

開 会 午前10時

●好井七海委員長 ただいまから、総合交通政策調査特別委員会を開会いたします。

報告事項であります。山口委員からは遅参する旨、届出がありました。

それでは、議事に入ります。

丘珠空港機能強化に係るパブリック・インボルブメントについて、及び丘珠空港ターミナルビル基本計画（素案）についての2件を一括議題とし、資料に基づき、理事者から説明を受けます。

●稲垣都市計画担当局長 本日は、丘珠空港機能強化に係るパブリック・インボルブメント及び札幌丘珠空港ターミナルビル基本計画（素案）の2件につきまして、ご報告をさせていただくものでございます。

具体的な内容につきましては、資料に基づき、空港活用推進室長の小澤より、ご説明をさせていただきます。

●小澤空港活用推進室長 今回、国土交通省が実施いたしました、丘珠空港の機能強化に関するパブリック・インボルブメント、この最終取りまとめと、札幌丘珠空港ビルが作成いたしました、札幌丘珠空港ターミナルビル基本計画の素案について、ご説明いたします。

まず議題の一つ目、丘珠空港の機能強化に関するパブリック・インボルブメント、今後P Iと呼ばさせていただきますけれども、こちらについてご説明いたします。

資料1をご覧ください。

本P Iは、整備主体である国土交通省北海道開発局と、東京航空局が実施したものでございます。札幌市もP I推進協議会の一員といたしまして、連携してまいりました。

1点目のP Iの実施状況についてでございます。

国が主体となり、丘珠空港P I推進協議会を設置いたしまして、地元自治体である札幌市や北海

道も構成員として参画し、滑走路延長について、広く意見を伺いました。

意見募集の方法でございますが、機能強化計画書やポスター、チラシつきはがきなどを作成いたしまして、様々な公共施設や広報さっぽろ、街頭ビジョン、テレビや新聞などの各種メディアを使いまして、広く周知を図らせていただきました。

資料の2ページ目をご覧ください。

情報提供・意見聴取の方法についてでございます。

周辺住民向けの説明会を9会場で実施いたしまして、195名の方が来場されました。

説明会では、参加者から付箋でご意見をいただくことで、限られた時間の中で、話題の偏りを防ぎ、参加者の関心を分類・可視化するなどの工夫も行っております。

また、オープンハウス型説明会につきましては、丘珠空港ターミナルビルで約2か月間、地下歩行空間で3日間開催いたしまして、計1,104名の方が来場されました。

意見聴取の期間でございますが、令和7年11月20日から令和8年1月20日までの約2か月間、実施いたしました。ウェブサイトで817件、はがきで358通、説明会で319枚のご意見をいただきました。

続いて、3ページ目をご覧ください。

2点目の意見聴取結果の集計・分析でございます。

回答者は、札幌市内を中心に、道内外問わず、幅広い年齢層からご意見をいただきました。

丘珠空港の利用頻度につきましては、年1回、2回が38%、全く利用しないが31%と、ふだん空港を利用しない方でも多くの意見をいただいたところでございます。

続いて、4ページ目をご覧ください。

機能強化の必要性についてでございます。

小型ジェット機の冬季運行制限の緩和、安全・防災機能の確保、航空ネットワークの充実、道央

圏空港の機能強化、この4点につきまして、いずれも9割を超える方から、必要、やや必要との回答をいただきました。

次に、滑走路延長案の検討において重視する項目は、整備効果が最多で、次いで周辺への影響、事業期間、事業費の順番になっております。

5ページ目をご覧ください。

計画書への理解度は、よく理解できた、ある程度理解できたという方が95%となっております。

また、5ページ目から6ページにかけまして、自由意見がございますが、滑走路延長の是非や新千歳空港との使い分け、滑走路のさらなる延長、騒音の低減などのご意見をいただきました。これらに対するP I推進協議会の考え方は、資料に記載のとおりでございます。

3点目のP I目標達成判断でございますが、P I推進協議会では四つの視点、実施、周知、理解、意見反映、この全ての項目で目標達成したと判断しております。

P Iの活動が適切に行われているかを評価する外部有識者で構成されるP I評価委員会からも、P I活動は適切に行われたと評価されております。

なお、資料にはございませんが、滑走路延長の検討につきまして、今後、国は滑走路延長案を示されている案1、案2、この選定を行うとともに、札幌市環境影響評価条例に基づきまして、環境アセスメントの調査を進めていく予定でございます。

以上が、札幌丘珠空港の機能強化に関するパブリック・インボルブメントの結果でございます。

次に、議題の二つ目、札幌丘珠空港ターミナルビル基本計画の素案につきまして、資料2をご覧くださいいただければと思います。

こちらの基本計画（素案）は、現ターミナルビルを運営している札幌丘珠空港ビル株式会社が策定したものでございます。札幌市は、この筆頭株主という立場から、ご説明させていただきます。

まず、背景と目的でございます。

3ページ目をご覧ください。

丘珠空港の滑走路を、現在の1,500メートルから1,800メートルへと延長し、リージョナルジェット機の通年運行と、将来的な旅客数が年間100万人を目指すとしております。

丘珠空港の令和7年度の年間旅客数は、約57万人でございますが、現ターミナルビルは既に容量不足となっております、将来を見据えて、拡張が急務となっております。

次に、新ターミナルビルの五つのコンセプトについてでございます。

5ページ目以降をご覧ください。

まず一つ目、コンパクト&スムーズといたしまして、動線のシンプルさと、利便性を維持し、スマートレーンの導入などによりまして、スムーズな利用の実現を目指してまいります。

二つ目、空港業務のDXとAI化についてでございます。自動チェックイン機など、最新の技術を活用しまして、省人化を推進していくことでございます。

三つ目、地域交流機能、こちらでございますけれども、地産地消の商業施設やイベントスペースなどの配置、地域に親しまれる施設を目指してまいります。

四つ目、災害に強い空港でございます。丘珠駐屯地に隣接している強みを生かしまして、緊急時に拠点機能を持たせるといったことを計画しております。

五つ目、サステナブルな空港でございます。空港の脱炭素化などを推進いたしまして、ユニバーサルデザインも導入してまいります。

次に、8ページ目以降の施設規模と機能配置についてでございます。

9ページ目をご覧ください。

新ターミナルビルは、現ターミナルビルの隣接する東京航空局丘珠空港事務所庁舎及び株式会社伊藤組の敷地、併せまして2,300平方メートルに

建設することを想定しております。

床面積は、新ターミナルビルは6,500から7,000平方メートルといたしまして、現ターミナルビルと合わせまして約1万平方メートル、現行の約3倍という床面積を確保してまいりたいと考えております。

なお、新ターミナルビル建設期間中においても、現ターミナルビルでの運用を維持し、完成後は渡り廊下で接続することを想定しております。このことによって、シームレスな運用を目指してまいります。

新ターミナルビルは、主に旅客取扱い、現ターミナルビルはオフィス・貨物・ビジネスジェット施設として活用する方針でございます。

10ページ目、最下段の米印の部分をご覧ください。

旅客取扱施設利用料、通称P S F Cと申しますが、こちらにつきましては、旅客施設の維持管理やサービス向上を目的としたものでございます。こちらの導入につきましては、現在国と協議を行っているところでございます。

続いて11ページ目、主要な指標でございます。

令和4年に札幌市が策定した丘珠空港の将来像の目標数値でもございます年間旅客100万人、1日70便に対応する施設を目指してまいります。

また、新ターミナルビル建設に係る想定最大事業費は、70億円を想定しております。これは単なる建設費ではございませんで、空の旅と地域が交差する空間を創出したしまして、札幌・北海道の未来へ投資するものでございます。

最後に12ページ目をご覧ください。

ロードマップでございます。

新ターミナルビルは、令和12年度の供用開始を目指してまいります。

今年度から基本計画の検討を継続いたしまして、令和9年、令和10年度に設計、仕様の決定をいたします。令和11年度から、建築工事に着手する予定でございます。

●好井七海委員長　それでは、質疑を行います。

質疑はございませんか。

●和田勝也委員　私からは4問、質問させていただきます。

まず、新ターミナルビルの想定事業費と資金調達についてでございます。

今回の素案では、丘珠空港ターミナルビルの拡張に伴う想定事業費が最大70億円と示されました。

丘珠空港の機能強化を一貫して求めてきた我が会派としては、将来の旅客数100万人に対応するために必要な投資であり、札幌の空の玄関口として、さらなる発展につながるものと期待をしております。

その一方で、現在の札幌丘珠空港ビル株式会社の経営規模を踏まえますと、多額の建設費に加え、将来的な維持管理費や更新費用なども含めた長期的な負担が経営を圧迫し、会社の健全性を損なうことがあってはならないと、これまでも繰り返し申し上げてまいりました。

さらには、新たな財源確保策として、旅客取扱施設使用料、P S F Cの導入検討が盛り込まれておりますが、これは建設事業費そのものの財源ではなく、供用開始後の施設の維持管理や、利用者サービスの維持・向上を図るための制度であります。

こうした制度を活用し、将来の施設運営を安定させることは重要であります。それ以前に約70億という多額の初期投資について、札幌丘珠空港ビル株式会社の経営の健全性を損なうことなく、持続可能な事業スキームのもとで、資金調達を行っていくことが極めて重要であると考えます。

特に札幌市は筆頭株主として、本事業が将来にわたり持続可能なものとなるよう、資金調達や事業スキームについて、主体的に関与していく責任があると考えます。

そこで質問ですが、まず今回示された想定最大

事業費約70億円について、どのような考え方、積算に基づいて、算出されたものなのかをお伺いいたします。

あわせて、札幌丘珠空港ビル株式会社では、この多額の建設事業費に係る資金調達について、筆頭株主である札幌市はどのように関わっていくおつもりなのか、見解をお伺いいたします。

●小澤空港活用推進室長 新ターミナルビルの想定事業費と資金調達についてお答えいたします。

まず1点目の想定事業費につきましては、今般、最大70億と示されました想定事業費は、札幌丘珠空港ビル株式会社が年間旅客数100万人規模の空港を参考に必要な床面積を算出いたしましたして、直近の公共施設や他空港の建築単価などを基に算出したものでございます。

次に2点目の資金調達に関する札幌市の関わり方でございますが、資金調達につきましては、札幌市としましては、札幌丘珠空港ビル株式会社自らの信用力に基づく金融機関からの融資をベースにすべきと考えておりますが、同社の持続可能な経営を考慮いたしまして、例えば不動産の証券化といった手法も含めまして、財務負担を軽減できる資金計画の検討が必要だと考えているところでございます。

いずれにいたしましても、同社の経営にとって過度な負担にならないよう、筆頭株主である札幌市といたしましても、資金計画の検討に当たって、緊密に連携し、検討してまいりたいと考えております。

●和田勝也委員 丘珠空港ビル株式会社様の決算書を何期分か見させていただきました。

私も銀行マンの端くれといたしまして、勤めていたことがございますので、いろいろと勉強させていただきますと、純資産8億円、売上げ3.4億円、経常利益3,000万円という決算内容でございますので、幾ら公共性が高い本事業に関しましても、70億というお金は到底借りることはできない

と思いますので、株主で札幌市のほか、日本政策投資銀行、北洋銀行、北海道銀行が入っておりますので、しっかりと皆さんと連携を取りながら、事業スキーム、資金調達について、取り組んでいただきたい、そう思っております。

一方で、約70億という多額の投資である以上、重要なのは資金調達だけではありません。新ターミナルビルが、その投資に見合う機能や役割を十分に発揮し、丘珠空港の利用促進や地域のにぎわい創出につながる施設となることが、極めて重要であります。

今回示された基本計画素案では、自動チェックインやスマートレーンなどの最新技術を活用した利便性の向上に加え、飲食・物販やキッズスペースなどの地域交流機能、さらには災害時には、周辺住民の支援にも資する防災機能など、多様な機能が盛り込まれております。このような機能は、航空利用者の利便性向上だけではなく、地域住民にも親しまれ、多くの方々が訪れる空港づくりを進めていく上でも重要な要素であると考えます。

そこで質問ですが、今般のターミナルビル基本計画素案に描かれたコンセプトについて、札幌市はどのような評価をしているのか、お伺いいたします。

●小澤空港活用推進室長 ターミナルビル基本計画素案に対する評価でございますが、本素案では、限られた空港敷地の中で、ビジネスや観光を目的とした航空機利用者には、コンパクトでスムーズな動線を提供し、飲食や物販なども積極的に展開し、航空機を利用しない方も含めて楽しめる空間づくりを盛り込んだところは、評価しているところでございます。

また、隣接する丘珠駐屯地とも連動いたしまして、災害時の緊急時滞留スペースや周辺住民の受入れなども考慮されていることは、今後の丘珠空港が担うべき防災機能として、大変重要なものと認識しております。

札幌市といたしましても、これらのコンセプト

をしっかりと実現し、市民の皆様の期待に応えられるよう、札幌丘珠空港ビル株式会社と連携し、取り組んでまいりたいと考えています。

●和田勝也委員 3点目に、新ターミナルビルと現ターミナルビルの2棟運用について、お伺いいたします。

これまで市議会においては、ターミナルビルの機能強化に当たり、既存建物を活用した増築と全面的な建て替えの両案について、事業費や工事期間、空港運営の影響など比較しながら検討を進めるとの答弁がなされてきました。

そのような中、今回示された基本計画素案では、現ターミナルビルを解体するのではなく、隣接地に新ターミナルビルを建設し、両施設を渡り廊下で接続する2棟運用の考え方が示されております。

約70億円という大規模な投資である以上、既存施設を有効活用するだけではなく、将来的な運営や、維持管理も含めて、最も合理的な整備手法であることが重要であります。

そこで質問ですが、このような2棟運用の施設配置とした理由や狙いはどこにあるのか、お伺いをいたします。

●小澤空港活用推進室長 新ターミナルビルと現ターミナルビルの2棟運用についてでございます。

現ターミナルビルを継続活用することで、新ターミナルビルの建設期間中におきましても、安定的に空港を運用することが可能であり、同時に新・現ターミナル全体で1万平方メートルを超える広さを確保することで、将来の年間旅客数100万人を受け入れる十分な床面積を得ることができることから、本素案では2棟運用を想定したものでございます。

また、本素案では、新ターミナルビルに旅客が利用できる機能、現ターミナルビルには空港関係事業者のオフィス等を集約することとしており、新ターミナルビルに飲食や物販といった商業機能

をより多く展開し、限られた空港敷地でも、旅客スペースを最大化させることで、空港利用者の利便性や快適性をより高められるものと期待しているところでございます。

●和田勝也委員 最後に、ビジネスジェット施設の配置と受入れ体制について、お伺いをいたします。

国によるパブリック・インボルブメントの最終取りまとめでは、約9割の方々が丘珠空港の機能強化を必要と回答しており、市民の期待の大きさが改めて示されたところであります。

また、我が会派はこれまで、滑走路延長による機能強化に合わせ、定期航空便の充実だけではなく、国内外の富裕層や企業経営者などが利用するビジネスジェットの受入れ環境整備についても、その重要性を繰り返し、繰り返し申し上げてまいりました。

私自身も、イギリス、ヒースロー空港を視察した際、一般旅客とは完全に動線を分離した専用施設において、プライバシーや保安性、迅速性に配慮した受入れ体制が整備されている状況を拝見いたしました。

世界の主要空港では、ビジネスジェットは単なる航空サービスではなく、企業誘致や投資促進、国際会議や観光需要の確約など、都市の国際競争力を高める、戦略的なインフラとして位置づけられており、札幌市においても、その視点が重要であると強く感じたところであります。

一方、今回の基本計画素案では、ビジネスジェット施設は別棟ではなく、現ターミナルビル内に配置する計画となっております。

そこで質問ですが、ビジネスジェットの利用拡大には、受入れ環境整備が重要と考えますが、基本計画素案において、別棟のビジネスジェット専用施設ではなく、現ターミナルビルに同施設を配置することとした理由について、お伺いいたします。

●小澤空港活用推進室長 ビジネスジェット施

設の配置と利用拡大について、お答えいたします。

丘珠空港における国内外の企業経営者や富裕層などのビジネスジェットの利用拡大につきましては、札幌市におけるGX/AI金融・資産運用特区の推進や消費活動の促進、これに欠かせないものと認識しております。

このため、ビジネスジェットの利用拡大に資する専用施設の設置につきましては、必要と認識しているところでございますが、新たに別棟を建設する場合、空港用地が限られていることから、敷地の確保や施設運営事業者との調整など、一定の期間を要すると認識しているところでございます。

本素案では、エプロンサイドに面した現ターミナルビルを有効活用することで、滑走路延長の2030年供用開始を想定したビジネスジェットの専用施設の準備を着実に推進できるとともに、丘珠空港ビル株式会社が運用することで、様々なビジネスジェット運航事業者が利用でき、さらなる利用拡大にもつながるとともに、同社の収益確保にもつながると考えているところでございます。

●和田勝也委員　我が会派は、これまで一貫して丘珠空港は札幌の将来を支える重要な都市基盤であり、その機能強化を着実に進めるべきと主張してまいりました。

今回、本日議論した資金計画、新ターミナルビルの機能、2棟運用、ビジネスジェットの受入れ体制は、いずれも丘珠空港の将来を左右する重要な課題であります。

今後は2030年の滑走路延長、供用開始を見据え、札幌市が筆頭株主として、責任ある役割を果たしながら、関係機関と緊密に連携し、将来を見据えた空港機能の充実に、着実に取り組むとともに、札幌の未来への投資となり、丘珠空港の機能強化に全力で取り組むことを求め、私の質問を終わります。

●篠原すみれ委員　私からも、先ほど説明がご

ざいました丘珠空港に関連して、幾つか質疑をしてまいります。

初めにパブリック・インボルブメント、通称PIにおける市民意見について伺います。

PIの最終取りまとめによると、アンケートなどに回答された約9割の方から、空港機能の強化が必要であるとの前向きな声が寄せられたということです。

また、滑走路延長案を評価する際に重視する項目としては、整備効果を上げた方が最も多く、次いで空港周辺への影響が重視されているという結果が示されております。

整備効果としては、小型ジェット機の冬季運行制限の緩和により、1年を通じて、安定した運行が可能となり、路線の拡充や利用者の増加につながることを期待されております。

また、それに伴い、利用者を迎え入れるターミナル施設についても、より利便性や快適性の高い空港づくりが求められていると言えます。

我が会派としても、人に優しい空港、そして地域に開かれた空港という観点は重要であると考えております。一方で、空港周辺への影響として、生活環境に直結する航空機騒音をはじめ、周辺環境への影響を懸念する声も寄せられていると認識しております。

そこで最初の質問です。今回のPIにおいて、これら航空機騒音に関する意見と、ターミナルビルの機能強化に関する意見について、具体的にどのような声が寄せられていたのか、それぞれ伺います。

●小澤空港活用推進室長　まずパブリック・インボルブメントにおける市民の意見につきまして、お答えいたします。

航空機騒音に関するご意見といたしまして、増便による騒音の増加が不安である、航空機騒音を減らしてほしいといった懸念の声や、騒音調査と調査結果の公表の充実を望むといったご意見が寄せられております。

次に、ターミナルビルに関しましては、待合スペースの拡大や保安検査場などの混雑緩和といった施設の拡充を求める意見のほか、バリアフリーの推進を求める声、飛行機に乗らなくても楽しめるよう、子どもが遊べるスペースの確保や飲食店・売店など、商業施設の充実など、魅力的な施設づくりを望む声などが寄せられているところでございます。

●篠原すみれ委員 次に、航空機騒音調査における国との連携について、伺います。

ただいまの答弁にもあったとおり、P I では、航空機騒音への懸念や騒音調査の充実を求める意見が寄せられていたとのことでした。

本市では、これまでも周辺12地点において、夏季だけでなく、冬季も含め、年2回の航空機騒音調査を実施してきたと伺っております。

そこで質問ですが、この12地点、年2回という札幌市の調査体制について、客観的に見てどのような規模感や位置づけにあると認識されているのか、伺います。

また、滑走路延長の事業化に向けては、現在国が事業主体となって、環境アセスメントの手続が進められており、今後航空機騒音の予測評価が行われるものと承知しております。

そこで併せて質問です。札幌市がこれまで積み上げてきた騒音調査の実績やノウハウを最大限に生かせるよう、国が実施する環境アセスメントの手続においても、しっかりと連携を図り、円滑な調査の推進に協力していくべきと考えますが、本市の見解を伺います。

●小澤空港活用推進室長 航空機騒音調査における国との連携などにつきまして、お答えいたします。

まず、1点目の札幌市の調査体制につきまして、お答えいたします。

札幌市の調査体制につきましては、環境省の航空機騒音測定・評価マニュアルに基づきまして、飛行経路などを考慮して、調査地点を選定すると

ともに、地域のご意見も踏まえながら、冬季の調査や地点の調整・追加などを行っておりまして、他空港の事例から見ても、遜色ないものと認識しております。

また、調査の規模についてでございますが、国による計画段階環境配慮書の作成に当たりましては、専門家等から、札幌市が実施する調査は十分な地点数を調査しているという評価をいただいているところでございます。

続きまして、環境アセスメントにおける国との連携についてでございます。

環境アセスメントにおける国との連携につきましては、当該環境配慮書では、現地調査において、札幌市の調査データを有効に活用することとされておりまして、実務的な連携が図られている状況でございます。

札幌市といたしましても、今後とも国の調査には連携を図り、円滑な調査に協力する考えでございます。滑走路延長の早期事業化につなげてまいりたいと考えております。

●篠原すみれ委員 本市の手厚い調査体制が専門家からも評価され、調査結果は国の手続において有効活用されているとのこと、本市のこれまでの取組が国を動かす大きな力になっていると受け止めております。

環境アセスメントは、国が主体とはいえ、地域住民の生活環境を守り、円滑に事業を進めるためには、本市の積極的な関与が不可欠です。今後とも、本市が国と地域の橋渡し役となり、持っている知見やデータなどを最大限に活用させることで、手続の円滑化を図り、滑走路延長の早期事業化を確実なものにさせていただくよう要望いたします。

次に、新ターミナルビルにおけるユニバーサルデザインの推進について、伺います。

今回のP I では、ターミナルビルに関する様々な意見・要望が寄せられており、混雑緩和の対策をはじめ、子どもが遊べるスペースの確保、バリ

アフリーの推進など、具体的な期待の声も寄せられているということです。

丘珠空港は、道内各地からの通院や医療関係者の移動など、道内医療を支える極めて重要なネットワーク拠点としての役割を担っています。

100万人の旅客に対応する新しいターミナルビルにおいては、高齢者や車椅子を利用される方、体調に不安を抱える方々がストレスなく安全に移動できる、人に優しい施設づくりが欠かせません。

そこで質問ですが、バリアフリーの推進といったP Iで寄せられた切実な声を踏まえ、今後の設計段階において、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの観点をどのように施設づくりに取り組んでいく考えか伺います。

●小澤空港活用推進室長 新ターミナルビルにおけるユニバーサルデザインの推進について、お答えいたします。

高齢者や障がいのある方など、誰もが移動しやすい動線の確保につきましては、ユニバーサルデザインの視点について、札幌丘珠空港ビル株式会社が基本コンセプトとして盛り込んでいるところでございます。

札幌丘珠空港ビル株式会社からは、今後の設計に当たりまして、バリアフリー法の遵守はもとより、障がい者団体にもご意見などを伺いながら、ユニバーサルデザインを検討していくとお聞きしており、札幌市としても、これらの取組について、しっかり支援してまいりたいと考えております。

●篠原すみれ委員 一昨年、事業者による合理的配慮の提供が義務化されたことも踏まえ、誰もが利用しやすい施設づくりは、ハード面のバリアフリーだけで実現できるものではありません。

利用される方一人一人が置かれている状況や、必要とする配慮は様々であり、施設の運営やサービスも含め、合理的配慮の視点を取り入れていく

ことが重要であると考えます。

設計段階にとどまらず、運営面も見据えながら、誰もが安心して利用できる空港づくりに取り組んでいただくことを要望いたします。

次に、ターミナルビルにおける施設配置について、伺います。

先ほどのP Iの市民意見にもあったとおり、ターミナルビルに対しては、子どもが遊べるスペースなど、飛行機に乗らない地域の方々も気軽に集まり、楽しめる施設づくりを求める声も寄せられております。

我が会派としては、新しいターミナルビルは、単なる移動の通過点にとどまらず、地域に開かれた交流の拠点となるよう、キッズスペースなどをはじめとした、地域の方々が日常的に集まりやすい場所としての機能を確保していくことも必要であると考えております。

一方で、今後の丘珠空港において、将来の年間旅客数100万人に対応していくためにも、待合室や搭乗コンコースといった、空港本来の旅客スペースを十分に確保することも重要です。

そこで質問ですが、新しいターミナルビルの施設計画に当たり、空港本来の旅客スペースと、地域の方々が集まりやすい場所の確保について、限られた施設面積の中でどのように検討を進めていく考えか、札幌市の見解を伺います。

●小澤空港活用推進室長 ターミナルビルにおける施設配置について、お答えいたします。

新ターミナルビルにおきましては、将来の旅客数100万人を受け入れられる、保安検査場や待合室など、空港にとって必要不可欠なスペースの確保は、優先して配置する必要があると認識しております。

その一方で、空港ターミナルビルは多様な市民のニーズに応え、地域に親しまれる施設となるためには、子どもが遊べるスペースなど、飛行機に乗らない方も気軽に立ち寄れる機能の充実も重要だと考えております。

そのため、札幌市といたしましては、旅客の動線などに配慮しながら、地域の方々が集まりやすい場所は、多目的に利用できるような、そういった工夫をするなど、限られた床面積を最大限活用する必要があると認識しており、今後札幌丘珠空港ビル株式会社とも連携いたしまして、しっかり検討してまいりたいと思っております。

●篠原すみれ委員 今回のＰＩでは、多くの市民の皆さんから、期待や要望が寄せられましたが、その全てを施設計画に反映することは、現実的に難しいものがございます。

しかしながら、年間旅客数100万人への対応など、空港本来の機能を十分に発揮させることは極めて重要です。同時にその過程においても、ＰＩで寄せられた地域との共生という視点との調和を図ることが行政に求められる役割です。

空港の機能強化と地域との共生は、決して相反するものではありません。今後の整備に当たっては、空港本来の機能を最大限発揮するという視点を見失うことなく、地域との共生を図りながら、市民の声を生かした施設整備を進めていただきたいと思います。

多くの市民に愛される丘珠空港となるよう、取り組まれることを要望しまして、質問を終わります。

●小口智久委員 私からは、札幌丘珠空港ターミナルビル基本計画の素案について、2点伺います。

初めに、ターミナルビルの施設規模に応じた、新たな機能の充実について伺います。

令和7年第2回定例会において、我が会派の代表質問に対し、年間旅客数100万人への対応を尋ねたところ、少なくとも6,500平方メートル程度の床面積が必要との見解が示されました。この時点では、現ビルに隣接する国の敷地内での更新が軸となっており、隣接民有地である株式会社伊藤組の土地は考慮されておりました。

その後、本年第1回定例会における我が会派の

竹内議員の代表質問に対し、市からは、航空機への搭乗や荷物搬入の動線を考慮すれば、駐機エリアに広く面していることが望ましく、現ビルを運用しながら、新ビルを整備するためには、隣接民有地を含めた広い敷地の活用が最適であるとの答弁があり、今回の基本計画の素案では、まさにその方向性のとおり、約800平方メートルの伊藤組の敷地を活用する計画が示されました。

これにより、現ターミナルビルを取り壊さず継続活用し、新ビルと合わせ、全体で1万平方メートルを超える十分な施設規模が確保され、役割分担しながら活用していくということになりました。最低限必要とされていた規模をしっかりと上回る面積が確保されたことで、多様な利用者ニーズに応えられる基盤が整ったものと評価をしております。

そこで質問ですが、ターミナルビルの基本計画策定や実際の施設整備は、札幌丘珠空港ビル株式会社が担うこととなりますが、隣接民有地の活用によって、1万平方メートル超となる施設空間が、航空機利用者や地域住民のためとなる機能充実へと着実に結びつけられることが重要ですが、これに向けて、筆頭株主である札幌市は、同社と連携して、どのように取り組んでいくのか伺います。

●小澤空港活用推進室長 まずターミナルビルの施設規模に応じた機能の拡充について、お答えいたします。

札幌丘珠空港ビル株式会社が示しましたターミナルビル基本計画素案におきましては、限られた施設空間を最大限活用しながら、スマートレーンといったDXの導入や飲食・物販の商業機能の拡充、多目的スペースの設置、ユニバーサルデザインなど、空港に訪れた様々な方の利便性と快適性を高める施設づくりを目指しているところでございます。

札幌市といたしまして、今後はこれらを着実に実現していくことが重要と考えており、今後の基

本計画の進捗や設計、建築などの各段階におきまして、札幌丘珠空港ビル株式会社と緊密に連携いたしまして、国や地域、航空会社などの関係団体との調整などで積極的に役割を果たしてまいりたいと考えております。

●小口智久委員 航空利用者はもちろん、多くの方が気持ちよく利用でき、また丘珠空港を使いたいとリピーターになっていただくことを目標に、利便性・快適性を追求していただきたいと考えます。

DXに関しましては、手荷物をスムーズに検査し、セキュリティを守る、3D画像を使用したスマートレーン、DX、AIによる自動チェックインなど、省力化にも資する新技術を導入いただきたいと思います。

次に、ターミナルビル運営の収益力強化について伺います。

令和7年第3回定例会の代表質問等において、我が会派は、多大な費用負担を伴うターミナルビルの拡張は、運営主体となる札幌丘珠空港ビル株式会社の収益力向上が不可欠であると指摘してまいりました。

これに対し市長からも、物販や広告をはじめとした収益力のさらなる向上について、同社と連携して取り組むとの答弁をいただいております。

今回の基本計画素案により、施設面積が大幅に拡大し、商業エリア等のある程度自由度が増すことが確認できた一方で、約70億円という具体的な事業費の規模も示されました。

この多額の投資を行いながら、安定した経営を持続していくためには、航空機利用者のみにとどまらず、この地域はホテルや商業施設が少ないなどの地域特性から、周辺地域の方々も日常的に訪れたいような、休んだり、リフレッシュできる空間を持ち合わせ、さらに魅力的なテナントを誘致するなど、ただ広くなった空間に店舗を配置するというのではなく、稼ぐ力へ着実に結びつけるために、より踏み込んだ事業戦略が求められ

ると考えます。

そこで質問ですが、今回示された基本計画素案を踏まえて、札幌丘珠空港ビル株式会社の収益力を強化し、将来にわたる安定的な経営基盤を構築していくために、札幌市として同社の取組をどのように支援していくお考えか、改めて見解を伺います。

●小澤空港活用推進室長 札幌丘珠空港ビル株式会社の収益力強化に向けました札幌市の支援について、お答えいたします。

札幌丘珠空港ビル株式会社の収益力に関しましては、これまで同様に、物販と広告を基本と考えておりますが、今回基本計画素案が示されまして、新・現ターミナルビル全体で1万平方メートルを超える床面積が想定されることから、飲食・物販エリアの幅広い展開や、これらに伴う賃借料の増加、さらにはより多くの広告枠の設置が可能となりまして、収益全体の底上げが図れるものと認識しております。

このため、航空利用者や地域住民にとって魅力あるテナントの誘致、広告枠の販売など、収益の最大化に向けた戦略的な事業計画が不可欠と考えておりまして、筆頭株主である札幌市といたしましても、札幌丘珠空港ビル株式会社には、民間事業者からのノウハウの取り込みや、同社の営業部門の体制強化などに、積極的に調整・関与してまいりまして、将来にわたる安定的な経営基盤の構築につなげてまいりたいと考えております。

●小口智久委員 収益力の向上に関しましては、一層の工夫とアイデアが必要と考えます。

物販はお土産が一般的ですが、札幌のお菓子は魅力あるものが多く、自宅用に購入される方も多いとお聞きしております。私は本州に住む子どもにと、丘珠空港に買いに行きますが、街中に行かずに土産を購入することを知らない方もおられるのではないかと思いますので、市民へのPRや広告は有効ではないかと思います。

さらにドラマ、映画、アニメなどとのタイアッ

プで丘珠空港でしか買えない限定品グッズ販売などは、集客にもつながると考えます。

また、ネーミングライツについては、様々制約があり難しいと承知をしておりますが、先日、財政市民委員会で視察した京都市京セラ美術館は、50年で50億円という長期の大型契約を取り、大変助かっていると伺いました。様々な制約や調整が必要とは思いますが、模索、探求することは、収益増加に重要かと思います。

丘珠空港が今以上に親しみやすく、地域のランドマークとして愛される空港となれるよう要望し、質問を終わります。

●太田秀子委員 私からも質問いたします。

最初にP I、最終取りまとめについて伺います。

意見募集ですとか、その方法については、説明がございましたから、割愛しますが、本市と開発局の資料を見ますと、意見聴取実績は、意見フォーム、ウェブサイトと、それからがき、教室型の住民説明会を合わせて1,494件、さらに空港ターミナルビルとチ・カ・ホで行ったオープンハウス型の住民説明会には、合わせて2,247人が来場しているとされています。しかし、意見聴取結果の集計分析は1,175件が分母になっています。意見フォームとはがきの回答だけが分析数とされているということです。開発局の資料には、住民説明会で収集した意見は、自由記述式回答に集計したとありました。

設問は主に四つです。

丘珠空港が抱える四つの課題として、冬季運行制限の緩和ですとか、安全・防災支援機能の確保、航空ネットワークの充実、道央圏空港機能の強化、これらによる丘珠空港の機能強化が必要かというものですから、それはやはり皆さん必要だなと、やや必要だなという回答になるだろうと、私は思います。

その他の設問は、整備効果ですとか、空港周辺への影響、事業期間、事業費についての優先順位

を聞くもので、また計画書は理解できたかとか、住所や年齢、空港利用頻度、自由記述欄などと続きます。自由記述の数は示されておられませんけれども、今年1月に出されたP I中間取りまとめを見てみますと、丘珠空港機能強化の必要性に係る意見は234件出されていました。賛成も反対も、そしてよく分からないという意見もありますけれども、毎日騒音にさらされていてつらいなど、騒音問題ですとか、住環境の変化を心配する意見があることも事実であります。

P Iを実施した推進協議会は、この取組で評価したのは、P Iが適切に実施され、提供した情報が周知・理解され、寄せられた意見に推進協議会の意見が示されているかということであり、それをもって目標が達成されたと判断をしています。

それはそれで私、国の手順としては必要な取組なのかと思いますけれども、札幌市としては、その中で出された意見、例えば騒音問題などについて、切実に困っている方たちの声などを、置き去りにすべきではないと思うんです。

本市は、1人でも多くの住民に、空港が近くにあつてよかったと感じていただけるまち、航空機騒音などによる環境への配慮や空港周辺のにぎわい創出を目指すとしています。近くに空港があつてよかったと、地域住民にそう思ってもらえ、基本構想に位置づけるとなっておりますので、そう思ってもらえるために何が必要かという検討が必要であり、取り組まなければならないと、私は思うわけです。

そこで質問いたします。札幌市として、空港近隣、また、離着陸経路の下にお住まいの方たちなどの生活実態や意見を聞く必要があるのではないかと考えておりますが、どのようにお考えか伺います。

●小澤空港活用推進室長 空港周辺住民などからの意見聴取につきまして、お答えいたします。

札幌市といたしまして、札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想に掲げます、環境への

配慮などの取組を進めるに当たりまして、空港周辺にお住まいの皆様をはじめ、広く市民の皆様の意見を伺うことは、重要であると認識しております。

これまでも空港周辺、11連合町内会による丘珠空港周辺地域連絡協議会において、定期的な意見交換を重ねてまいりましたほか、広く市民が参加できます、オープンハウス型意見交換会などを実施し、地域の皆様の声を伺ってきたところでございます。

直近では、本日ご報告いたしましたパブリックインボルブメントに係る住民説明会におきましても、空港整備主体である国とともに、直接ご意見を伺ったところでございます。

今後とも、こうした様々な機会を通じまして、地域住民の皆様からのご意見、不安の声を丁寧にお聞きし、寄せられたご意見等につきましては、国ともしっかりと共有しながら、引き続き空港と周辺地域の調和、共生に向けた取組を進めてまいりたいと考えております。

●太田秀子委員 これまでの質疑を聞きましても、今のご答弁を聞いても、地域住民という言葉がたくさん出てきましたけれども、今の答弁の中に、周辺の地域の皆さん、周辺をはじめ、広く意見を聞くことが大事だということで、そこで困っているよと言っていらっしゃる地域の、特段そこの方たちの意見を幅広く聞こうという姿勢は、薄いのではないかと感じるわけですね。

先ほども、地域に親しまれるですとか、地域の方に集まっていたきたいと、そういう工夫もしたいとか、そのように言う一方で、滑走路の延伸の、延長の円滑な取組にやっていくんだというようなこともありましたので、それでは地域で困っているなという人たちの声が、どこに生かされていくのかなって思うわけです。

P I回答者のエリア分布を見ますと、72%が札幌市にお住まいの方から回答が来ていると。空港周辺の方もその中にいるかもしれませんがけれど

も、数字は分からないわけです。

また、利用頻度を見ますと、丘珠空港を全く利用しない、年に一、二回程度利用するという方が約7割なんです。

このような回答者属性の中で、9割を超えて丘珠空港の機能強化は必要、やや必要となっているわけです。

便利になると思う市民がいることも事実ですし、その一方で近くの空港が便数も増えていくし、飛行時間も拡大して、騒音などに対して心配だと、不満だと思っている方たちもいると、その方たちの意見を聞く役割は、やはり札幌市だと思うんです。

国がこのたびP Iで意見聴取しましたけれども、札幌市がやってこそ、本当にあってよかったなという思いに、地域住民の方たちも思ってもらえるのかどうかと、そこにつながる事が大事だと思うわけです。

住民説明会に来た方の声を聞いたよという思いがとおりだとしたら、私はやはり、それでは不十分だと思うんですね。丁寧なやり方があると思います。

例えば、最近では、南区のインターナショナルスクールの建設に関して、札幌市としては、予定に追加して、地域全体に、皆さんに意見聴取をしているわけですから、そういうことも参考にしていただきたいと思います。

次に、札幌丘珠空港ターミナルビル基本計画案について質問します。

資料にありますロードマップでは、滑走路1,800メートル延伸予定の2030年に合わせて、新ターミナルビルの供用開始を目指すと言われてます。想定事業費は約70億円、ビルのZ E B化や再生可能エネルギーの活用等を想定した空港の脱炭素化、災害対応機能としての備蓄の充実ですとか、安全確保のためのスペースの整備、二次交通なども課題だと思います。

本市は札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する

基本構想の中で、国等との関係者とも連携協議しながら、筆頭株主としてターミナルビルを所有する札幌丘珠空港ビルに対し、必要な関与や支援を行うとともに、ビルの運営の在り方についても検討していくということを述べているんです。

ここで伺いますが、現在国や関係機関、民間事業者と、どのような協議を行っているのかを伺います。

また、本市が行う札幌丘珠空港ビルへの必要な関与や支援とは、どのようなお考えなのかを伺います。

●小澤空港活用推進室長 空港ターミナルビルの検討に係る協議状況と、札幌市の関与、支援につきまして、お答えいたします。

まず国や航空会社などの関係機関などとは、これまで新ターミナルビルの建設に係る国有地等の活用や、そのスケジュールなどにつきまして、札幌丘珠空港ビル株式会社と連携し、協議を進めてきたところでございます。

また、札幌丘珠空港ビル株式会社への札幌市の関与や支援に関しましては、現在は新ターミナルビルの整備費用を確保するとともに、同社が持続可能な経営となるよう、様々な資金調達の手法について、協議を重ねるなど、筆頭株主として積極的に関与しているところでございます。今後も必要に応じて、支援してまいりたいと考えております。

●太田秀子委員 私は、今後札幌市が税金を投入することになるのではないかなという思いも少しありましたもので、質問しましたけれども、資金調達のところなども、一緒にやっていくということでありました。

ターミナルビルではありませんけれども、札幌市は既に緑地を新規に整備するための土地を購入するなどの計画があります。

そこで最後に要望を申し上げます。

6月に地権者や住民対象に、安全運行の確保に向けた丘珠空港の用地拡張及び丘珠空港緑地の都

市計画変更について、説明会が行われています。

昨年3月策定の札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想の中で、安全運行の確保について、民間航空機の運航と、自衛隊機の訓練の両立は、物理的な距離を確保することが必要であり、防衛省などと密に連携しながら調整を進めていくとしていました。それらの内容が決定したことにより、都市計画変更が必要となって、建設局みどりの推進部とまちづくり政策局空港活用推進室が共同で説明会を開催したものと認識をしております。

基本構想については、2024年12月のこの総合交通調査特別委員会で説明を受けて、安全運行の確保や、ターミナルビルの強化などを含めて質疑をしました。同じく2025年3月には、基本構想案のパブリックコメントの結果が報告されて、そのときも質疑をしております。

このたびの地権者や住民への説明は、都市計画の変更についてですけれども、なぜ変更するかといいますと、そもそもの内容が総合交通調査特別委員会で質疑をしてきた札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想に係る安全運行の確保についてのことでありますから、なぜ私は、この総合交通調査特別委員会で報告され、質疑をしないのかと思っているところです。

基本構想策定後は、騒音などによる環境への配慮や空港周辺のにぎわい創出を位置づけて進めるなどとされているところですが、進捗状況が一部の住民にしか伝わらないと、委員会にもかからないのでは、市民や議会の信頼を損ねるということをおっしゃるを得ません。

そこで私、室長をはじめ、理事者の皆さんにおかれましては、基本構想の安全運行の確保について、現在の状況を委員会で説明していただきたいということを要望いたします。

そのために委員長に申し上げますけれども、改めて委員会を開催し、理事者の説明を受け、質疑をする時間をぜひ確保していただきたいというこ

とを要望いたします。

●成田祐樹委員 既に質問が幾つか出ていますので、私からは、現ターミナルビルの今後を踏まえた、新ターミナルビルの在り方について、簡潔にお伺いをしたいと思います。

現在のターミナルビルは、1992年に供用開始され、既に34年が経過することとなりました。

今回の計画で新ターミナルビルが真横に併設される形になりますが、仮に2030年に実現できたとしても、新旧の建物が38年差といった、かなりの年月のギャップを持ったままで運用をしていくことになるのではないかと考えております。

当然ながら、現ビルが新ターミナルビルと一緒にずっと供用していくということは考えにくく、老朽化などが進めば、どこかでかなり大規模な改修か建て替え、もしくは除却するという流れになるかと思えますし、その場合には再度多額の費用を要することになるかと思われます。

そういったことを考えると、長期的な視点で、丘珠空港をどう利用していくのかといったことにも直結していきますので、この現ターミナルビルの取扱いについても、先の見通しを立てていく必要があるのではないかと考えるわけですね。

ここでまずお伺いしますが、現ターミナルビルの供用年数については、あとの程度と考えているのか、またその後の更新について、現在考えていることはあるのか、まずはお聞かせください。

●小澤空港活用推進室長 現ターミナルビルの供用年数、更新につきまして、お答えいたします。

現ターミナルビルの維持管理を行っております札幌丘珠空港ビル株式会社からは、大規模な補強等が必要となるような構造的な問題は発生していないと聞いておりまして、今後も適切に維持保全を行うことで、中長期的に活用できるものと認識しております。

このため、現ターミナルビルの更新に関しましては、札幌丘珠空港ビル株式会社が現ターミナル

を最大限活用していく中で、今後の施設の状況などを見ながら、検討していくものと考えております。

●成田祐樹委員 既に38年の差が出るということが考えられると、新ターミナルビルと違って、じゃあ88年使っていくのかという話になると、なかなかそうはいかない、どこかでやはり建物として、限界が来るという部分があるのではないかなと思っています。

それで、皆さん、多分新ビルばかり目線が行っていると思うんですけど、現ビルをどうするかというのは、どうしなきゃならないか、どこかで現ビルを使い終わったときのことを考えなきゃならないと思っているわけです。

私は15年、20年たったときに、築50年以上経過したときに、何かしらの分岐点が出てくるのではないかと考えているのですが、その15年後、20年後に、丘珠空港が一体どうなっているかということ想定していく必要があると思っています。

例えば10年後の2036年に、1,800メートルの延伸を実現して、それが非常にうまくいっている、好調であるとなったときに、じゃあ今度は2,000メートルまで延長しようといった議論が始まっているかもしれません。

そうすると、今の場所にある新旧のターミナルビルでは収まりがつかずに、空港の北側のほうにターミナルビルや駐機場を移すといった議論が始まっているかもしれません。

1,800メートルの延伸によって、丘珠空港の利活用が進む、皆さんも多分それを見越して今、この計画を出されていると思うんですけど、またさらにより一層の活用を求められる可能性があるということを考えると、現ターミナルと新ターミナルだけでは、その丘珠空港のポテンシャルを十分に発揮できない可能性があるのではないかなということ危惧しております。

もちろん、整備費用の件でもありますが、一方で丘珠空港の北側には、まだ未利用の広大な土地

がございます。

現ターミナルビルの供用が終わる頃には、北側に大きくターミナルビルを移し、今北海道で集積が進んでいる半導体産業やAI産業の拠点、それらに関わる人がビジネスで使うような空港になっているかもしれません。北側に移れば、地下鉄東豊線の栄町駅から丘珠空港への直結延伸も実現性が高いと思っています。北46条か7条ぐらいまで、東豊線の引込線があるわけですから、そこから北側へ延ばせば、大体1.2キロか1.3キロぐらい、数百メートルを掘った後は、ほとんど畑ですから、これ、地上に上げてもいいわけですよ。建設コストも、地下を掘るよりも安くできる、そういったぐらいの拡張性や発展を念頭に置く必要があるのではないかと、私は考えるわけです。

新ターミナルビルが果たしてこの先50年、60年、ずっと同じ使われ方をするのかどうか、原局や今ここにいる議会の皆様には、それをいま一度考えてほしいなと思っています。

ここで伺いますが、新ターミナルビルは現ターミナルビルの除却後を考え、ビジネスジェット用ターミナルなどへ転用できる造りにするなど、丘珠空港のさらなる利活用が進んだ場合のケースに対応していく必要があると思いますが、どのように考えていくのか、見解をお聞かせください。

●小澤空港活用推進室長 新ターミナルビルの将来的な利活用の考え方につきまして、お答えいたします。

新ターミナルビルの将来的な利活用につきましては、まず今後の丘珠空港における航空需要、それから新・現ターミナルの運用状況、これを踏まえまして、札幌丘珠空港ビル株式会社が主体となって検討していくものと考えているところでございます。

●成田祐樹委員 なかなか50年先の話となると、答弁は出てこないというのは、重々承知はしているのですが、一方で、やっぱりまちづくり全

体をどう考えていくかということ、私は議論していかないと考えています。

先ほど和田議員からも、ビジネスジェットは分離したほうがいいという話で、私もそう思いますし、そういうような活用ができるのであれば、新ターミナルビルはどこかで、そういう切り離し方をしてもいいかなと思っています。

また、今、空港周辺の土地利用も、いろいろと規制緩和も含めて、されていると思います。

それこそ北側のほうも、そういった話が出てくる、空港周辺の土地利用が変わったというときに、じゃあ北側をどうするかということも、また状況が変わってくるはずなんですよ。

そういったことも含めて、私は、これは空港のターミナルビルをどうするのか、もし北側のほうにいろんなものを、産業が集積してきた場合、じゃあ北側をどう活用していくのか、そういったまちづくりの観点も含めて、これは、私はこのターミナルビルをどうしていくかということを考えなきゃならないと思っています。

これで1,800メートル延ばして、空港は今の新旧ターミナルビルで、これでもう全て終着点ですと、全部終わりですというのであれば、私はこれ以上何も言うことはないんですが、少なからず私は、この丘珠空港の計画は成功すると思っていますし、それより先に未来があると思っていますので、ぜひターミナルビルを建てる時には、その後の現ターミナルビルを除却すること、また北側の土地利用等々を含めた、空港全体のまちづくりを含めてお考えいただくことを強く申し述べて、質問を終わります。

●好井七海委員長 ほかに質疑はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

●好井七海委員長 なければ、質疑を終了いたします。

以上で、委員会を閉会いたします。

閉 会 午前11時4分