

丘珠空港の将来像に関する論点等について

論点 1 ■ 各滑走路長毎の比較について	
第 3 回検討委員会 での意見	<ul style="list-style-type: none">滑走路延伸による直接的な効果は出ているが、コンセッションとの関わりも踏まえて、直接的な変化がどう北海道の人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いうような間接的な効果が出てない。そういうものを示して住民の皆さんに納得していただくというシナリオを作っていないとうまくいかない。1,800m と 2,000m どちらにするかが一番問題であり、1,800m にして後々短いという事で、問題が起きないように皆さんで進めてもらいたい。今回の議論が滑走路延伸の最後の機会であり、2,000m に延伸した方が良いと思う。メディカルウイングの冬期間の運航を考えると 2,000m 必要だと思う。現在、FDA が飛んでおり、騒音はそんなに大きくないと思っているが、騒音問題はきちっとクリアしてから今回 2,000m に滑走路延伸すべきと思っている。個人的には 1,800m くらいで良いと思っていたが、地元の方が 2,000m と強く言っているの、目指すのであれば 2,000m というのも一つの方向だと考えを変えた。1,800m は絶対に、しかも早く実現したいということと矛盾しない 2,000m への延伸が出来るかどうかというところについて、延伸を考えるな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思っている。やはり手順を間違えると、できた頃には新しい役割と思っていたことが全部しぼんで使えないというのが最悪の展開なので、そこは時間を見据えた整理が必要である。新千歳空港との役割分担について、2,000m になったからといって、全てのジェット機が丘珠空港から飛ぶというのは可能性として極めて低く、補完的に、むしろ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。滑走路 1,800m の事業費は、補償費の有無により、98 億円または 290 億円ということで相当な違いがあり、不確定な中でどちらがいいかを議論するには厳しく、責任を持った発言は少しやりにくい。補償費について、1,800m は基本的にはいらぬという見方をしており、絶対にいらぬとは言えないというレベルであり、2,000m になるとかなり必要ということで、レベル感が違うので、もう少し工夫して書いてもらいたい。今我々が議論しているのは構想段階のレベルであり、構想段階で B/C に関わる建設費用が出ているのを見たことが無く、かなり突っ込んで書かれていると思う。

第3回検討委員会
での意見

- 国際的な予防医療の拠点を作っていくようなことを含めて地域サイドから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という議論も入れていかなくてはならない。
- 特に医療は札幌市民以外の効果が大きいことや、ビジネスで言うと、新幹線の札幌延伸により、道南と道北や道東との地域の格差が生まれる。札幌市から見た丘珠空港の効果はある程度出ているが、北海道という大きなエリアの中での整備効果は出されておらず、そこも考えなくてはならない。
- 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ことは、この委員会でも大体コンセンサスを得ている。
- 市内の大きな病院や研究機関と、常時研究開発のために使えるような交通拠点として位置付ける等の視点はもっと必要だと思う。
- 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に入るのは新たな可能性があり、まちづくり的な観点で提案するのはありだと思う。
- 医療・防災の面では、滑走路延長は、非常に異論が少ないところだと思っている。
- 次回は少し今日までの議論を整理して、改めて主要な課題別の議論をしたいと思う。基本は新たな役割をどう考えるか。新たな役割は、他空港との関連なり、市民、道民、さらには全国、グローバルの視点、どこまで入れるかはあるが。そういうことと、役割を担っていくために滑走路延伸が必要か、必要ならどういう延伸を目指すか、この委員会としては滑走路延伸に全く否定的な意見は、まったくないとは言わないがあまりないと思っているので、どういう延伸を目指すかについても議論を進めたいと思う。

第3回検討委員会
での意見

- 今後の議論は、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ということに尽きると思う。その手段として分野ごとに分けて、それぞれについてお互いの委員が協議しあい、お互いの考えを深め合い、それが最終回のまとめにつながると考える。具体的な分野としては、持続可能な札幌市のまちづくり、丘珠空港と他の空港の役割分担、医療・防災という緊急課題、地域住民との協議の4つである。
- 滑走路延伸の必要の是非をどうするかコンセンサスがなかったら結局何をどうするかがまったく全体が固まらない話になる。
- 拡張する際の費用をどこから出すのかが抜け落ちていると思う。市の求める空港の使い方をうまく導き出し、そこに民間資本を入れていくみたいなアイデアを出しておくべき。
- 利用客が増加するとターミナルも拡張が必要になってくるので、滑走路を延伸するかしらないかだけでなく、空港全体をどのように変えていくかということを考える必要がある。
- 丘珠空港や札幌だけで利活用を考えるのは不十分であり、グローバルな視点も必要だと思う。市のまちづくりのひとつの柱であるMICEであったり、医療拠点を目指す等、それらと丘珠空港の利活用を繋げて、将来に繋がるようなまちづくりの柱が一本出せたらと思う。
- 夢のある構想をベースにするのも大事だが、足元の課題から議論することが必要であり、それとともに中長期的に更なる展開可能性について検討するというやり方の方がノーマルだと思う。
- まちづくり、観光、MICE、アクセスについては、民間活力を活用し、住民理解を得ながら進めることが、今後非常に重要になってくる。
- 事業費の負担は国が85%ということで、札幌市の負担がある程度少なく整備ができる状況である。波及効果という面では、工事における地域や市内の建設業者及び関連事業に関わる業者のほか、観光等での人の交流の効果を含めて市内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なり、意義は大きいと考える。
- 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する。市では、空港の問題以外にもまちづくりの重要な事業が沢山あり、持続ある日本社会・北海道の構築・丘珠空港の在り方を考えたときに、相手のあることについて、本当に見通しを持ってないと、夢を語ってはいけないと思う。
- 持続性については非常に必要なキーワードなので、きちんと持続性をどう確保するかという整理をしてさらに議論を深めたい。
- 7空港との関係性は従前から模索をしてもらっているので、どこまで見えてくるかはもう少し整理したほうが良いと思う。
- アクセス等のいろんな問題があるが、滑走路延長するという事で決めないと始まらないと思う。
- まちづくりの視点での課題を整理する。時間軸を入れないと見えないと思うので中長期的な期待感のある構想の話と現実に滑走路延伸する過程でどう使うかについて、そこは一緒にはしないで少し分けて議論したい。

- 世界の都市型空港で今作ろうとしているのは珍しく、丘珠空港利活用の議論の内容は世界に発信できるすごく大事なチャンスだと思っており、都市型空港の世界基準を作るくらいの気持ちで望んだ方がいい。あまり既存の考え方にとらわれずに丘珠基準を作るんだ、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う。

第3回検討委員会
での意見

- 丘珠空港そのもの自体の活用を活発にするという事では皆さん一致しているので、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う。
- 医療拠点、防災拠点や、新千歳空港との関係性や、地域づくりまちづくり、都市計画全体の中で位置付けるべきだ、空港アクセスも利便性を高めるべきだという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るというか皆さん方向性は了解できていると思う。これをどこまで具体化するのが悩ましい。
- 最終的な決定は札幌市だが、そこまでの間にもう少し意見を拾う場があってもいいのではと思っており、拾いなさいよという提案を委員会でするというのも一つの提案だと考えている。
- 夏は窓開けているのでうるさいが、冬は窓を閉めているのでうるさくないという話があった。冬はもっと離着陸できていいんじゃないか、むしろ夏場の便数を増やさないとか、そういうアイデアももしかしたら出てくるのではということがあるので、今後の市民議論に少し委ねてもいいのではないか。
- 地元の意見を聞くというのは大前提なので、むしろ例えば、ターミナルビルを核としたまちづくりをどうするのかといった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出来るので、出来るだけ次のステップに進んでいけるような提案をしていくことが基本である。
- 飛行ルートについて小学校の上空を避けてほしいというのは、具体的すぎる話であり、委員会で要求する具体的なレベルと地元の思う具体的なレベルは違ってくるので、そこを明確化して整理していくということが委員会としてお願いしていくことだと思う。
- 環境への配慮については、条件を整理して少し抽象化するが、市への助言に盛り込むのは問題ないと思うので、うまく盛り込んで進めてもらいたい。
- 2000mのほうを使い勝手が良くなり拡張性が出てくるのは間違いないが、一方、工事期間が長くなり、航空会社のニーズと時間の関係で実現しない可能性もあり、やはり具体のニーズをうまく拾っていく必要がある。2000mを目指して、1800mで1回仮開業するとか、いろんな諸条件でやっぱり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ないので、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というような、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いと思う。
- スタンドアローンでやっているのと路線の増加に限界があるので、7空港の取組に丘珠空港ものっかるような連携が必要になり、具体的な連携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と思う。
- 今までの議論を踏まえた論点整理をして、その上で意見をもらい、助言内容を詰めさせてもらいたい。

第3回検討委員会
での意見

- 地域の委員の方々から滑走路を伸ばしてほしいという意見が出ているが、それは丘珠地域を盛り上げてほしいという思いがあるのではないかと感じた。空港を盛り立てていく中で、丘珠地域をどう作っていくのかをより具体的に考えなければいけないと感じている。
- 以前、パブリックコメントで栄町駅から丘珠空港を經由しモエレ沼公園までロープウェイを整備してほしいという文書を出した。空港の滑走路を延長したら便数も増えるので、地域の住民がそれを受け入れるためには周辺のまちづくりに主体を置いた考え方を入れなければいけない。
- 騒音に関して、環境基準を守ればよいということだけでは、地域住民は不安を増すことになるし、とても納得は出来ないとと思う。
- 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ないが、そこにできる建物施設が一つの核になるというのと、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。少しそういうことで整理をして議論を進められればよいと思う。
- 延伸となった際に飛行ルートの変更はあるのか。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ぶというような心配はないのか。冬でも小学校の校庭では頻繁に学習活動をしている。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もった上で地域住民への説明になっていかないといけない。
- 飛行ルートの話は、少し機材によっても違うと思うが、できるだけ具体的に見てもらうことは必要かと思うので可能な範囲で整理してほしい。
- 騒音問題なり地域住民との協議、合意形成は我々としていうべきことはあると思いますので、きちんと整理してさらに議論したい。