

小松空港中期ビジョン策定検討委員会 (第6回)

令和7年1月15日

石川県 企画振興部 交通総合対策監室
空港企画課



1. これまでの議論の振り返り

1-1. 小松空港を取り巻く環境



- 小松空港は、魅力的な観光資源が豊富な地域に所在し、他空港に比して多くの羽田乗継のネットワークが存在するとともに、増大するインバウンド需要の取り込みなど好機として捉えるべき状況が多くある。
- 他方で、北陸新幹線延伸に伴う航空路線と新幹線の競合に直面するとともに、小松空港を起点とした観光誘客、ターミナルビルの老朽化や機能面での見劣りによる空港を核とした集客力・賑わいの弱さなどの課題がみられる状況。

プラス要因

Strength (強み)

- ✓ 後背地の観光資源が豊富
- ✓ ICやJR駅から近く、空港アクセスが至便
- ✓ JAL・ANAが羽田便を計10便運航
- ✓ 羽田経由での乗継ネットワークの存在
- ✓ アジア方面との国際定期便が就航
- ✓ 地方空港で数少ない国際貨物定期便が就航

マイナス要因

Weakness (弱み)

- ✓ ターミナルビルの老朽化、機能面での見劣り
- ✓ 小松空港を起点とした観光誘客に課題
- ✓ 主要空港と比べ路線数が少ない（国際線は東アジアのみ）
- ✓ 共用空港であることによる増便等に係る制約
- ✓ 小松空港への交通アクセスへの不満
- ✓ 若者の利用割合が低い（20代以下：10%）

Opportunity (機会)

- ✓ インバウンド需要の回復・増大
- ✓ 北陸新幹線の敦賀延伸
(空港アクセスの向上、利用圏の拡大〔福井・嶺南・長野〕)
- ✓ 空港隣接地でのアリーナ整備の推進
- ✓ 小松駅～空港のアクセス強化（自動運転バス）

Threat (脅威)

- ✓ 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う新幹線との競合
- ✓ 他地域とのインバウンド需要の取り込み競争、金沢への一極集中
- ✓ 空港隣接地におけるアリーナとの競合の可能性
- ✓ オンライン会議の普及によるビジネス利用者の減少
- ✓ 世界情勢の不確実性（感染症リスク、カントリーリスク、為替等）
- ✓ 少子高齢化の進展

1-2. これまでに頂いたご意見①



Strength (強み)

- ✓ 後背地の観光資源が豊富
- ✓ ICやJR駅から近く、空港アクセスが至便
- ✓ JAL・ANAが羽田便を計10便運航
- ✓ 羽田経由での乗継ネットワークの存在
- ✓ アジア方面との国際定期便が就航
- ✓ 地方空港で数少ない国際貨物定期便が就航

Opportunity (機会)

- ✓ インバウンド需要の回復・増大
- ✓ 北陸新幹線の敦賀延伸
(空港アクセスの向上、利用圏の拡大〔福井嶺南・長野〕)
- ✓ 空港隣接地でのアリーナ整備の推進
- ✓ 小松駅～空港のアクセス強化 (自動運転バス)

(委員からのご意見)

北陸三県には、多くの観光資源があることから、北陸三県で連携して利用促進に取り組むとよいのではないか。

小松の地は空港、新幹線、車、全てにおいてバランスが取れていると高い評価を受けており、この点を踏まえコンベンションの誘致などに焦点を合わせて空港の活用策を検討することが大事。

航空便と新幹線の2つの交通手段を組み合わせた「エア & レール」の旅行商品造成なども必要ではないか。

国際貨物を担っている地方空港は少なく、小松空港のオリジナリティの部分でもあるので、コンセッションの際には継続して担って頂けるか等、条件設定を明確にして議論を進めていくべきではないか。

インバウンドが高い伸びを示している中で、ゴールデンルートばかりではなく、それ以外の地方にも波及しており、特に歴史や文化、食事といった面に関心が高い傾向が示されている。北陸も有望な地であり、北陸3県で連携して観光ルートを構築し、インバウンドを誘致していくことが重要。

福井県企業の更なる利用を促進するためには、経営者に対して、航空便の方が安くなることがあるなど、利便性を訴えるとよいのではないか。

ターミナルビルとアリーナなどの周辺施設との連携は非常に大切。今度の小松空港周辺地域の開発状況にも留意しながら検討を進めるべき。

小松駅と小松空港の接続をスムーズにして駅・空港間を移動する際の不便さや複雑さをいかに解消するかが重要。駅と空港を結ぶ連絡バスは、航空便の発着時間に合わせたダイヤとなっているが、新幹線の発着時間に合わせたダイヤも検討し、利便性向上を図ると良いのではないか。

小松空港は防衛省との共用空港であり、独自の形のコンセッションになる。これまでの例に拘らず、小松空港の特性を踏まえた民間委託の形を考えていくべきではないか。

1-2. これまでに頂いたご意見②



Weakness (弱み)

- ✓ ターミナルビルの老朽化、機能面での見劣り
- ✓ 小松空港を起点とした観光誘客に課題
- ✓ 主要空港と比べ路線数が少ない
(国際線は東アジアのみ)
- ✓ 共用空港であることによる増便等に係る制約
- ✓ 小松空港への交通アクセスへの不満
- ✓ 若者の利用割合が低い (20代以下 : 10%)

Threat (脅威)

- ✓ 北陸新幹線の敦賀延伸に伴う新幹線との競合
- ✓ 他地域とのインバウンド需要の取り込み競争、金沢への一極集中
- ✓ 空港隣接地におけるアリーナとの競合の可能性
- ✓ オンライン会議の普及によるビジネス利用者の減少
- ✓ 世界情勢の不確実性 (感染症リスク、カントリーリスク、為替等)
- ✓ 少子高齢化の進展

(委員からのご意見)

- ◆ 飲食施設の充実など、飛行機の出発前にゆっくりできる工夫や、飛行機を利用しない方にも来ていただける仕掛けについても整理できるとよい。
- ◆ ターミナルビルの構成は、今まではチェックイン前に様々な施設がある形が多かったが、最近はチェックイン後の施設を充実させる傾向にある。今後の空港の在り方を踏まえて、新しいターミナルビルの設計をしていくことが重要。
- ◆ 空港は地域経済や地域振興の拠点となるべきものと考えており、飛行機の発着が無くとも、常に人の流れがあり、恒常的な賑わいがあるよう、例えばのと里山空港のように行政庁舎との合築も考えられるのではないかな。
- ◆ 空港は、空港ラウンジを含めて休む場所があり、ゆっくりできる場所を提供できる点が魅力になるのではないかな。食事やカフェといった飛行機の出発前にゆっくりできる場所が充実してくれば、航空利用の頻度が変わってくるのではないかな。
- ◆ 開港から60年が経過し、日本海側の拠点空港にまで成長した小松空港の今後の発展のためには、国際線を充実し、本格的な国際空港を目指すことが大事ではないかな。
- ◆ 新幹線の通っていない地域などへの新規路線の開拓に取り組んではどうか。
- ◆ 福井県から東海道回りで首都圏に向かう場合、米原駅での東海道新幹線への乗り換えに加えて、敦賀駅での乗り換えも必要であり、乗り換え不要の小松羽田便の利便性をPRしていくべき。

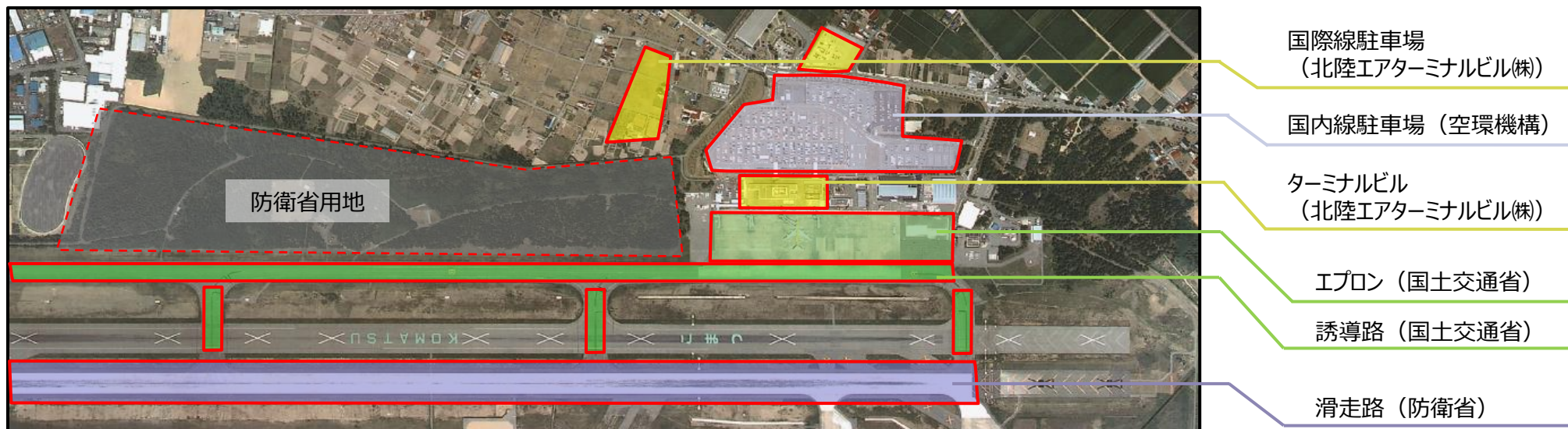
2. 民間による空港運営について

2-1. 小松空港における民間運営の対象となる施設



- 空港施設は、航空系事業の範囲（滑走路・誘導路・エプロン）と非航空系事業の範囲（ビル・駐車場）の大きく2つに区分される。民活空港運営法に基づくコンセッション方式により、空港施設全体の運営を民間事業者が担うことが可能となる。ただし、本空港の滑走路は自衛隊が保有・管理していることから対象外。
- 小松空港の場合は、航空系事業に係る施設（誘導路・エプロン）と非航空系事業に係る施設（ビル・駐車場）の両方をコンセッション方式で運営する形や、非航空系事業に係る施設の運営のみを民間事業者が担う形などが想定される。

対象施設		空港コンセッション方式における取扱い	空港コンセッション方式によらず民間事業者が運営を担う場合
航空系事業に係る施設	滑走路	小松基地が所有・管理するため対象外	民間事業者による航空系事業の運営は、コンセッション制度の下で可能となるものであり、コンセッション方式によらない形は想定されない。
	誘導路	民間事業者が、国から運営期間内での「公共施設等運営権」の設定を受け、実施方針で指定される空港施設を運営。所有権は国に留保。	
	エプロン		
非航空系事業に係る施設	駐車場(国内線)	民間事業者が、(一財)空港振興・環境整備支援機構から資産を無償で譲り受け、施設を所有し運営。	これまで事例が無く、実施の場合は国と要協議。
	ターミナルビル・駐車場(国際線)	民間事業者が、三セク会社の株式を取得し、施設を所有し運営。	民間事業者が、三セク会社の株式を取得し、施設を所有し運営することなどが考えられる。



2-2. 民間事業者の主な意見



※昨年10月、他空港のコンセッション事業に参画している民間事業者（商社、デベロッパー、ゼネコンなど）を数社ピックアップしてヒアリングを実施。

航空系・非航空系事業の保有に関する考え方

- エアサイドとターミナルビルの運営が密接に関連すること、一体運営により路線誘致の主体としてエアラインと対等に協議しやすくなること、空港の成長のために利用者の規模に応じた滑走路やエプロンの拡張等が必要であること等の観点から、航空系事業と非航空系事業の一体運営は重要等の意見があった。
- 他方、航空系事業は管理コストが大きく、保有するメリットが小さい、エアラインのコスト構造からすれば着陸料をインセンティブとした路線誘致は容易ではない、非航空系事業のみであれば参入がしやすいとの意見があった。
- また、エアサイドの管理者との円滑なコミュニケーションが図れるということであれば、必ずしも航空系事業の保有は必要ないとの意見もあった。全体として、エアサイドとの一体運営について、他空港と比べて積極的に評価する意見は見られなかった。

民間による運営への関心や懸念点

- 北陸・日本海側の拠点空港としての小松空港のコンセッションを含む民間運営について、引き続き関心を示す事業者は多かったものの、とりわけ共用空港であることに伴う民航機の就航制限への懸念が共通の意見として寄せられている。また、着陸料収入がないことの懸念も寄せられたが、維持管理が不要であることを考えると大きな課題ではないとの意見もあった。
- 就航制限に関する具体的な意見としては、時間帯ごとの滑走路処理容量や外航の誘致に当たっての滑走路使用に係るルールの見える化を希望する意見、離発着回数が分からなければ、収益面での予測ができないとの意見が寄せられている。

2-3. 小松空港における民間運営の課題整理



航空・非航空系事業に係る施設の
一体運営（コンセッション方式）

非航空系事業に係る施設
のみを運営

一体運営の効果

空港全体を運営することで自由度が高まり、効果的な投資、効率的な運営が期待。滑走路等を保有することがエアポートセールスの面でも有利。ただし、本空港における滑走路なしのコンセッションの民間事業者に対する訴求力は高いとは言えない。

施設ごとの運営者が異なるため、民間運営のメリットが発揮しにくい。

ただし、空港事務所等と十分な連携を図ることが可能であれば、必ずしも航空系事業を保有する必要はない可能性がある。

収支面

航空系事業は維持管理の固定費が大きい一方、収入が限られているため赤字になることが多く、非航空系事業の収益でカバーできなければ収支バランスが取れない（公共側の支援が必要）。

非航空系事業は安定的な賃料収入が見込まれ、コロナなどの特殊事情を除けば、収支はプラスになる傾向にある。航空系事業に係る施設を持たずに身軽な経営ができる点は参画事業者にとっては利点。

運営面

安全の確保が第一である航空系事業の運営には、高度専門人材が必要不可欠であり、人材の確保や養成に多くの手間と時間を要する。

ターミナルビルや駐車場の運営は、商業施設運営のノウハウを活かしやすい面があり、参入のハードルは低い。

実施までの 準備期間

コンセッションを実施するには、実施方針の策定や事業者選定の手続き等に相応の準備期間が必要。他空港の事例では、民間に運営を移行するまでに数年程度を要している。

コンセッションと比較すると、移行への期間は相対的に短い可能性がある。

共通の課題

とりわけ、将来的に大きな伸びが期待されるインバウンド需要の取り込みが不可欠となる中で、共用空港であることに伴う就航上の制約があることは、コンセッションの実施の有無にかかわらず、共通の課題となる。

2-3. 小松空港における民間運営の方向性

- 北陸の拠点空港である小松空港への運営参画についての関心は低い。
- 一方、小松空港においてコンセッションを行う場合、滑走路が運営権の対象外となることから、民間事業者にとってコンセッション本来の趣旨である空港全体の一体運営によるメリットが他空港と比較して大きいとは言えない状況。
- 先行事例に参画した民間事業者から、滑走路等の航空系事業の管理コストの負担や共用空港であることに伴う就航制限等が参画上の課題として表明されている状況。

目指すべき方向性

- 空港の活性化のためには、エアポートセールスや非航空系事業の運営に民間の活力・知見を導入できる仕組みが有効。その際、民間事業者の円滑な運営に資するように、航空系事業との一体化／連携や空港関係者間での意思疎通やコーディネーションを図ることのできる仕組み等にする事が重要。
- 併せて、共用空港であることに伴う就航面での制約に対する民間事業者の声も踏まえて、今後の空港活性化に向けては、関係者間で連携して国際線を含む民航機が就航しやすい環境整備を進めていくことが必要。



3. ターミナルビルの改築について

3-1. ターミナルビル現状

- 現在のターミナルビルは国内線部分は昭和56年、国際線部分は昭和59年に供用が開始され、旅客数の拡大に合わせ、順次スペースの拡張や機能の充実化を図ってきた。
- 供用開始から40年以上が経過し老朽化が進むとともに、1階チェックインロビー前の奥行き狭さなど、機能面で充分でない点も指摘されている。

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	昭和56年9月	昭和59年4月

国内線の主な増改築工事	
昭和58年度	VIP室および有料待合室等の増設
昭和61年度	ダブルトラック化（日本航空の受入れ）に伴う、ロビーの拡張、チケットカウンター等の新設、ボーディングブリッジの増設等
平成元年度	ボーディングブリッジの増設
平成4・5年度	旧日本エアシステム(JAS)カウンター・事務室の新設、旅客案内カウンターの新設等

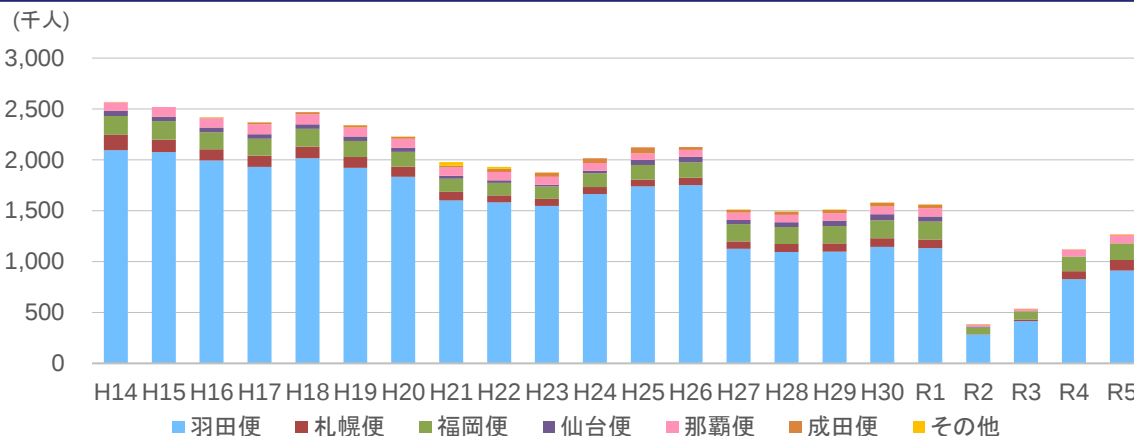
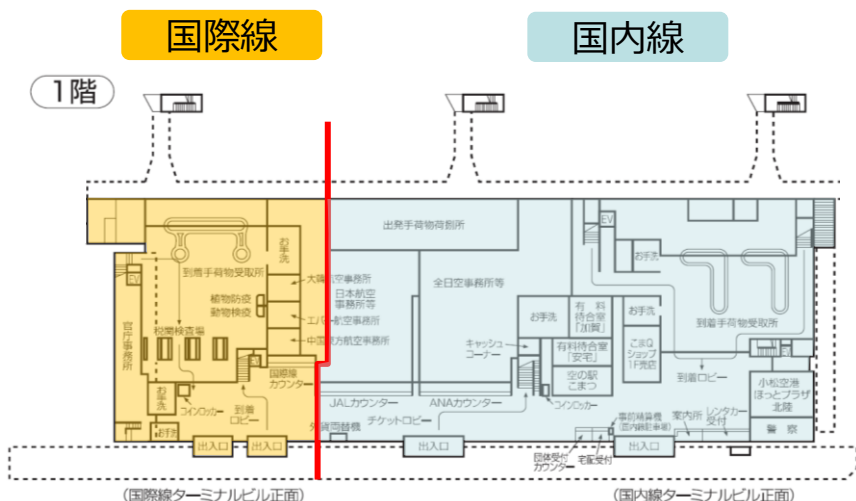
国際線の主な増改築工事	
平成6・7年度	利用者増に伴う、出入国検査ブースの増設、免税売店の拡充等
平成25年度	利用者増に伴う、待合室の拡張、免税売店の拡充、ボーディングブリッジの増設等



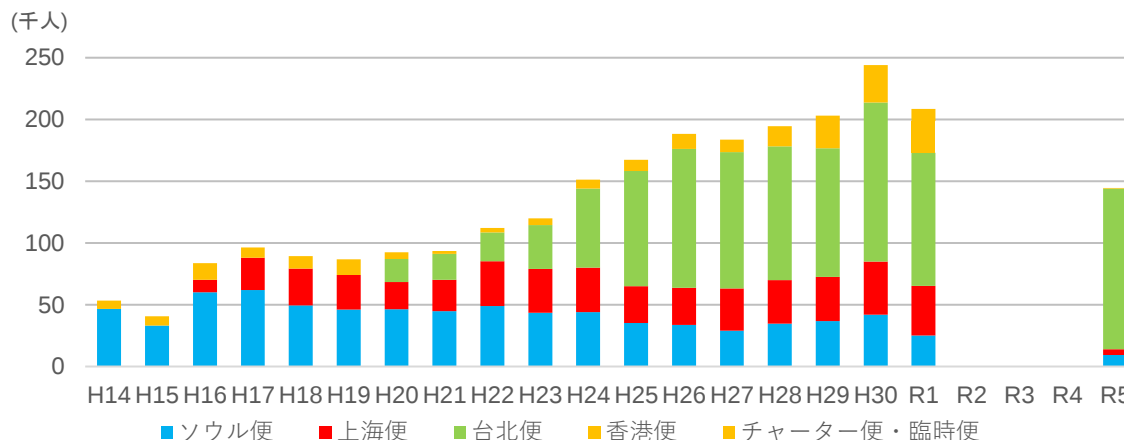
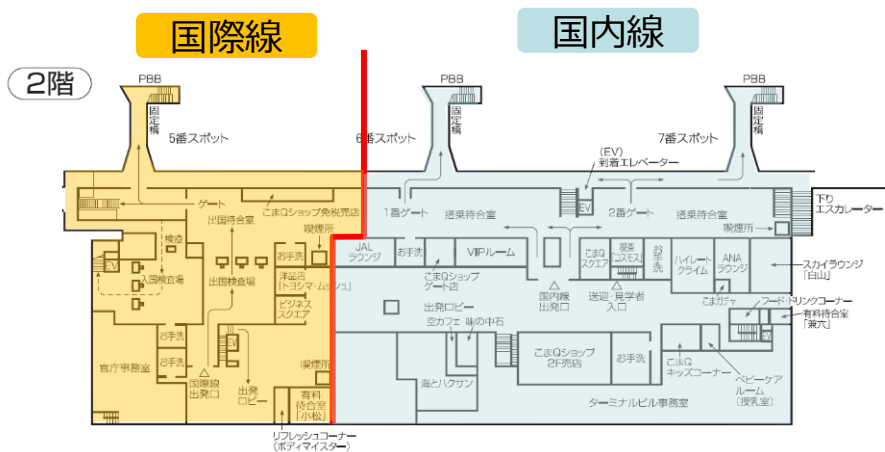
3-2. 施設の規模



- 現在のターミナルビルの敷地面積は、国際線の利用に供する部分が全体の34%、国内線が66%となっている。
- 国内線の出発ロビーなどは余裕のある空間となっている一方、国際線エリアは手狭な状況にある。改築にあたっての施設規模については、将来の国際・国内の需要見込み等を踏まえた検討が必要。



国内線利用者は平成14年の約259万人をピークに、北陸新幹線の開業などもあり減少。人口減少も進む中、劇的な増加を見込むことは難しい状況。



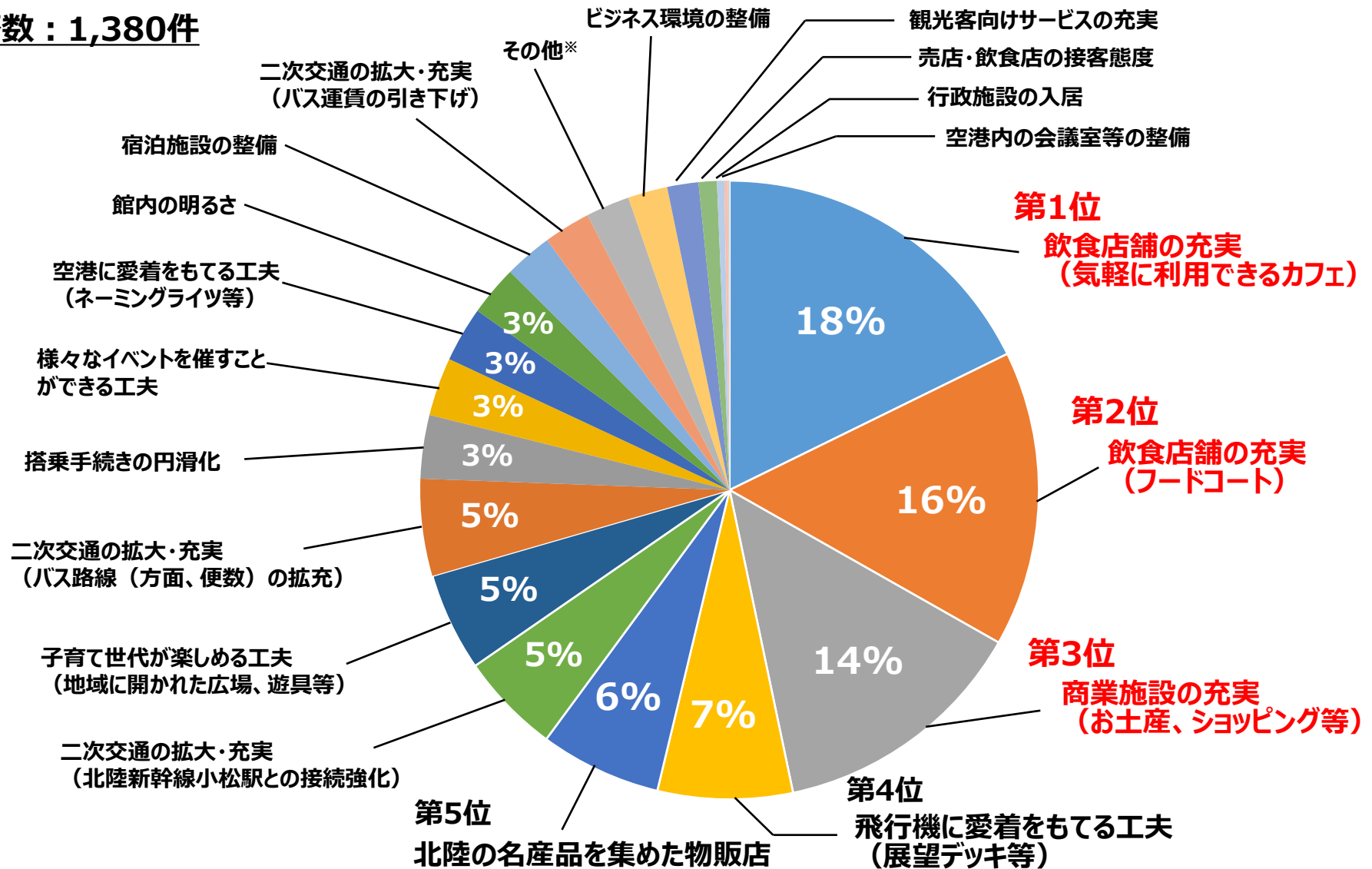
国際線利用者は平成30年の約24万4千人が最高値。コロナ禍による落ち込みから回復し、今後も旺盛なインバウンド需要を取り込むことにより大きな伸びが期待される。

改築する際の施設規模については、国内線・国際線それぞれの将来需要を踏まえた検討が必要。

3-3. 施設機能について (ビルに期待すること・R5アンケート調査結果)



※回答数：1,380件



<その他の意見>

コンビニの新設 (多くの意見あり)、無料駐車場の整備、建造物としての魅力、充電環境の改善、就航先の新設・増便、라운ジの充実、店舗の営業時間拡大、プライオリティパスの利用環境改善、足湯 (入浴施設) の設置 等

3-3. 施設機能について（他空港の事例①）



国内・国際一体のターミナルビル：熊本空港



搭乗直前まで楽しく快適な時間が過ごせるよう、保安検査場を抜けた後のスペースを大幅に拡張し、多様で魅力的な店舗を誘致。また、国際線旅客も利用可能な造りとし、「内際共用の滞在型ゲートラウンジ」として整備。

飛行機に搭乗しない人も楽しめるよう、ダイニング、パーク、ビクターセンターからなる「そらよかエリア」を整備し、近隣地域の活性化やにぎわい創出にも貢献。

旅客・エアラインに配慮した設計：下地島空港



チェックインエリアは木材を多用し、旅のはじまりから最後までリゾート気分を味わえる、開放感あふれる空間づくりとなっている。

国内線の搭乗客はレンタカー、国際線の搭乗客はバス・タクシーの利用が多いことから、それぞれの到着口から近いところに配置している。

カウンター背面のエアラインを表示する看板は容易に取り外しが可能。看板とモニター表示が簡単に換えられるので、路線変更に対応が可能。

ターミナルビルの整備・運営は民間事業者、滑走路等の航空系事業にかかる部分は沖縄県が管理。

3-3. 施設機能について（他空港の事例②）

実機を展示した複合商業施設：中部国際空港



フライト・オブ・ドリームズB787初号機の展示をメインとした複合商業施設「フライト・オブ・ドリームズ」が2018年に開業。航空機が間近で見られる「フライトパーク」、商業エリアの「シアトルテラス」に分かれている。

フライトパークは映像やパネル等で航空や空港について学べる「展示エリア」と、遊具が設置され本物の飛行機の迫力を間近で感じながら遊べる「キッズエリア」の2つのエリアがある。B787とB747 Dreamlifterの2機のフライトシュミレーターが体験できるほか、ボーイングのオフィシャルストアが出店している。

出典：中部国際空港（株）HP

地元の杉をふんだんに利用したロビー：秋田空港



壁面、パソコンデスク、サイドテーブルなど、ロビー全体に地元の秋田杉をふんだんに使用し、木の温もりや木目の美しさを感じる空間を演出している。秋田杉のオブジェも設置している。

出典：秋田空港HP、ANALOG（株）HP 15

3-3. 施設機能について（他空港の事例③）



隣県との協働によるPR：富士山静岡空港



静岡県と山梨県の協働施設。旅客ターミナルビル3階（西側）にあり、静岡県産の日本酒、山梨県産のワイン、高級緑茶の試飲（有料）ができるコーナーも設置。

「本のページをめくるように様々な物や情報に触れて回遊することで新たな発見や知識を探索しながら、特別な体験を提供する空間」とし「TRAVEL+LIBRARY」というコンセプトでデザイン。お気に入りの本の大切なページにしおりを挟むように、気になる展示品の前に足を止め、空港を起点に両県の各地に足を延ばしてほしいという願いを込めている。

出典：富士山静岡空港HP

名産の魅力を発信するショップ：松山空港



県産品の柑橘をその場で丸絞りしたジュースや、蛇口からフレッシュジュースが出てくる「みかんジュース蛇口」が楽しめる「Orange BAR」が出店。



松山唯一の今治タオル公式ストア「今治タオル松山エアポートストア」では、見て触って五感全体で楽しめる、今治タオルブランド認定商品を取り扱う。

出典：松山空港HP

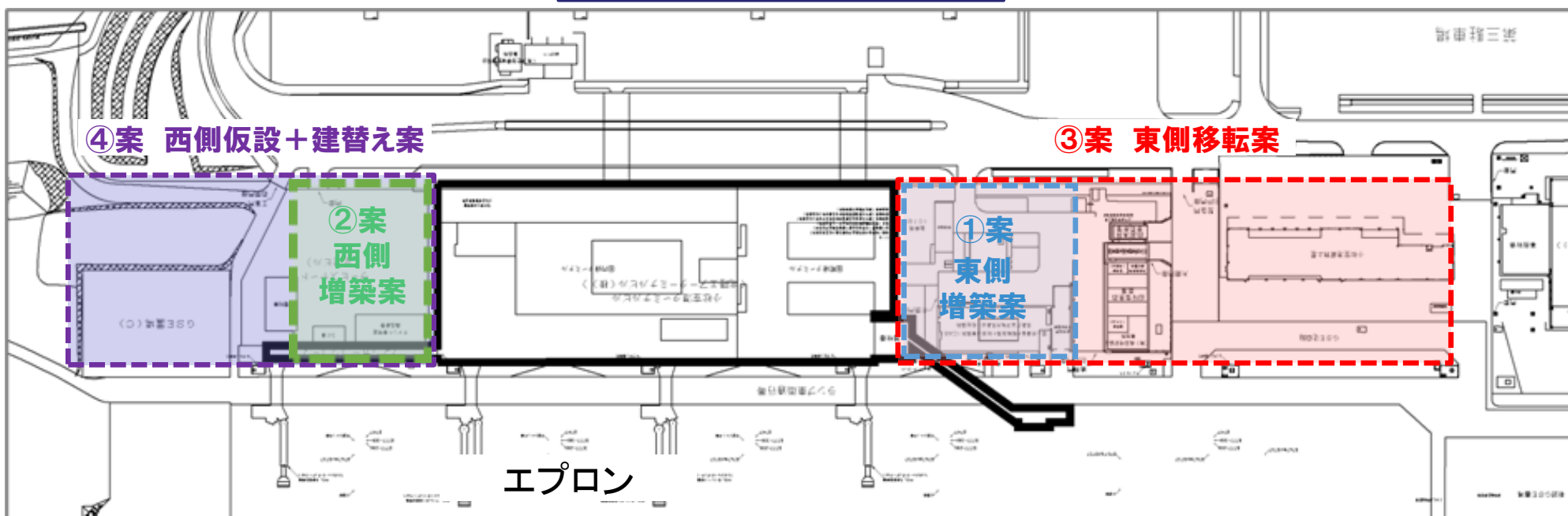
3-4. 展開パターンについて（例示・イメージ①）

- ターミナルビルを改築する場合の考えられる展開パターンとして、現ビルの隣接地を活用する4パターンを検討。平面図を元にした大まかな検討案であり、移転対象となる機関および施設との調整などはない点に留意。
- 実際の整備に向けては本例示に捉われることなく、施設の規模や付加する機能に加え、工事手法や整備費などと併せてより詳細で総合的な検討が必要。

ターミナルビルの展開パターンとして、東側増築案、西側増築案、東側移転案、西側仮設＋建替案の4案を検討

- ①案：現ビル東側に増築し、現ビルの一部を改修する「東側増築案」
- ②案：現ビル西側に増築し、現ビルの一部を改修する「西側増築案」
- ③案：現ビル東側の隣接地に新ビルを建設する「東側移転案」
- ④案：現ビル西側の隣接地に仮設ビルを建設し、現ビルを撤去、新設する「西側仮設＋建替え案」

＜ターミナルビルの展開イメージ＞

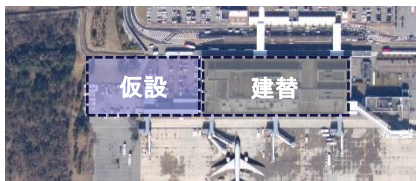


エプロン

誘導路

3-4. 展開パターンについて（例示・イメージ②）

- ①案および②案は既存の建物を残しながら、サイドに増築を行うパターン。移転対象となる施設は多くないものの、既存建物部分について、原則、現行の建築基準法の規定が適用されるため、改修工事が必要となり、費用が高む場合がある。
- ③案は現ビルの東側に移転するパターン。新築のためレイアウトの自由度が高いが、移転対象施設が多い。
- ④案は西側に仮設ビルを設置し、現ビルの機能を仮設に移した後、現ビルを取り壊し、新築するパターン。現在と同じ場所で建て替えが出来、自由度の高いレイアウトも可能だが、仮設設置に伴い工期も長くなり、費用も高額。また運用上の制約も生ずる。

	①案 (東側増築)	②案 (西側増築)	③案 (東側移転)	④案 (西側仮設+建替)
配置図				
概 要	現ビル東側に増築し、 現ビルの一部を改修	現ビル西側に増築し、 現ビルの一部を改修	現ビル東側の隣接地に 新ビルを建設	現ビル西側に仮設ビルを設置し、 現ビルを撤去・新設
主な移転 対象施設	空港事務所等の庁舎 作業車庫 従業員駐車場 等	サービスヤード GSE置場 等	空港事務所等の庁舎 作業車庫、従業員駐車場 国内貨物上屋 等	サービスヤード GSE置場 等
メリット	・新ビルを建設するよりも移転対象施設は少ない	・新ビルを建設するよりも移転対象施設は少ない ・空港隣接に構想中の小松アリーナに近い	・新ビルを建設するため、レイアウトの自由度が高い	・現在地と場所が変わらない（エプロンの中心付近） ・新ビルを建設するため、レイアウトの自由度が高い
デメリット (課題)	・空港事務所等の庁舎の移転にあたり、調整が必要 ・増築以外の既存部分を現行規定に適合させる改修工事が必要（遡及適用）	・移転対象施設の移転先確保が必要 ・増築以外の既存部分を現行規定に適合させる改修工事が必要（遡及適用）	・移転対象施設がその他案よりも多い ・空港隣接に構想中の小松アリーナから遠い	・仮設ビルの設置が必要なため、工事が長期化し、移転費用もかかるため費用が高額 ・仮設ビルでの運用中は、制約も多く利用者の利便性が低下。

ターミナルビル関連

- ターミナルビルの改築は、ビル等の空港施設の運営を担う事業者が主体的に関わるべき、という声が多く聞かれた。
- また、他空港のコンセッションでは、運営権者がターミナルビルの建て替え費用を全て賄うケースも見られるものの、小松空港の旅客数の規模や工事費の高騰等を踏まえると、ビル改築の初期投資を委託期間で回収することは難しく、公共側の支援が必要、適正な規模感にするべきとの意見が多かった。

目指すべき方向性

- **施設規模については**、人口動態やインバウンド需要の拡大などの外的要因に加え、空港運営への民間活力導入による効果等を勘案しつつ、適正な規模を算出する。
- **付加する機能については**、利用者の声や他空港の事例、最近の空港整備のトレンドなどを参考にしながら、空港利用者の快適性や利便性の向上、地域の賑わい創出の観点を踏まえ、必要なものを整備する。
- **工事手法については**、改築により影響が及ぶ関係者（ターミナルビルに入居している、航空会社を始めとしたテナント各社、隣接する国機関や民間事業者など）の意見を聞き、整備に際しての課題を整理した上で、工事期間中の施設運営への影響や整備費の抑制などの観点から、最適な整備方法について検討を深めていく。
- **ビル改築事業の実施主体については**、運営に参画する民間事業者が設計段階から主体的に関与することを基本とする。



来年度（R7）、「ターミナルビル基本構想」を策定し、整備の具体的な内容を取りまとめる。

4. 空港の周辺施設について

4-1. 小松空港周辺 全体俯瞰図



安宅新産業団地

小松市整備による産業団地。製造業・物流業5社に加え、アリーナ建設を計画する北國フィナンシャルHD関連企業の進出が決定済。

アリーナ建設予定地

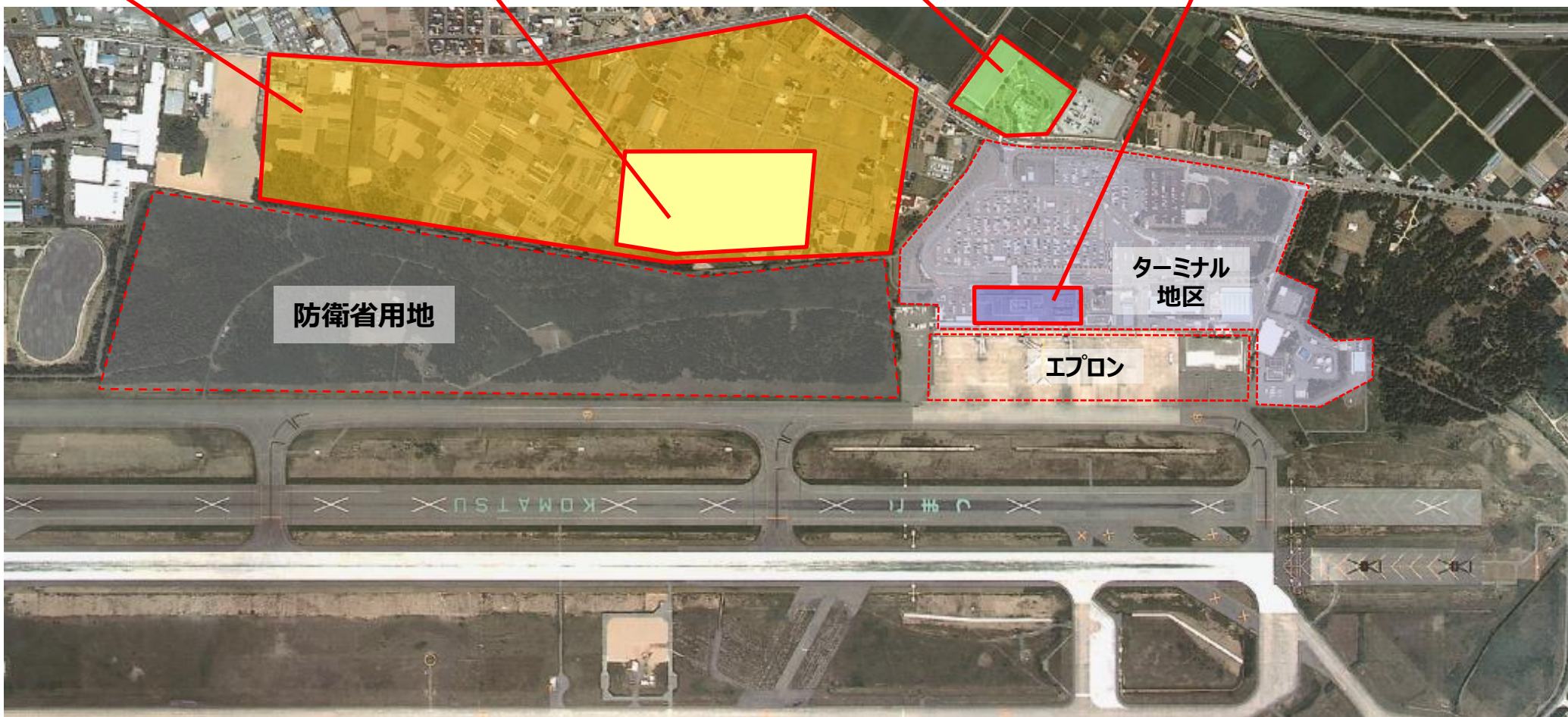
石川商事(株)（北國フィナンシャルHD関連企業）の進出予定地。空港ターミナルビルからは直線距離で約400m。

県立航空プラザ

平成7年開館。本物のYS-11シミュレーターの体験ができる航空機の博物館。大型遊具も設置。

ターミナルビル

供用開始から40年が経過しており、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）



安宅新産業団地 進出企業の状況 (小松市HPより抜粋)



アリーナとの連携

- 隣接することとなるターミナルビルとアリーナの連携は重要であり、互いに競合しないような店舗を誘致することや、人流の行き来がスムーズとなるような配置が必要との意見があった。
- また、両方の施設で重複する機能として、二次交通のハブ機能や観光案内施設、従業員が利用する託児所などが考えられる、との指摘があった。

航空プラザについて

- 民間が運営に関与することで、空港周辺の集客効果を今以上に発揮させる可能性がある一方、民間にとっては空港運営にプラスして施設の運営を担うことになる場合は事業リスクが大きい。

5. 小松空港中期ビジョン(骨子案)

石川県成長戦略

(計画期間：R5～R14)

基本目標

幸福度日本一に向けた石川の未来の創造
～住みやすく、働きやすい、活力あふれる石川県の実現～

戦略3：個性と魅力にあふれる 交流盛んな地域づくり

(抜粋) 石川県の文化のさらなる磨き上げや、質の高い文化資源を活用した文化観光の推進、一体的なストーリーとしての魅力発信に取り組むとともに、さらなる交流基盤の充実やスポーツ振興、国際交流の推進などを通じた多様な交流が盛んな地域づくりを進めていく必要があります。

施策4：交流人口の拡大に資する陸・海・空の 交流基盤のさらなる充実

国内外の人やものの交流促進に向け、北陸新幹線の早期全線整備、幹線道路ネットワークの強化や地域公共交通の確保、金沢港・七尾港の港湾機能の充実、小松空港の機能拡充やのと里山空港の活性化など、陸・海・空の交流基盤のさらなる充実を図ります。

(5)：小松空港の日本海セントラルゲートウェイ化

- 東アジア、東南アジアからの新規路線の開設に向けた取組の推進
- 乗継利用など航空の優位性を活かした航空需要の創出
- 空港内エプロンの増設を契機とした国際航空貨物取扱量の拡大
- 国際旅客便を活用した県産品の海外への輸出
- ターミナルビルの改築も見据えた地域のにぎわい拠点化

5-2. 小松空港中期ビジョンの基本的な方向性



- 策定する中期ビジョンは、県成長戦略などとも整合性を図りつつ、小松空港の持つ強みを活かし、課題を乗り越えていくための必要な方策を盛り込み、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の指針とする。
- 基本的な方向性として、小松空港の強みである、後背地の豊富な観光資源や新幹線駅に近いといった交通面での至便性など、ポテンシャルを最大限に活かし、空港機能の一層の強化を図っていく。
- 加えて、ポテンシャルを更に活かし弱みを克服していくため、空港運営への民間活力の導入や基地との一層の連携、ビルの改築による機能強化、周辺地域を一体とした活性化など、従前からの空港のあり方そのものを変革する方策についても積極果敢に進めていく。

ポテンシャルを
最大限活かすための
主な取組の方向性

- 日本海側の拠点空港としての競争力の維持・強化に向けたエアラインや観光事業者、地域と連携した羽田便の維持・活性化
- 豊富な観光資源や新幹線による広域交通アクセスも活かした、小松空港を起点とした観光需要の創出
- 旺盛なインバウンド需要を的確に取り込むための国際線の拡充、羽田便の活用
- 小松空港や周辺施設を核とした賑わいの創出

上記取り組みを
全般的に補完する、
空港運営の基盤部分の方策

強みを一層活かし、
弱みを克服する方策

空港施設運営や観光需要の創出等への
民間活力・知見の導入
～小松空港型民活モデルの構築～

ターミナルビルの機能強化による
空港を核とした賑わいの創出

小松基地との一層の共存共栄に向けて
国際線を含む民航機が就航しやすい
環境整備の促進

アリーナとの連携など
空港周辺地域を一体とした活性化

I : ビジョン策定の趣旨

II : 小松空港の現状と取り巻く環境

- 小松空港の現状
- 小松空港を取り巻く環境

III : ポテンシャルを活かした施策の展開

- 日本海側の拠点空港としての競争力強化
 - ・ 国際新規路線の誘致
 - ・ 既存国際路線の拡充
 - ・ 国内路線の充実
 - ・ 羽田経由の国内乗継需要の拡大
 - ・ 羽田便の運航便数維持に向けた利用促進
 - ・ 貨物路線の利用促進
- 小松空港を起点とした旅行需要創出
 - ・ 新幹線を活用した広域利用の促進
 - ・ 南加賀・福井の観光資源を活用した誘客促進
 - ・ 福井県民・企業へのプロモーション強化
 - ・ 若者世代の需要喚起
- インバウンド需要獲得に向けた取り組みの推進
 - ・ 国際新規路線の誘致（再掲）
 - ・ 既存国際路線の拡充（再掲）
 - ・ 国際線運航会社のネットワークを活かした誘客
 - ・ 羽田経由の国際乗継需要の拡大
 - ・ 新幹線利用を組み合わせた誘客
 - ・ SNS等を活用した需要開拓
 - ・ 旅行者層に応じた誘客対策
- 空港や周辺施設を核とした賑わいの創出

IV : 将来の活路を切り開く、新たな取り組み

- 空港運営等への民間活力・知見の導入（小松空港型民活モデルの構築）
- 基地との共存共栄関係の更なる深化（共用空港における民航機就航の環境整備）
- ターミナルビルの機能強化（ビルの改築）
- 周辺地域と一体となった活性化（アリーナ施設との連携）