

丘珠空港の利活用に関する検討会議

報告書

平成30年2月

北海道総合政策部・札幌市まちづくり政策局

丘珠空港の概要	・・・	1	空港アクセス	・・・	4
1. 丘珠空港の利活用に関する検討会議について	・・・	2	認知度	・・・	4
「丘珠空港の利活用に係る検討会議」に係るこれまでの経緯等	・・・	2	(3) 丘珠空港が担う幅広い分野での役割	・・・	5
報告書の目的	・・・	2	道内航空ネットワークの拠点空港	・・・	5
2. 調査・検討項目	・・・	2	道外や国外とを結ぶ都市型空港	・・・	7
(1) 丘珠空港を取り巻く環境の変化	・・・	2	道内医療を支える空港	・・・	8
道内空港の動き	・・・	2	防災機能を持つ空港	・・・	9
地上交通機関の動き	・・・	2	ビジネスジェット機利用に対応する空港	・・・	10
航空機の低騒音化・必要滑走路長の短縮化	・・・	2	報道・測量等で利用する小型航空機基地空港	・・・	10
地方航空路線の維持の動き	・・・	2	3. 丘珠空港の利活用策	・・・	11
滑走路端安全区域 (RESA) の確保	・・・	2	利活用の方向性 (案) 一覧	・・・	11
(2) 丘珠空港が抱える課題	・・・	3	利活用策 (案) と利活用の方向性 (案) の関係一覧	・・・	12
丘珠空港特有の制約要因	・・・	3	利活用策 (案) 一覧	・・・	13

丘珠空港の概要

■ 空港概要

丘珠空港は防衛省が設置管理する飛行場で、昭和17年に陸軍航空隊が飛行場を設置したことに始まり、昭和36年に公共用の指定を受けた、防衛省と民間の共用飛行場である。

当空港は、札幌市の中心部から北東に直線距離で約6Kmと近距離に位置し、道内の政治、経済、文化の中心である札幌と道内各地を結ぶ航空ネットワークの拠点として重要な役割を果たしているほか、航空機使用事業などの小型機が常駐する空港として、防災、測量、報道、写真撮影、遊覧飛行など幅広い業務に利用されている。

■ 就航路線

函館	6往復	(12便)
釧路	4往復	(8便)
利尻	1往復	(2便)
三沢	1往復	(2便)
静岡	1往復	(2便)
合計	13往復	(26便)

※平成29年4月1日現在

■ 主な空港施設

名称	札幌飛行場 (丘珠空港)
種別	公共用飛行場
面積	総面積：1,025,028㎡ 国土交通省所管：125,520㎡ 防衛省所管：899,508㎡
滑走路	1,500m×45m
誘導路	1,530m×18m
エプロン	中型機用 5、小型機用 22
空港運用時間	7:30～20:30 (国交省) 7:00～20:00 (防衛省) (管制時間)



※白枠：防衛省管理 赤枠：国土交通省管理

1. 丘珠空港の利活用に関する検討会議について

■ 「丘珠空港の利活用に関する検討会議」に係るこれまでの経緯等

- 道内7空港の運営の民間委託に向けた動き（検討）や航空機の騒音レベルの低下・離着陸性能の向上といった技術革新など、丘珠空港を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、平成28年6月の北海道・札幌市行政懇談会の場において、北海道知事と札幌市長が丘珠空港の利活用の促進に向けた取組の連携に合意し、同年7月に北海道と札幌市が、丘珠空港の課題や役割などを様々な観点から検討し、利活用の促進策について協議する場として設置。
- 平成29年2月に、利活用に向けた課題を整理し、今後の検討項目や対応について中間報告を行った。
- 中間報告として取りまとめた検討項目などについて、具体的に調査・検討し、検討会議として丘珠空港の利活用策の報告書として取りまとめを行った。

■ 報告書の目的

- この報告書は、丘珠空港の利活用策について、市民や有識者、関係者などが幅広く議論ができるよう、そのベースとなる情報をケーススタディとして提供し、共有するために作成したもの。（丘珠空港に関する今後の方針や計画を策定するものではない。）
- 平成30年度からは、報告書の内容を基に、市民や有識者、関係者などの意見を踏まえ、今後の丘珠空港の利活用のあり方について議論を更に深めていく。

2. 調査・検討項目

(1) 丘珠空港を取り巻く環境の変化

■ 道内空港の動き

- 新千歳空港で発着枠が拡大されたが、国際線中心の増加対応と想定され、丘珠空港路線と直接競合しない。将来、拡大枠の余裕が無くなる可能性があり、これに伴い国内線の丘珠空港へのシフトも考えられる。
- 道内へのインバウンド客は平成23年から4倍以上に増加し、そのうち4割は札幌市内に宿泊しており、今後、丘珠空港の道内路線の需要が高まる可能性がある。
- 道内7空港の一括運営民間委託が進められており、民間委託の対象とならない丘珠空港の競争力が低下しないよう、新千歳空港とのすみ分けが必要となる。
- LCC(ローコストキャリア)への需要シフトによりFSC(フルサービスキャリア)競合路線は旅客数を減らす可能性も考えられるが、関西圏域の関西空港と伊丹空港でのすみ分け事例のように、同圏域である丘珠空港路線へのシフトが起こると好機となる。

■ 地上交通機関の動き

- JRの事業範囲の見直し内容によって、地方空港路線は長距離輸送手段として重要性を増すことが想定される。このことにより、丘珠空港は道内路線の拠点として需要が高まると考えられる。
- 北海道新幹線の札幌延伸は、函館や東北を結ぶ空路の利用者数に影響を及ぼすことが想定される。丘珠-函館路線は離島である奥尻路線にも影響するため、離島路線の維持に向けた取組が必要となる。
- 道内事例において高規格道路整備により航空旅客数に大きな増減は見られない。逆に、丘珠路線の就航先で空路と陸路を組み合わせた周遊観光の充実が期待される。

■ 航空機の低騒音化・必要滑走路長の短縮化

- 航空機の性能向上により騒音レベルは低下傾向、必要滑走路長は短縮傾向にある。
- 丘珠空港の現況施設においても、以前と比べて座席数の多い航空機が就航可能となっている。

■ 地方航空路線の維持の動き

- 国交省の「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」では、個社・系列・地域という単位を超えた地域航空会社の協業促進を目指しており、その地域航空会社の拠点空港である丘珠空港の路線維持にも寄与すると考えられる。

■ 滑走路端安全区域 (RESA)

の確保

- 丘珠空港においてもRESA対策工事は必須となっており、その影響範囲には丘珠空港緑地が入っている。

【RESA原則範囲の施工範囲】



(2) 丘珠空港が抱える課題 (その1)

■ 丘珠空港特有の制約要因

- 丘珠空港は、防衛省が設置・管理する共用空港であること、積雪寒冷地に位置する空港であること、都心部から近い都市型空港であることから、その利活用には複合的に関係する以下の制約がある。これら4項目の調査・検討結果を記す。
 1. リージョナルジェット機やメディカルウイング（患者搬送用の固定翼機）が通年運航できない1,500mという滑走路長の制約
 2. 自衛隊の訓練、地域への騒音、管制上の条件による発着枠の制約
 3. 市街地に隣接していることから地域への騒音による運用時間の制約
 4. 冬期の除雪対応や降雪時の低視程下での着陸対応などの雪による制約

【滑走路長の制約】

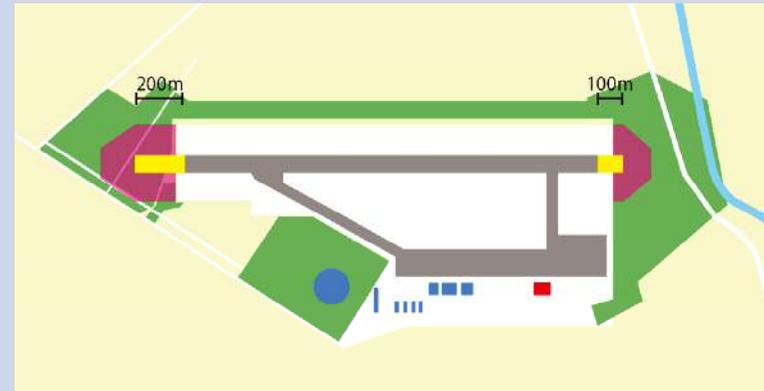
【丘珠空港の条件下での滑走路長と就航可能機種の関係】

機種	1,500m	1,800m	2,000m
SAAB340B	○	○	○
ERJ-170	○ ×	○	○
ERJ-175	◇ ×	○ ◇	○
ATR42-600	○	○	○
DHC8-Q400	×	○	○
B737-800	×	×	◇ ◇
A320-200	×	○ ×	○ ×

【凡例】 ○：就航可、◇：重量制限で就航可、×：就航不可、（夏期|冬期）

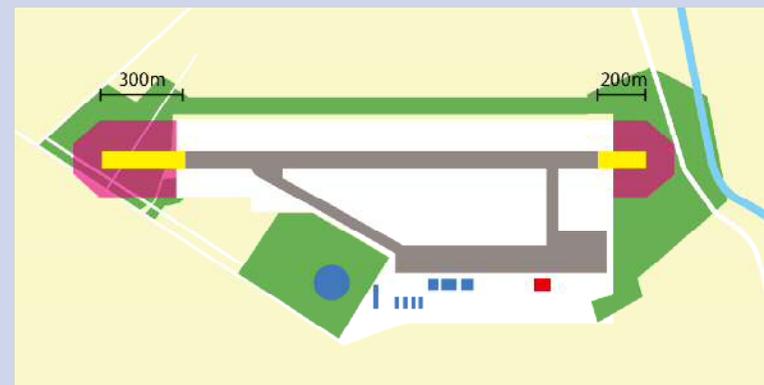
- 滑走路を300m延伸し、1,800mとした場合
 - 両方向（北西・南東）へ振り分けて延伸する場合のみ、大規模な支障物件移転は発生しない。
 - 想定概算事業費は約100億円～400億円。（延伸方向、制限表面抵触物件の対策の考えにより変動する。）
 - DHC8-Q400、ERJ-170/175（ERJ-175は冬期のみ重量制限付き）が通年就航可能となる。

【滑走路長 1,800mの施工範囲図（両方向へ延伸の事例）】



- 滑走路を500m延伸し、2,000mとした場合
 - どの方向へ延伸する場合でも、大規模な支障物件移転が発生する。
 - 想定概算事業費は約250～550億円。（延伸方向、制限表面抵触物件の対策の考えにより変動する。）
 - DHC8-Q400、ERJ-170/175が通年就航可能、B737-800が重量制限付きで通年就航可能となるが、LCC汎用機であるA320-200は通年運航できない。

【滑走路長 2,000mの施工範囲図（両方向へ延伸の事例）】



(2) 丘珠空港が抱える課題 (その2)

【発着枠の制約】

- 自衛隊管理の空港であることから、発着枠は自衛隊の訓練に大きな影響が出ないよう協議が必要であり、また、空港周辺地域での騒音環境基準を超えない便数とすることが必要である。
- 騒音は機材等により大きく変動するため、一律に発着枠を数字で決めることは難しい。

【運用時間の制約】

- 現況の運用時間は7:30～20:30だが、利用者から運用時間拡大のニーズがある。
- 1時間の延長でHAC（北海道エアシステム）の現体制では1往復の増便が可能となる。

【雪による制約】

- 除雪時間は平均約1時間30分である。（青森空港では約40分）
- 丘珠空港での降雪を原因とする欠航は、調査年（平成26年度）においては他の道内空港に比べて顕著に多いとは言えない。
- 今後の航法の高精度化によりILS（計器着陸装置）が整備されなくても、低視程下での運航効率や就航率の向上の可能性がある。なお、現時点では進入灯の設置により着陸時のやり直し回数の減少が期待できる。
- PBB（搭乗橋）のない空港では、風雨対応や安全対策としてターミナルビルと航空機の間是可動式のエプロンルーフを設置している事例がある。

【県営名古屋空港でのエプロンルーフ設置事例】



エプロンルーフ

■ 空港アクセス

- 政令指定都市の道外空港では鉄道や新交通システム等、軌道によるアクセスが確保されている空港が多いが、丘珠空港へのアクセスではバス路線又は地下鉄からバスへの乗換えが必要である。
- 冬期間は、都心部において道路が渋滞し定時性の確保が難しいため、空港連絡バスは栄町駅～空港間のみの運行となっている。
- 他空港ではアクセス向上に向け定額制タクシー、乗合タクシーが導入されている。
- 地下鉄栄町駅からバス乗り場のアクセス改善のため誘導案内の整備が考えられる。
- 地下鉄栄町駅から丘珠空港まで1.5kmを新交通システムで接続する場合、概算単価約50～90億円/kmであることから多大な費用を要する。（地下鉄概算単価約260億円/km）
- 都心アクセス整備により、都心から丘珠空港までの車による移動時間は、約8分（約4割）短縮される。
- 丘珠空港の駐車場では、平成29年10月から駐車場料金が1時間無料、24時間以内450円等に値下げされ、駐車場台数も増加している。
- 地下鉄栄町駅から空港までの移動時間短縮のため、つどーむ北側にターミナルビルを移転した場合、約1.5kmあった距離が約400m短縮されるが、概算整備費用が約23億円必要となる。
- 丘珠空港～新千歳空港間を結ぶ空港連絡バスが導入されると、約40分で接続可能となるが、現時点では需要は少ないと見込まれる。

■ 認知度

- 丘珠空港では、開催イベントが充実しており、SNSを用いた広報活動も行われているが、今後はプロモーション動画を用いた広報や、丘珠空港を利用した道内観光ルートの作成やPR等の観光利用促進策の実施も考えられる。
- 空港の呼称については、他空港事例では公募やアンケート調査などにより愛称化される事例が多く、丘珠空港についても愛称化するのであれば市民参加型が望ましい。

(3) 丘珠空港が担う幅広い分野での役割 (その1)

■道内航空ネットワークの拠点空港

利活用の方向性の検討

内部要因（丘珠空港の特性）と外部要因（道内航空を取り巻く環境の変化）からみた方向性

- ・現在の丘珠空港の状況において、大きな役割を果たしている“道内航空ネットワークの拠点空港”の項目についてのみ、クロスSWOT分析により今後の方向性を検討した。
- ・クロスSWOT分析は、目標達成の助け/妨げとなる要因（内部環境における強み/弱み、外部環境としての機会/脅威）の組合せにより、取るべき戦略を導き出す手法のこと。

外部要因（道内航空を取り巻く環境の変化）

Opportunity（機会）

- ①近年旅客数が増加
- ②来道外国人の増加
- ③インバウンド観光の札幌市への集中
- ④北海道によるインバウンド観光の広域連携への注力
- ⑤新千歳-女満別・中標津はビジネスでの利用が多い
- ⑥新千歳での乗換需要は低い
- ⑦道内全域への医療従事での航空需要がある
- ⑧JR事業範囲の見直し
- ⑨航空機の性能向上
- ⑩地方航空路線の維持の動き
- ⑩災害等による代替路としての航空の重要性の増大

Threat（脅威）

- ①道内主要都市間移動における飛行機分担率が低い
- ②新千歳へ路線集中
- ③新千歳の受け入れ体制の整備・発着枠の拡大
- ④道内7空港の運営民間委託
- ⑤LCCの新千歳拠点化
- ⑥北海道新幹線の札幌までの開業

内部要因（丘珠空港の特性）

Strength（強み）

- ①丘珠道内路線は生活利用が半数以上
- ②丘珠-函館・釧路間の利用客数が増加傾向
- ③過去の丘珠-稚内、女満別線運航時は新千歳よりも高い利用率
- ④道内路線においては新千歳よりも高い利用率
- ⑤発着枠に余裕
- ⑥エプロンにロードヒーティング装備
- ⑦都心部との距離が近い
- ⑧駐車場がH29.10月から低料金化・台数増加
- ⑨札幌市民には空港の知名度が高い

Weakness（弱み）

- ①丘珠道内路線は観光利用が少ない
- ②道内利用者数で比較すると丘珠は新千歳の1/3
- ③路線数が少ない
- ④滑走路長が1,500m
- ⑤騒音による発着枠の制限
- ⑥管制時間が早く終了
- ⑦ILS・進入灯未設置
- ⑧地下鉄とバスの乗り継ぎが不便
- ⑨中心部との直結軌道交通無し
- ⑩空港連絡バスが冬期間都心部での発着無し
- ⑪タクシーの利用促進策無し
- ⑫道外での知名度が低い
- ⑬札幌市民の認知度が低い（路線や交通）

強み×機会

強みで機会を生かす積極的成長・早期集中戦略

～生活路線としての道内路線の拡大
・多頻度運航～

- 女満別線、中標津線、稚内線への再就航
- 現路線の運航拡大

強み×脅威

強みで脅威を克服・回避・差別化する対応戦略

～都心からの近さを活かした
新千歳空港との差別化～

- 小型機で対応可能な新千歳空港路線の丘珠空港への取り込み
- 更なる丘珠空港のPR活動

弱み×機会

弱み克服で機会を逃さない段階的改善戦略

～生活路線と共に観光路線としても
活用するための空港及び周辺整備～

- 道内の生活及び観光路線の拠点空港としての活用
- 道外客・道外路線の誘致による道内路線活性化

弱み×脅威

弱みと脅威から最悪の事態を避ける
現状維持戦略

～他交通機関・他空港と競合する
路線の利用促進～

- 更なる丘珠空港のPR活動

(3) 丘珠空港が担う幅広い分野での役割 (その2)

■道内航空ネットワークの拠点空港のつづき

- 丘珠空港の道内路線は、ビジネスや医療従事、通院、帰省等の生活利用が大半を占めており、災害時には他の交通機関の代替として重要な機能を果たしている。
- ビジネス利用の多い稚内及び女満別路線が仮に丘珠空港に就航した場合、多くの利用者の利便性が向上することが見込まれる。
- 仮に新千歳空港の道内路線を丘珠空港路線に集約した場合、必要機数分の格納庫、運用時間の延長、発着の集中時間帯や数の整理が必要となる。
- 道内-道外間の移動においては、直行便利用者が多く、新千歳空港で乗換える利用者の割合は小さいため、道内間の移動については丘珠空港が担う余地がある。

利活用の方向性 1	生活路線としての道内路線の拡大・多頻度運航 ①女満別線・中標津線・稚内線への再就航		②現路線の運航拡大	
調査・検討の結果	丘珠空港の道内路線は、ビジネスや医療関係（医師の地方派遣、通院等）の需要が高く、生活路線としては新千歳空港よりも利便性が高い。災害時には生活を維持する代替交通手段としての機能も求められる。			
対応策の検討に向けた課題の抽出	機材関連：HACの保有機材数による運航拡大の限界／格納庫の不足 等 運用関連：発着枠や運用時間の制限 等 地域：騒音の増大 等			
利活用の方向性 2	都心からの近さを活かした新千歳空港との差別化 ①小型機で対応可能な新千歳空港路線の丘珠空港への取り込み ②更なる丘珠空港のPR活動			
調査・検討の結果	新千歳空港に比べ、札幌都心部に距離が近く発着枠に余裕があるという利点はあるが、一方で新千歳空港は民間委託等で機能を向上させることが予想されるため、道央圏の空港として役割分担が必要となる。 新千歳空港で道外路線と道内路線を乗換える割合は少なく、丘珠空港へ道内路線を移転できる可能性がある。			
対応策の検討に向けた課題の抽出	機材関連：HACの保有機材数による運航拡大の限界／格納庫の不足 等 運用関連：発着枠や運用時間の制限 等 利用客：札幌市民の路線やアクセスに関する認知度の低さ 等 地域：騒音の増大 等			
利活用の方向性 3	生活路線と共に観光路線としても活用するための空港及び周辺整備 ①道内の生活及び観光路線の拠点空港としての活用			②道外客・道外路線の誘致で道内路線活発化
調査・検討の結果	丘珠空港は観光利用が少ないが、外国人観光客が札幌に多く来訪しており、広域周遊観光の拠点としての可能性を持っている。しかし、滑走路長の短さにより路線拡大に制限があり、また、空港アクセスに不便な面もある。			
対応策の検討に向けた課題の抽出	施設関連：滑走路長の短さによる運航機材の制限／格納庫の不足 等 運用関連：発着枠の制限／関係交通機関との連携 等 利用客：道外での知名度の低さによる観光客利用や路線誘致の障害 等 地域：騒音の増大 等			
利活用の方向性 4	他交通機関・他空港と競合する路線の利用促進 ①更なる丘珠空港のPR活動			
調査・検討の結果	札幌と道内主要都市間における飛行機の交通分担率は低く、新幹線の札幌延伸は函館路線への更なる影響が懸念される。札幌を拠点とする周遊観光ルートでは丘珠空港利用により時間短縮効果が得られるが、十分に観光利用されていない。			
対応策の検討に向けた課題の抽出	利用客：札幌市民の路線やアクセスに関する認知度の低さ 等			

(3) 丘珠空港が担う幅広い分野での役割 (その3)

■ 道外や国外とを結ぶ都市型空港

- 道外路線では、東北との路線の一部は小型機で振替えた場合、現状の施設で通年運航が可能であるが、東北以遠の道外地方都市や大都市圏との通年運航には、滑走路の延長が必要となる。
- 大都市圏との就航では、時間を問わなければ発着枠確保の可能性はある。

- 国際線就航時の円滑な運用には、国内線との動線分離、C I Q設備等が必要となる。
- A320単一機材で運航するLCCの就航は、たとえ2,000mの滑走路があったとしても通年運航することはできないため難しい。

利活用の方向性 1	東北路線の誘致・利用促進
調査・検討の結果	新千歳空港における東北路線の利用客数は近年横ばいから減少傾向にあるが、年間100万人以上が利用しており、全ての路線を丘珠空港に集約することは難しい。北海道新幹線が札幌まで延伸することを見据え、北海道・東北新幹線が通過しない山形線や秋田線に就航するといった路線を絞った誘致や、利用率の低い路線について小型機（ATR42等）への転換を促す取り組みが考えられる。
対応策の検討に向けた課題の抽出	施設関連：滑走路長の短さによる新規路線参入の制限／新規航空会社参入の際のチェックインカウンター不足 等 機材関連：HACの保有機材数による運航拡大の限界／小型機を所有する航空会社の限定 等 地域：騒音の増大 等
利活用の方向性 2	道外との交流を促進する路線の誘致
調査・検討の結果	丘珠空港の都心部からの近さを生かし、観光・文化の交流やビジネスを担う空港としての役割の可能性はあるが、現在の滑走路長では大都市圏等との運航が出来ず、また、現在、丘珠空港に就航している静岡線においても冬期の運航ができない状況にある。
対応策の検討に向けた課題の抽出	施設関連：滑走路長の短さによる静岡路線の冬期間の運休 ／滑走路長の短さによる大都市圏等を運航する小型ジェット以上の機材の制限 等 地域：騒音の増大 等
利活用の方向性 3	観光客の増加に向けた国際線就航に関する検討の継続
調査・検討の結果	北海道を訪れるインバウンド観光客は200万人を超え、将来は500万人を目標としている。インバウンド観光客の増加に伴う経済効果は大きく、全道をあげて現在より2倍以上のインバウンド観光客の受け入れに力を入れることが課題である。多くのインバウンド観光客が札幌市を訪れるため都心部から近い丘珠空港の優位性があるにもかかわらず、滑走路長の短さや機材の関係から就航可能な路線は限られる状況を踏まえ、国際線就航に関する検討を継続する。
対応策の検討に向けた課題の抽出	施設関連：滑走路長の短さによる就航可能な航空機及び路線の限定／CIQを含む国際線専用設備なし 等
利活用の方向性 4	LCCの就航に関する動向調査の継続
調査・検討の結果	丘珠空港は、利用者としては札幌都心部への近さという面から移動コストの軽減、運航会社としては空港利用コストの軽減やピーク時間帯での就航が容易であるといった利点があるが、LCCは拠点の集中と単一機材使用がビジネスモデルであり、LCC所有の機材が重量制限なしでは丘珠空港に就航できないため、滑走路の延伸が前提となる。 今後もLCCの動向の調査を継続する。
対応策の検討に向けた課題の抽出	施設関連：滑走路長の短さにより就航できるLCCなし 等

(3) 丘珠空港が担う幅広い分野での役割 (その4)

■道内医療を支える空港

- 道内路線の便数が多く市街地から近い丘珠空港は、医師派遣及び通院利用に貢献している。今後、医師派遣では翌日の診察に間に合う夜間便の運航や利便性向上、離島の通院利用に関しては路線の維持存続が重要となる。
- ドクターヘリは救急搬送、メディカルウイング（MW）は患者の都市部病院までの搬送を主目的とし、MWの運用により地域医療体制の充実が図られる。

- 陸上自衛隊北部方面航空隊や北海道警察航空隊等の拠点が集積しており、SCU（航空搬送拠点臨時医療施設）に位置付けることが有効である。
- シンガポールでは医療ツーリズムを推進し、地域経済に寄与している。
- バリアフリー化のため、制限区域内へのエレベーター整備が必要である。また、エプロンルーフの整備も望まれる。

利活用の方向性 1	医師や患者のための定期航空路線の利便性向上
調査・検討の結果	医療従事者は、地域医療への貢献のため丘珠空港からの道内路線を利用しており、交通手段が限られる離島の患者は、航空路線は医療機関までの重要な移動手段の一つとなっている。
対応策の検討に向けた課題の抽出	医療従事者：深夜便の運航／定時性・運航確実性の確保 等 患者：離島路線の維持／屋外移動及びビル内施設のバリアフリー化 等
利活用の方向性 2	ドクターヘリとメディカルウイングの更なる活用
調査・検討の結果	ドクターヘリは救急搬送を主目的とし、丘珠空港で発着しているメディカルウイングは高度専門医療を受けられない地域の患者を都市部の病院まで運ぶ計画搬送を主目的としている。メディカルウイング及びドクターヘリの更なる活用により、地域医療体制の充実が図られる。
対応策の検討に向けた課題の抽出	冬期の課題：滑走路の延伸／格納庫の確保／除雪体制の強化 等 運用の拡大：緊急搬送等を可能とする24時間運用 等
利活用の方向性 3	広域及び地域医療搬送におけるSCU（航空搬送拠点臨時医療施設）としての活用
調査・検討の結果	SCUは、大震災などの災害時に、重篤患者の症状の安定化を図り、搬送を実施するための臨時医療拠点であり、被災地域及び被災地域外の航空搬送拠点に、広域及び地域医療搬送を目的に設置される。 丘珠空港では、陸上自衛隊北部方面航空隊や北海道警察航空隊等の拠点が集積しており、災害時の輸送・救援・救命活動に強みがあるが、具体的な活動場所や資機材の整備について未整理となっている。
対応策の検討に向けた課題の抽出	施設関連：医療機材等の保管場所や医療活動場所として利用する格納庫・駐機スペースの確保 ／救急車両搬入経路の確保 等 運用関連：通信環境の整備 等
利活用の方向性 4	バリアフリーの促進
調査・検討の結果	丘珠空港に就航している航空会社は車椅子利用者に対応したサービスを行っているが、航空機までの屋外移動やビル内設備等のバリアフリー化が十分ではない。
対応策の検討に向けた課題の抽出	施設関連：可動式エプロンルーフの整備／制限区域内のエレベーターの整備 等

(3) 丘珠空港が担う幅広い分野での役割 (その5)

■ 防災機能を持つ空港

- 自衛隊等との共用空港では、災害時には物資拠点やバックアップ体制を担う空港が大半を占めている。
- 立川広域防災基地は、首都圏（南関東地域）が被災した場合に、人員、物資の緊急輸送の中継、集積拠点として、災害応急対策活動の中核を担う、災害対策本部予備施設となっており、防災関係組織、医療施設、備蓄倉庫等が集積している。
- 丘珠空港では、陸上自衛隊北部方面航空隊、北海道防災航空室、北海道警察航空隊の拠点を有する一方、札幌市消防航空隊は石狩に拠点を置いている。丘珠空港への拠点集約により、関係機関相互の連携強化を図ることができる。
- 福島空港では、首都圏被災時の広域防災拠点となり得る場所に立地しているとして、防災機能の充実、強化を目指しており、非常時に利用できる備蓄倉庫や格納庫の設置を検討している。
- 札幌市では応急救援備蓄物資は市内の小中学校等に配置していること、また、国では支援物資の仕分け、保管場所を民間物流企業と協定することを促進していることから、丘珠空港に物資の備蓄倉庫や保管場所等を整備する必要性は低い。
- 熊本空港では、平成28年4月14日の熊本地震発生直後に24時間運用とし、物資輸送及び救難救命に貢献した。
- 災害時用の医療用設備・機械等の保管場所として丘珠空港を活用する場合、各種防災機関が集積している状況から、災害時の輸送・救難・救命活動において強みを発揮できる可能性がある。
- 丘珠空港をSCUに位置付けることでMWを災害時に有効活用できる可能性がある。

利活用の方向性 1	防災機能の強化
調査・検討の結果	<p>共用空港の大半が災害時に物資及び人員の緊急輸送を担っており、また、立川広域防災基地では緊急輸送や救命に係る各組織が集積しており、関係施設や備蓄庫を備えている。</p> <p>丘珠空港へ関係機関の拠点を集約し、相互の連携による災害活動の円滑化を図るためには、新たな格納庫などのスペースの確保が必要である。</p>
対応策の検討に向けた課題の抽出	<p>機能関連：札幌市消防ヘリの再配備 等</p> <p>施設関連：格納庫の確保（札幌市消防、メディカルウイング 等）／空港ビル及び滑走路の耐震性の向上 等</p>

利活用の方向性 2	災害時に医療施設として活用できる格納庫の設置
調査・検討の結果	<p>丘珠空港では、陸上自衛隊北部方面航空隊や北海道警察航空隊等の拠点が集積しており災害時の輸送・救援・救命活動に強みがあるが、更なる機能の充実のための格納庫等が不足している状況である。</p> <p>平常時は消防・メディカルウイング・航空会社等の格納庫として利用し、災害時には丘珠空港SCUとしても利用できる施設の整備が効率的であると考えられる。</p>
対応策の検討に向けた課題の抽出	<p>施設関連：医療機材等の保管場所や医療活動場所として利用する格納庫・駐機スペースの確保 ／救急車両搬入経路の確保 等</p> <p>運用関連：通信環境の整備／大規模災害発生時の24時間運用 等</p>



札幌市消防航空隊使用機

ベル412EP (ベル社)
AW139 (レオナルド社)



メディカルウイング使用機

サイテーション560 (セスナ社)

(3) 丘珠空港が担う幅広い分野での役割 (その6)

■ビジネスジェット機利用に対応する空港

- ・静岡空港では、駐機場、格納庫、専用ラウンジ等のハード整備及び専用のFBO（地上運航支援事業者）により、受入体制を整えている。
- ・ビジネスジェット受入により、関連市場（MRO等）及び利用企業の経済効果、富裕層の観光利用が見込めるが、丘珠空港には専用施設がない。

- ・現状では発着が混雑していないこと、車による都心へのアクセス性が高いことから、ゼネラル・アビエーション運航事業者から利便性が高いと評価されている。

MRO：整備・修理・分解点検による重整備等の航空機整備を専門に行う会社
 ゼネラル・アビエーション：民間航空会社の航空機、軍用機以外の航空機の総称。ビジネスジェットや個人所有の航空機等を指す。

利活用の方向性 1	ゼネラル・アビエーションの運航事業者及び利用客の利便性向上
調査・検討の結果	ゼネラル・アビエーション運航事業者へのヒアリングでは、現状の丘珠空港は混雑していないため急な運航への対応が可能であること、車による都心へのアクセス性が高いことから、新千歳空港よりも利便性があるとの回答があった。一方で、滑走路長が短く積雪や凍結時の運航に制約があること、格納庫が不足していること等が課題との回答もあった。 利用客には、利便性及びサービス性の向上により、満足度の高い空港を目指した取組の必要性がある。
対応策の検討に向けた課題の抽出	事業者：格納庫の不足（事業用地の少なさも含む）／冬期運航時の制約（滑走路長の長さも影響）等 利用客：ビジネスジェット機利用者を対象としたサービスなし（専用ラウンジ、商業施設、専用導線、優先スポット等）等

利活用の方向性 2	国際線の受入に関する検討の継続
調査・検討の結果	過去に企業の世界大会を日本で開催しようとした際、各国からのビジネスジェット着陸の許可が国から下りず、結果、香港での開催となった経緯がある。 札幌市では、「札幌MICE総合戦略」に基づき、国際会議といったビジネスイベント等の誘致を進めており、また、ビジネスジェットの利用客は海外の方が多い現状を踏まえ、国際線の直接乗り入れが可能な空港としての検討を継続する。
対応策の検討に向けた課題の抽出	事業者：滑走路長の長さによる運航機種の制限／冬期運航時の制約等 施設関連：CIQ体制の未整備等

■報道・測量等で利用する小型航空機基地空港

- ・丘珠空港は、北海道や道央圏における報道や各種施設の維持、点検等の業務を目的とする小型航空機の拠点として利用されている。

- ・都心からの近さが強みだが、駐機スペースが限られること、格納庫が不足していることが課題となっている。

利活用の方向性 1	小型航空機基地としての利便性向上による企業誘致
調査・検討の結果	丘珠空港を利用している企業へのヒアリングでは、駐機スペースが限られること、格納庫が不足していること、冬期においては屋外に駐機が出来ないとの回答があった。また、従業員にとっては、地下鉄から空港間の移動において、通勤時間帯のバスの便数が少ないといった回答があった。 今後、小型航空機基地に向けて、都心からの近さを強みとし、丘珠で働く企業及び新規参入してくる企業には小型航空機事業を通年で行える施設面の改善、従業員には交通利便性の向上が必要である。また、現在海外・国内で展開しているMROの状況を注視しつつ、小型機等を対象としたMROの丘珠空港周辺への集積の可能性の検討を継続する。
対応策の検討に向けた課題の抽出	施設関連：駐機スペースの不足／格納庫の不足等 アクセス：公共交通の利便性向上（地下鉄～空港間の移動）等

3. 丘珠空港の利活用策（その1）

■利活用の方向性（案）一覧

役割	符号	利活用の方向性（案）
① 道内航空ネットワーク拠点空港	a	生活路線としての道内路線の拡大・多頻度運航
	b	都心からの近さを生かした新千歳空港との差別化
	c	生活路線と共に観光路線としても活用するための空港及び周辺整備
	d	他交通機関・他空港と競合する路線の利用促進
② 道外や国外とを結ぶ都市型空港	e	東北路線の誘致・利用促進
	f	道外との交流を促進する路線の誘致
	g	観光客の増加に向けた国際線就航に関する検討の継続
	h	LCCの就航に向けた動向調査の継続
③ 道内医療を支える空港	i	医師や患者のための定期航空路線の利便性向上
	j	ドクターヘリとメディカルウイングの更なる活用
	k	広域及び地域医療搬送におけるSCU（航空搬送拠点臨時医療施設）としての活用
	l	バリアフリーの促進
④ 防災機能を持つ空港	m	防災機能の強化
	n	災害時に医療施設として活用できる格納庫の設置
⑤ ビジネスジェット機利用に対応する空港	o	ゼネラル・アビエーションの運航事業者及び利用客の利便性向上
	p	国際線の受入に関する検討の継続
⑥ 報道・測量等で利用する小型航空機基地空港	q	小型航空機基地としての利便性向上による企業誘致

3. 丘珠空港の利活用策（その2）

■利活用策（案）と利活用の方向性（案）の関係一覧

利活用策（案）	対象	分類	資する役割																
			①道内拠点				②都市型				③医療				④防災		⑤ビジネスジェット		⑥小型
			a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	q
運用時間の見直し	空港施設	ソフト	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
除雪体制の強化（車両購入・業務委託）			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
道内路線の誘致・拡大			●	●	●						●								
空港ビルへの商業施設の誘致			●	●	●	●	●	●	●										
道外地方・主要都市間の新規路線等誘致					●		●	●			●								
LCCの誘致					●		●	●	●	●									
災害時SCU利用可能機材・システム整備		ハード											●			●			
施設のバリアフリー化			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●			
消防ヘリ・MW用エプロン・格納庫整備												●	●		●	●			
ビジネスジェット関連施設・CIQ整備																	●	●	
小型航空機用エプロン整備			●	●	●	●	●	●	●	●							●	●	●
滑走路延伸					●		●	●	●	●	●	●					●	●	
進入灯の整備			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●					●	●	●
CIQ設備・施設の整備								●	●								●		
滑走路・空港ビル等の耐震化	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
定額タクシーの運行	地域	ソフト	●	●	●	●	●	●	●	●	●					●		●	
道内観光ルート作成とPR			●	●	●	●	●	●	●	●									
丘珠空港呼称の募集・設定			●	●	●	●	●	●	●	●								●	
栄町駅から交通広場までの案内標識整備		ハード	●	●	●	●	●	●	●	●									
2次交通(新交通システム・地下鉄)の接続			●	●	●	●	●	●	●	●	●						●		●
都心アクセス整備			●	●	●	●	●	●	●	●	●						●		●

3. 丘珠空港の利活用策 (その3)

■利活用策(案)一覧

対象	分類	利活用策案	取組期間	想定される主な効果	課題等	資する役割
空港施設	ソフト	・運用時間の見直し	短期	・機材の有効活用により1日当たりの増便が可能 ・航空利用者の利便性向上	・周辺地域に対する夜間の騒音への配慮 ・空港管理者、運営者の勤務体制の確保	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ④防災 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・除雪体制の強化 (除雪車両購入・業務委託)	短期	・冬期における定時性・運航確実性の向上	・除雪作業の実施主体の調整 ・除雪車両概算購入費 ：1台当たり約40～44百万円 ・概算業務委託費：約1,300万円 (滑走路のみ)	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ④防災 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・道内路線の誘致・拡大	中期	・生活路線としての道内航空ネットワークの強化 ・道内路線利用者の利便性向上	・周辺地域に対する騒音への配慮 ・運航機材数・格納庫等の確保	①道内拠点 ③医療
		・空港ビルへの商業施設の誘致	中期	・航空利用者以外の地域住民の空港利用の促進 ・空港利用者・空港勤務者の利便性向上	・航空利用者増が前提 ・必要スペースの確保	①道内拠点 ②都市型
		・道外地方都市・主要都市間の新規路線等の誘致	長期	・札幌への来訪者の増加 ・都市間の観光・文化・ビジネス交流の活性化	・周辺地域に対する騒音への配慮 ・対象路線を就航可能とするハード整備(滑走路等)	①道内拠点 ②都市型 ③医療
		・LCCの誘致	長期	・利用可能な航空便の多様化 ・札幌への来訪者の増加	・対象機材を就航可能とするハード整備(滑走路等)が前提	①道内拠点 ②都市型

※ 取組期間について ～ 利活用策を採用すると決定した時点からの想定期間を記載

- 短期 : 概ね5年以内
- 中期 : 概ね5～10年
- 長期 : 概ね10年以上

3. 丘珠空港の利活用策 (その4)

対象	分類	利活用策案	取組期間	想定される主な効果	課題等	資する役割
空港施設	ハード	・災害時にSCUとして利用可能とする機材・システムの整備	中期	・各種関係機関が集積しており、連携が図りやすい ・メディカルウイングを災害時にも有効活用できる可能性	・関係機関によるSCUの位置付けが必要 ・必要設備を保管するスペース等の確保	③医療 ④防災
		・施設のバリアフリー化(可動式エプロンルーフ整備) (制限区域内のエレベーター整備)	中期	・航空機までの移動において車椅子利用者等の移動の円滑化が可能	・概算事業費： (エプロンルーフ) 約30～40百万円 (エレベーター) 約250百万円 ・積雪寒冷地でのエプロンルーフの導入	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ④防災
		・消防ヘリ・メディカルウイング(MW)用のエプロン・格納庫の整備 ・連絡通路の整備	中期	・札幌市消防の再配備による関係機関における災害時の相互連携の強化 ・災害時にSCUとしての利用が可能	・概算事業費(用地費含まず)： (消防ヘリ用) 約20億円 (MW用) 約15億円 ・用地の確保 ・MWの通年運航には滑走路延伸が必要	③医療 ④防災
		・ビジネスジェット優先スポットの整備 (小型機用エプロンの一部を利用) ・ビジネスジェット専用ラウンジ・専用CIQ施設の整備	中期	・ビジネスジェット機の利用客の利便性向上 ・定期航空便の利用客との動線の区分が可能	・需要の確保	⑤ビジネスジェット
		・小型航空機用エプロンの整備 ・連絡通路の整備	中期	・適正なスペースの確保による事業者の利便性・安全性の向上 ・移転後の空港ターミナル側の用地の有効活用	・概算事業費約5億円(基盤整備のみ、格納庫建設費・用地費除く) ※小型機用7スポットの場合 ・用地の確保	①道内拠点 ②都市型 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機

3. 丘珠空港の利活用策 (その5)

対象	分類	利活用策案	取組期間	想定される主な効果	課題等	資する役割
空港施設	ハード	・滑走路300m延伸 (1,800m)	長期	<ul style="list-style-type: none"> ・プロペラ機の道内路線を全て丘珠空港に集約可能 ・リージョナルジェット機が通年運航可能 ・メディカルウイング、ビジネスジェット機が通年運航可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域に対する騒音への配慮 ・概算事業費：約100～400億円 ・公園緑地等への影響 ・制限表面確保のため建物・鉄塔等の移設が必要となる可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット
		・滑走路500m延伸 (2,000m)	長期	<ul style="list-style-type: none"> ・更に小型ジェット機が発着可能となる (LCC汎用機のA320は通年運航できない) 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域に対する騒音への配慮 ・概算事業費：約250～550億円 ・公園緑地等への影響 ・制限表面確保のため建物・鉄塔等の移設 	<ul style="list-style-type: none"> ①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット
		・進入灯の整備	長期	<ul style="list-style-type: none"> ・低視界時の定時性・運航確実性が向上 ・国内空港における標準的なスペックの確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備による就航率向上の検証 	<ul style="list-style-type: none"> ①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・CIQ設備・施設の整備	長期	<ul style="list-style-type: none"> ・国際線に対応可能 ・海外からのビジネスジェット機利用者に対応可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・空港ビル内でのスペース・動線確保 	<ul style="list-style-type: none"> ②都市型 ⑤ビジネスジェット
		・滑走路、空港ビル等の耐震化	長期	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害時の空港利用者の安全性確保 ・災害時に物資輸送拠点として利用可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・液状化対策 ・滑走路耐震化のための空港の位置付け整理 	<ul style="list-style-type: none"> ①道内拠点 ②都市型 ③医療 ④防災 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機

3. 丘珠空港の利活用策 (その6)

対象	分類	利活用策案	取組期間	想定される主な効果	課題等	資する役割
地域	ソフト	・定額タクシーの運行	短期	・空港アクセスの移動負荷の軽減、移動時間の短縮	・タクシー事業者の採算性	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・道内観光ルート作成とPR	短期	・認知度の向上 ・空港利用の促進	・他地域との連携	①道内拠点 ②都市型
		・丘珠空港の呼称の募集・設定	短期	・認知度の向上	・“丘珠空港”が既に呼称なので、二重となる ・他の利活用策と連動した愛称でなければ効果が低い	①道内拠点 ②都市型 ⑤ビジネスジェット
	ハード	・栄町駅から交通広場までの案内標識整備	短期	・地下鉄利用者のアクセス改善	—	①道内拠点 ②都市型
		・2次交通（新交通システム・地下鉄）の接続	長期	・空港アクセスの定時性の向上等	・km当たり概算事業費： （新交通システム） 約50～90億円/km （地下鉄） 約260億円/km	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機
		・札幌市中心部から既設高速道路までの都心アクセス整備	長期	・札幌都心部からの車両移動時間（バス・自家用車・タクシー）の短縮	・創成川通機能強化（都心アクセス）については別途検討中	①道内拠点 ②都市型 ③医療 ⑤ビジネスジェット ⑥小型機

3. 丘珠空港の利活用策 (その7) (空港周辺地域の整備と誘致事業等)

栄町駅から交通広場までの案内標識整備

- ・ 駅構内の天井吊りタイプの出口案内看板に丘珠空港の表示を追加。
- ・ 地上部の案内看板を設置。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】 ・ 地下鉄利用者のアクセス改善。

道内路線の誘致・拡大

- ・ 女満別、中標津、稚内路線等のビジネス利用を見込める路線の誘致。
- ・ 利尻、釧路路線等の生活路線の便数拡大。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】 ・ 生活路線としての道内航空ネットワークの強化。
- 【課題】 ・ 周辺地域に対する騒音への配慮。
- ・ 運航機材数の確保。
- ・ 格納庫等の確保。

道外地方都市・主要都市間の新規路線等の誘致

- ・ 北海道と関わりの深い東北地方や、札幌市と観光・文化交流を行っている都市等の地方都市間や主要都市間を結ぶ新規路線等の誘致。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】 ・ 札幌からの航空機利用の利便性の向上。
- ・ 札幌への来訪者の増加。
- ・ 都市間の観光・文化・ビジネス交流の活性化。
- 【課題】 ・ 周辺地域に対する騒音への配慮。
- ・ 滑走路延伸等のハード整備。

2次交通(新交通システム・地下鉄)の接続

- ・ 地下鉄栄町駅と丘珠空港間を「都市モノレール」や「都市型ロープウェイ」等の新交通システムや地下鉄延伸等で接続。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】 ・ 空港アクセスの定時性の向上等。
- 【課題】 ・ 新交通システム概算事業費単価： 約50~90億円/km
- ・ 地下鉄概算事業費単価： 約260億円/km
- ・ 後背地に人口が少ないことによる採算性の確保。

災害時にSCUとして利用可能とする機材・システムの整備

- ・ 災害時にSCUとして利用可能とするための機材・システムを整備。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】 ・ 各種関係機関が集積していることから、連携に有利。
- ・ メディカルウィングを災害時にも有効活用できる可能性。
- 【課題】 ・ 関係機関によるSCUとしての位置付け。
- ・ 必要設備を保管するスペース等の確保。

丘珠空港の呼称の募集・設定

- ・ 丘珠空港に対する愛称化。
- ・ 公募やアンケート調査等により、市民が参加して愛称を選定。
- ・ 愛称化に伴う積極的な広報活動の実施。

想定される効果・実現に向けた課題

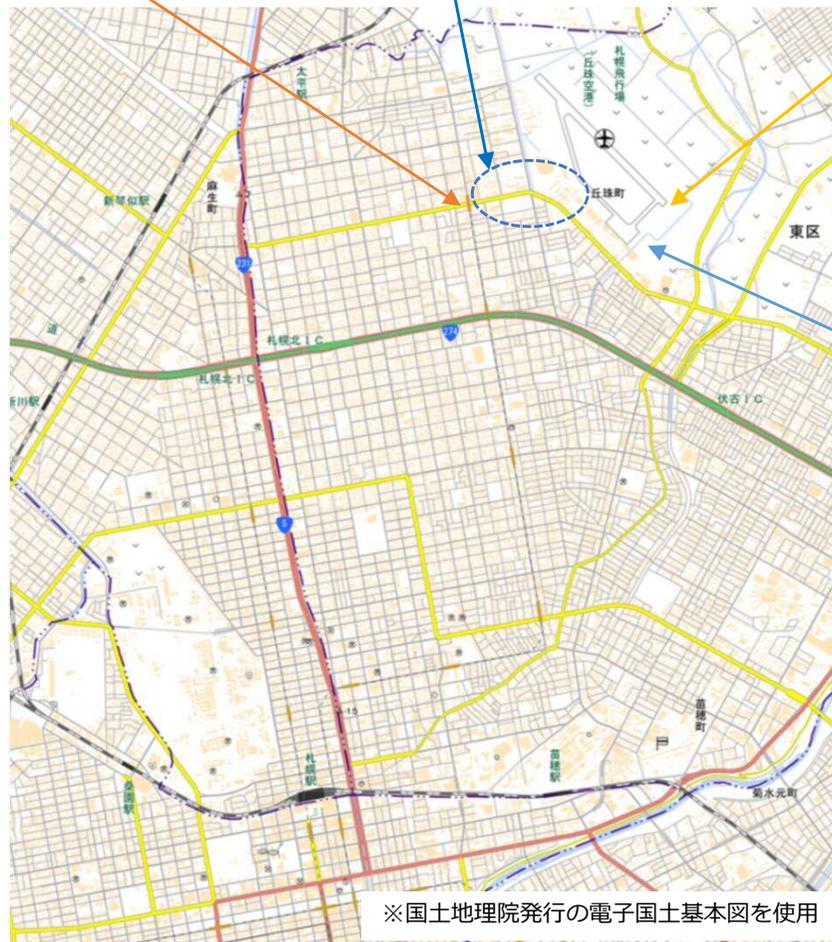
- 【効果】 ・ 丘珠空港に対する認知度の向上及び親近感の醸成。
- ・ 札幌市内に空港があることをアピール。
- 【課題】 ・ 呼称である“丘珠空港”の二重の愛称化。
- ・ 他の利活用策と連動した愛称設定。

定額タクシーの運行

- ・ 市内から丘珠空港間の定額制タクシーの導入。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】 ・ 移動負荷の軽減、移動時間の短縮。
- 【課題】 ・ タクシー事業者の採算性の確保。



※国土地理院発行の電子国土基本図を使用

3. 丘珠空港の利活用策 (その8) (空港施設の整備とソフト事業)

除雪体制の強化

- ・除雪車両の老朽化に伴う機材更新。
(高性能除雪車の導入)
- ・除雪作業の一部委託化。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】**
- ・航空機利用による定時性・運航確実性の向上。
 - ・医療従事者の移動の定時性・運航確実性の向上による、降雪時の道内地域医療への影響の緩和又は回避。
- 【課題】**
- ・除雪作業の実施主体の調整。
 - ・除雪車両概算更新費：
1台当り約40～44百万円
 - ・委託発注：年間約13百万円
(滑走路のみの試算値)

小型航空機用のエプロン等整備

- ・北東側に小型航空機専用エプロン・連絡通路を新たに整備。

想定される効果・実現に向けた課題

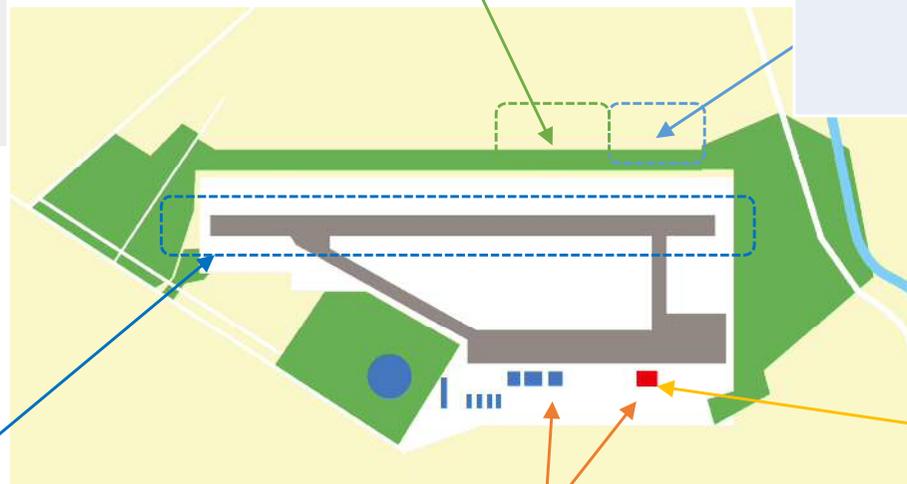
- 【効果】**
- ・適正なスペースの確保による、事業者の利便性・安全性の向上。
 - ・新規参入事業者の受入促進。
 - ・現在の小型航空機格納庫の移転による空港ターミナル側の用地の有効活用。
- 【課題】**
- ・概算事業費約5億円(基盤整備工事費のみ)
 - ・用地の確保。

消防ヘリ・MW用のエプロン等整備

- ・札幌市消防航空隊の消防ヘリ用のエプロン・格納庫等の整備。
- ・メディカルウイング(MW)用のエプロン・格納庫等を併せて整備。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】**
- ・関係機関における災害時の相互連携の強化。
 - ・北海道内の地方医療体制の充実化。
 - ・災害時に格納庫スペースをSCU(航空搬送拠点臨時医療施設)として利用。
- 【課題】**
- ・概算事業費：(用地費含まず)
消防ヘリ用 約20億円
MW用 約15億円
 - ・用地の確保。
 - ・MWの通年運航の場合、滑走路の延伸整備。



滑走路延伸300m・500m

- ・1,800m又は2,000mに滑走路を延伸整備。
- ・新たに就航可能となる航空機に対応した既存施設の補強。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】**
- ・路線の新規就航や通年運航化、メディカルウイングの通年就航、ビジネスジェットの更なる受入。
 - ・札幌からの航空機利用の利便性向上。
- 【課題】**
- ・周辺地域に対する騒音への配慮。
 - ・概算事業費：100～400億円(300m延伸時)
250～550億円(500m延伸時)
 - ・公園緑地等への影響。
 - ・制限表面確保のための建物・鉄塔等の移設。

運用時間の見直し

- ・現在の運用時間を見直し、ニーズに応じて柔軟に運用。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】**
- ・機材の有効活用による増便。
 - ・増便による交通利便性の向上。
 - ・ビジネス利用での出張行程の効率化。
- 【課題】**
- ・周辺地域に対する騒音への配慮。
 - ・空港管理者等の勤務体制の確保。

施設のバリアフリー化

- ・可動式エプロンルーフの整備。
- ・制限区域内のエレベーターの整備。

想定される効果・実現に向けた課題

- 【効果】**
- ・航空機までの移動時の車椅子利用者等の移動の円滑化。
- 【課題】**
- ・エプロンルーフ概算事業費：
約30～40百万円
 - ・制限区域内エレベーター
概算事業費 約250百万円
 - ・積雪寒冷地での可動式エプロンルーフ導入の検討。