

本報告書は2019年度の活動として取り纏めたものであり、その後に世界的に急速に拡大した新型コロナウイルス感染症による影響については言及していない。

北海道の航空ネットワークの発展を考える上では、新型コロナウイルス感染症による世界的な社会情勢の変化について十分に考慮する必要があると考えるが、他方、本報告書の内容は2030年さらにはそれ以降を見据えた長期的な視点で北海道経済の発展のために丘珠空港（正式名称：札幌飛行場）のあり方を提案するものであり、新型コロナウイルス感染症の収束後を見据えた検討に資する内容であることから、今般公表するものである。

2020年7月

北海道経済連合会



# 丘珠空港利活用に向けた需要予測等に関する調査と

## 調査結果をふまえた今後の丘珠空港のあり方

2020年7月

北海道経済連合会

### 1. 本調査における基本的視点（背景）

札幌市では、丘珠空港を取り巻く環境の大きな変化（道内7空港一括民間委託や航空機性能向上による騒音レベル低下等）を踏まえ、2016年より北海道と連携し丘珠空港の利活用検討について有識者検討会議や市民意見聴取等が進められている。

札幌市は、丘珠空港の役割を「拠点空港（道内路線）」「都市型空港（道外・国外路線）」「医療」「防災」「ビジネスジェット」「小型機」の6つに大きく分類し、利活用に向けた検討を進めている（図表1）。2018年に札幌市が市民1万人（有効回答数3,211件）に対して実施したアンケートでは、6つの役割の中で重要度が高いと回答したものは、「防災」が最も多く、次いで「医療」となっている。また、「現在運航している民間航空機や医療用ジェットの通年運航が可能になる滑走路の延伸」についても、回答者の半数以上が「検討を進めるべき」と回答している。

図表1 丘珠空港の役割

① 道内航空 ネットワークの 拠点空港	② 道外や国外とを 結ぶ都市型空港	③ 道内医療を 支える空港	④ 防災機能を持つ 空港	⑤ ビジネスジェット機 利用に対応する 空港	⑥ 報道・測量等で 利用する小型 航空機基地空港
拠点空港 (道内路線)	都市型空港 (道外・国外路線)	医療	防災	ビジネス ジェット	小型機

出所) 札幌市まちづくり政策局「『丘珠空港の利活用に関する検討会議』報告書パンフレット」2018年2月。

これらの結果も踏まえて、札幌市まちづくり政策局総合交通計画部は2019年10月に「丘珠空港の将来像（素案／たたき台）」を作成した（図表2）。その中では、医療・防災面での機能強化とともに、道内外の観光需要も受け入れる広域交通拠点としての機能を持つ空港を目指す方針を掲げ、滑走路の延伸の可能性も視野に入れた議論を進めている所である。

図表2 丘珠空港の将来像（素案／たたき台）

道内航空ネットワークの拠点空港として、一年を通して、医療・防災機能を高めるとともに、ビジネスや医療従事、通院、帰省等の道民にとって不可欠な生活路線を維持・拡大しながら、道内外の観光需要も受け入れる広域交通拠点としての機能を持つ空港

出所) 札幌市まちづくり政策局「丘珠空港利活用検討委員会（令和元年度）第1回委員会資料」2019年10月。

当会としても、札幌都市部に近接するという丘珠空港の好立地性を踏まえて、医療・防災面での機能強化に期待するとともに、滑走路が延伸となる可能性を想定し、観光をはじめとした経済面においても丘珠空港を最大限活用することが望まれると考える。そのため、丘珠空港の利活用に向けた需要予測等の調査研究を行う。

## II. 来道外国人数目標の達成に向けた将来想定と丘珠空港の利活用の可能性

### 1. 来道外国人数目標の達成に向けた将来想定

来道外国人の玄関口として中心的役割が期待される民間委託7空港の運営者である北海道エアポート株式会社（以下、HAP社）は、事業方針として、7空港の明確な役割分担による航空ネットワークの分散・拡大等を目指す「マルチ・ツーリズムゲートウェイ」構想を掲げている。その内容は外国人観光客需要の更なる拡大や地域活性化等につながる非常に戦略的な事業方針であり、HAP社の着実かつ円滑な事業推進は、北海道の航空ネットワークの発展において最優先事項であると考えられる。

HAP社は2024年度および2049年度時点での7空港の旅客数目標値を設定している。そこで設定されている国際旅客数目標から推計した2030年度時点の7空港の入国外国人数を図表3に示す。2030年度時点で、7空港合計の入国外国人数は年間約392万人と見込まれる（HAP社が取り組む新千歳空港一極集中を回避するための民間委託6空港への分散を含む）。

図表3 道内民間委託7空港の国際線旅客数目標値と入国外国人数の推計値

		2018(H30)	FY2024(R6)	FY2030(R12)	FY2049(R31)	
		国際線旅客数は 実績値	国際線旅客数は HAP社目標値	国際線旅客数は 推計値	国際線旅客数は HAP社目標値	
新千歳	国際線旅客数	373	627	738	1088	(万人)
	入国外国人数	169	284	<b>334</b>	493	
稚内	国際線旅客数	0	2	2	3	
	入国外国人数	0	1	<b>1</b>	1	
釧路	国際線旅客数	0	11	14	22	
	入国外国人数	0	5	<b>7</b>	10	
函館	国際線旅客数	18	46	58	96	
	入国外国人数	9	21	<b>26</b>	43	
旭川	国際線旅客数	6	21	31	63	
	入国外国人数	3	10	<b>14</b>	29	
帯広	国際線旅客数	0	10	13	21	
	入国外国人数	0	5	<b>6</b>	10	
女満別	国際線旅客数	0	7	9	14	
	入国外国人数	0	3	<b>4</b>	6	
7空港 合計	国際線旅客数	397	724	865	1,307	
	入国外国人数	181	329	<b>392</b>	592	

注) 2024年度～2049年度の各空港の国際線旅客数は線形に増加し、国際線旅客数に占める入国外国人数の割合は新千歳空港の2018年実績値で推移するものとして、2030年度の入国外国人数を推計した。

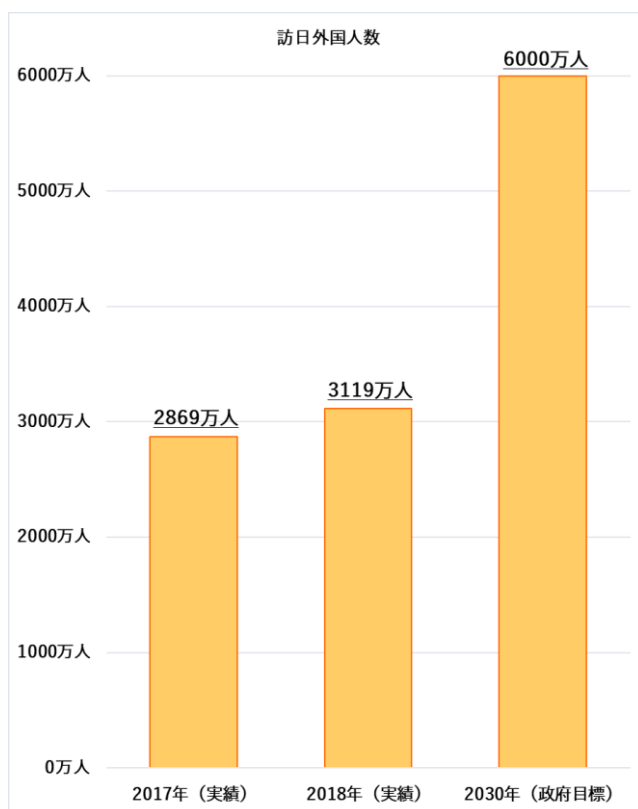
資料) 国土交通省「空港管理状況調査」(2018年国際線旅客数)、法務省「出入国管理統計統計表」(2018年入国外国人数)、HAP社「提案概要」(2024年度・2049年度国際線旅客数目標)。

一方、道外で入国後に①国内航空路、②鉄道、③船舶で来道する外国人数を試算した結果、2030年時点で①約49万人、②約25万人、③約17万人で、合計約91万人となった<sup>1</sup>。

道内民間委託7空港からの入国外国人数と道外で入国後に来道する外国人数の試算結果を総計すると483万人となり、これは政府が掲げる2030年時点の訪日外国人数目標6,000万人の約8.1%に相当する。現状の訪日外国人数に占める来道者割合が約10%

(2018年実績9.6%)であることを考えると、政府の2030年訪日外国人数目標の達成に向けて北海道が観光先進地を目指して重要な役割を果たすためには、更なる来道外国人の受け入れに向けて新たな受入手段を確保する必要がある。(図表4、図表5)

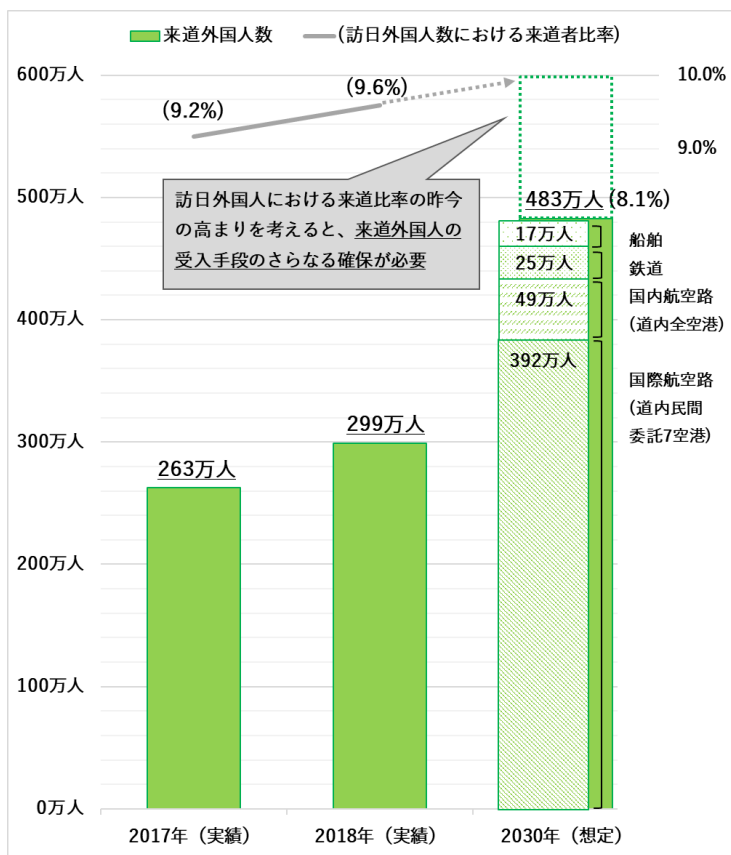
図表4：訪日外国人数の推移



資料) 日本政府観光局「訪日外客数(年表)」(2017年・2018年訪日外国人数)

<sup>1</sup> ①：北海道経済部「観光客動態・満足度調査」による来道外国人全体に占める国内航空路使用者の割合(8.2%)を、2030年時点の来道外国人数想定600万人に当てはめて算出した。  
 ②：JR公表のジャパン・レール・パスの2018年総取扱数132万枚より、総取扱数が訪日外国人数の増加率192%(2018年実績3,119万人→2030年目標6,000万人)で増加し、総取扱数に対する来道率を10%として算出した。  
 ③：北海道総合政策部「北海道におけるクルーズ船誘致方針」によるクルーズ船の2030年寄港回数目標200回と、1隻当たりの乗客を国土交通省発表の2018年の訪日クルーズ旅客数(年間)÷寄港回数(年間)より835名として、両者を掛け合わせて算出した。

図表 5：来道外国人数の将来想定（2030年）



注1) 2030年の来道外国人数はHAP社「提案概要」、北海道経済部「観光客動態・満足度調査」、JR公表ジャパン・レール・パス取扱数、北海道総合政策部「北海道におけるクルーズ船誘致方針」等を基に道経連試算。

注2) 2030年の訪日外国人数に占める来道者割合は政府目標数6,000万人に対する値。

資料) 北海道経済部「北海道観光入込客数調査報告書」(2017年・2018年来道外国人数)

## 2. 丘珠空港の利活用の可能性

更なる来道外国人の受け入れに向けて、道内の民間委託対象外の6空港（丘珠空港、中標津空港、紋別空港、利尻空港、奥尻空港、礼文空港）を活用する方法が考えられる。しかし、現状これらの空港には常駐のCIQ（税関・出入国管理・検疫）機能が整備されていないため、定期的国際線が就航することができない。また、丘珠空港については空港管理者が防衛省であることを考えると、外国籍の航空機が頻繁に発着することについては、慎重に議論する必要がある。

一方で、丘珠空港は札幌中心部に近接する好立地性から、国内線旅客において新千歳空港の代替としての利用需要が期待できると考えられる。また、発着枠の余力について、札幌市まちづくり政策局「『丘珠空港の利活用に関する検討会議』報告書詳細

版』(2018年2月)の中で検証されており、滑走路長を2,000mとした場合、現在の運航便に加えて1日当たり36便程度が追加で発着可能とある(運航機種により上限便数は変動する。また防衛省との協議を要する前提である)。

そこで、更なる来道外国人の受け入れに向けて、新千歳空港との機能分担により、丘珠空港において一定数の国内線旅客を受け入れ、それにより生じた余力で、新千歳空港において更なる国際線旅客を受け入れるという方策は一案として考えられる。



### III. 新千歳空港の現状と課題、丘珠空港への期待（事業者ヒアリングの結果から）

本章では、関連事業者の要望を汲み取る目的で、「新千歳空港が抱える課題」と「丘珠空港に期待する役割」をテーマに当会会員企業等に対して実施したヒアリング調査の結果を記載する。

一般的に、空港が果たす役割としては図表 1 に示す 6 つの役割のような幅広い分野が考えられるが、今回のヒアリングで挙げられた内容は、「一般旅客便」に関する内容と「ビジネスジェット」に関する内容に集中した。

ヒアリング調査結果については、以下の通り。

#### 1. ヒアリング先

分野	企業数
旅行代理店	3 社
航空会社	4 社
ビジネスジェット関連事業者	1 社
他地域経済団体	1 団体

## 2. 主な発言内容

ヒアリングで挙げられた代表的な発言について、①「一般旅客便」に関するものと、②「ビジネスジェット」に関するものに分けて表にまとめた。

### A) 新千歳空港が抱える課題について

#### ① 一般旅客便における課題

発着枠不足	・ 発着枠が確保できず、過去に海外からのチャーター便を他空港に回さざるを得なかったことがある。
空港施設の混雑	・ 手荷物検査場が混む時間帯は、ビジネス客は非常に困る。
二次交通網の乱れの影響	・ 冬に JR が止まって空港へ行けないときにビジネス客は非常に困る。
グランドハンドリングの人手不足	・ 人手確保の問題は深刻。新千歳で海外エアラインの就航が増えており、グランドハンドリングの受託業務が増えている。現状の1割以上の人員が新たに必要な状況。

#### ② ビジネスジェットにおける課題

発着枠不足	・ 昼前後、特に13～14時は定期便の発着が多くビジネスジェットの発着枠が確保しづらい。感覚的にはピーク時で1時間当たり60回程度は欲しい。
空港施設が過大	・ VIP客は手続きや待ち時間で足を止めさせてはいけないというのが基本。新千歳はビジネスジェット用としては大きすぎる。
駐機場不足	・ 通常10日間程度駐機するが、冬場は特に駐機場不足が問題になる。
機内食調達先・クルー用ホテル不足	・ 機内食の調達先やクルー用ホテルの選択肢が空港周辺に少ない。

## B) 丘珠空港に期待する役割について

今回のヒアリングで挙げられた主な内容としては、一般旅客便における役割として「ビジネス客中心の国内移動用空港」と「新千歳空港イレギュラー発生時の代替空港」、ビジネスジェットにおける役割として「海外ビジネスジェットの発着・駐機用空港」に集約された。

### ① 一般旅客便における役割

<p>国内移動用空港 (主にビジネス客の利用を想定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港混雑や二次交通網の乱れによるリスクを分散するため、ビジネス客は丘珠、観光客は LCC も含めて新千歳、という住み分けは良いのではないか。</li> <li>・ 丘珠と道外都市との直行便が就航して、実際に利用して利便性を実感すれば、特にビジネス客を中心に需要は増えていくと思う。</li> <li>・ 羽田と成田は住み分けがはっきりしている。羽田は客単価の高いビジネス利用者と国内移動者の拠点、成田はレジャー路線が中心。丘珠も新千歳との住み分けをはっきりさせ、ビジネス利用者に集中するべき。</li> </ul>
<p>新千歳空港 イレギュラー発生時の代替空港</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 悪天候などのイレギュラー時や災害時の、新千歳の代替としての役割も重要。</li> <li>・ 悪天候などのイレギュラー時に新千歳以外に選択肢があれば旅程変更の面で非常に心強い。</li> </ul>

### ② ビジネスジェットにおける役割

<p>海外ビジネスジェットの発着・駐機用空港</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 富裕層のビジネスジェットの受け皿として活用してはどうか。北海道に来た富裕層は必ず札幌にワンタッチする。ヘリコプターは冬の就航率が低く代替旅程の人手確保も大変。ビジネスジェットで移動したほうが良い。</li> <li>・ 丘珠空港にビジネスジェットが自由に降りられるようになったら中国系富裕層を中心に殺到すると思う。彼らの目的地はニセコがほとんどだが最終宿泊地は札幌の場合が多い。空港の大きさもビジネスジェットに適している。</li> <li>・ 駐機場としてだけでも利用需要は多いはず。機内食の調達先もクルー用ホテルも札幌中心部に豊富に選択肢がある。</li> </ul>
----------------------------	---

## IV. 丘珠空港の目指すべき方向（利活用像）

本章では、ヒアリングで挙げられた丘珠空港に期待する3つの役割（「主にビジネス客の利用を想定した国内移動用空港」、「新千歳空港イレギュラー時の代替空港」、「ビジネスジェット発着・駐機用空港」）を目指すべき利活用像と位置付けた場合に、利活用像の実現に向けた条件（就航先や空港施設の機能等）の整理と、実現による各種効果を考察した結果を記載する。

### 1. 国内移動用空港としての利活用

ヒアリングで挙げられた3つの役割のうち、最も要望が多かったものが、主にビジネス客の利用を想定した国内移動用空港としての利活用である。この場合において、二つのケースを想定して考察を行った。一つは、道内と道外拠点地域間の業務移動を想定して道外都市空港と丘珠空港を結ぶ便を新規就航するケース、もう一つは、道内拠点地域間の業務移動を想定して道内路線を丘珠空港に集約するケースである。

なお、以降では具体的な就航先や航空機を想定して考察を行うが、これらは事業者ヒアリングでの意見を参考に一例として考察するものであり、以降の考察に含まれない就航地や航空機の就航の可能性を否定するものではないことをあらかじめ言い添える。

#### A) 道外都市路線の新規開設

道外都市の就航先を選定する上で、図表6に示す当会会員企業における事業拠点数を参考とした。当会会員企業全513社のうち、道内のみに拠点を持つ企業は242社(47.2%)、道外拠点を持つ企業は271社(52.8%)である。次に道外拠点の分布についてであるが、道外拠点を持つ企業のうち、東京・神奈川に拠点を持つ企業が最も多く232社(85.6%)、次いで大阪が41社(15.1%)、仙台が36社(13.3%)、名古屋(愛知)が24社(8.9%)である。この分布は、札幌所在企業に限定した場合でも同様の傾向である。上述の傾向を踏まえると、道外都市の就航先としてはビジネス需要が旺盛（ビジネス目的の旅客が多い）と考えられる東京・大阪・仙台・名古屋等が適当と考えられる。ただし、仙台については2030年度末予定の北海道新幹線の札幌延伸により利用客の大半が新幹線にシフトすることが考えられることから、今回の検証では東京・大阪・名古屋の3都市とした。また、一般にビジネス目的の旅客は他の旅客と比較して時間価値が高いと考えられることから、都心部からのアクセス性を考慮し、想定就航先は羽田空港、伊丹空港、中部国際空港の3空港（以下、三大都市路線）とした。

図表 6 当会会員企業の事業拠点

	全企業		札幌所在企業	
	数	割合	数	割合
会員企業数	513		384	
道内拠点のみの企業数	242	47.2%	154	40.1%
道外拠点を有する企業数 (以下は各地域に拠点を有する企業数)	271	52.8%	230	59.9%
仙台	36	13.3%	28	12.2%
その他東北・北陸	21	7.7%	16	7.0%
東京・神奈川	232	85.6%	202	87.8%
千葉	18	6.6%	15	6.5%
新潟	10	3.7%	8	3.5%
その他関東甲信越	20	7.4%	12	5.2%
名古屋(愛知)	24	8.9%	16	7.0%
静岡	6	2.2%	3	1.3%
その他東海	4	1.5%	3	1.3%
大阪	41	15.1%	33	14.3%
神戸	10	3.7%	8	3.5%
その他近畿	9	3.3%	8	3.5%
広島	6	2.2%	5	2.2%
その他中四国	9	3.3%	7	3.0%
福岡	17	6.3%	12	5.2%
その他九州・沖縄	9	3.3%	7	3.0%

注1) 各社 HP 掲載の当社（グループ本社含む）・支社・営業所等の所在データ（2020年1月現在）を基に道経連作成

現状、新千歳空港発着の三大都市路線の全ての便が、離着陸に2,000m以上の滑走路を必要とする小型ジェット機以上の機材で運航されている。したがって、路線需要の観点から、三大都市路線の新規開設を考えた場合は、丘珠空港の滑走路を2,000m以上にすることが望ましいと考えられる。

三大都市路線の新規開設を考えた場合の丘珠空港における想定増加降客数と観光消費による経済波及効果を試算した結果を図表7と図表8に示す。現状の丘珠空港発着の道内便降客数に加えて年間約57万人の降客数の増加が見込まれ、経済波及効果は、丘珠空港側では年間279億円、新千歳空港側では年間979億円となった。両者の和が丘珠空港の活用により北海道全体で新たに得られる経済波及効果と考えられ、その額は年間1,258億円となった。

図表7 丘珠空港での三大都市路線開設による想定増加降客数

	必要 滑走路長	運航便数	想定旅客数 (増加分)		想定降客数 (増加分)	
		B737-800	1日当たり	年間	1日当たり	年間
		定員177名				
三大都市路線開設	2,000m	24便	3090人	113万人	1550人	57万人

- 注1) すべての便がB737-800型機(定員177名)で運航されると仮定し、環境騒音基準内で運航できる最大便数は札幌市まちづくり政策局『丘珠空港の利活用に関する検討会議』報告書詳細版より24便/日と推定した。
- 注2) 想定旅客数は提供座席数に新千歳空港発着の三大都市路線の平均搭乗率(国土交通省「航空輸送統計調査」2018年データより72.8%)を掛け合わせて道経連試算(1日当たりは10人未満四捨五入、年間1万人未満四捨五入)。また想定降客数は想定旅客数の半数と仮定した。

図表8 丘珠空港での三大都市路線開設による経済波及効果

	必要 滑走路長	滑走路延伸 に係る事業費 (総額)	経済波及効果(年間)		
			丘珠空港側 (A)	新千歳空港側 (B)	北海道全体 (A+B)
三大都市路線開設	2,000m	335~532億円	279億円	979億円	1258億円

- 注1) (A)丘珠空港側の経済波及効果は、図表7に示す想定降客数に占める道外客比率を50%と仮定し、北海道経済部「第6回北海道観光産業経済効果調査 基礎データ」に基づき、ビジネス客1人当たりの観光消費単価を61,043円、観光消費増加額を172.5億円と算定して道経連試算。
- 注2) (B)新千歳空港側の経済波及効果は、新千歳空港の設備能力等を勘案し、図表7に示す丘珠空港の想定増加降客数と同数の国際線降客が新千歳空港で新たに受け入れられるものと想定し、降客数に対する外国人比率を90.8%(2018年新千歳空港実績値)とし、北海道経済部「第6回北海道観光産業経済効果調査 基礎データ」に基づき、来道外国人1人当たりの観光消費単価を178,102円、観光消費増加額を913.7億円と算定して道経連試算。

資料) 札幌市まちづくり政策局「札幌丘珠空港利活用検討委員会第1回資料」(滑走路延伸に係る事業費)

また、現状は丘珠空港において航空貨物の取り扱いはないが、仮に三大都市路線が開設された場合、一定量の航空貨物の取り扱いが想定される。丘珠空港の好

立地性も考慮すると、新たな貨物需要の掘り起こしが期待できる（例：三大都市圏との航空宅配便や、空港に近接する生産者からの付加価値の高い農産物の移出等）。貨物量の想定の一つとして、類似空港の事例を考察する。年間旅客数が同規模の空港としては、出雲空港が挙げられる（滑走路長 2,000m、東京・大阪・名古屋路線 22 便/日、年間利用者約 100 万人）。出雲空港における国内貨物取扱量は年間約 1,000 トン、日平均約 3 トン（24 便換算で平均 125 キログラム/便）である（国土交通省航空局「空港管理状況調書」2018 年データより）。

丘珠空港における貨物輸送の取り扱いは、大規模災害時の道外との物資輸送の観点からも有用であると考えられる。道内で災害が発生した際の物資の受け入れ拠点としてだけでなく、南海トラフ沖地震等、本州の広範囲にわたり影響を及ぼす恐れのある大規模災害時に、支援物資の提供ルートとして丘珠空港を活用することも考えられる。

#### B) 新千歳発着の道内路線の集約（女満別・中標津・釧路・函館・稚内・利尻）

新千歳発着の道内路線を丘珠空港に集約する場合を考える。現状、当該 6 空港と新千歳空港を結ぶ全ての便が、離着陸に 1,800m 以上の滑走路を必要とするターボプロップ機またはリージョナルジェット機で運航されている。したがって路線需要の観点から、新千歳発着の道内路線の集約を考えた場合は、丘珠空港の滑走路を 1,800m 以上にすることが望ましいと考えられる。

この場合の丘珠空港における想定降客数と観光消費による経済波及効果を試算した結果を図表 9 と図表 10 に示す。現状の丘珠空港発着の道内便降客数に加えて、年間約 27 万人の降客数の増加が見込まれ、経済波及効果は、丘珠空港側では年間 56 億円、新千歳空港側では年間 545 億円で、北海道全体で新たに得られる経済波及効果は年間 601 億円となった。

図表 9 丘珠空港での道内路線集約による想定旅客数

	必要 滑走路長	運航便数		想定旅客数 (増加分)		想定降客数 (増加分)	
		DHC8-Q400	ERJ170	1日当たり	年間	1日当たり	年間
		定員74名	定員76名				
道内路線集約	1,800m	24便	8便	1480人	54万人	740人	27万人

注 1) 運航便数は札幌市まちづくり政策局「『丘珠空港の利活用に関する検討会議』報告書詳細版」による。

注 2) 想定旅客数は提供座席数に新千歳空港発着の道内路線の平均搭乗率（国土交通省「航空輸送統計調査」2018 年データより 62.0%）を掛け合わせて道経連試算（1 日当たりは 10 人未満四捨五入、年間 は 1 万人未満四捨五入）。また想定降客数は想定旅客数の半数と仮定した。

図表 10 丘珠空港での道内路線集約による経済波及効果

	必要 滑走路長	滑走路延伸 に係る事業費 (総額)	経済波及効果(年間)		
			丘珠空港側 (A)	新千歳空港側 (B)	北海道全体 (A+B)
道内路線集約	1,800m	98~290億円	56億円	545億円	601億円

注1) (A)丘珠空港側の経済波及効果は、図表9に示す想定降客数が全て道内客と仮定し、北海道経済部「第6回北海道観光産業経済効果調査 基礎データ」に基づき、道民観光客1人当たりの観光消費単価を12,865円、観光消費増加額を34.7億円と算定して道経連試算。

注2) (B)新千歳空港側の経済波及効果は、新千歳空港の設備能力等を勘案し、図表7に示す丘珠空港の想定増加降客数と同数の国際線降客が新千歳空港で新たに受け入れられるものと想定し、降客数に対する外国人比率を90.8%（2018年新千歳空港実績値）とし、北海道経済部「第6回北海道観光産業経済効果調査 基礎データ」に基づき、来道外国人1人当たりの観光消費単価を178,102円、観光消費増加額を436.6億円と算定して道経連試算。

資料) 札幌市まちづくり政策局「札幌丘珠空港利活用検討委員会第1回資料」（滑走路延伸に係る事業費）

## 2. 新千歳空港イレギュラー発生時の代替空港としての利活用

丘珠空港の新千歳空港に対する代替能力は、丘珠空港で離着陸可能な機材サイズによるため、滑走路長毎に検証する必要がある。

図表11に滑走路長毎の代替能力（代替受け入れが可能な便数）を示す。現状の1,500mでは、新千歳空港を発着する便で使用されている機種は全て離着陸ができない。1,800mに延伸した場合でも、丘珠空港で受け入れ可能な便数は新千歳空港を発着する国内線全便数のうち23%程度に留まる。一方、2,000mまで延伸した場合は64%程度、2,800mまで延伸した場合は全ての便が丘珠空港で代替受け入れ可能となる。

図表 11 滑走路長毎の代替受入可能便数

(A) 滑走路長	(B) 発着可能機種例 (A)の滑走路長で通年運 航できる最大のもの (カッコ内は座席数例)	(D) 代替受入可能便数 (A)の滑走路長で通年運航可 能な機種で新千歳を発着す る1日当たりの国内線便数	(E) 代替受入可能割合 (D)の便数が新千歳発着の 国内線全便数に占める割合
1,500m	ATR42-600 (48)	0	0%
1,800m	ERJ170 (76)	84	23%
2,000m	B737-800 (177)	230	64%
2,800m	B777-300 (514)	360	100%

注1) 2019年冬ダイヤにおける新千歳着の国内線便数を基に、発着便数は到着便数の2倍として道経連作成



図表 11 に示される代替受入可能便数はあくまで滑走路長のみで判断した受け入れ可能な最大便数である。実際には騒音環境基準により丘珠空港の発着便数は制限されるため、日常運航の範囲における代替受け入れ能力（天候不良時のダイバート等）ではないことには注意が必要であるが、災害等により新千歳空港のオペレーションに支障が生じた場合を想定すると、丘珠空港の代替受け入れ能力は都市機能の維持、さらには事業者の事業維持（BCP）にも直結する重要な要素になると考えられる。

以上から、新千歳空港イレギュラー発生時の代替空港として利活用することを考えた場合においても、丘珠空港の滑走路を 2,000m 以上にすることが望ましいと考えられる。

### 3. 海外ビジネスジェットの発着・駐機用空港としての利活用

国土交通省航空局によると、2017 年の国内空港での海外からのビジネスジェット発着が年間 5,190 回である。このうち、首都圏・関西圏・中部圏空港が 80%以上を占めるが、新千歳空港においても年間 614 回に及ぶ。海外ビジネスジェットの発着回数が来道外国人数に比例して増加する（2017 年度実績 263 万人→2030 年想定 600 万人で 2.28 倍）と仮定した場合、2030 年には年間約 1,400 回の発着が想定される。

ビジネスジェット関連事業者へのヒアリングによると、実際に海外顧客から丘珠空港への発着を希望する問い合わせがある。しかし現状は CIQ 機能が整備されていないため発着することができない。仮に CIQ 機能が整備された場合、ビジネスジェット分野においても丘珠空港の利活用による大きな経済効果が期待される。欧米諸国からのビジネスジェットの発着を想定する場合、航続距離が 10,000km 以上の機材（8～19 席程度）となり、その離着陸には 2,000m 以上の滑走路が必要となる。よって、海外ビジネスジェットの発着・駐機用空港として利活用することを考えた場合においても、丘珠空港の滑走路を 2,000m 以上にすることが望ましいと考えられる。なお、ビジネスジェットにおける定量的な需要予測・経済効果の考察については、さらなる調査が必要である。

#### 4. グランドハンドリングの人手不足に対する考察

ヒアリングで多くの声が挙がった新千歳空港におけるグランドハンドリングの人手不足の問題については、丘珠空港の機能を拡大した場合においても同様に課題となる可能性はある。しかし、丘珠空港は、新千歳空港と比較すると空港がコンパクトで作業者の動線が短い、運航機種が限定されるため有資格者の制約が少ない等の要因により作業効率が高く、また、空港立地が市街地に近接しており人材確保が容易である、等の利点があると考えられる。

#### 5. 他地域空港事例の考察（九州地区ヒアリングの結果から）

福岡空港は2019年4月から民間委託により福岡国際空港株式会社（以下、FIAC社）による運営に移行している。福岡空港の現在の発着数上限は35回/時間であるが、2020年夏ダイヤから平行誘導路の二重化等により38回/時間に増え、さらに2025年供用開始予定の滑走路増設により40回/時間まで引き上げられることが予定されている。

福岡空港の国際線旅客数は年間680万人程度（2018年、新千歳空港の約1.8倍）である。さらに、FIAC社の積極的な路線誘致活動等により、発着枠上限を上回る国際線の乗り入れ希望が寄せられており、これらについて九州内の他空港と連携しながら、他空港への振り分け等により九州全体での来訪外国人数の底上げに向けた取り組みを行っているとのことである。

政府の訪日外国人数目標の達成に向けては、豊富な観光資源を有する九州地域もまた、非常に重要な役割を担うことが想定される。これら国内他地域の状況もふまえて、発展的な国内地域間競争の中で、観光先進国の実現に向けて北海道が一丸となって貢献することが重要であると考えられる。

## V. 丘珠空港の利活用に向けた具体的提言事項（まとめ）

札幌都市部に近接するという丘珠空港の好立地性を踏まえて、医療・防災面での役割強化等に加えて、観光をはじめとした経済面における丘珠空港の活用に向けて、以下の提言をする。

政府の2030年訪日外国人数目標6,000万人の達成に向けて、北海道が観光先進地を目指して重要な役割を果たすためには、来道外国人の玄関口として中心的な役割が期待される民間委託7空港の運営を担う北海道エアポート株式会社の着実かつ円滑な事業を推進することが最優先事項である。さらにそれを補完する形で、丘珠空港を国内線旅客の受け皿として活用し、新千歳空港で更なる国際線旅客を受け入れることが望まれる。

丘珠空港の活用に向けた事業者ヒアリングでは、ビジネス客の利用を想定した路線展開に多くの要望の声が挙げられた。就航路線については様々なケースが想定されるが、想定される旅客数、経済波及効果等を考慮すると、丘珠空港と三大都市（東京・大阪・名古屋）を結ぶ路線の開設は、北海道経済の発展に大きく寄与する方策であると考えられる。三大都市路線を開設した場合、年間降客数は約57万人の増加、北海道全体における経済波及効果は年間1,258億円程度が見込まれる（国内線旅客の丘珠シフトによる新千歳空港での国際線旅客増の効果を含む）。また、丘珠空港が従来保有する道内路線網との連携により三大都市と道内地方空港との結節点として丘珠空港が機能することや、2030年度末予定の北海道新幹線の札幌延伸の際、新幹線との連携による道内交通ネットワークの再構築にも期待ができる。さらに、機材の大型化による航空貨物需要の掘り起こしや、海外ビジネスジェットの発着・駐機用空港としての丘珠空港の活用の可能性にも期待する。

併せて、丘珠空港が新千歳空港の代替空港として機能することで、道央圏の空港利用者の動線が複数となり、都市機能の冗長性が高まる効果にも期待する。とりわけ悪天候や災害発生時の代替空港としての機能は事業者の事業維持（BCP）にも直結するものであり、重要な要素と考える。

上述の利活用効果を最大限に引き出すためにも、丘珠空港の滑走路を2,000m以上に延伸することが望ましいと考える。

また、空港利用客の大幅な増加に対応するため、空港ターミナルの新設や、地下鉄東豊線の空港ターミナル乗り入れについても、検討する必要があると考える。

なお、投資資金を必要とする分野については、円滑な推進に向けて、国や道、札幌市からの支援が望まれる。

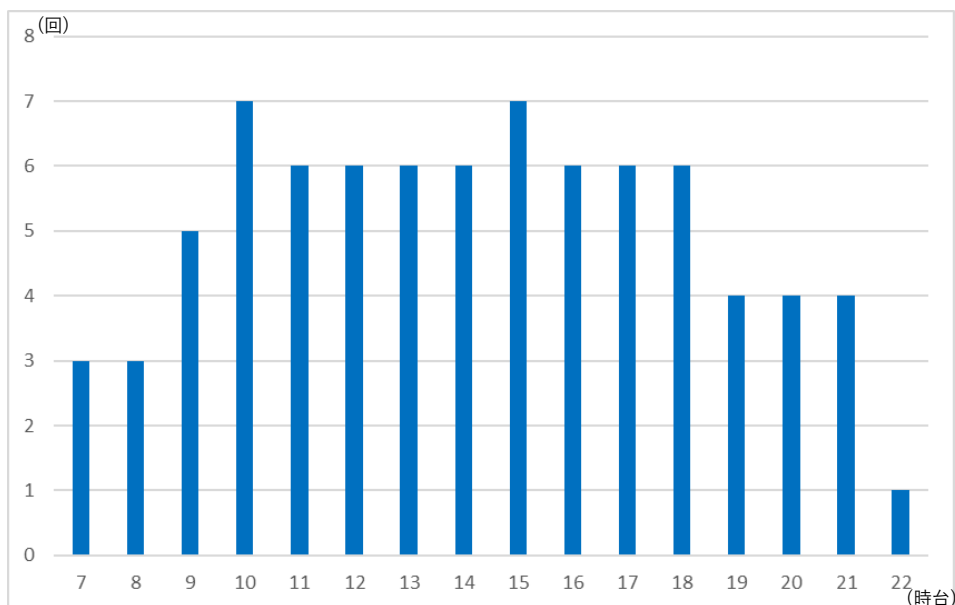
以上

## 【補足】

本報告書においては、丘珠空港の利活用に向けた機能拡大を考える上で、空港地元地域との共生が最優先事項であるという考えのもと、環境騒音基準内での空港運用を前提とする考察を行った。ここでは、適切な地域共生事業（住居や施設への防音対策等）を実施する前提において、丘珠空港で環境騒音基準を超える運用を許容する場合の考察を述べる。

2030年時点の来道外国人数が年間600万人（政府目標数6,000万人の10%）と仮定した場合、年間約117万人の受入手段を新たに確保する必要がある。これを、丘珠空港での国内線旅客の受け入れ規模拡大により新千歳空港で新たに外国人を受け入れることで実現することを考えた場合、丘珠空港で受け入れる必要がある旅客数は年間約234万人（乗客・降客で117万人の倍数）となる。この場合の1日当たりの時間帯毎の発着便数を試算した結果を図表Aに示す。1時間当たり最大7便程度、1日当たり80便程度の発着が想定される。なお、この場合、北海道全体における経済波及効果は年間2,605億円程度と見込まれる（第IV章の考察と同じ手法で算出した）。

図表A 年間234万人の旅客を想定した場合の時間帯毎の発着回数



注1) 現状の新千歳空港発着便における使用機種・発着時間帯分布等を基に旅客数を加重案分して算出した。

注2) 全ての便が滑走路長2,000m以内で離着陸可能な機材で運航されるものと仮定した。