

札幌飛行場滑走路延長事業に係る 計画段階環境配慮書のあらまし



令和 7 年 1 1 月



国土交通省 北海道開発局
国土交通省 東京航空局

はじめに

札幌市環境影響評価条例の手続きに基づき、「札幌飛行場滑走路延長事業に係る計画段階環境配慮書」をとりまとめましたので、公表いたします。

配慮書とは、事業への早期段階における環境配慮を可能にするため、事業の位置や規模等の検討段階において、環境保全のために適正に配慮しなければならない事項について検討を行い、その結果をまとめた図書です。

事業の経緯

札幌飛行場（以下「丘珠空港」という。）は、北海道の中心都市・札幌の中心部から約 6km に位置し、昭和 36 年に公共用飛行場の指定を受け、民間航空と陸上自衛隊が共同で利用する共用空港です。現在（令和 7 年 9 月時点）の航空ネットワークは道内 6 空港、道外 6 空港の計 12 路線を有しており、近年、小型ジェット機による道外定期便（夏ダイヤのみの運航）が就航して以降、地方を結ぶ路線が拡充しています。

こうしたなか、札幌市は、札幌市の活力向上・北海道全体の発展のために丘珠空港の進むべき方向性として令和 4 年 11 月に「丘珠空港の将来像」を策定しました。このなかで、丘珠空港は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ことを目指すこととし、その後、国に対して滑走路延長等に関する要望が行われました。

冬の北海道は多くの観光需要が見込まれる一方、夏季と比べて航空機発着の制動距離・滑走距離が長くなるため、現在の 1,500m の滑走路では道外からの需要に十分な対応ができていないほか、医療用ジェット機も冬季は滑走路状態により運航制限が生じることがあること等から、滑走路延長による機能強化が必要な状況です。

事業の必要性（目的）と効果

現在 1,500m の滑走路を持つ丘珠空港について、滑走路を 1,800m に延長することを計画しています。

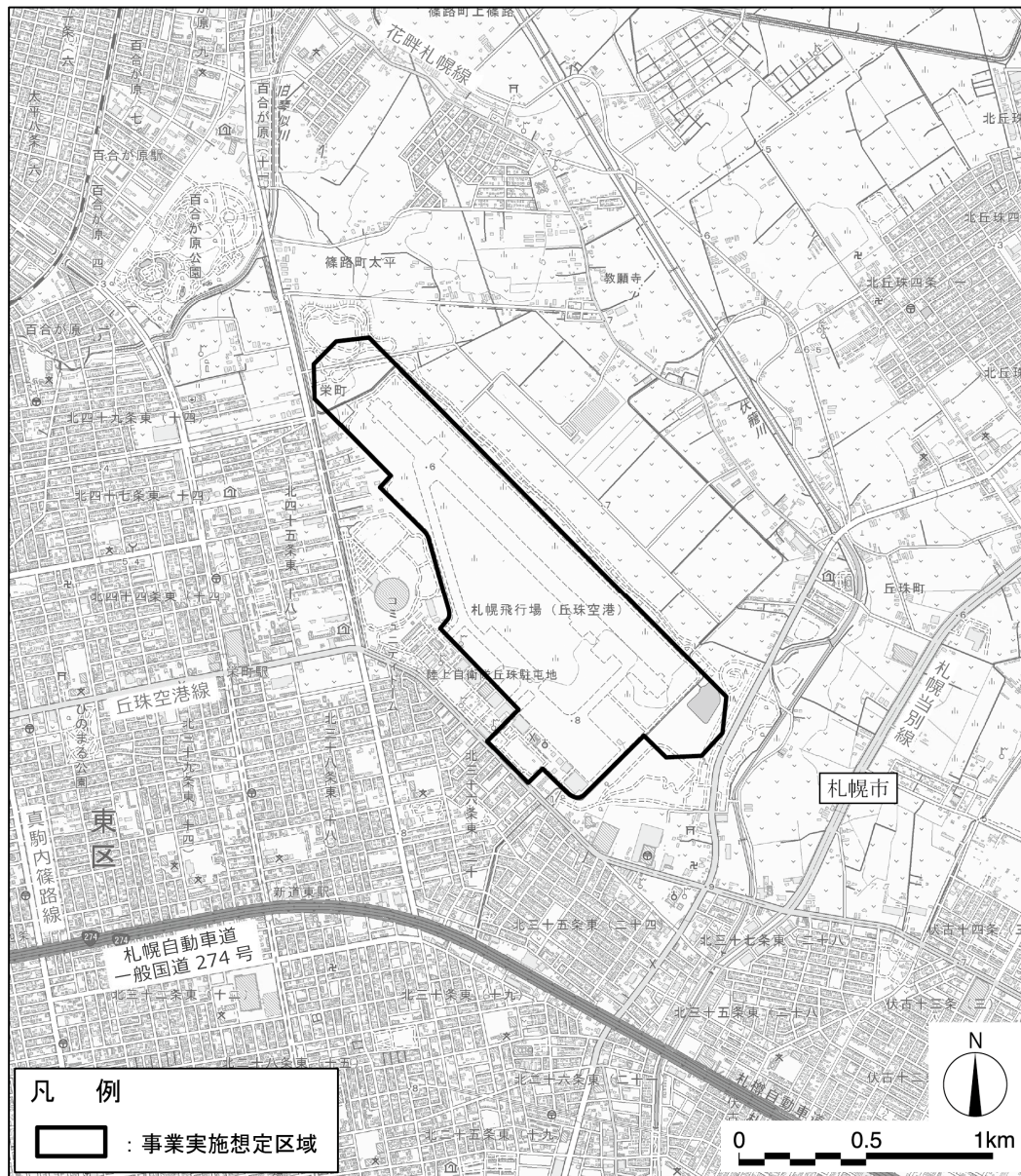
滑走路延長等による効果

① 冬季運航制限の緩和	小型ジェット機の通年運航や医療用ジェット機の就航率改善が期待できます。
② 安全・防災支援機能の確保	定期便や緊急支援機の安全な発着が可能となります。
③ 道内外を結ぶ航空ネットワークの充実	小型ジェット機が通年運航し、就航可能エリアが広がることで、より多くのビジネス・観光需要が見込めます。
④ 道央圏空港の機能強化	新千歳空港に就航している機材の一部を丘珠空港で受け入れることで、道央圏空港全体の受入能力向上が期待できます。

事業の概要

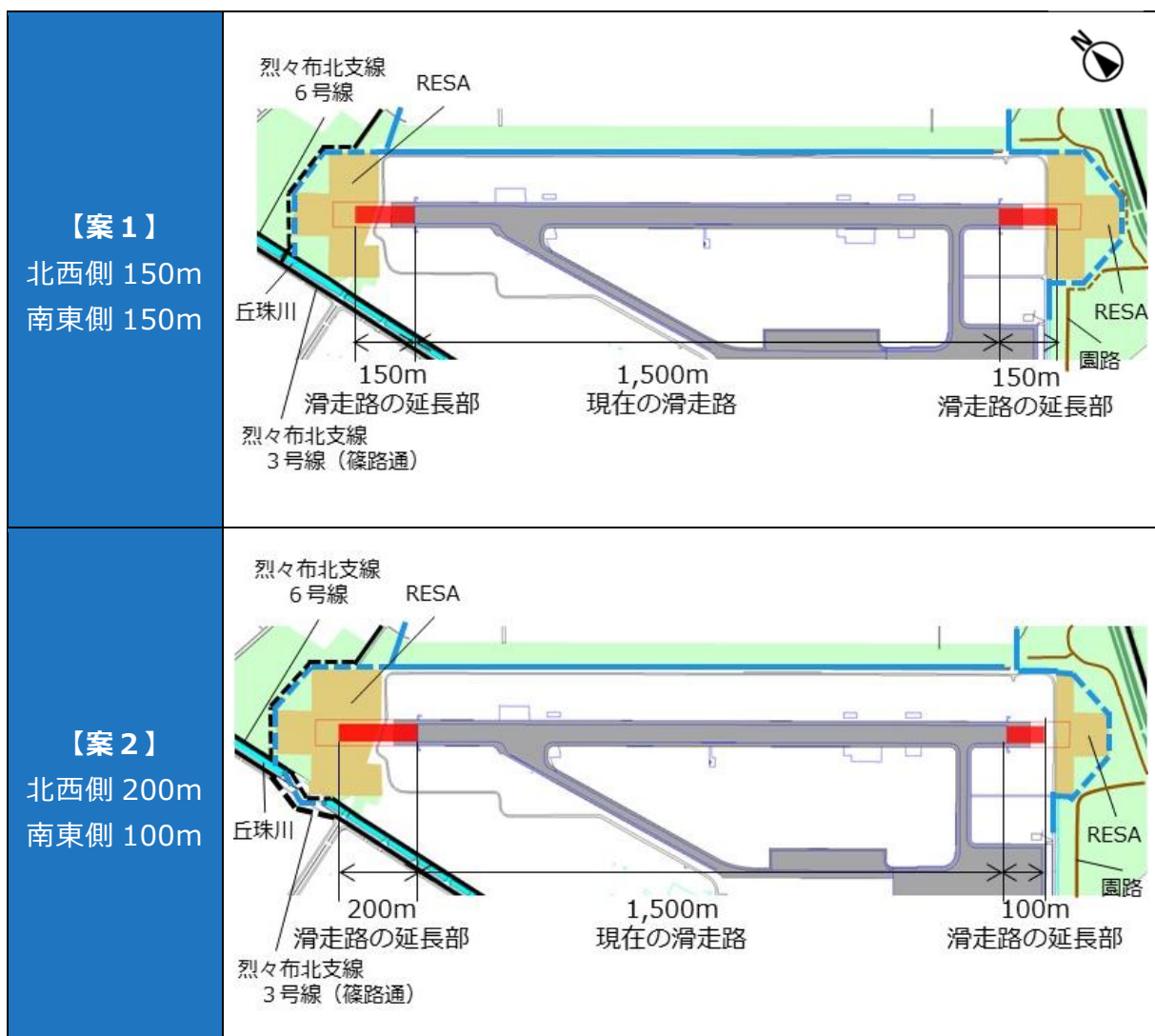
事業の名称	札幌飛行場滑走路延長事業
事業の種類	滑走路の延長を伴う飛行場及びその施設の変更の事業 (札幌市環境影響評価条例第2条第2項第4号に掲げる事業)
事業の規模	現在の1,500mの滑走路を300m延長して1,800mとするものである。
事業実施想定区域の位置	札幌市東区丘珠町、栄町のうち下図に示す区域

事業実施想定区域の位置



事業計画案の概要（滑走路延長案）

項 目	【案 1】	【案 2】
延長後の滑走路長	1,800m （※現状 1,500m）	
延長距離（方向別）	北西側 150m・南東側 150m	北西側 200m・南東側 100m
RESA 整備	北西側 90m・南東側 90m	
整備位置に関する 影響範囲	丘珠空港緑地のみ ※南東側の園路の切り回しが必要	丘珠空港緑地、 烈々布北支線 3 号線（篠路通）、 烈々布北支線 6 号線、丘珠川 ※道路・河川の切り回しが必要



※【案 2】は、令和 4 年 11 月に札幌市が策定した「丘珠空港の将来像」で示されたイメージ図に基づき、周辺施設との位置関係について精査したものです。

計画段階配慮事項並びに調査、予測及び評価の手法

配慮書において選定する計画段階配慮事項（以下「環境影響評価項目」という。）について、事業の特性等を踏まえ、事業の実施に伴い環境に影響を及ぼすおそれのある要因（以下「影響要因」という。）を抽出し、影響想定地域の概況を勘案して選定しました。配慮書において選定した環境影響評価項目は、下表に示すとおりです。

配慮書における環境影響評価項目の選定

影響要因の区分 環境要素の区分 細区分			工事の実施			土地又は工作物の存在及び供用		
			建設機械の稼働	車両の運行 資材及び機械の運搬に用いる	切土工及び盛土工等による 土地造成及び飛行場施設の設置	飛行場及びその施設の存在	航空機の運航	飛行場の施設の供用
人の健康の保護及び生活環境の保全、並びに環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	大気質	窒素酸化物	○	○			○	○
		粉じん等	○	○	○			
		浮遊粒子状物質	○	○			○	○
	騒音	騒音	○	○			●	○
	振動	振動	○	○				○
	低周波音（超低周波音を含む）						○	
	水質 （底質及び地下水を含む）	水の汚れ						○
		水の濁り			○			
	地形及び地質	重要な地形及び地質				—		
生物の多様性の確保及び多様な自然環境の体系的保全を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	植物	重要な植物種及び群落とその生育地			○	○		
	動物	重要な動物種及び注目すべき生息地			○	○	●	
	生態系	地域を特徴づける生態系			○	○		
人と自然との豊かな触れ合いを旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観				○		
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場				●		
環境への負荷の回避・低減及び地球環境の良好な状態の保持を旨として調査、予測及び評価されるべき環境要素	廃棄物等	廃棄物及び副産物			○			
	温室効果ガス		○	○			○	○
〔備考〕 網掛けは「札幌市環境影響評価技術指針」における「飛行場に係る基本項目」を示す。なお、「飛行場に係る基本項目」には該当しない項目のうち●○印を付したものは、他空港の環境影響評価書を参考に選定する項目を示す。 「●」：配慮書段階において計画段階配慮事項として選定する項目を示す。 「○」：配慮書段階においては選定しないが、方法書段階において選定する項目を示す。 「—」：本事業の計画及び事業特性、地域特性を考慮して選定しない項目を示す。								

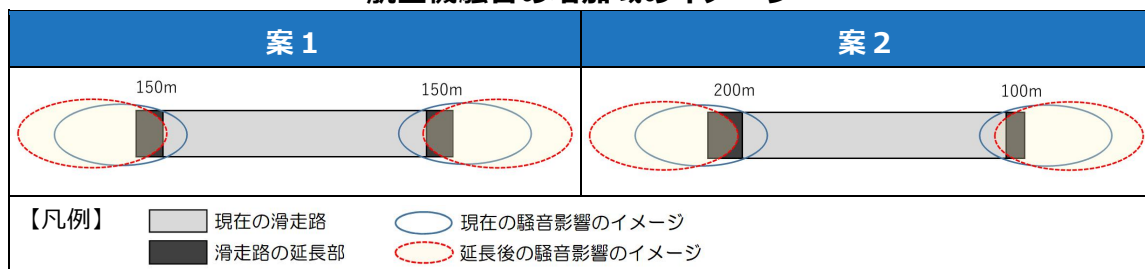
計画段階配慮事項に関する調査、予測・評価結果の概要

【騒音】 航空機騒音

航空機騒音の影響範囲は、いずれの案も現況より増加することが予測されます。案1と案2の滑走路位置の差は50mであるため、配慮書段階の予測結果ではほとんど差は生じないと考えられます。

今後、発着回数等の検討を行う際には、航空機騒音の環境基準値の範囲内での運用となるよう適切に配慮します。また、方法書以降の環境影響評価手続きにおいて、事業実施後の発着回数や飛行経路などを想定した騒音予測コンター図を作成して定量的に環境影響を予測し、必要に応じて適切な環境保全のための措置を検討します。これにより、重大な影響を回避・低減できるものと考えられます。

航空機騒音の増加域のイメージ



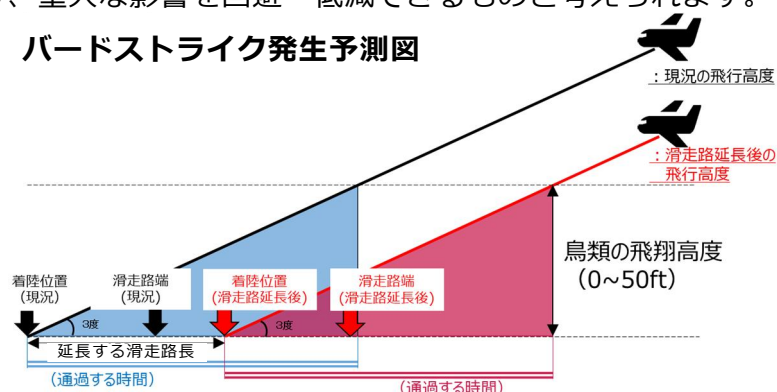
【動物】 鳥類

航空機の飛行高度と鳥類の飛翔高度が重なると、バードストライクが発生すると考えられます。丘珠空港のバードストライクは、高度 0～50ft で集中して発生しており、事業実施後においても航空機が高度 0～50ft を通過する間は、現況と同程度のバードストライクが発生すると予測されます。なお、いずれの案においても、航空機の着陸時の進入角は一般的に 3 度であり、バードストライクが多く発生する高度を航空機が通過する時間は現況と同様であることから、バードストライク発生回数に差は生じないと予測されます。（離陸時についても同様）

また、冬季運航制限の緩和により事業実施後の発着回数は増加する想定であるため、いずれの案もバードストライク発生回数が増加する可能性があります。このほか、滑走路が延長されることで現況の生息環境に変化が生じることから、いずれの案も生態系及び鳥類の生息状況にも何らかの変化が生じるものと予測されます。

方法書以降の環境影響評価手続きにおいて、現地調査を実施して鳥類の空間的分布及び移動経路、並びに空港内の利用状況を詳細に把握した上で、事業実施後の発着回数などを考慮して環境影響を予測し、必要に応じて適切な環境保全のための措置を検討します。これにより、重大な影響を回避・低減できるものと考えられます。

バードストライク発生予測図



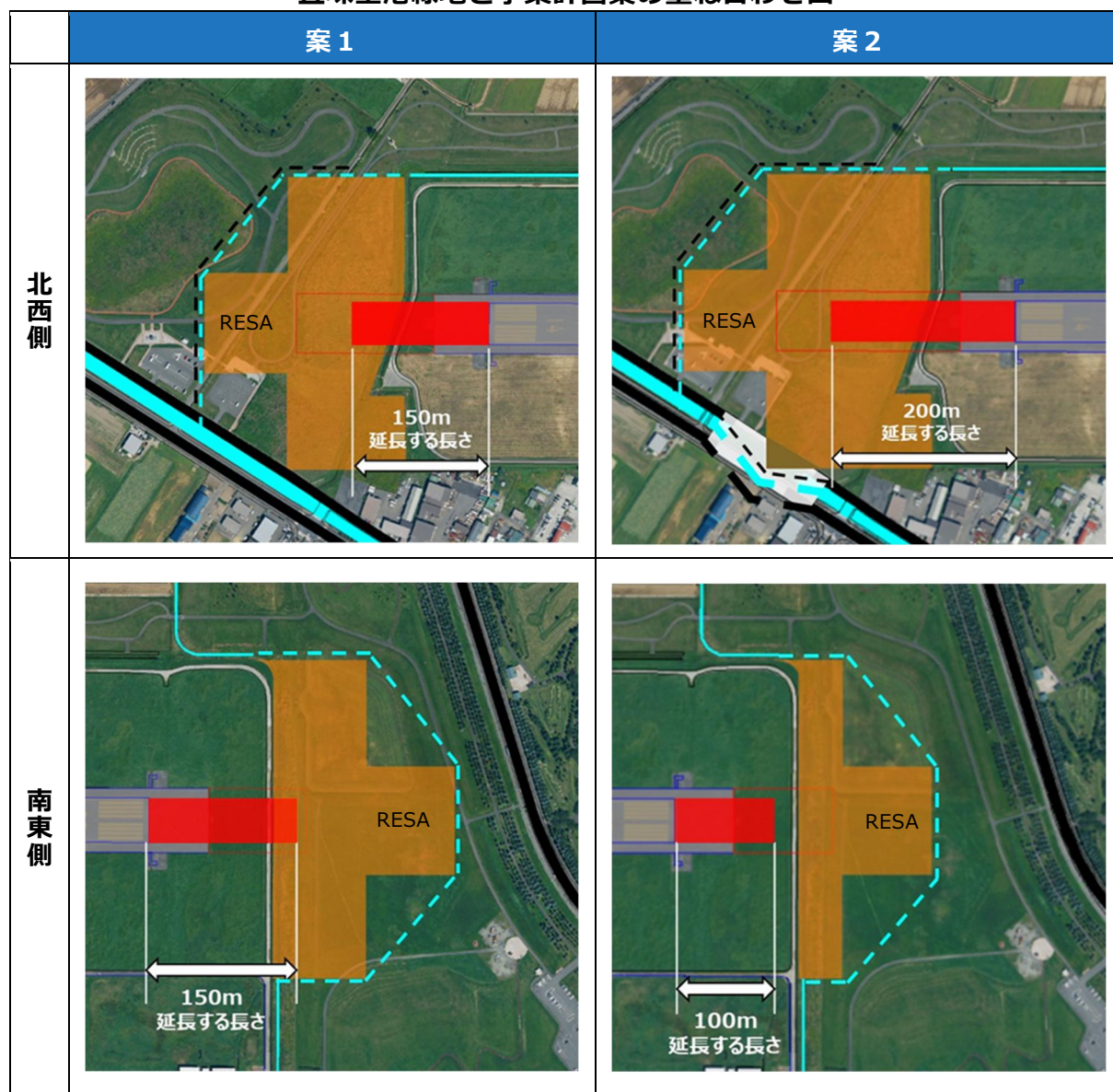
【人と自然との触れ合いの活動の場】 丘珠空港緑地

いずれの案も同等規模の丘珠空港緑地の面積減少が生じ、緑地の改変が必要となり、案1と案2では、ほとんどその差は生じないと考えられます。

ただし、案2は、北西側の空港敷地が丘珠空港緑地内では収まらず、民地側へ河川（丘珠川）や道路（烈々布北支線3号線等）の切り回しが必要となり、周辺環境への影響は、案1より大きいものと考えられます。

事業実施に向けては、今後の設計等を実施する段階で、丘珠空港緑地への影響が可能な限り少なくなるよう施設配置等に配慮します。また、方法書以降の環境影響評価手続きにおいて現地調査を実施し、人と自然との触れ合いの活動の場の利用状況などを具体的に把握します。その上で、施設配置等の事業計画を考慮して環境影響を予測し、必要に応じて適切な環境保全のための措置を検討します。これにより、重大な影響を回避・低減できるものと考えられます。

丘珠空港緑地と事業計画案の重ね合わせ図



環境影響評価手続きについて（今後のスケジュール）

札幌飛行場滑走路延長事業では、札幌市環境影響評価条例の手続きに基づき、詳細な現地調査を実施し、具体化する事業計画に基づく詳細な予測及び評価、並びに必要な応じた環境保全のための措置の検討を行い、事業に伴う影響の低減を図ります。

「計画段階環境配慮書」の手続き後に、方法書、準備書、評価書の作成を順次進めてまいります。

環境影響評価の手続き

配慮書

方法書

準備書

評価書

- 配慮書：事業の位置、規模等の検討段階において、環境保全のために適正に配慮しなければならない事項について検討を行う手続き
- 方法書：どのような項目について、どのような方法で調査・予測・評価するか計画を示す手続き
- 準備書：調査・予測・評価・環境保全対策の検討の結果を示し、環境保全に関する事業者の考え方を取りまとめる手続き
- 評価書：準備書に対する自治体や住民などの意見について検討し、必要に応じて準備書の内容を見直したものを公表する手続き

配慮書の縦覧・意見書提出について

公告日	令和 7 年 11 月 12 日（水）
縦覧期間	令和 7 年 11 月 12 日（水）～令和 7 年 12 月 11 日（木）
縦覧場所	・北海道開発局空港・防災課（札幌市北区北 8 条西 2 丁目札幌第 1 合同庁舎） ・東京航空局丘珠空港事務所（札幌市東区丘珠町） ・札幌市空港担当課（札幌市中央区北 1 条西 2 丁目） ・札幌市北区総務企画課（札幌市北区北 24 条西 6 丁目 1-1） ・札幌市東区総務企画課（札幌市東区北 11 条東 7 丁目 1-1） ・丘珠空港ターミナルビル（札幌市東区丘珠町） ※丘珠空港ターミナルビル以外は土曜日、日曜日及び祝日を除く。 ※配慮書は以下 HP でも公開しています。 https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kk/kuukou/k5m5qg0000008o44.html 
意見書の提出先	（住 所）〒060-8611 札幌市中央区北 1 条西 2 丁目 札幌市環境局環境都市推進部環境共生担当課 （電話番号） 011-211-2879 （FAX） 011-218-5108 （E メール） assess@city.sapporo.jp ※意見書様式は上記 HP（二次元バーコード）からダウンロード可能です。 （意見書様式に準じた任意の様式も可）
必要事項	意見書の提出対象である配慮書の名称、氏名及び住所、配慮書についての環境の保全の見地からの意見及びその理由を日本語により記入してください。
提出期限	令和 7 年 12 月 25 日（木）まで 【必着】
提出方法	郵送、ファックス、直接持参、E メール ※Eメールの場合、添付ファイルによる意見書の提出は受け付けませんので、必要事項を本文に入力してください。

問合せ先

【配慮書全般に関すること】

国土交通省北海道開発局 港湾空港部 空港・防災課

電 話：011-700-6773（土曜日、日曜日及び祝日を除く）

【航空機の運航等に関すること】

国土交通省東京航空局 空港部 空港企画調整課

電 話：03-5275-9298（土曜日、日曜日及び祝日を除く）