

## 丘珠空港で想定される主な航空機と特徴

航空機	航空機の特徴と路線
<p><b>ATR42-600</b> (48席)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道エアシステムは、現在のSAAB-340B (36席) からATR42-600 (48席) へ更新を予定している。3機のうち初号機は2020年春から運用予定。</li> <li>丘珠空港から函館・釧路・利尻・三沢の路線がある。</li> </ul>
<p><b>ERJ170/175</b> (76/84席)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>フジドリームエアラインズが運航しているリージョナルジェット機で、丘珠空港では、夏季に丘珠-静岡、丘珠-松本の路線が運航している。</li> <li>JAL (J-AIR) にて新千歳空港から女満別・青森・花巻等の路線がある。</li> <li>現状の滑走路1500mでは冬季に離着陸出来ないが、滑走路1800mでは通年で離着陸可能となる。</li> </ul>
<p><b>セスナ560型</b> <b>サイテーションV</b> <b>メディカル</b> <b>ウィング</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>中日本航空が運航し、県営名古屋空港で待機し、搬送要請があると丘珠空港へ2時間弱で向かう。道内各地へ向かい、札幌や東京などへ患者を搬送する。</li> <li>現在、冬季は新千歳空港を利用しているが、滑走路1800mでは丘珠空港で夏季に加え通年で離着陸可能 (※滑走路面や気象等の条件が整った場合) となる。</li> </ul>
<p><b>DHC8-Q400</b> (78席)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>ANA (ANAウィングス) にて新千歳空港から函館・釧路・稚内等の道内路線で使用されている。</li> <li>現状の滑走路1500mでは冬季に離着陸できないが、滑走路1800mでは通年で離着陸可能となる。</li> </ul>
<p><b>A320-200</b> (180席前後) ※LCC仕様</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>ピーチアビエーション、スターフライヤー、ジェットスター・ジャパン等のローコストキャリア (LCC) が、新千歳空港から道外路線を運航している。</li> <li>滑走路1800m及び2000mでは、夏季のみ離着陸可能である。</li> </ul>
<p><b>B737-800</b> (180席前後) ※LCC仕様</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内航空会社ではJALグループ、ANAグループと、スカイマークやスプリング・ジャパン等が、新千歳空港から道外路線を運航している。</li> <li>滑走路1800mでは離着陸が困難であり、滑走路2000mでは重量制限を行うことにより、離着陸が可能となる。</li> </ul>

## 滑走路の長さ と 離着陸可能な航空機

滑走路の長さ		現状1500m	滑走路1800m	滑走路2000m
<b>ATR42-600</b> (48席) 		◎ (通年可能)	◎ (通年可能)	◎ (通年可能)
<b>ERJ170/175</b> (76/84席) 		△ (冬季は不可)	◎ (通年可能)	◎ (通年可能)
<b>セスナ560型</b> サイテーションV メディカル ウィング 		△ (冬季は不可)	○ (通年可能) ※重量制限あり ※滑走路面や気象等の 条件が整った場合	○ (通年可能) ※重量制限あり ※滑走路面や気象等の 条件が整った場合
<b>DHC8-Q400</b> (78席) 		× (不可)	◎ (通年可能)	◎ (通年可能)
<b>A320-200</b> (180席前後) ※LCC仕様 		× (不可)	△ (冬季は不可)	△ (冬季は不可)
<b>B737-800</b> (180席前後) ※LCC仕様 		× (不可)	× (不可)	○ (通年可能) ※重量制限あり ※滑走路面や気象等の 条件が整った場合

# 滑走路長ごとの将来像の目安

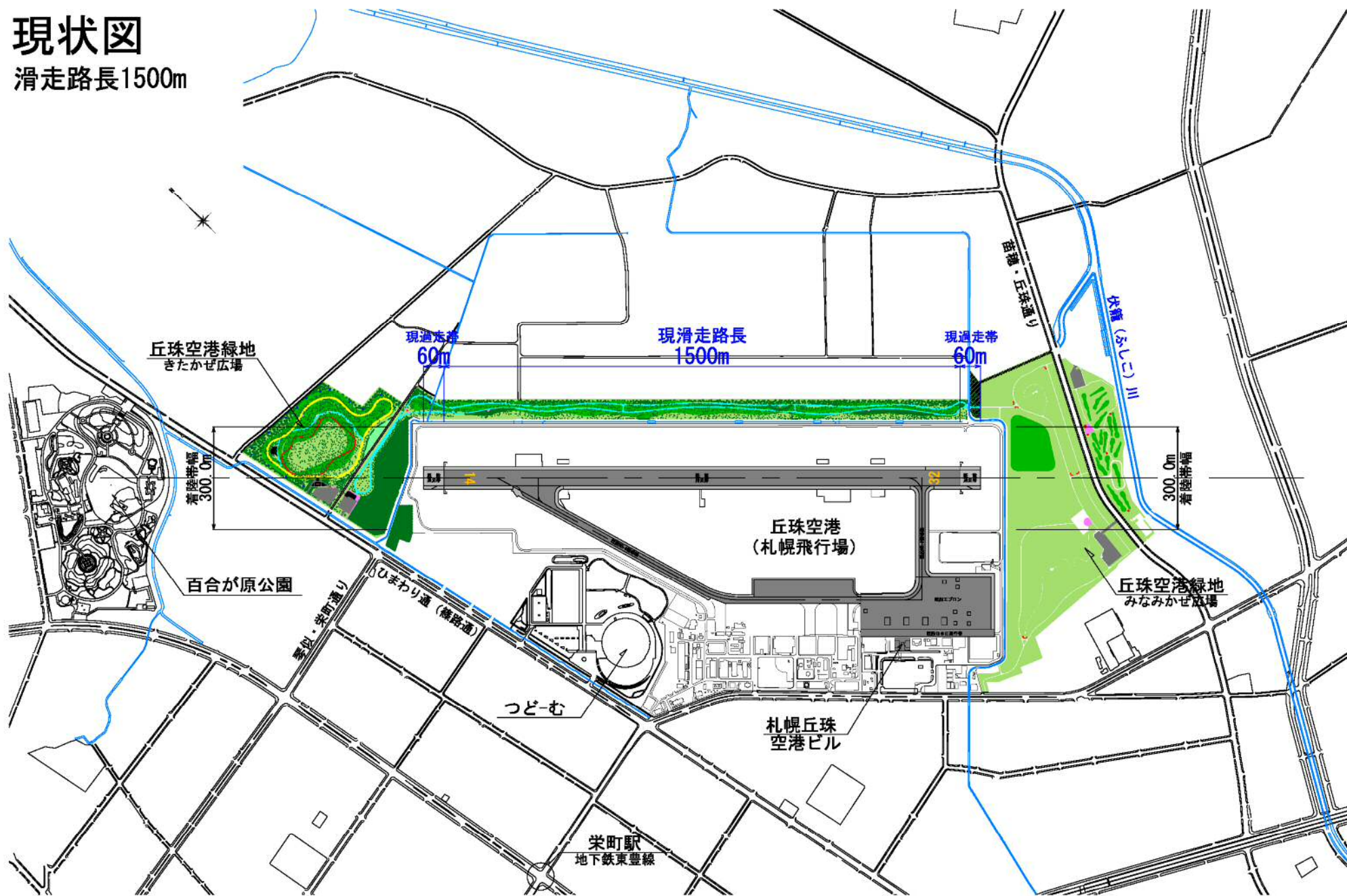
		滑走路1500m	滑走路1800m (北西200m,南東100m)	滑走路2000m (北西300m,南東200m)		
		現状図参照	想定図①参照	想定図②参照		
想定する就航便数と旅客数 (目安)	環境基準の範囲内で就航可能な便数(例) (注1)	【ATR】24便 【ERJ】30便 1日あたり 54便可能	【ATR】24便 【Q400・ERJ】各24便 1日あたり 72 便可能	【ATR】24 便 【Q400・ERJ・B738】各12 便 1日あたり 60 便可能		
	上記の年間旅客数 (搭乗率65%換算)	年間59万人 (富山空港クラス)	年間113 万人 (旭川空港クラス)	年間117 万人 (新潟空港クラス)		
新千歳空港との役割分担・補完		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道内路線の補完</li> <li>● 夏ダイヤ時のみ地方都市と接続</li> <li>● ビジネスジェット機等の代替受入れ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新千歳空港でのリージョナルジェット機レベル路線を丘珠空港に移すことにより新千歳空港の発着枠を最大限活用可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 左記に加え、新千歳空港被災時等により多くの便の代替運航が可能</li> </ul>		
各種役割への貢献	防 災 面	● ヘリ利用の応援・受援時の使用	● 新千歳空港被災時に80 (名/ 機) 前後の代替機能あり (通年)	● 新千歳空港被災時に約166 (名/ 機) 前後の代替機能あり (通年)		
	医 療 面	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 医療従事者・患者の移動利用</li> <li>● メディカルウイングの夏期のみ運用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 医療従事者・患者の移動利用</li> <li>● メディカルウイングの通年運用が可能 (滑走路面や気象等の条件が整った場合)</li> </ul>			
	ビジネスジェット	● 小型機・プロペラ機のみ可能	● より大きい (航続距離の長い) 機材の通年の運航が可能			
	小型航空機事業	● 報道や測量等での利用のほか、エアタクシーでの運用の可能性有り				
周辺環境の変化		● 過去に約40 万人の旅客数があったことを考慮すると、それほど大きな変化にはならないと想定される。	● 利用者数の増大にあわせて、空港ビル内での商業施設拡大や空港連絡バスの周辺環境の変化 充実など、人口集積に伴う利便性向上が見込まれる。			
必須となるもの	用地補償費 (注2)	—	約 19億円	約 98億円	約241億円	約335億円
	補償工事費 (道路等)	—	約 3億円		約 6億円	
	空港工事費 (滑走路等)	—	約 76億円		約 88億円	
必ずしも必須とはならないもの	補償工事費 (下水道等)	—	約 13億円	約192億円	約 18億円	約197億円
	支障物件 移設補償費(注3)	—	約179億円		約179億円	
合計			約290億円		約532億円	

注1) 就航便数は、離陸と着陸の合計を意味する。例えばATR42-600の24便は、1日12回の離陸と1日12回の着陸の合計。

注2) 用地補償費：工事及び進入表面等 係る支障物件移設・土地の購入等 注3) 支障物件移設補償費：鉄塔等の水平表面に係る移設の補償

# 現状図

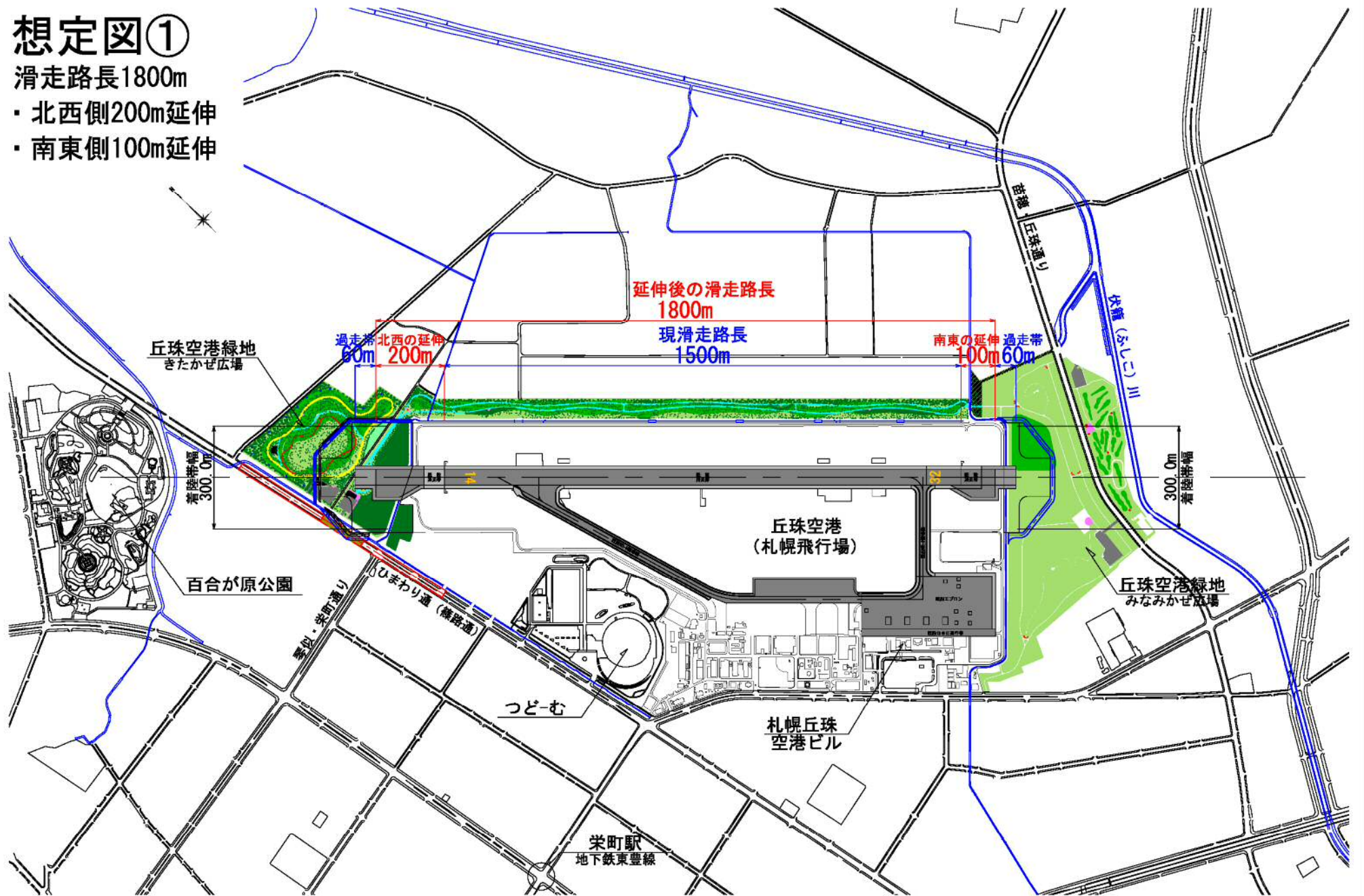
滑走路長1500m



# 想定図①

滑走路長1800m

- ・ 北西側200m延伸
- ・ 南東側100m延伸



# 想定図②

滑走路長2000m

- ・ 北西側300m延伸
- ・ 南東側200m延伸

