

# 北海道における空港運営戦略の推進(素案)

## 1. 北海道がめざす方向

(めざす姿)

世界に誇れる魅力や価値をさらに磨き上げ、輝きつづける“憧れのくに”として発展。

(北海道の可能性)

- 北海道はアジア諸国の人々から注目され、外国人来道者は急速に増大しており、今後の発展に向けては、こうした海外の成長力を取り込んでいくことが不可欠である。
- 国の成長戦略でも、観光は我が国の成長や地方創生の切り札とされている。また、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」においても、我が国のインバウンドを増加させる上で、北海道は受入拡大の可能性が高い地域として位置づけられている。北海道としてその役割を積極的に果たしていきたい。

- 「訪日して訪れたい観光地」  
(平成24年 日本政策投資銀行調)  
→北海道は台湾・香港で1位、北京・上海で2位
- 「北海道にまた必ず来たい」と思う外国人観光客の割合  
(道観光局調)  
→平成18年度:37.4% 平成23年度44.0%

(空港の果たす役割)

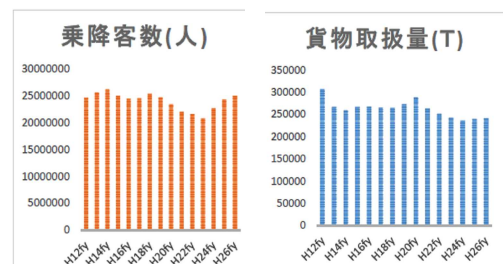
- こうした中、将来に向けて、最も重要な柱の一つとなるものが、食や自然環境など豊富な資源を生かした上質な滞在交流型観光地づくりと広域観光ルートの形成と考えられる。
- 四方を海に囲まれ広大な北海道において、その実現をめざして行く上で航空ネットワークの果たす役割は極めて大きく、空港の機能強化などが重要である。

- 「他県との間の移動手段」  
(平成26年度国土交通省調)  
→北海道:航空機使用は91%、全国:2%

(道内空港等の現状)

- 道内の航空需要は、国内需要の縮小により乗降客数や貨物取扱量は近年伸び悩んでいたが、好調な国際線や国際貨物に支えられて回復傾向にあり、アジアでの北海道ブームを受けて国際線は新千歳空港を中心に好調な中、旅客や貨物の取扱いは、新千歳空港への集中が進んでいる。
- 北海道全体での受入増に向けては、需要の喚起と路線誘致、空港の機能拡充など戦略的な対応が急務となっている。

- 乗降客数(平成12年度～26年度)  
→国内線利用の減少を受けて、平成14年度の約2600万人をピークに漸減傾向が続くも、好調な国際線やLCCの新規需要創出等に支えられ、平成26年度は2500万人台回復。
- 貨物取扱量(平成12年度～26年度)  
→平成12年度の約31万tをピークに漸減するも、好調な国際貨物の影響で平成26年度には約24万tに回復。



## (空港運営の戦略的取組)

- ▶ 国内線旅客はもとよりインバウンドを中心とした来道者の大幅な増加
- ▶ 道産食品をはじめとする航空貨物取扱量の増加による輸出・移出の拡大

- ・ 上記2点を最大の目的として、空港運営の民間委託という戦略に取り組み、道内空港及び航空ネットワークの一層の充実強化を図る。
- ・ 戦略を推進するに当たっては、来道外国人数や道産食品をはじめとする航空貨物取扱量などを目標として設定することも検討していく。

- 
- ・ 「来道外国人数」については、2020(平成32)年度に300万人(平成26年度実績154万人)の目標値があるが、現在見直し作業中。
  - ・ 「道産食品の輸出額」については、2018(平成30)年に1000億円(平成26年実績663億円)の目標値があるほか、現在、航空貨物の実態や動向について調査中。こうした数値をK P I(重要業績評価指数)として設定することについては今後検討。
  - ・ 国管理4空港懇談会からは、2050年に向けた目標値設定の提言がある(提言:2050年時点の道内訪日外国人旅行者数1000万人、同時点の道内訪日外国人旅行消費額2兆5千億円)

## 2. 本道空港等が対応すべき課題

### 対応すべき課題

- **新千歳空港の国際拠点空港機能の強化**
  - ⇒ グランドハンドリング、給油などの機動的な対応
  - ⇒ 欧米路線も含めた新規就航路線の拡大
  - ⇒ 道内他空港への送客を促進する路線網の充実
  - ⇒ 道内新千歳空港の発着枠の拡大(既に実現の方針決定)
  - ⇒ C I Q体制の拡充
  - ⇒ 必要な基盤の整備
- **新千歳空港以外の空港の機能強化**
  - ⇒ グランドハンドリング、給油などの機動的な対応
  - ⇒ 国内外からの直行便等の拡大
  - ⇒ 受入体制の補完も含めた新千歳空港との間のネットワークの拡充
  - ⇒ 発着地の連携(イン・アウト)による広域観光ルートの形成  
(例:道北イン~道東アウト、新幹線で函館イン~道東・道北アウト)
  - ⇒ C I Q体制の確保
  - ⇒ 必要な基盤の整備

- ・ 道や地元自治体は、経済団体等と連携しながら、トップセールスも含め国内外の航空路線誘致や誘客、発着枠の拡大などに取り組んできている。
- ・ しかしながら、こうした課題を解決する上では、これらの取組に加え、民間ならではのノウハウや創意で次のような効果が期待される手法として、運営の民間委託は有効と考える。

### 民間委託の効果

- 地域の実情を踏まえた機動的な着陸料設定等による特定空港への就航の誘導
- 民間の知恵と資金等を活用した利用者利便の向上
- 航空系事業と非航空系事業の一体的経営による強固な経営基盤の確立
- 迅速な意思決定に基づく機動的・効率的な空港運営の実現

- ・ 加えて同一の事業者による複数空港の一体的運営を実現することにより、その効果は一層確実なものとなるとともに、蓄積されるノウハウを道内全体で共有されることが期待される。
- ・ 民間委託の対象となら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・管理していくものであるが、民間委託の対象空港と民間委託を選択しない空港との連携やノウハウの共有によるネットワーク全体の充実・強化について、入札参加事業者に提案を求めていく。

### 3. 民間委託を通じて実現をめざす空港・航空ネットワークの姿

(民間委託の「基本的な要件」)

民間委託の基本的な要件

- 北海道の広域観光の振興などを支える道内航空ネットワークの充実強化に資するものであること
- ネットワークの中核となる新千歳空港の国際拠点空港としての機能強化、各空港の機能強化に資するものであること

- ・ これらを前提に、各空港の地元自治体の意向を十分反映して、全国でも初となる民間委託による複数空港の一体的運営をめざして取り組んでいく。

(対応の方向性)

- ・ 民間委託を予定する空港とその後背地は、空港自体の高いポテンシャルはもとより、固有の優位性（地域それぞれの特性に応じた関連産業や教育・研究機関の集積、空港間のアクセスや二次交通）を有し、全道23の自然公園や世界自然遺産の存在が示す豊かな自然、地域それぞれの食や観光資源が豊富であり、潜在力の高いデスティネーションとなりうる。
- ・ 民間委託に当たっては、運営権者と道や関係自治体とが双方向に協力し合う、緊密な連携関係の仕組みを双方の理解に基づき構築する。
- ・ これらの優位性や資源を十二分に活用し、相互連携の効果を発揮させることにより、めざすべき空港や航空ネットワークの実現に努めていく。

(民間委託を通じて実現をめざす方向)

#### ① 広域観光やインバウンド振興に資する航空ネットワークの維持・強化

- ➔ 路線誘致や誘客(送客)は、広域観光の取組とも連動。運営権者と道、地域が密接に連携し、ネットワークを活用した各広域観光エリアへの送客や、イン・アウトにおける空港間連携等で広域的な周遊を促進。
- ➔ 入札参加事業者(運営権者)には、
  - ・ 広域観光などの振興に資する航空ネットワークの充実強化とその活用
  - ・ エアポートセールスや顧客サービス、グランドハンドリング等の充実と環境変化に対応できる経営ノウハウの蓄積及び全道的な共有について、提案(実行)を求める。

#### 戦略的な空港間連携のイメージ

各空港がバラバラにポートセールスを行い、ネットワークを生かし切れていない。

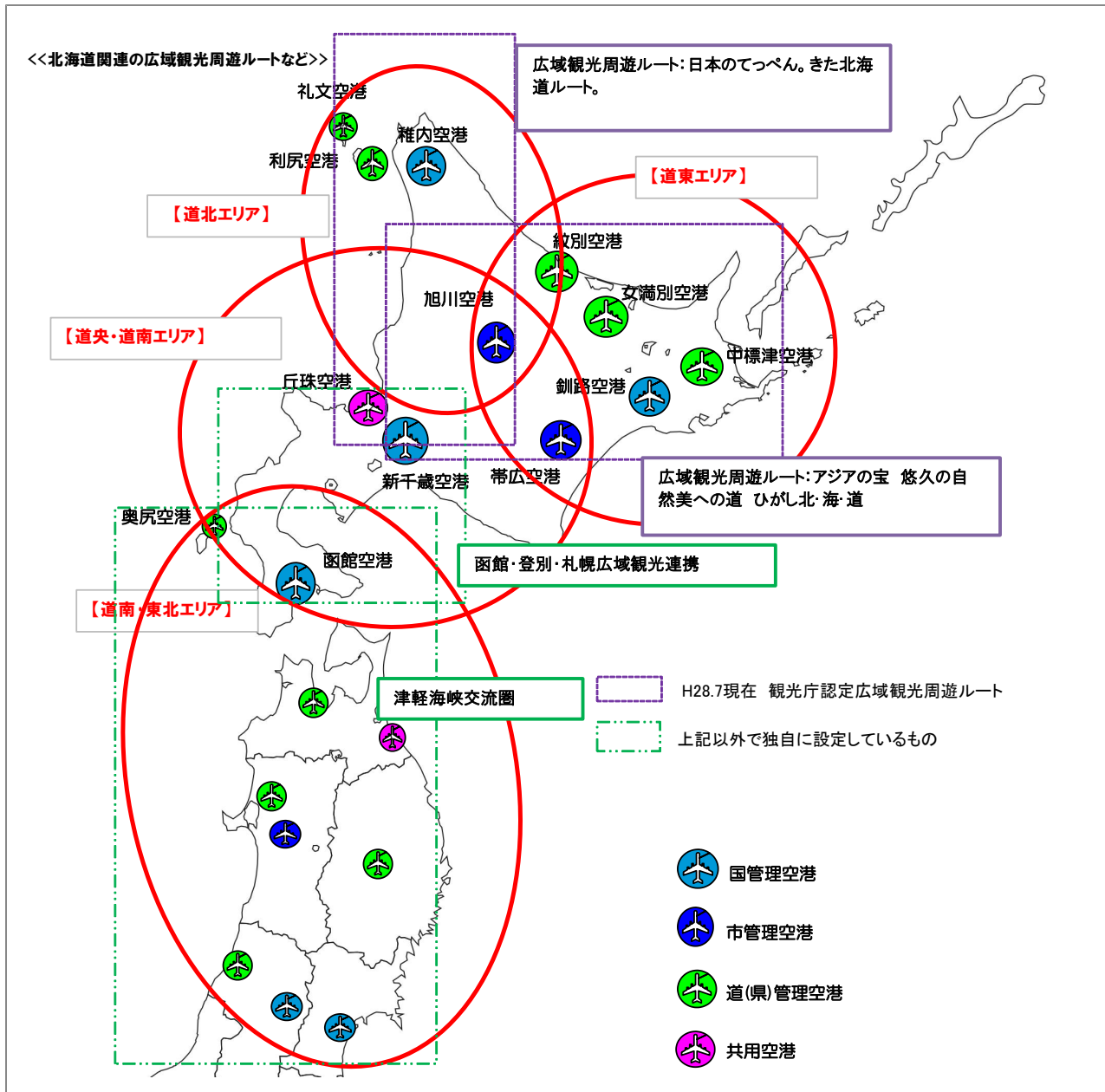


「明日の日本を支える観光ビジョン」施策集より

- ※ 道が観光振興に関する政策目標として掲げる外国人来道者数(\*調整中)をベースとして、提案内容の実施により達成をめざす将来目標を示していただくことも検討している。

#### ② 道外・国外の需要を呼び込む空港、その需要を全道に送り込むネットワーク

- ➔ 各空港の強みを最大限生かすとともに、複数空港の一体的運営というメリットを最大限活用して、利用者利便を一層向上させ、また道外・国外の需要(来道客)を効果的・効率的に拡大するほか、経済動向など取り巻く環境の変化や、災害など突発的な事態にも対応できる強靱な空港経営を実現する。
- ➔ 来道した観光客等は、広域観光周遊ルートなど地域の魅力を生かし道内航空ネットワークを通じて全道各地に送客し、観光客の満足度を高め同時にプラス効果も全道に波及させる。



### 3 運営権者との協働で 地域とともに人流・物流の拠点として成長していく空港

➔ 各空港がこれまで以上に人流・物流を呼び込む交流拠点、ゲートウェイとなるよう、その機能をブラッシュアップし、地域の取組と一体となって、空港を発展させていく仕組みづくりを進める。

※ 入札参加事業者には、物流振興の観点から、貨物取扱量のピーク実績24万t(平成26年度)をベースに、将来目標とその実現のための取組を示していただく考えであること。

### 4 民間事業者・国・地域の適切な役割分担で確実な維持が担保される空港

➔ 設置管理者も経営構造も異なる複数空港の一体的運営をめざす中で、仮に運営を受託する事業者の経営努力のみではハード整備を含めた収支が賄えない場合、空港の存続が確実に担保されるよう、民間事業者・国・地方の間の適切な役割分担や支援のあり方について検討されることが必要と考える。

## 4. 道内空港に適用する民間委託スキームの基本的な枠組み

※ マーケットサウンディングにおいて提示する「基本スキーム案」等に反映されるよう、国など空港管理者に求めていく項目（以下は要旨）は次のとおり

### （総論）

- ㇖ 1 道においては、民間委託対象空港（現在、国と地方の協議会に参加している最大7空港）を同一事業者に一括委託（一体的運営）することが望ましいと考えており、入札や契約の手法、また運営権者が行いうる事業の範囲などについて、それが可能となる制度設計とすること  
また、各入札参加事業者には道内航空ネットワークの充実・強化についての提案も求めること

### （「民間委託対象空港」について）

- ㇖ 2 運営権者の選定過程に地域の意見を適切に反映すること
- ㇖ 3 前例のない複数空港の一体的運営の取組であり、一連の手続きを進めるに当たっては、一体的な運営の確保や入札参加者の負担軽減などに十分配慮すること
- ㇖ 4 運営権者が業務を進めるに当たって、柔軟な経営判断や、民間の持つノウハウ、創意などが十分に発揮することができる経営環境づくりに努めること
- ㇖ 5 一体的運営の特性も踏まえた地元自治体によるモニタリングの機能を確保すること

### （民間委託を「選択しない空港」について）

- ㇖ 6 空港が担う公共性に着目し、引き続き全道航空ネットワークの一翼を担う空港としての機能を発揮するため、引き続き空港管理者が維持管理に取り組むこととし、必要な環境づくりに努めること



## 5. 一体的運営のメリットとさらなる発展に向けた取組

### (1) 各空港共通

※ 国など空港管理者や新たに選定される運営権者に対し、各空港のめざす将来像の実現や、各空港が確かな発展に向けて提案や実施を求めていくこととなる要請項目は次のとおり

- ㄥ1 航空ネットワークの一層の拡充
- ㄥ2 空港基本施設や空港機能施設の機能強化等の実施
- ㄥ3 外国人来道者（国際航空旅客）等の受入態勢の強化
- ㄥ4 航空旅客の受入環境の整備
- ㄥ5 空港所在地域との共生
- ㄥ6 空港関係者の雇用の確保
- ㄥ7 地元企業等との良好な関係の継承
- ㄥ8 地元自治体との連携協力  
～まちづくりや地域振興など地元の関連施策・取組への配慮

### (2) 各空港のめざす姿と今後に向けて対応を望むポイント

※ 各空港それぞれの特性等に応じ、めざす姿や、国など設置管理者や運営権者に対応を望む課題や要請事項等を整理して記載する