

# 第3回小松空港ターミナルビル基本構想検討会議

---

令和8年1月19日

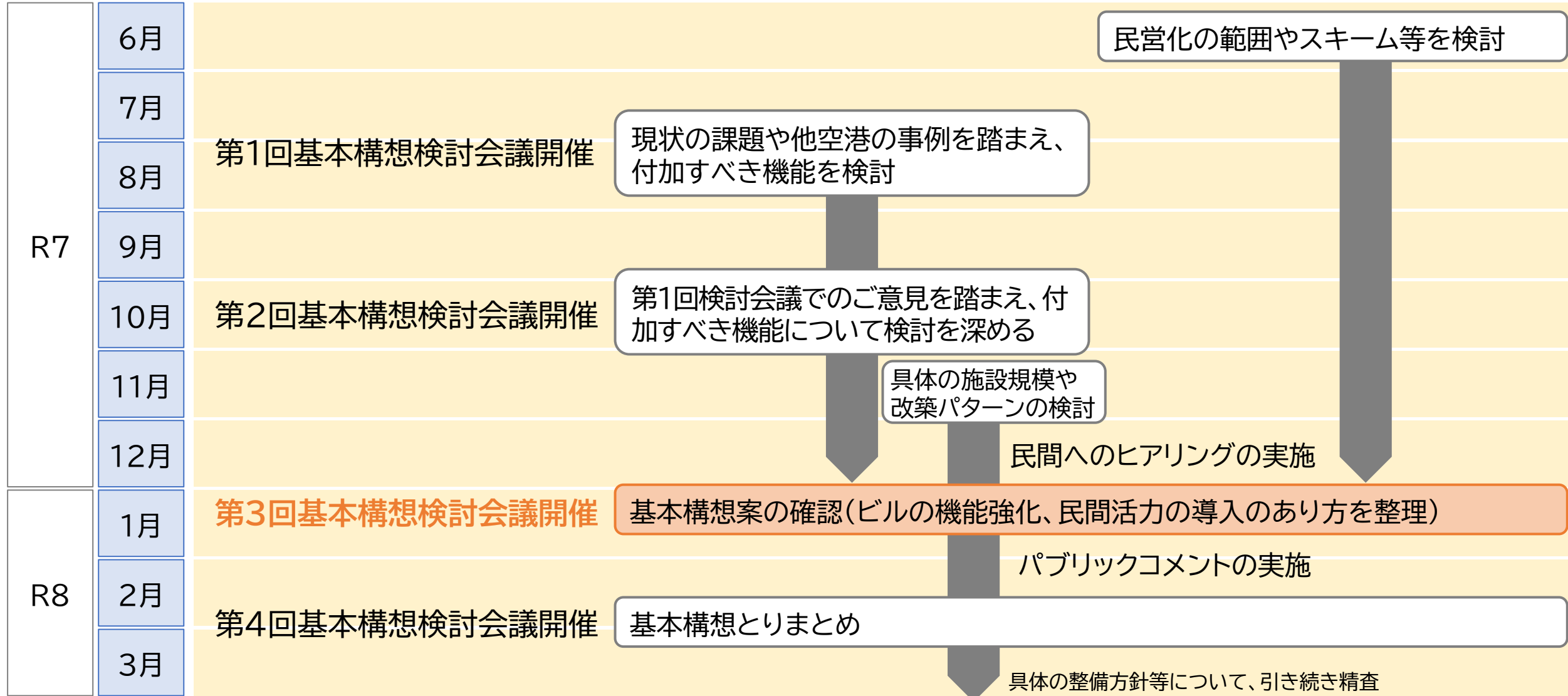
石川県 企画振興部 交通総合対策監室

空港企画課

# 策定スケジュール

ビルの機能強化  
主に基本構想検討会議において検討・整理

民間活力の導入  
主に県と国交省で連携して検討・整理



# 小松空港ターミナルビル基本構想(案) 概要

## 基本構想の位置づけ

- 小松空港中期ビジョンで掲げる将来像の実現に向け、同ビジョンで示された将来展望を開く新たな取り組みである「ターミナルビルの機能強化」、「空港運営等への民間活力・知見の導入」について、具体的方向性を整理する。

### 小松空港中期ビジョン

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

将来の展望を開く新たな取り組み

▶ターミナルビルの機能強化

▶空港運営等への民間活力・知見の導入



小松空港ターミナルビル基本構想において具体的方向性を整理

## 方向性の整理にあたっての観点

ターミナルビルの機能強化			空港運営等への民間活力・知見の導入
需要予測等を踏まえた施設整備 利用者が快適に過ごすことができる施設規模の確保に向け、小松空港の将来需要予測や現在の混雑状況を基に、施設整備の方向性を整理する。	空港利用者の利便性、快適性の向上に向けた機能強化 空港手続きのスマート化など、利用者の利便性や快適性の向上に必要な機能強化の方向性を整理する。	空港の賑わい創出に向けた機能強化 多様な人々が空港に出向き、空港滞在を楽しむ等、賑わい創出に向けて必要な機能強化の方向性を整理する。	小松空港の特性を踏まえた事業スキームの構築 小松空港において、民間活力・知見の導入による効果が最大限発揮されるよう、共用空港としての特性を踏まえた事業スキームの類型を整理する。

## 【ターミナルビルの機能強化】 需要予測等を踏まえた施設整備の方向性

- 需要予測に基づく将来のピーク時旅客数(目標ケースにおける2050年度のピーク時旅客数)は、R7年6月時点のピーク時旅客数と比較して、国内線はやや減少する一方、国際線は同程度となることが見込まれた。
- 今後の施設整備の方向性は、現状の混雑状況を踏まえ、国内線は施設の配置を工夫することでコンパクトにしつつも利便性を高め、国際線は施設の拡張により課題となっている狭隘化を解消するものとする。
- 具体的な施設規模については、今後、国際航空運送協会(IATA)の空港整備マニュアルや、現ターミナルビルの規模算定の考え方、関係者ヒアリングをもとに精査していくものとする。

エリア	現有延床面積	現状(R7年6月時点)		将来想定される ピーク時旅客数	今後の施設整備の方向性
		ピーク時旅客数	混雑の状況		
国内線	15,438㎡	360人 〔中型ジェット機1便 小型ジェット機1便〕	余裕があり	347人 〔小型ジェット機2便 プロペラ機1便〕	施設の配置を工夫することでコンパクトにしつつも利便性を高める
国際線	7,902㎡	288人 〔小型ジェット機2便〕	2便輻輳時、狭隘化 が大きな課題	288人 〔小型ジェット機2便〕	施設の拡張により課題となっている 狭隘化を解消する

### 【民間事業者の主な意見】 需要予測等を踏まえた施設整備の方向性について

- 国内線はコンパクトにしつつ、国際線を拡張する方向性については、賛同する意見が多く聞かれた。
- また、ビル全体の施設規模については、過大な規模となれば維持管理に係る負担が経営を圧迫するとの懸念から、慎重に検討すべきといった意見が多く聞かれた。

※昨年12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を任意に抽出してアンケート形式によるヒアリングを実施。

# 【ターミナルビル機能強化】 空港利用者の利便性、快適性の向上に向けた機能強化の方向性

- 現状のターミナルビルにおける主な課題等を踏まえて、空港利用者の利便性や快適性の向上を図る上で必要な機能強化の方向性を整理。

## ① 利便性向上に向けたDX技術等の活用

- ・ FAST TRAVELによる旅行者の利便性向上や、保安検査の高度化、空港業務における省人化・省力化を実現していく上では、先進機器の整備による空港業務のDX化が重要な視点となっている。
- ・ 小松空港においても、他空港における導入事例も踏まえながら、空港管理者や航空会社等、関係者連携の下、空港業務のDX化を推進していく。

## ③ 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加

- ・ 小松空港においては、保安検査通過後に飲食店やラウンジが無く、ゆっくり過ごせない、遅延発生時に食事をとることができないなど、ホスピタリティの確保の観点からの課題が挙げられている。
- ・ こうした課題を踏まえ、保安検査通過後の飲食・物販施設の充実を図ることで旅客の利便性を向上させることが考えられる。
- ・ 一方で、飛行機を利用しない方が利用できる保安検査通過前の施設も重要であり、保安検査前後でのバランスの取れた施設整備が求められる。

## ⑤ 需要予測を踏まえた設備整備

- ・ 国際線エリアにおいては、施設の狭隘化といった課題に加え、到着手荷物受取所のターンテーブルが1台しかなく2便輻輳時の混雑につながっている、2便輻輳時に出国待合室の椅子等が不足するといった、設備の不足に関する課題が挙げられている。
- ・ こうした課題を踏まえ、需要予測に基づくピーク時旅客数を前提に、必要な設備を整備していくものとする。

## ② CIQ業務の円滑な遂行に資する施設整備

- ・ CIQ業務の円滑な遂行にあたっては、例えば、検疫業務においては感染症が疑われる者と一般客を区別した移動導線の確保や、動物検疫、植物防疫業務においては違反者に対する聴取・警告を行う諸室の整備など、施設の充実が必要となっている。
- ・ 実際の整備にあたっては、CIQエリアを所管する国において、関係機関で協議・調整の上、進めていくものとする。

## ④ 二次交通へのスムーズな連絡の確保・観光案内の充実

- ・ 空港に降り立った航空利用者が、空港からの二次交通にスムーズに連絡できることは、インバウンドを含む観光客等の利便性確保の観点から重要であり、バスやタクシー等の二次交通への分かりやすい導線や待合スペースの充実、レンタカー利用者の利便性の確保、分かりやすい情報提供等に取り組んでいくものとする。
- ・ 併せて、多言語化に対応したデジタルサイネージの活用などにより、金沢はもとより、南加賀地域や福井県など空港周辺地域の観光情報をニーズに応じて発信するなど、観光案内の充実に取り組んでいくものとする。

## 【民間事業者の主な意見】 空港利用者の利便性、快適性の向上に向けた機能強化の方向性について

### 利便性向上に向けたDX技術等の活用について

- スマートレーンは導入コストや維持費用が高くなること等を踏まえ、DX推進にあたっては費用対効果の精査が必要、といった意見が多く聞かれた。

### 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加について

- 保安検査通過後の飲食店等を、国内線エリアと国際線エリアの両方に設置することは、維持管理に係る負担や人員確保の観点から課題があり、国内線と国際線で共用のエリアの設置を検討することが必要といった意見が聞かれた。
- また、保安検査通過後の施設の充実は、非航空利用者が利用できる保安検査通過前の施設の簡素化につながりかねず、航空利用者と非航空利用者の双方に配慮して検討することが必要といった意見が聞かれた。

### その他、二次交通等について

- バス停の待合スペースを充実させることの必要性を指摘する意見や、車移動に対する高いニーズを見越して、レンタカーを借りやすい環境整備の必要性を指摘する意見が聞かれた。
- また、観光チケットの販売や宿泊予約の受付など、観光案内機能を充実させることで、北陸地方の観光起点としての役割を持たせることを提起する意見が聞かれた。



# 【ターミナルビルの機能強化】 空港の賑わい創出に向けた機能強化の方向性

- 航空利用者はもとより、地域住民をはじめとした航空利用者以外の方々の来訪を促し、地域の賑わい創出の拠点として進化していくための機能強化の方向性を整理
- 具体の整備内容の検討については、民間の知見や提案を最大限活用するとともに、費用対効果や周辺施設との相乗効果も勘案して決定されることが不可欠であり、関係者で連携して進めていく。

## ① 飲食・物販施設の充実

- ・ 北陸の味覚を堪能できるよう、寿司や海鮮など、北陸ならではの食の強みを活かした店舗や人気のローカル店舗を誘致することで、空港の魅力を高めること等が考えられる。
- ・ また、コンビニエンスストア等、利用者の利便性向上につながる店舗を誘致していくこと等が考えられる。

## ③ 空港への来訪を目的化する機能の付加

- ・ 空港への来訪を目的化する仕掛けとして、例えば多目的エリアを整備し、様々な交流イベントを定期的に行なうこと等が考えられる。
- ・ また、周辺エリアの施設と連携して賑わい創出を図っていく視点も重要であり、例えば、空港に隣接する航空博物館との連携により、空港の賑わい創出を図ることなどが考えられる。

## ⑤ 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加(再掲)

- ・ 既述のとおり、保安検査通過後の飲食・物販施設を充実させることで、利便性・満足度を向上させ、また、空港の賑わい創出を図ることが考えられる。

## ② 地域を学び、地域の魅力を体感できる機能の整備

- ・ 本県をはじめとする北陸地域の歴史、文化、食、産品に親しみ理解を深めてもらうための機能として、伝統的工芸品や日本酒、和菓子の展示販売ブースを設置すること等が考えられる。
- ・ また、金沢駅において随所に伝統的工芸品を設置・展示している例があることを踏まえ、小松空港においても石川県や福井県の伝統的工芸品を活用した設えを施すことにより、北陸らしさを発信すること等が考えられる。



金沢駅 柱を彩る金沢箔

## ④ 行政庁舎の併設

- ・ のと里山空港においては奥能登行政センターの合築により、空港の賑わい創出が図られており、小松空港においても県の行政庁舎を併設することで、航空利用者以外の方の空港への来訪が生まれ、空港の賑わい創出が期待される。今後、小松市内の行政庁舎について、庁舎の老朽化の度合いや利用者の利便性等の観点から検討していくものとする。



奥能登行政センター

## 【民間事業者の主な意見】 空港の賑わい創出に向けた機能強化の方向性について

### 飲食・物販施設の充実について

- 飲食店の充実に関しては、収支採算性の確保の観点から、設備の共用化が図れるフードコート形式が適格的であるとの意見や、その上で地元特産を訴求するメニュー開発等により店舗の魅力向上を図るべきといった意見が聞かれた。
- このほか、商業施設の充実は採算を確保できる利用者の確保が困難であるとする意見や、需要分析を行った上でご当地グルメのみならず、幅広い旅客ニーズに対応する必要性を指摘する意見が聞かれた。

### 地域を学び、地域の魅力を体感できる機能の整備について

- デジタルサイネージを活用した地域の魅力発信や、イベントスペースを活用した伝統工芸品の展示、体験、販売等を提起する意見が聞かれた。
- 一方で、訴求力のある地域の魅力体験を創出することの難しさを指摘する意見や、自治体や関連企業・団体との連携の必要性を訴える意見が聞かれた。

### 空港への来訪を目的化する機能の付加について

- 小松空港ならではの体験価値を創出することの必要性を指摘する意見や、こうした取り組みを自治体と連携して推進していくことが必要といった意見が聞かれたほか、空港での賑わい創出のための施設を整備したとしても、利用者の確保は困難との意見もあった。

### 行政庁舎の併設について

- 行政職員や来庁者の空港利用が期待できるとの観点から、概ね肯定的に捉える意見が多く聞かれた。一方で、空港機能を維持する上で障害とならないよう施設配置の精査が必要といった意見や、空港における商業活動との間で相乗効果が期待できるのか慎重な検討が必要といった意見が聞かれた。



# 【空港運営等への民間活力・知見の導入】 小松空港の特性を踏まえた事業スキームの構築

- 小松空港でコンセッションを含む民間活力の導入に取り組んでいく場合、共用空港では初めての事例となる。
- 現時点で想定される共用空港における事業スキームの方向性は次のとおり。
- 小松空港における具体の事業スキームについては、今後、国において県と連携しながら更なる検討が必要。

	航空系事業に対する支援のある 混合型コンセッション	民間航空専用施設使用料金を運営権者が収受する 独立採算型コンセッション	空ビル施設・駐車場施設を主とする PFI事業
概 要	エプロン・誘導路の運営等を含む航空系事業及び非航空系事業を一体的に運営		路線誘致等一部の航空系事業及び非航空系事業を一体的に運営
スキーム	<p>航空会社 → 国土交通省 (着陸料)</p> <p>国土交通省 → 運営権者 (事業支援)</p> <p>運営権者 → 国土交通省 (民間航空専用施設使用料金 (停留料・保安料))</p> <p>旅客・テナント → 運営権者 (PSFC・駐車場料金、賃料等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・着陸料は引き続き国土交通省が設定・収受</li> <li>・民間航空専用施設使用料金(停留料・保安料)と非航空系収入を運営権者が収受し、航空系事業に対する支援を国から受ける</li> </ul>	<p>航空会社 → 国土交通省 (民間航空専用施設使用料金 (停留料・保安料等))</p> <p>国土交通省 → 運営権者 (運営権対価)</p> <p>旅客・テナント → 運営権者 (PSFC・駐車場料金、賃料等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全ての航空系収入(停留料・保安料等を含む民間航空専用施設使用料金)と非航空系収入を運営権者が収受</li> <li>・国は運営権者から運営権対価を収受する</li> </ul>	<p>航空会社 → 国土交通省 (着陸料 停留料・保安料)</p> <p>国土交通省 → PFI事業者 (ビル等の底地貸付料等)</p> <p>旅客・テナント → PFI事業者 (PSFC・駐車場料金、賃料等)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・着陸料等は引き続き国土交通省が設定・収受 (PFI事業者は設定・収受しない)</li> <li>・PFI事業者は非航空系収入を収受し、空ビル・駐車場施設底地に関する国有財産使用料を国に支払う</li> </ul>
対象施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エプロン、誘導路、道路、航空灯火</li> <li>・空ビル施設、駐車場施設</li> <li>・上記施設の底地 等</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・空ビル施設、駐車場施設</li> <li>・上記施設の底地 等</li> </ul>

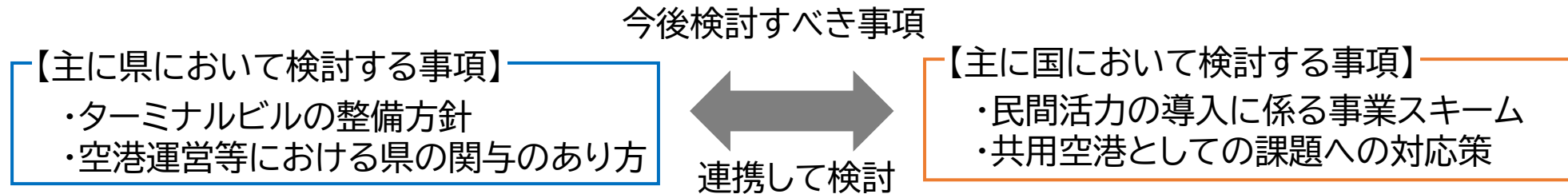
※ 防衛省所有施設(滑走路、取付誘導路等)は引き続き防衛省が維持管理

※ 民間航空専用施設使用料金とは、民間航空専用施設の使用に係る料金を指し、民間航空専用施設とは上記「対象施設」にあるエプロン、誘導路、道路、航空灯火、空ビル施設及び駐車場施設等の底地等

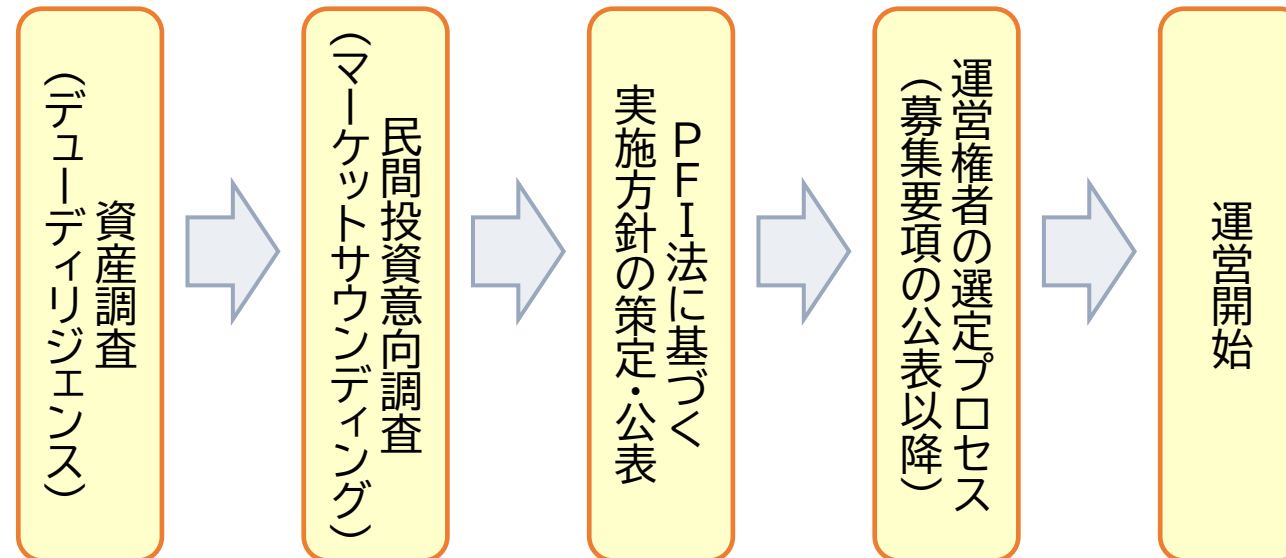
※ 空港運営等における県の関与のあり方については今後、検討が必要

## 今後の進め方

- ターミナルビルの整備については、今後、県において基本構想を踏まえて、具体の整備方針の検討を進めていく。
- また、空港運営等への民間活力の導入については、国において資産調査や民間事業者に対する意向調査も踏まえて、具体の事業スキームの検討が進められることを想定。
- ターミナルビルの整備のあり方と空港運営等のあり方は相互に関連することから、県と国が連携して一体的に検討を進めていく。



### 国管理空港における民間活力導入の流れ



## 第2回検討会議でいただいたご意見と方向性

主なご意見	ご意見を踏まえた方向性
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要予測等を踏まえた施設整備について <ul style="list-style-type: none"> <li>国際線エリアを拡大していく観点は重要だが、整備費用にも関わることであり、施設スペースについて国内線・国際線のバランスを見直すなどの工夫も必要ではないか。</li> <li>小松空港は過去に年間250万人の旅客を受け入れていた施設規模であり、施設規模については、こうした実績並びに算定ルールを勘案する必要があるのではないか。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内線エリアについては、施設の配置を工夫することでコンパクトにしつつも利便性を高め、国際線エリアについては、施設の拡張により課題となっている狭隘化を解消する方向性を整理(基本構想(案)p17)。</li> <li>具体的な施設規模については、需要予測に基づくピーク時旅客数を基に、ピーク時において空港利用者が快適に過ごすことができる施設規模を、国際航空運送協会(IATA)の空港整備マニュアルや現ターミナルビルの規模算定の考え方、関係者ヒアリングをもとに精査していく方向性を整理(基本構想(案)p17)。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港利用者の利便性向上に係る機能強化について <ul style="list-style-type: none"> <li>インバウンド客が増加していくことを踏まえ、国際線施設の充実だけでなく、航空保安体制の強化や、二次交通の充実を図ることも重要ではないか。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空保安体制の強化については、航空保安確保の観点から必要な設備整備について、関係機関連携の下、的確に実施していくとの方向性を整理(基本構想(案)p23)。</li> <li>二次交通については、バスやタクシー等の二次交通への分かりやすい導線や待合スペースの充実、レンタカー利用者の利便性の確保、分かりやすい情報提供に取り組んでいく方向性を整理(基本構想(案)p20)。なお、既に民間活力を導入している空港においては、空港運営会社が交通事業者等と連携して空港アクセス向上等に取り組んでおり、小松空港において民間活力を導入することとした場合、こうした取り組みが進められるよう、関係者間で調整を進める。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 賑わい創出を図るために必要な機能強化について <ul style="list-style-type: none"> <li>賑わい創出の観点で、県の行政庁舎を合築することができないか。能登空港の例もある。空港への来訪者が増えるだけでなく、安定的な家賃収入が発生することはビル運営においてもメリットと考える。</li> <li>空港に行政機能を追加して非航空利用者が増える場合、整備スペースや駐車場が確保できるのか、周辺道路が混雑しないかといった観点での検討も必要となるのではないか。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県の行政庁舎を併設することで、航空利用者以外の方の空港への来訪が生まれ、空港の賑わい創出が期待されることから、今後、小松市内の行政庁舎について、庁舎の老朽化の度合いや利用者の利便性等の観点から検討していく方向性を整理(基本構想(案)p22)。</li> </ul>

## 第2回検討会議でいただいた主なご意見と方向性

主なご意見	ご意見を踏まえた方向性
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 賑わい創出を図るために必要な機能強化について(続き) <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 保安検査後にくつろげるエリアを設けることと、地域の賑わいのために飲食・物販施設を整備することは、検査前後のエリアで機能が重複する部分が発生し、旅客が本来必要とする以上の面積となる可能性もあり、施設整備費の観点から経費負担も含め、慎重に精査していく必要があると思う。</li> <li>・ 屋外にイベント広場を設けることも考えていただきたい。</li> <li>・ 賑わい創出のために定期的なイベントを開催することについては、継続的に集客が可能であるのか、慎重な判断が必要である。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 飛行機を利用しない方が利用できる保安検査通過前の施設も重要であり、小松空港の旅客規模も踏まえて、保安検査前後でのバランスの取れた施設整備を行うことも重要との視点を明記(基本構想(案)p20)。</li> <li>・ 現段階において整備主体は未定であるが、具体の整備内容の検討については、民間の知見や提案を最大限活用するとともに、費用対効果や周辺施設との相乗効果も勘案して決定されることが不可欠であり、関係者間で連携して進めるとの方向性を整理(基本構想(案)p21)。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● その他 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港の民営化を進めていく場合、今回の基本構想で整理した内容について、どのように民間事業者の運営に反映させていくのかを検討すべき。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間活力を導入していくこととした場合、国における事業者選定の公募に際しては、基本構想を踏まえた提案を求めることについて、国と調整をしていくこととしたい。</li> </ul>