

第3回 札幌丘珠空港利活用検討委員会 議事

■日 時： 令和2年2月14日(金) 15:00～16:55

■場 所： 北海道経済センタービル8階Bホール第1号会議室
(住所：札幌市中央区北1条西2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	インタラクシオン研究所

○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 | 15:00～15:02 |
| 2. 議 事 | |
| (1) 丘珠空港の将来像(素案)について | 15:02～16:44 |
| (2) その他 | 16:44～16:54 |
| 3. 閉 会 | 16:54～16:55 |

■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3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、17:00頃の終了を予定しております。よろしくお願ひ致します。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。クリップを外していただきまして、議事次第があります。次に資料1「丘珠空港の将来像に関する論点等について」、資料2「各滑走路長毎の効果やデメリット」、資料3「オープンハウス型市民説明会の実施報告」、資料4「市民ワークショップの実施報告(速報)」、それから参考資料ということで5種類ございます。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お願ひいたします。よろしいですか。それでは、議事に入らせていただきます。石井委員長宜しくお願ひいたします。

石井委員長：どうもみなさんこんにちは。本日は札幌丘珠空港利活用検討委員会第3回目ということになります。一応今年度中に丘珠空港の将来像につきまして札幌市への助言というようなことを取りまとめていくということになりますので、そろそろ具体的な骨格について議論ができればと思っております。是非忌憚のないご意見を頂ければと思っておりますのでよろしくお願ひ申し上げます。今日の議事、基本的には「丘珠空港の将来像(素案)について」でございます。議論に入る前に事務局の方からご説明をお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

扇谷委員：はい(挙手)。委員長さん、よろしくお願ひします。今、用意されている行政さんの資料を説明して頂く中で、前回2時間しかない中30分以上、時間がかかっておりました。そもそもこの資料は委員には事前に、直近ですけれども渡っていて、特別読まれて説明を受ける必要のない、読んでいただければわかるというもので、確かに読ませて頂いて、私自身、疑問はありません。あと二回しかない検討委員会の、各委員の協議の時間を確保して頂くという観点でお願ひ申し上げます。今日は委員がメインでございますので、委員に視点を充てた時間配分、従いまして、今日マスコミの方もいらしていますが、マスコミ対応への説明は別途お願ひしたい。読んでいただければわかると渡された私たちは読んでわかったわけですね。質問があればその点について質問に答えて頂いて、すぐに議事の時間に入らせて頂ければ私たち委員の議論の時間がそれだけ確保できると思ひます。いかがでしょうか。

石井委員長：おっしゃったその通りかと思ひますけれども、委員によって認識度合の差等もあるかと思ひますので、いずれにしても手短かに説明をいただいて、基本は委員の議論に充てるというようなことにしたいと思ひます。すいません。手短にご説明お願ひいたします。

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。

事務局(谷口)：事務局で、札幌市空港担当課長の谷口です。よろしくお願ひ致します。それでは私の方から手短かに、お配りしております資料をご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」につきましては、前回の第2回目の委員会での皆様からいただいた意見をすべて抜き出して、テーマ毎に整理させていただいた資料です。6つの項目に分けることができましたので、論点1~6までをこのように整理させていただきました。総括といたしましては、論点1にあります通り、各滑走路長毎のメリット・デメリットを明確にする必要があるだろうというご意見を頂いておりますので、私どもは資料2としてそれぞれ幅広い視点で比較した資料を用意させていただきました。

さっそく資料2に移りたいと思います。資料2は「各滑走路長毎の効果やデメリット」についてまとめたものでございます。現状の滑走路長1500mと、延伸の案として提示しております滑走路長1800mと2000mの3つのケースについて、それぞれの項目における効果やデメリット等について記載しております。欄が繋がっている項目については、ケース毎に対応可能なことが大きく変わらないものとなっております。また、青字でお示ししている内容は、現状の課題やデメリットとなるものでございます。

まず1ページは【医療分野】になります。

1つ目は「メディカルウイングの受け入れ」でございます。前回もご説明させて頂いている通り、現状は夏場のみ丘珠空港で運用されておまして、冬期間は滑走路長が足りないということから、新千歳空港を利用している状況となっております。滑走路長が1800mや2000mとなると、条件が整った場合という事になりますけれども、冬期利用も可能となりまして、通年でより迅速に患者を札幌市内の医療機関まで搬送することが可能になるというものでございます。

次に「メディカルウイングの拠点化」についてでございます。現状では、通年での運航が出来ないといったことから、丘珠空港を拠点としての活用は出来ないという状況となっております。延伸した場合には、新たに駐機場や格納庫等の整備を行えば丘珠空港を拠点とすることが可能となりまして、搬送に係る費用の軽減ですとか、現在は計画搬送のみの体制ですけれども、将来的には緊急搬送にも対応できる可能性があるということでございます。

次に「定期航空便による医療従事者・通院患者の移動利用」でございます。現状でも札幌市内の医療従事者の方々が道南・道東等、道内に派遣される際に利用されておまして、例えば利尻便では島民の方の通院目的での利用が多い状況となっております。延伸した場合には、プロペラ機に比べ悪天候等による欠航便の抑制等が可能となるジェット機の通年利用が出来るようになりまして、運航の定時性ですとか安定性が向上するといったことですとか、就航可能な機材が増えるといった可能性があるということで、他の空港への路線の接続の可能性もあるということでございます。

続きまして、2ページは【防災分野】になります。

1つ目は、「災害時等における新千歳空港や他の交通機関の代替としての活用」でございます。現状においても、胆振東部地震の際には、通常運航したことで代替交通として貢献したものでございます。1800mになりますと、通年で現状より大きなプロペラ機ですとかリージョナルジェット機での代替が可能となるほか、緊急時にはより多くの機材の離発着が可能となるということでございます。2000mの際には、さらに大きな機材、さらに大きな小型ジェット機での代替が可能になるということでございます。その他、災害時の臨時医療拠点でありますSCUとしての活用という観点では、スペースが確保された場合には、現状の1500mでは主に夏の時期、延伸となれば、通年での運用という可能性があるというものでございます。

続きまして「消防ヘリの拠点化」についてでございます。現在石狩市に拠点を持つ札幌市消防ヘリについてですけれども、駐機場や格納庫等を整備することによりまして丘珠空港での拠点化が可能となります。こちらは必ずしも滑走路の延伸が必要とはならない項目でございますけれども、新たに敷地の拡大が必要になることから、敷地の拡大が出来ない場合には拠点化は難しいものと考えております。

次に「ヘリ利用の応援・受援時の使用」でございます。胆振東部地震の際には応援ヘリの駐機スペースが足りない状況でしたけれども、駐機スペースを拡充することによりまして緊急時の体制の強化が可能となります。こちら必ずしも滑走路の延伸が必要とはならないことですが、空港敷地の拡大が出来ない場合は難しいものでございます。

続きまして、3ページは【便数及び旅客数】になります。こちらは前回の委員会でもお示ししている

データでございます。騒音の環境基準の範囲内で、最大どの程度の便数が就航できて、また、旅客数ほどの程度になるか試算したものでございます。

現状の1500mでは計算上54便となりまして、59万人程度の旅客数になりますが、実施にはリージョナルジェット機の通年運航が出来ないといったことですか就航可能な機材が少ないことなどから、新たに就航する航空会社は見込めないため、大幅な旅客数の増加の可能性は低いと考えられます。1800mで検討した際には72便可能となりまして113万人程度、2000mでは60便可能となり、119万人程度の旅客数が見込まれます。なお、想定旅客数に応じた経済効果も検討したところなんですけれども、旅客数が増えると、当然経済効果も大きくなります。従いまして、議論する上で、その数字だけに左右されることは望ましくないという考えから、今回資料への掲載は行っておりません。

続きまして、4ページは【周辺地域の開発やまちへの波及効果】になります。まず「空港施設を活用した子供への教育や新しいイベント等の実施」でございます。これまでの委員会の中でもご意見を頂いておりまして、こういったイベントですとか教育の取組を通じて親しまれる空港とすることで、利用者の増加を促すことが可能と考えられます。

次に「商業施設等、利便施設の誘致」でございます。こちらにつきましては、空港として、ある程度の旅客数の増加が見込めないと実現は難しいものと考えられますので、現状の1500mでは、大幅な旅客数の増加が見込めないため、大きな変化にはつながらないというふうに考えております。滑走路延伸によりまして、増加が見込まれる場合には誘致の可能性があり、利便性の向上が期待できるというものでございます。

次に「アクセスの向上」でございます。こちら先ほどと同様、現時点においては、大幅な旅客数の増加は見込めないため、大きなアクセスの向上にはつながらないと考えられますけれども、延伸を検討する際には旅客数の増加が見込まれますので、アクセスの充実が図られる可能性があるというものでございます。

続きまして、5ページは【新千歳空港との役割分担】になります。こちらは、平成30年2月に公表している報告書の中でも検討している内容になりますけれども、新千歳空港でより大型の機材を新たに運航することができて、限られた発着便を有効に活用できるのではないだろうか、という内容でございます。現状の1500mの滑走路長では新千歳空港で冬期間に就航可能な機材が無く、路線の移転とはなりませんけれども、1800mでリージョナルジェット機レベル、2000mで小型ジェット機レベルの路線を丘珠空港へ移転することが可能となると、新千歳空港の発着枠を有効に活用することが出来る可能性があると考えられます。

次に「ビジネスジェット機等の代替受け入れ」でございます。現状でも丘珠空港に小型機ですとかプロペラ機が利用できますけれども、延伸した場合には、気象等の条件が整えば、より大きな機材の通年での受け入れ利用が可能となり、富裕層の観光やMICE誘致等が期待できると考えられます。

続きまして、6ページは【滑走路延伸の事業費及び工期】になります。まず「滑走路延伸の事業費」でございますけれども、こちらは前回もお示しした内容でございます。支障物件の有無によって変わりますけれども、事業費は1800mで98億円または290億円、2000mで335億円または532億円でございます。

次に「滑走路延伸に必要な期間」でございますけれども、1800mの場合は、事業計画の決定から6年程度で供用開始となる想定ですけれども、高さの関係で水平表面に係る支障物件が必要だと判断された場合には10年以上となる可能性がございます。2000mの場合は、進入表面に係る支障物件の移転が必須となることから、事業計画の決定から10年以上必要となります。参考までに、一番後ろの方に参考資

料をお示ししております。これが滑走路延伸のケース毎の工程のイメージとなっております。

続きまして、7ページは【滑走路延伸による周辺環境への影響】になります。

まず「航空機騒音」でございます。現状は、冬期間のジェット機の定期航空便の騒音は無いという状況、通年でプロペラ機の騒音がある状況でございます。また、現時点では大幅な便数の増加は見込めないことから大きな騒音の増加の可能性は低いと当然考えられます。1800mでは、冬期間においてもリージョナルジェット機の定期航空便による騒音が発生するということになりまして、2000mでは小型ジェットの騒音が発生することになります。また、ご参考までに、仮に環境基準の範囲内で最大限運航した場合には、滑走路長に関わらず騒音はほぼ同じになるということが言えると考えられます。

次に「支障物件等」でございますけれども、1800mに延伸する場合は、周辺の道路への影響は少ないのですが、鉄塔ですとか建物の移設が発生する可能性がございます。2000mの場合には、周辺の道路や鉄塔・建物の移設が必須となるということでございます。また、1800m・2000mに関わらず、延伸する場合には、空港の緑地が縮小になるということがあげられます。以上が資料2の説明になります。

続きまして資料3「オープンハウス型市民説明会の実施報告」についてでございます。前回速報としてお示したんですけれども、最終的に全体のアンケート結果をまとめましたので、ご報告させていただきます。結果の傾向自体は大きく変わっておりませんので説明は割愛させていただきます。

また、6ページ以降には会場で寄せられた主な意見について掲載しております。

(2)では、より詳細な分類と分類毎の主な意見について掲載しております。こちらも説明は割愛させていただきますけれども、後日、すべての意見内容を含めた内容を札幌市のホームページで公表していく予定でございます。

続いて資料4「市民ワークショップの実施報告（速報）」でございます。こちらは先月1月19日に開催しました。こちら当日大沼委員にもご参加いただきまして、ワークショップの最後にはご講評をいただきました。大沼委員、大変ありがとうございました。開催にあたっての参加者の募集方法といたしましては、地域住民枠として、丘珠空港周辺地域の方々すべてに回覧板で周知を図って参加を募りました。そして市民全体枠としては、市民3000名を無作為抽出して、案内を送付し参加者の募集を行いました。3ページに記載しておりますとおり、出席予定者36名のところ当日29名の方にご参加いただきまして、全体6グループに分けて、A・Bグループが地域住民枠の方、その他の4グループが市民全体枠となっております。5ページ、6ページには当日の様子を掲載しております。

それぞれ掲載の概要については資料でお示ししているとおりでございます。こちらも詳細な開催報告については、後日札幌市のホームページで公表させていただく予定でございます。大変雑駁ではございますけれども、資料の説明は以上でございます。

石井委員長：ありがとうございました。説明というか資料を通じて、もしご質問がございましたらお受けしたいと思います。よろしいでしょうか。そうしましたら早速意見交換に入らせていただきたいと思います。

扇谷委員：はい。（挙手）

石井委員長：扇谷委員お願いいたします。

扇谷委員：いよいよ検討委員会4回今年度予定されている中で前半2回分が終わり、今日から後半戦に

入ります。私は進行の協議の仕方について委員長に提案がございます。ご検討お願いします。

まず前回2回については、委員一人一人の問題意識・課題意識が出ていたと思います。それらのそれぞれ貴重なご意見を、まだ私たちお互いの考えを練り合っておりません。自分の考えはこうですと表に出しているだけです。ここは仮にも検討委員会の場でございます。検討を十分して深めるためのやり方というのがあるのではないかと思います。その一つのやり方として委員長に提案いたします。まず前回までの2回の中で、貴重なそれぞれのご意見がいくつかの分野に分かれると思います。その前提に立つのは、前回高野委員がおっしゃられた、利活用策のそれぞれのメリット・デメリットを出しつくして検討を加える、今後はそのことに尽きると思います。

では、検討を加える中で深めるための手段の一つとして、分野毎に分けて、それぞれについてお互いの委員が協議しあって、お互いの考えを深め合い、この委員会全体としてそれぞれの分野の考えを深め、それが最終回のまとめにつながるというふうに考えました。例えば具体的に申しますとどういう分野があるかと言いますと、札幌市の空港ですから、持続可能な札幌市のまちづくりから考えようというご意見が出ております。数名の方。次の分野としましては、丘珠空港と他の空港の役割分担をどうするかという大事な問題提起も数名の方から出ております。3つ目は医療・防災、緊急課題だなど。これが数名の方から出ておりました。次にどうしても最後に残るのは地域住民との協議。令和2年度以降、膝を突き合わせて話し合われたらどうかという大沼委員のご意見があったように、丁寧な地域住民との協議の場を持っていくために、この検討委員会で今年度どういうふうに協議を深めるかが残ります。例えば滑走路の延伸は本当に必要か、どのような理由で必要なのか、という説明が求められます。

なお延伸するという事になった時に、どのような生活環境の変化が地元住民の上に生じるか、例えば騒音の問題に限りません。緑地帯が一部削られるということになればその代替はどうなるのか、滑走路が延伸することによって飛行ルートの変更がないのか。例えば小学校の真上を飛ぶということにならないかとかですね。私はたまたま今4つの分野を提示いたしましたけれども、皆様の中でそれぞれこれはどうしても今年度深めておきたいということについて話し合い、こういう側面で話し合いたいということがあったら委員長の方から募っていただき、それも加えた中で残りの限られた2回の中で、私たち一人一人の意見を重ね合わせる時間に使っていただきたい。

なお今行政さんが前段にご苦労して用意された資料の説明がございましたけれども、言ってみればお読みになっているだけで新しい事実を付け加えて、加味されていま説明されていたわけではないと思います。であれば、もしそれでもどうしても概略を説明したいというのであれば、全体の協議時間の配分について、今回は最後でございますので配慮いただきたいと思います。ということが、今後たった2回しかない今年度の委員を拝命した私たちが突っ込んで話し合うという一つのツールとしてご提示いたしました。いかがでしょうか。

石井委員長：おっしゃってる論点はその通りだと思いますけれども、出しっぱなしで議論しているということは、私は無いと思っております。どう収斂させるかということで皆様のご意見を伺っているので、ある意味でそれを今おっしゃったような課題別に整理して議論するという局面は、今日とか次回とかは少し出てくるとは思いますけれども。今年度の委員会もありますけれども、そもそもの議論は何年も重ねてきたことに乗っかってやっているという側面がありますから。端的に言えばまちづくりでどうするか、医療防災でどうするか、地域住民と協議をどうするかというようなことも、例えば滑走路延伸の必要の是非は最後におっしゃいましたけれども、その部分をどうするかという方向性のコンセンサスがなかったら結局何をどうするかまったく全体が固まらない話になるわけです。

扇谷委員：お言葉ですが、私はそういうふうに関前回 2 回、意味がないと言っているのではありません。展開編として後編をこういうふうに使ったらどうかということ、今回、担当行政の方がご苦労なされてですね、詳細な基本的に必要な議論のたたき台の、、、

石井委員長：やり方の議論をこうやって永遠していることの方がよほど無駄なので、申し訳ないんですけども。

扇谷委員：申し訳ございません。次に私の番が来たときは抜かしてください、以上です。

石井委員長：これまでの議論の中で、ある種全体をどう取りまとめていくかというコンセンサスを作っていくために、今日資料として滑走路延伸の話がありましたけれども、そこについてどう考えるか、そこをある程度全体で共有した方向感というものを持っていかないと、まちづくりで何をどうする、全部現状維持でいいんだということであれば改めて議論することというのは極めて限られますし、1800mにするのか2000mにするのかいろんな考え方、要はそのら辺をどうするかということ、昨年度から少しずつ議論していることですが、方向性として、この委員会としてどう考えるかということ、そろそろ話をして、その一定の合意形成のもとで、おっしゃったような医療防災をどうするんだ、まあ両方でフィードバックされますけれども。医療防災で役割を果たすためには滑走路延伸が必要な側面というのも先ほどの説明でもあるわけですから、常にフィードバックするわけですが、いずれにしてもそろそろ滑走路をどうするかということの議論もこの委員会で明確にさせていただいて、その上でおっしゃっているようなかたちで課題毎にどう考えるか。場合によっては戻ることはあると思いますけれども。そういうやり方で、いずれにしてもおっしゃっている論点に則している議論をするというのはその通りでございますので、順番としては、私としては、今日あえて少し詳しい資料を出していただきましたけれども、滑走路延伸にどう委員会として考えていくか。そこを整理してさらにまちづくり、その他、他空港との役割などについても併せて、もしくはそのあとに議論させていただく形にさせていただければと思います。では、いつもすいませんが田村先生お願いします。

田村委員：それでは短めに。私、前回は地域防災・地域医療の意味から重要性があり、尚且つこのところには滑走路の延長も関係してくるんだよという話をしました。もうひとつ、やみくもに民間がやりたい、飛行機を飛ばしたいということを受け入れて丘珠空港の拡張というのを考えるべきではないという話をさせてもらいました。

今日お話ししたいのは2つあります。一つは札幌市のまちづくりとか空港の話であります。オープンハウス型市民説明会、この資料を前回と今回で、2回配っていただいているんですけども、ここに書いてある議論の中にも、かなり強烈に札幌市民の意見として都心に近い空港なのでもっと便利にすべきだとか、路線ももっといろんなところに飛ばしてほしいという強い意見が出ているということがポイントだと私は思っています。そのところを含めて、我々はどのように考えるかということなんですけれども。私の意見は、例えば国際的な予防医療の拠点を作っていくんだとか、そういうことも含めて地域サイドからかなり具体的な色を出して、そのストーリーにのって、地域開発もし、空港の利用をしていくんだという、そろそろその議論も入れていかななくてはいけないのかなという気を強く持っていたということでもあります。

2 目、これで終わりですけれども、日本の国の方針というのは変な言い方ですけれども、空港整備にお金なんてかけるほどお金がないであります。変な言い方ですが。空港整備基本法という法律がずいぶん前に変わってしましまして、首都圏の2つの空港以外はつくらないと言っています。丘珠空港を拡張するとかそういうときも200億とか300億とかその周辺の整備も含めて、そのお金は一体どこから出すのかという話がストンと抜け落ちているのではないかと思います。丘珠空港が防衛庁の共用空港であることも含めてなのですが。そのところは私の理解になるんですけれども、民間の力をどこまでうまく使えるのかな。野放図に民間、民間といったらダメだって言っているんですよ。先ほどの国際医療、予防医療みたいなことも含めてうまく民間のアイデアを引き出しながら、地域の、あるいは札幌市の求める空港の使い方をうまく導き出し、そのところに民間資本を入れていきながら空港整備をしていくというアイデアみたいなものも、今後2回というよりも、今日1回だけなんですけれども、出しておくべきかなという意見であります。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。まちづくりということであると、もっと活用の仕方があるのではないかというのが一つの論点だということと、財源問題、いわゆる民活がどこまで可能かということについてもっと考えるべきだというようなことでございます。

まちづくりの観点はまさにどう空港を位置づけるかというようなことになるわけですけれども。扇谷さんの話でも一番最初のテーマに出ていましたけれども、もっと積極的に空港を使えないかということの方が今までの意見では強かったのではないかと思います。逆にそうじゃない立場でご意見をお考えになるという方がもしおられれば、違う視点の話があれば、少し出していきたいと思えますけれどもいかがでございましょう。少しご指摘の通りの進め方もしなくちゃいけないので。ご意見ございますでしょうか。(扇谷委員か佐藤委員)何かご発言されますか？

佐藤委員：今お話しの中の、丘珠空港そのものの自体の活用をもっと活発にするかどうかの話の中では、たぶん皆さん、私もそうですけれども、活用していくということでは一致しているので、その部分を今お話ししていくどのようなかたちでということについて方向性をつくるのはいいと思います。

石井委員長：多分方向性はそういうことで、どう使いたい、まちづくりとしてどういうもの、今日の話でも商業施設とかね、どう波及させるかという議論もありましたけれども、そこら辺で少しご意見ありましたら、せっかくなのでご遠慮なくどうぞ。では井戸さんすいません。

井戸委員：いろんな資料とかワークショップの資料とか見させていただいて、具体的にどういうまちづくりというか、やはり滑走路を延伸するという事になった場合は、多分たくさんの飛行機とかが来て利用客も増えて、利用客が増えれば、当然多分アクセスとかも、バス会社とかもバスを出すようになったりとかしていくんだらうなっていうふうに簡単に想像はできるんですけども、では今のターミナルでいいのか。旭川空港や新潟空港クラスの人が使いますとか、じゃあ新潟空港はどれくらいの規模なんだというのを調べてみたんですけど、そうするとターミナルも拡張していかなきゃいけないと思います。そうなってくると、滑走路を伸ばす伸ばさないだけではなくて、空港全体をどういうふうに変えていかなきゃいけないのかというところになってくるのかなと勝手に想像してみました。すいません。素人的な発言なんですけれども。前回までの連合町内会の方々の意見の中で、滑走路を伸ばしてほしいという意見も挙がっておりまして、それを聞いた時に滑走路を延長していく中で、丘珠という地域を盛り

上げて行ってほしいなという思いがあるのかなと私は勝手に感じてしまいました。滑走路を延長するしない、延長したらたくさんの医療ジェットが下りられる、たくさんの飛行機が誘致もできるとか。それもそうなんですけど、それも含めた上で、町全体を、丘珠地域を、滑走路延伸して空港を盛り立てていく中でどう作っていくのかということをもっと具体的に考えていかないといけないのかなというふうに感じております。

石井委員長：むしろ、まちと空港というのは直接リンクしないので、どう住民にとってある種なんといえますか、コミュニティの場所として使えるかとか、やっぱりハード面だけではなくて、多分いろんなアイデアも必要なんじゃないかと思えますけれども、まちづくりのもっとシンボルになってほしいということと、空港をいろんなかたちで活用できるスタイルというものを考えると、いろんなエピソードがあると思うので、そこら辺はまた次回に向けての話になりますから、少し例示的なものでも構わないので、何かこんなものがあれば良いというようなところは是非アイデアを出していただいて、あくまで我々はそういうことも含めて整理して市に投げることになると思うので。多分方向感はずれとみんなそんなに違ってないと思うんですけど、具体的な話をどう入れるかというところは少し議論するなり知恵を出さなきゃいけないと思えますので、すいません、まだ時間がございますので少し議論させていただければと思います。では北島委員。

北島委員：はい。井戸さんも心配していたお話しを少し触れさせてもらいますけれども、このことは石井委員長も含めて、私ども、富士ドリームだとか HAC だとか関係者のみなさんと 3 年前にも協議していて。実は前の市長さんのときに委員長を前の北大の経済学部長の内田先生と都市工学の小林英嗣先生を次長座長にして 10 年計画をされた。当時基調講演をされた大谷の先生が、例えば丘珠空港の利便性を良くするために新道東駅から丘珠空港まで地下鉄をつくるという案を出されたんです。それからいま商工会議所の副会長もやられている勝木さんを先頭にして、商工会議所を百合が原公園から今出来上がっている丘珠のバッファゾーンという、土手の東側の方へ地下鉄をまわして国際線ターミナル、国内線ターミナル、それから防災の基地・施設とこういうことにしたいという話が出ていた。それに対して私はパブリックコメントでですね、栄町駅からモエレ沼公園に行くような、ロープウェイに切り替えて、安く、そして丘珠空港だけではなくて、札幌さくらんどやモエレ沼公園という立派ないろんな施設があるので、周回性というか、そういうものをするためにそこまで延伸してほしいということを文書で出したんですね。田村先生の先輩になると思うんですけど、北大名誉教授の佐藤先生ね。あの人たちがフォーラムを、ホテルニューオータニで 180 人くらいいるところで私がパブリックコメントで書いたものを会場内で話してほしいということで頼まれて、会場内で前の方に席取ってくださって、そこで発言しましたら、丘珠空港研究会、いまちょっと話題になっている加森観光さんらを中心にして、活性化委員会、勉強会をやっていますね、そこの皆さんが全部私の考え方に賛同してくださって、そして佐藤先生も賛同して下さって、参加者皆で賛同してくださったんで、札幌市でそれを試算したら地下鉄でモエレ沼公園へ行くまで伸ばすの（金額）の 1/30 までできるという試算を出しましてね。

そういうことで、私はやっぱり空港の滑走路が延長されれば便数も増えるでしょうし、いろんなことがあるんで、地域の住民はそれを受け入れるためにはやはり周辺のまちづくりということに主体を置いた考え方を入れなければだめだという基本的な考え方でそれを進めたんで。そういうことがあったということを石井委員長のお話の中で付け加えさせていただきました。

石井委員長：すいません、ありがとうございます。高野先生。今のに関連付けた話と独自のご意見がございましたらそれを。

高野委員：ありがとうございます。一つは扇谷さんの方から地域ということで、地域の住民の皆さんとの協議というものが一つの要素として出されたと思うのですが。今回の資料2でメリット・デメリットと言いますか、効果・負効果というのが出ているわけですが、一つはまず地域という意味でいきますと地元のみなさんのここでの資料の取り扱いが環境基準に最大限収まっている便数を飛ばしてもいいよ、という、ある意味環境基準を守りゃいいというけっこう乱暴な取扱いになっているなあと。これでは地域住民はいろんな騒音だとか不安というものは当然増すことになるのでとても納得できることにはいかないと思うんですね。

もうひとつ地域という意味でいきますと、丘珠空港周辺という地域と、札幌市という地域。ここは札幌市の方が事務局になっていることもあって、札幌市から見た丘珠空港の効果はここにある程度書いてあるんだけど、前にも言ったような気もしますけれども、北海道として、札幌市民以外の、釧路だったり、網走だったり、稚内だったり、そういった人たちの医療とか防災という、特に医療なんかは札幌市民以外の効果がすごく大きいし。ビジネスということで言いますと、道南には新幹線ができるとすると早く行けるけれども、道東・道北方面にはまだまだ札幌への今よりも早い交通機関がないのでそういう意味では地域の格差というのが出てくるわけで、そういう意味で素早くビジネスで移動するということを考えていくと、北海道という大きなエリアの中での整備効果というものをやはり考えなくてはならないんだけど、そここのところが資料2の中には書き込まれていないなあとというふうに思うし。

もう一つは直接的にこうなると、1800mや2000mにするとうこうなるということは書いてあるんだけど、間接的にと言いますか、そういう直接的变化がどういうふうに北海道の人たちを今よりもプラスの方向に持っていける可能性があるとか、そういうことのいわゆる間接的な効果まで踏み込んだかたちでやはりこれを考えていく、そういったことも付け加えていかないと、どれがいいのか。当然、その地元の人たちのそういった騒音に対するその他もろもろの不安を抱えながらの整備になるわけですから、そういうことが必要になってくるなあと。そのときに重要なのはこの前も出ていましたけれども、丘珠空港と道東・道北という結びつきだけで本当にいいのかと、新千歳空港もあるわけで、そういう意味では7空港一括のコンセッションをやる中で、そういう中でどういう具合に丘珠空港と言う、まさに扇谷さんおっしゃっていた役割分担ですよ。それをどう考えていくのか。で、どういう在り方が一番7空港のコンセッションをやりつつ、尚且つ北海道全体の経済を高める方向に結んでいくのか、それを直接ではない間接効果、そういうものもやはり描いた上で、住民のみなさんにそういうものに納得していただいて、これは札幌市民だけ、あるいは観光客がどうこうではなくて、北海道全体の、病気の、あるいは防災の、そういった公共のいろんな便益が高まると。そういう間接的、あるいはその地域の経済が今よりもこれをやることによって、北海道の経済が今よりもプラスの方向にいきますよということを十分説明した上で、住民の皆さんに考えていただく。尚且つ、札幌市だけではなくて、札幌市以外の人々が丘珠空港を整備することによって、輸送効果というものをどう捉えているか、そういうものもやはり考えて、そういうものを示した上でないと、先ほどおっしゃったように地域住民との協議というのが、ただ単に環境基準を守ればいいでしょうということにはならないわけで。こういう効果があるんだから、こういうことを受忍していただくとかですね、そういうようなシナリオというのをつくっていかないと整備自体がうまくいかないのではないかなというふうにちょっと考えておりました。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。環境基準内に収まればいいという議論をしているわけでは多分ないのでけれども、おっしゃっているご指摘は、それはその通りのところかと思います。現実はどういう機材が飛ぶか等々、もう少しきめ細かく見ていかないと、そもそもどれくらいの騒音かというようなことも、少し前の議論でもあったかと思いますがけれども、機材の進歩という、騒音の面での進歩というのかなり進んでいるのは事実ですから、いろんな要素を当然それは整理して議論するというのはその通りかと思います。今日の資料2はあくまで滑走路延長というところに着目して、どうなるということを示していただいたわけで、これまでの議論の中でも医療分野なり、防災分野で使うということに関しては、少なくとも札幌市民のためだけに使うという議論は全くこれまでもなかったわけですから、むしろそういうことで本当に使えるという議論が前提になるのであれば、それは丘珠空港が少なくとも全道的な一定の役割を果たすということの一つ象徴になるという議論だったかと思いますが、そこは確認の意味では一応そういう整理になるんだろうということ。新千歳空港との関係性ということを少し整理していただいていますけれども、7 空港もだいぶ具体的にコンセッションが動き出して、私も非公式にはいろいろ話をしておりますけれども、新千歳空港の能力、キャパの問題というようなことに関しては、割と早い時期に壁にぶつかるというような可能性についてもむしろ取りざたされている現状もありますから。丘珠空港と上手に役割分担をしていくことについての、向こうサイドの運営会社にそういう発想は、現時点ではあるなというような状況ですので、この辺はむしろちゃんと整理する時には心証を得るような整理が必要なんだと思いますけれども、ある程度そういう関係が構築できないのであれば非常に限定的な役割になる。ただどこまで具体的な話に出来るかというのは、タイミング的に言うとなかなか、今、そう具体的な話を詰める段階にはなっていませんから。ずっと昨年度の検討過程から7 空港サイドとの連携ということについては、市にもずっとお願いしていて、一応水面下の話ではずっとしてもらっていますので、一定の、いわば基本的な考え方などは示せるのではないかと思います。そういうものがやっぱり必要だったら、その通りかなということだと思います。いずれにしても、地域とのどうかたちで話を協議していくかというようなことでのご指摘としては当然必要なところの整理かだと思いますので。そういうことを踏まえて我々の方のまとめを作っていくかなくちゃいけないのかと思います。どうもありがとうございます。安田委員お願いいたします。

安田委員：事務局で作っていただいた資料。滑走路毎の長さの効果やデメリットというのは、前回の意見をまとめて整理してくれて見やすいなと思っています。いままで出てきた話でローカルっていうときに、丘珠空港というのと、いま先生方おっしゃっていた札幌ということが出てきたんですけど、それだけで空港の利活用を考えていいのか、不十分ではないかという気もしています。大きな事業なので5年先のことだけではなくて、もっと大きな視点というか、ローカルと併せてグローバルな視点が必要ではと思いました。オープンハウスではチカホの市民の意見として、「札幌にこういう空港があってしっかり活用していないというのはもったいない」という意見が非常に多く出ている。委員長がおっしゃったように、「防災や医療ジェットの拠点として充実していかなければならない」というのは、この委員会でも大体コンセンサスを得ているし、チカホのオープンハウスの方の意見でも大体肯定的な内容だったのではと思っています。

滑走路が伸びたら、具体的に冬も医療ジェットが使えるようになることや、防災拠点を移すことができること、石狩にある札幌の消防関係の施設を丘珠空港に集約することができるという具体的なことはわかります。果たして滑走路を伸ばして観光を増やすためには、就航の路線を増やすとか、本当に乗客が増えるのか、そののところが必要になってくるわけです。札幌のまちづくりのもう一つの柱として

MICE というのがあります。それはただの観光ではなくて、私のもやっとした解釈では、国際会議とか見本市とかコンベンションとかそういったものを軸において、それも一つの観光として、集客もあるし、そこで新しい知見や研究開発が進んでいくという、まちづくりの柱だと思っています。それと丘珠空港の利活用を繋げられないのだろうかと思います。せっかくある空港を、別に海外から飛行機が来るというのではなくて札幌市の MICE の中に組み込めるような一つの交通、空港拠点として書けないかと思いました。さきほど田村先生がおっしゃっていた、国際的な予防医療拠点を目指すのは非常にグローバルな視点です。それくらい大きなことを考えると、医療ジェットがあり例えば札幌市内の大きな病院や研究機関と、将来的に常時研究開発のために使えるような交通機関、交通拠点として位置付けるとか。そういう見方ももっと必要なのではと思いました。やはり災害時の医療支援とか緊急支援、災害時というのは、いまのコロナ肺炎も一種の災害かとは思いますが、いざとなったらそういうときにも使えるとか、活用できる、そしてそれを目指すという、そのくらいの旗がほしいと思っています。

それとあわせて、これはまったく素人考えかもわかりませんが、医大が整備されたときに医大の敷地内に民間のビルも建ったんです。医大の敷地を買っているのか、借りたのかわかりませんが、研究機関みたいな建物です。大学と民間の会社が合同で研究などを行っているようです。丘珠空港もそういうことに将来繋がっていくようなまちづくりの柱が一本出せたらと思います。丘珠という地域と、札幌と、さらに国際的にどういう貢献できるのかくらいな旗が必要ではないかと思いました。

石井委員長：ありがとうございます。夢のある構想をベースにいろんなことを言うというのも大変大事なんですけれども、率直に言うと足元の課題から、例えば滑走路延伸にしても、足元の課題からは是非必要だというベースがあってですね、それとともに中長期的に更なる展開可能性のいわば芽を挙げるという。やり方としてはそういうやり方のほうがノーマルかなというふうに率直にいうと思っています。これは、要は大きいことを出してやってくれというのが一番つぶしやすいアイデアになりますので、そういうことはできるだけ避けたいというだけのことです。MICE もやると思っていますけれど、何をどうやるかはよくわかりませんから、あんまりまだやれないなというのと、グローバルな視点は逆に言うと新千歳空港との連携ということを強めれば強めるほど出しにくい。ないわけではないんですけど、やっぱり出しにくくなる側面があるので、観光的な要素はもっと可能性あるのではないかということで、それとさっきおっしゃった研究開発みたいな。空港の利用制限みたいな、従来からいうとなかなかどこまでのことを空港内に入れるかということの制限があるみたいなんですけど。端的に言えば研究開発施設やインキュベーション施設みたいなものが空港の中に入るのは立地条件としてはある意味で非常に新たな可能性が生まれるようなことがあるので、まちづくり的に言えば提案するというようなことは私はすごくありかな、面白いかなというふうに感じました。

安田委員：空港の敷地の中じゃなくても、周辺とか隣接地とか。

石井委員長：隣接地、丘珠空港はそれほど大きくないですからそういうことも含めて考えようがあるんだろうと思います。すいません、ありがとうございます。では河本委員お願いいたします。

河本委員：今回まとめていただいて非常にわかりやすくなったと思います。事務局の皆様ありがとうございました。ここで前回、皆様の多くの意見もそうでしたけれども、医療、それから防災の面では、滑走路延長は、非常に異論が少ないところかと思っております。また、まちづくりの視点、観光、MICE、

アクセスにつきましても、先ほど田村委員のお話にもありましたように民間活力を活用し、住民理解を得ながら進めることが、非常に今後重要になってくるのかなと思っておりました。ターミナルビル、商業施設、周辺の MICE や観光などの関連施設と、いろんな施設や機能整備という面では官だけでなく民間等の多様な力を活用しながら、まちづくりも含めて考えていかなければいけないと思っております。一点お聞きしたいと思っていたのですが、事務局サイドになるかと思いますが、事業費が 98 億円から 290 億円、また 335 億円から 532 億円という金額が資料に出ておりましたが、これには札幌市の負担と国の負担というのがあるかと思うのですが、札幌市の負担というのはおおよそどのくらいの金額になるのでしょうか。

事務局(谷口)：費用負担は決まっておまして全体の 85%が国、残りが北海道と札幌市で半々でして、札幌市が 7.5%、北海道が 7.5%、国が 85%という負担割合になっています。

河本委員：ありがとうございます。その面で、国のお金だから使っても良いというわけではないのですが、金額は大きいのですが札幌市民の負担がある程度少なくて整備ができる状況かと思います。また建設および工事においては地域や市内の建設業者及び、関連事業に関わる業者、それから波及効果という面で、滑走路延長後の観光等での人の交流の効果を含めて市内経済全体及び道内経済全体にも多様な効果を生む重要なプロジェクトにもなると考えます。いわば、滑走路延長だけではなく側面的にも、延長実現後の市内・道内全域への効果を含めて意義が大きいと考えます。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。滑走路延伸を前提にする話になりますけれども、ターミナルは当然建て替えをしなくちゃいけないんですけども。ターミナルというのは最近で言うと空港ターミナルというのはむしろ地域住民にどう集まってもらうかという要素をかなり盛り込んだ施設になっていますので、ある意味でまちづくりの拠点機能をうまく配置できる可能性があるということ。河本先生からも田村先生からも民活という話も出ていましたけれども、基本は民間の整備ということになりますので、そこにむしろ新たなアイデアをうまく取り込めるような仕組みとといいますか、ある種提案制度的なもので、まちづくりに親和するそういうものを目指していくみたいなそういう話は付けていかないと、なかなかどうまちづくりを先導するかみたいな話が見えないので。単に滑走路が延長してもまちは賑わわないのは間違いない。ターミナルがすべてではありませんけれども、そこにできる建物施設が一つの核になるというようなところと、多分、北島委員がおっしゃった、交通、2 次交通をどう地域住民の利便性も含めて親和的にできるか。これは難しい面がもちろんあるんですけども、少しずつどうやれるかという議論があるかと思うので。そこら辺を先頭にする少しまちづくりを見据えた話になるのではないかなということなんで。少しそういうことで整理をして、また議論を進めればいかなと思っています。せっかくなので扇谷委員、まちづくりということでの。皆さんにちゃんと喋っていただきますのでご遠慮なく。

扇谷委員：大沼委員がそもそも力を入れておっしゃっていたことなので、私の発言は大沼委員のお話をお聞きした次に発言させていただきます。

石井委員長：どうぞ発言してください。また戻っても構いませんので。

扇谷委員：では大沼先生ごめんなさい。ちょっとお時間先にいただきます。私はこれまでの委員の方の発言にない局面から一つお話ししたいと思います。丘珠空港はなぜ民間7空港の中に入れられなかったか、皆さんご存知ですよ。自衛隊と共用しているからごめんねということだったと聞いております。そうしますと、丘珠空港と巨額の民間資本が導入される民間7空港とどう対峙するのか。民間は儲かるために必死にやるというお話が前回も田村委員の方から出ておまして、本当にそうだと思います。そのことについてですね、では丘珠空港が民間に組み込まれない中で、いかにどのような戦略を立てて丘珠空港として立っていきけるのか。その10年20年30年の長いスパンで市長がおっしゃっている持続性ある札幌のまちづくりの中の丘珠空港になるために、今後私たちが委員としてどういう観点でものを考えていかなければならないのかと思っています。なによりも相手があること。前に大沼委員もおっしゃっていましたが、相手のあることを私たちがこうなったらいいね、あんなだったらいいねといくら夢を語っても、そうならなかったときにどう私たちはその責任をこの検討委員会の一人一人の委員の意見としてどう責任とれるのかということをお問われると思います。私たちの意見はHPに固有名詞入りで載って、責任ある発言を私たち一人一人はしているわけです。いろんな意見の中に持続性という観点がやはり秋元市長のおっしゃっていることとリンクさせて長続きできるような丘珠空港の在り方ということは外せないと思います。なかんずく自衛隊との共有というふうになりますと、自衛隊も札幌にとっての大きな相手でございます、巨大な相手です。自衛隊とどう札幌市はマッチングできるのか。並びに、石井委員長の記事が道新に載っておりました。非常に感銘を受けました。投資先の絞り込みが必要であると。私も本当にそう思います。交付税が少なくなるというのが目の前に控えている中で、札幌市の人口はこれも新聞に1月21日、先月の新聞に出ておりましたけれども、5年以内に一転減少に向かうというふうに書いております。少子高齢化の中で投資先を絞り込まなければ札幌市はパンクします。では7.5%だか一番適当なところでやってももらったらいいんじゃないというご意見については私はそう思いません。なぜならこれも新聞におりましたけれども、今月2月になって11日の日に道新の8面に国の借金がどでんと載ってました。1,110兆円を超えてしまった。そして私たち一人当たり皆さん、私も含めこの会場に居る皆さん一人当たり881万円の借金があるということです。この先、持続ある日本社会の構築、並びに持続ある北海道の構築、並びに持続ある札幌市の丘珠空港の在り方ということをお考えた時に、相手のあることについて、本当に見通しを持ってないとですね、夢を語ってはいけないと思っています。夢はいくらでも語れますけれども、その裏付けというものがきちんと担保されないと札幌市は借金で膨らむということになりかねないです。なかんずく札幌市は先ほど話題に出てますように、MICE、アクセス道路、この丘珠空港の問題以外にもまちづくりで重要なポイントが控えております。そして新幹線の問題ですね。単にこの丘珠空港の検討委員会は自分たちのことだけを考えて、もちろん安田委員もおっしゃってくださったように、このことだけ考えてはだめでもうちょっと広がりのある世界をみながら考えていきましょうねということをお私に言いたいです。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。持続性については非常に必要なキーワードですので、きちんと持続性をどう確保するかというような視点の整理をしてさらに議論を深めたいと思います。共用空港の問題についてはなかなか難しい面もないわけではないんですけども、民間空港として一定程度使えるという側面もございますから、そこは上手に切り分けて考える必要があるのかなということと、7空港との関係性については、さっきも申し上げましたけれども、少し親和的な関係というようなことについては従前から模索はしていただいているので、そこら辺がどこまで見えてくるかはもう少し整理したほうがいいかなと思います。以上のところはさらに議論をさせていただければと思います。行ったり来たり

で恐縮ですけども、大沼委員お願いします。

大沼委員：どこからお話ししたらいいのやらという感じですが、まず最初に確認なのですが、今日、今日と言ってもあと45分くらい、1時間無いくらいと、次回で、ある程度のコンセンサス、具体的なところまで落としたいというお話だったんですけども、その具体的な範囲というのがどの辺なのかというのをずっと考えていて、というのはもちろん大きなところでは医療、メディカルウイングですね、拠点とすべきだとか、防災の拠点になるようにすべきだとか、先ほどから議論になっている新千歳空港との関係性をきちんと明確化していくべきだとか、その案を地域づくり、まちづくり、都市計画全体との中できちんと位置付けるべきだとか、空港アクセスもきちんと利便性を高めるべきだとか、そのくらいのレベルではある程度この検討委員会の中でも合意ができていうか方向性として皆さん了解できているのかなと。最初、私がこちら来た時に見せていただいた一万人アンケートもそうでしたし、オープンハウス型の説明会もそうでしたし、前回のワークショップを見学させていただきましたけれども、見ていても、市民全体の方向としてもほぼ齟齬はなかろうというのはある程度確信が持てるかなというふうには思っております。なのでそのレベルまでは少なくともお勤めは果たせたかなというところはまず一旦整理していいのかなと。その次にどこまで具体化するのかというのが多分悩ましい所だと思うんですが、実際の市民ワークショップ見ていると、例えばさきほど井戸委員がターミナルビルのお話をされていたと思うんですね。ターミナルビルというか空港を核にしたまちという、市民参加のワークショップやると本当にいろんなアイデアが出てくるわけですね。温泉を誘致しろとか、ショッピングモール作れとか、訓練学校を誘致しろとか、現実的か現実的じゃないかはともかくとして、市民の皆さん非常に楽しそうに議論されるわけです。ホテルがないからホテル誘致しろとかですね。そういった議論は非常に楽しそうになされていました。それからアクセスにしても単にタクシーとかバスとかだけじゃなくて、栄町駅からチカホを空港まで作れとかですね、自転車を冬でも行けるようにチカホに自転車道をつくれとかですね、それも実現性はさておき、地域住民が本当にまちのことを思って熱心に議論している。そういうところにある程度裁量というかがあってもよいのではないかな。もちろん最終的な決定は札幌市で行うものだし、議会と市長の判断になりますが、最終的にたどり着くそこに至るまでの間にもう少しそういうふうに拾う場ってあってもいいなあと思っていて、そういうのを拾いなさいよという提案を検討会ですというのも一つの提案だと私は考えているんですね。滑走路の延伸にしてもそうで、今回と次回で1800mか2000mかあるいは現状の1500mかという結論が出せるかどうか、もしかしたら石井先生は出来ると思っているのかもしれませんが、それはそれで構わないんですが、こういうふうな方向性を地元の方も市民全体も、高野先生おっしゃったように道民全体もというのも本当は大事なんですけども、道民全体というのが今のところ見えていないのであれですけども、視点ではここまでちゃんと皆さんこう思っているんですよ。その上で、でも皆さんにご迷惑をおかけしてしまうことについて、どうしたらいいんでしょうかという議論の場はもう少し猶予をいただいたほうがいいのかなというように個人的な感触を得ております。

一つだけ蛇足な話をしますと、面白かったのが、夏は窓を開けているのでうるさいと、テレビの音が聞こえないと。ところが冬は窓を閉めきっているのであまり気にならないという方がいらっしたんですね。ということは冬場って実はもっと離着陸できていいんじゃないの、むしろ夏場の便数を増やさないとか、とにかく環境基準を満たしていればいいんだじゃなくて、そういうアイデアももしかしたら出てくるかもしれないということももう少し委ねてもいいんじゃないかなということは少し考えているところです。

石井委員長：ありがとうございます。地元の意見についてはある種、相当程度議論が進んでも、どう吸い上げていくかということが必要だと思えますけれども、提案でそれをやれっていうのももちろんいいんですけれども、むしろ少しまちづくり、例えばターミナルビルのようなものを核としたまちづくりをどうするのみたいな話は、ある種方法論を少し議論をして、方法論を盛り込むことで多様な考え方が入り込めるプロセスを作ることができますから、むしろできるだけ次のステップに繋がるような提案をしていくことが基本かな。たぶん地元の方々の意見を聞けっていうのはまさに言うまでもない基本的な前提になりますので、それを提言するのは、書いてもいいんですけど、逆に変な感覚になるのかなというのが率直な意見としてございます。いずれにしても大事な論点。ある程度ずっと伺ってきて、一定の合意形成が出来ているのではないかというお話しもいただきました。

扇谷委員：すいません。ひとつお願いがあります。担当行政の方にお願いがございます。この紙に延伸になったときに飛行ルートの変更はないのか。いま百合が原の駅の前マンションの状況につきましては前回お話ししましたが、すぐその隣に百合が原小学校がございまして。延伸になったときに多少飛行ルートが変わったときに、百合が原小学校のような非常に公的な安全安心を担保するところの場所の真上を飛ばないのか、そういう心配はないのか。っていうのはですね、いま大沼委員から音の面では窓を閉めるから、冬を増やした方がいい、夏は逆に減らした方がいいという一つのアイデアが出ましたが、冬のことを申しますと、冬でも小学校の校庭では子供たちが外に出て学習活動を頻繁にやっております。冬とか夏とか子供の学習活動にとっては関係ございませぬ。なので、一番地域にとって安全安心を担保できるかたちでの裏付けを持ったかたちでの地域住民会の説明になっていかないと、例えば（飛行機の）軌道が小学校の真上を通りますなんていうことになるかなという、いつも子供たちが校庭で遊んでいる所を真冬でも見ている地域住民の私としては心配いたします。以上です。

石井委員長：以前の会議でも少しご提示いただいたところがあったと思うんですけれども、飛行ルートの話は。少し機材によっても違う面があるんでしょうけれども、できるだけ具体的に見ていただくことは必要かと思えますので、すいません、可能な範囲で整理をしていただければと思います。

大沼委員：一点。今の意見はまさに大事で。例えば延伸するにしても小学校の上空は飛行ルートから避けてほしい、それを市あるいは航空会社に徹底させますという、それはきちんと多分かなり細かい具体的な本当に具体的すぎる話になっていくと思うので、そういう具体的な議論をするのを、多分この委員会ではそこまで具体的な話って要求しているんですか、していないんですか？

石井委員長：していないと思います。

大沼委員：なので、やっぱりこの検討委員会で要求している具体的なレベルというのと、地元の方にとっての具体的なレベルというのは、相違はちょっとあると思いますので、そこをきちんと明確化して整理していただくということがこの委員会をお願いすることかなと思う。

石井委員長：プロセスとしても、当然そういうことに対しての住民合意の手続きはあとのところでありまして、我々としてはどういう条件整理をしながら進めていただくかという、少し抽象化しますけ

れどもそういうことは盛り込むのは全く問題ないかと思っております。当然環境への配慮という、騒音を含めた問題はきちんと調和をとっていかないといけない。多分それも共通認識になるべきことだと思いますので、それはなんらかのかたちでうまく盛り込んで、きちんと進めていただくという話にしたいと思っております。では坂田委員お願いします。

坂田委員：はい。みなさんから貴重なご意見ありましたけれども、私過去2回滑走路延長の問題ばかり言っているんですけども、今回資料2に出ている通りデメリット・メリットということになっております。今1500mというかたちになっておりますけれども、これを1800mにするのか2000mにするのかが一番問題だと思っております。1800mにして何年後にこんな短いものを作ってというそういう問題も出てくるのではないかと思います。そういった意味で、やはり過去にそういうものを残さないような、皆さんがそういうかたちで私は進めていただきたいと思っております。第2回目の後に道新に出ておりましたけれども、1800mに決まったとか決まらないとかありましたけれども、事務局側それはどうなんですか、それは決まっていらないんでしょ？

石井委員長：決まっていらないと思っております。まだ議論をしていますので。

坂田委員：議論はしているのにね、我々が1回目終わったからもう出来たよというそういうものもありましたので、その辺ちょっと私も疑問を持っておりますけれども。やはり1800mにするか2000mにするか、後々に問題が起きないように私はしてもらいたいという意見になります。

石井委員長：必ずしも委員長の立場で議論してきたということでもないのかもしれませんが。事務局とは少しそこら辺の議論は何回か私もさせていただいて、国の事業ということもありますからなかなかどういうふうに打ち出すか難しいですけれども、端的に言えば2000mのほうが使い勝手が良くなって可能性についてはかなり拡張性が出てくるのは間違いない。一方で2000mにすると工事期間も長くなるということで、民間航空会社が通年運航したい等々のニーズは、はっきり言うとある時間の中で解決していかないと実現しない可能性もありますから。時間との関係でひたすら2000mが出来ればいいんだということにもならないといえますか。やっぱり具体のニーズをうまく拾っていくというような側面もあるので、目指すなら2000mを目指して、でもいろんな制約条件の中で一回1800mで仮開業して、少し残り時間かけて2000mやるとか、いろんな諸条件の中でやっぱり2000mが難しいという局面も場合によっては出てくるかもしれませんので、目指すということと、ステップをどうするかというのは整理して書き分けていくみたい。何らかのかたちで提言するとしたらそういうやり方を上手に議論して考えなくては行けないかなと思っております。とにかく工事費はかかりますけど長い方が使えるのはそれは間違いない。それが特別の逆の問題がいろいろあるんだったらそれは別なんですけど、ただいろんな地表面に撤去しなくては行けない構造物が出たり建物が引っかかったりというのはあるようですので、そこら辺は絶対できるとも今時点で言えない状況もありますから、きちんと現状を踏まえた整理をどうするかということかと思っております。どうもありがとうございました。三澤委員お願いします。

三澤委員：私は前回も話させて頂きましたけれども、滑走路は今回2000mに延長したほうがいいと思っております。いま石井委員長も坂田さんもおっしゃっていましたが、今回が最後だと思います。この問題は、今回が最後の機会。利活用の問題の最後だと思いますので悔いが残らないように2000mで決めた

ほうがいいと思っています。札幌市の消防局のヘリもこのあいだ道新に出ていましたが、丘珠空港に格納庫とか、集約する方向で決まったようですし、またメディカルウイングの冬期間の運航も考えますとなると2000mは必要だと思っています。いまFDAさんが飛んでいます、あれはジェット機なんですけれども、見ていますと急角度で上がっていくんですよ、ということは騒音はそんなに大したことないのかなと思っています。騒音問題は大切ですけども、丘珠空港だけではなくて百合が原等いろんな地域の人も絡んでくると思います。その中で騒音問題はきちっとクリアできるようなかたちで今回2000mに滑走路延長したほうがいいと思っております。予算のこともあります、予算は先ほど市の方がおっしゃっていましたように、国が85%で残りが道と市とで7.5%ということですが、国のほうとなると我々があーだこーだ言っても始まらない問題があるのかなと思っています。それから交通アクセス等いろんな問題ありますが、滑走路延長するというので決めないと始まらないなあと思っております。以上でございます。

石井委員長：ありがとうございます。滑走路延長の話をしていただきました。個人的には、私は率直に言うと1800mくらいでいいかなと割と思っていたんですけども、地元のみなさんがやるなら2000mということをおっしゃっていただいていますので、率直に言うとそういうことであれば、目指すのであれば延伸するんだったら2000mということで目指すということが一つの方向ではないかなというふうな考えを率直に言うに変えています。ただ1800mと2000mとさっきも申し上げた通り整備のハードルはやはり変わるし工事費も変わりますので、現実サイドで言うと1800mは絶対に実現したいと。しかも早く実現したいということと、矛盾しない2000mへの延伸が出来るかどうかというところ、延伸を考えるんだったらそういうステップでものを考えるのがいいんじゃないかといま現在では思っています。やはり手順を間違えると、できた頃には新しい役割とっていたことが全部しぼんで何も使えないというようなことが、ある意味で一番最悪の展開になりますので、そこは時間というようなことを見据えた整理が必要かと思えます。

扇谷委員：地元という言葉の概念をどう捉えるかということで申しますと、地元はそれなりに広がりがあり、地域的な特徴もあり、9会場では昨年度すべての説明会に参加していますが、地域の住民の意見は一つや二つや三つではございません。今委員長がおっしゃったように、この場にいる地域の住民は4名ですが、これは地域を代表して意見を言っているわけではございません。たとえ町内会長であったとしても、連合会長であったとしても、ここでいうのは全員を集合して「いいですね」というふうな手続きを取って発言されているご意見ではないわけです。したがって、いま地域の役職名の上でおっしゃっていることが地域全体の意見というふうには取らないでいただきたいと思えます。以上です。

石井委員長：別にそんなふうには取っておりませんので心配なさらずに。少なくとも委員としてご参加のみなさんの意見をお聞きしています。

扇谷委員：安心いたしました。そのために担当行政としては令和2年度に、私たちこの検討委員会の委員の中で何名の方がおっしゃっているように、地元の意見というものをよくよく膝詰めで聞いてほしいというのはそういうことがあってのことでございます。以上です。

石井委員長：いずれにしてもおっしゃる意味では全体の住民の意見を集約してまとめるということは物

理的に無理ですから、できるだけそこにどう近づけるかという手続きの問題になる。民主主義の基本的な制約条件ですから、ある意味では市の行政というのは基本的にはそういう手続きに則って、合意形成していただくということですから。そういうことで理解していただいて。この委員会にしても、地域の声をできるだけ反映したいということでの委員構成は、努力はしていただいているということですので、その点はそれぞれの委員におかれましてはご理解していただければと。その意味ではこの委員会としての意思決定というのはこの委員の中でするしかございませんので、それが住民の総意ということではなく、委員会としての方向付けというあくまでそういう枠組みになるということだと思っております。一通りご意見いただきましたけれども、最初に扇谷委員がおっしゃっていたような、課題毎に整理をして更に議論を深めるということについては、それはそういうやり方のほうがわかりやすいんだろうということですので、次回少し今日までの議論を整理していただいて、改めて主要な課題別の議論というようなことをさせていただきたいと思えます。基本は新たな役割をどう考えるか。新たな役割というのは、他空港との関連なり、市民、道民、さらには全国、グローバルみたいな視点、どこまで入れるかはありますけども、そういう話になるということと、役割を担っていくために滑走路延伸が必要なのかどうか。必要だとしてどういう延伸を目指すか。私としてはこの委員会の委員のお考えとしては滑走路延伸ということに全く否定的なご意見は、まったくないとは申し上げませんが、あまりなかったのではないかなというようなことなので、どういう延伸を目指すかについてもきちんと議論を進めたいと思えます。役割と滑走路の長さはある意味でパラレルといいますか、片方だけの議論にはなりませんから。その他まちづくりと、まちづくりを広く捉えればまちづくりというような視点での課題を整理する。これも少し時間軸を入れないと見えない面があるかと思うので非常に中長期的な期待感のある構想的な話も出ておりますし、現実に滑走路延伸する過程でどう使うかという話もありますので、そこは一緒にはしないで少し分けて議論したほうがいいかなと思えますので、そういう議論をしたい。その他、騒音問題等々、騒音問題なり地域住民との協議、合意形成というようなことに関しても我々として言うべきことはあると思えますので、そこらへんについてもきちんと整理してさらに議論したいと思えます。

安田委員：今回あたりで話さなければならないと思うのは新千歳空港との役割分担についてです。資料で、例えば1800mになると、より大型の機材への振り替えが可能とあり、「新千歳空港で今使っている路線を丘珠空港に移すことができるのではないかと書かれています。道内及び東北路線等の丘珠空港への移転というのは、新千歳空港との役割分担が必要という意見までは出ています。でも、私たちが考える情報として、どういう役割分担あるか、何ができるかというのは、情報が乏しくてほとんど話し合っただけでなかったと思えます。この辺はどう取り扱うのでしょうか。

石井委員長：多分、今年度中の整理でいうと、考え方は少し出せると思うんですけども、なかなか具体的に明確な役割分担という整理までは難しいかもしれません。全体としては、新千歳空港自体の発着回数がどんどん増えていく、増えていくのが道内7空港全体のコンセッション成功の道なので、それを徹底してやるということなんですけれども、その中でより効率化を目指すために、むしろ近くの丘珠空港とどう分担するかというような視点が一個あるわけです。要するに機材のどれくらいまでの大きさを新千歳空港が担って、丘珠空港に少し受けてもらいたいみたいな話があり得る。それが地域的な問題もあるのかどうかは次の話で。実際には新規路線を飛ばしていくというプロセスに現実はなりますので。新千歳空港にいま現に飛んでいるものを奪ってくるというイメージはあまり持つ必要ないのかなということ。むしろないって意味で言うと補完的な少しローカルとローカルとかですね、いくつかの軸で

考えるかな。すごく大きい機材が 2000m になったからといって全部ジェット機が丘珠空港から飛ぶということは、それはむしろレアなケースというか、可能性としては極めて小さいわけで。特色を生かせるような中くらいの機材がメインというのは少しイメージしないといけないかなと思うので。

安田委員：ということは丘珠空港、今まで札幌丘珠空港として話していますけれども、新千歳空港を中心とした道内 7 空港を補完する、サポートする役割を担っていった方がいいという、将来的にそれは担った方がいいだろうということですか。

石井委員長：そこはうまく、スタンドアロンでやっているのと、やはり路線の増加は限界があるので、7 空港自体も行きと帰りを変えて、路線を入れたら優遇するみたいな制度も持っていますから、そういうものに丘珠空港もある種乗っかるみたいな、具体的に言うとそういう連携が多分必要になる。ただ具体的に連携して、とは書けない段階なので、そういうことを目指すというのは書き込めるかなと。

安田委員：ただ、新千歳空港との役割分担を考えましょうという。それだったら何も話し合っていないのと同じなので。

石井委員長：そのことである程度用途が広がるなり新しい役割が付加されるという前提の話はどこまでできるかという。あくまで新しい利用をどう整理するかの中で、新千歳空港との役割分担というのも出てくるかなというふうなことを考えています。

高野委員：(資料 2 の) 効果やデメリット⑥というところなのですが、事業費のところでは 1800m だと 98 億円または 290 億円、2000m だと 335 億円または 532 億ということで、必ずしも必須とはならないものという、補償工事費、支障物件移設補償費というのが書いてあって、淡々と“または”という一言でこれが結ばれているんですけど、98 億円なのか 290 億円なのかというのはやはり相当な違いがあるわけで、現状では支障物件移設補償費がギリギリの線でいくと必要ないんだろうけど、しかし安全を考えるとそういうものが求められるかもしれないということなのかなあというふうに私のほうは勝手に推測しているところですけども、この委員会としてこういった資料でどれがいいかを議論するときに、必ずしも必要とならないもの“または”というふうに書いて、そこにどういう内容の数字なのかとか、どちらの方が起きてくる可能性高いのかとか、そういうことなしに 98 億円と 290 億円を“または”だけで見えておいて、どちらが良いとか悪いとかを議論するには厳しいというか、我々としても責任をもった発言は少しやりにくいという感じもするので、現状でどっちかに決めろということにはならないということだと思いますけども、どういった意味合いでこれを考えていったらいいのか。必須となるものと、必ずしも必須とはならないものというのは、その条件分けですよ。

石井委員長：そこは事前に少し話したんですけど、1800m は基本的にいらないだろうという見方をしているけれど、絶対いらないと言えないという、レベル感でいうとそういうレベル。

高野委員：そういう話ですよ。そういう話が表現ないと我々としては議論できなくて、先ほど扇谷さん説明しなくていいと言いましたけど、その辺は説明してもらわないと。

石井委員長：基本はそういう整理で。2000m になるとかなり必要。2000m のほうはほとんど必要だという、レベル感が違う。この 190 数億円の意味は全く違いますので、それはすいません。そういう理解をしていただいて、もう少し工夫して書いてもらうようにしたいと思います。当然のことです。

扇谷委員：はい。(挙手)

石井委員長：どうぞ。

扇谷委員：昨年度 9 会場で住民説明会を開いた時にも出ていたと思うのですが、正しくどうしてこんな金額の開きがあるのかというのは誰が見ても思うんですよ。一体どっちなのと。やはり次回、会議の初っ端にも行政さんの説明が必要だとしたらですね、そういう説明こそ入れてほしいのであって、ただ読み上げるという説明はやめて下さい。次は最終回になります。その中で各委員がどれだけ責任をもって発言できるかという本当に最後の最後の大事な場面ですので、不必要な時間はいらぬということで。必要なことは高野先生がおっしゃるように、ここに書かれていないことでこんなのはどうなのとなるべく聞かれないように先回りして、行政さんはその道のプロでございますのでどうぞご用意お願いいたします。

石井委員長：その点は基本的には資料の説明は次回はしないということにしておきます。逆に疑問点、わからないこと、あったらそれを最初に出していただく、それについてだけ説明して頂く。必要なことは、議論の中で必要だったら説明してもらうようにしますので、きちんと次回は最後ということで議論時間はそういうふうにとらせていただきたいと思いますので、皆さんすいません、ご協力のほうお願いいたします。それでよろしいでしょうか。

ではすいません、いつもなかなか進行が難しく、また時間が来てしまいましたけれども、いずれにしても次回は最終と目されてございますので、先ほどどんなふうに議論のたたき台を整理するかというのは議論させていただきましたけれども、事務局と私の方で少し相談させていただいて、いままでの議論を踏まえた論点整理をさせていただいて、その上でご意見をいただいて、助言内容を詰めさせていただくというようなことにさせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。事前にお配りした段階で意見なり何かあったらそれはそれですぐ投げて頂いて構いませんので、いずれにしてもきちんと次回また議論させていただくということにできればと思います。引き続きご協力いただいて、なんとか札幌の未来に繋がるかたちで取りまとめをできればと思っておりますのでよろしくおねがいたします。では特にご発言は。はいどうぞ。

田村委員：今日のお話を聞いて、こんな理解が大事だよということです。世界の都市型空港で今作ろう、頑張ろうといっているところはすごく珍しい。日本の中では、唯一丘珠空港。まあ福岡の滑走路延長の話もあるけれども。丘珠空港利活用の中で話をしている内容は、世界に向けて発信できるすごく大事なチャンスなんだと私は思っています。この後どうなるかは石井先生が考えている通りだと思うんですけど、今我々が議論しているのは構想。作る、作らないという話も含めて構想レベルの一番最初です。その次には計画段階とか、事業段階ととんとんといっちゃうんですけども、構想段階のところで B/C に関わる建設費用が出ているのは私は見たことないです。そういう意味ではかなり突っ込んで書かれて

いる部分もある。ただし一番最初に言ったように都市型空港の世界基準をつくるんだくらいの気持ちで私は望んだ方がいいんじゃないかと。要するにいままでのルールは関係なく、丁寧にやることはやり、時間の制約を考えながらやってゆくというのが私の意見です。そういう意味においては扇谷さんがおっしゃった現場に入った時の話というのは世界に事例が山ほどあります。空港周辺の環境問題をずっと議論し続けながら事業計画の段階までやっていっている事例もあるし、そのあたりも含めてあまり既存の、構想段階だ、計画段階だ、事業段階だにとらわれずに丘珠基準をつくるんだ、世界に向けて作るんだくらいの気概でやってほしいと思います。以上です。

石井委員長：ありがとうございます。せっかくそういう意見を頂いたんで、特に田村先生、高野先生に関しては技術的な側面からのご提案を事前に聞いていただいて、うまく盛り込んで、議論の前提にできればと思いますのでどうぞご協力お願いします。では時間になりましたので事務局にお返ししたいと思います。

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。本日のご議論につきましては改めて事務局で整理をさせていただきます。また委員長からお話がありましたけれども、次回に向けて助言の案について事前に皆さんとご相談の上整理をし、次回の委員会でお示ししたいと思います。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、3月30日に開催する予定をしております。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3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。