

丘珠空港の将来像（案）

令和4（2022）年6月 札幌市

目 次

1 「丘珠空港の将来像」の策定にあたって	1
1-1 背景	1
1-2 策定の趣旨	1
2 丘珠空港の概要	2
2-1 沿革	2
2-2 空港概要	2
2-3 過去 30 年間の主な出来事	4
2-4 空港整備に関する基本的な考え方	4
2-5 利活用検討の経緯	5
3 丘珠空港の担う役割と取り巻く環境の変化	6
3-1 担う役割	6
(1) 道内航空ネットワークの拠点空港	6
(2) 道外とも路線を結ぶ都市型空港	6
(3) 道内医療を支える空港	6
(4) 防災機能を持つ空港	6
(5) ビジネスジェット機利用に対応する空港	7
(6) 報道・測量等で利用する小型航空機基地空港	7
3-2 取り巻く環境の変化	7
(1) 道内 7 空港の運営の一括民間委託	7
(2) 新型コロナウイルスの感染拡大	7
(3) 北海道新幹線の札幌開業	8
(4) JR 北海道の事業範囲見直し	8
(5) 航空機の低騒音化	8
(6) インバウンドの増加	9
3-3 丘珠空港に求められる対応	10
4 丘珠空港の将来像	11
4-1 丘珠空港の将来像	11
4-2 将来像において担う役割	11
4-3 空港と周辺地域の共生に関する基本方針	12
4-4 将来像実現に必要な取組	12
(1) 取組期間	12
(2) 取組内容	12
① 滑走路の延伸	12
② 空港運用時間の拡大	14
③ 路線の拡充	14
④ ターミナル機能の強化	15
⑤ 空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充	15
⑥ 空港アクセスの充実	15
⑦ 医療・防災機能の強化	16
⑧ 周辺地域との調和と共生	16
4-5 将来像の実現に向けた今後の動き	16
5 参考資料	17
5-1 参考 1) 主な施設整備に係る概算事業費(札幌市試算)	17
5-2 参考 2) 観光による経済効果(札幌市試算)	17
5-3 参考 3) 滑走路延伸案のイメージ図(札幌市想定)	17

1 「丘珠空港の将来像」の策定にあたって

1-1 背景

丘珠空港は、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、北海道内各地のビジネス・防災・医療を支える道内航空ネットワークの拠点として重要な役割を担うとともに、測量、報道、写真撮影、遊覧飛行など幅広い事業にも利用されています。また、道外路線も就航し、ビジネスや観光においても利用されている国（防衛省・国土交通省）が管理する共用空港です。過去には、より一層の利活用を図るため、ジェット化に向けた滑走路 2,000m への延伸が検討されたこともありました。しかしながら、地元の方々からの生活環境の悪化への懸念の声があったこと等から、当時の航空機材の性能等を踏まえて、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ます。

その後約 20 年が経過し、丘珠空港を取り巻く環境は大きく変化してきています。例えば、航空機の技術革新による離着陸滑走路長の短縮化や機材の大幅な騒音低減等が図られています。丘珠空港でもリージョナルジェット機¹による定期便運航（夏ダイヤのみ運航²）が平成 28 年（2016 年）から始まりました。また、北海道内 7 空港の運営の一括民間委託によって道内航空の新規需要創出が見込まれること、北海道新幹線札幌開業や JR 北海道の事業範囲見直し等による道内における長距離移動手段のシフトといった大きな環境の変化も見込まれています。

このような状況から、取り巻く環境の変化に対応しつつ、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ました。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りました。

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 月にその取りまとめ結果が報告書として札幌市に提出されました。

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です。

なお、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きます。

¹ リージョナルジェット機：地域航空路線に対応した座席数が 50～100 席程度の小型ジェット旅客機。低燃費、低騒音であり、必要滑走路長が短いという特徴がある。

² 豪雪地帯の札幌市に位置する丘珠空港において冬季もリージョナルジェット機が運航するには、現在の滑走路長（1,500m）では足りないため、夏ダイヤのみの運航となっている。

2 丘珠空港の概要

2-1 沿革

昭和 17 年（1942 年）に旧陸軍航空隊が飛行場を設置したことに始まり、昭和 33 年（1958 年）に札幌飛行場（丘珠空港）となりました。その後、昭和 36 年（1961 年）には公共用施設に指定され、国土交通省（当時は運輸省）と防衛省が所管する共用空港としての利用が開始されました。昭和 42 年（1967 年）には滑走路が 1,000m から 1,400m に延長され、平成 16 年（2004 年）にはさらに 100m 延長されて、1,500m となりました。また併せて駐機場や駐車場の拡張も行われ、現在に至ります。

2-2 空港概要

令和 4 年（2022 年）現在、道内 5 空港、道外 3 空港との路線を就航しています。空港利用者数は、平成 22 年（2010 年）に大きく減少しましたが、(株)北海道エアシステム（以下「HAC」という。）の拠点化や(株)フジドリームエアラインズ（以下「FDA」という。）の就航などにより、その後は増加を続けてきました。

図 1 丘珠空港の位置



表 1 丘珠空港の施設概要

名称	札幌飛行場（丘珠空港）
種別	公共用飛行場
面積	総面積：1,021,893 m ² 国土交通省所管：125,520 m ² 防衛省所管：896,373 m ²
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
設置管理者	防衛大臣

令和 4 年（2022 年）4 月現在

図 2 丘珠空港の空中写真（白枠：防衛省管理 赤枠：国土交通省管理）



図3 就航路線

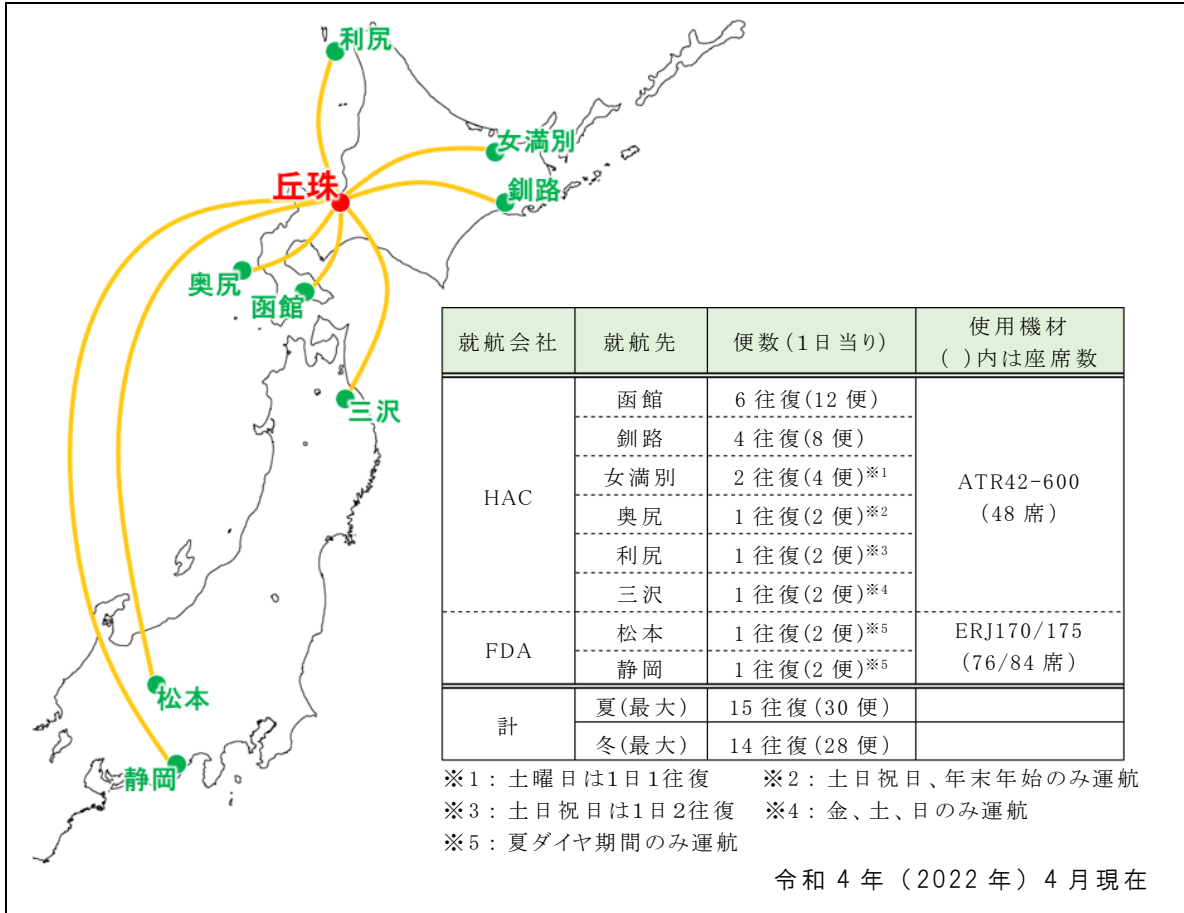
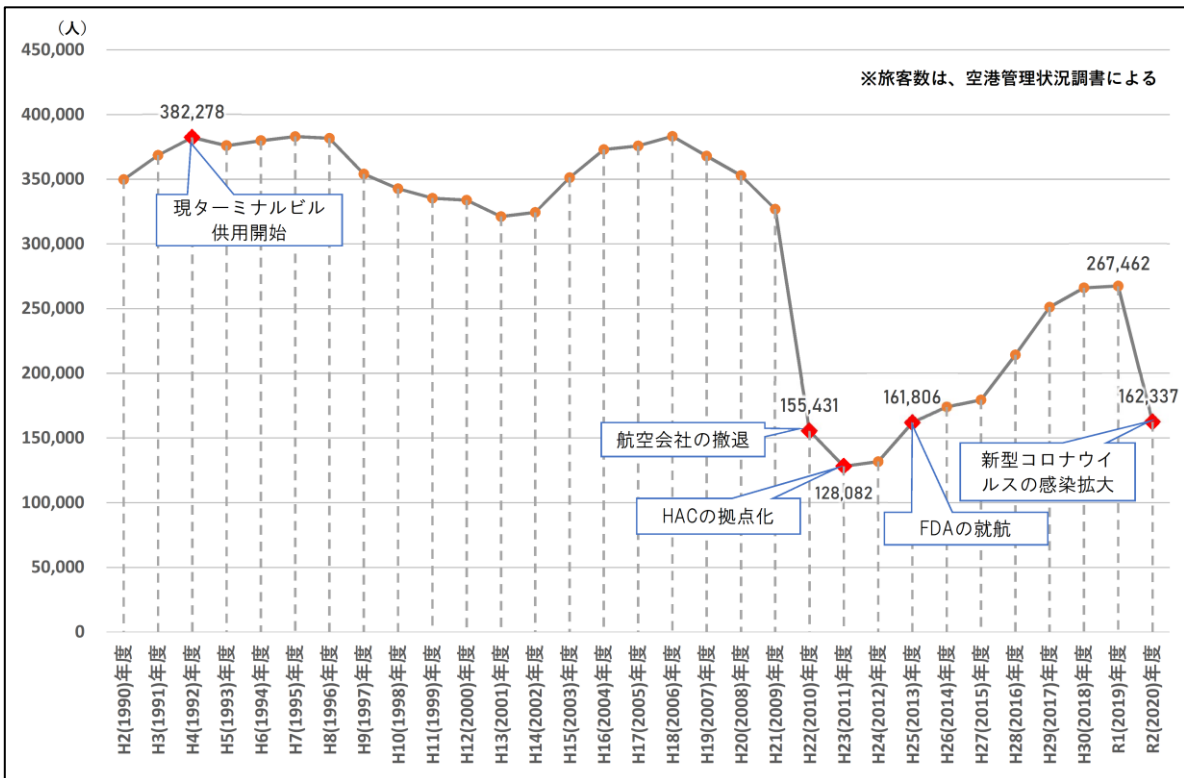


図4 利用客数の推移



2-3 過去 30 年間の主な出来事

丘珠空港では、過去 30 年間に於いて、下表に示すような出来事がありました。

表2 丘珠空港に係る過去 30 年間の主な出来事

転換ポイント	時期	概要
①ジェット化の検討	平成 4 年 (1992 年) ~ 平成 8 年 (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、地元の方々からの生活環境の悪化への懸念の声などを踏まえ、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、(当時運航していたYS11の機材更新に伴う後継機種として)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	平成 8 年 (1996 年) ~ 平成 15 年 (2003 年)	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民説明会を実施し、「空港整備に関する基本的な考え方」を取りまとめ、滑走路延長 (1,400m⇒1,500mに)、滑走路拡幅 (30m⇒45m)、駐機場、駐車場の整備等を行うことになった。
③航空会社の撤退	平成 21 年 (2009 年) ~ 平成 22 年 (2010 年)	<ul style="list-style-type: none"> ● 当時就航していた航空会社より、不況を受け収支改善の必要等があるため、5 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	平成 22 年 (2010 年) ~	<ul style="list-style-type: none"> ● 会社更生法の適用により、日本航空(株) (以下「JAL」という。) が HAC の経営から一部撤退。 ● 北海道を中心に、道内自治体、経済界による新体制を構築。 ● 平成 23 年 (2011 年) 本社を丘珠へ移転し路線集約。 ● 平成 26 年 (2014 年) JAL による再グループ化。
⑤FDA の就航	平成 25 年 (2013 年) ~	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 25 年 (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。 ● 平成 27 年 (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を運航。 ● 平成 28 年 (2016 年) 静岡との間で週 2 往復の定期便を就航。(夏ダイヤのみ) ● 平成 29 年 (2017 年) 静岡線の毎日運航化。(夏ダイヤのみ) ● 平成 30 年 (2018 年) 松本との間で 8 月の一時期のみ定期便を就航。

2-4 空港整備に関する基本的な考え方

上表 2 における①②での住民説明会の結果を踏まえて、平成 10 年度 (1998 年度) に北海道と札幌市が「空港整備に関する基本的な考え方」を取りまとめました。「空港整備に関する基本的な考え方」は、全部で 5 項目あり、地域住民との合意内容を記載した重要なものです。

表3 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 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。

2-5 利活用検討の経緯

近年は、下表のとおり利活用検討に取り組んできました。

表4 利活用検討の取組状況

時期	趣旨	概要
平成28年 (2016年) ～ 平成29年 (2017年)	基本情報の 調査検討	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成28年(2016年)6月の北海道・札幌市行政懇談会の場において、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。 ● 同年7月に北海道と札幌市が、丘珠空港の課題や役割など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「丘珠空港の利活用に関する検討会議(以下、検討会議という。)」を設置。 ● 平成30年(2018年)2月に検討会議として、報告書を取りまとめた。 ● 報告書では、丘珠空港が担う幅広い分野での役割を6つ挙げ、それぞれの役割における利活用の方向性を示した上で滑走路の延伸を含む21項目の利活用策(案)を提示した。
平成30年 (2018年)	情報の周知・ 市民意見の 聴取	<ul style="list-style-type: none"> ● 検討会議報告書の内容について、市民や有識者等に情報提供し意見を聴取すること等を目的に以下の取組を実施した。 ● 住民説明会：平成30年(2018年)9～11月にかけて丘珠空港周辺の東区・北区の9連合町内会の地域にて開催し、延べ209名の参加があった。 ● 利活用検討関係者会議：地域住民・有識者・空港関係者の計9名からなる会議で、全3回を通じて丘珠空港の利活用の在り方や利活用策について議論し、平成31年(2019年)3月に市への助言を頂いた。 ● 市民1万人アンケート：丘珠空港の利活用に対する市民の意見やニーズを把握するため、18歳以上の市民1万人を対象にアンケート調査を実施。
令和元年 (2019年) ～ 令和3年 (2021年)	市民との情報 共有・議論	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成30年度(2018年度)までの調査・検討を踏まえ作成した「丘珠空港の将来像(素案/たたき台)」を提示し議論すること等を目的に以下の取組を実施した。 ● 利活用検討委員会：公募市民・地域住民・有識者の計12名からなる委員会で、全4回を通じて丘珠空港の将来像について議論し、令和2年(2020年)6月に報告書を取りまとめて頂いた。 <利活用検討委員会報告書の概要> 【丘珠空港の核となる役割】 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 札幌市・北海道における医療・防災機能の充実 ➢ 札幌市・北海道の持続可能な発展・まちづくりを支える空港機能 【将来像実現のための取組の方向性】 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 滑走路の延伸 ➢ 空港ターミナルエリアにおける機能充実の検討 ➢ ステークホルダーとの対話・連携 ● オープンハウス型市民説明会：丘珠空港の将来像の検討について、幅広い範囲の市民に説明し意見を頂くことを目的に、令和元年(2019年)11～12月にかけてチカホ・JR札幌駅にて計6日間実施し、計1,413人の来場があった。 ● ワークショップ：丘珠空港の将来像の検討にあたり、様々なアイデアを市民から得ることや参加者にとって新たな気付きの場となることを期待して実施し、地域住民等計29名が参加した。(令和2年(2020年)1月開催)

※各取組での詳細な資料については、本市ホームページに掲載

丘珠空港 利活用

検索

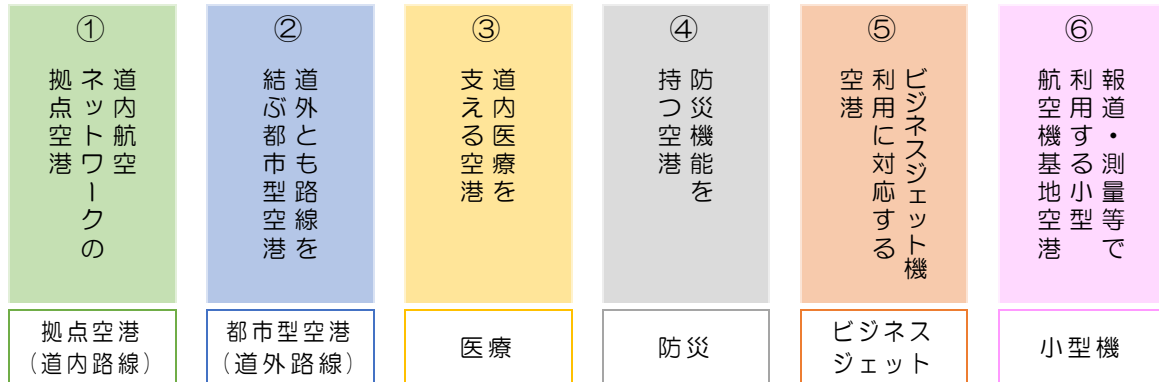


<https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/rikatsuyo/rikatsuyokento.html>

3 丘珠空港の担う役割と取り巻く環境の変化

3-1 担う役割

北海道の中心都市であり、全国でも有数の人口を有する札幌市の市街地に位置する丘珠空港は、その利便性の高さから多くの役割を担う潜在力の大きな空港です。



(1) 道内航空ネットワークの拠点空港

札幌市と道内各地方を結び、北海道のビジネスや医療従事、通院、帰省等、社会生活にとって重要な路線を有する空港として、また、観光利用や災害時の移動手段の一部を受け持つ空港としての役割を担っています。

(2) 道外とも路線を結ぶ都市型空港

札幌市と道外の空港を直接結ぶ路線を有し、交流人口を増やすことにより両地域の活力を高めるための交流基盤となる交通結節点としての役割を担っています。

(3) 道内医療を支える空港

札幌市内の医療関係者が地域医療に従事する際や、離島等の医療過疎地から札幌市への通院時の移動手段となるなど、道内医療を支える空港としての役割を担っています。

さらに、平成 29 年度（2017 年度）から道内で事業化されている医療ジェット（メディカルウイング³）が丘珠空港でも運用されています。

(4) 防災機能を持つ空港

自衛隊が管理する共用空港であり、北海道の消防防災ヘリコプターの拠点となっている防災機能を持つ空港です。災害時の応援受援の拠点空港として、また、他の交通機関が被災した場合の航空輸送の一部を受け持つ空港としての役割を担っています。

³ メディカルウイング：地域の医療機関では提供できない高度・専門的医療を必要とする患者を医師による継続した医学的管理の下、高度・専門医療機関へ計画的に搬送する固定翼機。搬送可能距離が長いと遠方の道内空港からでも 1 時間以内に安定した運航で丘珠空港へ患者を搬送することが可能。なお、現行の滑走路長では降雪期の運用ができないため、新千歳空港から陸路で札幌市内の病院へ搬送している。

(5) ビジネスジェット機利用に対応する空港

他の道内空港と歩調を合わせ、近年、世界的に伸びているビジネスジェット機によるビジネスや観光での利用に対応する空港としての役割を担っています。

(6) 報道・測量等で利用する小型航空機基地空港

道内における報道・測量や各種施設の維持・点検等の業務を目的とする小型航空機の基地空港としての役割を担っています。

3-2 取り巻く環境の変化

空港を取り巻く環境は、オープンスカイ政策⁴や空港運営の民間委託、首都圏空港の国際競争力の強化等、ここ 10 数年で大きく変わってきており、これからも変化し続けると考えられます。また、現在、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、航空業界は多大な影響を受けているため、今後変化していく航空需要や多様なニーズに応じた空港の在り方が求められます。

以下は、丘珠空港にとって影響の大きい環境変化の一部としてとりあげています。

(1) 道内 7 空港の運営の一括民間委託

民間の知恵やノウハウを活用して北海道全体の観光振興・地域の活性化を図るため、道内 7 空港（新千歳、函館、釧路、稚内、女満別、旭川、帯広）の運営を民間に一括で委託する動きが進められてきました。その後、令和元年（2019 年）10 月に北海道エアポート株式会社が運営権者となり実施契約が締結され、令和 3 年（2021 年）3 月には 7 空港全てで運営事業が開始されました。

7 空港の目指す方向性を示したマスタープランでは、各空港を①グローバルゲートウェイ（新千歳）、②広域ゲートウェイ（旭川、函館）、③地域ゲートウェイ（稚内、釧路、帯広、女満別）に分類し、7 空港の役割に応じた将来像の実現に取り組むこととしています。この実現により、7 空港全体の年間旅客数（国内線・国際線の合計）について、平成 29 年度（2017 年度）の 2,846 万人から概ね 30 年後となる令和 31 年度（2049 年度）には 4,584 万人にするという目標を掲げています。

【環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性】

北海道への観光客増加が見込まれることから、札幌を拠点とした周遊観光など、丘珠空港利用者数の増加につながる機会となる。

(2) 新型コロナウイルスの感染拡大

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おり、令和 2 年度（2020 年度）の国内 90 空港全体の国内線旅客数は前年比約 67%の減少となっています。一方、丘珠空港は前年比約 39%の減少にとどまっており、他の空港と比べビジネスや医療面等での利用が多い丘珠空港には底堅い需要があると考えます。

⁴ オープンスカイ政策：国際航空運送について、路線や便数、乗入れ企業、運賃等の規制を撤廃して航空会社が自由に決定できるようにし、自国の空港を広く開放することで、人・物の流通を促進し経済効果を高めようとする政策。

なお、世界の航空会社で構成される国際航空運送協会（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）にはほぼ新型コロナウイルスの影響を受ける前の水準に戻ると見込まれています。

【環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性】

感染防止意識の高まりにより、リージョナルジェット機やビジネスジェット機等の小型機の需要が増えていくことが想定されるため、丘珠空港が小型機メインの空港として、ニーズの多様化に対応することが求められる。

(3) 北海道新幹線の札幌開業

平成28年（2016年）3月に北海道新幹線が新青森新函館北斗区間で開業し、令和12年度（2030年度）末には札幌開業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、次のような変化が見込まれます。

- ① 札幌開業後、北海道と東北の移動手段として丘珠空港・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し、新幹線の利用割合が航空機を超える。
- ② 丘珠―函館路線の存続は、離島路線である函館―奥尻路線の運航にも影響を与える。

一方、現在は札幌と道南、道北、道東の各地域への移動時間に大きな差はありませんが、新幹線の札幌開業により道南と札幌間の移動時間だけが縮まることになります。

【環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性】

全道的な均衡ある発展のため、丘珠空港を中心とした道内航空ネットワークの充実が求められる。

(4) JR 北海道の事業範囲見直し

JR 北海道全線のうち約半分が JR 北海道単独で維持することが困難な路線とされています。JR 標津線が平成元年（1989年）4月に廃線となった直後は道央圏と中標津空港を結ぶ路線の旅客数増加が見られました。廃線後の長距離輸送手段として、空路へのシフトが起きたと考えられます。

【環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性】

札幌と地方を結ぶ長距離輸送手段として、丘珠空港の重要性が高まる。

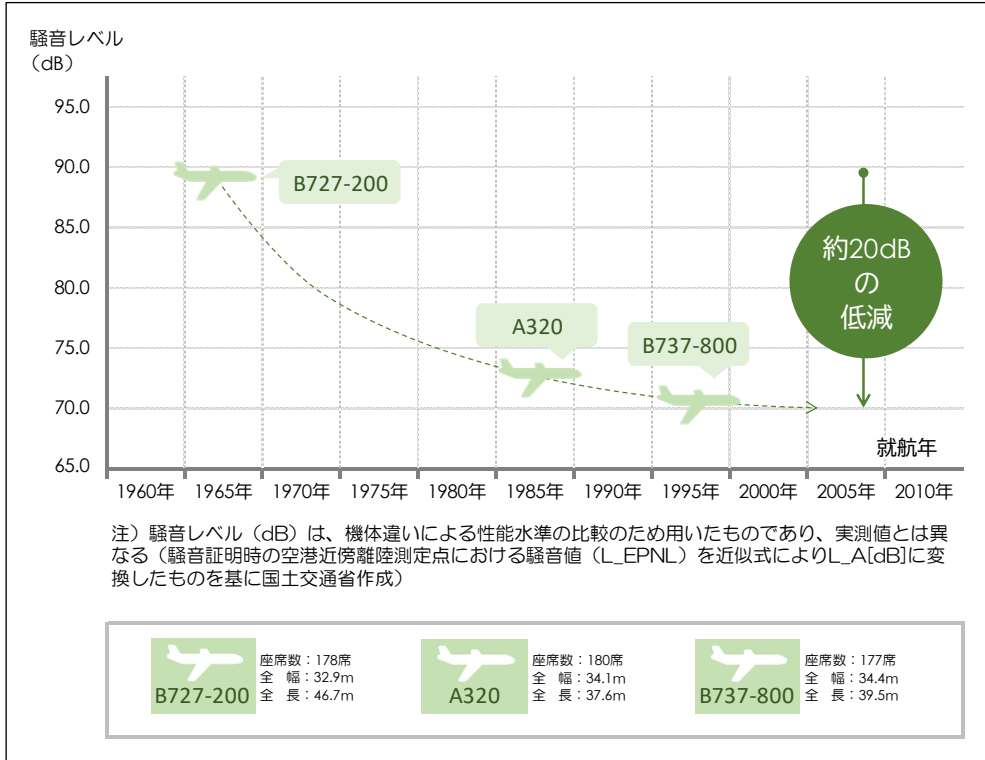
(5) 航空機の低騒音化

航空機の性能向上によってその騒音レベルは全体として低下傾向にあり、図5に示すとおり、1960年代後半から著しく低騒音化されています。

【環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性】

騒音レベルを抑えた航空機で、騒音の環境基準の範囲内でもより多くの便数での運用が可能となる。

図5 航空機の就航年と騒音レベルの関係



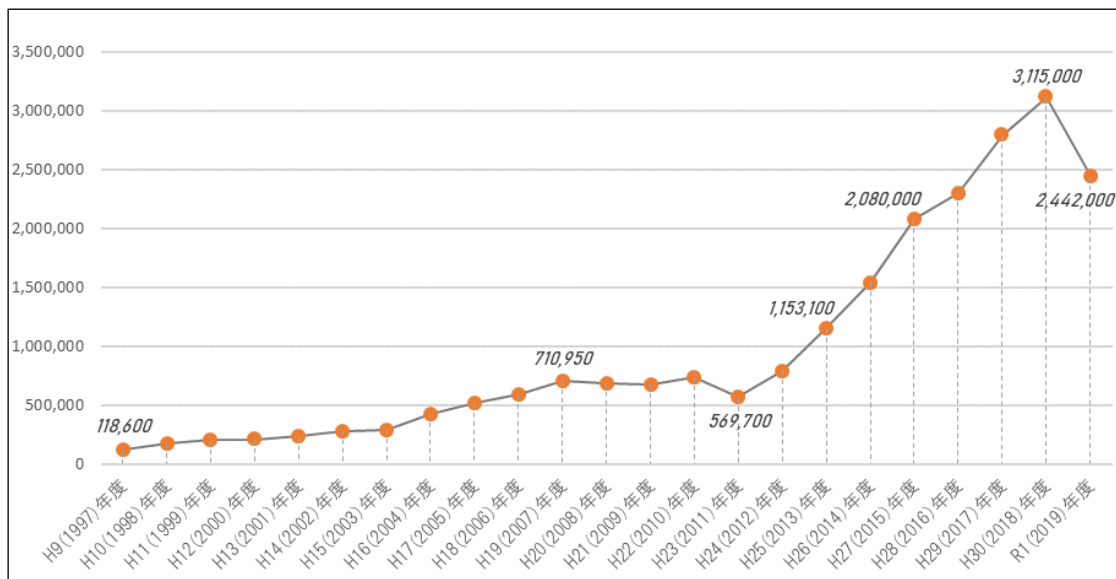
※資料 国土交通省ホームページ「羽田空港のこれから～騒音の影響について～」

(6) インバウンドの増加

北海道を訪れる外国人旅行者数はここ 10 数年で大きく増加しており、平成 30 年度 (2018 年度) には約 310 万人に達しています。北海道を訪れる外国人の宿泊地は道央圏、特に札幌が多く、地域的な偏在傾向が見られます。

なお、新型コロナウイルスの感染拡大により、一時的にインバウンド需要が激減していますが、「(2) 新型コロナウイルスの感染拡大 (P.7～8)」に記載のとおり、国際線の航空旅客需要は令和 6 年 (2024 年) にはほぼコロナ禍前の水準に戻ると見込まれています。

図6 訪日外国人来道者数(実人数)の推移



【環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性】

外国人観光客が札幌を拠点とした道内周遊観光を行うための交通手段として、丘珠空港発着の道内路線の需要の高まりが見込まれる。

3-3 丘珠空港に求められる対応

丘珠空港においては、航空会社の撤退等を受け、平成 23 年度（2011 年度）には旅客数が約 13 万人まで落ち込んだものの、その後の道内路線の好調や、新たな航空会社が道外との定期便を就航したこと等から、年々旅客数を伸ばし、令和元年度（2019 年度）には約 27 万人となっています。また、コロナ禍においても、国内他空港に比べその影響が小さいものとなっており、底堅い需要があります。

さらに、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、これは全国でも有数の人口を有する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ます。

丘珠空港は現状でも札幌市・北海道にとって多くの役割を担っています。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、北海道全体の発展に貢献するため、その役割をより一層果たしていくことが求められます。

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です。

4 丘珠空港の将来像

これまで述べてきたように、丘珠空港は北海道・札幌市にとって重要な役割を担う潜在力の大きな空港ですが、「3-2 取り巻く環境の変化 (P.7~10)」に記載のとおり、道内7空港の運営の一括民間委託や北海道新幹線の札幌開業等といった大きな環境の変化への対応が必要となっており、今までの空港整備に関する基本的な考え方を再考し、新たな時代に対応した空港に転換していかなければなりません。

この将来像は、丘珠空港の利活用について、平成28年度(2016年度)からこれまで行ってきた調査検討や議論を踏まえ、今後の丘珠空港の進むべき方向性を取りまとめたものです。

「札幌市まちづくり戦略ビジョン」(平成25年(2013年)2月策定)に掲げる札幌市の将来の都市像である「北海道の未来を創造し、世界が憧れるまち」、「互いに手を携え、心豊かにつながる共生のまち」を実現するため、創造戦略として掲げている「道内循環を高め、道外需要を取り込む手法と基盤づくり」を担うことが可能な空港を目指し、この将来像とその実現に必要な取組を空港周辺地域住民を含む市民との共有事項とするものです。

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方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

丘珠空港がこれまでも担ってきた6つの役割(P6~7)を引き続き果たすとともに、近年の環境の変化を踏まえて、将来像の実現を図り、6つの役割を強化させていくことが、札幌市のみならず北海道全体の発展に寄与することにつながります。

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きます。

- ① 毎年騒音調査を行いながら、必要に応じて空港管理者や航空会社といった関係機関と協議・調整する等、運航便数等について環境基準を超えない範囲での運用⁵となるよう取り組んでいく。
- ② 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

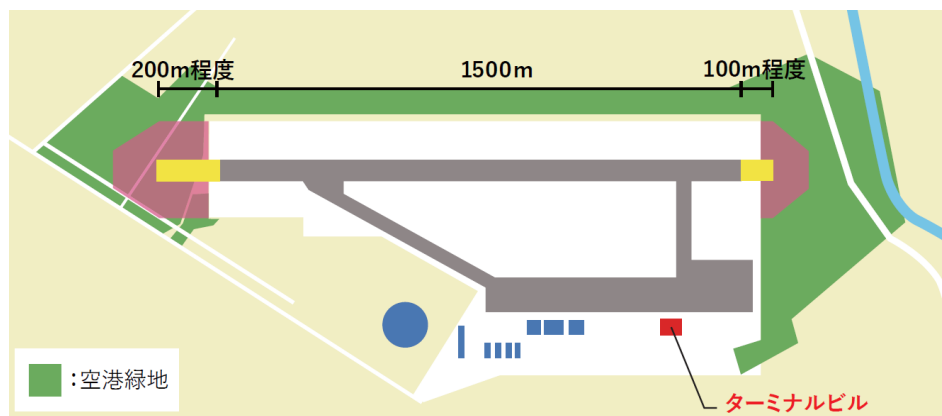
概ね 10 年後を目途に、将来像の実現に資する機能を有する空港となることを目標とします。さらに、空港機能を最大限発揮できるよう、10 年後以降も、その時点での社会情勢に適応した丘珠空港の在り方の検討を続け、必要に応じ柔軟に取り組んでいきます。

(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きます。

図7 滑走路長 1,800m 程度とする場合のイメージ図



※このイメージは札幌市の想定であり、詳細な延伸方向及び延伸長は今後の国との協議の上で決定するものである。

<参考：滑走路長 2,000m との比較について>

これまで、滑走路長については 1,800m と 2,000m の 2 案について、議論・検討を行ってきました。

⁵ 環境基準を超えない範囲での運用：平成 29 年度（2017 年度）の航空機騒音調査のデータを使用した札幌市の試算によると、丘珠空港では、国が規定する航空機騒音の環境基準の範囲内で 72 便/日程度の運航が可能となることを想定している。なお、航空機により騒音レベルは違うため、将来運航する航空機に対して毎年騒音調査を行いながら、環境基準の範囲内となる運航便数等について関係機関と協議・調整を行うこととする。

【環境基準の範囲内で就航可能な便数及び年間旅客数】

2,000mの方がより大型の航空機が就航可能となる一方、大型の航空機ほど1機あたりの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少なくなります。したがって、一定の搭乗率での年間旅客数に大きな差はありません。

【整備による空港周辺の建物等への影響】

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ります。一方、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みます。

【整備事業費及び事業期間】

上記のとおり、2,000mの場合、周辺に与える影響が大きくなることから、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ります。

本市としては、周辺への影響や事業費・事業期間等を鑑み、1,800m程度への滑走路の延伸を国に要望していきます。

表5 滑走路の長さで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)
医療ジェット	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

丘珠空港のビジネス利用者からは日帰り移動が可能となる空港運用時間の拡大が要望されています。ビジネス需要への対応及び搭乗便の選択自由度が広がることによる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）を国に要望していきます。

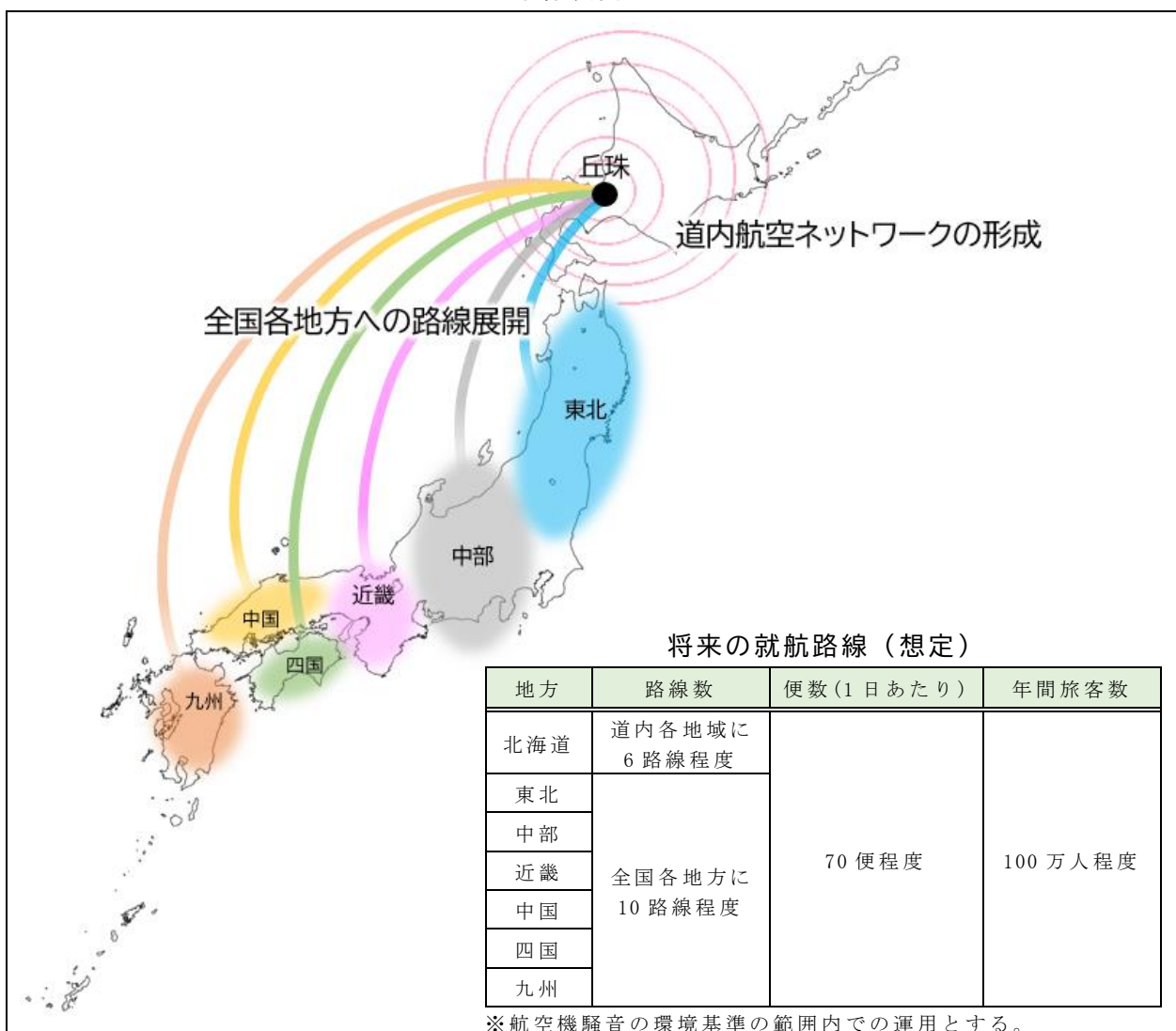
なお、運用時間を拡大しても、航空機騒音の環境基準を超えない範囲での運用とする考えです。

③ 路線の拡充

「北海道航空ネットワークビジョン（平成30（2018）年3月北海道策定）」で示された“道内空港を一つと見立てた『大北海道空港』（マルチゲートウェイエアポート）の推進”に向け、道内13空港の連携による航空ネットワーク全体の充実強化に、丘珠空港も道内路線を受け持つことで貢献していきます。

また、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きます。

図8 路線展開のイメージ



【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ます。

【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ます。

さらに、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します。

④ ターミナル機能の強化

民間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になります。

また、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」に向けた空港の再生エネルギー拠点化方策や空港の各施設・車両からの CO2 排出を削減する方策等の取組について、丘珠空港においても実施に向けた検討が必要となります。

以上のことから、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きます。想定される主な取組は以下のとおりです。

- 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ます。

⑥ 空港アクセスの充実

現在、都心部と丘珠空港（地下鉄栄町経由）を直接結ぶ空港連絡バスの運行は夏期間のみであり、冬期間は都心部を中心に道路が渋滞し定時性の確保が難しいため、地下鉄栄町駅からの運行となっています。

空港の機能強化による航空便の発着時間に対応したバス運行の確保や、都心部と札幌新道までを地下トンネルで結ぶ都心アクセス道路を利用した空港連絡バスの通年運行化等、バスアクセスの充実を図ります。

また、空港利用者の増加に応じて必要となる空港駐車場の拡張についても、国や関係機関と協議を行っていきます。

⑦ 医療・防災機能の強化

丘珠空港が担う医療・防災機能を更に強化するため、主に以下の取組について、関係機関と協議しながら検討を進めます。

- 空港施設の機能強化に合わせたメディカルウイングの通年運用。
- 札幌市消防航空隊⁶の丘珠空港への拠点化及び SCU⁷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まいります。

4-5 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、国に要望を行ってまいります。

国により事業実施が決定した場合、空港整備事業の費用については、空港法によって国が全体費用の 85%を、地方自治体が 15%を負担することが規定されています。丘珠空港における地方自治体負担分の北海道と札幌市の負担割合については、双方が協議の上で決定することになります。

また、空港の機能強化に伴い必要となる民間施設の整備等については、今後の空港整備事業の方向性を踏まえて、各事業者が検討することになります。札幌市は、将来像の実現に向けて引き続き国や関係事業者等と協議を行ってまいります。

図9 将来像の実現に向けた取組の実施体制(イメージ)



⁶ 札幌市消防航空隊：林野火災における空中消火、高層建物火災における屋上からの救出、重傷者の搬送、山岳地での捜索・救助活動等を行う。平成 20 年（2008 年）まで丘珠空港を拠点に活動してきたが、消防航空体制をさらに強化するためにヘリを 2 機体制とした際、丘珠空港の用地制約等により現在の石狩ヘリポートに移転。

⁷ SCU：大震災等の災害時に、重篤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。「ステージング・ケア・ユニット」の略称。

5 参考資料

5-1 参考 1) 主な施設整備に係る概算事業費(札幌市試算)

主な施設整備に係る概算事業費の想定は以下のとおりです。

なお、これはあくまで市の概略検討によって想定した施設整備について、その概算費用を算出した参考値であり、今後変動する可能性があります。

- ・ 空港整備事業費(滑走路 300m 延伸、駐機場増設、用地費等) : 150~200 億円
(上記のうち地方負担(15%) : 23~30 億円)
- ・ その他施設整備事業費(ターミナルビル、搭乗橋、立体駐車場、格納庫) : 100~150 億円

5-2 参考 2) 観光による経済効果(札幌市試算)

過年度に実施した試算では、道外路線 1 便が通年で 1 往復することで、年間約 10 億円の観光による経済効果が見込まれます。

5-3 参考 3) 滑走路延伸案のイメージ図(札幌市想定)

これまで、滑走路長については 1,800m (延伸 300m) と 2,000m (延伸 500m) の 2 案を提示して、議論・検討を行ってきており、イメージ図は以下のとおりです。

「4-4 (2) ① 滑走路の延伸 (P.12)」に記載のとおり、1,800m 程度への滑走路の延伸を国に要望していきます。

図 10 滑走路延伸案イメージ図

