

丘珠空港の地域的重要性と整備効果

平岡 祥孝

周知のとおり、札幌市長選（四月九日投票）では、二〇三〇年札幌冬季五輪招致の賛否が大きな争点になっている。出馬表明をしているある新人候補は、すでに公約を二月二日の記者会見で発表している。氏の三大公約の一つとして、札幌冬季五輪招致に反対の態度を示し、住民投票を実施して民意を確認したい旨を述べていた。現時点では招致を目指す現職と新人の対抗軸が明確になっている。

また、街づくり分野に含まれる丘珠空港整備に関しても、従来から賛否両論があり、それは古くて新しい課題である。公約を見る限り、先の新人候補は整備凍結・移転論者である。地域特性と既存資源の有効的活用の視点から、丘珠空港整備の必要性について私見を述べたい。

丘珠空港の潜在能力は、ビジネス需要が累積している都市型空港であるという一点に尽きる。例えば、福岡空港と北九州空港の立地と空港アクセスを比較すれば明らかのように、都心部に近接した空港は利便性が非常に高い。この潜在能力を最大限に引き出すためには、リージョナルジェット機の通年就航が可能となる滑走路延伸と、発着枠の拡大に向けた整備が必要となる。

仄聞するところによると、丘珠空港問題は政治に翻弄されつつ、先送りされてきたようだ。遅まきながらも、札幌市が丘珠空港整備に着手する方向性を示した点は、評価したい。誤解を恐れずに敢えて言うならば、環境問題だけを理由に、都心部から遠隔地に移転しては空港価値を下げる。参入と撤退の自由が認められている現在、空港にとって第一の顧客は航空会社であることを忘れてはならない。

札幌市は、航空会社にとって事業性や採算性が確保できる空港整備に取り組まなければならない。時間価値を最優先する旅客集積を視野に入れるならば、空港アクセスは極めて重要である。新道東駅からの地下歩行導線整備は一考に値する。栄町駅から丘珠空港への地下鉄延伸は需要を集積するだけでなく、開発利益として地域住民に大きく還元できる。

都市間競争を直視するならば、環境調和型の空港を核とした街づくりは、札幌の都市機能を強化することになる。今後は、名古屋線、新潟線も開設されていく。道外路線拡大は必然である。それにもまして、積雪寒冷地帯の広域分散型社会という北海道の地域特性を踏まえて、道内都市間協力の面からは道内路線の拡充が求められる。道内拠点都市との物理

的距離を時間的に克服するが、紋別線復活や稚内線増便は喫緊の課題だ。

一例を挙げたい。道北地域の面積はほぼ四国に匹敵する。言うまでもなく、四国四県には各々三次医療施設が配置されている。だが、道北での三次医療施設は旭川だけである。稚内⇨旭川間は高規格幹線道路のネットワーキ化は未だ実現していない。加えて、鉄道は運行本数削減や運休頻度から信頼度が大きく低下している。ドクターレインは夢物語。ドクターヘリは飛行条件が制約される。救急搬送の格差で救える命が救えない現実がある。北海道新聞社の調査によれば、現在の居住地域に住み続けるための条件として、「医療・介護サービス体制の維持」との回答が四五%と最多であった（『北海道新聞』二〇二三年二月二八日）。

丘珠空港の高質的活用が実現し、創成川通（都心アクセス道路）が機能強化され、ドクタージェットが就航するならば、二時間程度で札幌市内の三次医療施設に搬送可能となる。丘珠空港整備は、道都札幌が地域の生活基盤を支える上からも必要不可欠なのである。

丘珠重点投資は安心できる豊かなストック社会構築に寄与する。ただし、当然のことながら、空港整備は地域住民の理解と協力なくしては実現不可能だ。札幌市は圏域連携あるいは広域連携を推進する立場に立って、丘珠空港整備の意義と目的を地域住民に丁寧に説明する責任がある。

へひらおか よしゆき・稚内大谷高等学校校長