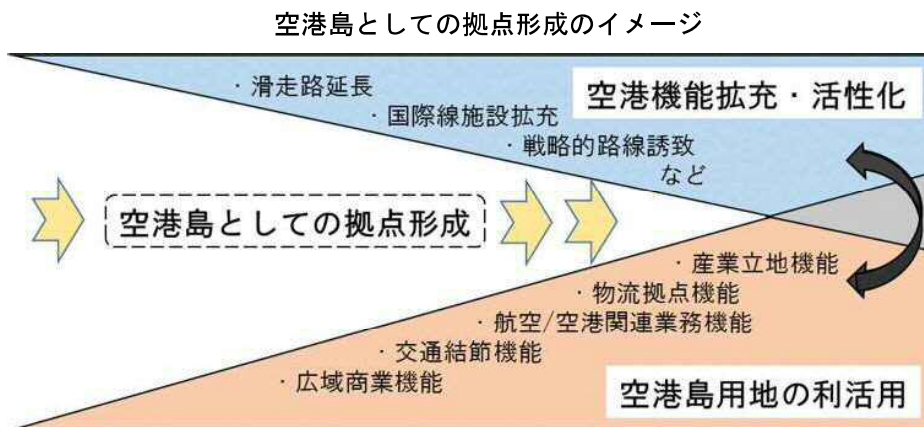


## 第5章 空港の将来像実現に向けての考え方

### 1. 空港発展のあり方

#### (1) 空港島としての拠点形成

- ・北九州空港の特性を活かし、ポテンシャルを引き出すためには、空港機能拡充・活性化と空港島用地の利活用を平行して進め、相乗効果を発揮していくことが必要である。
- ・北九州空港においては、活用の余地が大きい空港島用地に機能を集積させて拠点形成を図り、その効果を空港経営に波及させることが、空港発展を支えることとなる。



#### (2) 拠点形成の進め方

##### ① 空港機能拡充・活性化

- ・滑走路の延長、国際線施設拡充、戦略的路線誘致等の具体的な機能拡充・活性化に資する施策を展開していくことが求められる。
- ・また、これまでの本調査結果で示したとおり、福岡空港の動向をはじめとした周辺環境を踏まえながら、公共施設等運営権制度等を活用したターミナルビル、駐車場を含む空港事業の一体化等を進めていくことにより、これらの施策の効果を最大化することも重要である。

##### ③ 空港島用地の利活用

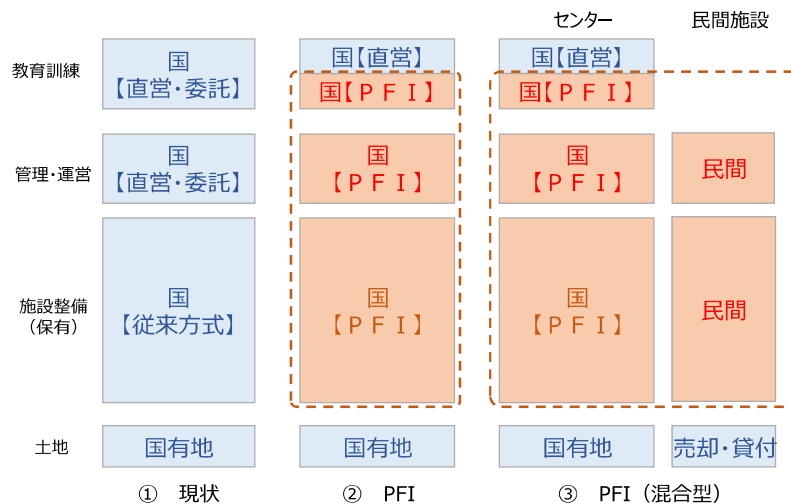
- ・Aゾーン（利用可能面積 50ha 程度（想定））、Bゾーン（同 60ha 程度（想定））とも広大な敷地であることから、土地利用を円滑かつ合理的に進めるためには、官民が協力して段階的に事業を進めることが必要となる。
- ・事業推進にあたっては、順次、立地の可能性の高い施設等から空港内への積極的な誘致を図り、段階的に拠点形成を進めていくことが必要である。とりわけ、トリガーとなる施設の事業化をできるかぎり早期に図り、同施設の立地による効果を北九州空港に係る主要な事業へ波及展開させていくことが重要になる。

## 2. 空港運営手法と空港島利活用事業に係る考え方

### (1) 空港島利活用事業における事業スキーム

- ・ Aゾーンにおいては、国等の公共主体が中心となって、空港・航空事業に係る総合的な教育・訓練施設の整備をトリガーとして開発を進めることが想定される。そのため、同施設の整備を中心とした事業スキームの基本的な考え方について考察する。
- 空港・航空事業に係る総合的な教育・訓練施設整備に係る官民連携の考え方
  - ・ 国有地を利用し、施設整備（保有）、運営、維持管理を国が直接（委託を含む）により実施することが考えられる。北九州空港において新規整備する際に当たっては、宿泊施設の整備も考えられる。
  - ・ 本事業において民間活力の活用を図る方向性としては、管理・運営および教育訓練、それに加え、施設の整備に関しても一体的な事業として民間の資金・ノウハウ等の導入を図ること（PFI等）が適当である。
  - ・ また、宿泊機能等、民間による整備・管理・運営が可能な施設については、民間事業とし、公共施設整備と一体のPFI事業とすること等も想定される。

事業スキームの種類（例）



注：上記は、標準的な事業スキームの考え方であり、今後詳細な制度設計が必要

### ●今後の検討に係る方向性

- ・ 民間活力導入の最大化を図ることを目的とすると、宿泊施設を民間施設として整備するとともに、PFI事業等により一体的に民間事業者に委ねることを前提に検討を進めていくべきと考えられる。
- ・ そのほか、教育訓練棟に関しても民間施設として整備し、国がそれを必要に応じて利用する形とすること等についても、可能性を検討していくことが考えられる。

●その他の機能における官民連携の考え方

- ・そのほかの機能に関しては、公共・民間双方の施設が想定されるが、センターと同様の考え方にもとづき、建設・整備、維持管理・運営に民間の資金・ノウハウを導入することについても積極的に検討を行っていくこと必要と考える。

(2) 空港運営手法と空港島利活用事業の関係性

①基本的な考え方

- ・空港島の利活用に関する各事業と空港事業とは、一部需要が連動するものの、基本的にはそれぞれの事業として需要リスク等を担える構造の事業として検討することとなる。一方で、必要に応じ空港島用地の利活用を空港事業とあわせて展開することで、相乗効果の更なる発揮も期待される。
- ・一体的な実施の方向性としては、空港島利活用事業の一部を公共施設等運営権事業とあわせて実施することが考えられる。具体的には、Aゾーンにおける学校・宿泊・利便機能等、BゾーンにおけるFBO、商業・産業・物流施設等の民間事業について、運営権事業者が実施する可能性がある。

②運営権事業者の関わり方

- ・これまで、空港ビル会社などの指定空港機能施設事業者が、空港ターミナル用地以外で事業を行う例としては、不動産事業（ビル施設の賃貸）、旅行代理店事業などがあるが、現状体制（北九州エアターミナル株式会社）では、空港島において様々な投資を行うことはむずかしい。
- ・運営権事業となった場合、特定事業との関係性を明確にすることが必要となるが、構成企業等が空港ターミナル用地以外で行う事業について、任意事業として位置づけて、空港運営と一体となって実施していくことが考えられる。
- ・これまでの国管理空港における空港の運営権事業においては、空港用地外での施設投資などの事例はないが、施設投資を伴う任意事業の提案として、地域への貢献と特定事業への効果などが高く評価された愛知県有料道路運営等事業の例があげられる。
- ・愛知県有料道路運営等事業は、特定事業としての運営権設定路線の維持管理・運營業務、IC新設・追加及びPA新設等の改築業務、PA（利便施設）運営等を行う附帯事業、地域活性化事業（阿久比PA上り連結型事業、物流の拠点化事業、バイオガス発電事業、インターナショナルブランドホテル事業等）としての任意事業から構成されている。任意事業については、SPCの構成企業や協力企業またはこれらが出資する会社が事業を実施することとなっており、阿久比PA上り連結型事業について、関係する地方公共団体の協力のもとで進められている。

愛知県有料道路運営権事業における附帯事業・任意事業の取り扱い

<p>パーキングエリアにおける附帯事業及び任意事業</p>	<p>○既設パーキングエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運営権者は、運営権存続期間中、公社が設置した休憩所等附帯施設のうち、売店、食堂及び自動販売機の営業を行うものとする。（附帯事業）</li> <li>・運営権者は、運営権存続期間中、現在公社により設置された売店等を増改築し、又は既設売店等を撤去のうえ新たに売店等その他利用者の利便向上に資する施設を設置することができる（任意事業）。</li> </ul> <p>○新設パーキングエリア</p>
-------------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営権者は、公社取得用地において、利便施設等を自らの責任と費用により設置し、営業を行うものとする（附帯事業）。</li> <li>・運営権者は、公社取得用地を超える規模の用地においても、利便施設等を設置することができる（附帯事業又は任意事業）。</li> </ul>
事業区域内における任意事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営権者は、運営権存続期間中、自らの責任と費用により任意に事業を行うことができる。</li> </ul>
事業区域外における任意事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・応募企業、応募グループを構成する企業、協力企業、又はこれらが出資する会社（運営権者を除く。）は、自らの責任と費用により地域の活性化や道路の利用促進に資する事業等を行うことができる。</li> </ul>

### ③北九州空港における取扱い

- ・北九州空港においては、空港島における土地活用事業を任意事業として運営権事業と一体的に実施することが考えられる。また、FBO等についてはターミナル事業の一部として実施することが適切と考えられる。
- ・いずれの場合においても、運営権事業と一体的に実施することにより、空港及び地域の活性化が実現する形での事業実施が求められる。

### 3. 今後の進め方

#### (1) 条件整備

- ・空港機能の拡充、活性化のためには、既往のターミナルビル会社による現行体制では、戦略的かつ先行的な投資等に対応することがむずかしく、また、空港基本施設との一体的な利用促進に係る意思決定や方策に限界がある。また、将来の発展に係る可能性を追求するためには、民間の創意工夫や戦略的な空港経営の導入が不可欠となっている。
- ・今後、空港全体の発展と地域の振興を図っていくためには、空港経営の一体化によるメリットを最大化できる運営手法を選択すること望ましい方向であり、公共施設等運営権事業への移行による空港経営改革を進めることが適切と考えるが、運営権事業への移行については、いくつかの条件整備等が必要となる。
- ・特に、国際線施設の拡充に係る方向性を定めるとともに、滑走路延長の具現化を図るなどの条件整備を先行させることが望ましい。
- ・運営権事業へ移行するとした場合、基礎需要量における想定以上の新たな需要開拓や事業全体での収益力の向上を期待するところである。  
運営権事業へ移行するとした場合、基礎需要量における想定以上の新たな需要開拓や事業全体での収益力の向上を期待するところである。
- ・また、滑走路規模の制約を受けないことで空港の活用機会を拡大するとともに、国レベルの強靱化に資するよう広域的な BCP に係る重要インフラとしての位置づけを得て、滑走路延長を具現化することが必要である。
- ・関門航路の浚渫土砂投入が完了し土地利用が可能となっている用地の活用については、これまでと同様に、公共利用を中心に進めていくことが適切であり、特に航空・空港関連業務等に係る官民の事業施設の立地を促進することにより、北九州空港の拠点性を高めていくことが必要と考える。
- ・空港島における様々な開発・事業の具現化に係る可能性を高めて、民間事業者が空港事業以外でのビジネスチャンスも見出せるように、公共側が先行してトリガーとなる各種事業の創出や事業環境の整備を進めることが必要である。
- ・なお、北九州空港は、福岡空港のように混雑空港として発着枠の配分する側としての優位なポジションを有して路線誘致等を交渉し、空港の利用促進を図ることはむずかしい。今後、民間が中心となった運営手法へ移行したとしても、引き続き、相当の地方公共団体の人的及び財政的な支援やインセンティブ付与が不可欠と考える。

#### (2) 運営権事業への移行に係る準備

- ・福岡空港における民間委託が開始され、その動向や影響についての把握が必要との見方もあるなど、北九州空港に対する民間企業の参画意向、注目度の高まりは今後の情勢によるところも大きい。
- ・したがって、今後の福岡空港等の動向もふまえて、さらにマーケットサウンディング等によって需要創造等の可能性を検証し、運営権事業としての事業実施にむけての確度を高めていくことが必要となる。
- ・また、FIAC の代表企業や構成企業等によるコンソーシアムが選定された場合と、他の事業者によるコンソーシアムが運営権者となった場合の両者を想定し、両空港間のあり方や連携方向について今後も市場調査を行うなどを通して検討していくことが必要である。
- ・駐車場事業については、PFI 事業として 2021 年 3 月には契約終了となることから、次期の運営手法の決定、及び運営主体の選定が必要となる。一体的な事業運営について視野に入れ、新たな運営方式への移行や暫定的な措置等についての検討を行うことが必要と考える。

(3) 標準的な事業スケジュールの考え方

- ・空港について運営権事業への移行を進めることを想定した場合、下記の標準的なスケジュール(案)が考えられる

事業スケジュール(案)

		初年度	2年度目	3年度目	4年度目	5年度目	6年度目	7年度目	8年度目	32年度目	33年度目	
空港本体 公共施設等運営権事業	導入可能性調査											
	制度設計											
	事業者募集・選定											
	契約締結(4年度目当初)				●							
	運営(5年度目から29年間)											
ターミナルビル増設工事	(現ビル会社で先行整備する場合)					運営権者の事業・提案範囲とした場合						
	(民間委託後の対応の場合)				●							

注：ターミナルビル増設工事は、CIQとの調整が事前に進められ、建設工事も最短で実施可能となった場合の期間で、実際には24ヶ月以上必要となる可能性(30～36ヶ月)がある

