

札幌飛行場滑走路延長事業 計画段階環境配慮書の概要

札幌市環境影響評価審議会（事前審査）

説明内容

1. 札幌飛行場（丘珠空港）滑走路延長事業の概要
2. 環境影響評価の実施
3. 縦覧、説明会、意見募集について

1. 事業の概要

1-1 札幌飛行場（丘珠空港）について

1-2 滑走路延長事業について



丘珠空港の現況（白枠：防衛省管理 赤枠：国土交通省管理）

1-1 札幌飛行場(丘珠空港)について

【沿革】

- 昭和17年に、旧陸軍航空隊が札幌駅から北東約6kmの位置に飛行場を設置したことに始まり、昭和36年には公共用施設に指定され、運輸省（現在の国土交通省）と防衛庁（現在の防衛省）が所管する共用空港としての利用が開始。
- 昭和42年には滑走路が1,000mから1,400mに延長、平成16年にはさらに100m延長され、現在の1,500mとなる。

名 称	札幌飛行場（丘珠空港）
種 別	公共用飛行場
面 積	総面積 1,021,893㎡ 国交省 125,520㎡ 防衛省 896,373㎡
滑 走 路	1,500m×45m
誘 導 路	1,530m×18m
駐 機 場	38,440㎡ 小型ジェット機5、プロペラ機等22
空港運用時間	7：30～20：30
設置管理者	防衛大臣



1-1 札幌飛行場(丘珠空港)について

【航空ネットワークと取り巻く状況】

- 平成28年に小型ジェット機による静岡-丘珠路線が就航して以降、地方を結ぶ路線が拡充。
- 道内外各6空港の計12路線を有する（R7.9現在）。

路線	冬ダイヤ	夏ダイヤ
函 館	14 便/日	14 便/日
釧 路	8 便/日	8 便/日
女満別	4 便/日	4 便/日
根室中標津	4 便/日	4 便/日
奥 尻	2 便/日	2 便/日
利 尻	4 便/日	4 便/日
三 沢	2 便/日	2 便/日
秋 田	4 便/日	4 便/日
静 岡	—	2 便/日
松 本	—	2 便/日
小 牧	—	6 便/日
新 潟	4 便/日	4 便/日
合計	最大 40 便/日※	最大 50 便/日※

夏ダイヤ
のみ運航



小型ジェット機 E170/175



最大離陸重量 34.5t/37.5t
[76 席/84 席]

全長 29.9m/31.68m

全幅 26.0m/28.7m

現滑走路長 1,500m での
離着陸可否：△（冬季不可）

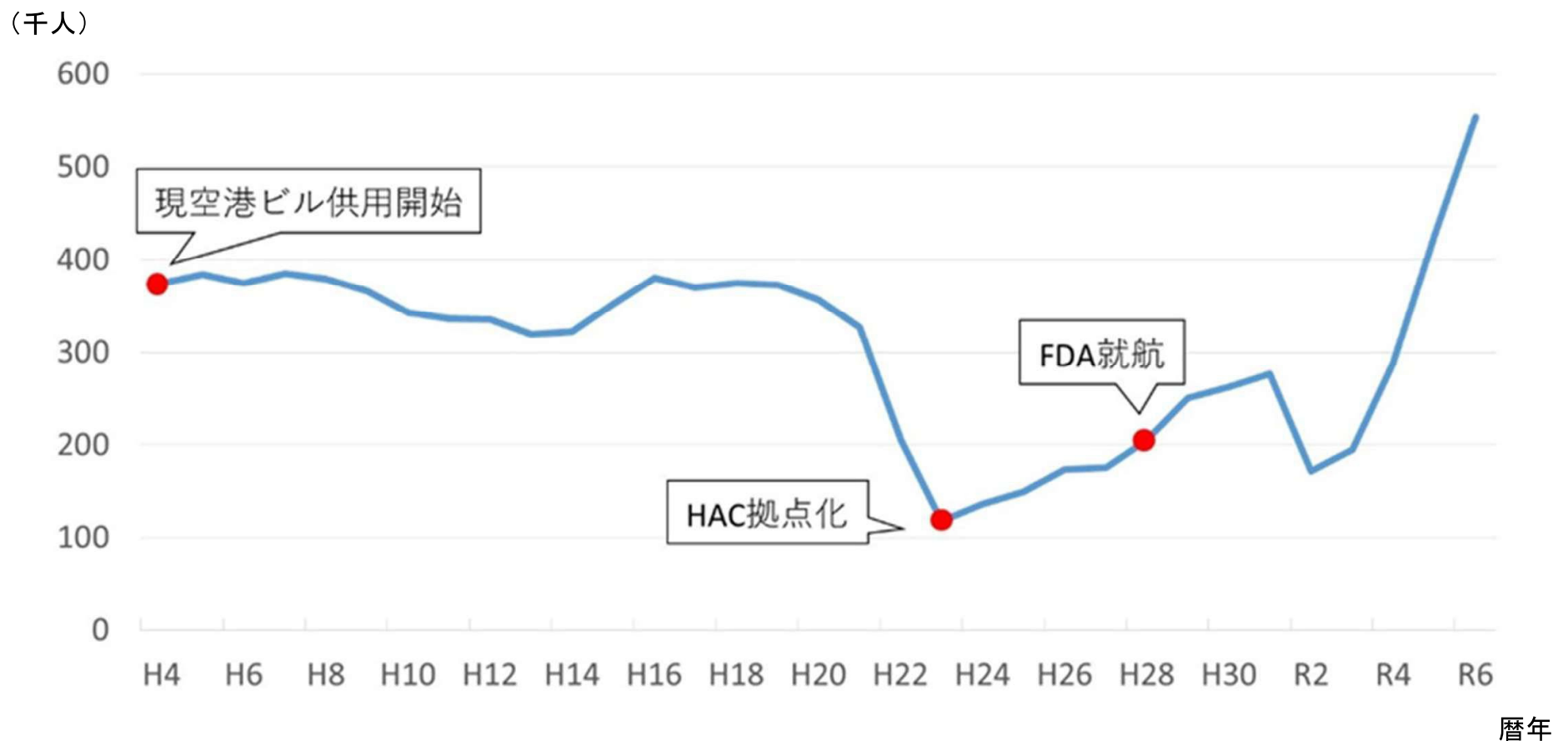
静岡、松本、小牧便

※曜日等の変動を踏まえた1日あたり最大便数

1-1 札幌飛行場(丘珠空港)について

【航空ネットワークと取り巻く状況】

- 利用者数は現空港ビルが供用開始して以降、最大を更新。



1-1 札幌飛行場(丘珠空港)について

【航空ネットワークと取り巻く状況】

- 北海道は全国に先駆けて、離島を含む医療過疎地域から札幌等の医療機関へ医師の管理のもと航空搬送する「メディカルウイング」事業が平成29年7月にスタート。これまでの8年間で161件の輸送実績（R7.3現在）があり、地域医療提供体制を支えている。



1-1 札幌飛行場(丘珠空港)について

【地元自治体の取組】

- 札幌市は「札幌丘珠空港利活用検討委員会」報告書等を踏まえ、令和4年11月に「丘珠空港の将来像」※を策定。
- 札幌市・北海道・札幌丘珠空港機能強化推進協議会の連名により、令和4年12月に「丘珠空港の将来像」の実現に向けた要望、令和5年8月に滑走路延長等の早期実現に向けた要望が国に対して実施された。

※丘珠空港の将来像

「一年を通して道内外との路線を展開することにより、市民・道民の安全・安心な暮らしに寄与するとともに、多様な交流を支える広域交通拠点となる空港」

丘珠空港が担う役割

1	2	3	4	5	6
道内航空 ネットワークの 拠点空港	道外とも路線を 結ぶ都市型空港	道内医療を 支える空港	防災機能を 持つ空港	ビジネスジェット機 利用に対応する空港	報道・測量等で 利用する小型航空 機基地空港
拠点空港 (道内路線)	都市型空港 (道外路線)	医療	防災	ビジネス ジェット	小型機

1-2 滑走路延長事業について

【事業者について】

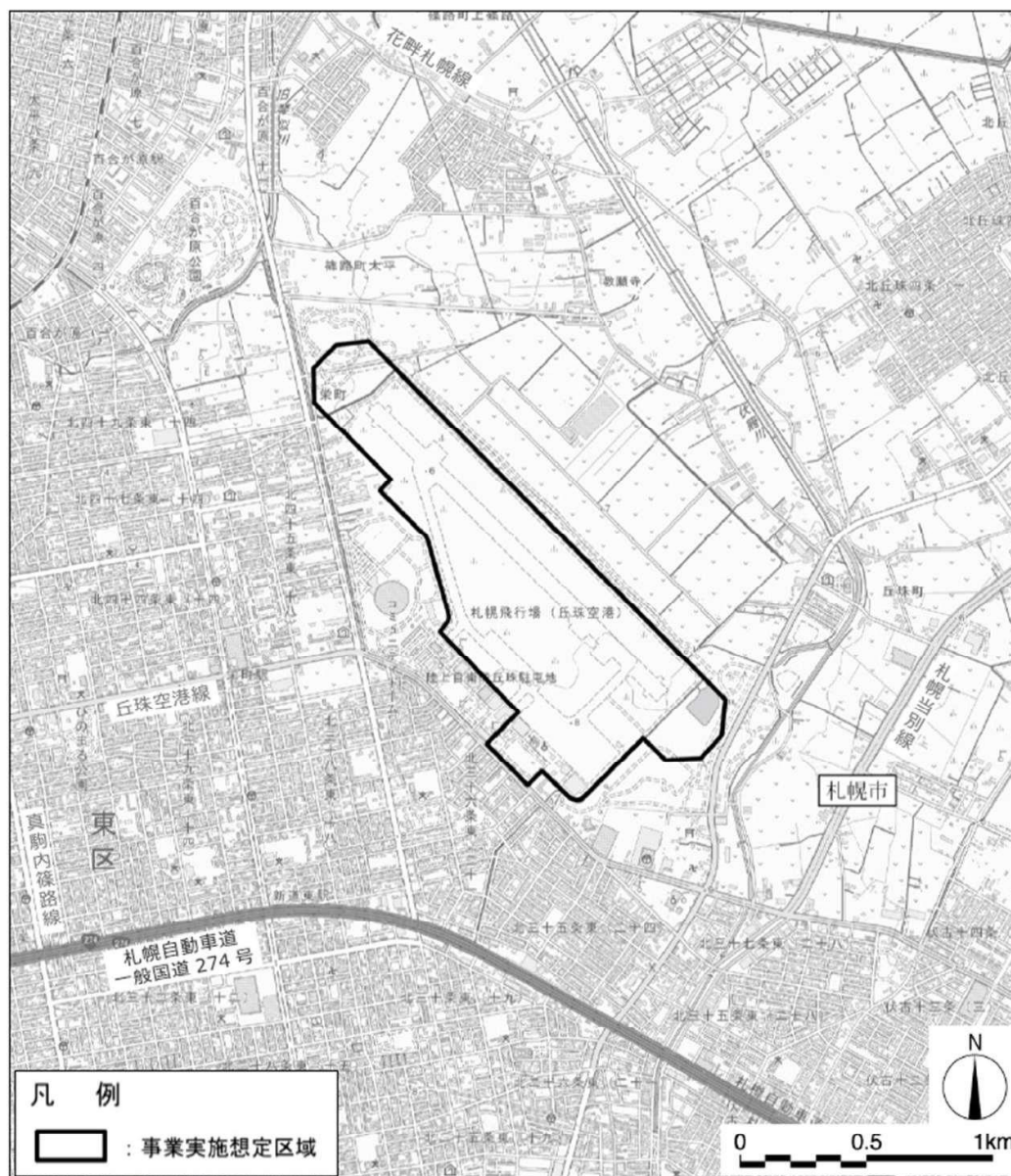
- 国土交通省北海道開発局
- 国土交通省東京航空局

【事業計画の概要】

項目	内容
名称	札幌飛行場滑走路延長事業
種類	滑走路の延長を伴う飛行場及びその施設の変更の事業
規模	滑走路延長距離：300m（現滑走路長 1,500m）
事業実施想定 区域の位置	札幌市東区丘珠町、栄町のうち次頁に示す区域

1-2 滑走路延長事業について

【事業実施想定区域の位置】



国土地理院発行の電子地形図 2万5千分の1を加工して作成

【必要性（目的）と効果】

必要性（目的）	滑走路延長等による効果
① 冬季運航制限の緩和	小型ジェット機の通年運航や医療用ジェット機の冬季就航率改善が可能となる。
② 安全・防災支援機能の確保	定期便や緊急支援機により安全な発着が可能となる。
③ 道内外を結ぶ航空ネットワークの充実	小型ジェット機が通年運航し、就航可能エリアが広がることで、より多くのビジネス・観光需要が見込める。
④ 道央圏空港の機能強化	新千歳空港に就航している機材の一部を丘珠空港で受け入れることで、道央圏空港全体の受入能力向上が期待できる。

1-2 滑走路延長事業について

【滑走路延長にかかる各種要件】

要件	技術的課題（制約）と検討の方向性
滑走路長	小型ジェット機の通年運航や医療用ジェット機の冬季就航率を改善するため、 <u>300m以上※の延長が必要。</u> (※航空会社へのヒアリングによる)
RESA	滑走路端安全区域（RESA）の長さが不足しているため、 <u>滑走路両端にそれぞれ90mのRESAを整備する。</u>
用地取得	空港用地の拡張範囲は、 <u>隣接する札幌市管理用地（緑地、道路、河川）を基本とし、補償工事は最小限とする。</u>
制限表面	滑走路延長に伴い制限表面の位置が変更となるため、空港周辺の建築物等が制限表面に抵触しないよう必要な措置を講じる。
環境（騒音）	滑走路延長後においても、 <u>航空機騒音に係る環境基準を達成する。</u>

※滑走路端安全区域（RESA）

航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し人命の安全を図るため着陸帯両端に設けられた緩衝区域。

2. 環境影響評価の実施

2-1 複数案の設定

2-2 配慮書段階の評価項目

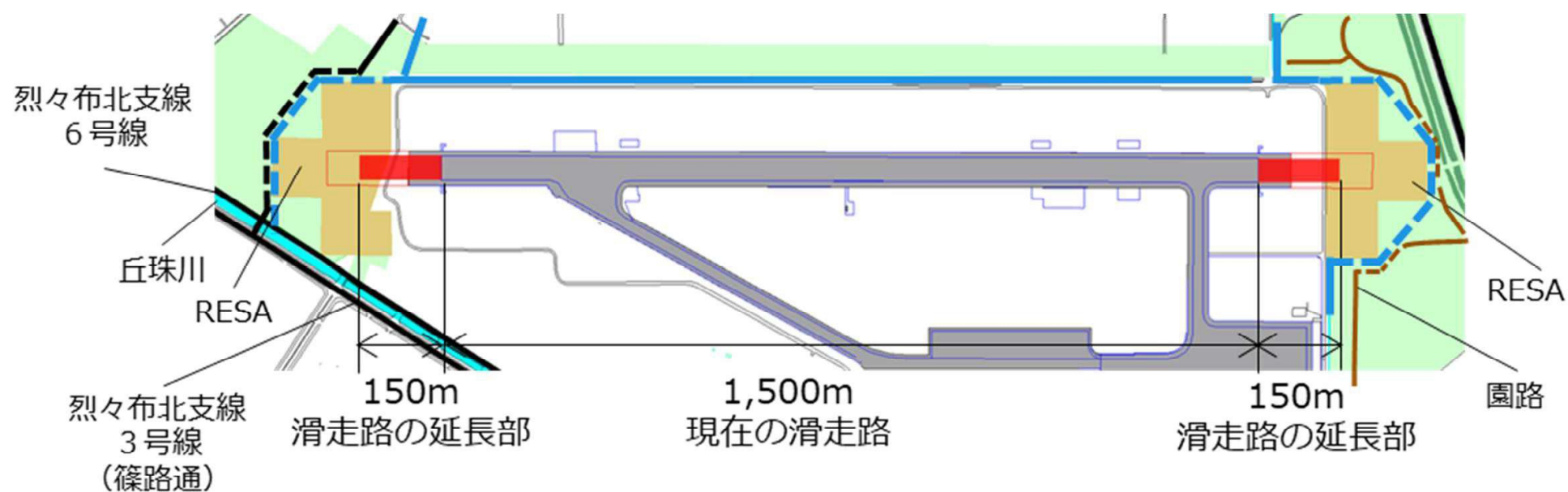
2-3 予測・評価結果

2-4 今後の現地調査計画

2-5 専門家からの助言内容

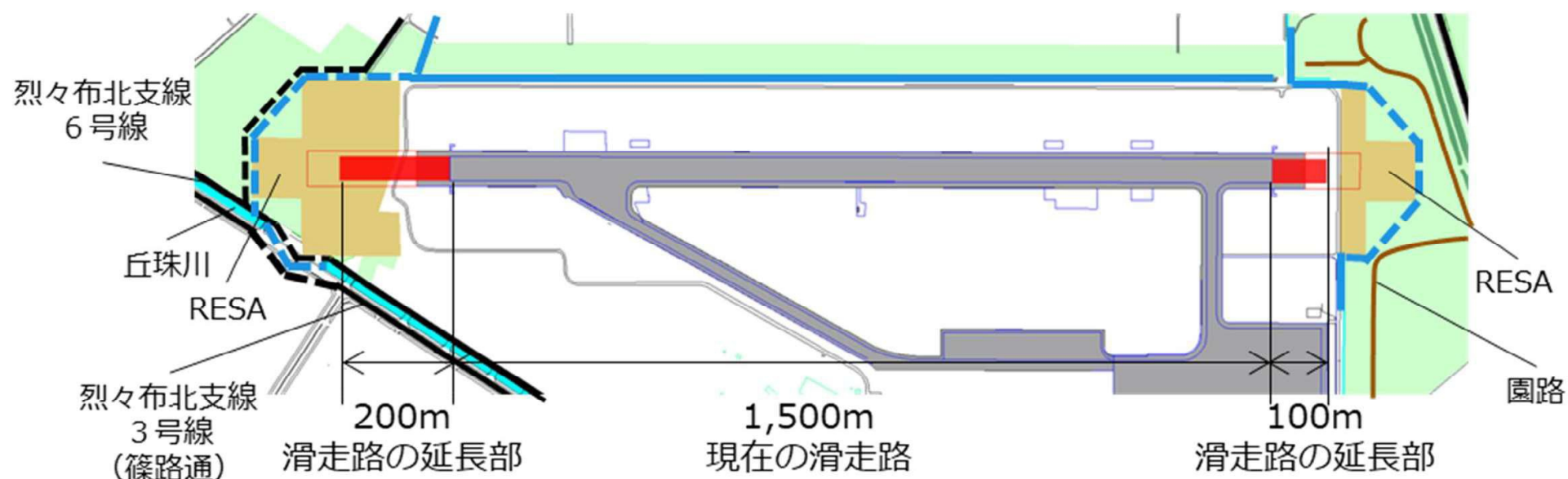
2-1 複数案の設定

【案1】 北西側 150m、南東側 150m



2-1 複数案の設定

【案2】 北西側 200m、南東側 100m



※令和4年11月に札幌市が策定した「丘珠空港の将来像」で示されたイメージ図に基づき、周辺施設との位置関係について精査したもの。

2-1 複数案の設定

【各案の周辺施設への影響】

		【案1】 北西側150m・南東側150m	【案2】 北西側200m・南東側100m
		RESA整備（北西側90m、南東側90m）	
河川	丘珠2号川	切り回しが必要	
	丘珠5号川		
	丘珠川	影響なし	切り回しが必要
	航路川	影響なし	
道路	烈々布北支線3号※1 （篠路通）	影響なし	切り回しが必要
	花畔札幌線※1 （苗穂・丘珠通）	影響なし	
	烈々布北支線6号線	影響なし	切り回しが必要
	丘珠村界通線	切り回しが必要	
丘珠空港緑地※2		滑走路延長（300m）とRESA（90m×2）を整備するため、丘珠空港緑地面積が減少。案1では南東側にある現状の園路の切り回しが必要。なお、緑地の機能補償については、管理者である札幌市と今後協議実施。	
周辺建築物等		制限表面への抵触を回避するため、滑走路延長部の嵩上げや飛行方式の検討を実施。	

※1 都市計画道路

※2 都市計画公園

2-2 配慮書段階の評価項目

影響要因の区分 環境要素の区分 細区分			工事の実施			土地又は工作物の存在及び供用		
			建設機械の稼働	車両の運行 資材及び機械の運搬に用いる	切土工及び盛土工等による 土地造成及び飛行場施設の設置	飛行場及びその施設の存在	航空機の運航	飛行場の施設の供用
人の健康の保護及び生活環境の保全、並びに環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気質	窒素酸化物	○	○			○	○
		粉じん等	○	○	○			
		浮遊粒子状物質	○	○			○	○
	騒音	騒音	○	○			●	○
	振動	振動	○	○				○
	低周波音（超低周波音を含む）						○	
	水質（底質及び地下水を含む）	水の汚れ						○
		水の濁り			○			
	地形及び地質	重要な地形及び地質				—		

【凡例】

網掛：「札幌市環境影響評価技術指針」における「飛行場に係る基本項目」

●：配慮書段階で選定した項目

○：今後の手続き（方法書段階以降）において検討する項目

—：事業特性および地域の状況等から、選定しない項目

空欄：札幌市環境影響評価技術指針において選定項目の対象外であり、本事業においても選定しない項目

2-2 配慮書段階の評価項目

影響要因の区分 環境要素の区分 細区分			工事の実施			土地又は工作物の存在及び供用			
			建設機械の稼働	車両の運行	資材及び機械の運搬に用いる	切土工及び盛土工等による土地造成及び飛行場施設の設置	飛行場及びその施設の存在	航空機の運航	飛行場の施設の供用
生物の多様性の確保及び多様な自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	植物	重要な植物種及び群落とその生育地				○	○		
	動物	重要な動物種及び注目すべき生息地				○	○	●	
	生態系	地域を特徴づける生態系				○	○		
人と自然との豊かな触れ合いを旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観					○		
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場					●		
環境への負荷の回避・低減及び地球環境の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	廃棄物及び副産物				○			
	温室効果ガス		○	○				○	○

【凡例】

網掛：「札幌市環境影響評価技術指針」における「飛行場に係る基本項目」

●：配慮書段階で選定した項目

○：今後の手続き（方法書段階以降）において検討する項目

—：事業特性および地域の状況等から、選定しない項目

空欄：札幌市環境影響評価技術指針において選定項目の対象外であり、本事業においても選定しない項目

2-2 配慮書段階の評価項目

【配慮書段階で選定した項目（「●」で示した項目）】

環境要素	影響要因	選定理由
騒音 （航空機）	供用時	・ 滑走路延長に伴う飛行経路・飛行高度の変更や、運航機材・発着回数等の変更により、飛行経路近傍において重大な環境影響となるおそれがあるため。
動物 （鳥類）	供用時	・ 滑走路延長に伴う飛行経路・飛行高度の変更や、発着回数等の変更により、航空機の運航による鳥衝突（バードストライク）が鳥類への重大な環境影響となるおそれがあるため。
人と自然との 触れ合いの 活動の場 （丘珠空港緑地）	供用時	・ 供用後の飛行場及びその施設の存在による丘珠空港緑地の改変が、人と自然との触れ合いの活動の場において重大な環境影響となるおそれがあるため。

2-2 配慮書段階の評価項目

【今後の手続きで検討する項目（「○」で示した項目）】

環境要素	影響要因	配慮書段階での非選定理由
大気質	工事中 供用時	・ <u>工事計画が未定であるほか工事中の建設機械稼働等に伴い発生する排出ガスや粉じん等による影響は工事中に限定されるため。</u> ・ 供用時の航空機運航等に伴い発生する排出ガスによる影響は、<u>丘珠空港より発着回数が多い他空港事例から寄与濃度増加程度は小さいと想定されるため。</u> ・ 土地造成等に伴い発生する粉じん等、工事中の建設機械稼働等・供用後の航空機運航等に伴い発生する浮遊粒子状物質は条例対象外であるが、他空港評価事例を参考に方法書以降に環境影響の程度について検討する。
騒音	工事中 供用時	・ <u>工事計画が未定であるほか工事中の建設機械稼働等に伴い発生する騒音・振動による影響は工事中に限定されるため。</u> ・ 施設共用に伴い発生する騒音・振動は条例対象外であるが、他空港評価事例を参考に方法書以降に環境影響の程度について検討する。
振動	工事中 供用時	
低周波音	供用時	・ 低周波音は条例対象外であるが、他空港評価事例を参考に方法書以降に環境影響の程度について検討する。

2-2 配慮書段階の評価項目

【今後の手続きで検討する項目（「○」で示した項目）】

環境要素	影響要因	配慮書段階での非選定理由
水質	工事中 供用時	・ <u>工事計画が未定であるほか土地造成等に伴い発生する濁水による近傍河川への影響は工事中に限定されるため。</u> ・ <u>施設供用に伴い発生する生活排水は公共下水道に放流する計画であるため。また、冬季に防除雪氷剤・凍結防止剤の混入が見込まれる雨水排水は、水質の観測を行うなどの取組が行われており、その影響が重大な環境影響となることは想定されないため。</u>
植物、動物、生態系	工事中 供用時	・ <u>事業実施想定区域は、現在の空港用地及び丘珠空港緑地の一部であり、その影響が重大な環境影響となることは想定されないため（動物の鳥類を除く）。</u>
景観	供用時	・ <u>本事業は滑走路延長事業であり、主要な眺望景観を遮る高さの施設を整備せず、その影響が重大な環境影響となることは想定されないため。</u>
廃棄物等	工事中	・ <u>可能な限り再資源化を図ること、また法令等に基づき適切に処理・処分を行う計画であるため。</u>
温室効果ガス	工事中 供用時	・ <u>温室効果ガスは条例対象外であるが、他空港評価事例を参考に方法書以降に環境影響の程度について検討する。</u>

2-2 配慮書段階の評価項目

【選定しない項目（「－」で示した項目）】

環境要素	影響要因	非選定理由
地形及び地質	供用時	・ 事業実施想定区域近傍に重要な地形・地質が確認されなかったため。

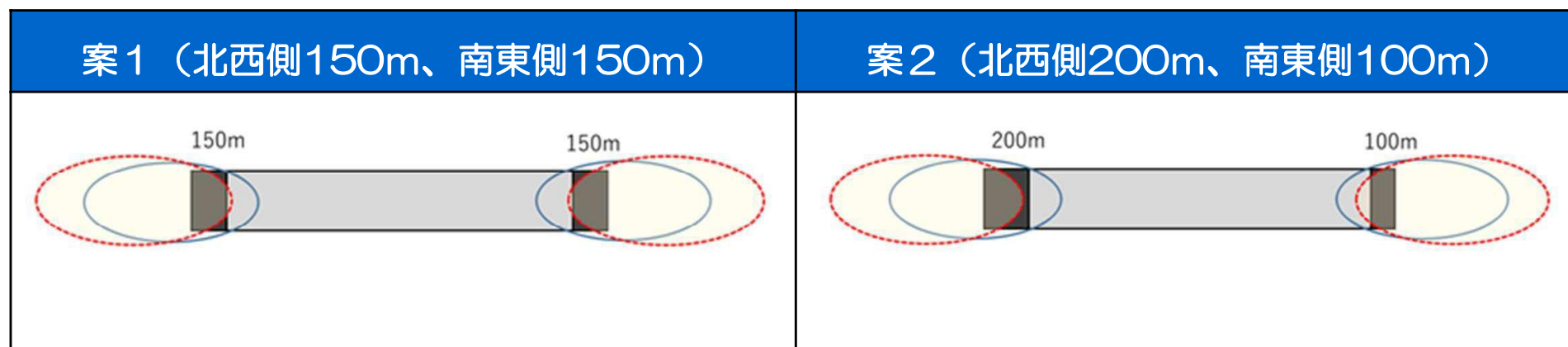
2-3 予測・評価結果【騒音(航空機)(供用時)】

【予測条件】

項目	内容
航空機の離着陸勾配	航空機の離陸時の上昇角度及び着陸時の進入角度は、機材ごとに <u>現状と同じ</u> と想定。
航空機の飛行経路及び飛行高度	事業実施後の航空機の空港周辺の飛行経路及び飛行高度は、 <u>延長する滑走路長と同じ距離だけスライド</u> することを想定。
滑走路運用方向割合	滑走路運用方向の割合は、いずれのケースとも同じと想定。
航空機の発着回数	冬季運航制限の緩和により事業実施後の発着回数が増加することを想定。

【予測結果】

- 航空機騒音の影響範囲は、いずれの案も現況より増加するほか、延長方向に移動すると予想される。
- なお、案1と案2の滑走路位置の差は50mであるため、配慮書段階での予測結果ではほとんど差は生じない。



航空機騒音の増加域のイメージ

- 【凡例】
-  現在の滑走路
 -  滑走路の延長部
 -  現在の騒音影響のイメージ
 -  延長後の騒音影響のイメージ

2-3 予測・評価結果【騒音(航空機)(供用時)】

【評価結果等】

評価結果 (まとめ)	航空機騒音の影響は、いずれの案も現況より増加し、滑走路延長により影響範囲が移動するが、案1と案2ではほとんどその差は生じない。
今後の検討	・ 航空機騒音の環境基準値の範囲内での運用となるよう適切に配慮する。 ・ 事業後の発着回数や飛行経路などを想定した騒音予測コンター図を作成して定量的に環境影響を予測し、必要に応じて環境保全のための措置を検討する。

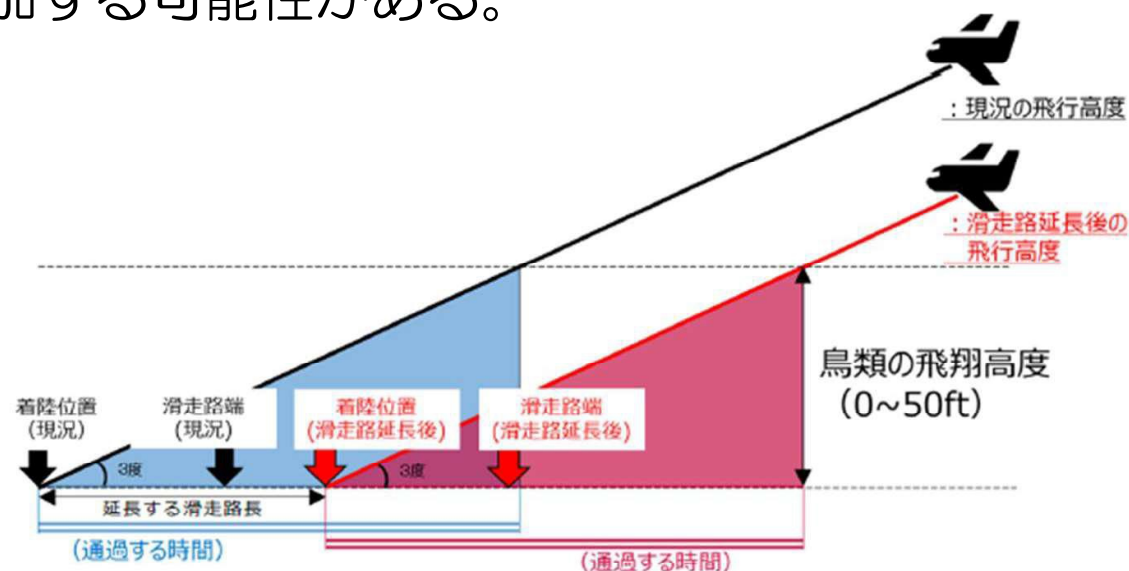
2-3 予測・評価結果【動物(鳥類)(供用時)】

【予測条件】

項目	内容
鳥類の飛翔高度	丘珠空港のバードストライクは高度0～50ftで集中して発生していることから、 <u>他空港と同様の飛翔状況であることが予想されるため、鳥類の飛翔高度を0～50 ftとする。</u>
鳥類の分布状況	現地調査は実施していないため、空港北西側、南東側に一様に分布しているものと想定。
航空機の離着陸勾配	航空機の離陸時の上昇角度及び着陸時の進入角度は、機材ごとに <u>現状と同じと想定。</u>
航空機の飛行経路及び飛行高度	事業実施後の航空機の空港周辺の飛行経路及び飛行高度は、 <u>延長する滑走路長と同じ距離だけスライドすることを想定。</u>
航空機の発着回数	冬季運航制限の緩和により事業実施後の発着回数が増加することを想定。

【予測結果】

- 事業実施後も航空機が高度0～50ftを通過する間は、現況と同程度のバードストライクが発生すると予測される。
- いずれの案も、高度0～50ftを通過する時間は同様であることから、バードストライク発生回数に差は生じないと予測される。
- 発着回数は増加する想定であるため、いずれの案もバードストライク発生回数が増加する可能性がある。



バードストライク発生予測図

2-3 予測・評価結果【動物(鳥類)(供用時)】

【評価結果等】

評価結果 (まとめ)	いずれの案もバードストライク発生回数に差は生じないと考えられるが、発生回数が増加する可能性がある。
今後の検討	現地調査を実施して鳥類の空間的分布や移動経路等を詳細に把握した上で、事業実施後の発着回数等を考慮して環境影響を予測し、必要に応じて環境保全のための措置を検討する。

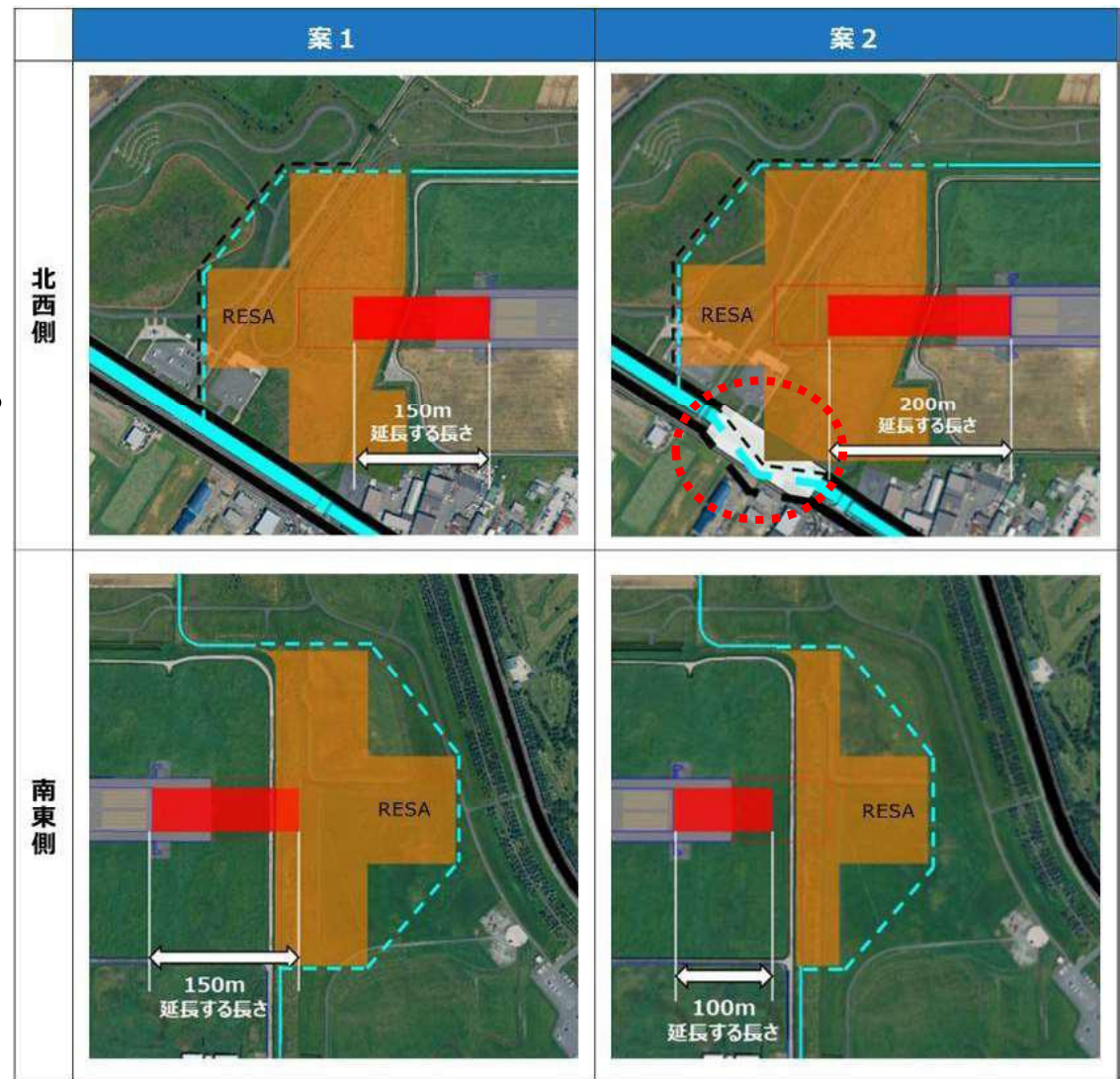
【予測条件】

事業実施により改変が生じる丘珠空港緑地を対象に予測を実施。



【予測結果】

- 案1と案2の滑走路位置の差は50mであるため、いずれの案も同等規模の丘珠空港緑地の面積減少が生じる。
- 案1は、南東側にある園路の切り回しが必要となる。案2は、北西側の空港敷地が丘珠空港緑地内では収まらず、民地側へ河川や道路の切り回しが必要となる。
（右上の図の赤丸箇所）



丘珠空港緑地と事業計画案の重ね合わせ図

【評価結果等】

評価結果 (まとめ)	・ いずれの案も同等規模の丘珠空港緑地の面積減少が生じ、緑地の改変が必要となり、案1と案2ではほとんどその差は生じない。 ・ ただし、案2は、北西側の空港敷地が丘珠空港緑地内では収まらず、河川や道路の切り回しが必要となり、周辺環境への影響は案1より大きい。
今後の検討	・ 設計等の実施の際は、丘珠空港緑地への影響が可能な限り少なくなるよう施設配置等に配慮する。 ・ 人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況を具体的に把握した上で、施設配置等の事業計画を考慮し、必要に応じて環境保全のための措置を検討する。

2-4 今後の現地調査計画

- 方法書において選定する予定の環境影響評価項目について、選定事項の特性、事業の特性及び影響想定地域の概況を踏まえて、本事業に係る調査手法を選定。各環境影響評価項目における現地調査の内容（概要）は、「補足資料」のとおり。
- なお、このほか既存の調査資料を収集・整理・解析する方法による調査を実施。詳細は「札幌飛行場滑走路延長事業 計画段階環境配慮書」の「第6章 方法書に係る調査手法」を参照。

【騒音（航空機騒音）】

項目	内容
予測及び評価方法について	他空港の環境影響評価事例を参考に、予測及び評価方法が検討されており、配慮書段階での記載としては問題ない。
予測及び評価結果について	- 配慮書段階での記載としては問題ない。 - 準備書段階に向けては、滑走路延長後に使用される航空機の機材や発着回数の増加量等の予測条件を精査していく必要がある。
現地調査計画について	札幌市が実施する航空機騒音調査は十分な地点数を調査しており、その結果を活用することは問題ない。

【動物（鳥類）】

項目	内容
バードストライクの発生状況等について	・丘珠空港のバードストライク発生件数は、他の空港に比べて少ない方であり、現況に特段の課題があるとは考えられない。これは、空港周辺環境が単調な地形・植生であることや、平常時に調整池に水がなく水域環境が少ないことなどが要因と考えられる。 ・カモメの衝突事例もあるが、内陸に位置する空港であるため、沿岸部の空港に比べて発生件数は格段に少ない。
予測及び評価方法について	・予測条件が整理されており、現況のバードストライク発生状況を考慮した予測・評価方法となっている。配慮書段階での記載としては問題ない。 ・詳細な予測・評価を行う準備書段階では、国土交通省が蓄積しているバードストライクデータ（パイロットリポート等）を活用するとよい。

【動物（鳥類）】 続き

項目	内容
予測及び評価結果について	・ 予測・評価結果については概ね問題ないが、滑走路が延長されることで環境が変化することから、予測・評価結果については、断定的な記載は避け、生態系として変化が生じ得ることを前提に記載した方がよい。
現地調査計画について	・ 調査項目、調査手法等の調査計画は問題ない。
バードストライク対策について	・ 滑走路延長後のバードストライク対策としては、工事後に鳥類が生息しやすい環境を造成しないようにすることが重要である。現況のバードストライク発生件数が少ないことから、現況の環境を維持することを考えるとよい。 ・ 河川の切り回しの工事中や工事後に開放水面が生じ、一時的に水鳥が飛来する可能性があることも認識しておくとうい。

3. 縦覧、説明会、意見募集について

3 縦覧、説明会、意見募集について

公告日	令和7年11月12日（水）
縦覧期間	令和7年11月12日（水）～令和7年12月11日（木）
縦覧場所	・北海道開発局空港・防災課（札幌市北区北8条西2丁目） ・東京航空局丘珠空港事務所（札幌市東区丘珠町） ・札幌市空港担当課（札幌市中央区北1条西2丁目） ・札幌市北区総務企画課（札幌市北区北24条西6丁目1-1） ・札幌市東区総務企画課（札幌市東区北11条東7丁目1-1） ・丘珠空港ターミナルビル（札幌市東区丘珠町） ※時間：9～17時 （丘珠空港ターミナルビルは、6時30分～20時30分）
意見書提出期限	令和7年12月25日（木）まで
説明会	次頁参照

3 縦覧、説明会、意見募集について

日時	場所	定員
令和7年11月26日（水） 18:00～20:00	丘珠ふれあいセンター 多目的ホール （札幌市東区丘珠町183-2）	50名
令和7年11月27日（木） 18:00～20:00	ふしこ地区センター 体育室 （札幌市東区伏古11条3丁目1-15）	100名
令和7年11月28日（金） 18:00～20:00	モエシ交流センター ホール （札幌市東区東苗穂7条2丁目2-30）	50名
令和7年12月2日（火） 18:00～20:00	太平百合が原地区センター 体育室 （札幌市北区太平12条2丁目1-17）	100名
令和7年12月3日（水） 18:45～20:45	篠路コミュニティーセンター ホール （札幌市北区篠路3条8丁目11-1）	100名
令和7年12月5日（金） 18:45～20:45	屯田地区センター 体育室 （札幌市北区屯田5条6丁目3-21）	100名
令和7年12月8日（月） 18:00～20:00	栄西地区会館 多目的ホール （札幌市東区北39条東4丁目1-1）	50名
令和7年12月9日（火） 18:00～20:00	拓北・あいの里地区センター 多目的ホール （札幌市北区あいの里1条6丁目1-1）	100名
令和7年12月11日（木） 18:00～20:00	日の丸会館 ホール （札幌市東区北41条東14丁目3-1）	50名

ご清聴いただき、ありがとうございました。