

## 第5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6年7月24日（水） 9：30～10：45

場所：石川県行政庁舎1109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. ターミナルビルについて

- ターミナルビルの建替えは、公的セクターに任せるより、民間に任せた方が良いものができると思う。
- ターミナルビルの建替えにおいては、隣接地のアリーナでのコンベンションの誘致も見据えて進めてほしい。空港隣接にコンベンション施設がある例はほとんど無く、新しい誘客の視点として航空側としても非常に有難い機能。
- 空港の収入面ではリテール（販売）が大事になってくる。今後インバウンドが増えてくることを考えると、いかにリテールの収入を上げていくかというのが重要。
- ターミナルビルの構成も変わってきており、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。今後の空港のあり方を踏まえて、新しいターミナルビルの設計をしていくことが重要ではないか。
- ターミナルビルのあり方については、小松空港隣接地に小松アリーナ構想があり、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。
- 南加賀にある県の施設には古くなったものも多く、公共施設マネジメントという観点から、国の機関を含めてターミナルビルに行政機関を集約化させていくということを検討していただきたい。コンセッションにあたり、行政がターミナルビルのスペースの一部を借り上げることで、民間側も手を上げやすい状況になるのではないか。
- ターミナルビルを建替えする際の位置について、供用しながら進めていくためには数箇所に絞られてくると思うが、様々な観点から利点・課題についてしっかりと検討し、複数案を示してほしい。
- 小松空港を利用した際にワクワクしないような状況がずっと続いていると感じている。訪日外国人にとってみても、現状のターミナルビルは少し寂しい状況だと思われるので、出来るだけ早く新しいものにしてもらえると有難い。
- ターミナルビルが変わるだけでは意味がなく、10年後、20年後に小松空港エリアがどうなっていくかが重要であり、集客面を考えていかなければならない。幸いにも空港隣接地にアリーナ計画があり、また、航空プラザも存在する。航空プラザは子供にとっても楽しく場所であり、空港との連携を充実させて上手く有効活用していけれ

ばよいのではないか。

- 能登半島地震の発災時に、小松空港でも400人ほどの乗客が取り残され、ビルは避難所としても機能した。建替えにあたっては、防災面での検討も必要ではないか。
- 検討にあたっては、ターミナルビルを利用するテナントや航空会社の納得を得られる形をとることが重要であり、関係者のニーズをしっかりと汲み取って検討していくべき。
- 飛行機の利用者だけでなくそれ以外の方にも利用してもらうためには、空港としての魅力、建物自体の魅力が将来的には重要になってくるのではないか。アンケートに記載のあるような魅力を高め、子供や若い女性が集まる場所にして欲しい。
- 航空利用と新幹線利用の差は、乗車までに寛げる場所があるかどうかでという点で、空港の場合は、空港のラウンジ含めて休む場所があり、ゆった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。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と思う。

## 2. 空港運営におけるPPP/PFIの導入（コンセッション等）について

- コンセッションの際、民間側としては滑走路、誘導路、エプロンの維持管理を引き受けることはコストになってしまうという見方も出てくるだろう。民間からすれば滑走路は無い方がコスト面を鑑みると良い場合もあり、ターミナルビルと駐車場の運営のみを引き受ける方が魅力的かもしれない。施設のどの部分をコンセッションの範囲とするか、選択肢を提示して積極的に民間企業へヒアリングを進めていただきたい。
- コンセッションを行った場合の収支、採算性について、しっかり試算して検討していくべきではないか。
- 空港ビルの運営については、現在のターミナルビル会社を中心としつつ、地元の経済界などが参画した体制もあり得ると思う。他空港の先行事例から、現在航空局で行っているような航空会社との調整等もコンセッション会社の任務になってくるため、専門人材の確保が大変といった話もあり、運営面において人材の確保ということも考えていかないといけないのではないかと思う。
- 空港に多くの人が集まるよう、ターミナルビルの運営主体は民間に任せるべきだが、コンセッションに手をあげる事業者がいるかどうかをまずはしっかりと見極め、スピード感をもって結論を出していくべきではないか。
- 国際貨物を担っている地方空港は少なく、小松空港としてのオリジナリティの部分もあるので、コンセッションの際には継続して担っていただけるか等、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。また、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コンセッションの形を考えていくべきではないか。
- PPP/PFIは制度が始まった当初からどんどん状況が変化している。ハード整備をした後にコンセッションを行うなど、やり方は様々ある。どういうビジネスモデルでやる

かというところから民間企業にヒアリングをしていくと良い。民間企業も色々と考えがあると思うので、積極的に聞いてみるとよいのではないかと。

### 3. 観光面での利用促進について

- ビジネスだけでなく観光面においても地元からのアウトバウンドが減っている中で、どのように強化していくかが重要であり、分析をした上で中期ビジョンに盛り込んではどうか。
- 北陸新幹線敦賀開業に合わせて、日本商工会議所が小松で1万人近い人が集う大会を開催したが、小松の地は空港利用、新幹線利用、車利用全てにおいてバランスが取れていると高い評価を得た。この経験から、コンベンションの誘致などに焦点を合わせて小松空港の活用策を検討することも大事だと思う。
- 円安でインバウンドが高い伸びを示している中で、東京、箱根、京都という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。
- 北陸新幹線敦賀開業後、早朝、夜間の羽田便の利用が減っている印象で、ビジネス利用客が新幹線に流れているのではないかと。今後は観光需要、特にインバウンドは新幹線と競合しないので、インバウンドを重視していくような視点が非常に重要になってくる。

以 上