

小松空港ターミナルビル基本構想 (案)

令和 8 年 1 月

石川県

目次

1.はじめに	1
2.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) 空港アクセス	6
3.小松空港の将来像と基本構想の位置づけ	7
(1) 小松空港の将来像	7
(2) 基本構想の位置づけ	8
4.ターミナルビルの機能強化	10
(1) ターミナルビルの現況	10
(2) 空港施設における現状の課題	12
(3) 需要予測等を踏まえた施設整備	14
① 小松空港における旅客数の見通し	14
② 小松空港における便数の見通し	15
③ 小松空港におけるピーク時旅客数の推定	16
④ 需要予測等を踏まえた施設整備の方向性	17
(4) 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	18
① 利便性向上に向けたDX技術等の活用	18
② CIQ業務の円滑な遂行に資する施設整備	19
③ 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加	20
④ 二次交通へのスムーズな連絡の確保・観光案内の充実	20
⑤ 需要予測を踏まえた設備整備	20
(5) 空港の賑わい創出に向けた機能強化の方向性	21
① 飲食・物販施設の充実	21
② 地域を学び、地域の魅力を体感できる機能の整備	22
③ 空港への来訪を目的化する機能の付加	22
④ 行政庁舎の併設	22
⑤ 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加（再掲）	22
(6) その他に求められる機能強化について	23
① 航空保安体制の強化	23
② グランドハンドリング業務等に従事する従業員の職場環境の改善	23
③ 防災拠点としての機能確保	23
④ 空港の脱炭素化の推進	23
5.空港運営等への民間活力・知見の導入	24
(1) 空港運営等への民間活力の導入の概要	24
(2) 小松空港における民間活力の導入の方向性	25
① 小松空港において想定される民間活力導入の事業スキーム	25
② 共用空港において民航機が就航しやすい環境の整備	28
6.今後の流れ	29

1. はじめに

小松空港は、自衛隊と民間航空との共用空港として、昭和36年の運用開始以降、地域と共に発展を遂げ、国内線、国際線ともに日本海側最多の利用者を誇る、日本海側の拠点空港として、本県をはじめとする北陸地域の経済発展、観光振興に欠かすことの出来ない重要な交流基盤となっている。

小松空港を取り巻く現下の状況は、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、対面からオンラインといった新たなワークスタイルの定着によるビジネス需要の縮減や、少子高齢化に伴う国内需要の減少など、空港・航空業界共通の課題に直面しているほか、令和6年3月の北陸新幹線敦賀延伸開業に伴う新幹線との競合や、ターミナルビルの老朽化といった、小松空港が独自に抱える課題も顕在化している。

こうした中、これらの課題に対処し、更なる発展を遂げるため、小松空港中期ビジョン策定検討委員会における全7回の議論を経て、令和7年3月に小松空港の将来のあり方や取り組みの方向性を示す「小松空港中期ビジョン」が取りまとめられた。

「小松空港中期ビジョン」においては、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していくことに加え、将来の展望を開く新たな取り組みとして、ターミナルビルの機能強化や、空港運営等への民間活力・知見の導入等にも果斷に取り組むとの方向性が示されている。

この基本構想は、こうした方向性を踏まえ、ターミナルビルの機能強化や空港運営等への民間活力・知見の導入を着実に進めていくための指針として、県や地元自治体、経済界、空港関係者、二次交通事業者、学識経験者等で構成する基本構想検討会議における議論のもと策定した。

今後、小松空港を管理する国土交通省や防衛省をはじめとする関係機関との連携のもと、基本構想を踏まえた具体的な取り組みを進め、小松空港の機能と価値を再構築し、中期ビジョンに掲げた小松空港の将来像「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」を実現させる。

2. 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。

図表 2.1 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)	50,090 m ² 大型ジェット用 5 パース、中型ジェット用 1 パース、小型ジェット用 1 パース

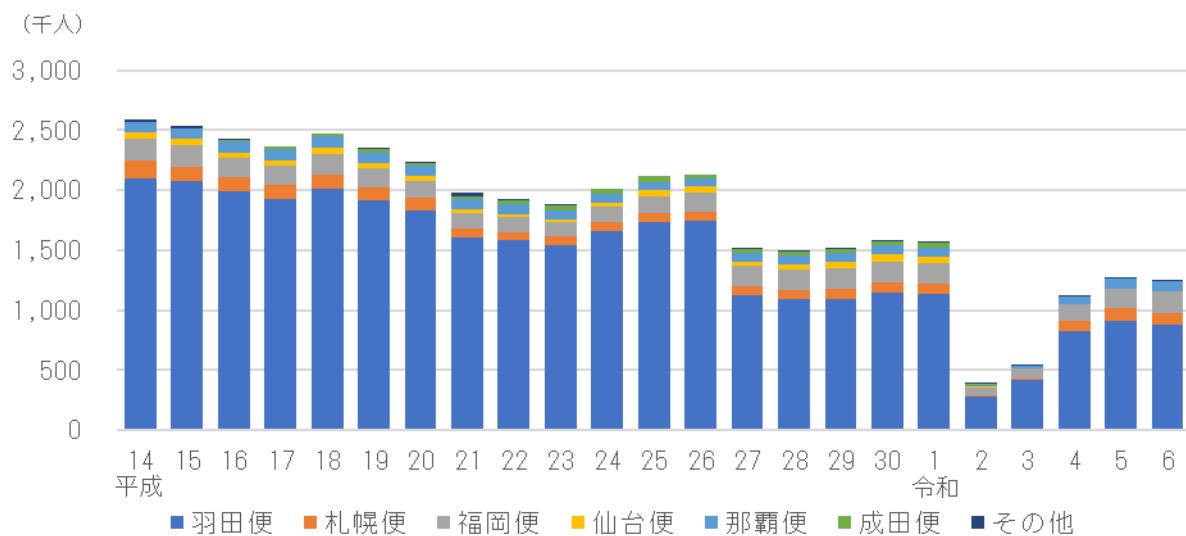
図表 2.2 小松空港の沿革

昭和 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 パース)
令和 6 年 1 月	エプロンの拡張工事完成 (駐機場増設、6 → 7 パース)

(2) 小松空港の利用状況

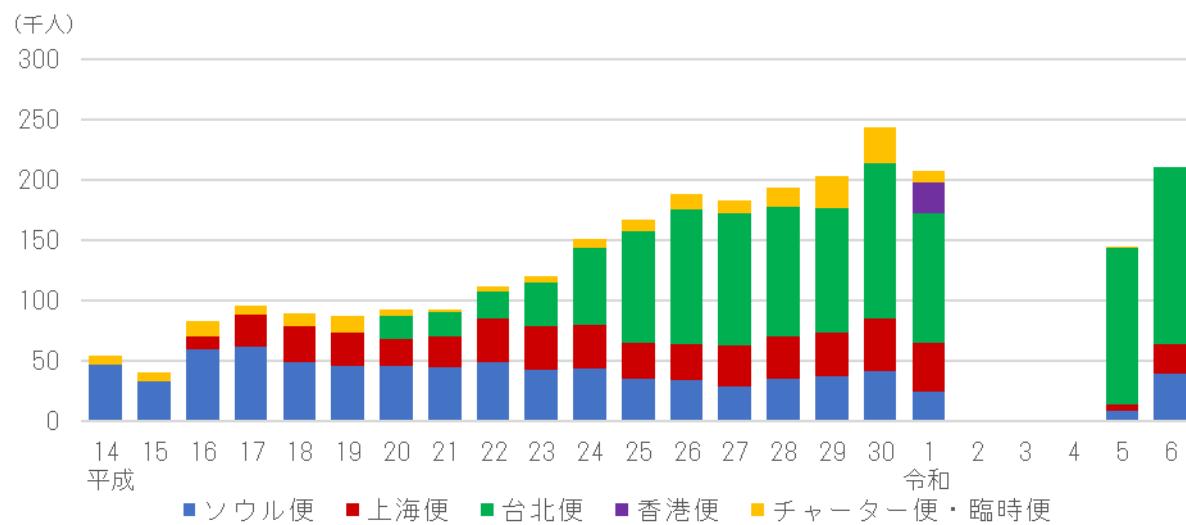
小松空港の国内線利用者は、平成 14 年度の約 259 万人をピークに堅調に推移していたが、平成 27 年 3 月の北陸新幹線金沢開業後に利用者は減少し、羽田便は 12 便から 10 便体制となった。その後、増加傾向に転じたものの、令和 2 年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、各路線で減便・運休が相次ぎ減少した。令和 4 年 6 月以降は全便が通常運航となつたが、コロナ禍を契機としたビジネス需要の縮小、世界的な物価高や円安の影響による整備費や燃油費等のコスト増加等、全国的な国内線の厳しい状況に加え、北陸新幹線敦賀開業の影響も背景に、路線収支が悪化した羽田便は令和 7 年冬ダイヤより 10 便から 8 便体制となつた。

図表 2.3 小松空港の国内線旅客数の推移



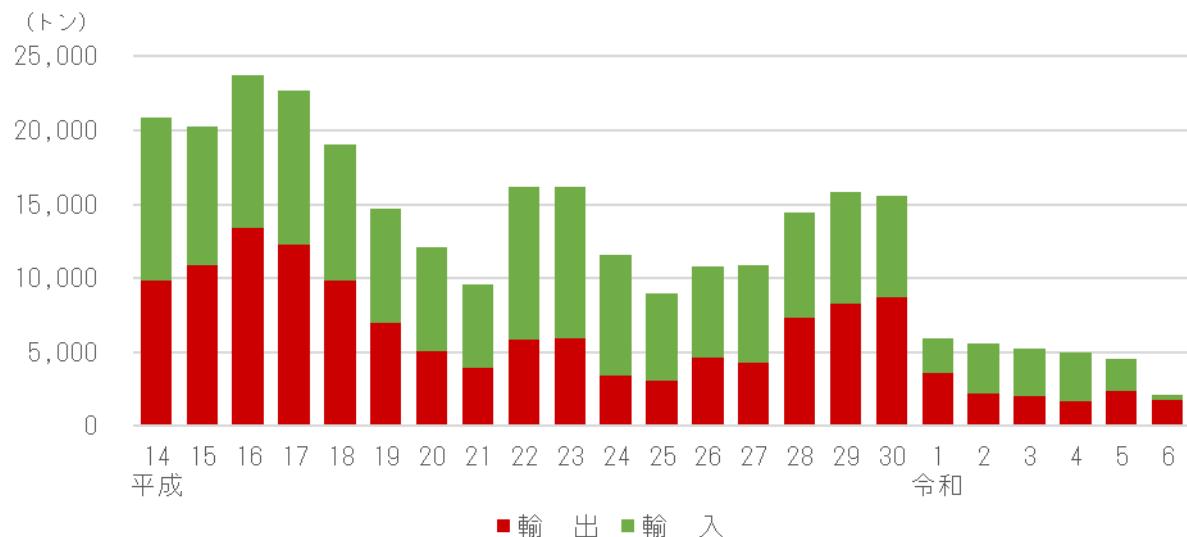
国際線利用者は平成 30 年度の約 24 万 4 千人が最高値である。新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年 3 月以降全便運休となつたが、運航再開後は落ち込みから回復し、令和 5 年度の利用者は約 14 万人となっている。今後も旺盛なインバウンド需要を取り込むことにより大きな伸びが期待される。

図表 2.4 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 千トンをピークに、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。令和 6 年度は、カーゴルックス航空の運航体制が変更されたことに伴い、1 便あたりの小松空港で積み下ろしされる貨物量が減少したことにより、約 2 千トンとなった。

図表 2.5 小松空港の国際貨物取扱量の推移



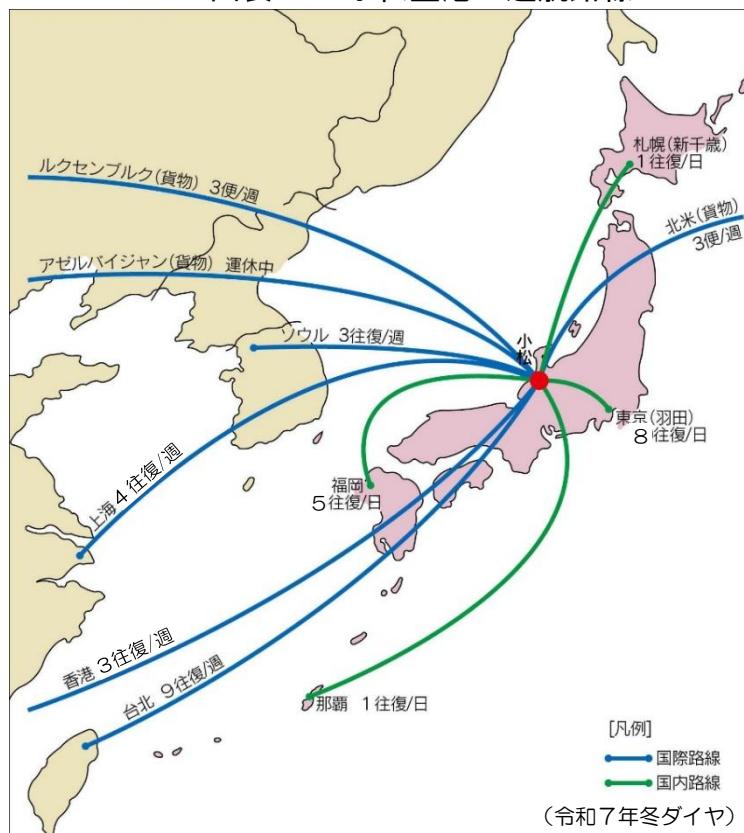
(3) 航空ネットワーク

国内線は1日あたり、羽田便8往復、札幌便1往復、福岡便5往復、那覇便1往復の合計15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。

図表2.6 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）	8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	5往復/日	全日本空輸 オ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സ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
貨物便際	小松 - 香港	3往復/週	香港エクスプレス航空	平31.4.3
	小松 - ルクセンブルク（北米経由便）	3便/週	カーゴルックス航空	平6.7.2
貨物便際	小松 - アゼルバイジャン	運休中	シルクウェイ・エアウェスト航空	平28.1.24

図表2.7 小松空港の運航路線



(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15本/日、空港着13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19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。

図表2.8 主要な空港アクセスの概要



図表2.9 主要な空港アクセスの概要

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	33km	40分	15本/日	13本/日
	小松駅～小松空港	5km	12分	19本/日	19本/日
	福井駅～小松空港	50km	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)		

3. 小松空港の将来像と基本構想の位置づけ

(1) 小松空港の将来像

小松空港の将来のあり方や取り組みの方向性を示す「小松空港中期ビジョン（令和7年3月策定）」において、小松空港の目指す将来像を、次の通り設定している。

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

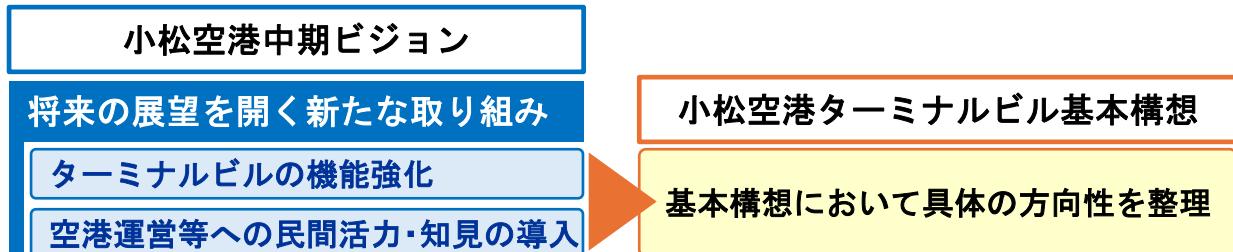
- ・アジア各都市との豊富な直行路線により、アジア地域からの多くの旅客が小松空港を利用している。
- ・欧米地域からの旅客が、羽田経由で小松空港を利用し往来するという移動ルートが広く定着している。
- ・小松空港を拠点とした観光ルートの選択肢が広がり、空港から石川県内、北陸地方や中部・信越方面など様々な観光地への人の流れができる。
- ・充実した航空ネットワークと空港への優れた交通アクセスを背景に、本県のみならず近隣県を含む多くの住民が国内外への移動に小松空港を利用している。
- ・空港と周辺施設との密接な連携が図られ、地域の賑わい創出のための中心的な存在となっている。

将来像の実現に向けては、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ことに加え、施策の効果を最大限に高めるため、将来の展望を開く新たな取り組みとして、『ターミナルビルの機能強化』や、『空港運営等への民間活力・知見の導入』等にも果断に取り組んでいくこととしている。

(2) 基本構想の位置づけ

基本構想は、石川県成長戦略（令和5年9月）を踏まえ、小松空港中期ビジョンで示された将来展望を開く新たな取り組みのうち、「ターミナルビルの機能強化」や「空港運営等への民間活力・知見の導入」について、具体的な方向性を整理するものとする。

図表3.1 基本構想の位置づけ



また、方向性の整理にあたっては、ターミナルビルの機能強化に関しては、「需要予測等を踏まえた施設整備」、「空港利用者の利便性、快適性の向上に向けた機能強化」、「空港の賑わい創出に向けた機能強化」といった観点から、空港運営等への民間活力・知見の導入に関しては、「小松空港の特性を踏まえた事業スキームの構築」といった観点から検討を進めた。

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

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。

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。

図表 3.2 石川県成長戦略における小松空港の位置づけ

基本目標

**幸福度日本一に向けた石川の未来の創造
～住みやすく、働きやすい、活力あふれる石川県の実現～**

視点

視点 1 石川の新たな価値の創造

視点 2 県民が健やかに安心して暮らせる社会の構築

戦略 3

個性と魅力にあふれる交流盛んな地域づくり

石川県には、藩政期から受け継がれてきた厚みのある文化や里山里海をはじめとする自然など、豊富で魅力ある資源が多くあり、東京オリンピック・パラリンピックや北陸新幹線の県内全線開業、いしかわ百万石文化祭 2023 など、国内外との交流促進の好機が訪れているほか、コロナ禍で東京一極集中のリスクが改めて認識されるなど、地方への関心が高まっています。

こうした状況を踏まえ、石川県の文化のさらなる磨き上げや、質の高い文化資源を活用した文化観光の推進、一体的なストーリーとしての魅力発信に取り組むとともに、さらなる交流基盤の充実やスポーツ振興、国際交流の推進などを通じた多様な交流が盛んな地域づくりを進めていく必要があります

施策 4

交流人口の拡大に資する陸・海・空の交流基盤のさらなる充実

国内外の人やものの交流促進に向け、北陸新幹線の早期全線整備、幹線道路ネットワークの強化や地域公共交通の確保、金沢港・七尾港の港湾機能の充実、小松空港の機能拡充やのと里山空港の活性化など、陸・海・空の交流基盤のさらなる充実を図ります。

小松空港の日本海セントラルゲートウェイ化

東アジア、東南アジアからの新規路線の開設など世界と日本各地をつなぐ日本海セントラルゲートウェイとして、小松空港の第二滑走路の整備や空港運営の民間委託の検討など機能拡充に取り組みます。

- 東アジア、東南アジアからの新規路線の開設に向けた取組の推進
- 乗継利用など航空の優位性を活かした航空需要の創出
- 空港内エプロンの増設を契機とした国際航空貨物取扱量の拡大
- 国際旅客便を活用した県産品の海外への輸出
- ターミナルビルの改築も見据えた地域のにぎわい拠点化

(5)

4. ターミナルビルの機能強化

(1) ターミナルビルの現況

現在のターミナルビルは、国内線部分は昭和 56 年、国際線部分は昭和 59 年に供用が開始され、旅客数の拡大に合わせ、順次スペースの拡張や機能の充実化を図ってきた。

供用開始から 40 年以上が経過し老朽化が進むとともに、1 階チェックインカウンター前の奥行きの狭さなど、機能面で充分でない点も指摘されている。

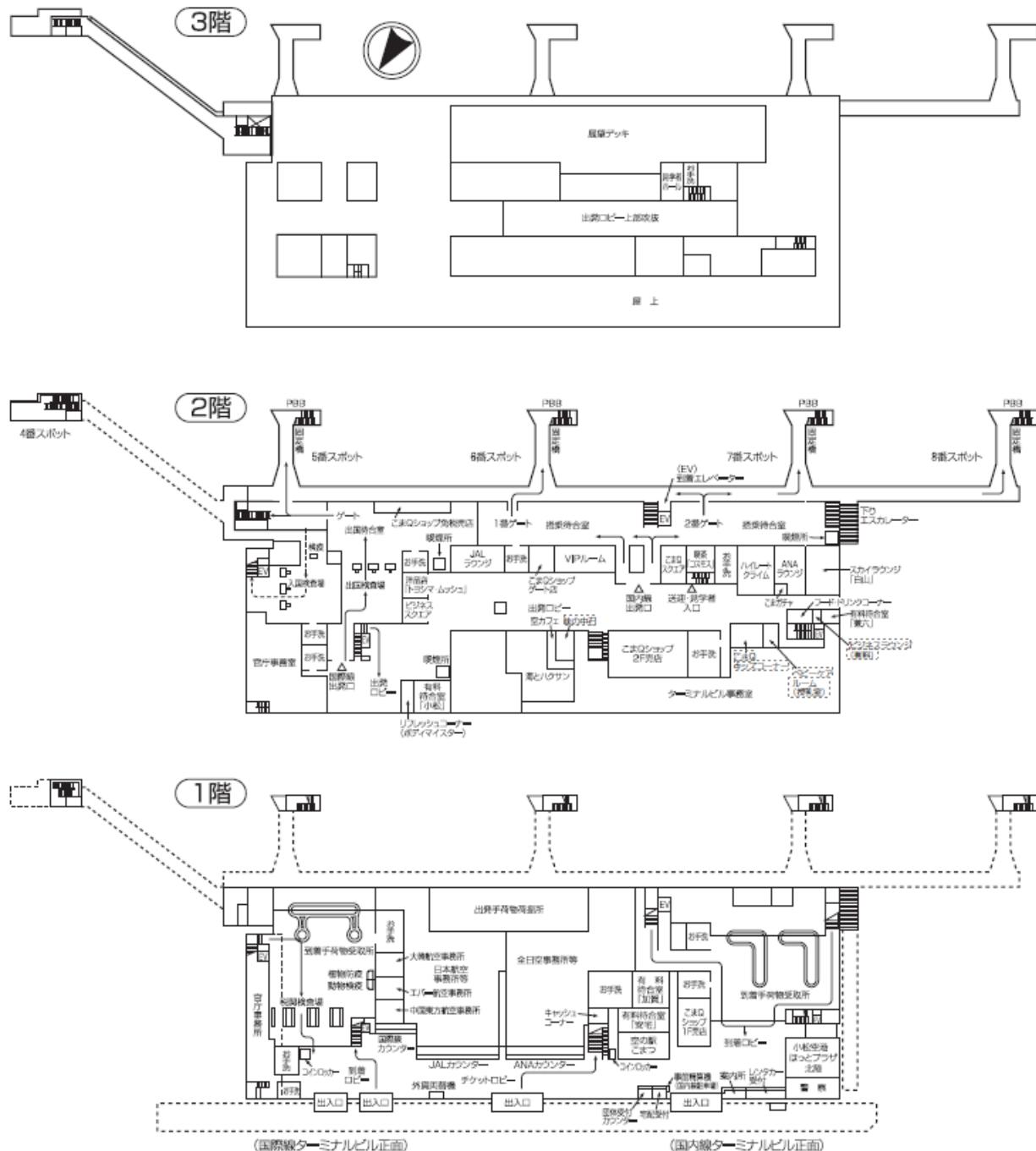
ターミナルビルの敷地面積は、国際線の利用に供する部分が全体の 34%、国内線が 66% となっており、国内線の出発ロビーなどは余裕のある空間となっている一方、国際線エリアは手狭な状況にある。

図表 4.1 ターミナルビルの概要

区分	国内線	国際線
面 積	15,438m ²	7,902m ²
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	昭和56年9月	昭和59年4月
国内線の主な増改築工事		
昭和58年度	VIP室および有料待合室等の増設	
昭和61年度	ダブルトラック化（日本航空の受入れ）に伴う、ロビーの拡張、チケットカウンター等の新設、ボーディングブリッジの増設等	
平成元年度	ボーディングブリッジの増設	
平成4・5年度	旧日本エアシステム(JAS)カウンター・事務室の新設、旅客室内カウンターの新設等	
国際線の主な増改築工事		
平成6・7年度	利用者増に伴う、出入国検査ブースの増設、免税売店の拡充等	
平成25年度	利用者増に伴う、待合室の拡張、免税売店の拡充、ボーディングブリッジの増設等	



図表 4.2 ターミナルビル平面図



(2) 空港施設における現状の課題

ターミナルビル等空港施設における課題について、空港運営等に携わるビル会社、航空会社、グランドハンドリング事業者、二次交通事業者等の関係機関への聞き取り（令和7年6月～7月）等により、下表のとおり整理した。

図表4.9 空港施設における課題

課題	機能強化の方向性
国際線エリア 【チェックインカウンター】 <ul style="list-style-type: none"> カウンター前の待機エリアの面積が狭隘（待ち行列が長くなると視覚障害者用タイルを跨ぎ、カウンター前を通行する旅客を妨げる）。 カウンター内業務エリアの面積が狭隘（チェックイン後は預入手荷物で溢れ、職員の移動が妨げられている） 預入手荷物の検査について、手荷物検査後にチェックインし、預け入れる現状の流れは、保安保全上の課題がある（検査後からチェックインまでの保安が担保されない）。また、オンラインチェックインを導入していても、手荷物検査で並ぶ必要が生じ、利便性が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来需要予測を踏まえた施設規模の確保【4(3)④参照】 同上 利便性向上に向けたDX技術の活用【4(4)①参照】
【C I Qエリア】 <ul style="list-style-type: none"> エリア面積が狭隘（2便輻輳時、利用客は長蛇の列となる。また、お手伝いが必要な旅客の優先レーンがない）。 C I Q業務の円滑な遂行にあたり、業務に資する専用の諸室の整備など、施設の充実が求められる 保安検査場について、2便輻輳時、1レーンで処理しきれず長蛇の列となっている。また、検査場スタッフが足りず、定時運行の確保のため、航空会社社員のフォローが必要となる場合がある。 到着手荷物受取所のターンテーブルが1台しかなく、2便輻輳時に後着の旅客は、長く待たされる。また、サイネージ等による案内がなく、どちらの便の荷物が取り卸されているか判別できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来需要予測を踏まえた施設規模の確保【4(3)④参照】 C I Q業務の円滑な遂行に資する施設整備【4(4)②参照】 利便性向上に向けたDX技術の活用【4(4)①参照】 将来需要予測を踏まえた設備整備【4(4)⑤参照】
【出国待合室】 <ul style="list-style-type: none"> エリア面積が狭隘（2便輻輳時、利用者がすれ違えないほど混雑する。椅子が少なく、優先席を必要とされる利用者が利用できない） 保安検査通過後に飲食店やラウンジが無く、保安検査通過後にゆっくりくつろぎたいというニーズに応えられていない。遅延発生時に、食事をとることが出来ず、利用客の利便性が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来需要予測を踏まえた施設規模の確保、設備整備【4(3)④、4(4)⑤参照】 保安検査通過後に利用できる飲食店等の充実【4(4)③、4(5)④参照】

飲食・物販施設	
<ul style="list-style-type: none"> ・飲食店が少なく、営業時間が短い ・北陸らしい飲食店（寿司や海鮮など）がない（旅行の最後に何か食べていこうというワクワク感がない）。 ・コンビニがなく、利用客、従業員にとって不便 	<ul style="list-style-type: none"> ・地元の特色を活かした訴求力のある施設の整備、ニーズを踏まえたテナントの誘致【4(5)①参照】
ビル施設全般	
<ul style="list-style-type: none"> ・竣工から約40年が経過し、内装、給排水施設や外構施設の老朽化が進行している。 ・エレベーターが国際線側に1機しか設置されていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・改修、建替え等の実施 ・バリアフリーに配慮した施設整備の実施
ランプエリア	
<ul style="list-style-type: none"> ・旅客が搭乗橋を使用せずランプエリアを徒歩で移動する場合、雨天時は傘を差さなければならず衣服・手荷物が濡れる。また、段差がありバリアフリーとなっていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・蛇腹式エプロンルーフの導入等、小型プロペラ機の乗降時の利便性改善に向けた施設整備
二次交通	
<ul style="list-style-type: none"> ・構内道路の導線について、国内線駐車場が複数箇所あり、出口も2箇所あるため、導線が複雑で分かりづらい。 ・駐車場からビルまでの雨除け対策が限定的であり、荒天時に利用者が濡れてしまう。 	<ul style="list-style-type: none"> ・分かりやすい導線の確保 ・歩道ルーフの増設等の検討

(3) 需要予測等を踏まえた施設整備

① 小松空港における旅客数の見通し

ターミナルビルの施設整備の方向性を検討するにあたり、小松空港の将来的な需要予測を行った。

需要予測は、航空旅客数の推移（国内旅客は小松空港、国際旅客は全国動向）と、人口や経済指標等の推移との因果関係を踏まえたモデル式を構築し、このモデル式に、将来条件として、将来人口や経済指標等の予測値を代入し、将来の旅客数を推計すること等により実施した。

推計にあたっては、次のとおり将来条件を変えることにより、基本ケースと目標ケースの2種類の推計を行った。

図表4.3 需要予測における将来条件（基本ケースと目標ケースの主な違い）

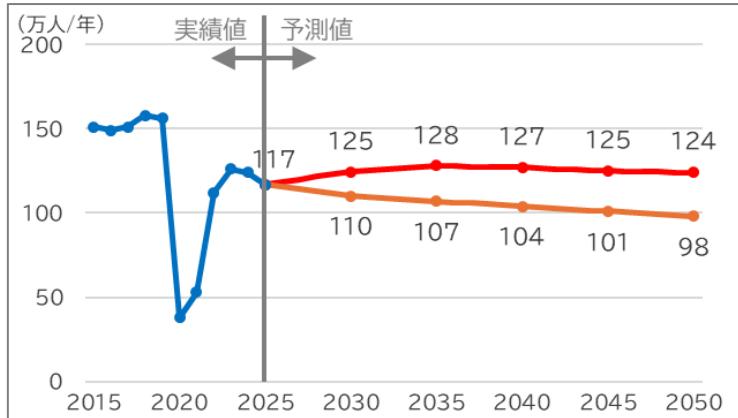
	基本ケース	目標ケース
国内 旅客	➤ 将来人口を国立社会保障人口問題研究所の予測値で設定。	➤ 将来人口を石川県・福井県の目標値で設定。 ➤ 既存路線の増便や、中国地方、東北地方の空港間での路線開設を想定。
国際 旅客	➤ 訪日外国人、出国日本人を海外人口・GDPとの相関関係に基づき予測。	➤ 訪日外国人を2030年に政府目標6,000万人の達成を前提に予測。 ➤ 日本人出国者数が2030年にコロナ前水準まで回復することを想定。

需要予測の結果、国内線については、人口減少等の影響を受け、2050年度の旅客数は、基本ケースにおいて98万人（2024年度比▲21.3%）、目標ケースにおいて124万人（同▲0.5%）と予測され、長期的には漸減していく傾向となることが見込まれた。

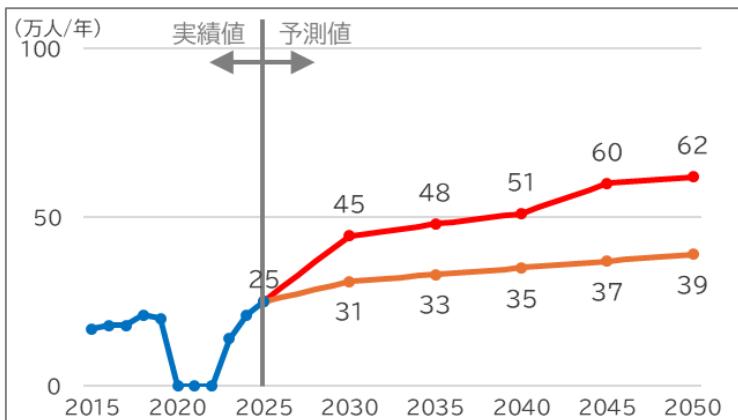
一方で、国際線については、インバウンドの増加により、2050年度の旅客数は、基本ケースにおいて39万人（同+84.5%）、目標ケースにおいて62万人（+193.3%）と予測された。

国内線と国際線を合わせた2050年度の旅客数は、基本ケースにおいて137万人（同▲6.0%）、目標ケースにおいて186万人（同+27.7%）と予測され、基本ケースでは2024年度並み、目標ケースでは3割増となることが見込まれた。

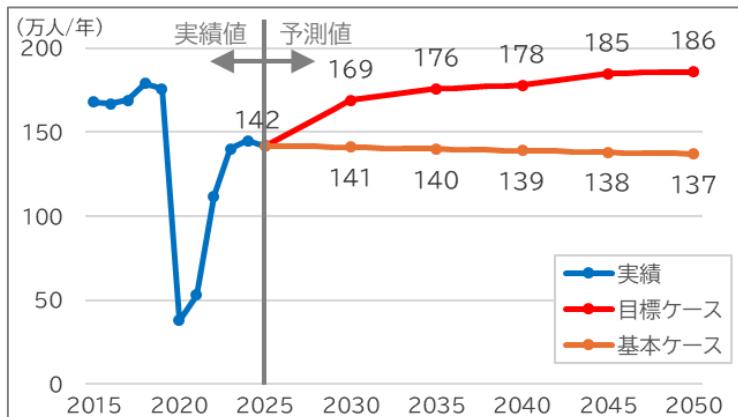
図表 4.4.1 需要予測における旅客数の推移（国内線）



図表 4.4.2 需要予測における旅客数の推移（国際線）



図表 4.4.3 需要予測における旅客数の推移（国内線＋国際線）



② 小松空港における便数の見通し

小松空港における 2050 年度の便数を、需要予測に基づき推計した。

国内線については、需要予測の結果、搭乗率が 60%未満あるいは 90%以上の旅客数となることが見込まれる場合は、便数の減便あるいは増便を想定することに加え、2025 年冬ダイヤの改正（羽田便 2 便減便、福岡便 1 便増便）を反映した。また、目標ケースにおいては、地方空港を拠点とする地域航空会社により、リージョナルジェット機が運航されること等を想定した。

この結果、2024 年度は 1 日あたり 16 便であったところ、2050 年度は基本ケー

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。

国際線については、需要予測の結果、既存路線に関しては搭乗率が90%を超える旅客数が見込まれる場合は増便を、新規路線に関しては搭乗率が80%を超える旅客数が見込まれる場合は路線開設を想定した。

この結果、2024年度は1週あたり15便であったところ、2050年度は基本ケースにおいては、各路線の増便が想定され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が想定され1週あたり38便が想定された。

図表4.5.1 需要予測に基づく便数・国内線（便/日）

路線	2024年度	2050年度	
		基本ケース	目標ケース
羽田	10	8	8
札幌	1	1	2
福岡	4	5	5
那覇	1	1	1
東北地方			2 ^{※1}
中国地方			2 ^{※2}
合計	16	15	20

※1 週4日×2往復を想定

※2 週5日×2往復を想定

図表4.5.2 需要予測に基づく便数・国際線（便/週）

路線	2024年度	2050年度	
		基本ケース	目標ケース
ソウル	3	4	4
上海	3	5	6
台湾	9	13	16
香港		4	5
タイ			4
ベトナム			3
合計	15	26	38

③ 小松空港におけるピーク時旅客数の推定

小松空港における2050年度の便数の見通しを基に、ピーク時便数（ピーク時における1時間あたりの出発又は到着便数のことをいう。以下同じ。）とピーク時旅客数（ピーク時における1時間あたりの出発又は到着旅客数のことをいう。以下同じ。）を推定した。

目標ケースにおけるピーク時便数は、国内線においては小型ジェット機2機とプロペラ機1機が想定され国際線においては小型ジェット機2機が想定された。

この結果、小松空港ターミナルビルにおける2050年度のピーク時旅客数は、目標ケースにおいて、国内線は347人（2025年6月比▲13人）、国際線は288人（同±0人）となると推定された。2025年6月時点のピーク時旅客数と比較すると、国内線についてはやや減少する一方、国際線については同程度となることが見込まれた。

図表 4.6 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



図表 4.7 ピーク時便数（目標ケースにおける 2050 年度の推定）

	小型ジェット機 (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

図表 4.8 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

※令和 7 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、国内線は小型ジェット機 2 便

④ 需要予測等を踏まえた施設整備の方向性

需要予測の結果、目標ケースにおける 2050 年度のピーク時旅客数は、2025 年 6 月時点のピーク時旅客数と比較して、国内線についてはやや減少する一方、国際線については同程度となることが見込まれた。

ターミナルビルの施設規模については、現状において、国内線エリアは余裕がある一方、国際線エリアは狭隘化が大きな課題となっていることから、施設整備の方向性として、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ものとする。

図表 4.10 今後の施設整備の方向性

エリア	現有延床面積	今後の施設整備の方向性
国内線エリア	15,438 m ²	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
国際線エリア	7,902 m ²	施設の拡張により課題となっている狭隘化を解消する
合 計	23,340 m ²	

具体的な施設規模については、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ものとする。

(4) 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次のとおり整理した。

① 利便性向上に向けたDX技術等の活用

空港における旅客手続きについては、チェックイン時の手荷物検査において、保安保全上の課題や、待ち時間が発生するといった課題が挙げられ、また、国際線エリアの保安検査においては、2便輻輳時にレーン数が不足し長蛇の列が発生するといった課題が挙げられている。また、グランドハンドリング業務に従事する職員の人材確保が厳しさを増す中で、省人化・省力化への対応も求められている。

こうした状況の中、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化を推進していくものとする。

図表 4.11.1 整備イメージ（省力化を実現する設備）

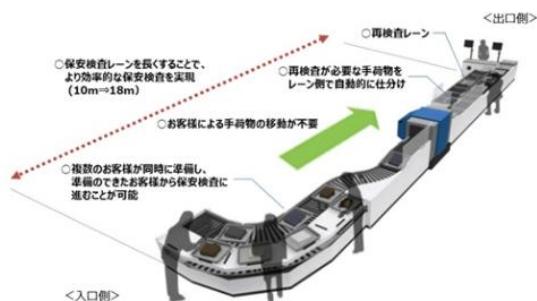
自動チェックイン機	 <ul style="list-style-type: none">複数の航空会社間でチェックイン機を共用化したチェックイン機で旅客自身がチェックインを行う	<ul style="list-style-type: none">航空会社のカウンター配分を彈力的に行い、カウンターの混雑時における対応や、更なる新規就航や増便の受入体制を整えやすくできる旅客自身がチェックイン手続きを行うことで、手続き時間や待ち時間が短縮され、航空会社にとっては省力化が可能になる。
自動手荷物預入機	 <ul style="list-style-type: none">従来カウンターで職員が行っていた手荷物の預け入れ手続き（手荷物の軽量、手荷物タグのプリント・取付、預け入れ等）を旅客自身が行う	<ul style="list-style-type: none">旅客の待ち時間の短縮と混雑緩和、旅客ハンドリング業務の効率化（人手不足対応）、インラインスクリーニングの導入（手荷物受託後のX線検査の実施）による省スペース化などの効果がある。

（出典：航空イノベーション推進官民連絡会資料）

多言語に対応した案内デジタルサイネージ	 <ul style="list-style-type: none">訪日外国人を含む利用者に対して、複数言語でフライト情報や館内案内、交通・観光情報等をリアルタイムに提供する	<ul style="list-style-type: none">利用者の利便性向上、動線の円滑化、職員対応の省力化などの効果があるほか、非常時における迅速な情報発信も可能である。
---------------------	---	---

図表 4.11.2 整備イメージ（スマートセキュリティーを取り入れた保安検査）

保安レーンの延長・再検査レーンの設置	複数名が同時にレーンを使用することで待ち時間を短縮
トレイリターンシステム	トレイ戻しの自動化による運用効率の向上
ボディスキャナ・CT型手荷物検査機	セキュリティの強化、職員の手によるボディチェックよりも少ないストレスで素早く検査が可能



(資料：成田国際空港会社ホームページ)

図表 4.11.3 整備イメージ（C I Q手手続きの効率・迅速化）

自動化ゲート	<ul style="list-style-type: none"> 2007年導入のパスポートと指紋の称号により本人確認を行い、自動的に出入国手続きを行うことができるシステム。 出入国審査場が混雑していてもスムーズな手続きが可能となる。
バイオカート	<ul style="list-style-type: none"> 2016年に導入開始された上陸審査の待ち時間を活用して個人識別情報を取得するための機器。 入国審査官による審査時間が従来の3分の2程度に短縮でき、ブースでの手続きを省力化し、外国人旅行者の入国手続きを迅速化。 <p>※小松空港においては導入済み</p>
顔認証ゲート	<ul style="list-style-type: none"> I C旅券のI Cチップ内の顔の画像と、顔認証ゲートのカメラで撮影した顔の画像を照合して本人確認を行う。 日本人の出帰国手続きを合理化し、より多くの審査官を外国人の審査に充てることを目的に2017年10月に導入開始された。

(写真出典：「円滑かつ厳格な出入国管理について」法務省入国管理局)

② C I Q業務の円滑な遂行に資する施設整備

C I Q業務の円滑な遂行にあたっては、需要予測を踏まえた施設規模の確保に加えて、業務に資する専用の諸室の整備など、施設の充実が求められる。実際に整備するにあたっては、C I Q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。

【整備が求められる施設】

<検疫>

- ・感染症が疑われる者と一般客を区別した移動導線
- ・陰圧室（現状は、健康相談室にて簡易的な陰圧ユニットで対応）

<動物検疫>

- ・違反者に対して聴取・警告を行う部屋
- ・輸入動物の検査にあたり隔離できる検査室
- ・動植物検疫探知犬が待機する部屋

<植物防疫>

- ・違反者に対して聴取・警告を行う部屋

<入国検査>

- ・審査・事情聴取を行う部屋
- ・上陸拒否（退去命令）となった場合の待機施設（現状1部屋しかなく、シャワー室がない）
- ・職員の更衣室、倉庫、書庫及び休憩室（職員が増員、常住することとなった場合）
- ・バイオカート操作業務の受託業者職員待機室（バイオカート操作業務を委託した場合）

③ 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加

保安検査通過後に飲食店やラウンジが無く、保安検査通過後にゆっくり過ごせる施設がない、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た。

他の空港においては、保安検査通過後の飲食・物販施設を充実させ、搭乗直前までの時間の快適性を高めている事例があり、小松空港においても同様の観点で取り組むことで、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、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な観点である。

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。

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。

(5) 空港の賑わい創出に向けた機能強化の方向性

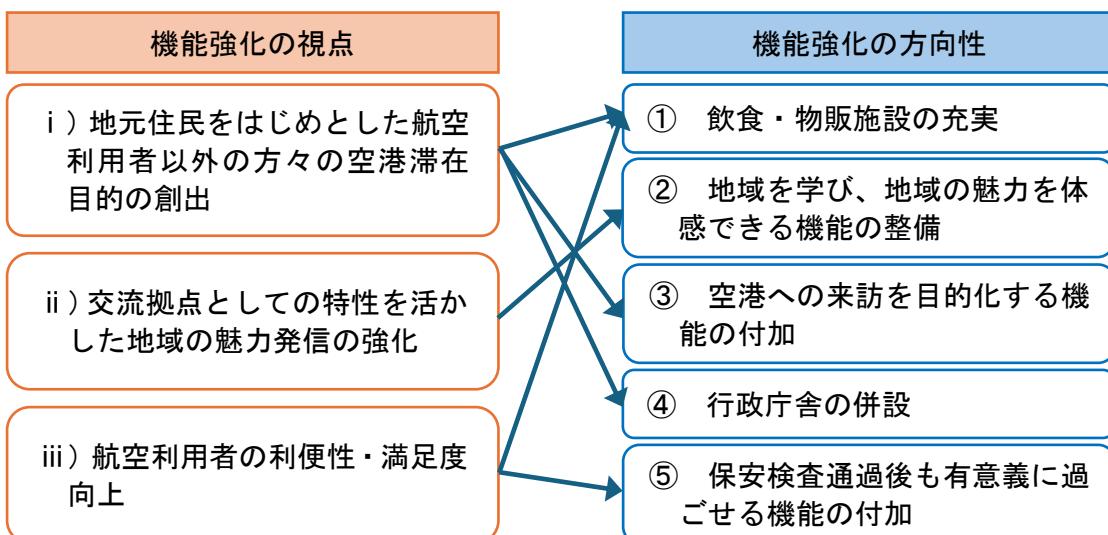
小松空港が、航空利用者はもとより、地域住民をはじめとした航空利用者以外の方々の来訪を促し、地域の賑わい創出の拠点として進化していく上で、必要な機能強化の視点と、視点に基づく機能強化の方向性を次のとおり整理した。

1つ目の視点としては、地元住民をはじめとして飛行機を利用しない方々が空港を訪れたくなるような目的を創出することで賑わい創出を図ることが考えられ、そのための機能強化の方向性として、飲食・物販施設の充実（下図①）、空港への来訪を目的化する機能の付加（下図③）、行政庁舎の併設（下図④）と整理した。

2つ目の視点としては、交流拠点としての特性を持つ空港において、地域の魅力発信を強化することで、来訪者に地域への理解や親しみを深めていただき、地域への訪問や地域産品の購入を促すなどの効果を期待するものであり、そのための機能強化の方向性として、地域を学び、地域の魅力を体感できる機能の整備（下図②）と整理した。

3つ目の視点としては、航空利用者の利便性・満足度を向上させることで航空利用を促進し、多様な人々が行き交う空港を実現することが考えられ、そのための機能強化の方向性として、飲食・物販施設の充実（下図①）、保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加（下図⑤）と整理した。

図表 4.11.4 賑わい創出に向けた機能強化の視点と方向性



機能強化の方向性を踏まえた具体的な整備イメージについて、次のとおり整理した。なお、現段階において整備主体は未定であるが、具体的な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ものとする。

① 飲食・物販施設の充実

小松空港においてはご当地ならではの食の提供が限定的であるが、旅行の最後に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、従来から、空港内にコンビニエンスストアの設置を求める声があり、こうしたニーズを踏まえて、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。

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、產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。

③ 空港への来訪を目的化する機能の付加

小松空港においては航空利用者以外の方が楽しめる施設が限定的であるが、他の空港においては展望デッキの充実や、足湯の整備といった事例などがみられる。小松空港においても空港への来訪を目的化する仕掛けづくりが求められ、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開催する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、相互の流動を生み出すことで空港の賑わい創出を図ることなどが考えられる。

④ 行政庁舎の併設

のと里山空港においてはターミナルビルと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。

⑤ 保安検査通過後も有意義に過ごせる機能の付加（再掲）

4 (4) ③に既述のとおり、保安検査通過後の飲食・物販施設を充実させることで、旅客の利便性・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。

(6) その他に求められる機能強化について

利便性の向上や賑わい創出以外の観点から求められる機能強化について、次のとおり方向性を整理した。

① 航空保安体制の強化

インバウンドの増大や航空セキュリティの重要性の高まりを背景に、小松空港においても航空保安体制の強化が求められる。施設整備にあたっては、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ものとする。

② グランドハンドリング業務等に従事する従業員の職場環境の改善

現状の施設においては、休憩室の確保や防音対策の観点から、改善を求める声が挙げられている。施設整備にあたっては、従業員が働きやすい職場環境の整備を進めていくものとする。

③ 防災拠点としての機能確保

地域の防災等の観点から、「石川県地域防災計画（令和7年9月改定）」や「小松市地域防災計画（令和7年5月改定）」、「小松空港A2－BCP」を踏まえて、災害発生時において防災拠点としての機能を発揮できるよう、関係機関連携の下、必要な対応を進めていくものとする。

④ 空港の脱炭素化の推進

「小松空港脱炭素化推進計画（令和6年4月）」においては、空港関係事業者が一体となって、空港建築施設の照明・空調、航空灯火のLED化といった省エネ並びに太陽光発電といった再エネ導入を最大限実施することにより、脱炭素化を推進することとされており、小松空港の機能強化にあたっては、関係機関連携の下、本計画を踏まえた取り組みを進めていくものとする。

5. 空港運営等への民間活力・知見の導入

(1) 空港運営等への民間活力の導入の概要

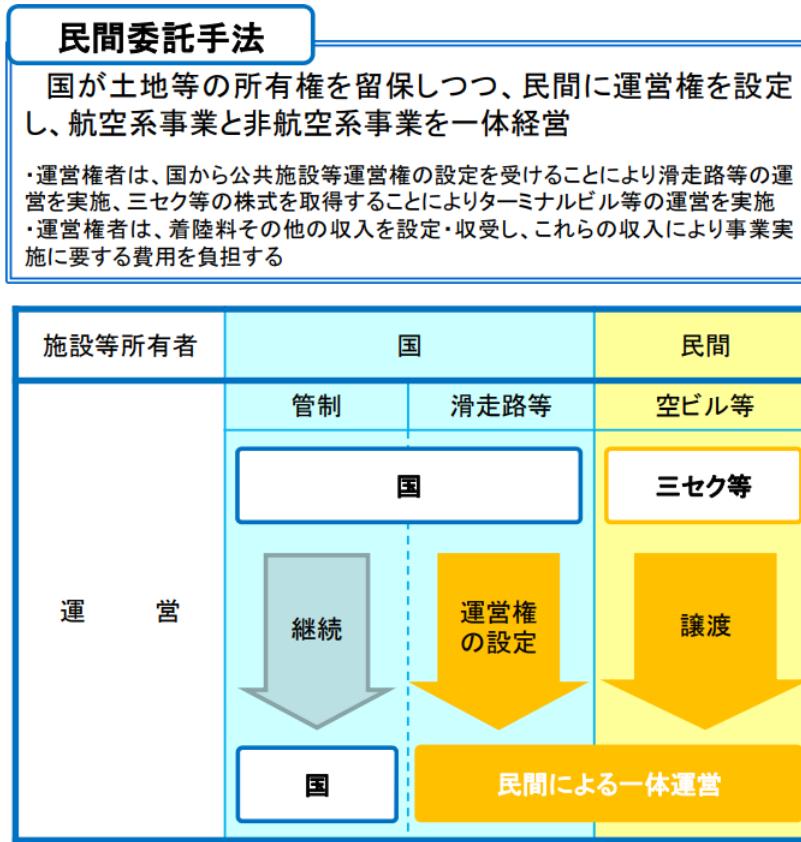
平成 25 年 6 月に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」が成立し（同年 7 月施行）、国管理空港や地方管理空港、共用空港等において、PFI 法に基づく公共施設運営権（以下、「コンセッション」という。）の活用が可能となった。

コンセッション事業は、利用料金の徴収を伴う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式である。

空港におけるコンセッションは、民間による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）の経営一体化を実現し、着陸料等の柔軟な設定を通じた航空ネットワークの充実や、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図ることを目的に実施されており、令和 7 年 12 月現在、全国 19箇所の空港において導入されている。

コンセッションが導入された空港においては、民間による資金とノウハウを活用した経営により、精力的な路線誘致、空港アクセスの向上、施設整備による利便性の向上、地域住民のための施設整備やイベント開催、地域内外の産・学等との連携、空港の受入体制整備等の取組が行われており、これらの取組を通じた航空需要や旅客数の拡大、地域経済の活性化が期待される。

図表 5.1 コンセッションスキームの概要（国土交通法 HP より抜粋）



(2) 小松空港における民間活力の導入の方向性

小松空港中期ビジョンにおいては、「空港運営等への民間活力・知見の導入」を、将来の展望を開く新たな取り組みに位置づけ、空港運営のあり方の変革についても果斷に取り組んでいくとの方向性を示している。

一方で、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、国内の共用空港では初めての事例となり、共用空港の特性を踏まえた民間活力の導入のあり方について、整理していく必要がある。

具体的には、共用空港において、コンセッション方式を導入する場合、防衛省が所管する滑走路は運営権の対象外となり、滑走路は運営から除外される。このため、一体的な空港運営等の確保や、事業性の確保に配意した事業スキームの構築が必要である。

また、民間事業者が空港運営等事業への参画を検討するにあたっては、国際線を含む民航機の就航面での条件や特性などに関する情報が必要であり、こうした情報の民間事業者への提供のあり方について整理が必要である。

今後、こうした点について、国において、県と連携しながら検討を進めていくことが必要となる。

図表 5.2 小松空港における民間活力導入の対象となる施設

対象施設		空港コンセッション方式における取扱い	空港コンセッション方式によらず民間事業者が運営を担う場合
航空系事業に係る施設	滑走路	小松基地が所有・管理するため対象外	民間事業者による航空系事業の運営は、コンセッション制度の下で可能となるものであり、コンセッション方式によらない形は想定されない。
	誘導路	民間事業者が、国から運営期間内での「公共施設等運営権」の設定を受け、実施方針で指定される空港施設を運営。所有権は国に留保。	
	エプロン	民間事業者が、(一財)空港振興・環境整備支援機構から資産を無償で譲り受け、施設を所有し運営。	これまで事例が無く、実施の場合は国と要協議
非航空系事業に係る施設	駐車場(国内線)	民間事業者が、三セク会社の株式を取得し、施設を所有し運営。	
	ターミナルビル・駐車場(国際線)	民間事業者が、三セク会社の株式を取得し、施設を所有し運営することなどが考えられる。	



(第6回小松空港中期ビジョン策定検討委員会資料より)

- ① 小松空港において想定される民間活力導入の事業スキーム
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。

図表 5.3 現時点で共用空港において想定される事業スキームの類型

	航空系事業に対する支援のある混合型コンセッション
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
スキーム	<pre> graph TD A[航空会社] -- 着陸料 --> B[国土交通省] A -- 民間航空専用施設使用料金(停留料・保安料) --> C[旅客・テナント] B -- 事業支援 --> D[運営権者] C -- PSFC・駐車場料金、賃料等 --> D </pre> <ul style="list-style-type: none"> 着陸料は引き続き国土交通省が設定・收受 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收受し、航空系事業に対する支援を国から受ける
対象施設	<ul style="list-style-type: none"> エプロン、誘導路、道路、航空灯火 空ビル施設、駐車場施設 上記施設の底地 等

※ 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（以下、同じ）

※ 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（以下、同じ）

※ 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（以下、同じ）

	民間航空専用施設使用料金を運営権者が收受する独立採算型コンセッション
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
スキーム	<pre> graph TD A[航空会社] -- 民間航空専用施設使用料金(停留料・保安料等) --> C[旅客・テナント] A -- PSFC・駐車場料金、賃料等 --> D[運営権者] C -- PSFC・駐車場料金、賃料等 --> D D -- 運営権対価 --> B[国土交通省] </pre> <ul style="list-style-type: none"> 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收受 国は運営権者から運営権対価を收受する
対象施設	<ul style="list-style-type: none"> エプロン、誘導路、道路、航空灯火 空ビル施設、駐車場施設 上記施設の底地 等

図表 5.3 現時点で小松空港において想定される事業スキームの類型（つづき）

空ビル施設・駐車場施設を主とするPFI事業	
概要	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	<pre> graph TD AC[航空会社] -- "着陸料 停留料・保安料" --> MOLIT[国土交通省] PT[旅客・テナント] -- "PSFC・ 駐車場料金、賃料等" --> PFI[PFI事業者] PFI -- "ビル等の底地貸付料等" --> MOLIT </pre> <ul style="list-style-type: none"> 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） PFI事業者は非航空系収入を收受し、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
対象施設	<ul style="list-style-type: none"> 空ビル施設、駐車場施設 上記施設の底地 等

② 共用空港において民航機が就航しやすい環境の整備

小松空港が目指す将来像を実現していくためには、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者を着実に取り組んでいくことが不可欠となっている。

また、民間活力の導入においては、民間事業者は事業性の確保の観点から、国際線を含む路線の新規就航や増便に大きく期待し、就航面での条件や特性に高い関心を持っている。

こうした点を踏まえて、今後の空港活性化に向けて、関係する情報の民間事業者への提供のあり方について、国とも連携しながら整理するなど、必要な措置を講ずるものとする。

さらに、民間活力を導入するにあたっては、民間事業者のニーズを踏まえて、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、関係者間連携のもと、民航機が就航しやすい環境整備を進めるものとする。

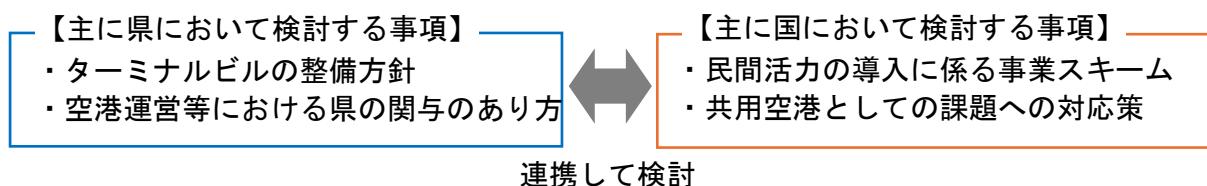
6. 今後の流れ

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、具体的な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、具体的な事業スキームの検討が進められることを想定している。

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。

図表 6.1 今後検討すべき事項



図表 6.2 国管理空港における民間活力導入の流れ

