

# 北海道内空港の現状と国際化に向けた課題



北海道は、欧米先進技術の導入など我が国の近代化を先導してきた歴史を有していますが、その潜在発展力を必ずしも十分に発揮できていません。後は経済的低迷を余儀なくされてきました。しかし最近では、東アジアからの観光客の増加や農水産物の輸出拡大など、さまざまな分野で国際化の新しい動きが顕著となってきています。

このシリーズでは、グローバル化を北海道がそのおろからで開放的なフロンティア精神を發揮して地域の活力に転換していくチャンスととらえ、その現状と課題、今後の展望を探ります。

**北海道内の国際線の現状**  
北海道内には13の空港があり、国際定期路線は新千歳空港が9路線と最も多く、続いて函館空港が2路線、旭川空港が1路線となっているが、この3空港以外には国際定期路線は就航していない。

## 新千歳空港における状況

### (定期路線)

新千歳空港では、平成18年6月に釜山線・大韓航空(7月に台北線・チャイナエアライン)が就航し、また、19年4月には北京線(中国国際航空)、5月には大連線(中国南方航空)が就航するなど、近年、新規路線開設が相次いでいる。

一方で、平成19年9月から瀋陽線(中国南方航空)が運休し、また、冬季季節運航していたケアンズ線・カンタス航空が今シーズンから運休となっている。瀋陽線については8割を超える搭乗率が重なり搭乗率が大きく下がったためとのことであり、ケアンズ線については8割を超える搭乗率があったものの、豪ドル高・燃油高などによる路線収支の悪化により、より収益性の高い豪州国内路線に機材を回すためとのことであった。

この結果、現在、中国・東南アジアを中心に路線が運航されている。

### (チャーター便)

全国でもチャーター便の多い空港であり、平成17年には約970便が利用している。平成18年約700便、19年約530便と漸減しているが、これは新千歳・台北間に定期路線が増設されたことにより、大半を占めていた台湾からのチャーター便が減少したためと思われる。

### (利用者数)

新千歳空港の国際線利用者数は、平成15年にSARSの影響で減少したことがあるが、最近

10年間は毎年増加し、19年には80万人を超えたところである。

平成10年の外国人利用者は25%程度とかつては日本人の方が多かったが、19年には75%が外国人と最近では外国人の利用の方が多くなっている。これは、主に日本人が利用するホノルル線(JALウェイズ)が平成15年に運休したことと、ビジット・ジャパンなどの観光振興への取り組みにより、台湾などから北海道を訪れる外国人観光客が多くなっているためと考えられる。

## 新千歳空港における課題

### (ターミナル施設の狭隘化など施設面の整備)

新千歳空港では、国際線の利用者が大きく増加しているため、ターミナル施設が狭隘化となってきた。到着便が集中する昼間の時間帯では入国審査などを待つ列が航空機内までつながることもあり、また出発便が集中する午後の時間帯では手荷物検査場の前で長蛇の列ができることがある。新千歳空港の国際線利用者の多くが外国人観光客であるため、空港での待ち時間は北海道の観光地としての魅力を減殺することにもなりかねない。北海道庁が外国人観光客に向けたアンケートによる北海道旅行全体では90%の方が満足されているが、入国時の対応では76%にとどまっている。

しかし、現在の国際線ターミナルの約5倍の広さの国際線ターミナルビルが、平成22年3月の供用開始に向けて整備が進められており、このターミナルビルが供用されれば、こうした課題も解消されるものと期待している。

### (深夜・早朝の運航)

深夜・早朝の時間帯も含め24時間、空港の管制などが行われ、航空機が利用できる空港は、我が国には羽田、中部、関空、新千歳、北九州の5空港ある。新千歳以外の空港はいずれも海上

空港または一部が海に面しているが、新千歳空港は、海に面していない内陸にある空港であり、飛行経路上に住宅も存在している。

このため、空港周辺住民の騒音への観点から、北海道・地元市・地域住民の間で22時から翌7時までの時間帯は6便(6回の離発着)に制限することに合意し、そのような運用がなされている。

一方、近年、迅速性を求める荷主のニーズから航空貨物需要は高まっているが、航空貨物は日中に集荷などを行い、深夜・早朝の時間帯に輸送することが効率的なことから、深夜の時間帯を運航する貨物便が増加している。新千歳空港においても、深夜・早朝の時間帯に4便の国内貨物便が入っている。

また、ビジネス利用者のニーズから東京などから22時以降に到着する便が2便あり、深夜・早朝の時間帯の6便の枠はすべて使用している状況にある。ビジネス客のニーズとしては、さらに遅い時間帯の到着を希望する声もある。ヨーロッパ・アメリカなど時差がある地域との路線を開設するには、深夜・早朝の時間帯に離着陸することが必要となることも考えられる。ヨーロッパやアメリカとの間の路線を誘致していくためには、解決しなければならない課題となってくる。

## 新千歳空港以外の空港における状況

### (定期路線)

新千歳空港以外の空港では、平成6年4月から函館・ユシノサハリンスク線(サハリン航空)18年6月から函館・ソウル線(大韓航空)が運航されている。また、同じく平成18年6月から旭川・ソウル線(アジアナ航空)が運航され、2空港で3路線が運航されている。

### (チャーター便)

昨年は、新千歳空港以外の空港に約1850

便のチャーター便が運航され、約23万人の利用者があり、このうち外国人は約22万人であった。空港別には、函館空港に約950便、帯広空港に約290便、釧路空港に約200便となっているが、いずれも台湾からのチャーター便が大半を占めている。

## 北海道内空港の国際化のための課題

### 空港施設の整備

空港は、いつまでもなく外国人旅行者が最初と最後に滞在する玄関口である。そのため、空港内施設についての案内標識・案内体制などきめの細かな配慮が求められる。

新千歳空港、函館空港、旭川空港については北海道運輸局が中心となって、外国人がレンタカーを借りるなどの目的を達せられるかどうかを実際に外国人の方に点検してもらい、「ひとり歩き点検隊」が実施され、さまざまな指摘があった。対応可能な内容については改善が図られてきている。空港は、路線の開設・休止などにより利用者の変動もあることから、今後とも継続的に、外国人の視点に立って、ハード面・ソフト面での受け入れ体制の改善を行っていくことが必要である。

また、国際定期路線がない空港に定期路線が就航するには、CICQ(税関・出入国管理・検疫)専用施設が必要となり、また長距離の国際線には長い滑走路が必要となるなど、必要に応じた空港の施設整備が必要である。

## アウトバウンドの増大と貨物輸送

北海道内の空港が国際化するためには、国際定期航空路線が維持・拡充されていく必要がある。現在、北海道には台湾・香港などから多くの観光客が空路で来られるため、台湾・香港線

の利用率は高いものの、航空路線の安定的な運航を確保するためには、一方方向の利用ではなく双方方向での利用が望ましい。

しかし、海外へ出国する北海道民は年間約33万人程度であり、出国率も全国平均の約半分程度ではない。新規航空路線の開設・航空路線の安定的運航がなされ、北海道が観光地としてますます発展していくためには、北海道民が相手国へ観光に行く必要があるのではないだろうか。

また、旅客のみならず貨物をあわせて輸送することが路線収支を向上させ、継続的運航につながる。しかし、道内空港からの便数が少ないことなどにより、北海道からの貨物の多くは、成田空港から輸出されている。現在、北海道開発局などが中心となり、北海道国際物流戦略チームが設立され、道内空港から直接輸出される方策を検討している。

### CICQ体制の整備

新千歳・旭川・函館以外の北海道内の空港には定期便がないため、CICQ機関は常設されていない。そのため、チャーター便が運航される際、CICQ機関は最寄りの出先機関からの出張で対応しており、チャーター便の乗り入れにはCICQ機関との調整が必要である。安定的にチャーター便を迎えるためには、定員の増加などCICQ体制の充実が望まれる。

\*

これらの課題は、直ちに解決できるものではないが、北海道としても道内各空港が国際化していくために関係機関と協力しながら取り組んでいきたい。

北海道企画振興部新幹線・交通企画局参事 航空

石崎 憲寛



入国手続きのためボーディングブリッジで待機

