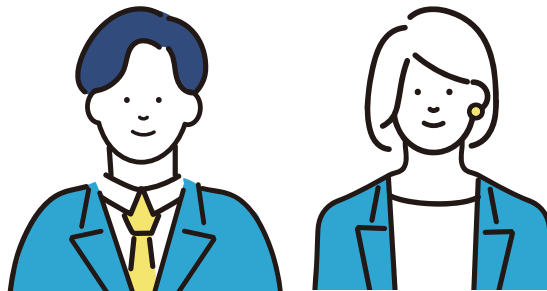


# FAQ

丘珠空港の将来像(案)などについて、ご質問にお答えします



## 1 丘珠空港の将来像(案)について

- P24 1-1** なぜ丘珠空港の機能強化が必要なのでしょうか？
- 1-2** 滑走路延伸を行わず、現在の施設を利用し続けながら活性化を図ることはできないのですか？
- P25 1-3** 平成10年度(1998年度)の地域住民との合意である「空港整備に関する基本的な考え方」の取り扱いはどうなりますか？
- 1-4** 将来像実現のための取組は、どのようなスケジュールで進めるのですか？
- P26 1-5** 滑走路延伸を含む空港の機能強化のメリットとデメリットを教えてください
- P27 1-6** 滑走路の延伸では2,000m化の可能性はないのですか？
- 1-7** 空港の機能強化について費用対効果の評価を行うべきではないでしょうか？
- 1-8** 将来像の実現後、1日何便の飛行機が飛ぶのですか？
- P28 1-9** 新たな路線が就航する目的はあるのですか？
- P28 1-10** 国際線が就航する計画はありますか？
- 1-11** LCCの誘致など、航空運賃の低価格化を進めることが必要ではないでしょうか？
- P29 1-12** 航空機の利用や空港の見学など、空港の利用者を増やすような方策はありますか？
- 1-13** 丘珠空港の将来像(案)と丘珠空港周辺地域の活性化にはどのような関連性があるのですか？
- P30 1-14** コロナ禍において、丘珠空港の将来像(案)の検討を進める必要はないではありませんか？
- 1-15** 新型コロナウイルスの感染拡大により航空需要が低迷するなか、航空会社が就航路線を展開する見込みはあるのでしょうか？
- 1-16** 北海道新幹線札幌開業による影響はどのように想定されていますか？
- P31 1-17** 空港の機能強化では医療・防災面を重視すべきではないでしょうか？
- 1-18** 空港のアクセス充実のためには、地下鉄の延伸など、空港直結の二次交通の整備が必要ではないでしょうか？
- 1-19** 将来見込まれる人口減少や生活環境の変化を見据えて検討すべきではないでしょうか？

## 2 周辺地域への影響について

- P32 2-1** 空港の機能強化により、周辺地域の環境にはどのような影響が考えられ、どのような対策を行うのですか？
- 2-2** 滑走路延伸や運用時間の拡大は、騒音や安全面に配慮する必要があるのではないのでしょうか？
- 2-3** 空港周辺の緑地は、滑走路の延伸により廃止されるのですか？

## 3 今後の情報提供や市民議論について

- P33 3-1** 丘珠空港の将来像策定にあたっての地域住民や市民との議論は、どのように進めていくのですか？
- 3-2** 将来像を策定した後も、継続的に地域住民の意見を聞くべきではないのでしょうか？
- 3-3** 今後も地域住民への情報提供を幅広く速やかに行ってほしいのですが？

# 1

## 丘珠空港の 将来像(案)について



### Q1-1

なぜ丘珠空港の機能強化が必要なのでしょうか？



### A1-1

丘珠空港は、ビジネス利用・観光などによる経済活性化への寄与のほか、防災ヘリの拠点といった防災機能、医療関係者の移動や通院、メディカルウイングの運用などの医療を支える役割を有しており、市民・道民の社会生活にとって重要な路線を有する、幅広い役割を担う重要な施設です。

今後の札幌市の活力向上・北海道全体の発展に貢献するため、北海道新幹線札幌開業や航空機の低騒音化など、空港を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ていくことが求められており、リージョナルジェット機が通年で運航できる滑走路延伸など、丘珠空港の機能強化が必要だと考えています。



### Q1-2

滑走路延伸を行わず、現在の施設を利用し続けながら活性化を図ることはできないのですか？



### A1-2

現状の施設では、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などの課題があり、空港の活用には限界があります。

丘珠空港の需要や様々な役割を踏まえ、滑走路延伸を含む空港機能を強化することで、ビジネスや観光による交流人口の増加や、医療・防災機能の向上に寄与し、札幌市のみならず北海道全体の発展につながると考えています。



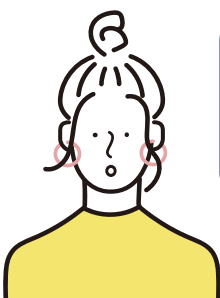


### Q1-3

平成10年度(1998年度)の地域住民との合意である「空港整備に関する基本的な考え方」の取り扱いはどうなりますか?

### A1-3

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。そのような中で札幌市は、「空港整備に関する基本的な考え方」を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として、重要なものと考えています。このため、将来像の策定にあたっては、これまで同様に環境基準の範囲内での運用とする考えであり、今回のパブリックコメントや意見交換会等を通じて、今後の新たな方向性として「丘珠空港の将来像」を説明し、地域を含めた市民との共有事項としたいと考えています。



### Q1-4

将来像実現のための取組は、どのようなスケジュールで進めるのですか?

### A1-4

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指しています。「丘珠空港の将来像」の策定後は、必要となる空港整備について国に要望していくとともに、引き続き関係事業者と協議を行いながら、実現に向け取り組んでいきます。





**Q1-5**

滑走路延伸を含む空港の機能強化のメリットとデメリットを教えてください。

**A1-5**

滑走路の延伸を含む空港の機能強化により、路線の新規就航やリージョナルジェット機の通年運航化、メディカルウイングの通年運用、ビジネスジェットの更なる受入が期待できるほか、丘珠空港からの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。その一方で、滑走路の延伸にあたっては、周辺地域に対する騒音への配慮が必要なほか、工事費用がかかること、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、留意が必要です。



■ 空港の機能強化による効果と課題

分野	内容	現状(滑走路1,500m)	空港の機能強化(滑走路長1,800m化等)
医療	メディカルウイングの受入	冬季は滑走路長が足りず、新千歳空港を利用	滑走路面や気象等の条件が整った場合、冬季も受入可能
	医療従事者・通院患者の定期便利用	・通年でプロペラ機で移動	・通年でプロペラ機・リージョナルジェット機で移動 ・就航可能な機材が増え、他の空港への路線接続の可能性が増える
防災	災害時等における他空港・他交通機関の代替	・通年でプロペラ機での代替が可能 ・冬季を除きリージョナルジェット機での代替が可能	・通年でプロペラ機・リージョナルジェット機での代替が可能
	消防ヘリの拠点化	駐機場・格納庫等の整備により、現在石狩市を拠点とする札幌市消防ヘリの拠点化が可能	
	応援ヘリ等の受入	駐機スペースを拡充することにより、緊急時等の応援・受援体制の強化が可能	
便数・旅客数	就航便数(1日あたり)	夏:30便程度	通年:70便程度
	年間旅客数	約27万人(2019年度)	100万人程度
周辺地域への効果	商業施設等、利便施設の誘致	旅客数の大幅増加が見込めないため大きな変化にはつながらない	旅客数の増加が見込まれ、それに伴い、商業施設等、利便施設の拡充につながる
	アクセスの向上	旅客数の大幅増加が見込めないため大きなアクセスの向上にはつながらない	旅客数の増加が見込まれ、それに伴い、空港アクセスの充実につながる
空港整備事業費及び工期	事業費	—	150~200億円 (滑走路300m延伸、駐機場増設、用地費等)
	必要な期間	—	概ね10年程度
周辺環境への影響	航空機騒音	冬季はジェット機の定期航空便による騒音は無い	冬季でもリージョナルジェット機等の騒音発生
	支障物件等	—	・鉄塔・建物などの移設の可能性 ・公園緑地の縮小

※青字は課題やデメリットを示します

なお、滑走路を1,800mではなく2,000mに延伸すると、より大型の航空機が就航可能になりますが、道路や建物、鉄塔などの支障物件の移設が必須となることから、事業費の増大(1.8~3.5倍)、工期の長期化が見込まれます。また環境基準内で運航する場合、大型の航空機は運航可能便数がリージョナルジェット機よりも少ないため、想定年間旅客数は2,000m化でも1,800m化の場合とほぼ同程度にとどまります。



### Q1-6

滑走路の延伸では、2,000m化の可能性はないのですか？

### A1-6

丘珠空港の将来像(案)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。



### Q1-7

空港の機能強化について費用対効果の評価を行うべきではないでしょうか？

### A1-7

現在は、札幌市として丘珠空港が進むべき方向性についての方針を検討している段階であり、市の概略検討では、費用対効果が見込めると考えています。

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。

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、市政として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。



写真:北海道防災航空室HP

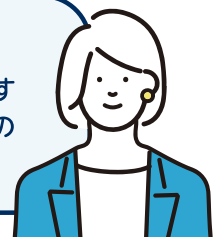


### Q1-8

将来像の実現後、1日何便の飛行機が飛ぶのですか？

### A1-8

1日あたり70便程度の運航を想定しておりますが、今後も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。



### Q1-9

新たな路線が  
就航する目的は  
あるのですか？



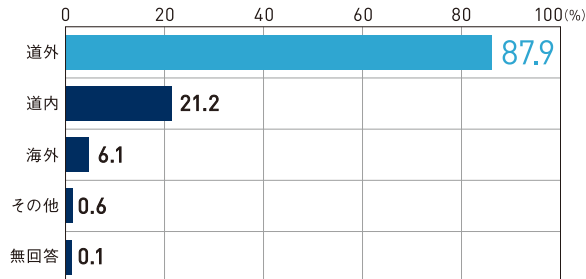
### A1-9

空港関係者・空港立地自治体・航空会社のニーズを踏まえ、道外各地との新規路線の就航を想定しています。滑走路が延伸され、より多くの航空機の通年運航が可能となれば、新たな路線の就航が見込めると考えています。

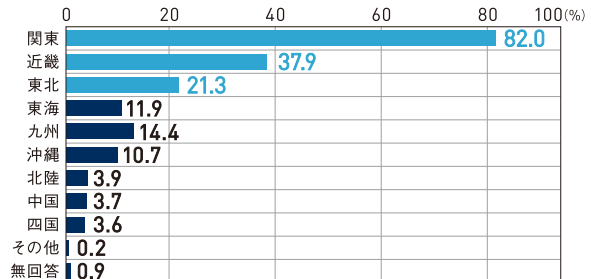


平成30年(2018年)に実施した「丘珠空港の活用に関する市民1万人アンケート」では、丘珠空港に希望する新規路線として、方面別では道外が87.9%で最も多く、道外の新規就航先としては、関東、近畿の順で希望が多くなっています。

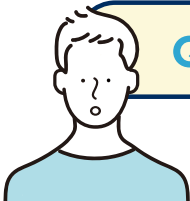
≫ 希望する新規就航方面(複数回答可)



≫ 希望する道外の新規就航先(複数回答可)



### Q1-10 国際線が就航する計画はありますか？



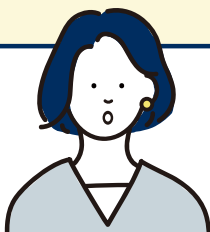
### A1-10

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、冬期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ありません。このため、丘珠空港の路線の拡充に向けては、まずは国内線の路線誘致を考えています。



### Q1-11

LCCの誘致など、航空運賃の低価格化を進めることが必要ではないでしょうか？



### A1-11

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ります。なお、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。





### Q1-12

航空機の利用や空港の見学など、  
空港の利用者を増やすような方策はありますか？

### A1-12

道内外との多様な路線の誘致や、航空機に搭乗しない方でも空港に立ち寄っていただけるような商業施設の拡充などを検討していきます。



丘珠空港内の「札幌いま・むかし探検ひろば」は、航空利用者をはじめ、社会科見学の小学生や市民の皆さんに、札幌の魅力について伝えています。



航空利用者だけでなく、市民の皆さんが参加できるような写真や絵画コンテストを始め、コンサート、産直市などのイベント開催が充実しています。また、SNSによる広報活動も行われています。



### Q1-13

丘珠空港の将来像(案)と丘珠空港周辺地域の活性化にはどのような関連性があるのですか？

### A1-13

丘珠空港の将来像(案)は空港機能の強化に関する内容ですが、この実現にあたっては、空港と周辺地域の調和と共生が重要です。空港の機能強化と連動して、空港周辺地域の賑わいが創出されることを想定しています。このような方向性について、今後地域住民と協議する場を設けて検討していきたいと考えています。





### Q1-14

コロナ禍において、丘珠空港の将来像(案)の検討を進める必要はないのでしょうか？

### A1-14

丘珠空港の将来像(案)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、今後の状況を念頭に置き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ですが、ウィズコロナ・アフターコロナにおいては、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。



### Q1-15

新型コロナウイルスの感染拡大により航空需要が低迷するなか、航空会社が就航路線を展開する見込みはあるのでしょうか？

### A1-15

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底堅い需要があると考えられます。(P10参照)

また、道内外の空港関係者や空港立地自治体へのヒアリングにおいては、丘珠空港への路線展開のニーズが多くあることから、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。



### Q1-16

北海道新幹線札幌開業による影響はどのように想定されていますか？

### A1-16

北海道新幹線札幌開業後は、丘珠空港・新千歳空港と函館及び東北を結ぶ空路の利用客が減少することが想定されますが、本将来像(案)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、滑走路延伸後の需要は見込めると考えています。





**Q1-17**

空港の機能強化では医療・防災面を重視すべきではないでしょうか？

**A1-17**

丘珠空港は様々な役割を担っていますが、その中でも医療面では医療従事者の移動や通院目的で利用されている等、道内医療を支える重要な役割を担っています。また、自衛隊との共用空港であることや災害時に他の交通機関の代替となりえること等、防災機能を持つ役割も担っています。

これらの機能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。

**Q1-18**

空港のアクセス充実のためには、地下鉄の延伸など、空港直結の二次交通の整備が必要ではないでしょうか？

**A1-18**

空港アクセスの改善として、通年での都心部からの空港連絡バスの運行や駐車場の拡充を検討しています。

なお、地下鉄等の新たな二次交通の整備については、多大な費用が掛かることから、現時点では難しいと考えており、将来的な課題の一つとして認識しています。

**Q1-19**

将来見込まれる人口減少や生活環境の変化を見据えて検討すべきではないでしょうか？

**A1-19**

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。



## 2

## 周辺地域への影響について

## Q2-1

空港の機能強化により、周辺地域の環境にはどのような影響が考えられ、どのような対策を行うのですか？

## A2-1

航空会社の利便性が向上し、運航便数が増え、航空機の騒音が増加するという影響が考えられます。市としては騒音測定の結果を踏まえ、今後も基準値を超えない運航をするよう、引き続き国や航空会社と協議していきます。また空港と周辺地域の調和と共生のため、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きます。

## Q2-2

滑走路延伸や運用時間の拡大は、騒音や安全面に配慮する必要があるのではないのでしょうか？

## A2-2

これまでも航空機騒音の調査は民間航空機の便数が多い時期に24時間測定しており、この騒音測定の結果を踏まえ、今後も環境基準の範囲内での運用とするよう、引き続き国や航空会社と協議していきます。また、安全対策については日々の安全確認をしっかりと行うように、引き続き国や航空会社に要請していきます。

## &lt;安全対策について&gt;

我が国では、飛行経路下への落下物・安全対策のため、世界にも類を見ない厳しい基準(「落下物防止対策基準」)を策定し、航空会社に対して落下物防止策を義務付けて、対策を強化しています。

- 落下物防止対策の義務化
- 落下物に関する情報を収集
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物による被害者に対する補償等を充実
- 駐機中の機体チェック
- 航空会社の部品欠落の報告制度を充実
- 落下物の原因者である航空会社への処分等を実施

## 基準の内容

落下物防止対策として、ハード・ソフトの双方の観点から対策を新たに義務付け

- ハード面 機体の改修等
- ソフト面 整備・点検の実施、教育訓練、部品脱落・氷塊落下が発生した場合の原因究明・再発防止の検討体制の構築等



【ハード面の対策例】  
機体の改修



【ソフト面の対策例】  
整備・点検の実施

出典：落下物対策の強化について  
(国土交通省航空局)

## Q2-3

空港周辺の緑地は、滑走路の延伸により廃止されるのですか？

## A2-3

滑走路の延伸をすとなれば、丘珠空港緑地の一部に必ず影響しますが、詳細な影響範囲は今後の国との協議の上で決定することになります。緑地のあり方を含めた空港周辺の賑わい創出等の取組については、今後創設予定の地域住民と協議する場で検討していきたいと考えています。

## 3

今後の情報提供や  
市民議論について

## Q3-1

丘珠空港の将来像策定にあたっての地域住民や市民との議論は、どのように進めていくのですか？



参考:「丘珠空港の利活用に関する検討会議」報告書住民説明会の様子 平成30年(2018年)

## A3-1

パブリックコメントのほか、空港周辺地域住民の方への本資料の配布や意見交換会の開催等を通じて、意見を伺った上で策定する予定です。



参考:丘珠空港の利活用検討に関するオープンハウス型市民説明会の様子 令和元年(2019年)

## Q3-2

将来像を策定した後も、継続的に地域住民の意見を聞くべきではないでしょうか？



## A3-2

将来像の策定後は、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になってくると考えています。今後、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予定です。



## Q3-3

今後も地域住民への情報提供を幅広く速やかに行ってほしいのですが？



## A3-3

札幌市では、これまでも丘珠空港ニュースやホームページを通じて情報提供を行ってきましたが、今後もできる限り速やかに情報提供を行うように努めます。



## 丘珠空港ニュース

丘珠空港  
ニュースは  
こちらから

