

1 「丘珠空港の将来像」の策定にあたって（本編：P1）

1-1 背景

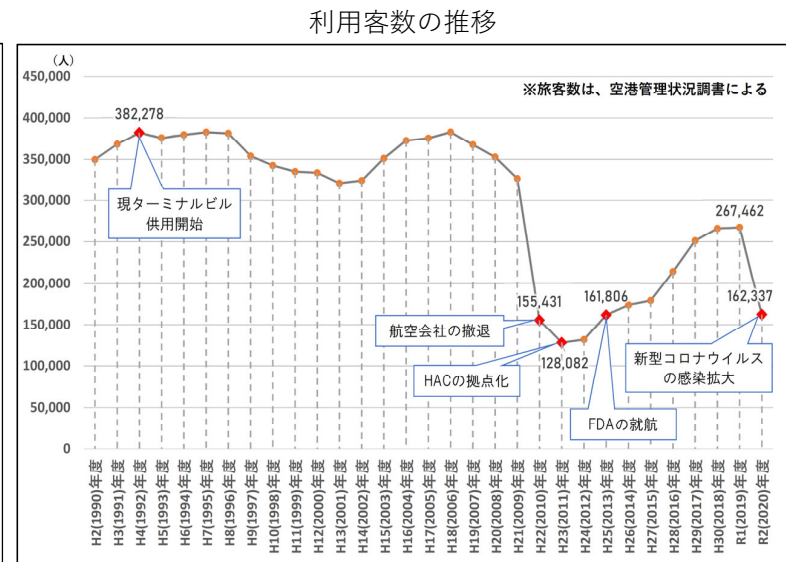
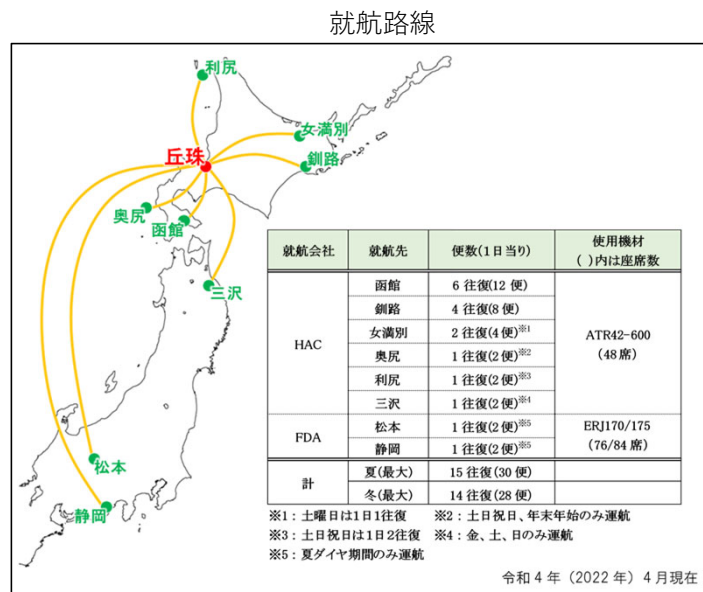
- 丘珠空港は、札幌中心部から直線距離で約6kmと近距離に位置する道内航空ネットワークの拠点であり、また道外とも結ぶ、国（防衛省・国土交通省）が管理する共用空港。
- ビジネスや観光利用、防災や医療を支える重要な役割を担っている。
- 過去には、ジェット化に向けた滑走路長2,000mへの延伸が検討されたが、地元住民から生活環境の悪化への懸念の声があったこと等から、現在は、プロペラ機の運航に必要な1,500mの滑走路長で運用されている。
- 航空機の技術革新により、近年ではリージョナルジェット機（地域航空路線に対応した50～100席程度の小型ジェット機）による定期便が運航しているが、現状の滑走路長では冬季の運航が出来ず、夏ダイヤのみの運航となっている。
- また、北海道内7空港の運営の一括民間委託や北海道新幹線札幌開業、JR北海道の事業範囲見直し、インバウンドの増加（コロナ禍前）等、丘珠空港を取り巻く環境は大きく変化している。
- こうした状況に対応しつつ、丘珠空港が担っている重要な役割をより一層果たしていくため、その在り方を再考する必要性が出てきた。
- 平成28年（2016年）6月には、北海道・札幌市行政懇談会の場において、北海道と札幌市で丘珠空港の利活用の促進に向けて連携して取り組むことが合意され、これを皮切りに、更なる利活用に向けた課題や役割等について様々な観点から検討等がなされることとなった。
- その後、市民・地域住民・有識者で構成される「札幌丘珠空港利活用検討委員会」において丘珠空港の核となる役割や将来像実現のための取組の方向性について検討が行われ、令和2年（2020年）6月に滑走路延伸の必要性を含む内容の報告書が札幌市に提出された。

1-2 策定の趣旨

- この「丘珠空港の将来像」（以下「将来像」という。）は、これまでの検討や議論、札幌丘珠空港利活用検討委員会報告書を踏まえて、札幌市の活力向上・北海道全体の発展のために丘珠空港が進むべき方向性を取りまとめたもので、札幌市と空港周辺地域住民を含む市民との共有事項とするもの。
- 今後は、必要となる空港機能が概ね10年後には整備されるよう国へ要望していくとともに、関係機関、関係者と協力して将来像の実現に向けて取り組んでいく。

2 丘珠空港の概要（本編：P2～5）

2-2 空港概要



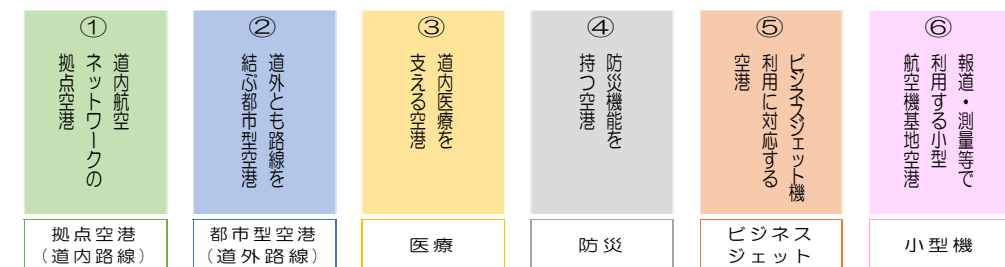
2-4 空港整備に関する基本的な考え方【平成10年度（1998年度）】

滑走路の長さ と延長方向について	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、空港周辺的生活環境の保全を図っていく。

●札幌市として重要な地域住民との合意であると認識。
 ●今後、空港周辺地域住民への説明やパブリックコメント、関係機関との協議等により、丘珠空港の進むべき方向性として将来像とその実現に必要な取組を、地域住民を含めた市民との共有事項とする。

3 丘珠空港の担う役割と取り巻く環境の変化（本編：P6～10）

3-1 担う役割



3-2 取り巻く環境の変化

- 現在、新型コロナウイルスの影響により、航空業界は多大な影響を受けているが、国際航空運送協会（IATA）の航空旅客需要に関する予測では、国内線は令和4年（2022年）に、国際線は令和6年（2024年）には影響を受ける前の水準に戻ると見込まれている。

3-3 丘珠空港に求められる対応

- 道内外の空港関係者や空港立地自治体へのヒアリングにおいては、丘珠空港への路線展開のニーズが多くあり、これは札幌市の市街地に位置する丘珠空港の潜在的な需要が高いことが要因と考える。
- 丘珠空港は現状でも北海道・札幌市にとって多くの役割を担っている。近年の取り巻く環境の大きな変化に対応しつつ、少子高齢化・人口減少が見込まれる中でも、その役割をより一層果たしていくことが求められる。
- しかし、現状ではリージョナルジェット機が通年で運航できない等の課題があり、丘珠空港のポテンシャルを最大限発揮するためにも、空港機能の強化が必要。

4 丘珠空港の将来像（本編：P11～16）

4-1 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。

- 道内航空ネットワークの拠点空港として、医療・防災機能を高めるとともに、道内路線を維持拡大し、ビジネスや医療従事、通院等、社会生活にとって重要な路線として、市民・道民の利便性向上を図る。
- 一年を通して全国各地との定期便の就航により、ビジネスや観光による交流人口を増やし、札幌・北海道の活力向上を図る。

4-2 将来像において担う役割

- 「3-1」の6つの役割を引き続き果たすとともに、将来像の実現を図り、その役割を強化させていくことが、札幌市・北海道の発展に寄与することにつながる。

4-3 空港と周辺地域の共生に関する基本方針

- 将来像の実現に向けて、以下を空港と周辺地域の共生に関する基本方針として取り組んでいく。
 - 毎年騒音調査を行いながら、必要に応じて関係機関と協議・調整するなど、運航便数等について環境基準を超えない範囲（72便/日程度を想定）での運用となるよう取り組んでいく。
 - 空港と周辺地域の共生を図るため、地域住民と協議しながら、空港周辺の賑わいの創出等に取り組んでいく。

4-4 将来像実現に必要な取組

(1) 取組期間

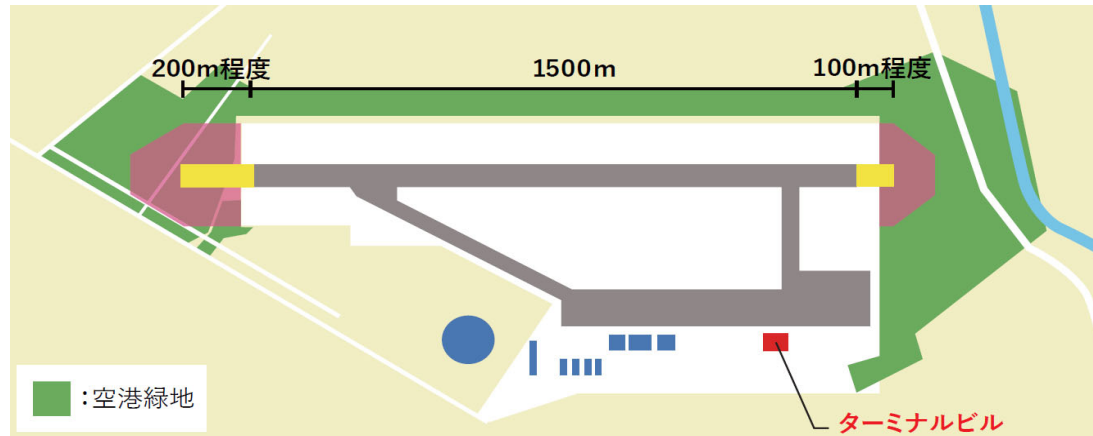
- 概ね10年を目途に、将来像の実現に資する機能を有する空港となることを目標とする。
- さらに、空港機能を最大限発揮できるよう、10年後以降も、その時点での社会情勢に適応した丘珠空港の在り方の検討を続け、必要に応じ柔軟に取り組んでいく。

(2) 取組内容

① 滑走路の延伸

- 現在は夏ダイヤのみ就航しているリージョナルジェット機が冬季も運航し、一年を通して安定した空港利用が可能となる滑走路長（1,800m程度）とするため、300m程度の滑走路の延伸を国に要望していく。

滑走路長1,800m程度とする場合のイメージ図



<参考：滑走路長2,000mとの比較について>

- 2,000mの方がより大型の航空機が就航可能となる一方、騒音レベルが大きくなるため、1,800mと比べ1日に運航可能な総便数は減少し、年間旅客数に大きな差はない。
- 2,000mの場合、整備による空港周辺における建物や鉄塔等の高さ制限の対象が広範囲となり、空港敷地もより広く必要となることから、周辺への影響が大きくなる。
- 1,800mの場合、空港敷地拡大が隣接する緑地の範囲内で概ね収まると想定しており、周辺への影響が少なく済む。
- 2,000mの場合、1,800mと比べ事業費が1.8から3.5倍となり、事業期間が長く掛かる。

滑走路の長さから離着陸可能な航空機

区分	航空機		滑走路長		
	機種	座席数	1,500m(現状)	1,800m	2,000m
プロペラ機	ATR42-600 ^{※1}	48席	◎ (通年可能)	◎ (通年可能)	◎ (通年可能)
	DHC8-Q400	78席	× (不可)	◎ (通年可能)	◎ (通年可能)
ジェット機	ERJ170/175 ^{※1}	76/84席	△ (冬季不可)	◎ (通年可能)	◎ (通年可能)
	A320-200 ^{※2}	180席前後 (LCC仕様)	× (不可)	△ (冬季不可)	△ (冬季不可)
	B737-800 ^{※2}	180席前後 (LCC仕様)	× (不可)	× (不可)	◎ ^{※4} (通年可能)
医療	セスナ560型 サイテーションV ^{※3}	—	△ (冬季不可)	◎ ^{※4} (通年可能)	◎ ^{※4} (通年可能)

※1：現在丘珠空港に就航している民間航空機。ATR42-600は、HACが使用するプロペラ機。ERJ170/175は、FDAが使用するリージョナルジェット機。
 ※2：国内航空会社において所有数が多い小型ジェット機であり、LCC（低コストかつ高頻度の運航を行うことで、低運賃の航空サービスを実現する航空会社「ローコストキャリア」の略称）においても多く運航されている。
 ※3：現在丘珠空港で運航している医療ジェット。
 ※4：重量制限運航で、滑走路面や気象等の条件が整った場合に通年可能となる。

② 空港運用時間の拡大

- ビジネス需要への対応及び北海道内外の移動機会の拡大等に向け、空港運用時間の1時間程度の拡大（現状7:30～20:30⇒7:00～21:00）を国に要望していく。

③ 路線の拡充

- 道外就航先地域と札幌市・北海道の交流人口を増やし活力を高めるため、道外の様々な地域の空港との間に路線を結ぶことを、航空会社や関係機関と連携し進めていく。

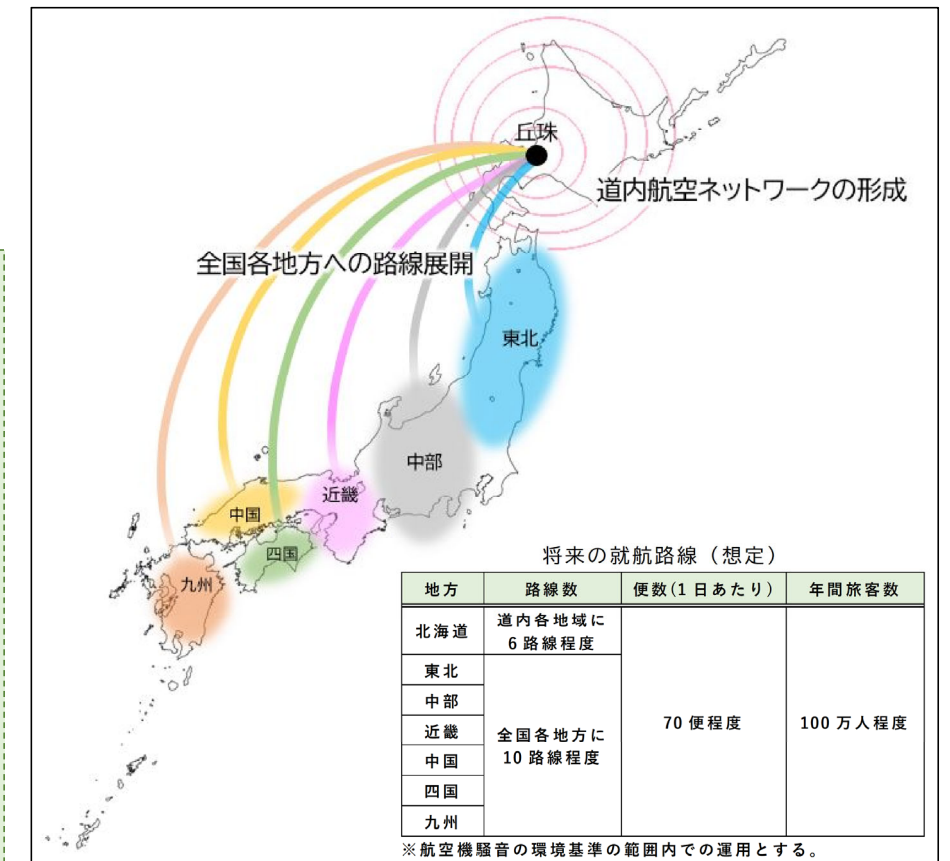
【路線展開のコンセプト】

- 北海道との直行便が無い道外各地との路線就航により道内への集客に貢献するほか、新たな需要を創出し、札幌をはじめとした北海道の経済活性化につなげる

【新千歳空港との連携】

- リージョナルジェットクラスの機材で運航している路線を丘珠空港でも受入可能とすることにより、新千歳空港発着枠の有効活用にも貢献することができる。
- 北海道エアポートが運営する道内7空港をはじめとした道内空港全体と連携を図りながら、引き続き道内航空ネットワークの拠点空港として道内の移動に貢献する。

路線展開のイメージ



④ ターミナル機能の強化

- 定期航空便やビジネスジェットの運航回数が増加すると、駐機する機材や旅客数が増加するため、ターミナル機能の強化が必要。
- 国が進めている「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けた取組について、丘珠空港においても検討が必要。
- 今後のターミナル機能の在り方について、国や関係機関、民間事業者と協議を行っていく。

<想定される主な取組>

- 空港ターミナルビルの拡張
- 駐機場の増設
- 搭乗橋の設置
- 新たな事業者の格納庫の設置

⑤ 空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充

- 航空旅客の利便性向上に加え、空港周辺地域住民を含めた市民にも利用してもらうことが可能な、また空港ターミナルビルの安定した経営にもつながる商業施設等の拡充について検討を進める。

⑥ 空港アクセスの充実

- 都心部と丘珠空港を結ぶ空港連絡バスの通年運行化等、バスアクセスの充実を図る。
- 空港駐車場の拡張について、国や関係機関と協議していく。

⑦ 医療・防災機能の強化

- 空港施設の機能強化に合わせたメディカルウイング（医療ジェット）の通年運用。
- 札幌市消防航空隊の丘珠空港への拠点化及びSCU（航空搬送拠点臨時医療施設）が設置可能となる消防施設等の活用
- 災害時の支援物資等の集積及び搬送拠点として活用するための備蓄庫の設置。

⑧ 周辺地域との調和と共生

- 空港の機能強化の実現に伴い、空港と周辺地域の調和と共生が重要となってくるため、空港周辺地域の賑わいの創出や環境への配慮等について、地域の方と協議していく。

(3) 将来像の実現に向けた今後の動き

- 今後は、将来像の実現に向けて必要となる滑走路延伸や駐機場の増設等について、国に要望していく。
- 事業化となった場合の費用負担は、空港法に基づき、国が全体の85%、地方自治体が15%。

将来像の実現に向けた取組の実施体制（イメージ）

