

**丘珠空港機能強化計画に関する
P I 最終とりまとめ**

令和8年7月

はじめに

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（1961 年）には公共用施設の指定を受け、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（2022 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（2022 年）12 月・令和 5 年（2023 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に着手するとともに、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 P I 推進協議会」を設置し、滑走路延長について地域住民・空港利用者等の皆様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（P I）を実施いたしました。

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）」を参考に進めることとし、P I 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 P I 評価委員会」の助言、評価を得ながら進めてまいりました。

本書は、「丘珠空港 P I 推進協議会」による P I 活動の実施状況、寄せられたご意見の概要とそれに対する当協議会の考え方、および目標達成の評価・判断について、最終とりまとめを行ったものです。今後、この P I 活動の結果を踏まえて、事業化に向けた検討を進めてまいります。

P I 活動にご参加いただいた皆様、ご協力いただいた関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。

目次

1. P Iの実施状況	1
(1) 作成した媒体・資料	1
(2) 周知・広報	6
(3) 情報提供・意見聴取方法	15
2. 意見聴取結果の集計・分析	29
(1) 集計・分析にあたっての事前整理	29
(2) 意見回答者属性	30
(3) 設問別集計結果	33
(4) クロス集計による分析	36
(5) 自由意見	40
3. P Iの目標達成判断	69

別紙. 自由意見一覧（全件）

1. P Iの実施状況

パブリック・インボルブメント（ＰＩ）の実施にあたり、国は丘珠空港機能強化方針の理解促進のために「丘珠空港機能強化計画書」を作成し、令和 7 年 10 月 9 日から事前周知を開始しました。令和 7 年 11 月 20 日には丘珠空港機能強化計画に対する意見募集を開始し、令和 8 年 1 月 20 日までの 2 か月間にわたり意見聴取を実施いたしました。以下にその実施内容及び実績を報告します。

(1) 作成した媒体・資料

丘珠空港の機能強化策についての周知に用いる資料として特設サイト、ポスター、機能強化計画書（冊子、電子版、電子版（多言語版機能強化計画書））を、意見を収集するための資料として意見記入フォーム、ハガキ付きチラシを作成しました。

● 特設サイト

北海道開発局ホームページ内に「丘珠空港（札幌飛行場）の機能強化検討」と題した特設サイトを作成しました。特設サイトは「最新情報」「取組内容（P I、環境影響評価）」「説明会の実施」「丘珠空港の概要」「丘珠空港の将来像」で構成されています。



図 1-1 特設サイト(トップページ)

● 意見記入フォーム

特設サイト内にご意見を投稿するフォームを作成しました。チラシやポスターに記載の二次元コードから意見フォームへ直接アクセスすることも可能です。

英語

中文(簡体字)

中文(繁体字)

韓国語

質問 1-1-A：小型機ジェット機の冬季運航制限の緩和のため、丘珠空港における機能強化が必要だと思う。
⇒必要だと思う/やや必要だと思う/どちらともいえない/あまり必要だと思わない/必要だと思わない

質問 1-1-B：安全・防災支援機能の確保のため、丘珠空港における機能強化が必要だと思う。

質問 1-1-C：道内外を結ぶ航空ネットワークの充実のため、丘珠空港における機能強化が必要だと思う。

質問 1-1-D：道央圏空港の機能強化のため、丘珠空港における機能強化が必要だと思う。

質問 1-2：上記の A から D 以外でさらに強化が必要な機能があればご自由にお書きください。

質問 2-1-1：「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、整備効果・空港周辺への影響・事業期間・事業費の 4 つのなかで、1 番目に重視するものを教えてください。

質問 2-1-2：2 番目に重視するものを教えてください。

質問 2-1-3：3 番目に重視するものを教えてください。

質問 2-1-4：4 番目に重視するものを教えてください。

質問 2-2：上記の 4 つの項目以外に重視する視点があればご自由にお書きください。

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。⇒よく理解できた/ある程度理解できた/あまり理解できなかった/まったく理解できなかった

質問 4：滑走路延長計画案についてご意見・ご要望ありましたらご自由にお書きください。

質問 5：その他、丘珠空港の機能強化についてご意見・ご要望ありましたらご自由にお書きください。

質問 6-1：国籍

質問 6-2：住所（市区町村）

質問 7：年代⇒20 代未満/20 代/30 代/40 代/50 代/60 代/70 代以上

質問 8：丘珠空港をどの程度ご利用されますか。（仕事や観光など）⇒ない/数年に 1～2 回程度/年に 5 回未満(2 往復程度以下)/年に 15 回未満(3～7 往復程度以下)/年に 15 回以上

質問 9：パブリック・インボルブメント(P I)を実施していることを何で知りましたか。（複数選択可）
⇒公共施設等で配布された機能強化計画書(冊子)/丘珠空港 HP/SNS/ポスターまたはチラシ/自治体 HP/新聞やテレビの報道/住民説明会/行政広報紙やフリーペーパー/周りの人から/その他

質問 10：質問 9 で「その他」を選択された方は、その内容を記載してください。

図 1-2 意見募集フォーム

● ハガキ付きチラシ

従来ある官製ハガキサイズ両面（100mm×148mm）では情報量が少なく文字が小さくなる傾向があるため、大きな文字で多くの意見を記載できるよう A4 サイズ両面（210mm×297mm）としました。

丘珠空港の機能強化について

計画の早い段階から情報を共有させていただき、みなさまのご意見を丘珠空港機能強化計画に反映する取組を行ってまいります。

ご意見をお聞かせください

インターネット

右側の二次元コードからアクセスできるWebサイトに、機能強化に関する詳しい資料（丘珠空港機能強化計画書）が掲載されています。また、同サイト内のアンケートフォームから、意見を提出することができます。

説明会

説明会（オープンハウス型）に参加し、会場で直接ご意見を伺えいただけます。

●札幌駅前通地下歩行空間（チカホ）北2条交差点会場（東）
中央区北2条西3丁目（5番出入口と7番出入口の間）
令和7年12月12日（金）～14日（日） 10:00～18:00

●丘珠空港ターミナルビル 第2丘珠館
令和7年11月20日（水）～令和8年1月20日（火）
10:00～15:00 ※年末年始閉館を除く

パネル展示

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。
※会場の詳細は右側の二次元コードからアクセスできるWebサイトでご確認ください。

ハガキ

本チラシに添付されている専用ハガキにご意見を記入のうえ、お近くのポストに投函してください。（切手は不要です）

丘珠空港の機能強化 検索

※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



See details in English
英語・中文詳細を見る
查看中文詳細資訊
자세한 내용은 한국어로 확인하세요

意見募集期間

令和7年(2025年) **11月20日(水)** から

令和7年(2025年) **12月19日(金)** まで

令和7年(2025年) **12月19日(金)** から

令和8年(2026年) **1月20日(火)** まで

料金受取人氏郵便
2073

寄出有効期間
2026年1月31日まで
（切手不要）

0 6 0 - 8 7 8 8

3 1 2

北海道札幌市北区北7条西1丁目2番地6 NCO札幌 15階
パシフィックコンサルタンツ株式会社 丘珠空港PI推進協議会事務局 行

最終締切り：令和8年(2026年)1月20日(火)

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つに○を付けてください。

A 小型ジェット機の冬季運航制限の緩和	必要だと思う	やや必要だと思う	どちらともいえない	あまり必要だと思わない	必要だと思わない
B 安全・防災支援機能の確保	必要だと思う	やや必要だと思う	どちらともいえない	あまり必要だと思わない	必要だと思わない
C 道内外を結ぶ航空ネットワークの充実	必要だと思う	やや必要だと思う	どちらともいえない	あまり必要だと思わない	必要だと思わない
D 道央圏空港の機能強化	必要だと思う	やや必要だと思う	どちらともいえない	あまり必要だと思わない	必要だと思わない

上記以外でさらに強化が必要な機能があればご自由にお書きください。

質問2. 丘珠空港の滑走路延長計画について

「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を評価する際に、あなたが重視する順番を()内に数字でお書きください。

() 整備効果	() 空港周辺への影響	() 事業期間	() 事業費
----------	--------------	----------	---------

上記以外に重視する視点があればご自由にお書きください。

質問3. 丘珠空港機能強化計画書について

「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つに○を付けてください。

よく理解できた	ある程度理解できた	あまり理解できなかった	まったく理解できなかった
---------	-----------	-------------	--------------

質問4. 滑走路延長計画についてご意見・ご要望ありましたらご自由にお書きください。

質問5. その他、丘珠空港の機能強化についてご意見・ご要望ありましたらご自由にお書きください。

〇ご自身についてお答えください（該当する項目に〇をお付け下さい）

住 所	都・道・府・県	市・郡	区・町・村
年 代	20代未満 ・ 20代 ・ 30代 ・ 40代 ・ 50代 ・ 60代 ・ 70代以上		
丘珠空港をどの程度ご利用されますか。（仕事や観光など）			
ない ・ 数年に1～2回程度 ・ 年に5回未満（2往復程度以下）			
年に15回未満（3～7往復程度以下） ・ 年に15回以上			

〇パブリック・インボルブメント（PI）を実施していることを何で知りましたか。（該当するものに〇をお付け下さい）複数選択可

公共施設等で配布された機能強化計画書（冊子）	丘珠空港公式HP	SNS
ポスターまたはチラシ	自治体HP	新聞やテレビの報道
行政広報誌やフリーペーパー	周りの人から	その他（ ）



ご意見をお聞かせください

みなさまの声を計画に反映します！

丘珠空港の機能強化について

SAPPORO STATION

国（北海道開発局・東京航空局）は、丘珠空港を一年を通じて道内外を結ぶ交通の拠点として活用することを目的し、機能強化に向けた具体的な整備計画の検討を進めています。

この取り組みにより、丘珠空港が市民や道民の皆さまの安全・安心な暮らしを支えるとともに、観光やビジネスなど多様な交流を促進する広域交通の要となることを期待しています。

この計画に關して、みなさまからのご意見を募集いたします。

図 1-3 ハガキ付きチラシ

● ポスター

A1サイズ片面（594mm×841mm）とし、二次元コードを記載し意見フォームへの誘導を促しました。



図 1-4 ポスター

丘珠空港の概要、機能強化の必要性、滑走路延長計画案の評価など丘珠空港の機能強化方策についてとりまとめた資料を作成しました。本資料は冊子として公共施設やコンビニエンスストア等に配架するとともに、電子版および電子版（多言語版機能強化計画書）を作成し、特設サイトに掲載して閲覧できるようにしました。

[illegible][illegible]

5

(2) 周知・広報

1) メディア

丘珠空港公式 HP、札幌市公式 HP、北海道公式 HP、北海道開発局公式 X、札幌丘珠空港公式 X、札幌市広報公式 Instagram、広報札幌（11 月号）、ポスター、街頭大型ビジョン、メール、新聞、テレビにおいて、特設サイトの紹介や新着情報を紹介するなど周知広報を実施しました。



図 1-6 周知・広報(SNS・広報誌)

【ポスター掲示状況】

コープさっぽろ



屯田まちづくりセンター



静岡空港



北海道庁本庁舎



行政情報センター



札幌高等技術専門学院



【街頭ビジョン】

サッポロスマイル市政 PR コーナー



パルコ



サッポロファクトリー

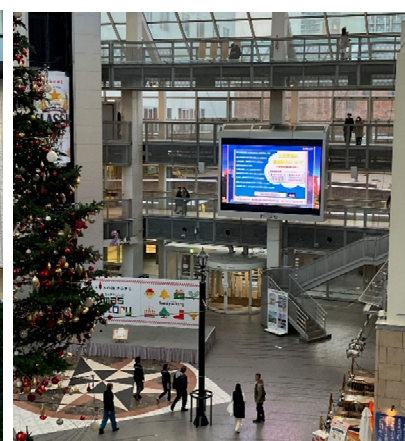


図 1-7 周知・広報(ポスター・街頭ビジョン)

2) 実績

P I 活動における意見募集開始前に、特設サイト、広報誌、ポスターにより、事前周知を実施いたしました。
意見募集開始後も特設サイト、SNS、フリーペーパー(WEB 版)、ポスター、チラシ、大型街頭ビジョン、メールにより、広報活動を実施いたしました。

また、P I 活動について報道機関への情報提供を行い、テレビ・新聞等で多数取り上げられました。

表 1 -1 周知・広報活動実績(1)

メディア	実施場所	実施期間	配布数・閲覧等
特設 サイト	北海道開発局ホームページ	10/9～	計 14,864 ビュー
	東京航空局ホームページ	11/10～	－
	札幌市ホームページ	10/30～	－
	北海道ホームページ	10/29～	－
SNS	北海道開発局公式 X	11/20～	計 16,044 ビュー 更新日：11/27・12/16・1/14
	札幌丘珠空港公式 X	11/20～	計 2,409 ビュー
	札幌市広報公式 Instagram	12/1～	計 102,000 ビュー
広報誌	広報さっぽろ	11/1～	札幌市内全戸 (計約 1,090,000 部)
街頭大型 ビジョン	ココノススキノ	11/24～11/30	－
	札幌地下歩行空間	11/29～12/5	－
	サッポロファクトリー	11/29～12/5	－
	パルコ	11/29～12/5	－
	サッポロスマイル市政 PR コーナー	11/18～1/20	－
メール	北海道経済連合会 札幌商工会議所会員企業	11/20	－

特設サイトのページビューは、リンク掲載・プレス公表・中間とりまとめ公表等の公式発信や丘珠空港における欠航発生等の外的なイベント発生時に増加する傾向が確認されました。

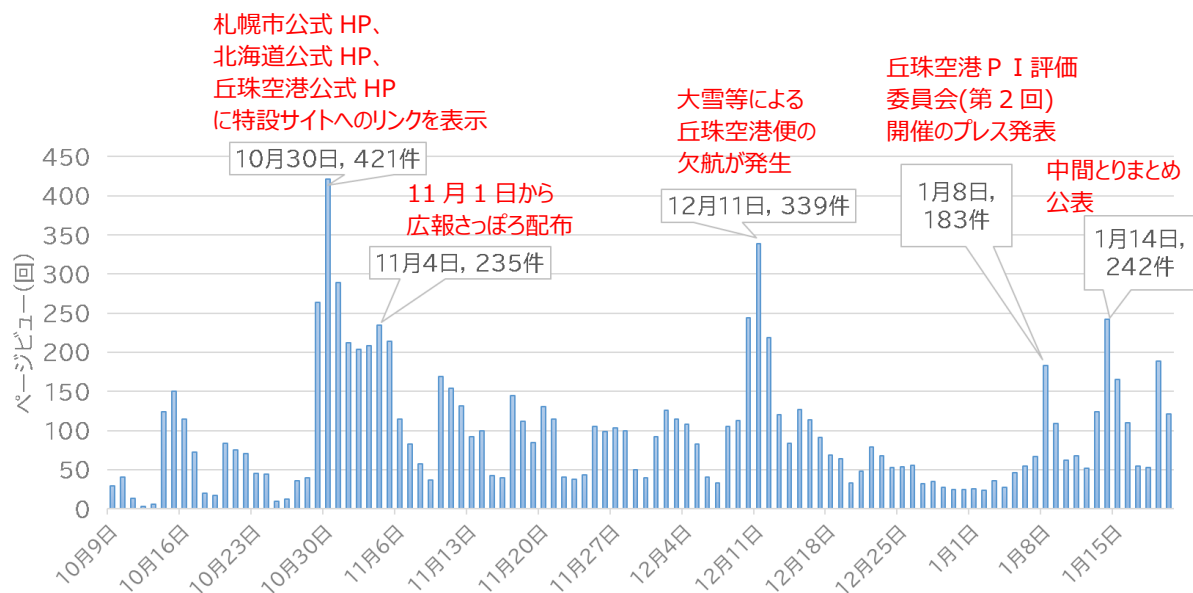


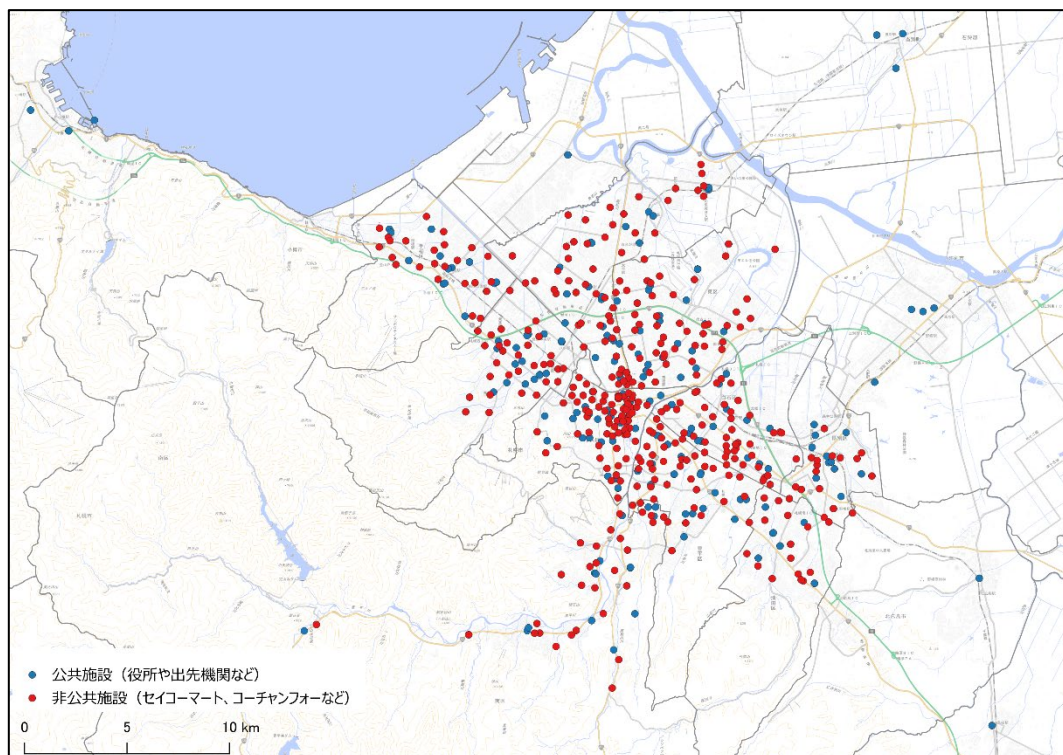
図 1-8 特設サイト アクセス数の推移

表 1-2 周知・広報活動実績(2)

メディア	実施場所	掲示期間	掲示箇所数	掲示数・閲覧等
ポスター	札幌第 1 合同庁舎 1 階ロビー等 札幌開発建設部ほか 7 開発建設部	11/11~1/20	21	計 4 枚 計 41 枚
	九段第 2 合同庁舎 1 階、13 階	11/13~1/20	2	計 2 枚
	北海道防衛局・北部方面総監部	11/20~1/20	3	計 5 枚
	北海道庁 1 階道政広報コーナー 全道振興局	11/11~1/20	1	1 枚
			14	計 200 枚
	札幌市役所 2 階・市政刊行物コーナー 区役所 区民センター・地区センター等 まちづくりセンター	11/21~1/20	1	1 枚
			10	計 10 枚
			38	計 38 枚
			86	計 86 枚
	札幌市営地下鉄駅構内	11/20~1/20	15	計 15 枚
	道外丘珠空港就航先 6 空港内	11/27~1/20	6	計 16 枚
	コープさっぽろ	12/1~1/20	29	計 29 枚

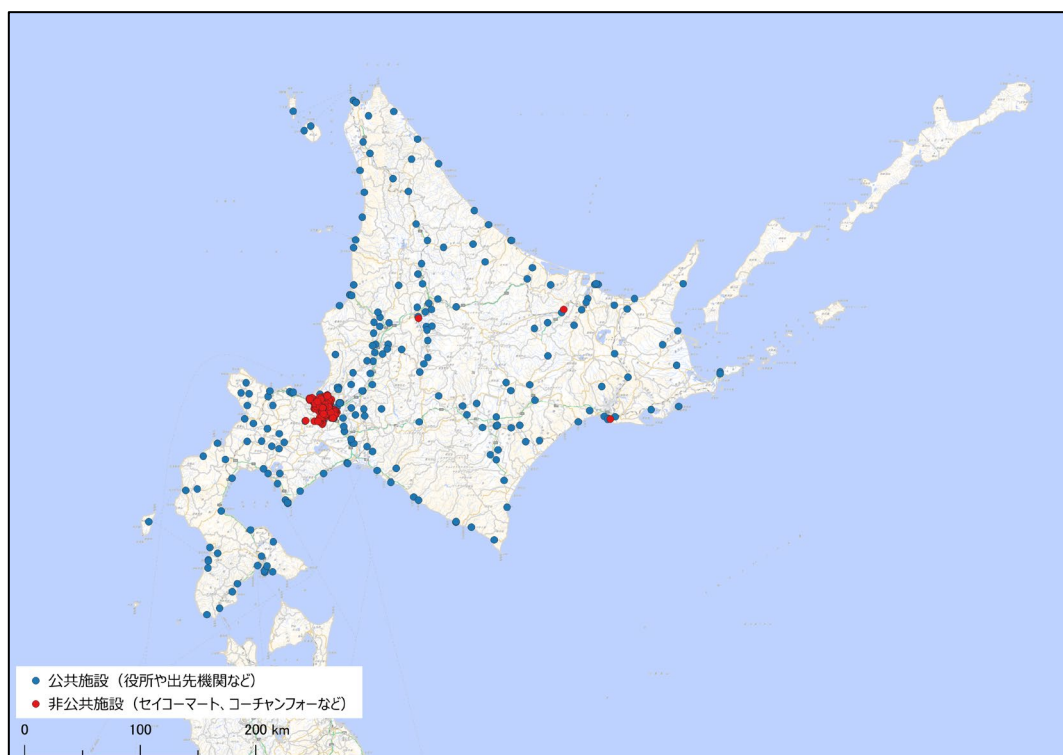
表 1-3 周知・広報活動実績(3)

メディア	実施場所	配架期間	配架箇所数	配布数・閲覧等
チラシ	札幌第 1 合同庁舎 1 階ロビー等 札幌開発建設部ほか 7 開発建設部	11/20~1/20	21	計 1,100 部
	九段第 2 合同庁舎 1 階、13 階	11/25~1/20	2	計 90 部
	札幌第 3 合同庁舎 3 階ロビー等	11/20~1/20	1	8 部
	北海道庁 1 階道政広報コーナー	11/28~1/20	1	計 4,000 部
	13 振興局庁舎道政広報コーナー	11/27~1/20	13	
	178 市町村役場	11/27~1/20	178	
	石狩振興局管内出先機関ほか 17 カ所	11/27~1/20	18	
	札幌市役所 2 階・市政刊行物コーナー 区役所 区民センター・地区センター等 まちづくりセンター	11/25~1/20	1	30 部
		11/21~1/20	10	計 100 部
		11/21~1/20	38	計 114 部
		11/21~1/20	86	計 258 部
	札幌市営地下鉄駅構内	12/8~1/20	15	計 300 部
	大通駅内ふれあいパンフレットコーナー	11/25~1/20	1	30 部
	セイコーマート札幌市内 333 店舗	1/9~1/23	333	計 3,330 部
	アリオ札幌	12/19~1/20	1	10 部
	ビックカメラ札幌店	12/19~1/20	1	10 部
	ローソン北海道庁別館店	12/19~1/20	1	10 部
	北海道銀行道庁支店	12/19~1/20	1	10 部
	コーチャンフォー道内 6 店舗	12/19~1/20	6	計 60 部



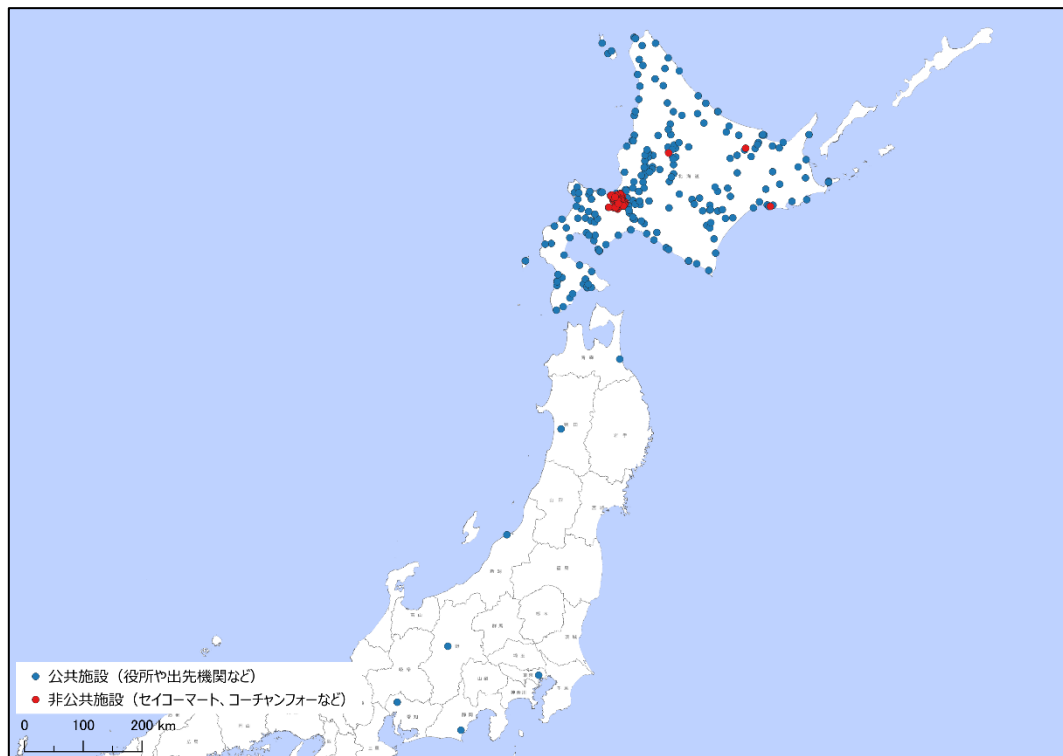
出典：「国土地理院（<https://www.gsi.go.jp/>）、地理院タイル（白地図）および国土数値情報（行政区画）」を加工して作成

図 1-9 チラシ等配布場所（札幌市内）



出典：「国土地理院（<https://www.gsi.go.jp/>）、地理院タイル（白地図）および国土数値情報（行政区画）」を加工して作成

図 1-10 チラシ等配布場所（北海道内）



出典：「国土地理院（<https://www.gsi.go.jp/>）、地理院タイル（白地図）および国土数値情報（行政区画）」を加工して作成

図 1-11 チラシ等配布場所（全国）

表 1-4 主な一般メディア掲載実績

日付	報道機関	紙面・番組名
10/14	STV	STV ニュース NNN「就航率など改善へ 滑走路 1800 メートルに延長 国交省が提示…早期着工目指す 札幌丘珠空港」
10/14	HTB	HTB 北海道ニュース「札幌・丘珠空港の滑走路延長計画 国交省が 1800m案を提示 実現すれば小型ジェット機なども冬の運航可能に」
10/14	UHB	北海道ニュース UHB「【新たな丘珠空港へ一歩前進】小型ジェット機通年運航へ“滑走路 300m 延長案”を国側が初めて示す…『1500m の両端 150m ずつ』伸ばす案_2030 年目安に今後専門家や地元住民と協議へ〈北海道札幌市〉」
10/14	北海道新聞 デジタル	札幌丘珠空港の滑走路 1800 メートルに延長 国交省が提示 長距離の路線開設も可能に
10/15	日本経済新聞	札幌丘珠空港の滑走路延伸 国土交通省が 2 手法案提示
10/15	北海道新聞	丘珠滑走路 1800 メートル国交省提示 150 メートルずつ延長案有力
10/15	STV	どさんこワイド「滑走路延長で航路拡大へ 50 万人突破の「札幌丘珠空港」通年運航に期待 騒音など反対意見も…」 どさんこワイド「【解説】利用者 100 万人へ 滑走路延長で道外路線拡大 ジェット機の通年運航可能に 札幌丘珠空港」
10/15	HBC	北海道のニュース札幌・丘珠空港 滑走路の延長案を国が初提示 1500m⇒1800m 冬期間の小型ジェット機安定的運用へ 市は 1 日 70 便、年間旅客数 100 万人の目標
10/15	UHB	北海道ニュース UHB「【札幌の丘珠空港】滑走路の両端で計 300m 延長に 2 案_市（200m+100m）vs 国（150m+150m）国側の案が優位との見解も_2030 年目安に地元住民と協議へ〈北海道札幌市〉」
10/16	読売新聞	丘珠滑走路 1800 メートルに延伸案 2 パターン 国交省、推進協へ提示
10/16	読売新聞 デジタル	札幌・丘珠空港、滑走路 300m 延伸案…長距離路線開設などに期待も
10/16	STV	どさんこワイド「費用と工期… 2 案を議論 丘珠空港の滑走路延伸へ 利便性向上 VS 騒音問題の行方は 札幌市」
11/21	北海道新聞	滑走路延長 気楽に意見を 丘珠空港 国交省職員が直接対応
11/21	北海道新聞 デジタル	丘珠空港の滑走路延長 現地で気軽に意見を 国交省職員が直接対応
11/26	HTB	HTB 北海道ニュース「滑走路の 300 メートル延長で道開発局が住民説明会 札幌・丘珠空港」
11/27	STV	STV ニュース北海道「丘珠空港延長へ住民説明会 滑走路延長の 2 案を検討 騒音問題や環境の影響は…札幌市東区」
11/28	北海道新聞	丘珠空港の滑走路延長 騒音増大に懸念の声も 住民説明会始まる
11/29	読売新聞	丘珠滑走路延伸 初の住民説明会

日付	報道機関	紙面・番組名
11/30	毎日新聞	丘珠空港の機能強化へ国交省が計画検討 滑走路 300 メートル延長 2 案 周辺住民に説明会開始 /北海道
12/25	北海道新聞	丘珠滑走路延長 騒音問題再び
12/26	北海道新聞	丘珠空港滑走路延長撤回を要望 札幌の市民団体

(3) 情報提供・意見聴取方法

1) 情報提供・意見聴取の手段

情報提供については、機能強化計画書(冊子・電子版・電子版（多言語版機能強化計画書）)、パネル展、住民説明会(教室型・オープンハウス型)において実施しました。

意見聴取については、特設サイト内に設置した意見記入フォーム、チラシに添付したハガキ、住民説明会(教室型)における付箋紙、丘珠空港やチカホで配布したハガキにより実施いたしました。



図 1-12 情報提供・意見聴取（機能強化計画書・ハガキ付きチラシ）

【パネル展】

札幌第1合同庁舎



北海道庁



札幌市役所



厚別区役所



東区役所



図 1-13 情報提供 (パネル展)

【住民説明会(教室型)】

札幌市内9箇所で開催した住民説明会（教室型）を実施するにあたり、以下の理由により、『付箋』を用いた意見収集を行いました。

- ・ 限られた時間のなかで多くのご意見を収集するため
- ・ 収集したご意見を可視化・分類し、地域の方々のご関心の傾向を把握するため
- ・ ご意見を可視化・分類することで、意見交換の際の話題が偏りすぎることを防ぐため
- ・ 説明会で回答しきれなかったご意見に対して確実に回答するため

丘珠地区 令和7年11月26日 18時～20時

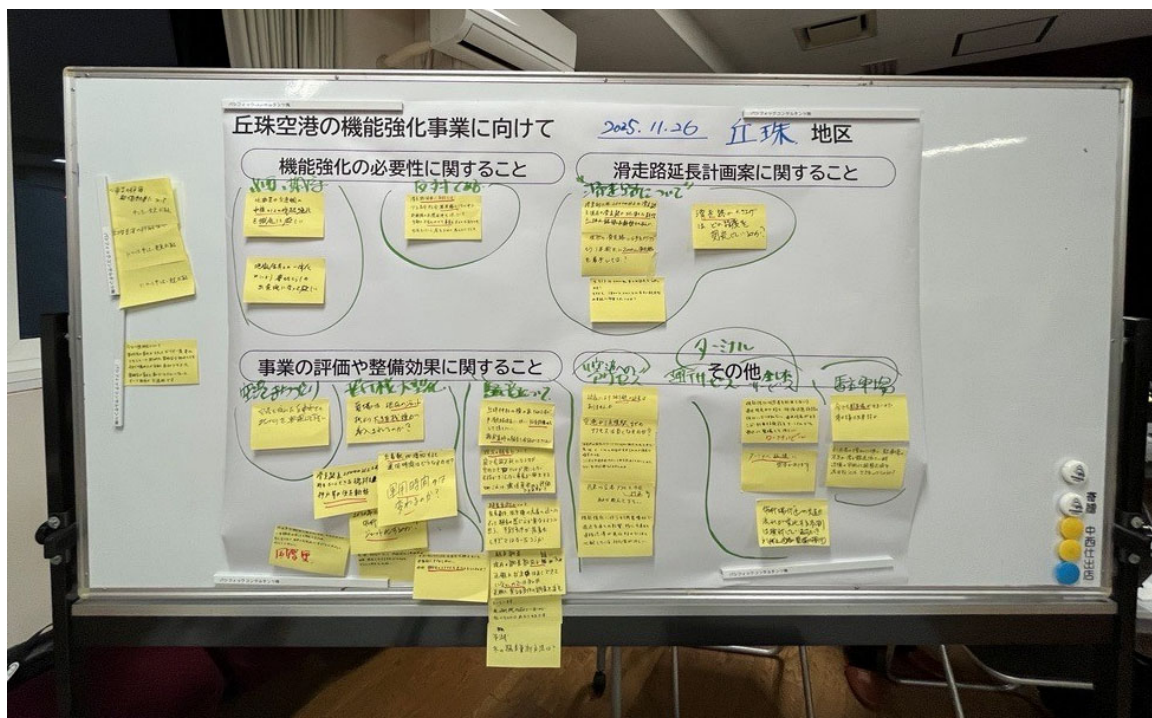


図 1-14 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

伏古本町地区 令和7年11月27日 18時～20時

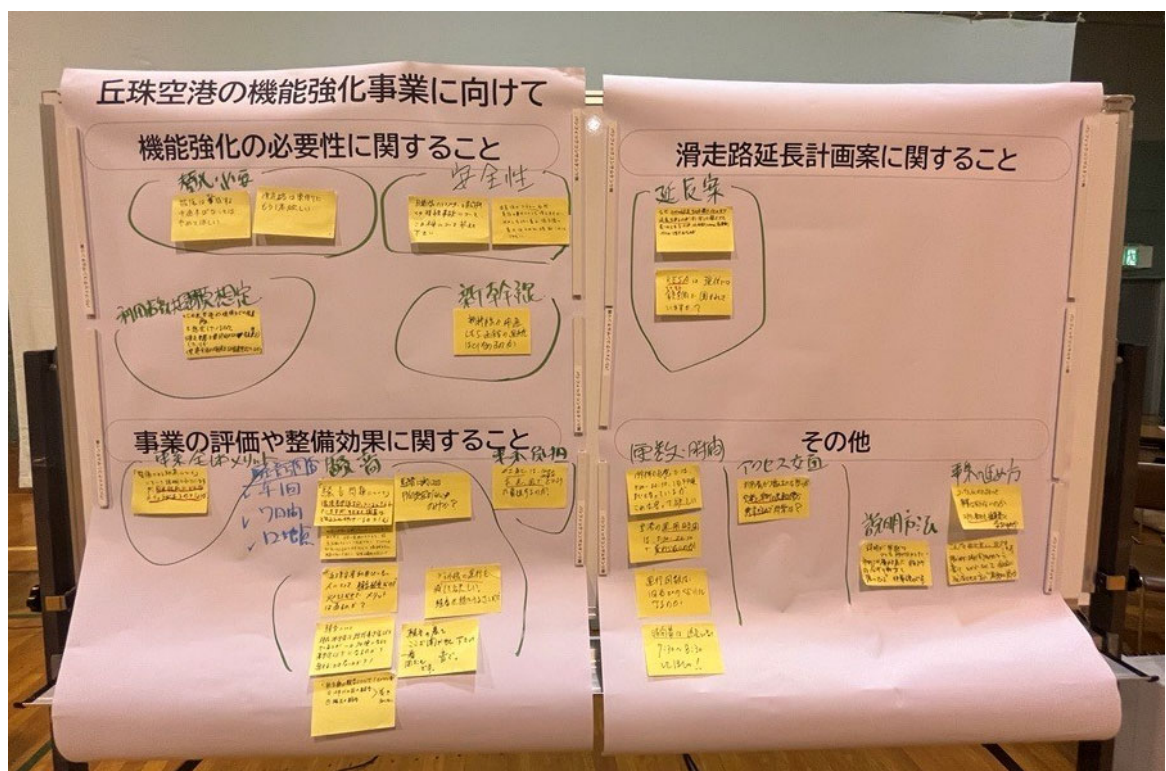


図 1-15 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

札幌・中沼・東雁来地区 令和7年11月28日18時～20時

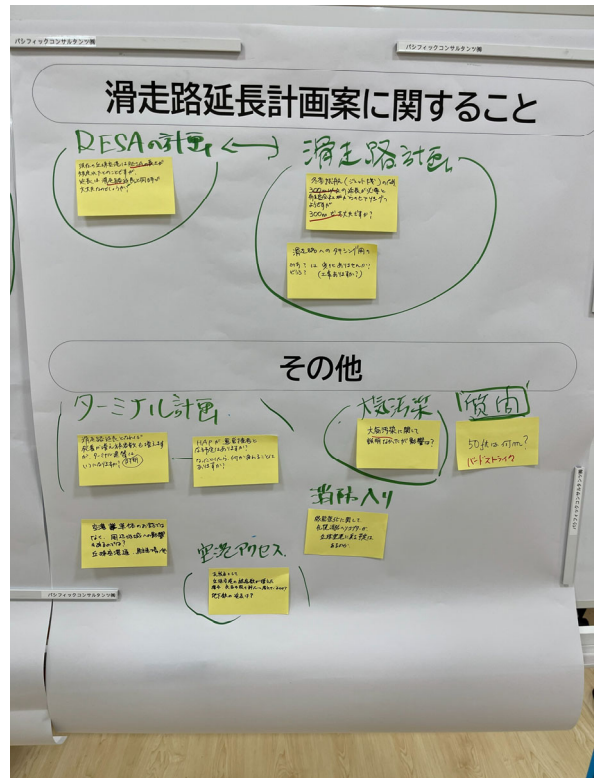
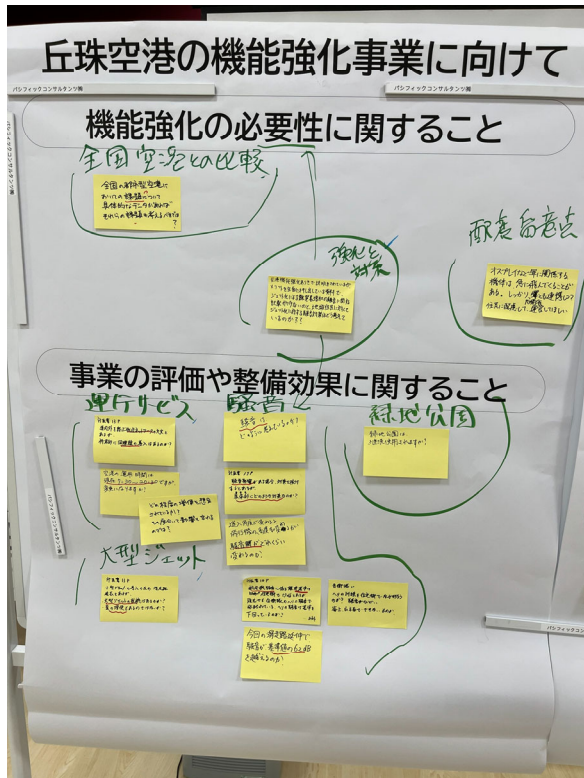


図 1-16 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

太平百合が原地区 令和 7 年 12 月 2 日 18 時～20 時

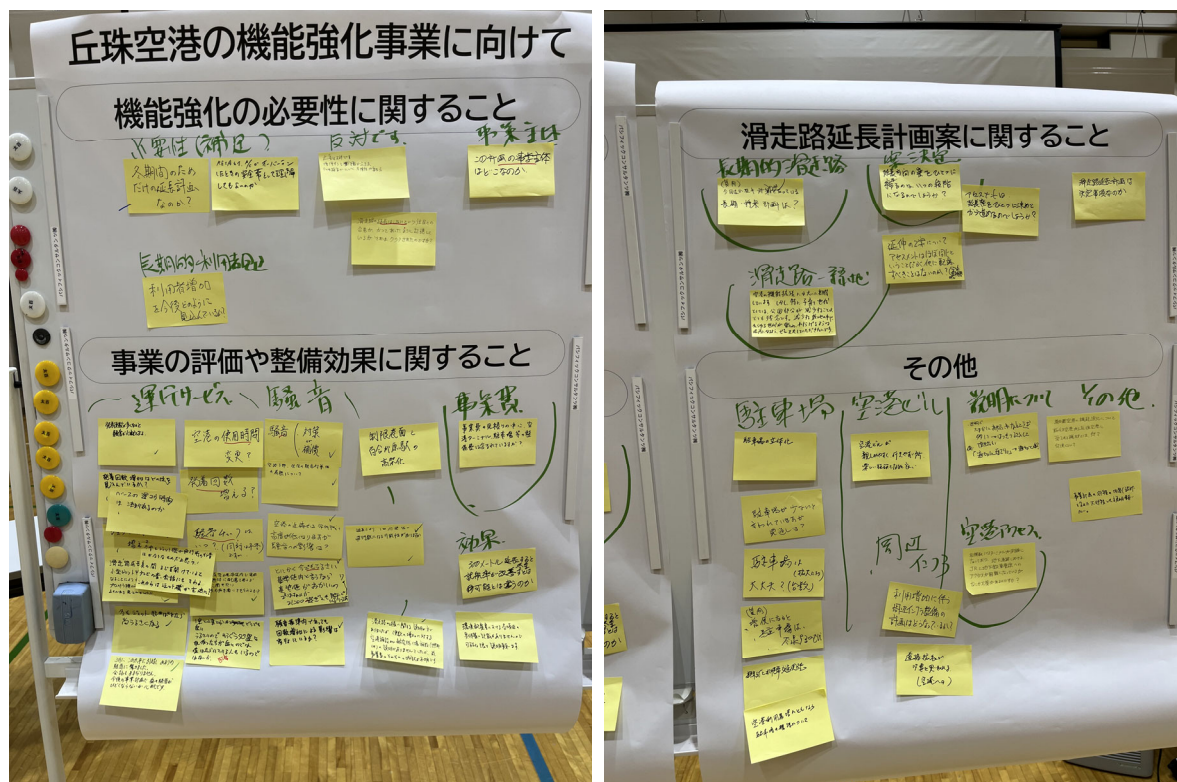


図 1-17 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

篠路茨戸地区 令和7年12月3日 18時45分～20時45分

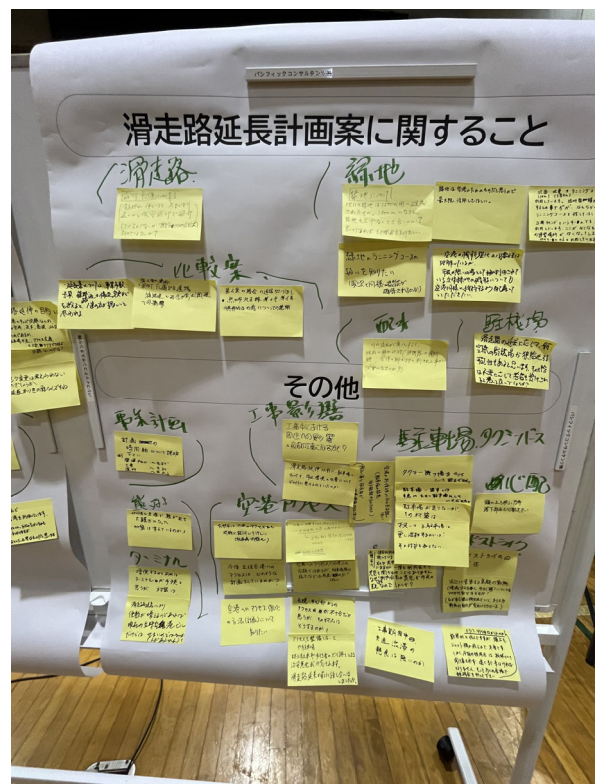
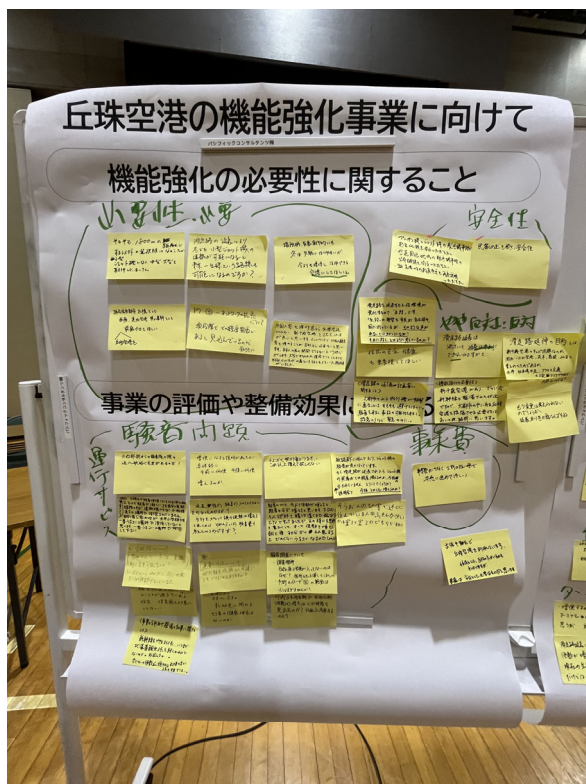


図 1-18 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

屯田地区 令和7年12月5日 18時45分～20時45分

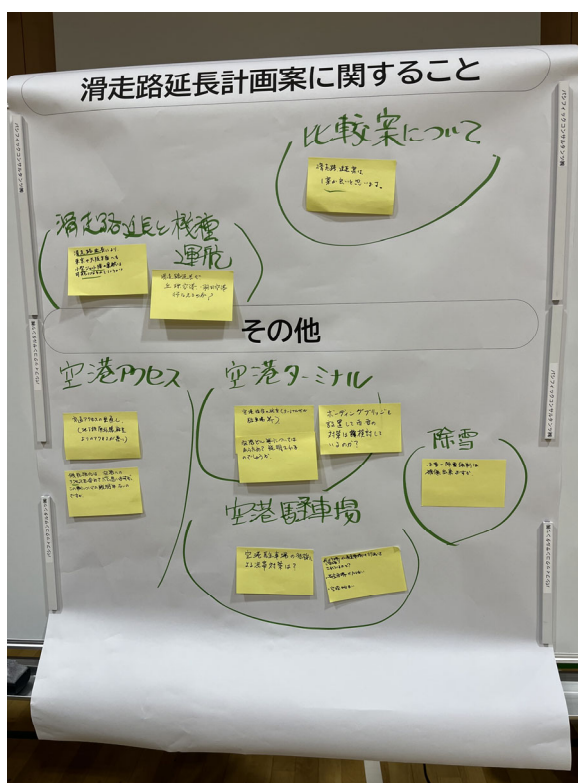
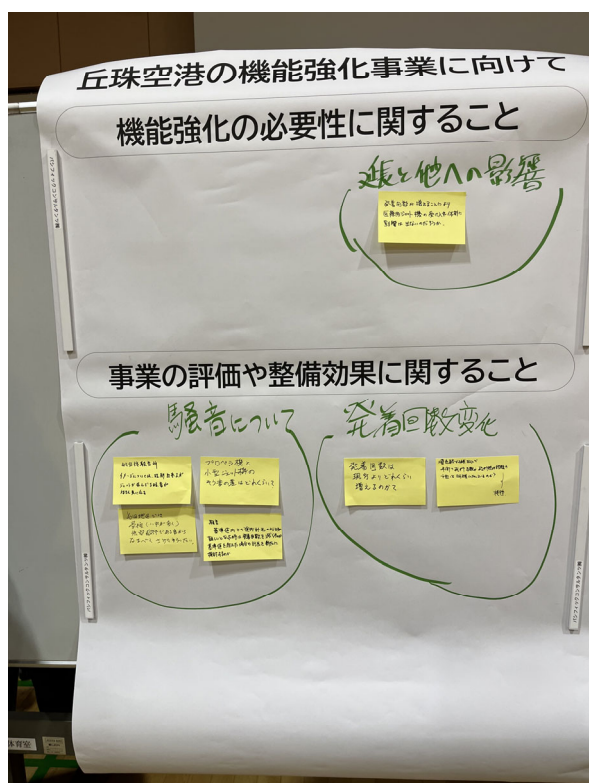


図 1-19 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

栄西地区 令和7年12月8日 18時～20時

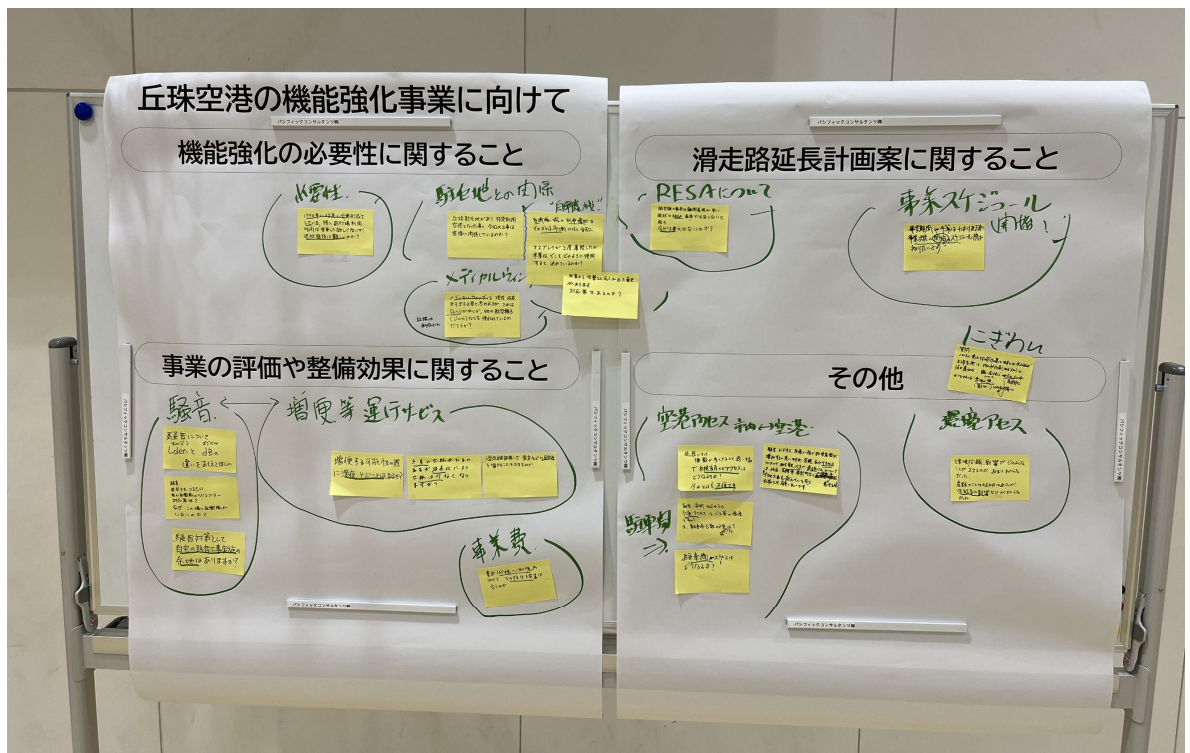


図 1-20 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

拓北・あいの里地区 令和7年12月9日 18時～20時

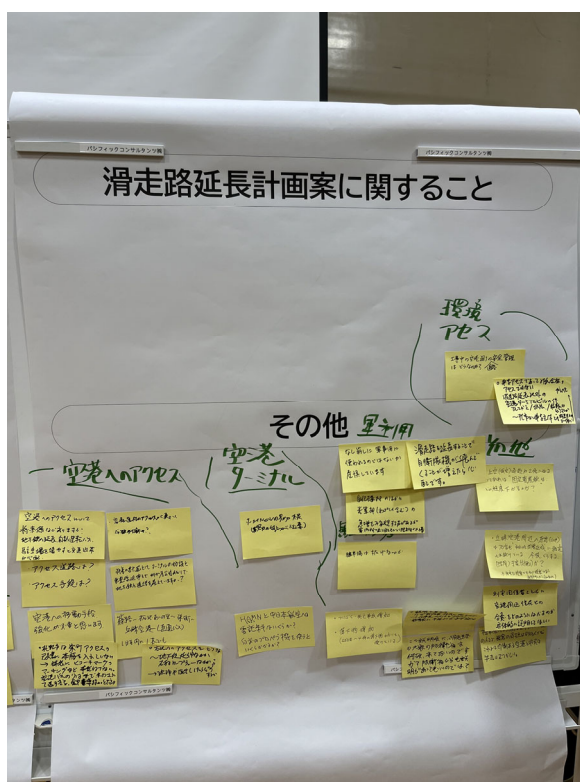
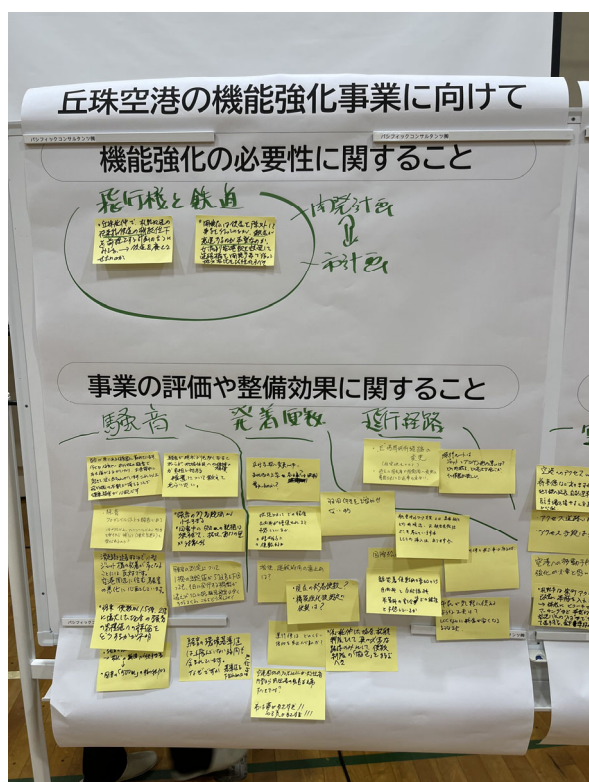


図 1-21 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

栄東地区 令和7年12月11日 18時～20時

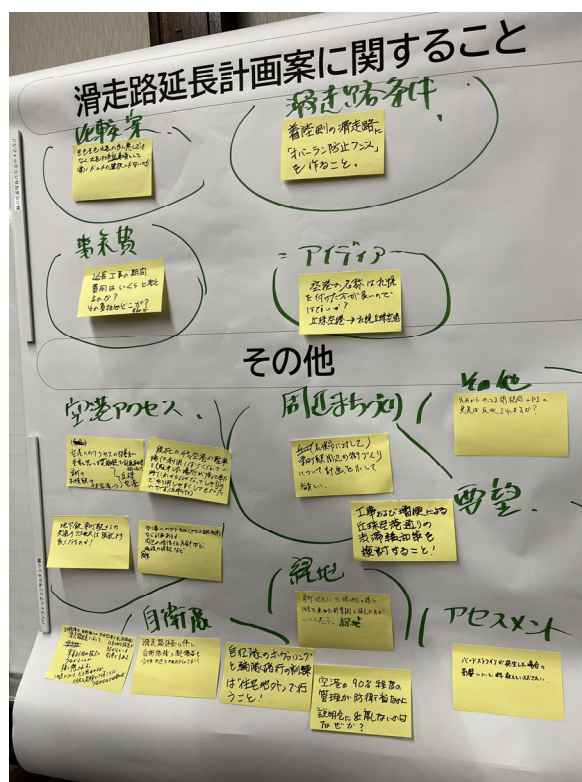
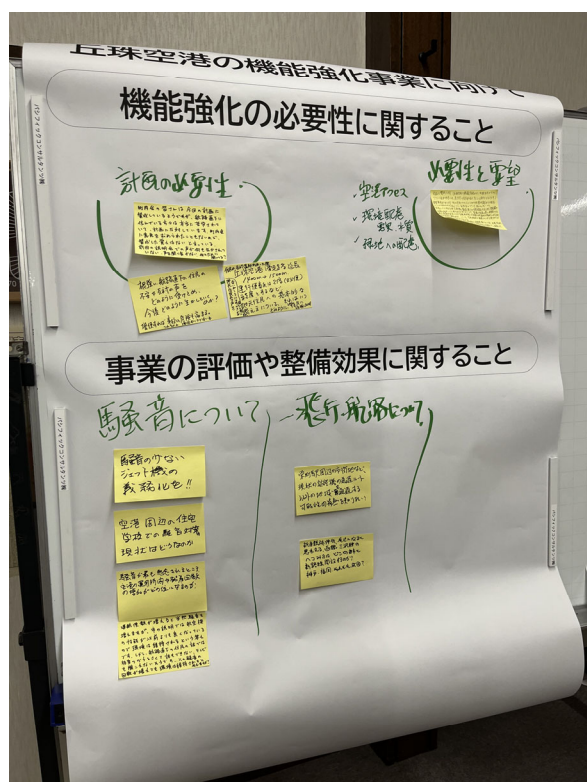


図 1-22 情報提供・意見聴取(住民説明会(教室型))

【住民説明会(オープンハウス型)】

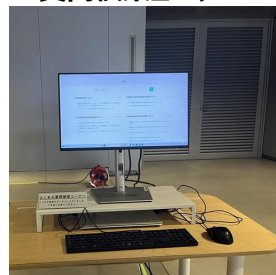
丘珠空港ターミナルビル



札幌駅前通地下歩行空間（チ・カ・ホ）北2条交差点広場（東）



質問検索コーナー



完成イメージ動画



図 1-23 情報提供・意見聴取(住民説明会(オープンハウス型))

2) 情報提供実績

令和 7 年 11 月 20 日から令和 8 年 1 月 20 日までの情報提供実績は表のとおりです。

表 1-5 情報提供実績(1)

手法・媒体	実施場所	実施期間	配布 箇所数	配布数・ ページビュー等
冊子 (機能強化 計画書)	札幌第 1 合同庁舎 1 階ロビー等 札幌開発建設部ほか 7 開発建設部	11/20~1/20	21	1,100 部
	九段第 2 合同庁舎 1 階、13 階	11/25~1/20	2	1 階 50 部、 13 階 40 部
	札幌第 3 合同庁舎 3 階ロビー等	11/20~1/20	15	15 部
	北海道庁 1 階道政広報コーナー	11/28~1/20	1	合計 4,000 部
	13 振興局庁舎道政広報コーナー	11/27~1/20	13	
	178 市町村役場	11/27~1/20	178	
	石狩振興局管内出先機関ほか 17 カ所	11/27~1/20	18	
	札幌市役所 2 階市政刊行物コーナー	11/25~	1	30 部
	区役所	11/21~	10	1 区 10 部・計 100 部
	区民センター・地区センター等	11/21~ 1/20	38	1 施設 3 部・計 114 部
	まちづくりセンター	11/21~	86	1 施設 3 部・計 258 部
	図書館	11/21~	10	1 施設 5 部・計 50 部
	大通駅内ふれあいパンフレットコーナー	11/25~1/20	1	30 部
	セイコーマート札幌市内 333 店舗	1/9~1/23	333	3,330 部
	アリオ札幌	12/19~1/20	1	10 部
	ビックカメラ札幌店	12/19~1/20	1	10 部
多言語版機能強化計画書(電子版)	カタログポケット(外部サイト)	11/20~1/20	—	67 回閲覧
パネル展	札幌第一合同庁舎	11/20~1/20	—	
	北海道庁本庁舎 1F 道政広報コーナー 特設展示場 B	12/11~12/12	—	
	札幌市役所、東区役所、厚別区役所 中央区役所、北区役所、 白石区民センター、清田区役所 西区民センター、手稲区民センター 豊平区民センター、南区民センター	12/1~12/5 12/15~12/19 12/15~12/19 12/22~12/26 1/13~1/19	—	

表 1 -6 情報提供実績(2)

手法・媒体	対象地域	実施場所	開催日時	参加人数
住民説明会 (教室型)	丘珠	丘珠ふれあいセンター 多目的ホール	令和 7 年 11 月 26 日 18 時～20 時	23 人
	伏古本町	ふしこ地区センター 体育室	令和 7 年 11 月 27 日 18 時～20 時	21 人
	札幌・中沼・ 東雁来	モエレ交流センター ホール	令和 7 年 11 月 28 日 18 時～20 時	12 人
	太平百合が 原	太平百合が原地区 センター体育室	令和 7 年 12 月 2 日 18 時～20 時	32 人
	篠路茨戸	篠路コミュニティー センターホール	令和 7 年 12 月 3 日 18 時 45 分～20 時 45 分	38 人
	屯田	屯田地区センター 体育室	令和 7 年 12 月 5 日 18 時 45 分～20 時 45 分	11 人
	栄西	栄西地区会館 多目的ホール	令和 7 年 12 月 8 日 18 時～20 時	10 人
	拓北・あいの 里	拓北・あいの里地区 センター多目的ホール	令和 7 年 12 月 9 日 18 時～20 時	29 人
	栄東	日の丸会館ホール	令和 7 年 12 月 11 日 18 時～20 時	19 人
住民説明会 (オープンハウ ス型)	すべて	丘珠空港ターミナルビル	令和 7 年 11 月 20 日 ～令和 8 年 1 月 20 日 10 時～15 時 ※12 月 12 日～12 月 14 日 を除く	1,143 人
		札幌駅前通地下歩行空 間 (チ・カ・ホ) 北 2 条交 差点広場 (東)	令和 7 年 12 月 12 日 ～14 日 10 時～18 時	1,104 人

3) 意見聴取実績

令和 7 年 11 月 20 日から令和 8 年 1 月 20 日までの意見聴取実績は以下のとおりです。

表 1-7 意見聴取実績

方法	回答者数
意見記入フォーム(特設サイト内)	817 件
ハガキ等*	358 通
付箋 (住民説明会)	319 枚

2. 意見聴取 結果の集計・分析

(1) 集計・分析にあたっての事前整理

意見聴取は、「意見記入フォーム・ハガキ」と「付箋」の2つの方法で実施しており、回答方法や把握できる回答者属性が異なります。

このため、意見聴取結果の集計・分析にあたっては、以下のとおり事前に整理・分類を行いました。

a) 意見記入フォーム・ハガキ

- ①意見記入フォーム・ハガキによる回答は、1人1通としてカウントしました。
- ②選択式回答（質問1、質問2、質問3、属性質問）については、「（2）意見回答者属性」「（3）設問別集計結果」「（4）クロス集計における分析」において、単純集計及びクロス集計を行いました。
- ③自由記述欄（質問1、質問2、質問4、質問5）に記載された意見については、「（5）自由意見」において分類・集約し、カテゴリごとにPI推進協議会の考えを示しました。
- ④また、自由記述欄にいただいたご意見については、別紙に原文のまま掲載しております。なお、個人を特定できる記載等については、事務局において一部マスキングを行っています。

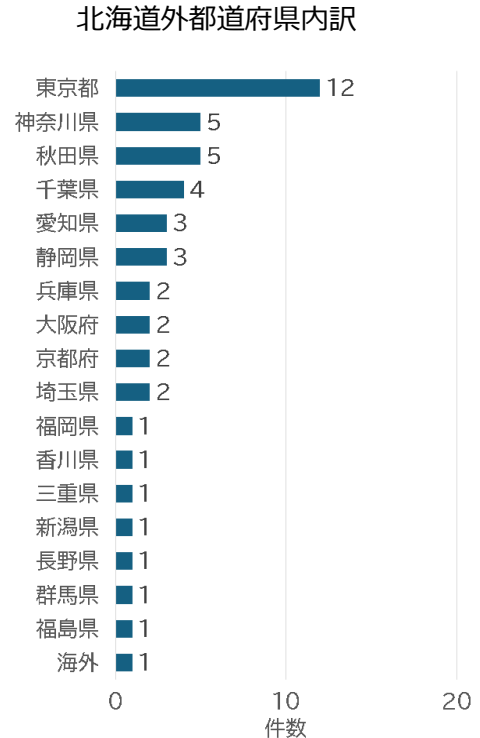
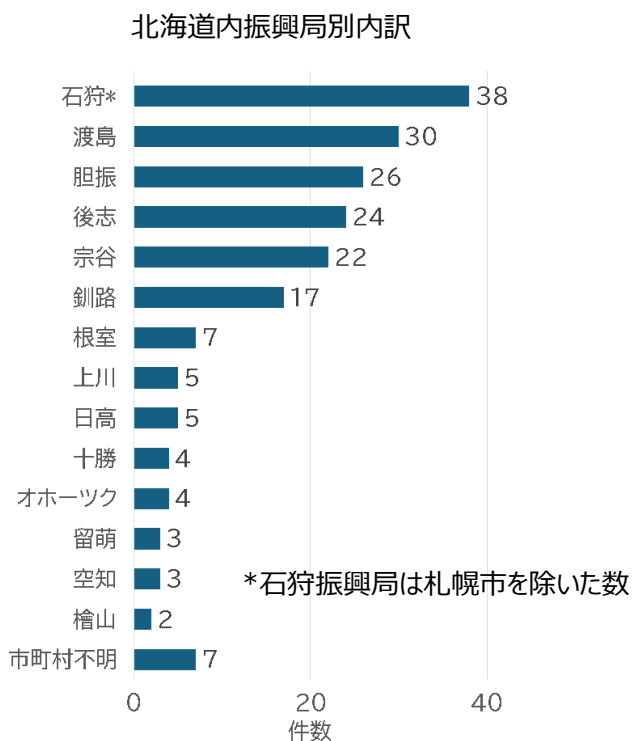
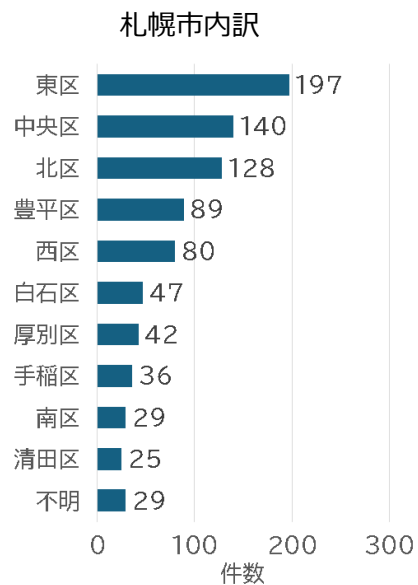
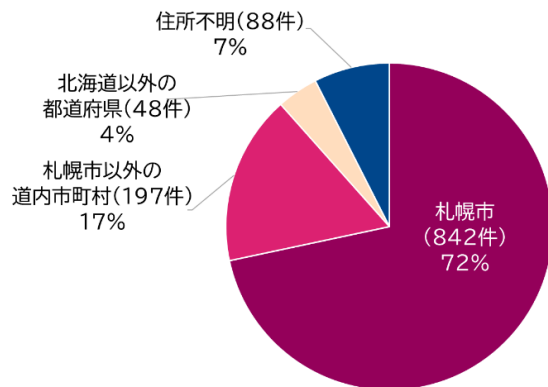
b) 付箋

- ①住民説明会では、1人が複数の付箋を用いて意見を表明しているため、収集した付箋の枚数と住民説明会の参加人数は一致しません。
- ②また、住民説明会参加者の属性と付箋を紐付けることができないことから、a)意見記入フォーム・ハガキと同様の集計・分析は行っていません。
- ③このため、付箋に記載されたご意見については、a)意見記入フォーム・ハガキの③④と同様に、「（5）自由意見」において分類・集約し、カテゴリごとにPI推進協議会の考えを示すとともに、別紙に原文のまま掲載しています。なお、個人を特定できる記載等については、事務局において一部マスキングを行っています。

(2) 意見回答者属性

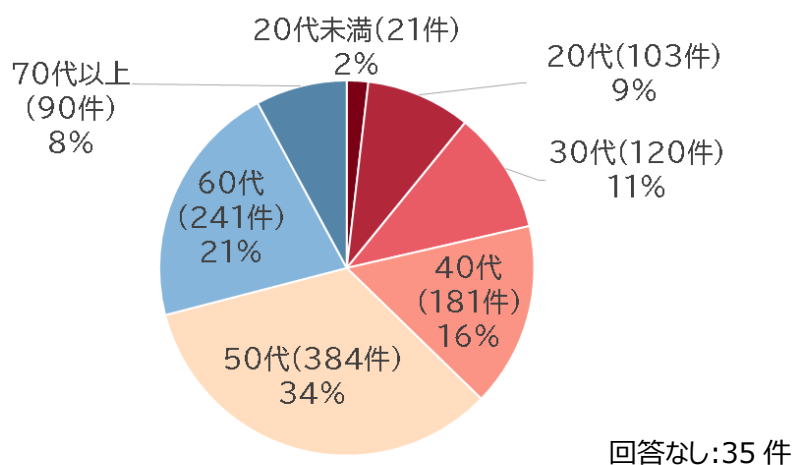
a) 住所

札幌市内に限らず、さまざまな地域にお住まいの方から意見をいただくことができました。



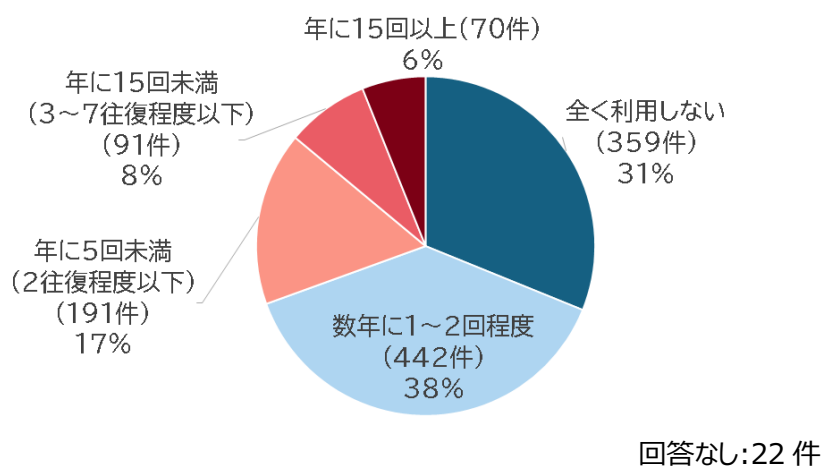
b) 年代

最も多かったのは「50代」の方、次いで「60代」の方となっていました。



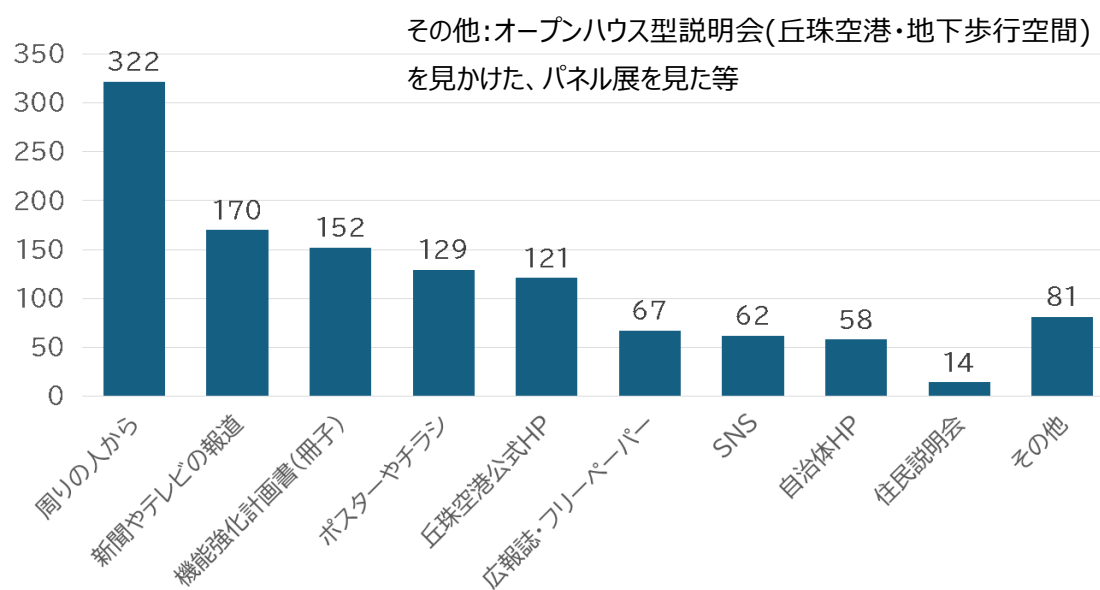
c) 丘珠空港の利用頻度

「全く利用しない」「数年に1～2回程度」の方が合計で約7割となっていました。



d) パブリック・インボルブメント(P I)を実施していることを何で知りましたか?(複数選択可)

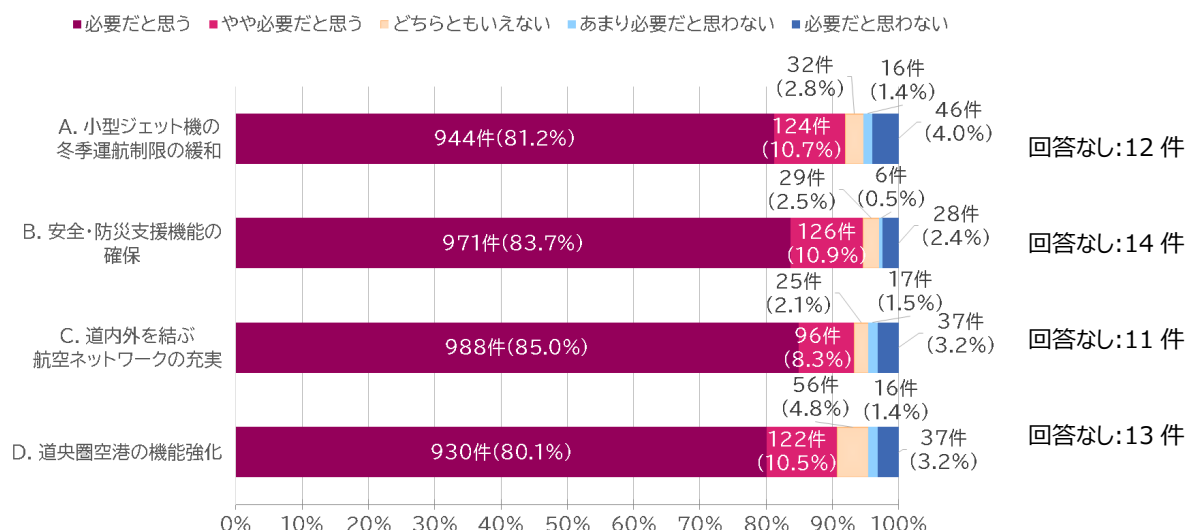
最も多かったのは「周りの人から」という方、次いで「新聞やテレビの報道」となっていました。



(3) 設問別集計結果

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。

「必要だと思う」「やや必要だと思う」と答えられた方が全体の 9 割超となっていました。



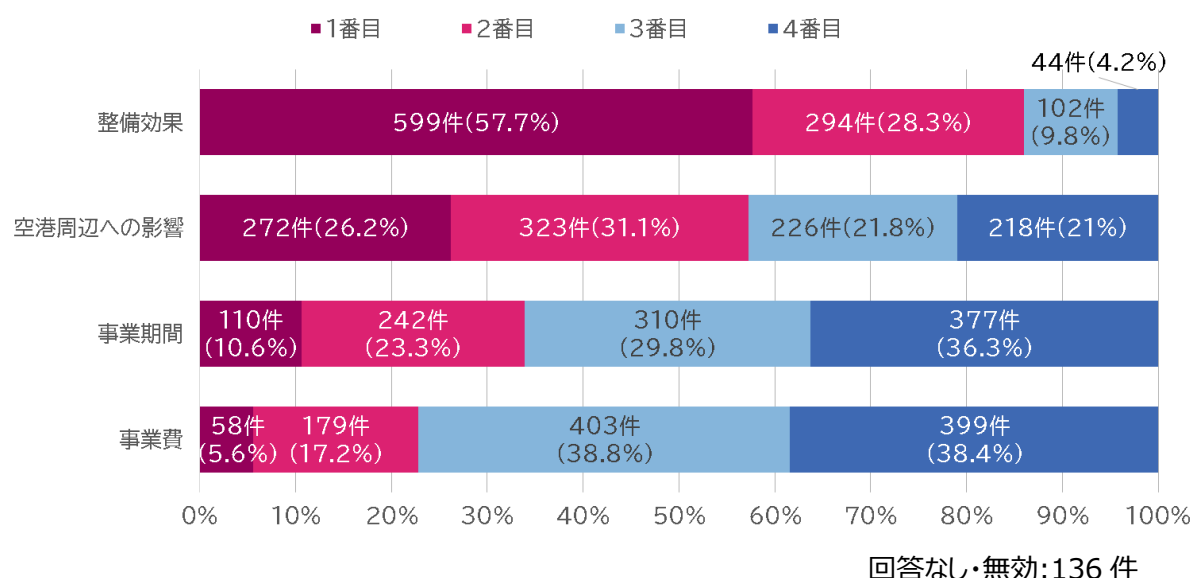
質問 1(自由意見)上記の A から D 以外でさらに強化が必要な機能があればご自由にお書きください。

空港への交通アクセス、ターミナルビルの機能強化、航空ネットワークの拡大などが多く挙げられていました。

強化が必要な機能	意見件数
二次交通・アクセス	148
空港ターミナルビルの機能	49
道外・広域との航空ネットワークの拡大	48
医療・防災・救急搬送拠点としての機能	27
新千歳空港との連携・代替機能	27
冬季運航・除雪体制	26
地域振興へつなげるための機能	18
運用時間・地上設備等の機能高度化	16
駐車場・周辺道路	15
そもそも計画に反対である	14
道内路線の強化	11
知名度向上・利用促進策	11
住民配慮・安全及び航空機騒音対策	9
滑走路長(1800m では足りないという意見)	3
その他(所感等)	6
総計	428

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）

「整備効果」を1番重要視する方が多く、次いで「空港周辺への影響」「事業期間」の順となっていました。



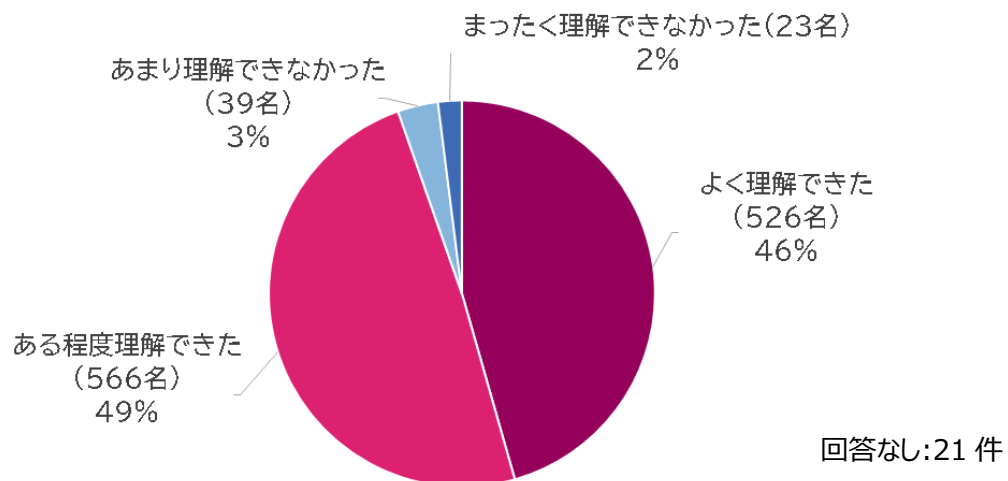
質問 2.(自由意見)上記の 4 つの項目以外に重視する視点があればご自由にお書きください。

空港への交通アクセス、安全や騒音など周辺住民への影響、地域への波及効果などが多く挙げられていました。

重視する視点	意見件数
二次交通・アクセスの改善	56
住民配慮・安全及び騒音対策の強化	42
経済効果・地域活性化	19
事業の推進スピード・将来の拡張性	16
ターミナル・空港内機能の充実	14
就航路線の拡大・定時運航の確保	12
事業費・費用対効果	7
防災・防衛拠点としての機能	6
機能強化計画書案以外の案をゼロベースで検討すべき	5
自然環境への影響	4
そもそも反対である	3
空港の認知度向上	2
空港の利便性	2
事業の進め方・体制	1
その他	1
総計	190

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

「よく理解できた」「ある程度理解できた」と答えられた方が全体の 9 割超となっていました。



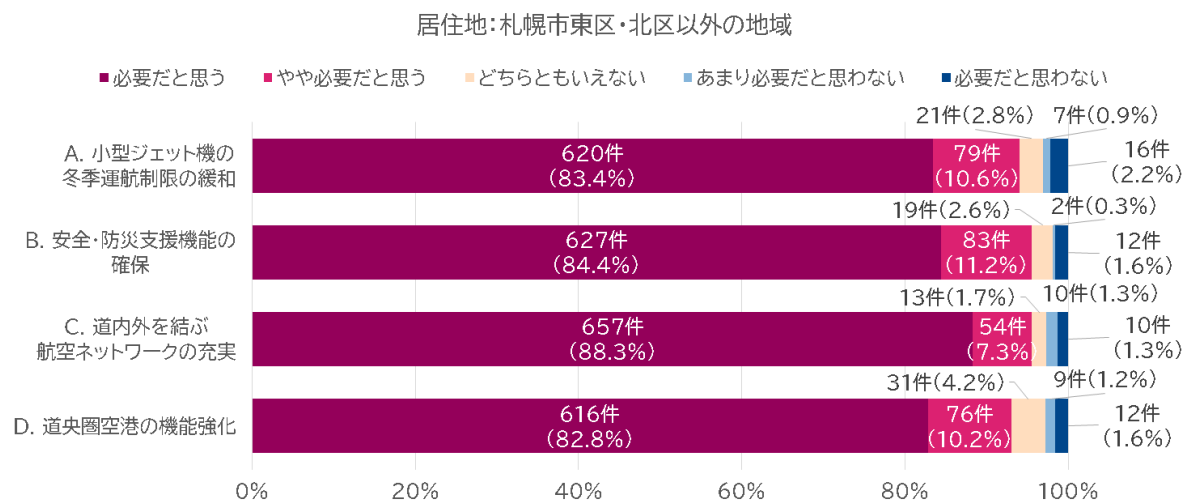
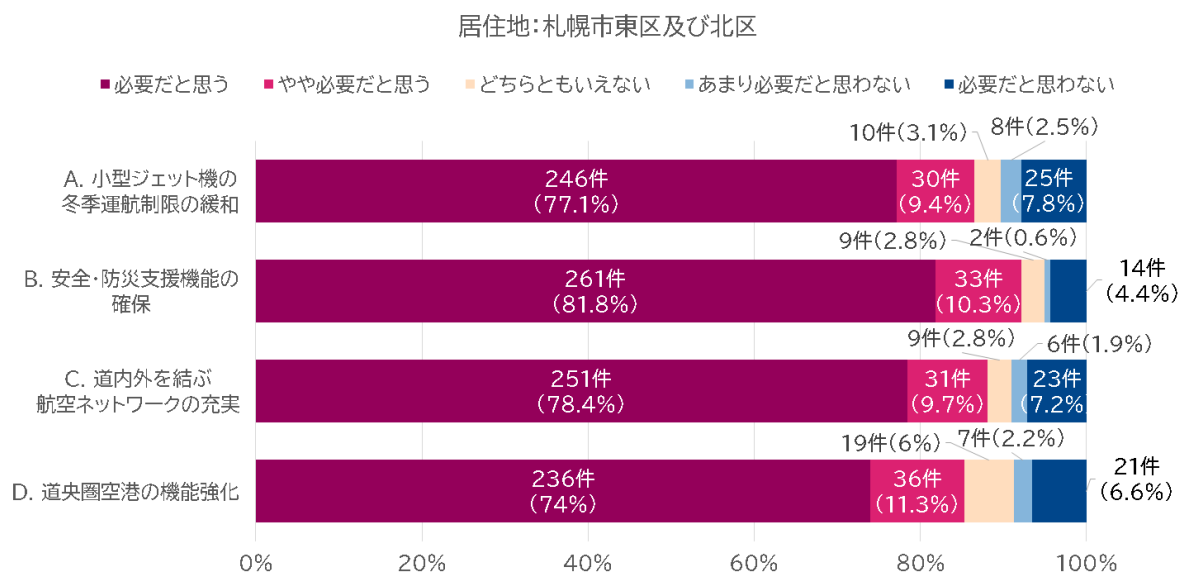
(4) クロス集計による分析

住所×必要性（質問 1）

空港周辺にお住まいの方は、他の地域とくらべ、「あまり必要だと思わない」「必要だと思わない」を選択する割合が増加しましたが、それでも 8 割を超える方が「必要だと思う」「やや必要だと思う」を選択されました。

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。

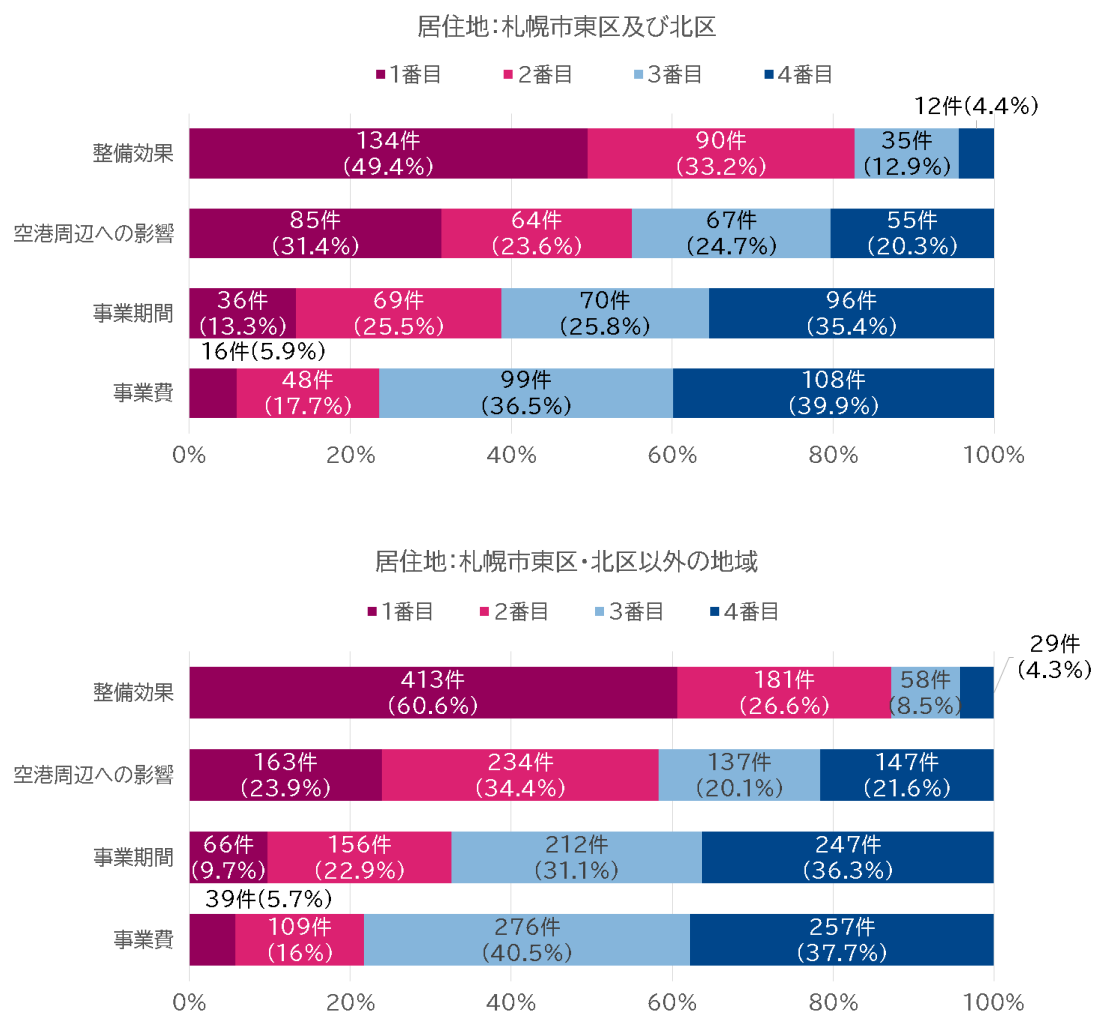
- A. 小型ジェット機の冬季運航制限の緩和
- B. 安全・防災支援機能の確保
- C. 道内外を結ぶ航空ネットワークの充実
- D. 道央圏空港の機能強化



居住地×重視する順番（質問2）

空港周辺にお住まいの方は、他の地域とくらべ、空港周辺への影響を1番に重視する傾向がありました。

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



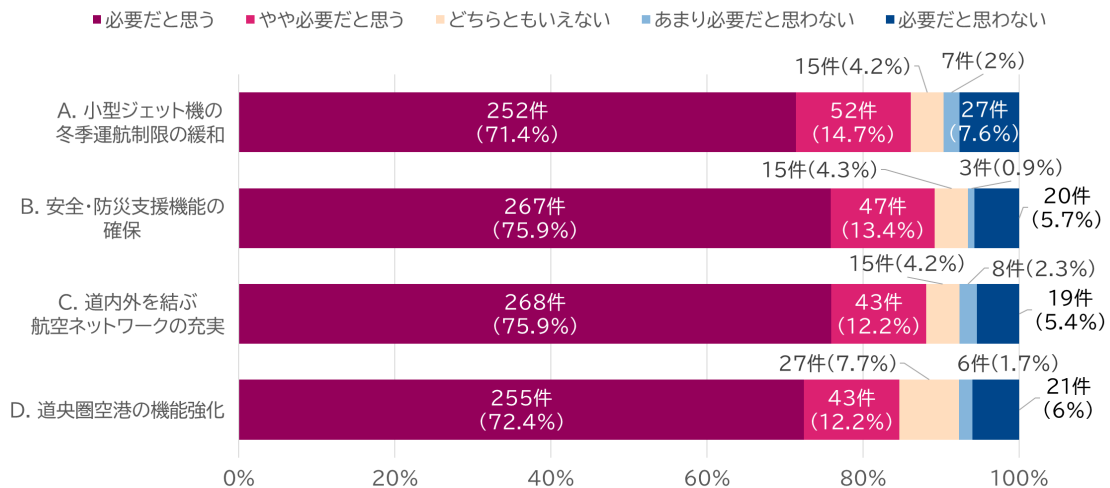
利用頻度×必要性(質問 1)

丘珠空港を全く利用しない方では、「どちらともいえない」「必要だと思わない」と回答した割合がやや高くなりました。一方で、全体としては 8 割を超える方が「必要だと思う」「やや必要だと思う」と回答しており、多くのの方が丘珠空港の機能強化を前向きに受け止めていることが分かりました。

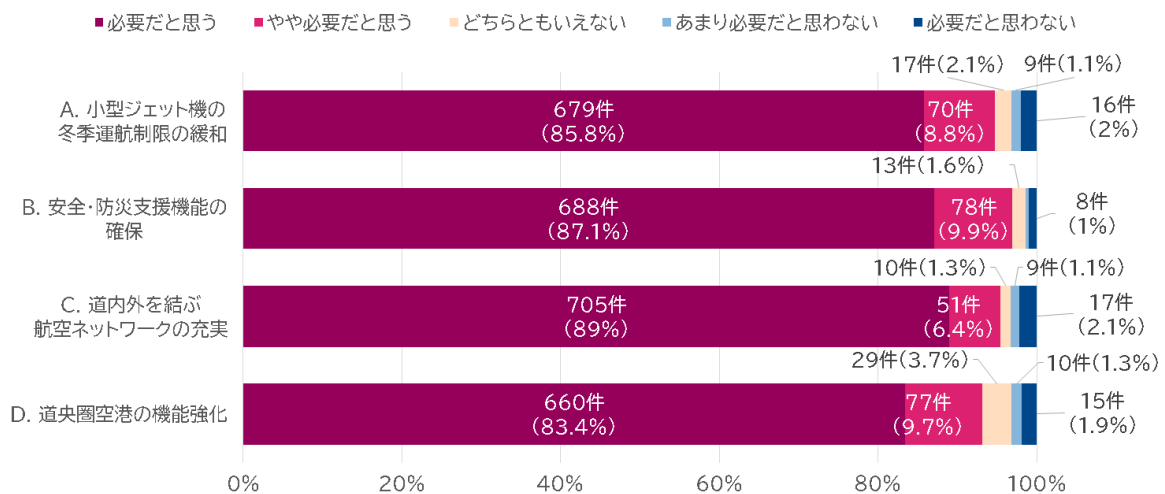
質問 1. 丘珠空港における機能強化の必要性について、以下の A～D の項目それぞれについて該当するもの 1 つを選択してください。

- A. 小型ジェット機の冬季運航制限の緩和
- B. 安全・防災支援機能の確保
- C. 道内外を結ぶ航空ネットワークの充実
- D. 道央圏空港の機能強化

利用頻度：丘珠空港を全く利用しない



利用頻度：丘珠空港を利用する



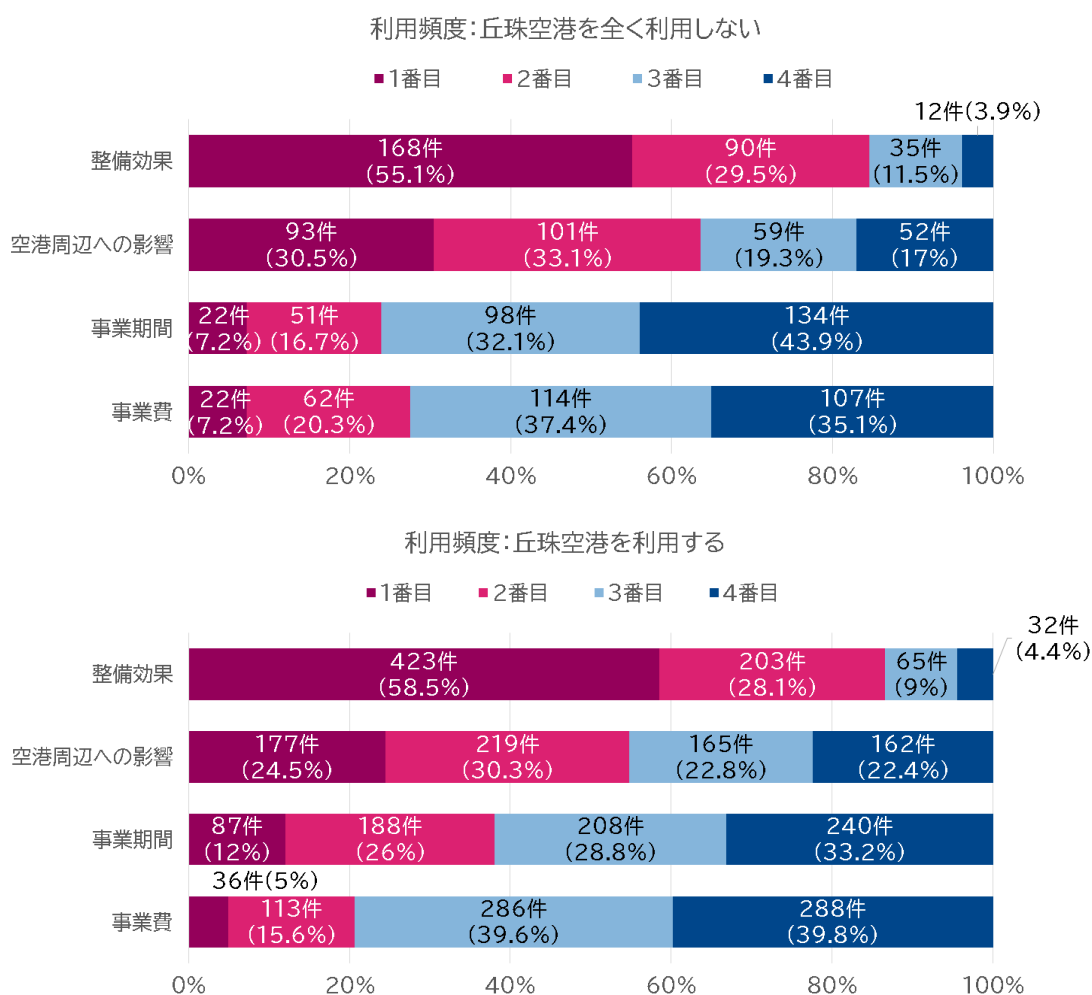
※ 丘珠空港を利用する人は「丘珠空港を全く利用しない」と回答した人以外すべてを対象とした

利用頻度×重視する順番(質問2)

丘珠空港を利用しているかどうかに関わらず、多くの方が「整備効果」や「空港周辺への影響」を重視していました。

また、利用頻度別に見ると、丘珠空港を全く利用しない方では空港周辺への影響を重視する傾向がある一方、丘珠空港を利用される方では事業期間を重視する傾向がみられました。

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



(5) 自由意見

最終とりまとめでは、いただいた全てのご意見に対して P I 推進協議会の考え方をお示しするため、ご意見の内容を意味ごとに分類・整理しました。

一つのご意見に複数の内容が含まれる場合は、それぞれのご意見を内容ごとに分割した上で、類似する内容を分類・整理しております。

例えば、「道外の便を増やしてほしい」「主要空港への路線拡大希望」など「路線」に関する内容は一つの「要約意見」として取りまとめております。

なお、要約意見は、全て原文を確認した上で主旨を損なわないよう取りまとめているため、全てのご意見・内容を網羅したものとなっております。

1) 整理方法のイメージ

【カテゴリの分類】

アンケートでいただいたご意見は、内容ごとに分かりやすく整理するため、表 2-1 のとおり分類しています。

カテゴリとは、テーマごとに意見を分類したものであり、内容によって分けた 1 つの意見につき、1 つのカテゴリのみを割り当てる整理としています。

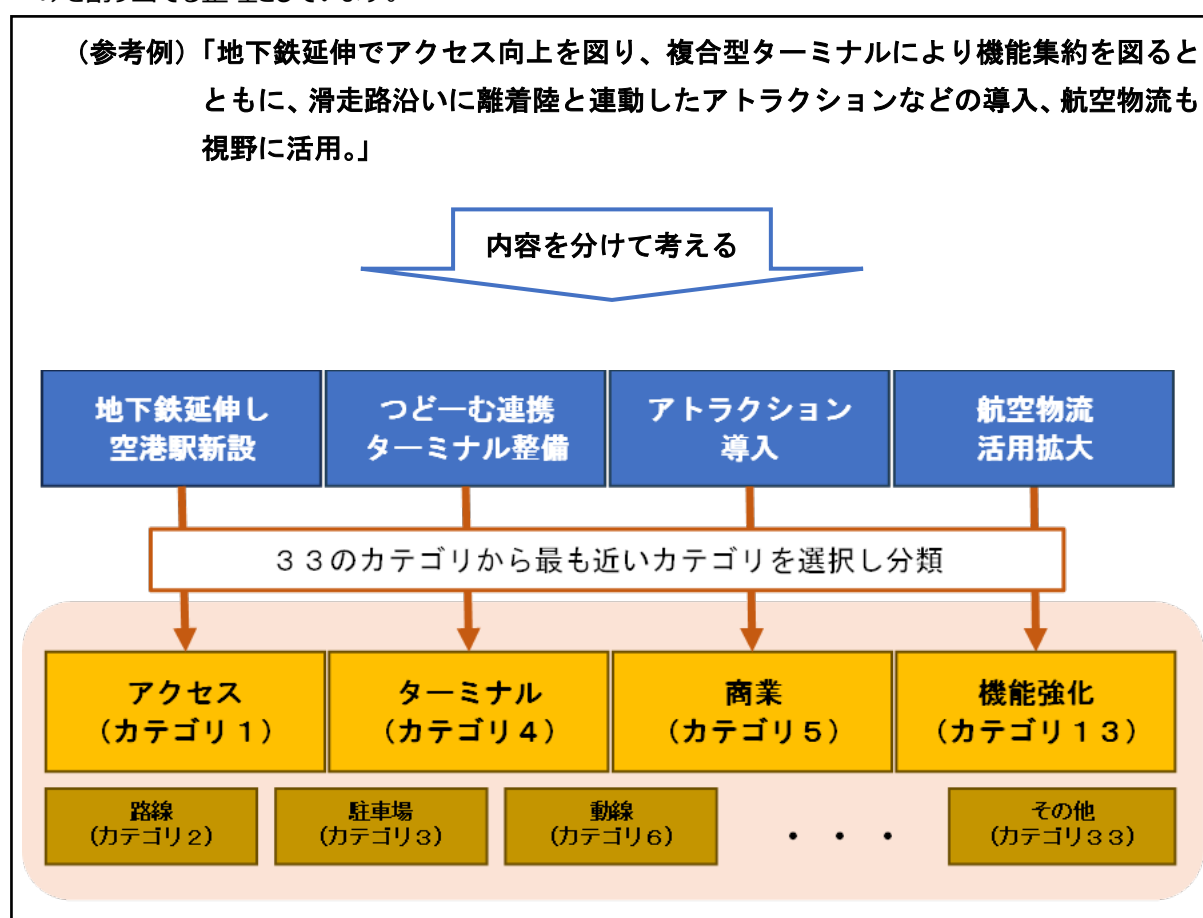


図 2-1 カテゴリ分類模式図

表 2-1 自由意見の分類カテゴリ

No	カテゴリ名	内容
1	アクセス	地下鉄・JR・道路・交通接続
2	路線	就航路線・増便・ネットワーク
3	駐車場	駐車場不足・拡張
4	ターミナル	ビル・PBB・施設
5	商業	飲食店・テナント
6	動線	保安検査・案内・混雑
7	移転・廃止	空港廃止・移転論
8	運航時間	運用時間（夜間など）
9	冬季運航	降雪・除雪・冬運用
10	需要	需要予測・利用者数
11	滑走路（評価）	長さ・適正疑問
12	滑走路拡張	延長賛成・必要性
13	機能強化	総合強化・能力向上
14	将来性	将来の役割・必要性
15	代替機能	バックアップ・補完
16	環境	環境影響一般
17	景観	景観・外観
18	防災	災害対応・拠点機能
19	騒音	騒音被害・苦情
20	騒音対策	防音・補助・対策
21	合意形成	説明不足・住民対応
22	健康	健康影響
23	安全意識	主観的不安
24	利便性・経済	利便性・地域効果
25	費用	コスト・税金・採算
26	工期	スケジュール
27	運用・安全	欠航・運航・技術
28	防衛	自衛隊・安全保障
29	賛成	明確な賛成
30	判断保留・疑問	判断保留・疑問・現状分析
31	反対（生活）	騒音など生活影響による反対
32	反対（政策）	政策自体への否定
33	その他	

補足

このように分類することで、自由な文章として寄せられた意見を整理し、全体の傾向や重要な課題を分かりやすく把握できるようにしています。また、「その他」は原則として使用せず、できる限り具体的なカテゴリに分類することで、分析の精度を高めています。

【意見のカテゴリ別頻度分布】

いただいたご意見を内容ごとに分割し分類・整理した結果を示します。

最も多く言及があったご意見は「アクセス」（約 400 件）であり、「合意形成」「ターミナル」「利便性・経済」がそれに続いております。

事業実施にあたって、空港整備主体としての丁寧な説明や滑走路延長に関連した周辺施設整備への関心の高さが示されました。

一方で、生活環境に起因した滑走路延長に反対する意見も一定数ありました。

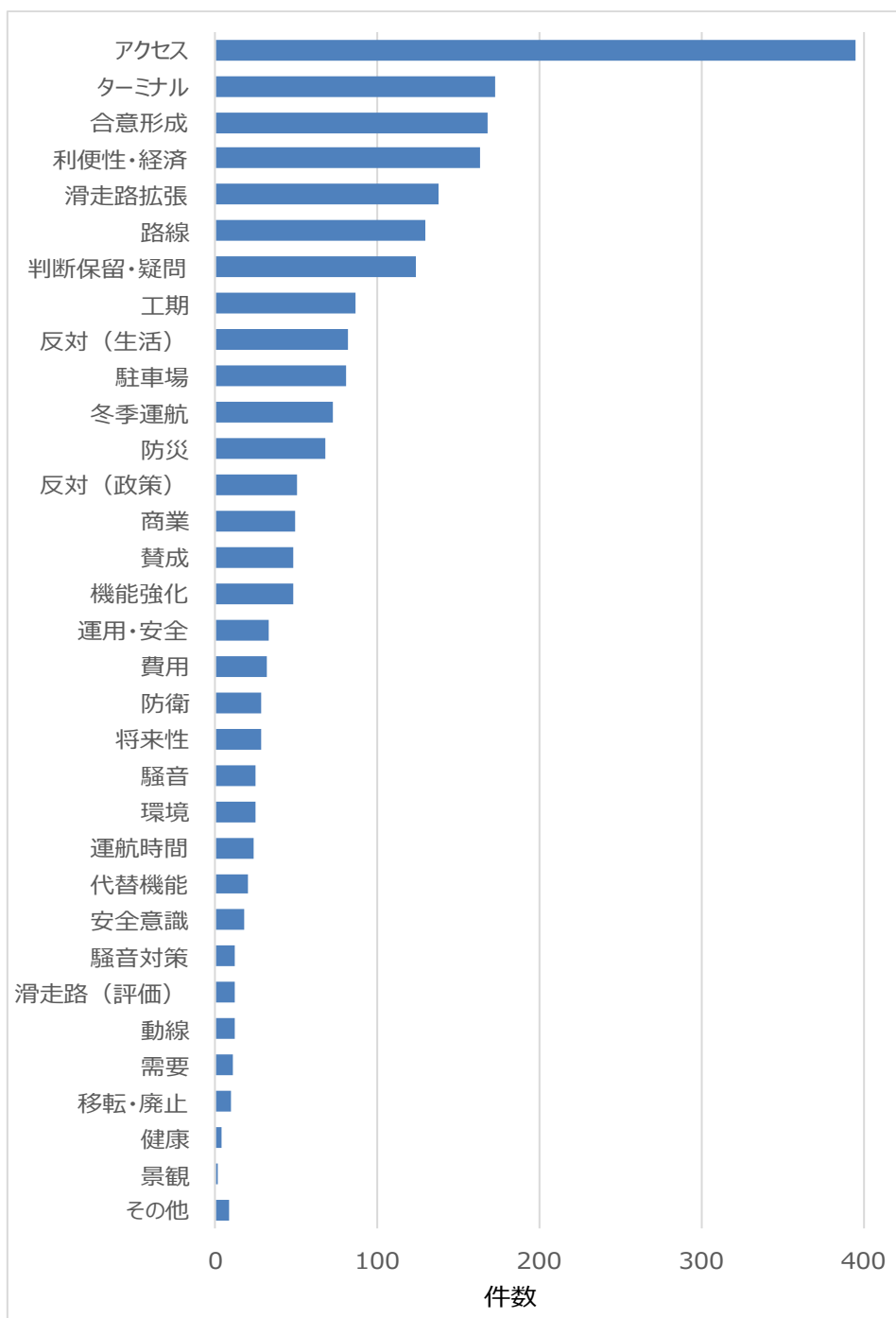


図 2-2 自由意見カテゴリの頻度分布

注）1 件の自由意見に複数のカテゴリが含まれる場合は、それぞれのカテゴリに分割して計上しているため、意見聴取件数の合計とは一致しません。

2) 自由意見の概要および意見に対する考え方

【要約意見の作成】

いただいた多数のご意見をカテゴリ毎に要約し、意見の概要として整理いたしました。

〔アクセス（カテゴリ1）〕

・地下鉄延伸し空港駅を新設

・バスの本数が少ない、交通の利便性が低い、等・・・（他のご意見から抽出したもの）

↓ いただいた多数のご意見を統合して要約

〔整理された意見例（要約意見）〕

空港へのアクセス距離や公共交通の利便性に課題があるため、移動しやすい交通手段の充実が必要だと考える。

【意見の概要及びそれに対するP I 推進協議会の考え方】

意見の概要及びそれに対する「丘珠空港P I 推進協議会」の考え方は表2－2に示すとおりです。

なお、別紙「自由意見一覧」では、いただいたご意見の原文を掲載しています。（個人を特定できる記載等については事務局でマスキングを行っております）

ご意見がどのカテゴリに分類されているかご確認いただければ、それに対応した当会の考え方を確認いただけます。

表 2-2 意見の概要および意見に対する考え方

1. アクセス	
意見の概要	丘珠空港の利便性を高めるためには、地下鉄東豊線の延伸や空港への乗り入れなど、軌道系交通による直接アクセスを実現すべきである。現在はアクセスが悪く、地下鉄で空港まで行けないことが大きな課題となっているため、札幌市中心部から乗り換えなしで到達できる構造に改善する必要がある。特に冬期間でも安定した移動を確保するためには、福岡空港のような地下鉄直結の仕組みを目指すべきである。
	丘珠空港は札幌市中心部や新千歳空港、周辺地域と一体的に機能する交通拠点として整備すべきであり、これらとの接続性を強化する必要がある。札幌駅や都心とのアクセス時間短縮や、JR・他交通機関との連携を図ることで、市内外からの利便性を高めるべきである。また、新千歳空港へのアクセスが不安定な現状を踏まえ、両空港を補完的に活用できる交通ネットワークの構築が求められる。
	地下鉄延伸の実現には時間を要することから、当面は栄町駅と空港間のアクセス改善を優先的に進めるべきである。具体的には、バスの増便や定時性の確保、専用シャトルバスの運行などにより、誰でも使いやすい移動手段を確保する必要がある。また、徒歩動線についても距離や冬季の除雪状況が課題となっているため、地下通路や屋内動線、動く歩道などの整備により、安全で快適な移動環境を整えるべきである。
	空港の機能強化を進める前提として、アクセスの利便性と信頼性を総合的に向上させるべきである。現状はアクセスの悪さから利用を控える利用者も多く、交通手段の少なさや乗り継ぎの不便さが課題となっている。このため、公共交通機関の選択肢を増やし、乗り換えの少ない移動手段を確保することで、利用者が安心して空港を利用できる環境を整備する必要がある。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。また、札幌市・札幌丘珠空港ビル株式会社・北海道エアポート株式会社の3者で締結した「航空ネットワーク利用促進に関する連携協定」に基づき、新千歳空港など空港間のアクセスの検討も進めてまいります。 なお、栄町駅からの地下鉄延伸については、多額の建設費や運営経費等を料金収入で賄う事業採算性の確保に課題があるため、慎重な判断が必要となります。今後も、空港利用者数の動向や交通インフラに関する技術・制度の進展等を見定めながら、空港へのアクセス向上につながる取組を検討していく考えです。
2. 路線	
意見の概要	羽田や成田をはじめとする首都圏への路線を拡充することが重要であると考え。東京をはじめ大阪などの主要都市への直行便を確保することで利便性が大きく向上すると考える。また、羽田便に1日数便でも安定的に運航されることを望むとともに、新千歳空港を経由せずに札幌中心部から直接移動できる環境を整えるべき。
	仙台や小松、高松、福岡などの地方都市に加え、西日本や九州、さらには海外も含めた多様な路線網を構築することで、観光や帰省、ビジネスなど幅広い需要に応えることができると考える。また、北海道という地理的条件を踏まえれば空路による広域移動の価値は極めて高く、東北や北陸など近中距離の路線も含めたネットワークの充実が必要である。
考え方	具体的な路線や便数は航空会社の経営判断となりますが、丘珠空港の滑走路長を300m延長することで、小型ジェット機による通年運航が可能となるため、就航路線の選択肢が広がります。
意見の概要	道内各地との航空ネットワークを強化することが重要であり、特に鉄道の減便や運休の影響を受けやすい地域にとって、丘珠空港を拠点とした移動手段の確保は不可欠であると考え。道東や稚内、紋別などへの路線拡充や増便によって北海道全体の交通網を補完し、通院や生活の利便性向上につなげるべき。
考え方	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おり（令和7年9月現在）、小型ジェット機による中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開しております。さらに、滑走路長を300m延長することで、小型ジェット機による通年運航が可能となります。これにより、降雪や災害など新千歳空港の運航に支障が生じた際には、その一部を丘珠空港で代替することが可能となります。
意見の概要	路線拡充を実現するためには便数の増加や通年運航の確保、小型ジェットやLCCの活用、滑走路延長などの機能強化が必要であると考え。また、医療搬送や災害対応といった観点も含め、安定した運航体制を整えることで利用機会が増え、空港の価値が高まると期待する。
考え方	具体的な路線、便数や使用機材は航空会社の経営判断となります。丘珠空港の滑走路長を300m延長することで、小型ジェット機による通年運航が可能となるため、就航路線の選択肢が広がるとともに、より多くの医療用ジェットによる搬送が可能になります。

表 2-3 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

3. 駐車場	
意見の概要	現状では駐車場が狭く足りていない印象であり、満車状態が常態化し、近隣パーキングを利用せざるを得ないなど不便が生じていることから、駐車場の規模拡大や必要台数の確保を行うべきである。今後、利用者の増加や便数の増加に伴い更なる不足が懸念されるため、空港機能強化とあわせて駐車場の拡張整備を必須条件として早急に進める必要がある。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。短期的な対策として、空港駐車場に約60台分の区画を増設する計画を進めております。今後も空港駐車場の利用状況を注視し、必要に応じて関係機関と協議しながら対策に取り組んでまいります。
意見の概要	駐車台数を効率的に確保するためには、自走式立体駐車場の整備や二階建て化などによる高度利用を進めるべきである。また、買収用地の活用や市による運営、さらにはPFIや民間との提携など多様な手法を取り入れ、限られた敷地を有効に活用した駐車場整備の仕組みを構築する必要がある。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。短期的な対策として、空港駐車場に約60台分の区画を増設する計画を進めております。今後も空港駐車場の利用状況を注視し、必要に応じて関係機関と協議しながら手法の検討や対策に取り組んでまいります。
意見の概要	駐車場の利便性を高めるため、空き状況の可視化やスムーズに駐車できる動線の確保など運用面の改善を進めるべきである。また、誰でも利用しやすいよう料金の低廉化や無料化の検討なども含め、利用者目線で快適に利用できる環境を整備する必要がある。
考え方	短期的な対策として、空港駐車場に約60台分の区画を増設する計画を進めておりますが、今後も空港駐車場の利用状況を注視し、必要に応じて対策に取り組んでまいります。なお、駐車場利用料金の低廉化や無料化については、受益者負担の考えや更なる駐車場混雑を招く恐れがあることから慎重な検討が必要と考えています。
意見の概要	駐車場不足の背景には公共交通の不便さもあることから、駐車場の拡張とあわせて地下鉄やバスなどの交通アクセスの強化を一体的に進めるべきである。アクセス改善が不十分なままでは駐車場需要がさらに増大し、渋滞や混雑が悪化する懸念があるため、駐車場と交通ネットワークを統合的に整備する必要がある。
考え方	滑走路延長や空港ターミナルビルの機能拡充に伴う利用者増加により、周辺道路の混雑が見込まれ、特に積雪時には渋滞が悪化しやすいということは課題として認識しています。札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって自家用車等の駐車場利用を含めた将来の交通分担率のあり方などを視野に、関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。

表 2-4 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

4. ターミナル	
意見の概要	現在のターミナルビルは狭く、古く、混雑しており、利用者の増加や便数増加に対応できていないため、ターミナルビルの拡張や増築、場合によっては移転も含めた再整備を行うべきである。つどーむ付近への移転や用地の有効活用なども検討し、将来の利用者増加を見据えた十分な規模の施設整備が必要である。
考え方	現在の札幌丘珠空港ビルは年間旅客数39万人程度を想定して作られたものですが、近年の丘珠空港の旅客数は増加傾向にあり、令和7年度の旅客数は57万人を超えるなど空港ビルの混雑が顕在化してきている状況にあります。札幌市が掲げる「丘珠空港の将来像」では、年間旅客数を100万人程度とすることを目標としており、現在手狭となっている空港ターミナルビルの拡張が不可欠な状況です。そのため現在、空港ターミナルビルを所有する札幌丘珠空港ビル(株)を中心に、将来目標旅客数に対応可能なビルとするための計画検討を進めております。
意見の概要	徒歩による機内搭乗は冬季や悪天候時に不便であり危険性もあるため、搭乗橋（PBB）の設置を進めるべきである。少なくとも複数基の設置を検討し、降雪・降雨時でも安全かつ快適に搭乗できる環境を整備する必要がある。
考え方	バリアフリー化や風雪対策の観点から、搭乗橋（PBB）の設置は必要性を認識しています。一方で、現在就航しているプロペラ機（ATR42/72）は搭乗口が主翼後方の低い位置であること、駐機方向を風に正対させているため、駐機方向が風向きにより変わることから、PBB接続には技術的制約があります。快適な利用環境とすべく、札幌丘珠空港ビル(株)が主体となってターミナルビル拡張と併せて実現可能性を検討してまいります。
意見の概要	保安検査場やチェックインカウンター、手荷物検査、搭乗口などの処理能力が不足しており、混雑や遅延が発生しているため、検査レーンの増設や動線の改善などにより処理能力を強化すべきである。現状でも保安検査が混雑し時間がかかる状況にあり、増便に先立って空港の受入体制を整備する必要がある。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」では、将来的な空港利用者の増加を見据え、関係機関と協議しながら地域住民の利用も想定した空港ターミナルビルの機能拡充や丘珠空港緑地の活用などの検討を進めております。地域の持続的な発展に向け、滑走路延長を核とする機能強化を検討してまいります。

表 2-5 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

5. 商業	
意見の概要	飲食店やレストラン、売店や土産店をもっと充実させ、コンビニなども導入し、商業施設としての機能を強化したいと考える。飛行機に乗るためだけの場所ではなく、ショッピングモールのように買い物や食事を目的に訪れたい空港にしたいと思うし、札幌や北海道の食材を活かした魅力ある店舗や名物も必要だと感じる。ターミナル内のテナントを増やし、商業施設としての魅力を高めることで、より多くの人を引き付ける空港にしたいと考える。 飛行機に乗らなくても楽しめる空港にしたいと考え、イベントの開催や子どもの遊び場、航空機見学環境の整備など、娯楽や体験要素を充実させてほしいと思う。市民が気軽に訪れることができる場として、レジャー性や交流機能を持たせ、地域のシンボルとして誇れる存在にしたいと感じる。観光客にとっても札幌の玄関口として魅力的で、楽しく便利だと感じられる空間にする必要があると考える。
考え方	現在手狭となっている空港ターミナルビルの拡張にあたり、住民の皆様からは、「地域においても利用しやすい機能を持ったビルとしてほしい」といった要望が多数寄せられており、そのようなご要望にもお応えできるよう、札幌丘珠空港ビル^(株)が主体となり、ビル機能の検討も重ねてまいります。
意見の概要	待ち時間を快適に過ごせるようにラウンジやレストランを充実させ、搭乗までの動線や入場の混雑も改善してほしいと考える。ターミナル機能を全体的に強化し、渡り廊下の設置など天候に左右されない設備も必要だと思う。また、空港内や周辺に宿泊施設を整備することで利便性を高め、空港としての快適性とサービス水準を向上させたいと考える。 空港として本来の交通機能をしっかり強化することも重要だと考え、アクセス改善や公共交通の整備を進めてほしいと思う。一方で、騒音問題など周辺住民への配慮も欠かせず、機能強化が負担にならないように調整する必要があると感じる。商業化だけに偏るのではなく、あくまで空港としての役割を重視しながら全体のバランスを取るべきだと考える。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら環境への配慮、安全運航の確保、空港ターミナルビルの機能拡充、緑地機能の維持・向上、空港周辺の産業振興・機能集積、交通アクセスの改善など、空港と周辺地域の共生を目指した検討を進めております。地域の持続的な発展に向け、滑走路延長を核とする機能強化を検討してまいります。

表 2-6 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

6. 動線	
意見の概要	地下鉄からのアクセス向上が必要であり、地下鉄直結してほしいと考えるし、栄町のバス乗り場が遠く距離が長すぎると感じる。徒歩で20分ほどかかる現状は負担が大きく、駅とターミナルの距離を詰めるなど、物理的な距離を短縮することが不可欠であると思う。
	地下鉄駅への直結や地下歩道整備によってアクセス強化を図るべきと考えるし、地下鉄栄町への歩道や地下道整備も必要だと思う。ターミナルビルの入口を駅近くに配置し、駅から地下道で歩いて行けるようにするなど、構造的にスムーズな接続を実現することが重要であるとする。
	地下鉄栄町駅からバスが少なく不便であり、大きなキャスターバッグを持って移動する利用者にとって、徒歩移動や乗換が大きな負担になっていると感じる。特に階段が多く乗換がしにくいことからアクセスの利便性が低く、利用者の移動を前提とした乗換や動線の見直しが必要であると思う。また、空港バス乗り場まで遠く移動する構造や動線が途中で途切れる状況は改善すべきであり、案内の改善も含めて利用しやすい動線設計が求められる。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。また、栄町駅での乗り換えにあたり、利便性の向上につながる取組について検討していきます。 なお、栄町駅からの地下鉄延伸については、多額の建設費や運営経費等を料金収入で賄う事業採算性の確保に課題があるため、慎重な判断が必要となります。今後も、空港利用者数の動向や交通インフラに関する技術・制度の進展等を見定めながら、空港へのアクセス向上につながる取組を検討していく考えです。
意見の概要	緑地公園を日常的に利用しており、現在のランニングコースが失われることには懸念を感じるため、整備にあたってはコースが存続するよう配慮すべきだと考える。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、滑走路延長により減少する緑地の範囲や残地の形状などを踏まえ、現緑地が持つ「航空機騒音や風雪の影響を和らげる緩衝機能」、「市民が日常的に利用する園路や遊具などのレクリエーション機能」を維持するために必要な整備を行うこととしており、関係機関と連携しながら整備内容の検討を進めております。 また、滑走路延長に伴う環境影響については、環境アセスメントにより調査・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討し、市民の利用環境にも配慮しながら進めてまいります。

表 2-7 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

7. 移転・廃止	
意見の概要	滑走路延長が難しい場所にこだわり続けることに疑問を感じており、何年何十年もかけて現状のまま改善を図るのではなく、丘珠空港に固執せずゼロベースで検討する必要があると考える。移転も含めて検討すべきであり、新しい発想で新空港を整備することが望ましいと思う。
考え方	丘珠空港は、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。一方、現状では小型ジェット機が冬季に運航できず、通年の安定した運用に課題があることから、機能強化として小型ジェット機の通年運航や医療・防災機能の強化に向けた検討を進めているところです。丘珠空港は札幌中心部から約6kmと近傍に位置しており、上述のような重要な役割を担っているため、既存空港を活用した機能強化が現実的かつ効率的な方策と考えています。
意見の概要	滑走路延長が無理であれば移転を含めて検討し、新千歳空港のサブとして活躍することが必要だと考える。アクセス条件次第ではメイン空港となる可能性もあると思うため、将来の発展性を見据えた機能強化を図るべきだと思う。
考え方	新千歳空港は、羽田等幹線路線のさらなる展開を踏まえた国際路線の拡充を志向し、丘珠空港は、小型ジェット機を活用した中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開することにより、マルチ・ツーリズムゲートウェイの実現を目指してまいります。
意見の概要	ターミナルビルを現位置のまま拡張することには強く反対であり、交通アクセスの改善を前提に見直すべきだと考える。地下鉄などの延伸が可能な場所へ移設することで利便性を高める必要があるため、立地とアクセスを一体で再検討すべきだと思う。
考え方	空港ターミナルビルを移転する場合、航空機が駐機するエプロン区域や空港駐車場といった施設も含め新たにターミナルエリアをゼロから造成することとなり、多額の費用と造成期間を必要とします。空港ターミナルビルが移転することで、現在の立地条件とは異なる様々なメリットが見出せるケースも想定されますが、事業のスピード感と効率性を考慮し、ターミナルビルは現位置で拡張することを計画しています。
意見の概要	民間航空については移転や廃止を含めて見直し、新千歳空港への集約・一元化を進めることが合理的だと考える。また、現状のまま維持するか、もしくは廃止して防災拠点として整備する方が有効であり、航空機能にこだわらない役割への転換も検討すべきだと思う。
考え方	新千歳空港は、昼前後の時間帯に需要が集中しており、混雑や遅延が発生しやすい状況です。すでに滑走路の処理能力を超える必要があるため、小型ジェット機による路線を丘珠空港が担うことで、新千歳空港の発着枠を有効活用し、道央圏全体の航空ネットワークを維持・強化する狙いがあります。また、新千歳空港への一極集中は、災害時や交通障害時のリスクとなります。2つの空港が機能することで、冬季の天候不良や災害時における代替機能を確保し、市民・道民の生活を守る交通インフラとしての強靱性を高めることができると考えております。

表 2-8 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

8. 運航時間	
意見の概要	空港の運用時間は拡大すべきであり、特に夜間の終了時間が早すぎると感じるため、運用時間を延長することや24時間化を実現することで、年間を通じて道内外への短時間移動を可能にするべきだと考える。また、時間の価値は高く、利便性向上の観点からも運用時間の拡大は不可欠であると思う。
考え方	現時点では、運用時間の延長について確定したものはありません。運用時間を延長することにより、遠方のビジネス客を中心に利便性が向上しますが、近隣住民の生活環境への配慮が必要です。引き続き航空機騒音に係る環境基準値の範囲内での運用となるよう配慮してまいります。
意見の概要	夜間の運航は制限するべきであり、日中の便数は増えてもよいが夜間については門限を設けるなど、運用時間の維持あるいは短縮を求める。遅延便については新千歳空港への代替着陸を行うなどの対応を取り、騒音負担を抑える仕組みが必要であると思う。
考え方	新千歳空港は、昼前後の時間帯を中心に混雑や遅延が発生しやすい状況です。小型機が就航している路線を丘珠空港へ振り替えることで、新千歳空港の発着枠を有効活用することが可能となります。運用時間については、現時点で確定したものはありませんが、航空機騒音に係る環境基準値の範囲内での運用となるよう配慮してまいります。
意見の概要	運用時間の議論にあたっては安全性の確保が前提であり、旅客機の増加していく中でヘリの離着陸頻度が多い状況を見ると、安全な運用面での余裕を確保する必要があると感じる。また、騒音問題についても重要であり、遅延時対応や騒音対策、データの可視化など、周辺住民の生活への配慮を伴った運用が求められる。
考え方	安全性の確保については最も重要であり、航空機の運航にあたっては、所定の安全間隔を確保するルールに基づき適切に運用を行っております。このため、通常の運航においては事故が発生しないよう十分な安全間隔が確保されているものと認識しております。その上で、今後の旅客機の増加やヘリコプターの運航状況を踏まえ、安全な運用に支障が生じることのないよう、運用上の余裕の確保についても引き続き検討してまいります。また、騒音問題や遅延時の対応についても重要な課題であると認識しており、周辺住民の生活環境への影響に配慮しながら、騒音対策等について関係機関と連携し、適切に対応してまいります。
意見の概要	空港は都市中心部からの移動時間やアクセスの良し悪しが都市競争力に直結するため、札幌からの移動時間の短縮やアクセス利便性の向上が重要であると考えます。また、単なる運航便数の増加ではなく、短時間で移動できる交通手段としての役割を強化し、都市圏全体の機能向上につなげるべきであると思う。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。地域の持続的な発展に向け、滑走路延長を核とする機能強化を検討してまいります。

表 2-9 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

9. 冬季運航	
意見の概要	冬季の欠航や遅延が非常に多く、現状の除雪体制では安定した運航ができていないと感じるため、滑走路延長以前に除雪能力の強化を最優先で進めるべきだと思う。青森空港や旭川空港のように高い就航率を確保できる運用体制を整え、雪が降っても安定して離発着できる空港にする必要があると考える。
考え方	冬季の欠航や遅延については、視界不良（低視程）や降雪に伴う滑走路閉鎖が主な要因であると分析しております。引き続き滑走路を管理する防衛省と緊密に連携し、冬季においても安定した運航が実現できるよう取り組んでまいります。
意見の概要	降雪や視界不良に対応するためには、ILSや進入灯、CATⅢなどの高度な着陸支援設備を導入することが不可欠であり、これらの整備によって天候に左右されない運航を実現すべきだと思う。安全性を確保しながら安定運航を実現するためには、設備面での抜本的な強化が必要だと考える。
考え方	丘珠空港では現在、ILS（計器着陸装置）は設置されていませんが、陸上自衛隊によるPAR（精測進入レーダー）進入やGPSを活用した衛星航法であるRNAV（APV進入：垂直案内付き進入）を用いた着陸誘導が実施されており、一定の着陸精度を確保しております。
意見の概要	滑走路延長は冬季運航の改善に一定の効果は期待できるものの、それだけでは十分ではなく、誘導路やエプロン、除雪体制なども含めた空港インフラ全体の強化と一体で進める必要があると考える。冬季に対応できる空港機能を総合的に整備することが前提だと思う。
考え方	滑走路延長や路線の拡充等により航空機の運航回数が増加すると、駐機する機材や旅客数が増加するため、ターミナル機能などの強化が必要であると考えております。滑走路延長と並行して、駐機位置の見直し、空港駐車場の拡張などについても総合的に検討してまいります。
意見の概要	現状は欠航や遅延が多く運航の信頼性が低いと、利用しづらい空港になっていると感じるので、欠航率の低減や運航情報の迅速な提供、ダイバート対応の改善などを進めるべきだと思う。利用者が安心して使える空港にするためには、運航の安定性と透明性を高めることが重要だと考える。
考え方	本計画では滑走路延長等により冬季を含めた安定的な運航環境を整備することで、航空会社にとって運航の信頼性を高め、結果として機材運用の柔軟性向上や路線・便数の充実につながることを期待しております。

表 2-10 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

10. 需要	
意見の概要	中型ジェット機の運航を行うべきだと思う一方で、リージョナル機主体の運用が望ましいとも考えるし、ジェット機を通年運航できるようにすることが重要であると考え。また、小型ジェット機の通年運航が可能となることで新規路線の拡大につながると期待する。 首都圏へのアクセスを実現することが重要であり、特に羽田便の運航を行うことでビジネス需要の充実と利用者増加につながると考えるし、東京や大阪など主要都市への路線を整備することで都市間移動の利便性を高めるべきだと考える。 便数の増加は望ましく、便数や利用できる都市を増やすことで航空ネットワークを拡張し、新千歳空港より近いという立地優位を活かした利便性向上が実現できると考える。
考え方	丘珠空港の滑走路延長は、「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」「安全・防災支援機能の確保」「航空ネットワークの拡充」などの諸課題を解決するために必要な整備であると考えます。新千歳空港は、昼前後の時間帯を中心に混雑や遅延が発生しやすい状況です。小型機が就航している路線を丘珠空港へ振り替えることで、新千歳空港の発着枠を有効活用することが可能となります。
意見の概要	丘珠空港の利用環境を改善し、アクセス性の高さを活かして利用者を増やすことが重要であり、都市圏の利便性向上や航空需要の拡大につながるような整備を行うべきだと考える。
考え方	丘珠空港は、小型機を活用した中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開し、新千歳空港は、羽田等幹線路線のさらなる展開を踏まえた国際路線の拡充を志向することにより、マルチ・ツーリズムゲートウェイの実現を目指しています。
11. 滑走路（評価）	
意見の概要	新千歳空港との機能分担を明確にし、それぞれが異なる役割を担う空港とするべきだと考えるし、国内線などの一部機能は丘珠へ移すなど、役割を整理した運用が必要であると思う。
考え方	新千歳空港は、羽田等幹線路線のさらなる展開を踏まえた国際路線の拡充を志向し、丘珠空港は、小型機を活用した中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開することにより、マルチ・ツーリズムゲートウェイの実現を目指しています。
意見の概要	新千歳空港と丘珠空港は対立するのではなく連携し、補完し合う関係とすることで、相乗効果を発揮しながら道央圏全体の航空機能を高めるべきだと考える。また、災害時や混雑時の代替機能も含めた相互補完が重要であると思う。
考え方	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。丘珠空港の滑走路長を300m延長することで、小型ジェット機による通年運航が可能となります。これにより、降雪や災害など新千歳空港の運航に支障が生じた際には、その一部を丘珠空港で代替することが可能となります。
意見の概要	新千歳空港は混雑が著しく、特に羽田便や施設の混雑が深刻であると感じるため、こうした状況を緩和するためにも丘珠空港へ機能を分担する必要があると考える。また、札幌からの距離が遠いという課題もあり、丘珠の立地を活かすべきだと思う。
考え方	新千歳空港は、昼前後の時間帯を中心に混雑や遅延が発生しやすい状況です。小型機が就航している路線を丘珠空港へ振り替えることで、新千歳空港の発着枠を有効活用することが可能となります。また、丘珠空港は市街地に近接し、札幌市中心部からのアクセス距離が短いという特性を活かした機能の分担や強化が重要であると認識しています。
意見の概要	丘珠空港は機能分担を前提として更なる強化や拡張を行い、路線網の拡大やネットワーク強化を図るべきであり、二空港体制の一翼としてより重要な役割を担う存在にしていけるべきだと考える。
考え方	具体的な路線や便数は航空会社の経営判断となりますが、丘珠空港の滑走路長を300m延長することで、小型ジェット機による通年運航が可能となるため、就航路線の選択肢が広がります。「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」「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拡充」「道央圏空港の機能強化」といった丘珠空港が現在抱える諸課題を解決するためには、丘珠空港の機能強化が必要であると考えます。

表 2-11 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

1 2. 滑走路	
意見の概要	案1(両端各150m延長)は、河川・道路への影響が少なく、工事期間と事業費の両面で優れており、案1を支持したいと考える。コストを抑え、早期に実現できる計画で進めるべきであり、事業費が少しでも小さい案で整備したほうが良いと思う。また、1,800mへの拡張に際しては、まず案1で取り組むことが望ましいと考える。一方、案2(北西側200m・南東側100m延長)を妥当とする意見もあるが、工期・費用ともに抑えられる案1に賛成したいと思う。
考え方	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ています。なお、緑地の減少や周辺園路等への対応については、札幌市と協議を進めてまいります。
意見の概要	滑走路は少なくとも2,000m級まで延長し、B737やA320といった中型ジェット機が安定して運航できる環境を整えるべきだと考える。LCCや本州路線の拡大、需要増加への対応を考えると、この水準が必要なラインであり、通年運航と利便性向上のために不可欠だと思う。 現実的にはまず1,800m級の延長を着実に実施し、工期やコストを抑えながら段階的に整備を進めることが重要だと考える。案1のような計画は妥当であり、将来的な再延長を見据えた設計としつつ、まずは現実的に実行可能な範囲で整備すべきだと思う。
考え方	具体的な路線や便数は航空会社の経営判断となりますが、丘珠空港の滑走路長を300m延長することで、50～100席クラスの小型ジェット機による通年運航が可能となるため、就航路線の選択肢が広がります。小型ジェット機や医療ジェットが冬季も安全に離発着するためには、1,800m以上の滑走路長が必要ですが、一方でこれ以上の滑走路長の場合、事業費が大幅に増加することなどから、丘珠空港が抱える諸課題を解決するために必要な最小限の計画として1,800mの滑走路長を検討することといたしました。
意見の概要	滑走路延長は単なる利便性向上ではなく、冬季における安全で安定した運航や、新千歳空港の代替機能の確保のためにも必要だと考える。ILSの整備や余裕のある滑走路長の確保が重要であり、災害時や悪天候時にも対応できる空港機能を強化すべきだと思う。
考え方	丘珠空港が抱える「小型ジェット機の冬季運航制限」「安全・防災機能の確保」「航空ネットワークの拡充」「道央圏空港の機能強化」といった課題を解決するためには、滑走路延長が必要です。滑走路を300m延長することで小型ジェット機の通年運航が可能となり、降雪や災害時に新千歳空港の機能を一部代替できます。冬季は滑走距離が長くなるため、現状では小型ジェット機の就航が困難であり、需要に十分対応できていません。延長によりビジネスや観光需要の受け入れが拡大します。今後は除雪対応の強化や増便を見据え、防衛省と連携し、冬季の安定運航の実現に取り組めます。
意見の概要	滑走路延長とあわせて地下鉄延伸やターミナル整備、アクセス改善などを一体的に進めるべきだと考える。空港単体ではなく都市全体の交通ネットワークの中で機能させることで、利便性と利用者増加を実現できると考える。
考え方	丘珠空港の機能強化については、滑走路延長だけでなく、ターミナルビルの機能拡充や空港アクセスの改善を含めて、空港全体の利便性向上を図る観点から、相互に密接に関連する「一体の取組」として進めていく必要があると考えています。ターミナルビルや周辺整備、アクセス改善については札幌市や関係機関が主体となりますが、これらのプロジェクトと連携して進めることが重要です。札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」では、将来的な利用者増加を見据え、公共交通や自家用車によるアクセス改善の検討も進めており、関係機関が連携しながら全体として整合性のとれた計画となるよう取り組んでまいります。

表 2-12 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

1 3 . 機能強化計画	
意見の概要	滑走路延長だけでは不十分であり、滑走路の複数化や2本体制の実現を前提に、誘導路整備やインターセクション導入による運用効率化を図るべきだと考える。将来の需要増加や機材大型化に対応するためには滑走路の強度向上も必要であり、冬季の安定運用を確保する観点からも除雪体制の強化と一体で整備する必要があると思う。
考え方	小型ジェット機や医療ジェットが冬季も安全に離発着するためには、1,800m以上の滑走路長が必要です。一方でこれ以上の滑走路長であったり、滑走路増設などの対応は、事業費及び事業期間が大幅に増加することから、丘珠空港が抱える諸課題を解決するための最小限の計画として現滑走路を300m延長する計画案を検討することといたしました。
意見の概要	滑走路整備と並行してターミナル機能の強化や移転を行わなければ意味がないと考える。現状の施設規模では増加する旅客を処理できないため、北側への新ターミナル建設やビル拡張、保安検査や搭乗機能の強化、ラウンジや飲食施設の充実などを進めるべきだと思う。また駐機場や管制施設も含め、将来需要に対応できる総合的な施設整備が必要だと考える。
考え方	現在の札幌丘珠空港ビルは年間旅客数39万人程度を想定して作られたものですが、近年の丘珠空港の旅客数は増加傾向にあり、令和7年度の旅客数は57万人を超えるなど空港ビルの混雑が顕在化してきている状況にあります。札幌市が掲げる「丘珠空港の将来像」では、年間旅客数を100万人程度とすることを目標としており、現在手狭となっている空港ターミナルビルの拡張が不可欠な状況です。そのため現在、空港ターミナルビルを所有する札幌丘珠空港ビル(株)を中心に、将来目標旅客数に対応可能なビルとするための計画検討を進めております。このようなターミナル機能の拡充やアクセス機能の強化等は、札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に位置づけており、地域住民の利用を含めた空港機能の充実と、交通アクセスの改善や周辺地域の活性化について、一体的検討を進めてまいります。
意見の概要	空港機能を強化してもアクセスが不十分であれば利用価値は高まらないと考える。地下鉄延伸やJR接続、新たな軌道系交通の導入によって空港直結性を高める必要があり、バスの人手不足や減便にも対応しなければならないと思う。さらに駐車場の拡張や立体化、道路整備・渋滞対策を含め、利用者増加に対応できる交通環境を整備することが不可欠だと考える。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。短期的な対策として、空港駐車場に約60台分の区画を増設する計画を進めております。今後も空港駐車場の利用状況を注視し、必要に応じて関係機関と協議しながら対策に取り組んでまいります。
意見の概要	丘珠空港は単なる交通拠点ではなく、都市競争力を高める重要な基盤であるとする。観光やビジネスの活性化、物流拠点化、医療・防災機能の強化など、多面的に活用すべきだと思う。空港周辺の開発やスマートシティ化、企業誘致と連動させることで札幌全体の成長につながる。長期ビジョンと段階的計画を明確に示し、効果検証を行いながら発展させていくべきだと思う。
考え方	丘珠空港は、単なる交通拠点にとどまらず、都市競争力を支える重要な基盤であると認識しております。本機能強化では、「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」「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拡充」「道央圏空港の機能強化」といった課題の解決を図ることとしております。これまでも医療搬送や災害時の拠点として機能しており、今後は新千歳空港の需要分担や路線拡充により、観光・ビジネスの活性化につなげていきます。また、札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、空港ターミナルビルの機能拡充やアクセス改善、周辺の産業振興等を関係機関と連携して一体的に検討してまいります。さらに、環境アセスメントや事業評価を通じて効果を検証しながら適切に取り組んでまいります。
意見の概要	大規模投資には慎重であるべきであり、人口減少や経済縮小の中で事業の必要性は十分に検討されるべきだと考える。騒音など周辺住民への影響も大きいので、生活環境への配慮や還元策を講じる必要があると思う。また、空港の役割自体を見直し、民間航空の移転を含めた抜本的な検討も必要だと考える。
考え方	大規模投資については、人口減少や社会経済状況の変化を踏まえ、慎重に検討すべきものと認識しており、本事業については環境アセスメントや事業評価等を通じて必要性や効果、周辺環境への影響等を検証しながら進めてまいります。また、騒音等の影響が拡大する可能性については、環境基準の範囲内での運用を前提としつつ、調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。施設整備については、用地や費用面の制約から抜本的な見直しは現時点では検討対象としておらず、一方で空港は冬季運航制限の緩和や防災機能、航空ネットワークの強化に関する役割を担うものとして、機能強化を進めてまいります。

表 2-13 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

1 4 . 将来性	
意見の概要	札幌市民にとって利用しやすい立地にある丘珠空港は、都心に近い空港として非常に高い利便性を持っていると考える。この立地特性を生かして、都心近接空港としての機能を最大限発揮し、活用をさらに拡大していく必要がある。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」では、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市などが主体となって空港ターミナルビルの機能拡充、空港周辺の産業振興・機能集積、公共交通や自家用車等によるアクセス改善の検討などを進めていくこととしており、関係機関が連携しながら、地域の持続的な発展に向け、滑走路延長を核とする機能強化を検討してまいります。
意見の概要	小型ジェット機の就航や冬季の安定運航は経済活動を支える上で不可欠であり、通年で利用できる空港として強化する必要があると考える。新千歳空港との役割分担を図りながら、丘珠空港の特性を活かして最大限有効活用していくべき。
考え方	小型ジェット機や医療ジェットが冬季も安全に離発着するためには1,800m以上の滑走路長が必要であり、滑走路延長により通年運航が可能となります。これにより、ビジネス需要や観光需要の受け入れが拡大します。また、滑走路を300m延長することで、新千歳空港の運航に支障が生じた際には、その一部を丘珠空港で代替することが可能となります。さらに、新千歳空港が国際・幹線路線を担う一方で、丘珠空港はリージョナル機による路線展開を行うことで、役割分担を図りながら航空ネットワークの充実を目指してまいります。
意見の概要	将来的な需要増加に対応するためには、ビジネスジェットの受入や駐機場の拡張、格納庫や整備体制の強化など運用基盤の整備が必要だと考える。便数増加に伴うグランドハンドリング体制等の不足も懸念されるため、空港の運用能力を総合的に強化するべき。
考え方	需要増加に対応するため、駐機位置の見直しや空港駐車場の拡張などについて検討するとともに、将来的な需要に対応可能な施設整備について関係機関と連携しながら検討を進めてまいります。
意見の概要	丘珠空港の機能強化は札幌のみならず北海道全体の発展に直結する重要なインフラ投資であり、将来に向けて不可欠であると考え。ビジネスや観光の活性化を通じて地域全体の成長を支える拠点として、早急に機能強化を進めるべき。
考え方	「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」「安全・防災支援機能の確保」「道内外を結ぶ航空路ネットワークの拡充」「道央圏空港の機能強化」といった丘珠空港が現在抱える諸課題を解決するためには、丘珠空港の滑走路延長が必要であると考えます。新千歳空港は、羽田等幹線路線のさらなる展開を踏まえた国際路線の拡充を志向し、丘珠空港は、リージョナル機を活用した中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開することにより、マルチ・ツーリズムゲートウェイの実現を目指してまいります。
意見の概要	丘珠空港は自衛隊との共用空港であることから、滑走路延長によって軍事利用が拡大することに強い懸念を持っている。自衛隊機や米軍機の増加、騒音や訓練の影響、安全リスクについて不安があり、住宅地外での訓練実施や運用の規制、住民への配慮を徹底する必要があると思う。
考え方	今般の丘珠空港機能強化では、「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」「安全・防災支援機能の確保」「道内外を結ぶ航空路ネットワークの拡充」「道央圏空港の機能強化」といった民間利用を念頭に検討を進めております。滑走路の延長及び冬季運航制限の緩和により、航空機騒音の影響範囲が広がることが想定されますが、引き続き航空機騒音に係る環境基準値の範囲内での運用となるよう配慮してまいります。なお、札幌市条例に基づいた環境アセスメントにおいて航空機騒音の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討いたします。

表 2-14 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

15. 代替機能	
意見の概要	新千歳空港が災害やトラブルで機能しなくなった場合に備え、丘珠空港は道央圏における唯一の代替空港として最低限の機能を確保すべきであり、バックアップ機能を強化することが必要だと考える。雪や事故で新千歳が停止しやすい現状を踏まえると、その補完としての役割は極めて重要だと思う。
考え方	丘珠空港の滑走路長を300m延長することで、小型ジェット機による通年運航が可能となります。これにより、降雪や災害など新千歳空港の運航に支障が生じた際には、その一部を丘珠空港で代替することが可能となります。
意見の概要	新千歳空港の需要の一部を丘珠空港が担うことは有効であり、丘珠のほうが利便性が高い面もあるため、需要分担の観点から積極的に活用すべきだと考える。新千歳の混雑やアクセスの悪さを踏まえれば、丘珠の活用によって全体の利便性向上につながると思う。
考え方	新千歳空港は、昼前後の時間帯を中心に混雑や遅延が発生しやすい状況です。小型機が就航している路線を丘珠空港へ振り替えることで、新千歳空港の発着枠を有効活用することが可能となります。新千歳空港は、羽田等幹線路線のさらなる展開を踏まえた国際路線の拡充を志向し、丘珠空港は、小型ジェット機を活用した中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開することにより、マルチ・ツーリズムゲートウェイの実現を目指してまいります。
意見の概要	冬季は気象条件が新千歳と類似しているため差別化が必要であり、便数についても過剰に増やすのではなく、国内線中心で適切に制御すべきと考える。除雪の問題によって欠航が増えるリスクもあるため、安定運用を前提とした利用の仕方が望ましいと思う。
考え方	滑走路延長に伴う除雪面積の拡大や増便を見据え、引き続き滑走路を管理する防衛省と緊密に連携し、冬季においても安定した運航が実現できるよう取り組んでまいります。
意見の概要	自衛隊との共存を前提に活用していくことも一つの方向だと考える一方で、軍用ヘリの騒音問題や過去の運用に対する不信もあり、軍事的要素を排除して民間空港として活用すべきだという考えもある。自衛隊との関係性については慎重に検討されるべきだと思う。
	滑走路延長や機能強化を進めるためには用地買収や自衛隊との調整が不可欠であり、制度面での対応や関係機関との協調を含めた実現可能性の確保が重要だと考える。
考え方	今般の丘珠空港機能強化では、「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」「安全・防災支援機能の確保」「道内外を結ぶ航空路ネットワークの拡充」「道央圏空港の機能強化」といった民間利用を念頭に検討を進めております。今後、工事実施中や滑走路延長後においても、自衛隊の運用に支障が無いよう、防衛省と協議してまいります。

表 2-15 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

16. 環境	
意見の概要	丘珠の緑地や公園は市民の憩いの場として重要であり、ランニングコースなど日常的に利用しているため、それらの機能はできるだけ維持してほしいと考える。公園としての価値が損なわれることは避けるべきであり、現在と同様の利用が可能な形で整備されることが望ましいと思う。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」では、滑走路延長により減少する緑地の範囲や残地の形状などを踏まえ、現緑地が持つ「航空機騒音や風雪の影響を和らげる緩衝機能」、「市民が日常的に利用する園路や遊具などのレクリエーション機能」を維持するために必要な整備を行うこととしており、関係機関と連携しながら整備内容の検討を進めております。 また、滑走路延長等の整備にあたっては、環境アセスメントに基づき環境影響の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討し、市民の利用環境にも配慮しながら進めてまいります。
意見の概要	滑走路延長による自然環境への影響については、鳥類の生息域や生態系、大気汚染などにどのような影響が及ぶのかが懸念される。環境への影響が小さい可能性もあるが、その点については慎重に評価されるべきであり、十分な検討が必要だと思う。
意見の概要	環境影響についての説明が十分ではなく、具体的にどのような影響が発生するのかがよく分からないと感じる。生態系や水環境などの詳細な評価が示されていないため、より分かりやすく丁寧な情報提供が必要だと思う。
意見の概要	空港整備により河川の流れや排水、悪臭問題など周辺環境への影響が生じる可能性があり、地域住民の生活環境にも配慮するべきだと考える。特に丘珠川の水質や臭気の問題は改善すべきであり、周辺道路や利用環境も含めた総合的な対策が必要だと思う。
考え方	滑走路延長等の整備にあたっては、環境アセスメントに基づき自然環境への影響の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討し、市民の利用環境にも配慮しながら進めてまいります。
意見の概要	空港の機能強化による経済や観光、医療面でのメリットは理解しており、計画自体には賛成であるが、環境対策を十分に行うことが前提であると考えている。緑地や周辺環境への影響に配慮しながら整備を進めることが重要だと思う。
考え方	空港機能の強化による経済や観光、医療面での効果が期待される一方で、環境への影響については重要な課題であると認識しております。このため、滑走路延長等の整備にあたっては、札幌市条例に基づく環境アセスメントにより環境影響の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。また、緑地機能の維持・向上や周辺環境への配慮を図りながら、空港と地域の共生を目指してまいります。
17. 景観	
意見の概要	丘珠空港緑地（特に滑走路32（南）側）は飛行機を間近で見ることができ、市民の憩いの場となっている。小高い場所からはJRタワーなどのビル群、遠くには藻岩山も見ることができ広い芝生広場が大好きです。滑走路延長部分をできる限り北側に伸ばし、芝生部分を残して欲しい。
考え方	「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」では、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら緑地機能の維持・向上、空港ターミナルビルの機能拡充、空港周辺の産業振興・機能集積など、空港と周辺地域の共生を目指した検討を進めております。地域の持続的な発展に向け、滑走路延長を核とする機能強化を検討してまいります。

表 2-16 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

18. 防災	
意見の概要	道央の防災拠点としての機能強化が必要であり、防災支援基地としての機能拡充を進めるべきだと考える。災害対応力の強化は不可欠であり、緊急の大小に関わらず対応できる設備を早急に整備してほしいです。単なる滑走路延長にとどまらず、用地拡大を含めて滑走路増設、防災・医療施設などを整備し、防災支援ネットワークの拠点として機能させるべき。支援物資の備蓄・流通機能を常設し、自衛隊の輸送機やヘリを活用して北海道各地と相互供給できる体制の構築が必要だと考える。消防ヘリ、警察ヘリ、医療ジェットを常駐させ、道内および本州と結ぶネットワークの中心拠点として機能させるべき。有事や国防の観点からも施設強化は重要だと考える。
考え方	今般の丘珠空港機能強化では、「安全・防災支援機能の確保」を重要な目的の一つとしており、災害時における支援拠点としての機能強化を図るものです。滑走路延長により、小型ジェット機や医療用途を含めた通年での安定運航が可能となり、災害時においても新千歳空港の機能を補完するなど、緊急輸送や支援活動への対応力が向上すると考えております。一方で、滑走路増設や大規模な用地拡大を伴う整備については、用地取得や事業費等の課題があることから、現時点では検討対象としておりませんが、今後も防災機能の強化に資する取組について関係機関と連携しながら検討を進めてまいります。
意見の概要	医療機能の強化は不可欠であり、医療輸送体制の整備、とりわけ医療ジェットの通年運航を早急に実現すべきだと思う。札幌に高度医療機関が集積していることから、道内各地からの緊急医療搬送の拠点として整備すべきであり、レーダー誘導や搭乗設備など運用面の改善も求められる。メディカルウィングの重要性は高く、人道的観点からも積極的に推進すべき。医師偏在や医療格差が進む中、航空による医療連携は不可欠であり、遠隔地医療の支援や産科医療の偏在解消、ハイリスク妊娠への対応など、安心して生活できる医療体制の確保につながる。過疎化が進む中で救急医療体制の維持のためにも必要性は高いと思う。
考え方	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おり（令和7年9月現在）、リージョナルジェット機による中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開しております。また、全国に先駆けて、メディカルウィング事業を平成29年にスタートし、令和7年3月末までに161件の医療搬送を行うなど地域医療を支えています。小型ジェット機や医療ジェットが冬季も安全に離発着するためには、1,800m以上の滑走路長が必要です。一方でこれ以上の滑走路長では、事業費が大幅に増加することから、丘珠空港が抱える諸課題を解決するための最小限の投資として1,800mの滑走路長を検討することといたしました。いただいたご意見は、関係機関と共有し、今後の参考にさせていただきます。
意見の概要	新千歳空港への一極集中にはリスクがあり、丘珠空港の代替空港機能を強化すべきだと考えます。降雪や災害により新千歳空港が使用できない場合の代替としての役割は重要であり、冬季にJRや高速道路が使えなくなった場合の交通手段としても不可欠。札幌中心部に近い立地は大きな利点であり、離島住民を含めた道内各地と札幌をつなぐ航空ネットワークの維持に重要な役割を果たす。千歳空港の補完機能として、一定程度でも代替機能を持たせる必要があると考える。
考え方	丘珠空港の滑走路長を300m延長することで、小型ジェット機による通年運航が可能となります。これにより、降雪や災害など新千歳空港の運航に支障が生じた際には、その一部を丘珠空港で代替することが可能となります。新千歳空港は、昼前後の時間帯を中心に混雑や遅延が発生しやすい状況です。小型機が就航している路線を丘珠空港へ振り替えることで、新千歳空港の発着枠を有効活用することが可能となります。新千歳空港は、羽田等幹線路線のさらなる展開を踏まえた国際路線の拡充を志向し、丘珠空港は、リージョナル機を活用した中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開することにより、マルチ・ツーリズムゲートウェイの実現を目指してまいります。
意見の概要	滑走路延長は必要不可欠であり、大型ジェットが離発着可能な環境を整備すべき。物資輸送能力の向上や災害対応の観点からも早期の整備が求められる。冬季運航制約の緩和、滑走路凍結対策、地震対策など安全性の向上は重要であり、RESAの課題も含めて安全基盤を強化すべき。また、空港施設や駐車場の狭隘解消、アクセス改善も必要であり、医療ジェット運用に対応した設備整備も求められる。発着回数増加と医療運用との両立など、運用面の調整も重要な課題だと考える。
考え方	丘珠空港は、新千歳空港との役割分担を図りながら、小型ジェット機を活用した中核都市間の路線展開やプロペラ機を活用した道内路線を展開を進める考えであり、今回の滑走路延長では大型ジェット機の離発着は想定しておりませんが、小型ジェット機の通年運航に対応するため、滑走路延長が必要であると考えております。滑走路延長により新千歳空港の代替機能を担うことが可能となり、災害時の対応力向上にも寄与します。あわせて、RESAの整備についても進める考えです。また、降雪時の除雪対応や安全性の確保についても、防衛省と連携しながら取り組んでまいります。さらに、航空需要の増加に対応するため、駐機場やターミナル機能、駐車場の拡張など、空港施設全体の強化についても検討してまいります。

表 2-17 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

18. 防災(続き)	
意見の概要	機能強化には賛成ですが、空港周辺および航路直下の住民の安全や環境への配慮は不可欠だと考えます。住宅地に近接しているため、騒音や安全性への十分な対策が必要。アクセスの不便さや施設の狭さが解消されなければ周辺地域への影響が懸念されるため、整備と同時に課題解決を進めるべきだと思います。地域住民への配慮を前提として整備を進める必要がある。また、医療ヘリやジェットの配置状況、メディカルウィングの運用実態、発着回数増加の影響などについては分かりにくい点が多く、運用の透明性向上が必要。空港への動物侵入対策など、安全管理の強化も求められる。
考え方	空港機能強化を進めるにあたっては、住宅地に近接していることから、騒音や安全性など周辺住民への影響については重要な課題と認識しております。このため、航空機騒音については環境基準の範囲内での運用を前提とし、環境アセスメントにより調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を講じてまいります。また、滑走路延長や機能強化に伴う利用者増加に対応するため、空港施設や駐車場の拡張、交通アクセスの改善について関係機関と連携して検討を進めてまいります。さらに、運用状況や安全対策についても丁寧な情報提供に努めるとともに、地域住民への配慮を前提に整備を進めてまいります。また、動物侵入対策など必要な対策も講じてまいります。
19. 騒音	
意見の概要	丘珠空港周辺では、特に夏場に窓を開けることができないほど騒音の影響が大きく、室内でも会話やテレビの音が聞き取りづらいほど生活に支障が出ていると感じる。提示されている騒音基準値よりも実際は大きいのではないかと疑問に思うほどであり、不快な環境だと考える。
考え方	現状の騒音状況については、札幌市において航空機騒音の調査を実施し、公表しております。今後の運用にあたっては、環境基準を遵守しつつ、騒音の影響軽減に配慮するとともに、増便等によって生活環境に過度な影響を及ぼすことがないように対応してまいります。
意見の概要	騒音を軽減するためには、より静かな航空機の導入など具体的な対策を進めるべきだと考える。滑走路延長によって騒音が増加する可能性があるため、事前に十分な対策が講じられる必要があると思う。
考え方	滑走路の延長及び冬季運航制限の緩和により、航空機騒音の影響範囲が変化する可能性があります。引き続き航空機騒音に係る環境基準値の範囲内での運用となるよう配慮してまいります。なお、札幌市条例に基づいた環境アセスメントにおいて航空機騒音の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討いたします。
意見の概要	騒音については風向きなどによって影響が変化するため、航路下地域を含めた詳細な調査を行うべきだと考える。特に夏場は騒音の感じ方が強くなることから、より細かなデータに基づく評価が必要だと思う。
考え方	今後、札幌市条例にもとづく環境アセスメントにおいて航空機騒音の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。
意見の概要	航空機の騒音については気にならず、近年は機材も静かになっていて短時間で通過するため問題とは感じない。
考え方	航空機騒音についての感じ方は個人差があるものと認識しており、近年は機材の低騒音化も進んでいます。今後においても引き続き調査・把握を行い、環境基準の範囲内での運用に努めるとともに、地域の状況や他の騒音も含めた生活環境への配慮についても参考としながら対応してまいります。
意見の概要	騒音だけでなく交通など周辺環境への影響も含めて、地域住民に対する丁寧な説明と配慮が必要だと考える。影響の全体像を説明し、理解を得る取り組みが重要だと思う。
考え方	滑走路の延長及び冬季運航制限の緩和に伴い、航空機騒音や建設作業に伴う騒音など、周辺地域への環境影響が生じる可能性があることから、事業実施にあたっては、札幌市条例に基づいた環境アセスメントに則って環境影響の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を講じてまいります。

表 2-18 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

20. 騒音対策	
意見の概要	通年の騒音軽減を図るためには、篠路通の西側において用地を確保し、防風林のように針葉樹を植えることで物理的に騒音を遮る対策を講じる必要があると考える。 騒音の影響を受ける住宅への対応としては、千歳空港で実施されているような補助制度が存在することから、同様の仕組みを丘珠においても導入すべきと考える。
考え方	航空機騒音の軽減については重要な課題と認識しており、滑走路延長に伴う影響については環境アセスメントにおいて調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。また、具体的な対策の在り方については、周辺環境の状況も踏まえながら、関係機関と連携して検討を進め、地域住民への影響低減に努めてまいります。
21. 合意形成	
意見の概要	計画内容や説明のあり方に不透明さや不十分さがあり、どの住民の意見が反映されているのか分からないという不信感があるため、広く市民の声を公平に聴いたうえで具体的に分かりやすい説明を行い、十分な合意形成を前提に進めるべきだと考える。
考え方	本計画の推進にあたっては、地域住民の理解が必要であると認識しております。 これまで、丘珠空港周辺の9会場における住民説明会の開催や、丘珠空港ターミナルビルや札幌駅地下歩行空間（チカホ）におけるオープンハウス型の説明会の開催に加え、各種メディアによる情報発信に努め、60日間にわたり地域の皆様からご意見を募集する期間を確保してまいりました。いただいたご意見については、今後の滑走路設計及び施工検討の際の参考とさせていただきます。
意見の概要	騒音や振動などの環境影響によって生活環境が悪化する懸念があり、今後の運航増加によって住環境への影響が拡大する可能性があると考え、環境調査や騒音評価を強化し、具体的な影響を示したうえで対策を講じる必要があると思う。
考え方	航空機の騒音や振動などの環境影響については重要な課題と認識しており、今後の運航増加に伴う影響についても適切に把握する必要があると考えております。このため、滑走路延長等の整備にあたっては、環境アセスメントにおいて騒音を含めた影響の調査・予測・評価を行い、具体的な影響を把握したうえで、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。
意見の概要	多額の事業費が投入されるにもかかわらず、その内訳や費用対効果、将来需要の妥当性が十分に示されていないため、採算性や投資効果、責任の所在まで含めて明確に説明し、場合によっては実現可能性も含めて検証すべきだと考える。
考え方	事業の実施にあたっては、事業評価の実施要領に基づく新規事業採択時評価や環境アセスメント等を通じて、費用対効果や将来需要の妥当性、周辺環境への影響等を検証してまいります。また、これらの内容については丁寧な情報提供に努めるとともに、必要に応じて関係機関と連携しながら、適切に検討を進めてまいります。
意見の概要	滑走路延長の規模や小型ジェット機の運用、路線展開の妥当性について不明確な点が多く、延長によってどの程度機能が向上するのかを具体的に示す必要があり、安全性や運航条件も含めた全体像を明確にしたうえで検討を進めるべきだと思う。
考え方	滑走路延長の規模や小型ジェット機の運用、路線展開による効果については重要な検討課題と認識しております。このため、滑走路延長により小型ジェット機の通年運航が可能となり、就航路線の選択肢が広がることなど機能向上の効果について、具体的に示していく必要があると考えております。また、安全性や運航条件についても十分に整理したうえで、環境アセスメントや事業評価を通じて全体像を明確にしながら、適切に検討を進めてまいります。
意見の概要	空港機能の強化によって利用者が増加すると考えられるため、それに対応するアクセスや二次交通の整備が不可欠であり、地下鉄延伸や道路整備などを含めた都市構造全体の視点で調整しなければ本来の効果は得られないと考える。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。 なお、栄町駅からの地下鉄延伸については、多額の建設費や運営経費等を料金収入で賄う事業採算性の確保に課題があるため、慎重な判断が必要となります。今後も、空港利用者数の動向や交通インフラに関する技術・制度の進展等を見定めながら、空港へのアクセス向上につながる取組を検討していく考えです。

表 2-19 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

22. 健康	
意見の概要	聴覚過敏の人間にとって飛行機の騒音は強い苦痛を伴うものであり、窓を開けた生活にも影響が出ている状況であるため、今後便数が増加すれば生活が困難になる可能性が高く、周辺への騒音により一層配慮する必要があると思う。
考え方	滑走路延長等の整備にあたっては、環境アセスメントにおいて騒音を含めた影響の調査・予測・評価を行い、具体的な影響を把握したうえで、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。
意見の概要	保育の現場において、飛行機の騒音によって子どもが耳の痛みを訴えたり、お昼寝中に起きて泣いてしまうなどの影響がすでに生じていることから、これ以上本数が増加すれば子どもの健康や生活への影響が拡大することを強く懸念する。
考え方	今後の運用にあたっては環境基準の範囲内での運用を前提とするとともに、環境アセスメントにおいて騒音の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。
意見の概要	現在でも騒音による影響が見られる中で、便数の増加によって生活環境や健康への影響がさらに広がる可能性があるため、そのリスクを見据えた十分な配慮と対策を講じる必要がある。
考え方	現状においても航空機騒音による生活環境への影響が指摘されていることから、今後の便数増加に伴う影響の拡大については重要な課題と認識しております。このため、環境基準の範囲内での運用を前提とするとともに、環境アセスメントにおいて騒音の調査・予測・評価を行い、将来的な影響も含めて把握したうえで、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。
23. 安全意識	
意見の概要	ボーイング737やエアバスA320クラスの航空機が冬季条件下でも安全に着陸できるのか不安があり、滑走路延伸によって十分な安全性が確保されるのか疑問に思う。
考え方	小型ジェット機や医療ジェットが冬季も安全に離発着するためには、1,800m以上の滑走路長が必要です。一方、ボーイング737やエアバスA320クラスなどの航空機は、1,800mの滑走路長でも離着陸は困難であり、今回の計画では想定しておりません。中型機に必要な滑走路長では、事業費が大幅に増加することから、丘珠空港が抱える諸課題を解決するための最小限の投資として1,800mの滑走路長を検討することといたしました。
意見の概要	札幌は吹雪が多い地域であるため、わずかな延伸で本当に安全性が確保されるのか不安であり、冬季の厳しい気象条件の中でも安全に運用できる体制が必要だと考える。
考え方	安全機能の確保は、丘珠空港機能強化検討の目的の一つです。300mの滑走路延長と滑走路端安全区域（RESA）の整備により、航空機の離発着がこれまでより安全になります。また、陸上自衛隊によるPAR（精測進入レーダー）進入やGPSを活用したRNAV（APV進入：垂直案内付き進入）を用いた着陸誘導が実施されており、一定の着陸精度を確保しています。
意見の概要	航空機が高圧線付近を通過する際の安全性や学校周辺への影響について懸念がある。
考え方	航空機の飛行経路については、安全確保の観点から国の定める基準やルールに基づき、周辺の地形や建築物、高圧線などの障害物の状況を踏まえて設定されています。また、飛行経路や運航方法の設定にあたっては、関係機関による検討や必要な検証が行われており、安全性を確保したうえで運用されます。さらに、学校周辺を含めた地域への影響については、環境アセスメントにおいて騒音等の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討するなど、周辺環境への配慮に努めてまいります。
意見の概要	住宅街にある空港は常に危険性を感じやすく、都市に近すぎること自体が事故時の被害拡大につながるのではないかと懸念している。 全体として事故リスクや安全性について根本的な不安があり、十分に安全が確保されているかどうかについて強い懸念を持っている。
考え方	丘珠空港は住宅地に近接する都市型空港であることから、安全対策は重要な課題であると認識しております。航空機の飛行経路については、国の定める基準やルールに基づき、周辺の地形や建築物、高圧線などの障害物の状況を考慮して設定されており、関係機関による検討や検証を経たうえで安全性を確保した運用が行われています。また、運航にあたっては、国の厳格な安全基準に基づき、安全間隔の確保や適切な管制のもとで実施されており、丘珠空港においてはPAR（精測進入レーダー）やRNAV（衛星航法を用いた進入方式）などにより、一定の進入精度と安全性が確保されています。今後もこれらの安全確保の取組を前提としつつ、地域の皆様の不安に配慮しながら、関係機関と連携して適切な運用に努めてまいります。

表 2-20 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

2 4 . 利便性・経済	
意見の概要	丘珠空港の機能強化によって観光や人流・物流が活発になり、企業進出や産業育成、税収増加など地域全体の経済発展につながると考えるため、北海道や札幌の発展拡大のためにもその効果を重視して整備を進めるべきだと思う。 空港機能の強化を単体の整備にとどめるのではなく、栄町駅周辺や空港周辺を含めた再開発や施設整備、観光拠点やイベント拠点の形成といったまちづくりと一体的に進めることで、地域全体の活性化につなげるべきだと思う。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」では、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市などが主体となって空港ターミナルビルの機能拡充、緑地機能の維持・向上、空港周辺の産業振興・機能集積などを進めていくこととしており、関係機関が連携しながら、地域の持続的な発展に向け、滑走路延長を核とする機能強化を検討してまいります。
意見の概要	新千歳空港の混雑や一極集中を踏まえ、丘珠空港の滑走路延長や機能強化により道内外を結ぶ航空ネットワークを拡充し、補完関係を構築することが重要である。
考え方	新千歳空港の混雑・遅延に対する短期的な対策としては、新千歳空港の航空需要の一部を丘珠空港が担うことが考えられますが、現状の丘珠空港では小型ジェット機の通年運航ができない状況です。このため、滑走路を300m延長し、小型ジェット機の受け入れ環境を整え、道央圏空港全体の機能向上を図ってまいります。
意見の概要	丘珠空港は札幌中心部に近く移動負担が小さいという大きな利点があり、新千歳空港よりも利便性が高い場面も多いため、この強みを活かしてより使いやすくし、市民や来訪者にとって便利な空港として活用を進めるべきだと思う。
考え方	丘珠空港は札幌中心部に近接しているという立地特性を有しており、この利便性は重要な強みであると認識しております。滑走路延長により小型ジェット機の通年運航が可能となることで、ビジネスや観光需要への対応がしやすくなり、利用者にとっての利便性向上が期待されます。今後もこの特性を活かしながら、航空ネットワークの充実や利便性の向上に努め、札幌市民や来訪者にとって利用しやすい空港となるよう取り組んでまいります。
意見の概要	丘珠空港の認知度が低く名称も分かりにくい現状があるため、名称の見直しや広報・広告の強化を行い、全国的な知名度を高めることで利用促進と経済効果につなげるべきだと思う。
考え方	丘珠空港の認知度向上は、利用促進を進める上で重要な視点であると認識しております。いただいたご意見は関係機関と共有いたします。

表 2-21 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

25. 費用	
意見の概要	事業費が大きくなることへの懸念があり、費用対効果に疑問を感じるため、無理に予算をかけるのではなく税負担に配慮しながら必要最小限のコストで進めるべきであり、小規模な案や効率的な資金の使い方を重視すべきだと思う。
考え方	計画の実現にあたりましては、事業評価を通じてその必要性を厳格に精査するとともに、費用対効果を始めとする多角的な検証を行ってまいります。
意見の概要	事業の拡張を急ぐことで安全性や財政面のリスクが高まる可能性があるため、拙速な判断は避け、段階的に整備を進めるなど無理のない計画のもとで慎重に進めるべきだと考える。
考え方	計画の実現にあたりましては、安全性や財政面への配慮は重要であると認識しております。このため、環境アセスメントや事業評価等の諸手続を経て早期事業化に向けて取り組んでまいります。
意見の概要	現状の制約を踏まえても早期に整備を進めることが重要であり、中途半端な規模ではなく思い切った方法や投資によって短期間で完成させるなど積極的に推進するべきだと思う。
考え方	丘珠空港が抱える諸課題を解決するためには、滑走路延長等の機能強化が必要であると考えます。今後、札幌市条例に基づいた環境アセスメント、事業評価等の諸手続を経て早期事業化に向けて取り組んでまいります。
意見の概要	単に整備するだけではなく料金設定やアクセスのあり方など運用面の設計が重要であり、駐車場料金や公共交通の利便性などを見直し、適切な利用行動を促すような制度設計を行うべきだと考える。
考え方	札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」に基づき、将来的な空港利用者の増加を見据え、札幌市が主体となって関係機関と協議しながら公共交通や自家用車等によるアクセスの改善に向けた検討を進めております。いただいたご意見は関係機関と共有いたします。
26. 工期	
意見の概要	計画の内容について一定の効果や利便性向上を期待しており、需要もあると考えるため、とにかく早く実現することが最も重要であり、工期を短縮し迅速に着工してできる限り早期に完成させるとともに、遅れることによる効果の減少を防ぐためにも確実に早期実現を図るべきだと思う。
考え方	今後、札幌市条例に基づいた環境アセスメント、事業評価等の諸手続を経て早期事業化に向けて取り組んでまいります。

表 2-22 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

27. 運用・安全	
意見の概要	現在の運用では機材整備による欠航や気象条件による影響など安全面と運用の安定性に関する課題が見られるため、滑走路や関連設備の整備、冬季対策や事故防止対策を含め、確実に安全で安定した運用ができる環境を整えることが必要だと考える。
考え方	滑走路の延長により冬季の着陸安全性（オーバーラン防止）が高まります。また、万が一の逸脱に備えた「滑走路端安全区域（RESA）」の整備も行っています。丘珠空港ではPAR（精測進入レーダー）進入や、GPSを活用したRNAV（APV進入）により着陸誘導が行われており、一定の進入精度を確保しております。航空機の運航は国の安全基準に基づき実施されており、滑走路や進入に必要な灯火施設などの運航支援設備が整備された環境のもとで安全性が確保されます。
意見の概要	現状の運航能力では需要に十分に対応しきれていない面があると感じるため、ジェット機の導入や機材の大型化、便数増加や航路拡大を進めることで、より利便性の高い空港機能へと強化すべきだと思う。
考え方	滑走路長を300m延長することで、小型ジェット機の通年運航が可能となり、就航路線の選択肢が広がります。一方でこれ以上の滑走路長では、事業費が大幅に増加することから、丘珠空港が抱える諸課題を解決するための最小限の計画として1,800mの滑走路長を検討することといたしました。
意見の概要	空港機能の強化を進めるにあたっては、運用体制や人員面も含め、地域住民に対して納得感のある形で進めていくべきだと考える。
考え方	空港機能の強化にあたっては、住民の理解と協力が不可欠であると認識しており、いただいたご意見については関係者間で共有しながら検討を進めてまいります。
28. 防衛	
意見の概要	滑走路延長によって軍事利用が拡大し、自衛隊や米軍の利用増加につながるのではないかと強い不安があり、市民や住民の安全や生活が軽視される可能性があることから、なし崩し的な軍事利用は避けるべきであり、そのような利用については厳しく規制し、住民への影響を十分に考慮する必要があると考える。
	滑走路の延長によって、防衛力の強化や災害時・有事における柔軟な運用が可能となり、国民の安全確保や広域的な対応力の向上に資することから、国防や防災の観点でも施設強化は有効であると考えます。
考え方	今般の丘珠空港機能強化では、「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」「安全・防災支援機能の確保」「道内外を結ぶ航空路ネットワークの拡充」「道央圏空港の機能強化」といった民間利用を念頭に検討を進めております。一方で、丘珠空港は、航空管制や除雪業務の多くを自衛隊が担っているほか、災害時には防災拠点として警察・消防・自衛隊が連携するメリットも大きい。現在の「共用空港」の枠組みの中で、民間利用との調和を図る方針です。さらに、航空機の安全確保は、空港運用において何よりも優先されるべき課題であると認識しており、民間機・自衛隊機双方が安全に運航できるよう、管制体制の適切な運用やルールの徹底に万全を期してまいります。また、滑走路の延長は、あくまで民間航空機の通年運航や機能強化のために必要となるものであり、これにより自衛隊の役割や任務に変化をもたらすことや、自衛隊の利用拡大を想定したものではありません。

表 2-23 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

29. 賛成	
意見の概要	丘珠空港は非常に便利で利便性が高く、実際に利用してその価値を実感できる空港であると感じるため、滑走路延長や機能強化の計画には賛成であり、騒音などの課題は一定の配慮をしつつもそのメリットの方が大きいと考え、航路の拡大やアクセス改善、情報発信も含めてより良い空港として発展するよう積極的に推進すべきだと思う。
考え方	丘珠空港については、利便性が高く、その価値が実際の利用を通じて実感されている点を踏まえ、滑走路延長や機能強化は、通年運航の実現や就航路線の選択肢の拡大により、利用者の利便性向上につながるものと考えています。これにより、ビジネスや観光需要の受け入れが拡大し、空港の利用価値がさらに高まるものと認識しています。また、空港機能の強化にあたっては、騒音などの課題にも配慮し、環境基準内の範囲内での運用や環境アセスメントによる調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置の検討を行うとともに、空港アクセスへの改善や適切な情報発信に取り組んでいきます。
30. 判断保留・疑問	
意見の概要	騒音の増加や発着回数の増加によって生活環境が悪化することや安全性への不安があり、現行の騒音基準や調査方法では実態が十分に反映されていないのではないかと感じるため、より精緻な騒音調査や予測の見直しを行い、具体的な防音対策や補償措置を講じるべきだと考える。
考え方	騒音影響の実態については、「航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省）」に基づき札幌市が毎年空港周辺 12 箇所で騒音測定・評価を行っております。滑走路延長に伴う騒音影響についても、環境アセスメントにおいて調査・予測・評価を行い、必要に応じて騒音調査方法の見直しや影響軽減措置を検討してまいります。
意見の概要	滑走路延長や機能強化によって利便性の向上や便数・路線の拡大、利用者の増加が期待できるため、その効果を十分に活かすためには、具体的な運航計画や需要見込みを明確に示しながら、空港へのアクセス改善や周辺インフラ整備も含めて、全体として利用しやすい環境を整備することが重要だと思う。
考え方	滑走路の延長により小型ジェット機の通年運航が可能となるため、就航路線の選択肢が広がり、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。こうした需要の受け入れを支えるためには、滑走路の延長と、それに伴うターミナルビルの機能拡充や空港アクセスの改善を地元行政と連携して進める必要があると考えています。なお、札幌市が策定した「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」では、将来的な空港利用者の増加を見据え、空港ターミナルビルの機能拡充、緑地機能の維持・向上、空港周辺の産業振興・機能集積、公共交通や自家用車等による空港アクセスの改善について検討を進めていくこととしております。
31. 反対（生活）	
意見の概要	騒音が現状でも生活に大きな支障を与えており、発着回数の増加やジェット機の就航によってさらに悪化することで、会話やテレビ視聴が困難になるなど日常生活への影響が深刻であり、安全面でも墜落や落下物への不安があるため、環境基準値だけでは実態を反映していないと感じており、こうした状況での滑走路延長や機能強化には反対であり、まずは騒音の抑制や十分な対策、補償を含めた住民の生活を守る対応を優先すべきだと考える。
考え方	騒音影響の実態については、札幌市が「航空機騒音測定・評価マニュアル」に基づき毎年調査を実施しており、滑走路延長に伴う騒音影響についても、環境アセスメントにおいて調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。安全面については、航空機同士の安全間隔を確保する運用ルールに基づいて運用しており、これにより事故が発生しないよう管理されているところです。また、落下物対策としましては、2018年3月に「落下物対策総合パッケージ」をとりまとめ、「落下物防止対策基準」の策定、空港管理者による駐機中の機体チェック体制の強化等に取り組んでおります。
意見の概要	利便性の向上や機能強化の意義について一定の理解はあるものの、騒音や生活環境への影響が大きいままでは受け入れることは難しいと考えるため、静音化技術の活用や運航ルートの見直し、防音対策や補償制度の整備などを十分にを行い、地域住民の負担を軽減できるのであれば一定程度の機能強化については検討の余地があると思う。
考え方	航空機の運航にあたっては、環境基準内での運用を前提とするともに、飛行の方式や飛行ルートについても安全を阻害しない範囲で騒音軽減を図るよう航空会社に協力を求めてまいります。滑走路延長に伴う騒音影響につきましては、環境アセスメントにより調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討してまいります。

表 2-24 意見の概要および意見に対する考え方(続き)

3 2 . 反対 (政策)	
意見の概要	丘珠空港の機能強化ではなく、新千歳空港との役割分担や機能統合を進めるべきと考える。長距離路線やジェット機は新千歳空港で対応し、丘珠空港は限定的な運用にとどめる方が合理的であると思う。また、新千歳空港へのアクセス改善や鉄道・新幹線といった他の交通手段を優先的に整備することが、全体としての利便性向上につながると考える。空港を増強するよりも、既存インフラの効率的な活用を重視すべきである。
考え方	丘珠空港の滑走路延長は、「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」「安全・防災支援機能の確保」「航空路ネットワークの拡充」などの諸課題を解決するために必要な整備であると考えます。新千歳空港は、昼前後の時間帯を中心に混雑や遅延が発生しやすい状況です。小型機が就航している路線を丘珠空港へ振り替えることで、新千歳空港の発着枠を有効活用することが可能となります。このため、小型ジェット機や医療ジェットが冬季も安全に離発着するための最小限の計画として1,800mの滑走路長を検討することといたしました。
意見の概要	騒音問題が解決できていない中で機能強化を進めるべきではないと考える。住宅地の中に空港が存在すること自体が問題であり、生活環境への影響は大きく、騒音の増加は避けられないと思う。空港は本来郊外に整備し、生活圏とは分離するべきであるとする。
考え方	滑走路延長及び冬季運航制限の緩和により、航空機騒音の影響範囲が広がることが想定されますが、環境基準値の範囲内での運用となるよう配慮してまいります。札幌市条例に基づいた環境アセスメントにおいて航空機騒音の調査・予測・評価を行い、必要に応じて影響軽減措置を検討いたします。
意見の概要	都市の中心部に近い空港は事故発生時の被害が大きくなるため危険であり、不安を感じる。発着回数の増加により事故確率も高まると考えられ、特に住宅地や学校の上空を飛行する状況は避けるべきである。根本的に立地自体が安全面で適切ではないと思う。
考え方	航空機の運航は、国の厳格な安全基準やルールに基づき、安全間隔の確保などにより運用されております。飛行経路については、周辺の地形や建築物等の状況を踏まえて設定されており、関係機関による検証を経て安全性を確保した運用が行われております。
意見の概要	自衛隊と共用している空港であることから、機能強化により軍事利用が拡大する可能性があると考え、不安を感じる。民間空港として活用するのであれば軍事的要素は排除すべきであり、現状のままの計画は受け入れられないと思う。
考え方	今般の丘珠空港機能強化では民間需要を念頭に検討を進めております。滑走路の延長は、あくまで民間航空機の通年運航や機能強化のために必要となるものであり、これにより自衛隊の役割や任務に変化をもたらすことや、軍事基地化を想定したものではありません。
意見の概要	多額の税金を投入するにもかかわらず、必要性や効果が十分に説明されておらず、納得できないと考える。人口減少や需要の不透明さを踏まえると、過大な投資は将来的に負担となるだけであり無駄であると思う。行政の進め方や説明には不信感があり、計画自体が形式的であるように感じる。
考え方	本事業の必要性や効果について慎重に検討することが重要であると認識しております。事業評価の実施要領に基づく新規事業採択時評価や環境アセスメント等を通じて、費用対効果や将来需要の妥当性について検証を行ってまいります。なお、地域住民の方々とのコミュニケーションについては、丘珠空港周辺の9会場における住民説明会の開催や、丘珠空港ターミナルビルや札幌駅地下歩行空間（チカホ）におけるオープンハウス型の説明会の開催に加え、各種メディアによる情報発信に努め、60日間の意見募集期間を確保するなど、丁寧な説明に努めてきたところです。

3) 関係者ヒアリング

丘珠空港の機能強化について、航空会社3社・旅行代理店4社にヒアリングを実施し、以下の意見を聴取いたしました。これらの意見については、関係者からの重要なお意見として受け止め、今後、関係機関等と情報共有を図りながら、対応の方向性や実現可能性について協議・検討を進めてまいります。

① 発着枠・便数・運用時間（時間値含む）

- 発着枠が上限で増便・新規就航余地が乏しい点を課題視している。時間値（時間制約）緩和がないと相手空港制約と併せダイヤ成立が難しくなる懸念がある。運用時間拡大は機材稼働・収益性向上につながる。
- 丘珠空港の旅行面の課題は路線毎の本数の少なさと座席数の少なさである。本数が少ないと欠航の際の振替便が用意できない。欠航時の振替ができずツアーキャンセルに直結するため、旅行商品組成の観点から一定の頻度確保を重視している。

② 滑走路（延長・性能制約緩和・RESA 等の安全対策）

- 滑走路延長は性能制約（最大離陸重量等）の緩和により運航上の余裕を生む。安全面では RESA 設置を国際基準適合の有効策として支持する。滑走路延長は「運航の安定・安全性向上」に寄与する。
- 利便性向上の前提として滑走路延長を評価し、早期実現を要望する。需要喚起や移動時間短縮の観点で、整備スピードを重視している。
- 1,800m ではなくもっと延長すればよいと感じる。
- 滑走路延長ではなく、航空機の性能向上を待つのも選択肢の一つであるとする。

③ 誘導路・エプロン・駐機場・地上支援（GSE/給油/格納庫/除氷等）

- 冬の就航率向上が最大の課題と考えている。『屋根有のランプエプロン』『新千歳にあるデアイシングエプロンのようなもの』『平行誘導路』等を解決策として考える。
- 増便を前提に、『駐機場の拡大と固定橋・PBB の設置』『GSE 台数の増加に対応した GSE 置場の新設』『給油施設、給油車両／作業員の増強に対応した給油施設の強化』『夜間駐機のための格納庫用地の整備』も必要と考える。

④ ターミナル機能（旅客・保安検査・待合・ラウンジ・バックヤード等）

- 保安検査・待合・ゲートの“旅客動線側”の増強と併せて、職員増に対応したバックヤード（ロッカー・休憩室）の増強も必要である。
- 保安検査レーン増設、検査機器高度化（ノートパソコンを出さずに通過できる機械）を要望する。また、ラウンジがあればビジネス客も使いやすいく考える。
- 現在の空港ビルのレストランや売店は小さいため、路線が増えた際には強化してほしい。

⑤ 冬季運航・除雪・定時性（就航率/欠航・遅延の抑制）

- 除雪機材・人員体制・運用計画のさらなる強化が必要。迅速かつ効率的な除雪体制の確立は、定時性の確保や欠航・遅延の抑制にも寄与すると考える。
- 冬の就航率向上を最大の課題と考えている。
- 既存路線の運航率が悪く滑走路を延長したところで、欠便が多く、良くないと考えている。
- 便数が少ないため、欠航の際の振り替え対応が厳しい。

⑥ 自衛隊との共用・同時運用（運用調整・ルール明確化等）

- 自衛隊との連携・調整の強化、運用ルールの明確化、管制および運用面での共通認識の整理を進め、円滑かつ安全な協調運用の実現を図ることが重要。
- 共用空港であることにより、運用の柔軟性に制約があると聞いている。

⑦ 二次交通・アクセス（バス、駐車場、地下鉄等）

- 栄町駅を経由しつつ、市内主要地を結ぶバスを多頻度で運行するなどの改善が必要である。
- 駐車場の混雑が続いているため、立体化等による容量増加が必要である。
- 栄町駅までは歩ける距離だが、交通の便が良くなればさらによくなると思う。
- 地下鉄延伸は厳しく、どうするのかと感じている。
- 以前丘珠空港からの便を利用した際、駐車場で停めることができなかったという経験があり、容量不足を実感したことがある。

⑧ 路線ネットワーク・機材（新規路線、席数、機材更新・大型化等）

- 地方と地方を結ぶことで新しい連携アクセスの可能性が広がる。関西圏への便ができ、需要があればパッケージプランなどつくることもできる。
- 120 席級機材が入れば首都圏への需要が見込めるが、100 席を超える大きさの航空機の就航がないのは厳しい。静岡・小牧等も需要はあると思われるが、丘珠空港のキャパシティでは運航できないと考える。
- 新千歳空港にくる韓国からの LCC などは機材が小型なため、丘珠空港でも受け入れられると良いと思う。
- 丘珠から釧路や女満別等のこれまでに無かったルートは人気が出る可能性がある。
- 内地への便の必要性がそこまでないのではないか。

3. P I の目標達成判断

視点①：P I は適切に実施されたか

P Iに係る周知・広報、情報提供、意見収集がP Iレポートに基づいた期間及び方法により実施されたかを評価します。

特設サイト、ポスター・パネル、チラシ、機能強化計画書を制作し、マスメディア、広報誌・SNS による周知・広報を実施いたしました。また、特設サイト・ハガキ経由による意見募集、地区町内会・オープンハウス説明会において情報提供・意見募集を実施いたしました。

以上より、P I は適切に実施されたと判断しました。

視点②：提供した情報は適切に周知されたか

機能強化計画書・チラシの配布部数、説明会への参加人数、特設サイトへのアクセス件数、意見回答者数を把握し、提供した情報が周知されたかを評価します。また、意見回答者の年代、居住地を把握し、広く情報が周知されたかを評価します。

周知・広報や情報提供においては、機能強化計画書、ホームページ、SNS、広報誌、メール、説明会など多様な手法・媒体を活用するとともに、報道機関による報道もなされました。機能強化計画書・チラシ・ハガキの配布箇所は700箇所以上、特設サイトのアクセス数は14,864回、テレビ・新聞記事掲載数は22回、住民説明会(教室型)の実施回数は9回、オープンハウスの実施日数は30日(丘珠空港27日、チ・カ・ホ3日)となっています。また、意見回答数は(特設サイトの意見フォーム817件、ハガキ等358通、住民説明会の自由意見319件)となっていました。

意見回答者の属性については、北海道内各地域や道外居住の方や幅広い年代となっており、多くの皆様からのご意見を収集しました。

以上より、提供した情報は適切に周知されたと判断しました。

視点③：P I 対象者はP I 推進協議会が提供した情報を理解したか

意見募集にあたり、提供した情報の内容に関する理解度を評価します。

意見収集にあたり、丘珠空港における機能強化の必要性に関する設問や、機能強化計画書の内容に関する理解度を確認する設問を設定しました。その結果、小型ジェット機の冬季運航制限の緩和等の必要性に係る4項目について、「必要だと思う」「やや必要だと思う」と答えられた方の合計が全体の9割超となっていました。

また、「丘珠空港機能強化計画書」に記載している内容への理解度について、95%が「よく理解できた」「ある程度理解できた」となっていました。

以上より、P I 推進協議会が提供した情報は理解されたと判断しました。

視点④：募集した意見に対してP I 推進協議会の考え方は示されているか

募集した意見を分類・集約し、それらに対するP I 推進協議会の考え方が示されているかについて評価します。

期間中に寄せられた全ての意見について内容別に分類・整理し、集約を行いました。集約したご意見に対し、機能強化計画案への反映の可否や、P I 推進協議会としての考え方・対応方針を整理し、本報告書において公表いたしました。

以上より、募集した意見に対してP I 推進協議会の考え方は示されていると判断しました。

【総合評価】 上記の通り、全ての視点において基準を満たしていることから、**本P I は目標を達成したと判断しました。**