

参考資料

平成29年9月定例会
議案説明資料
(鳥取県営鳥取空港の設置及び
管理条例の一部改正関係)

鳥取砂丘コナン空港 コンセッション導入説明資料

平成29年9月15日

空港港湾課

資料の内容

I PPP／PFI コンセッションの概要

1. PPP／PFI とは

II 鳥取空港のコンセッションの概要

1. コンセッション導入の目的

2. 実施期間・運営権者

3. コンセッションの方式(混合方式)

4. 業務範囲

5. 県と運営権者とのリスク分担の基本的な考え方

6. 収支シミュレーション結果

【参考資料1】鳥取空港の土地及び施設の所有関係

【参考資料2】コンセッションと指定管理との違い

【参考資料3】他空港のコンセッションの取り組み

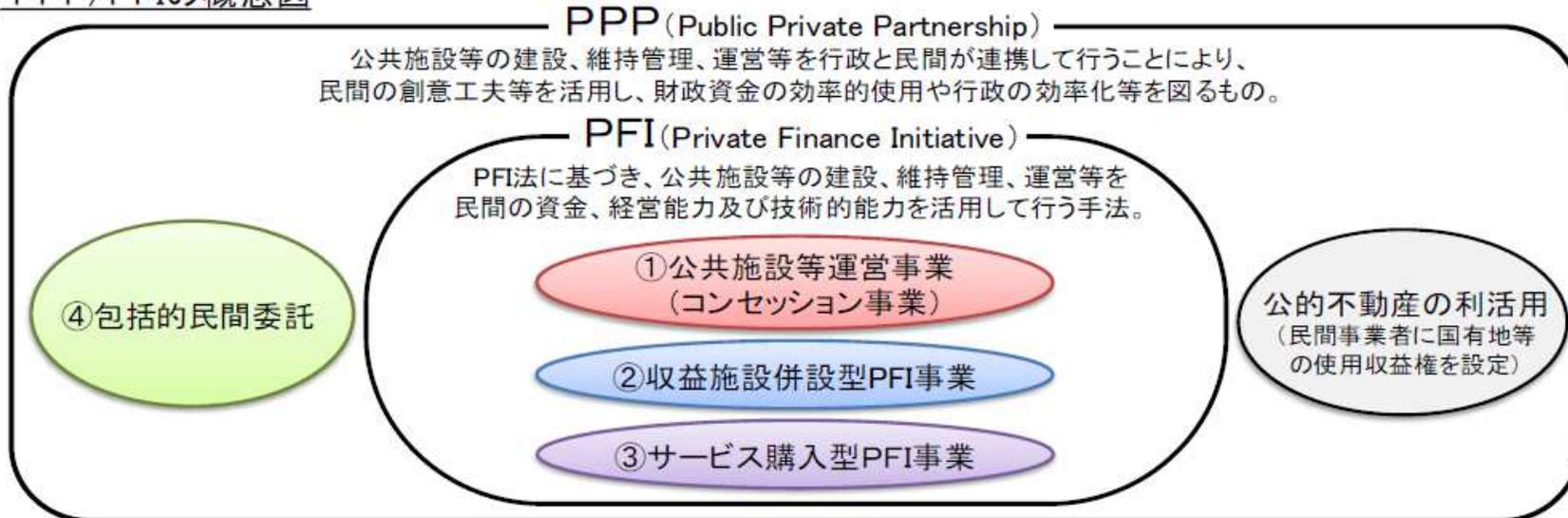
【参考資料4】「空の駅」「ツインポート化」に向けた取り組み(省略)

別冊 「鳥取砂丘コナン空港運営方式効率化に関する検討業務 中間報告書」

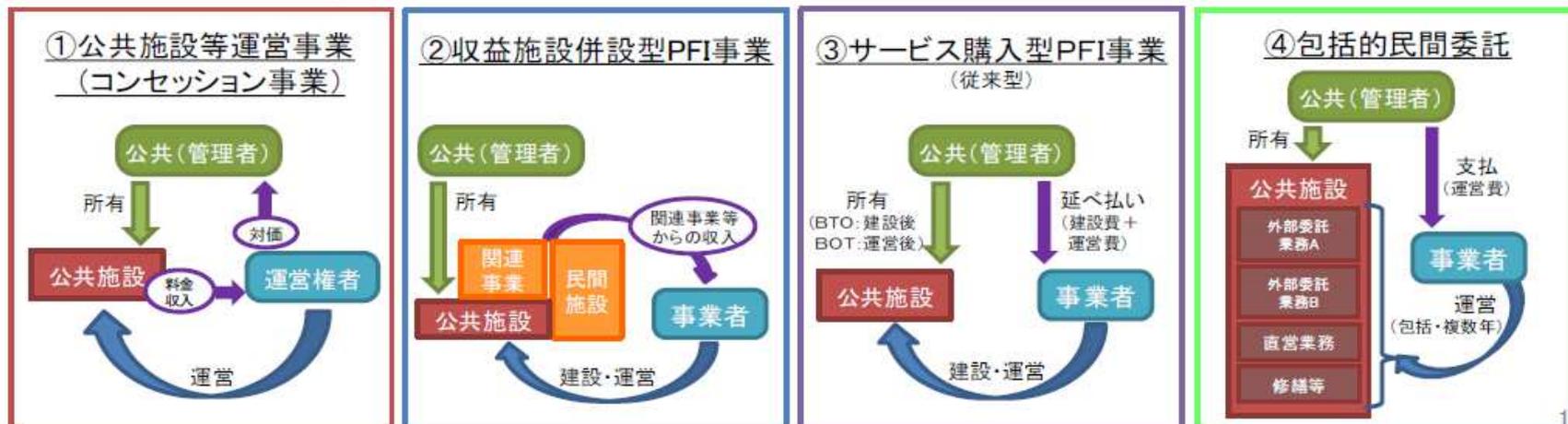
I PPP/PFI コンセッションの概要

1. PPP/PFI とは

PPP/PFIの概念図



各類型のスキーム図



II 鳥取空港のコンセッションの概要

1. コンセッション導入の目的

県は鳥取砂丘コナン空港を観光・賑わい・ビジネスの拠点とする「空の駅化」に取り組んでおり、国内線ターミナルビルと国際会館を一体化し、鳥取空港と鳥取港の2つの港を1.5kmの道路で繋ぎ、鳥取県東部の玄関口として賑わいづくりの拠点となる「ツインポート化」を進めている。

空港の管理を民間委託とすることで、民間のアイデア、経営ノウハウ、全国的なネットワークを活用したエアポートセールス(新規・臨時航空路線の誘致、観光誘致)、空港の更なる魅力向上や賑わい創出、県の政策との融合が可能になる。

それらの効果により、「空の駅化」「ツインポート化」の推進がさらに加速され、鳥取県東部・中部・但馬地域の観光や地域経済の活性化が促進されることを期待しているものである。

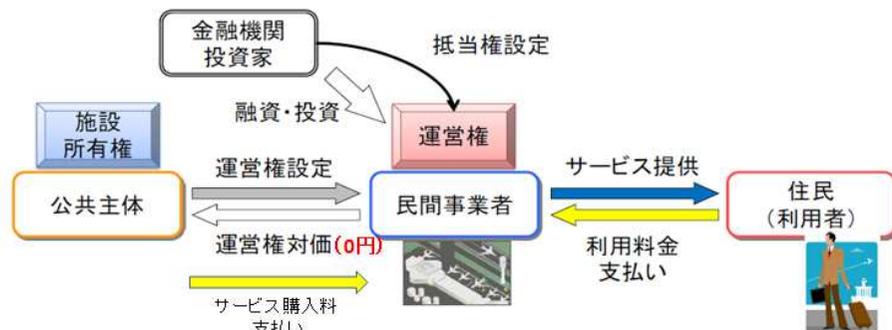
2. 実施期間・運営権者

【実施期間】平成30年7月から平成36年3月(5年9カ月)

【運営権者】鳥取空港ビル(株)を想定(一体管理可能)

3. コンセッションの方式(混合方式)

- ・運営権者は着陸料、テナント料等の利用料金を設定・收受。自らの収入とし、空港運営を実施。
- ・県は、運営権者の収入で不足する管理運営費を運営交付金として一定額交付。



民間事業者の運営収入の不足を公共がサービス購入量として補填する。
 前頁①(公共施設等運営事業)と③(サービス購入型PFI事業)の混合型PFI事業

鳥取空港におけるコンセッションの仕組み ~空港運営の民間委託 Strictly Confidential

→ 県が滑走路や国際会館等の**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	国	県		空ビル
	管制塔等	滑走路等	国際会館・増築部	国内線TB等
運営	国	県		空ビル
	継続	運営権の設定 民間による管理運営 (コンセッション)		継続
	国	民間による一体運営		

II 鳥取空港のコンセッションの概要

4. 業務範囲

<特定運営事業>

◎空港運営等事業

- a. 空港基本施設等運営等業務(着陸料設定・收受、施設維持管理、空港運用等)
- b. 空港保安施設等運営等業務(航空灯火、航空障害灯等の維持管理・運営等)
- c. 国際会館(国際線ターミナル)運営等業務(一体化による増築部を含む)
(施設維持管理、テナント等貸付、サービス提供等)
- d. 駐車場施設運営業務(施設維持管理、交通誘導等)
- e. 空港用地運営等業務(維持管理、用地等貸付等)

◎環境対策事業

- f. 滑走路利用割合に関する地元調整への協力(データ収集、取り纏め等)

◎附帯事業

- g. ハイジャック等防止対策に関する費用負担
- h. 鳥取空港利用促進懇話会等への参画
- i. 空港の就航促進・利用促進、空の駅に関する事業

<任意事業>

○ 空港機能を阻害しない等の範囲で任意で行う事業

- ・ 上記業務を基本とするが、航空機の離着陸に直接関わる業務および空港管理の基本的な事項に関する規定の改訂等は県が直接実施することも検討。
- ・ 空港管理運営業務の継続性と安全確保のため、運営会社への県職員派遣も検討。

II 鳥取空港のコンセッションの概要

5. 県と運営権者とのリスク分担の基本的な考え方

本事業におけるリスクは下記a～eを除き運営権者が原則負担する。

- a. 著しい航空需要の変動による着陸料収入
- b. 不可抗力による損害は運営権者の維持管理上の過失を除き、原則、県分担
- c. 対象施設について、事業開始日以降1年以内に発見された隠れた瑕疵
- d. 運営権に不当な影響を及ぼす法令、条例等の変更の影響によるもの
- e. 緊急事態による運営権の行使の停止によるもの

リスク分担例

項 目		リスク分担	
		県	運営権者
大規模災害事象	不可抗力（暴風、豪雨、地滑り、地震、火災、騒乱、暴動その他の人為的な事象）により、本事業が実施できないことによる収入減（大規模災害）	○ ※b	
悪天候による影響	強風、濃霧、降雪等に伴う着陸料の減		○
施設利用者等への損害賠償	運営権者の維持管理上の瑕疵によるもの（空港管理者責任賠償保険に加入）		○
	上記、以外のもの	○ ※b	
隠れた瑕疵	事業開始日以降1年以内に発見された対象施設の瑕疵による損失	○ ※c	
県の条例、政策の変更等	県の条例、政策の変更等によって運営権者に損失が生じる場合（コンテスト等県の政策による着陸料の減免等）	○ ※d	
テナントの変動	テナントの撤退、売上減少等によるテナント料の減		○
物価の変動	人件費、高熱水費等物価変動に伴う管理経費の増		○

II 鳥取空港のコンセッションの概要

6. 収支シミュレーション結果

- ・運営権者は着陸料、テナント料等の利用料金を設定・收受。自らの収入とし、空港運営を実施。
- ・県は、運営権者の収入で不足する管理運営費を運営交付金として一定額交付。
- ・コンセッションを導入した場合の件のVFM(財政支出削減効果)を算定した。

事業期間中(5年9ヶ月)の県VFM(県財政支出削減効果)16百万円～28百万円

【収支シミュレーションの前提条件】

①VFMで算定する要因

- ・運営者による維持管理コスト削減及びテナント収入等の収益増

②VFMの配分

- ・県:1/3 ・運営権者:2/3(課税あり)

※指名による指定管理と同様の考え方

【収支シミュレーション条件】

①維持管理コストの削減：

民営化で一般的に削減される5%～10%に設定し算出

②テナント収入増益：

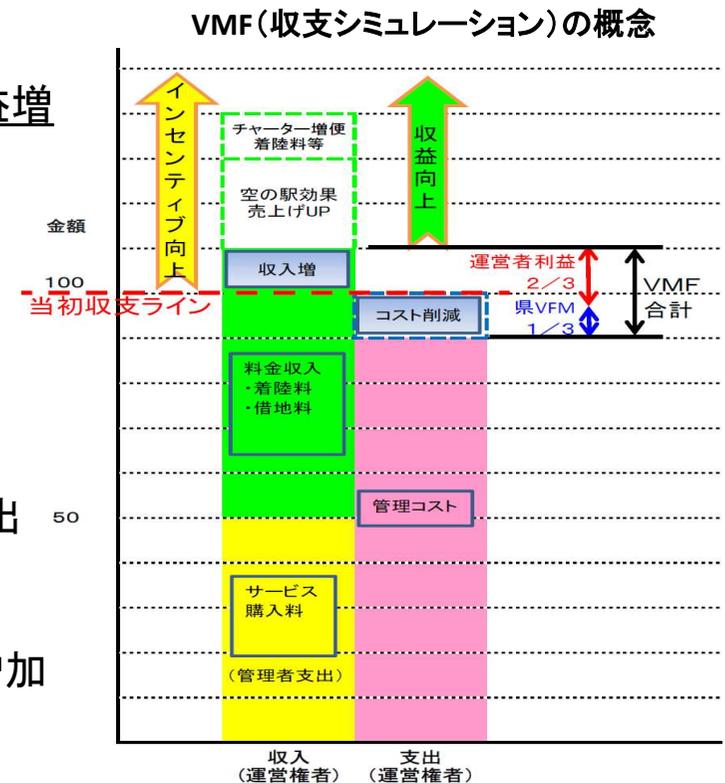
民間誘致によるテナント料と県条例貸付料との差額により算出

【上記で考慮していない主なコスト削減または収益増加要因】

①テナント売り上げに比例した収益

②空の駅化等の取組みによる空港来訪者増加による収益の増加

③国際チャーター便等の増便効果 など



詳細は別冊 「鳥取砂丘コナン空港運営方式効率化に関する検討業務 中間報告書」

【参考資料1】鳥取空港の土地及び施設の所有関係

空港関連施設の概要



県管理施設

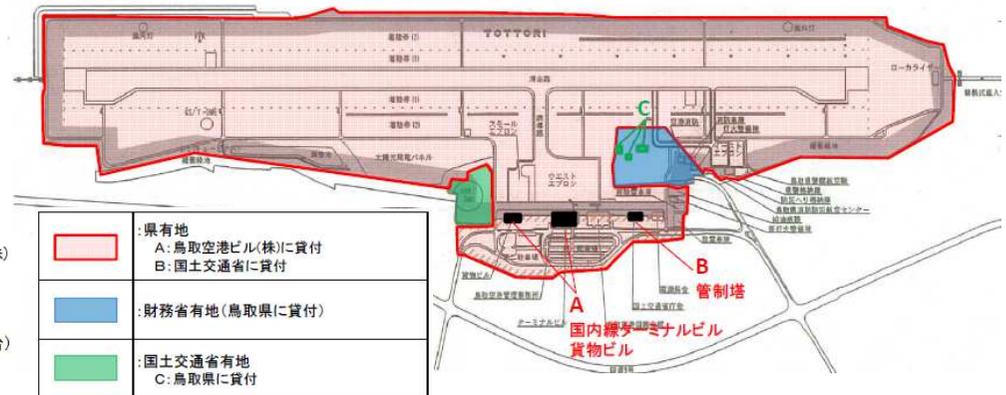
土地所有状況

飛行場の施設

着陸帯	2,120m×300m (C級)
滑走路	2,000m×45m (単車輻荷重30t, アスファルトコンクリート舗装)
誘導路	190m×30m アスファルトコンクリート舗装
エプロン	18,480 m ² (中型ジェット機3J/ース, セメントコンクリート舗装)
誘導路	52,0m×9m アスファルトコンクリート舗装
エプロン	4,188 m ² (単発機5J/ース, 双発機3J/ース, アスファルトコンクリート舗装)
誘導路	146,5m×8m アスファルトコンクリート舗装
エプロン	1,958 m ² (中型ヘリ2J/ース, アスファルトコンクリート舗装)

航空保安施設等

照明施設	CAT-1, PALS航空灯火等1式
無線施設	(国土交通省航空局) ILS (計器着陸装置), VOR/DME (超短波全方向式無線標識/距離測定装置)
気象施設	(気象庁) RVR (滑走路視距離観測装置) 等気象観測施設1式
その他の施設	航空局庁舎 1,111m ² (RC-2階建, 一部6階建) (国土交通省) 旅客 2,975m ² (RC-2階建, 一部3階建) (鳥取空港ビル(株)) ターミナルビル 搭乗橋1基, 貨物ビル508m ² (S-平屋建)
消防施設	大型化学消防車2台 1号(水 Tank容量8,500ℓ, 吐出量6,000ℓ/分) 2号(水 Tank容量12,500ℓ, 吐出量6,000ℓ/分), 舟水 Tank40m ² ×8基
給油施設	レフューラー方式, 100kt タンク1基 (ANA)
駐車場	667台 (第1P:438台, 第2P:145台, 第3P:84台)
鳥取空港	4,329m ² (S-2階建, 一部3階建)
国際会館	搭乗橋1基



【参考資料2】コンセッションと指定管理との違い

	指定管理者制度	コンセッション
根拠法令	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方自治法 	<ul style="list-style-type: none"> ● 民活空港運営法 PFI法
法的位置づけ等	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政処分 ● 管理代行(管理の包括的な委任) ● 協定 	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政処分 ● PFI法による運営権設定 ● 事業実施契約
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 指定管理者 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運営権者(県が運営権売却)
着陸料	<ul style="list-style-type: none"> ● 県が設定、徴収 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運営権者が設定、徴収
委託期間	<ul style="list-style-type: none"> ● 県の運用として最長5年 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般的には長期(今回5年9ヶ月)
事業者の業務範囲	<p><u>滑走路等の空港本体の管理は不可</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 民活空港運営法の適用により、<u>滑走路等の空港本体の管理が可能</u>
運営の自由度	<p>指定管理条例および個別施設設置管理条例による協定により管理 ⇒ 条例、仕様書の履行義務に拘束 ⇒ 県の承認</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運営権者の店舗構成の工夫により入居店舗選定が可能 ● テナント料等は入居店舗等との交渉により指定管理者が県と協議 	<p>民間の資金・活力の導入を目的とした民活空港運営法、PFI法に基づく事業実施契約により管理 ⇒ 民間資金・活力導入を目的とし自由度が高い ⇒ 県への届け出</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <u>チャーター便、新規就航路の誘致活動を実施し、着陸料収入の増収を図ることが可能</u> ● 運営権者の店舗構成の工夫により入居店舗選定が可能(<u>指定管理より自由度が高い</u>) ● テナント料等は入居店舗等との交渉により運営権者が決定(<u>指定管理より自由度が高い</u>)

【参考資料3】他空港のコンセッションの取り組み

	空港名	設置者	H28乗降客(万人)	路線数 国内	国際線便数 便/週	現在の運営形態	コンセッションに向けての状況
地方 管理 空港	鳥取砂丘 コナン空港	鳥取県	37.6	1	定期便無し	鳥取県 鳥取空港ビル(株)	
	但馬空港	兵庫県	3.1	1	定期便無し	運営権: 但馬空港ターミナル(株)	【民営化済】 H27.1.1 民営化開始
	神戸空港	神戸市	269.6	7	定期便無し	神戸市 神戸空港ターミナル(株)	【手続中】 H30.4～民営化 (優先交渉権者ORIX/VINCI)
	静岡空港	静岡県	61.6	5	60	静岡県 富士山静岡空港(株)	【手続中】 H31.4～民営化(予定)
	南紀白浜空港	和歌山県	11.7	1	定期便無し	和歌山県 和歌山空港ビル(株)	【検討中】 H31.4～民営化(予定)
国 管理 空港	関西国際空港	関西エアポ ート(株)	2,513.8	17	1,260	運営権: 関西エアポート(株)	【民営化済】 H28.4.1～民営化
	伊丹空港	国土交通省	1,492.3	32	定期便無し	運営権: 関西エアポート(株)	【民営化済】 H28.4.1～民営化
	仙台空港	国土交通省	311.0	11	34	運営権: 仙台国際空港(株)	【民営化済】 H28.7.1～民営化
	福岡空港	国土交通省	2,199.5	27	758	国土交通省 福岡空港ビルディング(株)	【手続中】 H31.4～民営化開始(予定)
	高松空港	国土交通省	184.5	3	40	国土交通省 高松空港ビル(株)	【手続中】 H30.4～民営化(予定)
	広島空港	国土交通省	285.2	5	78	国土交通省 広島空港ビルディング(株)	【手続中】 H31～H32年を目処に民営化(予定)