

小松空港中期ビジョン

令和 7 年 3 月

石川県



目 次

I	ビジョン策定の趣旨	1
II	小松空港の現状と取り巻く環境	2
①	小松空港の現状	2
(1)	小松空港の概要	2
(2)	小松空港の利用状況	3
(3)	航空ネットワーク	5
(4)	交通アクセス	6
②	小松空港を取り巻く環境	7
(1)	航空路線の状況	7
(2)	観光資源と交通アクセス環境	7
(3)	北陸新幹線との競合・共存	8
(4)	インバウンドの増加	8
(5)	ターミナルビルの状況	9
(6)	空港に求められる役割	9
II	小松空港が目指す将来像	10
IV	ポテンシャルを活かした施策の展開	11
①	日本海側の拠点空港としての競争力強化	11
②	小松空港を起点とした旅行需要の創出	13
③	インバウンド需要獲得に向けた取り組みの推進	15
V	将来の展望を開く新たな取り組み	17
①	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） ..	17
②	ターミナルビルの機能強化（ビルの改築）	19
③	空港を核とした地域全体での賑わいの創出	20
④	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）	21

I ビジョン策定の趣旨

小松空港は、昭和 36 年に開港して以来、自衛隊との共用空港として地域と共に成長を遂げ、国内線、国際線ともに日本海側最多の利用者数を誇る、日本海側の拠点空港として、本県の発展に欠かすことの出来ない重要な交流基盤となっている。

空港・航空業界の現下の情勢は、新型コロナウイルス感染症による需要減から回復基調にあるものの、感染症リスクや地政学リスクの発現の脅威や、少子高齢化による国内マーケットの縮小傾向など、業界全体として直面する課題が横たわっており、小松空港においても例外ではない。

また、北陸新幹線の敦賀延伸に伴う新幹線との競合や、ターミナルビルの老朽化など、小松空港が独自に抱える課題もあり、それらを乗り越えていくには、共用空港であることの特性も踏まえつつ、中長期的な視点に立ち、高い視座を持って継続的に取り組んでいく必要がある。

幸いにも小松空港には、これらの課題に対処していく上で有用なポテンシャルが多く備わっている。後背地の豊富な観光資源や、羽田経由での乗継ネットワークの充実ぶりなど、他には無い貴重な財産を有しており、増大するインバウンド需要を取り込みながら、更なる飛躍を遂げるための素地は十分にあると言える。

こうした状況を踏まえ、小松空港が将来に向けて日本海側の拠点空港として更なる発展を遂げ、県成長戦略に掲げる「日本海セントラルゲートウェイ化」を実現させるための方向性を示すべく、本中期ビジョンを策定するものである。

Ⅱ 小松空港の現状と取り巻く環境

Ⅱ－① 小松空港の現状

(1) 小松空港の概要

小松空港は、昭和 33 年 2 月に米軍の接收が解除され、昭和 35 年 4 月には航空自衛隊のジェット基地に決定し、滑走路、エプロン等の整備が開始された。昭和 36 年 4 月に整備工事が完了し、同年 12 月、航空法第 56 条の 5 に基づく公共用施設の指定がなされ、以後、自衛隊と民間航空との共同使用のもと、発展を続けている。

小松空港の概要

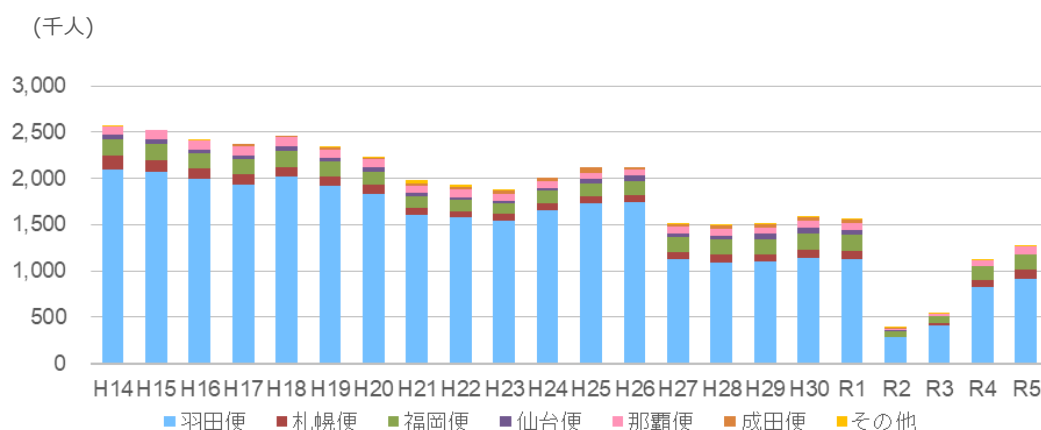
飛行場概要	名 称	小松飛行場
	種 別	共用空港
	所在地	小松市向本折町
	管理者	防衛大臣
運用時間		7 : 30～22 : 30 (15 時間)
航空交通管制業務実施機関		防衛省航空自衛隊
基本施設	着陸帯 (防衛省)	3,300m×450m
	滑走路 (防衛省)	2,700m×45m オーバーラン 600m
	誘導路	2,700m×23m
	エプロン (民航)	49,240 m ² 大型ジェット用 5 バース、中型ジェット用 1 バース、小型ジェット用 1 バース

小松空港の沿革

36 年 12 月	小松飛行場を航空法第 56 条の 5 に基づく「公共用の施設」として告示 (正式に自衛隊と民間航空との共用飛行場となる)
39 年 9 月	滑走路延長工事完了 (滑走路 2,700m)
56 年 9 月	国内線新旅客ターミナルビル完成
59 年 3 月	国際線新旅客ターミナルビル完成
平成 8 年 4 月	国際線旅客ターミナルビル増改築工事竣工
14 年 6 月	国際貨物ターミナル新築工事竣工
18 年 12 月	滑走路嵩上げ工事完成に伴い本滑走路供用開始
19 年 5 月	国内貨物上屋移転新築工事竣工
19 年 12 月	エプロンの拡張工事完成 (駐機場増設、5 → 6 バース)
令和 6 年 1 月	エプロンの拡張工事完成 (駐機場増設、6 → 7 バース)

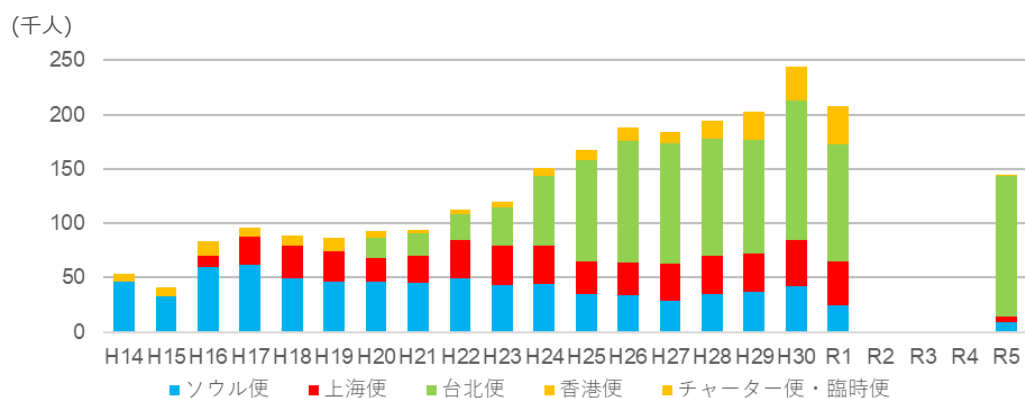
(2) 小松空港の利用状況

小松空港の国内線利用者は、平成 14 年度の約 259 万人をピークに堅調に推移していたが、平成 27 年 3 月の北陸新幹線金沢開業後に利用者は減少し、羽田便も減便となった。その後、増加傾向に転じたものの、令和 2 年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、各路線で減便・運休が相次ぎ減少した。令和 4 年 6 月以降は全便が通常運航となり、旅行需要も回復し、令和 5 年度の利用者は約 127 万人となっている。



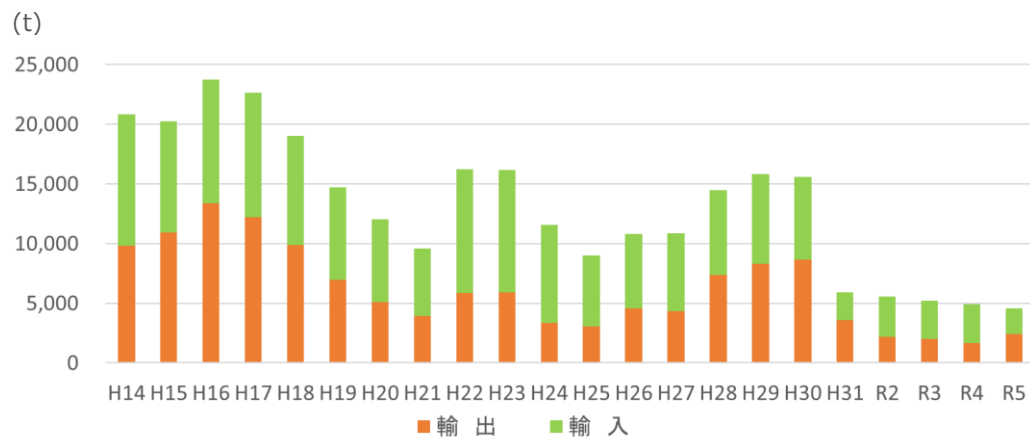
小松空港の国内線旅客数の推移

国際線利用者は平成 30 年度の約 24 万 4 千人が最高値である。新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年 3 月以降全便運休となっていたが、運航再開後は落ち込みから回復し、令和 5 年度の利用者は約 14 万人となっている。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。



小松空港の国際線旅客数の推移

国際貨物便については、平成 16 年度の約 2 万 4 千トン进行ピークに、平成 20 年のリーマンショック、平成 30 年以降の米中貿易摩擦、新型コロナウイルス感染症の影響による北米便の運休等により取扱量が減少した。近年の取扱量は約 5 千トンで推移している。



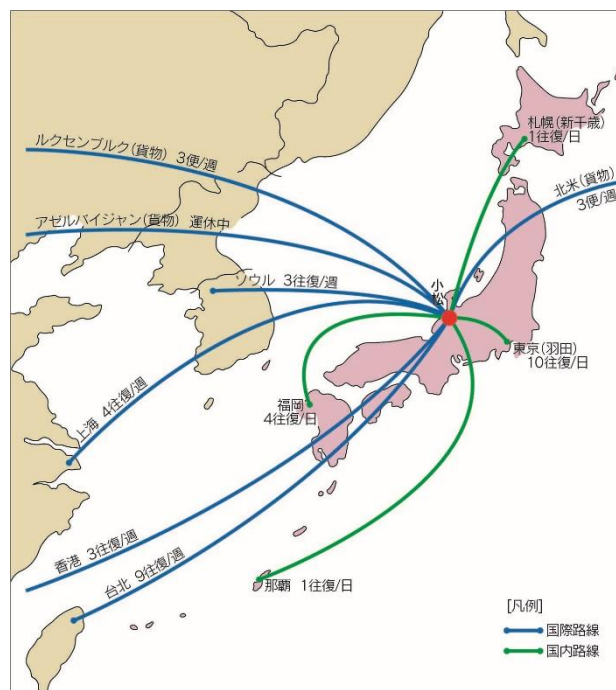
小松空港の国際貨物取扱量の推移

(3) 航空ネットワーク

国内線は 1 日あたり、羽田便 10 往復、札幌便 1 往復、福岡便 4 往復、那覇便 1 往復の合計 16 往復が運航している。国際線は週あたり、ソウル便 3 往復、上海便 4 往復、台北便 9 往復、香港便 3 往復（R7.4 再開）の合計 16 往復が運航している。貨物便は、ルクセンブルク便が週 3 便運航している。

小松空港の運航路線

	路線名	便数	運航会社	路線開設
国内線	小松 - 東京（羽田）	10 往復/日	全日本空輸 日本航空	昭 38.7.1
	小松 - 札幌（新千歳）	1 往復/日	全日本空輸	昭 42.6.12
	小松 - 福岡	4 往復/日	全日本空輸 リエンタルエアブリッジ	昭 53.3.1
	小松 - 那覇	1 往復/日	日本トランスオーシャン航空	平 3.6.1
国際線	小松 - ソウル（仁川）	3 往復/週	大韓航空	昭 54.12.12
	小松 - 上海（浦東）	4 往復/週	中国東方航空	平 16.11.25
	小松 - 台北（桃園）	7 往復/週	エバー航空	平 20.6.1
		2 往復/週	タイガーエア台湾	平 30.1.18
	小松 - 香港	3 往復/週	香港エクスプレス航空	平 31.4.3
貨物便	小松 - ルクセンブルク（北米経由便）	3 便/週	カーゴ・ルクス航空	平 6.7.2
	小松 - アゼルバイジャン	運休中	シルクウェイ・ウエスト航空	平 28.1.24



(4) 空港アクセス

小松空港は県南部の小松市に位置する。空港と金沢駅の間はリムジンバスが運行され、所要時間は約 40 分、運行本数は空港発 17 本/日、空港着 14 本/日となっている。また、空港から最寄りの鉄道駅である小松駅は、令和 6 年 3 月に北陸新幹線の延伸により新幹線駅となり、空港との距離は約 5km と近接している。空港と小松駅の間は、1 日約 20 本のバスが運行されている。その他、福井駅には 4 本/日、加賀温泉駅には 5 本/日のバスが運行されている。また、北陸自動車道の小松インターチェンジまでは約 7 分、安宅スマートインターチェンジまでは約 5 分と、高速道路とも至近である。



主要な空港アクセスの概要（R7.3 時点）

交通手段	区間	距離	所要時間	運行本数 (空港発)	運行本数 (空港着)
連絡バス	金沢駅～小松空港	33 km	40 分	17 本/日	14 本/日
	小松駅～小松空港	5 km	12 分	20 本/日 ※路線バス・自動運転バス合計	19 本/日 ※路線バス・自動運転バス合計
	福井駅～小松空港	50 km	60 分	4 本/日	4 本/日
	加賀温泉駅～小松空港 (加賀周遊バス キャンバス)	17km	35 分	5 本/日	5 本/日
タクシー	金沢駅～小松空港	33km	60 分		
	小松駅～小松空港	5km	10 分		
鉄道	金沢駅～小松駅	33km	34 分 11 分 (新幹線)		
	福井駅～小松駅	50km	48 分 25 分 (新幹線)		

Ⅱ－② 小松空港を取り巻く環境

(1) 航空路線の状況

国内線利用の大半を占める羽田便は 1 日 10 便体制となっており、新幹線と競合している他の地方路線と比べて便数は多く、首都圏との往来はもとより、羽田乗継の利便性を活かす上でも他に比して優位性を持っていると言える。

また、小松・羽田便利用の国内線乗継の運賃設定区間が充実しており、加えて訪日客による羽田を経由した国際乗継利用の拡大なども期待されることから、乗継需要の取り込みという点においても、羽田便の維持・強化は小松空港にとって重要な観点である。

国際線については、2025 年 4 月の香港便の復便をもってコロナ前に運航されていた全ての国際路線が再開されたことになる。しかしながら、就航先は東アジア地域の 4 つの国・地域にとどまっており、地方の主要都市空港と比べると路線数は少ない。航空路線がいかに充実しているかは空港の評価に直結する重要なポイントであることから、関係者と連携して共用空港であることに伴う課題にも取り組み、国内外ともに更なる就航路線拡充を図っていくことが求められる。

(2) 観光資源と交通アクセス環境

小松空港の最大の強みの 1 つは、後背地の豊富な観光資源である。金沢や空港の所在する南加賀地域はもとより、石川県全域、近隣の福井県や周辺地域には優れた観光資源が多く存在するとともに、高速道路のインターチェンジや J R 小松駅に近接し、空港と小松駅との間で自動運転バスが運行されるなど、交通アクセスにおいても優位性を発揮できる環境が整備されつつある。

一方で、空港に降り立った多くの観光客に対して、観光資源の所在や行き方が十分に周知されておらず、多くの旅客が観光都市として人気の高い金沢に流れているものと見られ、小松空港の交通アクセスの環境が十分に活かされているとは言い難い。

小松空港を起点として、交通アクセスの利点も活かしながら、観光資源を連携させることで、新たな旅行・移動需要を創出していくこと、すなわち空港を起点とした観光ルートの構築が重要な課題である。

(3) 北陸新幹線との競合・共存

北陸新幹線の開業は、北陸・首都圏間の移動に新たな交通手段の選択肢をもたらし、結果として小松・羽田便の利用状況に影響を与えることとなった。平成 27 年 3 月の金沢開業により、開業 1 年目である平成 27 年度の羽田便利用者は対前年比 36%の減少となり、平成 28 年 3 月末から、1 日 12 便であった羽田便の運行本数は 10 便に減便となるなど、国内線の利用実績にマイナスの影響を及ぼした。

令和 6 年 3 月には北陸新幹線は福井県敦賀まで延伸され、空港が所在する小松においても新たに新幹線駅が誕生した。延伸による航空利用者への影響については一定期間が経過するまで評価は難しいが、南加賀地域や福井県在住の一部利用者が首都圏への移動手段を新幹線にシフトしている面も見られるところである。

このように、航空と新幹線は競合関係として捉えられる一方、両者が効果的な連携を図ることが出来れば、双方にメリットがある共存関係を築くことも可能である。その意味で、小松空港と新幹線の小松駅が近接して所在しているということは、他にはないポテンシャルであり、航空と新幹線を組み合わせた新たな移動ルートの構築が進めば、広域エリアへのアクセスが容易になる。新幹線による移動の利便性も認識されつつある中で、空港と新幹線の実質的な連携のあり方を模索していく必要がある。

(4) インバウンドの増加

人口減少の一層の進展が見込まれる中、地域の活力を維持するためには交流人口の拡大が重要であり、国においても観光立国の推進に向けて様々な施策が講じられている。インバウンドの増加は著しく、観光立国宣言がなされた 2003 年の訪日外国人旅行者数が 521 万人だったのに対し、直近の 2024 年は約 3687 万人で、約 7 倍も増加している。

本県の訪日外国人宿泊者数の推移を見ても、令和 5 年はコロナ前の実績を上回り、過去最高の 77 万 4 千人を記録している。これは 2003 年と比べ 15.8 倍の数字となっており、本県においてもインバウンドの伸びが高いことを示している。

今後も増加傾向が続くと見込まれるインバウンドの取り込みは、小松空港の活性化に向けて極めて重要な視点である。小松空港は、後背地に魅力的な観光資源が豊富に存在

することが大きな強みであると言え、空港を起点とした周辺観光ルートの構築が進めば、北陸の玄関口としての空港の存在価値を大きく高めることが出来る。

同時に、玄関口としての機能を担うにあたっては、航空ネットワークの充実は不可欠であり、アジア近隣諸国との国際路線と、乗継利用に欠かせない羽田便をはじめとした国内路線の両面において強化が必要となってくる。

(5) ターミナルビルの状況

現在のターミナルビルは、供用開始以降、旅客数の拡大やニーズの変化に対応すべく、スペースの拡張や機能の充実のために必要な増改築工事を施してきた。しかしながら、供用開始から 40 年以上が経過し老朽化が進み、機能面で十分でない点も指摘されているところである。利用者アンケートにおいても、ターミナルビルに期待することとして、飲食店舗や商業施設の充実を望む声が多く寄せられている。

また、国際線ターミナルは、出国者・入国者の動線が輻輳するなど狭隘となっており、今後のインバウンドの増大が見込まれる中、改善が必要であるとともに、航空利用者はもとより、それ以外の方々が訪れる、地域の賑わい拠点としての機能強化も求められている。

(6) 空港に求められる役割

空港は人やものの往来を支える重要な交通基盤としての機能だけでなく、地域の賑わい拠点としての役割も期待される。空港を核として地域の活性化を図るという観点から、隣接する県立航空プラザや、民間事業者により計画が進められているアリーナ構想など、周辺施設との連携を図ることにより、地域全体での集客力を向上させるようなあり方が必要となる。

Ⅲ 小松空港が目指す将来像

本県の最上位計画である「石川県成長戦略」において、戦略の柱の一つである「個性と魅力にあふれる交流盛んな地域づくり」のための施策として、小松空港の日本海セントラルゲートウェイ化が掲げられている。この実現に向け、空港の現状と取り巻く環境なども踏まえ、小松空港の目指す将来像を以下のように定める。

〔将来像〕

世界とつながり、地域を支え、多様な交流を生み出す日本海側の拠点空港

〔具体的な姿〕

- アジア各都市との豊富な直行路線により、アジア地域からの多くの旅客が小松空港を利用している。
- 欧米地域からの旅客が、羽田経由で小松空港を利用し往来するという移動ルートが広く定着している。
- 小松空港を起点とした観光ルートの選択肢が広がり、空港から石川県内、北陸地方や中部・信越方面など様々な観光地への人の流れができています。
- 充実した航空ネットワークと空港への優れた交通アクセスを背景に、本県のみならず近隣県を含む多くの住民が国内外への移動に小松空港を利用している。
- 空港と周辺施設との密接な連携が図られ、地域の賑わい創出のための中心的存在となっている。

〔将来像の実現に向けた方向性〕

小松空港が有するポテンシャルを活かしながら、空港としての競争力の向上と利用促進に資するための様々な施策を戦略的に展開する。また、実施する施策の効果を最大限に高めるため、空港運営のあり方の変革についても果敢に取り組んでいく。

将来像：世界とつながり、地域を支え、多様な交流を生み出す日本海側の拠点空港

小松空港の強み（ポテンシャル）を活かした戦略の展開

競争力向上・利用促進に向けた方策

将来の展望を開く新たな取り組み（空港運営のあり方変革）

上記戦略の効果を最大化するための取組

IV ポテンシャルを活かした施策の展開

小松空港は、周辺の豊富な観光資源、羽田便とその先の乗継ネットワークの充実ぶりなど、優位な点が多くある。これらを踏まえ、小松空港が、金沢はもとより南加賀や能登地域など石川県全域、そして福井県をはじめ県境を越えた周辺地域をカバーする空の玄関口としての役割を担い、広く地域に経済効果をもたらす空港となるよう、ポテンシャルを活かした効果的な施策を展開していく。

IV－① 日本海側の拠点空港としての競争力強化

充実した羽田路線や羽田乗継のネットワークの厚み、貨物便を含む国際定期路線といった小松空港に備わる強みを活かした取り組みの推進や、航空ネットワークの更なる拡充により、空港としての競争力を高めることで人やものの交流を一層盛んにし、日本海側の拠点空港としての地位をより強固なものとしていく。

(具体の取り組み)

・羽田便の維持・活性化に向けた利用促進

羽田路線は航空ネットワークの根幹となる路線であり、小松空港の利便性を担保する上で極めて重要なものであることから、航空会社や観光事業者との連携、および個人・企業向けの利用促進策の展開により、リピーターの確保や新規需要の創出を図り、羽田便の維持・活性化を図る。

・国際新規路線の誘致

ビジネスや観光面での往来状況や、各国の旅行行動の特性・嗜好、航空会社のニーズなども踏まえながら、タイをはじめとしたアジア近隣諸国との新規路線の開設に向け、小松の国内線ネットワークの厚みも PR しながら戦略的にエアポートセールスを進める。また、国際定期便開設の布石となるチャーター便の就航促進も図っていく。

・既存国際路線の拡充

ソウル、上海、台北に加え、令和 7 年 4 月から再開する香港の既存 4 路線について、それぞれの特徴に応じた利用促進策を講じることで更なる便数の拡充を図り、特にソウル、上海についてはデイリー化を目指していく。

- ・国内路線の充実

過去に就航実績がある都市はもとより、その他の都市についても、地域間流動の状況や鉄道との比較優位性などを勘案しながら国内路線の拡充に努めていくとともに、欧米等との国際線乗り継ぎの利便性を最大限確保するため、羽田便の維持・活性化に加え、アウトバウンドの利用が見込まれる成田便の復便に向けて取り組んでいく。

- ・羽田経由の国内線乗継需要の拡大

羽田経由の国内線乗継は新幹線に対する優位性を発揮できる地域も多く、羽田便の需要拡大につながるポテンシャルが高いことから、乗継運賃の設定区間が充実している強みを活かし利便性の PR を行うとともに、航空会社等に対し、乗継運賃の拡充について働きかけることで乗継需要の拡大を図っていく。

- ・国際ハブ空港のネットワークを活かした地元利用の促進

小松空港の国際路線には、その国を代表する航空会社が就航し、就航地は世界各都市につながる国際ハブ空港であることから、小松空港から就航地を経由して世界各地へ移動できるという利便性について PR を図るとともに、旅行商品の造成支援を行い、就航地での乗継利用の促進を図っていく。

- ・貨物路線の利用促進

国際貨物定期便路線がローカル空港に就航している例は珍しく、この強みを活かし、県内をはじめ広く日本海側地域を集荷のターゲットとして荷主企業の開拓を進め、貨物便利用を促進する。また、旅客便のベリーを活用した貨物輸送の拡大にも取り組んでいく。

- ・空港のソフトインフラとしての地上業務の円滑な運営

航空路線の維持や誘致にあたっては、空港におけるソフトインフラであるグランドハンドリングをはじめとする地上業務は不可欠な役割を果たしており、空港全体で、関係事業者間の緊密なコミュニケーションや連携を促進していく。

IV－② 小松空港を起点とした旅行需要の創出

本県の優れた観光資源は、金沢はもとより、小松空港が所在する南加賀地域や能登地域にも広く存在し、さらには隣県の福井県にも観光客を惹きつける魅力的な観光スポットが多くある。豊富な観光資源と、新幹線駅と近接しているという地理的な好条件を活かし、小松空港を起点又は終点とした旅行需要を生み出すことにより、空港利用の更なる拡大を図っていく。

(具体の取り組み)

・空港を起点とした観光周遊のモデルづくりと誘客促進

空港周辺地域は、金沢はもとより、南加賀地域や福井県など観光資源に恵まれた地であり、小松空港を起点に様々な地域を周遊するモデルルート of 構築や PR を進めるとともに、旅行商品の造成を支援する。このような取組を国際線の誘致にもつなげていく。

・二次交通の利便性の維持・向上

空港利用者にとって、空港と連絡する二次交通は観光やビジネス目的の移動のために不可欠な要素である。駅等の拠点への高速バスや小松駅への乗合バス、タクシー、レンタカーなど小松空港とつながる二次交通の利便性の維持・向上にも取り組むとともに、利用者に対して分かりやすい情報提供を進めていく。

・新幹線を活用した広域利用の促進

新幹線の敦賀延伸および小松駅の開業により、小松空港が、関西国際空港や成田空港に比べて所要時間や費用の面で優位性が発揮できる、長野県や福井県のほか新幹線沿線地域において、国際路線の PR を強化し需要拡大に取り組んでいく。

・福井県民・企業へのプロモーション強化

小松空港は、隣県である福井県の空の玄関口として位置付けられており、福井県民や福井県企業に対して、航空の利便性の PR を強化するとともに、福井県とも連携を図りながらマイ空港意識の醸成に取り組んでいく。

・能登空港とも連携した周遊ルートの強化と旅行需要の創出

能登半島地震からの復旧・復興の流れの中で、能登空港イン、小松空港アウトなど、小松空港とのと里山空港を組み合わせた旅行商品により、石川県内を広く観光する流れが広まりつつある。こうした動きが定着していくことは、能登地域の復興のみならず、小松空港の新たな需要創出にもつながることから、能登・羽田便で能登に入り、小松から他地域へ、といった移動ルートについて PR を強化し、旅行商品の造成支援にも取り組んでいく。

・若者世代の需要喚起

将来的な継続利用を見込める若者世代の需要獲得は、空港利用の底上げに寄与するとともに、SNS による拡散などによる航空利用の裾野拡大にも期待できることから、国内だけでなく海外への修学旅行における航空便の利用や、大学生の利用拡大につながる PR 活動などに取り組んでいく。

IV－③ インバウンド需要獲得に向けた取り組みの推進

インバウンド需要が今後益々高まっていくことが見込まれる中において、空港の利用拡大の大きな伸びしろである訪日外国人旅行客の取り込みは、小松空港の浮沈を左右する重要な要素である。航空ネットワークの拡大と併せ、豊富な観光資源とそれらを巡る魅力的な観光ルートなどを PR することで誘客促進を図り、小松空港の一層の活性化を推し進める。

（具体の取り組み）

・国際新規路線の誘致（再掲）

ビジネスや観光面での往来状況や、各国の旅行行動の特性・嗜好、航空会社のニーズなども踏まえながら、タイをはじめとしたアジア近隣諸国との新規路線の開設に向け、小松の国内線ネットワークの厚みも PR しながら戦略的にエアポートセールスを進める。また、国際定期便開設の布石となるチャーター便の就航促進も図っていく。

・既存国際路線の拡充（再掲）

ソウル、上海、台北に加え、令和 7 年 4 月から再開する香港の既存 4 路線について、それぞれの特徴に応じた利用促進策を講じることで更なる便数の拡充を図り、特にソウル、上海についてはデイリー化を目指していく。

・小松空港の立地の優位性や空港を起点としたモデルコースの PR

海外における小松空港の認知度はまだまだ高いとは言えない状況にある。小松空港と主要な各観光地間の距離、移動手段、乗継便の存在に加え、小松空港を起点とした観光モデルコースなどの PR を進める。

・羽田経由の国際乗継需要の拡大

特に欧米などからの観光客が、東京、富士山、大阪、京都などを巡るゴールデンルートに加えて北陸を訪れるような広域周遊を行う際に、羽田経由で小松空港を起点または終点とする旅行ルートが浸透するよう、航空会社と連携したファムツアーや海外での小松・羽田便利用を組み込んだ旅行商品の造成、プロモーション活動などを支援することにより、訪日外国人旅行客による羽田乗継の需要拡大を図っていく。

- ・新幹線利用を組み合わせた誘客

小松空港の国際線を利用して訪日する外国人観光客が、JR 小松駅から新幹線を利用して、福井や富山に向かうような北陸周遊旅行のモデルルートを紹介するなど、個人旅行客が自由に移動手段や宿泊地を選択して旅行を行うFITなども想定し、小松からの新幹線利用のPRを通じて、国際線の利用促進につなげていく。

- ・就航地との交流促進

安定的な需要確保のためには、就航地との定期的な往来を確保することが重要であることから、国際線を利用する国際交流の促進にも取り組んでいく。

V 将来の展望を開く新たな取り組み

小松空港の有するポテンシャルを活かした様々な施策を展開するにあたり、その効果を最大限に発揮させるためには、空港運営の根底にある、横断的な課題について改善を図っていく必要がある。従前からの空港のあり方を変革することにも積極果敢に取り組むことにより、激しさを増す空港間競争に立ち向かうための将来の展望を開き、地域の交流基盤としての機能をより一層高めていくことを目指す。

V－① 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)

空港の運営に際し民間の活力・知見を導入することは、積極的なエアポートセールスによる路線誘致、優れた観光 PR 手法や二次交通の充実化などによる空港の魅力向上と効率的な施設管理などの面で効果が期待され、その有効性は小松空港においても同様である。

民間活力を活用する代表的な運営手法である空港コンセッション制度は、近年、全国的に拡がりを見せており、先行して導入された空港においては、旅客数・路線数の高い目標値が設定され、民間事業者のノウハウ・資金を活用した戦略的な運営がなされている。

コンセッションは、航空系事業に係る施設（滑走路・誘導路・エプロン）と非航空系事業に係る施設（ターミナルビル・駐車場）の両方を一体的に運営することが基本となるが、共用空港である小松空港においてこうしたコンセッションを導入となった場合、滑走路は防衛省が所管しているため、滑走路が運営から除外されることに留意が必要である。

また、コンセッションの先行事例に参画している民間事業者からは、エアサイドの管理について、費用負担等の面で課題が聞かれるとともに、こと小松空港については、共用空港であることに伴う就航面での条件や特性などについても参画上の課題であるとの意見も示されている。

このため、小松空港における民間活力を導入とした場合、航空系事業としては誘導路とエプロンのみを運営する形でのコンセッションを行う形態や、エアポートセールスや非航空

系事業の運営に民間の知見やノウハウを導入する形態などが主に想定される。

今後、民間運営の形態やそのスキーム等について、民間事業者の声も踏まえつつ、国と連携しながら、さらに検討や調整を進め、適切な形で民間活力の導入を図っていく必要がある。

なお、小松空港の運営については、民間活力の導入の形態に関わらず、共用空港の特性上、滑走路の保有や管制は防衛省・自衛隊、誘導路やエプロンは国土交通省又は民間事業者、エアターミナルビルは民間事業者、そして地元行政関係者など空港施設だけみても、多様な主体が参画することになる。

空港の一体運営による活性化という観点からは、これらの空港運営に関わる関係者の間で、意思疎通やコーディネーションを図る仕組みを設けることが有効と考えられる。共用空港としての小松空港の特性に適合した形で、民間活力の導入を図るとともに、併せてこのような仕組みなども導入することで、いわば「小松空港型民活モデル」とも言われるような形を構築し、空港活力のさらなる向上を目指していく。

V-② ターミナルビルの機能強化（ビルの改築）

現在のターミナルビルは、国内線は昭和 56 年、国際線は昭和 59 年にそれぞれ供用が開始されている。以降、国内線については、ロビーの拡張やチケットカウンター等の新設等、国際線については、免税売店の拡充や出入国検査ブース、ボーディングブリッジの増設など、旅客数の増大に対応するための増改築を重ねてきた。

しかしながら、近年、国際線の旅客が大幅に増加する中、特に複数の便の離発着ダイヤが近接した際に、チェックインカウンターや保安検査場、出国待合室が混雑するとともに、旅客動線が輻輳するなど、旅客の受入れの機能面で課題が生じている状況にある。また、空港利用者からは、飲食店舗や商業施設の充実について期待する声もあり、空港利用者の満足度を高める改善も求められており、こうした点を踏まえ、ターミナルビルの改築に向けた具体の検討を進めていく。

ビルの機能更新にあたっては、老朽化への対応を基本としながら、インバウンド需要の取り込みに向けた国際線エリアの拡充、ファストトラベルの観点での外国人旅行客も含めエアライン利用者や旅行者にとっての手続きのスマート化・利便性の向上を図っていく必要がある。加えて、空港利用者だけにとどまらず、地域住民をはじめとした多様な人々が空港に出向き、滞在したくなるよう、空港を核とした賑わいの創出を図る観点からも付加すべき機能を検討していく。

将来的に、外国人旅行客をはじめとした航空利用者が飛行機への乗降を含め、スムーズに施設内を行き交うとともに、地域住民が飲食やショッピングを楽しみながら、空港の風景も満喫するなど、小松空港に集う多様な人々が、空港での滞在に高い満足感を持ってもらえるよう、利便性と快適性に優れた施設を目指していく。

ターミナルビルは、航空利用者に小松空港を印象付ける最も大きな要素であり、地域にとっても交流と賑わいの拠点として重要な施設であり、日本海側の拠点空港の玄関口としてふさわしい設えとなるよう取り組んでいく。

Ⅳ－③ 空港を核とした地域全体での賑わいの創出

空港は、空の玄関口として多くの航空利用者が往来するとともに、集客機能を有したターミナルビルは、周辺地域の住民が日々の生活の一部として利用する場所でもある。さらに空港を支える多くの働き手も日々、行き来している。このように空港は多くの人々が恒常的に集い、多様な交流が生まれる場であり、地域の競争力を高めていく上での社会基盤でもある。

このような、石川県、そして地域の貴重な資産である空港の価値を活かしながら、地域全体の価値を高めていくためには、交流拠点としての空港と、地域特性を活かした周辺地域の取り組みが相乗効果を生み出し、一体の「まち」として躍動し、賑わいを創出していくことが重要である。

空港周辺は、日本海側のほぼ中央という立地であり、優れた道路環境や災害時の即応性も高い小松基地の存在という特徴に加えて、日本海側唯一の航空機の博物館である航空プラザがあるほか、民間事業者によるアリーナ整備の計画も構想されている状況にある。

こうした周辺環境を踏まえて、エアターミナルビルなど空港本体の機能強化に加えて、官民が連携して空港を核としたまちづくりを推進していく。

小松空港と、こうした周辺地域の特性を活かしたまちづくりや集客施設との連携は、空港を含む周辺地域全体の底上げにつながるものであり、各施設の機能が適切に住み分けられ、回遊性の向上も含めた連携が図られることが重要となる。

V－④ 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)

小松空港は基地との共用空港であり、民航機の就航は安全保障上の観点から支障の無い範囲内において、防衛省の許可を得る形で認められている。これまでも地域との共存共栄の理念の下、民航機の空港利用に関し、基地として地域経済の振興に最大限配慮をいただいているところである。

昨今の不安定な世界情勢を受けて、小松基地の国防上の重要性は益々高まっているものと考えられる一方、国を挙げて観光立国の実現に取り組む中、インバウンドの大幅な増加など航空需要の高まりを取り込み小松空港の活性化につなげていく視点も重要である。

こうした中、空港運営への参画に意欲のある民間事業者からは、共用空港であることに伴う就航面での条件や特性などについて、改めて関心や意見も寄せられていることから、今後の空港活性化に向けては、小松基地や行政関係者など、空港運営に携わる関係者間で連携して、国際線を含む民航機が就航し易い環境整備を進めていく必要がある。

具体的には、民間のニーズも踏まえて、小松空港の発着容量や民航機の空港利用の際の手続きに関する運用上の工夫等、必要な措置について、共存共栄の基本的方向性の中で、関係者間で、他空港の事例も参考にしながら検討を行っていく。