

旭川空港運営効率化情報整備調査

報告書

平成 28 年 2 月

旭川市

旭川空港運営効率化情報整備調査

目次

第1章	はじめに	1
1.1	背景	1
1.2	目的	1
1.3	業務フロー	3
1.4	整備した情報と取扱状況	4
第2章	旭川空港に関する基礎情報の整備	6
2.1	事業環境	6
2.2	管理・運営	55
2.3	施設・設備	78
第3章	施設展開の方向性	114
3.1	将来需要の見通し	114
3.2	施設容量に関する分析	145
3.3	施設展開の計画案の作成	149
第4章	官民連携による空港運営の情報整備	160
4.1	空港運営の課題整理	160
4.2	新たな空港運営体制の検討	169
4.3	今後の旭川空港の官民連携のあり方	221
4.4	情報パッケージの整備検討	224

第1章 はじめに

1.1 背景

旭川空港は、国土交通大臣が設置し、旭川市が管理する「特定地方管理空港」である。

空港を管理する旭川市では、行財政改革の一環として、平成 19 年度より全国の空港に先立って、空港施設の管理を総合的に民間事業者へ委託（以下、総合維持管理業務委託）しており、コスト削減等の一定の成果を得てきた。民間事業者への委託は 5 年契約で実施しており、現在の第二期目の契約は平成 28 年度までとなっている。

我が国の空港運営は、平成 25 年度に「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」（以下、民活空港運営法）が施行され、新たな枠組みによる空港運営も可能となるなど、空港の管理運営に関する官民の役割分担の考え方が変化している。

今後の旭川空港の管理運営においては、コスト削減のみならず、利用者の増加を通じた地域の活性化に資する空港運営が求められているが、近年、旭川空港では国際旅客が急激に増加しており施設の狭隘化や受入体制が課題となっている。

表 1-1 旭川空港の管理運営に関するこれまでの経緯

年度	内容
平成 17～18 年度	空港管理に指定管理者制度の適用を検討→国所有の施設のため適用が不可
平成 19 年度	総合維持管理業務委託 第一期開始（平成 23 年度までの 5 年契約）
平成 24 年度	総合維持管理業務委託 第二期開始（平成 28 年度までの 5 年契約）
平成 25 年度以降	国際線の新規就航が相次ぎ、施設が狭隘化。受入体制が限界。 【国際線旅客数】平成 24 年度 4 万人 → 平成 26 年度 16 万人

1.2 目的

本調査では、国際線の急激な増加に伴い航空ネットワークの拡充にあたり制約が生じている現状を踏まえ、今後の官民連携による空港運営の効果を最大限発揮するため、現行施設の評価と今後の展開の方向性に関する情報整備を行う。また、旭川空港は特定地方管理空港であることから、国管理空港や地方管理空港との管理運営の特徴や法的位置付けを明らかにし、新たな官民連携による空港の管理運営を検討するための情報整備を行う。

●航空機の駐機状況（平成 25 年 8 月撮影）

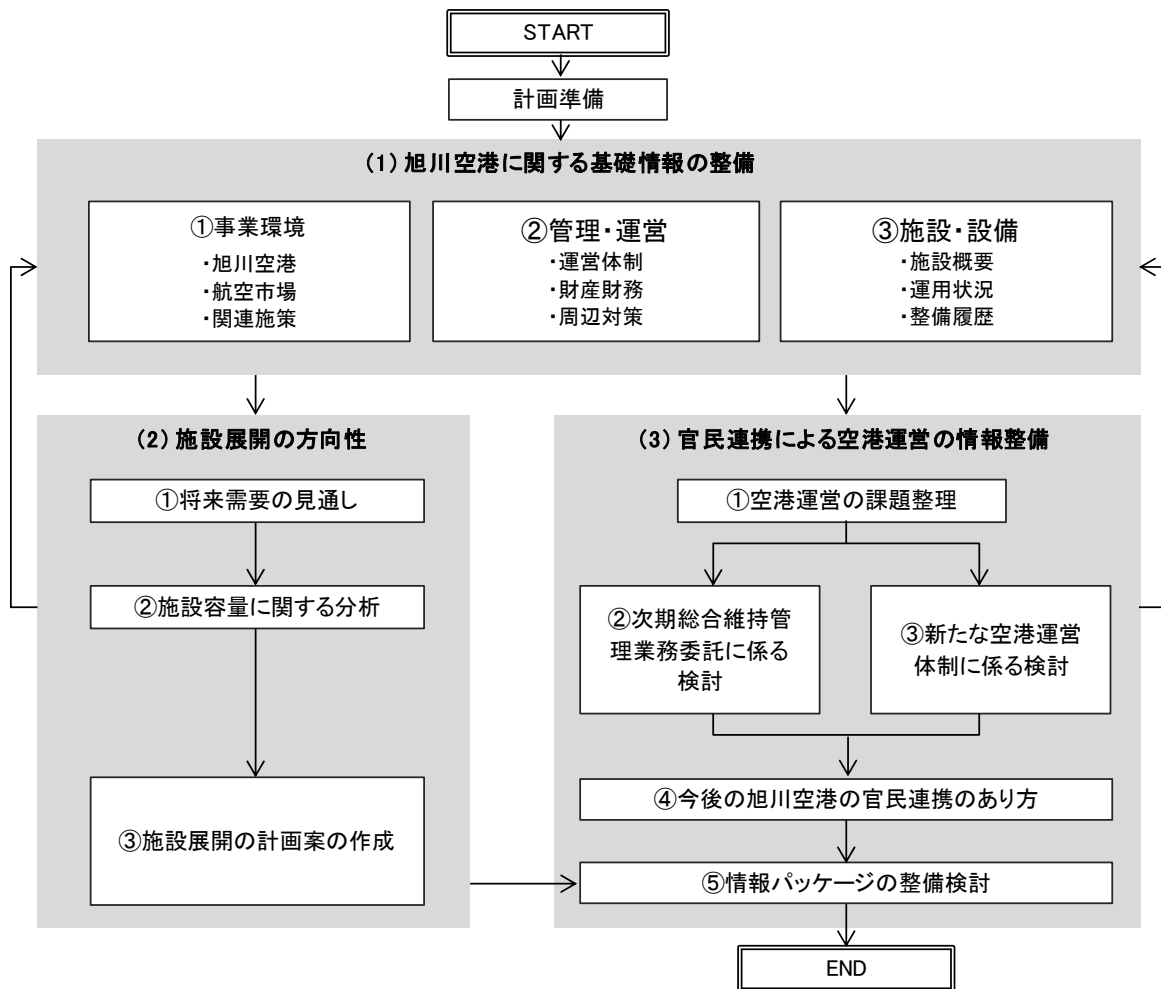


●旅客ターミナルビル



1.3 業務フロー

本業務は、以下のフローにしたがって実施した。



※施設展開の方向性、官民連携による空港運営の検討を通じて、収集整理する必要がある情報があれば、追加的に整備した。

図 1-1 業務フロー

1.4 整備した情報と取扱状況

本調査で整理した旭川空港に関する情報の一覧は以下のとおりである。

整理した情報の中には、旭川空港の資産・財務情報、勤務シフト、将来計画等、財産管理や保安管理上の観点から、現時点で公表すべきではない情報が含まれていることから、これらについて本報告書では具体的な数字等を省略して標記している。

表 1-2 整理した旭川空港に関する情報リスト(1)

節番号	内容	頁	簡略化
2.1 事業環境 2.1.1 旭川空港	表 2-1 旭川空港の基本情報	6	
	図 2-1 旭川空港の周辺図	7	
	図 2-2 旭川空港の周辺の主な観光地等	8	
	図 2-3 旭川空港の全景	9	
	図 2-4 旭川空港の降雪・除雪状況	10	
	表 2-2 旭川空港の降雪・除雪状況	10	
	表 2-3 旭川空港における降雪状況(日数・降雪量)	11	
	表 2-4 旭川空港における除雪状況(日数・回数)	11	
	図 2-5 旭川空港の除雪状況	12	
	表 2-5 旭川空港の就航率	12	
	図 2-6 国内空港の就航率の状況	13	
	表 2-6 要因別欠航便数	13	
	図 2-7 旭川空港における旅客数の推移	14	
	表 2-7 旭川空港における路線別旅客数の推移	15	
	表 2-8 平成27年度の旅客動向	15	
	表 2-9 定期便の就航状況(平成27年度)	16	
	表 2-10 定期便の就航期間(平成27年度)	16	
	図 2-8 旭川空港の定期便の開設状況(平成27年10月現在)	17	
	表 2-11 運航ダイヤ(平成27年8月)	18	
	表 2-12 運航ダイヤ(平成27年12月)	19	
	表 2-13 路線別航空サービスと需要の動向	20	
	図 2-9 路線別需要と供給の動向(1)	21	
	図 2-10 路線別需要と供給の動向(2)	22	
	図 2-11 路線別需要と供給の動向(3)	23	
	図 2-12 旭川～名古屋・関西・伊丹路線のダイヤ変更に伴う影響	24	
	図 2-13 名古屋・大阪(伊丹・関西)路線の運航ダイヤ	25	
	図 2-14 空港全体及び東京路線の需要と供給の月別変動(平成26年度)	26	
	図 2-15 東京路線における旅客数・提供座席数の月別変動(ピーク月に対する比率)	27	
	図 2-16 旭川空港の旅客需要の月別集中度	27	
	表 2-14 分類別着陸回数(平成22～26年度)	28	
	表 2-15 国内定期便の着陸回数の内訳	28	
図 2-17 定期便以外の旭川空港の利用例	29		
図 2-18 国際チャーター便の運航回数	30		
表 2-16 国際チャーター便の旅客数・便数	31		
表 2-17 国内チャーター便の運航回数	32		
表 2-18 ビジネスジェットの定義	33		
図 2-19 旭川空港における貨物・郵便取扱量の推移	35		
表 2-19 旭川空港における主な航空貨物の品目(重量ベース)	35		
図 2-20 旭川空港利用者の現住所在地	36		
表 2-20 最新の実態調査で対象となっている旭川空港の航空路線	36		
図 2-21 旭川空港利用者の発着地	37		
図 2-22 全国207ゾーン区分による旭川空港の背後圏	37		
図 2-23 旭川空港利用者の旅行目的	38		
図 2-24 旭川空港利用者のアクセス交通	38		
図 2-25 国際線利用者の入国空港・旅行形態	39		
2.1.2 航空市場	図 2-26 全国における国内航空輸送の動向	40	
	図 2-27 航空会社別国内航空客数の推移	41	
	図 2-28 全国における国際航空輸送の動向	42	
	表 2-21 地方空港における国際線の開設状況(平成27年8月)	42	
	図 2-29 道内空港の輸送状況(国内線+国際線)	45	
	表 2-22 道内空港に就航する航空路線の状況(平成27年10月)	46	
	図 2-30 旭川空港の背後圏における利用空港・路線の状況	47	
	図 2-31 国際航空旅客の日本人・外国人別出国空港	48	

表 1-3 整理した旭川空港に関する情報リスト(2)

節番号	内容	頁	簡略化	
2.1.3 関連施策	表 2-23 観光立国の実現に向けた政府の取組	49		
	図 2-32 訪日外国人客数と今後の目標値	50		
	図 2-33 来道観光客・外国人来道者数(実人数)の推移	51		
	表 2-24 空港利用の高度化のための施策	52		
	表 2-25 北海道の総合戦略における観光関連の指標	53		
	表 2-26 旭川市の総合戦略における空港関連の指標	54		
	表 2-27 旭川市の総合戦略における観光関連の指標	54		
2.2 管理・運営 2.2.1 運営体制	図 2-34 空港施設の管理者による分類	55		
	図 2-35 旭川空港の各施設の所有者・管理者(概略図)	55		
	図 2-36 旭川空港における関係者間の相互関係	56		
	表 2-28 旭川空港管理事務所 管理系の事務分掌	57		
	表 2-29 旭川空港管理事務所 施設系の事務分掌	58		
	表 2-30 旭川空港ビル株式会社の概要	58		
	図 2-37 旭川空港管理事務所・旭川空港ビル株の組織図(平成27年度)	59		
	表 2-31 旭川空港管理事務所の勤務シフトの例(4月・11月) ※一部の情報を省略	61	●	
	2.2.2 財産・財務	表 2-32 旭川空港において国の負担・補助により整備された施設・設備	63	
		表 2-33 空港法に基づく国の負担率・補助率一覧	63	
		表 2-34 国以外が所有する施設・設備	63	
		表 2-35 資産台帳ファイル一覧	66	
		図 2-38 旭川空港の空港別収支の作成パターン	67	
		図 2-39 旭川空港の収支の推移(パターン1)	68	
表 2-36 旭川空港の収支の推移(パターン1)		68		
表 2-37 旭川空港における空港使用料の料金体系		70		
表 2-38 旭川空港における着陸料の減額状況		71		
2.2.3 周辺対策・利用促進		表 2-39 環境対策上の主な制約条件	72	
	図 2-40 旭川空港保安用地の牧草化状況	73		
	表 2-40 旭川空港利用拡大期成会の概要	74		
	表 2-41 あさひかわ観光誘致宣伝協議会の概要	75		
	表 2-42 旭川空港の利用促進に向けた取り組み	77		
	表 2-43 旭川空港の主な沿革	78		
2.3 施設・設備 2.3.1 施設概要	図 2-41 開港当初の旭川空港(滑走路長1,200m)の航空写真	79		
	図 2-42 空港拡張時の工事状況	80		
	図 2-43 現在の旭川空港(滑走路長2,500m)の航空写真	81		
	表 2-44 施設情報(旭川市管理) 土木施設 ※一部の情報を省略	83	●	
	図 2-44 旭川空港グリッドマップ	84		
	表 2-45 施設情報 建築施設 ※一部の情報を省略	85	●	
	表 2-46 施設情報(旭川市管理) 機械施設【発電施設】 ※一部の情報を省略	88	●	
	表 2-47 施設情報(旭川市管理) 機械施設【空気調和設備】 ※一部の情報を省略	88	●	
	表 2-48 施設情報(旭川市管理) 機械施設【車両】 ※一部の情報を省略	89	●	
	表 2-49 施設情報(旭川市管理) 電気施設【航空灯火】 ※一部の情報を省略	90	●	
	表 2-50 施設情報(旭川市管理) 電気施設【受配電機器】 ※一部の情報を省略	91	●	
	表 2-51 施設情報(旭川市管理) 電気施設【制御機器】 ※一部の情報を省略	92	●	
	表 2-52 施設情報(旭川市管理) 電気施設【定電流調整装置】 ※一部の情報を省略	93	●	
	表 2-53 施設情報(旭川空港ビル(株)管理) 旅客ビル・貨物ビル ※一部の情報を省略	94	●	
	図 2-45 旅客ビル・貨物ビル(施設外観写真)	95		
	図 2-46 旭川空港ターミナル1階フロア	96		
	図 2-47 旭川空港ターミナル2階フロア	97		
	図 2-48 旭川空港ターミナル3階フロア	98		
	表 2-54 施設情報(旭川空港ビル(株)管理) 駐車場 ※一部の情報を省略	99	●	
	図 2-49 旭川空港駐車場	100		
	図 2-50 旭川空港 その他施設	101		
2.3.2 運用状況	図 2-51 旅客ターミナルビルのこれまでの経緯	102		
	図 2-52 国際線運航時の搭乗待合室の対応状況	103		
	図 2-53 国際線施設の混雑状況①	103		
	図 2-54 国際線施設の混雑状況②	104		
	図 2-55 旭川空港のスポット配置・主な利用状況	105		
	表 2-55 旭川空港スポットアサインチャート(平成27年8月)	106		
	表 2-56 旭川空港スポットアサインチャート(平成27年12月)	107		
	表 2-57 グランドハンドリングの業務内容	108		
	表 2-58 旭川空港におけるCIQの状況	109		
	表 2-59 旭川空港における飛行場設置・変更許可の変遷	110		
	表 2-60 滑走路2,500m拡張整備事業以降における飛行場施設変更の内容	110		
	図 2-56 旭川空港における施設整備に係る計画の変遷	111		
図 2-57 空港拡張時の工事状況	112			
表 2-61 旭川空港における更新計画の整備状況	113			

第2章 旭川空港に関する基礎情報の整備

施設展開の方向性、官民連携による空港運営の検討に資する基礎情報について、『事業環境』、『管理運営』、『施設・設備』に分類し整備した。

2.1 事業環境

2.1.1 旭川空港

表 2-1 旭川空港の基本情報

空港名	旭川空港
空港種別	特定地方管理空港
空港設置者	国土交通大臣
空港管理者	旭川市
運用時間	8:00 ~ 21:00 (13 時間)
所在地	北海道上川郡東神楽町
標点	北緯 43°40'15" 東経 142°26'51"
標高	210.50m
敷地面積	213.6 ha
滑走路	2,500m × 60m 平成9年2月供用
スポット数	旅客機用 5スポット (大型3、中型1、小型1) 小型機用 5スポット (回転翼含む)
駐車場台数	1,407 台 (有料)
構内営業者	空港ビル事業 :旭川空港ビル(株) 駐車場事業 :旭川空港ビル(株) ※旭川市から管理委託 給油事業 :日本航空(株) 汚水処理事業 :セノン(株)

なお、旭川空港を管理している旭川市ではホームページで利用状況や、空港別収支について情報提供をしている。

旭川空港管理事務所ホームページ <http://www.city.asahikawa.hokkaido.jp/files/airportoffice/>

(1) 立地条件

① 周辺状況・交通条件

旭川空港は北海道の中央部に位置し、旭川市及び上川郡東神楽町にまたがる丘陵地帯に設置されている（ターミナル地域は東神楽町に立地）。

空港周辺には、アイヌの人々が畏敬の念と親愛の情をこめ「カムイ・ミンタラ（神々の遊ぶ庭）」と呼ぶ「大雪山連峰」、北海道最高峰を誇る「旭岳」、十勝岳の噴煙を間近に控える「白金温泉」、歴史ある温泉街「層雲峡温泉」、田園と丘のまち「美瑛」、大地を紫の絨毯に染めるラベンダーの香るまち「富良野」に近接している。

交通条件

旭川駅	約 35 分（バス利用）	620 円
富良野駅	約 60 分（バス利用）	770 円
札幌駅	約 2 時間 30 分（旭川駅までバスで移動し特急に乗り換え）	5,430 円



資料: 2015 旭川空港概要

図 2-1 旭川空港の周辺図

旭山動物園



就実の丘 大雪山



上川町 層雲峡 流星の滝



上富良野町 日の出ラベンダー園



旭川冬まつり



美瑛町 四季彩の丘(7月中旬)



図 2-2 旭川空港の周辺の主な観光地等



図 2-3 旭川空港の全景

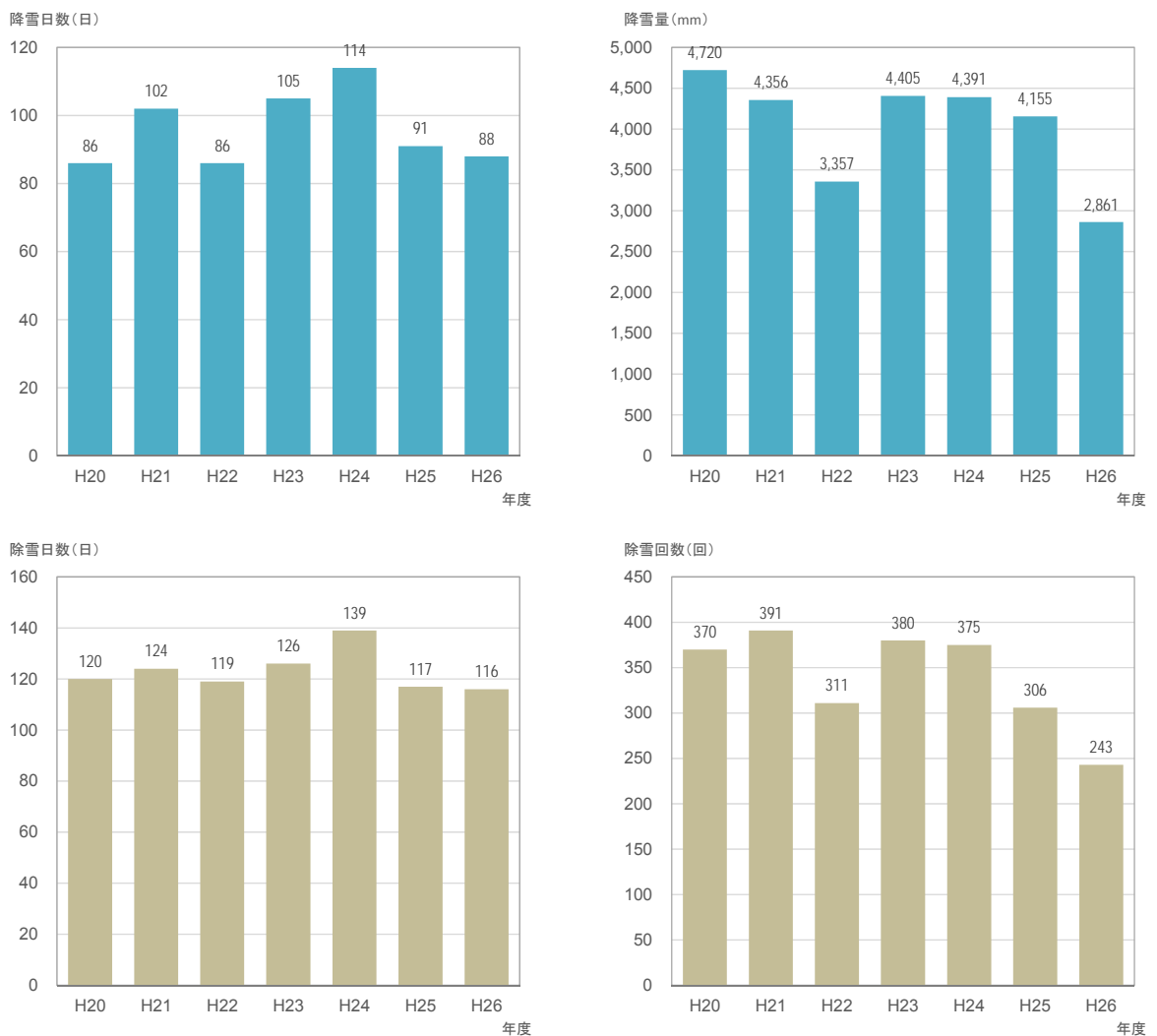
② 降雪状況

旭川空港は積雪寒冷地に立地する空港であり、10月～4月にかけて降雪がみられる。年間の降雪状況、及び除雪状況は以下のとおりである。

表 2-2 旭川空港の降雪・除雪状況

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	平均
降雪日数 (日)	86	102	86	105	114	91	88	96
降雪量 (mm)	4,720	4,356	3,357	4,405	4,391	4,155	2,861	4,035
除雪日数 (日)	120	124	119	126	139	117	116	123
除雪回数 (回)	370	391	311	380	375	306	243	339

資料:2015 旭川空港概要



資料:2015 旭川空港概要

図 2-4 旭川空港の降雪・除雪状況

表 2-3 旭川空港における降雪状況（日数・降雪量）

		年度						
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
降雪日数 単位：日	04月		1	5	2	7	2	5
	05月							
	10月			1			1	1
	11月	8	14	4	9	13	7	8
	12月	23	22	17	29	26	19	26
	01月	18	26	28	25	26	26	24
	02月	25	19	14	26	21	20	12
	03月	12	20	17	14	21	16	12
合計		86	102	86	105	114	91	88
降雪量 (最大降雪量) 単位：mm	04月	(0)	20 (20)	225 (65)	54 (47)	320 (100)	130 (80)	170 (80)
	05月	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	10月	(0)	(0)	15 (15)	(0)	(0)	20 (20)	30 (30)
	11月	580 (190)	349 (95)	223 (108)	401 (180)	581 (163)	548 (223)	555 (230)
	12月	1,850 (315)	1,098 (148)	636 (95)	1,586 (310)	1,564 (210)	1,131 (155)	869 (116)
	01月	805 (205)	1,418 (205)	1,388 (124)	687 (143)	675 (113)	1,144 (97)	528 (75)
	02月	1,080 (147)	725 (117)	568 (120)	1,241 (161)	545 (83)	706 (220)	259 (80)
	03月	405 (100)	746 (156)	302 (70)	436 (95)	706 (215)	476 (125)	450 (125)
合計		4,720	4,356	3,357	4,405	4,391	4,155	2,861

表 2-4 旭川空港における除雪状況（日数・回数）

		年度						
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
除雪日数 単位：日	04月		1	5	2	8	2	7
	05月							
	10月			1			2	1
	11月	13	16	4	9	13	7	8
	12月	27	26	29	31	31	24	30
	01月	31	31	31	31	30	31	31
	02月	28	25	28	29	28	28	23
	03月	21	25	21	24	29	23	16
合計		120	124	119	126	139	117	116
除雪回数 単位：回	04月		1	8	2	15	2	13
	05月							
	10月			1			2	1
	11月	30	32	16	28	32	12	15
	12月	127	105	80	110	118	61	80
	01月	82	124	118	86	58	112	69
	02月	91	69	57	105	80	70	36
	03月	40	60	31	49	72	47	29
合計		370	391	311	380	375	306	243

1日当たり平均除雪回数	3.1	3.2	2.6	3.0	2.7	2.6	2.1
-------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

資料：2015 旭川空港概要



図 2-5 旭川空港の除雪状況

③ 就航率

定期便の就航率は過去 6 年平均で 98.9%である。欠航理由は、自空港側の原因のみならず、就航先空港や航空会社の機材繰り・機材故障等が影響する。要因別の欠航便数は表 2-6 のとおりであり、旭川空港の気象条件に起因する欠航は年間 16 便程度（過去 6 年平均）である。

表 2-5 旭川空港の就航率

	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	平均
運航便数(定期便)	9,694	8,936	10,631	9,324	8,526	7,750	7,034	8,842
欠航便数	116	46	103	94	74	100	146	97
合計	9,810	8,982	10,734	9,418	8,600	7,850	7,180	8,939
就航率	98.8%	99.5%	99.0%	99.0%	99.1%	98.7%	98.0%	98.9%

資料: 旭川空港管理事務所ホームページ

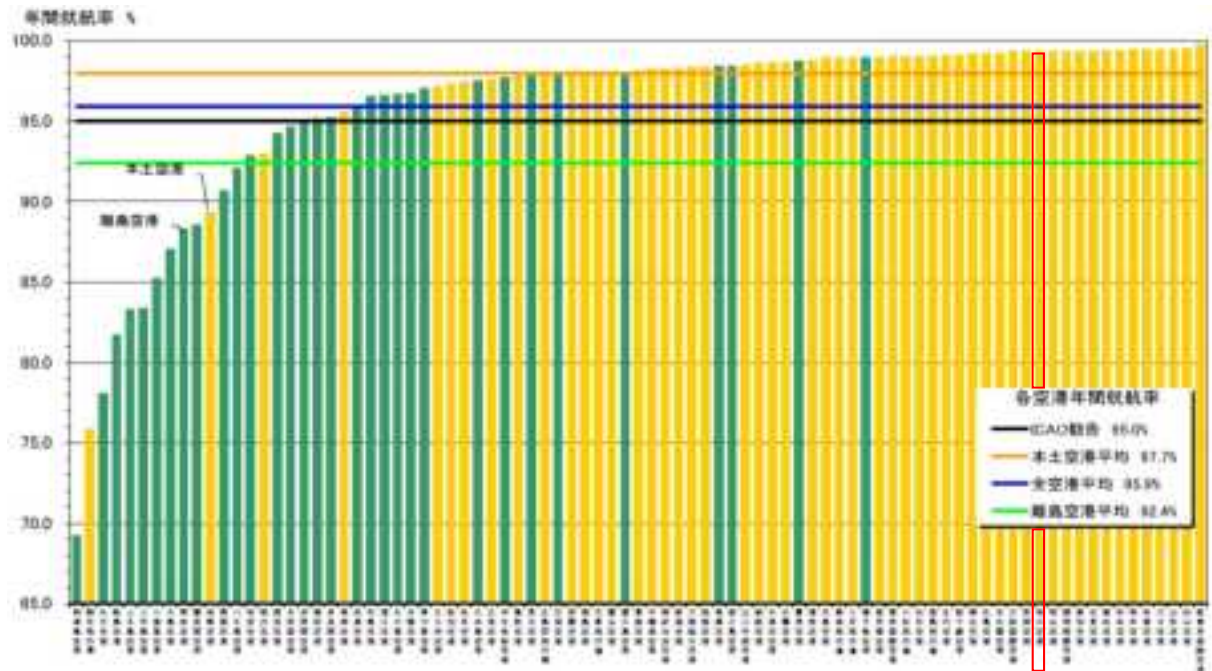
表 2-6 要因別欠航便数

欠航原因		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	便/年度 平均		
悪天候	自空港側	濃霧等	6				2	23		4	
		降雪	2	1	2	8	2		17	5	
		追風・横風	2	9	8		6			4	
		台風									
		その他天候				4	14	2	4	3	
	小計	10	10	10	12	24	25	21	16		
	他空港側	濃霧等		4						1	
		降雪	6	10	6	2	12	32	2	10	
		追風・横風	2	2	2			2		1	
		台風		3		14	15	16	5	8	
		その他天候				2	11	4	2	3	
	小計	8	19	8	18	38	54	9	22		
航路上または代替空港の悪天											
悪天候合計		18	29	18	30	62	79	30	38		
機材原因	機材繰り	15	6	39	17	8	7	108	29		
	機材故障	13	10	15	19	4	13	8	12		
	その他	70	1	31	28		1		19		
欠航総数		116	46	103	94	74	100	146	97		

資料: 2015 旭川空港概要

参考：他空港との就航率の比較

就航率について他空港と比較すると、旭川空港は積雪があるものの、全国的にみると就航率が高い空港に位置付けられ、北海道の中では最も就航率が高い空港となっている。



出典: 国土交通省 交通政策審議会 航空分科会 第7回空港整備部会(平成14年6月)

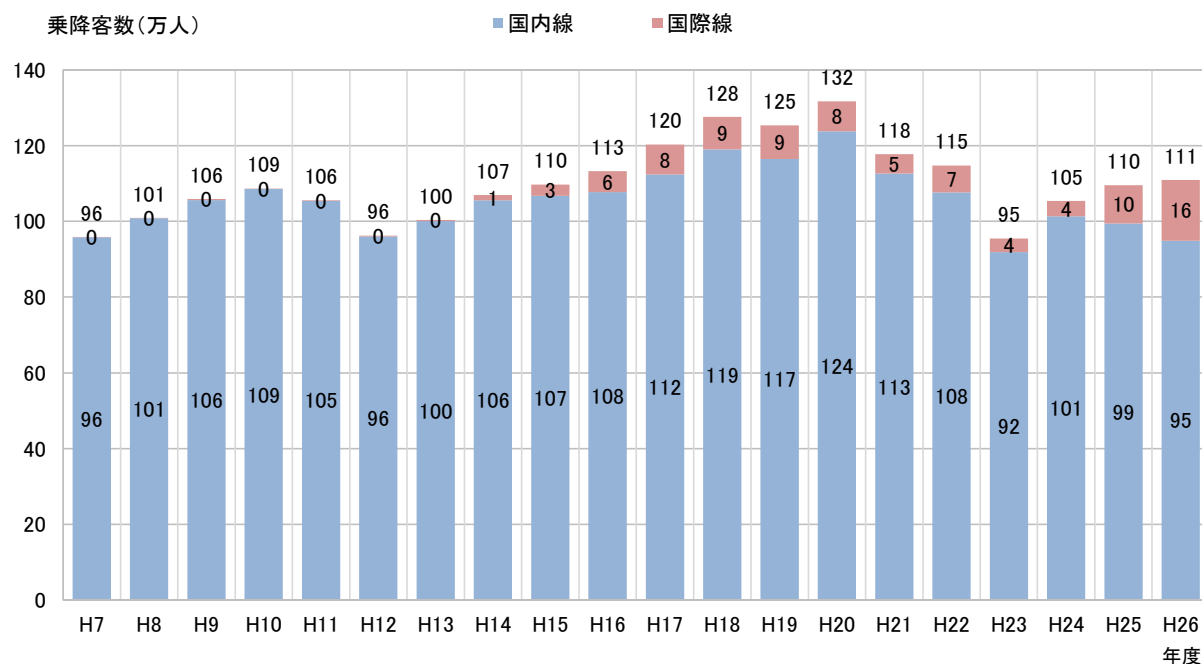
図 2-6 国内空港の就航率の状況

(2) 利用状況

① 旅客数の推移

旭川空港の過去 20 年間の旅客数（乗降客数）の推移を図 2-7 に示す。

直近の平成 26 年度の旅客数は 111 万人であった。過去最も旅客数が多かったのは平成 20 年度の 132 万人であるが、経年的には概ね 100 万人前後で推移している。近年、国際旅客が急激に増加しており、平成 26 年度は平成 24 年度の約 4 倍の 16 万人を記録した。平成 26 年度の空港全体の旅客に占める国際旅客の割合は約 14%である。



資料: 旭川空港管理事務所ホームページ

図 2-7 旭川空港における旅客数の推移

定期便の路線別の年間旅客数を表 2-7 に示す。平成 26 年度では、国内線は東京、大阪（伊丹・関西）、名古屋の 4 路線、国際線では仁川、台北、上海、北京の 4 路線が開設されている。

旅客数が最も多いのは東京路線であり、平成 26 年度の旅客数は 86.5 万人で空港全体の 78% を占める。東京路線に次いで台北路線の 10.1 万人、名古屋路線の 5.6 万人が続いて多い。定期便のうち、伊丹、関西、仁川路線は季節運航便である。また、上海、北京は平成 26 年 7 月に開設されたことから年間の旅客数ではない。

国内線で過去開設されていた路線として、道内路線では函館、釧路、新千歳、道外路線では福岡、仙台、新潟、神戸、成田路線がある。これらの路線は北海道エアシステム（HAC）やスカイマーク（SKY）が運航していた路線が中心であり、これらの航空会社が旭川空港から撤退したことに伴って路線が廃止された。国際線は、減便や季節運航化などの変動はあるものの、開設された路線は現在も維持されている。

表 2-7 旭川空港における路線別旅客数の推移

(単位:万人)

年度	国内線											国際線				その他	合計
	東京	大阪	名古屋	福岡	仙台	新潟	函館	釧路	新千歳	神戸	成田	仁川	台北	上海	北京		
H07	73.8	11.7	8.9	1.2												0.1	95.8
H08	77.3	11.9	8.7	1.1	1.7											0.2	100.9
H09	80.4	11.6	9.1	1.0	3.2											0.5	105.9
H10	81.6	11.2	9.8		1.4		2.7	1.5								0.3	108.7
H11	78.8	10.1	10.6		0.8	1.4	2.5	1.0								0.4	105.6
H12	74.1	8.0	8.6			1.2	2.7	1.2								0.4	96.2
H13	78.2	9.3	7.5			1.1	2.5	1.1								0.5	100.4
H14	83.1	9.7	7.7			1.2	2.5	1.1								1.7	107.0
H15	84.7	9.6	7.9			1.0	2.0	0.9								3.5	109.7
H16	87.6	9.8	7.6				1.6	0.8								5.9	113.3
H17	92.5	9.6	7.4				1.5	0.9								8.4	120.3
H18	97.9	10.5	8.0				1.5	1.0				3.3				5.4	127.6
H19	95.2	10.3	7.8				1.4	0.8				4.1				5.2	124.8
H20	106.7	9.3	6.2				1.3					3.2				5.1	131.7
H21	99.5	5.8	6.0				1.2					1.9				3.4	117.8
H22	95.5	3.0	6.3				1.0		0.4	1.2		2.3				5.0	114.8
H23	74.0	3.5	5.8				0.3		0.4			7.6	0.6			3.2	95.4
H24	75.2	5.4	6.4				0.2					14.3	1.4	1.0		1.7	105.7
H25	85.9	2.8	5.5									5.1	1.4	7.7		1.1	109.5
H26	86.5	2.7	5.6									1.1	10.1	1.7	2.8	0.4	110.9

資料:旭川空港管理事務所ホームページ

平成 27 年度の上半期（4～9 月）の旅客数は対前年を上回って推移しており、対前年伸率は国内線 1.3%、国際線 30.3%となっている。国際線の伸びが大きいのは、上海・北京路線が昨年 7 月に開設されたことが影響している。また、上海路線は 3 月からダブルトラック化となったことも伸び率が高い要因である。エバー航空（BR）とトランスアジア航空の 2 社が運航している台北路線は、平成 27 年夏ダイヤからエバー航空が季節運航化したことから前年を下回っている。

表 2-8 平成 27 年度の旅客動向

(単位:千人)

上半期	4～9月	東京	大阪	名古屋	国内計	仁川	台北	上海	北京	国際計	その他	合計
		H26	460	27	30	518	5	49	2	13	69	0.7
H27	470	21	33	524	6	33	33	18	90	1.8	616	
伸び率		2.0%	▲21.4%	9.4%	1.3%	20.6%	▲32.5%	1,532.0%	38.8%	30.3%	143.6%	4.9%
備考						BR季節化	H26.7～	H26.7～				

② 定期便の就航状況

各路線を運航する航空会社及び便数は表 2-9 に示す。国内線では 3 社、国際線では 5 社が路線を開拓している。東京路線、台北路線、上海路線は複数社による運航である。

国際定期便は、平成 18 年度のアジアナ航空による仁川路線の開拓が初めてであった。その後、平成 24 年にトランスアジア航空が台北路線を開拓して以後、新規乗り入れが相次いでいる。

表 2-9 定期便の就航状況（平成 27 年度）

	路線	航空会社	路線開設	就航便数	季節運航
国内	東京 HND	日本航空(JAL)	S41.07.01	4往復/日	
		エアドゥ(ADO)/全日本空輸(ANA) 共同運航	H15.07.18	3往復/日	
	名古屋 NGO	全日本空輸(ANA)	H04.06.01	1往復/日	
	大阪(関西) KIX	全日本空輸(ANA)	H22.06.01	1往復/日	6~9月運航
	大阪(伊丹) ITM	日本航空(JAL)	H03.04.25	1往復/日	8月運航
国際	台北 TPE	トランスアジア航空(GE)	H24.09.06	2往復/週	H27.12より4往復/週
		エバー航空(BR)	H25.06.01	3往復/週	H27.6~H27.9、H27.12~H28.3運航 H27.12より2往復/週
	北京 PEK	中国東方航空(MU)	H26.07.11	3往復/週	
	上海 PVG	中国東方航空(MU)	H26.07.10	3往復/週	
		春秋航空(9C)	H27.03.30	2往復/週	
仁川 ICN	アジアナ航空(OZ)	H18.06.08	2往復/週	H27.7~H27.9、H27.12~H28.3運航	

資料：時刻表、2015 旭川空港概要

就航路線のうち、平成 27 年度では国内線は関西、伊丹路線、国際線はエバー航空（BR）の台北路線、アジアナ航空（OZ）の仁川路線が季節運航便である。大阪（関西、伊丹）路線、仁川路線は平成 21 年度から季節運航が継続されている。エバー航空の台北路線は平成 27 年夏ダイヤから季節運航となっている。

表 2-10 定期便の就航期間（平成 27 年度）

	路線	航空会社	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
国内	東京 HND	JAL	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
		ADO/ANA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	名古屋 NGO	ANA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	大阪(関西) KIX	ANA			■	■	■	■	■						
	大阪(伊丹) ITM	JAL					■	■							
国際	台北 TPE	GE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
		BR			6/29	■	■	■	■		12/3	■	■	■	■
	北京 PEK	MU	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	上海 PVG	MU	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		9C	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
仁川 ICN	OZ				■	■	■	9/5			12/23	■	■	3/2	



資料: Great Circle Mapper に基づき作成 *大阪 (ITM、KIX)、仁川 (ICN) 路線は季節運航便。

図 2-8 旭川空港の定期便の開設状況 (平成 27 年 10 月現在)

最も路線が開設されている 8 月のダイヤは表 2-11 のとおりである。いずれの路線も就航先から到着し、旭川空港で駐機したのちに折り返しで出発していく運航となっている。夜間駐機は実施しておらず、旭川空港での駐機時間は概ね国内線で 30～40 分、国際線で 1 時間 30～2 時間である。国際線は、昼前までに相手国を出発し、旭川空港に昼から夕方にかけて到着するダイヤとなっている。

就航機材について、東京路線は 7 往復中 6 往復が中型ジェット機 (B767) で運航している。また、国際線では台北路線においてトランスアジア航空 (GE) が大型ジェット機 (A330) で運航している。その他の航空会社は、小型ジェット機 (B737、A321、A320) による運航である。

冬期 (12 月) のダイヤをみると、東京路線では一部の機材が中型ジェット機から小型ジェット機へと小型化している。その他の路線については、大阪 (関西、伊丹) 路線が運休となると共に、それに名古屋路線の発着ダイヤの時間帯が変更されている。また、国際線では、台北路線が増便されている (トランスアジア航空が週 2 往復から 4 往復に増便する一方、エバー航空は週 3 往復から 2 往復に減便)

表 2-11 運航ダイヤ (平成 27 年 8 月)

東京→旭川

便名	機種	東京出発	旭川到着
ADO81/ANA4781	737	06:45	08:25
JAL551	767	07:55	09:35
JAL553	767	10:45	12:20
ADO83/ANA4783	767	11:15	12:50
JAL555	767	14:15	15:55
ADO87/ANA4787	767	17:20	18:55
JAL557	767	17:55	19:35

旭川→東京

便名	機種	旭川出発	東京到着
ADO82/ANA4782	737	08:55	10:40
JAL552	767	10:15	12:00
JAL554	767	13:05	14:50
ADO84/ANA4784	767	13:25	15:10
JAL556	767	16:40	18:25
ADO88/ANA4788	767	19:35	21:20
JAL558	767	20:20	22:05

名古屋→旭川

便名	機種	名古屋到着	旭川出発
ANA325	737	09:00	10:45

旭川→名古屋

便名	機種	旭川出発	名古屋到着
ANA326	737	16:50	18:45

関西→旭川

便名	機種	関西出発	旭川到着
ANA1793	737	14:20	16:15

旭川→関西

便名	機種	旭川出発	関西到着
ANA1794	737	11:30	13:45

伊丹→旭川

便名	機種	伊丹出発	旭川到着
JAL2111	737	07:10	09:00

旭川→伊丹

便名	機種	旭川出発	伊丹到着
JAL2112	737	09:35	11:35

台北→旭川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	台北出発	旭川到着
GE674			●	●				A330	07:15	12:00
BR136			●	●	●			A321	09:55	14:50

旭川→台北

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	旭川出発	台北到着
GE675				●	●			A330	13:45	17:00
BR135			●	●	●			A321	17:00	20:15

上海→旭川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	上海出発	旭川到着
9C8571	●			●				A320	11:50	15:10
MU283		●		●			●	A320	12:45	17:30

旭川→上海

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	旭川出発	上海到着
9C8572	●			●				A320	16:30	20:20
MU284		●		●			●	A320	19:00	21:40

北京→旭川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	北京出発	旭川到着
MU749	●	●			●			A321	13:05	17:30

旭川→北京

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	旭川出発	北京到着
MU750	●	●			●			A321	19:00	22:55

仁川→旭川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	仁川出発	旭川到着
OZ154			●		●			A320	09:40	12:30

旭川→仁川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	旭川出発	仁川到着
OZ153			●		●			A320	14:00	17:00

資料:時刻表

表 2-12 運航ダイヤ (平成 27 年 12 月)

東京→旭川

便名	機種	東京出発	旭川到着
ADO81/ANA4781	737	06:40	08:20
JAL551	737	07:25	09:05
JAL553	767	10:40	12:20
ADO83/ANA4783	767	11:15	12:50
JAL555	767	13:40	15:20
ADO87/ANA4787	767	17:20	18:55
JAL557	737	18:05	19:45

→一部の機材が小型化

名古屋→旭川

便名	機種	名古屋到着	旭川出発
ANA325	737	12:10	13:55

→昼間時間帯の折り返しに変更

関西→旭川

便名	機種	関西出発	旭川到着
運休			

伊丹→旭川

便名	機種	伊丹出発	旭川到着
運休			

旭川→東京

便名	機種	旭川出発	東京到着
ADO82/ANA4782	737	08:55	10:40
JAL552	737	10:10	12:00
JAL554	767	13:05	14:55
ADO84/ANA4784	767	13:25	15:10
JAL556	767	16:05	17:55
ADO88/ANA4788	767	19:35	21:20
JAL558	737	20:25	22:15

旭川→名古屋

便名	機種	旭川出発	名古屋到着
ANA326	737	14:35	16:40

旭川→関西

便名	機種	旭川出発	関西到着
運休			

旭川→伊丹

便名	機種	旭川出発	伊丹到着
運休			

台北→旭川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	台北出発	旭川到着
GE674		●		●	●	●		A330	07:00	11:30
BR136			●				●	A321	10:15	14:55

→GE増便、BR減便

旭川→台北

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	旭川出発	台北到着
GE675		●		●	●	●		A330	13:20	17:10
BR135			●					A321	16:25	20:15
BR135							●	A321	16:45	20:35

上海→旭川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	上海出発	旭川到着
9C8571	●			●				A320	10:30	14:55
MU283		●		●			●	A320	12:50	17:30

旭川→上海

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	旭川出発	上海到着
9C8572	●			●				A320	15:55	19:15
MU284		●		●			●	A320	19:00	21:40

北京→旭川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	北京出発	旭川到着
MU749	●		●			●		A321	13:15	17:30

旭川→北京

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	旭川出発	北京到着
MU750						●		A321	19:00	21:55
MU750	●		●					A321	19:00	23:00

仁川→旭川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	仁川出発	旭川到着
OZ154			●					A320	09:40	12:30
OZ154						●		A320	11:10	14:00

*12/23~3/2

旭川→仁川

便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	旭川出発	仁川到着
OZ153			●					A320	14:00	17:00
OZ153						●		A320	15:30	18:40

資料:時刻表

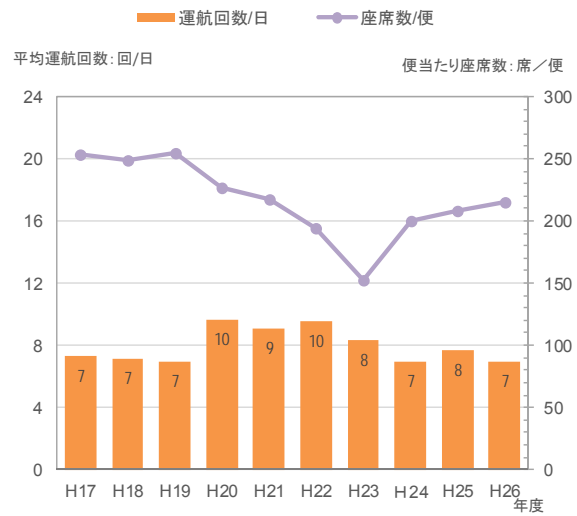
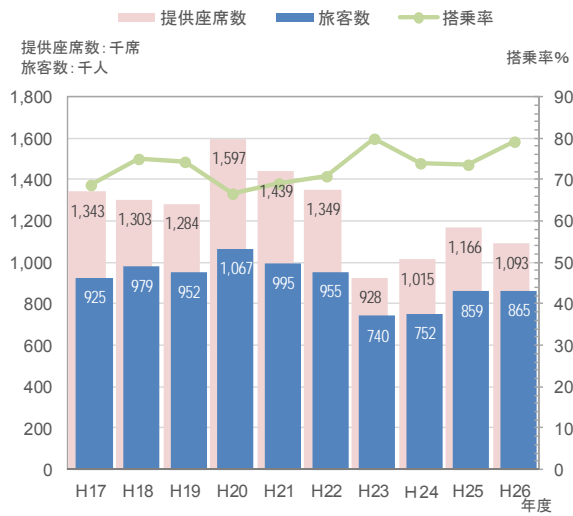
③ 路線別旅客需要と供給量の動向

航空需要は、航空会社が提供するサービス（便数、機材サイズ等）によって変化することから、路線別の動向整理にあたり、提供座席数、運航回数、便当たり座席数（機材サイズ）についての情報も整理した。

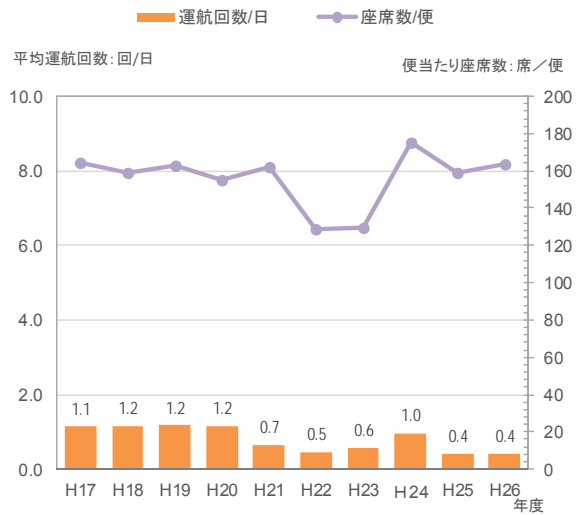
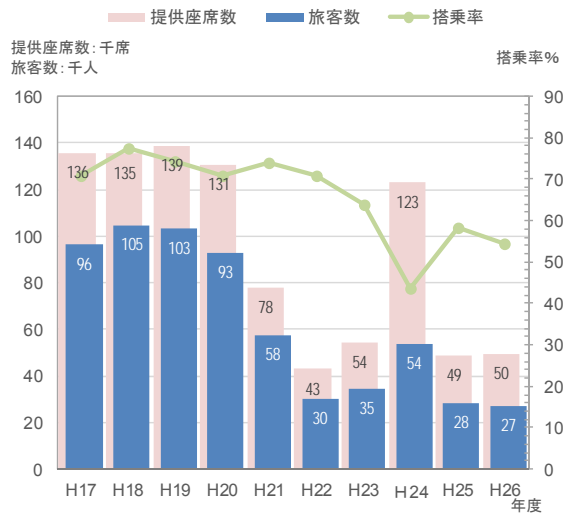
表 2-13 路線別航空サービスと需要の動向

路線	航空サービスの動向(供給)	航空需要
東京	<ul style="list-style-type: none"> ・スカイマーク参入により、一時期増便されていた（H20～H23 上半期）。 ・JAL の経営破たん（H22）や、A300 の退役に伴い、H23 は全て小型ジェット機の運航となり、提供座席数が大幅に減少した。その後、機材サイズは回復している。 ・ADO は ANA との共同運航を実施。ANA 就航時（H14 まで）は、大型機（B772）が就航していた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・供給状況に応じて需要が変動しており、機材が小型化された H23～H24 は需要が 70 万人台であった。 ・H25 以降は機材サイズの回復に伴い、年間 86 万人で推移している。
大阪 (伊丹、関西)	<ul style="list-style-type: none"> ・H22 より夏期限定の季節便。伊丹、関西それぞれが季節便であり、伊丹は JAL、関西は ANA による運航である。 ・運航期間中は、各路線が小型ジェット機で 1 日 1 往復運航されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JAL の経営破たん（H22）以前においては、10 万人程度の利用者数があったが、季節便となって以降、利用者数は約 3 万人で推移している。 ・搭乗率は減少傾向にあり、平成 26 年度は 50% 台であった。
名古屋	<ul style="list-style-type: none"> ・小型ジェット機により ANA が 1 日 1 往復で通年運航している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・年間約 5.5 万人である。 ・搭乗率は低下傾向にあったが、H25 に機材を若干小型化したことに伴い 60% 前後まで回復している。
仁川	<ul style="list-style-type: none"> ・H20 の金融危機の影響で、H21 以降季節運航となっている。 ・小型ジェット機によりアジアナ航空が運航している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・季節便となって以降、利用者数は約 1 万人前後で推移している。 ・季節運航に伴い搭乗率が向上し、H26 では 90% まで達している。
台北	<ul style="list-style-type: none"> ・H24 に週 1 往復で運航を開始して以後、順次、増便、機材の大型化がされている。 ・トランスアジア航空とエバー航空の 2 社が運航している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・年間約 10 万人の利用。 ・供給の増加に応じて、需要が増加しており、搭乗率が低下していない。
上海・北京	<ul style="list-style-type: none"> ・小型ジェット機による週 2 往復の運航。 ・上海路線は、中国東方航空、春秋航空の 2 社が就航。 	<ul style="list-style-type: none"> ・H26.7 に開設されたため、通年の旅客数のデータはない。上海便に比べ、北京便の需要が多く、搭乗率も高い。
国際チャーター	<ul style="list-style-type: none"> ・定期便開設に伴い運航回数が減少。 ・小型ジェット機による運航であったが、近年は機材が大型化している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・定期便の開設に伴い、運航便数が減少している。
国内チャーター	<ul style="list-style-type: none"> ・年間運航回数は数便であり、小型ジェット機にて運航されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ほぼ満席の状態で開催されている。

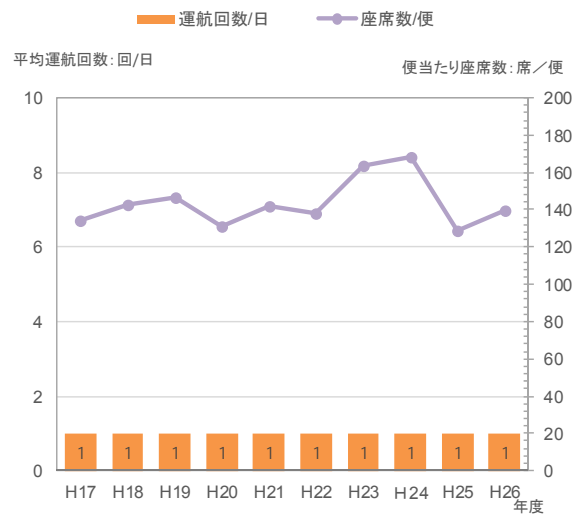
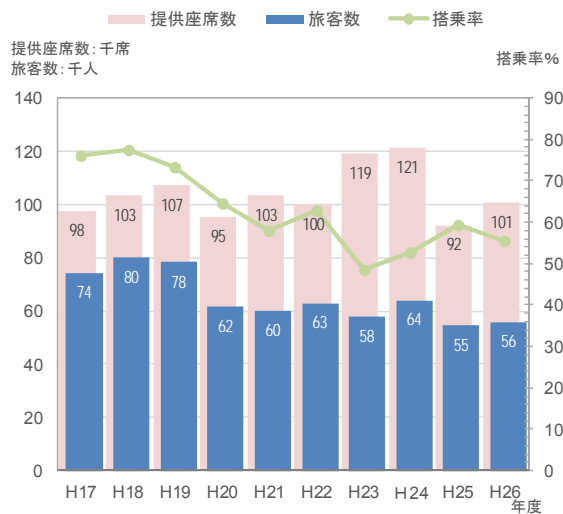
東京便



大阪便



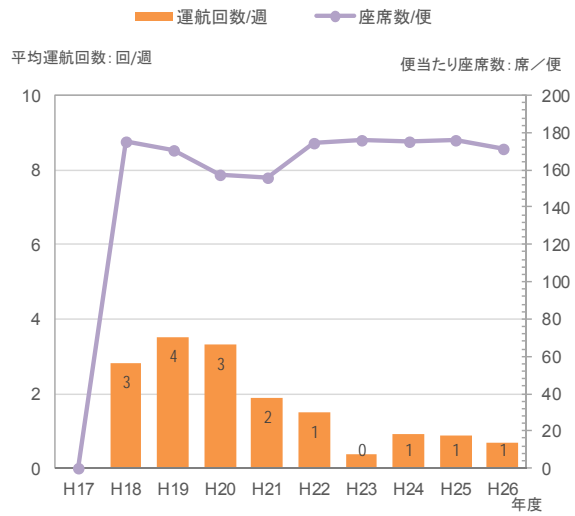
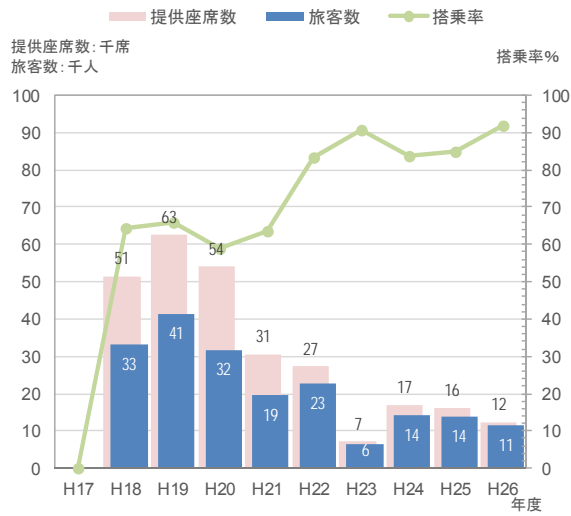
名古屋便



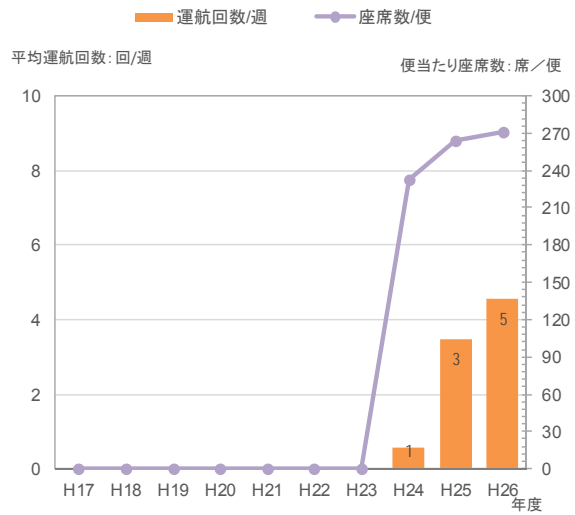
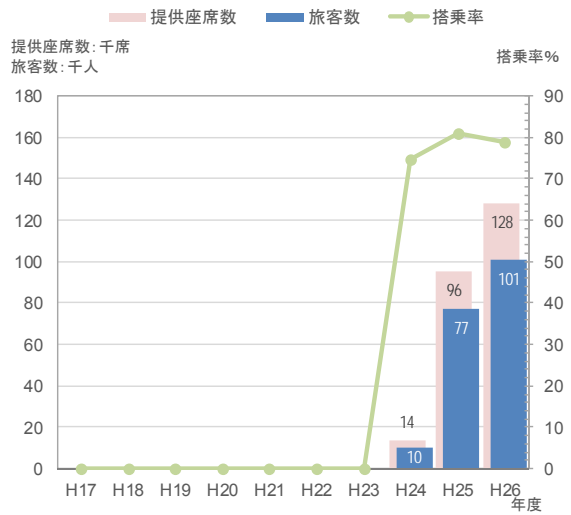
資料: 旭川空港管理事務所ホームページ *平均運航回数は年間運航回数を365日で除して算出。

図 2-9 路線別需要と供給の動向 (1)

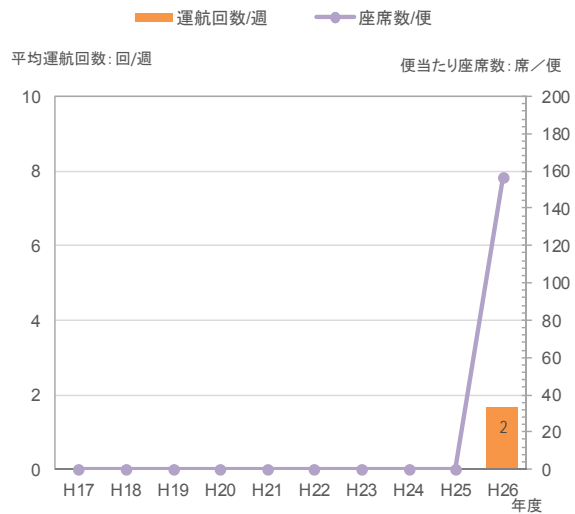
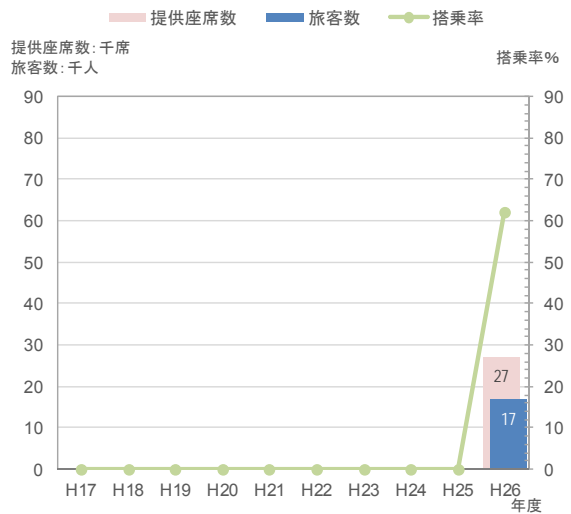
仁川便



台北便



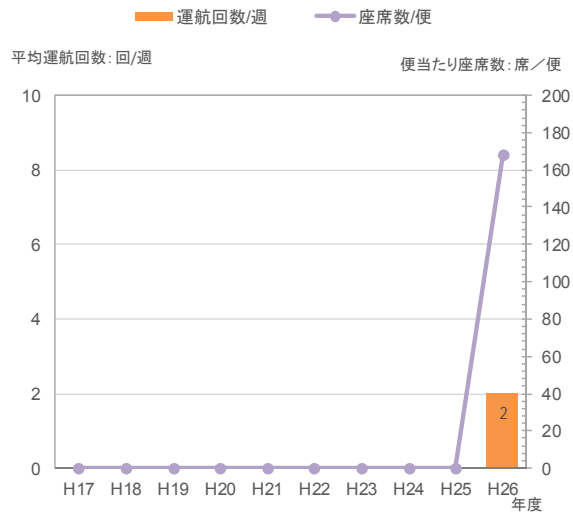
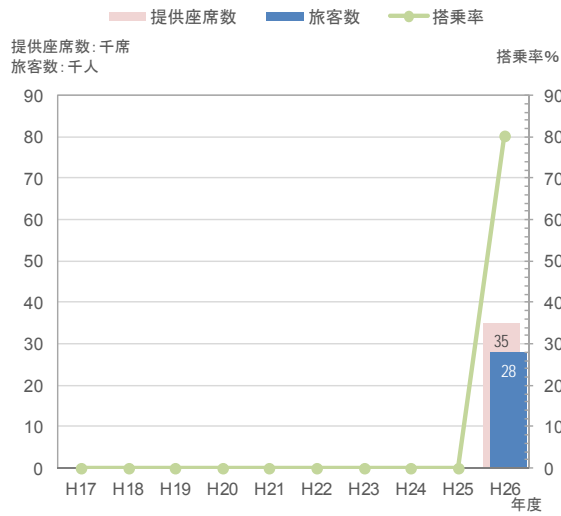
上海便



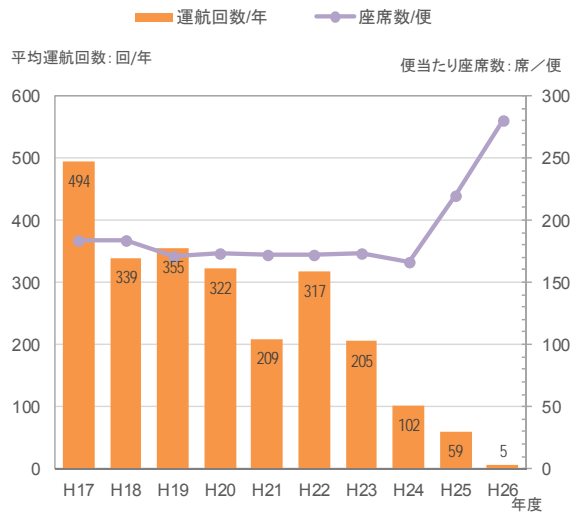
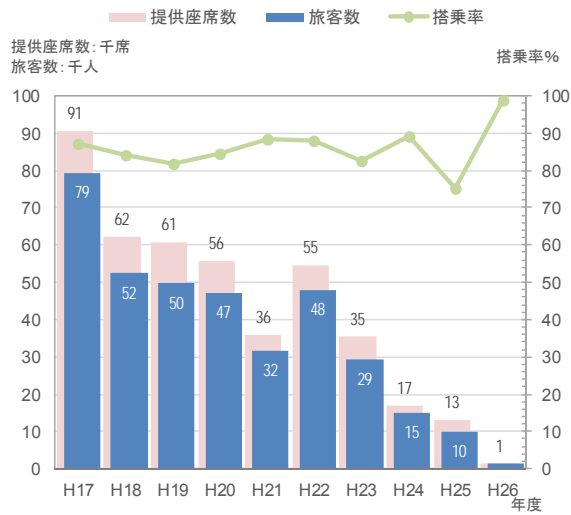
資料: 旭川空港管理事務所ホームページ *平均運航回数は年間運航回数に7/365を乗じることにより算出。

図 2-10 路線別需要と供給の動向 (2)

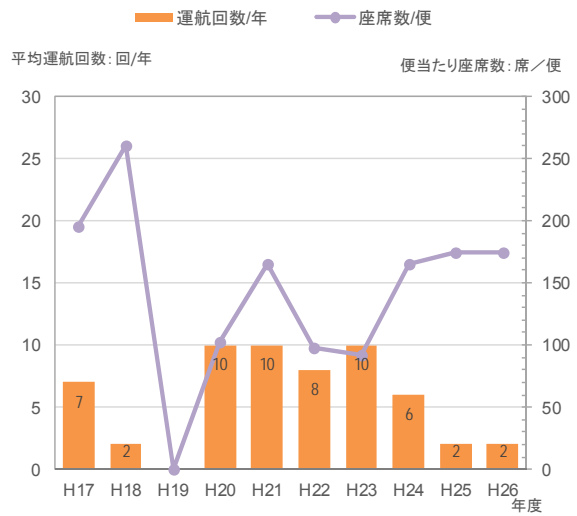
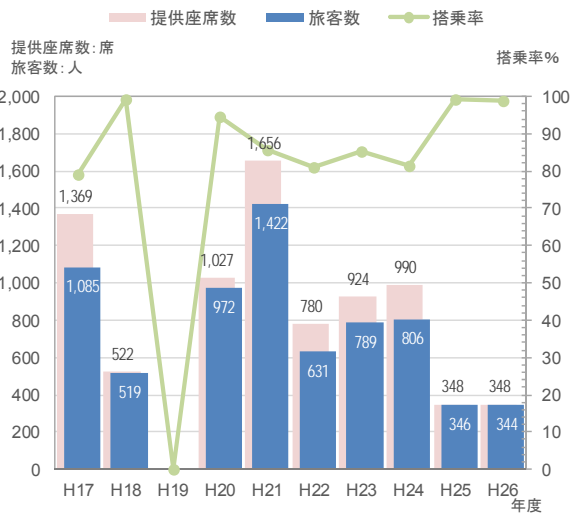
北京便



国際チャーター



国内チャーター



資料: 旭川空港管理事務所ホームページ *北京便の平均運航回数は年間運航回数に7/365を乗じるにより算出。

図 2-11 路線別需要と供給の動向 (3)

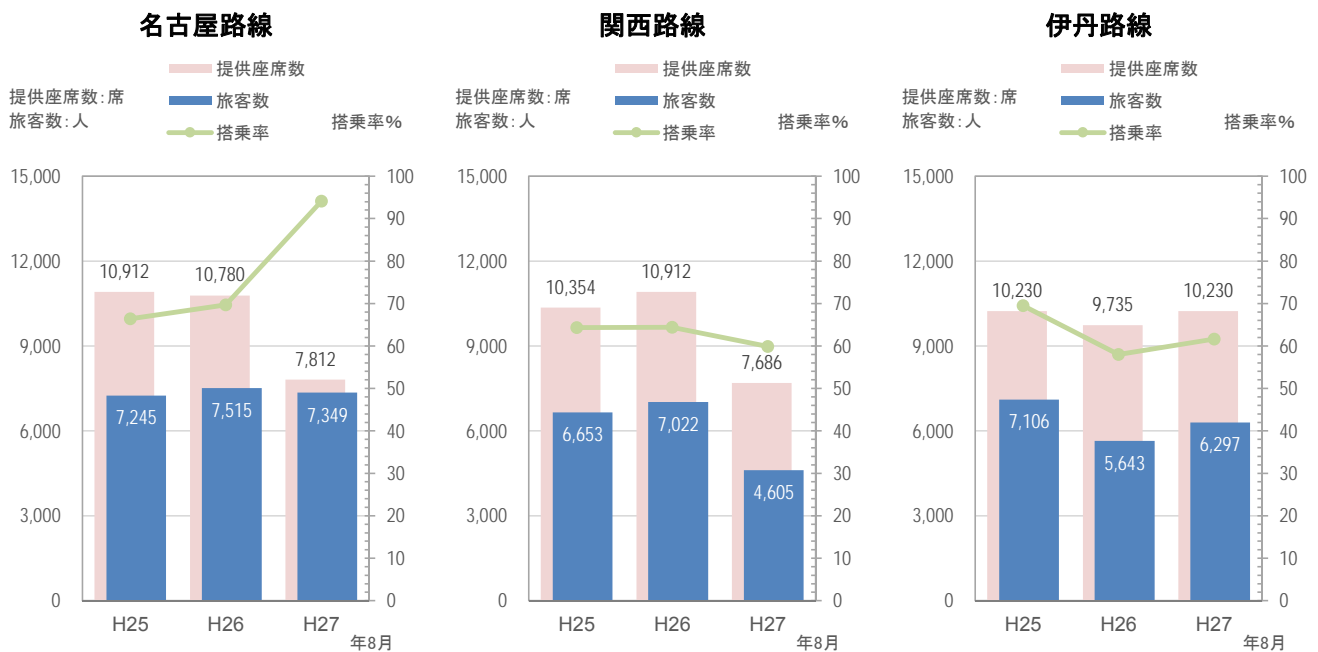
旭川空港の国内線について、1日7往復運航されている東京便以外の路線は、いずれも1日1往復の少便数路線である。少便数路線は、発着ダイヤの設定によって需要が変動する特徴がある。

次ページに平成25年から平成27年の名古屋、関西、伊丹路線の運航ダイヤを示した。関西、伊丹路線は季節運航便であるため8月のダイヤとした。特徴として、ANAが運航する名古屋、関西路線は平成25年、平成26年とそれぞれ別の機材で運航していたが、平成27年には、午前にな古屋を出発した便が旭川に到着した後で、関西空港を折り返し、夕方に名古屋に向けて出発するダイヤへと変更された。これにより名古屋側の居住者にとっては旭川での滞在時間を長く確保できるようになる一方、旭川から関西へ出発する便の時間帯が18時台から11時台へと早まっている。JALが運航する伊丹路線は、旭川空港を午前中に発着するダイヤとなっている。平成25年は伊丹空港を8時台に出発する便だったが、平成26年では7時台に出発する便へ変更された。

このようなダイヤ変更による旅客需要への影響を把握するため、過去3年間（平成25～27年）の8月の各路線の旅客数、搭乗率の推移を以下に示す。

名古屋路線、関西路線は平成27年においてダイヤの変更に加えて提供座席数が減少している。これは就航機材がB737-800（176席）からB737-500（126席）に小型化されたことが影響している。旅客数については、名古屋路線は対前年とほぼ同じであり、搭乗率が上昇している。一方、関西路線はダイヤの変更および機材の小型化に伴い旅客数、搭乗率共に減少した。

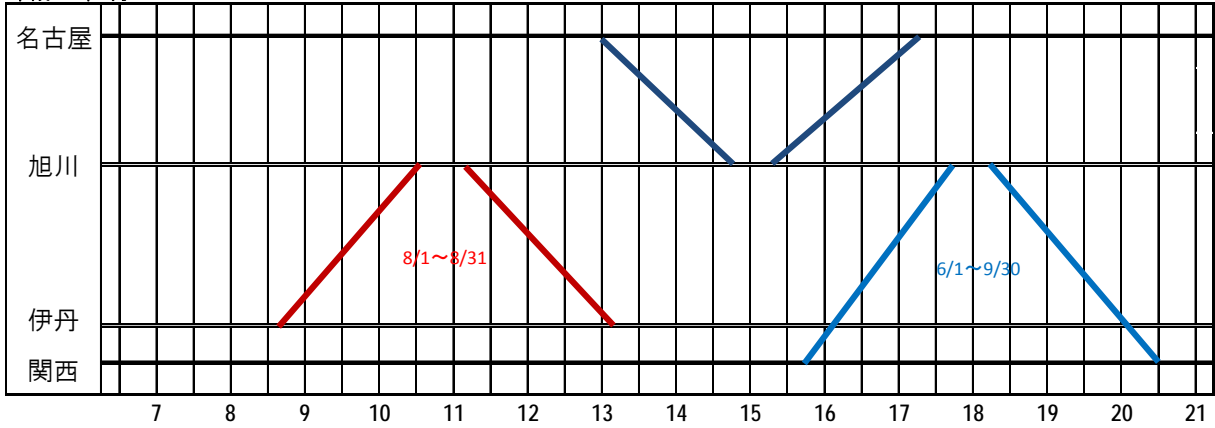
伊丹路線は、平成25年から平成26年にかけて旅客数が減少しており、ダイヤ変更（伊丹出発を1時間前倒し）も影響していることが伺える。



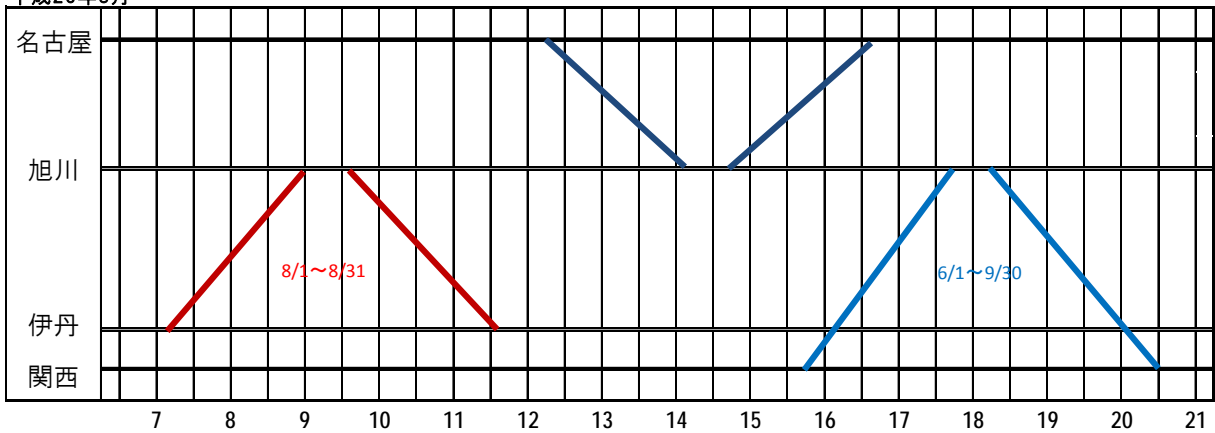
資料: 旭川空港管理事務所ホームページ

図 2-12 旭川～名古屋・関西・伊丹路線のダイヤ変更に伴う影響

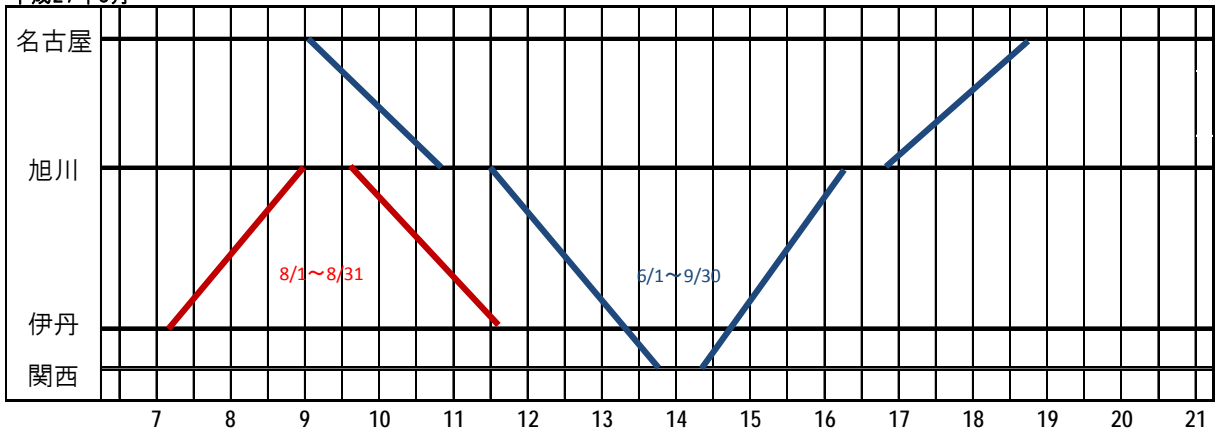
平成25年8月



平成26年8月



平成27年8月



平成27年11月

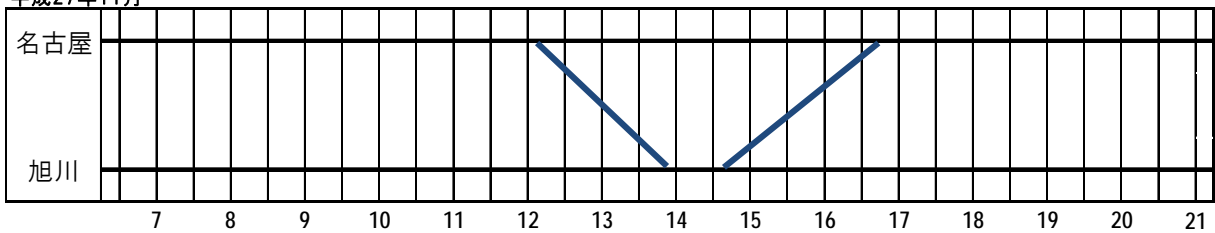


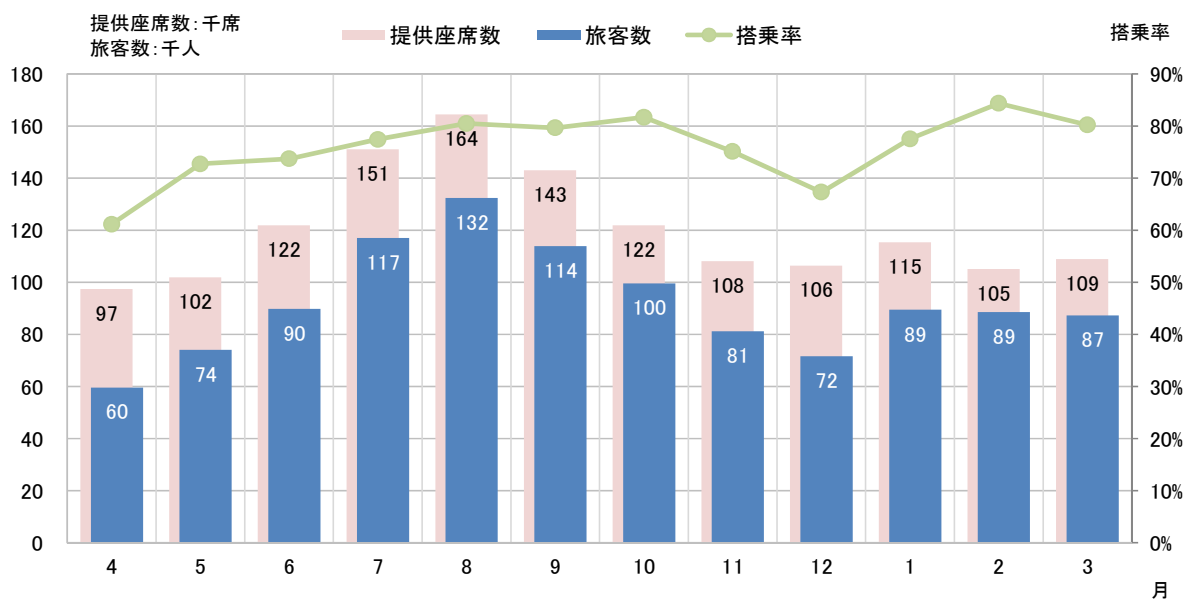
図 2-13 名古屋・大阪（伊丹・関西）路線の運航ダイヤ

④ 季節変動

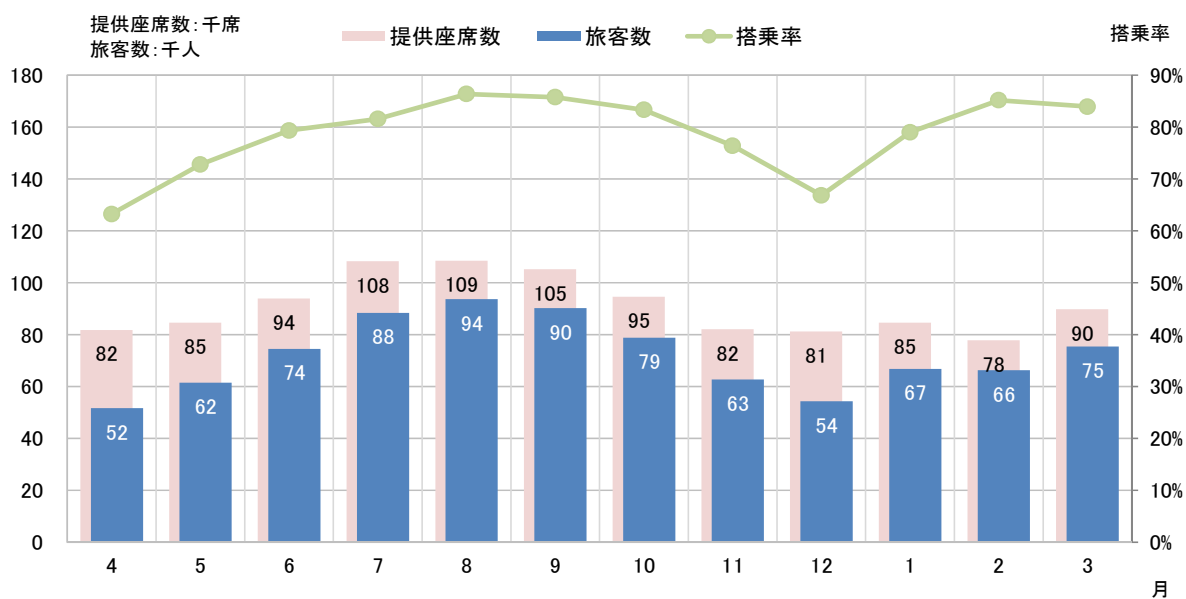
旭川空港は季節運航便があることから、需要の季節変動が大きい傾向にある。旅客数のピーク月は8月であり、オフピークの4月の旅客数はピーク月の45%の規模である。

一方、昨今、航空会社は経営戦略において“需給適合”をキーワードに掲げ、機材を柔軟に運用している。通年運航している東京路線では、季節ごとに投入する機材を変化させることにより、年間を通じて一定の搭乗率が維持されている。オフピーク月（4月）の旅客数は、ピーク月の55%の規模であるが、提供座席数も75%の水準に低下している。

●空港全体



●東京路線



資料:旭川空港管理事務所ホームページ

図 2-14 空港全体及び東京路線の需要と供給の月別変動 (平成 26 年度)

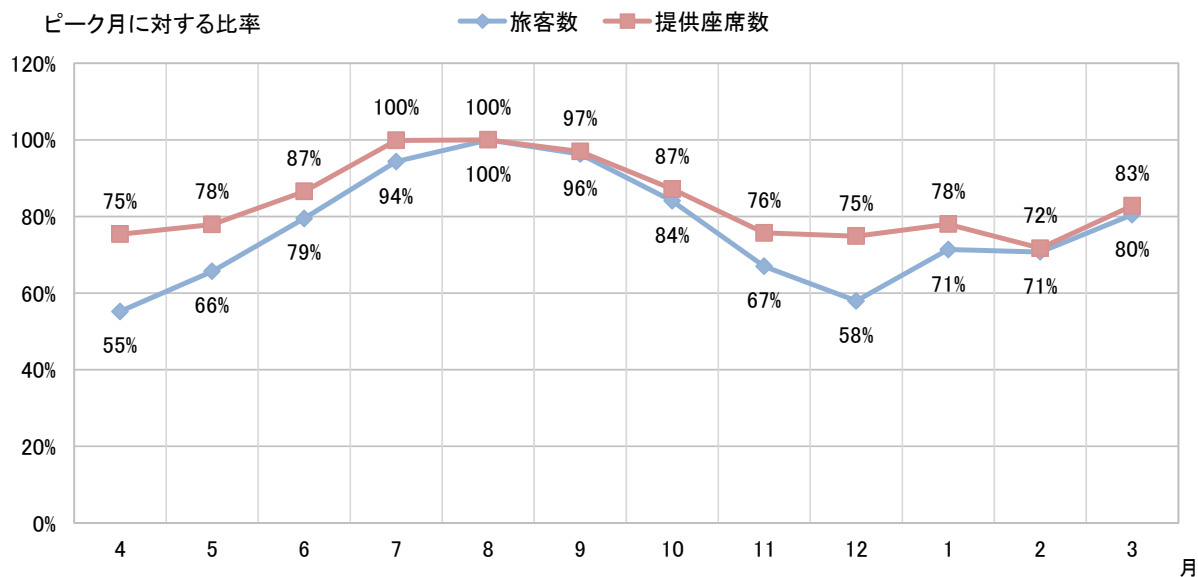
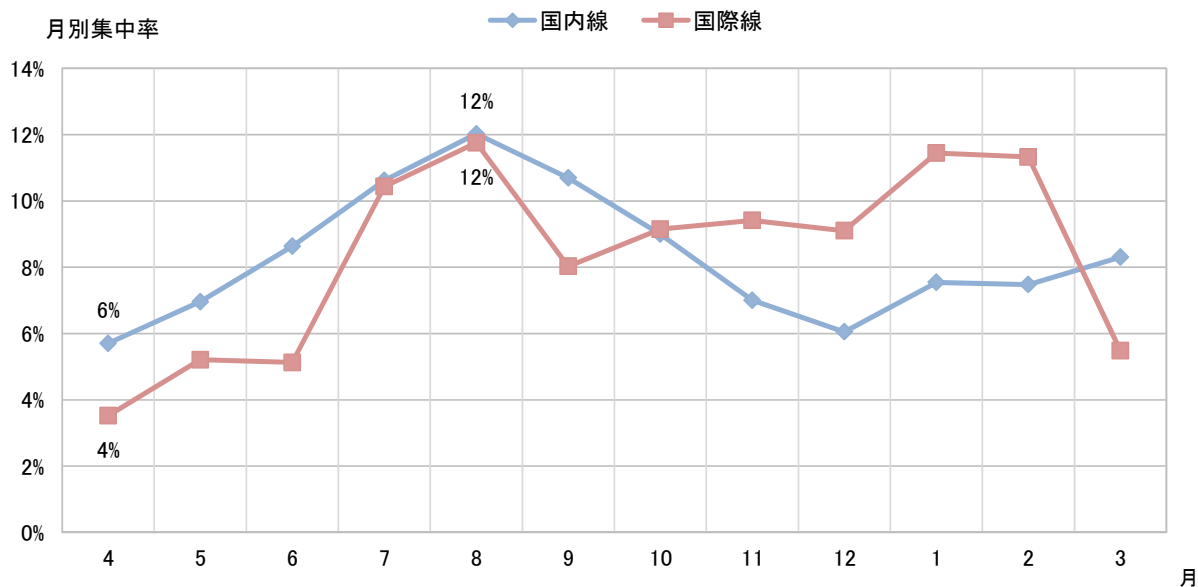


図 2-15 東京路線における旅客数・提供座席数の月別変動（ピーク月に対する比率）

国内線、国際線別に月別旅客の集中度を算出すると、図 2-16 のとおりとなる。国内線に比べ、国際線の変動が大きい。国内旅客は夏期に需要が集中しており、冬期は需要が停滞する傾向にある。一方、国際旅客は冬期にも夏期と同等程度の需要が利用している。



資料：旭川空港管理事務所ホームページ

図 2-16 旭川空港の旅客需要の月別集中度

⑤ 着陸回数・運航回数

1) 分類別着陸回数

旭川空港の着陸回数は、平成 26 年度では年間 3,823 回であり、1 日平均約 10.5 回である。着陸回数のうち、約 92%が定期便によるものであり、それ以外は航空機使用事業者、北海道防災航空隊、北海道警、航空局、海上保安庁等の航空機による着陸である。定期便以外の着陸は年間 303 回であり、1 日平均では約 0.8 回となっている。

経年的な着陸回数は減少傾向にあるが、これは主に国内定期便のうち、撤退したスカイマーク（SKY）や北海道エアシステム（HAC）の着陸回数の変動によるものであり、それ以外の国内定期便の着陸回数は概ね横ばいで推移している。

表 2-14 分類別着陸回数（平成 22～26 年度）

			H22	H23	H24	H25	H26
国内線	定期便		4,572	4,163	4,187	3,648	3,054
	チャーター等*		8	11	5	10	5
	ダイバート		11	15	6	3	10
	使用事業等**	固定翼	181	140	43	28	31
		ジェット機 プロペラ機	118	122	79	97	112
	回転翼		101	70	104	57	53
	国有機等***	固定翼	38	25	21	18	16
		回転翼	100	77	58	42	59
	国内計			5,129	4,623	4,503	3,903
国際線	定期便		79	19	78	228	466
	チャーター等*		170	106	60	35	13
	ダイバート			1			
	企業・個人所有機		11		2	2	4
	国際計			260	126	140	265
合計			5,389	4,749	4,643	4,168	3,823

分類別	定期便	H22	H23	H24	H25	H26
		4,651	4,182	4,265	3,876	3,520
		(86%)	(88%)	(92%)	(93%)	(92%)
	定期便以外	738	567	378	292	303
		(14%)	(12%)	(8%)	(7%)	(8%)

資料：旭川空港管理事務所

*チャーター等：チャーター便、臨時便、フェリーフライト

**使用事業等：航空機使用事業（写真撮影、資材搬入、測量等）、北海道防災航空隊、北海道警、国内ビジネスジェット機（旭川空港以外で入国した外国籍機を含む）

***国有機等：航空局、海上保安庁、自衛隊機、米軍機

表 2-15 国内定期便の着陸回数の内訳

				H22	H23	H24	H25	H26
東京線	JAL	通年		1,455	1,461	1,451	1,441	1,454
	ANA/ADO	通年		1,091	1,092	1,080	1,084	1,087
	SKY		新千歳経由	921	484		269	
	計			3,467	3,037	2,531	2,794	2,541
大阪線	JAL	8月	伊丹	45	28	183	31	30
	ANA	初夏～秋	関西	122	182	137	122	122
	計			167	210	351	153	152
名古屋線	ANA	通年		363	364	361	360	361
神戸線	SKY			219				
成田線	SKY				418	856	341	
函館線	HAC			356	134	88		
合計				4,572	4,163	4,187	3,648	3,054

SKY、HAC以外 3,076 3,127 3,212 3,038 3,054

資料：旭川空港管理事務所

国土交通省航空局飛行検査機(1番スポット)



ビジネスジェット機(6番スポット)



自衛隊機(1番スポット)



航空機使用事業者(小型機スポット)



国内チャーター便(2番スポット)



国内チャーター便(6番スポット)

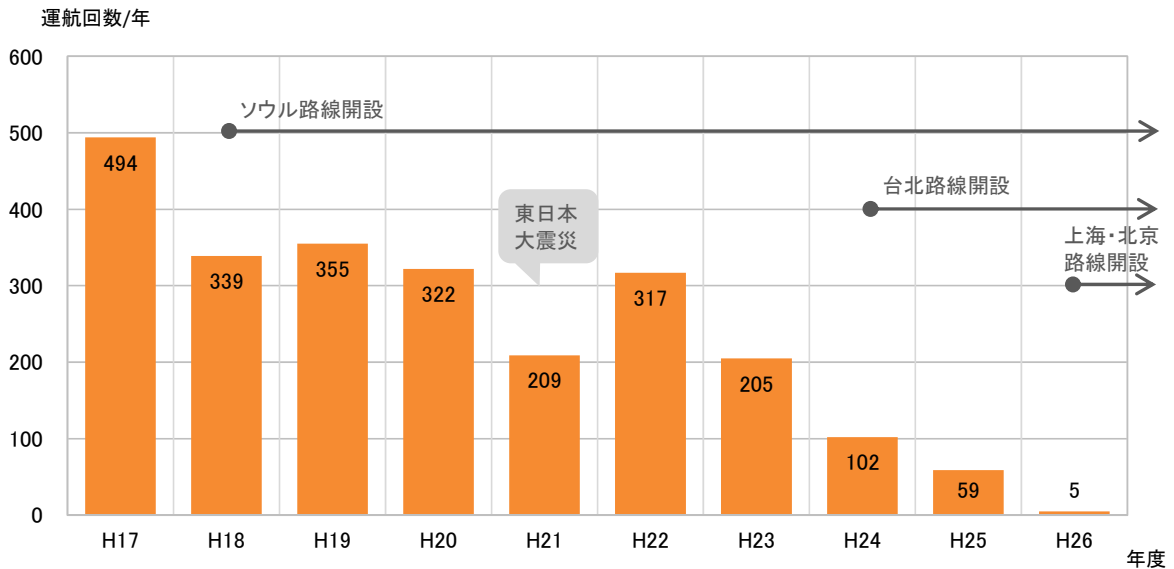


図 2-17 定期便以外の旭川空港の利用例

2) 国際チャーター便

国際チャーター便は定期便開設のための市場調査、航空会社の余剰機材の有効活用、単発的な旅行ニーズに対応するために運航されるものであるため、年による変動が大きいのが一般的である。

旭川空港におけるチャーター便の運航回数は以下のとおり減少傾向にあるが、これは近年相次いで定期便が開設されたことが影響している。近年は、定期便が開設されていない東南アジア方面（香港、ベトナム、マレーシア）との間でチャーター便が運航されている。



資料：旭川空港管理事務所 *フェリーフライトの回数が含まれていないため、表 2-14 の着陸回数を 2 倍した数値にはならない。

図 2-18 国際チャーター便の運航回数

●国際チャーター便の例：マレーシア航空(B777-200)、ベトナム航空(A321)



表 2-16 国際チャーター便の旅客数・便数

●旅客数

			H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
韓国	アジアナ	OZ	5,165	3,054	678	6,833		1,137		664		
	大韓	KE	806							548		
	イースター	ZE						2,116				
台湾	エバー	BR	18,962	10,402	1,615	7,429	3,058	1,628	2,755	490	3,876	
	中華	CI	24,084	10,222	5,783	13,191	19,553	4,293	4,800	873	454	
	マンダリン	AE	23,362	24,544	22,779	18,429						
	ユニ	B7		1,135	13,690							
	トランスアジア	GE					7,906	23,663	14,753	5,396		
中国	中国東方	MU						14,694	6,373	6,682	2,709	
	中国南方	CZ		760	300					471		
	中国国際	CA		235		344						
	キャセイ	CX	1,178		4,243		306				2,458	
	香港ドラゴン	KA	4,466	1,139								
	香港	HX				876						
	マカオ	NX							628			
日本	日本航空	JL	942	920	412		939	474				
マレーシア	マレーシア	MH										1,386
ベトナム	ベトナム	VN									256	
米国	コンチネンタルミクロネシア	CO	302									
ロシア	サハリン	HZ			217							
合計			79,267	52,411	49,717	47,102	31,762	48,005	29,309	15,124	9,753	1,386

●便数 ※フェリー・フライトを除く

			H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
韓国	アジアナ	OZ	32	12	4	45		5		4		
	大韓	KE	4							2		
	イースター	ZE						18				
台湾	エバー	BR	99	45	7	35	13	7	12	2	26	
	中華	CI	171	79	44	97	140	30	40	6	3	
	マンダリン	AE	160	178	169	135						
	ユニ	B7		9	105							
	トランスアジア	GE					51	153	102	40		
中国	中国東方	MU						102	47	44	19	
	中国南方	CZ		6	2					4		
	中国国際	CA		2		4						
	キャセイ	CX	4		18		1				8	
	香港ドラゴン	KA	18	4								
	香港	HX				6						
	マカオ	NX							4			
日本	日本航空	JL	4	4	2		4	2				
マレーシア	マレーシア	MH										5
ベトナム	ベトナム	VN									3	
米国	コンチネンタルミクロネシア	CO	2									
ロシア	サハリン	HZ			4							
合計			494	339	355	322	209	317	205	102	59	5

*水色の網掛けは、平成 27 年 10 月現在定期便を開設している航空会社

3) 国内チャーター便

国内チャーター便は季節ごとの観光需要等に応じて運航されており、国際線のように定期便化を目的としたものではない。旭川空港においては6～7月の初夏の時期のほか、2～3月の運航も比較的多い。

年間の運航回数は数便程度であり、経年的な運航回数の変動も大きい。

航空会社別ならびに方面別にみると、過去10年間の累計では日本航空、福岡が最も多いが、いずれも単発的な運航となっており、経年的なものではない。

表 2-17 国内チャーター便の運航回数

●月別 ※フェリーフライトを除く 回

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	過去10年 累計
4月				4								4
6月					4		2	5	2	2		15
7月		2					6				1	9
11月						2	2					4
12月				2								2
2月					1	6		1				8
3月				4	5							9
合計		2		10	10	8	10	6	2	2	1	51

*H27は4～12月の実績値

●航空会社別 ※フェリーフライトを除く 回

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	過去10年 累計
フジドリームエアラインズ						6	8				1	15
日本航空		2		4	8			6				20
日本トランスオーシャン航空				2	2	2	2					8
ソラシドエア									2	2		4
エアトランセ				4								4
合計		2		10	10	8	10	6	2	2	1	51

*H27は4～12月の実績値

●方面別 ※フェリーフライトを除く 回

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	過去10年 累計
函館				4								4
庄内											1	1
羽田								1				1
松本							4					4
静岡						5						5
名古屋							4					4
岡山					1			4				5
松山						1						1
福岡		2		4	8			1				15
宮崎									2	2		4
種子島				1		1						2
奄美大島				1		1						2
那覇					1		2					3
合計		2		10	10	8	10	6	2	2	1	51

*H27は4～12月の実績値

4) ビジネスジェット

国土交通省では、平成 22 年 5 月 17 日に発表した国土交通省成長戦略会議報告書において、ビジネスジェットに係る抜本的機能強化の方針を打ち出し、その後、ビジネスジェットの受入推進に取り組んでいる。

ビジネスジェットの定義は、航空機の種別、運航用途等に応じて以下のとおり分類される。

表 2-18 ビジネスジェットの定義

	航空機	運航用途	運航例
軍用航空	自衛隊機等	公用、防衛用 等	自衛隊機、米軍機
ジェネラルアビエーション (軍用、商業以外)	公用機	行政目的等の公用	海上保安庁、警察、消防、 飛行検査
	航空機使用事業機	旅客または貨物の 運送以外の行為の請負	取材ヘリ(委託)、 農薬散布、 測量、写真撮影
	自家用機	レジャー、遊覧、観光、 商用以外の運送	個人、アクロバット飛行、 撮影用取材ヘリ、養成学校 の練習機
		ビジネス	プライベートジェット、役員・ 社員輸送用の社用機
産業航空 (航空会社等が貨客運送 のため航空機を運航)	航空運送事業用機 (国内定期運送事業を除く)	ビジネス	オウンユースチャーター
	国内定期航空 運送事業用機	定期便、不定期便、 チャーター便	定期便、臨時便、 チャーター、フェリー

資料:国土交通省の資料に基づき作成

旭川空港においても近年、ビジネスジェット機の飛来が増加傾向にある。旭川空港以外の空港で入国したのちに旭川空港に飛来した場合は内航機扱いとなるため、前出の表 2-14 における国際線企業・個人所有機にはカウントされていない。

旭川空港では 2010 (H22) 年は 10 回の利用があった。2011 (H23) ～2014 (H26) 年にかけてエプロン工事のため、夜間駐機を制限していたことから 3～5 回程度で推移していたが、2015 (H27) 年では上半期で 7 回の利用があった。外航機の方面としては、アジア地域が多い。

ビジネスジェットは定期便と異なり、一旦飛来すると数日間駐機し、エプロンを長時間専有する傾向にあることから (2015 年では最大 11 泊)、運用面で課題となっている。

●参考資料

ビジネスジェットの利用環境の改善に向けた取り組み

(参考資料)

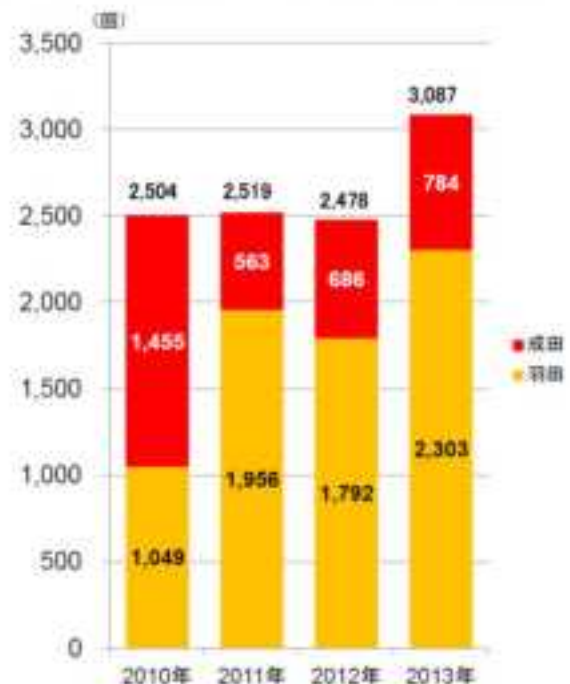
		具体的施策	実施時期	
受入環境	空港の利用環境	成田空港	航空機の重量制限の撤廃(5.7以下の航空機に対して発着制限→撤廃)	H22.7
			ビジネスジェット用駐機スポットの増設(10スポット→18スポット)	H23.10
			駐機可能日数の延長(7日間→30日間)	H24.3
			ビジネスジェット専用ターミナルの供用開始	H24.3
			スポット・スロット申請のWeb化	H24.4
		ビジネスジェット専用ターミナルと専用スポット間の動線の改善	H26夏目途	
		羽田空港	昼間時間帯における国際ビジネスジェットの発着の可能化	H22.10
			昼間時間帯における発着回数制限の緩和(4回/日→8回/日)	H22.10
			国際ビジネスジェットの発着待申請期間の短縮(7日前まで→当日申請可能)	H22.10
			駐機可能日数の延長(5日間→10日間)	H24.5
ビジネスジェット専用動線の供用開始	H26.9(予定)			
その他の空港	中部国際空港	ビジネスジェット専用施設、VIPラウンジの整備	H20.12	
	中部国際空港	ビジネスジェット格納庫の整備、メンテナンスサポート体制の構築	H21.9	
	東京成田国際空港	ビジネスジェット専用施設の整備	H17.2	
	神戸空港	ビジネスジェット専用動線の確保 ビジネスジェット格納庫の整備、専用エプロンの整備	H18.9 H21.5	
基準・規制等	外国籍ビジネスチャーター機の乗入れに関する手続期間の短縮		H17.2	
	外国籍のビジネスジェットの指定外空港への乗入れに関する手続期間の短縮		H17.2	
	国際ビジネスチャーターによる国内民間の運送の取扱いの明確化		H25.10	
	高気圧ビジネスジェットの乗入れに関する手続期間の短縮		H26.2	
	小型ジェット機によるチャーター事業を対象とした包括的な基準の策定		H25.12	
情報発信	国文書HP上に、ビジネスジェットに関する基準・手続等に関するHPを作成		H25.4	
	国際会議、国際的なイベント等において、上記の取り組みについて情報発信		随時実施	

※ 赤字は今回の発表に関する施策、青字は現在取り進んでいる施策

日本におけるビジネスジェットの発着回数推移



首都圏におけるビジネスジェットの発着回数推移



※ 首都圏＝東京国際空港・成田国際空港、中部圏＝中部国際空港・東京成田国際空港、関西圏＝関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港、として運航記録データより航空局集計

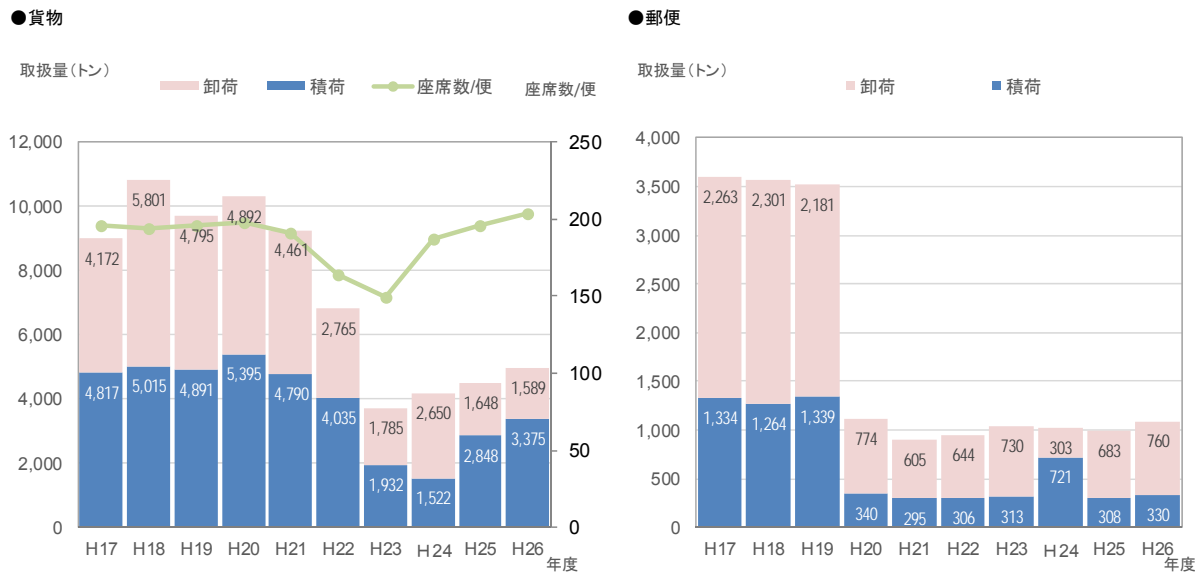
出典: 国土交通省

⑥ 貨物量の推移

旭川空港における国内貨物の取扱量は図 2-19 のとおりである。旭川空港では国際定期便も就航しているが、国際貨物の取り扱いはない。

航空貨物の取扱量は、就航する航空機材のサイズと深く関係する。小型ジェット機の B737 と中型ジェット機の B767 では、航空機へ搭載可能な貨物量に差があると共に、B737 ではコンテナが搭載できないため、荷痛みが発生するリスクが高まる。また、航空貨物運賃は重量逓減制であることから、小ロットの貨物は輸送費が割高となってしまう。

旭川空港における貨物量は、航空機材の小型化に伴い平成 22 年度以降減少している。近年は再び中型ジェット機が投入されるようになったが、貨物輸送の場合、一旦輸送ルートが変更されると、元のルートに戻るまでに一定の時間を要する特徴があり、小型化前の取扱量まで回復していない。郵便の取扱量は、平成 20 年度に郵便事業会社の経営戦略を変更（札幌集約）したため大幅に減少している。



資料: 空港管理状況調査

図 2-19 旭川空港における貨物・郵便取扱量の推移

表 2-19 旭川空港における主な航空貨物の品目（重量ベース）

発送品目	平成21年		平成23年		平成25年	
	品目	構成比	品目	構成比	品目	構成比
1位	書類・印刷物	29.9%	野菜	48.8%	野菜	32.5%
2位	水産品	16.6%	水産品	9.4%	医療用機械	11.6%
3位	野菜	14.6%	その他の農畜産物	8.7%	精密機械	10.3%
4位	製造食品・飲料	12.8%	その他・不明	6.2%	半導体等電子部品	9.1%
5位	精密機械	7.1%	書類・印刷物	6.1%	書類・印刷物	9.0%

到着品目	平成21年		平成23年		平成25年	
	品目	構成比	品目	構成比	品目	構成比
1位	精密機械	37.4%	その他・不明	54.5%	精密機械	31.3%
2位	書類・印刷物	18.2%	書類・印刷物	7.6%	その他・不明	22.0%
3位	自動車部品	9.1%	その他の機械部品	4.9%	自動車部品	9.2%
4位	その他の機械	6.7%	医療用機械	4.8%	書類・印刷物	6.8%
5位	植物	4.1%	精密機械	4.1%	植物	5.4%

資料: 航空貨物流動実態調査(国土交通省航空局)

(3) 需要特性

旭川空港を利用する旅客需要の特性について、『平成 25 年度航空旅客動態調査』（国土交通省）、『平成 25 年度国際航空旅客動態調査』（国土交通省）、『出入国管理統計年報』（法務省）に基づき整理した。航空旅客動態調査は、平日と休日の各 1 日に実施されるサンプル調査であるため、集計にあたっては、平日・休日のデータより週間平均値を算出（1 週間の日数を平日 5 日、休日 2 日として加重平均）した。

最新の実態調査の実施時点において旭川空港から開設されていた路線は以下のとおりである。

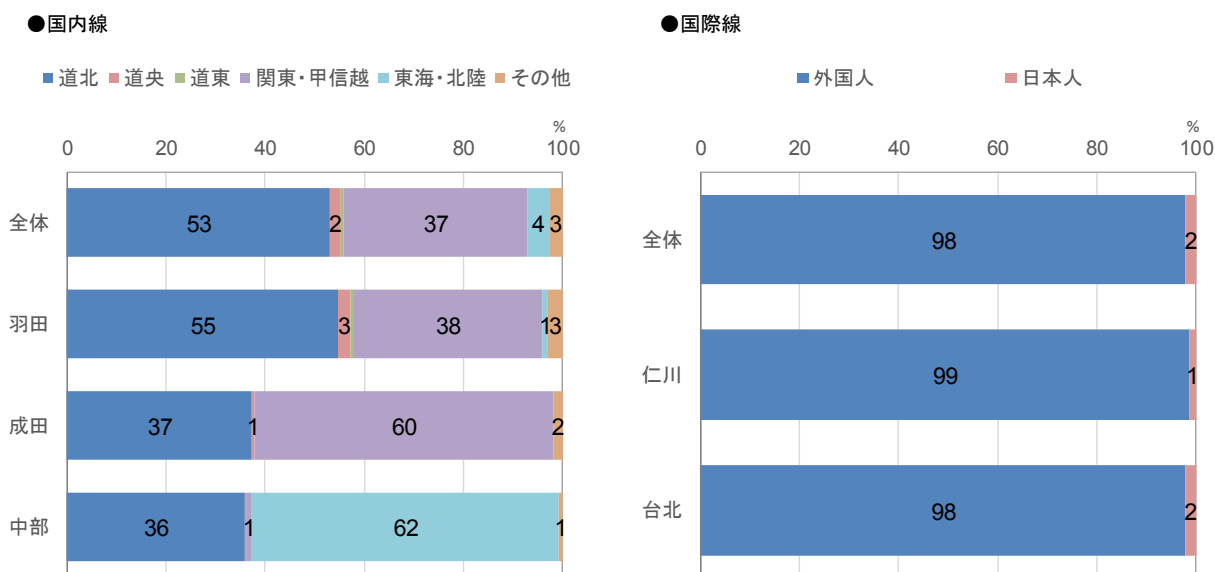
表 2-20 最新の実態調査で対象となっている旭川空港の航空路線

国内線	国際線
羽田、成田、名古屋	仁川、台北

① 現住所・国籍

国内線利用者の現住所地は、空港全体では約 55%が北海道居住者であり、その多くが道北居住者である。入込客では関東甲信越地方の居住者が多い。路線別にみると、成田、中部路線は、比較的に入込客の比率が多い傾向にある。

国際線利用者については、いずれの路線においてもほとんどが外国人の利用となっている。



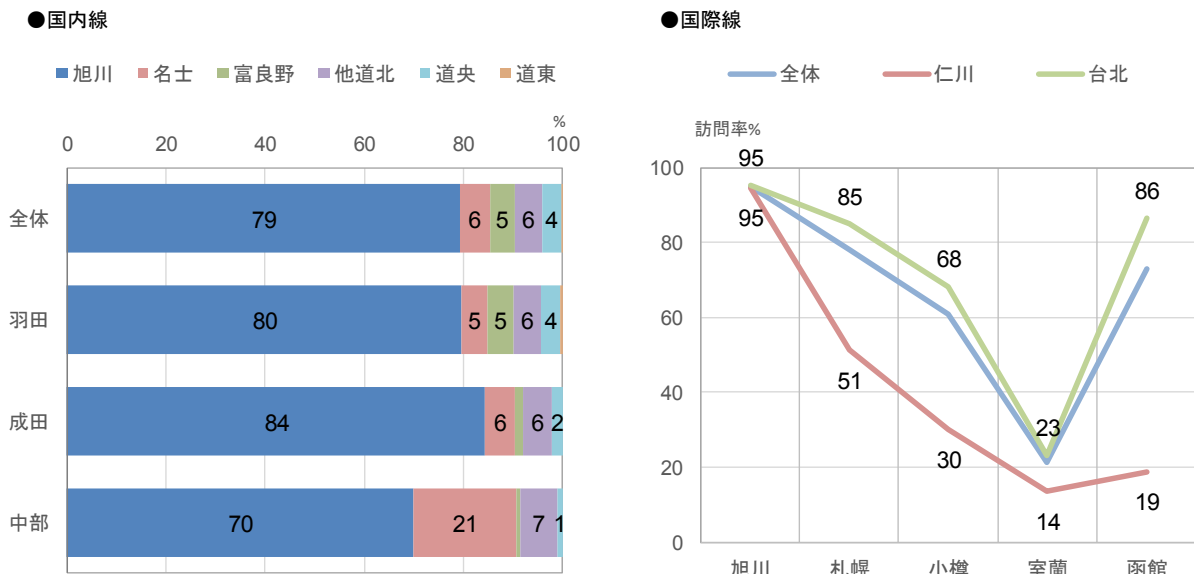
資料:平成 25 年度航空旅客動態調査(国土交通省)、平成 25 年度国際航空旅客動態調査(国土交通省)

図 2-20 旭川空港利用者の現住所地

② 発着地

国内線利用者の発着地は主に道北域内であり、道央、道東を出発地・目的地とする旅客は限定的である。道北の中では、全体では約 80%が旭川ゾーンに集中している。中部路線の利用者については、名士ゾーンを発着する旅客が約 21%みられる。これは、士別市にトヨタ自動車の試験場が立地していることが影響している。

国際線利用者は道内を周遊している状況がうかがえる。旭川空港で出国する旅客のうち、台北路線では約 85%、仁川路線で約 51%の旅客が札幌も訪問している。仁川に比べ、台北路線利用者の方が他地域を訪問する率が高い傾向にある。



*国内線の道北域内、国際線の北海道内は、全国幹線旅客純流動調査に基づく全国 207 ゾーン区分で集計
資料:平成 25 年度航空旅客動態調査(国土交通省)、平成 25 年度国際航空旅客動態調査(国土交通省)

図 2-21 旭川空港利用者の発着地

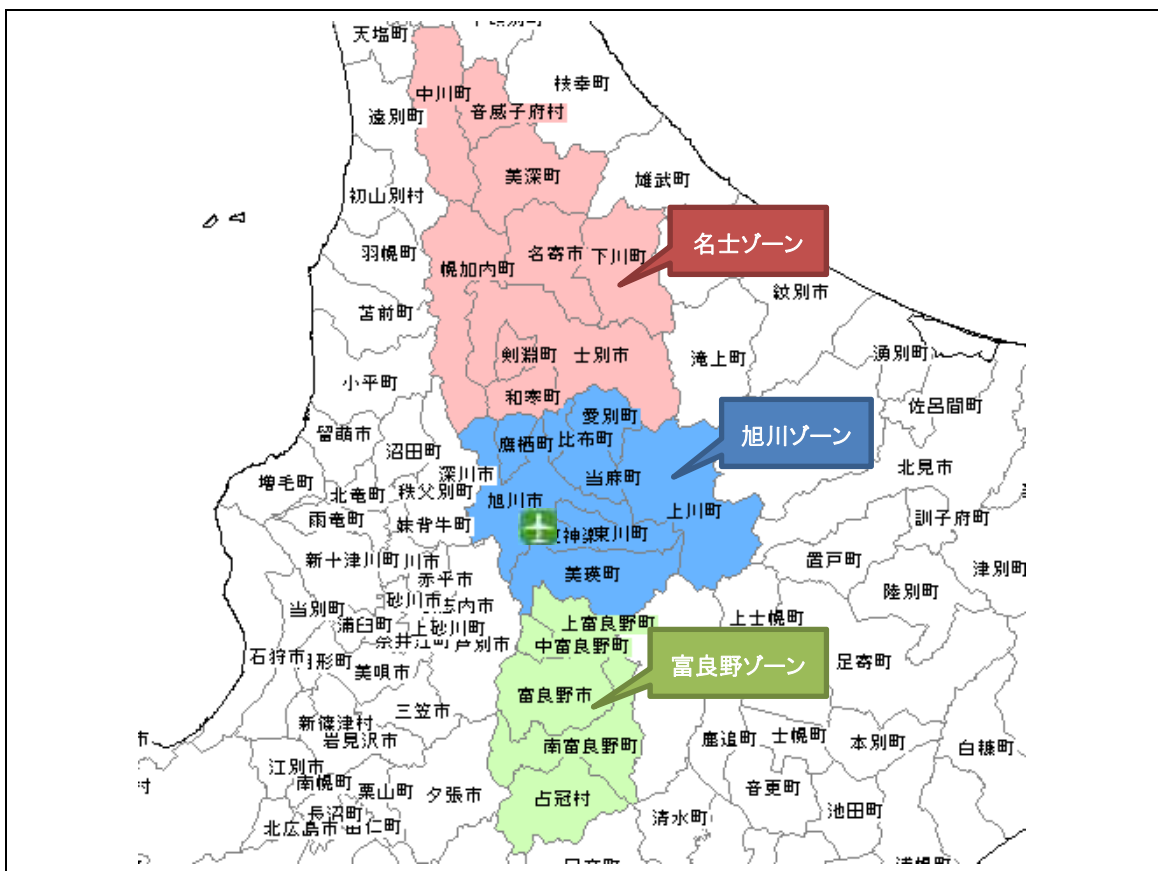
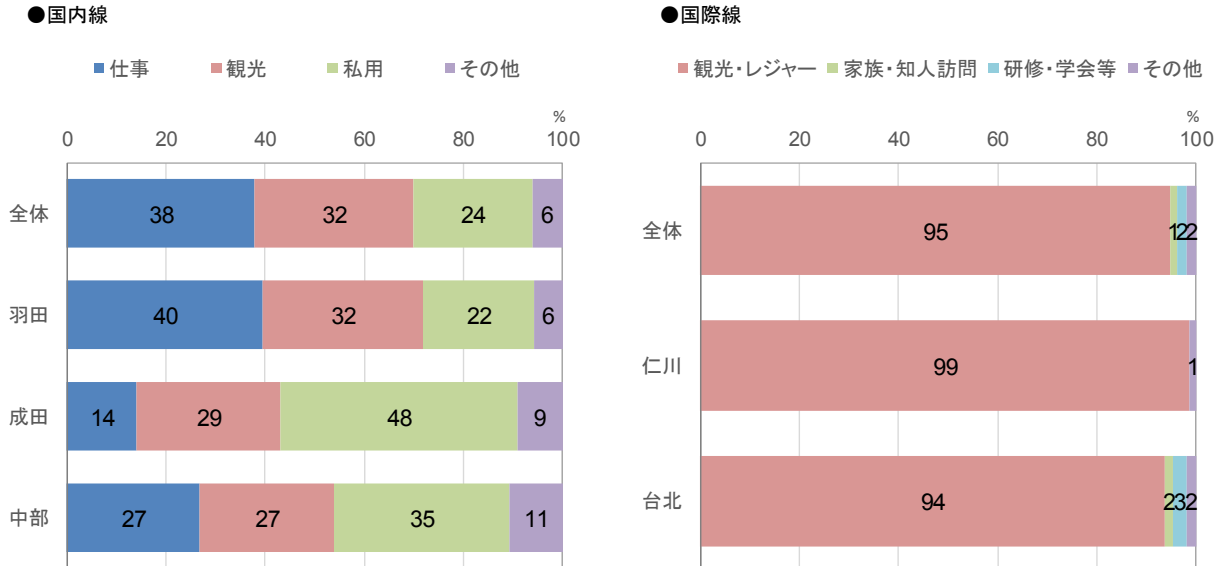


図 2-22 全国 207 ゾーン区分による旭川空港の背後圏

③ 旅行目的

国内線利用者の旅行目的は、仕事目的が約 38%で最も多いものの、観光が約 32%、私用等が約 30 であり、ほぼ同様の比率となっている。成田路線は仕事の比率が減少し、私用が多い。

国際線利用者の旅行目的は、観光・レジャーがほとんどである。



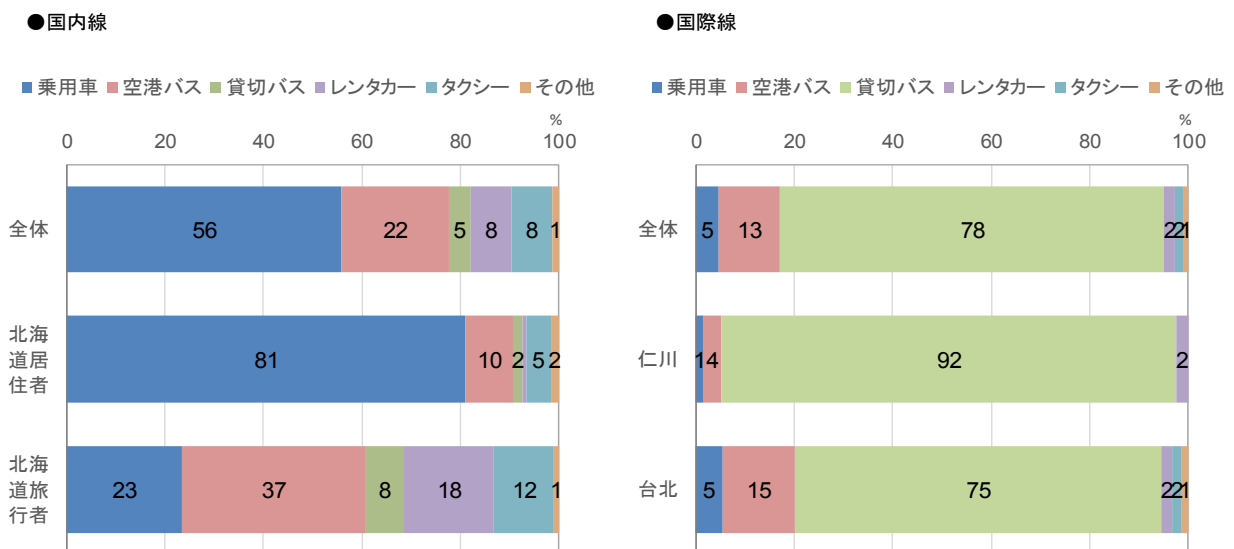
資料:平成 25 年度航空旅客動態調査(国土交通省)、平成 25 年度国際航空旅客動態調査(国土交通省)

図 2-23 旭川空港利用者の旅行目的

④ アクセス手段

国内線利用者は、全体では約 56%が乗用車である。居住地別にみると、道内居住者は乗用車の利用が約 81%で多い。入込客は空港バスの利用が約 37%で最も多く、乗用車の利用は約 23%に留まる。入込客はレンタカーの利用が約 18%で比較的多い。

国際線利用者は、貸切バスの利用がほとんどである。

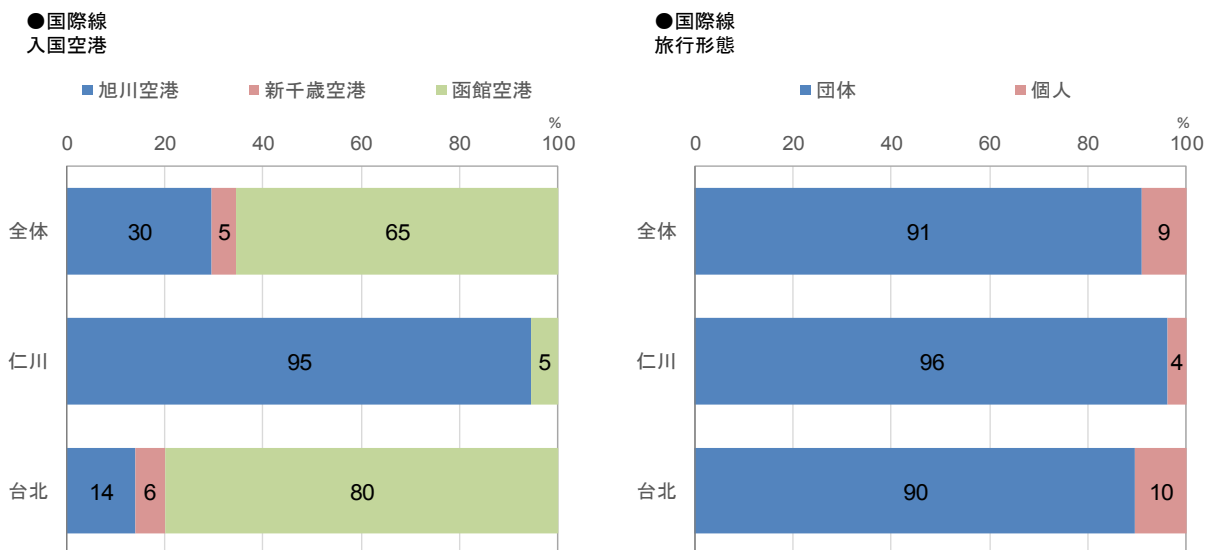


資料:平成 25 年度航空旅客動態調査(国土交通省)、平成 25 年度国際航空旅客動態調査(国土交通省)

図 2-24 旭川空港利用者のアクセス交通

⑤ 入国空港・旅行形態

仁川路線は約95%が出入国ともに旭川空港を利用しており、台北路線は約80%が入国空港として函館空港を利用している。国際線旅客の多くが外国人の団体客であるため、出入国で同じ航空会社を利用する必要があることが影響している。



資料:平成25年度国際航空旅客動態調査(国土交通省)

図 2-25 国際線利用者の入国空港・旅行形態

2.1.2 航空市場

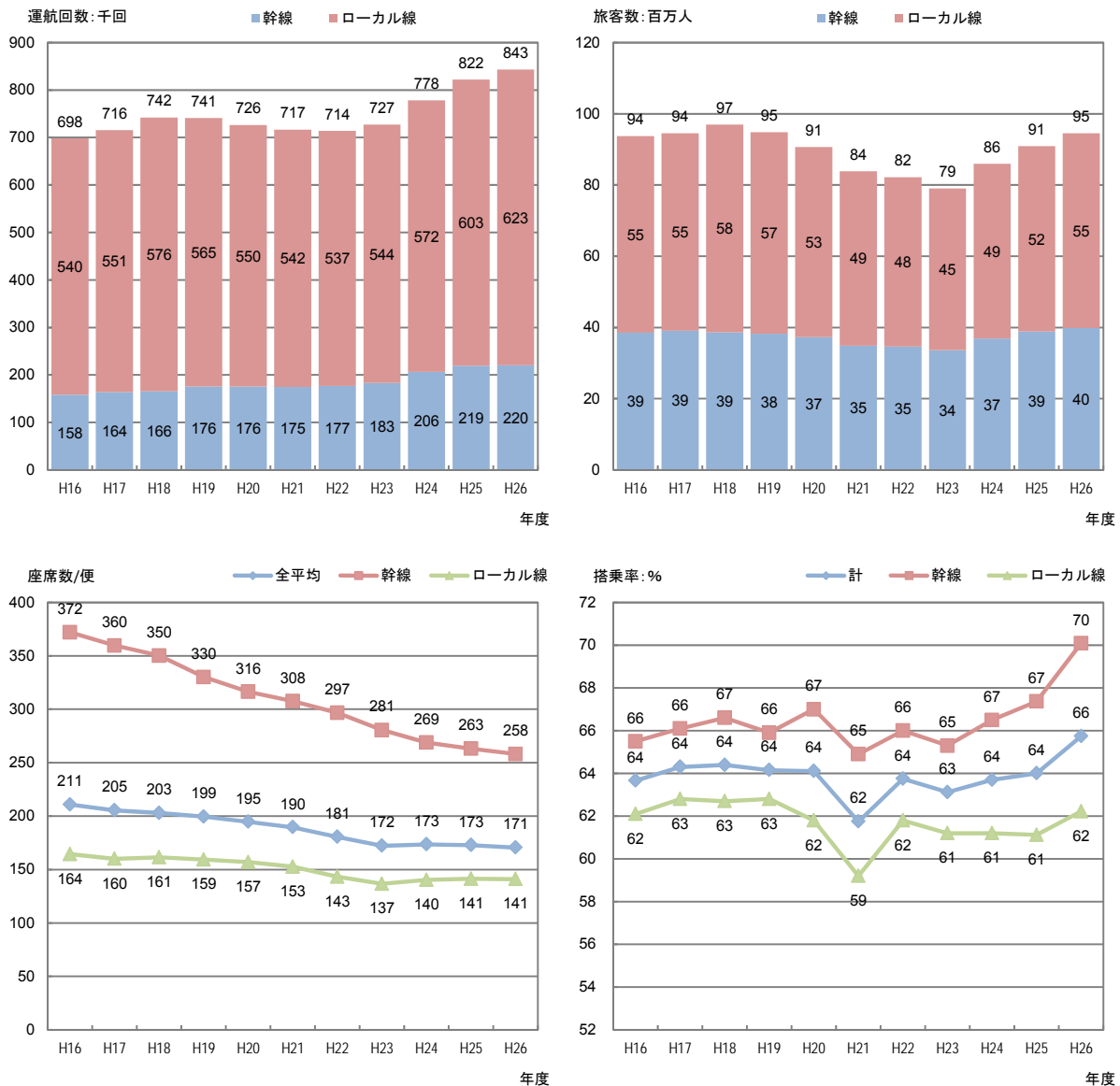
(1) 全国傾向

① 輸送量

1) 国内線

運航回数は平成 23 年度までほぼ横ばいであり、旅客数もローカル路線を中心に減少傾向にあったが、平成 24 年度以降増加に転じている。増加の背景として、平成 22 年 10 月の羽田空港の再拡張に伴う発着枠の増加、平成 24 年度以降の LCC の事業拡大、金融危機（H20）や JAL の経営破たん（H22）で一旦廃止となった路線の復便等が挙げられる。

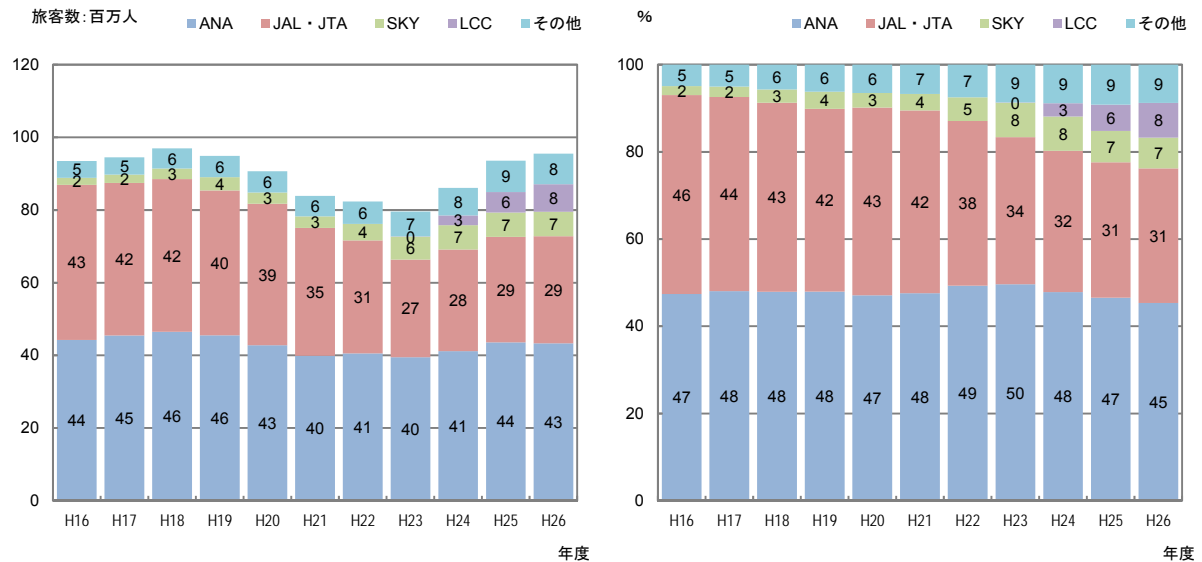
昨今、大手航空会社を中心に柔軟に就航機材を調整しており、全体的には小型多頻度化の傾向にある。機材の小型化は特に幹線で顕著である。小型多頻度化を進めることで、利用者利便の向上を図っており、その結果として搭乗率が上昇している。



資料:航空輸送統計年報

図 2-26 全国における国内航空輸送の動向

航空会社別の輸送客数を見ると、ANA はほぼ横ばいで推移している一方で、JAL グループの旅客数が大幅に減少している。平成 23 年度以降の旅客数の回復は、LCC の事業拡大が寄与している。国内線に占める LCC のシェアは平成 26 年度の時点で 8%である。日本政府は、平成 32 (2020) 年度の国内線 LCC のシェアを 14%にする目標を掲げている。



資料: 航空輸送サービスに係る情報公開

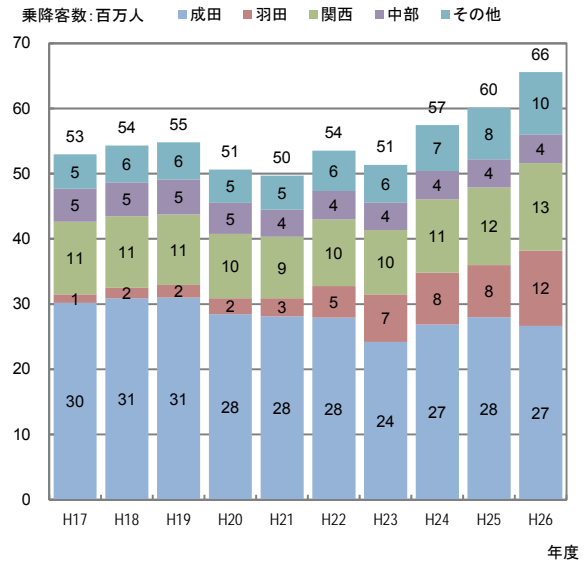
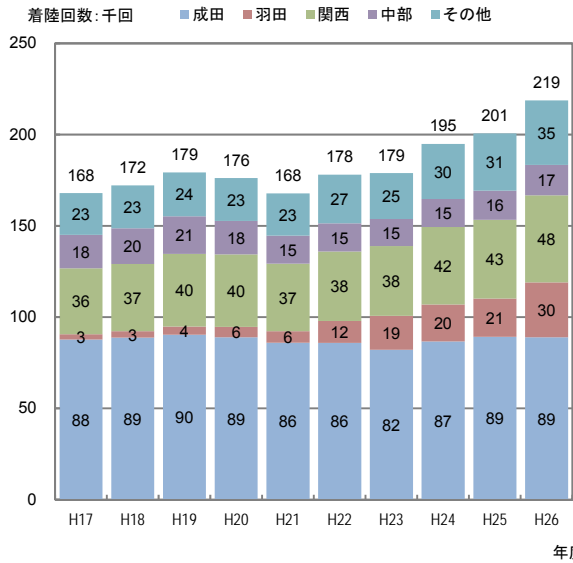
図 2-27 航空会社別国内航空客数の推移

2) 国際線

着陸回数は平成 20~21 年度の世界金融危機の発生の影響を除けば、経年的に増加傾向にある。空港別にみると、関西空港、羽田空港、三大都市圏以外のその他地方空港へのフライトが増加している。地方空港への国際線便数は 10 年間で約 1.5 倍に増加している。

乗降客数については、世界金融危機に加えて、平成 23 年の東日本大震災の影響を受け減少しているが、平成 24 年度以降は増加傾向にある。成田空港の国際線利用者は、羽田空港利用者の増加の影響もあり、近年は横ばい、ないしは減少傾向にある。地方空港の国際線利用者は 10 年間で約 1.8 倍に増加している。

平成 27 年 8 月現在の地方空港における国際線の開設状況は、表 2-21 のとおりである。地方空港に就航している海外方面は韓国、中国、台湾の順で多く、これら 3 方面で全体の 83%を占める。就航空港については、福岡、那覇、新千歳の地方拠点空港を発着する便数が多く、これら 3 空港で全体の 68%を占めている。韓国、台湾、中国、香港以外の国際線が就航しているのは、主にこれら 3 空港である。



資料: 空港管理状況調査

図 2-28 全国における国際航空輸送の動向

表 2-21 地方空港における国際線の開設状況 (平成 27 年 8 月)

	出発便数/週										
	韓国	台湾	中国	香港	グアム	ハワイ	ロシア	東南アジア	欧州	合計	
新千歳	29	28	17	15	2	2	2	7		102	13%
旭川	2	5	8							15	2%
函館		10	4							14	2%
青森	3									3	0%
仙台	4	4	2		2	2				14	2%
秋田	2									2	0%
茨城			10							10	1%
新潟	4		8				2			14	2%
富山	3	4	5							12	2%
小松	3	7	4							14	2%
静岡	3	4	39							46	6%
米子	3									3	0%
岡山	7		7							14	2%
広島	5	9	12							26	3%
高松	3	4	4							11	1%
松山	3		2							5	1%
福岡	109	33	62	14	7	7		34	3	269	36%
佐賀	3		3							6	1%
長崎			3							3	0%
熊本	3									3	0%
大分	4									4	1%
宮崎	3	3								6	1%
鹿児島	3	4	2	3						12	2%
那覇	30	55	35	24						144	19%
新石垣		2								2	0%
合計	229	172	227	56	11	10	4	41	3	753	100%
	30%	23%	30%	7%	1%	1%	1%	5%	0%	100%	

資料: 各空港における国際線就航状況調べ(平成 27 年 8 月)(国土交通省)

② 航空会社・機材の動向

1) 大手航空会社

平成 27 年度の 4～9 月期（第 2 四半期）の決算は、JAL が 4～9 月期の純利益としては過去最高の 1034 億円、ANA も売上高、営業利益が過去最高を更新し、純利益は 540 億円となった。好調の要因は、アジアを中心とする訪日客の増加で国際線が好調であったことに加え、原油価格が下落したことによる費用の低減が挙げられる。

JAL、ANA が運航する B777、B767 で経年化が進行しており、後継機材へのリプレイスが進行している。

JAL	<ul style="list-style-type: none">・ B777 退役に伴う後継機として、A350 型機を確定 31 機、オプションで 25 機発注し、2019 年から順次導入の予定である。・ B787 の長胴型の B787-9 機材の導入を 2015 年度から開始するなど、2016 年度末時点で B787 の導入機数は合計 33 機となる見込み。
ANA	<ul style="list-style-type: none">・ B787 を国内線・国際線の主力機 B767 の後継機と位置付けている。・ 国内線使用の B787（335 席）は B767（270 席）と同等のコストで運航できるという優れた費用効率を持っており、1 座席あたりの燃費効率は 20% 減となる。・ B787 は現状 B767 では摘み取りきれない需要をカバーできることから、B787 の使用便では、他の機材を使用した場合よりも利用率が 10% 高くなる。ANA では B787 を競争力の高い機材であると評価しており、国内線でも B767 の後継機として活用する意向である。

資料:各社プレスリリース等、インターネット情報

2) 新規航空会社

かつて旭川空港にも就航していたスカイマークは、平成 27 年 1 月に民事再生法適用を申請し、同年 8 月に投資会社のインテグラルや ANA ホールディングの支援を受けて再建されることが決定した。ANA は共同運航によるスカイマーク便の座席販売や燃料の共同購入、機体整備などで支援する。経営再建の過程で、スカイマークは成田、米子、石垣、宮古、仙台から撤退している。大手航空会社に与せず独立した第三極として低運賃を武器に航空業界に参入したスカイマークが、今後も ANA の支援を受けつつ経営の独立性を保つことができるかが注目される。

エアドゥ、ソラシドエア、スターフライヤーはいずれもコードシェアや地上業務、整備、調達、資本などで ANA と提携関係にある。ANA から引き継いで国内線路線を運航するほか、近年では、国際チャーターにも進出しつつある。

3) LCC

平成 24 年に就航を開始した本邦 LCC は、国内市場におけるシェアを高めつつあり、平成 27 年 6 月時点では 10.4%を占めるまでに成長している。ただし各社の業績にはばらつきがある。

ピーチ	<ul style="list-style-type: none"> 平成 27 年 3 月期に 10 億円の最終利益を計上し 2 期連続の黒字を達成した。平成 28 年 3 月期決算では累積赤字の一掃も視野に入りつつあり、国内 LCC の中では最も経営が堅調に推移している。
ジェットスター・ジャパン	<ul style="list-style-type: none"> 赤字が続き財務体制の強化のために平成 27 年 8 月に大株主の日本航空と豪カンタス・グループから計 70 億円の追加出資を受けている。 これまでも同社は 2 社から 100 億円規模の資金支援を受けており、黒字化が急がれる。
バニラ	<ul style="list-style-type: none"> 売上高がピーチの 1/3 程度の規模にまで成長したものの、平成 27 年 3 月期決算では 40 億円の最終赤字であった。ただ、平成 28 年 3 月決算では黒字となる見通しを示している。
春秋航空日本	<ul style="list-style-type: none"> 国際線を運航する春秋航空とのシナジー効果により日本人需要以外に訪日中国人の需要をも見込んでいるものの、現時点の保有機材数（3 機）や機材の稼働状況から、スケールメリットを得られるような事業構造とはなっておらず、収益確保が大きな課題となっている。
エアアジア・ジャパン	<ul style="list-style-type: none"> 中部国際空港を拠点にエアアジア・ジャパンとして平成 28 年に再参入する見込み。

資料:各社プレスリリース等、インターネット情報

4) 地域航空会社

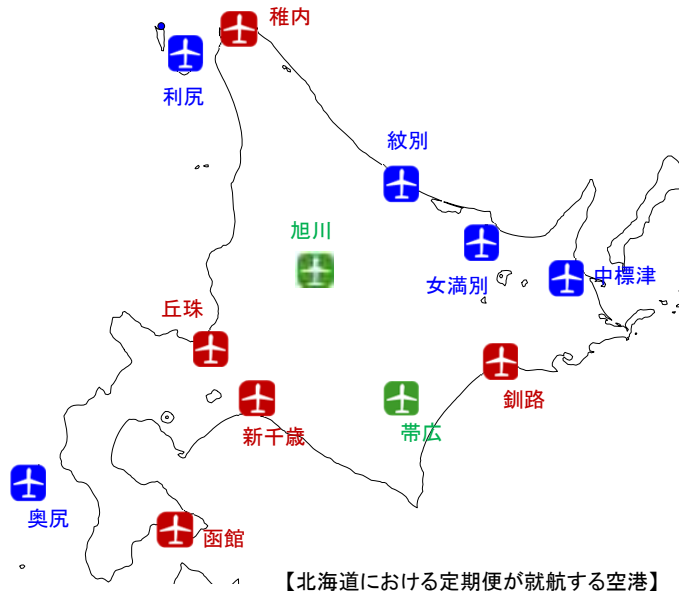
天草エアライン	<ul style="list-style-type: none"> 現在使用しているボンバルディア DHC-8-100（39 席）の後継として導入を予定していた ATR42-600 型機（48 席）を平成 27 年 8 月に受領。 訓練を開始し、平成 28 年 1 月末からの運航を予定している。
日本エアコミューター(JAC)	<ul style="list-style-type: none"> 同じく ATR42-600 型機を平成 29 年より導入することを発表している。確定 8 機、オプション 1 機、14 機の購入権付きの契約を締結しており、今後 SAAB340 型（36 席）および DCH-8-400（74 席）の更新に充てながら JAL グループの生活・離島路線用の機材として使用される見込みである。
北海道エアシステム(HAC)	<ul style="list-style-type: none"> 道内コミューターを運航する HAC も保有する SAAB340 型の経年化が進んでおり、後継機種の見込みが必要になるが、同じ JAL グループの日本エアコミューターの機材選定が影響する可能性がある。

資料:各社プレスリリース等、インターネット情報

(2) 競合環境

① 道内空港の輸送量

北海道には定期便が運航している空港が旭川空港を含めて 12 空港が立地している。管理者別にみると、国管理空港は新千歳、稚内、釧路、函館、丘珠の 5 空港、市管理空港は旭川、帯広の 2 空港、道管理空港が女満別、中標津、紋別、利尻、奥尻の 5 空港である。

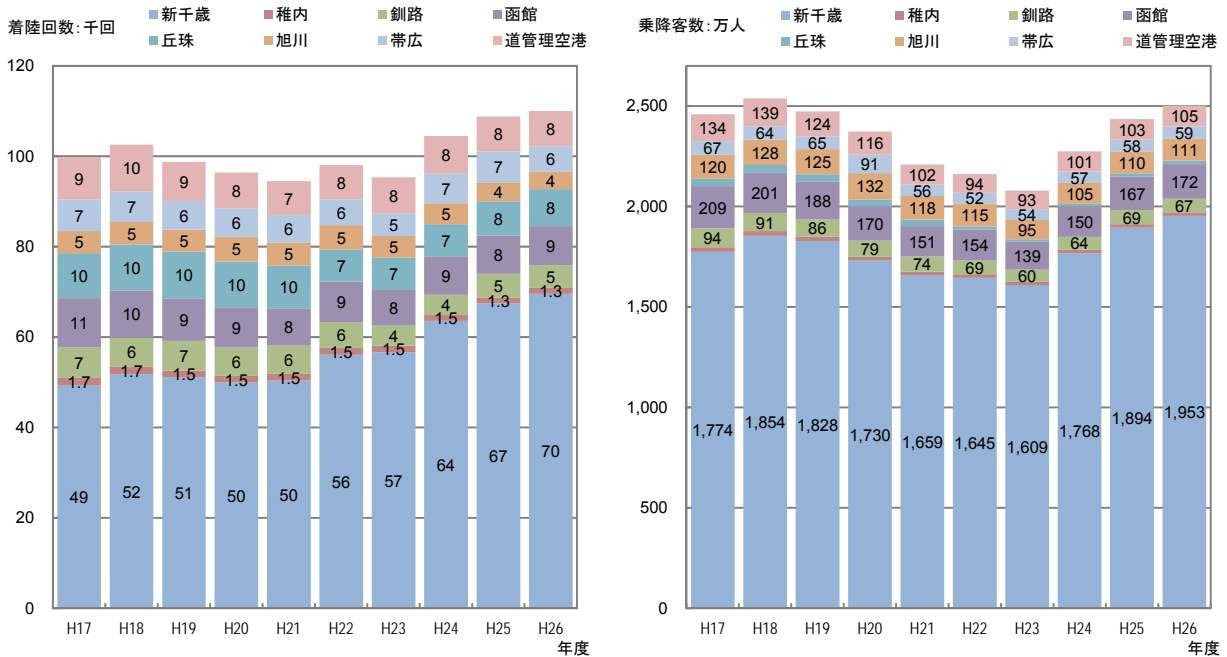


【北海道における定期便が就航する空港】

道内空港への着陸回数は平成 26 年度で約 11 万回であり、平成 24 年度以降増加傾向にある。空港別にみると着陸回数が増加しているのは、基本的には新千歳空港であり、その他の空港は横ばい、あるいは減少傾向にある。着陸回数には定期便以外の着陸も含まれており、例えば旭川空港に比べて、帯広空港の着陸回数が多いのは帯広空港には独立行政法人航空大学校の施設が立地していることによるものである。

道内空港への着陸回数は平成 26 年度で約 11 万回であり、平成 24 年度以降増加傾向にある。空港別にみると着陸回数が増加しているのは、基本的には新千歳空港であり、その他の空港は横ばい、あるいは減少傾向にある。着陸回数には定期便以外の着陸も含まれており、例えば旭川空港に比べて、帯広空港の着陸回数が多いのは帯広空港には独立行政法人航空大学校の施設が立地していることによるものである。

道内空港の乗降客数は平成 26 年度で約 2500 万人である。経年的には着陸回数と同様に近年増加傾向にあるが、そのほとんどは新千歳空港によるものである。但し、程度の差はあるが、平成 24 年度以降はいずれの空港でも乗降客数が増加している。



資料: 空港管理状況調査

図 2-29 道内空港の輸送状況 (国内線+国際線)

② 空港の利用状況

1) 道内空港における航空路線

道内空港の中では新千歳空港の航空路線が突出して多く国内線で179往復/日、国際線で101往復/週の運航があり、国内線は旭川空港の約22倍、国際線は約10倍の水準である。

個別空港についてみると、丘珠、利尻、奥尻以外の空港からは羽田路線が運航されている。その他の道外路線は新千歳空港以外では、10月では函館～中部、函館～伊丹、旭川～中部、女満別～中部、丘珠～三沢の5路線のみである。

国際定期便が就航する空港は、新千歳、函館、旭川の3空港である。

表 2-22 道内空港に就航する航空路線の状況（平成27年10月）

	●国内線											往復/日
	国管理					市管理		道管理				
	新千歳	稚内	釧路	函館	丘珠	旭川	帯広	女満別	中標津	紋別	利尻	奥尻
新千歳		2	3	2				7	3			
稚内	2											
釧路	3				4							
函館	2				5							1
丘珠			4	5							1	
旭川												
帯広												
女満別	7											
中標津	3											
紋別												
利尻					1							
奥尻				1								
青森	5											
三沢					1							
花巻	3											
秋田	4											
仙台	13											
福島	1											
茨城	1											
羽田	54	1	6	8		7	7	5	1	1		
成田	17											
新潟	4											
松本	1											
富山	1											
小松	1											
静岡	1											
中部	17			1		1		1				
伊丹	10			2								
関西	14											
神戸	6											
岡山	1											
広島	2											
福岡	5											
那覇	1											
国内計	179	3	13	19	11	8	7	13	4	1	1	1

	●国際線											往復/週
	国管理					市管理		道管理				
	新千歳	稚内	釧路	函館	丘珠	旭川	帯広	女満別	中標津	紋別	利尻	奥尻
ソウル	28											
釜山	5											
台北	20			6		2						
高雄	5											
北京	4			2		3						
天津	2			2								
上海	10					5						
杭州				2								
香港	9											
グアム	2											
ホノルル	3											
バンコク	7											
クアラルンプール	4											
ユジノサハリンスク	2											
国内計	101			12		10						

資料:時刻表

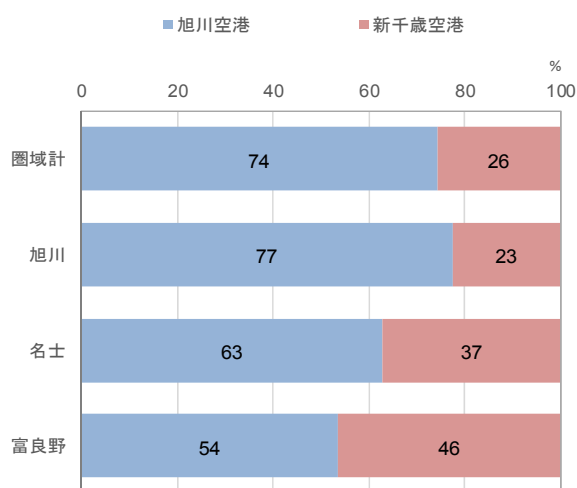
2) 国内線

全国 207 ゾーンのうち、旭川空港利用者の主な背後圏である「旭川」、「名士」、「富良野」ゾーンを発着する旅客について、利用空港の状況を集計した。ここでの集計は、前出の『平成 25 年度航空旅客動態調査』（国土交通省）に基づいており、平日・休日のデータより週間平均値を算出（1 週間の日数を平日 5 日、休日 2 日として加重平均）した。

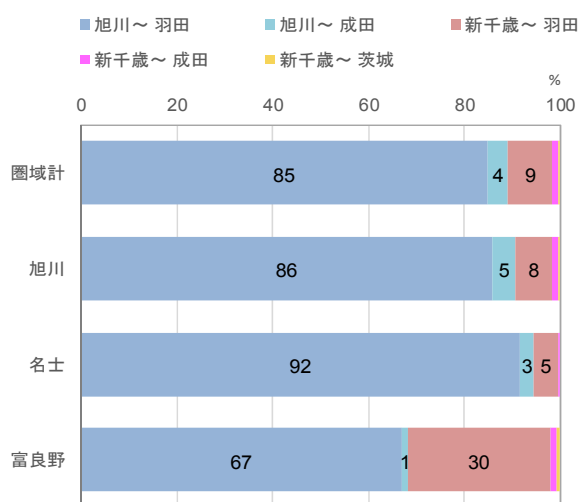
旭川空港の背後圏全体では、旭川空港の利用率は 74%であり、残りの 26%が新千歳空港を利用している。ゾーン別には名士、富良野においてやや旭川空港の利用率が低い。

方面別にみると、旭川空港から 1 日 7 往復の航空便が運航されている関東方面は約 85%が旭川空港の利用である。路線が開設されているものの 1 日 1 往復の運航しかない中部方面は旭川～中部の直行便利用者は約 58%に留まる。実態調査時点で路線が開設されていない関西方面は、旭川空港から羽田空港経由での航空路線の利用者が約 40%であり、それ以外は新千歳空港を利用している。

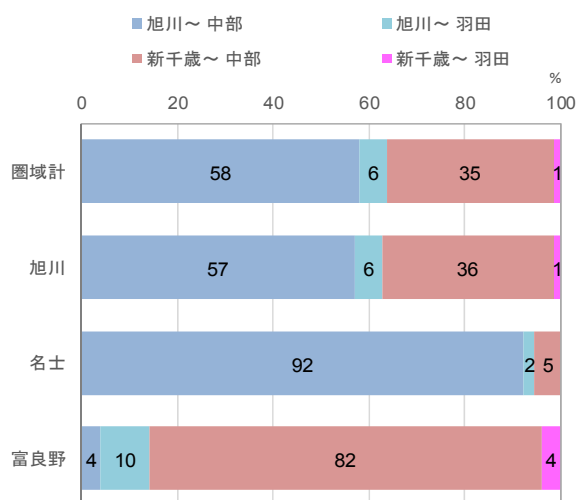
●全方面



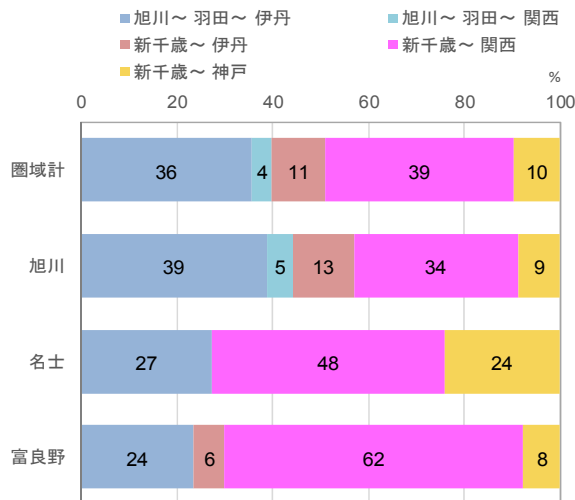
●関東



●中部



●関西



資料:平成 25 年度航空旅客動態調査(国土交通省)

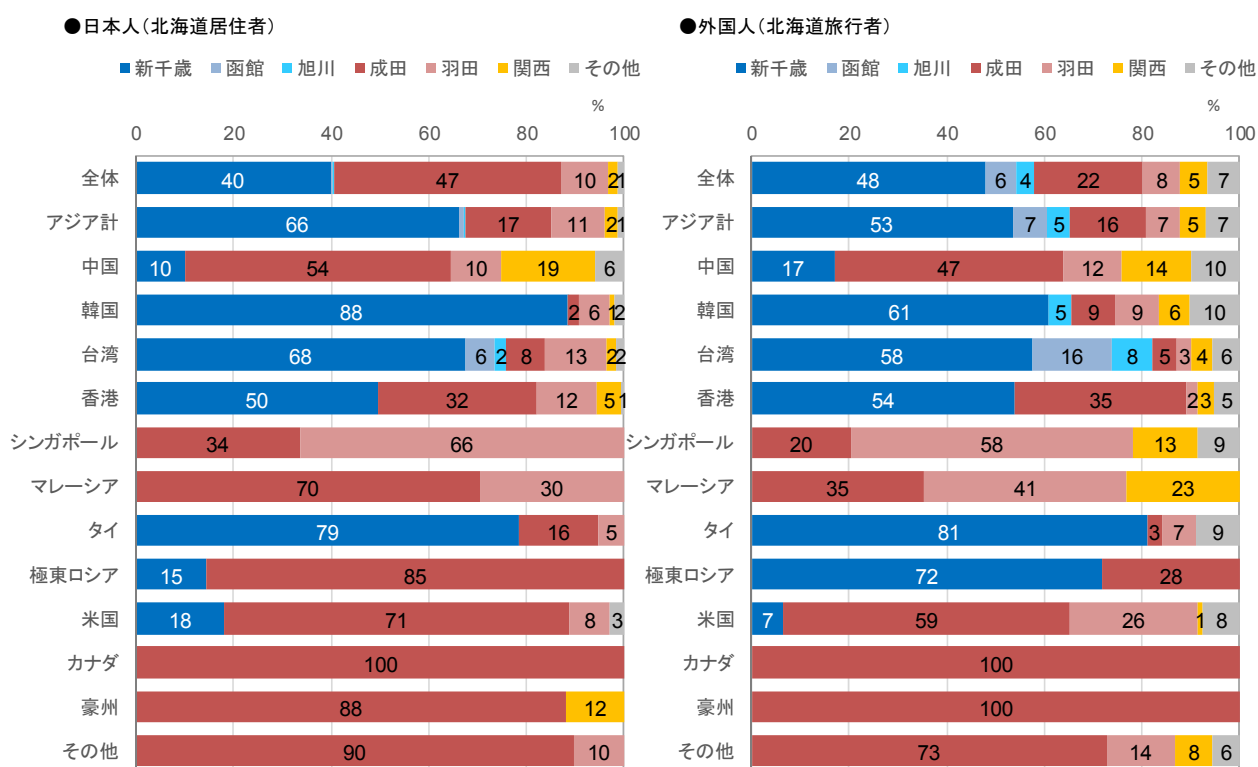
図 2-30 旭川空港の背後圏における利用空港・路線の状況

3) 国際線

平成 25 年度の実態調査に基づくと、北海道居住者の道内空港の利用率は全方面で約 41%であり、北海道を旅行する外国人の道内空港利用率は約 58%である。アジア方面に限定すると日本人、外国人共に約 65%となる。道内空港の中では新千歳空港が大半を占めている。

方面別にみると、各空港の航空サービスの状況によって方面毎に差異があり、アジア方面の中でも中国方面は道内空港の利用率が低い。

実態調査時点で旭川空港に就航していた韓国（ソウル）、台湾（台北）方面についてみると、日本人利用者は韓国方面では見られず、台湾方面の利用率は約 2%であった。同様に外国人については韓国方面で約 5%、台湾方面で約 8%であった。現在は、平成 25 年度当時と比べ、台北路線等で増便していることから、調査結果以上の旭川空港の利用率であると想定される。



*アメリカには、ハワイ、グアム・サイパンを含む

資料:平成 25 年度国際航空旅客動態調査(国土交通省)

図 2-31 国際航空旅客の日本人・外国人別出国空港

2.1.3 関連施策

(1) 観光政策

① 全国

1) 観光促進の取り組み

我が国では、観光立国の実現を目指し、平成 15（2003）年度に「ビジット・ジャパン・キャンペーン」が開始され、訪日外国人観光客の増加を目指し、日本の観光の魅力を海外に発信するとともに、日本への魅力的な旅行商品の造成等を行うなど、官民一体の取組が行われている。平成 18（2006）年には観光立国推進基本法が成立し、これを受けて平成 19（2007）年には観光立国推進基本計画が閣議決定された。さらに平成 20（2008）年 10 月には、国土交通省の外局として、観光庁が設置され、観光立国実現のための体制が強化された。

表 2-23 観光立国の実現に向けた政府の取組

平成 15 年	01 月	小泉首相（当時）が「観光立国懇談会」を主宰
	04 月	ビジット・ジャパン事業開始
平成 18 年	12 月	観光立国推進基本法が成立
平成 19 年	06 月	観光立国推進基本計画を閣議決定
平成 20 年	10 月	観光庁設立
平成 21 年	07 月	中国個人観光ビザ発給開始
平成 24 年	03 月	観光立国推進基本計画を閣議決定
平成 25 年	06 月	「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」をとりまとめ 「日本再興戦略 -JAPAN is BACK-」を閣議決定

2) 訪日旅客の目標値

ビジット・ジャパン・キャンペーンの開始当初は、訪日外国人数と出国日本人数の格差（出国超過）を是正すべく、平成 22（2010）年までに訪日旅行者数を倍増させて 1,000 万人にするとの目標が掲げられた。この目標に対し、ビジット・ジャパン事業の開始後は旅客数が順調に増加し、平成 19（2007）年には 835 万人に達した。しかし、平成 19 年からの世界金融危機、平成 20（2008）年のリーマンショックの影響を受け、平成 21（2009）年には訪日外国人数が落ち込んだ。翌年には回復したものの、平成 23（2011）年には東日本大震災の影響で再び訪日外国人数が再び落ち込んだ。

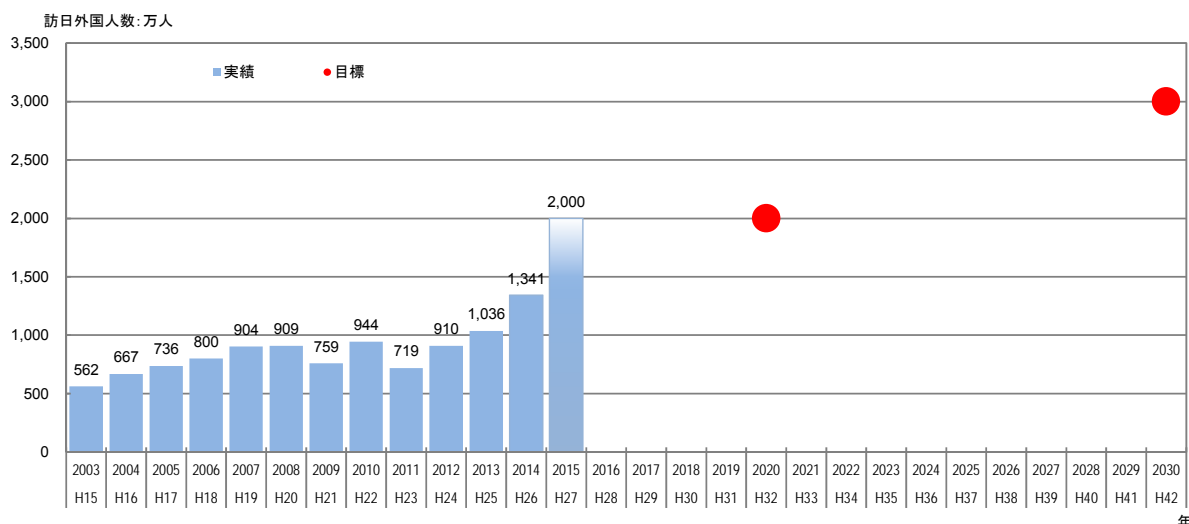
「観光立国推進基本計画」（平成 24 年）では、平成 28（2016）年までに訪日外国人旅行者数を 1,800 万人にするとされた。また、「観光立国に向けたアクション・プログラム」（平成 25 年）では、平成 25（2013）年内に 1,000 万人を達成することや、「2,000 万人の高み」を目指すことが示された。同年策定の「日本再興戦略」では、平成 42（2030）年には 3,000 万人超を目指し、宿泊客のおよそ 6 人に 1 人は外国人となる社会を目指すとしている。

平成 32（2020）年に東京オリンピック・パラリンピックが開催されることが決定したことなどを受け、第 3 回観光立国推進閣僚会議（平成 26 年 1 月）の首相発言や、国会における内閣総理大臣施政方針演説（平成 26 年 1 月 24 日）において、訪日外国人旅行者数は平成 32（2020）年に向けて 2,000 万人の高みを目指すこととされた。

こうした目標設定に対して、実績としては、平成 24（2012）年からは円安基調となり訪日需要が回復し、平成 25（2013）年に初めて 1,000 万人達成となる年間 1,036 万人の訪日外国人数

となった。訪日のビザ要件の緩和や周辺諸国の訪日意欲の高まりなどにより、平成 26 年（2014 年）以降も大幅に訪日客は増加している。

平成 27（2015）年においては、平成 32 年の目標として掲げていた 2,000 万人を達する見込みであることから、外国人観光客の更なる増加に向けた目標や具体策をまとめる「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」（議長・安倍晋三首相）を開催している。新たな目標等は、平成 27 年度中にまとめられる予定となっている。



資料: 日本政府観光局資料などに基づき作成

図 2-32 訪日外国人客数と今後の目標値

② 北海道

1) 観光促進の取り組み

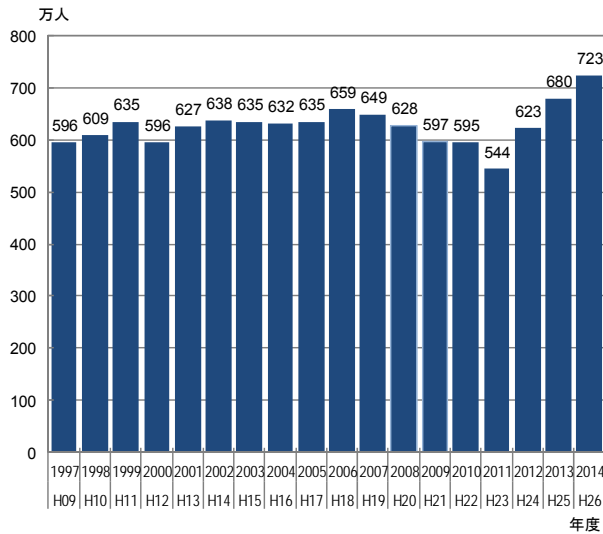
北海道では、平成 13 年に公布・施行された「北海道観光のくにづくり条例」に基づき、観光振興に関する基本計画である「北海道観光のくにづくり行動計画」が策定されている。平成 25 年度から 29 年度までを計画期間とする第 3 期の計画では、「自然環境など地域の資源を生かした滞在型の観光地づくり」「観光振興による地域と経済の活性化」「国内外への効果的な誘客活動による旅行市場の拡大」が目標とされている。

今後も旅客増が期待される外国人観光客の誘致については、国際旅行博への出展や関係者の招聘、メディアやインターネットを活用したアピールなどを行っているほか、国のビジット・ジャパン事業も活用し、様々なプロモーション活動を行っている。またプロモーション以外にも、国際競争力の高い魅力ある観光地づくりや、情報案内機能の向上やインバウンドおもてなし人材の育成など受入体制整備を行っている。

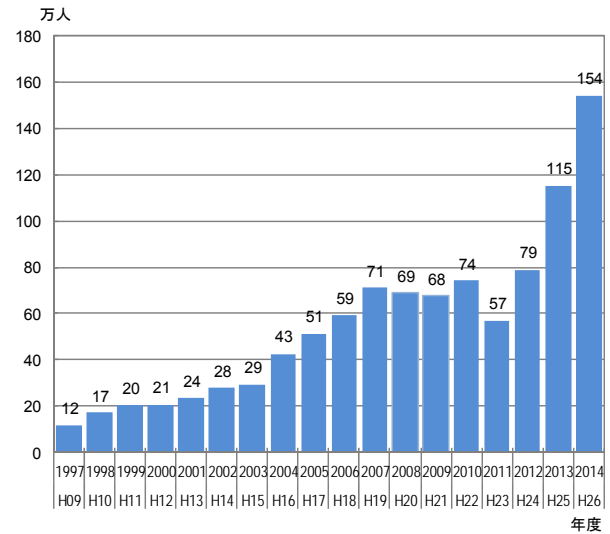
2) 北海道への観光客数の推移

道外からの来道観光客数は、平成 9 年度から平成 22 年度まで、概ね 600 万人前後でほぼ横ばいに推移してきた。東日本大震災が発生した平成 23 年度には落ち込んだが、翌年以降は、LCC の就航や訪日外国人の増加に伴い、来道観光客数が増加しており、平成 26 年度は 723 万人であった。

●道外観光客数(実人数)



●外国人来道者数(実人数)



資料:北海道経済部観光局資料

図 2-33 来道観光客・外国人来道者数(実人数)の推移

外国人来道者数は、近年著しく増加しており、平成 26 年度は 154 万人であった。特に台湾、中国人の伸びが大きい。

「北海道観光のくにつくり行動計画」(平成 13 年)では、平成 29 (2017) 年度の目標として、観光入込客数が 6,600 万人、外国人の来道者数が 120 万人とされていたが、平成 26 年度の実績値はいずれもこれを上回る結果となった。この様な背景の中で、平成 27 年の「北海道創生総合戦略素案」では、平成 32 (2020) 年度における外国人観光客数の目標値を 300 万人と定め、さらなる訪日客の増加を目指すこととなった。

(2) 地域政策

① 空港利用の高度化

1) 空港整備の方向転換

我が国では、一般空港の整備については、国内航空ネットワークの充実を目標として、航空需要の増大に対応して輸送力を確保できるよう、空港の新規設置や滑走路延長などが行われてきた。この結果、離島を除いては国内航空ネットワークを支える空港の配置は概成し、ハード重視の空港整備から、既存空港の十分な活用を目指す高質化に重点が置かれるようになり、空港の利便性、信頼性、効率性、セキュリティ等の向上といった、質的充実に向けた整備が必要とされるようになった。

また、空港を単なる通過点ではなく、地域の玄関口、快適に楽しく滞在できる場、地域コミュニティの核などとして利用されるような方向性が目指されるようになっている。さらに、空港のハード整備から、空港の運営・経営がより重視されるようになると、着陸料収入などの航空系収入ではなく、テナントからの売り上げなどの非航空系収入の拡大を図ることが世界的な潮流となりつつある。

2) 地域による航空需要拡大の取り組み

昭和 27 年成立の航空法のもとでの我が国の航空政策は、航空会社間の過当競争を抑制する観点から、大手航空会社間の 3 社の路線がすみ分けられていた。国内線ネットワークは、収益源となる幹線を各社で共有し、そこから赤字路線に内部補助を行うことでネットワークが維持されてきた。しかし、欧米で航空自由化の流れを受けて平成 12 年には改正航空法が制定されて自由化が進み、航空会社の運航計画については、路線設定、増減便は各社の経営判断に委ねられるようになった。

新規参入航空会社も含めた航空会社間での競争激化、燃料費の高騰や、災害・テロなどの外部環境の悪化などで経営状態が悪化した航空会社にとって、内部補てんによる赤字路線の維持は困難であり、経営立て直しのために不採算路線の減便・運休などが行われるようになった。

他の路線からの補てんに頼らずに自立できる持続可能な路線を維持するためには、航空会社の営業活動に依存するのではなく、空港周辺地域が主体となった航空需要拡大方策が求められるようになりつつあり、地元地域を主体に交流人口を拡大するための魅力ある観光地づくり、旅行商品造成への支援、空港アクセスの改善など様々な取組が行われている。

3) 空港利用高度化の取り組み類型

上述の航空政策、空港政策をとりまく環境変化を受け、各地の空港では空港の利用促進に向けた取組が多数行われている。これらの取組の内容について、国土交通省航空局では表 2-24 のように分類している。

表 2-24 空港利用の高度化のための施策

区分	取組内容
航空ネットワークの維持	①着陸料・停留料等に対する減免・補助 ②保安検査費・X線検査機器等の購入費に対する補助 ③空港ターミナルビル施設使用料に対する減免・補助 ④搭乗率保証制度の導入 ⑤その他の取組・補助
航空・空港を活用した観光振興、航空需要の開拓	①空港利用者（個人・団体・修学旅行等）に対する取組・補助 ②観光等ツアーの企画・商品造成・商品広告に対する取組・補助 ③新規定期便の誘致、新規チャーター便導入に対する取組・補助 ④航空貨物取扱いに関する取組・補助 ⑤国際貨物便、深夜貨物便等の誘致に対する取組・補助 ⑥その他の取組・補助
空港利用者便益の増進	①空港施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化に対する取組・補助 ②空港アクセス（バス・タクシー等）改善等に関する取組・補助 ③地域の観光案内・宿泊施設等に関する情報提供等に関する取組・補助 ④空港内施設の充実を図るための取組・補助 ⑤サービス水準の向上（CIQ や保安検査場待ち時間短縮等）のための取組・補助 ⑥その他の取組・補助
空港と地域との交流促進	①イベント・交流会等の取組・補助 ②その他の取組・補助

② 地域の総合計画

1) 北海道

北海道では、道の人口の現状と将来の姿を示し、人口減少をめぐる問題について道民と認識を共有するとともに、今後目指すべき将来の方向を提示する「北海道人口ビジョン」と、今後5か年（平成27年度～31年度）の政策目標や施策の基本的方向、主な施策を示す「北海道創生総合戦略」を策定する取組が進められており、いずれもパブリックコメントを経て平成27年10月には策定される予定である。

「北海道創生総合戦略」では、人口減少の進行の緩和と人口減少が地域に与える影響への対応の二つの視点に立ち、産業振興や雇用の場づくり、効果的な少子化対策、生活環境の整備など、以下の7つの基本戦略に沿って取組を進めることとしている。

1. 人口減少に関する基本認識を共有する
2. 食や観光をはじめとする力強い産業と雇用の場をつくる
3. 子供を産み育てたいという希望をかなえる
4. 住み続けたいと思える生活環境を整える
5. 北海道らしさを活かして人を呼び込み・呼び戻す
6. 多様性を活かし、北海道らしい連携により地域を形づくる

目標の1つである「食や観光をはじめとする力強い産業と雇用の場をつくる」に関連して、「世界が憧れる観光立国北海道の実現」を目指し、数値目標として平成32（2020）年度における外国人観光客数を300万人とすることが示されている。さらに、観光関係の重要業績評価指標（KPI）として、以下の指標が挙げられている。

表 2-25 北海道の総合戦略における観光関連の指標

	実績	重要業績評価指標(KPI)
宿泊客延べ数	3,215万泊（H25）	4,000万泊（H32）
道内空港の国際線利用者数	162万人（H25）	350万人（H31）
観光消費額（道外客）	69,670円/人（H22）	74,000円以上/人（H31）
観光消費額（道内客）	13,271円/人（H22）	14,000円以上/人（H31）
観光消費額（外国人）	122,128円/人（H22）	155,000円以上/人（H31）

資料：北海道総合戦略(素案)より作成

2) 旭川市

旭川市では、平成 27 年 4 月に旭川市総合戦略検討委員会が設けられ、「まち・ひと・しごと創生法第 10 条に基づく「旭川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の策定に向け、特に人口減少抑制についての検討が行われており、平成 27 年 8 月に、「旭川人口ビジョン素案」「旭川市まち・ひと・しごと創生総合戦略素案」が策定されたところである。

平成 27 年～31 年度を計画期間とする「旭川市まち・ひと・しごと創生総合戦略素案」では、以下の 4 つの目標が掲げられている。

基本目標 1	若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
基本目標 2	新しい人の流れをつくり、留まれる中核拠点を創出する
基本目標 3	北北海道を舞台にチャレンジするひとや企業を応援し、新たな雇用を創出する
基本目標 4	安心で魅力ある持続可能な拠点都市を形成する

旭川空港については、基本目標 4 の「安心で魅力ある持続可能な拠点都市を形成する」という目標を実現するための施策の一つとして、「旭川空港の機能拡充((仮称)SORA の駅を含む)」をはじめ交通機能の充実が挙げられており、以下のように記載され、平成 31 (2019) 年度の旭川空港利用者数の想定がなされている。

外国人観光客の増加に伴う旭川空港の国際定期便の増便に対応し、さらなる誘致を促進するため、旭川空港の機能拡充について具体化します。これに合わせて、空港ビル及び同敷地内において、北北海道の農畜産物、加工品、料理など地域の食と食文化を集めた「(仮称)SORA の駅」を展開し、空港利用者、観光客、地域住民の集まる観光物産拠点として情報発信力の強化を図ります。

出典:「旭川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

表 2-26 旭川市の総合戦略における空港関連の指標

	実績	重要業績評価指標(KPI)
空港乗降客数	110.9 万人 (H26)	120 万人 (H31)

資料:「旭川市まち・ひと・しごと創生総合戦略」より作成

また、観光客数等については、基本目標 2「新しい人の流れをつくり、留まれる中核拠点を創出する」に関連して以下のような数値目標が挙げられている。

表 2-27 旭川市の総合戦略における観光関連の指標

	実績	重要業績評価指標(KPI)
観光入込客数	553 万人 (H26)	610 万人 (H31)
観光客宿泊延数	74.4 万泊 (H26)	85 万泊 (H31)
国際・全国等スポーツ大会数	19 件 (H26)	25 件 (H31)
スポーツ合宿誘致者数	2,662 人 (H26)	4,000 人 (H31)

2.2 管理・運営

2.2.1 運営体制

(1) 全般

我が国の空港は、施設毎に管理者が図 2-34 のとおり分かれている。

水色 民間・財団、赤色 国：国土交通省、灰色 国：防衛省、緑色 地方自治体

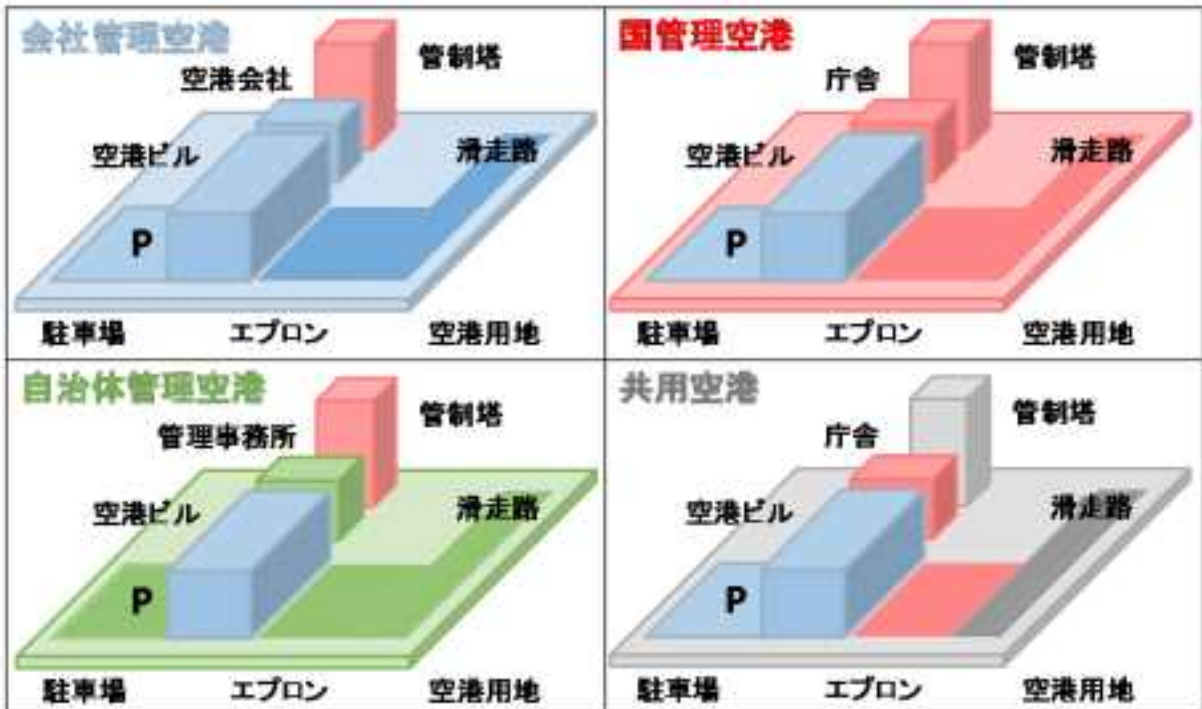


図 2-34 空港施設の管理者による分類

多くの空港では施設の設置者と管理者が一致しているが、特定地方空港である旭川空港は、国土交通大臣が設置し、地方自治体が管理する空港であり、所有者と管理者が分かれている。旭川空港の各施設の所有者、管理者は概ね図 2-35 のとおりとなっている。

水色 民間、赤色 国土交通省、緑色 旭川市

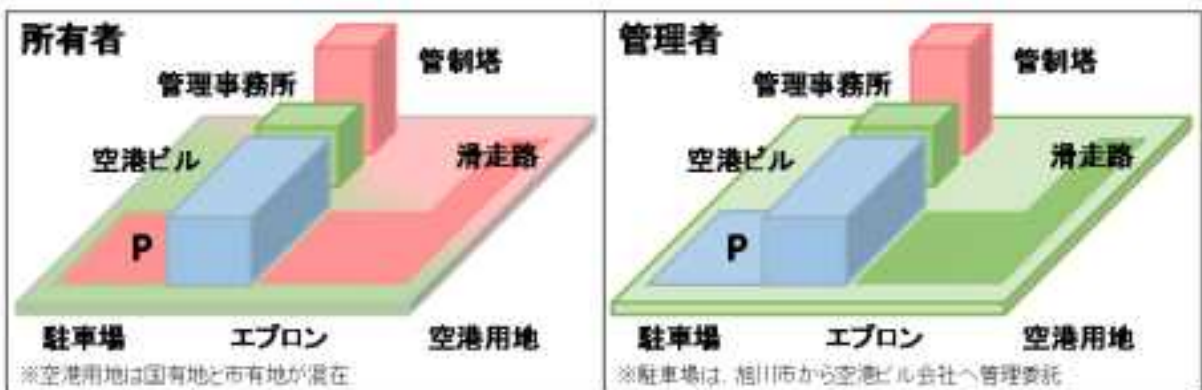


図 2-35 旭川空港の各施設の所有者・管理者（概略図）

旭川空港の管理者である旭川市は、国土交通省との契約（国有財産管理委託契約）に基づいて、管理を受託している。受託期間は昭和 56 年 9 月 28 日から、旭川市が空港管理者としての業務を停止する日までとなっている。

関連資料

●国有財産管理委託契約書

さらに空港管理者である旭川市は、平成 19 年度より空港運營業務の事実行為に関する業務を、総合的に民間に委託すること（総合維持管理業務委託）により、業務の効率化を図っている。同委託は 5 年ごとの複数年契約により実施されており、当委託業務の受注者は、空港ビル会社を代表業とする共同企業体（旭川空港ビル・シビルサービス・只石組・北開土木・セノン・大東電気工事共同企業体、以下総合委託 JV と称す）である。総合維持管理業務委託は、指定管理者制度に基づく管理委託と類似しているが、前述のとおり旭川空港では空港施設の所有者と管理者がことなることから、地方自治法に基づく指定管理者制度が適用できなかった経緯がある。

以上を踏まえ、旭川空港の関係者間の相互関係を整理すると下図のとおりとなる。

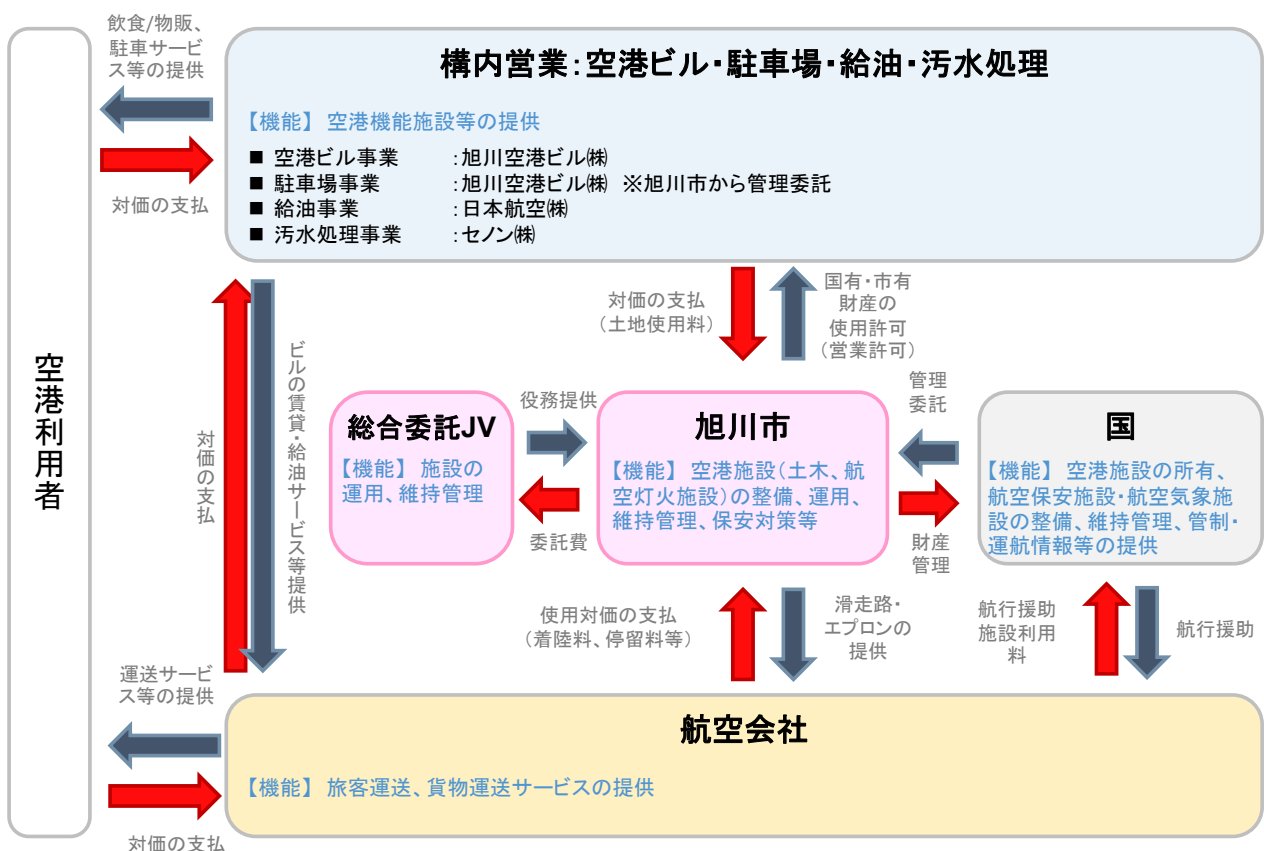


図 2-36 旭川空港における関係者間の相互関係

(2) 事業概要

旭川空港の主な施設を管理している旭川空港管理事務所及び旭川空港ビル(株)の事業概要を整理した。

① 旭川空港管理事務所

旭川空港の基本施設は、旭川市土木部の「旭川空港管理事務所」が管理運営を行っている。旭川空港管理事務所には、管理係と施設係の2部署が設置されており、各係の事務分掌は下表のとおりである。

地方管理空港を管理する自治体では、空港管理事務所に加えて、本庁組織として空港整備事業の実施、空港管理に関する技術的な事項、議会や行政機関との調整を所掌する組織（港湾空港課等）が設置されているが、旭川空港ではこれらの職務も含めて空港管理事務所が所掌している。なお、旭川空港の利用促進は、旭川市総合政策部政策推進課が所掌している。

総合維持管理業務委託として総合委託JVに委託している業務は、施設係の(1) 空港施設の維持管理に関する事、(5) その他空港管理に関する事の一部である。

表 2-28 旭川空港管理事務所 管理係の事務分掌

管理係	事務分掌
(1) 空港周辺対策に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 騒音対策、苦情処理に関する事 フラッター障害対策、苦情処理に関する事 周辺対策の調整会議に関する事 保安用地の整備計画に関する事 空港の景観に関する事 下水道施設整備に関する事 その他空港周辺対策に関する事
(2) 空港施設の整備に係わる関係機関との調整に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港管理に係わる関係機関との連絡調整に関する事 国際線に関わる関係機関との連絡調整に関する事 国際線及びCIQ等の対応に関する事 関係機関及び他空港等からの文書処理、照会に関する事 その他空港施設整備に関わる関係機関との調整に関する事
(3) 空港施設の財産管理に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港管理状況報告に関する事 土地使用許可及び施設許可等に関する事 財産管理及び施設保険に関する事 備品及び貸与物品に関する事 その他財産管理に関する事
(4) その他事務所に関する事 ※業務の一部を総合委託JVに委託	<ul style="list-style-type: none"> 空港の予算、決算等に関する事 空港（整備）管理に係る計画及び調整に関する事 空港の維持管理に関する事 その他庶務全般

表 2-29 旭川空港管理事務所 施設系の事務分掌

施設係	事務分掌
(1) 空港施設の維持管理に関すること ※業務の一部を総合委託 JV に委託	<ul style="list-style-type: none"> • 空港セイフティに関すること • 空港セキュリティに関すること • 空港運用に関すること • 総合維持管理業務委託、駐車場管理に関すること • 空港保安管理規程の改正・策定に関すること • 施設検査・査察の対応に関すること • 公用車両に関すること
(2) 空港施設の使用料に関すること	<ul style="list-style-type: none"> • 空港着陸料等の徴収事務に関すること • その他施設使用に関すること
(3) 空港施設の整備に係る調査、計画、設計及び施工に関すること	<ul style="list-style-type: none"> • 空港及び関連施設等の維持管理に係る調査、設計・審査・監理及び検定に関すること
(4) 所管工事の設計図書の審査、監督及び検定に関すること	<ul style="list-style-type: none"> • 空港整備事業に関すること • 補助事業以外の施設整備に関すること
(5) その他空港管理に関すること ※業務の一部を総合委託 JV に委託	<ul style="list-style-type: none"> • VIP 対応・事前調整に関すること • 関係機関との連絡調整及び協定締結・改訂に関すること • 米軍・自衛隊に関すること • 空港の各種統計資料 • 文書管理に関すること • 空港周辺対策に関すること • 関係機関及び他空港等からの文書処理、照会に関すること • 施設台帳の管理・更新に関すること

② 旭川空港ビル株式会社

旭川空港の旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビルは、旭川市等が出資する「旭川空港ビル株式会社」が管理運営を行っている。駐車場については、総合維持管理業務委託が開始された平成 19 年度より、旭川空港ビル(株)に管理運営が委託されている。

表 2-30 旭川空港ビル株式会社の概要

設立年月日	昭和 55 年 12 月 10 日
資本金	400 百万円
主要な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> • 貸室業並びに空港利用施設の賃貸業 • 航空事業者、航空旅客並びに航空貨物に対する役務の提供 • 食物、旅行用雑貨並びに観光土産品の販売 • 石油類、酒類、煙草、郵便切手並びに収入印紙の販売 • 食堂、喫茶店の経営 • 駐車場の経営 • 給油施設賃貸業 • 広告宣伝業 • 生命保険募集並びに損害保険代理業 • レンタカーの斡旋業 • 前各号に付帯関連する一切の事業
従業員数	11 名
株主	25 名

(3) 組織図

旭川空港管理事務所と旭川空港ビル㈱の組織図を以下に示す。平成 27 年度より、旭川空港ビル㈱の社長を旭川市長が兼務している。

空港管理事務所は管理係、施設係の組織があり、それぞれ土木職、電気職、事務職の職員が配置されている。平成 27 年度時点では 16 名体制であるが、うち 2 名は空港整備担当（土木 1、電気 1）として臨時的に配置された職員であり、実質的には 14 名体制で運営している。

旭川空港ビル㈱は役員 10 名（非常勤 7 名含む）、社員 14 名体制となっている。組織として、総務部があり、総務、経理、営業担当の職員が配置されている。空港ビル会社の「総合維持管理業務総括」は、空港事務所の JV 社員（4 名）には含まれていない。

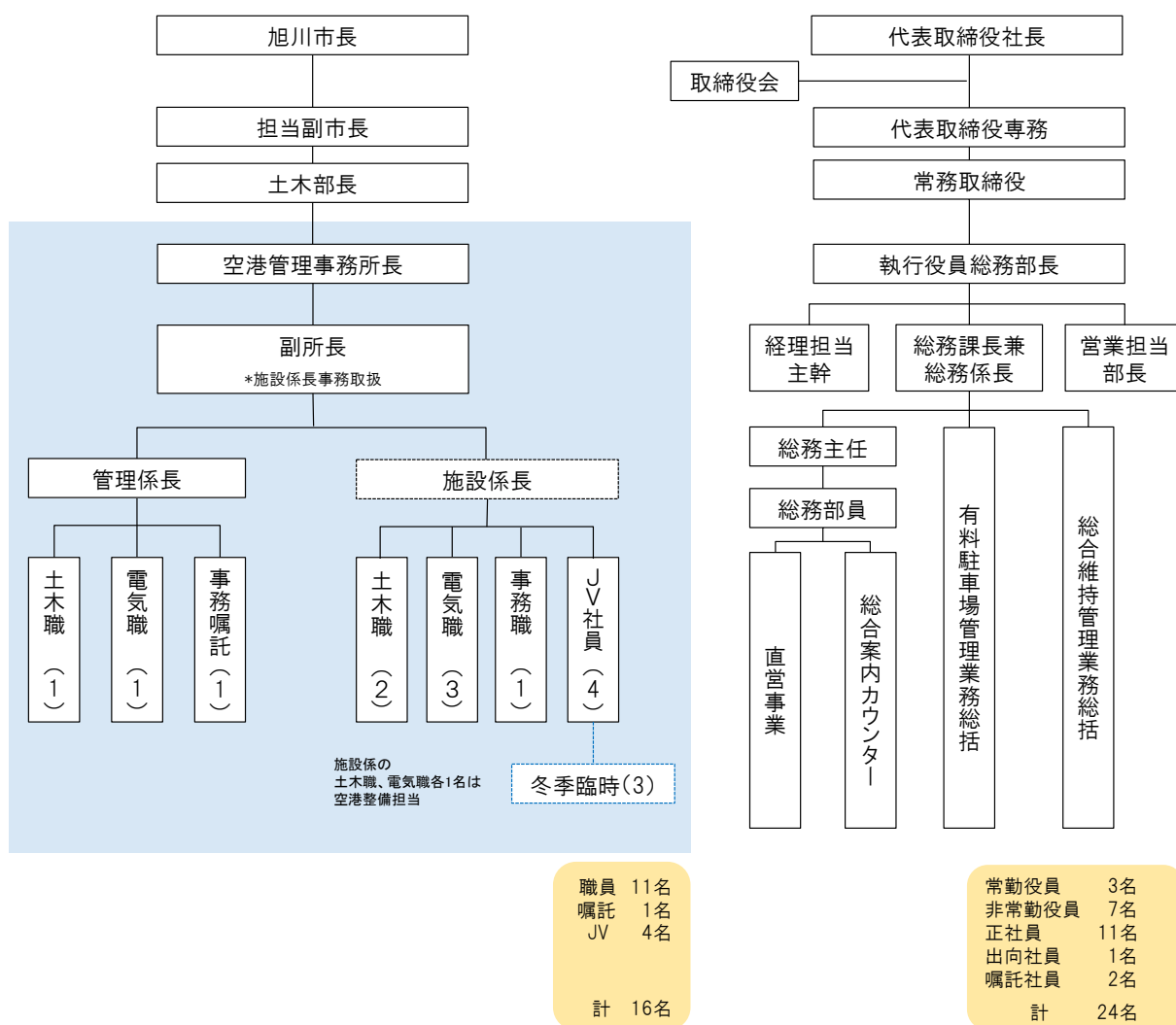


図 2-37 旭川空港管理事務所・旭川空港ビル㈱の組織図（平成 27 年度）

(4) 勤務シフト

① 旭川空港管理事務所

旭川空港の運用時間（8：00～21：00）に対応するため、空港管理事務所の職員はシフト勤務となっている。シフトの区分は、以下の3種類である。

A 勤務・・・07:00～15:30（早番）

B 勤務・・・13:00～21:30（遅番）

C 勤務・・・08:45～17:15（日勤）

旭川市の職員11名のうち、管理職等を除く7名がシフト勤務であり、これに総合委託JVの4名（冬期は+3名）により、A～C勤務のシフトを組んでいる。シフト勤務の市職員が出張、研修、及び休暇となった場合には、副所長、係長がシフトを補てんしている。総合委託JVの4名のうち3名は、総合委託が開始された平成19年度から継続的に勤務している。

② 旭川空港ビル株式会社

旭川空港ビル(株)の勤務時間は、事務所勤務と総合案内所勤務で区別されている。職種別の勤務時間や考え方は次のとおりである。

事務所勤務

A 勤務・・・08:45～17:15（日勤） 多くの役職員は日勤

B 勤務・・・12:00～20:30（午後） 平日に1名配置

C 勤務・・・08:45～20:30（通し） 土日・祝日に適用

総合案内所勤務

A 勤務・・・08:00～16:30

B 勤務・・・11:50～20:20

2.2.2 財産・財務

(1) 所有状況

① 用地

旭川空港は第三種空港で開港し、滑走路を 2,000m への延長整備中に第二種空港 B へ港格変更となった経緯から空港用地内に市有地と国有地が混在している。

滑走路 2,000m の造成時は、先行して旭川市が用地を取得していたことから、市有地となっている。2,500m 拡張整備工事時は、第二種空港 B であったことから国庫補助にて用地を取得しており、国有地となっている。

また、旭川空港の管理者である旭川市は、空港告示範囲用地に加え、空港保安用地、空港関連用地を管理している。空港保安用地は、2,500m 拡張整備時の土取場跡地及び制限表面の制限を受ける用地であり、空港関連用地は無線施設等旧空港施設跡地となっている。

② 施設・設備

特定地方管理空港の施設の所有者は、基本的には設置者である国であるが、一部、空港管理者である旭川市が所有する施設もある。

所有者が国、旭川市のいずれに属するかは、国の負担・補助により整備された施設かどうかで区別され、対象となる施設は表 2-32 のとおりである。

管理者である旭川市は、国との管理委託契約に基づき各施設の管理を行っており、管理対象となる施設は『国有財産管理委託財産目録』に記載されている。

関連資料

● 国有財産管理委託財産目録

表 2-32 旭川空港において国の負担・補助により整備された施設・設備

基本施設等	滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、過走帯、滑走路端安全区域、誘導路帯、GSE通行帯、飛行場標識施設
付帯施設	場周・保安道路、構内道路・駐車場、排水施設、消防水利施設、場周柵・門扉、道路横断庇、駐車場歩道庇(一部)
航空保安施設	航空灯火施設、電源施設(電源局舎含む)

表 2-33 空港法に基づく国の負担率・補助率一覧

空港の種類	設置管理者	負担補助の別	施設	新設または改良					災害復旧
				一般	北海道	離島	奄美	沖縄	
羽田空港	国土交通大臣	負担	基本施設	100	-	-	-	-	100
			付帯施設	100	-	-	-	-	100
国管理空港 (羽田以外)	国土交通大臣	負担	基本施設	2/3	85	80	-	95	80
			付帯施設	100	100	100	-	100	100
特定地方管理空港	(設) 国土交通大臣 (管) 地方公共団体	負担	基本施設	55	2/3	80	-	90	80
			付帯施設	55 以内	2/3 以内	80	-	90	80 以内
地方管理空港	地方公共団体	負担	基本施設	50	60	80	80	90	80
			付帯施設	50 以内	60 以内	80	80	90	80 以内
自衛隊との 共用空港	防衛大臣	負担	基本施設	2/3	85	-	-	-	80
			付帯施設	100	100	-	-	-	100

上記以外の施設は、旭川市や空港ビル会社等の民間企業が所有している。

表 2-34 国以外が所有する施設・設備

旭川市	工作物等	除雪車両待機場、除雪車両等給油施設、観光バスターミナル、歩道庇(一部)、空港公園、レンタカー用給水設備
	建物	空港管理事務所(電源局舎 2 階)、消防車庫、除雪車庫、汚水タンク上屋、汚水ポンプ上屋、空港公園トイレ、レンタカー用給水設備上屋
	車両	連続式摩擦係数測定車、除雪車両、消防車両、照明等施設点検車両
ビル会社	旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル、GSE 車庫	
日本航空	航空機燃料給油施設	

●国有財産管理委託財産目録（表紙）

別冊

国有財産管理委託財産目録

旭川空港

平成27年3月31日付け価格改定

(2) 使用許可・承認状況

旭川空港において旭川市が許可・承認している土地使用許可・承認、工作物設置許可、営業許可等に関する資料を整理した。

関連資料

- 各種許可・承認等一覧表
- 告示分の調書
- 市財務会計システムに搭載されていない市有地の空港関連用地
- 市財務会計システムに搭載されている市有地の空港関連用地
- 市財務会計システムに搭載されている土地（空港関連・空港関連以外）

(3) 資産台帳

旭川空港の各種資産台帳（土地台帳、土木施設台帳、照明・電源施設台帳、樹木台帳、建物台帳、車両台帳）について、記載されている情報の内容を整理した。

資産台帳に関する各種ファイルが格納されているフォルダの構成は以下のとおりである。

表 2-35 資産台帳ファイル一覧

フォルダ名	ファイル名	記載内容の概要
01_土地台帳編	旭川空港告示面積資料.pdf	・告示面積、告示面積の所在地番別の地目（目的）、面積、所有者に関する情報
	地番図（空港用地告示範囲図）.pdf	・縮尺 1:2,500 の地番図（空港用地告示範囲図）
02_土木施設台帳編	00_土木施設諸元.pdf	・土木施設の整備沿革、設計諸条件、舗装数量一覧表、場内排水数量一覧表、縦排水数量一覧表、土取場排水数量一覧表、場周柵数量一覧表
	01_基本施設編.pdf	・各種図面
	02_附帯施設編.pdf	
	03_空港用地及び法面工編.pdf	
	04_場内排水編.pdf	
	05_5号排水路編.pdf	
	06_A調整池編.pdf	
	07_B調整池及び沈砂池編.pdf	
	08_ターミナル地域編.pdf	
	09_空港保安用地編.pdf	
10_資料編.pdf		
03_照明・電源施設台帳編	照明・電源施設台帳.pdf	
04_樹木台帳編	樹木台帳一覧表.pdf	・樹木の現況および履歴に関する一覧。樹木の区分、用途、沿革、規格、数量、価格。
	樹木台帳.pdf	・樹木に対する財産目録 / 設置金額算定調書 / 設置額算定根拠 / 財産価格算出調書 / 植栽工事設計書 / 積算情報 / 工事設計一覧表 / 積算内訳書 / 諸経費率の算定書 / 材料集計表 / 工事検査調書 / 位置図を掲載
05_建築台帳編	建築台帳.pdf	・建物番号、所在地、建築年月日、延床面積、構造、階数、取得事由、取得年月日、取得金額等
06_車両台帳編	車両台帳.pdf	・車両番号、名称、社名、年式、車両型式、仕様・規格等、納入先、制作会社、購入金額等
	除雪車両経費資料.pdf	・除雪車両に関する年度別経費内訳台帳
	消防車両経費資料.pdf	・消防車両に関する年度別経費内訳台帳

※.pdf (Adobe Acrobat)

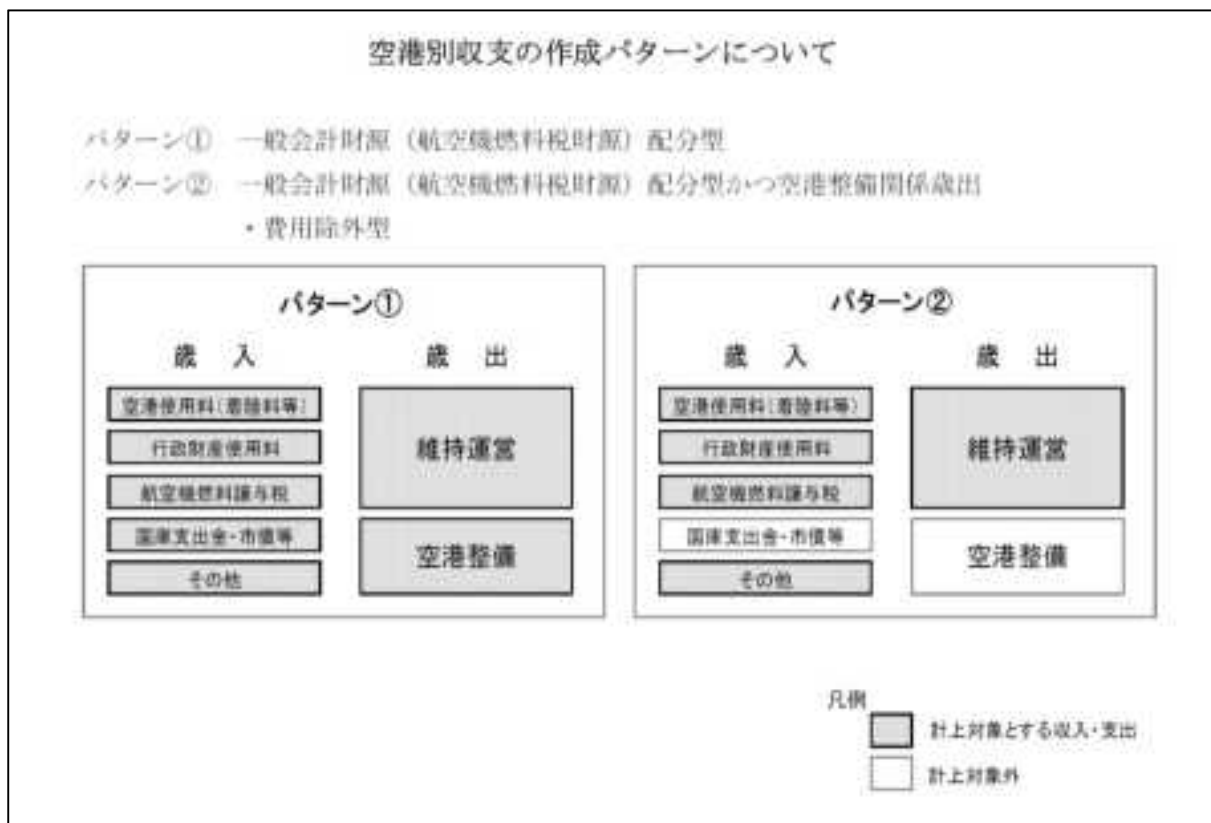
(4) 収支状況

① 空港別収支

国管理空港では、空港別収支の試算結果について、国土交通省のホームページで公表し、空港の効率的な運営を目指している。

一方、「経済財政改革の基本方針 2008」（平成 20 年 6 月 27 日閣議決定）においては、「地方公共団体が管理する空港についても、国における検討を踏まえ、空港別の収支の開示を検討するよう要請する」とされ、国空政第 54 号（平成 21 年 8 月 13 日）でも開示の要請があったことから、旭川市でも国の試算パターンを参考に、キャッシュフローベースで空港収支（試算）を作成し、これまで平成 20 年度～26 年度分の収支を公表している。

収支は「パターン①」「パターン②」の 2 種類が公表されている。パターン①は空港の維持運営と整備の両方に関する収支を算定しているのに対し、パターン②では空港の維持運営に着目した収支となっている。



出典:「空港収支(試算)の公表について」(旭川市)

図 2-38 旭川空港の空港別収支の作成パターン

平成 26 年度の収支は、パターン①では約 3 億 2,500 万円の赤字、パターン②では約 1 億 1,600 万円の赤字となっている。

歳入のうち着陸料等収入は、機材の小型化や減免措置の実施に伴い減少傾向にある。空港等維持運営費は年間約 7 億円ではほぼ一定である。平成 23 年度以降の空港整備事業費（補助事業）の増加は、エプロンの更新工事に伴うものであり同事業は平成 26 年度に完了した。

歳入歳出差について、乗降客数1人あたりに換算すると、過去7年間の平均では約376円となる。

表 2-36 旭川空港の収支の推移（パターン1）

		単位：百万円						
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
歳入	着陸料等収入	500	429	429	332	384	399	380
	行政財産使用料収入	21	21	21	21	21	21	21
	雑収入	3	6	1	2	3	3	3
	航空機燃料贈与税	100	108	115	92	96	97	179
	国庫支出金等	81	65	90	224	134	266	162
	市債	65	116	172	103	61	125	85
	歳入計	769	746	829	774	699	911	829
歳出	空港等維持運営費等	573	674	702	724	673	678	691
	国有資産所在市町村交付金	10	10	10	10	6	7	7
	土地建物借料	13	13	10	0	0	0	0
	空港整備事業費(補助事業)	117	93	134	323	189	382	233
	空港整備事業費(単独事業)	2	2	35	17	12	15	8
	借入金償還	387	380	322	278	247	241	215
	歳出計	1,103	1,172	1,214	1,352	1,127	1,323	1,153
歳入-歳出（百万円）		▲334	▲427	▲385	▲577	▲429	▲412	▲325
乗降客数（万人）		132	118	115	95	106	110	111
歳入歳出差/乗降客（円/人）		▲254	▲362	▲336	▲605	▲406	▲376	▲293

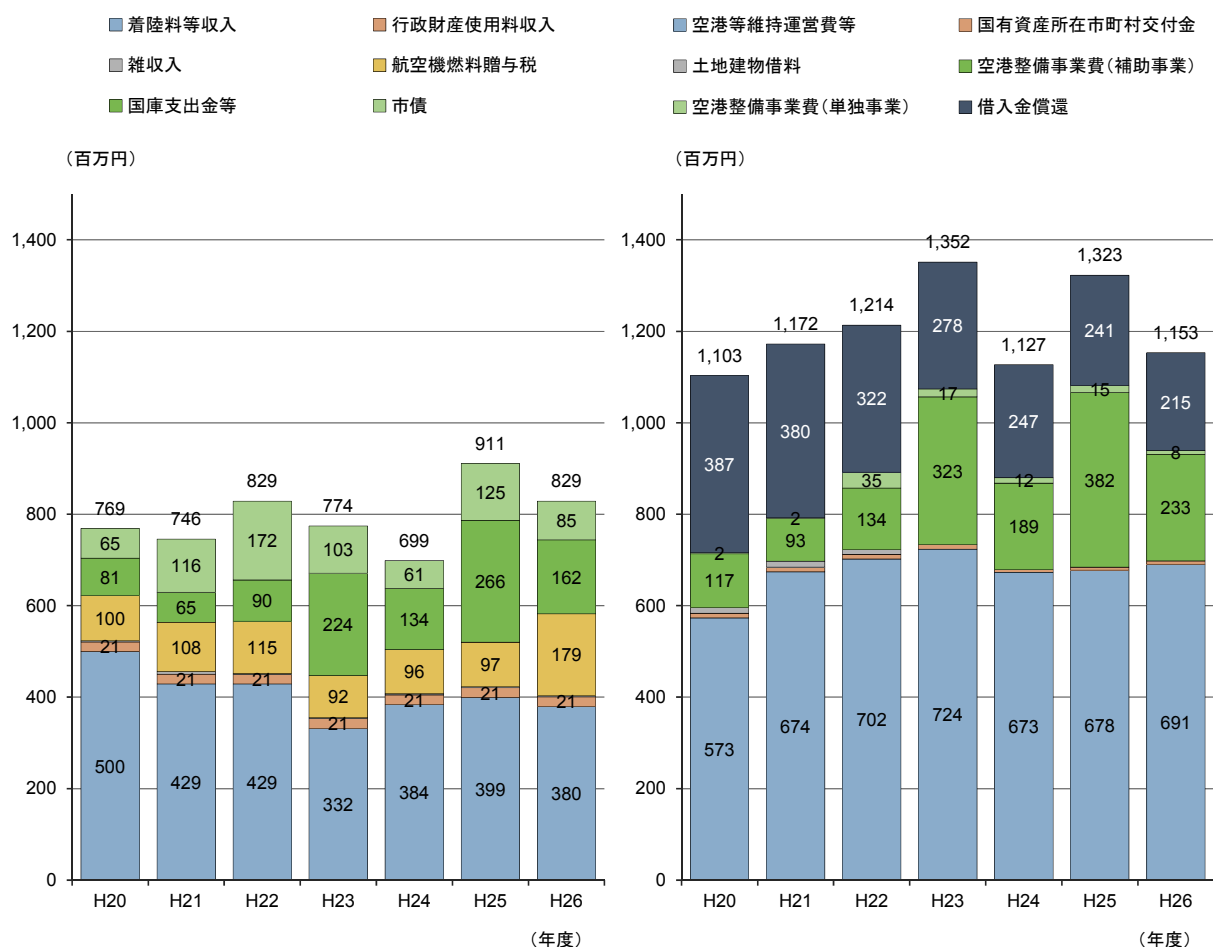


図 2-39 旭川空港の収支の推移（パターン1）

② 料金体系

空港使用料は、着陸料ならびに停留料からなり、旭川市空港管理条例において料金率等がそれぞれ表 2-37 のように定められている。さらに、同条例附則には着陸料には減額が定められており、条件にあてはまるフライトでは着陸料が減額されている。

着陸料の減免を導入にあたっては、その都度条例改正が必要である。現在、東京（早朝）、成田（早朝）便に適用されている着陸料の減免措置は3年間としているため、平成30年度まで適用される。

表 2-37 旭川空港における空港使用料の料金体系

料金の種類	料金率		準則
着陸料	ジェット機	1. 消費税法第7条の規定により消費税を免除することとされた航空機 (a) 重量比例部分 25t以下の部分 1,100円/t 25t超100t以下の部分 1,500円/t 100t超200t以下の部分 1,700円/t 200t超 1,800円/t (b) 騒音比例部分 3,400円×(騒音値EPNdB-83) 2. 1以外の航空機 上記1により算出された額にそれぞれ1.05を乗じて得た金額 (1円未満の端数があるときは、これを切り捨てる)	・着陸1回毎に、左の(a)+(b)。 ・(a)については、航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して順次に各料金表を適用して計算して得た合計額。 ・騒音値は、国際民間航空条約(昭和28年条約第21号)に基づく附属書16に定めるところにより測定された離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。
	その他の航空機	1. 消費税法第7条の規定により消費税を免除することとされた航空機 6t以下の場合 1,000円 6t超の場合 700円+6tを超える部分について590円/t 2. 1以外の航空機 上記1により算出された額にそれぞれ1.05を乗じて得た金額 (1円未満の端数があるときは、これを切り捨てる)	・航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して順次に各料金表を適用して計算して得た合計額
停留料	23t以下の航空機	1. 消費税法第7条の規定により消費税を免除することとされた航空機 3t以下の部分 810円 3t超6t以下の部分 810円 6t超23t以下の部分 30円/t 2. 1以外の航空機 上記1により算出された額にそれぞれ1.05を乗じて得た金額 (1円未満の端数があるときは、これを切り捨てる)	・6時間以上空港内に停留する場合においてその停留時間24時間(24時間未満は24時間として計算)ごとに航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して順次に各料金表を適用して計算して得た合計額
	23t超の航空機	1. 消費税法第7条の規定により消費税を免除することとされた航空機 25t以下の部分 90円/t 25t超100t以下の部分 80円/t 100t超の部分 70円/t 2. 1以外の航空機 上記1により算出された額にそれぞれ1.05を乗じて得た金額 (1円未満の端数があるときは、これを切り捨てる)	・6時間以上空港内に停留する場合においてその停留時間24時間(24時間未満は24時間として計算)ごとに航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して順次に各料金表を適用して計算して得た合計額

注:旭川市空港管理条例による。
平成26年4月1日現在

表 2-38 旭川空港における着陸料の減額状況

区 分		期 間	減額着陸料	備 考	
国内線	定期	新規路線を運航するもの	開設から3年間	着陸料×1/2	附則第3項第3号
		正午までに東京国際空港に着陸するもの	施行の日から3年間 (H24.6.18から)	着陸料1/2	附則第5項
		正午までに成田国際空港に着陸するもの	施行の日から3年間 (H24.4.1から)	着陸料1/2	附則第6項
	他人の需要に応じ、 有償で旅客又は貨物の運送を行うもの (上記以外の定期便、チャーター便、ダイバート便等)		当分の間	着陸料×2/3	附則第7項
国際線	定期	新規路線を運航するもの	開設から3年間 (市長が別に定める期間延長可能)	着陸料1/2	附則第3項第1号
	定期以外のもの(チャーター便等)		当分の間	着陸料1/2	附則第3項第2号
	他人の需要に応じ、 有償で旅客又は貨物の運送を行うもの (上記以外の定期便、チャーター便、ダイバート便等)		当分の間	着陸料×2/3	附則第7項

2.2.3 周辺対策・利用促進

(1) 周辺地域との協定

旭川空港の運用にあたっての環境対策上の主な制約条件は表 2-39 のとおりである。東神楽町及び旭川空港対策協議会との間でそれぞれ取り交わした「旭川空港機能の整備拡充に係る協定書（平成 3 年 4 月 17 日）」、「旭川空港機能の整備拡充に係る合意書（平成 3 年 7 月 31 日）」の中に盛り込まれており、変更する場合には協議が必要となっている。

表 2-39 環境対策上の主な制約条件

項目	内容
運用時間	協定書抜粋（空港の運用時間） 第 4 条 空港の運用時間は午前 8 時から午後 9 時までとする。 ※平成 12 年に 11 時間 30 分（午前 8 時 30 分から午後 8 時まで）から 13 時間に延長 2 空港の運用時間について、変更の必要性が生じたときは、双方協議して決定する。 (合意書では第 3 条が該当)
環境対策	協定書抜粋（環境対策） 第 2 条 旭川市は、空港機能の整備拡充の推進に当たり、影響評価調査等の結果を踏まえ、空港周辺の環境に配慮する。 3 航空機騒音について、既補償基準値(単位：WECPNL)に照らして対応の必要性が生じたときは、双方協議して適切な対策を講ずる (合意書では第 2 条が該当)

(2) 空港保安用地の活用

空港保安用地は、滑走路 2,500m 拡張整備時の土取場跡地及び制限表面の制限を受ける用地であり、その管理保全は旭川空港対策協議会との旭川空港機能の整備拡充に係る合意書（平成 3 年 7 月 31 日）第 5 条にも記載されている。

これまで空港保安用地の管理は緑地管理組合への委託による定期的な草刈りの実施で対応してきたが、近年は病害虫の発生により周辺農家への作付けへの影響が出ていた。このため、平成 23 年度より、病害虫対策として一部の空港保安用地を牧草化する事業を進めている。これは空港保安用地 130ha のうち牧草化に適した 86.3ha（約 66%）を対象とするものであり、平成 28 年度まで順次整備を行っている。

保安用地を牧草化することで、病害虫の発生を防止できるとともに、牧草を売却することで収入を得る効果が期待されており、費用面では従来の草刈り型の管理に比べて、管理費の削減が見込まれている。



図 2-40 旭川空港保安用地の牧草化状況

(3) 利用促進

平成 26 年度に旭川空港で実施された空港の利用促進策は表 2-42 に示すとおりである。

旭川空港の利用促進に関する地域組織である「旭川空港利用拡大期成会」、「あさひかわ観光誘致宣伝協議会」の概要は以下のとおりである。

表 2-40 旭川空港利用拡大期成会の概要

設立目的	旭川空港の利用拡大と空港機能の整備拡充促進を支援し、道北地域における産業・経済・文化等の振興発展に資することを目的とする。
事業内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 空港利用拡大に関する PR、情報収集、調査・研究事業 2. 空港利用のための交通網整備運動 3. 空港機能の整備拡充に関する建議、陳情、請願事業 <ol style="list-style-type: none"> 1) 旭川空港拡張整備事業の推進 2) 航空運賃体系の適正化 3) 運航時間の是正運動 4) 新規路線の開設 5) 国際路線の誘致運動及び空港の国際化へ向けての運動 4. その他本会の目的達成に必要な事項
構成	<p>会 長 旭川商工会議所会頭</p> <p>副会長 (一社)旭川観光コンベンション協会会長 富良野商工会議所会頭 旭川空港ビル(株)代表取締役社長 北海道上川管内商工会連合会会長</p> <p>会 員 道北地域の商工会議所や商工会、観光協会と事業に賛同する各種団体等</p> <p>事務局 旭川商工会議所内</p>
活動状況 H26 年度	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航空会社への要望活動 <p>要望先：AIRDO（札幌）、ガルーダインドネシア航空（東京、ジャカルタ）、日本航空（東京）、全日空（東京）、アジアナ航空（東京、ソウル）、トランスアジア航空（東京、台北）、中国東方航空（東京）、エバー航空（台北）</p> 2. 旭川空港における就航セレモニーの実施・参加 <ul style="list-style-type: none"> ・旭川～台湾 エバー航空 就航一周年セレモニー ・旭川～北京・上海 中国東方航空 就航セレモニー ・マレーシア航空 旭川初チャーター 歓迎セレモニー ・旭川～上海 中国春秋航空 就航セレモニー 3. 旭川・道北地域住民に向けた空港利用促進プロモーション <ul style="list-style-type: none"> ・旭川空港まつり in まちなか（旭川夏まつり特設ステージ） ・旭川空港利用促進×旭川冬まつり 特設展示（旭川空港）

表 2-41 あさひかわ観光誘致宣伝協議会の概要

<p>設立目的</p>	<p>旭川圏域の観光の通年化並びに滞在型観光を促進するため、旭川市内及び周辺の観光関係機関・団体が広域連携を図り、具体的かつ実践的な観光客誘致宣伝活動を推進し、もって旭川圏域の観光の振興及び旭川空港の利用拡大を図ることを目的とする。</p>
<p>事業内容</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 通年観光・滞在型観光促進のための企画・立案 2. 観光客誘致推進事業 3. 広報宣伝事業 4. 旭川空港利用拡大事業 5. その他目的達成に必要な事業
<p>構成</p>	<p>会 長 一般社団法人層雲峡観光協会会長 副 会 長 旭川市副市長 一般社団法人ふらの観光協会会長 一般社団法人稚内観光協会会長 一般社団法人ひがしかわ観光協会代表理事 旭川シティホテル懇話会会長 常任理事 一般社団法人美瑛町観光協会会長 NPO 法人なよろ観光まちづくり協会会長 一般社団法人紋別観光協会会長 NPO 法人留萌観光協会会長 深川市観光協会会長 旭川ホテル旅館協同組合理事長 株式会社 JTB 北海道旭川支店長 理 事 関係市町、観光関係団体、航空会社、鉄道会社、旅行会社、空港ビル会社の 21 名 幹 事 旭川商工会議所専務理事 一般社団法人旭川観光コンベンション協会専務理事</p>
<p>活動状況 H26 年度</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 誘致宣伝対策事業 <ul style="list-style-type: none"> ■国内観光プロモーション事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ ひがし北海道観光素材説明会 ・ 空港利用要望活動（共催：旭川空港利用拡大大期成会） ・ ツーリズム EXPO ジャパン ・ 関空旅博 2014・プロモーション ・ 大雪おみやげ博 2014・名古屋プロモーション ・ 道内観光客誘致キャンペーン ■広告宣伝事業

2. 招へい事業

- ・ 首都圏の旅行関係者等を招へいし、観光資源の視察研修を行うとともに、当圏域の観光関係者と意見交換を含めた交流会を開催。

3. 冬季観光プロモーション事業

- ・ 当圏域への冬季の観光客の誘致を図るため、スキーやスノーアクティビティ、雪見温泉、イベントなどの冬ならではの魅力を発信し、ツアー造成に係るプロモーションや広告宣伝事業を実施。

4. 外国人観光客誘致事業

- ・ インドネシア・シンガポールをはじめとした東南アジア、韓国、台湾、香港、中国、ロシアの観光客誘致事業を実施。

【内容】現地におけるプロモーション・観光セミナーの実施、旅行代理店との関係強化（ツアー造成や送客促進）、現地航空会社への要望活動、現地航空会社・旅行会社関係者・メディアの招へい、現地向けテレビ番組の制作など

5. 医療観光誘致事業

- ・ 訪日医療観光誘致のためタイで観光プロモーションを実施。
- ・ 中国の富裕層向けの医療観光誘致のためのパンフレットを作成。
- ・ 首都圏のIT企業を対象に、森林浴のストレス軽減効果を検証するメンタルヘルスケアツーリズム構築事業を実施。

6. 教育旅行誘致事業

- ・ 誘致宣伝対策事業として、関西、北関東、首都圏における教育旅行誘致キャラバンに参加したほか、近畿、中国・四国地方の旅行会社や学校関係者にセールスコールを実施。
- ・ 首都圏からの教育旅行誘致を図るため、旅行担当者を招へい。
- ・ 教育旅行向けの新規コンテンツである「ワンストップアイヌ総合学習体験」のトライアルを道外及び道内の学校を対象に実施。

表 2-42 旭川空港の利用促進に向けた取り組み

目的	項目	補助対象者	平成26年度における具体的な取組内容	実施主体
航空ネットワークの維持	着陸料・停留料等に対する減免・補助	航空会社	新規路線(3年間)/羽田及び成田との午前中往復/チャーター便 について、着陸料の1/2を減額。上記以外の定期便は1/3の額を減額。	旭川市
	保安検査費・X線検査機器等の購入費に対する補助	航空会社	航空運送事業者並びに旅客及び貨物ターミナルビルのビル設置者に対し、航空保安検査等業務に係る費用及び航空保安検査等機器購入に係る費用を対象とし、対象経費の2分の1以内で予算の範囲内で交付金を交付する。【平成26年度予算:59,751千円】	旭川市
	空港ターミナルビル施設使用料に対する減免・補助	航空会社	①国際定期便就航支援補助 国際定期便が使用する旭川空港旅客ビル施設使用料の補助(2分の1以内)【平成26年度予算 10,865千円】 ②国際チャーター便が使用する旭川空港旅客ビル施設使用料の補助(1便あたり1万5千円補助)【平成26年度予算 2,700千円(180便相当)】 ③国際チャーター便が使用する旭井泡空港旅客ビル施設使用料の減免(1便あたり1万円) ④国際定期便事務室及び国際線専用施設について旭川市が旭川空港ビル(株)より賃貸借し国際定期便就航中の航空会社に対して無償貸与している【平成26年度 15,153千円】	①旭川市 ②旭川空港利用拡大期成会(市、旭川商工会議所、旭川空港ビル(株)等) ③旭川空港ビル(株) ④旭川市
	その他の取組・補助	旭川空港ビル(株)	旭川空港における簡易型汚水処理作業に係る委託料補助(2分の1以内)【平成26年度予算 3,506千円】	旭川市
航空・空港を活用した観光振興、航空需要の開拓	空港利用者(個人・団体・修学旅行等)に対する取組・補助	学校	旭川空港国際定期便修学旅行支援事業助成金(修学旅行バス助成) 旭川-仁川線を利用する修学旅行を実施する際の「学校等-旭川空港」区間のバス代に対し、費用の1/2(最大片道2万円まで)を助成する。	旭川空港利用拡大期成会
	観光等ツアーの企画・商品造成・商品広告に対する取組・助成	旅行社(会社)	相互交流促進事業:広告料 外国人及び日本人が同一の航空機を利用する国際路線の運航にあたり作成する広告料について、1事業あたり最大10万円を助成する。	旭川空港利用拡大期成会
	その他の取組・補助	航空会社 個人	新規就航を祝した機内でのセレモニーの開催 初便搭乗客へのプレゼント(地元商品、観光パンフレットなど)配布	あさひかわ観光誘致宣伝協議会 旭川空港利用拡大期成会 旭川空港ビル(株)
空港利用者便益の増進	空港アクセス(バス・タクシー等)改善等に関する取組・補助	-	定期便の発着に合わせたダイヤで空港バスを運航 夏季には観光客への利便を図り、空港から旭山動物園への直通バスも増便	旭川電気軌道ほか
	地域の観光案内・宿泊施設等に関する情報提供等に関する取組・補助	-	旭川空港に総合カウンターを設置し、地域の観光案内や宿泊施設等に関する情報提供を行っている	上川地方観光連盟より業務受託 旭川空港ビル(株)
	空港内施設の充実を図るための取組・補助	-	平成24年4月1日より、駐車場1時間無料(従来100円)	旭川空港ビル(株)
	イベント・交流会等の実施・補助	-	旭川空港まつり 国土交通省東京航空局旭川空港出張所による「空の日」を記念して毎年実施。近隣市町村在住の子どもたちに対し、空港にかかわる様々な業務を体験してもらう。	旭川空港空の日実行委員会
	イベント・交流会等の実施・補助	-	旭川の中心市街地である買物公園・さんろく街で行われる旭川夏まつりのステージにて、旭川市民や観光客に対して旭川空港及び旭川空港就航先のPRを行い、旭川空港の利用促進を図る。	主催:旭川空港利用拡大期成会 共催:北海道地域航空推進協議会

資料:航空・空港の利用促進のための取組調査(平成26年7月) 国土交通省航空局

2.3 施設・設備

2.3.1 施設概要

(1) 沿革・施設の全体図

表 2-43 旭川空港の主な沿革

年	主要イベント	基本施設	駐車場	空港ビル
S41 (1966)	旭川空港開港 第3種空港	滑走路 1,200m		
S55 (1980)	港格変更 第2種(B)となる			
S57 (1982)		滑走路 2,000m 供用開始ジェット化		ターミナル地域移転 (現旅客ターミナルビル 到着系供用開始)
H09 (1997)		滑走路 2,500m、 エプロン 40,500m ² 供用開始、 ILS 機器の更改、航空 灯火の全面変更		
H10 (1998)		平行誘導路供用開始	駐車場(1,120台) 供用	貨物ビル供用開始
H12 (2000)				新旅客ターミナルビル (現旅客ターミナルビル 出発系)供用開始
H18 (2006)	国際定期便開設(仁川 路線)	エプロン拡張 45,610m ² 滑走路警戒灯、誘導案 内灯供用		国際線施設完成
H19 (2007)	総合委託第一期開始 税関常駐化		駐車場拡張(1,407台) 駐車場有料化	
H20 (2008)	検疫常駐化 HAC 撤退、SKY 就航			
H22 (2010)		ILS 機器の更新		
H23 (2011)		エプロン改良工事着手 →平成 26 年度完了		
H24 (2012)	総合委託第二期開始 台北路線開設			
H25 (2013)				No.5 搭乗橋供用開始
H26 (2014)	SKY 撤退 上海・北京路線開設 入管旭川事務所開設			
H27 (2015)	開港からの乗降客数 3,000 万人、国際線乗 降客が累計 100 万人を 突破			



国土地理院撮影の空中写真(1974~1978年撮影)

図 2-41 開港当初の旭川空港(滑走路長 1,200m)の航空写真

●滑走路 1,200m 時のターミナル地域(第 3 種空港)



●滑走路 2,000m 時の空港全景(第 2 種 B)



●滑走路 2,500m 工事① 用地造成



●滑走路 2,500m 工事② 滑走路の舗装工事



●滑走路 2,500m 工事③ 供用時



●滑走路 2,500m 工事④ 平行誘導路の建設



図 2-42 空港拡張時の工事状況



国土地理院撮影の空中写真(2007年～撮影) 2014年10月撮影版

図 2-43 現在の旭川空港(滑走路長 2,500m)の航空写真

(2) 施設概況

旭川空港の施設概況について、以下①～④に示す区分で次頁以降に情報を整理した。

① 空港基本施設

旭川空港の土木施設、建築施設、機械施設、電気施設に関して、仕様や数量を整理するとともに、建物の外観等の写真をとりまとめた。

② 旅客ビル・貨物ビル

旭川空港ビル株式会社が管理する旅客ビル、貨物ビル、GSE 車庫等の施設の概要について整理するとともに、旅客ビルについてはフロアマップや建物の内外の写真をとりまとめた。

③ 駐車場

旭川空港駐車場の施設や営業の基本情報について整理するとともに、駐車場マップや駐車場の写真をとりまとめた。

④ その他

航空保安施設や空港公園の写真をとりまとめた。

表 2-44 施設情報 (旭川市管理) 土木施設 ※一部の情報を省略

No.	施設名		竣工年	更新年	本数、箇所数	延長	幅	面積	摘要	
1	空港用地									
2	滑走路									
3	誘導路	平行誘導路								
		取付誘導路	T-1							
			T-2							
			T-3							
			T-4							
			T-5							
			A-1							
		A-2								
4	エプロン	#1								
		#2								
		#3								
		#5								
		#6								
		小型機エプロン(#11,#12,#14,#15,#16)								
	5	場周道路								
6	保安道路									
7	構内道路									
8	駐車場	一般駐車場 (内タクシー駐車場)								
		観光バス駐車場								
9	排水施設									
10	場周柵									
11	消防水利	貯水槽								

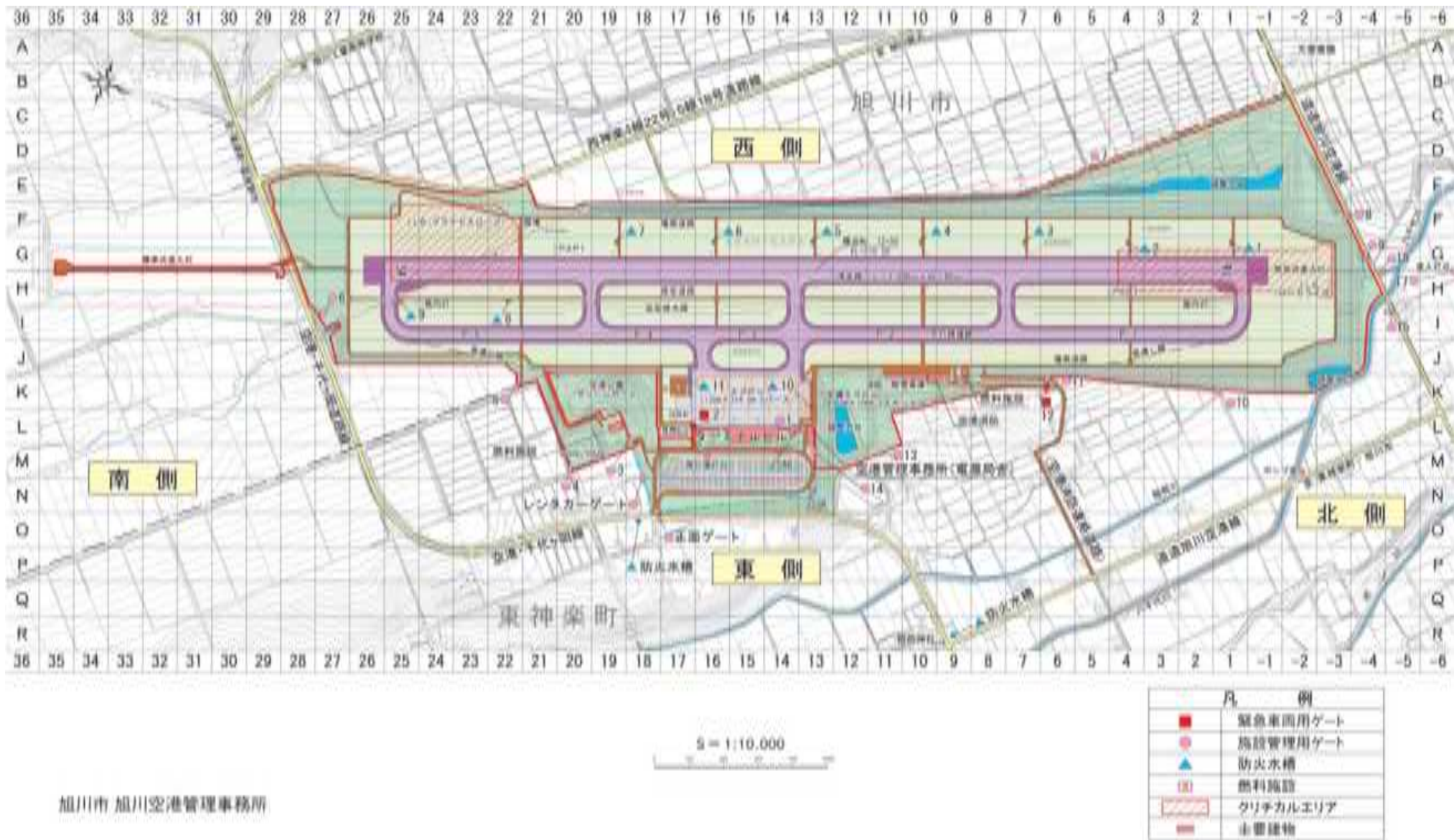


図 2-44 旭川空港グリッドマップ

表 2-45 施設情報 建築施設 ※一部の情報を省略

(旭川市管理)

建物番号	用途コード	建築年月日	構造	延床面積	地上	地下	耐震化	アスベスト対策	摘要
209	管理事務所								空港管理事務所
210	機材庫								除雪車庫裏機材庫
211	消防車庫								消防車庫(B棟)
212	除雪車庫								除雪車庫(1号棟)
213	除雪車庫								除雪車庫(2号棟)
214	除雪車庫								除雪車庫(3号棟)
215	便所								空港公園トイレ
217	事務所								旧建設事務所
218	車庫								汚物タンク上屋
3117	汚水ポンプ室								汚水ポンプ室
3130	消防車庫								消防車庫(A棟)
3131	除雪車庫								除雪車庫(1号棟)増築部
3164	受水槽室								レノカ-施設用受水槽上屋
3174	車庫								管理事務所西側車庫
3230	資材庫								旧空港建設事務所横物置
	電源局舎								電源局舎

(国管理)

	CAB庁舎								国管理
--	-------	--	--	--	--	--	--	--	-----

(日本航空(株)管理)

	給油所								
--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

電源局舎
(所有者は国)



209: 空港管理事務所
(電源局舎 2F)



3164: レンタカー施設用受水槽上屋



215: 空港公園トイレ



212~214: 除雪車庫



3131: 除雪車庫(増築分)



218: 汚物タンク上屋



3174: 管理事務所西側車庫



3230:旧空港建設事務所横物置



3130:消防車庫(A棟)



211:消防車庫(B棟)



210:除雪車庫裏機材庫



3117:汚水ポンプ室



217:旧建設事務所



CAB 庁舎(国管理)



給油所(JAL 管理)



表 2-46 施設情報 (旭川市管理) 機械施設【発電施設】 ※一部の情報を省略

No.	建物名	設置年月	設置場所	容量及び電圧	型式	製作者	備考
1	エンジン						
2	発電装置						
3	自動操作盤						
4	発電機盤						
5	電源自動切替盤						
6	No.2CCR低圧盤						
7	高圧配電盤(電源切替盤)						
8	低圧補機盤						
9	発電機操縦計器盤						

表 2-47 施設情報 (旭川市管理) 機械施設【空気調和設備】 ※一部の情報を省略

No.	建物名	設置年月	設置場所	容量及び電圧	型式	製作者	備考
1	空気調和機(空冷パッケージ)						
2	空気調和機(空冷パッケージ)						
3	空気調和機(空冷パッケージ)						
4	空気調和機(空冷パッケージ)						
5	空気調和機(空冷パッケージ)						
6	空気調和機(空冷パッケージ)						
7	空気調和機(空冷パッケージ)						
8	空気調和機(空冷パッケージ)						

表 2-48 施設情報 (旭川市管理) 機械施設【車両】 ※一部の情報を省略

車両 No.	車種	購入年月	種別/用途	備考
1	空港除雪車両		スノースイーパー	
2	空港除雪車両		スノースイーパー	
3	空港除雪車両		スノースイーパー	
4	空港除雪車両		スノースイーパー	
5	空港除雪車両		スノースイーパー	
6	空港除雪車両		スノースイーパー	
7	空港除雪車両		スノースイーパー	
8	空港除雪車両		スノースイーパー	
9	空港除雪車両		除雪専用トラック	
10	空港除雪車両		除雪専用トラック	
11	空港除雪車両		除雪専用トラック	
12	空港除雪車両		除雪専用トラック	
13	空港除雪車両		除雪専用トラック	
14	空港除雪車両		ロータリ除雪車	
15	空港除雪車両		ロータリ除雪車	
16	空港除雪車両		ロータリ除雪車	
17	空港除雪車両		除雪グレーダ	
18	空港除雪車両		除雪グレーダ	
19	空港除雪車両		除雪ショベル	
20	空港除雪車両		除雪ドーザ	
21	空港消防車両		化学消防車	
22	空港連絡車等		照明点検車	
23	空港消防車両		バン(トラクタ)(医療搬送車)	
24	空港消防車両		トレーラ(医療搬送車)	
25	空港連絡車等		ステーションワゴン	
26	空港連絡車等		軽ワゴン	
27	空港連絡車等		フリクションテスター	
28	空港連絡車等		軽RV	
29	空港連絡車等		フリクションテスター	
30	空港消防車両		消防車(給水車)	
31	空港消防車両		化学消防車	
32	空港消防車両		化学消防車	

表 2-49 施設情報（旭川市管理） 電気施設【航空灯火】 ※一部の情報を省略

No.	空港照明施設	灯火型式	設置数
1	飛行場灯台		
2	標準式進入灯		
3	標準式進入灯		
4	連鎖式閃光灯		
5	簡易式進入灯		
6	進入角指示灯		
7	進入灯台		
8	滑走路灯		
9	滑走路灯		
10	滑走路末端灯		
11	滑走路末端灯		
12	滑走路末端補助灯		
13	滑走路中心線灯		
14	接地帯灯		
15	滑走路距離灯		
16	滑走路警戒灯		
17	過走帯灯		
18	誘導路灯		
19	誘導路灯		
20	誘導路灯		
21	誘導路中心線灯		
22	誘導路中心線灯		
23	誘導路案内灯		
24	誘導路案内灯		
25	風向灯		
26	障害灯		
27	エプロン灯		

表 2-50 施設情報 (旭川市管理) 電気施設【受配電機器】 ※一部の情報を省略

(受配電機器)

No.	機器名	製造年月	型式	定格
1	引込柱上開閉器			
2	引込計器盤			
3	受電盤			
4	コンデンサ盤			
4	VT			
5	ZPD			
6	饋電盤-1(照明発電設備)			
7	饋電盤-2(電源切換)			
8	饋電盤-3(メンテナンスショップ [°] 低圧)			
9	饋電盤-4(道路駐車場灯)			
10	饋電盤-5(コンデンサ)			
11	饋電盤-6(除雪消防施設)			
12	饋電盤-7(予備)			
13	電源切換盤			
14	VT			
15	ZPD			
16	配電盤1 No.1CCR			
17	配電盤2 照明低圧			
18	配電盤3 エプロン低圧			
19	配電盤4 所内動力			
20	配電盤5 所内電灯			
21	配電盤6 連鎖式閃光灯			
22	配電盤7 進入灯台			
23	配電盤8 予備			
24	No.1CCR 低圧盤			
25	No.2CCR 低圧盤			
26	エプロン低圧盤			
27	所内動力盤			
28	所内電灯盤			
29	メンテナンスショップ [°] 低圧盤			
30	照明低圧盤-1			
31	照明低圧盤-2			

表 2-51 施設情報 (旭川市管理) 電気施設【制御機器】 ※一部の情報を省略

(制御機器)

No.	機器名	製造年月	型式	定格
1	灯火監視操作卓			
2	電力インターフェース盤			
3	灯火インターフェース盤			
4	灯火論理制御盤-1			
5	灯火論理制御盤-2			
6	灯火運用卓			
7	直流電源盤			
8	蓄電池盤			
9	インバータ盤			
10	電流計測処理装置			
11	灯火用中継端子盤			
12	灯火用LCD卓			
13	電力用LCD卓			
14	定電流調整器用無停電電源装置(No.1UPS盤)			
15	定電流調整器用無停電電源装置(No.1入出力盤)			
16	定電流調整器用無停電電源装置(No.1蓄電池盤)			
17	定電流調整器用無停電電源装置(No.2UPS盤)			
18	定電流調整器用無停電電源装置(No.2入出力盤)			
19	定電流調整器用無停電電源装置(No.2蓄電池盤)			

表 2-52 施設情報 (旭川市管理) 電気施設【定電流調整装置】 ※一部の情報を省略

(定電流調整装置)

No.	機器名	製造年月	型式	定格
1	PALS (34) (16)			
2	PALS-1			
3	PALS-1			
4	PALS-2			
5	PALS-2			
6	REDL-1			
7	REDL-1			
8	REDL-2			
9	REDL-2			
10	RCLL-1			
11	RCLL-1			
12	RCLL-2			
13	RCLL-2			
14	RTZL			
15	RTZL			
16	PAPI, OP-D/0			
17	予備器-1			
18	予備器-2			
19	予備器-3			
20	予備器-4, OP-C/0			
21	TWYL-1, TWYL-2			
22	TWYL-3, TWCL-1			
23	TWCL-2, TWCL-3			
24	予備器			
25	RGL			
26	高輝度TXGS			
27	高輝度TXGS			
28	ケーブル切替盤			

表 2-53 施設情報（旭川空港ビル(株)管理) 旅客ビル・貨物ビル ※一部の情報を省略

旅客ビル	
構造・規模 建築面積 延床面積 供用開始	
1階: 航空会社カウンター, 国際線受付, 到着ロビー, 警察官派出所, 航空会社, CIQ, 総合案内所, レンタカー受付など 2階: 出発ロビー, 売店, 搭乗待合室, 銀行ATM, 有料待合室など 3階: 飲食店, 送迎デッキ, 空港ビル会社	
その他設備 受託手荷物搬送用ベルトコンベアー(発着用) 搬送用エレベーター 身障者兼用エレベーター エスカレーター 旅客搭乗橋(PBB)	

付属棟(別棟)	
構造 延床面積	
内訳 駐車場事務所・車庫・車庫上屋・屋外置場・屋外管理棟 CIQ棟	

貨物ビル	
構造・規模 建築面積 延床面積 供用開始	
用途 航空貨物取扱会社事務所, コンテナ・ストックヤード等	

冬期機材格納庫	
構造・規模 延床面積	
用途 定期便機体除雪車両・機材格納庫	

図 2-45 旅客ビル・貨物ビル（施設外観写真）

旅客ビル



旅客ビル



貨物ビル



冬期機材格納庫全景



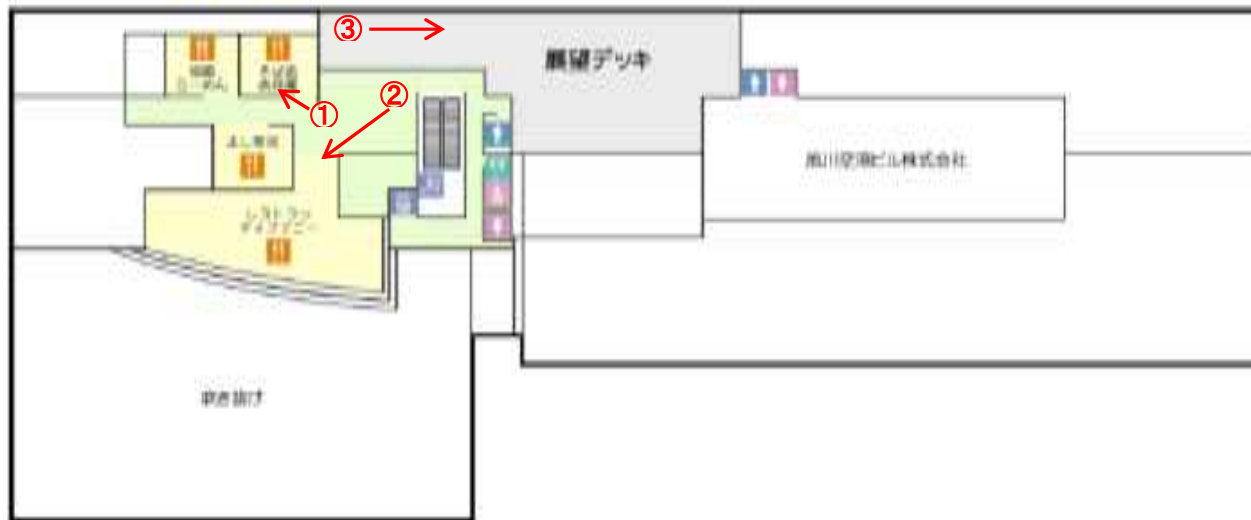
冬期機材格納庫 1



冬期機材格納庫 2



図 2-48 旭川空港ターミナル3階フロア



【施設マーク説明】



表 2-54 施設情報（旭川空港ビル(株)管理） 駐車場 ※一部の情報を省略

区分	内容
管理運営	
面積	
舗装	
機器	
営業時間	
駐車台数	
料金体系	

図 2-49 旭川空港駐車場



施設マーク説明

- 
 身障者
用駐車場
- 
 二輪
用駐車場
- 
 旭川市内方面
/ 旭曲町線 1
(旭港 - 旭山駅
折返方面)
- 
 富良野方面
/ 旭曲町線 2
- 
 タクシー乗り場
(乗取 - 小留)
- 
 注意喚起
- 
 駐車禁止

図 2-50 旭川空港 その他施設

ASR (空港監視レーダー)



グライドスロープ



ローライザー



VOR/DME



空港公園



空港公園遊具



2.3.2 運用状況

(1) 空港ビル

旭川空港の旅客ターミナルビルは、昭和 57 年度に供用した旧ターミナルを到着系動線、平成 12 年度に増設した新ターミナルを出発動線として運用されている。

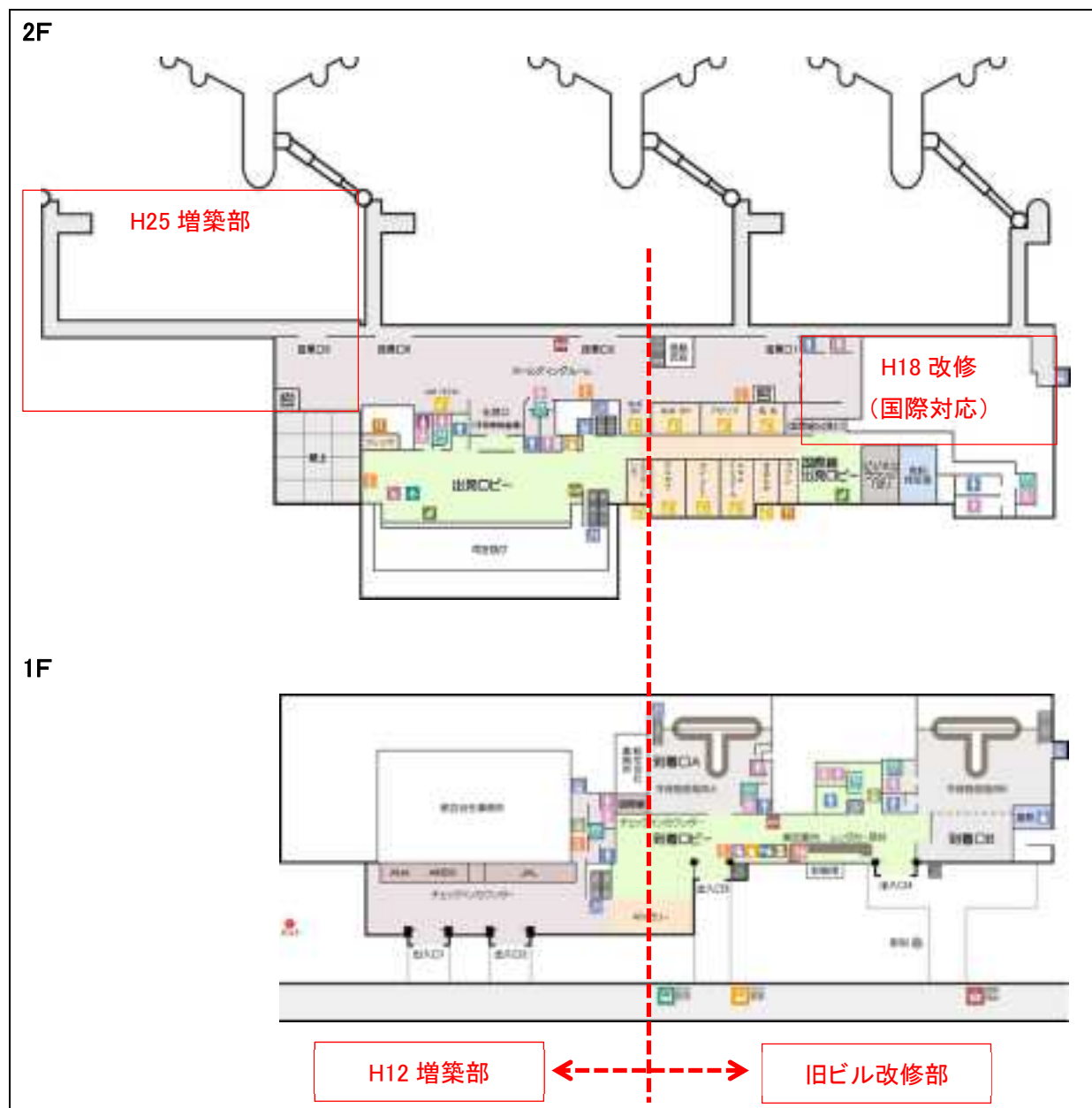


図 2-51 旅客ターミナルビルのこれまでの経緯

平成 18 年度のアシアナ航空によるソウルとの国際定期便の開設に伴って、国際線チェックインカウンター、出発ロビー、CIQ エリアを再整備した。また、平成 25 年度には国内線の搭乗待合室を増設すると共に、6 番スポットへ新たな搭乗橋をした。

国際線の搭乗待合室については、国内線との兼用となっており、国際線が就航する時間帯は間仕切りをすることによって国際線の待合スペースを確保している。近年、国際線に大型機 (A330、

B777) が就航し始めたことや、新規国際線の就航が相次いだことにより国際線旅客が急増し、国際線エリアの狭隘化が課題となっている。

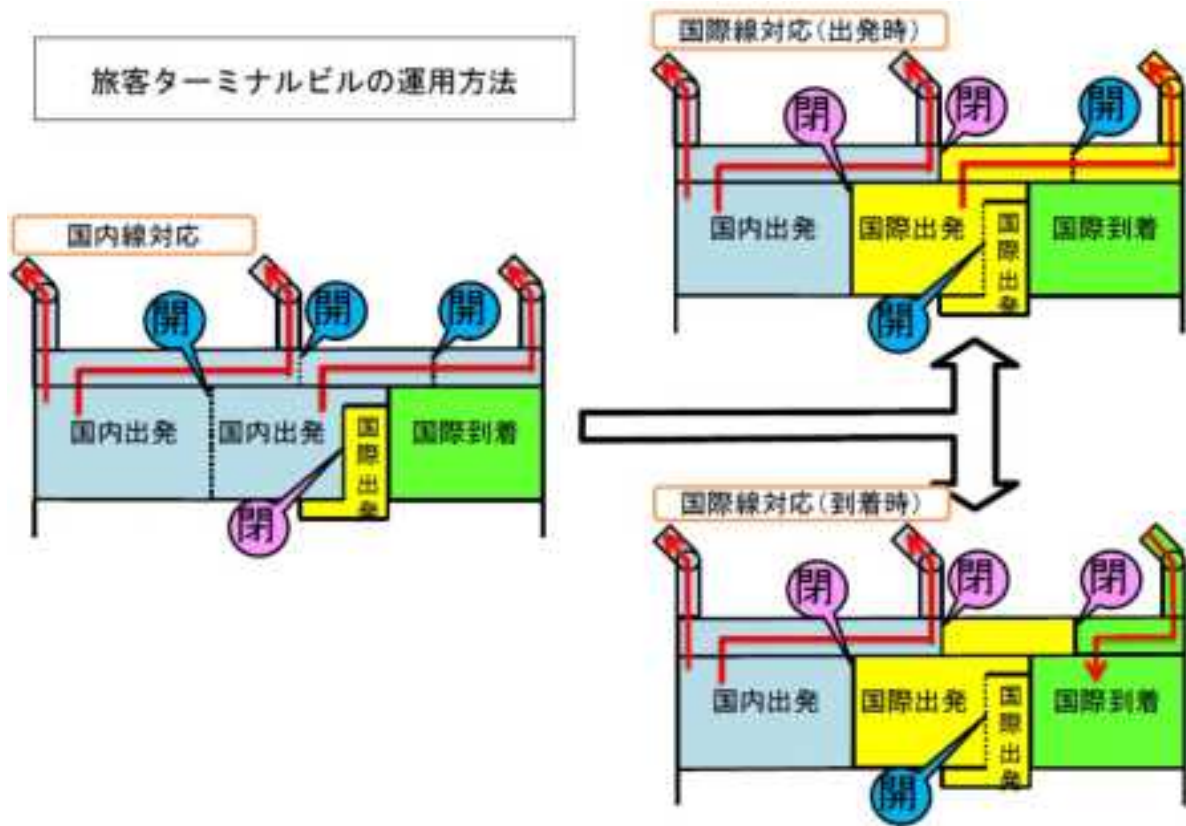


図 2-52 国際線運航時の搭乗待合室の対応状況

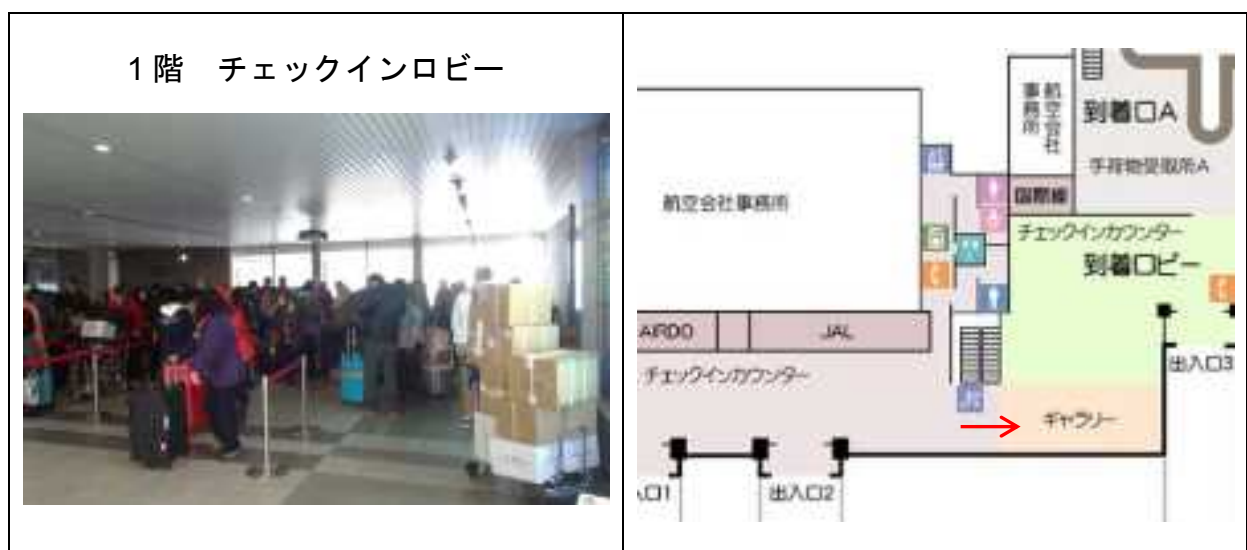


図 2-53 国際線施設の混雑状況①

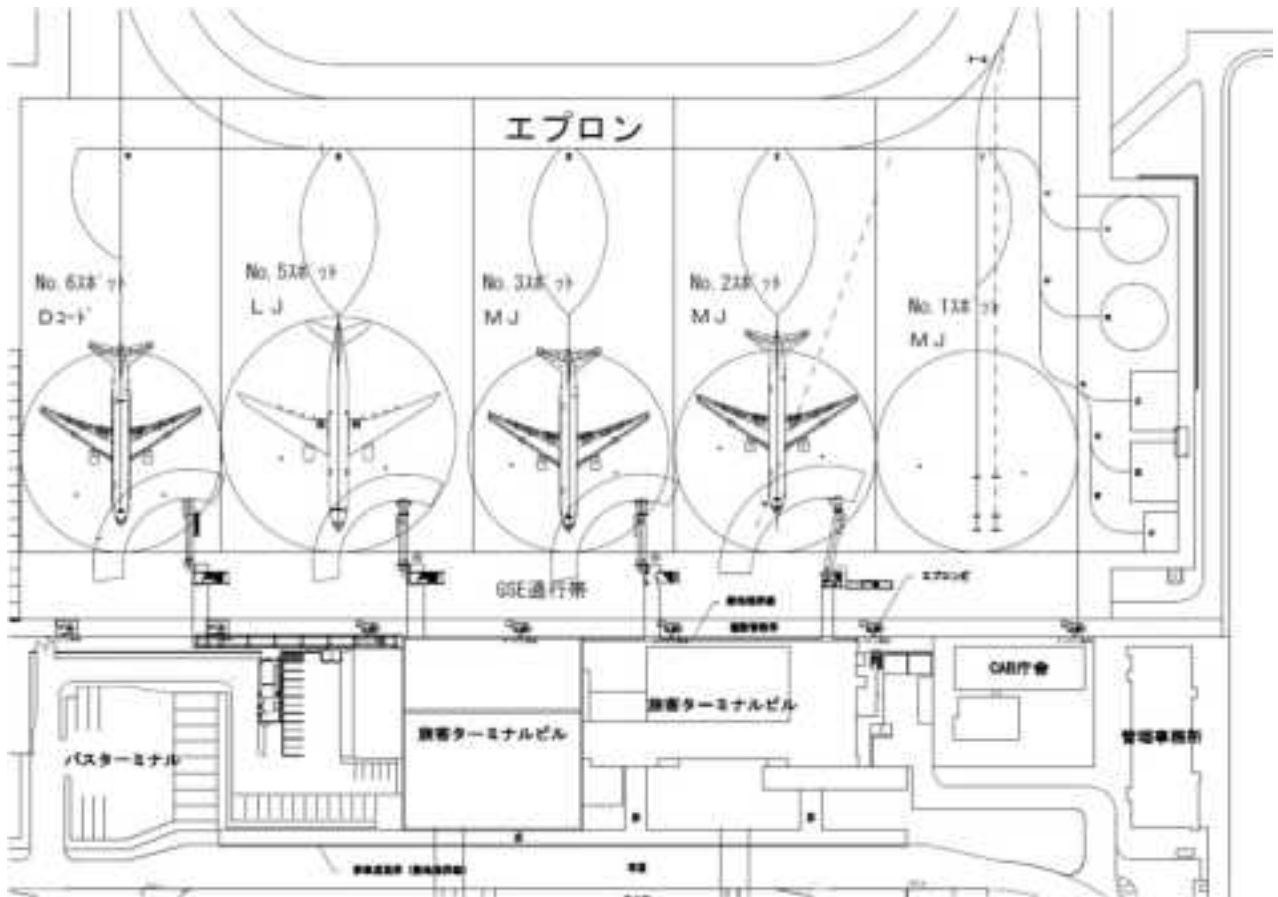


図 2-54 国際線施設の混雑状況②

(2) エプロン

旭川空港では1番から6番までの5スポット（4番は欠番）が整備されている。このうち、1番スポットは予備スポットとして運用されており、搭乗橋は整備されていない。

国際線は2番のスポットのみが使用されている。ターミナルビルの容量不足から、国際線の2機同時駐機ができない状況であり、同時時間帯に乗り入れ希望があった場合には、発着時間帯を前後にずらすか、就航を断念せざるを得ない状況となっている。また、2番スポットが中型機（MJ）対応であるため、大型ジェット機が就航する場合には離隔を調整して受け入れている。



#1	中型機用(MJ)	予備、最大機材に対応していない
#2	中型機用(MJ)	国際線、実際は大型ジェット機(LJ)が就航している。LJ就航時は離隔を調整。
#3	中型機用(MJ)	国内線
#5	大型機用(LJ)	国内線
#6	中型機用(MJ)	国内線

図 2-55 旭川空港のスポット配置・主な利用状況

表 2-55 旭川空港スポットアサインチャート (平成 27 年 8 月)

			08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
予備	#1	[MJ] OPEN														
		国際線	#2	日曜												
月曜																
火曜																
水曜																
木曜																
金曜																
土曜																
国内線	#3	[MJ] PBB No.2														
国内線	#5	[LJ] PBB No.3														
国内線	#6	[MJ] PBB No.5														

表 2-56 旭川空港スポットアサインチャート (平成 27 年 12 月)

			08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
予備	#1	[MJ] OPEN															
国際線	#2	日曜															
		月曜															
		火曜															
		水曜															
		木曜															
		金曜															
		土曜															
国内線	#3	[MJ] PBB No.2															
国内線	#5	[LJ] PBB No.3															
国内線	#6	[MJ] PBB No.5															

(3) 受入体制

① グランドハンドリング

グランドハンドリングとは、航空輸送に必要とされる、空港における地上支援業務である。業務の内容は、旅客業務、貨物業務、ランプサービス、運航管理・ディスパッチ、整備に分類することができる。

表 2-57 グランドハンドリングの業務内容

区 分	内 容
旅客業務	カウンター業務（チェックイン、手荷物受託） ゲート業務、受託手荷物の引き渡し
貨物業務	貨物受託・引き渡し ULD ビルドアップ・ブレイクダウン
ランプサービス	航空機誘導（マーシャリング） 搭乗橋操作 手荷物・貨物の積み降ろし 機内清掃、汚水処理、給水 ケータリング搭載 燃料給油、機体除雪 プッシュバック・トーイング
運航管理・ディスパッチ	情報収集・提供、関係機関との調整 運航支援（フライトプラン作成、説明） 重量管理（ロードコントロール）
整備	出発前点検、GSE 車両保守

運航管理・ディスパッチや整備には国家資格が必要である。また、ランプサービスでは業務内容により大型特殊、牽引、高所作業などの免許が必要になる。

JAL や ANA は、国内の主要空港では自社のグランドハンドリング専門の系列会社により業務を実施しているが、旭川空港では地元企業等に業務をそれぞれ委託（あるいは総代理店契約）しており、現在 2 社体制でハンドリング業務を実施している。

② CIQ

旭川空港のCIQ（税関：Customs、出入国管理：Immigration、検疫：Quarantine）の体制は表 2-58 のとおりである。

平成 18 年 6 月 8 日に旭川空港初の定期国際線が就航する際に、旭川空港は出入国港、税関空港、検疫飛行場に指定されている。その後平成 17 年 7 月には税関が、平成 20 年には検疫が常駐化し、平成 26 年 10 月には入国管理局の旭川出張所が開設されている。

表 2-58 旭川空港における CIQ の状況

区分	機関名	主な検査内容
税関	財務省函館税関札幌税関支署 旭川空港出張所 ※平成 17 年 7 月 1 日より常駐（2 名）	出入国する旅客の携帯品などの検査貨物の輸出入について書類の審査や検査を行う。【関税法、外国為替及び外国貿易管理法等】
出入国管理	法務省札幌入国管理局 旭川出張所 ※平成 26 年 10 月 6 日に旭川出張所開設	外国人の出入国審査及び日本人の出帰国確認を行う。【出入国管理及び難民認定法等】
検疫	厚生労働省小樽検疫所 旭川空港出張所 ※平成 20 年 4 月 1 日より常駐（3 名）	外国からの検疫：伝染病の侵入防止のための人の検査。【検疫法等】 食品検査：輸入される食品、食料品容器包装、おもちゃ等について、有毒、有害な物質の検査【食品衛生法等】
植物検疫	農林水産省横浜植物防疫所 札幌支所	植物に対する輸出入検査及び検査に基づく消毒・焼却【植物防疫法等】
動物検疫	農林水産省動物検疫所 北海道出張所	動物に対する輸出入検査及び検査に基づく消毒・焼却【家畜伝染病予防法、狂犬病予防法】

2.3.3 整備履歴・更新計画

(1) これまでの空港整備計画の変遷

① 施設整備計画の変遷

これまで旭川空港では以下のとおり飛行場施設の変更が実施されている。

表 2-59 旭川空港における飛行場設置・変更許可の変遷

区分	日付	内容
設置許可	昭和 38 年 08 月 30 日付空飛第 262 号	滑走路 1,200m
変更許可	昭和 51 年 12 月 28 日付空管第 346 号	滑走路 2,000m
変更許可	昭和 56 年 03 月 31 日付空管第 75 号	エプロン増設
変更許可	平成 04 年 04 月 15 日付空管第 50 号	滑走路 2,500m
変更許可	平成 07 年 12 月 19 日付空管第 144 号	エプロン増設
変更許可	平成 18 年 02 月 13 日付国空管第 180 号	エプロン拡張

滑走路 2,500m 化以降の飛行場施設の変更内容は以下のとおりである。

表 2-60 滑走路 2,500m 拡張整備事業以降における飛行場施設変更の内容

変更許可申請年月			平成 4 年 1 月	平成 7 年 4 月	平成 17 年 11 月
		旧	旭川空港整備 基本計画	旭川空港整備 基本計画 (変更後)	エプロン拡張
誘導路	滑走路	2,000m	2,500m	同左	同左
	長さ	150m	3,237m	3,330.5m	同左
	幅	30m	同左	同左	同左
	舗装の種類	アスファルト	同左	同左	同左
エプロン	面積	28,350 m ²	34,425 m ²	40,500 m ²	同左
	舗装の種類	コンクリート	同左	同左	同左
	バース数	4 バース MJ 2 バース SJ 2 バース	4 バース LJ 3 バース SJ 1 バース	5 バース LJ 3 バース SJ 2 バース	5 バース Cコード(A320等) 1バース Dコード(B767等) 1バース 旧 LJ(B747等) 3バース 小型機用 5バース
駐車場	面積	11,547 m ²	24,725 m ²	38,370 m ²	同左
	台数	460 台	721 台	1,114 台	同左

資料: 飛行場施設変更許可申請書(平成 4 年)、飛行場施設変更許可申請書(平成 7 年)、飛行場変更変更許可申請書(平成 17 年)

これまでの大規模な施設整備は、滑走路 2,500m の新設、エプロンの増設・拡張であり、各整備に応じて需要予測や施設の規模の算定が実施されている。これまで実施された各種調査・検討を体系的に整理すると次図のとおりとなる。

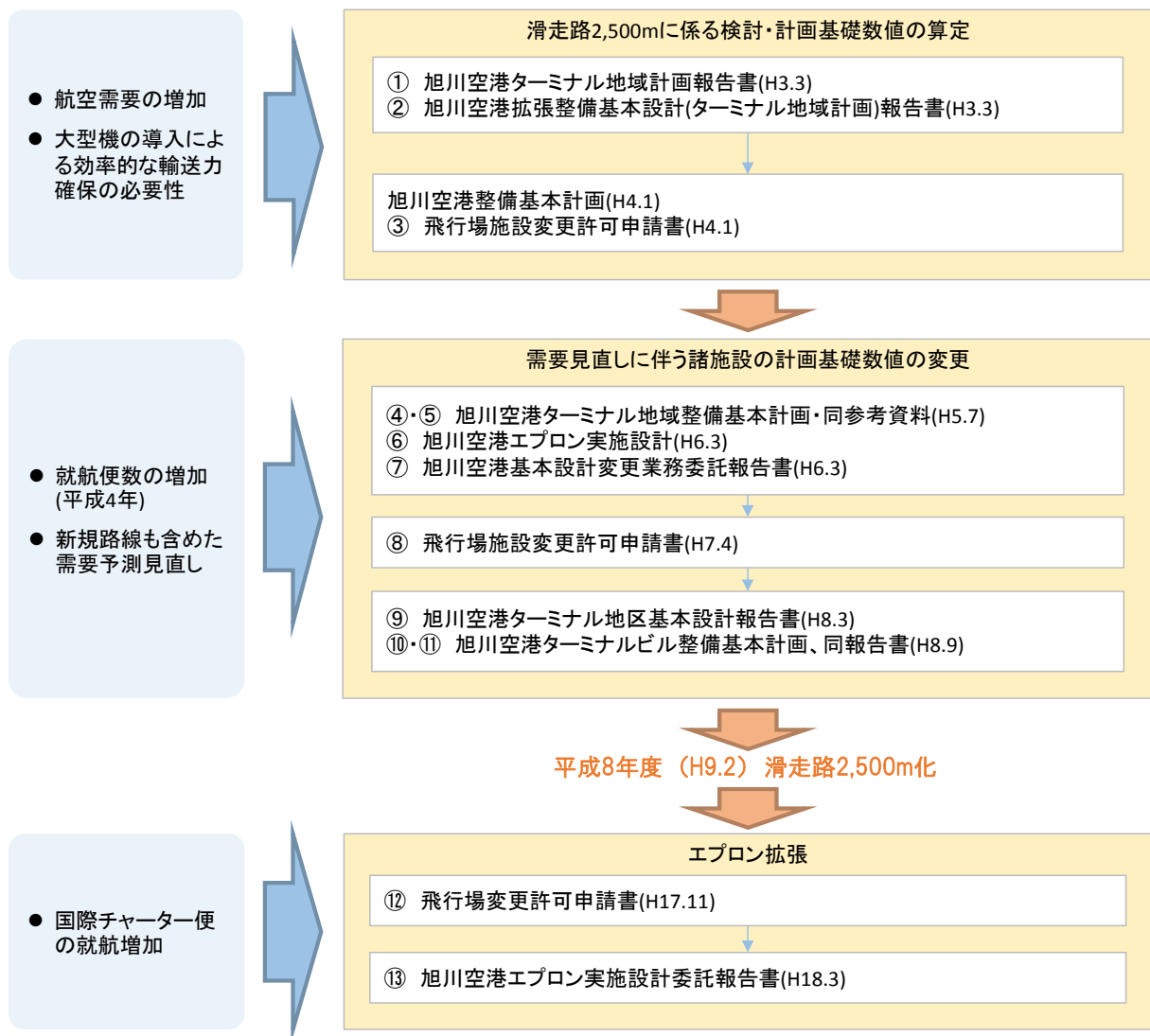


図 2-56 旭川空港における施設整備に係る計画の変遷

(2) 基本施設の整備履歴

旭川空港の滑走路、航空灯火、電源施設の多くは平成 8 年度に供用した 2,500m の滑走路新設工事に併せて整備されたものであり、滑走路、航空灯火についてはこれまで大規模な更新工事を実施していない（使用年数：約 19 年）。

電源施設のうち、受配電機器については平成 17 年度、予備発電機については平成 18 年度に更新された。また、電力監視制御装置が平成 25～26 年度に更新された。

●滑走路 2,500m 供用時



●平行誘導路の建設



図 2-57 空港拡張時の工事状況

エプロンについては 1 番スポットから 5 番スポット（5 番スポットは一部）が昭和 56 年度の滑走路 2,000m 時に整備されたものであったことから、平成 23～26 年度にかけて更新工事が実施された（更新サイクル：約 30 年）。また、6 番スポット、小型機エプロンが平成 18 年度に供用を開始した。

(3) 更新計画

旭川空港では、航空法施行規則第 92 条（保安上の基準）に規定する空港の維持管理の標準的な事項を示した「空港内の施設の維持管理指針」に基づいて、旭川空港維持管理・更新計画書を作成している。この中で旭川空港管理事務所が管理する空港土木施設を対象として長期的視点に立った施設の更新計画をとりまとめている。土木施設の更新計画は定期点検の結果等を踏まえて、概ね 3 年程度を目途に定期的に見直しをすることとしており、現在は平成 27 年 6 月に作成されたものが最新である。

関連資料

●旭川空港維持管理・更新計画書

その他の更新計画が取りまとめられているのは、車両に関する更新計画である。航空灯火、電源施設、その他建築施設については、更新計画は作成されていないが、これら各施設の一般的な更新年数は表 2-61 のとおりである。なお、航空灯火の更新は、滑走路の舗装の更新と同時期に実施されることが多い。

表 2-61 旭川空港における更新計画の整備状況

施設区分	土木施設	車両	建築施設	電気施設
更新計画の状況	○	○	—	—
一般的な更新年数	—	—	RC 造 事務所 50 年	航空灯火 15 年 制御機器 15 年 空気調和設備 15 年 受配電機器 22 年 定電流調整装置 22 年 発電施設 25 年

*一般的な更新年数はあくまで目安であり、近年は定期的に劣化診断を行い、更新の必要性を判断した上で更新が実施されている。

第3章 施設展開の方向性

3.1 将来需要の見通し

将来の施設展開や官民連携を検討するに資するため、旭川空港の将来需要を算定した。

3.1.1 概観

旭川空港における需要予測は、国際旅客、国内旅客別に図 3-1 の手順で実施した。

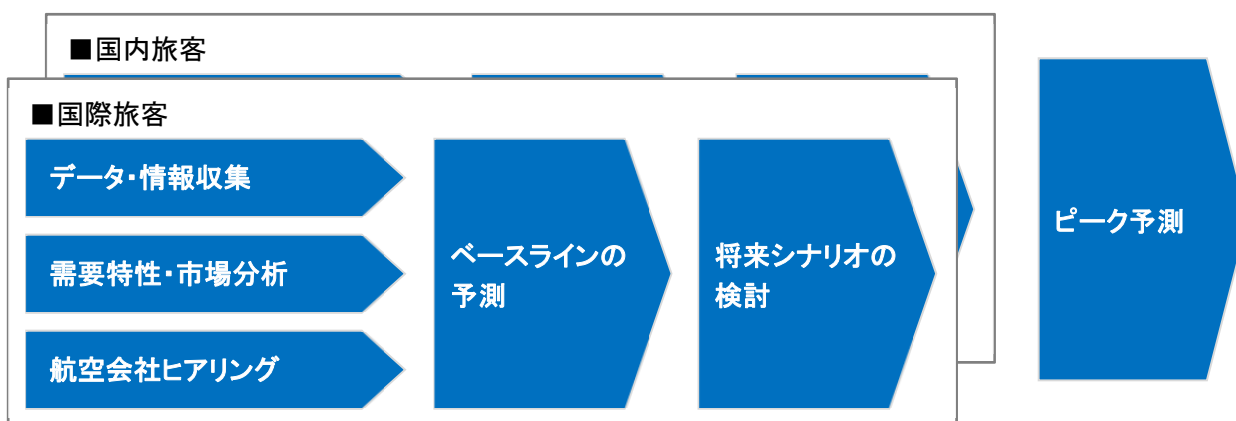


図 3-1 需要予測の概略フロー

第 2 章で整理した旭川空港に関する基礎情報を活用するとともに、昨今、航空市場を取り巻く事業環境がダイナミックに変化していることから、航空市場を身近に接している航空会社へヒアリング調査を実施した。

これらの基礎情報に基づいて、ベースとなる将来予測値を算出した。ここで算出される予測値は、現状の航空路線に基づく需要予測値となるが、旭川空港のような地方空港では路線開設の有無が空港全体の需要規模に影響を与える特徴を有している。このため、新規路線の開設可能性には、将来シナリオとして扱った。さらに、空港施設の規模はピーク当たりで算定することから、方面毎の就航時間帯の特徴や航空会社のニーズを踏まえて、ピーク当たりの需要を検討した。

3.1.2 国際旅客

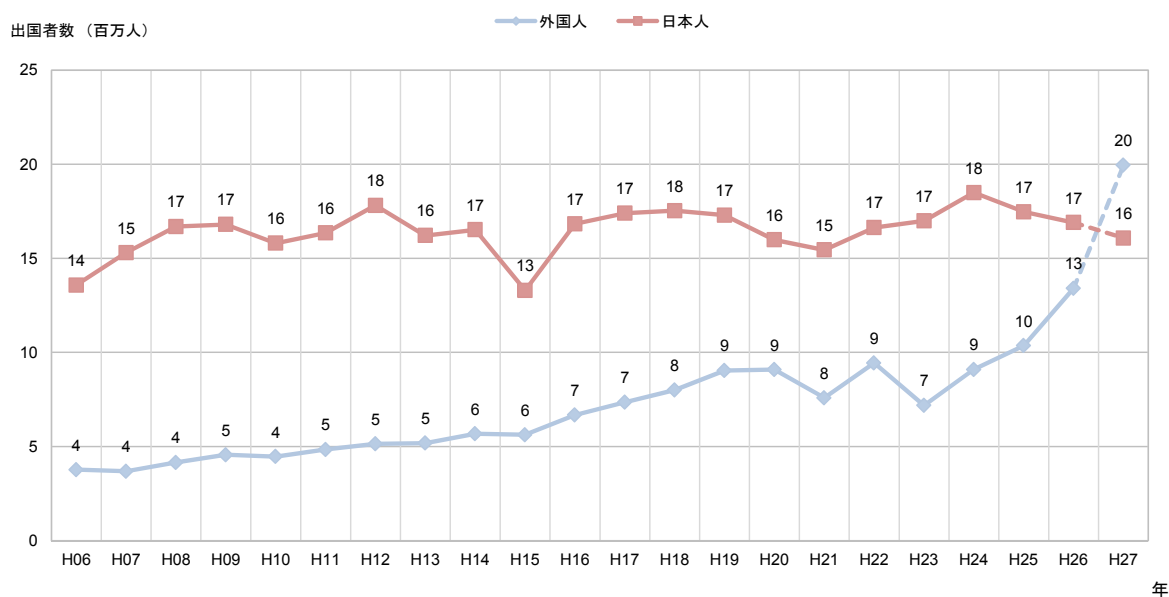
(1) 現況データ・需要特性

① 全国動向

訪日外国人数は、近年、急速に増加している。平成 26 年では、年間約 1300 万人の訪日旅客を記録した。一方、日本人出国者数は平成 8 年以降、1700 万人でほぼ横ばいで推移している。

平成 27 年について 1～9 月の期間における対前年同期間比は外国人 48.8%、日本人▲4.9%であり、訪日外客数は政府が平成 32（2020）年の目標として掲げていた 2000 万人に達する見込みである。これに伴い本年 6 月には政府は平成 32 年の目標値を 3,000 万人に引き上げた。平成 27 年において、訪日外国人の増加の背景としては、円安が継続していること、免税措置の拡大が図られたこと、航空輸送の供給量が増加していること、韓国における MARS の流行等、複合的な要因が重なっている。外国人、日本人を併せた出国者全体では約 18.4%の伸びである。

また、国際旅客需要はイベントリスクが高い特徴がある。イラク戦争、SARS の流行（H15）、世界金融危機（H20-H21）、東日本大震災の発生（H23）に伴い需要が減少している。



資料:JNTO *H27 は 1～9 月までの対前年同期間比に基づく推計値

図 3-2 国際航空旅客（外国人・日本人）の推移（出国者ベース）

方面別の訪日外客数は次のとおりである。平成 26 年から平成 27 年にかけてアジア方面を中心に大きく増加している。特に中国は 1～9 月の対前年同期間比で 100%以上の伸びを記録（2倍以上に増加）している。

また、訪日外客数は人数ベースの統計であるが、航空旅客の観点からは出国、入国でそれぞれカウントするため、訪日外客数の約 2 倍となる。

表 3-1 方面別訪日外客数の状況

・訪日外客数

	年/千人		
	H25 2013	H26 2014	H27 2015
総数	10,364	13,413	19,957
アジア計	8,116	10,819	
中国	1,314	2,409	5,170
韓国	2,456	2,755	3,943
台湾	2,211	2,830	3,697
香港	746	926	1,560
タイ	454	658	820
シンガポール	189	228	305
マレーシア	177	250	295
インドネシア	137	159	206
フィリピン	108	184	269
ベトナム	84	124	191
インド	75	88	104
イスラエル	14	19	
トルコ	12	15	
ヨーロッパ計	904	1,049	
英国	192	220	262
フランス	155	179	216
ドイツ	122	140	164
イタリア	67	81	107
ロシア	61	64	54
スペイン	44	61	77
スウェーデン	36	40	
オランダ	34	40	
スイス	28	33	
ベルギー	17	19	
フィンランド	17	20	
ポーランド	16	18	
デンマーク	15	18	
ノルウェー	14	15	
オーストリア	13	15	
ポルトガル	12	14	
アイルランド	11	13	
アフリカ計	27	28	
北アメリカ計	982	1,112	
米国	799	892	1,021
カナダ	153	183	232
メキシコ	23	30	
南アメリカ計	50	57	
ブラジル	27	32	
オセアニア計	285	347	
豪州	245	303	370
ニュージーランド	37	42	
無国籍・その他	0	1	

(1~9月)

	(1~9月)		伸び率
	H26 2014	H27 2015	
総数	9,737	14,488	48.8%
アジア計	7,833		
中国	1,789	3,838	114.6%
韓国	1,996	2,856	43.1%
台湾	2,121	2,771	30.7%
香港	657	1,107	68.5%
タイ	434	541	24.7%
シンガポール	133	178	33.8%
マレーシア	159	187	18.1%
インドネシア	111	145	30.1%
フィリピン	127	186	46.0%
ベトナム	91	139	53.3%
インド	65	77	18.2%
イスラエル	13		
トルコ	11		
ヨーロッパ計	768		
英国	160	191	19.3%
フランス	132	160	21.0%
ドイツ	102	119	16.6%
イタリア	59	78	32.3%
ロシア	47	40	-16.1%
スペイン	46	59	27.3%
スウェーデン	29		
オランダ	29		
スイス	24		
ベルギー	14		
フィンランド	14		
ポーランド	14		
デンマーク	13		
ノルウェー	12		
オーストリア	11		
ポルトガル	10		
アイルランド	9		
アフリカ計	20		
北アメリカ計	821		
米国	662	758	14.5%
カナダ	131	167	27.0%
メキシコ	22		
南アメリカ計	42		
ブラジル	23		
オセアニア計	252		
豪州	219	268	22.2%
ニュージーランド	31		
無国籍・その他	0		

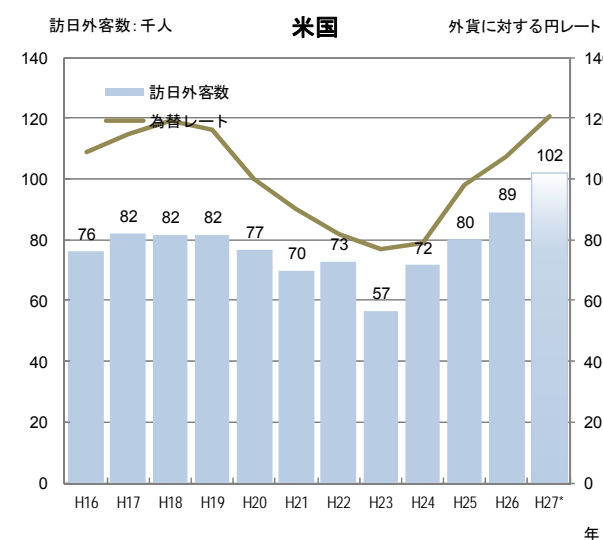
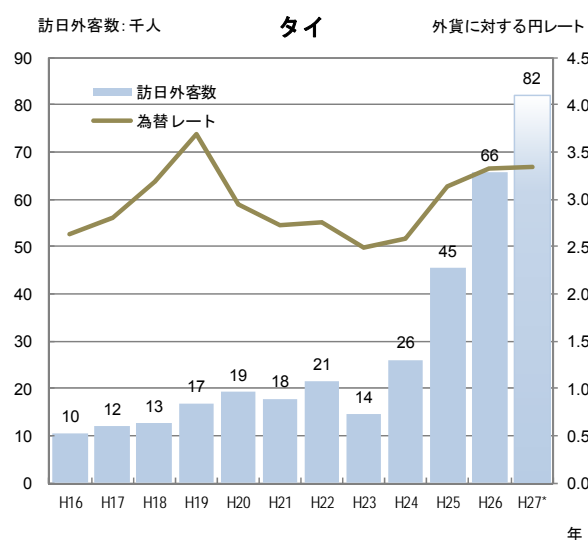
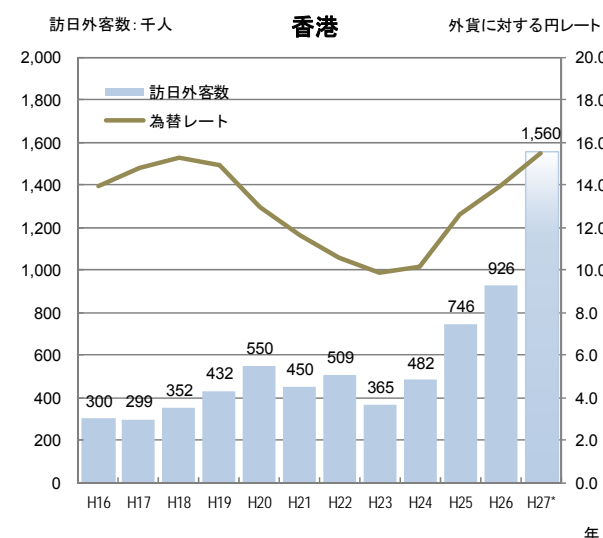
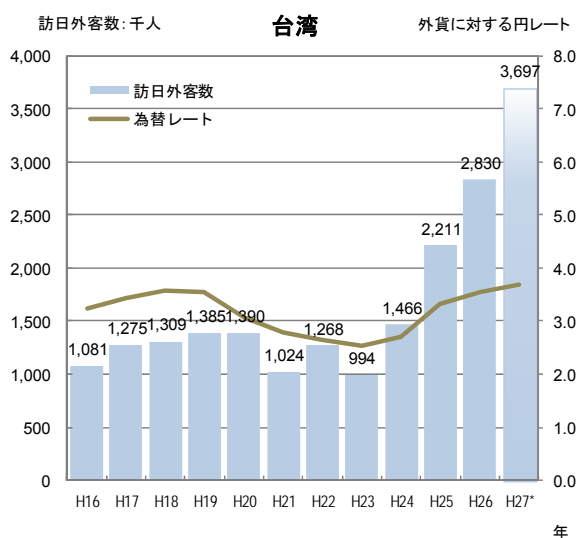
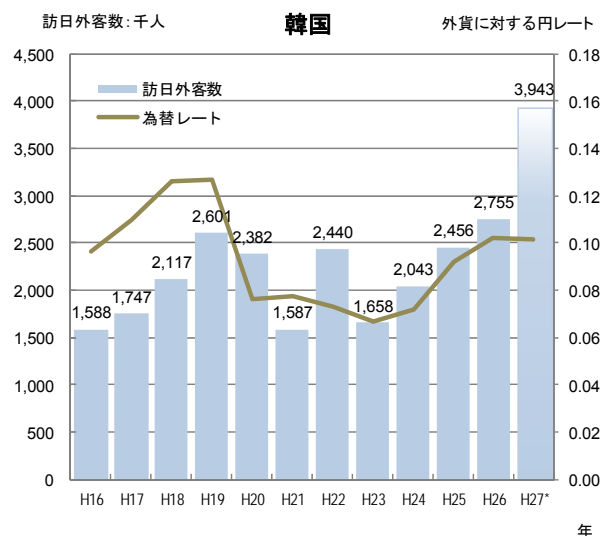
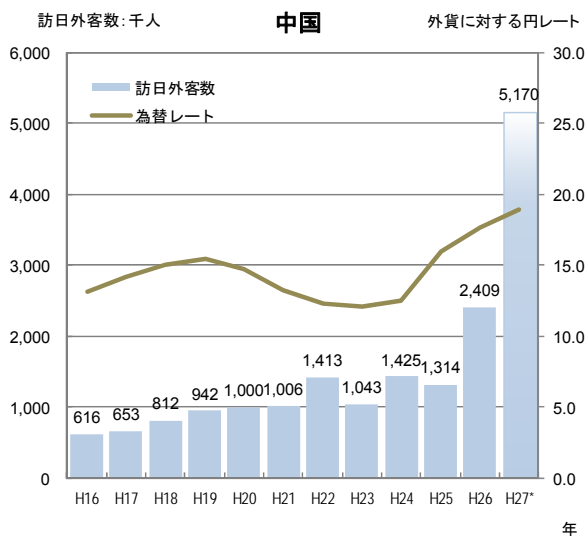
・航空旅客ベース

	訪日外客数×2		年/千人
	H25 2013	H26 2014	
総数	20,728	26,827	39,914
アジア計	16,232	21,638	
中国	2,629	4,818	10,340
韓国	4,912	5,511	7,885
台湾	4,422	5,660	7,395
香港	1,492	1,852	3,120
タイ	907	1,315	1,640
シンガポール	379	456	610
マレーシア	353	499	589
インドネシア	274	317	413
フィリピン	217	368	538
ベトナム	169	249	381
インド	150	176	208
イスラエル	29	38	
トルコ	25	30	
ヨーロッパ計	1,808	2,097	
英国	384	440	525
フランス	310	357	432
ドイツ	244	281	327
イタリア	134	161	213
ロシア	121	128	108
スペイン	89	121	154
スウェーデン	72	80	
オランダ	68	80	
スイス	57	66	
ベルギー	33	38	
フィンランド	33	39	
ポーランド	31	36	
デンマーク	30	36	
ノルウェー	28	30	
オーストリア	26	31	
ポルトガル	23	29	
アイルランド	23	25	
アフリカ計	53	57	
北アメリカ計	1,964	2,225	
米国	1,599	1,783	2,042
カナダ	306	366	465
メキシコ	47	61	
南アメリカ計	100	114	
ブラジル	54	65	
オセアニア計	570	695	
豪州	489	605	740
ニュージーランド	74	83	
無国籍・その他	1	1	

資料:JNTO *H27は1~9月までの対前年同期間比に基づく推計値

小数点以下の端数処理をしていないため、表示されている数値の合計と一致しない場合がある。また、表中の国・方面は訪日外客数の多い方面を例示したものであるため、国・方面の合計値が地域計(アジア計等)とは一致しない。

訪日外客数の多い6方面(韓国、台湾、中国、香港、タイ、米国)について、訪日外客数の推移を次頁に整理した。韓国、台湾は平成24年以降、中国、香港は平成27年、タイは平成25年以降、急激に増加している。方面別の動向は、ビザの緩和措置、為替レート、航空サービスの供給量の変化等が影響している。



資料:JNTO *H27は1~9月までの対前年同期間比に基づく推計値

図 3-3 訪日外客上位 6 方面の訪日客数の推移

② 北海道

1) 北海道訪問率

北海道を訪れた外国人は実人数ベースでは平成 26 年度で約 1,541 千人であり、北海道訪問率は 10.5%と算出される。

表 3-2 訪日外国人の北海道訪問率

訪日外国人来道者数(実人数)の推移		人/年度				
		H22	H23	H24	H25	H26
総数		741,700	569,700	790,400	1,153,100	1,541,300
アジア	中国	135,500	101,400	102,200	158,300	340,000
	韓国	148,900	89,700	123,600	141,600	201,100
	台湾	183,700	191,200	280,800	415,600	472,700
	香港	87,100	56,200	72,600	107,300	120,200
	シンガポール	28,800	17,700	23,500	35,600	40,900
	マレーシア	21,700	12,400	22,000	36,400	49,300
	タイ	18,400	9,700	37,000	98,800	128,300
	小計	624,100	478,300	661,700	993,600	1,352,500
ヨーロッパ	ロシア	11,300	7,400	11,100	13,100	12,800
北米	米国	21,200	16,300	23,700	33,500	41,800
	カナダ	9,300	6,600	9,400	10,700	13,700
オセアニア	豪州	25,600	20,500	29,400	35,400	38,700
不明その他		50,200	40,600	55,100	66,800	81,800

資料: 北海道経済部観光局資料

日本全体		人/年度				
		H22	H23	H24	H25	H26
総数		8,342,331	6,377,483	8,708,300	10,983,398	14,670,133
アジア	中国	1,342,890	1,124,236	1,332,636	1,536,873	2,854,668
	韓国	2,429,813	1,561,260	2,226,251	2,459,470	3,024,041
	台湾	1,216,145	1,065,032	1,571,095	2,398,533	3,005,648
	香港	487,405	380,916	514,958	791,494	1,047,530
	シンガポール	177,921	111,862	144,547	196,264	241,579
	マレーシア	111,162	88,089	134,197	195,971	257,853
	タイ	203,443	161,992	287,729	505,420	706,199
	小計	5,968,779	4,493,387	6,211,413	8,084,025	11,137,518
ヨーロッパ	ロシア	49,823	34,402	52,913	61,877	62,251
北米	米国	699,168	588,027	731,049	819,737	915,803
	カナダ	144,587	105,527	137,878	157,341	194,706
オセアニア	豪州	220,752	158,562	222,908	254,362	325,430
不明その他		1,259,222	997,578	1,352,139	1,606,056	2,034,425

※北海道の来道者数の統計に併せて年度ベースに換算した訪日外客数であり表3-1と一致しない。

北海道訪問率

		H22	H23	H24	H25	H26
総数		8.9%	8.9%	9.1%	10.5%	10.5%
アジア	中国	10.1%	9.0%	7.7%	10.3%	11.9%
	韓国	6.1%	5.7%	5.6%	5.8%	6.7%
	台湾	15.1%	18.0%	17.9%	17.3%	15.7%
	香港	17.9%	14.8%	14.1%	13.6%	11.5%
	シンガポール	16.2%	15.8%	16.3%	18.1%	16.9%
	マレーシア	19.5%	14.1%	16.4%	18.6%	19.1%
	タイ	9.0%	6.0%	12.9%	19.5%	18.2%
	小計	10.5%	10.6%	10.7%	12.3%	12.1%
ヨーロッパ	ロシア	22.7%	21.5%	21.0%	21.2%	20.6%
北米	米国	3.0%	2.8%	3.2%	4.1%	4.6%
	カナダ	6.4%	6.3%	6.8%	6.8%	7.0%
オセアニア	豪州	11.6%	12.9%	13.2%	13.9%	11.9%
不明その他		4.0%	4.1%	4.1%	4.2%	4.0%

2) 道内空港

道内空港の利用者数(出国者数)は平成26年で927千人であり、全国の約3%(927/30,882)を占める。外国人の道内空港から出国した割合は、前ページの北海道訪問者(H26 1541千人)を用いて算出すると約52%(798/1541)となる。

空港別に外国人の比率をみると、全国的には年々外国人比率が増加しており、平成26年では約45%が外国人客となっている。道内空港については全国と比べて外国人比率が高く、新千歳で84%である。函館空港や旭川空港では95%以上が外国人客であり、これらの空港の将来需要の予測においてはとりわけ外国人客の見通しが重要となる。

表 3-3 道内空港の国籍別出国者数の推移

●全国	千人/年								
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
日本人	17,535	17,295	15,987	15,446	16,637	16,994	18,491	17,473	16,903
外国人	8,004	9,041	9,089	7,589	9,442	7,191	9,095	11,158	13,979
合計	25,539	26,336	25,076	23,035	26,079	24,185	27,586	28,630	30,882
外国人比率	31%	34%	36%	33%	36%	30%	33%	39%	45%
●道内空港計									
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
日本人	120	113	98	110	120	134	160	141	129
外国人	397	436	442	349	438	331	453	616	798
合計	517	549	540	460	558	466	613	757	927
外国人比率	77%	79%	82%	76%	78%	71%	74%	81%	86%
●新千歳空港									
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
日本人	110	102	90	103	114	132	155	137	123
外国人	262	298	307	291	357	287	385	497	643
合計	372	399	397	394	471	418	540	634	767
外国人比率	70%	75%	77%	74%	76%	68%	71%	78%	84%
●函館空港									
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
日本人	5	4	4	4	4	2	3	2	3
外国人	57	62	59	30	36	20	31	62	78
合計	62	66	62	34	40	21	35	64	81
外国人比率	92%	93%	94%	89%	91%	93%	90%	97%	97%
●旭川空港									
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
日本人	3	6	4	4	1	0	1	2	2
外国人	40	38	42	17	35	20	20	41	69
合計	44	44	46	21	36	20	21	43	71
外国人比率	92%	86%	92%	83%	96%	98%	96%	96%	96%

資料: 出入国管理統計

小数点以下の端数処理をしていないため、表示されている数値による計算結果が一致しない場合がある。

次に北海道訪問者について、実態調査に基づいて、方面別の出国空港の利用率を集計した。新千歳空港の利用率が 47.8%で最も多いが、成田や羽田の首都圏空港の利用も一定程度見られる。道内空港の利用では全体で約 58%であり、前ページの試算値（約 52%）とも概ね符合する。

表 3-4 北海道訪問外国人の方面別空港利用率（H25）

		空港利用率								合計
		新千歳	函館	旭川	成田	羽田	関西	中部	その他	
アジア	中国	17.1%			46.8%	12.1%	14.0%	5.1%	4.9%	100.0%
	韓国	60.8%		4.8%	8.7%	9.2%	6.1%	1.2%	9.1%	100.0%
	台湾	57.5%	16.3%	8.2%	5.1%	3.0%	4.3%	1.5%	4.1%	100.0%
	香港	54.0%			35.2%	2.1%	3.3%	5.4%		100.0%
	シンガポール				20.4%	57.7%	13.3%	8.6%		100.0%
	マレーシア				35.4%	41.5%	23.1%			100.0%
	タイ	81.0%			3.0%	7.0%		9.1%		100.0%
	小計	53.4%	7.2%	4.5%	15.7%	6.8%	5.4%	3.1%	3.9%	100.0%
ヨーロッパ	ロシア	72.0%			28.0%					100.0%
北米	米国	6.5%			58.8%	25.9%	1.1%	6.5%	1.1%	100.0%
	カナダ				100.0%					100.0%
オセアニア	豪州				100.0%					100.0%
不明その他					72.7%	14.0%	7.6%	5.7%		100.0%
合計		47.8%	6.3%	3.9%	22.0%	7.8%	5.4%	3.3%	3.4%	100.0%

資料：平成 25 年度国際航空旅客動態調査

旭川空港の路線別旅客実績を用いて、北海道訪問外国人の旭川空港の利用率を算出すると、次ページのとおりとなり、全体では約 4～5%である。

表 3-5 北海道訪問外国人の旭川空港利用率

H25

		全国 (千人)	訪問率	訪問者 (千人)	旭川空港 (千人)	外国人率 96%	利用率
アジア	中国	2,629	10.3%	271			
	韓国	4,912	5.8%	283	14	13	4.7%
	台湾	4,422	17.3%	766	77	75	9.7%
	香港	1,492	13.6%	202			
	シンガポール	379	18.1%	69			
	マレーシア	353	18.6%	66			
	タイ	907	19.5%	177			
	小計	15,093	12.3%	1,834	91	88	4.8%
ヨーロッパ	ロシア	121	21.2%	26			
北米	米国	1,599	4.1%	65			
	カナダ	306	6.8%	21			
オセアニア	豪州	489	13.9%	68			
不明その他		3,120	4.2%	130			
合計		20,728	10.5%	2,143	91	88	4.1%

H26

		全国 (千人)	訪問率	訪問者 (千人)	旭川空港 (千人)	外国人率 96%	利用率
アジア	中国	4,818	11.9%	574	45	43	7.6%
	韓国	5,511	6.7%	366	11	11	3.0%
	台湾	5,660	15.7%	890	101	97	10.9%
	香港	1,852	11.5%	213			
	シンガポール	456	16.9%	77			
	マレーシア	499	19.1%	95			
	タイ	1,315	18.2%	239			
	小計	20,111	12.1%	2,454	157	152	6.2%
ヨーロッパ	ロシア	128	20.6%	26			
北米	米国	1,783	4.6%	81			
	カナダ	366	7.0%	26			
オセアニア	豪州	605	11.9%	72			
不明その他		3,834	4.0%	154			
合計		26,827	10.5%	2,814	157	152	5.4%

H27 (推計値)

		全国 (千人)	訪問率	訪問者 (千人)	旭川空港 (千人)	外国人率 96%	利用率
アジア	中国	10,340	11.9%	1,232	102	99	8.0%
	韓国	7,885	6.7%	524	12	12	2.2%
	台湾	7,395	15.7%	1,163	66	64	5.5%
	香港	3,120	11.5%	358			
	シンガポール	610	16.9%	103			
	マレーシア	589	19.1%	113			
	タイ	1,640	18.2%	298			
	小計	31,579	12.1%	3,791	181	174	4.6%
ヨーロッパ	ロシア	108	20.6%	22			
北米	米国	2,042	4.6%	93			
	カナダ	465	7.0%	33			
オセアニア	豪州	740	11.9%	88			
不明その他		4,982	4.0%	200			
合計		39,914	10.5%	4,227	181	174	4.1%

訪問比率はH26を適用し、旭川空港は4～9月の実績値×2による推計値

小数点以下の端数処理をしていないため、表示されている数値による計算結果が一致しない場合がある。

(2) 航空会社ヒアリング

旭川空港における国際航空旅客数の将来見通し、就航時間や新規乗り入れのニーズ、施設面等の課題を把握するため、近隣アジア地域を本拠とする航空会社へヒアリング調査を実施した。

(3) 年間需要の予測

旭川空港における将来の国際航空旅客数は、以下の考え方に従って予測を行った。

- 旭川空港の国際旅客の約 96%が外国人客であることから、外国人客の将来予測を軸に実施し、それに応じて航空路線が拡充すれば日本人客が増加することを想定した。
- 外国人客の需要予測は、航空局による国際旅客の長期予測に基づいて実施した。なお、直近では訪日外国人が急増していることから、それを踏まえて補正を行った。
- 方面別の外国人は、生活水準の上昇余地がある国からの訪日外国人客が増加することを想定し、各国の人口一人当たり GDP の伸びを考慮して予測した。
- 方面別訪日旅客数に、北海道訪問率、旭川空港利用率を乗じて、旭川空港を利用する外国人旅客数を予測した。日本人旅客数は国際航空旅客の 4%と設定し、外国人旅客数の予測値に応じて算出した。

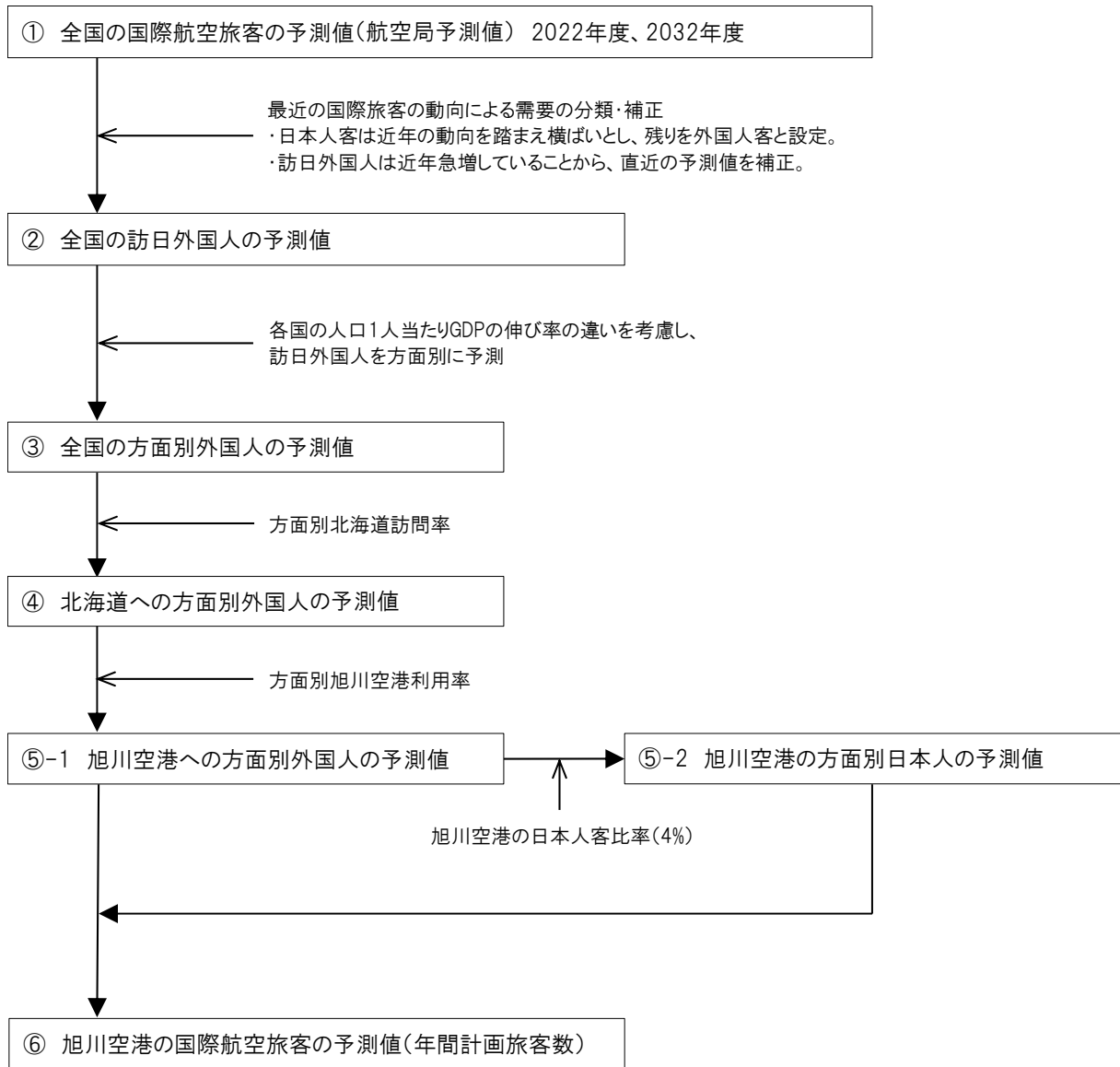
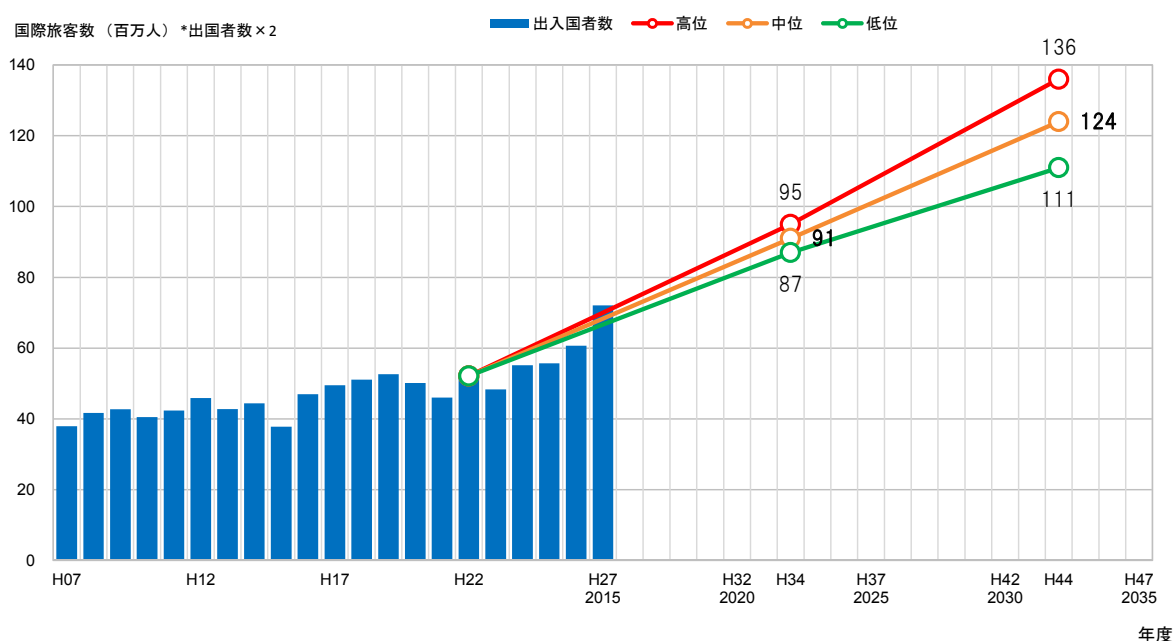


図 3-4 国際旅客の予測フロー

① 全国の国際航空旅客の予測値

国土交通省航空局が算出している全国の国際航空旅客数の将来見通しの最新値は下図のとおりである。国際航空需要は、これまで経済状況、イベントの発生（テロ、天災等）に応じて変動を繰り返してきたが、長期的には近隣諸国の経済成長に伴って増加していくことが予測されている。

本予測値は平成 22 年度を基点として予測されたものであるが、直近の平成 27 年度の出入国者数（推計値）と航空局予測値を比較すると概ね一致している。また、航空会社へのヒアリングにおいても、今後、国際航空需要は継続的に増加する見通しであることが確認できた。これらのことを踏まえて、旭川空港の需要予測は国土交通省航空局の需要予測値のうち中位ケースを採用し算出した。



資料: 交通政策審議会航空分科会第 9 回基本政策部会(平成 25 年 9 月 26 日) *平成 27 年度の出入国者数は 9 月までの実績に基づく推計値

図 3-5 我が国の国際航空旅客の将来見通し

② 全国の訪日外国人の予測値

全国の国際航空需要予測値を、日本人、外国人に分類する。日本人客は、図 3-2 のとおり過去 10 年間以上、ほぼ横ばいで推移していることから、過去 5 年間の平均値（34 千人）で将来推移すること想定した。

一方、外国人客については、平成 23（2011）年以降、急激に増加しており、2015 年は政府が掲げていた 2020 年の訪日外国人客数 2000 万人の目標値に達する勢いで増加している。このような急激な訪日外国人の増加を受けて政府は、2015 年 11 月に「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」（議長・安倍晋三首相）を設置し、今年度中に新たな観光戦略を取りまとめる予定であり、直近の報道では 2020（H32）年の訪日外国人の新たな目標値は、3000 万人超に引き上げられることが報道されている。

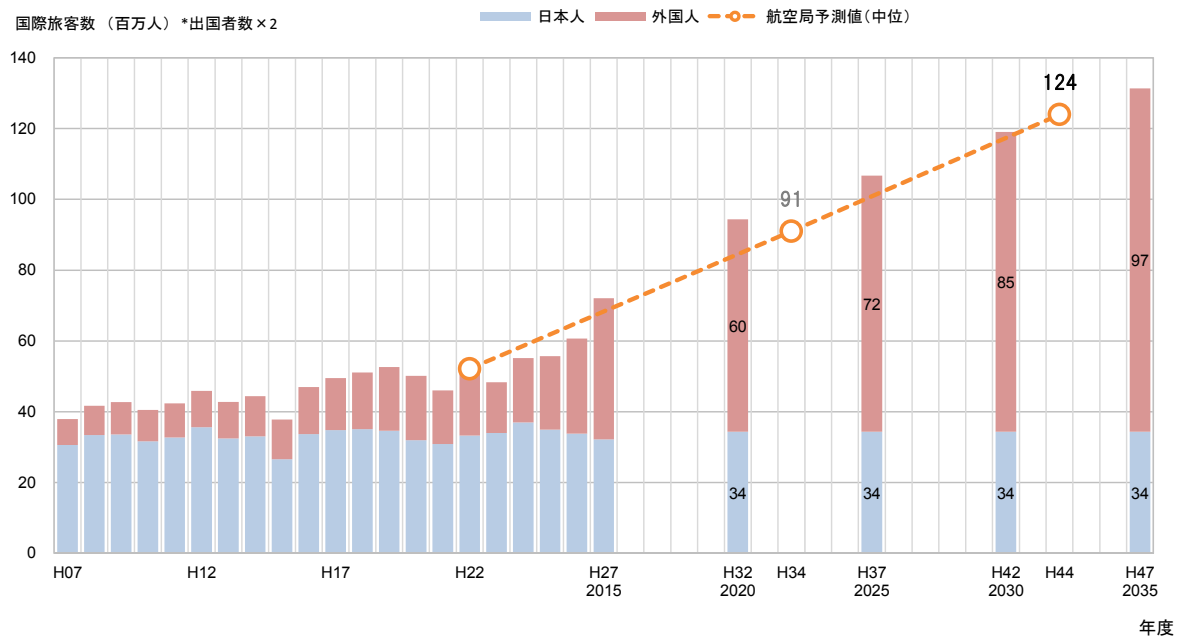


図 3-6 日本人・外国人別国際航空旅客の将来見通し（外国人補正）

③ 全国の方面別外国人の予測値

海外方面別の外国人は、2015年における海外方面別外国人を、人口1人当たりGDPの伸び率を適用して算出することにより得られる方面別の構成比により、図3-6で設定した全国の外国人航空旅客数を按分することで算出した。

海外方面別の人口1人当たりGDPの伸び率は、IMFの予測に基づく2015～2020年までの年平均伸び率で設定した。

表 3-6 海外方面別人口 1 人当たり GDP の見通し

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	米ドル/人
							年平均 伸び率 2015-2020
韓国	27,513	28,525	30,285	32,178	34,268	36,750	6.0%
中国	8,280	8,866	9,482	10,219	11,127	12,117	7.9%
台湾	22,083	22,928	23,941	24,972	26,039	27,351	4.4%
香港	42,097	43,792	45,848	48,155	50,676	53,813	5.0%
タイ	5,426	5,697	5,952	6,250	6,557	6,839	4.7%
シンガポール	53,224	55,509	58,665	61,942	65,311	69,276	5.4%
マレーシア	10,073	11,090	12,192	13,363	14,651	16,080	9.8%
インドネシア	3,416	3,384	3,625	3,845	4,100	4,380	5.1%
フィリピン	2,951	3,192	3,476	3,790	4,143	4,530	8.9%
ベトナム	2,171	2,321	2,458	2,619	2,786	2,978	6.5%
インド	1,688	1,821	1,965	2,117	2,299	2,495	8.1%
英国	44,118	46,720	49,104	51,694	54,227	57,385	5.4%
フランス	37,728	38,575	39,915	41,329	42,841	44,752	3.5%
ドイツ	41,267	42,388	43,794	45,261	46,747	48,666	3.4%
イタリア	29,847	30,541	31,505	32,456	33,388	34,599	3.0%
ロシア	8,447	8,058	8,949	9,892	11,031	12,247	7.7%
スペイン	26,327	27,309	28,509	29,704	30,951	32,514	4.3%
米国	55,904	57,766	60,015	62,474	64,818	67,064	3.7%
カナダ	43,935	44,095	46,172	48,247	50,142	52,316	3.6%
豪州	51,642	51,257	52,976	54,646	56,131	58,046	2.4%

資料:IMF

④ 北海道への方面別外国人の予測値

海外方面別の北海道訪問率は下表のとおりであり、平成 26 年度の方面別の訪問率が、将来も継続することを想定し算出した。

表 3-7 海外方面別北海道訪問率

		H22	H23	H24	H25	H26
総数		8.9%	8.9%	9.1%	10.5%	10.5%
アジア	中国	10.1%	9.0%	7.7%	10.3%	11.9%
	韓国	6.1%	5.7%	5.6%	5.8%	6.7%
	台湾	15.1%	18.0%	17.9%	17.3%	15.7%
	香港	17.9%	14.8%	14.1%	13.6%	11.5%
	シンガポール	16.2%	15.8%	16.3%	18.1%	16.9%
	マレーシア	19.5%	14.1%	16.4%	18.6%	19.1%
	タイ	9.0%	6.0%	12.9%	19.5%	18.2%
小計		10.5%	10.6%	10.7%	12.3%	12.1%
ヨーロッパ	ロシア	22.7%	21.5%	21.0%	21.2%	20.6%
北米	米国	3.0%	2.8%	3.2%	4.1%	4.6%
	カナダ	6.4%	6.3%	6.8%	6.8%	7.0%
オセアニア	豪州	11.6%	12.9%	13.2%	13.9%	11.9%
不明その他		4.0%	4.1%	4.1%	4.2%	4.0%

⑤ 旭川空港への方面別外国人の予測値

旭川空港利用率は、2015（平成 27）年 4～9 月の旭川空港の利用実績に基づく旭川空港の利用率（表 3-5 の H27 推計値）が将来継続することを想定するが、台北線については冬ダイヤから増便したことから、座席供給量の増加に伴う旭川空港の利用率の向上（1.36 倍）を見込んだ。

表 3-8 2015 年における台北便の供給量の変化

2015年8月												
航空会社	月	火	水	木	金	土	日	週便数	機種	座席数/便	座席数/週	
トランスアジア				●	●			2	A330	300席	600	
エバー航空			●		●		●	3	A321	184席	552	
											1,152	
2015年12月												
航空会社	月	火	水	木	金	土	日	機種	機種	座席数/便	座席数/週	
トランスアジア		●		●	●	●		4	A330	300席	1,200	
エバー航空			●			●		2	A321	184席	368	
											1,568	
											1.36倍	

将来シナリオとして、新規路線については、これまでの旭川空港の国際線の開設状況をみると、概ね全国的な訪日外国人数が 200 万人を超えると開設されていることから、これを 1 つの目安とし、2019（平成 31）年度に香港線が開設されることを想定した。香港線は、航空会社へのヒアリングからも高い就航意欲が確認できており、新規路線として開設される可能性が高い。

香港線の旭川空港利用率は、香港線で想定される外国人客数を推計した上で、それが北海道訪問者数に占める割合を算出することにより設定した。香港線の外国人客数は、路線全体の旅客数を、ヒアリング調査に基づき就航機材を大型ジェット機（A330-200：238 席）と想定し、週当たり 2 往復、搭乗率を 70%として 35 千人とした上で、ここから日本人客（4%）を除いた 34 千人とした。これに基づく香港方面に係る旭川空港の利用率は 6.9%と算定される。

香港に次いで訪日外国人が多いタイについては、今回の予測対象としている 2035（平成 47）年度までに全国値で 200 万人に達しないため、定期便の開設は見込まないこととした。

表 3-9 全国の方面別訪日外国人数と旭川空港における路線開設時期

	年/千人													
	H15 2003	H16 2004	H17 2005	H18 2006	H19 2007	H20 2008	H21 2009	H22 2010	H23 2011	H24 2012	H25 2013	H26 2014	H27 2015	
総数	5,212	6,138	6,728	7,334	8,347	8,351	6,790	8,611	6,219	8,358	10,364	13,413	19,957	
アジア計	3,512	4,208	4,627	5,247	6,130	6,154	4,814	6,528	4,724	6,388	8,116	10,819		
韓国	1,459	1,588	1,747	2,117	2,601	2,382	1,587	2,440	1,658	2,043	2,456	2,755	3,943	
中国	449	616	653	812	942	1,000	1,006	1,413	1,043	1,425	1,314	2,409	5,170	
台湾	785	1,081	1,275	1,309	1,385	1,390	1,024	1,268	994	1,466	2,211	2,830	3,697	
香港	260	300	299	352	432	550	450	509	365	482	746	926	1,560	
タイ	80	105	120	126	167	192	178	215	145	261	454	658	820	
シンガポール	77	90	94	116	152	168	145	181	111	142	189	228	305	
マレーシア	65	72	78	86	101	106	90	115	82	130	177	250	295	
インドネシア	65	55	59	60	64	67	64	81	62	101	137	159	206	
フィリピン	138	155	140	96	90	82	71	77	63	85	108	184	269	
ベトナム	17	19	22	26	32	35	34	42	41	55	84	124	191	
インド	48	53	59	63	68	67	59	67	59	69	75	88	104	
イスラエル	10	11	11	12	13	13	12	14	7	10	14	19		
トルコ	7	7	7	8	8	10	8	10	7	11	12	15		

↑ソウル開設

↑台北開設

↑上海・北京開設

表 3-10 全国及び北海道訪問外国人の予測

③ 全国の方面別外国人の予測値

千人/年度

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国	2,629	4,818	10,340	11,602	12,905	14,250	15,638	17,068	18,093	19,143	20,221	21,325	22,455	23,611	24,794	26,003	27,237	28,497	29,782	31,093	32,428	33,787	35,170
	韓国	4,912	5,511	7,885	8,687	9,488	10,288	11,085	11,880	12,365	12,847	13,324	13,797	14,266	14,729	15,187	15,639	16,085	16,525	16,957	17,383	17,801	18,212	18,614
	台湾	4,422	5,660	7,395	8,025	8,633	9,220	9,786	10,331	10,591	10,839	11,073	11,294	11,502	11,698	11,881	12,051	12,209	12,354	12,488	12,609	12,719	12,817	12,904
	香港	1,492	1,852	3,120	3,407	3,689	3,964	4,234	4,498	4,641	4,780	4,914	5,044	5,169	5,291	5,407	5,520	5,627	5,731	5,829	5,923	6,013	6,098	6,178
	シンガポール	379	456	610	668	726	783	840	895	927	958	989	1,019	1,048	1,076	1,104	1,131	1,157	1,183	1,207	1,231	1,254	1,277	1,298
	マレーシア	353	499	589	673	762	856	956	1,061	1,145	1,232	1,324	1,421	1,523	1,629	1,741	1,858	1,980	2,108	2,242	2,382	2,527	2,679	2,838
	タイ	907	1,315	1,640	1,786	1,928	2,067	2,201	2,332	2,399	2,463	2,526	2,585	2,642	2,696	2,748	2,797	2,844	2,888	2,929	2,968	3,004	3,038	3,069
	小計	15,093	20,111	31,579	34,848	38,131	41,429	44,741	48,066	50,161	52,262	54,370	56,485	58,605	60,731	62,862	64,998	67,140	69,285	71,435	73,589	75,747	77,908	80,072
ヨーロッパ	ロシア	121	128	108	120	134	147	161	176	186	197	207	218	229	241	252	264	276	288	301	313	326	339	352
北米	米国	1,599	1,783	2,042	2,202	2,354	2,498	2,634	2,763	2,815	2,862	2,905	2,944	2,980	3,011	3,039	3,063	3,083	3,100	3,113	3,124	3,131	3,135	3,136
	カナダ	306	366	465	500	534	566	596	624	635	644	653	661	668	674	679	683	687	690	692	693	694	693	693
オセアニア	豪州	489	605	740	788	831	871	906	938	943	947	949	949	948	946	942	937	931	924	916	907	898	887	876
不明その他		3,120	3,834	4,982	5,474	5,965	6,455	6,944	7,433	7,729	8,025	8,321	8,617	8,913	9,209	9,506	9,803	10,101	10,399	10,697	10,997	11,297	11,598	11,899
合計		20,728	26,827	39,914	43,932	47,949	51,966	55,983	60,000	62,469	64,937	67,406	69,874	72,343	74,811	77,280	79,749	82,217	84,686	87,154	89,623	92,091	94,560	97,029

訪日外国人数(実人数ベース) 10,364 13,413 19,957 21,966 23,974 25,983 27,991 30,000 31,234 32,469 33,703 34,937 36,171 37,406 38,640 39,874 41,109 42,343 43,577 44,811 46,046 47,280 48,514

●北海道訪問率

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国	10.3%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%
	韓国	5.8%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%
	台湾	17.3%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%	15.7%
	香港	13.6%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%	11.5%
	シンガポール	18.1%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%	16.9%
	マレーシア	18.6%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%	19.1%
	タイ	19.5%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%	18.2%
	小計	12.3%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%	12.1%
ヨーロッパ	ロシア	21.2%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	20.6%	
北米	米国	4.1%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	4.6%	
	カナダ	6.8%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	7.0%	
オセアニア	豪州	13.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	11.9%	
不明その他		4.2%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	
合計		10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	10.5%	

④ 北海道への方面別外国人の予測値(航空旅客数ベース)

千人/年度

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国	271	574	1,232	1,382	1,537	1,697	1,863	2,033	2,155	2,280	2,408	2,540	2,674	2,812	2,953	3,097	3,244	3,394	3,547	3,703	3,862	4,024	4,189
	韓国	283	366	524	578	631	684	737	790	822	854	886	918	949	979	1,010	1,040	1,070	1,099	1,128	1,156	1,184	1,211	1,238
	台湾	766	890	1,163	1,262	1,358	1,450	1,539	1,625	1,666	1,705	1,741	1,776	1,809	1,840	1,868	1,895	1,920	1,943	1,964	1,983	2,000	2,016	2,029
	香港	202	213	358	391	423	455	486	516	533	548	564	579	593	607	620	633	646	658	669	680	690	700	709
	シンガポール	69	77	103	113	123	133	142	152	157	162	167	172	177	182	187	191	196	200	204	208	212	216	220
	マレーシア	66	95	113	129	146	164	183	203	219	236	253	272	291	312	333	355	379	403	429	455	483	512	543
	タイ	177	239	298	324	350	375	400	424	436	448	459	470	480	490	499	508	517	525	532	539	546	552	558
	小計	1,834	2,454	3,791	4,179	4,568	4,958	5,349	5,742	5,987	6,233	6,479	6,726	6,974	7,222	7,471	7,720	7,971	8,221	8,473	8,725	8,978	9,231	9,485
ヨーロッパ	ロシア	26	26	22	25	28	30	33	36	38	40	43	45	47	49	52	54	57	59	62	64	67	70	72
北米	米国	65	81	93	100	107	114	120	126	128	131	133	134	136	137	139	140	141	141	142	143	143	143	143
	カナダ	21	26	33	35	38	40	42	44	45	45	46	47	47	47	48	48	48	49	49	49	49	49	
オセアニア	豪州	68	72	88	94	99	104	108	112	112	113	113	113	113	112	111	111	110	109	108	107	105	104	
不明その他		130	154	200	220	240	260	279	299	311	323	335	346	358	370	382	394	406	418	430	442	454	466	478
合計		2,143	2,814	4,227	4,653	5,079	5,505	5,932	6,359	6,621	6,884	7,148	7,411	7,675	7,939	8,204	8,468	8,733	8,999	9,265	9,531	9,797	10,065	10,332

訪日外国人数(実人数ベース) 1,072 1,407 2,114 2,326 2,540 2,753 2,966 3,179 3,311 3,442 3,574 3,706 3,838 3,970 4,102 4,234 4,367 4,499 4,632 4,765 4,899 5,032 5,166

*小数点以下の端数処理をしていないため、表示されている数値による計算結果が一致しない場合がある。

表 3-11 旭川空港の国際線需要予測結果

●旭川空港利用率

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47	
アジア	中国		7.6%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	8.0%	
	韓国	4.7%	3.0%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	
	台湾	9.7%	10.9%	5.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	7.5%	
	香港							6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	6.9%	
	シンガポール																								
	マレーシア																								
	タイ																								
小計	4.8%	6.2%	4.6%																						
ヨーロッパ	ロシア																								
北米	米国																								
	カナダ																								
オセアニア	豪州																								
不明その他																									
合計		4.1%	5.4%	4.1%																					

・台北便：2015冬ダイヤ水準。
夏ダイヤからの供給量の増加比率（1.36倍）を適用。
・香港便：2019年度開設 LJ2/w、搭乗率70%として、
航空旅客数を算出し、旭川空港利用率を設定。

⑤-1 旭川空港への方面別外国人の予測値

千人/年度

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国		43	99	111	123	136	149	163	173	183	193	204	214	225	237	248	260	272	284	297	309	322	336
	韓国	13	11	12	13	14	15	17	18	18	19	20	21	21	22	23	23	24	25	25	26	27	27	28
	台湾	75	97	64	94	102	108	115	121	125	127	130	133	135	138	140	142	144	145	147	148	150	151	152
	香港							34	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	45	46	47	48	48	49
合計		88	152	174	218	239	260	314	338	352	367	382	397	412	427	442	457	472	487	503	518	533	549	564

⑤-2 旭川空港の方面別日本人の予測値 ※全体に占める比率を4%と仮定

日本人率 4%

千人/年度

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国		2	4	5	5	6	6	7	7	8	8	8	9	9	10	10	11	11	12	12	13	13	14
	韓国	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	台湾	3	4	3	4	4	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	香港							1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
合計		4	6	7	9	10	11	13	14	15	15	16	17	17	18	18	19	20	20	21	22	22	23	23

⑥ 旭川空港 路線別航空旅客数(日本人+外国人)

千人/年度

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国		45	103	115	128	142	155	170	180	190	201	212	223	235	246	258	271	283	296	309	322	336	350
	韓国	14	11	12	13	15	16	17	18	19	20	21	21	22	23	24	24	25	26	26	27	28	28	29
	台湾	78	101	67	98	106	113	120	127	130	133	136	138	141	143	146	148	150	151	153	154	156	157	158
	香港							35	37	38	39	41	42	43	44	45	46	46	47	48	49	50	50	51
合計		92	158	182	227	249	271	328	352	367	382	398	413	429	444	460	476	492	508	523	539	555	571	588

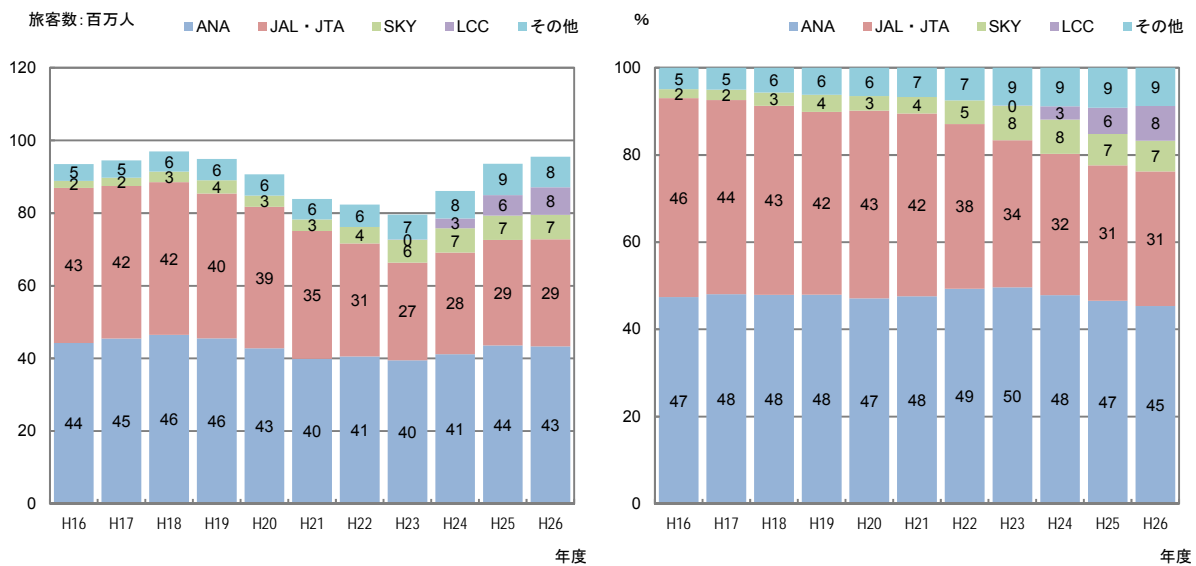
*小数点以下の端数処理をしていないため、表示されている数値による計算結果が一致しない場合がある。

3.1.3 国内旅客

(1) 現況データ・需要特性

① 全国動向

国内航空旅客数は、平成 24 年度まで減少傾向にあったが、それ以降増加に転じている。航空会社別の輸送客数をみると、大手航空会社（ANA、JAL）はほぼ横ばいで推移している一方、平成 23 年度以降 LCC やその他の区分による旅客数が増加している。その他に区分されるのは、FDA 等のリージョナル航空であり、旭川空港においてもチャーター便として就航実績を有している。



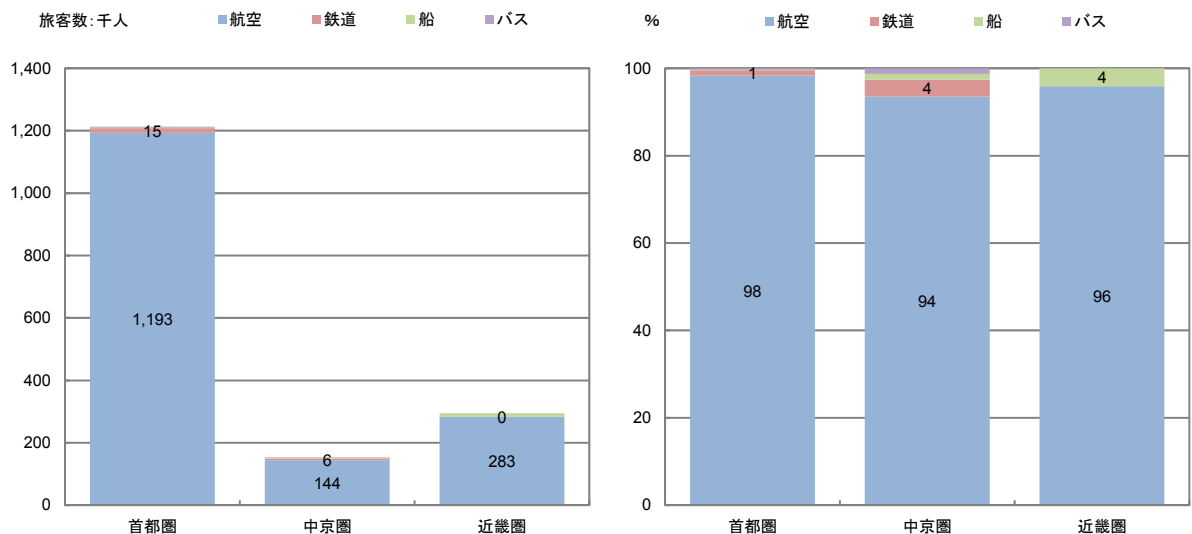
資料: 航空輸送サービスに係る情報公開

図 3-7 航空会社別国内航空客数の推移

② 旭川空港背後圏

道北地域と三大都市圏との交通機関別旅客数・分担率は図 3-8 のとおりであり、ほぼ航空が利用されている。

平成 28 年 3 月に北海道新幹線新函館北斗駅が開業するが、その後に予定されている北海道新幹線札幌駅開業後（平成 43 年予定）においても鉄道での旭川駅～東京駅の所要時間は約 7 時間（東京～札幌を速達型で 5 時間 14 分、札幌駅での乗換時間 10 分、札幌駅～旭川駅を 1 時間 38 分と想定した場合）となる見通しであり、依然として航空が圧倒的に優位な条件（現状の東京～鹿児島中央駅間と類似した時間）にある。

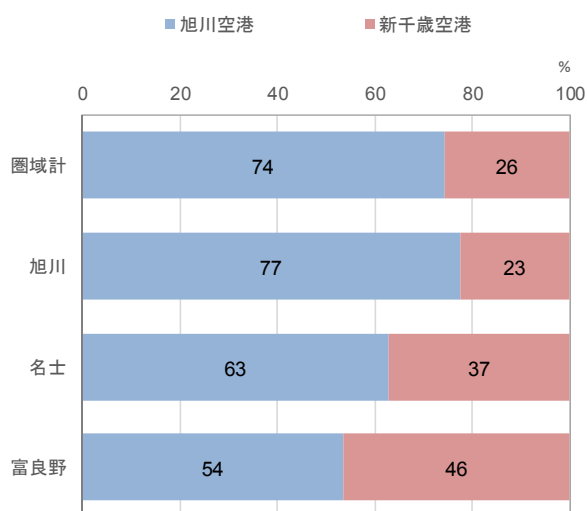


資料: 第5回全国幹線旅客純流動調査(平成22年度)

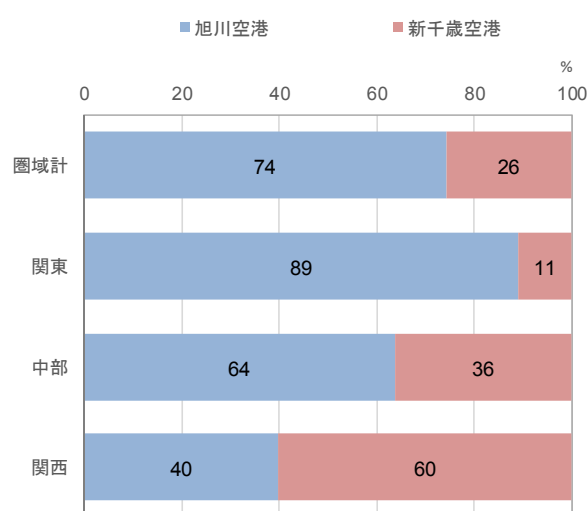
図 3-8 道北地域と各都市圏との交通機関別旅客数・分担率

また、空港間競争について、旭川空港利用者の主な背後圏である「旭川」、「名士」、「富良野」ゾーン（P37 図 2-22 全国 207 ゾーン区分による旭川空港の背後圏 参照）を発着する旅客についての利用空港の状況を見ると、圏域全体では約 74%が旭川空港を利用しており、残りは新千歳空港を利用している。方面別にみると関東方面の旭川空港利用率は約 89%であり高いが、旭川空港からの便数が 1 日 1 往復の中部方面や、夏期以外は直行便が就航していない関西方面は新千歳空港の利用が比較的高い。

●全方面



●方面別



資料: 平成 25 年度 航空旅客動態調査 ※調査実施時期は 11 月であり関西方面の旭川空港利用は羽田経由の利用者

図 3-9 旭川空港背後圏における旭川空港の利用率

(2) 航空会社ヒアリング

旭川空港における国内航空旅客数の将来見通し、LCC等の新規乗り入れの可能性を把握するため、ヒアリング調査を実施した。

(3) 年間旅客数の予測

旭川空港における将来の国内航空旅客数は、以下の考え方に従って予測を行った。

- 旭川空港の国内旅客の予測値は、交通の将来需要予測で一般的に用いられる四段階推計法を用いて実施した。四段階推計法による需要予測手順の概要は以下のとおりであり、全国の発生量（生成量）の予測を行った上で、地域別、地域間、交通機関別、経路別交通量の予測と、順次ブレイクダウンすることにより予測する手法である。
- 旭川空港利用者の背後圏（旭川、名士、富良野）では、今後、旭川空港から航空路線が開設されている方面（首都圏、中京圏、近畿圏）との移動においては、基本的には現状の交通条件が将来も継続することが想定されることから、人口や経済指標に基づいて予測される道北地域と三大都市圏との地域間旅客数の将来伸び率を、現況の旭川空港の路線別旅客数に乗じることによって、将来の航空旅客数を算出した。

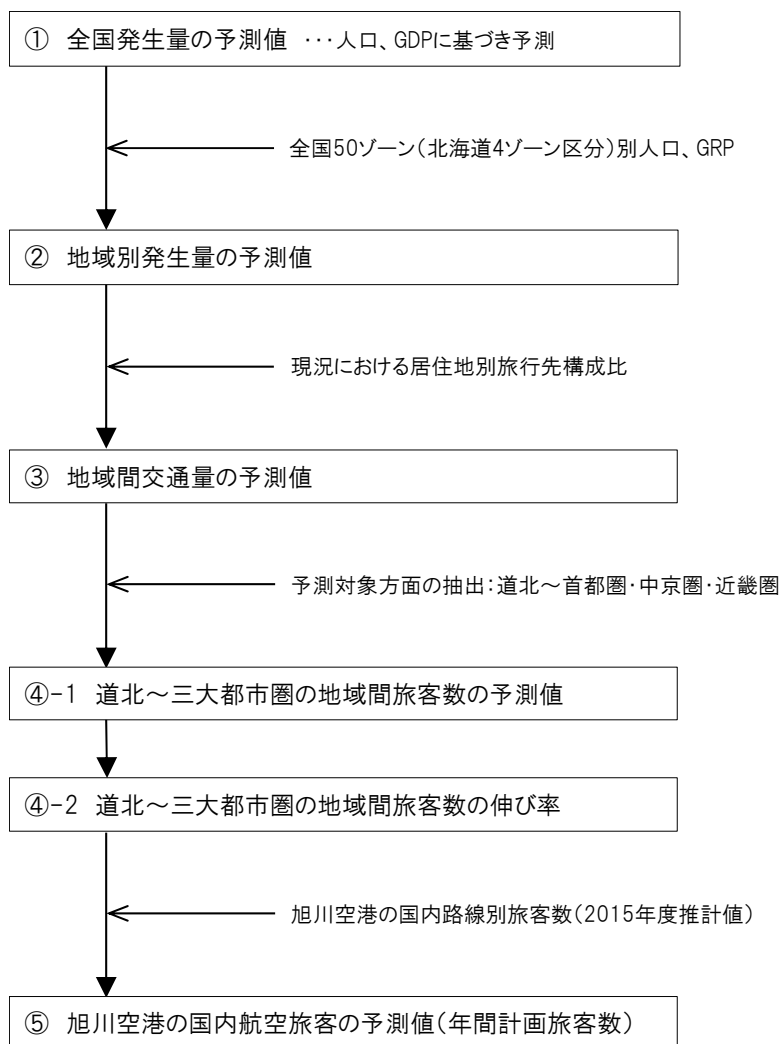


図 3-10 国内旅客の予測フロー

① 全国発生量の予測

1) 予測モデル

$$\text{全国発生量} = \text{人口}^{\alpha 1} \times \text{GDP}^{\alpha 2}$$

地域間交通量を直接に推計した場合、地域間交通量の実績値の年次変動が大きく推計結果に影響を与えるため、地域内交通量も含めた全国発生交通量と、地域内交通量をそれぞれ推計し、その差分により地域間交通量を推計した。

$$Q_{\text{地域間}} = Q_{\text{全国発生量}} - Q_{\text{域内流動 (200km 以上)}}$$

2) 将来条件

- 人口：日本の将来推計人口（平成 24 年 1 月推計） 出生中位・死亡中位
- GDP：平成 26・27 年度 平成 27 年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度
平成 28 年度以降 平成 15～平成 25 年度の年平均増加量

② 地域別発生量の予測

1) 予測モデル

平成 22 年度全国幹線旅客純流動調査に基づく都道府県別発生量とした。

$$\text{地域別発生量} = \text{都道府県人口}^{\alpha 1} \times \text{GRP}^{\alpha 2}$$

2) 将来条件

- 都道府県人口：日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計） 出生中位・死亡中位
- GRP：平成 14～24 年度の年平均増加量により推移させ、47 都道府県の合計値が GDP に一致するように補正した金額を適用。

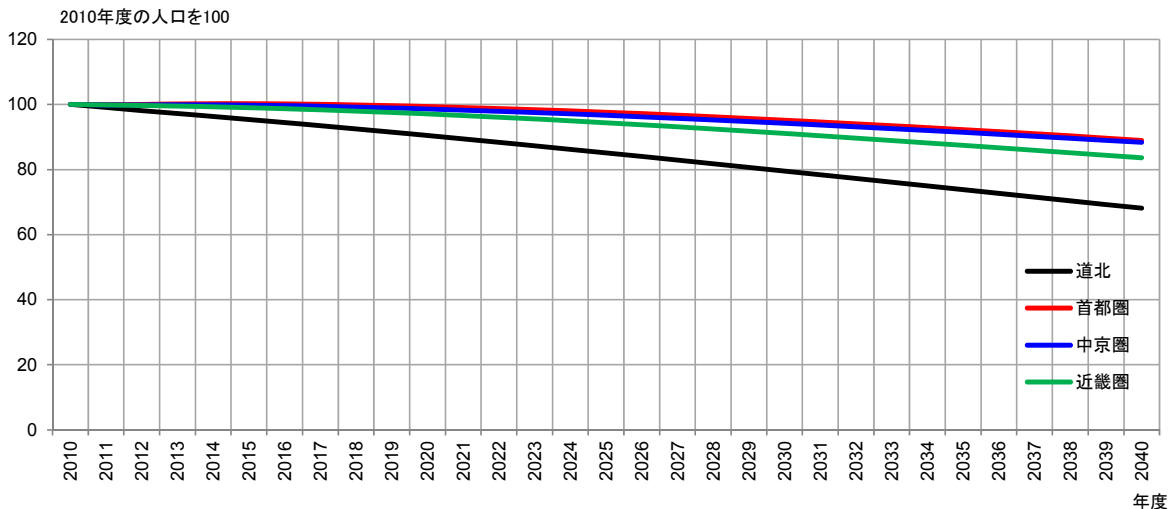
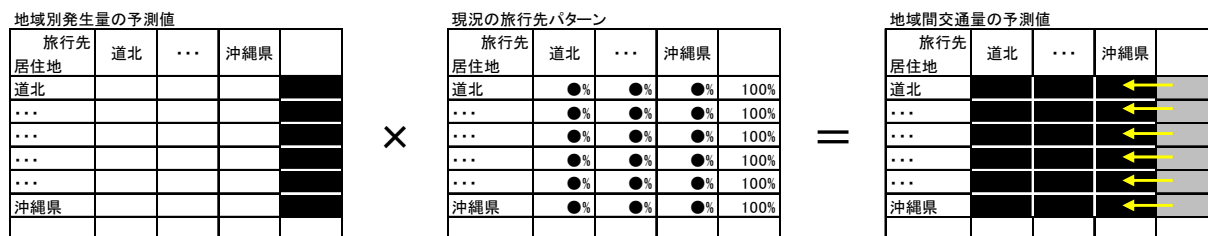


図 3-11 地域別将来人口の見通し

③ 地域間交通量の予測値

現況の旅行先パターン（都道府県ごとの旅行先構成比）が将来も継続することを想定し、都道府県別発生量を旅行先ごとに配分した。配分に用いる旅行先パターンは、平成 22 年度全国幹線旅客純流動調査とした。



地域間旅客流動量の予測値から、道北居住者、道北旅行者を抽出した。

道北居住者・道北旅行者の抽出

旅行先 居住地	道北							
道北								

④ 道北～三大都市圏間の地域間旅客数の予測値

抽出した道北地域居住者、及び道北地域旅行者のうち、旭川空港へ航空路線が開設されている首都圏、中京圏、近畿圏の旅客流動について、将来伸び率を算出した。各圏域の定義は下表のとおりとした。算出した将来伸び率をみると、道北居住者については経年的に減少することが予測されるが、三大都市圏居住者については僅かながら増加することが見込まれる。

表 3-12 航空路線の相手空港背後圏の定義

予測路線	背後圏	定義
羽田路線	首都圏	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨
名古屋路線	中京圏	岐阜、愛知、三重
大阪路線	近畿圏	滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山

⑤ 旭川空港の国内航空旅客の予測値

将来、道北～三大都市圏間において交通条件の変化がないとすると、ここで算出した伸び率に応じて旭川空港の路線別利用者が推移すると見込まれる。この伸び率を平成 27 年度の旭川空港における路線別利用者数（羽田、名古屋路線は 4～11 月までの実績に基づく推計値）に適用することにより将来値を算出した。なお、名古屋、伊丹、関西路線は 1 日 1 往復の少便数路線であることから、今後、ダイヤ変更等の変化に応じて需要量が増加することが想定されるが、ここでは平成 27 年時点のダイヤが将来も継続する想定とした。

表 3-13 旭川空港の国内線需要予測結果

④-1 道北～三大都市圏の地域間旅客数(航空+鉄道)

		千人/年度																						
		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
首都圏	道北居住者		580	579	576	572	568	565	561	557	553	549	545	540	536	532	527	523	519	514	510	505	501	496
	首都圏居住者		645	653	656	660	663	667	670	673	675	678	681	683	685	688	690	692	694	695	697	699	700	701
	小計		1,225	1,232	1,232	1,232	1,232	1,231	1,230	1,229	1,228	1,227	1,225	1,223	1,221	1,219	1,217	1,215	1,212	1,209	1,207	1,204	1,201	1,197
中京圏	道北居住者		59	59	58	58	57	57	56	56	56	55	55	54	54	54	53	53	53	52	52	51	51	50
	中京圏居住者		87	88	89	90	90	91	92	92	93	93	94	94	95	95	96	96	97	97	98	98	99	99
	小計		146	147	148	148	148	148	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149	149
近畿圏	道北居住者		143	143	142	141	140	139	138	137	136	135	134	133	132	131	130	129	128	127	126	124	123	122
	近畿圏居住者		86	86	87	87	87	87	87	87	87	87	87	87	88	88	88	87	87	87	87	87	87	87
	小計		229	229	228	228	227	226	225	224	224	223	222	221	220	219	217	216	215	214	213	212	211	209

*各地域の人口、GRPIに基づいて予測

④-2 道北～三大都市圏の地域間旅客数 対前年伸び率

		対前年伸び率																						
		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
首都圏	道北居住者				▲0.6%	▲0.6%	▲0.6%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%
	首都圏居住者				0.6%	0.5%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
	小計				0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.1%	▲0.1%	▲0.1%	▲0.1%	▲0.1%	▲0.1%	▲0.2%	▲0.2%	▲0.2%	▲0.2%	▲0.2%	▲0.2%	▲0.2%	▲0.2%	▲0.3%	▲0.3%
中京圏	道北居住者				▲0.6%	▲0.6%	▲0.6%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%
	中京圏居住者				0.8%	0.7%	0.7%	0.7%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.6%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%
	小計				0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.1%
近畿圏	道北居住者				▲0.6%	▲0.6%	▲0.6%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.7%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.8%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%	▲0.9%
	近畿圏居住者				0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.0%	▲0.0%	
	小計				▲0.3%	▲0.3%	▲0.3%	▲0.4%	▲0.4%	▲0.4%	▲0.4%	▲0.4%	▲0.4%	▲0.4%	▲0.5%	▲0.5%	▲0.5%	▲0.5%	▲0.5%	▲0.5%	▲0.5%	▲0.6%	▲0.6%	▲0.6%

⑤ 旭川空港の国内航空旅客の予測値 (国内)

		千人/年度																						
		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
旭川	東京	859	865	891	891	891	890	890	889	889	888	887	886	884	883	881	880	878	876	874	872	870	868	866
	名古屋	55	56	59	59	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	伊丹	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	関西	21	21	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
合計		942	948	971	971	971	971	971	970	969	969	968	966	965	964	962	960	958	957	954	952	950	948	945

*平成27年度の東京、名古屋は4～11月までの前年同期間比(それぞれ3.0%、6.1%)に基づく推計値。

*小数点以下の端数処理をしていないため、表示されている数値による計算結果が一致しない場合がある。

3.1.4 ピーク予測

空港施設の必要規模の算定に用いる計画便数、旅客数は以下の考え方に従って算出した。

- 旭川空港の航空旅客の予測値に、方面別の 1 便当たり旅客数で除することにより、計画年間着陸回数を算出した。
- 計画日便数の算出にあたっては、第 2 ピーク月の集中率に基づいて設定することが一般的であり、旭川空港の運航回数の第 2 ピーク月の集中率である 7 月の実績に基づいて設定した。国際線は曜日運航便が多いことから、算出した計画日便数に 7 日をかけて週当たり便数に換算した。
- 現状（2015 年冬ダイヤ）、及び航空会社へのヒアリング調査で得られた旭川空港への就航ニーズに基づき、仮想スポットアサインチャートを作成した。
- 作成したスポットアサインチャートに基づき、計画日・時間当たり提供座席数を求め、それに搭乗率を乗じることにより計画日・時間当たり旅客数を算出した。

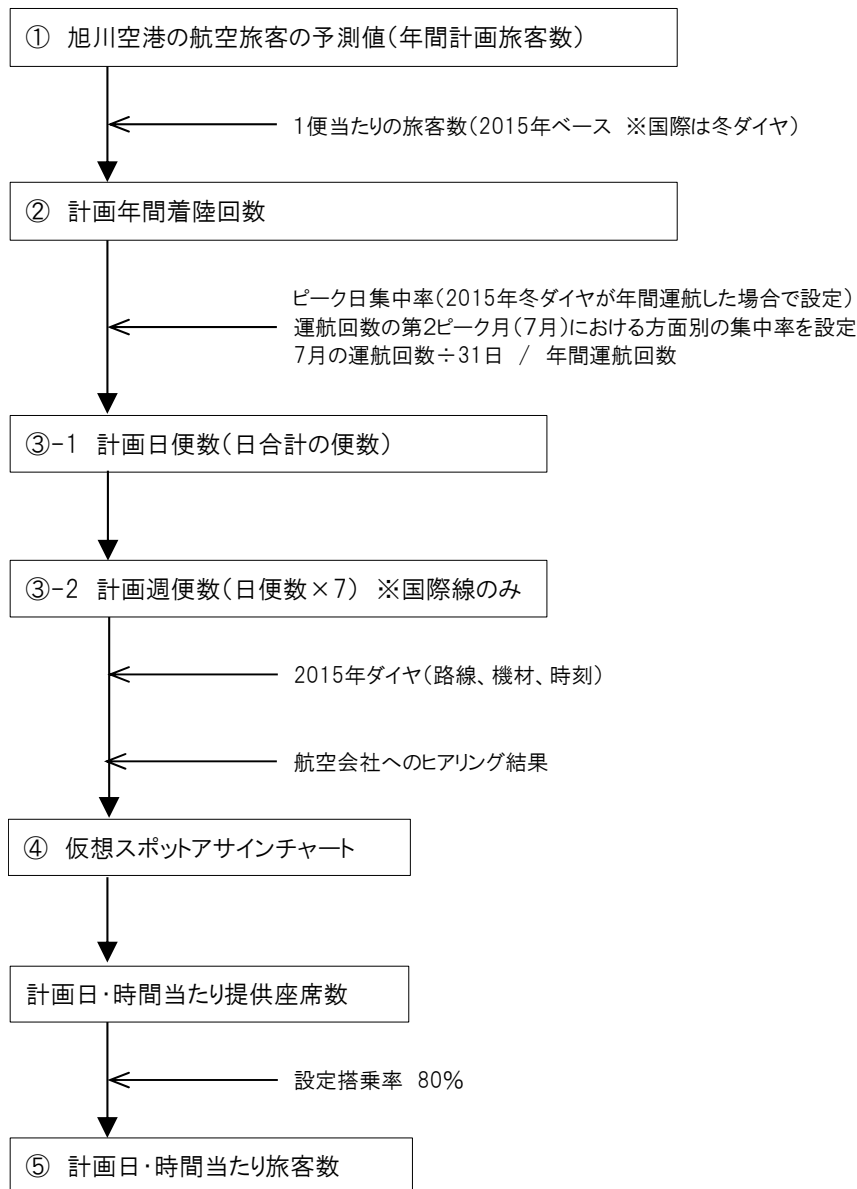


図 3-12 計画日・時間便数及び旅客数の予測フロー

① 旭川空港の航空旅客の予測値（年間計画旅客数）

表 3-11、表 3-13 の下段に示した旭川空港の国際線、及び国内線の路線別航空旅客の予測値に基づいて算出した。

② 計画年間着陸回数

方面別の就航機材、搭乗率の現状に基づいて、1 便当たりの旅客数を設定し、年間着陸回数を算出した。

$$\text{計画年間着陸回数} = \text{年間旅客数} \div \text{1 便当たり旅客数} \div 2 \text{ (着陸回数換算)}$$

方面別の 1 便当たり旅客数は、国際線は平成 27 年 4～11 月、国内線は平成 26 年度の運航実績に基づいて設定した。

表 3-14 旭川空港の方面別 1 便当たり旅客数（国際線）

・平成27年4～11月

		乗降客数 (人)	運航便数 (便)	1便当たり 旅客数(人/便)
上海線	CES	24,117	206	117
	CQH	18,707	140	134
	計	42,824	346	124
北京線	CES	25,063	175	143
中国	計	110,711	867	128
仁川線	AAR	6,093	38	160
台北線	TNA	29,143	138	211
	EVA	13,273	94	141
	計	42,416	232	183
国際線	計	116,396	791	147

表 3-15 旭川空港の方面別 1 便当たり旅客数（国内線）

・平成26年度

		乗降客数 (千人)	運航便数 (便)	1便当たり 旅客数(人/便)
東京	JAL, ADO	864,591	5,081	170
名古屋	ANA	55,871	722	77
伊丹	JAL	5,643	59	96
関西	ANA	21,446	244	88

ここで、台北線について、トランスアジア航空（TNA）は大型ジェット機（A330-300）、エバー航空（EVA）は小型ジェット機（A321）で就航しているとともに、ヒアリング調査によると旭川空港における事業拡大の可能性として、エバー航空に比べてトランスアジア航空のほうが高い状況であった。このため、台北線の旅客数の増加に応じてトランスアジア航空の大型機による便数が増加することを想定し、1 便当たり旅客数が将来増加することを想定した。

表 3-16 台北線の便当たり旅客数検討

機材	座席数	期間	着陸回数/週											
			2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39
LJ	300	12M	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6
SJ	184	7M	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
年間座席数（千席）			147	147	178	178	178	178	210	210	210	210	210	210
年平均搭乗率			66.8%	71.9%	63.3%	67.2%	70.9%	72.7%	63.4%	64.7%	66.0%	67.2%	68.4%	69.4%
便当たり旅客数			183	197	176	187	197	202	178	182	186	189	192	195

※一定の搭乗率に達すると、LJが増便することを想定（機材の大型化）。搭乗率は、トランスアジア航空の平成 27 年 4～11 月の実績を参考に 71～72%と設定。

③ 計画日便数・週便数

ピーク日集中率は、旭川空港における運航回数の第 2 ピーク月である 7 月の運航実績に基づいて下式により設定する。

$$\text{ピーク日集中率} = \frac{\text{7月の運航回数} \div 31 \text{日}}{\text{年間運航回数}}$$

ピーク日集中率の設定方法として、「空港施設計画参考資料」（平成 20 年 7 月 国土交通省航空局）では以下のとおり記述されている。旭川空港に関する日別運航便数についての公表資料がないことから、ここでは第 2 ピーク月における日平均便数を年間で 2 番目のピーク日便数とした。

スポット等は年間の最大ピークに対応しなければならないが、予備スポットを設ける等に対応出来るので、年間で 2 番目のピーク期間に対応することを基本とする。

一方、ターミナルビル等はスポットに比べ混雑に対しサービスレベルの低下を許容することで柔軟に対応出来ることから、特に旅客数の多い夏季や年末年始等の繁忙期間に次ぐ日を対象とすることを基本とする。標準的な空港では最も旅客の多い日から数え、50 番目当りがこれに該当する。

ピーク日集中率の算出に当たり、平成 27 年度は冬ダイヤにおいて台北線の運航便数が変更（TNA の増便、EVA の減便）となったことや、北京線が 7 月から増便されたことから、これらが年間を通じて運航された場合を想定した。また、韓国のソウル線については、現行の季節運航が継続することを想定した。

表 3-17 ピーク日集中率の設定（国際線運航回数）

航空会社別		←想定												便
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
上海	CES	26	26	24	26	26	26	26	26	28	26	24	28	312
	CQH	18	16	18	18	18	16	18	18	18	16	18	18	210
北京	CES	26	26	26	26	28	24	26	26	26	26	26	26	312
仁川	AAR				17	18	3			6	18	16	2	80
台北	TNA	34	36	34	36	34	34	38	36	36	36	32	36	422
	EVA				18	18	18			18	18	16	18	124
国際線	計	104	104	102	141	142	121	108	106	132	140	132	128	1,460

国別		←想定												便
	ピーク日集中率	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
中国	1/370	70	68	68	70	72	66	70	70	72	68	68	72	834
台湾	1/315	34	36	34	54	52	52	38	36	54	54	48	54	546
韓国	1/145				17	18	3			6	18	16	2	80
国際線	計	104	104	102	141	142	121	108	106	132	140	132	128	1,460

*赤字の便数は月別の運航曜日に応じた想定便数

表 3-18 ピーク日集中率の設定（国内線運航回数）

航空会社別		←想定												便
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
東京	JAL	240	248	238	245	248	239	246	240	248	248	222	245	2,907
	ADO	180	186	180	186	186	180	182	178	186	184	168	178	2,174
名古屋	ANA	60	62	58	62	62	60	62	60	58	62	56	60	722
伊丹	JAL					59								59
関西	ANA			60	62	62	60							244
国内線	計	480	496	536	555	617	539	490	478	492	494	446	483	6,106

路線別		←想定												便
	ピーク日集中率	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
東京	1/365	420	434	418	431	434	419	428	418	434	432	390	423	5,081
名古屋	1/360	60	62	58	62	62	60	62	60	58	62	56	60	722
伊丹	1/30					59								59
関西	1/120			60	62	62	60							244
国内線	計	480	496	536	555	617	539	490	478	492	494	446	483	6,106

*7月に運航していない伊丹路線は8月で設定

表 3-19 旭川空港 国際線 計画便数の算定

① 旭川空港 路線別航空旅客数(日本人+外国人)

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国		45	103	115	128	142	155	170	180	190	201	212	223	235	246	258	271	283	296	309	322	336	350
	韓国	14	11	12	13	15	16	17	18	19	20	21	21	22	23	24	24	25	26	26	27	28	28	29
	台湾	78	101	67	98	106	113	120	127	130	133	136	138	141	143	146	148	150	151	153	154	156	157	158
	香港							35	37	38	39	41	42	43	44	45	46	46	47	48	49	50	50	51
合計		92	158	182	227	249	271	328	352	367	382	398	413	429	444	460	476	492	508	523	539	555	571	588

② 旭川空港 計画年間着陸回数 (国際)

		機材	期間	便当たり 旅客数	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国	SJ	12M	128	450	501	553	607	663	703	743	785	828	872	917	963	1,010	1,058	1,107	1,156	1,207	1,259	1,312	1,366
	韓国	SJ	5M	160	42	46	50	54	58	60	62	65	67	69	71	74	76	78	80	82	84	86	88	90
	台湾	LJ、SJ		*	269	269	321	321	321	321	373	373	373	373	373	373	373	373	425	425	425	425	425	425
	香港	LJ	12M	167				105	111	115	118	122	125	128	131	134	137	139	142	144	147	149	151	153
合計					761	816	924	1,087	1,153	1,199	1,296	1,345	1,393	1,442	1,492	1,544	1,596	1,648	1,754	1,807	1,863	1,919	1,976	2,034

*台湾路線の便当たり旅客数検算

座席数	期間	着陸回数/週	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47		
LJ	300	12M	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	7		
SJ	184	7M	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
年間座席数 (千席)			147	147	178	178	178	210	210	210	210	210	210	210	210	210	241	241	241	241	241	241	241	
年平均搭乗率			66.8%	71.9%	63.3%	67.2%	70.9%	72.7%	63.4%	64.7%	63.4%	64.7%	66.0%	67.2%	68.4%	69.4%	70.4%	71.4%	62.9%	63.5%	64.2%	64.7%	65.2%	65.7%
便当たり旅客数	183	197	176	187	197	202	178	182	186	189	192	195	192	195	198	201	178	180	182	183	185	186	186	

→ 一定の搭乗率に達すると、LJが増便することを想定(機材の大型化)。※トランスアジア航空の2015年4~11月の搭乗率を参考に71~72%と設定。

③-1 旭川空港 計画日便数

(国際) *ピーク日集中度率は、第2ピーク月の7月で設定。

		機材	期間	ピーク日 集中度率	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国	SJ	12M	1/370	1.2	1.4	1.5	1.6	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	2.4	2.5	2.6	2.7	2.9	3.0	3.1	3.3	3.4	3.5	3.7
	韓国	SJ	5M	1/145	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
	台湾	LJ、SJ	12M	1/315	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
	香港	LJ	12M	1/365				0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
合計					2.4	2.5	2.9	3.3	3.5	3.6	3.9	4.1	4.2	4.4	4.5	4.7	4.8	5.0	5.3	5.4	5.6	5.8	5.9	6.1

③-2 旭川空港 計画週便数

(国際) ③-1×7日

四捨五入で整数化 回/週

		機材	期間	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
アジア	中国	SJ	12M	9	9	10	11	13	13	14	15	16	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
	韓国	SJ	5M	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	台湾			6	6	7	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9
		LJ	12M	4	4	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7
	SJ	7M	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	LJ	12M	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
合計				17	17	19	23	25	25	27	28	29	29	31	33	34	35	37	38	39	40	41	42

*小数点以下の端数処理をしていないため、表示されている数値による計算結果が一致しない場合がある。

表 3-20 旭川空港 国内線 計画便数の算定

① 旭川空港の国内航空旅客の予測値 (国内)

千人/年度

		2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
旭川	東京	859	865	891	891	891	890	890	889	889	888	887	886	884	883	881	880	878	876	874	872	870	868	866
	名古屋	55	56	59	59	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	伊丹	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	関西	21	21	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
合計		942	948	971	971	971	971	971	970	969	969	968	966	965	964	962	960	958	957	954	952	950	948	945

*平成27年度の東京、名古屋は4～11月までの前年同期間比(それぞれ3.0%、6.1%)に基づく推計値。

②旭川空港 計画年間着陸回数 (国内)

回/年度

		機材	期間	便当たり 旅客数	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47
旭川	東京	MJ、SJ	12M	170	2,617	2,617	2,616	2,615	2,613	2,611	2,609	2,606	2,602	2,599	2,595	2,590	2,585	2,580	2,575	2,569	2,563	2,557	2,550	2,544
	名古屋	SJ	12M	77	384	385	385	386	387	387	388	388	388	388	389	389	389	389	389	389	389	389	389	388
	伊丹	SJ	1M	96	33	33	33	32	32	32	32	32	32	32	32	31	31	31	31	31	31	30	30	30
	関西	SJ	4M	88	85	85	85	84	84	84	83	83	83	82	82	81	81	81	80	80	79	79	78	78
合計					3,119	3,120	3,119	3,117	3,116	3,114	3,112	3,109	3,105	3,101	3,098	3,091	3,086	3,081	3,075	3,069	3,062	3,055	3,047	3,040

③旭川空港 計画日便数 (国内) *ピーク日集中度率は、第2ピーク月の7月で設定。7月に運航していない伊丹路線は8月で設定。

四捨五入で整数化 回/日

		機材	期間	ピーク日 集中度率	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31	2020 H32	2021 H33	2022 H34	2023 H35	2024 H36	2025 H37	2026 H38	2027 H39	2028 H40	2029 H41	2030 H42	2031 H43	2032 H44	2033 H45	2034 H46	2035 H47	
旭川	東京	MJ	12M	1/365	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	
		SJ			6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	名古屋	SJ	12M	1/360	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		SJ		1M	1/30	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	関西	SJ	4M	1/120	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
合計					10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	

*小数点以下の端数処理をしていないため、表示されている数値による計算結果が一致しない場合がある。

④ 仮想スポットアサインチャート

既存航空会社の旭川空港への潜在的な就航時間帯のニーズ、及び未就航会社の新規乗り入れニーズに基づいて将来のスポットアサインチャートを作成した。

ヒアリング調査を通じて、中国系航空会社（海南航空グループの香港航空を含む）は、新千歳空港への乗り入れ制限に伴って旭川空港への乗り入れを希望している側面もある。

新千歳空港の 2015 年冬ダイヤにおける中国線の運航状況は次のとおりであり、月曜日、木曜日には中国線の運航がない。また、着陸時間帯は、12 時台、及び週末の 17 時台以降に偏っている。このため、新千歳空港において乗り入れ制限が生じている曜日、時間帯は旭川空港でのニーズが高いと想定し、仮想ダイヤに反映させた。

表 3-21 新千歳空港における中国線の運航ダイヤ（2015 年 12 月）

上海→札幌										札幌→上海											
便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	上海出発	札幌到着	便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	札幌出発	上海到着
MU279		●	●			●	●	320	08:15	12:30	MU280		●	●			●	●	320	13:30	15:50
9C8791		●	●					320	09:05	12:55	9C8792		●	●					320	13:55	16:45
											9C8792			●					320	15:00	17:40
MU279					●			320	13:25	17:30	MU280					●			320	18:30	21:10
9C8791					●	●	●	320	14:40	18:50	9C8972						●	●	320	19:50	22:40
											9C8972					●			320	20:00	22:40

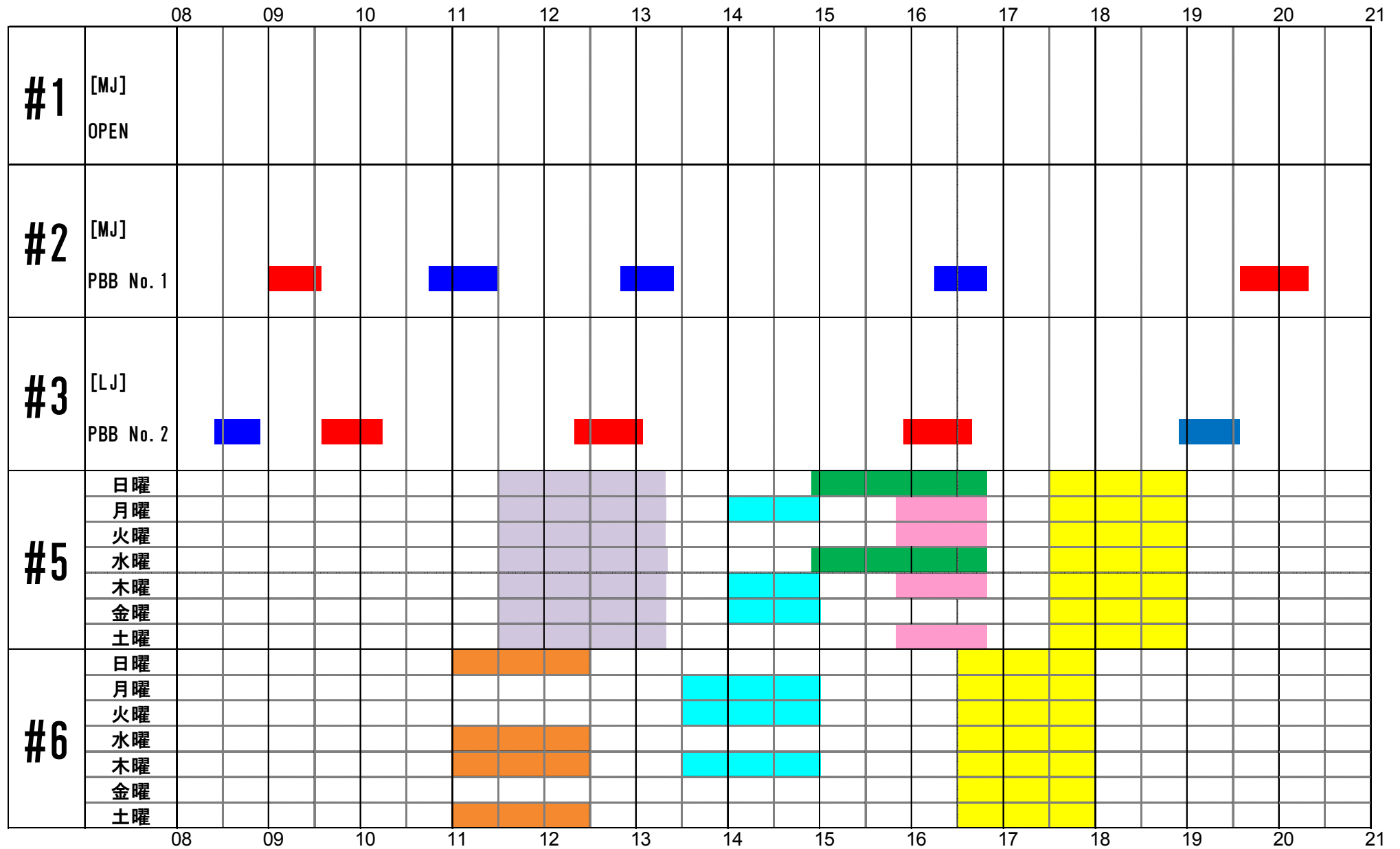
北京→札幌										札幌→北京											
便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	北京出発	札幌到着	便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	札幌出発	北京到着
CA169		●	●			●	●	320	08:00	12:50	CA170		●	●			●	●	320	13:50	17:05
CA169					●			737	12:25	17:15	CA170					●			737	18:15	21:40

天津→札幌										札幌→天津											
便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	天津出発	札幌到着	便名	月	火	水	木	金	土	日	機種	札幌出発	天津到着
GS6637					●			321	14:50	19:00	GS6638					●	●		321	20:00	23:25
GS6637						●		321	14:50	18:55											

・新千歳空港の着陸時間帯							
	月	火	水	木	金	土	日
08:00							
09:00							
10:00							
11:00							
12:00		■	■			■	■
13:00							
14:00							
15:00							
16:00							
17:00					■		
18:00					■	■	■
19:00					■		
20:00							
21:00							

・新千歳空港の出発時間帯							
	月	火	水	木	金	土	日
08:00							
09:00							
10:00							
11:00							
12:00							
13:00		■	■			■	■
14:00							
15:00			■				
16:00							
17:00							
18:00					■		
19:00					■	■	■
20:00					■		■
21:00							

表 3-22 旭川空港 2030 年度 仮想スポットアサインチャート



※国内線は現状と便数が変化しないことから、2015年8月時点のスポットアサインを適用し設定。

⑤ 計画日・時間当たり旅客数

1) 国際線

作成した仮想スポットアサインチャートに基づき、計画日・時間当たり旅客数を算出した。

表 3-23 旭川空港 2030 年度 計画日当たり旅客数（国際線）

・曜日別着陸回数 (国際) 2030年度のスポットアサインより設定 回/日

		機材	座席数	日	月	火	水	木	金	土
アジア	中国	SJ	165席	2	4	3	2	4	3	3
	韓国	SJ	172席	1			1	1		1
	台湾	LJ	300席	1	1	1	1	1	1	1
		SJ	184席	1			1			
	香港	LJ	238席		1	1		1		
合計				5	6	5	5	7	4	5

・曜日別提供座席数 席/日

		機材	座席数	日	月	火	水	木	金	土
アジア	中国	SJ	165席	330	660	495	330	660	495	495
	韓国	SJ	172席	172			172	172		172
	台湾	LJ	300席	300	300	300	300	300	300	300
		SJ	184席	184			184			
	香港	LJ	238席		238	238		238		
合計				986	1,198	1,033	986	1,370	795	967

・曜日別旅客数 人/日

		機材	座席数	日	月	火	水	木	金	土
アジア	中国	SJ	165席	264	528	396	264	528	396	396
	韓国	SJ	172席	138			138	138		138
	台湾	LJ	300席	240	240	240	240	240	240	240
		SJ	184席	147			147			
	香港	LJ	238席		190	190		190		
合計				789	958	826	789	1,096	636	774

ピーク日における搭乗率をIATA Airport Development Reference Manual (ADRM)に基づき80%と設定。

時間当たり旅客数は、作成したスポットアサインチャートによると 11～13 時台（日、水、木、土）、14～15 時台（月、木）において大型ジェット機（コード E）と小型ジェット機（コード C）が同時帯に就航することが予想される。このため、ピーク時間当たり旅客数は、各機材の座席数及び搭乗率を設定することで算定した。設定条件は表 3-24 のとおりとした。機材毎の座席数は航空会社ごとに異なるが、ここでは空港計画において平均的に用いられる座席数とした。

表 3-24 国際線ピーク時間当たり旅客数

機材サイズ	大型ジェット機	小型ジェット機
ICAOコード	E	C
設定座席数	300席	180席
設定搭乗率	80%	
ピーク時旅客数	240人	144人
	384人	

2) 国内線

現状の便数やダイヤが将来継続することが予想されることから、計画日旅客数は、平成 26 年度の月別旅客の変動を踏まえて、ピーク日集中率を設定することにより算出した。

表 3-25 ピーク日集中率の設定（国内線旅客数）

路線別	ピーク日	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
東京	1/305	52	62	74	88	94	90	79	63	54	67	66	75	865
名古屋	1/275	2	4	4	6	8	6	6	4	3	5	5	3	56
伊丹	1/30				6	6								6
関西	1/115			3	6	7	6							21
国内線	計	54	66	82	101	114	101	85	66	57	71	71	79	948

表 3-26 旭川空港 2030 年度 計画日当たり旅客数（国内線）

		年間旅客数 (千人)	ピーク日 集中率	ピーク日 計画旅客数 (人)
東京	JAL, ADO	876	1/305	2,873
名古屋	ANA	60	1/275	219
伊丹	JAL	6	1/30	197
関西	ANA	14	1/115	123
合計		957		3,412

3.2 施設容量に関する分析

現状施設の課題を整理した上で、将来需要に応じて旭川空港において必要となる施設規模を算定し、施設容量のボトルネックとなる施設、機能、時期等を検討する。

3.2.1 現行施設の課題整理

旭川空港についての事業環境や施設・設備状況に関する分析を通じ、課題として近年増加している国際需要に対する施設の狭隘化、混雑が明らかになった。

旭川空港における国際需要は平成18年6月のアジアナ航空によるソウル路線の開設がはじまりである。国際線の乗り入れにあたり、旅客ビルはCIQ施設等の設置や、搭乗待合室を国内線と分離する必要があるが、小型ジェット機（約180席）による週4往復運航であったことから、当時の国内線施設や事務所スペースを改修することで対応することとなった。

しかし、その後、我が国の航空政策、観光政策や、近隣国の経済成長に伴って、国際需要が急速に高まり、大型ジェット機も就航したことで、国際線ビル施設の混雑が顕在化するようになった。また、国際線は現在2番スポットで受け入れているが、スポットサイズが中型ジェット機対応であるため、就航機材によっては左右のスポットとの離隔を調整する必要が発生し、柔軟なスポット運用という点で課題が生じている。

航空会社へのヒアリングによると、利用客の多くが海外からの観光需要であり、旅程の利便性を考慮した特定の時間帯へのニーズが高いことから、高まる国際線需要に対して、現状の2番スポットのみでの運用には限界が来ている。

以上を踏まえ、旭川空港の現行施設の課題は大きく以下の3点となる。

旭川空港の現行施設の課題

- 国際線ビル施設の混雑
- 国際線用の大型機スポット
- 同時時間帯で駐機可能な国際線スポットの整備

3.2.2 将来施設の規模算定

現状施設の課題を整理した上で、将来需要に応じて旭川空港において必要となる施設規模を算定した。前提とした航空需要を以下に示す。なお、中長期については、短期に対して国際線が1スポット増となったケースを想定し、対応する航空需要は下記のように算出した。

- 中長期の国際線週便数は、国際線が短期の2スポットから3スポットへと1.5倍の容量になることから、中長期の週便数は短期の1.5倍とし、中国路線が増加するものとした。機材はコードCとした。
- 中長期の国際線旅客数は、短期の旅客数に、短期に対する中長期の週便数の伸び率を乗じた。
- 国際線貨物取扱量は、H26年度実績 新千歳：10,869t、仙台：220t、広島：590tを参考に設定した。

表 3-27 航空需要・便数

路線	年次	路線距離	現況	短期	中長期
東京		1,120	891	876	876
名古屋(中部)		887	59	60	60
大阪(伊丹)		341	6	6	6
大阪(関西)		378	15	14	14
合計			971	956	956

路線	年次・機材コード	現況			短期			中長期		
		E	D	C	E	D	C	E	D	C
東京			6	1		6	1		6	1
名古屋(中部)				1			1			1
大阪(伊丹)				1			1			1
大阪(関西)				1			1			1
合計		0	6	4	0	6	4	0	6	4
			10			10			10	

年次	現況	短期	中長期
国内線計	4,964	5,000	5,000

路線	年次	路線距離	現況	短期	中長期
中国		2,715	67	283	539
韓国		2,301	3	26	26
台湾		2,163	28	151	151
香港		1,374	12	47	47
合計			110	507	763

路線	年次・機材コード	現況			短期			中長期		
		E	D	C	E	D	C	E	D	C
中国				9			21			40
韓国				2			4			4
台湾		4		2	7		2	7		2
香港					3			3		
合計		4	0	13	10	0	27	10	0	46
				17			37			56

※1 チャーター便は除く

※2 中長期は、短期の旅客数に、短期に対する中長期の週便数の伸び率を乗じた

年次	現況	短期	中長期
国際線計	0	500	1,000

※1 貨物専用便の就航はないものとする

※2 H26年度実績 新千歳:10,869t、仙台:220t、広島:590t

※1 チャーター便は除く

※2 中長期は、短期の2スポットから3スポットへと1.5倍の容量になることから、中長期の週便数は短期の1.5倍とし、中国路線が増加するものとした

施設規模の計画基礎数値であるピーク時旅客数、発着回数を基に、旭川空港の特性（処理時間等）を踏まえた諸係数を設定の上、規模算定を行った。

短期計画については、仮想スポットアサインチャートを作成し、ピーク時旅客数、発着回数を設定した。中長期計画については、短期計画に対して、ピーク時に国際線が1往復増便された場合を前提に、規模算定を行った。

対象とするターミナル施設及び算定手法は以下のとおりである。

表 3-28 対象とするターミナル施設及び算定手法の概要

エプロン	仮想スポットアサインチャートより所要スポット数を設定。
GSE 置場	仮想スポットアサインチャートより設定したピーク時便数を基に、「空港施設計画参考資料」国土交通省航空局 の算定手法を用いて算出。
国内旅客ビル	需要予測の結果、将来の増加は見込めないため、現状規模で設定。
国際旅客ビル	<p>【短期計画】</p> <p>需要予測より短期的に50万人/年の旅客が見込まれるため、これに対応した増設を行う。施設規模は、仮想スポットアサインチャートより設定したピーク時便数及びピーク時旅客数を基に、使用用途毎に、原単位を用いた算定手法により算出。算出した施設規模を踏まえ、概略レイアウトプランを作成の上、建物増設範囲及び用地範囲を設定。</p> <p>【中長期計画】</p> <p>短期計画のピーク時便数2往復(コードE、C)に対して、1往復(コードC)増便され、計3往復となった場合を前提に、使用用途毎に、原単位を用いた算定手法により算出する。建物増設範囲及び用地範囲は、増設面積より設定。</p>
一般駐車場	平成27年度繁忙期の最大在車台数に、将来のピーク日旅客数の増加率を乗じて、所要台数を算出。算出の際、国内旅客及び国際旅客の乗用車利用率の重み付けを行った。
観光バス駐車場	現況台数に、現況に対する将来のピーク時国際旅客の伸び率を乗じて、所要台数を算出。
貨物ビル	将来貨物取扱量を基に、「空港施設計画参考資料」国土交通省航空局 の算定手法を用いて算出。
航空機燃料給油施設	給油の実態を把握するため、航空燃料給油量の年間給油実績（空港管理状況調書）より、着陸回数当りの平均給油量、平均貯油日数を整理。 次に、現在と将来の週当たり給油量を、「空港施設計画参考資料」国土交通省航空局の算定手法を用いて算出し、現在に対する将来の伸び率を求めた。 これらの数値を用いて、将来の着陸回数当りの平均給油量、平均貯油日数を推定、この平均貯油日数と過去の実績とを比較することにより、許容できる範囲にあるかを検証した。
庁舎及び電源局舎	空港機能に大きな変更がないため、現況維持とした。
消火救難施設	現在の9等級を超えるコードFの就航がないため、現状維持とした。

3.2.3 容量分析



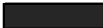
短期、中長期の需要に応じて必要となる施設規模と、現行の施設規模との比較・評価を行い、施設ごとに容量限界に達する時期を整理した。

現施設が容量限界を迎え、増設が必要となる時期を下表に示す。

表に示すように、国際線旅客需要が増加するため、エプロン、国際旅客ターミナルビル、観光バスターミナル、給油施設の増設が必要となる。

表 3-29 現施設の容量限界・増設年次

年次		現況	短期	中長期	備考
エプロン	ジェット機用				
	小型機用 (回転翼含む)				現況と同規模
GSE置場	旅客地区				
	貨物地区				
旅客 ターミナルビル	国内線				
	国際線				
貨物ターミナル					
駐車場					
観光バスターミナル					
庁舎					庁舎ランクB
電源局舎					CAT-I(2種B)
消火救難施設					空港等級9等級
給油施設					

	現況規模で対応可能
	短期計画段階で増設
	中長期計画段階で増設

3.3 施設展開の計画案の作成

前項での規模算定、現行施設・機能の評価に基づき、旭川空港の施設や用地状況を踏まえて、短期、中長期の2断面の計画案を作成し、概算事業費を試算した。

3.3.1 計画要件

既存施設の拡張であることから、計画の立案にあたっての要件を整理した。

(1) 敷地条件

ターミナル地域の拡張方向を検討するため、現ターミナル周辺の土地利用状況を整理した。



図 3-13 ターミナル拡張により影響を受ける物件等

●GSE 格納庫

冬期に使用する GSE の格納庫であり、エプロンを南側に拡張する際に支障する。

エプロンより若干低い位置にあるため、エプロンを拡張した場合、勾配が急にならないよう留意する必要がある。

現在、旭川空港ビル(株)が所有している。



●給油施設

エプロンを南側に拡張する際に支障する。
移転が必要な場合、代替施設を整備後に撤去となる。
現在、日本航空（株）が所有している。



●空港公園

エプロンを南側に拡張する際に支障する。
駐車場及び入口から続く樹木のある区域は平坦でターミナルより若干高い程度であるが、奥に進むに従い、高くなっており、最も高い部分はターミナルより約 10m 高い。
ターミナル地区とする場合、かなりの切土が必要となる。空港公園としての機能が損なわれる場合は、新たな空港公園を整備する必要がある。



●VOR/DME

ターミナル地区に対し約 15m 高い台地の上にある。
移転が必要な場合、代替施設を整備後に撤去となる。
ターミナル地区とする場合、かなりの切土が必要となる。



●調整池

エプロンを北側に拡張する際に支障する。
ターミナルに対して約 25m 低く、ターミナル用地とする場合、かなりの盛土が必要となり、調整池の代替が必要となる。



以上のように、ターミナルを南側に拡張する場合は、「空港公園」、北側に拡張する場合は「調整池」が支障し、相当量の土木工事が必要となる。

さらに、南側の拡張が給油施設まで及ぶ場合は、空港公園としての機能が失われる可能性が高く、給油施設の移転用地が必要となるため、空港公園を全面移転し、その跡地をターミナル地区として整備する必要が生じるものと考えられる。

したがって、ターミナル施設配置を検討するに当たっては、大規模な工事が生じないよう、北側へは拡張せず、南側への拡張を最小限に抑えた計画案も十分に検討するものとする。

(2) 将来の機材計画動向

現在、国内線の機材は、東京：B767-300(コードD)、大阪・名古屋：B737等(コードC)となっており、コードD用スポットで対応している。

B767-300の後継機はB787-8と言われており、B787はコードEのため、コードDスポットでは駐機できない。

コードEスポットの全幅は、最大機材の全幅65mに翼端クリアランス7.5mを加えた72.5mであるが、B787-8を駐機する目的であれば、B787-8の全幅61m(小数点以下切り上げ)に翼端クリアランス7.5mを加えた68.5mで十分である。

全幅68.5mのスポットでは、B787-8の他、B777-200/200ER、A330、A340といった幅広い機材の駐機が可能であることから、エプロン用地の関係で全幅72.5mのスポットの整備が難しい場合は、全幅68.5mのスポットとすることが考えられる。

表 3-30 航空機の諸元

航空機コード	航空機材	A	
		全巾 (m)	全長 (m)
F	A-380-800	79.75	72.73
E	B-747-400	64.92	70.97
	B-777-300ER	64.80	73.86
	A-340-600	63.45	75.36
	B-787-9	63.34	62.82
	B-777-200/-200ER	60.93	63.73
	B-777-300	60.93	73.86
	A-330-200	60.30	58.37
	A-330-300	60.30	63.69
	A-340-300	60.30	63.69
	B-787-8	60.12	56.72
	B-747-300	59.64	70.40
	B-747-400D	59.63	70.67
	MD-11	51.97	61.60

航空機コード	航空機材	A	
		全巾 (m)	全長 (m)
D	B-767-3	51.94	56.72
	B-767-300	47.57	54.94
	B-767-300ER	47.57	54.94
	B-767-200	47.57	48.51
	A-300-600	44.84	54.08
	A310-200 (-300)	43.90	46.66
	B-757-300	38.06	54.43
	B-757-200	38.05	47.32
	DHC-8-400	28.42	32.83

航空機コード	航空機材	A	
		全巾 (m)	全長 (m)
C	B-737-700W (WINGLETあり)	35.79	33.63
	B-737-800W (WINGLETあり)	35.79	39.47
	B-737-800	34.32	39.47
	A-320-200	34.10	37.57
	A-319	34.10	33.84
	MD-90-30	32.97	46.50
	MD-81	32.95	45.02
	F50	29.00	25.25
	B-737-400	28.98	36.40
	B-737-500	28.98	31.01

(「空港土木施設の設置基準・同解説」)

表 3-31 航空機のクリアランス

3.8.2 エプロンの形状

エプロンの形状は、航空機の種別、駐機方式および走行経路等をもとに、次表に示すエプロンにおける航空機のクリアランスを確保した範囲とすることを原則とする。

運用箇所	航空機コード					
	F	E	D	C	B	A
a エプロン誘導路を移動する航空機と他の航空機又は障害物とのクリアランス	15m 以上	15m 以上	14.5m 以上	8m 以上	9.5m 以上	6.75m 以上
b スポット誘導経路上を移動する航空機と他の航空機又は障害物(ボーディングブリッジを除く)とのクリアランス	10.5m 以上	10m 以上	10m 以上	6.5m 以上	4.5m 以上	4.5m 以上
c 航空機導入線上を移動中の航空機と駐機航空機又は障害物(ボーディングブリッジを除く)、駐機航空機相互間並びに駐機航空機と建物(ボーディングブリッジを除く)とのクリアランス	7.5m 以上	7.5m 以上	7.5m 以上	4.5m 以上	3m 以上	3m 以上

(「空港土木施設の設置基準・同解説」)

3.3.2 ターミナル地域計画

将来需要に対応した施設規模を踏まえて、短期、中長期のターミナル地域の展開計画を検討する。また、施設展開に応じて移設が必要となる施設を抽出する。

(1) 短期計画

国際線がピーク時 2 便（コード E : 1 便、C : 1 便）となり、国内線及び国際線のピーク時便数が 3 便となるため、これに対応した以下の増設等を行う。

- ・ 6 番スポットをコード D からコード E に拡張する。
- ・ 国際旅客ターミナルビルを現ターミナルビルの南側に新設する。なお、新国際旅客ターミナルビルの形状は、旭川空港ビル（株）の計画案とした。
- ・ ピーク時便数が現在の 2 便から 3 便となることに対応し、GSE 置場を拡張する。
- ・ 国際線旅客ターミナルビルの新設に支障する観光バスターミナルを、駐車場内に移設、規模を拡張する。

ターミナル地域計画案を以下に示す。



ターミナル施設配置計画案【短期】

1/3000 (A4)

(2) 中長期計画

国際線がピーク時 3 便（コード E : 1 便、C : 2 便）となり、国内線及び国際線のピーク時便数が 4 便となるため、これに対応した以下の増設等を行う。

- ・ 国際線用に 1 スポットを増設する。
- ・ 国内線の東京路線が、現在の B767-300(コード D)の後継機と考えられる B787-8/9(コード E)に更新されることを想定し、全てのスポットをコード E とする。
- ・ 国際線旅客ターミナルビルを新国際線ターミナルビルの南側に新設する。
- ・ ピーク時便数が短期計画の 3 便から 4 便となることに対応し、GSE 置場を拡張する。

ターミナル地域計画案については以下の 3 ケースを想定した。

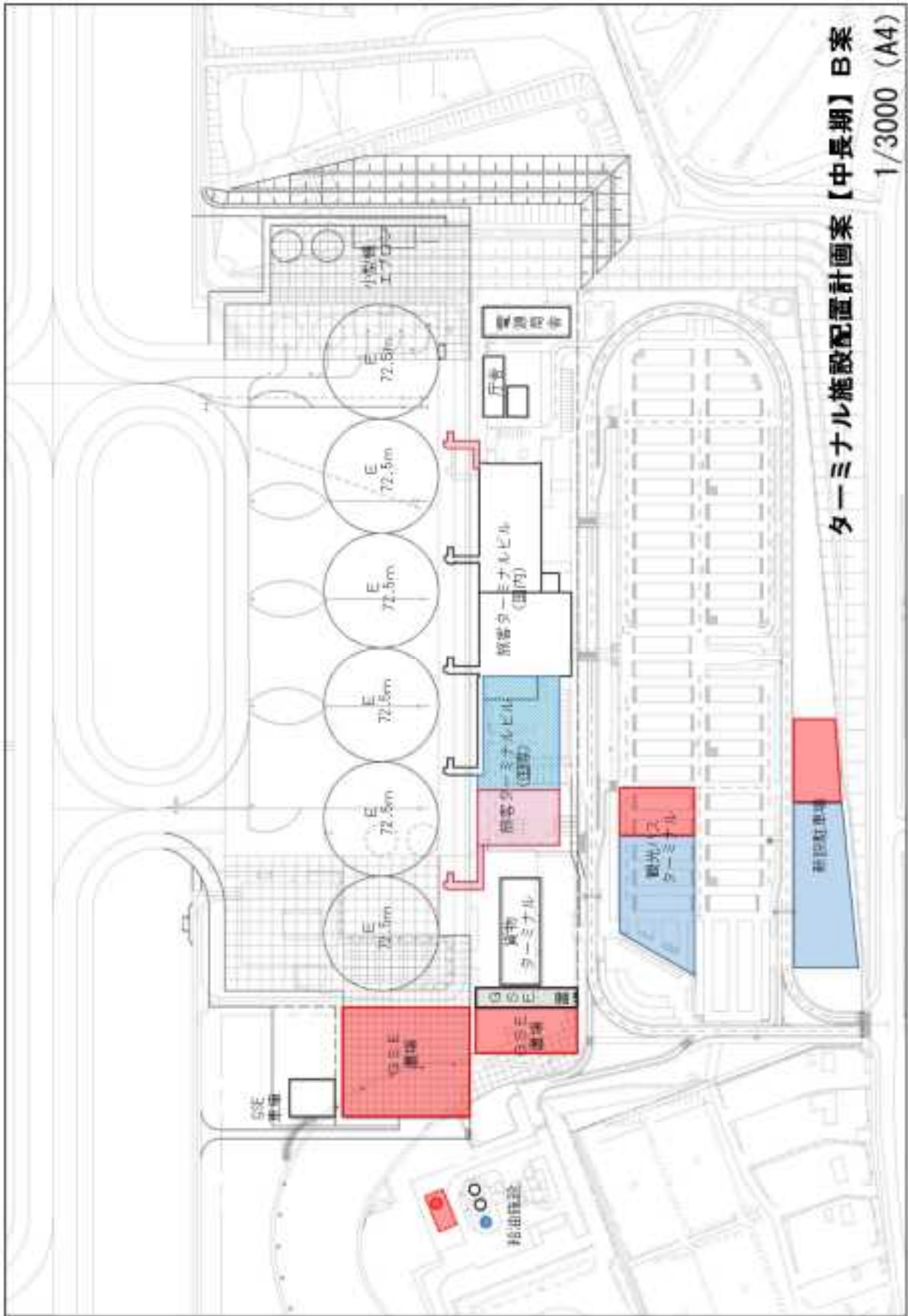
A 案：北側（調整池を埋め立て）に拡張する案

B 案：南側の拡張範囲を、現給油施設用地を侵さない範囲とし、北側へも拡張するが、調整池の一部を埋める範囲にとどめる案

C 案：南側に拡張し、空港公園及び給油施設を移転する案

B´・C´案：国内線スポットを全てコード E に拡張せず、投入機材(東京：B787、大阪
・名古屋：コード C)に応じた必要最低限の間口として拡張範囲を抑えた案

ターミナル地域計画案を以下に示す。



ターミナル施設配置計画案【中長期】B案

1/3000 (A4)

第4章 官民連携による空港運営の情報整備

現在の総合維持管理業務委託終了後の平成 29 年度以降における旭川空港の空港運営について、総合維持管理業務委託、及び「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」（以下「民活空港運営法」）に基づく空港運営の枠組みの両面から検討を行った。

まず、現行の旭川空港における空港運営の課題を整理するとともに、第二期の総合維持管理業務委託の委託期間終了に伴う今後の課題や方向性等について検討・整理した。次に、民活空港運営法等による空港運営の論点を整理し、特定地方管理空港において想定される新たな民間活力の活用手法について検討・整理した。

これらの検討結果を踏まえ、旭川空港の今後の官民連携のあり方の検討とともに、今後整備が必要と考えられる情報整備の内容について整理した。

4.1 空港運営の課題整理

4.1.1 総合維持管理業務委託のレビュー

旭川空港における総合維持管理業務委託は、平成 19（2007）年度に 5 年契約にて導入され、現在二期目の委託を実施している。ここでは、これまでの経緯、導入に伴う効果、課題等について整理した。

(1) 導入経緯

- ▶ 国の三位一体改革の流れを受け、旭川市でも財政再建のために民間委託を検討し、市有施設の管理に指定管理者制度を導入してきた。
- ▶ 旭川市が管理する旭川空港でも平成 17 年度から民間による管理を検討してきたが、旭川空港は特定地方管理空港（土地等の所有は国土交通省）であるため、指定管理者制度適用に馴染まないとの理由で、総合維持管理業務委託の導入となった。
- ▶ 民間への委託内容・範囲は、国土交通省との協議を経て決定した。
- ▶ 事業者は、公募による選定手続きの結果、ビル会社を代表企業とする旭川空港ビル・シビルサービス・只石組・北開土木・セノン・大東電気工事共同企業体（総合委託 JV）が受託した。
- ▶ 総合維持管理業務委託の検討開始から、委託開始までのスケジュールは以下のとおりである。

●総合維持管理業務委託導入までの主なスケジュール

年度	月	実施内容	関係部局
H17	4	導入検討開始	
H18	6		国土交通省協議
	7	方針案策定	
	8	方針決定、発注図書の策定	
	11		国土交通省との詳細協議→内容合意
	12	予算議決(債務負担行為)	
	1	事業者公募(審査委員会設定)	
	2	事業者決定(審査委員会)	
	3	事業者契約締結	
H19	4	総合維持管理業務委託開始	

■委託業務についての国土交通省の考え

委託不可能な業務	委託可能な業務
<p>(1) 航空機の安全運航確保のため、設置管理者自らが行うべき業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 滑走路等、空港本来施設の補修の必要性の判断、及び工事施工の管理 ➢ 施設の新設・改良の判断及び工事施工の管理 ➢ 事故、災害時に備えた体制の整備及び維持 ➢ ハイジャック、テロ防止のための体制整備及び維持 等 <p>(2) 航空法に定められた権限行使にあたるため、設置管理者自らが行うべき業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 運用時間、使用料金等の設定 ➢ 制限表面の管理及び抵触物件の除去要請 ➢ 国土交通省への申請 <p>(3) 公平性が求められるため、設置管理者自らが行うべき業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 航空機騒音対策 ➢ 周辺自治体との調整 <p>(4) その他航空法上の設置者責任等に及ぶ「空港本来業務」</p>	<p>(1) 施設の点検・清掃</p> <p>(2) 簡易な施設の補修、改良等に係る工事の実施</p> <p>(3) 警備、消火救難、鳥害防除等の保安関係業務</p> <p>(4) 料金徴収等の出納業務</p> <p>(5) その他航空法上の設置者責任等に及ばない「事実行為」</p>

(2) 総合維持管理業務委託の業務内容

旭川空港における総合維持管理業務委託では、表 4-1 の各業務についての仕様書に基づいて実施されている。総合維持管理業務委託の導入前は、管理運営業務は空港管理事務所職員が自ら実施していた業務であり、土木維持管理業務、警備・消防業務、航空灯火維持管理業務は、個別に委託業務を発注していたものである。

表 4-1 総合維持管理業務委託の業務内容

区分	業務内容	備考
管理運営業務	管理運営業務 清掃業務	
土木維持管理業務	除雪業務 草刈業務 マーキング業務 施設修繕業務 保安用地管理保全業務	第二期より
警備・消防業務	警備・消防業務 消防施設ほか点検清掃業務	
航空灯火維持管理業務	飛行場灯火施設等維持管理業務 航空灯火監視システム保守点検業務 配光測定装置ほか精密点検業務 予備発動発電機保守点検業務 エプロン等照明灯柱昇降装置精密点検業務	

管理運営業務は、総合維持管理業務委託の導入によって、新たな委託業務として加えられたものであり、その業務内容の詳細は以下のとおりである。

表 4-2 管理運営業務の業務内容の詳細

<ol style="list-style-type: none">1. 「旭川空港保安管理規程（セイフティ編）」における以下の業務の点検及び報告<ul style="list-style-type: none">・制限区域の安全点検と運航制限・雪氷調査・空港土木施設維持管理・野生動物と航空機の衝突の防止2. 総合維持管理業務に係る連絡及び調整3. V.I.P 対応の補助・支援業務4. 航空機騒音測定業務5. 空港施設見学の対応業務6. その他業務<ul style="list-style-type: none">・旭川空港管理事務所職員の事務補助・旭川空港管理事務所職員が行う緊急修繕等の補助・旭川空港で実施される各種検査、訓練の補助・旭川空港まつり等各種イベントの補助・旭川空港管理事務所職員が行うその他業務の補助
--

表 4-3 旭川空港における空港の管理運営に係る官民の役割分担の状況

業務区分	業務概要	備考	業務分担	
			市職員	総合受託者
空港管理に係る許可等	空港基本施設使用届の受付		◎	△
	空港基本施設使用の届出をした者に対する必要な指示		◎	
	運用時間の設定・変更		◎	
	運用時間外における滑走路等の使用許可手続		◎	△
	重量制限超過航空機の滑走路等の使用許可手続		◎	△
	空港への入場制限措置		◎	
	禁止行為の設定、掲示	掲示のみ支援	◎	
	爆発物・裸火等の使用・携帯・運搬許可手続ほか		◎	△
	土地等の使用許可手続		◎	△
	営業許可手続		◎	△
使用料の徴収	条例に基づく許可に条件を付すこと		◎	
	許可の取消、効力等の停止		◎	
	過料の決定		◎	
	着陸料・停留料等の使用料の設定		◎	
	使用料金の国への届出		◎	
	着陸料・停留料等の使用料の賦課		◎	
	着陸料・停留料等の使用料の徴収	小型機のみ対象	◎	△
	立入禁止区域の明確化・立入制限		◎	
	制限区域内立入許可手続(受付、許可証交付等)		◎	△
	制限区域内車両使用許可手続(受付、許可証交付等)		◎	△
制限区域内立入管理	制限区域内車両運転許可手続(受付、許可証交付等)		◎	△
	制限区域内工事関係者に対する立入許可手続		◎	△
	滑走路等の安全点検作業(雪水調査を含む)		◎	◎
	天災発生時の供用停止・危険予防措置		◎	△
制限区域内安全管理	制限区域内で発生した事故の報告		◎	△
	航行不能航空機の除去業務の調整		◎	△
エプロン運用安全対策	スポットの管理(航空機の停留場所の指定等)		◎	△
	運航者等への注意喚起		◎	△
	航空機の誘導		◎	◎
鳥獣対策	エプロン等の安全対策の対応		◎	△
	環境調査、野生動物衝突防止計画の作成、連絡協議会の運営		◎	
鳥獣防除		◎	◎	
障害物管理	制限表面の監視、抵触物件等の除去要請・設置承認		◎	
航空情報の発行依頼	国に対する航空情報の発行依頼		◎	
航空情報の収集・保管	航空情報の収集・保管		◎	
その他空港運用に係る業務	関係規程等の作成・修正		◎	
	飛行場業務日誌等の作成・保管		◎	◎
	関係機関との連絡設備の整備		◎	
空港の保安対策	空港の保安関係規程の作成・修正		◎	
	空港保安委員会の開催・運営、関係機関との連絡調整		◎	
	立入禁止柵、ゲート等設置・セキュリティ対策		◎	
	立入禁止柵、ゲート等の場周の巡回警備		◎	◎
	保安検査機器の設置指導等		◎	
空港の消火救難対応	緊急時対応計画ほか関係規程の策定、関係機関との調整		◎	△
	消防設備・救難設備の整備		◎	
	空港消防通常業務、空港消防緊急業務の実施		◎	◎
	地域消防機関・医療機関との協定の締結・連携調整		◎	△
	空港内事業者による消火救難隊の編成		◎	△
消火薬剤等の購入・補充		◎	△	
空港土木施設維持管理	空港土木施設の点検作業(滑走路等の安全点検作業は除く)		◎	◎
	滑走路等の補修の必要性判断・工事施工管理		◎	△
	滑走路等の施設の新設・改良の判断・工事施工管理		◎	
	滑走路等の簡易補修		◎	◎
	路面標識工の実施		◎	◎
	空港土木施設の清掃、除草		◎	◎
	空港土木施設の除雪		◎	◎
飛行場灯火等の運用	航空灯火の運用		◎	△
	航空灯火の監視		◎	◎
	(航空灯台)飛行場灯台の点検確認等		◎	◎
	飛行場灯火等の点検作業(ライトチェックを除く)		◎	◎
	飛行場灯火等のライトチェック		◎	◎
	飛行場灯火の簡易補修		◎	◎
	飛行場灯火等の補修の必要性判断・工事施工管理		◎	△
	飛行場灯火等の施設の新設・改良の判断・工事施工管理		◎	
	禁止行為の掲示		◎	
	航空灯火施設機能を損なう場合の障害物件の除去		◎	
飛行場灯火等の維持管理	運用停止の場合の国との連絡調整		◎	
	駐車場街路灯等の点検作業等			◎
	施設原簿、業務日誌の作成等		◎	◎
	灯火補用品の調達		◎	◎
	灯火補用品の保管・管理		◎	◎
	受配電設備等の点検作業	日常点検	◎	◎
	駐車場の整備、施設の補修の判断等			◎
駐車場の管理	交通整理業務・警備業務			◎
	施設の清掃、除草(構内道路除く)、設備点検等			◎
その他	騒音対策、周辺自治体との調整等		◎	△

(3) リスク分担

安定した維持管理等を行うためには、管理者・受託者双方において契約上及び性能・機能上に関して予測されるリスクを想定し、その種類及び原因について責任の分担を明確にする必要があり、業務委託仕様書において表 4-4 のとおり整理されている。

表 4-4 総合維持管理業務委託に関するリスク分担

●責任分担

リスクの種類	内容	責任分担	
		管理者	受託者
航空法上の責任	①維持管理等に関する管理責任 ②除外施設の管理責任	○ ○	
その他法令上の責任	①受託者の業務履行上で直接関係する(航空法、消防法、労働基準法、労働安全衛生法、労働者災害補償保険法、職業安定法等)責任 ②上記以外の法に関する責任	○	○
税制度変更の責任	①管理者に影響を及ぼす税制度変更(法人税等) ②広く全般に及ぼす税制度の変更(消費税等)	○	○
第三者賠償の責任	①契約の履行上直接関連する賠償 ②上記以外の賠償(施設の瑕疵、航空機騒音等)	○	○
住民対応責任	①総合維持管理業務の実施における住民の反対運動、訴訟に関する責任 ②契約の履行上の直接関連する責任(施設見学等)	○ △	○
事故の発生責任	①受託者の従業員の労働責任に関する責任 ②機器類の損傷事故責任		○ ○
契約の解除及び変更責任	①管理者の責めによる責任(安全対策違反、支払いの遅延等) ②受託者の責めによる責任(法令違反、経営破たん、業務放棄)	○	○
物価変動責任	契約締結後のインフレ、デフレに対する措置の責任	○	△
不可抗力による責任	天災、暴動などによる契約の中止、変更に関する責任	○	
直接経費の変更責任	業務に伴う経費の負担に関する責任(設計変更)	○	
施設の保安責任	侵入者による施設の破損、盗難に関する責任	○	

●物品・性能・機能

リスクの種類	内容	責任分担	
		管理者	受託者
物品の管理責任	①貸与車両の適正な保守管理責任(点検、修理、車検等) ②貸与物品の適正な保守管理責任(無線機、車両洗車機等) ③航空灯火の適正な保守点検、管理責任(中央処理装置、ワークステーション等) ④物品の適正な在庫管理責任	△ △	○ ○ ○ ○
施設機能の確保責任	①受託者が契約で負うべき設備機器の不適合 ②上記以外の責任	○	○
非常時の決定責任	①旭川空港保安管理規程(セキュリティ編)に基づく決定責任 ②旭川空港保安管理規程(セーフティ編)に基づく決定責任 ③航空機災害に関する決定責任 ④台風、震災等の災害時における決定責任 ⑤管理者指示の不適合 ⑥管理者指示による受託者の不履行 ⑦その他緊急の不適合	○ ○ ○ ○ ○	○ ○
施設の改善	①管理者の改良に係わる施設の更新 ②小規模な修繕	○	○
資材等の調達・管理責任	受託者が契約上調達する事項の不適合、納入延期等の責任		○

○…主、△…従

(4) 運営体制の変化

旭川空港における総合維持管理業務委託の導入による変化は、管理運営業務の一部を民間へ委託したことと、委託業務を包括化したことである。管理運営業務のうち民間に委託している範囲は、点検等の事実行為のみであるため、空港周辺対策、空港施設の整備、関係機関との調整等の多くの業務は引き続き旭川市が実施しているが、管理運営業務の一部を民間に委託したことに伴い、総合委託JVから4名の社員を受け入れ、業務の習熟に応じて段階的に旭川市職員の削減（14名から9名）が実現した。

一方、近年、総合維持管理業務委託の導入前には想定していなかった保安対策の強化や国際線の増加に伴う連絡調整等、旭川空港管理事務所職員の業務が年々増加している。

表 4-5 総合維持管理業務委託の導入前後における勤務人数の変化

	H18 (導入前)	H19～20 (1～2年目)	H21～ (3年目以降)
市職員数	14名	11名	9名
総合委託JV	—	4名	4名
計	14名	15名	13名

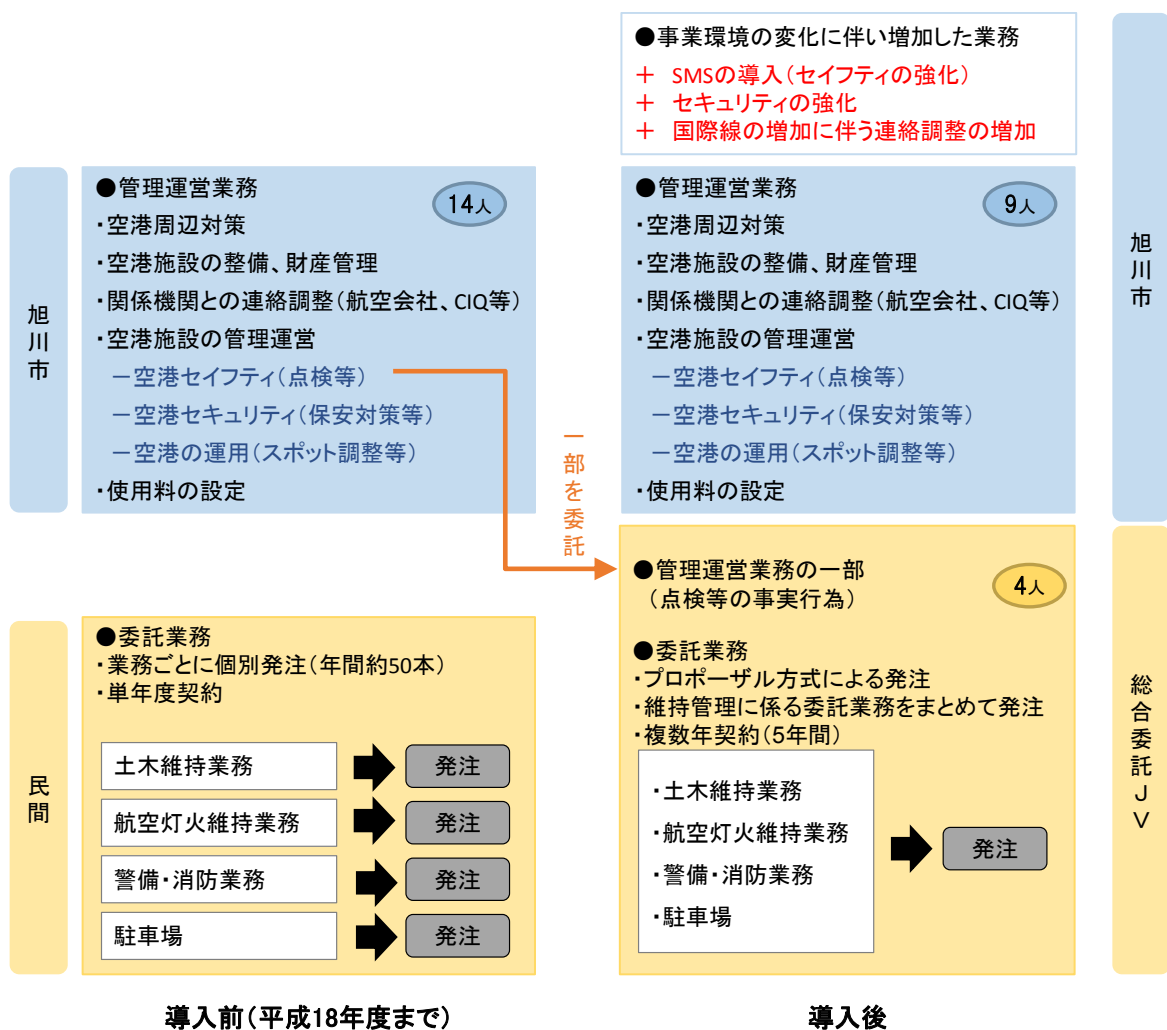


図 4-1 総合維持管理業務委託の導入前後の変化

(5) 導入効果

旭川空港における総合維持管理業務委託は、旭川市の財政再建に寄与することを目的に導入されたものであるため、コスト削減の観点から導入効果を整理すると表 4-6 のとおりとなり、維持管理費として 5 年間で約 3 億 3200 万円の削減効果があったと推定される。

表 4-6 旭川空港における総合維持管理業務委託の導入による効果

変化	コスト削減効果*	その他の効果
管理運営業務の委託	<ul style="list-style-type: none"> 市職員が段階的に 14 名から 9 名に減少 施設管理担当の嘱託 2 名、臨職 2 名が 0 名に減少 ▲192 百万円 JV 職員 (4 名)、冬期臨時職員 (4 名**) の人件費の増加 +142 百万円 →▲ 50 百万円	
委託業務の包括化・複数年契約	<ul style="list-style-type: none"> 1 件当たりの委託金額の増加に伴う経費率の低減による効果 (主に土木関係の委託費) →▲ 66 百万円	<ul style="list-style-type: none"> 発注、入札事務の省力化 緊急補修、草刈に係る機動性の向上 (導入前は、その都度予算を確保した上で、発注する必要があり時間が掛かっていた)
その他 (駐車場管理の民間委託+有料化)	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の管理委託費の削減 ▲103 百万円 駐車場土地利用収入の増加 ▲ 50 百万円 駐車場造成費 ▲ 63 百万円 →▲216 百万円	<ul style="list-style-type: none"> 放置駐車場の減少
合計	▲332 百万円	

*第一期の 5 年間 (平成 19~23 年度) における効果

**冬期の臨時職員は第二期では 3 名で実施

4.1.2 他空港事例の分析

旭川空港における空港運営の効率化の検討を進める上での参考とするため、地方自治体が管理している他空港の事例を調査した。

調査項目は、次期総合維持管理業務委託に係る更なる空港運営の効率化（コスト削減）の可能性を把握するため、以下の項目を対象とした。

●調査項目

- ・ 空港管理事務所の運営体制（職員数、シフト）
- ・ 自治体と民間企業の役割分担
- ・ 業務別委託料
- ・ 積算方法、設計変更対象
- ・ 現状の課題や今後の改善余地

4.1.3 次期総合維持管理業務委託に係る検討

(1) 更なる効率化の課題

総合維持管理業務自体は、旭川市が作成する仕様書に基づいて、受託者が役務を提供する発注方式である。

更なる効率化の検討にあたり、総合維持管理業務の導入によって、期待できる効果は、主に①委託業務の包括化による効果と、②管理運営業務の民間委託による市職員の削減によるコスト削減効果の2つであるため、これらの実現性が課題となる。

① 委託業務の包括化

現時点で既に空港の維持管理に関する委託業務の大部分は、総合維持管理業務委託の中に含まれていることから、現在の委託が開始された後に新たに発生した委託業務を、第三期の委託の中に組み入れることでコストの削減効果が期待できる。

また、業務の包括化にあたり委託期間を5年以上に長期化することも一案として考えられる。しかし、旭川空港では降雪状況の多寡や施設の補修に応じた委託費の見直し条項を設けていないことから旭川市、民間事業者の双方にとってのコスト変動リスクが高まる可能性があるため、民間事業者の意向を聞き取りつつ判断することが求められる。

② 市職員の削減

管理運営業務に係る民間事業者の業務範囲を拡大により、市職員数を削減することが考えられる。しかしながら、総合維持管理業務委託の枠組みの中では、民間事業者に委託できる範囲は管理運営業務のうち、点検等の事実行為に限定されており、管理者責任の及ぶ業務までは委託することはできない。

また、総合維持管理業務の導入以降の事業環境の変化に伴い、数年前に比べて市職員の業務内容が増加していることや、他空港と比べても、旭川空港は少ない人員で空港の管理運営業務を実施しており、安全確保や保安上の都合によっても更なる削減は難しいものと判断される。

(2) 今後の方向性

旭川空港における総合維持管理業務委託は、空港運営に関するコストを削減することを目的に導入され、複数の委託業務を1つの業務に包括して発注することや、空港の管理運営に関する業務の一部を民間事業者の業務範囲として委託したことによって、一定のコスト削減効果が得られており、導入当初の目標は達成できたと評価できる。

このため、現在の枠組みを基本することが考えられるが、第二期委託の開始以後に新たに発生した委託業務も包括化することや、第二期委託での経験等を踏まえて、より効率化できる部分については取り込んでいくことを検討する。

4.2 新たな空港運営体制の検討

旭川空港では、総合維持管理業務委託により空港の管理運営の効率化を図ってきたところであるが、今後北海道のインバウンド需要の増加による空港利用者の増加や、空港管理における新たな業務への対応の必要性等、更なる業務効率化等が予想される中、現在の総合維持管理業務委託から更に踏み込んだ民間活用による新たな空港運営体制を検討する必要性も生じるものと考えられる。

4.2.1 空港経営改革の実現に向けた新たな空港運営のあり方について

(1) 空港経営改革について

平成16年、我が国では配置的側面からの空港整備の概成を受けて空港法が制定され、整備重視から運営重視の方針へと舵が切られた。人口減少や少子高齢化の進展に伴い国内航空需要が減少フェーズに入ったことや、オープンスカイ、LCCの参入等による航空市場の競争激化等の課題が差し迫り、これらに対応した新しい空港運営のあり方を模索する必要が出てきたことを受け、現在に至るまで、国が主導してきた政策が空港経営改革である。



資料: 国土交通省航空局公表資料

図 4-2 空港経営改革の目的

空港経営改革の流れを受けた新たな空港運営体制について、複数の空港で検討がなされ、新たな体制へのシフトに向かう空港も出てきており、平成 28 年度に民間事業者による新たな運営体制の開始が予定されている仙台空港、新関西国際空港は、空港経営改革の流れを汲み、民間活力による一体的な空港運営を実現するものである。

なお、総合維持管理業務委託、及び駐車場の管理運営委託も含む総合的な民活を進めてきた旭川空港の現在の姿も、地域に根差した空港を目指す一つの姿として、国が主導する空港経営改革における空港の管理形態の一つの類型として考えられる。

下記は、空港管理形態として可能性のある類型を例示したものであるが、国が空港を設置し、市が管理者として空港の維持管理運営を行う旭川空港においては、制度上なじまないものもあり、また、行政財産の有り方自体を見直すスキームについては、現在のところ検討を行うべき背景・要素も特段見受けられない。

表 4-7 空港管理形態の類型

類型	考え方
国・地方公共団体等の管理	・国・地方公共団体等が設置管理者として施設を所有し、運営
独立行政法人化	・空港毎に独立行政法人を設立、施設を所有し、運営
保守管理等の一部の業務のみの委託（指定管理者等）	・保守管理等の一部の業務のみを民間に委託 ・国・地方公共団体等が着陸料を設定し収受し、運営主体に委託料を支払い
民間委託（公共施設等運営権の設定）	・国・地方公共団体等が施設を所有し、民間に運営を委託 ・運営主体が着陸料を設定・収受し、国に公共施設等運営権対価を支払い
民営化（株式を国・地方公共団体等が保有）	・空港毎に株式会社（設置管理者）を設立
民営化（株式を民間が保有）	・会社が施設を所有し、着陸料を設定・収受

よって、ここでは空港経営改革の流れを汲みつつ、旭川空港が特定地方管理空港として、新たな空港運営体制の検討を今後要する際に参考に資すると考えられる情報の整理を行う。

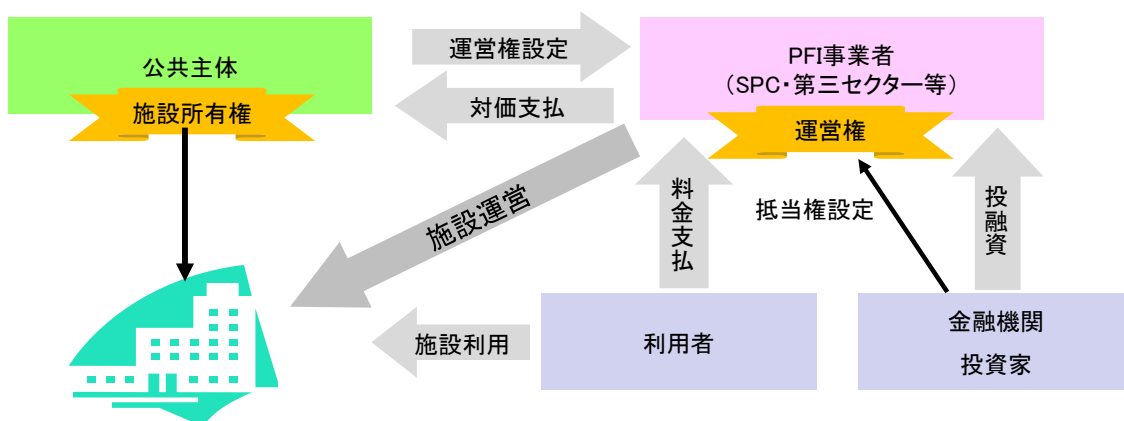
① 空港経営改革に係る経緯、関連法案等

1) 民間資金等の活用による公共施設等の促進に関する法律

これまで我が国では「民間資金等の活用による公共施設等の促進に関する法律」（以下「PFI法」）に基づき 400 件程度の PFI 事業が実施されてきた。しかし、国内 PFI の大半は、BTO による施設整備費用の延払方式による事業化が続いてきた。そこで対象拡大の一方策として、国が公共施設等運営権制度、いわゆるコンセッションによる PPP・PFI 事業促進等を目的として、平成 23 年 5 月の法改正が行われた。

■ 公共施設等運営権制度

- ・ 公共施設等運営権制度は、H23 年の PFI 法改正により創設された制度。
- ・ 「公共施設等運営権」（以下「運営権」という。）とは、公共施設等の管理者等が所有権を有する公共施設等（利用料金を徴収するものに限る。）について、運営等を行い、利用料金を自らの収入として収受する権利を指す（PFI 法第 2 条第 6 項及び第 7 項）
- ・ 運営権は、物権とみなし（PFI 法第 24 条）、その譲渡及び抵当権の設定等が可能（同法第 25 条）となっており、これにより資金調達の円滑化が図られることが効果として期待されている。



出所：内閣府公表資料より作成

図 4-3 公共施設等運営権制度の概要

2) 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

PFI 法の改正によりコンセッション全体の制度的枠組みは概ね整ったものの、公物管理法等分野別の細目との調整については、個別の対象分野ごとの法令整備を必要としていた。

空港分野についても、航空法、空港法等の既存法令ではコンセッションの導入実現が難しく、このための法整備が進められた。平成 25 年 6 月には、「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」が成立し、国管理空港をはじめ、地方管理空港も対象としたコンセッション導入の法的環境が整備された。

本法及び、PFI 法における公共施設等運営権の活用により、空港法・航空法等の特例措置が受けられ、国管理空港等では、着陸料の設定・徴収と合わせて空港ビル運営など空港全体の経営を民間企業が担えるようになった。

3) 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針

民活空港運営法の成立を受けて、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」（以下「基本方針」）が告示された。これにより意義及び目標や、事業範囲、運営権の存続期間、着陸料等の方針が示された。中でも運営権を設定された者（以下「運営権者」という。）による空港ビル等取得の仕組みが明記されたことや、運営権者の選定プロセスにおける料金施策に関する具体的提案を積極的に評価すること、複数空港一括運営（バンドリング）の可能性も示していること等、空港経営改革によって目指す国の方向性が具体的に示されたことが特徴である。

■民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針

項目	概要
1. 意義及び目標	<p>《意義》</p> <p>①国管理空港における民間による運営等の実施。 ※コンセッションが基本。</p> <p>②バンドリングも制度上可能。地方公共団体や空港機能施設事業者等からの意見を聴取。</p> <p>《目的》</p> <p>①航空需要、旅客数、内外交流人口拡大等による地域活性化。</p> <p>②航空系事業と非航空系事業の一体化、着陸料等設定の機動性や柔軟性の確保、民間の知恵と資金の活用等による空港経営の効率化。</p> <p>③民間による運営等を実施しない空港についても、コスト削減等の空港運営の効率化や改善に向けた取組を推進。</p>
2. 運営事業の範囲	<p>①空港の運営等に係る滑走路等の維持管理業務、障害物管理業務、空港警備業務、空港消防業務等であって、着陸料等を自己の収入として収受するもの。</p> <p>②空港航空保安施設の運営等に係る航空灯火及び付随する電気施設の運用・補修、維持管理業務等であって、使用料金を自己の収入として収受するもの。</p> <p>③航空機騒音防止法に規定する特定飛行場における騒音対策事業。</p> <p>④付帯事業。</p> <p>⑤空港用地内における駐車場の運営事業。</p> <p>⑥ターミナルビル等の空港機能施設等の運営等の事業。</p>
3. 運営権の存続期間	<p>・30年から50年程度。</p>
4. 施設整備	<p>①運営権者が国の所有する滑走路等及び空港航空保安施設に投資。※増改築部分の所有権は、国に帰属。</p> <p>②国が公益上の理由を吟味した上で必要であると判断したものは国が実施。</p>
5. 不可抗力リスク	<p>①大規模災害からの復旧への対応は、想定される災害事象及び損害程度を定め、その範囲内の損害については、必要となる保険への加入を義務づけた上で運営権者が実施。</p> <p>②上記範囲を超える損害については、国が実施する必要があると判断したものについては国が実施。</p>

項目	概要
6. 着陸料等	①着陸料等の空港使用に係る料金は、原則としてその自由な裁量の下で設定。 ②航空運送事業者及び利用者の負担が増大することがないように留意。
7. 運営権者の選定	①航空輸送の安全確保、利用者利便の向上、地域活性化への貢献、事業の継続等に確実な計画を有することを確認。 ②着陸料等の低廉化を通じた利用者への還元（航空運賃の低下、就航路線や便数の増大等）が期待されていることに鑑み、着陸料等の料金施策に関する具体的な提案を積極的に評価。
8. 運営ノウハウの承継	①民間事業者には、我が国の空港運営に係るノウハウがないのが実態。 ②（①より）運営権者に対して円滑に空港運営を承継させる必要から、必要な場合、人的及び技術的援助を行う。
9. 空港機能施設事業者との関係	①運営権設定後に運営権者がターミナルビル等を確実に取得することができる仕組みを担保（取得対価＝適正な価格による）。 ②基本方針策定後の空港機能施設事業者の指定については、（情報提供など）国の空港経営改革の方針に協力することが条件。
10. マーケットサウンディング	・基本方針の策定後、必要に応じて、対象空港を明示した上でマーケットサウンディングを実施。

資料:「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」

(2) 他空港の近時動向

平成 24 年頃より国内各地で公共施設等運営権制度の導入可能性調査を中心に、徐々に検討が進められてきた。このような中であって、仙台空港は、宮城県知事の強い意向により、いち早く県庁内に検討会やサポーター会議を設置し、県が主体的に空港コンセッションの検討・準備を進めてきた。

国も、平成 25 年度に、仙台空港に高松・広島両空港を加えた 3 空港のデューデリジェンス調査を実施し、コンセッションの入札プロセスへ移行するための具体的準備を開始した。同調査では①空港の国有財産・物品・契約・協定等の現況把握、②公募書類等の検討・作成、③経営一体化の推進について、国の準備資料を整備することを趣旨としている。

こうした事前準備を経て、国管理空港第一号のコンセッションとして、平成 25 年 11 月に、仙台空港特定運営事業等基本スキーム（案）（以下「基本スキーム」という）が公表され、入札手続きを経て、平成 27 年 9 月に、東急前田豊通グループ（東急電鉄、前田建設工業、豊田通商など 7 社で構成されるコンソーシアム）が優先交渉権者として選定された。

また、会社管理空港である新関西国際空港株式会社についても、平成 26 年 7 月に実施方針が公表され、参加資格審査、第一次審査、第二次審査を経て、平成 27 年 11 月に、オリックス、ヴァンシ・エアポートコンソーシアムと基本協定を締結した。

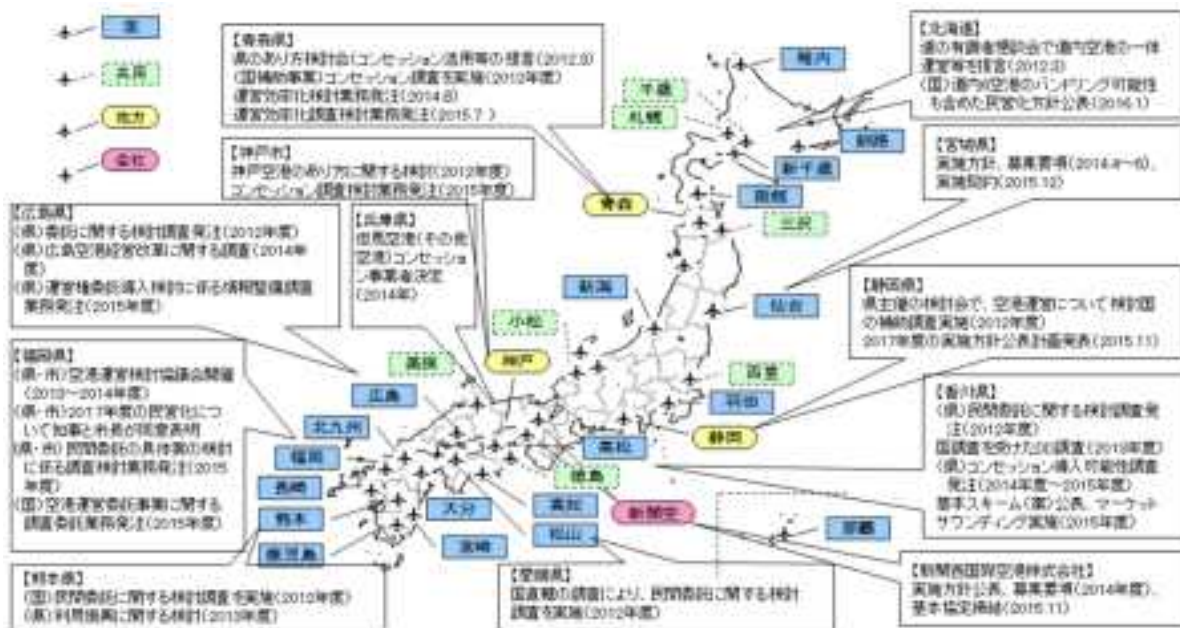
また、地方公共団体では、兵庫県が管理する但馬空港では、平成 26 年 6 月に公共施設等運営権を設定し、但馬空港ターミナル株式会社と公共施設等運営権実施契約を締結し、平成 27 年 1 月から但馬空港ターミナル株式会社による空港の管理・運営が開始されている。

今後の事業化見込みとして具体化しているものとしては、国管理空港では高松空港と福岡空港が、地方管理空港では静岡空港が挙げられる。

高松空港は、先の国の調査に呼応する形で地元目線に立った検討が続けられ、平成 27 年 10 月に事業スキーム検討にあたっての民間事業者等の意見を受け付けるマーケットサウンディングの実施が公表された。

また、福岡空港については福岡県、福岡市が共同で「福岡空港運営検討協議会」を設置・開催し、地元の意見集約に向けた議論が行われてきたが、平成 26 年 10 月のとりまとめにおいて地元として条件付きでのコンセッションが承認され、現在、滑走路増設計画をふまえたコンセッション検討がなされている。国土交通省は平成 30 年度を目途とした民間委託の方針を明らかにしている。

静岡空港では、空港の新たな運営体制を検討する先導的空港経営推進会議を開催し、公共施設等運営権制度の導入について検討が行われている。静岡県からは、平成 27 年度中に基本スキーム案をまとめた上で、平成 29 年度には実施方針を公表し、平成 30 年度までに運営権者を選定する考えが示されている。



出所: 各種公表資料から作成

図 4-4 地方の空港経営改革に関わる動向

(3) 先行事例の分析

空港コンセッションの先行事例として、現在のところ、基本スキーム（案）の公表、実施方針等の公表、事業者の選定等を行っている仙台空港、関西国際空港・大阪国際空港、高松空港について整理した。

① 仙台空港

仙台空港については、平成 26 年 4 月に仙台空港特定運営事業等実施方針（以下「実施方針」）を公表し、平成 27 年 9 月に優先交渉権者が選定され、平成 28 年 6 月の事業化予定となっている。

1) スケジュール

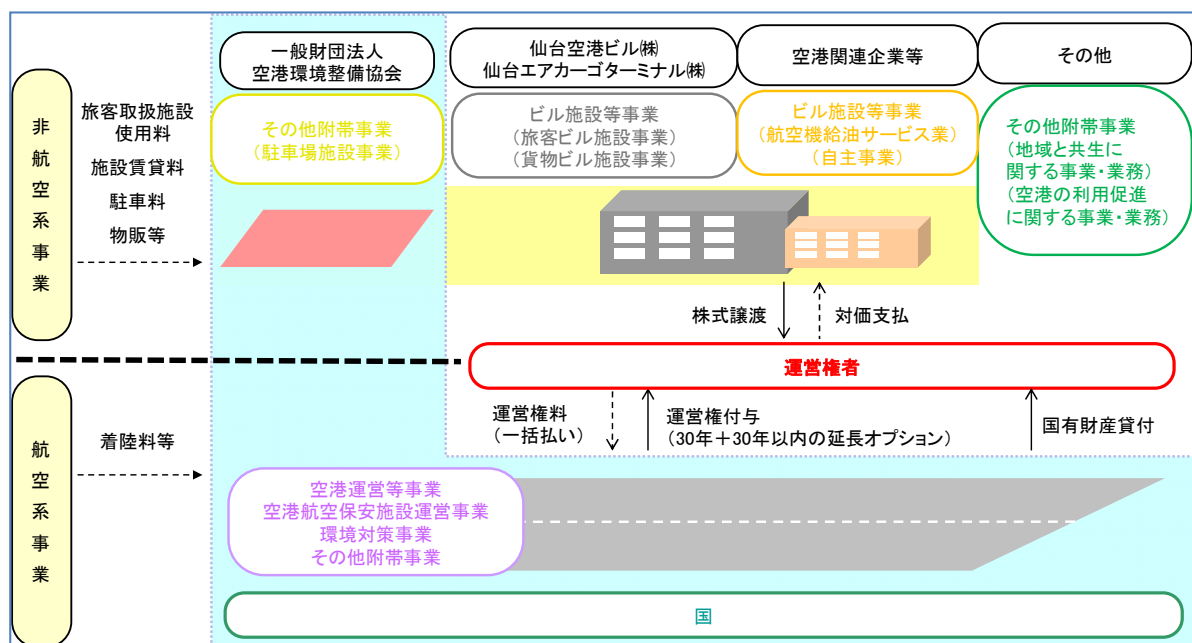
時期		予定
平成 25 年	11 月	マーケットサウンディング（～12 月）
平成 26 年	4 月	実施方針公表
	6 月	特定事業の選定 募集要項等の公表
	7 月	【宮城県】 参加表明受付、提出期限
	9 月	募集要項等に関する質問回答公表 【宮城県】 対象施設の現地調査（～12 月）
	12 月	第一次審査書類の提出期限

時期		予定
		【宮城県】 確認結果の通知（確認書交付）
平成 27 年	1 月	第一次審査結果の通知
	2 月	競争的対話の実施（～7 月）（当初 5 月迄から順延）
	7 月	第二次審査書類の提出期限（当初 5 月から順延）
	9 月	優先交渉権者の選定（当初 8 月から順延）
	12 月	運営権の設定日 実施契約の締結 （当初 11 月から延期予定）
平成 28 年	2 月	ビル施設等事業開始日（当初 1 月から延期予定）
	6 月	物品譲渡契約の締結 空港運営事業開始日 （当初 3 月から延期予定）

資料：国土交通省「仙台空港特定運営事業等実施方針」、宮城県「仙台空港特定運営事業の公募に係る参加資格要領(案)」

2) 事業スキーム

空港ビル会社、貨物ビル会社は、運営権者が組成する SPC へ株式譲渡し、子会社となる点、駐車場事業が公共施設等運営権の対象に組み込まれている点が主な特色となっている。



出所：国土交通省「仙台空港特定運営事業等実施方針」より作成

図 4-5 仙台空港コンセッションイメージ

3) 実施方針等

i) 実施方針

項目	内容	備考
事業期間	<ul style="list-style-type: none"> ・30年＋延長オプション30年（1回限り） ・事業終了日の4年前の応当日までに期間延長を希望する旨届出 	<p>【実施契約に定める事由が生じた場合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国と運営権者の合意期間の延長可（＝合意延長）→最長65年、1回に限らず。
事業方式		
①運営権の設定等及び運営権者譲渡対象資産の譲受方法	<ul style="list-style-type: none"> ・SPC設立→運営権対象施設の運営権設定→運営権者の流れ。 ・国と運営権者が実施契約締結。 	<p>【駐車場施設の一部施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運営権設定日＝駐車場施設事業者が所有・運営。 ・国が空港運営事業開始日に譲渡を受け、運営権設定対象施設へ組み入れ。
②ビル施設事業者株式の譲受方法	<ul style="list-style-type: none"> ・県とビル株主が株式譲渡予約契約締結。 ・運営権者へのビル株式譲渡に合意済（国も同じ）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・譲渡に際しては予約完結権を行使。 ・ビル会社従業員及び締結中の契約等は原則承継。
③ビル施設の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間終了後、国がビル施設、貨物ビル施設を優先的に買い取れるよう運営権者と予約契約を締結（時価ベース）。 ・事業期間終了後は、国又は国が指定する第三者へ引き渡し。 ・国が本事業者の実施者を新たに公募選定した場合は、実施者が当該不動産又は株式全て又は一部の時価買取を公募条件とする。 	<p>【空港用地】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国有財産貸付契約解除による更地引渡し。買取資産が存在する場合、現状有姿の引渡し。
対象施設		
①運営権設定対象施設	<ul style="list-style-type: none"> ・空港基本施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等） ・空港航空保安施設（航空灯火施設） ・道路（一部を除く） ・駐車場施設 ・空港用地 ・上記施設に附帯する施設（土木施設、建築物、機械施設、電気施設等） 	
②非運営権施設	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客ビル施設（CIQ施設を除く航空旅客取扱施設、事務所及び店舗並びにこれらの施設に類する施設及び休憩施設、送迎施設、見学施設等） ・貨物ビル施設（CIQ施設を除く航空貨物取扱施設等） ・①運営権設定対象施設、②非運営権施設で上述した以外に運営権者又は運営権者子会社等が所有する施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権者は、自ら又子会社等が空港用地外で「事業範囲Eビル施設等事業」（後段）を行うことは不可。
利用料金の設定・收受	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権者は、自ら又はビル施設事業者をしてそれぞれ自由に利用料金を設定、收受可。 	<p>【着陸料等及び空港航空保安施設の使用料金並びに旅客取扱施設使用料】</p>

項目	内容	備考
		・各法律の規定に従い、必要な認可、届出等を行う。
費用負担	・運営権者は、本事業の実施に係る全ての費用を負担。	・実施契約に特段の定めがある場合を除く。
事業範囲	A) 空港運営等事業（①空港基本施設等事業、②空港用地等管理業務） B) 空港航空保安施設運営等事業 C) 環境対策事業 D) その他付帯事業※ E) ビル施設等事業	・実施義務を負う事業と任意事業に大別。 ※①規程の策定[空港供用規程等]、②空港用地等貸付事業、③駐車場施設事業、④ハイジャック等防止対策に関する費用負担、⑤協議会への出席
運営権者の受領権利	・ビル施設事業者株式、運営権、土地等の使用権※、運営権者譲渡対象資産	※国有財産無償貸付契約に基づく。
更新投資等の取扱い	①運営権設定対象施設に係る更新投資 ・自らの判断で維持管理（更新投資）可。 ・建設（新規投資）及び改修は不可。 ②非運営権施設に係る更新投資等の取扱い ・自らの判断で維持管理（更新投資）可。	
計画及び報告	・以下 A)、B) を国へ提出。 A) 計画 ・事業計画（マスタープラン） ・中期計画（5年ごと） ・単年度計画（1年ごと） B) 報告 ・報告書を提出（実施契約に定める）	
国から運営権者への職員派遣	・競争的対話を通じて、派遣職種、期間、方法等を決定。 ・人件費は国の水準を基本とし、運営権者の負担。	・航空管制運行情報官、航空灯火・電気技術官、施設運用管理官、航空保安防災担当職員、環境・地域振興担当職員
運営権者が支払う対価	①旅客ビル施設事業者株式の取得対価 ②貨物ビル施設事業者株式の取得対価 ③物品譲渡契約に基づく運営権者譲渡対象資産の取得対価 ④運営権の設定に対する対価	・①、②＝県の手続きに従い、ビル施設事業者へ支払い。 ・③国へ一括支払い。 ・④0円以上。国へ一括支払い。
優先交渉権者の選定手順、選定方法		
①選定手順	・審査委員会を設置※。 ・一次審査（3者程度）、二次審査（特定）による選定。 ・競争的対話（一次審査後）の実施※2。 ・1者以上の二次審査書類の提出がなかった場合は、国は特定事業の選定を取消。	※学識経験者、弁護士、会計士、地元関係者、県、国で構成。 ※2 複数回実施。実施契約、要求水準等の調整。
②SPC 設立、運営権の設定、株式譲渡	・優先交渉権者は、基本協定締結後に SPC を設立。 ・SPC 設立後運営権を設定した上で、実施契約を締結。	

項目	内容	備考
	<ul style="list-style-type: none"> ・ビル施設事業者株式を取得。 	
③譲渡対象資産の譲受	<ul style="list-style-type: none"> ・(空港運営事業開始日) 運営権譲渡対象資産を譲受。 ・取得対価を一括期日払い(物品譲渡契約による)。※ 	※駐車場施設を運営権譲渡対象資産に含む。
④参加資格要件	<p>【応募者の構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・応募企業又はコンソーシアム形式。 <p>【参加資格】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公募アドバイザー又はこれらの者と資本面若しくは人事面において一定の関連のある者でないこと。 ・審査委員の属する企業又はその企業と資本面若しくは人事面において一定の関連のある者でないこと。 ・審査委員の属する法人※が議決権株式の1/100以上の議決権を有する企業又はその企業と資本面若しくは人事面において一定の関連のある者でない(金商法規定の金融証券取引所に上場されている株式会社はこの限りではない)。 <p>【応募企業又は代表企業に求められる要件】</p> <p>A) 実績要件</p> <ol style="list-style-type: none"> ①平成16年以降に商業施設若しくは公共施設の建設運営、又は買取運営の実績を有していること ②平成16年以降に旅客施設若しくは旅客運送事業、貨物取扱施設若しくは貨物運送事業、又は旅行業の実績を有していること。 ③平成16年以降に営業用不動産管理事業の実績を有していること。 <p>B) その他の要件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・応募企業又は代表企業が県が作成する「株式譲受確認書(仮称)」の交付を受けていること。 	<p>※国の行政機関及び内閣府(国家行政組織法第3条2項)</p> <p>【県の出資先の取扱い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・募集要項「5 応募者の参加資格要件(2) 応募企業、コンソーシアム構成員に共通の参加資格⑦」に以下の通り規定。 <p>「審査委員会若しくは県の定める手続における候補者認定検討会の委員が属する企業又はその企業と資本面若しくは人事面において一定の関連のある者でないこと」</p> <p>下線部=県土木部次長、同空港臨空地域課長</p> <p>【その他の要件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運営権者は、航空運送事業を経営する者、その親会社及びそれらの子会社並びに航空運送事業者の関連会社(子会社を含む)の子会社又は関連会社となつてはならない。
リスク分担		
①基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・実施契約に特段の定めがない限り、運営権者が負う※。 	※空港需要の変動リスクを含む
②不可抗力	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権者が付保した保険でも損害補てんに足りないときは、国が運営権設定対象施設の復旧等の措置をとる。 ・運営権者は、保険金額10億円の土木構造物保険(地震危険担保特約付)の加入を義務付け。 	<ul style="list-style-type: none"> ・不可抗力により本事業の一部又は全部を実施できないときは、国が空港運営事業期間の延長又は実施契約の義務の一部的免責又はその両方の措置をとることがある。
③瑕疵担保責任	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権設定対象施設について、空港運営事業開始後6ヶ月以内に発見された瑕疵について、運営権対価の金額を上限として国が補償。 	

項目	内容	備考
④特定法令変更	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業にのみ適用され※、運営権者に不当な影響を及ぼす法令政策の変更等で運営権者に損失が生じた場合、国が補償。 	※対象法令を限定。
運営権者の株式	<p>A) 本完全無議決権株式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・株主はいつでも自由に処分可。 ・会社法の規定に基づき自由に新規発行、割当が可能。 <p>B) 本議決権株式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第三者への処分に際しては、国の事前承認が必要。 ・既存株主以外の者に対する新規発行の場合も、国の事前承認要。 	
事業困難となった場合の措置に関する事項		
①国事由解除又は終了	<ul style="list-style-type: none"> ・国は、運営権者に対して6ヶ月以上前に通知することで実施契約を解除可能。 ・国の責めに帰すべき事由の場合、運営権者は実施契約を解除可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権は当然に消滅。 ・国は運営権対価の残余存続期間に対応する部分を賠償。 ・国は運営権者の損失額が国の賠償額を超過した場合、その差額を賠償(運営権者事由の責めに帰すべき損害額を控除した後の金額)。
②運営権者事由解除	<ul style="list-style-type: none"> ・国は、運営権者の事由に応じて、実施契約を解除可能(催告する場合としない場合にもあり)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国は運営権を取消。 ・運営権者は、国に対して実施契約に定める違約金を支払い(国に生じた損害額が当該額を超過した場合、その差額も支払)。
③不可抗力解除又は終了	<ul style="list-style-type: none"> ・不可抗力により空港が滅失した場合、実施契約は当然に終了。 ・国による事業継続措置が行われる場合であって、本事業の再開が不可能若しくは著しく困難である場合、国は実施契約を解除。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権者は当然に消滅。 ・国は運営権対価の残余存続期間に対応する部分を賠償。 ・国及び運営権者に生じた損害は各自が負担し相互に損害賠償は行わず(上記のみ)。
④特定法令等変更解除	<ul style="list-style-type: none"> ・特定法令等変更により、運営権者が事業継続不可となった場合、国は実施契約を解除可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国は運営権を取消。 ・国は運営権対価の残余存続期間に対応する部分を賠償。 ・国は運営権者の損失額が国の賠償額を超過した場合、その差額を賠償(運営権者事由の責めに帰すべき損害額を控除した後の金額)。

出所：国土交通省「仙台空港特定運営事業等実施方針」、「募集要項」より作成

ii) 優先交渉権者選定基準（第二次審査）

空港活性化を最重要視し、金額（運営権対価）よりも提案内容を重視する配点となっていることが最大の特徴である。国の意向として、民間事業者がコンセッションによって仙台空港を運営することで期待される将来的な航空サービスの向上に関する提案を受けつけたいという姿勢が伝わる。

提案項目		配点	
全体事業方針	将来イメージ、基本コンセプト	10	10
空港活性化に関する計画	旅客数、貨物量の目標値	44	71
	着陸料等の料金提案		
	エアライン誘致提案		
	その他の提案		
	目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準	12	
設備投資に関する計画	航空サービス利用者の利便性向上に関する提案	12	24
	目標とする空港利用者の利便性向上の水準		
	空港用地内における空港活性化提案	15	
	空港用地外の事業者との連携提案		
安全・保安に関する計画	空港の機能維持を目的とする設備投資の総額	12	15
	空港の機能維持を目的とする設備投資に関する提案	12	
提案事業に関する実施計画	空港活性化を目的とする設備投資の総額	12	16
	空港活性化を目的とする設備投資に関する提案	12	
事業計画、事業継続及び実施体制	安全・保安に関する提案	15	15
	地域共生事業に関する提案	8	
	空港利用促進事業に関する提案	8	
事業計画、事業継続及び実施体制	事業計画	12	32
	事業継続に関する提案	8	
	事業実施体制	12	
雇員の取扱い	雇員の取扱いに関する提案	8	8
運営権対価等	運営権対価の額	24	24
	資金調達の実現性		
合計		200	

資料：国土交通省「仙台空港特定運営事業等優先交渉権者選定基準」

4) 審査講評

第一次審査では、優先交渉権者選定基準に基づく書類審査を実施し、第二次審査では、書類審査に加えてプレゼンテーション等による提案内容の確認を踏まえ審査が行われた。

第一次では4グループが、第二次では3グループが提案書を提出し、前述の審査基準をもとに審査が行われた結果、東急電鉄、前田建設工業、豊田通商など7社で構成されるコンソーシアムが優先交渉権者として選定された。

下記は、公表された審査講評であるが、各審査項目において何をより重視し、何をより評価したかが示されている。

審査項目	評価した提案等(各グループの提案に対する評価)
A) 全体事業方針	
全体事業方針	・具体的にコンセプトが描かれており、将来像が明確にイメージできる提案を高く評価
B) 空港活性化に関する計画	
旅客数・貨物量の目標値及び着陸料等	・旅客数・貨物量の目標値について、相対的に高い目標値が提示されている提案、旅客数目標の国内線／国際線のバランスがとれている提案について高く評価

審査項目	評価した提案等(各グループの提案に対する評価)
の料金提案、エアライン誘致提案、その他の提案	<p>価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着陸料等の料金提案については、空港運営主体とエアラインとの間で需要変動リスクを共有する提案(旅客数連動型の料金体系の導入等)については、エアラインの就航促進につながる積極的な提案として評価 ・着陸料・旅客取扱施設利用料(PSFC)等の料金の種類の如何を問わず、最終的な負担者となる旅客の負担に配慮された提案を高く評価 ・エアライン誘致施策については、路線誘致のターゲットが明確に設定されているものを高く評価(特に新規需要創出のターゲットとして LCC を念頭に置いた提案について効果的であると評価)。また、構成企業の顧客基盤等を活かして、航空会社だけでなく旅客(消費者)自体の増加を図る提案についても評価 ・その他、空港周辺地域の開発に関する取組等について、積極的に評価
目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上の達成度を図る方法については、経年比較に加えて、国内他空港との比較可能性があり、客観的な評価が可能な指標を設定した提案を高く評価 ・いずれの提案も飲食店や物販店の充実、バリアフリー化、案内機能の強化等、ターミナルビルの総合的なリニューアルを通じた快適性やホスピタリティの向上等が相当程度期待できる内容であり、各提案の相対的な具体性や実現可能性に応じて評価 ・個別の取組の中では、ターゲットと見定める旅客やエアラインに対応した施設整備、多様な航空機材に対応した施設整備等を評価する意見が多かった
目標とする空港利用者の利便性向上の水準及び空港用地内における空港活性化提案、空港用地外の事業者との連携提案	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上の達成度を図る方法については、経年比較に加えて、国内他空港との比較可能性があり、客観的な評価が可能な指標を設定した提案を高く評価 ・空港用地内の遊休地の有効活用(駐車場や航空用途への活用)に関する提案、駐車場の拡充に関する提案等については積極的に評価する意見が多かった ・空港アクセスについては、いずれの提案も鉄道・バス等に関する取組への言及があったが、取組の実現可能性の観点から、鉄道事業者等の関係事業者との連携に関する現時点での進捗状況等を踏まえ評価
C) 設備投資に関する計画	
空港の機能維持を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・空港の機能維持を目的とする設備投資については、投資額の多い提案ほどより良い施設整備水準が期待できると評価する意見があった一方で、必要な施設整備水準を維持しつつ運営の効率化を進める(結果として投資額は必要十分だが相対的には少ない)提案については民間の創意工夫を活かした提案として評価する意見もあった ・滑走路等の基本施設とビル施設の一体的な管理による投資の効率化、データ解析を通じた予測メンテナンス等の取組について高く評価する意見があった
空港活性化を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・LCC 向けのターミナル拡張計画(LCC 向けの簡易ビル施設の整備)や、マルチスポット PBB 化による駐機可能機数の拡大等の提案については、LCC 等の航空会社の拠点空港化に寄与するとして評価 ・投資回収の手法として、民間の創意工夫により得られた収益による回収(商業収入の最大化等)を計画する提案は相対的に高く評価 ・条件付の設備投資の提案よりも、より具体的にコミットされている提案を積極的に評価することが適切との意見もあった

審査項目	評価した提案等(各グループの提案に対する評価)
D) 安全・保安に関する計画	
安全・保安に関する提案	・いずれの提案についても、SPC 内の組織体制・関係機関との連携、外部委託先のマネジメント、設備投資、非常時における対応策の検討が網羅的に提案されており、空港の安全・保安の維持・向上が確保される十分な施策であると評価
E) 提案事業に関する実施計画	
地域共生事業に関する提案	・いずれの提案においても現在の地域共生事業の継続・拡充が提示されており、高く評価
空港利用促進事業に関する提案	・いずれの提案においても、仙台空港国際化利用促進協議会等との連携によるエアポートセールス等が盛り込まれており、航空ネットワークの拡大への貢献が期待できる内容となっていると評価した。特に、広域的な観光推進の取組等については、高く評価する意見もあった
F) 事業計画、事業継続及び実施体制	
事業計画	・いずれの提案についても合理的で持続可能性のある計画であり、各提案項目とも整合性がとれていると評価 ・プロジェクトの収益性が相対的に低い提案については、公共インフラの運営という公益性を重視する姿勢の現れと評価する意見がある一方で、投資を維持する動機が事業期間を通じて継続されるか疑問が残るといった意見もあった
事業継続に関する提案	・リスク管理策については、いずれの提案も保険の付保、金融機関によるコミットメントラインの確保等の具体的な対応策を提示しており、効果的であると評価 ・リスク顕在化時の構成企業による支援については、事業の継続に寄与するとの考え方もある一方で、あくまでプロジェクトとしての自立性が重要であり、構成企業への過度な依存は疑問であるとの考え方も示された
事業実施体制	・セルフモニタリングについては、いずれの提案も外部評価を含む多段階のモニタリングを実施する内容となっており、同様に高く評価 ・外部有識者等によるアドバイザリーボードを設置し、多角的な視点からの経営評価体制を組織に内在化させる提案は高く評価 ・特定の構成員の影響力が強い形の組織体制については、SPC の将来的な持続性や自立性等の観点から疑問を示す意見もあった
G) 職員の取扱いに関する提案	
職員の取扱いに関する提案	・いずれの提案においても現在のビル職員の雇用条件・待遇を継続しつつ、女性の積極的な登用やダイバーシティへの配慮、人材育成、積極的な地元採用等の多様な取組が提示されており高く評価 ・国からの派遣職員による技能継承については、派遣期間が相対的に長い提案についてはノウハウの継承への意欲に疑義を呈する意見もあったが、概して、いずれの提案についても、段階的で着実な技能の継承が期待でき、確実に引継が可能であると評価
H) 運営権対価等	
運営権対価の額及び、資金調達の確実性	・運営権対価はより高い額を提示している提案を評価し、資金調達の確実性は、確実な資金調達を可能とする提案を評価

出所：仙台空港特定運営事業等審査講評より作成

② 関西国際空港・大阪国際空港（新関西国際空港株式会社）

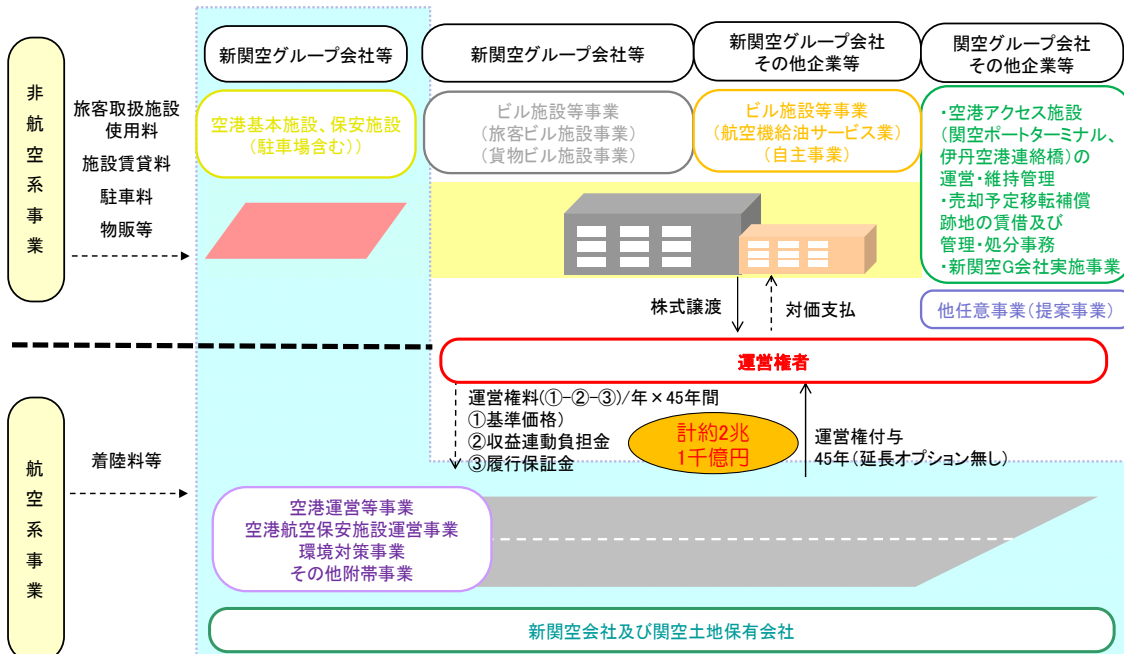
新関西国際空港株式会社（以下「新関空」）については、平成 26 年 6 月に関西国際空港及び大阪国際空港特定運営事業等実施方針（以下「新関空実施方針」）を公表し、平成 27 年 10 月現在、第一次審査の通過者（1 者）と具体的な条件等の協議や第二次審査が進められている。事業化については平成 28 年 3 月の予定とされている。

1) スケジュール

時期		予定
平成 26 年	6 月	実施方針公表
	9 月	特定事業の選定
	10 月	募集要項の公表 関心表明書の受付
	12 月	参加資格審査書類受付、審査結果通知
平成 27 年	2 月	競争的対話の実施（～5 月）
	6 月	第一次審査結果の通知（当初 1 月より順延）
	9 月	第二次審査書類の提出期限（当初 5 月より順延）
	11 月	優先交渉権者の選定（当初 6 月より延期予定） 基本協定の締結
	12 月	運営権の設定（当初 8 月より延期予定） 実施契約の締結（当初 9 月より延期予定）
平成 28 年	3 月	事業開始日（当初 1 月より延期予定）

出所：新関西国際空港株式会社「関西国際空港及び大阪国際空港特定運営事業等実施方針」より作成

2) 事業スキーム



出所：新関西国際空港株式会社「関西国際空港及び大阪国際空港特定運営事業等実施方針」より作成

図 4-6 新関西国際空港コンセッションイメージ

3) 実施方針等

概要及び主な論点となる項目は、以下の通り。仙台空港との主な違いとしては、事業期間、業務範囲（会社管理空港と国管理空港の違いによるところ大）、運営権対価に係る事項の3つが挙げられる。

i) 実施方針

項目	内容	備考
事業期間	・45年（平成72年3月31日）	【仙台空港】 ・30年+オプション30年。
事業方式	・SPC設立→運営権対象施設の運営権設定→運営権者の流れ。 ・国と運営権者が実施契約締結。	・原則、仙台空港と同じ考え方。 ・仙台空港では、ビル施設事業者の株式譲渡を受けるが、新関空は会社管理空港のため不要。
利用料金の設定・収受	・自らの経営判断で以下の利用料金を設定、収受しその収入とすることが可能。 ①着陸料 ②停留料 ③保安料 ④空港航空保安施設使用料 ⑤旅客取扱施設使用料 ⑥その他の利用料金	・原則、仙台空港と同じ考え方。
費用負担	・運営権者は、本事業の実施に係る全ての費用を負担（実施契約に特段の定めがある場合を除く）。	・仙台空港と同じ考え方。
事業範囲	A) 義務的事業 (a) 特定空港運営事業に関わる業務 ①空港基本施設及び不可分一体をなす付帯施設の運営・維持管理業務 ②空港航空保安施設の運営・維持管理業務 ③空港機能施設（旅客施設、貨物施設及び航空機給油施設）の運営・維持管理業務 ④空港利便施設（事務所、店舗〔エアロプラザ含む〕、宿泊・休憩・送迎・見学施設等）の運営・維持管理業務 ⑤環境対策事業 ⑥アクセス施設（関空PT、伊丹空港駅連絡橋）の運営・維持管理業務（関空連絡橋（道路）、アクセス鉄道施設除く） ⑦付帯業務（空港事務所への土地貸付（伊丹：無償）、新関空会社への事務所貸付（無償）、CIQ、警察、消防、軌道等への土地貸付、国所有部分の航空灯火の管理受託（KIX）、企業間共同溝の管理受託（KIX）、ハイジャック防止対策への費用負担1/2、社宅の運営・維持管理） (b) 管理受託業務 ・KIXにおける給油施設の管理受託、アクセス鉄道施設の管理受託 (c) その他の業務	・仙台空港よりも義務的事業の範囲が広い（会社管理空港であるため、商業施設も義務的事業に含まれている）。 ※運営権者は、神戸空港の管理者が神戸空港の運営を他者に行わせようとする場合には、運営権者の下で同空港を一元的に運営にすることにより、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化及び関西全体の航空輸送需要の拡大を図る目的から、神戸空港の管理者と交渉を行うことができる。

項目	内容	備考
	<ul style="list-style-type: none"> 売却予定移転補償跡地の賃借及び管理・処分受託事務 新関空会社から株式譲渡を受けた同グループ会社の実施事業（新関空会社が委託中の業務は運営権者が継続） B) 任意事業※ <ul style="list-style-type: none"> 本事業の目的に適う事業・事務であって、運営権者が必要と考えるものを、新関空会社の承認を得た上で行える。 	

出所：新関西国際空港株式会社「関西国際空港及び大阪国際空港特定運営事業等実施方針」

4) 本事業固有の事項

新関空コンセッションにおいて特徴的な運営権対価、設備投資について記載した。

特色その1：運営権対価

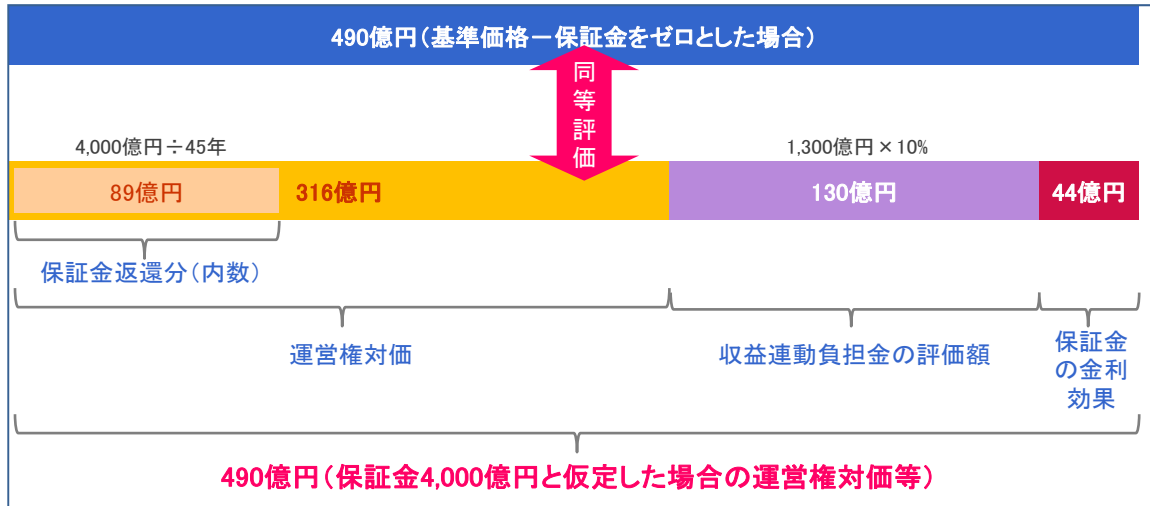
最低提案価格を上回る提案のみを受けるとすること、新関空会社に対して事業期間にわたり事業年度ごとに運営権対価を支払うこと、履行保証金と収益連動負担金の考え方を導入していることが特色である。仙台空港では、0円以上の運営権対価による期日一括払いと定められている。これらから新関空においては、運営権対価の額が重視された優先交渉権者選定プロセスであることが読み取れ、航空サービス、空港活性化を重視する仙台空港の持続きとは趣が異なる。

最低提案価格	<ul style="list-style-type: none"> 最低提案価格は、i)の基準価格から、ii)、iii)の評価額を控除した額 → i)の基準価格－ii)評価額(収益連動負担金)－iii)評価額(履行保証金)
i)基準価格	<ul style="list-style-type: none"> 両空港の事業から生み出されるキャッシュフローに鑑み、490億円とする予定。
ii)評価額 (収益連動負担金)	<ul style="list-style-type: none"> 毎事業年度の収益(≒売上高)に連動する負担金(以下「収益連動負担金」)は、応募者により募集要項等において示す条件の範囲内※で支払うことの提案があった場合には、<u>毎事業年度の収益が1,300億円と想定する場合に支払われる</u>こととなる額を評価額とする予定。 ※毎事業年度の収益に対する割合は、<u>概ね10%を上限</u>を想定(≒130億円がキャップ)
iii)評価額(履行保証金)	<ul style="list-style-type: none"> 履行保証金については、これを預かることにより新関空会社に生じる金利効果を考慮して、<u>履行保証金の額に1.1%を乗じた額を評価額</u>とする予定。

パターン1	履行保証金	+	固定支払(全額)	
パターン2	履行保証金	+	固定支払	+
				収益連動負担金

出所：新関西国際空港株式会社「関西国際空港及び大阪国際空港特定運営事業等実施方針」より作成

仮に、コンセッション期間45年、保証金金利効果1.1%、収益連動負担金の評価額130億円(1,300億円×10%)とした場合の履行保証金と運営権対価の関係は、以下ようになる。保証金をゼロ円とした毎事業年度の支払額490億円と、これに保証金、収益連動負担金を組み合わせた支払額を同等として評価する、としている点が本事業独自の考え方である。



出所: 新関西国際空港株式会社「関西国際空港及び大阪国際空港特定運営事業等実施方針」より作成

特色その2: 設備投資

運営権者自らの判断で、かつ自らの費用負担において維持・補修及び拡張を行うことが原則とされている。

ただし、空港用施設の更新投資（拡張に係るものに限る）の対象で、事業期間内の投資回収が困難で事業期間終了後も受益の継続が期待されるものについては、運営権者は、当該投資実施時に、本事業期間終了時点で未回収と見込まれる部分に関し、新関西空会社による費用負担を求めるとしている。新関西空会社が、当該投資及び費用負担に関し、承認を行った場合、当該部分に係る費用は新関西空会社が負担することとなっている。なお、投資後は、新関西空会社の所有対象となり、当該対象部分には運営権の効果が及ぶものとしている。

これらの定めにより、新関西空会社は、空港機能の維持拡大に必要な投資を行いやすくなり、運営権者から見ると事業リスクを軽減することができる点で特徴的であり、また今後の参考となると言える。

① 空港用施設に係る更新投資等の取扱い

運営権者は、空港用施設について、公共施設等運営権に含まれる業務の範囲として、原則として、自らの判断で、自らの費用において、以下に掲げる維持・補修及び拡張（以下「更新投資等」）を実施する。

維持・補修 a. 滑走路、誘導路、エプロン、駐車場、旅客施設、貨物施設、事務所、店舗等の局部的破損等原状回復
b. 航空灯火の部分的補修等

拡張 c. 滑走路の延長、誘導路の延長、エプロンの増設及びこれらに必要な範囲の附帯施設の増設等
d. 旅客施設、貨物施設、事務所、店舗等の拡張等その他新規投資又は改修に該当しない一切の投資
※一定の投資（拡張に係るものに限る）を行おうとするときは、あらかじめ新関西空会社の承認を得なければならない

・空港用施設の更新投資（拡張に係るものに限る）の対象であって、**事業期間内における投資回収が困難で、かつ事業期間終了後も受益が継続することが期待されるもの**について、運営権者は、当該投資の実施の際に、本事業期間終了時点で未回収と見込まれる部分に関して、新関西空会社による費用負担を求めることができる。

・新関西空会社が、当該投資及び費用負担に関し、承認を行った場合、**当該部分に係る費用は新関西空会社が負担**する。投資完了後、新関西空会社の所有対象となり、当該対象部分には運営権の効果が及ぶものとする。

空港用施設について、公共施設等運営権に含まれる業務の範囲外である新規投資及び改修を行うことはできない。

新規投資 a. 滑走路の新設
b. 滑走路の新設に伴う着陸帯、誘導路及びエプロンの新設
c. b.に伴う飛行場灯火、制御装置及び電源設備の新設

改修 a. 滑走路の全面除却及び再整備等

出所: 新関西国際空港株式会社「関西国際空港及び大阪国際空港特定運営事業等実施方針」より作成

③ 高松空港

国土交通省航空局は、平成 27 年 10 月に、高松空港の民営化に向けた投資意向調査（マーケットサウンディング）の実施にあたり、「高松空港特定運事業基本スキーム（案）」を公表した。次年度以降に実施方針の策定・公表等を実施し、事業化については平成 30 年 4 月頃の予定とされている。

1) スケジュール

時期		予定
平成 27 年	10 月	投資意向調査（マーケットサウンディング）
平成 28 年	4 月頃	実施方針公表
		実施方針の説明会
	4 月～5 月頃	実施方針に関する意見受付
	6 月頃	特定事業の選定
		募集要項等の公表
		募集要項等に関する説明会
	6 月～7 月頃	募集要項等に関する質問受付期間
	8 月頃	募集要項等に関する質問の回答公表
	10 月頃	第一次審査書類の提出期限
11 月頃	第一次審査結果の通知	
12 月～	競争的対話の実施期間	
平成 29 年	5 月頃	第二次審査書類の提出期限
	7 月頃	優先交渉権者の選定
	9 月頃	運営権の設定日
		実施契約の締結
11 月頃	ビル施設等事業開始日	
平成 30 年	3 月頃	物品譲渡契約の締結
	4 月頃	空港運営事業開始日

出所：国土交通省「高松空港特定運営事業基本スキーム（案）」より作成

2) 事業スキーム

仙台空港と同様に、空港ビル会社、貨物ビル会社は、運営権者が組成する SPC へ株式譲渡し、子会社となる点、駐車場事業が公共施設等運営権の対象に組み込まれている。仙台空港との相違点としては、事業期間が 15 年（35 年以内のオプション延長あり）と短く設定されていることに加え、高松空港は、「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等に関する法律」に基づく特定飛行場に指定されていないため、地域との共生に関する事業は業務範囲から外れている。また、関係地方公共団体の関与の面では、基本スキーム（案）では、関係地方公共団体による運営権者の本議決権株式の取得、関係地方公共団体による運営権者への取締役の派遣、エアライン規制等に関わる新たなスキーム案等が記載されている。

4.2.2 特定地方管理空港運営者の指定の概要

ここでは、旭川空港が、特定地方管理空港であることをふまえ、国管理空港等の特定空港運営事業に準じた空港運営手法として民活空港運営法に規定されている「特定地方管理空港運営者の指定」の概要を整理するとともに、他民活手法との比較を中心に、制度の論点等を整理する。

(1) 民活空港運営法における空港種別毎の各種規定等

特定地方管理空港運営者の指定の概観について、国管理空港及び地方管理空港における特定運営事業との比較をとおした整理を行うため、民活空港運営法及び民活空港運営法基本方針、及びPFI法における運営権に関する規定について、空港種別毎に整理した。

① 国管理空港

1) 運営権の設定

国管理空港特定運営事業は、国（国土交通大臣）が、国管理空港特定運営事業に係る運営権を設定することで、運営権者が特定運営事業を実施することができるようにされている。

■民活空港運営法（第4条）

（国管理空港特定運営事業を実施することができる場合）

第四条 国管理空港特定運営事業は、国土交通大臣が、民間資金法第十九条第一項の規定により当該国管理空港特定運営事業に係る公共施設等運営権（民間資金法第二条第七項に規定する公共施設等運営権をいう。以下同じ。）を設定した場合に限り、実施することができるものとする。

■PFI法（第19条）

（公共施設等運営権の設定の時期等）

第十九条 公共施設等の管理者等は、第十七条の規定により実施方針に同条各号に掲げる事項を定めた場合において、第八条第一項の規定により民間事業者を選定したときは、遅滞なく（当該実施方針に定めた特定事業が公共施設等の建設、製造又は改修に関する事業を含むときは、その建設、製造又は改修の完了後直ちに）、当該実施方針に従い、選定事業者に公共施設等運営権を設定するものとする。

2) 事業範囲

国管理空港特定運営事業の範囲としては、空港の運営等（含む着陸料等の設定及び収受）、空港航空保安施設の運営等（含む使用料の設定及び収受）、環境対策、その他附帯する事業（駐車場施設事業等）とされている。また、着陸料等の設定や収受についても運営権者が実施できるものとされている。

■民活空港運営法（第2条5項）

第二条

5 この法律において「国管理空港特定運営事業」とは、国及び地方公共団体以外の者が行う国管理空港における第一号に掲げる事業及び当該事業と併せて実施される当該国管理空港に係る第二号から第五号までに掲げる事業をいう。

一 空港の運営等（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成十一年法律第百十七号。以下「民間資金法」という。）第二条第六項に規定する運営等をいう。以下同じ。）であって、空港法第十三条第一項に規定する着陸料等（以下単に「着陸料等」という。）を自らの収入として収受するもの

二 空港航空保安施設（空港における航空機の離陸又は着陸の安全を確保するために必要な航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第五項に規定する航空保安施設をいう。以下同じ。）の運営等であって、同法第五十四条第一項の使用料金（以下単に「使用料金」という。）を自らの収入として収受するもの

三 空港（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等に関する法律（昭和四十二年法律第百十号。以下「航空機騒音障害防止法」という。）第二条に規定する特定飛行場であるものに限る。以下この号において同じ。）の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止し、若しくはその損失を補償するため、又は空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う次に掲げる事業

イ 緑地帯その他の緩衝地帯の造成及び管理

ロ 航空機騒音障害防止法第五条及び第八条の二に規定する工事に関する助成

ハ 航空機騒音障害防止法第六条に規定する共同利用施設の整備に関する助成

ニ 航空機騒音障害防止法第九条第一項の規定による同項に規定する建物等の移転又は除却により生ずる損失の補償及び同条第二項の規定による土地の買入れ並びに航空機騒音障害防止法第十条第一項の規定による損失の補償

四 前号に掲げるもののほか、空港の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止するため、又は空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う事業

五 前各号の事業に附帯する事業

■PFI法（第2条6項、第23条）

（公共施設等運営権の設定の時期等）

6 この法律において「公共施設等運営事業」とは、特定事業であつて、第十六条の規定による設定を受けて、公共施設等の管理者等が所有権（公共施設等を構成する建築物その他の工作物の敷地の所有権を除く。第二十九条第四項において同じ。）を有する公共施設等（利用料金（公共施設等の利用に係る料金をいう。以下同じ。）を徴収するものに限る。）について、運営等（運営及び維持管理並びにこれらに関する企画をいい、国民に対するサービスの提供を含む。以下同じ。）を行い、利用料金を自らの収入として收受するものをいう。

（公共施設等の利用料金）

第二十三条 公共施設等運営権者は、利用料金を自らの収入として收受するものとする。

2 利用料金は、実施方針に従い、公共施設等運営権者が定めるものとする。この場合において、公共施設等運営権者は、あらかじめ、当該利用料金を公共施設等の管理者等に届け出なければならない。

3) 更新投資

国管理空港における更新投資の取扱いについては、民活空港運営法基本方針第二4施設整備に関する考え方で、更新投資等の実施について明記されている。先行する国管理空港の仙台空港の実施方針等にも、運営権者の業務範囲として更新投資の実施が含まれている。

■基本方針

基本方針第二 1 国管理空港特定運営事業の範囲に関する基本的な考え方

① 民活空港運営法第2条第5項第1号に規定する空港の運営等に係る滑走路等の維持管理業務、障害物管理業務、空港警備業務、空港消防業務等であつて、着陸料等を自らの収入として收受するもの

基本方針第二 4 施設整備に関する基本的な考え方

国管理空港運営権者は、公共施設等運営権実施契約（民間資金法第22条第1項に規定する公共施設等運営権実施契約をいう。以下同じ。）を締結した上で、同契約の定めに従い、滑走路等及び空港航空保安施設の維持管理として、その機能劣化等に対応するための修繕、更新投資等を実施するほか、自らの判断により、空港全体の価値向上を図る観点から空港の機能や利便性を向上させるため、空港機能施設等への投資を実施することができるようにするものとする。なお、国管理空港運営権者が、国が所有する滑走路等及び空港航空保安施設への投資を実施した場合には、その増改築部分の所有権は国に帰属させるものとする。一方で、国は空港が公共インフラとしての役割を担保する観点から空港の設置管理者として引き続き土地等の所有権を有することとなるため、国管理空港運営権者が実施しないもので、国が公益上の理由を吟味した上で必要であると判断したものについては、国が実施することとする。

② 地方管理空港

1) 運営権の設定

地方管理空港では、空港を設置・管理する地方公共団体が運営権を設定することができるかとされている。

■民活空港運営法（第10条）

（地方管理空港特定運営事業を実施することができる場合）

第十条 地方管理空港特定運営事業は、当該地方管理空港特定運営事業に係る空港を設置し、及び管理する地方公共団体が、民間資金法第十九条第一項の規定により当該地方管理空港特定運営事業に係る公共施設等運営権を設定した場合に限り、実施することができるものとする。

2) 事業範囲

地方管理空港の事業範囲としては、国管理空港と同様、空港の運営等（含む着陸料等の設定及び收受）、空港航空保安施設の運営等（含む使用料の設定及び收受）、環境対策、その他附帯する事業（駐車場施設事業等）とされている。

■民活空港運営法（第2条）

第二条

6 この法律において「地方管理空港特定運営事業」とは、国及び地方公共団体以外の者が行う地方管理空港等における第一号に掲げる事業及び当該事業と併せて実施される当該地方管理空港等に係る第二号から第四号までに掲げる事業をいう。

一 空港の運営等であって、着陸料等を自らの収入として收受するもの

二 空港航空保安施設の運営等であって、使用料金を自らの収入として收受するもの

三 空港の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止するため、又は空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う事業

四 前三号の事業に附帯する事業

3) 更新投資

国管理空港と同様の考え方とされている。

③ 特定地方管理空港

1) 運営権の設定

特定地方管理空港では、運営権を設定することができないが、「特定地方管理空港運営者の指定」等ができるとされている。

■民活空港運営法（附則抄 第14条）

（特定地方管理空港運営者の指定等）

第十四条 特定地方管理空港を管理する地方公共団体（以下「特定地方空港管理者」という。）は、当分の間、特定地方管理空港の管理を効果的に行うため必要があると認めるときは、条例で定めるところにより、法人であつて当該特定地方空港管理者が指定するものに、当該特定地方管理空港の運営等（着陸料等を自らの収入として収受するもの）に限り、これと併せて実施される当該特定地方管理空港に係る第二条第六項第二号から第四号までに掲げる事業を含む。）を行わせることができる。

2) 事業範囲

特定地方管理空港の事業範囲としては、国管理空港と同様、空港の運営等（含む着陸料等の設定及び収受）、空港航空保安施設の運営等（含む使用料の設定及び収受）、環境対策、その他附帯する事業（駐車場施設事業等）とされている。また、着陸料等の設定や収受についても、国管理空港と同様に運営権者が実施できるものとされている。

■民活空港運営法 附則抄

第十四条 特定地方管理空港を管理する地方公共団体（以下「特定地方空港管理者」という。）は、当分の間、特定地方管理空港の管理を効果的に行うため必要があると認めるときは、条例で定めるところにより、法人であつて当該特定地方空港管理者が指定するものに、当該特定地方管理空港の運営等（着陸料等を自らの収入として収受するもの）に限り、これと併せて実施される当該特定地方管理空港に係る第二条第六項第二号から第四号までに掲げる事業を含む。）を行わせることができる。

（中略）

- 7 特定地方管理空港運営者は、着陸料等を自らの収入として収受するものとする。
- 8 特定地方管理空港運営者は、空港航空保安施設の運営等を行う場合においては、空港航空保安施設使用料金を自らの収入として収受するものとする。
- 9 第七項の着陸料等又は前項の空港航空保安施設使用料金は、特定地方管理空港運営者が定めるものとする。

3) 更新投資

特定地方管理空港における更新投資の取扱いについては、特に明文化されたものはない。

④ 空港種別毎の関連規定のまとめ

これまでの内容を整理すると以下のとおり。

特定地方管理空港運営者の指定については、運営権の設定によらない点を除き、主要な項目については、国管理空港、地方管理空港における公共施設等運営事業に準ずるものと考えられるが、更新投資の取り扱いについては規定されておらず、解釈の余地が残る。

表 4-8 空港種別毎の関連規定

	国管理空港	地方管理空港	特定地方管理空港
運営権の設定 (運営の実施等)	<ul style="list-style-type: none"> 空港の設置・管理者である国(国土交通大臣)が特定運営事業に係る運営権を設定した場合に、運営権者が特定運営事業を実施することができる。 【民活空港運営法第4条】	<ul style="list-style-type: none"> 空港の設置・管理者である地方公共団体が特定運営事業に係る運営権を設定した場合に、運営権者が特定運営事業を実施することができる。 【民活空港運営法第10条】	<ul style="list-style-type: none"> 運営権の設定はできない。 特定地方空港管理者である地方公共団体が指定するものに、運営等を行わせることができる。 【附則抄第14条】
事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> 空港の運営等(含む着陸料等の設定及び収受) 空港航空保安施設の運営等(含む使用料の設定及び収受) 環境対策 その他附帯する事業(駐車場施設事業等) 【民活空港運営法第2条、PFI法第2条、第23条等】	同左	同左
着陸料の収受・設定	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が実施可能 【民活空港運営法第2条、PFI法第2条、第23条等】	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が実施可能 【民活空港運営法第2条、PFI法第2条、第23条等】	<ul style="list-style-type: none"> 特定地方管理空港運営者が実施可能 【附則抄第14条】
更新投資	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が実施可能 【民活空港運営法基本方針等】	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が実施可能 【民活空港運営法基本方針等】	※更新投資の取扱いについては特に明文化されたものはない。

(2) 他の民活手法との比較における論点

(1)では特定地方管理空港運営者の指定の制度概観を整理したが、先行事例に見られる空港の運営の民間活用の事業スキームとしては、現在旭川空港が実施している総合維持管理業務委託のほか、指定管理者制度、公共施設等運営事業が挙げられる。

ここで、旭川空港は国が設置者として空港基本施設を所有し、市は管理者として管理している。そのため、地方公共団体が所有している公共施設に対して設定される地方自治法上の行政処分である指定管理者制度は旭川空港では導入できない。また、公共施設等の管理者等が所有権を有する（空港設置者（施設所有者）と管理者が同一）ことが要件である公共施設等運営事業についても、旭川空港では導入することができない。他方、特定地方管理空港運営者の指定については、民活空港運営法附則抄第14条では、特定地方管理空港を管理する地方公共団体が指定するものに、特定地方管理空港の運営等を行わせることができるとされている。

以下では、特定地方管理空港である旭川空港が特定地方管理空港運営者の指定を採用する場合における主な論点について、各事業手法との比較とあわせて整理した。

① 根拠法・制度概要

指定管理者制度は、地方自治法（第244条の2第3項等）に基づく制度である。

運営権制度は、PFI法（第16条等）に基づく制度である。

特定地方管理空港については、同じく民活空港運営法附則抄第14条において特定地方管理空港運営者の指定として規定されているが、公共施設等運営権を活用した国管理空港等の特定空港運営事業と異なり、PFI法との関係性の有無について、明文化された内容から関連性を整理することは難しい。

この点については、特定地方管理空港は、空港の設置者が国、管理者が地方公共団体という特性により、行政処分の実務上の取り扱いにおける課題等を背景に、PFI法に規定される運営権の設定によらずして、特定空港運営事業に準じた取扱いを可能とし、国管理空港及び地方管理空港との制度上の差別化が図られているものと考えられる。

② 着陸料の設定、徴収

航空法では空港管理者が最終的な責任を持つことが示されており、業務委託である総合維持管理業務委託では認められていない。

指定管理者制度については、利用料金制度をとることが可能な公の施設がある一方で、空港については、航空法により制約が掛けられている。

■国交省 平成18年「国土交通省所管事業へのPFI活用参考書」における「公共施設等の整備等において民間事業者の行い得る業務範囲」

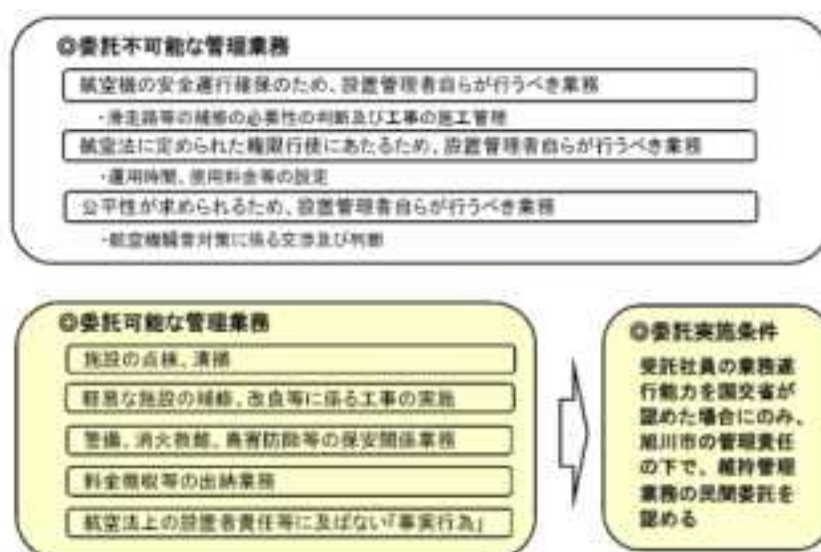
航空法においては、飛行場の設置者に対し、上記権限の他に様々な施設の管理に関する義務を課している。同法は、このうち安全に関するもの及び他人の権利・利益を制限するもの（制限表面の管理、用地・施設使用の許可、構内営業の許可、警備・消防業務、料金設定、

料金を自らの収入として徴収すること等)については、施設の設置・管理者が最終的な責任を持つことを前提としている。

公共施設等運営事業及び特定地方管理空港運営者の指定では、民活空港運営法において、空港運営権者及び空港運営者は、着陸料の設定及び徴収が可能とされている。

③ 維持管理業務（更新投資及び更新投資以外の取扱い）

総合維持管理業務委託では、旭川空港における総合維持管理業務委託の業務範囲における市と国交省の過去の協議において、空港管理業務委託についての国土交通省の考え方として以下のように整理されており、更新投資については委託不可とされている。



出所: 総合維持管理業務委託で一体的な空港運営を～旭川空港の取組～

図 4-7 旭川空港総合維持管理業務委託における委託範囲の考え方

指定管理者制度については、指定管理者に行わせることができる「管理」の範囲がどこまでの業務を含むか明らかではない。法令上は「設置」と「管理」（地方自治法第 244 条の 2 第 1 項）が存在するため、管理には新規投資を含まないとも解釈され、指定管理者に経営戦略的な部分まで主体性をもたせられるか制度上の問題があるものと考えられる。

公共施設等運営事業については、「公共施設等運営権実施契約（PFI 法）を締結した上で、同契約の定めに従い、滑走路等及び空港航空保安施設の維持管理として、その機能劣化等に対応するための修繕、更新投資等を実施する」（民活空港運営法基本方針）こととされている。

特定地方管理空港運営者の指定にあたっては、施設更新を特定地方管理空港運営者が行うことに際して法令上の明文が見受けられないため取扱いの検討に留意する必要があるが、基本的には国管理空港等における特定運営事業の考え方に準じ、更新投資の取り扱いも含めることが可能と考えられる。

■(参考)仙台空港(国管理空港)コンセッション募集要項

(11) 更新投資等の取扱い

A) 運営権設定対象施設に係る更新投資等の取扱い

- ▶ 運営権者は、運営権設定対象施設について、要求水準を充足する限り、原則として自らの判断で維持管理（更新投資）を行うことができる。ただし、運営権者が航空法第43条に規定する重要な変更等実施契約に定める一定の維持管理（更新投資）を行おうとするときは、国の事前の承認を得なければならない。また、運営権者は、運営権設定対象施設について、建設（新規投資）及び改修を行うことはできない。
- ▶ 国は、公益上の理由を検討した上で必要であると判断したときは、運営権設定対象施設について、維持管理（更新投資）を行うことがある。
- ▶ 国又は運営権者が維持管理（更新投資）を行った運営権設定対象施設は、国の所有に属し、運営権者が運営等を行うものとする。

B) 非運営権施設に係る更新投資等の取扱い

- ▶ 運営権者は、非運営権施設について、要求水準を充足する限り、原則として自らの判断で投資（維持管理（更新投資）に限らない。）を行うことができる。

④ 法的位置づけ、契約・協定等

1) 法的位置づけ

総合維持管理業務委託は契約による業務委託である。

指定管理者は指定管理者の指定として行政処分による。

公共施設等運営事業は、運営権の設定として、行政処分により設権される。また、運営権は物権とみなされ、不動産に関する規定が準用される。

特定地方管理空港運営者の指定では、「条例で定めるところにより、管理者が指定するものに、空港運営等を行わせることができる」と規定されているが、その法的根拠としては運営権によらず空港の運営等を民間に委ねるものであり、特定地方管理空港運営者の法的位置づけは明確化されていないが、指定管理者制度の行政処分の性質に近いものであるものと考えられる。

2) 契約・協定等

総合維持管理業務委託は業務委託契約による。

指定管理者制度については、指定管理期間全体にわたる事項について基本協定を締結するとともに、各事業年度において、当該年度の指定管理者等の事項についての実施協定（年度協定）を締結するのが通例である。

運営権制度については、公共施設等運営事業を開始する前に実施契約を締結する必要がある。

特定空港運営者の指定の方法については、「条例で定めるところにより、管理者が指定するものに、空港運営等を行わせることができる」、ほか「条例に指定の手續、業務の範囲その他必要

な事項を定めるもの」(民活空港法附則抄第 14 条)とされている。ただし、その指定が何によって行われ、協定によるのか契約によるのかは法令上明文化されていないが、空港の管理者権限に類する権限を行政処分により民間事業者に設けずるとの解釈により、航空法の特例措置を適用しつつ、運営権によらずに公共施設等運営事業に準じた空港運営が可能になるとの解釈に基づけば、指定管理者制度に近い性質として、協定によることも想定される。

3) 補償関係

総合維持管理業務委託は業務委託であり、個別に契約に基づく補償規定のみが根拠となる。

指定管理者制度の規定では、その指定の取消等については、指定管理者の責めに帰する事由に係る取消等の規定はあるが、地方公共団体の責めに係る取消等に関しては、法令上の規定は無く、公共施設の管理者による補償を想定していない。

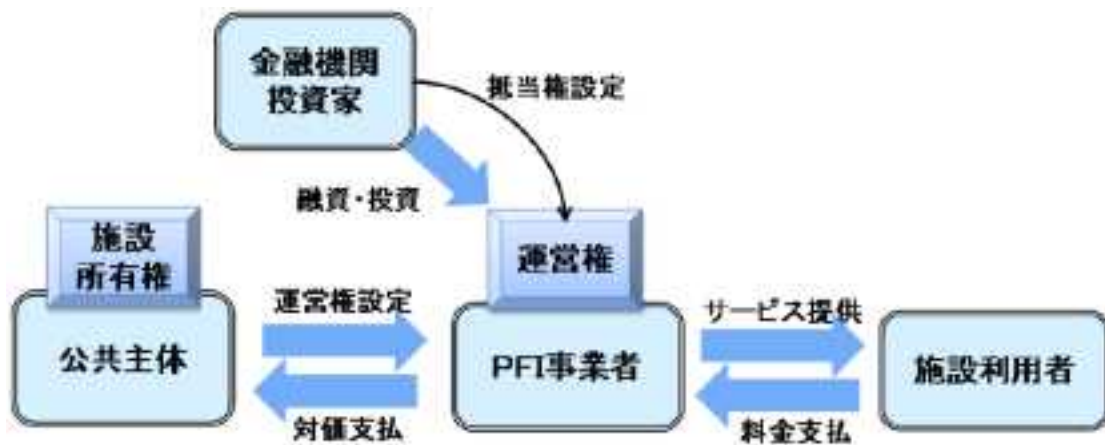
運営権制度では、「公共施設等を他の用途に供することその他理由に基づく公益上やむを得ない必要が生じたとき」における運営権の取消し又は「公共施設等の管理者等の責めに帰すべき事由により公共施設等の管理者が、公共施設の所有権を有しなくなったとき」における運営権の消滅によって損失を受けた運営権に対して、通常生ずべき損失を補償しなければならないとしている (PFI 法第 30 条)。

特定地方管理空港運営者の指定では、行政処分によるものか、契約によるものかは解釈の余地が残るものの、運営権が発生しないことから、特有の補償規定は存在せず、契約または指定管理者制度における考え方に準ずるものと考えられる。

⑤ 運営権の設定に依らない民間能力の活用の際する留意点について

上記①～④のとおり、特定地方管理空港運営者の指定については、民間活力の活用範囲は国管理空港等における特定空港運営事業に準ずるものと考えられる一方、運営権によらないことに起因して、特有の課題・論点も発生するものと考えられる。

ここでは、公共施設等運営事業特有の各種効果・官民メリットを抽出し、特定地方管理空港運営者の指定で得られない効果を整理する。



出所：国土交通省公表資料

図 4-8 公共施設等運営権のスキーム

1) 運営権対価の導入による投下資金の早期回収（地方公共団体）

運営権制度では、公共施設等の建設、製造又は改修に要した費用に相当する金額の全部又は一部を徴収することができる（運営権対価の導入）とされており、地方公共団体にとっては、運営権設定の段階で、これまで投下した資金を回収することができる。

特定地方管理空港運営者の指定においても、民間事業者に委ねる空港運営事業の価値に応じて、何らかの対価を求めることも考えられるが、その定義も含め、今後の制度設計が必要であるものと考えられる。

2) 抵当権の設定による資金調達の円滑化（民間事業者）

運営権制度では、金融機関等からの資金調達にあたり当該運営権に抵当権が設定できるため、民間事業者にとっては資金調達が円滑になることが期待できる。

特定地方管理空港運営者の指定においては、運営権が無いことが影響して、金融機関からの資金調達の阻害要因となり得る点に留意の上、特定地方管理空港運営者が、事業継続性の担保をいかに備えるべきかを確認することが必要であると考えられる。

3) 法的地位の安定化（民間事業者等）

運営権の設定は、公共施設等運営権登録簿に登録される。これは、登記に代わるものであり、譲渡や抵当権等の対象となる運営権について、その譲渡人や抵当権等の地位の安定化を主に企図しているものである。また、公共施設等の管理者等の責めに帰すべき事由による運営権の取

消し等が生じた場合に、通常生ずべき損失が補償される点が、法律上明確化されている。

特定地方管理空港運営者の法的地位については、指定管理者と同様の考え方（事業実施に係る補償が規定されず、かつ行政処分による特定地方管理空港運営者指定の取消・消滅等があり得る）であるとすれば、国管理空港等における特定空港運営事業の考え方に準じて特定空港運営事業の事業期間として目安として考えられる30年程度の事業期間にわたり、法的地位について不確実性を残したまま事業を実施することについて、民間事業者の事業参画意欲を低減させる要素となり得ることに留意が必要である。

4) 運営権の税前償却（民間事業者）

運営権は物権とみなされ、不動産に関する規定を準用するとされており、運営権が減価償却資産の対象範囲となることで、償却費の費用計上が可能となる。運営権対価をPL上の費用として計上することで、運営権者は税額控除を受けることができる。

特定地方管理空港運営者の指定については、運営権がないことから、仮に、サービス対価に類する事業対価が発生する事業の場合、特定地方管理空港運営者はこの対価の償却を行えないものと考えられ、対価設定が、公共施設等運営事業における対価設定と比べ、民間事業者の事業参画意欲を低減させる要素となり得ることに留意が必要である。

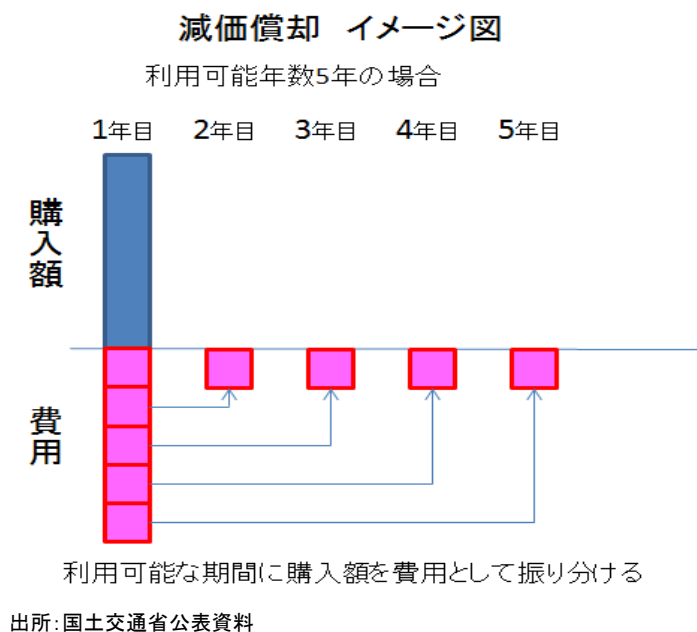


図 4-9 運営権対価の減価償却イメージ

(3) 各制度との比較の整理

以上、特定地方管理空港と他制度との比較を整理すると下記のとおり。

表 4-9 民活手法毎の論点整理

	総合維持管理業務委託	指定管理者制度	公共施設等運営権 (コンセッション)	特定地方管理空港 運営者の指定
(事業者の呼称)	事業者	指定管理者	運営権者	運営者
①根拠法令	業務委託を一本化	地方自治法	・民活空港運営法 ・PFI法	民活空港運営法 (附則抄第14条)
②着陸料設定、 徴収	設定：不可 徴収：不可	設定：不可 徴収：不可	設定：運営権者 徴収：運営権者	設定：運営者 徴収：運営者
③維持管理業務	更新投資 (大規模修繕を含む)	不明	可 (根拠：PFI法公共 施設等運営権)	可能と考えられる
	除く更新投資 (小規模修繕 等は含む)	可	可	可
	国庫補助	基本的には不可		・基本的には不可 (他省庁の補助 金、交付金活用可 能性は別途整理 要)
④法的位置づけ、 契約・協定等	・私法上の契約 ・業務委託契約	・行政処分 ・管理代行(管理の 包括的な委任) ・協定	・行政処分 ・行政の設権(運営 権)行為に基づく みなし物権 ・事業実施契約	・行政処分と考えら れる ・契約になじまない ことをふまえれ ば、管理代行とし て空港の運営等 を委任するもの と考えられる
⑤補償(除く私法 上の補償)	補償不要	補償不要(指定の取 消が可能)	補償要(指定の取消 が可能。但し PFI 法第30条に補償規 定有り)	補償不要(行政処分 であり、指定の取消 が可能と考えられ る。)
⑥旭川空港への 適用	○ 導入中	× 管理対象が地方自 治法に定められた 公の施設に限られ る(旭川空港は国有 財産が混在する)	× 特定地方管理空港 はコンセッション 対象外(公共施設等 運営権を設定でき ない)	○

(4) 特定地方管理空港運営者の指定の導入による期待される効果と課題のまとめ

特定地方管理空港運営者の指定を導入した場合に、期待される効果と課題について、以下のとおり整理した。

① 期待される効果

現状、旭川空港の滑走路等は国が所有し、旭川市が管理運営し、旭川空港の旅客ターミナルビルや、貨物ターミナルビルは、市が出資する第三セクターである旭川空港ビル（株）が所有・運営するなど、各施設の運営主体が異なっている状況にある。特定地方管理空港運営者の指定を導入すると、特定地方管理空港運営者として指定された民間事業者がこれらの施設の一体での管理運営が可能となることで、それぞれの施設での業務や人員等を統合・整理することにより、重複コストの削減が期待できる。

また、航空系施設（滑走路、エプロン等）と非航空系施設（空港ビル、駐車場等）の一体的経営による効果として、例えば、民間事業者が着陸料を自由に決められることにより、空港ビルや駐車場の収入を原資に着陸料を低減して就航路線を拡大するといった取組みが可能となるなど、空港全体としての収益向上や活性化に資する運営が期待できる。

② 導入における課題

1) 民間の参入意欲

特定地方管理空港運営者の指定では、制度上は運営権者と同等の事業を行わせることが可能となる一方で、国管理空港等の特定空港運営事業と異なり、運営権の設定が行われない。

運営権の設定が無いことにより、特定地方管理空港運営者は、運営権に基づく法制度上の権利（みなし物権として運営権に対しての抵当権設定が可能、公共施設等運営権者としての法的地位の安定化等）、税法上のメリット（運営権の税前償却）等が得られないこととなる。

この点、更新投資等、費用負担と事業リスクが大きいと考えられる業務を委ねることに際しても、民間事業者の資金調達や収益性に大きく影響する可能性があり、結果、空港運営への民間の参入意欲にも影響を与える点を考慮する必要がある。

2) 特定地方管理空港運営者の指定方法

特定地方管理空港運営者の指定にあたっては、条例により特定地方管理空港運営者の事業内容の設定、事業者選定を行うこととされている。また、本指定が、行政処分として行われる前提を踏まえれば、契約行為にそぐわないため、管理代行として空港の管理代行を行う民間事業者を選定することとなると考えられる。

ここで、国管理空港・地方管理空港における公共施設等運営事業が、民活空港運営法及びPFI法に基づいた事業範囲の検討及び事業者選定方法の検討が行われる一方で、特定地方管理空港運営者の指定にあたっては、事業化にあたっての考え方、事業者選定にあたっての指針が民活空港運営法を除いては存在しないものと考えられる。

このため、地方自治法との整合性とあわせて、各事業実施の権原について、国管理空港や地方管理空港における公共施設等運営事業以上に、国との綿密な調整により、事業化を進めていく必要があるものと考えられる。

4.2.3 特定地方管理空港運営者の指定の検討

旭川空港においては、前述のとおり、民活空港運営法附則抄第 14 条に規定される運営権の設定に因らない特定地方管理空港運営者の指定を活用することで、着陸料等の設定・徴収や空港ビル事業等の空港機能施設等も含めた空港運営を一体的に民間に委ねることができることとされている。

以下では、先行事例の事業スキームを踏まえ、旭川空港にて空港運営を検討するにあたっての論点を整理した。

(1) 事業スキームの検討課題の整理

① 事業期間

先行事例での 取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台空港では 30 年、関西国際空港・大阪国際空港では 45 年と長期間の事業期間を設定している。 ・ 一方で、高松空港では、平成 27 年 10 月に公表された基本スキーム（案）では、15 年と、他空港に比べ短い期間の設定を検討している。
旭川空港での 論点・検討課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状の旭川空港の基本施設や空港ビル等の施設状態を踏まえた更新や設備投資の時期等を考慮して、民間事業者への過度なリスク負担とならないような期間を検討する必要がある。 ・ 大規模空港に比べて、社会環境の変化等への対応力が乏しいとされる小規模空港の実態を考慮して検討する必要がある。 ・ 特定地方管理空港運営者の指定では、運営権が設定されないため、運営権に基づく法制度上の権利や税法上のメリット等が期待できない中で、民間事業者が許容できるリスク等を勘案して事業期間を検討する必要がある。

② 事業主体（空ビル会社の取扱い等）

先行事例での 取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台空港や関西国際空港・大阪国際空港では、空港運営事業を実施する SPC（特別目的会社）を設立し、SPC を運営権者として運営権を設定している。空ビル会社は SPC の子会社化される事業スキームとなっている。 ・ 但馬空港では、従前から空港ビルの管理運営を行っていた但馬空港ターミナルビル（株）が運権者として運営権を設定している。
旭川空港での 論点・検討課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定地方管理空港運営者の指定は、運営権が設定されず、行政処分に近い性質のものであることを考慮し、民間事業者が引き受けることができる事業リスク等を考慮して事業主体の要件を検討する必要がある。 ・ 空ビル会社の取扱いについて、先行する国管理空港の事業スキームのように、民間事業者が設立する SPC が、旭川市が出資する旭川空港ビル（株）の株式を取得して子会社化することにより事業を承継することが考えられるがその場合の課題・留意点等も踏まえて検討する必要がある。

	<ul style="list-style-type: none"> ・また、旭川空港ビル（株）が応募企業又はコンソーシアムの構成員になることの是非（競争性、公平性の観点からの課題・留意点）についてもあわせて検討する必要がある。
--	---

③ 業務範囲（官民のリスク分担）

先行事例での取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・運営権設定対象施設や業務範囲は事例ごとに異なる。 ・仙台空港や関西国際空港・大阪国際空港では、施設の更新や設備投資を含めて、民間事業者の業務範囲として、独立採算による運営が採用されている。
旭川空港での論点・検討課題	<ul style="list-style-type: none"> ・旭川空港では、駐車場が国有財産で、給油施設は日本航空（株）が所有・管理していることを踏まえて、一体的な空港運営の方法を検討する必要がある。 ・先行事例では、独立採算型の事業スキームが採用されているが、旭川空港の場合、設備投資、修繕業務、除雪業務等を含めた場合、現状の空港の収支状況から民間事業者による独立採算での運営は難しいものと考えられ、国や市が一定の費用負担をする混合型の事業スキームを検討する必要があるものとする。 ・混合型の事業スキームとした場合、特定地方管理空港運営者の創意工夫が発揮される業務範囲（官民の適切な役割分担）や想定される事業収支等を踏まえるとともに、これまで受けられていた国庫補助の関係や、市として財政上負担可能な支出額等を考慮して検討・調整する必要がある。 ・運営権の設定の取消（行政処分）と同じく、特定地方管理空港運営者の指定の取消が可能となっているが、PFI法に規定されている補償規定が適用されないことによる官民のリスク分担のあり方を検討する必要がある。

④ 市や地元企業等の関与

先行事例での取扱	<ul style="list-style-type: none"> ・高松空港では、平成27年10月に公表された基本スキーム（案）では、関係地方公共団体による運営権者の本議決権株式の25%未満を取得することと、関係地方公共団体による運営権者への取締役の派遣が条件として示されている。
旭川空港での論点・検討課題	<ul style="list-style-type: none"> ・旭川空港においても特定地方管理空港運営者の指定を導入した場合の市や地元企業等の関与の仕方について他空港と同様に検討が必要である。 ・先行事例と同様に、特定地方管理空港運営者への出資の有無や役職員の派遣の有無等について、市の空港運営への関与の考え方及び民間事業者の意向や応募意欲等に与える影響等を踏まえて検討する必要がある。 ・また事業者の選定プロセスへ市がどこまで関与すべきか（関与することができるのか）について、国との調整が必要である。

⑤ その他

旭川空港での 論点・検討課題	<ul style="list-style-type: none">・国管理空港の先行事例の公共施設等運営事業とは異なり、特定地方管理空港運営者の指定であることにより、事業化に向けたプロセスも異なる部分があるため、具体的な特定地方管理空港運営者の指定の手続き等について、今後国と検討・調整が必要であると考えます。・特定地方管理空港運営者の指定の事業範囲や事業期間について、空港管理者である市が条例で定めることとなっていることについて、どのような内容や手続等を行っていくべきか等、詳細について検討が必要である。
-------------------	---

(2) 合算収支の試算による事業スキーム検討の方向性

① 収支試算の目的

これまで、旭川空港では、航空系事業、非航空系事業について一体的な形で収支状況を把握することがなかった。

このような経緯をふまえ、本業務では、特定地方管理空港運営者の指定導入スキームの検討のための情報整理の一環として、旭川空港の航空系事業、非航空系事業一体化後の収支の概算を試算した。本試算は、航空系事業、非航空系事業ともに限られた情報のもと、各種仮定や、前提条件を置いた上で実施したものであり、あくまで一体化後の収支の概況、特定地方管理空港運営者の指定を受けた者の現金収支がどの程度の水準となるかの参考資料の位置づけであり、今後の特定地方管理空港運営者の指定導入の検討の一材料とすることを目的としたものである。

② 基本的な考え方

1) 想定する対象施設

国管理空港等における公共施設等運営事業の基本的スキームの考え方では、運営権者が実施義務を負う事業・業務の対象となる施設としては、空港基本施設、航空灯火施設、駐車場等の公の施設に加え、旅客ビル、貨物ビル等の空港機能施設とされており、仙台空港でもこれらを含めている。

特定地方管理空港運営者の指定においても、4.2.2 で整理したとおり、事業対象となる施設の考え方は基本的には同じであると考えられる。

本試算では、旭川空港を取り巻く事業環境をふまえ、空港基本施設、航空灯火施設、駐車場等に加え、旭川空港ビル（株）が経営する旅客ビルを事業スキームにおける対象施設として、特定地方管理空港運営者が一体的に事業を実施した場合を想定する。

2) 試算の対象業務

1)をふまえ、市が実施している空港基本施設に関する業務、旭川空港ビル（株）が実施している旅客ビル等に関する業務、駐車場維持管理運営業務を一体的に実施した場合を想定した収支、キャッシュフローを試算する。なお、旭川空港駐車場については、市が管理する施設であるが、運営については現在旭川空港ビル（株）が委託により実施している。本業務委託については、総合維持管理業務委託の中に含まれるものとして旭川空港ビル（株）が実施しているが、駐車場事業単体での収支を切り出して試算することが困難である。このため、本試算においては、空港別収支において市の歳入として公表されている駐車場電気料収入を除き、駐車場事業に関する収支については、市が実施している空港基本施設に関する業務、旭川空港ビル（株）が実施している旅客ビル等に関する業務に含まれているものとして試算した。

3) 試算の流れ

基本的な考え方に基づく試算の流れは以下のとおりである。

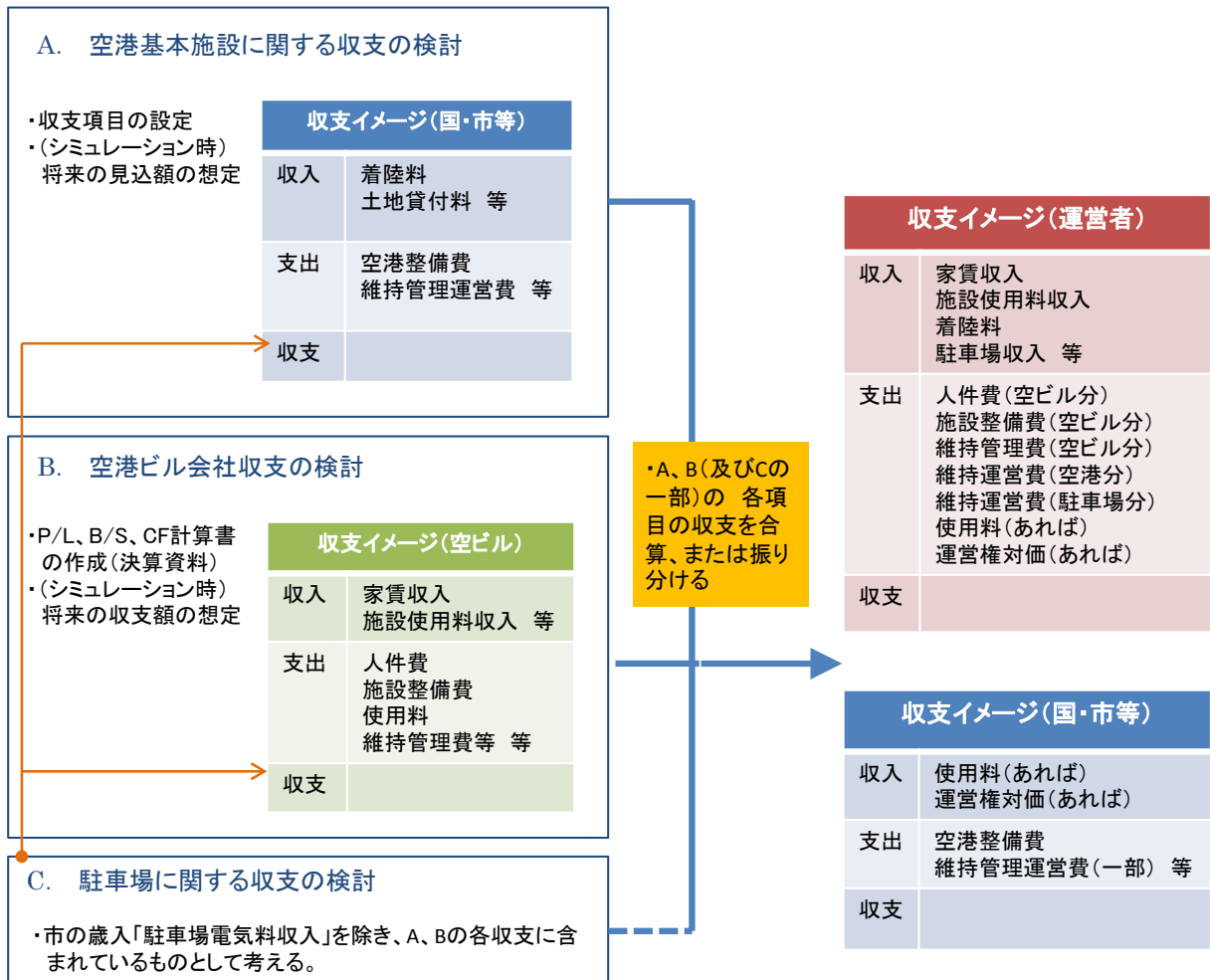


図 4-10 収支試算のフロー

なお、本試算では各事業の収支を単純合算後、国・市に帰属するものに単純に振り分ける処理を行っており、土地建物貸付料、駐車場電気料収入等、市と旭川空港ビル(株)で相互に発生する勘定項目の相殺調整していない。

また、本報告書においては、将来予測(将来シミュレーション)については各種前提条件の設定が不十分につき、結果を掲載していない。

③ 使用したデータ等

対象	データ等
市が実施している空港基本施設に関する業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港別収支（公表資料） （歳入：着陸料収入、行政財産使用料収入、国庫支出金等、市債、航空機燃料贈与税）（歳出：空港等維持管理運営費等、国有資産所在市町村交付金、空港整備事業費、土地建物借料、借入金償還） ・ その他庁費、歳入・歳出細目（空港整備嘱託職員含む人件費、空港維持管理経費（庁費）、退職手当引当金） ・ 固定資産データ（国有財産管理委託財産目録、市財務会計システム掲載空港敷地内土地データ、庁費（備品更新、減価償却算出資料）、旭川空港更新計画）
旭川空港ビル（株）が実施している旅客ビル等に関する業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 財務諸表(公表資料等)
駐車場維持管理業務	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場電気代収入（公表資料。市の歳入項目）

④ 空港基本施設等の収支

1) 歳入・歳出

旭川市は、「空港の設置及び管理に関する基本方針（平成 20 年 12 月）」等をふまえた国の要請に基づき、国の示したキャッシュフロー試算のパターン（パターン③一般会計財源（航空機燃料税財源）配分型。詳細後述）に応じた旭川空港収支を公表している。ここでは、本公表資料（一部旭川市提供資料による一部修正あり）をふまえ、旭川空港における空港収支を整理した。

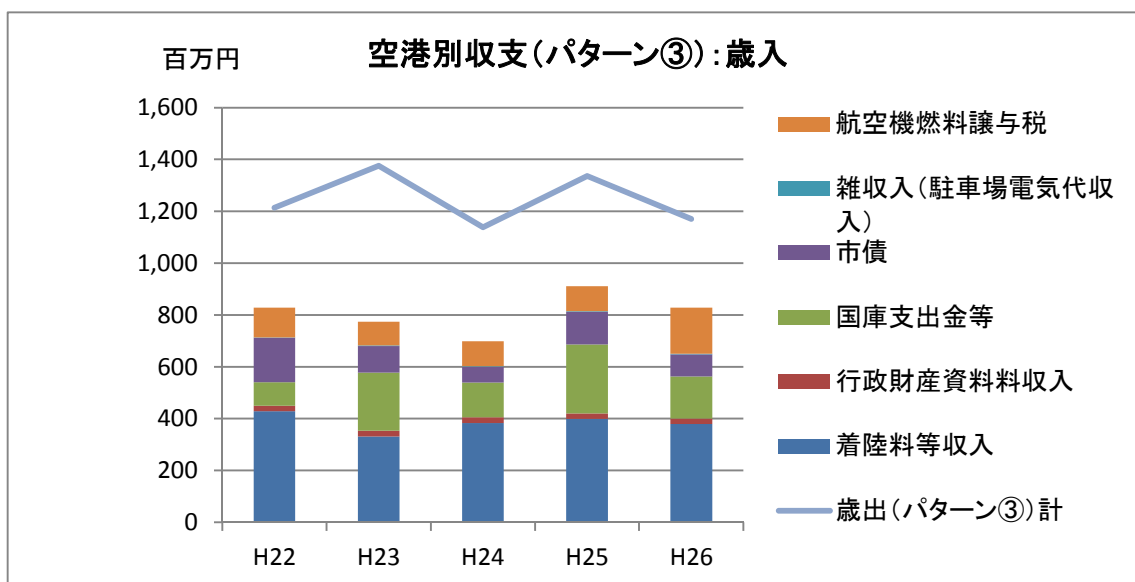
旭川空港の歳入の推移を図 4-11 に示した。着陸料収入等収入が全体の約半数であり、残りは一般会計からの繰入金として国庫支出金、航空機燃料譲与税、及び市債調達額が太宗を占めている。

着陸料等は、着陸料、停留料で構成されるが、停留料は僅かであり、ほぼ全てが着陸料である。直近 3 年間は 3.8 億円～4 億円程度で推移しており、傾向としては国内線需要が伸び悩む一方で、国際線需要が急激に増加している。

国庫支出金等は、空港整備に係る国庫支出金、道支出金、及び地方債償還時交付される道支出金であり、太宗は空港整備に係る国庫支出金が占めている。

市債は、太宗が空港整備補助事業に充当するために起債されたものであり（一部財源対策債あり）、基本的には空港整備事業費に連動して調達額が増減している。

図 4-11 では、同じくパターン③で算出された歳出合計を示しているが、これら歳入では歳出を賄いきれず、前述の国庫支出金、航空機燃料贈与税等の一般会計により充当されていることが分かる。



資料:旭川市公表資料

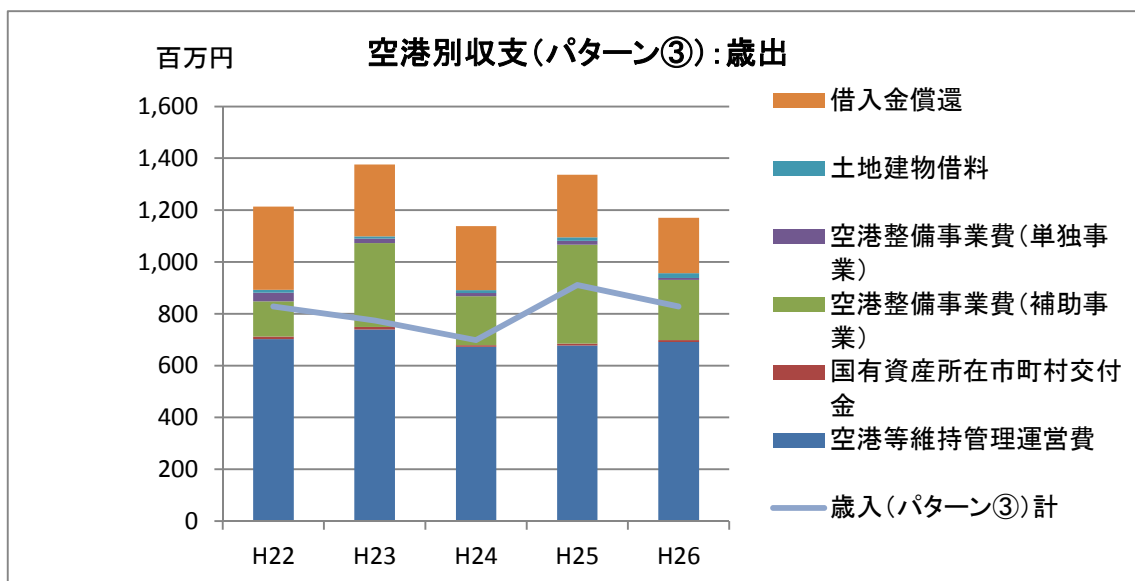
図 4-11 旭川空港歳入推移

次に、旭川空港の歳出について図 4-12 に示した。空港等維持管理運営費が全体の 5～6 割程度を占め一定の水準で推移しているほか、国庫支出金を充当する空港整備事業費（補助事

業)、及び市債償還を主として構成されている。

空港等維持管理運営費は、約 8 割が空港施設管理費であり、かつその 8 割以上が、市が実施している総合維持管理業務委託の委託料である。この総合維持管理業務委託については、空港基本施設、保安施設等の維持管理運営及び土木維持、警備・消防、航空灯火の維持管理を包括的に民間事業者（空港ビル会社を含む JV）に委ねているものである。

借入金償還は、3.2 億円の償還額を計上した平成 22 年度から毎年度償還額が減少しており、平成 26 年度は 2.1 億円の償還となっている。



資料:旭川市公表資料

図 4-12 旭川空港歳出推移

2) 企業会計の考え方を取り入れた財務状況

旭川空港の基本施設についての貸借対照表について、今回、確認可能な資料の範囲内において作成した。作成にあたっては、旭川空港は特定地方管理空港の特性上、国有資産と市有資産が混在しており、それぞれが別々の台帳で整理されている点に留意する必要がある。また、市有財産の多くが取得価格ベースで整理されていることから、今後、企業会計に基づく空港全体の財務状況を精緻化する際には精査が必要である。

作成した結果をみると、資産については市が国から管理委託を受けている国有財産が太宗を占めており、その内訳は滑走路等を含む空港用地である。負債については、市債が太宗を占めており、近年は空港整備における大規模な調達がないため、返済が進行していることが確認された。

3) 企業会計の考え方を取り入れた空港収支の試算

i) 考え方

国管理空港においては、空港政策における「整備」重視から「運営」効率化の流れを汲み、平成 20 年に策定された「空港の設置及び管理に関する基本方針」等もふまえ、企業会計の考え方を取り入れた空港別収支の公表がなされている。

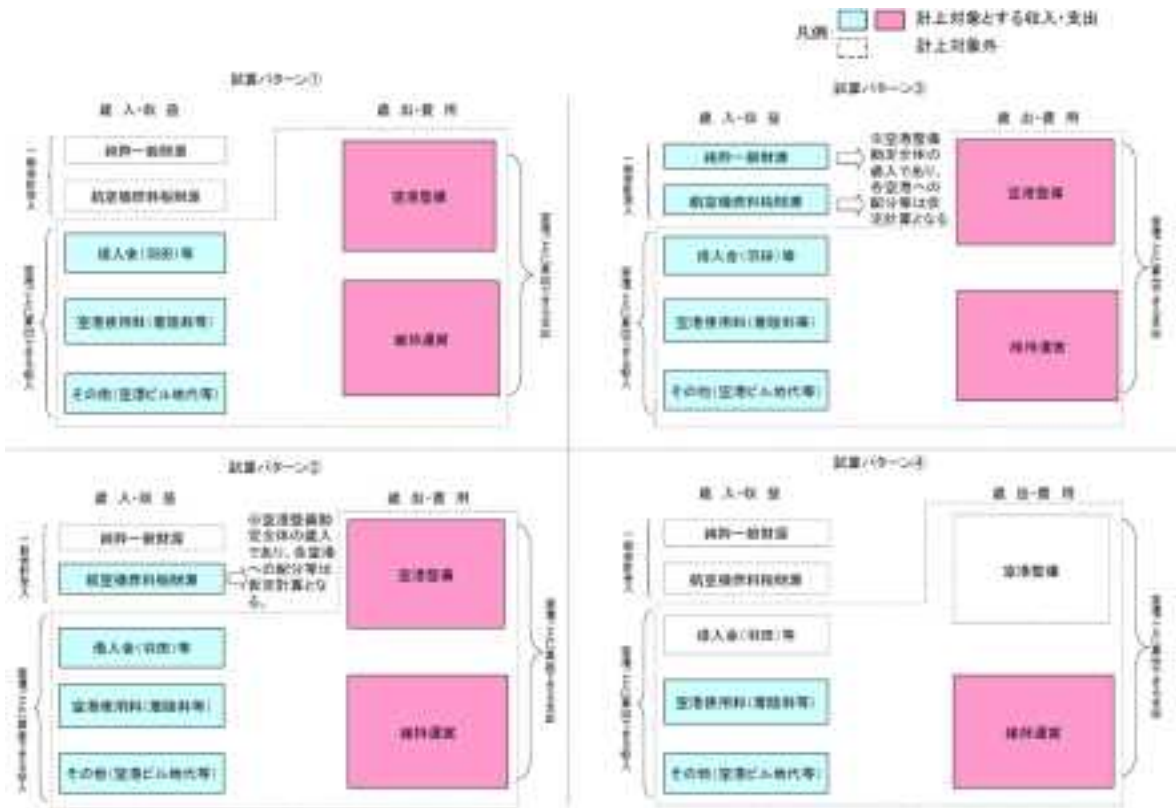
地方管理空港（ここでは特定地方管理空港を含む）の空港別収支については、国土交通省の要請に基づく地方公共団体の自主的な開示に委ねられており、多くの空港で収支の開示がなされることとなったが、その開示内容については殆どの空港で公会計に基づくキャッシュフロー収支に留まっており、企業会計に基づく貸借対照表や、損益計算書までは開示に至っていない。

地方管理空港、特定地方管理空港においても、その収支は各地方公共団体の一般会計で他の各種公的収支と同一に管理されており、実態的な収支の把握が難しい現況となっている。

ここでは、特定地方管理空港運営者の指定導入を想定した非航空系事業との合算収支算定のため、可能な情報及び資料の範囲内で、旭川空港の歳入・歳出項目からの現金出納による収支（キャッシュフロー）に加えて、確認企業会計の考え方を取り入れた収支（損益）を試算した。

なお、航空系事業の収支の試算パターンについては下記の国の示す算出方法に原則準じたものとしている。

<p>【試算パターン①(一般会計財源費配分型)】</p> <p>○ 歳入や収益に一般会計財源を計上せずに、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費及び環境対策費を計上する方法。一般会計財源を各空港の自己財源ではないとの考え方を前提して使用する。</p>
<p>【試算パターン②(一般会計財源(航空機燃料税財源)配分型)】</p> <p>○ 歳入や収益に一般会計財源のうち航空機燃料税財源を計上し、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費及び環境対策費を計上する方法。航空機燃料税財源を各空港の利用者負担の財源とする考えを前提して使用する。</p>
<p>【試算パターン③(一般会計財源(純粹一般会計財源及び航空機燃料税財源)配分型)】</p> <p>○ 歳入や収益に一般会計財源を計上し、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費及び環境対策費を計上する方法。一般会計財源を各空港の整備に充てられる財源とする考えを前提して使用する。</p>
<p>【試算パターン④(一般会計財源費配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型)】</p> <p>○ 歳入や収益に一般会計財源、借入金及び地方公共団体工事負担金を計上せず、歳出や費用に空港整備事業費、空港整備経費、減価償却費、及び環境対策費を計上しない方法。各空港の維持運営費に着目して使用する。</p>



資料:国土交通省公表資料

図 4-13 空港別収支の各試算パターンによる相違点

ii) 企業会計ベースの収支試算結果

旭川空港の基本施設等の企業会計ベースの空港別収支について、パターン別に試算した結果を表 4-10、表 4-11 に示すが、全てのパターンにおいて、キャッシュフロー、損益ともに赤字となる結果となった。

旭川空港では、企業会計の考え方を取り入れた場合の空港維持管理運営に係る主要なコストである空港整備関係歳出・費用を除外した場合（パターン④）でも黒字化が難しく、空港基本施設の維持管理運営における歳出・費用が、歳入・収益を上回っていることが確認された。

なお、寒冷地特有の課題である除雪関係コストを含まない場合、キャッシュフローについてはプラスとなることが見込まれる期もあった。

表 4-10 企業会計の考え方を取り入れた基本施設等の収支(1)

◆パターン①（一般会計財源非配分型）

■キャッシュフロー			
歳入			
着陸料収入			
土地建物貸付料			
市債調達額			
歳出			
空港整備事業費			
環境対策費			
受託工事費			
維持運営費			
土地建物借料			
国有資産所在市町村交付金			
市債償還額(元利)	H24	H25	H26
歳入・歳出差額	マイナス	マイナス	マイナス

■損益			
営業収益			
着陸料			
行政財産使用料収入			
営業費用			
空港整備費			
減価償却費			
うち国有財産			
うち庁費設備投資			
環境対策費			
人件費			
庁費等			
土地建物借料			
滑走路等修繕費			
国有財産所在市町村交付金			
その他経費			
営業損益			
営業外損益			
営業外収益			
地公体工事負担金			
その他			
営業外費用			
市債利息額	H24	H25	H26
経常損益	赤字	赤字	赤字

◆パターン②（一般会計財源（航空機燃料税財源）配分型）

■キャッシュフロー			
歳入			
パターン①歳入			
一般会計受入(航燃税のみ)			
歳出(=パターン①歳出)	H24	H25	H26
歳入・歳出差額	マイナス	マイナス	マイナス

■損益			
営業損益			
営業外損益			
営業外収益			
地公体工事負担金・その他			
一般会計受入(航燃税のみ)			
営業外費用(市債利息額)	H24	H25	H26
経常損益	赤字	赤字	赤字

表 4-11 企業会計の考え方を取り入れた基本施設等の収支(2)

◆パターン③（一般会計財源配分型）

■キャッシュフロー

歳入			
パターン①歳入			
一般会計受入			
歳出(=パターン①歳出)	H24	H25	H26
歳入・歳出差額	マイナス	マイナス	マイナス

■損益

営業損益			
営業外損益			
営業外収益			
地公体工事負担金・その他			
一般会計受入			
営業外費用(市債利息額)	H24	H25	H26
経常損益	赤字	赤字	赤字

◆パターン④（一般会計財源非配分かつ空港整備関係歳出・費用除外型）

■キャッシュフロー

歳入			
パターン①歳入			
(▲)市債調達額			
歳出			
パターン①歳出			
(▲)空港整備事業費			
(▲)市債償還額(元利)	H24	H25	H26
歳入・歳出差額	マイナス	マイナス	マイナス

■損益

営業収益			
営業費用			
営業損益			
営業外損益(除く市債利息額)	H24	H25	H26
経常損益	赤字	赤字	赤字

⑤ 空港基本施設等と旅客ビル等の合算収支の試算

1) 前提条件

下記の前提条件を置き、空港基本施設等の業務（旭川空港の収支）と旅客ビル等に関する業務（旭川空港ビル（株）の収支）を合算し、特定地方管理空港運営者の指定の導入を想定した収支の振り分けを試算した。

◆（上下一体）空港運営者の収支

空港別収支の計上内容の説明		前提条件
◇ 歳入		
旅客ビル		旭川空港ビル(株)財務諸表より設定。
営業CF	本業の事業活動結果の収支が中心	同上。
投資CF	設備投資・売却等の資金の動きが該当	同上。
財務CF	借入金調達・返済、出資等の動きが該当	同上。
駐車場	駐車場電気代収入	現在駐車場事業は旭川空港ビル(株)の業務。市公表CF歳入項目の「雑収入(駐車場電気代収入)」を除き、事業単体での算定は不可。当該雑収入＝駐車場事業収支としている。
空港基本施設		
着陸料等	着陸料、係留料、保安料	市公表の空港別収支より設定。
◇ 歳出		
旅客ビル		旭川空港ビル(株)財務諸表より設定。
営業CF		同上。
投資CF		同上。固定資産台帳での確認は実施しておらず、減価償却を除く固定資産単純増減から一部算定。
財務CF		同上。
駐車場		市公表の空港別収支における歳入「駐車場電気代」を除き、空港基本施設収支、旅客ビル収支に含まれているものとしている。
空港基本施設		
空港整備事業費	市公表歳出における空港整備事業費(単独事業+補助事業)	「旭川空港更新計画」における計画値を設定 空港別収支をもとに、以下の3ケースの費用負担割合を想定。 ① 100%運営者が負担 ② 運営者50%、国・市合計50%(別途国2/3×50%、市1/3×50%の算定) ③ 運営者負担なし(国・自治体合計100%(別途国2/3×100%、市1/3×100%の算定))
環境対策費	移転補償、緩衝緑地帯等整備、教育施設等の防音工事等	市公表の空港別収支をもとに設定。
維持運営費	人件費、職員旅費、庁費(空港保安関連の庁費も含む)、滑走路維持運営費等の諸費	市公表の空港別収支をもとに設定。
土地建物借料	土地、建物借用の支払い賃料	市公表の空港別収支等をもとに設定。

◆ 国・市の収支

空港別収支の計上内容の説明		前提条件
◇ 歳入		
土地建物賃付料	土地、建物等の賃付料収入	市公表の空港別収支をもとに設定
一般会計受入(航燃税)	一定の前提に基づき各空港に配分した航空機燃料税財源の額	同上
一般会計受入(航燃税+純粋一般財源)	一定の前提に基づき各空港に配分した一般会計受入額	同上
◇ 歳出		
市町村交付金	国所有の固定資産所在の市町村へ交付する交付金の額	同上

なお、上記前提条件に示すものも含め、あくまで過年度の各業務の実績（各種条件を置いた上での算定も含む）をベースとして、各仮定を置き試算した。

試算に際しての留意事項（一部）

- ・ 空港基本施設等、及び旅客ビルの資産実態は既述のとおり、未確認分が相応にあり、減価

償却費は、各種条件を設定した便宜的な数値を採用している。

- ・市と旭川空港ビル（株）に相互に発生する勘定調整（相殺処理）を行っていない。

2) 試算結果

上記前提条件に基づき、空港基本施設等と旅客ビル等の合算収支を試算した結果は表 4-12 のとおりであり、全てのパターンで運営者の収支は赤字となった。

空港維持管理運営に係る主要なコストである空港整備関係歳出について全て国・市の負担とし、運営者は空港基本施設等の更新投資を負担しない場合としたケース③においても、キャッシュフロー、損益ともに厳しく、先に整理した空港基本施設の維持管理における歳出・費用のうち運営者にシフトする部分が、合算後の歳入・収益に対して大きいことが確認された。

なお、ケース③の場合、寒冷地特有の除雪関係コストを除外した場合、僅かに運営者のキャッシュフローがプラスとなることが見込まれる期もあった。

表 4-12 空港基本施設等と旅客ビル等の合算収支

◆キャッシュフロー

H26(実績ベース)	ケース①	ケース②	ケース③
	収支	収支	収支
運営者	マイナス	マイナス	マイナス
国・市(空港別収支パターン①)	マイナス	マイナス	マイナス
国・市(空港別収支パターン②)	プラス	マイナス	マイナス
国・市(空港別収支パターン③)	プラス	プラス	マイナス
国・市(空港別収支パターン④)	プラス	プラス	プラス

◆収支（損益）

H26(実績ベース)	ケース①	ケース②	ケース③
	収支	収支	収支
運営者	赤字	赤字	赤字
国・市(空港別収支パターン①)	赤字	赤字	赤字
国・市(空港別収支パターン②)	黒字	黒字	黒字
国・市(空港別収支パターン③)	黒字	黒字	黒字
国・市(空港別収支パターン④)	黒字	黒字	黒字

ケース① 100%運営者が負担

ケース② 運営者 50%、国・市合計 50%(別途国 2/3×50%、市 1/3×50%の算定)、

ケース③ 運営者負担なし(国・自治体合計 100%(別途国 2/3×100%、市 1/3×100%の算定)

(3) 事業への財政関与の方向性

現在の旭川空港における航空系事業・非航空系事業一体化後の収支は赤字であり、今後の空港機能拡充、国際線需要拡大及び効果的な取り込み等による着陸料収入増強、旅客ビル収入増強等のプラスの材料はあるものの、除雪関係に年間2億円程度のコストを要するといった寒冷地空港である旭川空港特有の課題や、今後の空港施設更新投資負担もふまえれば、キャッシュフローが黒字化に至るまでの水準を確保することは容易ではなく、市の財政関与も想定した事業スキームの想定を行っておく必要性も考えられる。ここでは、これらをふまえ、特定地方管理空港運営者の指定導入の検討に際して、民活空港運営法及びPFI法に規定される空港分野の公共施設等運営事業の考え方に基づき、混合型スキームの論点について整理する。

① 空港分野の公共施設等運営事業における混合型の基本的な考え方

空港分野の公共施設等運営事業では、運営権者は着陸料等の設定・収受のほか、公共施設等の軽微な修繕や日常維持管理及び改築を含む更新投資等（新設工事や施設等を全面除却し、再整備するものを除く。）、幅広い業務を実施することが可能である。

原則、空港分野の公共施設等運営事業は運営権者による独立採算によることを旨とするが、空港や地域特性等を鑑み、個別スキームは空港別にアレンジする余地も残っている。特に、採算が取れない等何らかの支障を抱える空港では、必ずしも独立採算型事業では事業が成立しないことも十分に想定される。

このため事業の発注者たる空港管理者は、公共施設等運営事業の導入にあたり、独立採算型事業又は混合型事業のいずれを基本とするのか検討しておく必要がある。中でも空港基本施設の更新投資は多くの空港で費用負担が大きく収支を圧迫する要因となっており、維持管理業務とあわせてどこまで委託範囲とするのかが論点になる。施設の改築・更新費用については管理者の負担等により、（その一部又は全部について）費用を賄うことも選択肢となり得る。

このように、運営権者の業務範囲に応じ、独立採算の公共施設等運営事業と混合型の公共施設等運営事業の違いや、管理者が運営権者に対し支払うサービス対価の性格や金額等によって事業類型が異なってくるのが特徴といえる。

また、サービス対価の設定の考え方同様、民間事業者が30年以上を目安とされる空港コンセッション事業を行うにあたっては、個別の業務において、民間事業者から見たコスト計画を含めた業務リスクの検証も必要となる。特定の業務がネックとなり得る場合は、その業務に対しての市の支援や、リスクの引受けを含めた市の関与のあり方も重要な検討事項の一つとなる。

1) 特徴

基本的に、事業全体での収支が赤字であるため民間事業者による独立採算が困難と考えられる事業が混合型の事業スキームを検討する対象となる。

混合型の事業スキームの場合、民間事業者は、着陸料等の料金収入に加え、公共からのサービス対価（補助金等も含む）の収入を得て、事業を実施することになる。

空港管理者としては、サービス対価の支払いを前提としつつも、民間事業者による航空系事業と非航空系事業の一体化による業務効率化効果、及び民間のノウハウや創意工夫等の発揮により、従来の管理形態から一定の削減効果が期待できる。

また、収入面でも、機動的な着陸料の設定等による就航路線の拡大・増便による着陸料等収入の増加や、利用客の増加等に伴う空港ビル事業等の非航空系事業収入の増大などの相乗効果が期待できる。

2) 混合型における運営権対価の考え方

混合型スキームを導入する場合における、運営権対価の考え方は下記の2つが考えられる。

- ・管理者からのサービス対価の支払いを前提としないならば、事業収支がマイナスとなり、事業の成立が困難なことから、運営権対価が発生しないという考え方
- ・管理者が公共施設等の整備等に要した費用を回収する手段として、あるいは、運営権者が公共施設等の運営を通して超過利潤を得る場合における公共への還元方法の一つとして、運営権対価を設定する考え方

なお、混合型スキームにおいて運営権対価を設定する場合における効果としては、事業参入にあたり運営権対価を要することによる、運営権者の支払対価の早期回収のインセンティブが働く（効率的な事業運営）こと等が挙げられる。

② 特定地方管理空港運営者の指定における混合型スキームの考え方

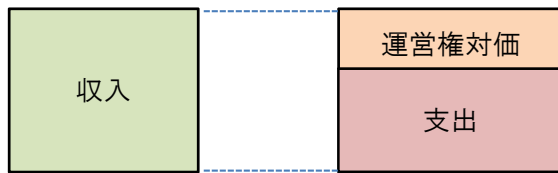
特定地方管理空港運営者の指定においても、運営権の設定有無についての違いはあるが民間事業者への航空系事業と非航空系事業の一体的な運営を委ねるものであり、事業全体の採算性の検討により、赤字が見込まれる場合は、混合型を念頭に置いた検討を今後行うことが想定される。

サービス対価の設定については、事業全体の収支に着目する場合は、空港全体の収支に着目し、空港運営事業全体で採算性が確保される水準まで調整を行うこととなる。

サービス対価の水準としては、一つの目安が航空系事業と非航空系事業の合算後キャッシュフローにおける運営者のマイナス分相当額がこれにあたる。実際のスキーム検討に際しては、更新投資負担を運営者に全て委ねるのか、除雪関連業務等特に費用を要する業務を運営者の業務範囲に含めるか否か等により、運営者の事業採算性の実態に即した検討を行う必要があるものと考えられる。

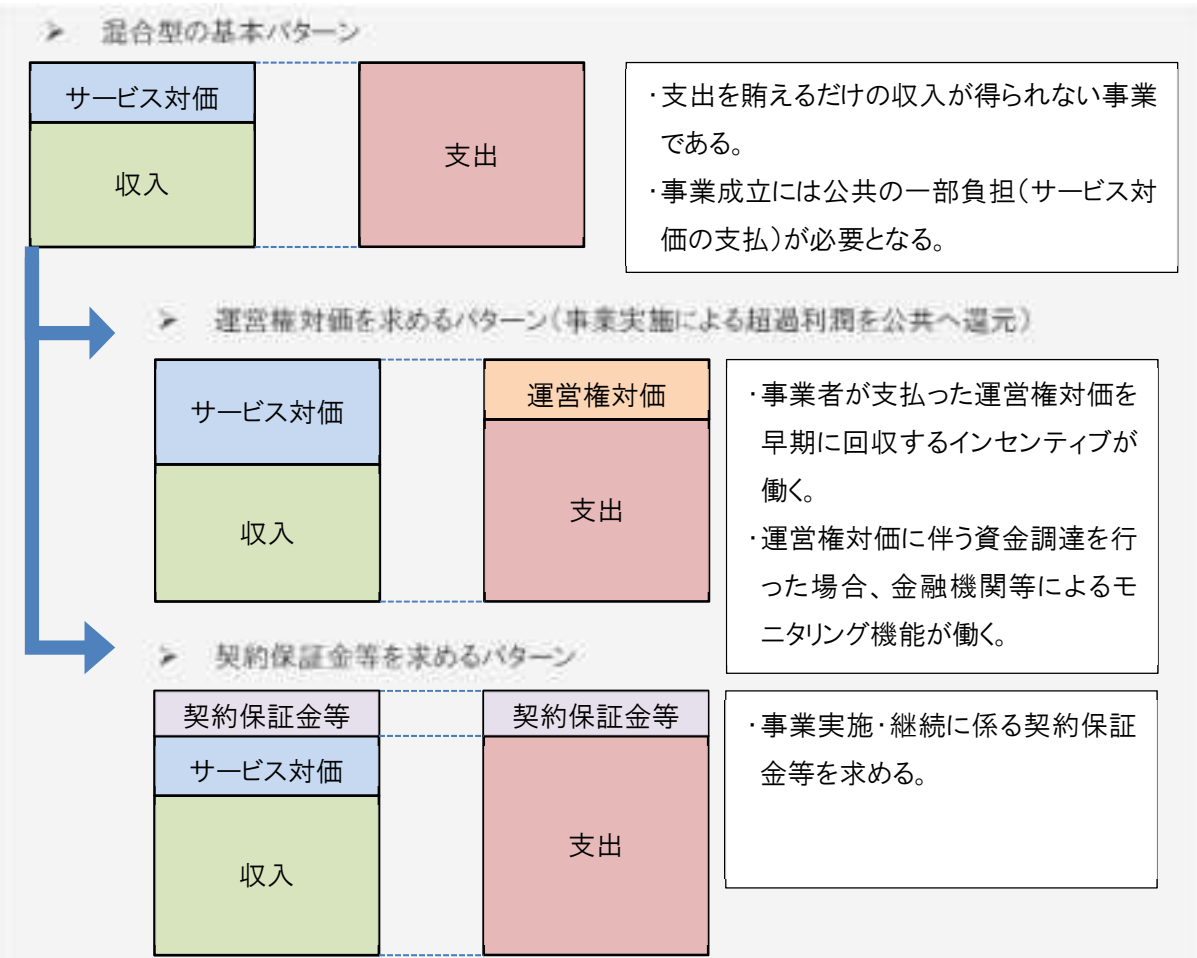
■ (参考) 独立採算型と混合型の収支のパターン

〔独立採算型〕



- ・収入が支出を上回る事業である。
- ・事業実施により得られる超過利潤を運営権対価として公共へ還元する。

〔混合型〕



4.3 今後の旭川空港の官民連携のあり方

4.3.1 空港運営の方向性

旭川空港は特定地方管理空港であり、国土交通大臣が設置し、旭川市への管理委託契約により施設の維持管理を実施していることから、特に、国と自治体の関係性や、空港施設の財産・財務状況において国管理空港や地方管理空港とは異なっている。このため、第2章では、旭川空港の事業全体を概観できるように事業環境、管理・運営、施設・設備の各観点から情報を整理した。これらの情報は、今後の旭川空港の効率的な運営を検討する際の基礎資料となるものである。

一方、旭川空港では、昨今、国際線が急激に増加しており、新規乗り入れや増便への受入体制が限界にきている。このため、第3章では、航空旅客需要予測を行い、国際旅客のさらなる増加が見込まれることを踏まえて、これらの需要を受入可能な施設展開の方向性について検討した。第4章で試算した旭川空港の収支では、旅客ビル等との合算でも赤字が見込まれており、今後、収益を増加させ、持続可能な空港運営を行う上では、成長が見込まれる国内外の需要の取込みに資する施設整備や体制強化が求められる。

旭川空港の運営体制については、第4章において、これまでの総合維持管理業務委託の成果として、複数の委託業務の包括発注や、空港の管理運営業務の一部民間委託等によって一定のコスト削減効果を得られていることを確認した。第三期以降の総合維持管理業務委託についても、基本的には現在の枠組みを踏襲することとするが、次項に示す課題を踏まえて更なる効率化策を検討することも必要であると考えられる。また、特定地方空港である旭川空港では、民活空港運営法やPFI法に基づく運営権の設定ができないが「特定地方空港運営者の指定」によって新たな空港運営体制を検討することができることから、この具体化にあたって必要となる検討課題も次項で併せて整理した。

4.3.2 今後の検討課題・まとめ

(1) 総合維持管理業務委託による空港運営の効率化に向けた官民の適切な役割分担の検討

現在の枠組みの中での更なる空港運営の効率化を目指す上では、委託業務の包括化と市職員の削減によるコスト削減の実現性が課題となるが、既に多くの委託業務を包括している現状や、総合維持管理業務委託導入後に市職員の削減が進行している一方で、引き続き空港の安全や保安等に係る業務等、管理者責任の及ぶ業務を市職員に残さざるを得ないという委託制度上の限界を鑑みると、更なるコスト削減の方法は多くはないものと考えられる。

これらより、直近で想定される第三期の総合維持管理業務委託については、第一期と第二期の経験、成果、及び市と民間事業者との適切なリスク分担（役割分担）の観点から、以下に示す更なる業務効率化に向けた検討を行うことも考えられる。

他空港での指定管理者制度や総合維持管理業務委託の実施状況等を踏まえ、旭川空港における今後の総合維持管理業務委託の方向性としては、①業務範囲の拡大、②委託費の支払方法の見直し、③委託期間の見直し等について、適切な官民の役割分担の視点から検討していくことが望ましいと考える。

①業務範囲の拡大については、例えば、現状、市が消火薬剤の購入・補充を行っているが、他

空港では民間事業者に委託しているケースもある。旭川空港でも、こうした業務を民間に委託することにより、効率化が図られる可能性がある場合には、次期総合維持管理業務委託への業務範囲に入れていくことも検討することも必要と考える。

②委託費の支払方法の見直しについては、現状の委託料は、民間事業者に5年間で固定額を支払うこととしているが、他空港では除雪費については原油価格の変動や年間積雪量の変動による業務費の増減を官民でリスク分担しているケースがある。旭川空港では除雪量も多く、相応の業務費もかかるものであるため、今後、長期的な民間委託や特定地方管理空港運営者の指定等を検討するにあたり、除雪費の変動リスクの適切な官民のリスク分担について検討しておくことも必要と考える。

③委託期間の見直しについては、現状では5年間となっているが、中長期的な視点から空港の管理運営の効率化を実施していくためには、期間の長期化も視野に入れた委託等について、民間事業者の意向を聴取しつつ、検討しておくことも必要と考える。

(2) 特定地方管理空港運営者の指定に係る導入等の検討

特定地方管理空港運営者の指定の具体化に向けては、①特定地方管理空港運営者の指定の導入目的の明確化、②特定地方管理空港運営者の指定方法・手続きの検討、③事業範囲（リスク分担）の検討、④事業期間の検討、⑤事業主体の検討、⑥地元の関与のあり方の検討が必要であると考ええる。

①導入目的の明確化については、旭川空港において、現状の総合維持管理業務委託から一步進めて、空港運営の一体化の手法である特定地方管理空港運営者の指定を導入する目的や期待する効果等について、市、地元企業、地域住民等とともに議論して、官民連携を推進していく目的や到達点について明確にしていく必要がある。そのためにも、地元との対話も含めた検討が必要であると考ええる。

②運営者の指定方法については、条例により特定地方管理空港運営者の事業内容の設定や事業者選定を行うこととされているが、具体的な方法については明確にされていない。今後、地方自治法との整合等も含めて、国とも調整の上、具体的な手続き等の検討が必要と考える。

③事業範囲（リスク分担）については、旭川空港特有の課題である除雪業務の取扱いや、施設の所有と管理者の違いを踏まえた一体化の具体的な事業スキームの構築に向けた検討・整理が必要である。また、現状の空港の収支状況を踏まえると、除雪業務や施設の更新、設備投資等の業務も含めた独立採算型の事業実施は難しいことから、混合型の事業スキームについて、国庫補助の関係や市の財政負担額も含めて検討・調整が必要と考える。

④事業期間については、施設の更新や設備投資の時期等も考慮するとともに、特定地方管理空港運営者の指定という枠組みにおいて民間事業者がリスクを負担できる事業期間について、民間事業者の意向調査を実施する等により、検討・検証を行っていくことが望ましいと考える。

⑤事業主体については、①の導入目的や期待する効果等も考慮して、旭川空港の事業主体として望ましい体制について、他空港と同様、空港ビル会社の取扱いも含めて、検討する必要がある。

⑥地元の関与のあり方についても、①の導入目的や期待する効果等の議論とあわせて検討していく必要がある。特に、これまで市が担ってきた空港全体の管理や空港活性化に向けた取組み等について、民間にどこまで任せ、またどういった連携を行うことで、より効率的かつ効果的な運

営が可能になるのかといった視点で、市や地元企業等の関与のあり方について検討していくことが必要と考える。

また、本検討では、あくまでも現状の特定地方管理空港という前提において、旭川空港単独での官民連携の方向性として、特定地方管理空港運営者の指定の検討を行ったが、他空港との連携による効率的かつ効果的な空港運営の可能性がある場合には、それらの方向性も含めた検討を行う必要もあると考える。

(3) 将来的な民間事業者による空港運営の参入促進に向けた必要な情報整備・開示

空港運営を民間事業者に任せるにあたり、民間事業者の参入しやすい条件を検討することはもちろんのこと、民間事業者が空港運営への参入を検討するにあたって、必要な情報を開示していくことが必要である。

現段階で必要と考えられる情報整備については、次節で整理することとする。

4.4 情報パッケージの整備検討

旭川空港において、今後、総合維持管理業務委託、特定地方管理空港運営者の指定の導入を検討・実施していくにあたって、旭川空港における事業全体について広く周知することを目的として、旭川空港の事業環境、管理・運営、施設・設備に関する各情報について、別途情報パッケージを作成した。下記は、整理した情報であるが、特に寒冷地特有の情報として除雪に関わる情報を掲載している点や、特定地方管理空港の特徴として関係者の相互関係や財産状況を整理した点等が特徴である。

表 4-13 旭川空港情報パッケージ掲載内容

基本情報		
1. 事業環境	2. 管理・運営	3. 施設・設備
1.1 立地条件	2.1 運営体制	3.1 施設・設備
①周辺状況	①関係者の相互関係	①主な沿革
②降雪状況	②組織図	②グリッドマップ
③就航率	③事業概要	③土木施設
	④勤務シフト	④建築施設
1.2 利用状況	2.2 財産・財務	⑤機械施設
①旅客数	①土地・施設	⑥電気施設
②航空路線	②資産台帳	⑦旅客ビル・貨物ビル
③路線別動向	③収支状況	⑧駐車場
④季節変動	④料金体系	
⑤着陸回数	2.3 周辺対策・利用促進	3.2 運用状況
⑥貨物量	①周辺地域との協定	①旅客ビル
1.3 需要特性	②利用促進組織	②エプロン
	③利用促進の取組	③スポットアサイン
1.4 競合環境		④ハンドリング・CIQ

これらの情報は、平成 28 年度に予定している第三期総合維持管理業務委託の事業者選定の手続き時の資料として提示するとともに、特定地方管理空港運営者の指定の検討を進める場合における民間事業者への提示資料として活用する予定である。

なお、特定地方管理空港運営者の指定の検討を行う場合、民間事業者による資産査定や、収支シミュレーション実施のために提供が必要となる情報として以下が考えられるため、今後、情報の整備を行っていく必要があるものと考えられる。

空港運営者の指定の検討を行う場合に整備が必要な情報の例

- ・市有財産の目録の整備（国有財産の目録との整合、多くの資産が取得価格ベースであるため、時価評価の実施等）
- ・第 3 章で整理した施設展開の方向性を踏まえた、各施設の更新投資計画の作成
- ・本調査で整備した旭川市管理、及び民間管理施設の各情報の精緻化（財務情報等の詳細、駐車場の利用状況等）
- ・情報パッケージの更新（提供データのパッケージ化）

旭川空港

情報パッケージ



平成28年2月

基本情報

空港名	旭川空港
空港種別	特定地方管理空港
空港設置者	国土交通大臣
空港管理者	旭川市
運用時間	8:00 ~ 21:00 (13時間)
所在地	北海道上川郡東神楽町
標点	北緯 43° 40' 15" 東経142° 26' 51"
標高	210.50m
敷地面積	213.6 ha
滑走路	2,500m × 60m 平成9年2月供用
スポット数	旅客機用 5スポット (大型3、中型1、小型1) 小型機用 5スポット (回転翼含む)
駐車場台数	1,407台 (有料)
構内営業者	空港ビル事業 : 旭川空港ビル(株) 駐車場事業 : 旭川空港ビル(株) ※旭川市から管理委託 給油事業 : 日本航空(株) 汚水処理事業 : セノン(株)

目次

1. 事業環境

1.1 立地条件

- ① 周辺状況 … P5
- ② 降雪状況 … P6
- ③ 就航率 … P7

1.2 利用状況

- ① 旅客数 … P8
- ② 航空路線 … P10
- ③ 路線別動向 … P12
- ④ 季節変動 … P15
- ⑤ 着陸回数 … P16
- ⑥ 貨物量 … P18

1.3 需要特性 … P19

1.4 競合環境 … P20

2. 管理・運営

2.1 運営体制

- ① 関係者の相互関係 … P22
- ② 組織図 … P23
- ③ 事業概要 … P24
- ④ 勤務シフト … P26

2.2 財産・財務

- ① 土地・施設 … P28
- ② 資産台帳 … P30
- ③ 収支状況 … P31
- ④ 料金体系 … P32

2.3 周辺対策・利用促進

- ① 周辺地域との協定 … P33
- ② 利用促進組織 … P34
- ③ 利用促進の取組 … P35

3. 施設・設備

3.1 施設情報

- ① 主な沿革 … P37
- ② グリッドマップ … P39
- ③ 土木施設 … P40
- ④ 建築施設 … P41
- ⑤ 機械施設 … P42
- ⑥ 電気施設 … P44
- ⑦ 旅客ビル・貨物ビル … P48
- ⑧ 駐車場 … P50

3.2 運用状況

- ① 旅客ビル … P51
- ② エプロン … P52
- ③ スポットアサイン … P53
- ④ ハンドリング・CIQ … P54

1. 事業環境

1.1 立地条件 ①周辺状況

□ 旭川市及び上川郡東神楽町にまたがる丘陵地帯に立地(ターミナル地域は東神楽町に立地)

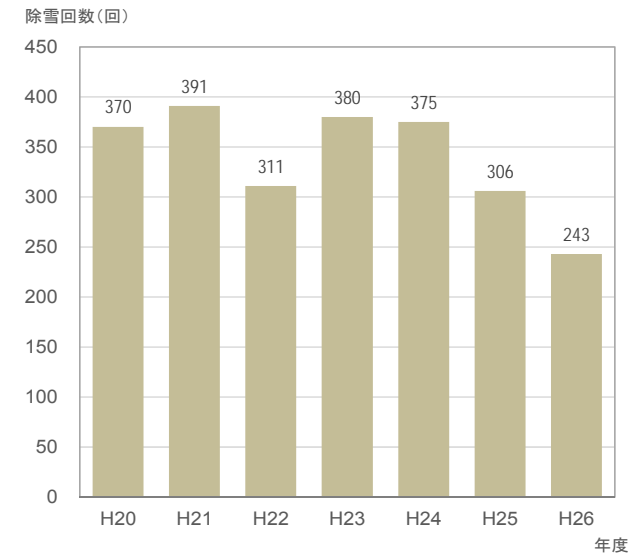
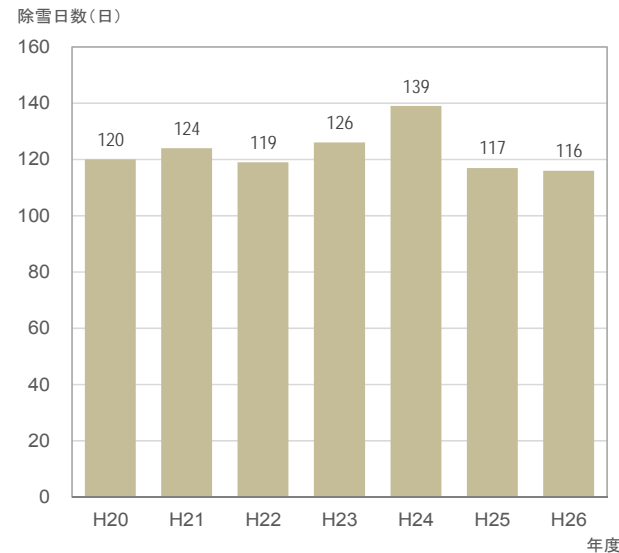
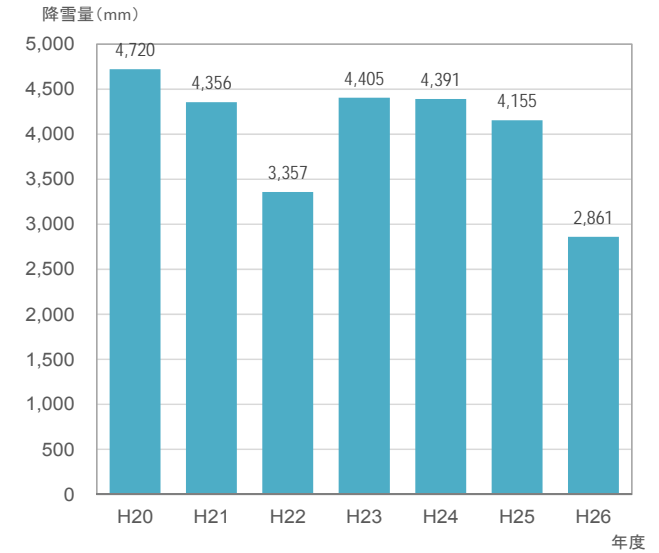
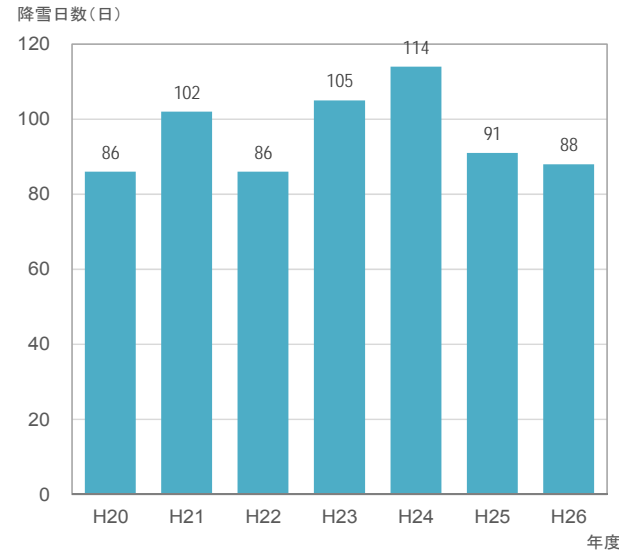
□ 交通条件

旭川駅	約35分(バス利用) 620円
富良野駅	約60分(バス利用) 770円
札幌駅	約2時間30分(旭川駅までバスで移動し特急に乗換え) 5,430円



1.1 立地条件 ②降雪・除雪状況

- 旭川空港は積雪寒冷地に立地する空港であり、10月～4月にかけて降雪がある



1.1 立地条件 ③就航率

- 定期便の就航率は過去6年平均で98.9%
- 欠航理由は、自空港側の原因のみならず、就航先空港や航空会社の機材繰り・機材故障等が影響
- 積雪があるものの、北海道の中では比較的就航率が高い

●旭川空港の就航率

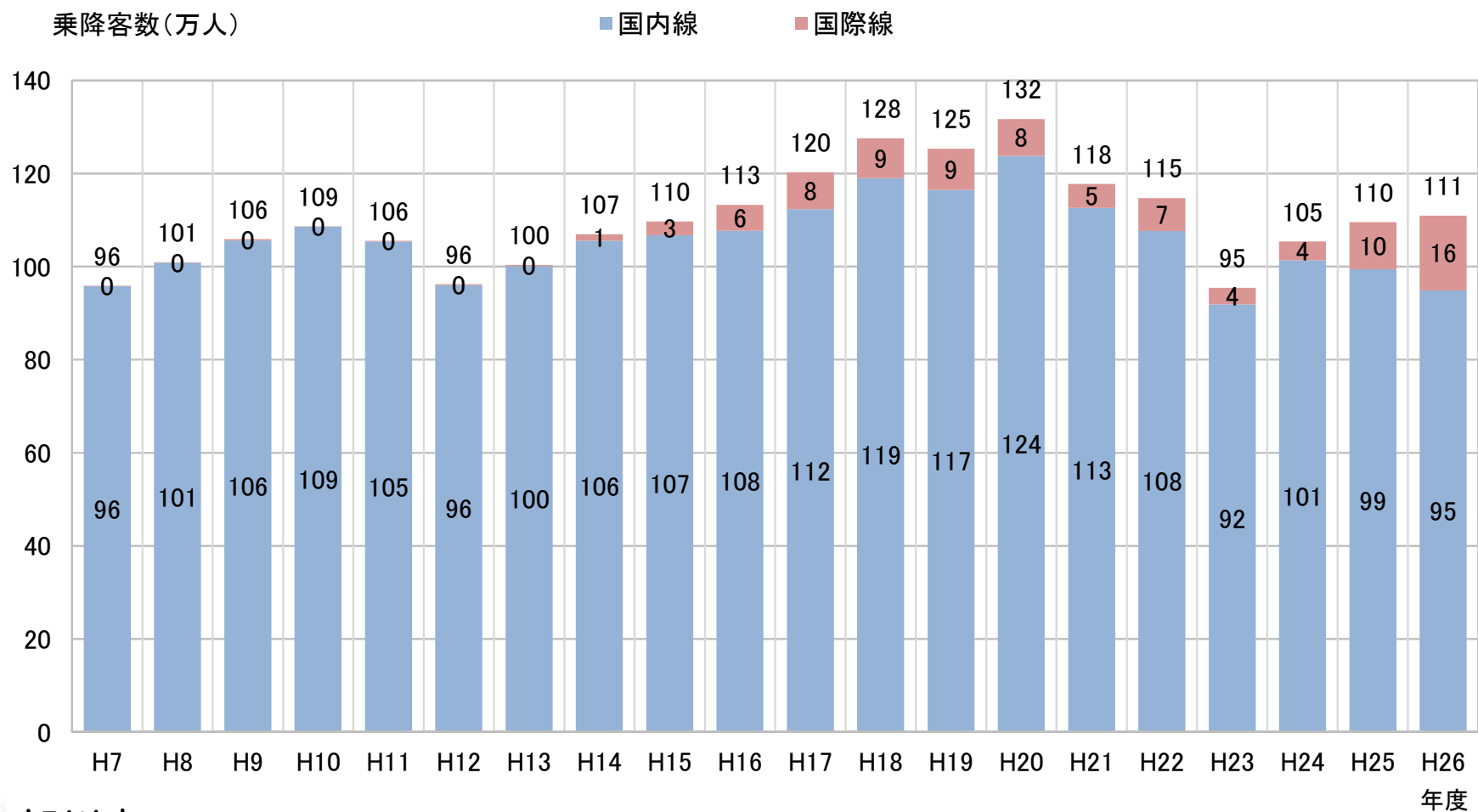
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	平均
運航便数(定期便)	9,694	8,936	10,631	9,324	8,526	7,750	7,034	8,842
欠航便数	116	46	103	94	74	100	146	97
合計	9,810	8,982	10,734	9,418	8,600	7,850	7,180	8,939
就航率	98.8%	99.5%	99.0%	99.0%	99.1%	98.7%	98.0%	98.9%

●要因別欠航便数

欠航原因		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	平均		
悪天候	自空港側	濃霧等	6				2	23		4	
		降雪	2	1	2	8	2		17	5	
		追風・横風	2	9	8		6			4	
		台風									
		その他天候				4	14	2	4	3	
	小計		10	10	10	12	24	25	21	16	
	他空港側	濃霧等		4						1	
		降雪	6	10	6	2	12	32	2	10	
		追風・横風	2	2	2			2		1	
		台風		3		14	15	16	5	8	
その他天候					2	11	4	2	3		
小計		8	19	8	18	38	54	9	22		
航路上または代替空港の悪天候											
悪天候合計		18	29	18	30	62	79	30	38		
機材原因	機材繰り	15	6	39	17	8	7	108	29		
	機材故障	13	10	15	19	4	13	8	12		
その他		70	1	31	28		1		19		
欠航総数		116	46	103	94	74	100	146	97		

1.2 利用状況 ①旅客数(1/2)

- 平成26年度の旅客数は111万人
- 近年、国際旅客が急激に増加。平成26年度は平成24年度の約4倍の16万人を記録。平成26年度の空港全体の旅客に占める国際旅客の割合は約14%



1.2 利用状況 ①旅客数(2/2)

●路線別旅客数の推移

(単位:万人)

年度	国内線											国際線				その他	合計
	東京	大阪	名古屋	福岡	仙台	新潟	函館	釧路	新千歳	神戸	成田	仁川	台北	上海	北京		
H07	73.8	11.7	8.9	1.2												0.1	95.8
H08	77.3	11.9	8.7	1.1	1.7											0.2	100.9
H09	80.4	11.6	9.1	1.0	3.2											0.5	105.9
H10	81.6	11.2	9.8		1.4		2.7	1.5								0.3	108.7
H11	78.8	10.1	10.6		0.8	1.4	2.5	1.0								0.4	105.6
H12	74.1	8.0	8.6			1.2	2.7	1.2								0.4	96.2
H13	78.2	9.3	7.5			1.1	2.5	1.1								0.5	100.4
H14	83.1	9.7	7.7			1.2	2.5	1.1								1.7	107.0
H15	84.7	9.6	7.9			1.0	2.0	0.9								3.5	109.7
H16	87.6	9.8	7.6				1.6	0.8								5.9	113.3
H17	92.5	9.6	7.4				1.5	0.9								8.4	120.3
H18	97.9	10.5	8.0				1.5	1.0				3.3				5.4	127.6
H19	95.2	10.3	7.8				1.4	0.8				4.1				5.2	124.8
H20	106.7	9.3	6.2				1.3					3.2				5.1	131.7
H21	99.5	5.8	6.0				1.2					1.9				3.4	117.8
H22	95.5	3.0	6.3				1.0		0.4	1.2		2.3				5.0	114.8
H23	74.0	3.5	5.8				0.3		0.4		7.6	0.6				3.2	95.4
H24	75.2	5.4	6.4				0.2				14.3	1.4	1.0			1.7	105.7
H25	85.9	2.8	5.5								5.1	1.4	7.7			1.1	109.5
H26	86.5	2.7	5.6									1.1	10.1	1.7	2.8	0.4	110.9

資料:旭川市

1.2 利用状況 ②航空路線(1/2)

- 国内線では3社、国際線では5社が路線を開設
- 東京、台北、上海路線は複数社による運航

●定期便の就航状況(平成27年度)

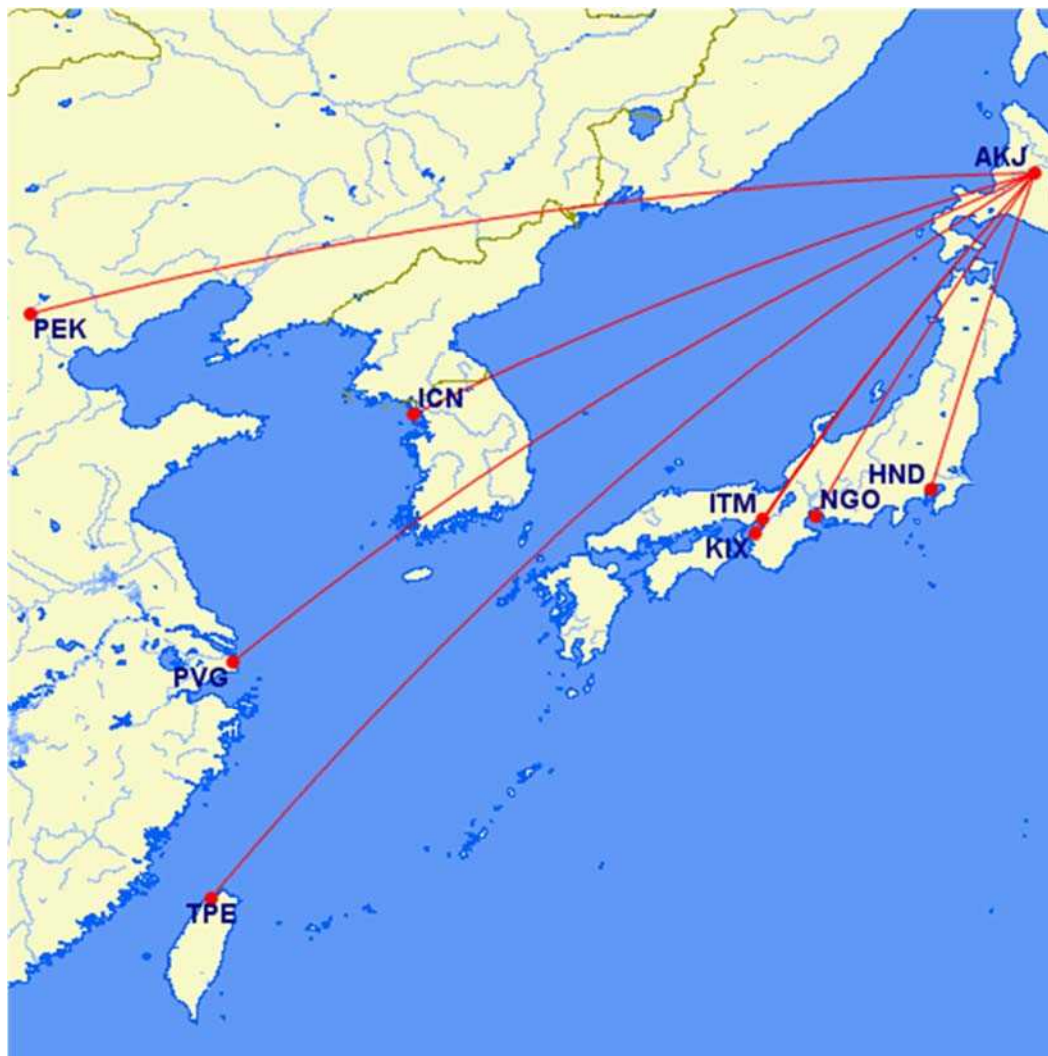
	路線	航空会社	路線開設	就航便数	季節運航
国内	東京 HND	日本航空(JAL)	S41.07.01	4往復/日	
		エアドゥ(ADO)/全日本空輸(ANA) 共同運航	H15.07.18	3往復/日	
	名古屋 NGO	全日本空輸(ANA)	H04.06.01	1往復/日	
	大阪(関西) KIX	全日本空輸(ANA)	H22.06.01	1往復/日	6~9月運航
国際	台北 TPE	日本航空(JAL)	H03.04.25	1往復/日	8月運航
		トランスアジア航空(GE)	H24.09.06	2往復/週	H27.12より4往復/週
	エバー航空(BR)	H25.06.01	3往復/週	H27.6~H27.9、H27.12~H28.3運航 H27.12より2往復/週	
	北京 PEK	中国東方航空(MU)	H26.07.11	3往復/週	
	上海 PVG	中国東方航空(MU)	H26.07.10	3往復/週	
		春秋航空(9C)	H27.03.30	2往復/週	
	仁川 ICN	アジアナ航空(OZ)	H18.06.08	2往復/週	H27.7~H27.9、H27.12~H28.3運航

●定期便の就航期間(平成27年度)

路線	航空会社	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
国内	東京 HND	JAL	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		ADO/ANA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	名古屋 NGO	ANA	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	大阪(関西) KIX	ANA			■	■	■	■					
大阪(伊丹) ITM	JAL					■							
国際	台北 TPE	GE	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		BR			6/29	■	■	■		12/3	■	■	■
	北京 PEK	MU	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	上海 PVG	MU	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
		9C	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	仁川 ICN	OZ				■	■	9/5			12/23	■	3/2

1.2 利用状況 ②航空路線(2/2)

●定期便の就航状況(平成27年度)

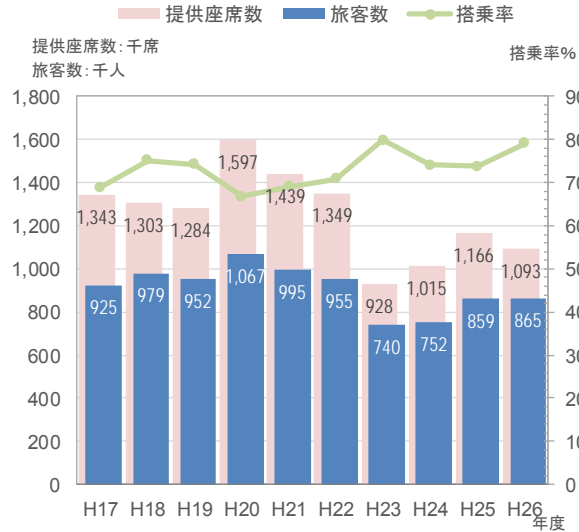


●運航ダイヤの特徴

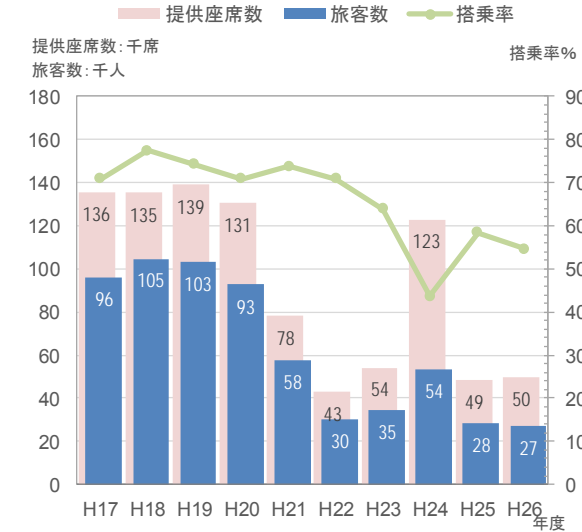
- いずれの路線も就航先から到着し、旭川空港で駐機したのちに折り返しで出発していく運航(夜間駐機は実施していない)
- 駐機時間は概ね国内線で30~40分、国際線で1時間30分~2時間
- 国際線は、昼前までに相手国を出発し、旭川空港に昼から夕方にかけて到着するダイヤ
- 就航機材は、東京路線は7往復中6往復が中型ジェット機(B767)で運航
- 国際線では台北路線でトランスアジア航空が大型ジェット機(A330)で運航
- その他の航空会社は、小型ジェット機(B737、A321、A320)による運航
- 冬期は、東京路線の一部の機材が小型ジェット機へと小型化

1.2 利用状況 ③路線別動向(1/3)

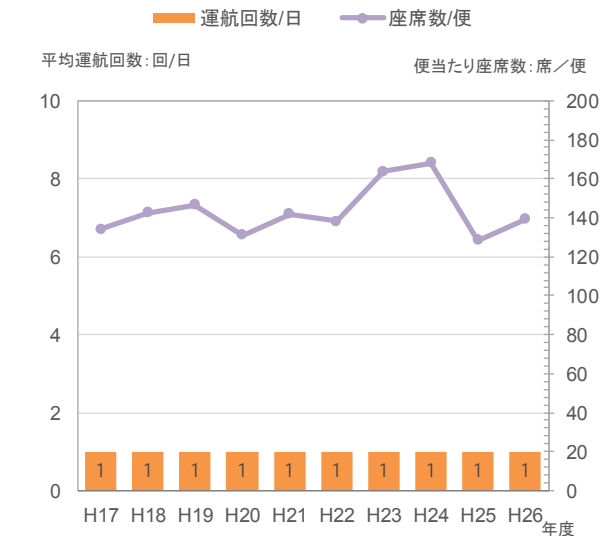
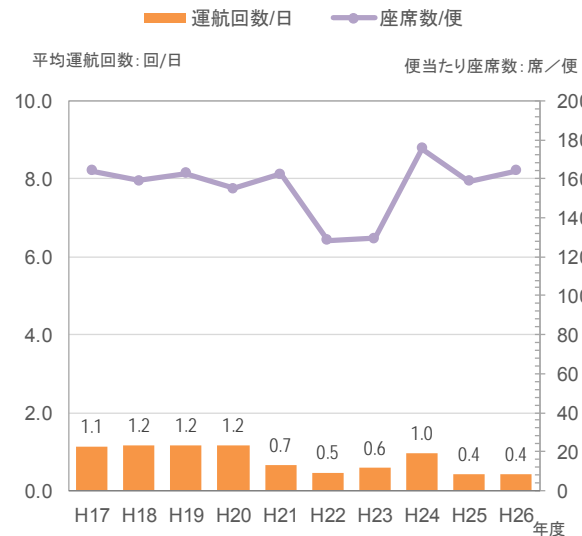
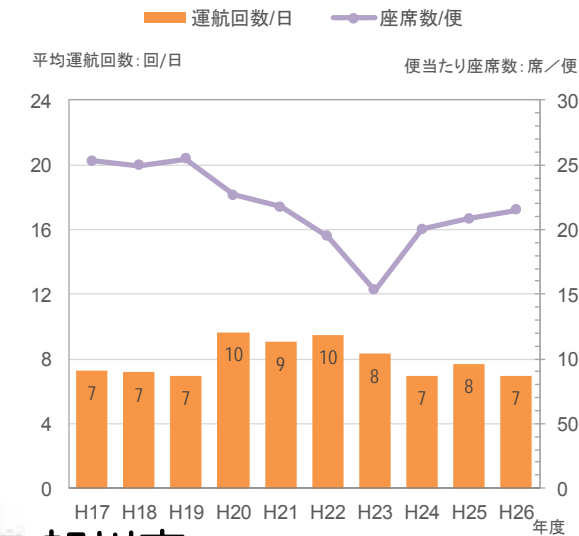
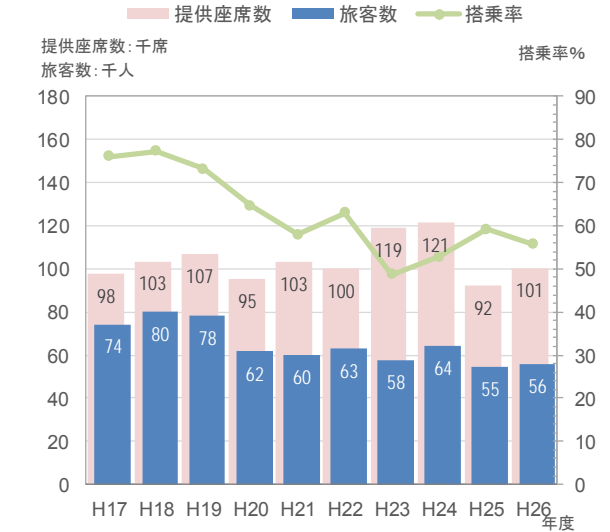
東京便



大阪便

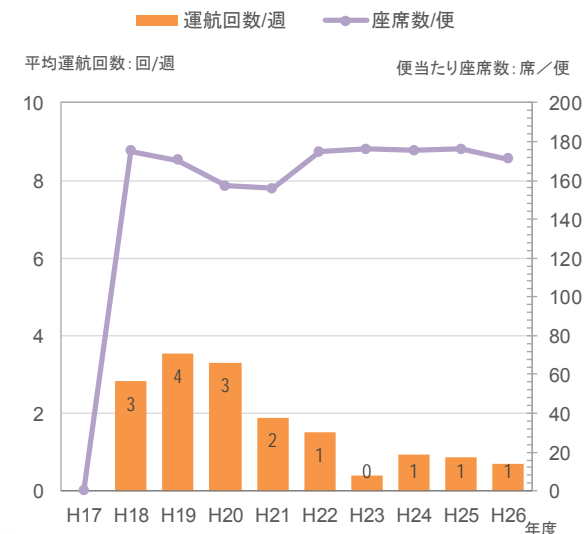
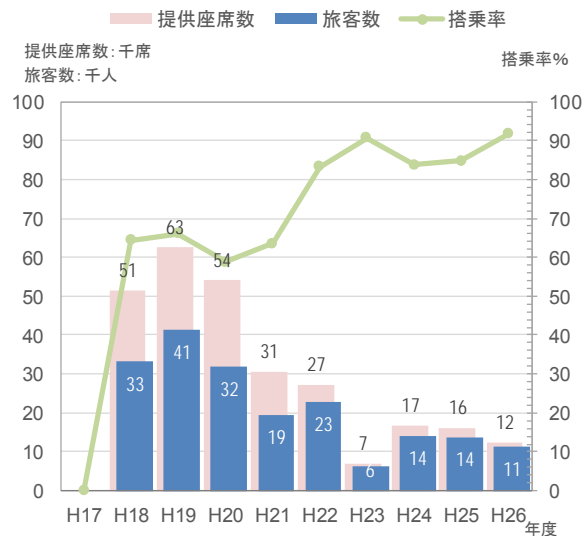


名古屋便

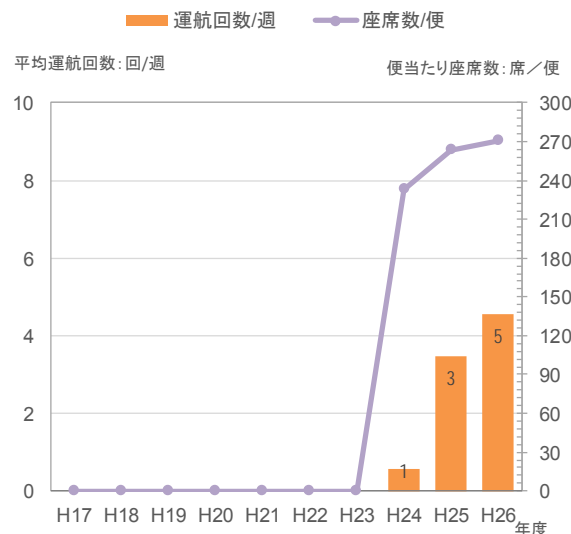
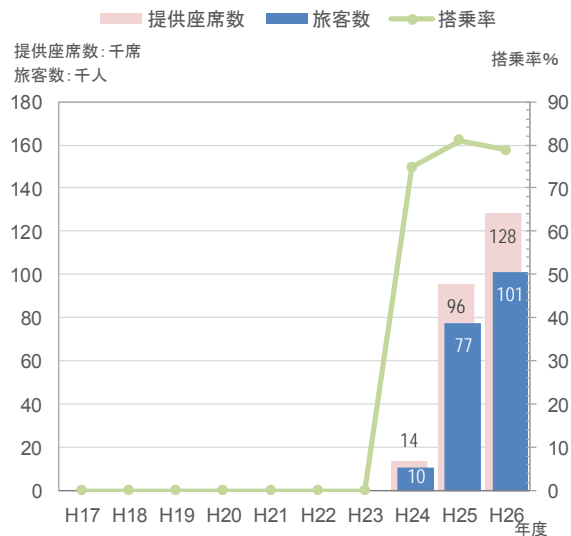


1.2 利用状況 ③路線別動向(2/3)

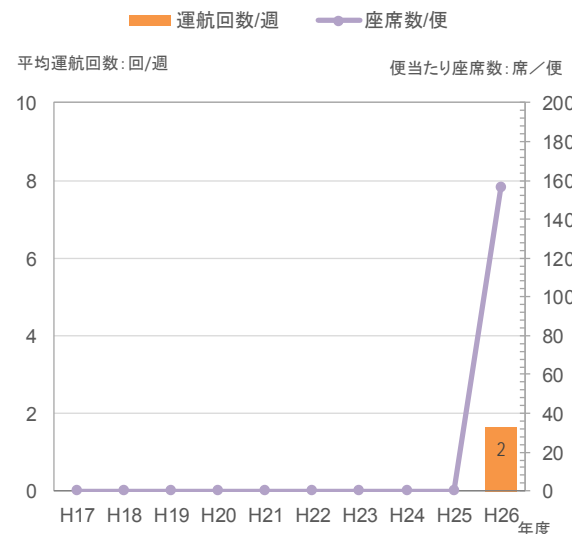
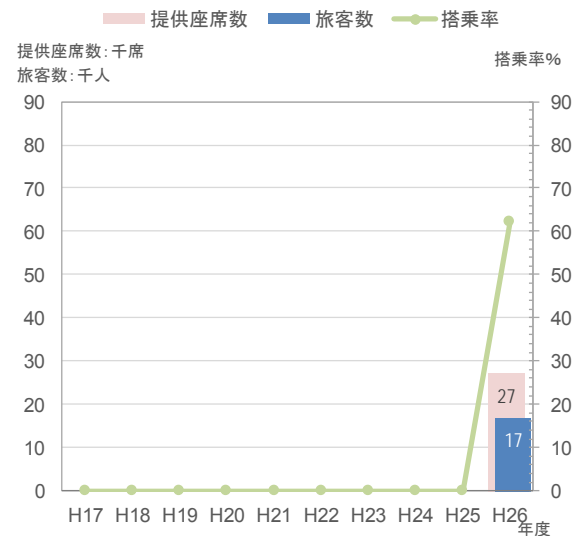
仁川便



台北便

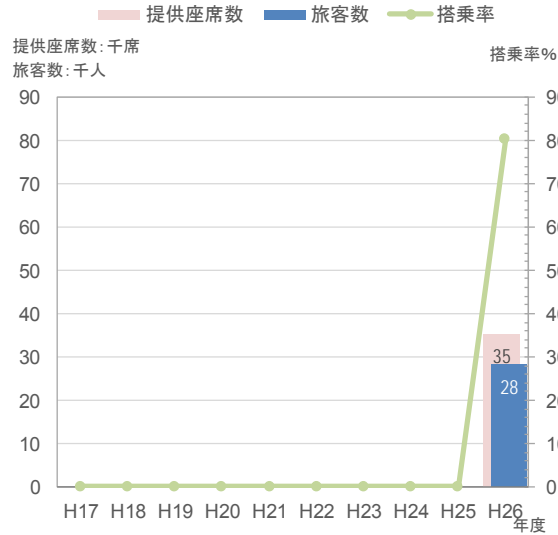


上海便

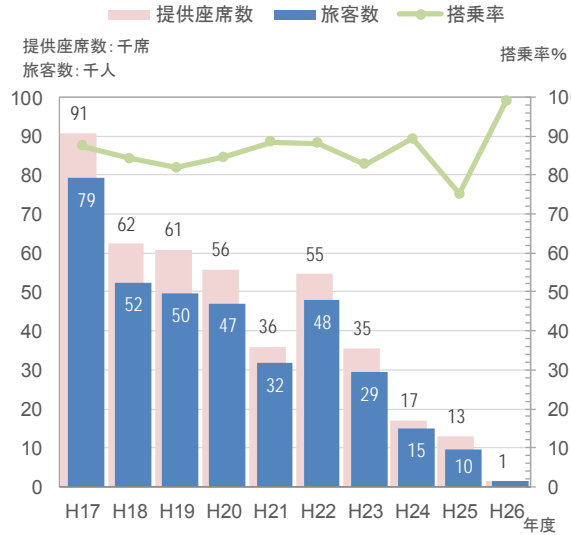


1.2 利用状況 ③路線別動向(3/3)

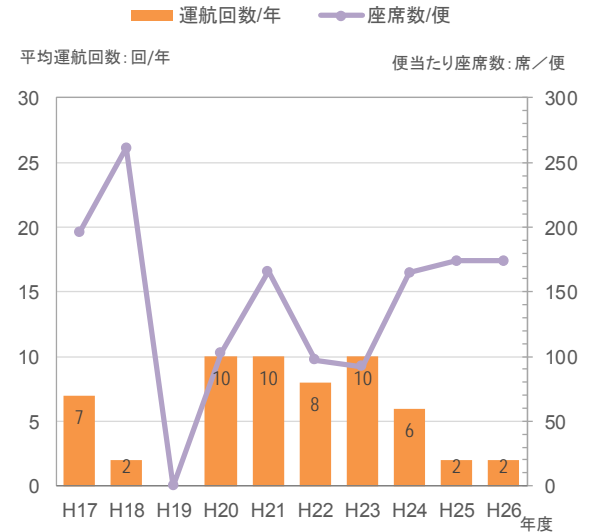
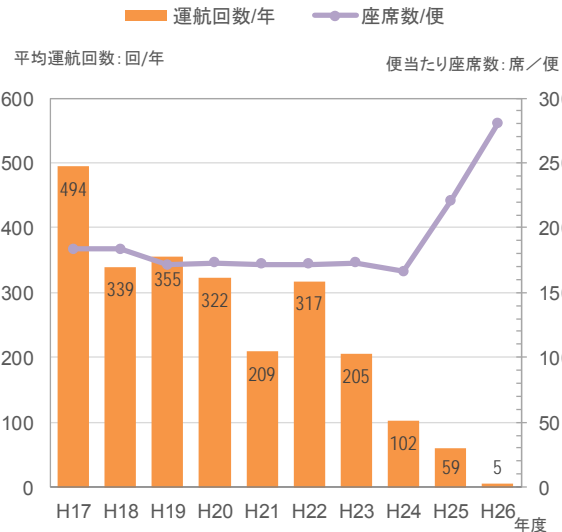
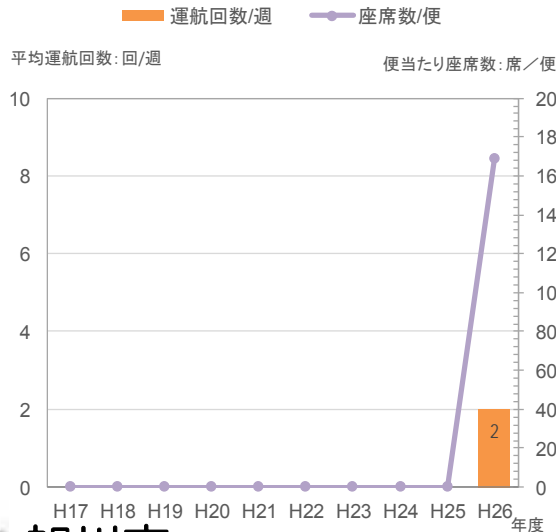
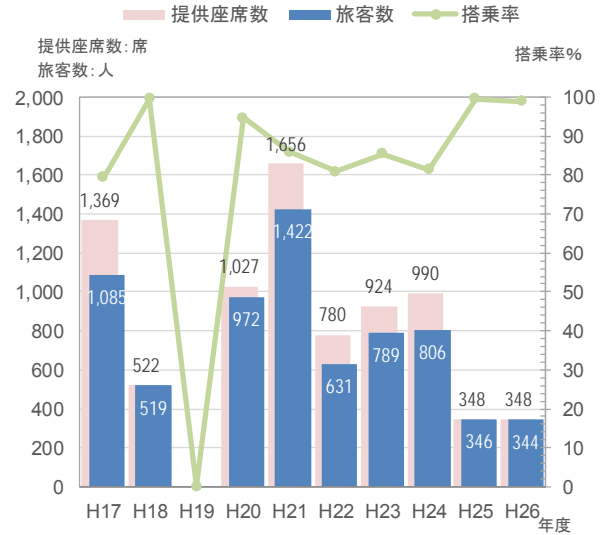
北京便



国際チャーター



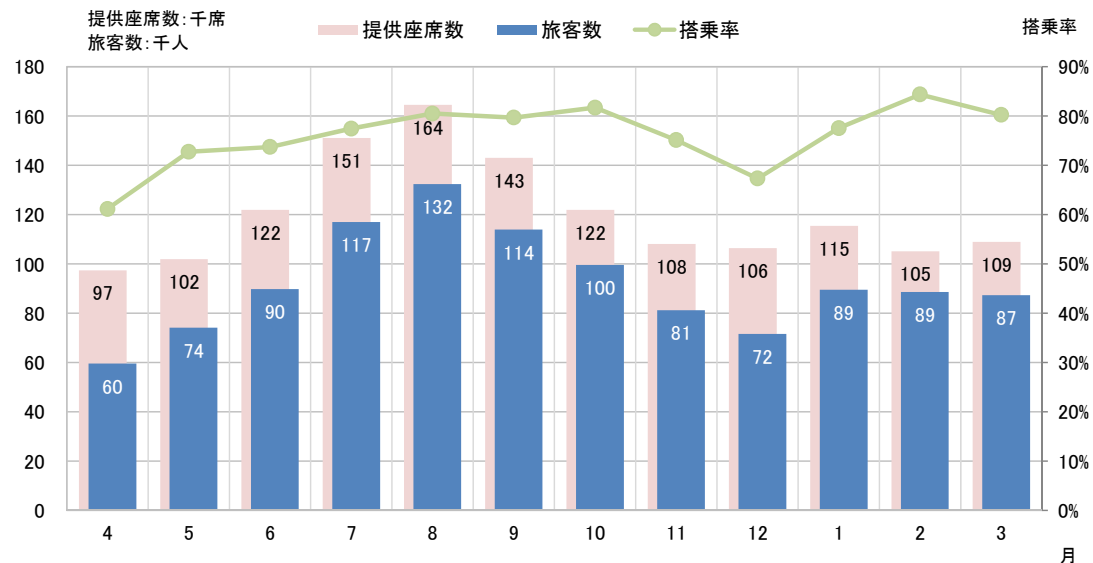
国内チャーター



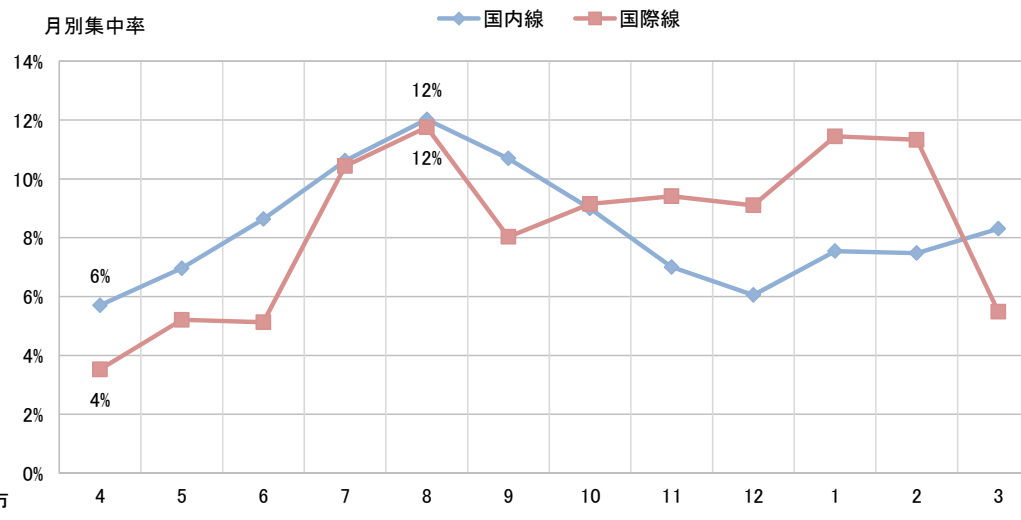
1.2 利用状況 ④季節変動

- 旅客数のピーク月は8月であり、オフピークの4月の旅客数はピーク月の45%
- 昨今、航空会社は経営戦略において“需給適合”をキーワードに掲げ、機材を柔軟に運用しており、年間を通じて一定の搭乗率が維持されている。
- 国内旅客は夏期に需要が集中しており、冬期は需要が停滞
- 国際旅客は冬期にも夏期と同等程度の需要が利用している。

●月別旅客数、提供座席数、搭乗率（平成26年度）



●旅客の月別集中度（平成26年度）



1.2 利用状況 ⑤着陸回数(1/2)

回

			H22	H23	H24	H25	H26	
国内線	定期便		4,572	4,163	4,187	3,648	3,054	
	チャーター等*		8	11	5	10	5	
	ダイバート		11	15	6	3	10	
	使用事業等**	固定翼	ジェット機	181	140	43	28	31
			プロペラ機	118	122	79	97	112
		回転翼	101	70	104	57	53	
	国有機等***	固定翼	38	25	21	18	16	
		回転翼	100	77	58	42	59	
国内計			5,129	4,623	4,503	3,903	3,340	
国際線	定期便		79	19	78	228	466	
	チャーター等*		170	106	60	35	13	
	ダイバート			1				
	企業・個人所有機		11		2	2	4	
	国際計			260	126	140	265	483
合計			5,389	4,749	4,643	4,168	3,823	

分類別	定期便	4,651	4,182	4,265	3,876	3,520
		(86%)	(88%)	(92%)	(93%)	(92%)
	定期便以外	738	567	378	292	303
		(14%)	(12%)	(8%)	(7%)	(8%)

*チャーター等 :チャーター便、臨時便、フェリーフライト

**使用事業等 :航空機使用事業(写真撮影、資材搬入、測量等)、北海道消防航空隊、北海道警、国内ビジネスジェット機(旭川空港以外で入国した外国籍機を含む)

***国有機等 :航空局、海上保安庁、自衛隊機、米軍機

資料:旭川市

1.2 利用状況 ⑤着陸回数(2/2) 定期便以外の利用例

国土交通省航空局飛行検査機
(1番スポット)



自衛隊機
(1番スポット)



航空機使用事業者
(小型機スポット)



ビジネスジェット機
(6番スポット)



国内チャーター便
(2番スポット)



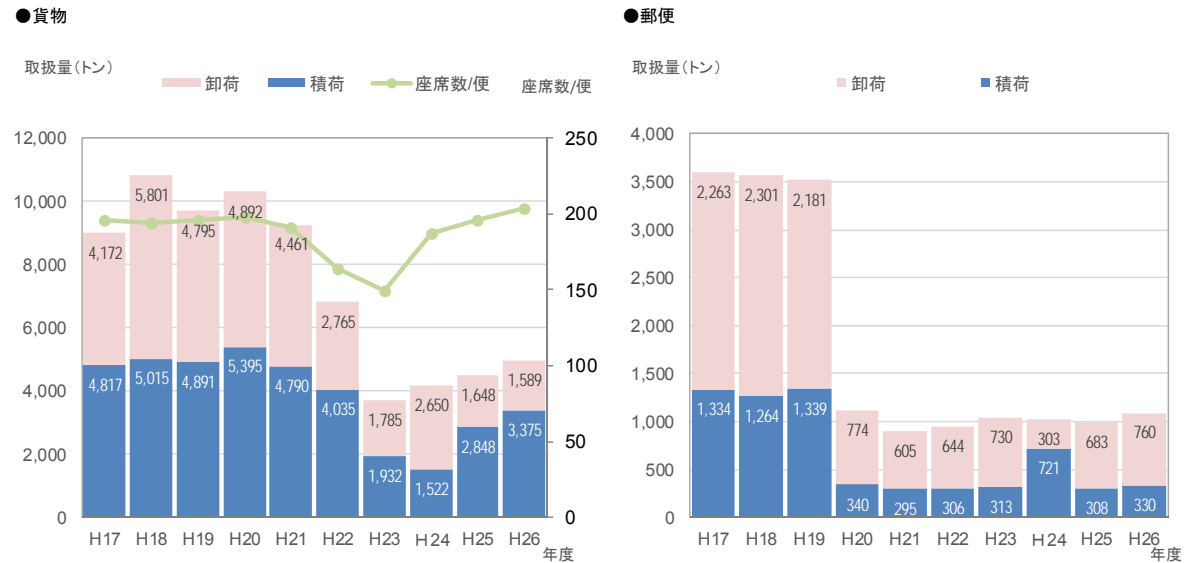
国内チャーター便
(6番スポット)



1.2 利用状況 ⑥貨物量

- 貨物量は、航空機材の小型化に伴い平成22年度以降減少
- 近年は中型ジェット機が再投入されているが、一旦輸送ルートが変更されると、元のルートに戻るまでに時間を要するため、小型化前の取扱量まで回復していない
- 郵便の取扱量は、平成20年度に郵便事業会社の経営戦略を変更(札幌集約)したため減少
- 国際貨物の取り扱いはない

●貨物・郵便取扱量の推移



資料: 空港管理状況調査

●主な航空貨物の品目(重量ベース)

発送品目

順位	平成21年		平成23年		平成25年	
	品目	構成比	品目	構成比	品目	構成比
1位	書類・印刷物	29.9%	野菜	48.8%	野菜	32.5%
2位	水産品	16.6%	水産品	9.4%	医療用機械	11.6%
3位	野菜	14.6%	その他の農畜産物	8.7%	精密機械	10.3%
4位	製造食品・飲料	12.8%	その他・不明	6.2%	半導体等電子部品	9.1%
5位	精密機械	7.1%	書類・印刷物	6.1%	書類・印刷物	9.0%

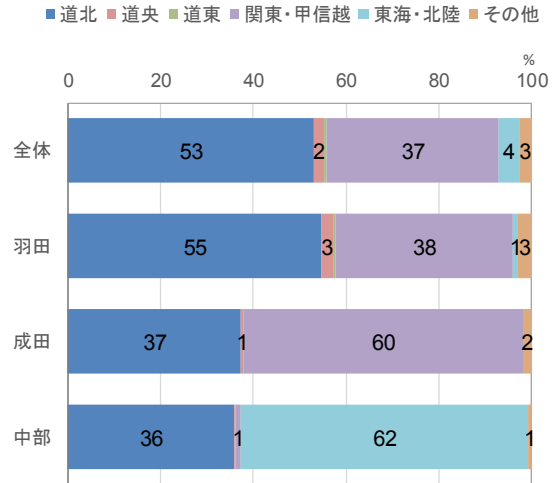
到着品目

順位	平成21年		平成23年		平成25年	
	品目	構成比	品目	構成比	品目	構成比
1位	精密機械	37.4%	その他・不明	54.5%	精密機械	31.3%
2位	書類・印刷物	18.2%	書類・印刷物	7.6%	その他・不明	22.0%
3位	自動車部品	9.1%	その他の機械部品	4.9%	自動車部品	9.2%
4位	その他の機械	6.7%	医療用機械	4.8%	書類・印刷物	6.8%
5位	植物	4.1%	精密機械	4.1%	植物	5.4%

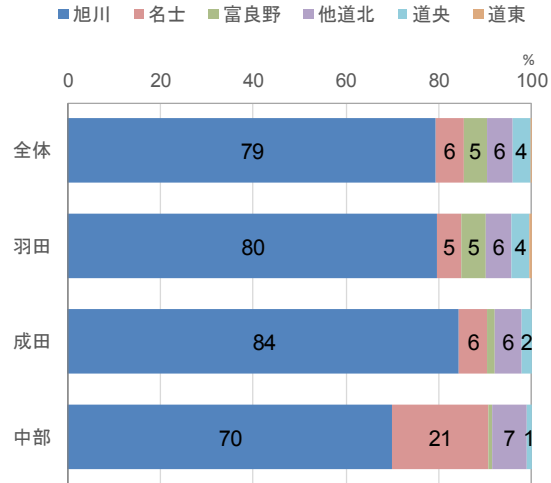
資料: 航空貨物流動実態調査

1.3 需要特性

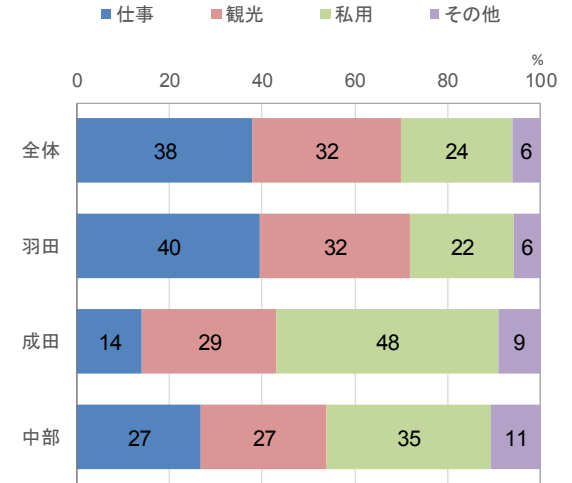
●国内旅客の現住所地



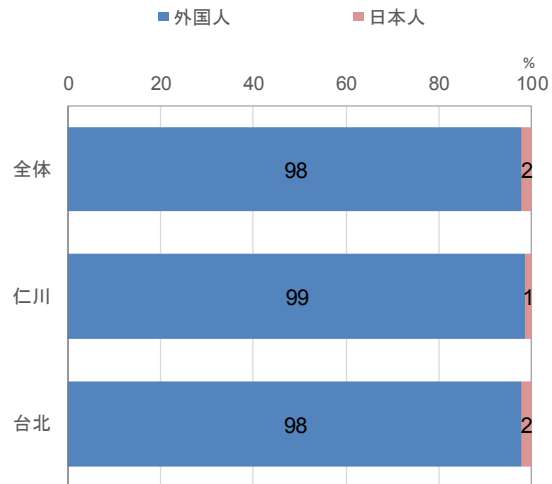
●国内旅客の発着地(旭川空港側)



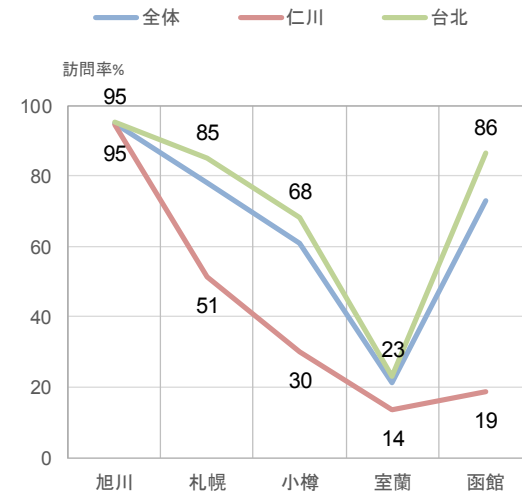
●国内旅客の旅行目的



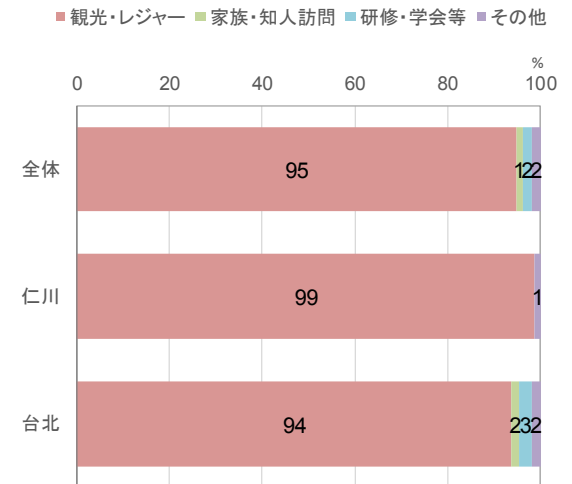
●国際旅客の国籍



●国際旅客の北海道各地の訪問率



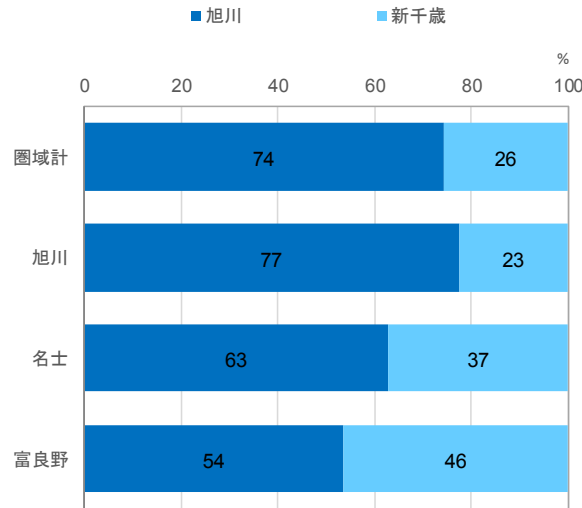
●国際旅客の旅行目的



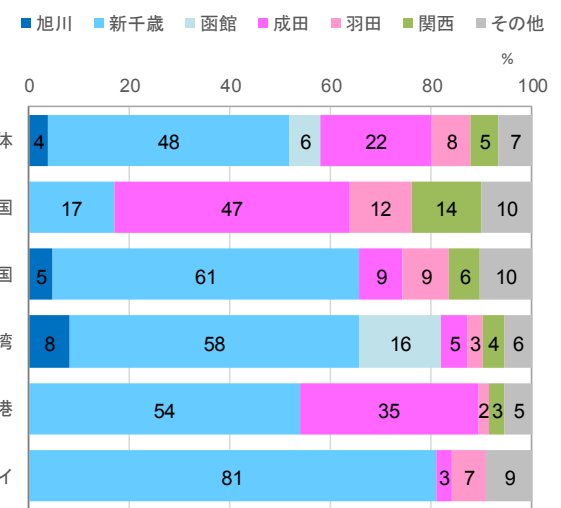
1.4 競合環境

- 旭川空港の背後圏発着旅客の国内旅客のうち、旭川空港の利用は74%
- 空港が立地する旭川ゾーンの利用率が比較的高い
- 便数の多い関東方面は89%で高いが、中部・関西方面は新千歳の利用も多い
- 外国人の道内空港利用は約58%、日本人は約41%
- 国際旅客の旭川空港利用はまだ少ない(H25時点)

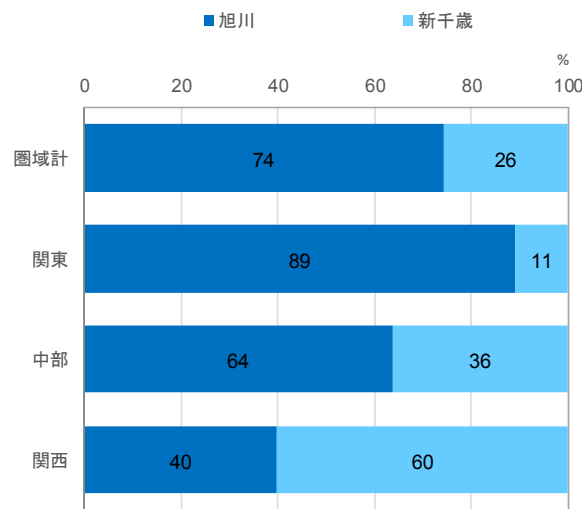
●旭川空港背後圏発着国内旅客の利用空港



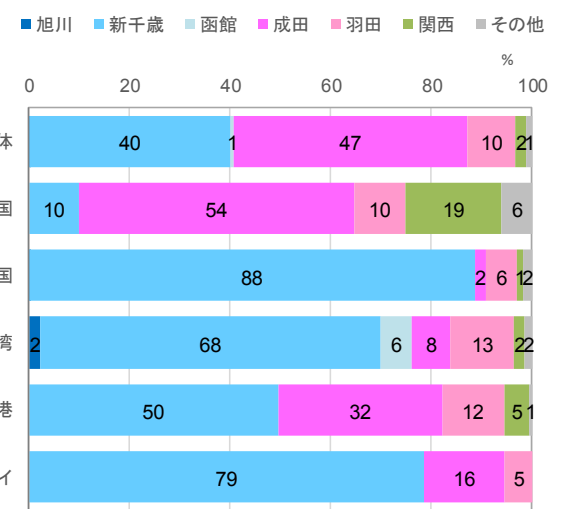
●北海道訪問外国人 出国空港



●旭川空港背後圏発着国内旅客の方面別利用空港



●北海道居住者(日本人) 出国空港

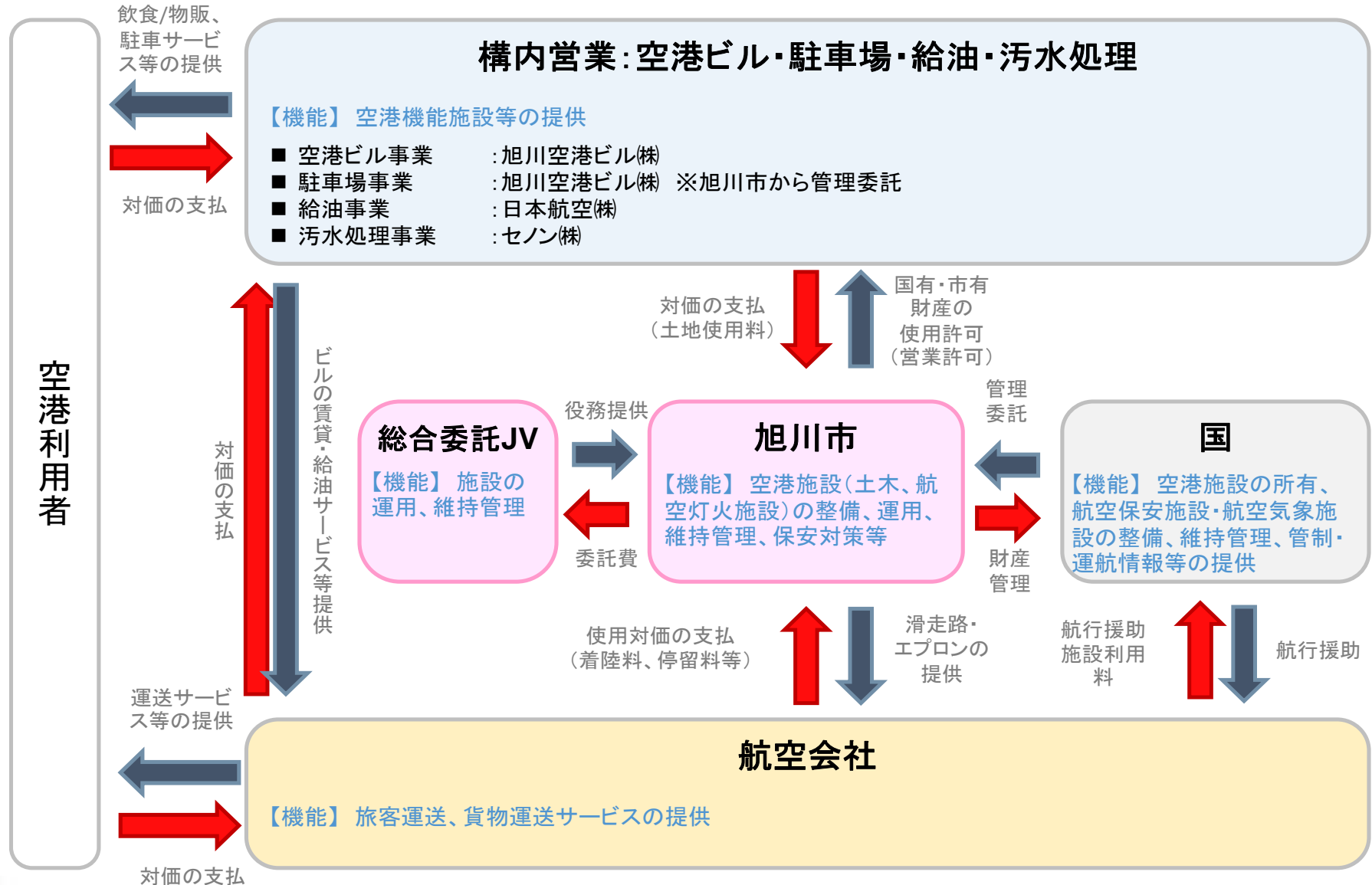


*関西は、調査時点で旭川～関西の直行便がないため、羽田経由の利用者

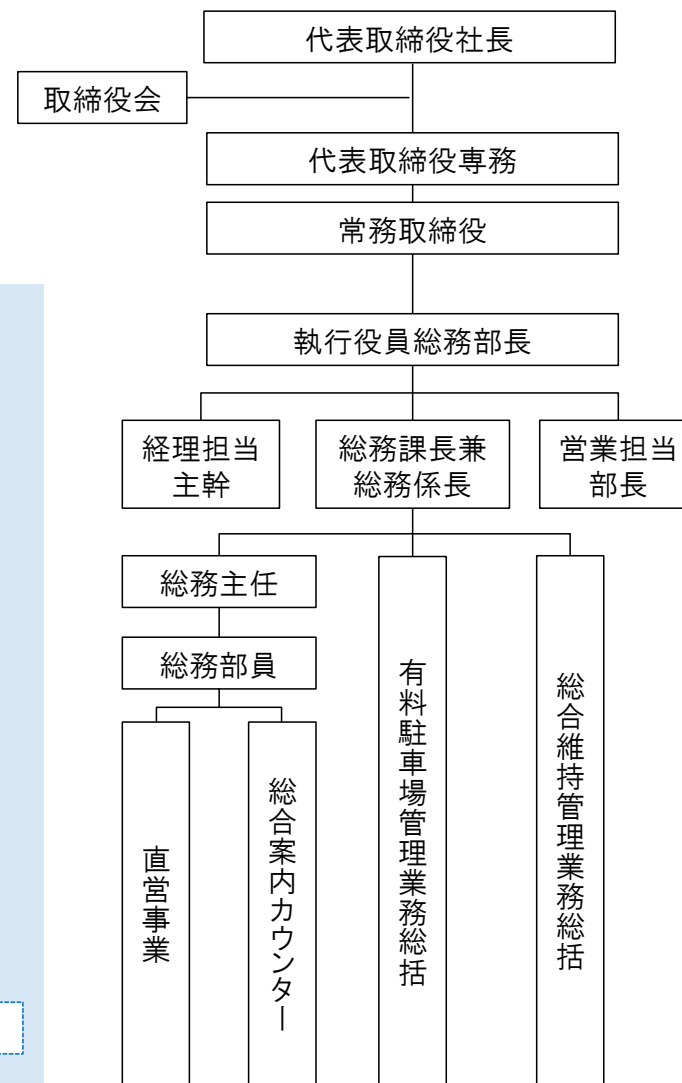
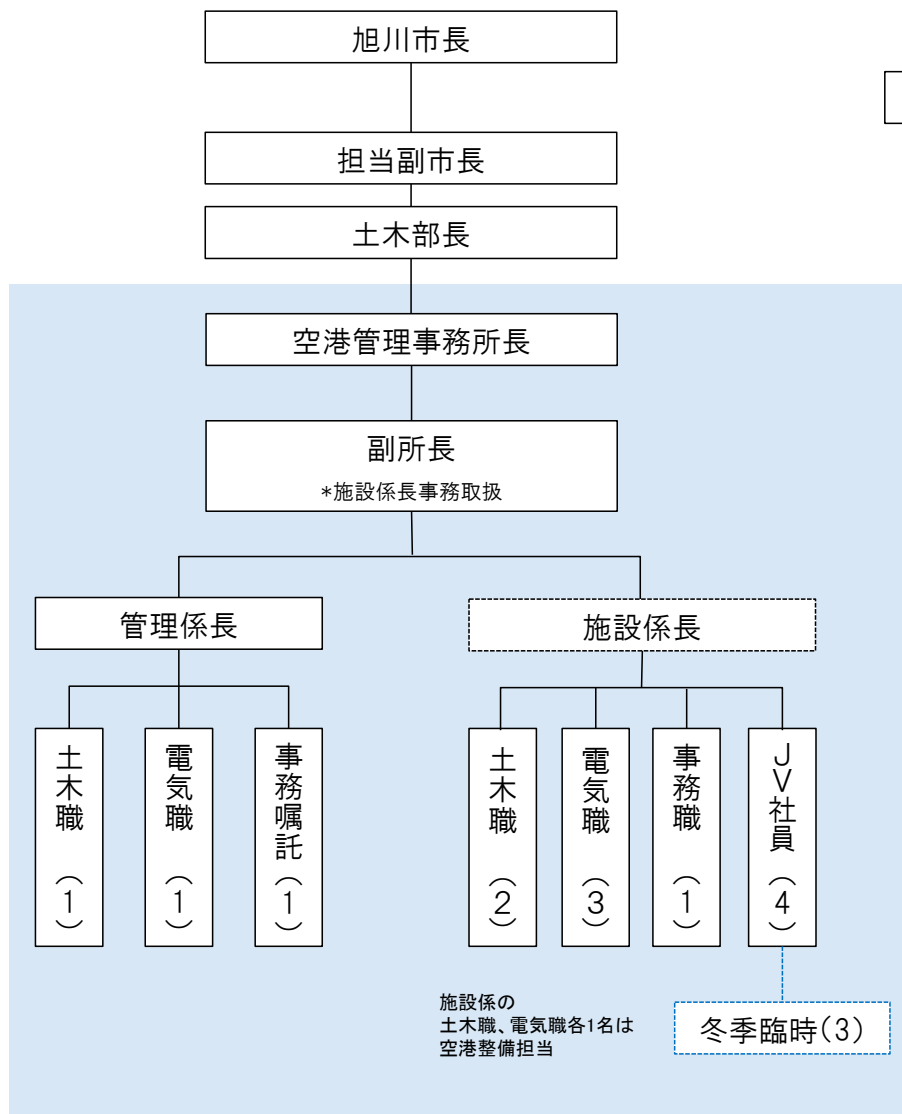
資料：平成25年度航空旅客動態調査(国土交通省)、平成25年度国際航空旅客動態調査(国土交通省)、航空旅客動態調査は、平日と休日の各1日に実施されるサンプル調査であるため、平日5日、休日2日と仮定し週間平均値を算出

2. 管理・運営

2.1 運営体制 ①関係者の相互関係



2.1 運営体制 ②組織図



2.1 運営体制 ③事業概要(1/2) 旭川空港管理事務所

部署	大項目	事務分掌	総合委託JVの範囲
管理係	(1) 空港周辺対策に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 騒音対策、苦情処理に関する事 フラッター障害対策、苦情処理に関する事 周辺対策の調整会議に関する事 保安用地の整備計画に関する事 空港の景観に関する事 下水道施設整備に関する事 その他空港周辺対策に関する事 	
	(2) 空港施設の整備に係わる関係機関との調整に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港管理に係わる関係機関との連絡調整に関する事 国際線に関わる関係機関との連絡調整に関する事 国際線及びCIQ等の対応に関する事 関係機関及び他空港等からの文書処理、照会に関する事 その他空港施設整備に関わる関係機関との調整に関する事 	
	(3) 空港施設の財産管理に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港管理状況報告に関する事 土地使用許可及び施設許可等に関する事 財産管理及び施設保険に関する事 備品及び貸与物品に関する事 その他財産管理に関する事 	
	(4) その他事務所に關する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港の予算、決算等に関する事 空港(整備)管理に係る計画及び調整に関する事 空港の維持管理に関する事 その他庶務全般 	業務の一部を委託
施設係	(1) 空港施設の維持管理に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港セーフティに関する事 空港セキュリティに関する事 空港運用に関する事 総合維持管理業務委託、駐車場管理に関する事 空港保安全管理規程の改正・策定に関する事 施設検査・査察の対応に関する事 公用車両に関する事 	業務の一部を委託
	(2) 空港施設の使用料に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港着陸料等の徴収事務に関する事 その他施設使用に関する事 	
	(3) 空港施設の整備に係る調査、計画、設計及び施工に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港及び関連施設等の維持管理に係る調査、設計・審査・監理及び検定に関する事 	
	(4) 所管工事の設計図書の審査、監督及び検定に関する事	<ul style="list-style-type: none"> 空港整備事業に関する事 補助事業以外の施設整備に関する事 	
	(5) その他空港管理に関する事	<ul style="list-style-type: none"> VIP対応・事前調整に関する事 関係機関との連絡調整及び協定締結・改訂に関する事 米軍・自衛隊に関する事 空港の各種統計資料 文書管理に関する事 空港周辺対策に関する事 関係機関及び他空港等からの文書処理、照会に関する事 施設台帳の管理・更新に関する事 	業務の一部を委託

2.1 運営体制 ③事業概要(2/2) 旭川空港ビル(株)

資本金	400百万円
主要な事業内容	・ 貸室業並びに空港利用施設の賃貸業 ・ 航空事業者、航空旅客並びに航空貨物に対する役務の提供
従業員数	11名 出向社員、嘱託社員、派遣社員は除く
株主数	25名



2.1 運営体制 ④勤務シフト(1/2)

- 運用時間(8:00~21:00)に対応するため、管理事務所職員はシフト勤務となっている。シフトの区分は、3種類である。
 - A勤務……07:00~15:30(早番)
 - B勤務……13:00~21:30(遅番)
 - C勤務……08:45~17:15(日勤)

- 旭川市の職員11名のうち、管理職等を除く7名がシフト勤務であり、総合委託JVの4名(冬期は+3名)により、A~C勤務のシフトを組んでいる。

- シフト勤務の市職員が出張、研修、及び休暇となった場合には、副所長、係長がシフトを補てんしている。

2.1 運営体制 ④勤務シフト(2/2)

一部の情報を省略

2015/4/8(水)

所属\職種	シフト種別	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
市職員																	
JV																	
勤務者 (毎正時)	A勤務 07:00~15:30																
	B勤務 13:00~21:30																
	C勤務 08:45~17:15																
	合計																
その他	週休日																
	有休等																
	出張・研修等																

2015/11/17(火)

所属\職種	シフト種別	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
市職員																	
JV																	
臨時																	
勤務者 (毎正時)	A勤務 07:00~15:30																
	B勤務 13:00~21:30																
	C勤務 08:45~17:15																
	合計																
その他	週休日																
	有休等																
	出張・研修等																

2.2 財産・財務 ①土地・施設(1/2)

●土地

- 旭川空港は第三種空港で開港し、滑走路を2,000mへ延長整備中に第二種空港Bへ港格変更となった経緯から空港用地内に市有地と国有地が混在している
- 滑走路2,000mの造成時は、先行して旭川市が用地を取得していたことから、市有地となっている。2,500m拡張整備工事時は、第二種空港Bであったことから国庫補助にて用地を取得しており、国有地となっている
- 旭川市は、空港告示範囲用地に加え、空港保安用地、空港関連用地を管理している
- 空港保安用地は、2,500m拡張整備時の土取場跡地及び制限表面の制限を受ける用地であり、空港関連用地は無線施設等旧空港施設跡地となっている

●施設

- 特定地方管理空港の施設の所有者は、基本的には設置者である国であるが、一部、空港管理者である旭川市が所有する施設もある
- 所有者が国、旭川市のいずれに属するかは、国の負担・補助により整備された施設かどうかで区別される

2.2 財産・財務 ①土地・施設(2/2)

●旭川空港において国の負担・補助により整備された施設(国所有)

基本施設等	滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、過走帯、滑走路端安全区域、誘導路帯、GSE通行帯、飛行場標識施設
付帯施設	場周・保安道路、構内道路・駐車場、排水施設、消防水利施設、場周柵・門扉、道路横断庇、駐車場歩道庇(一部)
航空保安施設	航空灯火施設、電源施設(電源局舎含む)

●国以外が所有する施設・設備

旭川市	工作物等	除雪車両待機場、除雪車両等給油施設、観光バスターミナル、歩道庇(一部)、空港公園、レンタカー用給水設備
	建物	空港管理事務所、消防車庫、除雪車庫、汚水タンク上屋、汚水ポンプ上屋、空港公園トイレ、レンタカー用給水設備上屋
	車両	連続式摩擦係数測定車、除雪車両、消防車両、照明等施設点検車両
ビル会社	旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビル、GSE車庫	
日本航空	給油施設	

- 管理者である旭川市は、国との管理委託契約に基づき各施設の管理を行っており、管理対象となる施設は『国有財産管理委託財産目録』に記載されている。

2.2 財産・財務 ②資産台帳

フォルダ名	ファイル名	記載内容の概要
01_土地台帳編	旭川空港告示面積資料	告示面積、告示面積の所在地番別の地目(目的)、面積、所有者に関する情報
	地番図(空港用地告示範囲図)	縮尺1:4000の地番図(空港用地告示範囲図)
02_土木施設台帳編	00_土木施設諸元	・土木施設の整備沿革、設計諸条件、舗装数量一覧表、場内排水数量一覧表、縦排水数量一覧表、土取場排水数量一覧表、場周柵数量一覧表
	01_基本施設編	・各種図面
	02_附帯施設編	
	03_空港用地及び法面工編	
	04_場内排水編	
	05_5号排水路編	
	06_A調整池編	
	07_B調整池及び沈砂池編	
	08_ターミナル地域編	
	09_空港保安用地編	
10_資料編		
03_照明・電源施設台帳編	照明・電源施設台帳	
04_樹木台帳編	旭川空港樹木台帳一覧表	・樹木の現況および履歴に関する一覧。樹木の区分、用途、沿革、規格、数量、価格。
	樹木台帳	・樹木に対する財産目録 / 設置金額算定調書 / 設置額算定根拠 / 財産価格算出調書 / 植栽工事設計書 / 積算情報 / 工事設計一覧表 / 積算内訳書 / 諸経費率の算定書 / 材料集計表 / 工事検査調書 / 位置図を掲載
05_建築台帳編	建築台帳	・建物番号、所在地、建築年月日、延床面積、構造、階数、取得事由、取得年月日、取得金額等
06_車両台帳編	車両台帳	・車両番号、名称、社名、年式、車両型式、仕様・規格等、納入先、制作会社、購入金額等
	除雪経費資料	・除雪車両に関する年度別経費内訳台帳
	消防経費資料	・消防車両に関する年度別経費内訳台帳

2.2 財産・財務

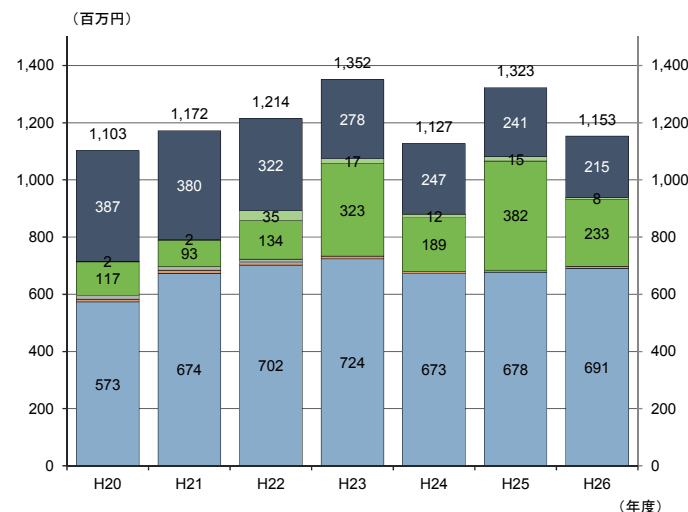
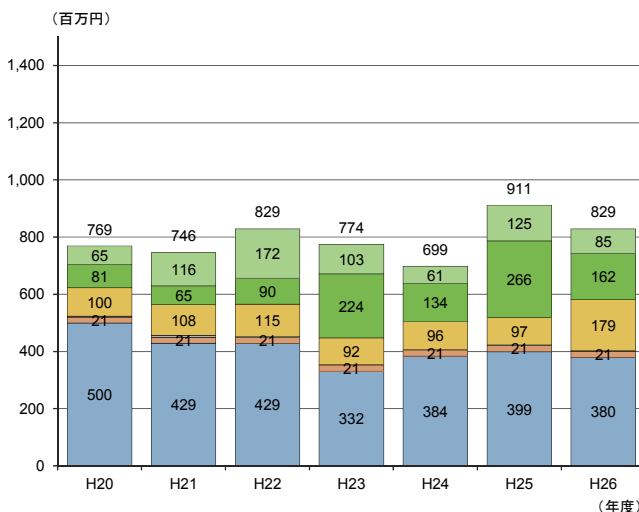
- 着陸料等収入は、機材の小型化や減免措置の実施に伴い減少傾向
- 空港等維持運営費は年間約7億円ではぼ一定
- H23以降の空港整備事業費の増加は、エプロンの更新工事に伴うものであり同事業はH26に完了
- 歳入歳出差について、乗降客数1人当たり換算すると、過去7年間の平均で約376円

③収支状況

単位：百万円

		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
歳入	着陸料等収入	500	429	429	332	384	399	380
	行政財産使用料収入	21	21	21	21	21	21	21
	雑収入	3	6	1	2	3	3	3
	航空機燃料贈与税	100	108	115	92	96	97	179
	国庫支出金等	81	65	90	224	134	266	162
	市債	65	116	172	103	61	125	85
	歳入計	769	746	829	774	699	911	829
歳出	空港等維持運営費等	573	674	702	724	673	678	691
	国有資産所在市町村交付金	10	10	10	10	6	7	7
	土地建物借料	13	13	10	0	0	0	0
	空港整備事業費(補助事業)	117	93	134	323	189	382	233
	空港整備事業費(単独事業)	2	2	35	17	12	15	8
	借入金償還	387	380	322	278	247	241	215
	歳出計	1,103	1,172	1,214	1,352	1,127	1,323	1,153

歳入－歳出（百万円）	▲ 334	▲ 427	▲ 385	▲ 577	▲ 429	▲ 412	▲ 325
乗降客数（万人）	132	118	115	95	106	110	111
歳入歳出差／乗降客（円/人）	▲ 254	▲ 362	▲ 336	▲ 605	▲ 406	▲ 376	▲ 293



2.2 財産・財務 ④料金体系

料金の種類	料金率	準則
着陸料	ジェット機 1. 消費税法第7条の規定により消費税を免除することとされた航空機 (a) 重量比例部分 25t以下の部分 1,100円/t 25t超100t以下の部分 1,500円/t 100t超200t以下の部分 1,700円/t 200t超 1,800円/t (b) 騒音比例部分 3,400円×(騒音値EPNdB-83) 2. 1以外の航空機 上記1により算出された額にそれぞれ1.05を乗じて得た金額 (1円未満の端数があるときは、これを切り捨てる)	・着陸1回毎に、左の(a)+(b)。 ・(a)については、航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して順次に各料金表を適用して計算して得た合計額。 ・騒音値は、国際民間航空条約(昭和28年条約第21号)に基づく附属書16に定めるところにより測定された離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。
	その他の航空機 1. 消費税法第7条の規定により消費税を免除することとされた航空機 6t以下の場合 1,000円 6t超の場合 700円+6tを超える部分について590円/t 2. 1以外の航空機 上記1により算出された額にそれぞれ1.05を乗じて得た金額 (1円未満の端数があるときは、これを切り捨てる)	・航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して順次に各料金表を適用して計算して得た合計額
停留料	23t以下の航空機 1. 消費税法第7条の規定により消費税を免除することとされた航空機 3t以下の部分 810円 3t超6t以下の部分 810円 6t超23t以下の部分 30円/t 2. 1以外の航空機 上記1により算出された額にそれぞれ1.05を乗じて得た金額 (1円未満の端数があるときは、これを切り捨てる)	・6時間以上空港内に停留する場合においてその停留時間24時間(24時間未満は24時間として計算)ごとに航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して順次に各料金表を適用して計算して得た合計額
	23t超の航空機 1. 消費税法第7条の規定により消費税を免除することとされた航空機 25t以下の部分 90円/t 25t超100t以下の部分 80円/t 100t超の部分 70円/t 2. 1以外の航空機 上記1により算出された額にそれぞれ1.05を乗じて得た金額 (1円未満の端数があるときは、これを切り捨てる)	・6時間以上空港内に停留する場合においてその停留時間24時間(24時間未満は24時間として計算)ごとに航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して順次に各料金表を適用して計算して得た合計額

注: 旭川市空港管理条例による。
平成26年4月1日現在

2.3 周辺対策・利用促進 ①周辺地域との協定

項目	内容
運用時間	旭川市と、東神楽町及び旭川空港対策協議会との間でそれぞれ取り交わした協定書・合意書の中で、運用時間の規定があり、変更の必要性が生じたときは双方協議して決定することとなっている。
環境対策	旭川市と、東神楽町及び旭川空港対策協議会との間でそれぞれ取り交わした協定書・合意書の中で、環境対策の規定があり、対応の必要性が生じたときは双方協議して決定することとなっている。

2.3 周辺対策・利用促進 ②利用促進組織

●旭川空港利用拡大期成会の概要

設立目的	旭川空港の利用拡大と空港機能の整備拡充促進を支援し、道北地域における産業・経済・文化等の振興発展に資することを目的とする。
事業内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 空港利用拡大に関するPR、情報収集、調査・研究事業 2. 空港利用のための交通網整備運動 3. 空港機能の整備拡充に関する建議、陳情、請願事業 <ol style="list-style-type: none"> 1) 旭川空港拡張整備事業の推進 2) 航空運賃体系の適正化 3) 運航時間の是正運動 4) 新規路線の開設 5) 国際路線の誘致運動及び空港の国際化へ向けての運動 4. その他本会の目的達成に必要な事項
事務局	旭川商工会議所
活動状況 H26年度	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航空会社への要望活動 要望先: AIRDO(札幌)、ガルーダインドネシア航空(東京、ジャカルタ)、日本航空(東京)、全日空(東京)、アジアナ航空(東京、ソウル)、トランスアジア航空(東京、台北)、中国東方航空(東京)、エバー航空(台北) 2. 旭川空港における就航セレモニーの実施・参加 ・旭川～台湾 エバー航空 就航一周年セレモニー ・旭川～北京・上海 中国東方航空 就航セレモニー ・マレーシア航空 旭川初チャーター 歓迎セレモニー ・旭川～上海 中国春秋航空 就航セレモニー 3. 旭川・道北地域住民に向けた空港利用促進プロモーション ・旭川空港まつりinまちなか(旭川夏まつり特設ステージ) ・旭川空港利用促進×旭川冬まつり 特設展示(旭川空港)

●あさひかわ観光誘致宣伝協議会の概要

設立目的	旭川圏域の観光の通年化並びに滞在型観光を促進するため、旭川市内及び周辺の観光関係機関・団体が広域連携を図り、具体的かつ実践的な観光客誘致宣伝活動を推進し、もって旭川圏域の観光の振興及び旭川空港の利用拡大を図ることを目的とする。
事業内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 通年観光・滞在型観光促進のための企画・立案 2. 観光客誘致推進事業 3. 広報宣伝事業 4. 旭川空港利用拡大事業 5. その他目的達成に必要な事業
幹事	旭川商工会議所専務理事 一般社団法人旭川観光コンベンション協会専務理事
活動状況 H26年度	<ol style="list-style-type: none"> 1. 誘致宣伝対策事業 <ul style="list-style-type: none"> ■国内観光プロモーション事業 ■広告宣伝事業 2. 招へい事業 3. 冬季観光プロモーション事業 4. 外国人観光客誘致事業 5. 医療観光誘致事業 6. 教育旅行誘致事業

2.3 周辺対策・利用促進 ③利用促進の取組

目的	項目	補助対象者	平成26年度における具体的な取組内容	実施主体
航空ネットワークの維持	着陸料・停留料等に対する減免・補助	航空会社	新規路線(3年間)/羽田及び成田との午前中往復/チャーター便 について、着陸料の1/2を減額。上記以外の定期便は1/3の額を減額。	旭川市
	保安検査費・X線検査機器等の購入費に対する補助	航空会社	航空運送事業者並びに旅客及び貨物ターミナルビルのビル設置者に対し、航空保安検査等業務に係る費用及び航空保安検査等機器購入に係る費用を対象とし、対象経費の2分の1以内で予算の範囲内で交付金を交付する。【平成26年度予算: 59,751千円】	旭川市
	空港ターミナルビル施設使用料に対する減免・補助	航空会社	①国際定期便就航支援補助 国際定期便が使用する旭川空港旅客ビル施設使用料の補助(2分の1以内)【平成26年度予算 10,865千円】 ②国際チャーター便が使用する旭川空港旅客ビル施設使用料の補助(1便あたり1万5千円補助)【平成26年度予算 2,700千円(180便相当)】 ③国際チャーター便が使用する旭井泡空港旅客ビル施設使用料の減免(1便あたり1万円) ④国際定期便事務室及び国際線専用施設について旭川市が旭川空港ビル(株)より賃貸借し国際定期便就航中の航空会社に対して無償貸与している【平成26年度 15,153千円】	①旭川市 ②旭川空港利用拡大会(市、旭川商工会議所、旭川空港ビル(株)等) ③旭川空港ビル(株) ④旭川市
	その他の取組・補助	旭川空港ビル(株)	旭川空港における簡易型汚水処理作業に係る委託料補助(2分の1以内)【平成26年度予算 3,506千円】	旭川市
航空・空港を活用した観光振興、航空需要の開拓	空港利用者(個人・団体・修学旅行等)に対する取組・補助	学校	旭川空港国際定期便修学旅行支援事業助成金(修学旅行バス助成) 旭川-仁川線を利用する修学旅行を実施する際の「学校等-旭川空港」区間のバス代に対し、費用の1/2(最大片道2万円まで)を助成する。	旭川空港利用拡大会
	観光等ツアーの企画・商品造成・商品広告に対する取組・助成	旅行社(会社)	相互交流促進事業: 広告料 外国人及び日本人が同一の航空機を利用する国際路線の運航にあたり作成する広告料について、1事業あたり最大10万円を助成する。	旭川空港利用拡大会
	その他の取組・補助	航空会社 個人	新規就航を祝した機内でのセレモニーの開催 初便搭乗客へのプレゼント(地元商品、観光パンフレットなど)配布	あさひかわ観光誘致宣伝協議会 旭川空港利用拡大会 旭川空港ビル(株)
空港利用者便益の増進	空港アクセス(バス・タクシー等)改善等に関する取組・補助	-	定期便の発着に合わせたダイヤで空港バスを運航 夏季には観光客への利便を図り、空港から旭山動物園への直通バスも増便	旭川電気軌道ほか
	地域の観光案内・宿泊施設等に関する情報提供等に関する取組・補助	-	旭川空港に総合カウンターを設置し、地域の観光案内や宿泊施設等に関する情報提供を行っている	上川地方観光連盟より業務受託 旭川空港ビル(株)
	空港内施設の充実を図るための取組・補助	-	平成24年4月1日より、駐車場1時間無料(従来100円)	旭川空港ビル(株)
	イベント・交流会等の実施・補助	-	旭川空港まつり 国土交通省東京航空局旭川空港出張所による「空の日」を記念して毎年実施。近隣市町村在住の子どもたちに対し、空港にかかわる様々な業務を体験してもらう。	旭川空港空の日実行委員会
	イベント・交流会等の実施・補助	-	旭川の中心市街地である買物公園・さんろく街で行われる旭川夏まつりのステージにて、旭川市民や観光客に対して旭川空港及び旭川空港就航先のPRを行い、旭川空港の利用促進を図る。	主催:旭川空港利用拡大会 共催:北海道地域航空推進協議会

3. 施設・設備

3.1 施設情報 ①主な沿革(1/2)

年	主要イベント	基本施設	駐車場	空港ビル
S41 (1966)	旭川空港開港 第3種空港	滑走路1,200m		
S55 (1980)	港格変更 第2種(B)となる			
S57 (1982)		滑走路2,000m 供用開始ジェット化		ターミナル地域移転(現旅客ターミナルビル到着系供用開始)
H09 (1997)		滑走路2,500m、 エプロン40,500m ² 供用開始 ILS機器の更改、航空灯火の全面変更		
H10 (1998)		平行誘導路供用開始	駐車場(1,120台)供用	貨物ビル供用開始
H12 (2000)				新旅客ターミナルビル(現旅客ターミナルビル出発系)供用開始
H18 (2006)	国際定期便開設(仁川路線)	エプロン拡張45,610m ² 滑走路警戒灯、誘導路案内灯、幹線ダクト 供用		国際線施設完成
H19 (2007)	総合委託第一期開始 税関常駐化		駐車場拡張(1,407台) 駐車場有料化	
H20 (2008)	検疫常駐化 HAC撤退、SKY就航			
H22 (2010)		ILS機器の更新		
H23 (2011)		エプロン改良工事着手→平成26年度完了		
H24 (2012)	総合委託第二期開始 台北路線開設			
H25 (2013)				No.5搭乗橋供用開始
H26 (2014)	SKY撤退 上海・北京路線開設 入管旭川事務所開設			
H27 (2015)	開港からの乗降客数3,000万人、国際線乗降客が累計100万人を突破			

3.1 施設情報 ①主な沿革(2/2) 空港拡張時の工事状況

滑走路1,200m時のターミナル地域
(第3種空港)



滑走路2,500m工事①
用地造成



滑走路2,500m工事③
供用時



滑走路2,000m時の空港全景
(第2種B)



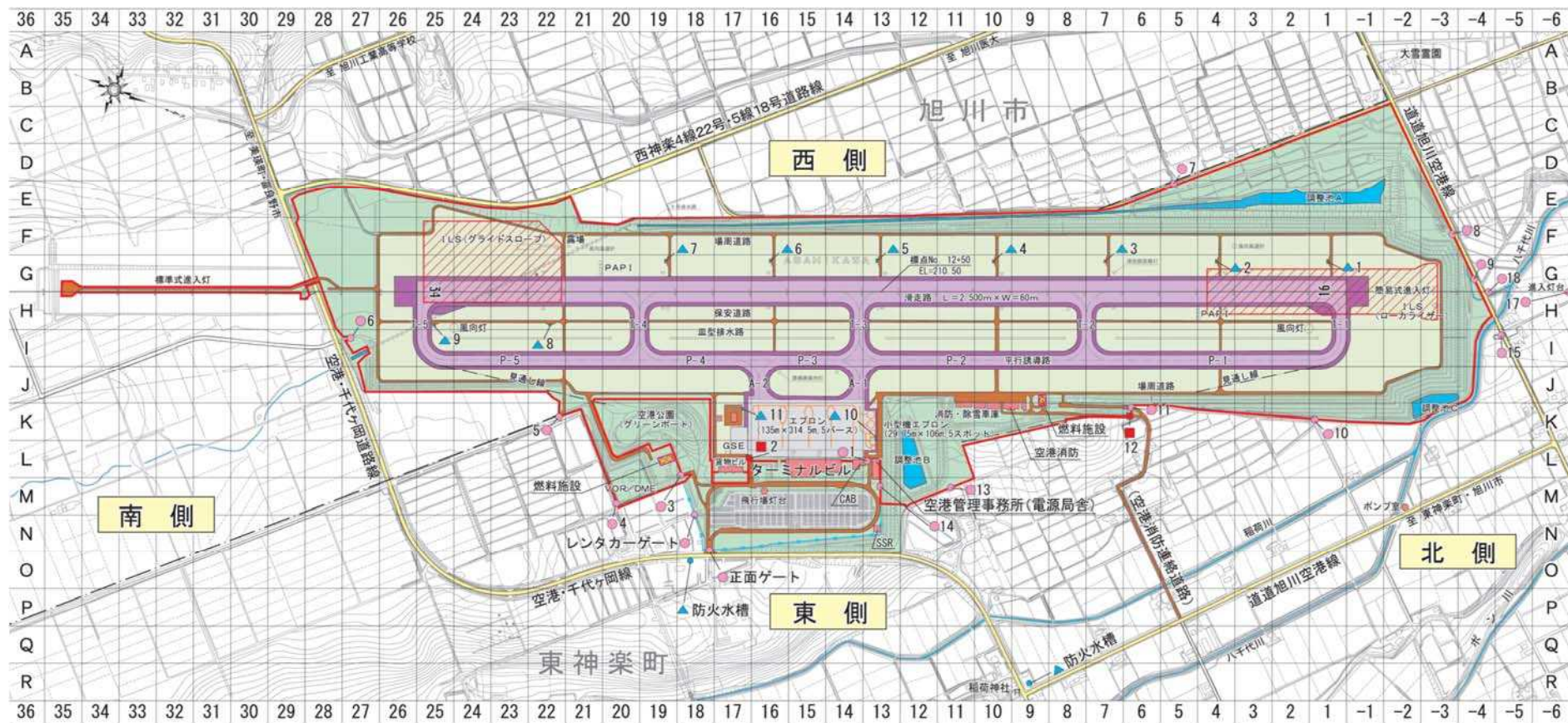
滑走路2,500m工事②
滑走路の舗装工事



滑走路2,500m工事④
平行誘導路の建設



3.1 施設情報 ②グリッドマップ



凡 例	
■	緊急車両用ゲート
●	施設管理用ゲート
▲	防火水槽
■	燃料施設
▨	クリチカルエリア
■	主要建物

S = 1:10,000

旭川市 旭川空港管理事務所



3.1 施設情報 ③土木施設

一部の情報を省略

No.	施設名	竣工年	更新年	本数、箇所数	延長	幅	面積	摘要		
1	空港用地									
2	滑走路									
3	誘導路	平行誘導路	T-1							
			T-2							
			T-3							
			T-4							
			T-5							
			A-1							
			A-2							
4	エプロン	取付誘導路	#1							
			#2							
			#3							
			#5							
			#6							
			小型機エプロン(#11,#12,#14,#15,#16)							
			5	場周道路						
6	保安道路									
7	構内道路									
8	駐車場	一般駐車場 (内タクシー駐車場)								
		観光バス駐車場								
9	排水施設									
10	場周柵									
11	消防水利	貯水槽								

3.1 施設情報 ④ 建築施設

一部の情報を省略

(旭川市管理)

建物番号	用途コード	建築年月日	構造	延床面積	地上	地下	耐震化	アスベスト対策	摘要
209	管理事務所								空港管理事務所
210	機材庫								除雪車庫裏機材庫
211	消防車庫								消防車庫(B棟)
212	除雪車庫								除雪車庫(1号棟)
213	除雪車庫								除雪車庫(2号棟)
214	除雪車庫								除雪車庫(3号棟)
215	便所								空港公園トイレ
217	事務所								旧建設事務所
218	車庫								汚物タンク上屋
3117	汚水ポンプ室								汚水ポンプ室
3130	消防車庫								消防車庫(A棟)
3131	除雪車庫								除雪車庫(1号棟)増築部
3164	受水槽室								レソ効一施設用受水槽上屋
3174	車庫								管理事務所西側車庫
3230	資材庫								旧空港建設事務所横物置
	電源局舎								電源局舎

(国管理)

	CAB庁舎								国管理
--	-------	--	--	--	--	--	--	--	-----

(日本航空(株)管理)

	給油所								
--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

3.1 施設情報 ⑤機械施設(1/2)

一部の情報を省略

①発電設備

No.	建物名	設置年月	設置場所	容量及び電圧	型式	製作者	備考
1	エンジン						
2	発電装置						
3	自動操作盤						
4	発電機盤						
5	電源自動切替盤						
6	No.2CCR低圧盤						
7	高圧配電盤(電源切替盤)						
8	低圧補機盤						
9	発電機操縦計器盤						

②空気調和設備

No.	建物名	設置年月	設置場所	容量及び電圧	型式	製作者	備考
1	空気調和機(空冷パッケージ)						
2	空気調和機(空冷パッケージ)						
3	空気調和機(空冷パッケージ)						
4	空気調和機(空冷パッケージ)						
5	空気調和機(空冷パッケージ)						
6	空気調和機(空冷パッケージ)						
7	空気調和機(空冷パッケージ)						
8	空気調和機(空冷パッケージ)						

3.1 施設情報 ⑤機械施設(2/2)

一部の情報を省略

③車両

車両 No.	車種	購入年月	種別/用途	備考
1	空港除雪車両		スノースイーパー	
2	空港除雪車両		スノースイーパー	
3	空港除雪車両		スノースイーパー	
4	空港除雪車両		スノースイーパー	
5	空港除雪車両		スノースイーパー	
6	空港除雪車両		スノースイーパー	
7	空港除雪車両		スノースイーパー	
8	空港除雪車両		スノースイーパー	
9	空港除雪車両		除雪専用トラック	
10	空港除雪車両		除雪専用トラック	
11	空港除雪車両		除雪専用トラック	
12	空港除雪車両		除雪専用トラック	
13	空港除雪車両		除雪専用トラック	
14	空港除雪車両		ロータリ除雪車	
15	空港除雪車両		ロータリ除雪車	
16	空港除雪車両		ロータリ除雪車	
17	空港除雪車両		除雪グレーダ	
18	空港除雪車両		除雪グレーダ	
19	空港除雪車両		除雪ショベル	
20	空港除雪車両		除雪ドーザ	
21	空港消防車両		化学消防車	
22	空港連絡車等		照明点検車	
23	空港消防車両		バン(トラクタ)(医療搬送車)	
24	空港消防車両		トレーラ(医療搬送車)	
25	空港連絡車等		ステーションワゴン	
26	空港連絡車等		軽ワゴン	
27	空港連絡車等		フリクションテスター	
28	空港連絡車等		軽RV	
29	空港連絡車等		フリクションテスター	
30	空港消防車両		消防車(給水車)	
31	空港消防車両		化学消防車	
32	空港消防車両		化学消防車	

3.1 施設情報 ⑥電気施設(1/4)

一部の情報を省略

①航空灯火

No.	空港照明施設	灯火型式	設置数
1	飛行場灯台		
2	標準式進入灯		
3	標準式進入灯		
4	連鎖式閃光灯		
5	簡易式進入灯		
6	進入角指示灯		
7	進入灯台		
8	滑走路灯		
9	滑走路灯		
10	滑走路末端灯		
11	滑走路末端灯		
12	滑走路末端補助灯		
13	滑走路中心線灯		
14	接地帯灯		
15	滑走路距離灯		
16	滑走路警戒灯		
17	過走帯灯		
18	誘導路灯		
19	誘導路灯		
20	誘導路灯		
21	誘導路中心線灯		
22	誘導路中心線灯		
23	誘導路案内灯		
24	誘導路案内灯		
25	風向灯		
26	障害灯		
27	エプロン灯		

3.1 施設情報 ⑥電気施設(2/4)

一部の情報を省略

②受配電施設主要機器

(受配電機器)

No.	機器名	製造年月	型式	定格
1	引込柱上開閉器			
2	引込計器盤			
3	受電盤			
4	コンデンサ盤			
4	VT			
5	ZPD			
6	饋電盤-1(照明発電設備)			
7	饋電盤-2(電源切換)			
8	饋電盤-3(メンテナンスショップ [※] 低圧)			
9	饋電盤-4(道路駐車場灯)			
10	饋電盤-5(コンデンサ)			
11	饋電盤-6(除雪消防施設)			
12	饋電盤-7(予備)			
13	電源切換盤			
14	VT			
15	ZPD			
16	配電盤1 No.1CCR			
17	配電盤2 照明低圧			
18	配電盤3 エプロン低圧			
19	配電盤4 所内動力			
20	配電盤5 所内電灯			
21	配電盤6 連鎖式閃光灯			
22	配電盤7 進入灯台			
23	配電盤8 予備			
24	No.1CCR 低圧盤			
25	No.2CCR 低圧盤			
26	エプロン低圧盤			
27	所内動力盤			
28	所内電灯盤			
29	メンテナンスショップ [※] 低圧盤			
30	照明低圧盤-1			
31	照明低圧盤-2			

3.1 施設情報 ⑥電気施設(3/4)

一部の情報を省略

(制御機器)

No.	機器名	製造年月	型式	定格
1	灯火監視操作卓			
2	電力インターフェース盤			
3	灯火インターフェース盤			
4	灯火論理制御盤-1			
5	灯火論理制御盤-2			
6	灯火運用卓			
7	直流電源盤			
8	蓄電池盤			
9	インバータ盤			
10	電流計測処理装置			
11	灯火用中継端子盤			
12	灯火用LCD卓			
13	電力用LCD卓			
14	定電流調整器用無停電電源装置(No.1UPS盤)			
15	定電流調整器用無停電電源装置(No.1入出力盤)			
16	定電流調整器用無停電電源装置(No.1蓄電池盤)			
17	定電流調整器用無停電電源装置(No.2UPS盤)			
18	定電流調整器用無停電電源装置(No.2入出力盤)			
19	定電流調整器用無停電電源装置(No.2蓄電池盤)			

3.1 施設情報 ⑥電気施設(4/4)

一部の情報を省略

(定電流調整装置)

No.	機器名	製造年月	型式	定格
1	PALS(34)(16)			
2	PALS-1			
3	PALS-1			
4	PALS-2			
5	PALS-2			
6	REDL-1			
7	REDL-1			
8	REDL-2			
9	REDL-2			
10	RCLL-1			
11	RCLL-1			
12	RCLL-2			
13	RCLL-2			
14	RTZL			
15	RTZL			
16	PAPI, OP-D/0			
17	予備器-1			
18	予備器-2			
19	予備器-3			
20	予備器-4, OP-C/0			
21	TWYL-1, TWYL-2			
22	TWYL-3, TWCL-1			
23	TWCL-2, TWCL-3			
24	予備器			
25	RGL			
26	高輝度TXGS			
27	高輝度TXGS			
28	ケーブル切替盤			

3.1 施設情報 ⑦旅客ビル・貨物ビル(1/2)

一部の情報を省略

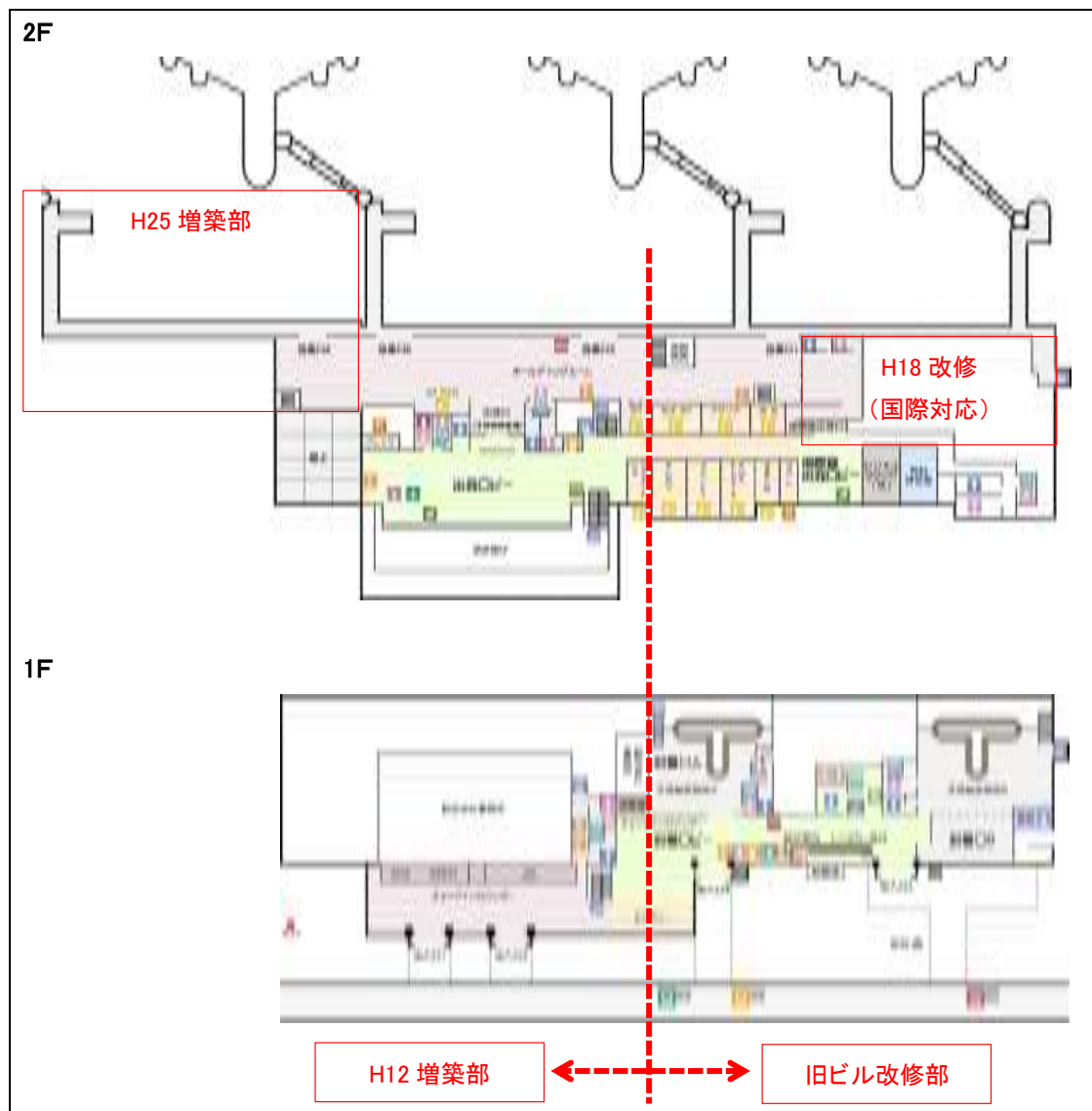
旅客ビル	
構造・規模 建築面積 延床面積 供用開始	
1階: 航空会社カウンター, 国際線受付, 到着ロビー, 警察官派出所, 航空会社, CIQ, 総合案内所, レンタカー受付など 2階: 出発ロビー, 売店, 搭乗待合室, 銀行ATM, 有料待合室など 3階: 飲食店, 送迎デッキ, 空港ビル会社	
その他設備 受託手荷物搬送用ベルトコンベアー(発着用) 搬送用エレベーター 身障者兼用エレベーター エスカレーター 旅客搭乗橋(PBB)	

付属棟(別棟)	
構造 延床面積	
内訳 駐車場事務所・車庫・車庫上屋・屋外置場・屋外管理棟 CIQ棟	

貨物ビル	
構造・規模 建築面積 延床面積 供用開始	
用途 航空貨物取扱会社事務所, コンテナ・ストックヤード等	

冬期機材格納庫	
構造・規模 延床面積	
用途 定期便機体除雪車両・機材格納庫	

3.1 施設情報 ⑦旅客ビル・貨物ビル(2/2)



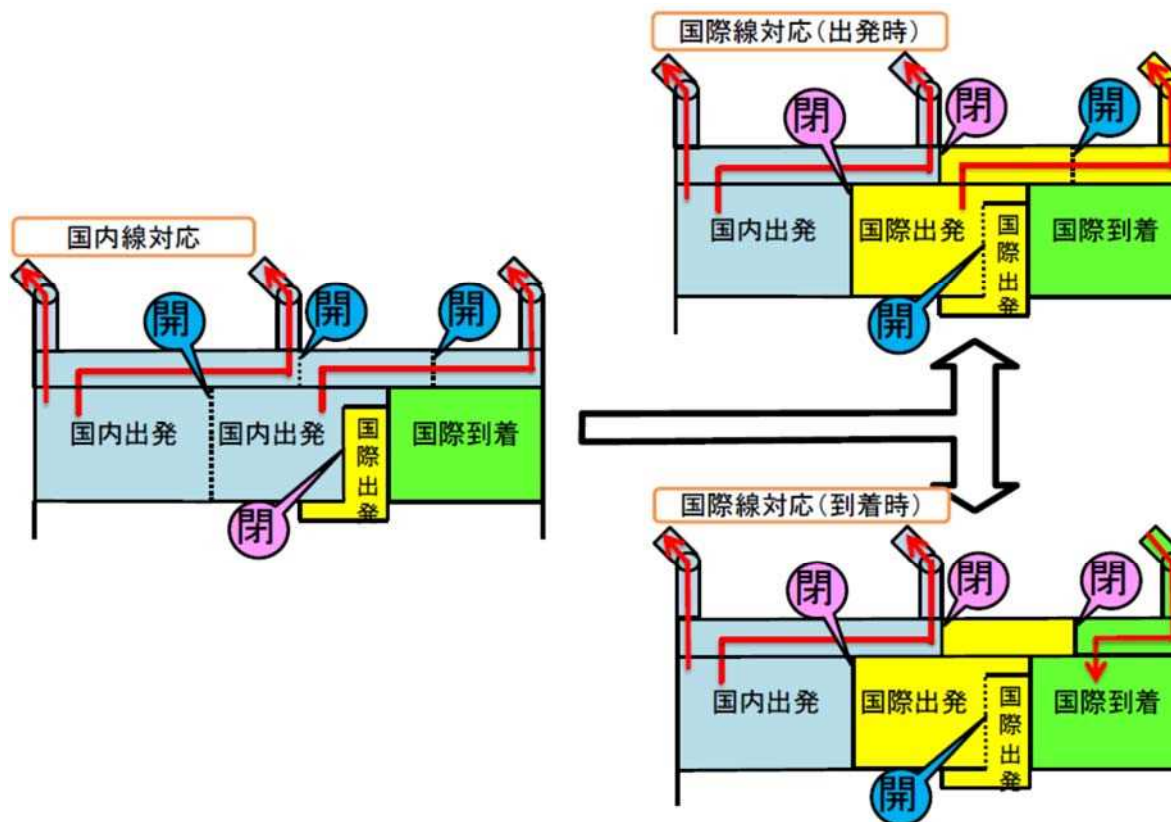
3.1 施設情報 ⑧ 駐車場

一部の情報を省略

区分	内容
管理運営	
面積	
舗装	
機器	
営業時間	
駐車台数	
料金体系	

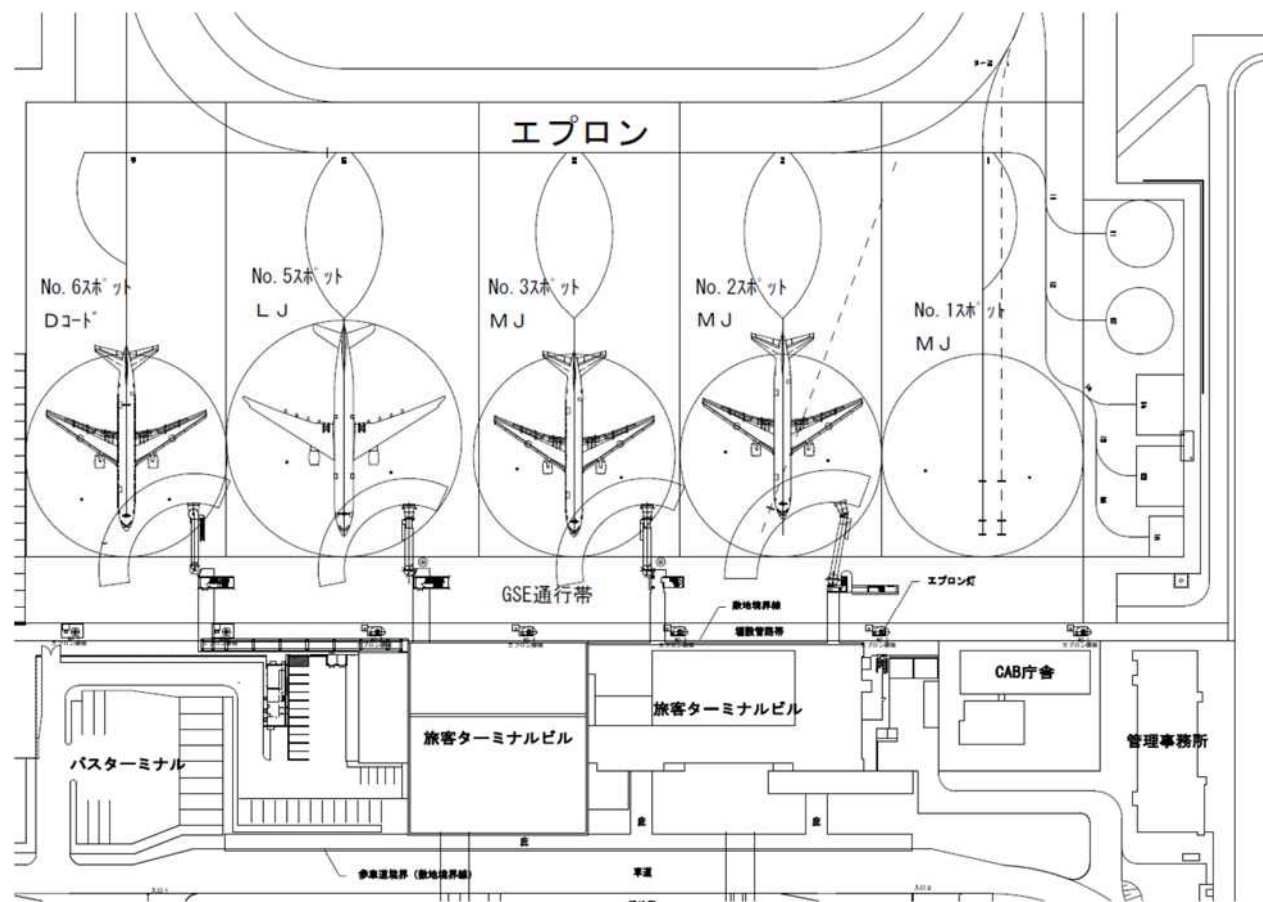
3.2 運用状況 ①旅客ビル

- H18のアシアナ航空によるソウルとの国際定期便の開設に伴い、従来、事務所や倉庫等で使用していたスペースを活用して、国際線施設を整備。
- 国際線の搭乗待合室は、国内線との兼用となっており、国際線が就航する時間帯は間仕切りをすることによって国際線の待合スペースを確保。
- 近年、国際線に大型機(A330、B777)が就航し始めたことや、新規国際線の就航が相次いだことにより国際線旅客が急増し、国際線エリアの狭隘化が課題となっている。



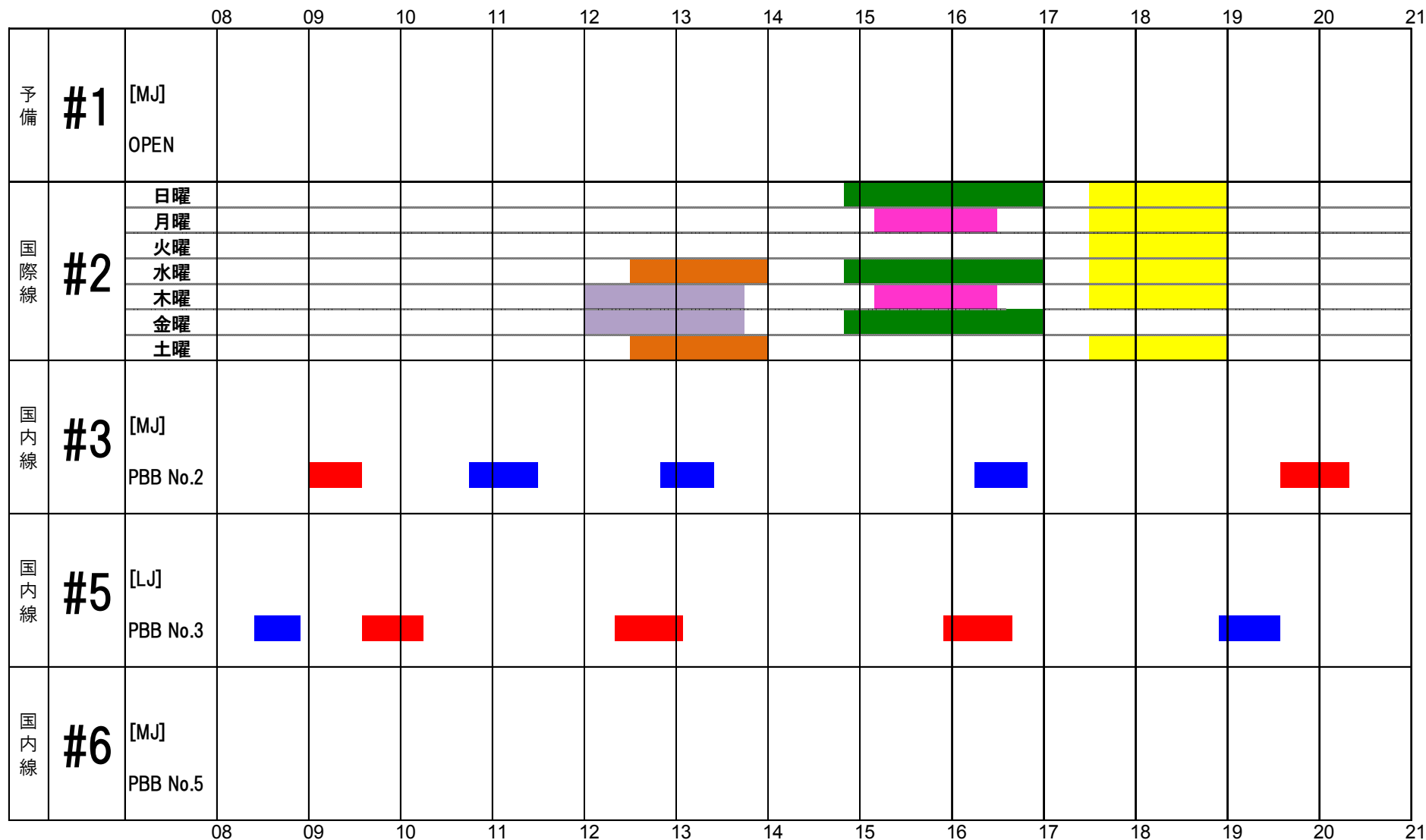
3.2 運用状況 ②エプロン

- 旭川空港では1番から6番までの5スポット(4番は欠番)が整備。
- 1番スポットは予備スポットとして運用されており、搭乗橋は整備されていない。
- 国際線は2番のスポットのみが使用されている。
- ターミナルビルの容量不足から、国際線の2機同時駐機ができない状況であり、同時間帯に乗り入れ希望があった場合には、発着時間帯を前後にずらすか、就航を断念せざるを得ない状況となっている。
- 2番スポットが中型機(MJ)対応であるため、大型ジェット機が就航する場合には離隔を調整して受け入れている。



#1	中型機用(MJ)	予備、最大機材に対応していない
#2	中型機用(MJ)	国際線、実際は大型ジェット機(LJ)が就航している。LJ就航時は離隔を調整。
#3	中型機用(MJ)	国内線
#5	大型機用(LJ)	国内線
#6	中型機用(MJ)	国内線

3.2 運用状況 ③スポットアサイン 平成27年8月時点



3.2 運用状況 ④ハンドリング・CIQ

●グランドハンドリング

旭川空港におけるグランドハンドリングの事業者数: 2 社

グランドハンドリングの主な業務内容

区分	内容
旅客業務	カウンター業務(チェックイン、手荷物受託)、ゲート業務、受託手荷物の引き渡し
貨物業務	貨物受託・引き渡し ULDビルドアップ・ブレイクダウン
ランプサービス	航空機誘導(マーシャリング)、搭乗橋操作、手荷物・貨物の積み降ろし、機内清掃、汚水処理、給水、ケータリング搭載、燃料給油、機体除雪、プッシュバック・トーイング
運航管理・ディスパッチ	情報収集・提供、関係機関との調整 運航支援(フライトプラン作成、説明)、重量管理(ロードコントロール)
整備	出発前点検、GSE車両保守

●CIQ

区分	機関名	主な検査内容
税関	財務省函館税関札幌税関支署 旭川出張所 ※平成17年7月1日より常駐	出入国する旅客の携帯品などの検査貨物の輸出入について書類の審査や検査を行う。【関税法、外国為替及び外国貿易管理法等】
出入国管理	法務省札幌入国管理局 旭川出張所 ※平成26年10月6日に旭川出張所開設	外国人の出入国審査及び日本人の出帰国確認を行う。【出入国管理及び難民認定法等】
検疫	厚生労働省小樽検疫所 旭川空港出張所 ※平成20年4月1日より常駐	外国からの検疫: 伝染病の侵入防止のための人の検査。【検疫法等】 食品検査: 輸入される食品、食料品容器包装、おもちゃ等について、有毒、有害な物質の検査【食品衛生法等】