

2019 年 10 月 30 日

## 丘珠空港の将来像（素案／たたき台）

※ “丘珠空港の将来像（素案／たたき台）”は、丘珠空港の利活用について、2016年度からこれまで行ってきた調査検討や議論を踏まえ、今後の丘珠空港の進むべき方向性について市民や関係機関と共有し、将来像策定に向けて幅広い市民等を対象として議論するためのたたき台として示すものです。

今年度中を目途に、“丘珠空港の将来像（案）”を取りまとめ、来年度以降、空港周辺地域住民と議論を深め、空港立地地元自治体としての意見として取りまとめていく予定です。

札幌市まちづくり政策局総合交通計画部

### 目次

1	丘珠空港の概要	1
1-1	沿革	1
1-2	空港概要	1
1-3	過去 30 年間における経緯	3
2	丘珠空港を取り巻く環境の変化	4
2-1	取り巻く環境の変化	4
3	丘珠空港の将来像	6
3-1	将来像	6
3-2	担う役割	6
4	将来像実現に必要な取組	8
4-1	取組期間	8
4-2	空港機能の強化	8
4-3	空港アクセスの充実	8
4-4	路線の拡充	9
4-5	民間活力の導入	9

## 1 丘珠空港の概要

### 1-1 沿革

丘珠空港は、1942年の旧陸軍が飛行場を設置したことが始まりとなり、1958年に札幌飛行場となりました。1961年に公共用施設に指定され、共用飛行場としての利用を開始しました。1967年には滑走路を1,000mから1,400mに延長し、2004年には滑走路を更に100m延長し、1,500mとなりました。また併せてエプロンや駐車場の拡張も行われました。

過去30年の間に丘珠空港を取り巻く環境も大きく変化しており、2010年にかけてANA(全日本空輸)が新千歳空港への路線集約のため丘珠空港から撤退しました。一方で、2011年からのHAC(北海道エアシステム)の拠点化や2016年のFDA(フジドリームエアラインズ)定期便就航など丘珠空港の活用に向けた動きがあります。

### 1-2 空港概要

丘珠空港は、防衛大臣が設置管理者となり、国交省と防衛省が所管しています。2019年8月時点で道内3空港、道外3空港との路線を就航しています。丘珠空港の利用者数は、ANA撤退後に大きく減少しましたが、HACの拠点化やFDAの就航などにより、その後は増加を続けています。

表 1 丘珠空港の施設概要

名 称	札幌飛行場(丘珠空港)
種 別	公共用飛行場
面 積	総面積:1,025,028 m <sup>2</sup> (国交省所管:125,520 m <sup>2</sup> /防衛省所管:899,508 m <sup>2</sup> )
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(国交省)/7:00~20:00(防衛省)(管制時間)
設置管理者	防衛大臣



図 1 就航路線

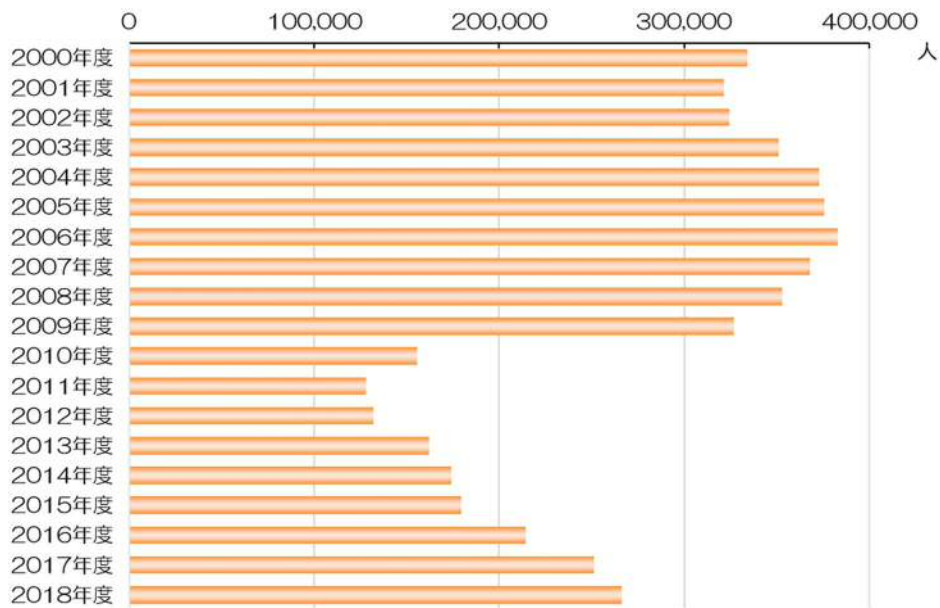


図 2 利用客数の推移 (空港管理調書より)

資料：国土交通省 空港管理状況調書

### 1-3 過去 30 年間における経緯

丘珠空港では、過去 30 年間において、以下に示すような大きな出来事がありました。

表 2 丘珠空港に係る過去 30 年間の経緯

転換ポイント	時期	概要
①ジェット化の検討	1992～1996年	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、国の判断（丘珠空港の役割は道内航空網の拠点空港、ジェット化対応の新千歳空港との役割分担）や、地元の方々の反対（生活環境の悪化を懸念）により、結果的に困難と判断された。</li> <li>● 道内航空網の拠点として機能を充実し、YS11の後継機種として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。</li> </ul>
②滑走路1,500mへの延長	1996～2003年	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民説明会を実施し、「地元案」の取りまとめを行った結果、滑走路延長（1,400m⇒1,500mに）、滑走路拡幅（30m⇒45m）、エプロン・駐車場の整備等を行うことになった。</li> </ul>
③ANAの撤退	2009～2010年	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ANAから、不況を受け収支改善の必要等があるため、A-net5路線全てを新千歳へ移転集約する旨、道と札幌市へ説明があった。</li> <li>● 関係者協議会の議論、地元住民への説明。</li> <li>● 意見聴取等を経て、丘珠から撤退。</li> </ul>
④HACの拠点化	2010年～	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 会社更生法の適用により、JALがHACの経営から一部撤退。</li> <li>● 北海道の調整により、道内自治体、経済界による新体制の構築。</li> <li>● 2011年 本社を丘珠へ移転し路線を集約。</li> <li>● 2014年 JALによる再グループ化。</li> </ul>
⑤FDAの就航	2013年～	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2013年 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。</li> <li>● 2015年 名古屋（小牧）、静岡、北九州、神戸との間で計14往復のチャーター便運航。</li> <li>● 2016年 静岡との間で週2往復の定期便の就航。（夏ダイヤのみ）</li> <li>● 2017年 静岡線毎日運航化。（夏ダイヤのみ）</li> <li>● 2018年 松本との間で8月の一時期のみ定期便を就航。</li> </ul>

丘珠空港の在り方については、過去の住民説明会の結果を踏まえて、1998年度に北海道と札幌市が「空港整備に関する基本的な考え方（通称：地元案）」を取りまとめました。「空港整備に関する基本的な考え方」は、全部で5項目あり、地元との合意内容を記載した重要なものです。

表 3 空港整備に関する基本的な考え方（1998年度）

滑走路の長さ と延長方向について	①滑走路長は100mとする。（全長1,500mとする。）
	②延長方向は南東方向（伏古川方向）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。

## 2 丘珠空港を取り巻く環境の変化

### 2-1 取り巻く環境の変化

空港を取り巻く環境は、オープンスカイ政策や空港経営改革（いわゆる運営の民間委託）、首都圏空港の国際競争力の強化等、ここ 10 数年で大きく変わってきており、これからも変化し続けるものと思われます。

下記に記した項目は、丘珠空港にとって影響の大きい環境変化の一部としてとりあげています。

#### (1) 道内 7 空港の運営の一括民間委託

民間の知恵やノウハウを活用して空港を活性化するため、道内 7 空港（新千歳、函館、釧路、稚内、女満別、旭川、帯広）の運営を民間に一括で委託する動きが進められています。

2019 年 10 月に北海道空港株式会社を代表とする「北海道エアポートグループ」が運営権者運営権設定・実施契約の締結が行われました。

提案では、7 空港を①グローバルゲートウェイ（新千歳）、②広域ゲートウェイ（旭川、函館）、③地域ゲートウェイ（稚内、釧路、帯広、女満別）に分類し、役割に応じた将来像の実現に取り組みます。

新千歳空港の道内路線の拡充や交通事業者と連携したアクセス強化などの利便性向上により、札幌都心に近いという地理的優位性のある丘珠空港の旅客数減少などが懸念されます。

一方、北海道への観光客増加が見込まれることから、丘珠空港利用者数の増加に繋がる機会でもあると考えられます。

#### (2) 北海道新幹線の札幌延伸

2016 年に北海道新幹線が新青森新画館北斗区間で開業し、2030 年度末には札幌までの延伸が予定されています。想定される丘珠空港への影響として、

- ① 札幌延伸後、北海道と東北の移動手段として新幹線のシェアが航空機を超える
- ② 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数が減少する
- ③ 丘珠—函館路線の存続は、離島路線である函館—奥尻路線の維持にも影響を与える

などが考えられます。

一方、現在は道南と札幌、道北や道東と札幌の間の移動時間は概ね大差ありませんが、新幹線の札幌延伸により道南と札幌の間だけ時間が縮まることから、全道的な均衡ある発展のため、丘珠空港を中心とした道内航空ネットワークの充実が求められると考えられます。

### (3) J R 北海道の事業範囲見直し

J R 北海道全線のうち約半分が J R 北海道単独で維持することが困難な路線とされています。J R 標津線が 1989 年に廃線となった直後は道央圏と中標津空港を結ぶ路線の旅客数増加が見られました。廃線後の長距離輸送手段として、空路へのシフトが起きたと考えられます。

道北や道東の J R 北海道路線が見直しとなると、稚内・女満別・中標津空港発着の路線は J R に代わる長距離輸送手段として重要となり、丘珠空港発着路線が就航した場合にはその需要が高まると考えられます。

### (4) 航空機の低騒音化

航空機の性能向上により、航空機の騒音レベルは全体として低下傾向にあります。下図に示すとおり、1960 年代後半から著しく低騒音化されています。

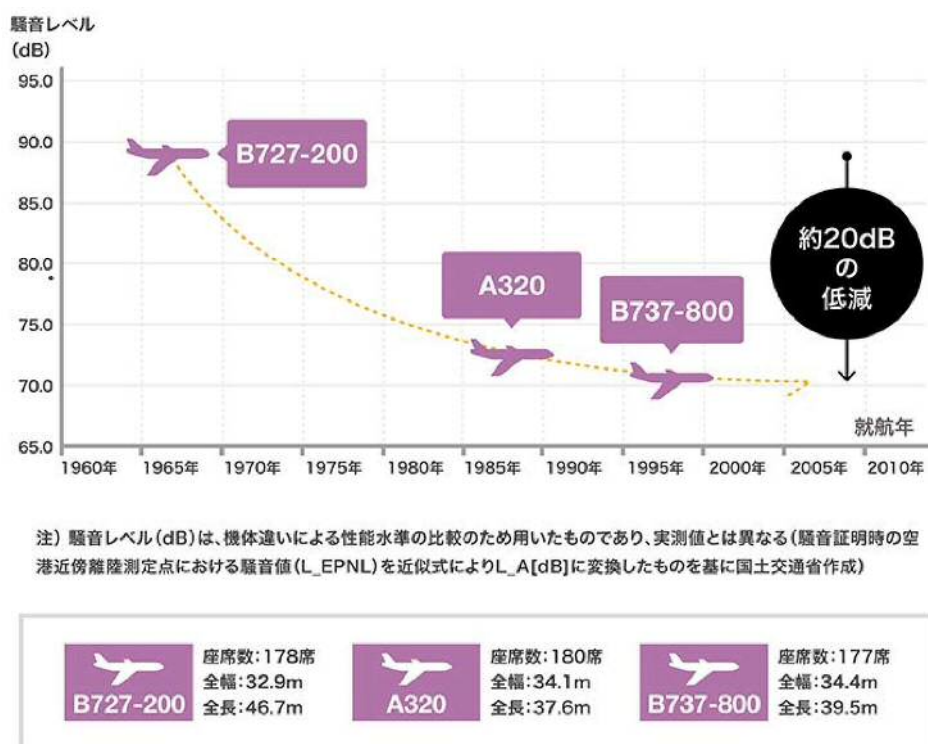


図 3 航空機の就航年と騒音レベルの関係

資料 国土交通省ホームページ「羽田空港のこれから～騒音の影響について～」

### (5) インバウンドの増加

北海道を訪れる外国人旅行者数は大きく増加しており、2011 年度と比較し、2018 年度には約 5.5 倍の約 310 万人に達しています。北海道を訪れる外国人の宿泊地は道央圏、特に札幌が多く、地域的な偏在傾向が見られます。

札幌を拠点とした周遊観光のための交通手段として、丘珠空港発着の道内路線の需要が高まる可能性があると考えられます。

### 3 丘珠空港の将来像

#### 3-1 将来像（素案）

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

これまで述べてきたように、丘珠空港は道内7空港の運営の一括民間委託や北海道新幹線の札幌延伸等といった大きな環境の変化への対応が必要となっており、今までの丘珠空港の利活用の在り方を再考し、新たな時代に対応した空港に転換していかなければなりません。

“札幌市まちづくり戦略ビジョン”において目指す、札幌市の将来の都市像である「北海道の未来を創造し、世界が憧れるまち」、「互いに手を携え、心豊かにつながる共生のまち」を実現するため、創造戦略として取り上げている「道内循環を高め、道外需要を取り込む手法と基盤づくり」を担うことが可能な空港を目指し、「丘珠空港の将来像」を共有します。

#### 3-2 担う役割

北海道の都道府県庁所在地（道都）であり、全国でも有数の人口を有する札幌市の市街地に位置する丘珠空港は、その利便性の高さから多くの役割を担う潜在力の大きな空港です。

空港周辺地域の環境に配慮しつつ、“将来像”の実現を図り、潜在力を発揮する、すなわち以下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ります。

##### 【道内航空ネットワークの拠点空港】

札幌市と道内各地方を結ぶ路線を有し、北海道のビジネスや医療従事、通院、帰省等の生活路線を担う空港として、また、観光利用や災害時の交通機関の一部を担う空港としての役割を担います。

##### 【道外や国外とを結ぶ都市型空港】

直接、札幌市と道外の空港を結ぶ路線を有し、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。

なお、国外との定期路線の将来的な就航については、さらに検討してまい

ります。

#### **【道内医療を支える空港】**

札幌市内からの医療従事者を各地域に派遣し地域医療の充実を図り、また、特に離島からは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います。

さらに、2017年度から道内で事業化されている医療ジェット（メディカルウイング）の将来的な基地としての役割も担います。

#### **【防災機能を持つ空港】**

自衛隊との共用空港であり、北海道の防災への拠点となっている防災機能を持つ空港であり、災害時の応援受援の拠点空港としての役割を担います。

また、災害時に他の交通機関が被災した場合の航空輸送の一部を担う空港としての役割も担います。

#### **【ビジネスジェット機利用に対応する空港】**

近年、全世界的に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、企業等によるビジネス利用を図るとともに、富裕層等による観光利用を担う空港としての役割を担います。

#### **【報道・測量等で利用する小型航空機基地空港】**

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。



## 4 将来像実現に必要な取組

### 4-1 取組期間

概ね 10 年を目途に、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標とします。

その後については、その時点での社会情勢を考慮して利活用目標を設定し、その時代時代に適応した丘珠空港の在り方の検討を続け、必要に応じ柔軟に内容を見直していきます。

### 4-2 空港機能の強化

将来像の実現に向け、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を図っていきます。

#### (1) 搭乗橋の設置

航空旅客に対するバリアフリー対策や、風雨、そして冬季の風雪等の対策のため、空港ターミナルビルと航空機を繋ぐ搭乗橋の設置を進めます。

#### (2) 空港ビルへの商業施設等の誘致

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な、また、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ます。

#### (3) 駐機場・連絡通路・格納庫等の増設

民間定期航空便やビジネスジェットの運航回数の増加、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（駐機場・連絡通路・格納庫敷地等）、格納庫の増設を国や関係機関、民間事業者要望していきます。

#### (4) 運航機会の拡大

空港周辺地域の環境に配慮しつつ、北海道内の移動機会の拡大及びビジネス需要への対応等に向け、運用時間の 1 時間程度の延長に向けた検討を進めます。

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空港利用が可能となるよう滑走路の延伸を国に要望していきます。

### 4-3 空港アクセスの充実

現在、都心部と丘珠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、冬期間は都心部から札幌新道までの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。

現在、国が検討している都心アクセス道路は都心部から札幌新道までの道路機能を強化するものであり、北 5 西 1・西 2 地区再開発で予定されているバスターミナルの再整備とも連携し、年間を通じた都心部と丘珠空港を結ぶ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、都心アクセス道路整備の早期実現を国に要望していきます。

#### 4-4 路線の拡充

2018年3月に公表された「北海道航空ネットワークビジョン」で示された“道内空港を一つと見立てた『大北海道空港』（マルチゲートウェイエアポート）の推進”という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、丘珠空港も道内路線を受け持つことで貢献していきます。

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きます。

#### 4-5 民間活力の導入

丘珠空港の将来像の実現に向けて、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きます。