

## 第4節 空港事業

### 1 空港整備の沿革

#### (1) 北海道民間航空輸送の歩み

大正14年、十勝国音更村において、地元有志により「音更飛行場設置期成同盟」が結成され、飛行場の建設と初飛行が行われた。15年には、北海タイムス社（現北海道新聞社）が航空部を発足させ、札幌～旭川間の郵便輸送、また、昭和9年には札幌～旭川間の定期郵便輸送を開始した。12年4月には、日本航空輸送（株）による、東京～仙台～札幌間の旅客、郵便の定期輸送が開設されたが、時局の変化により、15年7月から無期限運休となった。

終戦後は、連合国の指令により一切の航空活動が禁止されたが、昭和25年6月、連合国総司令部から民間航空再開に関する覚書が示され、同年11月国内航空運送事業令が公布され、翌26年10月、日本航空（株）はノースウエスト航空に運航を委託することで、東京～札幌（千歳）、大阪、福岡路線を再開した。29年8月からは、日本ヘリコプター（株）（32年に全日本空輸（株）と社名変更）も東京～千歳間の運航を開始した。

道内の路線については、昭和28年6月に北日本航空（株）が設立され、丘珠～女満別～西春別路線を開設し、その後、稚内、函館、釧路、さらには八戸經由東京等へ路線網を拡大していった。同社は、39年に富士航空、日東航空と合併し日本国内航空（株）となり、丘珠～秋田經由新潟、帯広、東京を開設、46年には、東亜航空と合併し東亜国内航空（株）となった（63年に（株）日本エアシステムと社名変更）。また、横浜航空（株）が、28年に北海道に進出し、弟子屈～阿寒の旅客輸送を始めるなど、不定期の旅客輸送を行っていたが、47年5月、紋別から丘珠に向うセスナ機が月形町に墜落し、これを契機に2地点間旅客輸送が見直されることとなった。47年12月に航空審議会が「離島、辺地の航空輸送を確保するための方策について」を答申し、これを受けて、49年3月に日本近距離航空（株）が設立された。同社は、当初、北海道を中心に離島、近距離路線を運航していたが、オイルショックの影響等により全路線運行休止という状況に陥り、全日本空輸（株）と自治体の援助で経営再建を図ることになった。その後、新規路線開設を展開し全国規模の航空会社に発展、62年にエア・ニッポン（株）と社名変更した。

その後、我が国の行政の各分野において規制緩和の取組が進み、国内航空輸送の分野でも、昭和62年より、ダブル・トリプルトラック化基準の段階的な緩和・廃止、平成6年から割引運賃の弾力化、新規参入の促進等が図られた。これらを背景として、10年12月には北海道国際航空（株）（エア・ドゥ）が、18年4月にはスカイマーク（株）がそれぞれ東京～札幌線に新規参入し、既存大手航空事業者を含めた激しい競争が行われることとなった。その結果、平成18年における東京～札幌線の旅客数が、単一路線としては世界で初めて年間1,000万人を突破し、北海道における民間航空輸送の重要性を象徴する出来事の一つとなっている。

一方、規制緩和の導入による競争激化は、負の側面もあり、航空事業者の経営体力に大きな影響を

与えている。最も象徴的なのは、平成 14 年、日本航空（株）と日本エアシステム（株）が経営統合（のちに合併）し、大手 3 社体制が 2 社体制へと大きく変わったことであり、トリプルトラック路線がまたダブルトラックに戻るなど、競争促進の反動が一時表れた形となったが、一部の幹線・準幹線については、前述の新規事業者の参入によって再び競争が促進されている。

また、採算ベースに乗せにくい道内の各路線については、経営体の分離・移管が行われ、平成 8 年には日本エアシステム（株）と北海道の出資により北海道エアシステム（株）（HAC）が設立、13 年にはエアーニッポン（株）の全額出資による（株）エアーニッポンネットワーク（A-net）が設立され、全てのプロペラ機運航が移管された。その後、A-net は 22 年に丘珠空港発着便を全て新千歳空港発着便とし、同じ全日空グループのエアウェスト（株）及びエアセントラル（株）を合併し、ANA ウィングス（株）に改名した。

離島路線（稚内～利尻/礼文・函館～奥尻）については、平成 6 年にエアーニッポン（株）と北海道の共同出資により設立されたエアー北海道（株）が移管を受けて運航していたが、18 年までに 3 路線とも運航停止になり、エアー北海道（株）は清算され、函館～奥尻線のみ北海道エアシステムに移管される形で残っている。

また、国際定期航空路線については、平成元年 10 月に新千歳～ソウル、続く 2 年に新千歳～グアム、香港線が開設されたのを皮切りに、一時はホノルル、ケアンズ、アムステルダムなどの長距離路線も開設されたが、長距離路線についてはいずれも休止され、代わって台湾を中心とするアジアから道内各地へのチャーター便が急増し、その後も、台湾や中国本土、さらに、平成 31 年 12 月には、海外における北海道でのスキー人気の高まりを受け、ヘルシンキやシドニーとの冬期季節運航便が開設されるに至っている。

一方、貨物輸送については、国内、国際とも、旅客便のベリー（貨物室）を利用した輸送が行われていたが、国内における通信販売と宅配輸送の需要の伸びに伴って、翌日配達可能地域拡大のニーズが高まったことなどから、平成 15 年 11 月、全日本空輸（株）が、新千歳～羽田の深夜貨物専用便の運航を開始した。また、佐川急便（株）により 17 年に設立された（後に（株）日本航空インターナショナルも出資）ギャラクシーエアラインズ（株）が、19 年 4 月から、新千歳空港にも乗り入れて羽田及び関西国際空港との間で深夜貨物専用便の運航を開始したが、業績悪化のため平成 20 年に他の路線も含めた全ての路線から撤退し、平成 21 年に会社の清算をした。

道内空港における旅客数は、リーマン・ショックや東日本大震災の影響などにより、平成 20 年から 23 年にかけて大きく減少したが、アジアでの北海道への関心の高まりや 24 年に新千歳空港へ LCC が就航したことにより、24 年から増加に転じた。ビザ発給要件の緩和や、27 年の新千歳空港における深夜・早朝時間帯の発着枠拡大、さらに 29 年に昼間時間帯の発着枠拡大がなされ、チャーター便も増加したことにより、後述する新型コロナウイルス感染症が問題となる令和元年まで増加を続けた。なお、新千歳空港は航空機の離発着回数が増えたため、混雑度の高い空港として平成 24 年に IATA から「レベル 2」の混雑度指定を受けた。

令和 3 年、民間のノウハウを活かして利用促進・サービス向上を図り、北海道全体の観光振興・地

域の活性化を目的に、国管理4空港と地方管理等3空港を合わせた北海道内7空港\*の運営が民間に委託された。\*国管理空港（新千歳、稚内、釧路、函館）、特定地方管理空港（旭川、帯広）、地方管理空港（女満別）

国は、北海道内7空港の一括運営事業者を公募により選定した結果、北海道エアポート（株）に対して公共施設等運営権を設定し、公共施設等運営権実施契約を令和元年10月に締結した。

令和2年1月15日から7空港一体のビル経営が開始され、同年6月1日からの新千歳空港を皮切りに、同年10月1日に旭川空港、3年3月1日からは稚内・釧路・函館・帯広・女満別空港で運営事業が開始された。

令和元年11月に中国武漢から広まったとされる新型コロナウイルス感染症により、世界各国で国境閉鎖や移動制限の措置が執られたことで、日本国内はもとより世界の航空会社は大幅な減便を余儀なくされた。新千歳空港においても、2年5月の国内線就航率は前年同月に比べ93.7%も激減し、国際線就航数についても2年4月から同年12月現在までゼロなど、とりわけ国際線需要は著しく低迷し、コストや人員削減では間に合わず、航空会社の破綻に追い込まれるケースも出ており、その影響はこれまで過去最大だったリーマン・ショックを超えている。

令和元年の道内の航空輸送量の輸送実績は、国内航空乗降客約2,673万人、国際航空乗降客約409万人、国内航空貨物約17万t、国際航空貨物約1.8万tとなっており、国内貨物が減少傾向である一方、国内旅客は増加傾向で推移しており、特に国際旅客及び国際貨物は大きく増加している。

## (2) 北海道開発局設置以前の空港整備

大正14年の音更村における飛行場建設が北海道の民間飛行場建設の嚆矢であるが、同年10月には千歳村でも村民の手による飛行場が造られている。札幌では、北10条の興農園農地が飛行場として使用されていたが、昭和2年、北海タイムス社は北24条に飛行場を建設した。同飛行場は8年には拡張され、逓信省の札幌飛行場となり、12年には東京との定期便も開設されるに至ったが、20年に進駐軍により廃止された。13年には釧路郡鳥取村に飛行場が建設されたが、定期航空路開設には至らなかった。

## (3) 戦後の空港整備～北海道総合開発計画と空港整備五箇年計画～

### ア 昭和20年代

昭和27年4月、サンフランシスコ平和条約の発効により連合国による日本の占領時代は終わり、同年7月に羽田飛行場などが返還された。また、同月には航空法が公布、施行され、航空運送事業などとともに、飛行場の設置手続等が定められた。なお、翌28年10月には、ICAO（国際民間航空機関）に加盟した。

しかし、まだ空港の整備を公共事業で行う制度がなく、全国的な飛行場の建設は、昭和31年の空港整備法の制定を待たねばならなかった。

なお、同法施行以前には、昭和29年の函館七重浜、25～28年にかけての米軍による千歳（現西側滑走路2,700m）、八雲（滑走路1,800m）飛行場の建設が行われている。

一方、北海道開発局が昭和26年に設置され、同年、北海道総合開発計画及び北海道総合開発第1次5か年実施計画（昭和27年～31年度）が策定されたが、この時期はまだ飛行場の建設は公共事

業で行われてはならず、したがって、これらの計画に空港関係の事業は位置付けられていない。

#### イ 昭和 30 年代

昭和 31 年 4 月に公布、施行された空港整備法では、公共用の空港を、第一種、二種、三種と区分し、それぞれ管理主体及び整備負担割合が規定され、これにより空港整備の法体系が整った。同法の施行により、稚内空港は第二種空港第 1 号に指定され、同年から航空局直轄による建設工事が開始された。

昭和 32 年 12 月、北海道総合開発第 2 次 5 か年計画（昭和 33～37 年度）が閣議決定され、また、北海道空港整備事業費は北海道開発庁に計上され、直轄空港の土木工事は北海道開発局が実施することになった。こうして各地の飛行場設置機運は戦後再び盛り上がり、33 年 1 月に釧路、函館両空港が設置告示され、同年 12 月には女満別空港が離島を除く本土では初めての三種空港として設置許可された。

昭和 33 年 6 月に、米軍から返還された千歳飛行場は、36 年 12 月に東側滑走路 2,700m が完成し自衛隊との共用空港として指定された。また、36 年からは民間航空用の誘導路、エプロンなどの整備に着手し、38 年度から供用を開始した。なお、38 年 3 月には北海道空港（株）のターミナルビルが竣工している。それまで就航していた代表的な航空機は、東京路線ではマーチン 202、DC-7C、DC-6B（以上、日航）、DC-3、コンベア 440、バイカウント 744 及び 828（以上、全日空）というプロペラ機であったが、36 年 9 月、日航がコンベア 880 型機を初めて東京～千歳路線に就航させ、ジェット機時代に入った。全日空も 39 年 5 月には、B727 型機を千歳線に就航させた。

昭和 37 年 7 月に閣議決定された第 2 期北海道総合開発計画（昭和 38～45 年度）では、既存空港の施設整備、地域開発のためのローカル空港の整備及び航空保安施設の整備を進め、さらに、幹線空港については、防衛庁関係と民間関係の分離に努めることとされた。

共用空港である千歳飛行場については、昭和 41 年 7 月「千歳飛行場における防衛庁関係と民間関係の分離の検討及び北海道国際空港についての前向きな検討」が、3 大臣（北海道開発庁、運輸省、防衛庁）の申合せ事項として閣議口頭了解となり、42 年 1 月に 3 者による「北海道国際空港連絡会」が設置された。

第三種空港では、昭和 37 年に利尻、38 年に女満別、39 年に帯広が、相次いで供用を開始した。

#### ウ 昭和 40 年代前半

昭和 40 年代に入ると航空需要の増大や航空機の大型化、高速化に対応した整備が必要となり、長期的見通しに立った空港整備計画の策定が強く求められる状況となった。また、昭和 41 年には、全日空機の東京湾事故、カナダ太平洋機の羽田事故、BOAC 機の富士山事故、全日空機の松山事故などが相次ぎ、空港施設及び航空交通管制施設整備の必要性が改めて認識されることとなった。

このような状況を踏まえ、昭和 42 年 3 月、第 1 次空港整備五箇年計画（昭和 42～46 年度）が閣議決定された。この中で、東京・大阪両空港の滑走路を 3,000m 級に整備するとともに、エプロン、航空保安施設を整備すること、地方空港のうち幹線空港についてはジェット機が就航可能な 2,000m 級滑走路に、その他の空港については 1,500m 級に整備するとともに、エプロン、航空保安施設等の

整備を行うことが位置付けられた。

道内空港については、まず、北海道の幹線空港となった千歳飛行場で、大型化、ジェット化に対応したエプロンの拡張、滑走路、誘導路の嵩上げ工事が実施され、昭和42年には年間乗降客が100万人を突破した。そのほか、函館空港では、滑走路を2,000mに延長する工事が43年4月に告示され、建設工事が始められた。また、第三種空港では、40年に中標津、41年には旭川、紋別両空港と引き続き相次いで供用を開始した。

なお、昭和40年代前半には同計画以外にも、40年の新東京国際空港建設の決定、42年の「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」の公布、45年の「空港整備特別会計法」の公布等、その後の空港整備に大きな影響を与える施策が実施されている。

#### エ 昭和40年代後半

政府は、昭和44年5月に新全国総合開発計画を、また、45年7月には第3期北海道総合開発計画（昭和46～52年度）を閣議決定した。これらの計画では、航空輸送は、高速道路、新幹線鉄道と並び、高速交通ネットワーク形成のための重要な役割を担うべきものと位置付けられた。第3期計画では、千歳飛行場を国際的空港の規模で整備するとともに、道東、道南において中核的空港を整備し、本州直行便の運航を図り、そのほかの空港についても通年運航、路線拡充のため整備を進めることとされた。

全国的に見ても、航空輸送需要の伸びは昭和40年代になって更に加速され、第1次空港整備五箇年計画は4年度目の45年度で打ち切れ、47年3月に新たな第2次空港整備五箇年計画（昭和46～50年度）が決定された。第2次計画においては、第1次に加えて新東京及び関西の国際空港の建設と、当時大きな社会問題となっていた空港周辺の航空機騒音対策が、重点事項として付け加えられた。

この航空需要の伸びの要因としては、ジェット機の主流化が挙げられる。昭和42年には全ての幹線のジェット化が完了し、主要ローカル路線においてもジェット機が主流となってきた。40年代には、30年代のいわゆる第1世代のジェット機に加え、B727やB737などの第2世代のジェット機が中短距離路線で活躍していたが、44年には第3世代のジェット機と呼ばれるB747（ジャンボジェット）の初飛行が行われた。

一般空港では、函館など4空港を2,500m級に整備することなどが盛り込まれた。また、釧路など18空港を2,000m級に拡張することとし、幹線空港以外でもジェット化空港が次々と出現することになった。

千歳飛行場については、昭和45年12月には、滑走路が3,000mに延長され、47年2月の札幌冬期オリンピック大会開催期間中は、12か国より25機のチャーター便が飛来した。一方、民間と防衛との分離については、48年9月に新千歳空港の計画を決定し、50年12月には設置告示がなされ、50年度から工事に着手した。

そのほか、道内空港のジェット化については、昭和46年11月に函館空港の2,000m滑走路の、48年11月に釧路空港の1,800m滑走路の供用が開始された。さらに、2,000m級の空港として、51年1

月に新帯広空港の設置告示が、52年1月に旭川空港の滑走路延長の施設変更告示がなされ、それぞれ建設工事が開始された。

離島航路にはDHC-6 ツインオッター機が導入されることになり、利尻空港の滑走路は800mに延長され、新たに、昭和49年9月に奥尻空港が開港し、同年12月には礼文空港の設置が告示された。

なお、丘珠空港については昭和42年11月に滑走路が1,400mに延長されたが、それ以上の延長ができずジェット機が就航できないため、東京線を含む全ての道外路線は、49年12月までに千歳飛行場に移転している。

航空路及び空港の管制施設はまだ整備途上にあつたが、昭和46年7月に横津岳でのYS-11型機の遭難、雫石上空での民航機と自衛隊機の空中接触など大型航空機事故が相次ぎ、政府は同年8月、航空交通安全緊急対策要綱を決定するに至った。52年12月には道内でも横津岳山頂に航空路監視レーダーが設置され、また、空港にもVOR/DME（無線標識/距離測定装置）、ILS（計器着陸装置）が相次いで設置された。

#### オ 昭和50年代前半

昭和51年10月に閣議決定された第3次空港整備五箇年計画（昭和51～55年度）の特徴は、空港周辺環境対策の推進と、地方空港の整備が図られたことであり、事業実施目標の筆頭に空港周辺環境対策事業の推進が掲げられ、空港整備では地方空港の整備、とりわけジェット化に向けての整備が鋭意進められた。

昭和53年2月に閣議決定された第4期北海道総合開発計画（昭和53～62年度）では、高速交通体系の整備を重要な課題とし、空港の整備についても、幹線の需要増や将来の国際化に対応する新千歳空港の建設、機材の大型化、高速化に対応する地方空港の整備及び地域振興、民生安定のための離島空港の整備を進めることとされた。

この時期、ローカル路線のエアバス化が進み、全日本空輸（株）がトライスターL-1011を、東亜国内航空（株）もエアバスA300の導入を開始した。この背景には、エアバスの持つ燃料効率の良さ、乗客一人当たりのハンドリングコストの低減などの経済性のほかに、在来型ジェット機に比べてかなり低騒音化されており、当時深刻化していた空港周辺の騒音問題に対して大きな改善効果を持っていたこと、また、既に処理能力の限界に達していた東京、大阪両国際空港においては、少ない便数で大量輸送を行わなければならなかったことなどが挙げられる。

道内の空港では、航空機騒音を軽減するため、千歳飛行場の滑走路を1,000m南方へ移転する工事が昭和51年度に着手され、53年12月に完成した。また、それに併せて誘導路の増設工事も実施された。

昭和50年度に着工された新千歳空港では、美沢川函渠1期工事が52年12月に完成した。釧路空港では、1,800m滑走路を2,300mに延長する計画が昭和55年3月に告示され、55年度には工事用道路に着手した。盛土高が65mにも上る全国でも例のない大規模工事の技術的検討を行うため、56年1月には、釧路空港高盛土工技術検討委員会が設置された。

第三種空港として既にジェット化工事が進められていた帯広、旭川両空港は、昭和55年に空港整

備法第4条第2項の地方公共団体が管理する第二種空港となった。また、第三種空港の新女満別空港では50年から適地調査を行っていたが、54年2月に候補地が決定し、翌年10月設置告示となった。離島空港では礼文空港が53年6月に開港し、離島振興、民生安定に寄与することになった。

#### カ 昭和50年代後半

昭和56年12月に閣議決定された第4次空港整備五箇年計画（昭和56～60年度）では、53年5月に開港した新東京国際空港（成田）の整備、東京国際空港（羽田）の沖合展開、関西国際空港のいわゆる三大プロジェクトを柱に、航空機のジェット化、大型化などに対応するための一般空港の整備等が計画された。

北海道関係では、新千歳空港の昭和60年代前半の開港、新帯広、旭川、新女満別空港のジェット化の完成、さらに、稚内空港、中標津空港のジェット化等が盛り込まれた。

稚内空港では、ジェット化を図るための滑走路延長計画が昭和58年11月に告示され、同年度に一部事業に着手し、翌年度から工事が本格化した。

新帯広空港は昭和56年3月に開港し、引き続き滑走路2,500mへの延長工事に着手し60年11月に完成した。また、旭川空港が57年11月に供用を開始し、女満別空港が60年4月に開港したことにより、北海道のジェット化空港の数は3空港から一挙に6空港に倍増した。さらに、中標津空港のジェット化についても60年10月に告示された。

千歳飛行場については、昭和55年10月に国鉄千歳空港駅（現 JR 南千歳駅）が開業、駅舎は旅客ターミナルビルと250mの回廊（橋）で直結され、画期的な空港アクセスが誕生した。一方、新千歳空港の建設は、石油危機などに伴う全国的な需要の低迷、財政難による公共事業の抑制、用地買収交渉の難航等により、当初の53年度の開港予定は大幅に遅れていたが、運輸省は60年11月、施設、供用開始予定期日の変更を含め整備基本計画を変更した。61年3月には航空法に基づく変更告示がなされ、同年6月には、北海道開発局の申請に係る土地収用法に基づく事業認定の告示がなされた。

#### キ 昭和60年代

昭和61年11月に閣議決定された第5次空港整備五箇年計画（昭和61～平成2年度）では、再び、東京、大阪の二大都市圏における基幹空港、つまり、東京国際空港（羽田）の沖合展開事業、新東京国際空港（成田）の第2期工事の早期完成、関西国際空港の建設計画の三つのプロジェクトが我が国の航空ネットワークの整備において、最も重要かつ緊急を要するものであると認識され、最優先課題として位置付けられた。

また、本計画では基幹空港の整備の他に一般空港の中で「空港空白地域の解消」が意識され、庄内、福島及び石見空港の整備に着手した。

道内空港については、函館空港の滑走路を3,000mに、釧路空港の滑走路を2,500mに延長することが盛り込まれた。

また、昭和63年7月に新千歳空港のA滑走路の、同年10月に稚内空港の滑走路2,000mの供用が開始された。

## ク 平成元年代

第5期北海道総合開発計画（昭和63～平成9年度）は、高度な交通、情報・通信ネットワーク形成を目標として掲げ、その中心として空港整備が位置付けられ、新千歳空港の国際空港としての機能強化などを推進することとされた。

一方、第6次空港整備五箇年計画（平成3～7年度）は、平成3年11月に閣議決定され、空港整備の基本的な考え方として、国際、国内の航空ネットワークが集中する東京、大阪の二大都市圏の空港容量を拡充するため、三大プロジェクトの推進を最優先課題とした。また、一般空港としては、地方拠点空港における長距離国際線の就航に対応するための3,000m級滑走路の新設や地方空港のジェット化、大型化のための滑走路延長事業が位置付けられた。道内空港については、函館、旭川空港の滑走路延長事業の継続、また、新規に新千歳空港のB滑走路建設、釧路、女満別、利尻、新紋別及び中標津空港の滑走路延長が事業化された。

これに基づき、昭和63年に新千歳空港（A滑走路3,000m）が開港したのを始め、平成元年には、釧路空港の滑走路延長事業（2,300m）が完成した。また、4年には新千歳空港の新ターミナルビルが供用され、北海道の玄関口としての面目が一新された。続いて8年には、新千歳空港B滑走路の供用が開始され、翌9年には、中標津空港が滑走路延長2,000mとして供用された。

平成8年12月に閣議決定された第7次空港整備五箇年計画（平成8～12年度）では、航空による国際交流の増大と国内航空ネットワークの充実に対する要請に応えるため、ネットワークの拠点となる大都市圏における拠点空港の整備が最優先課題と位置付けられ、一般空港については継続事業を中心に整備を進めるとともに、既存空港の高質化等の整備を図ることとされた。

道内空港は、新千歳空港について、安全運行の確保等、空港の高質化を図るため、滑走路延長を行うことが位置付けられたほか、丘珠空港については空港の高質化を図るための空港整備について調査検討し、必要に応じてその整備を図ることとされた。

なお、第7次空港整備五箇年計画は、平成9年12月、財政再建の流れを受け、計画期間を2年延長し、七箇年計画（平成8～14年度）に改定された。

## ケ 平成10年代

第6期北海道総合開発計画（平成10年～19年度）では、効率的で利便性の高い交通体系の形成を目指し、空港の整備や航空路線の充実等を総合的に推進することとされた。

平成11年から12年にかけて、函館、利尻、新紋別、女満別、釧路の各空港の滑走路が延長・供用された。また、国産プロペラ機YS11の退役に伴う後継機対応として、11年度には奥尻、12年度には丘珠空港において、滑走路延長事業に着手し、それぞれ18年、16年に供用されている。

空港の高質化を図るための取組として、新千歳空港において冬季の安定運航のための滑走路延長が第7次空港整備五箇年（七箇年）計画に位置付けられているが、その後、長距離国際線（アムステルダム線）の運航休止、地元合意の未達成等の状況の変化により、いまだに事業化には至っていない。このほかについては、新千歳空港において、航空機の地上走行時間を短縮するためのバイパス誘導路の整備が平成18年度に行われたほか、丘珠空港においてエプロン上の乗客が通行する部

分について、ロードヒーティング設備の整備が17年度に行われ、世界でも例のない試みに航空会社や乗客の好評を博した。

#### コ 平成20年代前半

第7期北海道総合開発計画（平成20年～29年度）では、広域分散型社会を形成する北海道において、交通機関が相互に連携・連続した利便性の高い高速交通ネットワークを図るため、空港の整備を推進することとされた。

新千歳空港においては、国際線旅客の増加に対応するため、新たな国際線旅客ターミナルビルが平成22年3月に供用開始された。また、悪天候による混雑や遅延を緩和するため、国内初となる防除雪氷作業専用のデアイシング・エプロンの供用を同年11月に開始するとともに、平成22年度にはB滑走路のILS双方向化事業に着手した。

就航率の向上対策として、稚内空港の滑走路延長（2,200m）がなされ平成21年11月から供用を開始し、女満別空港においては、ILS双方向化が平成20年11月に完了した。

#### サ 平成20年代後半以降

国内の多くの既存空港は、旧基準である滑走路端安全区域（RESA）長40mで整備されてきたが、平成22年のICAO USOAP（安全監視監査プログラム）の勧告を受け、25年に基準を改正し、既存空港も含む全ての空港に同基準を適用することとされた。このため、国管理空港（新千歳、稚内、釧路、函館）において整備を進めている。

第8期北海道総合開発計画（平成28年～令和7年）では、北海道の強みである「食」と「観光」を戦略的産業として育成し、豊富な地域資源とそれに裏打ちされたブランド力など、北海道が持つポテンシャルを最大限に活用することで「世界の北海道」を目指すほか、人々の暮らしの安全・安心が確保された強靱で持続可能な地域経済社会を確立するとされた。空港においては、急増する来道外国人旅行者への対応として、新千歳空港の受入環境の整備を始めとする北海道内の空港の必要な整備や冬期就航率の向上を図るほか、地震・津波災害等の大規模自然災害による社会経済的影響を最小限に抑えるため、空港の耐震対策を促進することとされた。

新千歳空港では、平成27年12月に国際線旅客数200万人を突破し、28年4月に国際線旅客の急激な増加による訪日外国人旅行者の受入れ機能を強化するため「新千歳空港国際線ターミナル地域再編事業」に着手し、令和2年3月に完了した。

#### (4) 空港整備五箇年（七箇年）計画

空港の計画的な整備を進めるための空港整備五箇年（七箇年）計画については、これまで、第1次（昭和41年度～）から第7次（～平成14年度）まで策定された。平成15年度以降は、計画規模を定めない、社会資本整備重点計画が策定されることとなり、いわゆる中期的な事業計画として閣議決定まで行う五箇年（七箇年）計画は平成14年度をもって終了した。

表-2-4-1に全五箇年（七箇年）計画の概要を取りまとめたものを示す。

表-2-4-1 空港整備五箇年（七箇年）計画の推移

単位：億円

	第1次空港整備 五箇年計画	第2次空港整備 五箇年計画	第3次空港整備 五箇年計画	第4次空港整備 五箇年計画	第5次空港整備 五箇年計画	第6次空港整備 五箇年計画	第7次空港整備 七箇年計画	
計 画 期 間	昭和42～45年度	昭和46～50年度	昭和51～55年度	昭和56～60年度	昭和61～平成2年度	平成3～7年度	平成8～14年度	
計 画 額	空港整備事業	1,150	5,250	8,700	16,200	18,000	30,200	34,000
	予備費	-	350	500	-	-	-	-
	調整費	-	-	-	900	1,200	1,700	2,000
	計	1,150	5,600	9,200	17,100	19,200	31,900	36,000
重点整備事項	① 東京国際空港及び大阪国際空港の整備 ② 地方空港の整備	① 新東京国際空港の整備及び関西国際空港の整備 ② 東京国際空港等主要空港及び地方空港の整備 ③ 航空保安施設等の整備 ④ 騒音対策事業の推進	① 空港周辺環境対策事業の推進 ② 航空保安施設等の整備 ③ 新東京国際空港の整備、関西国際空港についての調査、計画決定及び建設推進 ④ 一般空港の整備	① 新東京国際空港の整備、東京国際空港の沖合展開の推進、関西国際空港建設計画の調査検討、推進 ② 一般空港の整備 ③ 空港周辺環境対策事業の推進 ④ 航空保安施設等の整備	① 新東京国際空港の構成、東京国際空港の沖合展開について一部供用開始、関西国際空港の整備の推進 ② 一般空港の整備 ③ 空港周辺環境対策事業の推進 ④ 航空保安施設の整備	① 新東京国際空港の完成、東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港の開港及び全体構想推進のための調査検討 ② 一般空港等の整備 ③ 空港周辺環境対策事業の推進 ④ 航空保安施設の整備	① 新東京国際空港の平行滑走路等及び東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港2期事業、首都圏空港の調査検討等 ② 一般空港等の整備 ③ 空港周辺環境対策事業の推進 ④ 航空保安施設の整備	
道内の大型化空港	千歳		函館	帯広	新千歳、釧路		旭川、女満別	
道内の新規ジェット化空港	千歳	函館、釧路	帯広	旭川、女満別	稚内、新千歳、中標津		利尻、紋別	

## 2 空港事業の概要

### (1) 概況

#### ア 航空輸送の概況

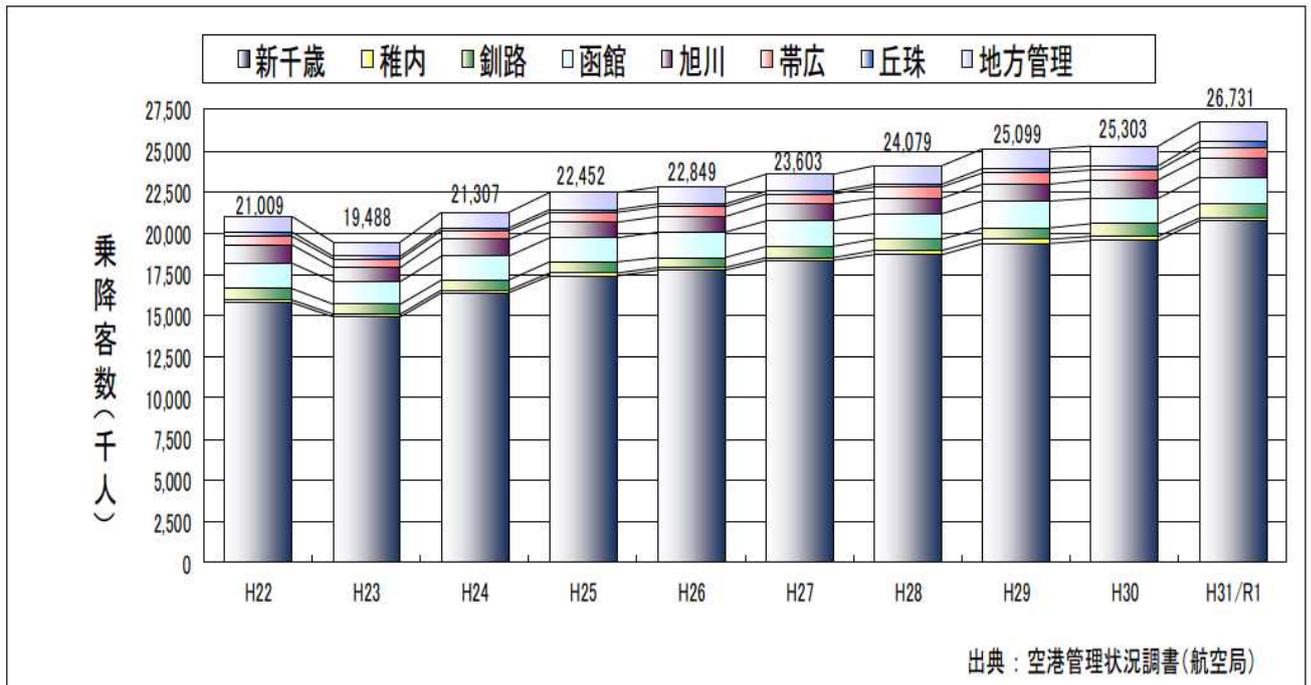
平成22年から令和元年までの10年間について、北海道の空港別（国内・国際）の航空乗降客人数及び取扱貨物量を示したものが図-2-4-1から図-2-4-4である。

全国と北海道における航空需要の推移（拠点空港、地方管理空港、共用空港の合計）を見ると、全国の国内航空乗降客人数は、平成22年の約17,950万人から令和元年には22,794万人と、10年間で約27%増となっており、北海道の国内航空乗降客人数は、平成22年の約2,101万人から令和元年には約2,673万人と、10年間で27%増と同様の伸び率を示しており、この10年間における対全国比は約12%であった。同様に全国の国際航空乗降客人数を見ると、平成22年の約5,392万人から令和元年には約10,334万人と、約92%増となっており、北海道の国際航空乗降客人数は、平成22年の約112万人から令和元年には約409万人と約264%増となり、対全国比は約2%（平成22年）か

ら約4%（令和元年）に増加した。

また、北海道の国内航空貨物量については、平成22年の約25万tに対し、令和元年は約17万tと約30%減少しているものの、対全国比では約13%（平成22年）から約11%（令和元年）と微減であった。一方で、北海道の国際航空貨物量は、平成22年の約0.4万tに対し、令和元年は約1.8万tと大きく増加しており、対全国比でも約0.01%（平成22年）から約0.5%（令和元年）に増加した。

図－２－４－１ 北海道内空港における航空旅客数の推移(国内)





図一 2 - 4 - 4 北海道内空港における貨物取扱量の推移(国際)



#### イ 航空路線の開設状況

平成 22 年 8 月時点と令和元年 8 月時点の道内空港に関する航空路線の比較を示したものが表一 2 - 4 - 2 である。

この間の空港政策は、日本の空の玄関口である首都圏空港（羽田・成田）において、諸外国とのヒトとモノの交流を一層活性化させることにより、更なる首都圏の国際競争力の向上、豊富な国内航空ネットワークを通じた国内各地域への経済効果の波及を図るほか、訪日外国人旅行者を 2020 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人とする政策目標や、2020 年に開催を予定していた東京オリンピック・パラリンピック開催に万全を期すため、首都圏空港の年間発着枠を増加させることや、LCC などの新規企業の参入促進を図ることであった。

これにより、国内線では新千歳空港と成田空港を結ぶ便数が大幅に増加した。また、国際線においては、新千歳空港における国際線ターミナル地域再編事業や発着枠拡大によって、アジアを中心とした新規路線が就航し、また、既存の路線においては便数が大きく増加した。

表-2-4-2 道内空港の路線数

空港名	路線名	便数		空港名	路線名	便数		空港名	路線名	便数	
		H 2 2	R 1			H 2 2	R 1			H 2 2	R 1
新千歳空港	稚内	2	2	新千歳空港	ホノルル	-	4/W	函館空港	丘珠	4	6
	女満別	6	6		瀋陽	2/W	-		新千歳	5	2
	中標津	3	3		エジ/オハ/ソウ	2/W	5/W		奥尻	1	1
	釧路	6	3		上海	4/W	21/W		旭川	1	-
	利尻	1	1		台北	14/W	32/W		釧路	1	-
	函館	5	2		釜山	3/W	20/W		東京	7	8
	旭川	2	-		大連	2/W	3/W		伊丹	-	2
	東京	51	56		北京	4/W	7/W		関西	2	-
	成田	5	29		ウラジオストク	-	3/W		中部	2	2
	関西	10	13		清州	-	2/W		仁川	3/W	-
	伊丹	5	13		大邱	-	14/W	台北	-	7/W	
	神戸	5	6		南京	-	8/W	帯広空港	東京	4	7
	福岡	3	5		杭州	-	2/W		名古屋	(1)	-
	中部	14	23		天津	-	2/W		中部	-	4/W
	青森	2	5		高雄	-	5/W	旭川空港	函館	1	-
	秋田	3	4		スワンナプーム	-	7/W		新千歳	2	-
	花巻	3	3		ドンムアン	-	4/W		東京	10	7
	仙台	13	17		シンガポール	-	4/W		関西	(1)	-
	山形	1	1	マニラ	-	3/W	伊丹		(1)	(1)	
	福島	2	1				中部		1	1	
	新潟	4	5	釧路空港	丘珠	3	4	仁川	(4/W)	-	
	富山	1	1		新千歳	6	3	紋別空港	東京	1	1
	静岡	2	1		函館	1	-	中標津空港	新千歳	3	3
	小松	1	1		東京	5	6		東京	1	1
	広島	1	2		関西	-	1	奥尻空港	函館	1	1
	出雲	(3/W)	4/W		伊丹	(1)	(1)		利尻空港	新千歳	1
	松本	1	1	中部	-	3/W	丘珠	-		2	
	茨城	-	2	稚内空港	新千歳	2	2	礼文空港	稚内	-	-
岡山	(1)	1	東京		1	2	札幌飛行場 (丘珠空港)	釧路	3	4	
松山	-	1	関西		(1)	-		函館	4	6	
徳島	(4/W)	3/W	中部	(1)	-	利尻		-	2		
那覇	-	1	女満別空港	新千歳	6	6		三沢	-	2	
仁川	10/W	74/W		東京	5	5		信州まつもと	-	1	
グアム	2/W	-		伊丹	(1)	(1)		静岡	-	2	
香港	11/W	19/W		関西	(1)	1					
				中部	1	1					

注1 ( ) 書きは季節運航便

注2 網掛けは国際線

注3 1往復=1便で表記

注4 便数は曜日・季節等により変動あり

(2) 北海道空港整備事業費の推移

北海道内の空港整備事業費の推移を図-2-4-5、表-2-4-3に示す。

道内の空港整備については、ジェット化・機材大型化に伴う滑走路新設・延長工事がほぼ概成したことから事業費は大きく低下していたが、新千歳空港における訪日外国人旅行者の受入機能を強化するための国際線ターミナル地域再編事業や、各空港における滑走路端安全区域 (RESA) の整備によって、大きく増加に転じた。

図-2-4-5 北海道内の空港整備事業費の推移

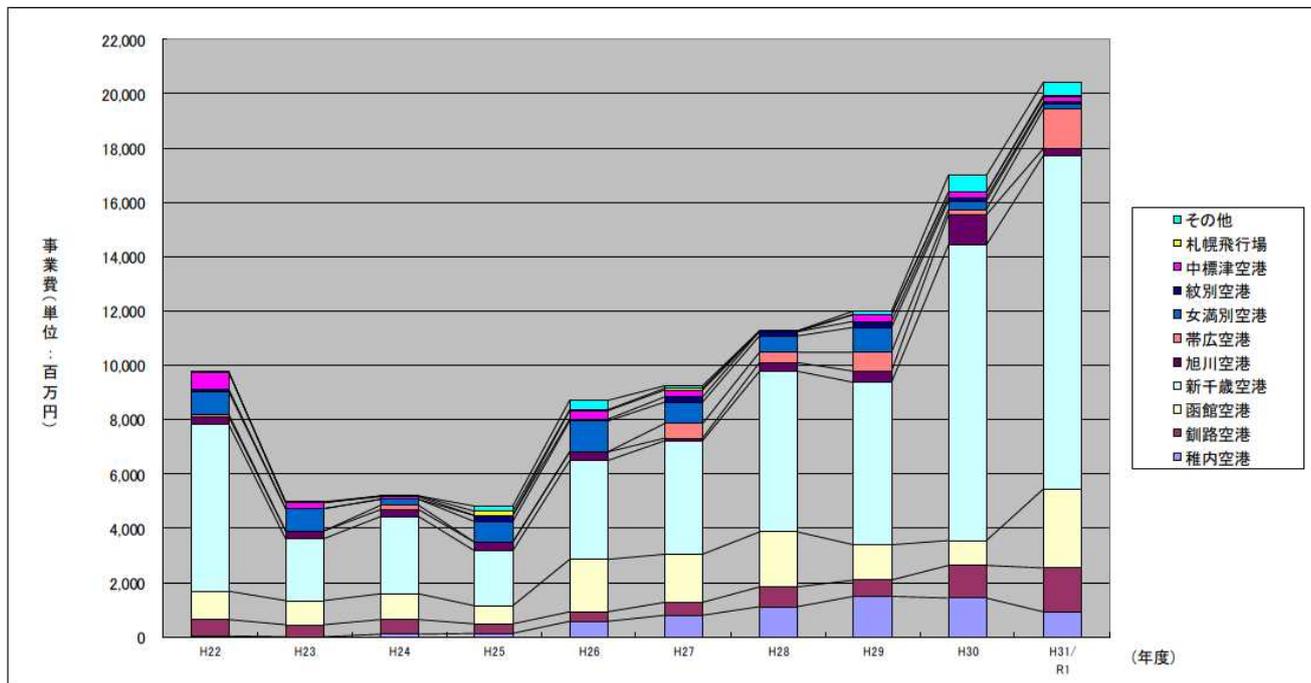


表-2-4-3 北海道内の空港整備事業費の推移

(百万円)

年度 \ 空港	平成22	平成23	平成24	平成25	平成26	平成27	平成28	平成29	平成30	平成31 令和元
稚内空港	24	5	81	104	573	767	1,092	1,471	1,401	907
釧路空港	585	422	539	346	340	498	720	606	1,221	1,629
函館空港	1,046	878	966	686	1,933	1,753	2,029	1,307	903	2,911
新千歳空港	6,151	2,282	2,840	2,035	3,640	4,203	5,924	5,996	10,900	12,287
旭川空港	298	295	250	310	311	84	322	394	1,125	241
帯広空港	81	0	168	10	16	550	375	709	178	1,471
女満別空港	842	816	206	758	1,145	787	618	898	339	176
紋別空港	76	0	0	215	56	180	141	251	96	72
中標津空港	649	238	112	7	305	270	23	244	210	181
札幌飛行場	0	0	28	140	46	51	8	3	11	66
その他	10	20	6	184	342	112	13	124	612	475
利尻空港	0	0	0	170	326	102	6	114	304	260
奥尻空港	0	0	0	0	10	0	0	0	271	196
礼文空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
調査費	10	20	6	14	6	10	7	10	38	20
合計	9,762	4,956	5,195	4,793	8,706	9,255	11,266	12,003	16,996	20,417

※その他は、利尻空港、奥尻空港、礼文空港、調査費の計。

(3) 所管空港の整備

ア 稚内空港

昭和 58 年 11 月に稚内空港のジェット化の計画が告示され、第 1 期計画である滑走路 1,800m の延長工事を同年度から着手し、61 年度に完了、62 年 6 月から供用開始となった。ジェット化に伴いターミナル地域が移転となり、空港ターミナルビル、道路・駐車場も併せて供用となった。

第3期計画である滑走路2,000mの延長工事が引き続き進められ、昭和63年10月に供用開始となり、同時にILS（計器着陸装置）の運用が開始された。さらに、平成5年11月にはエプロン拡幅部が供用開始となり、基本計画の概成をみた。

しかしながら、冬季の悪天候を原因として、離島を除く全国のジェット化空港の中で最も低い就航率が課題となっており、その対策として滑走路2,200mへの延長工事を平成19年度から着手し、21年11月から供用を開始した。

平成26年からは、滑走路及び誘導路が工事施行から約20年経過し、多数のクラック発生やグルーピング溝が極めて浅くなっていることから、舗装の改良工事を実施し令和2年度に完成した。

また、滑走路において、航空機がオーバーランやアンダーシュートを起こした場合に航空機の損傷軽減による乗客の安全を確保するため、滑走路端安全区域（RESA）の整備を平成27年から開始し、令和2年度に完成した。

#### イ 釧路空港

昭和55年2月に滑走路2,300mへの延長の告示がなされ、59年12月に第1期計画の滑走路2,100mが供用開始となり、平成元年12月には第2期計画の滑走路2,300mが供用開始となった。釧路空港は、夏期に海霧が発生し、これが就航率低下の最大の原因となっているため、熊本空港とともにILSの高カテゴリー化（CAT-Ⅲa）を図ることとなり、4年度に工事着手し、7年10月から供用開始となった。なお、18年4月にはCAT-Ⅲbとして供用が開始されており、さらに就航率と定時性が向上した。

平成7年2月には滑走路2,500mへの延長の告示がなされ、同年度から工事着手し、12年に供用を開始している。

30年度からは、RESAの整備に着手し、原則範囲90mの早期確保を目指し整備を進めている。

#### ウ 函館空港

昭和53年から滑走路2,500mで供用されていたが、平成3年7月に滑走路3,000mへの延長の告示がなされ、4年度から工事着手した。埋蔵文化財の大量出土による埋蔵文化財調査のため、供用予定期日を経過したが、11年に供用を開始している。

なお、平成6年4月には初めての国際定期路線がユジノサハリンスクとの間に開設され、国際線ターミナルビルについても供用が開始されたほか、国内線ターミナルビルについても3代目となる新ビルが17年に供用開始となった。さらに、19年12月には国際線ターミナルビルが改築され供用が開始されている。

また、27年からは、RESAの整備に着手し整備を進めている。

#### エ 新千歳空港

新千歳空港の整備については、昭和48年12月に告示がなされたが、石油危機等の社会経済状況の変化による航空需要の下方修正や、厳しい財政事情による事業費の抑制及び用地取得の難航により、当初予定していた供用開始予定期日を大幅に遅延したため、計画の抜本的見直しを行わざるを得なくなった。また、ターミナル施設計画に係る調査研究の進展によりエプロンの形状を変える必

要があったこと等の状況から、新千歳空港の早期供用を図り、今後予測される航空輸送需要に対処するため、61年3月に整備基本計画の変更告示がなされた。

昭和63年7月、第1期計画のA滑走路の供用開始をもって新千歳空港が開港された。平成4年7月には第2期計画の新ターミナルビルの供用が開始となり、一部空港整備事業で行ったJR線の新ターミナルビル直下への乗り入れや道央自動車道の千歳インターチェンジの整備も行われ、引き続き乗客の利便性の確保が図られている。8年4月には2本目となるB滑走路の供用が開始され、冬季の除雪作業時においても安定運航が可能となったほか、それ以外の時期においても離陸と着陸で滑走路を使い分けることで特にピーク時の安定運航に役立っている。

この間、平成元年にソウル線、2年にはグアム・サイパン線及び香港線の開設を皮切りに、近年では台湾や中国本土を中心に順次国際路線網も充実してきており、増加する国際線旅客に対応するため、22年3月より、新国際線旅客ターミナルビルの供用を開始している。また、防除雪氷作業専用のデアイシング・エプロンについて22年11月から供用を開始し、ILSの高カテゴリー化（CAT-III）については、20年に工事着手し、23年に運用を開始した。

平成27年12月に国際線旅客数200万人を突破し、28年4月には国際線旅客の急激な増加による訪日外国人旅行者の受入機能を強化するため、航空機の駐機スポット不足に対応したエプロン拡張や航空機導線の変更による混雑緩和と地上走行距離の短縮を図る南側誘導路等を整備する国際線ターミナル地域再編事業に着手し、令和元年度に完了した。

新千歳空港では降雪シーズン（11月～3月）に欠航や遅延が多く発生しており、冬期の安定運航が課題となっている。除雪車両や駐機場へ引き返す航空機の動線が確保されていないため、滑走路の閉鎖時間が長引き、冬期における航空機の欠航や遅延の一因であることから、末端取付誘導路（北側・南側）及び平行誘導路を整備（複線化）することで、除雪等による滑走路閉鎖時間を短縮し、冬期における欠航、遅延便の回避・軽減を図る工事を平成30年度から実施している。

また、平成26年度からは、RESAの整備に着手し、現在、A滑走路南側の整備を進めている。

平成20年度からは、大規模地震災害時に緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の確保を図るため、滑走路の液状化対策工事や河川函渠等の耐震補強工事を実施している。

#### オ 丘珠空港（札幌飛行場）

丘珠空港は、昭和42年の滑走路延長（1,000→1,400m）の後、安定的な運航確保のため、47年1月にGCA（着陸誘導管制業務）の運用開始、56年6月に札幌VOR/DME（超短波全方向式無線標識施設/距離情報提供装置）の供用開始、58年5月にVASIS（進入角指示灯）の設置、平成6年にPAPI（精密進入経路指示灯）の設置が進められた。また、平成3年8月にエプロン拡張が供用開始、4年2月には新旅客ターミナルビルが供用開始となっている。

また、道内路線の主力であった国産プロペラ機YS11の退役に伴い、後継機DHC-8-300への対応として、平成16年に滑走路が1,500mに延長された。さらに、17年には、積雪寒冷地空港の高質化の取組の一つとして、エプロン上の乗客の通行部分に対して、ロードヒーティングの導入という画期

的な試みも行われている。

令和元年から、滑走路において、航空機がオーバーランやアンダーシュートを起こした場合に航空機の損傷軽減による乗客の安全を確保するため、滑走路端安全区域（RESA）の整備に向けた調査を実施している。