

# 小松空港中期ビジョン策定検討委員会 (第2回)

---

令和4年6月2日

石川県企画振興部空港企画課



# 1. 最近の小松空港の情勢

---

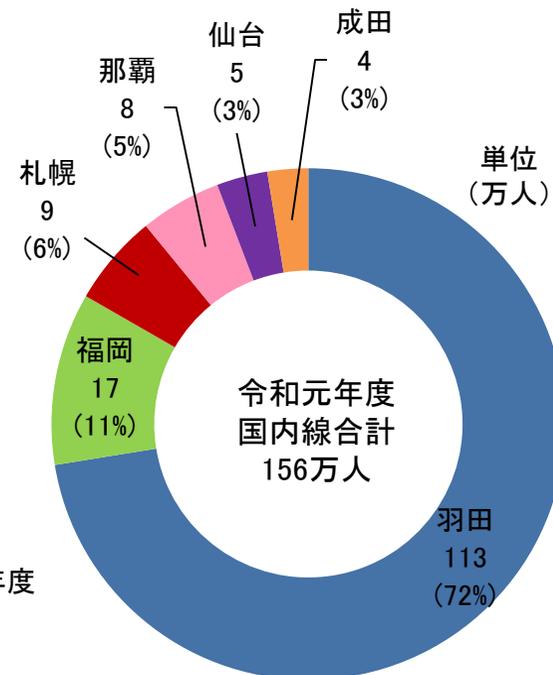
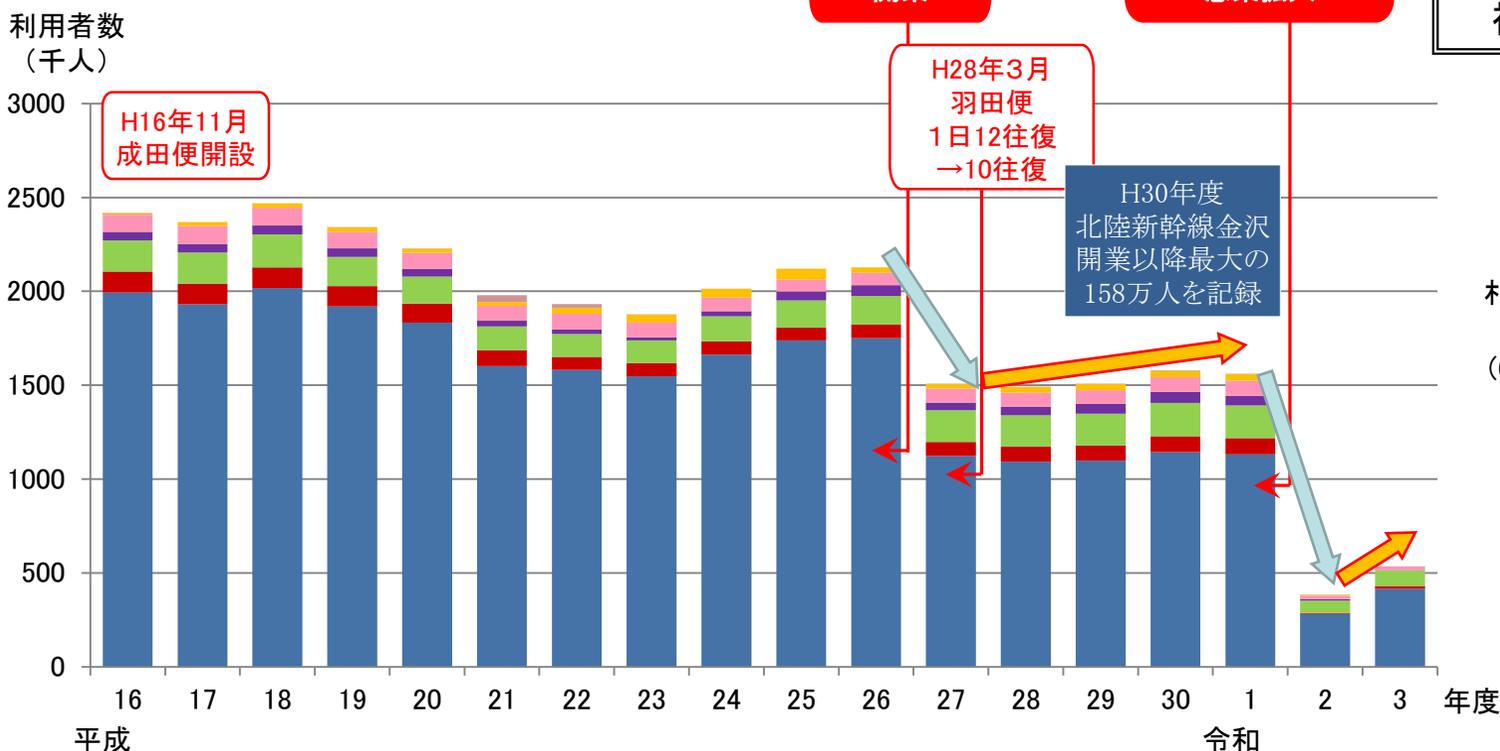
# 1-1. 国内線利用実績



- 北陸新幹線金沢開業に伴い、羽田便は平成27年度に12便から10便体制となり、国内線利用者数は対前年約3割減少したが、平成28年度以降は増加に転じ、平成30年度には北陸新幹線金沢開業以降最大の利用者数約158万人となった。
- 令和2年3月以降、新型コロナウイルスの感染拡大により、各路線で減便運休が相次ぎ、令和2年度の利用者数は38万人と昭和51年以来の40万人を切る大変厳しい状況であったが、令和3年度の利用者数は、前年度比プラス40.5%の約53万4千人となり、この春からの運航便数も回復傾向となっている。

国内線運航本数 (R4. 6月)

羽田10往復/日 札幌 1往復/日  
 福岡 4往復/日 那覇 1往復/日



■ 羽田便 ■ 札幌便 ■ 福岡便 ■ 仙台便 ■ 那覇便 ■ 成田便 ■ その他

# 1-2. 国内線利用促進に向けた主な取組み

○国内線はゴールデンウィーク以降、ほぼ通常運航であり、運航便数の維持と利用者の拡大を図るため、小松空港での利用促進を本格化する。

## ①航空会社と連携した利用促進キャンペーンの展開

- 内容  
日本航空、全日空のホームページ内にて、本県の観光情報を発信するとともに、小松空港国内線(羽田、札幌、福岡、那覇)の利用で本県や就航先の特産品を抽選でプレゼント
- 期間 令和4年6月～9月
- 賞品 本県及び就航地の特産品 合計400名(毎月100名)

国内線搭乗で  
キャンペーン応募

抽選で特産品進呈

## ②駐車場料金の低減

- 内容  
小松空港の駐車場料金を引き下げ、空港へのアクセスコストを低減。  
(一財)空港振興・環境整備支援機構が管理する全国の駐車場の中で、最も低廉な料金設定。

駐車場	1日料金
P2(ターミナル前)	800円 ⇒ 500円
P1	600円 ⇒ 400円



【参考】(一財)空港振興・環境整備支援機構管理駐車場の料金比較

400円	500円	700円以下	800円以下	1,000円以上
小松(P1)	小松(P2) 大分	釧路(700円) 徳島(600円)	函館、新潟、広島、松山、 高知、長崎、熊本、宮崎 (すべて800円)	福岡(2,400円) 羽田(1,500円) 新千歳(1,200円)

## ③小松空港サポーターズクラブ

- 内容  
観光・帰省等で小松空港国内線を利用する個人を対象に、利用回数に応じて空港駐車場無料券等の特典を付与し、リピーター化を図る
- 期間 令和3年5月～ ※令和3年12月からアプリ導入
- 特典
  - ・入会特典(先着2,000名)  
入会時に500円相当の特典を進呈  
空港駐車場1日無料券1枚 または 小松空港共通クーポン券500円分
  - ・搭乗特典(先着2,000名)  
搭乗回数に応じて特典を進呈(4回搭乗ごと)  
駐車場1日無料券2枚 または 小松空港共通クーポン券1,000円分
  - ・抽選特典  
搭乗または空港内対象店舗での商品購入・飲食でポイント付与  
貯めたポイントで旅行券や特産品などが当たる抽選に応募(年2回・各回80名)

## ④ビジネス利用サポートキャンペーンの実施

- 内容  
小松・羽田便の積極的な利用を宣言する企業を対象に、羽田便の利用回数に応じて空港駐車場無料券等の特典を付与し、企業の航空利用を後押し
- 特典
  - ・エントリー特典  
小松空港内の店舗にて5%割引(千円以上利用時)、空港会議室利用料10%割引
  - ・リピート特典  
2往復の利用毎に1千円相当の特典を進呈
  - ・首都圏企業紹介特典  
首都圏企業のご紹介で両社にリピート特典を2倍進呈(期間限定)
  - ・20往復達成特典  
小松空港で企業PR(ポスター掲出2週間)する権利を進呈
  - ・冬期限定利用促進特典  
12～1月の期間中、4往復の利用毎に小松空港共通クーポン券1千円分を進呈



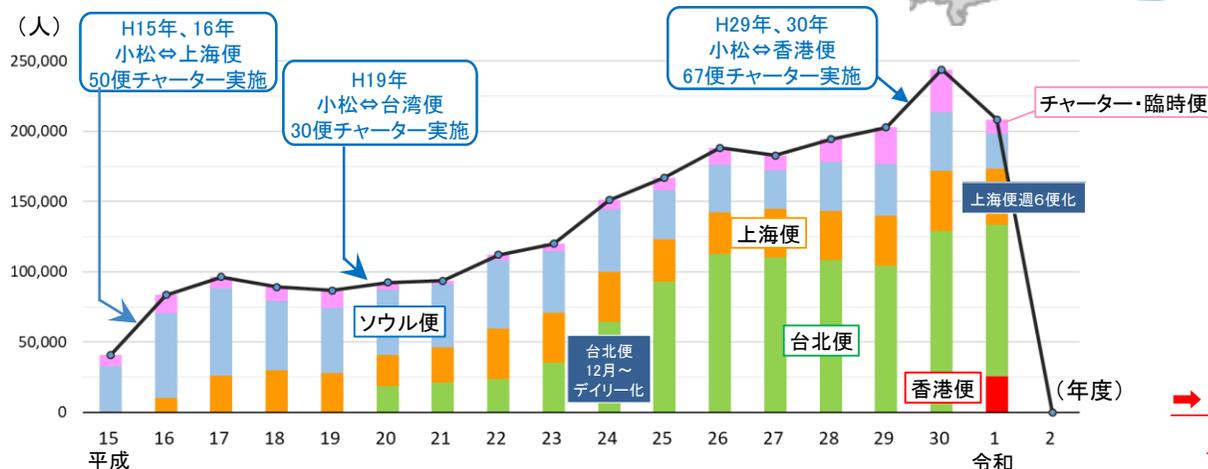
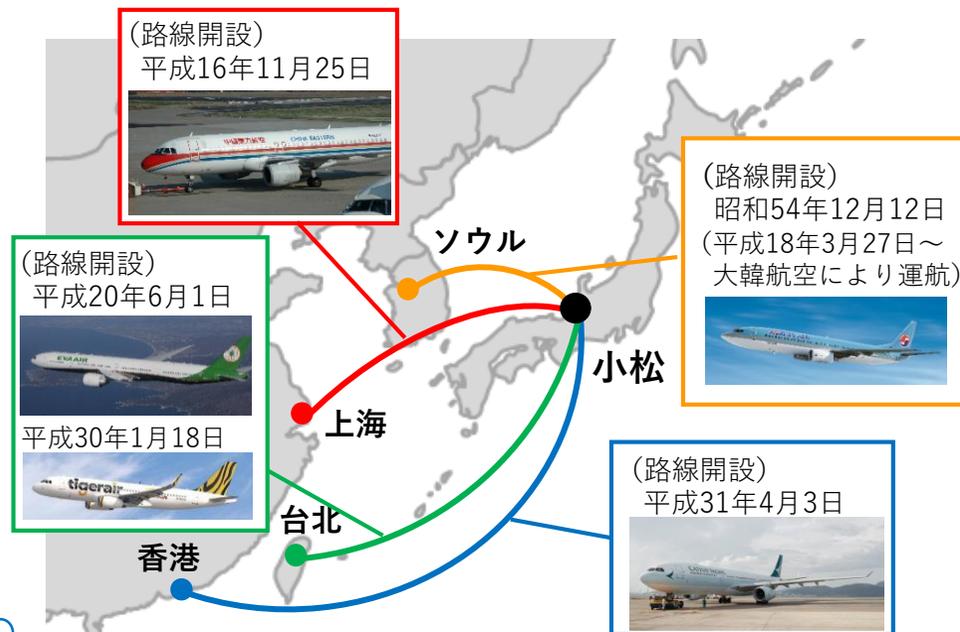
# 1-3. 国際線利用実績



- 昭和54年のソウル便就航を皮切りに、上海便(平成16年)、台北便(平成20年)、香港便(平成31年)が就航するなど、小松空港の国際化は順調に進展。
- 国際線の利用者数も堅調に推移し、平成30年度の利用者数は過去最高の約24万人を記録したが、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和2年3月以降、全便運休。

## 小松空港国際化のあゆみ (昭和54年～)

昭和54年12月	<b>日本航空がソウル便を就航</b> →小松空港で初めての国際定期便
平成16年11月	<b>中国東方航空が上海便を就航</b> →国際旅客便として小松空港で初めての外国航空会社 官民挙げての誘致活動の成果
平成18年 3月	<b>大韓航空がソウル便を就航</b> →日韓航空協定改正を働きかけ、日本航空から大韓航空へ運航移管
平成20年 6月	<b>エバー航空が台北便を就航</b> →台湾からのインバウンドチャーター便の運航成果
平成30年 1月	<b>タイガーエア台湾が台北便を就航</b>
平成31年 4月	<b>キャセイパシフィック航空が香港便を就航</b> →30年にわたる誘致活動により、11年ぶりの新規路線開設



→ H30年度の利用者数は日本海側1位  
過去最高約24万人

# 1-4. 国際線利用促進に向けた主な取組み

北陸（石川県、富山県、福井県）

ソウル、上海、台北、香港

## 旅行商品の広報助成

・新聞等で旅行商品の広告を記載

(例)



上海便



台北便

## ラッピングバス

・バスの側面に路線情報のラッピングを施しPR



## 団体旅行客への支援

・貸切バスや新幹線等による空港アクセスの支援



## 旅行イベントへの出展

国際交流団体への支援

ポスター・チラシによる路線PR



From 北陸 to ソウル、上海、台北

From ソウル、上海、台北 to 北陸

## 海外の旅行会社の招聘



兼六園



金箔貼り体験

## 旅行イベントへの出展



## <香港便の取り組み>

### ○チャーター便の運航

香港（インバウンドチャーター便） → H29年に計31便、H30年に計36便が運航

H30香港インバウンドチャーター（キャセイパシフィック航空）			
[春]	4/2~6/29	26便(月・金)	利用者数14,407人 搭乗率91.4% 機材A330(303席)
[秋]	9/24~10/26	10便(月・金)	利用者数 4,805人 搭乗率92.4% 機材A330(260席)
春秋合計 運航本数36便 利用者数19,212人 搭乗率91.7%			

### ○現地航空会社等への働きかけ

石川県・福井県の議員連盟が合同で香港の航空会社や旅行会社等を訪問  
 H29.11.12~17 香港訪問 H30.11.11~16 香港訪問 R1.11.7~13 香港訪問

### ○現地での石川、北陸の認知度向上に向けたPR

・香港国際旅行博出展、メディア招へい ・ Expedia(旅行予約サイト)を通じた情報発信

## 香港便について、令和元年夏ダイヤにおいて、定期便の新規就航を実現

運航期間：H31.4.3~R1.10.26(水・土) 計60便  
 運航時期：香港発9:45→小松着14:55/小松発16:30→香港着20:00  
 使用機材：A330-200(316席/261席/250席)  
 利用実績：利用者数25,464人 提供座席数33,047席 搭乗率77.1%



# 1-5. 国際貨物の現況と主な取組み



- 平成6年よりカーゴルックス航空、平成28年1月よりシルクウェイ・ウエスト航空が就航。
- 小松空港は欧米・中東方面への貨物専用機が発着する唯一の地方空港。
- 米中貿易摩擦、シルクウェイ・ウエスト航空の運休及び新型コロナウイルス感染症の影響による北米便の運休により取扱量が減少したが、従来旅客便の貨物スペースで輸送していた貨物を、貨物専用機に転換する動きもあり、欧州便の取扱量は増加。

## 小松空港の特色

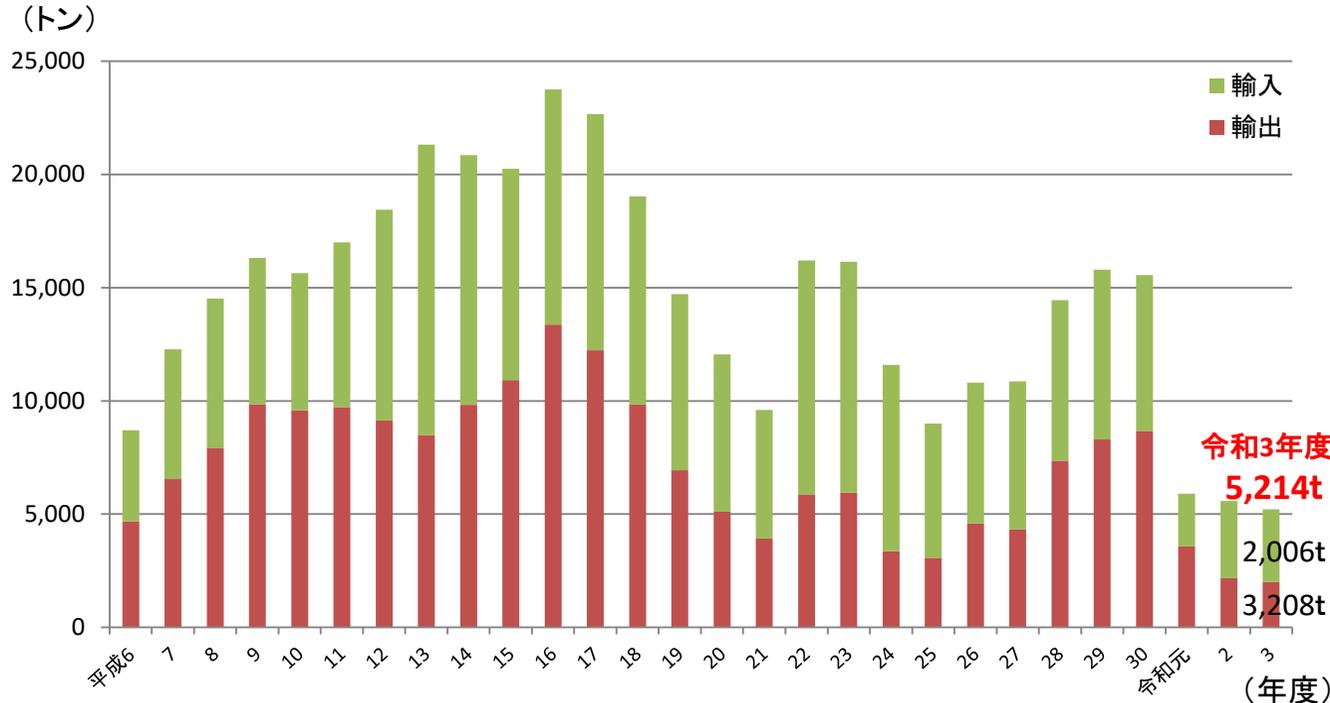
### ○三大都市圏へのアクセスが良好

日本列島・日本海側の中心に位置し、関東・関西・中京の三大都市圏とのアクセスに優れている。貨物地区から最寄のICまでの所要時間も車で約5分



### ○優れた空港施設と管理体制

貨物機専用スポットから上屋までの距離が約100メートルと、全国の主要空港と比べても距離が短く、冷凍・冷蔵設備も完備するなど、日差しや雨、気温等によるダメージの恐れが少ない。貨物取扱も迅速・確実・丁寧と定評あり



### ○利用促進に向けたPR

- ・ジェットロと連携した小松空港視察会を開催
- ・荷主企業が参加する石川・福井両県や首都圏での産業展示会に出展し、小松空港の貨物取扱と助成制度をPR



ジェットロ  
小松空港視察会



北陸技術交流  
テクノフェア(福井)

## 2. 小松空港の民間委託について

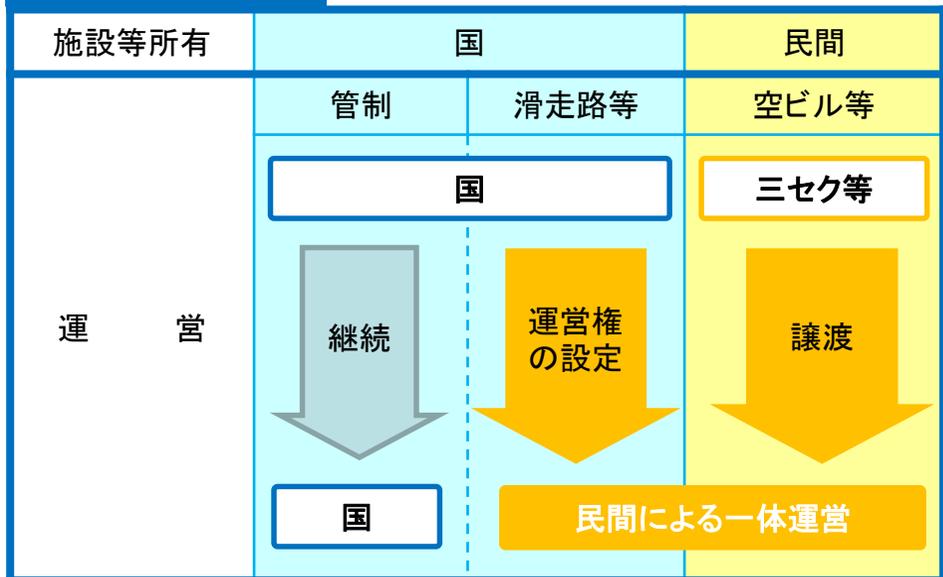
---

## 2. 空港運営の民間委託とは

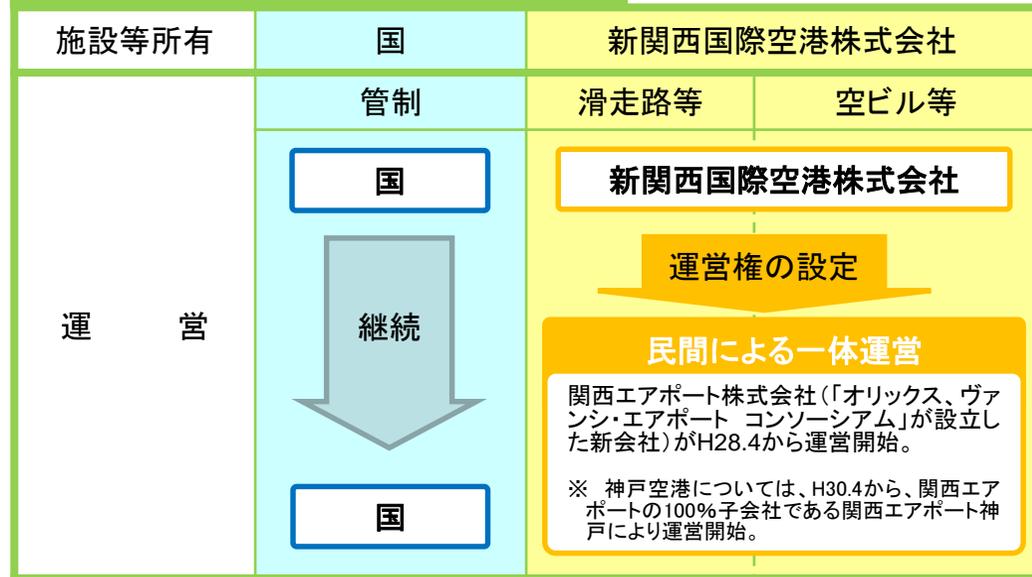


○空港運営の民間委託は、民間による創意工夫を活かした経営により、航空ネットワークの充実、交流人口拡大等による地域活性化を図ろうとするもの  
 ○これまで、国管理空港では、仙台空港(H28～)、高松空港(H30～)、福岡空港(H31～)、北海道内7空港(R2～)、熊本空港(R2～)、広島空港(R3～)が導入

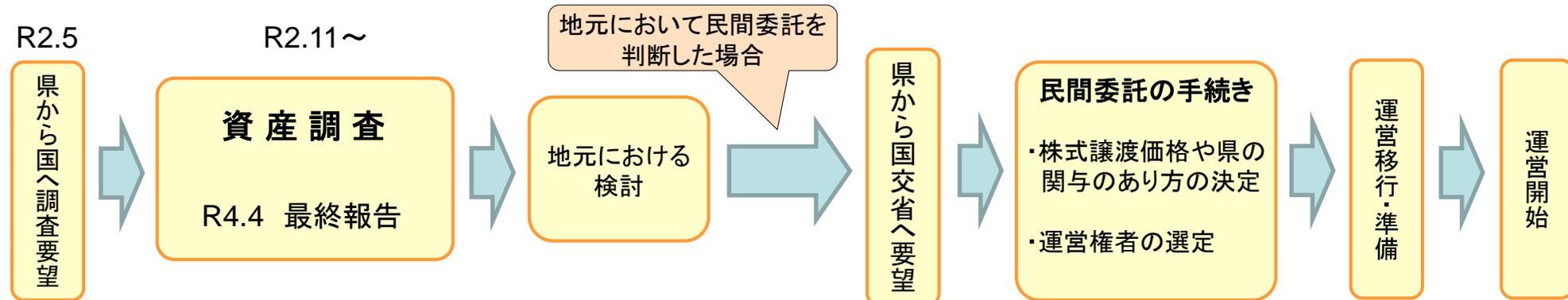
### 国管理空港等



### 関西国際空港・伊丹空港



### <国による資産調査から民間委託までの流れ>



# 3. 滑走路の現状について

---

# 3-1. 小松空港について



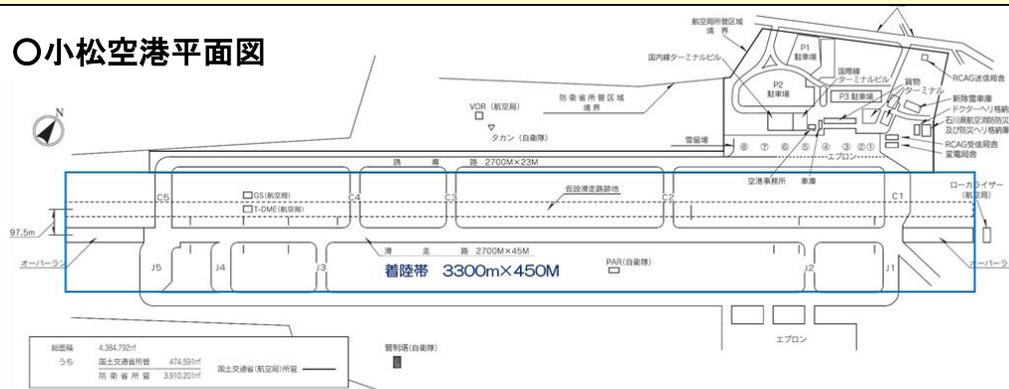
○小松空港は昭和36年12月に共用空港として開港。これまでに、ターミナルビルの増改築や滑走路の嵩上げ、国際線搭乗橋（PBB）の増築等の必要に応じた施設整備を実施してきた。

## ○空港の概要

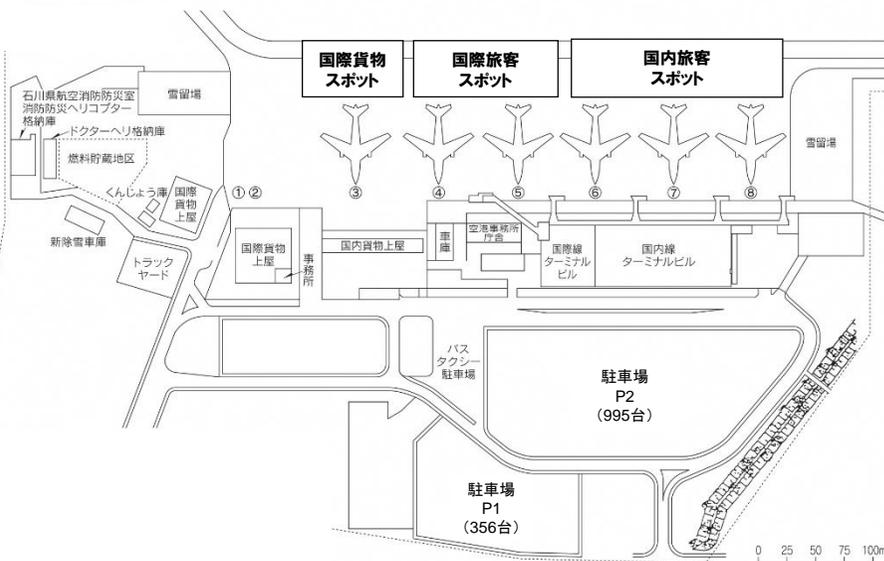
名称：小松飛行場  
 空港種別：共用飛行場  
 管理者：防衛大臣  
 滑走路：2,700m  
 総面積：約440ヘクタール  
 供用開始：昭和36年12月20日  
 エプロン：大型ジェット用 5バース  
           中型ジェット用 1バース  
           小型ジェット用 2バース



## ○小松空港平面図



## ○小松空港ターミナル地区配置図



## ○最近の滑走路等の整備経緯

### ＜滑走路嵩上げ工事＞

- 平成14年度から仮滑走路を現滑走路の横に設置する方式で滑走路の嵩上げ工事を実施

〔平成15～16年度 仮滑走路工事(平成17年3月 仮滑走路供用開始)  
 平成17～18年度 本滑走路工事(平成18年12月 本滑走路供用開始)〕

➡ 嵩上げにより、離陸時の重量制限が320トンから397トンへと大幅に緩和され、大型機への対応が可能となった

### ＜エプロン拡張工事＞

- 平成19年に、旧国内貨物上屋の移転跡地でエプロン拡張工事を実施し、駐機スポットを増設
- 令和元年度から3年度までの3か年で、現在の貨物エプロン(3番スポット)の東側に貨物エプロンを拡張

# 3-2. 他空港の事例



## 百里（茨城）空港

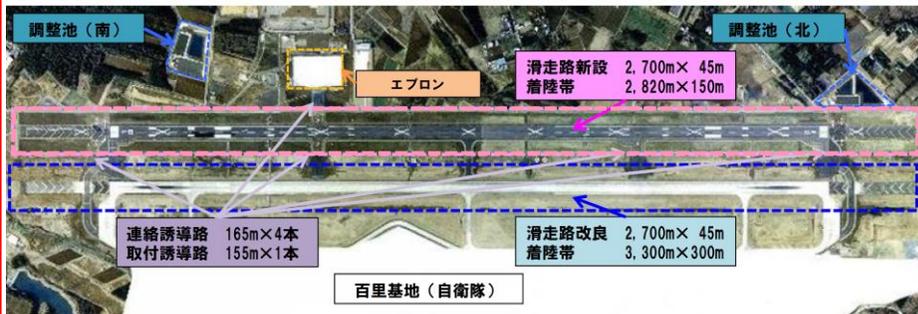
### ① 検討経緯

- ▶ 茨城県を発着地とする成田空港の利用者が増加傾向にあったが、北関東地域に民間航空路線が就航できる空港がない
- ▶ 百里基地は、国内でも最大規模の航空機所在基地かつ首都圏防空の要であり、多頻度で滑走路が使用されている。一方、共用化に伴い、航空機荷重が増加するため、滑走路の改良工事が必要であるが、工事中の滑走路閉鎖ができない等の理由から、新たな滑走路を整備することとなった。

昭和41年7月	航空自衛隊百里基地開設
平成8年12月	第七次空港整備五箇年(後に七箇年)計画への位置づけ
平成11年4月	空港整備事業調査費が予算化
平成12年～	滑走路新設事業開始
平成22年3月	滑走路新設工事完了 百里飛行場が自衛隊と民間航空との共用飛行場となる(茨城空港開港)

### ② 滑走路新設事業 (第2滑走路長: 2,700m)

事業主体	: 国土交通省
事業費	: 215億円(地元1/3負担)
事業期間	: 平成12年度～平成21年度
滑走路間隔	: 210m ※同時離発着不可



## 福岡空港及び那覇空港

### ① 検討経緯

- ▶ 平成14年の交通政策審議会航空分科会答申で、「将来的に需給がひっ迫する等の事態が予想される福岡空港及び那覇空港については、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうよう、抜本的な空港能力向上方策等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある」とされた

#### <福岡空港>

平成14年	交通政策審議会航空分科会答申
平成15～20年	総合的な調査
平成21～23年	構想・施設計画
平成24年～	環境影響評価
平成28年～	滑走路新設事業開始
令和7年度	完了予定

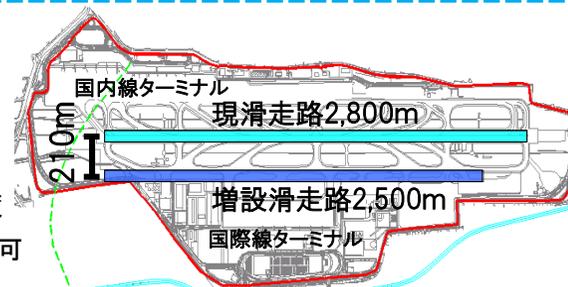
#### <那覇空港>

平成14年	交通政策審議会航空分科会答申
平成15～19年	総合的な調査
平成20～21年	構想・施設計画
平成22年～	環境影響評価
平成26年～	滑走路新設事業開始
令和2年3月	滑走路新設工事完了

### ② 滑走路新設事業

#### 福岡空港

事業主体	: 国土交通省
事業費	: 約1,643億円 ※用地費含む (地元1/3負担)
事業期間	: 平成27年度～令和6年度
滑走路間隔	: 210m ※同時離発着不可



#### 那覇空港

事業主体	: 国土交通省
事業費	: 約2,074億円 ※埋立費含む (地元1/20負担) ※沖縄振興特別措置法に基づき軽減
事業期間	: 平成25年度～令和元年度
滑走路間隔	: 1,310m ※同時離発着可能



# 3-3. 発着回数及び滑走路間隔の基準について



## 滑走路間隔の基準について

○滑走路間の最小間隔は210m(国際民間航空機関基準)。ただし、滑走路間隔が210mの場合、もう一方の滑走路の航空機の影響を受けるため、滑走路の処理容量は、滑走路1本の場合に比べ概ね1.3倍程度(福岡空港、那覇空港の滑走路増設の検討にあたり、国で試算した値)

○2本の滑走路で同時離発着するためには、滑走路間隔は1,310m必要

	滑走路1本	滑走路2本		
		クロスパラレル	セミオープンパラレル	オープンパラレル
滑走路中心線間隔	—	760m未満	760m以上、1,310m未満	1,310m以上
滑走路レイアウト	到着 → 出発	到着 → 出発	到着 → 出発	到着 → 出発
処理能力向上効果	—	小	中	大(滑走路1本時の2倍)
運用	出発・到着交互(従属運用) ※先行機が滑走路から離脱するまでは、 後続機に対して発着が許可されない	出発・到着分離(従属運用) ※同時発着不可(後続出発機の待機 時間を最小限とすることが出来る)	出発・到着分離(独立運用) ※同時到着不可(同時出発は可能)	出発・到着交互(独立運用) ※同時発着可能

## 共用空港及び複数の滑走路を有する空港の発着回数(民航機)

### <共用空港>

	滑走路	新型コロナ前 H30年度	新型コロナ後 R2年度
小松	2,700m × 45m	16,938	7,386
札幌	1,500m × 45m	16,114	13,878
千歳	2,700m × 45m	—	—
	3,000m × 60m		
三沢	3,050m × 45m	3,626	1,982
百里	2,700m × 45m	5,954	2,922
	2,700m × 45m		
美保	2,500m × 45m	6,900	2,774
岩国	2,440m × 60m	4,340	1,478
徳島	2,500m × 45m	10,450	4,954

### <複数の滑走路を有する空港の発着回数>

※空港管理状況調書より

	滑走路	新型コロナ前 H30年度	新型コロナ後 R2年度
羽田	3,000m × 60m	455,262	225,982
	2,500m × 60m		
	3,360m × 60m		
成田	2,500m × 60m	257,904	107,278
	4,000m × 60m		
関西	3,500m × 60m	189,666	57,808
	4,000m × 60m		
新千歳	3,000m × 60m	155,412	74,082
	3,000m × 60m		
福岡 (建設中)	2,800m × 60m	181,446	92,032
	2,500m × 60m		
(2025.3供用開始予定)			
那覇	3,000m × 45m	163,926	100,594
	2,700m × 60m		
(2020.3供用開始)			

(参考)中部国際空港  
滑走路:1本(3,500m × 60m)

H30年度  
103,308回

R2年度  
41,858回

## 4. 空港ターミナルビルについて

---

# 4-1. 小松空港ターミナルビル の 現況



## 小松空港ターミナルビルについて



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)
供用開始年月日	昭和56年9月 (改修) 昭和58年、昭和61年、平成元年、平成4・5年、令和3・4年	昭和59年4月 (改修) 平成6・7年、平成25年
主な改修工事の内訳	<ul style="list-style-type: none"> <li>○昭和58年度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・VIP室及び有料待合室等の増設</li> </ul> </li> <li>○昭和61年度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本航空のカウンター、ラウンジ等の新設</li> </ul> </li> <li>○平成元年度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・搭乗橋の増設</li> </ul> </li> <li>○平成4・5年度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本エアシステム(JAS)カウンター及び事務室の新設</li> <li>・有料待合室の増設、売店・旅客案内カウンターの新設</li> </ul> </li> <li>○令和3・4年度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・搭乗待合室内直営売店、空港紹介コーナー新設</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○平成6・7年度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・CIQ検査施設の拡充</li> <li>・待合室・検査場の分離</li> <li>・出入国待機室、ロビーの拡張</li> <li>・航空会社専用スペースの増設</li> </ul> </li> <li>○平成25年度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・4番スポット搭乗橋の増設</li> <li>・出国待合室、免税売店の拡張</li> </ul> </li> </ul>

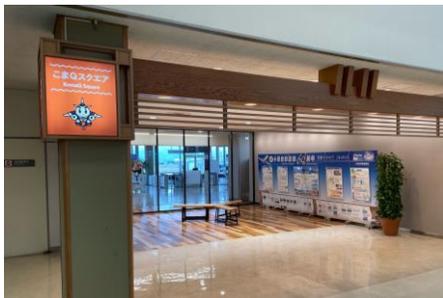
## 最近のテナントの動き

### 2階 フロアマップ

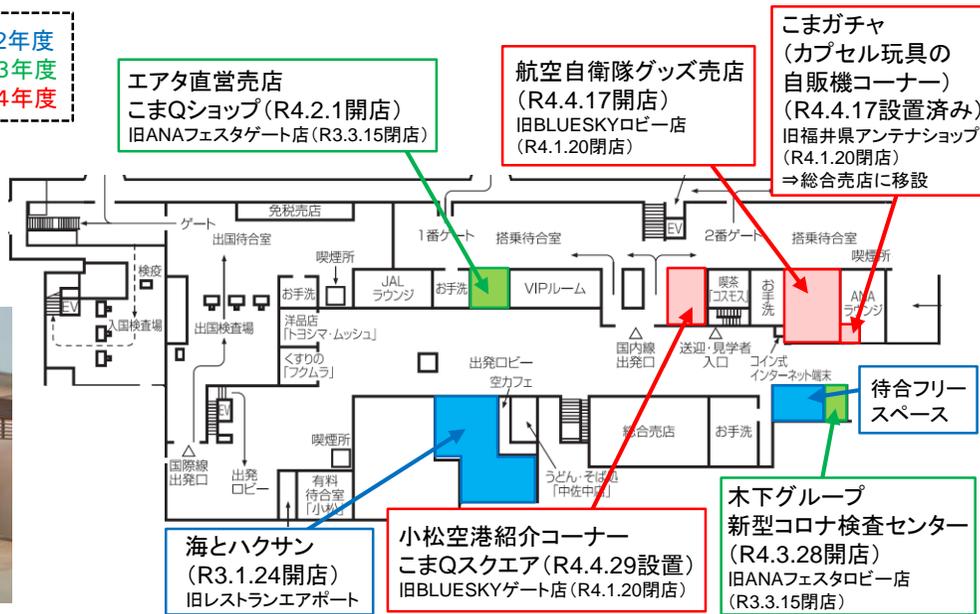
青: R2年度  
緑: R3年度  
赤: R4年度



こまQショップ



こまQスクエア



# 4-2. (参考事例)熊本空港運営の民間委託と空港ビルの建て替え



- ▶ 熊本空港は、令和2年(2020年)4月より熊本国際空港(株) (三井不動産、九州電力などで構成) による運営が開始。
- ▶ 「世界と地域にひらかれた九州セントラルゲートウェイ」を目指し、国内線・国際線一体型の新旅客ターミナルビルの建設、東アジア路線の戦略的誘致、二次交通の拡大・拡充など民間の創意工夫を活かした運営が進められている。

## 国内線・国際線一体型の新旅客ターミナルビル

平成28年の熊本地震により、空港ビルが損傷。熊本自身からの創造的復興シンボルとするためにも、既存の国内線ターミナルビルを取り壊し、国内線・国際線が一体となった新ターミナルビルを運営権者が整備



【完成イメージ】

- 構造規模  
鉄骨造 地上4階建て
  - 延床面積  
約37,000㎡
  - スケジュール  
着工 2021年1月  
開業 2023年3月23日
- 新ビル施設整備を目的とする  
設備投資の投資総額 183億円※  
※出典：熊本空港国際空港株式会社マスタープラン

【滞在型ゲートラウンジイメージ】



【滑走路側から見た新旅客ターミナルビルのイメージ】



## 別棟ビル (仮設ターミナルビル)

- 新ターミナルビルを建設するにあたり、国が別棟ビル(仮設ターミナルビル)を建設。運営権者は、新ターミナルビル建設後は、別棟ビルをオフィス等で転用する予定

