

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 smaller industrial or commercial buildings.

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。

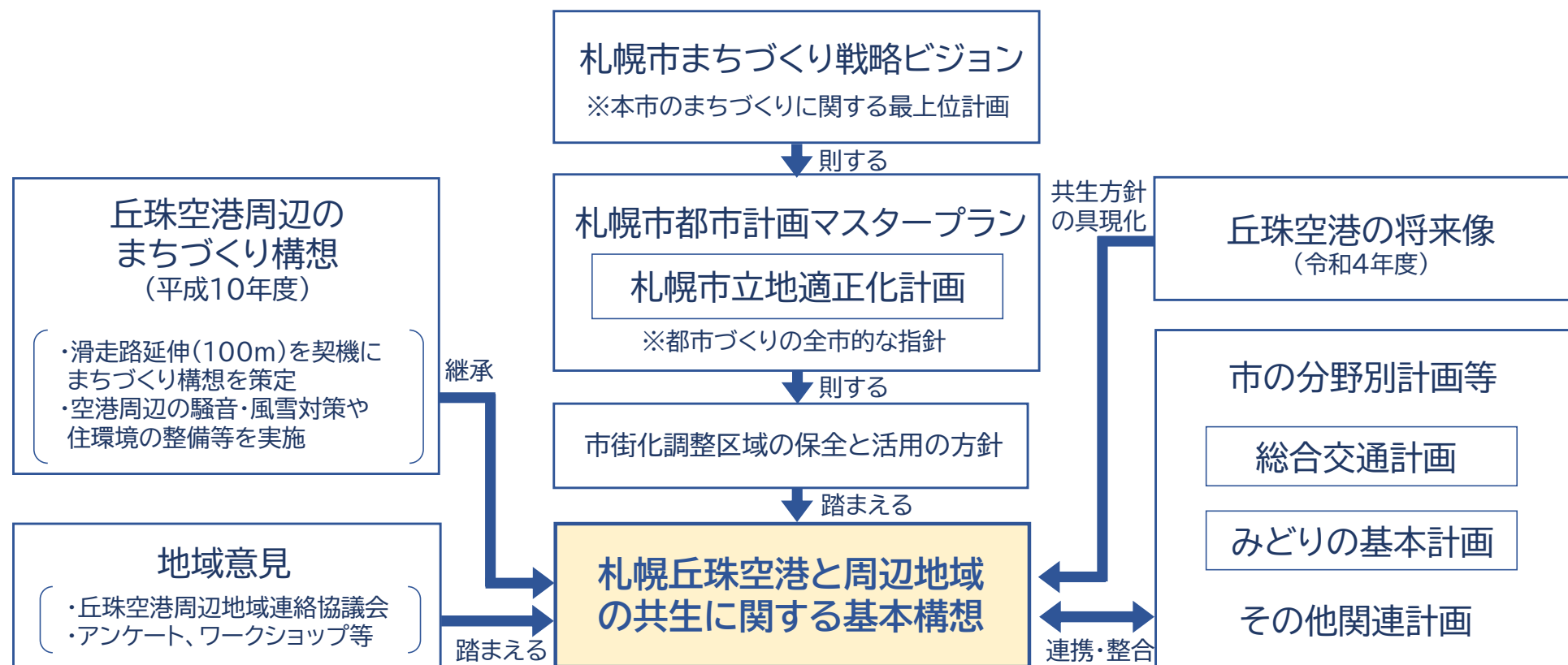


図1 本構想の位置づけ

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。

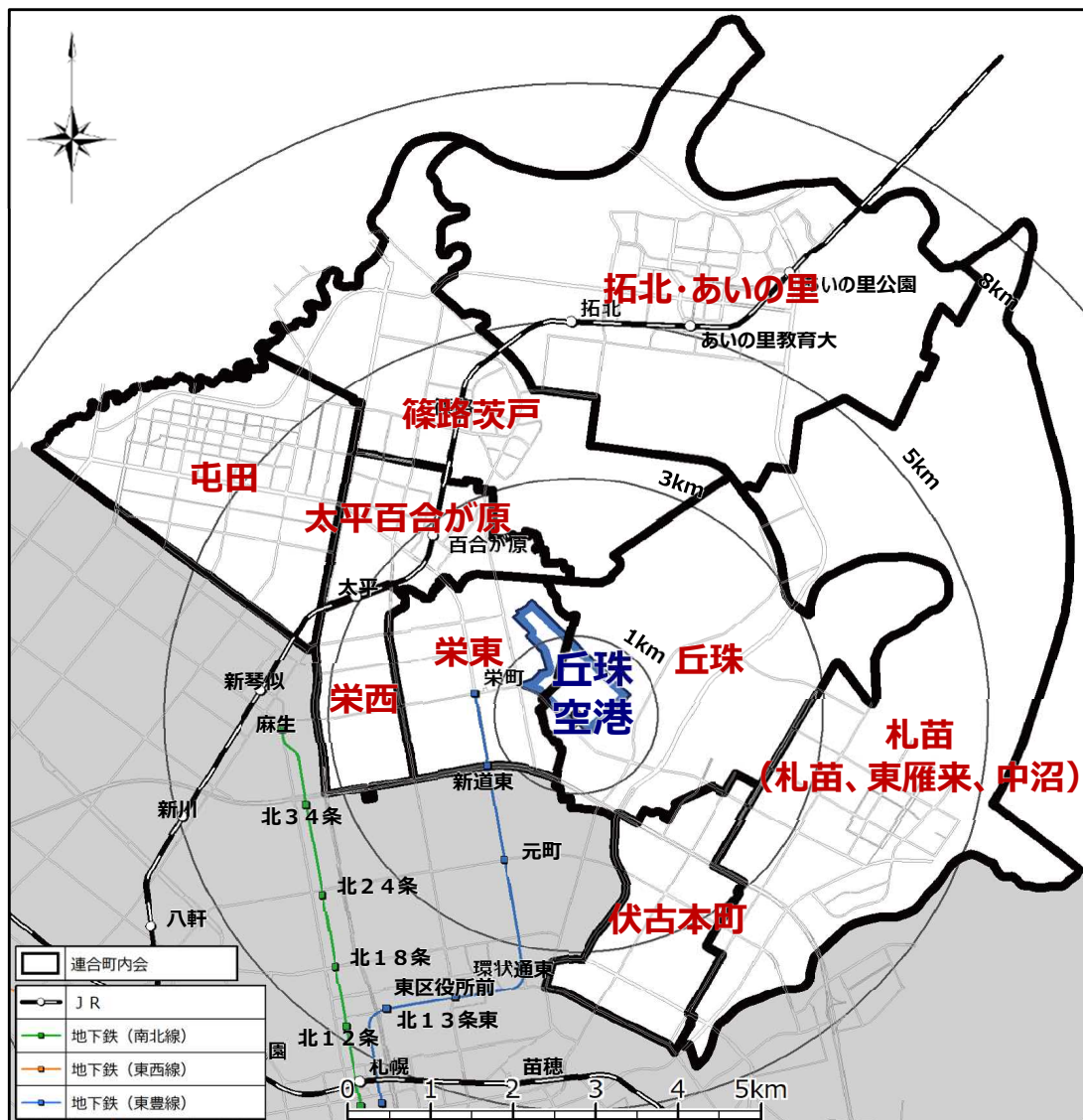


図2 対象区域

表1 区域概要

○対象地区（連合町内会単位）

北区：篠路茨戸、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、篠路、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く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

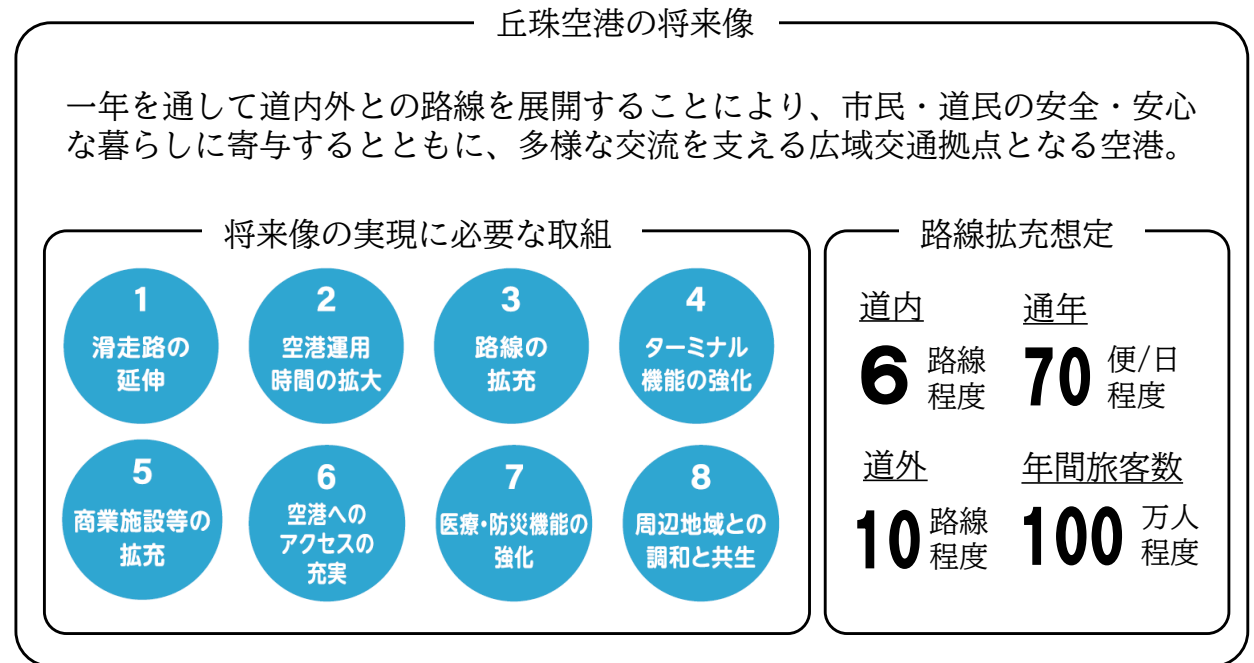


図4 丘珠空港の将来像(将来像本書から関係部分を抜粋)

(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)

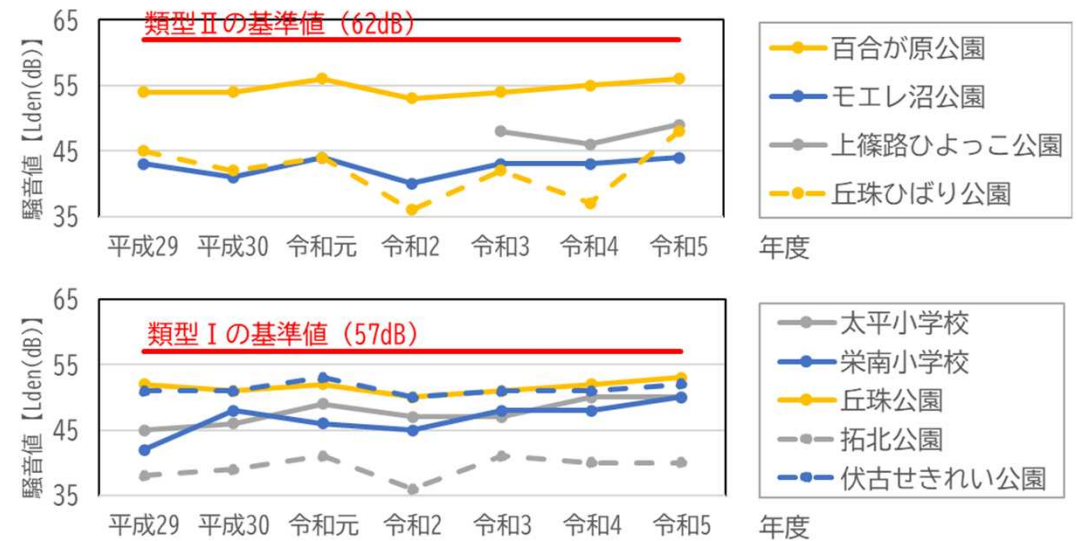


図11 騒音調査結果

※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。

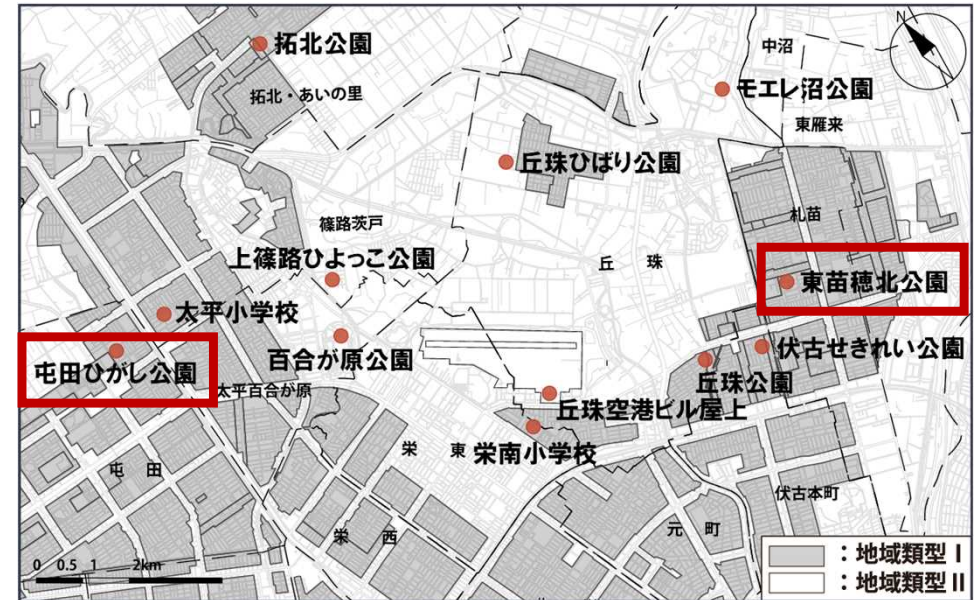


図12 令和6年度の追加調査地点(赤枠内の2地点)

○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ことが必要です。



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。

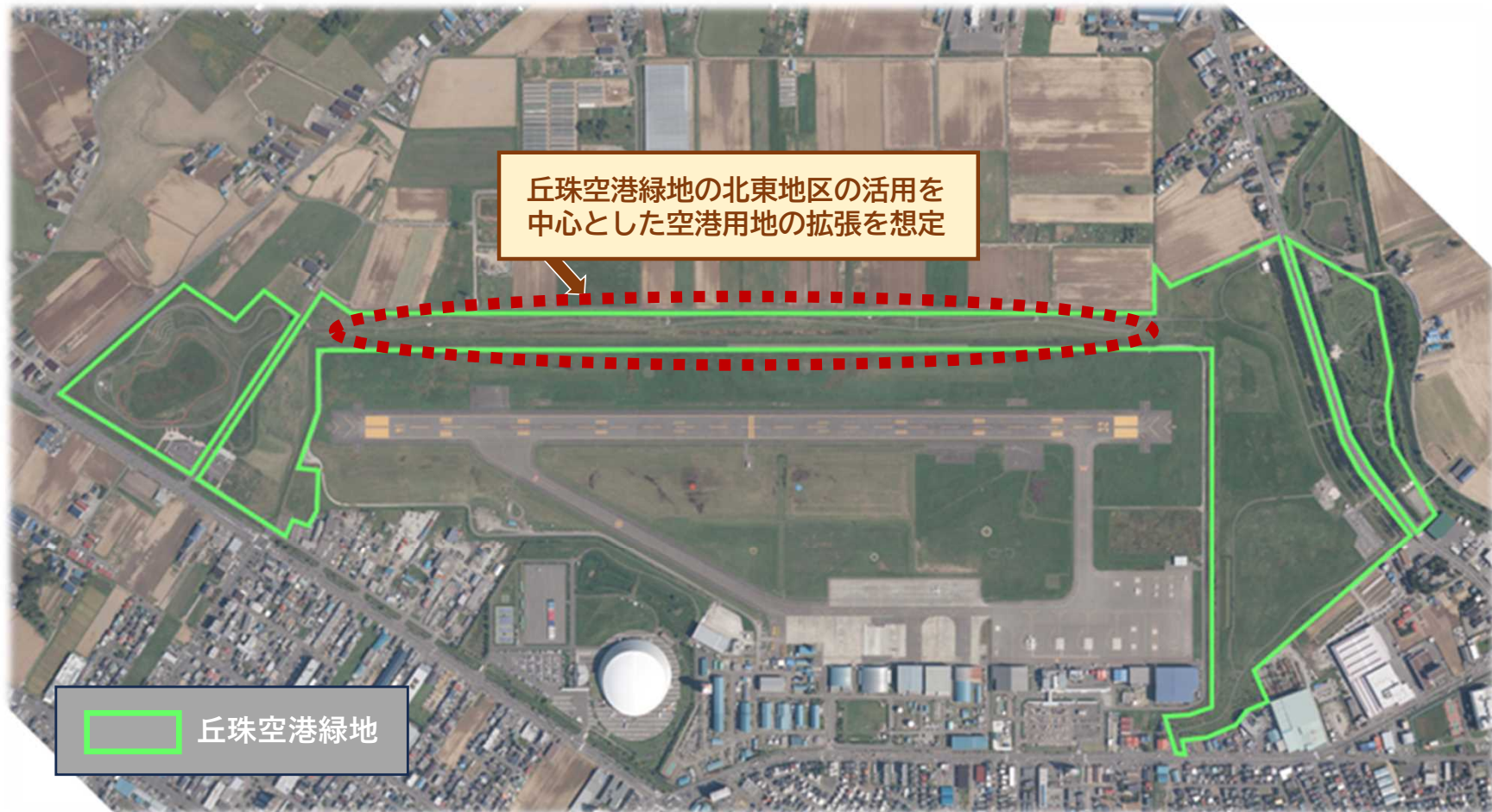


図14 空港用地の拡張想定

■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ける必要があります。



図15 保安検査場の混雑状況(令和6年7月)



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いるとあり、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。



丘珠空港緑地賑わい検証事例(エア・マルシェ)

■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



■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。

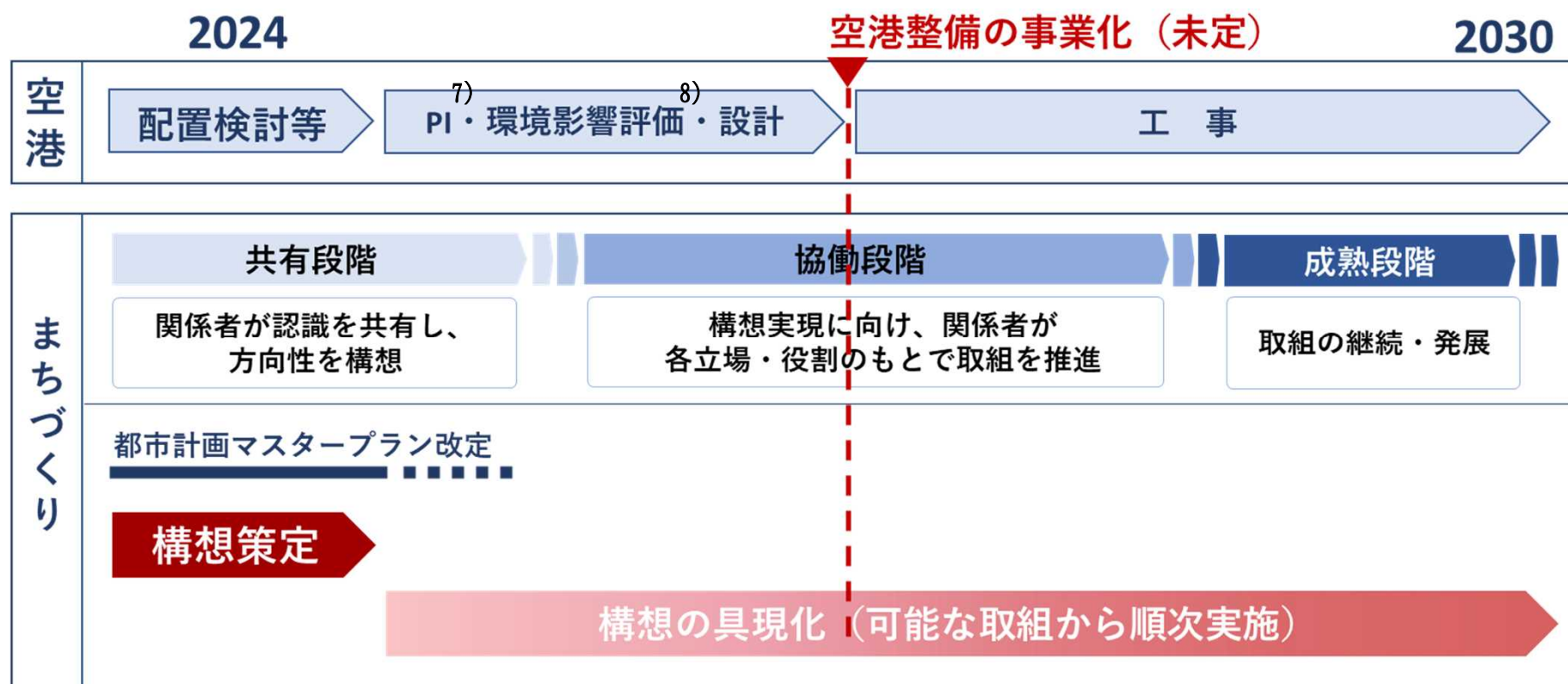


図21 ロードマップ

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。