

岡山桃太郎空港機能強化基本計画

令和8年3月

岡山県

岡山桃太郎空港機能強化基本計画 目次

1. はじめに.....	1
2. 旅客ターミナルビル整備計画.....	1
2.1 計画条件の整理.....	1
2.1.1 対象施設.....	1
2.1.2 将来需要予測.....	2
2.1.3 計画基礎数値.....	2
2.1.4 必要規模の算定.....	3
2.2 旅客ターミナルビルの整備方針.....	4
2.2.1 整備方針の基本となる機能強化戦略.....	4
2.2.2 機能強化戦略の実現に向けた施策.....	4
2.2.3 施策実現のための具体的整備事項.....	5
2.3 旅客ターミナルビルの整備内容と整備概要.....	6
2.3.1 旅客ターミナルビルの整備概要.....	6
2.3.2 機能強化戦略の機能配置.....	7
2.3.3 外観意匠計画.....	8
2.3.4 内観意匠計画.....	9
2.3.5 基本計画における旅客ターミナルビル改修後の施設の拡張率.....	10
3. 駐車場・構内道路等整備計画.....	11
3.1 道路計画の検討.....	11
3.2 現状の課題と対応.....	11
3.3 駐車場・構内道路の計画.....	11
4. 概算事業費とスケジュール.....	12
4.1 概算事業費.....	12
4.2 整備スケジュール.....	12
5. 旅客ターミナルビル等の設計に向けて.....	13

1. はじめに

岡山桃太郎空港は、令和3年2月に策定した「岡山桃太郎空港 空港づくり基本構想」において、概ね20年後を見据えた将来像を「地域を支え、国内そして世界とつながる私たちの国際空港」と定め、その実現に向けた戦略として、「国際線施設の強化」、「現状の課題解決と長寿命化による施設の強化」、「旅客の利便性向上のための施設改善」、「より快適な旅の始まり、円滑な移動を提供できる施設整備」の4つからなる、「空港機能強化戦略」を取りまとめています。

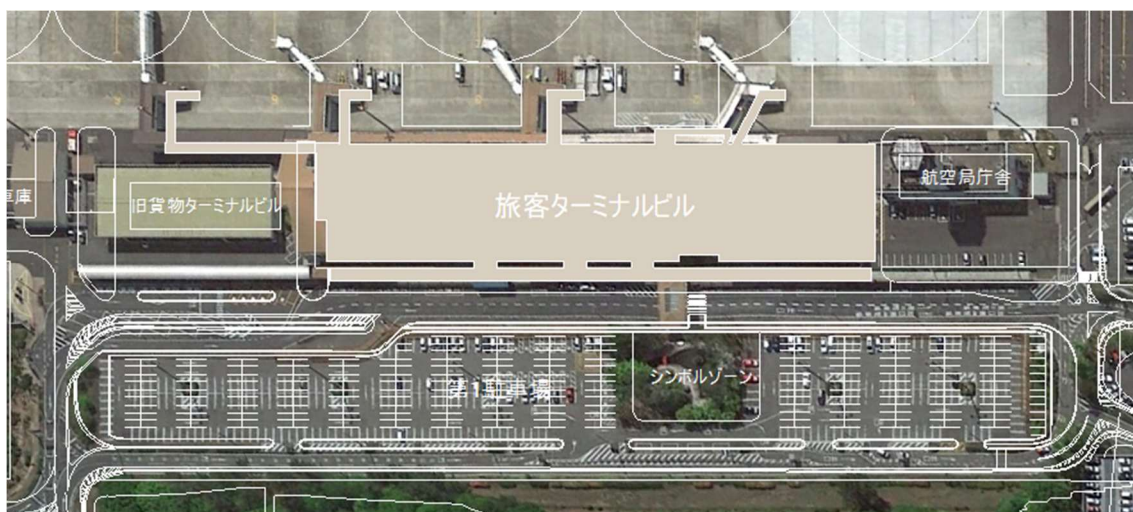
また、令和6年度の利用者数は137万人を超え、中国地方有数の空港となっていますが、令和6年度に実施した「岡山桃太郎空港機能強化戦略検討業務」において、専門的な調査・検討を行い、将来のインバウンド需要の拡大等に備え、国際線同時2便対応や利用者の利便性・快適性の向上に向けた旅客ターミナルビル等の施設の強化が必要性と指摘されています。

本業務は、岡山桃太郎空港における国際線同時2便対応や施設の老朽化対策、利用者の利便性・快適性の向上等に取り組むとともに、将来需要予測を見据えた空港機能強化を図るために、旅客ターミナルビルの規模やレイアウト再配置等について、関係者と調整を行い、基本計画を策定することを目的としています。

2. 旅客ターミナルビル整備計画

2.1 計画条件の整理

2.1.1 対象施設

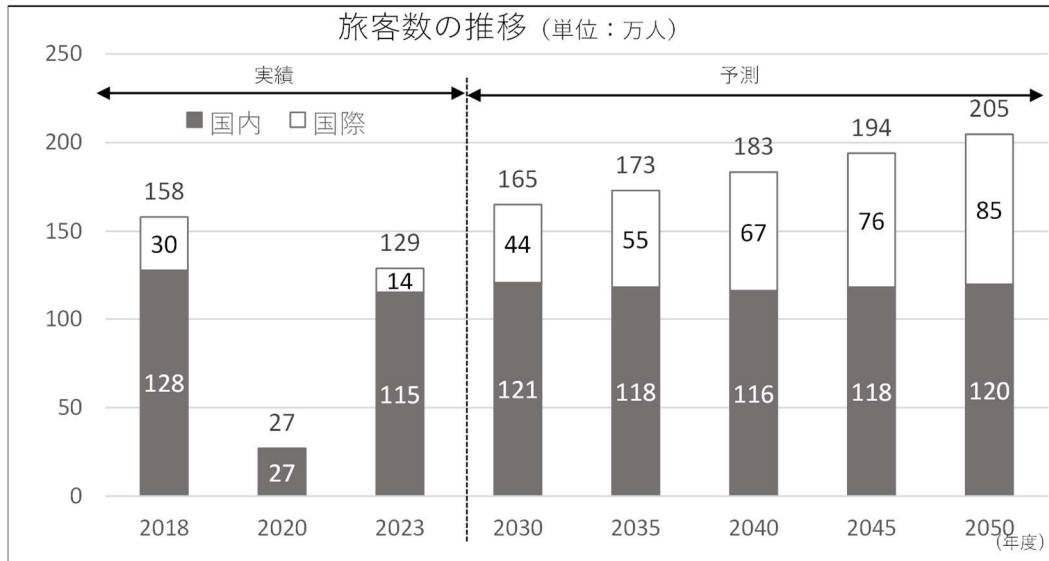


建築面積	7,998.47㎡
延床面積	15,934.85㎡
階数構成	地上3階
構造	鉄筋コンクリート造（一部鉄骨造）
ボーディングブリッジ数 （旅客搭乗橋）	4基
ボーディングブリッジ内訳 （旅客搭乗橋）	国際線専用 1基 国内線専用 2基 内際共用 1基

2.1.2 将来需要予測

岡山桃太郎空港機能強化戦略検討業務（令和6年度）に示すベースケースでは、2050年度に国際旅客85万人、国内旅客120万人の年間旅客数を予測しました。

表 2.1.1 将来需要予測(岡山県資料より)



2.1.3 計画基礎数値

将来需要予測の2050年度に国際旅客85万人、国内旅客120万人の年間旅客数を基に、旅客ターミナルビルの計画基礎数値となるピーク時便数及び旅客数は、国際線に対してはピーク時2便対応に設定し、将来必要となる施設規模を算出する計画基礎数値(対象旅客数、便数)を設定しました。国内線に対しては現状規模での対応が可能なことから、2025年下期の運航実績を基に施設規模を算出する計画基礎数値(対象旅客数、便数)を設定しました。

表 2.1.2 計画基礎数値(国際線旅客)

項目	設定値	
機材(就航機材) ICAOコード	コードC (例: B737、A320等)	
ピーク時便数(片側)	到着同時2便	出発同時2便
就航機材提供座席数	180席	180席
提供座席数	360席	
ピーク時旅客数(片側) 座席利用率90%	324人	

表 2.1.3 計画基礎数値(国内線旅客)

項目	設定値	
機材(就航機材)	B738	A321
ピーク時便数(片側)	1	1
就航機材提供座席数	166席	194席
提供座席数	360席	
ピーク時旅客数(片側) 座席利用率90%	324人	

これら将来予測されている就航便数から導き出した空港を利用する航空旅客数に対し、必要となる規模を算出しました。

2.1.4 必要規模の算定

国際線規模については、計画基礎数値を基に将来必要となる旅客ターミナルビル規模の算出に加え、旅客数に対しC I Q処理時間および利用割合を設定した上で国際線旅客手続施設の必要規模を算定しました。

旅客ターミナルビルの国内線規模は、2050年度に国内旅客120万人の年間旅客数と予測においても、現状の規模で対応が可能となっていますが、現状の施設が必要規模を充足しているか検証しました。

なお、施設整備を計画するには上記の必要規模の確保のほか、旅客ターミナルビルの機能に必要な各種動線の確保（コンコース増設、下りエスカレーター増設等）、現状抱える諸課題の解消等を進めていく必要があります。

以下に、旅客ターミナルビルの現状施設を基準として、各施設の必要計画規模を示します。

表 2.1.4 国際線主要施設の必要規模結果

機能施設		計画規模	拡張率	
民間部分	チェックインロビー	1.2倍	約1.7倍	約1.6倍
	出発ロビー	1.7倍		
	保安検査場	2.1倍		
	（保安検査機器数）	1基→2基		
	搭乗待合室	1.9倍		
	手荷物受取所（入国検査場を含む）	1.9倍		
	（クレイムコンベア基数）	1基→2基		
	到着ロビー	1.2倍		
官庁部分	出国税関検査場	1.0倍	約1.5倍	
	出国審査場	0.5倍		
	入国検疫検査場	2.6倍		
	入国審査場	1.5倍		
	入国検査場	2.0倍		
	動物検疫・植物防疫	入国検査場を含む		

表 2.1.5 国内線主要施設の必要規模結果

機能施設	計画規模	拡張率
出発ロビー	1.1倍	約1.3倍
保安検査場	1.8倍	
（保安検査機器数：X線）	2基→2基	
搭乗待合室	1.1倍	
手荷物受取所	1.7倍	
（クレイムコンベア基数）	2基→2基	
到着ロビー	1.3倍	

2.2 旅客ターミナルビルの整備方針

2.2.1 整備方針の基本となる機能強化戦略

「岡山桃太郎空港 空港づくり基本構想」の空港機能強化戦略でとりまとめた、①国際線施設の強化、②現状の課題解決と長寿命化による施設の強化、③旅客の利便性向上のための施設改善、④より快適な旅の始まり、円滑な移動を提供できる施設整備の4つの機能強化策を定め、それぞれの施策の目的にあった施設整備を行う計画です。

① 国際線施設の強化

国際線同時2便対応によるエアポートセールス・対競合空港への優位性の確保、施設の狭隘化解消

② 現状の課題解決と長寿命化による施設の強化

改修・増築に合わせた効率の良い更新計画

③ 旅客の利便性向上のための施設改善

時代に合った旅客ターミナルビルを創出し旅客の多様性に対応

④ より快適な旅の始まり、円滑な移動を提供できる施設整備

岡山桃太郎空港スマートトラベルの実現

2.2.2 機能強化戦略の実現に向けた施策

4つの機能強化策を実現するために、現況施設に対する必要な施設整備内容を以下に示します。

表 2.2.1 施設整備内容

4つの機能強化策	施設整備内容
① 同時2便対応 (国際線施設)	コンコース（旅客搭乗橋への通路）の増設
	保安検査場、出入国審査場・検査場の拡張
	搭乗待合室、手荷物受取所の拡張
	チケットカウンターの増設
② 現状の課題解決と長寿命化 による施設の強化	エスカレーター、エレベーターの新設
	老朽化対策及び耐震性向上
③ 旅客の利便性向上のための 施設改善	チェックイン・出発・到着ロビーの拡張
	移動円滑化のための動線の確保
	配置改善によるわかりやすさの向上
④ より快適な旅の始まり、 円滑な移動を提供できる 施設整備	保安検査場、搭乗待合室の拡張
	トイレの拡張とユニバーサルデザイン化
	快適で楽しい空間を演出する内装のリニューアル

※ 保安検査場については、機器のスマートレーン化も併せて検討します。また、空港業務従事者の環境改善のため、休憩室等の整備を検討します。

2.2.3 施策実現のための具体的整備事項

施策を実現するために、以下の整備を実施する計画です。

① 国際線施設の強化（同時2便対応）

同時2便対応の国際線施設とするためには、コンコースの増設やC I Q、チケットカウンターなど、現在の国際線施設の東側と北側に増築することで、各種施設の拡張スペースを確保する計画とします。また、国際線の増便による航空会社事務室等も拡張する必要があります。

② 現状の課題解決と長寿命化による施設の強化

既存施設は、供用開始後38年以上経過しているため、建物の躯体や内外装、様々な設備機器の老朽化が進んでいます。既存施設を有効活用しつつ機能強化を行うために、既存施設や設備の状態を調査し、老朽化や更新、補強が必要な箇所を特定して改修を行い、長寿命化を図ります。また、現行の各種基準に遵守した各施設や設備を計画します。

③ 旅客の利便性向上のための施設改善

既存のロビー等は、狭隘化によりわかりにくい施設構成となっているため、ロビー等の空間を拡張することで、円滑な移動を確保したわかりやすく利便性の高い施設を計画します。また、施設の再配置と併せてUDに配慮した、歩行しやすい床材に改修します。

④ より快適な旅の始まり、円滑な移動を提供できる施設整備

既存の保安検査場や搭乗待合室が混雑していることから、スマートレーンの導入や適正な規模の確保により、混雑を解消することで、ストレスの無い施設を創出します。また、トイレの拡張やUD化を行うことで全ての人を使いやすい施設となるよう計画するとともに、航空旅客が滞在する施設全体の内装をリニューアルすることにより、全ての人々が快適で楽しい空間を享受できる施設を計画します。

2.3 旅客ターミナルビルの整備内容と整備概要

2.3.1 旅客ターミナルビルの整備概要

機能強化戦略の整備対象エリアと増築の規模は、以下の図と表のとおり計画しています。

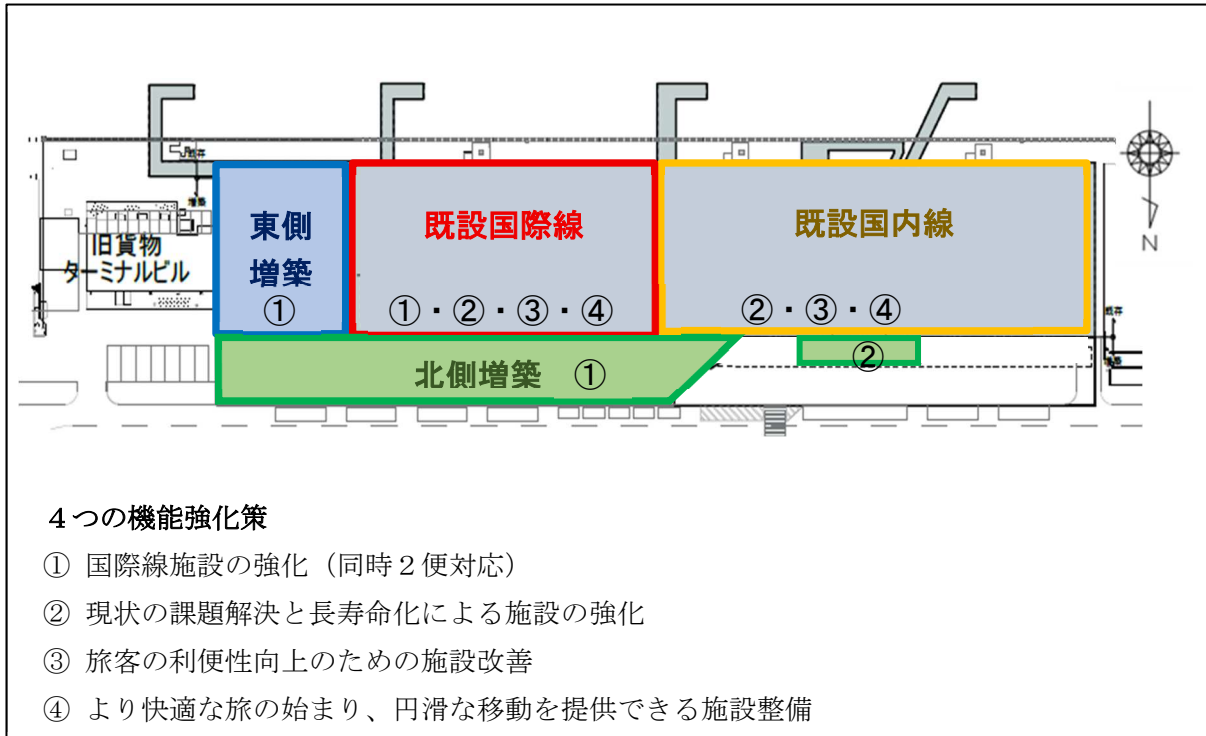


図 2.3.1 旅客ターミナルビル改修イメージ図

表 2.3.1 整備施設の概要

旅客ターミナルビル等		主な整備内容
旧貨物ターミナルビル (増築用地確保)	約 1,200 ㎡	・旧貨物ターミナルビルを解体し国際線増築ヤードとして再整備
東側増築	約 3,600 ㎡	・国際線関連施設の整備（検査場、CIQ 事務諸室等）
北側増築	約 3,200 ㎡	・国際線施設 (チェックイン・出発・到着ロビー、保安検査場等) ・エスカレーターの新設、UD 対応 ・事務室等
既存施設改修	約 16,000 ㎡	・コンコース（旅客搭乗橋への通路）整備 ・CIQ 関連施設、国際・国内線施設の改修 (手荷物受取所、検査場、事務室、チケットカウンター、搭乗待合室、トイレ等) ・北側増築による商業施設の再編、旅客サービス施設の充実

2.3.2 機能強化戦略の機能配置

機能強化戦略の機能配置は、既存施設のゾーニングを活かすため、国際線施設の機能強化は、既設国際線施設と東側・北側に増築で整備を行い、国内線施設の機能強化は既設国内線施設を改修し再配置する計画としています。また、空港業務従事者の環境改善のため、休憩室等の整備を検討します。

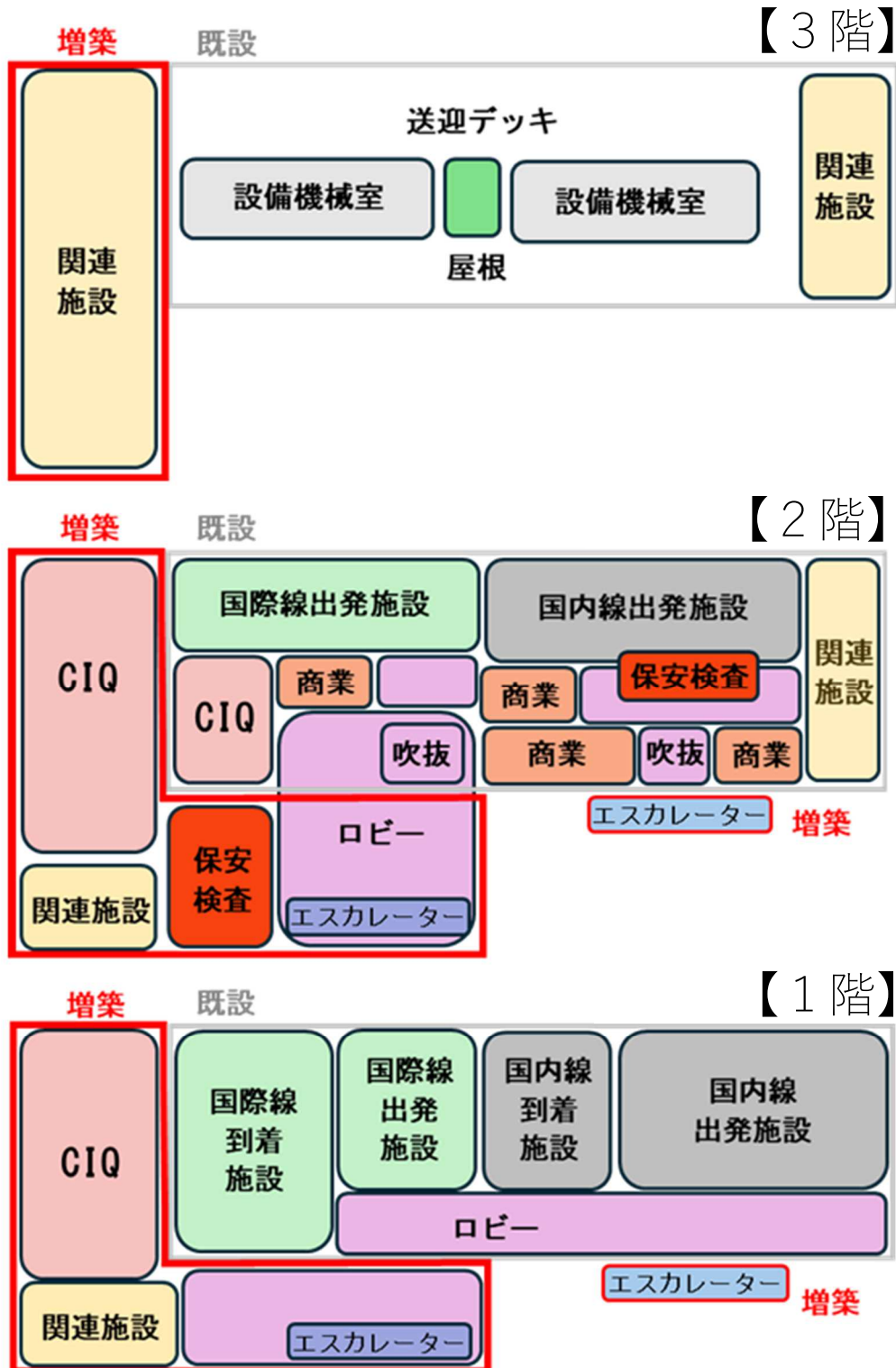


図 2.3.2 旅客ターミナルビル 改修施設配置図

2.3.3 外観意匠計画

外装材にガラスカーテンウォールを採用し、青い空と木々の緑が映り込み、訪れる人に安らぎを与えている既存の旅客ターミナルビルは、切り妻屋根の外観に、倉敷の白壁をイメージした岡山らしさを表現しています。岡山桃太郎空港の将来像として定められている「地域を支え、国内そして世界とつながる私たちの国際空港」にふさわしい、新旧施設を一体化したデザインとし、円滑な移動を提供し、利用しやすい施設を目指し、新生旅客ターミナルビルを創出します。

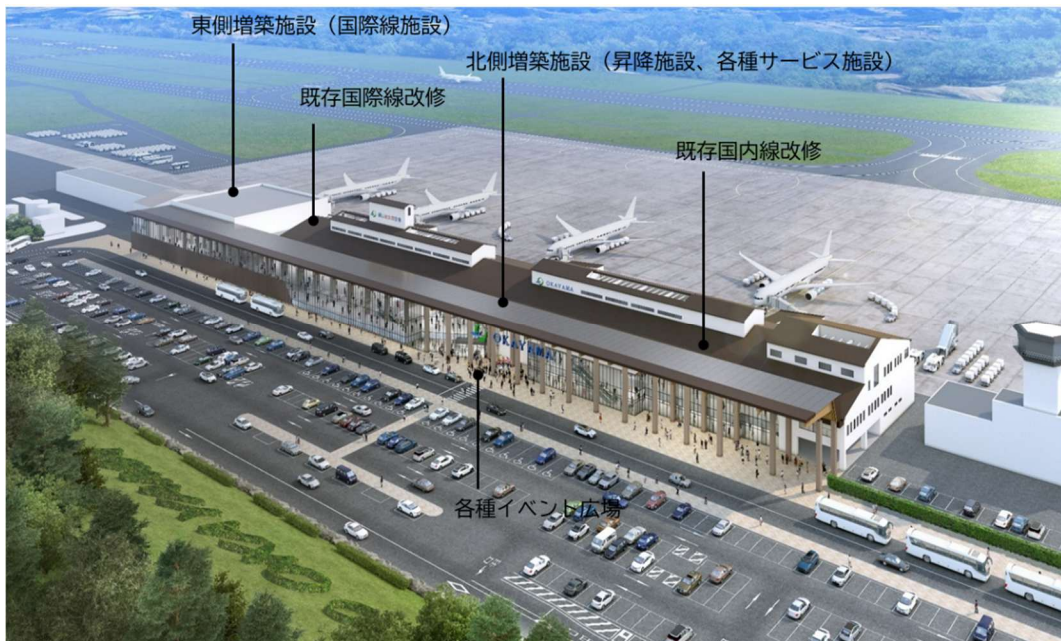


図 2.3.3 旅客ターミナルビル イメージ図(外観)

既存旅客ターミナルビルの切り妻屋根に調和するように、各種機能を納めた施設と大きく張り出した軒を旅客ターミナルビル前面に配置することで新しい印象を得ることができます。



図 2.3.4 旅客ターミナルビル イメージ図(外観)

前面をガラスカーテンウォールとすることで、外部からも視覚的に内部機能の配置がわかり、案内性の良い施設とすることができます。

2.3.4 内観意匠計画

内観の意匠計画は、既存旅客ターミナルビルの吹き抜けに調和するよう、北側増築施設は高天井（高軒）とすることで、内部空間の広がりを確保することができます。

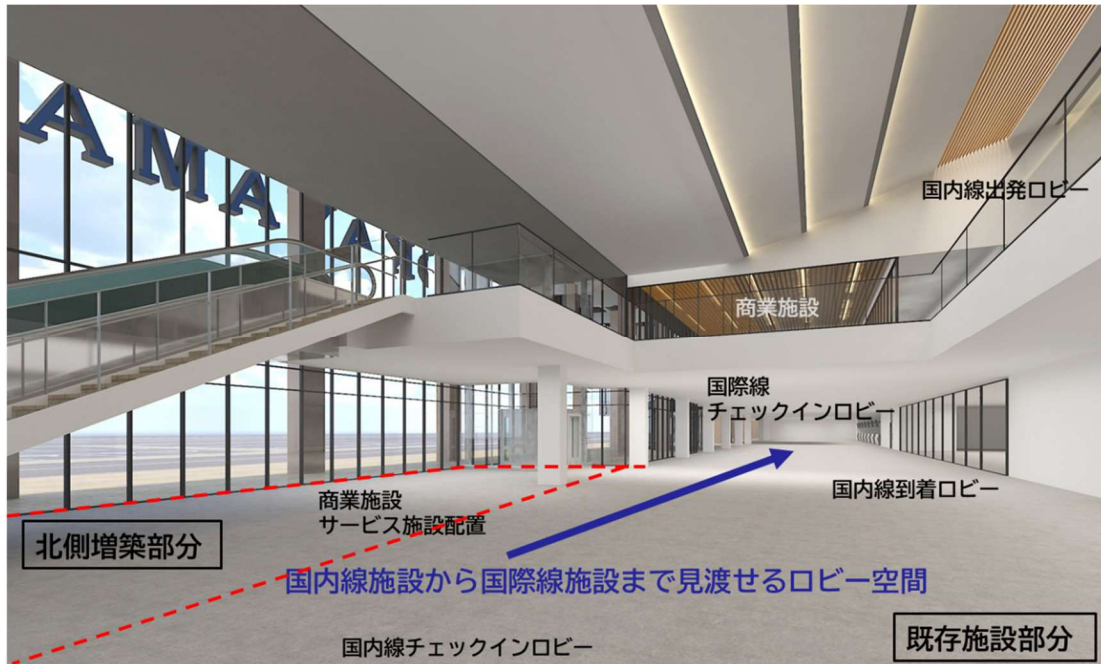


図 2.3.5 旅客ターミナルビル イメージ図(内観)

階段、エスカレーター等を北側増築施設に配置することで、ロビー全体に空間の広がりを持たせることが可能となり、機能配置がわかりやすい空間とすることができます。



図 2.3.6 旅客ターミナルビル イメージ図(内観)

2階の国際線出発ロビーにおいても空間に広がりを持たせることで、国際線施設と国内線施設の中央に商業施設を配置することができます。

2.3.5 基本計画における旅客ターミナルビル改修後の施設の拡張率

増築及び既存施設の改修による国際線施設並びに、国内線施設の拡張率と必要面積に対する計画の充足状況を下表に示します。概ね充足されており、国際線施設のチェックインロビー、出発ロビー等の旅客の滞留するスペースについては、2便対応可能な施設となっています。

表 2.3.2 機能施設毎の計画案の充足状況

施設区分	機能施設	計画基礎数値から算出した必要規模	基本計画における計画規模
国際線施設 民間部分	チェックインロビー	約 1.7 倍	約 1.8 倍
	出発ロビー		
	保安検査場		
	搭乗待合室		
	手荷物受取所		
	到着ロビー		
国際線施設 官庁部分	出国税関検査場	約 1.5 倍	約 1.8 倍
	出国審査場		
	入国検疫検査場		
	入国審査場		
	入国検査場		
国内線施設	出発ロビー	約 1.3 倍	約 1.2 倍※
	保安検査場		
	搭乗待合室		
	手荷物受取所		
	到着ロビー		
トイレ	1階トイレ	—	約 2.4 倍
	2階トイレ	—	約 1.6 倍

※国内線は現状の施設規模でも、将来需要予測における 2050 年度の国内旅客 120 万人の年間旅客数は、対応が可能なことから、再配置を行い利便性・快適性の向上のための拡張を計画しました。

3. 駐車場・構内道路等整備計画

3.1 道路計画の検討

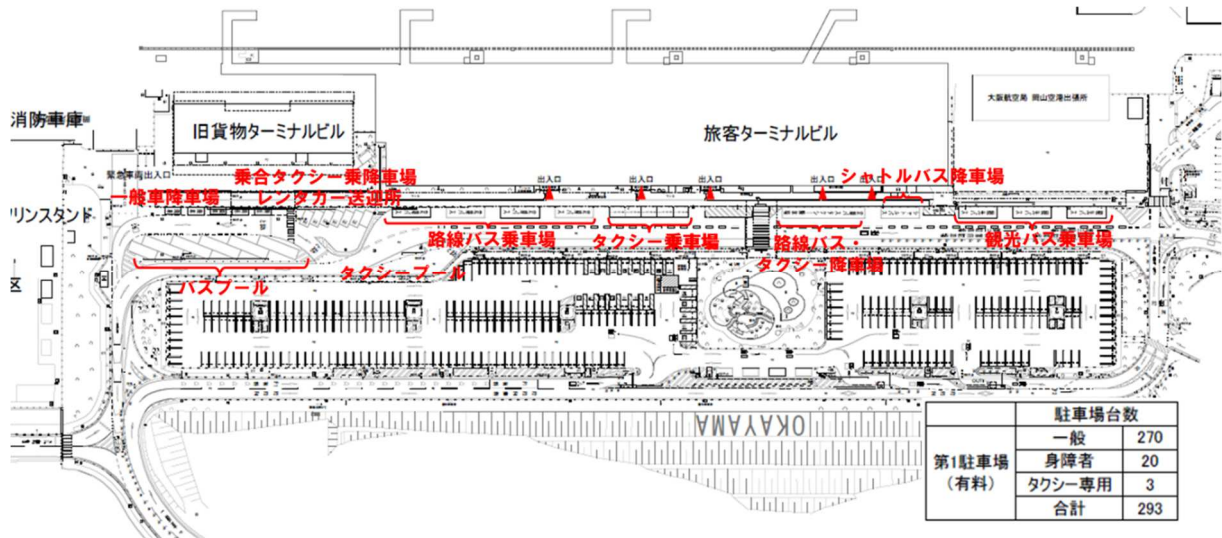


図 3.1.1 道路駐車場配置(現況図)

3.2 現状の課題と対応

- 旅客ターミナルビルを北側へ増築するため、駐車場を縮減し再配置を検討
- 混在している公共交通と一般交通を完全分離し、安全性と利便性向上を検討
- 構内道路の狭隘化している箇所を解消し安全性を確保

3.3 駐車場・構内道路の計画

道路計画及び駐車場配置計画の検討結果を基に作成した計画図は以下のとおりです。なお、以下に示す計画図は基本計画段階の案であり、今後、旅客ターミナルビルの基本設計に合わせて行う、駐車場・構内道路の詳細設計において決定します。

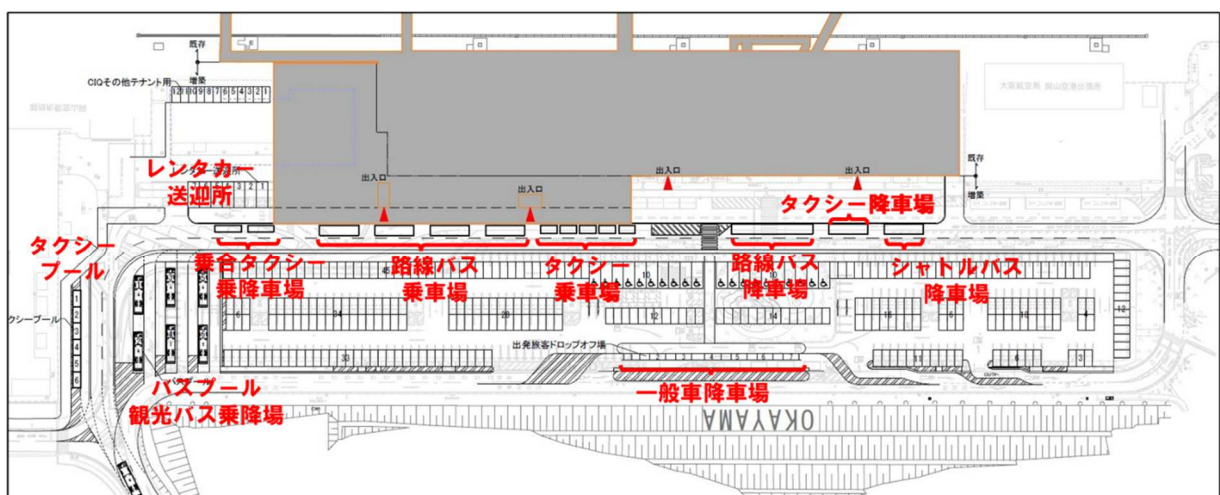


図 3.3.1 カーブサイド・駐車場改良計画平面図(案)

4. 概算事業費とスケジュール

4.1 概算事業費

旅客ターミナルビル改修等に要する概算事業費は以下のとおりです。概算事業費については、物価上昇や運営しながら実施する改修で繰り返し生じる仮設工の費用を－5%～＋10%と見込んでいますが、今後の設計においてその精度を高めます。

表 4.1.1 概算事業費

整備項目	概算事業費	工事項目
旅客ターミナルビル		
国際線同時2便対応	168～192億円	旅客ターミナルビル増築（東側・北側） コンコース増設、既存国際線施設の拡張、 チケットカウンターの増設 旧貨物ターミナルビル撤去 等
現状の課題解決と長寿命化による施設の強化	50～55億円	エスカレーター・エレベーター新設 老朽化対策・耐震性向上 既設エレベーター改修、既設屋根改修 等
国内線改修 （利便性及び快適性の向上）	29～33億円	チェックイン・出発・到着ロビーの拡張 ロビー床仕上げ改修、到着動線逆流防止 保安検査場の拡張、搭乗待合室の拡張 トイレの拡張とUD化 飲食及び物販店舗再編 等
駐車場・構内道路等		
駐車場・構内道路等改修	15～18億円	駐車場レイアウトの配置、車両動線の適正化 構内道路の狭隘化解消、舗装更新 誘導サインの改善 等
調査設計	9～11億円	旅客ターミナルビルの基本設計、実施設計 駐車場・構内道路等の詳細設計
施工監理	9～11億円	旅客ターミナルビル改修等
総事業費	280～320億円（税込）	

4.2 整備スケジュール

現時点の計画においては、令和14年度中の全面供用開始を目標としています。今後、関係機関との調整を踏まえ、詳細スケジュールを策定いたします。

表 4.2.1 整備スケジュール

整備施設	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度
旅客ターミナルビル等の改修	基本計画策定		基本設計	実施設計	貨物ターミナルビル解体工事	旅客ターミナルビル改修工事		
駐車場・構内道路の改修	平面・横断測量		仮設設計	詳細設計	仮設工事	駐車場・構内道路改修工事		
		地質調査						

5. 旅客ターミナルビル等の設計に向けて

本計画において検討した旅客ターミナルビルの改修規模は、国際線同時2便対応と国内線の利便性・快適性の向上を目的とした機能強化を行うための最小限の規模を示したものです。

空港を円滑に運営しながら実施する施設等の改修には課題が多く、事業費高騰の要因にもつながることから、本計画の規模等を基に基本設計・実施設計を進めることとなりますが、空港の特殊性を踏まえ以下の事項に留意して進めます。

- 旅客ターミナルビルのセキュリティラインを合理的に区分し、利用者等の安全を確保しながら使いやすい施設整備を進めていきます。
- 旅客ターミナルビルは、様々な関係者の施設や設備が存在し、財産や管理の区分が複数にまたがっているため、関係者と調整し整備を進めていきます。
- 概算事業費については、物価上昇や運営しながら実施する改修による、繰り返し生じる仮設工の費用を-5%~+10%と見込んでいるが、今後の設計においてその精度を高めるよう取り組んでいきます。