

小松空港中期ビジョン策定検討委員会 (第4回)

令和5年4月27日

石川県 企画振興部 新幹線・交通対策監室
空港企画課



1. 小松空港の第2滑走路に関する 基礎調査の概要

1-1. 小松空港 第2滑走路に関する基礎調査の実施



■ 第2回 小松空港中期ビジョン策定検討委員会（令和4年6月2日開催）でのご意見（抜粋）

- ▶ 第2滑走路の有無が、空港運営の民間委託や空港ビルの建て替えのあり方の検討に影響することから、第2滑走路の要否について、優先して検討を進め、早期に結論を出すべき。
- ▶ 第2滑走路の有無は、空港運営の民間委託、ターミナルビルの建て替え、小松市の土地区画整理事業の全てに関係する大きな問題であり、まずは、県の来年度の国家予算編成に係る重点事業・政策提案に盛り込み、調査を始めていただきたい。



県における基礎調査の実施

第2滑走路の整備に関する基礎的なデータを収集するため、令和4年9月補正予算に調査費を計上

○ 県の基礎調査の内容

- ▶ 空港施設の配置案の検討
- ▶ 概算費用 等



1-2. 第2滑走路の配置案

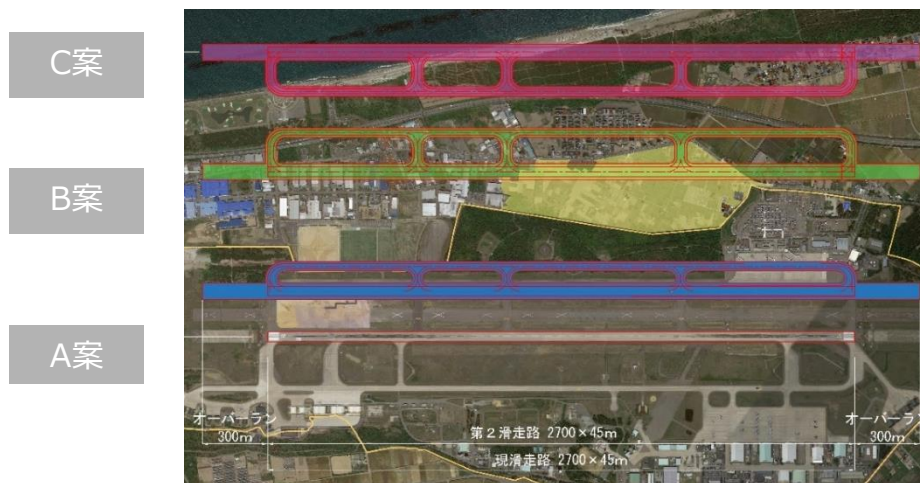
(1) 案の概要

- 用地取得や騒音等への影響を考慮し、海側での整備を前提に、第2滑走路の配置案を検討。
- 国内基準※1に基づくと、現滑走路との中心線間隔が210m、760m、1,310mの3案が考えられる。

		A案	B案	C案
第2滑走路の滑走路長		2,700m (現滑走路と同様)		
滑走路中心線間隔		210m	760m	1,310m
滑走路の分類	第2滑走路	民航機用		
	現滑走路	自衛隊機用		
滑走路処理能力の向上効果※2		約1.2倍	約1.5倍	約2.0倍
平行滑走路での運用条件	同時着陸	×	×	○
	同時離陸	×	○	○
	同時離着陸	×	○	○

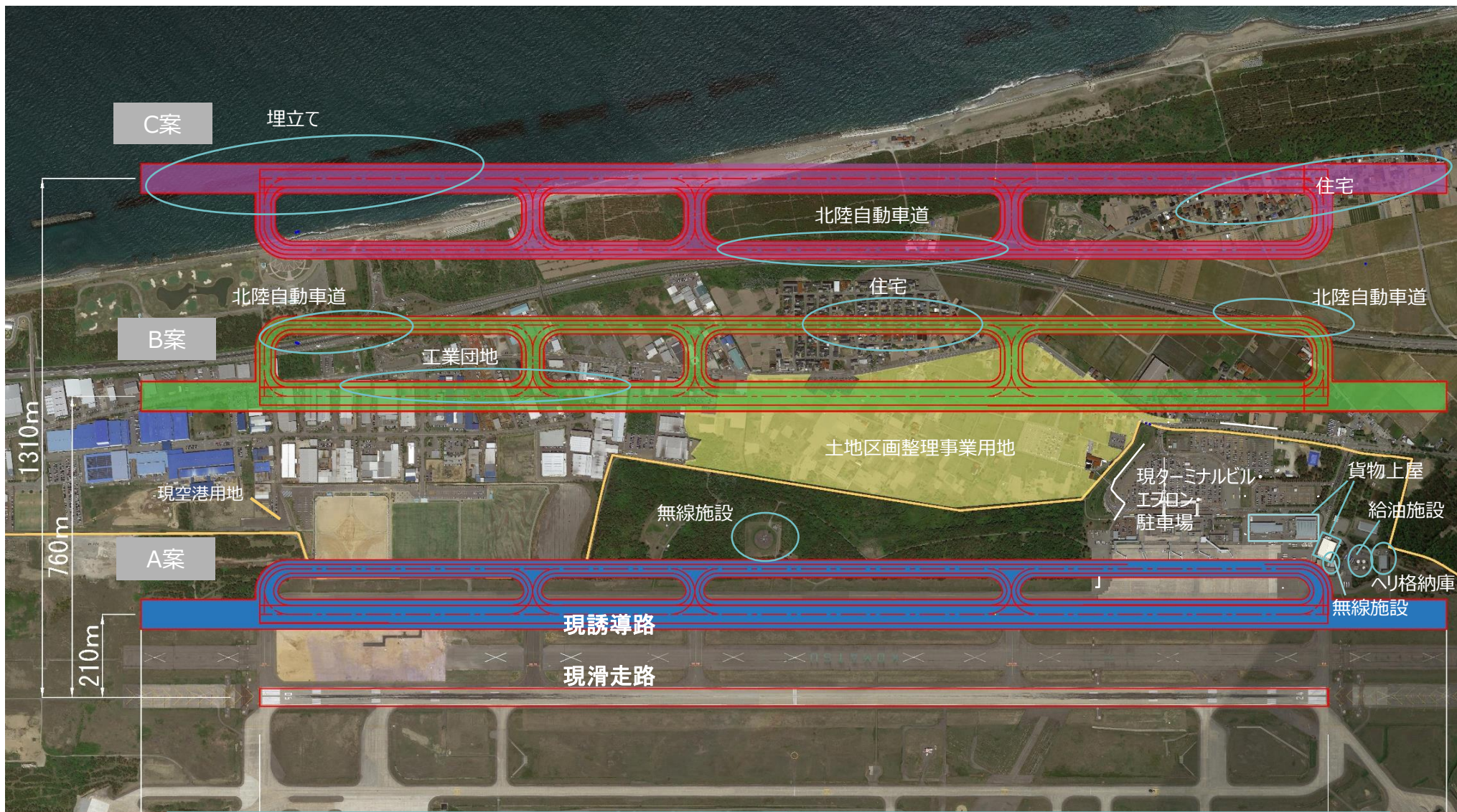
※1 「航空保安業務処理規定 管制業務処理規定 管制方式基準」で規定されている滑走路の必要間隔

※2 中部国際空港・福岡空港での調査事例であり、自衛隊との共用空港である小松空港で同様の能力が発現されるとは限らない。



1-2. 第2滑走路の配置案

(2) 配置図



小松基地

1-2. 第2滑走路の配置案

(3) 3案の比較

	A案	B案	C案
滑走路中心線間隔	210m	760m	1310m
滑走路処理能力 ※	約1.2倍	約1.5倍	約2.0倍
事業費	小	中	大
滑走路増設に伴う課題	全面移転（エプロン、ターミナルビル、空港事務所、貨物上屋、給油施設、無線施設、ヘリ格納庫等）		
	用地取得		
	周辺への騒音の影響についての検証		
	住宅の移転		
	工業団地の移転		
	住宅、工業団地の移転に伴う用地取得		
	北陸自動車道の付け替え等大規模工事		
		海上の埋立て	
		漁業への影響	



※ 小松空港で同様の能力が発現されるとは限らない。(再掲)

3案のうち、B・C案は、住宅・工業団地の移転、北陸自動車道の付け替え、海上の埋め立て等、周辺地域への影響が大きいため、A案により空港施設の配置案を検討。

(参考)現在の空港施設の配置



(参考) 現空港用地周辺の土地所有の状況



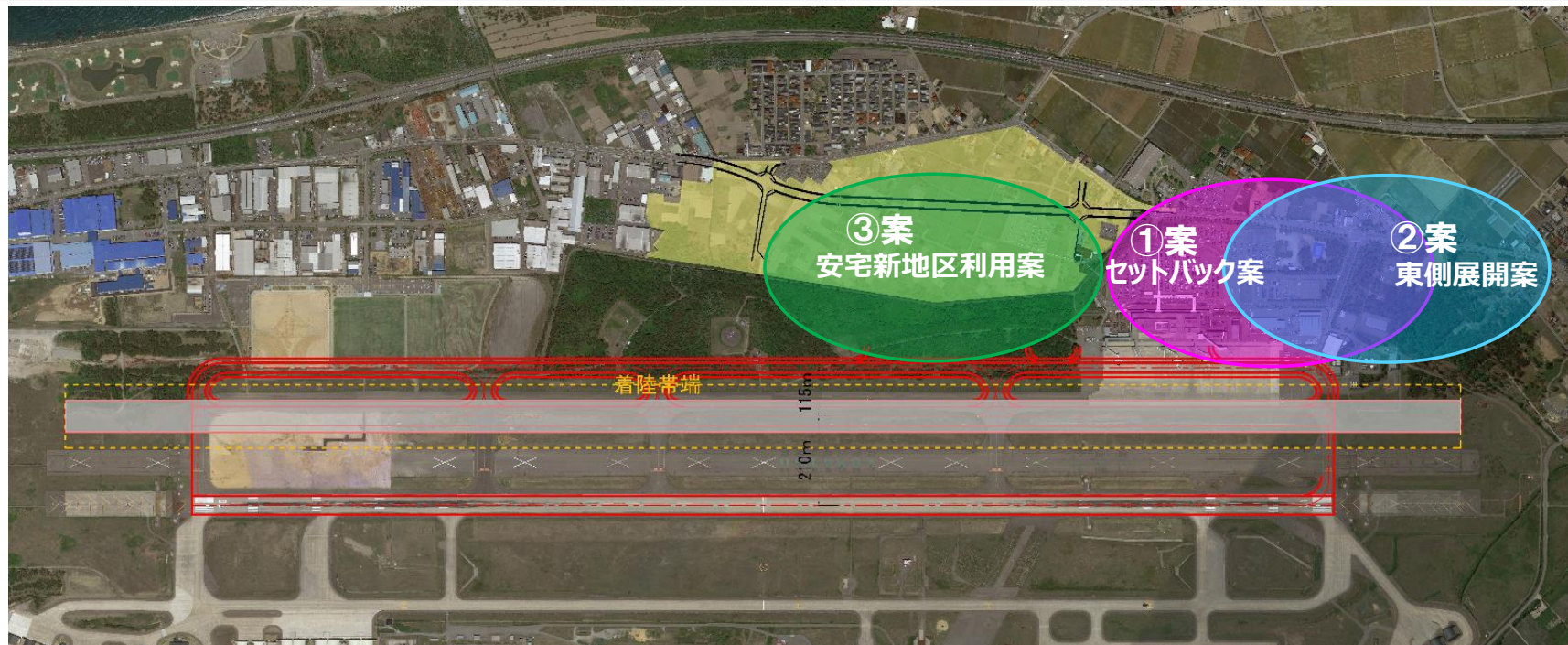
1-3. 空港施設の配置案



(1) 3案の概要

- 滑走路間隔210mの第2滑走路案（A案）を基に、3案を設定。
 - ①案：極力現状の空港用地を活用し、取得用地を減らした「セットバック案」
 - ②案：東側の防衛省用地(自然林等)を活用した「東側展開案」
 - ③案：小松市土地区画整理事業用地を活用した「安宅新地区利用案」

	①案（セットバック案）	②案（東側展開案）	③案（安宅新地区利用案）
配置概要	空港施設を北側（国内線駐車場）にセットバック	空港施設を東側（防衛省用地等）に展開	小松市土地区画整理事業用地を活用
新たに必要となる 主な用地	現滑走路の北側の防衛省用地	現滑走路の北側の防衛省用地 現空港用地の東側の防衛省用地等	現滑走路の北側の防衛省用地 土地区画整理事業用地
施設展開の考え方	極力現在の空港用地を活用	①案より工事中の運用上の制約を減らすため、東側の用地を活用	土地区画整理事業用地に新たなターミナル地域を整備



1-3. 空港施設の配置案



(2) 配置案の比較

	①案 (セットバック案)	②案 (東側展開案)	③案 (安宅新地区利用案)
配置図			
新たに取得が必要となる主な用地	現滑走路の北側の防衛省用地：約12ha(誘導路) 現空港用地の東側の防衛省用地（約3ha）	現滑走路の北側の防衛省用地：約12ha(誘導路) 現空港用地の東側の防衛省用地(約9ha),民地等(約6ha)	現滑走路の北側の防衛省用地:約22ha(誘導路・エプロン) 安宅新地区土地区画整理事業用地（約15ha）
工事期間	約7年	約7年	約6年
工事期間中の旅客への影響	あり (約2年間、旅客はバス輸送で航空機に乗降)	なし	なし
安宅新地区土地区画整理事業への影響	なし	なし	あり
概算事業費※	約360億円 (うち用地費：約8億円)	約370億円 (うち用地費：約23億円)	約370億円 (うち用地費：約21億円)

※第2滑走路や平行誘導路等の整備に係る費用を含む。

※旅客ターミナルビルの建設、防衛省施設(無線施設等)の移転に係る費用は含まない。

1-3. 空港施設の配置案



①案 (セットバック案)



① 空港事務所	② 国内線ターミナルビル	③ 国際線ターミナルビル	④ 照明変電局舎	⑤ 給油施設	⑥ 国内貨物ターミナルビル
⑦ 国際貨物ターミナルビル	⑧ ドクターヘリ格納庫	⑨ 消防防災ヘリ格納庫	⑩ 除雪車庫	⑪ GSE置場	⑫ 消防車庫

1-3. 空港施設の配置案

②案 (東側展開案)



① 空港事務所	② 国内線ターミナルビル	③ 国際線ターミナルビル	④ 照明変電局舎	⑤ 給油施設	⑥ 国内貨物ターミナルビル
⑦ 国際貨物ターミナルビル	⑧ ドクターヘリ格納庫	⑨ 消防防災ヘリ格納庫	⑩ 除雪車庫	⑪ GSE置場	⑫ 消防車庫

1-3. 空港施設の配置案

③案 (安宅新地区利用案)



① 空港事務所	② 国内線ターミナルビル	③ 国際線ターミナルビル	④ 照明変電局舎	⑤ 給油施設	⑥ 国内貨物ターミナルビル
⑦ 国際貨物ターミナルビル	⑧ ドクターヘリ格納庫	⑨ 消防防災ヘリ格納庫	⑩ 除雪車庫	⑪ GSE置場	⑫ 消防車庫

1-4. 小松空港の将来需要の予測



- 方法：2050年までの小松空港の需要を、将来の海外の人口や経済成長率等から予測
- 設定条件：訪日外国人旅行者数は2030年に6,000万人を達成(2050年に8,000万人)
小型機による小松-成田・仙台・広島便が改めて開設

2050年の小松空港の旅客数

国際線61万人(2018年21万人)、国内線166万人(2018年158万人)

【国際線】3倍近い水準に。定期便が増便、タイ路線開設

【国内線】人口減少の影響を受けるものの、インバウンド増による成田便の増便等により、若干増

2050年の
需要予測に
基づいた小松
空港の便数

	国際線	
	2018年	2050年
韓国	3	4
中国	4	7
台湾	7	11
香港		5
タイ		4
週平均	14	31
		便/日
日平均	2	4

	国内線	
	2018年	2050年
羽田	10	10
新千歳	1	1
仙台	2	2
成田	1	4
福岡	4	4
那覇	1	1
広島		2
日平均	19	24

2050年の発着回数(年間)

約21,000回

(2018年約16,000回)

※最大：2013年 約18,000回

1-4. 小松空港の将来需要の予測



■ 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) <国土交通省航空局>

II. 一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針(案)

1. 基本方針

一般空港（第2種空港、第3種空港、共用飛行場等）における新規の滑走路新設または延長事業については、空港整備の長期計画、交通政策審議会航空分科会答申「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」（平成14年12月）に示される整備方針を踏まえるとともに、本指針の事業を評価する各項目について評価の基準が満たされていることを新規事業採択の必要条件とする。（空港整備法附則第六項における事業、いわゆる地方空港整備特別事業を除く）

2. 事業を評価する項目と評価の基準

事業を評価する項目は、事業の必要性、候補地の比較、計画の妥当性、事業の実現性及び事業の効果とし、その評価の基準について以下に示す。

2-1. 事業の必要性

滑走路処理能力の向上などの整備目的ごとに示す評価の基準（表Ⅱ-1）を満たすこと。また、代替手段の検討などの評価項目（表Ⅱ-2）についても各々の評価の基準を満たすこと。

2-2. 候補地の比較

(略)

2-3. 計画の妥当性

- ① 空港計画 (略)
- ② アクセス条件 (略)
- ③ 他計画との整合 (略)
- ④ 事業規模 (略)

2-4. 事業の実現性

- ① 用地確保 (略)
- ② 環境影響の見通し (略)
- ③ 合意形成の状況 (略)

2-5. 事業の効果

- ① 費用対効果
費用便益分析等の評価結果が
妥当な範囲であること
- ② アウトカム
(略)

事業の必要性／整備目的ごとの評価項目と評価の基準 (整備目的ごとに示した全ての評価項目が評価の基準を満たすこと) 表Ⅱ-1

整備目的	評価項目	評価の基準	参考 整備内容の例
滑走路処理能力の向上	現在の離発着回数 ・需要予測を踏まえた処理能力の限界時期の見通し	・現状において滑走路一本の年間離発着回数が10万回を超えているとともに、ピーク時間の離発着回数が30回程度に達していること。 ・空港の立地条件や運用条件等を踏まえ、算定した滑走路処理能力が概ね10年以内に限界に達する見込みであること。	・滑走路新設
大型ジェット機の就航	・対象路線の需要見通し ・大型ジェット機就航の見通し	・最大路線の需要として、供用目標年次において年間50万人以上が見込まれること。 ・大型ジェット機の就航が見込まれること。	・滑走路新設または延長 (2500m級化)
ジェット機の就航	・対象路線の需要見通し ・ジェット機就航の見通し	・最大路線の需要として、供用目標年次において年間11万人以上が見込まれること。 ・ジェット機の就航が見込まれること。	・滑走路新設または延長 (2000m級化)
離島における新たな航空ネットワークの整備	・母都市までの所要時間と人口 ・対象路線の開設等の見通し	・現状で母都市まで海上および陸上交通で2時間以上要すること。 ・対象となる人口が1000人以上であること。 ・対象路線の開設及び維持が見込まれること。	・滑走路新設
中長距離国際線の就航	・対象中長距離国際路線の需要見通し ・対象路線の開設等の見通し	・供用目標年次に対象中長距離国際定期路線が成立するだけの需要が見込まれること。 ・対象国際定期路線の開設及び維持が見込まれること。	・滑走路新設または延長 (3000m級化) (3500m級化)
就航率の向上	・年間就航率の改善	・年間就航率が98%未満であり、就航率低下要因に応じた整備を行うことにより改善されること。	・滑走路新設または延長
運航制限(貨客搭載量等の制限)緩和	・運航制限(貨客搭載量等の制限)の実態または見通し	・周年または特定の季節において、現行の滑走路長及び需要で、貨物搭載量等の相応の制限が頻繁に生じているが、供用目標年次までに頻繁に生じることが確実であると見込まれており、滑走路延長等の整備により、当該運航制限が実質的に解消されることが明確であると見込まれること。	・滑走路新設または延長
機材更新に伴う後継機対応	・現行機材の退役及び後継機材の就航見通し	・現行機材の退役見通しが明確となり、後継機材が具体的に想定され、就航が見込めること。	・滑走路新設または延長

注1) 滑走路新設とは空港の新設、空港の移転、既存空港の滑走路増設または移設のいずれかを指す
注2) 対象機材の就航見通し、対象路線の開設や維持の見通しまたは運航制限緩和については、航空事業者の意向確認を行って判断すること

「現状において滑走路一本の年間離発着回数が10万回を超えているとともに、ピーク時間の離発着回数が30回程度に達していること。」(評価の基準)

(参考)共用空港及び複数の滑走路を有する空港の発着回数(民航機)



※空港管理状況調書より作成

<共用空港>

空港名	滑走路	新型コロナ前 H30年度	新型コロナ後 R2年度
小松	2,700m×45m	16,938	7,386
札幌	1,500m×45m	16,114	13,878
千歳	2,700m×45m	-	-
	3,000m×60m		
三沢	3,050m×45m	3,626	1,982
百里	2,700m×45m	5,954	2,922
	2,700m×45m		
美保	2,500m×45m	6,900	2,774
岩国	2,440m×60m	4,340	1,478
徳島	2,500m×45m	10,450	4,954

<複数の滑走路を有する空港の発着回数>

空港名	滑走路	新型コロナ前 H30年度	新型コロナ後 R2年度
羽田	3,000m×60m	455,262	225,982
	2,500m×60m		
	3,360m×60m		
	2,500m×60m		
成田	4,000m×60m	257,904	107,278
	2,500m×60m		
関西	3,500m×60m	189,666	57,808
	4,000m×60m		
新千歳	3,000m×60m	155,412	74,082
	3,000m×60m		
福岡 (建設中)	2,800m×60m	181,446	92,032
	2,500m×60m	(2025.3供用開始予定)	
那覇	3,000m×45m	163,926	100,594
	2,700m×60m	(2020.3 供用開始)	

(参考)中部国際空港

滑走路：1本 (3,500m×60m)

H30年度

103,308回

R2年度

41,858回

1-5. 現空港ターミナルビルについて

■現状

区分	国内線	国際線
面積	15,438㎡	7,902㎡
構造	鉄骨造3階建（一部4階建）	鉄骨造2階建（一部3階建）
供用開始年月	昭和56年9月 (改修) 昭和58年、昭和61年、 平成元年、平成4・5年、 令和3・4年	昭和59年4月 (改修) 平成6・7年、平成25年



⇒建物は、供用開始から40年経過しており、将来的に更新が必要

※直ちに更新する必要がある状況にはない

■現在のターミナルビルの課題

- ①国による調査によれば、小松空港は、築年数のわりに総合満足度は高いものの、飲食や物販に関する満足度は低い傾向。
- ②コロナ前の国際線では、出発と到着が重なるタイミングで、ロビーの混雑が問題となっており、国際線のスペースを増やす必要。

1-6. 他空港のターミナル施設等の参考事例



■ 国際線 2 便同時への施設整備

例:大分空港の国際線ターミナル

チェックインカウンターの増設 : 1⇒2ブース
 出発用ベルトコンベアの増設 : 1⇒2基
 チェックインロビーの拡張 : 240⇒520㎡(2.2倍)
 出国待合室の拡張 : 470⇒620㎡(1.3倍)
 搭乗口及び動線の増設 : 1⇒2動線
 入国審査ブースの増設 : 6⇒8ブース
 保安検査場動線の増設 : 1⇒2動線



国際線施設

■ 地域にひらかれた賑わい空間

例:熊本空港の新ターミナル



新ターミナルビル : 2023.3開業
 地域にひらかれたにぎわい空間 :
 2024秋オープン

出典 : 熊本国際空港(株)

■ 日本の文化・技術を感じられる施設

例:羽田エアポートガーデン



■ 地元の杉をふんだんに利用したロビー

例:秋田空港ターミナル



出典 : 秋田空港ターミナルビル株式会社

■ リゾート感と開放感にあふれる空間

例:下地島空港ターミナル



出典(一財)沖縄観光コンベンションビューロー

■ 名産の魅力を発信するショップ

例:松山空港ターミナル



出典 : 松山空港ビル(株)

1-6. 他空港のターミナル施設等の参考事例

■ 空港直結のホテル、大型ホール、温泉施設

例:羽田エアポートガーデン



出典：羽田エアポートガーデン

■ 空港内のレジャー施設(映画館)

例:新千歳空港国内線ターミナル



出典：北海道エアポート(株)

■ くつろぎ空間

例:鹿児島空港の足湯



出典：鹿児島空港ビルディング(株)

■ 実機を展示した複合商業施設

例:中部国際空港に隣接する施設



出典：中部国際空港(株)

■ 脱炭素対策

例:仙台空港のカーポート型太陽光発電【計画】



出典：仙台国際空港(株)

1-7. 小松空港に関するアンケート調査について



○中期ビジョンのとりまとめにあたり、利用者・県民が求める「ターミナルビルの機能」、「駐車場のあり方」、「航空路線」等について調査を行うため、アンケートを実施。

■ 調査期間

令和5年4月21日（金）～5月20日（土）

■ 調査対象

石川県内在住者、小松空港利用者

■ 回答方法

インターネット（アンケートは選択式(一部自由記載)）

■ 調査項目

- ①小松空港の利用状況に関する項目
（利用目的、利用頻度、交通手段 等）
- ②空港旅客ターミナルビルに関する項目
（今後の空港旅客ターミナルビルに期待すること）
- ③駐車場に関する項目
（駐車場の施設や機能に求めること）
- ④小松空港の航空ネットワークに関する項目
（今後開設してほしい路線、既存路線について）
- ⑤その他（自由記載）

小松空港利用者アンケート ご意見募集中

回答時間 1分程度

小松空港が将来に向けて日本海側の拠点空港として発展していくために、石川県では、今後30年程度先を見据えた空港のあり方を示す中期ビジョンの策定に取り組んでいます。

魅力的な空港となるよう、皆様のご意見をお寄せ下さい！

期間： 令和5年4月21日(金)～5月20日(土)
対象： 石川県内在住者、小松空港利用者
回答： 右のQRコードを読み取り、又はキーワード検索
いただき、ご回答ください

アンケートにご協力いただいた方の中から、抽選で10名様に「能登生」をプレゼント！

小松空港 利用者アンケート

小松空港中期ビジョンについて
小松空港 中期ビジョン

【問合せ先】 小松空港協議会（石川県企画振興部空港企画課内） TEL:076-225-1337

(参考) 空港運営の民間委託に関する検討状況

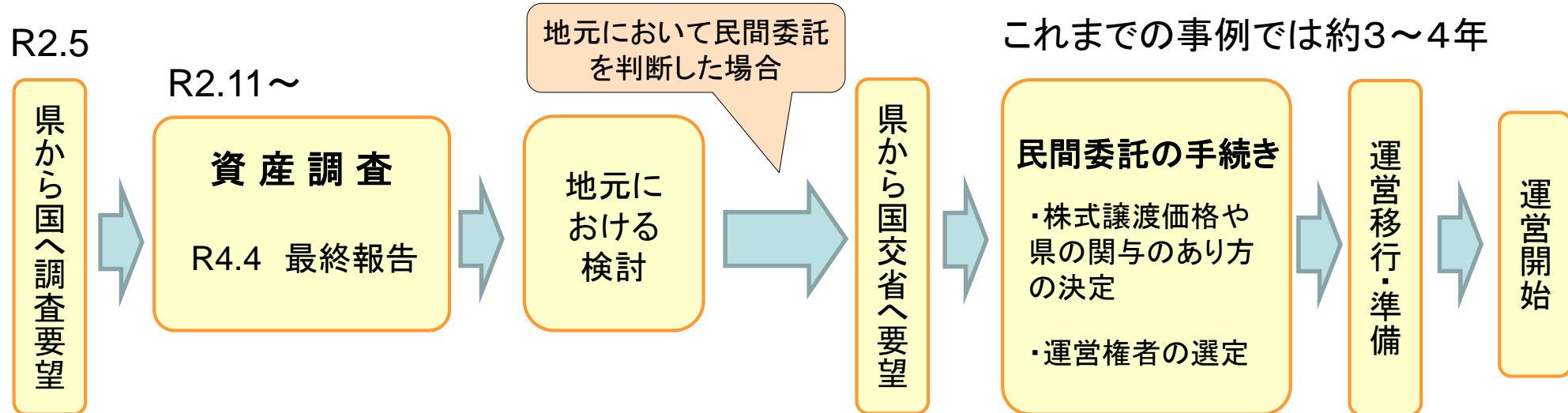


- 空港運営の民間委託（コンセッション）とは、施設の所有権を国に残したまま、施設の運営権を民間事業者に設定すること。
- 空港コンセッションにおいては、第三セクター等によって経営されている空港ビル会社の株式を取得し、航空系事業（空港施設）と非航空系事業（空港ビル・駐車場）を一体経営することを基本方針として定めている。

<小松空港における資産調査の経緯>

- ・令和2年 5月 資産調査要望書を国交省へ提出
- ・令和2年 1 1月 資産調査開始
- ・令和3年 1 0～1 1月 民間ヒアリングの実施
- ・令和4年 4月 国交省より資産調査最終報告を受領

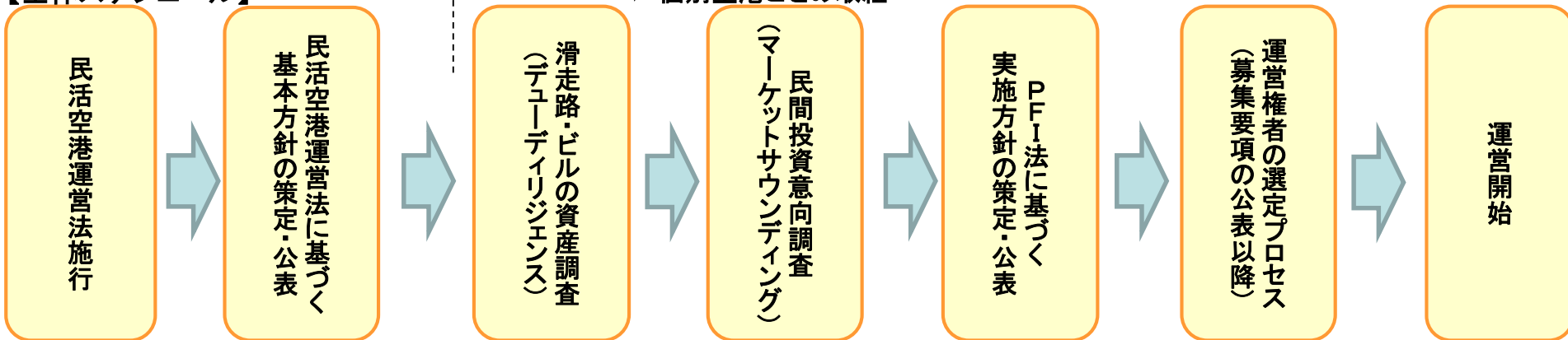
<国による資産調査から民間委託までの流れ>



(参考) 空港運営の民間委託に関する検討状況



【全体スケジュール】



個別空港ごとの取組

	民活空港運営法に基づく基本方針の策定・公表	滑走路・ビルの資産調査(デューデリジエンス)	民間投資意向調査(マーケットサウンディング)	PFI法に基づく実施方針の策定・公表	運営権者の選定プロセス(募集要項の公表以降)	運営開始
仙台空港	H25	H25.11~	H26.4	H26.6~ H27.12.1 仙台国際空港株式会社と実施契約を締結	H28.7~ 仙台国際空港株式会社による運営開始	
高松空港	~H26	H27.10~	H28.7	H28.9~ H29.10.1 高松空港株式会社と実施契約を締結	H30.4~ 高松空港株式会社による運営開始	
福岡空港	~H27	H28.7~	H29.3	H29.5~ H30.8.1 福岡国際空港株式会社と実施契約を締結	H31.4~ 福岡国際空港株式会社による運営開始	
北海道内7空港	~H29	H29.7~	H30.3	H30.4~ R1.10.31 北海道エアポート株式会社と実施契約を締結	R2.1~ 7空港一体のビル経営開始 R2.6~ 新千歳空港 R2.10~ 旭川空港 R3.3~ 稚内・釧路・函館・帯広・女満別空港 北海道エアポート株式会社による運営開始	
熊本空港	~H29	H29.6~	H30.1	H30.3~ R1.5.31 熊本国際空港株式会社と実施契約を締結	R2.4~ 熊本国際空港株式会社による運営開始	
広島空港	~H29	H29.10~	H31.3	R1.6~ R2.12.18 広島国際空港株式会社と実施契約を締結	R3.7~ 広島国際空港株式会社による運営開始	

※関西・伊丹空港(H28.4)、但馬空港(H27.1)、神戸空港(H30.4)、鳥取空港(H30.7)、静岡空港(H31.4)、南紀白浜空港(H31.4)では、運営の民間委託を開始

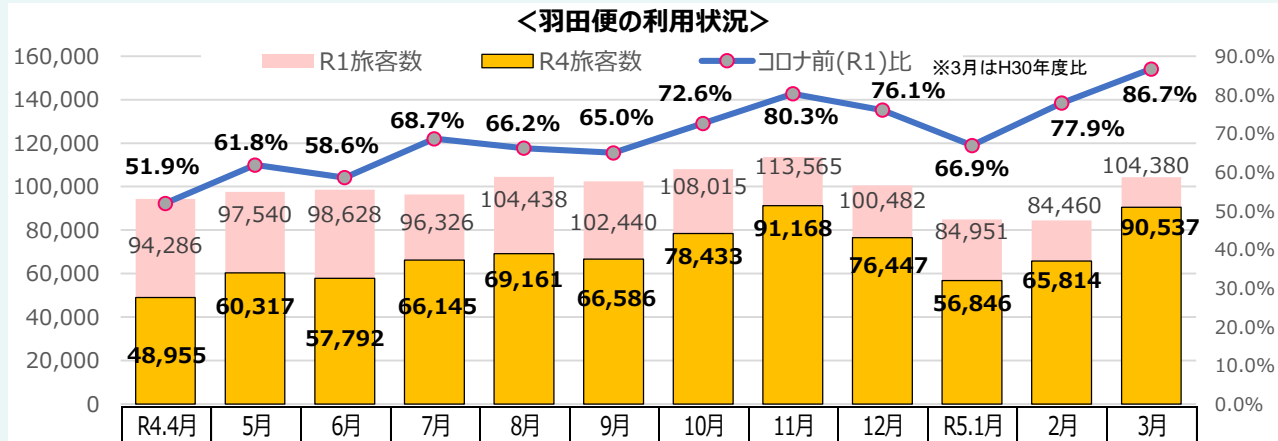
2. 令和5年度当初予算の概要について

2-1. 航空の優位性を活かした国内線の利用促進について



利用状況

- R4年度に入り、国内線は全て復便し、利用者数も回復傾向
- さらに10月から全国旅行支援が開始され、利用者は大きく回復
- 1月以降についても引き続き回復傾向となっている



令和5年度取組方針

＜リピーター＞

羽田便のリピーターは全体の半数以上を占めており、開業前の囲い込みを強化

＜若者世代＞

首都圏へ旅行する頻度が他世代より多いが、航空機利用が少ない若者世代への働きかけを強化

＜南加賀以西＞

延伸後の南加賀・福井嶺北地域への利用者減少への対応

＜新幹線非競合＞

新幹線と競合しない、航空優位性の高い地域への集中的な周知による乗継利用促進

国内線の更なる利用促進と敦賀延伸後の航空利用維持を図る

令和5年度の主な取り組み

リピーター・若者世代

- サポーターズクラブ・若者入会キャンペーンの実施
デジタルスタンプラリーを実施し、サポーターズクラブへの入会を促進



南加賀以西

- ビジネス利用サポートキャンペーン 金沢以南・福井企業入会特典強化
- 福井県民向け空港情報発信の強化
新たに高速道路SA等で航空PRを実施

新幹線非競合

【令和5年度事業費：102,000千円】

- 東北、四国等航空優位性の高い地域と連携した羽田乗継の相互PR
- 乗継旅行商品造成支援及び乗継キャンペーンの実施等

その他の利用促進

- 首都圏発旅行商品造成
- 駐車料金低減
- 県内外の旅行イベント出展等によるPR 等



2-2. 国際旅客便の利用促進について



令和5年度取組方針

<既存路線>

台北便 (エバー航空)

<R1 コロナ前>

利用者：79,751人
(搭乗率71.9%)

運航便数：5往復/週
※R2.3.15～ 全便運休

令和5年夏ダイヤにおいて、定期便の運航再開

運航期間：R5.4.1～(デイリー運航)

台北発 6:35→小松着10:25 / 小松発11:45→台北着13:35



その他路線

ソウル便 (大韓航空)
上海便 (中国東方航空)
については、運航再開時期未定

▶ 航空会社に対して
早期の運航再開を働きかけ

<新規路線開拓>

香港便 (キャセイパシフィック航空)

H30チャーター：36本 (19,212人)

R1 定期便：25,464人 (搭乗率77.1%)

バンコク便 (タイ国際航空)

R1チャーター：4本 (870人)



日本の水際対策の緩和に伴い、
各国の航空会社が、主要空港で運航再開

⇒ 他の地方空港に遅れをとらないよう、
誘致活動に取り組む

令和5年度の主な取り組み

台北便

○小松・台北便の利用促進に向けた知事トップセールスの実施

○アウトバウンド対策

- 台湾観光局と連携した利用促進イベント
- 旅行商品の造成支援 等

○インバウンド対策

- 現地メディア招へい、旅行博への出展 (福井県・富山県連携)
- 現地旅行会社招へい
- 報奨旅行、訪日教育旅行の誘致 等

【令和5年度事業費：44,860千円】

新規路線の開拓

○香港・タイ航空会社等へのセールス