

## 第4回小松空港中期ビジョン策定検討委員会 議事概要

日時：令和5年4月27日（木） 10：00～11：45

場所：石川県行政庁舎1110会議室

事務局からの資料説明後、以下の意見交換がなされた。

### 1. 第2滑走路について

- 第2滑走路を整備する場合には、現在の工業団地内の企業の移転を伴うB案（滑走路間隔760m）やC案（滑走路間隔1,310m）は現実的ではなく、安宅新地区土地区画整理事業に影響が及ばないA案（滑走路間隔210m）しかない。
- 空港施設の配置案のうち、①案（セットバック案）では、約2年間、旅客はバス輸送で航空機に乗降しなければならないとのことだが、雪や雨が多い地域特性に鑑みると、2年間と言えども、旅客の利便性を欠き、空港の競争力に影響が及ぶ懸念がある。
- 仮に大災害が起きて、道路や鉄道、港が壊れた場合でも、小松空港に滑走路が2本あれば、日本海側の空の防災基地として、人命救助や物資の輸送を空から行うことが可能となる。
- 第2滑走路の課題は、まずは「財政当局（財務省）」で、新たな滑走路の整備には、年間10万回の発着回数が必要とされる中で、小松空港の発着回数は増えても2万回であり、今こうして運航できているのだから不要ではないか、という議論をどのように突破するか。このほか、「防衛省との調整」と、そのためにも、本当に最後までやりきだけの「強い意志が地元にあるかどうか」が大きなポイントになる。
- 第2滑走路に関する県の基礎調査は、民航の観点から行われたものであるが、昨今の国内外の情勢も踏まえ、民航と自衛隊とが1本の滑走路を共用することで良いのか、第2滑走路の必要性を国家的に考えていただくよう、国に強く要望すべき。
- 民航の将来需要や投資効果の観点からは、第2滑走路の実現は難しいように思われるが、防衛上の観点からの必要性ということであれば、別の議論であり、国の判断が必要。
- 第2滑走路の有無は、空港運営の民間委託やターミナルビルのあり方の検討に関係することから、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。

## 2. ターミナルビルについて

- 将来的には、国際線をどれだけ増やしていけるかが重要であり、ターミナルビルも、将来需要を踏まえながら、工夫して整備できるとよいのではないかと。
- 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のではないかと。
- 空港は、単に飛行機の発着のみを担うのではなく、地域経済や地域振興の拠点となるべきものと考えている。飛行機の発着がなくとも、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合築することも考えられるのではないかと。
- ターミナルビルのあり方については、小松アリーナ構想など、今後の小松空港周辺地域の開発状況にも留意しながら、検討していただきたい。

## 3. その他

- 新型コロナウイルス感染症により、航空便に係る需要構造が変化しており、ビジネス利用の回復は非常に厳しい見通しだが、インバウンドを含めたレジャーの多様化による新たな人流に期待している。北陸新幹線敦賀開業を控え、空港と新幹線駅との距離の近さを活かした、エア&レールの需要は可能性を秘めているのではないかと。
- 来年の北陸新幹線敦賀開業も見据えつつ、MICEの誘致など、小松空港の活用策を検討する必要があるのではないかと。
- 近年、地方に生産拠点を持つ企業が増えている。こうした企業を誘致するためには、路線の充実と、空港周辺の開発が大きな要素となるのではないかと。
- 全国的に、グランドハンドリング業務（航空機の誘導や客室の整備、旅客の案内、手荷物・貨物の搭降載、燃料の給油等の地上支援作業）の人手不足が深刻となっている中で、国においても検討が進められているところだが、県においても、国の動向も注視しつつ、小松空港の足元を支える観点から、しっかりと応援する旨、中期ビジョンに盛り込んでどうか。

以 上