

丘珠空港機能強化計画書

令和7年10月
北海道開発局・東京航空局

はじめに（ご挨拶）

札幌飛行場（以下、「丘珠空港」という。）は、北海道の中心都市・札幌の市内中心部から約 6 km 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。現在は、道内外を結ぶ拠点として、ビジネスや観光、防災、医療を支える重要な役割を担っています。

こうしたなか、札幌市は、市民・地域住民・有識者で構成される札幌丘珠空港利活用検討委員会報告書等を踏まえ、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 1 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、令和 4 年 12 月・令和 5 年 8 月に、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、国に対して滑走路延長等に関する要望が行われました。

これを受け、空港整備主体（北海道開発局、東京航空局）は、丘珠空港滑走路延長に係る具体的な整備計画の策定に向けて計画検討を発議するとともに、関係地方公共団体等（北海道、札幌市、北海道防衛局、北部方面総監部）と連携・協力して「丘珠空港 PI 推進協議会」を設置し、滑走路延長について地域住民・空港利用者等から幅広く意見を伺いながら合意形成を図るパブリック・インボルブメント（PI）を実施することとしました。

なお、計画検討にあたっては「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（平成 21 年 3 月）」「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方（案）（平成 15 年 4 月）」を参考にして進めることとし、PI の実施にあたっては、透明性、公平性、公正性を確保するため有識者等で構成される「丘珠空港 PI 評価委員会」の助言、評価を得ながら進めることとしております。

本書は、丘珠空港の機能強化方策について、地域住民・空港利用者等のみなさまにご理解いただくために作成したものです。内容をご確認いただき、丘珠空港の滑走路延長計画案についてみなさまの理解が深まれば幸いです。

目次

第1章	丘珠空港の概要	P.1
	(1) 概要	
	(2) 航空ネットワークと取り巻く状況	
第2章	丘珠空港における機能強化の必要性	P.6
	(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) 道内外を結ぶ航路ネットワークの拡充	
	(4) 道央圏空港の機能強化	
第3章	丘珠空港の滑走路延長計画案	P.10
	(1) 滑走路延長計画案の各種要件（技術的要件）	
	(2) 滑走路延長計画案の作成	
第4章	丘珠空港の滑走路延長計画案の評価	P.13
	(1) 評価項目の選定	
	(2) 評価結果のまとめ	
第5章	ご意見の提出方法	P.19

第1章 丘珠空港の概要

(1) 概要

- 昭和 17 年に、旧陸軍航空隊が札幌駅から北東約 6 km 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されました。
- 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 となりました。

【施設概要、所在地】

名 称	丘珠空港	
種 別	公共用飛行場	
面 積	総面積	1,021,893 ㎡
	国交省	125,520 ㎡
	防衛省	896,373 ㎡
滑 走 路	1,500m×45m	
誘 導 路	1,530m×18m	
駐 機 場	38,440 ㎡	
	小型ジェット機 5 プロペラ機等 22	
空港運用時間	7:30~20:30	
設置管理者	防衛大臣	



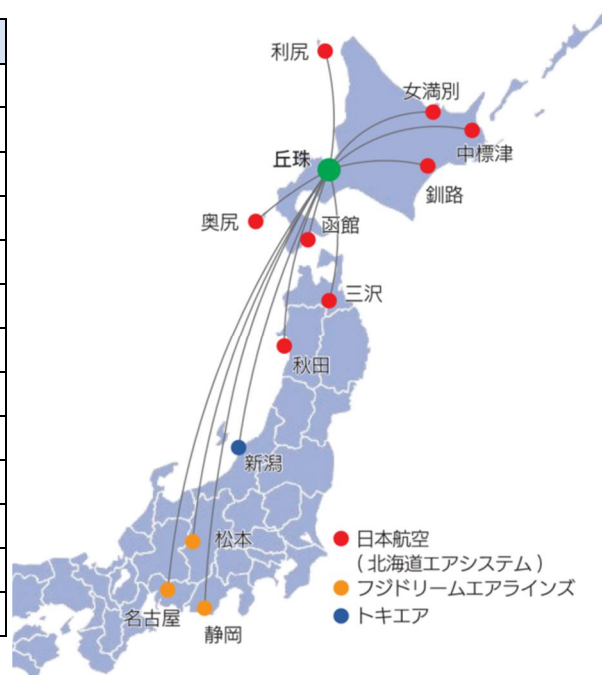
丘珠空港の現況（白枠：防衛省管理 赤枠：国土交通省管理）

(2) 航空ネットワークと取り巻く状況

- 丘珠空港は、道内 6 空港と道外 6 空港の計 12 路線の航空ネットワークを有しています。(令和 7 年 9 月現在)
- 平成 28 年に小型ジェット機による静岡-丘珠路線が就航して以降、丘珠空港と地方を結ぶ路線が拡充しています。

就航路線 (令和 7 年 9 月現在)

路線	冬ダイヤ	夏ダイヤ	機材
函 館	14 便/日	14 便/日	①
釧 路	8 便/日	8 便/日	①
女満別	4 便/日	4 便/日	①
根室中標津	4 便/日	4 便/日	①
奥 尻	2 便/日	2 便/日	①
利 尻	4 便/日	4 便/日	①
三 沢	2 便/日	2 便/日	①
秋 田	4 便/日	4 便/日	①
静 岡	—	2 便/日	③
松 本	—	2 便/日	③
小 牧	—	6 便/日	③
新 潟	4 便/日	4 便/日	②
合計	最大 40 便/日*	最大 50 便/日*	—



※曜日等の変動を踏まえた 1 日あたり最大便数

①プロペラ機 ATR42-600



最大離陸重量 18.6t
[48 席]

全長 22.7m
全幅 24.6m
現滑走路長 1,500m での
離着陸可否：◎ (通年運航)

②プロペラ機 ATR72-600



最大離陸重量 22.8t
[70 席]

全長 27.2m
全幅 27.1m
現滑走路長 1,500m での
離着陸可否：◎ (通年運航)

③小型ジェット機 E170/175



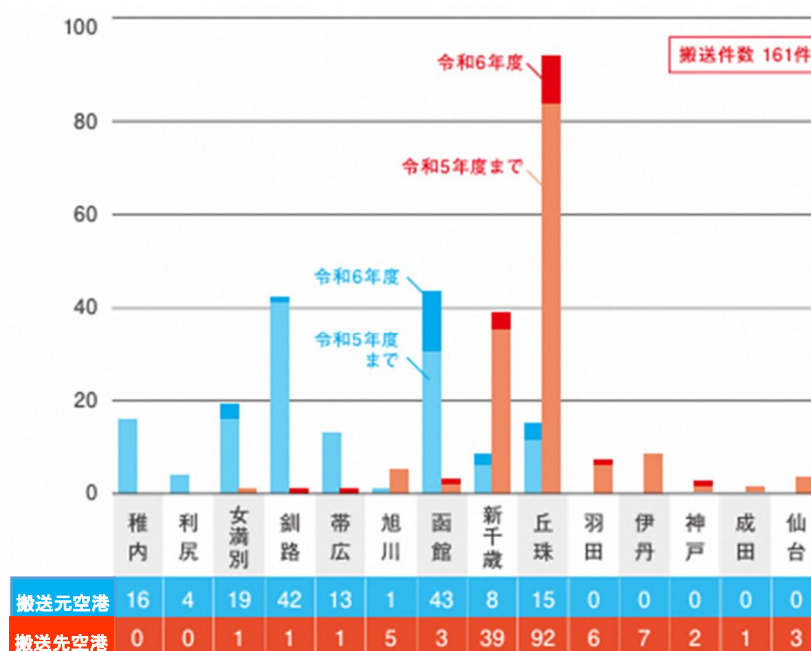
最大離陸重量 34.5t/37.5t
[76 席/84 席]

全長 29.9m/31.68m
全幅 26.0m/28.7m
現滑走路長 1,500m での
離着陸可否：△ (冬季不可)

画像提供：(株)北海道エアシステム、トキエア(株)、(株)フジドリームエアラインズ

- 民活空港運営法に基づき民間による創意工夫を活かした一体経営を実現、航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図ることを目標に、北海道エアポートが運営権者となり令和2年6月に新千歳空港の運営を開始し、順次道内7空港（新千歳空港、稚内空港、釧路空港、函館空港、旭川空港、帯広空港、女満別空港）の一括運営がスタートしました。
- 北海道は全国に先駆けて、離島を含む医療過疎地域から札幌等の医療機関へ医師の管理のもと航空搬送する「メディカルウイング^{※1}」事業が平成29年7月にスタートしました。これまで8年間で161件の搬送実績（令和7年3月現在）があり、地域医療提供体制を支えています。

メディカルウイングによる搬送実績



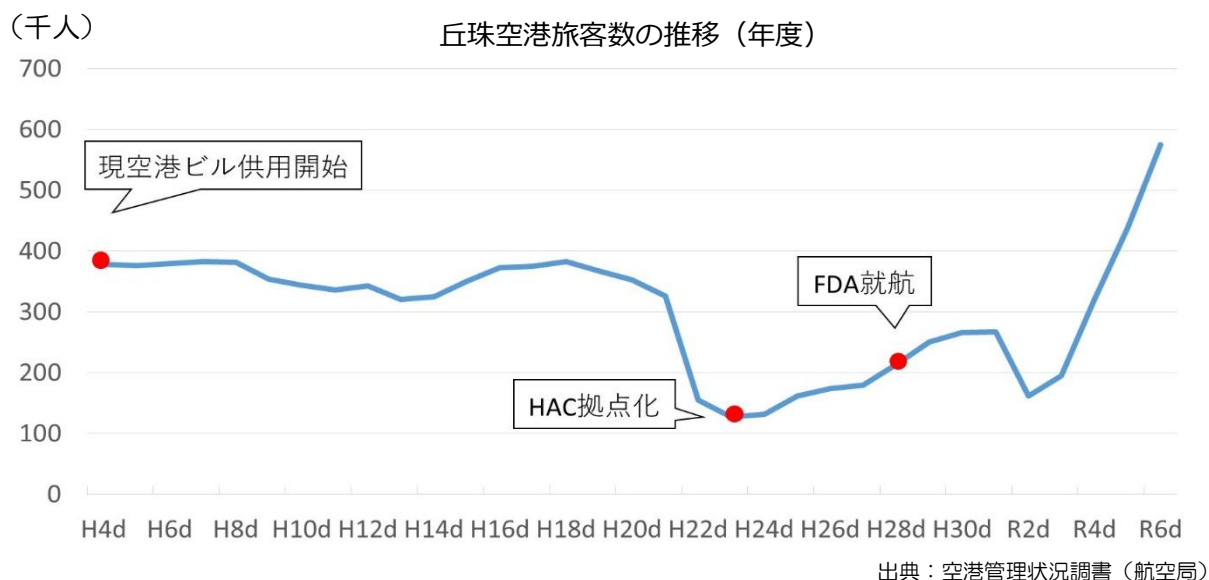
出典：北海道患者搬送固定翼機（メディカルウイング）運航事業パンフレット抜粋



画像提供：中日本航空機

※1【メディカルウイング】地域の医療機関では提供できない高度・専門的医療を必要とする患者を医師による継続した医学的管理の下、高度・専門医療機関へ計画的に搬送する患者搬送固定翼機（北海道患者搬送固定翼機運航事業）。

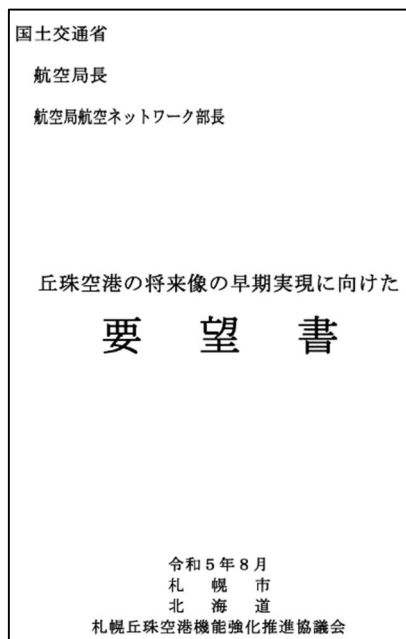
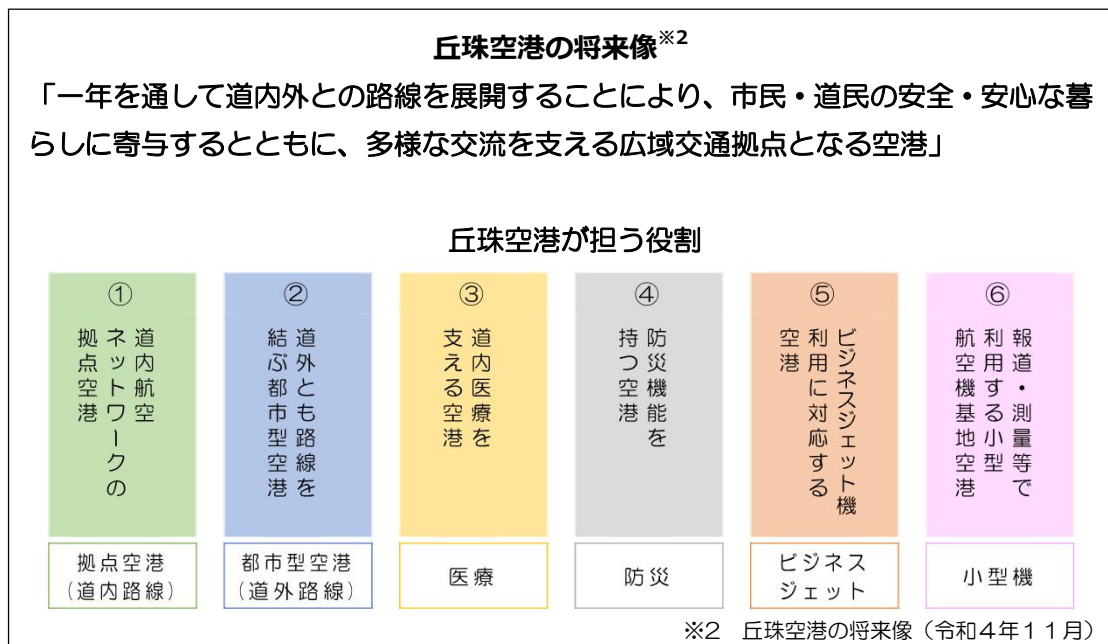
- コロナ禍後、丘珠空港の利用者数は急速に回復・増加し、現空港ビル供用開始以降で最多を更新しています。また、北海道を訪れる外国人旅行者数は、急速に回復しており、政府においても、「2030年の訪日外国人旅行者数 6,000万人」を目標にさまざまな取り組みを進めています。



- バスや鉄道など公共交通の利用者の減少や運転士等の人手不足などにより、一部の路線で維持が困難となってきており、今後、都市部と地方を結ぶ航空路線は益々重要となってきます。
- 北海道新幹線の札幌延長の開業時期は、令和7年3月に「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、「発現の蓋然性が高いリスクや採用可能な工程短縮策を前提とした場合、現時点では、完成・開業は概ね2038年度末頃の見込み。」という検討結果の報告がなされました。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ります。

【参考】地元自治体の取り組み

- 札幌市は「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11月に「丘珠空港の将来像」※2を策定しました。
- 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、令和4年12月に丘珠空港の将来像の実現に向けた要望、令和5年8月に滑走路延長等の早期実現に向けた要望が国に対して実施されました。



要望事項

- 滑走路延長の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
- 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
(訓練場所の確保、管制・除雪の体制強化等)
- 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)

出典：札幌市 HP の札幌丘珠空港機能強化推進協議会 Web ページより事務局が作成

第2章 丘珠空港における機能強化の必要性

(1) 小型ジェット機の冬季運航制限の緩和

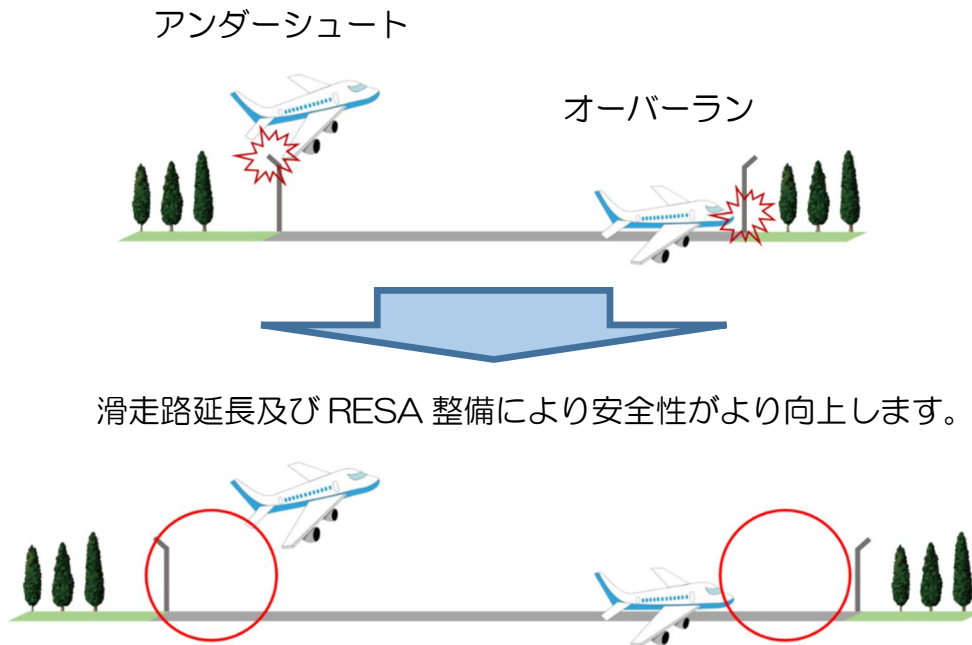
- 冬の北海道は、ウィンタースポーツやさっぽろ雪まつりなど多くの観光需要が見込まれますが、夏季と比べて航空機発着の制動距離・滑走距離が長くなるため、丘珠空港の現状の滑走路長では小型ジェット機が冬季に就航できず、道外からの需要に十分な対応ができません。滑走路を延長することにより小型ジェット機の通年運航が可能となり、より多くのビジネス需要や観光需要の受け入れが可能となります。
- 北海道が実施主体となり、北海道航空医療ネットワーク研究会（HAMN）が受託している医療用ジェット機（メディカルウイング）は、丘珠空港の滑走路状態により運航制限が生じることがあるため、冬季は新千歳空港を利用せざるを得ず、病院への陸路搬送に時間を要しています。滑走路を延長することで、より多くの医療用ジェット機による搬送が可能となり、搬送時間の短縮や患者への身体負担軽減が図られます。

(2) 安全・防災支援機能の確保

- 国際民間航空機関（ICAO）勧告を受け、空港の着陸帯両端に滑走路端安全区域（RESA）^{*1} を設けることが航空法に規定されていますが、現在の丘珠空港は、RESA の長さが規定以下となっているため、拡張が必要です。
- 平成 30 年 9 月に発生した北海道胆振東部地震の際は、震源地に近い新千歳空港において国内線（翌日復旧）及び国際線（翌々日復旧）に大幅な遅延・欠航が発生したため、丘珠空港が代替輸送の役割の一部を担いました。
- 航空機により安全な運航を確保し緊急物資・人員等の輸送等を受け入れる拠点となるよう、丘珠空港の滑走路延長及び RESA 整備による機能強化が必要です。

※1 滑走路端安全区域（RESA：Runway End Safety Area）

航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し人命の安全を図るため着陸帯両端に設けられた緩衝区域



(3) 道内外を結ぶ航空ネットワークの拡充

- 北海道内、東北を中心とした航空ネットワークに加え、遠方の新たな空港と繋がることで、より多くのビジネス・観光需要が見込めます。

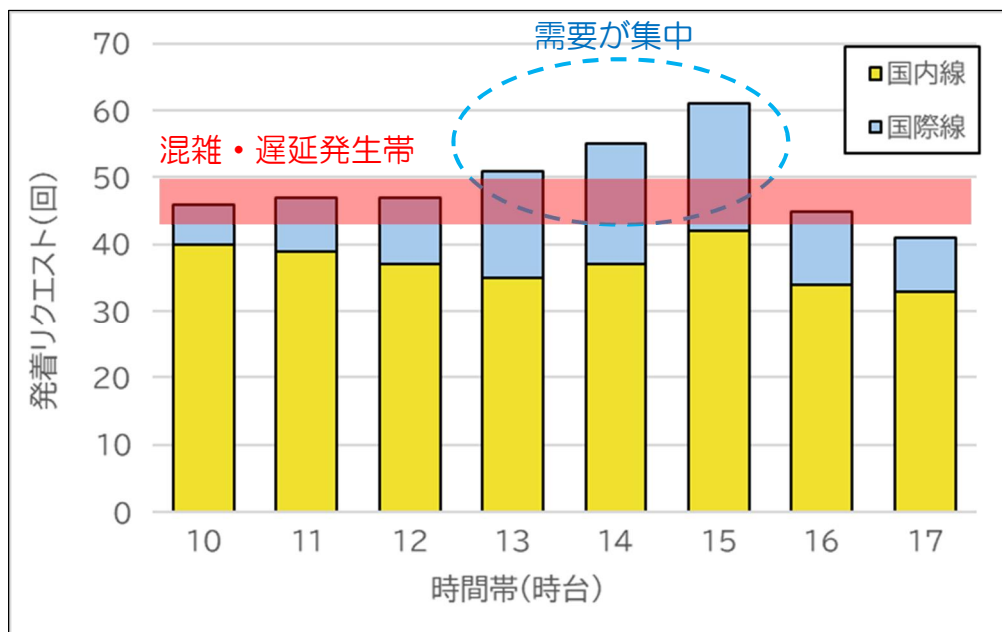
長距離路線の就航が可能となります



(4) 道央圏空港の機能強化

- 北海道の道内外を結ぶ交通は、ビジネス・観光ともに今後も増加する傾向にあります。道央圏はその需要の大半を占めており、新千歳空港・丘珠空港はその牽引役を担っています。
- 新千歳空港は、滑走路処理能力を超える需要が昼前後に集中しており、今後も需要の増加が予想され多くの混雑・遅延も発生する可能性があります。このため、混雑・遅延対策として空港施設の機能向上などが考えられますが、整備完了まで長い期間を要することから、それまでの間、新千歳空港のサービス水準の低下が懸念されています。

新千歳空港における 2024 冬季の発着リクエスト状況



出典：国際線発着調整事務局「Japan Schedule Coordination 2024 Demand」より事務局作成

- ・新千歳空港の混雑・遅延に対する短期的な対策としては、新千歳空港へ就航する機材を大型化して1機あたりの供給能力を上げるとともに、新千歳空港の航空需要の一部を丘珠空港が担うことで、道央圏空港全体での受入能力向上が期待できます。



第3章 丘珠空港の滑走路延長計画案

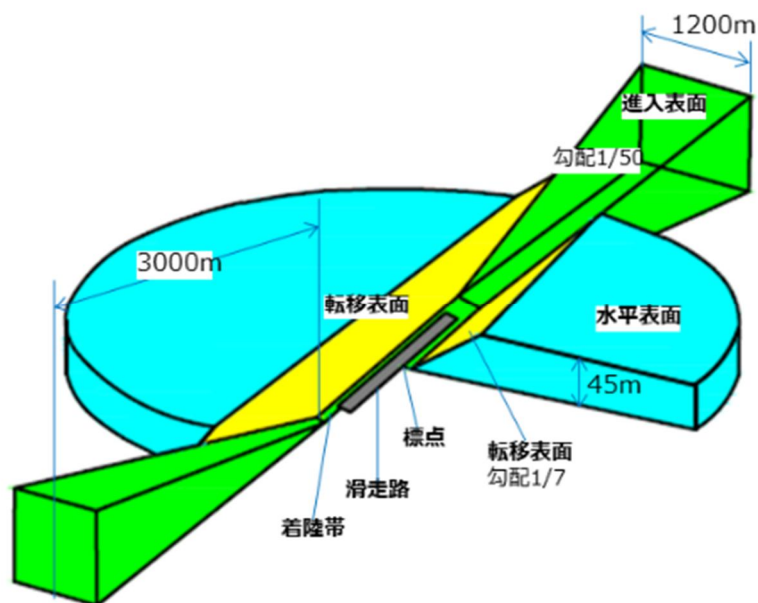
(1) 滑走路延長計画案の各種要件（技術的要件）

丘珠空港の滑走路延長を検討する上で解決すべき技術的課題（制約）及び検討の方向性を以下に示します。

要件	技術的課題（制約）と検討の方向性
滑走路長	小型ジェット機の通年運航や医療用ジェット機の冬季就航率を改善するためには 300m 以上 ^{※1} の延長が必要。（※1 航空会社へのヒアリングによる）
RESA	滑走路端安全区域（RESA）の長さが不足しているため、滑走路両端にそれぞれ 90m の RESA を整備する。
用地取得	空港用地の拡張範囲は、隣接する札幌市管理用地（緑地、道路、河川）を基本とし、補償工事は最小限とする。
制限表面	滑走路延長に伴い制限表面 ^{※2} の位置が変更となるため、空港周辺の建築物等が制限表面に抵触しないよう必要な措置を講じる。
環境（騒音）	滑走路延長後においても、「航空機騒音に係る環境基準」を達成する。

※2 制限表面

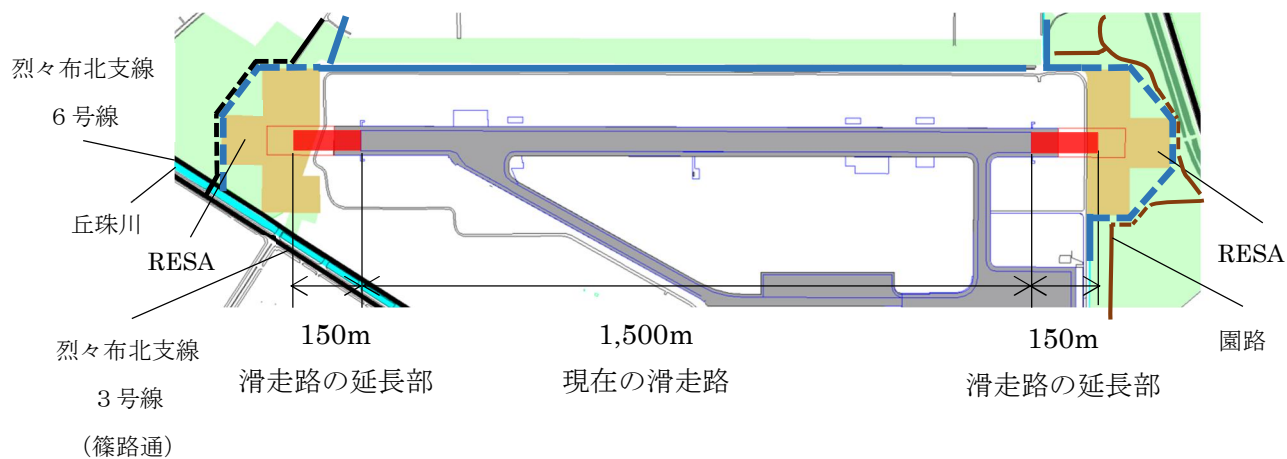
航空機が安全に離着陸するために、空港周辺の一定の空間を障害物が無い状態にしておく建物等設置の制限。



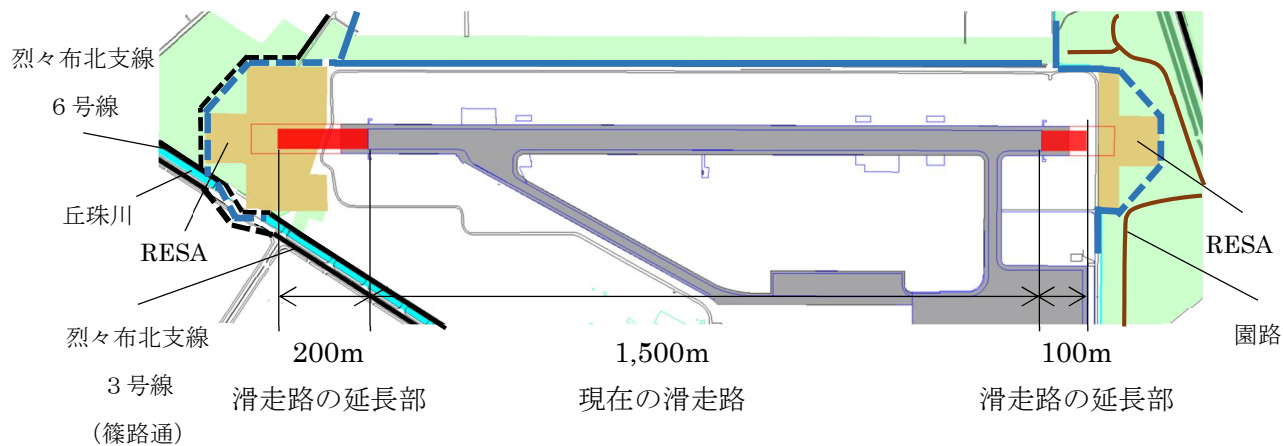
(2) 滑走路延長計画案の作成

前述の各種要件を踏まえ、実現可能性のある滑走路延長案を2案作成しました。
なお、【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。

【案1】北西側 150m・南東側 150m



【案2】北西側 200m・南東側 100m



【参考】現在の滑走路と周辺環境



第4章 丘珠空港の滑走路延長計画案の評価

(1) 評価項目の選定

滑走路延長計画案を比較検討するため、3つの評価項目を設定しました。

① 整備効果

- 丘珠空港の滑走路の延長整備等による整備効果は以下のとおりです。
- 【案1】【案2】のいずれの案においても、以下の効果が期待できます。

項目	整備による効果
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。
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。
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。
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 空港周辺への影響

a 周辺施設への影響

- 滑走路延長による空港周辺にある河川や道路、緑地、建築物等への影響について、【案1】と【案2】で比較した結果は下表のとおりです。

		【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）	
河川	丘珠2号川	切り回しが必要	
	丘珠5号川		
	丘珠川	影響なし	切り回しが必要
	航路川	影響なし	
道路	烈々布北支線3号 ^{※1} （篠路通）	影響なし	切り回しが必要
	花畔札幌線 ^{※1} （苗穂・丘珠通）	影響なし	
	烈々布北支線6号線	影響なし	切り回しが必要
	丘珠村界通線	切り回しが必要	
丘珠空港緑地 ^{※2}	滑走路延長（300m）とRESA（90m×2）を整備するため、丘珠空港緑地面積が減少します。また、案1では南東側にある現状の園路の切り回しが必要となります。なお、緑地の機能補償については、管理者である札幌市と今後協議いたします。		
周辺建築物等	制限表面への抵触を回避するため、滑走路延長部の嵩上げや飛行方式の検討を行います。		

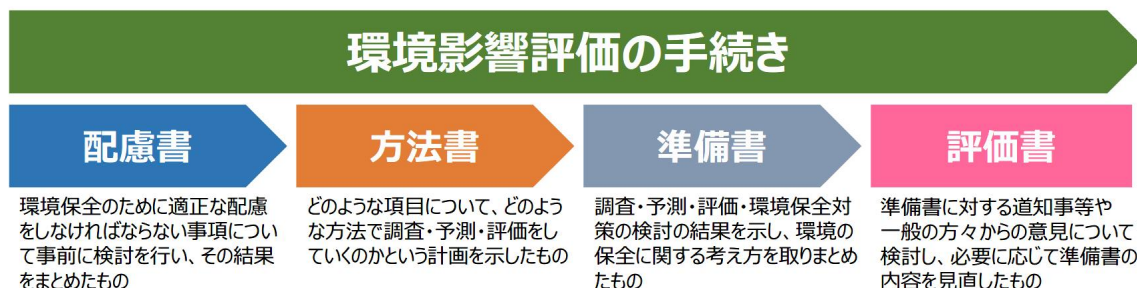
※1 都市計画道路 ※2 都市計画公園

b 周辺環境への影響

- 滑走路を延長することで、鳥類等の動物などへの影響を適切に評価する必要があります。
- 【案1】と【案2】のいずれの案も河川の切り回しや丘珠空港緑地の改変が必要となります。
- 札幌市環境影響評価条例に基づいた環境影響評価^{※3}において、環境影響を調査・予測・評価し、必要に応じて影響低減を図る措置を検討いたします。

※3 環境影響評価（環境アセスメント）

大規模な事業を行う際に、その事業が環境にどのような影響を与えるかを事前に調査、予測、評価し、その結果を公表して、住民や関係機関の意見を反映させながら、より良い事業計画を作り上げていくための制度



c 航空機騒音の影響

- 環境基本法第 16 条第 1 項の規定に基づき、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持することが望ましい航空機騒音に係る基準が定められており、札幌市において、毎年、航空機騒音調査を実施し環境基準値を下回っていることを確認^{※4}しています。

※4 札幌市 HP/令和 6 年度 航空機騒音調査

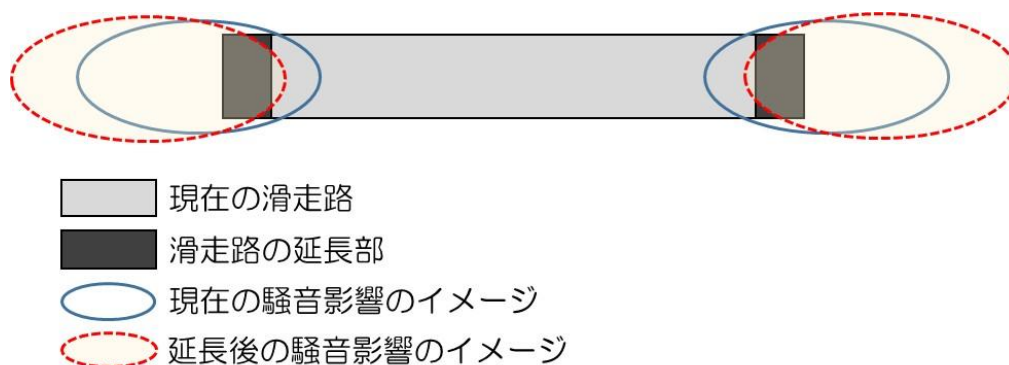
<https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/souon.html>



地域 類型	当てはめる地域	基準値 (Lden)
I	第 1 種低層住居専用地域 第 2 種低層住居専用地域 第 1 種中高層住居専用地域 第 2 種中高層住居専用地域	57dB 以下
II	類型 I. 及び除外地域（空港敷地及び工業専用地域）以外の地域	62dB 以下

- 滑走路の延長により、航空機の離着陸位置が延長方向へ移動します。さらに、冬季の運航制限が緩和されることで、発着回数の増加が見込まれます。これらの結果、騒音の影響範囲が広がることが想定されます。

航空機騒音の影響範囲のイメージ



- 今後、国において滑走路延長後の航空機飛行方式、航空機材や想定発着回数に基づいた騒音調査を行い、延長後の騒音影響範囲を予測します。
- 環境アセスメントの手続きを経て、最終的な騒音影響範囲を確定し、必要に応じて対策を検討していきます。

③ 事業期間及び事業費^{※5}

- 【案1】は、滑走路・着陸帯・過走帯・RESA など滑走路延長整備に係る空港用地全てが丘珠空港緑地内に納まります。
- 【案2】は、滑走路延長箇所の一部が丘珠空港緑地内に納まらないため、烈々布北支線3号線(篠路通)、烈々布北支線6号線、丘珠川の切り回しが発生し、切り回しを行うための民地買収が必要となります。
- その結果、【案1】は事業費が160億円程度、事業期間は3～4年となり、【案2】は事業費が180億円程度、事業期間は5～6年程度が見込まれます。

※5 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。

(2) 評価結果のまとめ

2案を比較検討した結果、【案1】北西側 150m・南東側 150mの方が事業期間及び事業費が少なく、かつ、周辺施設への影響が少ないため優位であると考えます。

		【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	△ 緑地面積が減少	△ 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、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※6	160 億円程度	180 億円程度	

※6 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。

第5章 ご意見の提出方法

本PIでは「機能強化の必要性（第2章参照）」と「滑走路延長計画案の評価（第3・4章参照）」のそれぞれの内容に対して、ご意見を募集します。

○中間とりまとめ

- ・令和7年（2025年）12月19日（金）まで

○最終とりまとめ

- ・令和8年（2026年）1月20日（火）まで

【ご意見の提出方法】



ハガキで提出する

チラシに付属しているハガキにご意見を記入し、最寄りのポストに投函してください。（切手は不要です）



インターネットで提出する

「丘珠空港の機能強化検討」の特設サイト^{※1}から、「ご意見記入フォーム」をクリックし、直接意見を入力ください。

丘珠空港（札幌飛行場）の機能強化検討の特設サイト

<https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kk/kuukou/k5m5ag0000008f6n.html>

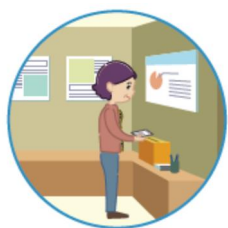


※1 北海道開発局、東京航空局、北海道、札幌市のHPからもアクセス可能です。



説明会に参加して意見を述べる

説明会（教室型やオープンハウス型）に参加し、会場で直接意見を発言することができます。開催場所など詳細は、「丘珠空港の機能強化検討」の特設サイトをご確認ください。



パネル展に参加して記入する

パネル展の会場に、意見記入用紙と回収箱を設置しています。開催場所など詳細は、「丘珠空港の機能強化検討」の特設サイトをご確認ください。

