

1

丘珠空港の概要

[令和4年(2022年)4月現在]

名称	札幌飛行場(丘珠空港)
種別	公共用飛行場
面積	総面積:1,021,893㎡ 国土交通省所管:125,520㎡ 防衛省所管:896,373㎡
滑走路	1,500m×45m
誘導路	1,530m×18m
エプロン	中型機用5、小型機用22
空港運用時間	7:30~20:30
設置管理者	防衛大臣
就航会社	HAC※ 函館、釧路、女満別、奥尻、利尻、三沢 (使用機材:ATR42-600、48席)
	FDA※ 松本、静岡 (使用機材:ERJ170/175、76/84席)

※HAC:株式会社北海道エアシステム
※FDA:株式会社フジドリームエアラインズ

【沿革】

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

■ 丘珠空港配置図



写真:国土地理院空中写真

■ 就航路線



夏:最大30便
冬:最大28便

- ※1:土曜日は1日1往復
- ※2:土日祝日、年末年始のみ
- ※3:土日祝日は1日2往復
- ※4:金・土・日のみ
- ※5:夏ダイヤ期間のみ

※令和4年(2022年)4月現在の1日あたりの便数

丘珠空港では、過去30年間に、 以下に示すような出来事がありました。

1 ジェット化の検討 平成4年(1992年)～平成8年(1996年)

- ジェット化のため、2,000mへの滑走路延長を検討してきたが、地元の方々からの生活環境の悪化への懸念の声を踏まえ、結果的に困難と判断された。
- 道内航空網の拠点として機能を充実し、プロペラ機により、路線存続をはかっていくこととなった。

2 滑走路1,500mへの延長 平成8年(1996年)～平成15年(2003年)

- 住民説明会を実施し、「空港整備に関する基本的な考え方」を取りまとめ、滑走路延長(1,400m→1,500m)、滑走路拡幅(30m→45m)、駐機場、駐車場の整備等を行うことになった。

「空港整備に関する基本的な考え方」とは 平成10年度(1998年度)

滑走路長と延長方向	①滑走路延長は100mとする。(全長1,500mとする。 ②延長方向は南東方向(伏籠川方向)とする。
運航便数の考え方	③定期便の運航便数は現在の生活環境を悪化させないことを基本にする。 ④環境基準を超えない運航便数は現状の2倍(44便)程度を想定する。 ⑤今後も、毎年騒音の実測調査を行い、環境基準との関連を検証しながら、空港周辺的生活環境の保全を図っていく。

3 航空会社の撤退 平成21年(2009年)～平成22年(2010年)

- 当時就航していた航空会社より、不況を受け収支改善の必要等があるため、5路線全てを新千歳へ移転集約する旨の説明があり、関係者との議論、地元住民への説明等を経て丘珠空港から撤退した。

4 HACの拠点化

平成22年(2010年)～

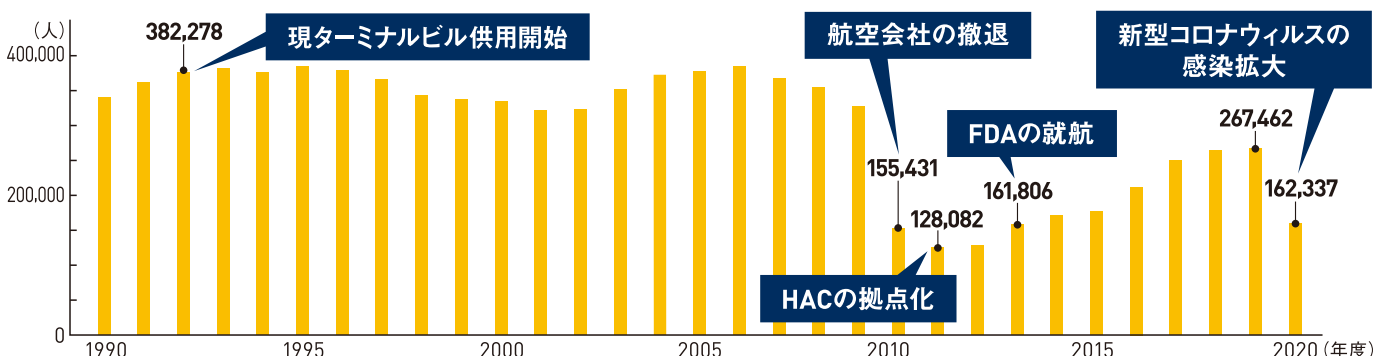
- 会社更生法の適用により、日本航空(株)(以下、「JAL」という。)がHACの経営から一部撤退。
- 北海道を中心に、道内自治体、経済界による新体制の構築。
- 平成23年(2011年)に本社を丘珠へ移転し路線を集約。
平成26年(2014年)にJALによる再グループ化。

5 FDAの就航

平成25年(2013年)～

- 平成25年(2013年)に地元経済界からの要請を受け、FDAが名古屋(小牧)空港との間でチャーター便による実証飛行を実施。
- 平成28年(2016年)に静岡線の定期便就航(夏ダイヤのみ、当時は週2往復)。
平成30年(2018年)に松本線の定期便就航(当時は8月の一時期のみ)。

■ 丘珠空港 年間利用者数の推移



資料: 空港管理状況調査書