

Figure 1: Number of passengers for scheduled flights from Osaka to Hong Kong (in thousands of people).

Year	Number of Passengers (in thousands)
1971	300,000
1972	350,000
1973	400,000
1974	500,000
1975	720,000
1976	400,000
1977	20,000
1978	30,000
1979	40,000
1980	40,000
1981	50,000
1982	100,000
1983	100,000
1984	120,000
1985	130,000
1986	150,000
1987	180,000
1988	200,000
1989	250,000
1990	350,000
1991	380,000
1992	390,000
1993	390,000
1994	390,000
1995	390,000
1996	390,000
1997	390,000
1998	380,000
1999	360,000
2000	350,000
2001	320,000
2002	350,000
2003	380,000
2004	380,000
2005	380,000
2006	380,000
2007	380,000
2008	350,000
2009	200,000
2010	120,000

新千歳空港の代替空港として「丘珠空港」が注目

れ、現在、千五百mの滑走路一本を有し、「道内航空のネットワークの拠点」として、主に道内路線を就航している。利用者数は、一九七四年に七十万

Ainet撤退以降、丘珠空港に乗り入れる唯一の航空会社である北海道エアシステム(HAC)は苦戦を強いられており、現在、丘珠空港の一日の発着制限枠(四十四便)に満たない二十四便の就航にとどまっている。

①ジェット機の離発着に対応できる

化」については、一九九一年に、当時丘珠空港と道内の五空港を結んでいた全日空傘下のエア・リッポンが「YS11型機」の老朽化に伴い、後継機種としてシグマ機導入の意向を示したことが発端となり、当時千四百mの滑走路の二〇mへの延長に向けた議論が始まった。

しかし、これほどまでに札幌都心に近いにもかかわらず、航空会社の乗り入れが少ないう理由に、丘珠空港の「千五百mの滑走路」が挙げられる。

丘珠空港の千五百mの滑走路は、ほとんどのジェット機が就航するには短く、道内の地方空港でジェット化整備が進められた中、奥尻空港と丘珠空港のみがプロパ機の就航となっている。

丘珠空港の「滑走路延伸ジェット

丘珠空港の
「滑走路延伸・
ジェット化問題」

ある。

○年のA n e e tの丘珠空港撤退や、その後丘珠に拠点を移したH A Cの経営不振による経営再建問題などもあり、丘珠空港の有効活用に向けた道筋を未だ見い出せていない状況に

しかしながら、住民の騒音や安全性への懸念、新千歳空港と役割分担などから、国の理解を得るに至らず、一九九六年十二月の「第七次空港整備五箇年計画」において、ジェット化は見送られた経緯がある。

その後二〇〇四年に滑走路を百メートル延長し、現在の千五百メートルとなったが、

の促進

について報告書をまとめ、一九九三年十一月に北海道知事、札幌市長のほか、関係機関に対し、滑走路延長の要望、陳情活動を行っている。

さらに、一九九五年には、「札幌丘珠空港対策特別委員会」を新たに設置し、丘珠空港の早期滑走路延長整備に向けて、より一層積極的な要望活動を行った。

- ② 地下鉄等空港までのアクセス改善
- ③ 空港周辺地域の住民に十分配慮した防音対策等住環境の整備
- ④ 空港整備と一体的な周辺開発

丘珠空港の可能性を考える

これまで、その有効活用に向け、「滑走路延伸」「ジェット化」などが議論されてきたが、最近になり、丘珠空港の活用についてさまざまな方面から必要性を訴える活動が再燃してきている。本稿では、「丘珠空港」が持つ潜在的な可能性について取り上げる。



順位	路線別	旅客数(人)	順位	路線別	旅客数(人)
1 (1)	東京(羽田)―新千歳	8,681,515	22 (20)	東京(羽田)―函館	1,034,671
2 (2)	東京(羽田)―福岡	7,564,462	26 (56)	東京(成田)―新千歳	887,033
3 (3)	東京(羽田)―沖縄(那覇)	5,021,071	34 (33)	東京(羽田)―旭川	707,319
4 (4)	東京(羽田)―大阪	4,985,346	36 (43)	仙台―新千歳	640,796
5 (5)	東京(羽田)―鹿児島	2,210,933	42 (41)	東京(羽田)―那覇	504,466
9 (19)	関西―新千歳	1,564,838	49 (39)	大阪―新千歳	449,820
21 (18)	中部―新千歳	1,047,269	50 (48)	東京(羽田)―札幌	449,777

The top chart, titled '輸送旅客数' (Number of passengers transported), shows a general decline from 2006 to 2011, followed by a slight increase in 2012. The bottom chart, titled '離発着回数' (Number of takeoffs and landings), shows a steady increase from 2006 to 2012. Both charts use a stacked bar format where light blue represents domestic travel and dark blue represents international travel.

年	国内線	国際線	合計
2006	18,500,000	1,500,000	20,000,000
2007	18,500,000	1,500,000	20,000,000
2008	17,500,000	1,500,000	19,000,000
2009	16,500,000	1,500,000	18,000,000
2010	16,500,000	1,500,000	18,000,000
2011	15,500,000	1,500,000	17,000,000
2012	17,000,000	1,500,000	18,500,000

年	国内線	国際線	合計
2006	95,000	5,000	100,000
2007	95,000	5,000	100,000
2008	90,000	5,000	95,000
2009	85,000	5,000	90,000
2010	95,000	5,000	100,000
2011	95,000	5,000	100,000
2012	110,000	5,000	115,000

北海道の「空の玄関口」である新千歳空港は、今年で開港二十五周年を迎え、国内では羽田、成田に次いで三番目に旅客数の多い空港にまで成長した。特に羽田―新千歳路線は観光・ビジネス客など年間約八十七万人もの利用がある世界で二番目に乗客の多い航空路線だ。

最近の航空業界では、機材の小型化

数が增えており、新千歳空港においても、平成二十四年度の離発着回数は十二万回を超えるなど、年々増加傾向にある。

新千歳空港の利用拡大が進んだことと、平成二十四年八月には、国際航空運送協会（IATA）が空港の混雑度合いを示す指標として指定している三段階レベルにおいて「レベル2（航空機の発着回数が多い混雑空港）」に引き上げられた。そのため、各航空会社においては、季節や時間帯によって発着枠の確保が出来ないなど、新規路線の増便が難しい状況となっている。

「ジェット化」の 新たな動き

そのような中、北海道からHACの事業性評価の委託を受けた「あす監査法人（東京）」が昨年五月にまとめた報告書において、「丘珠空港の将来の成長を見据えたジェット機導入と滑走路延長の検討が課題」と指摘したことで、丘珠空港の滑走路延長やジェット化に向けた動きが再び盛り上がりを見ている。

昨年九月に開催された「丘珠空港活性化シンポジウム」（丘珠空港活性化シンポジウム実行委員会主催・実行委員長 加藤公人氏）では、丘珠空港と同じ千五百mの滑走路でありな



（ロンドンシティ空港 提供）
都心隣接で滑走路の長さなど丘珠空港と類似点の多いロンドンシティ空港



FDAテストフライトの様子



丘珠空港の可能性について語るFDA鈴木与平社長

がら、ジェット機が就航し、年間約三百万人が利用するロンドンシティ空港の事例が紹介された。

また、同シンポジウムを契機に主催者らでつくる有志グループ「丘珠研究会」の要望を受け、今年七月には、静岡・名古屋を拠点に展開する航空会社「フジドリームエアラインズ（株）（FDA）」が丘珠空港へのジェット機のテストフライトを成功させた。

FDAの鈴木与平社長は「当社のような若い航空会社においては、観光シーズンなどの混雑時期は新千歳空港の良い時間帯での発着枠確保が難しくなります。そういう意味ではセカンドリー空港としてこの丘珠空港の役割は間違いなくあると思います」と語る。

丘珠空港の 機能拡充に向けた 提言をまとめる

今後、FDAでは、夏の観光シーズンに合わせたチャーター便就航に向け、検討するとしている。

一方、当所においては、昨年九月に、北海道新幹線の札幌開業を見据えた交通体系の整備について、提言書「札幌広域圏の総合交通体系グランドデザイン」を取りまとめ、北海道、札幌市、北海道開発局、北海道運輸局へ提言書を手交している。

本提言は、新幹線開業効果を道内全域に波及させていくことで、新幹線利用者を拡大させるとともに、交流人口を拡大する戦略を講じることで、二十数年先とされている新幹線の開業時期を前倒しすることを目的としており、

- ① 都心と高速道路を結ぶダイレク トアクセスの整備
- ② 丘珠空港の機能拡充
- ③ 札幌駅前再整備

を柱に掲げている。

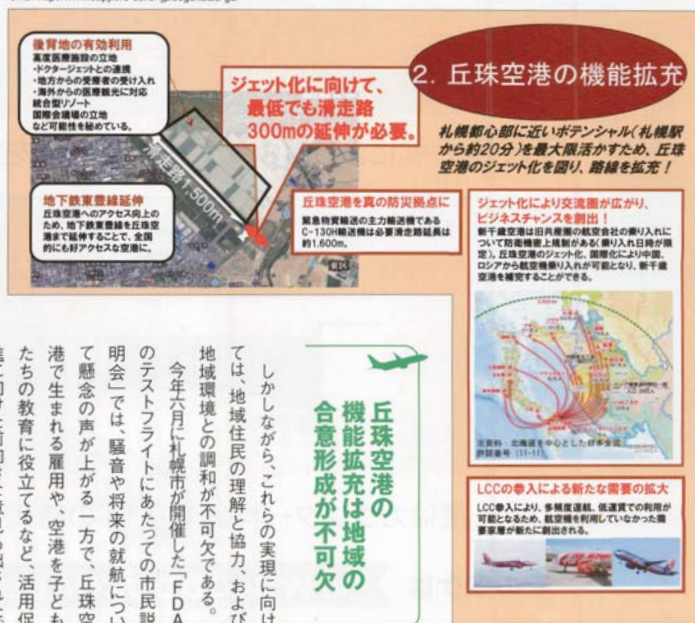
丘珠空港の機能拡充においては、

① ジェット化による交流圏拡大
滑走路延伸・ジェット化により、近年成長著しい極東ロシア・東アジアとを結ぶ国際線や、新たな需要の創出が期待される格安航空会社（LCC）などを呼び込む。

② 地下鉄東豊線の延伸
地下鉄東豊線の丘珠空港への延伸により、札幌駅とのアクセスを改善。新幹線と空港を組み合わせた利用のあり方を生み出すことで、新幹線の札幌延伸による経済波及効果を道南・道央だけでなく、道内全体に波及させる。

③ 後背地の有効利用
丘珠空港後背地をはじめとした周辺地域の整備を進めることにより、空港を単なる交通施設としてとらえるのではなく、地域活性化の拠点として整備する。

図3 札幌商工会議所提言 札幌広域圏の総合交通体系グランドデザイン
URL: <http://www.sapporo-cci.or.jp/sogokotsu-gd/>



丘珠空港の 機能拡充は地域の 合意形成が不可欠

しかしながら、これらの実現に向けては、地域住民の理解と協力、および地域環境との調和が不可欠である。

今年六月に札幌市が開催した「FDAのテストフライトにあたっての市民説明会」では、騒音や将来の就航について懸念の声が上がる一方で、丘珠空港で生まれる雇用や、空港を子どもたちの教育に役立てるなど、活用促進に向けた前向きな意見も出された。

今後、丘珠空港をどう活用していくのか明確なビジョンを打ち出すとともに、丘珠空港の滑走路延伸、ジェット化により、地域にどのような効果があるのかを明確に示していくことが大切だ。

札幌商工会議所 提言「札幌広域圏の総合交通体系グランドデザイン」 実現に向けた第2弾フォーラム

「丘珠空港のポテンシャルを最大限発揮させるために」

札幌商工会議所では、丘珠空港が札幌における「真の空の玄関口」としての役割を担うべく、「丘珠空港の機能拡充」の必要性について議論するため、フォーラムを開催する運びとなりました。

皆様方におかれましては、ご多用の折とは存じますが、多数ご出席賜りますようお願い致します。

日 時：平成25年9月10日（火） 場 所：ニューオータニ札幌 2階「鶴の間」
13:30～16:00 （札幌市中央区北2条西1丁目1-1）

定員
200名
参加無料

【プログラム】

第1部 基調講演
「丘珠空港が持つポテンシャルとは」（60分）
札幌大学 社会学部 学部長・地域社会学科 教授
一般社団法人 北海道リジョナルリサーチ 理事長 平岡孝氏

第2部 パネルディスカッション（75分）
●コーディネーター
北海道大学名誉教授 北海道大学 教授 佐藤馨一氏
●パネリスト
・加藤公人（株）代表取締役社長 加藤公人氏
・北海道総合研究調査会（HIT）企画室長兼情報企画部長 富樫 巧氏
・北海道航空医療ネットワーク研究会（H.A.M.N.）副会長 目黒順一氏
・北海道医師会 常任理事（救急医療部長） 勝木紀昭氏
・札幌商工会議所 地域開発委員長

●お問い合わせ

札幌商工会議所 総合企画部 企画課
TEL: 011-231-1330 E-mail: kikaku@sapporo-cci.or.jp

お申し込みは同封チラシからお願い致します。