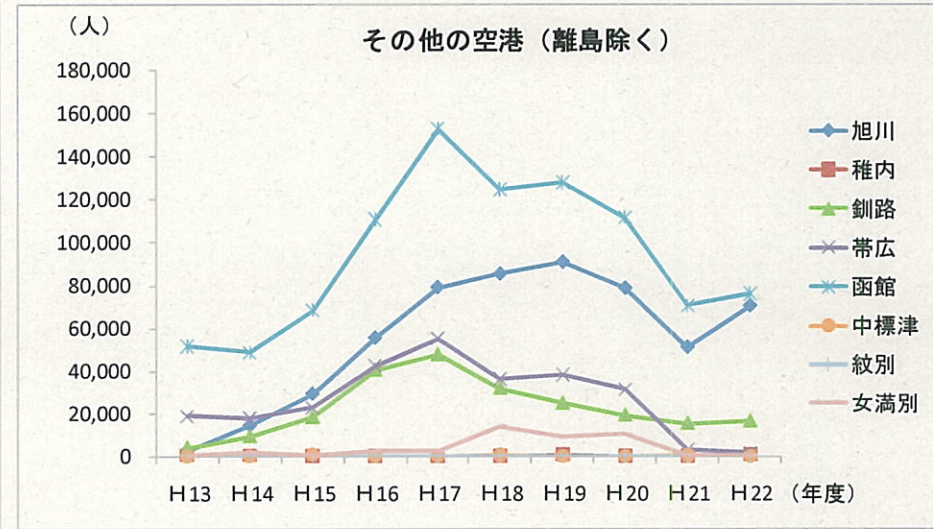
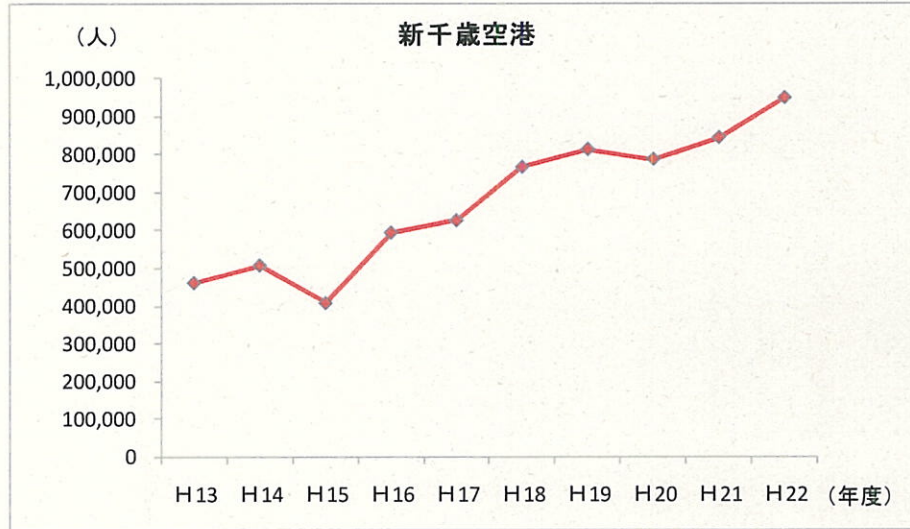


道内空港の利用実績(国際線)

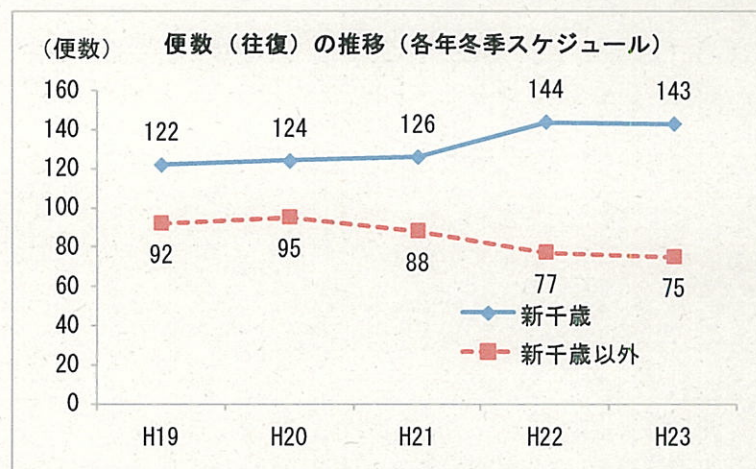
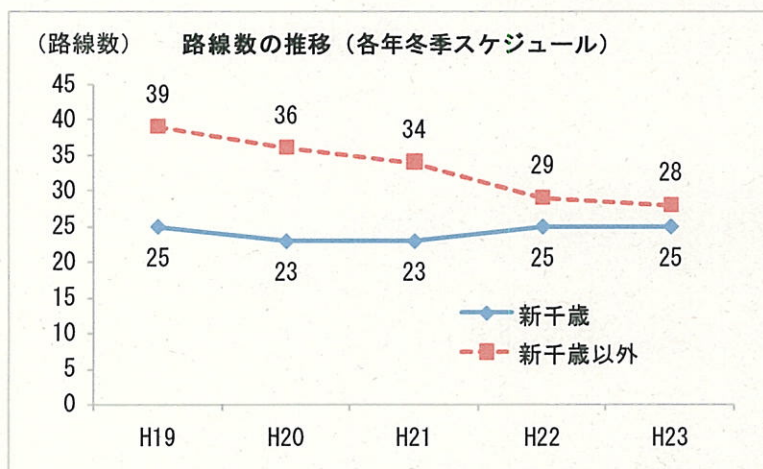


	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H22/H13	H22/最大値
新千歳	462,895	509,235	409,247	595,011	627,124	768,140	814,497	788,563	845,474	949,532	205.1%	100.0%
旭川	2,606	14,352	29,327	55,582	79,267	85,518	91,095	78,888	51,190	70,697	2712.9%	77.6%
稚内	621	373	355	0	0	244	745	0	0	1,028	165.5%	100.0%
釧路	4,145	9,563	18,509	40,778	47,956	32,244	25,058	19,473	15,593	16,612	400.8%	34.6%
帯広	19,015	17,976	22,991	42,524	55,096	36,475	38,257	31,572	3,359	1,810	9.5%	3.3%
函館	51,943	49,034	68,605	110,719	152,747	124,770	128,059	111,675	70,779	76,319	146.9%	50.0%
中標津	0	0	554	214	0	300	200	0	277	0		0.0%
紋別	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
女満別	912	2,198	693	2,377	2,439	13,769	9,177	10,157	683	630	69.1%	4.6%

資料:東京航空局「管内空港の利用概況集計表」

道内空港の国内路線数と便数の推移

- 国内線の路線数については、H19年からH23年までの5年間の推移(各年の冬季スケジュール)を見ると、新千歳空港においては**横ばい**であるが、それ以外の道内空港(全体)では、**約3割減少**。
- 国内線の便数(往復)については、同様にその推移を見ると、新千歳空港においては、**約2割増加**しているが、それ以外の道内空港(全体)では、**約2割減少**。



○路線数 (路線/日)

	H19	H20	H21	H22	H23	H23/H19
新千歳	25	23	23	25	25	100.0%
旭川	5	4	3	4	3	60.0%
稚内	3	3	3	2	2	66.7%
釧路	6	5	5	4	3	50.0%
帯広	2	2	2	1	1	50.0%
函館	7	7	7	8	6	85.7%
中標津	3	2	2	2	2	66.7%
紋別	1	1	1	1	1	100.0%
女満別	5	5	4	3	4	80.0%
利尻	1	1	1	1	1	100.0%
礼文	0	0	0	0	0	—
奥尻	1	1	1	1	1	100.0%
丘珠	5	5	5	2	4	80.0%
新千歳以外	39	36	34	29	28	71.8%
合計	64	59	57	54	53	82.8%

※各年の冬季スケジュール(11月)より集計

○便数(往復) (便数/日)

	H19	H20	H21	H22	H23	H23/H19
新千歳	122	124	126	144	143	117.2%
旭川	10	12	11	12	10	100.0%
稚内	3	3	3	3	3	100.0%
釧路	17	17	16	13	11	64.7%
帯広	5	5	5	4	7	140.0%
函館	19	20	19	21	15	78.9%
中標津	5	4	4	4	4	80.0%
紋別	1	1	1	1	1	100.0%
女満別	13	12	11	11	13	100.0%
利尻	1	1	1	1	1	100.0%
礼文	0	0	0	0	0	—
奥尻	1	1	1	1	1	100.0%
丘珠	17	19	16	6	9	52.9%
新千歳以外	92	95	88	77	75	81.5%
合計	214	219	214	221	218	101.9%

※各年の冬季スケジュール(11月)より集計

資料: 道建設部空港港湾局調べ

道内空港の総合計画等における位置付け

新・北海道総合計画

ほっかいどう未来創造プラン

- ◆期間：平成20年度から概ね10年
- ◆道政の基本的な方向を総合的に示す計画
- ◆限られた行財政資源を重点的な政策に投入する成果志向の行財政運営の基本指針

新・北海道総合計画

ほっかいどう未来創造プラン（平成20年3月策定）

国際交通ネットワークの形成

- グローバル化の進展に伴う人や物の増大に対応するため、新千歳空港の国際拠点空港化を進めるとともに、地方空港についても必要な国際空港機能の向上、既存路線の安定運航に向けた取組と新規路線の誘致を進める。

幹線交通ネットワークの形成

- 経済活動の活性化や道内外との地域間交流の促進を支えるため、航空ネットワークの充実や空港機能の強化を促進する。

北海道交通ネットワーク総合ビジョン（平成20年12月策定）

国際交通ネットワークの形成

- 新千歳空港の国際拠点空港化や地方空港の国際機能の向上に向けた取組を進め、本道産業のグローバルな展開を支える国際交通ネットワークの形成を図る。

幹線交通ネットワークの形成

- 航空ネットワークや空港機能の充実などを進め、道内外との連携・交流の強化、本道観光の振興や緊急時の諸活動などを支える幹線交通ネットワークの形成を図る。

地域交通ネットワークの形成

- 安定した離島航空路の確保などを進め、地域内の連携・交流の強化などを支える地域交通ネットワークの形成を図る。

北海道交通ネットワーク総合ビジョン

- ◆期間：平成20年度から概ね10年
- ◆「ほっかいどう未来創造プラン」の「特定分野別計画」
- ◆同プランの推進を支える、道の交通政策の基本指針

道内空港活性化ビジョン（平成22年3月策定）

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

- ◆期間：平成20年度から概ね10年
- ◆「北海道交通ネットワーク総合ビジョン」の部門別計画
- ◆本道の航空政策に関する道の基本的な考え方を示すもの

道内空港活性化ビジョン ～道内各空港の将来展望～

	各空港を取り巻く課題	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"> ●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 ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆我が国の北の拠点空港(国際拠点空港化)をめざして <ul style="list-style-type: none"> ○国際・国内・道内航空路線の維持・拡充、運休路線の再開 ○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 ○地域や関係機関など一体となった航空需要の拡大 ○深夜・早朝時間帯発着枠の拡大、乗り入れ制限の緩和
丘珠	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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 <ul style="list-style-type: none"> ○HACが運航する路線の維持、将来的な新規路線の開設 ○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 ○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 ○空港ビルを含めた空港機能の維持、交通アクセスの向上
函館	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ◆離島を含む道南連携地域の中核空港をめざして <ul style="list-style-type: none"> ○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 ○道内外の路線の維持・拡充、運休路線の再開 ○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 ○新千歳空港の代替空港としての空港機能の確保
旭川	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●地域の魅力を最大限に活用した旅客需要の創出が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ◆道北連携地域の中核空港をめざして <ul style="list-style-type: none"> ○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 ○道内外の路線の維持・拡充、運休路線の再開 ○新千歳空港の代替空港としての空港機能の確保
稚内	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●離島を含めた地域の魅力の発信、住民の旅行需要の創出に向けた積極的な取組などが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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 <ul style="list-style-type: none"> ○羽田空港との直行便の維持 ○道内外の路線の充実、運休路線の再開 ○フェリーなど他の公共交通機関との連携強化