

札幌飛行場(丘珠空港)滑走路延長事業 における計画段階評価について

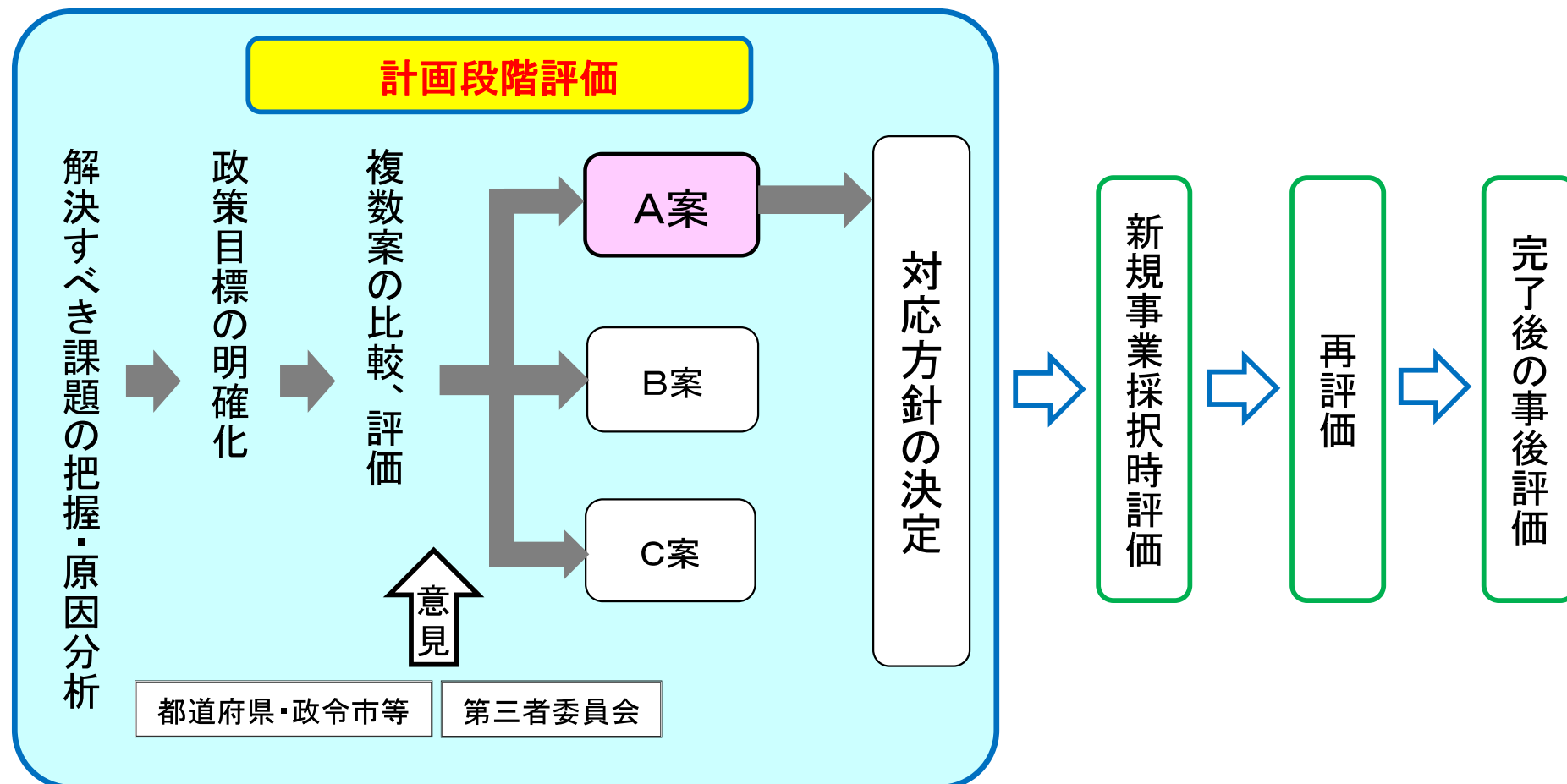
北海道開発局 港湾空港部 空港・防災課
東京航空局 空港部 空港企画調整課
令和8年7月

目的

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規事業採択時評価の前段階において、計画段階評価を実施

- 複数案の比較・評価を実施
- 事業の必要性及び事業内容の妥当性を検証

事業評価の流れ



1. 札幌飛行場(丘珠空港)の概要
2. 令和7年度パブリック・インボルブメント
3. 計画段階評価

1. 札幌飛行場(丘珠空港)の概要

(1) 丘珠空港の沿革、位置、施設概要

(2) 航空ネットワークと利用状況

(3) 取り巻く状況、役割

(4) 地元の取り組み

(1) 丘珠空港の沿革、位置、施設概要

【沿革】

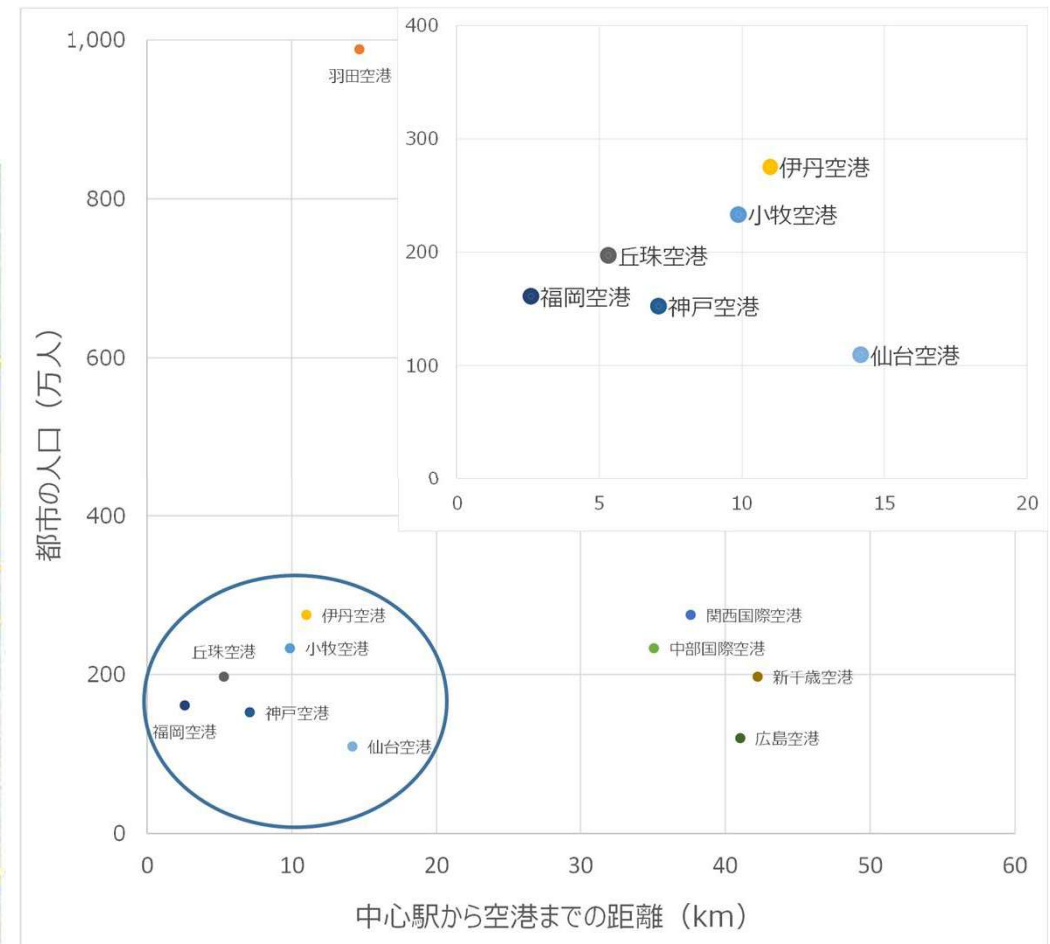
- 札幌飛行場（以下「丘珠空港」という。）は、昭和17年に、旧陸軍航空隊が札幌駅から北東約6kmの位置に飛行場を設置したことに始まり、昭和36年には公共用施設に指定され、運輸省（現在の国土交通省）と防衛庁（現在の防衛省）が所管する共用空港としての利用が開始。
- 昭和42年には滑走路が1,000mから1,400mに延長、平成16年にはさらに100m延長され、現在の1,500mとなる。

		内容
昭和17年	9月	陸軍飛行場設置
昭和21年		米軍接收
昭和29年	4月	陸上自衛隊移駐
昭和33年	12月	防衛庁告示第167号により「札幌飛行場」となる
昭和36年	11月	運輸省告示第407号により公共用施設に指定（滑走路1,000m）
昭和39年	12月	旅客ターミナルビル供用開始
昭和42年	11月	滑走路延長（1,400m）
平成4年	2月	新旅客ターミナルビル供用開始
平成16年	3月	滑走路延長（1,500m）
平成17年	12月	エプロン歩行者用ロードヒーティング完成
平成20年	11月	ターミナルレーダー管制運用開始

(1) 丘珠空港の沿革、位置、施設概要

【位置】

- 札幌市北東部、市内中心部から約6kmに位置。
- 道内外をつなぐ拠点として、ビジネスや観光だけでなく防災や医療の面でも重要な役割を果たしている。



(1) 丘珠空港の沿革、位置、施設概要

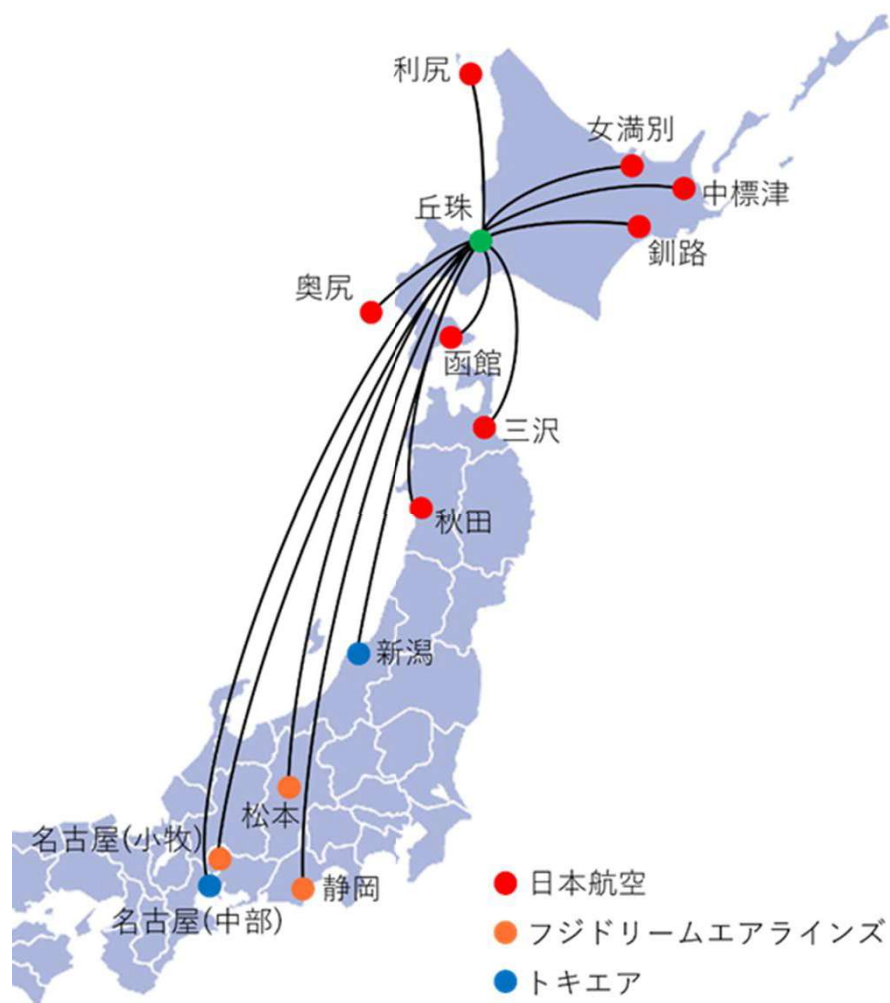


名称	札幌飛行場（丘珠空港）	面積	防衛省 : 896,373m ² 国土交通省 : 125,520m ²
種別	共用空港	滑走路	1,500m×45m
設置管理者	防衛大臣	駐機場	38,440m ² 小型ジェット機5、プロペラ機等22
空港運用時間	07:30～20:30		

(2)航空ネットワークと利用状況

【就航路線】

- 旅客便は道内6空港、道外7空港の計13路線の航空ネットワークを有している。
- 一方で、小型ジェット機が冬期運航できないなど都市型空港のポテンシャルを十分に発揮できていない。

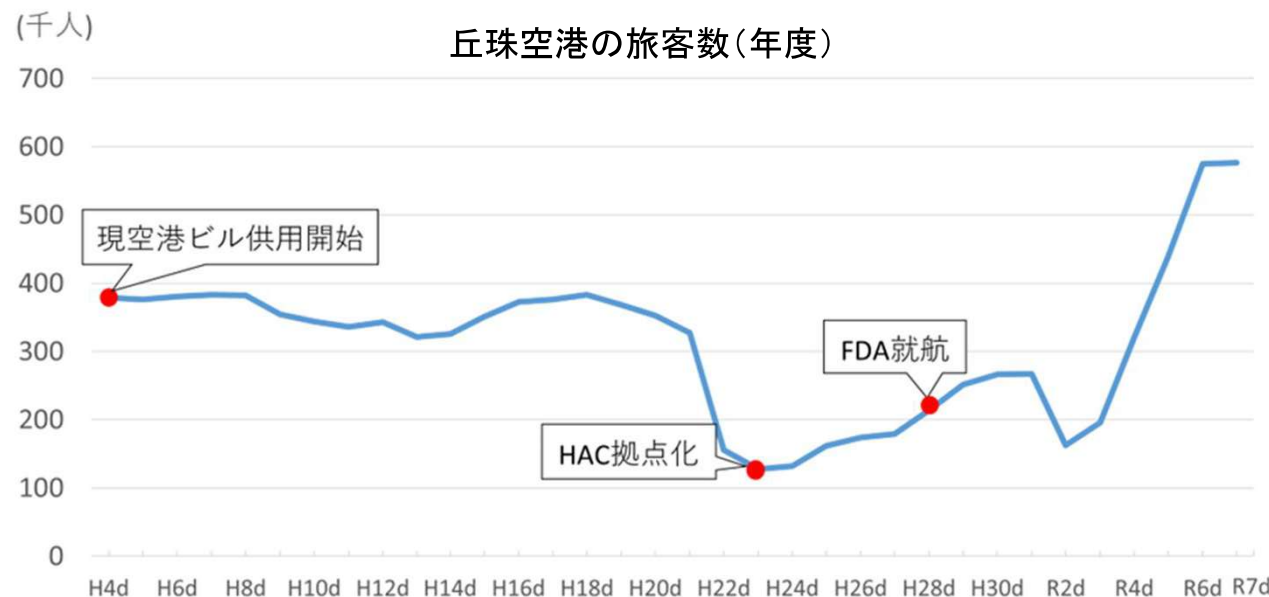


就航先	2025年 冬ダイヤ 便数 (日当たり)	2026年 夏ダイヤ 便数 (日当たり)	備考
函 館	14便 (7往復)	14便 (7往復)	左記は各路線の 1日最大発着回数 ※曜日等により 便数変動あり
釧 路	8便 (4往復)	8便 (4往復)	
女満別	4便 (2往復)	4便 (2往復)	
根室	4便 (2往復)	4便 (2往復)	
中標津	4便 (2往復)	4便 (2往復)	
奥 尻	2便 (1往復)	2便 (1往復)	
利 尻	4便 (2往復)	4便 (2往復)	
三 沢	2便 (1往復)	2便 (1往復)	
秋 田	4便 (2往復)	4便 (2往復)	
静 岡	—	2便 (1往復)	夏ダイヤのみ 運航 (RJ機)
松 本	—	2便 (1往復)	
小 牧	—	6便 (3往復)	
新 潟	2便 (1往復)	2便 (1往復)	※曜日等により 便数変動あり
中 部	2便 (1往復)	2便 (1往復)	
合 計	最大40便※	最大50便※	

(2)航空ネットワークと利用状況

【利用実績】

- 旅客数は新型コロナウイルスの感染拡大による落ち込んだが、その後急速に回復し、令和7年度には576,410人となり、平成以降最多を記録。
- 発着回数は令和6年度に21,080回で平成18年度以降最多を記録。



(出典：空港管理状況調書(航空局)、東京航空局統計資料(R7速報値)より作成)

【取り巻く状況】

- 医療の面においては、平成29年（2017年）から北海道は全国に先駆けてメディカルウイングが運航しており、高度・専門的な医療を必要とする患者を都市部の病院へ計画的に搬送するための空港として多く利用されている。
- 防災の面においては、陸上自衛隊の活動拠点となる共用空港であり、北海道の消防防災ヘリコプターなどの拠点ともなっているため、防災機能を備える空港としても重要です。
- ビジネスジェット機の利用や、道内の報道・測量等の小型航空機の利用にも対応しており、多様なニーズに応えています。
- 北海道新幹線の札幌延長は令和7年の「北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）の整備に関する有識者会議」において「蓋然性の高いリスクの発現や採用可能な工程短縮策の実施を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み」「特に工程への影響が大きい更なるリスクが発現した場合、さらに数年単位で遅れる可能性」という検討結果が報告されている。新幹線が開業された際には、地域間交通の選択肢が広がることとなる。



メディカルウイング



札幌市消防航空隊

画像提供：左から中日本航空㈱、札幌市

【地元の取り組み】

- 「札幌丘珠空港利活用検討委員会」報告書等を踏まえ、令和4年（2022年）11月に札幌市により「丘珠空港の将来像」が策定されました。

～丘珠空港の将来像～

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。

～将来像実現に必要な取組～

- ①滑走路の延伸 ②空港運用時間の拡大 ③路線の拡充 ④ターミナル機能の強化 ⑤空港ターミナルビル内における商業施設等の拡充
⑥空港へのアクセスの充実 ⑦医療・防災機能の強化 ⑧周辺地域との調和と共生

丘珠空港が担う役割

1	2	3	4	5	6
道内航空 ネットワークの 拠点空港	道外とも路線を 結ぶ都市型空港	道内医療を 支える空港	防災機能を 持つ空港	ビジネスジェット機 利用に対応する空港	報道・測量等で 利用する小型航空 機基地空港
拠点空港 (道内路線)	都市型空港 (道外路線)	医療	防災	ビジネス ジェット	小型機

(4)地元の取り組み

- ・協議会やワークショップの開催等、広く関係者の意見を伺う取組が実施されています。
- ・札幌市・北海道・札幌丘珠空港機能強化推進協議会の連名により、これまでに、丘珠空港の将来像の実現に向けた要望が国に対して実施されています。



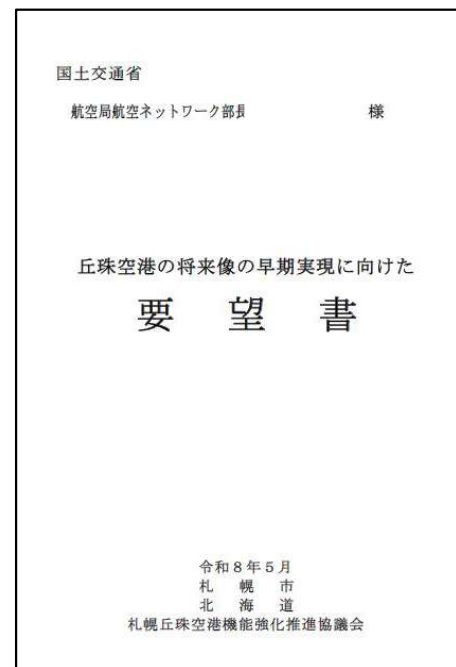
丘珠空港周辺地域連絡協議会



空港周辺地域のにぎわい創出に向けた地域ワークショップ



オープンハウス型意見交換会(札幌駅前地下歩行空間)



要望事項

- 1 滑走路延長の2030年供用開始に向けた早期事業化及び早期着工
- 2 民間航空機の増便と自衛隊の運用の両立のための空港敷地拡張及びこれに伴う空港緑地の再整備に向けた支援
(訓練場所の確保、管制・除雪の体制強化等)
- 3 空港ターミナルビル拡張とあわせた札幌丘珠空港ビル(株)の経営機能の強化に向けた支援(旅客取扱施設利用料の導入、駐車場とターミナルビル一体運営等)
- 4 ビジネスジェットの利用拡大に向けた環境整備
(専用動線、国際便対応、C I Q整備等)
- 5 路線拡充や防災拠点化を想定したターミナルエリア拡張及び空港を核とした周辺まちづくりへの支援
(格納庫設置、産業誘致、道路整備等)

(1)PI(パブリック・インボルブメント)のプロセス

(2)PI推進協議会・PI評価委員会の設置

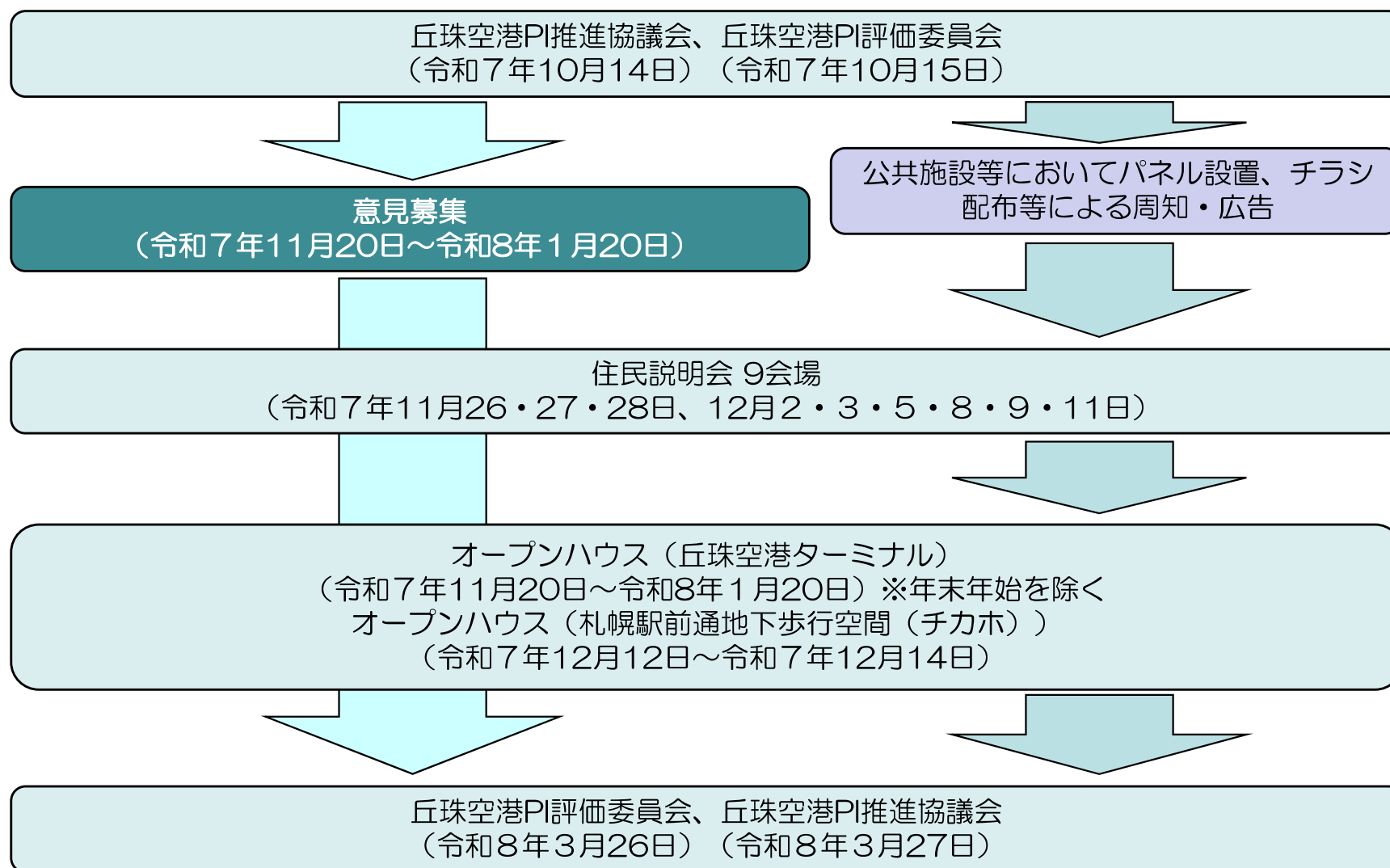
(3)PI取り組み概要

(4)PI取り組み報告

【背景・目的】

- 地元行政機関等と連携し、丘珠空港の機能強化に向けた検討を行うこととし、「丘珠空港PI推進協議会」と「丘珠空港PI評価委員会」を設置し、住民等から幅広く意見を得ながら合意形成を図るPI（パブリック・インボルブメント）を実施。

【PIの主なスケジュール】



【丘珠空港PI推進協議会】

- ・ 東京航空局、北海道開発局、北海道、札幌市、北海道防衛局、陸上自衛隊北部方面総監部で構成するPI推進協議会を開催。
- ・ 丘珠空港機能強化に関するパブリック・インボルブメント（PI）の計画、方法及び機能強化計画について議論。

【丘珠空港PI評価委員会】

- ・ 有識者で構成するPI評価委員会を開催。
- ・ PI推進協議会で議論されたPIの計画等に関してご助言及び評価をいただき、いただいた助言を踏まえPI活動を実施。

10月14日(火)PI推進協議会



10月15日(水)PI評価委員会



【意見聴取集計】

	丘珠空港	札幌市 (R4将来像)	北九州空港	中部国際空港
集計期間	(30日間) 60日間	54日間	32日間	(30日間) 60日間
HP/メール	(612) 818	201	518	(657) 1,861
郵送/直接投函	(219) 357	586	440	(160) 298
合計	(831) 1,175	787	958	(817) 2,159

()は中間取りまとめ時点

(3)PI取り組み概要

【P I 意見募集期間】

- ・令和7年11月20日～令和8年1月20日

【掲示/配架資料】

- ・ポスター
- ・丘珠空港機能強化計画書
- ・チラシ



【周知・広報】

- ・特設サイト開設
- ・広報誌・SNS

北海道開発局HP



北海道開発局公式X



丘珠空港HP



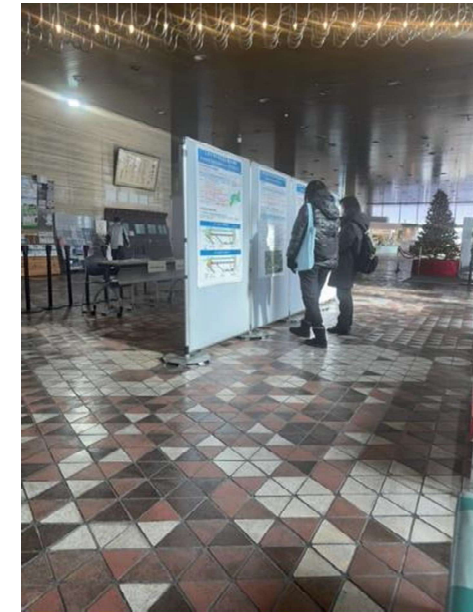
【周知・広報・情報提供】

- 公共施設配架
- パネル展
- デジタルビジョンPR
- 就航地空港への掲示

地下鉄構内



パネル展



• 住民説明会（9回）

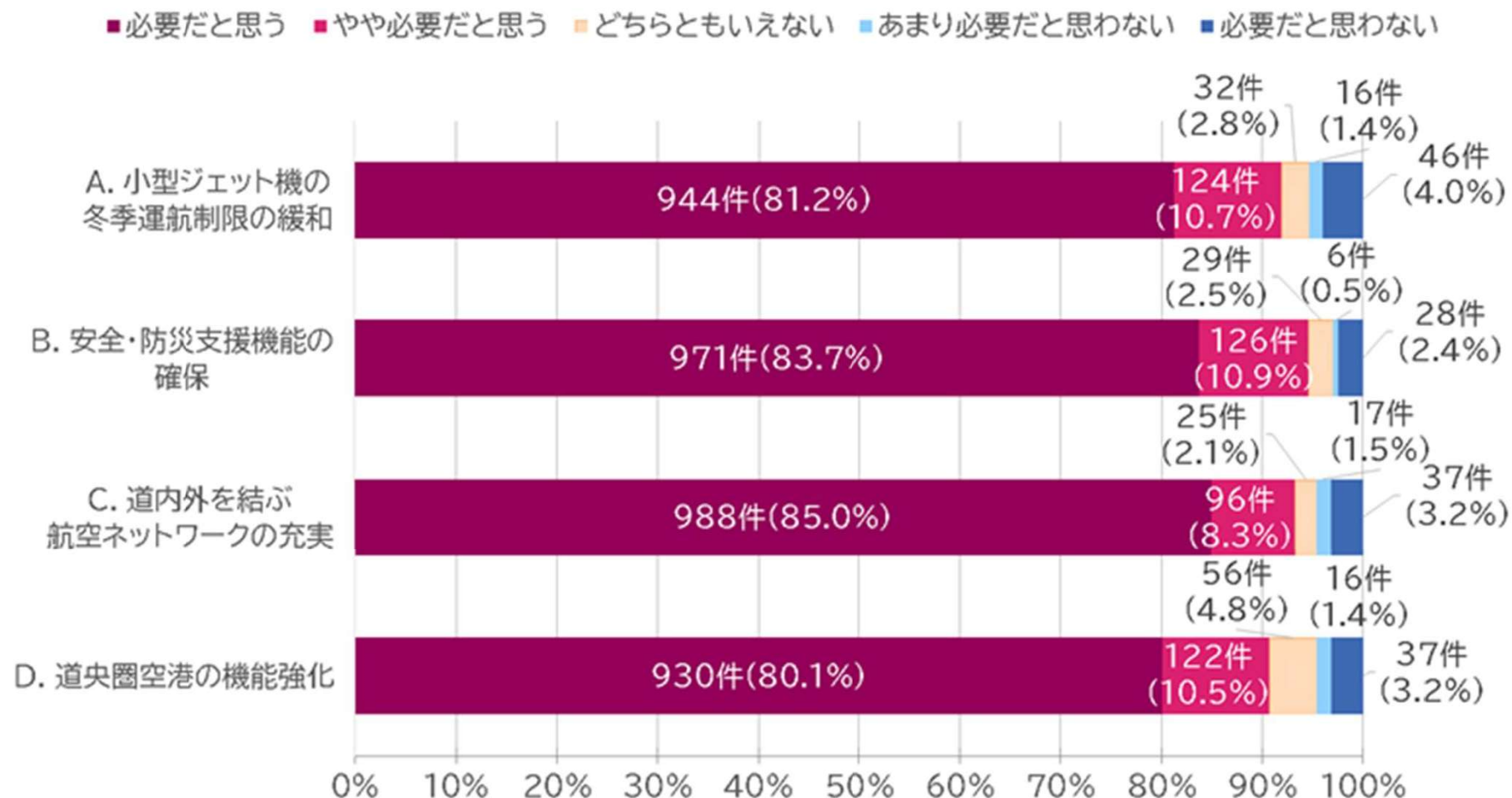


• オープンハウス（丘珠空港ターミナル・チカホ）



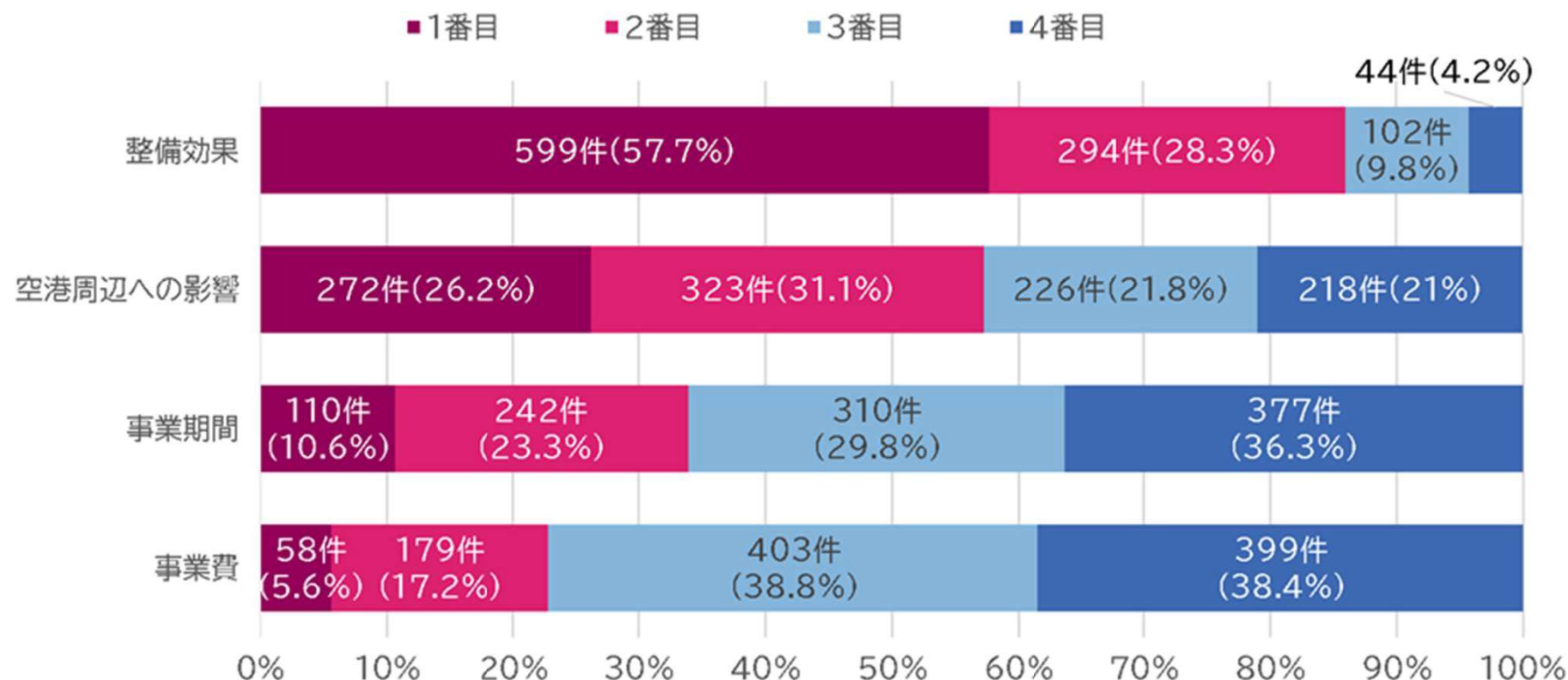
【実施結果】

質問1.丘珠空港における機能強化の必要性について、以下のA～Dの項目それぞれについて該当するもの1つを選択してください。



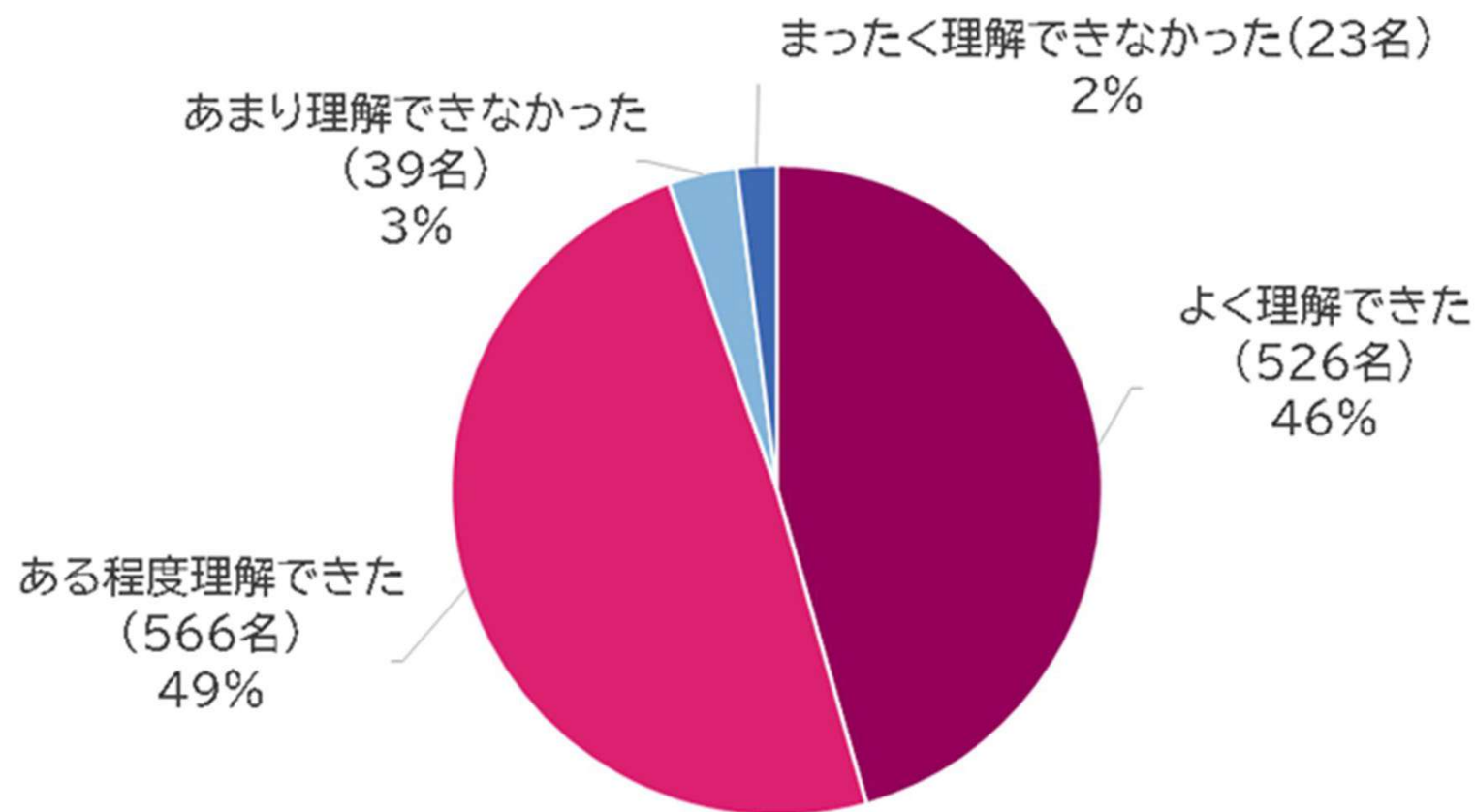
【実施結果】

質問2.丘珠空港の滑走路延長計画案について、「丘珠空港機能強化計画書」に記載している滑走路延長計画案を評価する際に、あなたが重視する順に番号をつけてください（1がもっとも重要）



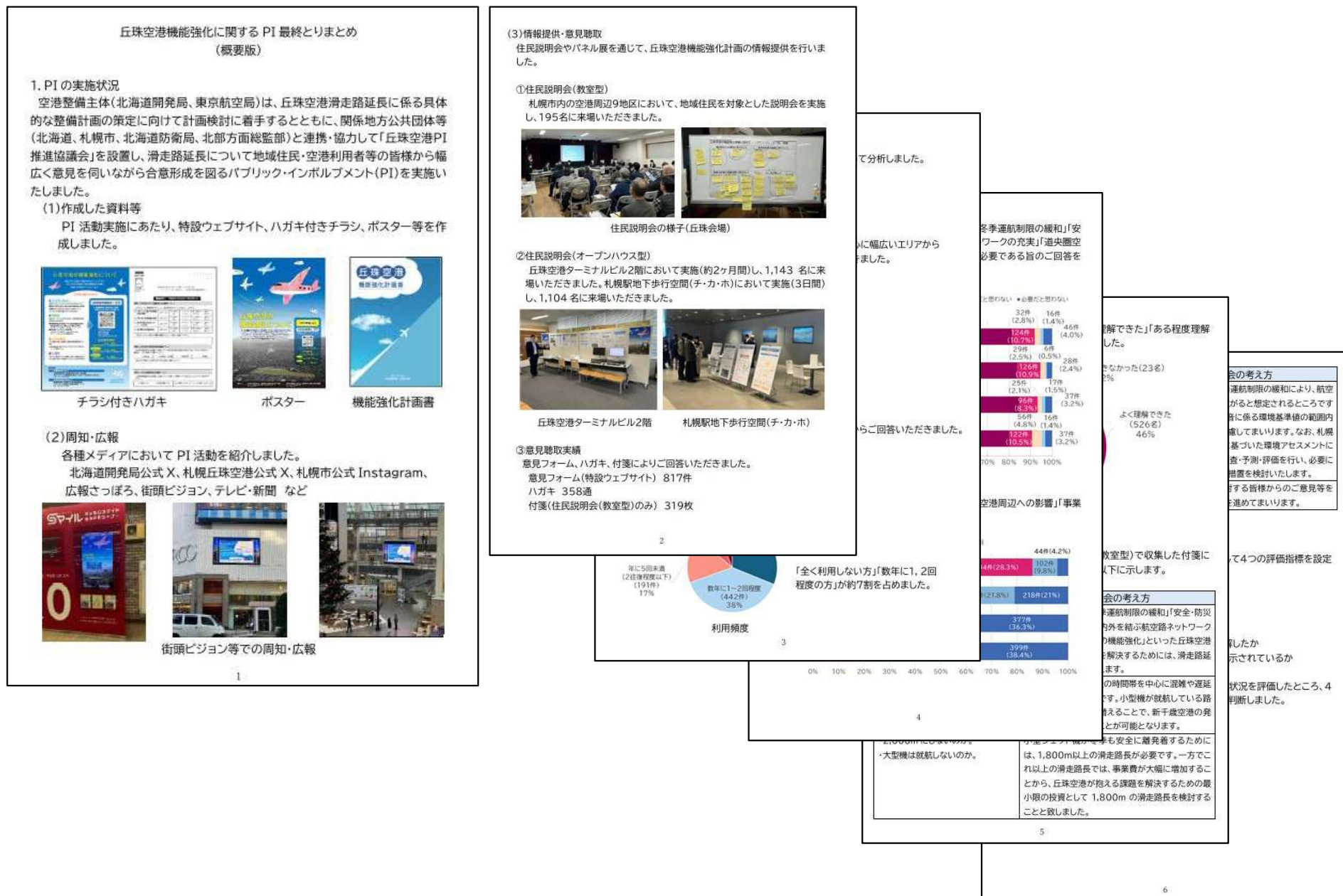
【実施結果】

質問3.「丘珠空港機能強化計画書」に記載している内容への理解について該当するもの1つを選択してください



【公表】

特設サイトにおいて、丘珠空港機能強化に関するPI最終とりまとめ（概要版）を掲載



(1) 解決すべき課題等

(2) 複数案との比較

(3) 対応方針

(4) 自治体への意見照会結果

○各航空機材と滑走路1,800m延長時の就航可否

想定機材	ATR42-600	DHC8-Q400	ERJ170/175	ERJ190
現状	○	×	△ (冬季不可)	×
1,800m	○	○	○	○

【凡例】

○：通年運航可

△：条件付き就航可（滑走路面、座席数や重量の諸条件が整った場合）

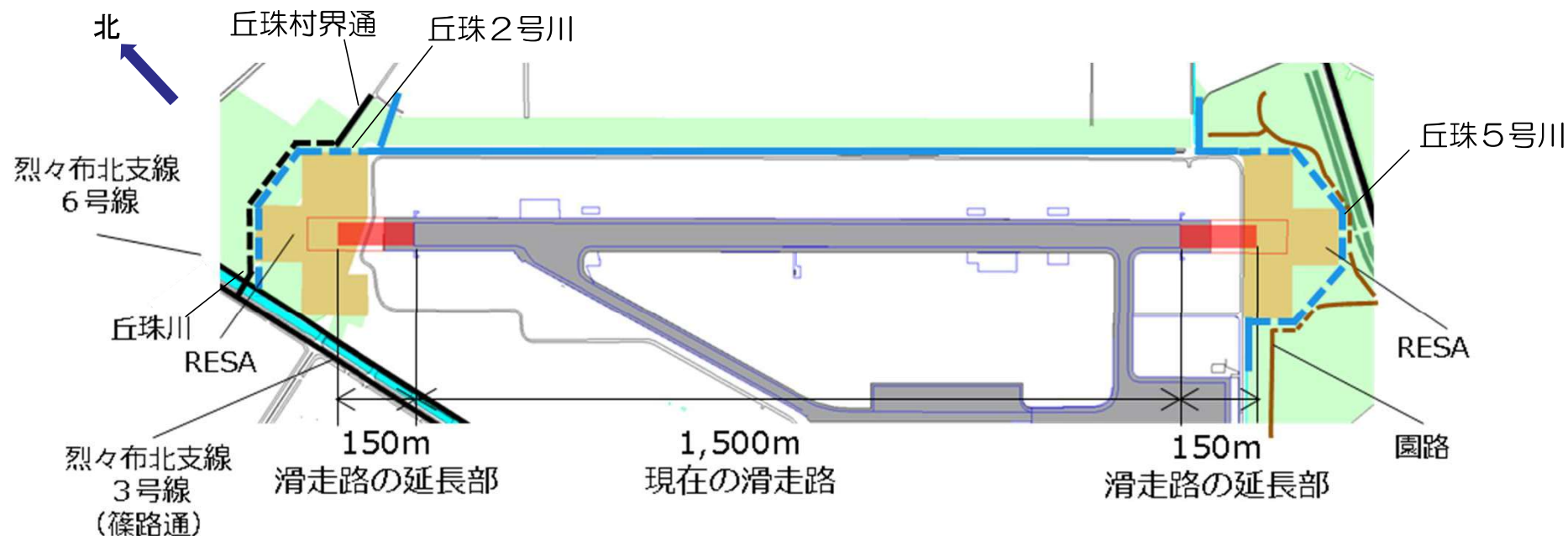
×



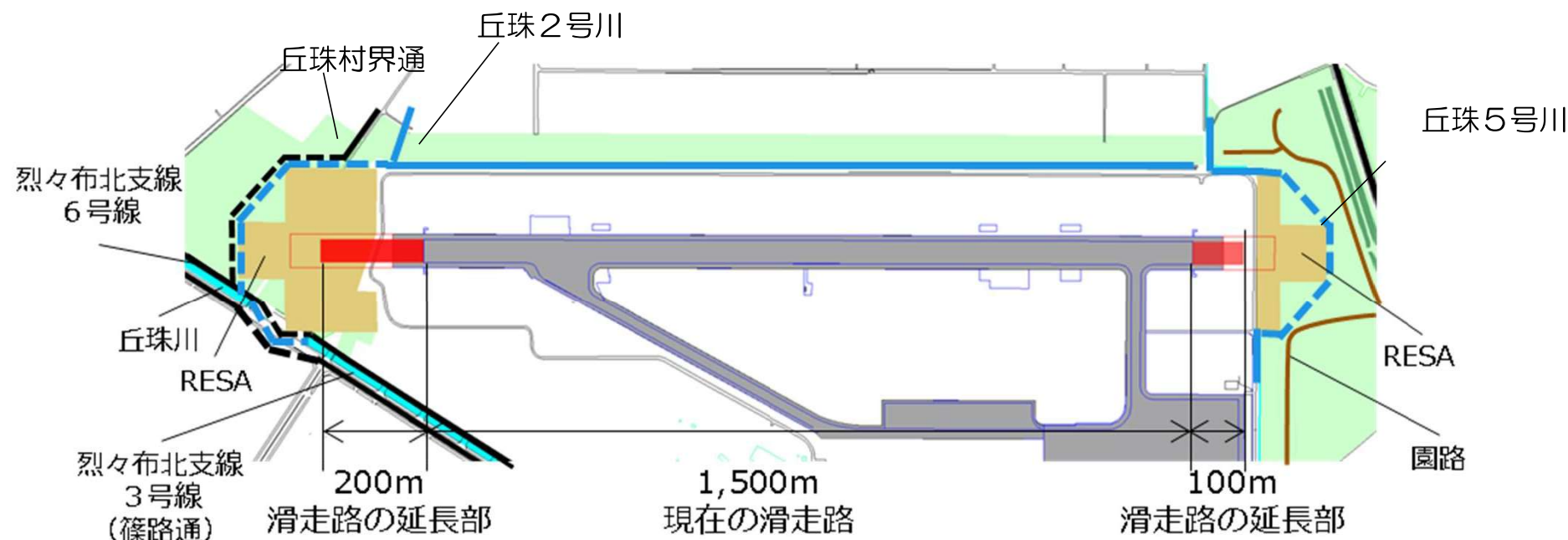
項目	整備による効果
①冬季運航制限の緩和	小型ジェット機の通年運航や医療用ジェット機の就航率改善が可能となります。
②安全・防災支援機能の確保	定期便や緊急支援機により安全な発着が可能となります。
③道内外を結ぶ航空ネットワークの充実	通年運航し、就航可能エリアが広がることで、より多くのビジネス・観光需要が見込めます。
④道央圏空港の機能強化	新千歳空港に就航している機材の一部を丘珠空港で受け入れることで、道央圏空港全体の受入能力向上が期待できます。

(2) 複数案の比較

【案1】は北西側150m、南東側150m延長する案です。



【案2】は北西側200m、南東側100m延長する案です。



(2)複数案の比較

				【案1】北西側150m ・南東側150m	【案2】北西側200m ・南東側100m	
				RESA整備（北西側90m、南東側90m）		
①整備効果	冬季運航制約の緩和			○	○	
	安全・防災支援機能の確保			○	○	
	道内外を結ぶ航空ネットワークの充実			○	○	
	道央圏空港の機能強化			○	○	
②空港周辺への影響	a 周辺施設への影響	河川		○丘珠川の切り回しが不要	△丘珠川の切り回しが必要	
		道路		○切り回しが不要 （烈々布北支線3号、6号）	△切り回しが必要 （烈々布北支線3号、6号）	
		丘珠空港 緑地	面積	△いずれの案も緑地面積が減少		
			機能	△ 南東側にある現状の園路の 切り回しが必要	○ 南東側にある現状の園路の 切り回しが不要	
		周辺建築物等		制限表面に抵触する場合は、必要な措置を講じてまいります。		
	b 周辺環境への影響		環境影響評価手続きにおいて環境影響の調査・予測・評価等を実施します。			
	c 航空機騒音の影響					
③事業期間 及び事業費	事業期間			3～4年程度	5～6年程度	
	事業費※			160億円程度	180億円程度	

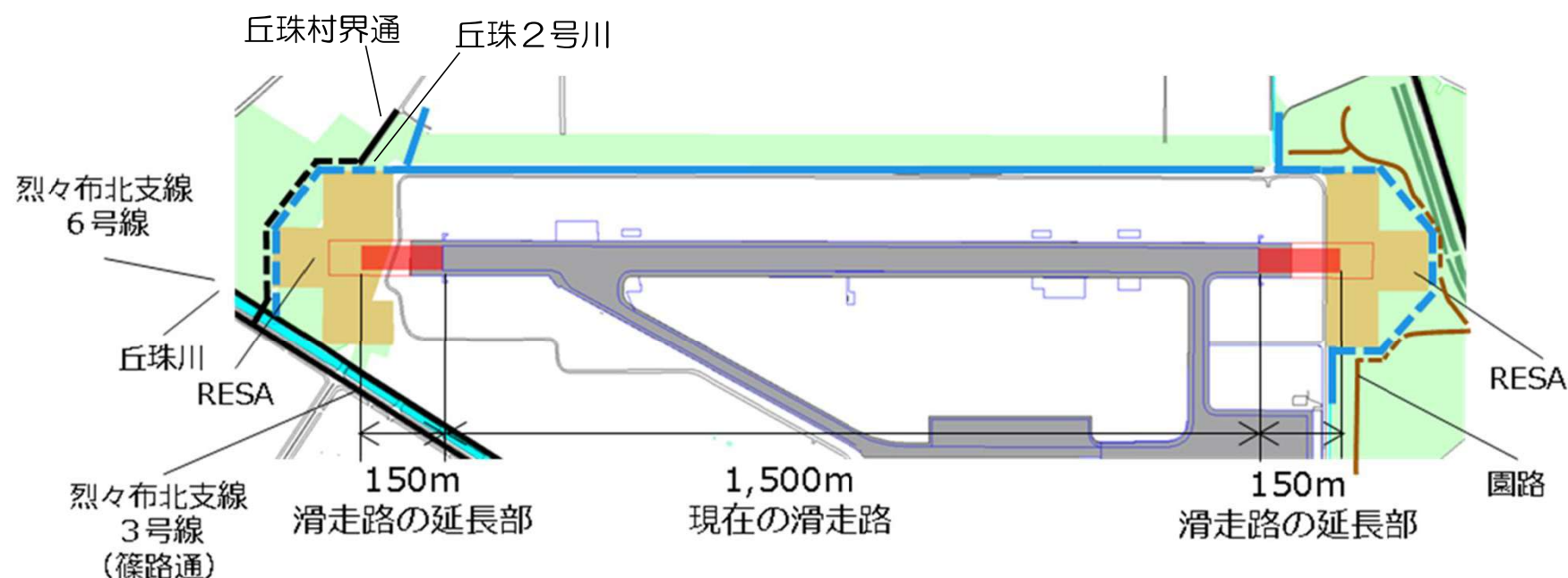
※人件費や資材費の変動、今後の設計・施工検討により事業費が変わる場合があります。

【案1】による対策が妥当

(理由)

- ・整備効果は両案とも同等であるが、案1は河川(丘珠川)及び道路(烈々布北支線3号・6号)の切り回しが不要であり、空港周辺施設への影響が少ない。
- ・事業費は案2と比較して低く、事業期間も案2より短い。

上記に加え、PIの「最終とりまとめ」を総合的に勘案した結果、案1による対策が妥当と判断。



(4)自治体への意見照会結果

自治体	意見
北海道	広域分散型の北海道において、航空路線は地域経済の活性化や安全・安心な暮らしの確保など 道民の生活にとって 重要な役割を担っております。 このため、道では、北海道における航空ネットワークのめざす姿とその実現に向けた方策を示した「北海道ネットワークビジョン」において、丘珠空港は、道内各地の経済・防災・医療等を支える道内航空ネットワークの拠点空港 を目指すこととしており、滑走路延長などの機能強化を図ることは、小型ジェット機の通年運航が可能となり、道内外とのさらなる航空ネットワークの充実に資するものと考えております。 つきましては、対応方針の決定に際し、地域の意見を十分反映していただくとともに、当該滑走路延長を早期に事業化していただくよう特段のご配慮をお願いいたします。
札幌市	札幌飛行場滑走路延長事業について、異存ありません。 札幌市内に位置する丘珠空港は、道内航空ネットワークの拠点であり、道外とも結ぶ空港として、ビジネスや観光のほか、防災や医療を支える重要な役割を担っております。 札幌市では、令和4年に「丘珠空港の将来像」を策定し、北海道や地元経済団体、北海道エアポート(株)や札幌丘珠空港ビル(株)と構成する「札幌丘珠空港機能強化推進協議会」を通じて、国に対して滑走路延長の早期事業化等、丘珠空港の将来像の実現に向けた要望を行うとともに、丘珠空港の利活用促進の取組を進めてまいりました。 つきましては、札幌飛行場滑走路延長の早期完成が図られるよう、特段のご高配を賜りますようお願いいたします。

実施箇所 実施主体	解決すべき課題等	達成すべき 政策目標	複数案との比較	対応方針
札幌飛行場 (北海道) 北海道開発局 東京航空局	・札幌飛行場は、札幌市中心部から約 6km という至近距離に位置するため、ビジネス、観光、防災、医療の各方面で極めて重要な役割を担う都市型空港として地域に根付いているが、冬期における小型ジェット機の運航制限など技術的制約があり、そのポテンシャルが十分に発揮されているとはいえない。 ・地域の持続的な発展と、安全・災害対応力の高度化等に向け、滑走路延長を核とする機能強化は喫緊の課題となっている。	①小型ジェット機の冬季運航制限の緩和 ②安全・防災支援機能の確保 ③道内外を結ぶ航空ネットワークの充実 ④道央圏空港の機能強化	【案 1】北西側 150m・南東側 150m 延長 <滑走路 1,800m> ①整備効果 4つの政策目標すべてに効果あり ②空港周辺への影響 大規模な河川・道路の切り回し不要、空港に隣接する公園内の園路の切り回しが必要 ③事業費 160 億円程度 ※人件費や資材費の変動、今後の設計・施工検討により事業費が変わる場合があります。 ④事業期間 3～4 年程度 【案 2】北西側 200m・南東側 100m 延長 <滑走路 1,800m> ①整備効果 4つの政策目標すべてに効果あり（案 1 と同等） ②空港周辺への影響 大規模な河川・道路の切り回し、民地の買収が必要、園路の切り回しは不要 ③事業費 180 億円程度（案 1 より河川・道路の切り回しに必要な事業費が高くなる） ※人件費や資材費の変動、今後の設計・施工検討により事業費が変わる場合があります。 ④事業期間 5～6 年程度（案 1 より用地取得に必要な期間分が長くなる）	【案 1】による対策が妥当 （理由） 整備効果は両案とも同等であるが、案 1 は河川（丘珠川）及び道路（烈々布北支線 3 号・6 号）の切り回しが必要であり、空港周辺への影響が少ない。 事業費は案 2 と比較して低く、事業期間も案 2 より短い。空港周辺への影響、事業費、事業期間を比較し、案 1 による対策が妥当と判断。