

2024. 7. 31

第4回丘珠空港周辺地域連絡協議会資料

# 札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想（素案）

札幌市まちづくり政策局  
空港活用推進室



- 1 目的と位置づけ
- 2 対象区域
- 3 現状と課題
- 4 目指す姿と取組の方向性
- 5 必要な取組
- 6 ロードマップ

## 1-1 背景・目的

札幌市では、令和4年11月に、本市東区に位置する丘珠空港の役割や進むべき方向性を示した「丘珠空港の将来像（以下、「将来像」という。）」を策定しました。

将来像では、丘珠空港が目指す姿として「市民・道民の安全・安心な暮らしに寄与するとともに、多様な交流を支える広域交通拠点となる空港」を掲げるとともに、滑走路の延伸や空港運用時間の拡大等を必要な取組として位置づけました。

一方、これら空港機能強化の取組を進めるに当たっては、空港と周辺地域との調和と共生が不可欠です。そこで将来像では、「空港と周辺地域の共生に関する基本方針」を掲げ、地域住民と協議しながら、空港周辺の賑わいの創出や環境への配慮等に取り組んでいくこととしました。

「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想（以下、「構想」という。）」は、今後国により丘珠空港の整備が決定され、空港機能が強化されていくことを想定して、丘珠空港と周辺地域の在り方を整理し、地域と認識を共有した上で、空港を核としたまちづくりの指針とするものです。

本構想において整理する「共生」の考え方やまちづくりの方向性、必要な取組等を指針とし、空港機能強化に向けた国や関係機関との協議と並行しながら、空港周辺のまちづくりを進めていきます。

## 1-2 位置づけ

本構想の位置づけを図1に示します。平成11年3月に札幌市が策定した「丘珠空港周辺のまちづくり構想」や、令和5年度に設置した「丘珠空港周辺地域連絡協議会<sup>1)</sup>」での議論、アンケートやワークショップ等で寄せられた地域意見等を踏まえて構成し、「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン」をはじめとした本市のまちづくりに関する上位計画に則しながら、「丘珠空港の将来像」等の市の分野別計画とも連携・整合を図ります。

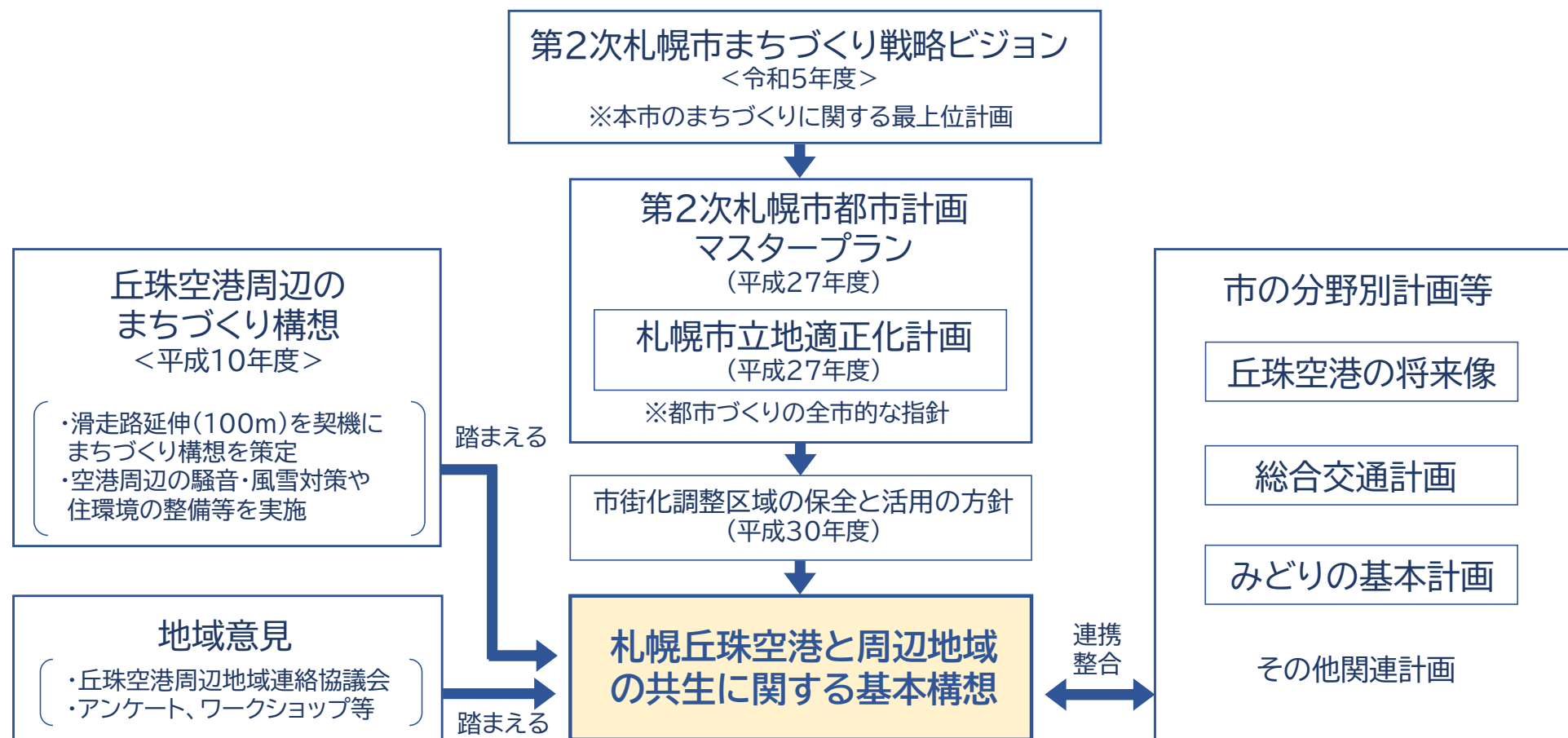


図1 構想の位置づけ

1) 丘珠空港周辺地域連絡協議会：丘珠空港周辺の11の連合町内会と札幌市で構成する協議体。令和5年6月設置。

本構想の対象区域を図2に、区域概要を表1に示します。本構想の対象区域は、丘珠空港に離着陸する航空機の飛行経路や、これまでの地域協議の経緯等を踏まえ、図2に示す11の連合町内会の範囲とします。

表1 区域概要

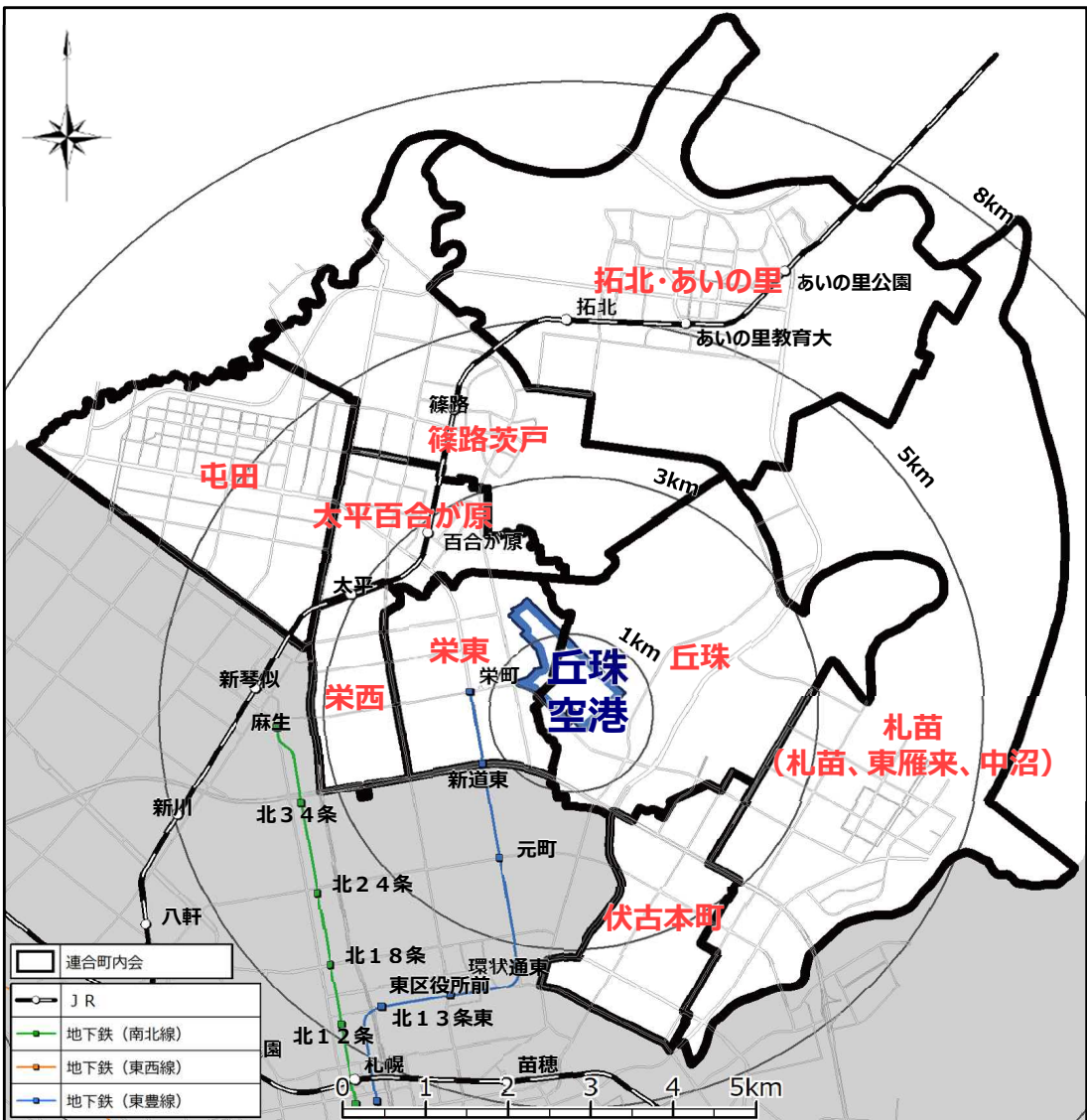


図2 対象区域

- 対象地区（連合町内会単位）
  - 北区：篠路茨戸、屯田、太平百合が原、拓北・あいの里
  - 東区：栄西、栄東、伏古本町、丘珠、札苗、東雁来、中沼
- 区域面積
  - 約8,500ha
- 区域内人口 ※令和6年4月時点
  - 約26万人（約13万世帯）
- 特徴等
  - <都市計画上の位置づけ等>
    - ・区域内には、都市機能誘導区域（篠路駅周辺、栄町駅周辺）、集合型居住誘導区域（篠路駅周辺、栄東の地下鉄沿線、伏古本町・栄西の一部）、持続可能な住環境エリア（篠路茨戸、太平百合が原、丘珠）が設定されている。
    - ・区域内には、麻生、篠路、栄東、光星の4つの地域交流拠点が位置し、多様な住環境が形成されている。
    - ・「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（戦略編）」では、丘珠空港及び周辺が「高次機能交流拠点<sup>2)</sup>」に位置づけられている。
    - ・区域面積に占める割合は、市街化区域が約46%、市街化調整区域が約54%となっており、空港の北東側には農地（農用地）が広がっている。
  - <空港近隣の施設等>
    - 丘珠空港の近隣には、丘珠空港緑地のほか、モエレ沼公園、サッポロさとらんど、百合が原公園、つどーむ等の市有施設が位置しているほか、つどーむの敷地内には（仮称）新スケート・カーリング場の整備が予定されている。

2)高次機能交流拠点：産業や観光、文化芸術、スポーツ等、国際的、広域的な広がりをもって利用され、北海道・札幌市の魅力と活力の向上に資する高次の都市機能が集積するエリア。

## 3-1 経緯・現状

### (1) YS-11<sup>3)</sup>の退役をきっかけとした空港整備とまちづくり構想の策定

平成以降に進められた丘珠空港の整備と周辺まちづくりの経緯を表2に示します。  
 丘珠空港においては、平成9年頃から、当時就航していたYS-11の老朽化に伴う退役を見越し、後継となるプロペラ機での運航継続を主目的とした空港整備と、それに伴う周辺まちづくりの取組が進められてきました。

空港整備に関する住民説明会での議論を経て、平成10年12月に「空港整備に関する基本的な考え方<sup>4)</sup>」が取りまとめられ、地域協議体における市と地域住民の意見交換を経て、平成11年3月には「丘珠空港周辺のまちづくり構想」が策定されました。

このような検討・協議を経て、平成12年に国により空港整備の事業化が決定され、平成15年にかけて、滑走路の延伸（1,400mから1,500mに）や拡幅（30mから45mに）、駐機場の整備等が進められました。

表2 近年における丘珠空港の整備と周辺まちづくりの経緯

	丘珠空港の整備	周辺まちづくり
平成4年～	・ジェット化に向けた滑走路延伸を検討したが、生活環境の悪化等を懸念する地域の声を踏まえ困難と判断。	
平成9年～	・YS-11の機材老朽化→後継プロペラ機による運航継続のため、空港整備について検討を開始 ・住民説明会の実施（平成9年8月～平成11年1月、計6回）	・札幌市と「丘珠空港周辺のまちづくり懇談会（地域住民、有識者等で構成）」との間で、空港周辺のまちづくりに関する意見交換を実施
平成10年～		・「丘珠空港周辺のまちづくり連絡協議会（地域住民、札幌市等で構成）」を設置し、空港周辺のまちづくりについて意見交換
平成10年12月	「空港整備に関する基本的な考え方」をまとめる	
平成11年1月	・国に対し、空港整備の事業化を要望	
平成11年3月		・「丘珠空港周辺のまちづくり構想」を策定（札幌市）
平成12年～	・空港整備事業（滑走路延伸・拡幅等。～平成15年）	

3) YS-11：日本航空機製造株式会社が製造したターボプロップエンジン方式の民間旅客機。

4) 空港整備に関する基本的な考え方：住民説明会の結果を踏まえて、「滑走路長と延長方向」及び「運航便数の考え方」をまとめたもの。

## (2) 構想に基づく周辺まちづくり

平成11年3月に策定された「丘珠空港周辺のまちづくり構想」の内容と取組状況を表3に示します。

当該構想では、「空港周辺の騒音対策・風雪対策の推進」、「空港周辺の住環境の整備」、「空港周辺の土地利用と交通体系の検討」の3つを空港と調和したまちづくりの課題と位置づけ、取組が進められてきました。

これまで、表3に示すとおり、緩衝緑地の整備や公共施設の緑化、道路、河川、下水道等の生活基盤整備、幹線道路沿線の都市的土地利用の誘導等を行い、大方の取組は完了しています。未完了となっている幹線道路の整備については、当該構想に基づく取組として、周辺の土地利用状況の推移や将来の交通需要等を踏まえながら検討していきます。

表3 丘珠空港周辺のまちづくり構想(H11.3)

構想の内容	主な取組	状況
<b>■課題1 空港周辺の騒音対策・風雪対策の推進</b>		
(1)緩衝緑地の整備	丘珠空港緑地を整備	完了
(2)公共施設の緑化の推進	篠路通、丘珠空港通の街路樹を整備(植樹)	完了
(3)風雪対策の検討	緑地事業により樹林帯を整備、点滅式道路標識を設置	完了
<b>■課題2 空港周辺の住環境整備</b>		
(1)基盤整備	篠路通整備、丘珠川改修、下水道整備、小学校の移転等を実施	完了
(2)市街化調整区域の既存住宅団地の居住環境保全	地区計画の策定(丘珠藤木川西団地、静珠苑団地)	完了
(3)つどーむ周辺の交通対策	基盤整備により対応	完了
<b>■課題3 空港周辺の土地利用と交通体系の検討</b>		
(1)北丘珠地区の適正市街地規模の確保	人口増の鈍化や市街化区域の土地利用状況等を踏まえ線引き判断を実施	完了
(2)幹線道路沿道の都市的土地利用の誘導	苗穂・丘珠通と伏古・拓北通の施設立地基準を緩和	完了
(3)空港周辺地域の新たな幹線道路の整備	周辺の開発状況や既存住宅団地の動向を注視	未
(4)都市環境緑地の形成	丘珠空港緑地の整備、市民農園の推進補助等	完了
(5)丘珠空港の防災拠点機能の検討	「丘珠空港の将来像」に基づき、防災機能強化を検討中	検討中
(6)地域資源を生かしたまちづくりの検討	百合が原公園での地域イベントやさとらんど周辺の景観整備の取組等を実施	完了



(3) 環境の変化と「丘珠空港の将来像」の策定

航空機の技術革新による騒音の低減や離着陸に必要な滑走路長の短縮化、道内7空港の一括民間委託、北海道新幹線の開業等、丘珠空港を取り巻く環境は近年大きく変化しています（図3）。

こうした取り巻く環境の変化を受け、札幌市では、平成28年から、北海道と共に丘珠空港の更なる利活用の検討を始め、周辺地域との意見交換や専門家を交えた委員会での議論等を経て、丘珠空港の役割や進むべき方向性を示した「丘珠空港の将来像」を令和4年11月に策定しました（図4）。

札幌市においても少子高齢化・人口減少が進み、定住人口の増加が見込みにくい状況下において、まちの活力を維持・向上させていくためには、ビジネスや観光による交流人口を増やすことがひとつの方策として重要です。そのためにも、滑走路の延伸や空港運用時間の拡大等、将来像に位置づけた空港機能強化の取組を進めることで、札幌の空の玄関口である丘珠空港が持つ広域交通拠点としてのポテンシャルを最大限発揮していくことが求められています。

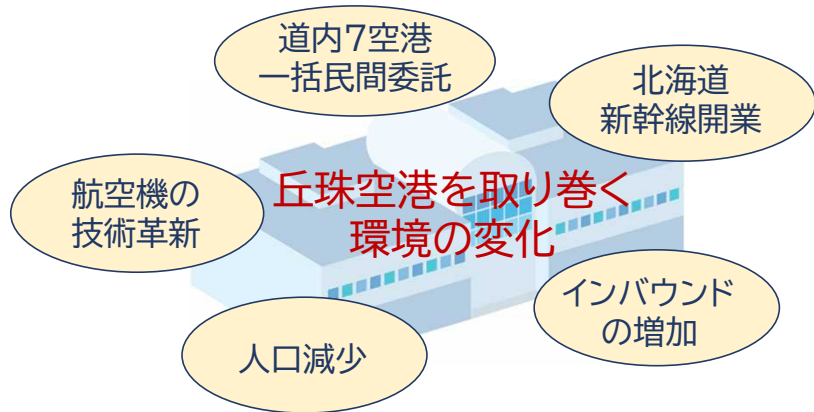


図3 丘珠空港を取り巻く近年の環境変化

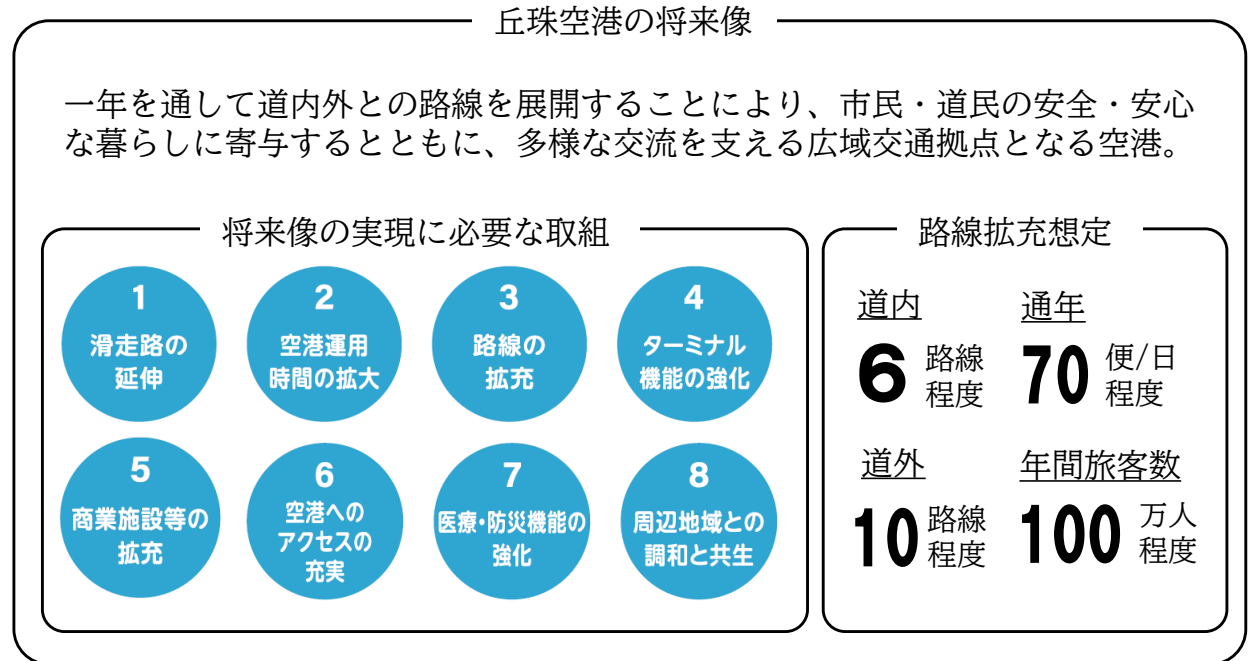


図4 丘珠空港の将来像(本書から関係部分を抜粋)

## (4) 空港と周辺地域の共生に向けた地域との協議

将来像では、空港の機能強化を進めるに当たり、空港と周辺地域との調和と共生が今まで以上に重要と考え、「空港と周辺地域の共生に関する基本方針」を掲げ、地域と協議を進めていくことを位置づけました（図5）。そこで札幌市では、空港の機能強化や空港周辺地域の賑わい創出に向け、空港と周辺地域の調和と共生に向けた情報共有と意見交換を行うため、令和5年6月に、2章に示した空港周辺の11の連合町内会の推薦者と札幌市で構成する「丘珠空港周辺地域連絡協議会」を設置し、協議を進めてきました（図6）。また、空港周辺地域を対象としたアンケートやワークショップ、全市を対象としたオープンハウス型意見交換会等、様々な手法により、空港の機能強化や共生に向けた取組に関する市民意見の把握に努めてきました（図7、8）。

意見の例としては、航空機騒音の増加や、空港整備に伴う丘珠空港緑地の減少等に関する懸念の声がある一方、空港ターミナルビルの商業機能の拡充や丘珠空港緑地を活用した賑わいの創出、空港への交通アクセスの改善、大都市圏への就航等を期待する声も多く寄せられています。

構想を策定するに当たっては、これら市民意見を十分に踏まえた上で、方向性や取組を定めることが必要です。（市民意見の詳細については巻末資料参照）

※今回は巻末資料を添付していません

■将来像の実現に向けて、以下を空港と周辺地域の共生に関する基本方針として取り組んでいく。

環境への配慮	空港周辺の賑わいの創出
騒音調査を行いながら、環境基準を超えない範囲内の運用となるよう取り組んでいく。	地域住民と協議しながら、空港周辺の賑わいの創出等に取り組んでいく。

図5 空港と周辺地域の共生に関する基本方針



図6 丘珠空港周辺地域連絡協議会



図7 地域ワークショップ



図8 オープンハウス型意見交換会

### 3-2 課題

前節でまとめた経緯と現状を踏まえ、空港を核としたまちづくりにおける課題を整理します。

#### (1) 空港の運用・整備に伴う環境影響等への配慮

将来像に掲げた「市民・道民の安全・安心な暮らしに寄与する」ことを目指すためには、航空機の運航に伴い発生する騒音や空港整備に伴う丘珠空港緑地の減少といった環境影響への対応のほか、航空機の運航における安全の確保が必要不可欠であり、空港を核としたまちづくりを進めていくに当たっては、これらに適切に対応していくことが必要です。

#### (2) 空港整備効果の地域波及

将来像に掲げた「空港と周辺地域の共生」を図っていくためには、(1)で示した環境影響等への配慮に加えて、空港整備とそれに起因する取組を、周辺地域のメリット（賑わいの創出や利便性の向上等）に繋げていくことが必要です。

## 4-1 目指す姿

本構想では、環境影響等への配慮を周辺まちづくりを進める前提として認識し、環境影響等を上回る地域メリットを創出することで、一人でも多くの住民が「空港が近くにあるって良かった」と感じられるまちになることを「空港と周辺地域の共生」と考え、空港を核とした周辺まちづくりにおける「目指す姿」として位置づけます。

## 4-2 取組の方向性

「目指す姿」の実現に向けては、丘珠空港を活用すべき「地域の資源」と捉え、環境や安全に配慮しながら、賑わい創出等の取組を進めます。このような考えのもと、次の3つを取組の方向性として位置づけます。

### 環境配慮の徹底

航空機の運航により発生する騒音の調査や情報発信等、環境配慮の取組を引き続き徹底します。



### 安全運航の確保

民間航空機と自衛隊による訓練の両立を図るための取組を進め、安全運航の確保を徹底します。



### 空港及び周辺機能の充実

空港ターミナルビルの機能充実、丘珠空港緑地の活用、交通アクセスの改善等を進めます。



本章では、4章で整理した「目指す姿」の実現に必要な取組についてまとめます。

空港ターミナルビルの機能拡充を中心に据え、空港の周囲に位置する丘珠空港緑地の活用、さらにその周囲における産業振興等に取り組みながら、空港及び周囲へのアクセス性を向上させることで、取組の効果を広く波及させていきます。環境配慮と安全確保は、第3章で整理したとおり、全ての取組の大前提とします。

後述する6つの取組の全体像（総括イメージ）を挿入する予定です

図9 取組の全体像

## ■現状・課題等

札幌市では、環境省が定める「航空機騒音測定・評価マニュアル」に従い、丘珠空港に離着陸する全ての航空機（自衛隊機を含む）を対象に、飛行騒音及び地上騒音の調査を毎年行っています。

調査地点は、航空機の航路や運航状況等を踏まえて適宜見直しをしており、令和3年以降は図10に示す10地点において調査を行っています。

平成29年以降の騒音調査結果を図11に示します。これまでの調査結果は、全ての地点で航空機騒音の環境基準値よりも低い値となっていますが、引き続き騒音調査を実施し、環境基準の範囲内で運用されていることを確認していくことが必要です。



図10 騒音調査地点(令和5年度)

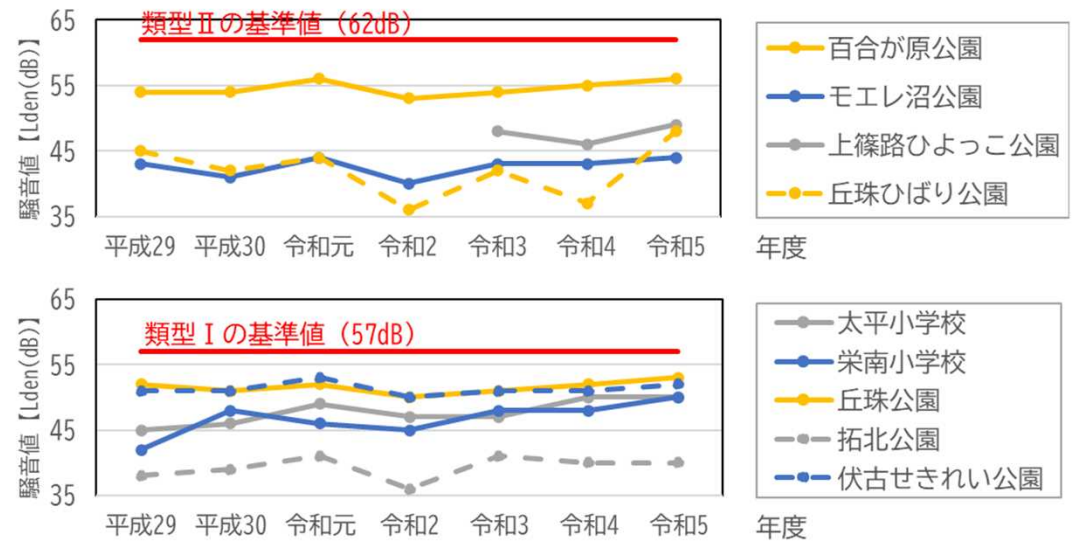


図11 騒音調査結果

## ■取組内容

### ○航空機騒音の調査と丁寧な情報発信

- ◆騒音の値や変化を把握するため、図9に示した10地点における調査を継続します。
- ◆より詳細な調査を求める地域意見を踏まえ、令和6年度から、位置を固定しない追加調査地点を設定します。令和6年度は図12に示す2地点で調査を行うこととし、以降の地点は地域の意見を踏まえ柔軟に設定していくこととします。
- ◆騒音調査結果については、札幌市ホームページのほか、広報さっぽろや丘珠空港ニュースの回覧等を活用し、地域に寄り沿った丁寧で分かり易い情報発信に努めます。

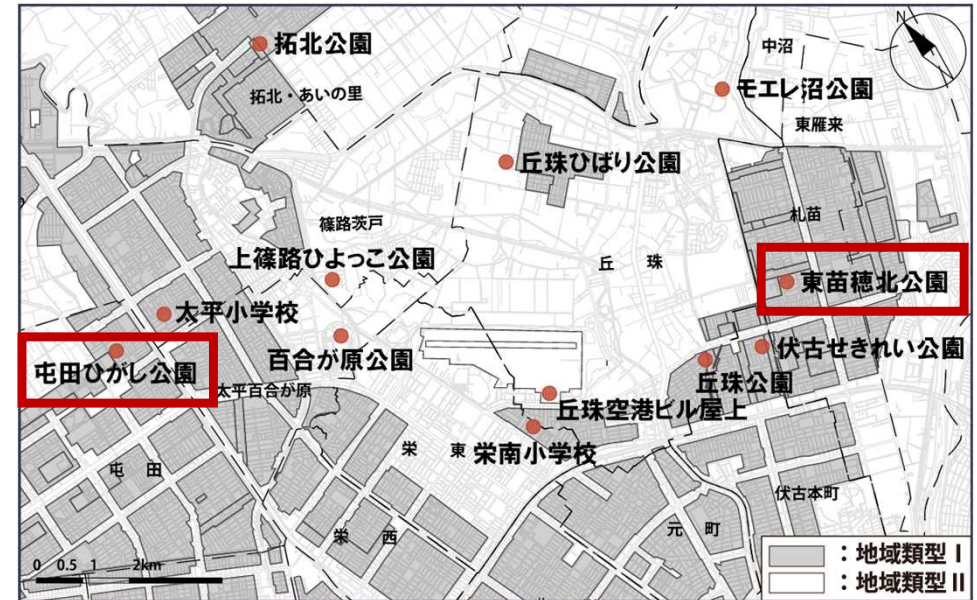


図12 追加調査地点(令和6年度)

### ○騒音の緩衝機能の確保

丘珠空港の周辺には、航空機の地上騒音や風雪の緩衝機能を持つ丘珠空港緑地が整備されています。今後、滑走路の延伸をはじめとした空港整備により当該緑地の減少が想定されますが、減少する面積や残地の形状等に応じて必要な整備を行い、当該緑地が持つ緩衝機能の確保を図ります。

### ○防音対策補償の考え方

丘珠空港における民間航空機の運航は、航空機騒音の環境基準値の範囲内で行っていきませんが、現時点では想定していない社会情勢の変化や航空需要の増加等により、万一、環境基準値を超える運用となる場合には、他都市の事例も参考に、航空機騒音防止法等の関係法令に基づく助成や補償について、国や関係者と協議します。

(航空機騒音防止法の概要については巻末資料参照)

※今回は巻末資料を添付していません

## ■現状・課題等

丘珠空港は防衛省と国土交通省が所管する共用空港であり、敷地内の着陸帯（図13）では、陸上自衛隊丘珠駐屯地が所有するヘリコプター（以下、「自衛隊機」という。）の飛行訓練が行われています。

このほか、丘珠空港では、民間航空機（1日最大50便、令和6年7月時点）をはじめ、プライベートジェット等の小型機（年間離着陸回数約〇回、令和〇年度）、メディカルウイング（搬送15件、令和3年度）、報道・測量等に使用されるヘリコプター（年間離着陸回数約〇回、令和〇年度）等、様々な機材が1本の滑走路を共用しており、ダイヤが過密化する中においても、安全運航を確保する必要があります。

確認中です

現在、民間航空機が離着陸する際は、自衛隊機が訓練を一時中断し着陸する措置が取られていますが、近年の航空需要の高まりや空港の機能強化等による将来的な増便を見据え、早急に民間航空機の運航と自衛隊機の訓練の両立を図っていくことが必要です。



図13 丘珠空港の着陸帯



### ■取組内容

#### ○空港用地の拡張

前述した民間航空機の運航と自衛隊機の訓練の両立は、札幌市が策定した「丘珠空港の将来像」を実現していくためにも重要な課題ですが、運航ダイヤや関係者間の調整だけでは限界があり、民間航空機と自衛隊機の物理的な距離を確保することが必要と考えられます。

そこで、丘珠空港に隣接する丘珠空港緑地の一部（図14）を活用して空港用地を拡張することを視野に、国や関係者との調整を進めていきます。



図14 空港用地の拡張範囲

## ■現状・課題等

新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後の航空需要の回復や、近年の就航路線の増加等を背景に、令和5年度の丘珠空港の利用者数は約43万9千人を記録し、平成4年に現ターミナルビルが開業して以来、最多となりました。これは、現ターミナルビルの設計旅客数である38万5千人を上回るもので、発着便が集中する時間帯には搭乗受付や保安検査場が混雑（図15）するなど、現状においても対応が必要な状況となっています。

また、令和5年度に実施したアンケートや地域ワークショップでは、飲食店・物販店の充実や子どもも遊べる施設等、飛行機利用者以外も気軽に立ち寄れるターミナルビルを求める声が寄せられています。4章で掲げた「目指す姿」を実現していくため、これら地域の意見を踏まえて、飛行機に乗る人はもちろん、乗らない人にとっても魅力的な空港にしていくことが必要です。



図15 保安検査場の混雑状況



レストラン(丘珠キッチン)



売店(スカイショップ 丘珠)

図16 丘珠空港内施設例

### ■取組内容

空港ターミナルビルを所有・管理する札幌丘珠空港ビル㈱や、国等の関係者と連携・協議しながら、現位置での建て替えまたは増築を前提に必要なビルの機能拡充を図ると共に、計画的な人員配置やテナント誘致による増収等、ビルの運営の在り方についても検討していきます。

### ○空港の基本機能の拡充

- ◆直近の利用者増への対応はもとより、丘珠空港の将来像において想定している将来の年間旅客数（100万人程度）に対応するため、出発・到着ロビー、保安検査場、チェックインカウンターの充実・拡充のほか、関連施設の整備を行います。
- ◆市街地に位置する丘珠空港のポテンシャルを最大限に発揮するため、航空貨物輸送の需要を踏まえ、貨物専用窓口や専用スペースの整備を検討します。
- ◆国内外の富裕層による丘珠空港のビジネス・観光利用と消費促進による地域活性化に貢献するため、過年度の調査結果等を踏まえ、ビジネスジェット専用施設・動線の整備を検討します。



### ○航空機利用者以外の利用も見据えた商業機能等の拡充

これまで寄せられた地域の意見を踏まえ、飲食店や物販スペースの拡充、展望デッキの視認性向上、様々な方の利用を想定した多目的スペース等、航空機利用者以外の方も含め、子どもから大人まで便利に利用できるビルとなるよう、機能の拡充を進めます。

また、空港ターミナルビルの整備に当たっては、人材不足に対応するための省人化や、誰にでも使いやすい空港とするためのユニバーサルデザイン化も視野に検討を行います。

### ○災害対応機能の拡充

地震等、大規模自然災害の発生時に、空港利用者及び地域住民の支援に必要な危機管理上の機能の配置を検討します。



## ■現状・課題等

丘珠空港の周囲に位置する丘珠空港緑地（以下、「緑地」という。）は、前述した「航空機騒音や風雪の緩衝機能」に加え、市民の日常利用を目的とした「レクリエーション機能」を有する都市緑地です。

敷地内には、航空機の地上騒音の緩衝を目的とした築堤や築山、樹林帯等があるほか、大型のコンビネーション遊具や遊歩道、飛行機を眺められる展望ステージ等が整備されています（図17）。

緑地を活用した滑走路の延伸や、15ページに示した空港用地の拡張により、緑地面積の減少が想定されますが、令和5年度に実施したアンケートでは回答者の約7割が緑地の機能維持や拡充を求めており、空港の整備が進む中においても、4章で掲げた「目指す姿」の実現に向け、緑地の機能を維持・向上させていくことが必要です。



図17 丘珠空港緑地

## ■取組内容

今後、国により滑走路の延伸をはじめとした空港の整備が決定され、緑地の面積が減少することを想定し、緑地機能の維持・向上に必要な取組を進めます。

### ○緑地機能の確保

- ◆滑走路の延伸により、減少する面積や残地の形状等を踏まえ、緩衝機能及びレクリエーション機能を確保するために必要な整備を行います。
- ◆（取組②に示した自衛隊機の待避地を確保していく方向を踏まえ、緑地の機能及び連続性を確保するための取組を記載する予定）

防衛省ほか関係者との調整後、取組内容を記載します



### ○緑地を活用した賑わいの創出

令和5年度に実施した地域ワークショップでは、日差しを避けて休憩できるスペースや、キッチンカーも配置できるイベントスペースの設置、駐車場の拡張といった緑地の整備や活用に関する意見が寄せられています。

このような意見を踏まえ、地域、空港関係者、緑地の指定管理者等と連携しながら緑地の活用について検証していきます。その上で、国により滑走路の延伸が決定された後、減少する面積や残地の形状を踏まえ、民間活力の導入も視野に、緑地の使用性向上や賑わいの創出に必要な整備を行います。

図18 緑地機能の確保



緑地活用イメージ(宮の沢地区空間活用実証実験)

## ■現状・課題等

札幌市では、令和5年度に策定した「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（戦略編）」において、丘珠空港周辺を新たに「高次機能交流拠点」に位置付け、丘珠空港及び空港周辺エリアの更なる活用を図ることとしています。2章で整理したとおり、空港の周辺には、モエレ沼公園、サッポロさとらんど、百合が原公園、つどーむ等、集客力を有する市有施設が位置し、市街化調整区域には農地が広がっています（図19）。

交通機能としては、地下鉄東豊線栄町駅や、札幌自動車道の伏古インターチェンジ等が位置しています。また、空港の南東側に位置する苗穂・丘珠通と伏古・拓北通の一部は、市の認定要綱により、工場及び物流施設の立地促進を目的とした「流通業務施設立地指定路線」に指定され、企業立地の取組が進められています。

4章で示した「目指す姿」を実現していくためには、このような空港周辺の特徴を踏まえ、空港があることを生かした産業振興や機能集積、地域の活性化を図っていくことが必要です。



図19 丘珠空港周辺施設等

### ■取組内容

国による空港整備の事業化検討の進捗状況や、空港周辺の地域特性や地域の意見等を踏まえ、空港及び周辺エリアの在り方を検討し、高次機能交流拠点にふさわしい産業の振興・機能集積等を図ります。

#### ○企業立地の促進

「流通業務施設立地指定路線」の認定制度を活用した企業立地の促進を図るため、地域の意見や企業ニーズ等を踏まえ、制度の運用改善を検討します。

#### ○空港周辺における産業・機能の集積

地域の意見や企業ニーズ、将来的な丘珠空港の航空貨物輸送の需要等に対応していくため、空港周辺における産業の集積や防災機能の設置等を視野に、市街化調整区域を含む空港周辺の土地活用を検討します。また、必要に応じて交通状況を踏まえた道路整備を検討します。

#### ○空港を活用した周辺地域の活性化

商店街や大学等、周辺地域との連携・協力により、空港・地域でのイベントの実施や商品開発等を通じた地域の活性化を図ります。

また、2章（表1）に記載した空港周辺の市有施設との連携を図ります。



流通業務施設立地指定路線



ハッチふれあいフェスティバル

## ■現状・課題等

現在、丘珠空港においてはバスが主なアクセス手段となっており、北都交通株式会社による空港連絡バスと、北海道中央バス株式会社による路線バスが運行されています（図20）。また、乗用車で空港を訪れる方に向け、国が所管する367台の駐車場が整備されています。

令和5年度に実施したアンケートや地域ワークショップでは、空港への交通アクセスの改善を求める声が多く寄せられており、公共交通においては、将来的な空港利用者の増加も見据え、航空便に接続するバスの便数・路線の拡充等によるアクセス性の向上が必要です。また、駐車場においては、近年、満車の発生日が増加しており、混雑緩和に向けた対応が必要です。



図20 丘珠空港への主なアクセス方法(令和6年4月時点)



### ■取組内容

将来的な空港利用者の増加を見据え、国や関係機関と空港への交通アクセスについて協議しながら、必要な改善を進めていきます。

### ○公共交通によるアクセスの改善

- ◆年間を通じて運行の定時性が確保されている地下鉄との接続を重視し、空港の最寄り駅である東豊線栄町駅と丘珠空港間のアクセスの改善を図ります。
- ◆令和5年度に実施した北海道エアシステムの運航便における機内アンケート結果を踏まえ、ビジネス利用が多いと想定される都心部（地下鉄大通駅周辺やすすきの・中島公園周辺等）や市内外の観光地等（定山渓や新千歳空港等）と丘珠空港間のアクセスの改善を検討します。



空港連絡バス(北都交通)



路線バス(北海道中央バス)

### ○自家用車等によるアクセスの改善

- ◆駐車場の混雑に対応するため、空港近隣における駐車場の確保を段階的に進めます。
- ◆将来的な就航路線の増加や空港ターミナルビルの機能拡充等に伴う利用者増に対応するため、立体化も含めた空港敷地内における駐車場の確保について国や関係機関と協議していきます。
- ◆自家用車等によるアクセスの改善を進めるに当たっては、空港周辺住民の利用促進やカーボンニュートラル推進、公共交通と自家用車の交通分担率の適正化等も視野に、駐車場の料金体系の見直しや空港連絡バスの利便性向上等について、国や関係機関と協議していきます。



丘珠空港駐車場

本構想のロードマップを図21に示します。

本構想は、空港周辺まちづくりの目指す姿や取組の方向性を示すものであることから、具体的な目標年次は設定していません。国における空港整備検討の進捗と、地域ニーズを踏まえながら、取組を進めていきます。

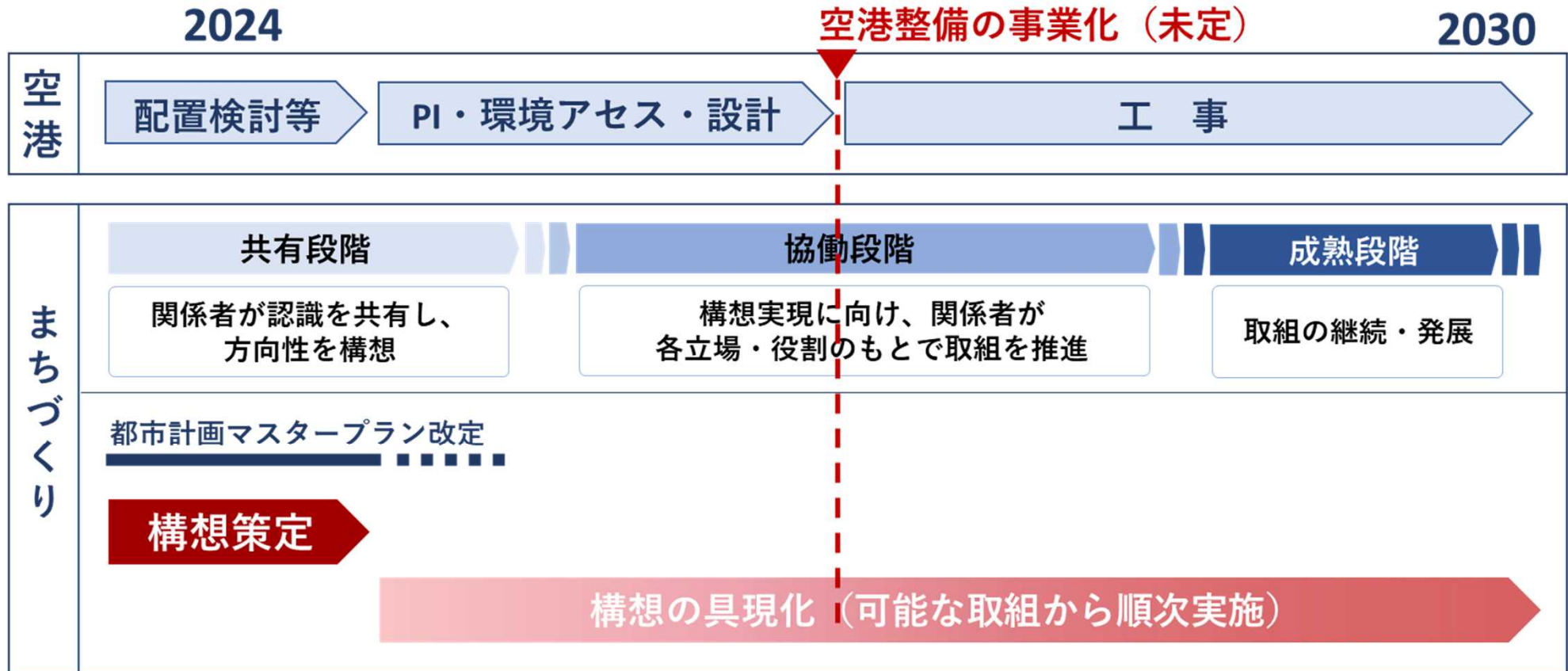


図21 ロードマップ