

各滑走路長毎の効果やデメリット①【医療分野】

滑走路	1500m	1800m	2000m
医療ウイング※の受け入れ	<ul style="list-style-type: none"> ・現状、夏期は丘珠空港で運用されている。 ・冬期においては滑走路長が足りないため、札幌の医療機関への搬送にあたっては新千歳空港を利用している状況である。 (平成30年度実績では、丘珠空港の利用は24件、新千歳空港に到着し札幌市内の医療機関に搬送されたケースは4件) 	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路面や気象等の条件が整った場合、冬期も利用が可能となり、通年でより迅速に患者を札幌の医療機関まで搬送することが出来る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・左記に比べ更に受け入れ可能な条件が緩和される。
医療ウイングの拠点化	<ul style="list-style-type: none"> ・丘珠空港では滑走路長が足りないため、拠点として活用できず、現在は県営名古屋空港を拠点として運用している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐機場及び格納庫等の整備により丘珠空港を拠点として運用することが可能になる。拠点となれば搬送に係る費用が軽減することや、現在は計画搬送のみの体制であるが将来的に緊急搬送にも対応出来る可能性がある。 	
定期航空便による医療従事者・通院患者の移動利用	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、医療従事者を道南・道東に派遣し、利尻便では通院目的での利用が多く、地域医療に貢献している。 ・通年でプロペラ機での移動利用がなされている。 ・現状の3機体制では、今以上の路線の拡充は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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での通年利用が出来るようになり、運航の定時性・安定性が向上する。 ・就航可能な機材が増え、他の空港への路線接続の可能性もある。 	

青字は現状の課題やデメリット

※医療ウイングとは、高度専門医療を受けられない地域の患者を都市部の病院のある空港へ、安定して効率的に搬送するための医療用ジェットのこと。

各滑走路長毎の効果やデメリット②【防災分野】

滑走路	1500m	1800m	2000m
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	<ul style="list-style-type: none"> ・胆振東部地震の際には、通常運航出来たことで代替交通として貢献した。 ・通年でプロペラ機（48席前後）での代替が可能のほか、冬期間を除きリージョナルジェット機（80席前後）での代替が可能である。 ・SCU※としてのスペースが確保されれば、主に夏期に災害時の臨時医療拠点としての運用の可能性はある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・通年でプロペラ機（70席前後）及びリージョナルジェット機（80席前後）での代替が可能になるほか、他の空港の機能が停止する等の緊急時に現状より多くの機材の離着陸が可能となる。 ・SCUとしてのスペースが確保されれば、通年を通して災害時の臨時医療拠点としての運用の可能性はある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・左記に加え、通年で小型ジェット機（166席前後）での代替が可能になるほか、より航続距離の長い機材の離着陸が可能となる。 ・SCUとしての運用時に、左記に比べより大きな機材での対応が可能となる。
消防ヘリの拠点化	<ul style="list-style-type: none"> ・現状、陸上自衛隊北部方面航空隊、北海道防災航空室、北海道警察航空隊の拠点を有している。 ・駐機場・格納庫等の整備により、現在石狩市に拠点を持つ札幌市消防ヘリの丘珠空港（札幌市内）での拠点化が可能となる。 ・空港敷地が拡大出来ない場合は、拠点化は難しい。 		
ヘリ利用の応援・ 受援時の使用	<ul style="list-style-type: none"> ・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あったが、駐機スペースを拡充することにより、緊急時等の応援・受援体制の強化が可能になる。 ・空港敷地が拡大出来ない場合は、駐機スペースの拡充は難しい。 		

※SCUとは、大震災等の災害時に、重篤患者の症状の安定化を図り搬送を実施するための航空搬送拠点臨時医療施設のことである。

各滑走路長毎の効果やデメリット③【便数及び旅客数】

滑走路	1500m	1800m	2000m
<p>環境基準の範囲内で就航可能な想定便数 (平成29年度札幌丘珠空港航空機騒音調査時のデータからの想定)</p>	<p>1日あたり54便可能</p> <p>【ATR】 24便 【ERJ】 30便</p>	<p>1日あたり72便可能</p> <p>【ATR】 24便 【Q400・ERJ】 各24便</p>	<p>1日あたり60便可能</p> <p>【ATR】 24便 【Q400・ERJ・B738】 各12便</p>
<p>上記の便数での想定年間旅客数 (搭乗率65%で試算)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計算上、59万人程度（富山空港クラス）となる。 ・ 実際にはリージョナルジェット機の通年運航が出来ないことや就航可能な機材が少ないこと等から、新たに就航する航空会社は見込めず、大幅な旅客数の増加の可能性は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 113万人程度（旭川空港クラス）の利用が見込まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 119万人程度（新潟空港クラス）の利用が見込まれる。

青字は現状の課題やデメリット

各滑走路長毎の効果やデメリット④【周辺地域の開発やまちへの波及効果】

滑走路	1500m	1800m	2000m
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空関連の職業教育の取組や、新しいイベント等を通じて、空港が地域に親しまれるような取組を行い、空港利用者の増加を促す。 		
商業施設等、利便施設の誘致	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現時点において大幅な旅客数の増加は見込めず、大きな変化にはつながらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客数の増加が見込まれ、それに伴い、商業施設等、利便施設の誘致の可能性がことから、周辺地域の利便性の向上を期待できる。 	
アクセスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現時点において大幅な旅客数の増加は見込めず、大きなアクセスの向上にはつながらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客数の増加が見込まれ、それに伴い、空港アクセスの充実が図られる可能性があることから、周辺地域の利便性の向上が期待できる。 	

青字は現状の課題やデメリット

各滑走路長毎の効果やデメリット⑤【新千歳空港との役割分担】

滑走路	1500m	1800m	2000m
道内及び東北路線等の丘珠空港への移転	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在道内及び東北路線を運航している機材（80～166席程度）は、現状の滑走路長では、冬期に就航可能な機材が無く、路線の移転は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ リージョナルジェット機レベル（80席前後）の路線を丘珠空港に移すことで、新千歳空港において、より大型の機材への振り替えが可能となり発着枠を有効に活用することが出来る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 左記に加え、小型ジェット機レベル（166席前後）の路線も丘珠空港に移すことが可能となり、より新千歳空港の発着枠を有効に活用することが出来る。
ビジネスジェット機等の代替受け入れ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小型機及びプロペラ機を受け入れることが出来る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 滑走路面や気象等の条件が整った場合、より大きな（航続距離の長い）機材の通年での受け入れが可能となり、富裕層の観光・大企業のビジネスの機会・MICE※誘致等が期待できる。 	

青字は現状の課題やデメリット

※MICEとは、多くの集客が見込めるビジネスイベントなどの総称で、Meeting(企業内会議)、Incentive travel/tour(報奨旅行)、Convention(国際会議・学会議)、Event/Exhibition(イベント/展示会)の頭文字をとった造語。

各滑走路長毎の効果やデメリット⑥【滑走路延伸の事業費及び工期】

滑走路			1500m	1800m	2000m
滑走路延伸の事業費	必須となるもの	用地補償費※1	—	約 19億円	約241億円
		補償工事費(道路等)	—	約 3億円	約 6億円
		空港工事費(滑走路等)	—	約 76億円	約 88億円
	必ずしも必須とはならないもの	補償工事費(下水道等)	—	約 13億円	約 19億円
		支障物件移設補償費※2	—	約179億円	約179億円
総事業費		—	約98億円 または 約290億円	約335億円 または 約532億円	
滑走路延伸に必要な期間			—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業計画の決定から6年程度で供用開始となる想定だが、水平表面に係る支障物件の移転が必要な場合、10年以上となる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水平表面に係る支障物件の移転の有無に関わらず、進入表面及び転移表面に係る支障物件があるため、事業計画の決定から10年以上必要となる。

青字は現状の課題やデメリット

※1 用地補償費：工事及び進入表面等に係る支障物件移設・土地購入等

※2 支障物件移設補償費：水平表面に係る移設の補償

各滑走路長毎の効果やデメリット⑦【滑走路延伸による周辺環境への影響】

滑走路	1500m	1800m	2000m
航空機騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・現状で、冬期はジェット機の定期航空便による騒音は無く、通年でプロペラ機の騒音がある。 ・現時点において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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・左記より1機当たりの騒音が大きき小型ジェット機の定期航空便による騒音が発生する。 (その分、便数としては左記より少なくなる。)
	<ul style="list-style-type: none"> ・仮に、環境基準の範囲内で最大限運航した場合、滑走路長に関わらず騒音はほぼ同じとなる。 		
支障物件等	—	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の道路等への影響は少ない。 ・鉄塔・建物等の移設が発生する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の道路等の移設が必須となる。 ・鉄塔や建物等の移設が必須となる。
		<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路延伸により、平成13～28年度にかけて整備した空港緑地が縮小となる。 	

青字は現状の課題やデメリット