

富山空港混合型コンセッション 導入可能性調査業務報告書

2023 年 3 月

目次

1. 調査の概要	1
1-1 調査の目的と背景	1
1-2 調査実施概要	3
2. 富山空港の現況	6
2-1 富山空港の基本情報	6
2-2 空港基本施設について	8
2-3 ターミナルビル内施設について	9
2-4 富山空港の特徴	11
2-5 航空ネットワークの状況	12
2-6 旅客数の状況	14
2-7 富山県の観光入込客数	16
2-8 二次交通の状況	18
2-9 財務状況	21
3. コンセッション方式	25
3-1 コンセッションについて	25
3-2 コンセッションの導入状況	27
3-3 コンセッションの類型	29
3-4 コンセッションの導入方式	31
4. 事業範囲	32
4-1 富山空港全事業（航空系・非航空系）	32
4-2 空港施設所有者	33
4-3 混合型コンセッション導入空港の事業範囲の事例	36
4-4 サウンディングを通じた民間意見	38
4-5 事業範囲	39
5. 運営権の設定・ターミナルビルとの一体運営	43
5-1 富山空港ビル事業	43
5-2 混合型コンセッション導入空港の事例	44
5-3 サウンディングを通じた民間意見	49
5-4 運営権の設定範囲	49
6. 事業期間	50
6-1 混合型コンセッション導入空港の事例	50
6-2 サウンディングを通じた民間意見	50
6-3 事業期間の設定	52
7. 官民リスク分担	54
7-1 富山空港におけるリスク	54

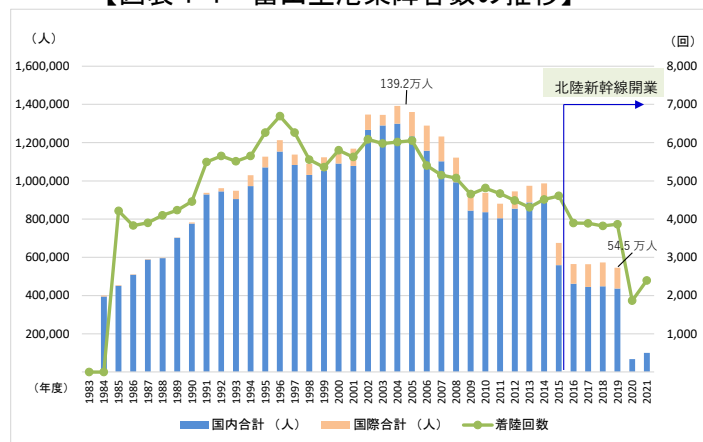
7-2	サウンディングを通じた民間意見.....	57
7-3	富山空港におけるリスク分担.....	57
8.	収支比較.....	59
8-1	空港のポテンシャル.....	59
8-2	サウンディングを通じた民間意見.....	100
8-3	単年度収支（更新投資無し）比較.....	102
8-4	単年度収支（更新投資有り）比較.....	106
8-5	収支比較から見た導入可能性.....	110
9.	まとめ.....	111
9-1	事業スキーム.....	111
9-2	収支比較.....	111
9-3	今後の方針.....	112

1. 調査の概要

1-1 調査の目的と背景

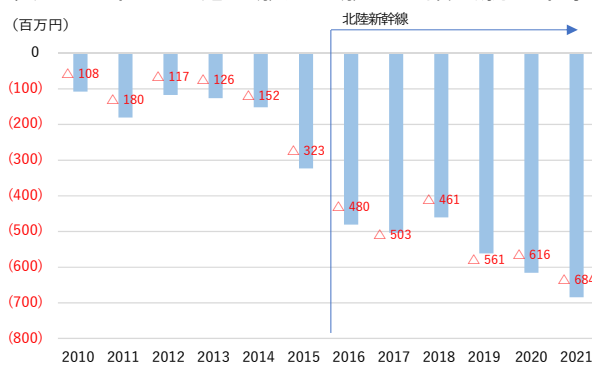
富山空港は富山県が運営し、その乗降客数は北陸新幹線開業（2015年3月）の影響によって2004年のピーク時約140万人に対して、2019年（コロナ禍前）ではその約4割の約54万人まで低下するなど、収益の低下による空港収支の悪化が懸念されている。また富山県は一定の県内観光入込客数があるものの県内外各地の観光資源の更なる魅力向上や情報発信など誘客促進への課題のほか、施設・設備の有効活用や利便性の向上が求められている。（「富山きときと空港運営あり方検討会議（2021年）」（以下、「あり方検討会議」とよぶ。）より）。

【図表 1-1 富山空港乗降客数の推移】



富山空港概要および県資料より作成

【図表 1-2 富山空港 歳入・歳出差額（航空系事業）】



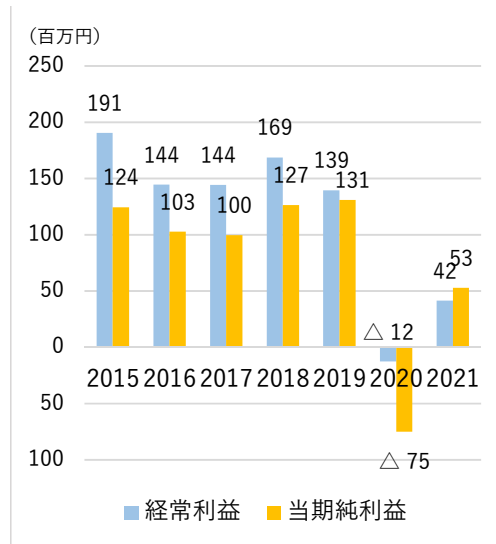
富山県提供資料より作成

一方、いわゆるターミナルビルなど非航空系事業は、富山空港ターミナルビル（株）が経営し、概ね毎期の黒字化が図られているものの、航空系事業も含めた空港全体としての戦略的な誘客活動や施設整備、これと合わせた柔軟な着陸料や施設利用料金設定等の取り組みにまで至っていない状況にある。これは、富山空港に限らず、国における空港への公共施設等運営権（コンセッション）の議論¹において国内の空港の全体の課

¹ 「空港経営改革の実現に向けて（空港運営のあり方に関する検討会報告書）2023

題として指摘されるとともに、その後「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（平成 25 年）（以下「民活空港運営法」とよぶ。）」が制定され、民間の資金や経営ノウハウの活用、航空系と非航空系の経営一体化が進められている状況にある。

【図表 1-3 富山空港ターミナルビル（株）の利益推移】



富山空港ターミナルビル（株）資料より作成

現在、富山空港ターミナルビル（株）の経営状況は、近隣空港と比しても経営指標は良好であり、非航空系の収益力を活かしながら航空系事業と空港経営を一体化することで、空港全体の収支状況の改善を図ることが可能である。

これらのことから、あり方検討会議では「効率的な空港運営や空港の魅力向上には民間活力（資金やノウハウ）の導入が重要であることが明らかとなり、官民連携手法の一つである混合型コンセッションの導入」について指摘されている。

- 本調査業務では、現在のコロナ禍が収束し、需要回復が見込めることを前提とし、富山空港へ PFI 法における公共施設等運営制度（コンセッション）の導入において、
- (1) 民間の資金や経営ノウハウの活用（着陸料等の設定の機動性や柔軟性の確保）
 - (2) 航空系事業（滑走路や灯火等）と非航空系事業（ターミナルビル等）の一体経営を行う「混合型コンセッションの導入(事業スキーム)」について検討する。

1-2 調査実施概要

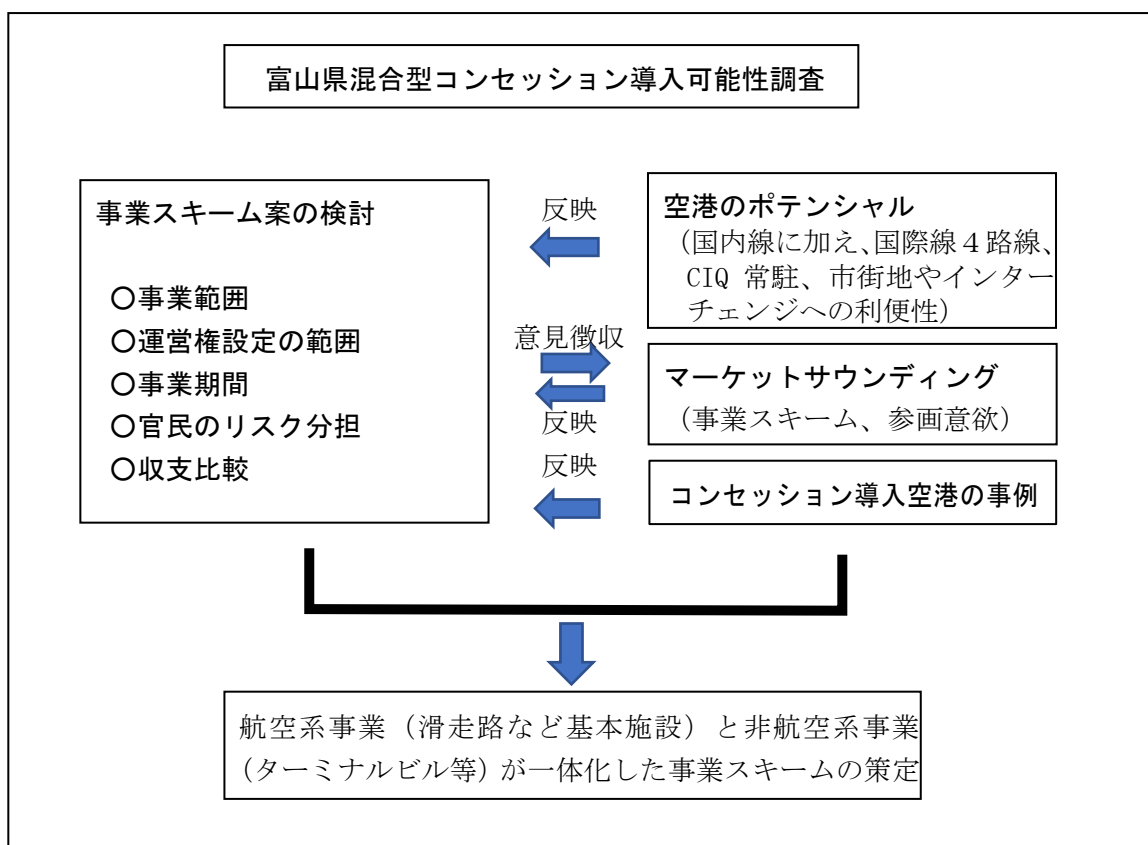
事業スキームを構築する手順として、事業範囲や運営権設定の範囲（事業方式）、官民の役割やリスク分担、事業期間といった視点から検討し、検討にあたっては、民間事業者へのサウンディング（意向調査）の結果を考慮する。

この富山空港における混合型コンセッションの事業スキームとして、航空系事業（滑走路など基本施設等）と非航空系事業（ターミナルビル）の一体運営により、経営の効率化、利便性の向上を目指す。

また、コロナ禍からの回復を前提とし、空港のポテンシャルやコンセッション導入空港の事例、民間事業者のサウンディング（意向調査）結果を考慮した収支比較を行う。

(1)実施手順

【図表 1-4 実施手順】



(2) 検討項目

【1】事業スキームの検討

混合型コンセッション導入を前提として、富山空港に適したスキームについて、事業範囲、運営権設定の範囲（事業方式）、リスク分担、事業期間等の各項目より検討する。

【2】収支比較（単年度収支）

県及び富山空港ターミナルビルの2019年度事業の収支実績と2019年度の実績データを基に混合型コンセッションを導入した場合の試算値を比較する。

【3】マーケットサウンディング

コンセッション事業への参加実績や対象事業と同種業務の提供実績のある企業、地元企業などから要望や意見を徴収し、事業スキームの精査や事業への関心の把握を行う。

【4】混合型コンセッションとりまとめ

【1】～【3】の調査項目の検討内容や課題を整理するとともに、実現可能性の高い事業スキームをとりまとめ、報告書を作成する。

(3)留意点（課題）の整理

事業スキームの検討にあたって、事前に想定される以下の留意点や課題点について整理を行う。また、検討過程において新たな課題点等があれば、取りまとめにおいて整理を行う。

- リスク分担
国における議論も踏まえ、特に需要リスクに関する官民分担の考え方等について整理し、本件における方向性を示す。
- ポテンシャル
富山空港が有するポテンシャルを整理し、民間活力導入により更なる効果を見出す可能性が高いポテンシャルや取り組み施策等を示す。（民間事業者による収益増や効率的・効果的な事業運営の基礎的要因となる）
- ターミナルビルの扱い
地方管理空港でのコンセッション事例を踏まえ、富山空港における運営権の設定範囲とともに、ターミナルビルとの一体運営について検討する。
- 河川敷空港における法制度の課題
他空港にはみられない、河川敷に位置する富山空港の法制度上の取り扱いを整理し、コンセッション導入の際の対応等を整理する。

(4) スケジュール

【図表 1-5 委託業務スケジュール】

	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
1. 事業スキームの検討									
・事業範囲の検討	←————→					取りまとめ案報告	----->	----->	報告書取りまとめ
・事業期間の検討	←————→					取りまとめ案報告	----->	----->	報告書取りまとめ
・事業方式・事業種類の検討	←————→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
・施設ポテンシャルの整理・確保	←————→					取りまとめ案報告	----->	----->	報告書取りまとめ
・公共負担方法、事業者インセンティブの検討	←————→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
・官民役割分担、リスク分担の検討	←——→					取りまとめ案報告	(協議)	(協議)	報告書取りまとめ
・官民連携における法制度の整理	←——→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
・官民連携導入にあたっての課題整理	←————→					取りまとめ案報告	----->	----->	報告書取りまとめ
2. 収支比較の実施									
・収支データの整理	←——→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
・前提条件等の整理	←——→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
・一体化収支の試算と分析	←————→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
・官民分担による収支差の算出	←————→					取りまとめ案報告	----->	----->	報告書取りまとめ
3. マーケットサウンディングの実施									
・マーケットサウンディング項目の検討	←——→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
・マーケットサウンディング対象者の検討	←——→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
・マーケットサウンディングの実施	←——→						取りまとめ案報告		報告書取りまとめ
・結果とりまとめ	←————→					取りまとめ案報告			報告書取りまとめ
4. 事業スキームのまとめ									
・事業スキームのまとめ	←————→					取りまとめ案の提出→	●	●	●
・報告書作成	←————→					取りまとめ案の提出→	●	●	●
5. 公表資料の作成支援									
								←————→	
6. 打ち合わせ									
	●	●	●	●	●	●	●	●	

2.富山空港の現況

2-1 富山空港の基本情報

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）した地方管理空港であり、全国で定期便が就航している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 7 km 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。

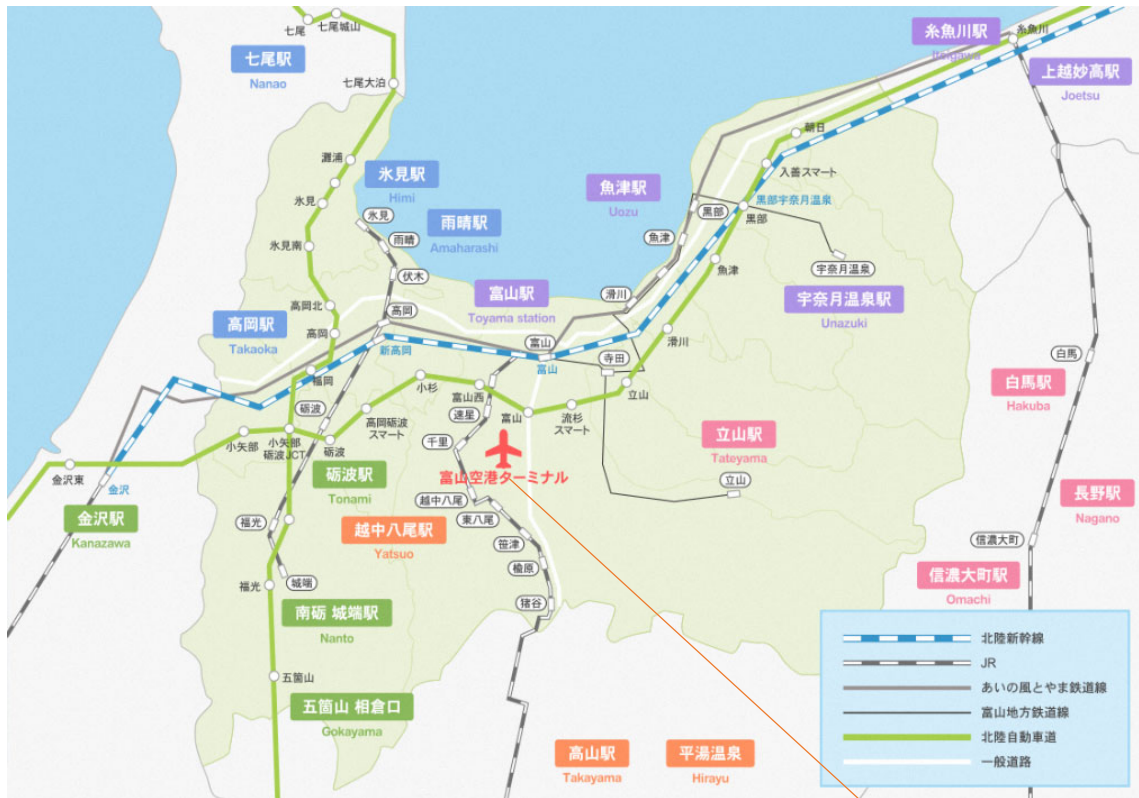
令和 3（2021）年度の旅客数は年間 9.9 万人、令和元（2019）年度（コロナ禍前）の旅客数は年間約 54.5 万人である。

【図表 2-1 施設概要】

種 別	地方管理空港（自治体が設置・管理している空港）
名称（愛称）	富山空港（空港コード：TOY）愛称：富山きときと空港
空港設置者	富山県
空港管理者	富山県
位 置	富山市秋ヶ島 3 0 番地
面 積	915,916m ²
運用時間	14.5 時間（7:00～21:30）
対象航空機	中型ジェット機 （ボーイング 777(200)、エアバス 300 クラスまで）
着陸帯	2,120m×150m 着陸帯の等級 C
滑走路	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	35,149m ² 、コンクリート舗装 中型ジェット機 4 バース、コミューター機 1 バース、小型機 1 バース
小型機エプロン	8,541m ² 、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）
駐車場	1,642 台 有料：111 台 無料：1,531 台（うち身障者用 12 台） 30 分以内お迎え用スペース（無料）22 台 有料駐車場料金 1 時間 100 円 1 日最大 600 円

出典：富山県パンフレット「はじまる富山物語。」

【図表 2-2 富山空港の位置】



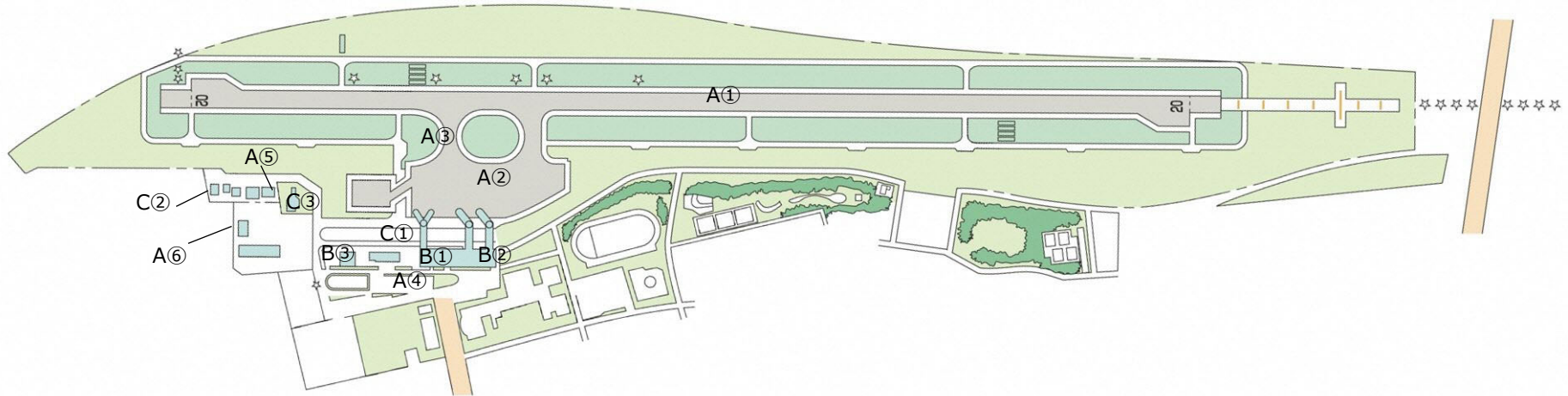
富山平野のほぼ中央に位置し、富山市中心部より7 km



出典：富山空港ホームページ、富山空港ターミナルビル（株）ホームページ

2-2 空港基本施設について

【図表 2-3 富山きときと空港見取り図】



航空系施設（県所有）

A①滑走路 A②エプロン A③誘導路

A④駐車場 A⑤消防除雪車庫 A⑥電源局舎

非航空系施設（富山空港ターミナル(株)所有）

B①国内線ターミナル B②国際線ターミナル

B③貨物ターミナル

その他施設（国所有等）

C①庁舎管制塔 C②県警航空隊 C③給油施設

出典：富山県パンフレット「はじまる富山物語。」

2-3 ターミナルビル内施設について

【図表 2-4 富山空港ターミナルビル配置図】



富山きときと空港施設マーク

- | | |
|----------------|-----------------------|
| 到着ロビー | 出発ロビー |
| 税関 | 出国手続/入国手続/検査 |
| チェックイン | 手荷物受取所 |
| 授乳室 | 待合室 |
| エレベーター | オムツ交換所 |
| コインロッカー | エスカレーター |
| 電話 | 下り電エレベーター |
| トイレ | キャッシュサービス |
| レストラン | 国際ATM |
| 案内所 | 多目的トイレ |
| 警察 | 軽食・喫茶 |
| レンタカー
カウンター | 売店 |
| バス乗り場 | 喫煙所 |
| タクシー乗り場 | AED |
| | 乗合タクシー
「そらタクシー」乗降場 |
| ショップ、飲食店 | 有料スペース |

【図表 2-5 富山ターミナル内施設】



1F・国内線チェックインカウンター



1F・国内線インフォメーション



2F・国内線出発ロビー



2F・国内線搭乗待合室



2F・カードラウンジ「らいちょう」



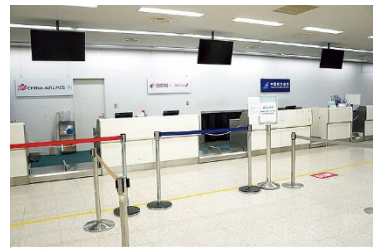
2F・売店「まいどは屋」



2F・免税売店



4F・展望デッキ



1F・国際線チェックインカウンター



1F・国際線インフォメーション



1F・団体受付カウンター



1F・国際線到着ロビー



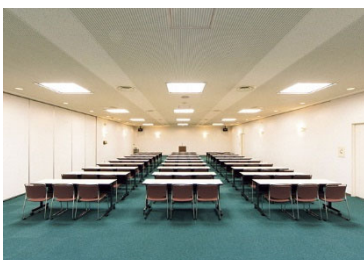
1F・有料会議室



2F・多目的ホール



2F・有料待合室



3F・レセプションルーム

出典：富山県パンフレット「はじまる富山物語。」

2-4 富山空港の特徴

富山空港でのコンセッション導入範囲を検討するにあたり、富山空港の特徴について以下に整理する。旅客数は 2004 年の約 140 万人をピークに、北陸新幹線開業後（2015.3 月）の近年は 55 万人前後を推移しており、また国際線を 4 路線維持するなど地方管理空港としては充実した国際路線を有している。また、富山市中心部からは車で 20 分程度と近接している一方で、北陸新幹線との競合関係にある点や空港が河川敷に立地していることによる制約もある。

【図表 2-6 富山空港の特徴】

項目	富山空港の特徴
旅客数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年は 55 万人前後（北陸新幹線開業 2015.月以降） ・ 開港以来の最高旅客数は 140 万人（100 万人超の年は、ジェット化供用開始以降 37 年間のうち 15 年）
地方空港の中では国際線定期路線が充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 台北、ソウル、上海、大連（地方管理空港の中では充実した国際線路線） ・ 県民の出国率（令和元（2019）年）は北信越地域で新潟に次いで 2 番目に低い
アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏とのアクセスでは新幹線との競合があり、新幹線開業による旅客数の減少の影響が大きい ・ 空港と富山市中心部が近接（車で 20 分程度） ・ 北陸自動車道富山インターに近く（車で 5 分程度）、また岐阜県を結ぶ幹線道路である国道 41 号からも近い。
立地環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 河川敷に立地することで河川区域内での占用許可や使用許可、洪水時の対応、また許可申請に基づく点検や調査など維持管理コストを要する。
空港周辺地域の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港周辺には、数々の公園、競技場や体育館等のスポーツ施設、健康施設、公共会館、結婚式場等が隣接し、これら施設との連携活用が期待される。

2-5 航空ネットワークの状況

2-5-1 運航路線

富山空港には、令和5（2023）年3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。

【図表 2-7 定期便就航先（令和5（2023）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）

※国際線は3月時点で運休中

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

【図表 2-8 路線マップ】



出典：富山きときと空港ホームページ

2-5-2 過去の運航路線

過去には、国内線定期便として名古屋便、福岡便、関西便、季節運航として函館便、長崎便、広島西便、那覇便が運航。

東京便については、平成14年7月から平成18年3月まで日本航空も運航。

国際線定期便として平成22年12月までウラジオストク便が運航していた。また、大連便を延伸するかたちで平成23年3月から平成24年10月の間、北京便が就航していた（北京・大連便）。

【図表 2-9 過去の就航路線】

種別	就航先	運航会社	就航期間	
国内線	定期便	名古屋	中日本エアラインサービス	平成3年4月～平成16年10月
		福岡	エアーニッポン	平成6年11月～平成19年9月
		関西	全日本空輸	平成8年10月～平成11年3月
		東京	日本航空	平成14年7月～平成18年3月
	定期便（季節運航）	函館	中日本エアラインサービス	平成8年10月～平成16年10月
		長崎	中日本エアラインサービス	平成10年3月～平成12年3月
		広島西	中日本エアラインサービス	平成12年3月～平成14年2月
		那覇	日本トランスオーシャン航空	平成14年7月～平成18年3月
国際線	定期便	ウラジオストク	ウラジオストク航空 平成6年7月～9月 平成7年4月～平成22年12月	
		北京	中国南方航空 平成23年3月～平成24年10月（平成10年6月～平成24年10月大連便就航、平成23年3月～平成24年10月28日北京便就航、平成24年10月～平成24年9月24日運休、平成25年9月25日～富山・大連間で運航再開）	

出典：富山県提供資料より作成

2-6 旅客数の状況

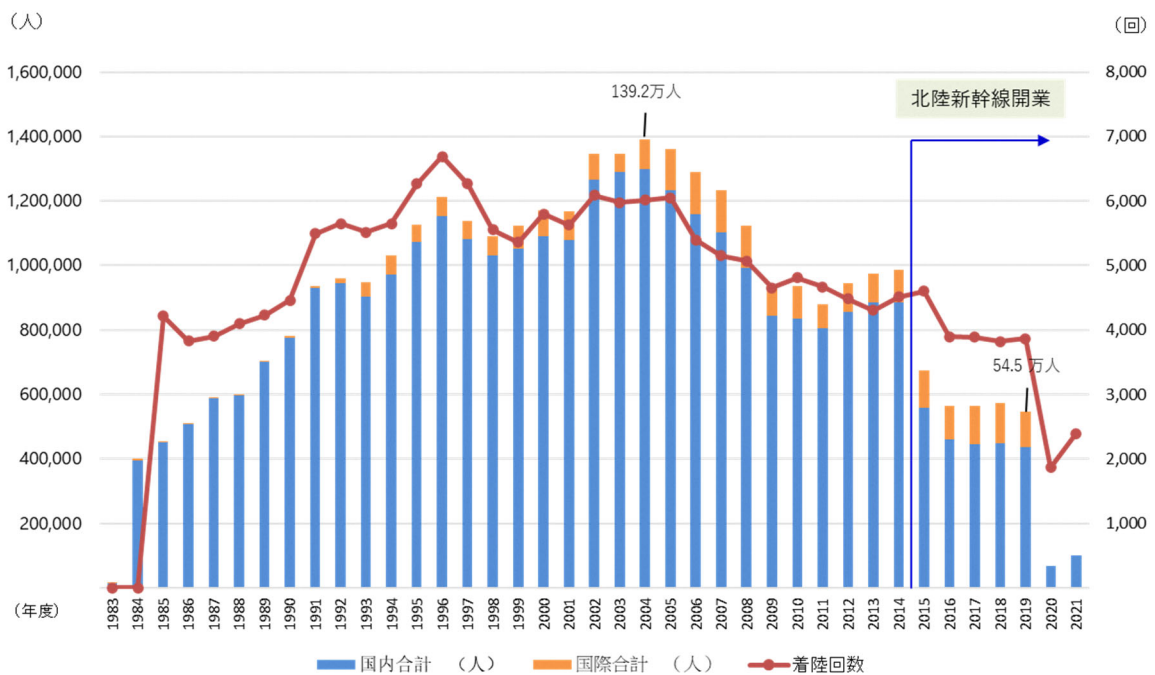
2-6-1 旅客数の状況

旅客数は平成 16（2004）年度の約 139.2 万人がピークであり、以降減少している。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、コロナ禍前の令和元（2019）年度は約 54.5 万人であった。

令和 2（2021）年度、令和 3（2022）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、令和 2 年度で約 6.7 万人、令和 3 年度で約 10 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、令和 3（2021）年度は 2,395 回まで減少している。

【図表 2-10 旅客数及び着陸回数の推移】



出典：富山県提供資料より作成

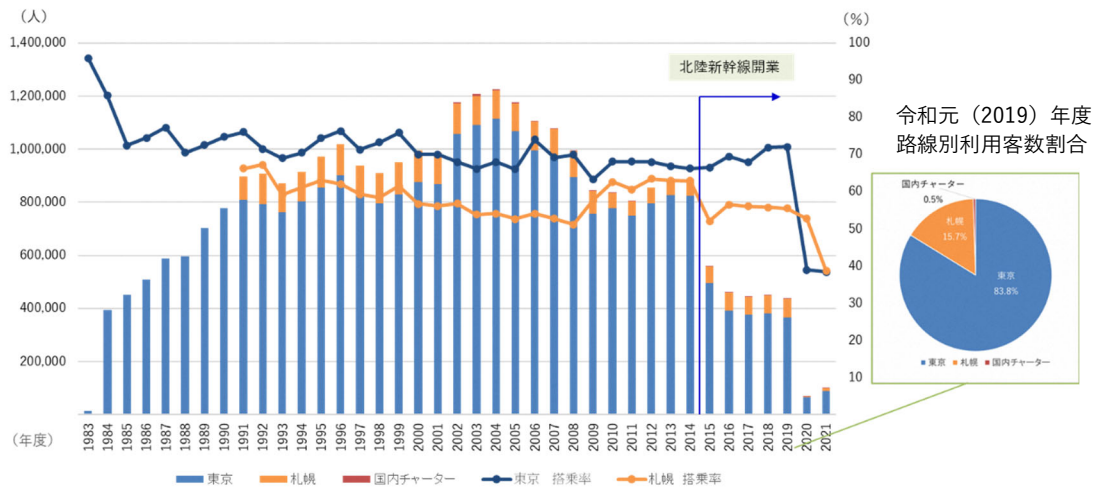
2-6-2 国内線

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。

コロナ禍前の令和元（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。

【図表 2-11 国内定期便・国内チャーター便旅客数及び搭乗率の状況】



出典：富山県提供資料より作成

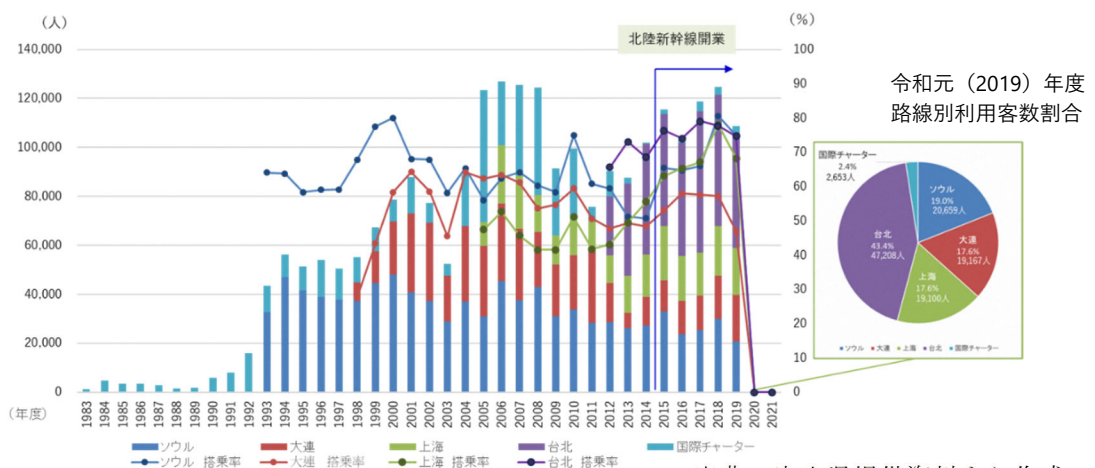
2-6-3 国際線

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（コロナ禍の影響により 2023. 3 月時点ですべて運休）。

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 2-12 路線別旅客数及び搭乗率の状況】



出典：富山県提供資料より作成

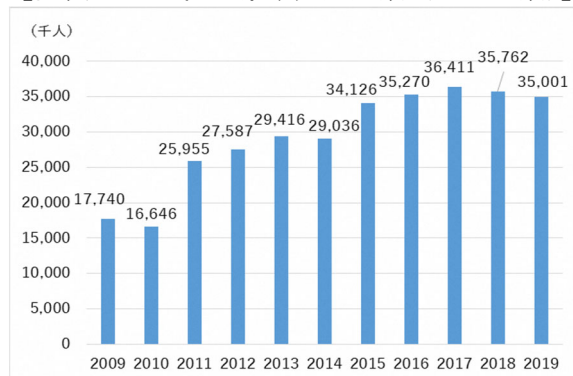
国内線、国際線の旅客数を見ると、富山空港では年間旅客数 54.5 万人（2019 年）のうち、約 80%が国内線であり、更にこのうちの約 83%が羽田便であることから、国際線旅客数が増加傾向にあったものの、国内線中心の富山空港は 2015 年の北陸新幹線開

業の影響を大きく受けており、100万人を超えていた北陸新幹線開業前に比べ半減している。

2-7 富山県の観光入込客数

富山県への観光入込客数は、平成 22 (2010) 年以降増加傾向にあり、平成 29 (2017) 年には約 3,600 万人に達した。平成 30 (2018) 年度以降、若干減少しているが、北陸新幹線開業後の平成 27 (2015) 年度以降は、継続して 3,000 万人を上回っている状況である。

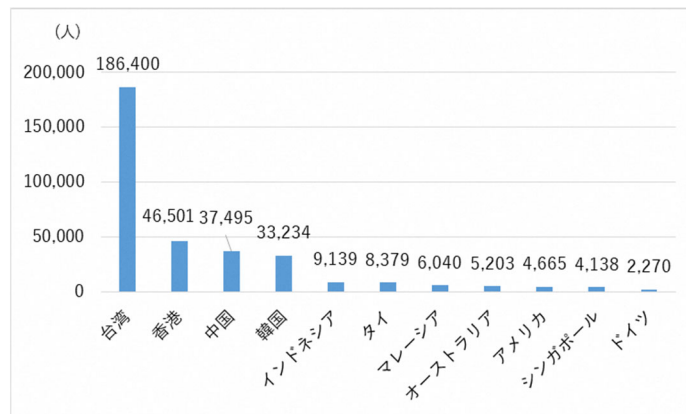
【図表 2-13 富山県観光入込数（延べ人数）】



出典：富山県「富山県観光客入込数等」より作成

令和元（2019）年に富山県を訪れた訪日外国人は、「台湾」が最も多く、富山空港からの直行便がある東アジア方面や近年経済成長が著しい東南アジア方面からの来訪者が多いことがわかる。

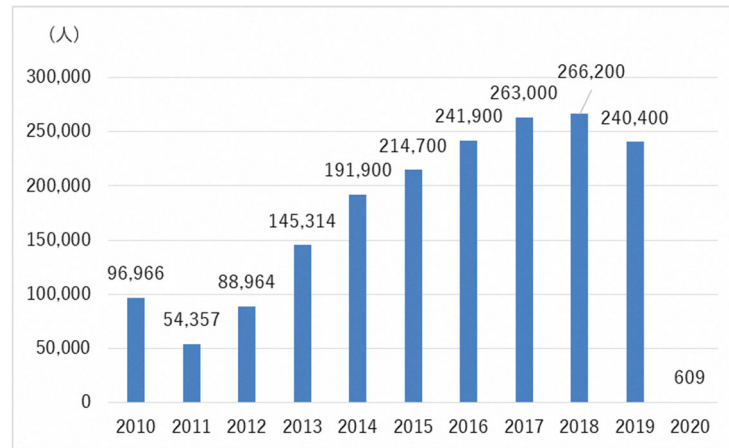
【図表 2-14 2019 年の富山県への訪日外国人（国・地域別訪問者数）】



出典：RESAS 分析ツール（国土交通省 訪日外国人流動データ）より作成

立山黒部アルペンルートの外国人観光客数は、平成 23 (2011) 年以降、順調に増加し、平成 30 (2018) 年に約 26.6 万人となっている。令和元（2019）年は、観光客数が減少しているが、これは、令和元（2019）年 8 月から 10 月にかけて大型の台風が発生したためと思われる。

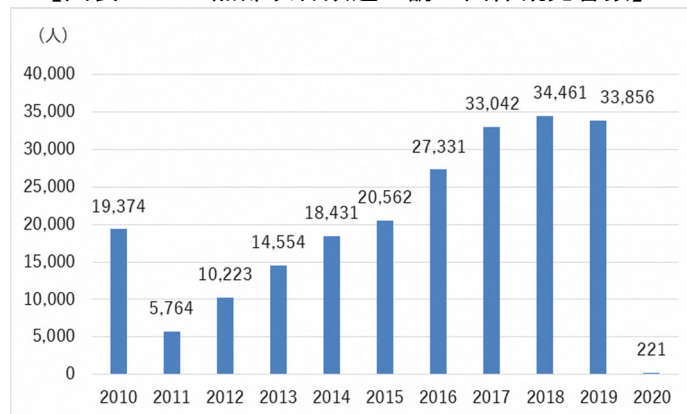
【図表 2-15 立山黒部アルペンルート外国人観光客数】



出典：富山県提供資料より

黒部峡谷鉄道の訪日団体観光客数は、平成 23（2011）年以降、順調に増加し、平成 30（2018）年に約 3.4 万人となっている。令和元（2019）年の団体観光客数の減少は、上述の立山黒部アルペンルート外国人観光客数の減少理由と同様と考えられる。

【図表 2-16 黒部峡谷鉄道の訪日団体観光客数】



出典：富山県提供資料より

2-8 二次交通の状況

2-8-1 二次交通の概要

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、富山駅前行がある（富山空港-高山濃飛バスセンターの実証実験は終了）。空港連絡乗合タクシー「そらタク」は、富山空港と高岡市・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5（2023）年3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」が中心である。

【図表 2-17 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

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

【図表 2-18 自動車でのアクセスマップ】



出典：富山県パンフレット「はじまる富山物語。」

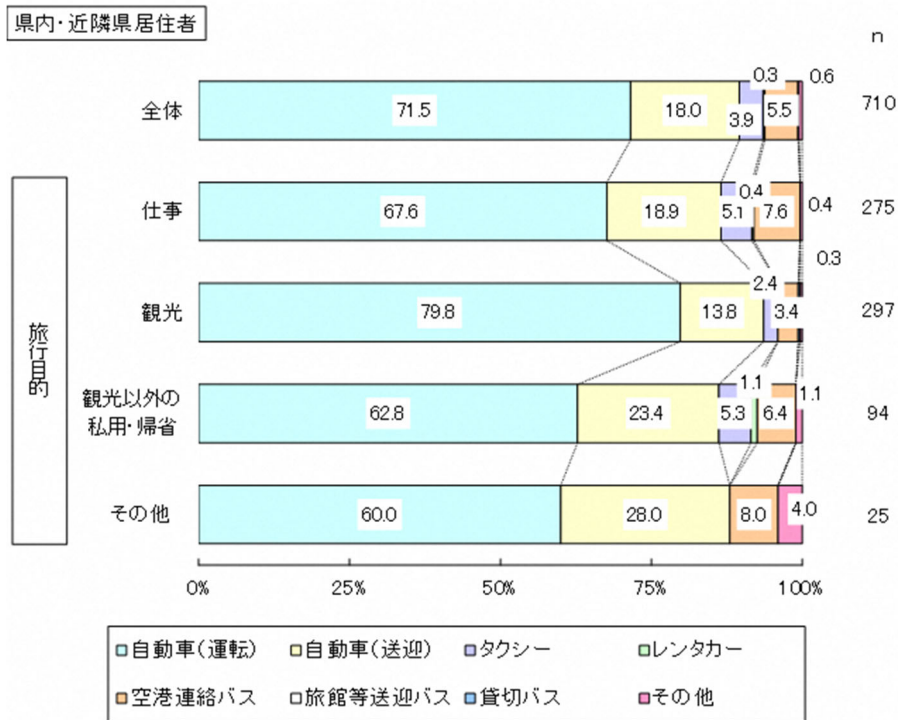
2-8-2 利用割合

県内・近隣県居住者の富山空港までの交通手段は、自動車（運転）の割合が 71.5%と最も高く、次いで自動車（送迎）18.0%、空港連絡バス 5.5%の順となっている。（平成 30 年度富山きときと空港利用実態調査）

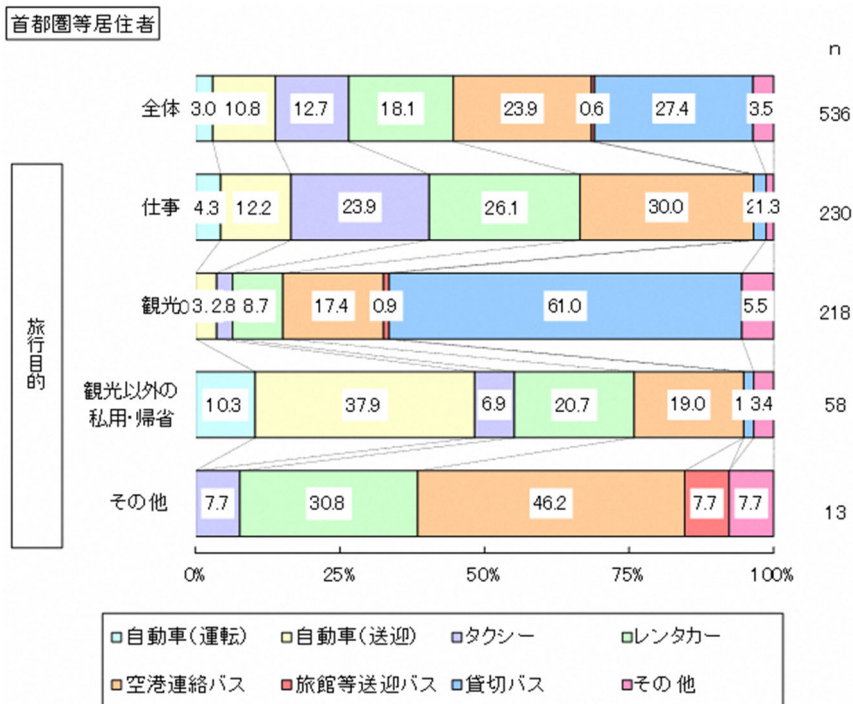
首都圏等居住者の富山空港までの交通手段は、貸切バスの割合が 27.4%と最も高く、次いで空港連絡バス 23.9%、レンタカー18.1%となっている。仕事目的の場合、空港連絡バスの割合が 30.0%と最も高く、次いでレンタカー26.1%、タクシー23.9%となっている。（平成 30 年度富山きときと空港利用実態調査）

コロナ禍以前の富山県におけるレンタカー全般の動きとして、利用者の目的は、「ビジネス：観光＝5：2程度」（レンタカー会社へのヒアリングによる）

【図表 2-19 富山きときと空港までの交通手段(県内・近隣県居住者)(平成 30 年度調査)】



【図表 2-20 富山きときと空港までの交通手段(首都圏等居住者)(平成 30 年度調査)】



出典：利用割合について 「平成 30 年度富山きときと空港利用実態調査」

(利用者アンケート調査結果)

レンタカー利用については、レンタカーキャンペーン
利用会社 1 社に対する富山県のヒアリング結果

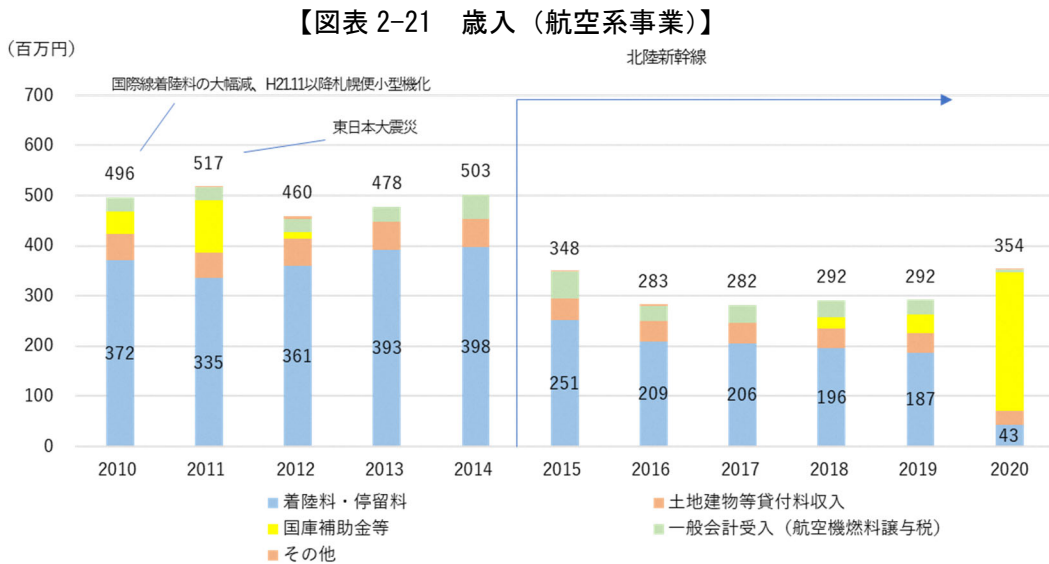
2-9 財務状況

2-9-1 航空系事業

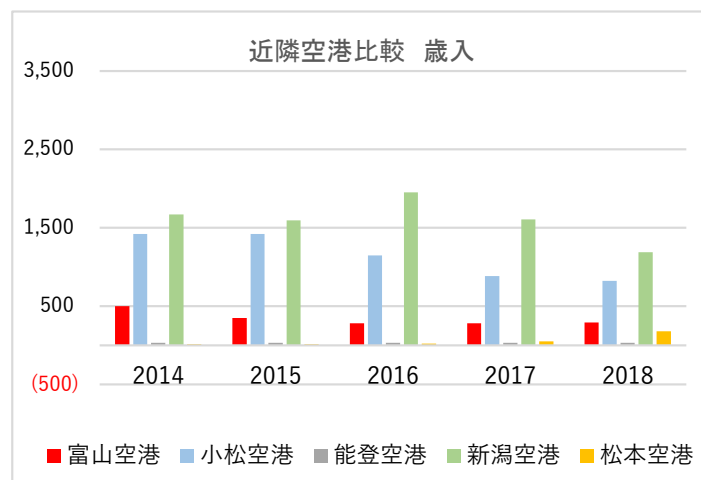
(1) 歳入

コロナ禍前の令和元（2019）年度の歳入は2.9億円である。歳入のうち主たる収入を占めている「着陸料等収入」は、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、国際線の着陸料が大幅に減収、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、減収している。さらに平成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、コロナ禍前の着陸料等収入は2億円弱となっている。

なお、近隣空港と比較した場合、富山空港は旅客数の規模から見ても妥当なレベルといえる。



出典：富山県提供資料より作成



出典：富山県・石川県・長野県の空港収支 Web サイト、国土交通省「空港別収支」より作成

(2) 歳出

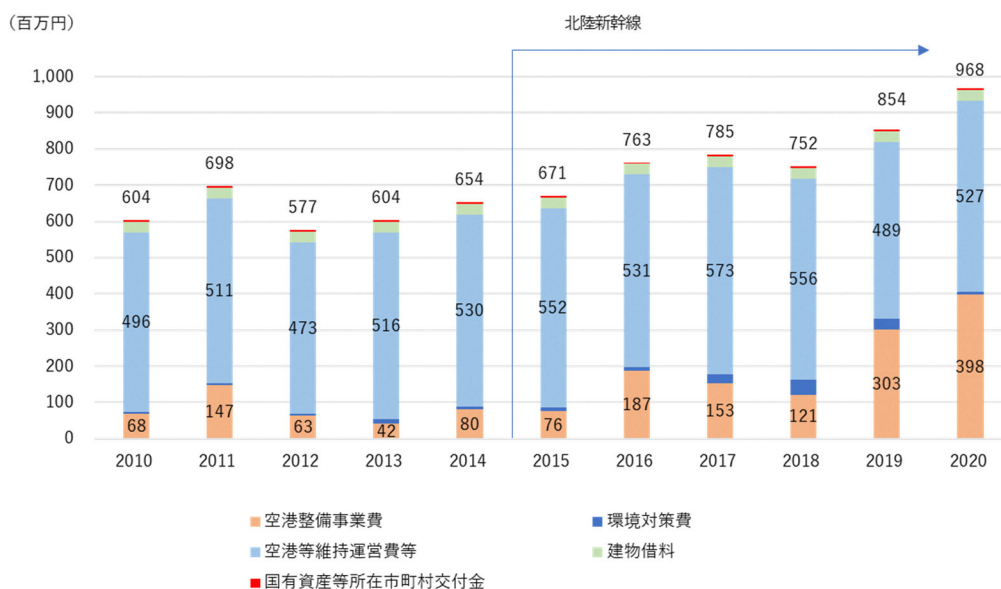
コロナ禍前の令和元（2019）年度の歳出は 8.5 億円、直近の令和 2（2020）年度の歳出は 9.7 億円である。

歳出のうち、主たる費用を占めている「空港等維持運営費」の直近 5 年間の平均は年 5.4 億円である。

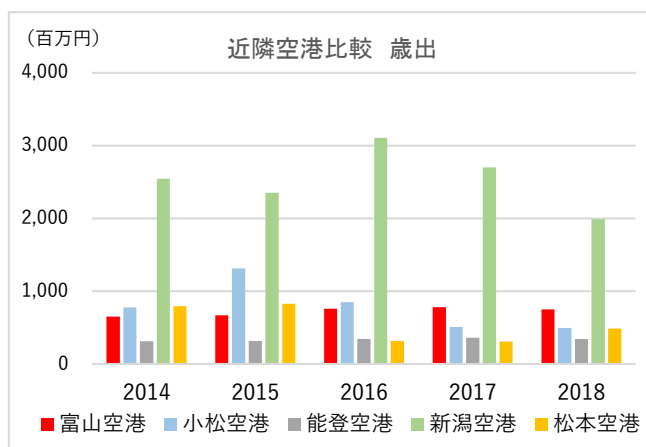
「空港整備事業費」は平成 29（2016）年度からの 3 年間は 1～2 億円/年であったが、令和 2（2020）年度は約 4 億円に増加しており、老朽化に伴い近年増加傾向にあることが分かる。

なお、近隣空港と比較した場合、歳出額の大きい新潟空港ほどではないものの、小松空港と同等水準の歳出となっている。

【図表 2-22 歳出（航空系事業）】



出典：富山県提供資料より作成



出典：富山県・石川県・長野県の空港収支 Web サイト、国土交通省「空港別収支」より作成

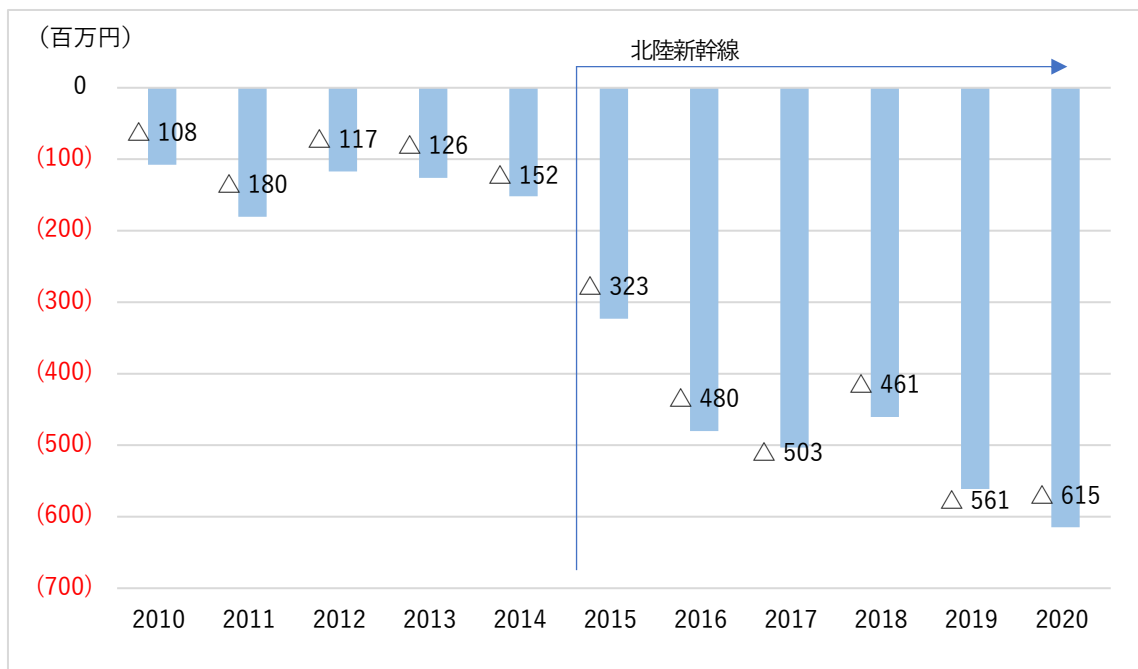
(3) 歳入・歳出差額

歳入・歳出差額をみると、平成 22 (2010) 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。

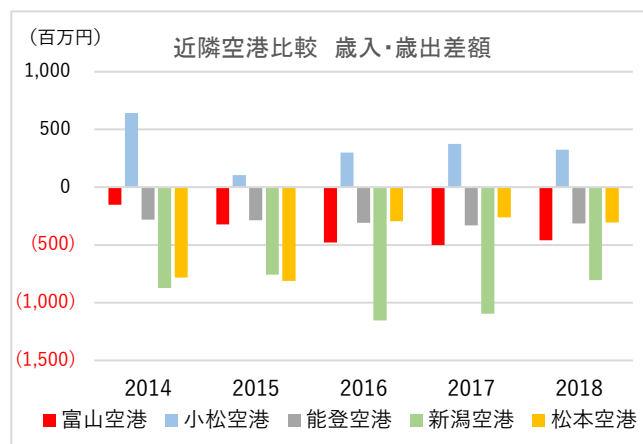
歳出超過額は、北陸新幹線開業前の 5 年間の平均は▲約 1.4 億円/年であったのに対し、開業後、直近 5 年間の平均は▲5.2 億円/年、コロナ禍前の 5 年間でも平均▲4.7 億円となっている。これは、主たる収入である着陸料等収入に大幅な減少が見られ、加えて老朽化に伴う施設の維持管理や更新投資費用が増嵩していることが要因と推察される。

近隣空港との比較では小松空港を除きいずれの空港も収支はマイナスとなっていることが分かる。

【図表 2-23 歳入・歳出差額 (航空系事業)】



出典：富山県提供資料より作成



出典：富山県・石川県・長野県の空港収支 Web サイト、国土交通省「空港別収支」より作成

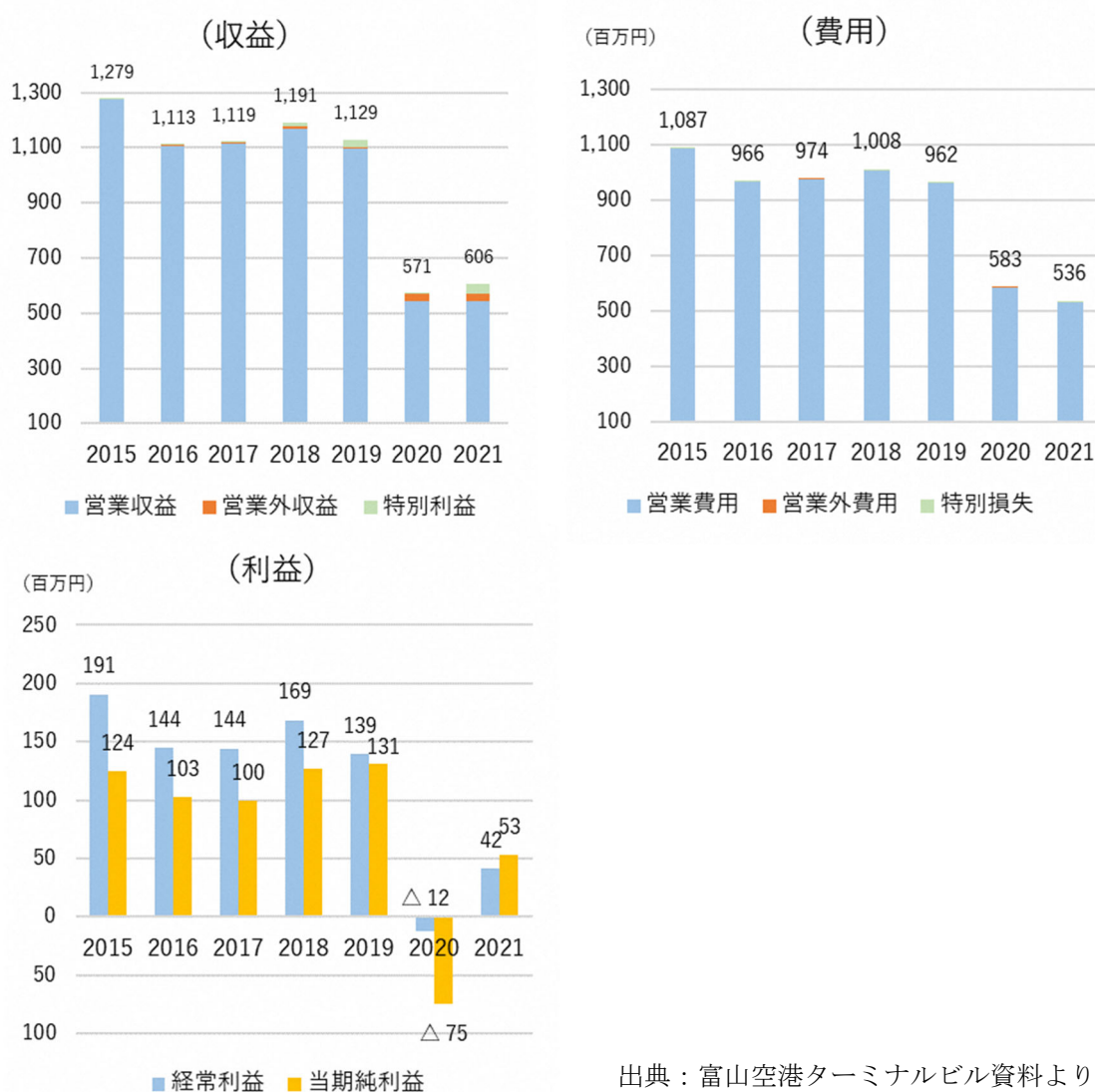
2-9-2 非航空系事業

富山空港ターミナル株式会社の収益は、平成 27 (2015) 年度は約 13 億円であったが、平成 28 (2016) ~コロナ禍前の令和元 (2019) 年度は約 11 億円前後で推移している。

コロナ禍前の 5 年間 (2015~2019) 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。

経常利益については、コロナの影響を受けた令和 2 (2020) 年度は赤字であるが、令和 3 (2021) 年度は黒字となっている。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 億円程度とやや低下している。

【図表 2-24 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

3. コンセッション方式

3-1 コンセッションについて

コンセッションとは、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（以下、「PFI法」という。）」の改正（平成23年）により導入された、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を設定する方式である。

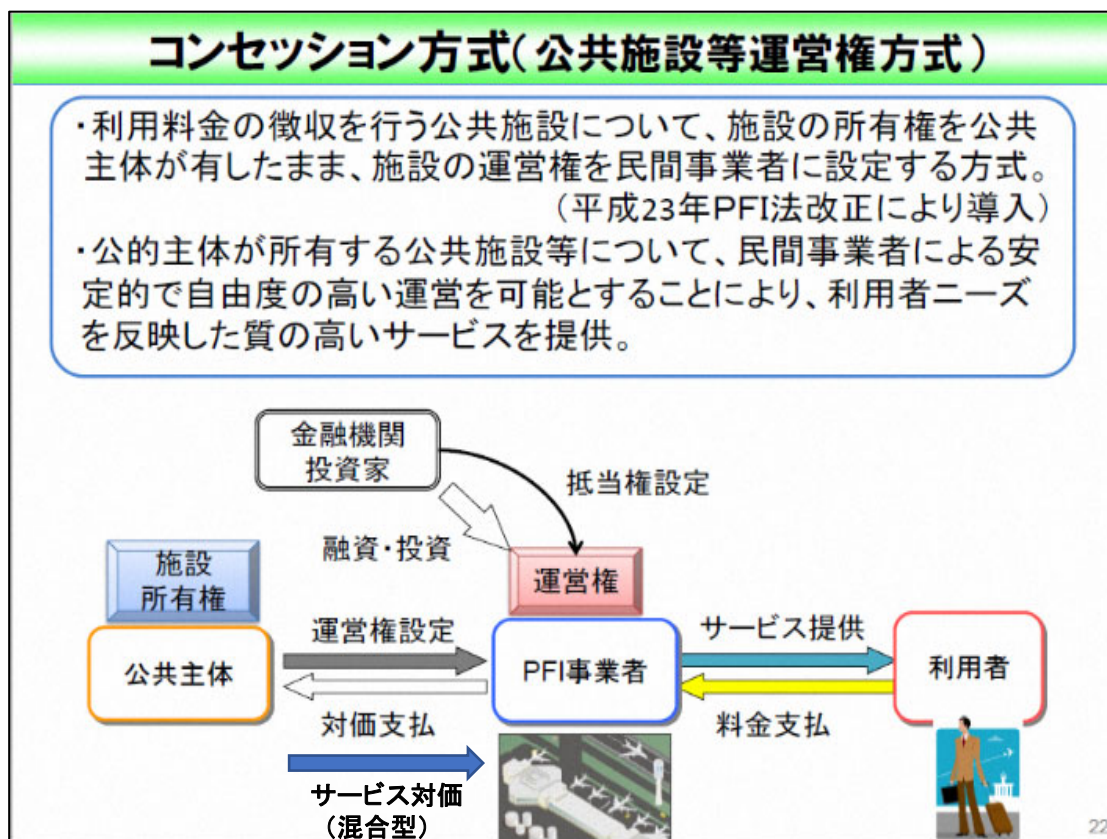
空港についても、PFI法上のコンセッション方式を活用した空港経営改革を進めるため、平成25年に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（以下、「民活空港運営法」という）」が制定された。

民間による創意工夫を活かした、空港基本施設及び旅客ターミナルビル等の一体運営を実現し、着陸料等の柔軟な設定や機動的なエアポートセールスの実施等を通じた空港経営の効率化、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目指すことを目的に実施される。

空港の施設はそれぞれ運営者が異なっているが、一体的な空港運営により、非効率な運営を解消し、一層の効率化を目指すことが可能である。

またコンセッション導入による効果には、空港施設・運営の改善だけでなく、空港アクセスの向上や地域経済への波及も期待されている。

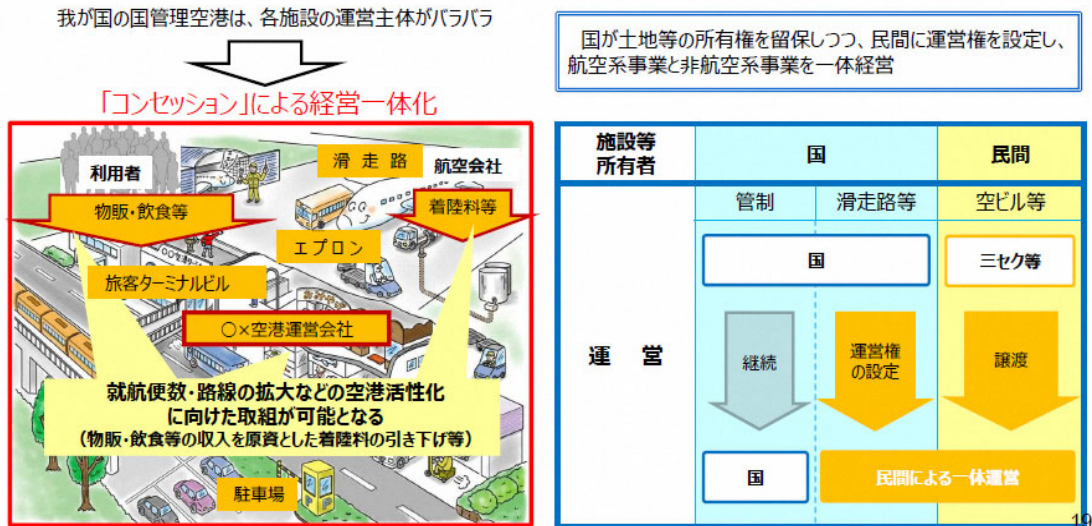
【図表 3-1 コンセッション方式について】



出典：内閣府 PFI 推進室資料へ一部追記

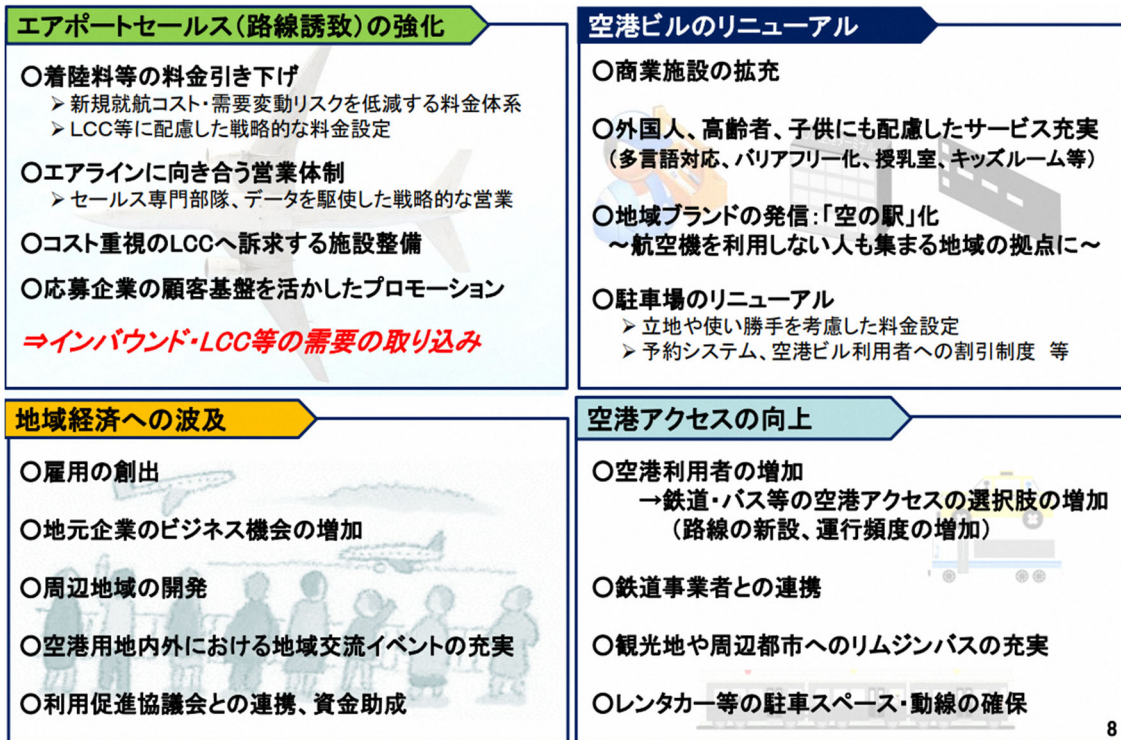
【図表 3-2 コンセッションによる経営一体化】

◆ 民活空港運営法に基づき民間による経営一体化を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。



「空港経営改革について(国土交通省 H29.2)より
<https://www.mlit.go.jp/common/001181167.pdf>

【図表 3-3 空港へのコンセッション導入の効果】



「空港経営改革について (H29.2 国土交通省資料)」より抜粋
<https://www.mlit.go.jp/common/001181167.pdf>

3-2 コンセッションの導入状況

PFI 法の改正により、利用料金の徴収を行う公共施設に対して運営権を設定する公共施設等運営制度（コンセッション）の導入が可能となり、また空港においては民活空港運営法²により滑走路等の航空系事業とターミナルビル等の非航空系事業について、民間による一体経営が可能となったことから、令和4年4月現在、全国で19の空港がコンセッションを導入している（「コンセッション導入空港一覧」参照）。

コンセッションは利用者からの利用料金にて独立採算型で実施し、運営権者が公共へ運営権対価支払うことが基本であり、国管理空港では運営権者による完全な独立採算型により実施しているが、地方管理空港においては、収支状況から公共が一定の負担を行う混合型を採用する空港が多い（独立採算型、混合型については後述）。現在コンセッションを導入している19空港のうち、独立採算型は12空港³（うち国管理9、会社管理2、地方管理1）、混合型は7空港⁴（うち地方管理4、特定地方管理2、その他の空港1）があり、混合型を採用している空港は、地方公共団体が設置・管理者となる空港である。

【図表 3-4 コンセッション導入空港一覧】



公表データより (株) 日本経済研究所作成

²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

³ 新千歳、稚内、函館、釧路、仙台、関西国際空港、大阪国際空港、神戸、広島、高松、福岡、熊本

⁴ 帯広、旭川、女満別、静岡、但馬、南紀白浜、鳥取

【図表 3-5 コンセッション空港一覧 (R4. 4. 1 現在)】

区分	国管理空港等 (会社管理含む)	地方管理空港等 (特定地方管理、その他の空港含む)	計
独立型	11空港 (①②③④⑧⑩⑪⑬⑭⑮⑯)	1空港 (⑬)	12空港
混合型	—	7空港 (⑤⑥⑦⑨⑫⑱⑲)	7空港
計	11空港	8 空港	19空港

【図表 3-6 コンセッション導入空港の比較】

	国 管 理 空 港					
	広島	北海道内7空港*	熊本	福岡	高松	仙台
空港運営事業 開始日	R3. 7~	R2. 6~ (新千歳)	R2. 4~	R31. 4~	H30. 4~	H28. 7~
運営期間 ※OP: オブ ション延長	30年間 + 不可抗力延長5年 【最長35年間】	30年間 + 不可抗力延長5年 【最長35年間】	33年間 (OP 15年) + 不可抗力延長10年 【最長58年間】	30年間 + 不可抗力延長5年 【最長35年間】	15年間 (OP 35年) + 不可抗力延長5年 【最長55年間】	30年間 (OP 30年) + 不可抗力延長5年 【最長65年間】
運営権者	広島国際空港(株)	北海道エアポート(株)	熊本国際空港(株)	福岡国際空港(株)	高松空港(株)	仙台国際空港(株)
主な株主	三井不動産(株)、東急(株)、(株)広島銀行、ひろぎんキャピタルパートナーズ(株)、広島電鉄(株)、九州電力(株)、中国電力(株)、(株)中電工、(株)エネルギー・コミュニケーションズ、マツダ(株)、福山通運(株)、広島ガス(株)、住友商事(株)、東急建設(株)、(株)東急コミュニケーション	北海道空港(株)、三菱地所(株)、東京急行電鉄(株)、(株)日本政策投資銀行、(株)北洋銀行、(株)北海道銀行、北海道電力(株)、(株)サンケイビル、日本航空(株)、ANAホールディングス(株)、三井不動産(株)、三菱商事(株)、岩田地崎建設(株)、(株)道新サービスセンター、(株)電通、大成コンセッション(株)、損害保険ジャパン日本興亜(株)	三井不動産(株)、九州電力(株)、九州産業交通ホールディングス(株)、双日(株)、日本空港ビルデング(株)、(株)サンケイビル、九州産交運輸(株)、(株)テレビ熊本、(株)再春館製菓所、ANAホールディングス(株)、日本航空(株)	福岡エアポートホールディングス(株)、西日本鉄道(株)、三菱商事(株)、九州電力(株)、Changi Airports International Pte. Ltd.	三菱地所(株)、大成建設(株)、パシフィックコンサルタンツ(株)、シンボルタワー開発(株)	東京急行電鉄(株)、前田建設工業(株)、東急不動産(株)、豊田通商(株)、(株)東急エージェンシー、東急建設(株)、(株)東急コミュニティー

※新千歳・稚内・釧路・函館(国管理)、旭川・帯広(特定地方管理)、女満別(地方管理空港)

	地方管理空港					会社管理空港
	南紀白浜	静岡	鳥取	但馬	神戸	関西・伊丹
空港運営事業 開始日	H31. 4~	H31. 4~	H30. 7~	H27. 1~R2. 3 (I期) R2. 4~(II期)	H30. 4~	H28. 4~
運営期間 ※OP: オブ ション延長	10年間 (OP 10年) 【最長20年間】	20年間 (OP 20年) + 不可抗力延長5年 【最長45年間】	5年9か月間	5年3か月 (I期) 5年間 (II期)	42年間 + 不可抗力延長10年 【最長52年間】	44年間
運営権者	(株)南紀白浜エアポート	富士山静岡空港(株)	鳥取空港ビル(株)	但馬空港ターミナル(株)	関西エアポート神戸(株)	関西エアポート(株)
主な株主	(株)経営共創基盤、(株)みちのりホールディングス、(株)白浜館	三菱地所(株)、東京急行電鉄(株)	ANAホールディングス、日ノ丸自動車(株)、鳥取県、鳥取市、日本交通(株)、日本通運(株)、永瀬石油(株)	兵庫県、豊岡市、日本航空(株)、新関西国際空港(株)、養父市、(株)三井住友銀行、三井住友海上保険(株)、朝来市、豊岡氏商工会、(株)但馬銀行、但馬信用金庫	オリックス(株)、VINCI Airports S. A. S.、(株)アシックス、(株)池田泉州銀行、岩谷産業(株)、大阪瓦斯(株)、(株)大林組、オムロン(株)、関西電力(株)、(株)紀陽銀行、(株)京都銀行、近鉄グループホールディングス(株)、京阪電気鉄道(株)、サントリーホールディングス(株) 他全32名	

混合型コンセッション導入空港 (地方管理空港等、北海道7空港のうち3空港)

出典：各事業開示資料より作成

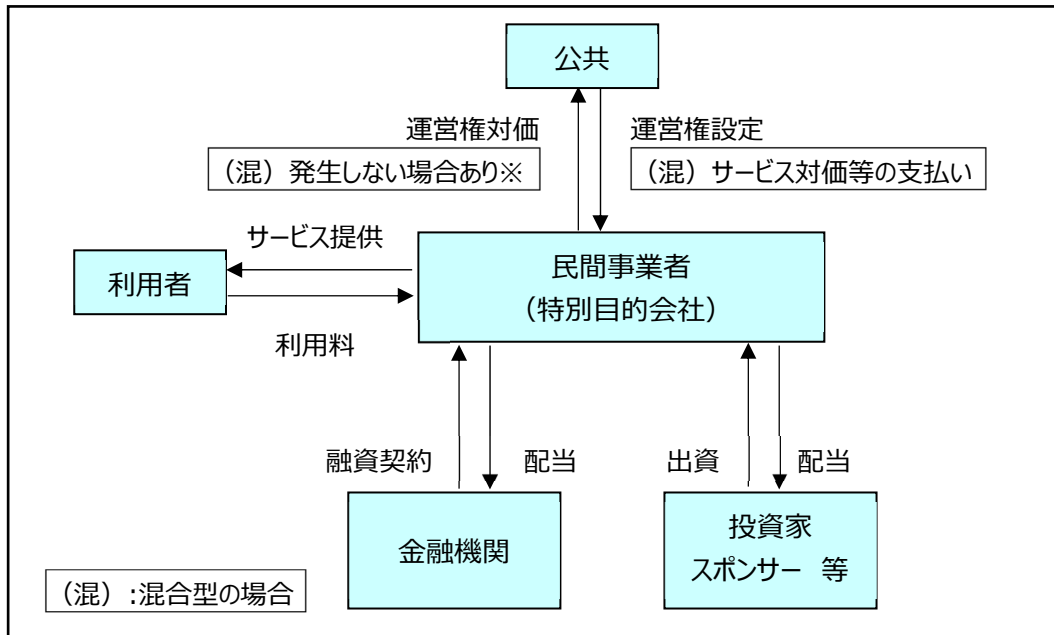
3-3 コンセッションの種類

コンセッションの基本は「独立採算型」であり、公共が所有する空港施設に運営権を設定し、選定した民間事業者に運営権を付与する。民間事業者は運営権者として施設利用者からの利用料収入を収入源として空港運営を行うものであり、空港基本施設と旅客ビルの一体的・包括的な業務実施によるコスト削減が見込める。

一方で、「混合型」とよばれる施設利用者からの利用料収入に加えて、公共からのサービス対価等を得る手法があり、これは独立採算では収入面から運営が難しい場合でも空港経営を一体的に行うことで、独立採算と同様のメリットを得るために導入されている手法である。

「独立採算型」では公共は空港運営のリスクを民間に移転できる代わりに、民間事業者は利用料金による増収インセンティブがあり、「混合型」は公共にサービス対価等の負担が発生するものの、民間事業者は安定運営が可能となり、公共は空港運営に関する民間ノウハウの活用が可能となる。

【図表 3-7 コンセッションの種類（独立採算型、混合型）】



【図表 3-8 公共側のメリット・デメリット】

	<メリット>	<デメリット>
独立採算型	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>財政負担は民間が行い、基本的に公共側の財政負担は発生しない。</u> ・<u>空港運営リスクの多くを民間へ移転することが可能</u> ・<u>空港運営に関する民間のノウハウ享受が可能</u> ・<u>公共側職員の効率配置等</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>緊急時対応における公共側の役割分担等のルールの明確化が必要</u> ・<u>地方管理空港では条例制定が必要</u>
混合型	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>公共側の財政負担は減少する（サービス対価等、一定の負担が残る）</u> ・<u>空港運営に関する民間のノウハウの一部享受が可能</u> ・<u>公共側職員の効率配置等</u> 	<ul style="list-style-type: none"> （上記に加え） ・<u>公共の一定負担が発生する（サービス対価等の支払いが必要）</u> ・<u>運営権対価を収受できない場合もある。（県による費用負担の関係）</u>

【図表 3-9 民間側のメリット・デメリット】

	<メリット>	<デメリット>
独立採算型	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>民間の経営の裁量権が大きく、ノウハウの活用の幅が広い</u> ・<u>着陸料等の設定（収受）が可能</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>混合型に比べてリスクが大きい</u> ・<u>既存空港株式会社の従業員の雇用への対応等</u>
混合型	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>公共の一定支払（サービス対価等）により安定経営が可能</u> ・<u>着陸料等の設定（収受）が可能</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>サービス対価等は公共の予算措置の範囲に縛られることが多く、民間投資が制限される。</u> ・<u>既存空港株式会社の従業員の雇用への対応等</u>

3-4 コンセッションの導入方式

富山空港の航空系事業では、新型コロナウイルス感染症発生前の空港収支は旅客数の低下により過去5年間では約5億円の赤字が続いており、毎期1億円程度の黒字となっている非航空系収支を合わせても空港全体では赤字となっていることから、現状では料金収入のみで事業を行う独立採算型のコンセッションの採択は困難である。

地方管理空港等でコンセッションを導入している空港は8空港⁵あるが、神戸空港は独立採算型を採用し、関西国際空港・大阪国際空港との一体経営を行っている。残る7空港が混合型を採用しているが、北海道の旭川空港（市）、帯広空港（市）、女満別空港（道）の3つの空港は、国管理空港を含めた北海道7空港の一体コンセッションである特殊性から、これらを除いた地方管理空港4空港と比較した。

この4空港はいずれも旅客規模は100万人を割っており、路線数は静岡空港を除けばいずれも富山空港より少ない路線数で運営し、経営状況は厳しいことが想定される中で、公共負担を前提とした混合型を採用している。

【図表 3-10 混合型コンセッション導入空港の比較】

区 分	富山空港	静岡空港	南紀白浜 空港	鳥取空港	但馬空港
管理主体	富山県	静岡県	和歌山県	鳥取県	兵庫県
事業手法	—	混合型コンセッション			
事業範囲	—	航空系業務と非航空系業務を一体的に運営			
旅客数 2019年度	54.5万人	73.8万人	17.7万人	39.7万人	4.1万人
路 線	国内2路線 国際4路線	国内8路線 国際6路線	国内1路線	国内1路線 国際3路線	国内1路線
運 営 権 期 間	—	20年間 (延長あり)	10年間 (延長あり)	5年9か月	5年間
開 始	—	H31.4～	H31.4～	H30.7～	R2.4～ (H27.1～)
選定方法	—	公募	公募	指名	指名

公表資料より日本経済研究所作成

富山空港においては北陸新幹線の開業以降、旅客数が約54万人まで低下し収支が赤字の状態であることから、独立採算型の採用は難しく、先行する地方管理の4空港の事例も踏まえ、混合型の採用によるコンセッション導入を検討する。

⁵ 旭川、帯広、女満別、静岡、南紀白浜、但馬、神戸、鳥取

4. 事業範囲

4-1 富山空港全事業（航空系・非航空系）

現在の富山空港では、航空系業務については富山県が、非航空系業務については富山空港ターミナルビル（株）が実施している。概要は下記とおり、空港管理事務所においては、空港の運営や維持管理を中心とした業務を実施、富山空港ターミナルビル（株）では、ビルの賃貸借業と旅客や航空事業者向けのサービス提供を実施、航空政策課（県庁）では空港運営・整備や機能拡充に関する業務や富山空港ターミナルビル（株）や周辺市町村との連絡調整を行っている。

【図表 4-1 富山空港における業務概要】

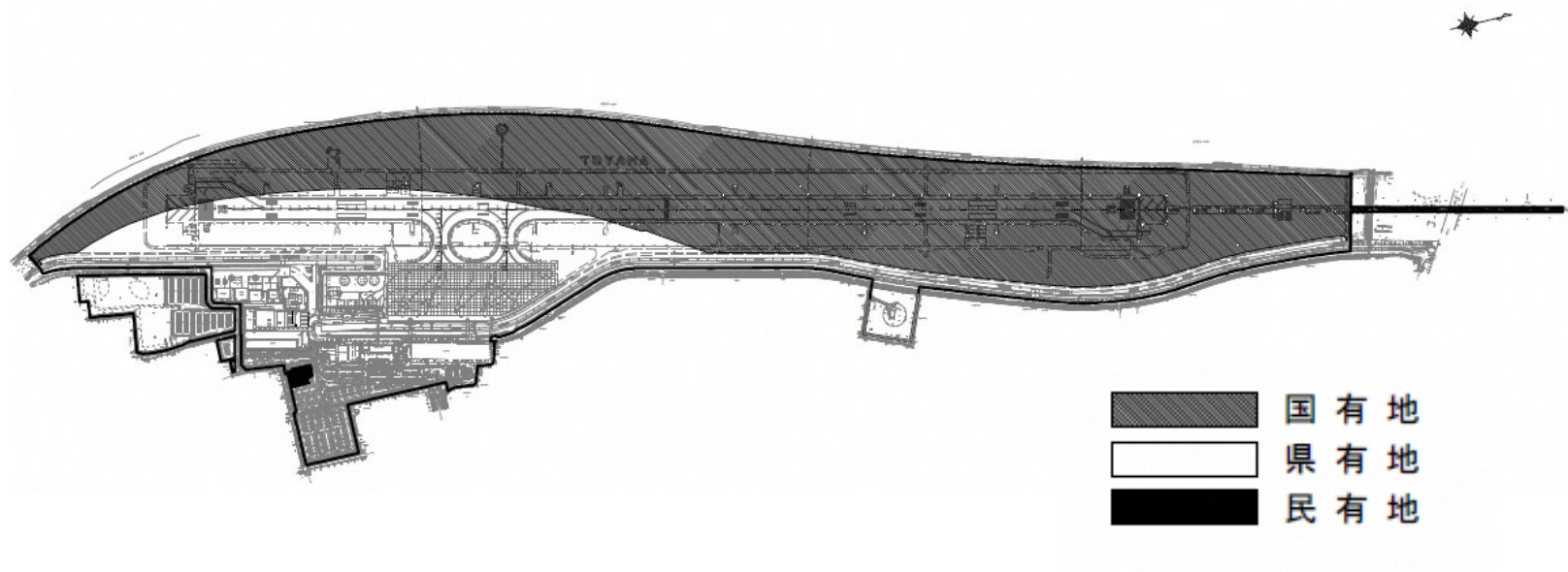
業務実施者	業務概要
空港管理事務所 (富山県)	<p>< 空港運営等事業 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 滑走路等の点検、工事等の管理検査、土木施設の調査・測量等、工事等の契約業務 ・ 施設管理・消防警備・灯火施設管理等の委託、空港管理事務、空港安全管理、駐車場維持管理、防災対策、除雪業務、空港内営業許可 ・ 運航遅延等連絡、航空管制官との業務交信、 ・ 保安対策、制限区域立入調整指導 ・ 緊急事態発生時対応 <p>< 空港航空保安施設運営等事業 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港照明および電気設備の管理、無線設備の維持管理、照明・電気設備のノータム申請、保安対策 <p>< 環境対策事業 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 騒音防止対策 <p>< その他附帯する事業 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港保安管理規程、供用規程の整備、空港内連絡協議会運営
富山空港ターミナルビル（株）	<p>< 賃貸借事業 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 貸室業並びに施設、設備及び器具の賃貸業 ・ 航空旅客、航空貨物及び航空事業者に対する役務の提供 <p>< 直営事業 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食物、旅行用品、土産品その他の物品販売 ・ 飲食店の経営 <p>< その他 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広告宣伝業及び広告代理業 ・ 損害保険代理業 等
航空政策課 (富山県)	<p>< 整備・運営関連 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 着陸料設定・収受 ・ 空港整備・機能拡充に関する業務（予算、実施・調整外） ・ 滑走路更新事業等に関する業務（予算、実施・調整外） ・ 富山空港ターミナルビルの経営に関する業務 ・ 保安対策に関する業務（予算、実施・調整外） <p>< 利用促進 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港及び路線利用促進に関する業務 ・ ビジネスジェットの誘致強化に関する業務 ・ 貨物促進事業に関する業務 <p>< その他 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地元振興事業に関する業務 ・ 騒音防止対策に関する業務 ・ 河川法の許可・申請等、手続関係に関する業務 等

4-2 空港施設所有者

4-2-1 空港敷地の所有

空港敷地の所有者は、国、県、および民間となっており、その所有状況は以下のとおりとなっている。

【図表 4-2 土地の所有状況】

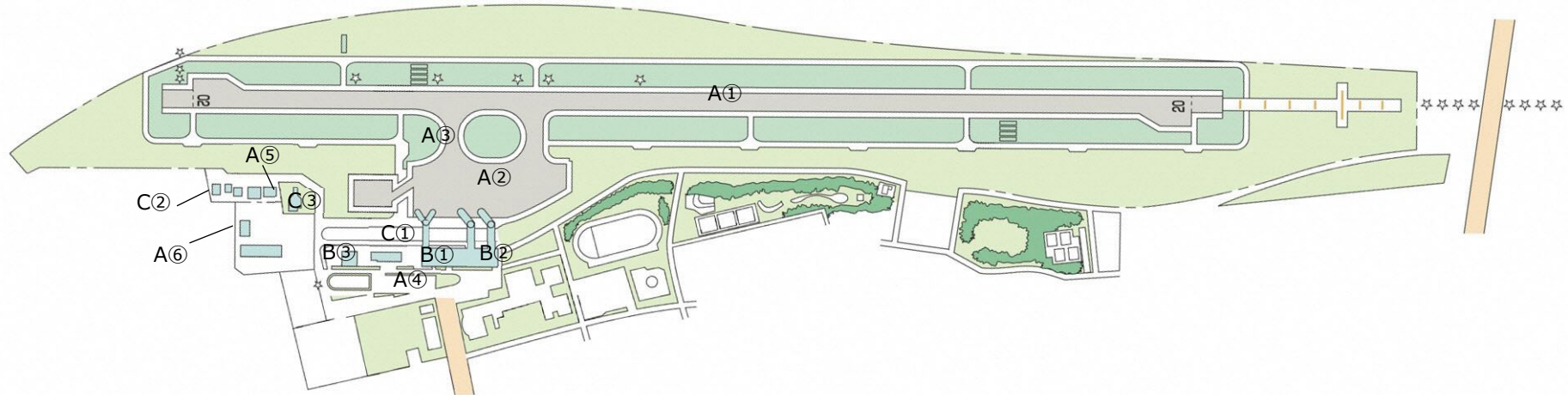


出典：富山県資料より

4-2-2 空港施設の所有

空港施設の所有は、国、県、民間となっており、その所有状況は下記のとおりとなっている。

【図表 4-3 施設の所有状況（再掲）】



航空系施設（県所有）	非航空系施設（富山空港ターミナルビル(株)所有）	その他施設（国所有等）
A①滑走路 A②エプロン A③誘導路	B①国内線ターミナル B②国際線ターミナル	C①庁舎管制塔 C②県警航空隊 C③給油施設
A④駐車場 A⑤消防除雪車庫 A⑥電源局舎	B③貨物ターミナル	

出典：富山県パンフレット「はじまる富山物語。」

4-2-3 河川占用の状況

【図表 4-4 河川区域図】



出典：富山県資料

4-3 混合型コンセッション導入空港の事業範囲の事例

4-3-1 先行事例における状況

地方管理空港等でコンセッションを導入している空港は 8 空港⁶あるが、このうち 7 空港が混合型を採用している。

混合型を採用している空港のうち、北海道 7 空港に含まれる、旭川空港（市）と帯広空港（市）は特定地方空港であり、さらに地方管理空港である女満別空港（道）とともに、一つの運営会社が 7 つの空港を一体的に運営している特殊性から、この 3 空港を除くと、混合型を採用している地方管理空港は 4 空港あり、いずれも航空系業務と非航空系業務を一体的に民間が実施するもの（上下一体方式）となっている。

【図表 4-5 混合型コンセッション導入空港の比較（再掲）】

区分	富山空港	静岡空港	南紀白浜空港	鳥取空港	但馬空港
管理主体	富山県	静岡県	和歌山県	鳥取県	兵庫県
事業手法	—	混合型コンセッション			
事業範囲	—	航空系業務と非航空系業務を一体的に運営			
旅客数 2019 年度	54.5 万人	73.8 万人	17.7 万人	39.7 万人	4.1 万人
路線	国内 2 路線 国際 4 路線	国内 8 路線 国際 6 路線	国内 1 路線	国内 1 路線 国際 3 路線	国内 1 路線
運営期間	—	20 年間 (延長あり)	10 年間 (延長あり)	5 年 9 か月	5 年間
開始	—	H31.4～	H31.4～	H30.7～	R2.4～ (H27.1～)
選定方法	—	公募	公募	指名	指名

公表資料より日本経済研究所作成

4-3-2 類似空港の状況

この地方管理空港 4 空港のうち、旅客数が富山空港との比較に適しているほか、また民間活力を引き出せる長期の事業期間を設定し、公平性や競争性の観点から公募による事業者選定を行っている地方管理空港として、「静岡空港(2019 年旅客数 73.8 万人、事業期間 20 年、公募による事業者選定)」、「南紀白浜空港(2019 年旅客数 17.7 万人、事業期間 10 年、公募による事業者選定)」を類似空港として取り上げ、民間による業務範囲を以下に整理した。いずれの空港も空港基本施設とターミナルビル等に関する維持管理、運營業務が対象となっており、コンセッションの特徴である航空系業務と非航空系業務を一体的に民間が実施するものとなっている。

⁶ 旭川、帯広、女満別、静岡、南紀白浜、但馬、神戸、鳥取

【図表 4-6 類似空港における民間による対象業務範囲】

富士山静岡空港	南紀白浜空港
<p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンセッション以前は航空系、非航空系施設とも指定管理者制度を導入（民間会社：富士山静岡空港(株)）し、民活空港運営法（H25）の施行後、コンセッションを導入。 <p><事業類型></p> <ul style="list-style-type: none"> ○混合型コンセッション（一体化方式＝運営権） <ul style="list-style-type: none"> ①航空系施設、非航空系施設（いずれも県所有）に運営権設定 ②SPCを「富士山静岡空港(株)」として存続させ、運営権者は株式を取得する。 ○サービス購入料（実施方針） <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間中の空港基本施設等の「更新投資に係る費用を全体計画及び単年度計画（運営権者が作成し、県の承認を得る）に定められた範囲かつ予算の範囲内で、県が支出する。」 ・内訳は、滑走路を除く更新投資費のうち県は90%負担する（募集段階、金額非公表） ○運営権対価（業者提案） 10億円 	<p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公募時に、民間事業者に事業手法を選択させる方法を採用（業務委託等、指定管理制度、コンセッション方式の3つから選択） <p><事業類型></p> <ul style="list-style-type: none"> ○混合型コンセッション（一体化方式＝運営権＋株式取得） <ul style="list-style-type: none"> ①航空系施設及び、非航空系施設のうち「国際線ターミナル施設、駐車場施設（いずれも県所有）」に運営権設定 ②非航空系施設のうち「既存ビル（国内線：ビル会社所有）」について「南紀白浜空港ビル(株)」の株式取得し運営（一体運営） ○サービス購入料（実施方針） <ul style="list-style-type: none"> ・総額約31億円（＝固定費＋変動費）を超えない範囲で募集し、業者より24.5億円で提案（6.5億円の削減効果） ○運営権対価（業者提案） 0円
運営事業対象範囲	運営事業対象範囲
<p>ア 特定運営事業</p> <p>(ア) 空港運営等事業</p> <ul style="list-style-type: none"> a 空港基本施設等運営等業務 b 空港航空保安施設等運営等業務 c 航空機給油施設運営等業務 d 旅客ビル施設運営等業務 e 貨物ビル施設運営等業務 f 駐車場施設等運営等業務 g 空港展望施設等運営等業務 h 浄化槽施設運営等業務 i 空港用地運営等業務 <p>(イ) 環境対策事業</p> <p>(ウ) 附帯事業</p> <ul style="list-style-type: none"> a ハイジャック等防止対策 b 協議会への加入 c 運営権者が提案する事業・業務 <p>イ その他義務事業（空港アクセス道路景観形成地の維持管理）</p> <p>ウ 任意事業</p>	<p>A) 空港運営等事業（共通業務）</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 空港基本施設等の維持管理業務 ② 空港基本施設等の運営業務 ③ 空港航空保安施設運営等業務 ④ 浄化槽施設運営等業務 ⑤ 空港用地等維持管理業務 ⑥ 駐車場施設等運営等業務 ⑦ 環境対策事業 ⑧ 展望広場（エアポートパーク）運営等業務 ⑨ 国際線チャーター便を含むエアラインの誘致業務 <p>B) 運営権を選択する場合にのみ行う業務</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 空港用地の貸付業務（必須業務） b) 運営権設定対象施設のうち補助対象施設に係る更新投資（任意業務） c) 現ビル施設運営等業務（必須業務） ※株式譲渡による運営 d) 国際線受入機能を有したターミナル関連業務（ターミナルの整備は任意業務、ターミナルの運営は必須業務） e) その他運営権を選択する場合に必須となる業務 <p>(C) 指定管理者を選択する場合にのみ必須となる業務</p> <p>D) 任意提案業務（共通業務）</p>

国、県及び関係団体が実施する事業・業務	国、県等が実施する事業・業務
<国> 飛行場対空援助業務、気象観測業務、税関・ 出入国管理及び検疫に関する業務 <県および関係団体> 就航促進・利用促進等業務、環境対策事業、 空港周囲部管理	(特に記載なし) ※事業方式の決定後、契約段階で確定するが 明記なし。

※各空港における運営権事業募集要項より

4-4 サウンディングを通じた民間意見

事業範囲に関する民間事業者からの意見では、先行する空港コンセッションの事例と同等であれば、違和感はないとの意見が多くみられた。一部の意見として、業務範囲については自社の強みが活かせる範囲のみを望む意見もみられた。

結論として、空港事業は航空系、非航空系を合わせた上下一体運営を基本としつつ、空港事業は航空系、非航空系を合わせた運営を基本としつつ、混合型コンセッションの特性を活かして事業運営を行うために、官民の費用負担について整理する。附帯事業は他空港の事例等も参考にするほか、任意事業では民間の提案(判断)を幅広く聞くことが望ましい。

(個別意見)

- 業務範囲については、過去の空港コンセッションと特段違いがなければ問題ないと考える。(C社：建設)
- 現在提示されている事業範囲に違和感はない(B社：コンサル)
- 業務範囲は現在示されている範囲で良い。ある程度の幅広い範囲の設定は必要だが、
- 「隣の体育館も含めて」となると考えてしまう。(J社：不動産)
- 修繕業務、大規模修繕が民間事業者の業務範囲でないほうがよい。修繕見込みが予想と大きく外れることや、自然災害の発生により計画を大きく外れることもある。(A社：商社)

4-5 事業範囲

4-5-1 コンセッション対象業務

富山空港でのコンセッションの導入により富山空港の課題である「旅客数の増加（誘客促進）、効率的な管理運営によるコスト削減、利便性・魅力の向上を図る」必要がある。このため、コンセッション対象業務範囲は、先行事例および民間事業者の意見も踏まえつつ、コンセッションも含めた官民連携手法の特徴である”より広い範囲を民間に委ねることで創意工夫を発揮すること”を期待して、「航空系業務と非航空系業務を一体的に民間が実施する、いわゆる上下一体方式」とする。なお、法令上民間が実施できない業務は国もしくは県で実施するものとし、それ以外は極力民間が実施する。

【図表 4-7 富山空港における民間実施対象業務案】

項目		内容	対象施設
航空系事業			
①	空港基本施設等運営等業務	着陸料設定・収受、空港運用、消防、救難、鳥獣防除、施設維持管理（投資含む）、エアポートセールス、住民対応、等	飛行場基本施設（着陸帯、滑走路、誘導路、エプロン）、消防施設
②	空港航空保安施設等運営等業務	飛行場灯火、航空障害灯の運用、維持管理等	飛行場灯火施設（滑走路灯、誘導路灯、エプロン照明灯、進入灯、電源設備、付帯施設）
③	空港用地運営等業務	空港用地貸付、維持管理	空港用地
④	環境対策事業	航空機騒音測定業務	
非航空系事業			
⑤	ターミナルビル施設等運営等業務	施設貸与、サービス提供、施設維持管理（投資含む）等	国内・国際ターミナル施設、貨物ビル
⑥	駐車場施設等運営等業務	利用料改定・収受、施設維持管理	駐車場施設
附帯事業・任意事業			
⑦	附帯事業 任意事業	空港運営に附帯する義務事業 民間事業者が任意で行う事業等	対象施設全て

各業務を対象とする理由は以下のとおり（表中①～⑦）。

①空港基本施設等運營業務

民活空港運営法により、自由な着陸料の設定や民間ノウハウによる路線誘致などが可能となり、例えば民間の専門的な知見からエアポートセール戦略を策定し、路線や旅客の増加を目指すことが期待される。富山空港においては、課題となっている北陸新幹線開業後の旅客減少及び伸び悩みの傾向に歯止めをかけるような路線誘致の提案が期待できる。また、施設の維持管理においては、空港基本施設等の維持管理および運營業務を対象とすることで、ターミナルビル施設との一体管理により効率化やスケールメリットの発現が可能となり、維持管理費の低減等の効果が見込まれる。

②空港航空保安施設等運營業務

空港航空保安施設は空港航空基本施設等と同様に、空港においては必要不可欠な業務であり、安全性を維持した管理が求められる。そのうえで維持管理における適切な人員配置や、既に県にて着手している灯火のLED化の、残る施設への集中投資やスピードアップ化が期待され、空港基本施設等とあわせて空港保安施設も対象とすることでランニングコストの低減などの効果が得られる可能性が高まる。

③空港用地運営等事業

コンセッションでは通常、空港全体を民間に委ねており、空港用地の維持管理に加え、県や国が指定する者や第三者への無償・有償貸付を行うことで、空港全体における用地の効果的な運用や民間事業者の提案事業をスムーズに実施することが可能となる。富山空港では、駐車場の一部において活用可能な用地も存在することから、用地貸付から事業運営を一貫して実施可能とするためにも、用地運営等事業については、業務範囲に含めるものとする。

④環境対策事業

環境対策事業は、地域住民への対応から必要不可欠な業務である。県と共に民間事業者での実施は可能であり、機器の維持管理および騒音測定において効率的な運用が期待できることから、民間事業者の業務範囲とする。但し、地元住民への説明や対応については、県が引き続き関与することが適切な場合も想定されるため、この点については民間事業者サウンディング等も反映する。

⑤ターミナルビル施設等運営等業務

富山空港におけるターミナルビル施設の維持管理運営事業は、コロナ禍を除けばほぼ毎期約1億円程度の最終利益を確保しているが、旅客数の増加へは直接関与できず、テナント賃貸業と来港者に向けての物販飲食等のサービス提供に留まっている。

空港へのコンセッション導入は、空港基本施設とターミナルビル施設の一体運営による空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化に貢献することが目的として挙げられており、戦略的な路線誘致と受入のためのターミナルビル機能の充実が求められるところである。富山空港では、北陸新幹線開業後は旅客が減少し、新たな路線開拓も含めた航空利用の推進が必要であり、そのためにはターミナルビル施設においても、エアライン誘致活動への参画や来港者増加のためのイベント開催等の取り組み、施設の魅力向上などが考えられる。

また、現在、ターミナルビル施設の維持管理運営業務は県も出資する第三セクター会社である富山空港ターミナルビル（株）が行っている。特に現在のターミナルビル施設では空き室も多く、本来得られるはずの賃料収入が得られていない可能性があることから、第三セクター運営から、さらに専門性を持った民間事業者が実施することによるテナント誘致や、利用者の滞在時間を延ばし、消費を促すような魅力的な店舗やイベントの実施などを行う余地がある。なお、コンセッション導入時における施設所有に関しては後段「5.運営権の設定・ターミナルビルとの一体運営」を参照。

⑥駐車場施設等運営等業務

駐車場施設は、現在有料箇所と無料箇所があり、データが把握できる有料駐車場に関しては、概ね旅客数と連動した利用状況にある。路線誘致の戦略に合わせて、例えば個人でレンタカー利用がみられる台湾からの旅行客をターゲットとする路線戦略であれば、レンタカー向けスペースを拡充する等、柔軟な駐車場運用により、旅客の増加に寄与することが可能となる。

駐車場は現在県が維持管理をしているが、これを民間事業者に委ねることで、柔軟な運用が可能となることから、業務範囲に含めるものとする。

⑦附帯事業・任意事業

コンセッション導入により、民間事業者の創意工夫を引き出すことで、事業の収益性向上、利用者利便性の向上を図ることが可能となる。

空港運営に附帯する事業および業務については附帯事業とし、ハイジャック等防止対策、利用促進協議会への加入、就航促進・利用促進など義務的に実施される業務とする。

また、任意事業では自由な提案を募ることで、民間事業者の創意工夫や参画インセンティブを高めることが可能となり、この実施を推進することがコンセッション事業のメリット享受につながる。

4-5-2 県・国で実施する業務

コンセッション導入では大部分の業務を民間事業者に委ねる一方で、法令等により民間事業者が実施できない業務や、役割分担として県が担うことが適切と考えられる業務については、国もしくは県にて実施する。

【図表 4-8 国、県等で実施する業務および対象施設】

実施者	業務	対象施設
国	①航空管制、②航空気象観測、③税関・出入国管理・検疫	航空保安施設、航空局庁舎、航空気象施設、検疫施設
県	①条例制定・改定、②費用負担（混合型）、③住民対応（共同）	空港全体

(1) 国で実施する業務

航空管制、航空気象観測、CIQ 業務については、民活空港運営法においても民間事業者による実施は認められていないため、引き続き国にて実施する。

(2) 県で実施する業務

公共施設等運営権を設定する場合、地方自治体においては、実施方針に関する条例を制定することが必要⁷である。また、混合型コンセッションの導入を前提としていることから、県が一部費用について負担することや、条例制定・改定や住民対応など、公的な責任が求められるような業務については、県が主体的に実施する必要がある。なお、負担の割合や役割分担については、今後検討を進める。

⁷ PFI 法第 18 条

5. 運営権の設定・ターミナルビルとの一体運営

富山空港への混合型コンセッション導入検討にあたり、2. 富山空港の現況にて整理した内容に加え、富山空港ターミナルビル（株）の株主状況等を整理し、運営権設定の範囲を検討する。

5-1 富山空港ビル事業

富山空港ターミナルビルの株主は43名あり、地方公共団体16名、53,324株(53.3%) 航空会社及び経済界37名、46,680株(46.7%)であり、富山県が筆頭株主(持株比率33.3%)である。

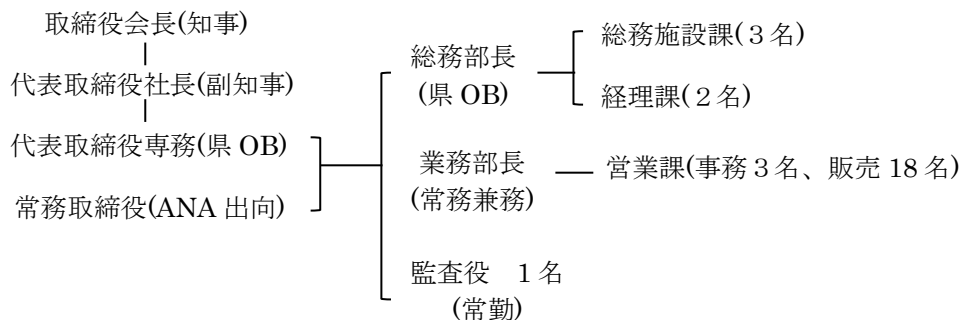
【図表 5-1 富山空港ターミナルビル株式会社 会社概要】

社名	富山空港ターミナルビル株式会社
所在地	富山市秋ヶ島30番地
設立	昭和57年5月1日
主な事業	・貸室業並びに施設、設備及び器具の賃貸業・飲食物、旅行用品、土産品その他の物品販売・酒類、煙草、郵便切手及び収入印紙の販売 ・飲食店の経営 ・広告宣伝業及び広告代理業 ・損害保険代理業
職員	職員数26名 平均年齢47.7歳(令和4年3月31日)
株式	発行株式数100千株
株主構成	地方公共団体 53,320株(53.3%) 航空会社及び経済界 46,680株(46.7%) 株主数 43名

出典：富山空港ターミナルビル（株）ホームページ
及び富山空港ターミナルビル（株）提供資料より作成

令和4年3月31日時点の組織は、次のとおりであり、役員5名、26名体制となっている。

【図表 5-2 富山空港ターミナルビル株式会社 組織図】



出典：富山空港ターミナルビル株式会社ホームページ
及び富山空港ターミナルビル提供資料より作成

5-2 混合型コンセッション導入空港の事例

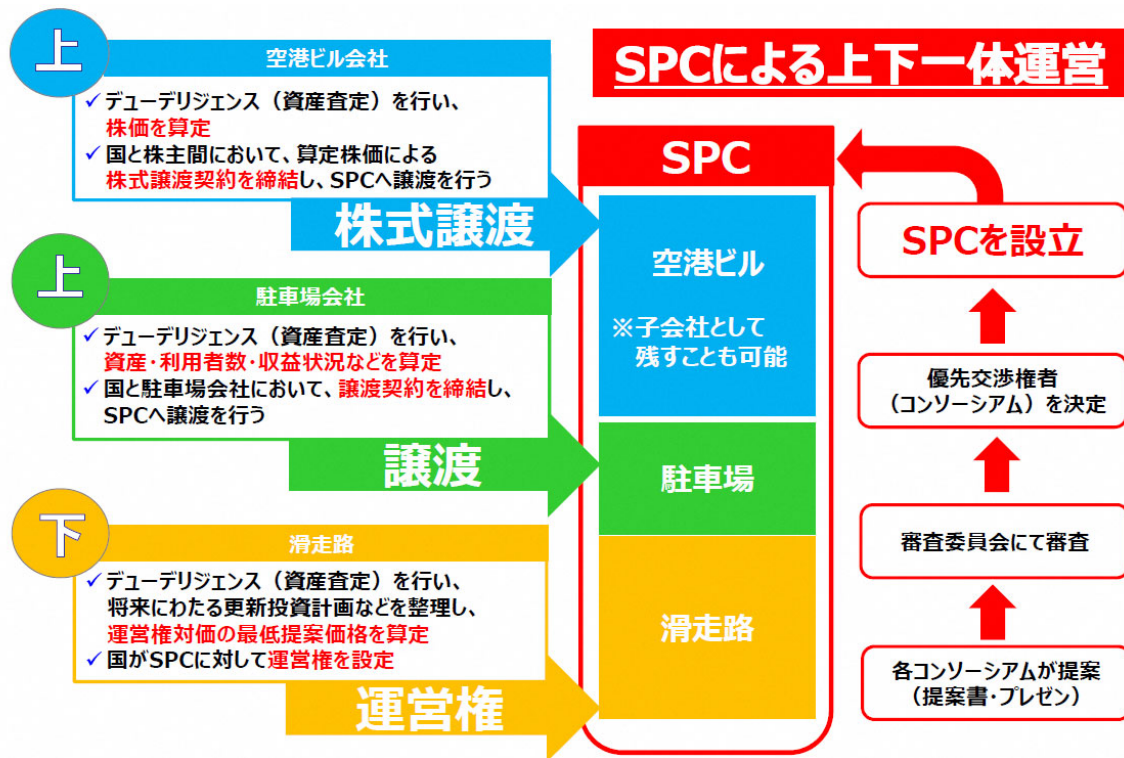
5-2-1 空港における一体運営の考え方

空港事業におけるコンセッション（公共施設等運営権制度）は、平成23年のPFI法改正により策定された民活空港運営法（H25）の基本方針に基づき、滑走路等の空港基本施設とターミナルビル施設等の上下一体運営を基本としている。

コンセッションの目的は、複数の主体が空港の運営に関与する現状の課題を解消し、空港の一体運営により民間による創意工夫を活かした経営を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図ることにある。

運営権者は、国や自治体から公共施設等運営権の設定を受けることにより、滑走路等の空港基本施設の運営を実施し、あわせてターミナルビル会社（第3セクター等）の株式を取得することにより、ターミナルビル施設等の運営を実施する。これにより、民間事業者による滑走路等とターミナルビル施設等の一体的な運営が可能となる。

【図表 5-3 空港におけるコンセッション導入による一体運営の考え方】



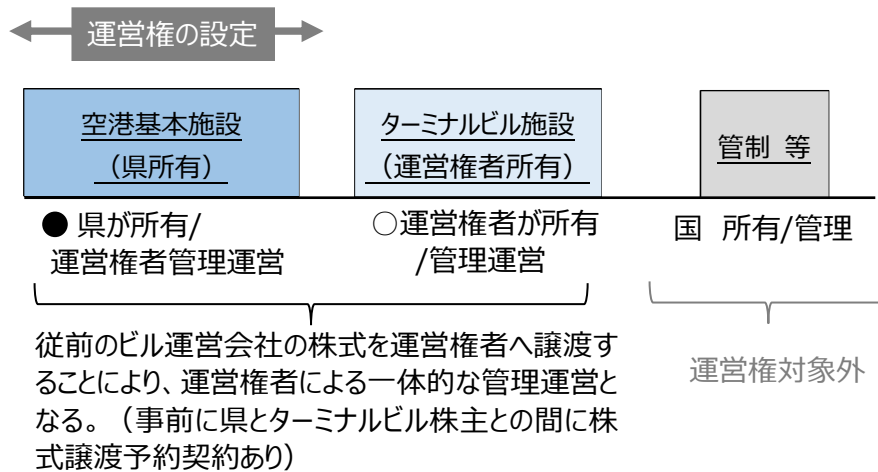
出典：国土交通省「経営一体化の手法について」

5-2-2 富山空港における一体運営の考え方

全国の空港では、「航空系事業の空港基本施設は国や県など公的機関が所有し、非航空系事業のターミナル施設は第3セクターや民間会社が所有する」ケースが多い。富山空港においても、県が所有している空港基本施設等と、富山空港ターミナルビル(株)が所有しているターミナルビル施設を、民間事業者が一体的に運営する場合には「運営権の設定範囲と所有の関係」について、以下の2ケースが想定される。

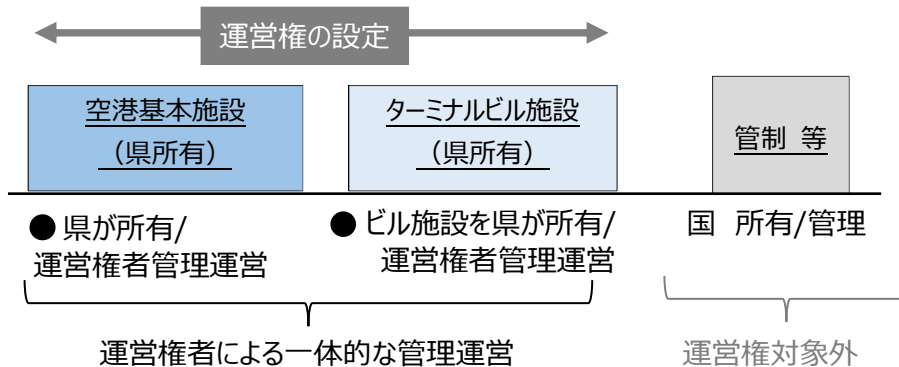
県所有の空港基本施設等には運営権を設定するが、県以外が所有するターミナルビル施設に対して、①運営権者がビル施設を所有する場合(ケースA:株式譲渡)と、②県がビル施設を所有し運営権を設定する場合(ケースB:運営権設定)である。

ケースA：ビル会社の株式譲渡（ターミナルビル施設は運営権者所有）



- ・ケースAでは、ターミナルビル施設の株式を運営権者が取得し、空港基本施設とターミナルビル施設の一体運営を実現。
- ・国管理空港の大部分がこの方法を採用している。

ケースB：ビル施設に運営権設定（ターミナルビル施設は県所有）



- ・ケースBは、ターミナルビル施設を県が取得し、空港基本施設とビル施設の双方に運営権を設定することで、運営権者が空港の一体管理運営を行う。
- ・施設所有者は県で統一されていることから、運営権を設定することのみで一体的な管理が可能となる。

【図表 5-4 施設所有の各ケースにおけるメリット・デメリット】

項目	メリット	課題
ケース A： ビル施設の株式譲渡（運営権者所有）	運営権設定範囲は空港基本施設のみとなり、運営権者は所有しているターミナルビル施設に関する運営の自由度が高い。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県は事前に富山空港ターミナルビル（株）の株主に対して、譲渡価格も含めた株式譲渡の合意を取り付け、譲渡金額の確定も必要。（株式譲渡予約契約） ・ 民間事業者は株式買い取りの負担が発生する。
ケース B： ビル施設に運営権設定（県所有）	空港基本施設とターミナルビル施設を一体的に運営権の対象とすることが可能。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 富山空港ターミナルビル（株）を県が所有する場合、空港基本施設等と同様に民間事業者が自ら施設を所有できないため、創意工夫の余地が狭められる。 ・ ターミナルビル施設買い取りのための負担が県に発生する。 ・ 富山空港ターミナルビル（株）は会社の位置付けが従前と異なるため、定款見直し等が必要。

ケース A（株式譲渡）は運営権者がターミナルビル施設の所有権を有するために、従前のターミナルビル運営会社の株式を取得する方法である。

運営権者がターミナルビル施設の所有権を有するため、運営に対する自由度は高い。但し、株式の有偿譲渡による負担が運営権者に発生する。県は株式譲渡にあたり、事前に現株主との間で株式譲渡予約契約を締結する。

ケース B（運営権設定）はターミナルビル施設の県所有により、上下一体運営を行うもので運営権設定範囲も一体とシンプルになるメリットがある。しかし、民間事業者自ら施設を所有できないため、創意工夫の余地が狭められる。

また、ターミナルビル施設の買い取りのための費用負担が県に発生する点や、富山空港ターミナルビル（株）は会社の位置付けがこれまでと異なるため、定款見直し等が必要となる。

5-2-3 地方管理空港における事例

先行する地方管理空港等では、ターミナルビル施設の更新（増築）や大規模改修にあたり、県など地方公共団体で実施（負担）するために「ターミナル施設を地方公共団体が所有しているケース」が見られる。

県などがターミナルビル施設を所有している場合は（部分所有含む）、運営権を設定するが、所有していない場合（第3セクター、民間会社）は株式譲渡となる。なお、国管理空港ではターミナルビルを所有していないケースがほとんどであり、株式譲渡による一体化となる。

○ 地方管理空港等の事例

① 静岡空港（県）、但馬空港（県）

空港基本施設、ターミナルビル施設とも県が所有しており、両施設に運営権を設定して一体運営を図っている。

② 旭川空港（市）、帯広空港（市）、女満別空港（道）

空港基本施設は市又は道が所有者であるため運営権を設定し、ターミナルビル施設は第3セクター又は民間会社が所有しているため運営権者へ株式譲渡を行い、一体運営を図っている。

③ 南紀白浜空港（県）、鳥取空港（県）

空港基本施設は県が所有者しているため運営権を設定するが、ターミナルビル施設は県が所有する施設と第3セクター又は民間会社が所有する施設に分かれている。このため、ア）県が所有する施設は運営権を設定、イ）第3セクター又は民間会社が所有する施設は運営権者へ株式譲渡を行い、一体運営を図っている。

○ 参考（国管理空港等のコンセッションに伴う一体化）

空港基本施設は国が所有しており、運営権を設定する。ターミナルビルは地方公共団体による第3セクターもしくは民間会社が所有しており、運営権者へ株式譲渡によって一体運営を行っている。

図表 5-5 地方管理空港等 におけるターミナルビル一体化の手法】

空 港 名	基本施設	ターミナルビル施設		
	所有者(公共) 運営権者の条件	所有者 (公共、民間・3セク)	一体化の方法	
			ビルへの 運営権設定	株式譲渡 (予約契約等)
静岡空港	○県 ○公募条件(従前の 指定管理会社の株式 取得)	○県 (ビル改築有り)	○	(※指定管理会社 の株式取得)
南紀白浜空港	○県 ○公募条件(ビル会 社の株式取得)	○ビル会社 (既設ビル)	—	○譲渡予約契約 による株式譲渡
		○県(新設国際 ターミナルビル部 分)	○	—
鳥取空港(注1)	○県 ○指名指定(鳥取 空港ビル(株))	○ビル会社 (既設ビル)	—	—(ビル会社に 運営権設定)
		○県 (国際会館および 増築部分)	○	—
但馬空港(注1)	○県 ○指名指定(但馬空 港ターミナルビル (株))	○県	○	—
旭川空港(注2)	○市 ○公募条件(ビル会 社の株式取得)	○ビル会社	—	○譲渡予約契約 による株式譲渡
帯広空港(注2)	○市 ○公募条件(ビル会 社の株式取得)	○ビル会社	—	○譲渡予約契約 による株式譲渡
女満別空港(注2)	○道 ○公募条件(ビル会 社の株式取得)	○ビル会社	—	○譲渡予約契約 による株式譲渡

注1) 但馬、鳥取空港とも、運営権者の選定は従前ビル会社へ“指名指定”としている。

注2) 旭川(市)、帯広(市)、女満別(北海道)は国管理空港と合わせて、北海道7空港を同一会社が一体的に運営。

5-3 サウンディングを通じた民間意見

民間事業者へのサウンディングでは、先行する多くの地方管理空港で株式譲渡の手続により一体化がなされていることから、株式譲渡に対する否定的な意見はなかった。一部、ターミナルビル会社の株主と、選定された運営権者が相対で株式譲渡の手続を行うことの難しさを指摘する意見があるものの、先行事例でも導入されている予約権付き株式譲渡の手法であれば、特段の問題はないものとの意見が見られた。また、コンセッション導入までに時間がかかる場合は、空港ターミナルビル(株)へ一部出資することもアイデアとして得られた。

(個別意見)

- 先行する空港コンセッションと特段違いがなければ、問題ない。(C社：建設)
- 現状のターミナルビル株主とコンセッション事業者が相対で株式譲渡の手続を行うことは、売買拒否の可能性などもあり難しく、例えば国が一旦買い上げる、予約権付きの株式譲渡等、先行する国管理空港と同様の建て付けが必要。(A社：商社)
- コロナ回復までに時間がかかるのであれば、コンセッションではなく空港ビル会社に一部出資することや、行政との連携協定等の柔軟な対応も選択肢の一つと考える。(E社：不動産)

5-4 運営権の設定範囲

サウンディングでは、ケースA（ビル会社の株式譲渡）について、国管理空港と同じ予約権付きの株式譲渡であれば、先行事例で多く採用されていることから問題は無いという意見が多い。

富山空港では、県がターミナルビル施設改築などの所有する理由がなく、

- ① 民間がターミナルビルを所有することで、より運営の自由度が高まること
- ② 県に発生する費用負担が相対的に小さいこと

から、ケースA（ビル会社の株式譲渡）を採用する。

6.事業期間

6-1 混合型コンセッション導入空港の事例

コンセッション事業の事業期間については、法律上の定めは特段なく、各事業により異なっている。運営権者がその技術力やノウハウの活用により事業を安定的に効率化・最適化を行うための期間や、投資回収に見合った期間が必要であり、他の PFI 事業と比べても比較的長期が設定されている。

地方管理空港で混合型コンセッションを導入している7空港のうち、北海道内の3空港（旭川、帯広、女満別）は国管理空港との一体運営となっている。単独で運営する4空港（静岡、南紀白浜、鳥取、但馬）の事業期間は下表のとおりであるが、鳥取空港及び但馬空港は公募方式を採用せず、指名により指定している。このため、静岡空港及び南紀白浜空港の事例が富山空港の参考となる。

【図表 6-1 地方管理空港等 コンセッションの事業期間】

空港名	事業期間	備考
単独で運営する地方管理空港		
静岡空港	20年（+オプション延長20年）	
南紀白浜空港	10年（+オプション延長10年）	
鳥取空港	5年9か月（5年を経過する年度末）	
但馬空港	5年（5年を経過する年度末）	
国管理空港等と一体的（同一会社）に運営する地方管理空港		
旭川空港	30年 （※北海道7空港事業）	一体運営を行う新千歳・稚内・釧路・函館と同一の事業期間とする。
帯広空港		
女満別空港		

6-2 サウンディングを通じた民間意見

サウンディングでは最大20年間の事業期間については無難という意見がある一方で、長すぎるという意見もあり見解は分かれている。これは、①投資の回収には一定期間の確保が必要となること、一方で②期間が長いと投資リスクが高まることが背景にある。考え方として第一弾は15年程度とし、経営状況等を見ながら延長するオプションの設定を提案する意見もあった。

また、投資リスクが減ることから参画障壁が下がると評価する一方で、積極的な投資とそのため回収期間、人材採用の面で長期期間を望む意見もみられる。

（個別意見）

- ・大規模更新投資が入るのであれば、回収のための長期期間が必要となるので、20年は無難。最初の参画時は、大規模更新前に期間が外れるのであればリスクを減らせるため、参画の障壁は下がる。一方で人材確保の面からは長い方が望ましい。（E社：交通・不動産）
- ・事業期間20年だと長すぎる。少なくとも15年程度でないと参画は難しい。事業期間を10年とし延長オプション期間で最大20年となるのは良い。（B社：経営コンサル）

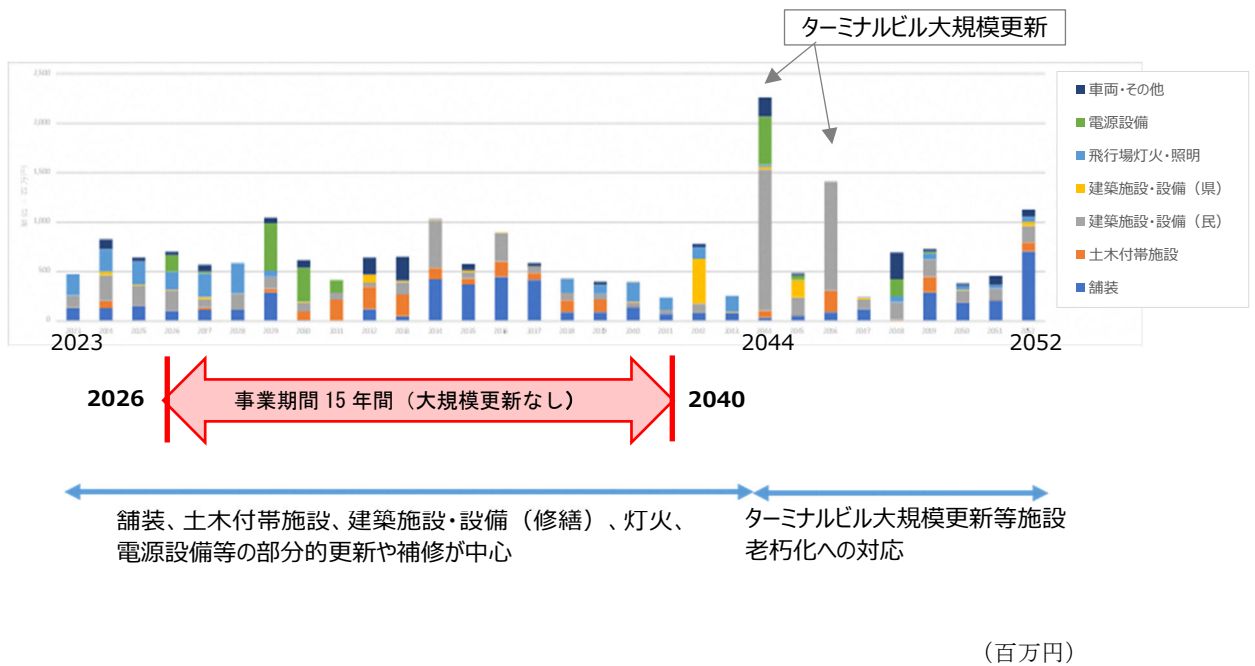
- 民間企業としては 20 年のスパンは長い気がする。(F 社：観光)
- 独自投資しないと収益は上がらない。バリューアップ投資のリターンのためには他の空港と同じように 30 年程度というのも一つの考え。高松空港のように最初の投資を見極めるため、第一弾投資は 15 年で、プラス延長オプションを付けるのも一つの方法。20 年は中途半端に思う。(C 社：建設)
- 20 年目の大規模修繕を外しているのは民間としてはありがたい配慮だと思う。一方で事業期間が短いと投資回収が難しい。人材採用の面では、30 年でも結構苦勞している。10 年ではなかなか厳しい。(D 社：不動産)
- 大規模改修がないということは、投資によるトップラインを上げる形にはなりにくい
ため長期が望ましい。他の空港でも大規模改修や設備投資の際にコンセッションによ
り民間のノウハウを活かすこととなる。(I 社：事業投資)
- 最後に投資をしても回収期間がないということは民間事業者にとっては非効率だが、
一方で事業期間が短いと事業性に影響が出る可能性はある。(A 社：商社)
- 短期間では計画を立てて実行することは難しい。10 年、20 年が良いのかはわからな
いが、大規模修繕が 20 年後ならそのくらいが良い。(H 社：交通)

6-3 事業期間の設定

長期にわたる PPP/PFI 事業においては、民間事業者にとっては将来発生する大規模更新投資が、多額の資金調達や瑕疵担保のリスクとなることから、大規模更新投資が事業期間に含まれることが事業参画の制限となる可能性がある。

現在、富山空港の更新投資計画（2023年～2052年までの30年間）では、コロナ禍からの需要回復が見込める2026～2040年の少なくとも15年間においては、大規模更新投資が発生しないことが確認されることから、大規模更新投資の影響を考慮しない期間として、最大で15年という期間が目安となる。

【図表 6-2 今後の更新投資の推移】



県投資計画	期間合計投資額	平均/年	最小	最大
30年	20,896	697	239	2,260

出典：県提供資料

また見通しが不透明なコロナ禍では、リスク回避という観点から短期期間の設定も考えられるが、コンセッションの事業期間として、例えば5年程度の短期では民間事業者の投資回収期間としては短く、人員確保の困難さとともに創意工夫の効果の十分な発揮につながらない。

さらに開始時期はコロナ禍からの需要回復を十分に見据える必要があり、少なくとも現在運休している国際路線の全便回復が一定の要件となる。

事業の期間末で生じる大規模更新の回避、民間事業者の意見（人員確保、投資回収など）、コロナ禍からの回復を見据えると、当初期間としては10年～15年の事業期間の設定が適切と考えられる。

このほか、事業期間には延長オプションの設定も可能であり、当初の事業期間の間に運営権者からの申し入れにより、さらに当初期間程度の延長が可能となる。当初期間で

空港経営に対する知見の蓄積がなされ、また将来的に生じる大規模更新投資についても経営ノウハウの発揮により空港の利便性や価値の向上が図られ、かつ効率的な運営が可能と判断されれば、十分な延長効果が期待できる。

これらにより、富山空港の事業期間は当初 10 年～15 年とし、また同期間程度の延長オプションを設定する。

7. 官民リスク分担

7-1 富山空港におけるリスク

事業期間中に発生する可能性のある事故、需要の変動、天災、物価の上昇等の経済状況の変化などのリスクは予測が困難であり、顕著化した場合には、事業収入や支出など経営に与える影響が大きい。このようなリスクに対する官民分担については、リスク原因を明確化するとともに、対応能力などを踏まえて「リスクを最もよく管理することができる者がリスクを分担する」という考えのもと、事業の特性や官民双方の能力に応じて分担する。

7-1-1 基本的な考え方

(1) 一般的なリスク分担

空港コンセッション事業では、自主性と創意工夫が発揮されるように、着陸料等その他の利用に係る料金の設定及び収受が原則として自由とされていることに鑑み、一般的な運営リスクへの対応は運営権者にその責務がある。しかしながら、運営権者の責めに帰さない事由から、国や県など公的機関が負担する主なリスクとして「瑕疵担保責任」、「不可抗力」、「特定法令等の変更」、「緊急事態」の4つがある。

(2) 想定外の事象によるリスク（感染症等による需要リスク等）

2019年に発生した新型コロナウイルス感染症の拡大により、世界の航空業界は大きなダメージを受け、旅客需要が著しく落ち込んだ。コンセッションを導入する国内空港も大きな影響を受けたことから、国においては不可抗力にともなう措置として、空港施設の整備に対する無利子貸付、運営権対価分割均等の年度越え猶予が一部空港（福岡空港や北海道7空港）で行われ、期間の合意延長および契約上の履行義務の緩和の支援策が取りまとめられた。

また国では、「民間委託空港状況フォローアップ会議 取りまとめ報告書（令和4年3月11日）」（以降、「民間委託空港フォローアップ会議」という。）において、コロナ禍を踏まえた実施契約のあり方を検証し、①合意延長期間、②運営権対価の支払い方法（分割払い）、③更なるリスク分条項の新設、④混合型を採用した場合における不可抗力時の対応措置（※プロフィット・ロスシェアリング条項、国による無利子貸し付け）について、提言を行っている。

※プロフィット・ロスシェアリング条項

各事業年度の収益があらかじめ規定された基準を上回った場合に、その程度に応じて運営権者から管理者等に金銭を支払い、下回った場合に、その程度に応じて管理者等が運営権者の収益減少分を負担する条項。

この提言の検討においては、実施契約上の「不可抗力」の範囲を改めて確認することが望ましいとしている。（コロナ禍を踏まえた実施契約のあり方）

富山空港においても不可抗力に関しては、これらの提言とともに、先行する他空港の事例や民間事業者の意見（サウンディング、対話）を参考に定めるものとする。

7-1-2 リスクと対応

(1) 瑕疵リスク

施設の状況（修繕履歴等）を既存資料や実地で確認の上、リスクの最小化を図ることが重要である。瑕疵担保期間は、先行事例では引き渡し後1年とされており、県による損失補償を行う。（合意期間延長を行う場合もあり）

しかし、「民間委託空港フォローアップ会議」では、これらの対応では不十分であるとの民間事業者からの意見が示されていることから、瑕疵担保期間を1年以上とすることや、補償対象となる1件当たりの損害下限額の引き下げを行うこと、補償額の上限（運営権対価金額を上回る補償額の可能性）や事業期間中の補償方法の見直し条項の設定等などがある。

(2) 不可抗力リスク

不可抗力は、一般的に暴風、豪雨、地滑り、火災、騒乱、暴動その他の自然的又は人為的な事象であり、事業の実施に直接かつ不利な影響を与えるなど実施契約に定める一定の要件を満たした事象を不可抗力事象としている。

空港コンセッション事業では、不可抗力によって事業の全部又は一部の遂行が困難と運営権者から通知を受けた場合は、県は「不可抗力の発生の認識、及び県による事業継続措置（又は施設復旧）の必要性」を判断し、これを運営権者へ通知する。（また、これに該当しない場合は運営権者が自らの費用及び責任で事業を継続させる。）

対応策として、運営者に保険加入を義務付けて県による施設復旧に補填するほか、事業の合意期間延長、履行義務の一時的免除（必要範囲）がある。なお、不可抗力による障害一定期間を超える場合（3ヶ月以上など）、運営権者は契約の見直しを申し入れることができる。また、不可抗力により増加費用や損害が発生した場合は、運営権者は県に対して協議を申し入れることができる。

コロナ禍を踏まえた不可抗力リスクについて、「民間委託空港フォローアップ会議」では、コロナ禍を踏まえた実施契約のあり方を検証し、以下の提言を行っている。（国交省HP）この提言では、実施契約上の「不可抗力」の範囲を改めて確認することが望ましいとしている。

- ① 合意延長期間（事業期間の延長）
- ② 運営権対価の支払い方法（分割払い）
- ③ 更なるリスク分条項の新設（金銭による損害補償、運営権対価の減額、プロフィット/ロスシェアリングの導入、資金貸付）
- ④ 混合型を採用した場合における不可抗力時の対応の在り方（地方管理空港に多い混合型においても提言を参照し、同様に適用。）

この提言に対して、①合意期間延長や、④混合型への不可抗力時の対応（適用）に関しては一般的な不可抗力リスクにおいて適用されている。また②運営権対価の支払い方法や③リスク分担条項についても、類似例や考え方は他のPFI事業にも存在する。

しかしながら、現在、「不可抗力リスク」としてコロナ禍に対するリスク条項を定めている国や県の空港はなく、県負担への影響や効果も含めて官民分担のあり方（根拠と

負担方法) が不透明である。

よって、富山空港におけるコロナ禍のリスク分担のあり方については、引き続きコンセッションを導入している空港の状況や民間委託空港フォローアップ会議での報告事例、事業者との官民対話を通じて見極めていくこととしたい。

(3) 特定法令等リスク

法令リスクには、一般法令リスクと特定法令等リスクがあるが、空港運営に特定された法令変更は、運営権者の経営に大きく影響を与えるものとなる。

県管理空港の場合、①一般法令リスクは運営権者の負担で行い、②特定法令等リスク(=県管理空港の場合は条例改正)は、県の負担とする。

7-1-3 リスクの負担方法

リスクに対する県の負担方法としては、運営権者の代わりに県が事業継続(又は施設復旧)を実施する(県が判断し、運営会社へ通知)、運営権者に発生した増加費用・損失額を負担する、履行義務の必要な範囲での免責、条例や政策の見直しによる要件の緩和、といった措置がある。

【図表 7-1 県におけるリスク負担の方法】

負担の方法	(概要)
県による事業継続(又は施設復旧) (不可抗力リスク)	<p>県による事業継続措置(又は施設復旧)が必要と判断した場合(※判断基準として、運営権者が保険により物理的損傷等を回復できない場合等)</p> <p>※運営権者に付保を義務付け(県が事業継続を実施する場合、保険金は県が受領する)</p>
県による増加費用、損失額の補填(特定法令、瑕疵担保リスク)	両社合意の上で当該増加費用、損失額の補填条項(特定条例、県の過失(瑕疵)、不可抗力=契約見直し)
事業期間の延長(不可抗力リスクのみ)	期間を延長することで運営権者の収益機会を増やす(契約変更手続)
履行義務の必要な範囲での免責(不可抗力リスクのみ)	運営権者の申し入れにより県と協議し、履行義務の必要な範囲での免責。(変更契約手続)
条例、政策の見直し	庁内等での協議を踏まえ要件を緩和、変更契約手続を経て変更

7-2 サウンディングを通じた民間意見

民間事業者からはコロナリスクへの公共のサポートを求め、契約書へ具体的な考え方の記載を求める意見が見られた。その他のリスクについては、河川法に関するリスクとして、河川管理上のリスクについての意見が見られた。

(個別意見)

- ・コロナといったリスクを考慮してもらえればだいぶ違う。どのような契約になるのが問題で「協議する」という文言だけではあまり意味がない。鳥取空港のように補填するということが明記されていると望ましい。(B社：経営コンサル)
- ・今後、空港事業をやる以上に避けて通れないのは、コロナに対するリスク。(D社：不動産)
- ・コロナのような予想外に規模の大きいものまで民間で抱えるのは無理がある。(J社：不動産)
- ・一部リスクを県で負担してもらえるのであれば、具体的な内容について予め契約で取り決めておく必要がある。「その時になったら協議する」では民間業者としては心配で、結局は協議してもサポートが得られない結果になりかねない(I社：投資会社)
- ・不可抗力のようなリスクは読めないため難しい。負担について具体的な考え方や割合を民営化前に落とし込んでおくことが重要。(売上減少分の補填や無利子融資など)(E社：交通・不動産)
- ・河川管理者の河川占用許可などのリスクを民間事業者は負えないため、河川管理者、県、民間事業者の関係を整理していただきたい。(C社：建設)

7-3 富山空港におけるリスク分担

富山空港の混合型コンセッションにおけるリスク対応として、一般的な「瑕疵担保責任」、「不可抗力」、「特定法令等の変更」のほか、コロナ禍におけるリスク対応や河川敷地にかかる空港としての法令リスク(河川法)について対応を行う。

特にコロナ禍など感染症等による需要リスクへの対応は、国における不可抗力リスクとしての位置づけの提言を踏まえ、「プロフィット・ロスシェアリング条項」、「県による無利子貸付け」について、現在コンセッション導入において先行する国や他県の空港での事例や、今後の民間事業者の意向(官民対話)も踏まえて、具体化を図る。

また、富山空港独自の法令リスクとして「河川法」に伴う河川占用等に関するリスクがあるが、空港基本施設やターミナルビルとも現在、県が河川占用許可を得ており、今後のコンセッション導入後もこれらについては県が担当して対応する。

【図表 7-2 運営権者の責めによらないリスク（官民分担の対象）】

	リスク	概要	分担 (案)	分担の考え方
①	瑕疵リスク	施設の瑕疵等に伴う費用増加リスク	一定期間内は県・以降は運営権者	<ul style="list-style-type: none"> 施設の状況（修繕履歴等）を既存資料や実地で確認の上、リスクの最小化を図る。 瑕疵担保期間（県による損失補償）は、先行事例では引き渡し後1年とされているが、民間事業者の意向を踏まえ、更に検討を行う。
②	不可抗力リスク	運営権者の責めに帰さない、地震、火災、騒乱、暴動その他の自然的又は人為的事象により損害が生じるリスク	県（主）・運営権者	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者から不可抗力の発生の通知を受けた場合、県は「不可抗力の発生の認識及び県による施設復旧措置の必要性」を判断し、運営権者へ通知する。 運営権者に保険加入を義務付け、施設復旧経費に充当するほか、事業の合意期間延長、履行義務の一時的免除（必要範囲）の手段がある。
		<p>【想定外の事象（感染症等）による需要リスク】</p> <ul style="list-style-type: none"> 感染症など想定外の事象による需要リスクについては、「プロフィット・ロスシェアリング」などの手法が提案されているが、未だ導入効果等が不明瞭である。 今後、国の提言や他空港の状況を踏まえ、「想定外の事象に対する特別条項を設けるなど、リスク分担について官民で協議する」ことに関して官民対話を通じて具体化を図る。 		
③	特定法令等変更リスク	本事業のみに摘要され、運営権者に不当な影響を及ぼす法令、政策の変更等により損失が生じるリスク	県 ※条例変更等にかかるもの	<ul style="list-style-type: none"> 法令、政策、条例変更による法令リスクのうち、県に起因する特定法令等変更リスクは、条例改正や県の政策変更がある。 県に起因するリスクについては、コンセッション事業としての実施を判断した県が負担し、損失補償を行う。（合意の上、事業期間の延長を行う場合もあり）
		<p>【河川法によるリスク】</p> <p>河川敷にある空港として、河川法による法令リスク等や河川占用や使用等の許可については、県が主体となって対応する。</p>		

8.収支比較

8-1 空港のポテンシャル

ここでは、定量的には評価が難しい富山空港が持つポテンシャルを複数の観点より定性的な空港の評価として整理し、それらを活用するための事業について検討する。

富山空港における立地特性、周辺の観光・ビジネス需要、空港施設現状等から導かれるポテンシャルを整理し、3つの方向性における活用策を検討する。

【1】北陸の玄関口としての進展

富山空港は市内からのアクセスが至近であり、また一定人口規模を有する近隣県の都市からの距離も近いことに加え、東京・名古屋・大阪の三大都市圏から等距離に位置していること等から、観光、ビジネスの潜在需要が見込める。また、世界遺産や国宝（瑞龍寺ほか）のほか、立山黒部といった自然環境豊かな観光資源に恵まれており、近年のインバウンド需要、充実した国際線ネットワークの存在、増加傾向にある国際線利用者数等ことから、新たな路線の開拓による利用者数の増加や利用者向けに観光拠点を繋ぐためのアクセスの充実などによる魅力向上の可能性がある。

【2】空港施設の付加価値・利便性の向上、機能強化

空港施設内には活用余地のある未利用スペース、施設周辺の遊休スペースがあり、近隣の公共施設等も活用した賑わい創出等による空港施設の付加価値・利便性の向上、機能強化等のポテンシャルが見出せる。

【3】先進技術・DX、環境対策等

国や県、国際的にも進めているカーボンニュートラルなどの環境対策をはじめ、新たな先進技術の導入やDX化の可能性があり、様々な人とモノが行き交う富山空港の特性を踏まえての進化・発展が見込める。

環境対策においては、カーボンニュートラルの取り組みや省エネ設備導入などは国の支援等も活用可能であり、近年の急速なデジタル化および環境対策への高まりをポテンシャルとして捉えることができる。

【図表 8-1 ポテンシャル一覧表】

方向性	ポテンシャルの内容	ポテンシャルの活用策
北陸の玄関口としての進展	<p>(1) 立地の優位性</p> <p>①三大都市圏へのアクセス、乗継ぎの利便性</p> <p>②関西、中部、九州の潜在需要</p> <p>③近隣周辺の潜在需要</p> <p>(2) 自然や文化の魅力にあふれた豊富な観光資源</p> <p>①優良観光地と魅力的な観光資源</p> <p>②非日常体験型の新たな観光資源</p> <p>(3) 充実した国際線ネットワーク</p> <p>①国際線ネットワークと旅客数の増加</p> <p>②アジアからのインバウンド需要</p> <p>(4) 堅調なビジネス需要</p> <p>①首都圏からの高いビジネス利用者のニーズ</p> <p>②堅調なビジネス需要</p> <p>(5) 優れた自然環境と災害の少なさ</p>	<p>1. 北陸の玄関口のポイント</p> <p>【その1】北陸周遊における優位性</p> <ul style="list-style-type: none"> 西日本や北海道エリアから北陸地域（富山含）への旅行商品は、近隣の小松空港や松本空港の経由が多いが、富山空港を利用した場合において、県内はもとより北陸周遊観光・ビジネスの利便性や経済性の実証 PR（航空会社との連携、プロモーション） <p>【その2】利用圏域の拡大（マイエアポートの拡大）</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣県（高山、上越糸魚川、能登）から目的地（観光、ビジネス）への移動で、富山空港を利用した場合の乗継利便性や経済性のPR（航空会社との連携、プロモーション） <p>2. 活用策</p> <p>(1) 既存路線の利用拡大</p> <p>①国内線</p> <p>ア) 羽田便（経由含む）</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗継利便性（移動時間の短縮）の確保、乗継運賃の経済性 <p>イ) 札幌便</p> <ul style="list-style-type: none"> 直行便の優位性（利便性、経済性）の周知 航空会社との連携によるエアポートセールスの実施（その1） 富山空港を拠点とした乗継利便性、経済性のPR（西日本エリア、北海道エリア） <p>②国際線</p> <p>ア) 訪日リピーターの取込み</p> <ul style="list-style-type: none"> 訪日リピーター向けの特価キャンペーンや観光プロモーションの実施 <p>イ) インバウンド重要の掘起こし</p> <ul style="list-style-type: none"> 富山空港を拠点とした各観光地へのアクセス性の良さをファムトリップにより体験実施するなど、広域観光ルート売り込み <p>ウ) アウトバウンド需要の掘起こし</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空会社と一体となって近隣県を含めて旅行会社へのエアポートセールスの実施や特価運賃キャンペーンによる需要喚起 <p>(2) 新規路線の誘致</p> <p>①国内線</p> <p>ア) 関西便</p>

方向性	ポテンシャルの内容	ポテンシャルの活用策
		<ul style="list-style-type: none"> ・富山県発着では、東京に次いで関西への旅客需要が多い。目的地としての利用のみでなく、関西周辺地域へのアクセス空港としての利用も図る ・関西国際（国際定期便が発着し、LCC が多く就航） ・神戸（神戸中心部に近く、発着枠も拡大傾向） イ）名古屋便（中部国際空港） ・富山県へ来県する訪日外国人の出入国空港としての利用が最も多い。 ウ）九州便（福岡便） ・新千歳同様に、直行便の優位性（利便性、経済性）の周知 ・目的地としての利用のみでなく、九州周辺地域へのアクセス空港としても利用 エ）新たなエアラインの就航 ・新たなエアラインの就航の動きを捉え、新規路線の誘致につなげる。 <p>②国際線</p> <ul style="list-style-type: none"> ア）香港便 ・訪日外国人として台湾に次いで多く（4.6万人/年）、県内から路線誘致要望あり。 イ）タイ便 ・富山県からの出国先として、北米、中国に次いで多く（1万人/年）、タイからの来県も多い（1万人/年）。経済成長が著しく、近隣県からのタイへの出国も見込める（割合 10%、利用圏の拡大へ） <p>③目的地の魅力発信、二次交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光地のプロモーションと合わせて、交通手段の情報提供と整備（Maas アプリ情報をはじめレンタカー補助外） <p>(3) 県内利用の促進および利用圏域の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ①県内在住者向け二次交通の充実 ②近隣県への情報発信、プロモーション等 ③乗用車利用者への利便性向上 ④航空会社との連携によるエアポートセールスの実施（その2） <ul style="list-style-type: none"> ・近隣県へのエアポートセールスの強化とともに、近隣県から富山空港を利用した際の特典を付与するキャンペーンなどを実施し、マイエアポート意識を高める

方向性	ポテンシャルの内容	ポテンシャルの活用策
		<p>(4) 新たな生活様式にマッチした航空機利用の促進</p> <p>(5) ビジネス需要の掘り起こし</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 地域間、遠隔地など航空機の時間的優位性を活かした需要喚起 ② ビジネス利用者の利便性向上 <p>(6) ビジネスジェット向け施策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ① ビジネスジェット受け入れ環境整備 ② ビジネスジェットを含むパッケージサービスの提供
<p>空港施設の付加価値・利便性の向上、機能強化</p>	<p>(1) 空港施設(ターミナルビル等)における有効活用可能なスペース</p> <p>(2) 駐車場・空港スポーツ緑地の活用や周辺施設との連携</p> <p>(3) 他団体との連携(プロスポーツチームの存在やエアラインとの包括協定等)</p>	<p>(1) 空港施設内スペースの有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 空の玄関口としての施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ア) 特徴ある県内特産品、体験型店舗の誘致 イ) 優良スペースの戦略的な活用 ウ) 一般企業への貸出 ② 特色ある観光ニーズ向けサービス提供 ③ ワークスペース等ビジネス環境の整備 <p>(2) 駐車場・空港スポーツ緑地の活用による周辺施設との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 有料駐車場運用の見直し(サービスの向上) ② 空港周辺施設等と親和性のある集客施設の整備 <ul style="list-style-type: none"> ア) スポーツ関連施設と親和性のある複合リラクゼーション施設 イ) 産直販売所 ウ) スポーツショップやアウトドアショップ エ) スケートボードパーク オ) サイクルステーション ③ 周辺施設等との連携 <p>(3) 他団体と連携した賑わいの創出と活性化</p>

方向性	ポテンシャルの内容	ポテンシャルの活用策
<p>先進技術・DX、環境対策等</p>	<p>(1) 国及び富山県によるカーボンニュートラルの推進と空港における現況 ①国及び富山県における取組 ②空港に関する現況 (2) 先進技術や ICT の急速な拡大発展 (3) 日本唯一の河川敷空港 (4) 広域防災拠点としての機能</p>	<p>(1) カーボンニュートラルへの対応による環境負荷低減 (2) 先進技術を活用した維持管理運営費削減・利便性向上 ①業務効率化のための取組 ②利便性向上及び賑わい創出のための取組 (3) 先端技術を有する企業向けの実証実験の場の提供 (4) 河川敷の立地を活かした空飛ぶクルマやドローン物流を活用した交通・物流環境の整備 (5) 防災拠点としての機能強化、情報発信</p>

8-1-1 北陸の玄関口としての進展

1. ポテンシャルの内容

「北陸の玄関口」としての富山空港・富山県のポテンシャルを整理する。

(1) 立地の優位性

①三大都市圏へのアクセス、乗継ぎ利便性

富山県は東京、名古屋、大阪の三大都市圏からほぼ等距離に位置していることに加え、既存の羽田便を活用した乗り継ぎにより、国内外各地を結んだビジネス利用や観光利用を取り込める可能性があることから、富山空港は主要な都市圏からの航空路線の中心としてのポテンシャルを有している。

②関西、中部、九州の潜在需要

富山県を発着する府県間輸送人員は大阪、愛知、京都、兵庫の順が多い（2019年）ことから、特に関西、中部との往来が活発であることがうかがえる。また過去に富山空港から名古屋や福岡への路線が存在したことを踏まえると、既に路線のある首都圏、北海道だけでなく、関西、中部、九州といった幅広いエリアからの旅客の取り込みが見込める。

【図表 8-2 富山県発着の府県相互間輸送人員数】

(人)

	都道府県	輸送人員		都道府県	輸送人員		都道府県	輸送人員		都道府県	輸送人員
1	石川	4,529,044	6	埼玉	359,689	11	神奈川	117,419	16	広島	38,223
2	東京	2,842,311	7	群馬	255,295	12	千葉	107,333	17	静岡	37,300
3	大阪	754,104	8	京都	250,554	13	福井	82,700	18	宮城	35,902
4	愛知	558,593	9	岐阜	224,644	14	兵庫	69,100	19	滋賀	34,500
5	新潟	513,976	10	長野	169,253	15	北海道	65,973	20	福岡	26,800

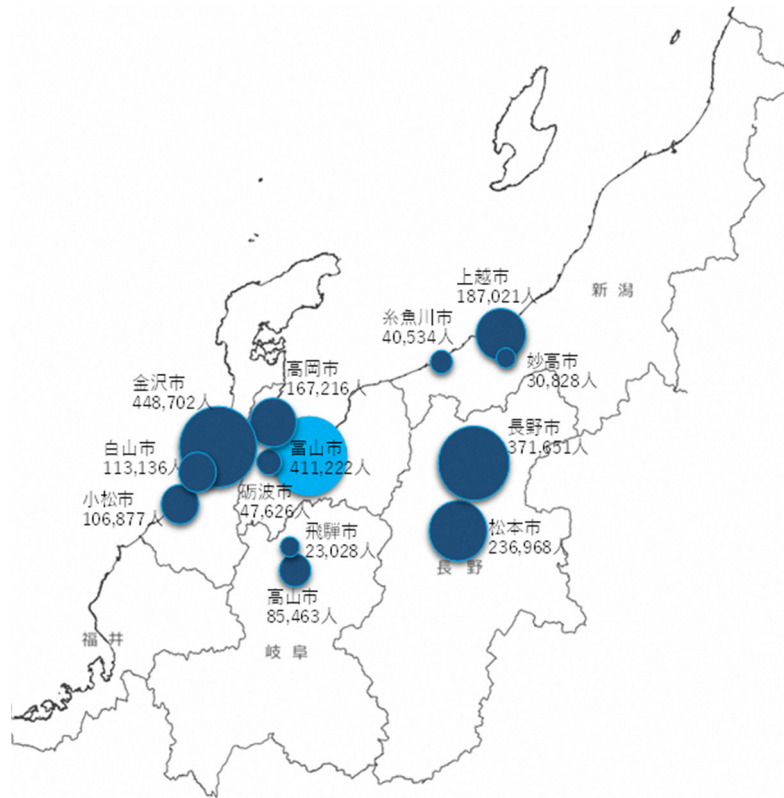
出典：国土交通省「旅客地域流動調査府県相互間輸送人員（2019年）」

より作成

③近隣周辺の潜在需要

富山空港は近隣県までの距離では20～45km程度の位置にあり、車や鉄道でも1～2時間圏内に飛騨市、高山市、金沢市、糸魚川市、上越市といった、一定の人口規模を有する都市が存在することから、富山県内だけでなく、これら近隣県からの利用を更に促進する余地がある。

【図表 8-3 近隣市町村の人口・位置】



住民基本台帳（令和3年人口・世帯数）および国土地理院地図より作製

実際、富山空港の利用者の約92%は富山県内の利用であるが、残り8%は近隣県からの利用であり、その利用者（平日・休日の乗降客）を整理すると、最も利用率が高いのは石川県の39.3%（全富山空港利用者のうち1.6%）、次いで岐阜県が36.9%（全富山空港利用者のうち1.5%）となっている。その他新潟県や長野県、山梨県からの利用も見られることから、広く近隣県からの利用があることがうかがえる。

さらに、富山空港には無料の駐車場があり、近隣県で富山空港に近いエリアの利用者は、自家用車等の利用により利便性を享受できることも利用圏域拡大のポテンシャルとして捉えられる。

(2) 自然や文化の魅力にあふれた豊富な観光資源

① 優良観光地と魅力的な観光資源

富山県内には、目的地としての優良観光地（世界遺産・五箇山合掌造り集落、国宝・瑞龍寺、高岡や岩瀬の町並み、富岩運河環水公園、立山・黒部アルペンルート、「世界で最も美しい湾クラブ」に登録された富山湾等の豊かな自然、宇奈月温泉、となみチューリップフェアや、おわら風の盆等の多彩な祭りやイベント等）や、食（「天然のいけす」と呼ばれる富山湾の新鮮な魚介類（ぶり、かに、ほたるいか、しろえび等）や加工品（ますのすし、かまぼこ等）、伝統工芸等のものづくり（鋳物、木彫刻等の伝統工芸品、ファスナー等の工業製品、くすり等）に係る観光資源が多く、富山県周辺にも多数の優良観光地（兼六園・金沢市街（石川）、飛騨・高山・白川郷（岐阜）、白馬（長野）等）が存在している。

②非日常体験型の新たな観光資源

近年の健康志向の高まりや非日常の体験を求めるニーズに合わせ、健康志向の高い宿泊施設（ヘルジアンウッド）や、深い自然の中で前衛的な地方料理を提供するオーベルジュ（Levo）、ラグジュアリーかつ特別感を追求した宿泊施設（リバーリトリート雅楽倶）といった新しいタイプの観光施設の立地も見られる。

(3) 充実した国際線ネットワーク

①国際線ネットワークと旅客数の増加

富山空港では国際線定期便が 4 路線就航しており、地方にある空港の国際路線数と比較すると、同等以上の路線数を有しているのは、新潟空港（4 路線）、静岡空港（6 路線）、岡山空港（4 路線）、佐賀空港（4 路線）であり、富山空港は国際線ネットワークが充実しているといえる。

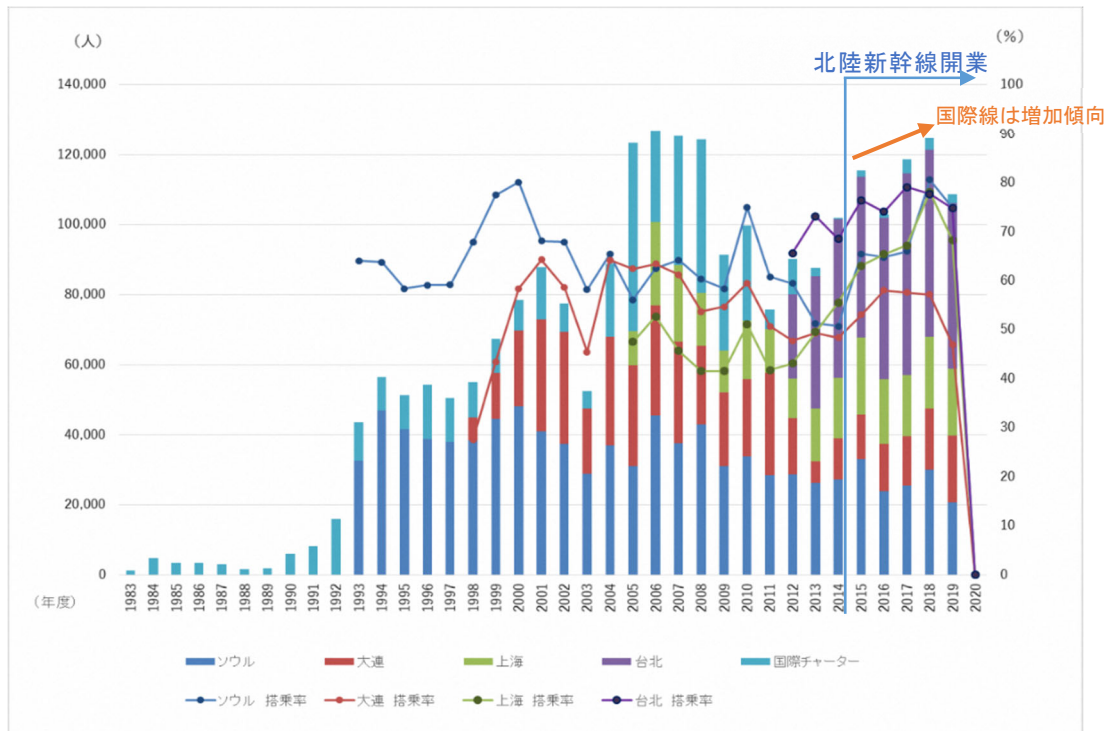
【図表 8-4 主な地方都市に立地する空港の国際便数】

空港名	利用者数	県管理	官民連携 手法の導入	国際線定期便数	国際定期路線
富山	545,233	○		4	ソウル、上海、台北、大連
帯広	661,767		○	不定期チャーター便あり	
旭川	1,079,076		○	1	ソウル
女満別	810,545	○	○	—	
新潟	1,137,691			4	ソウル、香港、台北、ハルビン
小松	1,770,007			3	ソウル、台北、上海、
能登	167,108	○		—	
松本	157,036	○		2019 年度まで 不定期チャーター 便あり	
静岡	752,554	○	○	6	ソウル、台北、上海、寧波、杭州、南昌
神戸	3,292,298			—	
南紀白浜	177,135	○		—	
岡山	1,499,694	○		4	ソウル、香港、台北上海
鳥取	396,409	○		—	—
但馬	40,559	○		—	—
佐賀	730,976	○		4	上海、西安、ソウル、台北

※いずれの国際線もコロナ禍は運休
各空港 HP より作成

また、国際線利用者数は北陸新幹線開業後も増加傾向（コロナ禍前 2019 年まで）が見られることや、海外インバウンド旅行者等は、近年、首都圏のみならず地方都市へも足を伸ばし、長期滞在等の指向が強いことから、今後のインバウンド需要の伸びが期待される。

【図表 8-5 富山空港における国際定期便・国際チャーター便の利用者数及び搭乗率の推移】

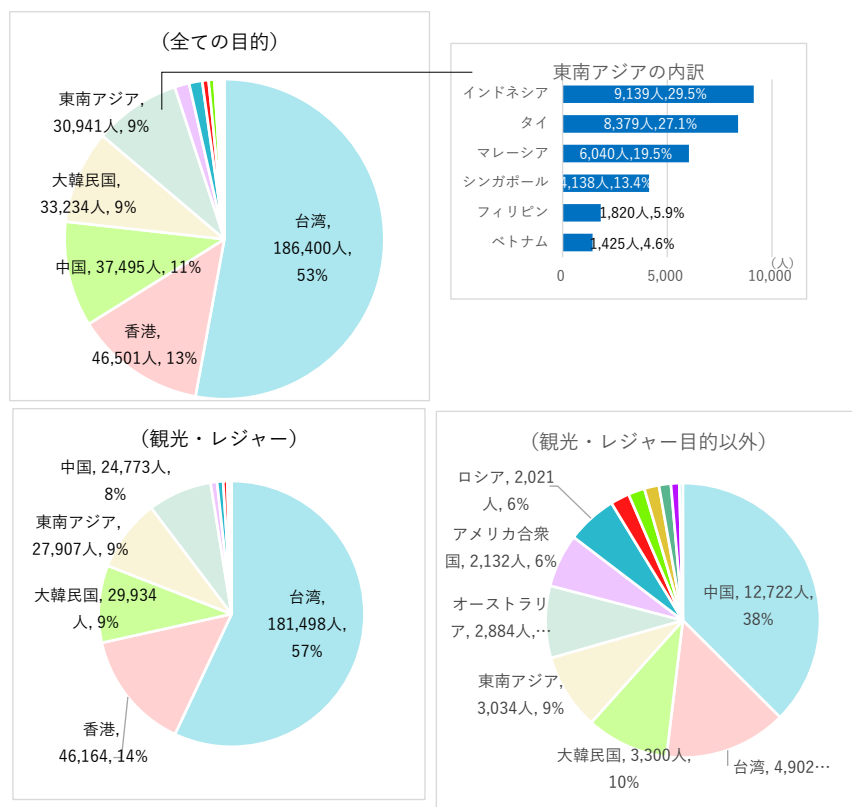


出典：富山県提供資料より作成

②アジアからのインバウンド需要

富山県へ来県する訪日外国人は、観光・レジャーを中心とした台湾からの来訪が 18.6 万人 (53%) と最も多く、次いで香港 4.7 万人 (13%)、中国 3.8 万人 (11%)、韓国 3.3 万人 (9%)、東南アジア (9%) とアジアからの来訪が中心である。また、東南アジアに関しては、インドネシア、タイからの来県がそれぞれ約 1 万人近く見られる。中国を除くと観光目的の割合は高まっており、立山黒部アルペンルートや黒部峡谷鉄道の海外利用者数が順調に伸びていることから、アジアを中心とした富山県への訪日外国人需要は底堅いことが伺える。

【図表 8-6 富山県に来県する訪日外国人の国別割合】



出典 観光庁「訪日外国人消費動向調査」、
日本政府観光局 (JNTO)「訪日外客数」2019年度より作成

(4) 堅調なビジネス需要

①首都圏からの高いビジネス利用者のニーズ

首都圏から富山空港利用の約 49%が仕事目的で利用しており⁸、北陸新幹線開業後においても、ビジネス利用者のニーズが高いことがうかがえる。

②堅調なビジネス需要

富山空港の利用者層は、新幹線開業後においても富山ー羽田線で「仕事」を目的とした利用が約 49%、「観光」を目的とした利用が約 33%であり、ビジネス需要が最も大きいシェアを占める。

国内線・国際線ともに基本的にビジネス利用は観光利用に比べ航空券の客単価が高い点が特徴であり、コロナ禍でリモートワークが普及しているものの、観光利用と比べて年間を通じた安定的な需要があること、富山県では第二次産業の割合が高く (全国平均 23.6%に対し富山県 33.1%)、医薬品を中心とした化学工業や金属製品製造業の生産額も高いことから、オンライン会議で置き換えることの出来ない出張等のビジネス利用の需要回復が想定される。

⁸ 国土交通省「航空旅客動態調査」より

(5) 優れた自然環境と災害の少なさ

富山県は植生自然度比率が全国 3 番目に高く、県土に対する自然公園の面積割合の大きさは全国 6 番目等、自然環境に恵まれている点や、過去 30 年間（1991～2020）の震度 3～4 以上の地震回数が全国最少であり、自然豊かで自然災害が少ない、住みよい環境であるといえる。

2. ポテンシャルの活用策

「北陸の玄関口」としてのポテンシャルの活用策を検討する。

(1) 既存路線の利用拡大

富山空港の既存路線については、各路線の過去の利用状況や特徴を把握し、コロナ後の生活様式の変化などを踏まえた、利用者増加のための戦略を打ち出すことが考えられる。

①国内線

富山空港の既存路線として、羽田便および札幌便があり、それぞれの路線の利用状況を踏まえ、これら路線の更なる利用促進を図ることが考えられる。

ア) 羽田便（経由含む）

ビジネス利用が引き続き見込める富山—羽田便については、ビジネス客の継続的な利用を促すために新幹線との価格競争力を意識したキャンペーンや、乗り継ぎの利便性を広めるためのプロモーションを実施する。

具体的には富山—羽田便については、コロナ禍によるリモートワークの普及により落ち込んだビジネス需要を喚起するため、富山きときと空港サポーターズクラブ（法人会員）を最大限活用し、会員企業への搭乗特典の提供や、お得なキャンペーン情報の確実な周知により、北陸新幹線の運賃価格に対抗し、飛行機利用を促進する。

また、北陸新幹線との差別化のため、羽田空港の乗継利便性の良さを活かし、富山きときと空港サポーターズクラブも活用しながら、個人、団体の両方を対象に、鉄道と比較した移動時間の優位性や乗継運賃の経済性などを情報発信し、西日本エリアからの誘客を進めるとともに、富山県民にとっても旅行やビジネスでの羽田乗継といった新しい航空利用の手法を普及していくプロモーション活動が必要である。

イ) 札幌便

富山—札幌便については、観光利用が多く、季節間の利用者数の差が大きいことから、特に利用者数が少ない冬期間には、富山きときと空港サポーターズクラブ（個人会員及び法人会員）を最大限活用し、搭乗特典を付与するキャンペーンを実施し、冬期間の利用者数の上積みを図る必要がある。

また、富山—札幌便は、コロナ禍での長期間の運休による認知度の低下や、札幌発の方が有利なダイヤ設定であるため、富山県民はもちろん北海道民も対象にプロモーション活動を展開する必要がある。特に、北海道は、富山からの開拓民も多く、経済的なつながりも深いことから、そうしたネットワークを活かしたPRの視点も必要である。また、富山—札幌間については羽田経由の乗継も可能であるが、直行便の利便性の高さを周知していく必要もある。

ウ) 航空会社との連携によるエアポートセールスの実施（その1）

航空機利用の魅力を伝えるためにエアラインとの協力により、近隣県（ex.飛騨高山、上越妙高）から就航先へのプロモーションツアー等を実施し、新幹線利用よりも目的観光地へのアクセスが良好な点や空港利用の利便性を体感してもらうことで、航空機利用を移動手段の選択肢の一つとして認識してもらい、旅客利用の拡大につなげる。

具体的には、富山ー羽田便を使った西日本エリアからの誘客や、多くの路線を有する北海道エリアからの誘客を図るためには、富山が目的地として選ばれるよう、航空会社と一体となって、県外旅行会社などに、県内観光の魅力発信とともに、航空運賃の価格優位性、乗継利便性を説明することが必要である。

現在、西日本エリアや北海道エリアからの富山への旅行商品は、伊丹空港、中部国際空港、さらには小松空港、松本空港を経由するものが多いが、富山空港を起点に、能登や飛騨高山、上越糸魚川方面を含めた広域的な旅行が可能なることについてマスメディアを通じ幅広く周知をすることで、新たな旅客需要を創出できる可能性も高い。

ただし、これらのエアポートセールスは、単発で終わりではなく、訪問先のフォローアップも行いながら、新たな訪問先も開拓し、安定的な旅客需要の確保のうえ、新たな旅客需要を積み重ねていくことが重要となる。

②国際線

ア) 訪日リピーターの取り込み

国際線に関しては、コロナ後のインバウンドニーズを定着させるために、既に富山や北陸エリアを訪れたことがあるインバウンド客の再往訪を促す取組が必要となる。例えば、従来より利用の多い台北便を中心に特価運賃キャンペーンや観光プロモーションなどの取組を行うことによる、リピーターの取り込みが考えられる。

イ) インバウンド需要の掘起こし

観光面に関しては、近隣県も含めた観光地の認知度を高め、富山空港を拠点に各観光地への近さやアクセスの良さを体験してもらうため、ファミトリップを実施し、優良観光地への好アクセスを実際に体験してもらい、金沢、能登、飛騨高山、白川郷といった広域観光の周遊ルートを海外の旅行会社に売り込む必要がある。また、既知の有名観光地以外の新たなスポット等について紹介することで、新たなインバウンド需要の掘起こしと旅客誘致につなげることが考えられる。

ウ) アウトバウンド需要の掘起こし

コロナ禍後は海外旅行への意識面でのハードルが上がり、アウトバウンド需要の低下が見込まれることから、航空会社と一体となって、県内に限らず近隣県を含めた旅行会社へのエアポートセールスを行うとともに、特価運賃キャンペーンなど需要の喚起や利用圏の拡大を図っていく必要がある。

(2) 新規路線の誘致

富山空港のポテンシャルを活かして新規の路線を誘致し効果的に旅客数を伸ばすために、エアラインへのセールスと情報提供のための基礎情報、ポテンシャル、ニーズ等の分析といった市場調査、効果的な情報提供や宣伝活動、路線誘致に必要な支援措置の検討などを行い、これらをもとに戦略的に国内・国際の新規路線誘致活動を行う。

①国内線

ア) 関西便

富山県は大阪・京都・兵庫との移動需要が多いことを踏まえ、関西エリアとの新規路線を誘致することが考えられる。特に、北陸新幹線開業により在来線特急は廃止があり、富山と関西方面への行き来においては金沢駅で乗り換えが必要となり、

鉄道移動の利便性が低下していることから、航空機利用の需要の高まりがあるものと考えられる。

具体的には大阪市内からアクセスが良好かつ国内線の路線ネットワークが豊富である伊丹空港、国際線定期便が発着し LCC が多く就航する関西空港、神戸中心部から近くコンパクトな規模で発着枠が拡大傾向にあり、国際線の就航も予定されている神戸空港といった空港との定期便を就航させることで、富山から関西へ向かう旅客を増やすことや、羽田以外の乗り継ぎ先として認識されることで富山空港の旅客数増につなげる。

イ) 名古屋便（中部国際空港）

中部エリアについても、最も往來が多く、過去に就航路線があったことから誘致対象としての可能性がある。富山県へ来県する訪日外国人の出入国空港として中部国際空港が最も多いことを踏まえ、中部への航空路線誘致についても取り組む余地がある。

ウ) 九州便（福岡便）

九州については、過去に富山～福岡便が就航していたことや、富山県経済界から路線誘致の要請がある地域としてあげられていることから、福岡路線の誘致も検討の余地がある。

エ) 新たなエアラインの就航

上記に加えて関西国際空港と富山を結ぶジェイ・キャスの就航や、小型機材を活用した地域航空会社のフィールエアといった、新たなエアラインの就航の動きもあり、地域間を結ぶ路線開設機運の高まりを捉え、新規路線の誘致につなげる。

②国際線

国際線利用者数が北陸新幹線開業後も増加傾向にあることや、近年のインバウンド旅行者における長期周遊、また地方都市への往訪の増加から、アフターコロナにおいても国際線需要は大きいと考えられる。

富山空港は従来より比較的国際線ネットワークが充実しており、その強みを生かした国際線の新規定期路線、あるいは新規チャーター路線誘致が考えられる。

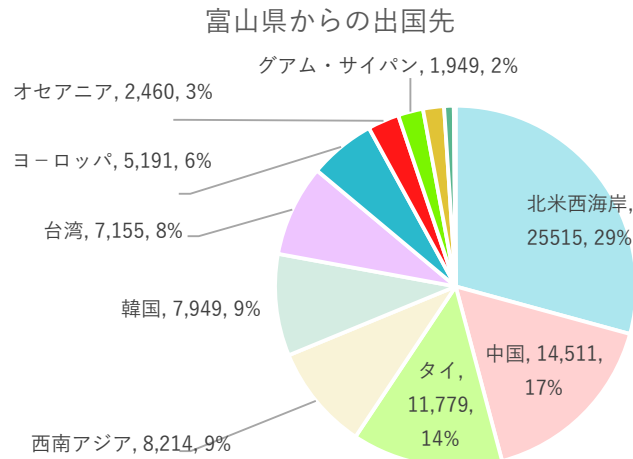
ア) 香港便

富山県に来県する訪日外国人の割合は、台湾が最も多く、次いで定期路線がないにも関わらず香港からは約 4.6 万人あることに加え、県内から路線誘致の要望があることから香港便の定期便就航の可能性もある。

イ) タイ便

また、富山県民の出国先として 3 番目に多いタイは、2019 年の富山県民の出国が約 1 万人（約 14%）、タイからの来県も同様に約 1 万人見られ、近隣他県からタイへの出国割合も 10%前後みられることから、経済成長率が著しい東南アジアの国である点や、近隣県の利用圏域拡大の点からも、今後の路線誘致先として期待ができる。

【図表 8-7 富山県からの出国先内訳】



出典：国土交通省「国際航空旅客流動調査 2019 年度」より作成

③ 目的地の魅力発信、二次交通の充実

観光に着目した路線誘致にあたっては、空港から先にいかに魅力的な目的地があるか、またそこへ向かうための充実したアクセス手段があるかが重要となる。

富山のポテンシャルを活かし、例えば北陸の食をテーマとしたようなプロモーション、複数観光拠点を周遊するルートの紹介等により、航空機利用による来県モチベーションを高めることが想定される。

また富山空港からは富山駅への路線バスと飛騨高山への高速路線バスがあるが、他の駅や複数の観光地に向けた直行バスの整備、観光およびビジネス利用の両方の利用促進に向けたレンタカーの乗捨への補助、MaaS アプリによる複数交通と観光メニューに関する情報発信等、県内外の観光地や駅等の主要交通拠点も含めた目的地への、複数かつ良好なアクセス整備により、多くの観光目的地につながる空港として、富山空港の付加価値を高めることが考えられる。

(3) 県内利用の促進および近隣県における利用圏域の拡大

① 県内在住者向け二次交通の充実

多くの県内在住者は空港利用の際には自家用車にて来港するが、その他の利用者向けとして、既存の乗り合いタクシー利用者層を広げるために他都市や観光地、工業団地等まで拡大し、利用の掘り起こしを図ることが考えられる。

② 近隣県への情報発信、プロモーション等

富山空港は県内からだけでなく近隣の石川県、岐阜県からの利用も見られることを踏まえ、県外在住者向けに富山空港の利用を促す取組により、需要を掘り起こすことが考えられる。また、近隣県在住者を対象に富山空港の利便性の高さや地理的優位性をPRし、小グループや個人旅行向けのモニターツアー（ex. 『富山空港を使って〇〇へ行こう！』）を実施するなど、近隣県の学校や企業等向けのキャンペーン等により富山空港の利便性のPRを図り、認知度を高めることも考えられる。

③乗用車利用者への利便性向上

また、近隣県在住者に対しては自家用車利用が想定されることから、有料駐車場の無料キャンペーンやターミナルビル施設内の飲食・物販割引クーポン券の配布などにより、近隣県在住者の利用を促進しマイエアポート意識の拡大を図る。

④航空会社との連携によるエアポートセールスの実施（その2）

富山空港の利用圏を拡大するため、近隣県へのエアポートセールスの強化とともに、近隣県から富山空港を利用した際の特典を付与するキャンペーンなどを実施し、マイエアポート意識を高めることも必要である。

前述したように、これらのエアポートセールスは、単発で終わりではなく、訪問先のフォローアップも行いながら、新たな訪問先も開拓し、安定的な旅客需要の確保のうえ、新たな旅客需要を積み重ねていくことが重要となる。

(4) 新たな生活様式にマッチした航空機利用の促進

コロナ禍を契機に、近年はオフィスに出勤しないリモートワークが浸透していることから、首都圏と富山を行き来する二拠点居住、働きながら県内観光地等で休暇取得するワーケーション、富山の自然豊かな環境を強みとした移住など、新たな生活様式の可能性があり、これらを機会として捉えた航空機利用促進の可能性が高まっている。既に、スターフライヤーが羽田便と福岡県内の賃貸住宅をセットにしたサブスクリプションサービスの検討を行っていること⁹等も参考に、航空運賃の割引等の施策により航空機利用を促し需要の喚起につなげることが考えられる。

(5) ビジネス需要の掘り起こし

富山空港における堅調なビジネス利用を維持し、一層の利用促進を図るために、新幹線との差別化を打ち出し、航空機利用の強みとして活かすことでビジネス需要を掘り起こすことができる。

①地域間、遠隔地など航空機の時間的優位性を活かした需要喚起

ビジネス移動では一般的にコストよりも時間制約を重視する傾向にあるため、早朝便利用により羽田で乗り継ぎ、遠隔地など各地方都市へ向かう場合の時間的優位性を示すなど、需要の喚起策を実施する。（HP やビジネス向けのニュースサイトや出張ポータルサイト等で情報発信）

②ビジネス利用者の利便性向上

出張時の航空機利用を促すため、県内企業や空港周辺の工業団地立地企業と空港を結ぶビジネス専用乗り合いタクシーや優先配車等のサービスや、出張時の搭乗待ち時間を有効に活用できるように、例えば会議室をビジネスワークスペースへ改装し、快適に仕事ができるスペースを用意することで、ビジネス利用者に活用してもらうといった取組が考えられる。

⁹ 西日本新聞（2022年10月14日）記事、日本経済新聞（2022年10月12日）記事より

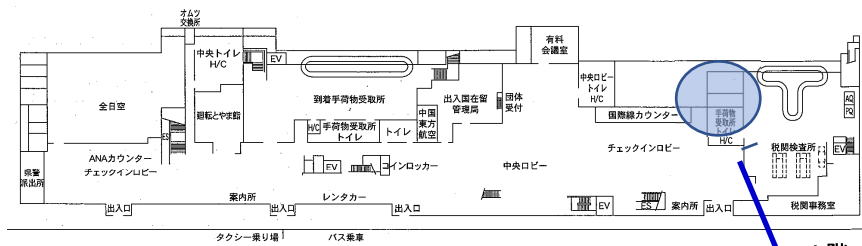
(6) ビジネスジェット向け施策の実施

①ビジネスジェット受け入れ環境整備

富山空港では近年のビジネスジェット（国際線）受け入れ数の増加傾向や CIQ の常駐といった強みを活かし、専用動線の整備などビジネスジェットの受け入れ環境整備を進めている。

これらハード面に加え、受け入れ環境の整備として、関連事業者への聞き取りヒアリングよりニーズや利用における条件等を把握することや、富山空港の優位性等の情報の発信、海外運航支援事業者（FBO）等へのセールスにつなげる。

【図表 8-8 富山空港国際ビジネスジェット専用施設の概要】



国内線ターミナル

国際線ターミナル



【CIQ カウンター】



【応接セット】



平面図

②ビジネスジェットを含むパッケージサービスの提供

ビジネスジェット受け入れ環境の整備に加え、新たな利用者層に選ばれるためのビジネスジェット誘致をさらに加速させるためのサービスが必要であると考えられる。

ビジネスジェット利用者のほとんどがハイエンドユーザーであるため、高価格帯、ハイレベルなサービスを含むサービスパッケージを提供することが考えられる。特に富山空港周辺に特徴的な富裕層向けの観光コンテンツ（L'évo、リバーリゾート雅楽俱等）があること、空港施設内に空きスペースがあることを活用し、富裕層向けのコンシェルジュサービスを導入する。ケータリング、宿泊、送迎車両等の各種手配や運航支援サービスの提供が有効であり、例えば ANA グループによる富裕層向けコンシェルジュサービスなどの取り組みを先導的に取り込むことも有効である。

【図表 8-9 ANA グループによる富裕層向け旅行コンシェルジュサービス例】

取組	富裕層向け旅行コンシェルジュサービス「Infinity-無限 (インフィニティ・むげん)」
概要	<p>ANA グループが、海外富裕層誘客促進、旅行業界や国内消費の活性化、観光誘客による国内地域経済発展のために開設した旅行コンシェルジュブランド。富裕層旅行を手配する海外エージェンシー向けに、ワンストップで体験旅行を含めた訪日旅行をトータルコーディネートする。</p> <p>2022 年 4 月より 2 年間の実証事業として実施され、Phase1 では海外富裕層を、Phase2 では国内富裕層をターゲットに実施。</p> <p>自治体には鳥取県、多治見市が参加。</p> 

出典：ANA ホールディングス株式会社 HP

<https://www.anahd.co.jp/group/pr/202204/20220419-3.html>

8-1-2 空港施設の付加価値・利便性の向上、機能強化

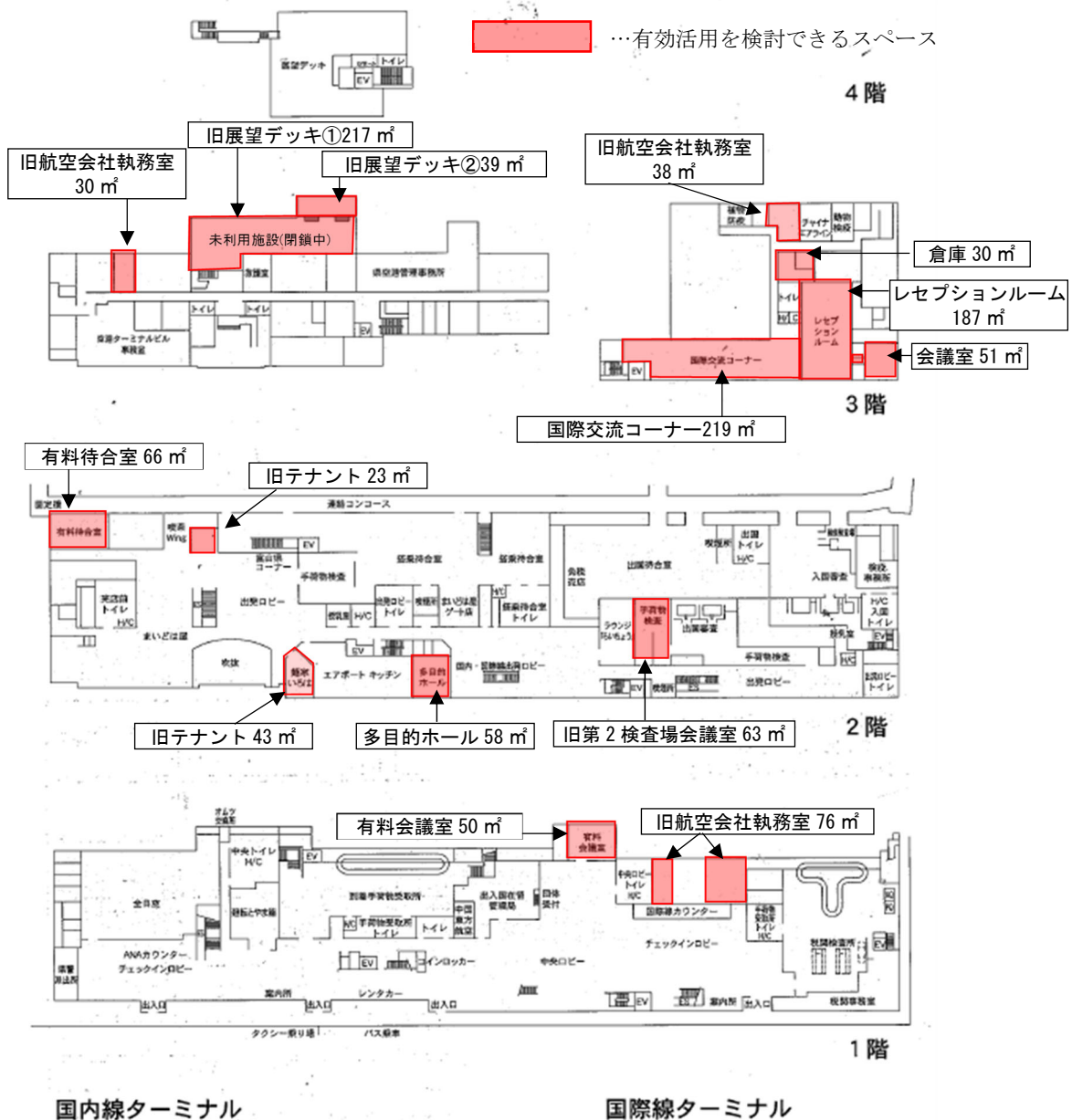
1. ポテンシャルの内容

空港施設の付加価値・利便性を向上させ、施設機能の強化に結び付く富山空港のポテンシャルを整理する。

(1) 空港施設（ターミナルビル等）における有効活用可能なスペース

富山空港ターミナルビルには、諸室の移転や再編も含めると複数の活用余地のある室・スペースが存在し、航空機と立山連峰を望む恵まれた眺望（周辺に高層建築物がなく開かれた展望）を有しているため、これらを有効に活用することが考えられる。空港利用者に留まらず県民等の幅広い利用を想定した機能の導入や多種多様なイベントの開催による賑わい創出等により、空港の活性化・利便性向上が見込まれる。

【図表 8-10 空港施設における有効活用を検討できるスペースおよび諸室面積】



階	No.	名称	面積	階	No.	名称	面積
2階	1	有料待合室	66	3階	1	旧航空会社執務室	30
	2	旧テナント	23		2	旧展望デッキ①	217
	3	旧テナント	43		3	旧展望デッキ②	39
	4	多目的ホール	58		4	旧航空会社執務室	38
	5	旧第2検査場会議室	63		5	国際交流コーナー	219
		フロア計	253		6	倉庫	30
1階	1	有料会議室	50		7	レセプションルーム	187
	2	旧航空会社執務室	76		8	会議室	51
		フロア計	126		フロア計	811	
				合計		379	

(単位 m2) 出典：富山県資料

(2) 駐車場・空港スポーツ緑地の活用や周辺施設との連携

富山空港には約 1,600 台収容可能な駐車場スペースがあるが、旅客数の低下により利用率は下がっており、駐車場の集約等によって余剰地を生み出すことが考えられる。また、隣接して空港スポーツ緑地といった用地があることから、これらを賑わいの創出や需要を呼び込むための新たな機能導入用地として活用することが可能である。

また空港周辺には複数の多様な公共施設等（体育センター、総合運動公園、緑地、富山産業展示館（テクノホール）、富山県広域防災センター、富山県健康プラザ、結婚式場等）が存在する。これらの施設と親和性のある集客施設の誘致・整備や、公共施設等と連携した賑わいの創出等による、空港施設付加価値・利便性の向上、機能強化が想定される。

【図表 8-11 空港・地域ポテンシャル】

【公共施設】

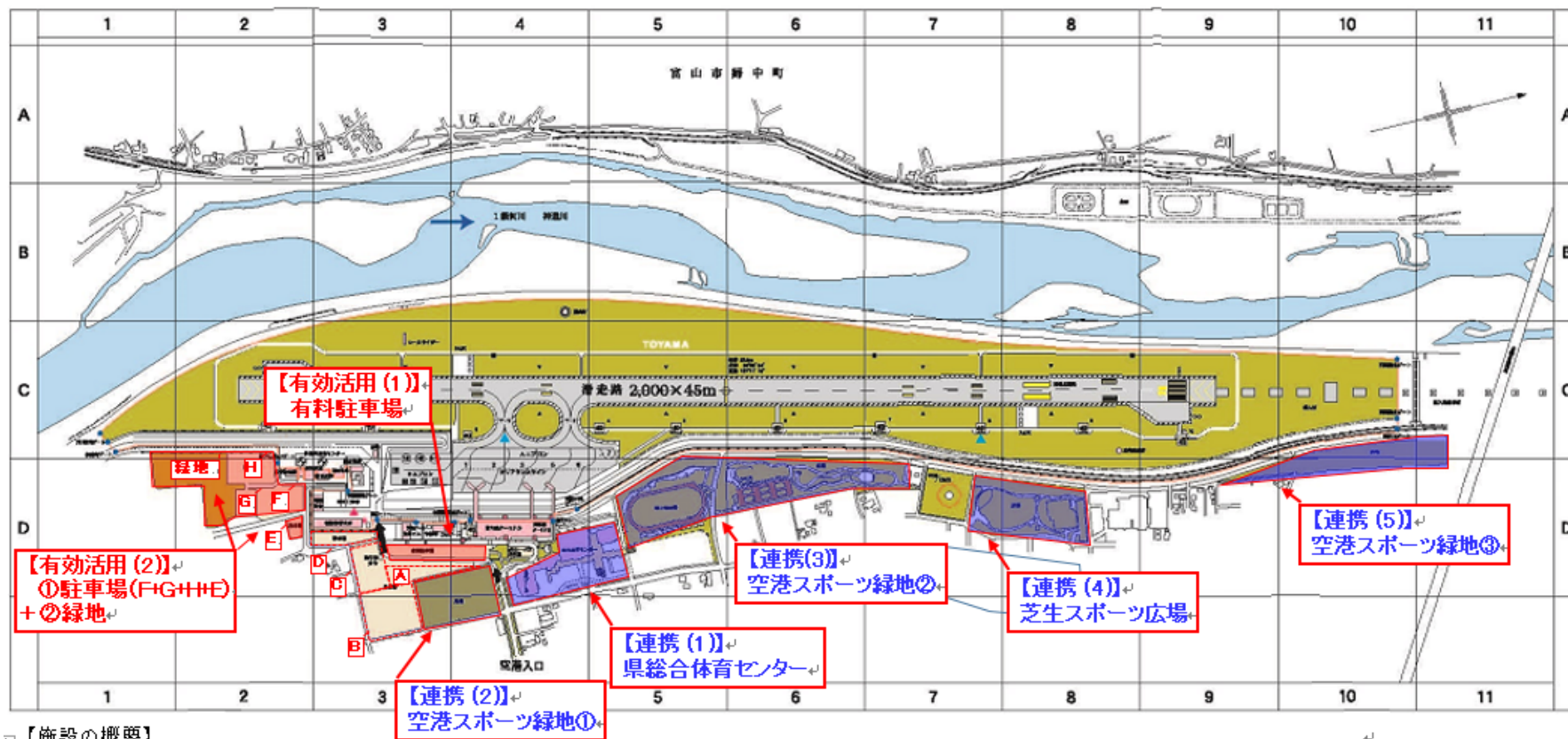
1. 空港周辺には、富山県総合体育センター、富山県総合運動公園、富山産業展示館テクノホール、富山県空港スポーツ緑地、富山県国際健康プラザ生命科学館（とやま健康パーク）、富山県中央植物園等がある。
2. 隣接する富山県総合体育センターは、富山県の屋内スポーツの拠点施設で、大アリーナ、小アリーナ、温水プール、卓球室、サウナ室などを完備し、研修棟も整備されている。空港との連携として、富山空港利用者に対する光線銃、卓球利用の割引サービスや飲食店の案内を掲示するなどしている。

	施設名・所在地・空港からのアクセス	概要
①	富山県総合体育センター 富山市秋ヶ島183 ターミナルビルから連絡通路直結	大アリーナ、小アリーナ、温水プール、卓球室、サウナ室などを完備し、研修棟も整備。合宿研修の利用も可能。
②	富山県空港スポーツ緑地 富山市秋ヶ島287 車で1分、徒歩6分(陸上競技場まで)	天然芝陸上競技場、人工芝テニスコートを備える都市公園。年間を通じてイベントを行っている。
③	富山産業展示館 テクノホール 富山市友杉1682番地 車で3分、徒歩10分	富山県の産業情報発信の拠点として、多様な用途に対応できる県内最大の規模と内容を備えた総合展示場。ものづくり総合見本市などは海外からの来訪もある。
④	富山県国際健康プラザ とやま健康パーク 富山市友杉151番地 車で4分	生命科学館・健康スタジアム(温泉、プール等)・屋外健康づくり施設からなる県民の健康づくりの拠点施設。パーク内にはイタイイタイ病資料館もある。
⑤	富山県総合運動公園 富山市南中田368番地 車で7分 徒歩25分	陸上競技場、屋内グラウンド、クロスカントリー場、多目的広場等を有する総合運動公園。陸上競技場は、カターレ富山のホームスタジアムである。
⑥	富山県広域消防防災センター 四季防災館 富山市惣在寺1090-1 車で6分	消防職員及び消防団員の育成を図る施設として、また、災害発生時には被災地への支援拠点となる。平常時には防災知識の普及啓発等を行う体験学習施設を併設。
⑦	富山県中央植物園 富山市婦中町上岩田42 車で約8分	約25haの敷地に国内外から約5,000種の植物が集められている本格的な植物園。季節に応じた企画展、鑑賞会等も開催されている。



出典：富山きとときと空港運営あり方調査業務委託 作成資料より

空港施設周辺【I（近傍）】 駐車場外、公共施設（公園、広場、緑地等）との連携・活用等



【施設の概要】

区分	施設名	所管	面積等(m ²)	内容
活用(1)	有料駐車場(空港)	県(航空政策課)	約 4,800	111 台
活用(2)	駐車場(空港)F+G+H+E、緑地	〃	約 38,100	517 台
連携(1)	県総合体育センター	県(スポーツ振興課)	約 41,800	大アリーナ(50×36m)・中アリーナ(45×30m)、温水プール(50m×8コース)、トレーニング室×2、宿泊施設(60名)外
連携(2)	空港スポーツ緑地①	県(都市計画課)	約 132,000 (4 個所計)	サンクス広場、樹林・修景施設
連携(3)	空港スポーツ緑地②	〃		陸上競技場(400m)、サッカー場、テニスコート6面(ナイター完備)、お祭り広場、展望広場、せせらぎ広場外
連携(4)	芝生スポーツ広場	〃		芝生広場、遊具広場、インクルーシブ遊具、樹林帯
連携(5)	空港スポーツ緑地③	〃		桜並木道外、樹林帯

空港施設周辺【Ⅱ (広域)】 連携施設 (公共・民間)



(3) 他団体との連携（プロスポーツチームの存在やエアラインとの包括協定等）

富山市内には、富山サンダーバーズベースボールクラブ(野球)、富山グラウジーズ(バスケットボール)、カタレ富山(サッカー)という3つのプロスポーツチームがあり、これらプロスポーツチームを地域資源として、富山空港と連携したイベントを実施するなど賑わい創出の取り組みの可能性が見込める。

また、令和4年3月に富山県とANAホールディングスは関係人口の拡大や地域活性化を図るため包括連携協定を締結している。富山空港の利用促進をはじめ、観光振興や県産品の振興・販路拡大、UIJターン、移住定住の促進、新事業創出に向けた連携など全7項目の分野にわたり協力しながら様々な取組みを進めていることから、新たな航空旅客の創出や空港利用者の増加、これらに伴う地域の活性化が期待される。

また、プロスポーツチームやエアラインに限らず地域の団体や民間事業者との幅広い連携を進め、空港を活性化させる取組を実施することができると考えられる。

2. ポテンシャルの活用策

空港施設の付加価値・利便性を向上させ、施設機能を強化するためのポテンシャルの活用策を検討する。

(1) 空港施設内スペースの有効活用

①空の玄関口としての施設整備

空港が様々な人が行き交うゲートウェイであることから、空の玄関口として相応しい店舗やコンテンツを提供することで、空港としての魅力を高め、一層の利用者数や交流人口の増加を図ることが可能である。

ア 特徴ある県内特産品、体験型店舗の誘致

富山および近隣県を代表するような飲食店や郷土料理（ex.マス寿司、寒ブリ、ホタルイカ）、ご当地グルメ・B級グルメ（ex.氷見うどん、富山ブラック）等を提供するレストラン等を配置することや、伝統工芸品・産品（ex.銅器、漆器彫刻、薬）等の物産の販売や体験コーナー、地酒の有料試飲、産直施設など、地域をイメージできる店舗を誘致し、空港の魅力を高めることで集客と賑わいを創出する。

また、現地に行かなければ体験できないイベント（ex.工房体験等）や、県内では稀少で富山空港でしか手に入らないような就航先の産品（ex.羽田限定商品、北海道のスイーツ）の販売など、空港に来なければ体験できない、入手できないといった特徴的な機能や店舗を誘致する。

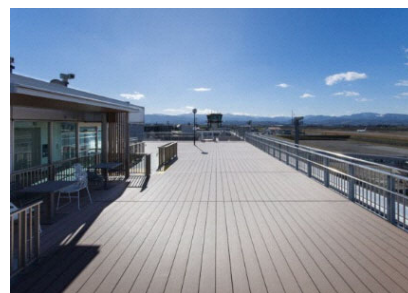
イ 優良スペースの戦略的な活用

ターミナルビル施設内のスペースを有効活用しながら、より集客に着目した富山空港ならではの戦略的な店舗配置を行うことが考えられる。

立山連峰が望めるエリアには、眺望レストラン等を配置することや、滑走路に面した屋上展望デッキや3F屋上部分など空港ならではの眺望を有するエリアには屋外飲食スペース（ex.夏場のビヤガーデン）、マッサージサービスや気軽に入れる足湯等のリラクゼーション機能の導入などにより、航空機利用者の滞在時間の延長に加え、近隣からの利用の促進等の日常利用にもつなげる。

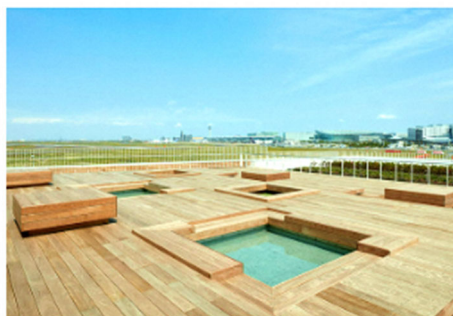
また、家族での空港利用者や子育て中の空港従事者等に対応するために子育て支援施設等といった新たな機能の導入も想定される。富山空港ならではの施設としてPRしていくために公式キャラクターの設定も考えられる。

【図表 8-12 富山空港の特徴的な眺望】



出典:富山空港ターミナル HP より
<https://www.toyama-airport.co.jp>

【図表 8-13 羽田イノベーションシティの足湯スカイデッキ】



出典：羽田イノベーションシティ HP より
<https://haneda-innovation-city.com/facility/#floor>

【図表 8-14 子育て施設の空港への入居の事例】

施設	福島空港 屋内遊び場「わくわくらんどたまかわ」
概要	平成 24 年 10 月、福島空港内に玉川村の屋内遊び場としてオープンしたボーネルンド社の遊具を中心に取り揃えた子育て支援施設。窓からは滑走路や飛行機の離発着が見える、他にはない遊び場。
写真	

出典：わくわくらんどたまかわ公式 HP
<https://www.fks-ab.co.jp/guide/wakuwaku.html>

ウ 一般企業への貸出

空港の立地や多様な人が行き交う特徴を捉え、ショールーム的な機能を目的として一般企業へ貸し出すことが考えられる。例えば地域の企業(ex.光岡自動車、YKK)が自社の商品等を PR する為のスペースを貸し出す、航空機による運送を念頭に広島空港隣接に立地している八天堂の工場(八天堂ビレッジ)のように生鮮飲食物販業態への賃貸、商談スペースの設置など、空港立地をメリットと感じられるような親和性のある企業の利用を促進することで、空港利用の利便性を打ち出す。

【図表 8-15 ショールーム的利用の例】

新千歳空港でのロイズのチョコレートファクトリー



出典：新千歳空港 HP より

<https://www.new-chitose-airport.jp/ja/spend/shop/s170.html>

②特色ある観光ニーズ向けサービス提供

富山空港は豊かな自然や観光資源があることから、幅広い観光需要に向けたサービス提供が必要であり、特に富山に来たことを特徴づけるサービスの提供や情報発信に取り組む余地がある。


例えば立山連峰・アルペンルートへの登山客向けのサービスを充実させることで、富山の登山の玄関口としての富山空港の特徴を強く打ち出すことが可能である。空港施設内に着替えスペースや簡易シャワーを設置する等の登山客待機スペースを設けるとともに、登山装備品等の貸し出し、航空機では持参が困難なガスカートリッジ等の備品の販売等、富山の特徴的なジャンルのテーマに関連したサービス提供のための店舗等を誘致し、リピーターの獲得につなげることが可能である。

③ワークスペース等ビジネス環境の整備

富山空港においてはビジネスブースの設置など、ビジネス利用者の利用促進の取組を実施しているが、リモート会議などに対応できる通信設備やコワーキングスペースを設けるなど、更なるビジネス利用旅客向けの環境整備を行うことで、利便性向上による航空機利用機会の増加、空港滞在時間の増加による収益増等が期待できる。

また、新型コロナウイルス感染拡大等により、ワーケーションの取り組みが注目されており、全国で多様な働き方が広まり、浸透しつつある。これらを契機に、富山県は自然が豊かで自然災害が少ない恵まれた環境にあり、そのような「富山は住みやすい」という情報を空港から日本全国に発信するために、情報発信等のブース設置、ワーケーション推進のためのサテライト施設（コワーキングスペース等）をターミナル内に整備し、富山空港の新たな利用者層の拡大を図ることが想定される。

【図表 8-16 空港におけるコワーキングスペースの事例】

空港	山口宇部空港（国内線ターミナルビル2階）
取組	やまぐちワーケーション総合案内施設「YY! GATEWAY」
概要	山口県が、休暇先など日常とは異なる場所でテレワークを行う「ワーケーション」の県内推進拠点として、山口宇部空港内に開設した施設。コンシェルジュによるワーケーションの情報案内やプランコーディネートなどのほか、空港到着後・出発前のリモートワークも可能。
	

出典：山口つながる案内所

<https://www.ymg-tunagaru.jp/archives/report/pref210805>

【図表 8-17 富山県における主なワーケーション施設】

宿泊施設	Bed and Craft（南砺市） 移り住みたくなる宿『イミグレ』（氷見市） SHIROKUMA INN Bed&Breakfast（富山市） 等
コワーキングスペース	ワークブース Sakura（富山市） インフォメーションスタジオ HUB（富山市） 魚津市トライアルオフィス”necco”

出典：富山県ワーケーションポータルサイト「めぐるとやま」

<https://toyama-lifework.jp/>

(2) 駐車場・空港スポーツ緑地の活用による周辺施設との連携

空港駐車場の運用見直しによるサービス向上、駐車場集約化により生み出されたスペースや隣接する空港スポーツ緑地の活用により空港周辺施設と親和性のある機能を導入することで空港全体の魅力を高め、集客や収益に寄与する可能性がある。

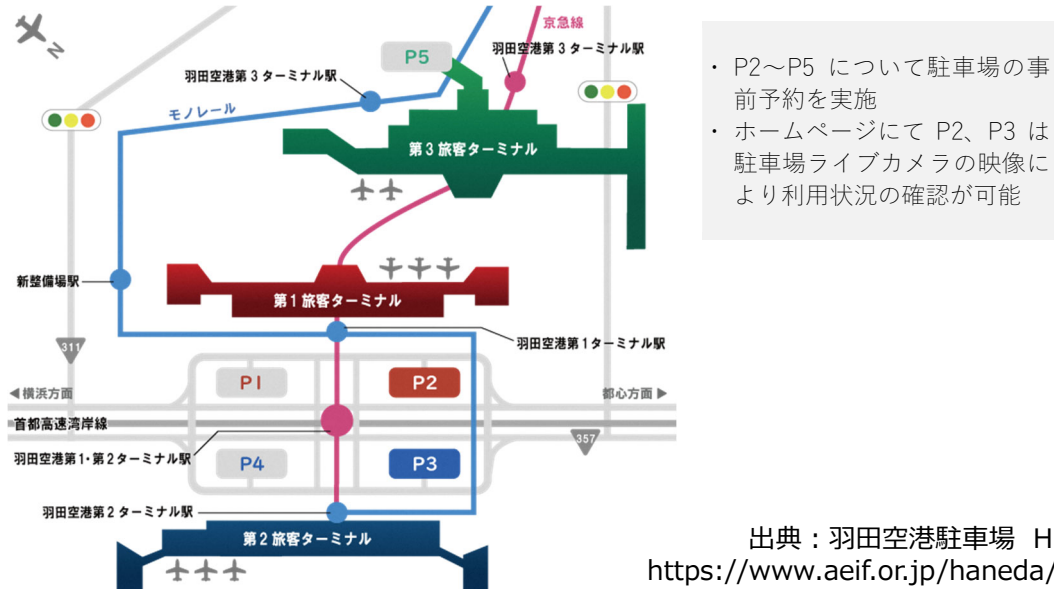
また周辺施設と連携したイベントの開催を実施することで、互いの価値を高めて空港の日常利用を図り、航空機利用者のみならず周辺住民等にも空港へ足を運んでもらい、空港に親しんでもらう取り組みを行うことで「マイエアポート意識」の醸成とにぎわいの創出、利用者数の増加、サービス向上を図る。

①有料駐車場の運用見直し（サービスの向上）

ビジネス利用者は必要な利便性のために適切な対価を支払うことを厭わないことから、富山空港の特徴である底堅いビジネス利用への取組の一つとして、有料駐車場のサービス向上を図ることが考えられる。海外空港などで見られるような、ターミナルビル至近の駐車場は料金を高く設定し、離れるにつれ料金を安くすることで適切な料金収入を得る仕組みの導入や、中部国際空港で実施している洗車等のバレーサービスの提供、また施錠柵の設置等による盗難防止対策の徹底、富山の気候を踏まえ積雪の影響を回避するための屋根や融雪設備の設置などにより、特にビジネス利用やハイエンド

指向の高い利用者向けのサービスを設定し、利用料収入の拡大を狙うことが可能である。

【図表 8-18 羽田空港の取組】



②空港周辺施設等と親和性のある集客施設の整備

ア スポーツ関連施設と親和性のある複合リラクゼーション施設

富山空港の周辺には富山県総合体育センター、テニスコート、ゲートボール広場や、近隣には富山県総合運動公園陸上競技場、富山県国際健康プラザ、富山南総合公園といったスポーツ関連施設が多くあり、これら施設利用者の取り込みを想定した、飲食を伴う温浴施設等のリラクゼーション機能を整備することが考えられる。中部国際空港や新千歳空港などにおいても、類似の施設が整備されており、集客に寄与するとともに、富山空港においては周辺のスポーツ施設との連携を図ることにもつながる。

【図表 8-19 空港における温浴施設整備の事例】

中部国際空港内「展望風呂 風の湯」



出典：中部国際空港 HP より
<https://www.centrair.jp/shop-dine/shop/fu-no-yu.html>

「新千歳空港温泉」



出典：新千歳空港 HP より
<https://www.new-chitose-airport.jp/ja/spend/relax/spa/>

イ 産直販売所

富山空港はICから近く、車でのアクセス利便性も高いため来場しやすい場所であること、周辺エリアにいわゆる道の駅のような産直品や地域特産品を販売する機能を持つ施設がないこと、産直空輸の可能性が見込まれ空港施設そのものと親和性があると考えられることから、周辺や近隣からの車利用を想定した集客施設として産直販売所の整備が考えられる。類似の施設としては、茨城空港に近接のそらの駅「そ・ら・ら」が参考となる。

空港入り口道路からアクセス可能な場所にマルシェや産直販売所を立地させ、特産品の魅力を対外的に発信することで、空港玄関口での賑わい創出、近隣住民の日常利用や県内各地からの集客、航空機利用者の滞在時間の延長等に寄与することが期待される。

例えば現在もANAグループによるスタートアップ事業「日本産直空輸」と連携し、富山県のホタルイカを首都圏に直送し、東京都内の東急ストアで販売するといった取組がなされているが、そのような取組を拡大し、北海道や東京都の路線を活用し、各地の物産を輸送して販売するマルシェの開催なども可能性として考えられる。

【図表 8-20 空港近くの地域再生拠点施設事例】

施設名	空のえき「そ・ら・ら」
概要	<p>茨城空港に近接した、小美玉市による地域再生拠点施設。直売所、物産館、フードコート、マルシェひろば、工場見学の可能な食品加工施設等からなり、年間を通じてイベント等を実施。</p> <p>茨城空港から至近（ターミナルビルから徒歩で10分程度）であり、空港との連携等も見られる（ex.イベント時のシャトルバス運行、スタンプラリーの実施、エアライングッズの販売）。年間利用者は50万人を超える。</p>
	 

そらの駅「そ・ら・ら」HP (<https://sol-la-la.city.omitama.lg.jp/>) より

【図表 8-21 日本産直空輸】

会社名	株式会社日本産直空輸
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2022 年に ANA グループ社員提案制度により「株式会社日本産直空輸」が誕生 ・ 複数の大手小売りとも連携し、20 回ほどの実証実験を行って産直空輸の事業性を検証し本格展開するための会社を設立 ・ 航空貨物と地上輸送を有機的に連携したスピード輸送と産地および小売店の連携による最速流通で、地方の採れたての価値が高い農産品・魚介類などを抜群の鮮度で運び販売

出典：ANA HP
<https://www.ana.co.jp/group/>

ウ スポーツショップやアウトドアショップ

コロナ禍には密回避・少人数・屋外と言った点から、アウトドアレジャーが注目されており、富山県には立山黒部アルペンルートに代表されるように登山やトレッキングで訪れる来県者も見込めることから、空港周辺の余剰地や公園緑地を活かしたスポーツショップやアウトドアショップの整備の可能性がある。

アウトドア・スポーツショップを誘致することで、登山等を目的とした航空機利用による来県者の利用、周辺のスポーツ施設の利用者等にも立ち寄ってもらう他、特徴的なショップや人気ブランドを誘致する等により、広域からの集客にも寄与することが期待される。

エ スケートボードパーク

空港周辺にスポーツ施設等の集積が見られることから、空港余剰地や周辺緑地公園等の敷地を活用したスケートボードパークの整備が考えられる。スケートボードは東京オリンピックでの日本選手の金メダル獲得等を契機に近年人気が出ており、競技人口の増加も期待できることから、需要を取り込み、周辺施設との相乗効果を図ることも期待される。

また屋内施設も併設することで通年利用を可能とし、通いのスクール等の利用メニューを用意し、若年層やその保護者層の継続的な施設利用から空港の認知度を高める宣伝効果も期待される。

オ サイクルステーション

富山県内には複数のサイクリングコースが整備されており、国交省の指定する「ナショナルサイクルルート」に指定された富山湾岸サイクリングコースや、富山空港前には湾岸・田園連絡サイクリングコースが整備され、空港に隣接する富山県総合体育センターにもバイクラックが設置されている。豊かな自然と整備されたサイクルコースを活かし、更なる機能の拡充としてバイクラックを併設した飲食スペースの整備等の交流スポットとしての整備や、関連イベントの開催等サイクリストの立ち寄り場所としての魅力を高め、賑わいの創出を図る。

③周辺施設等との連携

周辺施設等との連携については、課外学習等における周辺施設との連携、テクノホールでの展示会等開催時の無料バス送迎、スポーツ施設で大規模な大会等が実施される際に連動したイベントの実施、周辺施設全体でのスタンプラリーイベントなどお互いの施設の価値を高め、利用者数の増加につなげる取組が想定される。また、空港に隣接する結婚式場「インペリアルウィング富山迎賓館」等や ANAHD と連携し、天望デッキやターミナル内のスペースを活用したフォトウエディング利用の可能性が考えられる。

【図表 8-22 空港ウエディングの事例】

東京国際空港：スカイウエディング
 中部国際空港：セントレアウエディング
 佐賀空港：限定企画「SKY エアポート結婚式」
 福岡空港：FUKUOKA Airport Wedding
 福島空港：アマテラス福島空港店



出典：中部国際空港 HP より
<https://centrair-wedding.com/plan/>

(3) 他団体と連携した賑わいの創出と活性化

富山市内のプロスポーツチーム（富山サンダーバズベースボールクラブ、富山グラウジーズ、カタレ富山）と連携し、ターミナルビル内でのイベントの開催（パブリックビューイングや選手交流会等）や、就航先のチーム戦への観戦ツアーの実施、PR ブースの設置などの賑わい創出や利用促進等の取り組みが考えられる。また、これまでも富山空港で実施している地元企業や自治体等と連携した発表会や演奏会等のイベントの実績を活かした新たな取組の創出・実施も想定される。これらの取り組みは空港施設に隣接する空港スポーツ緑地なども併せてイベントスペースとして整備することも将来的に考えられる。

【図表 8-23 地元プロスポーツチームとの連携取り組み事例】

空港	長崎空港
取組	Jリーグサポーターおもてなし企画「J割」の実施
概要	V・ファーレン長崎のホームゲームの入場チケット、または V・ファーレン長崎ホーム数年間パスポート「V・パスポート」を持つサポーターを対象に、売店 10 店舗で 5% OFF、飲食店 4 店舗で 10%OFF になる。



出典：V・ファーレン長崎 HP より (<https://www.v-varen.com/news/64699.html>)

8-1-3 先進技術・DX、環境対策等

1. ポテンシャルの内容

先進技術を活用した DX や環境対策に資する富山空港・富山県のポテンシャルを整理する。

(1) 国及び富山県によるカーボンニュートラルの推進と空港における現況

国及び富山県においてカーボンニュートラル推進の動きが大きくなっている。

このような社会的背景に対し、富山空港も施設更新等によりカーボンニュートラルに対応することは社会的意義が大きいと考えられる。

①国及び富山県における取組

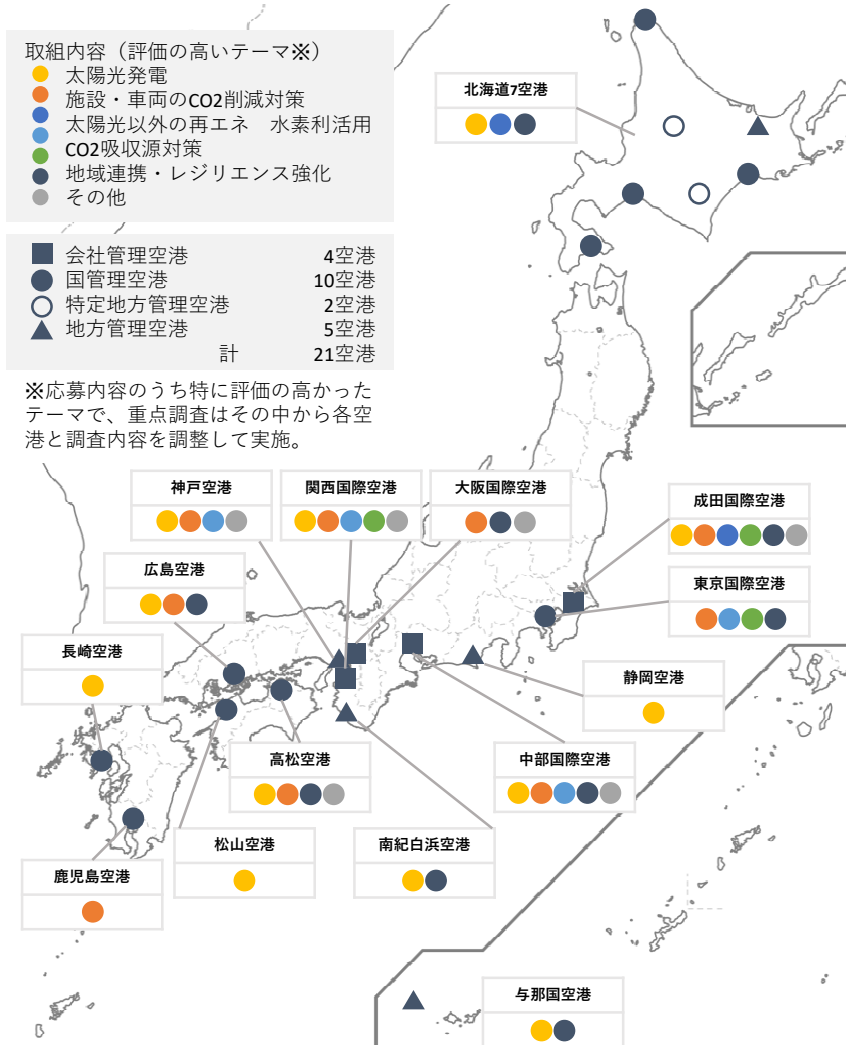
国は、2030 年度目標及び 2050 年カーボンニュートラルという目標に向けて、これから 5 年間に政策を総動員し、人材・情報・資金の面から積極的に支援するとしており、ア) 2030 年までに少なくとも脱炭素選考地域を 100 か所以上創出、イ) 脱炭素の基盤となる重点対策を全国で実施することで、地域の脱炭素モデルを全国に伝搬し、2050 年を待たずに脱炭素達成を目指している。

富山県では、令和 4 (2022) 年度に環境関連の既存計画等の見直しにより、富山県カーボンニュートラル戦略の策定が進んでおり、富山空港の価値を向上させるための新たな取り組みが期待される。

②空港に関する現況

国土交通省が空港施設・空港車両からの CO2 排出削減の取組みを推進、空港に関しては再エネ拠点化等について具体的な検討を進め、全国の空港における CO2 排出削減に資する検討を行うため、令和 3 (2021) 年に「重点調査空港」を選定している。

【図表 8-24 CO2 排出削減を進める重点調査空港】



出典：国土交通省「重点調査空港（空港分野のCO2削減）」の選定結果
より日本経済研究所が作成
https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku09_hh_000170.html

また、空港脱炭素化推進のための計画の作成に当たって、空港施設・空港車両等からのCO2排出量を削減する方策及び空港の再生可能エネルギー拠点化に向けた方策等についての検討を適切かつ迅速に行うための一助となることを目的とし、令和4（2022）年3月に「空港脱炭素化推進のための計画策定ガイドライン」を策定しており（参考：https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk9_000060.html）、空港においては、CO2排出削減や再エネ活用の明確な方針を打ち出されていることから、今後の取り組み推進が期待される。

これらのような空港に関するカーボンニュートラルの現況を鑑みると、富山空港においてもカーボンニュートラルの推進が不可欠であり、富山空港の価値を向上させるための新たな取り組みが期待される。

(2) 先進技術やICTの急速な拡大発展

我が国では、令和3（2021）年の科学技術・イノベーション白書において Society5.0

の実現が提唱され、激しい社会・経済緩急の変化に対応するため、データとデジタル技術を活用した課題解決としてDXの必要性が求められていることから、令和3(2021)年9月にデジタル庁が設立されている。

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、ビッグデータなど先端技術・システムの活用によるDXを推進し、航空輸送産業におけるイノベーションを図っている。

このような状況を踏まえ、富山空港においても、早急なDXの推進が不可欠であると言え、先進ロボットや自動運転バス、ドローンの導入、FAST TRAVELの推進などにより、空港における人件費削減、利便性向上、話題性獲得を実現することが可能であると考えられる。

(3) 日本唯一の河川敷空港

富山空港は、日本で唯一の定期便を運航する河川敷空港であり、滑走路が一級河川・神通川の河川敷に設けられている。河川上部はドローン飛行の制限が少ないこと、地上部に住宅等が存在しないこと、比較的広い空間が確保できること等、河川敷空港の特徴を活用して、河川災害対応ロボットやドローン等の新たな飛行体の実証実験、将来的な空飛ぶクルマの運行の可能性等が考えられる。

(4) 広域防災拠点としての機能

「富山県地域防災計画」において、地震や洪水等により滑走路、エプロンその他空港施設が被害を受けた場合、速やかに復旧し、航空交通の早期再開を図ることとされており、富山空港は自然災害に強い空港としての基盤が存在する。また、「富山県災害時受援計画」において、富山空港には、SCU(広域搬送拠点臨時医療施設)指揮所が設置され、災害拠点病院等から広域搬送が必要な重症患者等の受入れを行うこととなっているため、医療受入体制が整っていることや県内医療機関への搬送がスムーズであるということもポテンシャルであると言える。

また、富山空港は県のほぼ中心に位置していることもあり、各地に展開する救助隊の受け入れや物資搬送、県外避難など、災害支援に有利であると思われる。

富山空港内には危機管理局消防課防災航空センター消防防災航空隊及び富山県警察航空隊が常駐していることや、周辺には運動施設や広域消防防災センター等の公共施設が立地することから、空港が災害時の拠点として機能することが考えられる。

なお、消防防災ヘリコプターの離着陸場として、富山空港以外に、河川敷広場、運動場、緑地公園、学校等県内76か所を常時確保されているとともに、救急患者の搬送等として、県立中央病院、富山大学附属病院、高岡市民病院、市立砺波総合病院及び黒部市民病院屋上ヘリポート(非公共用)も利用可能であるため、富山空港と他拠点をヘリコプターでつなぐことが可能である。(令和2年1月1日現在)

また、広域消防防災センターは、災害時、災害対策拠点(震災時に備えた食糧・生活必需品等の備蓄機能、救援物資の輸送、集積、配給を担う輸送拠点、県外からの応援部隊を受け入れるための受援機能、県災害対策本部の補完機能)として機能するため、近接する富山空港も防災機能の一端を担うことができると言える。

上記のような防災施設と連携し、富山空港内駐車場等の敷地の一部を通常時は消防

職団員の訓練等に活用するとともに、災害時は避難スペースとして活用することも考えられる。

2. ポテンシャルの活用策

先進技術を活用した DX や環境対策の推進のためのポテンシャルの活用策を検討する。

(1) カーボンニュートラルへの対応による環境負荷低減

国土交通省の「空港脱炭素化推進のための計画策定ガイドライン」、環境省の「地域脱炭素ロードマップ」、富山県の「カーボンニュートラル戦略」等によるカーボンニュートラル推進方針に則り、富山空港において現在も滑走路を対象に実施している LED 化をターミナルビル内へも広げることや、施設屋上等における太陽光発電設備の設置、施設における省エネ（無水トイレへの改修、環境負荷低減型空調設備・給湯設備への変更、壁面緑化・屋上緑化等）や創エネ（蓄電池・水素電池の導入、風力発電・水力発電等の再生可能エネルギーの導入、GSE 車両の EV 化等）の推進を実施する。

また、SAF 燃料が地方空港の航空便にまで普及し始めれば、そのための設備整備への対応が必要となるため、整備の検討が必要となる。成田空港においては、SAF はまだ少量でしか確保できず、通常の航空燃料のように千葉港から引いたパイプラインでの輸送がコスト面で難しいことから、滑走路沿いにある燃料貯蔵タンクに新たにホースを整備し、タンクローリーで運ばれた SAF を直接受け入れられるようにしている。

【図表 8-25 カーボンニュートラルステーション（摂津市駅）の例】

取組	カーボン・ニュートラル・ステーション（阪急京都線摂津市駅）
概要	阪急電鉄による日本初の「カーボン・ニュートラル・ステーション」の取組。 太陽光発電、LED 照明、雨水利用、エレベーター回生電力使用、無水トイレ、ヒートポンプ式電気給湯器、緑化推進を駅構内に導入

出典 阪急電鉄「摂津市駅の取り組み」

<https://www.hankyu.co.jp/cont/archive/settsu-shi/>

(2) 先端技術を活用した維持管理運営費削減・利便性向上

空港における人件費削減、利便性向上、話題性獲得のためには、警備や清掃、案内等のロボット導入やその他の先端技術の活用が効果的であると考えられる。

①業務効率化のための取組

全国各地の空港において先端技術の導入が進んでおり、富山空港においても導入をすることにより、さらなる業務効率化が図れると考えられる。

滑走路面の調査・点検においてドライブレコーダーを活用し、AI による損傷等の検知を行うことで、維持管理における効率化を図ることが考えられる。警備ロボットや清掃ロボット等は、既に国内の空港ターミナルビルへの導入が進んでおり、省人化等の効果が見込まれる。また、空港敷地内の草刈り自動化では、実際にコスト削減の効果が得られている。




富山県は積雪量の多い地域であることを考慮し、人件費削減、安全性向上のため、空港除雪省力化・自動化システムを導入する。

【図表 8-26 ドライブレコーダーを活用した滑走路面調査及び点検効率化】

取組	ドライブレコーダー活用による滑走路面調査及び点検効率化
概要	点検車両にドライブレコーダーを設置し、点検時に記録した路面状況画像により、AI が亀裂・損傷を検知するもの。 保守点検人材に限られる地方空港において、自動点検に置き換えることで属人性を低減させた点検を実現するとともに、亀裂・損傷の早期発見・補修により、安全性向上を図る。
事例	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>ドラレコを設置するパトロール車 (滑走路の日常点検に使用)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>解析結果の出力イメージ</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>ドラレコで撮影した空港内駐機エリアの分析画像 (青い四角が損傷検知箇所)</p>  </div> </div>

出典：日本電気株式会社、株式会社南紀白浜エアポートプレスリリース
http://shirahama-airport.jp/application/files/7215/8552/8353/20200331_drive-rec-tenken.pdf

【図表 8-27 空港への先進ロボット導入事例】

取組	先進ロボットによるサービス（警備、清掃、物流、受付等）
概要	先進ロボットによる運営により人件費削減、利便性向上、話題性獲得を図る。無人見学ツアー開催により、周辺住民や関係者の理解促進を図る。
事例	<p><羽田空港></p> <p>「Haneda Robotics Lab」を設立し、案内、翻訳、移動、清掃の各分野を支援する合計 8 種類のロボットを導入・運用。</p> <div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center; font-size: small;">移動：自動運転車椅子 案内：誘導案内ロボット 清掃：清掃ロボット</p> <p><長崎空港></p> <p>長崎空港では、ターミナルビル内レストランにおいて配膳・運搬ロボット「Servi（サービィ）アイリスエディション」を本格導入。消毒を含めたテーブルリセットから次の利用客への案内までの時間短縮など、業務効率化とお客様満足度の向上につながっている。</p> <div style="text-align: right;">  <p style="font-size: x-small;">©RIS OHYAMA / SoftBank</p> </div>

出典：https://tokyo-haneda.com/site_resource/whats_new/pdf/000007309.pdf
https://www.tokyo-airport-bldg.co.jp/files/news_release/2020_0608_1600.pdf

【図表 8-28 空港除雪省力化 導入事例】

取組	空港除雪の省力化・自動化に向けた実証実験の実施
概要	冬季でも曇ることなく除雪車両後方が視認可能な熱線ガラス付カメラ、視界不良時に視認性の確保を可能にする映像鮮明化 AI システムを試験導入することで、空港除雪の作業効率ならびに安全性の向上を図る。



出典 北海道エアポート(株) ウェブサイトより

https://www.hokkaido-airports.co.jp/uploads/2022/04/220420_Attention_snow-removal-experiment-at-Wakkanai.pdf

②利便性向上及び賑わい創出のための取組

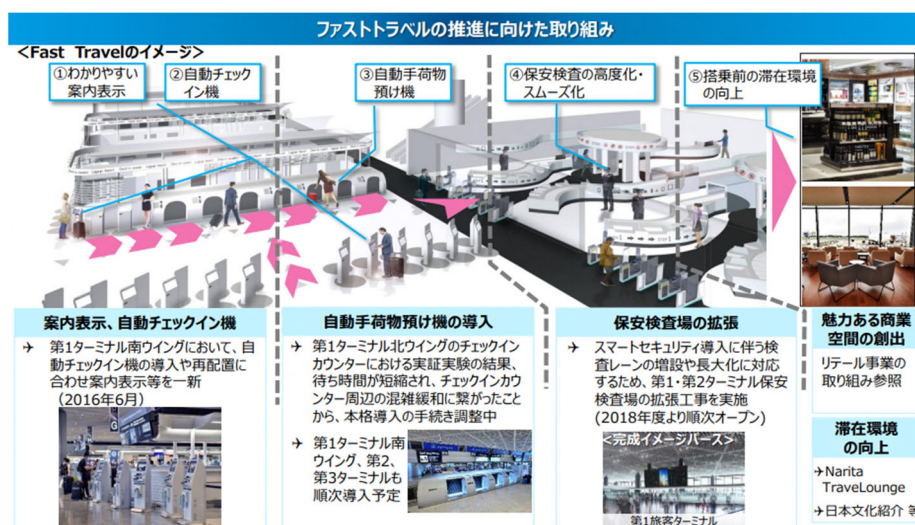
全国各地の空港において導入が進む新たな技術や取組を富山空港においても活用することにより、さらなる利便性向上や賑わい創出が図れると考えられる。

富山空港において推進される FAST TRAVEL をさらに加速させ、チェックインから航空機搭乗までをさらにスムーズにすることで、訪日外国人旅行者や日本人出国者にとってストレスフリーな旅行環境を整備し、国際線利用者からも選ばれる空港を目指すことができる。

現在、政府では令和 7 (2025) 年に LEVEL4 までを目標とした自動運転の取り組みを推進しており、各地において自動運転の実証実験が進められている。空港施設周辺施設間の将来的な自動運転車両の運行を実施し、空港ターミナルビルと周辺施設とのアクセスを向上することで、つながりをより強化することが可能となる。また、空港敷地内では、公道の制約を受けずに自動運転の技術的な実証実験が可能であり、近距離でも車に乗る富山県の県民性を考慮してターミナルビルと駐車場を結ぶルートや、周回点検への導入等により、利用者の利便性向上等を図る。

自動運転バス等の先端技術や先進ロボットの導入や見学ツアー開催等は、子どもたちの人気にもつながり、空港の新たな賑わい創出や航空機利用需要の掘り起こしを実現できると考えられる。



【図表 8-29 FAST TRAVEL 導入イメージ (成田空港の取り組み例)】



出典：成田国際空港株式会社ウェブサイト

https://www.naa.jp/ip/ir/pdf/pdf20171116_setsumeis3.pdf

【図表 8-30 自動運転バス 取り組み事例】

取組	自動運転バスの運行
概要	敷地周辺を自動運転バスが走行することで、多方面へのアクセス強化、人件費削減、話題性獲得を図る。 富山空港においては、ターミナルビルと駐車場を結ぶルートや空港周辺の周回点検への導入等により、利用者の利便性向上等を図る。
事例	<p><成田空港> 成田国際空港制限区域内（第2ターミナル-第3ターミナル間）でローカル 5G およびキャリア通信を活用した遠隔監視型自動走行バスを自動走行させることで、空港運用における人手不足への対応、ヒューマンエラーによる車両事故リスクの軽減を図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="font-size: small; text-align: center;"> 図1：自動運転車内 図2：遠隔監視室 </p>

出典：成田国際空港株式会社 ウェブサイト

https://www.naa.jp/jp/docs/20220210-5g_HP.pdf

(3) 先端技術を有する企業向けの実証実験の場の提供

空港施設内・周辺の空きスペースを活用し、先端企業のニーズに答えるため、実証実験のための場所を提供する。これは施設使用料収入を得るだけでなく、各地から富山に来県する旅客者や見送り・送迎などで空港に来港する県民に対して、先端技術に関する話題を提供し、富山空港への来港機会を高めることにつながる。

富山空港においては、空港施設やターミナルビル内の空きスペースや共用部、周辺の公園緑地等を一体的に利用することで、様々な実証実験が可能となる。例えば、前述した自動運転車両による二次交通の実証実験や、運用時間外の滑走路を活用して、ドローンによる施設検査の実験等、空港の特性を活かした実証実験の場として利用する取組が考えられる。

【図表 8-31 空港隣接敷地における先端技術実証実験取り組み事例】

取組	先端企業への実証実験場所提供
概要	<p>先端技術をもつベンチャー企業や研究機関・大学等への実証実験場所提供により、ビジネスの発展を支援するとともに、ビジネス需要を生み出す。</p> <p>具体事例：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1,自動運転カートの走行 共用部の 2 階歩行者デッキ上に自動運転カートを走行させる実証実験を実施されている。磁気ではなくセンサーを利用する。 2,遠隔操作ロボットの操縦 共用部の 2 階歩行者デッキ上で遠隔操作ロボットを操縦する実証実験を実施されている。遠隔で、案内やコミュニケーション等を行う。 3,自動運搬ロボットの走行 共用部の屋内通路や 2 階歩行者デッキ上で自動運搬ロボットが走行させる実証実験を実施されている。業務省力化を図る。

事例	<p>＜羽田イノベーションシティ＞ 実証実験の場の提供を実施</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>共用部における先進ロボットのPR 来街者とロボットのふれあい</p>
----	---

出典：羽田イノベーションシティ

<https://www.kajima.co.jp/news/press/202204/7a2-j.htm>

(4) 河川敷の立地を活かした空飛ぶクルマやドローン物流を活用した交通・物流環境の整備

河川空港であることを活用し、ドローンの飛行制限が低い河川上で空飛ぶクルマによる移動を計画することも考えられる。現在、国内では大阪万博での実施に向けた検討が進められているという状況であり、河川空港として比較的制約が少ない富山空港での早期実現可能性があると言える。県内外の周辺観光地と空港を直接結ぶ移動手段としての活用をいち早く実現することを目指す。

また、ドローンを活用した物流拠点としての機能も考えられる。富山県では、中山間地域ドローン物流実証事業を実施しており、これらの取組を障害物の少ない河川上空も活かせる富山空港を物流拠点の一つとして加えることで、地域課題の解決や地域活性化につながり、他の地域のモデルケースとなり得る。




ドローンの運航については、富山空港が神通川の河川敷空港であるという特徴を生かし、ドローンにより、河川周辺の施設までの運航を検討することも考えられる。神通川周辺に位置する富岩運河環水公園やリバーリトリート雅楽倶、大沢野西部企業団地等を結ぶ運航が考えられる。

【図表 8-32 河川ルートイメージ】



国土地理院地図より(株)日本経済研究所作成


【図表 8-33 ドローンを活用した移動 取組事例】

取組	空飛ぶクルマ
概要	空飛ぶクルマの活動拠点として整備し、空港利便性向上とともに、周辺への利用提供を図る。立地条件として、程よい利便性や車でのアクセス、必要付帯施設を考慮すると、地方拠点施設がふさわしいと思われる。
事例	<p>＜空飛ぶクルマ社会実装に向けた実証実験＞</p> <p>大阪府において、2025年大阪・関西万博での空飛ぶクルマの実現に向け、事業者が行う各種取り組みを支援し、実施を目指している。</p> <p>2020年には大阪ラウンドテーブルが設立され、空飛ぶクルマの実現に向け、大阪版ロードマップの策定、ポスト万博における新たな体験・移動手段の構築なども検討されている。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>■ 今年度事業概要</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>①ヘリコプターを用いた空飛ぶクルマ模擬飛行の実施 ～大阪・和歌山を結ぶルートにおいて、空飛ぶクルマの想定チケット価格で、ヘリによる移動体験を提供～</p> <p>【事業概要】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.期間 3か月間 (2022年10-12月) 2.出発地 (1) 大阪ヘリポート (2) 八尾空港 (3) その他場外離発着地 3.目的地 熊野別邸 中の島 4.飛行回数 15往復 (予定) 5.対象者数 75人 (1フライトあたり最大5人) </div> <div style="width: 45%;"> <p>②空飛ぶクルマ実機による有人実証飛行の実施</p> <p>【事業概要】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.実施場所 大阪市内 2.実施時期 2023年2月頃 3.機体 米LIFT社製"HEXA"  </div> </div> </div>
	<p>2026年～ ポスト万博における新たな体験・移動手段構築 </p> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p>・ 移動手段や遊覧へと事業拡大</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center; width: 150px;"> <p>3D輸送網の構築 と にぎわい創出</p> </div>  </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪ベイエリア (北港/南港/夢洲) の周遊促進によるにぎわい創出 ・ キタエリア (うめきた・新大阪) からのアクセス利便性向上 ・ 日本初の空飛ぶクルマエコシステムの構築により、ポート産業等を誘致 (経済活性化) </div>

出典：大阪府、大阪府空飛ぶクルマ都市型ビジネス創造都市推進事業補助金令和4年度交付決定事業概要一覧
<https://skydrive2020.com/archives/13727>

【図表 8-34 ドローンを活用した物流の取組事例】

取組	ドローンを活用した物流実証事業
概要	日本全国においてドローン物流の実証実験が進められている状況であり、富山県でも令和3年度から「中山間地域ドローン物流実証事業」が実施されている。

事例	<p><富山県> KDDI とともに、中山間地域ドローン物流実証事業として、レベル 2 と 3 の 2 つのルートで実証実験を実施している。 ※レベル 2：目視内での自律飛行 ※レベル 3：無人地帯内の目視外での自律飛行</p> <p><日本全国> 国土交通省の主導により、河川空間を活用したドローン物流の実証実験の実施が決定している。全国 18 箇所の実証対象場所、22 団体の参加主体が決定されており、令和 4 年 9 月から令和 5 年 3 月まで実証実験を実施される予定である。</p> 
----	---

出典：富山県、国土交通省

<https://www.pref.toyama.jp/140406/tyusankan/doro-nntop.html>
https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo04_hh_000193.html

(5) 防災拠点としての機能強化

富山空港は「富山県地域防災計画」において、航空輸送拠点として指定されていることや、空港が県のほぼ中心に位置していることもあり、各地に展開する救助隊の受け入れや物資搬送、県外避難など、災害支援に有利であることから、富山空港に広域医療搬送拠点を設置し、富山空港消防除雪車庫において臨時医療施設（SCU）を設置することになっている。

空港内には災害対応に当たる航空機のための燃料を貯蔵しており、これに加え空港内の空いているスペースを活用した物資等の備蓄機能の整備や、救援物資の中継・分配機能、海外からの支援物資・人員受け入れ機能といった、広域防災支援体制を強化することも考えられる。

8-2 サウンディングを通じた民間意見

民間事業者からの意見として、富山空港のポテンシャルについて、北陸全体や広域観光のアクセス拠点であることや、新たな路線の可能性、市街地に近い立地、CIQの活用など発展する余地があると評価されている。

(個別意見)

- 小松空港は供用空港である制約を考えると使いにくく、様々な意味で富山を使った方がいい部分もある。(C社：建設)
- 富山空港の利活用は、北陸全体として可能性があると思われる。(C社：建設)
- 立山、白川などの日本有数の観光エリアへのアクセス拠点として、さらにそこへ金沢、能登が加わると、本来は広域観光の拠点として使いやすい立地にあり、その面を生かせば使える空港。(C社：建設)
- 「地方 to 地方」の需要と、インバウンド需要をとれだけ取れるかが大きなポイントだと思う。今の富山空港の旅客数とか、都市の経済規模、経済圏からすると、国際線の本数が多い。(D社：不動産)
- 金沢、小松など広範囲に広げた中で、北陸の玄関口として徐々に絞り込んで誘引していき、富山県の魅力付けをしていくことが考えられる。(E社：交通)
- 羽田や札幌との接続性を富山県の魅力と繋げて、回遊性を高めていく、ブランディングすることは、今の限られた路線の中では有効。(E社：交通)
- 仙台空港は観光、ビジネスどちらもあるが、以前は営業に関しては宮城県中心だった。それが民営化したことで、福島、山形、岩手といった隣県ともセールスがしやすくなった。富山県でも同様に北陸全体へ広げていく余地はあると思う。(E社：交通)
- 富山空港は、関西空港を拠点にしたリージョナルジェットが予定されている。新規路線が検討されているということは、それだけでもポテンシャルの現れだと思っている。(E社：交通)
- 富山空港は駐車場が多く、市街地からも近いため、活用の余地はある。(F社：観光)
- CIQ 常駐空港のため、それを活かして北京や台湾等のハブ空港を経由する近距離国際線拡充も考えられる。(J社：不動産)

また、シミュレーションに関する民間事業者からの意見としては、コスト削減効果についてはあまり期待できないとの意見が多く、場合によっては公共よりもコストが上がる可能性があるとの意見も見られた。そのためコストよりもサービス水準の維持・向上を重視すべきとの意見が複数得られている。

(個別意見)

- コストについて民間だからと言って大きく削減を見込むのはサービスの低下につながり望ましくない。大型空港ではないのでコストを下げられる余地がほとんどなく、すでに赤字でぎりぎりの運営をされていると考えられる。地道に見直してせいぜい数%程度の削減に留まるのではないか。(B社：経営コンサル)
- 義務的な投資はそれほどコスト削減ができない、コスト削減を求めるのであれば、品質を落とすことになる。(A社：商社)
- 民間による効率化については、物価や人件費の上昇もあり、維持管理業務がメインであれば、民間になったから必ずしも安くなるものではない。(I社：事業投資)
- 削減率 10%を求められるのであれば、頑張っ出て出さなくてはいけないということになるのだろうが、サービスレベルは当然下がる。コスト削減の余地があるかは、既存の契約の発注状態がどうなっているのかわからない状況なので判断できない。(C社：建設)

- 民間事業者としての削減率について、義務的投資である投資計画、修繕計画はあまり削減できないので固くみる必要がある。いくらでも安くすることはできるが、サービスの品質は連動して低下する可能性が大いにある。(A社：商社)
- 民営化によるコスト削減に関しては、金銭的なコスト削減よりも、機能向上、オペレーションの高度化はできると思うが、それで幾ら安くなるかは表現しにくい。(E社：交通・不動産)

さらに、民間事業者がコンセッションで重視する点としては将来性や採算性、自社の目線に合うかであり、指標として内部収益率（IRR）や EBITDA ベースで判断するとの意見がみられ、採算ベースにあう旅客規模については300万人との意見があった。

(個別意見)

- 空港をやる上で大事なことは、将来性があるかどうか。特に独立採算が成立するくらいの規模がある方が将来性が高いという意味で取り組んでいるのが実情。(D社：不動産)
- 富山空港を純然に投資という目線で見れば、仮に赤字が埋められたとして、そこからの上昇余地は多少あるかもしれないが、劇的な採算改善は厳しい。(I社：事業投資)
- 採算レベルの明確な基準はないが、旅客数300万人規模が一つの目安である。(D社：不動産)
- 売り上げではなく利益、EBITDA ベースでみていく。(A社：商社)
- 民間事業者として事業に参画できるかの確認指標としてはIRRで確認する(B社：経営コンサル)

※IRR（内部収益率）

投資によって、将来的に得られる価値を現在価値に直して評価する指標（＝投資によって得られる将来のキャッシュフローの現在価値と、投資額の現在価値が等しくなる割引率）

※EBITDA（利払前・税引前・償却前・営業利益）

1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー（実質的な利益水準）を表す指標（≡経常損益＋支払利息＋減価償却額）

8-3 単年度収支（更新投資無し）比較

8-3-1 収支比較の考え方

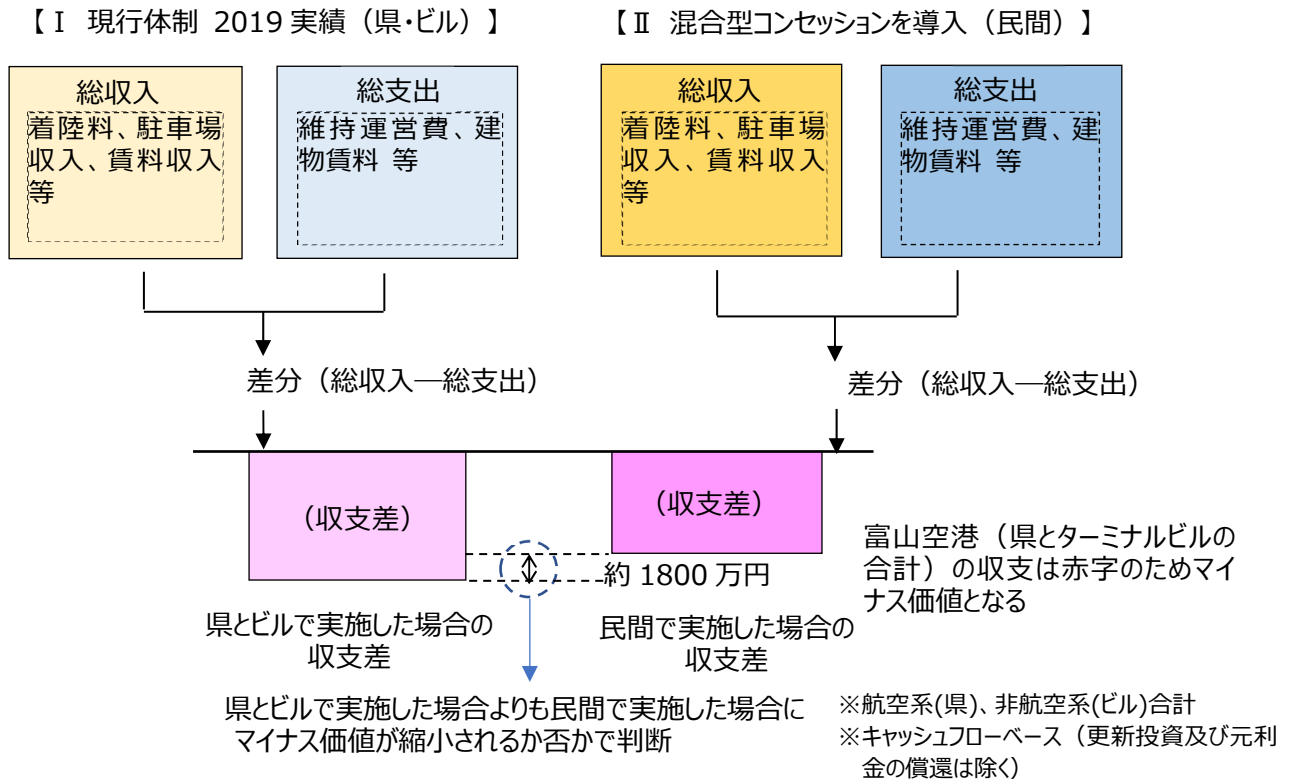
- ・「Ⅰ 現行体制 2019 実績（県・ビルで実施）」と「Ⅱ. 混合型コンセッションを導入した場合（民間で実施）」の収支差について、近年の新型コロナの影響下で比較することは適切でないことから、「コロナ禍前の単年度収支（2019 年）のデータ」をベースに比較を行う。
- ・キャッシュフローベースで、(A) 収支差、(B) 県負担額の差の両面から比較する。

○「単年度の収支比較（更新投資無し）」の基本条件
費用：「航空系事業（県）」「非航空系事業（ビル）」の支出に、更新投資費用を含めない。

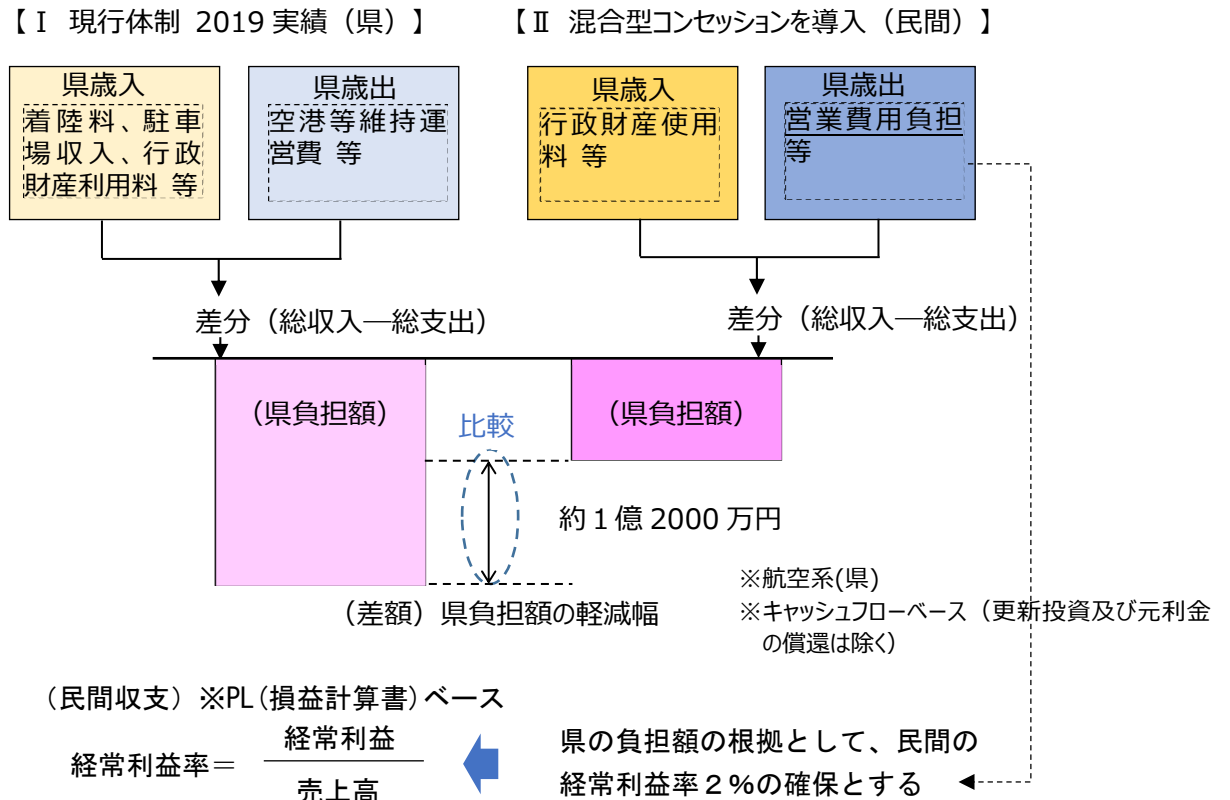
【コンセッション導入時の条件（更新投資無し）】

項目		条件	適用
民間収入			
①	有料駐車場収入 不動産収入 売店収入	現行（県）×3%増	他空港の実績（先行導入） ・仙台空港+約 5%増 ・高松空港+約 12%増
民間支出			
②	更新投資費	航空系事業：なし、非航空系事業：なし	
③	効率化 （経費削減）	現行（県）×99%（1%削減）	他空港の実績（先行事例） ・空港 PFI 事例の参考値 2% サウンディング ・大型空港でなく、削減効果は数%程度 ・コスト削減は品質低下につながる
④	その他	売上原価等、収入に必要となる経費は収入増加率に連動	
利益率			
⑤	経常利益率 （民間収支）	2% 経常利益率の算出にあたり、新規更新投資に係る減価償却費は加味している。	他空港の実績 ・会社管理空港（羽田空港、関西空港）のコロナ禍以前（2019）の経常利益率平均値：約 2% ・航空運輸業平均値 3% サウンディング ・コロナ禍後は物価、人件費の上昇も想定され利益を圧迫する
県負担額			
⑥	営業費用	営業費用（民間収支）について、経常利益得率を満たす県負担額を試算	
⑦	（更新費用）	（航空系事業は、県が負担する）	※今回、適用なし

○ 収支差（大規模な更新投資を除いた単年度収支比較）



○ 県負担額の差（歳入・歳出の単年度比較）



8-3-2 単年度収支（更新投資無し）の比較結果

(1) 収支差（大規模な更新投資を除いた単年度収支比較）

キャッシュフローベースにおける現行体制（2019 実績）と混合型コンセッションの収支差については①収入3%増のケースで18百万円、②収入5%増のケースで33百万円の収支改善となる。

■ 収支差（キャッシュフローベース）

単位：百万円

項目	現行体制 (2019 実績)	混合型コンセッション	
		①収入3%増	②収入5%増
総収入	1,356	1,671	1,679
県（航空系）	255	56	56
着陸料・停留料	187	-	-
有料駐車場収入	13	-	-
行政財産使用料	26	26	26
国庫補助金等	-	-	-
航空機燃料譲与税	29	29	29
民間（現行体制は三セク）	1,101	1,615	1,623
着陸料・停留料	-	187	187
有料駐車場収入	-	13	13
更新投資補助金	-	-	-
更新投資負担金	-	-	-
営業費用負担金	-	281	267
不動産賃料収入	527	543	553
売店・その他付帯収入	572	589	601
その他	2	2	2
総支出	1,415	1,711	1,705
県	615	295	281
環境対策費	28	-	-
人件費	112	-	-
庁費等	325	-	-
建物借料	30	-	-
滑走路等修繕費等	98	-	-
その他経費	18	-	-
国有資産等所在市町村交付金	4	4	4
モニタリング費	-	10	10
更新投資補助	-	-	-
更新投資負担	-	-	-
営業費用負担	-	281	267
設備投資（航空系）	-	-	-
民間（現行体制は三セク）	800	1,416	1,424
環境対策費	-	28	28
人件費	-	111	111
庁費等	-	322	322
建物借料	-	30	30
滑走路等修繕費等	-	97	97
その他経費	-	18	18

設備投資（航空系）	-	-	-
売上原価	381	392	400
人件費	178	178	178
物件費	241	241	241
その他	0	0	0
設備投資（非航空系）	-	-	-
差分	▲59	▲41	▲26

（現行体制との差額）

18

33

※項目ごとで端数処理しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

（2）県負担額の差（単年度収支）

県負担額は現行体制（2019実績）で、360百万円となっている。

試算では、混合型コンセッションを導入した場合（①収入3%増）の県負担額は239百万円であり、現行体制（2019実績）と比べ121百万円の負担額削減が見込まれる。

また、②収入5%増のケースでは、県負担額は226百万円であり、現行体制（2019実績）と比べ134百万円の負担額削減が見込まれる。

■県負担額の差（キャッシュフローベース）

単位：百万円

項目	現行体制 (2019実績)	混合型コンセッション試算	
		①収入3%増	②収入5%増
県歳入	255	56	56
着陸料・停留料、有料駐車場収入	200	-	-
行政財産使用料	26	26	26
国庫補助金	-	-	-
航空機燃料譲与税	29	29	29
県歳出	615	295	281
航空系営業費用（設備投資含む）	611	-	-
国有資産等所在市町村交付金	4	4	4
モニタリング費	-	10	10
支払利息	-	-	-
設備投資（航空系）	-	-	-
航空系更新補助	-	-	-
航空系更新投資負担	-	-	-
航空系営業費用負担	-	281	267
県負担額	▲360	▲239	▲226

（現行体制との差額）

121

134

※項目ごとで端数処理しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

なお、収支比較には、着陸料・停留料の料金設定や路線誘致等による収入は適切な値を見込むことが難しいため含めていないことから、収入の上乗せが見込める。

また、大規模な施設更新（県の所有施設の設備投資計画では、2026年度からの15年間における設備投資額7.5億円）を含めていない。

この大規模な施設更新を民間事業者が実施する場合、既にコンセッションを導入した空港の事例から経費削減が見込める。

8-4 単年度収支（更新投資有り）比較

8-4-1 収支比較の考え方

- ・「Ⅰ 現行体制 2019 実績（県・ビルで実施）」と「Ⅱ. 混合型コンセッションを導入した場合(民間で実施)」の収支差について、近年の新型コロナの影響下で比較することは適切でないことから、「コロナ禍前の単年度収支（2019 年）のデータ」をベースに比較を行う。
- ・キャッシュフローベースで、(A) 収支差、(B) 県負担額の差の両面から比較する。

○ 「単年度の収支比較（更新投資有り）」の基本条件

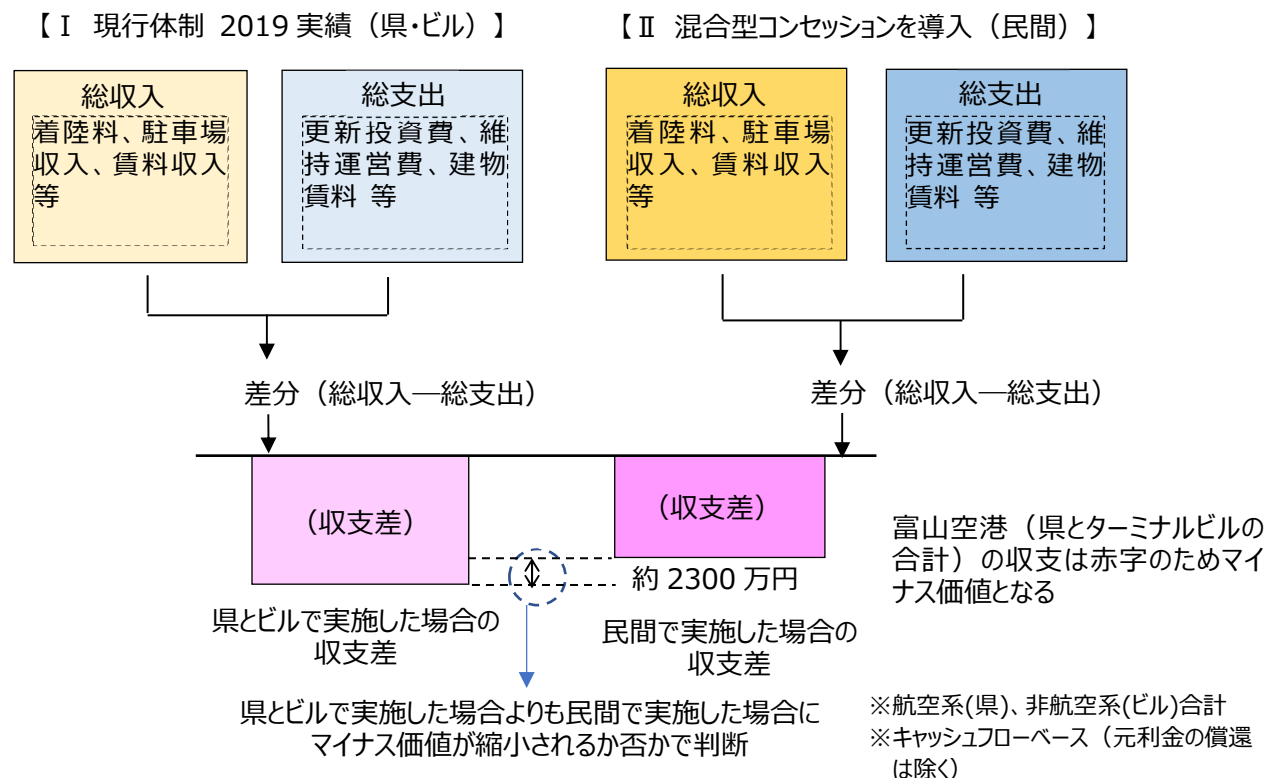
費用：「航空系事業（県）」「非航空系（ビル）」の支出に、更新投資費用を含める。

【コンセッション導入時の条件（更新投資有り）】

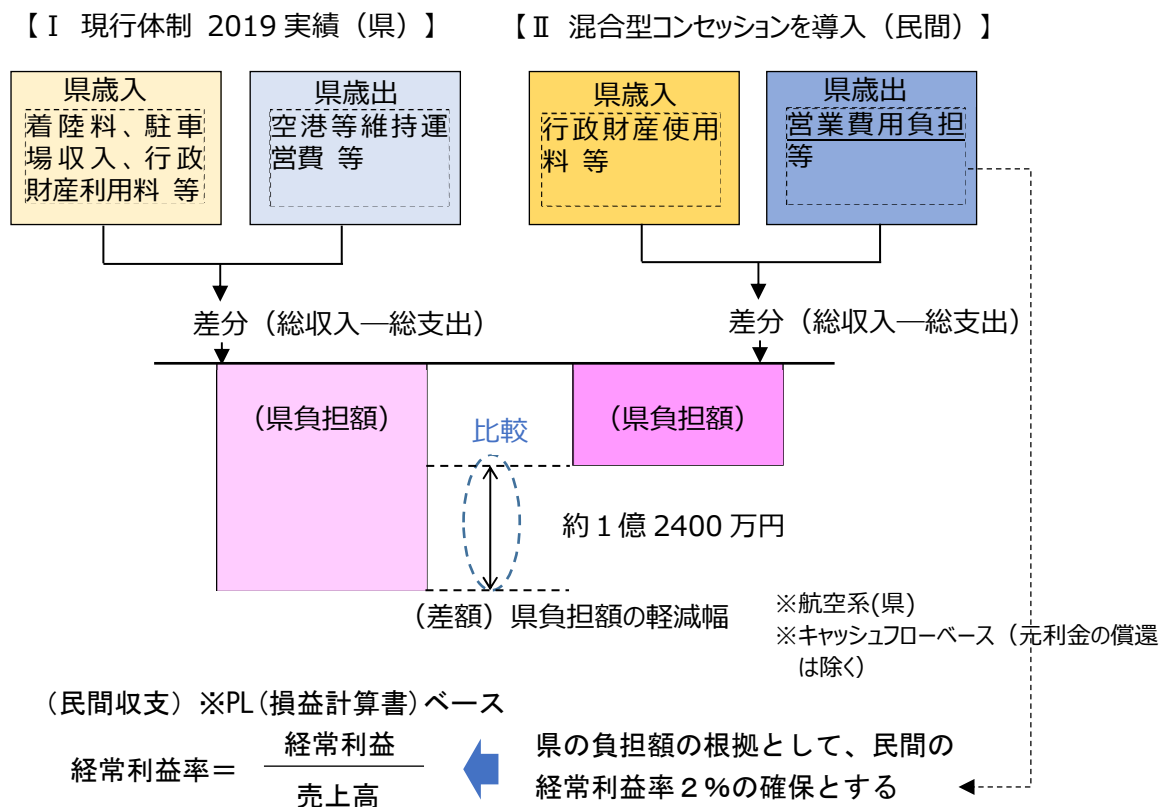
項目	条件	適用
民間収入		
①	有料駐車場収入 不動産収入 売店収入 現行（県）×3%増	他空港の実績（先行導入） ・仙台空港+約 5%増 ・高松空港+約 12%増
民間支出		
②	更新投資費 航空系事業：あり、非航空系事業：あり ・15 年間平均（2026～2040）	想定事業期間（10～15 年間） の最大 1 5 年平均を採用
③	効率化 （経費削減） 現行（県）×99%（1%削減）	他空港の実績（先行事例） ・空港 PFI 事例の参考値 2% サウンディング ・大型空港でなく、削減効果は 数%程度 ・コスト削減は品質低下につながる
④	その他 売上原価等、収入に必要となる経費は収入増 加率に連動	
利益率		
⑤	経常利益率 （民間収支） 2%	他空港の実績 ・会社管理空港(羽田空港、関西 空港)のコロナ禍以前(2019)の経 常利益率平均値：約 2% ・航空運輸業平均値 3% サウンディング ・コロナ禍後は物価、人件費の上 昇も想定され利益を圧迫する
県負担額		
⑥	営業費用 営業費用（民間収支）について、経常利益 得率を満たす県負担額を試算	
⑦	更新費用 航空系事業は、全て県が負担する	

○

○ 収支差（単年度収支比較）



○ 県負担額の差（歳入・歳出の単年度比較）



8-4-2 単年度収支（更新投資含む）の比較結果

(1) 収支差（単年度収支比較）

キャッシュフローベースにおける現行体制（2019実績）と混合型コンセッションの収支差については①収入3%増のケースで23百万円、②収入5%増のケースで38百万円の収支改善となる。

■収支差（設備投資を含み元利金の償還を含まない）キャッシュフローベース

単位：百万円

項目	現行体制 (2019実績)	混合型コンセッション	
		①収入3%増	②収入5%増
総収入	1,476	2,289	2,297
県（航空系）	374	174	174
着陸料・停留料	187	-	-
有料駐車場収入	13	-	-
行政財産使用料	26	26	26
国庫補助金等	119	118	118
航空機燃料譲与税	29	29	29
民間（現行体制は三セク）	1,101	2,115	2,113
着陸料・停留料	-	187	187
有料駐車場収入	-	13	13
更新投資補助金	-	118	118
更新投資負担金	-	382	382
営業費用負担金	-	281	267
不動産賃料収入	527	543	553
売店・その他付帯収入	572	590	601
その他	2	2	2
総支出	2,051	2,841	2,834
県	1,120	795	781
環境対策費	28	-	-
人件費	112	-	-
庁費等	325	-	-
建物借料	30	-	-
滑走路等修繕費等	98	-	-
その他経費	18	-	-
国有資産等所在市町村交付金	4	4	4
モニタリング費	-	10	10
更新投資補助	-	118	118
更新投資負担	-	382	382
営業費用負担	-	281	267
設備投資（航空系）	505	-	-
民間（現行体制は三セク）	931	2,046	2,053
環境対策費	-	28	28
人件費	-	111	111
庁費等	-	322	322
建物借料	-	30	30

滑走路等修繕費等	-	97	97
その他経費	-	18	18
設備投資（航空系）	-	500	500
売上原価	381	392	400
人件費	178	178	178
物件費	241	241	241
その他	0	0	0
設備投資（非航空系）	131	130	130
差分	▲575	▲552	▲538
（現行体制との差額）		23	38

※項目ごとで端数処理しているため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

(2) 県負担額の差（単年度収支）

県負担額は現行体制（2019実績）で、746百万円となっている。

試算では、混合型コンセッションを導入した場合（①収入3%増）の県負担額は621百万円であり、現行体制（2019実績）と比べ124百万円の負担額削減が見込まれる。

また、②収入5%増のケースでは、県負担額は607百万円であり、現行体制（2019実績）と比べ138百万円の負担額削減が見込まれる。

■ 県負担額の差（キャッシュフローベース）

単位：百万円

項目	現行体制 (2019実績)	②混合型コンセッション	
		①収入3%増	②収入5%増
県歳入	374	174	174
着陸料・停留料、有料駐車場収入	200	-	-
行政財産使用料	26	26	26
国庫補助金	119	118	118
航空機燃料譲与税	30	29	29
県歳出	1,120	795	781
航空系営業費用（設備投資含む）	611	-	-
国有資産等所在市町村交付金	4	4	4
モニタリング費	-	10	10
支払利息	-	-	-
設備投資（航空系）	505	-	-
航空系更新補助	-	118	118
航空系更新投資負担	-	382	382
航空系営業費用負担	-	281	267
県負担額	▲746	▲621	▲607
（現行体制との差額）		124	138

なお、収支比較には、着陸料・停留料の料金設定や路線誘致等による収入は適切な値を見込むことが難しいため含めていないことから、収入の上乗せが見込める。

8-5 収支比較から見た導入可能性

単年度収支の比較では、2019年度の実績をベースに、これを現行体制とした場合と、混合型コンセッションを導入した場合の単年度収支を比較している。なお、更新投資額を含めないケースと、含めるケースを試算し、後者については2026～2040年の15年間の平均である約636（航空系505、非航空系131）百万円を更新投資額としている。また、混合型コンセッションを導入した場合の収入増については3%増と5%増を前提として設定した。

この結果、キャッシュフローベースの収支では、3%の収入増としたケースでは、更新投資を含めない場合は年間18百万円、更新投資額を含めた場合は年間23百万円、5%の収入増としたケースでは、更新投資を含めない場合は年間33百万円、更新投資額を含めた場合は年間38百万円の改善が見られる。また、県の負担額は更新投資を含めない場合は年間121百万円、更新投資を含めた場合は年間124百万円の改善幅が確認された。

民間事業者が求める利益水準については、今後更なる精査が必要であるが、経常利益率2%の水準においては、これら県の費用負担が軽減されることから、定量的な評価において、混合型コンセッションの導入意義が見出せるものと考えられる。

9. まとめ

昨年度実施した「富山きとときと空港運営あり方調査」において、富山空港は、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を視野に入れる必要があり、特にコンセッションの活用は空港の課題解決の可能性が高いと評価された。

また、コンセッションを導入するのであれば、空港規模や利用者数を踏まえると、民間事業者による独立採算の「独立型」ではなく、県が費用の一部を負担する「混合型」コンセッションが前提とされた。

9-1 事業スキーム

本調査では、富山空港における混合型コンセッションの導入可能性を見極めるため、事業スキームを「事業範囲」「運営権設定及び空港ターミナルビルとの一体運営」「事業期間」「官民リスク分担」の項目に分けて、調査・検討を行った。

また、混合型コンセッションの導入可能性を見極めるためには、民間事業者の参画意欲を十分に把握する必要があることから、事業スキームの項目毎に民間事業者へのサウンディング（意向調査）を実施し、導入可能か否か、また、導入可能な場合の条件等について絞り込み、方向性を示した。

【調査・検討結果】

事業スキームの各項目のいずれも民間活力導入は可能

【事業スキーム項目毎の方向性】

①事業範囲

空港基本施設、航空保安施設、空港用地、駐車場、空港ターミナルビル

②運営権設定・空港ターミナルビルとの一体運営

空港基本施設、航空保安施設、空港用地、駐車場は、県が施設を保有したままで運営権を民間事業者を設定

空港ターミナルビルは保有株式を民間事業者の有償譲渡

③事業期間

民間事業者の人員確保や設備投資の期間を考慮し、10～15年

但し、運営実施の民間事業者からの申し出により、一定期間の延長を承認

④官民リスク

既存施設の瑕疵リスクの最小化、自然災害リスクに対応する保険加入、想定外リスクに対応する特別条項等によるリスク分担

9-2 収支比較

混合型コンセッションを導入した場合、収支の改善が図られ、県負担額が現行よりも減少することが求められる。

このため、比較しやすいよう、年度間の偏りが大きい大規模な更新投資（滑走路やエプロンの舗装、滑走路灯の更新）を除いた、経常経費について、新型コロナウイルス感染症の発生前の2019年度の収支と混合型コンセッションを導入した場合の単年度の試算値との比較を行った。

既に公表されている「富山きときと空港運営あり方調査」においては、国内線に加え、国際線4路線、CIQの常駐、市街地やインターチェンジへの利便性などの富山空港のポテンシャルが示されている。

また、民間事業者のサウンディング（意向調査）においても、北陸全体や広域観光のアクセス拠点や市街地に近い立地、CIQの活用など発展する余地があると評価されている。

こうしたことから、前提条件は、既にコンセッションを導入した空港の事例や民間事業者のサウンディング（意向調査）結果を考慮し設定した。

【前提条件】

①民間事業者の利益率

空港規模や利用者数を踏まえると、民間事業者による独立採算は困難であり、県が費用の一部を負担した上で、民間事業者の利益率を2%とする。

②空港ターミナルビルの収入増加率

新型コロナウイルス感染症の発生前にコンセッションを導入した空港の事例を踏まえ、収入増加率を3%とする。

③県所有施設の経費削減率

空港ターミナルビルとの一体運営による効率化を考慮し、経費削減率を1%とする。

【試算値との比較結果】

①空港ターミナルビル収入は年間約3000万円増加

②収支の改善は、事業期間15年のケースで約2.7億円

混合型コンセッションを導入した場合の収支改善については、試算値との比較結果に加え、空港ポテンシャルを活かし、着陸料・停留料の料金設定や路線誘致等による収入の上乗せが見込めるとした。

また、試算値の比較は、経常経費のみで比較を行っており、今後、大規模な施設更新（県の所有施設の設備投資計画では、2026年度からの15年間における設備投資額75億円）を民間事業者が実施する場合、既にコンセッションを導入した空港の事例から、経費削減が見込めるとした。

9-3 今後の方針

本調査では、事業スキームの各項目の分析において、民間活力導入は可能であり、収支比較においても、収支改善が図られる結果となった。

このため、今後は混合型コンセッションの導入に向けて、民間事業者と対話を重ね準備を進めるとともに、①新規の航空路線やチャーター便等の誘致、②空港ターミナルビルにおける商業・飲食店舗や機能の充実、③空港周辺の地元民間事業者等との連携による賑わい創出、④県外へのアクセスバスの運行による需要圏域の拡大などの実現により、民間資金を活用した富山空港の機能の向上、サービスの拡充を目指していく。