

丘珠空港の概要①

沿革

- ◆昭和17年に旧陸軍航空隊が飛行場を設置したことに始まり、昭和33年に札幌飛行場(丘珠空港)となりました。
- ◆その後、昭和36年には公共用施設に指定され、国土交通省と防衛省が所管する共用空港としての利用が開始され、平成16年に滑走路が100m延伸され、現在に至ります。
- ◆滑走路・誘導路などは防衛省が、駐機スポットや駐車場などは国土交通省が管理しており、管制や滑走路の除雪は陸上自衛隊が行っています。
- ◆また、現在定期運航している事業者は、北海道エアシステム(HAC)とフジドリームエアラインズ(FDA)の2社で、新たにトキエア(TOK)が就航準備をしています。

名称	札幌飛行場(札幌丘珠空港)
面積	総面積 : 102.2ha
	国土交通省所管 : 12.6ha
	防衛省所管 : 89.6ha
滑走路	1,500m × 45m
駐機スポット	中型機用5・小型機用22
空港運用時間	7:30~20:30



丘珠空港および周辺施設



- 緑地の南東側には非常に見晴らしの良い築山があり、空港全体を見渡すことができます。
- 築山の他、外周には樹林帯が設けられています。これらは、空港内で発生する騒音や地吹雪などが周囲に与える影響を抑える役割もはたしています。

- 緑地にはコンビネーション遊具※などのレクリエーション施設があります。
- 全体が遊歩道で囲まれているため、多くの人々が散歩やランニングを楽しんでいます。



※コンビネーション遊具: のぼる、つかむ、すべる、わたる、はしるなど、複雑な動きの全てが要求される複合遊具



- 空港ターミナルビル内には、札幌黄を使ったカレーやラーメンが名物のレストラン「丘珠キッチン」があり、窓際の席では飛行機を眺めながらのお食事をお楽しみいただけます。
- 屋上には飛行機の撮影にぴったりの展望デッキもあります。

丘珠空港の概要②

就航路線



- ◆ 中標津の開陽台展望館からは、昼間は「緑のじゅうたん」とも表現される牧草地帯が水平線いっぱいに広がる絶景を眺めることができ、夜に空を見上げると、そこには満天の星空が広がっています。
- ◆ 中標津空港の周辺には、知床や摩周湖など、有名な自然遺産が多くあり、紅葉や流氷など、季節による違いも楽しむことができます。

根室 中標津

2023年10月新規就航



秋田

2023年10月新規就航



- ◆ 水深日本一&透明度抜群の田沢湖では、サップやカヌー、グランピングなど、自然を体験できるアクティビティが充実しています。
- ◆ 全国の花火師たちが日本一を目指す「大曲の花火」や東北三大祭りの一つ「秋田竿燈まつり」などの夏祭りや、乳頭温泉郷などの名湯・秘湯が多い風情豊かな秋田を楽しみませんか。

名古屋 (小牧)

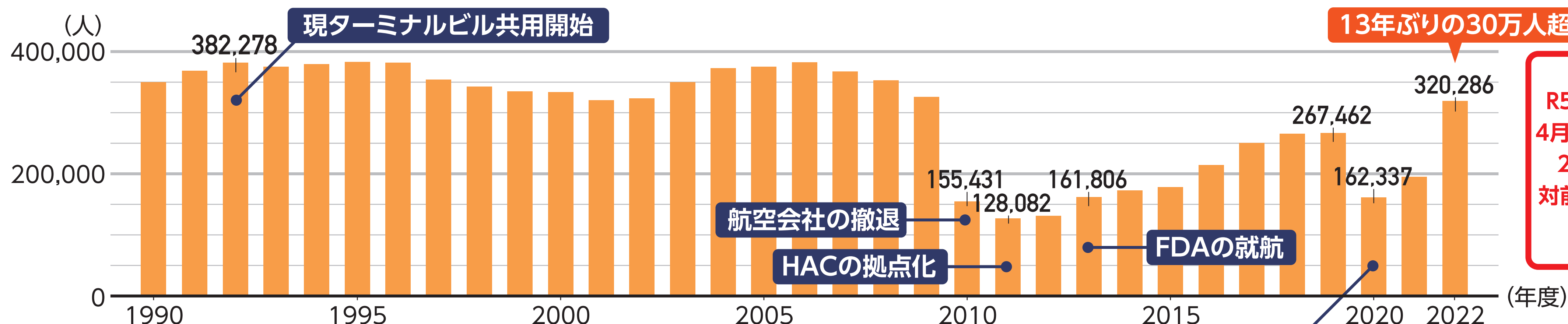
2023年3月新規就航



- ◆ 名古屋(尾張)には、信長・秀吉・家康の三英傑とゆかりがある名所が多く、中でも名古屋城は近世城郭御殿の最高傑作と言われており、特別史跡に指定されています。
- ◆ 自動車や鉄道等の産業観光、ひつまぶしやみそかつなどのなごやめしなど、東西文化が交流し、新しい文化を生んだ名古屋には、見所がいっぱいあります。



年間利用者数の推移



資料: 空港管理状況調査

R5年度速報値
4月～9月末時点
252,449人
対前年同時期比
1.45倍

丘珠空港の担う役割

北海道の中心都市であり、全国でも有数の人口を有する札幌市の市街地に位置する丘珠空港は、その利便性の高さから多くの役割を担う潜在力の大きな空港です。

丘珠空港の担う役割

1 拠点空港（道内路線）

道内航空
ネットワークの
拠点空港

- ◆ 北海道のビジネスや観光、帰省等、社会生活にとって重要な路線を有する空港

2 都市型空港（道外路線）

道外とも
路線を結ぶ
都市型空港

- ◆ 札幌市と道外の空港を直接結ぶ路線を有し、交流人口を増やすことにより両地域の活力を高めるための交流基盤となる交通結節点

3 医療

道内医療を
支える
空港

- ◆ 医療関係者が地域医療に従事する際や、離島などの医療過疎地から札幌市への通院時の移動手段となるなど、道内医療を支える空港
- ◆ 平成29年度から道内で事業化されている医療ジェット(メディカルウイング)の運用

4 防災

防災機能を
持つ
空港

- ◆ 北海道の消防防災ヘリコプターの拠点空港
- ◆ 災害時の応援受援の拠点空港
- ◆ 他の交通機関が被災した場合の航空輸送の一部を受け持つ空港

5 ビジネスジェット

ビジネス
ジェット機
利用に対応
する空港

- ◆ ビジネスジェット機によるビジネスや観光での利用に対応する空港



写真：朝日航洋提供

6 小型機

報道・測量等
で利用する
小型航空機
基地空港

- ◆ 報道・測量や各種施設の維持・点検等の業務を目的とする小型航空機の基地空港



写真：北海道航空提供

丘珠空港に求められる対応

- 1 底堅い需要** 他空港と比べ新型コロナウイルスの影響による旅客数の減少幅が小さく、ビジネスや医療面での利用が多い
- 2 潜在的な需要** 道内外の空港関係者等へのヒアリングでは、丘珠空港への路線展開へのニーズが多い
- 3 幅広い役割** ビジネス・観光利用による経済活性化への寄与、防災・医療等を支える空港

近年の取り巻く環境の大きな変化に対応しつつ、少子高齢化・人口現象が見込まれる中でも、北海道全体の発展に貢献するため、丘珠空港が担う役割をより一層果たしていくことが求められます。しかし、現状ではリージョナルジェット機が通年で運航できない等の課題があり、丘珠空港のポテンシャルを最大限発揮するためにも、空港機能の強化が必要です。

丘珠空港の将来像

令和4年11月
札幌市策定



一年を通して道内外との路線を展開することにより、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。

- ◆ 道内航空ネットワークの拠点空港として、医療・防災機能を高めるとともに、道内路線を維持拡大し、ビジネスや医療従事、通院等、社会生活にとって重要な路線として、市民・道民の利便性向上を図る。
- ◆ 一年を通して全国各地方との定期便の就航により、ビジネスや観光による交流人口を増やし、札幌・北海道の活力向上を図る。

空港と周辺地域の共生に関する基本方針

- ◆ 毎年騒音調査を行いながら、必要に応じて空港管理者や航空会社といった関係機関と協議・調整する等、運航便数等について環境基準を超えない範囲での運用となるよう取り組んでいく。
- ◆ 空港と周辺地域の共生を図るため、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。

平成10年度に北海道と札幌市が取りまとめた「空港整備に関する基本的な考え方」(右表)を踏まえ、基本方針として取り組んでいきます。

空港整備に関する基本的な考え方（平成10年度）	
滑走路長と延長方向	①滑走路延長は100mとする。 （全長1,500mとする）
	②延長方向は南東方向(伏籠川方向)とする。
運航便数の考え方	③定期便の運航便数は現在の生活環境を悪化させないことを基本にする。
	④環境基準を越えない運航便数は現状の2倍(44便)程度を想定する。
	⑤今後も、毎年騒音の実測調査を行い、環境基準との関連を検証しながら、空港周辺の生活環境の保全を図っていく。

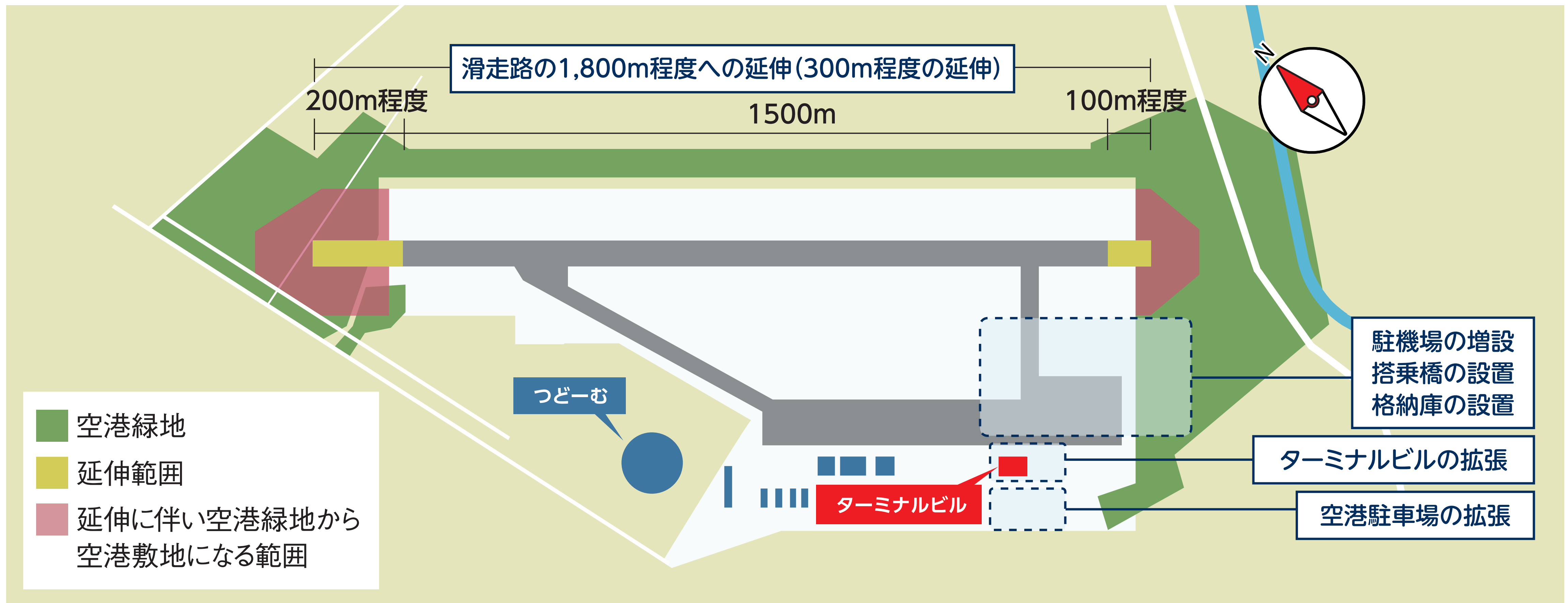
将来像実現に必要な取組

取組内容		策定時	将来像
滑走路の延伸		1,500m	1,800 m程度(300m程度の延伸)
空港運用時間の拡大		7:30～20:30	7:00 ～ 21:00 (1時間程度の拡大)
路線の拡充	路線数	道内5路線(通年) 道外3路線(うち2路線は夏ダイヤのみ)	道内 6 路線程度(通年) 道外 10 路線程度(通年)
	便数	1日当り30便程度(15往復)	1日当り 70 便程度(35往復)
		※航空機騒音の環境基準の範囲内での運用	
	旅客数	約27万人(令和元年度)	100 万人程度
ターミナル機能の強化		・ 空港ターミナルビル:平成4年開業 （年間旅客数38万5千人想定） ・ 駐機場:中型機用5スポット ・ 搭乗橋:なし ・ 商業施設:レストラン・売店	▶ 空港ターミナルビルの拡張 ▶ 駐機場の増設 ▶ 搭乗橋の設置 ▶ 新たな事業者の格納庫の設置 ▶ 商業施設等の拡充
空港アクセスの充実		・ 札幌都心部からの空港連絡バスが運行 （概ね11月末から3月末の降雪期を除く）	▶ 札幌都心部からの空港連絡バスの通年運行 ▶ 空港駐車場の拡張
医療・防災機能の強化		・ メディカルウイング:降雪期以外での運用 ・ 札幌市消防航空隊:石狩市に拠点 ・ 備蓄庫:なし	▶ メディカルウイングの通年運用 ▶ 札幌市消防航空隊の丘珠空港への拠点化 ▶ 備蓄庫の設置等
周辺地域との調和と共生		・ 空港ターミナルビルでの市民参加のイベント開催など	▶ 空港周辺の賑わい創出や環境への配慮等について地域住民と協議

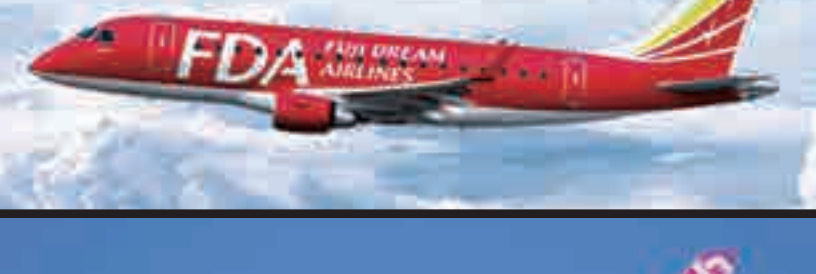
将来像実現に必要な取組①

① 滑走路の延伸

現在は夏ダイヤのみ就航しているリージョナルジェット機が冬季も運航し、一年を通して安定した空港利用が可能となる滑走路長(1,800m程度)とするため、300m程度の滑走路の延伸を国に要望していきます。



※このイメージは札幌市の想定であり、詳細な延伸方向及び延伸長は今後の国との協議の上で決定するものである。

航空機	機 種	座席数(席)	写 真	滑走路長		
				1,500m	1,800m	2,000m
プロペラ機	ATR42-600※1	48		◎ 通年可能	◎ 通年可能	◎ 通年可能
	DHC8-Q400	78		✕ 不可	◎ 通年可能	◎ 通年可能
ジェット機	ERJ170/175※1	76/84		△ 冬季不可	◎ 通年可能	◎ 通年可能
	A320-200※2	180程度		✕ 不可	△ 冬季不可	△ 冬季不可
	B737-800※2	180程度		✕ 不可	✕ 不可	○※4 通年可能
医療ジェット	セスナ560型 サイテーションV※3	-		△ 冬季不可	○※4 通年可能	○※4 通年可能

画像提供：株式会社北海道エアシステム、ANAウイングス株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ、Peach Aviation株式会社、スカイマーク株式会社、中日本航空株式会社
※1：丘珠空港に就航している民間航空機、ATR42-600は、HACが使用するプロペラ機。ERJ170/175は、FDAが使用するリージョナルジェット機。
※2：国内航空会社において所有数が多い小型ジェット機であり、LCC（低コストかつ高頻度の運航を行うことで、低運賃の航空サービスを実現する航空会社「ローコストキャリア」の略称）においても多く運航されている。
※3：現在丘珠空港で運航している医療ジェット。
※4：重量制限運航で、滑走路面や気象等の条件が整った場合に通年可能となる。

【参考：滑走路長2,000mとの比較について】

環境基準の範囲内での就航可能な便数及び年間旅客数

2,000mの方がより大型の航空機が就航可能となる一方で、大型の航空機ほど1機あたりの騒音レベルが大きくなり、1,800mと比べ1日運航可能な総便数は少なくなるため、年間旅客数に大きな差はありません。

整備による空港周辺の建物等への影響

2,000mの場合、空港周辺における建物や鉄塔等の高さ制限が広範囲となり、空港敷地もより広く必要となることから、周辺への影響が大きくなります。一方、1,800mの場合、空港敷地拡大が隣接する緑地の範囲内で概ね収まると想定しており、周辺への影響が少なく済みます。

整備事業費及び事業期間

2,000mの場合、1,800mと比べ事業費が1.8～3.5倍となり、事業期間が長く掛かります。

本市としては、騒音レベルの大きさや周辺への影響、事業費・事業期間等を鑑み、1,800m程度への滑走路の延伸を国に要望していきます。

将来像実現に必要な取組②

② 空港運用時間の拡大

丘珠空港のビジネス利用者からは日帰り移動が可能となる空港運用時間の拡大が要望されています。空港運用時間の1時間程度の拡大を国に要望していきます。なお、運用時間を拡大しても、航空機騒音の環境基準を超えない範囲での運用とする考えです。

現状 7:30～20:30

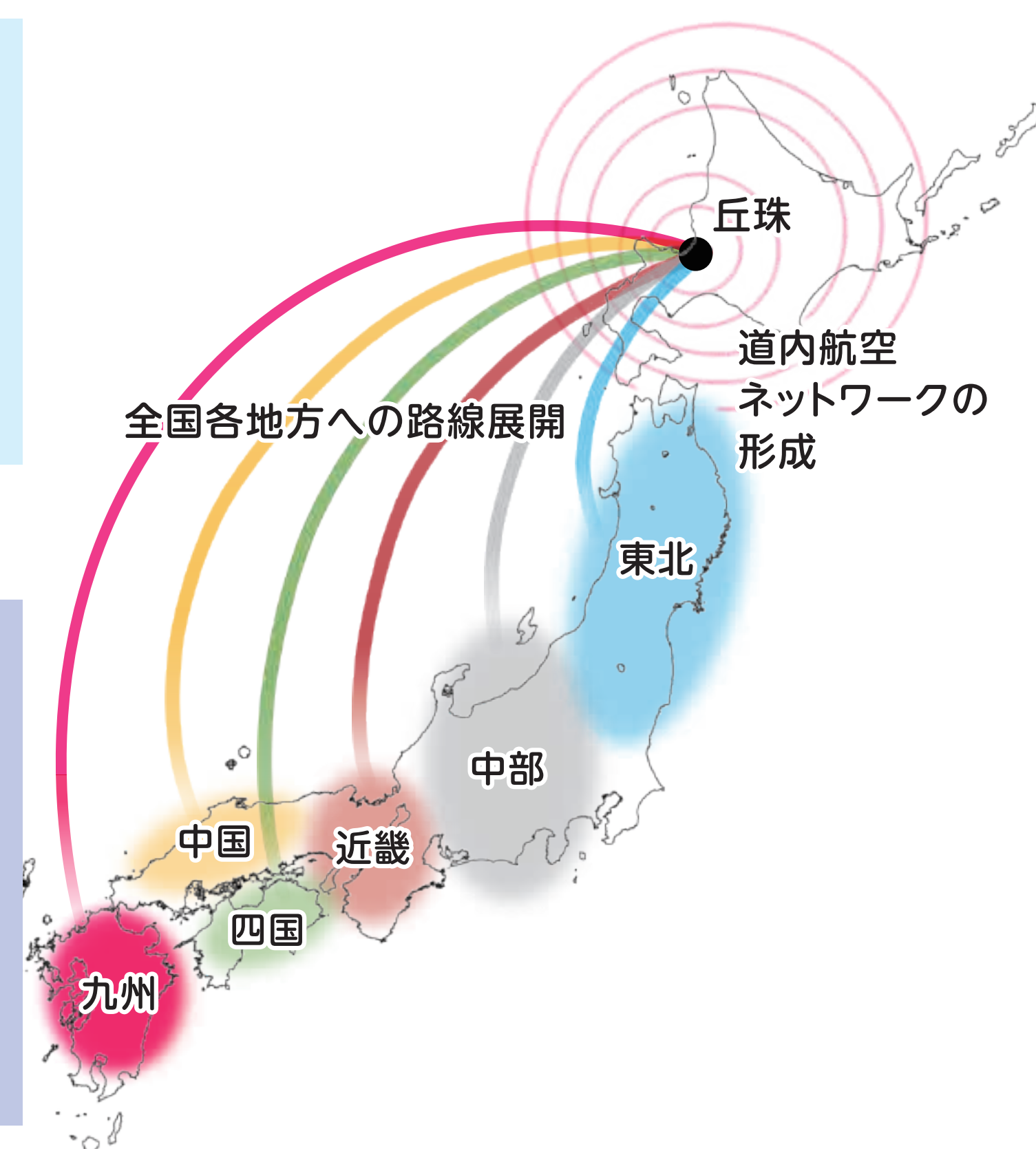
将来(想定) 7:00～21:00

③ 路線の拡充

道外就航先地域と札幌市・北海道の交流人口を増やし活力を高めるため、道外の様々な地域の空港との間に路線を結ぶことを、航空会社や関係機関と連携し進めていきます。

路線展開のコンセプト

北海道との直行便が無い道外各地との路線就航により道内への集客に貢献するほか、新たな需要を創出し、札幌をはじめとした北海道の経済活性化につなげます。



④ ターミナル機能の強化

航空機の運航回数が増加すると、駐機する機材の数や旅客数が増加するため、ターミナル機能の強化が必要になります。

空港ターミナル
ビルの拡張

駐機場の増設

搭乗橋の設置

新たな事業者の
格納庫の設置

⑤ 空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充

航空旅客の利便性向上に加え、空港周辺地域住民を含めた市民にも利用してもらうことが可能な、また、空港ターミナルビルの安定した経営にもつながる商業施設等の拡充について検討を進めます。

⑥ 空港へのアクセスの充実

航空便の発着時間に対応したバス運行の確保や、都心部と丘珠空港を直接結ぶ空港連絡バスの通年運行化等、バスアクセスの充実を図るとともに、アクセス向上につながる取組について検討していきます。

⑦ 医療・防災機能の強化

丘珠空港が担う医療・防災機能を更に強化するため、主に以下の取組について、検討を進めます。

メディカルウイング
の通年運用

札幌市消防航空隊の丘珠空港への拠点化及び
SCU※が設置可能となる消防施設等の活用

災害時の支援物資等の集積及び搬送拠点
として活用するための備蓄庫の設置

※SCU: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機搬送拠点臨時医療施設。

⑧ 周辺地域との調和と共生

空港の機能強化の実現に伴い、空港と周辺地域の調和と共生が重要となってくるため、空港周辺地域の賑わいの創出や環境への配慮等について、地域の方と協議していきます。

航空機騒音について①

環境省が平成27年10月に発行した
「航空機騒音測定・評価マニュアル」に基づいて調査を行っています。

調査時期・期間

マニュアルでは「年間を通じて平均的な航空機騒音の時期の連続した7日間」で調査を行うこととされています。しかし、丘珠空港の場合は、夏期と冬期で運航している便数に差があるため、1年の中で最も運航便数の多い時期に調査を行っています。

調査地点

騒音の状況を広い範囲で把握できるよう、滑走路の延長上や飛行経路の下、空港に隣接している住宅街などの全10地点で測定しています。

調査対象

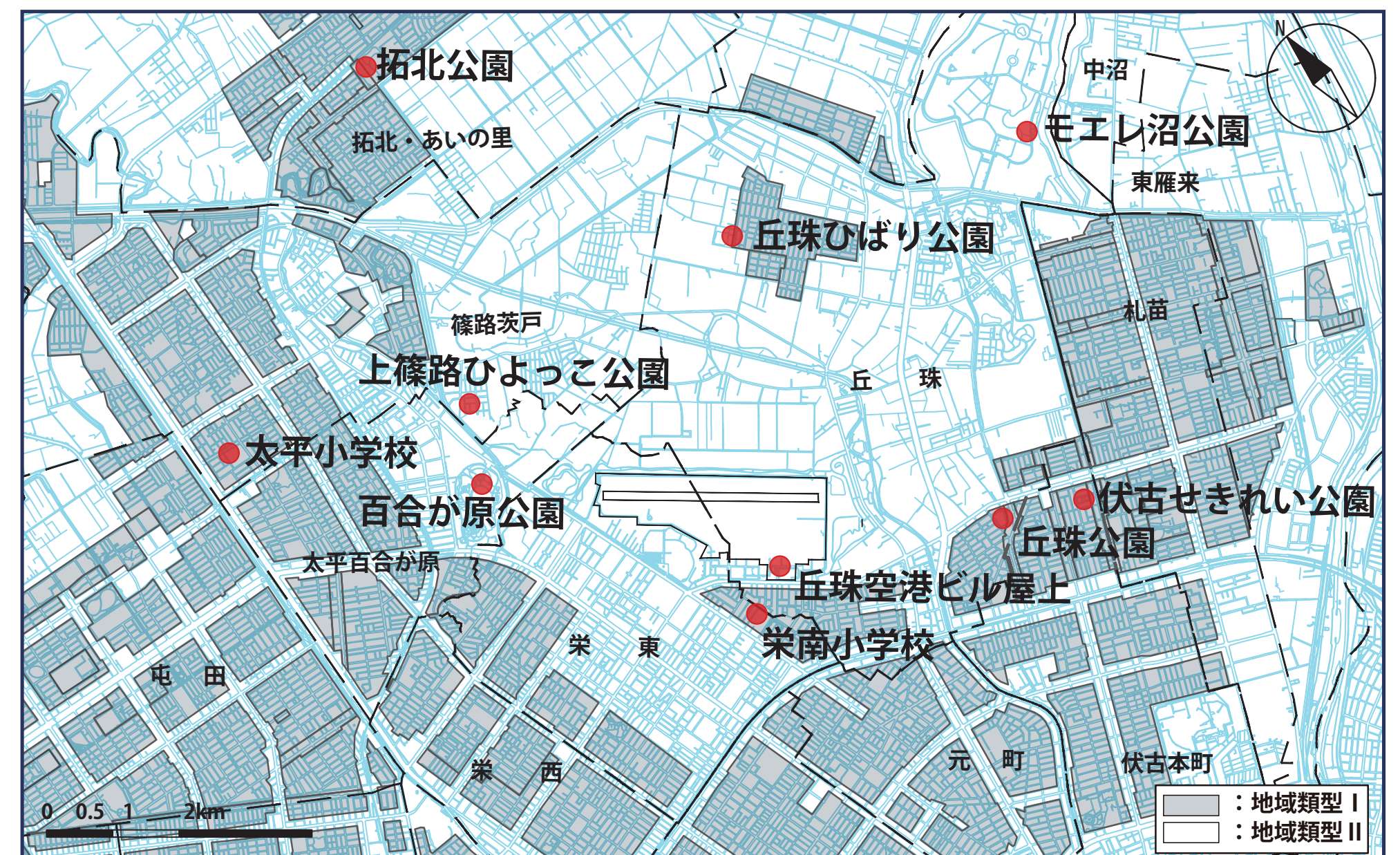
民間航空機の定期便の他、自衛隊機や民間のヘリコプター等、すべての航空機の騒音を測定しています。

航空機騒音の環境基準

地域の 類型	該当地域	環境 基準値
I	第一種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域	57dB以下
II	類型I及び除外地域以外の地域	62dB以下

除外地域：空港敷地及び工業専用地域

調査地点図(令和5年)

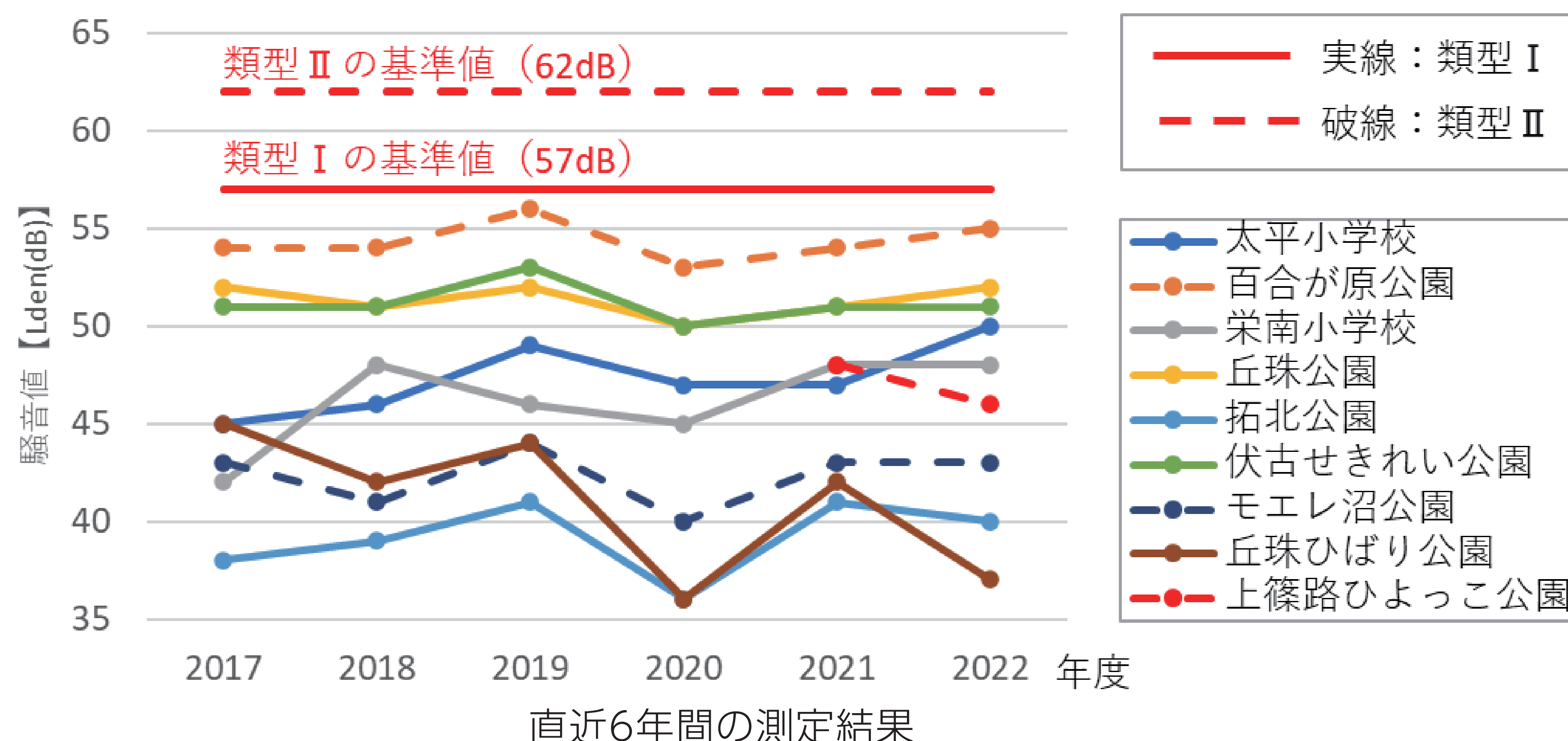


調査地点の選定条件

- 上空が開けていて飛行中の航空機が見渡せること
- 大きな建物等が近くにないこと

調査結果

直近6年間の調査結果は、すべての地点で基準値を下回っています。また、新型コロナウイルスの影響で航空機の運航便数が減っていた時期は測定値が下がっていますが、毎年ほぼ同程度の結果になっています。



今年の調査は10月下旬から11月上旬にかけて行いました。結果については取りまとめ次第、地域へのニュースレターや市HPでお知らせいたします。

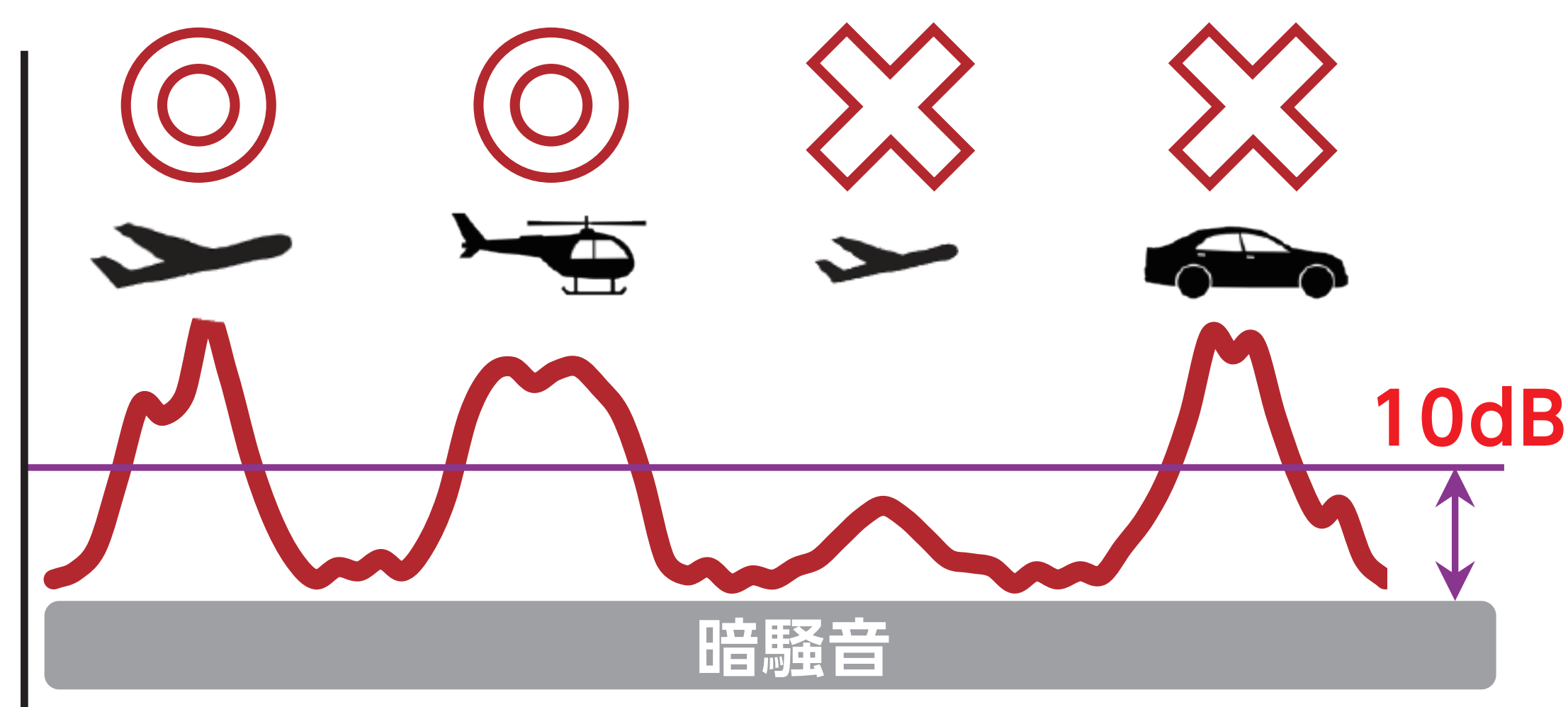
航空機騒音について②

騒音値の算出方法

航空機騒音は、測定された騒音のうち次の2点に該当する全ての航空機の騒音を対象とします。

- ①航空機が通過した時の音であること
- ②最大値が暗騒音※よりも10dB以上大きい

※暗騒音：生活していて発生する音や風の声、動物の鳴き声など、測定対象である航空機以外による音



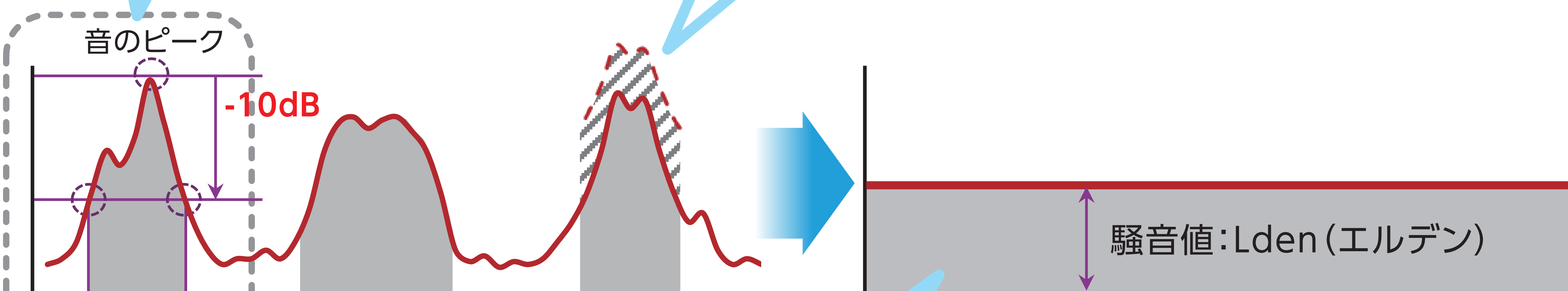
騒音値は、国際的に用いられているLden※（エルデン）という指標で表されており、「音の強さ」「継続時間」「発生回数」「発生した時間帯」などの要素を考慮して評価できるよう、以下の方法で算出されます。

※Lden：時間帯補正等価騒音レベル

- ①騒音値の範囲は、「ピークよりも10dB小さい音以上の音が鳴っている範囲」と決められています。

- ②それぞれの騒音に対し、発生した時間帯により、補正値を加算します。
- ③その上でエネルギーを計算し、合計します。

時間帯	補正値
7時～19時	補正無し
19時～22時	+5dB
22時～翌7時	+10dB



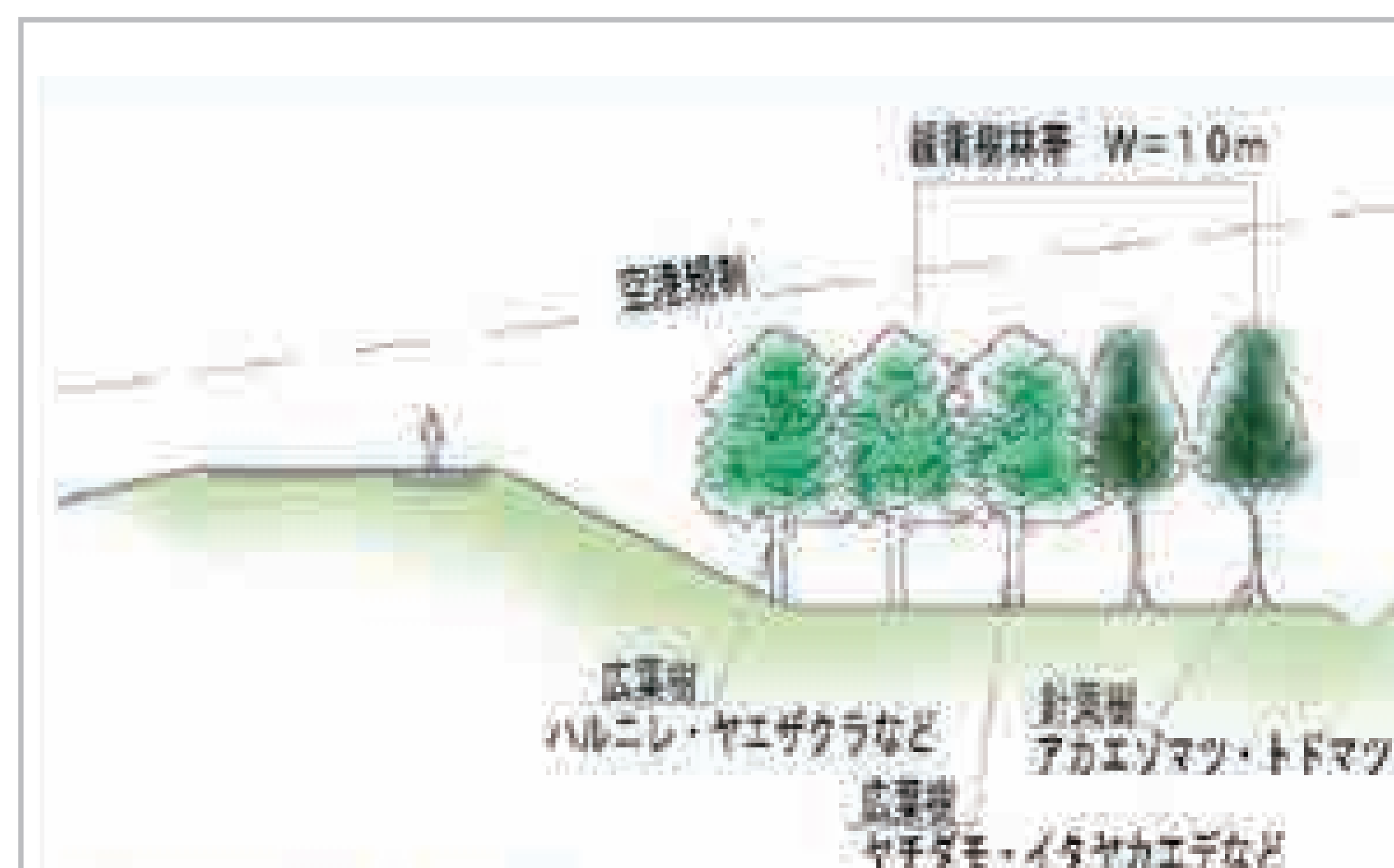
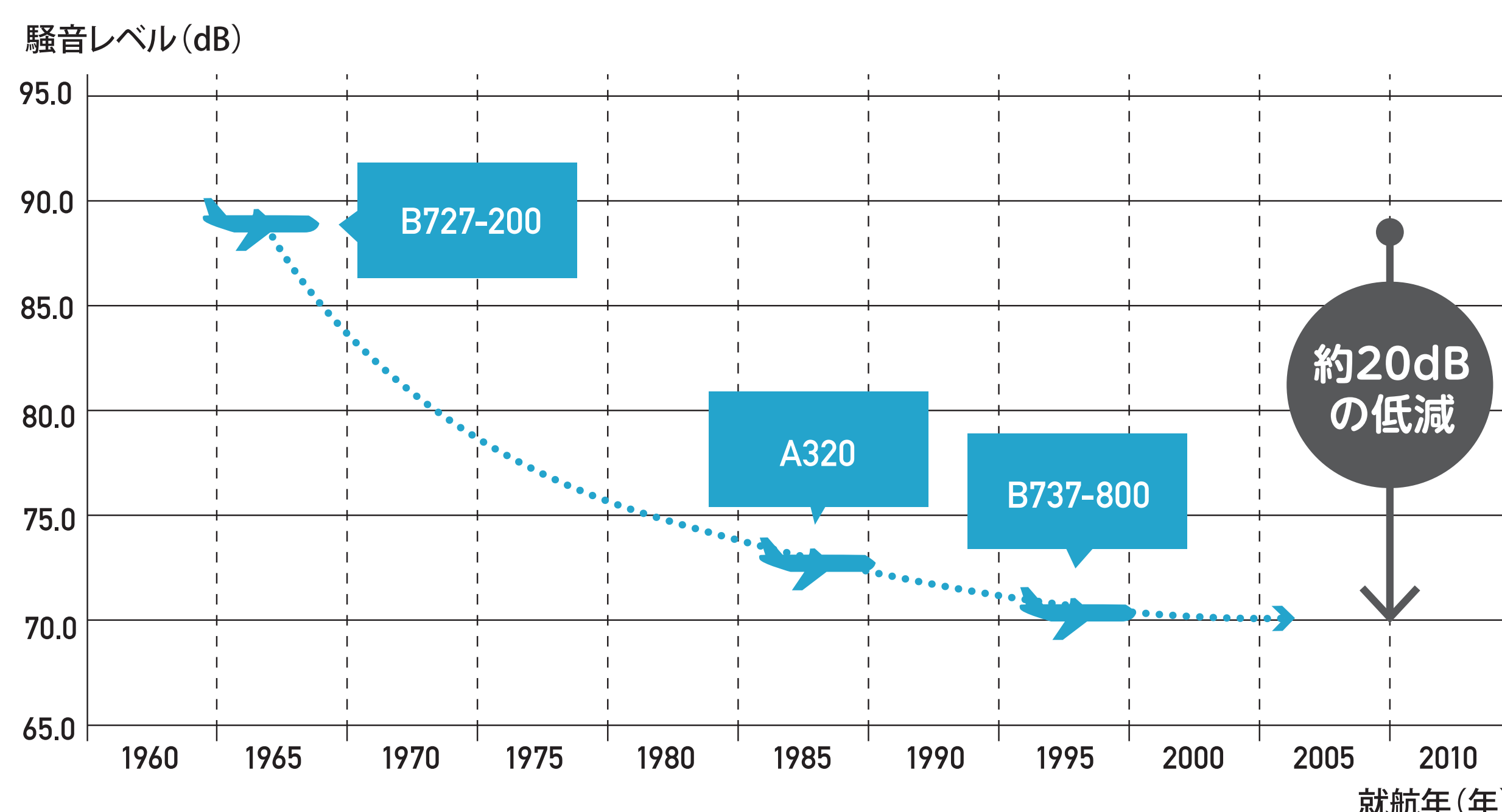
- ④最後に24時間で平均化して算出します。このように算出することで、「大きな音でも一瞬なら我慢できる」「何度も何度も鳴ると我慢できない」「昼間は気にならないが、夜に鳴るとうるさく感じる」など、人によって違う音への感じ方を一定の基準で評価しています。

騒音の抑制方法

航空機騒音は、障害物のない上空を移動しながら発生するため、軽減することが難しく、広範囲に音が届く特徴があります。

航空機の性能向上によってその騒音値は全体として低下傾向にあり、1960年代後半から著しく低騒音化されています。

また、空港周辺の緑地に樹林帯や築山などを設けることで主に空港内で発生する騒音の影響を抑えています。



将来像実現に向けた取組①

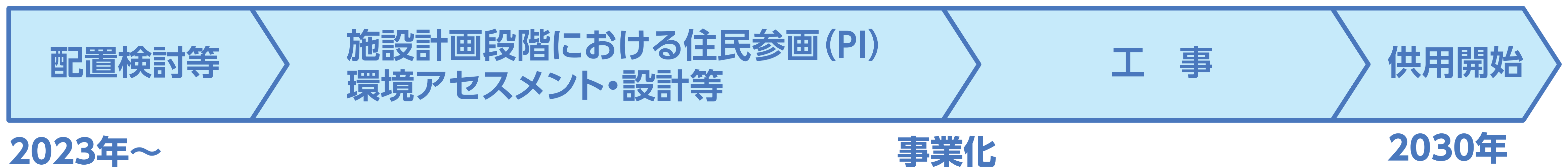
国への働きかけを行っています

札幌市議会や地元経済界、航空会社等から、滑走路延伸を含む機能強化の早期実現が要望されており、丘珠空港機能強化検討会での議論も踏まえ、機能強化の柱となる滑走路延伸について、最短と考えられる2030年供用開始を目指し、令和5年8月に国土交通省と防衛省に対し、要望を実施しました。

要望

- ①滑走路延伸の2030年供用開始に向けた事業化の調査・検討及び早期事業化
- ②民間航空機の増便と自衛隊の運用の両立に向けた協議・調整
- ③ビジネスジェットの利用拡大に向けた環境整備

想定スケジュール



丘珠空港機能強化検討会

滑走路の延伸を含む各種機能の強化に必要な議論を行い、課題の洗い出しや情報の共有を図っています。

民航事業者と連携して、地域貢献や理解促進に取り組んでいます

地域医療を支援(根室中標津線)

医師の移動の際に使える「地域医療パスポート」や緊急時に医薬品などの物品輸送をサポートするなど、医師の確保が難しい同地域へのアクセス性を増強し、地域医療を支援していきます。



人・文化交流の促進(秋田線)

札幌と秋田、さらには既存路線である三沢をつなげることで、北海道や北東北に点在する観光スポットを巡りやすくし、人や文化の交流を促進していきます。



空の日イベントの開催

多くの皆さんに空への関心や理解を深めていただくとともに、空の世界を身近に感じていただくイベントとして、早朝滑走路ウォーキング&HAC格納庫見学会を開催しました。



遊覧フライトの実施

FDAが2013年に初めて丘珠空港にフライトしてから10周年を記念し、空港周辺にお住まいの方々や、公募で当選した方々と一緒に、「札幌～富良野～旭岳」を眺める遊覧フライトを実施しました。



将来像実現に向けた取組②

皆さまからご意見をいただきながら進めています

丘珠空港周辺地域連絡協議会

空港周辺の連合町内会の推薦者とともに、空港と周辺地域との調和と共生に向けた取組として、次の4項目について情報共有及び意見交換を行っています。

環境への
配慮

空港
ターミナルビルの
機能拡充

緑地機能の確保と
賑わいの向上

交通アクセスの
改善

意見

- ◆騒音に関して、しっかりと調査し丁寧に情報発信してほしい。
- ◆空港ビルには、商業施設など、賑わいにつながる施設があると良い。
- ◆空港緑地については、騒音の緩衝機能を維持しつつ、スポーツ施設など、目的性のある施設や機能ができると良い。
- ◆事業をよりスピーディに進めてほしい。

取組事例

既存のアクセス手段を周知

路線バスの乗り場や時刻表などを改めて周知し、公共交通の利用促進を図るため、案内標識の設置やチラシの配布を行います。

冬期における騒音調査の実施

これまで毎年行ってきた夏期調査に加え、冬期（1月から2月頃を予定）にも調査を行い、結果をお伝えしていきます。

案内標識の改善(案)



地域ワークショップ・アンケート・オープンハウス型意見交換会

空港周辺地域にお住いの皆さまからのご意見をいただくため、「空港緑地の在り方や活用方法」「ターミナルビルに必要な機能」をテーマとした地域ワークショップやアンケートを実施しました。また、市民の皆様から幅広くご意見をいただくため、オープンハウス型意見交換会も実施しています。いただいたご意見については、とりまとめ次第、市HP等でお知らせいたします。

