

# 第2回 富山きときと空港運営あり方検討会議

令和3年11月29日

富山県

# 目次

- ◆ 潜在需要調査結果の概要（アンケート調査） P 2
- ◆ 潜在需要調査結果の概要（地元事業者等へのヒアリング調査） P 8
- ◆ 潜在需要調査結果の概要（将来需要予測） P12
- ◆ 富山きときと空港の将来像 P16
- ◆ 民間活力導入手法の検討 P22

# 潜在需要調査結果の概要 (アンケート調査)

# 1 アンケート調査結果の概要

## ◎概要

富山県や近隣県、首都圏での富山空港の潜在需要やアフターコロナにおける新規需要創出のための方策検討に向け、令和3年9月下旬にインターネットアンケート調査を実施

## ◎まとめ

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

# 1 アンケート調査結果の概要

■ アンケートの目的・対象等については以下のとおり。

## 富山県及び近隣県在住者 アンケート

|        |   |
|--------|---|
| 背景・目的  | <ul style="list-style-type: none"> <li>富山県内及び近隣県の富山空港利用の実態把握と今後の新規需要創出に向けた方策検討に活かす</li> </ul>   |
| 対象     | <ul style="list-style-type: none"> <li>富山空港の利用可能性が高い地域（富山県、石川県、新潟県・長野県・岐阜県）にお住まいの20代～80代以上の男女</li> </ul>  |
| 回収数    | <ul style="list-style-type: none"> <li>計1,200ss※</li> <li>以下の割り付けで回収               <ul style="list-style-type: none"> <li>A) 富山空港の利用あり・なし 600ssずつ</li> <li>B) 富山県民 800ss、その他近隣県 400ss</li> </ul> </li> </ul>                                |
| 主な質問項目 | <ol style="list-style-type: none"> <li>富山空港の利用目的</li> <li>首都圏へ行く際の主な利用交通機関</li> <li>首都圏へ行く際の主な目的</li> <li>関西方面、中国・四国方面、九州方面へ行く際の主な利用交通機関</li> <li>富山空港の利用促進要因</li> <li>飛行機の利用以外での空港来港要因</li> <li>富山空港に期待するイメージ</li> <li>希望就航先 など</li> </ol> |

## 首都圏在住者 アンケート

|        |   |
|--------|---|
| 背景・目的  | <ul style="list-style-type: none"> <li>羽田線の維持と他地域からの新規需要創出に向けた方策検討に活かす</li> </ul>   |
| 対象     | <ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）にお住まいの20代～80代以上の男女</li> </ul>   |
| 回収数    | <ul style="list-style-type: none"> <li>計1,200ss</li> <li>以下の割り付けで回収               <ul style="list-style-type: none"> <li>A) 富山県来訪あり且つ富山空港利用あり 400ss</li> <li>B) 富山県来訪あり且つ富山空港利用なし 400ss</li> <li>C) 富山県来訪なし 400ss</li> </ul> </li> </ul>                              |
| 主な質問項目 | <ol style="list-style-type: none"> <li>富山空港の利用目的</li> <li>富山県の来県目的</li> <li>富山県来県時の主な利用交通機関</li> <li>新幹線開業による来訪頻度や意欲の高まり</li> <li>富山県来県時の交通手段の主な選択要因</li> <li>飛行機での富山空港を利用した来県要因</li> <li>飛行機の利用以外での空港来港要因</li> <li>富山県が魅力的な地方になるために、アフターコロナに必要となると思うこと など</li> </ol> |

※ss：サンプルサイズ

# 1 アンケート調査結果の概要【富山県】

■ アンケートから導かれた示唆は以下のとおり。

| 対象  | アンケート結果  | 空港の将来像や具体施策に対する示唆  |
|-----|--|--|
| 富山県 | <p>【利便性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富山県民の「首都圏以外への出張を目的とした富山空港利用」の割合が、近隣県よりも低い<br/>富山県 約6%、近隣県 約13%</li> <li>富山県民が首都圏へ行く際の利用交通機関は近隣県と比較し、「新幹線」の利用傾向が強い<br/>富山県 約58%、近隣県 約49%</li> <li>路線が拡充した場合の富山空港の利用意向は比較的高い<br/>富山県 約64%</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>富山空港の羽田便を利用した場合の、首都圏以外への乗継の利便性の高さ、飛行機利用の利点を空港のホームページ以外でも幅広くPRするとともに、最新情報への更新を怠らない</li> <li>利用したい時間帯に利用したい路線があることや時間帯や行き先の選択肢を広げるためにエアポートセールス体制を強化していく</li> </ul>  |
|     | <p>【利用促進について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中国（山陽）・四国及び九州方面は「行かない/行ったことがない」との回答割合が近隣県よりも高く、かつ富山県民は国内線乗り継ぎ利用の割合が低い</li> <li>一方、関西方面（大阪、神戸）方面は近隣県よりも「行かない/行ったことがない」と回答した割合が低く、他方面と異なる傾向が見られる</li> <li>富山県民の空港利用促進に向けては「料金の安さ」が最も大きな要因を占め、近隣県よりもその傾向が強い<br/>富山県 約50%、近隣県 約41%</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>需要の掘り起こしに向け、新規就航を目指す自治体との連携強化や県内での当地の観光イベントの実施を行う</li> <li>県民が空港を利用して県外に出てみたいと思えるような施策が必要、かつ空港の利用のハードルを下げる工夫が必要</li> <li>サポーターズクラブの認知度向上や利用者目線での特典を再検討する（あわせて空港に対する理解を深めたり、来港のハードルを下げる創意工夫を実施）</li> </ul> |
|     | <p>【空港内の機能強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>飛行機の利用以外での来港意欲を高めるためには「飲食店の充実」や「気軽に利用できるカフェ」の設置、「商業店舗の充実」を行うことが効果的。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>機能強化をする目的を明確にし、それぞれの機能がどのような人をターゲットとした増加を見込んでいるのか検討したうえで施策に位置付ける</li> </ul>   |
|     | <p>【将来像のイメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富山空港に期待する将来イメージでは「利便性の高い空港」との声が最多</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>県民と県外から見たときのイメージや期待の違いを踏まえて空港に求められる機能を検討していく</li> </ul>   |

# 1 アンケート調査結果の概要【近隣県】

| 対象  | アンケート結果  | 空港の将来像や具体施策に対する示唆  |
|-----|--|--|
| 近隣県 | <p>【利便性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣県民は「首都圏以外への出張を目的とした富山空港利用」の割合が富山県民よりも高い<br/>富山県 約6%、 近隣県 約13%</li> <li>近隣県民は首都圏へ行く際の主な利用交通手段として「自家用車」の割合が富山県民よりも高い<br/>富山県 約16%、 近隣県 約22%</li> <li>路線が拡充した場合の富山空港の利用意向は比較的高い<br/>近隣県 約62%</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>富山空港からの<b>乗り継ぎ利便性の高さ</b>を空港ウェブサイトだけでなく、より広く伝わる媒体で利便性をPRしていく</li> <li>近隣県を含めて駐車場の利便性の高さをPRする</li> <li>利用したい時間帯に利用したい路線があることや時間帯や行き先の選択肢を広げるために<b>エアポートセールス体制を強化</b>していく</li> </ul>   |
|     | <p>【利用促進について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中国（山陽）・四国及び九州方面へは、富山県と比べて直行便や国内線乗り継ぎによる「飛行機」を利用した移動割合が高い<br/>中国・四国： 富山県 約4%、 近隣県 約16%<br/>九州： 富山県 約20%、 近隣県 約35%</li> <li>近隣県民は「居住地から富山空港までの公共交通機関が整備される」と富山空港の利用きっかけになる傾向が強い<br/>富山県 約15%、 近隣県 約24%</li> <li>近隣県民の空港利用促進に向けては「料金の安さ」が最も大きな要因を占める<br/>料金の安さ：約41%</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>富山空港からの<b>乗り継ぎ利便性の高さ</b>を空港ウェブサイトだけでなく、より広く伝わる媒体で利便性をPRしていく</li> <li>富山空港に自家用車を停めて、空港を利用した場合の所要時間や費用等、<b>富山空港を利用することのメリットを分析し、県外にPR</b>する</li> <li>飛行機利用者の利便性向上・利用促進に向け、<b>駐車場利用に関する自由度を高めたり、他県との交通アクセス向上を検討</b>する</li> </ul> |
|     | <p>【空港内の機能強化について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>飛行機の利用以外での来港意欲を高めるためには「<b>飲食店の充実</b>」、「<b>商業店舗の充実</b>」を行うことが効果的</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>機能強化をする目的を明確</b>にし、それぞれの機能がどのような人をターゲットとした増加を見込んでいるのか検討したうえで施策に位置付ける</li> </ul>  |
|     | <p>【空港の将来イメージについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富山空港に期待する将来イメージでは「<b>美味しいものがある空港</b>」が最多</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>県外から見たときのイメージや期待も踏まえて空港に求められる機能、将来像を検討</b>していく</li> </ul>  |

# 1 アンケート調査結果の概要 【首都圏】

| 対象  | アンケート結果   | 空港の将来像や具体施策に対する示唆   |
|-----|---|---|
| 首都圏 | <p>【利便性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏からの富山空港利用の方がビジネス需要は高い<br/>首都圏からの富山空港利用者の目的：「仕事」約48%<br/>(富山県民の首都圏への出張を目的とした利用割合：約22%)</li> <li>富山県に来県する場合は、富山空港の利用有無や来県経験によらず「目的地までの所要時間の短さ」が最大の選択要因</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏から空港を利用するビジネス需要は一定程度あるので、<b>首都圏ビジネスパーソンに利用を継続してもらうための方策を検討</b>する</li> <li>富山空港を起点とした県内外の所要地への所要時間、アクセス方法、料金等の情報を広くPRし、予約まで一括で請け負う等、<b>空港を利用した場合の目的地までの手続きの利便性向上のための方策に取り組む</b></li> </ul>   |
|     | <p>【利用促進について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>富山空港の利用経験がない人は利用経験者よりも「観光」を目的とした来県割合が高い<br/>(観光目的) 利用経験有：約42%、 利用経験無 約77%</li> <li>富山空港の利用経験がない人は来県時の交通手段として「自家用車」を選択する割合も高い<br/>新幹線 約40%、 自家用車 約34%</li> <li>富山県に来県したことがない理由<br/>特に用事がない 約53%、 遠いから 約31%、 よく知らない 約21%</li> <li>首都圏の富山空港の利用促進に向けては、<b>来県経験者にとって「料金の安さ」が最大要因</b></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>空港を利用して来県し県内や近隣県を観光することで享受できるメリット（岐阜高山方面等も空港からのアクセスが良い事等）をPRする</li> <li><b>複数交通機関や近隣他空港と組合せた広域の旅行商品を造成</b>する</li> <li><b>「行きたいきっかけ」を創り（既存コンテンツも含む）、富山県に行きたくなるようなPR活動</b>を行う（これまでのPR方法にとどまらない）</li> <li>発信した<b>情報が認知され、行動につながるようなきっかけ作り</b>を行う</li> </ul> |
|     | <p>【空港内の機能強化について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>飛行機の利用以外での来港意欲を高めるためには「飲食店の充実」、「商業店舗の充実」を行うことが効果的</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>機能強化をする目的を明確にし、それぞれの機能がどのような人をターゲットとした増加を見込んでいるのか検討したうえで施策に位置付ける</b></li> </ul>   |
|     | <p>【富山県の魅力度向上について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>誘客促進に向けては、魅力的な観光地となり、交通機関の利便性を高めることが効果的</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>他地域から見た場合の富山県の観光地としての認知度を高める</b></li> <li>首都圏との公共交通機関の便利さ、地域内での移動手段の利便性向上に努め、PRする</li> </ul>  |





# 潜在需要調査結果の概要 (地元事業者等へのヒアリング調査)

# 1 地元事業者へのヒアリング調査結果の概要

## ◎概要

富山空港の今後の利用促進、空港の賑わいづくりや新たな需要創出、**県内企業・大学等との連携**などの方策検討に向け、**令和3年9月下旬からヒアリング調査を実施**

## ◎まとめ

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

# 1 地元事業者等へのヒアリング調査結果の概要

■ ヒアリングの目的・対象等については以下のとおり。

|                |  |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |
|----------------|--|--------|--------|--------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-------------|---------------|----------------|-----------------|
| 背景・目的          | <ul style="list-style-type: none"><li>県内企業・大学等における今後の富山空港の利用促進、賑わいづくりや新たな需要創出に向けた意見等を具体的な方策に反映</li><li>新たな空港の利用方法やニーズを探り、空港機能強化の具体的な方策に反映</li></ul>  |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |
| 対象             | <table><tr><td>① 観光関連</td><td>県内 3 社</td></tr><tr><td>② 製造関連</td><td>県内 4 社</td></tr><tr><td>③ 運輸・交通関連</td><td>県内 3 社</td></tr><tr><td>④ 旅行・宿泊関連</td><td>県内 2 社</td></tr><tr><td>⑤ 新しい生活様式関連</td><td>県内 2 社 県外 2 社</td></tr><tr><td>⑥ 広域連携・産学官連携関連</td><td>県内 1 団体 県外 1 団体</td></tr></table> | ① 観光関連 | 県内 3 社 | ② 製造関連 | 県内 4 社 | ③ 運輸・交通関連 | 県内 3 社 | ④ 旅行・宿泊関連 | 県内 2 社 | ⑤ 新しい生活様式関連 | 県内 2 社 県外 2 社 | ⑥ 広域連携・産学官連携関連 | 県内 1 団体 県外 1 団体 |
| ① 観光関連         | 県内 3 社   |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |
| ② 製造関連         | 県内 4 社   |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |
| ③ 運輸・交通関連      | 県内 3 社   |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |
| ④ 旅行・宿泊関連      | 県内 2 社   |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |
| ⑤ 新しい生活様式関連    | 県内 2 社 県外 2 社  |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |
| ⑥ 広域連携・産学官連携関連 | 県内 1 団体 県外 1 団体  |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |
| 主な質問項目         | <ol style="list-style-type: none"><li>① 富山県のポテンシャル</li><li>② 空港の利用促進策や活性化に向けた空港と企業・市町村の連携方策</li><li>③ 富山空港の観光面での弱点や課題</li><li>④ 空港での新たな事業展開の可能性や今後空港に求める機能</li><li>⑤ ワークーションに求める条件</li><li>⑥ 空港の維持管理の効率化のための技術面での連携の可能性</li><li>⑦ 県内企業や県民の富山空港利用促進策 など</li></ol>                             |        |        |        |        |           |        |           |        |             |               |                |                 |

# 1 地元事業者等へのヒアリング調査結果の概要

■ ヒアリング結果と空港の将来像や具体的な取り組み内容に対する示唆は以下のとおり。

| 項目          | 主なヒアリング内容のまとめ  | 空港の将来像や具体施策に対する示唆   |
|-------------|--|---|
| 観光面でのポテンシャル | <ul style="list-style-type: none"> <li>立山・黒部などの自然</li> <li>県内には点在する新たな観光資源や体験系施設・食等が多い</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>新たな観光資源を活用した、新たな富山県のイメージづくりを行う</li> </ul>  |
| 観光面での課題     | <ul style="list-style-type: none"> <li>来県者の立場での情報発信ができていない</li> <li>各市町村がそれぞれに情報発信し、横の連携がない</li> <li>冬季の集客が出来ていない</li> <li>駅と近いので必ずしも不便とはいえないが、観光地を結ぶ二次交通は弱い</li> <li>今後のFIT化に備えた対応が未整備</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>訪問者のニーズにあったわかりやすい情報発信</li> <li>県内に点在して活躍するキーパーソン、特色ある企業が連携しやすい仕組みづくりを県が後押しする</li> <li>冬季集客に向け空港を起点とした観光ルート形成に向けた県内・近隣県との連携の強化</li> <li>個人旅行者や富裕層向けの受入環境の見直し</li> <li>近隣県からの認知度を高め、観光ルートを確立させる</li> </ul> |
| 飛行機の利用促進    | <ul style="list-style-type: none"> <li>サポーターズクラブの存在を知らない事業者が多数</li> <li>県民は移動手段として空港をあまり利用しない傾向</li> <li>羽田便を利用した乗り継ぎの利便性を向上させる事が重要</li> <li>空港を利用することによる特別感や新幹線利用との差別化</li> <li>LCCの受入や新たな就航先の開拓など、周辺空港との役割分担が必要</li> <li>近隣他空港・近隣県・他の交通機関等との連携による利用促進も検討すべき</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>羽田便の乗り継ぎ情報と利用メリットの発信</li> <li>サポーターズクラブのアプリ内容・特典等の見直し</li> <li>需要圏域拡大に向け、近隣他空港・近隣県との連携強化（旅行ルートや商品の開発、相互PR等）</li> <li>来県者のリピーター獲得に向けた取り組み強化</li> <li>空港のネットワーク拡大のために、地域の魅力を高めるための支援を行う</li> </ul>         |
| 空港の利用促進     | <ul style="list-style-type: none"> <li>地元事業が首都圏に出張で向かう際は、ほぼ新幹線</li> <li>県民にとって空港は遠い存在、楽しいという印象はない</li> <li>空港及び空港周辺には県民が利用しやすい店舗、行きたいところ等はなく、空港に行く理由がない</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>県民の空港に対する愛着度を高め、来港のハードルを下げるイベントや空港について考えるワークショップ等を定期的に行う</li> <li>特色ある集客コンテンツ、体験・交流できる施設や見に行くだけで楽しめるスペース等が必要</li> <li>わざわざ空港に行きたくなくなるような将来像を描く</li> </ul>  |
| 各社事業等との連携   | <ul style="list-style-type: none"> <li>空港の利用者が少ないのでビジネス展開が難しい</li> <li>空港の利用者数に左右されない様々な企画展開を行うことで、人の流れができれば連携の可能性もあり</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>空港の遊休スペースの貸出支援と来港に向けた周知</li> <li>県内企業との空港オリジナル商品やメニューの開発支援</li> </ul>  |



# 潜在需要調査結果の概要 (将来需要予測)

# 1 将来需要予測方法の概要

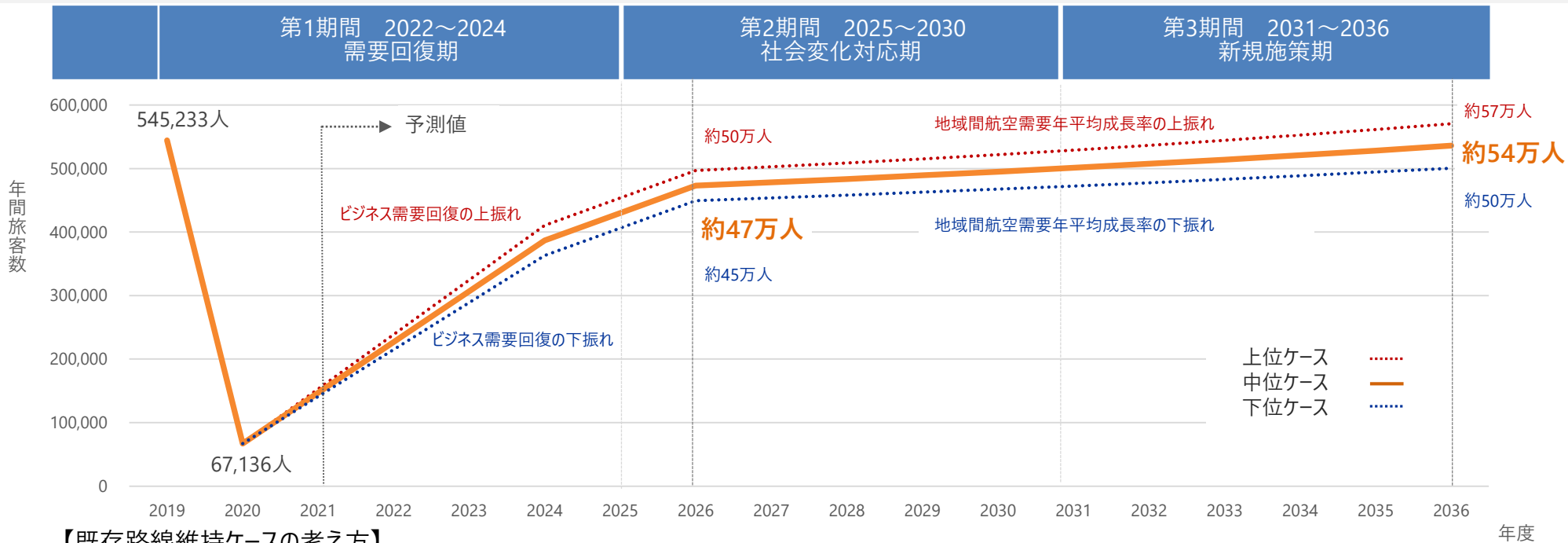
- 富山きときと空港の過年度の運用実績や公表データをベースに、今後想定される将来需要への影響要因を個別分析し、需要予測を行った。
- また、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮するため、3期間に分けて国際線・国内線別に検討を実施した。
  - 第1期間(3年間):新型コロナウイルス感染症の影響を受けて需要が減少し安定するまでの2022～2024年度
  - 第2期間(6年間):新型コロナウイルス感染症による社会変化への対応が必要となる2025～2030年度
  - 第3期間(6年間):各種施策(新規路線の就航等)の効果が表れる2031～2036年度
- 現行の既存路線を維持したことを前提とした**既存路線維持ケース**として算出した。

本予測で使用した過去運用実績・アンケート調査等

- ・旅客地域流動調査(国土交通省 2000-2019)
- ・COVID-19ビジネス影響関連情報(テレコムスクエア、WSJ、パークレイズ、etc)
- ・富山県利用者調査(JERI 2021)
- ・FF-Data(訪日外国人流動データ) 交通機関別OD表(国土交通省 2019)
- ・富山空港概要(富山空港管理事務所 2015-2020)
- ・航空旅客動態調査・国際航空旅客動態調査(国土交通省 2019)
- ・北陸新幹線開業後の富山空港活性化のための官民連携事業調査報告書(富山県 2015)
- ・旅行・観光消費動向調査(国土交通省観光庁 2010-2019)
- ・空港管理状況調書(国土交通省 2011-2019)
- ・日本の観光統計データ(JNTO 2019)
- ・訪日外国人消費動向調査(国土交通省観光庁2019)      ほか

## 1. 既存路線維持ケース

- 富山きときと空港の利用者数は2019年度で約54万人（国内線約43万人、国際線約11万人）
- 既存路線を維持した場合は2036年度には約54万人（国内線約36万人、国際線約18万人）と予測される。



## 【既存路線維持ケースの考え方】

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

※現行の既存路線を維持したことを前提に結果を算出している。

## 2. さらなる上乗せの可能性

- 前ページのとおり、既存路線を維持した場合は2036年度には約54万人（国内線約36万人、国際線約18万人）と予測される。
- さらに

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

- (1) 国内線
  - ① 本県との地域間流動が多く見込まれる関西・九州方面などの大都市圏への新規路線開設（6～8万人/路線を2～3路線程度）
  - ② ビジネス需要の底上げ
- (2) 国際線
  - ① 本県との地域間流動が多く見込まれる東アジア圏・東南アジア圏への新規路線開設（1万人/路線を1～2路線程度）

## 3. 今後の対応

- 新規路線開拓に向けた誘致強化、ビジネス需要の底上げに向けた利用促進強化、コロナ収束後の国際線の利用促進強化に一層取り組む。





# 富山きときと空港の将来像

# 1

## 富山きときと空港の目指すべき姿と取組みの方向性

### 1. 第1回検討会議における委員からのご意見(まとめ)

- 空港から県内及び近隣県も含めた観光地への二次交通の充実と空港利用促進に向けた利便性向上
- 近隣県、関係者間、新幹線との連携強化による利用促進
- 空港及び周辺敷地の活用も含めた空港の魅力度の向上
- 底堅いビジネス需要の維持のための方策の検討
- 官民連携手法活用による空港運営の効率化（県のコスト縮減や稼げる空港になるための方策の実現）

### 2. アンケート調査からの主な示唆

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

### 3. ヒアリング調査からの主な示唆

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

### 【目指すべき将来像（案）】

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

### 【取組みの方向性（案）】

- ① 航空ネットワークの維持・拡充
- ② 空港施設機能の拡充
- ③ 二次交通の利便性向上
- ④ 県内産業や観光資源との連携
- ⑤ 近隣県・近隣空港との連携
- ⑥ 「新しい生活様式」などの多様なニーズに応じた活用
- ⑦ 県民・県内企業の空港利用促進に向けた機運醸成

- 富山きときと空港が持続的な発展を遂げるため、目指すべき将来像と取組み施策、実施時期、実施に係る関係団体を定めることとする。

| 取組みの方向性        |                 | 主な施策  | 関係団体        |
|----------------|-----------------|---|-------------|
| 航空ネットワークの維持・拡充 | (1) 既存路線の維持・活性化 | ① 観光客、ビジネス客等の利用促進<br>(例)<br>・ 富山空港の利便性、優位性などの情報発信、プロモーションの実施  | 県・民間        |
|                |                 | ② 航空貨物輸送等の利用促進<br>(例)<br>・ 航空貨物需要等の情報収集や国内・国際航空貨物トライアル事業の継続   | 県・民間        |
|                | (2) 新規路線の開拓     | ① 新たな需要の確保に向けた新規路線の開拓<br>(例)<br>・ LCC・リージョナルジェット・チャーター便・ビジネスジェットの誘致に向けたプロモーションの実施や商談会への参加<br>・ 関係機関との連携体制の構築によるエアライン誘致の強化 | 県・空港ビル会社・民間 |

| 取組みの方向性   |                  | 主な施策   | 関係団体        |
|-----------|------------------|--|-------------|
| 空港施設機能の拡充 | (1) 空港基本施設の機能強化  | ① ビジネスジェットの受入環境整備<br>(例)<br>・ ビジネスジェット専用動線や専用待合室等の整備、各種手配の充実                               | 県・空港ビル会社・民間 |
|           |                  | ② 需要に応じた駐機箇所の整備<br>(例)<br>・ 多種多様な機材に対応した駐機箇所の見直し   | 県・空港ビル会社・民間 |
|           |                  | ③ 点検・管理業務の効率化<br>(例)<br>・ AI・ICT技術を活用した点検・管理業務の省力化・自動化                                     | 県・民間        |
|           | (2) 旅客ターミナルの機能強化 | ① 旅客ターミナルビルの付加価値の向上<br>(例)<br>・ 集客が期待できる施設・店舗の誘致、空港オリジナルの商品開発・販売<br>・ 空間の創意工夫等による空港滞在時間の充実 | 空港ビル会社・県・民間 |
|           |                  | ② 利用者ニーズに応じた快適なサービスの提供<br>(例)<br>・ 施設の適切な配置、動線の工夫、ユニバーサルデザインの導入等による快適な環境整備に向けた検討           | 空港ビル会社・県・民間 |
|           |                  | ③ 施設管理業務の効率化<br>(例)<br>・ AI・ICT技術を活用した施設管理業務の省力化・自動化                                       | 空港ビル会社・県・民間 |

| 取組みの方向性       | 主な施策  | 関係団体        |
|---------------|---|-------------|
| 二次交通の利便性向上    | ① アクセスの利便性向上<br>(例) <ul style="list-style-type: none"> <li>観光地や交通拠点までの直行バスや周遊バス、デマンド型交通等の運行</li> <li>今後の技術開発の動向を踏まえたICT技術等の活用による新しい交通サービスの推進</li> <li>MaaSを通じた交通利便性の向上</li> </ul> | 県・民間        |
|               | ② 自動車利用者の利便性向上<br>(例) <ul style="list-style-type: none"> <li>有料駐車場のキャッシュレス化等の導入</li> </ul>  | 県           |
| 県内産業や観光資源との連携 | ① 観光資源等の情報発信やプロモーションの実施<br>(例) <ul style="list-style-type: none"> <li>県内産業や観光地・観光資源などの情報発信やプロモーションの実施</li> <li>空港内における情報発信・展示・体験スペースの設置</li> </ul>                                | 県・民間・空港ビル会社 |
| 近隣県・近隣空港との連携  | ① 需要後背圏の利用圏域拡大<br>(例) <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣県から空港への交通利便性の向上</li> </ul>   | 県・民間        |
|               | ② 広域連携による観光資源等の情報発信やプロモーションの実施<br>(例) <ul style="list-style-type: none"> <li>近隣県を含めた広域周遊旅行商品造成、情報発信</li> </ul>  | 県・民間        |

| 取組みの方向性                  | 主な施策   | 関係団体        |
|--------------------------|--|-------------|
| 「新しい生活様式」などの多様なニーズに応じた活用 | ① 新しい生活様式に対応した環境整備<br>(例) <ul style="list-style-type: none"> <li>• 多様なニーズや新しい働き方に対応した環境整備</li> <li>• 衛生設備の非接触化や空調設備の高機能化などの感染防止対策の徹底</li> </ul>  | 空港ビル会社・県・民間 |
| 県民・県内企業の空港利用促進に向けた機運醸成   | ① 県民・県内企業の「マイエアポート意識」の醸成<br>(例) <ul style="list-style-type: none"> <li>• サポートズクラブの特典見直しや利用促進に向けたインセンティブの検討</li> <li>• 空港への愛着を育む取組みの強化</li> </ul> | 県・空港ビル会社・民間 |



# 民間活力導入手法の検討

# 1 空港における官民連携手法の活用

■ 他空港において活用される官民連携による空港運営手法について特徴を比較する。

| 手法             | ① 包括委託  | ② 指定管理者制度  | ③ コンセッション   |   |
|----------------|---|--|---|---|
|                |   |  | 独立採算型   | 混合型   |
| 根拠法            | 地方自治法<br>(対象：空港基本施設)  | 地方自治法<br>(対象：空港基本施設)   | PFI法<br>(対象：空港基本施設+ターミナル)   |   |
| 概要             | <ul style="list-style-type: none"> <li>個別委託している空港に関する業務を包括的に複数年にわたり委託する</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>県の指定を受けた民間事業者が、公の施設である空港の管理を複数年にわたり実施する</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>空港全体に運営権を設定し、県が選定した民間事業者に運営権を付与し、運営権者として空港経営も含めた経営全体を行う</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>施設利用者（航空会社、ターミナル利用者等）からの利用料のみを収入源として運営</li> <li>通常、運営権対価が発生</li> </ul> |
| 一般的な事業期間       | 短い ←  |  |   | → 長い  |
| 地方公共団体の主なメリット  | <ul style="list-style-type: none"> <li>複数年度・性能発注による運営の効率化、サービスの向上</li> <li>費用削減効果</li> <li>契約事務の手間の減少</li> <li>新たな条例の制定が必要ない</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>運営の効率化、自主事業等によるサービスの向上</li> <li>地方自治体の関与は引き続き残り、有事の際等に安心感有</li> <li>県の承認のもとに利用料金を設定できる</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>最も広い事業範囲を設定したうえで、民間のノウハウを最大限活用できる</li> <li>公共側の財政負担減（混合型では、県からのサービス対価を伴うため、削減範囲が狭まる）</li> <li>運営リスクの一部移転が可能</li> <li>地方公共団体職員の効率的な配置が可能</li> </ul> |   |
| 地方公共団体の主なデメリット | <ul style="list-style-type: none"> <li>効率化に限界有</li> <li>移転できるリスクは限定的</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>効率化に限界有</li> <li>移転できるリスクは限定的</li> <li>条例制定や議会議決を要し、手続きに時間を要する</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>条例制定や議会議決を要し、手続きに時間を要する</li> <li>リスク分担や緊急時対応のルールの明確化が必要</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>左記に加え、県の一定負担が継続する</li> <li>一般的に事業性が確保しづらい事業であるため、リスク移転は限定的</li> </ul>  |



| 富山空港の課題<br>(第1回検討会議より)   | ① 包括委託  | ② 指定管理者制度  | ③ コンセッション  |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ アフターコロナの航空需要回復を見据えた誘客促進</li> <li>■ 既存路線の維持・活性化と新規路線の開拓など航空ネットワークの充実・強化</li> <li>■ 「新しい生活様式」や多様化するニーズに応じた誘客</li> <li>■ 空港施設の維持管理の効率化と老朽化による増嵩する更新・投資への対応</li> <li>■ 空港利用の機運醸成と利用圏域拡大</li> <li>■ 県内産業や観光資源、近隣県などとの連携強化</li> </ul> | <p>○業務の包括化や長期委託による一定のコスト削減可能性が高い</p> <p>○基本的に仕様に基づく業務実施となるため、創意工夫が求められる事業の実施は難しいが、限定的な業務のみを発注する場合は導入までの手続きが右記の手法よりも容易であり即時効果が得られる</p> <p>× 路線誘致や空港利用促進に向けたマーケティングが求められるが、工事のように単純委託業務として発注することは難しい</p> <p>× 地域との連携に向けたコーディネート業務等の先行事例は少なく妥当な費用の見積もりが難しいことが想定される</p> | <p>○業務の包括化や長期委託による一定のコスト削減可能性が高い</p> <p>△ 誘客やエアポートセールスを自主事業として実施することは可能。成功報酬型でのエアポートセールスの発注も考えられるが、先行事例はなく、費用の見積もり等が難しいことが想定される</p> <p>△ 指定管理業務範囲におけるコスト削減の可能性はあるが、ビル会社以外を指定した場合、基本施設・ビル一体での効率効果の発揮は難しい。ビル会社が指定管理者の場合、自主事業による収益基盤強化に向けた投資も可能</p> <p>× 地域との連携に向けたコーディネート業務等の先行事例は少なく妥当な費用の見積もりが難しいことが想定される。また、連携に向けた関係性の構築は、時間を要するが、事業期間が短い場合、難しい</p> | <p>○ 民間事業者の経営の自由度が最も高い手法であるため、利用促進に向けた新たな取組や民間企業の営業ノウハウ等を活用した路線誘致の可能性はある</p> <p>○ 基本施設とターミナルビルを一体的に維持管理運営する手法であり、もっとも事業範囲が広いいため、備品調達や発注、投資の融通が利く等、スケールメリットが働く可能性がある</p> <p>○ 先行事例を踏まえると、民間事業者の提案による需要圏域拡大に向けた二次交通の拡充や地元と空港の連携等、面的な取組みによる利用者増に向けた取組みが期待できる</p> <p>× 空港の維持管理コストの増嵩や老朽化は喫緊の課題であるが、導入までの準備、スケジュールに時間を要する</p> |