

# 北海道 航空ネットワーク ビジョン (仮称)

【原案】

未来をリードする  
「Hokkaido 型航空ネットワーク」の実現



平成29年12月

## 目 次

1	はじめに	1
	(1) ビジョン策定の趣旨	1
	(2) ビジョンの性格	1
	(3) 計画期間と柔軟な見直し	1
	(4) ビジョンの構成	1
2	航空を取り巻く状況	3
	(1) 世界の航空輸送の現状	3
	(2) 日本の航空政策	4
	(3) 北海道における航空ネットワークの状況	9
3	めざす姿	13
	(1) めざす姿	13
	(2) めざす姿の具体像	13
	(3) めざす姿の実現に向けた5つの視点	15
4	施策展開	16
	(1) 施策一覧	16
	(2) 5つの視点に基づく施策	19
	① 新たな人の流れをつくるネットワークの形成	19
	② 海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大	22
	③ 生活と医療を支える路線の維持・確保	24
	④ 空港の機能強化と利便性向上	26
	⑤ 地域と一体となった戦略的な空港間連携	29
	(3) 数値目標	31
5	各空港の将来展望	33
6	推進体制	40
	(1) 各主体の役割分担	40
	(2) 点検・評価	41
	(3) ビジョンの見直し	41
	【用語解説】	42

# 1 はじめに

## (1) ビジョン策定の趣旨

北海道では、2010（平成 22）年 3 月に「道内空港活性化ビジョン」を策定し、航空路線の維持・確保や空港の活性化に向けた取組を進めてきたところであるが、近年、アジアをはじめとする外国人観光客の急増や、LCC\*の参入、空港運営の民間委託など、本道の航空を取り巻く環境が大きく変化してきている。

こうした情勢の変化を的確に捉え、将来にわたり北海道の航空ネットワークを持続的に発展させていくためには、航空会社や空港ビル会社、二次交通事業者、行政、経済団体など多様な主体が将来像を共有し、これまで以上に連携・協働した取組を進めていく必要があることから、北海道における航空ネットワークのめざす姿とその実現に向けた方策を明らかにする「北海道航空ネットワークビジョン」を策定する。

## (2) ビジョンの性格

長期的な展望に立って道の政策の基本的な方向を総合的に示す「北海道総合計画」の特定分野別計画として策定した「北海道交通政策に関する指針」の施策別計画として策定する。

## (3) 計画期間と柔軟な見直し

「北海道交通政策に関する指針」に基づき、2018（平成 30）年度から 2030（平成 42）年度までの 13 年間とする。

なお、ビジョン推進の点検・評価や社会経済情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて柔軟な見直しを行う。

## (4) ビジョンの構成

1 ビジョンの考え方	策定の趣旨や位置づけ、計画期間などビジョンの基本的な事項を示す。
2 航空を取り巻く状況	世界の航空需要の推移や日本の航空政策、本道の航空輸送の現状など、航空を取り巻く状況について整理する。

\* LCC：(Low cost carrier) ローコストキャリア。コストの削減等により低価格運賃での運航サービスを提供する航空会社。

3 めざす姿	2030（平成 42）年を見据え、北海道における航空ネットワークのめざす姿を示す。
4 施策展開	「めざす姿」の実現に向けた施策を体系的に整理し、現状や課題、取組の方向性を示す。
5 各空港の将来展望	空港ごとのめざす姿や必要な取組を示す。
6 推進体制	本ビジョンの着実な推進に向け、各主体の役割分担や推進管理について示す。

## 2 航空を取り巻く状況

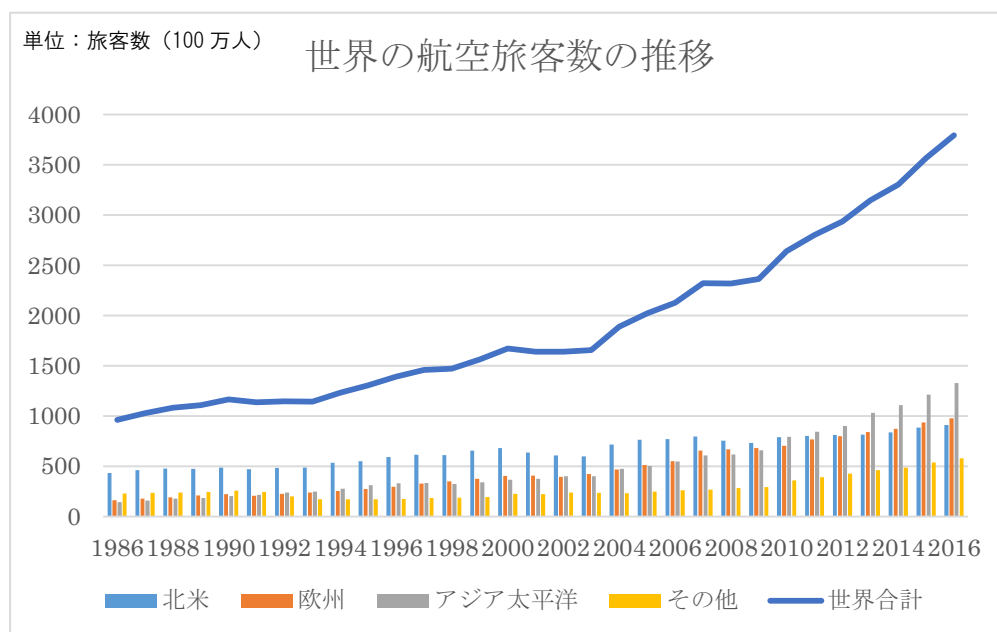
### (1) 世界の航空輸送の現状

経済のグローバル化に伴う人的交流の拡大、新興国の経済成長や人口の増加、更にはLCCの急成長などを背景に世界の航空旅客輸送は伸び続けており、航空ネットワークは、あらゆる活動において重要な役割を果たしている。

#### ① 世界の旅客数

世界の航空旅客輸送は、人口の増加や経済成長などを背景として堅調に推移してきた。1990年代以降、オープンスカイ\*など航空自由化の推進により、航空路線の拡大や新たな航空会社の参入、運賃低廉化が実現し、2001（平成13）年の9.11米国同時多発テロや2008（平成20）年のリーマンショックの際に減少が見られたものの一貫して増加傾向にあり、1986（昭和61）年に10億人に満たなかった旅客数は2016（平成28）年には37億人を超え、この30年で4倍近くに増加した。

近年、アジアを中心とする新興国では、著しい経済成長に伴い国民所得（中間所得層）が増加したことやLCCの台頭によって潜在需要が顕在化したことなどから旅客数を大きく伸ばしており、アジア太平洋地域は高い成長を遂げて世界最大の航空市場に成長した。また、LCCは、2015（平成27）年には全世界で9億人以上を運ぶまでに成長している。



※（一財）日本航空機開発協会「平成28年度版民間航空機関連データ集（H29.3）」を基に作成

\* オープンスカイ：乗入企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃することで国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す政策。

## ② 世界の航空旅客需要予測

世界の航空旅客輸送量は、この20年間（1997～2016（平成9～平成28）年）ほぼ右肩上がりです。拡大を続け、RPK\*ベースで年平均4.9%の伸びとなり、特にアジアの新興国の経済成長に伴う旺盛な航空需要が伸びを支えており、北米・欧州市場に代わりアジア太平洋地域が世界最大の市場に成長した。

今後2017（平成29）年から2036（平成48）年までの20年間は、世界のRPKは年平均4.6%の伸びが予測され、2016（平成28）年の7兆1,194億人キロメートルから2036（平成48）年には約2.4倍の17兆4,267億人キロメートルになる見込みである。

中でもアジア太平洋地域は、中国やASEAN諸国、インドなど、大きな人口と高い経済成長率による中間所得層の増大などを背景に今後も年平均5.5%の成長を続け、2016（平成28）年の2兆1,975億人キロメートルから2036（平成48）年には約2.9倍の6兆4,688億人キロメートルとなり、そのシェアは31%から37%に拡大する見込みである。

## (2) 日本の航空政策

航空のグローバル化が進む中、日本においても世界経済の成長を取り込み日本経済の一層の発展を図るため、日本の航空システムの長所を伸ばしつつ、日本の空を世界に向けて更に関開き、国際航空の環境変化に機敏に対応し、戦略的に日本の航空企業や空港の国際競争力の向上に取り組むほか、航空ネットワークを通じた国内各地域への経済効果の波及による地域創生を図る取組などが進められている。

主な政策としては、首都圏空港を含むオープンスカイの推進や民間の知恵と資金を活用した空港経営の効率化、首都圏の国際競争力向上、地方空港の路線拡大に向けた運航コストの低減や、空港機能強化によるボトルネック解消への支援などが挙げられる。

### ① オープンスカイ

オープンスカイとは、乗入企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃することで国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す政策であり、2007（平成19）年8月の韓国を皮切りに、香港、ベトナム、タイなど9か国・地域と首都圏以外の空港でオープンスカイ合意が実現し、2010（平成22）年には、成田国際空港について二国間輸送を自由化し、首都圏空港を除く空港においては、二国間輸送に加え、以遠地点への輸送（相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送）が自由化された。そして同年、首都圏空港を含むオープンスカイ第1号を米国との間で実施するに至り、2017（平成29）年9月のインドとの合意まで、33か国・地域とオープンスカイ合意が実現している。

オープンスカイ政策による乗入企業数及び路線、便数の自由化や下限運賃撤廃等の規制緩和は、空港の国際競争力向上やLCCの参入促進などに寄与した。

---

\* RPK：(Revenue passenger kilometers) 有償旅客キロ。有償旅客数に飛行距離を乗じて算出する指標。

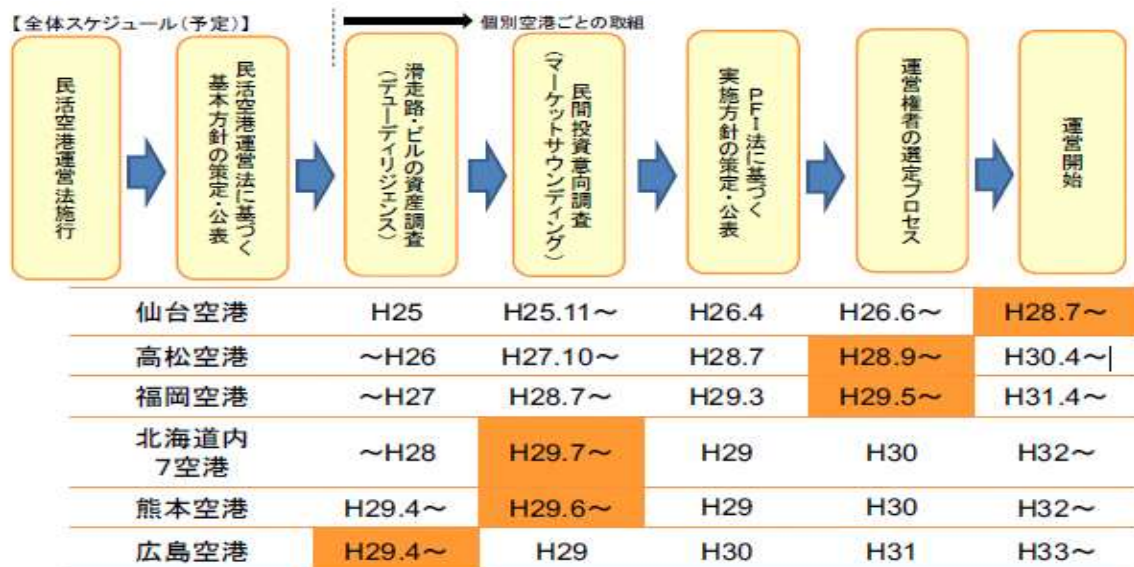
## ② 空港経営改革

日本の空港の多くは、滑走路等の空港基本施設とターミナルビル等の旅客施設、駐車場施設の運営主体がそれぞれ分離しており、空港全体としての一体的かつ機動的な経営を実施できていない状況にあったことから、2010（平成22）年5月に発表された「国土交通省成長戦略」において、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への運営委託ないし民営化を通じた「民間の知恵と資金」を活用した抜本的効率化の提言がなされた。

その後、関連法案の成立などを経て、2016（平成28）年7月に国管理空港の運営委託第1号として仙台空港で民間による運営が開始されたほか、高松空港や福岡空港などでも民間委託に向けた手続きが進められており、滑走路やターミナルビル等の運営を一体化して民間に委託することで、空港運営の効率化を図り、民間のノウハウを活かした設備投資や着陸料等の柔軟な設定を通じた航空ネットワークの充実、空港機能強化、あるいは雇用創出や地元企業のビジネス機会増加といった地域経済への波及など、多くの効果が期待されている。

本道においては、全国的にも例のない複数空港（新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、旭川空港、帯広空港、女満別空港）の一括民間委託に向けた手続きが、平成32年度からの運営開始を目指し、進められている。

### ○空港運営の民間委託に関する検討状況



※関西・伊丹空港(H28.4)、但馬空港(H27.1)では、運営の民間委託を開始  
 ※神戸空港においては、H29.7に優先交渉権者を選定し、H30.4より運営の民間委託を開始予定  
 ※静岡空港(地方管理空港)においても、手続き中

出典：国土交通省HP「民間の活力を活用した国管理空港の経営」

### ③ 空港機能強化

首都圏空港（羽田空港、成田国際空港）をはじめとする拠点空港\*では、発着枠の拡大やC I Q\*施設の拡張、駐機場の増設やL C Cの誘致・路線拡大等に対応するための専用ターミナル整備など、様々な機能強化が進められている。

特に首都圏空港においては、日本のビジネス・観光両面における国際競争力の強化に向けた機能強化により、2015（平成 27）年 3 月に首都圏空港の年間合計発着枠 75 万回化が実現した。

また、2020（平成 32）年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた訪日外国人旅行者の誘客加速や、「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げた訪日外国人旅行者数 2020（平成 32）年 4000 万人、2030（平成 42）年 6000 万人の目標達成などに向け、羽田空港の飛行経路見直し等により、2020（平成 32）年までに首都圏空港の年間合計発着枠を約 8 万回拡大する取組が進められている。

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢 — 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ（概要）—	
	<p>■2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策</p> <p>■2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策</p>
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路処理能力の再検証 ⇨ 年間+約1.3万回（約35回/日）</li> <li>滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨ 年間+約2.3～2.6万回（約63～72回/日）</li> </ul>
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路の増設</li> <li>既存滑走路の延長</li> <li>滑走路の増設</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化 ⇨ 年間+約2万回（約55回/日）</li> <li>高速離脱誘導路の整備 ⇨ 年間+約2万回（約55回/日）</li> <li>夜間飛行制限の緩和 ⇨ 年間+α回</li> </ul>
<p>合計 約82.6万回 （年間+約7.9万回）</p>	
<p>注：その他の課題として、両空港をフルに有効活用するための方策、異常発生時における回復性の強化、空港処理能力拡大以外の機能強化方策、羽田空港、成田空港以外のその他の空港の活用等が挙げられている。</p>	

出典：国土交通省HP「首都圏空港の機能強化」

### ④ 訪日誘客支援空港

「明日の日本を支える観光ビジョン」が掲げる訪日外国人旅行者数 2020（平成 32）年 4000 万人、2030（平成 42）年 6000 万人の目標達成に向け、国は 2017（平成 29）年 7 月に訪日客誘致・就航促進の取組を行う 27 の地方空港を「訪日誘客支援空港」と認定し、新規就航・増便や空港の受入環境の高度化に必要な支援を実施することとした。また、国の支

\* 拠点空港：空港法第 4 条第 1 項各号に定められた成田国際空港、東京国際空港（羽田空港）、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港並びに国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港。道内では新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、帯広の各空港が該当。

\* C I Q：（Customs・Immigration・Quarantine）国境を越える際の交通・物流において必要な手続で、税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫（Quarantine）を包括した略称。



援にあたっては、空港ごとに誘客実績等が異なる実情に合わせ、認定空港を3つのカテゴリーに区分して、より効果的な支援を講じることとしている。

本道においては、一括民間委託を予定する稚内、釧路、函館、旭川、帯広、女満別の6空港が一体として認定され、国際線の着陸料の軽減や空港施設整備への補助等総合的な支援を受けることが可能となった。

<認定空港概要>

認定区分	内 容	認 定 空 港
拡大支援型 (19 空港)	訪日誘客に一定の実績をあげているうえ、拡大に向けた着実な計画・体制を有しており、国の支援を拡大することにより訪日旅客数の更なる増加が期待される空港	静岡、仙台、熊本、茨城、北海道、高松、広島、北九州、米子、佐賀、新潟、小松、青森、徳島、鹿児島、南紀白浜、岡山、山口宇部、松山
継続支援型 (6 空港)	訪日誘客に一定の実績をあげているうえ、着実な計画・体制を有しており、引き続き、国の支援を実施することにより、訪日旅客数の更なる増加が期待される空港	長崎、那覇、大分、宮崎、花巻、福島
育成支援型 (2 空港)	訪日誘客に高い意欲を持ち、国による伴走支援（戦略立案策定等）により、訪日旅客数の増加が期待される空港	松本、下地島

<支援概要>

支援区分	支 援 内 容	支援対象
新規就航 ・ 増便支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国管理空港の国際線着陸料割引 [割引率 1/2 以上・最大3年間]</li> <li>○コンセッション*／地方管理空港の国際線着陸料補助 [着陸料本則の 1/3 補助・最大3年間]</li> <li>○新規就航等経費支援 ・チケットカウンター設置・使用料等 ・地上支援業務、融雪経費等 [1/3 補助・最大3年間]</li> </ul>	拡大支援型
空港受入 環境の整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○旅客の受入環境高度化 ・空港ビル等による出入国容量拡大等に資する施設の整備 [1/3 補助]</li> </ul>	拡大支援型 継続支援型 育成支援型
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○C I Q施設の整備 ・空港ビル等によるC I Q施設の整備 [1/2 補助]</li> </ul>	拡大支援型

\* コンセッション：公共のインフラの所有権を公共団体が保有したまま、運営権を民間事業者に売却すること。

⑤ 着陸料軽減措置

国管理空港では、地方航空ネットワークの維持・強化や地方空港へのLCC等の就航を推進するため、着陸料の軽減措置を実施しており、旭川市や帯広市、北海道が管理する空港においても、航空路線の維持や誘致促進に向け、着陸料の軽減措置を実施している。

国内航空路線に係る着陸料軽減

区 分		着陸料（ターボジェット発動機又はターボファン発動機を装備する航空機（ジェット機）に限る）						
		国管理		その他の 国管理・ 共用空港	市管理		道管理	
		羽 田	福 岡 新千歳		旭 川	帯 広	女満別 中標津 紋 別	利 尻 礼 文 奥 尻
出 発 空 港	羽田/伊丹/福岡/ 新千歳	本則	本則					
	関西/広島/高松/ 松山/北九州/長 崎/熊本/大分/宮 崎/鹿児島	本則の 2/3	本則の 1/2	本則の 1/2	本則の 2/3	本則の 2/3	本則の 7/10	本則の 1/6
	釧路/函館/高知/ 米子(美保)/岩国 /徳島/小松	本則の 2/5						
	旭川/帯広/女満 別/秋田/山口/宇 部/青森/庄内/富 山/神戸. 鳥取/出 雲/岡山/佐賀	本則の 1/5	関西/成田 /中部発 本則の 1/3	関西/成田 /中部発 本則の 1/3	羽田/成田発 午前中往復便 本則の 1/2	羽田発 本則の 1/3	羽田/関西/成 田/中部を除 く道外発便 本則の 1/2	
	稚内/紋別/中標 津/丘珠(札幌)/ 三沢/大館能代/ 山形/能登/南紀 白浜/石見/その 他	本則の 1/6			新規路線 本則の 1/2 ※3年間に限る	中部発 本則の 1/4	関西/成田 /中部発 本則の 1/3	
						チャーター便 本則の 1/2		

※上記のほか国管理空港では次の軽減を実施

- ・最大離陸重量 50 トン以下の小型機材に係る着陸料を更に 9/10 に軽減
- ・沖縄・離島路線に係る着陸料を 1/6~1/16 に軽減
- ・深夜早朝路線に係る着陸料を 1/2 に軽減

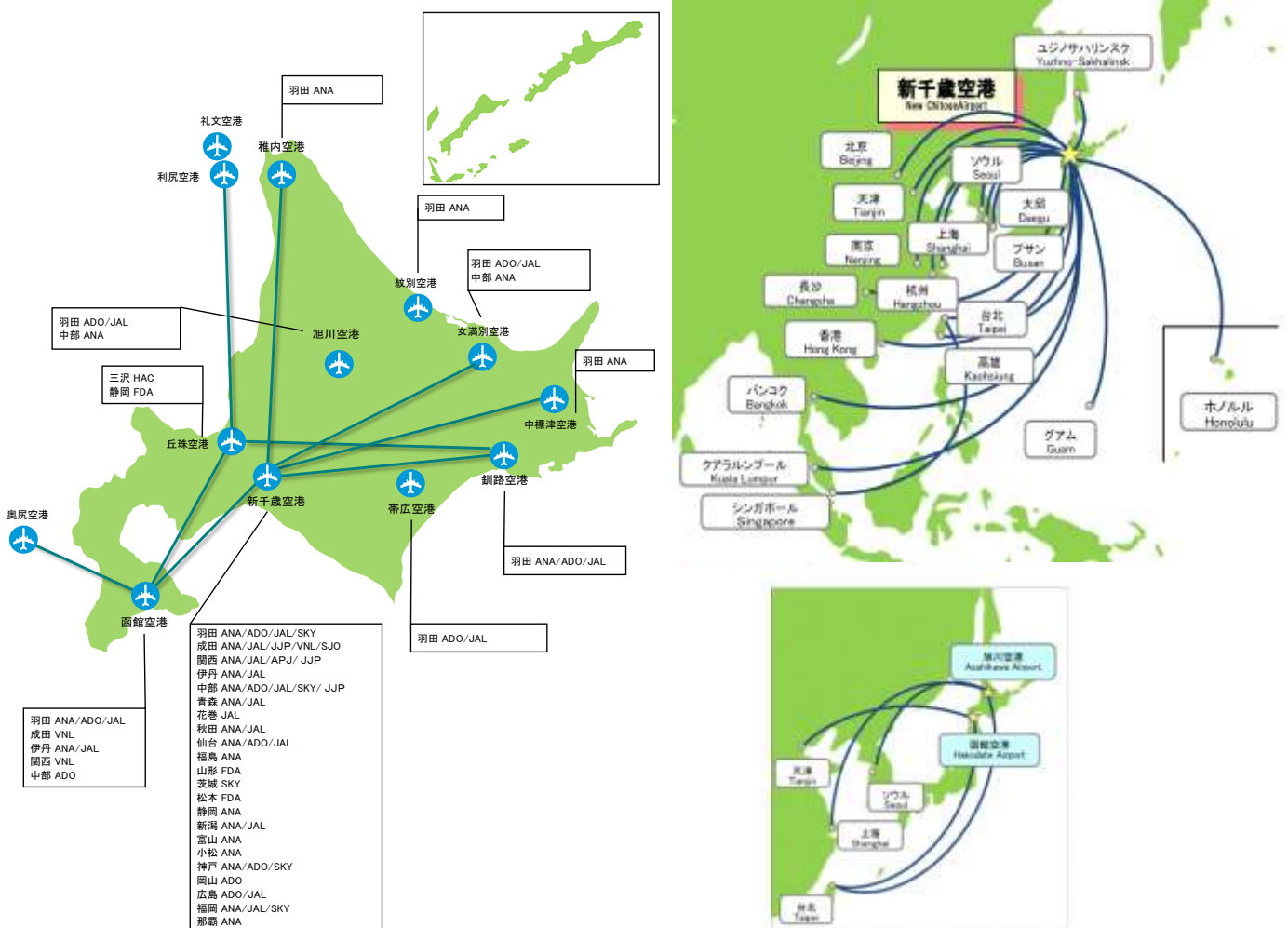
### (3) 北海道における航空ネットワークの状況

広域分散型の北海道において、航空路線は地域経済の活性化や安全・安心な暮らしの確保など重要な役割を担っているが、2002（平成 14）年度以降、国内需要の縮小により、乗降客数や貨物取扱量は伸び悩み、ネットワークの縮小を余儀なくされてきた。しかし、近年はアジアでの北海道への関心の高まりに支えられ、国際線の需要は大幅に拡大し、国内線についても回復傾向にある。

#### ① 航空路線

国内線においては、2002（平成 14）年度以降、収支の厳しい路線の休止や減便が行われてきたが、近年、LCCの新規就航などにより定期路線数は拡大傾向にあることに加え、地方空港へのチャーター便も急増している。

国際線においては、ビザ発給要件の緩和や海外LCCの新規就航、アジアでの北海道ブームなどにより新千歳空港を中心に直行便が増加しており、新千歳空港における深夜・早朝時間帯の発着枠拡大（2015（平成 27）年）、一部外国航空会社の乗入制限の緩和（2016（平成 28）年）及び昼間時間帯の発着枠拡大（2017（平成 29）年）等により、今後一層の路線数の拡大が見込まれる。



(2017(平成 29)年 4 月現在 : 北海道調べ)

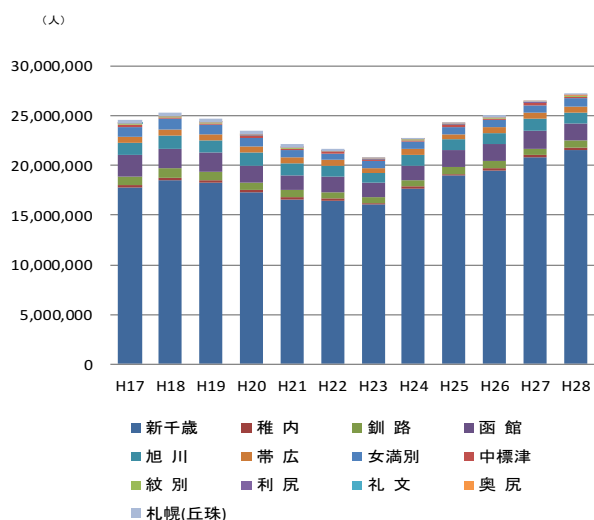
## ② 旅客数

道内空港における旅客数の状況は、リーマンショックや国内大手航空会社の経営破綻、東日本大震災の影響などにより、その利用者数は2011（平成23）年度まで減少していたが、2012（平成24）年3月に新千歳空港へLCCが就航したことなどにより、2013（平成25）年度から増加に転じた。その後も外国人観光客の急増等によって増加を続け、2016（平成28）年度の利用者数は、過去最高の2,728万人となった。

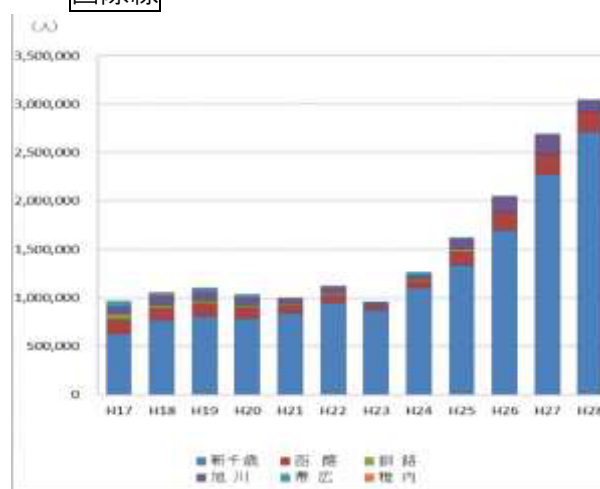
特に国際線においては、アジアなどからのインバウンド需要の増加により、急激な伸びを示しており、2016（平成28）年度の国際線利用者数は過去最高の305万人となっている。

### 〔空港別乗降客数の推移〕

#### 国内・国際線合計



#### 国際線

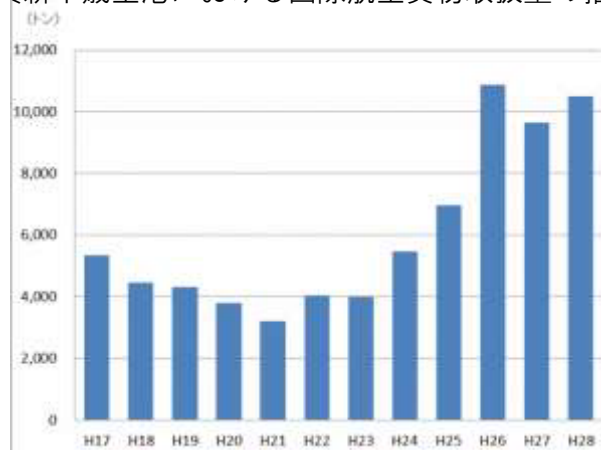


※国土交通省「空港管理状況調査」を基に作成

## ③ 貨物取扱量

新千歳空港における国際線の新規就航などによる路線数等の急増に伴い、航空旅客便による貨物輸送網も格段に充実してきており、国際航空貨物の取扱量は、「活ホタテ」などを中心とした魚介類やチョコレート製品などの菓子類の伸びが著しい。

### 〔新千歳空港における国際航空貨物取扱量の推移〕



※国土交通省「空港管理状況調査」を基に作成

#### ④ 空港の民間委託

道では、2013（平成25）年7月に施行された「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（民活空港運営法）を活用し、全国でも前例のない管理者が異なる複数空港の一括民間委託を通じて、道内航空ネットワークの充実強化や道内空港の機能強化を図るとともに、広域観光の振興や地域経済の活性化につなげていくことを目指している。

これまで、「北海道における空港経営改革に関する協議会」（国交省・道共同主催）を中心に、国や地域との意見の調整等を図りながら7空港一括民間委託の検討を進めてきており、2016（平成28）年12月に地元意見として「北海道における空港運営戦略の推進」（北海道発の提案）を取りまとめ、国に提出し、2017（平成29）年7月には、4管理者（国・道・旭川市・帯広市）で基本スキーム（案）を公表するとともに、マーケットサウンディング\*を実施した。

併せて、7空港（新千歳空港・稚内空港・釧路空港・函館空港・旭川空港・帯広空港・女満別空港）においてシンポジウム・現地視察会を順次開催し、空港の状況や地元自治体等関係者の要望等に対する企業等の理解促進と地域活性化に向けた機運醸成を図ったほか、「空港運営戦略フォーラム」を開催するなど、幅広く発信を行っている。

---

\* マーケットサウンディング：民間投資意向調査。制度設計案（基本スキーム（案））を公表し、具体的な事業内容等に反映させることを目的として民間事業者の意見を募集。

《参考：道内空港の概要》

(平成 29 年 4 月 1 日現在)

種 別	空 港	所在地	設置管理者	滑走路(m)	運用時間
国管理 空 港	新千歳	千 歳 市 苫小牧市	国土交通省	3,000×60(A) 3,000×60(B)	00:00～24:00 (24時間)
	稚 内	稚 内 市	国土交通省	2,200×45	08:30～18:30 (10時間)
	釧 路	釧 路 市 白 糠 町	国土交通省	2,500×45	08:00～21:00 (13時間)
	函 館	函 館 市	国土交通省	3,000×45	07:30～20:30 (13時間)
特定地方 管理空港	旭 川	旭 川 市 東神楽町	設置:国土交通省 管理:旭川市	2,500×60	08:00～21:00 (13時間)
	帯 広	帯 広 市	設置:国土交通省 管理:帯広市	2,500×45	08:00～21:00 (13時間)
地方管理 空 港	女満別	大 空 町	北 海 道	2,500×45	08:00～21:00 (13時間)
	中標津	中標津町	北 海 道	2,000×45	08:30～18:30 (10時間)
	紋 別	紋 別 市	北 海 道	2,000×45	09:00～17:00 (8時間)
	利 尻	利尻富士町	北 海 道	1,800×45	09:00～17:00 (8時間)
	礼 文	礼 文 町	北 海 道	800×25	休止中 (H21.4.9～H33.3.31)
	奥 尻	奥 尻 町	北 海 道	1,500×45	09:00～17:00 (8時間)
共用空港	丘 珠 (札 幌)	札 幌 市	防 衛 省 (陸上)	1,500×45	07:00～20:00 (13時間)
	千歳飛行場	千 歳 市	防 衛 省 (航空)	2,700×45 3,000×60	00:00～24:00 (24時間)

※千歳飛行場は自衛隊基地として使用されているため、本ビジョン中の「13 空港」に含めていない。

### 3 めざす姿

#### (1) めざす姿

##### めざす姿

## 未来をリードする 「Hokkaido 型航空ネットワーク」の実現

世界各地域及び国内各都市と北海道を航空路で結び、  
人やモノの行き交いを活性化して北海道の経済を牽引するとともに、  
安全で快適な利便性の高い道内航空路線の展開により、  
道民の暮らしや医療を守り、インバウンド\*を含めた来道者を全道各地へ運ぶ  
北海道ならではの航空ネットワークの形成をめざす。

#### (2) めざす姿の具体像

「Hokkaido 型航空ネットワーク」の具体的な姿として、国際路線、道内路線、国内路線のそれぞれの将来像を掲げる。

#### ■世界の成長力を取り込むダイナミックな国際路線

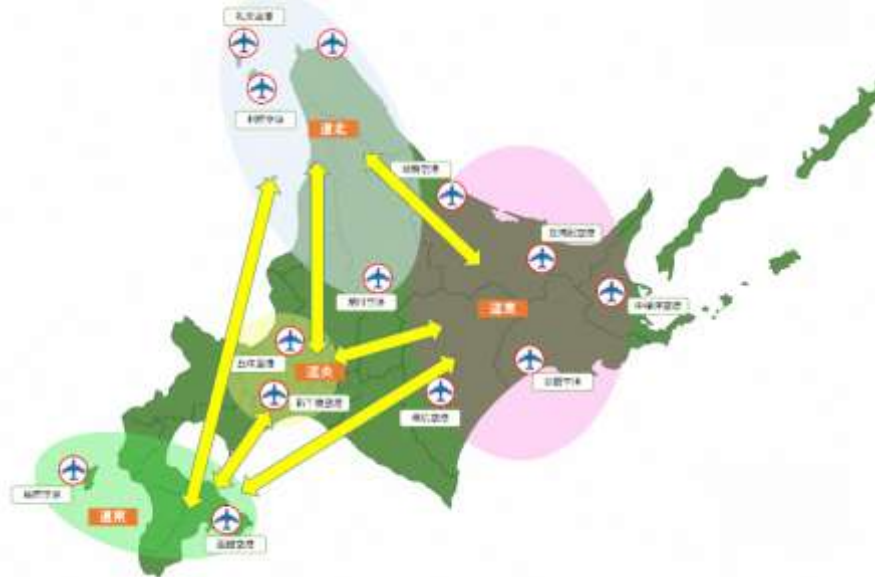
韓国、中国、台湾、香港、タイ、マレーシア、シンガポールなど東アジア、東南アジアを結ぶ路線に加え、北米、南米、欧州、中東、オセアニアなど世界各地へネットワークを拡大し、世界と北海道を人とモノが活発に往来することで、インバウンドの飛躍的な増加やグローバルビジネスの推進、国際航空貨物の拡大など世界の成長力を取り込むダイナミックな国際路線を展開する。



\* インバウンド：海外から日本を訪れる外国人旅行者。

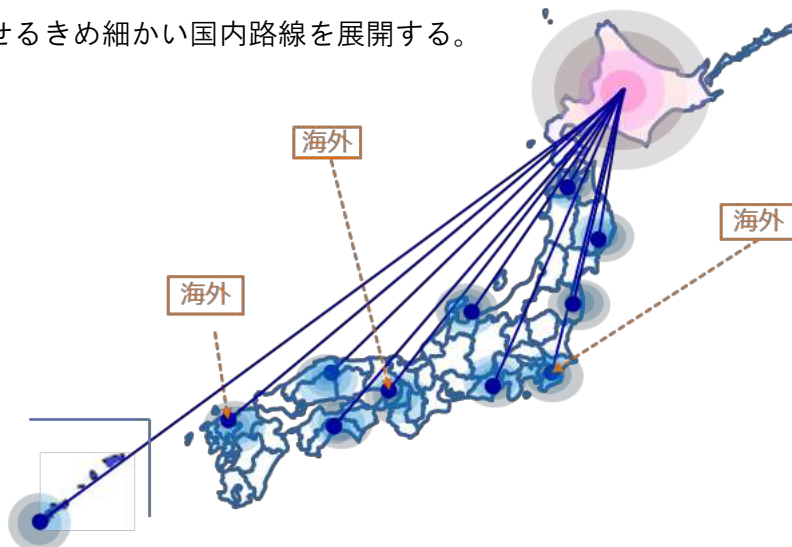
## ■リーズナブルな運賃など利便性の高い道内路線

広域分散型の北海道においては、道内各地の時間的距離を大幅に縮める航空ネットワークは重要な移動手段であり、北海道新幹線の札幌開業を見据え、道央・道南・道北・道東の4つのエリアを航空路線で結び、利用しやすいリーズナブルな運賃や他の交通モードとの連携によるシームレス\*交通の実現により、道民及びインバウンドを含めた来道者が快適に移動することができる利便性の高い道内路線を展開する。



## ■全国をカバーし交流人口を拡大させる国内路線

新千歳空港を中心に、三大都市圏や仙台、福岡など大都市とつながる国内路線を更に充実させるとともに、道内地方空港と道外の国際線就航空港を結ぶことで、乗り継ぎによるインバウンド及びアウトバウンド\*を促進し、国内の観光・ビジネス・文化など幅広い層の交流人口を拡大させるきめ細かい国内路線を展開する。



\* シームレス：「継ぎ目のない」の意。公共交通分野においては、交通機関間の継ぎ目を解消し、円滑な移動ができる状態を意味する。

\* アウトバウンド：日本から海外へ出かける日本人旅行者。



### (3) めざす姿の実現に向けた5つの視点

めざす姿の実現に向けた取組を進めるにあたり、経済や産業を牽引する人流や物流の拡大はもとより、道民の安心な暮らしを支えるために不可欠な路線の維持、利用者目線での空港機能の強化、それらを推進するエンジンの役割を果たす空港間連携など、必要不可欠な重要ポイントを関係者が共有するため、次の5つの視点を設定し、施策を展開する。

#### 5つの視点

経済・産業をリード!

①新たな人の流れをつくるネットワークの形成

②海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大

安心な暮らしを次世代へ!

③生活と医療を支える路線の維持・確保

利用者本位の空港へ!

④空港の機能強化と利便性向上

「めざす姿」を実現する  
推進エンジン!

⑤地域と一体となった戦略的な空港間連携

## 4 施策展開

### (1) 施策一覧

#### ○経済・産業をリード！

##### ① 新たな人の流れをつくるネットワークの形成

###### ◆航空ネットワークの充実・強化

###### 【共通】

- └ ・ 航空需要の創出に向けた「稼ぐ地域協働モデル」の構築
- └ ・ 発地・着地の双方向による利用促進
- └ ・ 運賃の多様化・低廉化
- └ ・ 空港着陸料の軽減
- └ ・ LCCやチャーター便などの積極的な誘致
- └ ・ 安定運航を支える人材の確保

###### 【国内線】

- └ ・ 新規路線就航に向けたトライアル運航の実施
- └ ・ 道内路線における休止路線の再開等
- └ ・ 道外と道内の地方空港を結ぶ路線の強化（乗継利用の促進、訪日外国人の誘客）
- └ ・ 札幌圏（新千歳空港・丘珠空港）と道内地方空港を結ぶ路線の充実
- └ ・ 気軽に何度も来てもらえる北海道旅行の発信

###### 【国際線】

- └ ・ 世界の成長市場へ路線の誘致を拡大
- └ ・ 東アジア路線を中心とした道内地方空港の利用促進

##### ② 海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大

###### ◆航空輸出の強化・拡大

- └ ・ 輸出拡大に向けた国際航空路線の誘致
- └ ・ 生鮮食品など高付加価値商品の輸出拡大
- └ ・ 道外地域から新千歳空港経由での輸出の推進

###### ◆国内小口貨物輸送の促進

- └ ・ 荷主・フォワーダー\*・航空会社の3者による連携輸送モデルの構築

\* フォワーダー：荷主から貨物を預かり、他の事業者の運送手段（船舶・航空機・トラック・JRなど）を利用し、貨物輸送を行う事業者

○安心な暮らしを次世代へ！

③ 生活と医療を支える路線の維持・確保

◆離島路線の維持

- └ 航空事業者と地域の連携による路線維持
- └ 離島住民割引運賃制度の充実
- └ フェリー等との接続による利便性の向上

◆代替交通機関が限られる地域の路線の維持

- └ 地方路線を対象とした新たな運航支援制度の検討
- └ 既存路線の利便性の向上
- └ 札幌圏（新千歳空港・丘珠空港）と道内地方空港を結ぶ路線の充実《再掲》

○利用者本位の空港へ！

④ 空港の機能強化と利便性向上

◆訪日外国人などの受入体制の充実・強化

【新千歳空港】

- └ 国際線ターミナルの拡張
- └ 国内線旅客の混雑緩和
- └ 24時間運用の推進
- └ 滑走路の延長

【地方空港】

- └ 地方空港の持続的な管理・運営と活性化
- └ C I Q体制の整備など国際化の推進

◆交通アクセスの充実

- └ 多様な交通モードの連携
- └ 利用者にわかりやすい交通案内表示

◆利用者本位の空港機能の高度化

- └ 「安心」と「情報」を届けるコンシェルジュ機能の充実
- └ ユニバーサルデザイン\*の推進

◆災害等に備えた機能強化

- └ 施設の耐震化や除雪体制の充実・強化
- └ 大規模災害時における人や物資の輸送等に備えた体制整備

\* ユニバーサルデザイン：全ての人々が利用しやすいように考慮された製品、建物、環境等のデザイン。

○「めざす姿」を実現する推進エンジン！

⑤ 地域と一体となった戦略的な空港間連携

《道内空港を一つと見立てた「大北海道空港」(マルチゲートウェイエアポート)の推進》

◆ 7空港一括民間委託及び民間委託を選択しない空港を含めた13空港の連携

- └ ・ S P C\*との協働による北海道全体の航空ネットワークの充実・強化
- └ ・ 世界へ向けた北海道全体の情報発信
- └ ・ 複数空港一体での路線誘致
- └ ・ 運航情報などの集約・発信
- └ ・ 管理・運営ノウハウの共有

◆ 圏域での空港間連携

- └ ・ 道北・道東の広域観光周遊ルートなどを活用したイン・アウト空港の分散
- └ ・ 複数空港の後背地の観光資源を組み合わせた新たな観光ルートの形成
- └ ・ 圏域内の二交通事業者との連携強化

\*S P C : (Special Purpose Company) 7 空港を一体的に運営するために設立される特別目的会社。

## (2) 5つの視点に基づく施策

### ① 新たな人の流れをつくるネットワークの形成

#### 《現状・課題》

- 本道の国際路線は、東アジアを中心に路線、利用者数ともに順調に増加してきているが、好調なインバウンド需要に比べ、アウトバウンド需要が伸び悩んでおり、路線の維持・拡大に向け、アウトバウンド需要の拡大が課題となっている。また、北米、欧州、中東、オセアニア、南米など、他の地域へのネットワーク拡大に向け、積極的な路線誘致に取り組む必要がある。
- 道が目標としている外国人観光客 500 万人の達成（目標：2020 年）に向け、増加する訪日外国人の受け入れのため、新千歳空港だけでなく、道内地方空港への国際線の誘致が課題となっている。
- 国内路線については、新千歳空港を中心に道外の主要空港を結ぶ太いネットワークが形成されているが、地方空港においては、路線・便数の少なさや、需要の低迷による路線の休止及び季節運航など課題は多く、需要の拡大に向け、発地と着地双方の連携による利用促進の取組や、LCCの就航やチャーター便の運航による新たな需要の創出に力を入れていくことが重要である。
- 新規航空会社の参入や路線の増加により操縦士や整備士、グランドハンドリング\*従事者など、航空人材の需要が高まっており、安定した運航を維持するための人材確保が急務となっている。

#### 《施策》

#### ◆航空ネットワークの充実・強化

##### 【共通事項】

（航空需要の創出に向けた「稼ぐ地域協働モデル」の構築）

- ・ 航空需要の創出に向け、航空会社、空港ビル会社、二次交通事業者、経済団体、自治体など地域の関係者が一体となり、交通アクセスの充実、地域資源の磨き上げ、観光プロモーションなどに取り組むことで、それぞれが特性を活かしながら地域に相乗効果を生み出す「稼ぐ地域協働モデル」の構築を進める。

（発地・着地の双方向による利用促進）

- ・ 航空路線の持続的な発展のためには、発地と着地での双方向の需要を確保することが重要であり、双方が連携した観光プロモーションなどの実施により利用促進を図るとともに、経済、文化、歴史、スポーツ、行政など各分野の企業や団体の交流を促進し、交流イベントなどの実施により往来の機会を増やすなど、双方の連携による需要の創出に取

---

\* グランドハンドリング：航空機の誘導、手荷物の搭降載、空港カウンター業務などの地上支援業務。

り組む。

(運賃の多様化・低廉化)

- ・ 航空利用者の利便性の向上や、新たな航空需要の創出を図るため、運賃の多様化・低廉化に向け、航空会社、旅行事業者、行政などの連携によるキャンペーン運賃の設定や、利用客への運賃助成、LCCの就航促進に取り組む。

(空港着陸料の軽減)

- ・ 新規路線の誘致や既存路線の維持に向け、道内空港の着陸料の軽減措置を継続して実施する。特に地方空港においては、チャーター便を含めた路線の誘致を強力に推進するため、柔軟かつ効果的な着陸料の軽減を行う。

(LCCやチャーター便などの積極的な誘致)

- ・ フルサービスキャリア\*に加え、LCCやチャーター便の積極的な誘致を行い、サービス、運賃、路線の多様化を進めることで、航空機の利用が少なかった人の利用を促進し、航空需要全体の底上げを図る。

(安定運航を支える人材の確保)

- ・ 安定した運航を維持するため、関係者が連携して、操縦士や整備士、グラウンドハンドリング従事者など航空人材の確保・育成に取り組むとともに、航空に関する仕事の魅力を学生や若者に向けて発信するなど、将来の航空人材確保に向けた取組を推進する。

## 【国内線】

(新規路線就航に向けたトライアル運航の実施)

- ・ 道民や来道者が広い道内を快適に移動するためには、道内空港間を結ぶネットワークを充実させることが重要であることから、一定期間のトライアル運航を実施し、新規路線開拓の可能性について調査・検討を行う。

(道内路線における休止路線の再開等)

- ・ 休止や減便となっている道内路線の再開及び便数の増加に向け、自治体をはじめ地域の関係者と航空会社が連携し、年間を通じた需要を確保できるよう利用促進に取り組む。

(道外と道内の地方空港を結ぶ路線の強化)

- ・ 成田国際空港や関西国際空港など道外の主要な国際線就航空港から、国内線の利用による道内地方空港へのインバウンドの取り込みを図るため、道外と道内地方空港を結ぶ

---

\* フルサービスキャリア：複数の座席クラスの設定、機内食、マイレージプログラムなど一般的な航空サービスを提供する航空会社。

新たな路線の誘致に取り組む。

- ・ 国内線及び道内線の乗り継ぎ利用による交流人口の拡大を図るため、道外空港とも連携し、利便性の向上や利用しやすい乗り継ぎ運賃のPRなどに取り組む。

(札幌圏(新千歳空港・丘珠空港)と道内地方空港を結ぶ路線の充実)

- ・ 札幌圏から道内各地の医療機関へ派遣される医師の移動や地域住民の通院などの利便性向上のため、新千歳空港及び丘珠空港と道内地方空港とを結ぶ路線の充実を図る。

(気軽に何度も来てもらえる北海道旅行の提案)

- ・ 航空需要の拡大を図るため、1泊や2泊の短い日程で気軽に何度も北海道を訪れてもらえる魅力ある旅の提案や旅行商品の造成を行い、全国へ広く発信する。

## 【国際線】

(世界の成長市場へ路線の誘致を拡大)

- ・ 東アジア、東南アジアを結ぶ路線に加え、北米、南米、欧州、中東、オセアニアなど世界の成長市場や主要都市への路線拡大を目指し、インバウンドとともにアウトバウンドの需要拡大を図りながら、LCCを含めた路線誘致に取り組む。

(東アジア路線を中心とした道内地方空港の利用促進)

- ・ 新千歳空港の混雑状況や、道内全体にインバウンド効果を波及させる観点から、東アジア等の航空会社に対し、地域と一体となって道内地方空港への路線誘致に取り組むとともに、受入体制の整備・充実を図る。

## ② 海外・道外へ向けた航空貨物輸送の拡大

### 《現状・課題》

- 道内空港における国際航空定期路線は、近年、新規就航が急増しており、中でも北海道のゲートウェイである新千歳空港では、旅客便のベリースペース\*を活用した貨物輸送網が格段に充実してきている。
- これに伴い、新千歳空港における国際航空貨物の取扱量も、ここ数年急激な伸びを示しており、豊かな海洋資源に恵まれている本道としては、魚介類や農産物など鮮度が重要な生鮮食料品や高品質な加工食品について航空便を利用した輸出の促進を図っていくことが重要である。
- 今後、更に道産品の輸出拡大を図るためには、関係者が連携し、国際航空貨物の拡大に向けた方策を検討するとともに、活魚などの高鮮度食材をはじめとする高付加価値商品の輸送に適した国際航空貨物輸送の機能強化を進める必要がある。

### 《施策》

#### ◆航空輸出の強化・拡大

##### (輸出拡大に向けた国際路線誘致)

- ・ 東アジア地域や欧米、中東などへの戦略的な国際線誘致を進め、航空ネットワークを充実させることにより、ベリースペースを用いた輸送力を確保し、航空輸出の拡大を図る。

##### (生鮮食品など高付加価値商品の輸出拡大)

- ・ 新千歳空港における魚介類や農産物などの高付加価値商品の輸出拡大に向け、札幌国際エアカーゴターミナル(株)(SIACT)の上屋増築や車輛等整備、グランドハンドリングの体制整備、保税蔵置場の活用といった地上物流との連携による受入体制の効率化など国際物流機能の強化を図る。

##### (道外地域から新千歳空港経由での輸出の推進)

- ・ 東北地域など道外からの貨物の集荷・輸出の可能性について調査を行うなど、新千歳空港経由での輸出の推進を図る。

---

\* ベリースペース：旅客機の旅客空間の下にある手荷物や貨物を搭載できる空間。



#### ◆国内小口貨物輸送の促進

(荷主・フォワーダー・航空会社の3者による連携輸送モデルの構築)

- ・ 小型機材の運航割合の増加に伴い取扱量が減少している地方空港からの航空貨物輸送の需要を拡大し、道産品の道外との取引増加による経済の活性化を図るため、荷主・フォワーダー・航空会社の連携による輸送効率の向上や品質の保持、輸送費用の低廉化など、地域における持続可能な輸送モデルの構築に向けた取組を進める。

### ③ 生活と医療を支える路線の維持・確保

#### 《現状・課題》

- 離島や代替交通機関に限られる地域において、航空ネットワークは、住民の通院や地域の医療機関へ派遣される医療従事者の移動手段として利用されるなど公共性が非常に高く、また、地域の経済や産業を支える重要な役割を担っており、地域にとって必要不可欠な交通機関となっている。
- 離島路線については、国、道、離島町による航空会社に対する損失補填や住民割引運賃の設定など、路線維持に向けた各種支援に取り組んでいるところであり、将来にわたり路線を維持していくためには、更なる取組の充実が必要である。また、離島以外の代替交通機関に限られている地域の路線についても、安定的な運航の継続に向けた支援制度の導入・検討が必要である。

#### 《施策》

##### ◆離島路線の維持

##### （航空事業者と地域の連携による路線維持）

- ・ 離島路線を維持していくためには離島住民の利用のほか、観光客など島外からの利用者を増やしていく必要があることから、航空事業者と地域が連携して観光プロモーションを実施するなど、観光需要の拡大に向けた取組を進める。
- ・ 路線の撤退を回避し、また、通年運航を確保するため、国、道、離島町による航空事業者への運航支援を継続して実施する。

##### （離島住民割引運賃制度の充実）

- ・ 2017（平成29）年4月に施行された「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」に基づき、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることを目的として、国、道、関係町及び航空事業者が連携し、離島住民等を対象とした航空運賃の低廉化を継続するとともに、制度の拡充に向け検討していく。

##### （フェリー等との接続による利便性の向上）

- ・ 離島空港を利用する住民及び観光客が、航空機の発着時刻に合わせてスムーズに移動できるよう、航空機、バス及びフェリーの接続を改善するなど、交通アクセスの充実に取り組む。

#### ◆代替交通機関が限られる地域の路線の維持

(地方路線を対象とした新たな運航支援制度の検討)

- ・ 代替交通機関が限られる地域にとって、札幌圏や首都圏などを結ぶ航空路線は、医療機関への通院や医師の派遣など暮らしの安全・安心と、観光客の呼び込みなど地域経済の発展に極めて重要な役割を担っており、安定した運航を継続させていくことが不可欠であることから、E A S\* (不可欠路線運航サービス) や搭乗率保証など地方路線を対象とした新たな運航支援制度の導入に向けた検討を進める。

(既存路線の利便性の向上)

- ・ 路線及び便数が少ない道内地方空港においては、航空利用者にとって必ずしも利用しやすい運航ダイヤとはなっていない路線もあり、便数の増加や発着時刻の変更などにより、日帰りでの旅行や出張を可能にするなど、利便性の高い運航ダイヤを目指し、自治体や航空会社が連携しながら利用者の声の反映に努める。

(札幌圏 (新千歳空港・丘珠空港) と道内地方空港を結ぶ路線の充実) 《再掲：P21 に記載》

---

\* E A S : (Essential air service program) エssenシャル・エア・サービスプログラム (不可欠路線運航サービス)。必要な地方路線を維持するためのアメリカの助成制度。航空会社を入札で決めて運航させる方式がとられる。

#### ④ 空港の機能強化と利便性向上

##### 《現状・課題》

- 新千歳空港においては、東アジア等の路線の拡大とともに、国際線の年間利用者数は急増しており、2012（平成 24）年度には 100 万人、2015（平成 27）年度には 200 万人を突破し、2016（平成 28）年度には約 272 万人となっている。
- そういった状況の中、一部外国航空会社における乗り入れ制限が 2016（平成 28）年冬ダイヤから緩和されたことに加え、国内線・国際線を合わせて 1 時間あたり 32 回の発着枠が 2017（平成 29）年夏ダイヤから 42 回に拡大されたことにより、今後、更なる路線就航・増便が見込まれるが、チェックインカウンターやバゲージクレーム\*等の国際線の受け入れ体制は逼迫していることから、国際線ターミナルビルや国際線エプロン\*の拡張、誘導路の新設など施設の拡張が進められている。
- また、国内線についても利用客が増加しており、保安検査の効率化や国内線ターミナルの容量拡大など混雑緩和に向けた対策が必要である。
- 新千歳空港のポテンシャルを最大限に活用するためには、24 時間運用の推進が不可欠であり、深夜・早朝時間帯の発着枠は 2015（平成 27）年に 30 枠に拡大することで地域住民と合意し、2017（平成 29）年時点で 1 日最大 16 便が運航しているが、円滑な運用に当たり、道が地域と約束した住宅防音対策・地域振興対策を確実に実施することが必要である。また、2 本の 3,000 メールの滑走路については、冬季間における安定運航や長距離国際線への対応等に向け、道内経済界等からは滑走路の延長を含めた整備・高質化が求められている一方で、延長に当たっては長距離国際線の就航見込みのほか、地元合意の形成が必要となっている。
- 国際航空定期便が就航していない道内地方空港においては、国際チャーター便の乗り入れの際、近隣の C I Q 機関からの出張により対応している状況にあるが、限られた体制であることや、特に冬期間における交通事情を勘案し、C I Q 機関の更なる体制整備が求められる。
- 航空機利用者にとって、空港から目的地へ移動するための交通手段は不可欠であるが、空港によっては選択できる交通手段が少なかったり、乗り継ぎアクセスが十分でない状況にあり、交通アクセスの充実が課題である。
- 各空港において、施設の老朽化更新や耐震対策、除雪体制の強化など運航の安全確保や災害に備えた計画的な施設・設備の整備を進めているところであるが、自然災害による大量欠航が発生した際に、空港利用者へ必要な情報が届かないことによる混乱が生じた事例もあることから、非常時の適切な対応に向けた体制整備などソフト面での機能向上に取り組む必要がある。

\* バゲージクレーム：到着手荷物受取所。

\* エプロン：航空機を駐機させ、旅客の乗り降りや荷物の積み降ろし等を行うエリア。

## 《施 策》

### ◆訪日外国人などの受入体制の充実・強化

#### 【新千歳空港】

##### （国際線ターミナルの拡張）

- ・ 国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混雑解消と今後も増加が見込まれる国際線需要に対応するため、国際線ターミナルビルや国際線エプロンの拡張、誘導路の新設等に必要な整備を実施する。

##### （国内線旅客の混雑緩和）

- ・ 国内線旅客の混雑緩和を図るため、保安検査の効率化や動線の改善、ターミナルの容量拡大など、関係機関が連携し利用者目線に立った対策を進める。

##### （C I Q体制の整備など国際化の推進）

- ・ 訪日外国人来道者の増加に向け、円滑な受入が可能となるよう、国際線ターミナルの拡張やC I Q体制の整備、案内表示の多言語化など受入体制の充実・強化に取り組む。
- ・ 空港利用者の利便性向上に向け、観光情報の発信や災害時における代替交通手段の案内など総合的なインフォメーション機能の整備や空港機能の高度化を進める。

##### （24時間運用の推進）

- ・ 新千歳空港の24時間運用を円滑に実施するため、道が地域と約束した住宅防音対策・地域振興対策を確実に実施する。
- ・ 深夜・早朝時間帯発着枠が有効に活用されるよう、交通事業者をはじめとする関係機関と協議・連携をしながら、交通アクセスの確保など、受入体制の拡充に向けた取組を進める。

##### （滑走路の延長）

- ・ 長距離国際線の就航、運休路線の再開に向けて、航空会社への働きかけや協議を続けるなど、滑走路の延長に向けた環境整備を進める。

#### 【地方空港】

##### （地方空港の持続的な管理・運営と活性化）

- ・ 民間委託を選択しない地方空港の機能強化や持続的な管理・運営及び空港や空港周辺地域の活性化に向け、複数空港による業務委託や指定管理者制度などの導入を含めた、最適な管理・運営方法のあり方について検討を進める。

##### （C I Q体制の整備など国際化の推進）

- ・ 道内地方空港における訪日外国人来道者の受入体制の充実を図るため、C I Q機関の

更なる体制整備に向け、国と連携を図っていく。

- ・ 国内線を乗り継いで来道する訪日外国人の利便性向上のため、空港内における各種案内の外国語表記など、国際化に適応した空港機能の充実を図る。

#### ◆交通アクセスの充実

(多様な交通モードの連携)

- ・ 空港を利用する誰もが、滞在場所から空港まで、空港から目的地までを安全かつ快適に移動できるよう、JR、バス、タクシー、レンタカー、フェリーなど、各地域の多様な交通モードの連携及び役割分担により、利便性の高い交通アクセスの整備を進める。

(利用者にわかりやすい交通案内表示)

- ・ 空港からの移動手段について、交通機関の種類、乗り場、時刻表、運賃など、初めて空港に降り立った人でも迷わずに利用できるよう、高い視認性や外国語表記を含めた平易な表現など、利用者にわかりやすい交通案内表示に努める。

#### ◆利用者本位の空港機能の高度化

(「安心」と「情報」を届けるコンシェルジュ機能の充実)

- ・ 平時には地域の観光情報を発信し、大雪や台風による大規模欠航など緊急時には、道内他空港や他の交通手段の案内及び宿泊施設の手配など、空港利用者に「安心」と「情報」を届けるコンシェルジュ機能の充実を図る。

(ユニバーサルデザインの推進)

- ・ 高齢者や障がいのある方、妊産婦など、誰もが安心して快適に空港を利用できるよう「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」という考え方に基づき、移動の連続性を考慮した段差の解消、わかりやすい案内表示、困難を抱える人への必要なサポートなど、ハードとソフトの両面からユニバーサルデザインの推進を図る。

#### ◆災害等に備えた機能強化

(施設の耐震化や除雪体制の充実・強化)

- ・ 地震、台風、大雪、火山噴火など大規模な自然災害等に備え、空港施設の耐震化や老朽化対策の推進、除雪体制の充実・強化など、各管理主体が計画的な施設整備を行うとともに、災害発生時における空港機能を早期に回復できるよう、業務の継続や適切な対応に備えたマニュアル整備など、ソフト面の対策を推進する。

(大規模災害時における人や物資の輸送等に備えた体制整備)

- ・ 大規模災害時における緊急物資・人員輸送及び救急・救命活動を円滑に実施するため、平時からの情報共有や訓練の実施などを通じ、防災関係機関や航空機を保有する関係機関等との連携を強化するなど、非常時に備えた体制の整備を行う。

## ⑤ 地域と一体となった戦略的な空港間連携

### 《現状・課題》

- 道内7空港の一括民間委託を道内航空ネットワークの充実強化に結びつけていくためには、SPCが自ら運営する7空港のみならず道内13空港により構成される航空ネットワーク全体を視野に入れ、道や各地元の自治体、関係団体、民間企業等と連携した事業展開を進めていく必要がある。  
また、民間委託の期間は長期に渡ることから、SPCと道、各地元関係者が協力し合う、緊密な連携の仕組みを構築する必要がある。

### 《施策》

～道内空港を一つと見立てた

「大北海道空港」（マルチゲートウェイエアポート）の推進～

平成32年度開始予定の民間委託の手法を活用した複数空港の一体的運営を機に、各空港の地元において行われている地域独自の取組に加え、複数の空港を利用する広域周遊観光の推進、道内13空港を一体的に売り込むエアポートセールス、管理・運営ノウハウの共有など、13空港を「13の独立した空港」ではなく、「複数の玄関口を持つ一つの空港」と見立てた一体感のある取組を推進し、各空港の機能の底上げや複数空港の組み合わせによる相乗効果の発現を図り、北海道の航空需要の増大につなげていく。

### ◆ 7空港一括民間委託及び民間委託を選択しない空港を含めた13空港の連携

（SPCとの協働による北海道全体の航空ネットワークの充実・強化）

- ・ SPCによる7空港の一体的運営を通じ、道内13空港による航空ネットワークの充実強化を図るため、SPCと地域との間で、協定等の締結や会議体の設置など連携体制を構築するとともに、北海道が設置した「北海道航空振興基金」も活用し、SPCや地域の関係者との連携の下、路線誘致や情報発信など、戦略的な事業展開を図っていく。

（複数空港一体での航空会社との交渉）

- ・ 一つのSPCが複数の空港を有する優位性により向上する交渉力を活かすとともに、民間委託を選択しない空港も含め、複数空港での受入の分散やチャーター便等におけるイン・アウトの空港の使い分けなど多様な提案を行うことにより、複数空港一体での効果的なエアポートセールスを展開する。

（世界へ向けた北海道全体の情報発信）

- ・ 本道に対するアジア諸国からの注目度が高まる中、民間委託7空港と民間委託を選択

しない6空港の魅力ある広域観光ルートやバラエティに富んだ観光スポットなど、北海道をまるごと世界に向けて情報発信する取組を推進する。

(運航情報などの集約・発信)

- ・ 空港周辺を取り巻く地域の多彩な観光情報などのほか、天候不良による交通機関への影響が生じた場合には、二次交通の状況や他空港等の運航に関する情報等を迅速かつ総合的に発信する機能を空港が有することで、空港利用者に「安心」と「情報」を届けることができるよう、各空港、関係交通機関、観光事業者等の間における連携体制の構築に向けた取組を推進する。

(管理・運営ノウハウの共有)

- ・ 民間委託を選択しない空港については、その公共性等を踏まえ、引き続き管理主体が維持、管理を行っていくが、民間委託を行う空港との間で、管理・運営に関するノウハウの共有化を通じて、空港運営の効率化を図る。

#### ◆圏域での空港間連携

(道東・道北の広域観光周遊ルートなどを活用したイン・アウト空港の分散)

- ・ 道内地方空港の利用促進に向け、道東・道北の広域観光周遊ルートなどを活用し、複数の空港間における自治体や観光関係者との連携により、航空機を利用して訪れた観光客が、往路と異なる空港から帰路につくといった人の流れを誘導する取組を進める。

(複数空港の後背地における観光資源を組み合わせた新たな観光ルートの形成)

- ・ 道内全域への観光客の誘導や年間を通じた安定的な誘客により航空需要の拡大を図るため、各圏域の自治体や観光関係者等との連携により、各空港の後背地の特色ある観光資源を組み合わせ、航空機の利用を含む新たな観光ルートの形成を図る。

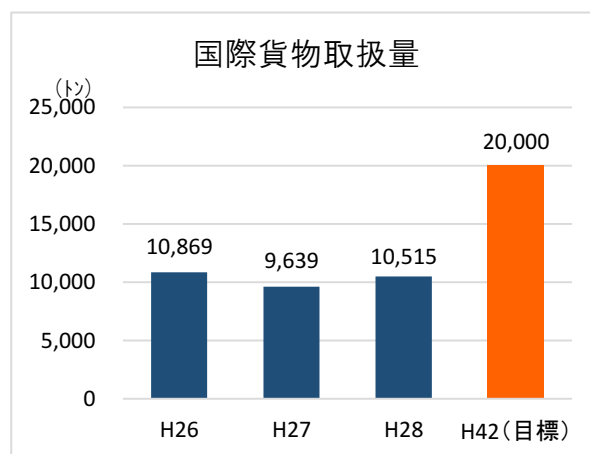
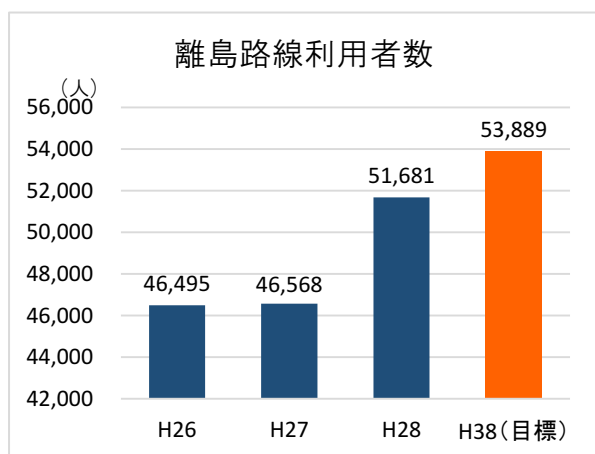
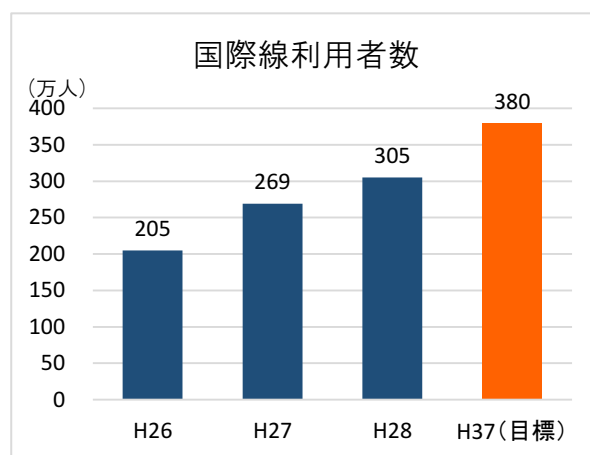
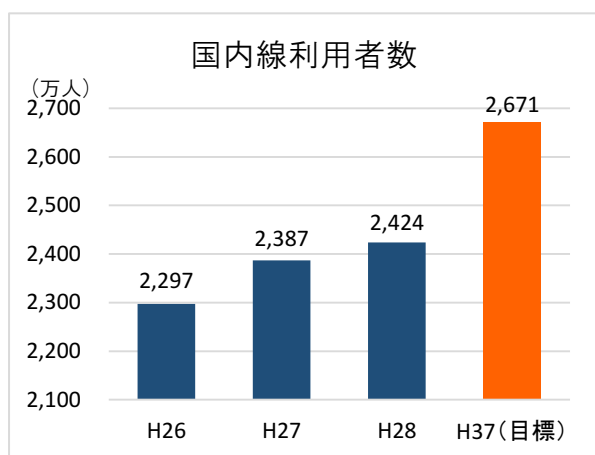
(圏域内の交通事業者との連携強化)

- ・ 空港から目的地への移動や、目的地の地域内及び次の目的地への移動など、空港に降り立った観光客等がその後に利用する交通手段は、JR、バス、タクシー、レンタカー、フェリーなど多岐にわたり、その組み合わせや利用回数も様々であることから、乗り継ぎの利便性向上など交通アクセスの充実に向け、各交通事業者との連携を強化する。



(3) 数値目標

項目		現状値 (H28 年度)	目標値	
		数値	数値	年度
利用者数	国内線	2,424 万人	→ 2,671 万人以上	H37
	国際線	305 万人	→ 380 万人以上	H37
	離島路線	51,681 人	→ 53,889 人	H38
貨物	国際貨物取扱量	10,515 ト	→ 20,000 ト	H42



## 未来志向の取組に向けた検討

人口減少・少子高齢化により生産年齢人口の大幅な減少が見込まれる中、航空業界の人材確保や更なる業務の効率化などが重要な課題となっている。また、安全性や利便性の一層の向上にも取り組んでいく必要があり、これらの課題解決に向けて、新技術の活用や規制緩和など未来志向の取組に向けた検討を進める。

### (技術革新の推進)

IoT\*、AI\*、ビッグデータ\*等の新技術の登場により、航空分野においても、航空機の技術革新や空港機能の強化、航空旅客の利便性の向上、操縦士や整備士など航空人材の育成など、様々な面で大幅な生産性の向上が期待されており、異業種を含めた関係情報の共有や各種実証実験の実施など、技術革新の推進に向けた検討を進める。

### (規制緩和の推進)

航空ネットワークの充実・強化を進める上で、現行の規制を緩和することにより取組が加速するものについて研究を進めるなど、安全性を確保した上での規制緩和に向けた検討を進める。《例：ビジネスジェットの活用促進に向けた規制緩和、旅客サービス施設使用料\*の活用範囲の拡大、操縦士養成に係る要件の緩和など》

## 他の交通モードとの連携・役割分担による北海道全体の交通ネットワークの形成

本ビジョンは航空ネットワークに焦点を当て、めざす姿とその実現に向けた方策について記したものであるが、北海道新幹線の札幌開業やJR北海道の事業範囲の見直しなど、本道の交通を取り巻く環境が大きく変化している中、北海道全体の交通体系を再構築するとの考え方のもと、鉄道、道路、航路及び航空路のそれぞれの特色を活かし、適切な連携と役割分担により、持続的な総合交通ネットワークの構築を図っていく。

\* IoT：(Internet of things)モノのインターネット。コンピュータなどの情報通信機器以外の様々な物体(モノ)がインターネットに接続され、相互に情報のやり取りを行うこと。

\* AI：(Artificial intelligence)人工知能。人間の脳が行っている知的な作業をコンピュータに行わせるための技術。

\* ビッグデータ：インターネットの普及などにより生成される巨大なデータ群。

\* 旅客サービス施設使用料：空港のロビーや待合室など、航空旅客が共通に利用する施設の整備・維持管理に充てる目的で空港管理会社が徴収する料金。

## 5 各空港の将来展望

### (1) 新千歳空港

我が国の北の拠点空港（国際拠点空港化）をめざして  
～北海道経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- 北海道の国際・国内・道内航空ネットワークの中核空港として、増加する需要に見合った各種機能強化を図るとともに、我が国の北の国際拠点空港化を進め、国内外からの来道者に対する受入環境の整備と連動を図りながら、北海道への誘客の牽引役としての役割を果たしていく。
- 従前からの旭川空港や帯広空港とのダイバート\*など運航関連の連携に加え、道内の各広域観光周遊ルートの利用促進に向けた連携を強化することにより、更に一層、道外・国外からの流入を加速するとともに、他空港との連携で他空港の受入余力の活用も促進する。

#### 《必要な取組》

- 1 国際拠点空港化の加速と欧米路線を視野に入れた国際競争力向上
- 2 国際物流機能の強化
- 3 周辺環境対策の継続
- 4 24時間運用に係る合意内容の確実な実施
- 5 航空自衛隊千歳基地との協力関係の確保
- 6 年間2000万人以上が往来する空港及び空港周辺沿道等の景観整備
- 7 新千歳空港固有の事情も踏まえた地域との共生
- 8 空港従事者不足の解消に向けた雇用環境の向上
- 9 駐車場容量不足への対応による利便性向上と二次交通や宿泊施設など利用者増加に向けた取組への連携・支援の検討

### (2) 稚内空港

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  
～道北地域経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

\* ダイバート：目的地の空港が天候等の理由により着陸できない時に他の空港に降りること。

- リージョナルジェット\*就航の追い風を活かし、観光資源を活かした利用者増を図り、離島を含む宗谷地域の経済・生活を支え、また国境に面する空港として対岸のサハリン州との交流も担うなど道北の拠点空港としての役割を果たしていく。また、道北の広域観光周遊ルートの北端のゲートウェイとして受入拡大をめざす。
- 従前からの新千歳空港や旭川空港とのダイバートなど運航関連の連携に加え、広域観光周遊ルートとも重なる道北エリア内の各空港との連携により、1年を通じた航空需要の創出に努め、主として冬期に拡大する受入余力をフルに活用していく。

《必要な取組》

- 1 冬期間就航率の向上
- 2 外国人旅行者受入態勢強化(空港運用時間、C I Q体制、グランドハンドリング)
- 3 老朽更新も意識した空港機能施設や空港基本施設の機能強化
- 4 首都圏等との直行便の路線維持

(3) 釧路空港

道東地域の拠点空港をめざして

～道東地域の拠点空港として国の観光立国政策の推進に向け機能向上を図るとともに、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

- 国のインバウンド観光戦略による集中的支援プロジェクトが釧路市をはじめとするひがし北海道エリアに重層的に認定され、地域では世界に通用する観光地づくりを進めている。この施策推進に向け、利便性の拡大、空港施設の拡充、競争力の強化、交通アクセス向上などに取り組み、道東地域の拠点空港としての役割を果たしていく。
- 更に道東地域内の帯広空港、女満別空港などと連携を強化し、広域観光周遊ルートの形成促進や一括民間委託による戦略的な施策展開を通じ、ひがし北海道への観光客を増大させ、当圏域の一層の経済振興、地域活性化をめざす。

《必要な取組》

- 1 就航率向上に向けた空港施設の機能向上
- 2 国際線受入体制強化(入出国審査室・バゲージクレームなど施設拡充、C I Q体制など)
- 3 航空ネットワークの充実強化(国際線、国内線、道内航空路線)
- 4 地元との連携(圏域自治体、民間事業者などが進める各種事業推進など)

\* リージョナルジェット：地域航空路線に対応した小型ジェット機。

#### (4) 函館空港

本州との結節点、新幹線、離島など様々な役割を担う道南地域の中核空港をめざして  
～道南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

- 本道と本州との結節点にある地の利に加え、新幹線開業により東北の空港との連携が可能であるといった優位性を最大限活用するほか、極めて利便性の高い都市型空港の強みも活かして、離島を含む道南の拠点空港として、その役割を果たしていく。
- 特定飛行場\*であることなどから発展にはこれまで同様地域や自治体との緊密な協力関係の維持が不可欠であり、地域の連携、広域観光周遊ルート圏内の各空港との連携を一層強化するとともに、受入環境の整備を図りながら、道内第二位の輸送量を誇る道南の空の玄関口として受入の拡大を図る。

##### 《必要な取組》

- 1 航空ネットワークの充実強化（空港施設や空港ビルの整備を含む）
- 2 周辺地域の環境配慮（現行水準以上の実施、国による指導の徹底）
- 3 円滑な空港運営確保の観点から雇用や地域企業との関係承継
- 4 地元の意向や取組の経過等も踏まえた自治体と連携・協力する運営の実施

#### (5) 旭川空港

道北地域の中核空港をめざして  
～道北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

- 本道のほぼ中央に位置する道内第二の都市、北北海道の中核都市、かつオホーツク方面や富良野、十勝方面に向かう交通の要衝の地にあるという立地特性を活かし、道北の南端の空の玄関口として北北海道の経済・交流を支えるとともに、地理的条件や交通環境などから新千歳空港のダイバート先となるなど実質的に道央圏空港の一翼を担ってきており、従前にも増して地域との連携の中で様々な取組を展開しながら両エリアにおける役割を果たしていく
- きた北海道・ひがし北海道の広域観光周遊ルートの形成促進や空港間連携を強化し、C I Qの常駐・都市型空港・高い冬期就航率といった強みも活かして受入を拡大しエリア全体の活性化に貢献する。

\* 特定飛行場：「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止に関する法律」に基づき、航空機の離陸又は着陸の頻繁な実施による騒音等による障害が著しいと認められ、政令で指定される空港及び成田国際空港。道内では函館空港が指定されている。

《必要な取組》

- 1 道内空港の効率的なネットワークと地域の自主性の尊重（道外主要空港との接続も視野）
- 2 官民連携による地域の特性や魅力を活かした空港づくり
- 3 安定的な空港運営と公共性の担保
- 4 周辺環境の整備（アクセス、交流等）と周辺地域の環境配慮

(6) 帯広空港

道東地域と道央地域の結節点、交通の要衝を担う中核空港をめざして  
～経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

- 日本を代表する食料生産基地を背後圏とする強みや、高い晴天率などの地理的優位性を活かし、道東の拠点空港のひとつとして十勝地域の経済・交流を支えるとともに、新千歳空港との近接性により道央圏空港としても役割を果たしていく。
- 国のインバウンド観光戦略の一翼を担うひがし北海道広域観光周遊ルートの西側のゲートウェイとして、エリア内の連携強化や魅力向上により受入を拡大するとともに、北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区に指定されている十勝の潜在力・地域資源も活用し、陸路・空路・海路の結節点という交通の要衝における、国内外への農畜水産物等の物流拠点としての価値を高めていく。

《必要な取組》

- 1 物流拠点としての機能強化
- 2 二次交通の充実に向けた交通インフラの拡充
- 3 周辺環境の整備と周辺地域との連携・協力
- 4 駐車場の容量確保と利便性向上

(7) 女満別空港

オホーツク地域の中核空港をめざして  
～オホーツク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

- 首都圏・関西・中部との航空路線のほか道内航空路線も接続された、高い乗降実績を維持する空港としてオホーツク圏の経済・交流を支える主要な交流拠点としての役割を果たす。

- 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ひがし北海道エリアに重層的に投下されていることを絶好の機会と捉え、エリア内の多様な資源を活かして、ひがし北海道のゲートウェイとして、季節波動を圧縮し国内外からの受入拡大をめざしていく。
- エリア内の空港間連携を強化するとともに、空港ビル施設の余力や過去からの受入の蓄積といった優位性を活かし、地域との緊密な連携の下で利用者増に取り組んでいく。

《必要な取組》

- 1 国際線定期便運航との乗継を中心とした路線の開設・拡充（基幹空港との連携強化、LCC等の乗り入れ）
- 2 空港機能施設及び外国人観光客受入体制等の強化（貨物・物流、CIQ、グランドハンドリング等）
- 3 道内の二次交通拡大による航空需要の創出
- 4 地域の意見を集約する仕組みづくりと地域と一体となった空港運営の実現

(8) 中標津空港

北方領土隣接地域における「人・モノ・情報」の交流拠点をめざして  
～地域資源の活用により人とモノの流れをつくる航空ネットワークの実現

- 北方四島との交流や領土教育の拠点である北方領土隣接地域において、「人・モノ・情報」の交流を活性化させ、経済や観光の振興など地域の発展を支える役割を果たしていく。
- 北方四島にゆかりのある建築物、文書図画、石碑などの遺産を活用した教育旅行の誘致や、流水ウォーク、ホエールウォッチング、ロシア文化体験など地域の特色ある観光資源の磨き上げにより、航空需要の拡大を目指す。
- 水揚げ直後の新鮮な魚介類や地域で製造される農産加工品などについて、航空輸送を活用した国内外への販売戦略を推進する。

《必要な取組》

- 1 北方四島の有形・無形遺産を活用した交流人口の拡大
- 2 外国人観光客受入体制等の強化（CIQ、グランドハンドリング、案内表示の外国語表記等）
- 3 航空貨物輸送の促進

## (9) 紋別空港

観光客を呼び込み経済を活性化させる空港をめざして  
～首都圏や札幌圏との交流人口を拡大する航空ネットワークの実現

- 砕氷船による流氷観光など、人気の高い冬の観光資源を更に磨き上げるとともに、春から秋にかけての観光需要の底上げを図り、インバウンドを含めた観光客を道東地域に誘客し、地域経済を活性化させる役割を果たしていく。
- 現在就航している羽田線に加え、新たに札幌圏を結ぶ路線を誘致し、道央圏はもとより、航空機の乗継利用により道内各地と紋別地域を短時間で快適に移動できる航空ネットワークに加わることで、道央圏からの観光客を取り込むとともに、地域住民の移動の利便性を高め、交流人口の拡大を図っていく。

### 《必要な取組》

- 1 札幌圏の空港を結ぶ定期路線の就航
- 2 遠紋圏域の自治体と航空会社及び旅行会社が一体となった利用促進施策の推進
- 3 空港と観光地をつなぐ交通アクセスの充実
- 4 閑散期の需要底上げに向けた観光資源の発掘と磨き上げ

## (10) 離島空港（利尻空港・礼文空港・奥尻空港）

特定有人国境離島地域の社会維持の要となる地域と共生した空港をめざして  
～住民の安全・安心の暮らしを守るとともに、地域産業の発展を支える航空ネットワークの実現

- 特定有人国境離島地域における継続的な居住を可能とするため、離島と北海道本土を短時間で結ぶ航空路線を維持し、地域と共生しながら暮らしの利便性の向上と地域産業の発展を支える役割を果たしていく。
- 島民の少子高齢化や人口減少が進む中、航空路線を長期にわたり維持していくために、航空需要の拡大が重要であり、住民割引運賃の設定により住民利用を促進するとともに、観光資源の磨き上げや島内二次交通の整備など島外利用者の増加に向けた取組を推進していく。
- 2020（平成32）年度まで運用休止となっている礼文空港について、2021（平成33）年度以降の空港のあり方について検討を進める。

### 《必要な取組》

- 1 住民割引運賃設定の継続
- 2 空港と島内各地を結ぶ交通アクセスの充実



- 3 閑散期（秋～冬）の観光資源の発掘と磨き上げによる航空需要の底上げ
- 4 チャーター便の積極的な誘致による観光振興
- 5 空港施設を活用した地域活性化

#### (11) 丘珠空港（札幌飛行場）

道内航空ネットワークの拠点空港をめざして  
～道内各地の経済・医療・防災を支える航空ネットワークの実現

- 札幌都心から約6 kmの位置にある利便性を活かし、観光やビジネス需要などに応えるため、新千歳空港と役割を分担し相互に補完しながら、圏域と道内各地を結ぶ道内航空ネットワークの拠点空港をめざし、メディカルウイング\*の運航など道内医療への貢献、防災機能の集約、ビジネスジェット\*の受入及び航空機関連産業の集積による経済の活性化など、幅広い分野での役割を果たしていく。

##### 《必要な取組》

- 1 市民や有識者などの意見を踏まえた今後の空港の利活用のあり方についての議論
- 2 札幌飛行場特有の制約要因（発着枠、運用時間、雪対策、滑走路など）の改善
- 3 空港アクセスの改善
- 4 認知度向上に向けた検討
- 5 陸上自衛隊北部方面航空隊との協力関係の確保

---

\* メディカルウイング：地域の医療機関では提供できない高度・専門的医療を必要とする患者を、医師による継続した医学的管理の下、高度・専門医療機関へ計画的に搬送する固定翼機。

\* ビジネスジェット：数人から十数人乗りの小型機で、個人の都合に合わせて目的まで飛行する飛行機。

## 6 推進体制

めざす姿の実現に向け、7 空港を一体的に運営する S P C（平成 31 年度設立予定）をはじめ、航空会社や空港ビル会社、二次交通事業者、行政、経済団体など多様な主体が連携し、適切な役割分担の下、本ビジョンに基づく様々な取組を効果的・効率的に展開していく。

### (1) 各主体の役割分担

北海道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本ビジョンの推進管理及び道民への説明責任</li> <li>・ 北海道航空振興基金の活用などによる各種施策の着実な推進</li> <li>・ 航空ネットワークの充実・強化に向けた国への要請</li> <li>・ 本ビジョンの考え方を広く周知するとともに、行政、事業者、道民の理解と協力体制の構築</li> </ul>
国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国が実施する航空インフラの着実な整備</li> <li>・ 持続可能な地域航空の充実・強化に向けた支援</li> <li>・ I o T や A I など先進技術の研究や開発支援</li> </ul>
市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光施策や地域振興施策と連携した航空需要の創出など、航空機や空港の利用促進に関する取組の推進</li> <li>・ 空港圏域の自治体や地元企業等との連携による、継続性のある航空利用促進の推進</li> </ul>
空港ビル会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 行政や二次交通事業者及び他空港との連携などによる利用者目線での空港の利便性向上</li> </ul>
航空会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 持続可能な航空ネットワークの形成に向けた生産性の向上及び運航に必要な人材の確保</li> <li>・ 事業を通じた地域活性化への貢献</li> <li>・ 行政や他の交通事業者との連携強化</li> </ul>
その他交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者拡大に向けた取組の推進</li> <li>・ 交通アクセスの充実に向けた航空会社、空港、行政及び他の交通事業者との連携強化</li> </ul>

(平成 31 年度設立予定)

S P C	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域と連携して行う道内空港ネットワークの充実強化に向けた取組の推進</li> <li>・ 自ら運営する 7 空港の機能強化、行政や二次交通事業者及び他空港との連携などによる利用者目線での空港の利便性向上</li> </ul>
-------	---

(2) 点検・評価

本ビジョンの推進管理に当たっては、「北海道交通政策に関する指針」の推進状況と一体的な管理を行い、北海道運輸交通審議会での議論を踏まえ、点検・評価を行う。

(3) ビジョンの見直し

本ビジョンの点検・評価の結果や経済情勢の変化、更には国における制度改革などを踏まえながら、必要に応じてビジョンの見直しを行う。

## 【用語解説】

### ア行

#### アウトバウンド

日本から海外へ出かける日本人旅行者。

#### インバウンド

海外から日本を訪れる外国人旅行者。

#### エプロン

航空機を駐機させ、旅客の乗り降りや荷物の積み降ろし等を行うエリア。

#### オープンスカイ

乗入企業数、路線及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃することで、国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す政策。

### カ行

#### 拠点空港

空港法第4条第1項各号に定められた成田国際空港、東京国際空港（羽田空港）、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港並びに国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港。道内では新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、帯広の各空港が該当。

#### グランドハンドリング

航空機の誘導、手荷物の搭降載、空港カウンター業務などの地上支援業務。

#### コンセッション

公共のインフラの所有権を公共団体が保有したまま、運営権を民間事業者に売却すること。

### サ行

#### シームレス

「継ぎ目のない」の意。公共交通分野においては、交通機関間の継ぎ目を解消し、円滑な移動ができる状態を意味する。

### タ行

#### ダイバート

目的地の空港が天候等の理由により着陸できない時に他の空港に降りること。

### 特定飛行場

「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止に関する法律」に基づき、航空機の離陸又は着陸の頻繁な実施による騒音等による障害が著しいと認められ、政令で指定される空港及び成田国際空港。道内では函館空港が指定されている。

### ハ行

#### バゲージクレーム

到着手荷物受取所。

#### ビジネスジェット

数人から十数人乗りの小型機で、個人の都合に合わせて目的まで飛行する飛行機。

#### ビッグデータ

インターネットの普及などにより生成される巨大なデータ群。

#### フォワーダー

荷主から貨物を預かり、他の事業者の運送手段（船舶・航空機・トラック・JRなど）を利用し、貨物輸送を行う事業者。

#### フルサービスキャリア

複数の座席クラスの設定、機内食、マイレージプログラムなど一般的な航空サービスを提供する航空会社。

#### ベリースペース

旅客機の旅客空間の下にある手荷物や貨物を搭載できる空間。

### マ行

#### マーケットサウンディング

民間投資意向調査。制度設計案（基本スキーム（案））を公表し、具体的な事業内容等に反映させることを目的として民間事業者の意見を募集。

#### メディカルウイング

地域の医療機関では提供できない高度・専門的医療を必要とする患者を、医師による継続した医学的管理の下、高度・専門医療機関へ計画的に搬送する固定翼機。

## ヤ行

### ユニバーサルデザイン

全ての人々が利用しやすいように考慮された製品、建物、環境等のデザイン。

## ラ行

### リージョナルジェット

地域航空路線に対応した小型ジェット機。

### 旅客サービス施設使用料

空港のロビーや待合室など、航空旅客が共通に利用する施設の整備・維持管理に充てる目的で空港管理会社が徴収する料金。

## 英数字

### A I (Artificial intelligence)

人工知能。人間の脳が行っている知的な作業をコンピュータに行わせるための技術。

### C I Q (Customs・Immigration・Quarantine)

国境を越える際の交通・物流において必要な手続で、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)を包括した略称。

### E A S (Essential air service program)

エッセンシャル・エア・サービスプログラム(不可欠路線運航サービス)。必要な地方路線を維持するためのアメリカの助成制度。航空会社を入札で決めて運航させる方式がとられる。

### I o T (Internet of things)

モノのインターネット。コンピュータなどの情報通信機器以外の様々な物体(モノ)がインターネットに接続され、相互に情報のやり取りを行うこと。

### L C C (Low cost carrier)

ローコストキャリア。コストの削減等により低価格運賃での運航サービスを提供する航空会社。

### R P K (Revenue passenger kilometers)

有償旅客キロ。有償旅客数に飛行距離を乗じて算出する指標。

### S P C (Special Purpose Company)

7 空港を一体的に運営するために設立される特別目的会社。