

鳥取砂丘コナン空港運営方式効率化
に関する検討業務

報告書

平成 30 年 2 月

鳥取県

鳥取砂丘コナン空港運営方式効率化に関する検討業務

目次

1	業務概要	1
1.1	業務名	1
1.2	業務の目的	1
1.3	履行期間	1
1.4	業務の内容	1
1.4.1	公共施設等運営権制度の導入可能性調査	1
1.4.2	空港利用促進、賑わい創出に関する調査検討	1
2	公共施設等運営権制度の導入可能性調査	2
2.1	鳥取砂丘コナン空港の現状と課題の整理	2
2.1.1	立地	2
2.2	利用状況・需要特性	3
2.2.2	事業環境・市場分析	13
2.2.3	管理状況・収支状況	24
2.2.4	空港施設・設備特性	39
2.2.5	鳥取砂丘コナン空港における課題	51
2.3	民間活用の手法整理	53
2.3.1	政策動向	53
2.3.2	空港運営に係る民間活用手法	66
2.3.3	先行事例	74
2.3.4	鳥取空港における民間活用手法	94
2.4	事業スキームの検討	98
2.4.1	事業スキームの検討	98
2.4.2	定量的分析	104
2.4.3	定性評価	107
2.5	事業化に向けたスケジュール策定等	109
2.5.1	平成30年7月に向けたスケジュール	109
2.5.2	平成36年度に向けたスケジュール	109
3	空港利用促進、賑わい創出に関する調査検討	110
3.1	後背圏の現状と課題の整理	110
3.1.1	鳥取県の現状と課題	110
3.1.2	上位計画	112

3.1.3 観光庁広域観光周遊ルート	114
3.2 鳥取港等との連携に関する調査検討	116
3.2.1 鳥取港	116
3.2.2 マリンピア賀露	118
3.2.3 鳥取空港と鳥取港の連携	120
3.3 福島空港での取組事例	126
3.3.1 福島空港の取組	126
3.3.2 ヒアリング結果	127
3.4 ツインポート化に向けた空港・港の連携策	128

1 業務概要

1.1 業務名

鳥取砂丘コナン空港運営方式効率化に関する検討業務

1.2 業務の目的

鳥取県が設置・管理を行っている鳥取砂丘コナン空港において、空港の管理運営を公共施設等運営権制度に基づく民間による空港「経営」に転換し、民間による一体的かつ機動的な空港運営により、空港管理の効率化、空港の利用促進、空港を拠点として賑わいの創出の実現を検討する。

また、鳥取県では、「空の駅」の推進（別紙参照）を図っており、平成 30 年 7 月のグラウンドオープンを目指し、その中核施設となるターミナルビルの一体化工事を進めていることである。空港ターミナルビル一体化の効果を最大限発現し、空港利用者のおもてなし・利便性の向上及び交流人口拡大と地域活性化に向け民間の活力を最大限活かせる空港の管理運営手法についての検討を実施する。

1.3 履行期間

平成 29 年 6 月 28 日～平成 30 年 2 月 28 日

1.4 業務の内容

1.4.1 公共施設等運営権制度の導入可能性調査

- (1) 鳥取砂丘コナン空港の現状と課題の整理
- (2) 民間活用の手法整理
- (3) 事業スキームの検討
- (4) 事業化に向けたスケジュール策定等
- (5) 関係者調整支援

1.4.2 空港利用促進、賑わい創出に関する調査検討

- (1) 後背圏の現状と課題の整理
- (2) 鳥取港等との連携に関する調査検討

2 公共施設等運営権制度の導入可能性調査

2.1 鳥取砂丘コナン空港の現状と課題の整理

2.1.1 立地

鳥取砂丘コナン空港は、鳥取県の県庁所在地である鳥取市（人口：19万人 平成29年8月時点）の中心部から約8kmの日本海に面した砂丘地帯に位置する。最寄りの鉄道駅は山陰本線「鳥取大学前」であり、約1.5kmに位置する。

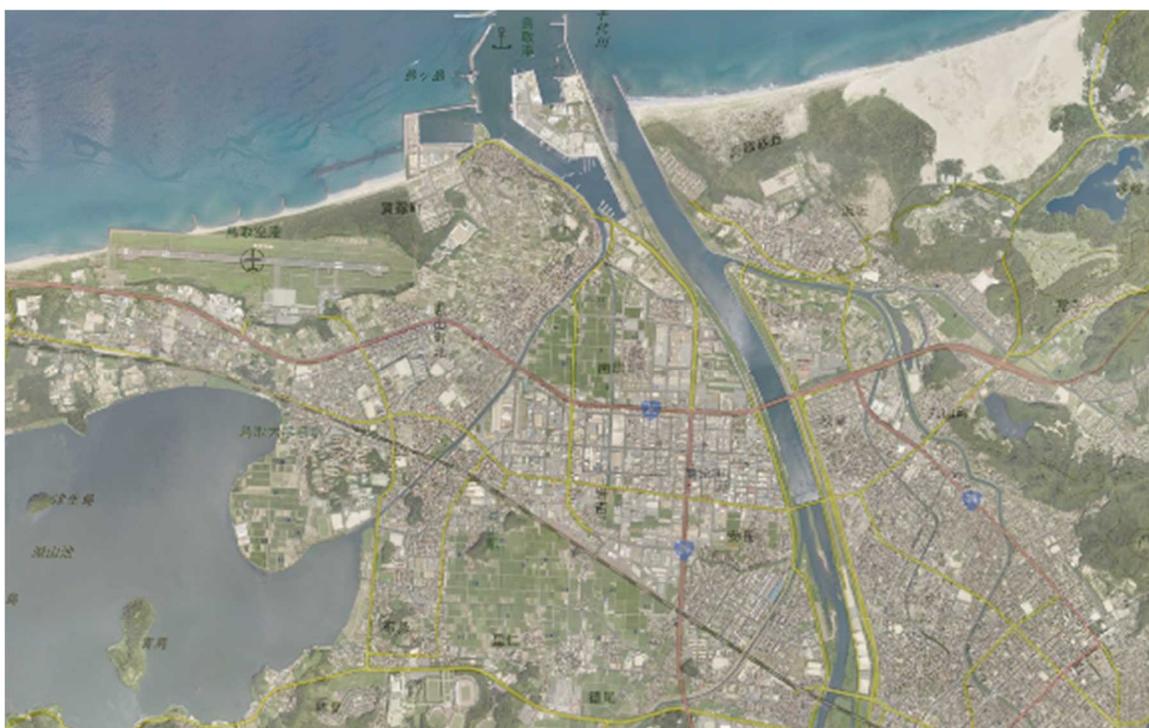


図 2-1 鳥取砂丘コナン空港の位置図

出所：国土地理院

空港連絡バスは、鳥取駅行き、及び倉吉駅方面の2系統が運行されている。



図 2-2 鳥取砂丘コナン空港のアクセスバス

2.2 利用状況・需要特性

(1) 旅客数・貨物量の推移

鳥取砂丘コナン空港からは、平成 29 年 10 月現在、定期便として羽田路線が開設されている。羽田路線の利用旅客数は平成 28 年度で 37 万人であり、過去 5 年間連続して対前年度を上回って推移している。

羽田路線の利用客数の増加は、平成 26 年度に運航回数が 8 回（4 往復）から 10 回（5 往復）に増便されたことが背景となっている。これは、「羽田発着枠政策コンテスト」を活用した増便である。増便当初は提供座席数が急増したことから搭乗率が一旦下がったが、その後、利用者が定着してきた。運航機材は 160 席クラスの小型ジェット機が継続して就航している。

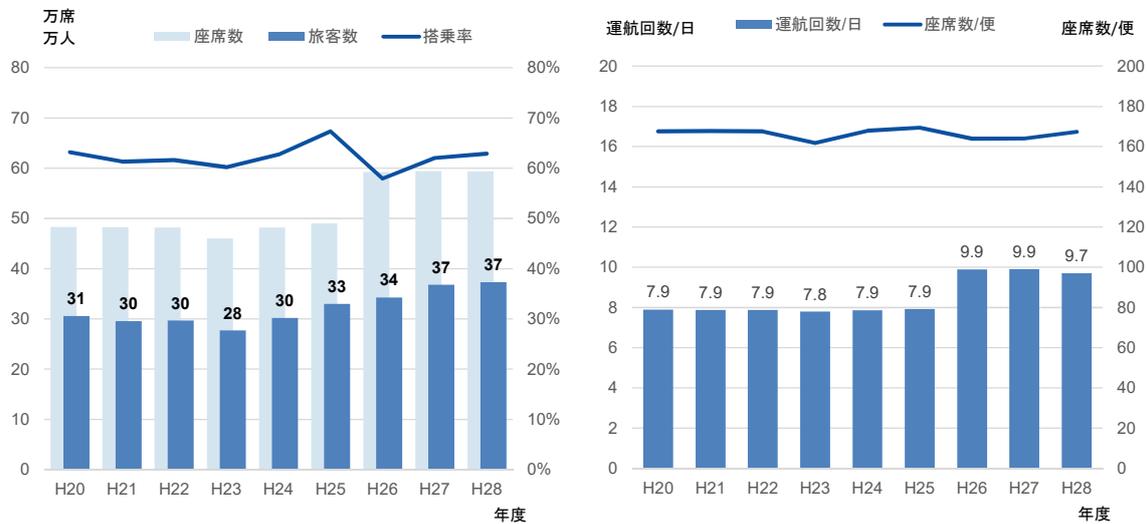


図 2-3 鳥取～羽田路線の旅客数・座席数・運航回数

出所：鳥取県資料 ※運航回数/日は航空輸送統計年報の数値を 365 日で除したもの

■羽田発着枠政策コンテスト

- 地方航空ネットワークの維持・充実には、企業努力のみではなく、地域と航空会社とのパートナーシップを通じてニーズにあった需要喚起策等の取組を実施していくことが重要であるため、羽田の政策枠 3 枠を活用して「羽田発着枠政策コンテスト」を実施。
- 増便を希望する地域と航空会社の今後の取組について、有識者懇談会（H25.11.6）による評価を実施し、優秀と考えられた 3 路線（羽田～山形、鳥取、石見）に 1 枠ずつ配分。
- 2 年ごとに地域における取り組みの評価し、配分の継続性を判断している。羽田～鳥取路線は、平成 30 年～平成 31 年の 2 年間の発着枠の使用の継続が決まっている。

月別にみると、冬期（12～2月）は旅客数が落ち込む傾向にある。ピーク期の8月とオフピークの2月の旅客数では約1.7倍の差が生じている。就航機材は年間を通じて小型ジェット機が就航している。

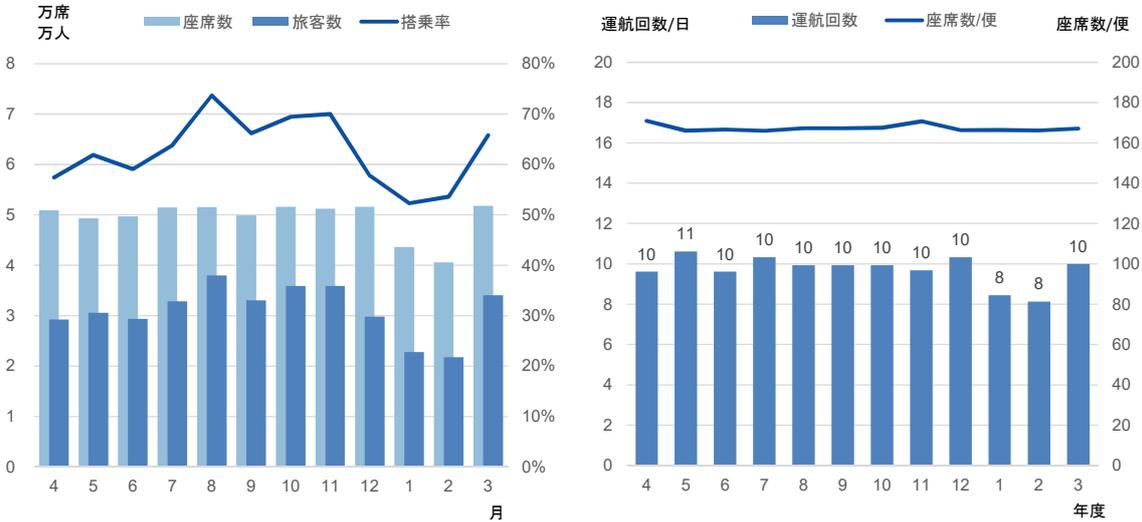


図 2-4 月別鳥取～羽田路線の旅客数・座席数・運航回数 (平成 28 年度)

出所：鳥取県資料 ※運航回数/日は航空輸送統計年報の数値を 365 日で除したもの

航空貨物の取り扱いは平成 28 年度で約 530 トンである。鳥取砂丘コナン空港からの積込貨物が約 2/3 を占めている。平成 26 年度まで継続して減少していたが、近年は微増している。輸送品目は積込貨物、取卸貨物共に精密機械が多い。

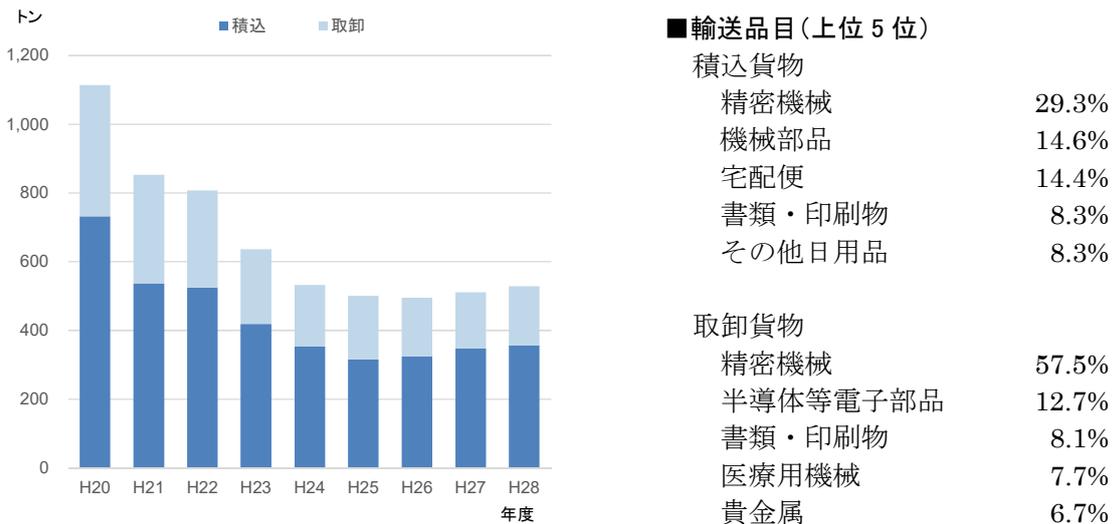


図 2-5 鳥取～羽田路線の貨物量

出所：空港管理状況調書、平成 28 年度航空貨物動態調査

国際線は、チャーター便としての運航がみられ、平成 28 年度は 8 便が運航された。鳥取県は台湾の台中県と観光交流協定を平成 29 年 10 月に提携しており、提携以前からチャーター便の運航等を通じた交流促進に取り組んできている。

表 2-1 鳥取砂丘コナン空港における国際チャーター便の運航回数

	便/年度			
	2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28
韓国				
中国		2		
台湾	6	4	8	4
ロシア	4	4		4
合計	10	10	8	8

	便/年度			
	2013 H25	2014 H26	2015 H27	2016 H28
コリアエクスプレス				
中国東方航空		2		
チャイナエアライン			6	
マンダリン航空	6	4	2	2
遠東航空				2
ヤクーチヤ航空	4	4		4
合計	10	10	8	8

出所：国土交通省

国際線の利用者数について、国内線乗降客数が鳥取空港と類似する空港との比較を行った。鳥取砂丘コナン空港の国際線旅客数は過去4年平均で年間605人であり、他空港と比較すると少ない状況である。また、伸び率について、平成25年度を100とした場合の比率を算出すると、他空港では国際旅客が増加している空港が多い中、鳥取砂丘コナン空港は平成25年度に比べ平成28年度の旅客数は減少している。

表 2-2 鳥取砂丘コナン空港及び類似空港における国際線乗降客数

年度	鳥取	山形	静岡	茨城	富山	庄内	花巻
H25	813	885	165,018	100,178	87,716	580	10,459
H26	181	1,542	244,027	119,711	101,757	614	14,423
H27	782	4,615	389,577	150,650	115,490	1,166	6,064
H28	644	2,032	274,540	149,445	103,020	316	5,498
過去4年平均	605	2,269	268,291	129,996	101,996	669	9,111
備考			定期便	定期便	定期便		

※対象空港：国内線乗降客数が鳥取空港と同水準の主な空港。

H25を100とした場合の比率

年度	鳥取	山形	静岡	茨城	富山	庄内	花巻
H25	100	100	100	100	100	100	100
H26	22	174	148	119	116	106	138
H27	96	521	236	150	132	201	58
H28	79	230	166	149	117	54	53

出所：空港管理状況調書

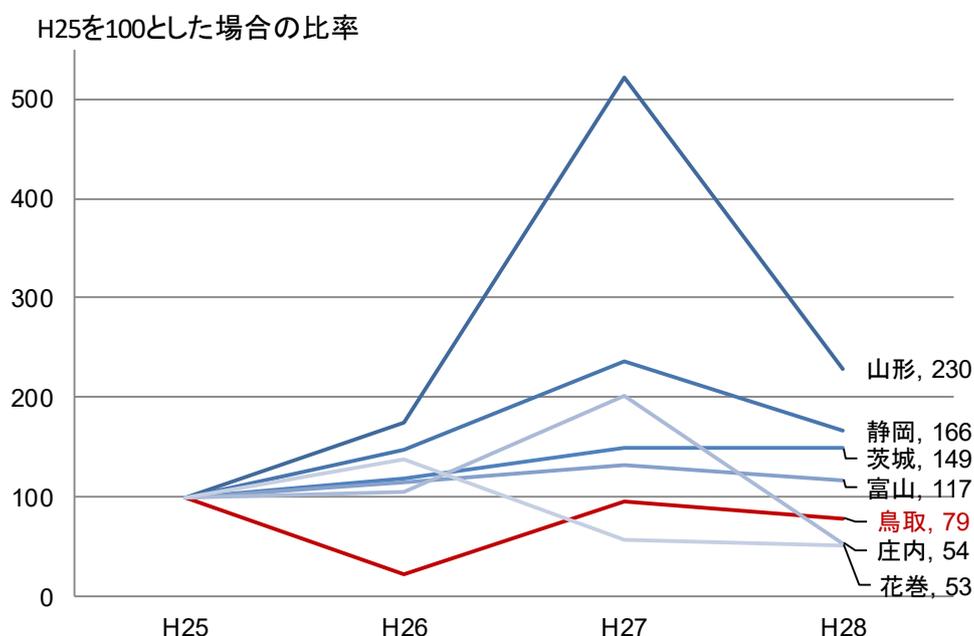


図 2-6 国際線乗降客数の伸び率

(2) ダイヤ

羽田路線のダイヤは以下のとおりである。羽田発着枠政策コンテストで獲得した増便に応じて、昼間時間帯の便が増加している。また、鳥取空港発の初便を運航するため、鳥取空港においてナイトステイを実施している。これらを通じて 1 日のうち各時間帯で航空便が利用可能となっている。

表 2-3 羽田～鳥取路線の運航ダイヤ

平成25年10月

羽田発 HND→TTJ	鳥取発 TTJ→HND
0640	0755
1055	1210
1600	1715
1940	2100

鳥取発 TTJ→HND	羽田発 HND→TTJ
0705	0820
0840	0955
1255	1410
1745	1900

平成29年10月

羽田発 HND→TTJ	鳥取発 TTJ→HND
0650	0805
0940	1055
1305	1420
1625	1740
1930	2045

鳥取発 TTJ→HND	羽田発 HND→TTJ
0705	0820
0845	1000
1140	1300
1455	1610
1830	1955

出所：時刻表

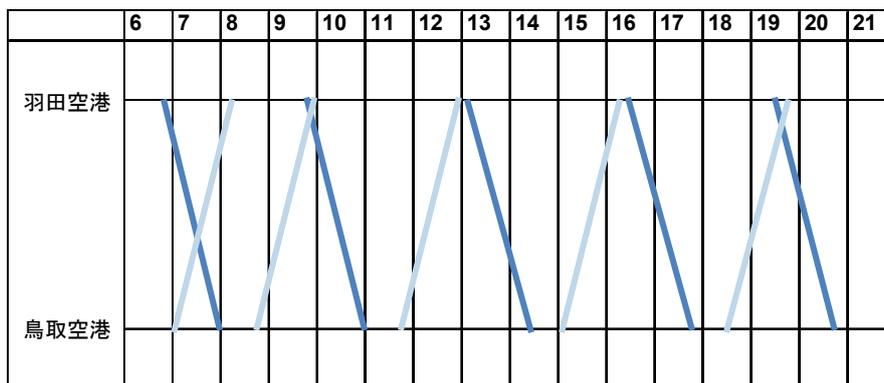


図 2-7 羽田～鳥取路線の運航ダイヤ (平成 29 年 10 月)

(3) 就航率

鳥取空港は積雪地域に立地しており、冬期は就航率が落ち込む傾向にある。年間を通じると平成 26、平成 27 年度は 99%であったが、平成 28 年度は積雪に伴い 1～2 月に欠航が多く（1 月 48 便、2 月 36 便が欠航 ※これは日平均 1 便以上に相当）、就航率は 85%前後まで低下した。

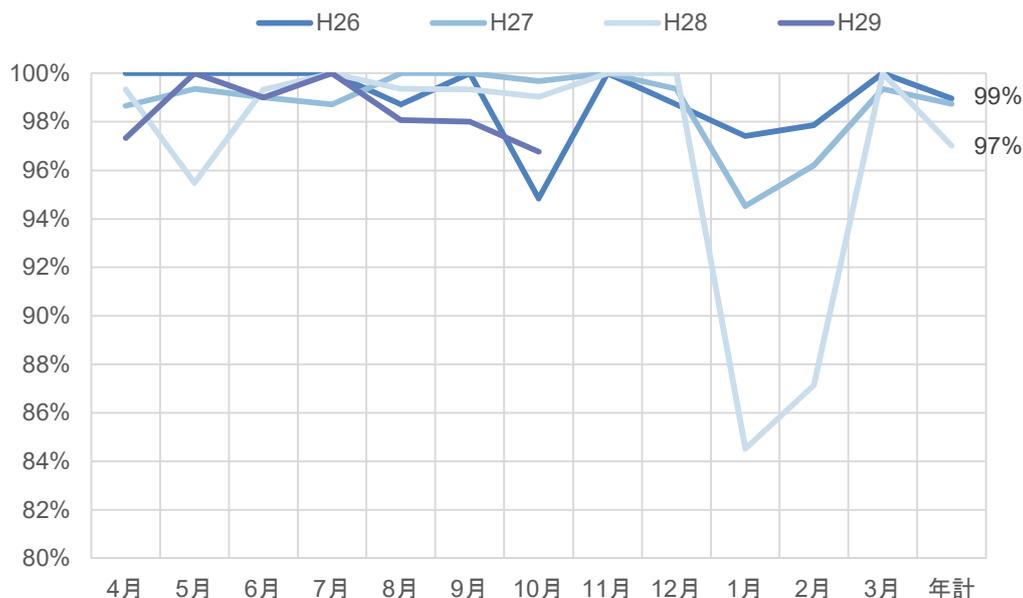


図 2-8 鳥取空港の月別就航率

出所：鳥取県資料



図 2-9 積雪時の状況（平成 29 年 2 月）

出所：鳥取県

(4) 需要特性

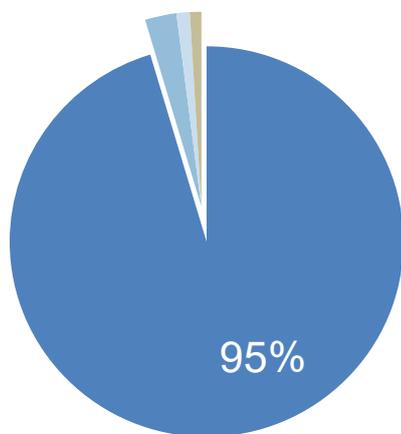
① 発着地・現住所

鳥取砂丘コナン空港利用者の発着地は、鳥取県に 95%が集中している。鳥取県の他は兵庫県（但馬地方）の利用が若干みられる。鳥取県内をゾーン別にみると、空港が所在する鳥取県東部が 77%、倉吉市を中心とする鳥取県中部が 21%となっている。

利用者の現住所は鳥取県が 46%、関東地方等の就航先居住者は 52%であり、若干、就航先居住者が多い。

【県別】

■鳥取県 ■兵庫県 ■島根県 ■他国内 ■海外



【鳥取県の内訳】

■鳥取県東部 ■鳥取県中部 ■鳥取県西部

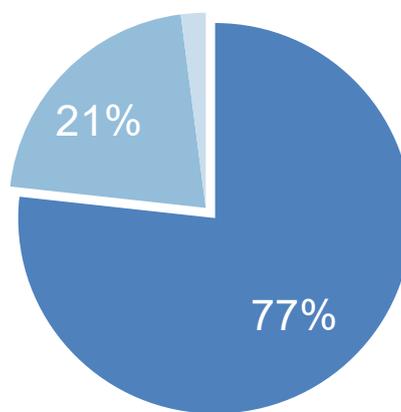
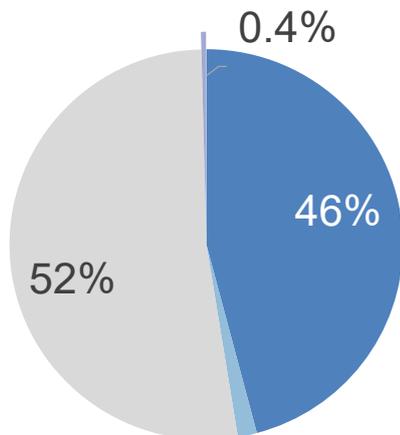


図 2-10 鳥取砂丘コナン空港利用者の発着地

出所：平成 27 年度航空旅客動態調査 ※平日を 5 日、休日を 2 日として集計

【県別】

■鳥取県 ■兵庫県 ■島根県 ■他国内 ■海外



【鳥取県の内訳】

■鳥取県東部 ■鳥取県中部 ■鳥取県西部

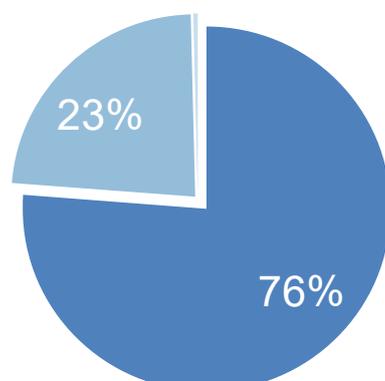


図 2-11 鳥取砂丘コナン空港利用者の現住所地

出所：平成 27 年度航空旅客動態調査 ※平日を 5 日、休日を 2 日として集計

国内線を利用する海外居住者は平成 27 年度では 0.4%であり、これを人数換算すると年間約 1,500 人（便当たり 0.6 人、日当たり 4.1 人）となる。経年的にみても 1%未満が続いている。海外方面別には年ごとの変動があるが、北米やアジア方面との乗継利用が中心である。

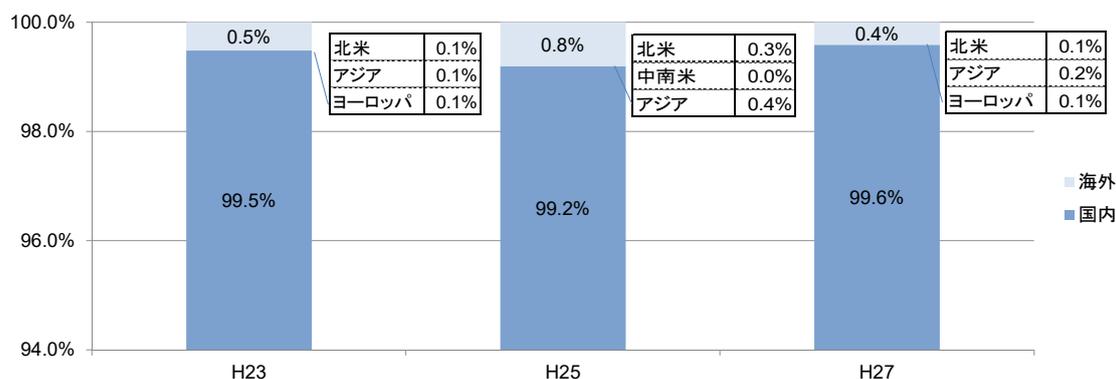


図 2-12 鳥取砂丘コナン空港利用者の現住所地（海外の内訳）

出所：航空旅客動態調査 ※平日を 5 日、休日を 2 日として集計

中国地方に立地する各空港の国内航空利用客のうち、海外居住者の比率の平均値は 0.7%であり、鳥取空港は平均に比べ低い。海外居住者の割合が多いのは、米軍との共用空港である岩国飛行場であり、それに広島空港が続いている。



図 2-13 近隣空港利用者のうち海外居住者の割合

出所：平成 27 年度航空旅客動態調査 ※平日を 5 日、休日を 2 日として集計

なお、人数ベース（平成 28 年度データに基づく推計）では、広島空港が 2.7 万人（便当たり 2.6 人）で突出して多い。鳥取空港は米子や出雲空港と比べて約半数である。

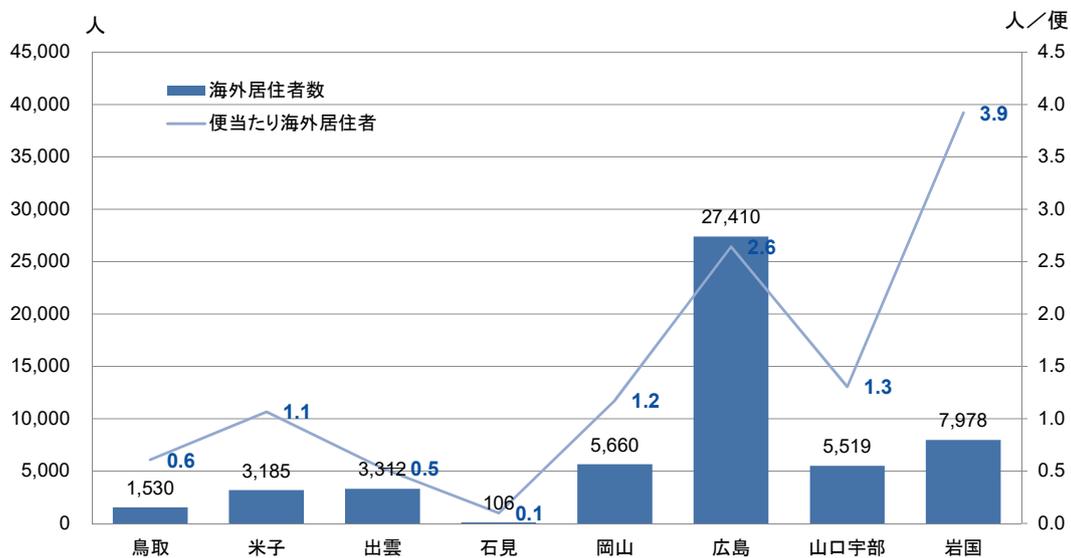


図 2-14 近隣空港利用者のうち海外居住者数（推計値）

出所：平成 27 年度航空旅客動態調査、平成 28 年度空港管理状況調書に基づく推計値

② 旅行目的

鳥取～羽田路線の利用者数は週間値では約半数が仕事目的である。平日、休日別にみると平日は仕事目的が61%となる。一方、休日は仕事目的が26%まで低下し、観光や使用目的が増加している。この旅行目的の傾向は概ね米子～羽田路線も同様であるが、米子～羽田路線のほうが観光目的の比率が高い。

【鳥取～羽田】

【参考：米子～羽田】

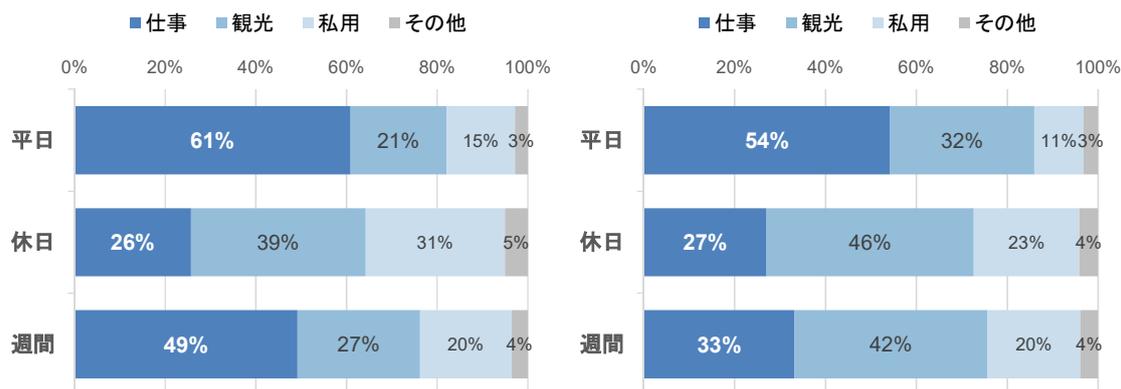


図 2-15 航空路利用者の旅行目的

出所：平成 27 年度航空旅客動態調査 ※週間は平日を 5 日、休日を 2 日として集計

③ アクセス交通

空港へのアクセス交通は、約半数が自家用車の利用である。自家用車利用者のうち空港駐車場の利用者は週間値で67%であり、残りは送迎等である。自家用車の他には空港バスやレンタカーが利用されているが、観光バスの利用は限定的である。

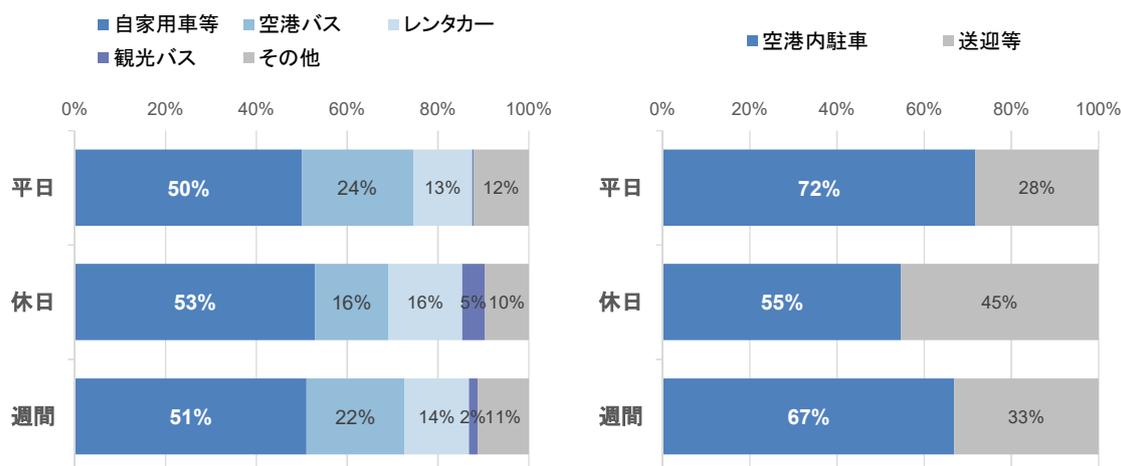


図 2-16 鳥取砂丘コナン空港のアクセス交通

出所：平成 27 年度航空旅客動態調査 ※週間は平日を 5 日、休日を 2 日として集計

2.2.2 事業環境・市場分析

(1) 鳥取県の動向

① 地域間旅客流動・航空分担率

鳥取県を発着する航空と鉄道利用者を相手地域別に集計すると以下のとおりとなる（但し、航空の利用がみられない関西、中国地域は除いた）。

鳥取県を発着する旅客は、関東方面が年間約 80 万人であり、約 90%が航空を利用している。また、北海道、東北方面は約 9 万人の流動があり、ほぼ航空が利用されている。鳥取空港からの直行便がないことから、羽田空港での乗り継ぎ利用や、伊丹空港に就航する路線の利用が想定される。九州方面は約 9 万人の流動があるが、航空と鉄道が競合関係にあり、航空の利用は九州全体の平均で約 20%である。

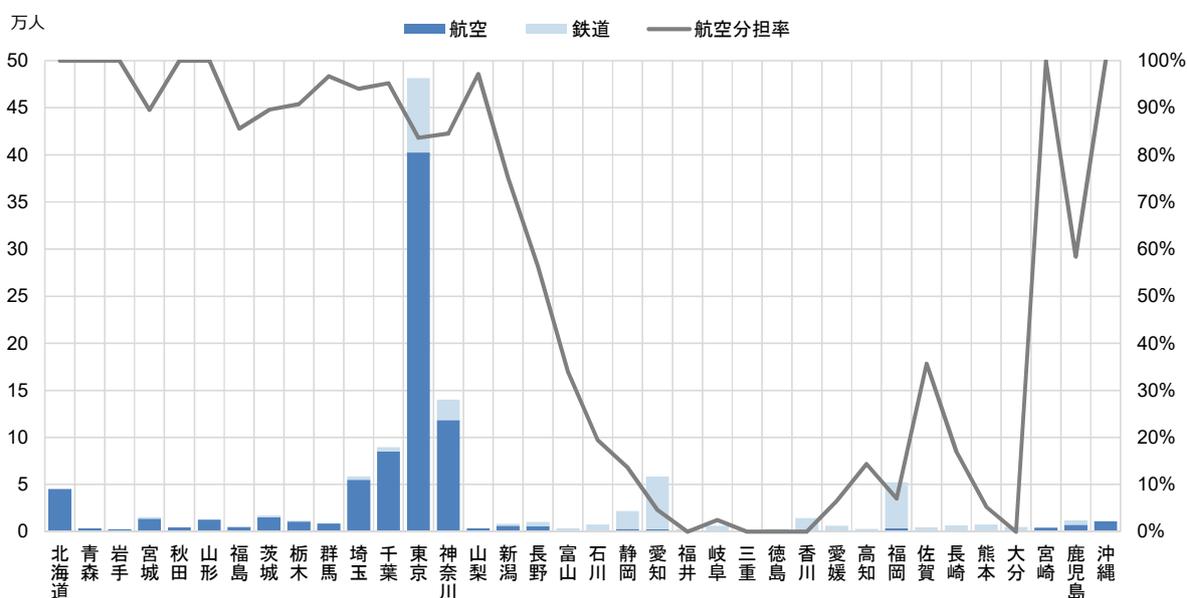


図 2-17 鳥取県の地域間交通機関別旅客流動・航空分担率

出所：航空；平成 27 年度航空旅客動態調査、航空輸送統計に基づく推計値
 鉄道；平成 27 年度旅客地域流動調査 JR 定期外

② 後背圏における他空港の利用状況

鳥取県内を発着する国内航空旅客の利用空港について、鳥取県内をゾーン別にみると、鳥取県東部ゾーンは鳥取空港の利用が94%であり、大部分が鳥取空港を利用している。その他の利用空港は、伊丹空港等であり周遊旅行や鳥取空港に就航していない路線の利用者であると思われる。

鳥取県中部ゾーンにおいても鳥取空港の利用が82%で大半を占めているが、米子空港の利用も9%程度みられる。鳥取県西部ゾーンは米子空港の利用が88%であり、鳥取空港はほとんど利用されていない。

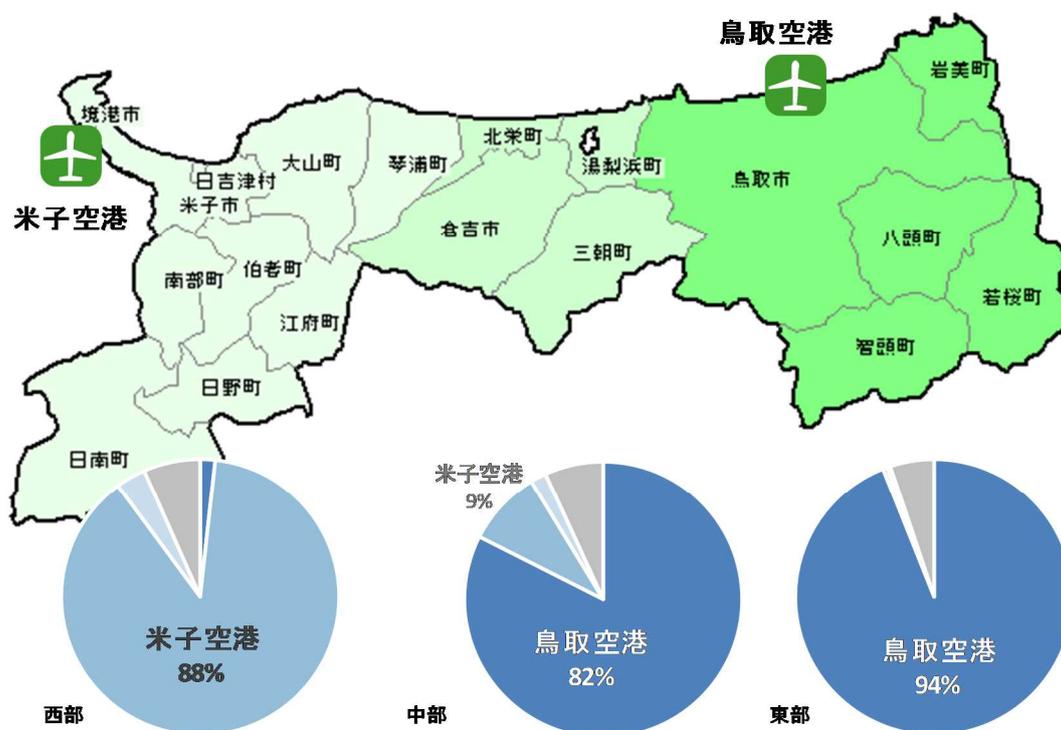


図 2-18 鳥取県内のゾーン別利用空港の割合

出所：平成 27 年度航空旅客動態調査 ※平日を 5 日、休日を 2 日として集計

③ 国際旅客

鳥取県の国際航空旅客は、平成 27 年度国際航空旅客動態調査によれば、日本人は約 26 千人と推計されている。一方、外国人については鳥取県観光入込動態調査によれば、平成 28 年度の延べ人数で 56 千人となっている。

外国人についての経年変化をみると、年々増加傾向にある。国籍別には韓国、台湾、香港が多く、これらの 3 地域で全体の 70%を占める。伸び率が高いのは中国であり、それに香港が続いている。

鳥取県内の外国人の訪問地は、鳥取県中部、西部が中心となっている。外国人の訪問が多い観光施設は『青山剛昌ふるさと館』、『二十世紀梨記念館』、『とっとり花回廊』である。

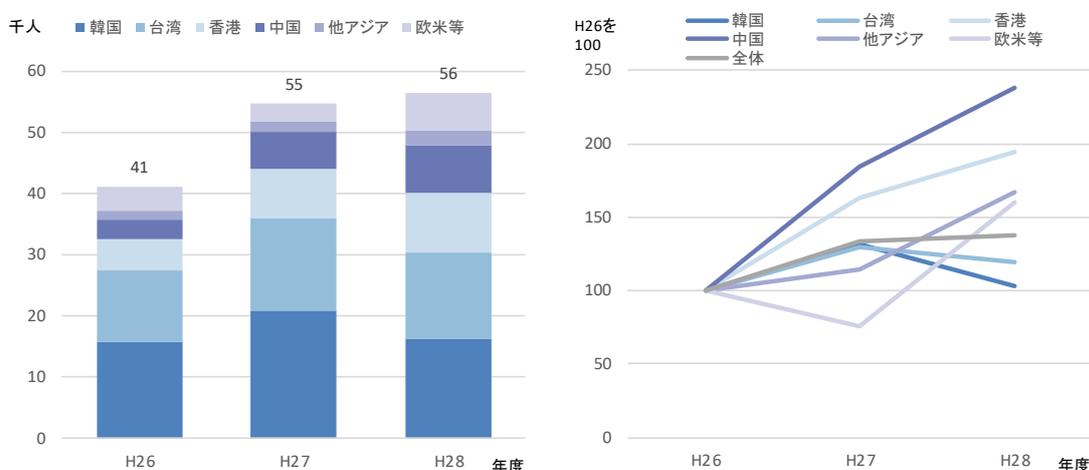
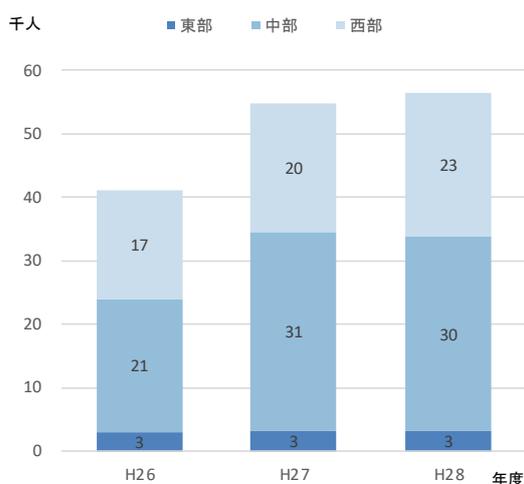


図 2-19 鳥取県内を訪問する外国人の国籍別推移

出所：鳥取県観光入込動態調査



主な観光施設	所在地	延べ外国人観光客数
青山剛昌ふるさと館	伯耆北栄町	15,139人
二十世紀梨記念館	倉吉市	12,859人
とっとり花回廊	西伯郡南部町	10,520人
水木しげる記念館	境港市	9,343人
夢みなとタワー	境港市	2,664人
中国庭園燕趙園	東伯郡湯梨浜町	2,438人
山陰松島遊覧船	岩美郡岩美町	1,157人
わらべ館	鳥取市	1,056人
仁風閣	鳥取市	589人
石谷家住宅	八頭郡智頭町	295人
米子水鳥公園	米子市	172人
因幡万葉歴史館	鳥取市	69人
鳥取民藝美術館	鳥取市	47人
倉吉博物館	倉吉市	45人
米子市立山陰歴史館	米子市	34人
やまびこ館	鳥取市	15人
荒木又右衛門・羅漢堂	鳥取市	7人

図 2-20 鳥取県内の外国人訪問地・主な観光施設

出所：鳥取県観光入込動態調査

鳥取空港には国際定期便が就航していないことから、鳥取県民あるいは鳥取県を訪問する外国人は他の空港で出入国を行っている。

日本人については、羽田空港が 39%で最多であり、それに関西が続いている。外国人については、国籍毎に差異がみられ、米子空港に路線が開設されている韓国、香港については米子空港の利用がほとんどとなっている。

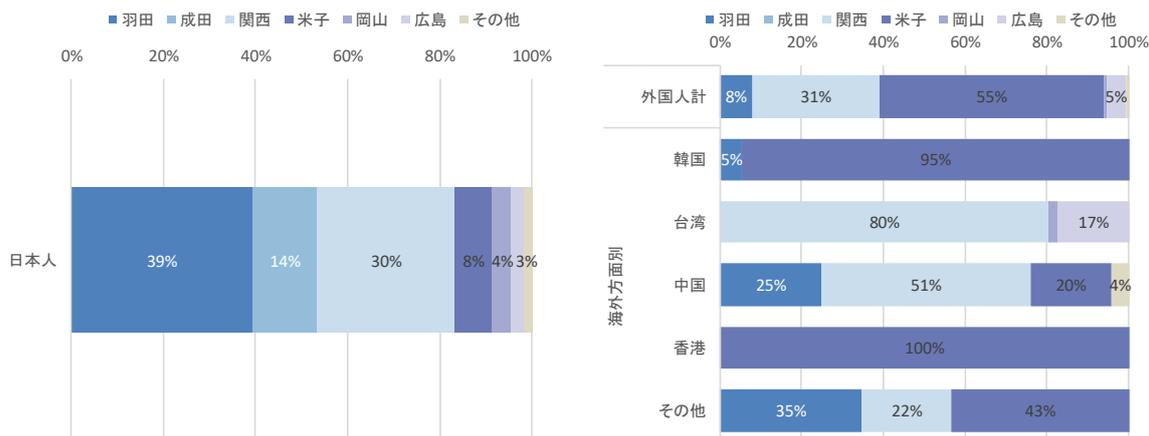


図 2-21 国際航空旅客の利用空港

出所：日本人；平成 27 年度国際航空旅客動態調査、外国人；FF-Data（2016）

鳥取県を発着する国際旅客は約 5 万人（往復ベースで 10 万人）であり、日本人、外国人の比率は概ねバランスが取れている。日本人は首都圏空港の利用が多いが、外国人は、関西空港、米子空港の利用が多い。

表 2-4 国際航空旅客の出国空港の年間推計値（2016 年）

	日本人	外国人						合計
		外国人	韓国	台湾	中国	香港	その他	
羽田	10,905	1,706	532		926		248	12,611
成田	3,967							3,967
関西	8,224	6,833		4,770	1,906		157	15,057
米子	2,319	12,045	9,180		736	1,819	310	14,364
岡山	1,199	136		136				1,335
広島	729	1,031		1,031				1,760
中部	460							460
佐賀		162			162			162
合計	27,803	21,913	9,712	5,937	3,730	1,819	715	49,716

出所：日本人；平成 27 年度国際航空旅客動態調査、外国人；FF-Data（2016）

鳥取県を訪問した外国人について、入国空港から鳥取県、ならびに鳥取県から出国空港までの交通手段について集計を行った。

最も利用が多い米子空港については、バスと鉄道が利用されている。関西空港との交通手段は鉄道が 88%で多い。首都圏の羽田、成田については交通手段不明の回答が多いが、飛行機の利用もみられる。

表 2-5 鳥取を訪問した外国人の出入国空港までの交通手段

出入国空港	外国人							合計
	バス	鉄道	タクシー	レンタカー	乗用車	飛行機	不明	
米子	10,515	7,899	1,705	2,420	1,442		201	24,182
関西	1,403	10,875		79				12,357
羽田		231				811	1,706	2,748
成田							1,628	1,628
広島		1,100		280			1,031	2,411
その他	1,188	332		106	17			1,273
合計	13,106	20,105	1,705	2,779	1,442	811	4,566	43,326

出入国空港	外国人							合計
	バス	鉄道	タクシー	レンタカー	乗用車	飛行機	不明	
米子	43%	33%	7%	10%	6%		1%	100%
関西	11%	88%		1%				100%
羽田		8%				30%	62%	100%
成田							100%	100%
広島		46%		12%			43%	100%
その他	93%	26%		8%	1%			100%
合計	30%	46%	4%	6%	3%	2%	11%	100%

出所： FF-Data (2016)

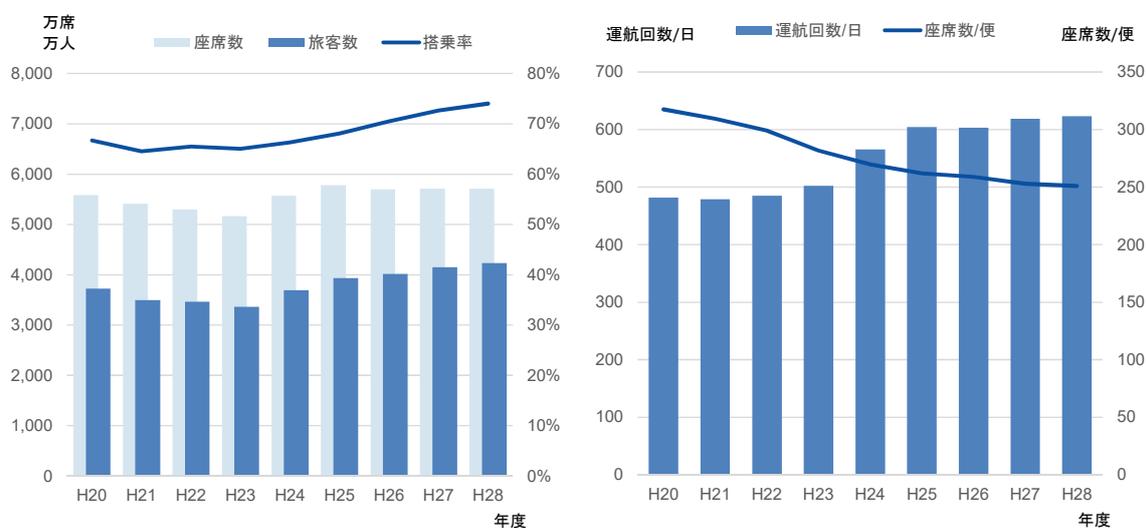
(2) 全国動向

① 国内旅客

1) 輸送量

国内航空路線の利用者数は幹線、ローカル線ともに平成 24 年度以降、増加傾向にある。利用者数の増加の一因として、平成 24 年度以降、事業を拡大している LCC による運航回数が増加が挙げられる。また、航空会社は機材を小型化することで、搭乗率を向上させている。機材の小型化と増便を並行して進めていることから、提供座席数は大きく変化していない。

(幹線計)羽田、成田、伊丹、関西、新千歳、福岡、那覇を相互に結ぶ路線



(ローカル線計)

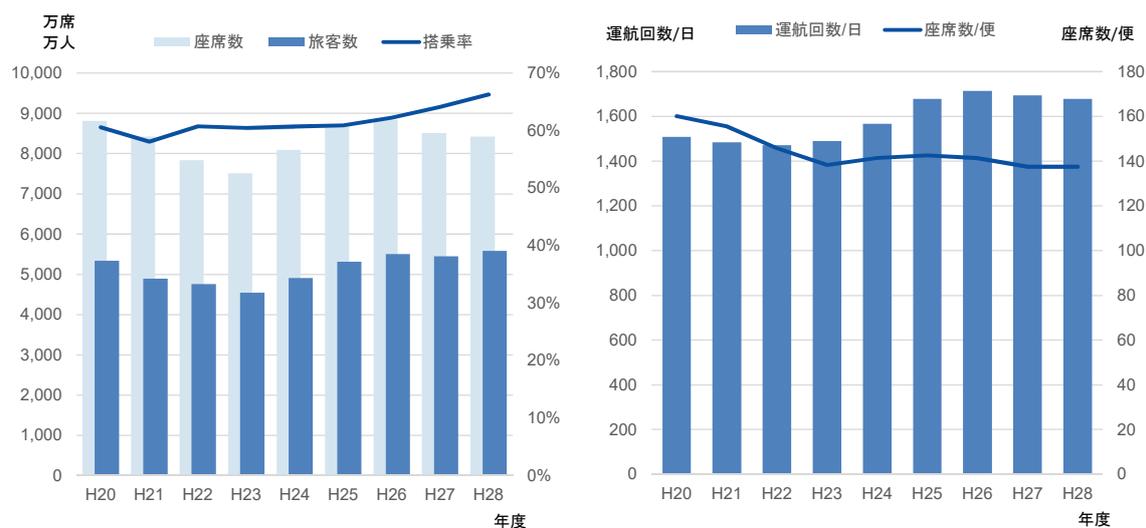


図 2-22 国内航空路線の全国動向

出所：航空輸送統計

2) 航空会社

航空会社別の国内線の旅客数は平成 23 年度以降、全国的に回復基調にあるが利用者数を伸ばしているのは低費用航空会社（以下、LCC）による輸送であり、その他の航空会社は概ね横ばいで推移している。

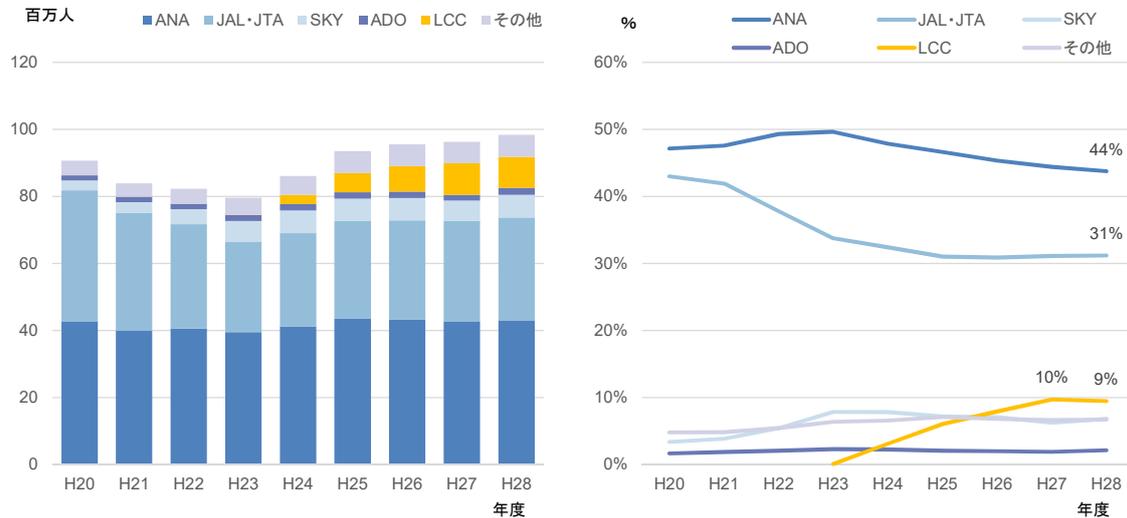


図 2-23 航空会社別国内旅客数・市場シェアの推移

出所：航空輸送サービスに係る情報公開

大手航空会社の中期経営戦略のうち、国内線に関するものを整理すると以下のとおりであり、安定成長を目指す方針としている。

ANA 2016～2020 年度 中期経営戦略

- FSA（国内線）・・・需要拡大が見込まれない中、マーケットシェアを維持しながら徹底的な効率化を進めることで、収益を維持。
- 成長の続くアジアの訪日需要を取り込み、さらに国内線で各地へ送客することによって、地方創生に貢献。
- 2020 年度末の国内生産量は 2015 年度比 96%

JAL 2017～2020 年度 中期経営計画

- 「価値の高いサービスの提供」と「新たな航空需要の創造」を通じて、安定的な成長を実現します。
- 最新機エアバス A350-900 型機の幹線への導入やエンブラエル 190、ATR42-600 型機などの新機材の地方路線への導入、機内インターネットや高品質な座席を装着する機材の拡大などを実施します。

一方、LCC や、FDA のような地域航空会社は、機材の調達に応じて、新規路線を拡大させている。平成 29 年度に新たに開設された国内線の例を以下に示す。

平成 29 年度に新たに開設された国内線の例 ※平成 30 年 3 月からの開設予定を含む

- ・ 成田～函館、関西～奄美（バニラエア）
- ・ 関西～釧路（ピーチ）
- ・ 成田～宮崎（ジェットスター・ジャパン）
- ・ 静岡～出雲、仙台～出雲（FDA）
- ・ 札幌～松山、中部～松山、福岡～新潟（IBEX）

バニラとピーチの 2 社の LCC を傘下に持つ ANA グループの中期経営戦略によると、5 年後には座席供給量を 2017 年度比の 2.2 倍とすることを計画している。LCC は拠点空港からの路線展開を基本としているため、バニラは成田空港、ピーチは関西空港あるいは今後拠点化を進める新千歳空港や仙台空港を起終点とする路線が増加することが想定される。

ANA グループの LCC の経営方針

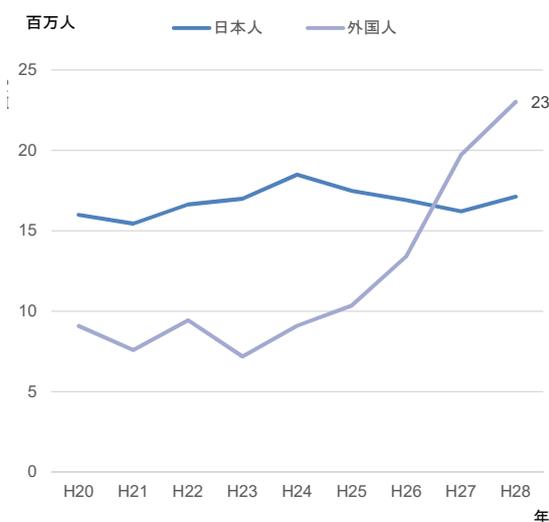
<p>i) Vanilla ブランド</p> <p>2017 年度中に小型機材を3機追加(合計 15 機)し、成田発着の国内線の増強を図りつつ、レベニューマネジメントを強化し収益性を向上させます。</p> <p>既存路線の収益性の向上</p> <p>中距離 LCC マーケット 進出の検討</p> <p>LCC 間連携による徹底した効率化の追求(施設・インフラ・整備・オペレーション体制)</p>	<p>ii) Peach ブランド</p> <p>安定した収益基盤をベースに 2017 年度は小型機を2機追加(合計 20 機)し、仙台、新千歳など新規拠点の展開を推進します。非航空系事業にも注力し地方創生に貢献します。</p> <p>新規拠点の展開(仙台・新千歳)</p> <p>地方創生『関西モデル』展開</p> <p>LCC 間連携による徹底した効率化の追求(施設・インフラ・整備・オペレーション体制)</p>																						
<p>《地域別 LCC マーケットの座席数シェア》</p> <table border="1"> <caption>地域別 LCC マーケットの座席数シェア (FY20)</caption> <thead> <tr> <th>地域</th> <th>座席数シェア (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東南アジア</td> <td>53.4%</td> </tr> <tr> <td>欧州</td> <td>38.9%</td> </tr> <tr> <td>北米</td> <td>31.8%</td> </tr> <tr> <td>北東アジア</td> <td>11.2%</td> </tr> </tbody> </table>	地域	座席数シェア (%)	東南アジア	53.4%	欧州	38.9%	北米	31.8%	北東アジア	11.2%	<p>《バニラエア》</p> <table border="1"> <tr> <td>生産量 (百万座キロ)</td> <td>FY2017</td> <td>FY2020</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4,980</td> <td>約220%</td> </tr> </table> <p>《Peach》</p> <table border="1"> <tr> <td>生産量 (百万座キロ)</td> <td>FY2017</td> <td>FY2020</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7,800</td> <td>約220%</td> </tr> </table>	生産量 (百万座キロ)	FY2017	FY2020		4,980	約220%	生産量 (百万座キロ)	FY2017	FY2020		7,800	約220%
地域	座席数シェア (%)																						
東南アジア	53.4%																						
欧州	38.9%																						
北米	31.8%																						
北東アジア	11.2%																						
生産量 (百万座キロ)	FY2017	FY2020																					
	4,980	約220%																					
生産量 (百万座キロ)	FY2017	FY2020																					
	7,800	約220%																					

② 国際旅客

国際旅客は全国的に増加傾向にある。これを牽引しているのは外国人需要であり、H28年は対年間約23百万人の来訪があった。国籍別にみると、特に近年中国からの外国人の伸びが高い。台湾、香港については、平成28年に伸び率が鈍化している。

国際線の便数は大都市圏の空港のみならず地方空港においても増加しており、平成28年10月時点では国際線の約21%が地方空港の便である。訪日外国人の旅行形態は空港ごとに特徴があり、大都市圏空港では個人旅行者(FIT)が多いが、地方空港では団体旅行が多い。

(出国者数)



(国籍別訪日外国人客数)

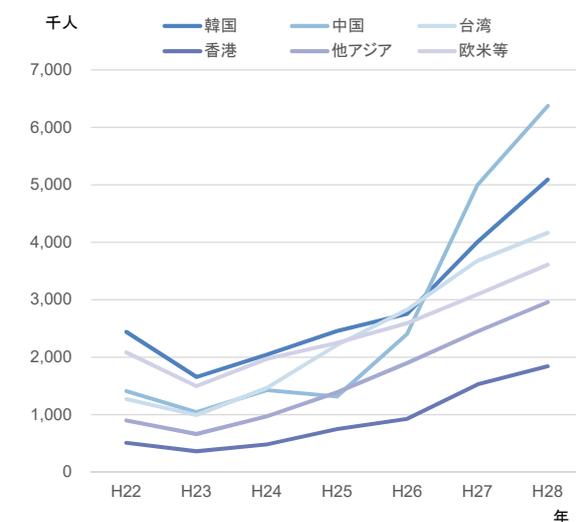
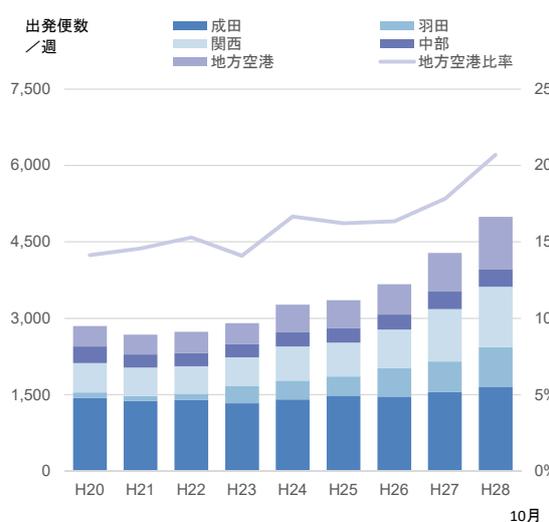


図 2-24 出国者数・国籍別訪日外国人の推移

出所：出入国管理統計、JNTO

(空港別国際線便数)



(空港別外国人の旅行形態)

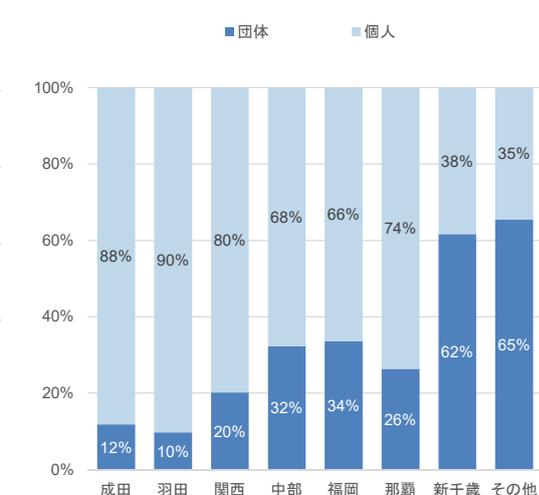


図 2-25 国際線便数の推移・外国人の旅行形態

出所：時刻表、平成27年度国際航空旅客動態調査

③ 国の観光施策

日本政府は、急増する訪日外国人旅行者を背景として、観光を「地方創生の切り札」、「成長戦略の柱」として位置付け、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成 28 年 3 月 30）において、以下のとおり 2020 年、2030 年の目標値を掲げている。

観光を地方創生につなげていくためには、地方部への外国人旅行者の訪問を増大させていくことが重要であるとしており、地方部へ積極的に外国人の宿泊者数を増加させていく方針としている。

表 2-6 観光施策の目標値

指標	2016 年 (速報値)	2020 年 (平成 32 年度)	2030 年
訪日外国人旅行者数	2,404 万人	4,000 万人	6,000 万人
訪日外国人旅行消費額	3.7 兆円	8 兆円	15 兆円
地方部(三大都市圏以外)での 外国人延べ宿泊者数	2,845 万人泊	7,000 万人泊	1 億 3,000 万人泊
外国人リピーター数	1,436 万人	2,400 万人	3,600 万人
日本人国内旅行消費額	20.9 兆円	21 兆円	22 兆円

「明日の日本を支える観光ビジョン」では、以下のとおり地方空港や地方創生に関する具体的な施策が掲げられている。

地方空港のゲートウェイ機能強化と LCC 就航促進
<p>○ 地方空港のゲートウェイ機能強化と LCC 就航促進に向け、以下の取組を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 複数空港の一体運営（コンセッション等）の推進（特に北海道） ▶ 地方空港の着陸料軽減を実施 ▶ 首都圏空港の容量拡大（羽田空港の飛行経路の見直し 等） ▶ 首都圏におけるビジネスジェットの入受環境の改善 ▶ 地方空港の LCC・チャーター便の入受促進（グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ 機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保 等） ▶ コンセッション空港等における到着時免税店制度の研究・検討 ▶ 新規誘致に係る JNTO の協働プロモーション支援

「地方創生回廊」の完備
<p>○ 新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した「地方創生回廊」の完備に向け、以下の取組を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ これまで出発前に海外の限られた旅行代理店でしか購入できなかった「ジャパン・レールパス」の日本到着後の購入を可能に（2016 年度実証実験開始）

- ～新幹線開業、コンセション空港の運営開始、交通結節点の機能高度化等と連動し、観光地へのアクセス交通の充実等により、地方への人の流れを創出
 - ～新幹線の開業、空路開設等に合わせた、観光地周辺までの新たなアクセスルート設定と観光地周辺での交通の充実、新たな旅行商品、乗り放題きっぷ等の造成
 - ～新幹線全駅（108 駅）の観光拠点としての機能強化
 - ～新宿南口交通ターミナルの開業（2016 年 4 月）をはじめ、交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化し、高速バスネットワークの充実を推進
- ▶ 高速道路ナンバリングや観光地と連携した道路案内標識の改善によるわかりやすい道案内の実現
 - ▶ 規制の弾力化等を通じた多様なアクセス交通の実現
 - ～舟運の規制見直しによる活性化（2016 年度から 2 年間、東京のベイエリア等をモデル地区として実証実験開始）
 - ～交通空白地域における観光客の移動手段としての自家用車の活用拡大（国家戦略特別区域法の一部改正法（案）の活用）

また、「観光立国推進基本計画」（平成 29～平成 32 年度）では、「地方イン・地方アウト」の流れを創出することを掲げており、全国的な訪日外国人旅行者の増加と相まって、地方空港における国際旅客が一層増加することが見込まれる。

国際拠点空港等の整備等

- ▶ その他の地方空港においても、「地方イン・地方アウト」の流れを創出するため、着陸料軽減等の取組により、地方空港のゲートウェイ機能強化と LCC 就航促進を図り、地方における訪日外国人旅行者の受入れを拡大する。
- ▶ 加えて、LCC の新規就航促進に向け、地方空港や地方公共団体と連携しながら「Routes Asia」等の場において、海外の航空会社に対し、新規就航や増便を積極的に働きかけるとともに、地方空港や地方公共団体が新規路線を誘致するに際し、インセンティブとして日本政府観光局が協働でプロモーションによる支援を行う。

更なる航空自由化の推進

- ▶ 国際旅客チャーター便についても、平成 28 年 4 月に地方空港における国際旅客チャーター便の個札販売の規制を緩和したところである。更なる航空自由化の推進のため、チャーター便に係る規制のあり方を見直す。

2.2.3 管理状況・収支状況

(1) 運営主体

我が国の空港は、施設毎に管理者が図 2-25 のとおり分かれている。

水色 民間・財団、赤色 国：国土交通省、灰色 国：防衛省、緑色 地方自治体

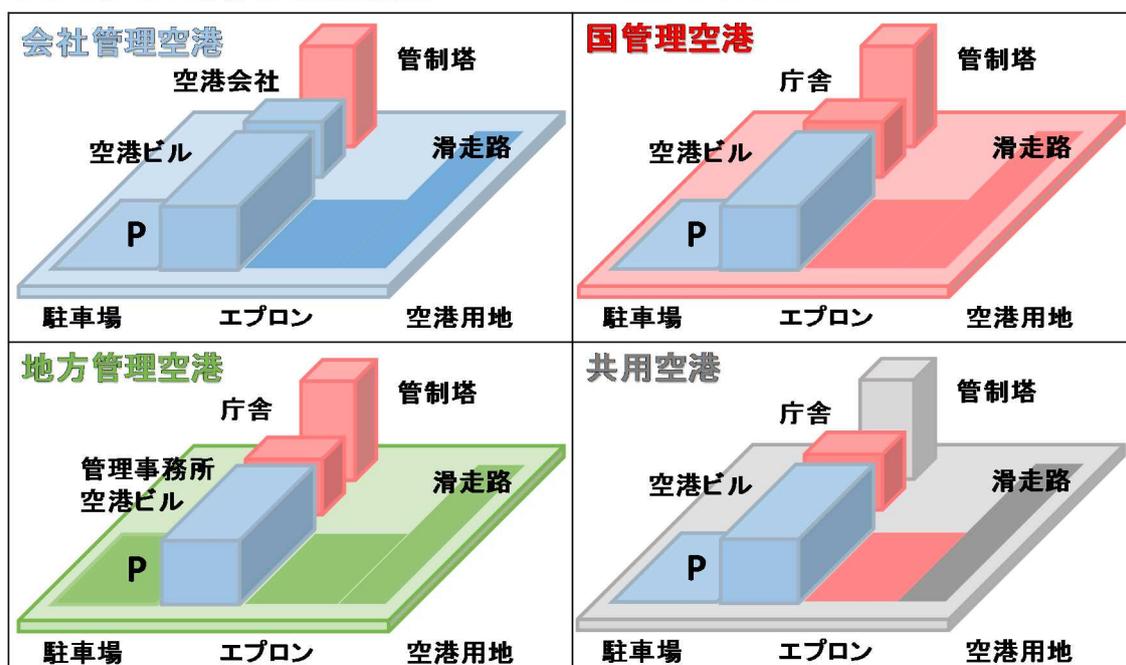


図 2-26 空港施設の管理者による分類

鳥取砂丘コナン空港は地方管理空港であり、空港基本施設の設置管理者は鳥取県、空港ビルは鳥取空港ビル株式会社が事業主体である。なお、鳥取県西部に立地する米子空港は、防衛省が設置管理する自衛隊との共用空港である。

●国際交流会館

鳥取砂丘コナン空港には、空港ビルに併設する形で鳥取県の「国際交流会館」が立地していることが全国的にみても特徴的である。国際交流会館は、国際線運航時には出入国審査、出発ロビー、到着ロビーとして活用されている。国際交流会館の1階に「公益財団法人鳥取県国際交流財団」の国際交流センターが入居しており、情報コーナー、交流研修スペース、外国人コーディネーター等の機能を有している。



図 2-27 鳥取砂丘コナン空港のターミナル地域

出所：国土地理院

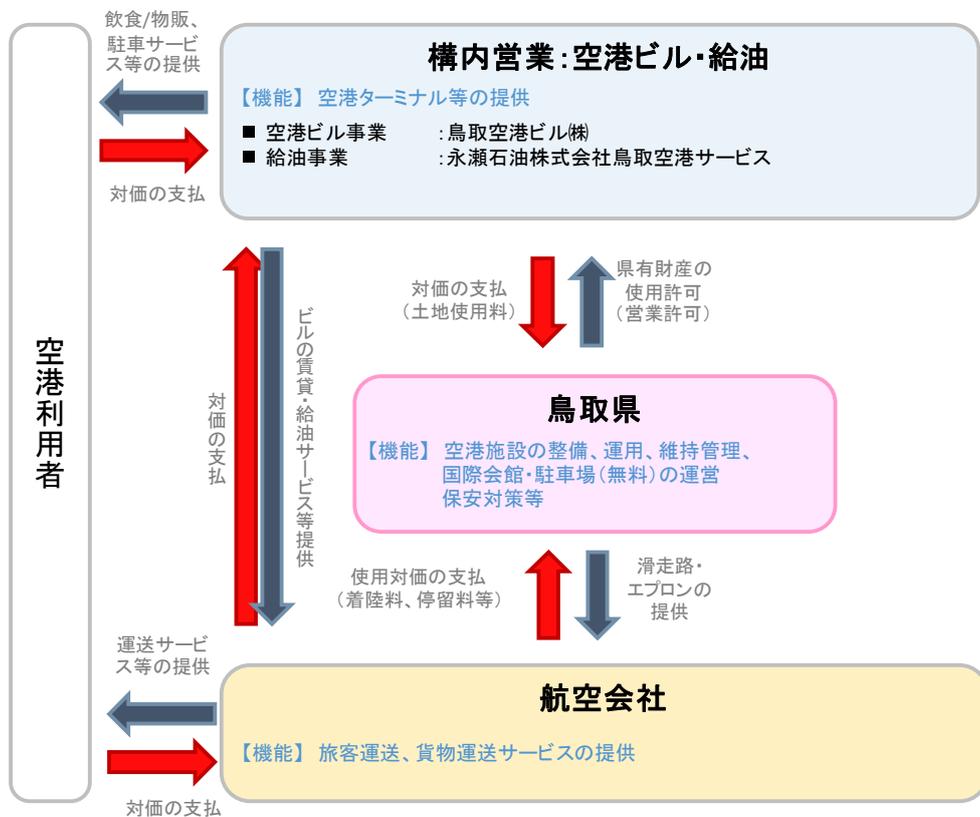


図 2-28 鳥取砂丘コナン空港における関係者の相互関係

(2) 事業概要

鳥取砂丘コナン空港の主な施設を管理している鳥取空港管理事務所及び鳥取空港ビル㈱の事業概要を整理した。

① 空港事業

鳥取砂丘コナン空港の基本施設は、鳥取県県土整備部の「鳥取空港管理事務所」が管理運営を行っている。管理事務所には、管理担当と設備担当の2部署が設置されており、各組織の主な所掌事務は下表のとおりとなっている。

組織	主な所掌事務
管理担当	<ul style="list-style-type: none">・ 人事及び職員の服務規律に関すること・ 予算編成及び執行に関すること・ 空港施設の維持管理及び工事に関すること・ 公有財産、物品の管理に関すること・ 空港保安対策に関すること・ 除雪作業の指導監督に関すること・ 国際会館の維持管理に関すること
設備担当	<ul style="list-style-type: none">・ 航空灯火の工事、維持管理に関すること・ 電源局舎、整備作業棟、除雪車庫、消防車庫等の維持管理に関すること

平成29年4月現在の職員数は、管理職（所長、次長、課長補佐）が3名、管理担当が17名（うち5名は非常勤）、設備担当4名（うち2名が非常勤）の合計21名である。

職員の勤務シフトは、運用時間 14.5 時間（7：00～21：30）に対応するため、A勤務（06：15～15：00）、B勤務（13：00～21：45）、平常勤務（08：30～17：15）の3シフトで勤務している。

A 勤務及び B 勤務はそれぞれ 4 名体制となっている。平常勤務については日によって変動がある。また冬期、夏期を比べると 2 月の平常勤務の人数は 9 人、7 月の平常勤務の人数は 7 人であり、冬期の方が多い。

表 2-7 勤務シフトの例（平成 29 年 2 月 平日）

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
休暇 休暇 休暇 休暇	A勤務 (3名)																
	B勤務 (4名)																
	平常勤務 (9名)																
	A勤務 (4名)																
	B勤務 (4名)																
	平常勤務 (7名)																
	A勤務 (4名)																
	B勤務 (4名)																
	平常勤務 (7名)																
	A勤務 (4名)																
	B勤務 (4名)																
	平常勤務 (7名)																

表 2-8 勤務シフトの例（平成 29 年 7 月 平日）

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
休暇 休暇 休暇 休暇 休暇 休暇	A勤務 (3名)																
	B勤務 (4名)																
	平常勤務 (7名)																
	A勤務 (4名)																
	B勤務 (4名)																
	平常勤務 (7名)																
	A勤務 (4名)																
	B勤務 (4名)																
	平常勤務 (7名)																
	A勤務 (4名)																
	B勤務 (4名)																
	平常勤務 (7名)																

② 空港ビル事業

旅客ターミナルビル、貨物ターミナルビルは、自治体（鳥取県、鳥取市）も出資する「鳥取空港ビル株式会社」が管理運営を行っている。組織としては、総務部と業務部が設けられている。

表 2-9 鳥取空港ビル株式会社の概要

設立年月日	昭和 41 年 8 月 1 日
資本金	150 百万円
主要な事業内容	<ul style="list-style-type: none">• 航空思想の普及、観光に関する事業• 貸室業並びに施設、設備及び器具の賃貸業• 航空事業者、旅客及び貨物に対する役務の提供• 食堂、喫茶店及び娯楽施設の経営• 飲食物、旅行用、日用雑貨及び観光土産品の販売• 郵便切手、収入印紙、酒類、煙草、医薬品及び宝くじの販売• 損害保険代理店業及び旅行斡旋業• 駐車場業• 広告宣伝及び広告代理店業• 貸自動車業及び貸自動車取次業• 旅客、貨物運送取次業• 施設管理運営業
従業員数	6 名
株主	12 名

出所：鳥取空港ビル(株)ホームページ



③ 利用促進事業

空港の利用促進は、鳥取県、鳥取市、及び鳥取空港の利用を促進する懇話会（事務局：鳥取県観光戦略課、鳥取市交通政策課、鳥取商工会議所企画広報課）が実施している。平成 29 年度の主な取組内容は以下のとおりである。

表 2-10 鳥取砂丘コナン空港における利用促進の取組（平成 29 年度）

分類	実施主体	補助対象	平成 29 年度における具体的な取組内容
航空ネットワークの維持	鳥取県	航空会社	新たに運航を開始した路線、これまでの最大の運行回数を超えて運行回数が増加した路線、羽田発着枠政策コンテスト対象路線の着陸料を 1/4 に減免
	鳥取県	航空会社	鳥取空港地上作業監視業務費補助金 ・航空機への荷物の積み込み、給油等の作業を監視する職員の経費について 1/2 以下を補助
航空・空港を活用した観光振興、航空需要の開拓	鳥取空港の利用を促進する懇話会 鳥取県	個人	「移住定住」「企業活動」「介護」「子どもの航空便利用」などの目的で利用する者の航空運賃の一部を助成（移住、企業、介護・障がい者は 1/2、子育て支援は 10/10、但馬圏域の子どもの利用の場合は一律 1 万円）
	鳥取空港の利用を促進する懇話会 鳥取県・鳥取市	個人	鳥取空港サポートクラブの会員を対象に、鳥取羽田便を 3 回利用した方を対象に 1 人 3,000 円の商品券をプレゼント。
	鳥取空港の利用を促進する懇話会	旅行会社等	首都圏旅行会社に対するインバウンドツアー造成の働きかけ（懇話会）
	鳥取空港の利用を促進する懇話会 鳥取県・鳥取市	旅行会社等	アウトバウンド国際チャーター便の促進のための支援(懇話会)・送客支援
	鳥取空港の利用を促進する懇話会 鳥取県	—	首都圏での観光・物産等鳥取県の魅力を発進することによる航空便利用促進の働きかけ ・新聞、雑誌等マスコミを活用しての PR ・羽田空港や首都圏各地での観光・物産 PR イベントの実施
空港利用者便益の増進	鳥取空港の利用を促進する懇話会 鳥取県	レンタカー事業者	航空便利用者で県内宿泊施設を 1 泊以上利用する者がレンタカーを利用する際に基本料金を割り引く制度を実施し、同制度を実施する事業者に対して支援。
	鳥取県	事業者	早朝便利用者に対して安価で鳥取の特徴を盛り込んだ朝食の提供を行う事業者を支援
空港と地域との交流促進	鳥取空港の利用を促進する懇話会	—	鳥取空港の利用促進を図るためのイベント等の実施 ・鳥取砂丘の砂を利用した砂像の設置 など
	鳥取県	—	空港の地域拠点化（「空の駅」化）の推進 ・鳥取空港の愛称化「鳥取砂丘コナン空港」に伴う賑わい創出 ・空港を拠点とした周遊バスの運行 ・空港コンシェルジュの配置 など

出所：航空・空港の利用促進のための取組調査（大阪航空局管内 平成 29 年 7 月）

鳥取空港の利用を促進する懇話会は、鳥取空港の利用促進、利便向上、国際化の進展に寄与するため、昭和 61 年に地元経済界や自治体などで設立された団体であり、主な事業や会員は以下のとおりとなっている。

表 2-11 鳥取空港の利用を促進する懇話会の概要

区分	内容
設立目的	鳥取空港の利用促進と利便性の向上、国際化の進展に寄与するため、昭和 61 年 11 月 6 日に鳥取商工会議所など経済団体・関係企業、鳥取県、県東・中部地区、兵庫県但馬地区の自治体などで設立
主な事業	<ol style="list-style-type: none"> 1. 既存航空路線の利用率向上策に関すること。 2. 既存航空路線の増便、新規航空路線の開設に関すること。 3. 鳥取空港の国際化に関すること。 4. 関係機関への要望、働き掛けに関すること。
会員	<p>26 団体（平成 28 年 2 月現在）</p> <p>鳥取商工会議所、倉吉商工会議所、鳥取県商工会連合会、鳥取県中小企業団体中央会、鳥取県農業協同組合中央会、鳥取県旅館ホテル生活衛生同業組合、（一社）日本旅行業協会中四国支部鳥取地区委員会、（一社）鳥取市観光コンベンション協会、（一社）鳥取中部観光推進機構、（一社）鳥取県バス協会、鳥取空港ビル(株)、全日本空輸(株)山陰支店、鳥取県、鳥取市、倉吉市、岩美町、八頭町、智頭町、若桜町、湯梨浜町、三朝町、北栄町、琴浦町、兵庫県香美町、新温泉町</p>

また、鳥取空港サポートクラブは平成 26 年 3 月に、鳥取空港を応援する組織として創設され、平成 29 年 6 月現在で個人会員 1,368 人、企業会員 118 団体の会員数となっている。クラブへの入会金、年会費は無料であり、入会すると以下の特典が受けられる。

表 2-12 鳥取空港サポートクラブの特典

区分	内容
特典 1	<p>鳥取砂丘コナン空港内の協賛店舗で会員証を提示すると、お得な割引サービス！！</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆鳥取大丸エアポートショップ（1階）：税別 1,000 円以上のお買い物で 5%割引（酒類を除く） ◆レストランアゼリア（2階）：コーヒー、紅茶、ジュースを 5%割引 ◆ANAフェスタ（2階）：会員限定のサービスあり（詳しくは店頭で）
特典 2	<p>今だけ！鳥取～東京便を 3 回利用で全国共通商品券プレゼント！！</p> <p>対象期間中に、鳥取－東京便（鳥取発・羽田発どちらでも可）を 3 回（片道）利用し、搭乗券または搭乗証明書を事務局に送っていただくと 3,000 円分（または 5,000 円分）の商品券をプレゼント！</p> <p>※3,000 円の対象地域＝鳥取市、岩美町、八頭町、鳥取県西部や県外の市町村</p> <p>※5,000 円の対象地域＝新温泉町、香美町、若桜町、智頭町、湯梨浜町、倉吉市、北栄町、三朝町、琴浦町</p>

(3) 収支状況

① 空港事業

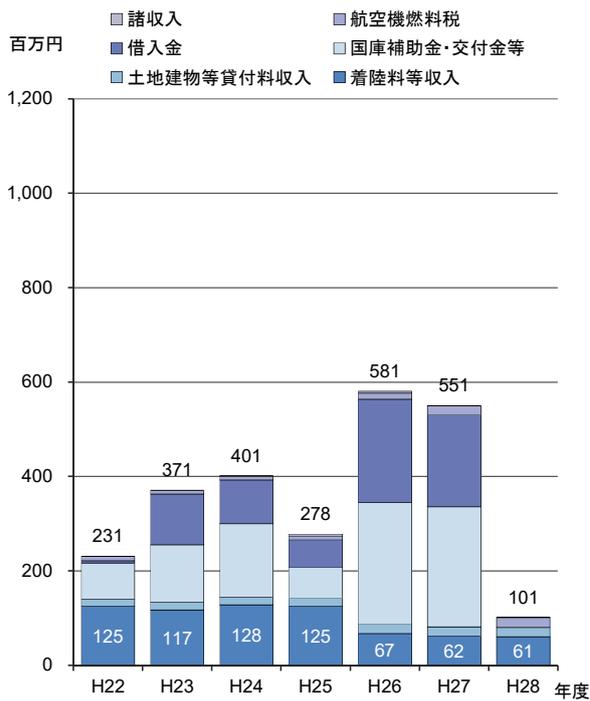
鳥取砂丘コナン空港の収支は、平成 28 年度は、空港整備事業は実施されず、歳入額は 1 億 100 万円、歳出額は 5 億 7600 万円で、約 4 億 7400 万円の赤字であった。

歳入の主なものは着陸料等収入であり、平成 25 年度までは年間約 1 億 2000 万円で推移していたが、平成 26 年度以降、羽田発着枠政策コンテストを契機とした減免措置の拡充（1/3 から 1/2）や搭乗率に応じた増便分の着陸料に対する支援を行ったため、着陸料収入額は半減した。

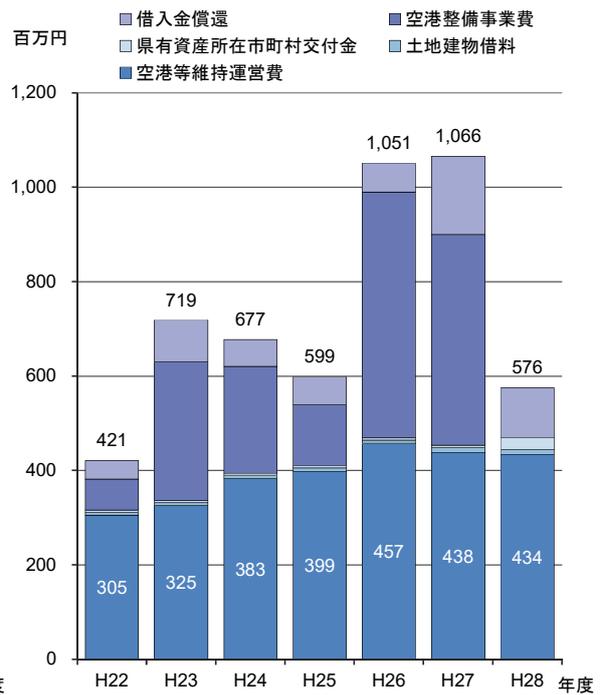
歳出の主なものは空港等維持運営費である。平成 27 年 4 月から鳥取空港の運航支援業務を伊丹空港からの遠隔操作化（リモート化）されたことに伴う管理事務所職員の増員等により、近年は約 4 億 3000 万円で推移している。

また、近年、国庫補助により誘導路、滑走路の改良工事を実施していたことから、歳入では国庫補助や借入金、歳出では空港整備事業費が計上されていた。平成 26 年度は、除雪車両や摩擦係数測定車両の更新も行っている。

(歳入)



(歳出)



- ・「借入金」は、空港整備のための県債を計上。
- ・「空港整備事業費」は、主に滑走路、誘導路舗装などの空港整備費を計上。
- ・「空港等維持運営費」は、鳥取空港管理事務所の人件費、需用費、委託費、手荷物検査補助金、灯火施設の維持管理費などを計上。
- ・鳥取空港国際会館は、チャーター便等の空港ターミナル機能を担うだけでなく、国際交流の推進を目的とした施設であり、運営経費の大半が航空機の離発着に関係しないものであるため、国際会館の運営費は上記には含まれていない。

図 2-29 鳥取砂丘コナン空港の基本施設の収支

出所：鳥取県

表 2-13 鳥取砂丘コナン空港の基本施設の収支

項目	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
歳入 (A)	230,953	371,023	401,168	278,373	580,567	550,603	101,446
着陸料等収入	124,736	117,401	128,042	124,500	67,347	61,663	60,577
土地建物等賃付料収入	15,525	16,122	16,635	18,249	18,990	19,705	19,434
国庫補助金・交付金等	76,379	121,855	155,251	64,349	258,349	254,762	0
借入金	5,000	108,000	93,000	59,000	219,000	194,000	0
航空機燃料税	8,804	7,134	7,594	7,984	13,266	19,372	20,914
諸収入	509	510	646	4,291	3,615	1,101	521
歳出 (B)	420,975	718,971	677,108	598,852	1,051,424	1,065,874	575,737
空港等維持運営費	305,029	325,492	383,210	398,691	457,486	438,425	434,098
土地建物借料	6,487	6,487	6,488	6,509	6,694	9,964	9,964
県有資産所在市町村交付金	4,681	4,681	4,681	4,679	4,703	4,758	25,926
空港整備事業費	65,679	293,508	226,241	129,898	521,143	446,787	0
借入金償還	39,100	88,803	56,488	59,075	61,398	165,940	105,749
歳入－歳出(C)=(A)－(B)	▲190,022	▲347,948	▲275,940	▲320,480	▲470,857	▲515,271	▲474,291

出所：鳥取県

滑走路長が類似する地方管理空港についての収支との比較を行った。歳入額は、着陸料の減免措置が空港ごとに異なるものの、概ね旅客数と比例関係にある。一方、歳出額と旅客数との相関関係は小さく、3億～6億円の間分布している。鳥取砂丘コナン空港は、歳入では若干他空港より低く、歳入では他空港に比べ多い傾向であるが、空港によって対象としている費目等が異なるため留意が必要である。

表 2-14 地方管理空港における収支の比較

	富山空港	庄内空港	鳥取空港	山形空港	福島空港	能登空港	南紀白浜空港
管理者	富山県	山形県	鳥取県	山形県	福島県	石川県	和歌山県
滑走路長	2,000m	2,000m	2,000m	2,000m	2,500m	2,000m	2,000m
旅客数：千人	987	368	384	230	248	158	127
歳入額：百万円	454	116	101	44	85	33	76
歳出額：百万円	565	417	576	307	617	319	412
差分	▲111	▲301	▲474	▲262	▲532	▲286	▲335
旅客数・収支の年度	H26	H27	H28	H27	H27	H27	H27

出所：各県ホームページ（空港整備費を含めないケースの比較）

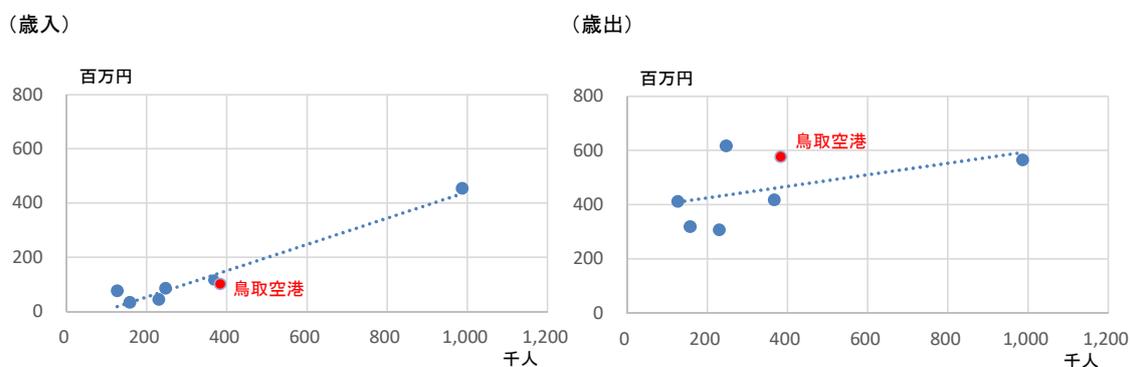


図 2-30 地方管理空港の収支の比較

なお、上記の空港別収支には、鳥取空港国際会館に関するものは含まれていない。国際会館の運営に関する歳入、歳出を整理すると以下のとおりである。

国際会館に関する収入は、チャーター便運航時の搭乗橋の使用料、会議室の使用料等であり、年間収入額は数十万円である。一方、歳出は1階に入居する国際センターの運営にあたっての委託費や施設を維持管理するための費用を併せて年間約50百万円を要している。

国際会館の有効活用に向け、全国的に訪日外国人需要が増加する中、チャーター便の誘致や国際線の運航日以外における集客が課題であるが、後述の一体化工事により改善の可能性がある。

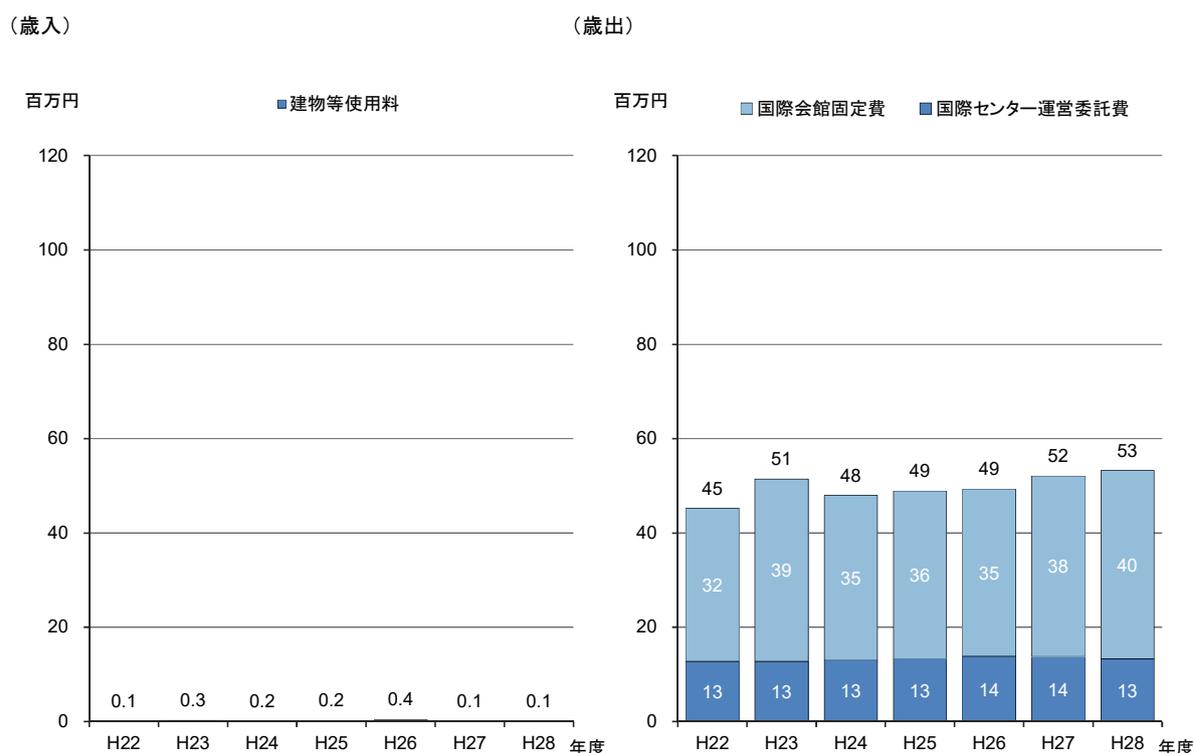


図 2-31 鳥取空港国際会館の収支

出所：鳥取県

表 2-15 鳥取空港国際会館の収支

項目	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
歳入 (A)	147	319	162	204	400	103	130
建物等使用料	147	319	162	204	400	103	130
歳出 (B)	45,177	51,467	47,950	48,921	49,284	52,077	53,238
国際センター運営委託費	12,768	12,767	13,036	13,347	13,876	13,820	13,307
国際会館固定費	32,409	38,700	34,914	35,574	35,408	38,257	39,931
歳入－歳出(C) = (A) - (B)	▲ 45,031	▲ 51,149	▲ 47,788	▲ 48,717	▲ 48,883	▲ 51,975	▲ 53,108

出所：鳥取県

② 空港ビル事業

平成 28 年度の営業収入は約 2 億円である。営業収益のうち約 80%が不動産収入となっている。営業収入は増加傾向にあり、鳥取空港利用者の増加に応じた売店・レンタカーの歩合収入や、鳥取空港管理事務所の増床が要因となっている。

営業費用（販売費及び一般管理費）は平成 28 年度で約 1 億 4600 万円であった。平成 27 年度は外壁補修の実施や、前年度の管理事務所の増築に伴う減価償却費に伴い増加している。

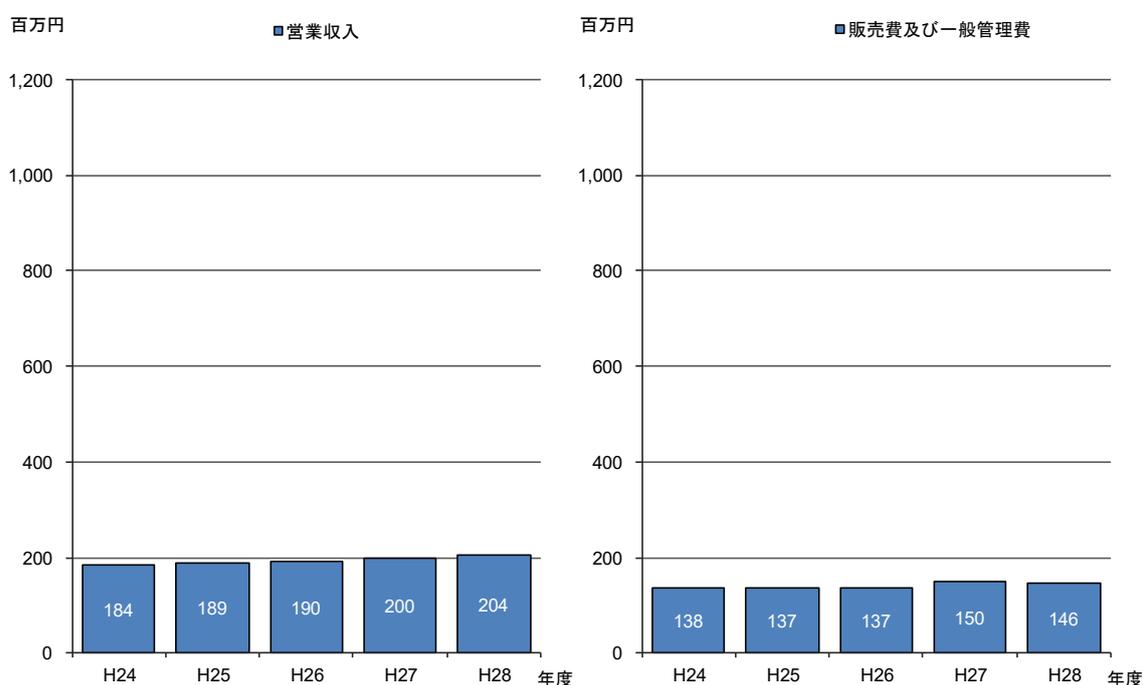


図 2-32 営業収入、販売費及び一般管理費の推移

表 2-16 鳥取空港ビル(株)の損益計算書

科目	H24	H25	H26	H27	H28
営業収入	184,294	189,196	190,123	200,078	203,673
売上原価	11	15	6	8	10
売上総利益	184,283	189,181	190,117	200,070	203,663
販売費及び一般管理費	137,666	136,977	136,555	150,387	146,249
営業利益	46,617	52,204	53,562	49,683	57,414
営業外収入	722	757	825	1,320	623
営業外費用	58	49	41	48	25
経常利益	47,281	52,912	54,346	50,955	58,012
特別利益					29,663
特別損失	116	13,295	4,471	4,503	26,396
税引前当期利益	47,165	39,617	49,875	46,452	61,279
法人税等	19,564	16,303	19,099	16,304	20,395
当期純利益	27,601	23,314	30,776	30,147	40,884

千円

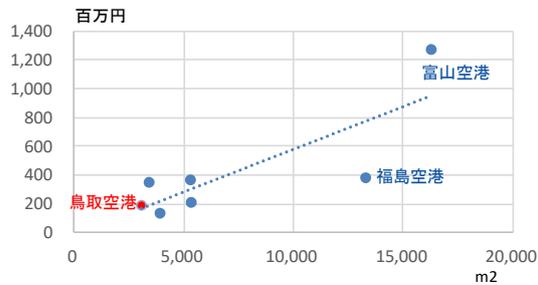
出所：鳥取空港ビル(株)ホームページ

収入額について他空港と比較すると、延床面積当たりでは庄内空港と類似している。旅客一人当たりでは比較対象空港の中でも最も低い。なお、他空港との比較においては、空港ビルによって料金体系や事業内容が異なる点に留意が必要である。

表 2-17 地方管理空港における空港ビルの収入額の比較

	富山空港	庄内空港	鳥取空港	山形空港	福島空港	能登空港	南紀白浜空港
ビル会社名	富山空港ターミナルビル(株)	庄内空港ビル(株)	鳥取空港ビル(株)	山形空港ビル(株)	福島空港ビル(株)	能登空港ターミナルビル(株)	南紀白浜空港ビル(株)
延床面積	16,263m ²	5,346m ²	3,058m ²	5,311m ²	13,260m ²	3,421m ²	3,884m ²
旅客数：千人	675	367	369	230	248	158	127
不動産事業収入：百万円	606	343	157	181	303	129	127
付帯事業他収入：百万円	667	30	43	27	72	219	5
合計	1,273	373	200	208	375	348	132
延床面積当たり収入額：円	78,275	69,774	65,402	39,160	28,281	101,661	33,987
旅客一人当たり収入額：円	1,886	1,017	541	903	1,514	2,197	1,039
旅客数・収支の時点	H27	H27	H27	H27	H27	H27	H27

・延床面積と収入額の関係



・旅客数(国内・国際計)と収入額の関係

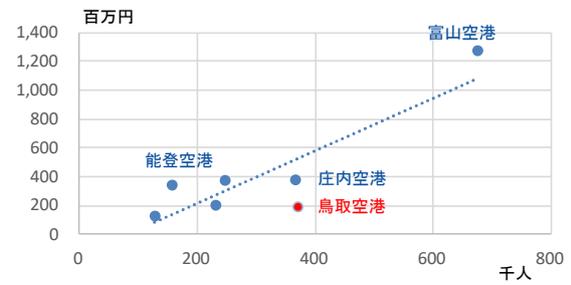


図 2-33 地方管理空港の空港ビルの収入額の比較

(4) 空港事業の料金体系

鳥取県営鳥取空港の設置及び管理に関する条例で規定されている着陸料、土地・建物使用料は以下のとおりである。

① 着陸料

基本的な考え方は国管理空港に準じて設定されており、航空機の最大離陸重量に応じた料金と、航空機の騒音値に応じた料金に区分されている。国管理空港では、平成 26 年度から、最大離陸重量に応じた料金を減額し、有償旅客数に応じた料金を設けている。鳥取砂丘コナン空港においても、平成 26 年度以降の「羽田発着枠政策コンテスト」における提案内容として、搭乗率の減免率を 1/3 から 1/2 に拡充するとともに搭乗率に応じた支援を盛り込んでいる。

表 2-18 着陸料の料金体系

	鳥取砂丘コナン空港	国管理空港【参考】
料金体系	以下 a) ~b) の合計値 (税抜) a) 最大離陸重量を各級に区分し、 順次各料金率を適用して得た 金額の合計値 25t 以下 1,100 円/t 26~100t 1,500 円/t 101~200t 1,700 円/t 201t 以上 1,800 円/t b) 3,400 円 × (騒音値 - 83)	以下 a) ~c) の合計値 (税抜) a) 最大離陸重量を各級に区分し、 順次各料金率を適用して得た 金額の合計値 25t 以下 750 円/t 26~100t 1,150 円/t 101~200t 1,490 円/t 201t 以上 1,610 円/t b) 3,400 円 × (騒音値 - 83) c) 有償旅客数 120 円/人 ※座席利用率が 70%を超える場合 には、70%に相当する旅客数
減免措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1/2 に軽減 ・ 搭乗率に応じ、増便分に係る着陸料及航行援助施設利用料相当額の範囲内で支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1/5 に軽減 (鳥取発羽田の場合)

② 土地・建物使用料

1) 土地

1,241 円/年/m²の範囲内において使用目的、内容、面積等を勘案して知事が定める額
 *消費税法第 6 条第 1 項の規定により非課税とされる使用以外の使用にあつては、
 1,340 円

2) 建物

建物は、主に国際会館に係るものであり、以下のとおり条例で規定されている。下表のうち、航空機への乗降に係る施設は「搭乗橋」の使用によるものである。

表 2-19 建物の料金体系

区分				単位	金額
航空機への乗降に係る施設	出発時			1 時間につき	7,430 円
	到着時				8,730 円
特別待合室	空港の旅客ターミナル施設としての利用			全室 1 時間につき	5,400 円
				2 分の 1 室 1 時間につき	3,240 円
	その他	応接目的	国際交流	全室 1 時間につき	2,700 円
				2 分の 1 室 1 時間につき	1,620 円
		その他	国際交流	全室 1 時間につき	5,400 円
				2 分の 1 室 1 時間につき	3,240 円
	その他	その他	国際交流	全室 1 時間につき	140 円
			その他	全室 1 時間につき	280 円
その他	月を単位として使用する場合			使用面積 1 平方メートル 1 月につき	830 円
	時間を単位として使用する場合			使用面積 1 平方メートル 1 時間につき	6 円

2.2.4 空港施設・設備特性

(1) 沿革

鳥取砂丘コナン空港は、昭和 42（1967）年に滑走路 1,200m で開港し、その後、順次施設が実施され、平成 29（2017）年に開港 50 周年を迎えた。

表 2-20 鳥取砂丘コナン空港の沿革

和暦	西暦	基本施設	駐車場	空港ビル	運用時間	その他
S42	1967	滑走路長 1,200m				
S47	1972	滑走路長 1,500m				
S56	1981					羽田便 2 往復
S60	1988	滑走路長 1,800m		現ターミナル地域へ移転		
S61	1987				8→11.5 時間	
S63	1989	小型機用施設供用				
H02	1990	滑走路長 2,000m		待合室、レストラン拡張整備		羽田便 3 往復
H06	1994		拡張(193→436 台)			
H07	1995					伊丹便休止
H08	1996			国際会館開館		
H10	1998	小型機エプロン供用開始 (8 バース)			11.5→14 時間	
H13	2001					
H15	2003					羽田便 4 往復
H18	2006				14→14.5 時間	中部便休止
H20	2008		第二駐車場整備			
H25	2013	誘導路改良				
H26	2014	滑走路改良 (I 期)				羽田便 5 往復
H27	2015	滑走路改良 (II 期)				鳥取砂丘コナン空港愛称開始、リモート (RAG) 空港化
H28	2016		拡張(523→667 台)			

・ 1974～1978 年撮影（滑走路長 1,500m）



※現状の地図を重ね合わせて表示している
現在のイーストエプロンは、従来のターミナル地域であった。

・ 現状（滑走路長 2,000m）



図 2-34 鳥取砂丘コナン空港の全景

出所：国土地理院

(2) 施設概況

① 空港基本施設

滑走路は2,000mでB767等の中型ジェット機の離着陸が可能である。現在の就航機材はB737型機が中心であるが、5便化される以前は夏期等の繁忙期において羽田路線にB767型機が就航していた。

エプロンは旅客用に3スポットが整備されており、西側から1番～3番となっている。1番スポットは小型機が駐機できるようマーキングされている。通常、羽田便で利用されるのが2番スポットであり、国際線の運航時は3番スポットが利用されている。

ターミナル地域の東側のイーストエプロンは旧ターミナル地域であり、現在は主に県警航空隊、消防ヘリ等公共航空が使用している。

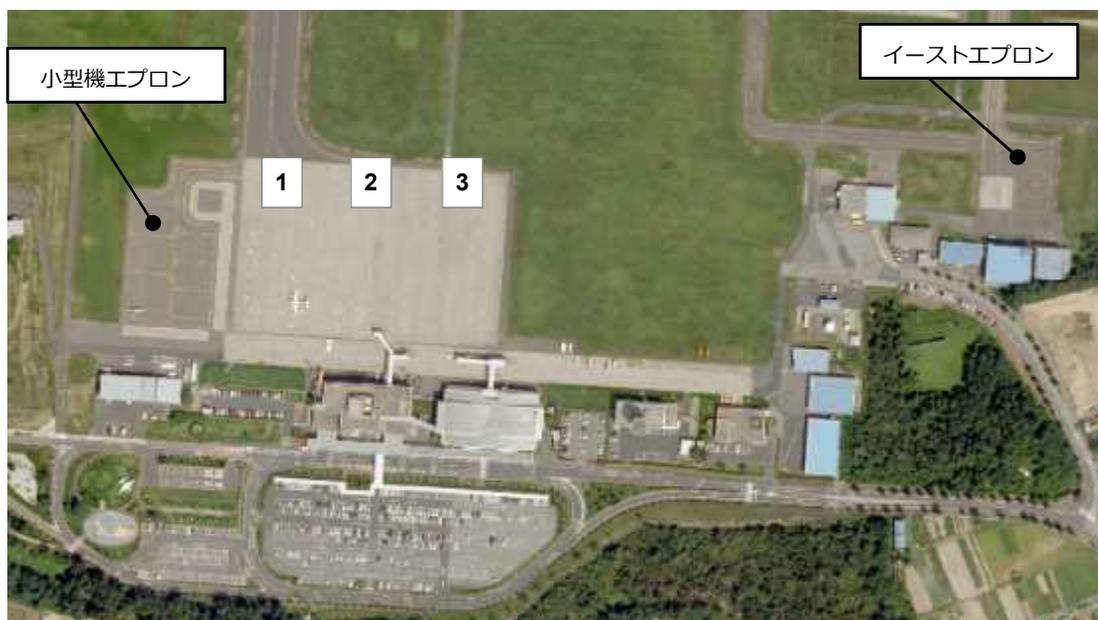


図 2-35 ターミナル地域拡大図

出所：国土地理院

鳥取砂丘コナン空港は、鳥取県が設置管理する地方管理空港であり、多くの施設は鳥取県が設置及び管理している。



図 2-36 鳥取砂丘コナツク空港の全景（原有施設を黄色で着色）

表 2-21 鳥取砂丘コナン空港の基本施設及び各施設の設置管理者

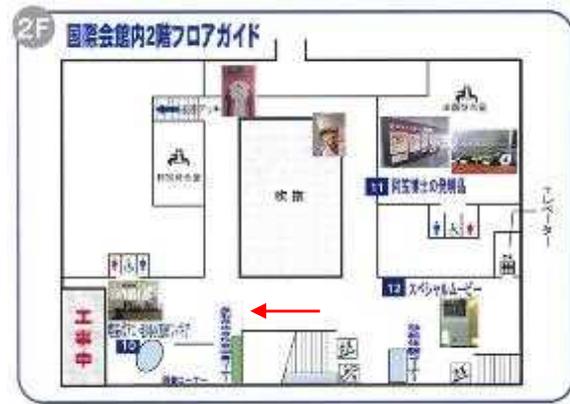
基本施設			土地所有者	設置者	管理者
着陸帯	規格・等級	2,120m×300m (C級)	鳥取県	鳥取県	鳥取県
滑走路	供用開始	平成2年7月9日	鳥取県	鳥取県	鳥取県
	方位	N:93°47' 49" (真方位) N:100°27' 49" (磁方位)			
	規格	2,000m×45m			
	強度 舗装	単車輪荷重30t アスファルトコンクリート舗装			
エプロン	誘導路規格	190m×30m	鳥取県	鳥取県	鳥取県
	誘導路舗装	アスファルトコンクリート舗装			
	エプロン面積	18,480㎡			
	エプロン舗装 スポット	セメントコンクリート舗装 中型ジェット機 : 3/バス			
小型機用 エプロン	誘導路規格	52m×9m	鳥取県	鳥取県	鳥取県
	誘導路舗装	アスファルトコンクリート舗装			
	エプロン面積	4,188㎡			
	エプロン舗装 スポット	アスファルトコンクリート舗装 単発機 : 5/バス 双発機 : 3/バス			
イースト エプロン	誘導路規格	146.5m×8m	鳥取県	鳥取県	鳥取県
	誘導路舗装	アスファルトコンクリート舗装			
	エプロン面積	1,958㎡			
	エプロン舗装 スポット	アスファルトコンクリート舗装 中型ヘリ : 2/バス			

航空保安施設		土地所有者	設置者	管理者
灯火施設	PALS航空灯火等一式 飛行場灯台、進入灯、進入各指示灯、 滑走路灯、滑走路中心線灯 接地帯灯、誘導路灯、風向灯	鳥取県	鳥取県	鳥取県
無線施設	ILS CAT-1 VOR/DME	鳥取県 国土交通省	国土交通省	国土交通省

その他施設		土地所有者	設置者	管理者	
航空局庁舎		鳥取県	国土交通省	国土交通省	
気象施設		鳥取県	気象庁	気象庁	
給油施設		鳥取県、財務省	ANA	ANA	
消防施設	化学1号車	鳥取県	鳥取県	鳥取県	
					車種 : MORITA MAF-60A
					水槽容量 : 6,100L 吐出量 : 4,500L/分
	化学1号車				車種 : MORITA MAF-125A
	水槽容量 : 12,500L 吐出量 : 6,000L/分				
	貯水槽			40㎡×8基	

出所：鳥取県資料、平成28年度版 全国空港ターミナルビル要覧、
数字で見る航空2017、豊美消防団

2階図書コーナー



1階センタープラザ



図 2-37 国際会館

出所：鳥取県ホームページ

② 旅客ビル・貨物ビル

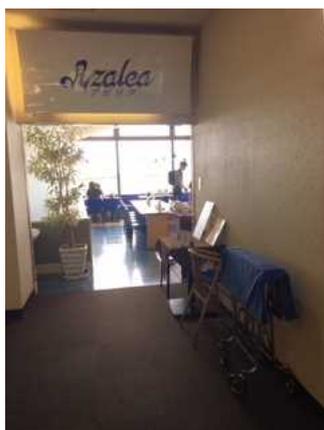
旅客ターミナルビルは、1階にチケットロビー、到着ロビー、2階に保安検査場、搭乗待合室が配置されている。また、空港の愛称となっている「名探偵コナン」の装飾が各所に施されている。

商業施設は、1階チケットロビー、2階の出発ロビー及び搭乗待合室内に売店が配置されている。現在は旅客ターミナルビルと、国際会館を一体化する工事が進められている（詳細は後述）いるが、2階の出発ロビーにはレストランが営業していた。店舗面積は141㎡であり、旅客数が類似する他空港と比較すると小さい状況である。

1階



2階



工事前のレストラン



図 2-38 旅客ターミナルビル平面図

出所：鳥取空港管理事務所

1 階チケットロビー横



2 階出発ロビー



図 2-39 鳥取砂丘コナン空港の売店

表 2-22 商業面積の他空港との比較

	富山空港	庄内空港	鳥取空港	山形空港	福島空港	能登空港	南紀白浜 空港
管理者	富山県	山形県	鳥取県	山形県	福島県	石川県	和歌山県
滑走路長	2,000m	2,000m	2,000m	2,000m	2,500m	2,000m	2,000m
旅客数 :千人	987	368	384	230	248	158	127
旅客ターミナル延床面積	9,460	5,346	3,058	5,311	9,201	3,421	3,884
うち店舗面積	912	453	141	498	535	343	216
店舗面積の割合	10%	8%	5%	9%	6%	10%	6%

出所：全国空港ターミナルビル要覧



図 2-40 旅客ターミナルビル外観

表 2-23 空港ビル施設の概要

旅客部門		貨物部門	
構造	鉄筋コンクリート造3階建	構造	鉄骨造一部2階建
高さ	軒高12.4m/塔屋まで12.9m	高さ	軒高5.7m/塔屋まで5.7m
建築面積	2,439㎡	建築面積	480㎡
延床面積	3,057㎡	延床面積	508㎡
設備等	ボーディングブリッジ : 1基 手荷物用ベルトコンベア : 2基 運行情報表示装置 : 2基 放送装置 : 一式 エレベータ : 1基 エスカレータ : 1基 誘導用ブロック 身障者用便所 : 2ヶ所 授乳室 : 1ヶ所		

使用目的別面積(旅客ターミナル) (㎡)

使用目的	航空会社	航空会社以外		供用	計
		一般テナント	自家使用		
旅客用	事務室	319	221	71	611
	店舗		141		141
	VIPルーム等			71	71
	ロビー			798	798
	ゲートラウンジ	348			348
	旅客通路	129		173	302
	バゲージクレーム	215			215
	管理室 その他	152		93	305
見学者・送迎客用	事務室				
	見学者ホール、売店等 その他			22	22
計	1,163	362	257	1,276	3,058

使用目的別面積(貨物ターミナル) (㎡)

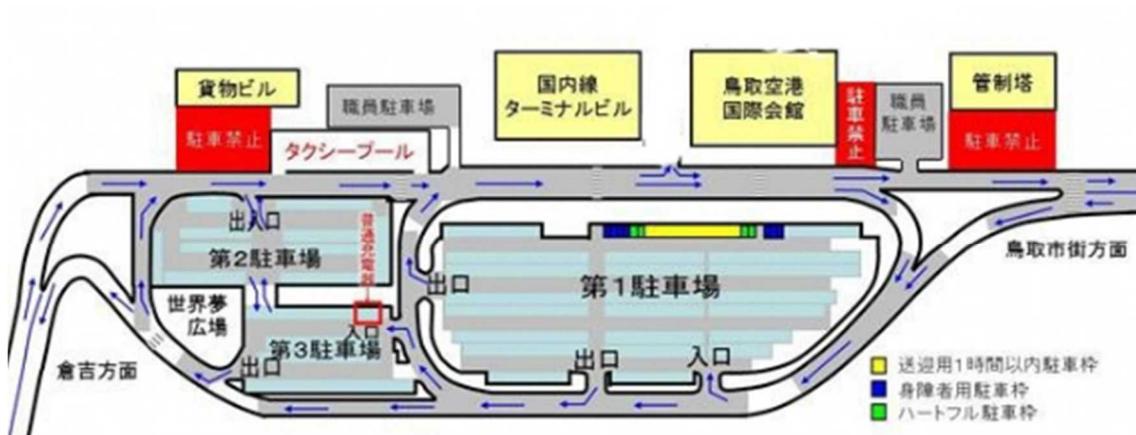
使用目的	航空会社	航空会社以外		供用	計
		一般テナント	自家使用		
事務室	70	245			315
倉庫	119		48		167
その他				26	26
計	189	245	48	26	508

出所：鳥取県資料、平成28年度版 全国空港ターミナルビル要覧

③ 駐車場

鳥取砂丘コナン空港の駐車場は第1駐車場から第3駐車場まで整備されており、普通車の駐車マスは合計で667台である。

駐車料金は無料となっている。



出所：鳥取県資料

表 2-24 駐車場の概要

駐車場概要		収容台数		
供用開始	昭和60年7月20日		普通車用	:
運営形態	鳥取県	身体障がい者用	:	11台
面積	17,500㎡	ハートフル用	:	6台
利用時間	0500~2230(17.5時間)	EV充電用	:	2台
料金	無料	バス	:	3台
		タクシー	:	32台

備考	
<ul style="list-style-type: none"> ・7日間~14日間の長期駐車は届出が必要 ・14日間を超える長期駐車は原則不可 ・ハートフル駐車場の利用には、「ハートフル駐車場利用証」が必要 ・EV/PHV充電用は0630~2130(15.5時間)の運用 	

出所：鳥取県資料、全国空港ターミナルビル要覧、鳥取空港ビル株式会社

④ 一体化工事

旅客ターミナルビルと国際会館の間のスペースを整備し、両施設を一体化する工事が平成30年7月に向けて現在進んでいる（事業費約9億円）。

施設の一体化は、鳥取県の事業として進められており、完成すると1,350㎡増床する計画である。増床部分のうちテナント部は約570㎡であり、鳥取の食や特産品等をPRする空間や、航空機利用者のみならず地元住民が利用できる施設の入居を目指している。空港ビル一体化工事のコセプトは以下のとおりである。

表 2-25 空港ビル一体化工事の事業概要

基本コンセプト	事業概要
空港機能の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・出発・到着時の混雑緩和 ・空港利用者の満足度アップ ・臨時便、増便への柔軟な対応 	施設の拡張、施設間連携強化 <ul style="list-style-type: none"> ・搭乗待合の拡張(300㎡→350㎡) ・飲食、物販面積の拡張(140㎡→570㎡) ・手荷物受取導線の見直し ・国際会館ボーディングブリッジへの連絡通路整備
利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化 ・動線を考慮したテナント配置 ・観光ルートの結節点 	バリアフリー化、回遊性の向上、結節点機能強化 <ul style="list-style-type: none"> ・到着用エスカレータ(制限区域内)の整備 ・増床部にテナント施設の集約 ・テナント付近の導線配置計画 ・二次交通の強化、レンタサイクル等の整備
空の駅らしさ <ul style="list-style-type: none"> ・愛称化装飾によるPR ・情報の発信 ・観光の拠点 ・賑わいの拠点 ・ビジネスの拠点 	滞在して楽しめる施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ・愛称化装飾を行っている国際会館との一体性強化 ・観光情報、観光案内所の設置 ・愛称化装飾の強化(コナンコーナー) ・飲食・物販機能の強化 ・イベントスペース及び交流スペースの確保 ・物産情報のPRスペースの設置

出所：鳥取県資料

また、一体化工事による鳥取砂丘コナン空港の機能向上と併せて、近接する鳥取港との連携強化による「ツインポート化」を進め、空港利用者のおもてなし、利便向上、及び交流人口の拡大、地域活性化を目指している。鳥取港との連携強化に向け、平成30年3月の供用に向け、鳥取空港賀露線（約1.5km）の道路整備が進んでいる。



出所：国土地理院



図 2-41 一体化工事の予定地



図 2-42 一体化工事前の連絡通路

2.2.5 鳥取砂丘コナン空港における課題

(1) 利用状況・需要特性

鳥取～羽田路線の旅客数は、平成 26 年度以降の「羽田発着枠政策コンテスト」に基づいて 4 往復から 5 往復へ増便したことにより、近年、増加傾向にある。このコンテストは、発着枠の使用が 2 年間の期限付きであり、2 年ごとに地域における取組を評価し、継続性を判断している。

現在の発着枠の使用は平成 31 年度までとなっており、継続的な利用促進活動を通じて、利用者数を維持・拡大させ、発着枠の使用を継続できるよう取り組む必要がある。

鳥取～羽田路線の需要特性から以下の取組が課題であると言える。

羽田路線の利用促進の課題

- 季節変動の緩和：冬期（12～2 月）の需要喚起
- 後背圏の拡大：兵庫県北部等鳥取県外からの利用拡大、乗継促進（北海道、東北等）
- 訪日外国人の取り込み：羽田空港での乗り継ぎ利用の促進

国際線は、これまで鳥取県と友好関係のある韓国、台湾、ロシアとの間でチャーター便が運航されているが、類似空港と比べて伸び悩んでいる。このため、海外での鳥取空港の認知度向上を図るとともに、周辺空港との連携等による集客力の向上が求められる。

国際チャーター便の利用促進の課題

- 集客力の向上：鳥取空港の認知度の向上、周辺空港との連携促進

(2) 事業環境・市場分析

国内旅客は、鳥取空港の後背圏である鳥取県の利用空港は、東部は鳥取空港、西部は米子空港が利用されている。また、首都圏方面は航空分担率が約 90%となっている。このため、後背圏には他空港や他の交通手段を利用している需要は少ないことから、既存の羽田路線の利用促進の方向性は、後背圏の拡大に加えて、新規需要の創出が課題となる。

新規路線については、首都圏以外では北日本（北海道、東北）、九州方面との間にそれぞれ年間約 9 万人の旅客流動があると推定される。近年、国内旅客は LCC の事業拡大に伴って全国的に増加傾向にあり、また LCC が拠点とする空港は新千歳、仙台等に拡大しつつある。また FDA や IBEX 等の地域航空会社も地方空港同士の路線の拡大を図っていることから、鳥取～羽田路線の利用状況を踏まえつつ、新規航空会社の誘致による利用拡大についての検討も必要となる。

国際旅客は、全国的に今後も訪日外国人の増加が見込まれているとともに、政府の方針として地方部での外国人宿泊者数の増加を目標に掲げているため、上述のとおり羽田路線や国際チャーター便の利用促進を通じた需要の取り込みが課題である。

事業環境・市場分析から見た課題

- 新規需要の創出：後背圏自体の魅力向上（観光政策等との連携）、リピーターの増加、航空利用への親しみの醸成（イベントの開催や賑わいの創出等による来港機会の増加）
- 新規国内路線（北日本、九州）の検討

(3) 管理状況・収支状況

鳥取砂丘コナン空港は地方管理空港であり、滑走路等の空港事業は鳥取県、空港ビルは鳥取空港ビル㈱が設置管理者である。空港ビルの隣接する国際会館は、国際線運航時に旅客ビル機能として利用される施設であり、鳥取県の施設である。このように施設ごとに管理者が分離していることから、全体最適化が図りにくい構造となっている。現在空港ビルと国際会館の一体化工事が進められていることも踏まえ、効率的な管理運営体制が求められている。

収支面では、空港事業は、平成 28 年度で約 4 億 74 百万円の赤字であり、歳入は利用促進を目的とした着陸料の減免に伴い大幅な増加は難しいが、一層の経費節減等による赤字額の縮減が必要となっている。国際会館は、年間の歳出に約 50 百万円を要しているが、歳入がチャーター便の運航時のみに限定されており数十万円しかないため、施設の有効活用が課題となっている。現在進められている一体化工事に伴う増床により、歳入が増加する可能性があり、その効果を最大化することが求められる。

管理状況・収支状況から見た課題

- 効率的な管理運営体制、空港事業の一層の経費節減
- 国際会館の有効活用：一体化工事に伴う経済効果の最大化

(4) 空港施設・設備特性

空港機能の向上や利用者利便の向上を図るため、空港ビルと国際会館の一体化工事が進められている。空港ビルの課題であった商業施設の不足が解消されるとともに、賑わいの創出によるさらなる地域活性化が期待される。また、鳥取空港賀露線の整備により鳥取港までの距離が約 1.5km と短縮される。これらを契機とした鳥取港との連携による「ツインポート化」を目指すため、両施設の関係者間の連携を一層強化する必要がある。

空港施設・設備特性から見た課題

- ツインポート化に向けた具体策の実施：関係者間の連携強化、鳥取空港賀露線整備に伴う経済効果の最大化

2.3 民間活用手法整理

2.3.1 政策動向

(1) 空港経営改革

① 整備から運営

国内の空港整備は、昭和 31 年に制定された空港整備法から始まる。

これまでの航空政策は、「国土の均衡ある発展」のもと、国内各地に空港を「整備」し、路線網を「拡張」することを主眼とし、政策実行は、「地方空港の建設に対して厚めの資金配分を可能とする空港整備勘定」と「収益路線からの内部補助を前提とし、不採算路線を含むネットワーク拡充を期待する対航空会社行政」の 2 つの仕組みを前提としていた。

航空政策のもと、空港数は昭和 42 年の 52 から平成 19 年には 97 まで増加し、最寄りの空港までのアクセス所要時間と全人口に占めるシェアが 2 時間以内の地域が 95% まで増加した。そのため、配置的側面からの空港整備は概成したと考えられた。また、東アジア地域における空港整備の進展による空港間競争が激化していること、空港利用者のニーズの多様化や高質化などといった空港をめぐる社会情勢の変化から、効率的な航空システムの構築（運営）が重要課題として認識されはじめた。

さらに時代は「人口拡大、高度成長」から「人口減少、低成長」へと移行し、政策は、「整備、拡張」から「運営」へのシフトが求められる背景の中、空港整備法は、平成 20 年に空港法へと改正された。

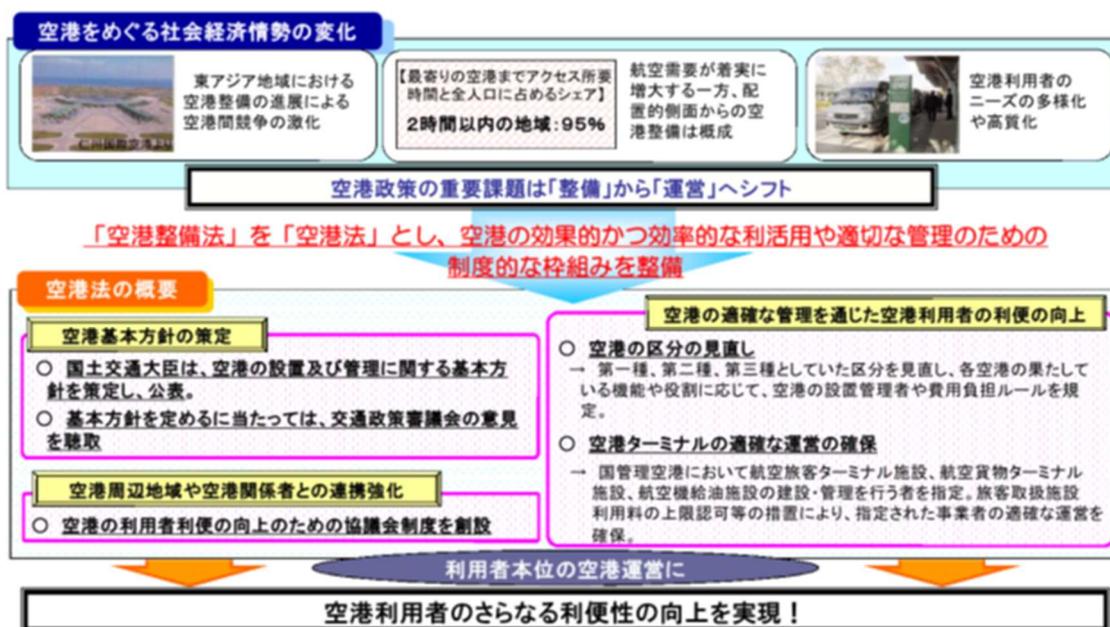


図 2-43 空港整備から運営へ

出所：国土交通省「空港の現状及び空港経営改革の推進について」

② 国土交通省成長戦略

前述の国土交通省成長戦略会議（平成 21 年設立）により、平成 22 年に「国土交通省成長戦略」が発表された。その中で、日本がアジアの成長を積極的に取り込みながら経済の持続的成長を図るため、特に、国際展開・官民連携、観光、航空、海洋、住宅・都市の 5 分野について、今後更なる発展が期待できる分野との認識のもと、政策提言が行われた。

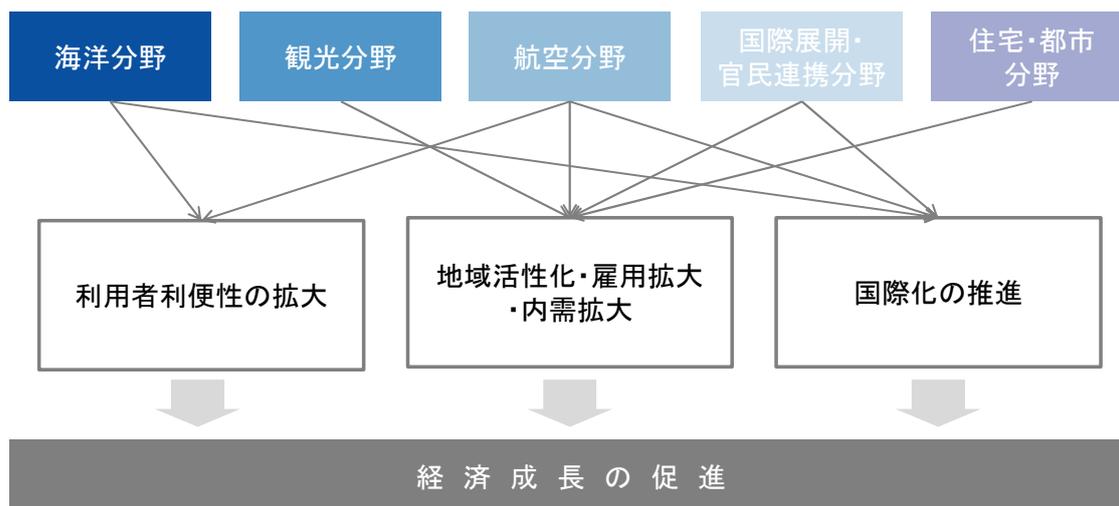


図 2-44 国土交通省成長戦略における対象 5 分野

出所：国土交通省「国土交通省成長戦略」

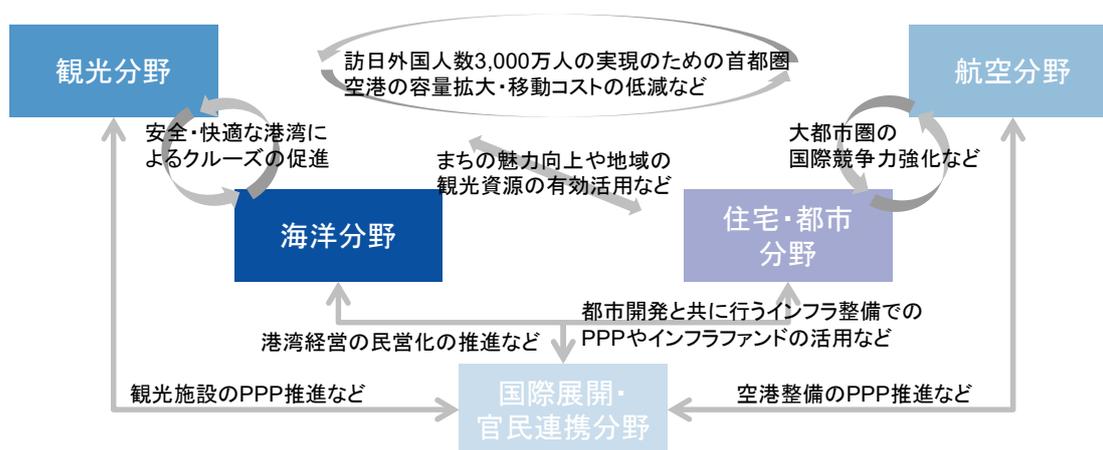


図 2-45 5 分野の連関

出所：国土交通省「国土交通省成長戦略」

航空分野においては、整備・拡張政策による課題として「首都圏空港強化の遅れ」、「航空システムを支える空港・航空会社の高コスト体質かつ赤字体質」及び「真に必要な路線網を維持する仕組みの不全」を挙げた。

これらの課題を基本認識として、成長戦略ビジョンに「首都圏空港の拡充・強化による都市間競争力向上」、「『民間の知恵と資金』の徹底的活用」、「恣意的な行政介入の極小化」の3つを掲げ、航空分科会は、6つの具体的戦略を提案した。

表 2-26 航空分野における6つの戦略

戦略1	日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）
戦略2	首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化
戦略3	「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化
戦略4	バランスシート改善による関空の積極的強化
戦略5	真に必要な航空ネットワークの維持
戦略6	LCC 参入促進による利用者メリット拡大

出所：国土交通省「国土交通省成長戦略」

戦略3「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化において、先述の空港整備から運営へのシフトとともに空港整備勘定のあり方を見直すこと、また既設の大部分の空港におけるガバナンス体制、具体的には航空インフラの構築・維持主体としての国または地方自治体等（着陸料等の航空系収入の受け手）と空港ビル等の空港関連企業（物販、テナント料、駐車場代等の非航空系収入の受け手）が別組織となっていることによる非効率を解消し、経営効率化のためのガバナンス構築を図る方針が定められた。

効率的なガバナンスの強化を図る観点から、「空港関連企業と空港との経営の一体化」及び「民間への経営委託（コンセッション）、ないし民営化」を指向すべきとされ、今後の空港経営改革の幹となる考え方が示された。

③ 空港運営のあり方に関する検討会

同年（平成 22 年）空港運営のあり方に関する検討会が設置され、空港経営改革の進め方が検討された。

その中で、空港経営改革は、国土交通省成長戦略でも示された「空港整備勘定のあり方の見直し」及び「経営効率化のためのガバナンス体制の構築を図る」ことに加え、空港が担う下表 4 つの役割を最大限に発揮できる方向に進める必要があるとした。

表 2-27 空港の 4 つの役割

役割 1	成長著しいアジアを中心に、世界から我が国にヒト・モノ・カネを積極的に呼び込む「我が国の成長エンジン」としての役割
役割 2	国際・国内航空ネットワークの拡充とアクセス道路やアクセス鉄道等との有機的な結合による利便性の高いサービスの提供を通じた、「地域の交通結節点」としての役割
役割 3	地域の情報発信や賑わいの創出、地域資源の迅速な輸送等を通じた、「地域の観光振興や産業振興の拠点」としての役割
役割 4	大規模災害の発生時には空港の持つ拠点性を活用した被災自治体の支援拠点、有事の際には我が国の安全保障のための拠点として、「安全・安心の拠点」としての役割

出所：空港運営のあり方に関する検討会「空港経営改革の実現に向けて」

空港運営のあり方に関する検討会では、平成 23 年に「空港経営改革の実現に向けて」をとりまとめ、空港経営における課題解決の方向性として「真に魅力ある空港の実現」と「国民負担の軽減」の 2 つを設定した。これらの方向性に沿って具体的な検討を進めるため、以下 4 つの基本原則を定め、課題解決手法として、土地（場合によっては空港基本施設（滑走路、エプロン等）を含む。）の所有権については引き続き国に残し、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利（公共施設等運営権）を民間の空港運営主体へ付与する、「コンセッション＝運営委託」方式を主たる手法として想定する、との方針を示している。

表 2-28 4 つの基本原則

1	航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進
2	民間の知恵と資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現
3	空港経営に関する意見の公募と地域の視点の取り込み
4	プロセス推進のための民間の専門的知識・経験の活用

出所：空港運営のあり方に関する検討会「空港経営改革の実現に向けて」

④ 法令整備

「民間資金等の活用による公共施設等の促進に関する法律」（以降、「PFI法」。制度概要は後述）では、公共施設一般に関する通則手続を定めているものにすぎず、運営権制度を空港に活用する際には、空港運営等に固有の安全や利用者保護の観点からの規制（航空法、空港法等）を民間事業者に適用するための所要の立法措置が必要であった。

そのため、平成25年に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（以降、「民活空港運営法」）が制定され、地域の事情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営を通じた空港経営改革のための制度が整備された。

(2) PFI 法の変遷

① PFI 法の制定

わが国では、公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金やノウハウ（経営能力及び技術的能力等）を活用することで効率的かつ効果的な公共サービスを提供するために、平成 11 年に PFI 法が制定された。

PFI 事業の特徴として、包括発注、性能発注、長期契約の 3 点が挙げられる。公共施設の建設、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して行う手法として導入され、平成 22 年末までに 366 件の PFI 事業（総額は 4.7 兆円）が実施され、着実に件数が増加していた。

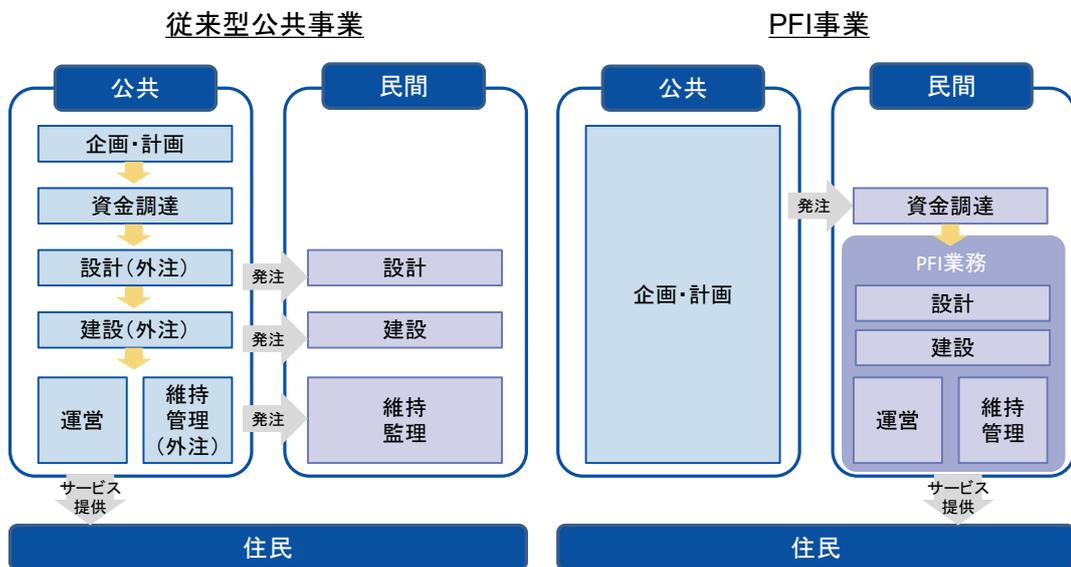


図 2-46 従来方式と PFI の比較

出所：内閣府資料

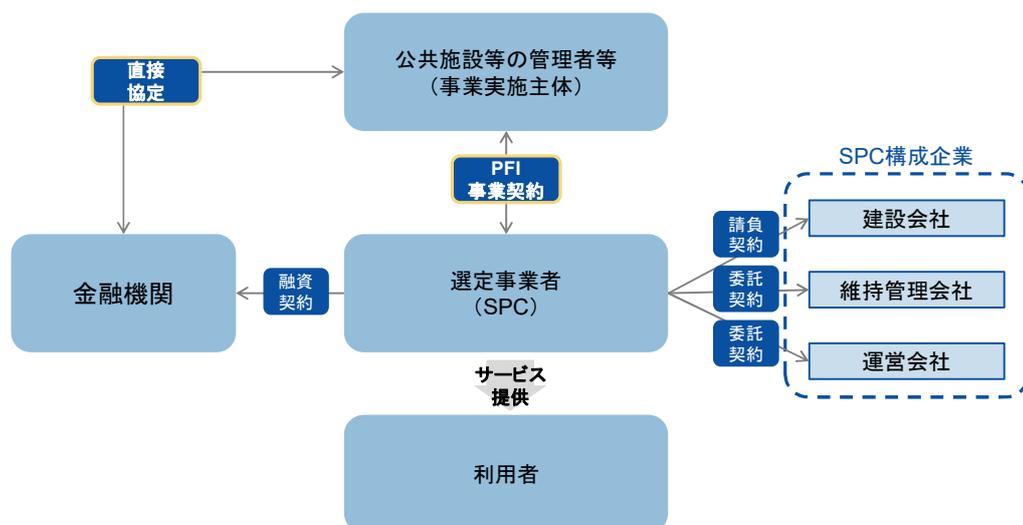


図 2-47 PFI のスキーム

出所：内閣府資料

PFI 法には、主に「民間事業者の収入」の観点から 3 つの方式、また「施設の所有者」の観点から 4 つの方式が存在するが、事業件数が伸びる一方で、採択される事業方式が一部の方式に偏っていた点が課題として認識されていた。

まずこれらの事業方式を整理する。

② 民間事業者の収入別

民間事業者の収入から見た方式は、サービス購入型、独立採算型、混合型の 3 つである。

サービス購入型とは、民間事業者が支払った整備費用等は、公共主体から事業者に支払われる方式である。独立採算型とは、民間事業者が支払った整備費用等は、公共施設等の利用者からの料金支払いにより回収する方式である。混合型とは、サービス購入型と独立採算型を合わせたものであり、民間事業者が支払った整備費用等は、公共主体及び公共施設等の利用者からの支払いにより回収する方式である。

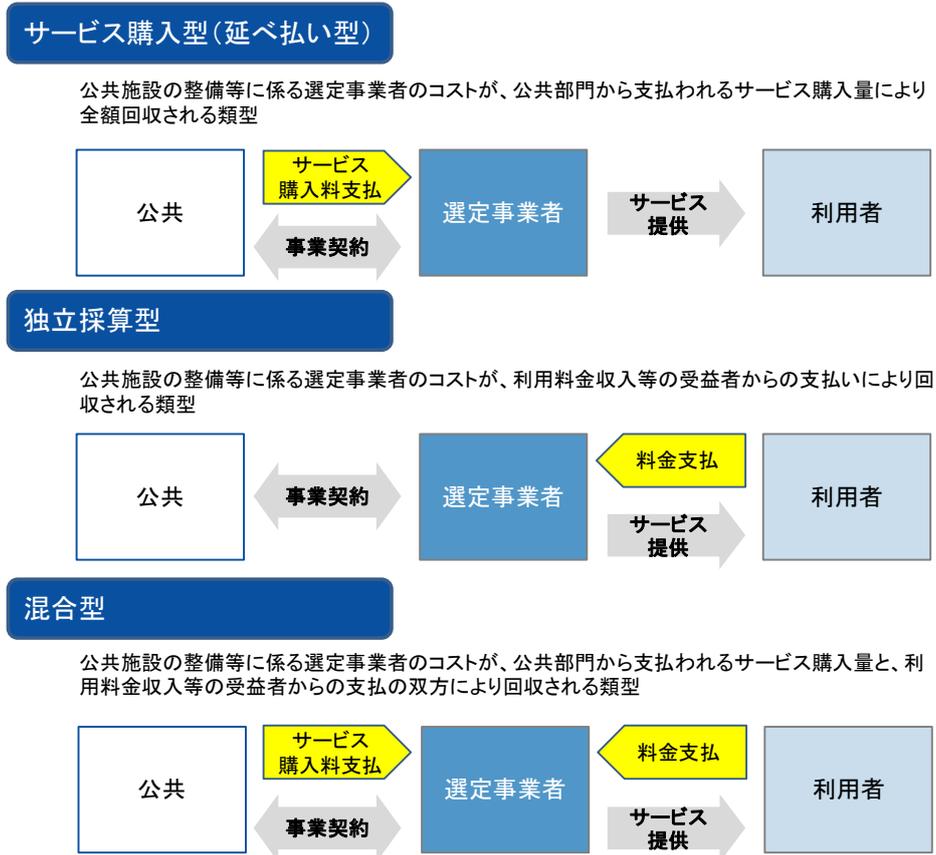


図 2-48 PFI の事業方式【視点：民間事業者の収入】

出所：公民連携セミナー、国土交通省資料

③ 施設の所有者別

次に、施設の所有者から見た方式は、BTO方式、BOT方式、BOO方式、RO方式の4つである。

BTO方式とは、民間事業者が公共施設を設計・建設した後、公共主体に譲渡し、維持管理及び運営は民間事業者が行う方式である。

BOT方式とは、民間事業者が公共施設を設計・建設し、自ら施設を所有した状態で維持管理及び運営を行い、事業期間終了後に公共主体にその施設を譲渡する手法である。

BOO方式とは、民間事業者が設計・建設し、自ら施設を所有した状態で維持管理及び運営を行い、事業期間終了後に自ら解体・撤去する方式である。

RO方式とは、民間事業者が公共施設を改修し、その後維持管理及び運営を行う方式である。

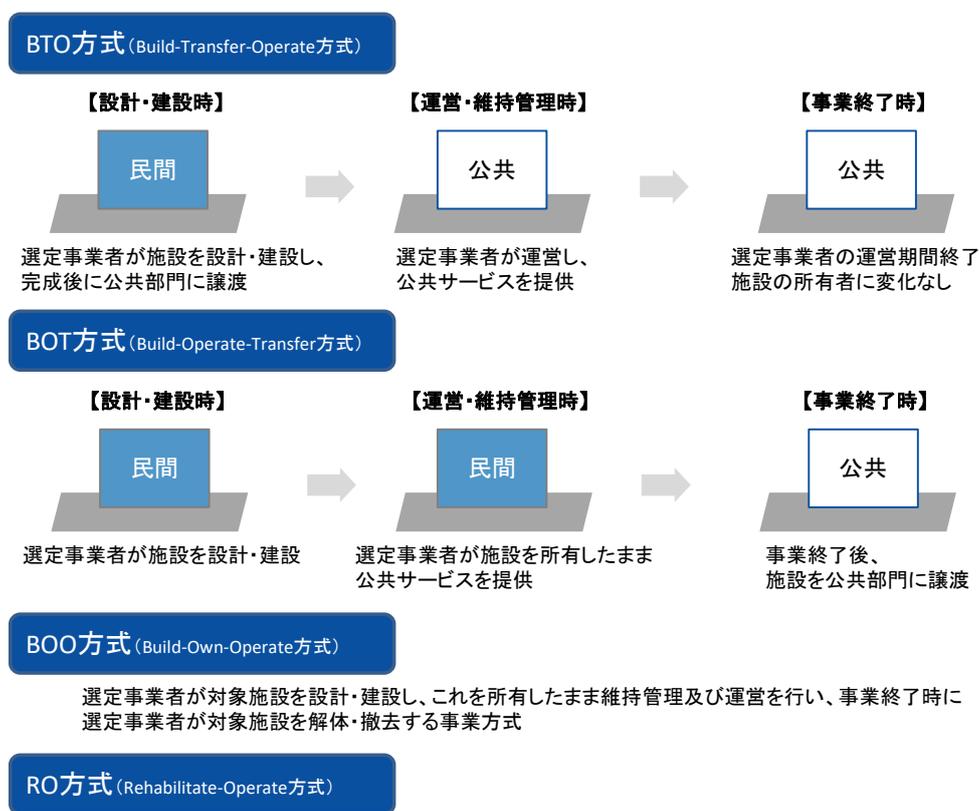


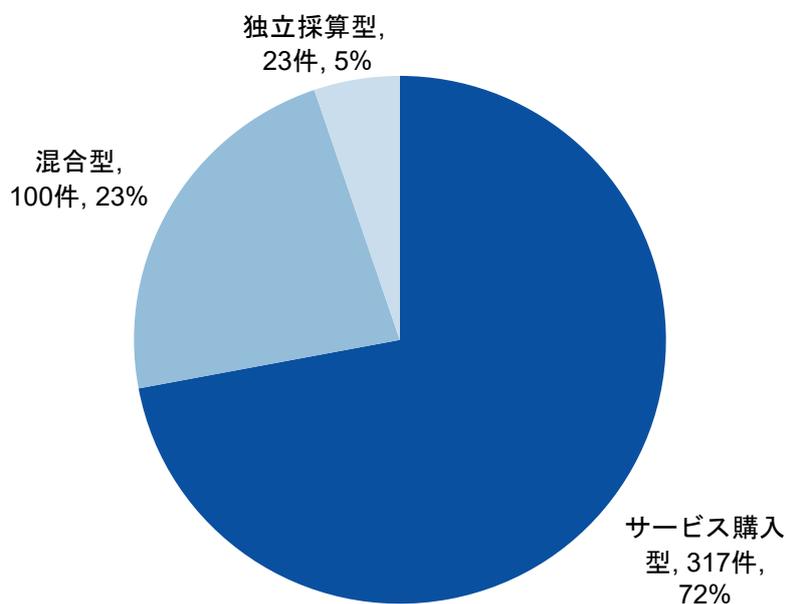
図 2-49 PFIの事業方式【視点：施設の所有者】

出所：内閣府ウェブサイト

先述した事業方式の偏りとは、「サービス購入型」と「BTO (Build Transfer Operate) 型」の組み合わせへの偏重を指し、それぞれが事業数の約7割¹を占める。

¹ 内閣府による平成26年3月末時点で実施方針公表440件の調査結果。

●民間事業者の収入



●施設の所有者別

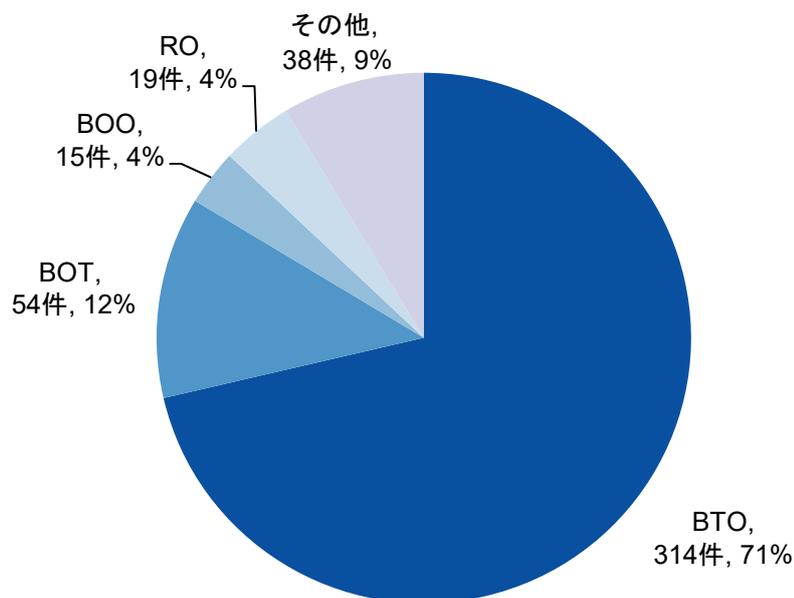


図 2-50 PFI 事業の実施状況

出所：内閣府資料

サービス購入型かつ BTO 型の場合、国（または地方自治体）が公共施設を割賦購入することに等しく、国（または地方自治体）に財務面のリスクが残る。

国（または地方自治体）に財務面のリスクの大部分が解消される「独立採算型」の事業では、「BOT 方式」を採用するのが一般的であるが、この場合、施設の所有者が「民間事業

者」のため、固定資産税や不動産取得税等の資産保有に関する課税が生じることが、積極的に採択に至らない要因となっていた。

④ PFI法の改正

これらの背景から、平成21年に前原誠司国土交通大臣（当時）が設立した国土交通省成長戦略会議において、公共事業を、従来型やサービス購入型・BTO型のPFI事業による財政依存型から、民間資金活用にシフトする必要性が提唱された。

「国土交通省成長戦略」《抜粋》

優先的に実施すべき事項

○コンセッション方式によるPPP/PFIの実行

民間の創意工夫を最大限に引き出して社会資本の新規投資や維持管理を実施するため、施設の所有権を移転せず、民間事業者にインフラの事業運営や開発に関する権利を長期間にわたって付与するコンセッション方式を導入する。

●政策1：PPP/PFIを推進するための制度面の改善

民間の創意工夫を最大限に引き出して社会資本の新規投資や維持管理が実施される仕組みとなるよう、コンセッション方式を新たに導入することも含めて、PPP/PFIに係る共通制度の改善を図るとともに、公物管理についても個別プロジェクトに対応した見直しを行う。

●政策2：PPP/PFIの重点分野とプロジェクトの実施

PPP/PFIについては、空港、港湾、鉄道、道路、下水道を重点分野として、自治体・企業から事業提案を募集し、具体的なプロジェクトを形成、実施する。また、行政財産の商業利用についても、経済の活性化を図る観点から積極的に支援する。

国土交通省の動きに呼応して、内閣府は内閣府民間資金等活用事業推進委員会（PFI 推進委員会）を設置し、従来の PFI 法で課題であった財務面の公共側のリスクを解消すべく議論がなされ、かつて事例の少なかった「独立採算型」事業等に PFI を導入する方式として、コンセッション方式が検討された。

その結果、平成 22 年に政府の新成長戦略への反映、平成 23 年の PFI 法の改正によるコンセッション方式の導入に至った。

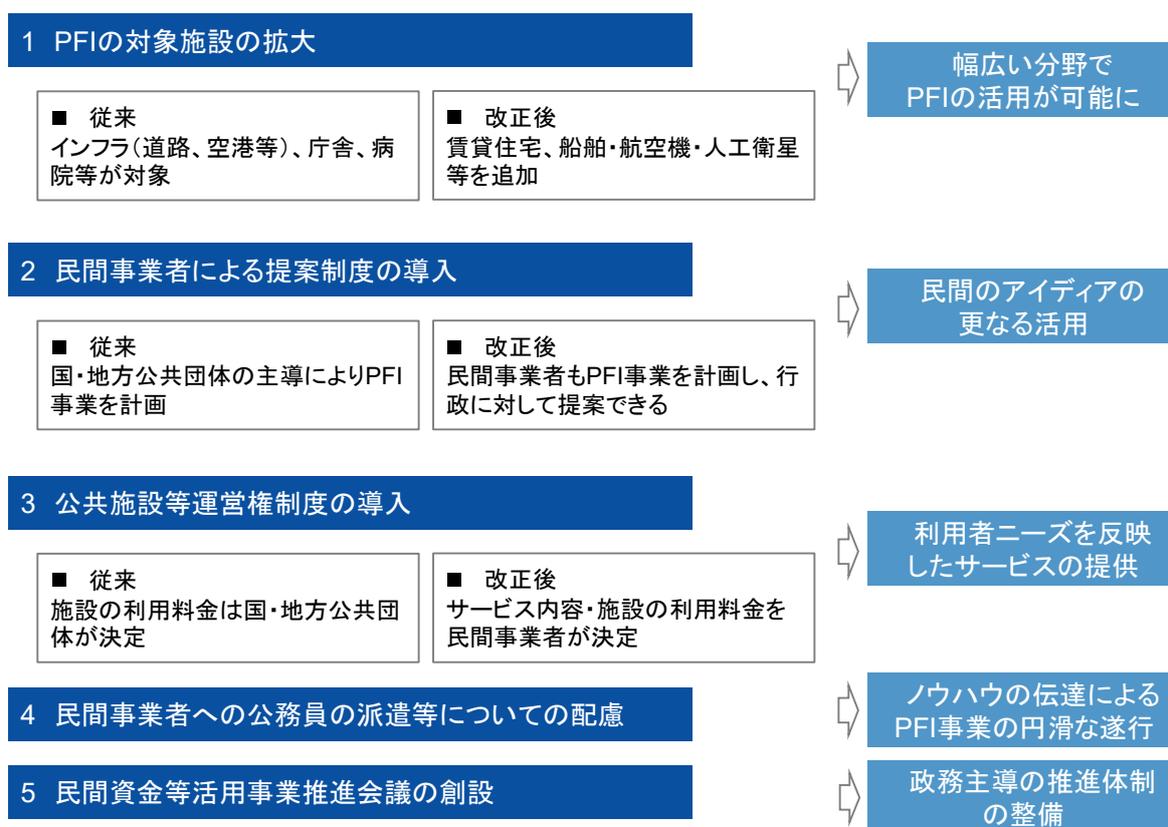


図 2-51 改正 PFI 法の概要

出所：内閣府資料よりみずほ総合研究所作成

⑤ 改正 PFI 法の運用

PFI 法改正後、平成 25 年に公共施設等運営権及び公共施設等運営事業等に関するガイドラインが策定され、平成 27 年には更なるコンセッション事業の効率的な実施を図るための法改正として、専門的ノウハウ等を有する公務員を退職派遣させる制度が創設された。

平成 28 年に策定された PPP/PFI 推進アクションプランにおいて、PPP/PFI の事業規模を今後 10 年で 21 兆円に拡大することを目標としており、その内コンセッション事業の規模目標が 7 兆円と、最重要政策に位置付けられている。

平成 29 年に

「未来投資戦略 2017」、「経済財政運営と改革の基本方針 2017 ～人材への投資を通じた生産性向上～」(骨太方針) においてもアクションプランの目標を位置付け、PPP/PFI の推進に取り組むこととされている。

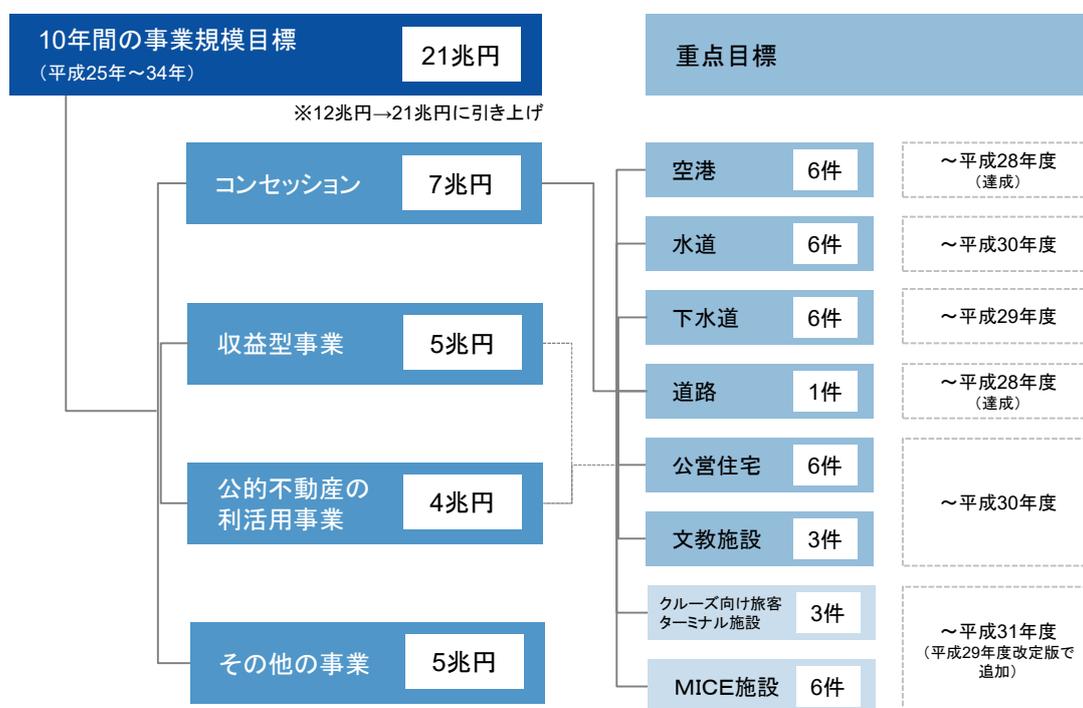


図 2-52 PPP/PFI 推進アクションプラン【事業規模目標】

出所：PPP/PFI 推進アクションプラン（平成 29 年度改定版）よりみずほ総合研究所作成

「PPP/PFI 推進アクションプラン（平成 29 年度改定版）」《抜粋》

コンセッション事業については、インバウンドの拡大等による大幅な需要拡大が期待される空港、港湾、観光等の成長分野において積極的に活用し、施設のポテンシャルを最大限活かすことにより、地域における成長の起爆剤とすることが重要である。また、本格的な人口減少社会の中で、増加する維持更新費等からその持続可能性が課題となっている生活関連分野において早期に民間の経営原理を導入し、たとえ一部の費用のみしか回収できない場合であっても、その持続可能性を確保するため、コンセッション事業の活用を推進することが必要である。

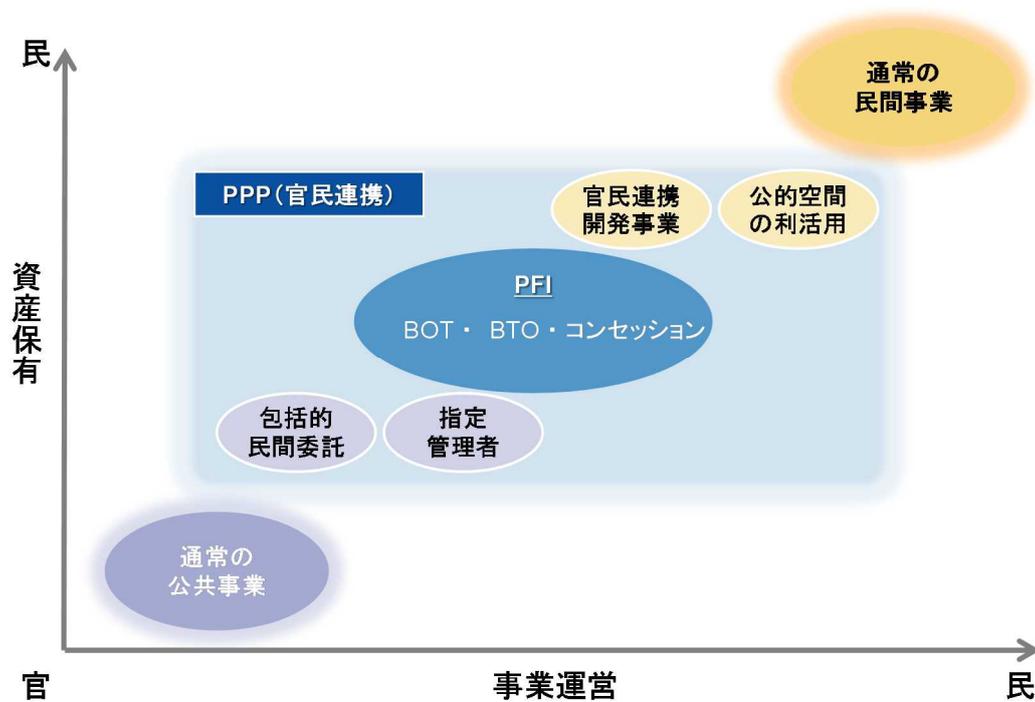


図 2-53 PFI 事業の位置付け

出所：国土交通省総合政策局資料

2.3.2 空港運営に係る民間活用手法

(1) コンセッション

① 制度概要

1) スキーム

コンセッション方式は、先述の通り民活空港運営法及びPFI法において定められており、利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま施設の運営権だけを民間事業者を設定する方式である。

公共主体は、施設の運営権を民間事業者を設定し、民間事業者から運営権対価を受け取る。これにより、これまで「財政依存」と揶揄された PFI 事業が、民間資金をより効果的に活用する仕組みに変化したと言える。運営リスクを一部民間事業者に移転する一方で、公共施設の所有権は公共主体に残るため、公共サービスの安全性を担保した制度設計が可能と考えられる。

民間事業者は、運営権対価を支払うために金融機関からの資金調達を行う。その際、運営権はみなし物権として抵当権設定ができるため、円滑な資金調達が可能な仕組みとなっている。運営権は減価償却対象資産のため、民間事業者は財務面でのメリットを得られる。

金融機関にとっても、抵当権設定が可能かつ運営権は譲渡可能であることから、投資リスクの低下に繋がっている。

住民（利用者）は、民間事業者へ公共施設の利用料金を支払い、民間事業者はその収入により事業費を回収する。

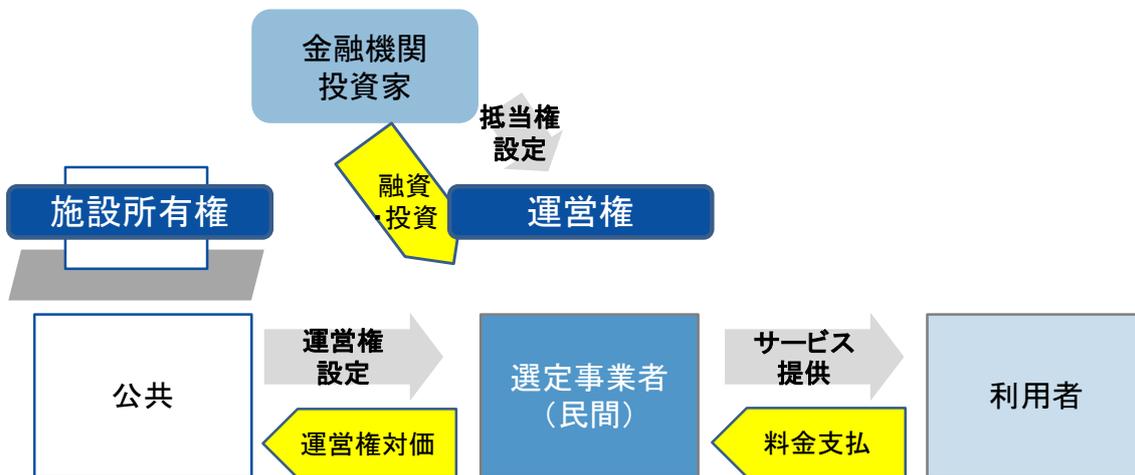


図 2-54 コンセッション方式

出所：内閣府ウェブサイト

表 2-29 コンセッション方式のメリット

地方公共団体	運営権設定に伴う対価の取得
	民間事業者の技術力や投資ノウハウを活かした老朽化・耐震化対策の促進
	技術職員の高齢化や減少に対応した技術承継の円滑化
	施設所有権を有しつつ運営リスクの一部移転
民間事業者	「官業解放」による地域における事業機会の創出
	事業運営・経営についての裁量の拡大
	人口減少や高齢化に対応した一定の範囲での柔軟な料金設定
	抵当権の設定による資金調達の円滑化
金融機関	(抵当権設定が可能となり) 金融機関の担保が安定化
	(運営権が譲渡可能となり) 投資家の投資リスクが低下
住民	事業者による自由度の高い運営が可能となり、低廉かつ良好なサービスを受

出所：内閣府「公共施設等運営権の導入メリット」

「民活空港運営法」《抜粋》

- (国管理空港特定運営事業を実施することができる場合)

第四条 国管理空港特定運営事業は、国土交通大臣が、民間資金法第十九条第一項の規定により当該国管理空港特定運営事業に係る公共施設等運営権（民間資金法第二条第七項に規定する公共施設等運営権をいう。以下同じ。）を設定した場合に限り、実施することができるものとする。

- (地方管理空港特定運営事業を実施することができる場合)

第十条 地方管理空港特定運営事業は、当該地方管理空港特定運営事業に係る空港を設置し、及び管理する地方公共団体が、民間資金法第十九条第一項の規定により当該地方管理空港特定運営事業に係る公共施設等運営権を設定した場合に限り、実施することができるものとする。

「PFI法」《抜粋》

- (公共施設等運営権の設定の時期等)

第十九条 公共施設等の管理者等は、第十七条の規定により実施方針に同条各号に掲げる事項を定めた場合において、第八条第一項の規定により民間事業者を選定したときは、遅滞なく（当該実施方針に定めた特定事業が公共施設等の建設、製造又は改修に関する事業を含むときは、その建設、製造又は改修の完了後直ちに）、当該実施方針に従い、選定事業者に公共施設等運営権を設定するものとする。

② 業務範囲

国管理空港特定運営事業及び地方管理空港特定運営事業の範囲としては、空港の運営等（含む着陸料等の設定及び收受）、空港航空保安施設の運営等、環境対策、その他附帯する事業（駐車場事業等）とされている。

「民活空港運営法」《抜粋》

●（定義）

第二条 5 この法律において「国管理空港特定運営事業」とは、国及び地方公共団体以外の者が行う国管理空港における第一号に掲げる事業及び当該事業と併せて実施される当該国管理空港に係る第二号から第五号までに掲げる事業をいう。

一 空港の運営等（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成十一年法律第百十七号。以下「民間資金法」という。）第二条第六項に規定する運営等をいう。以下同じ。）であって、空港法第十三条第一項に規定する着陸料等（以下単に「着陸料等」という。）を自らの収入として收受するもの

二 空港航空保安施設（空港における航空機の離陸又は着陸の安全を確保するために必要な航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第五項に規定する航空保安施設をいう。以下同じ。）の運営等であって、同法第五十四条第一項の使用料金（以下単に「使用料金」という。）を自らの収入として收受するもの

三 空港（公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律（昭和四十二年法律第百十号。以下「航空機騒音障害防止法」という。）第二条に規定する特定飛行場であるものに限る。以下この号において同じ。）の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止し、若しくはその損失を補償するため、又は空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う次に掲げる事業

イ 緑地帯その他の緩衝地帯の造成及び管理

ロ 航空機騒音障害防止法第五条及び第八条の二に規定する工事に関する助成

ハ 航空機騒音障害防止法第六条に規定する共同利用施設の整備に関する助成

ニ 航空機騒音障害防止法第九条第一項の規定による同項に規定する建物等の移転又は除却により生ずる損失の補償及び同条第二項の規定による土地の買入れ並びに航空機騒音障害防止法第十条第一項の規定による損失の補償

四 前号に掲げるもののほか、空港の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止するため、又は空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う事業

五 前各号の事業に附帯する事業

「民活空港運営法」《抜粋》

●（定義）

第二条 6 この法律において「地方管理空港特定運営事業」とは、国及び地方公共団体以外の者が行う地方管理空港等における第一号に掲げる事業及び当該事業と併せて実施される当該地方管理空港等に係る第二号から第四号までに掲げる事業をいう。

- 一 空港の運営等であって、着陸料等を自らの収入として収受するもの
- 二 空港航空保安施設の運営等であって、使用料金を自らの収入として収受するもの
- 三 空港の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止するため、又は空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う事業
- 四 前三号の事業に附帯する事業

また、国管理空港における更新投資²の取扱いについては、民活空港運営法基本方針第24施設整備に関する考え方で、更新投資等の実施について明記されている。先行する国管理空港の仙台空港の募集要項等にも、運営権者の業務範囲として更新投資の実施が含まれている。地方管理空港においても同様の考え方とされている。

「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」《抜粋》

●基本方針第二

4 施設整備に関する基本的な考え方

国管理空港運営権者は、公共施設等運営権実施契約（民間資金法第22条第1項に規定する公共施設等運営権実施契約をいう。以下同じ。）を締結した上で、同契約の定めに従い、滑走路等及び空港航空保安施設の維持管理として、その機能劣化等に対応するための修繕、更新投資等を実施するほか、自らの判断により、空港全体の価値向上を図る観点から空港の機能や利便性を向上させるため、空港機能施設等への投資を実施することができるようにするものとする。なお、国管理空港運営権者が、国が所有する滑走路等及び空港航空保安施設への投資を実施した場合には、その増改築部分の所有権は国に帰属させるものとする。一方で、国は空港が公共インフラとしての役割を担保する観点から空港の設置管理者として引き続き土地等の所有権を有することとなるため、国管理空港運営権者が実施しないもので、国が公益上の理由を吟味した上で必要であると判断したものについては、国が実施することとする。

² 維持管理：新設又は施設等を全面除却し再整備するものを除く資本的支出又は修繕。改修：施設等を全面除却し再整備すること。投資：更新投資は「維持管理」。出所：運営権ガイドライン

「仙台空港特定運営事業等募集要項」《抜粋》

● (11) 更新投資等の取扱い

A) 運営権設定対象施設に係る更新投資等の取扱い

- ・ 運営権者は、運営権設定対象施設について、要求水準を充足する限り、原則として自らの判断で維持管理（更新投資）を行うことができる。ただし、運営権者が航空法第43条に規定する重要な変更等実施契約に定める一定の維持管理（更新投資）を行おうとするときは、国の事前の承認を得なければならない。また、運営権者は、運営権設定対象施設について、建設（新規投資）及び改修を行うことはできない。
- ・ 国は、公益上の理由を検討した上で必要であると判断したときは、運営権設定対象施設について、維持管理（更新投資）を行うことがある。
- ・ 国又は運営権者が維持管理（更新投資）を行った運営権設定対象施設は、国の所有に属し、運営権者が運営等を行うものとする。

B) 非運営権施設に係る更新投資等の取扱い

- ・ 運営権者は、非運営権施設について、要求水準を充足する限り、原則として自らの判断で投資（維持管理（更新投資）に限らない。）を行うことができる。

(2) 指定管理者制度

① 制度概要

地方自治法の一部改正（平成15年9月2日施行）により、民間事業者の活力を活用した住民サービスの向上、施設管理における費用対効果の向上及び管理主体の選定手続きの透明化を目的として指定管理者制度が導入された。具体的には、「公の施設の管理主体」は、改正前は普通地方公共団体の出資法人、公共団体、公共的団体に限定されていたが、改正後には法人その他の団体であれば特段の制限は設けないとされた。

指定管理者は、行政処分により指定される。

「地方自治法」《抜粋》

●（公の施設の設置、管理及び廃止）

第二百四十四条の二

- 3 普通地方公共団体は、公の施設の設置の目的を効率的に達成するため必要があると認めるときは、条例の定めるところにより、法人その他の団体であつて当該普通地方公共団体が指定するもの（以下「指定管理者」という）に、当該公の施設の管理を行わせることができる。
- 4 前項の条例には、指定管理者の指定の手續、指定管理者が行う管理の基準及び業務の範囲その他必要な事項を定めるものとする。
- 6 普通公共団体は、指定管理者の指定をするときは、あらかじめ、当該普通公共団体の議会の議決を経なければならない。

② 業務範囲

指定管理者制度では「管理」の範囲が明らかにされていないが、法令上は設置と管理が存在するため、管理には新規投資を含まないとも解釈される。

また、航空法上の制約及び国による空港における指定管理者の行い得る業務範囲の制約についての見解として、以下が示されている。

航空法では、空港設置者に対して、安全に関するもの及び他人の権利・利益を制限するものについては、施設の設置・管理者が最終的な責任を持つことを前提としており、空港における指定管理者においては、空港基本施設、保安施設における処分性のある行為（使用許可、営業許可）や、警備・消防業務、料金設定・自らのものとしての料金収受は、事実行為を除き認められないとする考えが示されている。

「航空法」《抜粋》

●（空港等又は航空保安施設の管理）

第四十七条 空港等の設置者又は航空保安施設の設置者は、国土交通省令で定める保安上の基準（空港にあつては、当該基準及び基本方針）に従い当該施設を管理しなければならない。

国土交通省 平成18年「国土交通省所管事業へのPFI活用参考書」《抜粋》

●「公共施設等の整備等において民間事業者の行い得る業務範囲」

航空法においては、飛行場の設置者に対し、上記権限の他に様々な施設の管理に関する義務を課している。同法は、このうち安全に関するもの及び他人の権利・利益を制限するもの（制限表面の管理、用地・施設使用の許可、構内営業の許可、警備・消防業務、料金設定、料金を自らの収入として徴収すること等）については、施設の設置・管理者が最終的な責任を持つことを前提としている。

このため、飛行場においては、施設の点検、清掃等の事実上の業務に加え、上記のような性格を持つ業務についても他の民間事業者が行う場合には、当該民間事業者が施設の設置・管理主体となるべきものとする。なお、上記のような性格をもつ業務であっても、処分の方法について予め設置・管理者が設定した基準、運用方法に従って、定型式的に行わせるに過ぎない場合（事実行為としての警備・消防業務、利用徴収等）は、PFI法を活用し、民間事業者に行わせることも可能と考える。

指定管理者制度による場合も、同様である。

(3) 総合維持管理業務（包括委託）

① 制度概要

空港の維持管理に係る業務委託を一本化し、複数年契約により民間事業者に委託する手法である。

特定地方管理空港（土地等の所有は国土交通省）では、指定管理者制度の対象が「公の施設」のため適用が馴染まず、類似する総合維持管理業務を導入するケースがある。

② 業務範囲

例として、維持管理業務を包括的に民間委託している旭川空港における総合的民間委託の業務範囲についての市と国土交通省の過去の協議においては、空港管理業務委託についての国土交通省の考え方として以下のように整理されており、更新投資については委託不可とされている。

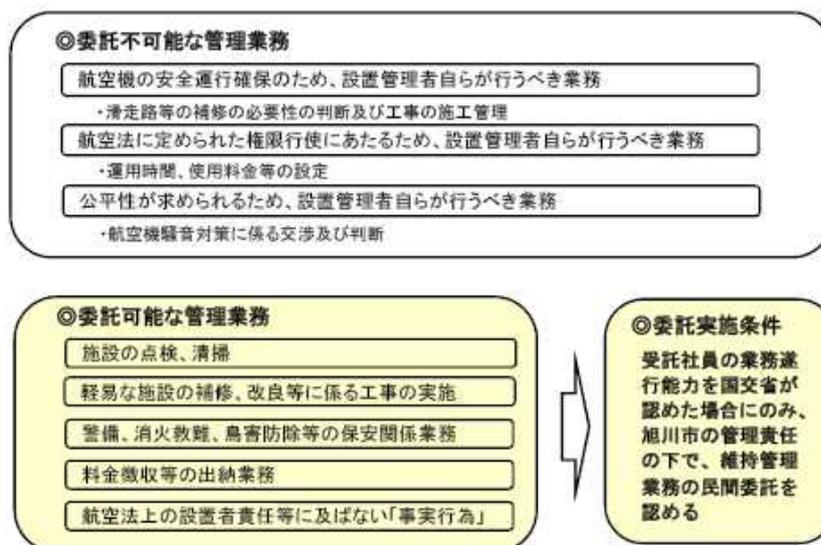


図 2-55 旭川空港総合的民間委託の業務範囲

出所：総合的民間委託で一体的な空港運営を～旭川空港の取組～

(4) 民間活用手法の比較

コンセッションと、指定管理者制度・総合維持管理業務の最大の相違点は、業務範囲である。

コンセッションでは、空港運営にあたり運営権者による事実行為を超えた維持管理事業が可能であるのに対し、指定管理者制度及び総合維持管理業務では、民間事業者の業務範囲は維持管理運営に係る事実行為に限定されている。

また着陸料は、コンセッションのみ運営権者による設定が可能である。柔軟な着陸料の設定は、エアポートセールスへの効果的な活用が期待される。

以上より、3手法の中でコンセッションが最も民間の裁量が大きく、民間ノウハウを最大限発揮した空港一体経営が可能な手法と言える。

表 2-30 民間活用の手法整理

	コンセッション	指定管理者制度	総合維持管理業務
根拠法令	<ul style="list-style-type: none"> ● 民活空港運営法 ● PFI 法 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方自治法 	<ul style="list-style-type: none"> ● ー
法的位置付け	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政処分 ● 行政の設権(運営権)行為に基づくみなし物権 ● 事業実施契約 	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政処分 ● 管理代行 ● 協定 	<ul style="list-style-type: none"> ● 私法上の契約 ● 業務委託契約
業務範囲	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港運営事業、事実行為を超えた維持管理事業、その他附帯する事業を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ● 維持管理・運営に係る事実行為に限定 	<ul style="list-style-type: none"> ● 維持管理・運営に係る事実行為に限定
着陸料設定	<ul style="list-style-type: none"> ● 可 	<ul style="list-style-type: none"> ● 不可 	<ul style="list-style-type: none"> ● 不可
着陸料徴収	<ul style="list-style-type: none"> ● 可 	<ul style="list-style-type: none"> ● 可(利用料金制の場合) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 不可
更新投資	<ul style="list-style-type: none"> ● 可 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事例なし 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事例なし

2.3.3 先行事例

(1) コンセプション

① 但馬空港

1) 空港概要

但馬空港は、元来兵庫県が設置・管理する空港（その他の空港³）であり、空港ビルは但馬空港ターミナル株式会社が運営、国内線 2 往復/日就航する小規模空港である。

表 2-31 空港概要⁴

（単位：百万円）

旅客数	国内線	31 千人	国際線	- 千人		H23	H24	H25
定期便数 (日)	国内線	2 往復	国際線	- 往復	航空系支出	500	474	490
	伊丹(2)		-					
滑走路		1 本		1,200 m				

出所：空港別収支、空港ウェブサイト等よりみずほ総合研究所作成

2) スキームの主要項目

但馬空港特定運営事業等における実施方針等から、本事業における主要項目を抜粋した。特筆すべき項目は以下 3 点である。

1-2) 事業期間：5 年と他事例比最も短い。

1-6) 県による財政支援の対象：独立採算型ではなく、混合型となっている点が他事例と異なる。

2) 運営事業者の選定：運営権者を公募ではなく、但馬空港ターミナル株式会社の指定により選定している。

表 2-32 主要項目

項目	内容
1 事業概要	
1) 目的	<ul style="list-style-type: none"> 空港基本施設と空港周辺施設の一体化により、効率的な運営体制を構築し、高速交通の確保と、交流人口拡大による地域活性化を図る。
2) 事業期間	<ul style="list-style-type: none"> 5 年 (事業開始日から 5 年を経過する日が属する年度末まで)
3) 事業方式	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が、滑走路等の航空系事業とターミナルビル等の非航空系事業を一体的に運営。 運営権者は、公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営を実施し、必要となる物品は県からの無償貸付により使用する。

³ 空港の内、拠点空港、地方管理空港及び公共用ヘリポートを除く空港。

⁴ 定期便数は、毎日就航分のみ。以降、同様とする。

項目	内容
4)事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港運営事業 ・ 空港航空保安施設運営事業 ・ 環境対策業務 ・ ビル・駐車場事業 ・ 給油・サービス事業 ・ その他附帯事業 (空港公園・航空機展示場・展示航空機及び付帯施設の管理、空港の利用促進事業、協議会への出席等) ・ 任意事業
5)対象施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港基本施設 (滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等) ・ 空港航空保安施設 (航空保安無線施設、対空通信施設、航空灯火、昼間障害標識) ・ ターミナルビル ・ 事業者棟 ・ 空港レストラン ・ 格納庫 ・ 航空機展示場、展示航空機及び附帯施設 ・ 空港公園及び公園内施設 ・ 給油施設 ・ 道路 (空港用地内の道路) ・ 駐車場 (空港利用者用、従業員用等) ・ 空港用地及び上記核施設に附帯する施設
6)県による財政支援の対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港運営事業 (空港基本施設の維持管理、運営) ・ 空港航空保安施設運営事業 (空港航空保安施設の維持管理、運営) ・ 環境対策業務 ・ ターミナルビル等空港周辺施設運営事業 (収益業務を除くターミナルビル等空港周辺施設の維持管理、運営) <p>※ 但し、上記に附帯する収入 (着陸料、停留料、土地使用料、給油料、給油手数料) は経費負担から減算する。</p>
7)施設整備の実施主体	<p>①運営権者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港基本施設及び空港航空保安施設の部分的補修、更新のための整備、機能の拡充 (滑走路、誘導路、エプロン、航空灯火、ローカライザー等) ・ ターミナルビル等空港周辺施設の部分的補修、更新のための整備、機能の拡充 (ターミナルビル、駐車場、レストラン等) <p>②県</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 滑走路の延伸、ターミナルビルの建替等
8)報告	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計算書類、事業報告、附属明細書、キャッシュフロー計算書を毎事業年度末日から3ヵ月以内に報告
2 運営事業者の選定	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 但馬空港ターミナル株式会社

出所：兵庫県

3)スケジュール

但馬空港における事業化スケジュールは以下の通りである。

表 2-33 事業化スケジュール

スケジュール	取組内容
H26.4	実施方針公表
H26.4	特定事業の選定
H26.5	民間事業者の選定
H26.6	運営権設定
H26.7	実施契約の締結
H27.1	空港運営の開始

出所：兵庫県

4)選定

兵庫県第3次行財政構造改革推進方策（平成26年3月策定）に基づき、但馬空港ターミナルビル株式会社による但馬空港の一体運営を行う。

「但馬空港運営事業を実施することができる民間事業者の選定について」《抜粋》

●民間事業者の名称

但馬空港ターミナルビル株式会社

●選定の理由

但馬空港ターミナル株式会社は、但馬空港の開港以来、県と密接な連携のもと但馬空港の運営に携わり、保安・安全対策に関する豊富な知識・経験を有していることに加え、空港基本施設等の管理・運用を実施できる体制を整備することから、同社に公共施設等運営権を設定すれば、県の業務を適切に引き継ぎ、安全で確実な空港の管理運営が実施できる。

また、但馬空港は、地域にとって貴重な高速交通基盤であり、広域防災拠点機能や空港公園機能なども有し、地域の振興・活性化に資する施設として、地域一丸となった利用促進を図る必要があることから、地元と連携した施設運営を行う上で、地元関係者が共同出資した但馬空港ターミナル株式会社 が最適である。

「兵庫県第3次行財政構造改革推進方策」《抜粋》

●見直し内容

(1) 効率的な空港運営体制の整備

但馬空港管理事務所と但馬空港ターミナル(株)の組織体制を見直し、空港本体とターミナルビルの一体的運営により、効率的な運営体制を整備する。

(2) 但馬空港の利活用

伊丹便の継続可能性、東京直行便の実現性、空港の多面的利用など、但馬空港の利活用のあり方について、学識者や地元の意見を聴くとともに、県民の理解を得るため、第三者委員会「但馬空港の利活用検討委員会(仮称)」を設置し、検討する。

② 静岡空港

1) 空港概要

静岡空港は、空港別乗降客数全国 40 位、静岡県が設置・管理する空港（地方管理空港）であり、国際定期便も有する空港である。

平成 30 年 1 月現在、2 期目の指定管理者制度⁵により、富士山静岡空港株式会社が航空系事業及び非航空系事業を運営している。県の収支は赤字である。

表 2-34 空港概要

(単位:百万円)

旅客数	国内線 347 千人	国際線 275 千人		H26	H27	H28	
定期便数 (日)	国内線 7 往復 新千歳(1)福岡(4)鹿児島 (1)沖縄(1)	国際線 5 往復 ソウル(3)台北(1)上海(1)		収入	229	252	260
滑走路	1 本	2,500 m		支出	727	757	858
				収支	▲ 498	▲ 505	▲ 598

出所：空港別収支、空港ウェブサイト等よりみずほ総合研究所作成

2) スキームの主要項目

富士山静岡空港特定運営事業等における実施方針、募集要項、公共施設等運営権実施契約書等から、本事業における主要項目を抜粋した。特筆すべき項目は以下 2 点である。

1-3) 事業方式：富士山静岡空港株式会社に運営権を設定し、SPC とする形態は他事例にない手法である。また、富士山静岡空港株式会社の現株主が 20%を継続保有することで静岡県内中核企業が株主として応援し続ける点も特徴的である。

1-6) 運営権者が支払う費用：滑走路等の更新投資費用を運営権者の全額負担とする場合に限り、運営権対価（0 円以上）で提案可能としている点は他事例と異なる。

表 2-35 主要項目

項目	内容
1 事業概要	
1) 目的	<ul style="list-style-type: none"> 空港運営にとどまらない幅広い事業展開により、訪日外国人を中心とした交流人口の増加を着実に取り込み、空港利用者の増加等による空港の活性化を図り、それを本県経済の発展に繋げていく。 民間による一体的かつ機動的な空港経営の実現を目指す。
2) 事業期間	<ul style="list-style-type: none"> 当初 20 年 オプション延長 20 年以内 不可抗力等による延長 5 年 最長 45 年
3) 事業方式	<ul style="list-style-type: none"> 富士山静岡空港株式会社が、滑走路等の航空系事業とターミナルビル等の非航空系事業を一体的に運営。 運営権者は、公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等とターミナルビル等を運営する富士山静岡空港株式会社株式を取得。 富士山静岡空港株式会社の現株主が発行済株式総数の 20%を継続保有し株主として応援。

⁵ 詳細 2.3.3 (2) 指定管理者制度ご参照。

項目	内容
4) 事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> 空港運営等業務 空港航空保安施設運営等業務 環境対策業務 ビル・駐車場業務 空港展望施設等・浄化槽施設運営等業務 給油・サービス業務 その他（応募者の提案事業等） 空港の就航促進・利用促進に関する事業、地域との連携による事業 空港アクセス道路景観形成地の維持管理
5) 対象施設	<p>①運営権設定対象施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港基本施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等） 空港航空保安施設（航空灯火施設） 航空機給油施設 旅客ビル施設、貨物ビル施設 駐車場施設等 空港展望施設等 浄化槽施設 空港用地 航空機騒音測定施設 <p>②非運営権施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港アクセス道路景観形成地 <p>③上述した以外に運営権者等が所有する施設</p>
6) 運営権者が支払う費用	<ul style="list-style-type: none"> 富士山静岡空港株式会社株式の取得対価 ※現株主分合計約13億円+自己株式取得分（不明） 滑走路等の更新投資費用を運営権者の全額負担とする場合、運営権対価（0円以上）で提案可能
7) 更新投資等の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> 空港基本施設等（滑走路等）の更新・修繕は、県が定める費用上限の範囲内で、費用総額と運営権者の負担額を提案することで可 空港基本施設等（滑走路等以外）の更新・修繕は、費用総額と提案することで可 ※県は費用総額の90%を上限に費用支出 空港基本施設等の拡張は、運営権者の費用負担で可 旅客ビル施設等の更新・修繕・拡張は、運営権者の費用負担で可 任意事業の新規投資・更新投資は、運営権者の費用負担で可
8) 計画	<ul style="list-style-type: none"> 全体計画、単年度計画を県へ提出
2 運営権者の株主構成	
1) 現株主	<ul style="list-style-type: none"> 20%を継続保有
2) 航空会社 出資規制	<ul style="list-style-type: none"> 部分規制 ※子会社・関連会社とすることは不可
3 県からの派遣（最大派遣人数、最長派遣期間）	
	<ul style="list-style-type: none"> 競争的対話及び優先交渉権者との協議により決定
4 リスク分担	
1) 基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> 実施契約に特段の定めがない限り運営権者（空港需要の変動リスクを含む）
2) 不可抗力	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が付保した保険でも損害補てんに足りないときは、県が運営権者設定対象施設の復旧等の措置
3) 瑕疵担保責任	<ul style="list-style-type: none"> 運営権設定対象施設について、空港運営事業開始日以後1年以内に発見された場合、運営権者に生じた損失について補償
4) 緊急事態	<ul style="list-style-type: none"> 運営権行使の停止を命じ、県自ら本事業に係る施設を使用可 運営権者に生じた損失について補償

出所：静岡県

3)スケジュール

静岡空港における運営権者選定スケジュールは以下の通りである。

表 2-36 運営権者選定スケジュール

スケジュール	取組内容
H28.5～6	マーケットサウンディング
H29.4	実施方針公表
H29.5	募集要項等の公表
H29.7	第一次提案書の締切
H29.7～8	第一次審査
H29.8～12 頃	競争的対話
H30.1 頃	第二次審査
H30.3 頃	優先交渉権者の決定
H30.11 頃	運営権設定・実施契約の締結
H31.4	事業開始

出所：静岡県

4)選定

平成 30 年 1 月現在、公募手続き中である。

第一次審査では 2 者の応募があり、両者が選定されている。

「富士山静岡空港特定運営事業等の第一次審査結果について」《抜粋》

●第一次審査結果：2 者を選定（応募者：2 者）

※審査の公正性の確保のため、具体的な応募者名については現時点では非公表とします。審査の評価過程及び審査結果については、優先交渉権者の選定後に公表する予定です。

③ 仙台空港

1) 空港概要

仙台空港は、空港別乗降客数全国 10 位、国が設置・管理する空港（国管理空港）であり、国際定期便も有する空港である。

収支は航空系収支が赤字⁶、非航空系事業が収支、合算収支は黒字である。

表 2-37 空港概要

（単位：百万円）

旅客数	国内線 2,937 千人	国際線 226 千人		H26	H27	
定期便数 (日)	国内線 53 往復	国際線 2 往復		着陸料等収入等	1,216	1,083
	新千歳(13)成田(2)中部 (6)小松(2)関空(4)大阪 (14)神戸(2)広島(2)福岡 (7)那覇(1)	ソウル(1)台北(1)		航空系収支	▲ 173	▲ 464
滑走路	2 本	3,000 m		非航空系収支	719	707
				航空系+非航空系収支	546	243

出所：空港別収支、空港ウェブサイト等よりみずほ総合研究所作成

2) スキームの主要項目

仙台空港特定運営事業等における実施方針、募集要項、公共施設等運営権実施契約書等から、本事業における主要項目を抜粋した。特筆すべき項目は以下 4 点である。

1-1) 目的：背景に東日本大震災からの復興（震災復興の起爆剤）を企図する旨を明確にしている。

1-2) 事業期間：オプション延長 30 年を認め、最長 65 年と他事例比最長である。

1-4) 事業範囲：空港外事業で仙台空港アクセス鉄道との一体運営を実施可能としている。

2-1) 運営権者の株主構成（自治体の関与）：自治体による出資及び役員の派遣はなく、民間事業者の自由度を高めている。

表 2-38 主要項目

項目	内容
1 事業概要	
1) 目的	<ul style="list-style-type: none"> 民間の資金・経営能力の活用による空港の一体的かつ機動的な経営を実現し、内外交流人口拡大等による東北地方の活性化を図る。 背景に東日本大震災からの復興（震災復興の起爆剤）
2) 事業期間	<ul style="list-style-type: none"> 当初 30 年 オプション延長 30 年以内 不可抗力等による延長 5 年 最長 65 年
3) 事業方式	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が、滑走路等の航空系事業とターミナルビル等の非航空系事業を一体的に運営。 運営権者は、公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営をビル会社（仙台空港ビル、仙台カーゴ）の株式を取得することによりターミナルビル等の運営を、それぞれ実施。

⁶ 航空系事業が黒字の空港は、平成 27 年度 6 空港のみ。（国管理空港）

項目	内容
4) 事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> 空港運営等事業 空港航空保安施設運営等事業 環境対策事業 ビル・駐車場事業 給油・サービス事業 その他（応募者の提案事業等）地域共生、利用促進等 アクセス鉄道 ※仙台空港鉄道との一体的運営は実施可能
5) 対象施設	<p>①運営権設定対象施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港基本施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等） 空港航空保安施設（航空灯火施設） 道路（一部を除く） 駐車場施設 空港用地 上記施設に附帯する施設（土木施設、建築物、機械施設、電気施設等） <p>②非運営権施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅客ビル施設（CIQ 施設を除く航空旅客取扱施設、事務所及び店舗並びにこれらの施設に類する施設及び休憩施設、送迎施設、見学施設等） 貨物ビル施設（CIQ 施設を除く航空貨物取扱施設等） <p>③上述した以外に運営権者または運営権者子会社等が所有する施設</p>
6) 運営権者が支払う費用	<ul style="list-style-type: none"> 旅客ビル施設事業者株式の取得対価 貨物ビル施設事業者株式の取得対価 ※合計で約 56.8 億円 運営権者譲渡対象資産（物品）の取得価格 運営権対価（0 円以上） ※22 億円、一括
7) 更新投資等の取扱い	<p>①運営権設定対象施設に係る更新投資</p> <ul style="list-style-type: none"> 自らの判断で維持管理（更新投資）可 建設（新規投資）及び改修は不可 <p>②非運営権施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 自らの判断で整備可
8) 計画	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画（マスタープラン）、中期計画（5 年ごと）、単年度計画（1 年ごと）を国へ提出
9) 報告	<ul style="list-style-type: none"> 半期業務報告書、年間業務報告書、運営権者及び運営権者子会社等の財務情報等を国へ提出・開示等
2 運営権者の株主構成	
1) 自治体	<ul style="list-style-type: none"> なし
2) 航空会社 出資規制	<ul style="list-style-type: none"> 部分規制 ※子会社・関連会社とすることは不可
3) 小口株主	<ul style="list-style-type: none"> なし
3 国からの派遣（最大派遣人数、最長派遣期間）	
	<ul style="list-style-type: none"> 土木（施設運用管理官 1 名、1 年） 機械（施設運用管理官 1 名、1 年） 電気（航空灯火・電気技術官 1 名、1 年） 保安防災（総務課 4 名、1 年） 事務（環境・地域振興課 1 名、1 年） 運用（航空管制運行情報官 5 名、3 年）
4 リスク分担	
1) 基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> 実施契約に特段の定めがない限り運営権者（空港需要の変動リスクを含む）
2) 不可抗力	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が付保した保険でも損害補てんに足りないときは、国が運営権者設定対象施設の復旧等の措置
3) 瑕疵担保責任	<ul style="list-style-type: none"> 運営権設定対象施設について、空港運営事業開始日以後 6 ヶ月以内に発見された場合、運営権対価の金額を上限として補償

出所：国土交通省

3)スケジュール

仙台空港における運営権者選定スケジュールは以下の通りである。

表 2-39 運営権者選定スケジュール

スケジュール	取組内容
H25	滑走路・ビルの資産調査（デューディリジェンス）
H25.11～12	マーケットサウンディング
H26.4	実施方針公表
H26.6	募集要項等の公表
H26.7～12	宮城県による事前確認（参加資格、株式譲受）
H26.12	第一次提案書の締切
H26.12～H27.1	第一次審査
H27.2～7	競争的対話
H27.7～9	第二次審査
H27.9	優先交渉権者の決定
H27.12	運営権設定・実施契約の締結
H27.12～	業務の引継ぎ
H28.2	ビル事業の開始
H28.7	空港運営の開始

出所：国土交通省

4)選定

一次審査には4コンソーシアムが応募し、全てが選定された。

二次審査には3コンソーシアムが応募し、コンソーシアムB東急前田豊通グループが選定された。

地元企業では、株式会社仙台放送がコンソーシアムC MJT s の構成員として応募していたが、落選した。

表 2-40 第一次審査参加コンソーシアム

A	三菱商事・楽天仙台空港プロジェクトチーム	
	代表企業	三菱商事株式会社
	コンソーシアム構成員	楽天株式会社
B	東急前田豊通グループ	
	代表企業	東京急行電鉄株式会社
	コンソーシアム構成員	前田建設工業株式会社、東急不動産株式会社、豊田通商株式会社、株式会社東急エージェンシー、東急建設株式会社、株式会社東急コミュニティー
C	MJTs	
	代表企業	三菱地所株式会社
	コンソーシアム構成員	日本空港ビルディング株式会社、大成建設株式会社、株式会社仙台放送、ANA ホールディングス株式会社
D	イオン・熊谷グループ	
	代表企業	イオンモール株式会社
	コンソーシアム構成員	イオンディライト株式会社、株式会社熊谷組

出所：国土交通省

表 2-41 第一次審査 採点結果

項目	コンソーシアム			
	A	B	C	D
1 全体事業方針				
全体事業方針 (5)	3.0	4.0	4.0	4.1
2 将来方針				
空港活性化方針 (10)	6.5	7.1	7.1	7.1
設備投資方針 (5)	3.1	3.8	3.6	3.8
安全・保安に関する方針 (5)	2.6	4.3	3.5	3.5
3 提案事業方針				
提案事業方針 (5)	3.5	3.0	3.5	3.3
4 収支計画、事業継続及び実施体制				
収支計画及び事業継続方針 (5)	3.3	3.5	3.3	2.8
実施体制 (5)	3.3	3.6	3.5	3.1
5 職員の取扱方針				
職員の取扱方針 (5)	3.3	4.1	3.1	3.8
6 運営権対価				
運営権対価 (10)	4.5	3.6	2.8	5.0
合計 (50)	33.1	37.0	34.4	36.5

出所：国土交通省

表 2-42 第二次審査 採点結果

項目	コンソーシアム		
	B	C	D
A 全体事業方針			
全体事業方針 (10)	8.1	8.0	6.1
B 空港活性化に関する計画			
旅客数・貨物量の目標値及び着陸料等の料金提案、エアライン誘致提案、その他提案 (44)	33.0	28.0	14.3
目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案 (12)	9.7	8.4	3.6
目標とする空港利用者の利便性向上の水準及び空港用地内における空港活性化提案、空港用地外の事業者との連携提案 (15)	15.0	8.9	6.0
C 設備投資に関する計画			
空港の機能維持を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案 (12)	8.3	10.1	8.8
空港活性化を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案 (15)	12.0	8.5	3.1
D 安全に関する計画			
安全に関する提案 (15)	13.0	12.5	12.5
E 提案事業に関する実施計画			
地域共生事業に関する提案 (8)	6.6	6.6	6.6
空港利用促進事業に関する提案 (8)	6.3	6.6	6.0
F 事業計画、事業継続及び事業実施体制			
事業計画 (12)	10.1	9.5	10.1
事業継続に関する提案 (8)	6.3	6.0	5.3
事業実施体制 (12)	10.1	8.6	9.1
G 職員の取扱い			
職員の取扱いに関する提案 (8)	7.0	7.0	6.8
H 運営権対価等			
運営権対価の額及び、資金調達の実確性 (24)	16.0	24.0	15.0
合計 (200)	161.5	152.7	113.3

出所：国土交通省

④ 高松空港

1) 空港概要

高松空港は、空港別乗降客数全国 10 位、国が設置・管理する空港（国管理空港）である。毎日運航する国際便はないが、ソウル（週 5 日）、上海（週 5 日）、台北（週 6 日）、香港（週 4 日）就航している。

収支は航空系収支が赤字、非航空系収支が黒字、合算収支は黒字である。

表 2-43 空港概要

（単位：百万円）

旅客数	国内線 1,654 千人	国際線 230 千人		H26	H27
定期便数 （日）	国内線 17 往復 東京(13)成田(3)那覇(1)	国際線 - 往復 -		着陸料等収入等 752	710
滑走路	1 本	2,500 m		航空系収支 ▲ 25	▲ 82
				非航空系収支 170	194
				航空系＋非航空系収支 145	112

出所：空港別収支、空港ウェブサイト等よりみずほ総合研究所作成

2) スキームの主要項目

高松空港特定運営事業等における実施方針、募集要項、公共施設等運営権実施契約書（案）等から、本事業における主要項目を抜粋した。特筆すべき項目は以下 3 点である。

1-4) 事業範囲：その他附帯する事業として、事業者は高松空港利用者利便向上協議会の一員となる旨が明記されている。

2-1) 自治体による出資（自治体の関与）：マーケットサウンディング時点では、関連地方公共団体合計で 25%未満の取得とされていたが、実施方針では 10%以下の取得となった。また、関連地方公共団体から、非常勤取締役 1 名、常勤職員 1 名の派遣を予定している。いずれも本空港で初めて設定された項目である。

2-2) 航空会社による出資：全面規制している。

表 2-44 主要項目

項目	内容
1 事業概要	
1) 目的	・ 民間の資金・経営能力の活用による空港の一体的かつ機動的な経営を実現し、内外交流人口拡大等による地域活性化を図る。
2) 事業期間	・ 当初 15 年 オプション延長 35 年以内 不可抗力等による延長 5 年 最長 55 年
3) 事業方式	・ 運営権者が、滑走路等の航空系事業とターミナルビル等の非航空系事業を一体的に運営。 ・ 運営権者は、公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営をビル会社（高松空港ビル）の株式を取得することによりターミナルビル等の運営を、それぞれ実施。

項目	内容
4) 事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> 空港運営等事業 空港航空保安施設運営等事業 環境対策事業 ビル・駐車場事業 給油・サービス事業 その他（応募者の提案事業等）地域共生、利用促進等
5) 対象施設	<p>①運営権設定対象施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港基本施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等） 空港航空保安施設（航空灯火施設） 道路（一部を除く） 駐車場施設 空港用地 上記施設に附帯する施設（土木施設、建築物、機械施設、電気施設等） <p>②非運営権施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 旅客ビル施設（航空旅客取扱施設、事務所及び店舗並びにこれらの施設に類する施設及び休憩施設、送迎施設、見学施設等） 貨物ビル施設（航空貨物取扱施設等） <p>③上述した以外に運営権者または運営権者子会社等が所有する施設</p>
6) 運営権者が支払う費用	<ul style="list-style-type: none"> 旅客ビル施設事業者株式の取得対価 ※約 16.5 億円 運営権者譲渡対象資産（物品）の取得価格 運営権対価（0 円以上）※一括
7) 更新投資等の取扱い	<p>①運営権設定対象施設に係る更新投資</p> <ul style="list-style-type: none"> 自らの判断で維持管理（更新投資）可 建設（新規投資）及び改修は不可 <p>②非運営権施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 自らの判断で整備可
8) 計画	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画（マスタープラン）、中期計画（5 年ごと）、単年度計画（1 年ごと）を国へ提出
9) 報告	<ul style="list-style-type: none"> 半期業務報告書、年間業務報告書、運営権者及び運営権者子会社等の財務情報等を国へ提出・開示等
2 運営権者の株主構成	
1) 自治体	<ul style="list-style-type: none"> あり（関係地方公共団体合計で上限 10%） ※非常勤取締役 1 名、常勤職員 1 名派遣
2) 航空会社 出資規制	<ul style="list-style-type: none"> 全面規制 ※出資不可
3) 小口株主	<ul style="list-style-type: none"> なし
3 国からの派遣（最大派遣人数、最長派遣期間）	
	<ul style="list-style-type: none"> 土木（施設運用管理官 1 名、3 年） 機械（施設運用管理官 1 名、3 年） 電気（航空灯火・電気技術官 1 名、3 年） 保安防災（総務課 4 名、3 年） 運用（航空管制運行情報官 4 名、3 年）
4 リスク分担	
1) 基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> 実施契約に特段の定めがない限り運営権者（空港需要の変動リスクを含む）
2) 不可抗力	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が付保した保険でも損害補てんに足りないときは、国が運営権者設定対象施設の復旧等の措置
3) 瑕疵担保責任	<ul style="list-style-type: none"> 運営権設定対象施設について、空港運営事業開始日以後 1 年以内に発見された場合、運営権対価の金額を上限として補償

3)スケジュール

高松空港における運営権者選定スケジュールは以下の通りである。

表 2-45 運営権者選定スケジュール

スケジュール	取組内容
～H26	滑走路・ビルの資産調査（デューディリジェンス）
H27.10～11	マーケットサウンディング
H28.7	実施方針公表
H28.9	募集要項等の公表
H28.12	第一次提案書の締切
H28.12～H29.1	第一次審査
H29.1～5	競争的対話
H29.6～8	第二次審査
H29.8	優先交渉権者の決定
H29.10	運営権設定・実施契約の締結
H29.10～	業務の引継ぎ
H29.12	ビル事業の開始
H30.4	空港運営の開始

出所：国土交通省

4)選定

第一次審査には 6 コンソーシアムが参加し、3 コンソーシアムが選定された。第二次審査には 3 コンソーシアムが参加し、コンソーシアム C 三菱地所・大成建設・パシコングループが選定された。

地元企業では、高松商運株式会社がコンソーシアム B 高松空港 ORIGINALS グループの構成員として、穴吹興産株式会社・株式会社穴吹ハウジングサービス・株式会社合田工務店・高松琴平電気鉄道株式会社・株式会社百十四銀行・株式会社香川銀行は地元連合としてコンソーシアム F 香川・四国・せとうちの未来を創るコンソーシアムを構成し、応募したが落選した。

表 2-46 第一次審査参加コンソーシアム

A STMJ	
代表企業	清水建設株式会社
コンソーシアム構成員	東京建物株式会社、三菱UFJリース株式会社、株式会社日本空港コンサルタンツ
B 高松空港 ORIGINALS グループ	
代表企業	オリックス株式会社
コンソーシアム構成員	株式会社経営共創基盤、日本工営株式会社、日揮株式会社、総合警備保障株式会社、高松商運株式会社
C 三菱地所・大成建設・パシコングループ	
代表企業	三菱地所株式会社
コンソーシアム構成員	大成建設株式会社、パシフィックコンサルタンツ株式会社、シンボルタワー開発株式会社
D 日本アジアレグザム丸紅グループ	
代表企業	日本アジアグループ株式会社
コンソーシアム構成員	株式会社レグザム、丸紅株式会社、国際航業株式会社、JAG 国際エナジー株式会社
E 大和ハウス工業株式会社	
F 香川・四国・せとうちの未来を創るコンソーシアム	
代表企業	穴吹興産株式会社
コンソーシアム構成員	株式会社穴吹ハウジングサービス、株式会社合田工務店、高松琴平電気鉄道株式会社、株式会社百十四銀行、株式会社香川銀行、日本空港ビルディング株式会社、双日株式会社、株式会社日本政策投資銀行

出所：国土交通省

表 2-47 第一次審査 採点結果

項目	コンソーシアム					
	A	B	C	D	E	F
1 全体事業方針						
全体事業方針 (5)	4.3	4.6	4.1	4.3	2.8	4.6
2 将来方針						
空港活性化方針 (10)	7.8	8.6	7.8	5.8	5.0	8.0
設備投資方針 (5)	2.8	4.6	4.5	4.0	2.6	4.0
安全・保安に関する方針 (5)	3.0	4.3	4.0	3.6	2.3	4.0
3 提案事業方針						
提案事業方針 (5)	3.5	3.1	3.5	3.8	2.0	4.1
4 収支計画、事業継続及び実施体制						
収支計画及び事業継続方針 (5)	3.8	4.3	3.8	2.1	2.8	4.1
実施体制 (5)	3.3	4.1	3.5	3.1	2.6	4.0
5 職員の取扱方針						
職員の取扱方針 (5)	3.0	4.8	4.1	4.1	2.6	4.6
6 運営権対価						
運営権対価 (5)	2.2	5.0	1.1	2.5	0.8	2.2
合計 (50)	33.7	43.4	36.4	33.3	23.5	39.6

出所：国土交通省

表 2-48 第二次審査 採点結果

項目	コンソーシアム		
	B	C	F
A 全体事業方針			
将来イメージ・基本コンセプト (6)	5.1	5.3	4.8
B 空港活性化に関する計画			
旅客数・貨物量の目標値及び着陸料等の料金提案、エアライン誘致提案、地域の魅力向上に関する提案 (44)	28.6	30.0	21.1
目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案、空港用地外の事業者との連携提案 (21)	15.1	15.5	15.0
目標とする航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案 (6)	5.0	4.5	4.6
C 設備投資に関する計画			
空港の機能維持を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案 (9)	7.3	7.5	7.5
空港活性化を目的とする設備投資の総額及びそれに関する提案 (15)	8.5	13.0	5.3
D 安全・保安に関する計画			
安全・保安に関する計画 (15)	13.0	13.3	12.5
E 提案事業に関する実施計画			
地域共生事業に関する提案 (8)	5.3	6.3	6.6
空港利用促進事業に関する提案 (8)	6.3	6.0	5.5
F 事業計画及び事業継続、事業実施体制			
事業計画及び事業継続に関する提案 (10)	8.8	8.6	8.3
事業実施体制 (10)	7.6	7.5	6.5
G 職員の取扱い			
職員の取扱いに関する提案 (8)	7.3	6.8	6.1
H 運営権対価等			
運営権対価の額及び資金調達の実確性 (40)	37.6	40.0	33.6
合計 (200)	155.5	164.3	137.4

出所：国土交通省

⑤ 先行事例比較

コンセッションの先行事例の主要項目を比較すると以下の通りである。

表 2-49 先行事例比較表

	①但馬空港 事業化済	②静岡空港 募集要項	③仙台空港 事業化済	④高松空港 募集要項
空港種別 (H28年乗降客数)	その他の空港 (国内線：31千人、国際線：-)	地方管理空港 (国内線：347千人、国際線：275千人)	国管理空港 (国内線：2,937千人、国際線：226千人)	国管理空港 (国内線：1,654千人、国際線：230千人)
事業開始	H27年1月	H31年4月(予定)	H28年7月	H30年4月(予定)
事業期間	当初5年 延長オプションなし 不可抗力延長なし	当初20年 延長オプション20年 +不可抗力延長5年	当初30年 延長オプション30年 +不可抗力延長5年	当初15年 延長オプション35年 +不可抗力延長5年
事業方式	滑走路等：運営権設定	滑走路等・ターミナルビル等：運営権設定※ ※富士山静岡空港株式会社をSPCとする	滑走路等：運営権設定 ターミナルビル等：ビル会社株式譲渡	滑走路等：運営権設定 ターミナルビル等：ビル会社株式譲渡
主要事業の種類	混合型 県から財政支援(事業経費から収入を減算した額)	独立採算型又は混合型※ ※県が更新投資等に係る費用を負担	独立採算型	独立採算型
運営権対価	なし	0円以上(一定の条件※を満たした場合提案可) ※更新投資費用の全額を運営権者負担とする場合	0円以上	0円以上
支払方法	-	一括	一括	一括
自治体による SPCへの経営 関与	空ビルへ出資継続※ ※兵庫県32%、豊岡市26%、養父市3%、朝来市2% 役員派遣継続	記載なし 記載なし	出資なし 役員派遣なし	出資あり。10%以内 非常勤取締役1名、常勤職員1名
航空会社 出資規制	なし (空ビルへの出資継続)	部分規制 子会社・関連会社とすることは不可	部分規制 子会社・関連会社とすることは不可	全面規制 出資不可
現株主の出資	なし	現富士山静岡空港株主は合計20%を確保し、優先交渉権者に株式譲渡。	なし	なし
国又は自治体か らの職員派遣	空港管理事務所職員の出向	競争的対話等により決定	土木(施設運用管理官1名、1年) 機械(施設運用管理官1名、1年) 電気(航空灯火・電気技術官1名、1年) 保安防災(総務課4名、1年) 事務(環境・地域振興課1名、1年) 運用(航空管制運行情報官5名)	土木(施設運用管理官1名) 機械(施設運用管理官1名) 電気(航空灯火・電気技術官1名) 保安防災(総務課4名) 運用(航空管制運行情報官4名)
選定事業者	但馬空港ターミナル株式会社	二次審査中 (一次審査で2社選定)	東急前田豊通グループ	(優先交渉権者) 三菱地所・大成建設・パシコングループ
選定までの期間 ⁷	9ヵ月	1年	2年3ヵ月	1年9ヵ月

⁷ 実施方針から事業開始までの期間を指す。

(2) 指定管理者制度

① 静岡空港

1) 空港概要

2.3.3 (1) ②静岡空港に同じ。

2) スキームの主要項目

「富士山静岡空港における民活用の取組」等より、本事業における主要項目を抜粋した。特筆すべき項目は以下の点である。

1-3) 業務範囲：平成 26 年度に静岡県が富士山静岡空港株式会社からビルを買取っており、指定管理業務の範囲としている。

表 2-50 主要項目

項目	内容
1 事業概要	
1) 目的	・ 民間事業者の創意工夫を活かし、事業の効率化を進める
2) 事業期間	・ 5 年
3) 業務範囲	・ 空港運営等業務（事実行為） ・ 空港航空保安施設運営等業務 ・ 環境対策業務 ・ ビル・駐車場業務 ・ 空港展望施設等・浄化槽施設運営等業務 ・ 給油・サービス業務
4) 対象施設	・ 空港基本施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等） ・ 空港航空保安施設（航空灯火施設） ・ 航空機給油施設 ・ 旅客ビル施設、貨物ビル施設 ・ 駐車場施設等 ・ 空港展望施設等 ・ 浄化槽施設

出所：静岡県

3) 選定

富士山静岡空港株式会社が選定（1、2 期）。

(3) 総合維持管理業務（包括委託）

① 旭川空港

1) 空港概要

旭川空港は、空港別乗降客数全国 27 位、国が設置し、旭川市が管理する空港（特定地方管理空港）であり、国際定期便も有する空港である。平成 30 年 1 月現在、3 期目の総合維持管理業務委託を実施している。

表 2-51 空港概要

（単位：百万円）

旅客数	国内線 1,006 千人	国際線 116 千人		H26	H27	H28	
定期便数 (日)	国内線 8 往復	国際線 4 往復		着陸料等収入	380	432	409
	東京(7)名古屋(1)	上海(4)		空港等維持運 営費等	691	700	716
滑走路	1 本	2,500 m					

出所：空港別収支、空港ウェブサイト等よりみずほ総合研究所作成

2) スキームの主要項目

「総合的民間委託で一体的な空港運営を～旭川空港の取組～」より主要項目を抽出。特筆すべき項目は以下 2 点である。

1-3) 事業方式：業務ごとに個別に設計・発注していたものを、総合的民間委託では、全業務を一本の委託に集約しプロポーザル方式で提案を受け、5 年間の複数年契約を採用。

1-4) 業務範囲：従来無料であった駐車場を有料化し、収益事業として運営委託している。

表 2-52 主要項目

項目	内容
1 事業概要	
1) 目的	・ 民間事業者の創意工夫を活かし、事業の効率化を進める
2) 事業期間	・ 5 年
3) 事業方式	・ 全業務を一本にまとめて性能発注 ・ プロポーザル方式かつ複数年契約化
4) 業務範囲	・ 旭川空港の維持管理業務（土木、航空灯火、警備消防） ・ 駐車場の運営・維持管理業務 ・ 事実行為（R/W チェック、S/I チェック、灯火チェック、バードスweep等）

出所：総合的民間委託で一体的な空港運営を～旭川空港の取組～

3) 選定

旭川空港ビル・シビルサービス・只石組・北開土木・セノン・大東電気工事共同企業体が選定（1～3 期）。⁸

⁸ 1 期は応募者 2 組の中から選定。

② 帯広空港

1) 空港概要

帯広空港は、国が設置し、帯広市が管理する空港（特定地方管理空港）である。

平成 30 年 1 月現在、1 期目の総合維持管理業務委託を実施している。

表 2-53 空港概要

(単位:百万円)

旅客数	国内線 623 千人	国際線 6 千人		H26	H27	H28
定期便数 (日)	国内線 7 往復	国際線 - 往復		114	130	134
	東京(7)	-		358	405	964
滑走路	1 本	2,500 m				

出所：空港別収支、空港ウェブサイト等よりみずほ総合研究所作成

2) スキームの主要項目

帯広市ウェブサイトより主要項目を抽出した。業務範囲は、事実行為に限定している。

表 2-54 主要項目

項目	内容
1 事業概要	
1) 目的	・ 帯広空港施設の効率的な維持管理による、航空機の安全運航の確保や空港利用者へのサービス向上
2) 事業期間	・ 5 年
3) 業務範囲	<ul style="list-style-type: none"> ・ 帯広市が管理する帯広空港施設の維持管理業務 ・ 管理運営業務一式 ・ 除雪・芝草等管理業務（除雪、草刈、施設小修繕）一式 ・ 警備・消防業務一式 ・ 航空灯火維持管理業務一式

出所：帯広市

3) 選定

帯広空港ターミナルビル株式会社・株式会社セノン・帯広通商株式会社共同企業体が選定。

③ 先行事例比較

旭川空港と帯広空港では、いずれも事業期間は 5 年であり、業務範囲は事実行為に限定されている。

2.3.4 鳥取空港における民間活用手法

制度比較及び各手法の先行事例を踏まえ、鳥取空港において最も適した民間活用手法を検討する。

(1) 鳥取空港における手法比較

① 民間活用の狙い

鳥取空港はさまざまな課題を抱えており⁹、民間活用による地域活性化、利用者利便性向上、空港事業の収支改善の3点の実現を狙いとしている。

表 2-55 空港運営の課題 (◎：主、○：副)

課題		地域活性化	利用者利便性向上	空港事業の収支改善
利用状況・ 需要特性	季節変動の緩和	◎		○
	後背圏の拡大	◎		○
	羽田便訪日外国人の取り込み	◎		○
	国際便の集客力の向上	◎		○
事業環境・ 市場分析	新規需要の創出		◎	○
	新規国内線の検討		◎	○
管理状況・ 収支状況	効率的な管理運営体制		○	◎
	空港事業の一層の経費節減			◎
	国際会館の有効活用	◎		◎
空港施設・ 設備特性	ツインポート化に向けた具体策の実施	◎		

② 鳥取空港における手法毎の論点整理

1) 地域活性化

コンセッションは、「民間の資金・経営能力の活用による空港の一体的かつ機動的な経営を実現し、内外交流人口拡大等による地域活性化を図る」ことを目的としており、地域活性化が大きな柱となっている。先行事例では、業務範囲に応募者からの提案事業として地域活性化に関する項目があり、審査項目に設定されている。

仙台空港の二次審査基準の該当項目、点数（括弧内に記載）は以下の通りである。なお、満点は200点である。

- 旅客数・貨物量の目標値及び着陸料等の料金提案、エアライン誘致提案、その他提案（44点）
- 地域共生事業に関する提案、空港利用促進事業に関する提案（16点）

高松空港の二次審査基準の該当項目、点数（括弧内に記載）は以下の通りである。なお、満点は200点である。

⁹ 「2.2.5 鳥取砂丘コナン空港における課題」ご参照。

- 旅客数・貨物量の目標値及び着陸料等の料金提案、エアライン誘致提案、地域の魅力向上に関する提案（44点）
- 地域共生事業に関する提案（8点）
- 空港利用促進事業に関する提案（8点）

指定管理者制度は、「民間事業者の活力を活用した住民サービスの向上、施設管理における費用対効果の向上及び管理主体の選定手続きの透明化」を目的としており、地域活性化の目線はない。そのため、先行事例においても業務範囲に地域活性化に関する業務はない。

総合維持管理業務は、特定地方管理空港における指定管理者制度の代替手法であり、同様に地域活性化という目線はなく、先行事例においても業務範囲に地域活性化に関する業務はない。

2)利用者利便性向上

コンセッションは、空港一体運営により、既存の航空系事業と非航空系事業を別運営する非効率な体制の解消を目的としている。効率化による利用者の利便性向上が求められ、先行事例においても審査項目に設定されている。

仙台空港の二次審査基準の該当項目、点数（括弧内に記載）は以下の通りである。なお、満点は200点である。（以降同様）

- 目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案（12点）
- 目標とする空港利用者の利便性向上の水準及び空港用地内における空港活性化提案、空港用地外の事業者との連携提案（15点）

高松空港の二次審査基準の該当項目、点数（括弧内に記載）は以下の通りである。なお、満点は200点である。（以降同様）

- 目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案、空港用地外の事業者との連携提案（21点）
- 目標とする航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上の水準及びそれに関する提案（6点）

またコンセッションでは、法制度上、運営権者による更新投資が可能とされているため、利用者利便向上を目的とする設備投資が可能である。

指定管理者制度は、住民サービスの向上をその目的としていることから、利用者利便性向上が求められるものと考えられる。但し、業務範囲への利用者利便性向上に関するものの設定が難しく、民間としては結果的に経費削減インセンティブが強く働く制度となっている。

総合維持管理業務は、指定管理者制度と同様である。

3)空港事業の収支改善

コンセッションは、民間の知恵と資金を活用した空港経営の抜本的効率化をその背景に持ち、空港事業収支の改善が期待される事業である。先行事例においては運営権対価を提案さ

せ、審査項目とする仕組みを取っているものが多い。またコンセッションでは、制度上運営権者による着陸料の設定が可能となっており、エアライン誘致等を含めた審査項目としている。

仙台空港の二次審査基準の該当項目、点数（括弧内に記載）は以下の通りである。

- 運営権対価の額及び資金調達の確実性（24点）
- 旅客数・貨物量の目標値及び着陸料等の料金提案、エアライン誘致提案、その他提案（44点）

高松空港の二次審査基準の該当項目、点数（括弧内に記載）は以下の通りである。

- 運営権対価の額及び資金調達の確実性（40点）
- 旅客数・貨物量の目標値及び着陸料等の料金提案、エアライン誘致提案、地域の魅力向上に関する提案（44点）

また、コンセッションでは、条例で定める公共施設の賃料設定とは異なり、民間のノウハウを活用した自由な賃料設定が実現可能である。

指定管理者制度は、経費削減のインセンティブが強く働くため収支改善に資する手法である。但し、民間に移管可能な業務は事実行為のみとなるため、コンセッションと比較すると業務範囲が狭い点が留意点である。また、空港法では着陸料の設定は空港管理者が定めることとされているため、民間の自由な料金設定によるエアポートセールスはできない。

総合維持管理業務は、指定管理者制度と同様である。

4)民間活用手法比較

コンセッション、指定管理者制度及び総合維持管理業務を、鳥取空港における民間活用の狙い「地域活性化」「利用者利便性向上」「空港事業の収支改善」3点で比較すると、以下の通りである。鳥取空港における民間活用手法は、コンセッションが最も県の狙いに合致する。

表 2-56 民間活用手法比較

県の狙い	コンセッション	指定管理者制度 総合維持管理業務
地域活性化	● 県とともに運営権者は事業範囲として地域活性化の役割を担う。	● 地域活性化を民間の事業範囲とする事例なし。
利用者利便性向上	● 空港一体運営による非効率解消・利便性向上が目的、運営権者による投資等が見込まれる。	● 効率運営が主目的、民間にとって利便性向上は経費削減に劣後する。
収支	● 維持管理費削減、賃料増収等により空港事業の収支改善。 ● 運営権者は着陸料設定可、エアポートセールスの強化にも。	● 民間の事業範囲が事実行為のみとなるため、維持管理費削減等の効果が限定的。 ● 民間による着陸料設定は不可。
留意点	● 先行事例（公募）では大手企業が選定。地元参加が課題。	● 民間へのノウハウ移転が限定的（事実行為のみ）。

(2) コンセプション導入の留意点

先行事例である仙台空港では、地元企業である株式会社仙台放送を擁する MJT s が落選、高松空港では、地元企業連合である香川・四国・せとうちの未来を創るコンソーシアムが落選している。

審査基準の項目で、地域活性化のうち特に「地域共生事業に関する提案」については地元企業による提案が効果的と考えられる。高松空港では、地元企業連合である香川・四国・せとうちの未来を創るコンソーシアムが、「地域共生事業に関する提案」で最高得点となる 6.6 点（8 点満点）を取得している。

一方で、その他の項目は空港運営事業や類似事業の知識・ノウハウの有無による判定となるため、大手企業の方が多くの事業実績や他空港コンセプション事業への応募実績があるなど、一日の長がある。

地方管理空港のコンセプション導入においては、地元雇用や地域経済の活性化がより重視される。運営権者として選ばれる地元企業となるためには、地元企業の空港事業への参画意欲醸成と地元企業による空港事業への知識・ノウハウの獲得が必須と考えられる。

2.4 事業スキームの検討

2.4.1 事業スキームの検討

事業手法はコンセッションを採用し、コンセッションの留意点¹⁰に配慮して「地元参加意識醸成期間」を設定する二段階のコンセッション導入を検討する。

第一段階は平成 30 年 7（予定）ターミナルビル一体化グラウンドオープンと同時に導入する試行期間としてのコンセッション、第二段階は公募により運営権者を選定するコンセッションとする。



図 2-56 二段階コンセッションのイメージ

(1) 平成 30 年 7 月時点で可能な手法

① 事業期間

事業期間については、民活空港運営法基本方針第二 2 公共施設等運営権の存続期間に係る考え方に明記され、地方管理空港においても同様の考え方とされている。

「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」《抜粋》

●基本方針第二

2 公共施設等運営権の存続期間に関する基本的な考え方

国管理空港特定運営事業に係る公共施設等運営権の存続期間は30年から50年程度を目安とするが、地域の実情等を踏まえ、また、国管理空港運営権者の創意工夫を発揮する観点から具体的な期間を定めるものとする。

地域の事情等を踏まえて定められることから、先行事例においてもその事業期間は大きく異なり、最短は但馬空港の5年、最長は仙台空港の65年（最大）となっている。

本事業は第二段階のコンセッション（公募）に向けた試行期間であるが、公募までに必要な準備事項は、次の通りである。

- 導入可能性調査、民間事業者ヒアリング、デューデリジェンス、基本スキーム（案）策定及びマーケットサウンディング、公募手続等
- 県から運営権者へのノウハウ移転による地元参加意識の醸成
- ツインポート化に向けた空港・港の連携策試行

以上から事業期間は5年（事業年度）、平成30年7月から平成36年3月までとした。

¹⁰ 「2.3.4 鳥取空港における民間活用手法」参照。

② 事業主体

多くの先行事例では公募により運営権者を選定しているが、但馬空港では兵庫県第3次行財政構造改革推進方策に基づき但馬空港ターミナル株式会社を指定している。

鳥取空港では、コンセッション試行期間に最も効果的な運営権者を検討し、以下の背景から鳥取空港ビル(株)を指定することとした。

- グランドオープンに併せた国内線ターミナルビル、国際会館の運営者統一
- 県との空港事業における連携実績
- 地元企業かつ株主も地元企業・自治体が多く、地元参加意識醸成に繋がる

③ 事業範囲

事業範囲については、民活空港運営法基本方針第二 1 国管理空港特定運営事業の範囲に関する基本的な考え方に明記され、地方管理空港においても同様の考え方とされている。

「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」《抜粋》

●基本方針第二

1 国管理空港特定運営事業の範囲に関する基本的な考え方

- ① 民活空港運営法第2条第5項第1号に規定する空港の運営等に係る滑走路等の維持管理業務、障害物管理業務、空港警備業務、空港消防業務等であって、着陸料等を自らの収入として収受するもの
- ② 民活空港運営法第2条第5項第2号に規定する空港航空保安施設の運営等に係る航空灯火及び付随する電気施設の運用・保守、維持管理業務等であって、使用料金（同号に規定する使用料金をいう。）を自らの収入として収受するもの
- ③ 民活空港運営法第2条第5項第3号及び第4号に規定する以下の環境対策事業
- ④ 民活空港運営法第2条第5項第5号に規定する附帯事業
- ⑤ 空港用地内における駐車場の運営事業
- ⑥ 「第三」に定める空港の運営等と連携して行う空港機能施設等の運営等の事業

先行事例では、空港基本施設とターミナルビルの一体運営を前提に、空港運営等事業、空港航空保安施設運営等事業、環境対策事業、ビル・駐車場事業、給油・サービス事業、その他（応募者の提案事業等）、任意事業を事業範囲の基本としている。

その他、個別空港特有の事業として、静岡空港では「空港アクセス道路景観形成地の維持管理、空港展望施設等・浄化槽施設運営等業務」を、仙台空港では「アクセス鉄道との一体運営可能」を追加的に定めている。

表 2-57 事業範囲

但馬空港	静岡空港	仙台空港	高松空港
空港運営事業	空港運営等業務	空港運営等事業	空港運営等事業
空港航空保安施設運営事業	空港航空保安施設運営等業務	空港航空保安施設運営等事業	空港航空保安施設運営等事業
環境対策業務	環境対策業務	環境対策事業	環境対策事業
ビル・駐車場事業	ビル・駐車場業務	ビル・駐車場事業	ビル・駐車場事業
給油・サービス事業	給油・サービス業務	給油・サービス事業	給油・サービス事業
その他附帯事業	応募者の提案業務等	応募者の提案事業等	応募者の提案事業等
	空港アクセス道路景観形成地の維持管理	アクセス鉄道（一体運営可）	-
	空港展望施設等・浄化槽施設運営等業務	-	-
任意事業	任意事業	任意事業	任意事業

鳥取空港では、基本方針及び先行事例と同様の考え方で、空港基本施設等運営等業務、空港航空保安施設運営等業務、環境対策事業、ビル（国際会館）・駐車場事業、その他（応募者の提案事業等）、任意事業を事業範囲とした。なお、国内線ターミナルビル運営事業については、運営権者である鳥取空港ビル株式会社の事業として実施される。

④ 運営権設定対象施設

運営権の設定については PFI 法第二条第 6 項に定義が示されており、公的主体が施設の所有権を有し、その施設が利用料金を徴収する施設であり、かつ利用料金を運営権者自らの収入として収受するものとされている。

「PFI 法」《抜粋》

●（定義）

第二条 6 この法律において「公共施設等運営事業」とは、特定事業であつて、第十六条の規定による設定を受けて、公共施設等の管理者等が所有権（公共施設等を構成する建築物その他の工作物の敷地の所有権を除く。第二十九条第四項において同じ。）を有する公共施設等（利用料金（公共施設等の利用に係る料金をいう。以下同じ。）を徴収するものに限る。）について、運営等（運営及び維持管理並びにこれらに関する企画をいい、国民に対するサービスの提供を含む。以下同じ。）を行い、利用料金を自らの収入として収受するものをいう。

先行空港においては、空港基本施設、空港航空保安施設、駐車場施設、空港用地、道路、附帯施設を運営権設定対象施設の基本としている。

但馬空港と静岡空港においては、旅客ビル施設・貨物ビル施設等を県が保有していることから、運営権の設定対象施設に追加している。

表 2-58 運営権設定対象施設

但馬空港	静岡空港	仙台空港	高松空港
空港基本施設	空港基本施設	空港基本施設	空港基本施設
空港航空保安施設	空港航空保安施設	空港航空保安施設	空港航空保安施設
駐車場	駐車場施設等	駐車場施設	駐車場施設
空港用地	空港用地	空港用地	空港用地
道路	-	道路	道路
付帯施設	-	付帯施設	付帯施設
給油施設	航空機給油施設	-	-
ターミナルビル・事業者棟・空港レストラン	旅客ビル施設・貨物ビル施設・空港展望施設等・浄化槽施設	-	-
格納庫・航空機展示場・展示航空機・付帯施設	-	-	-
空港公園・公園内施設	-	-	-
-	航空機騒音測定施設	-	-

鳥取空港では、PFI 法及び先行事例と同様の考え方で、空港基本施設、空港航空保安施設等、駐車場、空港用地、構内道路、国際会館、除雪車庫、空港基本施設管理施設、空港基本施設付帯施設等を、運営権設定対象施設とした。

⑤ 運営権者に対する財政支援

鳥取県の空港事業収支¹¹（基本施設及び国際会館）は、平成 26 年以降毎年約 5 億円の赤字となっている。そのため、鳥取空港のコンセッション事業は、独立採算型は困難と判断。混合型コンセッションとして検討する。

先行空港では、但馬空港と静岡空港が混合型の事業スキームを構築しており、但馬空港は、空港運営事業、空港航空保安施設運営事業、環境対策業務、ターミナルビル等空港周辺施設運営事業のうち、付帯する収入を経費負担から減算した額を県の財政支援の対象としている。静岡空港は、空港基本施設等（滑走路等）の更新・修繕については県が定める費用上限の範囲内で提案した費用総額の一部、空港基本施設等（滑走路等以外）の更新・修繕については提案費用総額の 90%を県が財政支援の対象としている。但し、運営権者が更新投資費用を全額負担し、運営権対価を提案することも可としている。

鳥取空港では、先行事例を踏まえ、県が運営する場合を前提として設定する「基準費用」から、同様に県が運営する場合の「基準収入」を減算した額を運営交付金として予算の範囲内で支援することとした。

¹¹ 「2.2.3 (3)収支状況」ご参照。

表 2-59 運営権者に対する財政支援

基準費用の対象となる事業	基準収入の対象となる収入
空港基本施設等運営等業務	左に附帯する収入 [・着陸料 ・停留料 ・土地使用料 等] ※県の政策により、減免がある場合は減免後の収入を基準収入とする。
空港航空保安施設等運営等業務	
国際会館運営等業務	
駐車場施設等運営等業務	
空港用地運営等業務	
環境対策事業	
附帯事業	

出所：鳥取県営鳥取空港特定運営事業等実施方針

(2) 平成 36 年度以降の事業スキーム

平成 36 年度以降の第二段階では、公募により運営権者を選定するコンセッションを検討する。背景には、内閣府「PFI 事業実施プロセスに関するガイドライン」及び公募によるメリットが挙げられる。

① 内閣府「PFI 事業実施プロセスに関するガイドライン」

内閣府「PFI 事業実施プロセスに関するガイドライン」では、民間事業者の募集にあたり次の事項に留意することとされていることとされており、本ガイドラインに則り公募手続きを実施するものである。

- ・ 「公平性原則」にのっとり競争性を担保しつつ、「透明性原則」に基づき手続の透明性を確保した上で実施すること。
- ・ できる限り民間事業者の創意工夫が発揮されるよう留意すること。このため、民間事業者の有する技術及び経営資源、その創意工夫等が十分に発揮され、低廉かつ良好なサービスが国民に対して提供されるよう、原則として価格及び国民に提供されるサービスの質その他の条件により評価を行うものとする。
- ・ 所要の提案準備期間や契約の締結に要する期間の確保に配慮すること。
- ・ 応募者の負担を軽減するように配慮すること。

なお、平成 30 年 7 月時点で導入するコンセッション事業は、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項 2 号の特命随意契約として、鳥取空港ビル株式会社を事業者を選定している。

② 公募によるメリット

公募によるコンセッションの場合、特命随意契約による指定でのコンセッションと比較して、県は以下のメリットを享受できるものと考えられる。

- ・ 民間事業者からの多様なアイデア提案が見込まれる。
- ・ 民間事業者間での競争が働き、県の財政支援額削減が見込まれる。

公募によるコンセッションでは、地域活性化策の多様化や更なる収支改善により、空港経営一体化のメリットを最大限発揮することが期待される。

一方で、公募によるコンセッションの場合、主に以下の留意事項が挙げられ、今後の検討事項として想定されるものを取りまとめる。

表 2-60 主な留意事項及び検討事項

留意事項	検討事項
公募にあたり、県は民間事業者への情報開示資料としてインフォメーションパッケージの整備が求められる。	保安対策面や資産評価（デューディリジェンス）の費用面等を考慮し、インフォメーションパッケージへの記載内容を検討。
民間事業者にとって受入可能な地元企業の空港事業参加手法が求められる。	地元企業の空港事業参加をどのように求めるか、地元企業及び民間事業者へのヒアリング等を踏まえ、実現可能な手法を検討。
県及び関連地方公共団体（以下、「県等」という。）の運営権者に求める事項を充足し、かつ民間事業者にとって受入可能な県等の関与手法が求められる。	県等による運営権者への関与方法（交付金、出資、役職員派遣、協定の締結、協議会への参加義務付け等）について、民間事業者へのヒアリング等を踏まえ、実現可能な手法を検討。
鳥取空港ビル株式会社の資産・負債の承継及び従業員の運営権者への承継が重要な論点となる。	鳥取空港ビル株式会社の運営権者への事業承継手法（事業譲渡、株式譲渡、SPC化）について検討。

第二段階の公募によるコンセッションに向け、県から運営権者へのノウハウ移転による地元参加意識の醸成や、ツインポート化に向けた空港・港の連携策試行と併せ、上記検討事項を軸とした事業スキーム等の検討を実施する予定である。

2.4.2 定量的分析

(1) VFM の算定

① 前提条件

項目	県が実施する場合	PFI事業として実施する場合
算定対象とする収入及び経費の主な内訳	【収入】 ①着陸料収入 ②土地建物等貸付料収入 【経費】 ①人件費 ②運営・維持管理費 ・（空港等）消火救難、維持修繕、灯火、車両、除雪、光熱水費 ・（国際会館）保守点検、警備、清掃、維持修繕、光熱水費	【収入】 ①着陸料収入 ②土地建物等貸付料収入 【経費】 ①人件費 ②運営・維持管理費 ・（空港等）消火救難、維持修繕、灯火、車両、除雪、光熱水費 ・（国際会館）保守点検、警備、清掃、維持修繕、光熱水費 ③その他の経費 ・空港管理者賠償責任保険
土地建物等貸付料収入	・ 条例で定める金額を設定	・ 周辺相場をもとに設定
運営・維持管理費	・ 県の既存実績を踏まえて設定	・ 県が従来手法で実施する場合に比べ一定の割合の縮減が実現するものとして設定
資金調達に関する事項	・ 一般財源	【民間事業者】 ・ 自己資金 ・ 県運営費交付金
共通条件	○運営・維持管理期間 平成 30 年 7 月から平成 36 年 3 月まで ○着陸料収入 条例で定める金額を設定 ○物価上昇率 0.0%	

※本試算では期間等を勘案し、割引率を加味していない。

※本試算ではリスク調整値として空港管理者賠償責任保険を加味する。

② 設定の考え方

●着陸料収入

県が実施する場合	PFI事業として実施する場合
●過去実績値の採用 ・ 基本的には現施設（滑走路、国際会館等）の利用形態、運用方針を踏襲することを想定していることから、実績（過去平均）を基に設定することとした。	●過去実績値の採用 ・ 民間ノウハウの活用による発着便数及び着陸料収入の増加も期待されるが、その程度をあらかじめ予測することは難しく、また、過度な需要を見込むことは事業の安定性の低下

	を招くおそれもあるため、県が実施する場合と同額の収入を見込んだ。
--	----------------------------------

●土地建物等貸付料収入

県が実施する場合	PFI事業として実施する場合
<p>●土地使用料、国際会館PBB等使用料、行政財産使用料は過去実績値の採用</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本的には現施設（滑走路、国際会館等）の利用形態、運用方針を踏襲することを想定していることから、実績（過去平均）を基に設定することとした。 <p>●賃料は条例で定める金額を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 賃料は条例（改訂を考慮）に基づき設定した。 	<p>●土地使用料、国際会館PBB等使用料、行政財産使用料は過去実績値の採用</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウの活用による使用料収入の増加も期待されるが、その程度をあらかじめ予測することは難しく、また、過度な需要を見込むことは事業の安定性の低下を招くおそれもあるため、県が実施する場合と同額の収入を見込んだ。 <p>●賃料等は周辺相場をもとに設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港周辺施設という特殊性の考慮は周辺に類似施設が少なく難しいため、周辺オフィス賃料相場程度の収入を見込んだ。

●人件費

県が実施する場合	PFI事業として実施する場合
<p>●鳥取県職員平均給与額を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 県職員による運営となるため、平均給与額を設定した。 	<p>●鳥取県職員平均給与額を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全性等の観点から、県からの職員出向を予定している。 空港ビル会社との重複業務の解消や民間ノウハウの活用による人件費削減も期待されるが、その程度をあらかじめ予測することは難しく、また、過度な効率化を見込むことは事業の安定性の低下を招くおそれもあるため、県が実施する場合と同額の人件費を見込んだ。

●運営・維持管理費 ①空港等

県が実施する場合	PFI事業として実施する場合
<p>●過去実績値の採用</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本的には現施設の利用形態、運用方針を踏襲することを想定していることから、実績（過去平均）を基に設定することとした。 	<p>●過去実績値の採用</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウの活用による費用削減も期待されるが、その程度をあらかじめ予測することは難しく、また、過度な効率化を見込むことは事業の安定性の低下を招くおそれもあるため、県が実施する場合と同額の費用を見込んだ。

●運営・維持管理費 ②国際会館及び増築部

県が実施する場合	PFI事業として実施する場合
<ul style="list-style-type: none"> ●国際会館委託料(保守点検)は過去実績値の採用 <ul style="list-style-type: none"> ・基本的には現施設の利用形態、運用方針を踏襲することを想定していることから、実績(過去平均)を基に設定することとした。 ●国際会館委託料(清掃)は国内線ターミナルビル水準として設定 <ul style="list-style-type: none"> ・国際会館は、国内線ターミナルビルとの一体化により稼働率が向上することが見込まれることから、国内線ターミナルビル水準として設定することとした。 ●増築部委託料は維持管理会社から提示された参考見積額を基に設定 <ul style="list-style-type: none"> ・新施設としての維持管理費用を新たに設定することがのぞましいため、参考見積りを取り、その結果を基に設定した。 ●光熱水費は国内線ターミナルビル水準として設定 <ul style="list-style-type: none"> ・国際会館及び増築部は、国内線ターミナルビルとの一体化により稼働率が向上することが見込まれることから、国内線ターミナルビル水準として設定することとした。 	<ul style="list-style-type: none"> ●国際会館及び増築部委託料は一定の削減率を乗じて設定 <ul style="list-style-type: none"> ・PFI方式の場合、以下の2点を踏まえ、重複業務の解消や民間の創意工夫により、一定のコスト削減効果が発揮されることを想定し、削減率【5～10%】(※年度毎削減率逦増)を乗じて設定した。 <ul style="list-style-type: none"> ①内閣府で使用されている削減率(維持管理・運営費) 10%¹² ②先行PFI事業(事業期間10年以内)における削減率(維持管理・運営費)の実績値8.4%¹³ ●光熱水費は国内線ターミナルビル水準として設定 <ul style="list-style-type: none"> ・光熱水費は削減が難しい項目でもあり、過度な効率化を見込むことは事業の安定性の低下を招くおそれもあるため、県が実施する場合と同額の費用を見込んだ。

●税負担

項目	県が実施する場合	PFI事業として実施する場合
法人税等	●—	<ul style="list-style-type: none"> ●実効税率:29.74% ・資本金1億円超のため、大法人の税率を設定

③ 算定結果

前提条件を基に、県が自ら実施する場合の県の財政負担見込額と、公共施設等運営権を設定しPFI事業として実施する場合の県の財政負担見込額を、事業期間にわたり年度別に算出し、総額で比較した。

この結果、本事業を県が自ら実施する場合に比べ、公共施設等運営権を設定しPFI事業として実施する場合は、事業期間中の県の財政負担額が1,700万円程度軽減されるものと見込まれる。

¹² 「PPP/PFI手法導入優先的検討規程策定の手引」における費用削減率より。

¹³ 「PPP/PFI手法導入優先的検討規程運用の手引」における分析データより。10%が4件、2%が1件。

2.4.3 定性評価

(1) 一体的・機動的な経営の実現

現在の鳥取空港は、空港基本施設等、国内線ターミナルビル、国際会館等の空港施設の運営者が異なる。PFI 事業として、運営権者に空港施設の運営等を実施させることにより、空港全体としての一体的・機動的な経営の実現が期待できる。

(2) 利用者層の拡大と空港の更なる活性化

民間事業者による継続的、機動的なエアポートセールスの実施により、空港利用者の増加等による空港及び県内経済の活性化が期待できる。

また、本事業開始時には、空の玄関である鳥取空港と海の玄関である鳥取港をつなぐ鳥取空港賀露線が整備される。賀露線を活用した利用者層拡大と鳥取港周辺施設「マリンピア賀露」との連携によるにぎわい創出が期待できる。

① チャーター便数の増加

鳥取空港の過去 4 年平均は 9 便であるが、国際定期便が就航していない主な空港の平均チャーター便数は約 20 便であり、鳥取空港でも同水準の便数まで増加することが考えられる。

仮に 20 便に増加した場合の増収効果は年間約 25 万円¹⁴と想定される。

表 2-61 国際定期便が就航していない主な空港のチャーター便実績 (単位：便)

	H25	H26	H27	H28
花巻	66	102	46	40
大館能代				
山形	13	14	33	18
庄内	4	4	8	2
能登	24	24	26	32
松本 ¹⁵	8	6		
南紀白浜	4	4		
鳥取	10	10	8	8
出雲	18	8	4	8
石見	2	6		
山口宇部	43	66	97	32
徳島	26		2	
高知	45	10	4	8
平均	20	20	19	11

¹⁴ 着陸料収入 34 千円×20 便＝680 千円。想定チャーター便着陸料収入(過去 3 期平均) 427 千円との差額。

¹⁵ 平成 29 年度の目標を 20 便としている。

表 2-62 チャーター便実績

	H24	H25	H26	H27
便数（便）	10	10	10	18
国際チャーター	8	10	10	8
国内チャーター	2	0	0	10
着陸料収入（千円）	469	442	249	485
平均着陸料/便（千円）	34			

② 賀露線を活用した利用者層拡大と鳥取港周辺施設「マリンピア賀露」との連携によるにぎわい創出¹⁶

(3) 利用者利便性向上

本事業開始時には、国内線ターミナルビルと国際会館の一体化工事が完了する。ハードとソフトの一体化により、民間のノウハウを活用した効率的な運営や空港内サービスの向上を効果的に実現することが期待できる。

また、実施契約に基づいて官民が適切にリスク分担を図ることにより、効率的な事業運営が期待できる。

¹⁶ 「3.2 鳥取港等との連携に関する調査検討」ご参照。

2.5 事業化に向けたスケジュール策定等

2.5.1 平成 30 年 7 月に向けたスケジュール

本調査を踏まえ、平成 30 年 7 月を事業開始とするコンセッションを導入する方針となった。スケジュールは次の通りであり、平成 29 年 12 月に実施方針の公表及び特定事業の選定を実施している。

表 2-63 事業化スケジュール

スケジュール	取組内容
H29.12	実施方針公表【済】
H29.12	特定事業の選定【済】
H30.3	運営権設定
H30.4	実施契約の締結
H30.7	事業の開始

出所：鳥取県

2.5.2 平成 36 年度に向けたスケジュール

第二段階のコンセッションは、公募による運営権者選定を目指す。

平成 36 年 4 月に向け次の 3 点を実施予定であり¹⁷、スケジュールイメージは以下の通りである。

- 導入可能性調査、民間事業者ヒアリング、デューデリジェンス、基本スキーム（案）策定及びマーケットサウンディング、公募手続等
- 県から運営権者へのノウハウ移転による地元参加意識の醸成
- ツインポート化に向けた空港・港の連携策試行

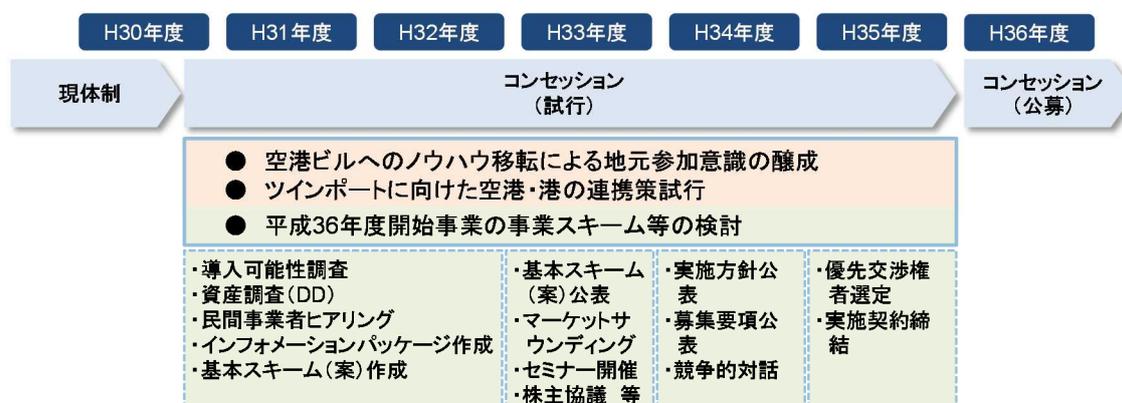


図 2-57 スケジュールイメージ

¹⁷ 「2.4.1(1)①事業期間」ご参照。

3 空港利用促進、賑わい創出に関する調査検討

3.1 後背圏の現状と課題の整理

3.1.1 鳥取県の現状と課題

(1) 人口動態

鳥取県は、平成 52 年の総人口は平成 22 年比約 75%に減少見込であり、全国平均 84%を下回る。また、生産年齢人口で見ると平成 52 年は平成 22 年比 64%に減少見込であり、全国平均 71%を下回る。鳥取県が時点修正等により算定した将来推計人口試算においても、平成 52 年の総人口は平成 22 年比約 77%に減少見込と、全国平均を下回る結果である。

鳥取県は全国水準以上に人口減少、特に生産年齢人口の減少が課題となっている。

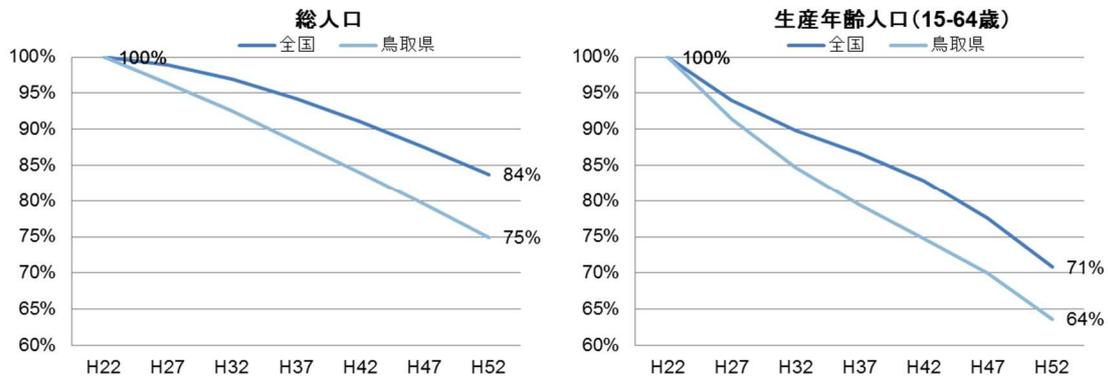


図 3-1 将来推計人口

出所：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

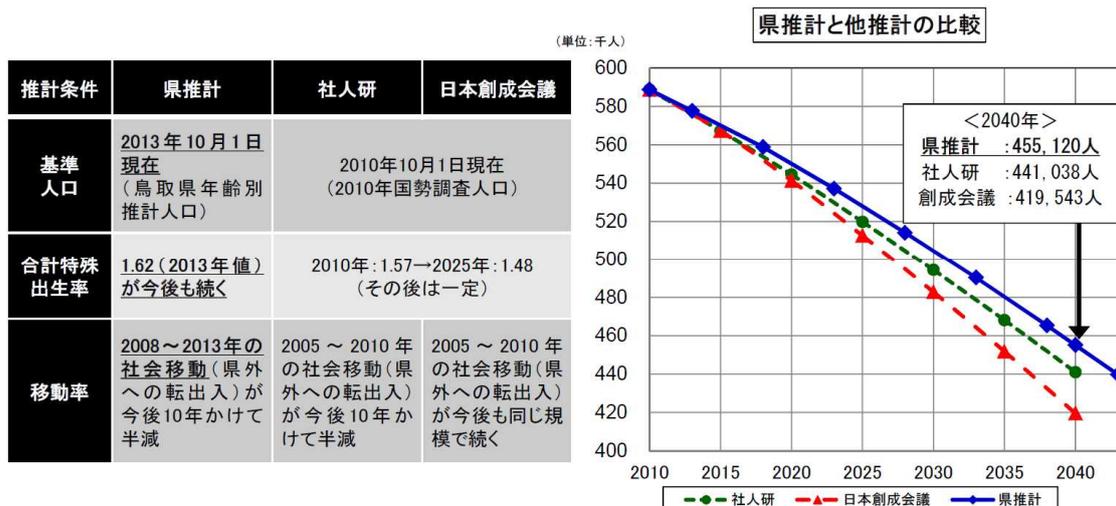


図 3-2 県推計 鳥取県将来推計人口¹⁸

出所：鳥取県「鳥取県将来推計人口の試算」

¹⁸ 社人研は「国立社会保障・人口問題研究所推計」、創成会議は「日本創成会議推計」を指す。

(2) 入込客

人口減少傾向の中、入込客数（実人数）は平成 28 年度約 1,000 万人、平成 21 年以降ほぼ横ばいで推移している。国内観光客の増加は、今後の課題と考えられる。

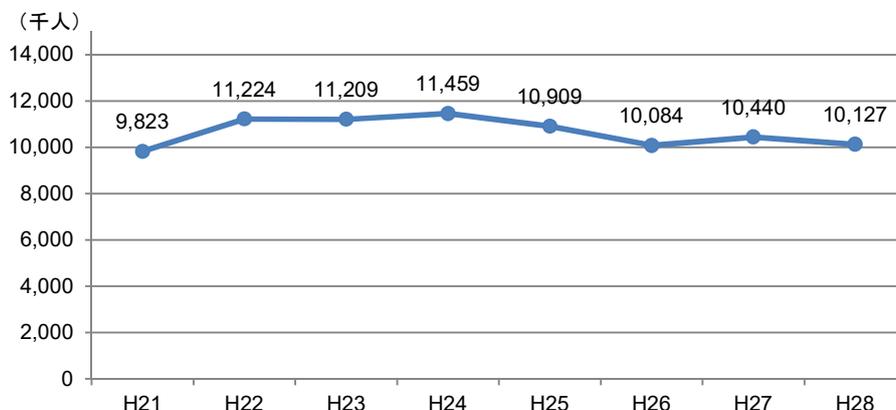


図 3-3 入込観光客推移（実人数）

出所：鳥取県

外国人宿泊者数については、平成 25 年の約 4 万人以降増加傾向にあり、平成 28 年度には約 9 万人となっている。一方で、訪日外国人の意識調査によると鳥取県は認知度、訪問意向ともに他地域よりも低く、これらの改善は更なる訪日外国人誘致にあたっての課題と考えられる。

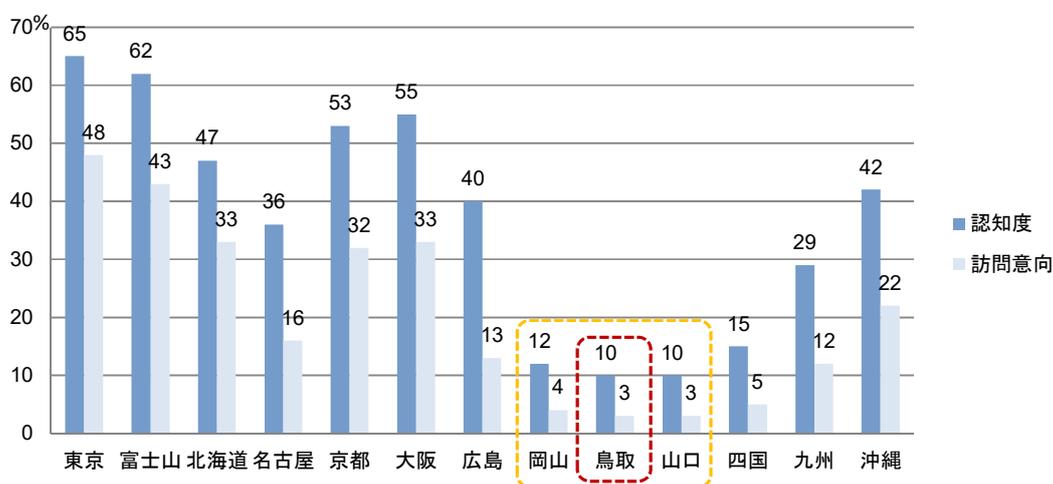


図 3-4 訪日外国人意識調査

出所：DBJ・JTBF アジア・欧米豪訪日外国人旅行者の意向調査（平成 29 年版）

3.1.2 上位計画

課題解決に向け、上位計画である鳥取県の将来ビジョン、鳥取県元気づくり総合戦略、ようこそようこそ鳥取県運動取組指針の中で、鳥取砂丘コナン空港の利用促進及び賑わい創出に関する項目を抽出し、鳥取砂丘コナン空港及び後背圏の方向性を確認した。

各計画から見られる鳥取砂丘コナン空港及び後背圏におけるキーワードは、「食」「まんが」を軸とした特色ある観光戦略と、鳥取空港の利便性向上による地域活性化である。

(1) 鳥取県の将来ビジョン

平成 20 年 12 月に制定され、10 年後の鳥取県に向け「みんなで創ろう活力あしん鳥取県～心豊かな充実生活をめざして」というビジョンを掲げ、「Ⅰひらく」「Ⅱつなげる」「Ⅲ守る」「Ⅳ楽しむ」「Ⅴ支え合う」「Ⅵ育む」の 6 つのキーワードで分類される取組を進めている。

「Ⅰひらく」では、高速交通体系の整備などによる県外買い物客増加を狙った「食のみやこ」の推進、観光による「ようこそ、ようこそ鳥取県」の実現のためのテーマを設定した広域的な周遊ルートの造成、国際チャーター便の増加等を掲げている。

「Ⅱつなげる」では、交通基盤・情報基盤の充実で利便性向上・地域を活性化するための航空便の利便性の更なる向上を掲げている。

(2) 鳥取県元気づくり総合戦略

鳥取県元気づくり総合戦略は、地方創生を実現する鳥取県の目指す姿を県と県民が共有し、ともに取組を進めるための指針として示された。計画期間は平成 27 年度から平成 31 年度の 5 年間である。

3 つの基本目標「1 豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる～鳥取+ism～」 「2 人々の絆が結ばれた鳥取のまちに住む～鳥取+住む～」 「3 幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ～鳥取+rhythm～」を設定し、「響かせよう トトリズム」を合言葉として掲げている。

「1 豊かな自然でのびのび鳥取らしく生きる～鳥取+ism～」の観光・交流政策では、国の観光施策¹⁹を背景に、外国人が憧れる鳥取を目指している。重要業績評価指標（KPI）には、鳥取砂丘コナン空港利用客数を平成 26 年度の 34 万人から、平成 31 年度に 46 万人とすることを目標とし、具体的施策として県内へのチャーター飛行機・クルーズ船の誘致、まんがやアニメ・食を活用したクールジャパン施策の推進、鳥取砂丘コナン空港の環境整備・魅力向上等が掲げられている。

「3 幸せを感じながら鳥取の時を楽しむ～鳥取+rhythm～」のまちづくり政策では、暮らしやすく元気になるまちづくりを目標とし、鳥取砂丘コナン空港の賑わい・交流の創出、鳥取砂丘コナン空港と鳥取港を核にしたツインポート化（両拠点連絡道の整備）が具体的施策として示されている。

¹⁹ 「2.2.2(2)③国の観光施策」ご参照。

(3) ようこそようこそ鳥取県運動取組指針

平成 22 年 5 月に策定した「ようこそようこそ鳥取県運動取組指針」に基づき、平成 27 年度から平成 30 年度の戦略として「観光振興を通じた活力ある地域社会の形成～鳥取からはじめる地方創生」を基本目標として改定された。

全体戦略には、日本最大級の海岸砂丘「鳥取砂丘」を活用した観光地・鳥取の発信、「かに水揚げ量日本一」などを活用した豊かな食にあふれた観光地・鳥取の発信、「鳥取ならではの」の素材を生かした観光資源の磨き上げと特色あるツーリズムの展開、周遊性を高める仕組づくりと情報・アクセスの整備充実等が掲げられている。

国内誘致戦略には、県境にとらわれない広域観光の推進等が掲げられている。

海外誘客戦略には、航路の安定運行と多彩な玄関口の設定、受入環境整備等が掲げられている。

3.1.3 観光庁広域観光周遊ルート

観光庁では平成 27 年度から、訪日外国人を地方に誘客するため、テーマ性・ストーリー性を持った一連の魅力ある観光地をネットワーク化した広域観光周遊ルートの形成を促進し、海外へ積極的に発信する「広域観光周遊ルート形成促進事業」を進めている。

その取組の一つとして、それぞれの広域観光周遊ルートの実施主体が、外国人旅行者に訴求力のあるコンセプトに即して、複数の観光資源を結びつけた、観光周遊のための具体的なモデルコースを策定している。

鳥取砂丘コナン空港及び後背圏においても 2 つの広域観光周遊ルートが設定され、誘客に向けた取組が進められている。当該エリアは、「自然」「歴史」「文化」が重要なキーワードと考えられる。

(1) 美の伝説（英訳：THE FLOWER OF JAPAN，KANSAI）

美の伝説は、平成 32 年に関西への訪日外国時旅行者数 1,800 万人等を目指して、平成 27 年 6 月に設定された。実施主体は関西広域連合、公益社団法人関西経済連合会及び一般財団法人関西観光本部である。古くから日本の都として、常に歴史の中心に位置し、日本の歴史を創り上げてきた関西で、歴史遺産や、信仰、神話、伝説の生まれた聖地を巡り、日本の伝統美や自然美、精神文化、生活文化の美意識にふれる旅をコンセプトとしている。

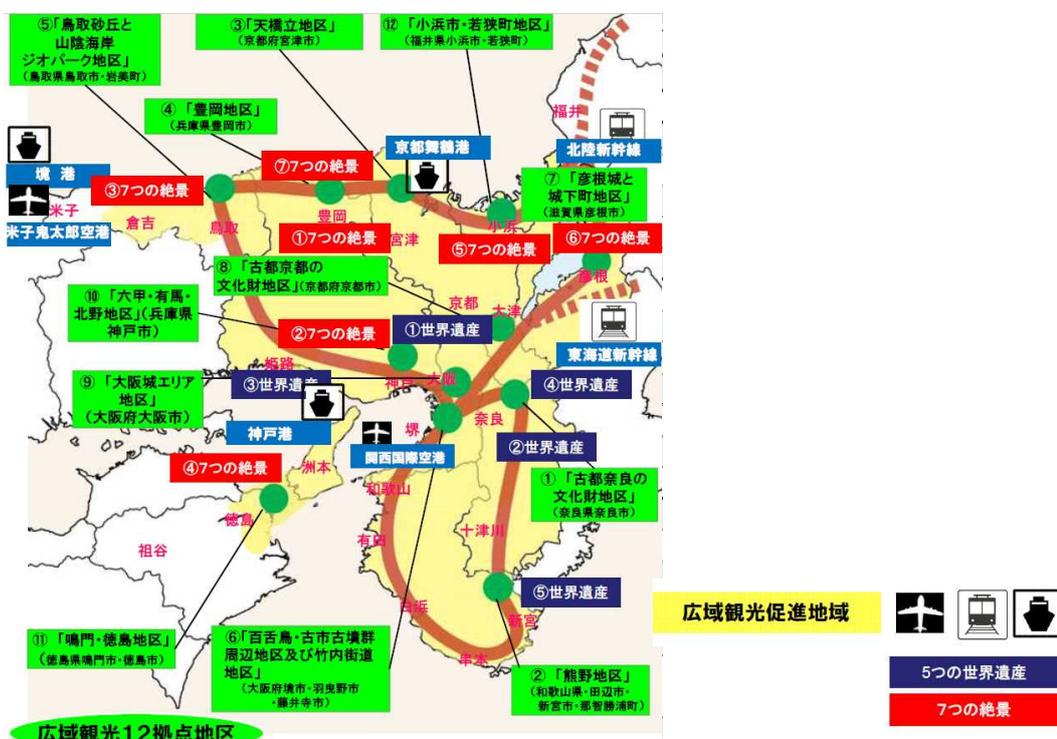


図 3-5 「美の伝説」対象地域

出所：観光庁

平成 28 年 4 月に公表された美の伝説モデルコース「KANSAI～世界遺産と絶景 伝統と自然の美の競演～」²⁰では、鳥取砂丘、湖山池、山陰海岸ジオパークを含む 8 日間の旅程が案内されている。

(2) 縁（えん）の道～山陰～

縁の道は、平成 32 年に山陰両県の外国人述べ宿泊者数 40 万人泊（現状の 2.7 倍）を目指して平成 28 年 6 月に認定された。実施主体は山陰インバウンド機構である。日本人が大切にする「縁」にスポットをあて、日本のもっとも古い歴史を有する地域である山陰で、「神話」・「伝説」をテーマに山陰の「自然」「歴史」「文化」を体験する旅をコンセプトとしている。

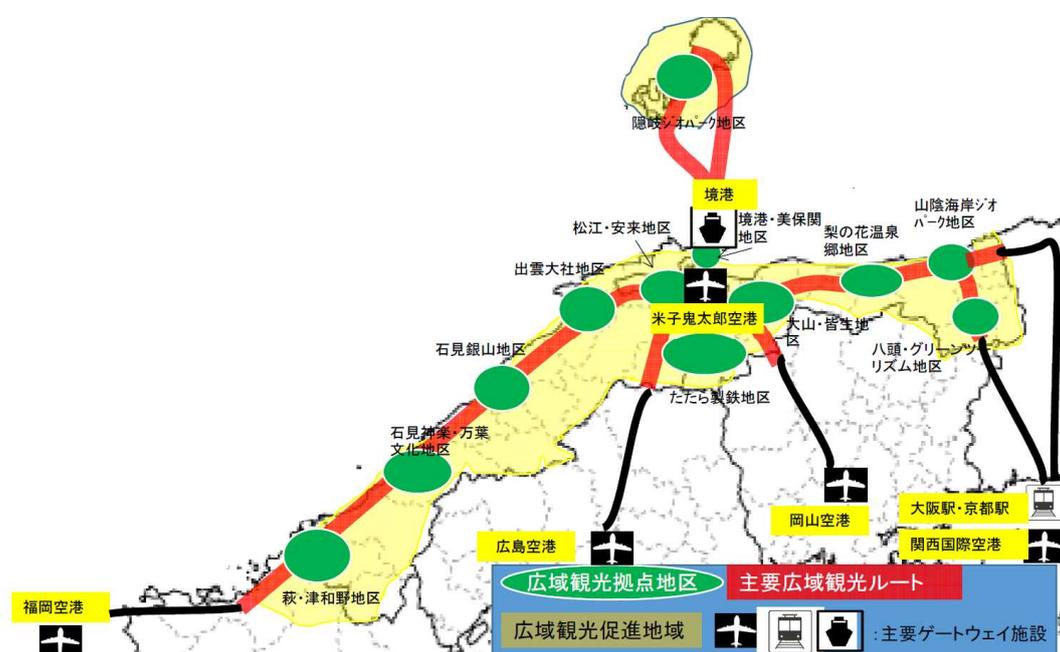


図 3-6 「縁の道」対象地域

出所：観光庁

平成 29 年 4 月に公表された縁の道モデルコース「ジオパーク&ナショナルパーク・アクティビティ」²¹では、鳥取砂丘コナン空港を出発点とする 9 日間の旅程が案内されている。1 日目に羽田空港から鳥取砂丘コナン空港に入り、鳥取市（水産市場、昼食）、鳥取砂丘を巡って鳥取市内に一泊し、2 日目に浦富海岸を巡るコースとなっている。

²⁰ 最重点市場を中国、重点市場をタイとしている。

²¹ 最重点市場を香港、重点市場を韓国・台湾としている。

3.2 鳥取港等との連携に関する調査検討

3.2.1 鳥取港

鳥取港は鳥取県が管理する港であり、かつては賀露港と呼ばれ、北前船の寄港地として交通の要所であった。

国土交通省港湾調査によると、平成28年実績では、隻数は漁船が最も多いが、移出の主たる項目には水産加工品等がなく、航空貨物²²でも水産品や水産加工品等が主たる項目には含まれていない。食のみやこ鳥取のさらなる県外発信のため、輸送機能としての鳥取港活用の可能性は検討課題と考えられる。

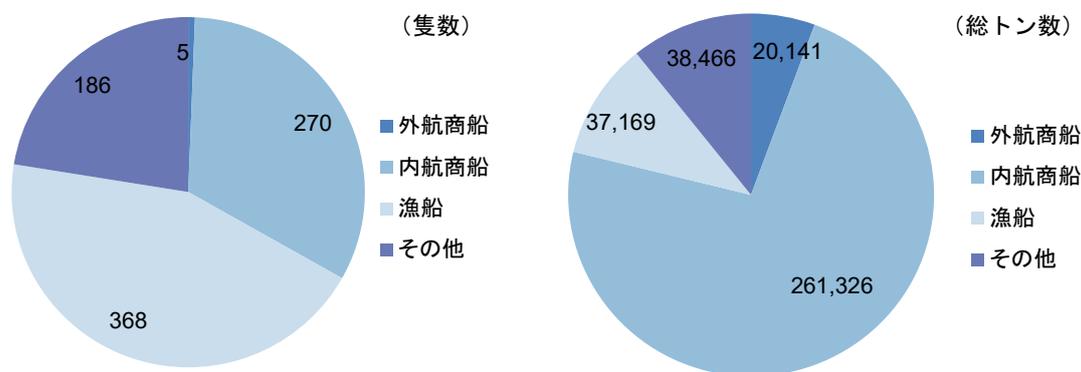


図 3-7 入港船舶表

出所：国土交通省港湾調査年報（平成28年分）

表 3-1 平成28年鳥取港港湾統計年報（速報値）

		内貿			外貿			
		26年	27年	28年	種類別	26年	27年	28年
移出	石材	17,192	14,142	-	原木	-	2,119	9,063
	砂利・砂	1,500	1,520	-	-	-	-	-
	水	3,988	3,305	3,510	-	-	-	-
	窯業品	2,852	8,820	-	輸出	-	-	-
	その他製造工業品	-	-	864	-	-	-	-
	重油	1,684	1,601	1,606	-	-	-	-
	その他品種	11	16	26	-	-	-	-
移出計	27,227	29,404	6,006	輸出計	0	2,119	9,063	
移入	砂利・砂	396,017	399,360	402,760	化学薬品	11,700	16,435	8,850
	石灰石	134,200	163,200	162,870	石材	10,045	-	-
	セメント	63,500	68,350	70,100	動物性製造飼肥料	-	-	26,168
	石材	10,009	13,910	-	輸入	-	-	-
	重油	28,232	27,804	27,803	-	-	-	-
	その他品種	3,292	3,215	2,919	-	-	-	-
	移入計	635,250	675,839	666,452	輸入計	21,745	16,435	35,018
移出入計	662,477	705,243	672,458	輸出入計	21,745	18,554	44,081	

出所：鳥取港振興会ニュース

²² 「2.2(1)旅客数・貨物量の推移」ご参照。

鳥取港におけるクルーズ客船の入港実績は以下の通りである。3年ぶりに平成29年10月にばしふいっくびいなすが入港し、約220人の乗客が鳥取を訪れた。マリンピア賀露へのシャトルバスを運行し、施設のサービス券を配布して旅客をマリンピア賀露へ誘客した。

今後は、クルーズ客船の誘致促進による鳥取港エリアの賑わい創出が検討課題と考えられる。

表 3-2 鳥取港クルーズ客船入港実績

H22	H23	H24	H25	H26	H29
5/3 にっぽん丸	7/22、25 ばしふいっく びいなす	8/6 クラブ・ハーモ ニー	7/1 ばしふいっく びいなす	4/7 にっぽん丸	10/16 ばしふいっく びいなす
7/25・28 ばしふいっく びいなす	-	9/23 ばしふいっく びいなす	9/28 ばしふいっく びいなす	9/8 ばしふいっく びいなす	-
9/28 ふじ丸	-	-	-	-	-
10/23 ばしふいっく びいなす	-	-	-	-	-

出所：鳥取県

3.2.2 マリンピア賀露

マリンピア賀露は、海鮮市場かろいち、地場産プラザわったいな及び鳥取県立とっとり賀露かになっこ館からなる観光交流施設であり、鳥取港エリアの賑わいの核となっている。

一方で、これまでは施設間での連携は少なく、鳥取港エリアの県外発信による更なる賑わい創出や鳥取空港との連携にあたっては、施設間連携が課題と考えられる。

(1) 施設の概要

① 海鮮市場かろいち

鳥取港の海鮮市場であり、賀露中央海鮮市場協同組合が運営している。

② 地場産プラザわったいな

J Aグループ鳥取の農産物直売所として畜産（肉）、野菜、果物を販売し、株式会社食のみやこ鳥取が運営している。「わったいな」とは、鳥取県東部地方の方言で感動や驚きの「おお、すごい」を意味する。

③ 鳥取県立とっとり賀露かになっこ館

カニを中心にさまざまな水生生物を展示・紹介する施設で、鳥取県が運営している。料金は無料。

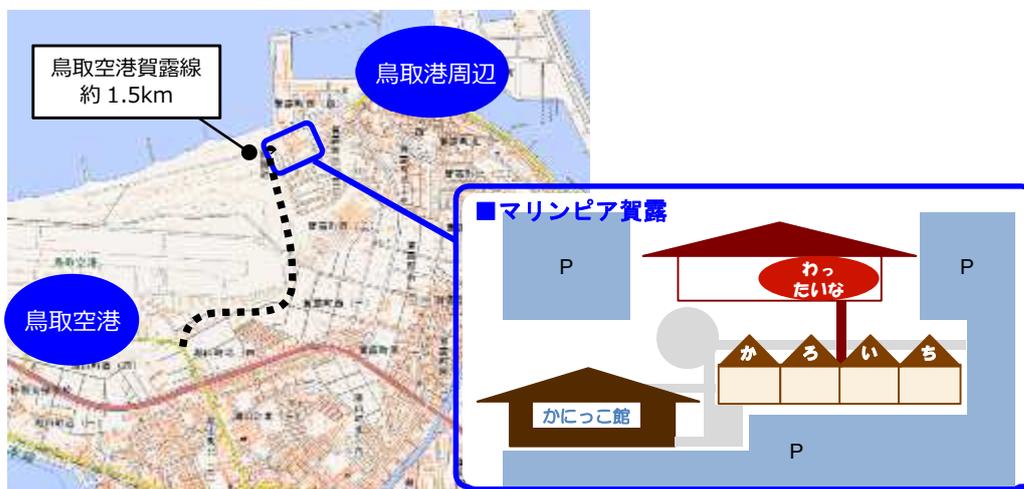


図 3-8 マリンピア賀露周辺地図

出所：国土地理院

(2) 利用状況

マリニピア賀露の延べ利用者数は、平成 28 年で約 160 万人となっており、最も利用者数が多いのがわったいなである。わったいなを運営する株式会社食のみやこ鳥取へのヒアリングによると、県外利用者よりも県内利用者が多い²³のが実態である。

表 3-3 延べ利用者数

	H26	H27	H28	3 期平均
かにっこ館	202,144	214,766	260,846	約 230,000
かろいち	513,904	519,088	500,841	約 510,000
わったいな	671,038	720,830	853,095	約 750,000
合計	1,387,086	1,454,684	1,614,782	約 1,500,000

出所：鳥取県

(3) イベント開催

マリニピア賀露では、年に 1 度、11 月の松葉ガニ漁解禁後に海の幸・山の幸の収穫を祝した大漁収穫感謝祭を開催している。また、年に 1 度、賀露 UOW バルモーニングツアーが株式会社食のみやこ鳥取と賀露中央海鮮市場協同組合の特別協力のもと開催されている。

その他のイベントは、主に各施設で個別に開催されており、海鮮市場かろいちでは毎年 11 月に鳥取かにフェスタ、その他に料理教室などを開催している。地場産プラザわったいなでは、毎年 6 月に創業祭、10 月頃にとっとり肉肉カーニバル、その他にフリーマーケット、陶芸体験等を開催している。鳥取県立とっとり賀露かにっこ館では、カニ汁作りや、休祝日に親子イベントとしてカニの甲羅投げ等さまざまなイベントを開催している。

また平成 29 年 2 月に、マリニピア賀露と鳥取砂丘コナン空港の初の連携イベントである「食のみやこ鳥取県×空の駅フェスタ」を開催予定であったが、大雪のため中止となった。マリニピア賀露で開催する「野菜のチカラ」と鳥取砂丘コナン空港で開催する「空の駅フェスタ」を同日開催し、無料シャトルバスを運行する予定であった。

²³ 土日が県内：県外＝6：4、平日が県内：県外＝8：2 程度のイメージ。

3.2.3 鳥取空港と鳥取港の連携

(1) 現状

① 鳥取空港と鳥取港の交通手段

鳥取空港から鳥取港までの距離は約 3.5km、移動にはバス、タクシー、レンタカー等の利用が想定される。

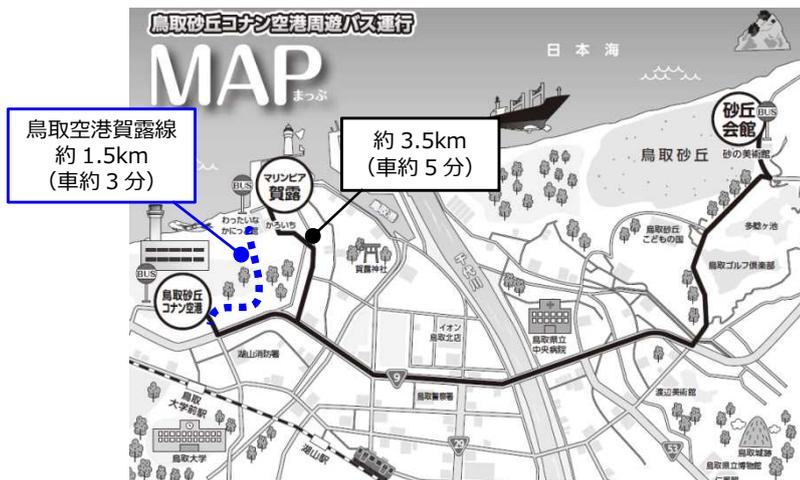


図 3-9 鳥取砂丘コナン空港エリアマップ

出所：鳥取県

1) 周遊バス

土日祝のみ運行、鳥取空港⇄鳥取港間の運賃は片道 240 円、時間は約 8 分。

鳥取砂丘コナン空港、鳥取港（マリンピア賀露）、砂丘会館の 3 拠点を周遊するバスを、日ノ丸自動車株式会社が運行しており、航空便との接続が考慮されている。

表 3-4 鳥取空港⇒鳥取港（マリンピア賀露）の運行バス時刻表

鳥取着接続便	8:00	10:55	14:35	17:45	20:35
鳥取砂丘コナン空港	8:40	11:45	14:55	-	-
鳥取港（マリンピア賀露）	8:48	11:53	15:03	-	-
砂丘会館	9:03	12:08	15:18	-	-

出所：鳥取県ウェブサイト「周遊バスチラシ」

表 3-5 鳥取港（マリンピア賀露）⇒鳥取空港の運行バス時刻表

砂丘会館	-	-	10:20	13:20	17:00
鳥取港（マリンピア賀露）	-	-	10:35	13:35	17:15
鳥取砂丘コナン空港	-	-	10:43	13:43	17:23
東京行接続便	7:05	8:45	11:30	15:10	18:45

出所：鳥取県ウェブサイト「周遊バスチラシ」

2) 賀露循環線 (バス)

全日運行、鳥取空港⇄鳥取港間の運賃は片道 240 円、時間は約 11 分。

鳥取駅から鳥取砂丘コナン空港、かっこ館前を通りイオン鳥取北まで循環するバスを、日ノ丸自動車株式会社が運行している。航空便との接続は考慮されていない。

表 3-6 鳥取空港⇒鳥取港 (マリンピア賀露) の運行バス時刻表

(参考) 鳥取着便		8:00	10:55	14:35	17:45	20:35
平日	鳥取砂丘コナン空港	10:56	12:46	14:26	16:36	-
	かっこ館前	11:07	12:57	14:37	16:47	-
土日祝	鳥取砂丘コナン空港	10:54	12:44	14:24	16:36	-
	かっこ館前	11:05	12:55	14:35	16:47	-

出所：日ノ丸自動車株式会社ウェブサイト

表 3-7 鳥取港 (マリンピア賀露) ⇒鳥取空港の運行バス時刻表

平日	鳥取砂丘コナン空港	-	-	-	11:37	13:37	15:47
	かっこ館前	-	-	-	11:51	13:51	16:01
土日祝	鳥取砂丘コナン空港	-	-	-	11:35	13:35	15:45
	かっこ館前	-	-	-	11:49	13:49	15:59
(参考) 東京行便		7:05	8:45	11:30	15:10	18:45	

出所：日ノ丸自動車株式会社ウェブサイト

3) タクシー

鳥取空港⇄鳥取港間は車で約 5 分。

鳥取空港にはタクシー乗り場が設置されているが、マリンピア賀露にはタクシー乗り場がなく送迎のみである。



図 3-10 鳥取砂丘コナン空港のタクシー乗り場

出所：鳥取空港ビル株式会社

4) レンタカー

鳥取空港にはレンタカー店舗「タイムズカーレンタル鳥取空港店」がある。マリンピア賀露にはレンタカー店舗の設置はない。

5) レンタサイクル

現在鳥取空港、マリンピア賀露ともにレンタサイクルポートはない。

② 相互PRの状況

現状、鳥取空港では、案内カウンター横のラックに「地場産プラザわったいな」のパンフレットが設置されている。その他の広告等はない。

マリンピア賀露では、かろいちに設置されているラックに「鳥取県立とっとり賀露かっこ館」のパンフレットがあるのみで、鳥取空港に関する広告等はない。

鳥取空港



マリンピア賀露 (かろいち)



図 3-11 PR 状況

(2) 課題

現状では、鳥取空港とマリンピア賀露間の交通手段は、休日は周遊バスが1日3便あるが、平日は航空便とバスの接続はなく二次交通としての機能を果たしていない。また、鳥取空港とマリンピア賀露で、相互施設の広告等によるPRが不足しており、効果的な誘客が行われていない。特に空港を利用する県外客へのマリンピア賀露の周知が課題と考えられる。

(3) 今後の展望

鳥取空港賀露線の整備を契機とする交通手段の拡充、国内線ターミナルビルと国際会館の一体化及びコンセッション導入による経営一体化、鳥取空港及び鳥取港の相互 PR 強化等により、利用者利便の向上が図られることが期待される。

(4) ヒアリング調査

① ヒアリング対象

鳥取空港と鳥取港の連携に関する現状の課題や具体的な連携策等を調査するため、実際に鳥取空港と鳥取港に関わる企業・団体を対象にヒアリング調査を実施（平成 29 年 12 月～平成 30 年 1 月）。

鳥取砂丘コナン空港空の駅推進に向けた意見交換会、鳥取港利用促進検討会賑わいづくり検討部会等に参加する 13 団体から回答を得た。

回答団体数	13 団体
業種内訳	旅行会社：2 社、鳥取空港関連事業者：4 社、鳥取港関連事業者：2 社 自治会：2 団体、自治体：2 団体、その他：1 団体

② 質問事項

質問 1	鳥取空港と鳥取港の連携にあたり、貴社・貴団体が課題と考えられていることをハード・ソフト面からお聞かせください。 ※連絡道路により解消される課題を除く。
質問 2	「連絡道路」を活用した鳥取空港と鳥取港の連携推進策（取組、イベント等）について、アイデアを幅広くお聞かせください。 ※貴社・貴団体が主体として取組むものでなくても結構です。
質問 3	鳥取空港⇄鳥取砂丘の観光客向けに、鳥取港をさらに発信していくために、考えられる取組をお聞かせください。 ※貴社・貴団体が主体として取組むものでなくても結構です。
質問 4	鳥取空港と鳥取港の連携推進策として、質問 2・3 に記載いただいたもの以外で考えられる事業を教えてください。既に取り組まれている事業があれば、その旨ご記載お願いします。
質問 5	質問 4 の事業検討にあたり、ネックとなる（可能性がある）ことや、周辺施設等に期待することがあれば教えてください。
質問 6	鳥取県への要望などがありましたらお聞かせください。

③ 調査結果

質問 1	鳥取空港と鳥取港の連携にあたり、貴社・貴団体が課題と考えられていることをハード・ソフト面からお聞かせください。 ※連絡道路により解消される課題を除く。
------	--

調査結果の概要は以下の通りである。

- 空港、港ともに以下交通アクセスに課題がある。
 - ①JR鳥取大学前駅とのアクセス、②山陰自動車道・鳥取自動車道とのアクセス、③その他観光エリア
- 鳥取港活用のため、以下の取組が必要である。
 - ①県外認知向上のための歴史等の情報発信、②定期船、③港のコンセプト明確化
- 空港、港の団体間連携が不足している。
- 外国人向けの対応（多言語対応や決済手段など）が不足している。
- 航空貨物は、現状の使用機材では常温・バラ積みの積載に限定されている。

質問 2	<p>「連絡道路」を活用した鳥取空港と鳥取港の連携推進策（取組、イベント等）について、アイデアを幅広くお聞かせください。</p> <p>※貴社・貴団体が主体として取組むものでなくても結構です。</p>
------	--

調査結果の概要は以下の通りである。

- シャトルバス、レンタサイクルにより二次交通を整備する。
- イベントを開催する。
 - ①ウォーキングイベント、②愛称PR、③自動運転特区化等。
- 余暇時間に応じた空港・港エリアを満喫するツアーを提案する。
 - ①連絡道路で空港から港へ（シャトルバス・レンタサイクル）、②空港一周（ウォーキング）、③湖山池（サイクリング）、④港から岩美へ（遊覧船）等。
- ビジネス客をターゲットとする空港・港間のタクシー割引券、港施設での配送料割引券を配布する。
- 港エリアに訪れる関西圏のバスツアー客向けに、連絡道路を使って空港にも訪れられるようツアーの時間設定を依頼する。

質問 3	<p>鳥取空港⇄鳥取砂丘の観光客向けに、鳥取港をさらに発信していくために、考えられる取組をお聞かせください。</p> <p>※貴社・貴団体が主体として取組むものでなくても結構です。</p>
------	--

調査結果の概要は以下の通りである。

- 海産物・農産物をPRする。
 - ①食べ歩き商品の開発、②港を食事処としてPR、③空港に港の直売所を設置する等。
- 鳥取砂丘に観光コンシェルジュを配置する。
- エアチケット、レンタカー会社とのタイアップにより、鳥取港をPRする。
- 港エリアに空港ラウンジを設置する。
- 港から船で砂丘に行くツアールートを創る。

質問 4	鳥取空港と鳥取港の連携推進策として、質問 2・3 に記載いただいたもの以外で考えられる事業を教えてください。既に取り組みされている事業があれば、その旨をご記載お願いします。
------	--

調査結果の概要は以下の通りである。

	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港で周辺地域の案内を強化する。 ● 自然をPRする。 <ul style="list-style-type: none"> ①天体観測：星取県PR、鳥取砂丘、②湖山池：日本一大きな池、③岩美：山陰海岸ジオパーク、浦富海岸 ● 歴史をPRする。 <ul style="list-style-type: none"> ①鳥取港：北前船、②湖山池：海に繋がる湾、天神山城跡、山王宮日吉神社 ● その他、提案のあった具体的な取組み。 <ul style="list-style-type: none"> ①飛行機から見える漁火のPR、②空港・港で食のイベントを開催、③ナイトステイ飛行機のライトアップ&ビアガーデン、④鳥取大学との共催で地域おこしイベントの開催、⑤港エリアに巨大駐車場・バスルートを設定し動態を作る、⑥空港テナントの一部を県内有名店や他地域有名店の入替ショップとする等。
--	---

質問 5	質問 4 の事業検討にあたり、ネックとなる（可能性がある）ことや、周辺施設等に期待することがあれば教えてください。
------	---

調査結果の概要は以下の通りである。

	<ul style="list-style-type: none"> ● 地元(空港・港の団体間)の一体感。 ● イベント開催時、インフルエンサーによるサポート体制の構築。
--	--

質問 6	鳥取県への要望などがありましたらお聞かせください。
------	---------------------------

調査結果の概要は以下の通りである。

	<ul style="list-style-type: none"> ● 長期的な視点で検討をお願いしたい。 ● 空港・港の協議体を活用し、連携を加速して欲しい。 ● 協議体参加者が多いため、グループ化するなど意見交換を効果的に行える工夫と、ゴールを明確にする（たとえば、1年に1施策を実現するなど）ことをお願いしたい。 ● イベント開催により、交通手段として空港を利用する人の利便性を損なうことは避けて欲しい。 ● イベント開催時、関西圏からの観光バス会社とのタイアップ支援をお願いしたい。 ● 宿泊施設が少ないため、空港エリア・砂丘エリアへのホテル誘致をお願いしたい。
--	--

3.3 福島空港での取組事例

鳥取砂丘コナン空港における今後の利用促進や賑わい創出の取組の参考とするため、先進事例として福島空港における取組状況について、福島県観光交流局空港交流課及び福島空港ビル株式会社へヒアリング調査を実施した（平成30年1月）。

福島空港はウルトラマンを活用した取組をしている点でキャラクターを活用する鳥取砂丘コナン空港と親和性が高いこと、乗降客数年間約25万人に対しその他の空港利用者が約25万人と集客力が高い施設であることから、ヒアリング調査の対象とした。

3.3.1 福島空港の取組

福島空港はウルトラマンの生みの親、円谷英二氏の出身地である須賀川市に位置し、ウルトラマンを常設展示している。また、子供の屋内遊び場「わくわくらんどたまかわ」を設置する、「一坪ショップ」の出店を募集するなど、様々な取組を実施している。

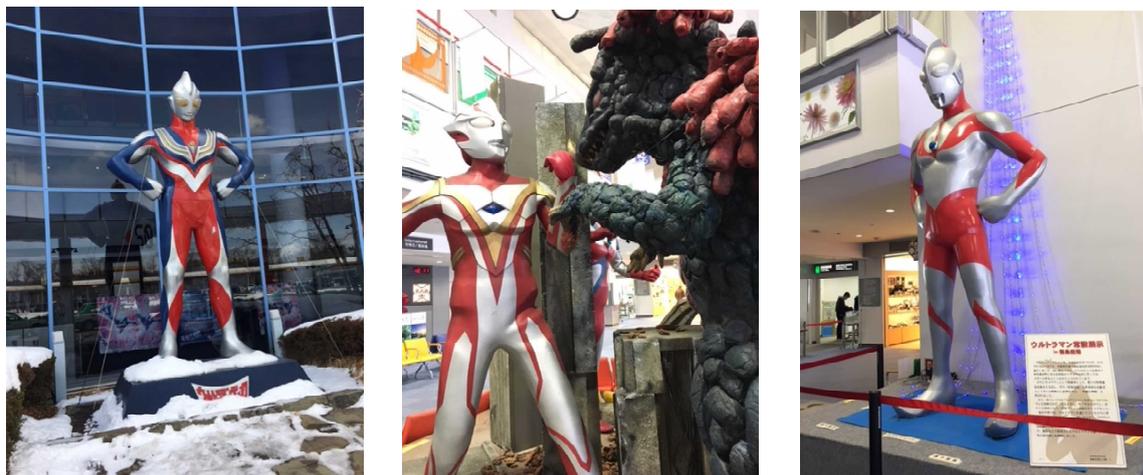


図 3-12 ウルトラマン常設展示

わくわくらんどたまかわ



一坪ショップ



図 3-13 空港内施設等

福島空港では空港まつり、空の日イベント、地産地消フェア、バックヤードツアーなど様々なイベントを開催し、集客につなげている。

空港まつり



空の日イベント



地産地消フェア



バックヤードツアー



図 3-14 各種イベント

出所：福島空港ビル株式会社

3.3.2 ヒアリング結果

福島空港は開港以降発着回数が減少する中、乗降客以外の利用者増加に活路を見出してきた空港である。平成 21 年以降、県は空港利用促進担当の職員を空港に配置し、利用者増加に向けた取組を強化している。

開港当初からイベントに力を入れており、平成 29 年 4 月～12 月のイベント回数は月平均 8 回、またウルトラマン常設展示もあり、地域住民には「レジャー施設」として認知され親しまれている。大型イベントでは必ずウルトラマンショーを開催するなど、空港とウルトラマンの繋がりを地域住民に PR している。

後背圏の栃木県からの利用促進のため、福島空港利用促進協議会栃木県連絡会を設け、乗合タクシーは栃木県北部までカバーしている点も特徴的である。

3.4 ツインポート化に向けた空港・港の連携策

平成 30 年 7 月に開始予定の第一段階コンセッションにおいて、ツインポート化に向けた空港・港の様々な連携策を試行し、有効な連携策を模索することで平成 36 年 4 月以降の第二段階コンセッションに繋げることが期待されている。

後背圏の現状や鳥取港との連携状況、福島空港の取組事例などから、鳥取砂丘コナン空港と鳥取港の連携にあたり以下について検討していく必要がある。

協議体の見直し

- マリンピア賀露内の施設間連携促進のため、協議体運営方法の見直し
- 鳥取空港と鳥取港の連携協議体の設置と運営権者の関与

PR 強化

- 鳥取空港、鳥取港での相互施設 PR
- 食のみやこ PR
 - ・ 水産加工品の販売先拡充による空輸・運輸の増加促進
 - ・ マリンピア賀露で食べ歩き可能な商品の開発、県外客向け PR

交通手段の拡充

- JR 鳥取大学前駅、鳥取空港、鳥取港の周遊バス運行による JR 利用客の空港・港エリアへの取り込み
- 連絡道路でのシャトルバス、レンタサイクル設置による空港・港間移動促進

テーマ別観光コースの提案

- 【自然】
 - ①鳥取砂丘、山陰ジオパーク：観光庁広域観光周遊ルートにも設定され、自然豊かなエリア。レンタカーによる観光コース
 - ②湖山池：日本最大の池であり、サイクリングコースとして設定可能なエリア
- 【歴史】
 - ①鳥取港：北前船の寄港地。松葉ガニや岩牡蠣などの食文化としての魅力と併せて PR。サイクリングやウォーキングコースとして設定可能なエリア
 - ②湖山池：かつて海に繋がる湾であり、天神山城跡、山王宮日吉神社など史跡がある。サイクリングコースとして設定可能なエリア
- 【まんが】
 - ①鳥取砂丘コナン空港：コナン展示、スタンプラリーなどの紹介。手軽なコース
 - ②青山剛昌ふるさと館：コナンファン向けの PR、レンタカーやバスで向うコース
- 観光コースを提案するコンシェルジュの配置

なお、協議体についてはすでに検討が進められており、以下のように鳥取空港と鳥取港の連携協議体として「ツインポート推進協議会」が設置される予定である。

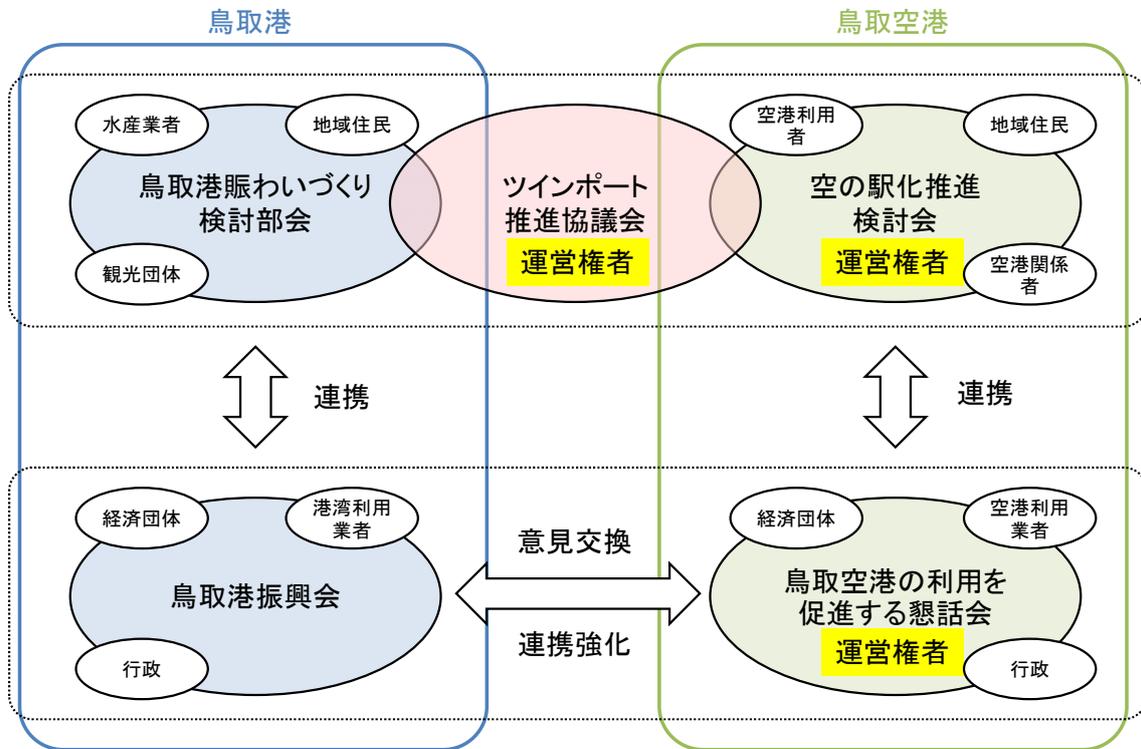


図 3-15 ツインポート推進協議会のイメージ

出所：鳥取県

