

第2回 札幌丘珠空港利活用検討委員会 議事

■日時：令和元年12月26日(木) 13:30～15:33

■場所：北海道立道民活動センタービル(かでの2・7)5階520研修室
(住所：札幌市中央区北2条西7丁目)

■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 |
| 三澤 繁実 | 東区丘珠連合町内会 会長 |
| 安田 睦子 | (有)インタラクシオン研究所 代表 |

○事務局(敬称略)

| | |
|----|------------|
| 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 | 13:30～13:31 |
| 2. 議事 | |
| (1) 丘珠空港の将来像(素案)について | 13:31～15:09 |
| (2) その他 | 15:09～15:32 |
| 3. 閉会 | 15:32～15:33 |

■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2回札幌丘珠空港利活用検討委員会」を開催いたします。本日の会議時間は2時間程度とし、15:30頃の終了を予定しておりますので、よろしく願い致します。次に、お手元に配布しております資料の確認をさせていただきます。資料といたしましては、資料1、2、3とあります。その後ろに参考資料1～10までございます。あわせて13部の資料がございます。ご確認いただければと思います。不足はございませんでしょうか。ございましたらお声掛けをお願いいたします。それでは、議事に入らせていただきます。石井委員長よろしく願いいたします。

石井委員長：どうも皆さんこんにちは。暮れも押し詰まりまして、下の看板を見ていたら今日は会議が3つか4つしか入っていなかったと思いますが、本当に年末のお忙しい中にお集まりいただきましてありがとうございます。丘珠空港の利活用検討ということでございますが、そろそろ具体的な方向付けをこれからやっていって、どういう形でまとめていくかということになりますので、本日も是非忌憚のないご意見を頂ければと思っております。それでは早速議事に入らせていただきます。議事の一つ目「丘珠空港の将来像（素案）について」に入ります。議論に入る前に事務局からご説明を頂いた上で意見交換をさせて頂ければというふうに思います。よろしく願いいたします。

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。よろしく願いいたします。

事務局（谷口）：札幌市空港担当課長の谷口と申します。よろしく願い致します。

私からお配りしている資料ご説明させていただきます。準備をするにあたりまして資料が膨大になってしまいました。委員の皆様には事前に資料をお渡ししておりますので、要点を絞って簡潔に説明させていただきます。

まず資料1「丘珠空港の将来像に関する論点等について」ご説明させていただきます。この資料1は第1回目の委員会で、委員の皆様からいただいたご意見をもとに、論点整理をさせていただいた資料となっております。本日はこちらの論点を基に、さらに議論を深めていただければと考えております。

まず論点1は「道内航空ネットワークの充実について」でございます。道内各地域を短時間で結ぶ機能を丘珠空港は担わなければならない。といったご意見をいただきました。なお、既にこちらは前回ご提示させていただいている将来像の素案に反映している状況でございます。

論点2は「道内医療を支える空港としての医療ジェットの通年運航化について」です。

前回の委員会では、多くの委員から「医療を支える役割は重要である」というご発言や「医療ジェットの通年運航化の必要性について」のご意見をいただいております。

ここで、参考資料1「メディカルウイング事業の概要及び通年化に向けた課題」をご覧ください。

こちらは、平成30年2月に公表しました『「丘珠空港の利活用に関する検討会議」報告書（詳細版）』を抜粋した資料になります。

1ページから3ページまでがメディカルウイングとドクターヘリの比較などを記載しております。4ページはメディカルウイング事業の概要、5ページは、丘珠空港での運用の優位性や冬期運用への課題について記載しております。

課題といたしましては、冬期運用には滑走路の延長が必要なことや、冬期間は屋外駐機が出来ないため、格納庫が必要になること、除雪体制の強化などが挙げられます。

6 ページでは、利活用策案として提示した駐機場（エプロン）や格納庫・連絡通路の整備についてでございます。なお、こちらは既に将来像の素案にも反映済みとなっている状況でございます。

資料 1 にお戻りいただきまして、2 ページをご覧くださいと思います。

論点 3 は「防災機能の強化のための、路線の拡充及び通年運航化、防災拠点化について」でございます。こちらにつきましても、多くの委員から「防災の機能は重要である」ということや「通年を通しての防災機能の必要性や市の消防ヘリや海上保安庁の移転による防災基地の拠点化等」についてご意見をいただいております。

路線の拡充、通年運航化は将来像(素案)に反映済みでございます。札幌市の消防ヘリの拠点化については、札幌市消防局と協議中でありまして、来年度に入りましたら、具体的な配置計画等に係る検討業務を行う予定をしております。

また、海上保安庁との連携の可能性につきましても、先日聞き取りを行いましたところ、函館・釧路・千歳の 3 地区に基地を有しており、函館・釧路基地においては千歳空港の方が丘珠空港より近いことなど、現状の千歳基地での運用に不都合が無いという状況でございます。

防災機能の強化につきましても、引き続き検討してまいりたいと考えております。

論点 4 は「ビジネスジェット機の更なる利用について」でございます。前回の委員会では「プライベートジェットが便利で使えるということになれば、富裕層もより北海道に来てくれると思う」というご意見をいただいております。プライベートジェットとビジネスジェットはほとんど同じ意味でございますのでご了承いただきしたいと思います。

参考資料 2 「ビジネスジェット就航のメリット」をご覧ください。1 ページと 2 ページは報告書詳細版の抜粋になっております。

1 ページでは、ビジネスジェットの受け入れによる経済効果を記載しており、2 ページには受入促進にあたって求められる、駐機場や格納庫などのハード整備や運航支援事業者（FBO）や関税・出入国管理・検疫の CIQ 体制といったソフト面の項目について整理しております。

3 ページと 4 ページには、道内 7 空港の運営会社により提案されております新千歳空港と帯広空港でのビジネスジェットの受け入れ態勢の強化についての取組や、それらと連携しての丘珠空港の利用も含めた道内周遊の可能性等について記載しております。

資料 1 にお戻りいただきまして、3 ページをご覧ください。論点 5 は「運航機会の拡大のための、滑走路延伸による通年運航化、運用時間の延長について」です。前回の委員会では「10 年で世の中が全く変わるので、それを見越した計画を立てる必要がある」「丘珠空港の利用時間は 1 時間延ばしたら 9 時 30 分になるが、もう少し便数を増やすなり、自衛隊の協力を得ないといけないと思う」といったご意見をいただいております。

滑走路延伸による通年運航化や運用時間の延長は将来像（素案）に反映済みでございます。参考資料が 2 つありますが、まず参考資料 3 をご覧ください。

参考資料 3 の 1 ページは、現状で就航している航空機のほかに、滑走路を延伸した場合に想定される航空機やその特徴などについて整理した資料になります。2 ページは、これらの航空機について滑走路長ごとに離発着が可能か不可能について整理した表になります。

一番上の ATR42-600 ですが、こちらは北海道エアシステム（HAC さん）が現在の SAAB から順次機材更新していく予定の機体でございます。現状の 1500m の滑走路で通年運航が可能でございます。

続いての ERJ は、現在フジドリームエアラインズ（FDA さん）が運航している機体で、現状の 1500m では冬季運航が出来ず、1800m であれば通年での運航が可能となっております。

続いてセスナ 560 型ですが、こちらは現在メディカルウイング事業で使用されている機体でございます。現状の 1500m では冬季の運用は出来ませんが、1800m になれば、重量制限を行い滑走路面の条件を整えば、ということになりますけれども、そういった条件のもとで通年で運用が可能となっています。続いて DHC8-Q400 ですが、こちらは ANA さんが新千歳空港で道内路線を運航しているプロペラ機になりますけれども、こちらは現状の滑走路では運航できませんが、1800m になれば通年で運航が可能になります。

続いてもう少し大きな機材として、LCC でも多く運航されている A320 や B737 になりますが、A320 は 1800m 及び 2000m になれば夏は運航でき、B737 は 2000m あれば重量制限を行えば通年で運航が可能となるというものでございます。

3 ページはそれぞれの滑走路長ごとに比較している資料になります。まず、想定する就航便数と旅客数ですが、こちらはそれぞれの滑走路長ごとに、運航できる機材が、環境基準の範囲内で、どの程度の便数が就航でき、旅客数がどの程度になるかを検討したものでございます。

1800m では 72 便が就航でき、年間 113 万人の旅客が見込めます。一方、2000m の場合、運航する機材が大きくなり、1 機あたりの騒音の影響が大きくなるため、就航可能便数としては 60 便、年間旅客数は 117 万人となっております。

したがって、2000m 場合と 1800m の場合とを比較いたしますと、旅客数としてはあまり変わらない結果となっております。

その他、防災面では 1800m 以上あれば、通年で一定程度の新千歳空港の代替機能があることや、医療面でメディカルウイングが運航できることなどについて記載しています。

また、ケースごとの事業費を掲載しております。必須となるものとしては 1800m で約 98 億円、2000m で約 335 億円となっております。運航に係る支障物件の移設補償費等、国の判断により必ずしも必須とはならないものが 1800m で 192 億円、2000m で 197 億円となっており、状況によって事業費に幅が出る想定です。

なお、資料にはございませんが、こうした丘珠空港整備に要する経費の負担割合はあらかじめ決まっております。国が費用負担するのが基本となっております。国が 85%、残り 15%を北海道と札幌市で負担をして整備するという枠組みとなっております。

続きまして 4 ページから 6 ページまでが、現状図及びケースごとの想定図となっております。

緑色で示しているのが「丘珠空港緑地」であり、平成 13 年度から平成 28 年度までの期間に、約 180 億円の事業費で整備した札幌市の緑地でございます。

5 ページの「想定図①」は、滑走路長 1800m を想定した場合の図です。

混乱する図となってしまう大変申し訳ないのですが、この想定図面は 100m 単位で検討したため、北西側、図の左側になりますが、空港敷地が一部道路に掛かっております。滑走路全体を多少南東側、図でいう右側にずらせば、空港緑地に収まる見込みとなっております。もっと詳細な設計を行えばよかったのですが、経費等々いろいろな関係で、100m 単位で検討したためにこのような完成図面になり分りにくくなってしまい申し訳ありません。

6 ページの 2000m の場合は、現状の道路等への影響が大きいほか、航空機の離着陸にあたり鉄塔などが支障となる想定をしております。以上がこちらの図面の説明でございます。

続きまして、参考資料 4「運用時間延長による効果」をご覧ください。こちらは、北海道エアシステム、HAC さんから提供いただきました、運用時間を延長した場合の効果についての資料になります。

1 ページは、欠航便抑制効果になります。冬期間は雪の影響などによりまして運航ダイヤに遅れが生じ

ることが多く、最終便を丘珠空港へ運用時間内に到着させるため、やむを得ず欠航となる便がございます。函館⇄奥尻線が欠航対象となることが多い状況となっております。仮に運用時間が1時間延長となった場合、就航率を改善することができ、運航便全体で1500名以上のお客様の利便性向上が見込めるということになります。

2ページと3ページは、滞在時間の変化になります。運用時間が延長になれば、最終便を現在より遅い時間に設定することが可能となりますので、その分、札幌市内や就航先に長く滞在することができるという内容でございます。

資料1にお戻りいただきまして、4ページをご覧ください。

論点5は「空港周辺地域を含めたまちづくりの可能性について」です。前回の委員会では、空港周辺のまちづくりに関して様々なご意見をいただいております。民間活力導入の可能性ですとか、航空産業人材の教育施設やキャリア養成について、また、企業誘致やビジネス拠点としての可能性や二次交通の整備についてのご意見をいただいております。

まず、民間活力の導入につきましては、将来像の素案に反映済みでございます。参考資料5から8までご用意しておりますが、まず参考資料5「航空業界の人材不足の現状」をご覧ください。

こちらは国土交通省で示している操縦士の需要見通しのデータです。2ページは、整備士についてのデータでございます。こちらも計画的な人材の確保が求められています。

続きまして、参考資料6「航空関連の教育施設・職業教育の事例」をご覧ください。

まず教育施設として、神戸空港が関連している学校法人ヒラタ学園大阪航空専門学校の事例です。客室乗務員・整備士・グランドハンドリングなどの職業について学んでいるほか、神戸空港に隣接した神戸キャンパスにはパイロット学科があり、空港で操縦士訓練を行っております。

なお、神戸市にヒアリングにしましたところ、当然まだ成熟していないパイロットの訓練生ですので、空港の運用に支障をきたすリスクもあるとのこと。定期旅客便への影響が生じているという状況でもあるということから、丘珠空港で考えた際には自衛隊の訓練も行っておりますし、そちらへも支障をきたす可能性もあることから、課題があると考えられます。右には成田空港近隣の専門学校について掲載しております。

2ページでは、若年層の関心を高めるキャンペーン・教育ということで、国の取組のほか、札幌市の職業体験イベント「ミニさっぽろ」の事例を掲載しております。

多くの企業が参加し様々な職業体験の場を提供していますが、今年は日本航空(株)、JALさんが参加しており、キャビンアテンダントの職業体験を行っております。

続いて、参考資料7「空港の利活用が周辺地域に及ぼす効果の事例」をご覧ください。こちらでは、空港の周辺地域でのまちづくりの事例をいくつか挙げております。

1ページの仙台空港の事例では、周辺の名取市・岩沼市でそれぞれ都市計画マスタープランの中で空港周辺地域の将来構想について位置付けをされておまして、名取市では「産業・交流誘導エリア」、岩沼市では「臨空工業拠点」等としており、空港機能を活かしたまちづくりが進められているほか、市街地への編入も進められており、さらなる地域活性化が期待されています。

続いて、3ページの小牧空港の事例ですが、こちらは中部国際空港への機能転換の際に、元々ございました航空機能や航空産業を活用していく方向性となり、航空機宇宙産業集積地として活性化が進められている状況でございます。

続いて4ページの羽田空港の事例として、一部にはなりますが、滑走路の移転等による空港跡地を活用した、まちづくり推進計画が策定されており、ゾーンを3つに分けて、交通拠点の整備を行うほか自動

運転開発の拠点の整備等も進められております。

続いて、参考資料 8「二次交通の整備における課題」をご覧ください。こちらでも平成 30 年に公表した報告書の詳細版の抜粋になりまして、モノレールやロープウェイといった新交通システムの概要について整理した資料になります。

モノレールは、概算事業費で 1km あたり 90 億円となっており、ロープウェイは、1km あたり 50～60 億円となっております。参考までに、地下鉄栄町駅から丘珠空港のターミナルビルまでは直線距離で約 1.2km でございます。

また、モノレールの特徴について記載していますが、国内で運行されている路線の平均の輸送人員としては、1km あたり 1 日 6,400 人程度となっております。丘珠空港で考えてみますと、現在 1 日の空港の利用客は 700 人程度という現状ですので、慎重に検討をする必要があると考えられます。

2 ページはそれぞれの導入事例を掲載しております。下に記載していますが、地下鉄の整備となりますと 1km あたり約 260 億円という費用が掛かることとなります。参考までに、路面電車は、1km あたり約 20～40 億円となっております。

資料 1 に戻っていただき 6 ページをご覧ください。

論点 7 は「民間委託となる道内 7 空港との連携について」です。前回の委員会では、7 空港の運営事業者との連携の必要性についてご意見をいただいております。

こちらについては、運営事業者となった北海道エアポート（株）さんと協議を始めたところであり、連携内容について検討しているところでございます。

論点 8 は「意見聴取の手法や在り方について」です。前回の委員会では、「札幌市以外の方からも声を拾い上げて将来像を考えるべき」というご意見や「今年度のワークショップの人数が 30 名程度というのは少ない」というご意見をいただいております。

「札幌市以外の方からの意見聴取」につきましては、北海道と札幌市で協議中であり、手法について検討しております。

ここで参考資料 9「意見聴取の事例」をご覧ください。

こちらは札幌市で実施したワークショップの事例や他空港での機能強化に係る意見聴取事例を整理した資料になります。

①のワークショップとしては、それぞれの参加者数や開催回数に違いはありますが、これらの事例を平均しますと 1 回あたりの参加人数は、約 44 名となっております。

②として、空港の機能強化等に係る他空港での意見聴取の事例になりまして、ワークショップではございませんが、那覇空港、2 ページにいきまして福岡空港、羽田空港での機能強化に係る事例を挙げており、現在も行っている羽田空港の航路変更の取組では、札幌市でも実施していますオープンハウス型の説明会を行っているという状況でございます。

資料 1 の 5 ページに戻っていただき、続いて論点 9「航空料金の引き下げによる利用促進について」でございます。

前回の委員会では、「航空料金の引き下げは利用促進の前提条件になるため、うまく組み込んでほしい」というご意見をいただいております。

この件につきまして HAC さん、FDA さんに聞き取りを行ったところ「現状の体制ですぐに料金を引き下げるとするのは難しいが、今後運航の機会が増えるなどして、より多くの人に利用してもらえるようになれば料金引き下げの可能性もある」とのことです。

続いて論点 10「将来像実現に向けた取組期間の考え方について」です。

将来像の素案では、実現に向けた取組期間を概ね 10 年としているところでございますが、前回の委員会では、「10 年というのは長いので、早い時期に方向感を明確にして、先に出来ることはやっていくべき」というご意見をいただいております。

ここで参考資料 10「各取組の想定スケジュール」をご覧ください。こちらは、あくまで想定ということではありますが、今後丘珠空港の将来像が確定してからの各取組の案のスケジュールになっております。運航機会の拡大案の中の滑走路延伸につきましては、10 年程度必要になると想定されますが、搭乗橋の設置や駐機場・連絡通路・格納庫等の増設については 10 年まではかからない想定でございます。また、商業施設の誘致や路線の拡充、民間活力の導入といった取組につきましては、何年までに実施するという事ではなく、随時取り組んでいくものという認識をしております。

札幌市としましては、将来像が確定するという事になった際には、出来ることは早めに実施に向けて取り組んでいくべきだと考えております。

長くなりましたが、以上が資料 1 と参考資料の説明になります。

続きまして資料 2「オープンハウス型市民説明会の実施状況」についてご報告いたします。

11 月の 3 日間は JR 札幌駅、12 月の 3 日間はチカホで説明会を開催いたしました。なお、説明会で展示したパネルの内容を資料 3 としてご参考までにお配りしております。

資料 2 の 2 ページのとおり、来訪者は 6 日間で計 1413 人の方にご来場いただき、多くの方からご意見をいただきました。なお、直接、ご意見を伺うほかにアンケートにもご協力いただいております。3 ページから 5 ページに 11 月の札幌駅で実施した 3 日間分の集計を掲載しております。

3 ページの下の「空港を利用したことがある」方は約 50%となっておりますが、なお、この中には飛行機利用以外の丘珠空港に買い物に来た方等も含まれております。

5 ページの「7 丘珠空港の将来像（素案）の内容について、どう思いますか？」という質問については、「良いと思う」が約 79%、「内容に修正が必要だと思う」が約 21%という結果となっておりますが、この「内容に修正が必要」という中には、素案の内容では足りないという意見であったり、逆に内容が多いという両方の意見が含まれているものでございます。

6 ページでは、JR 札幌駅での開催分につきまして、私達職員が直接口頭で来場者から頂いたご意見やアンケートの自由記載欄で頂いた意見について主なものを掲載しております。

チカホではつい先日終わったばかりですのでアンケート結果につきましては今回間に合わなかったのですが、次回のこの委員会でご報告させていただきたいと思っております。

長くなってしまいました。説明は以上でございます。

石井委員長：どうもありがとうございました。多くの資料で説明を頂きましたが、前回出していただいた将来像に関する論点ということで、論点としてはだいぶ違うものが並列的に並んではおりますが、それぞれの論点に対する対応の可能性ということでご説明いただきました。まず、今の事務局からの説明に対して質問がございましたらお受けしたいと思っておりますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。ございましたら、それぞれ意見交換でご発言いただくときに入れていただければと思います。それでは今の事務局の説明も踏まえていただきまして、委員の皆さまそれぞれの立場からご意見を賜りたいと思います。せっかくでございますので、全員ご発言いただくように私から指名させていただくようなかたちで進めさせて頂ければと思います。勝手ながら最初は佐藤委員から始めさせていただいてもよろしいでしょうか。今の説明を踏まえて将来像をどう考えたらいいかというご意見を賜ればと思います。

佐藤委員：論点 1～10 含めてのことですか。

石井委員長：はい。全部入れていただいて構いません。

佐藤委員：一度いま全部お聞きした状況ではありますけども、非常に多岐に渡っているの、どこからやっていくかということ整理しないと進まないのではないのかというのがまず第一点だと思います。活性化するにあたっては滑走路の問題が第一点になってくるので、滑走路をどのようなかたちで、先ほど話し合ったような 10 年スパンの中で、将来見越して、どこに着地点を求めるかというところが、まず優先されるべきではないかなと（思います）。それに向けて、準備期間としての現状の施設を用いて、いかに丘珠空港を地区、もしくは札幌市や全道で問題として取り上げるような方向も一つ考えていかないと、狭い地区だけで考えていっても、滑走路だけを進めても問題にはならない。やはり巻き込むことで滑走路ができるのであれば、飛行機の路線をもう少し増やしていくことを意見する人が増えてくる、賛同する人が出てくる。また空港の施設も拡張したほうがいいのではないかという意見が出てくるかたちになるような気がするの、そういう論点を含めて、この滑走路については議論した方がいいと思いました。観光について友達等に聞いてきたのですが、ビジネスジェット、いま飛んでいる飛行機を含めても、空港施設そのもの自体、空港の環境そのものがまだまだ暗いイメージがあるということで、今後もしやっていくのであれば、イメージアップ。富裕層を呼び込むようなビジネス関係をやるのであれば、イメージを拡張するようなものを、おもてなしのようなものが受けられるようなかたちがあってもいいのではないかという意見も若干友人等から聞いておりますので、そういったところもやはり周辺地区を含めての取り組みが必要になってくるのかなと思いました。細かいところでは、医療については今後いろいろな検討を含めていければ良いのかなと思います。非常に難しいところです。あとはいろいろな産業を含める話も出てきていますが、現状難しいものがあると思います。海上保安庁が来ないにしても、自衛隊と道警も入っていること、消防が来れば、消防も含めて 3 つの飛行機を用いた産業についての、子どもに対する勉強が唯一できるような施設も丘珠空港では可能になっていくので、もし消防がくるならば、そういったところを含めた、札幌市の子どもに対するキッズニアですとか、そういったものも今後新たに、今やっているもの以上に企画として含めれば、さらに地区も巻き込んだ盛り上げができるのかなという考えも浮かびました。プライベートジェットに関しては、細かいところになりますけども、最近ニセコに富裕層がきている。ここから富裕層が直接行けるようなものを将来取り込んでいくような案も使えるのかなという意見を考えたところでもあります。細かいところになりますけども。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。多面的なご意見を頂きましたが、基本はポイントをもう少し搾るということと、滑走路をどうするかというのは、ある意味では全体の前提になることだからそこを明確にしながら流れを作るとのことと、個別のことに対するご意見をいただいたかと思えます。ありがとうございます。続いて扇谷委員お願いいたします。

扇谷委員：はい。最初に課長さんの方から前回の話し合いのまとめを読ませていただきました。感じとしては、非常に上手くまとめられているとは思いますが、ここから落ちているものもあったのではないかと、まずそこからお話をさせていただきます。私は前回、丘珠空港というのは丘珠空港単体でなく北海道全体、もっと言えば日本全体の中で丘珠空港を考えなければならないのではないかというふうに発言

しております。それに引き続きまして、日本全体を考えたときに、今後、空港行政がどういうふうにあるかを考えますと、昨日の道新に載っていましたが、今年の生まれた赤ちゃんの数の記事が出ておりました、皆さんご覧になったかと思えます。今年、統計取って初めて90万人を割って86.4万人になる。それは当初予想されていたスピードよりも2年も早く人口が減っているという記事でありました。私が丘珠空港周辺にずっと住んでいて、滑走路の延伸の、今回も素案の中に出てきておりますけれども、滑走路延伸にまつわる話題というのはこれが2度目でございます。1度目は20年前。20年前の人口は日本はどうだったのかな、どのくらいの赤ちゃんが生まれていたのかなというのは100万人を超えていました。そういう20年前の日本の状況と、今全体の日本の状況を考えてときに、たびたび出てくることではあります、少子高齢化というところは、もう少し丘珠空港の利活用について考えられてもいいのではないかと思います。なぜかといいますと、例えば人が生まれるのが少なくなればそれに伴って活動する動きも縮小するわけです。今月ではございませんけれども、今年、道新の記事にJR北海道の全線の収益の記事が出ておりました、全線赤字という記事がありました。これはやはり少子高齢化、経済が縮小し、日本全体が縮んでいく中で避けられない現状ではないかと思います。ではそういう時に20年前とは違う丘珠空港は、20年前は100mの延伸で決着がついています。今回300~500mの延伸にかかわりましては、私は慎重に考えるべきと思っております。前段に申し上げたことが理由です。もしこの先にバラ色の夢を描き、私は団塊の世代の人間でありますから、自分が勢いよく生きていたときには人口が増えて、この先ずっと増えると若いころは信じて疑わなかったわけです。しかし、たかだか数十年のうちにそれがひっくり返っている状況であります。であれば、滑走路の延伸の話の前に、地に足を付けた議論というのが丘珠空港の利活用についてもあるべきだという意見を持っております。前回、井戸委員もご意見にしておりましたように、今できることはなんなのか、その視点が抜けているのではないかと思います。10年もかけてその先に延伸があったときにどうなっているか、これは私達一人一人が誰も想像できない世界が待っているかもしれません。そういうことを考えれば、前回大沼委員もご指摘なさっていましたが、確実に訪れる未来、少子高齢化を考えて、地に足を付けた丘珠空港の利活用を考えたときに、まずは1500mの現在の滑走路で、現在の丘珠空港で欠けていることは何なのか、今までやってこられなかったことは何なのか、今後莫大なお金を使わなくてもできることは何なのか、その視点が課長さんの先ほどたくさんご説明になった中には欠けていたのではないかと感じました。なによりも秋元市長は、前回の会議でも言いましたけれども、持続可能なまちづくりを考えていますということです。丘珠空港の利活用についても、持続可能な丘珠空港の姿、それはなんなのか。それをこの中で、やはり市長の思いを受け止めて、もう少しそのところにも視点をあてて考えられたら良いのではないかと。なお、昨年度9回の住民説明会の参加者と担当課のやり取りの中で度々でてきておりましたが、今できることだあってあるでしょという声も、その時に出ていたわけです。そんな滑走路延伸ありきの話をしないでほしいというような。これはその方の受けとめでございますが、そう受け止めない参加者もいたと思います。参加者の中にそういう声も確実に出てきておりました。以上です。

石井委員長：どうもありがとうございます。今できることに対する軸が足りない、もしくはないのではないかとご指摘だったと思います。今の議論の中でも、できることは速やかにやっていくというような議論自体はあったかと思いますが、不十分な部分もあるというご指摘だと思います。

扇谷委員：はい。もちろんそのように私も理解しておりますが、できることを速やかにというのは大事なことだと思います。

石井委員長：私の個人的な意見になりますけども、現状の滑走路の規模で出来ることというのが、非常に限られているという現実もございまして、私自身は滑走路延伸を一切しないということで利用を考えるとすると、積極的な利用をむしろすべきではないと私自身は個人的に思っております。そこは延伸をどう位置づけるかということと、パラレルの議論にやむなくなってしまうというところは、議論の前提としては受け止めなくてはいけないなと思います。どちらを取るかというのはまさにここでの議論でございますので、議論のステージとしてはそのような意味合いかと思っております。どうもありがとうございます。井戸委員、お願いいたします。

井戸委員：私はやはり新千歳空港と丘珠空港はかなり隣接してありますので、そちらの役割を明確にしていくことが大事なのではないかなと今の資料などを見て思いました。いろいろ役割についてまとめ上げてくださっているのですが、もう少し丘珠空港の役割に関してポイントを絞っていく必要性があって、その中で滑走路の延長が必要であるならば、それに応じた対応をしていくというのが議論を深めていくためには必要なのかなというふうに感じました。しかしながら、市民から寄せられた意見の中で騒音の問題が出ており、騒音の問題に関しては周辺に住んでいる方にはシビアな問題になってくると思っておりますので、その辺に関しては近隣住民の気持ちに沿えるようなかたちで考えていかなければいけないのかなと思っております。また、滑走路の延長ができないような状況、滑走路を延長してまで丘珠空港の利活用を考えてはいかないという結論になるのであれば、今の空港の施設自体を活用した子供への教育の場や、市で行われるようなイベントなど、そういったソフト面での活用といったところに重点をおいて進めていけるのがいいのかなと思っております。

石井委員長：ありがとうございます。最初におっしゃっていただいた、新千歳空港とどういう役割を担っていくかの明確化を図っていくということは、当然、丘珠空港の存在感といいますか、役割を明確にするためには必要でございますので、今回はとりあえずあらゆる可能性を挙げていただいたということですけども、そのなかでどう絞り込むかという中で、丘珠空港らしさ、もしくは丘珠空港の立地特性に合った活用というような議論がでてくるというか、そういう方向にもっていかなければいけないかと思っております。そもそもの滑走路延伸の話は、延伸すれば通年運航したいという現実のニーズはいくつかあるというようなことを聞いておりますので、それが元々のベースの話になっていると。これは、私は去年から言っているのですが、ではそれはいつまで有効な話かということで、10年後まで待っていただいて、出来たら飛ばすっていうような、話としてはそういう話ではなければ10年後の約束になりませんから、やはりスケジュール感を明確にした上で、そこら辺をきちんと位置付けることができれば、延伸ということにもっと前向きになれるということかと思っておりますので、それはこの委員会だけの議論ではすまない部分もあるかと思っておりますが、きちんと整理していければいいなと思っております。どうも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：さきほど事務局の説明の中で1800mにした場合の地図で北西側が道路にかかっているのは、南東側へずらせば中に入るよということで、それはそれでいいと思います。新千歳空港との役割の中で一つ（申し上げます）。かつて樽前山の噴火がありました、そうすると新千歳空港に飛んでくる飛行機は、函館空港に降ろさなければいけないわけです。函館北斗駅から50分くらいですか。函館空港から1時間と言っていますが、ロスも出来るので、時間帯によっては2時間近くかかることもあり得ると思うんですね。さきほど井戸さんもおっしゃっていましたが、役割分担の中で2000mに延長すること

に決めて、樽前山が噴火したときには、やはり丘珠空港に一部着陸させられるような、そういうことは考えていかなければいけないと私は考えております。たまたま今年の改選後に東区から立候補した渡辺という議員がありますが、東区出身なので代表質問で立川飛行場の話を知事に質問しまして、丘珠空港にもそういう施設が必要ではないかという質問をしたら、知事は位置付けをするのにマニュアルを策定するというので、札幌市や関係機関とも検討をして進めていかなければならないだろうという答弁をなさっています。今日の議題にはないので最後に時間が許されるのであればそのことに対して発言の機会をいただきたいと思っています。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。防災を含めたリスク対応というようなことでの役割という意見をいただいたかと思います。坂田委員よろしく願いいたします。

坂田委員：坂田です。よろしく願いいたします。私は前回のお話の時に滑走路の延長のことを言いました。今日、事務局から説明ありましたが1800mにするか2000mにするか、2000mにするということは10年以上かかると言われております。早く延長するのであればきちんと決めて、ある程度時間のない中で進めていかなければなかなか滑走路延長にはならないと思いますので、そのへんをこれからも検討していきたいと思っています。さきほど先輩方から反対という意見ありましたが、いま札幌の人口は北海道で一番多いわけでございます。それから、医療の水準も高いわけでもございますので、こういった意味ではメディカル空港として大いに活用しなければならない。そのためには早く（滑走路を）作って、そういう面を充実させていきたいと私は考えております。そういう面におきまして、皆さんと共にやっていきたいと思っています。よろしく願いいたします。

石井委員長：ありがとうございます。いまスピード感、早くという話を頂きましたけれども、先ほどの説明で1800mと2000mは工事費の違いはあったのですが、スピードの違いでいうとどういう見通しになるかというのを、（事務局で）少しは整理されているところがあるかどうかを、ついでにお聞きできればと思うのですが（いかがでしょうか）。それと、一連の工事としながら暫定開業みたいなある種1800mで使えるタイミングが少し早くくるようなことがあり得るのかどうか。検討してないということも含めて、今の段階でどのような状況か教えてください。

事務局（谷口）：工事の期間については検討していないのが現状でございます。

石井委員長：現実的な選択をするときには、僕もいつも言っていますが、時間との戦いという側面が全体としてあるので、やはりそれぞれの事業を、ある程度推進していくというものに関しては、時間のイメージを少し明確に持って、それでどうするという話をしていく。極端に言えば長くかかるものは推進はやめる必要はないにしても、すぐに動かないという意味ではプライオリティが低くなるという選択が必要なことの視点の一つかと思いますので、工期の方はなかなか難しい面もあると思いますが、少しイメージを整理しておいていただいて、後程さらに議論できるようにしていただければと思います。どうもありがとうございました。それでは三澤委員お願いいたします。

三澤委員：三澤でございます。私まず、丘珠連合町内会の話をしていたので、申し上げたいことがあります。丘珠地域と言うのは、飛行場挟んで南と北地域に分断されております。近年は「札幌黄」という

ブランドでたまねぎが有名になっております。2004年の滑走路100m延長の際に丘珠空港緑地が整備されまして、滑走路周辺の公園緑地が整備されましたが、実際は下水道も整備されていない地域もございます。そういった中で、近くにはモエレ沼公園、さとらんど、いろんな施設がありますが、丘珠地区の住民にとって丘珠空港の利活用が、きちっとしたかたちでまとまった際には丘珠地域の開発にも繋がると思っておりますのでよろしくお願いたします。それから滑走路について、私はやっぱり2000mに延長したほうが良いと思います。やはり新千歳空港の被災時への代替になりますし、道内空港の滑走路をみましても1800~2000mくらいあるわけです。そういった中で、もし関東への路線を、今後丘珠空港から東京に行けるとなれば予算も増えますし、空港の利用客も増えてくるわけです。また防災基地としても分散している施設を集約するとともに、メディカルウイングの就航も期待できます。もう一つは道内路線です。新千歳から今、稚内・女満別・中標津ですか、こういう地域に就航することによって、これは7空港民営化との絡みもあると思いますが、そういったことでは道内空港の拠点ということを丘珠空港に位置付けていただければ、もっと丘珠空港の利活用ができると思います。検討の話いっぱいありますが、とりあえず私の意見は以上です。

石井委員長：どうもありがとうございます。空港立地地域の地域環境整備の必要性と、延長については2000mということでお考えいただいたほうが良いという意見をいただきました。続きまして大沼委員意見いただけますでしょうか。

大沼委員：全体の考え方として思うのは、丘珠空港そのものというよりも、都市計画、まちづくり全体としての位置づけと言うのを、もう少し深堀する必要があるのかなという印象を持っております。というのは、例えば道内7空港であったり海上保安庁であったり、あるいは各空港会社さんはどうしても相手のあることなので、一生懸命交渉していただくというのが当然の前提として、それでもやっぱりできないことが生じると思います。だけど、札幌市なので札幌市として出来ることはあるはずなんです。その時に、単に空港担当課とか縦割りではなくて、本当にいろんな部局が連携し全体で、札幌市なので札幌市全体の都市計画、まちづくりの中で丘珠空港をどう置くのかという観点を、札幌市の委員会なので、もう少しきちんと位置付けるべきだと思います。その時に、特に丘珠空港周辺をどううまく使うのか。前回も今日もご意見ありましたが、本当に豊かなりソース、資源がたくさんある。モエレ沼公園、百合が原公園、サッポロさとらんど、つどーむと色々ある。何が足りないかと言うと、回遊性をつくる仕組みが無い。回遊性というのは人が回る仕組みです。前回の中心アクセスの問題が議論になっていましたが、単に中心部とアクセスが良くなればいいという話ではなくて、例えば空港に行く、ちょっと時間がある、ちょっと空港行こうかなというそういう回遊性を作るという視点がまるまるないので、回遊性を作るという視点が必要かと思います。札幌市でいえば、例えばチカホを作ったら同じ人口、少し増えていますが、人口以上に対して出てくる人の数が増えたわけです。その分、地下鉄の利用者が減ったかと言うと減っていない。同じように市電のループ化をしたときに大通~すすきの間の地下鉄の利用者が減ったかと言うと減っていない。むしろ市電の利用者が増えた分回遊性が増えた。こんなふうに丘珠空港であれば、何か交通アクセスを作ることによってバスタクシーの利用は減らないどころか少し増える、他の人の回遊が増える。そういう仕掛けをどうするんだというのが、やっぱりないかなと考える次第です。回遊性を増やすことの非常に大きなメリットとして、前回10年のスパンで考えると景気がどうなっているかわからないと申し上げたのですが、景気が悪くなった時に何が一番助けになるかと言うと、景気悪くなると、「安・近・短」に流れます。「安い・近い・短い」それは市民が

気軽に公園に行くとかそういった回遊性を担保しておくことが、もちろんリーマンショックとかバブル崩壊級になったらどうしようもないですけど、ちょっとしたものであれば回遊性を増やしておくことで、少しはバッファが作れる。そういう効果ももちろんあります。なので、都市計画、まちづくり全体のなかで、回遊性を増やすというのが一番大事なかなと思っております。ちなみにモエレ沼公園に海外のゲストをときどき連れていくことがあるのですが、やはり交通アクセスが悪くて困るわけです。新千歳空港からだ、ちょっと移動するときに寄ることは出来なくて、わざわざ連れていかなければいけません。ちょっとした知識人であればイサムノグチぐらい知っています、海外の人でも。しかも、ここが元ごみの埋め立て地だったと自慢しに行くのですけども、わざわざお連れしなくちゃいけない。いいレストランがあるのだが、自分が車運転していたらワイン飲めないとか、いろいろ制約があるのを外してあげると、もっともっと回遊性を増やすことができる。ちょっと丘珠空港から乗ろうかというのがあれば、もっと気軽に、回遊性あれば、遠くの方と一緒に連れられるということもあるかと思います。そうやっていくと、おそらく市民の皆様は丘珠空港、およびその周辺地域を親しみもっていただけるということも非常に大事なところで、再三いろいろ議論がありますけれども、騒音というのは一番大事なポイントだと思います。ただし騒音は、もちろんうるさいですけども、好きな人はちっともうるさいと思わないということもありますので、であるならば、せつかくあるのだから好きになっていただくということを増やすというのも、長い目で見たら焦らずやるべき大事なことじゃないかと思います。あとは時間軸の話ですが、おそらく一番ネックになるかなと思っているのは、以前の地元合意を覆すのかという意見が必ず出てくるはずなので、それはもちろん丁寧に新しい地元合意を作るのです。その時間を焦るとかえってあとで大変なことになるかなというふうには感じております。工期の長さ云々よりも、丁寧に地元合意を作る時間をどうやって担保するのですかと、おそらくその時間の方が工期云々よりも全体の長さに影響を及ぼすはずなので、そこを丁寧にやる。その意味では、今日の論点では8（意見聴取の手法や在り方について）。意見聴取というのは単にご意見聞きただけではなくて、いろんな地元の方、地元の方と一言で括っても非常に多様な意見あるかかと思っておりますので、繰り返し膝を突き合わせて話し合う場というところに丁寧に時間をかけることが長い目でみて近道になるのではないかなと個人的には考えています。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。地元合意の重要性という指摘と、回遊性の仕組みがないというようなご指摘がありました。回遊性の話はある意味では必要だという認識は私自身もあるのですが、逆に言うと空港利用者数が今のなかでは直線的な公共交通ですら維持が非常に難しいという現状があるなかで、ではどのように回遊性を作るアイデアを考えるかということで、アイデアがあればせつかくの機会ですでお話をいただければと思います。

大沼委員：2つ考えると思うのです。空港経由して回遊されていく方と、地元札幌市民が回遊してくる両方があると思うのです。市民の回遊性というのはさきほど申し上げた通りです。あとは空港の滑走路延伸をすれば、もちろん旅客数そのものが増えるわけです。同じ旅客数に対して、あるいは、同じ人口に対してどのくらいの数の人が出てくるのかという話なので絶対数が問題なのではなく、例えば今までは月に1回しか公園に来なかった人が、月に2回3回繰り返し公園に来れば回遊性が増えるわけです。今日はなかったですが、前回あった話で商業施設作るとか、今日もありましたけども訓練学校つくるとか、そこに人が足を運ぶことを繰り返し作っているわけで、同じ人数に対して回遊性が増えるということがあると思います。あとは空港利用客から見て、よそから丘珠空港に降り立った人、あるいはこれか

ら丘珠空港でよそに行く人、あるいはビジネスジェットに乗る人が、あと 30 分時間あるからここに立ち寄ろうというものをどう作るか、同じ人数をどれだけどう回遊させるかというのが回遊行動の思想だというふうに考えています。

石井委員長：ありがとうございます。続きまして河本委員お願いいたします。

河本委員：私の方からはまずは観光の面からお話したいと思います。いま大沼委員からもありましたように周辺地域は、百合が原公園、サッポロさとらんど、モエレ沼公園という観光の軸となる非常にいい観光施設を持っているわけですが、あまり知名度が高くない。また、大沼委員の話にもありましたけれどもせっかく知っていても、交通の便が悪いために来られないという旅行者も非常に多いのではないかと思います。特に冬にアクセスの問題があります。そういう面ではこの空港を核として周辺地域をどうするかという議論が必要になってくるのかなと考えます。大沼委員のほうから回遊性という話がありましたけれども、観光学では、観光は別名交流産業とも言われておりまして、交流することによって地域を、産業的に、経済的な面で豊かにしていくという面もあります。その面で、その交流人口を増やすうえでも、丘珠空港はある面ではこの地域の核になってくるのではないかと思います。先程の話にもありましたけれども、定住人口が少なくなることは間違いないのですが、この地域のまちづくりをどのようにしていくかという面では、交流人口という視点というのも非常に重要かと思えます。時間軸の面で言えば、やはり医療・防災は急がざるを得ない問題だと思います。人の命が係わってくる部分でありますし、今後どのような大きな災害や事件が起きるかもしれません。その面では、時間軸では医療・防災というところも含めて、重視して計画をつくっていただき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。交流人口を増やす。裏面に観光があるのだと思いますが、そういう基点としての丘珠空港という話と、医療・防災をむしろ時間的に急いで考えていく必要があるということをご指摘いただいたかと思えます。続きまして安田委員お願いいたします。

安田委員：丘珠空港の利活用といった場合に、参考資料とか見ていると、飛行機の発着回数や旅客数、それを基礎データとして周辺への効果を考えていく、という計画が基本的なことかなと思います。まず、いま河本委員もおっしゃった医療の関係では、夏と冬で丘珠空港の活用が全然違うわけです。そしていま、北海道を含めて全国で病院の再編という大きな問題が避けて通れない状況で起きてきている。これはやはりメディカルジェット、メディカルウイングを北海道の医療政策といいますか、医療の施策の中に、札幌市と道が協力して組み込んで作っていかねばならない緊急課題かなと思っております。そのためには丘珠空港はやはり新千歳空港よりも有利ではないかなと思います。高度医療の出来る病院は札幌市に集中していると思いますので。それとあわせて、いま現状でこれ以上に発着回数を増やすとか、旅客数を増やすことができるのかも考える必要があると思います。資料で見ると、減ることはあっても増やすことは難しいのではないかなと思いました。せいぜい運用時間の延長ができるか。例えば、何時までに丘珠空港に戻ってこなければならぬから、戻れなくなったらそこで欠航になりますというのを伸ばせると、ちょっと違うかなと思いました。又、想定スケジュール表を見ると、書き方か、分け方なのか、運航機会の拡大というのはわかるのですが、その中に運用時間と滑走路延長が一緒に入っているのです。運用時間の延長というのは、もしかすると今の状況でも 1 時間延長というのは地元の理解があれば出来るのかなと思って見ていました。滑走路延伸は、現在飛んでいる飛行機は今の滑走路でなんとか

飛べるけれども、その飛行機が飛べなくなったら滑走路を延伸しなければ飛べる飛行機の発着回数が減ってくるのではないのかなというのが私の素人の考え方です。それから駐機場や連絡通路、格納庫、これは現状の滑走路でやっても意味がないのかもしれない。なぜかという、冬は飛ばないから駐機場、格納庫がなくてもいいとか、そういう状況があるのかなと思いました。冬飛ばすためには、今の滑走路の長さで格納庫さえあれば冬も飛ばせられます、状況によっては飛ばせられますと言うなら先に考えることができるのですが、滑走路の延伸と駐機場、格納庫等の増設というのは、ほぼ同時進行で計画しなければならないのかなと思いました。それから今の状況で、空港ビルに商業施設を呼び込んだとして旅客数が変わらないか、もしかして減るのだったら周辺住民がくるスーパーでも入れなければ難しいのではないかなと、考えていました。想定スケジュールの区分けをもう少し丁寧にしたほうが、将来実現に必要な取組案と関連付けて考えられると思いました。

石井委員長：ありがとうございます。後段に言っていた部分は以前からの議論でもあるのですが、滑走路延伸しなければできないことと、延伸しなくてもできることというのは今回の論点整理では明確に示していないところです。全部一個一個について、どっち側に入るかは、いままで整理をしているので。きちんと整理をしてもらうことは、まずは必要だということのご指摘だと思います。いずれにしても、そこはあまり変な議論をすると、逆に議論が歪みます。滑走路延伸しなければできない事というのはセットの議論になりますから、そこはきちんと分かるように切り離すということと、それと関係なくできることという、元々そういう整理も前からしてはいました。今回改めて議論するために、そういう枠を取っ払っているのが、実際の論点のまとめ方なものですから。元々はあったので、今回は再整理をしていただくということにさせていただきたいと思います。いずれにしても、延伸しないとできないことが結構あるのは事実。そこはそこで、ステップとしての延伸ということと絡めて、きちんと議論をするという話になるかと思います。あと最初に医療とかむしろ今やるべきことについていくつかございました。それはそれで非常に重要な論点かと思いますが、是非これからの議論につなげていきたいと思います。どうもありがとうございます。高野委員お願いいたします。

高野委員：オープンハウスで提示して頂いている大きな資料なのですが、チカホのオープンハウスに行った時にもこれが一番皆さん注目するだろうなと思っていた資料 3 の⑧（将来像の実現に必要な取組（案）とは？）なのですが、これを見ますと下のほうにお金が出ていまして、必ずしも必須とはならないものという書き方がよくわからないと思いますけど、いずれにしても 1800m なら 290 億円、2000m なら 532 億円、括弧を含めるとちょっと違いますけど、そういうふうになりますと整理されています。お金の方は結構明確に 300 億円と 550 億円と出ているわけです。上のほうには、どういう飛行機が飛べるようになりますというのが明確に書いてあり、これは滑走路によって飛行機が一対一対応で、夏冬別にそれぞれ飛べるというのは決まってくることなので、これも明確に書いてあるのですが、やはり今いろいろ議論している、本当に丘珠空港というのは少子高齢化の中で、経済的に、あるいは経済だけではなくて、観光や医療、防災の面でどのくらいの効果をもたらすのかという、そういう効果の部分がほとんどできていないというふうに見える。メディカルウイングの運用が可能とか、防災上でだいぶ今より良くなりますよと、そういうもの書いてあるのですが、この表だけでどれを選べばいいのかを市民の皆さんに判断してもらうには、資料・情報として全然足りないと思うわけです。これらのお金をかけ、尚且つせっかく作った緑地が一部使用できなくなるとか、騒音問題もまた新たな状況になるとか、そういった負のこともありますし、プラス効果としては、経済や観光や医療、災害、そういったものを具体

的にそれぞれの滑走路によってどのようなことになっていくのかというのを、一番いいのは、量で何億円の便益がありますとかってやればいいのですが、なんでもお金に出来ないものも多いので、安心安全とか。そういうものは必ずしもお金にする必要はないかもしれませんが、費用だけではなく、効果のほうももう少しそれぞれについてわかりやすく、イメージ的に示していくというのがすごく重要だなと思いました。この大きな紙（資料3）で、⑩（飛行機騒音ってなに？）に自動車騒音と航空機の騒音を比較してみますというようなことやっていただいたのですが、例えばこういう具合に、その効果が分からなくても他のものと比べるとこうなりますとか、こういうやりかたでも、ただただ騒音の予測値を出すよりも車の騒音と比べてみるとか、こういうことでも皆さん方の理解が進むのではないかなと思いました。冒頭に扇谷さんからお話しあった少子高齢化、10年前といまでは全然違うというお話がありました。これも本当に重要な視点なので、そういうことはベースにきちんと置かなくてはいけないのですが、一方で10年前と違うのはインバウンドの人がいっぱい札幌にくるとか、街中に溢れるようになってきているというのは違って、それは距離というものと時間というものの価値観ですか、あとお金の関係があります。札幌までちょっと遊びに行こうよとか、こういうアニメの聖地があるからちょっと行ってみましょうよというふうに、どんどん人が来るようになった。それはやはり10年前とはだいぶ違う状況になって、そういうトレンドを見たときに、北海道新幹線が10年後に作り上がるということでもやっておられるわけですが、そういう中で北海道の全体の経済が道南地域には素早く行けるようになるわけですが、ビジネスとしていろいろなことで交渉とか話をするとき、いまのままだと釧路、網走、稚内といったあたりについては4時間、5時間というのが普通にかかってしまうという状況のなかで、世界としてはインバウンドの人がたくさん来る、外国人もどんどん出かけてきてどんどん来る、そういう中では北海道内を1時間程度で素早く移動できるということは道南以外の道東、道北という地域を均衡あるといいますか、そういう少子高齢化の中でなんとかそれぞれの地域が、皆さんが生きていくためには、そういう機能も必要じゃないかと思うのですよね。そういうことも踏まえてどういう効果もたらされるかということです。それをもっともっとそれぞれの項目について、プラスについてもマイナスについても皆さま方にわかりやすい形となるべく具体的に示すということをしていかないと、まだまだどれがいいかを今の時点で判断するのはちょっと。コストしか出てないですからね。それについて負の方もこれだけではなくて、騒音だとか、いろいろな時間の問題だとか、公園が使いえなくなるとかそういうこともあるわけで、そういうものも含めて明確な私たちで、もう少し良い事と悪い事を示していく必要があるのではないかなと思います。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。むしろ悪いところ、費用を示すとともに、効果を明確に示す必要があるというご指摘だったと思います。どちらかというとなりの側面というか、まさに費用とか問題点というのは、すでにでているところが大部分かだと思いますので、それは改めて再整理するということだと思いますが、効果というか便益というか、ここの部分というのは飛行場も単に滑走路つくったというだけではあまり効果が出ませんから、どういう形態で利用するかということで、ある種効果がやっと思えてくるということなので、逆に言うとどういう空港を当面、5年なら5年、10年なら10年で目指すかというところの姿に就いて、この場合はここまで効果があつて、こっちだとこういうふうに効果がある。逆に付随する機能に対するデメリットがもしあるのなら、少し整理するみたいな。具体的にいうとそういう論点整理をしないと、どれがいいかということが非常に整理しにくいというご指摘かと思えますので、そろそろ絞り込みをやっていくというようなことかと思えますので、少しそういうところについて、どなたでも理解できる整理をやっていただければいいかなと思います。必ずしも絶対帳尻

をあわせることではないのだと思います。ただ僕自身も、今回の論点にも入っていますが、運賃の話結構しつこくしているのですが、要は空港コンセッションの7空港の方は道内のLCCも一部誘致するというのを明確に言うておられますので、ある種そういうことが点ではなく面で実現したら、丘珠空港が札幌からちょっと近いことだけをメリットに道内路線を完備していますというのは、ほとんど何の意味もなさなくなることが十分起こり得る。どうしても条件的に満たしていかなくてはいけない。僕はたとえばやはり料金ゾーンを今よりどう下げるかという施策は絶対入れていかなくてはいけないと思うし、そういうことを前提に使っていくということを汲まなくてはいけないと思っているのですが、やはりそこは施策的な面は入れておかないと、いくら近いからと言って、近いから使われるという側面はある部分ではありますが、経済利用はそれだけでは済まない部分がありますので、是非そういう意味の論点、ある種のマトリックス型に、それぞれ何をやるかということと、やれる条件みたいな話を引き出す形で整理はしていく必要があると思いますのでよろしく願いいたします。どうもありがとうございます。田村委員お願いいたします。

田村委員：第一回目を休んだ田村でございます。私は空港の勉強を30年くらいやっていますが、空港に関して考える要素は4つしかないのです。空港があるというか、土地の上に空港が乗っかっており、その空港のすぐ近くの周辺の土地、或いは北海道くらいの広がりを持った丘珠空港圏みたいな。つまり、「空港」と「土地」。その残り二つが問題なのですが、「航空会社」と「需要」です。丘珠空港に関して言うと、かつてのエアーニッポンネットワーク、プラスHACも飛んでおり、そのころは北海道内の路線くまなく、重ねてダブルトラッキングで飛んでいた時代もありますから、今より需要も多いし、エアラインがすごく頑張っていた。ところがエアーニッポンネットワークはジェット化したかったのです。経営上の判断で。そして親会社の全日空にお願いし、全日空は丘珠空港で頑張ったのですが、新千歳空港に移り、結局HACだけ残ったっていう20年近く前の話です。そのころの話は大事で、そこに戻れという訳ではないのですが、丘珠空港の活用というのを北海道全体の中でどう捉えるかがすごく重要で、力説したいところです。それで「需要」の方、今はジェット化するしないにかかわらず、丘珠空港に関しては航空会社は来ます。フジドリームエアラインズが来ているが如くに、ジェット化するともっと来るでしょう。ですから、そういう意味ではかつてと市場が違う。「空港」に関して言うと、新千歳空港を含め日本中コンセッション、民営化されていますから、その横並びで丘珠空港も民営化すればいいという話もあるけれども、皆さんがさっきから言っている医療とか防災という観点からは、民営化すべきではないと私は思っています。民営化したら、絶対対応しませんから。すごい競争のなかでやりますから。私自身の意見は、海外のインバウンドの話まですごく需要がある中で、皆が共通しているのはいわゆる国策として、北海道の施策として医療とか防災はやっぱり丘珠空港でやるべきだよ、このところで「やっぱりやるべき」ということに対して公共性というか、民営化ではなくて、公共がやるんだというバックグラウンドなのです。もっと医療とか防災に関しても1800mくらいあると冬期も含めて運用が図られるよね、というのが一番の部分です。そこまで踏み込んで皆が合意できるかどうか。時間的な問題も含めて。そのころは議論にすぐ乗ることができる。次の段階にフジドリームエアラインズさん含めて、航空会社、民間をどんどん入れるのか。HACはちゃんと道庁も含めて、札幌市さんも機材等補助しているし、国も今新しい補助を入れようというくらいに手厚くしようという動きはあるんですけど、もっとも民間を入れて儲かる空港にするとか、コンセッションの仲間入りしてもっと稼ぐ空港にするという、そのころのさじ加減が、日本全体で減多にないくらい丘珠空港には可能性はある。ただし議論になってはいませんが、航空局や世界中の都市型空港で一番恐れているのはサ

イバーテロです。何が起きるかわからない。サイバーテロで大変な目にあった都市型空港はまだ出てきていませんので。そんなことも含めて考えたときに、北海道、あるいは札幌市を中心にして、まず安全性の確保が必要である。その上で、先程の医療、防災というシビルミニマム。その次に民営化にもう一步踏み込むのかという、そのこのところあたりの判断が今回出来るのか出来ないのか。出来なくとも最低限シビルミニマムで 1800m、そこまで踏み込むのか、1500m のところで今の滑走路でやれるところまでやってみるのか、冬期利用は本当に無理なのか、そのあたりを含めての議論の整理かなという気はします。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。そもそもの論点を言っていたかと思えます。常に議論が進んでいるようで、実は基本的に通っているところは同じということで、公的な関与をするべき空港か、極端に言えばコンセッションして民営化をするようなことを考えるべき空港かというご指摘ありましたが、私も丘珠空港を民間化すればいいということはほとんど思ったことがないのですが、一つのベースとしての見識としては、そういう見方も必要かなと感じました。逆に医療なり防災での活用ということで滑走路延長というのが、現実的には非常に予算をもってくるという意味で厳しいというような現状も当然想定される中で、民間利用というようなことも絡ませてのかたちであれば実現可能性が見えてくるのかなというようなことが、この議論の流れのもう一つの流れであったかなとも思いますので、むしろ核をどこにおくかというのをきちんと見せながら、どこまで使えるかということを確認を示していくというようなことのご指摘だったんじゃないかと思えます。非常に重要な論点かと思えます。ありがとうございます。

扇谷委員：一回り委員の方のご意見伺ったところでお時間いただいて、前回石井委員長から地域の騒音の状況について知りたいというふうに出ておりましたので、それに答えてみたいということと、もう一つ議事録を拝見しまして気が付いたのですが、大沼委員の質問にきちんと答えられていないことに議事録見て気が付きました。その2つについて少しお時間を頂きまして説明させていただきたいと思えます。まず大沼委員が前回お聞きになったことは、昨年住民説明会に参加された方にとって住民説明会が十分だったか、あるいはまだまだ議論したいということだったのか伺いたい。これについて自分が感じた感想を述べておりませんでした。このような感想を持ちました。私は前回申しましたように、9回すべて住民説明会に参加しております。その中で感じたのは、まだまだ地域住民にとっては初めて開かれた住民説明会の、冊子による説明については、まだまだ疑問点が多い。したがって、これで住民説明会はもういいよという雰囲気ではなかったと思います。それを受けて、担当行政のほうは令和2年度に地域住民への住民説明会を再度やるというふうになったのだと理解しております。さきほど、大沼委員から地元案を丁寧に対応してほしいと、それは遠回りのようでも、もしかして近道になるのではないかというお話がありましたが、私もそう思います。前年度9回やりました住民説明会の中で、住民からでていた声として、延伸するという雰囲気をとても感じるよねと。地元案はもう尊重されないのか、という当然と思われる質問に対しまして、どの9会場でも担当行政の説明として、いやいや尊重します、というやりとりが私の中に印象的に残りました。そこでこの地元案っていったい何なのか、私は長年地元に住んでいる一人としてわかっていなかったなということで、このたび担当行政にお願いしまして地元案にかかわるさまざまな起案した文書による決裁文書というものを見せていただきたいと思います。ところが予想外の返事が返ってきました。いわゆる公文書として残っている決裁文書は一枚たりともありませんでした。その代わりにいただいたのは、当時札幌市の広報に、これは1999年3月号ですが、非常に

広いスペースを使われて詳細に経緯を説明し、だからこういう結論になりましたということが説明している広報誌と、もう一ついただきました。大きな用紙で 20 年前に、昨年この地域でもやっていただきましたように、行政の方は地域説明会を何度も開いていらっしゃいます。そのなかで結論が見えなかった最後のほうの 5 回目までの議論をまとめている、最後の 6 回目の住民説明会に住民の方達に対して説明する資料としてお作りになったもの。この 2 つをいただきました。しかし大事なのは、これは公文書ではないということなんです。特にこの札幌市の広報に、大きな紙面を使いまして 1999 年、今から 20 年前の 3 月に詳細な経過報告を載せるからには、この前段に起案された文書による決裁があり、それを基に広報誌に広報課は載せられたわけですね。残念ながら本当になんかということはどうして、そんな大事なものをいつどのタイミングで廃棄されたのかということを指摘せざるを得ません。なぜなら、今後はですね、ではそれはどうなるかという、地元案と言うのは歴然と地元の中では生き続けています。しかしこの地元案というのはネーミングから考えると私ちょっと最初勘違いしまして、地元の方たちが作って、行政の方にお示しして、これが地元案でどうでしょうか行政さん、と示された案だとずっと思っていたわけですが、しかしそうではなかったわけです。それが昨年度 9 回の住民説明会で行政さんの方から丁寧に説明された中で、違うんですと。これは地元案というネーミングであっても、あくまでも札幌市と道が合同で考えた、これでどうかな、住民の皆さんどうですかと、お示しになるためにお作りになったものだったわけです。今後とも地域の中では生き続けていくであろう、来年の令和 2 年度地域住民説明会の中で、是非是非その原点に立ち戻って地域住民の地元案にかかわる思いというものを丁寧に吸い取っていただきたいということをお願いしたいと思います。なお、公文書の管理につきましては、札幌市では平成 25 年に公文書管理条約というものを国の指針にのっとりお作りになっています。これ以降、公文書の取り扱いは厳密になっていらっしゃいます。ガイドラインなんかも中であって、公文書の保管年数はそのガイドラインの例にのっとり定めることに札幌市はなりました。かつ、この私が見たかった重要な起案された決裁文書が廃棄されるということがないように、この平成 25 年度以降、廃棄する時点でさらに網がかかり、専門の審査会で審査し、これは予定通り何年で廃棄していいという網がかかるようになっていくということですね。したがって廃棄するにも、担当部局の判断で廃棄できなくなっているわけです。現在は、今後につきましては、そういう公文書のきちとした管理がなされているので、かつてあったようなことは、今後は起こらないというふうに私は理解しました。以上が地元案を今後とも大事に扱ってほしいという私の要望でございます。次に、石井先生からお尋ねがありました、地域の騒音の実態についてでございます。どのように地域にお住まいでない委員の方達に、私が感じているリアルな騒音の実態をどういうふうに説明してもなかなか難しいと思うんですね。しかしながら石井先生のご要望ですので、私が行政の方をお願いして用意していただいたのが、皆さんの机の上にある地図でございます。こちらは資料 3 の 11 ページ (⑩丘珠空港周辺の騒音って、どのくらい?) の中にある地図を拡大していただいたものです。ここには丘珠空港がありまして、延長線上に百合が原公園とか百合が原駅がございます。私は地元に住んでいまして、百合が原駅はよく利用するものですから、百合が原駅の真上を通過して着陸する飛行体が多いので、しばしば目にする光景としては、百合が原駅の前に 4 階建ての小さなマンションがいくつかございます。その上をまるで屋上におなかがかかえるような状態で飛行機が飛んでくるのをたびたび実感しております。そこで行政の方に、石井先生に説明するうえで参考になるのということで調べていただいたのは、その飛行高度がどのくらいのものかということをお願いいたしました。それは、その駅の前にある 4 階のマンションを通り過ぎる時に推定で 100 ~ 160m の地上からの高さで飛んでいるという回答がございました。小中学校では 100m 徒競走なんかありますから 100m とはいえどんなもんだと。160m とはいえどんなもんだと。そのなかに 4 階建てのマン

ションがあり、その上をどのくらいの余裕をもって 100~160m 飛んでいっていたんだなというのを考えますと、私がもう屋上につかえるような飛行機のお腹が下から見えたというのは、初めてこの委員になって行政担当課のお示しになった情報により、やっと納得したところでございます。なぜこういう話しをするかという、私はリアルにそういう環境に住んでおりますけれども、私以外の方でそういう環境に住んでいなかった方は、なかなか騒音うるさいうるさいって言ったってわからないわけです。しかし、いま説明した中で、少しその辺はご理解していただけたらありがたいところです。並びに、飛行がそういう状態にありますので、そこでどのような騒音が具体的にあるかと言うお話に次に移ります。「⑩丘珠空港の騒音ってどのくらい？」という 11 枚目の下の方に、それぞれの地域の環境基準値、並びに最大の騒音値というのが表に端的に載っております。これによりまして説明いたします。一番下に百合が原公園というのがあります、JR 百合が原駅はもう本当にこの隣にあるって言うくらい近い場所にあります。ご存知の方もいらっしゃるかと思いますが。その中で、地上 100~160m の間で突っ切って、丘珠の空港に着地する際にその下で感じられる最大のその地域に住んでいる方が「ガーッ」ときたその瞬間ですね。89 dB という数字でございます。これはどういう生活騒音になるかという、その前の 10 ページ(⑩飛行機騒音ってなに?)を見ていただければお分かりになりますが、真ん中から上の右上に「最大騒音レベルの目安」という、どういう生活環境にあるのかというのを端的に例示しているものですが、結局 90 dB という値に近いわけですから、パチンコ店内にいるその状態がが一つきた最大のときにあるということです。しかしパチンコの場合は数分が出てくることはないわけですから、ずっと地域住民はが一つという最大音に絶えず絶えずさらされるわけではございません。それは当たり前のございですが、じゃあその最大はどのくらいかと言ったらパチンコ店内の音ですよ、ということですね。尚、この住んでいる者のリアルな騒音の受けかたというのは、行政さんがたびたびお示しになっている環境基準に合致していますよという数字がございませけれども、これは住んでいると皆さん方リアルに実感できるんですけど、環境基準がいくら達していますよ、それ以下ですよと言われてもそこに住んでいる人間は最大騒音レベルで感じてしまうというのは、人間ですからそこはもうどうしようもないこととございませ。なお、環境基準の計算式はなかなか複雑で、私も東京の航空局に確かめて聞いたところですが、言ってみれば、時間帯の補正をして掛け率をかけて平均的な音を出すという計算式。私は東京の航空局に聞いた時にそれは平均値ではないですか？と申しましたら、いや平均値という表現にはならないかな、ではどういう表現になりますか？と言ったら彼は答えられなかったわけです。そのようにして、いくら環境基準に合致していますよとおっしゃられても、地域住民の実感としてはそうでないんだということが石井先生のお答えになるかと思ひます。以上です。

石井委員長：すいません、ありがとうございます。まだイメージでしかないですが、以前よりは少し騒音については理解できるようなご説明をいただきました。ありがとうございます。前段の地元案の尊重については可能な範囲で対応をお願いしたいと思います。追加のご意見ありがとうございます。進行がちょっと悪いせいで油断をしました。時間が予定時間ギリギリというようなことになってしまいました。北島委員すいません、手短にお願いします。

北島委員：すいません。端的に話します。阪神淡路大震災があつてから、国で立川に自衛隊とアメリカとが共有しているところに防災の施設を作ったのです。4月22日ですけど、三澤会長のお父さんが連合会長だったので、あと前田一郎さんたちと立川行って写真を写してきているのです。今度は5月に北海道の技術士会で防災のための研究会作って立派な本をつくってくれたのです。これは当時、後樂園ホテ

ルの地下だったのですが、いまは東京ドームホテルとなっていますけど。丘珠空港が必要な事すべて書かれています。私がこれに話すことは、実はモエレ沼公園周辺の連合会4つで、三澤さんのお父さんが会長で私も理事で会計やっていたわけですけども、ここに出席しましたら立川の事を兼ねてですけど、この日は札幌市では角田さんが同席していました。道のほうからは部長が出ていました。そこで私が話したのは、結局これから、先ほど話しましたが、道と札幌市が協議して拠点考えますよということを知事が答弁しているわけですが、今度は空港の中にそういう会議室を設けなければならないと思うのです。東京都には江東区にヘリポートを作りまして、災害が起きた時に支援物資を分けるための基地なんですね。それで丘珠のモエレ沼公園の会計理事やっていたものですから、できれば札幌も川を越えて当別にもヘリポートつくればいいのでしょうかけども、あそこは丘珠空港より雪が多く降るのです。ずっと斜めに岩見沢の方に流れていくわけです。アスファルトで駐車場を作った場合、さくらんの駐車場ご存知でしょうけど、木をたくさん植えてますよね。木を植えたら使えないので、モエレ沼公園のガラスのピラミッド近くの駐車場には木を植えないで、そこを災害の時の支援物資などをアスファルトの上で、ボランティアさん含めて、分別できるようにするために木を植えないようにと言ったら、法律上植えないなければならないことになっているのですが、角田局長がいたものですから、今植えないのです。ご案内のように札幌市では、毎年10区持ち回りで防災訓練しているのですけども、あそこで札幌市全体の防災訓練をしまして、ガラスのピラミッドの広場から市の消防ヘリや自衛隊ヘリで人命救助の訓練も含めてやっていました。もうこれでしめますけども、空港内に格納庫作るというのですが、基本的には会議室や通信関係も全部できる施設を立川と同じように準備しないとイケないことが近づいているということ、ここにいる人たちみんな理解しあって、やはりメディカル施設や防災施設の話出ていますので、こういう話がこの会議でも出ていたということを表したいと思って発言しました。どうもありがとうございます。

石井委員長：防災拠点の話は何人かの委員の方からも出していただきましたし、ある意味では行政主導である程度どう作るかの調整も出来ると思いますので、機能として丘珠空港というところの拠点機能を高めるという意味ではそれぞれのご意見の通り。一定の意味あるかと思うので、可能性がどこまであるかについては少し見て頂いて、どういう位置付けをするかというのは議論をさらに深められればと思います。どうもご意見ありがとうございます。時間になりましたので、本日の議論は閉めさせていただきます。引き続き、更にこれからどのように全体を取りまとめて、定義していくかということになっていきますのでご協力の程どうぞよろしくお願いいたします。それでは事務局にお返しいたします。

事務局(司会)：皆さん長時間にわたりご議論ありがとうございました。委員長から先ほどありましたけれども、本日のご議論については改めて事務局で整理をさせていただきます。なお、次回の検討委員会でございますが、事前に皆さまと日程調整をさせていただいており、2月14日に開催する予定をしておりますので、会場等が決まりましたら改めてご連絡させて頂きたいと思います。それでは、以上をもちまして第2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。