

■「使用許可」を原則としている

- 航空会社施設等は「相手方が特定される」＝「公募になじまない」としている
- 既存施設については「更新を認めないことにより国の事務、事業の円滑な遂行に著しい支障を及ぼす」として、既存事業者による使用許可の更新を認めている。

■「使用許可を原則」としていることについて

- 国管理空港においては、機能強化等の施策に基づき空港整備が行われているところであるが、これら施策は周辺環境の変化等により、比較的短期間でも変動しうるものである。
- 空港関連事業者等が整備した空港内諸施設についても、空港整備に応じて空港機能を適切に維持するために、協議の上、必要に応じて隣接用地への移転や増改築等を実施している。
- このように、空港内諸施設は、その形状が堅固なものであっても、その使用が必ずしも恒久的でないという側面も持ち合わせているところ、空港内諸施設に関して一律に貸付制度を導入することは困難であり、原則、使用許可としている。
- なお、当該土地の存する位置や大きさ等により今後の空港整備上の影響が少ないと判断された場合や、詳細な条件（要求水準、水準に満たない場合の改善勧告、契約解除、責めに帰すべき事由により損害が発生した場合の賠償請求等）を事業契約や貸付契約の中で規定し、長期に亘る事業運営の適切性等を国がモニタリングしていくPFI事業などのように、空港運営上の影響が少ないと判断された場合、貸付としている事例がある。

- 「使用許可」を原則としている
- **航空会社施設等は「相手方が特定される」＝「公募になじまない」としている。**
- 既存施設については「更新を認めないことにより国の事務、事業の円滑な遂行に著しい支障を及ぼす」として、既存事業者による使用許可の更新を認めている。

■「公募になじまない」について

- 使用許可における相手方の選定は、財務省通達「蔵管第1号」により、公募になじまないと判断される場合を除き、公募により選定するものとすると規定され、公募になじまないと判断される場合の例として、「使用許可の内容あるいは目的等から、相手方が特定される場合」、「高度の機密保持を要する施設の警備上、公募により相手方を選定することが不適当な場合」、「緊急に使用許可をしなければならない特殊な事情がある場合」が示されている。
- 個別の判断が必要になる場合はあるが、基本的には、航空会社が自らの事業上必要となる整備のための格納庫・運航支援等のための航空機給油・動力施設や、鉄道事業者の軌道・駅舎等施設、電力・通信事業者等のライフライン施設、警察・消防をはじめとする官公庁施設などは、相手方が特定されるため、公募にはなじまないと判断している。
- なお、航空会社以外の第三者による倉庫や、駐車場といった施設の新規設置は、使用許可の内容あるいは目的等から、相手方が特定されないとし、公募を原則としている。

空港事業用地における国有財産の取扱いの考え方

- 「使用許可」を原則としている
- 航空会社施設等は「相手方が特定される」＝「公募になじまない」としている
- **既存施設については「更新を認めないことにより国の事務、事業の円滑な遂行に著しい支障を及ぼす」として、既存事業者による使用許可の更新を認めている。**

■「更新」について

- 使用許可における更新については、財務省通達「蔵管第1号」により、原則は1回限り、例外として「公募になじまないと判断される場合」、「更新を認めないことにより国の事務、事業の円滑な遂行に著しい支障を及ぼすこととなる場合」、「太陽光等を電気に変換する再生可能エネルギー発電設備の用に供する場合であって、その用途又は目的から、建物の屋上等を長期間使用することが見込まれ、更新を一度に限ることが実情にそぐわないと認められるとき」のいずれかに該当する場合は、その限りではないとされている。
- ターミナルや駐車場、その他空港関連施設は、適切な空港運営のため間断なく運営しなければならない施設である。
- また、空港運営は国の事務・事業であるとともに、その一部施設を事業者が整備・運営することで一体として効用を発揮し、行政目的を遂行するという形態となっており、事業者は相当の資本投下を行い施設整備しているところ、これら投下資本を回収し終えない時点で、更新を認めないことは、現事業者に大きな負担を強いることになり、併せて、国は、現事業者の請求によっては、補償費等負担の可能性がある。
- 更新を認めないことにより、円滑な空港運営の遂行に支障を及ぼすことが想定されるため、3年毎に（旧整備場地区は毎年）申請に基づき必要な確認等を行い、更新を許可している。

旧整備場地区の既存施設について

旧整備場地区に設置されている以下の機能を有する施設については、いずれも「**適切な空港運営のため間断なく運営しなければならない施設**」であり、国有財産使用許可の更新を認めないことにより、円滑な空港運営の遂行に支障を及ぼすことが想定されるため、申請に基づき必要な確認等を行った上で、更新を許可している。

分類	概要	適切な空港運営との関係や空港内設置の必要性
格納庫	- 羽田を定置場としている運航者（航空会社・新聞社・海上保安庁）の格納庫 - 外来機の整備用の格納庫	<u>日々の運航における機体の点検・整備を行う施設を空港内に設置することは、航空の安全の確保等の点から必要性が高い。</u> - また、羽田空港にはビジネスジェット等航空機も多く飛来しており、外来機受け入れ用の施設を設置することも、航空の安全の確保等の点から必要性が高い。
部品等整備場	ランディングギア、ホイール、ブレーキ等「部品」の整備場	航空機整備を行う格納庫の近傍に部品の整備を行う施設があることにより、<u>部品の円滑かつ迅速な調整・供給が可能となることから、航空の安全の確保等の点から必要性が高い。</u>
訓練施設	操縦士や客室乗務員、グラウンドスタッフ等の訓練を行う施設	- 訓練施設においては、<u>安全な航空運送の担い手である操縦士等の適正な水準確保・人材育成に必須な訓練が日々行われており、これを空港内に設置することは、航空の安全の確保等の点から必要性が高い。</u> - また、<u>災害等緊急時において、訓練を受ける者や訓練施設関係者が緊急対応に従事する可能性もあることから、危機管理の点からも必要性が高い。</u>

旧整備場地区の既存施設について

分類	概要	適切な空港運営との関係や空港内設置の必要性
倉庫	航空機の整備や運航に携行するために必要となる、整備用部品や精密機器類、機用品の保管等を行う倉庫	航空機整備を行う格納庫の近傍に整備用部品や精密機器類を保管する施設があることにより、<u>部品や機器類の円滑かつ迅速な調整・供給が可能となることから、航空の安全の確保等の点から必要性が高い。</u>
複合ビル	空港内の関係事業者（構内営業者等）の事務所や、整備工場、機内食工場、訓練施設、倉庫といった機能などが含まれ、それらが賃貸に出されている施設	- 旧整備場地区における複合ビルの入居者は、一般的なオフィスビルとは異なり、<u>各種工場、訓練施設、倉庫など、航空の安全の確保等の点から必要性が高い施設や、航空運送の安全を担う構内営業者等の待機施設としての性格を有する施設が多いことから、このような複合ビルを空港内に設置することは、航空の安全の確保等の点から必要性が高い。</u> - また、複合ビルには、<u>特殊な構造・設計を要する施設が設置される場合も多く、複合ビルの設計・整備等は特殊性・専門性が高い。</u>

空港事業用地における国有財産の取扱いの現状

	使用許可	貸付	
主な特徴	- 原則5年以内 - 申請により更新可（原則1回）	- 建物設置・所有を目的としている土地の場合、「50年以上」または「10年以上30年以内」 - 更新は無い	
根拠法	国有財産法	国有財産法	PFI法
公募によらない事例	【運航上必要な航空会社の施設 等（新規）】 - 格納庫、整備施設、ケータリング施設等 【既存施設の更新】 - 許可期間満了に伴う更新手続（既存施設全て）	(事例なし)	
公募の事例	【航空会社の施設 等 以外（新規）】 - ターミナルビル（百里、岩国、新千歳(国際)） - 航空機燃料保管施設（百里） - 駐車場（北九州、新千歳、鹿児島、丘珠、三沢、美保） - 冷熱供給施設（新千歳） - GSE車両給油施設（羽田） - バス駐待機場（羽田） 【国設置施設を使用した給排水事業運営】 - 給排水等施設（新千歳、羽田）	【今後の空港整備への影響が少ないと判断したもの】 - 駐車場（徳島） - 羽田エアポートガーデン（羽田）	【PFI事業】 ターミナルビル（羽田(国際)） ※TIAT、TIACT

行政財産を貸付け又は使用許可する場合の取扱いの基準について（蔵管第1号）抄

第4節 使用許可

第2 使用許可の条件

使用許可するに当たっては、以下の各号に定めるもののほか、適切な維持管理を確保するため、必要な条件を定めるものとする。

1 使用許可期間

使用許可期間は、原則として5年以内とする。ただし、財産管理者が当該行政財産の使用状況、個々の利用目的及び投資費用の回収に要する期間を審査した上で、使用許可期間を5年以内とすることが実情にそぐわないと認める場合は、法第19条で準用した法第21条又は他の法律の定める期間内において、その必要の程度に応じて定めるものとする。

2 使用許可の更新

使用許可は必要に応じて、原則として一度に限り更新することができる。ただし、以下のいずれかに該当する場合はこの限りではない。

(1) 下記第3の1に規定する「公募になじまないと判断される場合」

(2) 更新を認めないことにより国の事務、事業の円滑な遂行に著しい支障を及ぼすこととなる場合

(3) 太陽光等を電気に変換する再生可能エネルギー

発電設備の用に供する場合であって、その用途又は目的から、建物の屋上等を長期間使用することが見込まれ、更新を一度に限ることが実情にそぐわないと認められるとき

3 （省略）

第3 使用許可の手続

1 相手方の選定

(1) 使用許可の相手方は、透明性、公平性を確保するとともに、資力、信用、技能等を十分調査した上で、法令により随意契約が認められている場合のほか、公募になじまないと判断される場合を除き、公募により選定するものとする。

なお、公募になじまないと判断される場合を例示すれば、次のとおりである。

① 使用許可の内容あるいは目的等から相手方が特定される場合

② 高度の機密保持を要する施設の警備上、公募により相手方を選定することが不適当な場合

③ 緊急に使用許可をしなければならない特殊な事情がある場合

羽田空港旧整備場地区(N地区)嵩上げ事業

[事業概要]

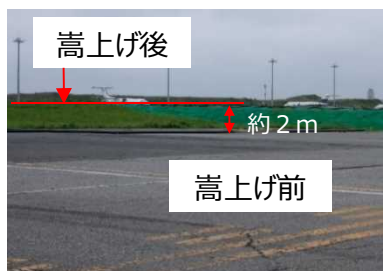
当該地区は、羽田空港の沖合展開前の旧空港地域で地盤が低く、豪雨時には広範囲で冠水が発生し、空港の運用に支障を来している。一方で、拠点空港としての機能拡充に向けて、旧整備場地区における駐機場配置の見直しを進めており、駐機場整備に併せて当該地区の用地嵩上げを実施。

冠水対策として、既存施設を含む用地の嵩上げ（1～3m程度）を実施する。用地嵩上げと併せて既存施設の移設（集約）を行う（2017年エプロン部分嵩上げ着手、2023年度からランドサイド部に順次着手、2030年代中頃完了予定）。

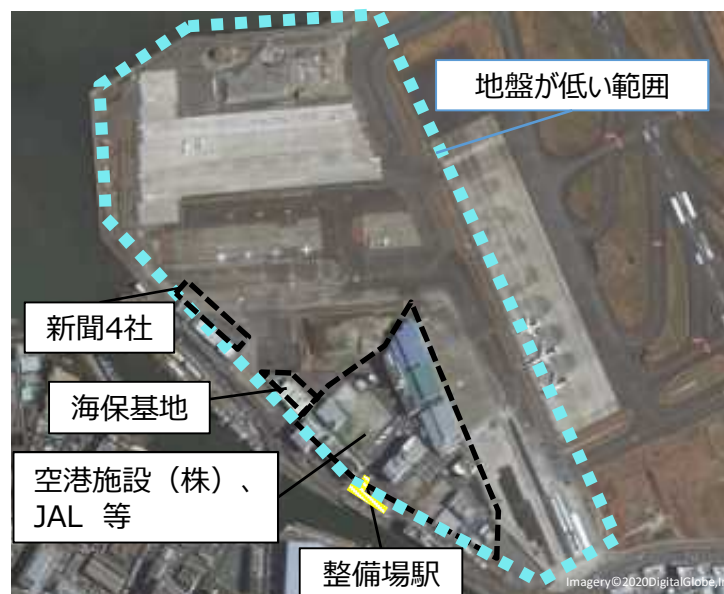
【冠水の様子（2019年台風21号）】



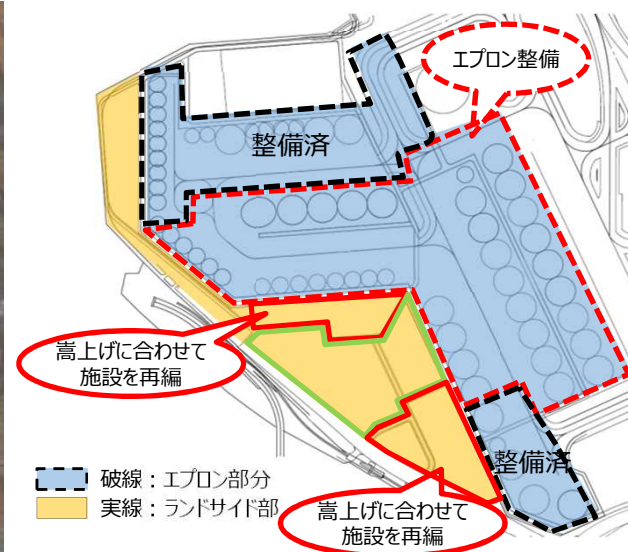
【嵩上げ状況】



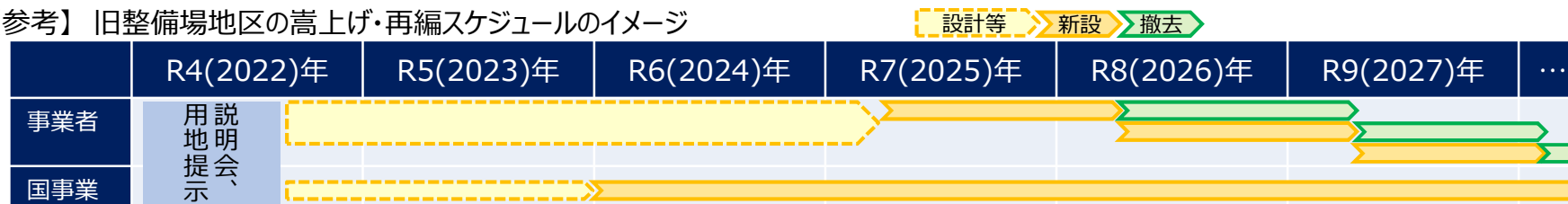
【現状】



【整備計画】



【参考】旧整備場地区の嵩上げ・再編スケジュールのイメージ



※事業者（施設）、国事業（用地等）ともに、「順次」進めていくため、区域によって実施時期は異なる

関係事業者との主な検討・調整の経緯

- 2019(H31)年 2月 ～
 - ・施設所有事業社に対し、施設の使用実態や今後の施設使用計画(施設改修、移転、統廃合の予定含む)についてヒアリング調査を実施。
 - ・加えて、冠水対策としての嵩上げ事業に関し、意見交換を実施。
- 2019(R1)年 6月 ～
 - ・旧整備場地区整備イメージ図（施設配置位置未記載）及び整備計画スケジュール案を提示。
 - ・併せて、既存施設の現況、将来移設した場合に予定される施設規模等について把握するための調査票を配布、回答を依頼。
 - ・調査票の設問において「嵩上げ整備に伴うN地区内での移設希望有無」を確認。 ⇒ 全社移設希望との回答
- 2019(R1)年 8月 ～
 - ・施設移転に関し「冠水対策を行うための現有施設の移設という位置づけであるが、移設が必要な事業者に対し新たに公募手続きを行わずに使用許可することの可否については、使用許可の内容・目的等から、個別に判断するものとなる」旨説明
 - ・以降、事業者に対しては以下スタンスにて対応。
 - ▶ 事業者施設の移転は国が進める嵩上げ事業に起因するものであること
 - ▶ 現在設置されている施設は、羽田空港の適切な空港運営のため間断なく運営しなければならない施設であること
 - ▶ 対象施設が引き続き、適切な空港運営のため間断なく運営しなければならない施設であれば、旧整備場地区を含めた羽田空港内での移設に向けて財務省協議が必要であること
 - ▶ 現状における施設用途、施設規模と同等程度であることが前提であり、新たな用途や大幅な施設規模の拡張に伴うものは認められないこと
- 2019(R1)年 9月～ 移転先用地案を提示し、施設規模、整備工程等について、施設を所有する各事業者と調整
- 2020(R2)年12月10日 東京国際空港の将来的な施設整備（主にエプロン等エアサイドに係る事項）について事業者説明会を実施
- 2022(R4)年 3月14日 東京国際空港の将来的な施設整備（主にターミナル地域等ランドサイドに係る事項）について事業者説明会を実施

【参考事例】奈多ヘリポートの概要(回転翼機能の移転)

- 航空機発着回数が増加している福岡空港では、ヘリコプターの運航と固定翼機の運航が競合することが多く、双方の運航に影響を及ぼしていることから、福岡空港の混雑遅延の解消とヘリコプターのより迅速な活動を可能とするため、現空港場外へ新たにヘリコプター専用の運用施設を整備し、回転翼機能の移設を行ったもの。
- 事業は、国の整備主体による空港整備事業として実施し、滑走路等の基本施設をはじめとする主要施設を国が整備。福岡空港での回転翼事業者は、奈多地区へ格納庫を建設し、移転を行った。
- 回転翼事業者の奈多地区への移転は、国の実施する整備事業に起因し、単に移転を行うものであり、事業拡張には当たらないことから、新たな公募の手続きは実施していない。



■ 位置図・施設の概要



管理面積	面積90,812m2
滑走路	長さ35m×幅30m
誘導路	長さ171m×幅9.1m
エプロン	面積21,909m2 スポット数19 (中型機用)
常駐予定機材数	23機
整備期間	平成30年度～令和元年度
供用開始日	令和2年3月26日

【参考事例】福岡空港の施設配置状況 (回転翼関係事業者移転前)

- 南北に配置された2,800mの滑走路の東側に国内線、西側に国際線のターミナル地区を配置。
- 福岡県警、福岡市消防隊、西日本空輸、空港施設等も施設を展開。
- 24時間空港であるが、航空機騒音の影響に配慮し午前7時から午後10時の利用時間となっている

