

札幌丘珠空港と
周辺地域の
共生に関する
基本構想

令和7年（2025年）3月
札幌市まちづくり政策局

An aerial photograph of a city and an airport. The city is densely packed with buildings and roads, extending to the horizon. The airport is located in the lower-left quadrant of the image, featuring a long runway and a large, white, dome-shaped terminal building. The surrounding area includes some green fields and industrial zones.

空港があって良かった

と感じられるまちを目指して

本構想は、札幌丘珠空港を核とした周辺まちづくりの目指す姿や取組の方向性を示すものです。

人口減少や航空機の技術革新等、空港を取り巻く環境が大きく変化する中、地域のため、札幌・北海道の発展のために札幌丘珠空港とその周辺はどうあるべきか、地域と共に考えながら、取組を進めていきます。

CONTENTS

1	目的と位置づけ	p4
2	対象区域	p6
3	現状と課題	p7
4	目指す姿と取組の方向性	p12
5	必要な取組	p13
6	ロードマップ	p26

1－1 背景・目的

札幌市では、令和4年11月に、本市東区に位置する札幌丘珠空港（以下、「丘珠空港」という。）の役割や進むべき方向性を示した「丘珠空港の将来像（以下、「将来像」という。）」を策定しました。

将来像では、丘珠空港が目指す姿として「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」を掲げるとともに、滑走路の延伸や空港運用時間の拡大等を必要な取組として位置づけました。

一方、これら空港機能強化の取組を進めるに当たっては、空港と周辺地域との調和と共生が不可欠です。そこで将来像では、「空港と周辺地域の共生に関する基本方針」を掲げ、地域住民と協議しながら、空港周辺の賑わいの創出や環境への配慮等に取り組んでいくこととしました。

「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想（以下、「構想」という。）」は、今後国により丘珠空港の整備が決定され、空港機能が強化されていくことを想定して、丘珠空港と周辺地域の在り方を整理し、地域と認識を共有した上で、空港を核としたまちづくりの指針とするものです。

本構想において整理する「共生」の考え方やまちづくりの方向性、必要な取組等を指針とし、空港機能強化に向けた国や関係機関との協議と並行しながら、空港周辺のまちづくりを進めていきます。

1-2 位置づけ

本構想の位置づけを図1に示します。本構想は、令和5年度に設置した「丘珠空港周辺地域連絡協議会¹⁾」での議論や、アンケート、ワークショップ等で寄せられた地域意見等を踏まえ、「丘珠空港の将来像」で掲げた空港と周辺地域の共生に関する基本方針を具現化するもので、「札幌市まちづくり戦略ビジョン」をはじめとした本市のまちづくりに関する上位計画に則しながら、市の分野別計画とも連携・整合を図ります。

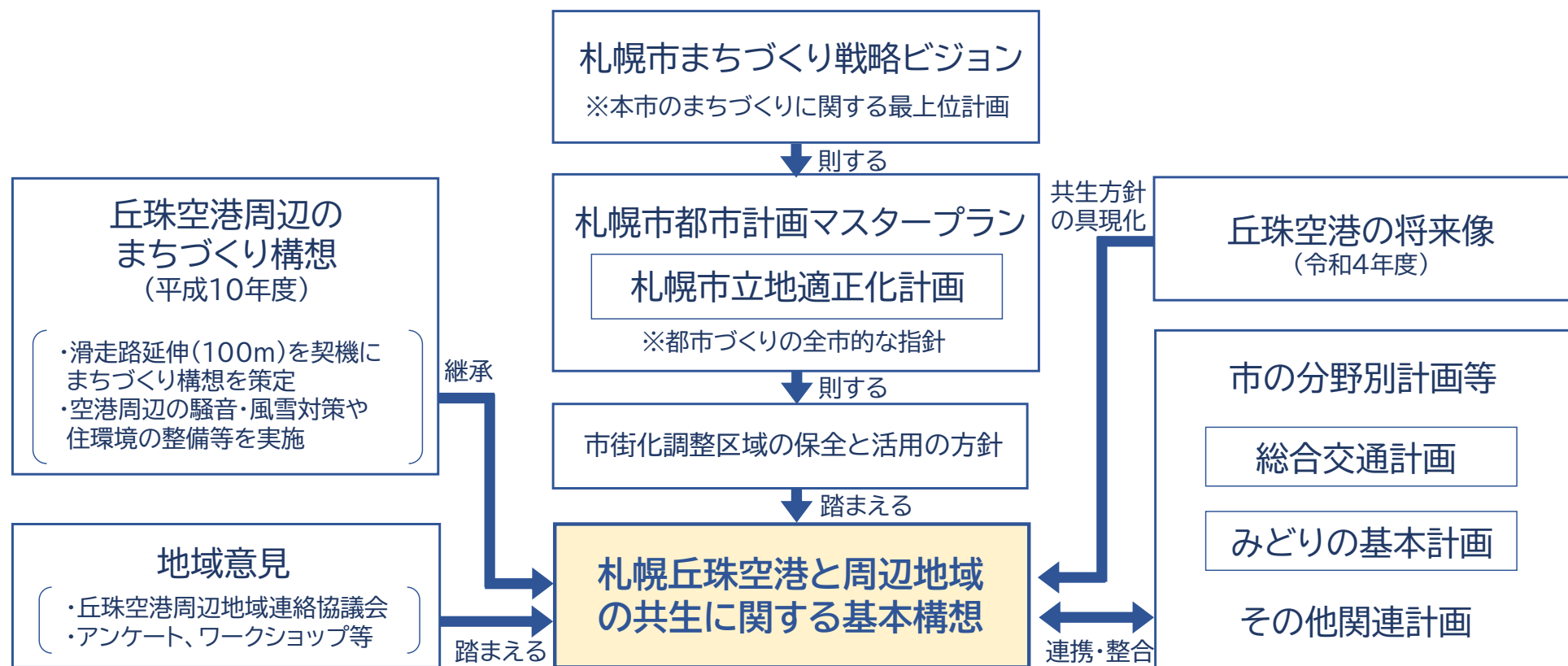


図1 本構想の位置づけ

1) 丘珠空港周辺地域連絡協議会：丘珠空港周辺の11の連合町内会と札幌市で構成する協議体。令和5年6月設置。

本構想の対象区域を図2に、区域概要を表1に示します。本構想の対象区域は、丘珠空港に離着陸する航空機の飛行経路や、これまでの地域協議の経緯等を踏まえ、図2に示す11の連合町内会の範囲とします。

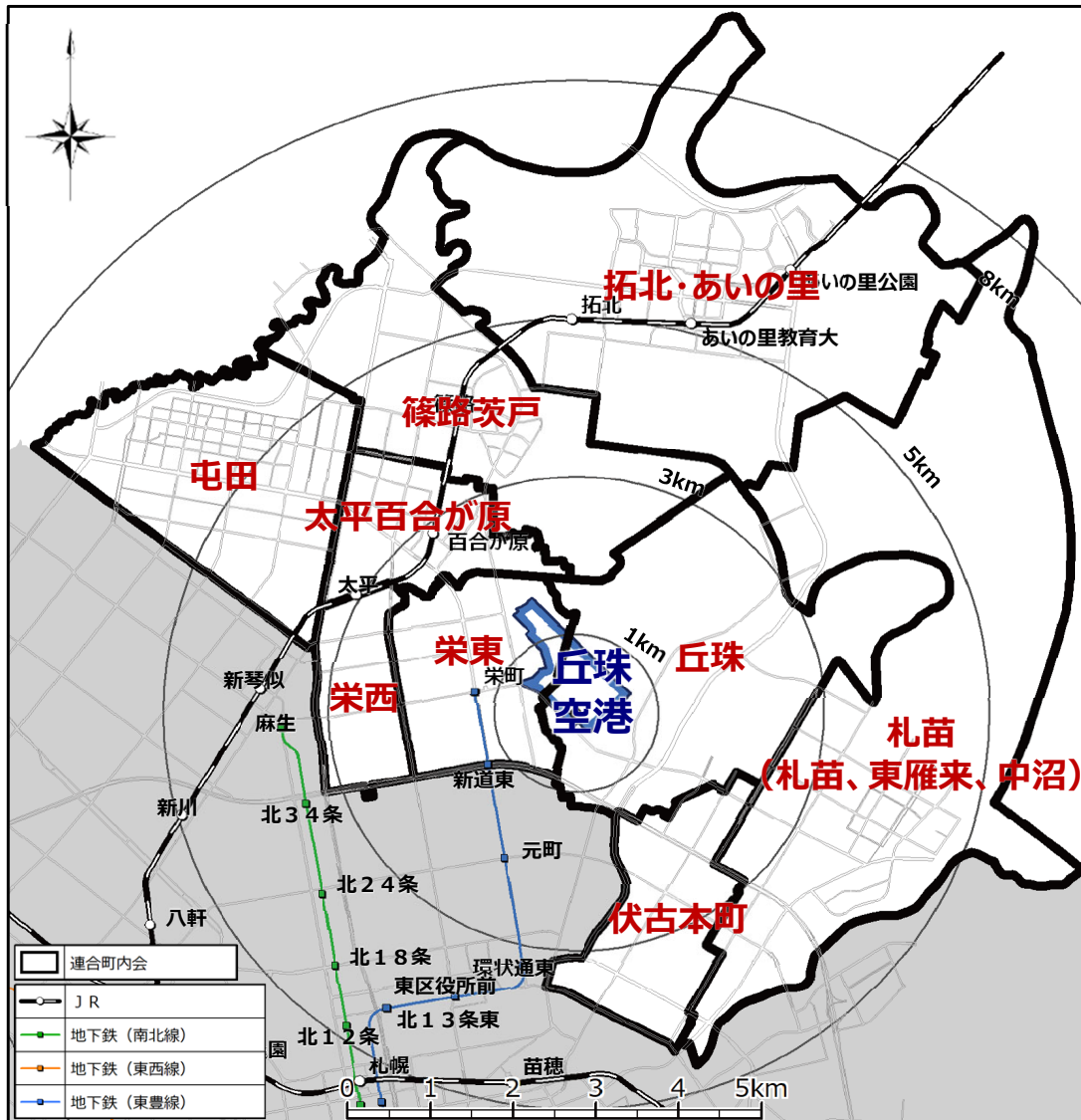


図2 対象区域

表1 区域概要

- 対象地区（連合町内会単位）
北区：穂路茨戸、屯田、太平百合が原、拓北・あいの里
東区：栄西、栄東、伏古本町、丘珠、札苗、東雁来、中沼
- 区域面積
約8,500ha（市街化区域 約46％、市街化調整区域 約54％）
- 区域内人口 ※令和6年4月時点
約26万人（約13万世帯）
- 関連計画における位置づけ等
 - ・「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（戦略編）」では、「丘珠空港及び周辺」が「高次機能交流拠点²⁾」に位置づけられている。
 - ・対象区域は、麻生、穂路、栄町、光星の4つの地域交流拠点の後背圏に位置し、その歴史的背景や土地の利用状況は地区により様々で、多様な街並みが形成されている。
- 空港近隣の施設等
丘珠空港の近隣には、丘珠空港緑地のほか、モエレ沼公園、サッポロさとらんど、百合が原公園、つどーむ等の市有施設が位置しているほか、つどーむの敷地内には（仮称）新スケート・カーリング場の整備が予定されている。

2)高次機能交流拠点：産業や観光、文化芸術、スポーツ等、国際的、広域的な広がりをもって利用され、北海道・札幌市の魅力と活力の向上に資する高次の都市機能が集積するエリア。

3-1 経緯・現状

(1) YS-11³⁾の退役をきっかけとした空港整備とまちづくり構想の策定

平成以降に進められた丘珠空港の整備と周辺まちづくりの経緯を表2に示します。
丘珠空港においては、平成9年頃から、当時就航していたYS-11の老朽化に伴う退役を見越し、後継となるプロペラ機での運航継続を主目的とした空港整備と、それに伴う周辺まちづくりの取組が進められてきました。

空港整備に関する住民説明会での議論を経て、平成10年12月に「空港整備に関する基本的な考え方⁴⁾」が取りまとめられた後、地域協議体における市と地域住民の意見交換を経て、平成11年3月には「丘珠空港周辺のまちづくり構想」が策定されました。

このような検討・協議を経て、平成12年に国により空港整備の事業化が決定され、平成15年にかけて、滑走路の延伸（1,400mから1,500mに）や拡幅（30mから45mに）、駐機場の整備等が進められました。

表2 近年における丘珠空港の整備と周辺まちづくりの経緯

	丘珠空港の整備	周辺まちづくり
平成4年～ 平成9年～	- ジェット化に向けた滑走路延伸を検討したが、生活環境の悪化等を懸念する地域の声を踏まえ困難と判断。 - YS-11の機材老朽化→後継プロペラ機による運航継続のため、空港整備について検討を開始 - 住民説明会の実施（平成9年8月～平成11年1月、計6回）	札幌市と「丘珠空港周辺のまちづくり懇談会（地域住民、有識者等で構成）」との間で、空港周辺のまちづくりに関する意見交換を実施
平成10年～ 平成10年12月 平成11年1月 平成11年3月 平成12年～	「空港整備に関する基本的な考え方」をまとめる - 国に対し、空港整備の事業化を要望 - 空港整備事業（滑走路延伸・拡幅等。～平成15年）	「丘珠空港周辺のまちづくり連絡協議会（地域住民、札幌市等で構成）」を設置し、空港周辺のまちづくりについて意見交換 「丘珠空港周辺のまちづくり構想」を策定（札幌市）

3) YS-11：日本航空機製造株式会社が製造したターボプロップエンジン方式の民間旅客機。

4) 空港整備に関する基本的な考え方：住民説明会の結果を踏まえて、「滑走路長と延長方向」及び「運航便数の考え方」をまとめたもの。詳細は巻末の資料編参照。

(2) 構想に基づく周辺まちづくり

平成11年3月に策定された「丘珠空港周辺のまちづくり構想」の内容と取組状況を表3に示します。

当該構想では、「空港周辺の騒音対策・風雪対策の推進」、「空港周辺の住環境の整備」、「空港周辺の土地利用と交通体系の検討」の3つを空港と調和したまちづくりの課題と位置づけ、取組が進められてきました。

これまで、表3に示すとおり、緩衝緑地の整備や公共施設の緑化、道路、河川、下水道等の生活基盤整備、幹線道路沿線の都市的土地利用の誘導等を行い、大方の取組は完了しています。今後の空港周辺のまちづくりについては、後述する現況の課題を踏まえ今回新たに策定する本構想に基づいて進めることとし、表3において未完了となっている幹線道路の整備は、周辺の土地利用状況の推移や将来の交通需要等を踏まえながら検討していきます。

表3 丘珠空港周辺のまちづくり構想(平成11年3月策定)

構想の内容	主な取組	状況
■課題1 空港周辺の騒音対策・風雪対策の推進		
(1)緩衝緑地の整備	丘珠空港緑地を整備	完了
(2)公共施設の緑化の推進	篠路通、丘珠空港通の街路樹を整備(植樹)	完了
(3)風雪対策の検討	緑地事業により樹林帯を整備、点滅式道路標識を設置	完了
■課題2 空港周辺の住環境整備		
(1)基盤整備	篠路通整備、丘珠川改修、下水道整備、小学校の移転等を実施	完了
(2)市街化調整区域の既存住宅団地の居住環境保全	地区計画の策定(丘珠藤木川西団地、静珠苑団地)	完了
(3)つどーむ周辺の交通対策	基盤整備により対応	完了
■課題3 空港周辺の土地利用と交通体系の検討		
(1)北丘珠地区の適正市街地規模の確保	人口増の鈍化や市街化区域の土地利用状況等を踏まえ線引き判断を実施	完了
(2)幹線道路沿道の都市的土地利用の誘導	苗穂・丘珠通と伏古・拓北通の施設立地基準を緩和	完了
(3)空港周辺地域の新たな幹線道路の整備	周辺の開発状況や既存住宅団地の動向を注視	未
(4)都市環境緑地の形成	丘珠空港緑地の整備、市民農園の推進補助等	完了
(5)丘珠空港の防災拠点機能の検討	「丘珠空港の将来像」に基づき、防災機能強化を検討中	検討中
(6)地域資源を生かしたまちづくりの検討	百合が原公園での地域イベントやさとらんど周辺の景観整備の取組等を実施	完了

(3) 環境の変化と「丘珠空港の将来像」の策定

航空機の技術革新による騒音の低減や離着陸に必要な滑走路長の短縮化、道内7空港の一括民間委託、北海道新幹線の開業等、丘珠空港を取り巻く環境は近年大きく変化しています（図3）。

こうした環境の変化を受け、札幌市では、平成28年から、北海道と共に丘珠空港の更なる利活用の検討を始め、周辺地域との意見交換や専門家を交えた委員会での議論等を経て、丘珠空港の役割や進むべき方向性を示した「丘珠空港の将来像」を令和4年11月に策定しました（図4）。

札幌市においても少子高齢化・人口減少が進み、定住人口の増加が見込みにくい状況下において、まちの活力を維持・向上させていくためには、ビジネスや観光による交流人口を増やすことがひとつの方策として重要です。

そのためにも、滑走路の延伸や空港運用時間の拡大等、将来像に位置づけた空港機能強化の取組を進めることで、札幌の空の玄関口である丘珠空港が持つ広域交通拠点としてのポテンシャルを最大限発揮していくことが求められています。



図3 丘珠空港を取り巻く近年の環境変化

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。

将来像の実現に必要な取組

- | | | | |
|-------------------|--------------------------|---------------------|----------------------|
| 1
滑走路の
延伸 | 2
空港運用
時間の拡大 | 3
路線の
拡充 | 4
ターミナル
機能の強化 |
| 5
商業施設等の
拡充 | 6
空港への
アクセスの
充実 | 7
医療・防災機能の
強化 | 8
周辺地域との
調和と共生 |

路線拡充想定

道内	道外	道内	道外
6 路線 程度	10 路線 程度	70 便/日 程度	100 万人 程度
道内	道外	道内	道外
6 路線 程度	10 路線 程度	70 便/日 程度	100 万人 程度

図4 丘珠空港の将来像(将来像本書から関係部分を抜粋)

(4) 空港と周辺地域の共生に向けた地域との協議

将来像では、空港の機能強化を進めるに当たり、空港と周辺地域との調和と共生が今まで以上に重要と考え、「空港と周辺地域の共生に関する基本方針」を掲げ、地域と協議を進めていくことを位置づけました（図5）。

そこで札幌市では、空港の機能強化や空港周辺地域の賑わい創出に向け、空港と周辺地域の調和と共生に向けた情報共有と意見交換を行うため、令和5年6月に、2章に示した空港周辺の11の連合町内会の推薦者と札幌市で構成する「丘珠空港周辺地域連絡協議会」を設置し、協議を進めてきました（図6）。また、空港周辺地域を対象としたアンケートやワークショップ、全市を対象としたオープンハウス型意見交換会等、様々な手法により、空港の機能強化や共生に向けた取組に関する市民意見の把握に努めてきました（図7、8）。

意見の例としては、航空機騒音の増加や、空港整備に伴う丘珠空港緑地の減少等に関する懸念の声がある一方、空港ターミナルビルの商業機能の拡充や丘珠空港緑地を活用した賑わいの創出、空港への交通アクセスの改善、大都市圏への新規就航の期待等、様々な意見が寄せられています。

構想を策定するに当たっては、これら市民意見を十分に踏まえた上で、方向性や取組を定めることが必要です。

※近年の地域協議の経緯及び市民意見の詳細については資料編を参照

—— 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く。

環境への配慮

騒音調査を行いながら、環境基準を超えない範囲内での運用となるよう取り組んでいく。

空港周辺の賑わいの創出

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。

図5 空港と周辺地域の共生に関する基本方針



図6 丘珠空港周辺地域連絡協議会



図7 地域ワークショップ



図8 オープンハウス型意見交換会

3-2 課題

前節でまとめた経緯と現状を踏まえ、空港を核としたまちづくりにおける課題を整理します。

(1) 空港の運用・整備に伴う環境影響等への配慮

将来像に掲げた「市民・道民の安全・安心な暮らしに寄与する」ことを目指すためには、航空機の運航に伴い発生する騒音や空港整備に伴う丘珠空港緑地の減少といった環境影響への対応のほか、航空機の運航における安全の確保が必要不可欠であり、空港を核としたまちづくりを進めていくに当たっては、これらに適切に対応していく必要があります。

(2) 空港整備効果の地域波及

将来像に掲げた「空港と周辺地域の共生」を図っていくためには、(1)で示した環境影響等への配慮に加えて、空港整備とそれに起因する取組を、周辺地域のメリット（賑わいの創出や利便性の向上等）に繋げていくことが必要です。

4-1 目指す姿 ～「空港が近くにあって良かった」と感じられるまち

本構想では、環境影響等への配慮を周辺まちづくりを進める前提として認識し、環境影響等を上回る地域メリットを創出することで、一人でも多くの住民が「空港が近くにあって良かった」と感じられるまちになることを「空港と周辺地域の共生」と考え、空港を核とした周辺まちづくりにおける「目指す姿」として位置づけます。

4-2 取組の方向性

「目指す姿」の実現に向けては、丘珠空港を活用すべき「地域の資源」と捉え、環境や安全に配慮しながら、賑わい創出等の取組を進めます。このような考えのもと、次の3つを取組の方向性として位置づけます。

環境配慮の徹底

航空機等の運航により発生する騒音の調査や丁寧で分かり易い情報発信等、環境配慮の取組を引き続き徹底します。



安全運航の確保

民間航空機と自衛隊による訓練の両立を図るための取組を進め、空港敷地内における安全運航の確保を徹底します。



空港及び周辺機能の充実

地域住民の利用も想定した空港ターミナルビルの機能拡充や丘珠空港緑地を活用した賑わいの創出、交通アクセスの改善等を進めます。



本章では、4章で整理した「目指す姿」の実現に必要な取組についてまとめます。

地域住民の利用も想定した空港ターミナルビルの機能拡充を中心に据え、空港の周囲に位置する丘珠空港緑地を活用した賑わいの創出、さらにその周囲における産業振興等に取り組みながら、空港及び周囲へのアクセス性を向上させることで、取組の効果を広く波及させていきます。

環境への配慮と安全運航の確保は、第3章で整理したとおり、全ての取組の大前提とします。

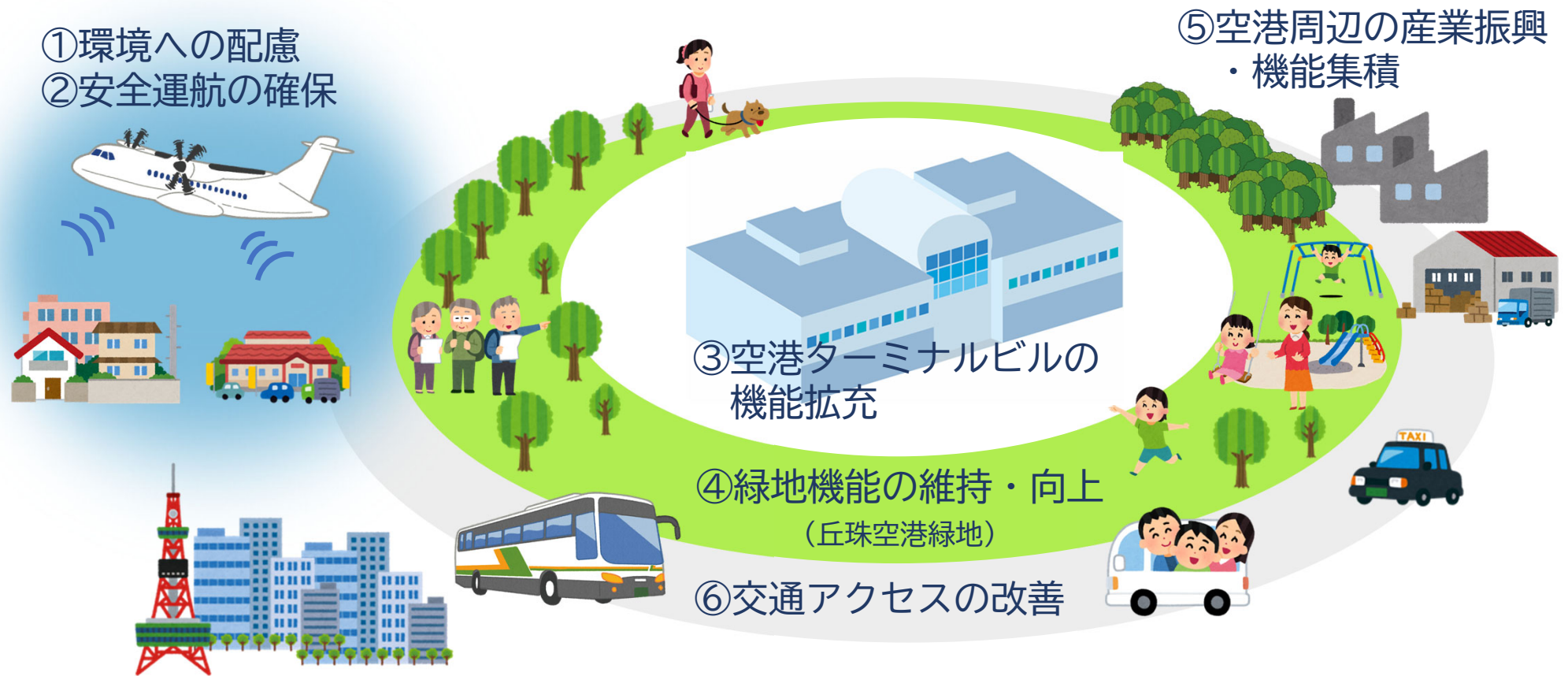


図9 取組の全体像(イメージ)

※各取組の推進主体については資料編を参照

■現状・課題等

札幌市では、環境省が定める「航空機騒音測定・評価マニュアル」に従い、丘珠空港に離着陸する全ての航空機（自衛隊機を含む）を対象に、飛行騒音及び地上騒音の調査を毎年行っています。

調査地点は、航空機の航路や運航状況等を踏まえて適宜見直しをしており、令和3年以降は図10に示す10地点において調査を行っています。

平成29年以降の騒音調査結果を図11に示します。これまでの調査結果は、環境基準値の設定が無い丘珠空港ビル屋上を除き、全ての地点で航空機騒音の環境基準値よりも低い値となっていますが、引き続き騒音調査を実施し、環境基準の範囲内で運用されていることを確認していくことが必要です。



図10 騒音調査地点(令和5年度)

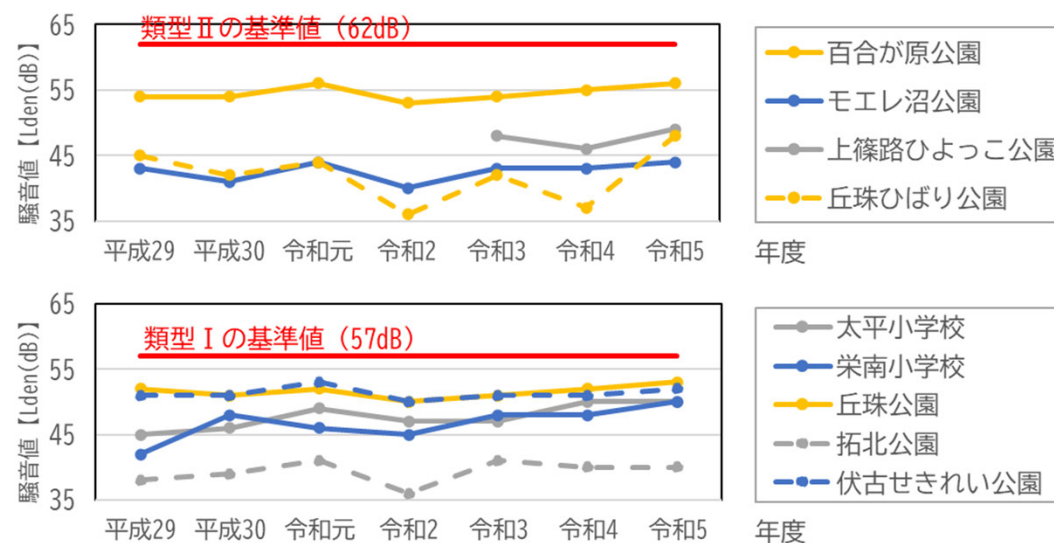


図11 騒音調査結果

※地域類型の詳細については資料編を参照

■取組内容

○航空機騒音の調査と丁寧な情報発信

- ◆騒音の値や変化を把握するため、図10に示した10地点における調査を継続します。
- ◆より詳細な調査を求める地域意見を踏まえ、令和6年度から、位置を固定しない追加調査地点を設定します。令和6年度は図12に示す2地点で新たに調査を行うこととし、以降の地点は地域の意見を踏まえ柔軟に設定していきます。
- ◆騒音調査結果については、札幌市ホームページのほか、広報さっぽろや丘珠空港ニュースの回覧、SNS等を活用し、地域に寄り沿った丁寧で分かり易い情報発信に努めます。

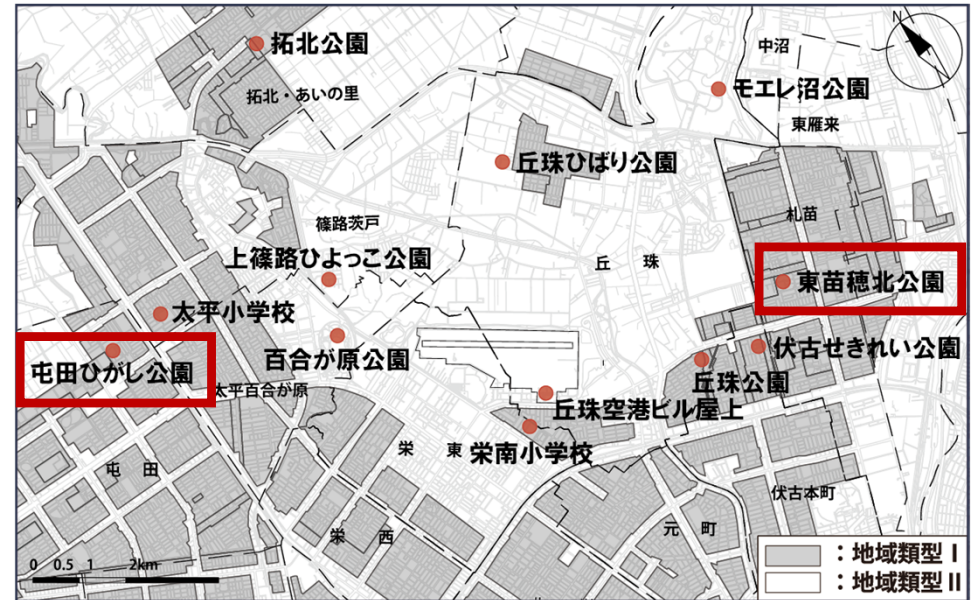


図12 令和6年度の追加調査地点(赤枠内の2地点)

○騒音の緩衝機能の確保

丘珠空港の周辺には、航空機の地上騒音や風雪の緩衝機能を持つ丘珠空港緑地が整備されています。今後、滑走路の延伸をはじめとした空港整備により当該緑地の減少が想定されますが、減少する面積や残地の形状等に応じて必要な整備を行い、当該緑地が持つ緩衝機能の確保を図ります。

<防音対策補償と航空機の運航について>

これまでご意見として寄せられている防音対策への補償については、航空機騒音防止法にその基準や補償内容が示されており、航空機騒音が当該基準値を超える場合において、法令等に基づく助成や補償を国や関係者と協議していくことになります。

ただし、丘珠空港においては、将来像で「空港と周辺地域の共生に関する基本方針」に掲げたとおり、航空機騒音の環境基準値の範囲内での運用となるよう取り組んでいきます。

※航空機騒音防止法の概要については資料編を参照

■現状・課題等

丘珠空港は防衛省と国土交通省が所管する共用空港であり、着陸帯内の草地（滑走路の北東側、図13）を中心に、陸上自衛隊丘珠駐屯地が所有するヘリコプター（以下、「自衛隊機」という。）の飛行訓練が行われています。

このほか、丘珠空港では、民間航空機（1日最大50便、令和6年7月時点）をはじめ、プライベートジェット等の小型機、メディカルウイング等、様々な機材が1本の滑走路を共用しています。これらの年間着陸回数は約9,000回（令和5年度）に上り、ダイヤが過密化する中において安全運航を確保することが求められています。

現在、民間航空機が離着陸する際は、自衛隊機が訓練を一時中断し着陸する措置が取られていますが、近年の航空需要の高まりや空港の機能強化等による将来的な増便を見据え、早急に民間航空機の運航と自衛隊機の訓練の両立を図っていく必要があります。



図13 丘珠空港の着陸帯

■取組内容

○空港用地の拡張

前述した民間航空機の運航と自衛隊機の訓練の両立は、路線の拡充や増便にも関わるもので、札幌市が策定した「丘珠空港の将来像」を実現していくためにも重要な課題ですが、運航ダイヤや関係者間の調整だけでは限界があり、民間航空機と自衛隊機の物理的な距離を確保することが必要と考えられます。

そこで、丘珠空港の着陸帯に隣接する丘珠空港緑地の北東地区の活用を中心とした空港用地の拡張（図14）を想定し、防衛省を始めとした国や関係者と密に連携しながら、調整を進めていきます。

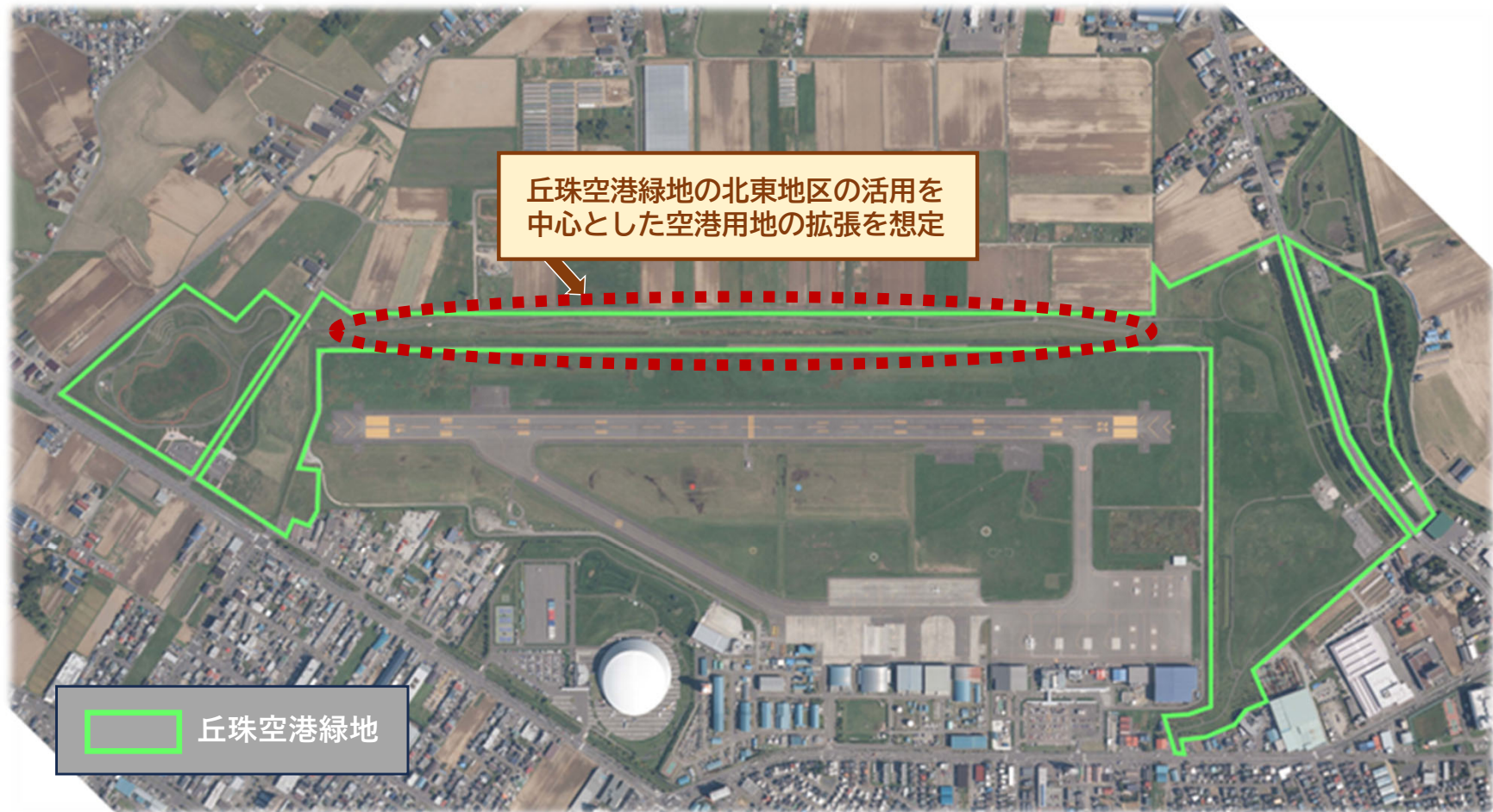


図14 空港用地の拡張想定

■現状・課題等

新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後の航空需要の回復や、近年の就航路線の増加等を背景に、令和5年度の丘珠空港の利用者数は約43万9千人を記録し、平成4年に現ターミナルビルが開業して以来、最多となりました。これは、現ターミナルビルの設計旅客数である38万5千人を上回るもので、発着便が集中する時間帯には搭乗受付や保安検査場が混雑（図15）するなど、現状においても対応が必要な状況となっています。

また、令和5年度に実施したアンケートや、令和5年度及び令和6年度に実施した地域ワークショップでは、飲食店・物販店の充実や子どもも遊べる施設等、航空機利用者以外も気軽に立ち寄れるターミナルビルを求める声が寄せられています。4章で掲げた「目指す姿」を実現していくため、これら地域の意見を踏まえて、航空機利用者はもちろん、航空機を利用しない人にとっても魅力的な空港にしていく必要があります。



図15 保安検査場の混雑状況(令和6年7月)



レストラン(丘珠キッチン)



売店(スカイショップ丘珠)

図16 丘珠空港内施設例

■取組内容

空港ターミナルビルを所有する札幌丘珠空港ビル(株)を中心に、現位置での増築または建て替えを軸に、必要なビルの機能拡充が図られるよう取り組んでいきます。札幌市としては、国等の関係者とも連携・協議しながら、筆頭株主として同社に対し必要な関与や支援を行うと共に、ビルの運営の在り方についても検討していきます。

○空港の基本機能の拡充

- ◆直近の利用者増への対応はもとより、将来像で想定している将来の年間旅客数（100万人程度）に対応するため、出発・到着ロビー、保安検査場、チェックインカウンターの充実・拡充のほか、ビルのZEB※化や再生可能エネルギーの活用等を想定した空港の脱炭素化等、関連施設の整備に取り組めます。
- ◆市街地に位置する丘珠空港のポテンシャルを最大限に発揮するため、航空貨物輸送の需要を踏まえ、貨物専用窓口や専用スペースの整備を検討します。
- ◆国内外の富裕層による丘珠空港のビジネス・観光利用を通じ、消費促進による地域活性化に貢献するため、過年度の調査結果等を踏まえ、ビジネスジェット専用施設・動線の整備を検討します。



○航空機利用者以外の利用も見据えた商業機能等の拡充

これまで寄せられた地域の意見を踏まえ、飲食店や物販スペースの拡充、展望デッキの視認性向上、空港周辺地域をはじめ様々な方の利用を想定した多目的スペース等、航空機利用者以外の方も含め、子どもから大人まで便利に利用いただけるビルとなるよう、機能の拡充を進めます。

また、人材不足に対応するための省人化や、誰にでも使いやすい空港とするためのユニバーサルデザイン化も視野に検討を行います。

○災害対応機能の拡充

停電時における充電用の低圧電源や、備蓄の充実、安全確保のためのスペースの整備等、大規模自然災害の発生時に空港利用者及び地域住民の支援に役立つ機能について検討します。



5) ZEB: Net Zero Energy Buildingの略称。快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることを目指した建物。

■現状・課題等

丘珠空港の周囲に位置する丘珠空港緑地（以下、「緑地」という。）は、前述した「航空機騒音や風雪の緩衝機能」に加え、市民の日常利用を目的とした「レクリエーション機能」を有する都市緑地です。

敷地内には、航空機の地上騒音の緩衝を目的とした築堤や築山、樹林帯等があるほか、コンビネーション遊具や遊歩道、飛行機を眺められる展望ステージ等が整備されており、多くの市民に利用されています（図17）。

緑地を活用した滑走路の延伸や、17ページに示した空港用地の拡張により、緑地面積の減少が想定されますが、令和5年度に実施したアンケートでは回答者の約7割が緑地の機能維持や拡充を求めており、空港の整備が進む中においても、4章で掲げた「目指す姿」の実現に向け、緑地の機能を維持・向上させていくことが必要です。



図17 丘珠空港緑地概要

■取組内容

今後、国により滑走路の延伸をはじめとした空港の整備が決定され、緑地の面積が減少することを想定し、緑地機能の維持・向上に必要な取組を進めます。

○緑地機能の確保

- ◆滑走路の延伸により減少する緑地の範囲（図18-①）や残地の形状等を踏まえ、南東地区及び北西地区において、緩衝機能及びレクリエーション機能を確保するために必要な整備を行います。
- ◆空港用地の拡張範囲（図18-②）を踏まえ、減少する緑地の代替機能を確保するために必要な整備（緑地の新規整備や関連する河川の切り回し等）について検討します。具体的な整備範囲や方法については、関係者との協議や、用地取得・整備に関する国の考え等を踏まえて決定します。



図18 滑走路延伸等に伴う緑地の代替機能の確保想定

○緑地を活用した賑わいの創出

令和5年度及び令和6年度に実施した地域ワークショップでは、ご参加いただいた地域の方々から、日差しを避けて休憩できるスペースや、キッチンカーも配置できるイベントスペースの設置、駐車場の拡張のほか、飛行機を間近に感じられるロケーションを生かした取組や緑地機能の周知等、緑地の整備や活用に関する意見が寄せられています。

このような意見を踏まえ、空港周辺地域、空港関係者、緑地の指定管理者等と連携しながら、緑地の活用について検討していきます。その上で、国により滑走路の延伸が決定された後、減少する面積や残地の形状を踏まえ、民間活力の導入も視野に、緑地の使用性向上や賑わいの創出に必要な整備を行います。



■現状・課題等

札幌市では、令和5年度に策定した「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（戦略編）」において、丘珠空港周辺を新たに「高次機能交流拠点」に位置付け、丘珠空港及び空港周辺エリアの更なる活用を図ることとしています。2章で整理したとおり、空港の周辺には、モエレ沼公園、サッポロさとらんど、百合が原公園、つどーむ等、集客力を有する市有施設が位置し、市街化調整区域には農地が広がっています（図19）。

交通機能としては、地下鉄東豊線栄町駅や、札幌自動車道の伏古インターチェンジ等が位置しています。また、空港の南東側に位置する苗穂・丘珠通と伏古・拓北通の一部は、市の認定要綱により、工場及び物流施設の立地促進を目的とした「流通業務施設立地指定路線」に指定され、企業立地の取組が進められています。

4章で示した「目指す姿」を実現していくためには、このような空港周辺の特徴を踏まえ、空港があることを生かした産業振興や機能集積、地域の活性化を図っていくことが必要です。

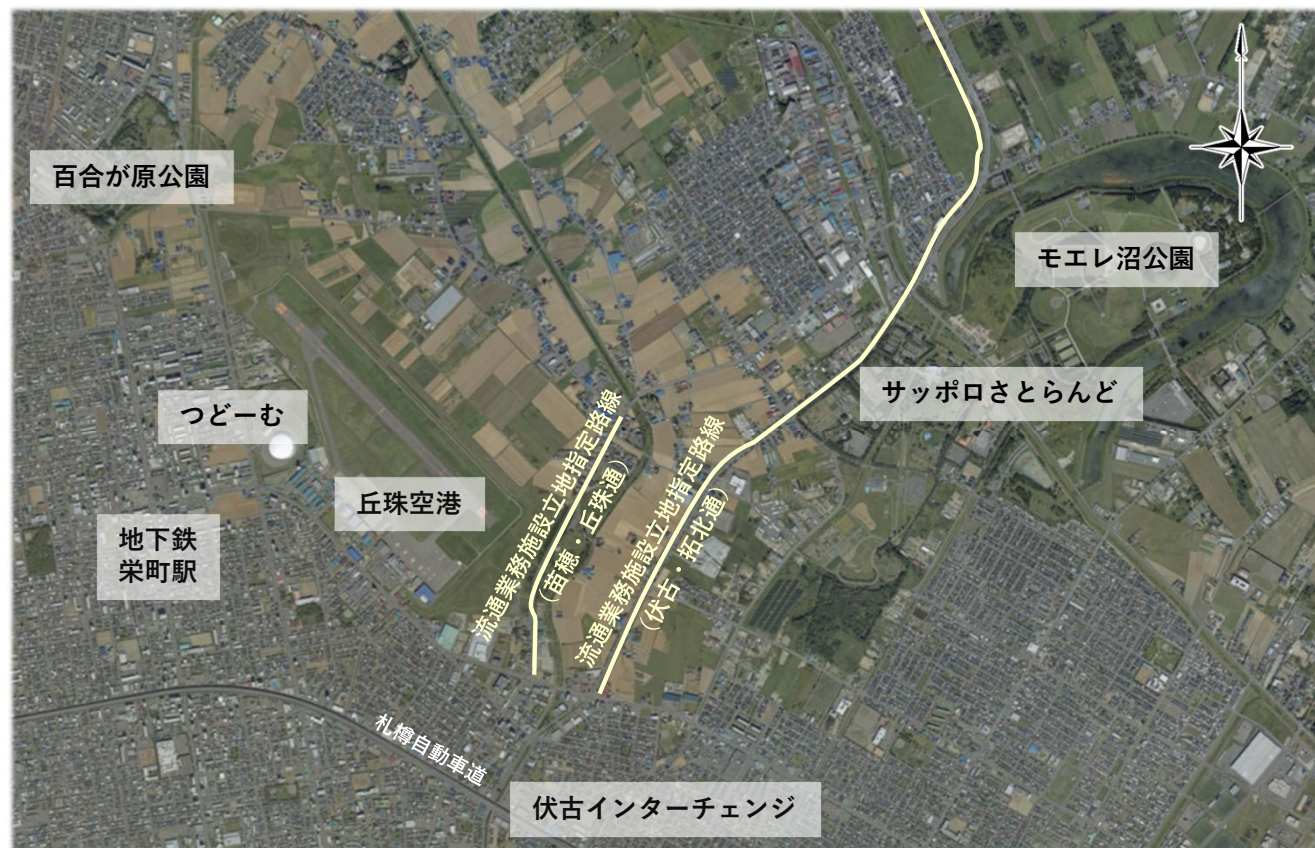


図19 丘珠空港周辺施設等

■取組内容

国による空港整備の事業化検討の進捗状況、空港周辺の地域特性や地域の意見等を踏まえ、空港及び周辺エリアの在り方を検討し、高次機能交流拠点にふさわしい産業の振興・機能集積等を図ります。

○企業立地の促進

「流通業務施設立地指定路線」の認定制度を活用した企業立地の促進を図るため、地域の意見や企業ニーズ等を踏まえ、制度の運用改善を検討します。

○空港周辺における産業・機能の集積

4章で示した「目指す姿」を実現していくためには、空港周辺において、その地域特性や土地利用状況を踏まえて都市機能の高度化と集積を進めていくことが必要です。

丘珠空港は、市中心部から約6kmに位置する都市型の空港で、市街地に近接する一方、北東側は市街化調整区域となっており農地が広がっています。周辺は高速道路のインターチェンジに近く移動の利便性に優れ、工場・物流施設の立地が許容されているなど、土地の利活用には一定のポテンシャルがあるものと考えられます。

そこで、地域の意見を始め、将来的な航空関連需要や企業ニーズに対応していくため、産業の集積や防災機能の設置等を視野に、まちづくり戦略ビジョンや都市計画マスタープラン等の上位計画とも整合を図りながら、市街化調整区域を含む空港周辺の活力向上に繋がる土地利用の許容や高次機能交流拠点の特性に応じた土地利用計画制度の運用など、土地の利活用について検討します。また、必要に応じて交通状況を踏まえた道路整備を検討します。

○空港を活用した周辺地域の活性化

空港周辺の町内会や商店街、学校等、周辺地域との連携・協力により、空港・地域でのイベントの実施や商品開発等を通じた地域の活性化を図ります。

また、2章（表1）に記載した空港周辺の市有施設との連携を図ります。



流通業務施設立地指定路線



ハッチふれあいフェスティバル

■現状・課題等

現在、丘珠空港においてはバスが主なアクセス手段となっており、北都交通株式会社による空港連絡バスと、北海道中央バス株式会社による路線バスが運行されています（図20）。また、乗用車で空港を訪れる方に向け、国が所管する367台の駐車場が整備されています。

令和5年度に実施したアンケートや、令和5年度及び令和6年度に実施した地域ワークショップでは、空港への交通アクセスの改善を求める声が多く寄せられており、公共交通においては、将来的な空港利用者の増加も見据え、航空便に接続するバスの便数・路線の拡充等によるアクセスの改善が必要です。また、駐車場においては、近年、満車の発生日が増加しており、混雑緩和に向けた対応が必要です。



図20 丘珠空港への主なアクセス方法(令和6年4月時点)

■取組内容

将来的な空港利用者の増加を見据え、空港への交通アクセスについて必要な改善を進めるため、国や関係機関と協議していきます。

○公共交通によるアクセスの改善

- ◆複数の交通機関が接続する圏域交通結節点⁶⁾である東豊線栄町駅と丘珠空港間において、空港連絡バスの利便性向上等に取り組みます。
- ◆空港利用者の利便性を考慮し、都心部（札幌駅、大通、すすきの、中島公園周辺等）や観光地（定山溪温泉等）へのよりスムーズな移動手段の確保等について、バスやタクシー等の運行事業者や関係機関と協議を進めていきます。
- ◆将来的なアクセスの在り方については、空港利用者数の動向や交通インフラに関する技術・制度の進展等を見定めながら、様々な交通手段を検討していきます。



○自家用車等によるアクセスの改善

- ◆将来的な就航路線の増加や空港ターミナルビルの機能拡充等に伴う利用者増に対応するため、立体化も含めた空港敷地内における駐車場の確保について国や関係機関と協議していきます。その間、直近の駐車場の混雑に対応するため、必要に応じて空港近隣における駐車場の確保等を進めます。
- ◆自家用車等によるアクセスの改善を進めるに当たっては、空港周辺住民の利用促進やカーボンニュートラル推進、公共交通と自家用車の交通分担率の適正化等も視野に、駐車場の料金体系の見直しや空港連絡バスの利便性向上等について、国や関係機関と協議していきます。



6) 圏域交通結節点：周辺自治体からの玄関口として、JRの主要駅や地下鉄の端末駅等において、市外路線バス等複数の交通機関が接続する交通結節点

本構想のロードマップを図21に示します。

本構想は、空港周辺まちづくりについて、「目指す姿」や「取組の方向性」といった取組のベクトルを示すものであることから、具体的な目標年次は設定していません。

国における空港整備検討の進捗や地域ニーズを踏まえつつ、若い世代を含め、幅広い市民を対象とした情報発信や意見把握に努めながら、取組を進めていきます。

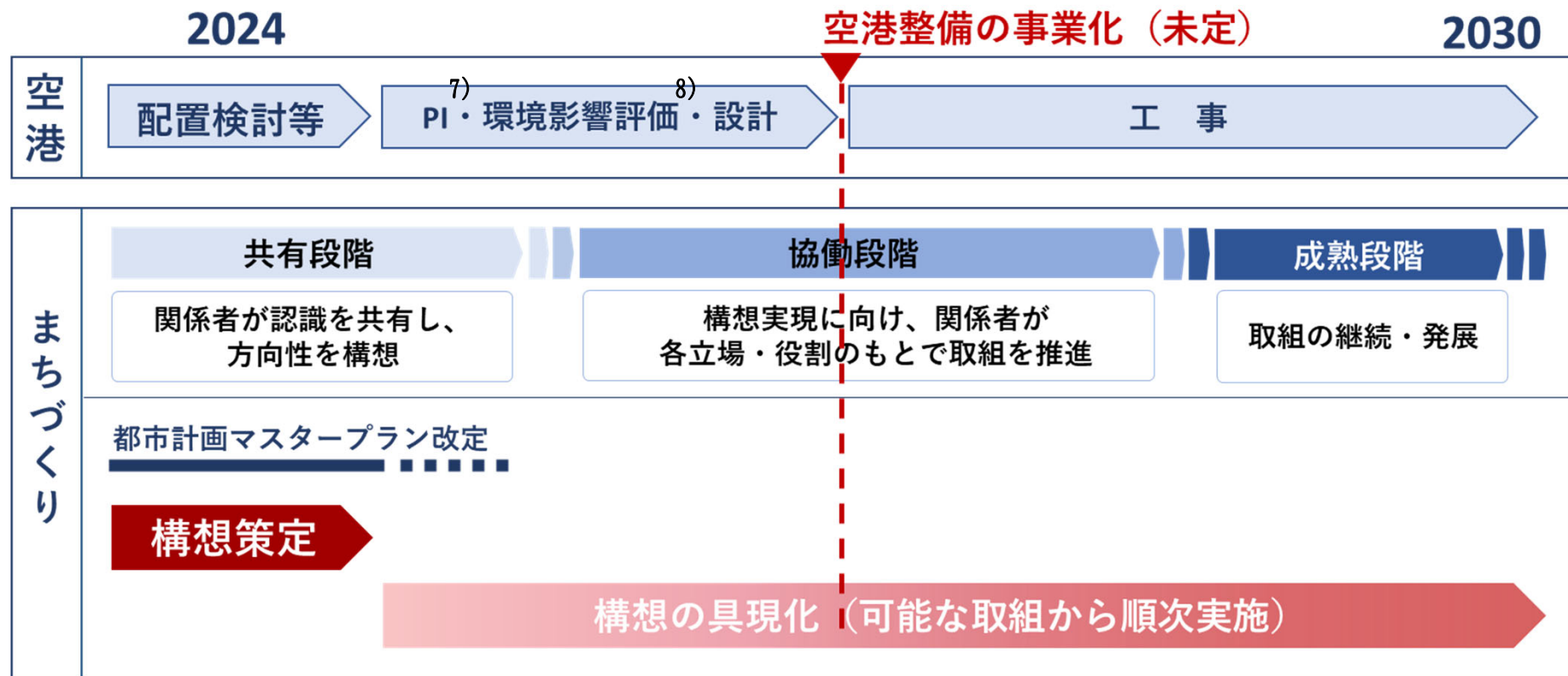


図21 ロードマップ

7)PI：パブリック・インボルブメント。国が実施する住民参画の取組。施策の立案や事業の計画・実施等の課程において、関係する住民や利用者等に情報を公開した上で意見聞き、施策等に反映することを目的とするもの。

8)環境影響評価：事業者が大規模な開発事業を行う前に、あらかじめ当該事業が環境に与える影響を調査・予測・評価し、市民や行政の意見を参考に事業を環境保全上より望ましいものとしていく仕組み。近年の他空港の事例（福岡、成田、屋久島及び北九州空港）では、その評価に2～3年程度を要している。

資料編



CONTENTS

○空港整備に関する基本的な考え方	p28
○近年の地域協議の経緯	p29
○市民意見等の把握に関する取組	
・丘珠空港周辺地域連絡協議会	p30
・地域アンケート	p31
・地域ワークショップ（令和5年度）	p39
・オープンハウス型意見交換会	p41
・地域ワークショップ（令和6年度）	p43
・学識経験者からの意見聴取	p45
・パブリックコメント	p46
○防音補償に関する国の基準（例）	p66
○騒音調査における地域類型	p67
○各取組の推進主体一覧	p68

表:空港整備に関する基本的な考え方(平成10年度)

項目	内容
滑走路の長さ 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、空港周辺の生活環境の保全を図っていく。

日付	件名	内容
令和5年2月10日	協議会の設置に関する意見交換会	空港周辺の11連合町内会と、協議会の設置について意見交換を実施
令和5年6月29日	丘珠空港周辺地域連絡協議会 (第1回)	空港周辺の11連合町内会と、以下のテーマについて意見交換を実施。 ○議事：協議会の設置案、調和と共生に向けた取組案 ○情報提供：空港機能強化の検討状況
令和5年8月25日～9月15日	地域アンケート	空港周辺の11連合町内会にお住いの1,500名（無作為抽出）にアンケート票を送付し、空港の利用状況、空港ターミナルビルや緑地への期待等を調査。
令和5年10月14日、15日	地域ワークショップ	空港周辺の11連合町内会にお住いの方にご参加いただき、空港ターミナルビルと緑地の見学及びそれらの活用に関するグループディスカッションを実施。
令和5年11月29日～12月17日	オープンハウス型意見交換会	空港周辺地域を含む市内5カ所の会場において、丘珠空港の将来像の実現に向けた取組状況の説明パネルを設置し、来場者と意見交換を実施。
令和6年1月31日	丘珠空港周辺地域連絡協議会 (第2回)	空港周辺の11連合町内会と、以下のテーマについて意見交換を実施。 ○議事：（仮称）丘珠空港周辺地域まちづくり構想骨子 ○情報共有：市民意見の把握結果、航空機騒音調査結果、交通アクセス検討状況
令和6年6月28日	丘珠空港周辺地域連絡協議会 (第3回)	空港周辺の11連合町内会と、以下のテーマについて意見交換を実施。 ○議事：（仮称）丘珠空港周辺地域まちづくり構想の構成案等
令和6年7月31日	丘珠空港周辺地域連絡協議会 (第4回)	空港周辺の11連合町内会、北星学園大学鈴木教授と、以下のテーマについて意見交換を実施。 ○議事：札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想（素案）
令和6年7月27日、28日、 8月3日	地域ワークショップ	空港周辺の11連合町内会にお住いの方にご参加いただき、「空港があって良かったと感じられるまち」をテーマにグループディスカッションを実施。
令和6年12月9日	丘珠空港周辺地域連絡協議会 (第5回)	空港周辺の11連合町内会と、以下のテーマについて意見交換を実施。 ○議事：札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想（案）

■目的

空港の機能強化や周辺の賑わいの創出等に向け、周辺地域と札幌市が一堂に会し、情報共有及び意見交換を行うこと。

■組織

- ・丘珠空港周辺の11連合町内会の推薦者 計22名
(篠路茨戸、屯田、太平百合が原、拓北・あいの里、栄西、栄東、伏古本町、丘珠、札苗、東雁来、中沼から各2名)
- ・札幌市（事務局：まちづくり政策局空港活用推進室）

■活動

- (1) 空港の機能強化検討に関する情報共有
- (2) 空港周辺の環境配慮に関する意見交換
- (3) 空港周辺地域の賑わい創出に向けた意見交換

■第1回協議会（令和5年6月29日）

- テーマ：「協議会の設置案」と「調和と共生に向けた取組案」
- 主な意見：「騒音調査結果の丁寧な情報発信が必要」、「空港ビルの商業機能の充実とアクセス改善が必要」、「空港緑地の機能の維持・向上が必要」、「空港の機能強化を含む事業のスピーディな進行を求める」等

■第2回協議会（令和6年1月31日）

- テーマ：「（仮称）丘珠空港周辺地域まちづくり構想」の骨子案と、地域アンケート等で把握した市民意見の報告等
- 主な意見：「空港へのアクセス改善が重要」、「羽田や関西等、大都市圏への新規就航に期待」、「騒音への配慮や安全運航の徹底を」、「周辺の集客施設と連携した地域活性化を」、「周辺土地活用による雇用、にぎわいの創出を」等

■第3回協議会（令和6年6月28日）

- テーマ：「（仮称）丘珠空港周辺地域まちづくり構想」の構成案、構想の名称、学識経験者からの意見聴取
- 主な意見：「構想については、今回提示の構成案に沿って進める方向で良い」、「丘珠空港の名称を使う際は、『札幌』も入れた方が良い」、「学識経験者の意見聴取について賛成」等

■第4回協議会（令和6年7月31日）※北星学園大学 鈴木教授がアドバイザーとして参加

- テーマ：「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」の素案について
- 主な意見：「構想については、今回提示の素案に沿って進める方向で良い」、「構想がまとまった後は、個別の取組ごとに議論することも検討して欲しい」

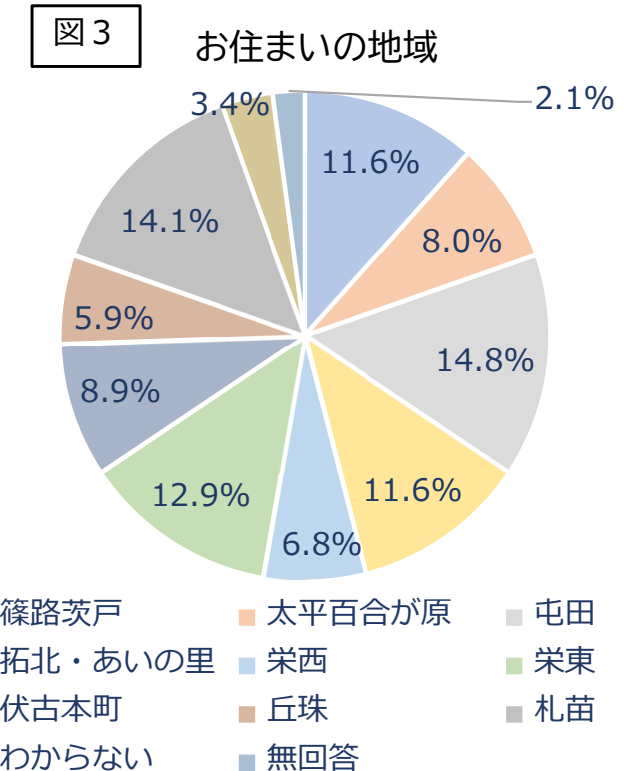
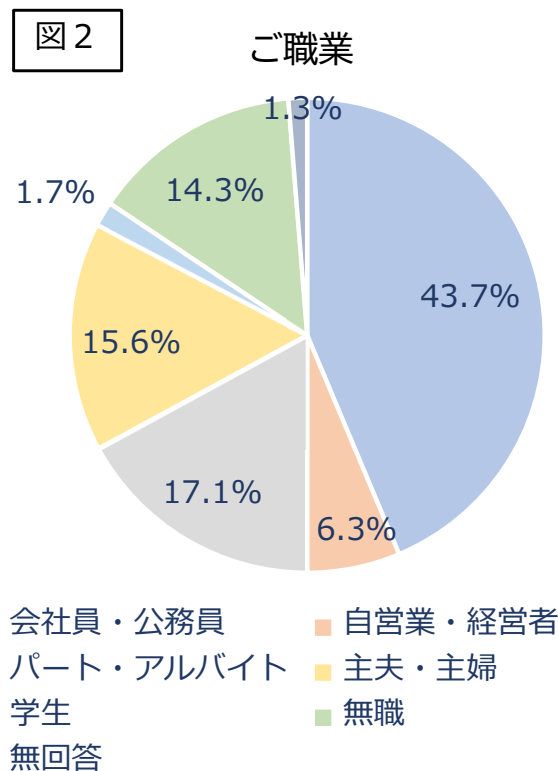
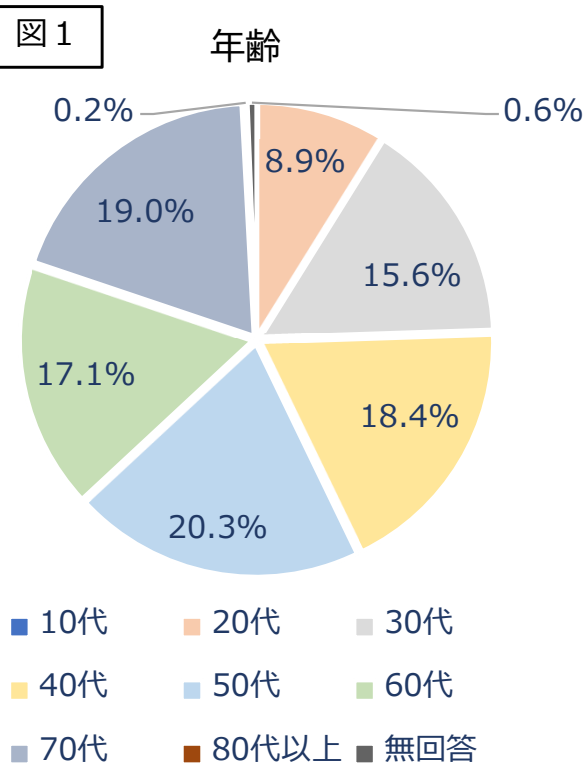
■第5回協議会（令和6年12月9日）

- テーマ：「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」の案について
- 主な意見：ターミナルビルの機能拡充、交通アクセスの改善、空港周辺の土地利用に関する意見のほか、2030年の滑走路延伸への期待や、将来世代に過度な負担をかけないように注意して進めて欲しいといった意見が寄せられた。

調査概要

- ・調査方法: 丘珠空港周辺(11連合町内会の範囲)を対象に、無作為抽出した市民1,500名に郵送
- ・実施期間: 令和5年8月25日～9月15日
- ・目的: 空港ビルと空港緑地に関する地域の意向の把握(今後の検討の基礎とするため)
- ・回答者数: 474名 (回収率31.6%、統計的信頼度95%、許容誤差5%以内を確保)

回答者属性

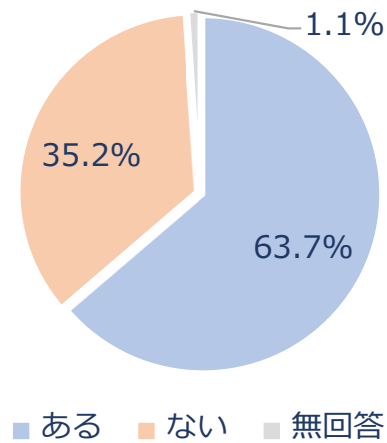


※各設問は、特記の無い限り、単一回答(以下同様)

■丘珠空港の利用について

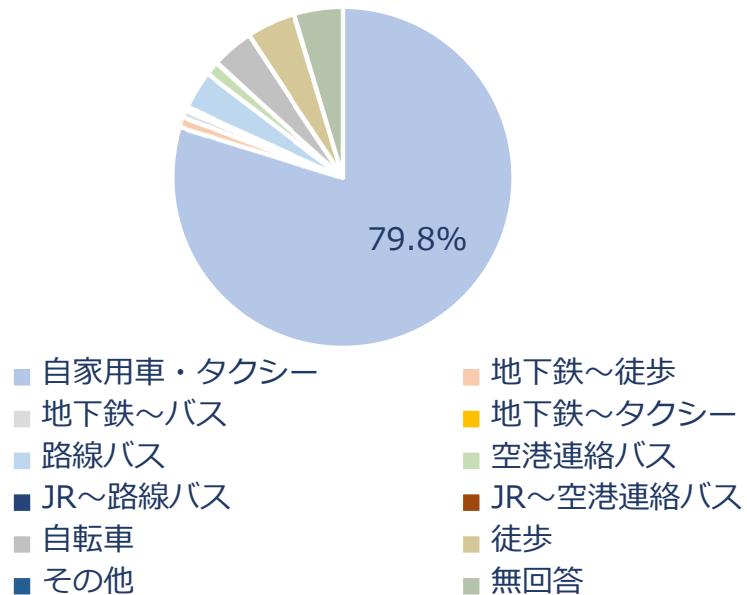
空港を訪れたことがありますか？

図4



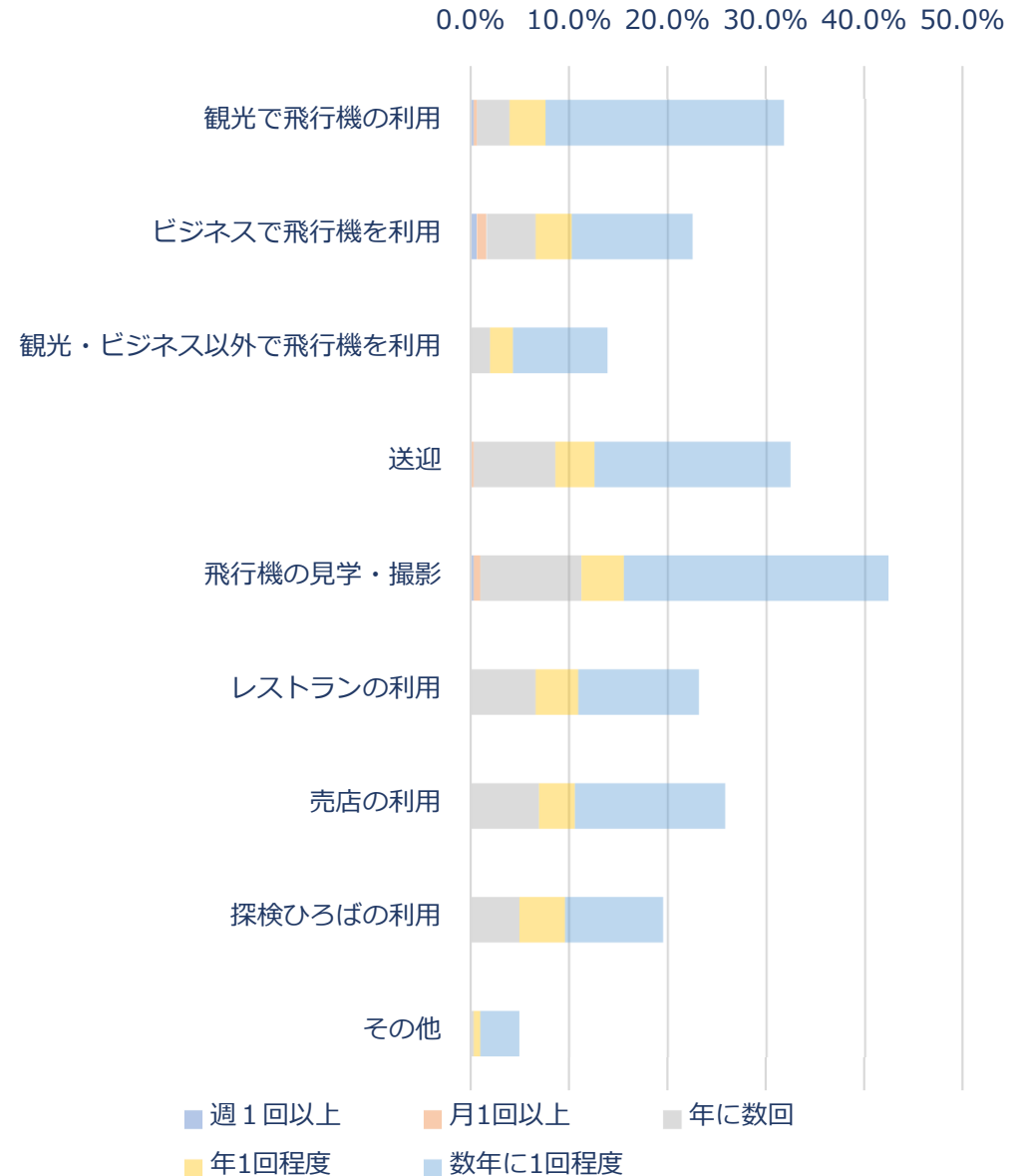
空港を訪れる際の主なアクセス方法は？

図6



訪れた目的と頻度は？

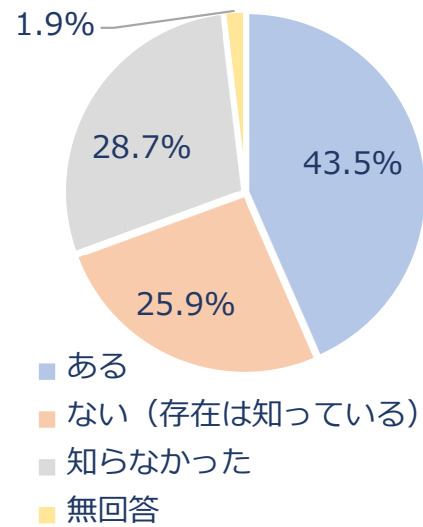
図5



■丘珠空港緑地の利用について

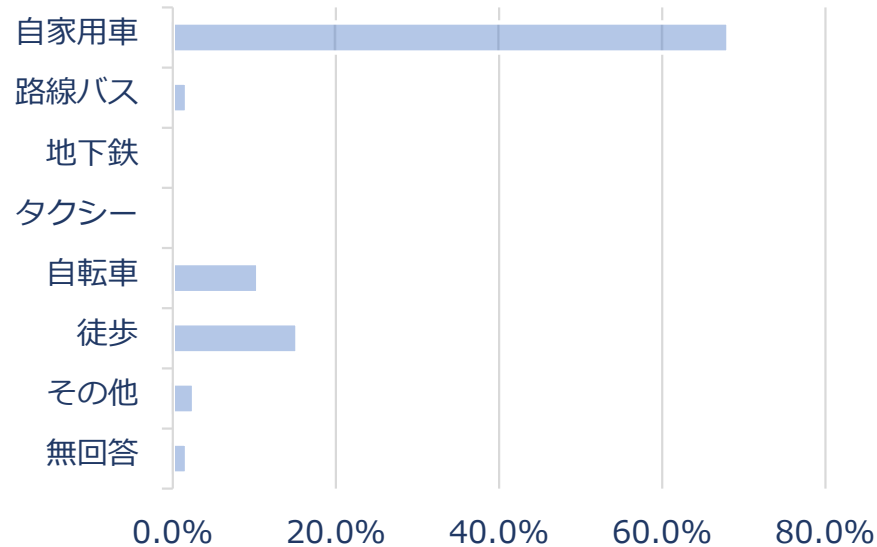
緑地を訪れたことがありますか？

図7



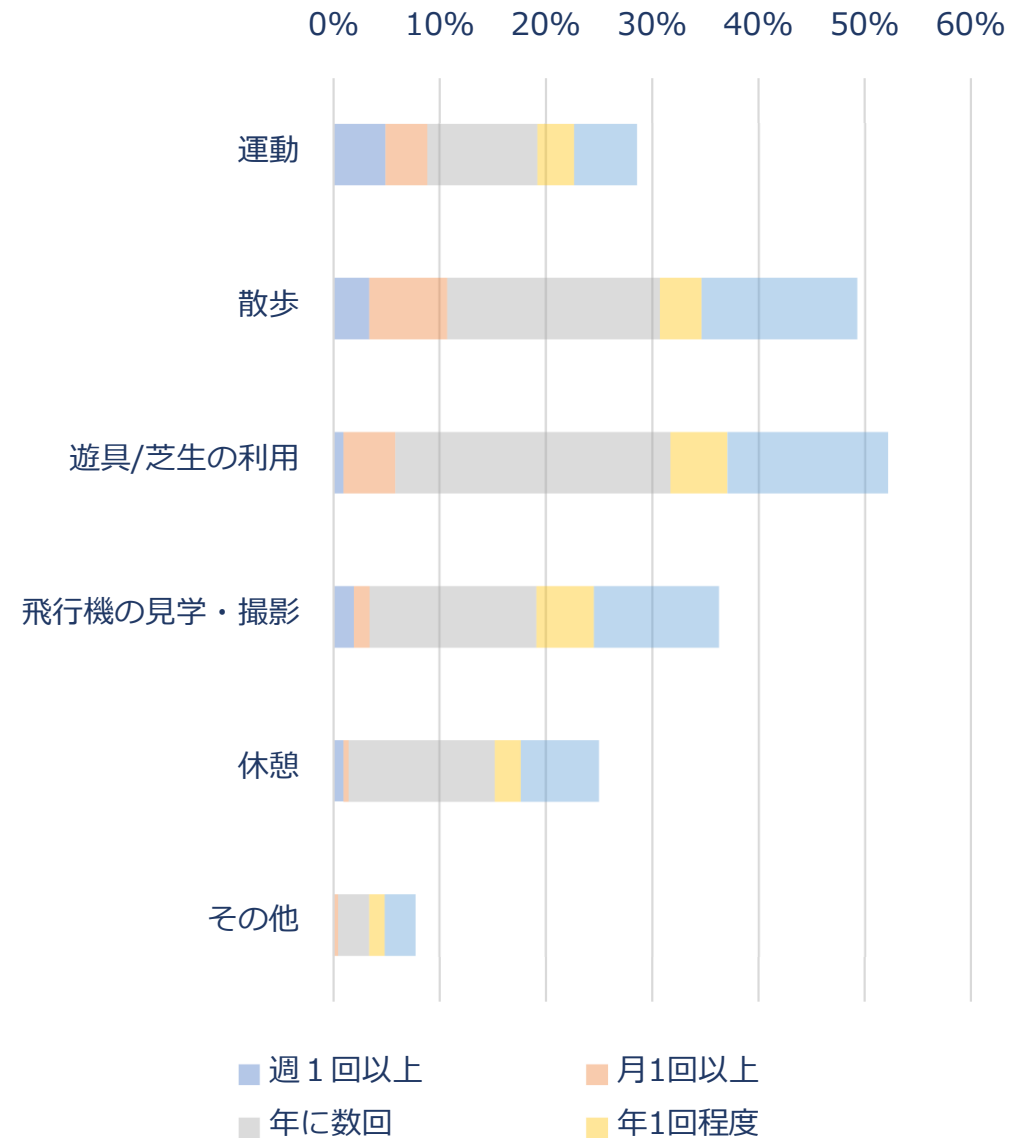
訪れる際の主なアクセス方法

図9



訪れた目的と頻度は？

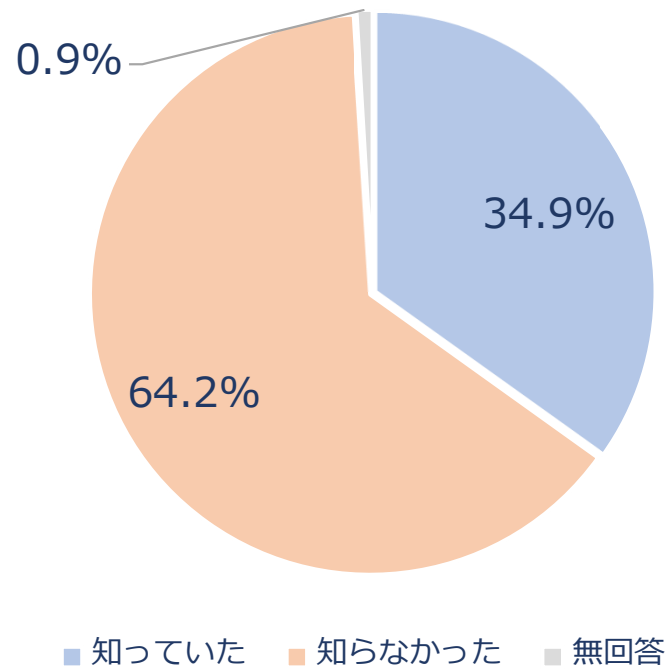
図8



■丘珠空港緑地の機能について

空港緑地の機能※認知度

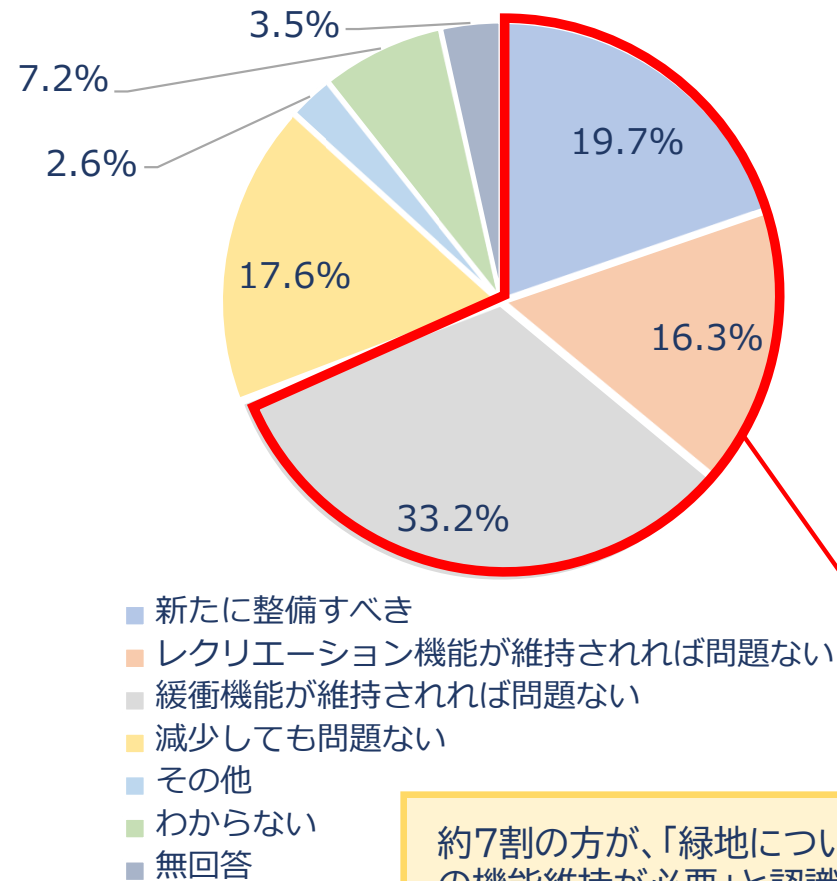
図10



※遊具や遊歩道などのレクリエーション機能
※航空機の地上騒音や風を和らげる緩衝機能

緑地面積が減ることについて

図11



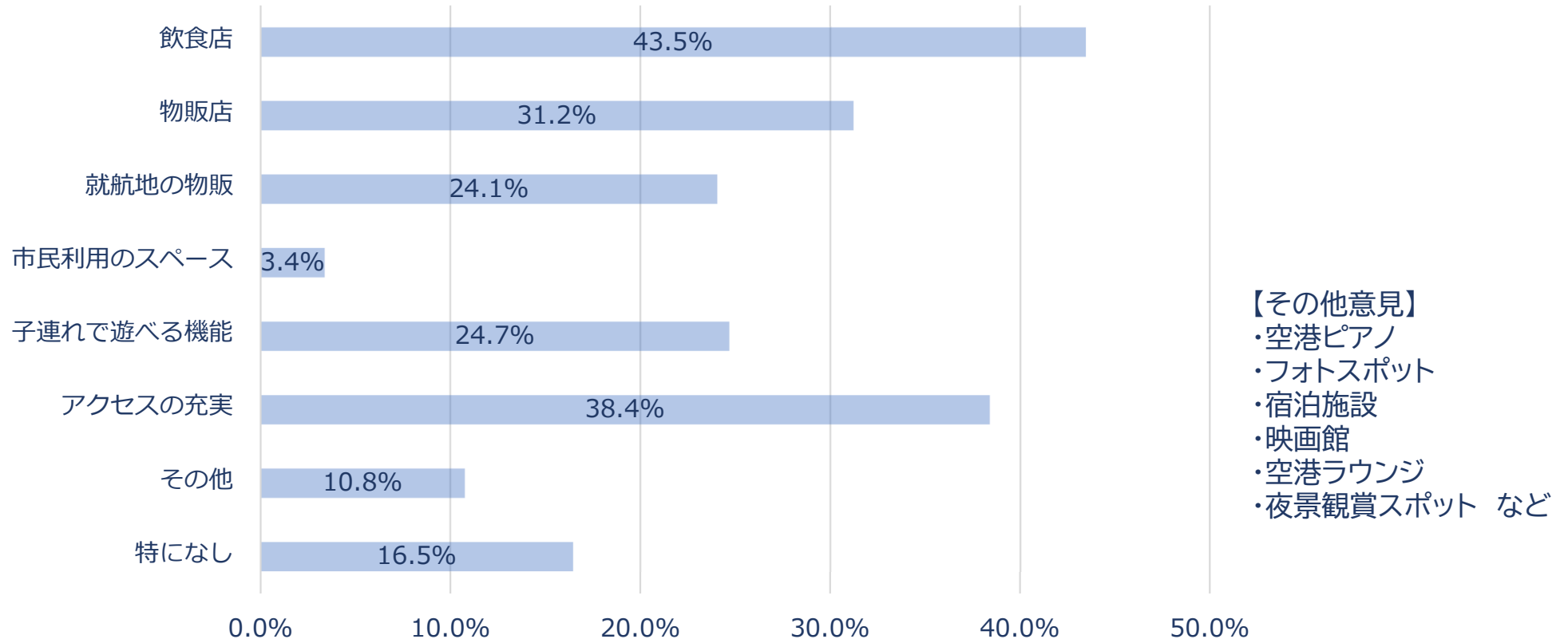
約7割の方が、「緑地について何らかの機能維持が必要」と認識しているものと推察される

■空港ターミナルビルに欲しい機能について

空港ターミナルビルに欲しい機能

図12

※複数選択可。回答者(474名)のうち、選択した人の割合



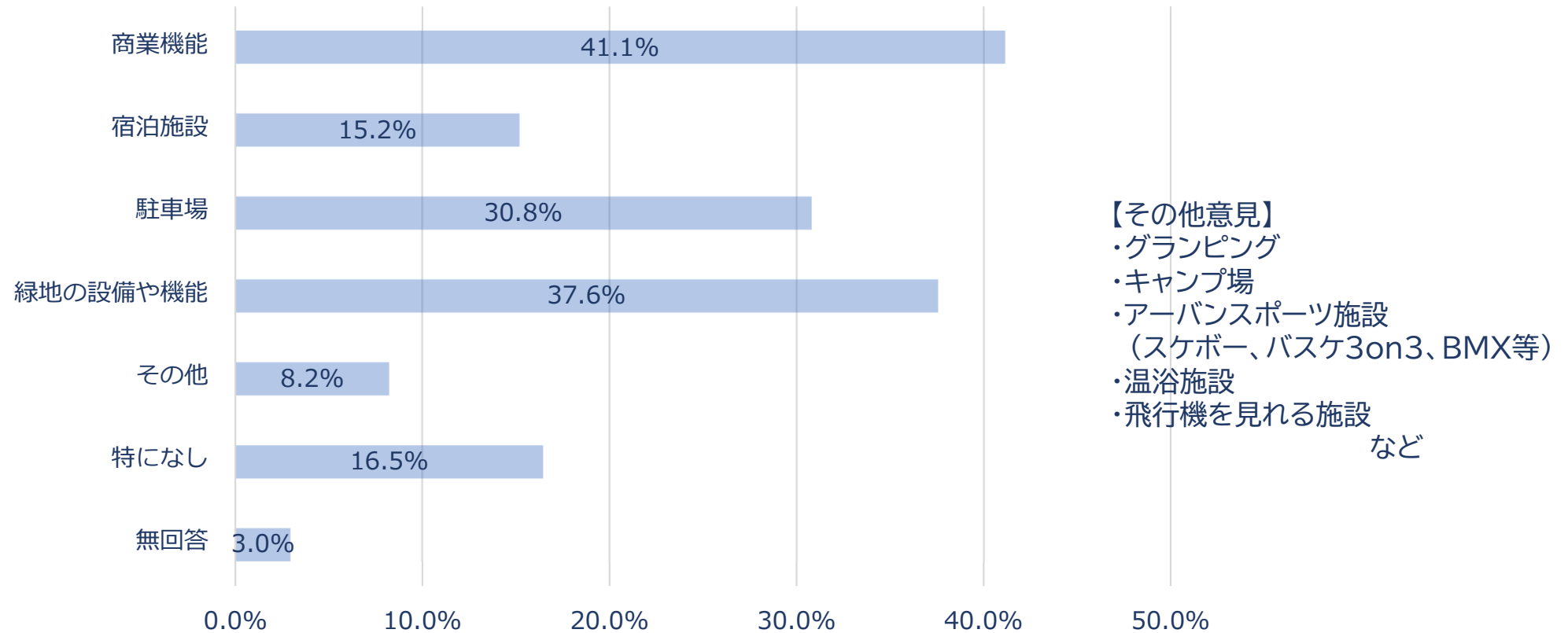
- ・ 空港ビル内に飲食店、物販店等の商業機能を求める意見が多数
- ・ 空港へのアクセスの充実を求める意見も多くなっている
- ・ 本アンケートでは、市民利用のスペースを求める意見は少数

■丘珠空港緑地に欲しい機能について

丘珠空港緑地に欲しい機能

図13

※複数選択可。回答者(474名)のうち、選択した人の割合



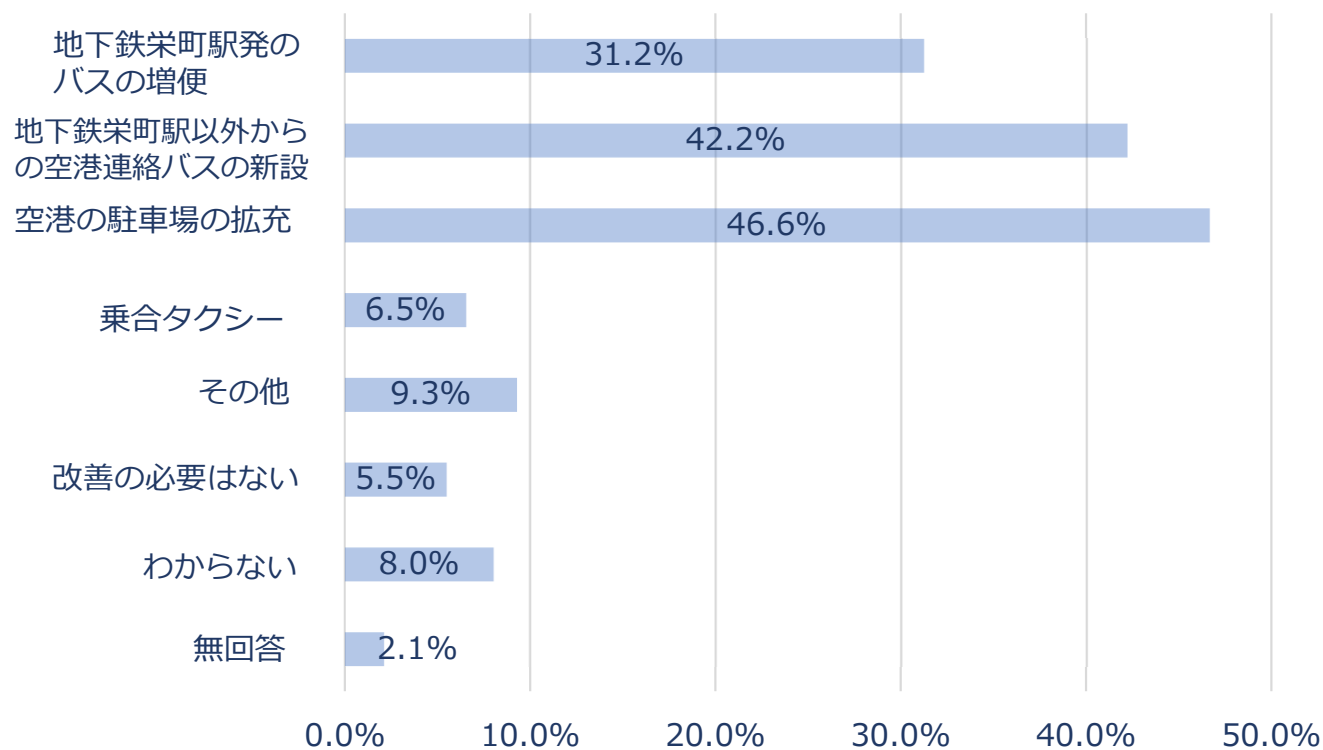
- ・ 商業機能を求める声が多。次いで、緑地の設備や機能の充実
- ・ 近隣に民間の駐車場がないこともあり、駐車場を求める声も多数

■空港へのアクセスについて

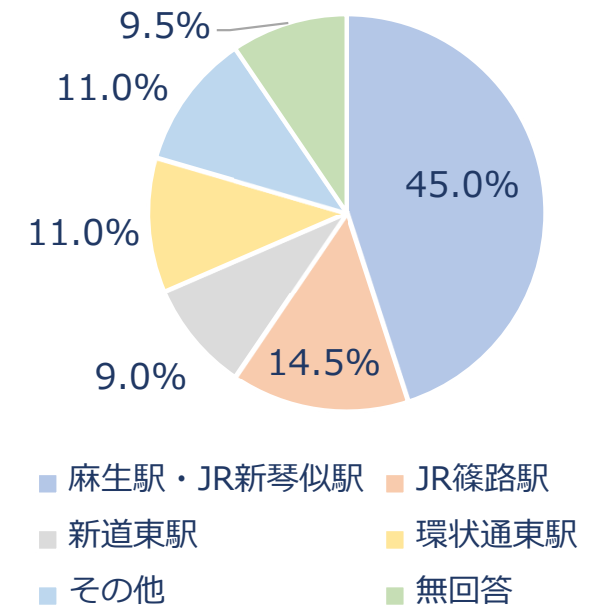
空港アクセスへに関する期待

図14

※複数選択可。回答者(474名)のうち、選択した人の割合



<栄町駅以外からの空港連絡バスの新設希望地>



【その他の希望地の内訳】

- ・ 屯田、石狩
- ・ JRあいの里教育大駅
- ・ 伏古方面
- ・ 東雁来
- ・ 北34条駅
- ・ バスセンター
- ・ 東営業所

- ・ 駐車場の拡充を求める声が多
- ・ 次いで、栄町駅以外からの空港連絡バスの新設を求める声が多く、発着地の希望としては、地下鉄麻生駅・JR新琴似駅が多

■自由意見の概要

<全体的な傾向>

■自由記載欄に寄せられた意見の数
369件

■意見の傾向(次の6項目で全体の約75%、意見の数ベース)

○新規路線就航の要望(約27%) ○空港整備への期待(約15%) ○航空機騒音に関すること(約12%)
○交通アクセスの改善(約8%) ○空港機能の拡充(約7%) ○空港緑地について(約5%)

<項目別 意見概要>

項目	意見概要
新規路線就航の要望	羽田をはじめ、本州主要都市への路線拡充を期待する声が多い
航空機騒音	航空機騒音について寄せられた意見(全体の約12%)の内、「騒音増加を懸念」が約2/3、「音は気にならない」が約1/3
交通アクセスの改善	駐車場の拡充への言及が最も多く、次いで地下鉄の延伸
空港機能の拡充	航空機利用者以外にも気軽に立ち寄れる機能を望む声が多い(飲食店、物販店の充実、子どもも遊べる施設等)
空港緑地について	緑地の面積や景観の維持、機能の充実を望む声が多い

概 要

日 時: 令和5年10月14日(土)、15日(日) の2回開催(13時～17時)
場 所: 札幌丘珠空港 2階「札幌いま・むかし探検ひろば」
テーマ: 空港周辺の賑わい創出に向け、空港ビル・空港緑地にあったら良い機能
内 容: (1) 趣旨説明 (2) 現地見学(空港ビル・HAC格納庫・丘珠空港緑地) (3) グループディスカッション
参加者: 丘珠空港周辺(11連合町内会の範囲)にお住まいの方 51名(自由公募)
10/14:26名(30～79歳) 10/15:25名(31～85歳)

当日の様子



現地見学(空港ターミナルビル)



現地見学(HAC格納庫)



現地見学(丘珠空港緑地)



グループディスカッション

ワークショップの結果概要

- グループごとに活発な意見交換が行われ、ワークショップのテーマ(空港ビル、緑地にあったら良い機能)に関する様々な意見やアイデアが出されました。
- 空港ビルについては、空港の基本機能の拡充や飲食店の充実等に関する意見が多く寄せられました。
- 空港緑地については、機能の充実(遊具や休憩機能等)やイベント実施等の意見が多く寄せられました。
- テーマ以外の意見としては、交通アクセスの充実に関する意見が多く見られたほか、空港周辺のまちづくりや、騒音に関する意見が寄せられました。

<意見・アイデア(例)> ※数ある意見・アイデアの中から、一定の傾向が見られた意見を例示

項目	意見・アイデア(例)
空港ビル関係 (ワークショップ テーマ)	- 空港の基本機能の拡充 例)展望機能の充実、バリアフリー化、搭乗橋の設置 等 - 空港内施設の充実 例)飲食店・売店の充実、子供の遊び場、宿泊施設、温泉、イベントスペース 等 - 空港のPRやイベントの実施等、ソフトな取組に関する意見
空港緑地関係 (ワークショップ テーマ)	- 設備や機能の充実 例)遊具の充実、休憩機能(ベンチ・日除け)、駐車場の拡充、キャンプ場 等 - イベントの実施 例)キッチンカー、スポーツ系のイベント 等 - 緑地のPRが必要(素晴らしい場所なので周知すべき) - その他 例)冬場の利活用、維持管理の工夫、緑地面積の維持・拡張 等
その他 (テーマ以外)	【交通アクセス】 駐車場・バス便の拡充、地下鉄延伸 等 【周辺まちづくり】 企業誘致、産業振興、つどーむやさたらんととの連携 等 【騒音・安全】 騒音や航空機事故の増加を懸念 等

概 要

名 称: 丘珠空港の将来像の実現に向けた取組に関するオープンハウス型意見交換会
期 間: 令和5年11月29日～12月17日
会 場: ■チ・カ・ホ(11/29,30) ■イオンモール札幌苗穂(12/2,3)、
■イトーヨーカドー屯田店(12/9,10) ■篠路コミュニティセンター(12/16)
■伏古地区センター(12/17)
内 容: 将来像実現に向けた取組の説明パネルを設置し、来場者と意見交換を実施
※パネル内容: 丘珠空港の概要と担う役割、目指す将来像とそのための取組、航空機騒音について 等
来場者: 合計752名(全会場合計)

当日の様子



チ・カ・ホ



イオンモール札幌苗穂



イトーヨーカドー屯田店

<全体的な傾向>

- 「交通アクセスの改善」、「路線就航の要望」、「空港整備への期待」が、意見全体のおよそ6割を占める結果となりました。
- その他、残りの4割は、取組への期待や懸念の声などの多様な意見から成り、突出した傾向は見られませんでした。

<意見の例> ※割合は意見の数ベース

- 交通アクセスの改善（約26%）
 - ・地下鉄の延伸、バス（路線バス、空港連絡バス）の拡充、駐車場の拡充 等
- 路線就航の要望（約22%）
 - ・道内外の様々な空港への新規就航の期待、静岡便や名古屋小牧便の通年運航 等
- 空港整備への期待（約12%）
 - ・延伸の早期実現、より長い滑走路長（2,000m～）を求める意見 等
- その他
 - ・空港ビルの機能拡充、周辺の活性化への期待
 - ・取組に対する懸念の声（騒音の増加、緑地や農地の減少、飛行の安全性） 等
 - ・騒音については、「気になる」と「気にならない」が半々

概 要

日 時: 令和6年7月27日(土)、27日(日)、8月3日(土)の3回開催
場 所: 札幌丘珠空港 2階「札幌いま・むかし探検ひろば」
テーマ: 「空港があって良かった」と感じられるまちはどんなまち？
内 容: (1) 現地見学(空港ターミナルビル・HAC格納庫) (2) 趣旨説明 (3) グループディスカッション
参加者: 丘珠空港周辺(11連合町内会の範囲)にお住まいの方 44名(自由公募)

当日の様子



現地見学(空港ターミナルビル)



現地見学(HAC格納庫)



グループディスカッション

ワークショップの結果概要

- 現地見学では、丘珠空港にまつわる豆知識の紹介や、普段入ることのできないHACの格納庫を見学できたことについて、「満足」、「来てよかった」という声が多く寄せられました。
- ワークショップでは、開始前からテーブルごとに談笑が始まるなど、終始和やかな雰囲気の中、活発な意見交換が行われました。

<意見の例> ※数ある意見の中から、一定の傾向が見られた意見を例示

項目	意見(例)
環境への配慮	・航空機騒音調査の方法や結果について、広報やSNS等も活用してもっと情報発信すべき。 ※騒音については、「気になる」、「気にならない」、「家の造りや立地に寄る」等、多様な意見有。
安全運航の確保	・近年の他空港の事故事例を踏まえると、安全運航確保は必須。そのためにも自衛隊機の待避地は必要。
空港ターミナルビルの機能拡充	・今のターミナルビルでは今後の増便、利用者増に対応できないので、整備が必要。 (整備の例:搭乗橋の設置、保安検査場の拡充、子供が遊べる場所、飲食・物販の充実、スーパーマーケット的機能、災害時の備蓄やブラックアウト対応等)
緑地機能の維持・拡充	・緑地は防音、防風に効果有。空港整備により緑地の面積が減っても、機能は維持すべき。 ・緑地でイベントを実施すべき(スタンプラリー、アート、マラソン大会、ビアガーデン、綱引き大会等) ※緑地の存在や機能をもっと周知した方が良い、という意見も多数有。
空港周辺の産業振興・機能集積	・空港周辺に賑わいを出すためには、商業施設の立地や企業誘致が必要。そのための土地活用の検討を。 ・大学生など若い世代も巻き込んで、空港と地域が連携し、周辺を活性化して欲しい。
交通アクセスの改善	・地下鉄栄町駅と空港間のアクセス改善が必要(バス便の充実やダイヤの周知等) ・立体化も含めた駐車場の拡大や駐車料金の工夫を(市民割)※駐車場の混雑対策を求める意見多数。
その他	・若い世代の意見を取り入れる機会を作ったほうがよい。 ・羽田便を開設して欲しい。

基本構想について、外部の客観的意見を取り入れ、内容のブラッシュアップを図るため、かねてより本市の航空行政との関わりが深い学識経験者に検討段階の構想を提示し、意見聴取を実施しました。

■意見聴取 対象者

北海道大学公共政策大学院 客員教授
石井 吉春氏

(丘珠空港との関わり)

- 札幌丘珠空港利活用検討委員会
- 丘珠空港機能強化検討会 …等

(専門)

公共政策学



北星学園大学経済学部 教授
鈴木 克典氏

(丘珠空港との関わり)

- 丘珠空港利活用フォーラム
- 丘珠空港利用者利便向上協議会 …等

(専門)

交通計画学、都市計画学



■意見聴取結果 概要(主な意見)

(1) 第1回意見聴取(令和6年7月)

<石井教授>

- 騒音に関するこれまでの札幌市の取組は評価しているが、取組内容や調査結果をより分かり易く地域に伝える工夫が必要。
- 地域の理解を得ながら構想に記載の取組を進め、トータルとしての住みやすさを提供していくという方向性は良い。
- 周辺住民の利用促進や脱炭素化の推進、交通分担率の適正化等を視野に、駐車場の料金体系の見直しを検討してはどうか。

<鈴木教授>

- 高齢の方や障がいのある方を含め、誰にでも使いやすい空港とするため、ユニバーサルデザイン化を視野に検討を進めた方が良い。
- 賑わい創出に向け、就航地と連携したマルシェや、地域と連携したイベント等を実施してはどうか。
- 空港敷地内だけでなく、地域イベントへ参画するなどし、空港と地域との繋がりを築いていくことも必要。

(2) 第2回意見聴取(令和6年10月)

<石井教授>

- 空港整備の事業化が未確定中ではあるが、周辺まちづくりの方向性がしっかり整理されたものとする。
- 今後、北海道エアポート(株)との連携や就航路線の増加等により丘珠空港の役割が変化し、人やモノの動きが変わってくると、周辺への企業進出等、民間の動きも出てくると思われる。いろいろな動きを捉えながらまちづくりの取組を進めて欲しい。

<鈴木教授>

- 11連町という広範囲な地域の声を取り入れ、反映してきたのは素晴らしいこと。構想の書面は、UDフォントや大きめの文字を使う等、読みやすさも工夫されている。
- 都市型空港の特徴を生かしながら、地域の発展も鑑みつつ、今回の構想を地域と一緒に育てるつもりで取組を進めて欲しい。

基本構想の策定に当たり、パブリックコメントの手続きにより市民の皆さまのご意見を募集しました。お寄せいただいたご意見の概要と、ご意見に対する札幌市の考え方を掲載します。

実施概要

■意見の募集期間

- ・令和7年1月30日～2月28日までの30日間

■資料の配布・閲覧場所

- ・各まちづくりセンター
- ・各区役所総務企画課広聴係
- ・市役所 2階刊行物コーナー、6階空港活用推進室
- ・札幌丘珠空港ビル 2階、3階

■意見の提出方法

- ・ホームページ上の意見フォーム、電子メール、FAX、郵送、持参

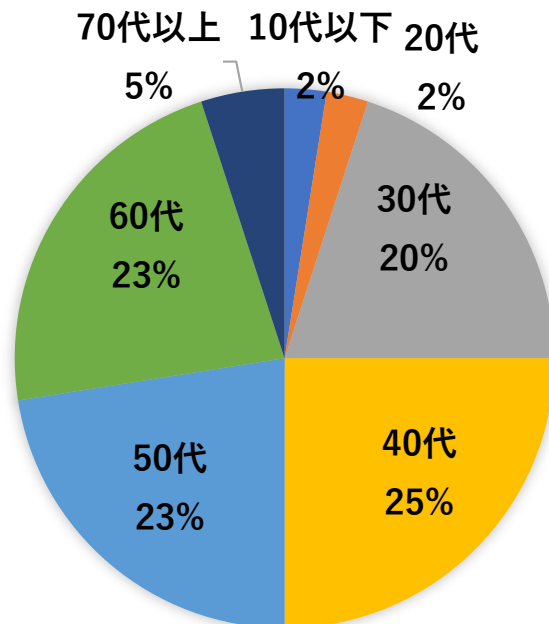
■意見募集の周知方法

- ・札幌市公式ホームページへの掲載
- ・広報さっぽろ(令和7年2月号)への掲載
- ・札幌市公式LINEでの発信
- ・札幌駅地下歩行空間での周知

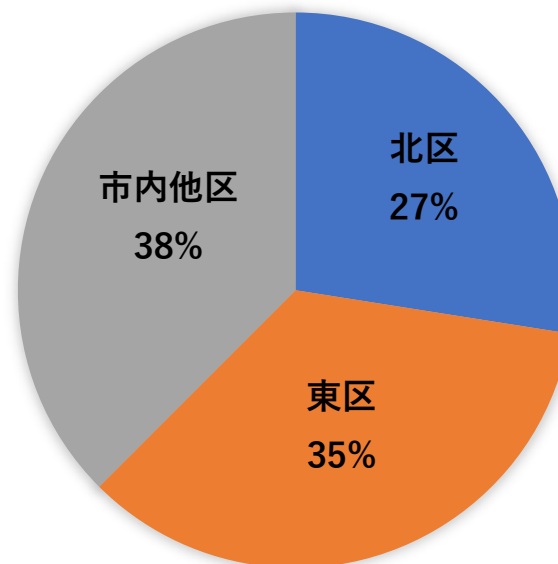
意見者数と構成

意見提出者数:50人

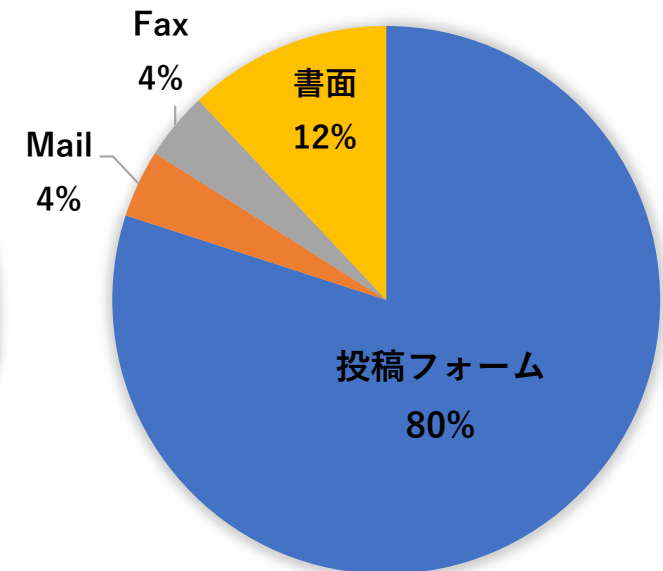
■年代



■居住地



■提出方法



意見の内訳

…合計109件、基本構想案の構成に沿って分類

分類		件数（件）	割合（％）
第1章	目的と位置づけ	1	0.9
	1-1 背景・目的	1	0.9
	1-2 位置づけ	0	0.0
第2章	対象区域	0	0.0
第3章	現状と課題	19	17.4
	3-1 経緯・現状	19	17.4
	3-2 課題	0	0.0
第4章	目指す姿と取組の方向性	0	0.0
	4-1 目指す姿	0	0.0
	4-2 取組の方向性	0	0.0
第5章	必要な取組	78	71.6
	5-1 環境への配慮	12	11.0
	5-2 安全運航の確保	6	5.5
	5-3 空港ターミナルビルの機能拡充	19	17.4
	5-4 緑地機能の維持・向上	9	8.3
	5-5 空港周辺の産業振興・機能集積	6	5.5
	5-6 交通アクセスの改善	26	23.9
第6章	ロードマップ	1	0.9
その他（基本構想とは直接関係しない意見）		10	9.2
合計		109	100.0

ご意見の内容と市の考え方

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
1	1-1：背景・目的	P4	グローバルに通用する空港づくりを目的とし、それに向けてファシリテートしていくべき。	札幌市においてもインバウンド旅行客は増加傾向にあり、外国から来られた方にとっても使いやすく魅力的な空港にしていくことは重要と考えます。そのために必要な空港機能の強化や必要な情報の発信等について検討していきます。
2	3-1：経緯と現状	P7	地元住民との協議により、滑走路長や運航便数について定めた「空港整備に関する基本的な考え方（平成10年）」が、航路直下の住民と話し合うことなく、なし崩し的に変えられているように感じる。もっと航路直下の住民の騒音に苦しむ声を拾って欲しい。	札幌市では、「空港整備に関する基本的な考え方」を踏まえながら、近年の環境変化に対応しつつ丘珠空港が持つポテンシャルを最大限発揮していくため、丘珠空港が目指す方向性等を掲げた「丘珠空港の将来像」を策定しました。 将来像については、空港周辺の9地区における意見交換会や、パブリックコメント等により寄せられた市民の意見を踏まえ、市議会での議論を経て策定したものです。 航空機の運航については、環境基準値の範囲内であることを調査・確認しながら継続していく考えですが、これからも様々な方法で地域の意見を把握しながら取組を進めていきます。
3	3-1：経緯と現状	P9	冬でもリージョナルジェット機が離発着できるよう、滑走路の延伸を進めて欲しい。 【他、類似意見5件】	引き続き、「丘珠空港の将来像」に掲げた滑走路延伸の早期実現に向けて取り組んでいきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
4	3-1：経緯と現状	P9	羽田や成田への直行便の他、大阪、名古屋等にも就航して欲しい。 【他、類似意見1件】	「丘珠空港の将来像」では、北海道との直行便が無い道外各地への就航を路線展開のコンセプトとしておりますが、いただいたご意見を踏まえ、大都市圏への就航も含めて路線の検討を進めていきます。
5	3-1：経緯と現状	P9	新千歳空港と役割分担しながら空港機能が強化されることを望む。また、新千歳空港は国際線、丘珠空港は国内線と役割を分け、税収アップを望む。そのために、向きの違う滑走路を1本新設してはどうか。	「丘珠空港の将来像」では、北海道との直行便が無い道外各地との就航により、道内の集客に貢献すること等を路線展開のコンセプトとしています。引き続き新千歳空港との役割分担を図りながら、滑走路の延伸を基本とした空港機能強化や、路線の拡充に向けた取組を進めていきます。
6	3-1：経緯と現状	P9	丘珠空港は立地に恵まれており、開発次第ではインバウンドのみならず国内需要も見込めると思う。北海道や札幌にもっとたくさんの若者が訪れてくれるよう、若い人向けの情報発信に取り組んで欲しい。	ご意見をいただいたとおり、将来の空港利用や札幌市への来訪が見込まれる若い世代に情報を届けることは重要と考えており、SNSの活用など、効果的な情報発信について検討していきます。
7	3-1：経緯と現状	P9	丘珠空港を札幌の空の玄関口として国内線の乗り入れ空港に、新千歳空港は国際線の乗り入れ空港にしていくのが良い。丘珠空港がもっと活用されること、国内線の乗り入れがもっと増えることに期待している。	ご意見をいただいとおり、新千歳空港との役割分担を図りながら、空港機能強化や就航路線拡大に向けた取組を進めていきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
8	3-1：経緯と現状	P9	地震など北海道内の災害時に速やかに空港を使用できるようにして欲しい。特に、丘珠空港には陸上自衛隊の丘珠駐屯地もあるため、自衛隊とも連携して欲しい。	地震などの災害発生時に、速やかに必要な対応が図れるよう、引き続き丘珠駐屯地を含む関係機関と連携を図っていきます。
9	3-1：経緯と現状	P9	丘珠空港の滑走路は、可能なら2,000mは必要。	滑走路の延伸長については、1,800mと2,000mの2案を比較検討し、その効果や周辺への影響、事業費、事業期間等に鑑み、「丘珠空港の将来像」に示す1,800m案で国に要望を行っています。
10	3-1：経緯と現状	P9	騒音問題があるため、空港は住宅地から離れた郊外にあるべきもの。札幌市においても、市民の生命・財産と生活環境を守るため、丘珠空港の移転を国に要望すべき。	空港の移転については、多大な費用がかかるため事業採算性の点で実現は難しいと考えています。生活環境の保全に向けては、引き続き航空機騒音の環境基準の範囲内で空港を運用していくほか、周辺地域の意見を踏まえた騒音調査の実施、公表等に取り組んでいきます。
11	3-1：経緯と現状	P9	滑走路が1,800mになれば、米軍機や自衛隊機の飛来が増加する可能性があることは理解しておくべき。	丘珠駐屯地の陸上自衛隊はヘリコプターによる活動を主としており、滑走路は主に民間航空機が使用しています。「丘珠空港の将来像」に示したとおり、滑走路の延伸は民間航空機の通年運航のために必要となるもので、米軍機や自衛隊機の飛来が増加することは現時点では想定しておりません。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
12	3-1：経緯と現状	P9	丘珠空港から、道内の全ての空港に加え、新千歳空港、成田空港、関西国際空港、福岡空港線を開設できないか。サハリン、韓国、台北、シンガポール、上海への国際線を開設できないか。	比較的大型の機材で運航される国際線については、滑走路を延伸したとしても重量制限が必要となり、冬期の運航が難しいという課題があります。そのため、まずは国内線を対象とした路線展開を進めていきます。国内路線展開については、No.4をご参照願います。
13	3-1：経緯と現状	P10	空港の名称を、丘珠空港から「札幌空港」に変更するべき。	空港名称を変更する例は他空港においても見られ、空港の周知や利用促進に一定の効果があると考えられます。一方で、現在の名称に愛着がある方も一定数いるものと思われる、慎重に検討する必要があると考えています。
14	3-1：経緯と現状	P10	市は「丘珠空港の将来像」で、将来的な利用者数100万人を目指すとしているが、その先にある最終目的は何か、利用者が100万人になると周辺地域はどう変わるのか、教えて欲しい。個人的には地元への経済効果に期待したい。	札幌市においても定住人口の減少が見込まれる中、まちの活力を維持・向上させていくためには、丘珠空港がその役割を一層果たしていくことが重要で、一年を通した全国各地との定期便の就航により交流人口を増やすことで、札幌・北海道の活力向上を図っていく考えです。 滑走路の延伸や空港ターミナルビルの機能拡充、空港周辺の緑地を活用した賑わいの創出等、基本構想に位置づけた取組の実現を通して、空港周辺のまちづくりに取り組んでいきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
15	5-1：環境への配慮	P14～ P15	プロペラ機でも窓を開けているとうるさいが、ジェット機は窓を閉めていても騒音がひどい。今後ジェット機が増えてくるのであれば、家屋の防音対策などの支援が必要。 【他、類似意見2件】	基本構想に記載のとおり、防音対策への補償については航空機騒音防止法に基準や補償内容が示されており、航空機騒音が当該基準値を超える場合に、法令等に基づく助成や補償を国と協議していく考えです。ただし、丘珠空港においては、「丘珠空港の将来像」に掲げたとおり、引き続き騒音調査を行いながら、航空機騒音の環境基準値の範囲内での運用となるよう取り組んでいきます。
16	5-1：環境への配慮	P14～ P15	航空機の騒音が甚だしい。就航便数が以前よりも増えており、今後も増やしていくようだが、それを知っていたならここには住まなかった。 なぜ一部の住民が選択肢も無いままに劣悪な環境を押し付けられなくてはいけないのか。住民税の減税等、対策を打ち出して欲しい。	丘珠空港においては、「丘珠空港の将来像」に「空港と周辺地域の共生に関する基本方針」として掲げたとおり、航空機騒音の環境基準値の範囲内での運用となるよう取り組んでいく考えです。 基本構想では、一人でも多くの住民が「空港が近くにあって良かった」と感じられるまちになることを「空港と周辺地域の共生」と考え、環境や安全に配慮しながら、賑わい創出等の取組を進めていくこととしています。
17	5-1：環境への配慮	P14～ P15	環境への配慮について、臭気に対する対策を講じて欲しい。ひどい日は自宅の窓を閉めていても燃料の臭いが感じられ、住みにくさを感じる。	燃料臭については、航空機その他、自動車の排気ガスや住宅暖房の排気等、様々な要因が想定されます。 臭気についてのご相談は、札幌市環境局環境対策課にお問合せ願います。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
18	5-1：環境への配慮	P14～ P15	空港周辺及び航路直下の固定資産税については、その危険性や騒音問題等から、不動産の評価価格が下がるため、税額も下げるべきである。	丘珠空港周辺の宅地の評価については、近隣に所在する地価公示等の不動産鑑定の結果を基にしており、空港近傍であること等の環境条件は、当該鑑定において考慮されています。
19	5-1：環境への配慮	P14～ P15	安全運航の確保と環境の重視をお願いしたい。	基本構想に記載のとおり、環境への配慮と安全運航の確保を重視しながら、滑走路の延伸や空港周辺の賑わい創出等に取り組んでいきます。
20	5-1：環境への配慮	P14～ P15	空港敷地内では泡消火剤や機体部品の洗浄剤等を使用しており、周辺環境への配慮として、空港周囲の側溝、暗渠の水質検査を行うべき。	空港の運営や機体の整備等に使用される薬剤等のうち、環境への排出が禁止されているものについては、空港敷地内において回収・処理されることが原則であり、空港管理者及び関係者により適切に対応されていくものと考えています。なお、札幌市は、市内河川の環境基準点及び環境基準補助点において、水質調査を実施しています。
21	5-1：環境への配慮	P14～ P15	騒音調査について、追加調査地点を現住所近郊（東区伏古）にも設置し、騒音調査を実施して欲しい。 窓を開けているとジェット機の騒音でテレビの音も聞き取れず家族と会話もできなくなる。何らかの防音対策を講じて欲しい。	令和6年度の騒音調査から追加した2地点の調査場所については、地域の意見を踏まえて柔軟に決定していきます。なお、これまでに市が実施した騒音調査では、お住まいの最寄りの調査地点である丘珠公園を含めて、全地点で環境基準値を下回っています。防音対策については、No.15をご参照願います。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
22	5-1：環境への配慮	P14～ P15	ジェット旅客機の騒音が今以上にうるさくなることには耐えられない。着陸進入路直下の調査を丁寧に行い、正確な実態把握と公表に努めて欲しい（特にジェット機）。	これまで札幌市では、環境省が定める航空機騒音測定・評価マニュアルに従い航空機騒音の調査を行っています。令和3年以降は、進入路直下の地点を含む空港周辺の10地点で調査を行い、航空機騒音の環境基準値を下回ることを確認しています。引き続き地域の意見を踏まえながら、航空機騒音の調査と、丁寧で分かり易い情報発信に努めていきます。
23	5-1：環境への配慮	P14～ P15	音が大きいヘリコプターの離発着場所については、市街地から遠いエリアの活用が環境改善に有効と考えられるため、検討をお願いしたい。	陸上自衛隊や民間のヘリコプターの運用については本市に権限がありませんが、ご意見については関係機関と共有させていただきます。
24	5-1：環境への配慮	P14～ P15	丘珠駐屯地のヘリコプターの音は長時間響く。丘珠空港緑地の増強や防音壁の配置等、工夫をして欲しい。	基本構想に記載のとおり、今後、国により滑走路の延伸が決定され、丘珠空港緑地の面積が減少する場合においても、緑地が持つ騒音の緩衝機能はしっかり確保していくよう取り組んでいきます。
25	5-2：安全運航の確保	P16～ P17	一番重要な安全運航の確保に向け、自衛隊との継続した密なる連携が必要。	ご意見をいただいたとおり、安全運航の確保に向け、防衛省を始めとした国や関係者と連携しながら、基本構想に示した空港用地拡張等の取組を進めていきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
26	5-2：安全運航の確保	P16～ P17	安全運航を確保するため、管制官2名体制（陸上自衛隊丘珠駐屯地側1名、国土交通省側1名）を義務付けるべき。 空港滑走路の南東側に位置する苗穂・丘珠通は、アンダーパス化するか、迂回させるべき。道路脇の電柱と照明柱は撤去すべき。	安全運航に向けた管制官の確保については、必要に応じて、丘珠空港の管制を担う防衛省と協議していきます。 滑走路の延伸に伴う支障物件については、国による空港整備の事業化検討の中で対応が図られるものと考えております。
27	5-2：安全運航の確保	P16～ P17	運航の安全性をより高めるためには、ILSの設置が必要。	ILSは航空機を安全に滑走路へ誘導するために有効な装置ですが、自衛隊機の運航や航空会社との調整、用地の制約等から設置が難しい状況です。 基本構想に記載のとおり、運航ダイヤの調整や空港用地拡張の取組等を通じて、安全運航の確保を図っていきます。 ※ILS：着陸進入中の航空機に対し、指向性のある電波を発射し、滑走路への進入コースを指示する無線着陸援助装置。
28	5-2：安全運航の確保	P16～ P17	私は丘珠空港の場周飛行経路直下の地権者のため、過去4回、航空機落下物被害を受けた。航空機の便数を少なくするか、場周飛行経路を変更するよう国に要望して欲しい。	航空機からの落下物による事故については、運航便数の増減によらずあってはならないものであり、航空当局や航空会社等が事故の根絶に向けて対策を講じているものと認識しています。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
29	5-2：安全運航の確保	P16～ P17	最近、国内外で航空機事故が発生しており、丘珠空港においても安全運航の確保を徹底して欲しい。少なくともオスプレイが飛来することなど無いよう、防衛省・米軍に申し入れて欲しい。	安全運航の確保は全ての取組の大前提と考えており、引き続き国や関係機関と連携しながら、基本構想に示した空港用地の拡張などの取組を進めていきます。オスプレイの飛来に当たっては、これまでも安全管理の徹底などを国に対し要望してきており、今後も適宜関係自治体と連携を図りながら、国に適切な対応を求めています。
30	5-2：安全運航の確保	P16～ P17	基本構想案に記載のとおり、空港用地を丘珠空港緑地の北東地区に拡張し、自衛隊機の訓練エリアと民間航空機の物理的な距離を確保することは、安全性の確保に向けて重要だと思う。拡張する北東用地は、自衛隊機の訓練エリア及び駐屯地の移転場所として想定しているのか。	丘珠空港緑地の北東地区を想定した空港用地の拡張範囲は、自衛隊機の訓練に使用されることを想定しています。丘珠駐屯地の移転については想定しておりません。
31	5-3：空港ターミナルビルの機能拡充	P18～ P19	空港ターミナルビルについて、航空機利用者以外の利用も見据えた商業機能等の拡充は空港周辺の活性化において非常に重要。民間のノウハウを活用し、老若男女が楽しめる魅力ある空間にして欲しい。 【他、類似意見10件】 <寄せられた機能や施設の例> キッズスペース、若者にも好まれる商業施設、コンビニ、レストラン、スーパーマーケット、国際会議場、ホテル、雪冷房、水素の活用、総合案内窓口等	いただいたご意見について、空港ターミナルビルを所管する札幌丘珠空港ビル(株)等の関係者とも共有しながら、ビルの機能拡充を検討していきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
32	5-3：空港ターミナルビルの機能拡充	P18～ P19	ビジネスジェットの空港利用は、民間旅客機の運航の妨げとなり、脱炭素化の取組とも矛盾するため、緊急の医療目的以外、原則として断るべき。 市民の税金で富裕層への便宜を図るのは、市民の理解が得られない。 【他、類似意見1件】	国は消費単価の高い富裕層の地方誘客促進を打ち出しておりますが、札幌市においても丘珠空港の機能を最大限に活用し、富裕層を含む観光客やビジネス客の誘致を図ることで、消費拡大と地域活性化を進め、人口減少が進む中においてまちの活力を維持向上させていくことが重要と考えています。一方で、空港における脱炭素化の取組も重要と考えており、基本構想に記載のとおり、空港ビルのZEB化や再生エネルギーの活用などをしっかりと進めていきます。
33	5-3：空港ターミナルビルの機能拡充	P18～ P19	空港ターミナルビルについて、民間活力の導入も視野に、環境負荷の低減や持続可能な運営を進めて欲しい。	ご意見を踏まえ、空港ターミナルビルにおける環境負荷の低減や持続可能な運営について検討を進めていきます。
34	5-3：空港ターミナルビルの機能拡充	P18～ P19	新千歳空港のようなエンターテインメントは求めないが、市民が気軽に行ける空港になると良い。 丘珠空港は全国的には知名度が低い。新千歳空港のように、街に空港が当たり前にあると言われるような空港になると良い。	飛行機を利用しない人も気軽に訪れ楽しめる空港を目指して、ターミナルビルの機能を検討しつつ、道内外でのイベント等を通じて、引き続き丘珠空港の周知を図っていきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
35	5-3：空港ターミナルビルの機能拡充	P18～ P19	天候によらず快適に移動できるよう、空港ターミナルビルには搭乗橋を設置すべき。 陸上自衛隊丘珠駐屯地の使用機材再編により、整備格納庫に空きが出来ると予想されるので、その譲渡を交渉すべきである。	現状、丘珠空港に離着陸する航空機のうち、(株)北海道エアシステムが運航するATR-42とトキエア(株)が運航するATR-72は、搭乗口が低く後方にあることや、風向きによって駐機する方向が異なること等から、搭乗橋の接続に一定の制約が発生します。そのため、搭乗橋の設置については、将来的な運航機材の変化等も踏まえながら引き続き検討していきます。 丘珠空港の機能強化については、空港を所管する防衛省及び国土交通省と協議を行っています。空港施設の配置検討についても、限られた敷地を有効に活用できるよう、引き続き協議を進めていきます。
36	5-3：空港ターミナルビルの機能拡充	P18～ P19	1月末に、地下歩行空間（チ・カ・ホ）で、「丘珠空港の将来像」に関するパネル展示を見た。そこで展示されていたパネルを、丘珠空港ビル2階の探検ひろばに常設し、情報発信を行ってはどうか。	令和7年1月に実施したパネル展示（オープンハウス型意見交換会）は、普段航空機を利用しない人や丘珠空港をご存じない人なども含めて幅広く情報をお伝えするため、地下歩行空間で実施しました。 発信すべき情報は状況に応じて変わっていくため、同じパネルを掲示し続けるのは難しいと考えておりますが、今後も丁寧で分かり易い情報発信に取り組んでいきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
37	5-3：空港ターミナルビルの機能拡充	P18～ P19	空港ターミナルビルを丘珠空港緑地の北西側に移転させて、ビルと駐車場を拡充してはどうか。	空港ターミナルビルについては、滑走路・駐機場との位置関係や、事業費用及び事業期間等を踏まえ、現位置での機能拡充を検討しています。
38	5-3：空港ターミナルビルの機能拡充	P18～ P19	現状、100万人とされている将来の想定年間旅客数について、便数の増や1便あたりの定員の増、就航先の拡大等を踏まえ、150～200万人に上方修正し、それに見合う機能を検討してはどうか。	「丘珠空港の将来像」に示した想定年間旅客数（100万人）は、空港立地自治体や航空会社からのヒアリングに基づく将来需要推計と、航空機騒音が環境基準値内となることが想定される日当たり最大運航便数を基に算出したものであり、現状において将来像で示した以上の旅客数を見込むことは難しいものと考えます。
39	5-4：緑地機能の維持・向上	P20～ P21	丘珠空港緑地について、空港整備により面積が減少したとしても、ランニングコースは引き続き利用できるようにして欲しい。 【他、類似意見3件】 <寄せられた緑地機能の例> 無料のドッグラン、クロスカントリーコース、小さな子供たちの運動・遊びの場	引き続き、地域や関係者の意見を踏まえながら、丘珠空港緑地を活用した賑わいの創出に向け、必要な機能について検討していきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
40	5-4：緑地機能の維持・向上	P20～P21	空港周辺の緑地化に関しては、既に公園が整備されているため問題ない。	丘珠空港の周辺には、過年度の滑走路延伸を契機に整備された丘珠空港緑地がありますが、現在市が国に要望している滑走路の延伸は当該緑地を活用して行うことを想定しており、滑走路が延伸されると緑地面積が減少する見込みです。そこで、基本構想では、国による滑走路延伸の検討状況を踏まえ、緑地機能の維持・向上に必要な取組を進めることとしています。
41	5-4：緑地機能の維持・向上	P20～P21	丘珠空港緑地の北西地区に良く遊びに行く。飛行機を見ながら広い場所を走れるのが大好きなので、緑地を狭くしないで欲しい。	「丘珠空港の将来像」に掲げたとおり、丘珠空港が持つポテンシャルを最大限に発揮し、まちの活力向上に貢献していくためには、滑走路の延伸が必要と考えています。今後、国により滑走路の延伸が決定され、緑地の面積が減少する場合においても、引き続き市民意見を踏まえながら、緑地の機能維持や、賑わいの創出に向けた整備等を検討していきます。
42	5-4：緑地機能の維持・向上	P20～P21	航路直下の農地や道路の歩行者等の安全を確保するため、丘珠空港緑地を北西側に拡大し、百合が原公園と丘珠空港緑地を繋げるべき。	航空機の離着陸時の安全確保に必要な機能は、空港敷地内で適切に確保されていくものと考えています。また、滑走路の延伸は既存の丘珠空港緑地の敷地内での対応を想定しています。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
43	5-4：緑地機能の維持・向上	P20～ P21	航空機は緊急時に胴体着陸する場合があるが、2次災害を防ぐため、空港周辺の緑地には建造物（突起物）を置かないようにしてもらいたい。	丘珠空港緑地については、民間活力の導入も視野に緑地の使用性向上や賑わい創出に必要な整備に取り組んでいきますが、滑走路の延長上には航空機の運航に支障となる構造物等を設置しないよう配慮しながら検討を進めます。
44	5-4：緑地機能の維持・向上	P20～ P21	苗穂丘珠通をアンダーパス化し、現在道路で分断されている南東緑地を一体化すると共に、滑走路を南東側に延伸してはどうか。	滑走路の延伸については、国により検討が行われているところですが、「丘珠空港の将来像」では、道路を含めた周辺構造物や航空法に基づく高さ制限の対象となる建物への影響等を考慮し、丘珠空港緑地の範囲内（南東側については、苗穂丘珠通を超えない範囲）での延伸を想定しています。
45	5-5：空港周辺の産業振興・機能集積	P22～ P23	北区、東区でイベントをもっとやって欲しい。ブルーインパルスが飛行する航空祭をまた開催して欲しい。 【他、類似意見1件】	ブルーインパルスのエアショーを含む航空ページェントは、主催者である北海道航空協会が2024年5月に解散したことにより、今後は開催されない見込みとなっています。地域と連携したイベントについては、いただいたご意見を踏まえ検討していきます。
46	5-5：空港周辺の産業振興・機能集積	P22～ P23	周辺まちづくりの強化を希望する。飲食店や商業機能が拡充され、アクセス性が向上すれば、地域住民として積極的に利用していきたい。	いただいたご意見を踏まえ、空港周辺地域の賑わい創出に向け、高次機能交流拠点にふさわしい産業の振興・機能の集積等を図っていきます。交通アクセスについては、No. 50を参照願います。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
47	5-5：空港周辺の産業振興・機能集積	P22～P23	空港の周辺にホテルがあると、地域の活性化にも繋がると思う。	いただいたご意見を踏まえ、空港周辺地域の賑わい創出に向け、高次機能交流拠点にふさわしい産業の振興・機能の集積等を図っていきます。
48	5-5：空港周辺の産業振興・機能集積	P22～P23	丘珠空港周辺は降雪量が多く広い土地があるので、つどーむやカーリング場、モエレ沼公園等を含め、丘珠空港周辺に観光客を誘導することを意識してアクセスを強化して欲しい。	いただいたご意見を踏まえ、基本構想に示した空港周辺の市有施設との連携を図っていきます。
49	5-5：空港周辺の産業振興・機能集積	P22～P23	空港周辺における企業立地を進めるに当たっては、道路管理者と協議し、大型車を含む交通量の増加や、交通安全対策も含めて検討して欲しい。	基本構想に記載のとおり、空港周辺の企業立地を進めるに当たっては、必要に応じて交通状況を踏まえた道路整備を検討します。
50	5-6：交通アクセスの改善	P24～P25	交通アクセスについて、飽和状態の駐車場の改善や、バスの充実が必要。 【他、類似意見6件】	空港駐車場については、拡張に向けて国や関係機関と協議するとともに、必要に応じて、臨時駐車場の確保に取り組んでいきます。また、空港連絡バスなど公共交通機関の利便性向上を図りながら、空港へのアクセスの改善に努めていきます。
51	5-6：交通アクセスの改善	P24～P25	アクセス性向上のため、福岡空港のように、地下鉄を丘珠空港まで延伸させて欲しい。 【他、類似意見8件】	地下鉄の延伸については、空港へのアクセス性向上や空港周辺の土地利用等に一定の影響があると考えられる一方、建設費や運営経費を料金収入で賄うための将来需要が重要であり、事業採算性の観点から課題があるため、慎重な対応が必要と考えています。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
52	5-6：交通アクセスの改善	P24～ P25	当面は路線バスと連絡バスを使用すると して、将来的には地下鉄の延伸や新交通 システム（無人自動運転）、都市型ロー プウェイなどを検討すべき。 【他、類似意見5件】 <寄せられた交通手段の例> モノレール、ゴンドラ、栄町駅からの動 く歩道	将来的な交通アクセスの在り方について は、空港利用者数の動向や交通インフラ に関する技術・制度の進展等を見定めな がら、いただいたご意見も踏まえて検討 を進めていきます。
53	5-6：交通アクセスの改善	P24～ P25	基本構想には概ね賛成。交通アクセスの 改善策として、石狩市のロープウェイ構 想に協力する形で、石狩湾新港から丘珠 空港のルート案を後押ししてはどうか。	交通アクセスの改善については、No.50を 参照願います。石狩市のロープウェイ構 想については、その動向を注視していき ます。
54	5-6：交通アクセスの改善	P24～ P25	現状の丘珠空港はアクセスが非常に脆弱 であり、改善を期待する。ただバスの本 数を増やすだけでなく、地下鉄栄町駅の エレベーター増設など、駅の改善も含めて 検討して欲しい。	地下鉄栄町駅のエレベーター増設につい ては、新たな用地の確保など様々な課題 がありますが、民間開発などの機会を捉 えて実施することも含め、引き続き、検 討を進めていきます。

No.	本書項目	頁	意見の概要	札幌市の考え
55	5-6：交通アクセスの改善	P24～ P25	令和6年度に実施した臨時駐車場の開設結果はどうだったか。 また、丘珠空港への交通の便を良くするために、右折レーンの設置や交通規制（右折禁止など）により、創成川通の円滑性を早期に高めてほしい。 地下鉄栄町駅において、地下鉄と交通広場（バス乗り場）の間を地下で接続してはどうか。	令和6年に実施した臨時駐車場の実証実験では、8月～10月の2ヶ月間で延べ約1,000台の利用があり、開設期間中、丘珠空港駐車場の満車時間が短縮されました。札幌市では、創成川通を含め、幹線道路における円滑な交通の確保に取り組んでいます。引き続き、現在の取組について早期に効果を発揮できるよう取り組んでいきます。 地下鉄栄町駅と交通広場のアクセス性の向上については、案内看板の増設やアクセスルートの周知等に取り組んでいるところです。中長期的には、関係者の意見や費用対効果等を踏まえ様々な対応方法を検討していくことを想定しています。
56	5-6：交通アクセスの改善	P24～ P25	丘珠空港～地下鉄麻生駅間を対象に、新交通システム（小型地下鉄）の建設を検討してはどうか。	空港へのアクセスについて、当面は最寄りの公共交通機関である地下鉄栄町駅や、JR札幌駅間のアクセス性向上を念頭に、空港連絡バスなど公共交通機関の利便性向上を図っていく考えです。新交通システムを含めた将来的な交通アクセスの在り方については、No.52を参照願います。
57	6：ロードマップ	P26	ロードマップについて、定性的な議論も大切だが、2030年に向けてある程度の年数の目安は示して欲しい。	ご意見を踏まえ、環境影響評価の実施に必要と考えられる期間を、現状の想定として基本構想に追記しました。

ご意見に基づく基本構想の変更点

寄せられたご意見を踏まえ、以下の点を修正しました。

頁	項目	修正前	修正後	修正理由
p17	5-2 安全運航 の確保	丘珠空港の着陸帯に隣接する丘珠空港緑地の北東地区の活用を中心とした空港用地の拡張を想定し、国や関係者との調整を進めていきます。	丘珠空港の着陸帯に隣接する丘珠空港緑地の北東地区の活用を中心とした空港用地の拡張を想定し、 <u>防衛省を始めとした国や関係者との密に連携しながら、調整を進めていきます。</u>	「一番重要な安全運航の確保に向け、自衛隊との継続した密なる連携が必要」とする意見を踏まえたもの。
p25	5-6 交通アクセスの改善	複数の交通機関が接続する圏域交通結節点である東豊線栄町駅と丘珠空港間のアクセスの改善に取り組みます。	複数の交通機関が接続する圏域交通結節点である東豊線栄町駅と丘珠空港間において、 <u>空港連絡バスの利便性向上等のアクセスの改善</u> に取り組みます。将来的なアクセスの在り方については、空港利用者数の動向や交通インフラに関する技術・制度の進展等を見定めながら、様々な交通手段を検討していきます。	東豊線栄町駅と丘珠空港間のアクセス改善に向け、地下鉄延伸の他、ロープウェイ、無人運転車両といった新交通システムの導入に期待する意見が多く寄せられたことを踏まえたもの。
p26	6 ロードマップ	国における空港整備検討の進捗や地域ニーズを踏まえながら、取組を進めていきます。	国における空港整備検討の進捗や地域ニーズを踏まえつつ、 <u>若い世代を含め、幅広い市民を対象とした情報発信や意見把握に努めながら、取組を進めていきます。</u>	「北海道や札幌にもっとたくさんの若者が訪れてくれるよう、若い人向けの情報発信に取り組んで欲しい」との意見を踏まえたもの。
p26	6 ロードマップ	注記無し。	以下の内容を注記として追記。 <u>注8) 環境影響評価：事業者が大規模な開発事業を行う前に、あらかじめ当該事業が環境に与える影響を調査・予測・評価し、市民や行政の意見を参考に事業を環境保全上より望ましいものとしていく仕組み。近年の他空港の事例（福岡、成田、屋久島及び北九州空港）では、評価に2～3年程度を要している。</u>	「ロードマップについて、2030年に向け、ある程度年数の目安を示して欲しい」との意見を踏まえたもの。

公共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(騒防法)等に基づく空港周辺環境対策事業
航空機の騒音評価指標(Lden)の値の大きさに応じて、騒音対策区域(第1～3種)を定め、必要な事業を実施

※Lden: 1日あたりの騒音のレベルを評価する尺度。

夕方及び夜間に発生した騒音に重み付けを行った上で、1日に発生した全ての航空機騒音のエネルギー総量を平均した指標。

(2013年4月1日より、従来のWECPNL⇒Ldenに指標を変更。)

【第1種区域:Lden62dB以上】

- 住宅防音工事補助
 - ・住宅の防音工事、空調機器の更新等に対する補助
- 生活保護等世帯空気調和機器稼働費補助
 - ・生活保護等世帯に対する上記工事で設置した空調機器稼働費の補助



住宅防音工事

【第2種区域:Lden73dB以上】

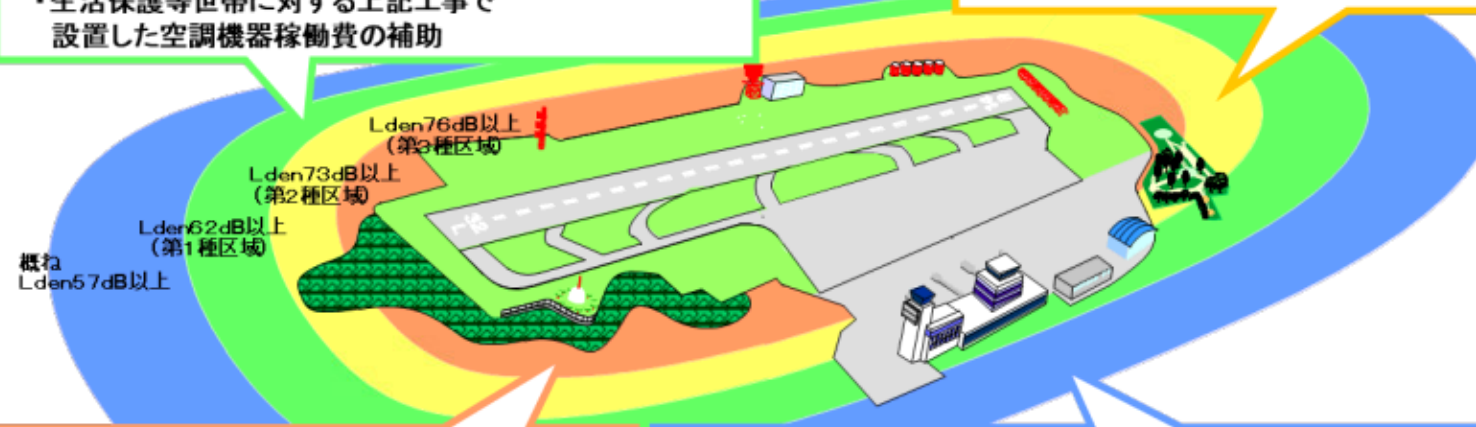
- 移転補償等事業
 - ・土地の買入や建物等の移転補償
- 周辺環境基盤施設整備事業補助
 - ・移転補償跡地を活用した公園等の整備に対する補助



移転補償跡地



公園等整備



【第3種区域:Lden76dB以上】

- 緩衝緑地帯等整備事業
 - ・移転補償跡地等において緑地帯の整備



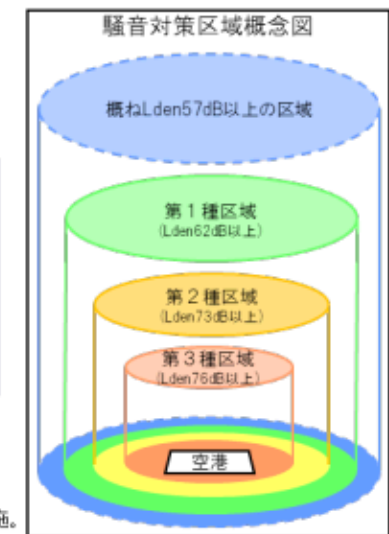
緩衝緑地

【概ねLden57dB以上の区域】

- 教育施設等防音工事補助
 - ・学校等の防音工事、空調機器の更新等に対する補助
 - ・公民館・集会所等共同利用施設整備に対する補助



学校等の防音工事（防音サッシ・空調機）



騒防法の対象空港(特定飛行場 14空港)

函館、仙台、東京国際、成田国際、新潟、大阪国際、松山、高知、福岡、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇

成田国際空港は成田国際空港株式会社が、大阪国際空港は関西エアポート株式会社が実施。

国管理空港特定運営事業により、函館空港は北海道エアポート株式会社が、仙台空港は仙台国際空港株式会社が、熊本空港は熊本国際株式会社が空港周辺環境対策事業を実施。

地域の 類型	該当地域 〔丘珠空港を中心とした 半径約5kmの地域〕	環境 基準値 (Lden)
I	専ら住居の用に供される地域 ・第一種低層住居専用地域 ・第一種中高層住居専用地域 ・第二種低層住居専用地域 ・第二種中高層住居専用地域	57dB 以下
II	I以外の地域であって 通常の生活を保全する 必要がある地域 ・類型I及び 除外地域以外の地域	62dB 以下

除外地域：空港敷地及び工業専用地域

取組名	推進主体	備考
①環境への配慮 (騒音調査と情報発信、緩衝機能の確保)	札幌市	
②安全運航の確保 (空港用地の拡張)	国・札幌市	国：防衛省及び国土交通省
③空港ターミナルビルの機能拡充 (基本機能、商業機能等及び災害対応機能の拡充)	札幌丘珠空港ビル(株)	札幌市は筆頭株主として関与
④緑地機能の維持・向上 (緑地機能の確保、緑地を活用した賑わい創出)	札幌市	
⑤空港周辺の産業振興・機能集積 (企業立地の促進、空港周辺における産業・機能の集積、 空港を活用した周辺地域の活性化)	札幌市	
⑥交通アクセスの改善 (公共交通及び自家用車等によるアクセスの改善)	国・札幌市	バスの運行は各運行事業者 駐車場の整備主体は国（国土交通省）



SAPPORO

札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想

発行：令和 7 年（2025 年）4 月
編集：札幌市まちづくり政策局空港活用推進室

〒060-8611 札幌市中央区北 1 条西 2 丁目
電話：011-211-2357
E-mail：okadamakuko@city.sapporo.jp

