

4

丘珠空港の将来像

丘珠空港は北海道・札幌市にとって重要な役割を担う潜在力の大きな空港ですが、近年の大きな環境の変化への対応が必要となっており、今までの空港整備に関する基本的な考え方を再考し、新たな時代に対応した空港に転換していかなければなりません。

この将来像は、丘珠空港の利活用について、平成28年度(2016年度)からこれまで行ってきた調査検討や議論を踏まえ、今後の丘珠空港の進むべき方向性を取りまとめたものであり、空港周辺地域住民を含む市民との共有事項とするものです。

丘珠空港の将来像

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

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

将来像において担う役割

丘珠空港がこれまでも担ってきた6つの役割(P08~09)を引き続き果たすとともに、近年の環境の変化を踏まえて、将来像の実現を図り、6つの役割を強化させていくことが、札幌市のみならず北海道全体の発展に寄与することにつながります。

空港と周辺地域の共生に関する基本方針

将来像の実現に向けて、以下を空港と周辺地域の共生に関する基本方針として取り組んでいきます。

- ① 毎年騒音調査を行いながら、必要に応じて空港管理者や航空会社といった関係機関と協議・調整する等、運航便数等について環境基準を超えない範囲での運用※となるよう取り組んでいく。
- ② 空港と周辺地域の共生を図るため、地域住民と協議しながら、空港周辺の賑わいの創出等に取り組んでいく。

※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。



■ 将来像実現に必要な取組



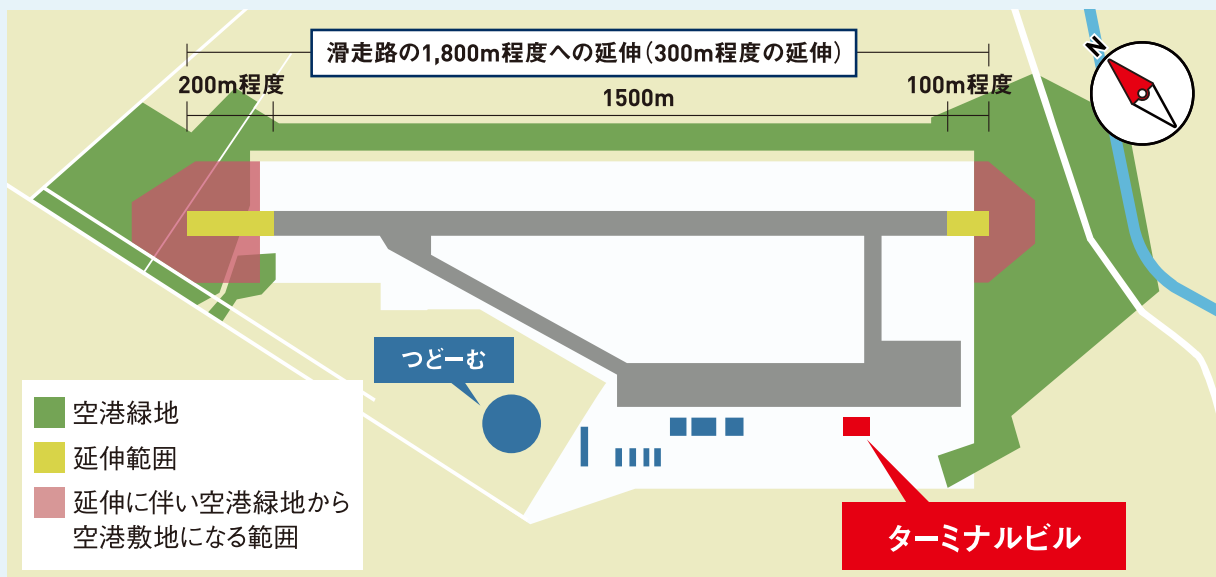
どれくらいの期間が必要なの？



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

1 滑走路の延伸

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



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

滑走路が1,800mになると、どんな航空機が就航できるの？

滑走路の延伸によって通年運航が可能となる航空機の例として、以下のものが挙げられます。これまで、滑走路長については1,800mと2,000mの2案について、議論・検討を行ってきました。

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

画像提供:株式会社北海道エアシステム、ANAウイングス株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ、Peach Aviation株式会社、スカイマーク株式会社、中日本航空株式会社

※1:丘珠空港に就航している民間航空機。ATR42-600は、HACが使用するプロペラ機。ERJ170/175は、FDAが使用するリージョナルジェット機。

※2:国内航空会社において所有数が多い小型ジェット機であり、LCC(低コストかつ高頻度の運航を行うことで、低運賃の航空サービスを実現する航空会社「ローコストキャリア」の略称)においても多く運航されている。

※3:現在丘珠空港で運航している医療ジェット。

※4:重量制限運航で、滑走路面や気象等の条件が整った場合に通年可能となる。

〔参考：滑走路長2,000mとの比較について〕

— 環境基準の範囲内での就航可能な便数及び年間旅客数

2,000mの方がより大型の航空機が就航可能となる一方、大型の航空機ほど1機あたりの騒音レベルが大きくなるため、1,800mと比べ1日に運航可能な総便数は少なくなります。したがって、一定の搭乗率での年間旅客数に大きな差はありません。

— 整備による空港周辺の建物等への影響

2,000mの場合、整備による空港周辺における建物や鉄塔等の高さ制限の対象が広範囲となり、空港敷地もより広く必要となることから、周辺への影響が大きくなります。一方、1,800mの場合、空港敷地拡大が隣接する緑地の範囲内で概ね収まると想定しており、周辺への影響が少なく済みます。

— 整備事業費及び事業期間

上記のとおり、2,000mの場合、周辺に与える影響が大きくなることから、1,800mと比べ事業費が1.8から3.5倍となり、事業期間が長く掛かります。

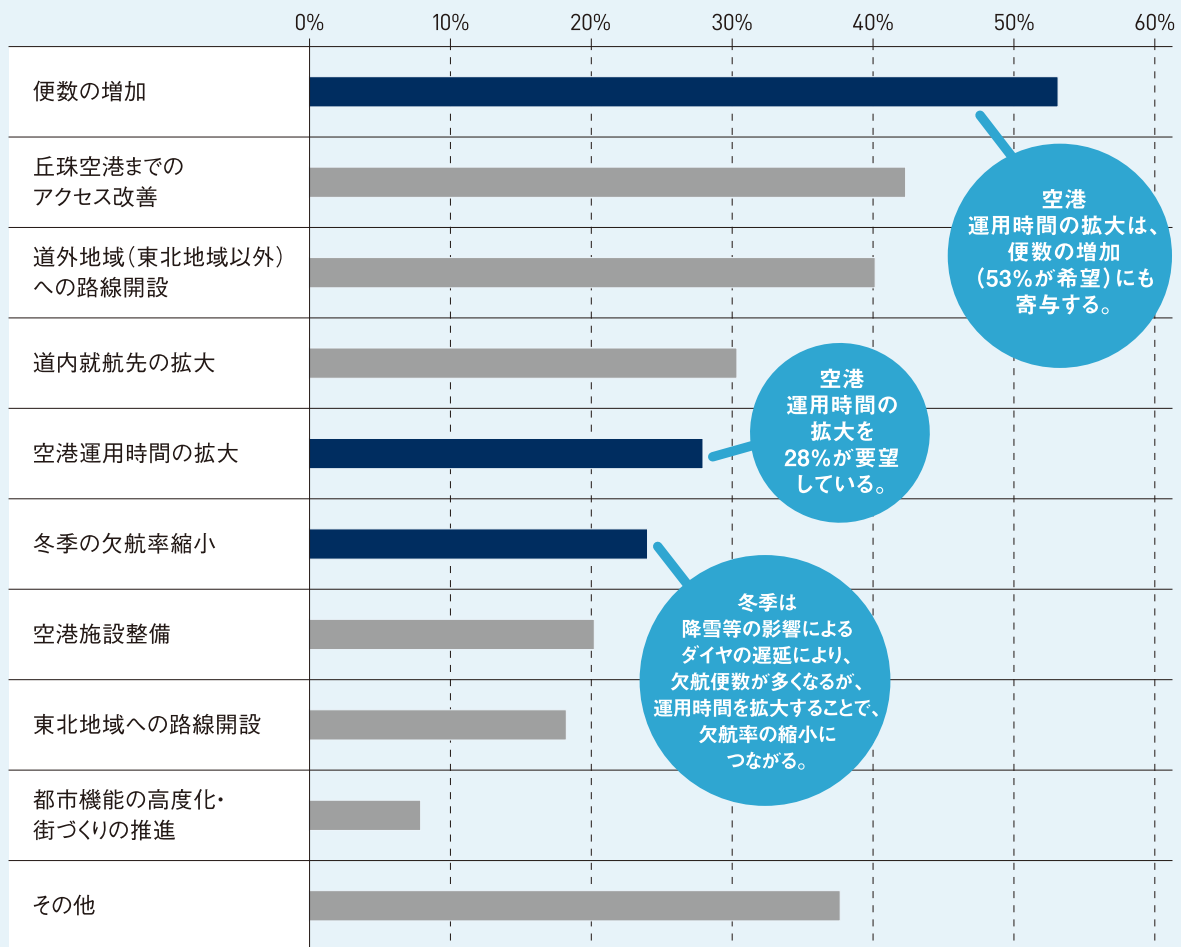
本市としては、周辺への影響や事業費・事業期間等を鑑み、1,800m程度への滑走路の延伸を国に要望していきます。

2 空港運用時間の拡大

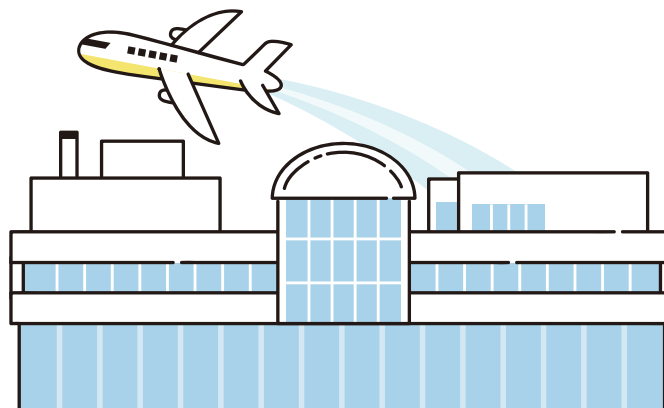
丘珠空港のビジネス利用者からは日帰り移動が可能となる空港運用時間の拡大が要望されています。空港運用時間の1時間程度の拡大(現状7:30~20:30 ⇒ 7:00~21:00)を国に要望していきます。

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

■ 丘珠空港の利活用推進に必要な取組について(複数回答)



資料:札幌圏内企業へのアンケート結果より(札幌商工会議所委託のアンケート調査(2017年12月))



3 路線の拡充

「北海道航空ネットワークビジョン(平成30年(2018年)3月北海道策定)」で示された“道内空港を一つと見立てた「大北海道空港」(マルチゲートウェイエアポート)の推進”に向け、丘珠空港も道内路線を受け持つことで貢献していきます。また、道外就航先地域と札幌市・北海道の交流人口を増やし活力を高めるため、道外の様々な地域の空港との間に路線を結ぶことを、航空会社や関係機関と連携し進めていきます。

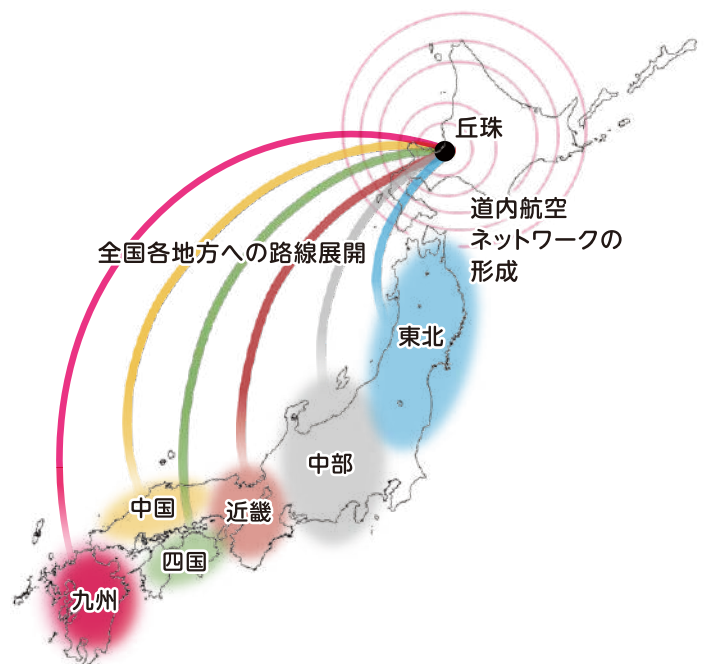
■ 路線展開のコンセプト

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



■ 新千歳空港との連携

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



※航空機騒音の環境基準の範囲内での運用とする方針です。

どれくらいの
経済効果が
見込まれるの?

札幌市の試算によると、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
経済効果が見込まれます。

(※「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等を参考に試算。)

4 ターミナル機能の強化

航空機の運航回数が増加すると、駐機する機材や旅客数が増加するため、ターミナル機能の強化が必要になります。
 また、国が進めている「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向けた取組について、丘珠空港においても検討が必要です。
 主に以下の取組について、国や関係機関、民間事業者と協議を行っていきます。

空港ターミナル
ビルの拡張

駐機場の増設

搭乗橋の設置

新たな事業者の
格納庫の設置

宮崎空港での搭乗橋の事例



写真：国土交通省 バリアフリー化推進功労者表彰資料より

5 空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充

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

■ 新千歳空港の例



写真：新千歳空港ターミナルビルfacebookより

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を行っていきます。

■ 現状のバス運行状況 令和4年(2022年)



都心部と丘珠空港を直接結ぶ交通機関は、概ね3月末から11月末に運行している「空港連絡バス」のみで、積雪期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、地下鉄栄町駅からの運行となっています。

7 医療・防災機能の強化

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

空港施設の機能強化に
合わせた
メディカルウイングの
通年運用

札幌市消防航空隊の
丘珠空港への拠点化及び
SCU※が設置可能となる
消防施設等の活用

災害時の支援物資等の
集積及び搬送拠点として
活用するための
備蓄庫の設置

※大震災等の災害時に、重篤患者の症状の安定化を図り搬送を実施するための航空搬送拠点臨時医療施設。「ステー징・ケア・ユニット」の略称。



写真：メディカルウイング



写真：札幌市消防航空隊

滑走路長が1,800m程度になれば、滑走路面や気象等の条件が整った場合に、
冬季もメディカルウイングの運用が可能となります。



8 周辺地域との 調和と共生

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

騒音調査(丘珠公園)の様子



令和元年(2019年)ワークショップの様子

