

事業評価調査書

(担当課：県民生活部航空企画推進課)

事業名	岡山桃太郎空港機能強化事業		
第4次晴れの国 おかやま生き活 きプラン	<重点戦略Ⅲ> 地域を支える産業の振興 ○企業誘致・投資促進プログラム 重点交通基盤整備	施設建設に係 る上位計画	・岡山桃太郎空港 空港づくり基本 構想 ・岡山桃太郎空港機能強化基本計画

1 事業実施の必要性 政策課題等

政策課題と施設整備目的

【既存施設の現状と課題】

1 岡山桃太郎空港：岡山県岡山市北区日応寺1277

(1) 経緯と現状

(経緯)

- ・岡山桃太郎空港は、昭和63年3月、2,000mの滑走路を備える第3種空港として開港した。
- ・平成5年3月、国際線旅客ターミナルビルを増築し、供用開始した。
- ・平成17年6月、国内線旅客ターミナルビルを増築し、供用開始した。

(現状)

- ・岡山桃太郎空港は、グローバル化の進展などから、開港当初と比べ利用者数は約5倍に増え、大きく成長している。その一方で、空港間の競争の激化や人口減少の進行への対応などが求められている。
- ・開港から38年が経過しており、空港基本施設及び旅客ターミナルビルについて、今後、適切な維持管理や設備・施設の更新が必要である。
- ・国際線エリアにおいて、遅延などにより2便の出発時間や到着時間が近接することとなった際、混雑が生じており、施設の狭隘化が懸念事項となっている。
- ・駐車場は、第1～4駐車場の4カ所あり、うち第1駐車場が有料で、他3駐車場は無料となっている。
- ・旅客ターミナルビル前道路が合理的に利用できる幅員になっておらず、また、歩道の屋根が老朽化しているなど、老朽化が進んだ旅客ターミナルビルを含め、安全性と景観を確保できていない。

(課題)

- ・開港から38年が経過し、各施設の老朽化が進み、維持費が増加傾向にある。
- ・設備・施設が更新時期を迎える。
- ・将来のインバウンド需要に備え、国際線施設の機能強化が必要となっている。
- ・施設の利便性・快適性向上を図る必要がある。
- ・旅客ターミナルビルの改修においては、岡山桃太郎空港の運用を継続しながらの改修となり、工事が複雑化する。
- ・旅客ターミナルビルの主な施設は、老朽化しており、対策が必要となっている。
- ・旅客ターミナルビルの改修に伴い影響を受ける駐車場・構内道路の改修が必要である。

(2) 利用状況と需要予測

(現状)

- ・岡山空港の旅客数は平成30年度まで順調に増加し158万人を記録
- ・コロナ禍で令和2年度には27万人まで落ち込んだものの、令和7年度は147万人まで回復
- ・国内線はコロナ前（平成30年度）の127万人が、令和2年度には27万人まで落ち込んだものの、令和7年度には120万人（約94%）まで回復
- ・国際線は令和5年度に再開し、コロナ前の30万人が、令和2年度にゼロとなった後、令和7年度には約28万人（約93%）まで回復
- ・令和6年10月には台北線が週7便から週9便へ増便され、さらに高雄線が週3便の連続チャーター便で就航され、現在、国際線4路線、国内線3路線が運航している。
- ・令和2年度、概ね20年後を見据えた「空港づくり基本構想」を策定し、令和6年度、空港機能強化の具体化に向けた専門的な調査・検討事業（空港機能強化戦略検討）を実施し、これらを基に将来のインバウンド需要を見据えた国際線同時2便対応や施設等の老朽化対策、利用者の利便性、快適性の向上等に取り組むために、令和7年度、岡山桃太郎空港機能強化基本計画を策定した。

(将来)

将来需要予測 令和32年度旅客数：205万人（うち国際線85万人）

新規路線は、タイ、ベトナム、シンガポールの3路線を予測

- ・国内旅客は、リニア開通の影響などによる減少要因がある一方で、訪日外国人の羽田空港等からの乗継による増加要因もあり、ほぼ横ばいで推移
- ・国際旅客は、経済成長等に伴う既存路線の増加に加えて、本県への来訪者数が多い東南アジアの新規就航を予測しており、増加傾向で推移

【対策（整備の方針）】

1 岡山桃太郎空港の将来像

岡山桃太郎空港が、県内企業の企業活動を支え、県民にとって利便性の高い空港であり続け、また、中国・四国地方をはじめ、近隣エリアからも利用される空港として競争力を確保し、持続的に発展していくため、将来像を、全体像と具体的な姿として、次のように定める。

(1) 全体像

- ・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

(2) 具体的な姿

①地域経済の活性化やグローバル化を支える空港

- ・アジアを中心にグローバルに事業展開する県内企業を支える空港
- ・ものが集積し、国内外への販路拡大の拠点となる空港

②ひとが行き交い、交流の拠点となる空港

- ・県民が国内外どこへでも気軽に訪問できる空港
- ・国内外の観光客が利用し、賑わう空港

③優れた拠点性を活かし、バックアップ機能を担う空港

- ・大規模災害等が発生した際、広域支援の拠点となる空港
- ・耐震化や感染症対策などに取り組む、安全・安心な空港

2 空港機能強化戦略

県内企業の企業活動を支え、県民にとって利便性の高い空港であり続けるため、あらかじめ旅客ターミナルビル等の拡張の可能性などを検討し、施設整備の方向性を定め、空港機能の強化を図る必要がある。また、施設の安全性の向上、感染症対策を進める必要がある。

(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

上記のことを実現するために、4つの機能強化策として現況施設に対して必要な施設整備内容を以下に示す。

4つの機能強化策	施設整備内容
①同時2便対応	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
②長寿命化等	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利便性の向上	チェックイン・出発・到着ロビーの拡張
	移動の円滑化のための動線の確保
④快適性の向上 (主に国内線)	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

【施設整備に伴う改善目標】

施設設置目的	目的達成測定指標	現状指標値	改善目標	改善率	目標達成時期	備考
岡山桃太郎空港機能強化	国際線施設の強化 (同時2便対応)	1便(180人)の対応施設規模	2便(360人)の対応施設規模	—	令和14年度	
	・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	開港から30年以上が経過	施設の改修・再配置により施設運営の効率化			

施設整備を行わない場合の問題点等

- ・旅客ターミナルビルは、開港から38年が経過しており、老朽化した施設・設備の下では安全を維持できないことに加え、旅客の利便性、快適性向上が図れない。
- ・現時点においても国際線エリアにおいて、遅延などにより2便の出発時間や到着時間が近接することとなった際、混雑が発生する。
- ・将来のインバウンド需要に備え、国際線施設の機能強化が行わなければ、旅客需要を確実に取り込むことができない。
- ・他空港と比べて奥行きが短いため、効率的な配置を行うことができない。

県が事業主体となる理由等

- (民間実施：可能 困難 不可)
(市町村実施：可能 困難 不可)
- ・これまでのビル改修と同様に岡山空港ターミナル(株)による事業実施も一つの案であるが、技術職員が不在である点に加え、多額の債務を背負い、経営の健全性を損なうこととなるため現実的ではない。
 - ・PFI(Private Finance Initiative)により、ターミナルビルの設計・施工、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することで、同一水準のサービスをより安く、又は、同一価格でより上質のサービスを提供する手法を行うことができるが、導入可能性調査の実施を要する等、事業者選定に期間を要すること、また、地方管理空港において導入実績がないため応札があるかどうか不透明であり、早期の確実な実施には不安があると考えられる。

管理運営主体

- ・公共工事とした場合については、指定管理者制度とすることが考えられる。
- ・なお、制限区域内についての管理は、引き続き県が管理する。

施設整備の緊急性等

- ・旅客ターミナルビルは、開港から38年が経過し老朽化が進行しており、改築や長寿命化改修の時期を迎えている。
- ・老朽化による経年劣化に加え、混雑時には特に通路が狭隘化して通行しづらいことや、施設のUD化においても、下りエスカレーターがなくエレベーターも不足しており、また、トイレの数も少ない状況であり、施設の利便性・快適性向上を図る必要がある。
- ・将来のインバウンド需要に備え、国際線施設の機能強化が必要となっている。

2 施設の規模、機能の必要性

施設設置場所選定理由

- ・別箇所に新ターミナルビルを整備する場合、制限区域内に隣接した用地の確保を行う必要があり、候補地となる制限区域内付近には、既に他の施設が隣接しており、撤去・新設が必要となる。そうした対応を行った場合、附帯施設の新設や現ターミナルビルの解体が必要となり、事業費が約60,500百万円に増大する。
- ・空港機能を停止することはできないことから、現旅客ターミナル位置での撤去・新設は工事が複雑化し、困難である。
- ・上記より、現位置で増築・改修する計画とすることにより、事業費を抑えて利便・快適性の向上など利用者等にとってより良い施設整備を行うことが可能である。

利用者見込

年間旅客数

2024年利用実績 国内線114万人、国際線24万人：合計138万人
 2050年需要予測 国内線120万人、国際線85万人：合計205万人

需要予測の数算出方法

- ・過去の岡山桃太郎空港の旅客数の傾向を分析し、伸び率等を算出
- ・GDP、訪日外客数、人口、国統計調査結果等をもとに予測
- ・新規路線は、タイ、ベトナム、シンガポールの3路線を予測

施設機能別利用見込

機能名	規模・内容	(施設利用料金)	利用見込
ターミナルビル	既設 延床面積 15934.85㎡ 新設 延床面積 約7,000㎡	本工事によって 拡張する床面積 について、国等 と調整を行う。	2030年 国内線121万人 国際線 44万人 2040年 国内線116万人 国際線 67万人 2050年 国内線120万人 国際線 85万人
施設規模：約23,000㎡			

3 財政負担額

整備事業費

総事業費	28,000～32,000 百万円
うち用地関係費	0 百万円
ターミナルビル増改築等	23,112～26,412 百万円
ターミナルビル買取	1,588 百万円
駐車場、構内道路等	1,500～1,800 百万円
調査・設計費	833～883 百万円
施工管理費	850～1,200 百万円
既支出額(契約済額)	
基本計画策定業務委託	117 百万円
運営主体への出資出捐金	—
進入道路整備費	—

※ターミナルビル買取は、ターミナル社の簿価額

管理運営費

整備事業費の財源

施設管理運営費	既存施設 (R6 年度実績額)	県負担額	28,000～32,000 百万円
負担 (内訳)	337,706 千円	(起債見込額 :	21,000～25,152 百万円)
内 維持管理費 148,759 千円	103,485 千円	(一般財源 :	6,848～7,000 百万円)
内 水道光熱費 153,315 千円	106,654 千円	国庫支出金	未定
内 清潔衛生費 31,130 千円	21,656 千円	単年度県負担額	
内 修繕費 47,030 千円	32,717 千円	出資出捐金(平準化額)	—
内 その他 105,216 千円	73,194 千円	建設事業費(平準化額)	6,993～7,993 百万円
※右記を整備後の床面積で割戻したもの	※現時点ではターミナル社が負担している金額	運営費等支出額	—
県補助等	—	計	6,993～7,993 百万円

事業収支見込み (施設開業後 1 年目の状況)

事業収入	A	支出額	B	A/B	C	類似施設等の状況	D	比較	C/D
603,215 千円		485,450 千円		1.2		未定		未定	

管理運営費の現施設との比較

施設管理運営費	A	延床面積(又は利用者数)	B	A/B	C	現施設等の状況※	D	比較	C/D
485,450 千円		23,000 m ²		21,106 円		21,106 円		1.0	

4 利用者、地域などへの効果

施設利用者への効果

項 目	効 果 説 明
<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全性の確保 ・ 利便性・快適性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 老朽化対策及び耐震性向上などの長寿命化により、施設利用者の安全性が確保される。 ・ 機材等の配置の最適化など同時2便に対応する国際線施設の強化、エスカレーター、エレベーターの新設及び移動の円滑化のための動線の確保等により、施設利用者の利便性・快適性が向上する。

地域への効果

項 目	効 果 説 明
<ul style="list-style-type: none"> ・ 訪日客インバウンド 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国際線同時2便対応や老朽化した施設の更新、利用者の利便性・快適性の向上など岡山桃太郎空港の機能強化を図ることで、より多くの海外の方々等に利用され、地域の賑わいにつながる。

その他の効果

項 目	効 果 説 明
なし	

施設設置によるマイナス効果

なし

そ の 他（地元市町村の意見等）

なし

5 事業手法のあり方（PFI手法の導入等）に係る検討経緯

<p>検討内容及びその結果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ PFIは、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用し、公共施設等の設計、建設、維持管理、運営等の全部及び一部を一体的に行う手法として、効果的・効率的な公共サービスの提供が期待できる手法である。 <p>(次の理由により、PFI導入は困難)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ビル会社が直接管理するものを除いて、地方管理空港の規模では、PFIを導入した事例はなく、コンセッション又は指定管理者等の導入で管理・運営を行っている。 ・ 現旅客ターミナルビル施設の老朽化に早期に対応する必要があるが、PFI事業の場合、公募から契約締結まで期間を要することが見込まれ、施設の供用開始が遅れる。 ・ 岡山桃太郎空港の規模等では、コンセッション導入のメリットがあると判断できる状況ではないため、現時点でのコンセッション導入は現実的ではないと考えられる。 <p>以上により、PFI方式ではなく公設公営方式が適当であるが、整備に際しては、他空港を参考として、デザイン面や工期短縮などについて民間活用を検討する余地はある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ また、ターミナルビルの管理・運営に当たって民間委託が有利となることから、指定管理者制度が候補になると考えられる。なお、制限区域内については、現在と同様に岡山県（岡山空港管理事務所）が管理する。

施設整備計画

岡山桃太郎空港機能強化事業 整備計画（概要）

1 概要

(1) 整備方針

- ・将来のインバウンド需要に対応できる国際線施設の機能強化
- ・老朽化（38年経過）した施設等の更新、利用者の快適性・利便性の向上

(2) 施設整備の概要

【施設規模】

- ・国際線エリアを東側に32m、北側に15m増築
- ・施設の老朽化・耐震対策、レイアウト再配置
- ・増築面積：約7,000㎡、既設面積：約16,000㎡ 合計23,000㎡

【整備内容】

- ・保安検査場、出入国審査場の拡張
- ・荷物受取所等の拡張
- ・コンコースの増設
- ・搭乗待合室、トイレ等の拡張
- ・下りエスカレーターの新設
- ・耐震対策や老朽化対策

2 場 所 岡山市北区日応寺1277

3 対象施設 旅客ターミナルビル

整備区分	諸 元
改修 ・同時2便対応 ・長寿命化等 ・利便性の向上 ・快適性の向上	【Ⅰ期】 竣工年月日：昭和63年3月(1988年) 延床面積：6,314㎡ 構造：鉄筋コンクリート一部鉄骨造 階数：地上3階
	【Ⅱ期】 竣工年月日：平成3年4月(1991年) 延床面積：1,244㎡ 構造：鉄筋コンクリート一部鉄骨造 階数：地上2階
	【Ⅲ期—①②】 竣工年月日：平成5年9月(1993年) 延床面積：6,223㎡ 構造：鉄筋コンクリート一部鉄骨造 階数：地上3階
	【Ⅳ期】 竣工年月日：平成17年5月(2005年) 延床面積：1,843㎡ 構造：鉄骨造 階数：地上3階
	【Ⅴ期】 竣工年月日：平成22年3月(2010年) 延床面積：311㎡ 構造：鉄骨造 階数：地上2階
	【Ⅵ期】 竣工年月日：平成28年3月(2016年) 延床面積：39㎡ 構造：鉄骨造 階数：地上2階

4 総事業費 28,000～32,000百万円

5 整備スケジュール（予定）

令和6年度	岡山桃太郎空港機能強化戦略検討
7年度	岡山桃太郎空港機能強化基本計画
8年度	基本設計
9年度	実施設計、旧貨物ビル解体、駐車場仮設工事
10～14年度	ターミナルビル増改築工事、駐車場改修工事