

## 丘珠空港利活用検討関係者会議の論点等について(第 2 回会議での意見)

論点(大・中項目)		論点(小項目) 第 2 回会議(1/30)での委員意見
利活用の方向性について	検討のスケジュール	取組期間 コンセッションとの関わり
	まちづくり	空港とまちづくり
	利活用の在り方	空港機能の質の変化 新千歳空港の代替機能 地域が誇れる空港づくり 低料金化
	取り巻く環境	北海道新幹線の札幌延伸 今後の需要について
	騒音	騒音対策
利活用策について	空港施設拡充	売店・レストランの整備 ターミナルビルの機能拡充
	除雪体制の改善	冬期の安定利用 就航率の改善
	市内アクセス	わかりやすいアクセスの整備
	新規路線	就航先の追加
	空港の呼称	認知のされやすさ
	進入灯の整備	地元への事前の情報提供
情報提供及び意見収集	アンケート調査結果	利活用検討の認知度 利活用することへの関心 路線の利用状況
	平成 30 年度の説明会及び意見交換会での意見	期待する声 騒音等の周辺環境 意見収集の手法 新規路線
	平成 30 年度の説明会及び意見交換会の雰囲気	意見表明のハードル 地域と地域以外の意見の違い 利活用のメリットへの認識
将来の丘珠空港の利活用イメージについて	空港規模の在り方	機材の大型化 滑走路の延伸 施設の拡充
	具体的な活用	ビジネスジェット等の利用 路線の充実 アクセスの改善
	その他	環境面、安全面での議論 ほか

論点(中項目)	● 検討のスケジュール
論点(小項目)	● 取組期間 ● コンセプションとの関わり
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利活用策の内、中期で 5～10 年というのは手遅れと感じており、出来る限り 5 年以内でやっていかないと丘珠空港の存在価値がなくなるのではと危機感を持っている。</li> <li>● 5 年かかってしまうと遅いというのは民間の感覚として普通であり、時間の観点についてはもっと早急にやっていくという事を議論したい。</li> <li>● 短期というのは民間の感覚では 1 年か 2 年ぐらいであり、もう少し細分化して考えてもいいという印象。</li> <li>● 時間の話はもう少し具体的に、少し詰めた議論をしなくてはいけない。</li> <li>● 5 年で滑走路を整備するのは難しく、10 年かかるとすると時代の変化もある事からさらに遅れるのではと心配している。</li> <li>● 5 年というのは民間で一つの事業行う上でのギリギリ待てる時間だと認識している。いろいろな制約条件はあるが、大きく全体が変わる中でどうするかというような議論であるので、時間の観点を持って議論を進めないと、取り残され決定的なダメージを受けることがあるという認識を持ってもらいたい。</li> <li>● 利活用策について、長期的な物は丁寧に進める必要があるが、短期的に進められるものは早急に取り組むべきである。</li> <li>● こういう空港であるべきだ、こうあってほしいという丘珠空港の理想像を実現するために、何が必要でどうすれば良いかという検討に費やす時間はそんなに長くないという事が確認されていけば良い。</li> <li>● 民間委託のスケジュールが 7 月には優先交渉権者の選定となっているが、今話している議論が先方の議論とリンクしておらず、丘珠空港が置いてきぼりを食らうかもしれない。</li> <li>● コンセプションに応募している事業者も丘珠空港との連携にメリットを感じてもらう必要がある。今年度中にできる方向付けをし、事業者に発信する必要がある。利活用策の重点的なテーマは絞り込んでいかないと何をやるかも見えてこない。滑走路延伸も大きなテーマなので、少なくとも向かって検討するかどうかは今年度の議論で少し方向付けをしたい。</li> </ul>

論点(中項目)	● まちづくり
論点(小項目)	● 空港とまちづくり
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>先進国の空港づくりについて、今後は、官、民間、市民、地域金融などの多様な主体による地域経営の時代になってきている。丘珠空港も含めて、例えば市が5年間でこういう形で黒字経営をしながらやるという、そういう地域経営の中で交通施設の拡張も考える時代になっている。</li> <li>大きく丘珠空港の在り方を考えて議論するという認識は重要。コンセッションの議論の時も単なる市場で良いのかをかなり議論した。地域経営ということでやらないと意味がなく、商業主義だけでは地域に何の恩恵もないものになる。</li> <li>都市圏の複数空港の事例では、広島西広島空港はとてつもない利用価値があったが使われないという理由で潰してしまった。丘珠に関しては、何とか新しい世界における一つの代表的な物を日本から発信できないかと私は思っている。</li> <li>現状、利用者や地域住民が求めている丘珠色、札幌色、北海道色といった色がない。そういう「らしさ」を明確にして空港に表現すべき。</li> <li>丘珠空港は、近くに廃棄物で埋め立てたモエレ沼があって、世界のアートになっている。すごく環境に配慮された地域である。世界的に持続可能な開発目標という事でデザインを作るので、環境に関しては世界一の空港を作るというのは合致する。</li> <li>合意形成が難しい時代に地域社会をまとめようとするのではなく、まず、行動する人やお金を持っている企業等の先導的な知恵を呼び込む等、その知恵を自分達で集めて用意しておかないといけない。</li> <li>我々の方で理想の空港づくりをどんどん発言するのは難しいため、札幌市がどうするか打ち出してもらわないとならない。</li> <li>都市型の空港という意味ではまちづくりとの連携が重要。</li> </ul>

論点(中項目)	● 利活用の在り方
論点(小項目)	● 空港機能の質の変化 ● 新千歳空港の代替機能 ● 地域が誇れる空港づくり ● 低料金化
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>今利用していない人も、例えば通院、教育で利用していくような方向に質を変化させるような空港の機能を考えるべきであり、より多くの人利用できるようになることで、北海道全体のサービスをレベルアップしていくことになる。</li> <li>現状ではビジネス中心の利用に限られてきたが、全体の道内航空を変えていくには利用料の低下を行い利用促進をやっていけば、飛躍的な利用の変化はありうる。</li> <li>震災の時に新千歳空港がダウンしたが、仮に丘珠空港から東京便を飛ばせたとして、全部の人を丘珠空港からというのは無理だが、全員が新千歳空港に泊まらなくても良くなったり、代替として丘珠空港を使う事で多くの人利用することになる。また、LCCの就航は利用者増につながる。</li> <li>丘珠空港は道内路線が中心で、道外は始まったばかりであり、期待度は大きい。</li> <li>地域の方が誇れるような空港づくりが必要である。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>立地も良く、丘珠空港はすごく潜在価値がある。機材が小さく1席当たりのコストはどうしても高くなるが、もう少し低料金化できいろいろな方が使えるようになればさらに可能性は高まる。</li> <li>自治体間の連携、経済団体を巻き込んだ取組、企業誘致により、就航先から来てもらったり、逆に札幌から出ていくという相互の関係が出来る必要がある。</li> <li>丘珠空港が発展するためには、機材を大きくして料金を安くする必要があり、そのためには延伸の議論は避けられない。料金が下がる方向性をきちんと見つけていかないと地の利を得ている丘珠空港が使えてこないので課題として認識を持ってもらう必要がある。</li> </ul>
--	--

論点(中項目)	● 取り巻く環境
論点(小項目)	● 北海道新幹線の札幌延伸 ● 今後の需要について
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線が札幌まで延伸した場合、函館まで1時間でつながり、これまでの道内交通の距離感がゆがむことになる。これまで通り道東と道北までは4時間かかるが、これが空路によって小一時間ほどで行けるのであれば、機能として丘珠空港はすごく重要であり、そうしなければ北海道の時間距離の均衡が偏ったままになってしまうという事になるので丘珠空港を整備し、大衆的に皆が使える空港に質の転換を考えていかなくてはならない。</li> <li>丘珠空港のネットワークに関しては、人口減による直接の影響はなく、例えば、ビジネスでも地方の営業所がどんどんなくなって札幌から仕事で移動する方が増えていたり、利尻線のように通院のために札幌に通う方はこれから増えていく。そういった需要を掴むことが重要。</li> </ul>

論点(中項目)	● 騒音
論点(小項目)	● 騒音対策
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後ジェットがどんどん飛んで、騒音がうるさくなれば、千歳空港のように防音工事を考えることも個人的に必要なと思う。</li> </ul>

論点(大項目)

■ 利活用策について

論点(中項目)	● 空港施設拡充
論点(小項目)	● 売店・レストランの整備 ● ターミナルビルの機能拡充
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>他の空港には立派な施設がある。採算ベースもあると思うが売店やレストランの整備も考えたほうが良い。</li> <li>物販・レストランの充実が必要。</li> <li>今の空港をどう考えるかも重要である。空港の利活用と今ある施設をどうすべきかを切り分けて会議で議論していくべき。</li> <li>現在の利用価値を上げていくことに関して、ターミナルの機能拡充というのは、今の運用の中で考えても良いテーマであり、民間の活力を生かす可能性もある。ターミナルをどう元気にできるか、施設拡充が必要かどうか、可能性があれば先行的に検討していくという事があって良い。</li> </ul>

論点(中項目)	● 除雪体制の改善
論点(小項目)	● 冬期の安定利用 ● 就航率の改善
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>利活用策の一つとしては、冬場の安定利用のために除雪体制が改善されれば、もっと使いやすい空港になり、万が一の災害の際に冬でも市民の生活を守る事につながる。</li> <li>雪の影響等により就航率が昨年よりも悪く、雪が降ると心配になり JR に切り替える人も出てきている。油断していると利用客はすぐ離れてしまうため除雪や二次交通の課題をスピード感をもってやっていかなければならない。コンセッションの前に出来ることはどんどんやっていかなければならない。</li> </ul>

論点(中項目)	● 市内アクセス
論点(小項目)	● わかりやすいアクセスの整備
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>丘珠に来てもらう事を考えると、わかりやすく使いやすいアクセスの整備が必要。</li> </ul>

論点(中項目)	● 新規路線
論点(小項目)	● 就航先の追加
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>もう少し使いたくなる路線や行きたくなる就航先を追加することが空港の活性化に必要。</li> </ul>

論点(中項目)	● 空港の呼称
論点(小項目)	● 認知のされやすさ
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港の名称について、「丘珠空港」よりも「札幌丘珠空港」とした方が道外の方には認知されやすい。</li> </ul>

論点(中項目)	● 進入灯の整備
論点(小項目)	● 地元への事前の情報提供
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 延伸する場合、進入灯の整備が必要になると思うが、図面を作って示してもらいたい。地元の関係者や影響を受ける人への事前の情報提供が必要。</li> </ul>

**論点(大項目) ■ 情報提供及び意見収集**

論点(中項目)	● アンケート調査結果
論点(小項目)	● 利活用検討の認知度    ● 利活用することへの関心 ● 路線の利用状況
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 丘珠空港の利活用について市民の関心がどの程度あるか興味深いところであったが、予想よりもかなり認知されていた。</li> <li>• 64.3%が利用したことがないということだが、そもそも関心のある人や利用したことがある人の方が回答していると思われるので、実際にはさらに利用していないと言える。</li> <li>• 年齢層の高い方からの回答が多いという事は、過去の事情を知っている方も多いという事であるが、空港への期待度だとか利便性を上げてほしいという意見も見られ、市民の認識も変わってきている。</li> <li>• 空港を利用した理由は路線によって違い、HAC路線では観光利用が少なく、利尻線は通院目的、函館・釧路はビジネス目的の利用が多い。64.3%が利用したことがないというのはイメージ通りであり、利用者の多くがヘビーユーザーである。</li> <li>• 認知度が高いという感想であり、路線も結構知られている印象である。知っているが利用しない、必要がある人しか利用しないという空港である。</li> <li>• 丘珠空港は仕事や高度医療、親類の葬儀で急いで移動するといった利用が多く、多くの人がどんどん使う空港ではないため、合意形成のアプローチの仕方としては利用している人としていない人を分けて考える必要がある。</li> </ul>

論点(中項目)	● 平成 30 年度の説明会及び意見交換会での意見
論点(小項目)	● 期待する声 ● 騒音等の周辺環境 ● 意見収集の手法 ● 新規路線
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>説明会では、地域から「空港の有効活用や利便性に期待する」「航空機の性能向上により騒音が昔より苦にならなくなってきた」「地域住民が安心して住めるように考えてほしい」「多くの人が意見を言える場を作ってほしい」等の意見があった。</li> <li>住民の快適な生活を前提にというのは議論として当然である。市民の意見全体を評価して方向性を議論しなければならない。</li> <li>説明会では、自衛隊も含めての騒音について、着陸帯に近い地域の方たちは懸念を言っていた。夏は窓を開けているので、便数が増えると騒音が心配という意見もあった。</li> <li>説明会では、便利な東京本面に飛ばしてほしいという意見があり、やはりまず今ある空港をもっと十分に利用するのが先かと考えており、その上でいろいろな素案があれば検討して行けば良い。</li> </ul>

論点(中項目)	● 平成 30 年度の説明会及び意見交換会の雰囲気
論点(小項目)	● 意見表明のハードル ● 地域と地域以外の意見の違い ● 利活用のメリットへの認識
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域外の方で過去の丘珠空港に対しての取り組みをしていた方たちが危機感について声を大にして発言されていて、地域の方からはちょっと発言しづらいという意見もあった。</li> <li>色々な会場に来て同じような意見を言っている方がいたようだが、その方々の意見はほとんど否定的な意見であった。地域の方は賛成、地域以外の方は反対が多かった印象。</li> <li>説明会の印象としては、現在ある施設を否定する意見は無かった印象だが、利活用する事のメリットがわかっていないようである。</li> </ul>

論点(大項目)

■ 将来の丘珠空港の利活用イメージについて

論点(中項目)	● 空港規模の在り方
論点(小項目)	● 機材の大型化 ● 滑走路の延伸 ● 施設の拡充
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>機材が小さいため、人数によってはあまり先の予定を予約できないということは、観光でのグループ利用にネックであると強く思う。ジャンボジェットまで必要ないが機材を大きくするという事を考えていかないとならない。</li> <li>今のキャパでは足りなくなると思うので、滑走路の延伸が可能でいろいろな便の可能性が広がってくるのであれば、空港ビル自体の拡充、建て替えも含め検討してほしい。</li> <li>アクセスの課題を含めるとビルの立地を地下鉄駅に近いところにする事も含めつつ、既存のビルの場所には格納庫や燃料タンク等の他の施設を増設できると航空会社としてはありがたい。</li> <li>延長する場合、1,800m にして将来的に 2,000m 必要となるということも考えられる。</li> <li>利活用の前提として、料金イメージを一段低くできるような体制を作っていくべきであり、そうしないと中々発展的な絵を描けない。また、少なくとも滑走路が 1,800m 無いとそういう利活用のイメージが出ない。</li> </ul>

論点(中項目)	● 具体的な活用
論点(小項目)	● ビジネスジェット等の利用 ● 路線の充実 ● アクセスの改善
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>ビジネスジェット、ゼネラル・アビエーションによる活用も大いに考えられる。</li> <li>沢山の路線があるということが目指すべき姿だと考えている。沢山の航空会社が入るような環境になり、利用者に愛され地域の方が誇れるような空港を目指すべき。</li> <li>民間航空機の路線が充実しているというのが理想。</li> <li>路線については成田空港や羽田空港という便利な路線を作れば利用が増える。2030 年のオリンピックを札幌で実施するとなれば新千歳空港より丘珠空港を利用したほうが便利であるし、地域の強みを生かした方策を考えたいほうが良い。</li> <li>二次交通の問題は飛躍的に良くすることは難しいが、利用者増にうまくスライドして少しずつ利便性を高めていくことは出来る。</li> </ul>

論点(中項目)	● その他
論点(小項目)	● 環境面、安全面での議論 ほか
委員意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境面、安全面は前提条件であるので、きちんと議論をしなければいけない。</li> <li>HAC の機材は 2020 年度に 36 席の SAAB から 48 席の航空機に入れかえ始める予定。観光利用は長期的な課題であるが、まずは今利用している方の利便性の向上が大前提である。</li> <li>利活用のイメージは都市型という立地から防災・医療がメインであるという認識。</li> </ul>