

富山きときと空港の現状と課題

令和3年8月26日

富山県



富山きときと空港の基本情報

1 基本情報

- 富山空港は、昭和38(1963)年に供用開始(昭和59(1984)年にジェット化)した地方管理空港。
全国で唯一の河川敷空港という特徴がある。
- 富山平野のほぼ中央に位置し、富山市中心部より約7kmと市街地に近く、**高速道路の利用により県内各地に約1時間で移動可能**である。
- 令和元(2019)年度の**旅客数は年間約54.5万人、全国42位**である(令和元(2019)年度、国土交通省空港管理状況調査)。

施設概要

名称	富山空港 (愛称：富山きときと空港)
設置管理者	富山県 (種別：地方管理空港)
位置	富山県富山市秋ヶ島30番地
供用開始	昭和38(1963)年8月20日 (昭和59(1984)年3月18日ジェット化)
運用時間	14.5時間(7:00~21:30)
面積	915,916㎡
対象航空機	中型ジェット機 B777-200、A300クラスまで
着陸帯/滑走路	2,120m×150m/2,000m×45m アスファルト舗装
誘導路	93m×30m 2本 アスファルト舗装
エプロン・スポット数	35,149㎡、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・スポット数	8,541㎡、アスファルト舗装 小型機8バース
無線施設	ローカライザー(LOC)、超短波全方向式無線標識施設(VOR)、距離測定装置(DME)、超短波対空通信(VHF)
CIQ	常駐
駐車場	1,642台(有料：111台 無料：1,531台)

出典：富山空港概要(令和2年度)より作成

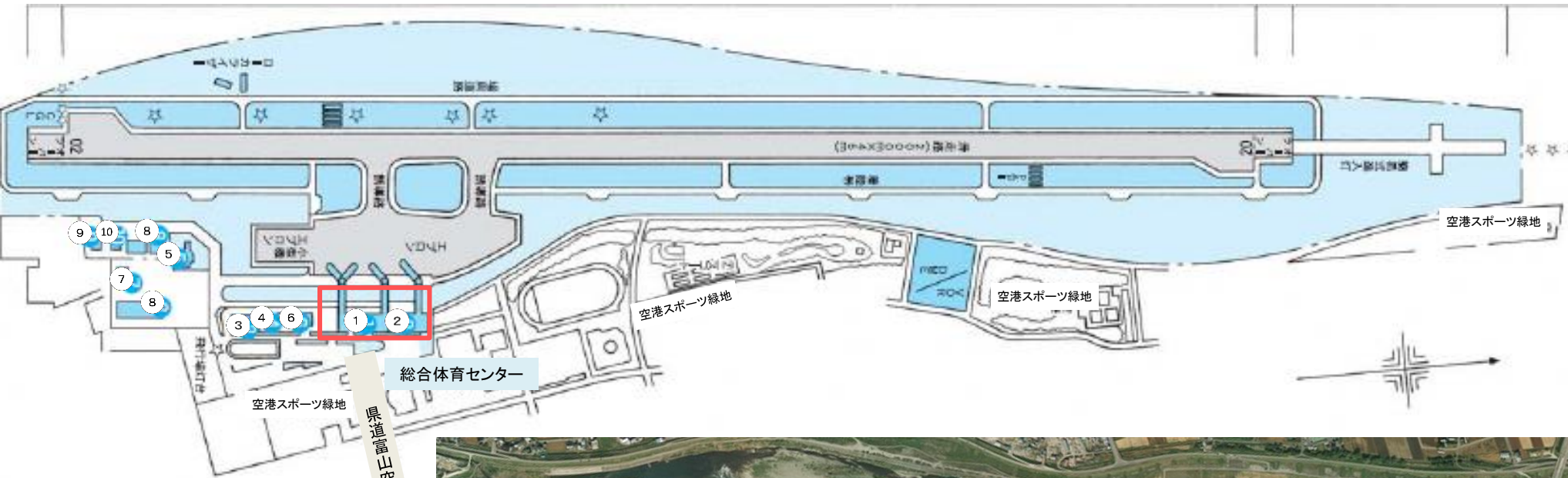
富山空港の位置



富山平野のほぼ中央に位置し、富山市中心部より7km

出典：富山空港ホームページ、富山空港ターミナルビルホームページ

2 空港施設配置 ① 空港基本施設配置



- ① 国内線ターミナル
- ② 国際線ターミナル
- ③ 貨物ターミナル
- ④ 検疫施設
- ⑤ 給油施設
- ⑥ 庁舎管制塔（大阪航空局富山空港出張所・東京航空地方気象台富山航空気象観測所）
- ⑦ 電源局舎
- ⑧ 消防除雪車庫
- ⑨ 県警航空隊
- ⑩ 県防災航空センター



出典：富山県「はじまる 富山物語。」・富山空港概要・国土地理院HP

2 空港施設配置 ②ターミナルビル



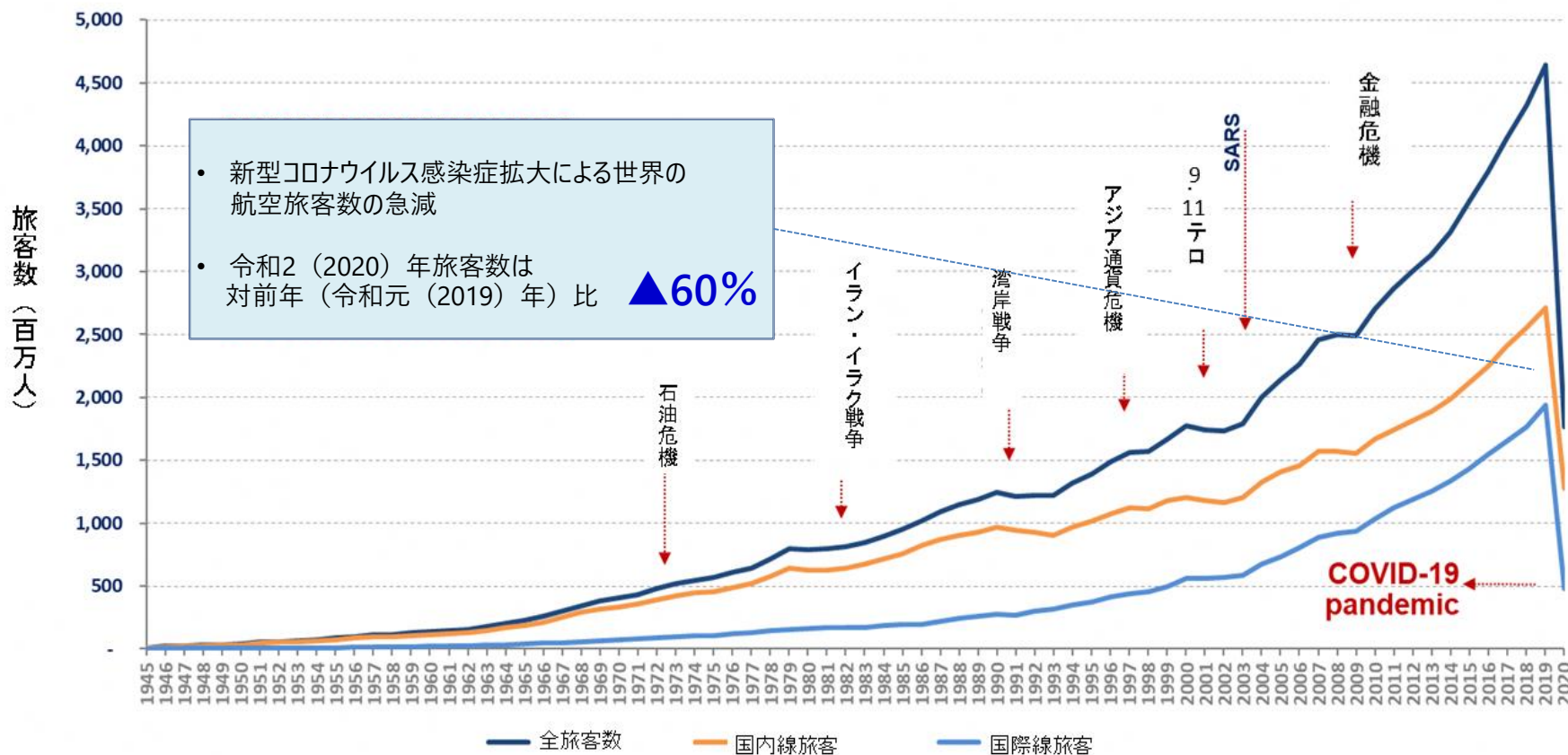


空港・航空業界を取り巻く環境

外的要因

1 航空業界の動向 ①航空需要（世界）

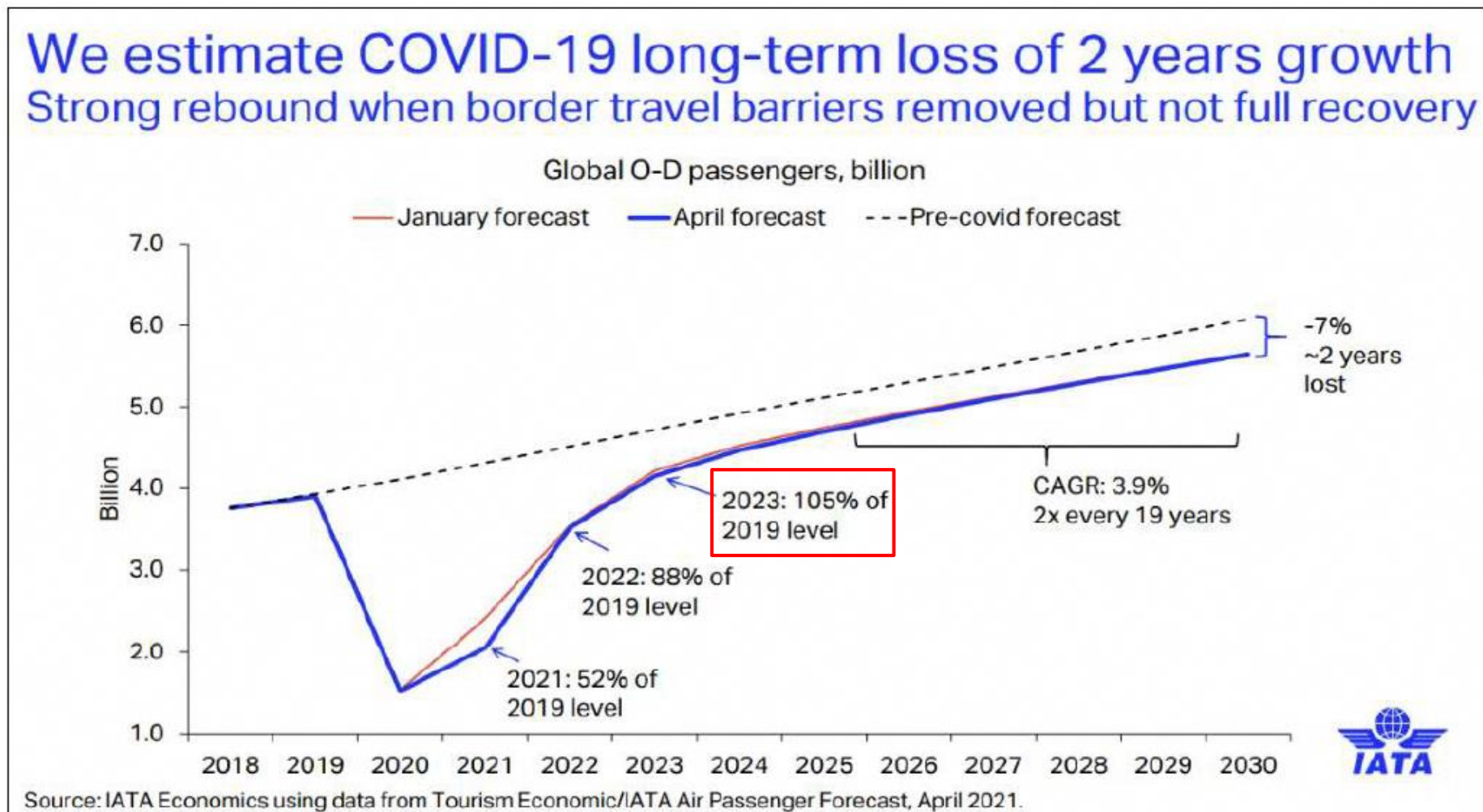
- 世界の航空旅客数は、イベントによる一時的な影響を受けながらも令和元(2019)年まで増加傾向。しかしながら、令和元(2019)年12月頃より新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大したことで航空旅客数は急減しており、ICAO※1によると令和2(2020)年の全世界の航空旅客数は前年の60%減で平成15(2003)年レベルに落ち込んでいる。



出典：ICAO“2020 passenger totals drop 60 percent as COVID-19 assault on international mobility continues”（2021年1月15日）

1 航空業界の動向 ②コロナウイルス感染症収束後の航空需要（世界）

- IATA※1が令和3(2021)年5月26日に公表した見解では、世界全体の航空旅客数は令和5(2023)年頃までに令和元(2019)年比105%に回復すると見込んでいる。



1 航空業界の動向 ③航空業界の動向

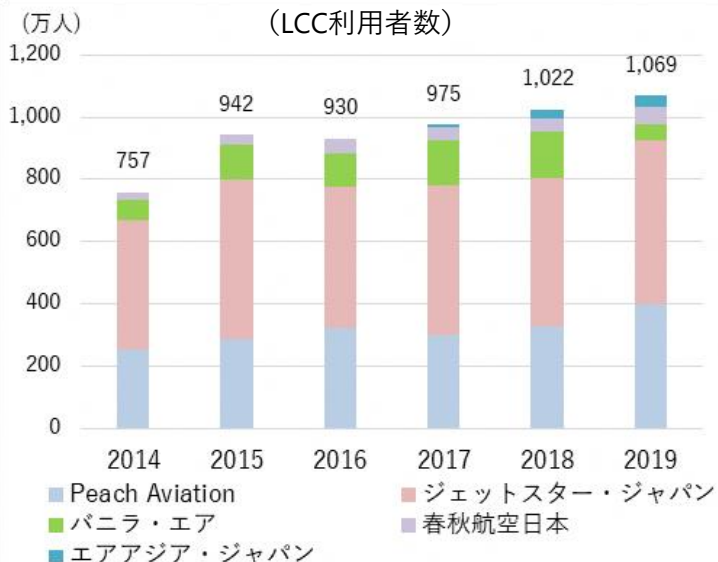
【新型コロナウイルス感染症による航空需要への影響】

- 国内航空大手2社の令和3(2021)年3月期の連結最終損益は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による旅客需要の大幅な減少を受け、赤字を計上している。世界の航空会社も同様に厳しい状況にあるが、**ワクチン接種が進む国では、今年度に入り国内線の業績が急回復**しているといった事実も見られる※¹。

【LCC利用の拡大やリージョナルジェット運航の増加】

- 国の航空規制緩和等もあり、平成24(2012)年3月にピーチ・アビエーションが設立され、ジェットスターも同年に運航を開始。その後も複数のLCCが設立された結果、**LCCの利用者数は増加傾向にあり、令和元(2019)年は前年に引き続き1,000万人を超え過去最高**。
- また、主に国内の地方間を繋ぎ、LCCよりもさらに小さな機体で運航する**リージョナルジェットについても、利用者数は増加傾向**(令和元(2019)年度は127万人と過去5年間で1.5倍に成長)。

LCC利用者とリージョナル航空利用者数



※¹ 米国航空大手3社の2021年4月～6月期決算はコロナ後、初めての黒字となっている(最終損益が黒字の航空会社はアメリカン航空・デルタ航空)。

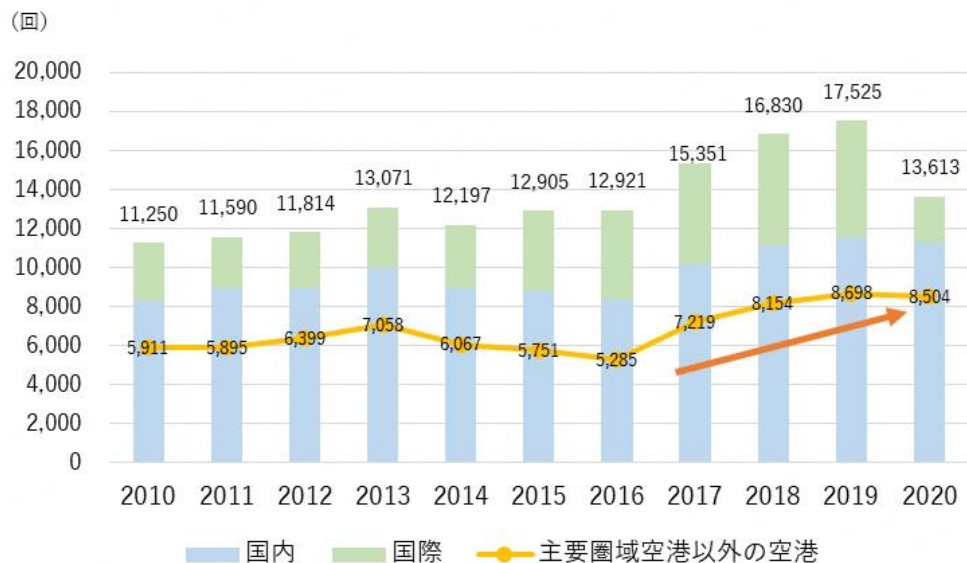
※² LCCの統一的な定義は存在しないため、国土交通省平成28年政策レビュー「LCCの事業展開の促進」においてLCCと見なされる事業者について集計。リージョナルジェット航空会社については、第三セクターあるいはそれに準ずる会社や営業地域が特定地域内に制限されていない小型ジェット機を使用する航空会社について集計。

出典：国土交通省「国内輸送実績」より作成

航空業界の動向 ④航空業界の動向（ビジネスジェット）

- 国は**主要空港におけるビジネスジェットの受入促進**に向け、ビジネスジェット専用動線や優先スポットの設置、待合スペースの増設、発着制限緩和等を行い、利便性向上・利用促進に取り組んでいる。
- 国内のビジネスジェットの発着回数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける令和2（2020）年以前は概ね増加傾向にあり、**令和元（2019）年には過去最高の17,525回**となった。
- 地方空港のビジネスジェットの発着回数（グラフ中「主要圏域空港以外の空港」）は、平成28（2016）年以降増加に転じ、新型コロナウイルス感染症の影響が見られるはずの令和2（2020）年においても8,504回（前年比2%減）となっており、全空港の減少率（前年比22%減）と比較すると微減にとどまっている。
- 利用環境の改善に向けた取組みは、県営名古屋空港や静岡空港、神戸空港、松本空港等の地方空港でも行われている。**富山空港においては、令和2（2020）年9月から、ビジネスジェットの駐機スポットの拡大、駐機時間の延長により、複数のスポットでの1週間連続駐機を可能**とするなど、国際ビジネスジェットの受入態勢を強化させた。

日本におけるビジネスジェットの発着回数推移

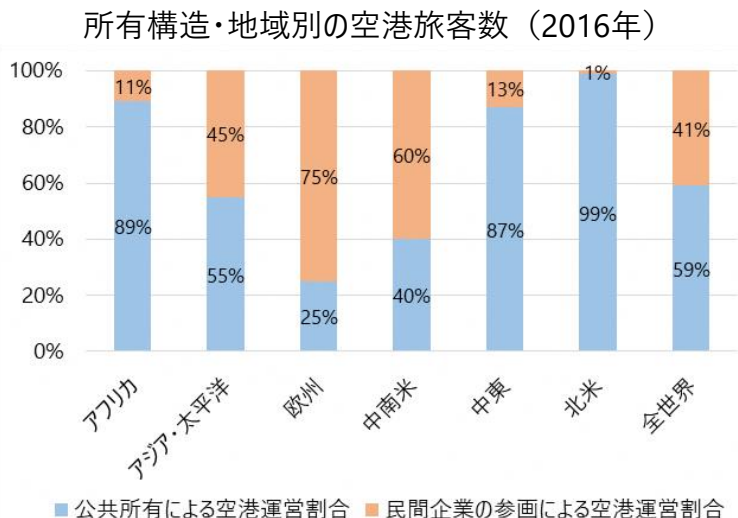


※「主要圏域空港以外の空港」は、成田、羽田、関西圏（関西、大阪、八尾、神戸）、中部圏（中部）を除く空港におけるビジネスジェットの発着回数の合計を指す。

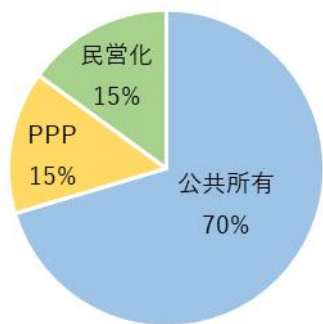
出典：国土交通省 運航記録データより
航空局が集計した値をもとに作成

2 空港運営の多様なあり方 ①海外

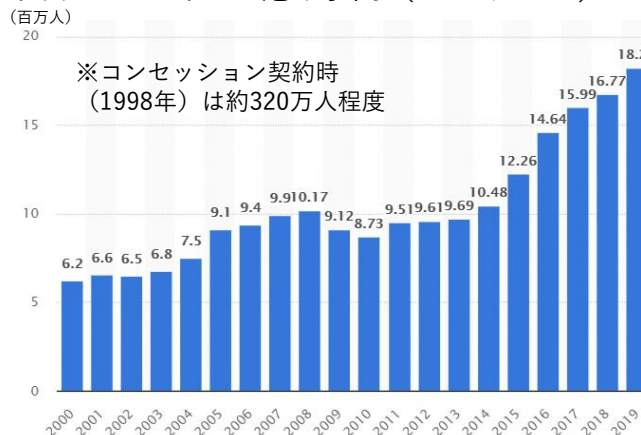
- 空港民営化は、イギリスのBritish Airports Authority(英国空港公団)の民営化を皮切りに1980年代後半より、世界各国で広がりを見せている。
- 所有構造別の空港(旅客数ベース)をみると、民間事業者の参画による空港運営は欧州が先行し、中南米、アジア・太平洋地域において進んでいることがわかる。また、所有構造を公共所有・PPP・完全民間所有に分けた場合、民間参画のある空港は旅客ベースで約30%である。



所有構造別の空港旅客数 (2018年)



イギリス ルートン空港の事例 (コンセッション)

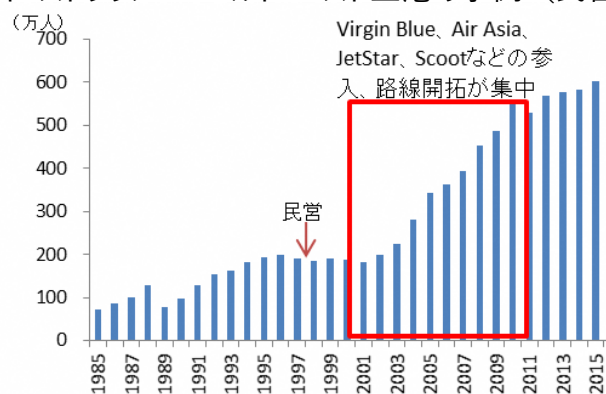


- 利用者数：1,820万人 (2019年)
- 1998年にコンセッション契約 (30年) を締結し、London Luton Airport Operations Limitedが運営。

〈特徴〉

- チャーター機中心の空港運営から、LCCやビジネスジェット中心の運営に転換。
- 空港アクセス道路の拡張、空港内のテナントや鉄道駅といった投資を実施。

オーストラリア ゴールドコースト空港の事例 (民営化)



- 利用者数：650万人 (2019年)
- 1998年に民営化され、Queensland Airports Limitedが運営。

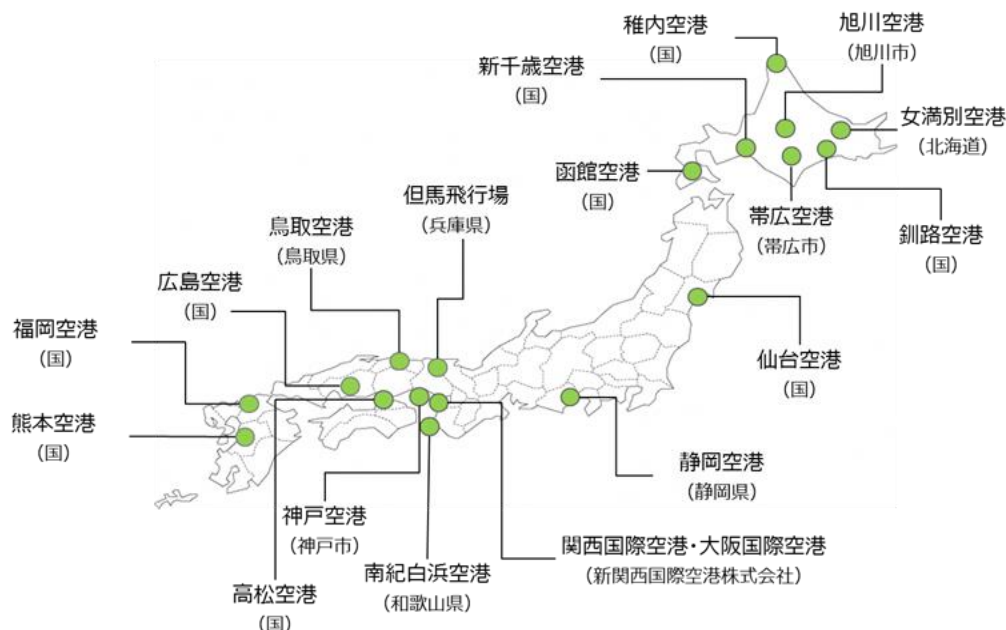
〈特徴〉

- テナント料を売上連動又は専有面積のいずれか高い額とし、業績低迷のテナントを積極的に入替え
- 地域のDMOと連携したKPIの設定 (空港運営会社がDMOにも関与)

2 空港運営の多様なあり方 ②国内

- 我が国の空港は、現在、「整備」から「運営」へと空港政策の重点がシフトしている。
- 平成25(2013)年に「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、空港の管理者である国等が基本施設等の所有権を留保しつつ、運営権を設定することにより、民間事業者が航空系事業(滑走路等の維持管理)と非航空系事業(ターミナルビル事業の運営)を一体的に経営するコンセッション方式による運営が可能となり、現時点で、国管理空港、地方管理空港あわせて、19か所の空港でコンセッションが導入されている。
- 近隣空港では小松空港、新潟空港、松本空港において、コンセッション導入に向けた検討が進んでいる。
- コンセッション導入以前の空港運営者は第三セクター等が中心であったが、他業種からの参入により、空港運営者が多様化してきている。

コンセッション方式を導入した空港（運営権者による事業開始済みの空港）



近隣空港におけるコンセッション検討状況

空港	検討フェーズ	
小松空港	2020年度 2021年度	資産調査を実施 スキーム案の検討、 民間事業者ヒアリング、 課題整理の実施等
新潟空港	2020年度 2021年度	資産調査を実施 スキーム案の検討、 民間事業者ヒアリング、 課題整理の実施等
松本空港	2020年度 2021年度	導入可能性調査の実施 庁内検討中

出典：各種開示資料より作成

3 航空業界を巡る最新技術の動向

- 国土交通省は、インバウンドの増大をはじめとする航空需要の拡大、空港間競争の激化、セキュリティを巡る脅威、生産年齢人口減少に伴う人手不足など、我が国の航空輸送を巡る課題へ対応しつつ、利用者目線で世界最高水準の旅客サービスを実現するため、自動化・ロボット、バイオメトリクス、AI、IoT、ビッグデータ等の**先端技術・システムの活用による我が国航空輸送産業におけるイノベーションの推進**を図っている。
- 国内の空港では、**新たな技術の活用による地上支援業務や日常点検等の省力化・効率化に向けた取組(実証実験段階のものもあり)**が行われている。

<ドライブレコーダーを活用した滑走路面の調査及び点検の効率化> (南紀白浜空港)

・点検車両に市販のドライブレコーダーを設置、点検(車両走行)時に**路面の状況(映像)をドライブレコーダーに記録、その画像から学習を重ねたAIが、き裂・損傷を検知。**

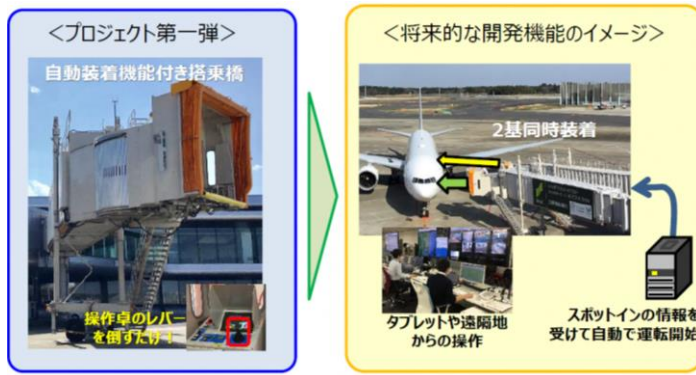


ドライブレコーダーを設置するパトロール車
(滑走路の日常点検に使用)

出典：日本電気株式会社、株式会社南紀白浜エアポート 令和2年3月31日プレスリリースより作成
http://shirahamaairport.jp/application/files/7215/8552/8353/0200331_drive-rec-tenken.pdf

<搭乗橋自動装着システム及び遠隔監視> (徳島空港、成田空港)

(下記は成田空港事例)
 ・第一弾では**操作卓のレバーを倒すだけで自動装着が可能**
 ・将来的には、**タブレットや遠隔地からの操作やスポットインの情報を受けて自動で運転開始**するシステムの開発



出典：成田空港プレスリリース(2021年4月6日)より
<https://www.naa.jp/jp/docs/20210406-PBB.pdf>

<ロボット活用> (静岡空港等)



出典：(左) 富士山静岡空港株式会社、総合警備保障株式会社 2019年8月30日プレスリリースより作成
<http://www.mtfuji-shizuokaairport.jp/media/keibirobo201908302.pdf>
 (右) 富士山静岡空港株式会社 2019年3月13日プレスリリースより作成
<http://www.mtfuji-shizuokaairport.jp/media/190313newsrelease.pdf>



空港・航空業界を取り巻く環境

内的要因

1 航空ネットワークの状況 運航路線

- 富山空港には、令和3(2021)年8月現在、国内線は東京便・札幌便の2路線、国際線はソウル便、北京・大連便(北京便は運休中)、上海便、台北便の4路線が就航している。
(現在、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)
- 国内チャーター便のこれまでの実績は「那覇」が最も多く、次いで「種子島」「宮古」「石垣」「奄美」が並ぶ。
- 富山からの国際チャーター便のこれまでの実績は「台北」が最も多く、次いで「上海」「済州」、海外からの国際チャーター便は「台北」が最も多く、次いで「高雄」である。その他の国・地域からの就航は限定的である。

定期便就航先 (令和3 (2021) 年8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 4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 (上海浦東国際空港)	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)

路線マップ

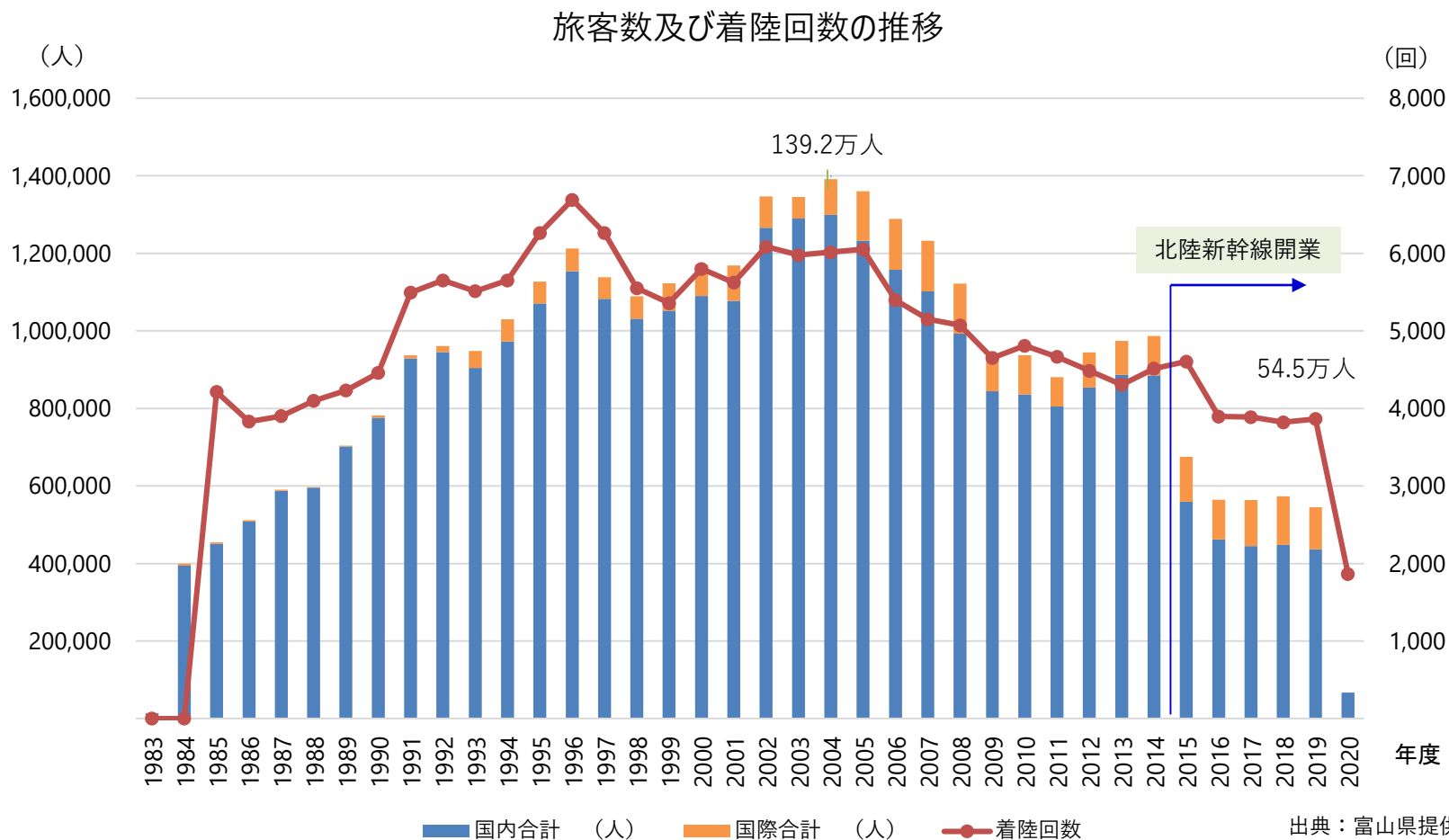


出典：富山きときと空港ホームページ

出典：富山きときと空港ホームページ、富山県提供資料より作成

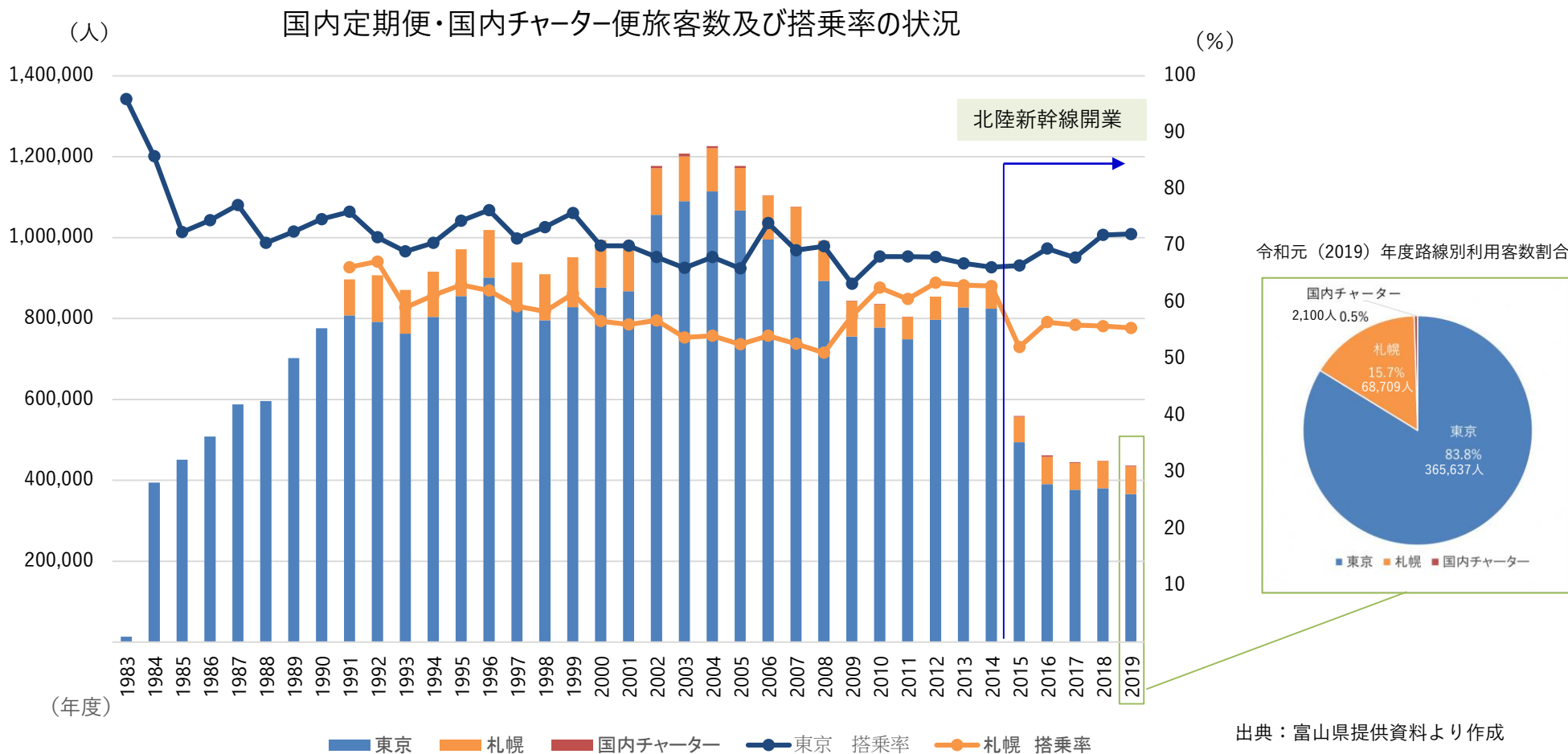
2 旅客数の状況 ①旅客数の状況

- 旅客数は、平成16(2004)年度の約139.2万人がピークである。北陸新幹線開業直前の平成26(2014)年度は98.7万人であったが開業後に大幅に減少し、令和元(2019)年度は約54.5万人であった。令和2(2021)年度は新型コロナウイルス感染症の影響による定期便の運休等により、約6.7万人となっている。
- 着陸回数は、令和元(2019)年度は3,865回であったが、令和2(2020)年度は1,866回まで減少している。



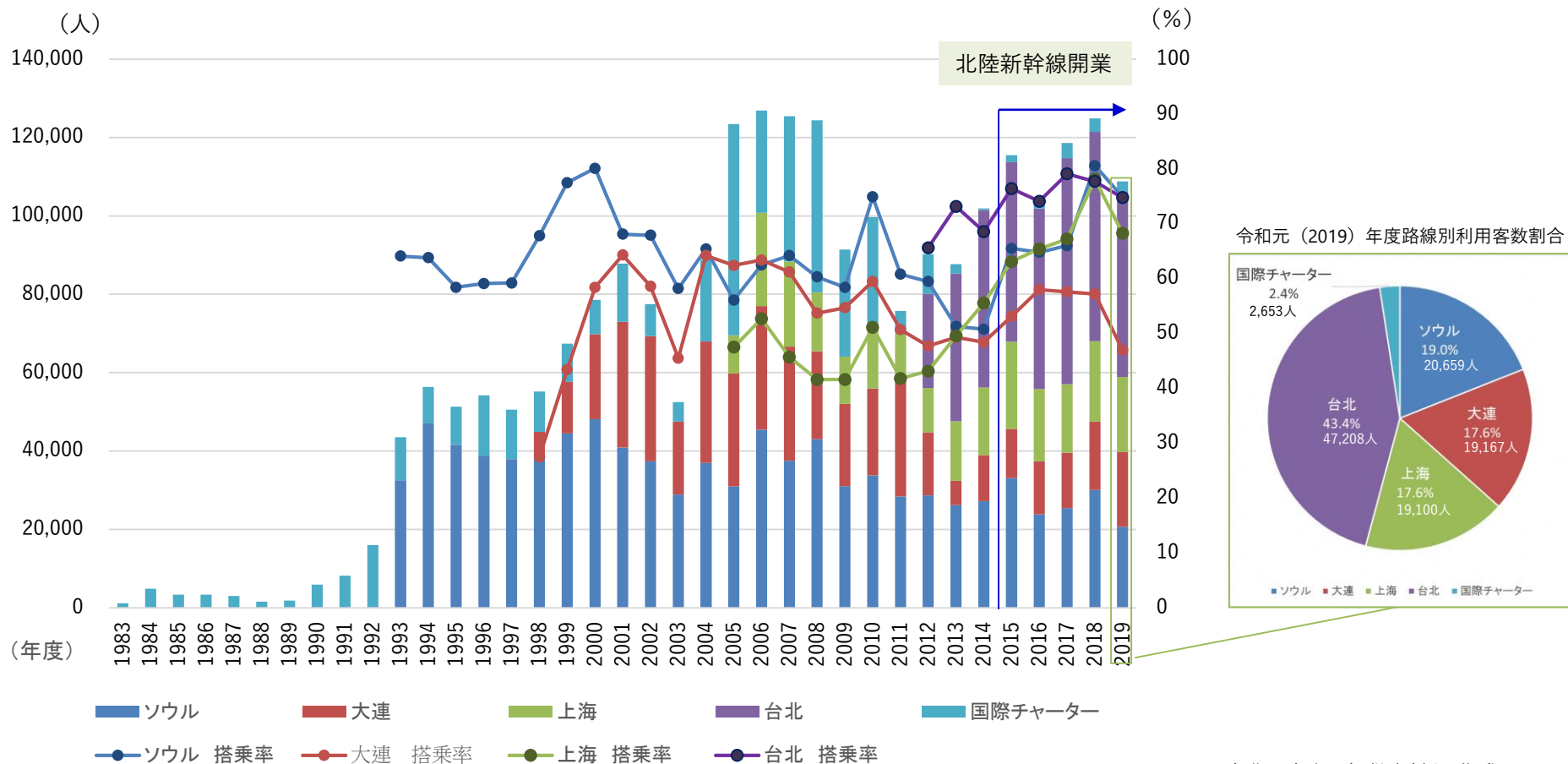
旅客数の状況 ②国内線

- 国内線定期便は**東京便**、**札幌便**の2便があり、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。



旅客数の状況 ③国際線

- 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。



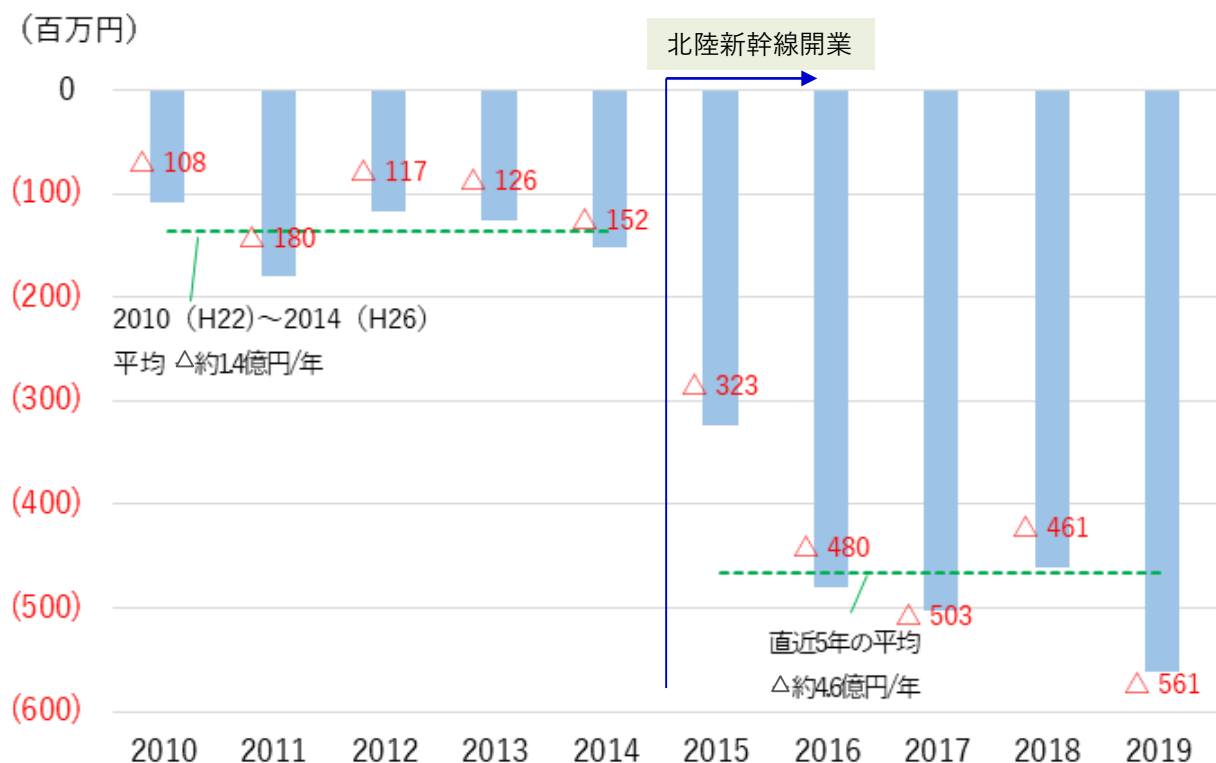
出典：富山県提供資料より作成

3 空港の財務状況 ①航空系事業

【歳入・歳出差額】

- 歳入・歳出差額をみると、平成21(2009)年度以降、歳出超過が続き、歳出超過額は近年大きく拡大傾向にある。
- 歳出超過額は、北陸新幹線開業前の5年間の平均は▲約1.4億円／年であったのに対し、開業後の5年間の平均は▲4.6億円／年となっている。これは、主たる収入である着陸料等収入に大幅な減少が見られ、加えて 老朽化に伴う施設の維持管理や更新投資費用が増嵩していることが要因と推察される。

歳入・歳出差額（航空系事業）



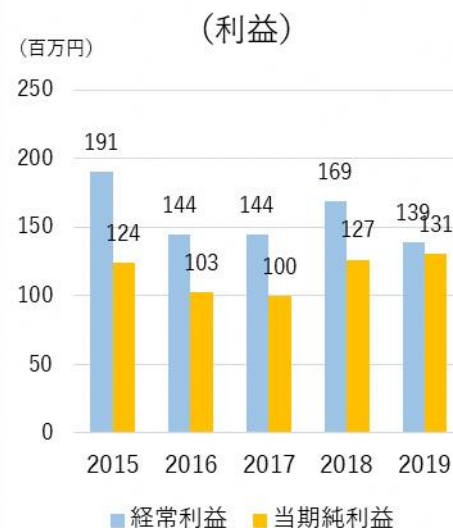
出典：富山県提供資料より作成

3 空港の財務状況 ②非航空系事業

【収支状況】

- 富山空港ターミナル株式会社の収益は、平成27(2015)度は約13億円であったが、平成28(2016)～令和元(2019)年度は約11億円前後で推移している。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少している。
- 一方、直近5年間の費用は約10億円前後で推移しており、ほぼ横ばいとなっている。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、直近5年間は黒字を確保しているが、平成27(2015)年度の経常利益が約1.9億円程度であったのに対し、令和元(2019)年度には約1.4億円程度となっている。

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

二次交通の状況

- 富山空港から各地への**主な交通手段は、空港連絡バス、乗合タクシー、タクシー、レンタカー、自家用車**である。
- 空港連絡バスは、富山駅前行と高山行の2路線がある。(高山行は令和3(2021)年8月現在運休中)
- 空港連絡乗合タクシー「そらタク」は、富山空港と高岡市(旧福岡町を除く)・魚津市・砺波市を結び運行されている(事前予約制)。
- レンタカーは、空港ターミナルビル内に4社のカウンターがある(令和3(2021)年8月現在)。
- 富山空港利用者(航空機利用者)の、各地から富山空港までの交通手段は県内・近隣県居住者は「自動車」、首都圏等居住者は「バス」が中心。

二次交通の状況

交通手段	行先等	所要時間	料金(片道)	備考
空港連絡バス	富山駅前	25分	420円	富山駅前には飛行機運航にあわせ運行
	奥飛騨温泉・高山※運休	約150分	3,260円(高山濃飛バスセンター)	
乗合タクシー「そらタク」	高岡市(旧福岡町を除く)	—	1名3,500円、2名以上3,000円	事前予約制 各市エリア内を順に回る
	魚津市	—	1名5,000円、2名以上4,500円	
	砺波市	—	1名3,500円、2名以上3,000円	
タクシー	富山駅	20分	約3,000円 9.2km	時間・料金・距離は目安
	高岡駅	40分	約9,000円 26km	
	立山駅	70分	約9,000円 29km	
レンタカー	—	—	—	4社

自動車でのアクセスマップ



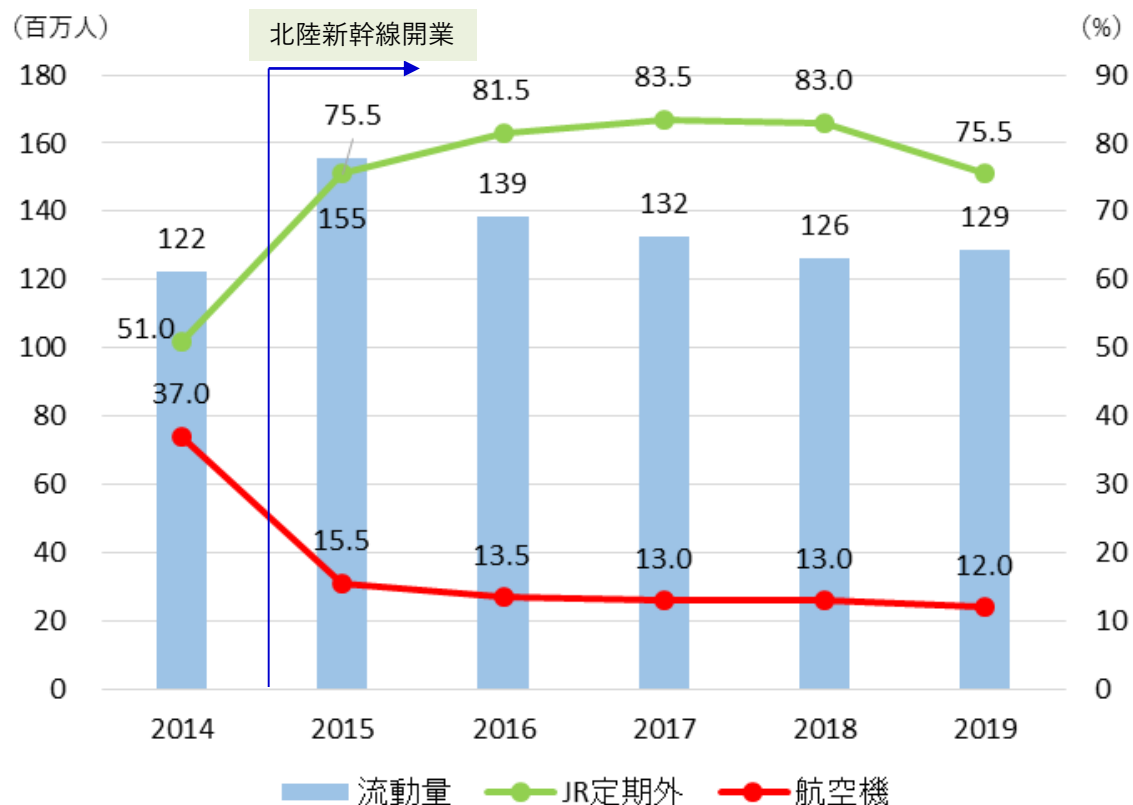
出典：富山県「はじまる富山物語。」より

交通手段	駐車場	駐車場営業時間	料金(有料駐車場)
自家用車	1,642台 有料：111台 無料：1,531台	6:00~22:00 (一部24時間利用可)	6時間まで、1時間あたり100円 6時間以上24時間まで、一律600円 ※空港内各店舗で2,000円以上購入で1時間無料

出典：富山きときと空港ホームページ、富山空港概要、濃飛乗合自動車ホームページより作成

- 富山－東京間の地域間流動量(全交通機関)は、北陸新幹線開業1年目の平成27(2015)年度に増加した後、減少傾向にあるものの、開業前を上回っている。
- 富山－東京間の利用交通機関の割合を見ると、開業前は航空機利用が約37%、鉄道(JR定期外)利用は51%であったが、開業後は北陸新幹線利用は約80%、航空機利用は約10%まで減少している。

富山－東京間の地域間流動量と利用交通機関の割合



出典：国土交通省「地域旅客流動量」より作成



他空港の先進的な事例

1 他空港の先進的な取り組み事例 ① 海外

■ ブリスベン空港・ゴールドコースト空港(オーストラリア)

- LCC路線の積極的な誘致による国内レジャー需要の取込
- 待合スペース内の物販飲食エリアの工夫とLCCのニーズを満たすローコストハンドリングが可能な施設の提供(①)
- 空港周辺敷地の有効活用(大学の誘致や複合商業施設整備②)
- 地域観光事業との密接な協働(空港の経営陣が地元観光協会の役員を兼任、地元イベントのスポンサー)



搭乗待合スペース前の飲食スペース ①



市唯一の24時間スーパー ②

■ 仁川空港(韓国)

- 周辺空港との差別化及び競争力確保に向けた新コンテンツの導入を積極的に実施している(③)
- 韓国の電子企業等との連携により、VRの体験空間、企業展示場等を設置(④)
- 近年は空港複合都市開発を推進し、空港機能以外に、ゴルフ場や複合商業施設、レジデンス型宿泊機能、オフィス機能を誘致



空港内博物館 ③



VR体験コーナー ④

■ ミュンヘン空港(ドイツ)

- 空港内に、国内人気店舗を誘致。また、国内代表ビールメーカーの品ぞろえに加え空港内自家醸造ビール(世界初)を提供するレストランやビアガーデンを併設(⑤)
- エアラインラウンジではなく、欧州の人気デザイン会社(Vitra社)プロデュースのラウンジ(無料休憩所)があり、家具や椅子、PCデスクがあり、体験利用可能
- 地元のFC・バイエルン・ミュンヘンのショップが空港内にあり、ファングッズを通し共に世界へと進出するという意味が込められたショップとして運営される



空港内ビアガーデン ⑤

1 他空港の先進的な取り組み事例 ②国内

■ 静岡空港

- 搭乗までの動線上に飲食・商業エリアを配置、地元飲食店を誘致しフードコート化
- 静岡県・山梨県との周遊観光促進に向け、県同士の連携事業を運営権者が受託（有料試飲コーナー（静岡県：日本酒、山梨県：ワイン）併設のPRエリア①）
- 手荷物受取所での観光動画の配信②
- 運営権者と県内交通事業者、県内観光地が連携して旅行商品を企画



■ 南紀白浜空港

- 運営権者、県、地域一体でのワーケーション推進（令和4（2022）年6月に空港敷地内にもビジネス拠点を開設③）
- IoTによる顔認証おもてなし実証実験（運営権者中心に実験のフィールドを観光地やホテル等にも拡大）
- 先端技術を活用した新しい空港運営に向け実証実験（ドラレコを利用した施設点検・自動運転草刈）
- 空港のバスターミナル化（駐車場を利用したパーク&バスライド）



■ 佐賀空港

- 令和3（2021）年4月物販エリアをリニューアル（今後、レストランエリアもリニューアル）
- 空港隣接する空港公園内にアスレチック施設の設置、YS-11の展示④
- 利用促進や地域活性化の取組を県とエアラインが連携して実施⑤（ANAによる空港おしごと体験企画等）

