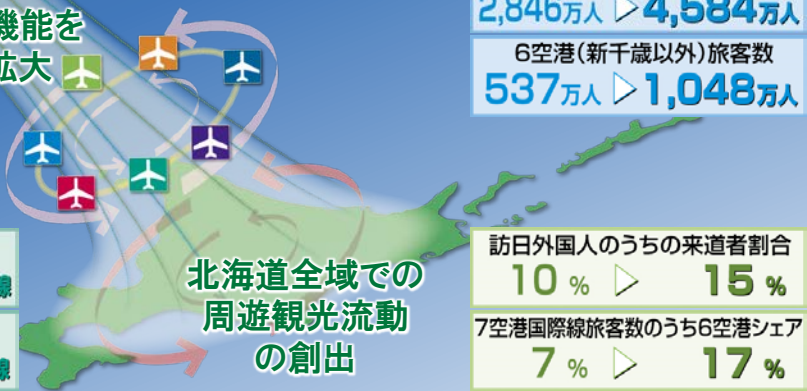




# 世界の観光客を魅了し 北海道全域へ送客する マルチ・ツーリズムゲートウェイ

国際ゲートウェイ機能を7つに段階的に拡大することで、旅客数4,584万人を目指します

国際ゲートウェイ機能を  
7空港に分散・拡大



## 戦略的事業方針

7空港の明確な役割分担  
による  
航空ネットワークの分散・拡大

デジタルマーケティング  
による  
段階的な観光流動づくり

北海道の魅力発信と  
地域活性化への貢献

安全・安心を最優先  
とする  
長期安定の空港運営

※各目標値は「現状 > 30年後」として記載

## 「マルチ・ツーリズムゲートウェイ」の形成・拡大ステップ

- ・ 旺盛な東アジアからの観光需要をメインターゲットとして、段階的に観光流動を道内各地に拡大
- ・ 運営開始当初10年間で「マルチ・ツーリズムゲートウェイ」を概成

< 当初10年間の観光流動の拡大ステップ(イメージ) >

### ①道央圏以外へ観光流動を創出



### ②観光流動をきた・ひがしへ拡大



### ③道内全域での活発な流動



## 各空港の戦略的位置付け

各空港の特性や課題、潜在的旅客需要を踏まえて、7空港を①グローバルゲートウェイ、②広域ゲートウェイ、③地域ゲートウェイとしてそれぞれ位置付け

| 空港名 | 位置付け        | 将来像                                           |
|-----|-------------|-----------------------------------------------|
| 新千歳 | グローバルゲートウェイ | 北海道全体の航空ネットワークの拡大と、観光市場の成長を牽引するリーディングゲートウェイ   |
| 稚内  | 地域ゲートウェイ    | 利尻・礼文等の地域観光資源へのアクセスを担い、地域の経済・生活を支えるゲートウェイ     |
| 釧路  | 地域ゲートウェイ    | 釧路・阿寒のアドベンチャーツーリズム・ひがし北海道広域周遊のゲートウェイ          |
| 函館  | 広域ゲートウェイ    | 新幹線とのアクセス強化による道南・東北No.1の広域周遊観光ゲートウェイ          |
| 旭川  | 広域ゲートウェイ    | 旭川・大雪・富良野等の世界屈指の山岳・スノーリゾートや道内各地への広域周遊観光ゲートウェイ |
| 帯広  | 地域ゲートウェイ    | フードバレーとかちやひがし北海道広域周遊観光のゲートウェイ                 |
| 女満別 | 地域ゲートウェイ    | オホーツクの比類なき大自然やひがし北海道広域周遊観光のゲートウェイ             |

# 7空港の明確な役割分担による航空ネットワークの分散・拡大

## ターゲットの特性に応じた戦略的な路線開発

### <基本戦略>

- 7空港の役割分担に応じたターゲット路線の設定
- LCC誘致による新規需要の拡大
- 道内オープンジョーによる広域観光促進

### <エアライン誘致施策>

- 航空営業専門部署の設置
- 地域一体での営業体制の構築
- データを活用したマーケティング戦略
- 地域と連携した航空貨物の利用促進

### <着陸料等の料金施策>

- 航空ネットワークの分散・拡大を促進する多様なインセンティブ
- 需要変動リスクをエアラインとSPCがシェアする旅客数連動の料金体系
- 新規就航前後のエアラインのマーケティング費用をサポート

### <空港毎のターゲット路線>

| 空港               | 国際線                 | 国内線                 |
|------------------|---------------------|---------------------|
| 新千歳              | アジア圏ローカル<br>欧米豪等長距離 | 三大都市圏拠点空港<br>+ 地方都市 |
| 函館・旭川            | 東アジア・<br>東南アジア首都    | 三大都市圏拠点空港           |
| 釧路・帯広・<br>女満別・稚内 | 東アジア首都              | 三大都市圏拠点空港           |

### <道内オープンジョーのイメージ>



### <エアライン誘致体制>



## 道内航空ネットワークの充実

- 道内LCC路線誘致等による道民の生活路線維持や低運賃志向の新たな旅客需要創出
- 訪日外国人向け割引運賃等を活用した観光利用促進
- コンピューター・リージョナル航空の誘致による移動手段の多様化

## エアラインの就航機会を逃さない受入環境整備

- 7空港全てにおける国際線就航を実現する受入環境整備
- 拡大するビジネスジェット需要への対応
- 除雪能力強化、グランドハンドリング等の受入体制の強化

### <グランドハンドリング体制の強化>



## デジタルマーケティングによる段階的な観光流動づくり

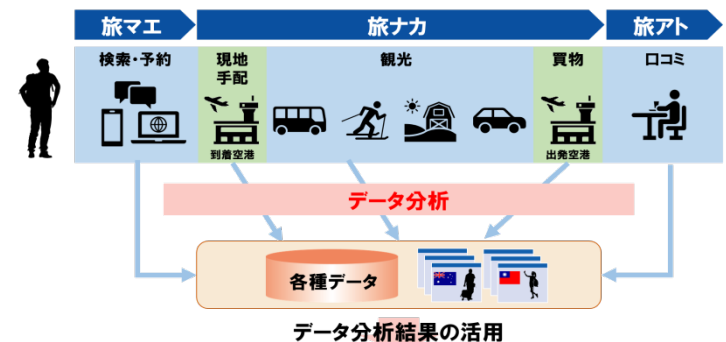
### 地域一体でのデジタルマーケティングの展開

- Web・アプリ等を通じたデータ分析による旅行動態の把握
- 分析結果を活用した地域一体での周遊ルートづくりと二次アクセス拡充
- 道内全てのDMOを重要パートナーとした観光商品の充実
- きた・ひがし北海道への観光流動を段階的に創出し、道内全域の観光需要を喚起
- 構成員等の国内外のリソース（商業施設、航空・鉄道、メディア等）を通じたプロモーション

### 旅マエから旅アトまで一貫した旅の利便性向上

- オンラインと対面の両方で旅マエ～旅アトまでサポートするコンシェルジュサービスの提供
- 7空港全てで、従来の総合案内に加え、観光商品や交通手配を含む様々な旅行サポートを行う観光コンシェルジュを設置
- 多様な交通モード間の連携促進による二次アクセスの改善

### <デジタルマーケティングの展開イメージ>



- 活用例
- 分析結果に基づき、自治体/DMO等と周遊観光ルートの商品開発
- ターゲットに合わせたメディアのプロモーション、情報発信

# 北海道の魅力発信と地域活性化への貢献

## 北海道の魅力を発信する空港のショーケース化

- 7空港の到着、商業、出発各エリアを「北海道ショーケース」として位置付け、北海道の魅力を世界に発信
- 空港毎の特性を踏まえたショーケースコンセプトを設定

＜「北海道ショーケース」の概要＞

|      | 到着エリア               | 商業エリア                     | 出発エリア                 |
|------|---------------------|---------------------------|-----------------------|
| 情報発信 | 観光コンシェルジュによる地域の情報提供 |                           | 道内他地域の観光情報提供によるリーダー獲得 |
| 商業   |                     | 地域の食・産品やアクティビティを想起させる商業展開 |                       |
| 環境演出 | 旅への期待感を高める演出        | 地域の特色を想起させる環境演出           | 北海道全体を表現する環境演出        |

＜各空港のショーケースコンセプト＞



## 空港の魅力向上による地域活性化への貢献

### ＜活性化に向けた投資戦略＞

- 各空港の位置付けや施設の現状、就航需要等を勘案した投資の資金配分と優先順位付けを実施
- 必要な国際線受入環境が事業開始時点で確保されている新千歳、旭川、帯広では利便性向上投資を先行実施
- 運営開始当初10年間に7空港全てで国際ゲートウェイ機能を概成

### ＜地域活性化／利用者利便性向上＞

- 地域に不足する機能や地域性・エンターテインメント性の強化
- 自動チェックインや最新鋭の保安検査機器等によるFAST TRAVELの推進
- 7空港全てで多言語対応・ユニバーサルデザインを推進

＜空港別の活性化投資の内容＞

|                | 2020年度                                                                       | 2025年度                        | 2030年度 | 2035年度                       |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------|------------------------------|
| 新千歳            | エアサイド容量拡大・エプロン増築<br>利便性向上投資・国内線ビル・BJ施設・ケータリングビル 他<br>サテライトビル新設<br>構内道路・駐車場増設 | 内線共用旅客ビル新設<br>ホテル新設           |        |                              |
| 稚内             |                                                                              | 旅客ビル施設新設(国際線)                 |        | 2030年度までに7空港全てで国際ゲートウェイ機能を概成 |
| 釧路             | 駐車場増設                                                                        | 国際線旅客ビル施設増築                   |        |                              |
| 函館             |                                                                              | 国際線旅客ビル施設増築                   |        |                              |
| 旭川             |                                                                              | 商業・観光機能拡充<br>エプロン増築           |        |                              |
| 帯広             | BJ施設<br>駐車場拡充                                                                | 国内線旅客ビル施設改修<br>国際線旅客ビル施設増築    |        |                              |
| 女満別            |                                                                              | 旅客ビル<br>ホテル新設施設増築             |        |                              |
| 総投資額(想定)(30年間) |                                                                              | 新千歳 約2,950億円<br>他6空港 約1,300億円 |        |                              |

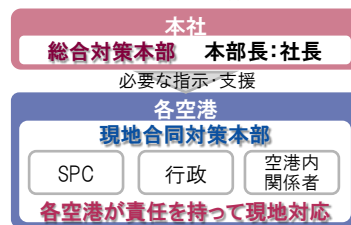
※BJ:ビジネスジェット

## 安全・安心を最優先とした長期安定の空港運営

### 確実な業務承継と本社・現場一体の緊急時対応

- 構成員のリソースを活かした7空港運用業務の確実な承継
- 経営トップ主導による安全推進
- 現場への権限委譲による各空港の自律的な運営体制の構築
- トラブル発生時は、社長の最終責任の下で各空港が責任を持って迅速に初動対応を実行

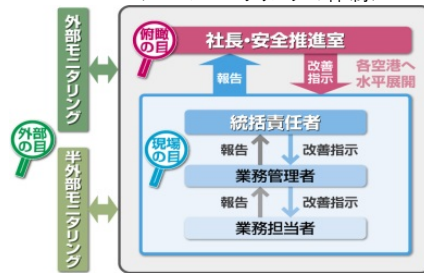
＜トラブル発生時の対応体制イメージ＞



### セルフモニタリングによる安全・保安レベル向上

- 現場の目、俯瞰の目、外部の目の多角的・複層的な視点からの自律的なモニタリング体制
- PDCAサイクルによる安全・保安業務レベルの維持・向上

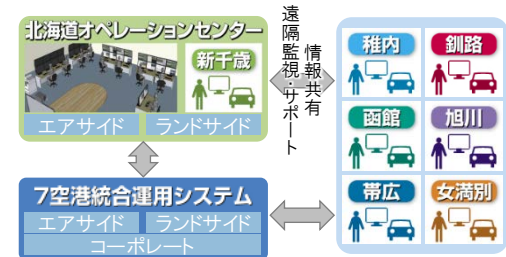
＜セルフモニタリングの体制＞



### バンドリングメリットを活かした空港運用

- 新千歳空港に設置する「北海道オペレーションセンター」(HOC)により空港運用業務と旅客ビル施設管理業務等を一体化
- 新千歳空港以外の6空港の運用を遠隔サポート
- 7空港一体運用を支える統合運用システムの構築

＜7空港一体運用の将来イメージ＞



### 地域共生の承継と地域との信頼関係構築

- 本社に地域共生部、各空港に地域共生担当を設置
- 周辺地域との対話・交流の機会に積極的に参加
- 現状の空港振興・環境整備支援機構等による地域共生事業を承継し、自治体や地域のニーズに合わせて制度を拡充・改善

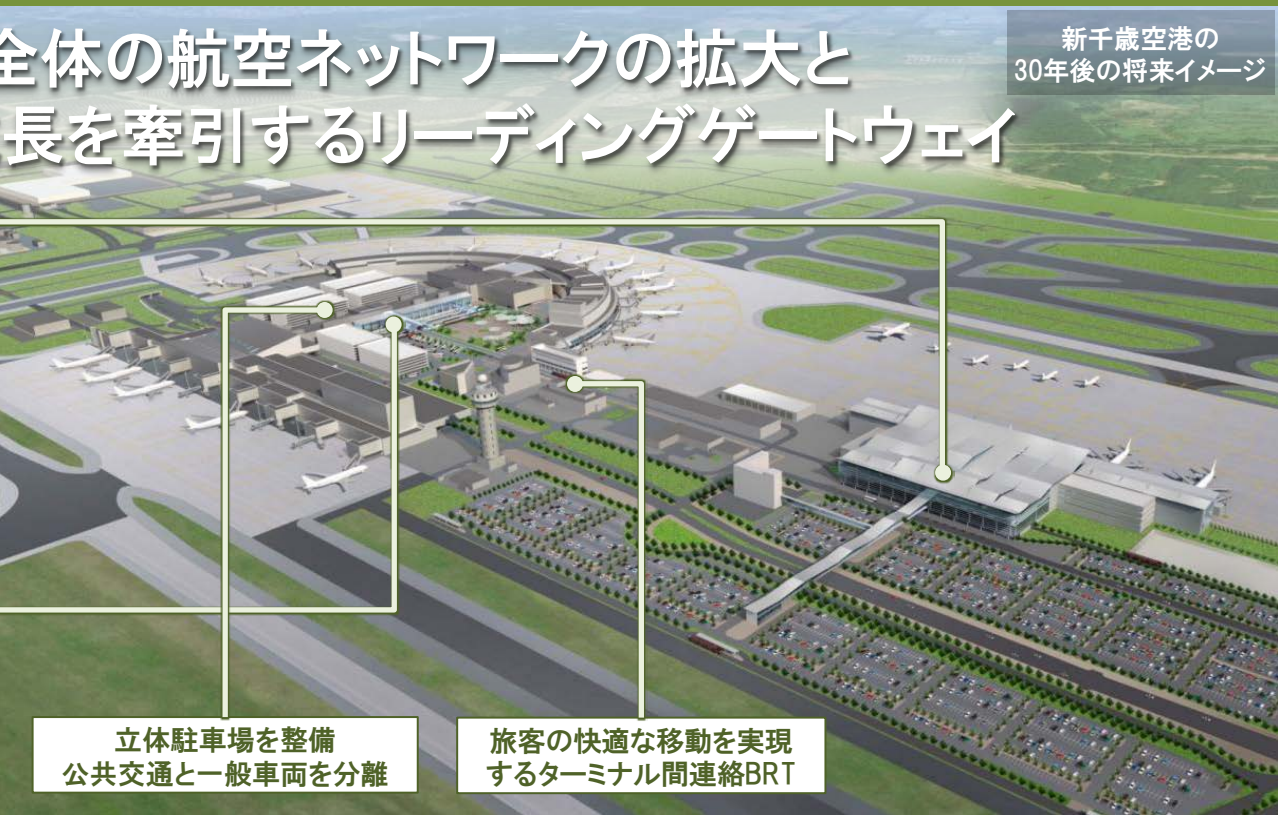
# 北海道全体の航空ネットワークの拡大と 観光市場の成長を牽引するリーディングゲートウェイ



エアライン拠点化を促進する  
内際共用旅客ビル新設(T3)



北海道旅行の玄関口となる  
交通・観光センター



立体駐車場を整備  
公共交通と一般車両を分離

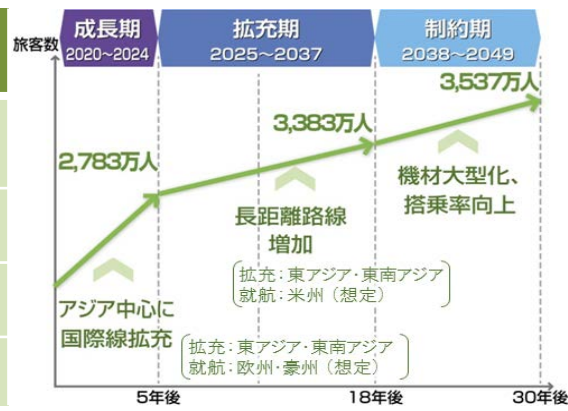
旅客の快適な移動を実現  
するターミナル間連絡BRT

## ■ 新千歳空港の目標値

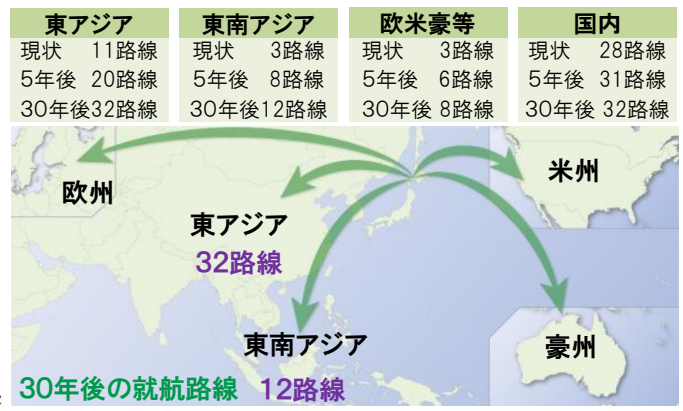
|     | 2017年度   | 2024年度<br>(5年後) | 2049年度<br>(30年後) |
|-----|----------|-----------------|------------------|
| 旅客数 | 2,309万人  | 2,783万人         | 3,537万人          |
| 国内線 | 1,960万人  | 2,156万人         | 2,448万人          |
| 国際線 | 349万人    | 627万人           | 1,088万人          |
| 貨物量 | 2,092百トン | 2,238百トン        | 2,446百トン         |

(※四捨五入により合計が合わない場合がある)

## ■ 新千歳空港の成長のステップ



## ■ 新千歳空港の航空ネットワーク(30年後の想定)



## 航空ネットワークの充実

### ■ ターゲット毎の路線誘致戦略

- 他の6空港で誘致困難な北海道未就航の長距離路線、アジアの地方都市路線の拡充、旅客流入を拡大
- オフピーク時間帯を有効活用可能な路線の戦略的誘致
- 東アジア主要都市との路線について、旭川空港や函館空港への就航の分散を促進

＜ターゲット毎の路線誘致戦略＞

|    | 重点誘致対象            | 戦略的誘致対象        | 分散対象路線群            |
|----|-------------------|----------------|--------------------|
| 路線 | 長距離<br>アジア地方都市    | 東南アジア各都市       | 東アジア主要都市           |
| 現状 | 5路線               | 3路線            | 9路線                |
| 戦略 | リソースを投入<br>積極的に誘致 | オフピーク時間<br>へ誘致 | 旭川・函館など<br>への就航を促す |

### ■ 広域観光の振興

- 道内全域を後背圏と捉え、関連事業者と共同の全道的なプロモーション実現
- 二次アクセスの利便性を高め、道内各地への周遊を促進
- 道内路線を利用した訪日旅客の広域周遊観光を促進
- 発・着を道内の別の空港とするオープンジョーの利用拡大による周遊増加

＜航空ネットワーク拡大による全道への送客＞



＜他空港への旅客需要分散＞



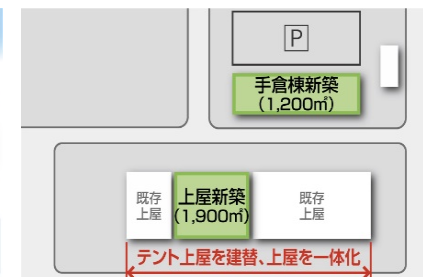
### ■ ビジネスジェット就航促進、輸出貨物増加への取組

- ビジネスジェット専用ターミナルを新設し、国内外からの富裕層のプライベートジェットでの来道を促進
- 帯広空港の専用ハンガー新設、他6空港の専用導線整備と合わせ、北海道全体でのビジネスジェット受入体制強化
- 国際貨物ビル施設を拡張整備し、増加する輸出貨物に対応

＜ビジネスジェット受入体制整備＞



＜国際貨物ビル施設の拡張整備＞



## 地域との連携・地域共生

### ■ 空港周辺観光促進・まちづくりへの貢献・地域共生

- 空港でのPRや、空港発のショートトリップ商品化による空港周辺の観光振興
- 空港周辺の新たな交通体系への取り組みや教育機会の提供等、所在自治体と連携し、周辺地域のまちづくりに貢献
- 苫小牧港との連携（物流・非常時バックアップ・観光）

### ■ 空港周辺地域への環境対策

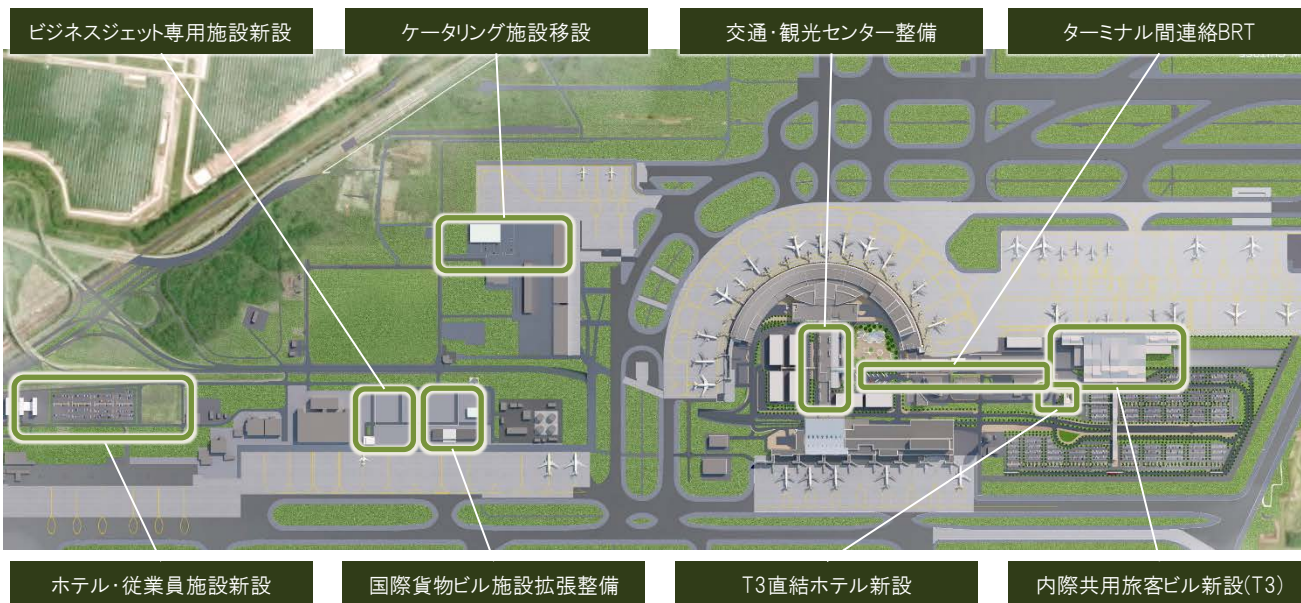
- 低騒音化を促進する料金体系を導入
- 環境対策・地域共生の専門部署を設置
- 従来と同等以上の水準の助成事業を継続実施

＜苫小牧港との連携＞



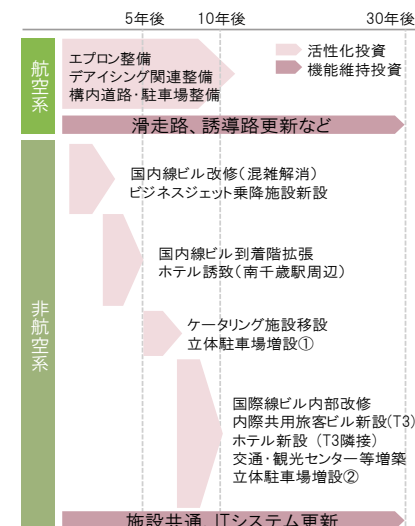
## 空港施設運用

### 30年後の施設等配置図(案)



### 設備投資戦略 (30年間の投資総額(想定)約2,950億円)

- 運営開始当初10年以内に30年間の成長基盤を概成



### エアライン受入環境の整備

- 運営開始当初は、国内線旅客ビル施設の到着階拡張や搭乗待合室の混雑緩和、JR新千歳空港駅からの縦導線改善等、既存施設の利便性向上に優先的に投資
- 国内線、国際線共用の旅客ビル施設(T3)を新設し、エアラインの拠点化を促進すると共に、十分な空港容量を確保(投資額(想定)約612億円)
- 空港中央に交通観光センターを設置し、二次アクセスへの乗継利便性向上と交通・観光情報提供の一元化を実現
- 専用道を設けたBRTにより交通観光センターとT3を接続し、快適な移動手段を提供

### 北海道ショーケース

- 空港全体を北海道全域の魅力を発信する「北海道ショーケース」に改修
- 新設するT3や既存施設の改修等により新たな賑わいを創出
- 周辺地域及び道内全域の観光提案、手配が可能な質の高いコンシェルジュサービスを交通・観光センターで提供
- 一般空港利用者也利用できる物販、飲食、娯楽等の提供

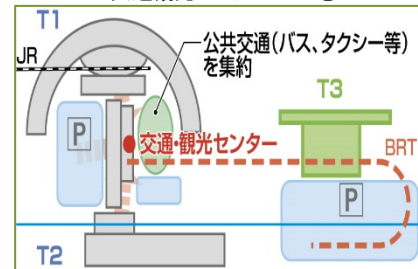
<内際共用新ターミナル(T3)>



<交通観光センター・BRT①>



<交通観光センター・BRT②>



<北海道ショーケースイメージ>



稚内空港の  
30年後の将来イメージ

## 地域観光資源へのアクセスを担い 地域の経済・生活を支えるゲートウェイ



旅客ビル施設建替  
ショーケース・道の駅機能新設



空港の賑わいを  
生み出す空港広場

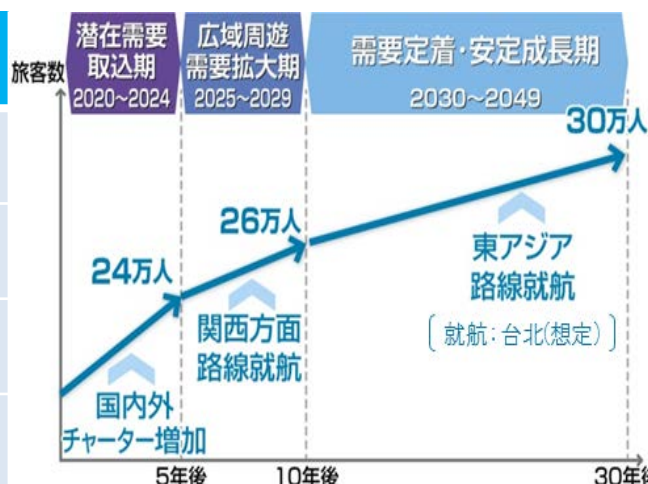
24時間利用可能  
駐車場・トイレ

### ■ 稚内空港の目標値

|     | 2017年度 | 2024年度<br>(5年後) | 2049年度<br>(30年後) |
|-----|--------|-----------------|------------------|
| 旅客数 | 20万人   | 24万人            | 30万人             |
| 国内線 | 20万人   | 22万人            | 27万人             |
| 国際線 | 0万人    | 2万人             | 3万人              |
| 貨物量 | 2百トン   | 2百トン            | 3百トン             |

(※四捨五入により合計が合わない場合がある)

### ■ 稚内空港の成長ステップ



### ■ 稚内空港の航空ネットワーク(30年後の想定)



## 航空ネットワークの充実

### ■ 新たな観光需要や広域の観光流動による路線誘致

- ・ 来道外国人の取込による新千歳線の利用率向上
- ・ チャーター利用実績の伸びが高い関西方面の新規就航
- ・ 旅客ビル施設の建替・容量拡大による、夏季の旺盛な国内外チャーター就航需要の取込み
- ・ 季節繁閑差等のエアライン負担を低減する料金体系導入

### ■ 広域的な観光流動の創出

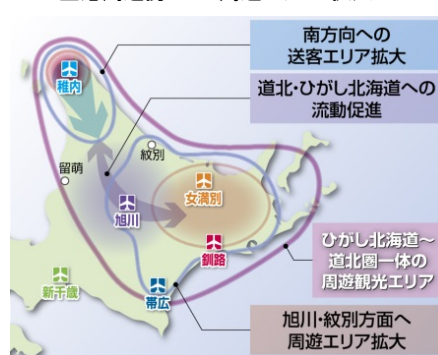
- ・ 自治体や新DMOと一体となった地域の魅力向上・発信
- ・ 新千歳空港・旭川空港での宗谷圏PRIによる観光流動の促進
- ・ 稚内～旭川・女満別間の二次アクセス拡充・観光商品の企画・PRによる双方向流動の実現

## 地域との連携・地域共生

### ■ 地域と一体となった通年来訪需要の底上げ・地域活性化

- ・ 地域で設立されることが予定されている新DMO等、地域と一体となった路線誘致・需要創出体制の構築
- ・ 宿泊施設が集積する稚内市街を拠点とした周遊観光の推進
- ・ 豊富温泉等新たな観光資源の強化
- ・ 周辺地域との交流機会創出と地域人材の育成

＜空港間連携による周遊エリアの拡大＞

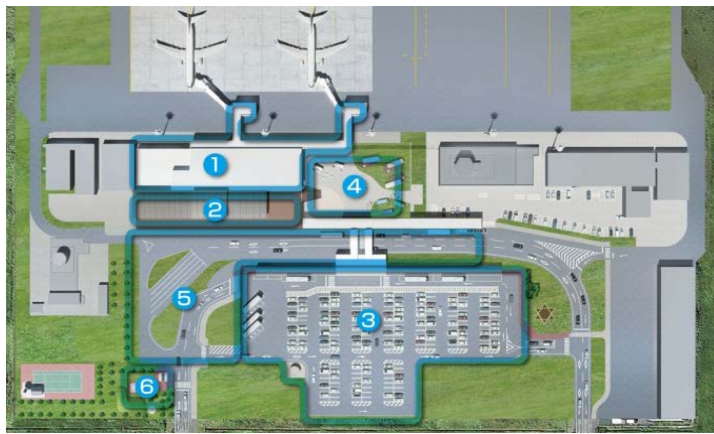


## 空港施設運用

### ■ エアライン受入環境の整備・受入容量の拡大

- ・ 旅客ビル施設の建替により、内際同時2便受入を実現し、夏季の旺盛な来訪需要に対応(①)
- ・ 除雪効率の高い大型車両の導入、譲り受ける気象レーダー(⑥)の活用など就航率向上への取組を継続的に実施
- ・ 24時間利用可能な駐車場・トイレを整備し、駐車台数を拡大(③)
- ・ 安全性確保とわかりやすさの向上のためカーブサイドを改良(⑤)

＜30年後の施設等配置図(案)＞



### ■ 多様な利用者が集う観光・地域拠点

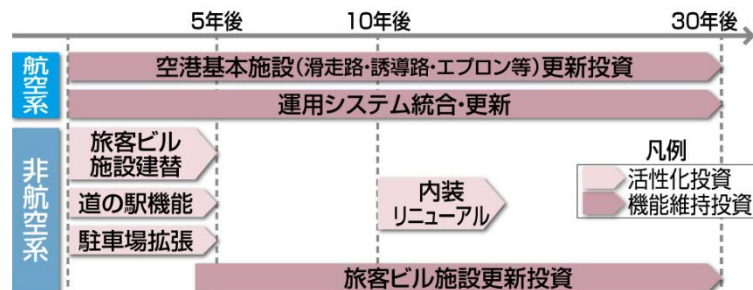
- ・ 建替に合わせ、空港全体を宗谷エリアの魅力を体感できるショーケースに改修し、地域の魅力を発信
- ・ 観光客の立寄りや周辺住民にも利用される道の駅機能(②)
- ・ 航空機が間近に見える空港広場を設け、イベントにも活用し賑わいを創出(④)
- ・ 幅広い旅客ニーズに応える観光コンシェルジュを設置

＜観光コンシェルジュ＞



### ■ 設備投資戦略(30年間の投資総額(想定) 約137億円)

- ・ 運営開始当初5年程度で30年間の成長基盤を概成



## 釧路・阿寒のアドベンチャーツーリズム・ ひがし北海道周遊のゲートウェイ



魅力的な商業施設を備えた  
国内線旅客ビル施設(改修)

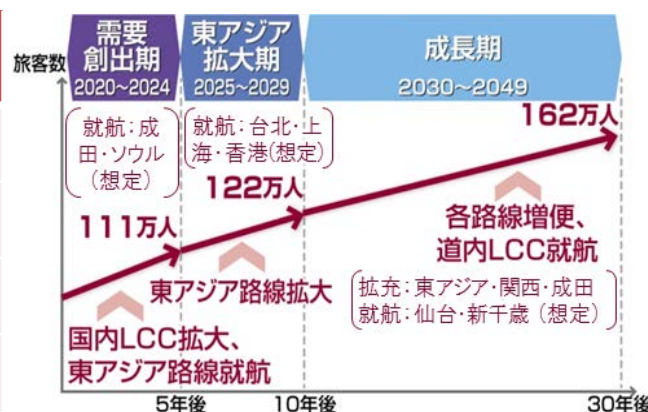


### ■ 釧路空港の目標値

|     | 2017年度 | 2024年度<br>(5年後) | 2049年度<br>(30年後) |
|-----|--------|-----------------|------------------|
| 旅客数 | 75万人   | 111万人           | 162万人            |
| 国内線 | 75万人   | 100万人           | 140万人            |
| 国際線 | 0万人    | 11万人            | 22万人             |
| 貨物量 | 24百トン  | 31百トン           | 36百トン            |

(※四捨五入により合計が合わない場合がある)

### ■ 釧路空港の成長ステップ



### ■ 釧路空港の航空ネットワーク(30年後の想定)



(※現在の就航路線は季節運航便を除く)

## 航空ネットワークの充実

### ■ 国内LCC路線の拡充と国際線ネットワークの構築

- ・ ひがし北海道の潜在需要を拡大する、地域ゲートウェイとしての役割
- ・ 広域周遊観光の促進により東アジア路線を誘致
- ・ 国内LCC路線(成田、関西、新千歳等)を拡充し、新規需要を創出
- ・ 季節繁閑差・新規就航等のエアライン負担を低減する料金体系の導入

### ■ 地域一体での需要喚起と広域周遊観光の環境整備

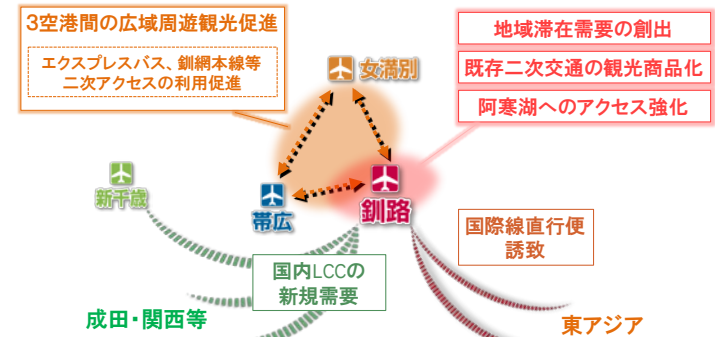
- ・ 自治体や釧路・阿寒エリアのDMOと一体となった地域の魅力向上・発信
- ・ エクスプレスバス・都市間バス等を活用した釧路・女満別・帯広3空港間の広域周遊観光の促進
- ・ 釧網本線の観光利用促進と沿線地域の観光活性化による網走方面との観光流動の促進

## 地域との連携・地域共生

### ■ アドベンチャーツーリズムの推進・地域との共生

- ・ 地域と連携し、「アドベンチャーツーリズム」を取り入れた体験型観光の推進により地域に滞在する需要を創出
- ・ 滞在日数増加に向けた既存二次交通の観光商品化や阿寒エリアとのアクセス強化
- ・ 地域共生事業の拡充や地域の人財育成への協力

<観光需要喚起による航空ネットワークの充実(イメージ)>



## 空港施設運用

### ■ エアライン受入環境・利用者利便性の向上

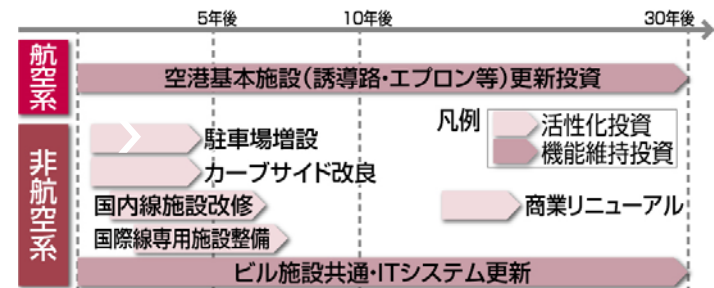
- ・ 運営開始1年以内に駐車場容量拡大を先行実施(①)
- ・ 国際線出発・到着便の同時受入が可能な専用施設を整備し、成長基盤を概成(②)
- ・ 国内線保安検査場を拡張

<30年後の施設等配置図(案)>



### ■ 設備投資戦略(30年間の投資総額(想定)約224億円)

- ・ 運営開始当初5年程度で30年間の成長基盤を概成



### ■ 空港全体のショーケース化

- ・ 自然等の観光資源をモチーフに地域を表現する空間を創造
- ・ 国内線商業エリアの大幅な拡大・リニューアルにより地域の魅力的なグルメリメ・物販を集積
- ・ 幅広い旅客ニーズに応える観光コンシェルジュを設置

道南・東北No.1の広域周遊観光ゲートウェイ



## 駐車場の容量拡大

出発便・到着便を同時に3便  
受入れ可能な国際線ビル施設



## 先進機器導入による FAST TRAVEL推進



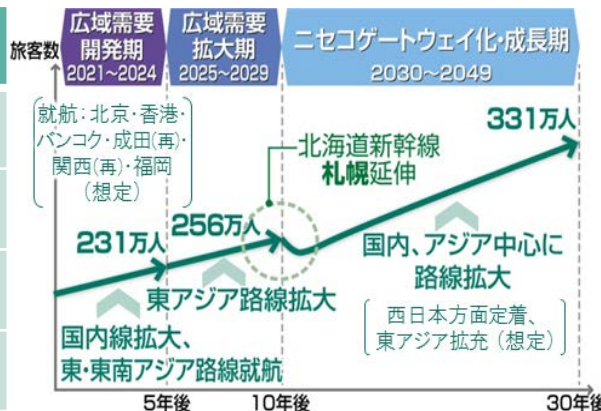
到着エリア

函館のレトロモダンな  
コンヤプトとした到着ロビー

### ■ 函館空港のネットワーク(30年後の想定)

|     | 2017年度 | 2024年度<br>(5年後) | 2049年度<br>(30年後) |
|-----|--------|-----------------|------------------|
| 旅客数 | 179万人  | 231万人           | 331万人            |
| 国内線 | 160万人  | 184万人           | 236万人            |
| 国際線 | 19万人   | 46万人            | 96万人             |
| 貨物量 | 69百トン  | 64百トン           | 74百トン            |

(※四捨五入により合計が合わない場合がある)



(※現在の就航路線は季節運航便を除く)

## 航空ネットワークの充実

### ■ 周遊観光需要創出・オープンジョー利用の促進による路線の拡大

- ・ 東日本周遊観光需要を創出し、東アジア・東南アジア路線を誘致
- ・ 季節繁閑差等のエアライン負担を低減し、オープンジョー・新規就航を促進する料金体系を導入
- ・ 受入環境整備による新千歳空港の需要取込

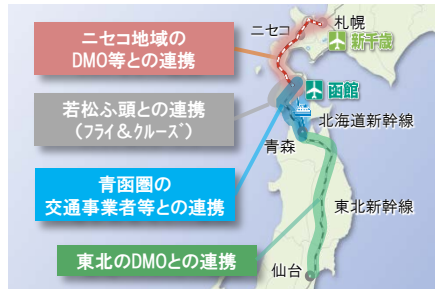
### ■ 新幹線との接続強化・周遊エリアの拡大

- ・ 新幹線との接続を強化し、東北とのアクセスを強化
- ・ DMO・交通事業者と一体で、東北との広域観光需要を創出し、函館の通年観光需要を底上げ
- ・ 新幹線札幌延伸後のニセコ、道央圏への観光流動を促進

＜東北へのアクセス強化＞



＜周遊エリアの拡大に向けた連携方針＞



## 地域との連携・地域共生

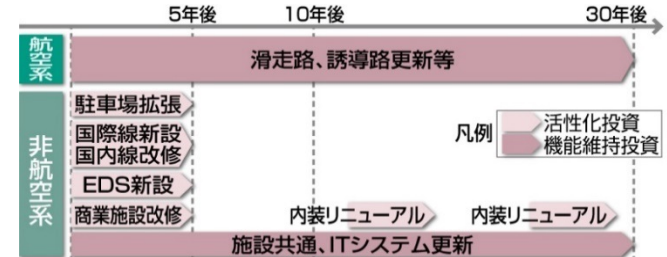
### ■ 空港周辺地域への環境対策と活性化

- ・ 騒音に配慮した料金体系を導入し、環境対策を発展
- ・ 空港振興・環境整備支援機構による助成制度を見直し、助成対象の拡充や要件緩和など使い勝手のよい仕組みに改善
- ・ 地域と連携し、函館と道南圏の魅力発信・向上を促進
- ・ 函館観光プラスワンのコンテンツPRや体験型観光商品づくりにより、通年観光や滞在型観光を促進

## 空港施設運用

### ■ 設備投資戦略(30年間の投資総額(想定)約412億円)

- ・ 国際線旅客ビル施設の容量拡大等のための建替え、国内線旅客ビル施設との一体化、駐車場拡張を最優先で実施
- ・ 国際線旅客ビル施設の建替えに合わせて、混雑解消や商業エリアの大幅拡充を行い、道南・東北No.1の国際線受入環境を5年以内に整備



### ■ エアライン受入環境整備

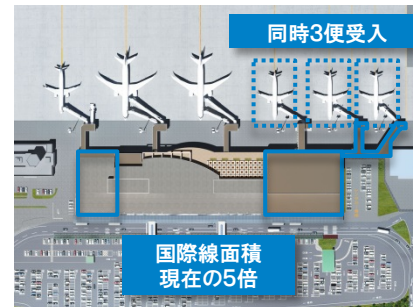
- ・ 国際線の出発・到着便を、同時に3便受入可能な施設を整備
- ・ 国際線旅客施設面積を、現在の5倍に拡張
- ・ 保安検査場の拡張、先進機器導入によるFAST TRAVEL推進

### ■ 空港全体の函館ショーケース化

- ・ 「函館レトロモダン」を空間コンセプトとした旅客ビルを新設・改修
- ・ 商業エリアに、函館の街歩きを想起させる回遊型の商業施設を配置
- ・ 到着ロビーに、函館の魅力を発信・PRする観光コンシェルジュを整備

＜30年後の施設等配置図(案)＞

＜商業エリア＞



# 世界屈指の山岳・スノーリゾートや 道内各地へのゲートウェイ

国際線就航需要増に対応する  
エプロン・国際線ビル施設(増築)

“アウトドアビレッジ”を  
コンセプトとしたショーケース(改修)

年間300万人が利用する  
約3,000㎡の大規模増築部

アクティビティセンター／アウトドア店舗

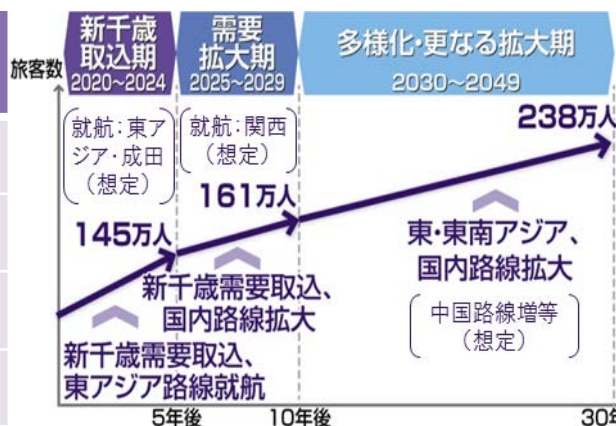
旭川空港の  
30年後の将来イメージ

## 旭川空港の目標値

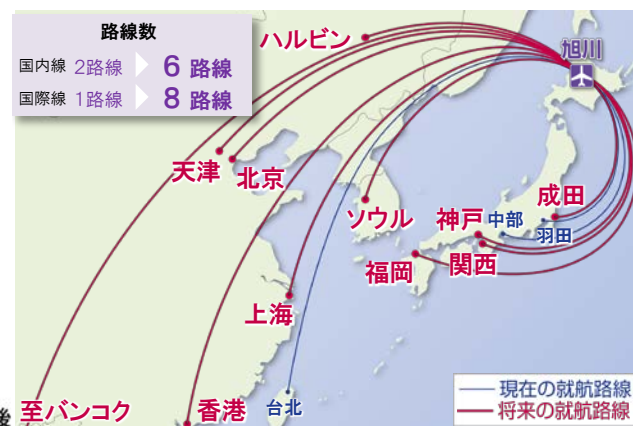
|     | 2017年度 | 2024年度<br>(5年後) | 2049年度<br>(30年後) |
|-----|--------|-----------------|------------------|
| 旅客数 | 113万人  | 145万人           | 238万人            |
| 国内線 | 107万人  | 124万人           | 175万人            |
| 国際線 | 6万人    | 21万人            | 63万人             |
| 貨物量 | 54百トン  | 50百トン           | 57百トン            |

(※四捨五入により合計が合わない場合がある)

## 旭川空港の成長ステップ



## 旭川空港の航空ネットワーク(30年後の想定)



(※現在の就航路線は季節運航便を除く)

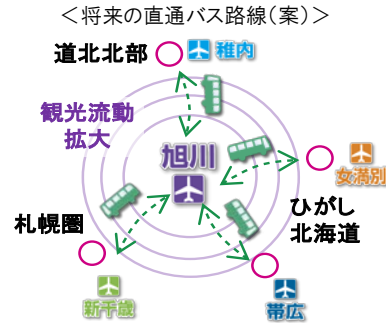
## 航空ネットワークの充実

### ■ 地域と一体となって北海道中央の拠点空港に成長

- ・新千歳空港に次ぐ基幹的空港、広域ゲートウェイとしての役割
- ・東アジアや西日本方面など航空ネットワークを大幅に拡充
- ・成田路線誘致による首都圏や海外からの誘客増
- ・札幌圏への近接性を活かした新千歳空港の需要取込み
- ・旅客数連動の着陸料やターゲットに応じた割引・インセンティブの導入

### ■ 地域ブランドの磨き上げと道内各地への送客を推進

- ・道内主要都市との直通バスによる後背圏や広域観光ルートへの送客機能の拡大と新たな航空需要の創出
- ・自治体やDMOと一体となった地域の魅力向上・発信とエアポートセールスの展開



## 世界屈指の山岳・スノーリゾートとしての魅力向上

- ・自治体、DMO、アウトドア事業者等と協働したアウトドアブランディング・受入環境整備による地域ブランドの確立
- ・空港起点の体験型観光商品の企画・販売促進や体験型観光ルート形成
- ・空港別協議会を活用した地域・関係者の一体的な取組み
- ・旭川空港を活用した地域の魅力発信

＜空港起点の体験型観光(イメージ)＞



## 空港施設運用

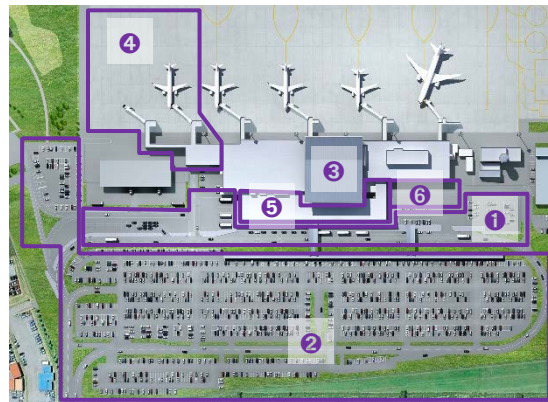
### ■ エアライン受入環境の整備、利用者利便性の向上

- ・カーブサイド改良(①)による二次アクセスの利便性向上
- ・将来的な国際線就航需要に対応する段階的な施設拡張(駐車場増設(②)、国内線保安検査場の拡大(③)、エプロン・PBB増設(④))
- ・グラハン起因の就航断念を回避する体制づくり
- ・ケータリングや污水处理機能等の整備を検討

### ■ 交通観光拠点の整備、商業施設拡充による利便性の向上

- ・ターミナル前面に約3,000㎡の大規模増築(⑤)を行い、以下の機能を整備することで、一般空港利用者70万人／年を集客
  - ✓ 利便性の高い交通拠点機能や観光コンシェルジュ
  - ✓ 体験型観光の利便性を向上させるアクティビティセンター
  - ✓ 道民観光客や周辺住民も集客する地域交流拠点
- ・ターミナル直結のエアポートホテルを誘致(⑥)

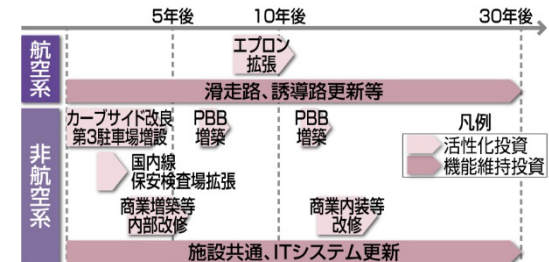
＜30年後の施設配置図(案)＞



### ■ 設備投資戦略

(30年間の投資総額(想定)約218億円)

- ・現在の旅客ビル施設の十分な容量を活しながら、成長基盤となる整備を先行して実施し、利便性を向上



## 空港周辺地域との共存

- ・保安用地牧草地化事業の継続等、航空機の往来が倍増しても地域と良好な関係を築き続ける環境対策を継続
- ・空港公園におけるイベントの実施等、空港公園の活用

十勝の魅力を発信するショーケース



観光コンシェルジュの設置



# 世界ブランド「フードバレーとかち」と ひがし北海道広域周遊のゲートウェイ

帯広空港の  
30年後の将来イメージ



ビジネスジェット格納庫・  
エプロン(新設)

駐車場の拡充

歩道ルーフの設置

国際線旅客ビル施設増築

立体駐車場(新設)

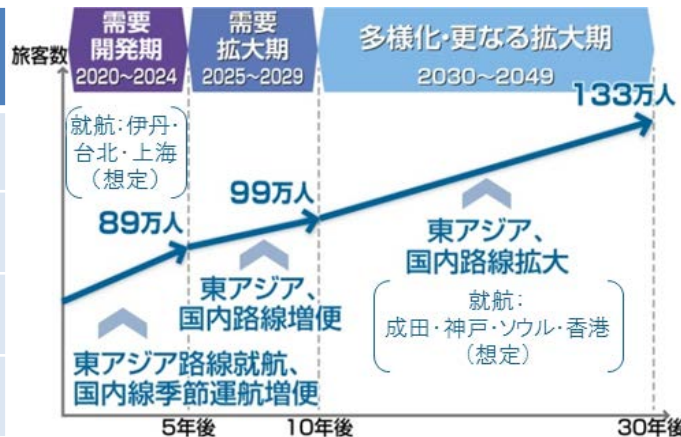
カーブサイドの再編  
(公共交通と一般車両の動線を分離)

## ■ 帯広空港の目標値

|     | 2017年度 | 2024年度<br>(5年後) | 2049年度<br>(30年後) |
|-----|--------|-----------------|------------------|
| 旅客数 | 67万人   | 89万人            | 133万人            |
| 国内線 | 67万人   | 79万人            | 113万人            |
| 国際線 | 0万人    | 10万人            | 21万人             |
| 貨物量 | 23百トン  | 27百トン           | 32百トン            |

(※四捨五入により合計が合わない場合がある)

## ■ 帯広空港の成長ステップ



## ■ 帯広空港の航空ネットワーク(30年後の想定)



(※現在の就航路線は季節運航便を除く)

## 航空ネットワークの充実

- ・(国内線)羽田路線・中部路線の拡充、伊丹路線等の誘致
- ・(国際線)東アジア主要都市からの定期路線の誘致
- ・地域一体での十勝産品の移出・輸出促進
- ・旅客数連動の着陸料やターゲットに応じた割引・インセンティブの導入

## 地域との連携・地域共生

- ・騒音監視や情報公開等、周辺住民の生活環境への配慮
- ・地元大学等と連携、交流を通じた地域活性化

## 十勝地域の魅力向上・広域観光振興

- ・十勝の食資源と温泉・自然を組み合わせたガストロノミー推進
- ・行政・DMO等地域の関係者との一体的な取組体制の構築
- ・旭川・富良野・美瑛方面や、ひがし北海道全域との周遊観光の促進

＜ガストロノミー推進＞



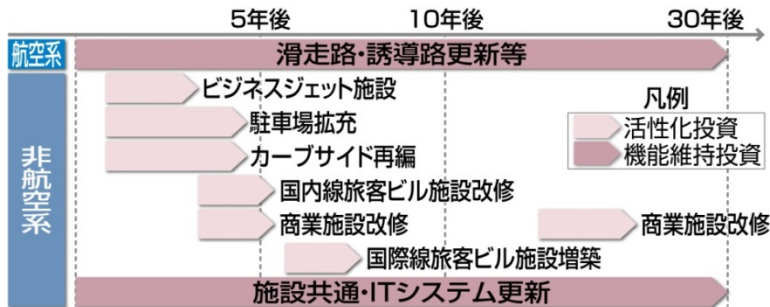
＜地域との協働による広域観光促進＞



## 空港施設運用

### ■ 設備投資戦略(30年間の投資総額(想定)約178億円)

- ・運営開始当初は駐車場等の改善や商業・観光拠点としての魅力向上を優先
- ・既存旅客ビルを活用しつつ、国際線需要の拡大に合わせて受入機能強化



### ■ 駐車場・カーブサイドの利便性向上

- ・立体駐車場(①)、歩道ルーフ(③)の設置等による利便性向上
- ・駐車場拡張(②)による駐車台数の確保
- ・サービスレベルに応じた駐車料金の設定(無料駐車区域を確保)
- ・カーブサイド再編(③)による利便性・安全性の向上

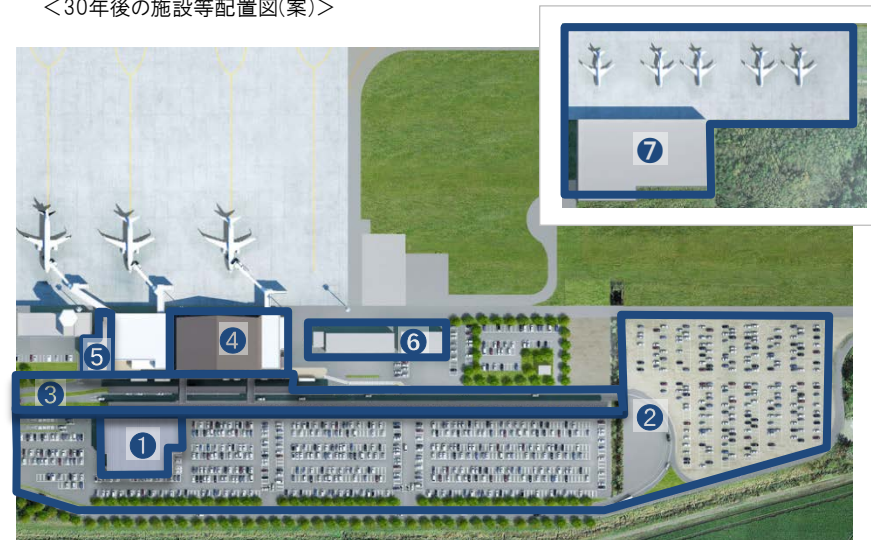
### ■ ビジネスジェット専用施設の整備

- ・ビジネスジェット専用の格納庫・エプロン整備(⑦)による十勝地域への富裕層の誘致、北海道全域へのビジネスジェット需要促進

### ■ 需要拡大に対応する施設整備

- ・旅客ビル施設内部改修による利便性・魅力向上(④)
- ・国際航空需要の拡大を見据えた国際線受入施設の増築(⑤)による国際線出発・到着便の同時対応
- ・貨物ビル施設の温度管理設備新設(⑥)による地元産品の移出・輸出促進

＜30年後の施設等配置図(案)＞



女満別空港の  
30年後の将来イメージ

# オホーツクの比類なき大自然や ひがし北海道広域周遊観光のゲートウェイ

旅客ビル施設拡張・リニューアル  
(オホーツクショーケース)

自然美と機能の融合



搭乗待合室

瞬感、  
オホーツク・ネイチャーフィールド



到着ロビー



温度管理設備を備えた  
貨物ビル施設(新設)

旅客ビル拡張・リニューアル  
のための事務所棟新設

個人旅行者向けのリーズナ  
ブルな価格のホテル(新設)

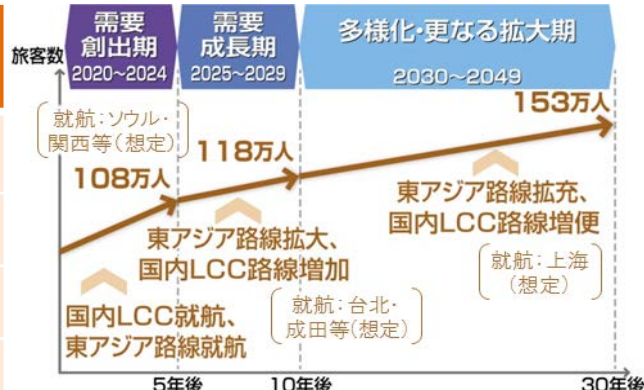
常時受入れ可能な  
国際線取扱施設(増設)

## 女満別空港の目標値

|     | 2017年度 | 2024年度<br>(5年後) | 2049年度<br>(30年後) |
|-----|--------|-----------------|------------------|
| 旅客数 | 83万人   | 108万人           | 153万人            |
| 国内線 | 83万人   | 101万人           | 139万人            |
| 国際線 | 0万人    | 7万人             | 14万人             |
| 貨物量 | 17百トン  | 19百トン           | 23百トン            |

(※四捨五入により合計が合わない場合がある)

## 女満別空港の成長ステップ



## 女満別空港の航空ネットワーク(30年後の想定)



(※現在の就航路線は季節運航便を除く)

## 航空ネットワークの充実

<LCC誘致による新規需要創出>

- 国内LCC路線(成田、関西、新千歳等)の誘致による新たな需要創出
- 東アジアからのチャーター便・定期路線の誘致
- LCC等の新規就航を促す割引・インセンティブの導入



## ひがし北海道広域観光の推進

<オープンジョーによる周遊観光イメージ>

- 発・着を別の空港とする道内オープンジョーを利用したひがし北海道広域観光の促進
- 釧網本線・エクスプレスバス等を活用した釧路・女満別間の観光流動の促進、沿線地域の活性化
- 旭川方面一オホーツク間の観光流動の促進

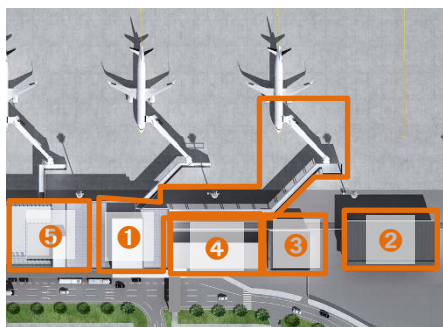


## 空港施設運用

### ■ エアライン受入環境の整備／利用者利便性の向上

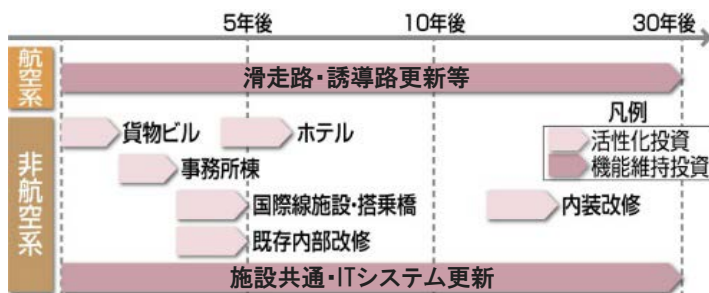
- 出発到着同時受入可能な国際線専用施設の整備(①)
- 温度管理設備を備えた貨物ビル新設(②)による地域産品の移輸出促進
- 旅客ビル拡張・リニューアルのための事務所棟の新設(③)
- 個人旅行客向けのリーズナブルな価格のホテル誘致(④)
- グランドハンドリング体制の強化

<30年後の施設等配置図(案)>



### ■ 設備投資戦略(30年間の投資総額(想定)約172億円)

- 運営開始当初5年程度で30年間の成長基盤を構成



### ■ 空港全体のオホーツクショーケース化

<商業エリアの充実>

- 旅客ビル拡張・リニューアル(⑤)により、以下の利便性向上を実現
  - ✓オホーツクの比類なき大自然を体感できる空間演出
  - ✓地場产品中心の飲食・物販導入等の商業エリア充実
  - ✓観光コンシェルジュによるオホーツクの魅力発信



## 地域との連携・共生

### ■ オホーツク観光の促進

- 自治体・DMO等地域一体でのオホーツク圏のブランディング
- 地域の関係者と協働した体験型観光商品の企画・PR・販売
- 交通事業者との協働による観光地へのアクセス向上

### ■ 地域との共生

- 騒音監視や情報公開等、周辺住民の生活環境への配慮
- インターン受入、観光・物産商品の企画・販売等、地元大学等との連携、交流

<観光地へのアクセス向上>

