

第1回 札幌丘珠空港利活用検討委員会 議事

■日 時：令和元年10月30日(水) 10:00～11:37

■場 所：札幌丘珠空港ターミナルビル2階ロビー

■出席者：

◎委 員(50音順、敬称略)

石井 吉春	北海道大学公共政策大学院 客員教授
井戸 千江	公募市民委員
扇谷 由美子	公募市民委員
大沼 進	北海道大学大学院文学研究院行動科学分野 教授
河本 光弘	札幌国際大学大学院観光学研究科 教授
北島 英司	丘珠空港周辺のまちづくり連絡協議会 会長
坂田 文正	北区屯田連合町内会 会長
佐藤 肇	公募市民委員
高野 伸栄	北海道大学公共政策学連携研究部 教授
田村 亨	北海商科大学 教授 (欠席)
三澤 繁実	東区丘珠連合町内会 会長
安田 睦子	(有)インタラクション研究所 代表

○事務局(敬称略)

米田	札幌市 都市計画担当局長
浅村	札幌市 空港担当部長
谷口	札幌市 空港担当課長
三浦	札幌市 空港担当係長
田原	札幌市

○オブザーバー(敬称略)

藤嶋	北海道 航空企画担当課長
----	--------------

■議 事： 下記

1. 開 会	10:00～10:19
2. 議 事	
(1) 委員長の選任.....	10:19～10:20
(2) 丘珠空港の将来像(素案)について.....	10:20～11:25
(2) その他	11:25～11:36
3. 閉 会	11:36

■議事要旨：以下

事務局（司会）：本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。只今から、「令和元年度 第1回丘珠空港利活用検討委員会」を開催いたします。それでは、はじめに札幌市・都市計画担当局長の米田より、ご挨拶申し上げます。

事務局（米田局長）：みなさん、おはようございます。只今ご紹介いただきました、札幌市まちづくり政策局都市計画担当局長の米田でございます。札幌丘珠空港利活用検討委員会の開会にあたりまして、一言、ご挨拶申し上げます。皆様方におかれましては、本委員会の委員就任のご依頼を快くお引き受けいただき誠にありがとうございます。また、日頃より札幌市まちづくり行政に関しまして、格別のご理解、ご協力を賜りまして、改めてお礼を申し上げます。

この丘珠空港の就航路線につきましては、北海道エアシステムさんによる道内3路線と道外1路線の運航、フジドリームエアラインズさんによる道外2路線の運航と計6路線の運航がございます。昨年度の年間旅客数は26万人を超えたところでございます。またこの丘珠空港は、札幌都心の近くに位置し、道内各地を結ぶ道内航空ネットワークの拠点空港の一つであり、道外とも結ぶ空港としても重要な役割を果たしている丘珠空港を、今後もさらに活用していくことは、北海道全体の発展のためにも大変重要であると考えております。

丘珠空港の利活用検討のこれまでの取組としましては、道内7空港一括での運営の民間委託の動きや2030年度末に予定している北海道新幹線の札幌開業等、近年の丘珠空港を取り巻く環境の変化を踏まえまして、一昨年度まで北海道と札幌市におきまして「丘珠空港の利活用に関する検討会議」を設置し、協議を行い、報告書を平成30年2月に公表しました。また、昨年度は、その報告書の内容につきまして意見を伺うべく、空港周辺地域で住民説明会や有識者の方等による関係者会議等を実施しましたところ、様々なご意見やご助言をいただき、議論を進めてまいりました。

そして今年度は、これまでの議論を踏まえ、今後の利活用の在り方を示す「丘珠空港の将来像（案）」を作成することを予定しております。その作成にあたりまして、市民や有識者の方々にご意見を賜りながら内容を検討していきたいと考えており、この委員会を開催するはこびとなりました。

委員の皆様におかれましては、丘珠空港の将来像等につきまして、様々な視点から忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げます。開会の挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

事務局（司会）：申し訳ございませんが、局長は公務のため、ここで退席させていただきます。

続いて、委員の皆様をご紹介いたします。資料1-1の裏面の「委員名簿」をご覧くださいと思います。お席の順にご紹介いたします。

北海道大学公共政策大学院 客員教授 石井吉春委員でございます。

北海道大学公共政策学連携研究部 教授 高野伸栄委員でございます。

有限会社 インタラクション研究所 代表 安田睦子委員でございます。

札幌国際大学大学院観光学研究科 教授 河本光弘委員でございます。

北海道大学大学院文学研究院行動科学分野 教授 大沼進委員でございます。

公募市民委員 佐藤肇委員でございます。

公募市民委員 扇谷由美子委員でございます。

公募市民委員 井戸千江委員でございます。

丘珠空港周辺のまちづくり連絡協議会 会長 北島英司委員でございます。

北区屯田連合町内会 会長 坂田文正委員でございます。

東区丘珠連合町内会 会長 三澤繁実委員でございます。

なお、本日は欠席されていますが、北海商科大学 教授 田村 亨様も委員をお引き受けいただいています。

オブザーバーとしては、北海道総合政策部航空局航空課航空企画担当課長 藤嶋様に参加をいただいております。

事務局といたしましては、札幌市まちづくり政策局が務めさせていただいております。こちらから順に、空港担当部長の浅村でございます。空港担当課長の谷口でございます。空港担当係長の三浦でございます。空港担当係の田原でございます。

なお、札幌丘珠空港の利活用の在り方検討業務を受託しており、本委員会の司会進行を務めさせていただきます、日本工営株式会社の私、鈴木でございます。それでは「委員会について」事務局から説明をよろしく申し上げます。

事務局（谷口）：事務局の、総合交通計画部空港担当課長の谷口でございます。どうぞよろしくお願い致します。

この委員会は、委員の皆様から、丘珠空港の将来像についてご意見をいただく場でございますけれども、始めに、これまでの丘珠空港利活用検討の経緯ですとか、取組内容、この委員会の位置付けにつきまして、簡潔にご説明させていただきます。

お手元にお配りしております、資料1-1 「委員会について」、に沿ってお話致します。まず「委員会の考え方」について、でございます。丘珠空港は都心から約6kmと近く、この空港を活用することは北海道全体の発展のために大変重要であると認識しております。米田の挨拶にもありました通り、来年予定されております道内7空港の運営の民間委託や、技術革新による航空機の騒音レベルの低下など、丘珠空港を取り巻く環境が大きく変化しております。こうした変化を踏まえ、2016年から2年間、北海道と札幌市で検討会議を設置し、2018年2月に報告書を公表致しました。2018年度は、この検討会議の報告書の内容を基に、空港周辺地域での住民説明会や関係者会議の開催、市民1万人アンケート等を実施し、議論を進めてきて、市民からのお考えを頂戴したところでございます。そして今年度は、これまでの調査検討や議論を踏まえ、「丘珠空港の将来像の案」を取りまとめる予定でございます。その検討を進めていくにあたり、幅広い視点から意見をいただくために、本日の「札幌丘珠空港利活用検討委員会」を設置する運びとなりました。

ここで参考資料1 「丘珠空港の利活用検討の流れ(イメージ図)」をご覧ください。こちらは、これまでの検討の流れを図に示したものです。今年度におきましては、「丘珠空港の将来像(素案)」を提示し、本委員会をはじめ、全市域の市民を対象としたオープンハウス型の住民説明会、ワークショップ等の取組のほか市議会での議論も行っていく予定です。そして今年度の取組を通じまして丘珠空港の将来像(案)がとりまとまりましたら、2020年度以降には、その将来像(案)をもって、空港周辺地域の方々との対話やご意見などをいただくほか、市議会での議論を通じまして、丘珠空港の将来像の取りまとめを行いたいと考えております。

続きまして参考資料2「平成30年度の利活用検討」をご覧ください。こちらは昨年度の3つの利活用検討

の取組の概要をまとめた資料でございます。1つ目の空港周辺地域での住民説明会は、全9回実施し、延べ209名の方にご参加いただきました。利活用に期待する声や騒音等に不安があるという声など幅広い意見をいただきました。2つ目の丘珠空港利活用検討関係者会議は、9名の委員の方をお迎えし、全3回実施し、丘珠空港の利活用の在り方や札幌市が行う情報提供、意見収集などに関して議論していただき、札幌市に対し助言をいただきました。3つ目の市民1万人アンケート調査では、3,211件の回答をいただきました。裏面よりアンケート結果の抜粋を載せていますが、2つ目の検討を進めるべき利活用策としては、「大規模災害時の医療利用」「防災機能の強化」の二つが同率一位で66.6%を占めております。次いで「現在運航している機材の通年運航化のための滑走路の延伸」が52.7%でした。なお、下の方に記載されております通り、「検討を進めるべきものは無い」ですとか、「現状のままで良い」という意見は共に1%未満でした。このように昨年度の取組を通して、丘珠空港を利活用に向けて検討していくという方向性については、概ね前向きな意見をいただけたと認識しております。

続いて参考資料3「令和元年度の利活用検討の取組」をご覧ください。こちらは、今年度予定している主な3つの取り組み内容をまとめた資料でございます。先に説明致しましたとおり、今年度は、これらの取組を通じて検討を行い、将来像（案）をとりまとめていきたいと考えております。1つ目は本日開催しております「検討委員会」でございます。2つ目はオープンハウス型市民説明会です。昨年度は空港周辺地域での住民説明会を実施しましたが、関係者会議において「空港の利活用検討に関心の無い人も含めた幅広い範囲で意見を収集するように札幌市は努めてほしい」という助言をいただいたこともあり、今年度はより多くの市民を対象として幅広く意見をいただくことを目的としております。この“オープンハウス型住民説明会”は、人通りの多いチカホやJR駅などで、これまでの利活用検討の状況や、“丘珠空港の将来像（素案）”について説明したパネルを置き、市の職員がその内容を説明する形の説明会です。会議室のような閉鎖空間ではないため、通りすがりの市民が気軽に立ち寄りいただけるようにして、市職員と市民の皆さんの対話を通じて情報を得たいですし、自由に意見を述べるのが可能となる形式となっております。できるだけ多くの市民の方に来ていただくために、平日だけでなく、土曜日・日曜日にも実施を予定しており、開催日程の予定は記載の通りです。3つ目は市民ワークショップです。市民と行政と一緒に話し合い、丘珠空港の将来像の検討にあたっての様々なアイデアや気づき等を引き出していきたいと考えています。こちらのワークショップは地域住民枠と市民全体枠に分けて募集を行い、当日は、参加者がそれぞれ5～6人程度のグループに分かれて「空港周辺地域や市民全体のための丘珠空港の役割」等について話し合う予定です。

それでは資料1-1「委員会について」、に戻りまして、2の委員会の活動についてでございます。“本日お集まりの委員の皆さまから意見をいただき、札幌市はその意見を「丘珠空港の将来像（案）」作成の参考と”、させていただくこととなります。そして、“意見交換内容を集約し札幌市へ助言を”、行っていただきます。次に、3の開催期間及び開催回数ですが、今年度一杯を期間としまして、この間に4回程度の開催を予定しております。最後に、4番目としまして、次のページに委員名簿を載せております。委員の選定にあたりましては、資料1-2、「札幌丘珠空港利活用検討委員会 設置要綱」第4条に基づいて行っております。説明は、以上でございます。

事務局（司会）：それでは議事に入らせていただきます。先ず始めに「委員長の選任」でございます。お手元にお配りしております、資料1-2「丘珠空港利活用検討関係者会議設置要綱」第6条の規定により、本会議の委員長は、委員の互選によることとなっております。委員長の選任に当たりまして、事

前に皆様からお聞きしましたところ、昨年度の本市の「丘珠空港利活用検討関係者会議」で委員長を務めていただきました石井委員にお願いしたいと意向がありましたが、いかがでしょうか。

各委員：異議なし。

事務局（司会）：皆様のご賛同をいただきましたので、委員長は石井委員にお願いしたいと思います。石井委員、よろしいでしょうか。

石井委員：はい。

事務局（司会）：ありがとうございます。石井委員長には、以降の進行をよろしくお願い致します。

石井委員長：みなさんおはようございます。ただいま委員長に選任していただきました北海道大学の石井と申します。先ほどもご説明ありました、昨年度の会議から丘珠の利活用ということで（委員を）やらせていただいておりますし、道内7空港の選定等にも関わらせていただいております、全体的に言う広い北海道の中で航空ネットワークの役割というのは従来以上に高まっているのではないかとということで、そういう中で丘珠の利活用の可能性というものを皆様と一緒に議論しながら考えていきたいと思っております。当然その中で環境等々の配慮事項にも十分に目を向けながら様々な立場でのご意見をいただければと思っております。

それでは早速、本日の議事に入らせていただきたいと思います。それでは議事の二つ目「丘珠空港の将来像（素案）について」に入ります。事務局から説明をお願いします。

事務局（司会）：報道関係者の方の撮影はここまでとさせていただきます。これ以降の撮影はお控えください。

事務局（谷口）：お手元にお配りしております、資料2「丘珠空港の将来像（素案／たたき台）」に沿ってお話致します。まず、この資料は、将来像策定に向けて議論するためのたたき台としてお示しするものです。これらの資料を基に、今年度、本委員会をはじめ市民への説明会等での議論を通じて、丘珠空港の将来像（案）を取りまとめていきたいと考えております。

まず目次ですが、1. 丘珠空港の概要、2. 丘珠空港を取り巻く環境の変化、3. 丘珠空港の将来像、4. 将来像実現に必要な取組の4章立てで構成しております。

ページをめくっていただきまして、「1. 丘珠空港の概要」ということで、「1-1. 沿革」からはじまり、「1-2. 空港の概要」では、施設概要・就航路線・利用客数の推移といった基本的な情報を掲載しております。続きまして3ページ目には「1-3. 過去30年間における経緯」ということで、ここ30年間の丘珠空港における大きな出来事について記載しているほか、過去のジェット化検討の際の地域の

皆さまとの合意内容であります「空港整備に関する基本的な考え方」を掲載しております。

4ページをご覧ください。続いて「2. 丘珠空港を取り巻く環境の変化」についてです。ここでは丘珠空港に係る近年の大きな環境の変化の一部を記載しております。(1) 道内7空港の運営の民間委託、(2) 北海道新幹線の札幌延伸、ページをめくっていただきまして、(3) JR北海道の事業範囲見直し、(4) 航空機の低騒音化、(5) インバウンドの増加ということで、各項目について状況や影響等について記載しております。

そして、このような取り巻く環境の変化を踏まえて、6ページから7ページに「3. 丘珠空港の将来像」を掲載しております。まず、「3-1. 将来像(素案)」ということで、あくまで現時点での案でございますが、太字の黒枠内に将来像のイメージ案を記載しておりますので読み上げさせていただきます。

『道内航空ネットワークの拠点空港として、一年を通して、医療・防災機能を高めるとともに、ビジネスや医療従事、通院、帰省等の道民にとって不可欠な生活路線を維持・拡大しながら、道内外の観光需要も受け入れる広域交通拠点としての機能を持つ空港』でございます。続いて、「3-2. 担う役割」ということで、これまでの調査検討の中でも丘珠空港は6つの役割を担っているということ述べてきましたが、将来像の実現を図り、こ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繋がると考えております。一つ目として「道内航空ネットワークの拠点空港」ということで、札幌市と道内各地方を結ぶ路線を有し、道内の生活路線を担うほか、観光利用や災害時の交通機関の一部を担います。二つ目「道外や国外とを結ぶ都市型空港」として、札幌市と道外を結ぶ路線を有し、交流人口を増やすことにより両地域の活力を高めるための交流基盤となる交通結節点としての役割を担います。ページをめくっていただきまして、三つ目「道内医療を支える空港」として、医療従事者の各地域への移動や、通院目的に利用されるなどの道内医療を支える役割を担うほか、医療ジェット(メディカルウイング)の将来的な基地としての役割を担います。四つ目「防災機能を持つ空港」として、自衛隊との共用空港でございますので、北海道の防災ヘリの拠点となっている防災機能を持つ空港であることから、災害時の応援受援の拠点空港としての役割を担うほか、ほかの交通機関が被災した場合の航空輸送の一部を担います。五つ目「ビジネスジェット機利用に対応する空港」として、近年、利用が伸びてきているビジネスジェット機利用に対応し、他の道内空港と歩調を合わせ、企業等のビジネス利用や富裕層等の観光利用を担う空港としての役割を担います。六つ目「報道・測量等で利用する小型航空機基地空港」として、道内における報道・測量や各種施設の維持・点検等の業務を目的とする小型航空機の拠点としての役割を担います。

続きまして、8ページから9ページが「4. 将来像実現に必要な取組」になります。こちらでは、将来像の実現を図るための具体的な取組について記載しています。まず、「4-1. 取組期間」ですが、将来像の実現に資する機能を有する空港となるまでの目標について、中長期的な計画として考え、概ね10年を目途として考えております。なお、その後については、その時点での社会情勢を考慮し、必要に応じ柔軟に内容を見直していくべきだと考えております。続いて「4-2. 空港機能の強化」として、航空旅客の増加に対応した利便性向上、メディカルウイングや定期航空便の通年運航化に資する機能強化の取組について4項目あげております。一つ目は、「搭乗橋の設置」です。現状では利用客は駐機場を歩いて飛行機に乗り込んでいますが、バリアフリー対策や、風雨や冬季の風雪等の対策のために搭乗橋の設置を進めるというものです。二つ目は、「空港ビルへの商業施設等の誘致」です。航空旅客だけでなく地域住民にも利用してもらうことが可能であり、空港ターミナルビルの安定した経営のためにもなる商業施設等の誘致について、その手法も含め検討を進めるというものです。三つ目は、「駐機場・連絡

通路・格納庫等の増設」です。現状の空港敷地には駐機場や格納庫に限りがあるため、定期航空便やビジネスジェットの運航回数の増加、現在石狩市に拠点がある札幌市消防局航空隊やメディカルウイングの拠点としての活用が可能となる空港敷地整備や格納庫の増設について、国や関係機関、民間事業者に要望していくというものです。四つ目は、「運航機会の拡大」です。空港周辺地域の環境に配慮することはもちろんですが、道内の移動機会の拡大やビジネス需要への対応等に向けた、運用時間の1時間程度の延長に向けた検討です。また、現在は夏期のみ就航しているリージョナルジェット機、メディカルウイングの機材が冬期間も運航し、一年を通して安定した航空利用が可能となるよう滑走路の延伸についても国に要望をしていくというものです。続いて「4-3. 空港アクセスの充実」についての取組です。現在、都心部と空港を直接結ぶ交通機関は、夏期間の空港連絡バスのみであり、冬期間は降雪により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。なお現在、国は都心部から札幌新道までの道路機能を強化するための都心アクセス道路を検討しており、実現すれば、年間を通じた都心部からの空港連絡バスの運行を可能とするとともに、メディカルウイングと連携した地域医療体制の強化などが期待されることから、「空港アクセスの充実」の取組として、都心アクセス道路の早期実現を国に要望するというものです。続いて「4-4. 路線の拡充」についての取組です。「北海道航空ネットワークビジョン」で示された北海道の施策により、民間委託される道内7空港のみならず道内13空港により構成される航空ネットワーク全体を視野に入れた事業展開について、丘珠空港も道内路線を受け持つことで貢献します。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、両地域の活力を高めるため、札幌市と道外の空港との間に路線を結ぶことを、航空会社や関係機関に対し要望していくというものです。最後に「4-5. 民間活力の導入」についての取組です。将来像の実現に向けては、民間事業者が持つ効率的な経営能力や豊富な資金力の活用について導入を図っていくというものです。以上が資料2の内容になります。

次に、資料3「丘珠空港の将来像（素案）に関する論点等について」をご覧ください。本日は委員の皆さまから幅広いご意見をいただきたいと考えておりますが、議論の参考となるよう、論点の例を挙げさせていただきます。必ずしもこちらに縛られるものではありませんので、あくまで参考としていただければと思います。一つ目は“丘珠空港の将来像”についてですが、先ほどご説明した資料2の内容を参考にいただき、例えば「将来像の方向性」や「担う役割の内容」についてご意見をいただければと思います。二つ目は“将来像実現に必要な取組”についてです。こちらも資料2を参考に、「取組期間」や「取組内容」についてご意見をいただければと思います。三つ目は“将来像の取りまとめにあたっての利活用検討の流れ”についてです。こちらは参考資料1や参考資料3を参考にいただき、「今年度の利活用検討の取組や今後の検討の流れ」についてご意見をいただければと思います。以上、論点の例として、三つの視点をあげさせていただきました。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

説明は以上でございます。

石井委員長：今も話ありましたが、資料3は参考的に聞きいただくということでよろしいかと思います。まずは事務局からの説明について、ご質問等ありますでしょうか。

安田委員：確認したいのですが、夏と冬で運航本数が変わるようなのですが、冬の運航の切り替えは何月なのでしょう。

事務局（谷口）：3月末～10月末までが夏ダイヤです。それ以降は冬ダイヤです。

石井委員長：他にご質問等ございますか。よろしいでしょうか。今日は初回の委員会でございますので、今の事務局の説明も踏まえていただいて、各委員の皆様それぞれの立場からご意見をいただきたいと思っておりますので、私の方で指名させていただきますが、全員何らかの形でご発言お願いできればと思います。ご協力お願いします。それでは高野委員からお願いいたします。

高野委員：昨年度の検討会でも同様の発言をしましたが、新しくメンバーになられた方も多くおられるので（発言させていただきます）。一つ丘珠空港の役割として重要と思われるのは、北海道の主要都市と道央都市圏を結ぶということだと思います。先ほど資料の中にもありましたが、北海道新幹線が2030年くらいに札幌まで延伸するということになりますと函館道南圏と札幌の間は1時間程度で結ばれるということですが、それ以外の道東、道北の地域とはJRにしても、あるいは高速道路が延伸したとしても4、5時間かかります。そういう意味では、安く行くということで高速バスも伸びています。急いで行かなくてはいけないというニーズもビジネス需要や、あるいは通院・医療についてはやはり早く行くということも必要になる用務が沢山ある。北海道が広い中でそれぞれ道央都市圏とそれ以外、釧路や網走、稚内など、そういった地域を結ぶ必要性というのはJR北海道さんの方がなかなか（対応できない。）一時期は高速化を目指していたわけですが、今は高速化ということではない方向にしておりますし、足を速く結ぶ機能を丘珠空港は非常に担わなければいけないわけです。新千歳空港には今度、タイとのLCCも結ばれるという話ですし、民営化が進む中でますますLCCの活用も増えてくる。そういうものが丘珠空港にも実現ということになってまいりますと、安く早くといったようなことが可能となるような背景になっていくわけでありまして。そういう意味では、まずは道内主要都市と丘珠空港の結びつきというのは極めて北海道内では重要ではないかと思っております。そういう意味では札幌のみなさんのご意見を聞くというだけではなくて、札幌以外の丘珠空港を利用している人々、あるいはこれから潜在的に利用できるであろう、地域の人々の声を是非拾い上げた形で、将来像を考えるべきだと思います。以上でございます。

石井委員長：ありがとうございます。続きまして安田委員お願いいたします。

安田委員：2点ほど丘珠空港の大きな役割があるなど資料を見ながら思っています。

まず1点は防災の関係です。地域防災関係の仕事をさせてもらっていて、札幌市の防災計画の中で丘珠空港は非常に重要な位置づけになっています。消防でも北海道、自衛隊と訓練を重ねていて、札幌市の災害時の救助・救援力は非常に高く評価されているのを聞いたことがあります。これで見ますと、札幌市で冬の災害に対してどういう対策を取っていくのかが前から問題になっていて、この空港が夏と冬で使える機能が違うとなると、冬の災害時の防災計画にもあるような、色々な救援・救助活動を夏と同様に出来るのかどうか。その差が大きいのであれば、少しでもその差を小さくして夏に近い形に冬も防災拠点として活用できるようにしなければならないのではないかなというのが1つ。

それと合わせて、医療用ジェットという話ですが、内容がよく分からないのですが、2017年から事業化されて、将来的に基地の役割も考えているとなっております。今は基地として役割を持ってないのは、どういうマイナス面があるのか、どこを充実させれば基地としての役割を持てるのか。冬は運航してい

ないようですが、冬こそ医療用ジェットが一年中で一番重要な時期なのではないかと思うので、少し医療用ジェットについての詳しい説明をお聞きしたいと思います。

石井委員長：ありがとうございます。今ご質問あったように医療用ジェットの話事務局でご説明いただけたところがあればお願いいたします。

事務局（谷口）：説明が不足して申し訳ございません。医療用ジェットにつきまして、夏の内容についてはご説明させていただいた通りですが、冬は医療用ジェットが、丘珠空港の滑走路 1500mでは利用できないために新千歳空港を利用しています。そうしたことから、一旦事務局の方でたたき台として考えさせていただいたのは、冬も医療用ジェットを扱うためには滑走路を延ばす必要性があると考えております。北海道の中の札幌、当然病院医療関係は集中しておりますので、そういったことは、北海道の中における札幌市の役割だろう、という考え方にたって一年を通してこういった機能を発揮したいと考えているところであります。

石井委員長：医療用ジェットは、誰が飛ばしているのですか。

事務局（谷口）：名古屋にある中日本航空という航空会社に北海道さんが委託をして、計画搬送ですが、どうしても道内の他の市町村で札幌の医療機関でないと治療できないといった時に、名古屋の方にオーダーを出して、道内の市町村から病院に搬送されるようになっています。

石井委員長：ヘリの補完的な役割で入ったのでしょうか。

事務局（谷口）：ヘリは先ず医師が現場に向います。医療用ジェットは、移動できない医療機器に繋がっている患者さんも医療用ジェットであれば、中に医療機器もそろっている特別な飛行機であるため、そのような患者さんの搬送が可能になるというものです。

石井委員長：よろしいですか。続きまして河本委員お願いいたします。

河本委員：今回委員として初めて参加させていただきます河本と申します。よろしくお願いたします。私の専門が観光であり、観光の視点を中心に少しお話をさせていただければと思います。

北海道の観光においてよく言われる問題点として、札幌と他の道内地域の格差ということが言われています。札幌に観光客が集中しているということです。その面で、丘珠空港を活用して是非とも道内の他の地域、道東、道北、道南といった道内各地域にも観光客がバランスよく訪問し、道内観光の地域格差が少しでも解消していけばいいと考えております。先ほどの高野委員のおっしゃられた通りだと思えます。

2番目が、この頃海外から富裕層の観光客が我が国全体では増えているのですが、首都圏と比べると道内はその比率はまだ少ない状況です。その理由の一つには、プライベートジェットの利便性の点も大きいのではないかと思います。プライベートジェットの離発着が丘珠空港で便利になるということになれば、海外の富裕層もより多く札幌、北海道に訪問してくれるのではと思います。

さて、取り組み期間が10年となっているのですが、10年後といいますと2030年位になるかと思えます。札幌の冬季オリンピックを誘致した場合、開催の時期と重なってくるのではないかと思います。その場合には、新千歳空港の機能を一部補完することも検討していくことも必要だと考えます。また、東京羽田空港では、一部移転地域に企業誘致や新ビジネスの拠点を設置するということを計画しているようです。この丘珠空港がより利便性が高く、機能整備がされていけば、丘珠空港周辺地域で観光関連も含めて、新たな複合的ビジネス拠点としての発展可能性も将来十分あるのではないかと思います。

石井委員長：ありがとうございます。続きまして大沼委員お願いいたします。

大沼委員：10年間という将来像の目途について、10年で何を見通すかという観点から一つお話しさせていただきたいのと最後に小さな質問の一つさせていただきたいと思えます。

10年を見通すのは非常に難しいと思うのですが、考えなければいけないことは、10年の間に景気が悪くなったりすることは想定しておく必要がある。このところずっと景気が良いので観光客もずっと上のぼりで、右肩上がりです。夢を見ることもそれはそれで良いことかと思うのですが、もしかしたら景気が悪くなって、実際韓国からの観光客が減っているとか、台湾からインバウンドが一服しているという傾向もすでに出始めております。もちろん我々は、国際情勢とか景気的情勢まではコントロールできません。しかし、その中でもどのような状態になっても札幌市民、あるいは北海道全体を支える公共交通網の在り方ってなんだろうという観点から考えるべきと考えております。その意味では何が重要かという、先ほどの参考資料2（市民アンケート）のご説明にもありました通り、安田委員も言及されていた通り、医療用ジェット、防災ですね。景気が良くなっても悪くなってもおそらく自然災害は容赦なく降ってきます。それから高齢化は、今後10年は少なくともさらに進んでいく一方であることはほぼ確実である。そういったほぼ確実に起こる、あるいは起こる可能性が高いことを先ずきちんと念頭に優先的に考えていくべきだろうというふうに考えます。そういう意味では、道内の交通ネットワーク、もちろん道外もですが、もちろん観光客が増えたらそれに越したことはないですし、交流人口が増えることもとても望ましいことですが、市民・道民を支える機能というのがなんだろうという観点からまずは検討すべきと考えています。

最後に小さな質問ですが空港アクセスというところで、冬期間は便数も少なく、またアクセスするバスも少ないということで、これを何とかしなければならぬという点については全く異存ございません。その上で、私がここに来るときにバスの時刻表を調べたのですが、北海道中央バスは栄町と麻生を通ってくる。もう一個の北都交通は、札幌中心部まで直通バスが冬の間もあるじゃないか、インターネットにもそう出ているが、なんでこの資料にはそのことが言及されていないのだろうというのが小さな質問です。

石井委員長：今の質問、事務局いかがでしょうか。路線バスの話でしょうか。

事務局（三浦）：バスなのですが、中央バスの路線バスにつきましては、今現在、札幌市中心部から出ているバスはございません。夏も冬も麻生から出てきているバスのみでございます。北都交通は空港連絡バスとしてやっていただいているのですが、夏ダイヤに今あわせておりまして、今10月末ですがも

う少ししましたら冬の運行ダイヤに変わります。そうしますと街中からのバスは無くなる状況でございます。

大沼委員：もしかしたら私の HP の確認した時の見間違いかもしれませんが、2019 年 10 月 27 日から来年 3 月までのバスの時刻表というのを目撃したのですが。

事務局（三浦）：11 月末までは動かすと聞いております。

大沼委員：後程確認していただければと思います。

石井委員：どうもありがとうございました。それでは佐藤委員お願いいたします。

佐藤委員：公募で採用させていただきました佐藤でございます。私が今回この活動について応募したのは、実際に今まで製薬会社で勤務しており、道内および道外の方も担当しておりまして、新千歳空港、丘珠空港も 3 年ほど実際に使わせていただきました。実際使った立場、利用者としてどういったことが改善してもらえればさらに使えるのかということのを是非意見として話させていただきたいと思っております。また先ほどから議論もされていますけれども、医療を通じての 1 年間の利用。これに関しましては、私が製薬会社にいた立場を考えますと、各先生方に色々お話を聞いております。実際に医療に関しましては季節の問題、またプラス時間の問題というのもあります。疾患によりましては 4 時間以内に搬送しなければいけない疾患等も非常にたくさんありますので、その中でも通年にするにはどうしたらいいのかということも含めて議論の必要があるのかなとも考えております。また防災に関しましては、私自身東北大震災も経験して、仙台空港が使えなくて他の空港を利用して逃げたこともあります。また北海道のこの間の地震、また帯広で大雨がありまして、インフラ、JR が全部駄目になりましたが、実際には帯広から移動するには釧路に行って丘珠空港に向って帰ったという経験もあります。そういった防災に関してもこの丘珠空港は非常に使える空港だなと思っております。その活用についてもぜひとも深めていきたいなと考えております。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。扇谷委員お願いいたします。

扇谷委員：私は市民委員として公募に応じました時に、原稿を書いております。それを行政の方は取り上げていただいて、市民委員の一人として選抜されたのではないかと思います。何を書かせていただいたかといいますと、私は百合が原地区に住んでおります。具体的に言いますと、丘珠空港の敷地のすぐ隣にあります。この辺は老人施設、病院、小学校、中学校、高校と様々ございます。その中で、私が公募に応じたポイントは、飛行ルートの下に住んでいる住民として、今丘珠空港の周辺はどのような生活環境があり、どのような騒音の状態を実際に地域住民は受けていて、それをどうしたいと地域住民は思っているかというのが 1 点です。

並びに 2 点目は、道新の記事お読みになった方がいると思います。22 日 15 面です。秋元市長の中期実施計画が大きく道新では取り上げられています。このポイントは持続可能な将来を招く、持続可能な将来のまちづくりを考えたいということです。そのために何が必要かは、もし記事を読んでいない方は

是非 22 日道新の 15 面、広範囲にわたって市長さんのお考えが述べられておりますので（読んでいただければと思います）。私の考えとここはほとんど一緒です。丘珠空港は単独で考えるのではなく、先ほど大沼委員がおっしゃったように、北海道全体、日本全体という大きな視野のもとに丘珠空港が今後どうしていかなければいけないか、というのは当然あるわけです。その中で市長さんは持続可能な将来を描きたいのだと、きちんと指針をお示しになっております。夢を語るのももちろんよろしいが、地に足を付けた（将来像の検討）、丘珠空港が民間化になった 7 空港と競合するという現実が目の前に控えておりますので、そこの関連をお考えになり、秋元さんが望むまちづくりに限りなく近づいていただけたら市民としてはありがたいと思っております。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。いま最初の騒音の話について、どうあるべきかということ、課題のみおっしゃったんですけれども、お考えとしてご発言いただけたらありがたいのですけれども。

扇谷委員：今日は委員の方がこれだけたくさんいらっやいまして、今日私がそのことについてピンポイントで言う場ではないと思っています。尚全 4 回この会議がありまして、その中で地域住民として発言出来る場面があるかと思っておりますので、そこに譲りたいと思います。

石井委員長：はい。では井戸委員お願いいたします。

井戸委員：私は丘珠空港の利活用について、航空会社で勤務していたという経験も踏まえた上で考えさせていただいて、論文を書いて応募させていただいたのですけれども、その論文の中では滑走路の延長に関しては長年議論がされてきて、滑走路が延長すれば大きな飛行機も飛べるし、たくさんの旅客機も降りられるようになるので、幅は広がるのではないかとことをずっと言われてきているとは思いますが。そこに至らないというところもあるので、滑走路の延伸に関しては置いておきつつ、現状の空港施設を活用して、どういうふうに丘珠空港を盛り上げていけるのかなということころを考えていければなと思っています。この先も高齢化という点もありますし、航空業界においてはパイロット不足も言われておりますので、大型旅客機、小型機でのパイロットの育成をする養成学校を誘致したりなど、そういった点で今の施設を利用した丘珠空港の活用に関して、考えていければと思っています。また医療に関しては先ほどおっしゃっていた方もいらっやったように、市民の意見からも、医療の役割に関してはすごく大切だという意見が挙がっているかと思っておりますので、そこも丘珠空港の大きな役割として考えていければいいかなと思っています。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。北島委員お願いいたします。

北島委員：北島でございます。ここに丘珠空港周辺のまちづくり連絡協議会という肩書で出席させていただいておりますけれど、去年と一昨年たたき台を作る時の委員として出ておりました。上田市長の時に 10 年計画の中で、北海道大学の経済学部部長の藤田さんと工学部長の 2 人で 10 年計画に携わっていたので、まとまったものをまちづくりセンターの所長が 12 月 25 日の夕方に、会長これ読まないかいと言ってくれたので、見たらですね色々なことが書いてございました。それで私さっそくパブリックコメントというか、文書で出したことあるのですが、基本的には前から計画していたときは大谷の先生方

は、例えば丘珠空港までを地下鉄を札幌新道駅のほうから Y の字にして飛行機で飛ぶときに地下鉄に乗って丘珠空港にすればいいと、そういう案でした。商工会議所の人は百合が原から丘珠空港の 10 年かけてできた土手の方に地下鉄を回して、国際線ターミナル、国内線ターミナル、防災機能貯蔵庫というターミナル倉庫を建てて、地下鉄をそこまで入れるという案でありました。私はパブリックコメントに、ロンドンオリンピックの時に使った、札幌にもありますけれどもロープウェイ型のモノレールというか（そのようなものを提案しました）。実は東区には丘珠空港の他にサッポロさとらんどとモエレ沼公園があります。サッポロさとらんどは、去年（オープンした、）7 年かけて整備した丘珠の縄文遺跡の施設もありますし、入場者数、これは有料と無料の違いはありますが札幌で一番入場が多いのは円山動物園ですね。丘珠のサッポロさとらんどとモエレ沼公園は無料ですから、単純な比較はできないですけど、二つ合わせると円山動物園（の入場者数）を超えるんです。それなのに非常に交通の便が悪いので、私はロープウェイ型のモノレールのようなものをモエレ沼公園まで伸ばしなさいという話をしたら、加森観光さん達を中心に設立された丘珠研究会の、その先生方の中で北海商科大学の佐藤先生が議長になって、そこで 180 人くらいの会議があり、私用の席を前の方に用意するので、私の意見を発言してほしいと（言われました）。その場で発言しましたら、みなさん全部賛成して下さい。実は去年までの討議の中でも資料として、運航する場合どのくらい経費がかかるか計算したところ、1/30 でモエレ沼までの地下鉄（を通す案）より安くいくので、委員長の加森観光さんをはじめ商工会議所を含めて、モエレ沼公園までロープウェイを通すように賛同して下さいましたが、今回この会合を開くときに、市の職員さんに言わせれば、黒字になる自信がないと（いうことでした）。今札幌は（今後）ちょっと人口減になるという話もあります。話の中では路面電車の上下分離論も出てくるくらいだからですね。それで今回のこの話の中には入れないということになったのですが、周辺のまちづくりということになると、私の書き始めは東区で楕円形のまちづくり（をする）ということを書いて苗穂駅の周辺を一つの核にすると、それから、空港を一つの核にしたまちづくりしなきゃ駄目だよという文章だったわけです。それを参考にさせていただいて、今苗穂はアリオの方に寄りまして、非常に立派なホテルなんかも立ちますし、利便よくなりますけども、丘珠空港の方のせつかくこれから運航期間を延ばしたり、便数をとばすということになると迷惑はやっぱり地元の人にかかるのだから、まちづくりということを将来的には、必ず含めていくことを考えていただきたいということをお話ししておきます。長くなるのですけども、加森観光さんたちは丘珠空港のことすらん空港だとか言っていますけれども、今のいう札幌丘珠空港の運航は自衛隊もやっているので、地元としては札幌丘珠空港と表示してほしいという意向があることをお話し申し上げます。ちょっと長くなりましたが失礼いたします。

石井委員長：ありがとうございます。坂田委員お願いいたします。

坂田委員：皆様初めまして、私今回初めて委員になった坂田でございます。住所は札幌市北区。東の隣。北区の中でも西の北のはずれの町内会でございます。そのところで今日初めて来たので何もわかりませんけれども、将来像というかたちなので、先ほどの説明の中で 10 年かけるというっております。この 10 年で終わるのでしょうか。一番先にやっぱり滑走路の延長をしなければいけないわけでございます。板垣市長時代に用地を買収しました。延長のために。けど今は用地を買収したところは公園になっております。たまたま私が札幌市の農業委員会の会長したときに地目変更（がありまして）、役所がしますんでこれは反対できませんけれども、困ったものだなという感想があります。あまり言うと（話が）反

れていく恐れがあるので、この辺で終わらせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

石井委員長：どうもありがとうございます。三澤委員お願いいたします。

三澤委員：丘珠連合町内会 三澤でございます。前回に引き続きこの検討委員会に参加させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。私は、丘珠空港の将来像について考えていることがあるので、お話しさせていただきたいと思います。まず皆様に分かる内容としまして、現在新千歳空港からの道内空港の路線を持っている全日空の会社があるのですが、それを丘珠空港に集約して道内路線を拠点化するためには、もっと新千歳空港だけじゃなくて丘珠空港の道内各地への路線を整備して、防災拠点としていくのがいいなと思っております。防災機能をつくることとしては、さきほど他の方がおっしゃっていましたが、札幌市消防局のヘリポートが石狩市にしかないのも、これを早急に丘珠空港に移して防災基地の機能を持つ空港として整備を図るべきであるし、もう一つの新千歳空港の海上保安庁の航空基地、それを丘珠空港に移して、防災基地の拠点化を図るべきだなと思っております。それと将来像についてですが、昨年天皇陛下が丘珠空港から利尻空港へジェット機で離発着した記憶があります。ということは、札幌市内の空港の利便性をもっと有効に利用していくべきだと思います。来年は東京オリンピックのマラソンが札幌開催で決定しそうな動きがありますが、その際に選手の輸送とか各国要人の来札に関してチャーター機を飛ばして、もっと丘珠空港の利便性をアピールしていったらいいと思います。最後になりますが、丘珠空港の利用時間は現在夜 8 時半ですが、1 時間伸ばしたら 9 時半ですよ。もうちょっと便数を増やすなり、自衛隊の協力を得ないといけないと思います。

石井委員長：どうもありがとうございます。一通り各委員の皆様からご意見を頂戴しました。様々な視点からご意見がございましたが、道内の主要都市を結ぶネットワーク機能ですとか防災機能ということでの活用のお話しとともに、観光面での可能性の指摘もございました。逆に 10 年という長さという中で景気低下の萎縮などもあるのではないかとということと、持続可能な形での利活用のご意見もあったと思います。具体的な運用に関してのご意見もありましたし、滑走路の延長はむしろ利活用の前提として考えないと駄目というようなことで、10 年ではなかなか終わらない可能性もあるという話もございました。利用時間の延長等も含めた丘珠空港の特色をどの様に出していくか、というご意見もありました。

最後に私自身の意見も何点か述べさせていただきたいと思います。1 つは高野委員からの指摘でもあったと思いますが、7 空港のコンセッションにより、路線拡充、利用者増加というようなことを見込んではいませんが、その前提というのは単的に言うと LCC を上手く使っていくということだと思います。航空料金の引き下げというのは需要の増加なり、利用促進の前提がある。全体の計画案はそういう形で展開されているということで、丘珠空港の利活用の視点というのは、今時点ではあまり入っていないが、現実に滑走路延長したとしても、それほど大きい機材が飛べるわけではないので、本来の LCC 的な中型機などが、飛べる可能性は無いとは思いますが。とはいえ想定利用率をどのくらいに置くかによって料金設定は変わってくる。現状でいうと、FDA や HAC もそこ（利用率）は結構低いのでやっぱり利用料金が高くなっているという問題は現実にはあるので、利活用を進める際にそういうものをどう利用しやすい形に変えていくかが、利活用促進の前提条件になる点だと思います。うまく組み込んで検討していくことが必要じゃないかと思っています。

それと昨年からいっていることですが、7 空港のコンセッションに関しては具体的に SPC が決ってお

りますので、ある程度抽象的な連携でもいいが、方向感として丘珠空港と道内7空港がどういう連携ができるかということに関しては、相手が明確にいますので、むしろ市としてでもいいと思いますが、ある程度、連携可能性という方向を見せていかないと、関係性の中で「丘珠空港はいらないのではないか」みたいな議論も出てこないとも限らないので、むしろそこはある種そうじゃない関係性というのがうまく出来るっていうことを見せていく必要があるのではと思います。新千歳空港に関しては、今は発着枠1時間あたり42まで伸びて、まだ42までは飛んでいませんが、この前50まで発着枠拡大ということを決めています。そのことを徹底して彼らが頑張り、「俺のとこだけでやるぞ」ということを(すれば、)極端に言えば、丘珠空港の利活用の可能性というのものがすごく薄れるため、実際には機種など色々なバリエーションで丘珠空港の役割が出ると思いますので、いずれにしても今年の会議の過程の中で少し見せていただくと、議論もそういうことを踏まえた議論になるかと思しますのでよろしく願いいたします。

具体的な素案にもありましたけれども、伊丹空港はコンセッションになって、色々な意味で相当手を入れて改修した。何を狙ったかということ、市民に来てもらえる場所にしたいということ徹底して進めていて、ある程度そういう方向が見えるようになってきたという話があります。やっぱり地域にとって空港は、積極的に認めてもらうために国の中の利活用、もしくはもう少し複合的な医療というようなものについても民間の力を借りれば可能性がないわけではないと思うので、そこは先行的に考えていくのも良いのではないかと感じております。

あと10年という時間は、私の印象ではすごく間延びするくらい長い話で、民間のニーズ、特に路線拡大に関わるニーズというのは10年後にやりたいという話は現実的ではないので、早い時期に方向感をきちんと明確にして、どこまでやれるか、どういうスケジュールでやれるかを、きちんと整理していくということが必要じゃないかと思う。それがないと航空会社が現実的に魅力を感じて飛んでくれるところがないと、滑走路を延長しても絵に描いた餅になり兼ねないということになります。そこら辺も今年の議論では、時間的なところについても先にやれることは極力先にやっていくということで、議論できればと思います。

長くなりましたが私自身の意見は以上になります。いろいろなご意見で出していただいていますので、事務局で整理いただいて次回以降、更なる議論を深めるということに活用をお願いしたいと思います。追加のご発言はよろしいでしょうか。いずれにしても4回の委員会の中で順次ブラッシュアップしながら議論を深めることになると思いますので、引き続きご協力をお願いしたいと思います。

それでは議題2については一旦閉めさせていただきます、3つ目の議題としてはその他ということで用意してございますけれども、委員の皆様なにかご発言がございましたらお受けしますがいかがでしょうか。

北島委員：10年が長いという話は坂田委員の話にもあったのですが、いま滑走路が1500mになり、今度は世の中変わって、滑走路延長の話になりましたよね。滑走路の延長のラインに公園が両方にありますが、出来上がってまだ3年ほどしか経っていないのに、今度は滑走路を延長するために公園を無くす、どこかに移動するかもしれませんが、突出して言わないまでも経費の無駄だということは地元の説明会の時に出ていました。委員長さんに昨年私が話したら5年位と言いましたよね。滑走路で延長の案は2000mと1800mと2つの案で今検討しているわけですが、10年かかるとすると、例えば1800mで作

って、この次また 10 年経ったら 2000m だよということにならないように、先ほどどなたか委員の方が LCC の話をしましたけれど、やはり格安航空機で東南アジアの富裕層も札幌に来て、そして札幌の病院で人間ドックにかかって、そのあと観光して帰るということをする、やはりはっきりここで 2000m にすることを皆で相談して決めた方が私は良いと思います。年数が変わって 5 年 10 年かかっていたら世の中がどんどん変わっていく。先ほどから何度も言っていますが、出来上がって 3 年も経たないうちに公園を潰すわけだから、そういうことが起きないようにするためには、世の中の進歩が非常に速い時代だから、是非政治的にも頑張ってもらうには、この委員会で短期的に進めてもらうことを強く要望するような場にした方が私は良いと思います。

石井委員長：ありがとうございます。本当に長期的な視野を持って決断をするというご指摘だと思いますので、延伸するなら中途半端に 1800m ではなく 2000m というご意見を踏まえまして、次回以降議論させていただければと思います。他に発言ございますか。

安田委員：この丘珠空港は東区にあり、今日は東区と北区の住民代表が参加されています。10 年後 20 年後丘珠空港が札幌の今の子供たちにとって、どんな役割、思い出になるのかという絵のような話ですけど、そういう視点も大切かと思います。先ほど井戸委員から、今ある空港の活用で、パイロットの養成をしてもいいのではないかという意見が出ました。パイロットだけではなく空港ではいろんな人が働きますし、職種も多い。私が調べたところ、(空港関係職員を)養成する学校は千歳に一つあるだけで、道内の地方空港ではどこも今人材不足、人手不足の状況にある。それであれば、姉妹校として丘珠に養成する学校が一つでもできれば、道内の空港スタッフの養成に少しでも役立つし、もしくはそれがあることによって、北区、東区を含め札幌市の子供たちが将来、成田や羽田で働きたいとか、そのくらいの夢、夢であり実際はキャリア教育なのですが、そういう要素というか役割を一つ担ってもいいのではないかなという気がしました。展示物を見ていると、小学生が見ても分かるような展示なのですが、小学校、中学校、高校まで、この北区や東区で丘珠空港を職業教育の場として使えないだろうか。中学生や高校生に空港で働くことがどういうことなのかを知るという社会見学のような機会があると、職業の選択肢として札幌の子供たちの未来に、役立つのではないかと思います。

石井委員長：おっしゃる通りの機能を空港として担っていくというのは、まちづくり的な観点では重要な視点の一つではないかと思います。是非そういったことも今後の議論で深めていければと思います。どうもありがとうございます。他にありますか。

大沼委員：参考資料 2 について、私が参加していないので質問したいのですが、住民説明会が全 9 回延べ 209 名参加していただいたと、主なご意見がここにまとめられてあったかと思うのですが、何人かの委員の方がいろんな意見があったということをしつづつ言及されていたかと思うのですが、これが参加した方にとって十分だったのか、あるいはまだまだ議論したいのかというのを一つお伺いしたい。それから参考資料 3 の裏に市民ワークショップを 30 名でやるとありますが、30 名は個人的には少ない印象があります。今年度はこれでやるというのはもちろんいい事ですので、是非やっていただきたいのです

けど、この後どのくらい市民や住民の声を聞いたり、議論したりする場があるのかということについてもう一度確認させていただきたいと思います。

事務局(谷口): ワークショップにつきましては、今年度は30名程度で行っていく予定で考えています。先生がご指摘の通りこれだけでは足りないと思っていますので、また新年度にはさらに実施していきたいと考えております。

石井委員長: 意見を聞くというのは重要ですけども、議論自体もどんどん進化していきますから、そういうものを伝えてまたフィードバックを求めることでいうと、こういう議論が続く限り市民意見も何らかの形で聞いていくということにはなっていくと思います。私はそれが続いて行けばそれでよろしいかと思えます。

扇谷委員: 行政さんは非常に丁寧に地域住民に寄り添っていただいています。昨年度9会場、飛行ルート直下に住む住民をピンポイントに、9回会場も丁寧に設けてくださっております。私はたまたま9会場すべてに出席しております。それはなぜかという、9会場でどのような意見が出るか、そしてA会場とB会場は違う意見で盛り上がるのか、そういうのを拝見したいために9会場すべてに参加させていただきました。今の大沼委員のお答えに私が適切に答えられるかどうかわかりませんが、参考資料2の一番上のところですね。空港周辺地域での住民説明会の3つ目の説明会での主な意見に5項目出ておりますが、私が市民として感じた、こういう意見が出ていたなというのはほぼ網羅されているように拝見しまして、これは行政さんにご苦労いただいたところで感謝しております。以上です。

石井委員長: ありがとうございます。そろそろ時間になってまいりましたので、他にはよろしいでしょうか。そうしましたら、一応議題に対する議論についてはここまでにさせていただきまして、本日の委員会はこれで終わることになりますが、皆様のご協力で有意義な議論を進めることが出来たかと思えます。どうもありがとうございます。事務局に進行をお返ししたいと思います。

事務局(司会): 皆様、長時間にわたりご議論ありがとうございました。委員長からありましたが、本日の議論につきましては改めて事務局で整理させていただきます。次回の委員会は、第2回を12月26日、第3回を1月30日に開催予定です。会場が決まりましたら、改めてご連絡致します。

以上を持ちまして、第1回札幌丘珠空港利活用検討委員会を閉会いたします。

本日はお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございました。