

令和7年度 空港対策特別委員会 行政視察報告書

1. 視察日程

令和7年11月11日(火)～11月12日(水)

2. 視察先及び視察内容

(1) 札幌市 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンにおける空港周辺の産業振興・機能集積について

札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想について

(2) 新千歳空港 地域振興や騒音対策を中心とした空港と自治体の連携について

3. 参加者

委員長 神崎 勝

副委員長 葛生 孝浩

委員 藤崎 勇一 鳥海 直樹 荒木 博

海保 茂喜 伊藤 竹夫 神崎 利一

上田 信博

4. 視察の概要

■令和7年11月11日(火) 午後1時30分～

札幌市 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンにおける空港周辺の産業振興・機能集積について

札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想について

空港概要

- 運営会社 札幌丘珠空港ビル株式会社
- 滑走路 長さ1,500メートル × 45メートル
- 運用時間 7時30分 ～ 20時30分
- 空港面積 約102ヘクタール



沿革

昭和17年 旧陸軍航空隊が飛行場を設置

昭和33年 札幌飛行場(丘珠空港)になる

昭和36年 公共用施設に指定。国土交通省と防衛省が所管の共用空港へ

平成16年 滑走路が100メートル延伸され、現在の1,500メートルになる

将来像の実現に向けて

丘珠空港の役割

①道内航空ネットワークの拠点空港

→仕事、生活面での利用が多く、底固い需要

北海道のビジネスや観光、帰省等、社会生活にとって重要な路線を有する

②道外とも路線を結ぶ都市空港

→札幌市と道外空港を直接結ぶ路線により交流人口が増加。両地域の活力向上の交流基盤となる交通結節点

③道内医療を支える空港

→医療ジェット「メディカルウイング」を運用。地域の医療機関では提供できない高度で専門的な医療を必要とする患者を計画的に搬送

④防災機能を持つ空港

→自衛隊が使用する共用空港、消防防災ヘリコプターの拠点空港、災害時の応援・受援の拠点空港

⑤ビジネスジェット機利用に対応する空港

→富裕層向けツアーを企画・開発手掛ける企業と連携協定を締結

⑥報道・測量等で利用する小型航空機基地空港

→新聞、テレビなど報道各社の取材撮影、測量や航空写真撮影など

丘珠空港の将来像

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拠点となる空港

→将来像の実現に向けて、「空港と周辺地域の共生に関する基本方針」を策定

・毎年騒音調査を行いながら、運航便数等について航空機騒音の環境基準を超えない範囲での運用となるよう取り組む

・空港と周辺地域の共生を図るため、地域住民と協議しながら、空港周辺の賑わいの創出や環境への配慮等に取り組む

→おおむね10年後を目途に将来像の実現に資する機能を有する空港となることを目標

実現に必要な取組

滑走路の延伸 1,500メートル→1,800メートル

運用時間の拡大 7:30～20:30→7:00～21:00

その他、ターミナルの機能強化、空港へのアクセスの充実、医療・防災機能の強化、周辺地域との調和と共生

●札幌丘珠空港機能強化推進協議会

丘珠空港の将来像に示す機能強化策の実現に向け、関係自治体や経済団体のほか、丘珠空港に定期就航している航空会社、さらには新千歳空港との相互連携や情報共有などを図ることにより、丘珠空港の機能強化を積極的に推進することを目的に組織。国交省等に要望書を提出している。

●丘珠空港機能強化検討会

丘珠空港の将来像に示す機能強化策の実現に向け、丘珠空港の関係行政機関及び地元関係団体で、滑走路延伸を含む各種機能の強化に必要な議論を行い、課題の洗い出しや情報の共有を図ることを目的に組織。主な検討項目としては、空港ターミナル地区機能強化、二次交通に対する検討、新千歳空港との役割分担など。

●丘珠空港周辺地域連絡協議会

空港周辺の 11 連合町内会の推薦者とともに、空港と周辺地域との調和と共生に向けた取組として、協議会を開催し、情報共有、意見交換を行っている。

丘珠空港周辺地域の共生に関する基本構想

「空港と周辺地域の共生に関する基本方針」に加え、丘珠空港と周辺地域の在り方を整理し、地域と認識を共有した上で、空港を核としたまちづくりの指針とするために、基本構想を策定。

●環境配慮の徹底

航空機の運航は騒音の環境基準値の範囲内で行う。(将来的に 70 便/日 程度を想定) 騒音への対応など、環境配慮の取組を徹底する。

●安全運航の確保

ダイヤ調整や自衛隊機の訓練との調整等により、便数が増加する中においても安全運航の確保を徹底する。

●空港及び周辺機能の充実

丘珠空港を「地域資源」かつ「賑わいの創出の核」としてとらえ、周辺地域住民の利用を前提に、空港機能の充実を図る。

丘珠空港緑地の活用、周辺の産業誘致、空港への交通アクセス改善など、空港周辺における都市的機能の充実を図る。

質 疑

問 騒音・生活環境対策をどのように住民と合意形成しているか。

答 空港周辺の11連合町内会を対象に説明資料の各戸配布や意見交換会を実施している。

問 補償だけでなく「地域振興施策(商業・住宅整備・公共施設)」との組合せはあるか。

答 航空機騒音の環境基準の範囲内の運用をしているため、札幌市としては周辺地域への補償や地域振興政策というものについて、現在行っているものはない。防衛省の防衛施設周辺防音事業では、空港周辺の小・中学校の防音工事を実施した事例はある。

問 周辺地域活性化の取組内容と実施主体は。

答 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、地域ニーズを踏まえて取組を進めていく。実施主体はその取組により、国や札幌市となる。

問 防災拠点空港として、自衛隊・消防・医療機関とどう協定を結んでいるか。

答 大規模災害の発生等に伴い被災地域での対応困難な重症患者等を被災地域外に航空機搬送し治療を行うため、令和3年12月に北海道庁が主体となって陸上自衛隊、国土交通省と協定を結んでいる。

問 空港を使った防災訓練や市民啓発の仕組みがあるか。

答 自衛隊の丘珠駐屯地と連携した防災訓練や航空機事故消火救難訓練を行っている。市民啓発については、札幌丘珠空港ビル株式会社が主体となって、ターミナルビルや民間の格納庫の見学会などを開催している。

問 空港周辺の土地利用規制(高さ制限・住宅開発のコントロール)はどのように運用しているか。

答 用途地域や土地利用規制等については札幌市のホームページ上で公開している地図情報サービスで閲覧確認ができる。また、札幌市における建築確認申請の際に建築物の高さ等を確認している。

問 都市内空港ゆえの「再開発」や「住環境改善」の事例はあるか。

答 丘珠空港の周辺は市街化調整区域になっており、一部が農用地区域となっていることから、開発はなかなか進んでいない。

問 2022年に新たに高次機能交流拠点として位置づけた背景は。

答 丘珠空港の将来像において、多様な交流を支える広域交通拠点として空港機能強化を通じた交流人口の増加より、札幌市の活力向上や空港と周辺地域の調和と共生などに取り組んでいくこととしている。空港周辺は市街化調整区域ということで土地利用が限定的になっており、地域特性を生かした柔軟な土地利用手法の検討などを進めるために、第二次まちづくり戦略において、丘珠空港を高次機能交流拠点と位置づけた。

問 広域交通ネットワークの形成にあたっては国、道、近隣自治体との連携が必要になると考えるため、その協議体における札幌市の位置づけは。

答 札幌市と北海道が幹事となり、札幌を中心とした周辺 12 市町村で構成する道央都市圏総合都市交通体系調査協議会がある。

問 騒音について、環境基準を超えない運用をしているとのことだが、詳細は。

答 一番音が出る時間に国のマニュアルに沿って測定している。夜間飛行を行っていないことや大きな機体を運用していないことが要因と考えられる。

問 共生に関する基本構想について周辺住民からの意見は。

答 周辺のまちづくりは一向に進まないため、空港の機能強化をきっかけにまちづくりも一緒に進めてほしいという意見を頂戴している。

委員所感

◆ 葛生 孝浩 副委員長 ◆

札幌丘珠空港は、国内唯一の陸上自衛隊が管理に関わる官民共用飛行場である。昭和17年に旧陸軍航空隊の飛行場として設置され、それを活用するべく「札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想」が令和7年3月に札幌市によって策定された。他方、「第二次札幌市まちづくり戦略ビジョン」において、北海道各地のビジネス・防災・医療を支える道内空港ネットワークの拠点として、高次機能交流拠点に位置づけられている。

また、周辺住民との関わりについて、住民26万人の11連合町内会から代表として各2名と丘珠空港周辺地域連絡協議会を令和5年に設置し、そこでの合意を経て空港整備(300メートルの滑走路延伸)や環境対策、地域振興などを目指している。その中で、企業立地の促進や産業・機能の集積を図っているが、市街化調整区域であることなどにより進捗は見られない。なお、防音対策補償では現在実績がなく、将来想定の通年70便/日、旅客数100万人に達したとしても騒音環境基準内での運用を予定している。

一方、成田市では「エアポートシティ」構想に基づき、空港周辺に限らない広い波及効果を狙ったまちづくりが進められていく。既に発着回数34万回に向けた運用が始まったが、50万回に達した際のインパクトは非常に大きく、住宅供給やアクセス向上、産業集積などさまざまな面で整備に向けて動きがある。他方、地域住民に対しては従前の生活環境保持のための補助金に加えて、地域活性化の取組を具現化するために市、県、NAAが取り組み始めており、住民側の意見の整理などが今後求められてくる。

以上から、規模がさらに増大していく成田空港において、足元の地域住民との距離が遠くならないように引き続き注視するとともに、その活用に向けて積極的な議論を続けていきたい。

◆ 藤崎 勇一 委員 ◆

今回の札幌市丘珠空港と周辺地域のまちづくりに関する視察では、「空港と地域の共生」を明確なビジョンとして掲げた基本構想の下、行政・空港・地域住民が一体となって将来像を描く取組を学

ぶことができた。丘珠空港は市街地に近接する都市型空港として、航空需要の拡大と生活環境の調和という課題を抱えながらも、「地域資源かつにぎわい創出の核」とし空港をまちづくりに積極的に位置づけ、周辺緑地の活用、産業誘致、アクセス改善など、空港と地域が共に発展する仕組みづくりが進められていた点が印象的であった。

また、基本構想の策定過程においては、空港周辺の11連合町内会の皆さんで構成された「丘珠空港周辺地域連絡会協議会」からの意見を伺うとともに地域の意見やニーズの把握のためにアンケート調査やワークショップ、オープンハウス型意見交換会の開催など、地域とともに歩む合意形成のプロセスが丁寧に築かれており、行政主導ではないまちづくりの好事例として大変参考となった。

成田市においても、成田空港は我が国の国際拠点であると同時に、本市の経済・観光・農業を支える基盤である。現在、機能強化に伴う騒音地域振興策の推進、地域振興メニューの具体化、そして湯川駅周辺整備や圏央道インターチェンジ周辺開発など、空港を中心とした新たな都市構造の形成が進められている。丘珠空港の事例は、空港を単なる交通インフラとしてではなく、地域の文化・産業・生活と調和させる「共生拠点」として再定義し、将来のまちづくりに位置づける重要性を改めて示唆している。

今後は、空港会社や観光事業者、農業団体、地域住民など多様な主体との連携をさらに深化させ、空港を核とした観光・物流・農業の好循環を生み出す「地域共生のまちづくり」を着実に進めていくことが求められる。議会としても、市民の声と現場の知見を生かしながら、空港とともに発展する成田の未来づくりに引き続き積極的に取り組んでまいりたい。

◆ 伊藤 竹夫 委員 ◆

札幌市は、国による空港整備の事業化検討の進捗状況、空港周辺の地域特性や地域の意見などを踏まえ、空港や周辺エリアの在り方を検討し、高次機能交流拠点にふさわしい産業の振興・機能集積等を図っています。

企業立地の促進としては、「流通業務施設立地指定路線」の認定制度を活用した企業立地の促進を図るため、地域の意見やニーズを踏まえて制度の運用改善を検討しています。

空港周辺における産業・機能の集積「流通業務施設立地指定路線」の認定制度を活用した企業立地の促進を図るため、地域の意見や企業ニーズ等を踏まえ、制度の運用改善を検討しています。《目指す姿》の実現に向け、丘珠空港を活用すべき『地域の資源』と捉え、環境や安全に配慮しながら、にぎわい創出等の取組を進めていくために、次の3つを取組の方向性としています。

①環境配慮の徹底(航空機等の運航により発生する騒音の調査や丁寧で分かりやすい情報発信等、環境配慮の取組を引き続き徹底)、②安全運航の確保(民間航空機と自衛隊による訓練の両立を図るための取組を進め、空港敷地内における安全運航の確保を徹底)、③空港及び周辺機能の充実(地域住民の利用も想定した空港ターミナルの機能拡充や丘珠空港緑地を活用したにぎわいの創出、交通アクセスの改善等を進める)。これらの実現のため、空港周辺の地域特性や土地利用状況を踏まえて、都市機能の高度化と集積を進めています。

丘珠空港は、市中心部から約6キロメートルに位置する都市型の空港で、市街地に近接する一方、北東側は市街化調整区域となっており農地が広がっています。周辺は高速道路のインターチェ

ンジに近く移動の利便性に優れ、工場・物流施設の立地が許容されているなど、土地の利活用に当たっては一定のポテンシャルがあるものと考えられます。そこで、地域の意見を始め、将来的な航空関連需要や企業ニーズに対応していくため、産業の集積や防災機能の設置等を視野に、まちづくり戦略ビジョンや都市計画マスタープラン等の上位計画とも整合を図りながら、市街化調整区域を含む空港周辺の活力向上に繋がる土地利用の許容や高次機能交流拠点の特性に応じた土地利用計画制度の運用など、土地の利活用について検討しています。また、必要に応じて交通状況を踏まえた道路整備の検討を行っております。空港を活用した周辺地域の活性化、空港周辺の町内会や商店街、学校等、周辺地域との連携・協力により、空港・地域でのイベントの実施や商品開発等を通じた地域の活性化を図り、空港周辺の市施設との連携を図っています。

成田市においても、現在、空港周辺の活性化策に向けて、大きく動き出しています。産業・機能集積においては、成田空港周辺に大手企業が進出してきており、成田市の発展のためにも大きなチャンスを迎えています。丘珠空港周辺における産業・機能の集積「流通業務施設立地指定路線」の認定制度を活用した企業立地の促進同様に、成田市においても企業が進出しやすい環境づくりに取り組む必要があります。

◆ 上田 信博 委員 ◆

札幌市(丘珠空港)における、将来像実現に向けた機能強化と周辺地域との共生の取組について視察を行った。

丘珠空港は、札幌中心部から約6キロメートルという利便性の高い位置にありながら、陸上自衛隊が管理する国内唯一の官民共用飛行場として、道内航空ネットワークの拠点や医療・防災機能など、社会生活にとって重要な役割を担っている。

今回の視察では、札幌市が策定した「丘珠空港の将来像」に基づき、冬季のジェット機運航を可能とするための滑走路延伸(1,500メートルから1,800メートル)や、運用時間の拡大に向けた取組について説明を受けた。特に印象的だったのは、空港と周辺地域との「共生」を大前提としたまちづくりの姿勢である。

具体的には、増便が見込まれる中においても、騒音等の環境配慮と安全確保を徹底するため、緑地の緩衝機能を維持・向上させるほか、地域住民との対話の場として協議会を設置し、丁寧な情報発信を行っているとのことであった。また、空港緑地を活用したイベント「エア・マルシェ」の開催など、空港があることによる地域のにぎわい創出やメリットを住民が実感できるような「ソフト面」での取組を検討するなど、空港と地域が一体となった発展を目指す姿勢を再認識した。

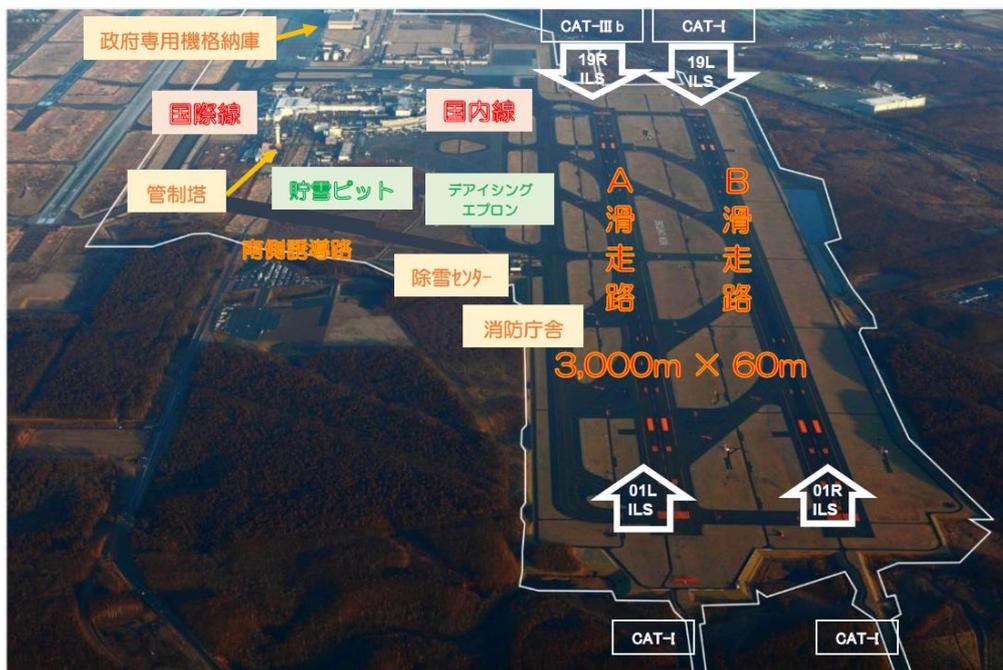
成田市では、成田空港の更なる機能強化や「新しい成田空港」構想に加え、地域未来投資促進法を活用した産業集積など、空港と地域が共存共栄するまちづくりが進められている。今回の視察で学んだ、環境への配慮を優先しつつ、空港を地域の活力やにぎわいにつなげる視点や具体的な取組を、本市における今後の空港対策や地域振興に生かしていきたい。

■令和7年11月12日(水) 午後1時～

新千歳空港 地域振興や騒音対策を中心とした空港と自治体の連携について

空港概要

- 運営会社 北海道エアポート株式会社(HAP)
- 滑走路 長さ3,000メートル × 60メートル ×2本
- 運用時間 24時間
- 空港面積 約728ヘクタール
- 旅客数 約2,482万人(国内線2,095万人、国際線387万人)
- 貨物量 約15.7万トン



沿革

- 1926年(大正15年) 千歳村民総出で着陸場(滑走路)造成
10/22小樽新聞社の複葉機「北海」第1号が着陸
- 1934年(昭和9年) 着陸場を拡張して千歳飛行場が完成
- 1939年(昭和14年) 海軍が航空隊基地・千歳海軍航空隊開庁
- 1945年(昭和20年) 太平洋戦争終戦と同時に米軍が接収
- 1951年(昭和26年) 民間航空再開、千歳空港開港、日本航空定期便
- 1957年(昭和32年) 航空自衛隊千歳基地開庁
- 1961年(昭和36年) 自衛隊との共用飛行場となる
- 1963年(昭和38年) 千歳空港ターミナルビル完成・以後国内路線拡大
- 1980年(昭和55年) 国鉄(現JR)千歳空港駅(現南千歳駅)営業開始

1981年（昭和56年）初の国際定期便（千歳—成田経由—ホノルル）就航
 1988年（昭和63年）[新千歳空港開港](#)、民間機専用A滑走路供用開始
 1992年（平成4年）新千歳空港ターミナルビル完成、JR新千歳空港駅開業
 1994年（平成6年）新千歳空港24時間開港運用開始（国内初）
 1996年（平成8年）新千歳空港B滑走路供用開始、以降国際路線増加
 2010年（平成22年）新千歳空港国際線旅客ターミナルビル開業
 2011年（平成23年）新千歳空港国内ターミナルビル第2期オープン（改修増築）
 2020年（令和2年）[北海道エアポート株式会社](#)が北海道7空港民間委託により新千歳空港の運営を開始

北海道14空港の種別 ・赤字は空港運営委託対象（HAP運営）空港

<p>国管理空港（4/4）</p> <p>* 国が設置・管理する空港</p> <p>（新千歳空港、函館空港、釧路空港、稚内空港）</p>	<p>地方管理空港(1/6)</p> <p>* 地方公共団体が設置・管理する空港</p> <p>（女満別空港、奥尻空港、中標津空港、紋別空港、礼文空港(休止中)、利尻空港）</p>
<p>特定地方管理空港(2/2)</p> <p>* 国が設置し地方公共団体が管理する空港</p> <p>（帯広空港、旭川空港）</p>	<p>共用空港(0/2)</p> <p>* 防衛省が設置・管理する空港</p> <p>（千歳飛行場・札幌飛行場/丘珠）</p>

北海道7空港の一括民間委託とは～その目的と役割

- ・民間委託とは→国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に**運営権**を設定し**航空系事業（エアサイド）**と**非航空系事業（ランドサイド）** 一体経営すること
- ・民間委託の目的→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運営を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた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**
- ・2020年（令和2年）より国土交通省は旭川市・帯広市・北海道とともに**北海道全体の観光振興・地域の活性化を図ることを目的**とした北海道7空港の一括運営を北海道エアポート(株)に委託した

取組事項

地域振興

●10市町連携事業（道内誘客促進・航空利用促進プロモーション事業）

HAPと空港関係自治体とで構成する北海道誘客促進実行委員会により、観光PRイベントや物産展を開催。なお、本事業には北海道による道内航空需要創出広域事業を活用している。

・第3回 これがわたしのHOKKAIDO LOVE!祭

JR 大阪駅にて、北海道物産コーナーや情報発信コーナー、自然や文化を体験できるワークショップ等を開催し、北海道の魅力をPRし、誘客につなげる。

・第2回 旅を描こう。空旅グランプリ

「あなたが思い描く理想の空旅」をテーマに北海道空港発便を利用した旅行企画の募集や小中学校向けの空港見学、出前事業の実施を行い、空港の認知度の向上や航空利用の促進を図る。

●札幌市・丘珠空港ビル株式会社との連携協定

目的:道内を中心とした航空ネットワークの利用促進、北海道全体の活力向上

内容:道内外の航空需要の創出、海外インバウンドの誘致、道内周遊の促進等

●高付加価値旅客の誘客促進に向けた取組

HAPと空港関係自治体とで構成する道内空港二次交通高度化委員会により、実証実験を実施

目的:空港を起点とした高付加価値旅客向け移動サービスの事業性検証

空港から最終目的地までの全体動線の接続性・利便性検証

運行のオペレーションの課題確認 等

環境対策

●航空機騒音監視

空港周辺住民の生活環境が悪化することを防ぐため、航空機の運航に伴い発生する騒音の暴露状況の把握や航空機騒音に係る環境基準の達成の把握を目的とした航空機騒音の監視を実施

●新千歳空港24時間運用に係る基本協定

○24時間化の経緯

昭和63年 道は新長期総合計画にて国際航空貨物の拠点を目指し、「国際エアカーゴ基地構想」を掲げる。

平成 3年 24時間運用の実現に向け、地元と協議開始

平成 6年 深夜・早朝時間帯(22時～7時)に貨物便に限り6便の運用で合意、後に旅客便も。

平成10年 貨物便に加え、旅客便も含めた合意

平成25年 深夜・早朝枠を30枠へ拡大を提案

平成27年 地元との合意を得て、同年運用開始

○自治体の政策

道庁、千歳市、苫小牧市は平成6年以降、騒音対策として深夜・早朝時間帯の飛行ルート直下の住民対策として、住宅防音工事、地域振興策を実施しており、平成6年の合意に伴う環境対策は平成14年で終了。平成27年度からの30枠運用に伴い、以後15年間で102億円の環境対策費の支出を予定している。

○基本協定の締結

令和2年6月、新千歳空港のHAP運用については、要求水準による環境対策費の一部負担として、年1.7億円及び深夜・早朝時間帯の運用を円滑に実施するため、道庁、千歳市、苫小牧市、新千歳空港周辺環境整備財団との間で協定を締結

●千歳市・苫小牧市地域協議会

新千歳空港24時間運用を巡る道庁、千歳市、苫小牧市及び関係町内会代表による協議の場。主な協議事項は、住宅防音対策、地域振興策など。

●一般財団法人空港振興・環境整備支援機構継承事業

これまで一般財団法人空港振興・環境整備支援機構が実施してきた助成事業をHAPが継承。空港騒音の影響を受ける住民の生活環境の改善・空港周辺地域の活性化及び空港の利用促進活性化を図るため、地方公共団体が実施する事業に対して助成するもの

○空港周辺環境等整備事業

- ・航空機騒音測定器整備事業
- ・空調機器等整備事業
- ・移転跡地、公園等整備事業
- ・消防車・救急車等整備事業

航空機落下物補償制度

万一、航空機からの落下物が発生してしまった場合に備え、離着陸に伴う落下物について、救済制度及び見舞金制度を創設するとともに、補償費の立替えの仕組みを構築し、補償等の充実を図る。

●航空機落下物被害者救済制度

落下物による被害について、原因航空機を一に特定できず、落下物確認委員会において原因機と推定されるものとして特定された場合、一定額を限度に、その数に応じて案分して補償する。

●航空機落下物見舞金制度

離着陸に伴う航空機からの落下物に起因する被害の程度に応じて、空港運営者等から見舞金を給付する。

質 疑

問 空港を買物等で利用する市民は、どのような方法で空港に来るのか。また、買い物や遊びに来る市民の割合はどの程度か。

答 公共交通機関を利用する場合は電車とバスとなるが、乗り継ぎが不便な方は自動車を利用している。空港の駐車場は慢性的に満車となっており、需要を減らすために値上げを行った。一方、買物等で空港を利用する市民向けに、3時間まで無料とすることや3,000円お買い上げいただいたら無料ですといった施策を行い、地元の航空機を使わない市民にできるだけ負担がかからないような措置を併せて行っている。また、買物等で来る市民の割合は15%ぐらいと見込んでいる。

問 移転跡地・公園等整事業について、金銭的負担はどのようになっているのか。

答 自治体等が実施した事業に対し、その一部を補助している。年間2,000万円ほどが補助実績である。

問 24時間運用に係る基本協定において、15年間で102億円の環境対策費の支出を予定しているとのことだが、具体的にどのような事業を行うのか。

答 基本的には防音工事に関する事業となる。また、これまで北海道は夏季にエアコンが不要な気候であったが、近年はエアコンなしでは生活ができない気候であるため、エアコン設置工事も防音工事に含めている。

委員所感

◆ 鳥海 直樹 委員 ◆

新千歳空港を中心とした地域振興や騒音対策における空港と自治体の連携、そして成田国際空港が学ぶべき視点にて以下を述べていく。

札幌市の「まちづくりの基本目標 19」では、空港を単なる交通施設としてではなく、広域交通結節点であり、産業・観光・医療・防災を支える高次機能交流拠点として明確に位置づけている。この点が、新千歳空港と周辺自治体の関係性が特徴的であった。

新千歳空港を含む札幌圏の考え方では、空港の存在は地域にとっての「負担」ではなく、地域全体の社会経済活動を支える基盤として共有されている。そのため、騒音対策についても、補償や規制といった事後的対応にとどまらず、土地利用や都市機能の配置を含めた、まちづくりの前提条件として整理されている点も特徴的である。

また、空港アクセスや二次交通の充実についても、自治体が主体的に関与し、空港利用者の利便性向上が、結果として地域振興につながるという好循環を意識した構成となっている。

一方、成田国際空港は、我が国を代表する国際ハブ空港として、国家的役割を担ってきましたが、その成り立ちから、地域との関係においては、長年にわたり騒音問題や土地利用を巡る課題を個別に積み重ねてきた経緯がある。

この比較から、成田国際空港が今後学ぶべき点として、3つ挙げられると考える。

第1に、空港の役割を「国家的インフラ」だけでなく、地域にとって不可欠な生活・防災・雇用の基盤とすること。空港が地域にどのような価値をもたらしているのかを、住民と共有する視点が重要であると考えます。

第2に、騒音対策を個別補償の問題としてではなく、都市構造や土地利用と一体で考える「まちづくりの課題」として整理していくことも必要と考える。札幌市のように、空港の存在を前提とした都市計画を描く姿勢は、今後の成田空港圏にとって大いに参考になると思われる。

第3に、空港会社や国任せにするのではなく、自治体自らが、空港を核とした地域の将来像を主体的に描き、関与していく姿勢が求められること。新千歳空港と札幌市の関係から学ぶべきことは、空港問題は、単なる騒音や補償の問題ではなく、都市をどう設計し、地域とどう共生するかという、

まちづくりそのものの問題であるということも考えられる。

成田国際空港においても、今後は、空港と地域の構図から、共通の将来像を描くパートナーへと関係を深化させていくことが重要であることを、新千歳空港の視察を受けて感じるようになった。

◆ 荒木 博 委員 ◆

新千歳空港は、平成27年の地元合意を経て24時間運用化され、令和2年からは北海道内にある主要7空港の一括運営が民間委託(北海道エアポート株式会社)されるなど、北海道全体の観光振興の核として機能している。北海道エアポート株式会社がコロナ禍を経てインバウンド需要の回復により黒字化を達成するなど、経営状況が改善している点は民間活力導入の成果として注目される。

環境対策においては、北海道や地元自治体による支援に加え、空港運営会社も協定に基づき15年間で約25億円(年1億 7,000 万円)を負担するなど、官民が連携して深夜・早朝運用の円滑な実施と周辺環境への配慮に取り組んでいる体制が確認できた。地域との合意形成についても、千歳市や苫小牧市の町内会等との協議会が必要に応じ開催されており、生活環境改善や地域活性化が図られているとのことであった。

このほか、空港のエンターテインメント化に伴う駐車場の混雑緩和策として、駐車料金の改定と一定額以上の買い物による無料化を組み合わせるなど、利用実態に即した柔軟な運営が行われていたことも印象的であった。

成田市においても、成田空港の更なる機能強化が進められる中、騒音対策や周辺地域との共生は最重要課題の一つである。今回の視察で学んだ、広域的な観光戦略や官民協定に基づく環境対策、パートナーシップ協定を通じた地域振興の取組などを、本市における空港と地域の共存共栄に向けた施策に生かしていきたい。

◆ 海保 茂喜 委員 ◆

2019年8月の北海道エアポート株式会社設立後、国管理の4空港(新千歳・稚内・釧路・函館)、道管理の1空港(女満別)、市管理の2空港(旭川・帯広)を運営しています。

2020年1月、道内7空港について、各空港のマーケティング力の底上げと航空ネットワークの充実等を図り、地域と連携した広域観光の振興を含め地域経済の活性化につなげることを目的に、北海道エアポート株式会社・北海道・空港所在自治体(10市町)とで構成する「北海道内7空港の一体的運営に関するパートナーシップ協定」を締結しました。また、本協定に基づき「7空港一体協議会」及び「空港別協議会」を設置し、行政・経済界・観光業界の方々との情報の共有化を図っています。

具体的な取組としては、空港所在自治体等と連携し北海道内の情報発信と物産のPRを目的とした「第4回これがわたしのHOKKAIDO LOVE! 祭2025」の開催、パスポート取得支援等によるアウトバウンド拡大、エアポート学校、配食用油の活用等があります。

空港周辺住民の生活環境が悪化することを防ぐため、航空機の運航に伴い発生する騒音の暴露状況を把握することと航空機騒音に係る環境基準の達成を把握することを目的とした航空機騒音の監視(測定・評価・予測)等を道内7空港の周辺地域において実施しています。国・道管理空港は3年に1回、市管理空港は年1回、短期測定を実施しています。なお、国管理の函館空港は、特定飛行場に指定されており、通年測定も実施されています。

1994年に、22時から翌朝7時までの深夜・早朝時間帯に貨物便に限って6便を運用することで合意し、その後、旅客便も対象となりました。北海道・千歳市・苫小牧市は1994年から2002年度まで、騒音対策として深夜・早朝時間帯の飛行ルート直下の住民に対して、住宅防音工事、地域振興策を実施し、2015年度からは深夜・早朝枠を30枠に拡大しての運用に伴い、以後15年間で102億円の環境対策費の支出をしています。2020年6月、北海道エアポート株式会社による新千歳空港の運用に伴い、環境対策費の一部として年1.7億円、15年間で25億5,000万円を負担し、深夜・早朝時間帯の運用を円滑に実施するため、北海道・千歳市・苫小牧市・新千歳空港周辺環境整備財団との間で基本協定を締結しました。

また、新千歳空港の24時間運用を巡っては、1990年に千歳市・苫小牧市にそれぞれ地域協議会を設置し、騒音の実績や住宅防音対策の進捗状況等の報告を実施しています。新千歳空港・函館空港・釧路空港において、空港騒音の影響を受ける方の生活環境の改善や空港周辺地域の活性化及び空港の利用促進活性化を図るために、地方公共団体が実施する助成事業について要件緩和を行い、使い勝手の良い仕組みを目指すことで、より効果的な事業となるよう支援しています。

2024年度の助成事業の実績として、千歳市への航空機騒音測定機器整備事業、消防車・救急車等整備事業、苫小牧市への移転跡地・公園等整備事業があります。万一、航空機からの落下物が発生してしまった場合に備え、離着陸に伴う落下物について、救済制度及び見舞金制度を創設するとともに、補償費の立替えの仕組みを構築し、補償等の充実を図っています。道・市管理空港については対象外であったため、北海道エアポート株式会社による運用開始と同時にそれぞれの管理者と調整し、現在は7空港の全てで適用しています。

航空機騒音に係る環境基準の達成を把握することを目的とした監視や航空機からの落下物に対する救済制度及び見舞金制度の創設など、新千歳空港の取組で、すでに成田空港においても実施されていることでも、その内容についてお互いに学ぶべきものはあるはずです。今まで成田空港は他空港の取組については、あまり関心を示さずに独自に進めていたように思います。空港と地域が連携した広域的な取組や食用油という国内資源を原料とするSAFなど、新たな取組について、今後、成田空港でも取り入れるために、今回の視察を参考に提言していきたいと考えます。

成田空港においては、アジアのリーディングエアポートの地位確立を目指し、現在、年間発着容量50万回に向けた更なる機能強化を着々と進めていますが、内陸空港である成田空港は、これまで人づくりや地域づくりの役割を担ってきた集落は活動低下を余儀なくされ、その存続の危機ともいえる歴史的な岐路・転換点に差しかかっています。住み慣れた地域で住み続けたいと願う住民からは、騒音地域の生活環境の保全や落下物に怯えながら生活する不安など、現在もさらなる対策を求める声が多く寄せられています。

成田空港の更なる機能強化が完成するまで3年余りとなりましたが、開港以来、積み残されている航空機騒音や落下物、防音工事の格差などの課題、騒特法の告示による移転に伴う地域づくり

など、新千歳空港のように関係機関が連携し一丸となって残された課題の解決に向け大きく前進していくことを期待しています。地域と連携した広域観光の振興を含めた地域経済の活性化や深夜・早朝時間帯の運用など、新千歳空港の取組は、空港と地域が一体となりつながることで、新たな空港の在り方を考えるきっかけになるものと思います。

成田空港においては、更なる機能強化の推進と併せて「新しい成田空港」構想の取組が進められていますが、騒音地域との一体的な発展等に関する成田空港の将来像について、成田空港に携わる関係機関が知恵を出し合って検討を進めていかなければならないと考えます。

◆ 神崎 利一 委員 ◆

新千歳空港の前身は、大正15年に村民が整備した滑走路に遡り、昭和26年に千歳空港として開港した歴史を持つ。令和2年からは、北海道エアポート株式会社による道内7空港の一括民間委託運営が開始されている。同空港は3,000メートルの滑走路2本を有する内陸空港であり、現在は24時間運用(深夜帯は主に貨物便)が行われている。年間利用者は約2,482万人に上り、国内線利用が主体となっている。

空港関連事業者数は約300社、従業員数は約9,500人を数える。特筆すべきはターミナルビルの賑わいであり、国際線・国内線合わせて196店舗が入居しているほか、イベントも月に10件程度開催されている。これにより、航空機利用者だけでなく一般客も集客する活気ある施設運営がなされており、利用者に喜ばれる空港づくりへの努力が感じられた。

環境施策において特徴的なのは、冬季の除雪で集めた雪をターミナルビルの冷房に活用する「雪冷熱エネルギーシステム」の導入である。また、成田空港と同様に、産業集積やGX・DXの推進、廃食用油を活用したSAFの導入など、先進的な取組が進められている。

騒音対策については、内陸空港であることから成田空港と同様の課題を抱えている。離発着コースの使い分けや防音工事の実施に加え、住民の生活環境悪化を防ぐため、騒音暴露状況や環境基準の達成状況を常時把握する体制がとられている。運用時間や発着回数などの条件に違いはあるものの、騒音問題や地元要望への対応といった空港が抱える課題は、成田空港と重なる部分が多い。地域との共生を図りながら発展を目指す同空港の事例は、本市の空港対策においても有益な示唆を与えるものであると再認識した。

委員長所感

成田空港の更なる機能強化や「新しい成田空港」構想の具現化に向けた検討が進む中、空港と周辺地域がどのように共存共栄を図るかは、本市にとって極めて重要な課題である。そこで、環境対策や地域振興の事例を調査し、今後の本市の空港対策及びまちづくりに資するため、内陸空港として地域との共生を進める札幌丘珠空港と、民営化により広域的な観光戦略を展開する新千歳空港の視察を行った。

■ 札幌丘珠空港

札幌丘珠空港は、昭和17年に旧陸軍航空隊飛行場として設置され、昭和33年に現在の札幌飛行場(丘珠空港)となった。陸上自衛隊が管理する国内唯一の官民共用飛行場である点が最大の特徴である。現在は1,500メートル滑走路のみで運用されているため、冬季はジェット機が就航できずプロペラ機のための運航となっている。しかし、年間利用客数はコロナ禍以降、年3割のペースで回復・増加しており、令和6年には過去最多となる57万5,206人を記録した。

札幌市は「丘珠空港の将来像」として、通年運航による市民・道民の安全安心への寄与、医療・防災機能の向上、ビジネス・観光による交流人口の拡大を掲げている。機能強化に向け、令和5年8月に「札幌丘珠空港機能強化推進協議会」を通じて国へ要望書を提出した。検討にあたっては、委員会を4回、オープンハウス型市民説明会を6回開催するなど、丁寧な合意形成を図っている。計画では、2030年を目途に滑走路を300メートル延伸して1,800メートルとし、運用時間を現行より30分拡大(7:00~21:00)する予定である。なお、2,000メートル化は、大型機による単発騒音の増大、運行可能総便数の減少、周辺建築物への高さ制限の影響拡大などを総合的に判断し見送られたとのことであった。地域との共生策として、周辺11連合町内会で構成する「丘珠空港周辺地域連絡協議会」と定期的に意見交換を行い、情報共有を図っている。騒音測定は年2回(6月・11月)実施し、樹林帯整備による緩衝機能の確保にも取り組んでいる。

成田空港とは異なり、市街地開発が進んだ地域の中に空港が存在するが、自衛隊ヘリコプターの騒音等も含め、周辺住民からの苦情は比較的少ないとのことであった。これは住民の理解や慣れによる側面もあると推察される。就航便数の増加にあたっては、空港単体の発展にとどまらず、周辺地域へメリットを還元していく視点が重要であると再認識した。丘珠空港においても、夜間騒音への配慮など、丁寧な対応が進められている。

■ 新千歳空港

新千歳空港の起源は、1926年に村民総出で整備した滑走路である。その後、自衛隊との共用を経て、1988年に民間機専用のA滑走路を供用開始した。2026年には開港100周年を迎える、「基地と空港」が共に発展してきた地域である。

2020年からは、北海道エアポート株式会社による道内7空港の一括民間委託運営が開始された。現在は3,000メートル滑走路2本、64スポットを有し、24時間運用を行っている。本年は特に東南アジアからの利用が好調で、年間2,500万人の利用を目指している。

深夜・早朝(22時~7時)の運用枠については、平成6年の貨物便6枠合意を経て、平成27年には旅客便を含む30枠への拡大で地元合意に至った。これに伴い、道庁・千歳市・苫小牧市は、直下住民への防音工事や地域振興策等の環境対策として、15年間で計102億円規模の事業を実施している。また、助成事業として、年2,000万円規模の騒音測定や移転跡地の公園・遊具整備などを行っているほか、落下物対策の救済制度も用意されている点を確認した。

ターミナルビルは、温泉、ホテル、映画館などを備え、地域住民も楽しめる施設となっている。「ソフクリーム総選挙」などのイベントを月に10件程度開催し、活性化を図っている。物販ではロイズや「白い恋人」等の定番商品に行列ができてきている状況であった。

環境面では、冬の雪を活用した「雪冷熱エネルギーシステム」を導入しており、近年の気温上昇で北海道でも冷房が不可欠となる中、地域特性を活かした取組として印象に残った。

課題としては、駐車場が常に満車状態にあることが挙げられる。利用抑制策として駐車場の料金を3,000円(従来の約3倍)に改定する一方、ターミナル内で3,000円以上の買物をすれば無料とするなど、空港収益と混雑緩和を両立させる工夫が見られた。

北海道エアポート株式会社が掲げる「空港の発展のみならず、地域の活性化を図ることが最も重要」という理念は、成田空港の共生策とも共通する。羽田便が満席傾向にある中、成田便等の増便への期待も大きい。冬場の除雪や繁忙期の対応、人材育成など課題はあるものの、官民一体となった運営手法は大いに参考となった。

成田空港においても、更なる機能強化が進められる中、騒音対策や落下物対策、そして地域振興策は避けて通れない課題である。札幌丘珠空港で学んだ「環境との調和を重視した対話の姿勢」と、新千歳空港で確認した「民間活力を活用した地域還元の仕組み」は、重要な視点である。

空港の発展が地域の負担となるのではなく、住民がその恩恵を実感できるような「共生・共栄」のまちづくりに向け、今回の視察で得た知見を今後の委員会活動に生かしていきたい。

空港対策特別委員会

委員長 神崎 勝