



「丘珠空港の 利活用に関する 検討会議」報告書 パンフレット

丘珠空港の今の姿を知って、将来も便利な空港で
あり続けるために何が必要なのか、
みなさん一緒に考えましょう。



目次



1. 丘珠空港の利活用の検討は何のためにしているの？…………… 1
2. 丘珠空港はどんな空港？…………… 2
3. 丘珠空港を取り巻く環境はどう変わってきているの？…………… 6
4. 丘珠空港にはどんな課題があるの？…………… 9
5. 丘珠空港の役割は？…………… 13
6. 丘珠空港の役割を推進する利活用策の案は？…………… 15
7. 今後、どのように利活用検討を進めていくの？…………… 18





1. 丘珠空港の利活用検討は何のためにしているの？

丘珠空港の利活用検討って、何のためにしているの？



丘珠空港を**取り巻く環境**の大きな変化として、

- ①道内7空港一括での運営の民間委託が進められていること
- ②航空機の騒音レベルの低下・離着陸性能の向上に関する技術革新等があります。

これらの変化に対応し、丘珠空港の利活用を図るために行っています。



✈️ 丘珠空港の利活用検討の経緯

2016年6月 『北海道・札幌市行政懇談会』

⇒北海道知事と札幌市長が丘珠空港の利活用の促進に向けた取組の連携に合意。



2016年7月 『丘珠空港の利活用に関する検討会議』の設置

⇒北海道と札幌市が丘珠空港の課題や役割等を様々な観点から検討し、利活用の促進策について協議する場として設置。



2017年2月 『丘珠空港の利活用に関する検討会議』中間報告

⇒利活用に向けた課題を整理し、今後の検討項目や対応について中間報告を実施。



2018年2月 『丘珠空港の利活用に関する検討会議』報告書作成

⇒中間報告として取りまとめた検討項目等について、具体的に調査・検討し、検討会議として丘珠空港の利活用策の報告書として取りまとめた。

※報告書について詳しくはこちら「札幌市『丘珠空港の利活用に関する検討会議』」まで↓
<http://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/torikumi/kentokaigi/kentokaigi.html>



2018年度 報告書の内容説明及び意見交換等

⇒報告書の内容を基に、市民や有識者、関係者等の意見を踏まえ、今後の丘珠空港の利活用のあり方について、議論をさらに深めていく。





2. 丘珠空港はどんな空港？

丘珠空港ってどんな空港？



丘珠空港は、**防衛省と民間航空機が利用する共用空港**です。
札幌市の中心部から、北東に直線距離で約6kmと**近距離に位置し**、**札幌と道内各地を結ぶ「道内航空ネットワークの拠点」**であり、道外とも結ぶ空港として重要な役割を果たしています。
 また、医療や防災関係での利用や、ビジネスジェット、報道、測量などの幅広い分野においても利用されています。



概要

名称	札幌飛行場（丘珠空港）
種別	公共用飛行場
面積	総面積：1,025,028㎡ / 国土交通省所管：125,520㎡ / 防衛省所管：899,508㎡
滑走路	1,500m×45m
誘導路	1,530m×18m
エプロン	中型機用 5、小型機用 22
空港運用時間	7:30～20:30（国土交通省） / 7:00～20:00（防衛省）（管制時間）
設置管理者	防衛大臣
乗り入れ定期航空会社	株式会社北海道エアシステム（HAC）、株式会社フジドリームエアラインズ（FDA）
沿革	1942年 旧陸軍が229万㎡の用地を買収して飛行場を設置 1958年 防衛庁告示第167号により「札幌飛行場」となる 1961年 運輸省告示第407号により、札幌飛行場を公共用施設として指定 上記告示に基づき、共用飛行場として供用を開始 1967年 滑走路延長（1,000m→1,400m） 1974年 年間利用者が703,545人となる 1990年 札幌丘珠空港ビル（株）設立 2004年 滑走路延長（1,400m→1,500m）、エプロン拡張、駐車場拡張、共用開始 2006年 利用者数が384,183人となり、1975年以降最大利用者数となる 2010年 全日空（ANA）撤退 2011年 （株）北海道エアシステムが定期便を札幌丘珠空港に集約 2016年 （株）フジドリームエアラインズが定期便就航開始



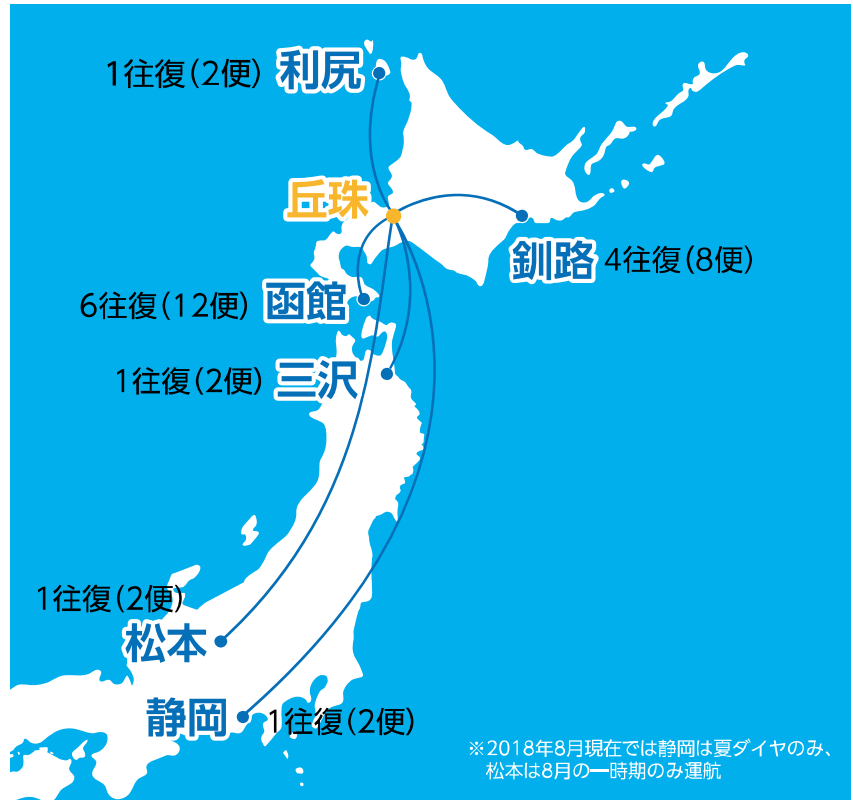
資料：丘珠空港の利用者活用に関する検討会議報告書（2018年2月）、札幌丘珠空港HP



丘珠空港からは、どこに就航しているの？
利用者はどのくらいいるの？

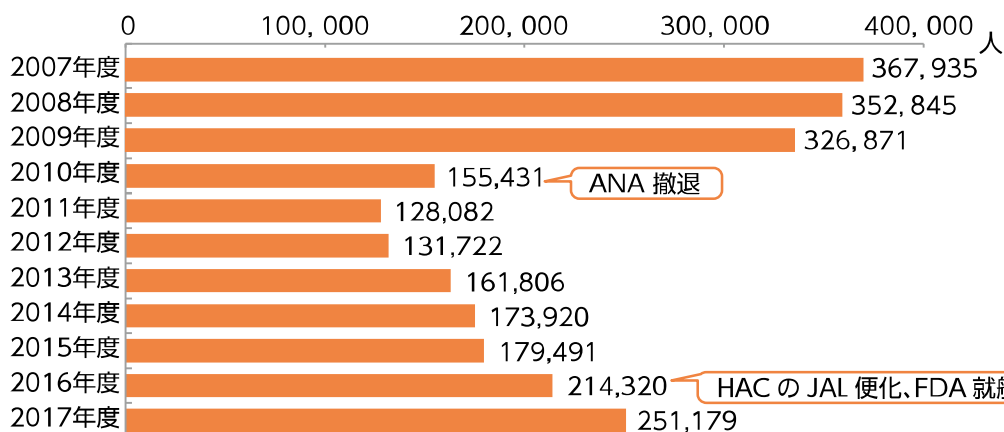
道内の空港には、利尻（1往復）、釧路（4往復）、函館（6往復）、道外の空港には、三沢（1往復）、静岡（1往復）、松本（1往復）に就航しています。

✈️ 就航路線（2018年8月現在）



利用客数は、ANAの撤退により2011年度は12万人台でしたが、2016年度は、HACのJAL便化、FDAが就航を開始する等して、2017年度には25万人を超えました！

✈️ 利用状況（2018年8月現在）



資料：国土交通省 空港管理状況調査及び管内空港の利用概況集計表

2. 丘珠空港はどんな空港？

丘珠空港では、これまでどんなことがあったの？



丘珠空港では、過去30年間において、大きな出来事として次の5つがありました。

- ①ジェット化の検討（1992～1996年）
- ②滑走路1,500mへの延長（1996～2003年）
- ③ANAの撤退（2009～2010年）
- ④HACの拠点化（2010年～）
- ⑤FDAの就航（2013年～）

です。

丘珠空港に係る過去30年間における経緯

転換ポイント	時期	概要
①ジェット化の検討	1992～1996年	<ul style="list-style-type: none"> ●ジェット化のため、2,000mへの滑走路延長を検討してきたが、国の判断（丘珠空港の役割は道内航空網の拠点空港、ジェット化対応の新千歳空港との役割分担）や、地元の方々の反対（生活環境の悪化を懸念）により、結果的に困難と判断された。 ●道内航空網の拠点として機能を充実し、YS11の後継機種としてプロペラ機により路線存続をはかっていくこととなった。
②滑走路1,500mへの延長	1996～2003年	<ul style="list-style-type: none"> ●住民説明会を実施し、「地元案」の取りまとめを行った結果、滑走路延長（1,400m⇒1,500m）、滑走路幅（30m⇒45m）、エプロン・駐車場の整備等を行うことになった。
③ANAの撤退	2009～2010年	<ul style="list-style-type: none"> ●ANAから、不況を受け収支改善の必要等があるため、A-net5路線全てを新千歳へ移転集約する旨、道と札幌市へ説明があった。 ●関係者協議会の議論、地元住民への説明。 ●意見聴取等を経て、丘珠から撤退。
④HACの拠点化	2010年～	<ul style="list-style-type: none"> ●会社更生法の適用により、JALがHACの経営から一部撤退。 ●北海道の調整により、道内自治体、経済界による新体制の構築。 ●2011年 本社を丘珠へ移転し路線を集約。 ●2014年 JALによる再グループ化。
⑤FDAの就航	2013年～	<ul style="list-style-type: none"> ●2013年 地元経済界からの要請を受け、FDAが名古屋（小牧）空港との間でチャーター便による実証飛行を実施。 ●2015年 名古屋（小牧）、静岡、北九州、神戸との間で計14往復のチャーター便運航。 ●2016年 静岡との間で週2往復の定期便の就航。（夏ダイヤのみ） ●2017年 静岡線毎日運航化。（夏ダイヤのみ） ●2018年 松本との間で8月の一時期のみ定期便を就航。

資料：札幌市HP <http://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/info/mondai/index.html>
札幌市資料（丘珠空港に係るこれまでの経緯）



過去の住民説明会で取りまとめた「地元案」って何のこと？



「地元案」とは、「丘珠空港のあり方」について、住民説明会を開催し、地元意見をふまえ、1998年度に道と市が「空港整備に関する基本的な考え方」を取りまとめたもののことです。

全部で5項目（滑走路関連2項目＋運航便数関連3項目）あります。市として重要な地元との合意であると認識しています。

✈️ 空港整備に関する基本的な考え方（地元案）

<滑走路の長さや延長方向について>

①滑走路延長は100mとする。（全長1,500mとする。）

②延長方向は南東方向（伏籠川方向）とする。

<運航便数の考え方>

③定期便の運航便数は現在の生活環境を悪化させないことを基本にする。

④環境基準を超えない運航便数は現状の2倍（44便）程度を想定する。

⑤今後も、毎年騒音の実測調査を行い、環境基準との関連を検証しながら、空港周辺の生活環境の保全を図っていく。





3. 丘珠空港を取り巻く環境はどう変わってきているの？

最近話題になっている道内空港の「運営の民間委託」とは？

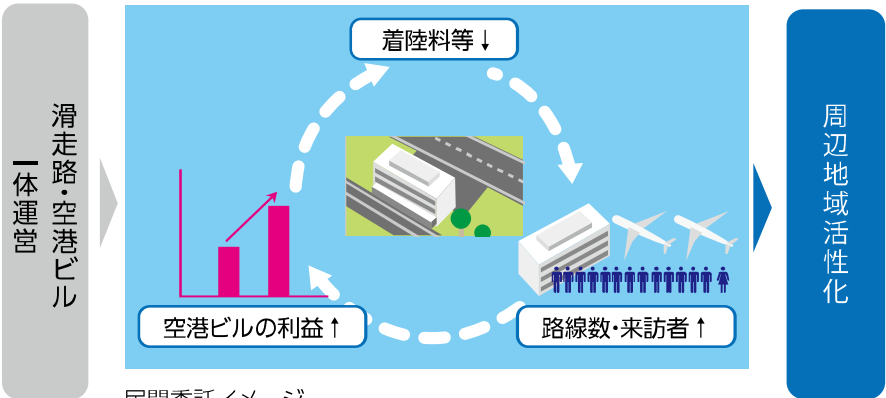
民間の知恵やノウハウを活用して空港を活性化するため、現在、道内7空港（国管理4空港（新千歳、函館、釧路、稚内）、道管理1空港（女満別）、市管理2空港（旭川、帯広））一括での運営の民間委託が進められています。

「民間委託」することで、道内航空ネットワークを生かした空港セールスが可能となり北海道全体の活性化につながります。

道内空港の民間委託



一括民間委託される道内7空港



民間委託イメージ

資料：国土交通省空局 北海道内空港これから～民間委託で空港が変わります～

道内7空港の運営が民間委託されたら、丘珠空港への影響は？

考えられる影響は下記の通り想定されますが、7空港の運営の民間委託は丘珠空港のような対象外の空港の競争力が低下しないよう、道内13空港全体のネットワーク拡充に資することを目指しています。

今後、同一圏に位置する丘珠空港と新千歳空港のすみ分けを検討していくことが必要となります。

新千歳空港の民間委託により考えられる丘珠への影響

着陸料の引き下げによる路線拡充
 新千歳を中心とした道内路線の強化
 交通事業者と連携したアクセス強化
 国際空港としての国際線受け入れ強化

- ▶ LCCを初め航空会社が千歳利用を希望し、丘珠路線の維持に悪影響
- ▶ 丘珠発着の道内路線の旅客数減少
- ▶ 都心に近いという丘珠の利点の弱化
- ▶ 就航機会を逃した国内線が、発着枠に余裕のある丘珠利用へシフト

一括民間委託を受託する運営権者がどのような事業を展開するか注視する必要がある。

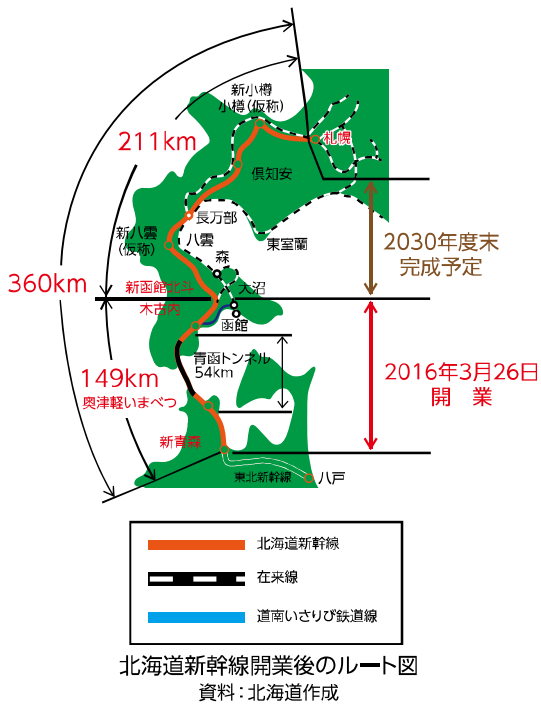
新幹線が札幌まで延伸した時の影響は？



2016年に北海道新幹線が新青森-新函館北斗区間で開業し、2030年度末には札幌までの延伸が予定されています。

想定される丘珠空港への影響としては、

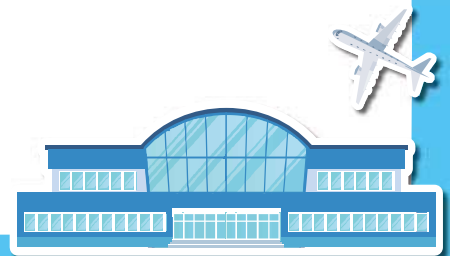
- ①札幌延伸後、**北海道と東北の移動手段として新幹線のシェアが航空機を超える**ことが予想されます。
- ②丘珠空港・新千歳空港と**函館及び東北を結ぶ空路の利用客数が減少**すると考えられます。
- ③丘珠-函館路線の存続は、**離島路線である函館-奥尻路線の維持にも影響**を与えるため、離島路線の維持に向けた取組が必要となってきます。



北海道新幹線の札幌延伸後は道央圏と道南、道央圏と東北結ぶ路線が特に影響を受けることが考えられる。

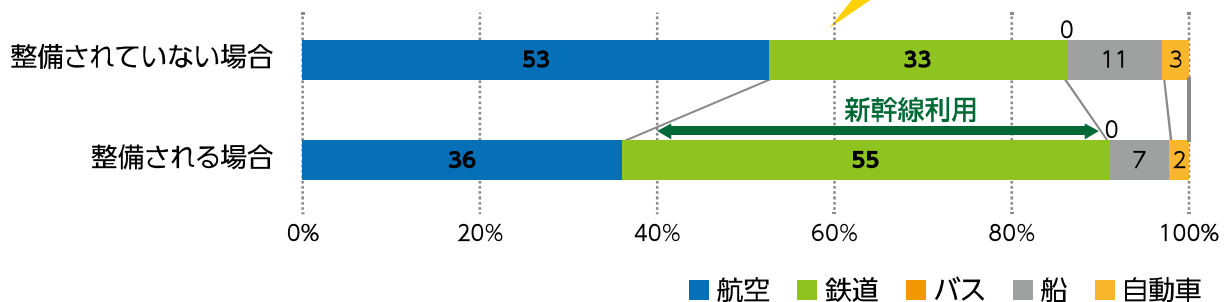
丘珠空港の路線は函館線、三沢線の利用率の低下が想定される。

新幹線延伸の影響を受ける可能性のある路線



東北・道央間

航空と鉄道のシェアが逆転



北海道新幹線(札幌延伸)が整備された場合とされない場合の地域別機関分担率(2035年度末)

資料：国土交通省鉄道局 整備新幹線の整備効果等に関する資料より作成

3. 丘珠空港を取り巻く環境はどう変わってきているの？

最近の航空機の性能はどのくらい向上しているの？



近年の航空機は、1990年代以前に開発された航空機に比べ、**同等の座席数でも離着陸滑走路長が短い**（座席数が多くても滑走路長が同等）傾向があります。

騒音についても、近年の航空機はYS-11に比べ、騒音レベルが小さくなり、**低騒音化**がはかられています。

また、リージョナルジェット機（ERJ-170）はプロペラ機であるYS-11以上の座席数を有しながらも騒音レベルはYS-11より小さいです。

【航空機性能の比較】（資料：日本航空全集、EASA Approved Noise Levels、航空機メーカー資料より一部抜粋）

機種	運用開始	座席数(席)	離陸滑走路長(m)※標準	着陸滑走路長(m)※標準	騒音レベル(EPNdB)	運航航空会社	
プロペラ機	YS-11	1965年～	64	1,310	1,110	99.0	2006年旅客機用途終了
	DHC8-100	1984年～	39	1,100	908	97.2	2017年旅客機用途終了
	SAAB340B	1989年～	36	1,271	1,049	93.0	JAC HAC
	DHC8-Q300	1989年～	50	1,178	1,041	94.9	2018年旅客機用途終了
	DHC8-Q200	1995年～	39	992	794	94.7	ORC
	ATR42-600	1995年～	48	1,165	1,126	92.9	天草エアライン JAC 2020年度からHACで運航予定
	DHC8-Q400	2000年～	78	1,193	1,287	93.1	JAC RAC ANAウィングス ORC
リージョナル ジェット機	CRJ100/200	1996年～	50	1,918	1,479	92.1	2018年旅客機用途終了
	CRJ-700	2002年～	70	1,576	1,551	92.6	IBEXエアラインズ
	ERJ-170	2004年～	78	1,670※	1,230	94.9	ジェイエア FDA
	MRJ-90STD	(2020年頃)	(88)	(1,490)	(1,480)		開発中

注) EPNdB：実効感覚騒音レベル（+6dBの差はエネルギー比で約4倍）

※ERJ-170のカタログ値での離陸滑走路長は「1,670m」であるが、FDAでは丘珠空港の滑走路長1,500mに対応するため「エンジン出力最大で最も失速速度が低いフラップ設定」とし、理論上の離陸滑走路長1,252mで運航している。





4. 丘珠空港にはどんな課題があるの？

丘珠空港の課題って何があるの？



丘珠空港には、特有の制約が4つあります。

- ①滑走路長
- ②発着枠
- ③運用時間
- ④雪対策

です。これらの制約による課題があります。

その他、丘珠空港までの「アクセス」や「認知度」にも課題があります。



特有の制約 ①滑走路長

「滑走路長」の制約による課題って？



丘珠空港の就航機種はHACのプロペラ機（SAAB340B）と、FDAのリージョナルジェット機（ERJ-170/175）の2系統です。

リージョナルジェット機（ERJ-170/175）や道内路線で就航しているプロペラ機（DHC8-Q400）が通年運航するためには、滑走路長が1,800m以上必要で、現在の滑走路では対応出来ません。

滑走路を延伸することで、空港の活用や冬場の安全運航、就航率の向上に有効ですが、地域への影響や事業費が数百億円単位でかかるため、慎重な検討が必要です。



【丘珠空港の条件下での滑走路長と就航可能機種の関係】

機 種	1,500m	1,800m	2,000m	備 考
SAAB340B	○	○	○	丘珠就航
ERJ-170	○ ×	○	○	新千歳-女満別 等
ERJ-175	◇ ×	○ ◇	○	丘珠就航
ATR42-600	○	○	○	丘珠就航予定
DHC8-Q400	×	○	○	新千歳 - 稚内 等
B737-800	×	×	◇ ◇	新千歳 - 釧路 等
A320-200	×	○ ×	○ ×	LCC汎用機

【凡例】 ○：就航可、◇：重量制限で就航可、×：就航不可、（夏期|冬期）

特有の制約 ②発着枠

「発着枠」の制約による課題って？



課題の1つ目として、**自衛隊の訓練**は、民間航空機等の離発着を優先させているため、民間航空機等の離発着便数が増加すると、訓練中の待機の時間帯が増加し、**訓練回数に影響**を及ぼします。訓練に大きな影響が出ないよう、民間航空機等の離発着回数について、**自衛隊との協議・連携が必要**となっています。

課題の2つ目として、**騒音面**では、1998年当時の限度の目安である44便/日ですが、就航する機体・運航方式により騒音の大きさは変化するため、毎年騒音調査を行い、**環境基準を超えない便数**とすることが必要です。

課題の3つ目として、**管制・運航面**では、進入方式及び離着陸、民航機の地上走行・スポット占有時間という観点のみから発着可能数を算出すると**1時間6便(75便/日)**が**限度**となりますが、**実際の発着数は自衛隊の訓練と騒音の制約**から決まります。

特有の制約 ③運用時間

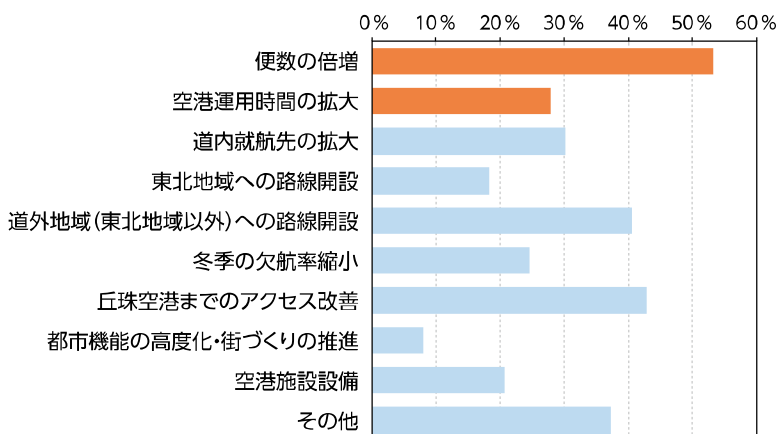
「運用時間」の制約による課題って？



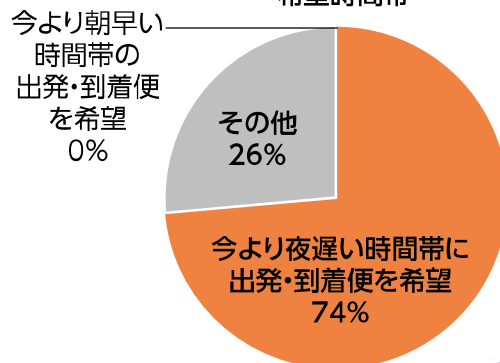
現況の運用時間は、7:30～20:30（13時間）です。各路線の発着時間は7:45～19:20で、朝・夜時間帯は函館・釧路との2路線の運航となっています。（2018年8月時点）

丘珠一函館、丘珠一釧路のビジネス利用では日帰り要望があり、運用時間延長の必要があります。

丘珠空港の利活用促進に必要な取組(回答あり 126件)



運用時間の延長・変更する場合の希望時間帯



札幌圏内企業へのアンケート結果
資料：札幌商工会議所委託のアンケート(2017年12月)



特有の制約 ④雪対策

「雪対策」の制約による課題って？



丘珠空港は、国内屈指の積雪の多い空港であり、滑走路等の除雪作業は、陸上自衛隊が実施しています。

丘珠空港の民間航空機用エプロン（駐機場）等は、国土交通省東京航空局が実施しています。

除雪車両が老朽化しており、順次更新の必要があるといった課題や、**除雪作業中**はエプロン全体が閉鎖され、航空機・ヘリを駐機することができないため、**出発が遅れる場合がある**といった課題があります。

降雪を原因とする欠航状況（概数）（離島を除く）

道内空港	降雪原因の欠航	積雪（参考値）
A 空港	2.5%	日最大39cm, 最深41cm
B 空港	14.5%	日最大37cm, 最深60cm
C 空港	1.5%	日最大27cm, 最深27cm
丘珠空港	3.2%	日最大24cm, 最深92cm
D 空港	5.0%	日最大23cm, 最深53cm
E 空港	16.0%	日最大22cm, 最深57cm
F 空港	1.9%	日最大20cm, 最深75cm
G 空港	8.8%	日最大20cm, 最深69cm
H 空港	0.9%	日最大19cm, 最深63cm
I 空港	5.4%	日最大18cm, 最深51cm

資料：欠航は北海道調べ（2014年11月～2015年3月） 積雪は気象庁HP（2017年）



4. 丘珠空港にはどんな課題があるの？

交通アクセス

「交通アクセス」状況はどうなっているの？

丘珠空港への主なアクセス手段は、「地下鉄」、「バス」です。しかし、地下鉄駅は直結しておらず、約1.5 kmの距離があるため、さらにバスに乗り換える必要があります。

政令指定都市近郊の道外空港では、「軌道交通」によるアクセスが確保されている空港が多いですが、丘珠空港は、「軌道交通」で直接アクセスはできていない状況です。



バスの課題：
路線上に主要渋滞箇所があるため、
所要時間に不確実性がある。

アクセス手段	概要
バス	空港連絡バス 大通・札幌駅前・地下鉄栄町駅～空港間
	路線バス 地下鉄栄町駅 地下鉄麻生駅から
自家用車・タクシー	JRさっぽろ駅から約21分、地下鉄栄町駅から約3分、地下鉄麻生駅から約10分 駐車場：302台、有料（1時間まで無料）
地下鉄	地下鉄栄町駅が最寄り駅

地下鉄の課題：
栄町駅から空港までは直結していない。約1.5kmもあり、バスやタクシー利用が一般的。また、栄町駅からバス乗場までも直結しておらず、経路も分かりづらい。

タクシーの課題：
タクシーは通常運賃体系のみ。他空港ではアクセス向上に向け定額制タクシー、乗合タクシーの施策が導入されている。

市内アクセスの現況

認知度

丘珠空港の「認知度」は？

札幌市民意識調査（2016年10月実施）の結果から、丘珠空港の名称は9割以上の方が知っており知名度は高いですが、アクセス方法は約5割、**就航している路線は約2割の方にしか知られておらず、その認知度は低い**です。

他の空港では、Facebook、Twitter等のSNSを用いた広報や、動画で空港のプロモーションやイベントの様子等が提供されています。

丘珠空港でも、Facebookを用いた広報を行っていますが、さらなる認知度向上のため、プロモーション動画を用いた広報等の方法についても検討していく必要があります。



5. 丘珠空港の役割は？

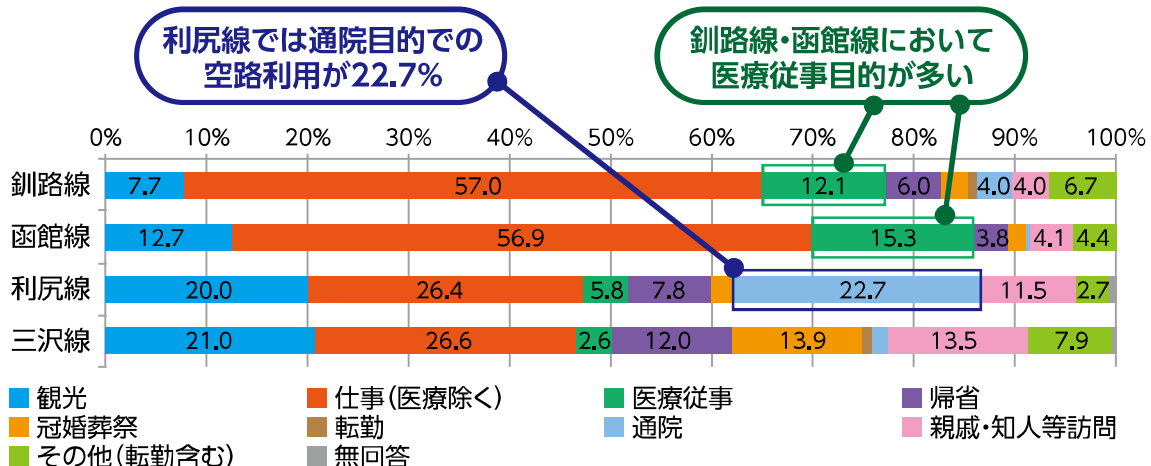
丘珠空港の役割って何？

丘珠空港は、大きく分けて次の6つの役割があります。



「道内医療を支える空港」としての役割とは？

新千歳空港と競合している道内路線を比較すると便数が多く、また、市街地から近い丘珠空港は、医師派遣及び通院利用に貢献しています。



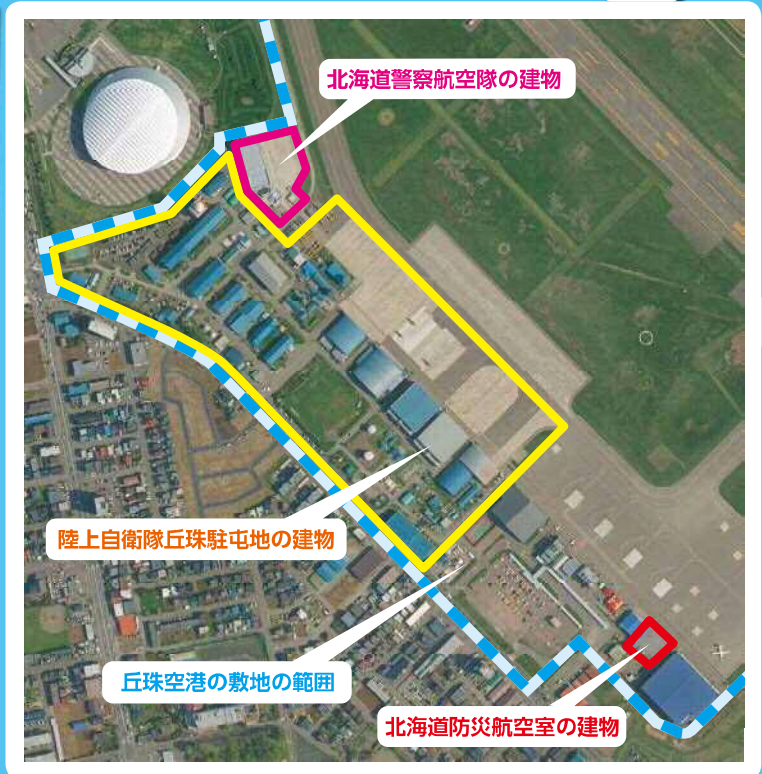
丘珠空港を発着する路線の利用目的(HAC機内アンケート)

資料：丘珠空港の利活用に関する中間報告

5. 丘珠空港の役割は？

「防災機能を持つ空港」としての役割とは？

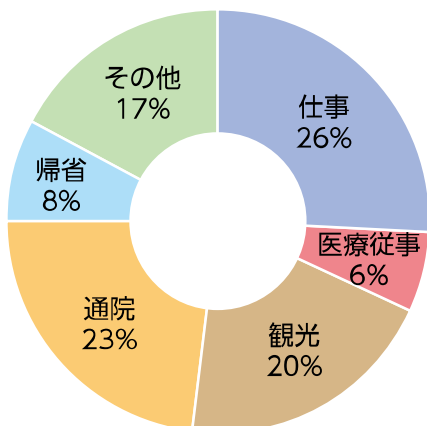
丘珠空港は陸上自衛隊北部方面航空隊、北海道防災航空室、北海道警察航空隊の拠点を持っています。



「道内航空ネットワークの拠点空港」としての役割とは？

丘珠空港における現在の道内路線は函館・釧路・利尻の3路線であり、主にビジネスや医療従事、通院、帰省等が目的の生活利用が大半を占めています。また、災害時には他の交通機関の代替として重要な機能を果たしている等、道内航空ネットワークの拠点空港としての役割を担っています。

利尻線の利用目的



利尻線の利用目的

資料：丘珠空港の利活用に関する中間報告

2016年8月の大型台風によるJRの被害



台風被害により 札幌⇄釧路間の運休

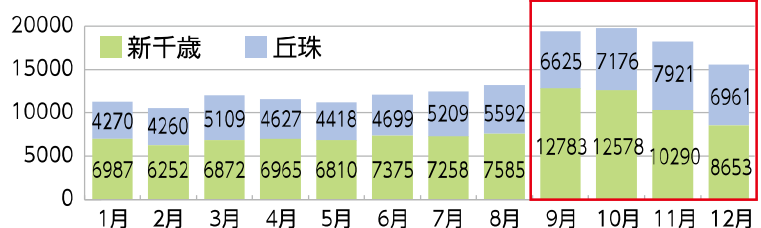
災害時の代替路の確保が重要

室蘭本線の災害状況写真

写真：JR北海道 一連の台風による被害状況等について

8月31日～12月21日までJR運休

利用客増加



丘珠空港及び新千歳空港の2016年の釧路線の乗客数推移

資料：札幌航空会社のHP(輸送実績)より



6. 丘珠空港の役割を推進する利活用策の案は？

丘珠空港をより利活用するにはどうすればいいの？

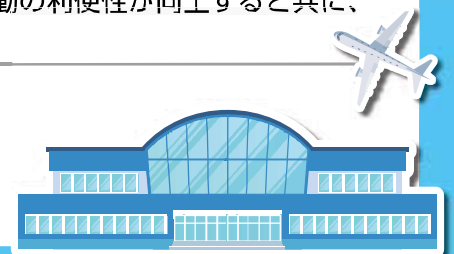
報告書に掲載している利活用策案のうち、ここではいくつかご紹介します。

利活用策案① 滑走路延伸

「滑走路延伸」案の内容は？

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、滑走路の延伸整備を行い、また延伸に併せて、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ものです。

	滑走路を300m延伸した場合 (1,800mで供用)	滑走路を500m延伸した場合 (2,000mで供用)
延伸イメージ図		
概算整備事業費	約100～400億円	約250～550億円
実現に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 周辺地域に対する騒音への配慮が必要。 ● 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がある。 等 	
想定される効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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 	



利活用策案② 小型機・消防ヘリ・メディカルウィング用 エプロン及び格納庫の整備

「小型機・消防ヘリ・メディカルウィング用
エプロン及び格納庫の整備」案の内容は？

小型機用の整備は、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、専用のエプロン（駐機場）を新たに配置するものです。
 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ます。
 また、札幌市消防航空隊の消防ヘリ・メディカルウィング用の整備は、防災関係機関を集約し、丘珠空港を道内メディカルウィング運用の拠点とするために、専用のエプロン及び格納庫を配置するものです。

小型航空機用エプロン配置案

メディカルウィング・
消防ヘリ用エプロン配置案

栄町駅方面

丘珠空港ターミナルビル

※メディカルウィングとは、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のある空港へ、安定して効率的に搬送するための医療用ジェットのこと。

利活用策案③ 除雪体制の強化

「除雪体制の強化」案の内容は？

除雪体制の強化により除雪時間の短縮を図っていくものです。
 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
 です。

■ 丘珠空港の現状除雪車両



ロータリー除雪車（スノーマスター）



ブラウ除雪車（高速除雪車）



スィーパー除雪車（スノースィーパー）

利活用策案④ 運用時間の見直し

「運用時間の見直し」案の内容は？



現在運用時間は7:30～20:30で、各路線の発着時間は7:45～19:20（時期により変動あり）です。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の遅い時間帯の増便が要望されています。利活用方策としては、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ものです。

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ります。しかし、1時間延長により、少なからず周辺地域への騒音影響があります。

利活用策案⑤ 呼称の募集・設定

「呼称の募集・設定」案の内容は？



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し、**丘珠空港に愛称を付ける**ものです。

その場合には、愛称化に伴う積極的な**広報活動（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）**を行うことも必要です。

【他空港の愛称事例（一例）】





7. 今後、どのように利活用検討を進めていくの？

今後の利活用検討の進め方は？



「丘珠空港の利活用に関する検討会議」報告書の内容について、地域住民及び市民の皆さんに情報提供し、皆さんから様々な意見を頂くために、2018年度は以下の取り組みを予定しています。

- 丘珠空港周辺地域の航路下にお住まいの方を対象にした
「『丘珠空港の利活用に関する検討会議』報告書 住民説明会及び意見交換会」の開催
- 市内にお住いの方等を対象にした
「『丘珠空港の利活用に関する検討会議』報告書 懇談会」の開催
- 地域住民・有識者・空港関係者からなる
「丘珠空港利活用検討関係者会議」の開催
- 「市民アンケート」の実施

これらの結果を基に、2019年度以降も今後の丘珠空港の在り方についてさらに議論を深めていきたいと考えています。

懇談会の実施について

「住民説明会及び意見交換会」は空港周辺地域を対象にしておりますが、それ以外の市内の地域も含めた全市域にお住いの方等に対しましては、「懇談会」の要望を受け付けております。

単位町内会や市民団体、各種勉強会の団体等で、「丘珠空港の利活用に関する検討会議」報告書の説明・意見交換の要望がございましたら、下記問い合わせ先までご連絡ください。随時お伺いし、懇談会を開催致します。

懇談会の申し込みについての注意事項

- 懇談会の申し込みについては、札幌市内にお住い、または通勤、通学している概ね10人以上が参加予定の団体やグループでお願い致します。
 - 会場は、懇談会を申し込まれる団体・グループにてご用意願います。
 - ご希望の日程に沿えない場合もありますので、ご了承願います。
- ※懇談会等に関わらず、ご意見ご質問等がございましたら、下記問い合わせ先までご連絡ください。

お問い合わせ先

札幌市まちづくり政策局総合交通計画部空港担当課
 〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市役所本庁舎5階
 電話番号：011-211-2378 FAX：011-218-5112
 E-mail：okadamakuko@city.sapporo.jp

丘珠空港利活用検討

検索