

「丘珠空港の将来像（案）」に対する ご意見の概要と札幌市の考え方

1. 概要

「丘珠空港の将来像（案）」について、パブリックコメント手続（意見交換会を含む）により、市民の皆様からご意見を募集したところ、合計3,855件の貴重なご意見をいただきました。

お寄せいただいたご意見と、そのご意見に対する札幌市の考え方を公表いたします。

なお、ご意見は趣旨を損なわない程度に要約していますのでご了承ください。また、将来像（案）が対象としていない内容のご意見は公表しておりません。

①郵送・持参、FAX、電子メール及びホームページによる意見募集

■実施概要

意見募集期間	令和4年(2022)年8月8日～9月30日（54日間）
資料閲覧・配布場所	札幌市役所、各区役所、各まちづくりセンター、ホームページ ※パブリックコメント資料に加え、参考資料（解説書）も配架 ※空港周辺地域住民（配布対象は約12万8千世帯）には各戸配布

■意見募集結果

・提出方法内訳

	郵送・持参	FAX	電子メール	HP	計
提出件数（延べ人数）	536	50	46	155	787
意見件数				計	2,161

・年代別内訳

年齢	～19歳	20代	30代	40代	50代	60代	70歳～	不明	合計
提出者数	4人	12人	58人	104人	123人	186人	264人	36人	787人

②空港周辺地域住民との意見交換会

開催日時	対象地域（連合町内会区域）	参加人数	意見件数
令和4年9月 (全日18:00～20:00) ※開催日は右記のとおり	丘珠(9/1)、太平百合が原(9/5)、屯田(9/7) 札苗・中沼・東雁来(9/9)、篠路茨戸(9/12)、栄東(9/15) 伏古本町(9/20)、拓北・あいの里(9/22)、栄西(9/26)	251名	730

③オープンハウス型意見交換会

開催日時（5～9時間程度）	会場	参加人数	意見件数
令和4年9月10日(土)、11日(日)	札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ)	435名	594
令和4年9月17日(土)	篠路コミュニティセンター	13名	42
令和4年9月18日(日)	ふしこ地区センター	18名	50
令和4年9月19日(月・祝)	イトーヨーカドー屯田店	73名	83
令和4年9月24日(土)、25日(日)	イオンモール札幌苗穂店	260名	195
	計	799名	964

2. 意見の内訳

項目	件数
1 「丘珠空港の将来像」の策定にあたって	4 件
2 丘珠空港の概要	7 件
3 丘珠空港の担う役割と取り巻く環境の変化	82 件
4 丘珠空港の将来像	2,650 件
5 参考資料	123 件
6 航空機騒音等、周辺環境への影響に関する意見	661 件
7 計画策定手法に関する意見	130 件
8 その他	198 件
合 計	3,855 件

3. 将来像（案）の修正点

	該当箇所	修正前	修正後	修正理由
1	3ページ 2-2 空港概要 (図4 利用客数の推移)	R2(2020)年度までの旅客数を記載	<u>R3(2021)年度の旅客数(195,896人)を追加</u>	空港管理状況調書（国土交通省東京航空局）でR3年度の旅客数データが公表されたため。
2	6ページ 3-1 担う役割 (3)道内医療を支える空港 (注釈3) メディカルウイング	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ため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。	メディカルウイング：～(左記に同じ)。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。 <u>運航実績は2017年度：21件(10件)、2018年度：30件(22件)、2019年度：27件(12件)、2020年度：19件(14件)※()内は丘珠空港利用件数。</u>	「医療ジェット（メディカルウイング）の運航実績はどれくらいなのか」という意見を踏まえ、事業化した2017年度から2020年度までの運航実績を記載するもの。
3	8ページ 3-2 取り巻く環境の変化 (2)新型コロナウイルスの感染拡大	【環境の変化を踏まえた丘珠空港の可能性】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。	【環境の変化を踏まえた丘珠空港の可能性】感染防止意識の高まりなどにより少人数での移動が増えるなど、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。	「新型コロナウイルスの感染拡大で小型機の需要が増えるというのはどういうことか」という意見を踏まえ、補足の説明を追加するもの。

4	8ページ 3-2 取り巻く環境の変化 (5)航空機の低騒音化	<p>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。</p> <p>【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。</p>	<p>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。なお、約20dBの差は空気を震わせるパワーで約100倍の差に相当します。</p> <p><u>一般に、航空機は小さいほど音が小さく、大きいほど音も大きくなります。</u></p> <p>【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<u>小型の航空機</u>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。</p>	<p>「約20dBの低減があるが、理解できない。」との意見を踏まえ、補足の説明を追加するもの。</p> <p>また、「リージョナルジェット機の発着を前提に滑走路の延伸を考えているのだから、小型機の騒音レベルを記載すべき。」との意見を踏まえ、国土交通省が作成した資料にリージョナルジェット機の騒音レベルは含まれておらず、記載することができないため、例示した航空機よりも機体が小さければ、一般的に音は小さくなるとの補足説明を追加するもの。</p>
5	12ページ 4-3 空港と周辺地域の共生に関する基本方針	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。	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や <u>環境への配慮</u> 等に取り組んでいく。	空港と周辺地域との共生を図るために、航空機騒音の環境基準の範囲内の運用についても、地域住民と協議していく考えであることから、P16.4-4(2)⑧周辺地域との調和と共生の記載と同様に「環境への配慮」を追加するもの。
6	12ページ 4-3 空港と周辺地域の共生に関する基本方針 (注釈5) 環境基準を超えない範囲での運用	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。	環境基準を超えない範囲での運用：～（左記に同じ）。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なながら、 <u>その結果について周辺地域住民をはじめとする市民に情報提供を行っていく。また、便数の増加に伴う騒音調査の方法等について、地域と協議しながら検討し、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</u> とする。	増便に伴う騒音の増加を懸念する意見や、騒音調査と調査結果の公表の充実を望む意見などを踏まえ、今後も航空機騒音の環境基準の範囲内の運用とする考え方であり、空港周辺の生活環境の保全を図っていくため、毎年の航空機騒音調査とその結果の公表を引き続き行っていく。また、今後の騒音調査の方法等について、地域の意見を伺いながら検討していく考えであることから、その説明を追加するもの。
7	13ページ 4-4 将来像実現に必要な取組 (2)取組内容 ①滑走路の延伸	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。	本市としては、 <u>騒音レベルの大きさや周辺への影響、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</u> していきます。	滑走路長を1,800m程度とする理由の一つとして、2,000mと比較して1機あたりの騒音レベルを小さくし、騒音による周辺への影響を少なくすることを考えていることから、その説明を追加するもの。

8	13ページ 4-4 将来像実現に必要な取組 (2)取組内容 ①滑走路の延伸	表5 滑走路の長さと離着陸可能な航空機	表5 滑走路の長さと離着陸可能な航空機 <u>(代表的なもの)</u>	「表5に記載されていない航空機で、就航可能なもののは他にあるのではないか（A220、A320neoなど）」との意見を踏まえ、本市では代表的な航空機について検討した結果を示していることから、その説明を追加するもの。なお、表5に記載の航空機のほかに、丘珠空港で就航の可能性があるものについては適宜情報収集していく考え。
9	15ページ 4-4 将来像実現に必要な取組 (2)取組内容 ③路線の拡充	【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。	【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。 なお、 <u>図8</u> に記載の就航路線は、路線展開のコンセプトに基づいた想定であり、具体的な就航路線については、今後、関係機関と情報共有を行い、必要に応じて航空会社に働きかけを行っていく考えであることから、その説明を追加するもの。	羽田便をはじめ、具体的な就航路線についての要望や問い合わせが多くあったことを踏まえ、具体的な就航路線については、今後、関係機関と情報共有を行い、必要に応じて航空会社に働きかけを行っていく考えであることから、その説明を追加するもの。
10	15ページ 4-4 将来像実現に必要な取組 (2)取組内容 ⑥空港アクセスの充実	⑥空港アクセスの充実 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しながら検討を進めます。	⑥空港へのアクセスの充実 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るとともに、 <u>その他のアクセス向上につながる取組について検討していきます。</u> 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しながら検討を進めます。	空港へのアクセスについて、地下鉄東豊線の延伸や地下歩道の整備など、空港直結の二次交通の整備などによるアクセス充実について要望・提案があつたことを踏まえ、地下鉄の延伸については事業採算性を考慮すると難しいと考えているが、利用状況も見ながらアクセス向上につながる取組の検討は行っていく考えであることから、その説明を追加するもの。
11	16ページ 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、国に要望を行っていきます。	今後は、将来像の実現に向けて必要となる滑走路の延伸や駐機場の増設等について、国に要望を行っていきます。	他の項目の記載と合わせるもの。

12	17ページ 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。	過年度に実施した試算（ <u>夏ダイヤのみ就航している静岡便が通年運航となつた場合の経済効果を算出</u> ）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。	「試算の根拠は何か」との意見を踏まえ、その説明を追加するもの。
----	--	---	--	---------------------------------

4. 担当

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市役所5階北側

札幌市まちづくり政策局 空港活用推進室 空港担当課

TEL：011-211-2378

5. ご意見の概要と札幌市の考え方

※掲載上、ご意見の内容は要約し、また、類似するご意見については集約しています。

1 「丘珠空港の将来像」の策定にあたって

意見の概要 (No.1)	北海道内 7 空港の運営の一括民間委託による需要の創出の根拠は何か。
札幌市の考え方	道内 7 空港を運営している北海道エアポート（株）のマスタープランでは、7 空港全体の年間旅客数を平成 29 年度（2017 年度）の 2,846 万人から概ね 30 年後の令和 31 年度（2049 年度）には 4,584 万人にするという目標が掲げられており、今後、道内航空の新規需要の創出が見込まれると認識しています。

意見の概要 (No.2)	北海道新幹線札幌開業等による「道内における長距離移動手段のシフト」への対応は、現状でも可能であり、滑走路延長を前提とする必要は無い。
札幌市の考え方	道内における対応は現状でも対応が可能だと考えておりますが、空港関係者・空港立地自治体・航空会社のニーズを踏まえ、道外各地との路線の就航やメディカルウイングの通年運航も必要だと考えており、滑走路の延長を含む機能強化が必要だと認識しています。

意見の概要 (No.3)	丘珠空港周辺に住宅、病院、介護施設等が増えていることなどに触れられておらず、地域住民のことを無視している。また、滑走路延長反対や増便反対の意見があることに触れていないのはなぜか。
札幌市の考え方	過去と比べ周辺環境の変化や様々な意見があることは承知しております、本将来像では、環境保全のため、引き続き航空機騒音の環境基準の範囲内の運用とすることとしているほか、地域協議の場においても環境への配慮について協議していく予定です。 平成 28 年（2016 年）から進めてきた丘珠空港の利活用検討におけるこれまでの取組については本市ホームページ (https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/rikatsuyo/rikatsuyokento.html) に掲載しております。

意見の概要 (No.4)	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とあるが、何を意味するのか。
札幌市の考え方	本パブリックコメントを通じて、「丘珠空港の将来像」を札幌市が目指す今後の丘珠空港の方向性として、市民の皆様と共有することを意味しています。

2 丘珠空港の概要

意見の概要 (No.5)	空港整備に関する基本的な考え方（1998 年度）についての報告はどのようになされたのか。
札幌市の考え方	当時実施した住民説明会の場において、地域の皆様と共有したものです。

意見の概要 (No.6)	そもそも、丘珠空港は、道内航空網拠点の位置付けであるため、1,500m 滑走路、44 便以内で民間機を就航させることで住民合意を得て、現在民間機が就航している。なんで道外のジェット便を就航させるのか。FDA が 1,500m 滑走路でも降りられるからと言って、勝手に道外ジェット便を夏期運航しているが、排除(千歳へ移動)すべきだ。
札幌市の考え方	リージョナルジェットによる道外路線の就航は、丘珠空港の利活用と札幌市の活性化を目的とするものであり、FDA の就航に当たっては、実証飛行による安全性・騒音の確認を行ったほか、空港周辺地域住民を対象とした説明会を行った上で、運航を開始しています。

意見の概要 (No.7)	1,500mへの滑走路延長後①利用数が伸びず、中心航空会社が撤退、利用数が大幅減少したこと②騒音や落下物事故もあったこと③住民との合意がどうなったのかなどの検討が不明確。
札幌市の考え方	本将来像は、丘珠空港の搭乗客数の推移や航空機騒音の低騒音化など、丘珠空港を取り巻く環境が変化していることも考慮して検討を行ってきており、これまで地域住民を含む市民への説明を様々な形で行い、意見を伺いながら進めてきたところです。これまでの議論や取組については、本市ホームページ (https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/rikatsuyo/rikatsuyokento.html) でご確認ください。

意見の概要 (No.8)	過去の検討会での平成30年9～11月の主な意見として、滑走路延伸や増便等により騒音悪化や危険性増加が懸念となっておりましたが、どのような検討がなされ、解決方法がどうであったのか説明してほしい。今まで周辺住民に対して騒音・安全面について説明、若しくはアンケート調査等されたか。ある程度説明されていれば、このような発言はなく滑走路延伸に伴う増便について理解がされていると思う。
札幌市の考え方	航空機騒音については、滑走路の延伸や増便等、将来像が実現された場合においても、生活環境を保全するために、環境基準の範囲内の運用を継続していく方針としており、毎年騒音調査を行いながら周辺への影響を確認し、周辺住民の方に情報提供を行っていく考えです。また、安全面については、今後とも日々の安全確認を徹底していただくよう、引き続き国や航空会社に要請していきます。これまででも地域住民を含む市民への説明を様々な形で行い、意見を伺いながら進めてきたところです。これまでの議論や取組については、本市ホームページ (https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/rikatsuyo/rikatsuyokento.html)でご確認ください。

意見の概要 (No.9)	検討委員会では何を話しているのか。
札幌市の考え方	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について議論していただいている、本市ホームページ (https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/rikatsuyo/rikatsuyokento.html)に議事録を掲載しています。

3 丘珠空港の担う役割と取り巻く環境の変化

意見の概要 (No.10)	(2)道外とも路線を結ぶ都市型空港、(5)ビジネスジェット機利用に対応する空港の2つの役割は、市民から求められている役割だとは思えない。市民1万人アンケートでどちらも重要度は低い結果が出ている。実際のところ、収入を増やして空港の経営を維持するための役割なのではないかと勘ぐってしまう。(2)と(5)が求められていない役割だとすれば、便数の増加や運用時間の拡大は必要ないということになる。
札幌市の考え方	(2)については、市民1万人アンケートでも一定の市民から道外との新規路線を望む声があり、また、今回のパブリックコメントでも道外の大都市圏との就航を期待する意見が多数寄せられています。更に、道内外の空港関係者や空港立地自治体、航空会社へのヒアリングでも道外各地との路線就航のニーズを確認しています。(5)については、現状でもビジネスジェット利用があり、今後の需要に応じて、民間委託された道内7空港を含めた道内他空港と連携して対応していく必要があると考えています。今後の札幌市・北海道全体の発展に貢献するため、他の4つの役割を含めた6つの役割をより一層果たしていくことが求められていると考えており、増便や運用時間の延長を含む丘珠空港の機能強化が必要だと認識しています。
意見の概要 (No.11)	建前上の役割を羅列しているが、本来はいかに稼ぐ空港に出来るかという事が最も大事だと考える。新千歳空港も北海道の玄関口として、北海道のブランド力等により、成り立っている部分も多いと思う。では、丘珠空港はどうかというと、1番として、札幌の玄関口という事になると見える。今後、札幌及び北海道は、かなりの人口減少地域となる。当然、物流、ビジネス等々、右肩上がりというのは期待できない。その上で、地方空港の役割にマイナス面も背負わなければならない事情も分かるが、その役割がメインなのであれば、ジェット化は必要無いと考える。とにかく、多くの人に利用して頂く環境を整えなければ、意味がない。『空港ネットワークの拠点』も大事かもしれないが、札幌から道内の利用、地方空港からの乗り入れに多くの人々の利用があるのだろうか。以前に日本各地に暮らした経験から、一般の人々が空港に求めるのは、利便性だと思っている。よって、丘珠空港に求めるのもやはり利便性である。『ターミナル内の商業施設』の拡充ではない。
札幌市の考え方	道内路線の維持に加え、道外路線の拡充に取り組むことで利便性の向上や、収益を見込めるという観点は札幌市にとって重要だと考えており、より多くの方に利用していただけるよう取り組んでいきます。一方で、丘珠空港が持つ北海道における道内航空ネットワークや医療、防災上の役割を引き続き担っていくことも重要だと考えており、道内他空港と連携しながら取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.12)	札幌市だけの発展や生活環境の保全を言うのではなく、北海道全体・各地域と連携した視点・論点も重要なと思う。例えば札幌市からの医療関係者の道内各地への往来や、札幌市への道内遠隔地域からの通院治療に貢献している事例があり、札幌側の事情で各地域との交流を制約するべきではないと考える。自然災害等が激甚化している昨今、防災拠点（他地域への派遣・供給、札幌市への受入・集積）としても大事な役割と考える。
札幌市の考え方	丘珠空港が持つ北海道における医療・防災面での役割は非常に重要だと認識しており、札幌市・北海道全体の安全・安心のため、これらの機能をより一層強化し、引き続きその役割を担っていく考えです。

意見の概要 (No.13)	丘珠空港の担う役割を網羅的に記述するのではなく、その取組期間の優先度や重要度の高いものから示すべき。(1)、(3)、(4)は札幌市及び北海道並びに空港の持続的発展のためには極めて重要な項目と考える。(2)は実現性に乏しいので、最下位に記述すべきと考える。
札幌市の考え方	これらの役割は、どれも丘珠空港が現在も担っている重要な役割だと認識しており、優先度や重要度を基に記載しているものでは無く、今後もそれぞれの役割について並行して取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.14)	「メディカルウイング」について、この機体がなぜジェット機でプロペラ機（ターボプロップ機）ではないのかの説明が必要だと思う。ジェット機の利点は長距離であればあるほど高くなるが、道内のみで運航する場合のメリットはターボプロップ機と比較してもそんなに差がない。騒音や運航期間、そして運用可能空港の事を考えても、なぜジェットにする必要があったのか説明が無いのが疑問である。これではメディカルウイングで使用する機体をわざわざジェットではなく、価格も燃料消費量も抑えられ、かつ季節運航にならないターボプロップでよかったですのではないかと言われても仕方ないと思う。しかも現在運航しているメディカルウイングの機体は利用可能空港が少ないものである。同じジェットでもスイス・ピラタス社の PC-24 など、未舗装空港でも利用でき、かつ大きなドアを持っているため機体へ患者を搬入するにも早く安全にできると考える。
札幌市の考え方	現在、メディカルウイングの事業は北海道が委託業務で行っており、その仕様に対応可能な会社が事業を担っていることから、札幌市として航空機の指定を行うことは難しいと考えます。実態として、現在の受託者は名古屋市の会社であり、要請を受けて名古屋市から道内空港へ移動することになり、長距離移動が必要なことからジェット機であることの利点があります。また、ジェット機はプロペラ機と比べ、悪天候時の飛行が安定するため、患者搬送の安定性・確実性の面でも利点があると考えます。

意見の概要 (No.15)	1,800m 延伸時の空港自体の防災はどうか。
札幌市の考え方	空港機能の強化に応じて空港自体の防災機能についても検討していく考えです。

意見の概要 (No.16)	国際的な取組として 2050 年には温室効果ガスの排出量を実質ゼロとする目標を採択しており、将来、ビジネスジェット機による利用をどの程度想定しているのか数値的な記載がなく、疑問を感じる。
札幌市の考え方	現状ビジネスジェットの利用数の想定はありませんが、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 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だと考えています。

意見の概要 (No.17)	小型航空機の利用の推移、利用の増加に関して数値的な記載がなく、疑問を感じる。
札幌市の考え方	小型航空機の運航に関しては国土交通省で所管しており、その利用数については公表されておりませんが、丘珠空港には報道や測量等を目的として事業を行っている企業が複数あります。その企業が日々小型航空機の運航を行っており、この役割は丘珠空港が今後も担っていくべき重要な役割だと認識しています。

意見の概要 (No.18)	取り巻く環境の変化として、道内人口の急激な人口減少予測や札幌一極集中、災害発生の常態化からそれを踏まえた将来像であるべきだと考える。
札幌市の考え方	丘珠空港はビジネス利用や観光振興などによる経済活性化への寄与や、防災・医療など市民・道民の社会生活向上など、札幌市・北海道にとって幅広い役割を担う重要な施設です。将来の人口減少や生活環境の変化が見込まれる中でも、近年の取り巻く環境の大きな変化に対応しつつ、丘珠空港の役割をより一層果たし、交流人口を増やしていくことで札幌市の活力向上・北海道全体の発展につなげていくため、空港の機能強化は必要だと考えます。

意見の概要 (No.19)	日本は地球温暖化対策として、温室効果ガスを 2050 年に 80% 減を目指し、脱炭素社会を実行するとしている。飛行機の代わりに電車を利用すると、84% の二酸化炭素の排出量を削減できるといわれている。それを 70 便に増やすと言うのは時代に逆行する政策だと考えるが、触れていないのはなぜか。拡張時の排出量の計算結果を明示すべきである。また、空港拡張による札幌市の環境首都施策との整合性を明確に打ち出すべきである。
札幌市の考え方	現状、空港拡張時の CO2 排出量の想定はありませんが、脱炭素の取組は必要だと考えており、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 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だと考えています。

意見の概要 (No.20)	<p>①道内 7 空港が民間委託されているが、将来丘珠空港は民間委託する可能性があるかどうかの記述がないが、どう考えているか。</p> <p>②民間委託を目指した空港にしていくべきではないか。</p> <p>③道内 7 空港の運営を一括民間委託したのは良いが、マスタープランを考える際には丘珠空港も含めて考えるべき。難しいだろうが、重要な役割を担っている丘珠を除くのはナンセンス。</p> <p>④民間委託の方針はとられているか。国際化が難しいのであれば、丘珠空港のみで黒字是不可能と考えるために出来るだけお金をかけずに運営していく方向を模索する。</p>
札幌市の考え方	<p>丘珠空港は防衛省との共用空港であるということもあり、道内 7 空港の運営の民間委託の対象空港とはならなかった経緯があります。空港運営の民間委託は、空港の上下施設の運営統合や、民間の資金や経営能力の活用等を目的とするものであり、札幌市としては、今後新たに道内空港の運営の民間委託する際には、丘珠空港もその対象としてほしいと考えています。</p> <p>一方で、空港全体の民間委託とは別に、例えば搭乗橋の設置や、格納庫等の増設、商業施設の拡充などの取組を進めるにあたっては、民間活力の導入について検討していきたいと考えています。</p>

意見の概要 (No.21)	新型コロナウイルスの感染拡大で小型機の需要が増えるというのは、どういうことか。
札幌市の考え方	感染防止意識の高まりなどにより少人数での移動が増えるなど、小型機の需要が増えていくことが想定されると考えています。ご意見を踏まえ、補足の説明を追加しました。

意見の概要 (No.22)	新幹線との競合の影響は少ないのではないか。特に東北路線は新幹線の札幌開業の効果を重大視してはいないか。
札幌市の考え方	他地域での新幹線開業の事例によると、航空路線の需要に少なからず影響は出るものと認識しています。

意見の概要 (No.23)	全道的な均衡ある発展のためとあるが、そもそも搭乗料金の高い道内航空ネットワークにニーズがあるのか。
札幌市の考え方	丘珠空港は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の役割を担っており、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いることから、底堅い需要があると認識しています。

意見の概要 (No.24)	新幹線を誘致しておきながら、新幹線が空路の利用客数減少に影響を与えるという主張に違和感がある。
札幌市の考え方	札幌市としては北海道新幹線の札幌開業に向け取り組んでいるところであり、結果として函館及び東北を結ぶ空路の利用客が減少することを想定しています。札幌市・北海道にとって道内外の交通アクセスが充実することは利便性の向上という点でメリットがあると認識しています。その上で、本将来像では、空港関係者や航空会社からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していることから、需要は見込めると考えています。

意見の概要 (No.25)	北海道新幹線の札幌開業後は、間違いなく現在のドル箱路線である函館便などの利用減少につながるものであり、需要は見込めないのでないのではないか。
札幌市の考え方	北海道新幹線札幌開業後は、丘珠空港と函館及び東北を結ぶ空路の利用客が減少することが想定されますが、本将来像では、意見No.10への考え方記載のとおり多方面におけるニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していることから、需要は見込めると考えています。

意見の概要 (No.26)	「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。」の理論に該当する空港は道内 7 空港の内、釧路・稚内・女満別の 3 空港だけであり、この 3 空港による利用者がどの程度見込めるのか数値的な記載がなく、疑問を感じる。また、「全道的な均衡ある発展」に関しては、現実的に「無居住化地域の増加」が避けられない現状で、「丘珠空港活用の可能性」を説く理論は無理だと考える。
札幌市の考え方	意見No.10への考え方記載のとおり多方面において丘珠空港との路線就航ニーズがあることを確認しており、その結果に基づいて将来像における路線展開や旅客数の想定をしています。具体的な就航先や旅客数については、航空会社の経営戦略的要素も多いため公表はていませんが、今後、引き続き新幹線の利用状況も踏まえながら道内航空ネットワークの充実に向け検討し、必要に応じて航空会社に働きかけを行っていく考えです。

意見の概要 (No.27)	JR の事業範囲の見直しはその役割が高規格幹線道路の延伸により移動手段としての役割を取って代わられたことによるものと理解している。中標津空港路線の機材は小型であり利用増のボリュームもそう言い切れるものなのか。空路へのシフトという捉え方は適切でないと考える。どの程度の増加であったかの数値的な記載がなく、廃線前・廃線直後から現在までの利用者数の推移（事績）についても記載がない。具体的な数値（利用者数增加予測等）を示すべきと考える。
札幌市の考え方	新千歳空港及び丘珠空港と中標津空港を結ぶ路線の利用者数は、JR 標津線が廃止となつた平成元年度は 73,443 人であり、その 5 年後の平成 6 年度には 105,429 人まで増加しており、空路へのシフトが生じています。なお、個別の空港に対しての利用者数増加予測等は行っていませんが、航空会社からのヒアリングによると需要は見込めるものと考えています。

意見の概要 (No.28)	空港拡張のために、JR 地方路線が廃止された方が良いように読める。札幌市として JR に支援すべきであるのに責任を果たしていない。
札幌市の考え方	JR の路線は北海道における公共交通機関として重要なものと認識しており、本将来像の実現に向けては JR を含めた交通機関とも連携しながら、航空路線の拡充に取り組んでいきたいと考えています。

意見の概要 (No.29)	「図 5 航空機の就航年と騒音レベルの関係」について、1960 年代の騒音と比べるのは不適切だと考える。また、丘珠空港での就航を想定していない航空機の数値ではなく、ヘリコプターを含めた過去に丘珠空港で運航していた航空機及び今後運航を予定している航空機の最新の数値を基に作成すべきである。
札幌市の考え方	国土交通省が作成した資料にリージョナルジェット機等の航空機の騒音レベルは含まれていないため、記載することができませんが、例示した航空機よりも機体が小さければ、一般的に音は小さくなるとの補足説明を追加しました。

意見の概要 (No.30)	「図 5 航空機の就航年と騒音レベルの関係」について、20dB の低減はあるが理解できない。
札幌市の考え方	ご意見を踏まえ、「約 20dB の差は空気を震わせるパワーで約 100 倍の差に相当します。」という補足説明を追加しました。

意見の概要 (No.31)	国際線の予定は無いようだが、インバウンドの増加が丘珠空港の利用の増加につながるか疑問である。
札幌市の考え方	現状、丘珠空港での国際線の就航は想定していませんが、新千歳空港等で外国人旅行客が増えると、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と考えています。

意見の概要 (No.32)	外国人が市内の免税店を利用し、観光バスの長時間・駐車による事故発生リスクが高まるのが問題であり、インバウンドは歓迎しない。空港ターミナル内に免税店を誘致できれば良いと思うが。
札幌市の考え方	本将来像は直接インバウンドの増加を念頭に置いたものではありませんが、インバウンド誘致は国や北海道としても推進しているものであり、今後増加する外国人観光客への対応は検討する必要があると考えています。

意見の概要 (No.33)	丘珠への路線展開のニーズが多いとの事だが、具体的なデータはどのように集めて、数字はどうだったのか。
札幌市の考え方	道内外の空港関係者や空港立地自治体、航空会社へのヒアリングにより確認を行ったものであり、複数の関係者が丘珠空港での路線を展開したいという意向を示しています。なお、具体的な就航先や旅客数については、航空会社の経営戦略的要素も多いため公表はしていません。

4-1 丘珠空港の将来像

意見の概要 (No.34)	<p>①ジェット機を増やしてさらに遠くまで多くの人を運べると利用者も増えそうだが、丘珠にしかできないことを千歳よりも都心に近いという利点を活かして考えていく方が住民としては望ましい。遠くへ行くのにジェット機に乗るのであれば私は千歳へ行つても構わないと思っているので医療など別の意味をもたせた空港として今の状態で模索してはどうか。税金を使っても活かしきれていないと納める側としては納得がいかないと思う。</p> <p>②生活に必要な交通が無くなっている中で、現在挙げている路線が本当に求められているのか疑問である。</p>
札幌市の考え方	<p>意見No.10への考え方のとおり多方面から丘珠空港への路線展開のニーズが多くあり、また、市民の方からの道外各地との路線就航を望む声も多いことから、北海道と直行便が無い道外路線の拡充も必要だと考えています。また、医療・防災機能等も含め丘珠空港が持つ様々な役割をより一層果たしていく必要があると考えています。</p>

意見の概要 (No.35)	<p>①現状の丘珠空港、新千歳空港のそれぞれの役割を維持すべきと考える。</p> <p>②札幌市全体から見た新千歳空港と丘珠空港のアクセスに大差ないことから、巨額の費用をかけても丘珠空港拡張の効果が考えられず、新千歳空港の機能で支障を感じられない。わずか50kmも離れていない場所に2つの国内拠点空港の必要性はない。新千歳空港と違い、積雪が多く、滑走路が1本の丘珠空港は除雪による冬季運航遅延の可能性が大きい。</p> <p>③新千歳が2,500万人利用している現状で丘珠が100万人となる必要は無いと思う。</p>
札幌市の考え方	<p>札幌市のように日本の中でも有数の人口を有する都市圏で、2つの空港にアクセスできるというのは東京や大阪、名古屋、福岡などと比較しても決して過大な機能ではないと考えております。札幌市・北海道にとって多くの役割を担っている丘珠空港が、近年の環境の変化に対応してその役割を一層果たすために、空港の機能強化は必要だと考えております。</p> <p>丘珠空港に求められる役割を果たしていくためにも、冬季運航遅延の対策を含めた除雪体制の強化は必要だと考えており、関係機関と協議しながら検討していきます。</p>

意見の概要 (No.36)	<p>今でも空港として成り立っているのだから、税金の優先順位を考えて災害に備えてはどうか。戦争に備えるための空港ならその必要性も明確化していただきたい。</p>
札幌市の考え方	<p>丘珠空港は様々な役割を担っており、その中には防災機能としての役割も含まれています。これを強化していくことは札幌市のみならず北海道全体の安全・安心な暮らしに寄与することになるため、非常に重要だと考えています。一方で、本将来像は主に民間航空機の利用や医療・防災面での機能強化を念頭に行うもので、自衛隊機等の活用を想定したものではありません。</p>

意見の概要 (No.37)	現状丘珠空港を利用する客層はお金のある方が多く、住民は殆ど利用しないと思う。羽田行きの LCC があれば皆利用すると思うが 2,000m への延伸はする気はないのか。
札幌市の考え方	意見No.10 への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあるほか、これまでの取組の中で、市民の方からの道外各地との路線就航を望む声もあり、需要は見込めるものと考えています。滑走路長が長くなるほど、より大型の航空機が就航可能となります。騒音や緑地の確保など周辺への影響が大きくなるため、費用対効果等も考慮すると、1,800m 程度が妥当と考えています。

意見の概要 (No.38)	①現状の丘珠空港でも北海道の中心都市の空港として十分機能している。特に道内各地の空港を片道 1 時間未満で移動することができ、現状のプロペラ機でも短時間で十分な移動が可能となっている。道内各地の空港とジェット機で結んでも数分～数十分の短縮にしかならない。 ②プロペラ機を使っていても問題はないのではないか。
札幌市の考え方	丘珠空港が持つ道内航空ネットワークの拠点空港の役割は、今後も重要なものと認識しております。道内路線の維持拡充に取り組んでいく考えです。一方で、道外各地との路線就航を望む声も多くあり、航続距離が長くなる道外路線については、ジェット機で運航する利点があると考えています。

意見の概要 (No.39)	滑走路の延長をせず現状のままでも、航空会社はまず航空機の旅客搭乗率を上げる努力をすべき。
札幌市の考え方	既存路線の搭乗率については、採算性が確保されているところですが、丘珠空港の需要や様々な役割を踏まえて、札幌市・北海道の発展につなげるため、滑走路延伸を含む空港の機能強化が必要な取組だと考えています。

意見の概要 (No.40)	<p>①本計画は商工業者の利益のためのものでしかない。なぜ彼らのために我々が騒音に耐えなければならないのか。到底賛成できない。</p> <p>②道内・札幌の人口が減少傾向にある中、なぜ拡張が必要なのか疑問。机上の空想に過ぎない。道内各空港との連携を深め、整備された新千歳空港との利用を促進し、アクセスの整備を進め、周辺市町との共生を目指す方が得策かと。</p> <p>③2040年には、65歳以上（4割）が多くなる状況だ。その中で、延伸する計画が妥当なのか。（税金の負担はどうするのか）</p>
札幌市の考え方	<p>丘珠空港はビジネス利用や観光等による経済活性化への寄与、防災・医療など市民・道民の社会生活の維持向上など、札幌市・北海道にとって幅広い役割を担う重要な施設です。将来の人口減少や少子高齢化等の生活環境の変化が見込まれる中でも、新幹線の札幌延伸等の近年の取り巻く環境の大きな変化に対応しつつ、丘珠空港の役割をより一層果たし、交流人口を増やしていくことで札幌市の活力向上・北海道全体の発展につなげていくため、空港の機能強化は必要だと考えます。空港の機能強化に際しては、空港と周辺地域の調和と共生が重要になってくると考えており、今後、空港周辺地域の賑わい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予定です。</p>

意見の概要 (No.41)	道内航空網の拠点として機能を充実させるとしてきた考え方と、道外路線の充実を目指す将来像(案)は矛盾しており、道外路線の必要性も説得力がなく納得できない。
札幌市の考え方	空港を取り巻く環境が変化していることを受けて検討を行ってきており、意見No.10への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあるほか、これまでの取組の中で、市民の方からの道外各地との路線の就航を望む声も出ています。これらも踏まえ、本市としては、ビジネスや観光による交流人口を増やし、札幌・北海道の活力向上につながる道外との路線の拡充は必要だと考えています。

意見の概要 (No.42)	札幌への新幹線延伸等もあり、丘珠空港の新事業の必要性はまったく無いと考える。将来像への見通しが甘く、今以上の増便やジェット化などはまったく不必要。
札幌市の考え方	北海道新幹線札幌開業後は、丘珠空港と函館及び東北を結ぶ空路の利用客が減少することが想定されますが、本将来像では、意見No.10への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していることから、需要は見込めると考えています。

意見の概要 (No.43)	札幌以外の地域の発展（過疎化）や各地域の空港の利用状況等の現状や将来計画について触れずに丘珠空港の将来像（整備計画）を示しても計画の妥当性を示すことは出来ないと思う。丘珠空港の将来像で唯一必要な事は「市民・道民の安全安心な暮らしに寄与」であると考えており、現在の丘珠空港が担っている「道内医療を支える空港・防災機能を持つ空港」を充実させることに特化した整備計画にすべきと考える。よって、丘珠空港の滑走路延長には賛同できない。
札幌市の考え方	意見No.10への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあり、交流人口を増やすことで就航先と札幌市・北海道の両地域の活性化につなげるため、滑走路の延伸を含む空港の機能強化は必要だと考えております。また、医療・防災面においても、滑走路の延伸により、メディカルウイングの通年運用や、災害時のさらなる貢献に寄与するものであり、将来像を策定したいと考えています。

意見の概要 (No.44)	<p>①日本が直面している人口減少問題、気候変動に対する環境問題、日本の危機的財政問題の観点から、事業の拡大はすべきでないと考える。</p> <p>②札幌市内に空港は必要なのか。新千歳空港でいいのではないか。毎年赤字である。市税をごまかして投入して赤字をかくしているように見える。ジェット機のCO2がどのくらいか知っているか。今のままで良いと思う。事業費150～200億円も税金である。</p> <p>③本資料は、「カーボンニュートラル2050（2020年10月）」以前に作られたものなので、一旦立ち止まり現在の「新しい政策（国、道、市）」や「新しい価値観」に基づく論理で再検討し軌道修正（地下鉄は受け入れなければならないコスト）する必要があると思う。</p> <p>④札幌市も滑走路の延長による経済効果などを目指すのではなく、より大局的な気候変動対策を優先するために「フィアレス・シティ（恐れしらずの都市）」を標榜し、バルセロナ市と連携しては如何か。</p>
札幌市の考え方	<p>丘珠空港はビジネス利用や観光振興などによる経済活性化への寄与や、防災・医療など市民・道民の社会生活の維持向上など、札幌市・北海道にとって幅広い役割を担う重要な施設です。将来の人口減少や少子高齢化等の生活環境の変化が見込まれる中でも、新幹線の札幌開業等の近年の取り巻く環境の大きな変化に対応しつつ、丘珠空港の役割をより一層果たし、交流人口を増やしていくことで札幌市の活力向上・北海道全体の発展につなげていくため、空港の機能強化は必要だと考えます。</p> <p>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CO2排出削減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になると考えています。</p>

意見の概要 (No.45)	事故、騒音、治安の面からあまり拡大してほしくないというのが正直なところ。今後も、結局のところ、どんどん拡大することを想定しているのか。
札幌市の考え方	本将来像では、現在夏ダイヤのみ運航しているリージョナルジェット機が冬季も運航可能となる 1,800m 程度の滑走路長を想定しています。就航機材の大型化により航空機 1 機あたりの騒音が大きくなることや事業費が大きくなること等から、より長い滑走路への延伸は、現時点では想定していません。

意見の概要 (No.46)	現状でも新しい取組を増やしたりすることは可能ではないか。
札幌市の考え方	現状の施設で活用することも可能ですが、冬季にリージョナルジェット機やメディカルウイングの運航ができないことや旅客数の増加に現ターミナルビルでは対応できないなどの課題があり、空港の活用には限界があります。

意見の概要 (No.47)	現状のままで便数を増やすことはできないのか。それでも需要に応えられないなら拡大は有りと考えることもできるかと。これを論破する説明がほしい。
札幌市の考え方	意見No.10 への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあることから、今後の丘珠空港の潜在的な需要は高いものとみられ、一部の航空会社は、通年運航できる状況になれば丘珠空港での路線を展開したいという意思を示しています。丘珠空港の需要や様々な役割を踏まえ滑走路の延伸を含む機能強化が必要だと考えています。

意見の概要 (No.48)	新千歳空港の観光客の一部肩代わりすることは規模的に無理。
札幌市の考え方	本将来像の路線展開のコンセプトとして、北海道との直行便がない道外各地との路線就航を掲げており、新千歳空港の代替だけを想定したものではありません。一方で、滑走路の延伸やターミナル機能の強化など空港の機能強化を図ることにより、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ができ、新千歳空港の発着枠の有効活用にも貢献することができると考えています。

意見の概要 (No.49)	かつて滑走路を延伸したが、それ以前から今までに利用者が半減したというのに、丘珠を拡大させる必要などない。
札幌市の考え方	旅客数が減少した大きな要因としては平成 22 年度（2010 年度）に航空会社が撤退することがありますが、その後、HAC の好調や FDA の就航により新型コロナウィルスの感染拡大前の令和元年度（2019 年度）までは毎年増加している状況です。また、意見No.10 への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあり、今後も需要は見込まれるものと考えており、丘珠空港の役割をより一層果たし、札幌市の活力向上・北海道全体の発展につなげていくため、空港の機能強化は必要だと考えています。

意見の概要 (No.50)	<p>①現在の将来像は中途半端であり、滑走路長の更なる拡大、周辺の道路整備や地下鉄の延伸等によるアクセス向上、他の公共交通機関との連携、冬季運用における対策等、さらに幅広く検討し、もっと先の将来を見据えて魅力のあるビジョンを描いて欲しい。</p> <p>②新千歳と比べ積雪の多い札幌での空港の拡大が適切なのか。</p> <p>③丘珠が発展すれば札幌の北側が発展し、江別や小樽とのアクセス道路も良くなっていくと思うし、それが出来ないなら札幌に空港が無くなってしまってもいいと思う。50年後の札幌を考えるのなら、今、様々なことに知恵を使って、変えていってほしい。そのためには、インフラは基盤となるので、パープルロードをアンダーパス化するでも、線形を振るでも構わないと考えている。</p> <p>④丘珠空港付近、ターミナル・駐車場・バスの便等が不便。2000年代に対して3倍以上の利用者の想定は社会が変わっているのにありえない。2030年頃、道の人口も今より30万人以上減少する。</p> <p>⑤北海道新幹線の札幌開業や高速・高規格道路の建設、鉄道路線の廃止等、交通の形が大きく変化しているため、北海道の公共交通機関での連携が必要ではないか。</p> <p>⑥今の状況だけではなく未来に向けた計画を打ち出し、環境問題もクリアしながら人が集まり発展するまちづくりをしなければならない。</p> <p>⑦もっと広い視野を持ち、雪の問題を念頭に置き、雪冷熱施設も兼ねるとか地域の活性化、経済活動、100年先とは言わないが20年後を見据えたプランを提示してほしい。今の時代にあった札幌市の未来を考えた計画を再提出してほしい。</p> <p>⑧札幌市の取組を理解し、札幌飛行場に一層の整備・活用をしたいという意見には賛成だが、現在の整備案には反対する。理由は、あまりにも中途半端すぎるからである。より議論を深めて、賛成できる総合的な整備案に変更されることを希望する。</p> <p>⑨10年後は、交通社会ももっと進化し、自然災害等も拡大しているであろう。「将来像が実現したとしても、時代遅れの中途半端な飛行場でしかないのではと思えてしかたない。札幌市のみのプランでなく、国、道、市町村等の枠を超え「大きな大地、北海道」が魅力ある重要な場所となることが必要。全道各地からの「日常圏」となり、各自治体、事業主、学識者等が集まり、知恵とアイデアを提案する取組は丘珠空港よりないので。地下鉄を滑走路の下を通し、空港の裏（丘珠北側）に新設、滑走路は2,200mに延長、敷地の拡大、ヘリポートの設置等、各地自治体の中心部における冬にも強いタウンの開発。これが丘珠空港に必要とされる姿である。</p> <p>⑩都市環境や飛行機の性能が向上するなど変化がみられてきた時に次の要望を通していけるようにすべきだと思う。札幌市民の生活向上のため、今後とも検討をお願いしたい。</p>
札幌市の考え方	本将来像は、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ておりますが、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て、必要に応じ柔軟に取り組んでいくこととしています。滑走路長については、騒音等の周辺への影響や事業費・事業期間を鑑みて1,800m程度としているところです。また、空港へのアクセスについて、現状では新たな道路整備や地下鉄の延伸

	を想定していませんが、将来的な利用者数の増加に応じて、必要なアクセスの充実について検討していく考えです。この他、今後、機能強化の詳細な検討を行っていく中で、冬季運用における対策を含む必要な取組等について、関係機関と協議していく考えです。
--	--

意見の概要 (No.51)	広大な北海道のインフラをカバーするのには丘珠空港をより効率的に運営する必要がある。丘珠空港をハブ空港に整備、札幌市が主体となった北海道全域のインフラ整備を主導する必要がある。
札幌市の考え方	本将来像では、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ほか、道外各地との路線就航により道内への集客に貢献することとしています。今後も関係機関と連携しながら検討を進めていきます。

意見の概要 (No.52)	さらなる税金・資金投入により札幌市の財政のみならず、近隣市町村、北海道経済にとってマイナスになるのでは。わずか8年後には、北海道新幹線の札幌開業がある。東区は市内でも積雪が多い地域で、冬季も安定して運航できるのは、丘珠空港なのか、北海道新幹線なのか、そこを比較検討する必要があるのではないか。北海道新幹線と延伸後の丘珠空港の予想される稼働日数を明確に示すべきである。丘珠空港の延伸は、せっかく黒字化への転換を図ろうとしているJR北海道をむしろさらなる赤字に追い込む危険性があると思う。また、丘珠空港延伸による札幌市への観光客の増加は、新千歳空港のある千歳市周辺の観光を衰退させていく原因となってしまう。札幌市だけの一都市集中の発展を願ってよいのだろうか。むしろ、我々札幌市民は、その観光収入減を札幌周辺の市町村へも行き渡らせることのほうが、長期的視点で見ると北海道全体の発展へつながり、札幌も潤うのではないだろうか。
札幌市の考え方	稼働日数は気象条件等により変わるものであり一概に予想するのは難しいと考えます。新幹線や航空機はその時々の気象状況等により休止することが想定されますが、それぞれが代替機能を担うこと必要だと考えており、丘珠空港も他の交通機関とも連携しながら札幌市の活性化・北海道全体の発展に向け取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.53)	<p>①丘珠空港は他の大きな空港の真似をしても上手くいかないと思う。利用者目線で、便利で、使いやすく、国際都市 SAPPORO の地域空港との位置づけをアピールできる空港になってほしい。</p> <p>②都市型の丘珠空港の利活用については、我々が持つ資源の有効活用をすべきと考える。しかも「スマート」「コンパクト」「スピーディ」「近い」といった強みを活かして差別化できれば、「高付加価値」でニッチトップ空港の地位を獲得可能である。観光・ビジネス・医療・防災・貨物などの未来の札幌市のみならず北海道全体地域経済発展へのインフラ投資として今やるべきである。他の地域も羨む最新技術を凝縮したコンパクトな空港づくりをして、大型空港とは差別化を図りオンリーワンを目指すべき。</p>
札幌市の考え方	<p>本将来像は、様々な役割を担っている丘珠空港が取り巻く環境の変化に対応し、その役割をより一層果たし、札幌市の活力向上・北海道全体の発展に貢献することを目指しています。空港施設の具体的な計画は今後検討していく事になりますが、丘珠空港のポテンシャルを最大限発揮できるよう今後も取り組んでいきます。</p>

意見の概要 (No.54)	<p>新幹線で札幌駅(大東案駅)から最も近い地下鉄の東豊線－栄町－丘珠、の意識で道外からは道内各地へ観光客を送り、道内各地からは札幌やそこから道外へ旅立たせる、そういうルートを作る牽引役として、札幌と各地が win-win になる役割の自覚をしてほしい。ハブ&玄関口の役割をはたし、栄町、札幌市、北海道にどう役立つかをもっとアピールすべき。</p>
札幌市の考え方	<p>地下鉄の延伸については事業採算性を考慮すると難しいと考えていますが、将来的な利用者数の増加に応じて、必要なアクセスの充実について検討していく考えです。</p> <p>本将来像は、様々な役割を担っている丘珠空港が取り巻く環境の変化に対応し、その役割をより一層果たし、札幌市の活力向上・北海道全体の発展に貢献することを目的に作成しています。空港施設の具体的な計画は今後検討していく事になりますが、丘珠空港の役割をより発揮できるよう今後も取り組んでいきます。</p>

意見の概要 (No.55)	<p>札幌市及び北海道の特殊な環境である、冬の雪対策に言及することが必要と考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道内ネットワークの拠点空港として冬季の威力発揮 ・冬季の新千歳空港閉鎖、JR 千歳線運休時の代替機能発揮 ・冬季の北海道新幹線運休時の代替機能発揮 <p>そのためには「空港へのアクセス改善への取組が重要」と表記する。</p>
札幌市の考え方	<p>滑走路の延伸や増便等により、除雪体制の強化が必要だと考えており、空港の機能強化の方向性が決定した後には、関係機関と協議しながら冬季運用の対応について検討しています。また、新千歳空港や他の交通機関の代替となる役割は重要だと認識しており、関係機関と連携して空港アクセスをはじめとした取組を検討していく考えです。</p>

意見の概要 (No.56)	<p>①一年を通して道内外との路線を展開するとあるが、道外空港については新千歳との役割分担を検討すべきと思われる。特に冬季間の役割分担の検討が必要である。理由は就航率の差である。丘珠空港を利用するときに急に欠航となった場合、道内便はJRを代替交通機関として利用し目的地に行くことができるが、道外便は対応できない。新千歳は道外各地との路線が多いことから、ある程度対応できると思われる。上記の検討を実施して本当に丘珠空港を発展させることができる将来像を示してほしい。</p> <p>②冬に丘珠は雪で欠航するのが多いのになぜ滑走路延長するのか。</p>
札幌市の考え方	<p>本将来像における路線の拡充のコンセプトとして、道内空港と直行便が無い路線の就航を掲げています。意見No.10への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあるほか、新千歳空港やJR等の他の交通機関が休止した際の対応も考える必要があると認識しており、丘珠空港でも道外路線の一部を担う必要性があると考えています。また、滑走路の延伸や増便等により、除雪体制の強化や欠航率縮小への対応が必要だと考えており、空港の機能強化の方向性が決定した際には、関係機関と協議しながら冬季運用の対応について検討していきます。</p>

意見の概要 (No.57)	<p>札幌市内にある丘珠空港のポテンシャルを最大限揮発するためには、地域の活性化や経済効果等のメリットを最大化する将来像を描くことと、そのために旅客数を増やす取組を掲げることが必要と考える。この将来像を描くうえで、「滑走路 1,800m」、「騒音対策として環境基準を遵守すること」、「地下鉄延伸等の軌道系交通の導入は採算性の問題で不可能」、この3点は不变の条件であるが、その他については、是々非々で費用対効果を踏まえながら目標に向けてベストな取組を選択していくべきではないかと考えた。</p>
札幌市の考え方	<p>本将来像では、路線の拡充により年間100万人程度の旅客数となる事を想定しています。詳細な費用等については今後検討していくことになり、費用対効果についても精査を行っていくことになります。</p> <p>また、空港の機能強化と連動し、空港周辺地域の賑わい創出を検討していく考えであり、その方向性について、今後の地域協議の中で検討していくことを考えています。</p>

意見の概要 (No.58)	<p>SDGsの取組について協議すべき。</p>
札幌市の考え方	<p>現在策定中の第2次まちづくり戦略ビジョンにおいて、SDGsの理念やゴール等も踏まえてまちづくりの基本目標を掲げており、広域交通ネットワークの充実・強化に向けた施策を位置づけた上で、空港周辺地域の賑わいの創出について、地域の方とともに取組の方向性等を協議していく考えです。また、検討中である戦略編の中で、丘珠空港の将来像も位置付けて取り組んでいく考えです。</p>

意見の概要 (No.59)	滑走路の延伸の予算について、空港ビルをつどーむ側へ移転し、アウトレットモールや温泉、レストランなどの商業施設を隣接すれば、地下鉄栄町駅を起点に、低料金の巡回バスが利用でき、利用者の駐車スペースを軽減でき、空港ビル移転後の跡地は、航空機利用者の駐車場として使用することが出来る。このような計画と騒音を今以上に増やす滑走路延長とどちらが魅力的な計画か考える事も必要である。
札幌市の考え方	本将来像でも空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充及び地域協議を行いながら空港周辺の賑わいの創出に取り組んでいくこととしていますが、それらは利用者が一定程度増加する見込みがあって実現するものと考えています。意見No.10への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあるほか、これまでの取組の中で、市民の方からの道外各地との路線の就航を望む声も出ています。これらも踏まえ、本市としては、交流人口の増加につながる滑走路の延伸を含む空港機能の強化が必要だと考えています。いただいたご意見については、今後の検討の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.60)	冬の北海道あるいは札幌をアピールする空港を目指しては。
札幌市の考え方	本将来像が実現し、通年で道外との路線が就航することで、冬季も道内への集客に貢献することができ、冬の北海道・札幌市をアピールすることに繋がると考えます。

意見の概要 (No.61)	札幌市には道内の地域振興の発想が欠けているのではないか。
札幌市の考え方	取組の一つである「路線の拡充」において、道内空港全体と連携しながら、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こととしているほか、丘珠空港が持つ医療・防災等の役割もより一層図っていく考え方であり、これは北海道全体の発展に寄与するものだと認識しています。

意見の概要 (No.62)	道外空港との路線拡充による経済効果を目指すという構想も難しい。滑走路延長は道内空港とのネットワーク強化、防災・医療（メディカルウイング）機能の充実に焦点化した方が、住民（特に騒音に悩む住民）、道民の理解を得やすいのではないかと思う。
札幌市の考え方	道内航空ネットワークの充実及び医療・防災機能の充実は重要だと考えています。一方で、意見No.10への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあり、札幌市・北海道の交流人口を増やし活力を高めるため、道外路線の拡充も必要だと考えており、周辺環境に配慮しながら取り組んでいきます。

意見の概要 (No.63)	利用客はそもそも観光メインの方は多くないので、観光の魅力に繋がらないのでは。
札幌市の考え方	道内路線の利用者については、観光目的の割合は多くありませんが、道外路線は観光目的の割合が多く、平成28年に行った丘珠－静岡線でのアンケート調査によると、57.7%が観光目的での利用となっており、観光の魅力にも繋がるものと考えています。

意見の概要 (No.64)	丘珠空港に対する市民の要求という点で、本案の発想の原点は何か。
札幌市の考え方	丘珠空港の更なる利活用が必要という観点から、平成28年(2016年)より検討を行っており、平成30年(2018年)に利活用策(案)について地域住民との意見交換や市民1万人アンケートを行い、令和元年(2019年)に将来像(素案/たたき台)を作成し、議論を行ってきました。

意見の概要 (No.65)	端的にメリットは何か。
札幌市の考え方	滑走路の延伸を含む空港の機能強化により、リージョナルジェット機の通年運航化、メデイカルウイングの通年運用、路線の拡充等が期待でき、航空機利用の利便性向上および空港利用者の増加が見込まれます。

意見の概要 (No.66)	端的にデメリットは何か。
札幌市の考え方	周辺地域に対する航空機騒音への配慮が必要なほか、整備費用がかかること、公園緑地等への影響があること、空港周辺の高さ制限に係る建物・鉄塔等の移設が必要となる可能性があることなどについて、留意が必要だと考えています。

意見の概要 (No.67)	①将来像に近い他地域の空港事例はあるか。 ②今後の丘珠空港を考えるにあたって、モデルにしている空港はあるのか。
札幌市の考え方	各空港によって立地条件が違うことから一概に比較するのは難しいのですが、本将来像で掲げている年間100万人程度の旅客数の空港だと青森空港や旭川空港があります。

意見の概要 (No.68)	北海道エアポートとの連携統合などは考えているのか。
札幌市の考え方	現状では一体となった運用は考えていませんが、本将来像における路線の拡充のコンセプトとして、道内7空港をはじめとした道内空港全体と連携を図ることにしています。

4-2 将来像において担う役割・4-3 空港と周辺地域の共生に関する基本方針

意見の概要 (No.69)	この記載内容が断定的だが、提示されている問題点や発展のための条件を前提とするとこの論旨が成立するのか。まずこの議論がなされず、滑走路延長が焦点となっていることで、議論が飛躍していると思う。既存の施設を有効活用しようとする論理は理解できるが、今回の投資をする必要があるのか、別な投資方法についても検討状況を公表するべきではないか。必要とされるのは「丘珠空港」ではなく、目的としている機能を実現する手段である。
札幌市の考え方	丘珠空港はビジネス利用や観光振興などによる経済活性化への寄与や、防災・医療など市民・道民の社会生活の維持向上など、札幌市・北海道にとって幅広い役割を担う重要な施設であり、これは他の施設では代えがたいものだと認識しています。丘珠空港の需要や様々な役割を踏まえ、環境の変化に対応してその役割をより一層果たしていくことで、札幌市の活性化・北海道全体の発展に寄与すると考えています。

意見の概要 (No.70)	「空港周辺の賑わいの創出」がなぜ共生につながるのかが分からぬ。そもそも地域住民は賑わいを求めているのか。
札幌市の考え方	空港周辺の賑わい創出については、今後地域の方と協議していく考えですが、交流人口が増加することで、滞在時間に伴う消費活動が少なからず発生し、これが地域経済の活性化、ひいては丘珠空港周辺に企業の関心を引き込むことにつながると考えています。

意見の概要 (No.71)	「空港整備に関する基本的な考え方（1998年度）」をどう検討したのか。今後の問題は何か。
札幌市の考え方	空港整備に関する基本的な考え方を踏まえ、将来像においても、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での運用となるよう取り組んでいく考えです。

4-4(1)取組期間・4-4(2)取組内容

意見の概要 (No.72)	①取組期間について、10年は長いと考える。新幹線の札幌開業や冬季オリンピックのこと等を踏まえると早期に実現してほしい。 ②新幹線の札幌開業、オリンピック開催に間に合うのか。
札幌市の考え方	将来像の実現に向けては、国への要望、国による事業実施の判断、また、仮に事業実施となっても、空港を運用しながらの整備となるといった制約を考慮すると、概ね10年程度の期間がかかると市では想定しています。一方で、早期実現を望む声も多くあることから、将来像を策定した後には、早期実現を目指し取り組んでいく考えですが、市としては新幹線の札幌開業やオリンピックまでに実現する事を念頭にしているものではありません。

意見の概要 (No.73)	滑走路の延伸計画は10年後を見ているのだから、それまでに、新幹線の札幌開業の結果を見定めてからでも遅くないと考える。それとも何か急ぐ必要があるのか。
札幌市の考え方	将来像は、新幹線の札幌開業だけを踏まえて取り組むものではなく、丘珠空港を取り巻く様々な環境の変化を踏まえて取り組むものであり、札幌市の活性化・北海道全体の発展に寄与することを目的とするものです。そのため、可能な限り早期に取り組んでいくことが必要と考えています。

意見の概要 (No.74)	完成予定期等、具体的なスケジュールを示してほしい。
札幌市の考え方	本市の将来像策定後は、実現に向けて必要となる空港整備を国に要望していくことになり、その後、国が事業の必要性も含め検討することになりますので具体的なスケジュールは未定ですが、国への要望後、実現までに概ね10年程度かかることを想定しています。

意見の概要 (No.75)	年内にも国に滑走路延長の要望を出す見通しはあるのか。
札幌市の考え方	国への要望の時期は未定ですが、将来像策定後に速やかに取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.76)	将来の70便、100万人はいつ頃を考えているか。
札幌市の考え方	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ており、その後すぐに70便や100万人が実現するとは考えていませんが、早期に実現するよう取り組んでいきます。

意見の概要 (No.77)	冬季や悪天候時の欠航率の縮小のため、進入灯や ILS（計器着陸装置）の整備や除雪体制の強化に取り組むべき。
札幌市の考え方	空港の機能強化の方向性が決定した際には、冬季運航等も含め必要となる施設や運用について引き続き国等の関係機関と協議していく考えです。

意見の概要 (No.78)	ビジネスジェットやプライベートジェットの拠点として、海外からの利用も含め、観光・ビジネスの可能性を広げることにつながると思う。
札幌市の考え方	今後も他の道内空港と歩調を合わせ、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く考えです。

意見の概要 (No.79)	認知度向上、イメージアップのために空港名称の変更をすべき。
札幌市の考え方	他空港でも呼称を設定しており、一つの利活用策として可能性はあると考えています。一方で現在の名称に愛着がある方もいると思いますので、慎重に検討する必要があると考えています。

意見の概要 (No.80)	貨物便にも取り組んでいくべき。
札幌市の考え方	本将来像は交流人口の増加を念頭にしていますが、今後の社会情勢や航空会社のニーズも踏まえて検討していく考えです。

意見の概要 (No.81)	①冬季の安定運航のために、除雪体制の強化が必要である。除雪体制や費用に関する計画や市の負担についての明示が無い。 ②延伸後、冬季の除雪対応が増えると思うが、その費用の負担はどうなるか。また、自衛隊は対応できるのか。
札幌市の考え方	除雪作業は国（国土交通省・防衛省）が実施主体となっており、空港の機能強化に伴う対応については今後協議していく考えです。

意見の概要 (No.82)	①ヘリポート機能の強化によりヘリコプター版 LCC の就航も先行する岡山・京都にならい必要かもしれない。 ②スカイダイビングができるようになると、外国人や観光客が増加するだろう。モエレ沼公園の芝生に着地すると良い。イサム・ノグチの作品を真上から見るチャンスにもなるので、是非検討をお願いしたい。 ③道内 7 空港限定のカード、空港めぐりスタンプラリー等あれば利用客が増えると思う。 ④未来に向けてドローンの基地としても使用できるようにすべき。 ⑤グランドハンドリングの人材の育成が必要。
札幌市の考え方	引き続き丘珠空港の利活用に係る検討は必要だと考えており、今後の検討の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.83)	冬季の欠航便による利用客への休憩及び宿泊施設等のサービス策はあるか。
札幌市の考え方	欠航に伴う利用者への対応については各航空会社が行っており、欠航の理由により対応は変わるものと認識しています。一方で、空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充の取組を予定しており、空港の機能強化の方向性決定後に検討していく考えです。

意見の概要 (No.84)	進入方式の RNP-AR であれば騒音が少ない経路を作れる。
札幌市の考え方	丘珠空港の運用は国が所管しており、空港の機能強化に伴う運用について引き続き国等の関係機関と協議していく考えです。

意見の概要 (No.85)	皆さんが快適良く乗り、なおかつ健康のためにしっかりと PCR 検査や検温の強化が必須。
札幌市の考え方	今後の社会情勢や国の方針に応じて、航空会社や空港ビル会社等が必要となる対応を取っていくものと認識しています。

4-4(2)①滑走路の延伸

意見の概要 (No.86)	<p>①より大型の航空機の就航が可能となるほか、LCC の就航も見込める 2,000m の滑走路とするべき。</p> <p>②平常時また災害時の新千歳空港のパックアップ空港として、2,000m の滑走路とするべき。</p> <p>③活用の幅を広げるため、また、安定した運航が出来るよう 2,000m 以上の滑走路長とすべき。</p> <p>④離着陸時の安全性を考慮し、余裕を持って 2,000m の滑走路とするべき。</p>
札幌市の考え方	意見No.37 への考え方記載のとおり 1,800m 程度が妥当と考えています。安全性について、滑走路長等の空港機能に応じて、国から運用可能と判断された航空機しか運航できない規定になっています。

意見の概要 (No.87)	<p>滑走路は 2,000m に延長して、</p> <p>(1) B737、B767、B787 の運航が 1 年中運航可能になり九州や関西から乗り入れが可能となる。B787 の騒音は B737-800 より少ない。ジェット機の騒音軽減上昇方式は上昇角 15 度以上有り、騒音区域が狭くなる。</p> <p>(2) 2,000m になると離陸の際、エンジンパワーを少なくして離陸できるため騒音軽減になる。</p> <p>(3) 冬季オリンピックより長く良い経済効果を見込める。</p> <p>(4) 新幹線開通により、札幌市から道内への移動も安全で速いジェット機の運用が可能になり、より重要な空港となる。(仙台以北の人達の北海道内移動の時間短縮)</p> <p>(5) レーダーコントロールを千歳レーダーと同一運用に変更する。(時間短縮、安全性向上)</p> <p>(6) ILS を設置する。(運航効率向上)</p> <p>(7) 北海道上空の自衛隊訓練エリア高度内 25,000ft まで民間航空路高度を上げる。(燃料削減、快適性向上)</p> <p>(8) 冬季除雪を民間運用に変更し、効率化と雇用を作る。</p>
札幌市の考え方	意見No.37 への考え方記載のとおり 1,800m 程度が妥当と考えています。なお、管制業務や除雪作業は国が実施しており、空港の機能強化に伴う施設や運用について引き続き国等の関係機関と協議していく考えです。

意見の概要 (No.88)	災害時の物資輸送のため、自衛隊の輸送機が離発着できる 2,000m の滑走路とすべき。
札幌市の考え方	本将来像は主に民間航空機の活用を念頭にしており、自衛隊機の活用を想定したものではありません。意見No.37 への考え方記載のとおり 1,800m 程度が妥当と考えています。また、本将来像では、取組として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を挙げており、今後関係機関と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.89)	<p>①2,000m 以上の滑走路の整備のため、影響の小さい場所に空港自体を移設することはできるか。</p> <p>②活用の幅を広げるため、また、安定した運航が出来るよう滑走路を増設し、2本での運用とすべき。</p> <p>③悪天候に対応出来、パイロットの技量で左右されないようにすべき。安定した運航のため滑走路の増設は検討出来ないのか。</p>
札幌市の考え方	<p>空港を新規整備や滑走路の増設には多大な費用が掛かり、事業採算性や周辺への影響を考慮すると実現は難しいと考えており、将来像では現状の空港及び滑走路を活用していく考えです。安定した運航に必要となる施設や運用については、今後国と協議しながら検討していきます。</p>

意見の概要 (No.90)	騒音や危険性の増加につながる滑走路の延伸に反対する。
札幌市の考え方	<p>騒音については、今後も毎年騒音調査を行いながら、引き続き環境基準の範囲内の運用とする考えです。また、今後運航便数の増加も想定されることから、これに応じて騒音調査の方法等について、地域と協議しながら検討していく考えです。安全対策については、航空当局や航空会社などが事故の根絶に向けて不斷の努力を行っているものと認識していますが、引き続きしっかりと行っていただくよう国に要望していきます。</p>

意見の概要 (No.91)	道外路線は採算が見込めないほか、積雪の多い丘珠空港の冬季運用に課題があるため、滑走路の延長をせず、プロペラ機による活性化を行うべき。
札幌市の考え方	<p>意見No.10への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあるほか、市民の方からの道外各地との路線の就航を望む声も多くあります。また、丘珠空港は現状でも除雪を行なながら冬季も運航を行っています。滑走路の延長や増便等に伴う除雪体制の強化は必要だと考えており、冬季運用の対応についても関係機関と協議しながら検討していきます。</p>

意見の概要 (No.92)	気候変動が進む中で空港緑地の自然をなくすべきでは無いと思う。
札幌市の考え方	空港緑地は可能な限り維持する考え方であり、滑走路延伸後の緑地区域については、今後の地域協議の中で検討していきます。

意見の概要 (No.93)	市民1万人アンケートでも、防災、医療、道内ネットワークの役割には多くの方が重要度が高いと答えているが、1,800mの延伸の目的の大きいところとなる道外・国外・ビジネスジェット対応のところは過半数を超えておらず、本将来像（案）がマストであるとは思えない。
札幌市の考え方	これまで、市民1万人アンケートの他にも住民説明会やオープンハウス型の意見交換会、検討委員会等、様々な取組を通じてご意見を伺い、検討を進めてきたところであり、本将来像においては、滑走路の延伸のほか路線の拡充や医療・防災機能の強化にも取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.94)	人口減少やコロナがおさまらない中、これからも新たな感染症が出る可能性があると思うと、滑走路を延長はせずに今のままで十分である。
札幌市の考え方	本将来像は、概ね10年後に実現することを目標としていることから、現状では航空需要が回復基調であるものの、今後の状況も注視しながら、引き続き検討を進めていくことが必要と考えています。 丘珠空港が持つビジネスや観光を支える機能は、これまで同様に重要なものと考えていますが、ウィズコロナ・アフターコロナにおいても、上記に加えて防災や医療を支える機能が重要なものになります。それらの機能強化を行うことは、今後、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るため、将来像の策定に向け取り組んでいるところです。 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。

意見の概要 (No.95)	丘珠空港の滑走路延長による航空法の制限区域の拡大により土地利用制限が拡大するため反対。
札幌市の考え方	滑走路延伸により、周辺地域の建物の高さ制限の範囲が一定程度拡大することを想定していますが、丘珠空港は、ビジネス利用や観光振興などによる経済活性化への寄与や、防災・医療などによる市民・道民生活の維持向上など、幅広い役割を担う重要な施設であり、市民・道民の利益となると考えることから、実現に向けて取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.96)	新幹線が開業すること、2010年以前の利用客数でも支障が無かったのなら現状のままで良い。（延伸に反対）
札幌市の考え方	北海道新幹線札幌開業後は、丘珠空港と函館及び東北を結ぶ空路の利用客が減少することが想定されますが、本将来像では、意見No.10への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していることから、滑走路延伸後の需要は見込めると考えています。

意見の概要 (No.97)	コロナウイルス拡大の中、旅客のみを検討するのでは、収益面で厳しいと思われる。貨物についても目を向け、札幌近郊の農作物を本州へ空輸し販売するなど工夫が求められる。その為にも滑走路を延伸し、DHC-8-Q400CC（カーゴコンビ）やB737-800の就航が重要と考える。
札幌市の考え方	本将来像は、概ね10年後に実現することを目標としています。現状では航空需要が回復基調であるものの、今後の状況も注視しながら、引き続き検討を進めていくことが必要と考えています。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。市の概略検討では、費用対効果は見込めるものと考えています。また、本将来像は交流人口の増加を念頭にしていますが、貨物については、今後の社会情勢や航空会社のニーズも踏まえて検討していく考えです。

意見の概要 (No.98)	延伸方向・延伸長について、更に拡張する余地は無いか、または、周辺への影響が少ない場合は無いかをさらに精査すべき。
札幌市の考え方	意見No.37への考え方記載のとおり1,800m程度が妥当と考えていますが、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ことになり、引き続き検討していきます。

意見の概要 (No.99)	将来はさらに航空機の低騒音化が図られることが想定されるため、2,000mの滑走路長も検討してほしい。
札幌市の考え方	本将来像は、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ておりますが、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て、必要に応じ柔軟に取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.100)	2,000mへの延伸時の周辺への影響や、1,800mからの2,000mという2段階の整備時の費用等、詳細が不明である。
札幌市の考え方	2,000mへの延伸の場合、空港周辺における建物や鉄塔の移設が必須となる等、周辺への影響が大きくなり、1,800mと比べ事業費が1.8から3.5倍程度となり、事業期間が長くかかる想定です。なお、現状2段階の整備は想定していないため、その費用等は試算していません。

意見の概要 (No.101)	延伸 500m 案では、現在の環境では周りのインフラとの調整が大幅に必要になるように思われる。今回の提案では 300m 延伸だが、提示資料でもこの延伸では将来の拡張が困難であるように思われる。それと、300m 延伸の投資と 500m 延伸の投資を分けることは無駄な投資ではないか。なぜ分ける必要があるのか明確な理由も記載して欲しい。その内容によっては、300m 延伸も不要になる可能性もあるのではないかと考える。
札幌市の考え方	滑走路長毎に離着陸可能な航空機が変わるため、これまで 300m 延伸と 500m 延伸の 2 案で検討してきました。現状では 300m 延伸後の更なる拡張は想定していないため、それぞれの投資を分けて試算しています。

意見の概要 (No.102)	滑走路を 1,800m にしても A320-200 は夏期の運航しかできないことから、使いづらく大幅な利用者の増加に繋がらないのでは。
札幌市の考え方	本将来像では、意見 No.10 への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していることから、滑走路延伸後の需要は見込めると考えています。

意見の概要 (No.103)	滑走路長 1,800m で発着想定される航空機種が紹介されているが、滑走路を 1,800m 化し FDA の E-170/175 型が通年運航可でも滑走路とエプロンの重量制限がかかったまでの想定だと思う。利尻空港並の滑走路「路床強度」に 1,800m 化と同時に工事を進めると E170/E175 型は最大離着陸重量をクリアでき、燃料満タンで飛べるため、丘珠=福岡など九州方面へのアクセスができ、ボーイング 737-800 と -900 も夏季は運航できると考える。再度利尻空港並の路床強度で計算し、利尻空港で発着可能な機種を調べて頂ければと思う。利尻空港並の路床強度が確保出来れば災害時に新千歳空港がダウンした場合丘珠を代替空港として可能となる JAL グループ機種が増えるばかりでなく航空と海上自衛隊機の輸送機や救難機が使える事から災害対策としても有効である。
札幌市の考え方	今後の検討の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.104)	LCC が就航可能となる滑走路長とすべき。
札幌市の考え方	LCC は、一般的には 180 席程度の機材などにより多頻度運航を行うというビジネスモデルを採用していますが、丘珠空港では騒音の影響等を踏まえ 50~100 席程度のリージョナルジェット機やプロペラ機といった小型機メインの運航を想定しており、意見 No.37 への考え方記載のとおり 1,800m 程度が妥当と考えています。

意見の概要 (No.105)	災害時対応の拠点となるべく被災者の受入れや自衛隊の輸送機等で物資の輸送が可能とするため滑走路の延伸等の空港整備を行うべき。
札幌市の考え方	本将来像は主に民間航空機の活用を念頭にしており、自衛隊機の活用を想定したものではありませんが、医療・防災機能の強化は重要だと考えています。本将来像では、取組として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や SCU が設置可能となる消防施設等の活用を挙げており、今後関係機関と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.106)	1,800mと 2,000mを比較しているが、客観的な資料の説明ではない。航空機の進歩により騒音レベルも下がる方向であるし、2,000mの方が事業費は多くかかるのは当たり前だが工事の効率化により費用も期間も圧縮できるのではないか。周辺建物への影響は拡大するであろうが、どの程度なのかが明示されていない。今回一度に 2,000mにするのと 1,800mで整備してその後さらにプラス 200mするのとでは費用はどうなるのか。また、住民との協議も改めて行う必要があり市役所では資料づくりや調査などさらに税金が必要ではないのか。今回、一度に 2,000mにするほうが手間や費用が一度ですむのではないか。将来絶対に 2,000mにすることは無いと確約できるのか。2,000mに延長するべきと考える。
札幌市の考え方	2,000mへの延伸の場合、空港周辺における建物や鉄塔の移設が必須となる等、周辺への影響が大きくなり、1,800m と比べ事業費が 1.8 から 3.5 倍程度となり、事業期間が長くかかる想定です。現状では 300m 延伸後の更なる拡張は想定しておらず、それぞれの投資を分けて試算しており、意見No.37 への考え方記載のとおり 1,800m 程度が妥当と考えています。

意見の概要 (No.107)	機材は現状の ERJ170/175 より大きい ERJ190、A320ceo、B737 は騒音が高いので余りお勧めしない。それより低騒音・CO2 排出量・現状の滑走路長でも離着陸可能な航空機等の観点で、A220 や A320neo 等、他の航空機の就航についてもさらに検討すべき。
札幌市の考え方	今後就航の可能性のある航空機については、適宜情報収集していく考えです。

意見の概要 (No.108)	1 日当たりの便数が現状の 30 便から約 2 倍の 70 便に増加した場合、管制業務量についても単純に 2 倍になり、航空機の離発着を安全かつ効率良く行うためには、いかに航空機の滑走路占有時間を短くするかが重要になってくる。滑走路の延伸に併せ、滑走路末端に接続する誘導路の設定が必要であると考える。
札幌市の考え方	空港の機能強化に応じて必要となる施設や運用の詳細については、今後、国と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.109)	「表 5 滑走路の長さと離着陸可能な航空機」で滑走路の延長の根拠としているが、利用者数に基づいて使用する航空機の機種想定などを示し、道内地方空港の滑走路の現状と将来計画から丘珠空港に必要な滑走路を検討し、丘珠空港整備計画（滑走路の延長、付帯施設の再整備等）を策定すべきと考える。
札幌市の考え方	本将来像は、将来就航する航空機や路線を明確に定めるものではありませんが、新千歳空港をはじめとした道内空港と連携することを念頭においています。意見No.10への考え方記載のとおり多方面から路線展開のニーズがあり、丘珠空港の需要や様々な役割を踏まえ、札幌市の活力向上・北海道全体の発展のために、滑走路の延伸を含む空港の機能強化は必要だと考えています。

意見の概要 (No.110)	滑走路の延伸の代わりにロードヒーティングを整備することで通年運航は可能になるか。
札幌市の考え方	国内・海外の空港でも滑走路に大規模なロードヒーティングを設置した事例は無く、また整備や維持管理にかかる費用も大きいことから課題は多いと考えています。

意見の概要 (No.111)	「表 5 滑走路の長さと離着陸可能な航空機」について、機種ごとの騒音の大きさや、夏・冬ごとの現在の便数と見込まれる便数を比較できるデータも加えた表にすると増加する騒音がイメージしやすくなると思う。騒音はそもそも耳で聞くものなので、できる限り分かりやすいデータや説明で伝える工夫が必要だと思う。
札幌市の考え方	本表内の航空機について騒音を比較できる資料はなく、また、現状で航空機ごとの具体的な便数の想定はないため掲載は難しいですが、今後の資料作成の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.112)	「表 5 滑走路の長さと離着陸可能な航空機」について、ERJ の 1,500m で△（冬季不可）とあるが、安全を第一に考慮していれば「△：夏季、×：冬季」になる。他に「○（通年可能）」と記載されている部分も安全第一で見直す必要があるのではないか。滑走路を延長することは、実際の運用になると現在の進入角度が今までよりも低くなるので、近隣施設に少なからず影響が出ると思う。
札幌市の考え方	航空機の安全運航に必要な滑走路長を考慮して、△は夏季運航可能・冬季運航不可能、○は通年運航可能という意味で記載しています。滑走路の延伸後も安全な運航のために規定されている飛行高度の範囲内での運用となるほか、今後も毎年騒音調査を行いながら、環境基準の範囲内の運用とする考えです。

意見の概要 (No.113)	120席の機体はあるのか。180席の航空機で120席制限での使用は可能か。
札幌市の考え方	120席程度の航空機も存在します。座席の運用方法は航空会社が判断するのですが、一般的に大きな航空機ほど1回の運航にかかる費用が大きくなり、多くの旅客を乗せることで利益が出る事を考えると、180席の航空機で120席の制限での運航は難しいものと推測しています。

意見の概要 (No.114)	延伸方向について、国、特に防衛省等との調整は生ずるのか。その場合、問題点は無いのか現状を教えてほしい。丘珠空港は元々防衛上の基地であり、民間航空基地との連携、相互運用の可能性はあるのか。
札幌市の考え方	丘珠空港は国土交通省と防衛省が所管する共用空港であるため、延伸方向を含め機能強化に伴う施設や運用について、国土交通省及び防衛省との調整が必要になります。現状においても、民間航空機と自衛隊のヘリ等が相互に運用していることから、空港の機能強化に伴う課題等についても相互で協議していくことになると考えています。

意見の概要 (No.115)	「表5 滑走路の長さと離着陸可能な航空機」について、1,800m程度に整備しても、LCC仕様のA320-200が着陸できないのか。この表では、1,800m程度に整備すれば、夏季にLCC仕様のA320-200が着陸可能になると勘違いが生じる。大型機着陸可能な整備を行うことについて、検討していないのか。LCC機体が着陸可能になれば、採算性が向上すると思慮される。
札幌市の考え方	滑走路長が1,800m程度あれば、航空機の性能的にはA320-200は夏季に運用可能になると想定しています。また、LCCは、一般的には180席程度の機材などにより多頻度運航を行うというビジネスモデルを採用していますが、丘珠空港では騒音や周辺への影響等を踏まえ、1,800m程度で通年運航可能な50~100席程度のリージョナルジェット機やプロペラ機といった小型機メインの運航を想定しています。

意見の概要 (No.116)	滑走路を延長する予定地に公園や散歩道を整備しているが、延伸したら壊すのか。整備は無駄だったのか。
札幌市の考え方	緑地は一部減少することになりますが、緑地を空港敷地として活用した空港機能の強化により、丘珠空港が担っている幅広い役割を強化され、札幌市・北海道全体の発展に寄与するものと考えています。また、緩衝機能（樹林帯）やレクリエーション機能（遊戯施設や休養施設、広場など）は可能な限り維持する方向ですが、滑走路延伸後の緑地の在り方については、今後の地域協議の中で検討していく考えです。

意見の概要 (No.117)	冬季運用の安全性等を考慮し、より長い滑走路長とすべきと考えるが、1,800mで安全性を担保できるのか。
札幌市の考え方	リージョナルジェット機を冬季も運航可能とするため、1,800m程度の滑走路長が必要と考えています。なお、安全性について、滑走路長等の空港機能に応じて、国から運用可能と判断された航空機しか運航できない規定になっています。

意見の概要 (No.118)	将来的な更なる滑走路の延伸への考えについて教えて欲しい。
札幌市の考え方	本将来像は、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ておりますが、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て、必要に応じ柔軟に取り組んでいくこととしています。滑走路長については、騒音等の周辺への影響や事業費・事業期間を鑑みて1,800m程度としているところであり、現状では更なる拡張は想定していません。

意見の概要 (No.119)	RESA（滑走路単安全区域）は、アンダーシュート、オーバーランに考慮し、どの程度確保する計画なのか。
札幌市の考え方	RESA整備は国が実施するのですが、本市では原則設ける範囲となっている両側90mの範囲の整備を想定しています。

意見の概要 (No.120)	1,800mに延伸というが、過走帯を除いた正確な滑走路の長さは何メートルか。
札幌市の考え方	過走帯を除いて1,800m程度とすることを想定しています。

意見の概要 (No.121)	医療ジェットは予約が必要なものと聞いたが、それならば新千歳空港での活用で良いのではないか。
札幌市の考え方	医療ジェット（メディカルウイング）は計画搬送での運用となっており、事前に病院間で調整した上、患者を搬送しています。現行の滑走路長では降雪期の運用が出来ないため、新千歳空港から陸路で札幌市内の病院に搬送しており、滑走路の延長を行う事で、降雪期も丘珠空港での運用が可能となれば、札幌市内に高度・専門的医療機関が集約されているメリットを生かし、より迅速な患者の搬送が可能になります。

意見の概要 (No.122)	周辺の建物の高さ制限について、延伸方向によって変化すると思うがその比較を示してほしい。
札幌市の考え方	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ことになりますので本将来像では示していません。仮に滑走路のどちらか片側のみを300m延伸する場合だと、建物の高さ制限により鉄塔や建物の移設が必須になることを想定しています。

意見の概要 (No.123)	<p>①滑走路の延伸に関して、新千歳空港との役割分担をどのように考えているのか、道内でジェット機が必要なのか。</p> <p>②丘珠空港を国内中距離、新千歳空港を国内長距離や国際線等、新千歳空港との役割分担や路線のすみ分けを明確にすべきであり、それが利便性の向上につながると考える。</p>
札幌市の考え方	<p>本将来像では、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の集客に貢献すること等をコンセプトとしています。また、新千歳空港との連携として、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貢献することや、道内空港全体と連携を図りながら引き続き道内の移動に貢献する考えです。道内路線でもジェット機の活用の可能性はあると考えますが、主に道外との路線の就航を想定しています。</p>

4-4(2)②空港運用時間の拡大

意見の概要 (No.124)	騒音や危険性の増加につながる空港運用時間の拡大に反対。
札幌市の考え方	今後も毎年騒音調査を行いながら、引き続き環境基準の範囲内の運用とする考えです。また、今後運航便数の増加も想定されることから、これに応じて騒音調査の方法等について、地域と協議しながら検討していく考えです。安全対策については、航空当局や航空会社などが事故の根絶に向けて不斷の努力を行っているものと認識していますが、引き続きしっかりと行っていただくよう国に要望していきます。

意見の概要 (No.125)	朝の時間帯は公共交通が不便なため、運用時間の拡大は夜の時間帯の拡大のみで良いと考える。
札幌市の考え方	運用時間の拡大に伴い、航空便の発着時間に対応したバス運行の確保について取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.126)	夜間に関しては学生や地域住民にも配慮し19時以降の増便は余りオススメしない。19時以降はプロペラ2便、小型ジェット2便程度の増便に留めた方が良いと思う。
札幌市の考え方	運航ダイヤは航空会社が設定するのですが、運用時間を拡大したとしても、航空機騒音の環境基準の範囲内での運用とする考えです。

意見の概要 (No.127)	空港運用時間の拡大に当たっては、航空管制業務を行う管制員の勤務体制が勤務時間の延長に対し十分に耐えうる状態であるのかについて国土交通省（航空局）又は第3者の視点から再確認する必要があると考える。
札幌市の考え方	空港の機能強化に応じて必要となる施設や運用の詳細については、今後、国と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.128)	24時間運用にするべき。
札幌市の考え方	航空機騒音については、夕方（19時～22時）の騒音は約3倍、夜間（22時～7時）の騒音は10倍に重み付けを行い評価することになります。評価値が大きくなる遅い時間の便が増えるほど、環境基準の範囲内で運航可能な便数が減少することとなるため、今後も航空機騒音の環境基準の範囲内で運用する考えの本市としては、1時間程度の運用時間の拡大に取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.129)	21時に到着した場合、到着後の移動手段の確保についての考えを教えて欲しい。
札幌市の考え方	航空便の発着時間に対応したバス運行の確保について取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.130)	緊急以外の夜間飛行は控えて欲しい。
札幌市の考え方	本将来像では1時間程度の運用時間の拡大を国に要望していく考え方であり、夜間は21：00までの運用を想定しています。運用時間を拡大したとしても、航空機騒音の環境基準の範囲内での運用とする考えです。

4-4(2)③路線の拡充

意見の概要 (No.131)	①利用者への運賃補助、他の交通機関も含めた乗継割引、ホテルとのパック料金等、低運賃化の取組を行うべき。 ②現状では運賃が高く、より利用してもらえるよう、運賃を下げる努力をすべき。
札幌市の考え方	航空運賃は各航空会社が利用率等により設定するものですが、今後利用者数が拡大した際には低価格化の可能性があります。また、本市としても需要の創出や路線の維持・拡充のために引き続き利用促進に取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.132)	低運賃化のため LCC の就航を求める。
札幌市の考え方	低価格の代表例である LCC は、一般的には 180 席程度の機材などにより多頻度運航を行うというビジネスモデルを採用していますが、丘珠空港では騒音の影響等を踏まえ 50～100 席程度のリージョナルジェット機やプロペラ機といった小型機メインの運航を想定しています。 航空運賃は各航空会社が利用率等により設定するものですが、今後利用者数が拡大した際には低価格化の可能性があります。

意見の概要 (No.133)	①市民ニーズが多く、需要も見込める関東地方や大阪等、都市部への就航を希望する。 ②新千歳空港へのアクセスの脆弱性の課題も考慮し、将来的に新千歳空港がパンクした場合に丘珠空港が一定の役割を担えることが重要と思われるため、丘珠空港の就航先を道内や道外の地方都市に限定するのではなく、関東地方も含めて広く想定しておくことが重要と考える。
札幌市の考え方	本将来像における路線展開のコンセプトとしては、北海道と直行便が無い道外各地との路線就航を掲げていますが、具体的な就航路線については、今後、関係機関と情報共有を行い、必要に応じて航空会社に働きかけを行っていく考えです。

意見の概要 (No.134)	国際線の就航を希望する。
札幌市の考え方	国際線は長距離を結ぶ必要があることから比較的大きな航空機での運航となり、滑走路を延伸したとしても重量を制限した運航が必要であり、冬季の運航が難しいという課題があります。また、現在の丘珠空港には出入国手続きを行うための施設や体制が無いため、丘珠空港の路線の拡充に向けては、国内線の路線誘致を考えています。

意見の概要 (No.135)	<p>①騒音や危険性の増加につながる路線の拡充や増便に反対。</p> <p>②空港周辺には、保育園、小学校、高齢者施設等があり、騒音による健康と成長への影響への懸念があるため、増便に反対。</p>
札幌市の 考え方	<p>今後も毎年騒音調査を行いながら、引き続き環境基準の範囲内の運用とする考えです。また、今後運航便数の増加も想定されることから、これに応じて騒音調査の方法等について、地域と協議しながら検討していく考えです。安全対策については、航空当局や航空会社などが事故の根絶に向けて不斷の努力を行っているものと認識していますが、引き続きしっかりと行っていただくよう国に要望していきます。</p>

意見の概要 (No.136)	<p>「4-4 図 8」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新千歳空港からの直行便は、JAL・ANA とともに仙台・中部・近畿・福岡（1 日に数便のみ）であり、採算はとれるのか。 ・例えば、鹿児島までの直行便を運行する場合、機材は何を使うのか。騒音はどうなる。 ・東北方面への機材は、プロペラ機や新幹線で可能なはず。 ・1 日あたりの便数については、納得の上で、合意内容を 20 年間は遵守すること。20 年後は協議することとすべき。
札幌市の 考え方	<p>意見No.10 への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえ、道外各地との小型ジェット機による新規路線の就航を想定していることから、滑走路延伸後の需要は見込めると考えています。どの路線にどの機材を使用するかは航空会社の考えによるものであり、航空機により騒音レベルは変わるため、現段階で 1 日あたりの便数を想定するものではありませんが、今後も毎年騒音調査を行いながら、引き続き環境基準の範囲内の運用とする考えです。また、今後運航便数の増加も想定されることから、これに応じて騒音調査の方法等について、地域と協議しながら検討していく考えです。</p>

意見の概要 (No.137)	<p>①新幹線の札幌開業も控えており、道外路線は新千歳空港で担えれば良いと思う。ジェット機による道外路線の拡充はせず、プロペラ機による道内路線や医療・防災面での活用を充実すべき。</p> <p>②丘珠空港はビジネス利用での活用が多いこと等から、道外路線の拡充は新千歳空港が担うべきであり、丘珠空港はプロペラ機で道内路線の拡充をすべきである。</p>
札幌市の 考え方	<p>本市のヒアリングでは意見No.10 への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあるほか、これまでの取組の中で、市民の方からの道外各地との路線の就航を望む声も出ています。これらも踏まえ、本市としては、交流人口の増加につながる道外との路線の拡充は必要だと考えています。一方で、医療・防災面能を強化していくことも札幌市のみならず北海道全体の安全・安心に寄与することになるため、非常に重要であると考えています。</p>

意見の概要 (No.138)	1998年の地元との合意である1日あたり44便の中での活用とすべき。
札幌市の考え方	本将来像は、空港を取り巻く環境が変化していることを受け検討を行ってきており、これまでの議論の中で、地域の方からも滑走路延伸などの空港機能の強化を求める声も出ています。本将来像では70便程度を想定していますが、1998年の地元との合意と同様に、毎年騒音調査を行い、増便に伴う影響を確認しながら、引き続き環境基準の範囲内での運用とする考えです。

意見の概要 (No.139)	低騒音化、必要滑走路長の短縮等、今後の航空機の性能向上も想定し、LCC就航の可能性についても言及すべき。
札幌市の考え方	LCCは、一般的には180席程度の機材などにより多頻度運航を行うというビジネスモデルを採用していますが、丘珠空港では騒音の影響等を踏まえ50～100席程度のリージョナルジェット機やプロペラ機といった小型機メインの運航を想定しています。本将来像は、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ておりますが、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て、必要に応じ柔軟に取り組んでいくこととしています。

意見の概要 (No.140)	<p>①丘珠飛行場は陸上自衛隊が、航空管制を運用しており、運航便数が増加することにより管制業務が増大する事が想定され、その点について触れられていないことに危惧がある。また、管制塔など建物がかなり老朽化しており、空港ターミナル・駐機場だけの問題ではないと考える。是非ともこの点を予算の考え方に入れ、航空事故防止の視点からも、管制塔及び管制要員の拡充をしてほしい。</p> <p>②路線を拡充し増便した場合、民航機の離発着回数の増加により、自衛隊機の訓練時間等に影響を及ぼすことになる。今後、防衛任務のための操縦訓練時間を十分に確保しつつ路線拡大を行うためには、何便までなら許容できるのかについて防衛省と北海道・札幌市との間で精緻に検討する必要あると考える。</p> <p>③路線の拡充や増便については、国土交通省航空局を通じ、管制隊と北海道・札幌市との間で精緻に検討するとともに、管制業務量が過多にならないよう段階的に増便を行う必要があると考える。</p>
札幌市の考え方	空港の機能強化に応じて必要となる施設や運用の詳細については、今後、国と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.141)	<p>①新幹線の札幌開業により東北や東京方面の路線は需要を見込めないと考えるが、路線展開をどのように考えているか。</p> <p>②丘珠空港を北海道・東北及び北日本エリアの拠点にするべきと考える。東北には各都市に空港があり密度の濃い交流が可能であるし、逆に東北から北海道へは札幌から全道への交通網が整っており経済観光において北日本という1つのエリアとして考えれば無限の広がりが期待されると確信している。道内のみと考えず北日本エリアの拠点として構想を練れば東京以北がすばらしいエリアになる事は間違いないと信じている。</p>
札幌市の考え方	<p>路線展開のコンセプトとしては北海道との直行便が無い道外各地との路線就航を掲げています。意見No.10への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していることから、需要は見込めると考えています。具体的な就航路線については、今後、関係機関と調整を行っていく中で見えてくるものと考えています。</p>

意見の概要 (No.142)	<p>新千歳空港でも冬場の西日本への路線は搭乗客が少なく、採算が取れずに休止している路線が多いため、丘珠空港なら、尚更のことである。丘珠空港は、ATR等のプロペラ機の追加購入への補助金に、予算を廻し、道内路線の拡充や、新幹線の恩恵を受け難い、東北日本海側と北陸地方に、狙いを絞るべきである。</p>
札幌市の考え方	<p>意見No.10への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえ、道外各地との小型ジェット機での新規路線の就航を想定しており、市の概略検討では、費用対効果は見込めるものと考えています。具体的な就航路線については、今後、関係機関と調整を行っていく中で見えてくるものと考えています。</p>

意見の概要 (No.143)	<p>丘珠空港は公共交通機関が充実しておらず、また、ビジネス利用についてもオンライン化が進むなか、丘珠空港を選ぶビジネスシーンが想像できず、路線の拡充や需要が見込めるのか疑問である。</p>
札幌市の考え方	<p>確かにテレワーク等の定着で、ビジネス目的での航空需要は減少することが考えられ、新型コロナウイルスの影響により、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が、丘珠空港は前年比約39%の減少にとどまっており、他の空港と比べてビジネスや医療面等での利用が多い丘珠空港には、特有の底堅い需要があると考えられます。</p> <p>本将来像では、意見No.10への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していることから、滑走路延伸後の需要は見込めると考えています。また、空港へのアクセスの充実にも取り組んでいく考えです。</p>

意見の概要 (No.144)	3. 担う役割の①と②に関連して、新千歳空港と丘珠空港の役割分担は、丘珠空港は新千歳空港の乗り継ぎ空港としての「道内のハブ空港」としての位置付けだったのが、資料内の「拠点空港」という意味なのか。それならば、道内を端から端まで結ぶために、稚内空港との路線開設を目指すべきではないか。あわせて、道外路線を目指すならば、「仙台空港」を一番にすべきである。北海道新幹線の影響は函館空港だけである。仙台が実現すれば新幹線で関東一円が行動範囲になる。
札幌市の考え方	北海道が平成30年（2018年）に策定した北海道航空ネットワークビジョンでは、丘珠空港は道内航空ネットワークの拠点を目指すこととなっています。本将来像では、道内空港全体と連携を図りながら引き続き道内の移動に貢献するとともに、北海道と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ことを掲げています。具体的な就航路線については、今後、関係機関と調整を行っていく中で見えてくるものと考えています。

意見の概要 (No.145)	国内線を増やす目的でインバウンドにつながるか疑問。人口減の中で、便を増やす理由がわからない。
札幌市の考え方	本将来像における路線の拡充が直接インバウンドの増加に繋がるものとは考えておらず、外国人観光客が道内周遊観光を行う交通手段として丘珠空港の道内路線の需要が高まる可能性があると考えています。 意見No.10への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港との路線展開のニーズがあるほか、市民の方からの道外各地との路線の就航を望む声も多くあります。そのため、人口減少が見込まれる中においても、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っていく考えです。

意見の概要 (No.146)	道内便と道外便どちらに重きを置くのかも含めて、具体的な就航路線や旅客数の見込みを明確に示してほしい。
札幌市の考え方	将来の就航路線として、道内路線を6路線程度、道外路線を10路線程度、年間旅客数は100万人程度を想定しています。路線展開のコンセプトとしては北海道との直行便が無い道外各地との路線就航を想定しており、具体的な就航路線については、今後、関係機関と調整を行っていく中で見えてくるものと考えています。

意見の概要 (No.147)	<p>①路線の拡充について、要望の多い所から順次進めていくのが良いのでは。</p> <p>②中部地方はトキエアが丘珠から新潟に就航する予定を除き、新千歳の利用者が多い羽田から丘珠に一部便をもってきて利便性を高める柔軟な考えもあっても良い。近畿地方は神戸と名古屋小牧が候補のようで中国地方は隠岐の島以外では出雲、四国地方は高松を。九州地方は鹿児島やこちらも観光客の多い沖縄の那覇も候補に上げても良いと思う。</p> <p>③道内空港への便はできるだけ国際便が飛んでいる空港を中心に拡充して欲しい。国際便を利用する時、羽田や成田へはすでにアクセス可能だが、他の空港へ便が開設されることで海外からも海外へも便利になる。</p>
札幌市の考え方	具体的な就航路線については、今後関係機関と調整を行っていく中で見えてくるものであり、必要に応じて航空会社に働きかけを行っていく考えです。

意見の概要 (No.148)	ビジネスや観光利用の役割を一層拡充させるためには、丘珠空港と同じような課題を有する全国の空港（大都市の第二空港的な存在）との意見交換や連携を行い、新千歳空港のような基幹空港とともに発展する方策を検討することが必要。
札幌市の考え方	新千歳空港を含む道内7空港を運営する北海道エアポート（株）とは、これまで連携について意見交換を行ってきており、必要に応じて他空港との意見交換や連携を行っていきたいと考えています。

意見の概要 (No.149)	新千歳空港と丘珠空港の経営は別であり、新千歳空港は収益で民間委託となった他の6空港を支えなければならない。新千歳空港がドル箱路線を丘珠空港に譲るというのは考えにくい。
札幌市の考え方	本将来像では新千歳空港をはじめとした道内空港と連携することを念頭においたものであり、主に北海道からの直行便が無い路線の就航を想定しており、単純に新千歳空港の路線と競合することは考えていません。

意見の概要 (No.150)	道内市町村と連携して、北海道全体の発展につながるよう道内各地との路線の拡充に取り組むべき。
札幌市の考え方	本将来像では、道内空港全体と連携を図りながら道内路線を維持拡大する考えであります。具体的な路線等について、関係機関と協議・調整を行っていきたいと思います。

意見の概要 (No.151)	国際旅客便に対応するまでの能力は必要ないが、海外からのビジネス・メディカルジェットに対応する程度の出入国施設・体制は必要と考える。かなりの数が新千歳空港等に流れているのでもったいない。
札幌市の考え方	他の道内空港と歩調を合わせ、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く考えです。

意見の概要 (No.152)	近畿や九州まで直行便を就航させることは当面現実的でなく、現在就航している松本や静岡から近畿、九州へ乗り継げるような機材繰りを FDA に打診するべき。
札幌市の考え方	意見No.10への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していますが、具体的な就航路線については、今後、関係機関と調整を行っていく中で見えてくるものと考えています。今回頂いたご意見も今後の検討の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.153)	釧路と女満別、利尻と稚内、をマルチエアポートにするべき。
札幌市の考え方	マルチエアポートは主に航空会社が設定するものと認識しており、具体的な就航路線については、今後、関係機関と調整を行っていく中で見えてくるものと考えています。

意見の概要 (No.154)	現在の運航ダイヤでは道外からの観光客にとっては都合の良い時間帯（丘珠発は遅く、丘珠着は早い）となっている印象なので、札幌近郊の人が道外観光へ行く際の都合の良い便も就航してほしい。
札幌市の考え方	運航ダイヤは航空会社が設定した上で国と協議し決定するのですが、市民・道民にとって利便性の良い運航ダイヤについて、航空会社と協議していきます。

意見の概要 (No.155)	①観光やビジネスなどを対象とした航空ネットワークについては新千歳空港を拠点とし、札幌－新千歳空港間の交通手段として、リニアモーターカーの整備による時間の短縮を考えるべき。 ②丘珠空港と新千歳空港間のバス運行により相互の活性化につながると考える。
札幌市の考え方	丘珠・新千歳間のアクセス強化については、今後、新規路線が拡充し、乗継利用の需要が見込まれる場合には、検討する必要があると考えています。

意見の概要 (No.156)	新千歳空港↔丘珠空港のプロペラ機が飛んだら利用する海外客は多いと思う。
札幌市の考え方	航空会社が必要を見込めると判断した場合、新規就航する可能性はありますが、現状でも札幌↔新千歳間にJRやバスによるアクセスもある事から、課題は多いと考えます。

意見の概要 (No.157)	道内周遊の拠点空港としての活用や遊覧飛行の空港としての活用等、経済効果として、観光面における丘珠空港の利活用に言及することが必要と考える。
札幌市の考え方	観光による経済効果を見込めるという視点は重要だと考えております。本市試算では、丘珠空港で道外路線1便が通年で1往復すると、年間約10億円の観光による経済効果を見込んでいます。

意見の概要 (No.158)	就航率について、令和3年度は新千歳が99%に対し、丘珠は92%と7%多くなっている。特に丘珠空港の冬季の就航率は1月が76%、2月は79%と非常に低く、1月は4便に1便、2月は5便に1便が欠航するので、道外便の利用者に対しては欠陥空港ではないか。冬季に就航率の悪い原因は降雪量である。年間降雪量の平均値は新千歳空港がある千歳市が214cm、丘珠がある札幌市東区では460cmと2倍以上も多い。札幌市の資料には冬季の就航率を検討した記述がないが、悪いデータなので隠していると感じた。
札幌市の考え方	令和3年度は特に大雪だったこともあり例年に比べ就航率が低かったものと認識していますが、除雪体制の強化や欠航率縮小への対応は必要だと考えており、冬季運用の対応について関係機関と協議していく考えです。

意見の概要 (No.159)	丘珠空港のような小規模な空港のみをハシゴするツアーなどの商品をつくり、旅行会社に買い取ってもらい、空席を運送事業者に売るのはどうか。
札幌市の考え方	ツアー商品は主に旅行会社が造成するものですが、本市としても利用促進は重要な取組と考えており、関係者と情報共有しながら取り組んでいきます。

意見の概要 (No.160)	よさこいの時期だけでも臨時便を出すなどの計画もあると良い。
札幌市の考え方	航空会社が需要を見込めると判断した場合、就航の可能性はあると考えます。

意見の概要 (No.161)	現状の航空会社も含め、新たな路線に就航する航空会社の見込みはあるのか。
札幌市の考え方	意見No.10への考え方記載のとおり多方面から丘珠空港への路線展開のニーズがあることから、今後の丘珠空港の潜在的な需要は高いものとみられ、一部の航空会社は、通年運航できる状況になれば丘珠空港での路線を展開したいという意思を示しています。

意見の概要 (No.162)	将来(想定)として年間旅客数が100万人程度と記載されているが、取組全体として100万人の旅客数を目指す内容となっていないように感じる。空港利用の増加や経済効果等を最大限に引き出すために、基本方針などに年間旅客数100万人を目標として定め、それを実現するための施策を示すべきではないか。
札幌市の考え方	本将来像では、意見No.10への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航と年間100万人程度の旅客数を想定しています。旅客数の増加や経済効果の観点は重要ですが、一方で防災・医療など市民・道民の社会生活の維持向上に関する取組も必要だと考えており、様々な取組を挙げております。

意見の概要 (No.163)	将来、滑走路が延伸された場合、70便まで増便出来ると掲載されているが、「環境基準の範囲内での運用」という条件付きの表示では意味不明である。上限枠に対する実際の就航割合が分かる文書に直してもらえると、実態と目標の相違や考え方方が分かり易い文書になると思う。
札幌市の考え方	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おり、12ページの注記に記載しています。

意見の概要 (No.164)	新幹線、在来線、新千歳空港の路線との棲み分けが不明確。お互い足を引っ張る計画になつていなか。
札幌市の考え方	本将来像における路線の拡充のコンセプトとして、道内空港と直行便が無い路線の就航や道内7空港をはじめとした道内空港全体と連携を図ることを念頭に置いています。具体的な就航路線については、JRや新幹線の利用状況等も踏まえた上で、関係機関と調整を行っていきます。

意見の概要 (No.165)	鹿児島などへの直行便の構想もあるが、新千歳空港からも飛んでおらず乗り継ぎが主流なのに、絵にかいた餅になるのではないか。どのようなマーケティングによる路線予定図なのか。
札幌市の考え方	現状では、鹿児島といった具体的な就航先は示していませんが、道内外の空港関係者や空港立地自治体へのヒアリングを踏まえ、道外各地との新規路線の就航を想定しています。

意見の概要 (No.166)	観光利用は現在少ないが、どのくらいの比率を見込んでいるか。
札幌市の考え方	将来的な、利用目的別の利用比率についての算出は行っていませんが、過去の静岡便のアンケート調査では、利用者のうち57.7%が観光目的での利用となっています。

意見の概要 (No.167)	就航会社は現在運航している2社以外への聴取はやっているのか。
札幌市の考え方	現在運航している2社以外への聴取も行っています。

意見の概要 (No.168)	1日70便は運用上可能なのか。また、最大何便まで対応可能なのか。
札幌市の考え方	対応可能な便数の詳細については今後、国と協議しながら検討していくことになりますが、本市では航空機騒音の環境基準の範囲内での運用として1日70便程度は可能だと考えています。

意見の概要 (No.169)	JR の廃線が進む中で、丘珠空港はその代替運行となり得るのか。
札幌市の考え方	丘珠空港が JR の廃線に対して全ての代替機能を確保するのは難しいと考えますが、一定程度担えるものと認識しています。具体的な就航路線については、JR や新幹線の利用状況を踏まえた上で、関係機関と調整を行っていきます。

意見の概要 (No.170)	航空運賃について、新千歳空港との比較を教えてほしい。
札幌市の考え方	航空運賃は運航している航空機や需要等によって設定されるものであり単純に比較することは難しいと考えます。

意見の概要 (No.171)	道内空港との競合や道外の既存航路との調整が難しいのではないか。国の事業化の見込みはあるのか。
札幌市の考え方	本将来像は、新千歳空港をはじめとした道内空港と連携することを念頭に置いたものであり、主に北海道からの直行便が無い路線の就航を想定していることや、大型の航空機を多頻度で運用することは想定していないため、他空港とのすみ分けが出来るものと考えています。今後必要となる整備について国に要望した上で、国が事業化の検討をするものと認識しています。

意見の概要 (No.172)	インバウンドが増えると新千歳空港だけでは受入れが難しいのではないか。
札幌市の考え方	本将来像では、新千歳空港との連携として、リージョナルジェットクラス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貢献できると考えています。

4-4(2)④ターミナル機能の強化

意見の概要 (No.173)	①搭乗橋の設置について、現在の駐機場を歩いて搭乗する形が良い。 ②搭乗橋の設置により、身近で親しみのある空港ではなくなってしまうか。
札幌市の考え方	現在は風雨・降雪の影響を直接受ける状況であり、車椅子利用者や高齢者等は特にその影響が大きいものとなっており、バリアフリー・利便性向上の観点から搭乗橋の設置は必要だと考えています。

意見の概要 (No.174)	①小さな空港なので、ターミナルから搭乗口まで動く歩道でつなげれば遠く感じない。 ②滑走路延長に加え、誘導路の増設(滑走路末端に接続が望ましい・混雑時間帯の遅延大幅減少に寄与)、駐機スポットの増設(予想必要数に加え、ダイヤの乱れ・除雪遅延時等の予備)、滑走路・誘導路・駐機スポットの耐圧(路面強度)の強化が必要。 ③建物は現状より広く災害にも強い空港にし、タッチレスのエレベーター等、感染症の流行を防ぐ工夫もいいと思う。 ④ターミナルビルは、待ち時間にゆっくりくつろげる空間や楽しめる場所があると利用者も飽きないだろう。外観が気に入っているので、建物内をリノベーションで生まれ変わる空間を期待したい。 ⑤ターミナルビルには北海道の木材を利用してほしい。また、冬の滑走路の雪を利用してビルの雪冷房を実現してほしい。 ⑥空港内をおしゃれに綺麗にしてほしい。 ⑦ターミナル機能の拡充について、大幅な、ハード面の拡充が求められ、安価な方法での対応を希望するが、現在の想定を教えてほしい。
札幌市の考え方	ターミナル機能の強化の在り方については、将来像策定後に関係機関と協議を行いながら検討することになります。ご意見も参考に、必要となる規模や施設の詳細について関係機関と協議していきます。

意見の概要 (No.175)	ターミナルビル付近は拡張性が無いと思うので、つどーむ付近等、空港へのアクセスの向上や賑わいの創出につながる場所に移設すべき。跡地も医療・防災施設や格納庫等に有効活用できると考える。
札幌市の考え方	詳細な配置計画は今後検討していくことになりますが、本市では既存施設等の兼ね合いから現状の位置での拡張を想定しています。

意見の概要 (No.176)	駐車場拡張事業は結果的に周辺地域の「交通渋滞」と「CO2 排出增加」に繋がるため、札幌市の「ゼロカーボンシティ」、世界各国で取り組む「地球温暖化防止（脱炭素）」、日本の「カーボンニュートラル2050」と言った政策に背反する側面も持つため慎重な対応が必要。公共事業が目指すべき方向は、交通手段の多様性を確保しつつも、やはり「カーボンニュートラル2050」を達成すべく、車・バスの利用を「可能な限り抑制、制限」していくのが、るべき姿だと思う。駐車場拡張事業は「中止」とし、駐車場の利用は「バス、タクシーに限定（マイカーは原則駐車禁止）」すべきだと思う。これは、除雪作業の困難さは空港機能のマヒに直結するため、このリスクを低減させるためにも必要な措置だと思う。
札幌市の 考え方	脱炭素の取組は必要だと考えており、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になると 생각ています。一方で、現在は自動車やバスによるアクセスでの利用割合が多く、今後利用者が増える中、一定程度の駐車場の拡張は必要だと考えています。

意見の概要 (No.177)	<p>①空港ビルは需要ができるまでは、拡張なし。敷地の関係で難しいのであれば、同じ敷地面積で高く建て替え。</p> <p>②駐車場は需要ができるまでは、拡張なし。周辺の民間駐車場利用又はバス輸送でモータープールとアクセスで解消。</p>
札幌市の 考え方	整備を行うためには検討にも期間を要し、今後の需要を見込んで進めていく必要があると考えますが、将来の需要を検討した上で実施していくことになります。必要となる規模や施設の詳細等のターミナル機能の強化の在り方については、将来像策定後に関係機関と協議を行っていく考えです。

意見の概要 (No.178)	<p>①ターミナルビルについて、付帯施設の維持費充当のための収益化のオプション（アイデア）が少ないとと思う。</p> <p>②PSFCを導入するなどして整備後の空港運営の努力が必要だと思う。空港の発展を祈念する。</p>
札幌市の 考え方	本将来像では、空港ターミナルビル内における商業施設の拡充も盛り込んでいますが、旅客サービス使用料等も含め今後も関係機関と協議しながら、施設の拡充に合わせて安定した経営につながる取組について検討していきます。

意見の概要 (No.179)	滑走路の延伸の有無によって機能を考えていくべきでないか。
札幌市の 考え方	滑走路の延伸を含む空港機能の強化の方向性を踏まえて検討していく考えです。

意見の概要 (No.180)	①駐機場やターミナルビルの拡張規模を具体的に示すべき。 ②ターミナル機能の強化にあたって必要な用地や整備位置等、整備計画を示してほしい。
札幌市の考え方	必要となる規模や施設の詳細等のターミナル機能の強化の在り方については、将来像策定後に関係機関と協議を行っていきます。

意見の概要 (No.181)	脱炭素の取組内容を具体的に示すべき。
札幌市の考え方	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 CO2 排出を削減する方策等の取組について、今後、丘珠空港においても実現に向けた検討が必要になると考えています。

4-4(2)⑤空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充

意見の概要 (No.182)	<p>①商業施設の拡充は観光客や経済団体のためのものであり、一般の札幌市民にとっては不要なものである。</p> <p>②商業施設の拡充は不要だと思う。商業施設を計画する場合、利用者数は売り場面積に比例し、距離に反比例すると思う。本計画の商業施設等の充実と空港アクセスの充実は相反するものである。空港アクセスが充実すれば利用客は目的地に効率的・迅速に移動可能となり、滞留時間が少なくなる。都心部は新幹線開業及び都市開発が進み商業施設他の拡大・充実が図られ、空港の商業施設は都市部と並ぶ又は凌駕する内容になるとは全く思わない。</p> <p>③住宅街にある立地を考えると他空港で見られるような商業施設は入れない方が良いと考える。収支の面からも周辺混雑の面からもデメリットが大きい。現在の取組のイベント会場や産直市のような地域密着型の施設へと発展させてほしい。</p>
札幌市の考え方	空港利用者のほか、空港周辺住民を含めた市民にも利用してもらえるような施設を検討していく考えです。利用者にとって魅力のある施設も必要であり、それが安定した経営にもつながるものと考えています。具体的な内容については今後の地域協議の中で、住民の方の意見を伺いながら検討していきます。

意見の概要 (No.183)	駐車場がすぐ一杯になってしまうので空港施設を商業化するのには反対。
札幌市の考え方	利用者数に応じた駐車場の拡張を想定しています。

意見の概要 (No.184)	現ターミナルビルのテナントは低調ではないか。
札幌市の考え方	今後の空港利用者の増加に伴い、より利用してもらえるような施設について検討していく考えです。

意見の概要 (No.185)	<p><ターミナルビル内への誘致施設や新たなイベントのアイデア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・飲食店、お土産店の充実 ・道の駅としての機能 ・ショッピングモールやアウトレット施設の誘致 ・子どもが楽しめる施設 ・アミューズメント施設 ・パイロットシミュレーター等の職業体験が出来る施設 ・くつろげるスペースの確保 ・イベントスペースの確保 等
札幌市の考え方	<p>空港利用者のか、市民にも利用してもらえるような施設を検討していく考えです。具体的な内容については今後の地域協議の中で、市民の意見を伺いながら検討していきます。今回頂いたご意見も今後の検討の参考にさせていただきます。</p>

4-4(2)⑥空港アクセスの充実

意見の概要 (No.186)	<p>①札幌中心部からのアクセスが将来的な計画でも天候等の影響を受ける交通機関であることが残念。</p> <p>②地下鉄栄町駅を丘珠空港まで延伸してほしい。</p> <p>③地下鉄を丘珠空港まで延伸し、さらに周辺地域や観光地へも接続し、市民や観光客の利便性向上につなげてほしい。</p> <p>④都心部や地下鉄駅等から丘珠空港までつなぐ、新たな二次交通（モノレール、ロープウェー、LRT、ゴンドラ、JR・新幹線との接続、ドローンタクシー等）を整備すべき。</p> <p>⑤都心部から空港への専用道路を整備すべき。</p> <p>⑥地下鉄栄町駅から空港直結の地下歩道を整備すべき。また、動く歩道も整備することでスムーズな移動が出来るほか、災害時の避難場所にもなりうる。</p> <p>⑦地下鉄-空港-JR(学園都市線)を含め札幌市の未来像を描いていくべきである。</p> <p>⑧栄町駅から新商業施設を経由してターミナルまで高架構造の歩行者と自転車・原付バイク専用の通路で接続。積雪地ならではの新しい仕組みを有した施設が必要と思う。</p> <p>⑨空港へのアクセスについて、空中回廊の設置を検討してほしい。</p> <p>⑩アクセスの充実について、バスの拡充と駐車場の拡張のみであり、利用者増加に向けた取組として適切なのか疑問である。将来的なアクセスに関する考え方について示してほしい。</p>
札幌市の考え方	新たな二次交通の整備や空港専用道路等は事業採算性を考慮すると難しいと考えていますが、利用状況等を見ながらアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.187)	アクセスは地下鉄栄町駅、麻生駅からの連絡バスのみで良く都心部からの直行便は不要だと思う。冬は雪のため、時間が読めないときがあり不便。
札幌市の考え方	本将来像では、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を想定しており、実現すれば冬期間も定時性が確保できると考えています。

意見の概要 (No.188)	冬季運用の拡大により、空港で除雪した雪をトラックで外へ運ばなければならないなら、周辺道路の渋滞がさらにひどくなる。空港内の除排雪に関わるトラックの手配や雪の処理方法等を示してほしい。
札幌市の考え方	丘珠空港では防衛省と国土交通省が除雪作業を行っており、基本的には空港敷地内に雪を堆積しているものと認識しています。

意見の概要 (No.189)	<p>①冬季は丘珠空港周辺の道路が積雪により大変混雑するが、機能強化により利用者が増え、さらに悪化するのであれば、冬季の空港の運用を制限する必要がある。</p> <p>②冬季等に丘珠空港周辺の道路の混雑が悪化する懸念があるため、道路整備が必要となる。</p> <p>③冬季に丘珠空港周辺の道路の混雑が悪化する懸念があるため、周辺道路の除排雪の強化が必要となる。</p>
札幌市の 考え方	利用者の増加に応じた周辺道路への影響については、今後確認しながら必要な対応について検討していきます。

意見の概要 (No.190)	地下鉄栄町駅やJR百合が原駅等と距離を縮める位置へのターミナルビルの移設もセットで行うことで、アクセスの向上につなげるべき。
札幌市の 考え方	ターミナルビルの詳細な配置計画は今後検討していくことになりますが、本市では、既存施設等の兼ね合いから現状の位置での拡張を想定しており、利用状況等を見ながらアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.191)	バスや駐車場、タクシーの低価格化の取組を行うべき。
札幌市の 考え方	価格については各事業者が需要等により設定するものですが、今後利用者数が拡大した際には低価格化の可能性があります。また、本市としても利用状況を見ながらアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.192)	ターミナルビルが道路から見えなくなるような立体駐車場ではなく、近隣に駐車スペースを設けてほしい。
札幌市の 考え方	駐車場については、将来像策定後に関係機関と協議を行いながら検討することになります。ご意見も参考にし、必要となる規模や施設の詳細について今後検討していきます。

意見の概要 (No.193)	空港へのアクセスについて、例えば、ヘリポート重視の共用民間飛行場として運用する場合、航空機利用客には現状の移動手段で対応可能か僅かな改善、つまり便数の増加等のバス路線の構築で可能である。しかし、防災或いは医療機関との連携を考える場合、移動手段の強化では可能な選択肢が限定されるため向上は期待できない。災害時や傷病人の救護等の緊急時には、さとらんどを一時収容場所として利用し近隣の大型医療機関から医師の派遣を求める。その後の搬送は札幌市消防局の総括運用に委ねるとすれば、緊急事態が継続することでの疲弊が防止できるのでは無いか。因みに、丘珠空港前にはタクシー会社の支店がありバス同様にタクシーの効果的利用も検討可能と思われる。
札幌市の 考え方	丘珠空港の医療・防災機能に応じて必要となる交通手段等の体制については、関係機関と協議しながら検討していきます。

意見の概要 (No.194)	レンタカー会社を誘致すべき。
札幌市の考え方	今後の需要に応じて必要となる可能性があると考えており、必要に応じて関係機関と協議していく考えです。

意見の概要 (No.195)	<p>①バスによるアクセスについて、市内各地からの運航路線の拡大と増便し利便性を向上してほしい。バス会社への働きかけも必要である。</p> <p>②来年から開業する北海道ボールパークへの直行バスの運行の働きかけも検討の余地があるのでないか。高速経由なら40分程で到着すると思うので、時間的不利はほぼ無いと思われる。</p>
札幌市の考え方	まずは都心部及び地下鉄駅と空港を結ぶバス便の充実や、空港駐車場の拡張などに取り組んでいく考えですが、今後については、地域資源の状況やその需要を見つつ、アクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.196)	<p>①バスによるアクセスについて、乗り場へのアクセスのし易さ、分かり易い掲示やアナウンス、交通系ICの導入、運航情報の配信等、利用者が使いやすいような配慮を行うべき。</p> <p>②地下鉄栄町駅のバス降車口を地下に整備すると、空港へ行く方も空港から向かう方も利便性向上につながる。</p> <p>③丘珠空港から栄町駅（一部札幌駅）の直行バスは、エレベーターの無い栄町駅4番出口で停まり、スーツケースを抱えて階段を下りてくる人を見かけた。エレベーターのある2番出口への停車の検討をしてほしい。</p> <p>④バスだけでは利便性が他空港と比べて劣るため、MaaS（マース）など新たな交通体系に向けた取組も考えてほしい。</p>
札幌市の考え方	今後の利用者の増加に伴い、より利便性の向上につながる取組について検討していきます。

意見の概要 (No.197)	<p>①都心アクセス道路について、高速道路IC及び丘珠空港と接続し都心部と直結のアクセスに整備してほしい。</p> <p>②都心アクセス道路の記載があるが、これは検討が進んでいないため、ここに記載するのは不適切である。</p>
札幌市の考え方	都心アクセス道路は都心部と札幌新道や高速道路とを結ぶ計画で既に事業化されています。本将来像では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を想定しておりますが、今後も利用状況等を見ながらアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.198)	空港の駐車場については一部を屋内駐車場にしたり、EV車も増えてきているので充電スポットもあれば良いと思う。
札幌市の考え方	必要となる規模や施設の詳細等の駐車場の在り方については、ご意見も参考にし、将来像策定後に関係機関と協議を行っていく考えです。

意見の概要 (No.199)	バスタークナルも整備し、バスアクセスや路線バスも乗り入れて充実した空港になってほしい。
札幌市の考え方	必要となる規模や施設の詳細等のターミナルビルやバス停留所の在り方については、将来像策定後に関係機関と協議を行っていく考えです。

意見の概要 (No.200)	乗り合いタクシーの導入を検討してほしい。
札幌市の考え方	利用状況等を見ながら今後もアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.201)	自動運転の普及の観点がやや欠けている。地下鉄の延伸や空港連絡バスが自動運転によって不要になる可能性があると考える。
札幌市の考え方	本将来像は、概ね 10 年後を目指に、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ておりますが、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て、必要に応じ柔軟に取り組んでいくこととしています。将来的な利用者数の増加に応じて、必要なアクセスの充実について検討していく考えです。

意見の概要 (No.202)	駐車場の拡張について、整備方法や整備規模について示してほしい。
札幌市の考え方	必要となる規模や施設の詳細等の駐車場の在り方については、将来像策定後に関係機関と協議を行っていく考えですが、本市では立体駐車場の整備を想定しています。本将来像では現在の年間旅客数の 3~4 倍となる 100 万人規模の空港を想定していますので、これに相当する程度の駐車場が必要になると考えていました。

意見の概要 (No.203)	地下鉄延伸より都心アクセス道路の方が整備費用がより掛かるため、地下鉄延伸を行わない理由にならないのではないか。
札幌市の考え方	都心アクセス道路は都心部と札幌新道や高速道路と結ぶ計画で既に事業化されています。本将来像では都心アクセス道路を利用した空港連絡バスの通年運行を想定しておりますが、今後も利用状況等を見ながらアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.204)	積雪の多い札幌市の空港アクセスにおいて、定時運行が困難なバスやタクシー、自家用車に限定されてしまうと、空港利用が伸びない大きな要因となるため、二次交通の充実はやはり不可欠であると考えられる。地下鉄延伸の可能性は今回却下されているが、仮に、関東地方とのLCC便が実現し、地下鉄と直接接続した場合に、地下鉄や空港利用の増加や様々な経済効果を考慮した試算結果が示されていないため、却下した理由に疑問が残る。
札幌市の考え方	本将来像は年間100万人程度の旅客数を想定していますが、地下鉄の延伸は事業採算性を考慮すると難しいと考えています。

意見の概要 (No.205)	丘珠空港より、各区の中心街までの具体的なアクセス手段と時間を明示すべき。地下鉄栄町駅を事例として、アクセス時間、頻度、手荷物を想定して移動手段と確実性を提案する。
札幌市の考え方	現状、丘珠空港と各区とのアクセスの検討は行っておりませんが、今後利用状況等を見ながらアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.206)	都心アクセス道路は事業費が滑走路の延伸と比較にならない程膨大であり、地下鉄活用の面からも連絡バスは栄町行きのみで良いと考える。
札幌市の考え方	都心アクセス道路は都心部と札幌新道や高速道路と結ぶ計画で既に事業化されています。地下鉄栄町とのアクセスの充実も重要だと考えていますが、都心アクセス道路を利用した空港連絡バスの通年運行も想定しています。

意見の概要 (No.207)	新幹線開業を想定して空港までのアクセスのプランニングはできているのか。
札幌市の考え方	本将来像では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を想定しておりますが、今後も利用状況等を見ながらアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.208)	空港へのアクセスの将来像についても詳しく知りたい。
札幌市の考え方	本将来像では、バスアクセスの充実及び駐車場の拡張を想定していますが、今後も利用状況等を見ながらアクセス向上につながる取組を検討していきます。

意見の概要 (No.209)	空港へのアクセスについて、他市との比較はあるか。
札幌市の考え方	各空港の立地や利用状況に応じてアクセス手段を確保しており一概に比較するのは難しいと考えます。

4-4(2)⑦医療・防災機能の強化

意見の概要 (No.210)	医療・防災機能として、ヘリの活用は維持してほしい。メディカルウイングは不要だと思う。
札幌市の考え方	ヘリコプターは丘珠駐屯地や北海道防災航空室等による活動や、報道等にも活用されており今後も必要なものと考えています。また、メディカルウイングも道内医療への貢献のために今後も重要なものと考えています。

意見の概要 (No.211)	安全・安心な暮らしに寄与することだが、人口減少で医療・防災機能の強化が必要なのか理解できない。
札幌市の考え方	人口減少が見込まれる中でも、広大な北海道の医療を支えるため、また災害時等の対応のため、医療・防災の機能強化は必要だと考えています。

意見の概要 (No.212)	<p>①空港設備、自衛隊駐屯地、さとらんど、つどーむ、百合が原公園、丘珠緑地等の存在は札幌市中心部では不可能な対応、つまり、要救助者を救助等して航空能力で搬送して直近の場所でトリアージし軽度な者は一時収容する。近接の医療機関との連携構築と近接輸送機関（タクシー会社）との協議等を経て、丘珠空港を中心とした札幌市東部の航空救助連合体構想として考える方が効果的だと思う。</p> <p>※緊急性の高い負傷者等は札医大のヘリポートへヘリで移送するとか、避難者で要人クラスは丘珠から千歳に移送し千歳から空路移送するとか、逆にヘリで必要な医師を招聘する等。輸血用血液の航空搬送等用途は広いと思う。札幌市、消防局、警察など関係機関の出先も近いしつどーむの駐車場等車両の利用にも便利が良い。又、道防災ヘリや警察ヘリなど応援を期待できる機体が丘珠空港にあるというのも強みである。</p> <p>②医療・防災に重点を置き、自衛隊等の災害対応機関の航空機やヘリコプターとの連携を強化してほしい。</p>
札幌市の考え方	丘珠空港が担う医療・防災機能を更に強化するため、いただいたご意見も参考に関係機関と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.213)	道内他空港とも連携しドクターへリの更なる活用も行うべき。
札幌市の考え方	ドクターへリは主に病院を基地として活動しており、必ずしも丘珠空港が拠点となるものではありませんが、今後の丘珠空港を活用した医療利用については関係機関と協議していく考えです。

意見の概要 (No.214)	特に医療・防災を重点に消防・海保などの航空機の充実、災害のために自衛隊機の充実も必要。
札幌市の考え方	本将来像は自衛隊機の活用を想定したものではありませんが、防災機能の強化として札幌消防航空隊の丘珠空港への拠点化により、災害対応機関との更なる連携が図られるものと考えています。

意見の概要 (No.215)	北海道の中心である札幌の病院へ通う人の為、また、入院している家族の為、交通手段として丘珠空港が必要である。医療の中心が札幌の為、空港周りには数日単位、1ヶ月単位で宿泊できる施設があれば良いと思う。
札幌市の考え方	今後の検討の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.216)	<p>①札幌だけでなく、各地域も考慮すべきと考える。例えば旭川空港に拠点を置くと各地に移動する時間も同じくらいなると思う。旭川に即対応できるヘリ、施設などを設置したほうが良いと感じる。とにかく北海道は広いので移動にも時間がかかり、即動ける体制が出来ていない。</p> <p>②支援物資等の集積及び搬送拠点について、札幌市分だけではあまり意味が無い。道内全体として考え、丘珠空港に一括備蓄し、災害時に空、陸から搬送することが極めて合理的である。災害が発生したらまず丘珠からヘリを飛ばし状況を把握し、避難・復旧策を練ることから始まる。よって、道、札幌市の防災機能を丘珠に置くことが極めて重要である。本計画にその機能も取り入れてもらいたい。</p>
札幌市の考え方	北海道全体における医療・防災対応に関する丘珠空港の活用については、道や関係機関と協議しながら検討していくものと認識しています。

意見の概要 (No.217)	他国のミサイル発射など万が一の有事の際には空港は狙われるエリアのため、周辺住民の避難場所設置を示してほしい。
札幌市の考え方	本将来像は主に民間航空機の活用を念頭に置いており、国防に関する危機管理等については国が検討していくものと認識しています。

意見の概要 (No.218)	<p>①ヘリポートの大型化を図り空路での結びつけの計画も必要となる。札幌市が被災するような事態でも、丘珠空港は十分な耐震機能を備えておくことでその運用が滞ることはない。</p> <p>②防災における活用として、空港の地下にもそれなりのスペースを作ってほしい。</p> <p>③災害に備えて防災センターとしてほしい。緊急避難、緊急医療、ビジネス、観光、物流に期待が持てる。</p> <p>④備蓄庫の規模はどの程度想定しているか。</p>
札幌市の考え方	丘珠空港が担う防災機能の強化について、関係機関と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.219)	今後の医療は、医療ジェットよりも地方医療の中核センターと遠隔通信でリモート手術を行う方法が進む方向にあり、地方医療の底上げと医療の札幌集中を防ぐことになる。
札幌市の考え方	現状医療ジェット（メディカルウイング）は道内医療に貢献しており、丘珠空港は重要な役割を担っていると認識しています。今後も丘珠空港を活用した医療利用について関係機関と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.220)	医療・防災については、新千歳空港との連携強化についてより検討するべきである。冬の運航でも補完できるのでは。
札幌市の考え方	医療・防災に関する他空港との連携は重要だと認識しており、北海道全体における医療・防災対応に関する丘珠空港の活用については、道や関係機関と協議しながら検討していくものと認識しています。

意見の概要 (No.221)	医療ジェットは通年必要であり夜間の離発着も可能とすべき。
札幌市の考え方	メディカルウイングについては、計画搬送であるため、現状では空港の運用時間内での運用となります。

意見の概要 (No.222)	今後の需要次第では、民航機が 2 倍程度の便数では済まなくなり、メディカルウイングの運用に問題が生じることも考えられるのではないか。
札幌市の考え方	メディカルウイングは現状年間 20~30 回程度の運用となっており、大きな支障は無いと認識しています。

意見の概要 (No.223)	ドローンの発着を可能にして、医療等を充実させると良いのではないか。
札幌市の考え方	本将来像は、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ておりますが、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て、必要に応じ柔軟に取り組んでいくこととしています。将来的な、医療機能の強化については引き続き検討していく考えです。

意見の概要 (No.224)	災害時に有効に活用できるように、オスプレイの運用を可能にすべき。
札幌市の考え方	本将来像は主に民間航空機の活用を念頭に置いており、自衛隊機や軍用機の活用を想定したものではありません。

意見の概要 (No.225)	防災上重要としつつ消防局は石狩市にヘリを待機させて石狩市に資金を投じているのは矛盾ではないか。
札幌市の考え方	札幌市消防航空隊は平成 20 年（2008 年）まで丘珠空港を拠点に活動してきましたが、体制強化のために 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した経緯があります。本将来像では、札幌消防航空隊の丘珠空港への拠点化について検討していく考えです。

意見の概要 (No.226)	消防局航空隊の拠点化について、敷地の確保はどうするのか、また、どんなメリットがあるのか。現在の石狩でも支障が無いのではないか。
札幌市の考え方	詳細な配置計画は今後検討していくことになりますが、拠点化により迅速な活動が可能になるほか、丘珠空港にある他の災害対応機関との連携強化につながると考えています。

意見の概要 (No.227)	防災拠点として空港北側用地の取得計画はないのか。
札幌市の考え方	周辺用地の活用については、今後の機能強化の検討の中で詳細が見えてくるものと考えています。

意見の概要 (No.228)	将来的にメディカルウイングを活用した医療のための空港にするのか。
札幌市の考え方	医療利用も含め丘珠空港が担う様々な役割をより一層果たしていく考えです。

意見の概要 (No.229)	メディカルウイングについて、なぜ名古屋を拠点にしており、中日本航空が運航しているのか。
札幌市の考え方	メディカルウイングは北海道が委託業務で行っている事業であり、その仕様に対応可能な会社が事業を担っています。

4-4(2)⑧周辺地域との調和と共生

意見の概要 (No.230)	①賑わい創出の取組は不要であり、空港機能の充実の妨げになると思う。空港機能（特に空港アクセス）の充実が図られた場合、空港は一時通過性の強い施設となり、周辺地域住民が日常的に利用する可能性は低く、賑わいへの訴求は低いと思う。空港との共生を計画する対象を周辺地域か周辺地域住民なのか、主体をはっきり明示すべきと考える。 ②今以上に沢山の方が空港に来ても近くに何もなければ、すぐ中央区などに行ってしまう方が多いのではないか。
札幌市の考え方	交流人口が増加することで、滞在時間に伴う消費活動が少なからず発生し、これが地域経済の活性化、ひいては丘珠空港周辺に企業の関心を引き込むことにつながると考えています。これは、これまでの丘珠空港を、次の世代に引き継ぐためにも必要なことで、空港の機能強化と連動し、空港周辺地域の賑わい創出を検討したいと考えており、その方向性について、今後の地域協議の中で検討していきたいと考えています。

意見の概要 (No.231)	市民の憩いの場となっている丘珠空港緑地の遊具・ランニングコース・駐車場等について、滑走路延伸を含む空港の機能強化後も残してほしい。緑地の在り方についてどのように考えているか。
札幌市の考え方	空港緑地の緩衝機能（樹林帯）やレクリエーション機能（遊戯施設や休養施設、広場など）は可能な限り維持する方向で考えていますが、空港の機能強化後の緑地の在り方については、今後の地域協議の中で検討していきます。

意見の概要 (No.232)	将来の空港工事の際も、空港緑地を一時閉鎖にせずに進めて欲しい。
札幌市の考え方	空港整備の事業化が決定した場合、国が工事を行う事になりますが、その進め方については国と協議しながら検討していきます。

意見の概要 (No.233)	①300m 延伸し空港緑地が縮小する分、周辺への騒音は大きくならないのか。 ②空港緑地が減少することによる騒音緩衝機能についてどのように考えているか。
札幌市の考え方	航空機騒音には、大きく「地上騒音」と「飛行騒音」があり、「飛行騒音」に対する緩衝緑地の効果は限定的と考えられますが、地上騒音については樹林帯や築堤などを極力残すことで緩衝機能は保てると考えています。

意見の概要 (No.234)	空港周辺の開発及び有効活用を図り、周辺地域を活性化させるとともに、空港を中心としたまちづくりを考えるべき。
札幌市の考え方	空港周辺における取組の方向性や内容については、空港及び周辺の都市計画上の位置づけや、空港の機能強化の動向、交流人口の動向等を踏まえつつ、周辺地域住民をはじめとした市民と意見交換を重ねながら検討していきます。

意見の概要 (No.235)	周辺の用地買収により緩衝地帯を拡大する必要がある。
札幌市の考え方	<p>航空機騒音には、大きく「地上騒音」と「飛行騒音」がありますが、相対的に音圧が大きい「飛行騒音」に対する緩衝緑地の効果は大気を伝導して伝わるもので、地上の緑地によって緩衝機能は限定的と考えられますが、地上騒音については樹林帯や築堤などを残すことで緩衝機能は保てると考えています。</p> <p>空港の機能強化後の緑地の在り方については、今後の地域協議の中で検討していきます。</p>

意見の概要 (No.236)	地域の活性化を考える検討会を立ち上げる等して、まちづくりビジョンを策定すべき。
札幌市の考え方	地域協議の進め方は検討中ですが、例えば空港周辺住民の皆様を中心とした協議会を設置することなどを考えています。ビジョン策定の必要性も含め今後検討していきます。

意見の概要 (No.237)	賑わいの創出について、具体的な取組を示してほしい。
札幌市の考え方	例えば、空港ターミナルビル内への商業施設の設置など、空港やその周辺の機能向上に繋がる取組を想定しています。このほかの具体的な取組については、地域協議の中で検討していくことを想定しています。

意見の概要 (No.238)	周辺農家は後継者不足で休耕地が沢山見られ、周辺に倉庫や配送センターが沢山建って来ているが、農業地域の今後の構想を示してほしい。空港や農業地域で北丘珠地区は市内地と分断されて孤立感を感じる。丘珠空港の将来で空港周辺の賑わいの創出等とあるが、農業地域の考え方と将来像を提示してほしい。
札幌市の考え方	今後、空港周辺の賑わい創出を検討していくにあたっては、周辺の農地に関することも含めて地域の方と協議していく考えです。

意見の概要 (No.239)	周辺地域の賑わい創出と住民の求めるまちづくりについてどう合意を作つて成立させるのか。
札幌市の考え方	今後の地域協議の中で、他の空港の事例なども参考に周辺住民の方の意見を伺いながら検討を進めていく予定です。

意見の概要 (No.240)	<p>①地域町内会に対し、地域振興策として助成予算など検討しているか。</p> <p>②空港延伸による周辺地域に付与されるメリットを教えてほしい。</p>
札幌市の考え方	現時点では助成などは想定していませんが、広域交通拠点としての利便性の向上や、交流人口の増加に伴う賑わいの向上などを想定しており、具体的な取組については周辺地域住民をはじめとした市民と意見交換を重ねながら検討していきます。

意見の概要 (No.241)	<p><空港周辺における誘致施設や新たなイベントのアイデア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ショッピングモールやアウトレット施設 ・ホテル ・レジャー施設（温泉、アウトドア施設、映画館、スポーツ・コンサート・イベント等ができる施設等） ・有事の際の避難場所の確保 ・病院等の福祉施設 ・航空関連等の学校 ・雇用促進や経済活性化等につながる産業誘致 ・イベント（地域振興、航空ショー等）の開催 ・課外授業や職場体験ができる施設 ・マンション ・オフィス街 等
札幌市の考え方	空港周辺における取組の方向性や内容については、空港及び周辺の都市計画上の位置づけや、空港の機能強化の動向、交流人口の動向等を踏まえつつ、周辺地域住民をはじめとした市民と意見交換を重ねながら検討していきます。今回頂いたご意見も今後の検討の参考にさせていただきます。

5 参考資料

意見の概要 (No.242)	冬季運航による毎日の除雪で黒字になるのか疑問である。
札幌市の考え方	現状でも除雪を行いながら、冬季運用しているところです。空港の機能強化により除雪体制の強化が必要になることを想定しており、関係機関と協議・調整を行っていく考えです。

意見の概要 (No.243)	費用対効果が見込めるか疑問である。根拠を示すべきである。
札幌市の考え方	<p>市の概略検討では、費用対効果が見込めると考えておりますが、詳細な費用等については今後も検討していくことになり、それと合わせて費用対効果についても精査を行っていくことになります。</p> <p>なお、空港の社会的意義には、空港利用者による消費活動やビジネス・観光による経済の活性化のほかにも、医療や防災での公的に担う役割も含まれます。よって、空港単体の施設の収支の視点のみならず、空港というインフラが「公益」にどれだけ寄与しているかという視点も重要だと考えています。</p>

意見の概要 (No.244)	経済効果が見込めるか疑問である。根拠を示すべきである。
札幌市の考え方	本市の試算では、丘珠空港で道外路線1便が通年で1往復すると、年間約10億円の観光による経済効果を見込んでいます。

意見の概要 (No.245)	滑走路（1,800m程度）を整備しても、LCC仕様のA300-200等（中型機）が着陸できないのであれば安定的な運賃収入を見込めないのではないか。各航空会社が積極的に海外のリージョナルジェットを購入する想定があるのか。
札幌市の考え方	意見No.10への考え方記載のとおり多方面において丘珠空港への路線展開のニーズがあることから、今後の丘珠空港の潜在的な需要は高いものとみられ、一部の航空会社は、通年運航できる状況になれば丘珠空港での路線を展開したいという意思を示しています。

意見の概要 (No.246)	空港周辺地域への経済効果はどの程度あるのか。
札幌市の考え方	空港周辺地域の賑わい創出の方向性については、今後、地域協議の中で検討していく予定であり、その内容が決まっていないため現時点では経済効果等の検討は行っていません。

意見の概要 (No.247)	人の交流はどう変わり、どこから、どれだけの人が、何の目的で丘珠空港を利用したのかを把握しているか。
札幌市の考え方	過去に利用者を対象としたアンケート調査を実施しており、利用者の所在地や各路線の利用目的等を調査しています。なお、本将来像の検討に関する市の概略検討では、需要推計を実施しており、需要は見込めるものと考えています。

意見の概要 (No.248)	人口減少や新幹線札幌開業、新型コロナウイルスの影響等により、需要が見込めるのか疑問である。根拠を示してほしい。
札幌市の考え方	<p>北海道新幹線札幌開業後は、丘珠空港と函館及び東北を結ぶ空路の利用客が減少することが想定されますが、本将来像では、意見No.10への考え方記載のとおり多方面からのニーズを踏まえて道内外各地との路線就航を想定していることから、需要は見込めると考えています。また、丘珠空港は他の空港と比べてビジネスや医療面等での利用が多く、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いることから、底堅い需要があると考えています。</p> <p>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。</p>

意見の概要 (No.249)	新幹線札幌開業を控えており、空港も活性化していくのはおかしい。
札幌市の考え方	札幌市としては北海道新幹線の札幌開業に向け取り組んでいるところですが、函館及び東北を結ぶ空路の利用客が減少することが見込まれるもの、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に取り組んでいく必要があると考えています。

意見の概要 (No.250)	除雪費、老朽化施設の補修費、新型コロナ対策、子供の教育、高齢者対策等、市民生活の改善に関わる事業に予算を使うべき。
札幌市の考え方	<p>仮に空港整備を実施する場合、空港法の規定により、財源の85%は国の自動車安全特別会計のうち、空港整備勘定により賄われることになりますが、これは空港使用料や航空機燃料税を財源とした特別会計であり、空港整備以外に使用することはできないことになります。</p> <p>残りの15%については、都道府県及び市町村が負担することになりますが、丘珠空港は、ビジネス利用や観光振興などによる経済活性化への寄与や、防災・医療などによる市民・道民生活の維持向上など、幅広い役割を担う重要な施設であり、札幌市民・道民の利益となると考えることから、丘珠空港についても国に整備をしっかり要望していく考えです。</p>

意見の概要 (No.251)	①札幌市民としての負担額を示してほしい。 ②本計画の整備費は、医療、防災の観点や、ビジネス、観光面で、北海道全体に寄与するものであり、札幌市民が全てを負担するのではなく、国や北海道全体で負担すべきである。
札幌市の考え方	空港整備事業の費用は、国が全体費用の85%を、地方自治体（北海道・札幌市）が15%を負担することになり、道と市の負担割合については今後の協議の上で決定することになります。

意見の概要 (No.252)	多額の費用を使い整備した現在の空港緑地を廃止することは税金の無駄遣いである。
札幌市の考え方	既存の緑地の一部を空港敷地として活用することになりますが、航空機の地上騒音の緩衝となる樹林帯などは可能な限り維持するほか、空港機能の強化によって丘珠空港が担っている幅広い役割が強化されることで、札幌市・北海道全体の発展に寄与するものと考えています。空港機能強化後の緑地の在り方や規模については、今後の地域協議の中で検討していきます。

意見の概要 (No.253)	現在の経済状況を鑑みた場合、大規模な公共事業を行うことに疑問を感じる。仮にどうしても行うのであれば、設計及び施工に関わる業者は全て道内の業者を利用してほしい。
札幌市の考え方	全体事業費の15%を都道府県及び市町村が負担することになりますが、丘珠空港は、ビジネス利用や観光振興などによる経済活性化への寄与や、防災・医療などによる市民・道民生活の維持向上など、幅広い役割を担う重要な施設であり、札幌市民・道民の利益となると考えることから、実現に向けて取り組んでいく考えです。なお、事業実施が決定した場合、設計や工事の発注は国が行うものと認識しています。

意見の概要 (No.254)	民間の資本（投資）も活用するなど検討をして頂きたい。
札幌市の考え方	将来像実現に向けては民間活力の導入についても検討していく考えです。

意見の概要 (No.255)	滑走路延長に伴い、制限区域や RESA など整備が必要な事業もあるため、事業費の確保が課題だと思う。
札幌市の考え方	市の概略検討では、空港整備事業費を150～200億円と想定していますが、この中には空港敷地の拡大や RESA 整備の費用も含んでおり、事業実施が決定した場合、全体費用の85%を国が、15%を北海道と札幌市が負担することになります。

意見の概要 (No.256)	空港整備事業費について、実施主体、費用の詳細、費用負担者を示してほしい。
札幌市の考え方	空港整備事業は国が事業主体となります。将来像策定後、必要な整備等について、国に要望を行っていく予定であり、詳細な費用等については今後検討していくことになります。市の概略検討による概算費用は150～200億円を想定しており、負担割合については、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、双方が協議のうえで決定することになります。

意見の概要 (No.257)	①ターミナルビルや格納庫等、その他施設整備費の実施主体、費用の詳細、費用負担者を示してほしい。 ②ターミナルビルの他、格納庫などを市税や道税で作る必要があるのか。所詮、民間会社のために税が使われるのなら、その使われ方を市民にきちんと説明する必要があるのではないか。
札幌市の考え方	その他施設整備については、基本的に各事業者が検討し、その費用を負担することになる想定ですが、公的な機能を有するものが設置されるなどの場合は、札幌市の負担について、その整備の方向性が見えてきた段階での検討になると考えています。市の概略検討による概算費用は100～150億円を想定しています。

意見の概要 (No.258)	主な施設整備に係る概算事業費は概ね10年後としている計画完了時の費用として算出しているのか。
札幌市の考え方	将来像実現に必要となる機能強化の整備完了までの概算費用です。

意見の概要 (No.259)	道外路線1便が通年で1往復することで年間約10億円の算出根拠を示してほしい。
札幌市の考え方	第6回北海道観光産業経済効果調査による、経済波及効果の推計値を参考にして、静岡路線を例にとって、その利用者数、観光目的の利用者割合等の数値から、観光による経済効果を算出したものです。

意見の概要 (No.260)	空港の維持費についての試算が無い。空港の収支はどの程度になるか、毎年どの程度税金から投入されるか示してほしい。
札幌市の考え方	丘珠空港は国管理空港であり、空港の着陸料などを財源として国が管理しています。今後、必要な整備等について、空港管理者である国に要望を行っていく予定です。詳細な費用等については今後も検討していくことになり、それと合わせて費用対効果についても精査を行っていくことになります。

意見の概要 (No.261)	概算事業費について、今後変動する可能性があるとなっているが、見通しはあるのか。あまり増額になるのであれば検討が必要ではないか。後世へのつけにしてはならない。
札幌市の考え方	今後、必要な整備等について、空港整備事業の実施主体である国に要望を行っていく予定です。詳細な費用等の精査は今後行っていくことになります。

意見の概要 (No.262)	開港後の収益について、札幌の除雪費に回せるか。
札幌市の考え方	丘珠空港は国管理空港であり、空港における収入は国の収入になります。

意見の概要 (No.263)	共用空港のうち、美保空港及び徳島空港が整備事業費を国土交通省全額負担という資料があった。空港法により 85%と 15%という割合が規定されているようだが、特例になる場合があるのか。
札幌市の考え方	ご意見にある金額負担の特例については承知していませんが、丘珠空港については、国が全体費用の 85%を、地方自治体が 15%を負担することを想定しています。

意見の概要 (No.264)	国は道と市の負担となる 23~30 億円に納得しているのか。
札幌市の考え方	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。必要となる整備及び費用の詳細については、今後検討していくことになります。

意見の概要 (No.265)	丘珠空港は自衛隊基地なので国からの補助金はどのようになるのか。
札幌市の考え方	本将来像は主に民間航空機の活用を念頭に置いており、事業を行う場合、国土交通省が所管となる想定です。仮に空港整備を実施する場合、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。

意見の概要 (No.266)	費用の中にはアクセスの充実に関わる都心アクセス道路の工事費用も入っているのか
札幌市の考え方	都心アクセス道路は別事業であり、国により既に事業化が決定しており、本将来像における事業費には含まれていません。

意見の概要 (No.267)	多額の予算が掛かるが、札幌市として支払いの目途はついているのか。新幹線などや除排雪など色々かかるかと思うが。
札幌市の考え方	詳細な費用等については今後検討していくことになりますが、丘珠空港は、ビジネス利用や観光振興などにより経済効果を見込めるほか、防災・医療などによる市民・道民生活の維持向上など、幅広い役割を担う重要な施設であり、市民・道民の利益となると考えることから、引き続き実現に向けて取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.268)	100万人の来訪ができなかったらどのように赤字を補填するのか。
札幌市の考え方	市の概略検討では、費用対効果を見込めると考えていますが、引き続き旅客数の増加のために利用促進に取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.269)	医療・防災については道民の利用が多いのだから道が多くお金を負担するべき。
札幌市の考え方	地方自治体負担となる、事業費の15%のうち北海道と札幌市の負担割合については、双方が協議のうえで決定することになります。なお、本将来像は札幌市の活力向上にもつながるものだと認識しています。

6-1 周辺への影響（航空機騒音）について

意見の概要 (No.270)	F D A就航以来、やはりジェット機の音はプロペラ機とは比較にならない。夏場は受忍限度を超えることがある。プロペラ機が若干増えるのは我慢できるとしても、ジェット機を増やすのは反対である。自衛隊や道警のヘリコプターは緊急時を除いて、もう少し高度を上げて、騒音対策に配慮をしていただきたい。
札幌市の考え方	毎年、丘珠空港で運航しているジェット機や自衛隊機等、すべての航空機の騒音調査を実施し、環境基準の範囲内であることを確認しているところであり、今後も騒音調査を継続し、環境基準の範囲内での運用となるよう取り組んでいく考えです。なお、陸上自衛隊や北海道警察のヘリコプターの運用について、本市に権限はありませんが、ご意見については関係機関にお伝えします。

意見の概要 (No.271)	騒音被害を受けるため、便数の制限、近隣住民の利用割引、近隣住民の働き口を優先すること等を希望。
札幌市の考え方	今後の検討の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.272)	<p>①千歳市では防衛省の補助金もあり、住宅の空調設備の改修（エアコンの設置など）などの防音化工事が進められているようである。丘珠空港の拡充（滑走路延伸、ジェット化推進）を進めるのであれば、単に騒音の環境基準内というのではなく、具体的に航空路下の地域住民に対して、千歳市のように騒音対策を充実させる必要があると思う。いくら経済効果が上がろうとも、落下事故や墜落事故等の危険リスクにさらされ、現実的に航空機の騒音リスクが今以上に増えるだけで、地域住民だけが我慢を強いられ良いことはひとつもない。丘珠空港の延伸と一緒に、例えば防音空調改修などの具体的な住民に対する取組なども真剣に検討するように並行して取り組んでいただきたい。</p> <p>②苫小牧市の千歳市寄りに住んでいた時、窓を開けると音がうるさいので周辺の住宅にはエアコンが設置されていた。丘珠空港周辺の住宅にも、補助でエアコンの設置が必要になってくるのではないか。その様なことも考えていいって欲しいと思う。</p>
札幌市の考え方	千歳市や苫小牧市においては、航空自衛隊千歳基地があることや、新千歳空港が24時間運用されていることもあります、住宅防音工事の助成事業が行われているものと認識しております。空港周辺の騒音対策については関係法令に定められており、丘珠空港のように環境基準の範囲内での運用を考えており、現時点で一般住宅に対して補償対応を取ることは想定していません。

意見の概要 (No.273)	<p>①一番気になるところが騒音であり、どうしても生活環境の悪化に戸惑うものである。それでも慣れてくると馴染んでいくものと思っている。多面的に低騒音化の対策に努力してもらえればと思う。</p> <p>②飛行機が進歩して小さくなる音に期待する。騒音問題に関しては低騒音の航空機材の使用等により、軽減を図っていただきたい。更なる低騒音化が必要。</p> <p>③民間機も飛び方、騒音低下努力をするよう指導してもらえないか。</p>
札幌市の 考え方	<p>航空機騒音の低減に関する取組については、航空当局や航空会社等が継続的に取り組んでいるものと認識しております。本市としても、毎年航空機騒音の調査を行い、環境基準の範囲内であることを確認していく考えです。</p>

意見の概要 (No.274)	<p>安全に対する不安や騒音問題により資産価値も下がることが考えられるが、補償はどのように考えているのか。</p>
札幌市の 考え方	<p>一般的に、飛行機の運航による騒音等が資産価値の低下要因として客観的に認められたときに、地価に反映されることで固定資産評価額にも影響が及ぶものであり、個別の評価等において「特別な事情」や「課税上著しく均衡を失している」状況と認められるものではありません。</p>

意見の概要 (No.275)	<p>①対策として、騒音・振動による建物劣化や健康被害への補償。</p> <p>②周辺の騒音公害に対して窓、換気口などの防音対策をしていただくことで滑走路の延長を認めていただいてはどうか。滑走路の延長は必要なことだと思う。騒音は特に夜はヘリコプターの騒音がひどい。自衛隊の訓練かと思うが、騒音対策をして頂く事で問題は起きないと思う。</p> <p>③クーラーを購入しても必ず取付けが出来ると言う訳でもない。そういう方たちへの配慮はどうなるのか。</p> <p>④二重サッシを四重にするとか、窓を開けなくて済むよう冷暖房は空港会社から出す等してはどうか。音の補償（住宅改修）をしてはどうか。</p> <p>⑤離着陸航路の直下住居に対し、防音サッシ設置の対策を講じるなど、住環境への対応策などを望む。航空機の離着陸は、一日の時間にすればごく短い時間だが今でもリージョナルジェット機の離陸時にはテレビの音が全く聞こえない状況や、生活スタイルの違いで昼間に就寝している人への影響など、航路直下に住む皆さんは現状でも我慢していると思う。</p> <p>⑥現状でさえ、航空機が上空を飛行している時は、窓を開けているとTVの音が聞こえるくなるほどうるさくて大迷惑。環境基準を航空機が上空を飛行している時間のみで算出したものに修正した上で、57dB以上の地域の全世帯の防音工事費用（エアコン、換気扇、電気代等）を札幌市、空港、航空会社で負担することが拡張の前提条件である。</p> <p>⑦環境基準を超えない運用はもちろんだが、現在でも離着陸の音でテレビが聞こえないほど。生活への影響は明らかにため、住宅の騒音対策補助をしてほしい。</p>
札幌市の考え方	空港周辺の騒音対策については関係法令に定められており、丘珠空港のように環境基準の範囲内の場合は、一般住宅に対して補償対応を取ることは想定していません。今後も毎年、航空機の騒音調査を行いながら、その結果について周辺地域住民をはじめとする市民に情報提供を行っていく考えです。

意見の概要 (No.276)	騒音の観点から大型機運用は課題解決できるまで見送る。
札幌市の考え方	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ことも踏まえ、将来像においては、小型機での運用を想定しています。

意見の概要 (No.277)	<p>①騒音軽減対策として防音林や街路樹の設置を希望する。</p> <p>②市としても防音などへの対策をこれまでしてきたのであれば、もっと説明すべきである。</p>
札幌市の考え方	空港周辺の緑地においては、「騒音」や「風雪」の緩衝機能として築堤や樹木を設置しており、可能な限り残す方向で考えていますが、空港の機能強化後の緑地の在り方は、今後の地域協議の中で検討していきます。

意見の概要 (No.278)	自衛隊との騒音対策は連携をとっているのか。騒音対策は今でも不十分で防衛省と十分協議してほしい。
札幌市の考え方	本市としては、自衛隊機の騒音も含めて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あり、必要に応じて防衛省とも協議を行っていく考えです。

意見の概要 (No.279)	<p>①小中学校の防音ガラスも配慮されているが、密室となるため、子供達にとって健康被害がないよう空調設備を完備すべきである。</p> <p>②本数が増えると騒音の問題があると思う。音の強い所で学生生活を体験すると、音で落ち着かなくなり、イライラしてくると思う。低騒音の飛行機となっているが、小中高の学校の窓ガラスのサッシなど、十分子供たちが集中して勉強ができる対策をしてほしい。</p> <p>③ジェット機の運航により、学校の授業への影響が懸念される。児童が過ごす全ての教室にエアコンを付ける補助を出すのであれば、どれほどの金額になるのだろうか。設置費だけでなく、その後のクリーニングや壊れた際のランニングコストもずっと負担してくれるのだろうか。</p>
札幌市の考え方	防衛施設周辺の学校や病院、その他政令で定める施設については、防衛省からの補助により必要な対策が行われているものと認識しています。

意見の概要 (No.280)	環境基準を超えない範囲での運用について、朝夕・土日祝日の運航便数に制限を設けてほしい。現在の就航傾向は、音を騒音と強く感じる時間帯・曜日に集中していると思う。
札幌市の考え方	国が定める航空機騒音の環境基準は、夕方の騒音は約3倍、夜間の騒音は10倍に重み付けを行い評価する時間帯補正等価騒音レベル（Lden）となっており、国内他空港もこの基準で評価を行っています。運航ダイヤは航空会社がニーズ等を踏まえ設定しておりますが、本市としては、今後も航空機騒音の調査を継続し、環境基準を超えない範囲での運用とする考えです。

意見の概要 (No.281)	札幌市は、新千歳空港周辺地域住民への騒音対策を参考にして、国(国土交通省、防衛省等)や北海道などと調整をして、将来像の中で、対策の方向をキチンと示していただきたいと思う。そうすれば、騒音の話は出て来なくなると思う。
札幌市の考え方	将来像の実現に向けては、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・調整するなど、運航便数等について環境基準を超えない範囲での運用となるよう取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.282)	航空機の利用が増えた上にヘリコプターの騒音まで増えては、住民は耐えられない。ヘリコプターは低空を飛び通過するまでの時間もかかる。必要最低限度に抑えて頂きたい。高度の指定や台数の制限が必要と考える。
札幌市の考え方	陸上自衛隊や民間のヘリコプターの運用について、本市に運用の権限はありませんが、ご意見については関係機関にお伝えします。

意見の概要 (No.283)	環境基準をオーバーしたとき、その補償や対策はどの官庁が対応するのか。
札幌市の考え方	本市としては、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が、仮に基準を超えるような状況になった場合は、空港管理者（防衛省、国土交通省）と協議することになると考えます。

意見の概要 (No.284)	<p>①「航空機騒音とは」の部分で例示されている航空機は全て 70dB 以上であり、これは人が「うるさい」と感じる分類の音量である。環境基準で静かそうに印象操作をするのはやめるべき。騒音問題が発生するのは航空機が上空を飛行しているタイミングであり、その時間のみで算出するよう環境基準の算出方法の見直しからまず必要。基準値以下であっても問題がないとの判断はやめてもらいたい。数字だけでなく、暮らしてみてどうなのか、個人差があると思うので、丁寧に説明する必要があると思う。環境基準は1日の平均値であり、最大騒音値が実生活で感じるレベルである。</p> <p>②騒音調査で L_{Amax} は大きな値を示していること、調査地点は公的施設としているようでは実際の航路直下住居では実施していないことから、「環境基準値以下の数値でした」は理解できない。</p> <p>③騒音は平均値ではなく最大値で評価してほしい。世界的に「最大値」を基準にするのが常識であり、適正レベルを使うのは明らかに不都合隠しである。</p> <p>④音については十分な事前調査を行って欲しいと思うが、反面、全ての人の希望を取り入れるのは不可能である。全ての人を説得しようとするのでは無く確かなエビデンスを元に丁寧な説明をした上で進めていただきたいと思う。</p> <p>⑤騒音が環境基準内であることを確認しているとあるが、今でもジェット機が上空を飛ぶとテレビ音や会話が聞こえない状況である。今後空港が拡大され、それに伴い便数が増となることから、千歳地区同様に住宅の防音修繕（窓等）の費用補助の検討も望まれる。このような近隣住民に対する対応なしでは、苦情は絶えないだろう。</p> <p>⑥周辺住民からすれば、現状では窓を開放した状況だと、飛行機やヘリコプターの騒音でテレビの音が聞こえなくなっている。ここから運航数が倍になること、騒音問題は酷くなる一方だと考えられる。実生活へ影響を与える騒音を調査すべきではないのか。その結果を受けて、必要性を含めた検討を行い、必要があれば、補償金や騒音対策資金などを含めた地域住民との折衝をすべきである。</p>
札幌市の考え方	航空機騒音の環境基準値は、最大騒音レベル (L _{Amax}) ではなく、時間帯補正等価騒音レベル (L _{den}) で国が定めており、国内他空港もこの基準で評価を行っています。また、騒音の測定箇所は、航路直下付近で騒音の測定に適した場所を選定しており、多少の位置変更では騒音レベルは変わらないと考えています。 今後、便数の増加に伴う騒音調査の方法等について、地域と協議しながら検討していく考え方であり、皆様にご理解いただけるよう丁寧に説明していきたいと考えています。

意見の概要 (No.285)	<p>①結果の公表は、測定後直ちに、継続的に、グラフ化するなどわかりやすく、誰でもいつでもどこでもアクセス可能な方法（札幌市のホームページや広報誌）で公開されることを期待している。</p> <p>②騒音の問題についてはデータが示されていないのですが、データに基づいて交渉をする必要があると思う。</p>
札幌市の考え方	<p>騒音調査の結果については、本市ホームページ（https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/souon.html）や周辺町内会への回覧などで情報提供を行っていますが、よりご理解いただけるよう検討していきます。</p>

意見の概要 (No.286)	<p>①騒音調査の内容・範囲が少ない。丘珠空港周辺で運用時間内の離陸・着陸時の実際の音を住民と確認する。自宅付近や学校内でも測定してほしい。周辺地域で最大の数値が出る場所も測定すべきではないか。</p> <p>②毎年定期便数の多い時期に騒音調査を実施されているが、今後便数の増加、また定期便以外の運用の拡充を検討されているとのことで、通年の騒音調査を実施すべきと考える。新千歳空港の影響を受ける苫小牧市ではオンライン機材を使用した通年の騒音調査をしているとのこと。</p> <p>③騒音調査と調査結果の公表の充実・拡充を希望する。調査地点や手法は、近隣住民と十分に相談の上、地点数の大幅な拡充を期待している。</p> <p>④基準値以下といっても、家の上を航空機が飛んでいるときは数秒間ですが、テレビの音が全く聞きとれなくなる。便数が増えるということは、それが増えるということです。マイナスになる人達の我慢の上に成り立つことを考え、何らかの配慮が必要だと考える。</p> <p>⑤騒音問題については、機械的な音量だけで無く、精神面での問題も大きい。計画通りなら、10分間隔程度で騒音が発生する。ストレスは少なくない。昨年のような暑い夏もまれでなくなるだろう。具体的な対策を札幌市として示すべきだ。</p> <p>⑥騒音対策地域連絡協議会を設置して欲しい。 ※騒音地域に寄り添う共生共栄の空港づくり</p> <p>⑦騒音の回数が増えることが問題であり、学校での生活にどのような影響があるか調査、説明が必要。</p>
札幌市の考え方	<p>便数の増加に伴う騒音調査の方法等について、今後、地域と協議しながら検討していく考えです。</p>

意見の概要 (No.287)	<p>騒音調査の令和3年度以前の過去のデータはあるか。</p>
札幌市の考え方	<p>令和3年度以前の騒音調査結果は本市ホームページ（https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/souon.html）で公表しております。</p>

意見の概要 (No.288)	騒音調査結果の参考最大値は実績か。調査期間の飛行状況を教えてほしい。
札幌市の考え方	丘珠空港での騒音調査結果に記載している「参考：最大値 (L _{Amax})」は実際の数値です。なお、騒音調査につきましては、空港周辺の 10 地点で連続 7 日間の期間、運航するすべての航空機騒音を測定していることから、個々の飛行状況を示すことは難しいと考えております。

意見の概要 (No.289)	<p>①FDA 小型ジェット機の発着の測定値、ヘリコプターの連帯の時の測定値はどの程度か。 騒音調査の便数、機種などの内訳が知りたい。騒音レベルの測定値の計測方法（式の内訳）をもっと明確にしてほしい。</p> <p>②プロペラ機とジェット機は音の質が違うが、質の違いによる調査はしているのか。</p>
札幌市の考え方	騒音調査につきましては、空港周辺の 10 地点で連続 7 日間の期間、運航するすべての航空機騒音を測定していることから、個々の測定値を示すことは難しいと考えております。なお、測定方法は「航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省、令和 2 年 3 月）」に記載されていますので、環境省のホームページ (https://www.env.go.jp/air/noise/airplane/manual.html) にてご確認ください。

意見の概要 (No.290)	丘珠空港の騒音調査について、予算を含めた実施主体はどこの機関か。法的な根拠はあるのか。
札幌市の考え方	環境省では、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持することが望ましい航空機騒音に係る環境基準を定めており、騒音調査の実施主体に関する規定はありませんが、丘珠空港における調査は、周辺環境への影響を確認するために札幌市が行っております。

意見の概要 (No.291)	市の騒音測定データが正しいとは限らない。地域住民が測定したデータと照らし合わせる必要がある。
札幌市の考え方	騒音調査は「航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省、令和 2 年 3 月）」に基づき行っており、データを公開しています。このため、地域住民が測定したデータとの照合は考えていません。

意見の概要 (No.292)	自衛隊の演習時に伴う騒音調査や民間主催とはいえた航空ショーの時の騒音調査を行っていないのはなぜか。
札幌市の考え方	個別の騒音調査は、各運営主体が必要に応じて行うものと認識しております。

意見の概要 (No.293)	何故測定期間が7日間なのか。自動車、国道の騒音との違いをどうするか。
札幌市の考え方	航空機騒音は自動車騒音と区別され、「航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省、令和2年3月）」が策定されており、丘珠空港周辺において年間を通じて平均的な航空機騒音の暴露状況を呈する時期を選定し、その時期において原則として連続7日間としています。

意見の概要 (No.294)	騒音測定場所、丘珠公園で実施しているが航路から少し離れた場所のようです。なぜ航路の真下でしないのか。騒音レベルが変わるとと思う。
札幌市の考え方	騒音の測定箇所は、航路直下付近であり測定期間に24時間設置できるなどの条件を満たした場所を選定しており、多少の位置変更では騒音レベルは変わらないと考えております。

意見の概要 (No.295)	①騒音は数値ではなく、何点か音を録音し聞かせてほしい。 ②騒音の測定も高度1m程度で測定しているかもしれないが、高層の建物の上や滑走路の他の方向も騒音を測定してほしい。
札幌市の考え方	騒音調査は「航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省、令和2年3月）」に基づき実施しており、マイクロホンの設置高さは原則として地上から1.2～1.5mとしています。騒音計のマイクロホンで騒音を測定してデータを記録しているため、録音は行っておりません。便数の増加に伴う騒音調査の方法等については、今後、地域と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.296)	騒音に関しては、今まで上空からの音はしていた訳で、地域の活性化へのメリットの方が大である予測を打ち出せばと思う。
札幌市の考え方	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考えです。

意見の概要 (No.297)	小型のジェット機の開発が進み、騒音も小さくなりつつある。運営の基準で大型空港とは違った対応を検討する事で周辺住民の理解が得られると思う。
札幌市の考え方	本市としては、小型の航空機であるリージョナルジェット機が通年運航可能となる、滑走路長1,800m程度への延伸を国に要望する考えです。

意見の概要 (No.298)	将来像の70便を想定した時の数値を推定するとどうなるか。
札幌市の考え方	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おります。数値としては、環境基準値（Lden）の57dBまたは62dB以内で試算しています。

意見の概要 (No.299)	機種によっては騒音調査ながら便数調整を後追いですということにならないよう、生活環境を良好に維持できる機種と便数を具体的に示すべき。
札幌市の考え方	就航機材と便数については、航空会社の考えによるため、現時点で具体的に示すことはできませんが、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となるよう取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.300)	<p>①具体的にどのような騒音の影響が考えられるのかイメージできる資料がほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音の頻度の変化がイメージできるもの ・ 調査地点ではなくどこの上空を通過するかわかるもの <p>②環境基準値が生活の中でどれくらいの騒音に匹敵するものかが分かる例えがあると理解しやすい。</p> <p>例. 57 dB は洗濯中の洗濯機が発する音に相当する騒音</p> <p>例. 89 dB はパチンコ店の店内に相当する騒音 など</p> <p>③確かに70dBは旅客機の騒音としては小さくなっているかと思うが、実際に生活する住居がある場所では何dBで感じられるのか、発生源となる離着陸・待機等の旅客機から何m離れると50~60dB程度になるのかが問題かと思う。シミュレーション等を行って、地図や航空写真に影響線を描きこみ、説明する必要があるのではないか。</p> <p>④Ldenはある程度、指標になるかもしれないが、生活スタイルも色々あり、絶対的な基準にはなり得ないと思う。航空機の機種も含めた各地点の正確な音量を公開すべきで、その音量が航空機以外の他の騒音と比べてどれだけ酷いかも公開すべき。</p>
札幌市の考え方	今後の資料作成等の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.301)	延伸することで新たにA320-200が就航できるとのことだが、その航空機は実際にどれくらい騒音が出るのか。現状はたまにうるさい程度の騒音だが、より頻繁になれば気になるとは思っている。
札幌市の考え方	本市の検討では、滑走路長が2,000mの場合でも、A320-200は丘珠空港の冬季の気象条件では運航はできないと考えております。A320-200の騒音につきましては、本市で調査を行っておりませんが、機体の大きさがリージョナルジェット機(ERJ170/175)よりも大きくなるため、騒音レベルも大きくなると考えています。

意見の概要 (No.302)	飛行ルートの計画などはこの資料に添付されないのである。
札幌市の考え方	民間航空機の飛行経路は国が定めており、安全性及び効率的な観点から飛行経路を設定しているものと認識しています。滑走路が延伸された場合においても、同様の観点から飛行経路が設定されるものと考えています。

意見の概要 (No.303)	丘珠空港の航空機機種については、当初より騒音制約目標数値を明示すると良い。
札幌市の考え方	航空機の騒音規制については、国際基準に準拠して審査されているものと認識しています。

意見の概要 (No.304)	①騒音について、成長途上の子ども達の体に影響が出ないのであるか、確かなデータを書面でいただけると助かる。そのデータも現状に合ったものは多分無いと思うので、時間をかけてそのデータをとり、何ともないという結果が無い限り、増便は出来ないと思うし、もしこれを無視して行ったときには、国・札幌市に対して追及しなければならないと考える。騒音について、子どもへの健康の配慮など検討をしっかりしていただきたい。 ②騒音は子どもたちの聴力に（子どもが大きな声を出している）影響ないので調べてほしい。
札幌市の考え方	環境省では、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持することが望ましい航空機騒音に係る環境基準を定めており、本市としては、「航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省、令和2年3月）」に基づき、毎年騒音調査を行い、基準の範囲内であることを確認していることから、子どもたちを対象とした個別の調査は行っていません。今後も増便に伴う影響を確認しながら、引き続き調査を継続し環境基準の範囲内の運用とする考えです。

意見の概要 (No.305)	低騒音化や騒音の環境基準範囲内について、実際に住んで生活している人に本当にそう感じるのであるか、感じてきたかなど、調査したのか。
札幌市の考え方	毎年行っている騒音調査は、空港周辺地域の住宅付近でも測定を行っており、その結果を公表しています。

意見の概要 (No.306)	市街地空港である、福岡&伊丹の騒音対策はどうなっているのか。
札幌市の考え方	福岡空港と伊丹空港（大阪国際空港）については、「公用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」における特定飛行場の対象空港となっており、この法律に基づいて住宅防音工事の助成などの空港周辺環境対策事業が実施されています。なお、丘珠空港は現在のところ同法律の特定飛行場の対象となっておりません。

意見の概要 (No.307)	滑走路の延伸によって、着陸時の高度も下がるという事ですか。その場合、今より騒音が高くならないか。
札幌市の考え方	滑走路の延伸により、離着陸時の飛行高度がどうなるかは現時点では分かりませんが、飛行高度が現状よりも低くなり、音が聞こえる地点との距離が縮まった場合、一般的に音は大きくなると考えられます。

意見の概要 (No.308)	メディカルウイングは夜間も飛ぶのか。住民の睡眠を妨害され健康を害しては本末転倒。まずは住民の健康を一番に。
札幌市の考え方	メディカルウイングについては、計画搬送であるため、現状では空港の運用時間内での運用となります。

意見の概要 (No.309)	航空機の騒音問題については、世界中で温室効果ガスをゼロにする目標に向かっている現状を見ると、現在使っているジェット燃料のケロシンと呼ばれる軽油から、植物から抽出したアルコールや水素が燃料として将来検討されていることから、エンジンの改良も進み騒音は今より低くなると考えている。
札幌市の考え方	今後の検討の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.310)	<p>①音に対する認識が軽すぎる。一日 70 機年 25,000 機頭上にあるということをどう認識しているのか。</p> <p>②騒音が範囲内というのを理解した上で、実際に生活していると昼間に何回も聞こえてきて、落下の不安や精神的な負担になります。毎回驚いてしまうほど音が大きく、声が聞こえなくなるくらいである。また、周辺はお年寄りも多いため、余計負担がかかるのではないか。騒音について真剣に悩んでいるので、どうか仕方ない事だと流さず考えてはいただけないか。</p> <p>③空港近隣に居住するものとして、騒音は快適で安心な生活をする上でのとても重要なファクターである。騒音については、机上の計算ではなく実際に運用される機材による騒音がどのようなものかが、とても気になる。空港近隣以外の方々ために、近隣に居住する人間に我慢を強いことが起こらないように強く願う。</p> <p>④やはり気なるのは騒音問題で現状の 1 日当たり 30 便が倍以上の便数となれば、騒音と感じると思う。近隣に住む者としては、飛行機の騒音もあるが、それ以外にもヘリコプターの騒音もある。ヘリコプターは、移動速度が遅くかつ高度も低いため余計に騒音と感じる。陸上自衛隊丘珠駐屯地のヘリコプターの離着陸が昼夜を問わず多くあるためうるさい。旅客機の便数増加に伴い、ヘリコプターでの訓練回数を減らす、編隊飛行を止める、低空進入しないなどの要望を聞き入れてもらえるのであれば、丘珠空港の発展に大いに賛成である。</p> <p>⑤近隣住民として、騒音による人・動物の健康被害・土地評価の下落・取引の低迷・アパート入居の減少、有事の時にはミサイルの標的になる。対策として、住民税、都市計画税、固定資産税、健康被害による治療費の負担、防音工事費の負担、有事の時の住民の住居の手当が必要だと思う。</p> <p>⑥航空機騒音は法的にクリアとあるが、うるさいので減便をしてほしい。1 日あたりの発着数は議論の余地があると思う。</p> <p>⑦300m 滑走路を延伸すれば便数が倍になり苦痛が増すのは明らかである。「騒音を 24 時間で割って基準値内だから O K」では飛行機の真下にいる人が感じる苦痛と恐怖の度合いは測れない。それでもそれを実行することは、更なる我慢を強要するということに他ならないが、そういう認識でよいか。</p>
札幌市の考え方	航空機騒音については、本市としても重要な課題であると認識しています。このため、空港周辺の生活環境の保全を図っていくため、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・調整するなど、運航便数等について環境基準を超えない範囲での運用となるよう取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.311)	離陸と発着の音に差がある、どう解消するのか。
札幌市の考え方	一般に同程度の飛行高度では離陸時よりも着陸時の方が音は小さいといった傾向があるなど運用上の差は出てくるものと考えていますが、いずれにしても航空機騒音が環境基準を超えることが重要であると認識しています。

意見の概要 (No.312)	他の空港に比べて騒音はどうか。
札幌市の考え方	他空港の航空機騒音との比較は行っておりませんが全国の空港では環境基準をもとに運用されていると認識しています。

意見の概要 (No.313)	札幌市環境基本条例第3条では市民が健康で安らぎや潤いが実感できる快適な生活を営む上で必要とする良好な環境を確保しこれを将来の世代へ継承…あるが、騒音が増す滑走路延長はこれに反する条例（法律）違反ではないのか。
札幌市の考え方	航空機騒音が増加しても、環境基準の範囲内の運用とする考え方であり、空港周辺の生活環境の保全を図っていく考えです。

意見の概要 (No.314)	YS-11 時代の騒音はレベル的にどれくらいだったのか。騒音レベルが現在使用しているプロペラ機の ATB42-600 とジェット機の ERJ170/175 でどれほど違うのか。どの飛行機の音が大きいのか。
札幌市の考え方	航空機メーカー等が公表している資料によると、実効感覚騒音レベル (EPNdB) は、YS-11 が 99.0dB、ATR42-600 が 92.9dB、ERJ170 が 94.9dB となっています。

意見の概要 (No.315)	同じ税金を払っているのに負担を強いられる市民がいるのはおかしいのではないか。
札幌市の考え方	航空機や鉄道、道路などの公共交通機関の運用には、それぞれで騒音などの負担が発生すると認識しています。なお、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考えです。

意見の概要 (No.316)	自衛隊、米軍がもし頻繁に利用して騒音基準を超えた場合は、札幌市は拒否できるのか。
札幌市の考え方	本市としては、自衛隊機の音も含めて、航空機騒音の環境基準を超えない範囲での運用となるよう、関係機関と協議・調整を行っていく考えです。

意見の概要 (No.317)	①滑走路の延長で、住環境がどの程度影響（騒音）を受けるのか、科学的な数値を住民に周知すべき。 ②騒音については、不動産業者が物件紹介の際、航路の下であることなど告知義務はないのかが気になる。空港近隣の市民が、不快な思いを抱いたり、トラブルにならないよう、事前実施する事で防げるのではないか。
札幌市の考え方	本市では毎年航空機騒音を調査し、その結果について地域住民をはじめとする市民に情報提供を行っています。

意見の概要 (No.318)	<p>①民間機よりもヘリコプターやオスプレイの騒音、被害の方が大きい。防衛省とはどのように交渉を進めるのか。</p> <p>②今回の資料には自衛隊による騒音は入っていない。近隣に居住する者としては自衛隊の騒音は許し難いものがある。</p>
札幌市の考え方	<p>本市が毎年行っている騒音調査では、民間航空機のほか、日常的に飛行している自衛隊機や民間のヘリコプター等、すべての航空機の騒音を測定し、評価しています。なお、オスプレイについては、日常的に飛行しているものではありませんが、飛行時の騒音調査は必要に応じ別途行っています。</p>

6-2 周辺への影響（航空機騒音以外）について

意見の概要 (No.319)	万一墜落等で民家に被害が及んだ時の札幌市の補償は直ちに行われるのか。現在補償する条例は無い。航空機会社の補償は当然だが、補償金が支払われるための時間が長く、即時に必要とする資金としてあてにならない。札幌市が許可する訳であるから、災害発生直後から救済金支払いとして、即時で十分な補償を行う札幌市の仕組みが必要。
札幌市の 考え方	万一航空機の事故があった場合の補償については、事故原因等を踏まえ原則的には航空運送事業者が補償を行うことになると認識しています。

意見の概要 (No.320)	①自衛隊との共用空港であり、すでにオスプレイの飛来もあった。民間機以外の安全性についても示してほしい。 ②過去に空港を石狩に移転するという計画があった。自衛隊がいることによる墜落も考えられるため、安全面の課題がある。
札幌市の 考え方	自衛隊機の安全性の確保については、陸上自衛隊が不断の努力を行っているものと認識しております、今後も取り組んでいくものと考えています。

意見の概要 (No.321)	①篠路通に隣接する北側滑走路からの着陸時にかなり低空にて進入しているのが見受けられるが、さらに北側に200m程延長することに対する安全策はあるか。 ②滑走路が伸びることにより、主要道路が近くなる。最悪の事故を想定した場合、走行車をまきこむことになる。
札幌市の 考え方	滑走路の詳細な延伸方法及び延伸長は、今後の国との協議の上で決定するものであり、安全性についてもその中で調査・検討していくものと考えています。

意見の概要 (No.322)	<p>①空港の位置は、生命・財産の安全確保(墜落・落下物)の観点から、世界的な常識として、住宅地から離れた郊外にあるべきものである。丘珠空港のように空港建設後、近傍に住宅地が発展した場合においても、生命・財産の安全確保を最優先し、離発着便数は原状維持又は減便するべき。また、騒音による生活環境悪化となるジェット機を運航させるべきではない。市民の生命・財産の安全・生活環境維持と、利便性・経済効果(お金)を天秤にかけても、生命・財産の安全と生活環境維持を最優先させるべき。</p> <p>②近くに住んでいて常に思うことは安全である。活発になるほど事故等も増えると思う。住宅街にあるという特色を常に念頭に考えてほしい。</p> <p>③住民が危惧する事故の危険、騒音、落下物の問題についてどんな対策を強化するのか明示されていない。</p> <p>④便が増えると騒音だけではなく落下物などの心配も増える。航路直下には学校などもある住宅街である。市民の安全な生活を脅かさないでほしい。</p> <p>⑤丘珠に生まれ今まで過ごしてきて飛行機の騒音は仕方がない、安全面だけはしっかり対策をしてほしいと思う。</p> <p>⑥空港周辺に多くの住宅が建っており騒音以上に心配なのが住宅を巻き込んだ事故である。需要が増えるとその可能性も上がると思われ、私はその点が心配である。</p> <p>⑦住宅街を飛行させる空港は本数も時間も強く制限を掛けるべきと考える。</p> <p>⑧飛行機の安全性についてこれまで以上の厳しい検査体制で安全を確保していただきたい。航空機事故はあってはならないもので、離着陸便数が増加することも踏まえて、どのような安全対策をしているのか公開してほしい。</p> <p>⑨便数が2倍以上に増えることにより、落下物や機体の落下の確立が2倍以上に増加する不安は捨てきれない。</p> <p>⑩滑走路が宅地に近くなり滑走路延長上にある近隣宅地の安全性は必ずしも担保されない。宅地と航空機の離隔を取る為、航空機は離着陸時に急上昇急降下をするはず。また、特に天候不順の時、各航空会社の航空機が必ず宅地との離隔距離を保って離発着をする保障は無い。航空機は宅地により近い航路を飛ぶことになる。また落下のリスクも大きくなる。大型航空機の操縦が難しくなるだけ離発着時の危険性が増大。</p> <p>⑪便数が増えるとなると事故への対策がとても気になる。当然、人の頭の上を年中飛んでくる訳だから、万が一落ちてきた時は避けようもない。当然こういう危機管理はされていると思うがこれからさらに深く考えていただいて推進される事を切に強く願う。</p>
札幌市の考え方	航空機の事故や落下物については、運航便数が増加してもあってはならないものであり、航空当局や航空会社などが事故の根絶に向けて不断の努力を行っているものと認識しております。また、航空機の騒音が増加しても、環境基準を超えない範囲での運用となるよう、関係機関と協議・調整し、引き続き空港周辺の生活環境の保全を図っていく考えです。ご意見については、必要に応じて関係機関にお伝えします。

意見の概要 (No.323)	<p>①私が保有している北区・東区の動産・不動産は、約 25 年の間に 4 件の航空機からの落下物被害を受けている。約 25 年前に札幌市東区住宅に丘珠空港発着の航空機が墜落した。この墜落事故以降～最近の丘珠空港発着の航空機落下物(小事故)について、毎年の件数を教えてほしい。</p> <p>②落下物について、航空局は把握しているとのことなので市に報告していただき、広報などで共有してほしい。</p> <p>③落下物で屋根に穴が開く。落下物被害を受けている。</p>
札幌市の考え方	<p>丘珠空港周辺の落下物についてや、落下物により家屋等が被害を受けた際には、自衛隊機は陸上自衛隊丘珠駐屯地 (TEL: 011-781-8321) が、航空機は国土交通省東京航空局丘珠空港事務所 (TEL: 011-781-4161) が所管していますので、各機関に確認をお願いします。</p>

意見の概要 (No.324)	空港、空港周辺の安全。空港での事故の対応。ジェット機は多量の燃料である。今までの消火設備では対応できない。
札幌市の考え方	空港での航空機事故対応については、丘珠空港の各関係機関が航空機事故を想定して訓練を行っていると聞いています。

意見の概要 (No.325)	<p>①冬のオーバーランがあった。冬の増便は特に心配。</p> <p>②オーバーランへの対応は十分なのか。</p>
札幌市の考え方	<p>冬も安全に運航が出来るよう、滑走路の延伸や除雪の強化等を国に要望していく考えです。また、オーバーランあるいはアンダーシュートした場合に人命の安全を図り、機体の損傷を軽減させることを目的として滑走路端安全区域 (RESA)が整備されることを想定しています。</p>

意見の概要 (No.326)	百合が原や栄町などでは、飛行機がとても近くを降りてきて怖く感じている。
札幌市の考え方	航空機が安全に着陸するためには、空港近くではどうしても高度が低くなるものと認識しています。

意見の概要 (No.327)	小さい飛行機は怖いので大きい飛行機になってほしい。
札幌市の考え方	一般的には航空機の大きさにより、安全性が変わるものではないと考えています。

意見の概要 (No.328)	FDA のジェット機は条件付きでの就航だが、その条件をクリアできているか、チェックされているか。国任せではなく、市の方もチェックしてダブルチェックで安心安全に努めてほしい。
札幌市の考え方	航空機の運航については、本市に権限はありませんが、航空会社の申請に対して航空当局が確認して許可を出しており、安全の確保に努めていると認識しています。

意見の概要 (No.329)	百合が原公園の樹木への影響はないのだろうか。
札幌市の考え方	滑走路の詳細な延伸方法及び延伸長は、今後の国との協議の上で決定するものであり、周辺への影響についてもその中で調査していくものと考えています。

意見の概要 (No.330)	今後近隣に出来る施設などのネオン制限。
札幌市の考え方	空港周辺施設の屋外広告物については、札幌市屋外広告物条例に基づいて許可申請が行われるものと考えています。

意見の概要 (No.331)	騒音など人への影響はしっかり調査されているようだが自然、特に野鳥への影響は大丈夫か心配。空港周辺は自然を大切にしている公園など緑が多くサギ、シギなど渡り鳥や水鳥も季節によって多くみられる。札幌は自然と共に存する町であってほしい。
札幌市の考え方	国による空港整備の事業実施の検討に当たっては、空港周辺の環境への影響について調査が行われることを想定しています。

意見の概要 (No.332)	交通量の増加を懸念している。車の騒音・振動も環境悪化に含まれると思う。
札幌市の考え方	空港利用者の増加に伴う空港周辺の交通量の増加について、現時点では具体的な想定はしていませんが、周辺環境に配慮しながら取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.333)	①二酸化炭素排出に関しては、ターボプロップ機がジェット機の 6 割ほどの排出量で圧倒的に有利である。日本は 2030 年までに温室効果ガスの排出量を 46% 削減するという目標を掲げている。これに対応した飛行機の選定には、ターボプロップ機が最適だと思う。この点で、現在 HAC が使用している ATR42-600 は優れた飛行機だと思う。 ②車でも ECO カーがあるように、静かで ECO 搭載された機体限定にするなど。
札幌市の考え方	航空機の機種の選定は各航空会社が行うものと考えていますが、空港全体でカーボンニュートラルに取り組むことも重要だと認識しており、今後の検討の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.334)	<p>①「ゼロカーボン」「環境都市・札幌」を掲げるならば、私たちの生活環境よりも、地球環境のことをもっと危機感を持って考えてほしい。他人事とは思わず知つて行動に移してほしい。何をするにも、作るにも環境に配慮されたものであることを願っている。</p> <p>②既に「環境首都・札幌」を 2008 年 6 月に宣言し、G7 広島サミットの気候・エネルギー・環境相会合の札幌開催も決定し、気候変動対策の重要性を先進的に認識し施策を講じてきていることと、航空路の更なる拡大は、全く矛盾する方向ではないかと思われる。</p>
札幌市の考え方	<p>環境への配慮は重要なものと認識しており、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 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だと考えています。</p>

意見の概要 (No.335)	<p>①大気汚染による農作物への影響や健康被害が心配である。</p> <p>②環境基準とあるが、増便による音以外の排ガス等の配慮はされているか。また、ターミナル新設にあたり緑スペースを広げ、CO2 の削減等の対策があれば教えてほしい。</p> <p>③滑走路が現在、1,800m、2,000m となった場合の環境（大気）汚染等の記述があると好ましいと考える。</p> <p>④環境問題の視点から CO2 削減をもっと具体的に記述してほしい。現在の排出量と増便したときの排出量も示してほしい。</p> <p>⑤ジェット機の大気汚染による健康被害がすでに明らかになっている（二酸化硫黄、窒素酸化物、pm2.5 など）。汚染物質による被害は汚染源からの距離による影響が大きい（なぜ大気汚染物質の測定を行っていないのか。あるいは行っていて記載されていないのか）。もし現在、健康被害の報告が少なくとも増便により汚染物質が今の値を超えて報告が急増する可能性がある。</p>
札幌市の考え方	<p>航空機のエンジンには、国際基準に基づく排出物規制が掛けられており、国際基準に適合したエンジンを搭載した航空機でなければ国内上空を飛行することが出来ません。また、航空会社も積極的に新しいエンジンの導入を進めています。</p> <p>環境省によれば、大気汚染物質や CO2 のうち航空機から排出されるものの割合はごくわずかであり、影響は限定的と考えられます。</p> <p>札幌市では、大気汚染の現況を把握するために 16 か所の測定局を設置し、大気の状況を測定しています。空港に近い測定局は北 33 条東 18 丁目の札幌新道沿いにあり、ここでは二酸化窒素、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質（PM2.5）について測定を行っていますが、環境基準は満たしている状況であり、今後も監視していきます。</p>

意見の概要 (No.336)	ジェット機が家の上を通過する時に、テレビの電波障害が起こる。本数が増えるとテレビをまともに見られなくなるのではないかと不安になる。
札幌市の考え方	地上デジタル放送は障害物に反射する電波を受信した場合でもテレビ側で補正して画像を表示するため、航空機の運航による受像障害は発生しにくいとされております。ご自宅のテレビが正常な状態にあるにも関わらず、航空機の運航による受像障害と思われる事象がある場合は、お手数ですが国土交通省東京航空局丘珠空港事務所（TEL：011-781-4161）にお問い合わせください。

意見の概要 (No.337)	道道 273 号線には影響ないのか。
札幌市の考え方	滑走路長が 1,800m 程度の場合、空港敷地拡大が隣接する緑地の範囲内で概ね収まり、道道 273 号線には影響ないと想定しています。

意見の概要 (No.338)	「振動」はプロペラの方がジェットより大きい感じがする。
札幌市の考え方	航空機の飛行時における振動の伝わり方については、機材の違いだけでなく、飛行高度や飛行経路等により変わってくるものと考えられます。

意見の概要 (No.339)	インターネットが普及した現在、ビジネスジェットを使って人が移動する必要はそれほどない。リモートで対応できる。ビジネスジェットは地球環境問題として世界でも問題となっている。
札幌市の考え方	丘珠空港では、他の道内空港と歩調を合わせ、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く考えです。

意見の概要 (No.340)	熊と空港周辺の自然環境の問題が心配（滑走路に熊が出るかもしれない）。
札幌市の考え方	空港敷地内における熊の進入対策は施設管理者である防衛省や国土交通省が所管し、検討するものと考えています。 なお、札幌市ではヒグマの市街地への侵入の抑制及びヒグマが出没した際の対応を適切に行うこととした「さっぽろヒグマ基本計画」に基づきヒグマ対策を行ってきたところです。近年のヒグマの出没状況や札幌市のヒグマ対策における取組の変化等を踏まえ、令和 3 年度から令和 4 年度にかけて計画の改定を行うこととしており、有識者による委員会を設置し検討を進めている状況です。

意見の概要 (No.341)	<p>①航路を大幅に変更してほしくない。※住宅地の上空が航路となることは誰も望まない。</p> <p>②今後便数が増加し運用時間が増えるとのことで、騒音軽減のため離発着経路を柔軟に変更するなど、運用面で特定エリアに騒音が偏らないよう関係各位と調整していくことは可能か。様々な気象条件や、空港混雑の影響を受けるとは思うが前向きに検討してほしい。</p> <p>③航路がパイロットによってバラバラ、守ってほしい。</p> <p>④滑走路が延伸することによる航路の変更が気になる。</p> <p>⑤コロナ以降、航空機の飛行ルートが変わったのではないか。</p> <p>⑥できる限り、民家の少ない航路を検討してほしい。なるべく住宅の上を通らないような経路を検討してほしい。</p>
札幌市の考え方	民間航空機の飛行経路は国が定めており、安全性及び効率的な観点から飛行経路を設定しているものと認識しています。滑走路が延伸された場合においても、同様の観点から飛行経路が設定されるものと考えていますが、ご意見については関係機関にお伝えします。

7 計画策定手法に関する意見

意見の概要 (No.342)	他の地域の空港と地域住民との関係を紹介してもいいのではないか。例えば、同じように空港が近接している関西圏（神戸・大阪・関空）の場合、関空や神戸空港を建設する際に大阪空港を廃止する話も出ていたようだが、実際には全て運用しており、近接しながらもそれぞれの空港が違った役割を果たしている。丘珠空港の場合は新千歳空港との関係をどうするのかが気になるが、関西圏のようにそれぞれの特色を生かして相乗効果が生まれる事を願っている。このような近接する空港との関係を他の自治体を例にどうしていきたいのか説明するのも良いと思う。
札幌市の 考え方	他空港の事例収集を行って説明を行うなど、今後の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.343)	<p>意見交換会・意見聴取について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1回限りと言うことはないと思いますが、今後の予定を知らせて欲しい。 ・信頼醸成のために十分な発言機会や時間を設けるべきだ（考えを深めるためには、会話のキャッチボールが必須である）。 ・広く市民や利用者へ説明会等を開催すべきである（空港周辺に限定すべきでない）。 ・開催手法（付箋への意見記入）について、事前に周知すべき。 ・司会・進行は、札幌市の職員が行うのが本筋と思う。 ・もう少し丁寧に分かりやすく時間をかけて説明して欲しかった。 ・回覧板等で周知すべき、また、自由に参加できるようにすべき。 ・80%以上の住民合意が出来たと判断する方法を示していただきたい。
札幌市の 考え方	意見交換会や意見聴取には様々な方法があると思いますが、広く市民の方からより多くの意見を聴取するため、また、空港に特に関りが大きい周辺地域住民の方からより多くの意見を聴取するために、今回の方法を取らせていただきました。いただいた意見については、今後の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.344)	住民との合意内容については、文書にして提示・確認すべき。特に不安を感じる事項については、議会議論だけではなく、地域の合意を得るプロセスが必要である。
札幌市の 考え方	将来像（案）のP11「丘珠空港の将来像」に記載のとおり、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考えであり、今回のパブリックコメントや意見交換会で意見聴取を行ってきました。

意見の概要 (No.345)	札幌市は、住民の意見を真摯に受け止める意思があるのだろうか。反対派と直接議論する度量を示すべき。
札幌市の 考え方	将来像（案）について、特に関わりが大きい空港周辺地域住民の方から意見をいただくため、空港周辺の9つ連合町内会区域の住民を対象として意見交換会を開催し、それぞれの地区ごとに意見交換を行ってきたところです。

意見の概要 (No.346)	住民意見交換会等でなし崩しにより可決とならない様に、オンライン投票等により賛否を問う事で民意を尊重願いたい。多数決での合意があれば、反対意見であっても、仕方ないと納得する。「丘珠空港の将来像(案)」を正式決定したいのであれば、住民投票等、市民に理解できる形(見える形)で、具体的な過半数以上の合意が必要である。
札幌市の考え方	将来像の策定については、平成28年から行ってきた利活用検討や市民1万人アンケート、札幌丘珠空港利活用検討委員会での議論や、今回の将来像(案)に関するパブリックコメントや意見交換会で聴取した意見等を総合的に考慮して判断することになるため、住民投票を行うことは考えていません。

意見の概要 (No.347)	<p>延長の機運を盛り上げる必要がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オリンピックの招致運動のように声だけで市民の盛り上がりに欠けることになると思う。 ・市長が先頭に立ち声高らかに、意義と必要について言い続ける必要がある。 ・地域の説明会にも市長が出席して、住民の意見を聞いて意見交流をする必要があると思う。 ・国の要望、道との調整についても市長のリーダーシップが必要と思う。
札幌市の考え方	将来像の実現に向けた機運醸成については必要であると認識しており、今後の参考とさせていただきます。

意見の概要 (No.348)	札幌市の立ち位置（どこまで札幌市が関与できるのか）を理解していないが、航空会社と共に就航路線先の関係自治体・経済団体等の意見聴取を広く深く取り入れるべきではないか。過疎化が進み、またJRの路線廃止・便数の削減が現実的に進められている中、その地域の人たちは深刻に困っているし、不安を感じているはずである。需要を掘り起こせば、丘珠空港の役割と重要性は益々高まると思う。計画を進めるためにも、これらのこととを地域住民にも説明すべきではないか。
札幌市の考え方	将来像(案)について、関係する航空会社には意向を伺いながら検討を行ってきており、道内の近隣自治体や道外の関係自治体にも適宜情報提供を行っています。将来像を策定した後にも、航空会社や関係自治体等の意向を確認しながら検討を進めていく考えであり、必要に応じて地域住民に情報提供を行っていく考えです。

意見の概要 (No.349)	<p>資料の作成に関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料自体が文字だらけでわかりづらい。もう少し簡潔にまとまらないか。 ・滑走路の延伸の図や他空港の事例だけでは本気度が伝わってこない。イメージパースや立体模型のなどで、こういう空港にしたいという意欲が市民にも伝わるのではないかと思う。
札幌市の考え方	ご指摘については、今後の資料作成の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.350)	現実の対応として、滑走路の延長は建設資金の圧縮、騒音の低減、延長運用後の管理費の低減など市民の理解を得ることが絶対条件。
札幌市の考え方	空港整備に掛かる事業費や航空機騒音の状況等の市民に関わるものについては、理解が得られるよう、今後も必要に応じて市民に情報提供や説明を行っていく考えです。

意見の概要 (No.351)	空港周辺も含めてどうするのかという将来像が断片的で、市民に意見を問う内容に達していないと感じる。延長し地域の活性化を図るためにも、情報はすべて出して市民からの意見を聞いて欲しいと強く願う。
札幌市の考え方	空港周辺をどうするかについては、空港の機能強化の実現可否によるところが大きいことから、まずは空港の機能強化について国に要望していく考えです。今後も必要な情報は市民に提供していく考えです。

意見の概要 (No.352)	丘珠空港の将来像を語るような冊子は必要ない。丘珠空港延伸によって地域に、札幌に何をもたらしてくれるかの資料を作るべき。市が作るものは反発やマイナス意見が出ないような計画やPRの仕方が多すぎる。しっかりと覚悟を持って賛成意見、反対意見が出るようなやり方で向き合うべきだと思う。
札幌市の考え方	将来像（案）では、滑走路の延伸などの機能強化によりリージョナルジェット機が通年運航可能となることで、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ことを示しています。また、観光による経済効果として、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るとの想定を示しています。 いただいた意見については、今後の資料作成の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.353)	このパブリックコメントは、どのように活用されるのか。市政は住民を守り生活を向上させるためにある。自治体として市民の声を反映させる努力を粘り強くやって欲しい。
札幌市の考え方	パブリックコメントにより聴取した意見については、将来像（案）への反映や将来像策定の意思決定の参考とさせていただきます。

意見の概要 (No.354)	今後何十年も札幌市で暮らしていく市民にとっては、札幌市としての収益が増加し、より豊かな暮らしができる将来を望む。若い世代の意見を聞いてほしい（重く受け止めて考えてほしい）。
札幌市の考え方	平成30年に実施した市民1万人アンケートや、今回の将来像（案）に関するパブリックコメント及び意見交換会では、世代を問わず広く意見聴取を行ってきており、若い世代からも意見をいただいている。

意見の概要 (No.355)	実効性のある地域協定を地域住民と結ぶ必要がある。
札幌市の考え方	将来像（案）のP11「丘珠空港の将来像」に記載のとおり、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考え方であり、地域協定を結ぶことは現時点では想定しておりません。

意見の概要 (No.356)	この案が全区市民抽出のアンケートで、北区、東区の実生活を反映していない。先に町内会の要望でジェット化断念をした際の全住民に聞いてみてほしい。
札幌市の考え方	将来像（案）について、特に関わりが大きい空港周辺地域住民の方からより多くの意見をいただきため、空港周辺地域の約12万8千世帯を対象に、意見交換会の開催案内、パブリックコメント資料、参考資料（解説書）を配布可能なところに各戸配布しました。その結果、空港周辺地域住民の方から多くの意見をいただけたものと認識しており、必要に応じて将来像（案）への反映を行っています。

意見の概要 (No.357)	航空管制が陸上自衛隊であること、滑走路延長の最終決定権は防衛省であることなどが明記されていない。オスプレイの訓練拠点化がすすめられている中で、滑走路延長を自衛隊や米軍の利用と切り離し、民間航空機の安全性、騒音を説明し、検討することは、片手落ちだと思う。
札幌市の考え方	丘珠空港の利活用検討は、民間航空機の活用の幅を広げるとともに、医療・防災機能を強化することを目的に行ってきており、陸上自衛隊や米軍の利用拡大を想定して検討しているものではありません。

意見の概要 (No.358)	市民の意見はそれぞれあると思うが、意見集約に時間をかけずに、将来に良かればと判断し、英断を持って迅速に決定し、進めるべき。
札幌市の考え方	今回の将来像（案）に関するパブリックコメントや意見交換会では、多くの意見をいただきましたが、その一つ一つを確認し、総合的に判断する考えです。

意見の概要 (No.359)	滑走路の延長について、近隣住民等から寄せられる生活環境の悪化と加えて、発展することによる空港周辺地域等の環境の激変が問題視されると考えられる。これらのこととは、丁寧な説明を繰り返すのみだと考える。空港近隣住居者への恩恵も示すべきと考える。今後、人口減少が進む状況を踏まえた空港の利活用も考慮すべきと考える。
札幌市の考え方	将来像（案）のP16「4-4(2)⑧周辺地域との調和と共生」に記載のとおり、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るため、空港周辺地域の賑わい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考えです。また、人口減少が見込まる中においても、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考えです。

意見の概要 (No.360)	今回の丘珠空港の将来像（案）は、平成 10 年度に丘珠空港周辺の地域住民と合意した内容、空港整備に関する基本的な考え方「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とする」「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」等を反故にするものである。平成 10 年の基本的な考え方は延長しないという前提の上できたはずである。
札幌市の考え方	平成 10 年度（1998 年度）に北海道と札幌市が取りまとめた「空港整備に関する基本的な考え方」については、空港周辺の生活環境の保全を図ることを目的に地域住民と合意したものであり、札幌市としても重要なものと認識しています。本将来像は、空港を取り巻く環境が変化していることを受け検討を行ってきており、これまでの議論の中で、地域の方からも滑走路延伸などの空港機能の強化を求める声も出ています。将来像の策定にあたっては、機材の低騒音化もあり、滑走路の延伸により運航便数が増加しても、航空機騒音の環境基準内での運用とする考え方であり、引き続き空港周辺の生活環境の保全を図っていく考えです。

意見の概要 (No.361)	地元の意見を大事にしてほしい。安全対策、騒音対策等、周辺住民との協議を第一に考えてほしい。
札幌市の考え方	今回の将来像（案）に関するパブリックコメントや意見交換会で、空港周辺地域住民の方から多くの意見をいただいたことであり、その意見については、将来像（案）への反映や今後の検討の参考とする考えです。また、空港周辺地域の環境への配慮等について、今後、地域の方と協議していく考えです。

意見の概要 (No.362)	航空機の運航には「管制空域」の調整が必要である。今回の「丘珠空港の将来像(案)」は、北海道、国(国土交通省、防衛省)等との調整が整って作成されたものを我々市民に提示されたと理解して良いのか。
札幌市の考え方	将来像（案）の作成・公表にあたっては、北海道や国（国土交通省、防衛省）などの関係機関に情報提供を行いながら検討を進めてきています。

意見の概要 (No.363)	コロナ禍により、事業活動方法には変化が生じ、移動の必要性が低下している。改めて、札幌市民と道内の他の地域の住民の意見を聴取、アンケート調査をし、その上で、検討されてはいかがか。
札幌市の考え方	将来像（案）の P8 「3-2(2)新型コロナウイルスの感染拡大」の「環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性」に記載しているとおり、小型機の需要が増えることが想定され、丘珠空港が小型機の空港として、ニーズに多様化に対応することが求められると考えており、必要に応じて調査・検討していく考えです。

意見の概要 (No.364)	今回の資料は丘珠空港ニュースを配布している世帯を対象に配布としていますが、今までこのような手法を取ってこなかった。なぜ今回多額の税金を使って行ったのか。全戸配布でなくとも周知可能だと思う。中身の資料が何なのか分かる様に配布したほうが良いのではないか。将来像（案）と参考資料（解説書）を1冊にした方が経費が少なくて済む。
札幌市の考え方	将来像（案）について、特に関わりが大きい空港周辺地域住民の方からより多くの意見をいただきため、空港周辺地域の約12万8千世帯を対象に、意見交換会の開催案内、パブリックコメント資料、参考資料（解説書）を配布可能なところに各戸配布しました。その結果、空港周辺地域住民の方から多くの意見をいただけたものと認識しています。なお、配布にあたっては、資料を一括で封筒に入れてポスティングすることで、経費の削減を図ったところですが、中身が分かるように配布した方が良い、1冊にした方が経費が少なくて済むとのご指摘については、今後の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.365)	意見は検討の参考にすると説明があったが、滑走路延長反対や増便など将来像（案）に反対の意見もどのように反映するのか。
札幌市の考え方	滑走路の延長や増便に対する否定的な意見のうち、航空機騒音の増加などの理由を示していて、将来像（案）に反映が必要と考えたものは反映しています。

意見の概要 (No.366)	この計画のロードマップや意思決定の方法をしっかりと示してもらえない不信感が募る。今までの検討の経緯の報告書など貰ったことがない。意見がしっかり市長に届いているのかが心配。
札幌市の考え方	丘珠空港については、将来像（案）の5P「2-5 利活用検討の経緯」に示すとおり、平成28年から利活用検討を行ってきています。今回の将来像（案）に関するパブリックコメントや意見交換会で聴取した意見について、主な意見の概要とこれに対する市の考え方や、意見を参考とした将来像（案）への反映について、市長に報告し、市長が総合的に考慮して策定を判断することになります。 なお、これまでの取組については本市ホームページ (https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/rikatsuyo/rikatsuyokento.html)に掲載しております。

意見の概要 (No.367)	経済界（商工会議所等）や航空会社の反応・意向はいかがか。
札幌市の考え方	将来像（案）については、地元経済界や航空会社にも情報提供を行っており、将来像の早期実現を望む声をいただいている。

意見の概要 (No.368)	もし1,500mのままになった場合、今回のたくさんの機能拡充・まちづくりなどの意見は無駄になるのか。
札幌市の考え方	滑走路の延伸については、国が事業実施を判断することになりますが、仮に滑走路が延伸されなくても、可能な範囲でその他の機能拡充に取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.369)	意見を聞くだけではなく、国に意見を届けてほしい。
札幌市の考え方	丘珠空港に関するご意見で、国が所管するものについては、必要に応じて所管部局にお伝えします。

8 その他

意見の概要 (No.370)	丘珠空港の PR・アピールをより一層努め、認知度を上げる。旅行会社への働きかけやりピーター客の確保に努める（利便性、低料金への挑戦を）。地域住民に向けての周知も足りてないのでは。
札幌市の考え方	丘珠空港の認知度向上に向けて、地域住民に向けての周知も含めて、より一層の PR に努めていく考えです。

意見の概要 (No.371)	<p>①北海道の観光をより PR すべき。各地域の観光地、道の駅、既存の観光でなく新しい観光を目指すのも必要である。</p> <p>②札幌に来る人達にとって新千歳空港を使わずに丘珠空港を使う利点を今後どうやって宣伝していくのかも知りたい。</p> <p>③良くチラシ等で丘珠とどこかが就航するという内容を見るが、できれば、運賃も載せて欲しい。もっと地方に行きやすくなると思う。</p> <p>④インバウンド対応と併行して、道内在住者の利用を促進する広報が必要だろう。 空港に親しみを持ってもらえるように、ゆるキャラを作つて欲しい。それを公募し、興味を持ってもらえるように、投票で決める等、少しでもかかわりが増えるようにしたら利用したいという気持ちにつながると思う。</p> <p>⑤新千歳空港より札幌市内へのアクセスが良いので、もっと知名度が上がると道外からの利用が増える。</p>
札幌市の考え方	今後の PR の参考にさせていただきます。

意見の概要 (No.372)	滑走路延長案以前に現時点でも丘珠空港駐車場は 360 台しか収容できないため、FDA が運航する春から秋にかけては特に駐車場が混雑する。来年はトキエアが丘珠－新潟線を開設するとなると更に駐車場が混雑する事から滑走路延長案と別に丘珠空港駐車場を一部自走式 2 階建て鉄骨造あと最低 100 台位収容を増やした方が良い。
札幌市の考え方	丘珠空港の駐車場については、国土交通省東京航空局が所管しており、利用状況を見ながら拡張等を検討していくものと認識しています。

意見の概要 (No.373)	滑走路の使用料について、どこにどれだけおさめているか。
札幌市の考え方	丘珠空港の滑走路の使用料については、航空機の運航事業者が国土交通省東京航空局に着陸料を支払っています。なお、着陸料は機体の総重量を基本に騒音値なども考慮し算出されており、機材により異なります。

意見の概要 (No.374)	現在、既に建設中の建物は10年後を見据えて着手しているのか。
札幌市の考え方	民間事業者の格納庫のことと思われますが、建物の老朽化に伴う建て替えを行っているものであり、将来像（案）を想定しているものではありません。

意見の概要 (No.375)	旅客数は夏と冬ではどちらが多いのか。冬の発着が安定すると、乗客はもっと増えるのであります。
札幌市の考え方	リージョナルジェット機で運航している静岡線、松本線については夏ダイヤ期間のみの運航となっていることから、乗客数は夏ダイヤ期間の方が多くなっています。滑走路の延伸により、リージョナルジェット機が通年運航可能となると、乗客数は現在よりも増えると考えています。

意見の概要 (No.376)	冬季の欠航率の状況について知りたい。特に今年の大雪時の運航状況を知りたい。JRの運行との比較はあるか。気候の都合上、丘珠は冬季の飛行に向いていないのではないか。
札幌市の考え方	丘珠空港の冬季（12月～3月）の就航率は、令和3年度で81.4%、令和2年度で88.3%、令和元年度で92.8%となっており、降雪の影響によるところが大きいです。なお、JRの運行との比較は行っていません。

意見の概要 (No.377)	どこから、どれだけの人が何の目的で丘珠空港を利用したのかを人数を把握しているか。その数字があれば発表してください。また、搭乗率はどのくらいか。
札幌市の考え方	丘珠空港の利用者数や搭乗率については、国土交通省東京航空局ホームページ（ https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/statistics/01.html ）で公表されています。なお、利用目的については、平成28年に機内アンケートを行っており、調査結果は本市ホームページ（ https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/torikumi/kentokaigi/kentokaigi.html ）で公表しています。

意見の概要 (No.378)	プロペラ機とジェット機との利便性の違いについて知りたい。
札幌市の考え方	利便性という点では、一般的にジェット機の方がより多くの人を、より遠くに、より早く運ぶことができます。

意見の概要 (No.379)	管制空域について説明いただきたい。
札幌市の考え方	管制空域とは、航空機の円滑かつ安全運航のために、航空交通管制が実施されている空域です。

意見の概要 (No.380)	住宅街の中に空港があるのは、他都市にもあるのか。
札幌市の考え方	伊丹空港（大阪府豊中市）、松山空港（愛媛県松山市）、福岡空港（福岡県福岡市）、函館空港（北海道函館市）など、空港周辺に住宅街がある空港はあります。

意見の概要 (No.381)	札幌市内どの地区で住民が利用するのか調査はしているか。
札幌市の考え方	平成30年に市民を対象とした丘珠空港の利活用に関するアンケート調査を行っており、区毎に集計した調査結果は本市ホームページ（ https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/rikatsuyo/rikatsuyokento.html ）で公表しています。

意見の概要 (No.382)	<p>滑走路100m延長後の検証を行ってほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安心安全は確保されているか。 ・経済効果はどれだけあったか。 ・人の交流はどれだけ増えたか。 ・騒音はどれだけ増えたか。
札幌市の考え方	<p>平成8年（1996年）から平成15年（2003年）の滑走路延長の経緯としましては、道内航空網の拠点として路線存続を図っていくため、当時運航していた航空機の後継機種に必要となる滑走路長を確保するために整備を行ったものであり、整備効果の検証が必要となるものでは無いと認識しています。</p> <p>また、周辺地域への影響につきましては、毎年航空機の騒音調査を実施しており、環境基準の範囲内である事を確認しています。</p> <p>現在検討を行っている「丘珠空港の将来像」は丘珠空港を取り巻く環境が変化している事を受け検討を行ってきており、丘珠空港の需要や様々な役割を踏まえ、札幌市・北海道全体の発展に貢献するため、空港の機能強化が必要だと考えています。</p>

意見の概要 (No.383)	除雪や管制をずっと駐屯地が行っているのはおかしい。民航機を運用している組織が行うべき。
札幌市の考え方	丘珠空港において管制は陸上自衛隊丘珠駐屯地が行っていますが、除雪については滑走路と第1誘導路を陸上自衛隊丘珠駐屯地が、第2誘導路と駐機場を国土交通省東京航空局が行っています。これらの運用は、空港管理者である防衛省と国土交通省の間で決められています。

意見の概要 (No.384)	空港の外観や施設に魅力がない。
札幌市の考え方	丘珠空港の将来像（案）のP15の4-4(2)④ターミナル機能の強化、⑤空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充に取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.385)	自衛隊が管理運用する空港施設は軍事施設と理解されても止むを得ない部分がある。航空力を利用した医療体制の構築については国際情勢の悪化を想定した場合、危機管理に直結した札幌市として管理する地域にある国有、道有、市有全ての財産を有効活用した国民の生命、身体、財産の維持を目的とする対応策として検討すべきだと思う。一案としては、航空機の大型化も1,800m級滑走路で行き詰まるなら、航空機の為の施策は一旦留保しヘリポートの増設と運用について考査するのも手段ではないかと思う。
札幌市の考え方	丘珠空港の将来像（案）は軍事利用の拡大を想定しているものではありません。

意見の概要 (No.386)	丘珠には自衛隊駐屯地があるが、将来像では自衛隊の利用拡大や軍用機（戦闘機やオスプレイ）の活用については記載されていない。自衛隊の運用の現状と今後はどうなるのか。
札幌市の考え方	丘珠空港の将来像（案）は自衛隊の利用拡大や軍用機の活用を想定しているものではありません。このため、自衛隊の運用に関するお問い合わせにつきましてはお答えしかねます。

意見の概要 (No.387)	有事の際には当然ながら軍事空港としての機能を無視できない。国防強化を否定するものではなく、それを明確に俎上にあげて検討すべき。国民・住民の安全という視点も当然入れて空港の将来像は考えるべきと思う。
札幌市の考え方	丘珠空港の将来像（案）は国防の強化を想定しているものではありません。

意見の概要 (No.388)	丘珠空港は、国土交通省と防衛省が所管する共用空港である。丘珠空港は日米地位協定に基づく空港であることから、滑走路延長等により、軍事利用の拡大が強く懸念される。
札幌市の考え方	丘珠空港の将来像（案）は軍事利用の拡大を想定しているものではありません。また、陸上自衛隊はヘリコプターによる活動を主としており、滑走路は主に民間機が使用しています。駐機場の拡張も民間機のために必要となるものです。

意見の概要 (No.389)	オスプレイを民間機として使用すれば、滑走路を延長することなく70～80人を輸送できる。安全性はそのうち確立される。
札幌市の考え方	オスプレイは軍用機であり、現在のところ民間機として使用されていません。

意見の概要 (No.390)	延伸して利用できる機種（ジェット機）が増えたら、今後丘珠空港の民間利用が廃止された時に空港が防衛省に渡るのではないか不安。
札幌市の考え方	民間航空機の利用が継続されるよう、国や航空会社等と調整していくとともに、路線PR等の利用促進を図っていきます。

意見の概要 (No.391)	将来像の概要（案）には、自衛隊の活用・運用に関する事項が、何も記載されていない。滑走路の延長が自衛隊の役割、任務にどのような影響、変化をもたらすのか危惧を見る。
札幌市の考え方	滑走路の延伸に向けては、防衛省とも協議・調整を行っていく考えです。

意見の概要 (No.392)	<p>①機能強化から一步出て、空港自体の移転も考えるべき。事業拡大には土地が狭すぎるのではないか。郊外移転したほうが長い滑走路ができるのではないか。</p> <p>②丘珠空港は、住宅地に非常に近接しており、うるさくて危険なため、移転を考えるべき。また、移転後の空港跡地は、札幌市の副都心・住宅地となる豊かなまちづくりを行うべきと強く考える。</p> <p>③検討を現存施設の利用から始めるのではなく、現存施設の改修、廃止、または新施設の建設を含めて丘珠空港の将来像を作成してもらいたい。</p>
札幌市の考え方	空港を新規に設置するには多大な費用が掛かり、事業採算性等の点で実現は難しいと考えており、現状の空港を活用することを想定しています。本将来像では生活環境を保全するため、引き続き航空機騒音の環境基準の範囲内の運用とすることを想定しているほか、地域協議の場においても環境への配慮について協議していく予定です。

意見の概要 (No.393)	空港は要らない（新千歳空港があればいい）。本当に賑わいと経済の活性化というのであれば、空港を廃港にして、ショッピングセンターやアウトレットモールを作った方が市民や観光客も喜ぶのでは。
札幌市の考え方	丘珠空港はビジネス利用・観光等による経済活性化への寄与や、防災・医療等を支える市民・道民の社会生活にとって重要な路線を有しております、北海道・札幌市において幅広い役割を担っています。その役割を強化させていくことで北海道全体の発展に貢献していく考えです。また、地域住民と協議しながら空港周辺の賑わい創出等について取り組んでいく考えです。

意見の概要 (No.394)	札幌市の都市開発計画は計画性に問題点が多いと思われる。無作為の開発を許してきた状況が空港周辺の都市化に発展し、延伸等、丘珠空港運営の支障となっている様に思われる。一方、政令都市での人口比交通量は札幌市が最大と思われ、住宅団地開発の無秩序開発と共に、公共交通機関の計画不備があげられる。
札幌市の考え方	空港周辺地域の大半は市街化調整区域となっており、森林や農地などの貴重な自然を保全し、無秩序に市街地が拡大するのを抑制しています。空港管理者からは、運営の支障となっているとの話は聞いていません。

意見の概要 (No.395)	国内外を問わず札幌と同規模の都市で市内に空港を持っているところはどこか。また、そこでの旅客数や収支面並びに課題などはどうなっているか。
札幌市の考え方	札幌市と同規模の人口を有する都市の空港としては、中部国際空港・県営名古屋空港（名古屋市）や福岡空港（福岡市）が挙げられます。旅客数や収支面等については、航空当局や空港運営会社等に確認をお願いします。

意見の概要 (No.396)	丘珠空港は共用空港ですが、10年先を見通すのであれば、民間空港に転換する努力をすべきだと考える。
札幌市の考え方	将来像（案）では共用空港であること前提として、民間航空機の活用の幅を広げていく考えです。

意見の概要 (No.397)	過去に100m延伸したときに、空港緑地も含め、用地は先行取得していたのではないか。空港緑地の所有者はどこか。
札幌市の考え方	平成16年（2004年）の滑走路延伸（100m延伸）の際に、現在空港緑地となっている土地を札幌市が取得しています。

意見の概要 (No.398)	延伸が実現できそうにない場合は夏期間のみ一部を重量制限でEJetE2、a220、a320neoの導入も検討してほしい。冬も1,500mで離着陸できる70～130人乗りの低騒音ジェット機の開発をメーカーへ、アピール・推進もして貰いたい。
札幌市の考え方	航空機の導入や丘珠での就航は航空会社が決めるのですが、丘珠空港で就航可能な航空機については、今後も調査を行っていく考えです。

意見の概要 (No.399)	約1時間内の距離にある新千歳空港をより利用するためにも、新千歳空港までの交通機関の充実を期待する。
札幌市の考え方	札幌市内から新千歳空港までのアクセスは、将来像（案）では想定していません。

意見の概要 (No.400)	航空機の点検・整備の必要性が多くなると考える。整備士と機長による機体確認の話し合いが必要と思う。
札幌市の考え方	航空会社で検討するものと認識しています。

意見の概要 (No.401)	空港周囲1kmは「土地利用規制法」の対象になるのか。
札幌市の考え方	「重要土地等調査法」についての質問と思われますが、詳細につきましては、内閣府ホームページ（ https://www.cao.go.jp/tochi-chosa/index.html ）をご確認ください。

意見の概要 (No.402)	除雪は誰が主体的に行うのか、体制を確保できるのか。
札幌市の考え方	丘珠空港の除雪については、滑走路と第1誘導路を陸上自衛隊丘珠駐屯地が、第2誘導路と駐機場を国土交通省東京航空局が行っており、今後の空港機能強化に伴う除雪体制の確保について、関係機関と協議・調整を行っていく考えです。

意見の概要 (No.403)	秋元市長の公約にはジェット化はなく対抗馬がジェット化を入れて落選されたはずである。
札幌市の考え方	市長公約には「丘珠空港が持つビジネスや観光、防災、医療等を支える機能を、市の活力向上に活かすため、新たな路線誘致や市民とともに空港の利活用促進に向けた検討を進めます。」とあり、将来像（案）と同様の考えです。

意見の概要 (No.404)	丘珠空港敷地内に札幌市の屋外消火栓が必要である
札幌市の考え方	空港敷地内には必要な消防設備が設置されているものと認識しています。

意見の概要 (No.405)	緑地が果たす役割を再認識する必要がある。※航空救難活動がしやすい環境づくり
札幌市の考え方	空港緑地は地上騒音や風雪等の緩衝機能を含む様々な役割を有していますが、今後の空港緑地の在り方については、地域と協議しながら検討していく考えです。

意見の概要 (No.406)	新千歳空港と統合した方が良いのでは。
札幌市の考え方	将来像（案）のP15の4-4(2)③路線の拡充【新千歳空港との連携】に示すように、新千歳空港とは連携を図っていく考え方であり、統合は想定していません。

意見の概要 (No.407)	欠航のリスク（新千歳空港まで戻されるのか）が疑問である。
札幌市の考え方	天候や災害等で丘珠空港に着陸できない状況の場合、近隣の空港に着陸することや出発空港に引き返すことが想定されます。