

富山きときと空港運営あり方調査報告書

令和4年3月

富山県

株式会社日本経済研究所

目次

1. 本調査の背景と目的.....	1
2. 富山空港及び周辺地域の現状整理.....	1
2-1 空港概要.....	1
2-2 空港利用状況.....	3
2-3 路線別の利用状況.....	7
2-4 財務状況の整理.....	9
2-5 富山空港及び周辺地域の現状整理から得られた示唆・評価.....	14
3. 富山空港の課題整理.....	15
3-1 外部環境の整理.....	15
3-2 内部環境の整理.....	16
3-3 今後の課題の整理.....	18
4. 富山空港の潜在需要調査.....	19
4-1 データ整理からみた潜在需要.....	19
4-2 将来像や具体施策に対する示唆.....	19
4-3 ヒアリング調査.....	21
4-4 将来需要予測.....	22
5. 富山空港の将来像の検討.....	23
5-1 富山空港の目指すべき姿.....	23
5-2 取り組むべき方向性と主な施策.....	25
5-3 主な施策.....	28
6. 富山空港への民間活力の導入手法の検討.....	31
6-1 民間活力導入手法の整理.....	31
6-2 民間事業者へのヒアリングを踏まえた官民の役割分担.....	32
6-3 民間活力導入に向けた今後の取り組み.....	35
参考資料 富山きときと空港運営あり方検討会議.....	37

1. 本調査の背景と目的

本調査は、富山空港及び就航路線を維持し、空港のさらなる魅力向上を図るため、新型コロナウイルス感染症の収束後における富山きときと空港の目指すべき姿を描くとともに、実現するために必要となる取組みや進め方を検討・整理するものである。

2. 富山空港及び周辺地域の現状整理

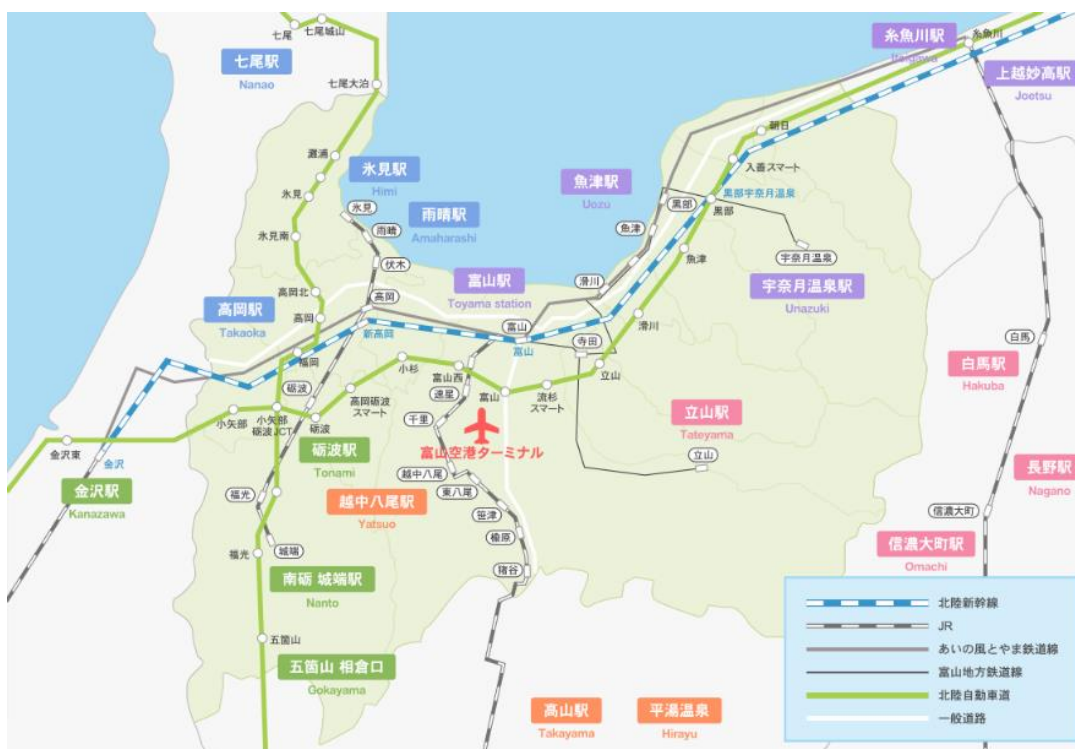
2-1 空港概要

(1) 空港の位置

富山空港は、富山市の中心部から南へ約7km、JR 富山駅からタクシーで20分、北陸自動車道富山ICからは自動車で5分と市街地に近い場所にある。

また、高速道路等の利用により県内各地に約1時間で移動できる、利便性に富んだ立地条件を有している。

図表 2-1 富山空港位置図



出典：富山空港ターミナルビル ホームページ <https://www.toyama-airport.co.jp/access>

(2) 空港の概要

富山空港は、富山県が設置・管理する空港として、昭和 38 (1963) 年 8 月 20 日に供用を開始した全国で唯一の河川敷空港である。

令和 3 (2021) 年 3 月現在、国内線については、羽田便・札幌便の 2 路線、国際線については、ソウル (韓国) 便、大連 (中国) 便、上海 (中国) 便、台北 (台湾) 便の 4 路線が就航している (国際線 4 路線は運休中)。さらに、本空港は、消防防災ヘリコプターや警察ヘリコプター等の基地としても利用されている。空港周辺には総合体育館などの公共施設や公園が隣接している。



出典：富山県ホームページ

図表 2-2 空港の概要等 (令和 3 年 8 月現在)

空港の名称	富山空港 (空港コード：TOY)		
空港の愛称	富山きときと空港		
空港設置管理者	富山県		
空港の運用時間	14.5 時間 (7 : 00~21 : 30)		
着陸帯	2,120m×150m		
滑走路	2,000m×45m アスファルト舗装	滑走路の強度	換算単車輪荷重 43.0 トン
誘導路	186m×30m (93m×30m 2 本)、アスファルト舗装		
エプロン	35,149 m ² 、コンクリート舗装 中型ジェット機 4 バース、小型ジェット機 1 バース、コミューター機 1 バース		
小型機 エプロン	8,541 m ² 、アスファルト舗装 小型機 8 バース		
駐車場	乗用車 1,642 台 内訳 乗用車有料 111 台、乗用車無料 1,531 台 ※その他、タクシー用、バス用、迎え用駐車場あり		
対象航空機	ジェット機ボーイング 777 (200)、エアバス 300 クラスまで		

2-2 空港利用状況

(1) 空港利用者数、貨物

① 近年の空港利用状況（詳細）

利用客数は、北陸新幹線開業前の平成 26（2016）年度には約 89 万人あったが、北陸新幹線開業後に大きく減少し、新型コロナウイルス感染拡大前の令和元（2019）年度の利用者数は約 54.5 万人であった。新型コロナウイルス感染症対策による定期便運休の影響等により、令和 2（2020）年度は約 6.7 万人まで減少している。

図表 2-3 近年の空港利用状況（概要）

		平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年 度
利用 客数 (人)	国内	885,181	559,352	461,695	445,028	448,258	436,446	67,136
	国際	101,919	115,490	103,020	118,644	124,862	108,787	0
	合計	987,100	674,842	564,715	563,672	573,120	545,233	67,136
貨物取 扱量 (t)	国内	1,687	1,027	1,003	1,092	801	707	254
	国際	291	161	84	82	42	28	2
	合計	1,978	1,188	1,087	1,174	843	735	256
着陸 回数 (回)	国内	3,954	4,056	3,385	3,335	3,252	3,332	1,866
	国際	560	549	511	554	570	533	0
	合計	4,514	4,605	3,896	3,889	3,822	3,865	1,866

※着陸回数は小型機・公用機を含む。チャーター機も含む。

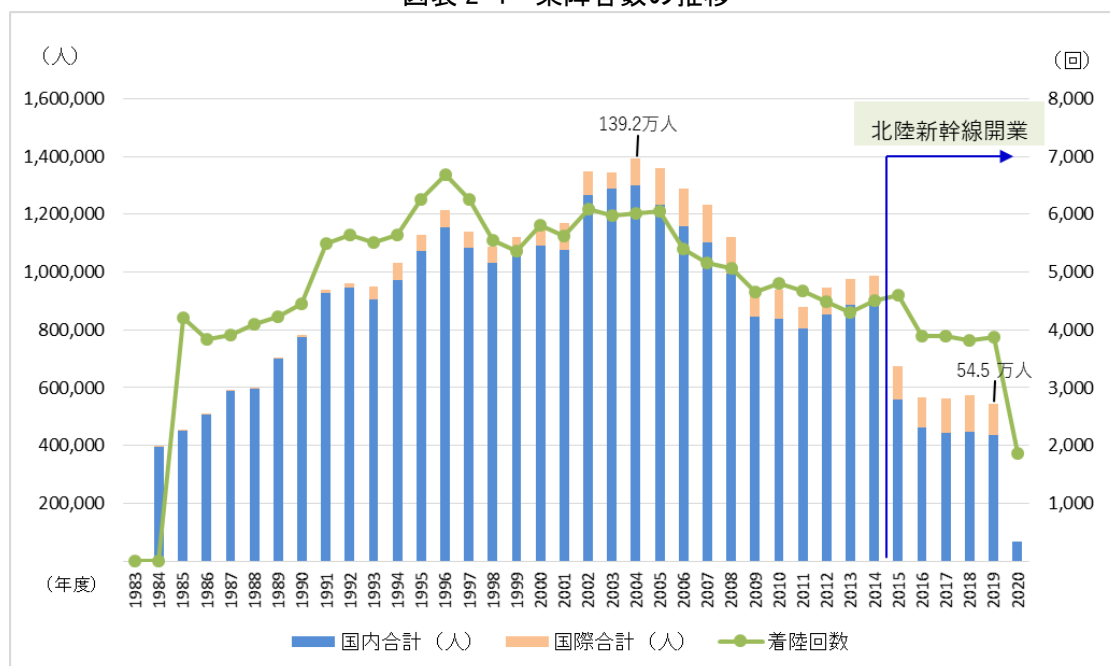
出典：富山空港の概要（令和 3 年度）及び富山県ホームページより作成

② 乗降客数の推移

乗降客数は、平成 16（2004）年度の約 139.2 万人がピークである。

その後、新規就航もあったが、機材の小型化や路線の撤退等があり、乗降客数は減少をたどっている。また、北陸新幹線開業による羽田線への影響は大きく、開業直前の平成 26（2014）年度は 98.7 万人であったが、開業後の乗降客数は大幅に減少しており、令和元（2019）年度は 54.5 万人であった。

図表 2-4 乗降客数の推移



出典：富山空港の概要(令和3年度)より作成

国内線定期便の東京便、札幌便を比較すると、利用者数は東京便の割合が高い。

令和元(2019)年度の利用者数は、東京便 365,637 人(83.8%)、札幌便 68,709 人(15.7%)、国内チャーター便 2,100 人(0.5%)であった。

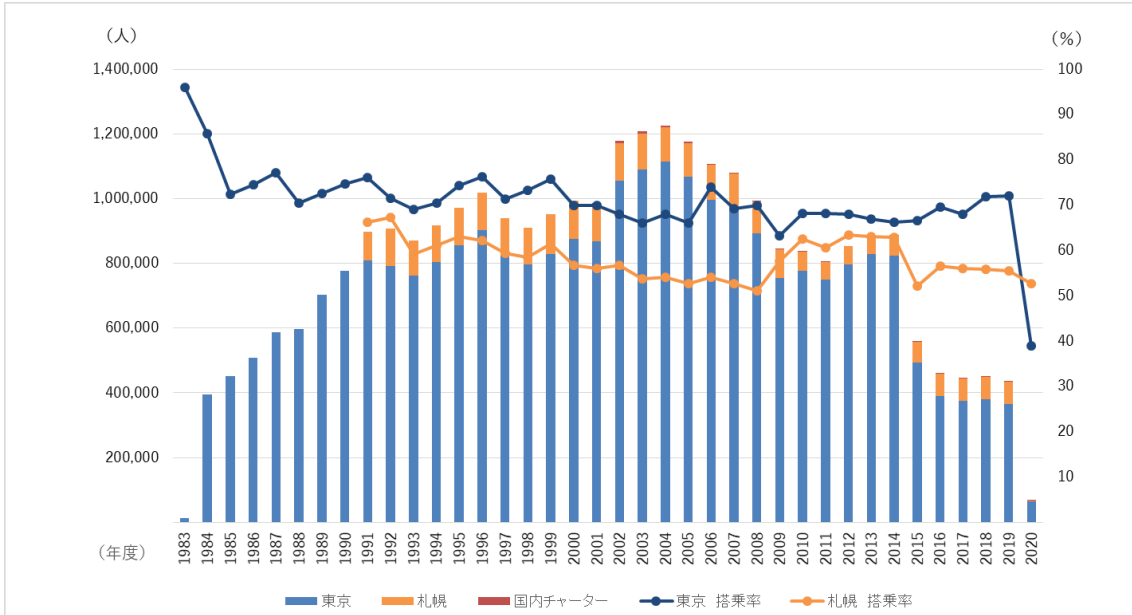
令和元(2019)年度の搭乗率は、東京便が 72.1%、札幌便が 55.5%となっている。

国際線定期便は、ソウル便、大連便、上海便、台北便が就航している。

令和元(2019)年度の利用者数は、ソウル便 20,659 人(19%)、大連便 19,167 人(17.6%)、上海便 19,100 人(17.6%)、台北便 47,208 人(43.4%)、国際チャーター便 2,653 人(2.4%)であった。

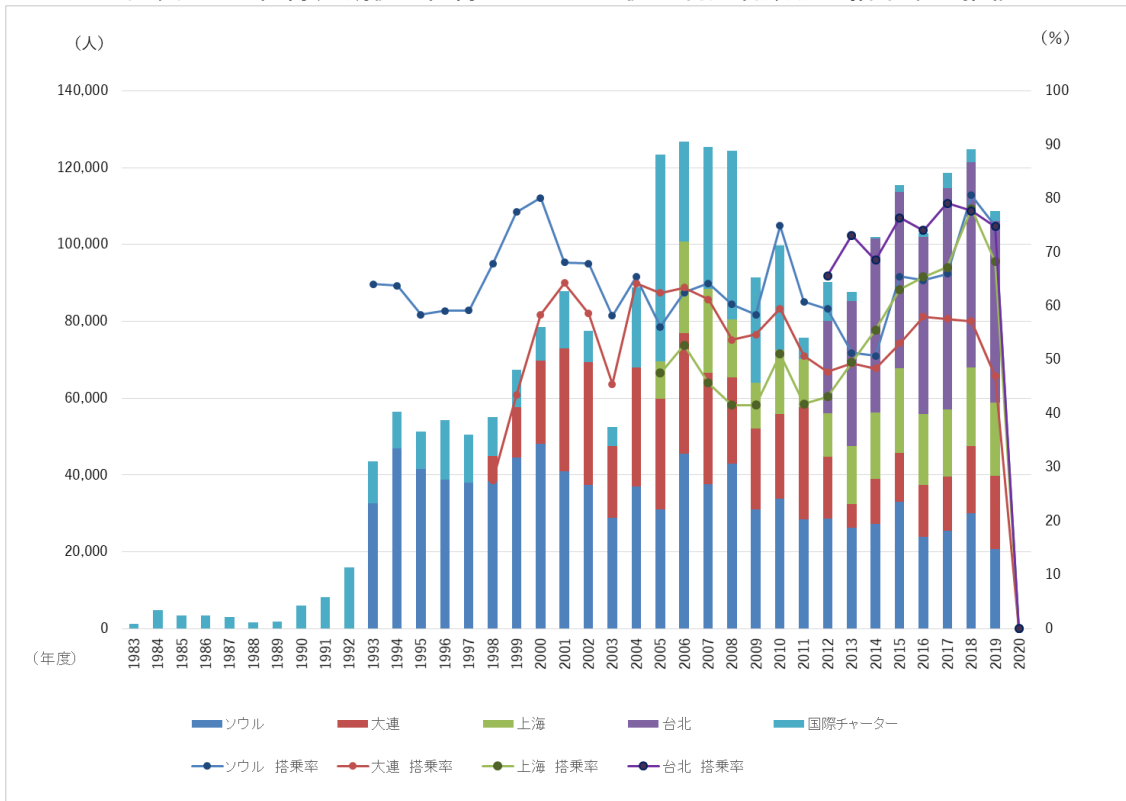
令和元(2019)年度の搭乗率は、ソウル便 74.9%、大連便 47.0%、上海便 68.3%、台北便 74.7%となっており、ソウル便が最も高い。

図表 2-5 国内定期便・国内チャーター便の旅客数及び搭乗率の状況



出典：富山県提供資料より作成

図表 2-6 国際定期便・国際チャーター便の利用者数及び搭乗率の推移



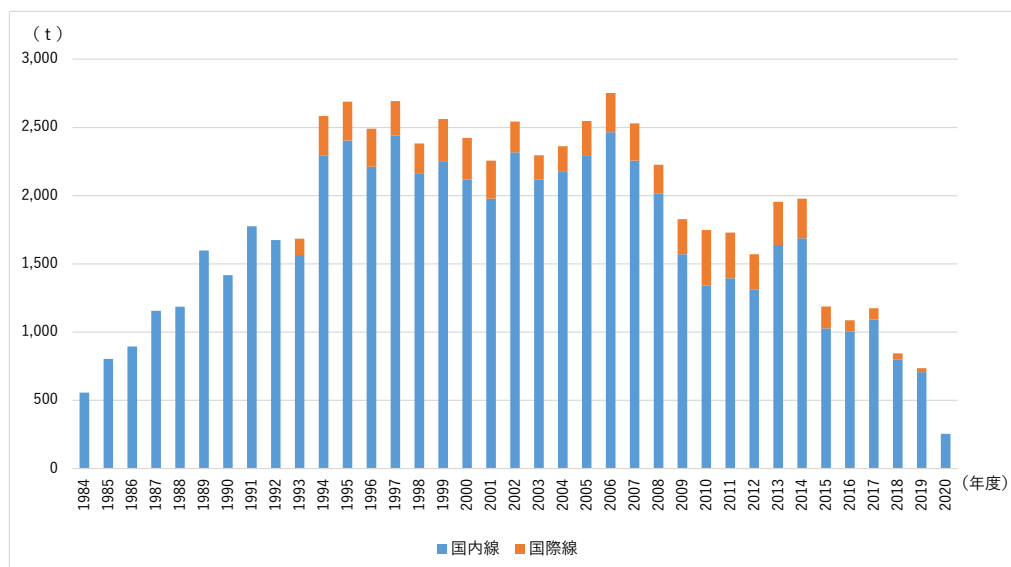
出典：富山県提供資料より作成

③ 航空貨物取扱量・航空郵便取扱量

航空貨物取扱量は、開港後増加し平成 18（2006）年度のピーク時には 2,752 t の取扱いがあった。その後取扱量は減少傾向に転じ、令和元年度の取扱量は 735 t である。

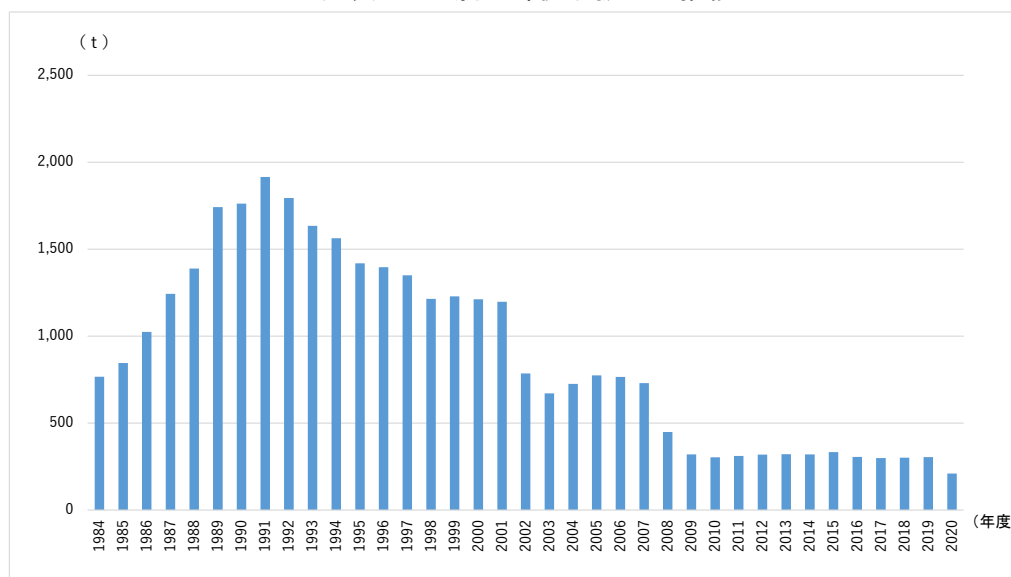
航空郵便取扱量は、平成 3（1991）年度をピークに減少し、過去 10 年は 310 t 前後の取扱量となっている。

図表 2-7 航空貨物取扱量の推移



出典：富山空港の概要（令和 3 年度）より作成

図表 2-8 航空郵便取扱量の推移



出典：富山空港の概要（令和 3 年度）より作成

2-3 路線別の利用状況

(1) 定期便

令和4（2022）年3月現在、国内線については、東京便・札幌便の2路線、国際線については、ソウル便、大連便、上海便、台北便の4路線が就航している。なお、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、国際線4路線は運休中である。

図表 2-9 定期便就航先（令和4年3月現在）

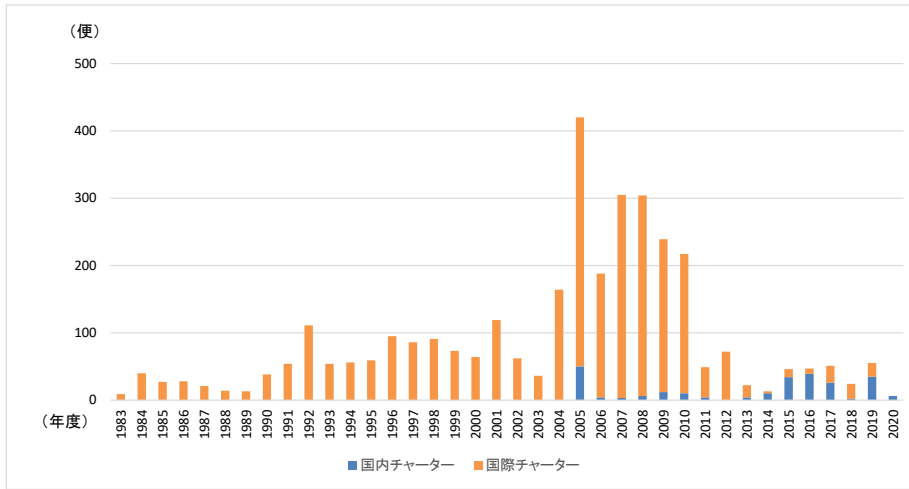
	就航先	便数	運航会社	主な就航機種
国内線	東京 (羽田空港)	1日 3往復	全日本空輸	738・73H=B737-800 (166席・167席)
	札幌 (新千歳空港)	1日 1往復	全日本空輸	738=B737-800 (167席・166席)
国際線	ソウル (仁川国際空港)	週 3往復	エアソウル	A321(195席)
	大連 (大連周水子国際空港)	週 3往復	中国南方航空	A320 (159席)
	上海 (上海浦东国際空港)	週 2往復	中国東方航空	B737-700 (126席)
	台北 (台湾桃園国際空港)	週 4往復	チャイナエアライン	B737-800 (158席)

出典：富山空港ホームページ

(2) チャーター便

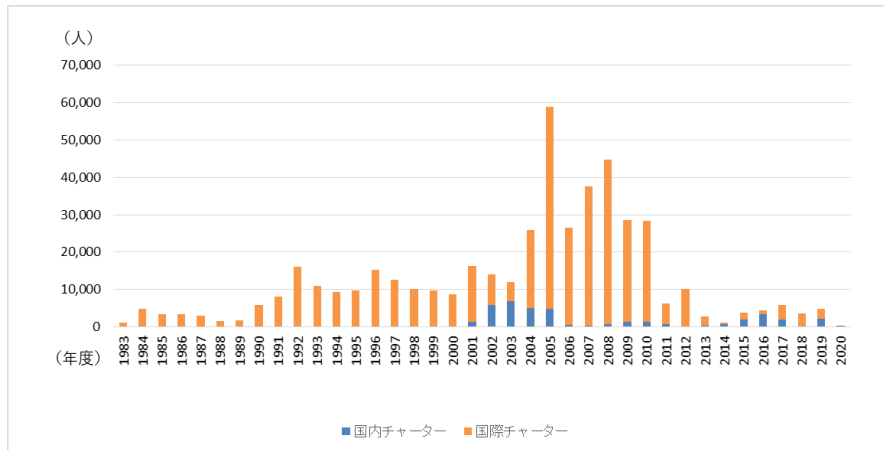
便数、利用人数ともに、国際チャーター便が多い傾向が続いていたが、平成26（2014年）年度頃から国内チャーター便の便数が増え、国際チャーター便を上回る年度も出るようになった。

図表 2-10 チャーター便 便数の推移



出典：富山県提供資料より作成

図表 2-11 チャーター便利用人数の推移



出典：富山県提供資料より作成

国内チャーター便の発着地はこれまで少なくとも 30 空港あり、多岐にわたる。

那覇発着が最も多く、内訳の判明している平成 17 (2005) 年度から令和 2 (2020) 年度までの期間合計で 75 便、7,740 名の利用があった。次に多いのが種子島便であり、平成 17 (2005) 年度から令和 2 (2020) 年度までの期間合計で 17 便、1,175 名の利用があった。3 番目に多いのが宮古であり、平成 17 (2005) 年度から令和 2 (2020) 年度までの期間合計で 14 便、1,482 名の利用となっている。

なお、直近 10 年度間でみると、第 1 位、2 位は変わらないが、第 3 位が稚内空港で 12 便 917 名の利用となっている。

国際チャーター便は富山からのチャーターが 19 の国・地域、海外からのチャーターが 8 の国・地域の実績がある。便数は、富山からのチャーターが 1,471 便・208,103 人の利用、海外からのチャーターが 3,127 便・431,406 人の利用となっている。(昭和 59 (1984) 年 3 月 18 日から令和 3 (2021) 年 3 月 31 日までの実績)

2-4 財務状況の整理

(1) 航空系事業

① 歳入・歳出

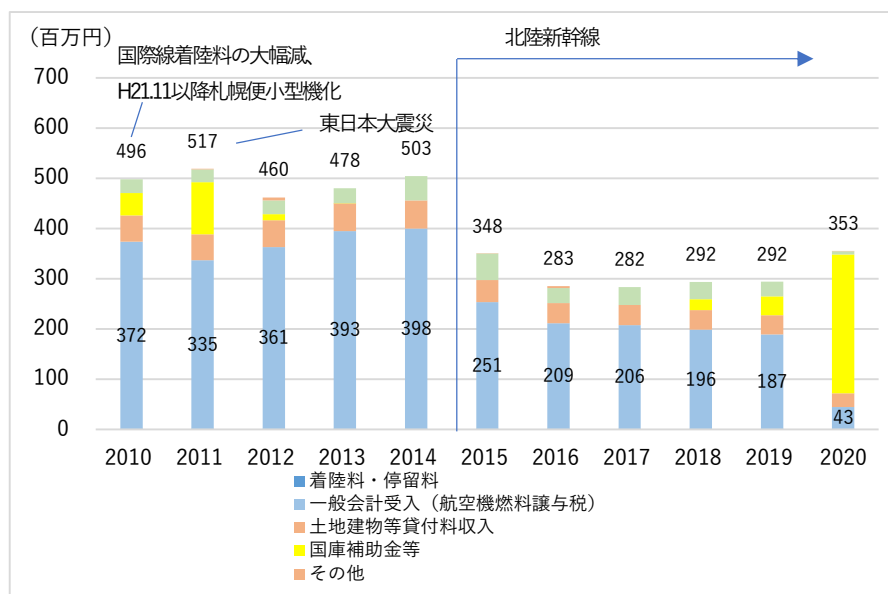
【歳出】

歳入のうち主たる収入を占めている「着陸料等収入」についてみると、平成 21 (2009) 年度～平成 22 (2010) 年度にかけて新型インフルエンザの流行や対中関係の悪化、平成 24 (2012) 年 10 月から北京・大連便の運休等がみられたため、図表 2-12 の前半の期間では、特に国際線の着陸料が大幅に減少している。国内線においても平成 21 (2009) 年 11 月より札幌便の機材小型化、平成 23 (2011) 年度には東日本大震災が発生したため、国内線着陸料についても減少が見られた。

平成 27 (2015) 年 3 月に北陸新幹線が開業すると、羽田便の機材小型化や減便となったため、近年の着陸料等収入は 2 億円程度で推移している。

また、土地建物等貸付料収入に含まれる有料駐車場収入については、北陸新幹線開業前は約 3,000 万円／年程度の収入があったのに対し、コロナの影響を受けた令和 2 (2020) 年度を除けば、近年は 1,300 万円／年程度となっている。

図表 2-12 歳入(航空系事業)

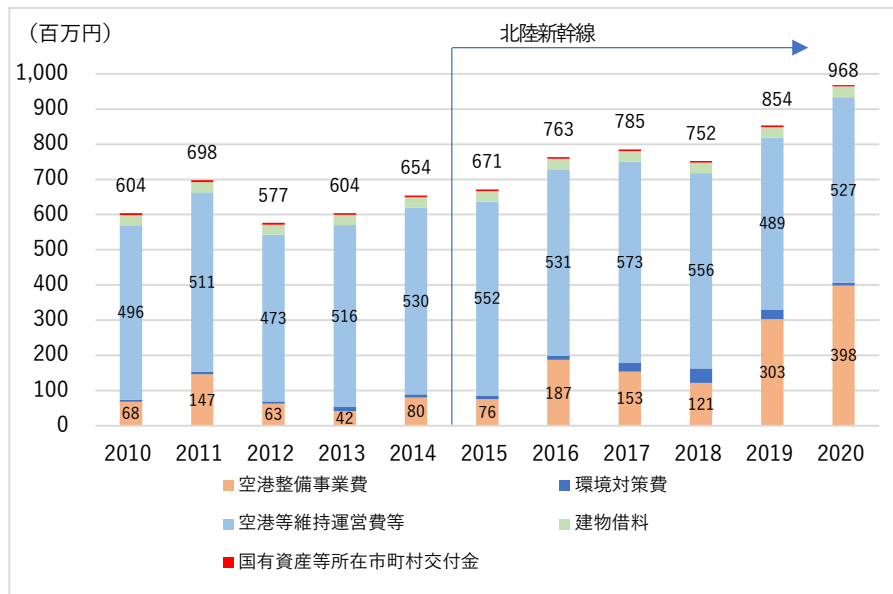


出典:富山県提供資料より作成

【歳出】

歳出のうち、主たる費用を占めている「空港等維持運営費」は、平成 25（2013）年度以降、令和元（2019）年度を除いて毎年 5 億円を超えており、増加傾向にある。なお平成 28（2016）年度から令和 2（2020）年度までの 5 年間の空港等維持運営費の平均は年 5.4 億円である。また、「空港整備事業費」も老朽化に伴い近年増加傾向にあることがわかる。

図表 2-13 歳出(航空系事業)



出典：富山県提供資料より作成

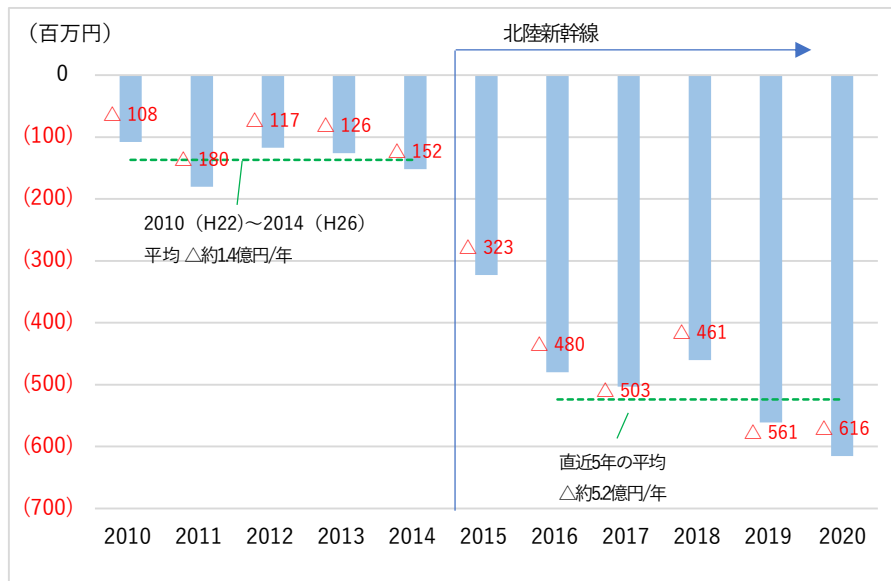
【歳入・歳出差額】

北陸新幹線開業前後 5 年間の歳入・歳出差額をみると、平成 22（2010）年度以降、歳出超過が続いており、その超過額は近年大きく拡大傾向にあることがわかる。

北陸新幹線開業前 5 年間（平成 22（2010）～26（2014）年度）の歳出超過額は年平均約 1.4 億円であったのに対し、北陸新幹線開業後の 5 年間では、年平均 5.2 億円となっている。

これは、歳入・歳出の項目で分析したとおり、主たる収入である着陸料等収入に大幅な減少が見られる一方で、老朽化に伴う施設の維持管理や更新投資費用が拡大していることが要因と推察される。

図表 2-14 歳入・歳出差額(航空系事業)



出典: 富山県提供資料より作成

(2) 非航空系事業

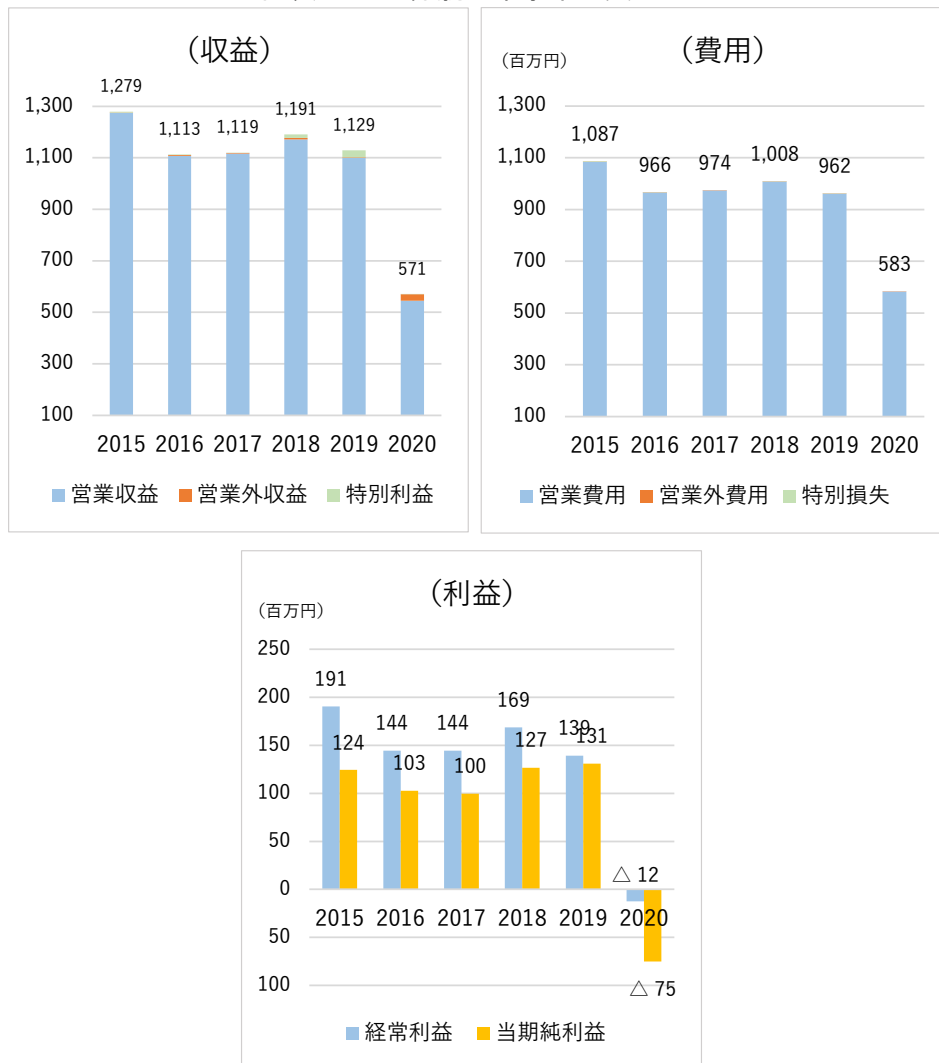
① 収支状況

富山空港ターミナルビル株式会社の平成 27 (2015) 年度の営業収益は、約 13 億円であったが、その後、平成 28 (2016) ~令和元 (2019) 年度の間は約 11 億円前後で推移しており、令和 2 (2020) 年度は新型コロナウイルスの影響を受け 5.7 億円まで下がっている。営業収益には、不動産管理事業収入や免税売店売上高、直営商業施設からの売上収入等が含まれる。平成 27 (2015) 年度の営業収益が大きい要因としては、免税売店収入が前年度比約 1.1 億円増加したことが要因である。しかしながら、平成 27 (2015) 年 3 月に北陸新幹線が開業して以降、売店売上高や広告料等のその他付帯収入が減収している。

一方、平成 27 (2015) 年度から令和元 (2019) 年度の 5 年間の営業費用は約 10 億円前後で推移しており、ほぼ横ばい、令和 2 年 (2020) 年度は 5.8 億円となっている。令和元 (2019) 年度の支出の内訳は、売上原価 3.8 億円、販売費及び一般管理費 5.8 億円となっている。

経常収支については、平成 27 (2015) 年度から令和元 (2019) 年度の 5 年間は黒字を確保している。ただし、平成 27 (2015) 年度の経常利益は約 1.9 億円程度であったが、その後減少し、令和元 (2019) 年度には約 1.4 億円程度、令和 2 年 (2020) 年度にはマイナス 12 百万円となっている。

図表 2-15 非航空系事業収支



出典：富山空港ターミナルビル資料より作成

② 経営指標

富山空港ターミナルビル株式会社の財務諸表を元に経営指標を整理する。なお、令和2（2020）年度は新型コロナウイルスの影響を大きく受けていることから、ここでは令和元（2019）年度までの数値を整理する。

平成27（2015）年度から令和元（2019）年度の5年間の収益性をみると概ね横ばいで推移しており、経常利益率は10%以上を確保している。平成29（2017）年度の全国主要空港ビル会社（54社）の決算状況¹では、経常利益率が20%以上の企業が8社、10%台の企業が23社と最多となっており、富山空港ターミナルビル株式会社においても同業他社と遜色ない収益性が確保できているといえる。

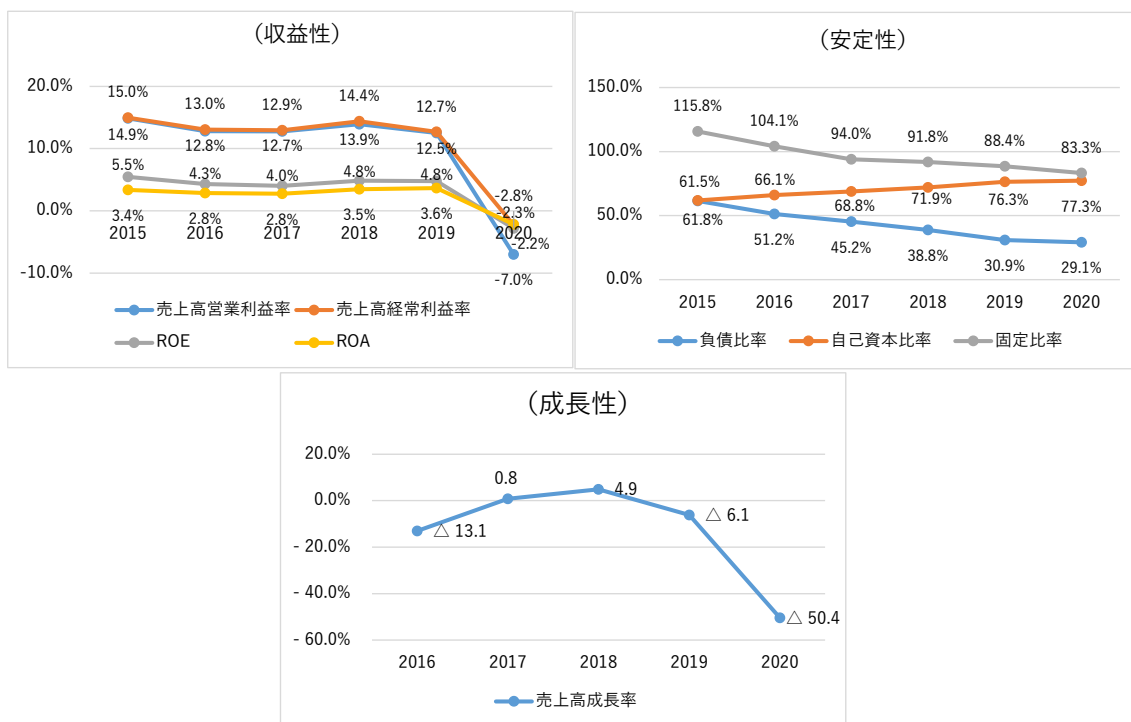
財務の安定性では、令和元（2019）年度の全国主要ビル会社の自己資本比率平均が73.1%

¹ 東京商工リサーチ調べより

であるのに対し、富山空港ターミナルビル株式会社は 76.3%である。負債比率や固定比率も年々減少しており、安定性は確保されていると言える。

財務の成長性では、直近の売上高成長率はマイナス 6.1%とマイナス成長である。全国主要空港ビル会社の売上高上位 10 社（48 社中）の令和元（2019）年度売上高成長率平均はマイナス 4%となっており、上位の会社と比べると富山空港はマイナス幅が大きい結果となっている。

図表 2-16 経営指標



出典：富山空港ターミナルビル資料より作成

2-5 富山空港及び周辺地域の現状整理から得られた示唆・評価

本章では、富山空港及び周辺地域の現状を整理した。

富山空港の立地や施設等の現状として、日本で唯一の河川敷空港であること、市街地に近いこと、ICが近いこと、CIQの常駐などの特徴があることが分かった。

空港路線の特徴として、国内線2路線、国際線4路線の定期便があり、国内線では羽田便の利用者の割合及び搭乗率が高い。

また、富山空港からの出発、富山空港への来訪については乗継利用がある。富山空港利用者は、国土交通省の調査結果によれば、羽田路線を利用して九州方面へ乗り継いでいる傾向がみてとれる。

航空利用者の乗降客数は、北陸新幹線開業後に大幅に減少し、さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による減便・運休の影響で非常に大きなダメージを受けている。

非航空系である富山空港ターミナルビル(株)の収益性は概ね横ばいであり、一定の利益率を確保しているが、航空系事業については、歳出超過の状況となっており、改善が必要である。

これらの状況を踏まえて、課題を整理し、対策を検討することが必要である。

3. 富山空港の課題整理

富山空港の課題整理とあわせ、ポテンシャル等について整理する。

3-1 外部環境の整理

外部環境について、政治的要因、経済的要因、社会的要因、技術的要因に分類し整理する。

富山空港を取り巻く外部環境は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、様々な面で環境の変化に影響を及ぼしている。例えば、人々の行動様式は大きく変化し、リモートワークの浸透に伴い移動需要が減少する一方で、郊外への移住需要やワーケーション需要といった新たな需要も生み出している。

この他にも、国を挙げて推し進められるデジタルトランスフォーメーションが近年の大きな動向といえる。空港分野でのデジタルテクノロジーの活用は、拡大傾向にあった訪日外国人の受け入れと日本人出国者のスムーズな旅行環境を整備するため、旅客の入国・出国手続きの円滑化に向け FAST TRAVEL といった取組が進められている。また、不足する労働力（グランドハンドリング等）の補完や、空港維持管理における省力化・効率化に向けても最新技術が活用されている。

図表 3-1 外部環境の整理

	Opportunity (機会)	Threat (脅威)
政治的要因	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症に伴う支援金等、特別措置による融資・補助金の条件緩和 アフターコロナの経済再生政策の強化への期待(GOTO キャンペーン継続、その他施策への期待) ビザ発給要件の緩和によるインバウンド増 入管法改正や技能実習制度の条件緩和による入国外国人数の増加（外国人雇用の拡大） 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症に伴う緊急自害宣言の発動（経済活動抑制による影響） 空港経営改革（コンセッション）の推進に伴う需要獲得競争の激化 中国・韓国間の政治情勢の悪化 中央政府のDX化促進に伴う地方自治体での対応 2050年カーボンニュートラルに向けた取り組み強化への対応
経済的要因	<ul style="list-style-type: none"> 世界的な航空需要の拡大（特にアジア太平洋地域の経済成長に伴う観光需要増加） アフターコロナの景気回復と観光需要増加への期待 コンセッション事業拡大に伴う空港運営事業（ビル事業者）の産業構造変化（プレイヤーの増加） 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う景気悪化（リーマンショックを超えるマイナス水準のGDP成長率、航空需要への影響、航空会社の破綻や再編等）と見通しにくいインバウンドの回復時期
社会的要因	<ul style="list-style-type: none"> 新しい生活様式の浸透による市場の変化 <ul style="list-style-type: none"> ✓ ライフスタイルや消費生活の変化（起業の事業者移転や二拠点居住、移住、ワーケーション等） ✓ リモートネイティブ世代への対応 ✓ マイクロツーリズムへの注目 ✓ 国内LCCやリージョナルジェット運航の増加 ✓ ビジネスジェットへの注目 アジア圏の人口増 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少、人口構造変化に伴う航空需要、旅行需要への影響や労働人材の不足（航空人材） 自然災害の多発か、災害の激甚化 新型コロナウイルス感染症拡大による、新しい生活様式の浸透に伴うビジネス需要の減少 新型コロナウイルス感染症拡大による非接触化への対応やソーシャルディスタンス確保のためのコスト増

	Opportunity(機会)	Threat(脅威)
技術的要因	<ul style="list-style-type: none"> ・ FASTTRAVEL の推進による旅客の利便性向上 ・ テレワークなどの環境整備に伴う利便性向上 ・ IT 技術やドローン技術、その他最新技術の進化による航空人材不足解消 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通信技術やDX化進展に伴う移動需要やオフィス需要等の減少 ・ テロ事件や新型コロナウイルス感染症拡大に伴う保安や安全に係るコストの増加

3-2 内部環境の整理

富山空港及び富山県の内部環境について、対応が必要な事項とポテンシャルに分けて整理する。

(1) ポテンシャル

- ・ 富山空港は、CIQ が常駐し、近隣県の中では充実した国際線定期路線のネットワークを有しており、国際線利用者数は増加傾向にある。
- ・ 令和元（2019）年に発生した台風 19 号の影響により北陸新幹線の運転が取りやめになった際には、首都圏からの代替ルートとして羽田便が機能する等、県内の交通ネットワークの代替性を担う重要なインフラとして機能している。
- ・ 富山県の立地の優位性（三大都市圏からほぼ等距離に位置）や世界遺産や国宝、豊かな自然があることに加え、新たな観光スポットが増加している。
- ・ 外部環境で整理したとおり、新たな生活様式の浸透に伴うワーケーションや二拠点居住、本社移転等が進んでいるが、豊かな自然環境に恵まれているだけでなく、自然災害が少ないことは、富山県への流入を増加させる大きなメリットになる。

(2) 対応が必要な事項

- ・ 空港に要するコストは、年々拡大傾向にあり、県財政を圧迫しており、これを圧縮・効率化する必要がある。
- ・ 富山空港の主要路線は羽田便であるが、当該路線は北陸新幹線と競合関係にあるため、富山空港の近年の利用者数が大きく減少している。この状況を打開するための利用促進の取組等が求められている。
- ・ 県民及び県内企業の一層の空港利用促進が必要である。
- ・ 海外（特に欧米）はもとより、国内での観光地としての認知度が十分でないことがアンケート調査やヒアリング等からも把握されており、情報発信や認知に向けた取組の充実が求められるといえる。

ポテンシャル

【富山空港】

- 近隣県の中では充実した国際線ネットワーク
- 北陸新幹線開業後も国際線利用者数は増加傾向
- 県内公共交通機関の代替性の確保
- 運用要件の緩和等、ビジネスジェットの受入体制強化

【富山県】

- 東京、名古屋、大阪の三大都市圏からほぼ等距離に位置、都内からの交通利源性の高さ
- 世界遺産や国宝といった観光資源に加え、県内の新たな観光スポットの増加（Healthian-wood（立山町）、Bed and Craft（南砺市）等）
- 富山県における観光での注目度や東アジア方面（台湾）からの認知度が高まっている（特に立山黒部）
- 自然豊かな環境（植生の自然度比率や自然公園地域割合の高さ、海、山）
- 恵まれた自然資源、地熱資源を活かした再生可能エネルギーのポテンシャル（脱炭素化社会への貢献）
- 自然災害（特に地震）が少ない
- 北陸新幹線開業による、首都圏-富山県間の流動量の増加

対応が必要な事項

【富山空港】

- 航空系事業の歳出の拡大と歳入の減収（航空系事業と飛行空閘事業の合算収支でも赤字）
- 国内線ネットワークの脆弱さ（2路線のみ、かつ羽田便は減便傾向）
- 北陸新幹線との競争と共存（富山空港の主要路線である東京便への影響大、過去には東北新幹線や上越新幹線の開業により羽田-仙台便や羽田-新潟便が廃止になっている）
- 施設の老朽化に伴う今後の更新投資費用の一層の増加（ジェット化供用開始後40年が経過し、空港基本施設及びターミナルビルの老朽化が進んでいる）
- 空港から観光地への二次交通網の脆弱性（空港から公共交通を利用して観光地へ向かうことが難しい）
- 県民や県内企業の一層の利用促進（同じ就航先にも拘わらず、近隣他県の空港利用もみられ、県内企業は首都圏移動時に新幹線利用が中心）
- 来県する訪日外国人の富山空港国内線利用割合の低さ（現在は、ネットワークが多様でLCC就航もある中部・成田・関西空港から入国し、空路以外で来県する傾向）

【富山県】

- 県内人口減少に伴う航空需要の減少（アウトバウンドの母数が減少）
- 近隣空港でのコンセッション導入に向けた動き（小松空港、新潟空港、松本空港での導入に向けた検討開始）
- 近隣空港における需要後背圏拡大の動き（圏域をまたぐ二次交通網の整備や広域観光PR、航空営業体制の構築等）
- 豊かな観光資源や生活環境があるにもかかわらず、海外はもとより国内での認知度が十分ではない（令和2年国内認知度ランキング：富山県26位⇄石川県10位、令和元年観光入込数：富山県14,817千人⇄石川県24,899千人）

3-3 今後の課題の整理

今後の富山空港の一層の発展のため、現状分析を踏まえると、課題として下記の点が重要と整理される。これらは、富山空港の発展に向けて解決すべき課題といえる。

課題
<ul style="list-style-type: none">● アフターコロナの航空需要回復を見据えた誘客促進● 既存路線の維持・活性化と新規路線の開拓など航空ネットワークの充実・強化● 「新しい生活様式」や多様化するニーズに応じた誘客● 空港利用の機運醸成と利用圏域拡大● 県内産業や観光資源、近隣県などとの連携強化● 空港施設の維持管理の効率化と老朽化により増嵩する更新・投資への対応● 民間活力導入による空港経営改革の検討

4. 富山空港の潜在需要調査

潜在需要調査では、①近隣県を含めた広域での空港の潜在需要、②観光やビジネス等のコンテンツと空港の連携可能性、③サテライトオフィス等のアフターコロナにおける新規需要を把握するため、データ整理、インターネットアンケート調査及びヒアリング調査を実施し、これらの結果をもとに将来需要予測を実施した。

4-1 データ整理からみた潜在需要

富山空港の利用者の利用圏域や空港からの距離を踏まえると、岐阜県、新潟県、長野県の一部のエリアからは、富山空港の利用者を見込む余地がある。また、新規就航先としては、旅客数が一定あり、富山県との流動量が多く見られる、関西方面、福岡方面や、富山県民の4万人超/年が出国する成田国際空港への就航も検討の余地がある。

4-2 将来像や具体施策に対する示唆

(1) 富山県アンケートから得られた示唆

アンケートより得られた示唆は以下のとおり。

【利便性に関する示唆】

- ・ 富山空港の羽田便を利用した場合の、首都圏以外への乗継の利便性の高さ、飛行機利用の利点を空港のホームページ以外でも幅広く PR するとともに、最新情報への更新を怠らない
- ・ 利用したい時間帯に利用したい路線があることや時間帯や行き先の選択肢を広げるためにエアポートセールス体制を強化していく

【利用促進に関する示唆】

- ・ 需要の掘り起こしに向け、新規就航を目指す自治体との連携強化や県内での当地の観光イベントの実施を行う
- ・ 県民が空港を利用して県外に出てみたいと思えるような施策が必要、かつ空港の利用のハードルを下げる工夫が必要
- ・ サポーターズクラブの認知度向上や利用者目線での特典を再検討する（あわせて空港に対する理解を深めたり、来港のハードルを下げる創意工夫を実施）

【空港内の機能強化に関する示唆】

- ・ 機能強化をする目的を明確にし、それぞれの機能がどのような人をターゲットとした増加を見込んでいるのか検討したうえで施策に位置付ける

【将来像のイメージの示唆】

- ・ 県民と県外から見たときのイメージや期待の違いを踏まえて空港に求められる機能を検討していく

(2) 近隣県アンケートから得られた示唆

アンケートより得られた示唆は以下のとおり。

【利便性に関する示唆】

- ・ 富山空港からの乗り継ぎ利便性の高さを空港ウェブサイトだけでなく、より広く伝わる媒体で利便性をPRしていく
- ・ 近隣県を含めて駐車場の利便性の高さをPRする
- ・ 利用したい時間帯に利用したい路線があることや時間帯や行き先の選択肢を広げるためにエアポートセールス体制を強化していく

【利用促進に関する示唆】

- ・ 富山空港からの乗り継ぎ利便性の高さを空港ウェブサイトだけでなく、より広く伝わる媒体で利便性をPRしていく
- ・ 富山空港に自家用車を停めて、空港を利用した場合の所要時間や費用等、富山空港を利用することのメリットを分析し、県外にPRする
- ・ 飛行機利用者の利便性向上・利用促進に向け、駐車場利用に関する自由度を高めたり、他県との交通アクセス向上を検討する

【空港内の機能強化に関する示唆】

- ・ 機能強化をする目的を明確にし、それぞれの機能がどのような人をターゲットとした増加を見込んでいるのか検討したうえで施策に位置付ける

【空港の将来イメージに関する示唆】

- ・ 県外から見たときのイメージや期待も踏まえて空港に求められる機能、将来像を検討していく

(3) 首都圏アンケートから得られた示唆

アンケートより得られた示唆は以下のとおり。

【利便性に関する示唆】

- ・ 首都圏から空港を利用するビジネス需要は一定程度あるので、首都圏ビジネスパーソンに利用を継続してもらうための方策を検討する
- ・ 富山空港を起点とした県内外の所要地への所要時間、アクセス方法、料金等の情報を広くPRし、予約まで一括で請け負う等、空港を利用した場合の目的地までの手続きの利便性向上のための方策に取り組む

【利用促進に関する示唆】

- ・ 空港を利用して来県し県内や近隣県を観光することで享受できるメリット（飛騨高山方面等も空港からのアクセスが良い事等）をPRする
- ・ 複数交通機関や近隣他空港と組合せた広域の旅行商品を造成する
- ・ 「行きたいきっかけ」を創り（既存コンテンツも含む）、富山県に行きたくなくなるようなPR活動を行う（これまでのPR方法にとどまらない）

- ・ 発信した情報が認知され、行動につながるようなきっかけ作りを行う

【空港内の機能強化に関する示唆】

- ・ 機能強化をする目的を明確にし、それぞれの機能がどのような人をターゲットとした増加を見込んでいるのか検討したうえで施策に位置付ける

【空港の将来イメージに関する示唆】

- ・ 他地域から見た場合の富山県の観光地としての認知度を高める
- ・ 首都圏との公共交通機関の便利さ、地域内での移動手段の利便性向上に努め、PRする

4-3 ヒアリング調査

(1) ヒアリング実施概要

県内企業・大学等における今後の富山空港の利用促進、賑わいづくりや新たな需要創出に向けた意見等を具体的な方策に反映し、新たな空港の利用方法やニーズを探り、空港機能強化の具体的な方策に反映するために実施。ヒアリング対象は県内を中心に、観光関連、製造業関連、運輸・交通関連等に対して行った。

(2) ヒアリングより得られた内容と示唆

ヒアリングより主に得られた意見内容は以下の通り。

①観光面でのポテンシャル

県内には、立山、黒部などの自然を始め、新たな観光資源や、対県警施設・食等の資源が点在している。

②観光面での課題

来県者の立場から見た場合の情報発信がうまくきておらず、また、各市町村がそれぞれに情報発信し、横の連携がない点が課題。また、冬季の集客も出来ていない。

空港の立地としては駅に近いため、必ずしも不便とはいえないが、観光地を結ぶ二次交通は弱く、今後のFIT化に備えた対応が未整備な点も課題である。

③航空機の利用促進

県民は移動手段として空港をあまり利用しない傾向があり、サポーターズクラブの存在も事業者には知られていない。そのため、羽田便を利用した乗り継ぎの利便性の向上や、空港を利用することによる特別感、新幹線利用との差別化などが重要となる。

その他、LCCの受入や新たな就航先の開拓などの周辺空港との役割分担、あるいは近隣他空港・近隣県・他の交通機関等との連携による利用促進も検討すべきである。

④空港の利用促進

現在、地元事業者が首都圏に出張で向かう際は、ほぼ新幹線を利用しており、県民にとって空港は遠い存在であり、楽しいという印象に乏しい。空港及び空港周辺には県民が利用しやすい店舗等がなく、空港に行く理由がないのが現状。

⑤各者事業等との連携

現状は空港の利用者が少ないため、ビジネス展開は難しい。空港の利用者数に左右されない、様々な企画展開を行うことで人の流れができれば、連携の可能性もある。

4-4 将来需要予測

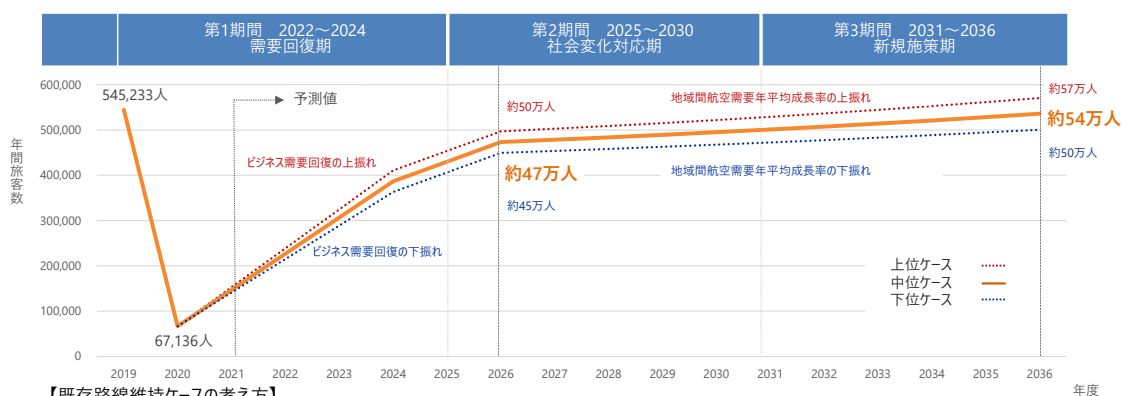
(1) 予測方法

富山空港の規模及び特殊性を考慮するため、過去の運用実績に対して想定される、将来の需要影響要因を個別分析し、将来需要を推定するボトムアップ型の予測をベースに、航空国際機関等の公表指数等を織り交ぜて15年程度の予測を行った。

(2) 路線維持ケース

ソウル便と大連便を維持した路線維持ケースを以下に整理する。本ケースでは、年間取扱旅客数は5年後（令和9（2027）年）に48万人、14年後（令和18（2036）年）に54万人と予測した。

図表 4-1 路線維持ケースの需要予測



【既存路線維持ケースの考え方】

国内線	<ul style="list-style-type: none"> 観光需要は2024年までに100%の回復見込 ビジネス需要は2024年までに回復見込(ただし、恒久的に▲約30% ±10%見込) 	<ul style="list-style-type: none"> 国内のGDP成長や人口推移、過去の就航実績、市場環境を踏まえ、当面横ばいの可能性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 国内のGDP成長や人口推移、過去の就航実績、市場環境を踏まえ、当面横ばいの可能性が高い
国際線	<ul style="list-style-type: none"> アジアは国境制限が最も厳しく、欧州でのコロナ再拡大の影響を受け、2024年までに100%の回復は見込めず 	<ul style="list-style-type: none"> 2026年までに100%の回復見込 日本及び東アジア・東南アジアの地域間の航空需要の年平均成長率を反映 ソウル便は夏ダイヤのみ運航 	<ul style="list-style-type: none"> 日本及び東アジア・東南アジアの地域間の航空需要の年平均成長率を反映

※現行の既存路線を維持したことを前提に結果を算出している。

(3) さらなる上乗せの可能性

需要予測に加えて、新規路線開拓や新規施策の実施等によるポテンシャルを考慮した場合は、さらなる上乗せの可能性が考えられる。

国内線においては、富山との往来が多く、経済圏でのつながりがあり、鉄道の終電時間との兼ね合いなどから、ビジネス需要の底上げを中心とした関西方面への新規路線開拓の可能性や、新たな需要を掘り起こせる九州方面の可能性がある。

国際線に関しては、インバウンド需要に加えアウトバウンドの可能性も視野に入れ、富山県との地域感流動が多く見込まれる東アジア圏・東南アジア圏への新規路線開設が考えられる。

5. 富山空港の将来像の検討

5-1 富山空港の目指すべき姿

富山空港が将来目指すべき姿については、アンケート調査、ヒアリング、「富山きときと空港運営あり方検討会議」のご意見などから、総合的に整理し3つの将来像を立てている。

(1) アンケート調査からの主な示唆

- ・ 利用に際して多様な選択肢のある空港（就航時間帯、路線数の多さ等）であることが最大の利用促進要因
- ・ 県民の空港の利用ハードルを下げ、来港のきっかけをつくることが需要の増加に向けて重要
- ・ 他県からの利用促進に向け、駐車場の利便性や交通利便性の向上が重要
- ・ 富山県の「観光地」としての認知度を高め、来県意欲を促進することが重要

(2) ヒアリングからの主な示唆

- ・ わざわざ足を運びたいくなる空港となるため、空港に対する印象を大きく変える取組みの実現が必要
- ・ 空港を中心として他県も含めた広域観光の拠点としての機能充実と情報発信、空港と観光地を結ぶ二次交通の利便性向上が重要
- ・ 旅行者の属性やニーズ、社会環境の変化を踏まえた、持続可能な観光地域づくりと戦略的なプロモーションが重要

(3) 「富山きときと空港運営あり方検討会議」からの意見

- ・ 空港から県内及び近隣県も含めた観光地への二次交通の充実と空港利用促進に向けた利便性向上
- ・ 近隣県、関係者間、新幹線との連携強化による利用促進
- ・ 空港及び周辺敷地の活用も含めた空港の魅力度の向上

- ・ 底堅いビジネス需要の維持のための方策の検討
- ・ 民間活力導入手法活用による空港運営の効率化（県のコスト縮減や稼げる空港になるための方策の実現）

目指すべき将来像

- 多様なニーズや需要に柔軟に対応できる空港
- 地域の資源を活かした魅力がある空港
- 広域におけるゲートウェイ機能を備えた空港

また、これら目指すべき将来に向けて、今後の取組みの方向性を下記のように定めた。

- 方向性 1 航空ネットワークの維持・拡充
既存路線を維持しつつ、新たな路線を開拓し県民の利便性を高め、より多くの利用につなげる取り組み
- 方向性 2 空港施設機能の拡充
利用者にとって使いやすく快適な施設とすべく、多様な機能を整備する取り組み
- 方向性 3 二次交通の利便性向上
空港から各地を結ぶ交通網を広げ、多様な交通手段を用意する取り組み
- 方向性 4 県内産業・観光資源との連携
県内の産業活動への寄与や空港と観光資源がつながるような取り組み
- 方向性 5 近隣県・近隣空港との連携
近隣県も含めた周遊観光や、近隣の空港との相互連携の取り組み
- 方向性 6 「新しい生活様式」などの多様なニーズへの対応
リモートワークや二拠点居住など、新たなライフスタイルに応じたサービス提供等の取り組み
- 方向性 7 空港利用促進に向けた機運醸成
県民や近隣県に向けた空港のPR活動などの取り組み

5-2 取り組むべき方向性と主な施策

目指すべき将来像と、今後の7つの取り組み方向性を踏まえ、より重点的に取り組む施策や具体的な施策を以下に整理する。

今後の需要見込み（新型コロナの影響による落ち込みからの回復見込みを国内線 2024 年まで、国際線 2026 年までとする）や、ビジネス需要が大きなシェアを占め、CIQ が常駐しており、立地的に市街地や IC から近く、近隣県からのアクセス利便性も高いという空港の特性から、今後、重点的に取り組む施策を考えるうえでは、(1) ビジネス需要の維持・底上げ、(2) アジア圏からのインバウンド需要の取り込み、(3) 新たな利用者の掘り起こし、を今後の施策を考えるうえでの重要なポイントとして、以下に重点的に取り組む施策を整理した。

(1) ビジネス需要の維持・底上げ

① ビジネス客等の利用促進 ～全国・海外へ便利に乗り継げる～

- ・ 全国・海外への乗継ぎ利便性を訴える積極的なプロモーションの実施
- ・ 県内外の旅行会社を対象とした乗継旅行商品の造成
- ・ ビジネスブースやコワーキングスペース、ビジネスラウンジなどのビジネス環境の整備

R4 年度に取り組む施策：

空港ターミナルビル内のビジネスブースの設置

WEB 会議などのテレワークを可能とする防音の個室ビジネスブースを設置



羽田空港の ANA ラウンジ



防音ビジネスブース（イメージ）

出典：ANA(株)ウェブサイト <https://www.anahd.co.jp/>(左)、
(株)ブイキューブウェブサイト <https://jp.vcube.com/>(右)

②ビジネスジェットの受入環境整備 ～新たな利用者層に選ばれる～

- ・ ビジネスジェット利用者の専用動線・専用待合室等の整備
- ・ ケータリング、宿泊、送迎車両などの各種手配や運航支援サービスの検討・充実

R4 年度に取り組む施策：

ビジネスジェット利用者の専用動線・専用待合室等の整備
利用者のプライバシー・快適性を確保するための専用動線・出入国審査も可能となる専用待合室を整備



ビジネスジェット
(イメージ)



関西国際空港ビジネスジェット専用施設
「Premium Gate 玉響」 (イメージ)

出典： ANA ビジネスジェット(株)ウェブサイト <https://www.anabj.co.jp/>(左)、
関西エアポート(株)ウェブサイト <http://www.kansai-airports.co.jp/>(右)

(2) アジア圏からのインバウンド需要の取り込み

①戦略的なエアポートセールス ～航空会社に選ばれる～

- ・ 空港アドバイザーと連携した戦略的なエアポートセールスの実施
- ・ LCC・リージョナルジェット・チャーター便・ビジネスジェットの誘致に向けた航空会社・運航支援会社への定期的な往訪、国際航空展示会・商談会への参加

R4 年度に取り組む施策：

国際航空展示会・商談会への出展・参加
新規路線開拓・ビジネスジェット誘致に向けて海外の国際航空展示会・商談会へ参加

RoutesAsia2022 6月開催 ベトナム・ダナン
NBAA-BACE 10月開催 アメリカ・フロリダ州



国際航空展示会・商談会の様子

出典：NBAA-BACE ウェブサイト <https://nbaa.org/> Routes Asia ウェブサイト(左)
<https://www.routesonline.com/>(右)

②空港発着の観光客向けサービスの充実 ～とやまの幸せな旅を楽しむ～

- ・ 新たな時代に対応した旅行商品・サービスの造成やデジタル技術の活用
- ・ AI チャットボットを活用した情報提供などのインバウンド誘客に向けた受入環境整備
- ・ 手荷物の一時的預かり、宿泊先等への荷物配送などの手ぶら観光サービスの充実



中部国際空港の手荷物一時預かり所



AI チャットボットによる外国人向け観光案内サービス (R3 年 10 月 1 日～)

出典：中部国際空港ウェブサイト <https://www.centrair.jp/>(左)、富山県資料(右)

(3) 新たな利用者の掘り起こし

①旅客ターミナルビルの付加価値の向上 ～いつも楽しくワクワクできる～

- ・ 提案型トライアルショップの公募など集客が期待できる施設・店舗の誘致
- ・ 富山の産業・伝統工芸の展示・体験、空港オリジナル商品の販売、富山の食・酒、アニメキャラクターを活かした特徴あるイベントの開催

R4 年度に取り組む施策：

富山きときと空港オリジナル商品の企画・販売

富山空港ターミナルビル(株)においてマグカップやランウェイトオルなどの空港限定商品を企画・販売



出典：富山空港ターミナルビル資料 富山県資料 富山市資料

②利用圏域の拡大 ～近隣県の利用を増やす～

- ・ 航空会社と連携した飛騨高山・上越妙高地域での利用促進プロモーションの実施

③「マイエアポート意識」の醸成 ～皆に愛される～

- ・航空会社、空港ビル会社等と連携・協力したイベントの開催滑走路見学ツアー、空港で働く車見学ツアー、空港職業体験ツアー、富山湾・立山周遊フライト、初日の出フライト など
- ・関係自治体・企業等と連携・協力したイベントの開催、ストリートピアノの設置、演奏会 など

R4 年度に取り組む施策：
滑走路見学ツアー・空港で働く車見学ツアーの開催
富山市「Street Piano プロジェクト」との連携
富山市内の小学校で使われなくなったグランドピアノにペイント装飾し、ターミナルビル内に「ストリートピアノ」として設置



空の日イベント滑走路見学ツアー



「Street Piano プロジェクト」
富山駅南北自由通路

出典：富山県資料(左) 富山市資料(右)

5-3 主な施策

目指すべき空港の将来像を実現するにあたり、前項の重点的に取り組む施策の他にも施策が想定される。ここでは、中長期の取り組みも含め、富山空港で取り組む主な施策を以下に整理した。なお、表中*印を付けている施策については、リーディングプロジェクトとして将来的に先進的・特徴的な施策として取り組むことを検討する。

取り組みの実施時期として、短期的な取り組みは 2026 年度まで、中期的な取り組みは 2031 年度まで、長期的な取り組みは 2036 年度までとした。

図表 5-1 取り組みの方向制と主な施策

短期：2026 年度まで 中期：2031 年度まで 長期：2036 年度まで

取り組みの方向制		主な施策	実施時期			関係団体
			短期	中期	長期	
航空ネットワークの維持・拡充	(1) 既存路線の維持・活性化	① 観光客・ビジネス客等の利用促進 ・富山きときと空港の利便性、優位性などの情報発信 ・全国・海外への乗継ぎ利便性を訴える積極的なプロモーションの実施 ・県内外の旅行会社を対象とした乗継旅行商品の造成 ・ビジネスブースやコワーキングスペース、ビジネスラウンジなどのビジネス環境の整備 ・サポーターズクラブのビジネス利用者向け特典の充実	→	→	→	県 空港ビル会社 その他民間
		② 航空貨物輸送等の利用促進 ・荷主・フォワーダーに対する航空貨物需要等の調査 ・国内・国際航空貨物のトライアル輸送・利用促進に向けた PR	→	→	→	県 その他民間
	(2) 新規路線の開拓	① 新たな需要確保に向けた戦略的なエアポートセールス ・空港アドバイザーと連携した戦略的なエアポートセールスの実施 ・LCC・リージョナルジェット・チャーター便・ビジネスジェットの誘致に向けた航空会社・運航支援会社への定期的な往訪、国際航空展示会・商談会への参加 ＊新規路線開拓における成果連動型民間委託方式の導入	→	→	→	県 空港ビル会社 その他民間
空港施設機能の拡充	(1) 空港基本施設の機能強化	① ビジネスジェットの受入環境整備 ・ビジネスジェット利用者の専用動線・専用待合室等の整備 ・ケータリング、宿泊、送迎車両などの各種手配や運航支援サービスの検討・充実	→	→	→	県 空港ビル会社 その他民間
		② 需要に応じた駐機箇所の整備 ・機材や駐機日数などの多様なニーズに対応した駐機箇所見直し	→	→	→	県 空港ビル会社 その他民間
		③ 点検・管理業務の効率化 ・ドライブレコーダーによる滑走路面点検システム等の AI・ICT 技術を活用した点検・管理業務の省力化・効率化 ＊空港除雪車両・除草車両の自動運転化 ＊空港周辺未利用地での太陽光発電導入などの「空港による」カーボンニュートラル化	→	→	→	県 その他民間
	(2) 旅客ターミナルの機能強化	① 旅客ターミナルビルの付加価値の向上 ・提案型トライアルショップの公募など集客が期待できる施設・店舗の誘致 ・富山の産業・伝統工芸の展示・体験、空港オリジナル商品の販売、富山の食・酒、アニメキャラクターを活かした特徴あるイベントの開催	→	→	→	県 関係自治体 空港ビル会社 その他民間
② 利用者ニーズに応じた快適なサービスの提供 ・多言語による案内やピクトグラムを導入等による表示環境の充実 ・施設、店舗の適切な配置、動線の工夫 ・ユニバーサルデザインの導入によるすべての利用者に安全で優しい環境整備 ・手荷物の一時預かり、宿泊先等への荷物配送などの手ぶら観光サービスの充実		→	→	→	県 空港ビル会社	
③ 施設管理業務の効率化 ・カメラ映像解析による行動予測システム等の AI・ICT 技術を活用した警備業務の省力化・効率化 ＊ターミナルビル内の清掃・消毒、人の移動や手荷物運搬等を支援するロボットの導入		→	→	→	県 空港ビル会社 その他民間	

取り組みの方向制	主な施策	実施時期	関係団体
二次交通の利便性向上	① アクセスの利便性向上 ・観光地や交通拠点までの直行バスや周遊バス、デマンド型交通等の運行 ・タクシー、バス、レンタカー等のモビリティサービスや観光施設等と連携した MaaS の推進 ＊顔認証技術を活用したストレスフリーな観光・交通サービスの提供 ＊専用ヘリコプターや「空飛ぶクルマ」での観光地直行送迎サービスの提供		県 その他民間
	② 自動車利用者の利便性向上 ・駐車場の駐車枠ワイド化による乗降環境の改善 ・有料駐車場のキャッシュレス化等の導入 ・電気自動車の充電施設等の誘致		県 その他民間
県内産業・観光資源との連携	① 観光資源等の情報発信やプロモーション ・県内産業、観光地、観光資源などの、ターゲットに応じた情報発信やプロモーションの実施 ・富山の産業・伝統工芸の展示・体験、空港オリジナル商品の販売、富山の食・酒、アニメキャラクターを活かした特徴あるイベントの開催（再掲） ・県内プロスポーツチームとの連携による空港内でイベント・パブリックビューイングの実施		県 関係自治体 空港ビル会社 その他民間
	② 空港発着の観光客向けサービスの充実 ・新たな時代に対応した旅行商品・サービスの造成やデジタル技術の活用 ・AI チャットボットを活用した情報提供などのインバウンド誘客に向けた受入環境整備 ・手荷物の一時預かり、宿泊先等への荷物配送などの手ぶら観光サービスの充実(再掲) ＊ガストロノミーリズム・クラフトリズムなど富裕層向け旅行商品モデルの検討		県 関係自治体 空港ビル会社 その他民間
近隣県・近隣空港との連携	① 需要後背圏の利用圏域拡大 ・近隣県からの利用者に対する高速道路料金割引、駐車場割引・前泊割引などのインセンティブの付与、関係自治体や商工団体等と連携した情報発信 ・航空会社と連携した飛騨高山・上越妙高地域での利用促進プロモーションの実施		県 関係自治体 空港ビル会社 その他民間
	② 広域連携による観光資源等の情報発信やプロモーションの実施 ・近隣県、観光事業者と連携し、海外市場の旅行ニーズに応じた戦略に基づく共同広告、イベント、メディア招聘等の実施 ・近隣県の魅力ある観光資源を組み入れた広域的な観光周遊ルートの開発・形成の促進		県 関係自治体 その他民間
「新しい生活様式」などの多様なニーズへの対応	① 「新しい生活様式」に対応した環境整備 ・ビジネスブースやコワーキングスペース、ビジネスラウンジなどのビジネス環境の整備(再掲) ・衛生設備の非接触化、空調設備の高機能化、サーモグラフィー、オゾン発生器の設置などの感染防止対策の徹底 ＊空港を拠点とした、ドローンを活用した新たな物流網の構築		県 空港ビル会社 その他民間
空港利用促進に向けた機運醸成	① 「マイエアポート意識」の醸成 ・航空会社、空港ビル会社等と連携・協力したイベントの開催 滑走路見学ツアー、空港で働く車見学ツアー、空港職業体験ツアー 富山湾・立山周遊フライト、初日の出フライト など ・関係自治体・企業等と連携・協力したイベントの開催 ストリートピアノの設置、演奏会 など ・空港ボランティアによる空港周辺の清掃、緑化活動 ・サポーターズクラブの特典の見直しや、さらなる利用促進に向けたインセンティブの検討 ＊空港のエンターテインメント機能の充実		県 関係自治体 空港ビル会社 その他民間

* 将来的に先進的・特徴的なリーディングプロジェクトとして取り組むことを検討する施策

6. 富山空港への民間活力の導入手法の検討

富山空港への民間活力の導入手法について、以下に整理する。

6-1 民間活力導入手法の整理

空港の維持管理や運営手法における民間活力の主な導入手法としては、包括委託、指定管理者制度、コンセッションが挙げられる。

コンセッションは、着陸料等の設定・収受を可能とすることで需要リスクを負い、公共施設等運営権がみなし物権とされることで金融機関が抵当権を設定できるため、民間事業者が資金調達しやすくなるというメリットがある。そして、コンセッションの場合には事業期間も比較的長期であるため、投資回収がしやすく収益増に向けた投資意欲もわきやすいといえる。指定管理者制度においても一定の需要リスクを負うが、指定期間が比較的短い傾向にあるため、長期での収益増に向けた取組（投資等）がしづらく、結果としてコスト削減が主なメリットとして注目されがちである。

空港の維持管理・運営全般に民間事業者の経営ノウハウ等を広い範囲で活用する場合には、コンセッションが望ましいと言えるが、同手法は事業範囲や経営の自由度が高い分、民間事業者が負うリスクの範囲も広いいため、事業性次第では参画のハードルが高くなることに留意する必要がある。

図表 6-1 空港への導入が想定される民間活力導入手法

手法	① 包括委託	② 指定管理者制度	③ コンセッション	
			独立採算型	混合型
根拠法	地方自治法 (対象:空港基本施設)	地方自治法 (対象:空港基本施設)	PFI法 (対象:空港基本施設+ターミナル)	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 個別委託している空港に関する業務を包括的に複数年にわたり委託する 	<ul style="list-style-type: none"> 県の指定を受けた民間事業者が、公の施設である空港の管理を複数年にわたり実施する 	<ul style="list-style-type: none"> 空港全体に運営権を設定し、県が選定した民間事業者に運営権を付与し、運営権者として空港経営も含めた経営全体を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 県からの一定の支払（サービス対価）と施設利用者からの利用料により運営 基本的に、運営権対価は発生しない
			<ul style="list-style-type: none"> 施設利用者（航空会社、ターミナル利用者等）からの利用料のみを収入源として運営 通常、運営権対価が発生する 	
一般的な事業期間	短い			
着陸料等収入	管理者	管理者	民間	
その他料金設定	不可	可（条例の範囲、公共の承認制）	可（届出制）	
維持管理運営	管理者	民間	民間	
更新投資	民間も可能	民間も可能	原則民間	
修繕	民間も可能	民間も可能	原則民間	

手法	① 包括委託	② 指定管理者制度	③ コンセッション	
			独立採算型	混合型
路線誘致	管理者	民間も可能	民間	
民間への職員派遣	不可	原則不可	退職派遣が可能	
民間への支払方法	委託料として支払う	指定管理料として支払う	原則独立採算（サービス対価を併用する場合もあり）	
地方公共団体の主なメリット	<ul style="list-style-type: none"> 複数年度・性能発注による運営の効率化、サービスの向上 費用削減効果 契約事務の手間の減少 新たな条例の制定が必要ない 	<ul style="list-style-type: none"> 運営の効率化、自主事業等によるサービスの向上 地方自治体の関与は引き続き残り、有事の際等に安心感有 県の承認のもとに利用料金を設定できる 	<ul style="list-style-type: none"> 最も広い事業範囲を設定したうえで、民間のノウハウを最大限活用できる 公共側の財政負担減（混合型では、県からのサービス対価を伴うため、削減範囲が狭まる） 運営リスクの一部移転が可能 地方公共団体職員の効率的な配置が可能 	
地方公共団体の主なデメリット	<ul style="list-style-type: none"> 効率化に限界有 移転できるリスクは限定的 	<ul style="list-style-type: none"> 効率化に限界有 移転できるリスクは限定的 条例制定や議会議決を要し、手続きに時間を要する 	<ul style="list-style-type: none"> 条例制定や議会議決を要し、手続きに時間を要する リスク分担や緊急時対応のルールの明確化が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 左記に加え、県の一定負担が継続する 一般的に事業性が確保しづらい事業であるため、リスク移転は限定的
事例	<ul style="list-style-type: none"> 統計等はないが、一般的な委託の延長として実施していると想定される 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡（H30まで） 名古屋 八丈島 	<ul style="list-style-type: none"> 仙台 高松 関空、伊丹、神戸 福岡 広島 等 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡 南紀白浜 鳥取 但馬

6-2 民間事業者へのヒアリングを踏まえた官民の役割分担

(1) ヒアリングの実施

富山空港の課題を踏まえると、今後の利用促進や賑わい創出、需要創出に向けて新たな民間事業者との連携が一つの視野に入り、特にコンセッションを活用することによる課題解決の可能性が高いと評価できる。

ここでは、空港の官民連携事業に参画または検討実績のある民間事業者を中心に富山空港における民間活力の導入についてヒアリングを行い、今後の事業スキーム立案に向けた参考とする。

①事業手法について

- 先行して空港の運営権を民間に設定している空港では、エアライン誘致やイベントの実施等による空港の賑わい創出などが実施されており、富山空港の場合も、県と連携したエアライン営業、テナント誘致、イベントの実施、PR、観光コンテンツ開発など、賑わい創出や需要創出に向け、民間事業者の知見を活用できる可能性がある。

- エアライン誘致については、例えば CIQ の常駐といった強みを活かした近距離国際路線誘致などの可能性がある。
- コンセッション方式を検討するとすれば、空港全体の運営ではなく、先行して空港ビル部分のみの運営による収益力アップやエアライン誘致の実施、更新投資計画策定の支援等、対象範囲を限定してスタートすることも考えられる。
- 指定管理者制度は民間活力導入手法の一つとして導入の可能性はある一方、民間の自由度が限定的というネガティブな面もある。

②事業条件について

- 利用者数が年間 100 万人に満たない富山空港の収益レベルでは、民間事業者にとって参入は困難であるため、民間活力導入手法としてコンセッションを導入するのであれば混合型が前提となる。特に、空港基本施設の大規模投資等は、県による負担が好ましい。

③本事業に関する懸念点

- 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、リスク分担に対する考え方はよりシビアになっている。
- 需要に大きく影響を与えるような想定困難なリスクなど、リスクシェアの明確化が必要

(2) ヒアリングを踏まえた官民の役割分担への示唆と検討課題

富山空港の現状を踏まえると、一定の県の負担を前提とした役割分担が望ましく、業務範囲については民間のノウハウを活かせる範囲から実施するなどの方法も考えられるが、今後の検討が必要となる。また、不可抗力については新型コロナウイルス感染症の発生を受け、民間事業者側のリスク分担の考え方も変化が見られることから、この点についてもさらなるヒアリング等から確認が必要である。

次年度以降、収支シミュレーションの結果を踏まえた事業スキームの仮案やより詳細な情報を民間事業者に提供したうえで具体の意見を聴取していくことで、事業スキームを改めて構築していく必要がある。

図表 6-2 官民の役割分担と検討課題

項目	役割分担に関する示唆	検討課題
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> 民間活力の活用にあたっては、県負担の軽減に寄与する手法が望ましい。また、空港の賑わい創出や利用促進に向けた投資・ノウハウに民間活力を活用するのであれば、より自由度の高いコンセッションが想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者の経営の自由度がより高く、ノウハウを活用できる範囲が広い手法は「コンセッション」であるが、事業規模や成長見込み等を踏まえると本事業についてリスクが大きいと判断する事業者も多く、複数の事業手法を想定し、事業改善を図ることも一案といえる。
事業要件	<ul style="list-style-type: none"> 空港運営事業の現状の収支状況を踏まえると、公共による費用負担は必須であり、これを前提とした官民の役割分担が必要である。コンセッションであれば「混合型」が前提となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 空港基本施設の将来投資計画を踏まえると、大きな投資が今後見込まれ、県の役割としての負担の程度について条件を定めていくことが必要。
県の負担範囲	<ul style="list-style-type: none"> 富山空港の立地に伴う固有の費用や滑走路延長に係る制約、資産の老朽化に対する更新状況を踏まえると空港基本施設部分の更新投資や大規模修繕については県が負担することが想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本施設、ターミナルビルの双方に関し、県、民間、ターミナルビルにてどの程度の負担分担とするかの検討が必要となる。
事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> 民間の自由度が活かせる範囲を対象とすることが望ましく、空港の将来像を実現するための運営事業や経営基盤の強化を優先することも考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 空港運営の基本的な業務を優先するか、空港周辺の余剰地活用等の民間の自由度に委ねる業務を優先するか等の方向性を定めることが必要。
リスク分担	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症のような、需要に大きく影響を与えるリスクについては契約上のリスク分担をより明確に示すことが必要と考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 不可抗力リスクについては、昨今の新型コロナウイルス感染症の発生を受け民間事業者の意識が大きく変わっていることから、社会情勢等も踏まえた検討が必要である。

6-3 民間活力導入に向けた今後の取り組み

(1) 民間活力導入にあたっての現状認識

民間活力導入に関しては、現状分析および民間事業者へのヒアリングから、以下の現状認識を整理した。

図表 6-3 民間活力導入にあたっての現状認識

	現状認識
導入手法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 包括管理委託方式や指定管理方式では、一定のコスト削減効果や運営の効率化は図れるが、利用促進、新規路線開拓などの分野において効果が限定的である。 ・ コンセッション方式では、利用促進に向けた新たな取組みや新規路線開拓などの可能性が高いが、導入までの準備、スケジュールに時間を要する。 ・ 一般的にコンセッション方式の独立採算制を導入している空港は大規模空港が多い。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長期化するコロナ禍により、先行して運営権を民間に設定している空港の経営状況が大変厳しい。
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 富山空港は、河川敷空港であることから滑走路の拡張は困難であるなど、物理的制限がある。 ・ 今後も新型コロナウイルス感染症のような、需要に大きく影響し、想定困難な事象が発生する可能性がある。 ・ 令和2年度の富山空港の収支はキャッシュフローベース▲613百万円、富山空港ターミナルビル(株)の収支は当期純損失▲75百万円

包括管理委託方式や指定管理者方式の可能性はあるものの、効果が限定的であり、コンセッションについては、導入までに時間を要することが見えてきた。富山空港自体も、滑走路の拡張に制約があり収支が厳しい状況に加え、長期化するコロナ禍の影響も無視できないといった現状にある。

そのため、富山空港が目指す姿を実現するためには、民間活力をどのように導入するかを検討する必要があり、参入する民間事業者の有無の確認、参入にあたっての条件の確認、新型コロナウイルス感染症の影響といった外部要因、空港収支や滑走路の拡張といった課題への対応等の検討が想定される。

(2) 今後の進め方

民間活力導入の手法や先行事例から、その効果を整理したところであり、民間事業者のヒアリングからも、課題はあるものの民間活力導入により県が目指す富山空港の将来像の実現の期待余地が見いだされた。具体的には以下の効果や課題がある。

- ・ 富山空港の将来像の実現のためには、アフターコロナにおいて従来の枠組みにとらわれない柔軟な発想が求められており、新たに民間事業者の資金やノウハウを活用することが有効であると考えられる。
- ・ 空港分野の民間活力の導入にあたっては、包括管理委託方式、指定管理方式、コンセッション方式などの手法があるが、民間事業者の経営の自由度が最も高く、創意工夫を活かすことができるコンセッション方式が導入されている例が多い。

- ・ 今回実施した事業者ヒアリングや他空港の例を踏まえれば、富山空港においても、コンセッション方式の導入の可能性はあるものの、以下の課題がある。
 - ① 空港の旅客規模に適した導入手法：大規模空港は独立採算方式を導入しているが、静岡空港や南紀白浜空港などの小規模空港は県の一定の負担が継続する例あり
 - ② 参画希望の事業者の状況：長期化するコロナ禍により事業者の参画意欲が慎重な傾向あり
 - ③ 費用負担、業務範囲、リスク分担、移行時期：空港基本施設、空港ターミナルビルに係る資産保有状況や財務状況の詳細な分析、需要に大きく影響を与えるような想定困難な事象に係るリスク分担の明確化の必要あり
- ・ 一部の空港で導入例がある包括管理委託方式や指定管理方式は、一定のコスト削減効果や運営の効率化は図れるものの、県の仕様に基づく事業実施となるため、民間事業者の新たな事業展開に限りがある。
- ・ 今後、民間事業者からの意見聴取や収支シミュレーションを行ったうえで、最も適した民間活力導入手法の判断を行うこととする。

民間活力導入にあたっては、これら効果、特徴、課題を踏まえ、富山空港に適した民間活力導入手法について調査・検討し、方向性を整理するため、令和4年度において富山空港民間活力導入可能性調査の実施を予定する。

参考資料 富山きときと空港運営あり方検討会議

(1) 設置目的

新型コロナウイルス感染症収束後における富山きときと空港の目指すべき姿を描くとともに、実現するために必要となる取組みや進め方を検討する。

(2) 委員

【委員長】

一橋大学名誉教授 山内 弘隆

【委員】

富山空港ターミナルビル株式会社代表取締役専務 下川 雅一

富山大学副学長 中村 和之

東京工業大学環境・社会理工学院教授 花岡 伸也

富山県成長戦略会議委員 前田 大介

全日本空輸株式会社富山支店長 宮本 一成

新たな観光振興戦略プラン策定会議委員 森田 由樹子

とやま観光塾主任教授 渡邊 康洋

【オブザーバー】

前 株式会社日本政策投資銀行富山事務所長 吉田 守一

(五十音順 敬称略)

(3) 開催概要

①第1回検討会議

日程： 令和3（2021）年8月26日（木）

議題： (1) 富山きときと空港運営あり方検討会議の設置趣旨
(2) 富山きときと空港の現状と課題
(3) 将来像の検討にあたって
(4) 意見交換

②第2回検討会議

日程： 令和3（2021）年11月29日（月）

- 議題： （1）潜在需要調査結果の概要
（2）富山きときと空港の将来像
（3）民間活力導入手法の検討
（4）意見交換

③第3回検討会議

日程： 令和4（2022）年2月28日（月）

- 議題： （1）将来像実現のための取組施策
（2）民間活力導入手法の検討
（3）意見交換

富山きときと空港運営あり方検討会議設置要綱

(設置目的)

第1条 新型コロナウイルス感染症収束後における富山きときと空港の目指すべき姿を描くとともに、実現するために必要となる取組みや進め方を検討するため、富山きときと空港運営あり方検討会議（以下「検討会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 検討会議は前条の目的を達成するため、次に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 空港の利便性向上や魅力の向上による空港の活性化に関する事項
- (2) 新型コロナウイルス感染症収束後の空港の将来像に関する事項
- (3) 民間活力の導入など今後の空港経営に関する事項
- (4) その他検討会議の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第3条 検討会議の委員は、学識経験者または専門知識を有する者等のうちから知事が委嘱する。

2 知事は、必要に応じてオブザーバーを委嘱することができる。

(委員長)

第4条 検討会議の委員長は、知事が委嘱する。

2 委員長は、会議を進行する。

3 委員長に事故あるときは、知事が委員の中から職務を代理する者を指名する。

(会議)

第5条 検討会議は、必要に応じて知事が招集する。

(任期)

第6条 委員の任期は、令和4年3月31日までとする。

(庶務)

第7条 検討会議の庶務は、地方創生局総合交通政策室において処理する。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、検討会議の運営に関し必要な事項は、知事が別に定める。

附則

この要綱は、令和3年8月26日から施行する。