

I 空港コンセッションの現状と今後の方向性

- 1 – (1) 空港運営の民間委託（コンセッション）の概要
- 1 – (2) コンセッションの実績と現在の検討状況
- 2 本市の取組みについて
- 3 – (1) 企業ヒアリング調査の概要及び結果要旨
- 3 – (2) コンセッションに関する各社の考え
- 3 – (3) 北九州空港に対する各社の意見
- 4 コンセッションに関する国の対応
- 5 本市の検討方針について

1-(1) 空港運営の民間委託(コンセッション)の概要

◆ 民活空港運営法に基づき民間による**一体経営を実現**し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による**地域活性化を図る**。

我が国の国管理空港は、各施設の運営主体がバラバラ



「コンセッション」による経営一体化

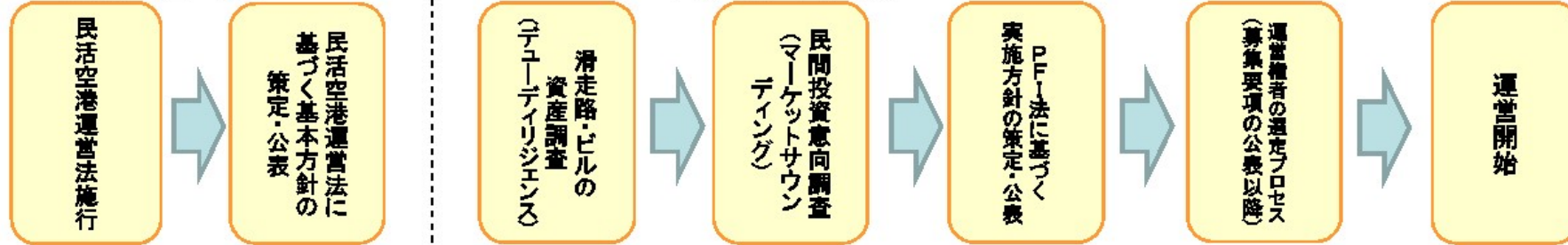


国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営

施設等所有者	国		民間
	管制	滑走路等	空ビル等
運 営	国		三セク等
	↓ 継続 ↓	↓ 運営権の設定 ↓	↓ 譲渡 ↓
	国	民間による一体運営	

1-(2) コンセッションの実績と現在の検討状況

【全体スケジュール】



空港名	滑走路・ビルの 資産調査 (テューデリジエンス)	民間投資意向調査 (マーケットサウン ディング)	PF1法に基づく 実施方針の策定・公表	運営権者の選定プロセス (募集要項の公表以降)	運営開始
仙台空港	H25.7	H25.11	H26.4	H26.6 H27.12.1 仙台国際空港(株) と実施契約を締結	H28.7~ 仙台国際空港(株)による運営開始
高松空港	H25.7	H27.10	H28.7	H28.9 H29.10.1 高松空港(株) と実施契約を締結	H30.4~ 高松空港(株)による運営開始
福岡空港	H27.9	H28.7	H29.3	H29.5 H30.8.1 福岡国際空港(株) と実施契約を締結	H31.4~ 福岡国際空港(株)による運営開始
北海道内7空港	H28.8	H29.7	H30.3	H30.4 R1.10.31 北海道エアポート(株) と実施契約を締結	R2.1~ 7空港一体のビル経営開始 R2.6~ 新千歳空港 R2.10~ 旭川空港 R3.3~ 釧路・函館・函館・苫小牧・支庁別空港 北海道エアポート(株)による運営開始
熊本空港	H29.4	H29.6	H30.1	H30.3 R1.5.31 熊本国際空港(株) と実施契約を締結	R2.4~ 熊本国際空港(株)による運営開始
広島空港	H25.7	H29.10	H31.3	R1.6 R2.12.18 広島国際空港(株) と実施契約を締結	R3.7~ 広島国際空港(株)による運営開始
新潟空港	R2.4				
大分空港	R2.8				
小松空港	R2.11				

地元自治体の意向に基づき、
コンセッション導入に向けた手続を開始

※国土交通省資料より抜粋

※関西・伊丹空港(H28.4)、但馬空港(H27.1)、神戸空港(H30.4)、鳥取空港(H30.7)、静岡空港(H31.4)、南紀白浜空港(H31.4)でも、運営の民間委託を開始

2 本市の取組みについて

経営形態基礎調査の実施

H30.11~H31.3

- 国・県・商工会議所などの関係機関との協議・検討
- 企業ヒアリングの実施

「北九州空港機能強化・
利用促進特別委員会」

R1.8~R2.11

調査
研究

【関係機関招聘】

国土交通省・福岡空港
運営権者・有識者等
による現状説明

「北九州空港機能強化・
利用促進特別委員会」

R3.6~

調査
研究

前特別委員会の調査を
引継ぎ、継続して調査研究

3 - (1) 企業ヒアリング調査の概要及び結果要旨

【調査概要】

- ・調査期間: 令和3年10月、11月の計4日間実施)
- ・内容: コンセッションの課題や現状について、意見交換を実施
- ・調査企業: コンセッション運営参画候補企業など15社

【調査結果要旨】

・コンセッションによる空港運営を取り巻く課題

- ①人材不足 → 特に滑走路の維持管理、運航情報官業務などの従来国が担当する業務の人材不足
- ②採算性 → 滑走路などの維持補修費が固定費として大きくのしかかり、小規模空港では経営を圧迫
- ③リスク負担 → 現在のコロナ禍のような想定外の状況が起こった場合の官民リスク分担
- ④SPC内合意形成 → 出資者数の増加や出資企業からのSPCへの出向により、合意形成が困難
- ⑤需要の激減 → 想定外のコロナ禍による航空需要の激減

3 - (2) コンセッションに関する各社の考え

企業のコンセッションに関する方針、新規案件の検討に関する考え

- ①事業自体は魅力。意欲的に検討するも**ストライクゾーンは狭くなった**。
採算性、成長性を厳しく見る。
- ②旅客の**需要回復**がどれだけ見込めるかが最重要。年間利用者数
300万人が黒字化の一つの基準
- ③**基礎的インフラの維持管理コスト**の一部を国が負担する「**混合型**」などの
新たなスキームが必要
- ④企業のリスク負担の軽減が必要。国が方針として**官民リスク分担**を
提示する必要

3 - (3) 北九州空港に対する各社の意見

北九州空港の現状、コンセッションに関する意見

①**総合的に魅力がある空港**。24時間、貨物の伸び、市の積極的関与を評価。参画意欲の強い企業も。

②**ただし、採算性は懸念**。旅客180万人と小規模。地方空港は長期に渡って需要が戻らない可能性も。

滑走路維持管理コストを含めると黒字運営は困難(物流拠点化は空港運営(経営収支)には寄与しない)

③**需要回復・拡大見込み**、基礎的インフラやリスク分担など、**国の新たな方針次第**で状況は異なる。

4 コンセッションに関する国の対応

【協議概要】

令和3年10月及び令和4年2月に国土交通省航空局と意見交換を実施

【国の方針】

今後のコンセッションについて、有識者を含めた**検討会議**^(注1)を実施しており、目的の再確認、手続きの見直しに加え、今後の**官民リスク分担**、基礎的インフラの維持は国が面倒を見る**混合型**^(注2)についても検討。

【注1】検討会議

正式名称は民間委託空港状況フォローアップ会議。内容は非公開。

第1回会議を令和3年11月に開催。

【注2】混合型

運営者が負担する維持管理等の費用が、公共から支払われるサービス購入料と利用者からの利用料金収入等の双方により回収される形式。従来の空港コンセッションでは、利用料金収入のみで維持管理等の費用を賄う「独立採算型」のみ認められている。

5 本市の検討方針について

1. 基本的にはコンセッションは検討すべき手段

コンセッションは北九州空港の活性化推進に大きな可能性を持つ手段の一つ。今後も市議会、地元産業界、県・苅田町と情報交換し、将来、民間委託化に進むか否かを含めて検討する。

2. ただし今はまだ条件が整っておらず適期ではない。情報収集を続け、機を見て議論を再開する。

企業はコンセッションの参画にあたって事業性・採算性を厳しく見ており、国がスキームそのものに修正を加えること、旅客の回復・拡大の見込みの熟度が高いことが前提となるため、今は本市が議論を強力に進めていく適期ではない。

国の方針や企業の取組方針、動向について情報収集を続け、機を見て議論再開を働きかけていく。

3. 議論再開に向けたトリガー

コンセッションを含む北九州空港の最適な運営形態に関する議論は次の状況を見ながら再開する。

- ① 国の新たな方針(特に官民リスクの分担を注視する)
- ② コロナ禍の収束、国際を含む旅客の回復・拡大の見込み
- ③ ①②の状況変化に伴う企業の参画意向の高まり