第1回小松空港ターミナルビル整備方針検討会議

令和8年11月20日

石川県 企画振興部 交通総合対策監室

空港企画課

ターミナルビル整備方針　検討の位置づけとスケジュール

- 小松空港ターミナルビルは、供用開始から40年以上が経過し老朽化が進むとともに、国際線エリアの狭隘化等の課題が顕在化している。
- このため、小松空港の将来のあり方や今後の取り組みの方向性を示す「小松空港中期ビジョン（R7.3策定）」において、ターミナルビルの機能強化を、将来展望を開く新たな取り組みに位置づけた。
- さらに、「小松空港ターミナルビル基本構想（R8.3策定）」において、機能強化の方向性を整理。
- 今年度は基本構想に基づき、具体の整備方針の検討を進める。

令和6年度　　小松空港中期ビジョン策定

令和7年度　　小松空港ターミナルビル基本構想策定

令和8年度　　ターミナルビルの具体の整備方針を検討

第1回検討会議（本日）

- 複数の整備パターン案について、工事期間中を含めた空港機能の維持・利便性の確保や工期等の観点から検討

第2回検討会議（年度内）

- 複数の整備パターン案について、第1回会議での議論や民間事業者等の意見を踏まえて評価

（参考）小松空港ターミナルビル基本構想の概要（ターミナルビルの機能強化関係）

● 小松空港ターミナルビル基本構想において、ターミナルビルの機能強化の方向性を次のとおり整理。

需要予測を踏まえた施設整備

将来需要予測を踏まえ、以下の方向性を整理

- 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し、ストレスフリーな導線や滞在環境を確保するものとする。
- 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。

空港利用者の利便性、快適性の向上に向けた機能強化

現状のターミナルビルにおける主な課題等を踏まえて、以下の方向性を整理

① 利便性向上に向けたDX技術等の活用　② CIQ業務の円滑な遂行に資する施設整備

③ 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加　④ 二次交通へのスムーズな連絡の確保・観光案内の充実

⑤ 需要予測を踏まえた設備整備

空港の賑わい創出に向けた機能強化

空港利用者はもとより、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、以下の方向性を整理

① 飲食・物販施設の充実　② 地域を学び、地域の魅力を体感できる機能の整備

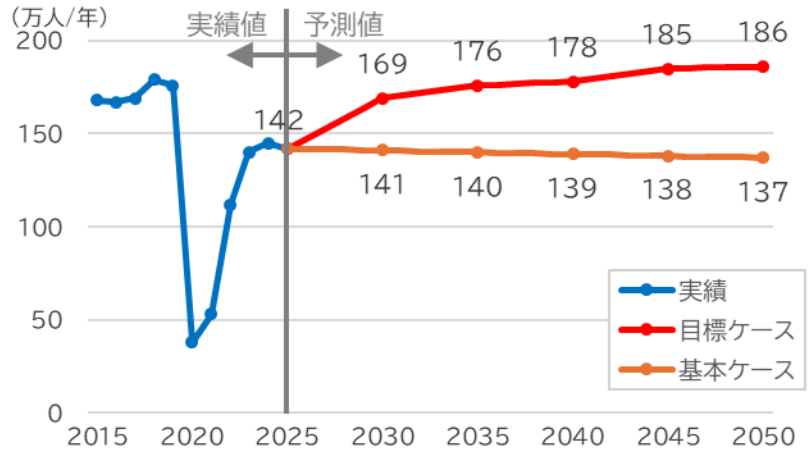
③ 空港への来訪を目的化する機能の付加　④ 行政庁舎の併設

⑤ 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加

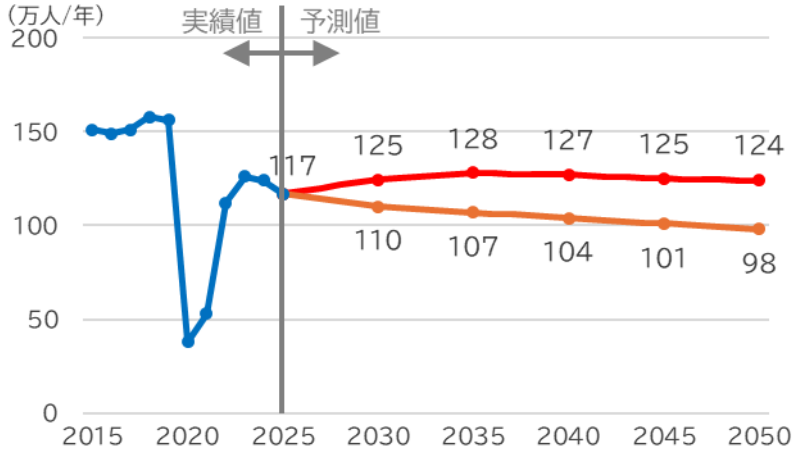
小松空港の将来需要予測

- 基本構想において、2050年度までの小松空港の需要予測を、基本ケースと目標ケースの2種類の将来条件を設定して整理。
- 2050年度の旅客数は、目標ケースにおいて、国内、国際合わせて186万人（2024年度比＋28.3%）と予測。
- 国内線は人口減少の影響を受け、目標ケースでは約124万人（2024年度と同数）と予測。国際線はインバウンドの増加により、目標ケースでは約62万人（同＋195.2%）と予測される。

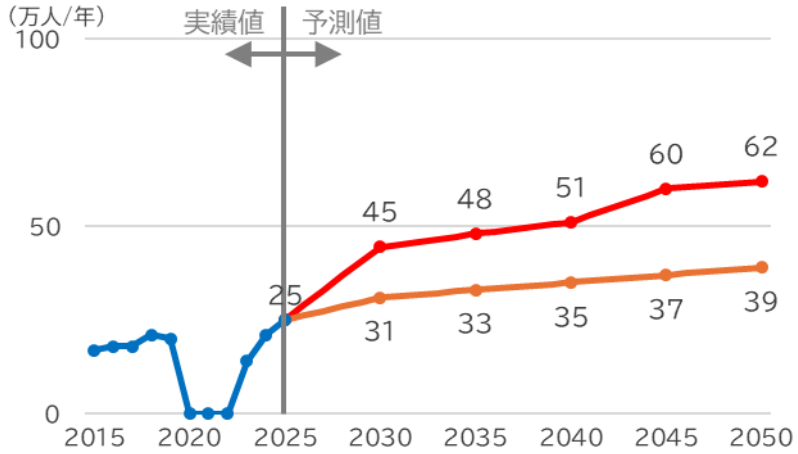
＜将来需要予測＞国内線＋国際線



（国内線）



（国際線）



＜将来条件＞

	基本ケース	目標ケース
国内	➢ 将来人口を国立社会保障人口問題研究所の予測値で設定。	➢ 将来人口を石川県・福井県の目標値で設定。 ➢ 既存路線の増便や、中国地方、東北地方の空港間での路線開設を想定。
国際	➢ 訪日外国人、出国日本人を海外人口・GDPとの相関関係に基づき予測。	➢ 訪日外国人を2030年に政府目標6,000万人の達成を前提に予測。 ➢ 日本人出国者数が2030年にコロナ前水準まで回復することを想定。

需要予測に基づく便数の見通し

- 基本構想において、小松空港における2050年度の便数を、需要予測に基づく推計により整理した。
- 国内線：基本ケースにおいては1日あたり15便が想定され、目標ケースにおいては1日あたり最大20便が想定された。
- 国際線：基本ケースにおいては、各路線の増便により1週あたり26便が想定され、目標ケースにおいては、各路線の増便に加えてタイ、ベトナム間での新規路線の開設により1週あたり38便が想定された。

需要予測に基づく便数・国内線（便/日）

路線	2024年度	2026年度（冬ダイヤ）	2050年度	
			基本ケース	目標ケース
羽田	10	6	8	8
札幌	1	2	1	2
福岡	4	5	5	5
那覇	1	1※1	1	1
東北地方	-	-	-	2※2
中国地方	-	-	-	2※3
合計	16	14	15	20

※1　2便（2027年2月21日～3月2日）
※2　週4日×2往復を想定
※3　週5日×2往復を想定

需要予測に基づく便数・国際線（便/週）

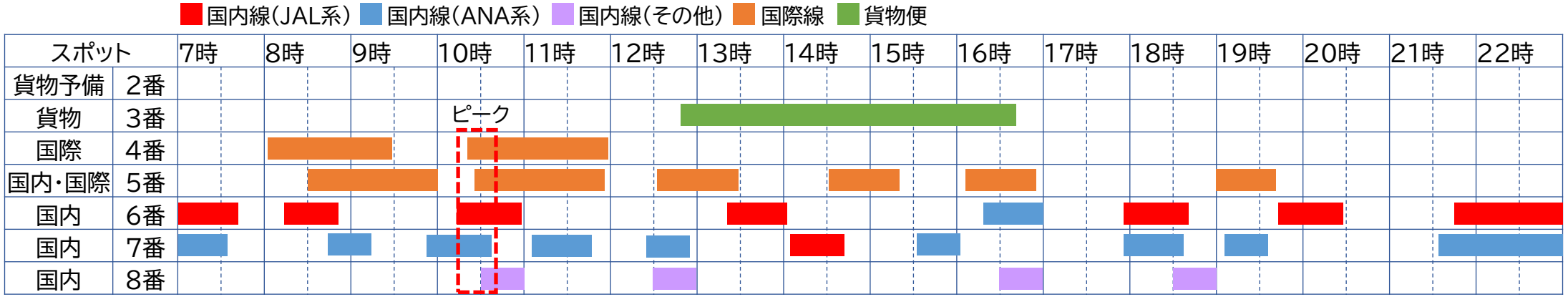
路線	2024年度	2026年度（冬ダイヤ）	2050年度	
			基本ケース	目標ケース
ソウル	3	7	4	4
上海	3	-※1	5	6
台湾	9	11	13	16
香港	-	3	4	5
タイ	-	-	-	4
ベトナム	-	-	-	3
合計	15	21	26	38

※1　2025年12月22日～2027年3月27日運休中。

ピーク時旅客数の推定

- 基本構想において、将来需要予測に基づき、1時間当たりのピーク時便数とピーク時旅客数を推定。
- 国内線：2050年度の目標ケースにおけるピーク時便数は小型ジェット機2機とプロペラ機1機、ピーク時旅客数は347人と推定された。
- 国際線：2050年度の目標ケースにおけるピーク時便数は小型ジェット機2機、ピーク時旅客数は288人と推定された。

将来想定便数（目標ケース）に基づくスポット利用イメージ



ピーク時便数（目標ケースにおける2050年度の推定）

	小型ｼﾞｪｯﾄ機（737等）	プロペラ機（ATR等）	合計
国内線	2便	1便	3便
国際線	2便	0便	2便

ピーク時旅客数（目標ケースにおける2050年度の推定）

	2025年6月実績	推定値
国内線	360人	347人
国際線	288人	288人

※ 座席利用率80%として算出
※ 2025年6月のピーク時便数は、国内線は中型ジェット機1便及び小型ジェット機1便、国際線は小型ジェット機2便

ターミナルビルの必要規模

- 1時間当たりのピーク時旅客数を基に、標準的なサービスレベルを確保できるターミナルビルの施設規模を国際航空運送協会（IATA）の空港整備マニュアルの算定式を参照して算出した結果、将来の必要規模は全体では既存のターミナルビルと同程度と確認された。
- また、エリア別では、国内線エリアは、既存施設に比べて1,400㎡程度縮小できる一方、国際線エリアは700㎡程度の拡張が必要であると確認された。

ターミナルビルの既存施設規模と将来必要規模

		既存施設規模（a）	将来必要規模（b）	差（b）－（a）
国内線	旅客処理エリア	6,261㎡	4,890㎡	▲1,371㎡
	その他（事務室・売店等）	9,177㎡	9,177㎡	-
	計	15,438㎡	14,067㎡	▲1,371㎡
国際線	旅客処理エリア・CIQエリア	4,546㎡	5,324㎡	688㎡
	その他（事務室・売店等）	3,356㎡	3,356㎡	-
	計	7,902㎡	8,590㎡	688㎡
合　計		23,340㎡	22,657㎡	▲683㎡

※将来必要規模は、設計段階で整備内容を精査する中で変わり得る値であることに留意

現ターミナルビルの現況調査について

● 現ターミナルビルの現況調査を実施した結果、柱・梁に劣化はほぼ確認されず、また、新耐震の基準で地震への強さが確認されており、構造体は補強せずに使い続けられることが確認された。

① 現況調査の結果、柱・梁に劣化はほぼ確認されなかった。

- 柱・梁は、錆止め塗装済みであり、屋上機械室など特に環境の厳しい所でも、錆はほぼ見られない。
- 柱・梁は、厚さ20mmの鉄骨で、表面に多少の錆が出ても、強さはほとんど落ちない。



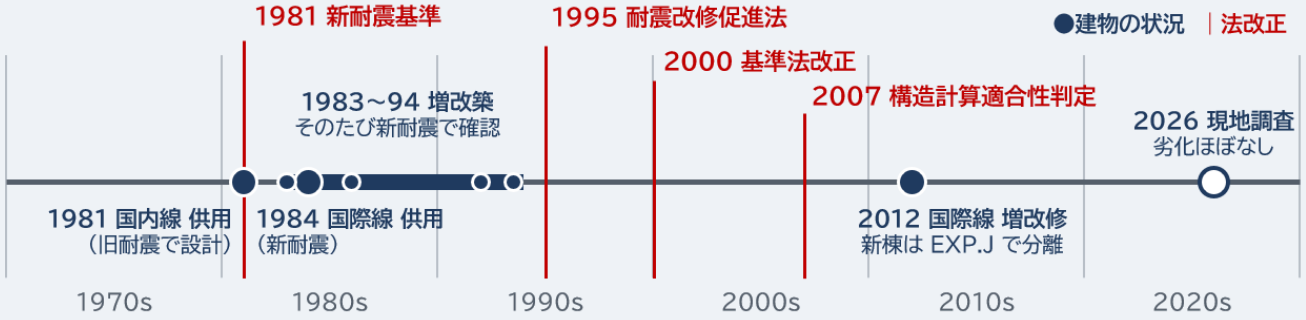


2026年9月18日現地調査　機械室の柱・梁：錆なし

② 現ビルは、新耐震の基準で地震への強さが確認されている。

- 現ビルの地震への強さ（保有水平耐力）は、新耐震の基準で必要値を上回っている。
  国内線 1.16倍　国際線（1984年供用開始部分）1.38倍
  国際線（1996年増築部分）1.10倍
- 点検・再塗装などの維持管理を続ければ、今後も継続使用することに問題はない。

建物の履歴と法改正



行政庁舎等の併設について

- 基本構想においては、行政庁舎の併設を、空港の賑わい創出に向けた機能強化の方向性の1つに位置づけ、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整理した。
- 今回、整備パターンを検討するにあたっては、小松市内の行政庁舎のうち、築年数が特に経過している小松合同庁舎（延床面積：約2,300㎡）を併設すると仮定した。
- なお、具体の行政庁舎等の併設のあり方については、他の施設や民間機関も含めて、関係者の意向も確認しながら、利用者の利便性や行政事務への影響、敷地や駐車場の確保の可否等の観点から検討していく。

小松合同庁舎の施設概要

施設名	住所	土地面積	延床面積（庁舎のみ）	建面積（庁舎のみ）	竣工年	築年数	耐用年数	構造	庁舎以外の建物
小松合同庁舎 （小松県税事務所 南加賀農林総合事務所 小松旅券窓口）	小松市園町ハ108番地1	6,096㎡ ほか、職員用駐車場723㎡	2,265㎡	747㎡	1971年4月	55年	60年	鉄筋コンクリート造3階建	車庫、倉庫、書庫

ターミナルビル施設整備に係る整備パターン

- 需要予測に基づく将来必要施設規模や現ターミナルビルの現況調査を踏まえ、次の4案の整備パターンを整理。
- なお、施設規模については、ターミナルビルの将来必要施設規模に加えて、行政庁舎を併設する場合に要する面積（小松空港周辺の行政庁舎の施設規模を参考に延べ床面積2,300㎡）を仮定。

案① リノベーション＋西側増築 【一部新築（行政庁舎）】



- 現ビルをリノベーション（国内線・国際線エリアとして利用）（2階建）
- 現ビルの西側に別棟を増築（行政庁舎として利用）

案② リノベーション＋西側増築 【一部新築（国際線エリア）】



- 現ビルをリノベーション（国内線エリア・行政庁舎として利用）（2階建）
- 現ビルの西側に別棟を増築（旧ビルの一部区画も活用し、国際線エリアを新設）

案③ 西側仮設＋現地建替 【新築】



- 現ビルの西側に仮設ビルを設置し、現ビルを撤去・新設（3階建）
- 行政庁舎は、新ビル上層（3階）に設置

案④ 東側移転建替 【新築】



- 現ビルの東側の隣接地に新ビルを建設（3階建）
- 行政庁舎は、新ビル上層（3階）に設置

※平面図を元にした大まかな検討案であり、移転対象となる機関及び施設との調整は行っていない。

整備パターン毎の主な移転対象施設や工期等について

● 整備パターン毎の主な移転対象施設や工期等は次のとおり。

	案① リノベーション＋西側増築 【一部新築(行政庁舎)】	案② リノベーション＋西側増築 【一部新築(国際線エリア)】	案③ 西側仮設＋現地建替 【新築】	案④ 東側移転建替 【新築】
主な移転対象施設	サービスヤード、GSE(特殊車両)置場等	サービスヤード、GSE(特殊車両)置場等	サービスヤード、GSE(特殊車両)置場等	空港事務所等の庁舎、作業車庫、従業員駐車場、国内貨物上屋等
工期	2年弱	2年強	5～6年	4～5年＋α※ ※別途、施設移転に係る調整に多くの時間を要することが想定される
工事費用	比較的低い	<<<		比較的高い

整備パターン毎のメリット・デメリット

● 整備パターン毎のメリット・デメリットは次のとおり。

	案① リノベーション＋西側増築 【一部新築（行政庁舎）】	案② リノベーション＋西側増築 【一部新築（国際線エリア）】	案③ 西側仮設＋現地建替 【新築】	案④ 東側移転建替 【新築】
メリット	• 既存施設を活用するため、工事費・工期を抑制可能 • 移転対象施設が少なく、その他施設への影響が小さい • エプロンとの位置関係に大きな変化が生じない	• 既存施設を活用するため、工事費・工期を抑制可能 • 移転対象施設が少なく、その他施設への影響が小さい • エプロンとの位置関係に大きな変化が生じない • 国際線エリアの大部分を新設するため、レイアウトの自由度が比較的高い	• 新ビルを建設するため、レイアウトの自由度が高い • エプロンとの位置関係に大きな変更が生じない	• 新ビルを建設するため、レイアウトの自由度が高い
デメリット	• 既存施設を併用しながら工事をすることから、レイアウトの自由度や施設規模の確保に制約が生じる • リノベーション部分は新築と比較すると耐用年数が短い	• 既存施設を併用しながら工事をすることから、行政庁舎等のレイアウトの自由度に制約が生じる • リノベーション部分は新築と比較すると耐用年数が短い	• 仮設ビルの設置が必要なため、工期が長期化するとともに、工事費が高くなる • 仮設ビルでの運用中は、バスでの旅客輸送が想定されるなど、利用者の利便性が低下する	• 移転対象施設が多く、新たな用地の確保が必要となるため、関係機関との調整に多くの時間を要する可能性がある • 構内道路や駐車場の再編が必要となり、工事費が高くなる • 新ビルの整備期間中は、一部のスポットで搭乗橋の利用が不可となるなど、利用者の利便性が低下する

検討にあたっての論点

- 工事期間中も含めた、空港機能や利用者の利便性の確保の観点から、それぞれの整備パターンについてどう考えるか。

- 老朽化や国際線エリアが狭隘化しているターミナルビルの現況を踏まえ、工期についてどう考えるか。

- 既存のターミナルビル等、使用可能な資産の有効活用の観点についてどう考えるか。

（参考1）他空港のターミナルビル整備事例について

- インバウンドの増加による狭隘化等に対応するため、多くのターミナルビルで施設規模を拡大する機能強化が図られている。
- また、機能強化にあたっては、空港用地の制約から建替えのハードルは高く、多くの空港で既存ビル増築による対応がなされている。

空港名	帯広	徳島	静岡	青森	熊本	神戸	高松	高知
空港の種別	特定地方	共用	地方	地方	地方	地方	国管理	国管理
供用開始時期 （既存ビル供用開始時期）	2017年3月 （1981年3月）	2018年1月 （2010年4月）	2018年4月 （2009年6月）	2019年5月 （1987年7月）	2023年3月	2025年4月 （2006年2月）	2026年10月 （1989年12月）	2027年春予定 （1983年11月）
整備パターン	増築	増築	増築＋リノベーション	増築＋リノベーション	新築	増築	増築＋リノベーション	増築＋リノベーション
整備内容	・国際線対応機能を強化するため、新棟を増築	・国際線対応機能を強化するため、新棟を増築	・国際線対応機能を強化するため、増築、既存部分を改修	・老朽化・狭隘化を解消するため、増築、既存部分を改修	・旧国内線ビルを撤去し、国内線・国際線一体の新ビルを整備	・国際チャーター便・国内線増便に対応するため、サブターミナルビルを整備	・国際線対応機能を強化するため、増築、既存部分を改修	・国際線対応機能を強化するため、新棟を増築
増築・新設面積 （総面積）	約2,500㎡ （約10,400㎡）	約2,500㎡ （約11,000㎡）	約6,100㎡ （約18,200㎡）	約3,500㎡ （約14,500㎡）	約37,800㎡	約18,700㎡ （約37,300㎡）	約3,300㎡ （約19,700㎡）	約4,100㎡ （約14,300㎡）
整備主体	帯広空港ターミナルビル㈱	徳島県	静岡県	青森空港ビル㈱	熊本国際空港㈱	神戸市	高松空港ビル㈱	増築：高知県 改修：高知空港ビル㈱

(参考2)他空港の既存ターミナルビルの活用事例

- 伊丹空港や福岡空港では、近年、リニューアル工事を実施しており、運用を継続しながら全面的な建て替えを行うことが困難であるため、既存の鉄骨構造体を維持しつつ機能更新を重ねる「長寿命化」による機能強化が選択されている。
- 構造体は維持しつつも、施設配置の効率化や、最新技術の導入、商業エリアの一新などにより需要の変化に柔軟に対応している。

国内他空港 鉄骨造の事例

空港名	供用開始	経過年数	主要構造	直近 リニューアル	コンセッション 期間	備考	参考画像
伊丹空港	1969年2月1日	約57年	鉄骨造 (一部、鉄骨鉄筋コンクリート造・鉄筋コンクリート造)	2020年8月5日 設計:安井建築設計 施工:大林組 工期:2016年2月 ～2020年3月	2016年4月1日 ～ 2060年3月31日	50年超経過時点で、更に40年程度は継続利用する前提でリニューアル。主要な鉄骨造躯体を活かしつつ機能や耐震性を現代の水準に引き上げることで、ライフサイクルを大幅に延長するモデルケース。	
福岡空港	第3ターミナルビル 1981年 第4ターミナルビル 1993年	約45年/ 約33年	鉄骨造	2020年8月7日 設計:梓設計 施工:清水建設 工期:2015年6月 ～2020年1月	2018年8月1日 ～ 2048年7月31日	約40年経過時点で、更に30年程度は継続利用する前提でリニューアル。既存の鉄骨造の構造躯体を活かしつつ、一体的な巨大ターミナルへと再生。	

（参考3）高松空港　増築＋リノベーション（国際線エリア）

● 搭乗橋、チェックインカウンター、搭乗待合室、入国審査場及び手荷物受取所等を拡充し、同時間帯に国際線3便を受け入れることが出来る施設を整備。

■整備主体　高松空港株式会社

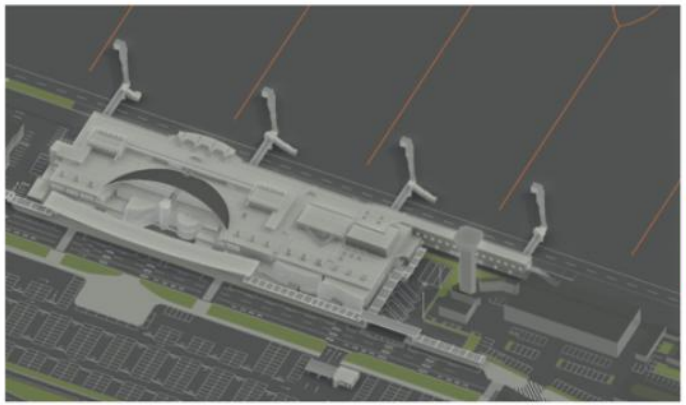
■施工内容
国際線エリア増築工事
・延床面積：約3,300㎡
・建物階数：3階
・構造種別：鉄骨造
国際線エリア改修工事
・改修面積：約2,500㎡

■概算事業費　約31億円

■スケジュール
令和7年1月　着工
令和8年10月　増築部分一部供用開始
令和9年3月末までに既存改修部分完成予定

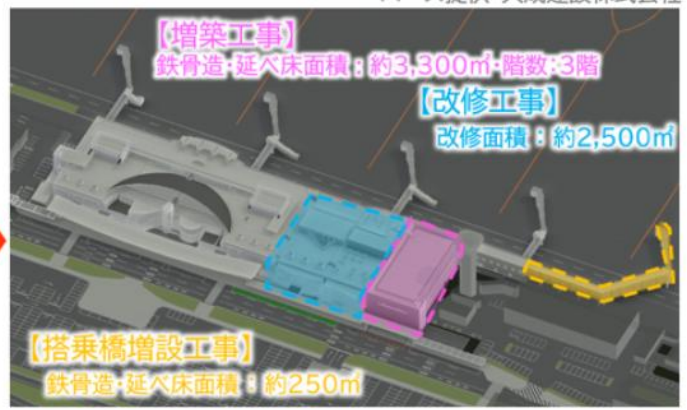
■主な整備内容
・国際線チェックインカウンターの拡充【＋25%】
・国際線搭乗待合室の拡充及び出発ゲートの増築【＋50%】
・国際線到着エリア（入国審査場・手荷物受取場）の拡充【＋100%】

プロジェクト概要



リニューアル前

パース提供：大成建設株式会社



リニューアル後



出典：高松空港株式会社HP

（参考4）高知空港　増築＋リノベーション（国際線エリア）

- インバウンド観光客の誘致拡大を目指して、国際定期便が受け入れ可能な新ターミナルビルを整備。
- 現在は国際線利用時に仮設施設で対応。新ターミナルにはCIQ施設や手荷物受取施設などを整備。

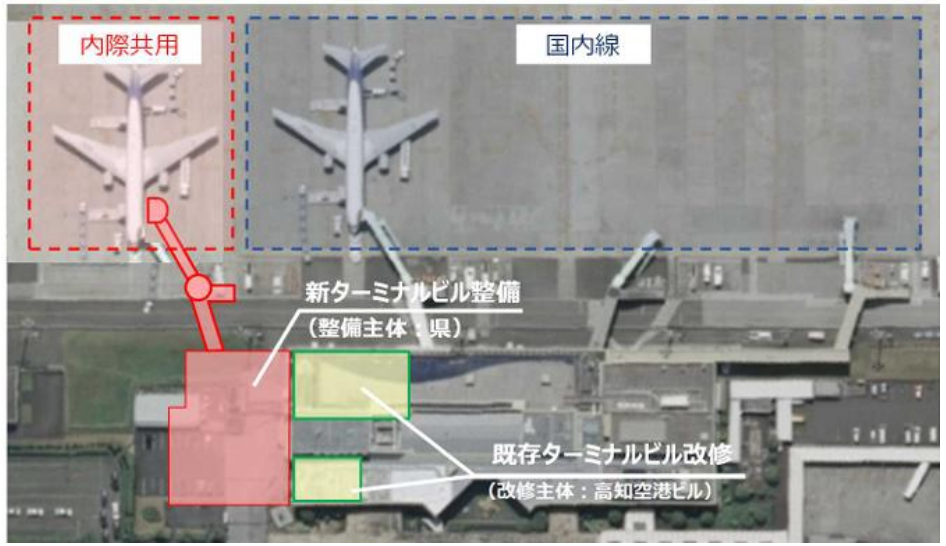
■整備主体
・新ターミナルビル整備：高知県
・既存ターミナルビル改修：高知空港ビル株式会社

■施工内容
・延床面積：約4,070㎡
（増築：約3,400㎡、改修：約670㎡）
・建物階数：3階
・構造種別：鉄骨造

■概算事業費　約36.54億円

■スケジュール
令和7年10月　着工
令和8年10月　一部供用開始
令和9年3月末までに全面供用開始予定

■主な整備内容
搭乗待合室、チケットカウンター、手荷物受取所、税関施設、
入出国管理施設、検疫施設、PBB、保安検査場





出典：高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議資料

（参考5）熊本空港　新築

- 熊本地震（H28.4）により被災した空港を創造的復興のシンボルとして位置づけ、国内線と国際線が一体となったターミナルビルを新設。
- 2期工事として、旧国際線ターミナルビル跡地に賑わい広場、商業棟を整備し、仮設ターミナルビルとして運用していた別棟ビルを観光交流施設として整備。

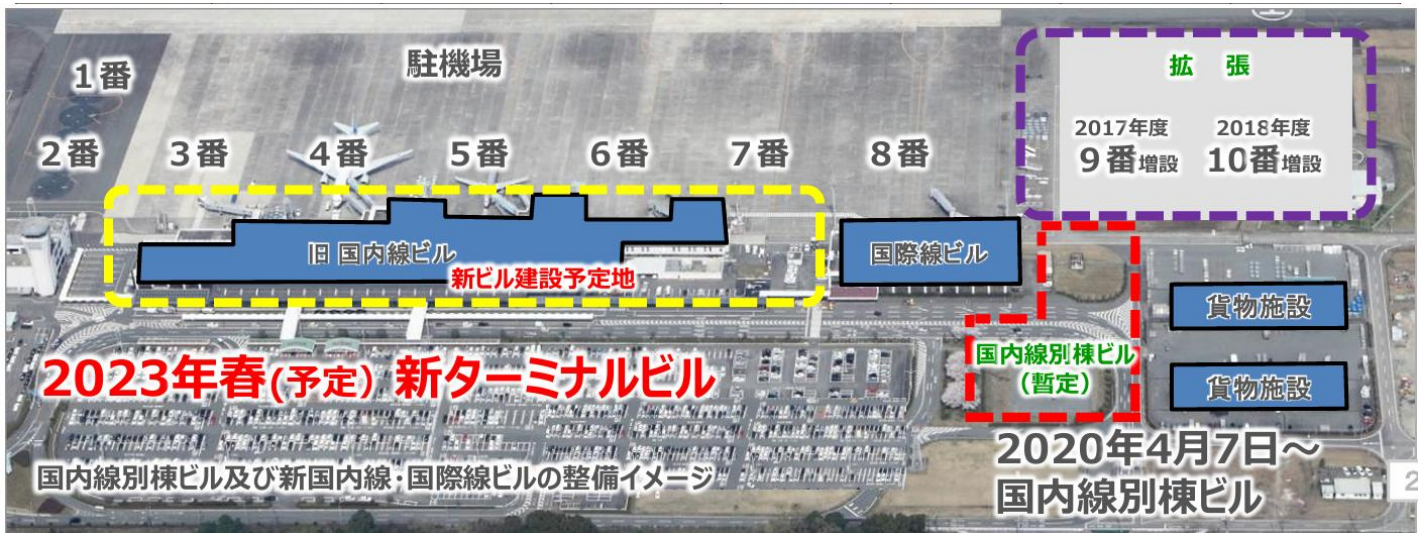
■整備主体　熊本国際空港株式会社

■施工内容
旅客ターミナルビル新設工事（1期工事）
・延床面積：約37,800㎡
・建物階数：4階
・構造種別：鉄骨造

■概算事業費　約195億円（1期工事）

■スケジュール
令和3年1月　着工
令和5年3月　新旅客ターミナルビル供用開始
令和6年10月　第2期工事整備箇所供用開始

■新旅客ターミナルビルの特徴
・保安検査後の待合エリアに、搭乗直前まで締切時間を気にせず快適な時間が過ごせる、滞在型ゲートラウンジを整備
・最先端機器導入によるファストトラベルの推進



出典：熊本県HP

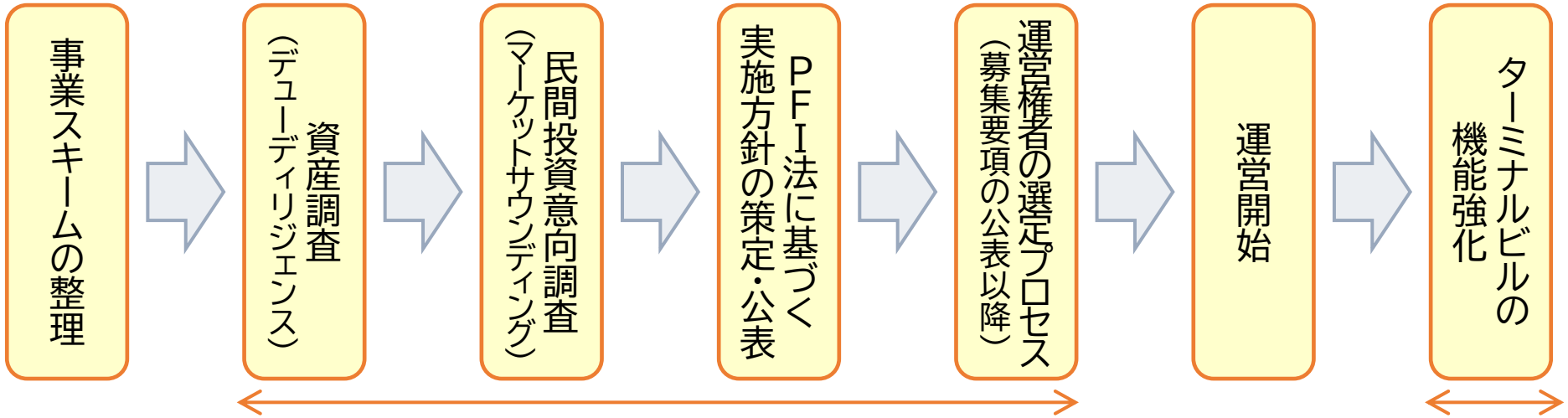


搭乗待合エリア（熊本国際空港株式会社HP）

（参考6）ターミナルビルの機能強化と空港運営等への民間活力の導入の進め方

- 国管理空港で、空港運営等に民間活力を導入した事例においては、事業スキームが整理された後に、国において、民間事業者に意見を聞いた上で公募を行い、事業者を選定し、その後、民間事業者によりターミナルビルの機能強化に着手されている。

これまでの国管理空港における民間活力導入の流れの例



➡ 出来る限り早期にターミナルビルを整備するため、基本設計を行う前に整理しておくべき事業の検討に着手するなど、県として進められる検討・作業を前倒しで進めていくほか、ターミナルビルの整備方針が固まり次第、出来るだけ早期の基本設計に着手する。