

3 丘珠空港の利活用策

① 利活用の方向性（案）一覧

役 割	符 号	利活用の方向性（案）
①道内航空ネットワークの拠点空港	a	生活路線としての道内路線の拡大・多頻度運航 ①女満別線、中標津線、稚内線への再就航 ②現路線の運航拡大
	b	都心からの近さを生かした新千歳空港との差別化 ①小型機で対応可能な新千歳空港路線の丘珠空港への取り込み ②更なる丘珠空港のPR活動
	c	生活路線と共に観光路線としても活用するための空港及び周辺整備 ①道内の生活及び観光路線の拠点空港としての活用 ②道外客・道外路線の誘致による道内路線活性化
	d	他交通機関・他空港と競合する路線の利用促進 ①更なる丘珠空港のPR活動
②道外や国外とを結ぶ都市型空港	e	東北路線の誘致・利用促進
	f	道外との交流を促進する路線の誘致
	g	観光客の増加に向けた国際線就航に関する検討の継続
	h	LCCの就航に向けた動向調査の継続
③道内医療を支える空港	i	医師や患者のための定期航空路線の利便性向上
	j	ドクターヘリとメディカルウイングの更なる活用
	k	広域及び地域医療搬送におけるSCU（航空搬送拠点臨時医療施設）としての活用
	l	バリアフリーの促進
④防災機能を持つ空港	m	防災機能の強化
	n	災害時に医療施設として活用できる格納庫の設置
⑤ビジネスジェット機利用に対応する空港	o	ゼネラル・アビエーションの運航事業者及び利用客の利便性向上
	p	国際線の受入に関する検討の継続
⑥報道・測量等で利用する小型航空機基地空港	q	小型航空機基地としての利便性向上による企業誘致

② 利活用策（案）と利活用の方向性（案）の関係一覧

利活用策（案）	対象	分類	資する役割																
			①道内拠点				②都市型				③医療				④防災		⑤ビジネスジェット		⑥小型
			a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
運用時間の見直し	空港施設	ソフト	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●		●	●	●
除雪体制の強化（車両購入・業務委託）			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●		●	●	●
道内路線の誘致・拡大			●	●	●						●								
空港ビルへの商業施設の誘致			●	●	●	●	●	●	●	●									
道外地方・主要都市間の新規路線等誘致					●		●	●			●								
LCCの誘致					●		●	●	●	●									
災害時SCU利用可能機材・システム整備		ハード											●			●			
施設のバリアフリー化			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●			
消防ヘリ・MW用エプロン・格納庫整備												●	●		●	●			
ビジネスジェット関連施設・CIQ整備																	●	●	
小型航空機用エプロン整備			●	●	●	●	●	●	●	●							●	●	●
滑走路延伸					●		●	●	●	●	●	●					●	●	
進入灯の整備			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					●	●	●
CIQ設備・施設の整備									●	●								●	
滑走路・空港ビル等の耐震化	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		

利活用策（案）	対象	分類	資する役割																
			①道内拠点				②都市型				③医療				④防災		⑤ビジネスジェット		⑥小型
			a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
定額タクシーの運行	地域	ソフト	●	●	●	●	●	●	●	●	●						●		●
道内観光ルート作成とPR			●	●	●	●	●	●	●	●									
丘珠空港呼称の募集・設定			●	●	●	●	●	●	●	●								●	
栄町駅から交通広場までの案内標識整備		ハード	●	●	●	●	●	●	●	●									
2次交通(新交通システム・地下鉄)の接続			●	●	●	●	●	●	●	●	●						●		●
都心アクセス整備			●	●	●	●	●	●	●	●	●						●		●

③ 利活用策（案）一覧

対象	分類	利活用策案	取組期間	想定される主な効果	課題等	資する役割
空港施設	ソフト	・運用時間の見直し	短期	・機材の有効活用により1日当たりの増便が可能 ・航空利用者の利便性向上	・周辺地域に対する夜間の騒音への配慮 ・空港管理者、運営者の勤務体制の確保	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ④防災 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・除雪体制の強化 (除雪車両購入・業務委託)	短期	・冬期における定時性・運航現実性の向上	・除雪作業の実施主体の調整 ・除雪車両概算購入費 ：1台当たり約40～44百万円 ・概算業務委託費：約1,300万円 (滑走路のみ)	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ④防災 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・道内路線の誘致・拡大	中期	・生活路線としての道内航空ネットワークの強化 ・道内路線利用者の利便性向上	・周辺地域に対する騒音への配慮 ・運航機材数・格納庫等の確保	①道内拠点 ③医療
		・空港ビルへの商業施設の誘致	中期	・航空利用者以外の地域住民の空港利用の促進 ・空港利用者・空港勤務者の利便性向上	・航空利用者増が前提 ・必要スペースの確保	①道内拠点 ②都市型
		・道外地方都市・主要都市間の新規路線等の誘致	長期	・札幌への来訪者の増加 ・都市間の観光・文化・ビジネス交流の活性化	・周辺地域に対する騒音への配慮 ・対象路線を就航可能とするハード整備（滑走路等）	①道内拠点 ②都市型 ③医療
		・LCCの誘致	長期	・利用可能な航空便の多様化 ・札幌への来訪者の増加	・対象機材を就航可能とするハード整備（滑走路等）が前提	①道内拠点 ②都市型

※ 取組期間について ～ 利活用策を採用すると決定した時点からの想定期間を記載

短期 : 概ね5年以内
中期 : 概ね5～10年
長期 : 概ね10年以上

対象	分類	利活用策案	取組期間	想定される主な効果	課題等	資する役割
空港施設	ハード	・災害時にSCUとして利用可能とする機材・システムの整備	中期	・各種関係機関が集積しており連携が図りやすい ・メディカルウイングを災害時にも有効活用できる可能性	・関係機関によるSCUの位置付けが必要 ・必要設備を保管するスペース等の確保	③医療 ④防災
		・施設のバリアフリー化(可動式エプロンルーフ整備) (制限区域内のエレベーター整備)	中期	・航空機までの移動において車椅子利用者等の移動の円滑化が可能	・概算事業費： (エプロンルーフ) 約30～40百万円 (エレベーター) 約250百万円 ・積雪寒冷地でのエプロンルーフの導入	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ④防災
		・消防ヘリ・メディカルウイング(MW)用のエプロン・格納庫の整備 ・連絡通路の整備	中期	・札幌市消防の再配備による関係機関における災害時の相互連携の強化 ・災害時にSCUとしての利用が可能	・概算事業費(用地費含まず)： (消防ヘリ用) 約20億円 (MW用) 約15億円 ・用地の確保 ・MWの通年運航には滑走路延伸が必要	③医療 ④防災
		・ビジネスジェット優先スポットの整備(小型機用エプロンの一部を利用) ・ビジネスジェット専用ラウンジ・専用CIQ施設の整備	中期	・ビジネスジェット機の利用客の利便性向上 ・定期航空便の利用客との動線の区分が可能	・需要の確保	⑤ビジネスジェット
		・小型航空機用エプロンの整備 ・連絡通路の整備	中期	・適正なスペースの確保による事業者の利便性・安全性の向上 ・移転後の空港ターミナル側の用地の有効活用	・概算事業費約5億円(基盤整備のみ、格納庫建設費・用地費除く) ※小型機用7スポットの場合 ・用地の確保	①道内拠点 ②都市型 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機

対象	分類	利活用策案	取組期間	想定される主な効果	課題等	資する役割
空港施設	ハード	・滑走路300m延伸 (1,800m)	長期	・プロペラ機の道内路線を全て 丘珠空港に集約可能 ・リージョナルジェット機が通 年運航可能 ・メディカルウイング、ビジネ スジェット機が通年運航可能	・周辺地域に対する騒音への配慮 ・概算事業費：約100～400億円 ・公園緑地等への影響 ・制限表面確保のため建物・鉄塔等 の移設が必要となる可能性あり	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット
		・滑走路500m延伸 (2,000m)	長期	・更に小型ジェット機が発着可 能となる (LCC汎用機のA320は通年運 航できない)	・周辺地域に対する騒音への配慮 ・概算事業費：約250～550億円 ・公園緑地等への影響 ・制限表面確保のため建物・鉄塔等 の移設	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット
		・進入灯の整備	長期	・低視界時の定時性・運航確実 性が向上 ・国内空港における標準的なス ペックの確保	・整備による就航率向上の検証	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・CIQ設備・施設の整備	長期	・国際線に対応可能 ・海外からのビジネスジェット 機利用客に対応可能	・空港ビル内でのスペース・動線確 保	②都市型 ⑤ビジネスジェット
		・滑走路、空港ビル等の 耐震化	長期	・大規模災害時の空港利用者の 安全性確保 ・災害時に物資輸送拠点として 利用可能	・液状化対策 ・滑走路耐震化のための空港の位置 付け整理	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ④防災 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機

対象	分類	利活用策案	取組期間	想定される主な効果	課題等	資する役割
地域	ソフト	・ 定額タクシーの運行	短期	・ 空港アクセス時の移動負荷の軽減、移動時間の短縮	・ タクシー事業者の採算性	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・ 道内観光ルート作成とPR	短期	・ 認知度の向上 ・ 空港利用の促進	・ 他地域との連携	①道内拠点 ②都市型
		・ 丘珠空港の呼称の募集・設定	短期	・ 認知度の向上	・ “丘珠空港”が既に呼称なので、二重となる ・ 他の利活用策と連動した愛称でなければ効果が低い	①道内拠点 ②都市型 ⑤ビジネスジェット
	ハード	・ 栄町駅から交通広場までの案内標識整備	短期	・ 地下鉄利用者のアクセス改善	—	①道内拠点 ②都市型
		・ 2次交通（新交通システム・地下鉄）の接続	長期	・ 空港アクセス時の定時性の向上等	・ km当たり概算事業費： （新交通システム） 約50～90億円/km （地下鉄） 約260億円/km	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・ 札幌市中心部から既設高速道路までの都心アクセス整備	長期	・ 札幌都心部からの車両移動時間（バス・自家用車・タクシー）の短縮	・ 創成川通機能強化（都心アクセス）については別途検討中	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機

【利活用策案】 運用時間の見直し

利活用方策の概要

【背景】

- ・丘珠空港の運用時間は現在7:30～20:30(管制時間は7:00～20:00)で、各路線の発着時間は7:45～19:25となっている。（時期により変動あり）
- ・主要路線の丘珠-函館、丘珠-釧路路線は特にビジネス利用が多く、利用者からは日帰り移動のため、遅い時間帯の増便が要望されている。

【利活用方策】

- ・現在の運用時間を見直し、ニーズに応じて柔軟に運用する。

想定される効果

【利用者への効果】

- ・仮に1時間運用時間が延長された場合、1日当り1往復（2便）の増便が可能な運用時間設定となる。
- ・路線が増便されれば、搭乗便の選択自由度が広がり、交通利便性が向上する。
- ・ビジネス利用における出張行程の効率化が可能となる。

【航空会社への効果】

- ・機材の有効活用により1日当たりの増便が可能となる。
- ・航空利用者の利便性が向上し、利用者の増加が期待される。

等

実現に向けた課題

- ・周辺地域に対する夜間の騒音への配慮が必要である。
- ・空港管理者、運営者の勤務体制の確保が必要となる。

等

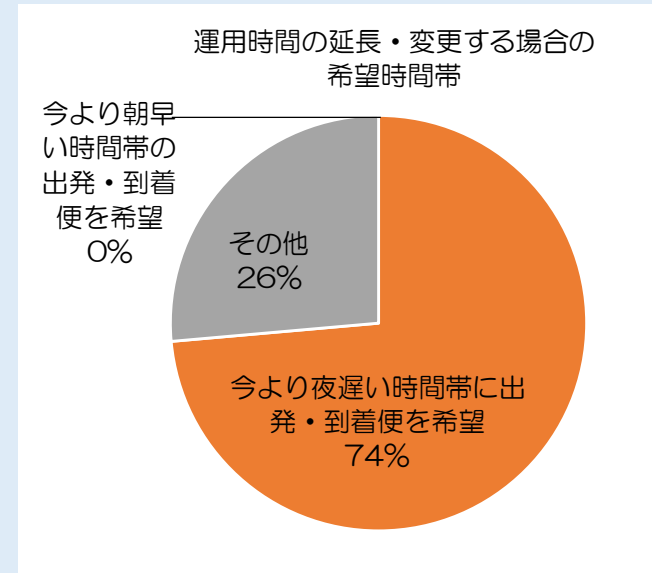
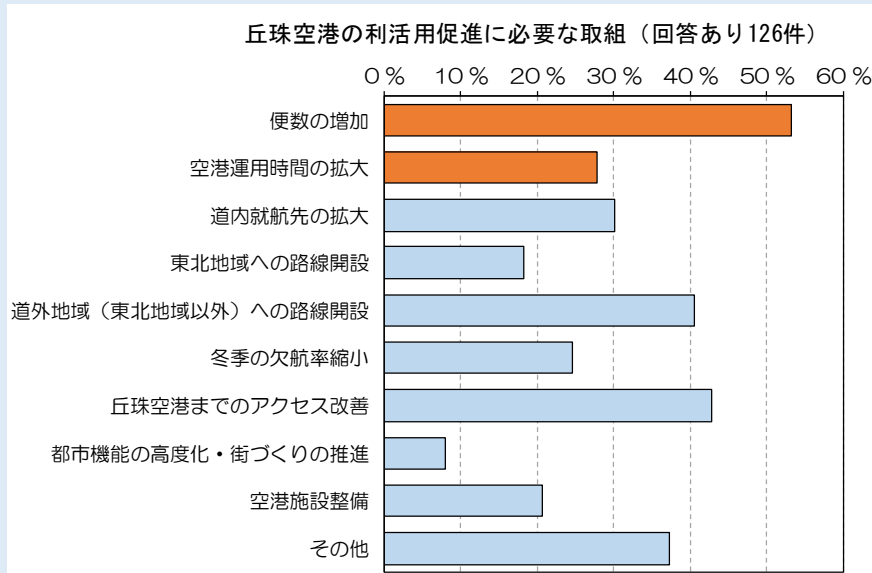


図 3-1 札幌圏内企業へのアンケート結果

【利活用策案】 除雪体制の強化（除雪車両購入・業務委託）

利活用方策の概要

【背景】

- ・ 丘珠空港では、陸上自衛隊による滑走路等の除雪と、国土交通省東京航空局による民航機用エプロン等の除雪が行われている。
- ・ 運用時間帯での除雪時間は平均1時間30分程度かかっている。
- ・ 丘珠空港の利用者には医療従事者も多く、除雪による遅延が、道内の地域医療に影響することになる。

【利活用方策】

- ・ 除雪体制の強化により除雪時間の短縮を図る。
 - 案1：除雪車両老朽化による車両更新に合わせた高性能除雪車の導入
 - 案2：除雪作業の一部委託化

想定される効果

【利用者への効果】

- ・ 冬期における航空機利用による定時性・運航確実性が向上する。

【北海道民への効果】

- ・ 医療従事者の移動の定時性・運航確実性が向上することにより、降雪時期の道内地域医療への影響が緩和又は回避される。

【航空会社への効果】

- ・ 降雪時の遅延が緩和または回避され、冬期の運航安定性が向上する。

等

実現に向けた課題

- ・ 除雪作業の実施主体の調整が必要となる。
- ・ 除雪車両購入費：1台当たり約40～44百万円
- ・ 委託発注：年間約13百万円（滑走路部分のみの作業の概算）

等

■ 丘珠空港の現行除雪車両



図 3-2 ロータリー除雪車（スノーマスター）



図 3-3 プラウ除雪車（高速除雪車）



図 3-4 スーパー除雪車（スノースーパー）

【利活用策案】道内路線の誘致・拡大

利活用方策の概要

【背景】

- ・丘珠空港の道内路線は、ビジネス（医師の地方派遣を含む）や通院等の需要が高く、生活路線としては新千歳空港よりも利便性が高い。
- ・稚内・女満別路線は丘珠空港に就航していた平成21年において、出張時に多く利用されていた実績がある。

【利活用方策】

- ・女満別、中標津、稚内路線など、ビジネス路線としての航空機利用者が見込まれる路線の誘致を行う。
- ・利尻、釧路路線など、ビジネスや医療関係などの生活路線として利用されている路線の便数拡大を目指す。

想定される効果

【全般】

- ・生活路線としての道内航空ネットワークが強化される。
- ・ビジネスや医療関係などの生活利用において利便性の向上が期待される。
- ・災害時には生活を維持する代替路としての機能も期待される。

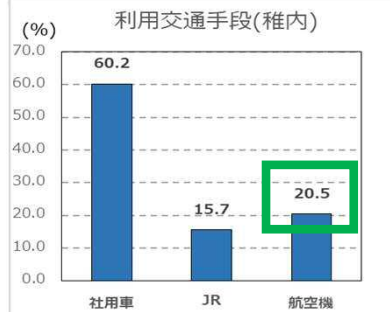
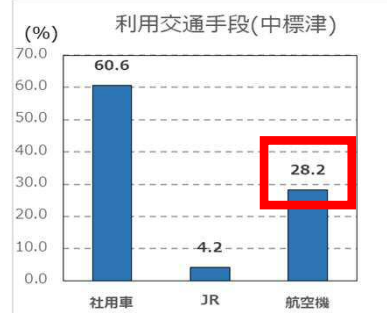
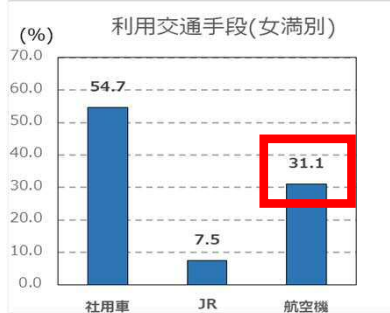
等

実現に向けた課題

- ・周辺地域に対する騒音への配慮が必要である。
- ・新規路線、便数拡大を可能とする運航機材数を確保する必要がある。
- ・格納庫等の整備が必要となる。

等

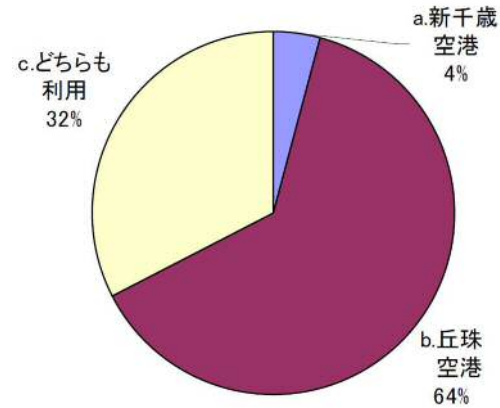
移動手段割合



【女満別・中標津】
航空機は約3割と公共交通では最も多い

【稚内】
航空機は2割程度だが公共交通では最も多い

稚内空港



女満別空港

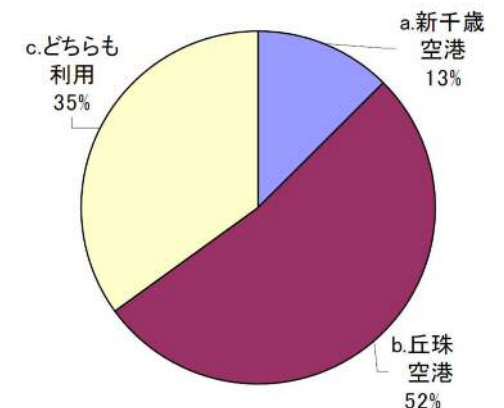


図 3-5 (上図) 稚内及び女満別への出張の際に利用する空港
資料：札幌商工会議所_H21丘珠空港集約化問題に対するアンケート調査集計結果

図 3-6 (左図) 【目的地別】出張時の移動手段割合
資料：札幌商工会議所_H29丘珠空港への道内路線集約化・運用時間に関するアンケート調査集計結果

【利活用策案】道外地方都市・主要都市間の新規路線等の誘致

利活用方策の概要

【背景】

- ・丘珠空港は、札幌都心部に距離的に近いこと、現況で発着枠に余裕があるといった優位性があるが、滑走路長による制約等がある。
- ・東京、名古屋、神戸等の都市圏の空港において、発着枠の空きや新規航空会社への優先配分処置等がある。

【利活用方策】

- ・北海道と関わりが深く、かつ、小型機での就航が可能となる東北地方や、札幌市と観光・文化交流を行っている松本市、浜松市等など、これらの地域を対象とした既存路線の増便や通年運航化、新規路線の誘致活動を行う。
- ・東京、名古屋、神戸等の都市圏の空港において、発着時間を問わなければ新規路線の就航も考えられる。

想定される効果

【札幌市民への効果】

- ・札幌からの航空機利用の利便性が向上すると共に、札幌への来訪者の増加が期待される。
- ・都市間の観光・文化・ビジネス交流の活性化が期待される。

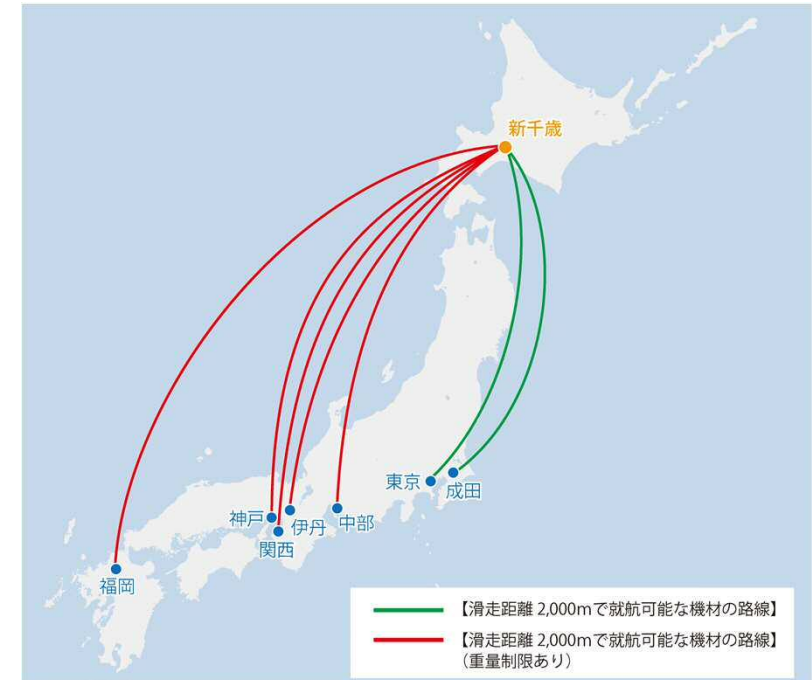
等

実現に向けた課題

- ・周辺地域に対する騒音への配慮が必要である。
- ・東北以遠との路線で通年運航する場合は滑走路延伸等のハード整備が必要となる。
- ・特に、利用率の高い大都市圏との運航では、需要の大きさから、航空機の規模が大きくなり、滑走路長2,000mあることが望ましい。等

札幌市と観光・文化交流を行っている都市

札幌市では、松本市とは観光・文化交流都市協定、鹿児島市とは観光・文化交流協定を結んでおり、外国人観光誘客のため超広域観光ビジット3と銘打ち、新規の訪日観光ルートを提案し、新たな人の流れを創出を目指している。また、松本市と同じく中部地区の浜松市とは、音楽文化都市交流宣言を行っている。



【利活用策案】 災害時にSCUとして利用可能とする機材・システムの整備

利活用方策の概要

【背景】

- ・ SCUは、大震災などの災害時に、重症患者の症状の安定化を図り搬送を実施するための航空搬送拠点臨時医療施設である。
- ・ 被災地域及び被災地域外の航空搬送拠点に、広域及び地域医療搬送を目的に設置される。

【利活用方策】

- ・ 丘珠空港は陸上自衛隊北部方面航空隊、北海道防災航空室、北海道警察航空隊の拠点があり、メディカルウイングの発着空港でもあることから、災害時の輸送・救難・救命活動に強みがあることを活かし、災害時にSCUとして利用可能とするための機材やシステムの整備を行う。

必要機材・システム（八尾SCUの事例）

医療機器

生体情報モニター	15台
ポータブル人工呼吸器	6台
SpO ₂ モニター	12台
輸液ポンプ	12台
携帯用吸引器	7台
携帯型超音波診断装置	2台
自動体外式除細動器	2台
折り畳みベッド	30台
担架	24台
患者搬送用台車	4台
酸素ボンベ、点滴架台 など	

本部運営に必要な物品

エアータント	3台
発電機	3台
デジタルトランシーバー	20台
大型モニター	4台
パソコン	8台

災害対応無線患者管理システム（3SPiders）

スマートフォンやICタグを活用し、患者情報を無線で管理するシステム

通信インフラ（インターネット環境）

SCU内に無線LAN環境を整備
停電時における通信手段を確保するため、衛星電話や衛星インターネット環境も整備

想定される効果

【救命活動への効果】

- ・ 各種関係機関が集積していることから、連携が図りやすい。
- ・ 丘珠空港をSCUに位置付けることで、メディカルウイングを災害時にも有効活用できる可能性がある。

等

実現に向けた課題

- ・ 関係機関によるSCUの位置付けが必要となる。
- ・ SCUとして丘珠空港を利用可能とするために必要な機材と施設、システムの整備（下表参照）。

等

機材	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種医療器材 ・ 本部用機材 等
施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療用物資・機材保管場所 ・ 医療活動場所 ・ SCU本部設置場所 ・ 患者引き継ぎ場所 ・ 救命要員の宿泊施設 ・ 格納庫 ・ 駐機スペース 等
システム	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通信環境 ・ 患者管理システム ・ 指揮命令系統システム ・ 冬期を想定した運用システム 等

【利活用策案】施設のバリアフリー化（可動式エプロンルーフ・制限区域内のエレベーターの整備）

利活用方策の概要

【背景】

- ・ 丘珠空港に就航しているHAC、FDAについては車椅子利用者に対応したサービスを行っているが、ターミナルビルから飛行機までの屋外移動時においては、風雪等に晒されている状況である。
- ・ 空港施設内においては、制限区域内にエレベーターを有しておらず、車椅子利用者等の移動に支障をきたしている。

【利活用方策】

- ・ ターミナルビルから飛行機までの屋外移動時の風雪等の影響を軽減するため、可動式エプロンルーフの整備を行う。
- ・ 空港施設内のバリアフリー対策として、制限区域内にエレベーターを整備する。

想定される効果

【利用者への効果】

- ・ 航空機までの移動において車椅子利用者等の移動の円滑化が可能となる。

等

実現に向けた課題

- ・ エプロンルーフ概算整備事業費：約30～40百万円
- ・ 制限区域内エレベーター概算整備事業費：約250百万円
- ・ 積雪寒冷地での可動式エプロンルーフの導入事例が少ないため、導入にあたっては検討が必要となる。

等



図 3-7 可動式エプロンルーフの社会実験（松山空港）

制限区域内の移動は階段のみ

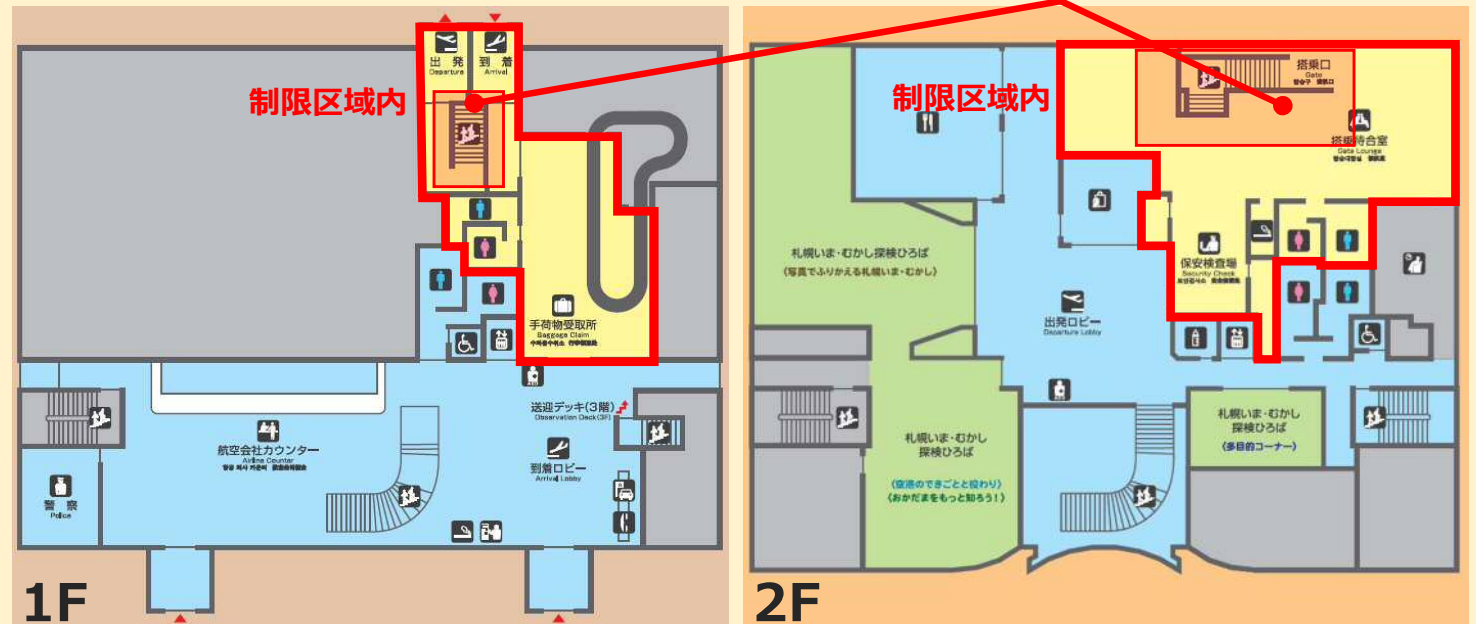


図 3-8 丘珠空港の制限区域内の移動（現状）

【利活用策案】 消防ヘリ・メディカルウイング用のエプロン・格納庫・連絡通路の整備

利活用方策の概要

【背景】

- ・陸上自衛隊北部方面航空隊、北海道航空防災室、北海道警察航空隊の拠点は丘珠空港にあるが、札幌市消防航空隊の拠点は石狩市にあり集約されていない。
- ・メディカルウイングは高度専門医療を受けられない地域の患者を都市部の病院まで運ぶことが可能だが、現在、丘珠空港においては格納スペースや専用駐機場等の制限により、冬期間の運用がなされていない。

【利活用方策】

- ・防災関係機関を集約するために、札幌市消防航空隊の消防ヘリ用のエプロン・格納庫を整備する。
- ・丘珠空港を道内メディカルウイング運用の拠点とするために、メディカルウイング用のエプロン（駐機場）・格納庫を整備する。

想定される効果

【全般】

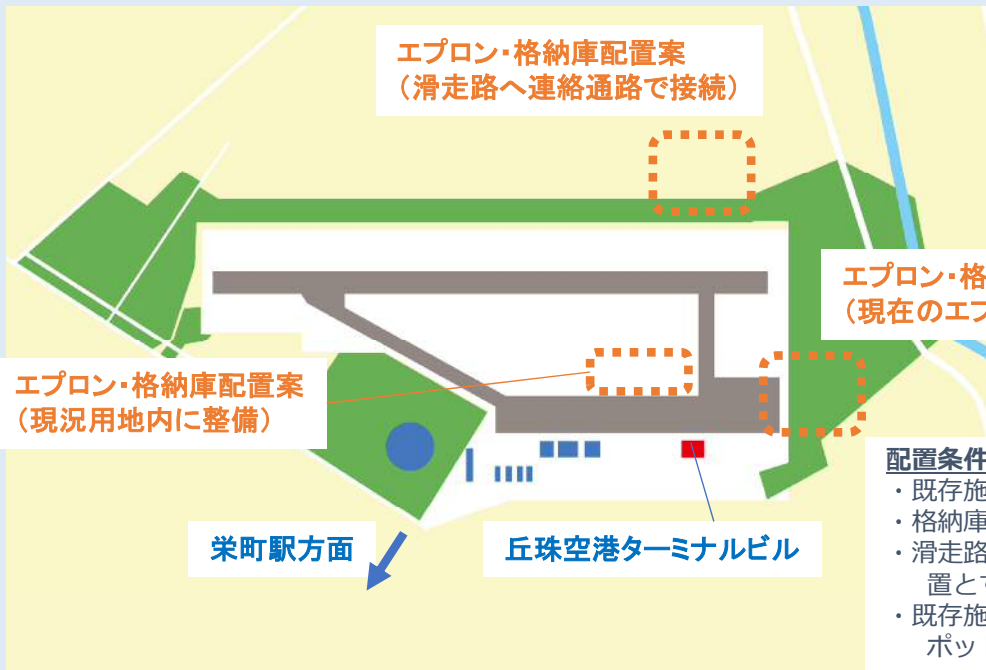
- ・消防ヘリの拠点になることで、関係機関相互の連携強化に繋がり、災害時に活動の円滑化を図ることができる。
- ・ドクターヘリとメディカルウイングの相互連携により、北海道内の地方医療体制の充実化を図ることができる。
- ・災害時に格納庫スペースをSCU（航空搬送拠点臨時医療施設）として利用できる。

等

実現に向けた課題

- ・概算整備事業費 ※基盤整備費含む、用地費含まず
 (消防ヘリ用) 約20億円
 (メディカルウイング用) 約15億円
- ・用地確保が必要となる。
- ・メディカルウイングの通年運用には、滑走路の延伸が必要となる。

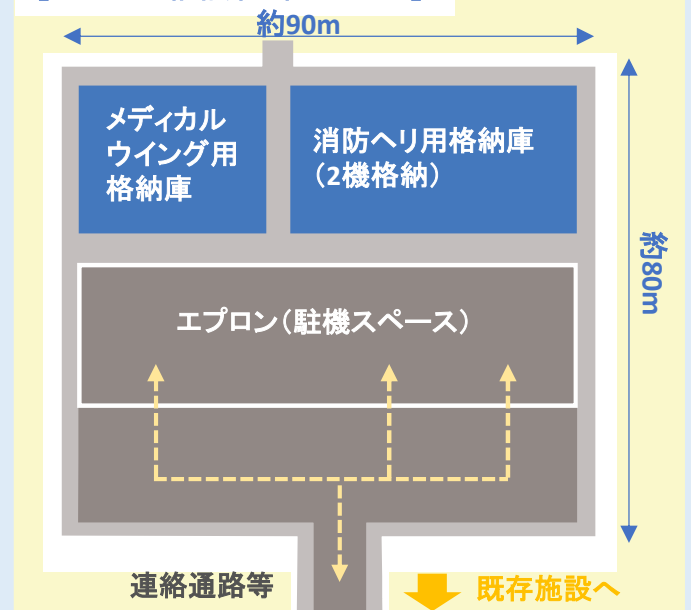
等



配置条件

- ・既存施設へは連絡通路等で接続。
- ・格納庫前面に駐機スペースを確保。
- ・滑走路の制限表面に抵触しない配置とする。
- ・既存施設の航空機動線や駐機スポットに影響しない配置とする。

【エプロン・格納庫配置イメージ】



【利活用策案】 小型航空機用エプロン・連絡通路の整備

利活用方策の概要

【背景】

- ・丘珠空港は、北海道や道央圏における報道や各種施設の維持・点検等の業務を目的とする小型航空機の拠点として利用されている。
- ・企業へのヒアリング結果によると、現況施設においては、小型航空機用の駐機スペースが限られること、格納庫とそれを整備可能な用地が不足していることを課題としてあげている。

【利活用方策】

- ・丘珠空港が小型航空機基地としての役割を担うにあたり、事業者の利便性向上のため、小型航空機専用エプロン・連絡通路を新たに整備する。
- ・現在、小型航空機の格納庫が設置されている空港ターミナルビル側は、拡張可能な用地が不十分なため滑走路北東側が候補として考えられる。

想定される効果

【利用企業・事業者への効果】

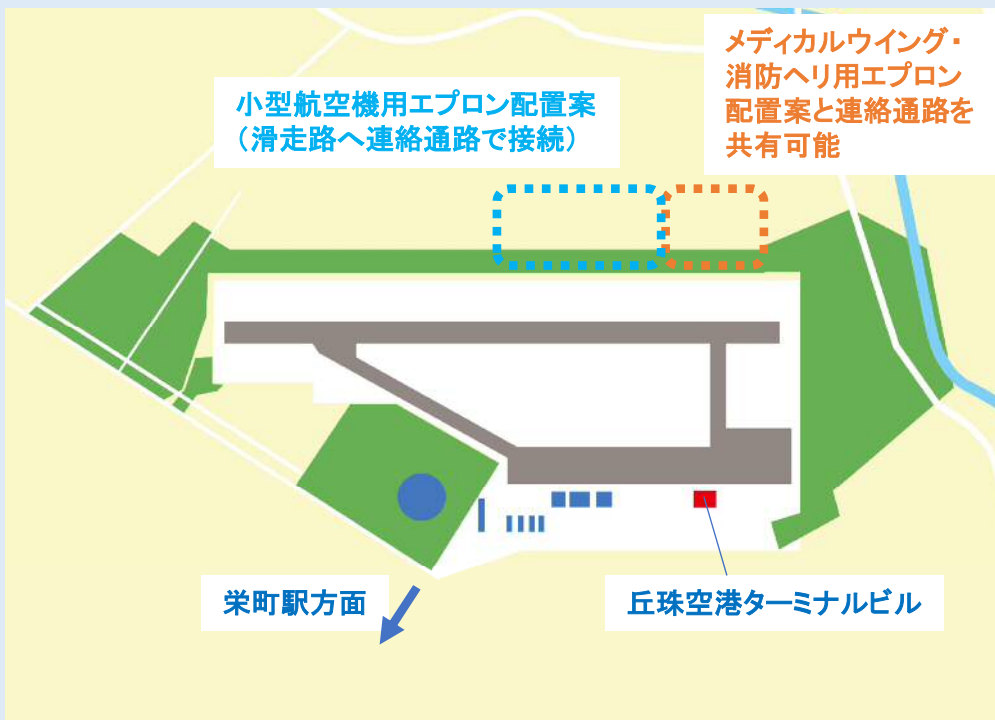
- ・適正な駐機スペース・用地が確保されることで、運用上・作業上の利便性、安全性が向上する。
- ・今後、新規参入事業者を受入れ易くなる。
- ・現在の小型航空機格納庫の移転が促されれば、空港ターミナル側の用地にも余裕ができ、新規航空会社の格納庫等の整備など、拡張性の向上が期待される。

等

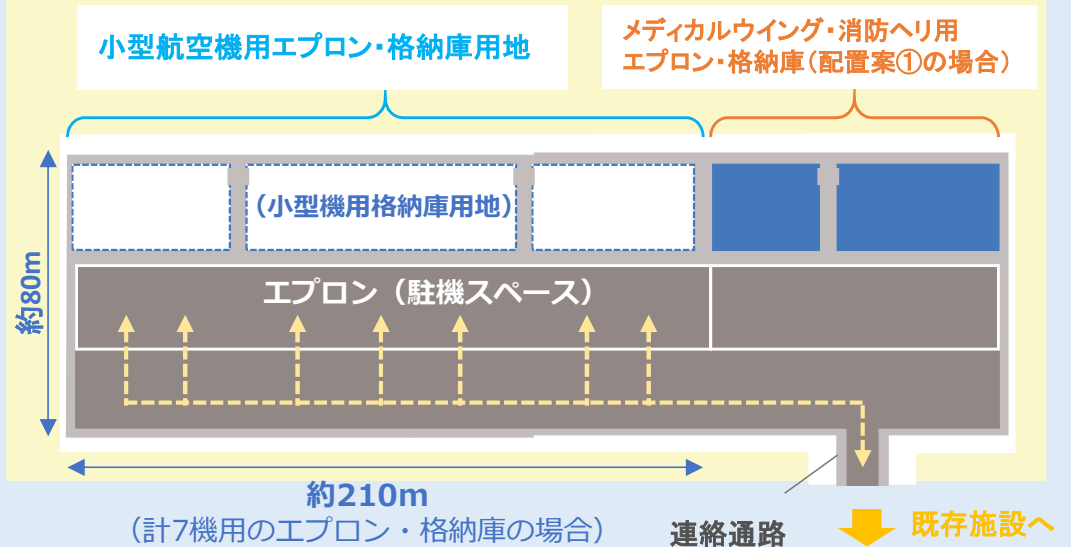
実現に向けた課題

- ・概算整備事業費：約5億円
(用地造成、エプロン・連絡通路舗装のみ) ※用地費用含まず
- ・用地確保が必要となる。

等



【エプロン・格納庫用地配置イメージ】



【利活用策案】滑走路300m延伸（1,800mで供用）

利活用方策の概要

【背景】

- 丘珠空港は1,500mの滑走路を有しているが、以下の利用実態から、滑走路長が航空会社や運送事業者の制約要因となっている。
- ・現在、国内航空会社で最も多く使用されているプロペラ機DHC8-Q400が就航できない（冬期路面を含む丘珠空港条件では1,800m以上必要）。
 - ・FDAにより夏期に就航しているERJ-170型機は通年運航できない（冬期運航には1,700m以上が必要）。
 - ・メディカルウイングや一部のビジネスジェットで利用される小型航空機が冬期に離着陸できない。

【利活用方策】

- ・道内航空ネットワーク拠点や、都市型空港、道内医療を支える空港、ビジネスジェット機利用空港としての役割を担うための基盤整備として、滑走路の300m延伸整備を行う。
- ・延伸に併せて、就航可能となる航空機に対応した滑走路、エプロン（駐機場）等の舗装構造の補強を行う。

【滑走路1,800mにより通年就航可能となる航空機】



DHC8-Q400（ボンバルディア社）

提供座席数：78席
 保有する航空会社：JAL, ANA 等
 現在の主な就航路線：
 新千歳-道内各地域 等



ERJ-170/175（エンブラエル社）

提供座席数：76席/84席
 保有する航空会社：J-AIR, FDA
 現在の主な就航路線：丘珠-静岡 等
 ※ERJ-175は冬期間に重量制限が必要

想定される効果

【全般】

- ・就航可能な航空機種が多くなることで、路線の新規就航や通年運航化等が可能となり、空港の利活用が促進される。
 - * プロペラ機の道内路線を丘珠空港に集約可能
 - * ERJ-170等のリージョナルジェット機が通年運航可能
 - * メディカルウイングが通年運航可能
 - * ビジネスジェットの更なる受入が可能

【札幌市民への効果】

- ・新規路線が就航した場合、札幌からの航空機移動の利便性が向上すると共に、札幌への来訪者の増加が期待される。 等

実現に向けた課題

- ・周辺地域に対する騒音への配慮が必要である。
- ・概算整備事業費：約100～400億円
- ・公園緑地等への影響がある。
- ・制限表面確保のため建物・鉄塔等の移設が必要となる可能性あり。等



サイテーション560（セスナ社）

乗員：2名、乗客：7名
 メディカルウイングとして運用
 滑走路長1800m以上で冬期も運航可能。
 ※滑走路上の雪質及び積雪深が一定条件を満たせば離着陸可能。

【利活用策案】滑走路500m延伸（2,000mで供用）

利活用方策の概要

【背景】

丘珠空港は1,500mの滑走路を有しているが、以下の利用実態から、滑走路長が航空会社や運送事業者の制約要因となっている。

- ・現在、国内航空会社で最も多く使用されているプロペラ機DHC8-Q400が就航できない。
- ・FDAにより夏期に就航しているERJ-170型機は通年就航できない。
- ・メディカルウイングや一部のビジネスジェットで利用される小型航空機が冬期に離着陸できない。
- ・主要都市間で多く運用されている小型ジェット機B737-800が就航できない（札幌-東京間程度の距離の場合、通年就航には滑走路2,000mが必要）。

【利活用方策】

- ・道内航空ネットワーク拠点や、都市型空港、道内医療を支える空港、ビジネスジェット機利用空港としてより多くの役割を担うための基盤整備として、滑走路の500m延伸整備を行う。
- ・延伸に併せて、就航可能となる航空機に対応した滑走路、エプロン（駐機場）等の舗装構造の補強を行う。

【滑走路2,000mにより通年就航可能となる航空機】



B737-800（ボーイング社）

提供座席数：約165席
 保有する航空会社：JAL, ANA 等
 現在の主な就航路線：新千歳-東京 等

※通年、重量制限下でなければ就航できない

※300m延伸で就航可能な航空機も包括される。

- ・DHC8-Q400
- ・ERJ-170/175
- ・サイテーション560

想定される効果

【全般】

- ・就航可能な航空機種が多くなることで、路線の新規就航や通年就航化等が可能となり、空港の利活用が促進される。
 - * プロペラ機の道内路線を丘珠空港に集約可能
 - * ERJ-170等のリージョナルジェット機が通年就航可能
 - * 国内の小型ジェット機級以下の航空機の多くが通年就航可能であり、首都圏を結ぶ路線就航も可能
 - * メディカルウイングが通年就航可能
 - * ビジネスジェットの更なる受入が可能

【札幌市民への効果】

- ・新規路線が就航した場合、札幌からの航空機移動の利便性が向上すると共に、札幌への来訪者の増加が期待される。 等

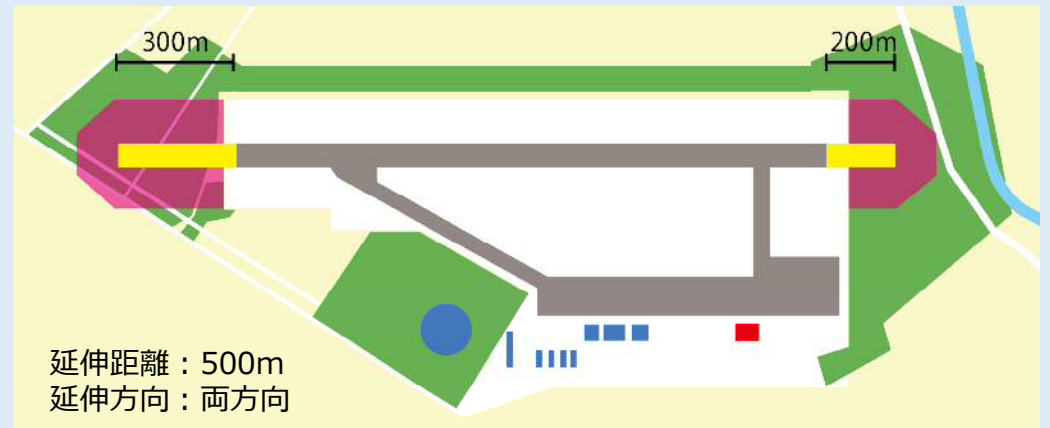
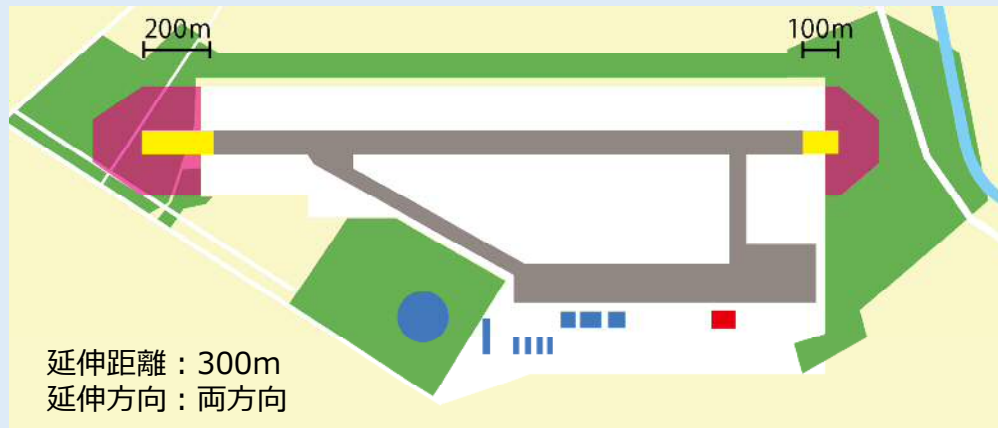
実現に向けた課題

- ・周辺地域に対する騒音への配慮が必要である。
- ・概算整備事業費：約250～550億円
- ・公園緑地等への影響がある。
- ・制限表面確保のため鉄塔等・建物の移設が必要。
- ・小型ジェット機（B737-800）は、重量制限下でなければ就航できない。
- ・LCC汎用機であるA320-200は通年就航できない。 等

【利活用策案】 滑走路延伸

表 3-1 滑走路延伸した場合の周辺影響

滑走路長	延伸方向	制限表面に抵触する物件		想定概算事業費
		水平表面	進入・転移表面	
1,800m (300m延伸)	北西方向	全てのケースにおいて、建物・鉄塔等が支障となる	建物が支障となる	200~400億円
	南東方向		鉄塔等が支障となり、移転工事は10年以上要する	
	両方向		支障物は、滑走路の嵩上げにより回避可能	100~300億円
2,000m (500m延伸)	北西方向		建物が支障となる	250~450億円
	南東方向		鉄塔等が支障となり、移転工事は10年以上要する	
	両方向		建物・鉄塔等が支障となり、移転工事は10年以上要する	350~550億円



【利活用策案】 定額タクシーの運行

利活用方策の概要

【背景】

- ・新千歳空港をはじめとした他空港では、空港のアクセス向上に向け、定額制タクシーや乗合タクシーの施策が導入されているが、札幌市内と近接する丘珠空港では、タクシーの料金施策は導入されていない。
- ・他空港の料金の事例をみると、通常料金の10～50%程度の割引となっている。

【利活用方策】

- ・定額制タクシーを導入し、空港へのアクセス性を改善する。

【定額制タクシーの事例(新千歳空港)】

定額制タクシー運賃 Hire-Taxi



エリアごとの定額料金でお得に送迎

札幌市内各地区と新千歳空港、取札幌駅と定山溪エリア、札幌市中央区エリアとJR小樽駅を定額料金で送迎いたします。渋滞回避時の距離延長や時間超過でも、定額運賃なら心配ありません。お得で安心な定額運賃がお勧めです!!

最大38%もお得!!

札幌市南区川沿～新千歳空港まで
メーター運賃約11,370円のところ、⇒ **定額運賃なら7,000円**

想定される効果

【利用者への効果】

- ・市内から空港間の移動負荷の軽減、移動時間の短縮が図られ、丘珠空港へのアクセス性が向上する。
- 等

実現に向けた課題

- ・丘珠空港は都心部から近いため、タクシー事業者の採算性の確保の検討が必要となる。
- 等

【定額制タクシー料金の事例と割引率】

空港名	距離 (km)	通常料金	定額料金	割引率
関西国際空港	48	16,000円	9,400円	約40%
大阪国際空港	16	5,200円	3,500円	約30%
中部国際空港	42	16,000円	11,800円	約30%
熊本空港	18	5,100円	4,740円	約10%
広島空港	56	18,000円	9,500円	約50%
静岡空港	38	14,000円	8,500円	約40%

※距離、通常料金は概ねの数値
定額料金は、複数事業者がある場合は平均値を算定

【利活用策案】丘珠空港の呼称の募集・設定

利活用方策の概要	想定される効果
<p>【背景】</p> <ul style="list-style-type: none"> 道外の方にとって、札幌の空港と言えば新千歳空港のことであり、丘珠空港のイメージは薄いと思われる。 “丘珠”を“おかだま”と読めないという声が聞かれる。 <p>【利活用方策】</p> <ul style="list-style-type: none"> 丘珠空港に対する愛称化を行う。 公募やアンケート調査等により、市民が参加して愛称を選定する。 愛称化に伴う積極的な広報活動を行う。（公募やアンケート調査の参加呼びかけ、愛称決定式典の開催、航空会社や旅行会社での愛称の使用等） 	<p>【札幌市民への効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 愛着の感じられる愛称をつけることで、認知度の向上と共に丘珠空港に対し親しみを持つようになる。 <p>【札幌市外・道外への効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 札幌らしい愛称とすることで札幌市内に空港があることをアピールできる。 <p style="text-align: right;">等</p>
実現に向けた課題	
<ul style="list-style-type: none"> 丘珠空港が既に呼称なので、二重の愛称となる。 他の利活用策と連動した愛称でなければ効果が低い。 <p style="text-align: right;">等</p>	

丘珠空港における愛称化の一例（他空港の名付け方による分類をもとに作成）

分類	愛称化一例	課題
広域地名を基に愛称化	札幌空港、札幌丘珠空港、札幌シティ空港	都心部に近いという点を強調する。新千歳空港と誤認する可能性がある。
観光資源を基に愛称化	札幌時計台空港、札幌雪見空港	認知度が高く札幌らしい資源を選定する必要がある
地域を象徴する花の名前より愛称化	札幌ライラック空港、札幌すずらん空港	市の花だが、市外の人には札幌と結び付きにくい可能性がある
偉人の名前より愛称化	札幌クラーク空港	認知度が高く市民に愛される人物を選定する必要がある
出身作家の人気作品より愛称化	初音ミク空港 (出身作家ではないが札幌企業が展開)	札幌と縁があり広い年代に認知度があるキャラクターが少ない
風習を基に愛称化	さっぽろ雪まつり空港	認知度が高く札幌らしい風習を選定する必要がある
地域の特色を含む造語から愛称化	スノワール (SNOWAIR)、 さっポート (SUPPORT)	英語を基に造語を作ると意味がわかりにくい可能性がある
魅力をPRする言葉を基に愛称化	好きですさっぽろ空港	簡潔に魅力を伝えるワード選びが必要である
魅力をPRする言葉を基に愛称化 (方言)	あずましい丘珠空港	道外の人に伝わりにくいことが懸念される

【利活用策案】 栄町駅から交通広場までの案内標識整備

利活用方策の概要

【背景】

- ・「栄町駅改札口」から「交通広場（丘珠空港行きのバスのりば）」までの動線が分かりにくい現状にある。

【利活用方策】

- ・駅構内の天吊りタイプの出口案内看板に「札幌丘珠空港方面」の表示を「駅改札口」と「出口1、出口2分岐 地点」2ヶ所に追加する。
- ・「出口2」から「交通広場」までの動線を確保するため、地上部には3ヶ所の案内看板を設置をする。

想定される効果

【利用者への効果】

- ・地下鉄利用者の丘珠空港へのアクセス改善が期待される。

等



図 3-9 天吊りタイプ案内看板イメージ(改札前)



図 3-10 天吊りタイプ案内看板イメージ(通路)



図 3-11 地上部案内看板イメージ

【利活用策案】 2次交通（新交通システム・地下鉄）の接続

利活用方策の概要

【背景】

・札幌市内から丘珠空港への地下鉄を利用したアクセス時は、地下鉄栄町駅が最寄りとなる。しかし、地下鉄栄町駅から丘珠空港までは約1.5kmの距離があり、バスやタクシーへの乗り継ぎが一般的でありアクセス性に劣る状況となっている。

【利活用方策】

・地下鉄栄町駅と丘珠空港間を新交通システム等の軌道系公共交通機関で結び、アクセス性を改善する。
 ・公共交通機関としては、新交通システムである「都市モノレール」や「都市型ロープウェイ」、地下鉄の延伸等が考えられる。

【地下鉄栄町駅と丘珠空港位置】



想定される効果

【利用者への効果】

・丘珠空港へのアクセスにおいて定時性が向上し、また、空港までの移動負荷の軽減、移動時間の短縮等が図られる。
 ・札幌市内でのアクセスが向上し、仕事や観光等の利便性が向上する。

等

実現に向けた課題

・新交通システムの概算整備単価は約50~90億円/km程度となり多大な費用を要し、かつ、後背地に人口が少ないことも併せると採算性に課題がある。（地下鉄概算単価は約260億円/km）
 ・「都市型ロープウェイ」は、海外では実績があるものの、国内での導入実績はなく、詳細は不明である。

等

【公共交通機関の概要と事業費】

交通機関	概要	km当たり概算単価
都市モノレール	1本の軌条により進路を誘導されて走る軌道系交通機関である。道路交通に支障を与えないで人々を輸送する交通システム。	90億円/km
都市型ロープウェイ	通勤通学などに使える街の中のロープウェイである。国内での導入実績なし。	50~60億円/km
【参考】地下鉄	地下に敷設された都市高速電気鉄道である。	260億円/km