323	243	285	253
(旅客数)	43.2千人	53.7千人	34.6千人	40.1千人	34.9千人
旭川(便数)	325	438	394	326	398
(旅客数)	48.2千人	69.0千人	62.1千人	47.1千人	57.0千人
稚内(便数)	0	0	0	10	0
(旅客数)	0	0	0	1.0千人	0
女満別(便数)	15	14	92	76	97
(旅客数)	1.8千人	1.9千人	12.0千人	9.9千人	13.1千人
中標津(便数)	2	2	0	2	2
(旅客数)	0.3千人	0.2千人	0	0.3千人	0.2千人
合計(便数)	2,438	3,271	2,654	2,382	2,520
(旅客数)	323.7千人	449.3千人	355.0千人	310.6千人	341.0千人

(北海道調べ)

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 9. 最近の路線開設・休止等の状況

路線名	区分	航空会社	内 容			
			平成19年度 (往復)	平成20年度 (往復)	平成21年度 (往復)	直近の開設・休止等の状況
新千歳－関西	減便	日本航空	6	4	4	平成20年11月減便
		全日空	5	4	4	
新千歳－中部	増便	日本航空	4	5	5	平成21年2月増便
新千歳－静岡	新規	日本航空	—	—	1	平成21年6月新規開設
		全日空	—	—	1	
新千歳－仙台	減便	全日空	7	3	3	平成20年11月減便
	新規	北海道国際航空	—	3	4	平成20年11月新規就航、平成21年4月増便
新千歳－新潟	減便	全日空	3(2+季節便1)	3	1(季節便)	平成21年度から減便、季節便
	新規	北海道国際航空	—	—	2	平成21年4月新規就航
新千歳－成田	増便	日本航空		1	2	平成21年4月増便
新千歳－羽田	増便	全日空		15	16	平成21年4月増便
新千歳－秋田	増便	日本航空		2	3	平成21年11月増便予定
新千歳－岡山	減便	全日空	1	1	1(季節便)	平成21年度から季節便
新千歳－広島	減便	全日空	1	1	1(季節便)	平成21年度から季節便
函館－関西	休止	日本航空	1	0	0	平成20年11月休止
	減便	全日空	2(1+季節便1)	1	1	平成20年度から季節便減便
旭川－関西	休止	日本航空	1	1	0	平成21年10月休止
旭川－羽田	新規	スカイマーク	—	2	2	平成20年4月新規就航
女満別－関西	休止	日本航空	1	1	0	平成21年4月休止

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 10. 各空港における国内航空路線数の推移

空港名	H10年度	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度
新千歳	37	38	35	34	32	32	32	35	35	32
函館	17	16	15	15	13	12	13	11	11	11
釧路	8	9	9	9	7	9	9	8	8	8
帯広	4	4	4	3	3	3	4	5	5	4
旭川	7	8	7	6	6	6	6	6	6	6
稚内	6	6	6	6	6	4	5	5	5	5
女満別	5	8	8	7	6	9	8	6	6	6
中標津	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
紋別	2	2	2	2	2	3	1	3	2	1
利尻	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1
礼文	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—
奥尻	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
丘珠	5	6	5	5	5	6	5	6	5	5

## II 道内空港の状況

### 11. 道内空港におけるCIQ体制

#### 道内空港におけるCIQ機関の体制等

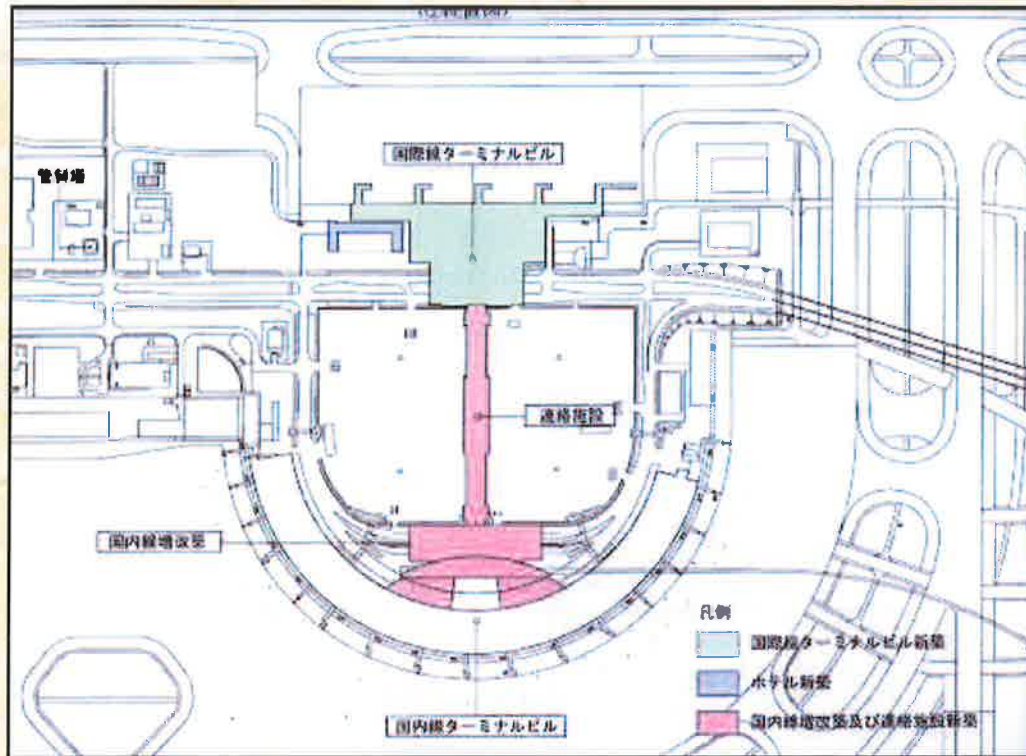
(平成20年6月現在)

区分	空港名	税 関	入国管理	検 疫
指定空港	新千歳空港	常駐職員 32名	常駐職員 24名	常駐職員 8名
	函館空港	函館税関対応 (車で約30分)	函館港出張所(4名)対応 (車で約30分)	函館出張所(3名)対応 (車で約30分)
	旭川空港	常駐職員 2名	千歳苫小牧出張所(24名)対応 (車で約3時間)	常駐職員 3名
非指定空港	釧路空港	釧路税関支署(19名)対応 (車で約1時間)	釧路港出張所(8名)対応 (車で約50分)	釧路出張所(2名)対応 (車で約50分)
	帯広空港	十勝出張所(3名)対応 (車で約30分)	釧路港出張所(8名)対応 (車で約2時間30分)	小樽検疫所(19名)【釧路出張所(2名)】 (JR・バスで約5時間【車で約2時間30分】)
	稚内空港	稚内税関支署(15名)対応 (車で約30分)	稚内港出張所(2名)対応 (車で約30分)	稚内出張所(2名)対応 (車で約40分)
	女満別空港	網走出張所(4名)対応 (車で約30分)	釧路港出張所(8名)対応 (車で約3時間)	旭川出張所(3名)【釧路出張所(2名)】 (両出張所から車で約3時間)
	中標津空港	根室税関支署(7名)対応 (車で約1時間30分)	釧路港出張所(8名)対応 (車で約2時間30分)	花咲出張所(2名)対応 (車で約2時間30分)

(北海道調べ)

## Ⅱ 道内空港の現状等

### 12. 新千歳空港旅客ターミナルビルの整備 ～新たな国際線旅客ターミナルビルの概要～



#### <現在の国際線旅客ターミナルの概要>

##### ■計画上の能力

- 〔年間旅客数〕19万人対応
- 〔処理能力〕200人/時(ピーク時)
- 〔延べ床面積〕12,058㎡
- 〔設備〕ターンテーブル1台、固定橋3カ所

##### ■現状

- 〔年間旅客数〕80万人(H20実績)
- 〔ピーク時旅客数〕500人～600人(3機同時到着時)
  - ・到着ロビー: 荷物処理が間に合わないため、機内で40分程度、入国待ちすることがある
  - ・出発ロビー: セキュリティゲートが1カ所しかないため、60分程度、審査待ちすることがある

ターミナル施設の狭隘化が顕著

新しいターミナルビルを整備

#### <新たな国際線旅客ターミナルビルの概要>

##### ■計画上の能力

- 〔年間旅客数〕80万人対応
- 〔処理能力〕530人/時(ピーク時)
- 〔延床面積〕61,269.52㎡
- 〔設備〕ターンテーブル2台、固定橋5カ所
- 〔スケジュール〕
  - ・建設工事: H20. 5. 1～H22. 1末
  - ・供用予定: H22. 3中旬

混雑解消など、利便性の向上

## II 道内空港の現状等

### 12. 新千歳空港旅客ターミナルビルの整備

#### ～国内線旅客ターミナルビル(増築部)及び連絡施設の概要～

##### 国内線旅客ターミナルビル(増築部)の概要

[敷地面積]12,242.13㎡  
[延床面積]35,413.01㎡  
[フロア計画]  
1階:カーブサイド、エントランス  
2～4階:商業施設、通路  
[供用予定]H23.8  
(2階連絡施設との接続部分は、H22.3供用予定)

##### 連絡施設の概要

[敷地面積]14,056.58㎡  
[延床面積]21,270.28㎡  
[フロア計画]  
1階:駐車場、エントランス  
2階:連絡通路  
3階:商業施設、通路  
[供用予定]H22.10  
(1階駐車場・エントランス、2階連絡通路は、H22.3供用予定)



新千歳空港国内線ターミナルビル増築後の完成予想図

## Ⅲ 道内空港の主な課題

### ◆ 1. 新千歳空港

- ◇ 一部外国エアラインの乗り入れ制限
- ◇ 深夜・早朝時間帯の運航
- ◇ 滑走路延長
- ◇ ILS双方向化

### ◆ 2. 新千歳空港を除く道内空港

- ◇ 国際機能の向上
- ◇ 地方路線の休止・減便
- ◇ 空港間の連携
- ◇ 空港機能の充実

### Ⅲ 道内空港の主な課題

#### 1. 新千歳空港

##### (1) 一部外国エアラインの乗り入れ制限

○ 新千歳空港は、航空自衛隊千歳基地と隣接しており、防衛上の理由から、一部外国航空会社の乗り入れに関し、一定の制限がある。

・乗り入れ可能曜日、時間帯:土曜日、日曜日、水曜日の昼間及び金曜日の17時以降

(平成21年5月現在)

	日	月	火	水	木	金	土
午前							
昼間	〈中国東方航空〉 札幌 - 上海 12:20着 13:20発			〈中国南方航空〉 札幌 - 大連 11:20着 12:15発  〈中国東方航空〉 札幌 - 上海 12:20着 13:20発  〈中国国際航空〉 札幌 - 北京 12:50着 13:50発			〈中国南方航空〉 札幌 - 大連 11:50着 12:50発  〈中国東方航空〉 札幌 - 上海 12:20着 13:20発  〈中国国際航空〉 札幌 - 北京 12:50着 13:50発  〈サハリン航空〉 札幌 - ユジノサハリンスク 16:00着 17:00発
午後							
17時以降							

■ は、一部外国エアラインの乗り入れが制限されている曜日・時間帯



### Ⅲ 道内空港の主な課題

#### 1. 新千歳空港

##### (2) 深夜・早朝時間帯の運航

###### 24時間運用に関する経緯

###### 1. 自主規制【平成6年以前】

- 千歳飛行場を民間機が使用していた当時は、空港の利用時間は7:00～22:00
- 昭和63年に開港した新千歳空港では、管制上、24時間運用となっているが、空港周辺地域に対する航空機騒音の軽減の観点から、平成6年までは深夜・早朝の時間帯である22:00～7:00の間を自主規制により運航自粛

###### 2. 貨物便のための24時間運用への取り組み

- 「国際エアカーゴ基地構想」を推進する上で、24時間運用の実現が重要であり、地元との調整の結果、深夜・早朝時間帯における貨物便の離着陸が1日6回までできることを合意(H6. 4)

###### ■合意内容(合意書・確認事項)■

- 24時間運用の実施(深夜・早朝(夜10時から翌朝7時まで)の時間帯に、国際・国内の定期又は不定期の貨物の運輸を行う航空機が、1日当たり最大6回(3往復相当)離着陸できる)
- 周辺地域対策の実施(住宅防音等対策、地域振興対策基金の設置等)
- 騒音発生源等対策
- 航空機騒音の測定体制の充実

###### 3. 6枠運用の弾力化

- KLMオランダ航空のアムステルダム線(国際旅客便)開設の合意を受けて、貨物便6回の範囲内にKLMオランダ航空を加えることを合意(H9. 5)

###### ■合意内容(合意書・確認事項)■

- KLM便の追加(1日当たり最大6回の範囲内において、KLMオランダ航空が運航する「アムステルダム-新千歳-名古屋」線が週2回まで離着陸できる)

- 羽田空港のC滑走路の24時間運用に伴い、運輸省からの要請などもあり、6回の範囲内に旅客便を加えることを合意(H10. 6)

###### ■合意内容(覚書)■

- 国際貨物便等の変更(合意書に定める「国際貨物便等」に、新たに国際・国内の旅客の運輸を行う航空機を含める)

###### 深夜・早朝枠の利用状況(H21.5現在)

エアライン名	運航スケジュール等
ANA	羽田 20:25 → 新千歳 22:00 (旅客便) 羽田 00:15 → 新千歳 01:55 (貨物便) 新千歳 02:10 → 羽田 03:50 (貨物便)
JAL	羽田 20:25 → 新千歳 22:00 (旅客便) 中部 20:15 → 新千歳 22:00 (旅客便)
ADO	羽田 20:55 → 新千歳 22:30 (旅客便)

### Ⅲ 道内空港の課題

#### 1. 新千歳空港

##### (3) 滑走路延長

○ 冬季間における安定運航や、長距離国際線の就航実現のためにも、滑走路延長を含めた空港機能の強化が必要

#### 滑走路延長に関する主な経緯

年 月	内 容
H8. 12	・第7次空港整備5カ年計画において、新千歳空港の滑走路延長を明記
H10. 7～	・滑走路延長について、北海道・苫小牧市が地域住民への説明を開始 →北海道・苫小牧市・地域住民との協議
H13. 11	・新千歳空港の滑走路を苫小牧市側へ500m延長することに伴う周辺地域対策について合意 ※第2ターミナルビルの苫小牧市域内での建設について、誠意を持って対応することなどを確認
H15. 10	・第2ターミナルビルの苫小牧市域内建設に係る道の対応に反発した地元町内会が滑走路延長の合意を白紙撤回

#### <国から提案されている滑走路延長の事業化にあたっての要件>

- 長距離国際線の就航見通しなど、滑走路延長の必要性の明確化
- 地元の合意形成

### Ⅲ 道内空港の課題

#### 2. 新千歳空港を除く道内空港

##### ■ 国際機能の向上 ■

東アジア地域などにおける北海道人気を反映し、現在、国際定期便が函館空港、旭川空港に就航しているほか、釧路空港、帯広空港などには海外から多くの観光客が利用する国際チャーター便が運航している。

これら道内各地の観光拠点に直接アクセスできる地方空港の利用は今後ますます増大することが予想され、多くの海外観光客の利用に対応した空港機能の向上が求められている。

##### ■ 地方路線の休止・減便 ■

国内路線については、収支の厳しい路線について、見直しの動きが顕在化しており、特に道内と関西空港を結ぶ路線の休止・減便が続いている。

国際路線については、昨年からの厳しい経済状況や円高の影響などにより、韓国や台湾からの観光客を中心に旅客数が減少しているほか、道東方面を中心にチャーター便の減少による影響が顕著となっている。

路線の絶対数がもともと少ない道内地方空港にとって、新たな休止・減便が地域に与える経済的影響の大きいことが予測される。

##### ■ 空港間の連携 ■

各空港単独で行う利用促進策には限度があるため、近接する空港同士や、関係の深い複数の空港が連携することにより、一層効果的な利用促進の検討を行う必要がある。

##### ■ 空港機能の充実 ■

航空機の安定運航や利用者の利便性を高めるためには、除雪体制の整備、照明灯器の更新、駐車場の整備など空港機能の一層の向上を図る必要がある。

### Ⅲ 道内空港の課題

#### 1. 新千歳空港

#### (4) ILS双方向化

- 通常、着陸用として使用しているB滑走路の北側には、ILSが未設置
- 南風卓越時における降雪等視界不良時の着陸には、ILSが設置されているA滑走路を使用  
→これにより、離着陸便が輻輳し、年間3,000便以上の欠航・遅延便が発生

↓

**B滑走路にILSを設置し、双方向化を実現する**

##### 現在の状況



##### 平成22年度予定



##### 平成24年度予定



##### ～ILS(Instrument Landing System)とは～

- 計器着陸装置のこと
- 地上から電波を発射し、飛行機に精密な進入着陸コースを知らせ、滑走路近くまで飛行機を誘導する施設で、
  - ・ 滑走路への新旧コースの中心から左右のずれを示す「ローライザー」
  - ・ 適切な進入角を示す「グランド・スロープ」
  - ・ 指向進行性電波を発射し滑走路からの距離を示す「マーカー」
- から構成
- 通常、目視により滑走路に進入着陸するが、ILSの導入により、悪視界・低雲高の際も着陸することが可能となる

↓

**就航率の向上が期待される**

