

ページ	項目	修正前	修正後	修正理由
1 P3	2-2空港概要 (図4利用客数の推移)		<b>R3(2022)年度の旅客数(195,896人)を追加</b>	空港管理状況調査(国土交通省東京航空局)でR3年度の旅客数データが公表されたため。
2 P6	3-1担う役割 (3)道内医療を支える空港 (注釈3)メディカルウイング	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固定翼機。搬送可能距離が長いので遠方の道内空港からでも1時間以内に安定した運航で丘珠空港へ患者を搬送することが可能。なお、現行の滑走路長では降雪期の運用ができないため、新千歳空港から陸路で札幌市内の病院へ搬送している。	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固定翼機。搬送可能距離が長いので遠方の道内空港からでも1時間以内に安定した運航で丘珠空港へ患者を搬送することが可能。なお、現行の滑走路長では降雪期の運用ができないため、新千歳空港から陸路で札幌市内の病院へ搬送している。 <b>運航実績は2017年度:21件(10件)、2018年度:30件(22件)、2019年度:27件(12件)、2020年度:19件(14件)※( )内は丘珠空港利用件数。</b>	「医療ジェット(メディカルウイング)の運航実績はどれくらいなのか」という意見を踏まえ、事業化した2017年度から2020年度までの運航実績を記載するもの。
3 P8	3-2取り巻く環境の変化 (2)新型コロナウイルスの感染拡大	【環境の変化を踏まえた丘珠空港の可能性】 感染防止意識の高まりにより、リージョナルジェット機やビジネスジェット機等の小型機の需要が増えていくことが想定されるため、丘珠空港が小型機メインの空港として、ニーズの多様化に対応することが求められる。	【環境の変化を踏まえた丘珠空港の可能性】 感染防止意識の高まりなどにより <b>少人数での移動が増える</b> など、リージョナルジェット機やビジネスジェット機等の小型機の需要が増えていくことが想定されるため、丘珠空港が小型機メインの空港として、ニーズの多様化に対応することが求められる。	「新型コロナウイルスの感染拡大で小型機の需要が増えるというのは、どういうことか」という意見を踏まえ、補足の説明を追加するもの。
4 P8	3-2取り巻く環境の変化 (5)航空機の低騒音化	航空機の性能向上によってその騒音レベルは全体として低下傾向にあり、図5に示すとおり、1960年代後半から著しく低騒音化されています。 【環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性】 騒音レベルを抑えた航空機で、騒音の環境基準の範囲内でもより多くの便数での運用が可能となる。	航空機の性能向上によってその騒音レベルは全体として低下傾向にあり、図5に示すとおり、1960年代後半から著しく低騒音化されています。 <b>なお、約20dBの差は空気を震わせるパワーで約100倍の差に相当します。一般に、航空機は小さいほど音が小さく、大きいほど音も大きくなります。</b> 【環境の変化を踏まえた丘珠空港活用の可能性】 騒音レベルを抑えた <b>小型</b> の航空機で、騒音の環境基準の範囲内でもより多くの便数での運用が可能となる。	「約20dBの低減とあるが、理解できない。」との意見を踏まえ、補足の説明を追加するもの。 また、「リージョナルジェット機の発着を前提に滑走路の延伸を考えているのだから、小型機の騒音レベルを記載すべき。」との意見を踏まえ、国土交通省が作成した資料にリージョナルジェット機の騒音レベルは含まれておらず、記載することができないため、例示した航空機よりも機体が小さければ、一般的に音は小さくなるとの補足説明を追加するもの。
5 P12	4-3空港と周辺地域の共生に関する基本方針	② 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等に取り組んでいく。	② 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 <b>や環境への配慮</b> 等に取り組んでいく。	空港と周辺地域との共生を図るために、航空機騒音の環境基準の範囲内での運用についても、地域住民と協議して考えていることから、P16.4-4(2)⑧周辺地域との調和と共生の記載と同様に「環境への配慮」を追加するもの。
6 P12	4-3空港と周辺地域の共生に関する基本方針 (注釈5)環境基準を超えない範囲での運用	環境基準を超えない範囲での運用:平成29年度(2017年度)の航空機騒音調査のデータを使用した札幌市の試算によると、丘珠空港では、国が規定する航空機騒音の環境基準の範囲内で72便/日程度の運航が可能となることを想定している。なお、航空機により騒音レベルは違うため、将来運航する航空機に対して毎年騒音調査を行いながら、環境基準の範囲内となる運航便数等について関係機関と協議・調整を行うこととする。	環境基準を超えない範囲での運用:平成29年度(2017年度)の航空機騒音調査のデータを使用した札幌市の試算によると、丘珠空港では、国が規定する航空機騒音の環境基準の範囲内で72便/日程度の運航が可能となることを想定している。なお、航空機により騒音レベルは違うため、将来運航する航空機に対して毎年騒音調査を行いながら、 <b>その結果について周辺地域住民をはじめとする市民に情報提供を行っていく。また、便数の増加に伴う騒音調査の方法等について、地域と協議しながら検討し、環境基準の範囲内となる運航便数等について関係機関と協議・調整を行うこととする。</b>	増便に伴う騒音の増加を懸念する意見や、騒音調査と調査結果の公表の充実を望む意見などを踏まえ、今後も航空機騒音の環境基準の範囲内での運用とする考えであり、空港周辺の生活環境の保全を図っていくため、毎年の航空機騒音調査とその結果の公表を引き続き行っていく。また、今後の騒音調査の方法等について、地域の意見を伺いながら検討していく考えであることから、その説明を追加するもの。

	ページ	項目	修正前	修正後	修正理由
7	P13	4-4将来像実現に必要な取組 (2)取組内容 ①滑走路の延伸	本市としては、周辺への影響や事業費・事業期間等を鑑み、1,800m程度への滑走路の延伸を国に要望していきます。	本市としては、 <b>騒音レベルの大きさや</b> 周辺への影響、事業費・事業期間等を鑑み、1,800m程度への滑走路の延伸を国に要望していきます。	滑走路長を1,800m程度とする理由の一つとして、2,000mと比較して1機あたりの騒音レベルを小さくし、騒音による周辺への影響を少なくすることを考えていることから、その説明を追加するもの。
8	P13	4-4将来像実現に必要な取組 (2)取組内容 ①滑走路の延伸	表5 滑走路の長さ と離着陸可能な航空機	表5 滑走路の長さ と離着陸可能な航空機 <b>(代表的なもの)</b>	「表5に記載されていない航空機で、就航可能なものは他にあるのではないか(A220、A320neoなど)」との意見を踏まえ、本市では代表的な航空機について検討した結果を示していることから、その説明を追加するもの。なお、表5に記載の航空機のほかに、丘珠空港で就航の可能性があるものについては適宜検討していく考え。
9	P15	4-4将来像実現に必要な取組 (2)取組内容 ③路線の拡充	【路線展開のコンセプト】 北海道との直行便が無い道外各地との路線就航により道内への集客に貢献するほか、新たな需要を創出し、札幌をはじめとした北海道の経済活性化につなげます。	【路線展開のコンセプト】 北海道との直行便が無い道外各地との路線就航により道内への集客に貢献するほか、新たな需要を創出し、札幌をはじめとした北海道の経済活性化につなげます。 <b>なお、図8に記載の就航路線は、路線展開のコンセプトに基づいた想定であり、具体的な就航路線については、今後、関係機関と情報共有を行い、必要に応じて航空会社に働きかけを行っていきます。</b>	羽田便をはじめ、具体的な就航路線についての要望や問い合わせが多くあったことを踏まえ、具体的な就航路線については、今後、関係機関と情報共有を行い、必要に応じて航空会社に働きかけを行っていく考えであることから、その説明を追加するもの。
10	P15	4-4将来像実現に必要な取組 (2)取組内容 ⑥空港アクセスの充実	⑥空港アクセスの充実  空港の機能強化による航空便の発着時間に対応したバス運行の確保や、都心部と札幌新道までを地下トンネルで結ぶ都心アクセス道路を利用した空港連絡バスの通年運行化等、バスアクセスの充実を図ります。 また、空港利用者の増加に応じて必要となる空港駐車場の拡張についても、国や関係機関と協議しながら検討を進めます。	⑥空港へのアクセスの充実  空港の機能強化による航空便の発着時間に対応したバス運行の確保や、都心部と札幌新道までを地下トンネルで結ぶ都心アクセス道路を利用した空港連絡バスの通年運行化等、バスアクセスの充実を図るとともに、 <b>その他のアクセス向上につながる取組について検討していきます。</b> また、空港利用者の増加に応じて必要となる空港駐車場の拡張についても、国や関係機関と協議しながら検討を進めます。	空港へのアクセスについて、地下鉄東豊線の延伸や地下歩道の整備など、空港直結の二次交通の整備によるアクセス充実について要望・提案があったことを踏まえ、地下鉄の延伸については事業採算性を考慮すると難しいと考えているが、利用状況も見ながらアクセス向上につながる取組の検討は行っていく考えであることから、その説明を追加するもの。
11	P16	4-4将来像の実現に向けた今後の動き	今後は、将来像の実現に向けて必要となる滑走路延伸や駐機場の増設等について、国に要望を行っていきます。	今後は、将来像の実現に向けて必要となる滑走路の延伸や駐機場の増設等について、国に要望を行っていきます。	他の項目の記載と合わせるもの。
12	P17	5-2 参考2)観光による経済効果(札幌市試算)	過年度に実施した試算では、道外路線1便が通年で1往復することで、年間約10億円の観光による経済効果が見込まれます。	過年度に実施した試算 <b>(夏ダイヤのみ就航している離島便が通年運航となった場合の経済効果を算出)</b> では、道外路線1便が通年で1往復することで、年間約10億円の観光による経済効果が見込まれます。	「試算の根拠は何なのか」との意見を踏まえ、その説明を追加するもの。