

# 新ターミナルビル整備案について

令和5年10月

高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議

# 1. 高知龍馬空港国際定期チャーター便の受入れについて

- ▶ 週2便で就航しているタイガーエア台湾の国際定期チャーター便の夏ダイヤ（R5.5.10～10.28）の搭乗率は約9割と好調（搭乗数：16,667人※R5.5.10～10.28の実績）
  - ⇒受入環境：現ターミナルビル東側にプレハブ仮設の入国審査施設を設置
- ▶ 夏ダイヤに引き続き、タイガーエア台湾の冬ダイヤ（R5.11.1～R6.3.30）の就航がR5.9.26に決定
  - ⇒受入環境：出国時におけるカウンターや保安検査場の混雑が懸念されることから国際チャーター便の継続的な受入れに向けて、出国施設も含む基本的機能を有した仮設施設を新たに整備予定

<参考：定期チャーター便の概要>

航空会社：タイガーエア台湾

旅行会社：スタートラベル（燦星国際旅行社）

路線：台湾桃園国際空港⇔高知龍馬空港

就航日：毎週水・土

座席数：180席

## 新たな出入国施設整備の概要

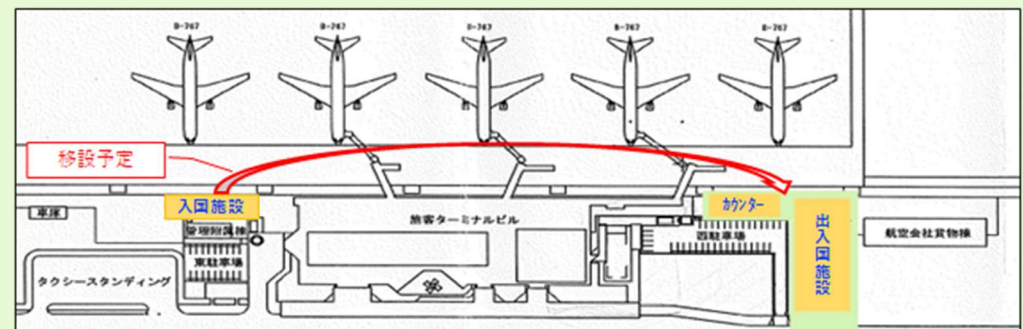
規模：現行施設 約200㎡ → 約800㎡

機能：<出国> チケットカウンター、手荷物預、保安検査、出国審査、待合室

<入国> 入国審査（検疫・入管）施設、バゲージ施設 ※下線部の機能を追加

スケジュール：R5.12月～ チケットカウンター供用開始

R6. 3月～ 出入国施設供用開始 ※R7年度まで供用予定



## 2. 第8回NW会議（R5.6.12）を受けての検討

### （1）とりまとめ

#### ➤ 整備の方向性

現ターミナルビルの課題		第1回整備部会とりまとめ
国際線	国内線	
<ul style="list-style-type: none"><li>・さらなる国際チャーター便の受入れが困難</li><li>・国際定期便受入れのための施設がない</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・今後の国内線の新規就航や増便への対応</li><li>・狭隘問題への対応</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・段階的整備（まずは簡素な施設）</li><li>・万博狙い</li><li>・内際共用</li></ul>

#### 整備の方向性

**国際線の需要喪失リスクを踏まえて、可能な限り簡素化し、国際線を主としながらも国内線も活用可能な新ターミナルビルを整備**

#### ➤ 考えられる整備手法

上記の方向性を踏まえながら、改めて万博までの整備完了を目指して整備する機能や面積などを以下2パターンで検討

①整備する機能や規模を最小限とした、現ターミナルビルの改修等について検討

②R元年度に策定した「高知龍馬空港施設基本構想」をベースに、面積の縮小や建築仕様の見直しを検討

⇒**第9回NW会議で事務局（県）が検討した具体的な整備案を示し、決定することを承認**

## (2) 具体的な整備案の検討

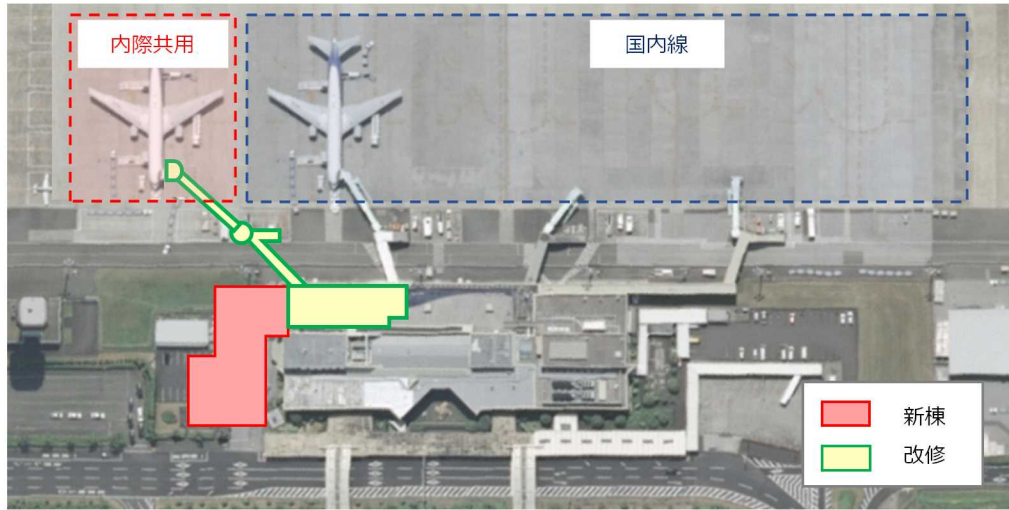
### ➤ 前提条件

検討にあたっては、以下の条件を満たすことを前提に整備案を作成

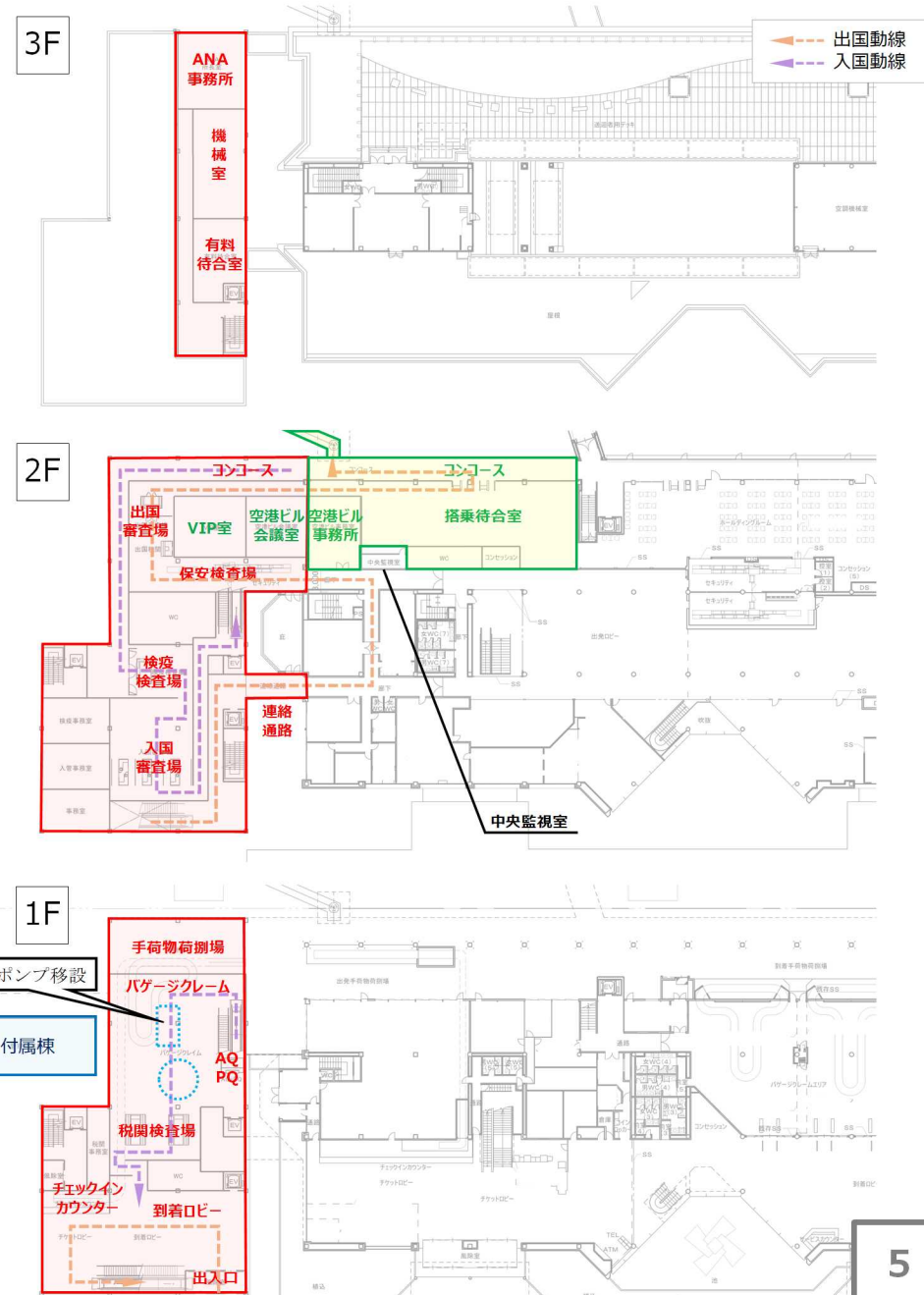
- ①現在タイガーエア台湾が運航している機材や搭乗率を反映した搭乗者数が受入れ可能な施設  
(180席×搭乗率90%=162人) ※同時刻の複数便受入れは考慮しない
- ②国際線の需要喪失リスクを踏まえて、可能な限り簡素化しつつも、定期便化を目指した国際線の受入れに必要な施設  
※新ターミナルビルに整備する機能  
搭乗待合室、チケットカウンター、手荷物受取所、税関施設、入出国管理施設、  
検疫施設、P B B、保安検査場
- ③国際線を主としながらも国内線も活用可能となる施設
- ④万博を契機としたインバウンド需要を取り込むため、令和7年度中の供用開始が可能な施設

# (3) 整備案

## 案1 東側整備 (既存ビル一体整備案)



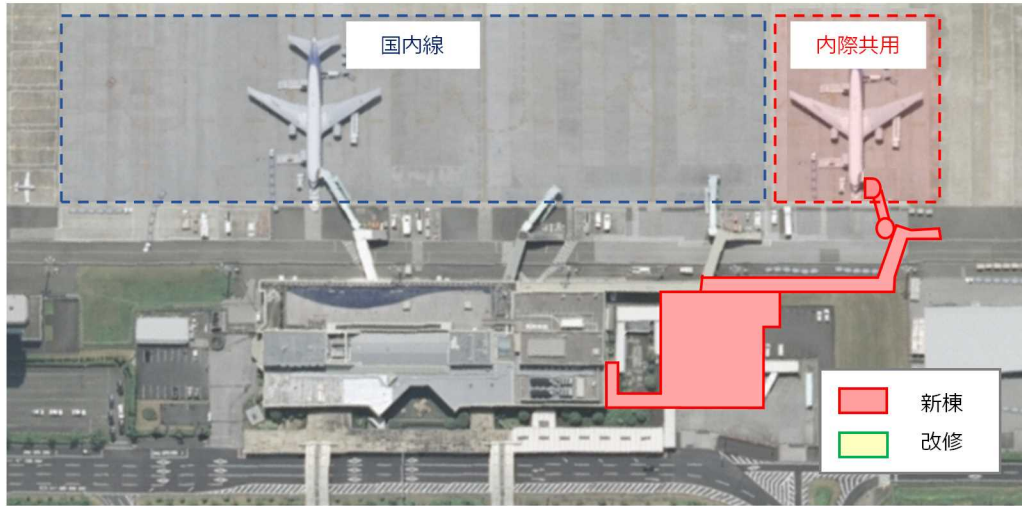
項目	案1 東側整備(既存ビル一体整備案)	【参考】基本構想
用途	内際共用 (搭乗待合室、PBB)	国際線専用
整備規模	3,376m <sup>2</sup> 新棟整備: 2,611m <sup>2</sup> 既存改修: 765m <sup>2</sup> <small>ターミナルビル機能の面積は2,986m<sup>2</sup></small>	3,931m <sup>2</sup> 新棟整備: 3,931m <sup>2</sup> 既存改修: 0m <sup>2</sup>
整備費用	19.48億円	30.69億円 <small>資材高騰等を考慮</small>
運営収支(年間)	※精査中	▲0.49～▲0.70億円/年
工期	21ヶ月	27ヶ月
経済波及効果	4.94億円/年 (国際定期便100往復/年の場合)	



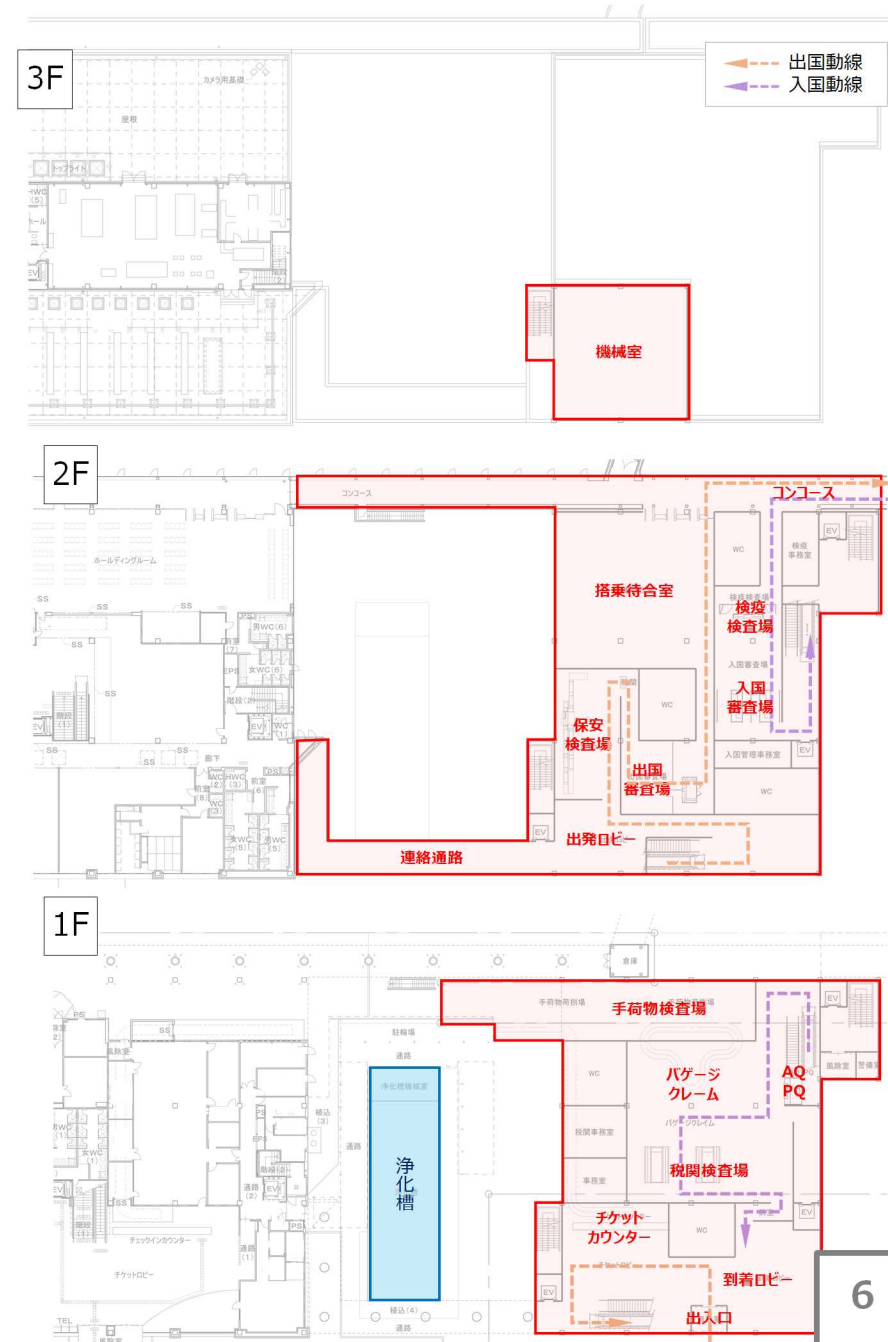


### (3) 整備案

#### 案2 西側整備 (基本構想縮小案)



項目	案2 西側整備 (基本構想縮小案)	【参考】基本構想
用途	内際共用 (PBB)	国際線専用
整備規模	3,299m <sup>2</sup> 新棟整備: 3,299m <sup>2</sup> 既存改修: 0m <sup>2</sup>	3,931m <sup>2</sup> 新棟整備: 3,931m <sup>2</sup> 既存改修: 0m <sup>2</sup>
整備費用	19.53億円 + α <small>α: コンコース部分と干渉する仮設施設の移設等に係るもの</small>	30.69億円 <small>資材高騰等を考慮</small>
運営収支 (年間)	※精査中	▲0.49～▲0.70億円/年
工期	21ヶ月 + α <small>同上</small>	27ヶ月
経済波及効果	4.94億円/年 (国際定期便100往復/年の場合)	



### 3. 整備案比較

項目	案1 東側整備(既存ビル一体整備案)		案2 西側整備(基本構想縮小案)	
		評価		評価
用途	内際共用 (搭乗待合室、PBB)		内際共用(PBB)	
整備規模	3,376m <sup>2</sup> 新棟整備：2,611m <sup>2</sup> 既存改修：765m <sup>2</sup>		3,299m <sup>2</sup> 新棟整備：3,299m <sup>2</sup> 既存改修：0m <sup>2</sup>	
整備費用	19.48億円		19.53億円+α	
運営収支(年間)	※精査中			
工期	21ヶ月		21ヶ月+α	
経済波及効果	4.94億円/年 (国際定期便100往復/年の場合)			
特長/懸念事項	<p>■特長</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○5番スポットを内際共用スポットとして使用。</li> <li>○既存ビル東側にある井戸及びポンプ庫、緊急ゲートを移設し、既存ビルと一体的に整備することで、搭乗待合室を拡張する等、内際共用としての利便性を向上。</li> <li>○ANA事務所や空港ビル事務所等既存施設を新棟や既存ビル内の他の場所へ移転。</li> </ul> <p>■懸念事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○井戸移設に伴う新たな水源確保が必要 →ビル敷地の地盤は透水性の高い砂質土であること、また河川が近く地下水位が高いことから、敷地内で移設した場合でも、<b>現状と同等の水量を確保できる可能性は高い</b> (設計コンサルタント所見)</li> <li>○緊急ゲートの移設 →航空局と協議が必要(県が補償工事として費用負担することを想定して整備費用に計上済)</li> </ul>		<p>○</p> <p>既存施設を移設する必要があるが、高い利便性</p> <p>■特長</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○1番スポットを内際共用スポットとして使用。</li> <li>○既存ビル西側にある駐車場及びバスプールを移設。</li> <li>○新棟内に全ての国際線機能を集約しているため、<b>既存ビルの運用や国内線の運航への影響が少ない。</b></li> </ul> <p>■懸念事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○コンコース部分が仮設施設と干渉するため、再移設に期間を要する場合、新ターミナルビルの工期が延長される可能性がある。 →施設の<b>部分共用</b>や干渉する<b>PBBを使用しないハンドリング方法</b>によって、工程の短縮や国際線の運航への影響を抑えることを検討。</li> <li>○内際共用がPBBのみのため需要消失リスクへの対応が弱い</li> </ul>	

α：コンコース部分と干渉する仮設施設の移設等に係るもの

同上

既存施設への影響が少ないが、仮設施設移設などの調整が必要(工期の延長の可能性)

# 4. 新ターミナルビル供用までの工程（案）

- 令和6年1月から基本・実施設計・許認可手続きを実施。
- 令和6年9月から工事の施工開始
- 令和7年10月供用開始を目指す

