

参考資料

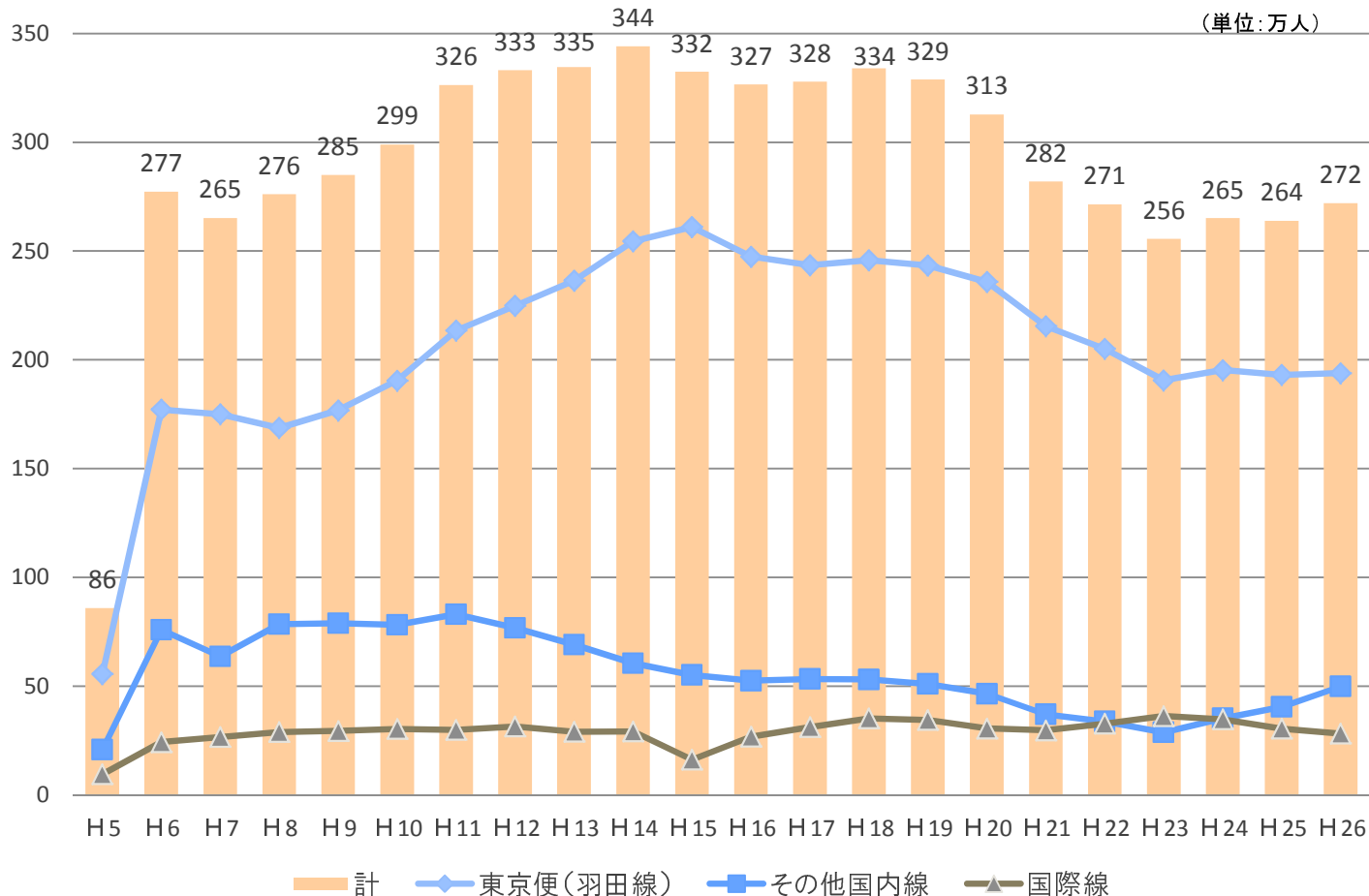
1 広島空港の現状と課題	5
2 空港経営改革に関するQ&A	20
3 その他	43

1-1 利用状況の推移(旅客)	7
1-2 利用状況の推移(貨物)	8
1-3 取り巻く環境の中長期的展望	9
1-4 新幹線との競合状況	10
1-5 LCCによる新たな航空需要	11
1-6 広島空港におけるインバウンド需要の動向	12
1-7 国際線における二極化	13
1-8 国際線の拡大に向けた課題	14
1-9 ネットワークの更なる充実	15
1-10 空港アクセスの概要	16
1-11 アクセス改善の取組み	17
1-12 圏域の拡大(広域集客・広域周遊)	18

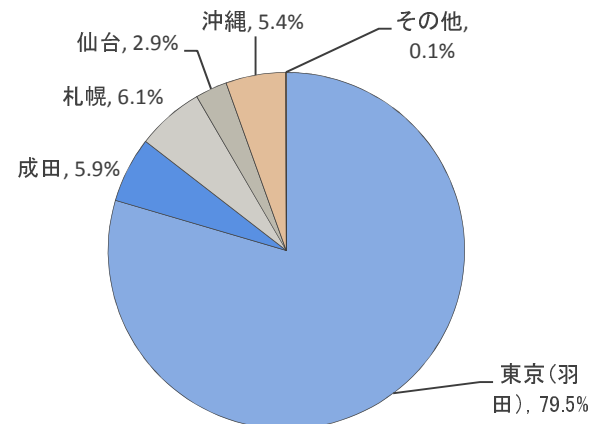
1-1 利用状況の推移(旅客)

- ✈ 広島空港の利用客は、平成14年度の344万人をピークに漸減傾向にあり、現在では年間約270万人にまで落ち込んでいる。
- ✈ 利用客の内訳として、国内線については、約8割(全体の約7割)を占める羽田線を中心に、札幌、沖縄、仙台、成田などの主要地方都市との流動を支えている。
- ✈ 国際線については、底堅いアウトバウンド需要をベースに概ね30万人規模で推移してきている。

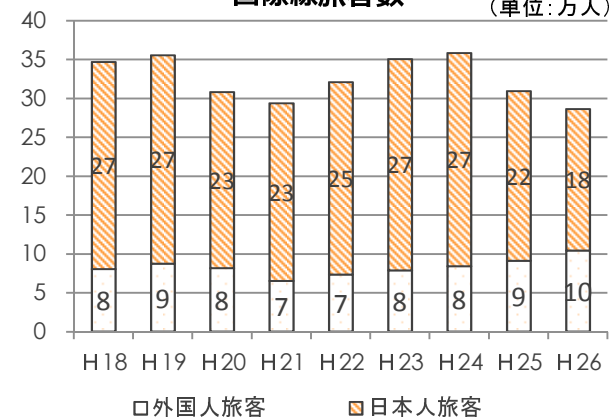
利用者数の推移



国内線路線別シェア(平成26年度)

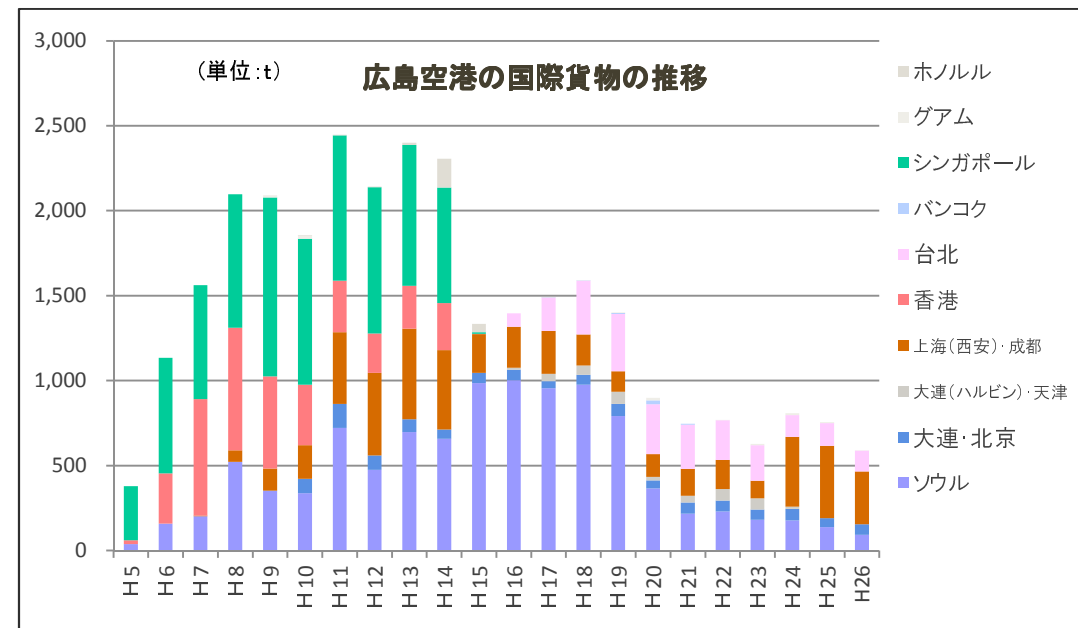
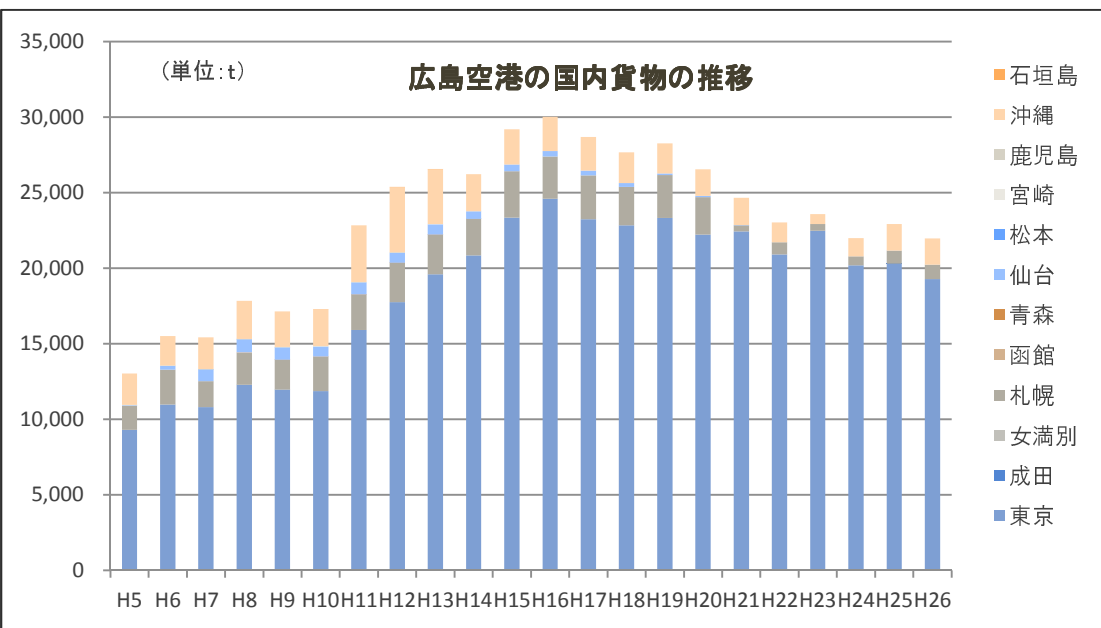


国際線旅客数



1-2 利用状況の推移(貨物)

- 国内貨物は平成16年度の約3万トン进行ピークに漸減傾向にある。
- 国際貨物は平成14年度までは増加傾向にあったが、広島空港の国際貨物の基幹的な路線であった香港線、シンガポール線のSARSの影響による運休を契機に大きく落ち込み、更に関西国際空港などの近隣空港の国際物流機能の強化の進展等から、**ハブ空港への貨物集約化の流れも進み、現在ではピーク時の約1/4**となっている。
- なお、近年では国際物流の3大ハブ空港(成田、関空、中部)に加えて那覇空港や羽田空港の物流拠点化も進められつつあることから、**これらの空港を経由した物流の拡大も今後検討すべき課題**といえる。



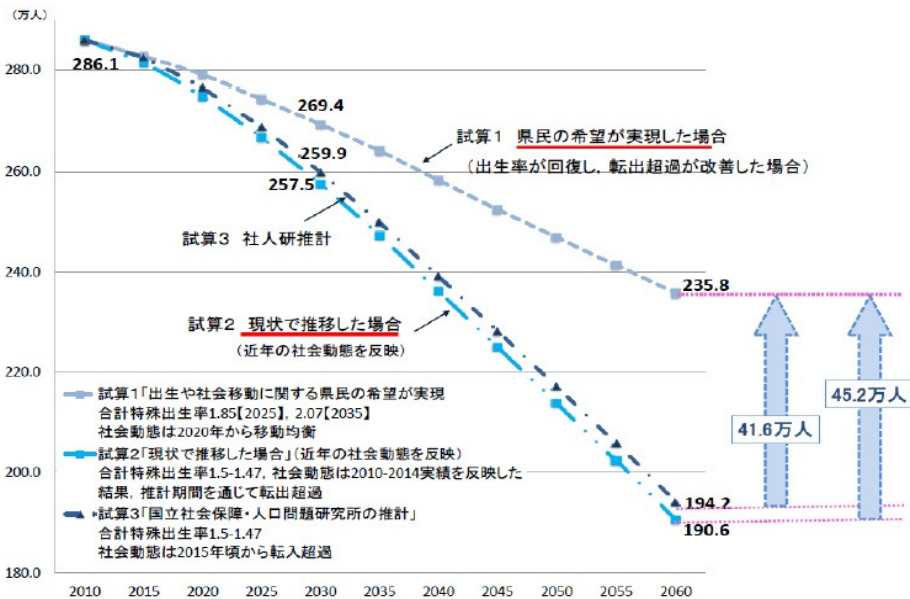
	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
貨物取扱量 (t)	国際	378	1,135	1,563	2,098	2,091	1,857	2,447	2,142	2,400	2,306	1,335	1,396	1,491	1,590	1,402	899	747	768	627	808	756	590
	国内	13,017	15,498	15,421	17,842	17,132	17,266	22,797	25,362	26,540	26,179	29,202	30,021	28,684	27,676	28,268	26,550	24,648	23,027	23,582	21,996	22,929	21,963
	合計	13,396	16,633	16,984	19,940	19,223	19,123	25,244	27,503	28,939	28,485	30,536	31,417	30,175	29,266	29,670	27,448	25,395	23,794	24,209	22,804	23,685	22,553

1-3 取り巻く環境の中長期的展望

- ✦ 出生数の減少や大都市圏への転出超過等により、**広島県の人口は、今後更に減少**することが予想されている。
- ✦ また将来的な**リニア中央新幹線の開通**により、**陸上交通における首都圏との時間距離の大幅な短縮**が見込まれている。
- ✦ 今後の世界の航空需要を見ると、**アジア域内で大幅な増加**が見込まれている。訪日外国人旅行者数も急増しており、2015年に概ね2,000万人を達成したことを踏まえ、**政府は新たな目標を設定(2020年:4000万人/2030年:6000万人)**

広島県人口の将来展望

【図表 16】広島県人口の将来展望



(出典) 平成27年10月ひろしま未来チャレンジビジョン(改訂版)

リニア中央新幹線開通による時間短縮効果

年	リニア開通区間	所要時間(目安)		
		開通区間	広島~東京間	短縮効果
2027年 (平成39年)	東京(品川)~名古屋間	40分 (1時間40分)	3時間 (4時間)	1時間
2045年 (平成57年)	東京(品川)~大阪間	1時間 (2時間30分)	2時間30分 (4時間)	1時間半

※ () 内は現状の所要時間。

今後の航空需要と訪日需要について

世界の航空旅客流動



- 訪日外国人旅行者と日本人海外旅行者をあわせた交流人口は、現在、アジア・ヨーロッパ・北米の順で多い。
- 今後、アジア太平洋地域及び中東地域における航空需要の伸びが顕著。
- 日本は、以下の2点で強みを持っており、この強みを最大限活かすことが必要。
 - ・アジア域内で航空需要の大幅な増加が見込まれており、訪日外国人の伸びしろが存在(=アジア需要の取り込み)
 - ・日本は北米から見たアジアのゲートウェイに位置している(=国際・国際間の乗り継ぎ需要の取り込み)



※日本-アジアの交流人口のうち、韓国556万人、中国494万人、台湾290万人
 ※日本とアジアの交流人口は2012年、北米-アジアは2013年

(出典)「JNTO 国籍/月別 訪日外客数」「JNTO 年別 各国地域別 日本人訪問者数」「SABRE ADI O&D Market」より航空局作成

(出典)「BOEING Current Market Outlook 2014」

(出典)国土交通省HP

訪日外客数



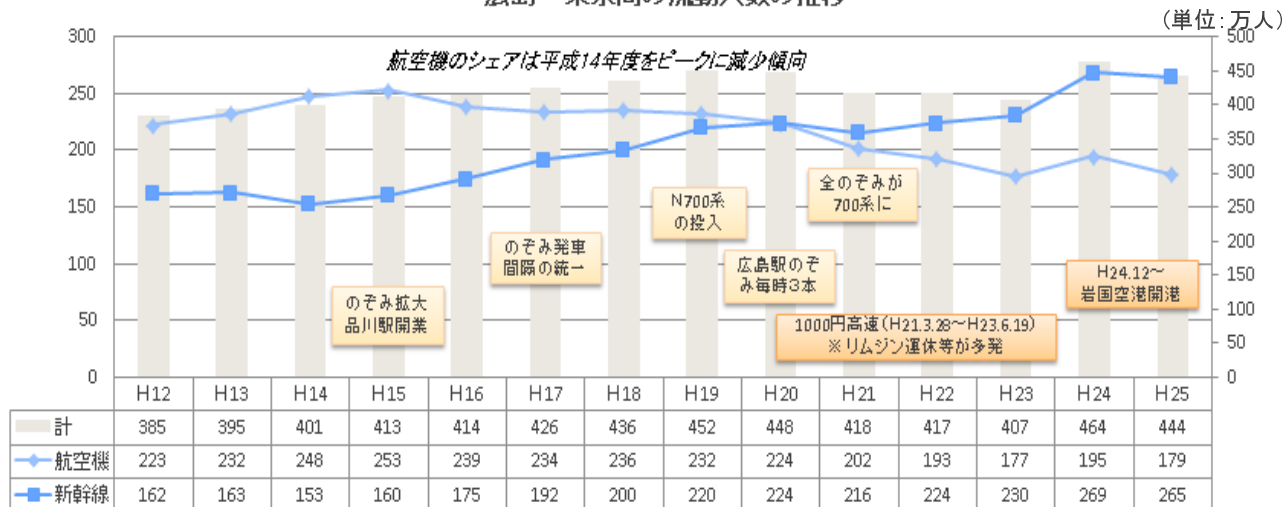
(出典)「JNTO国籍/月別 訪日外客数」より作成

1-4 新幹線との競合状況

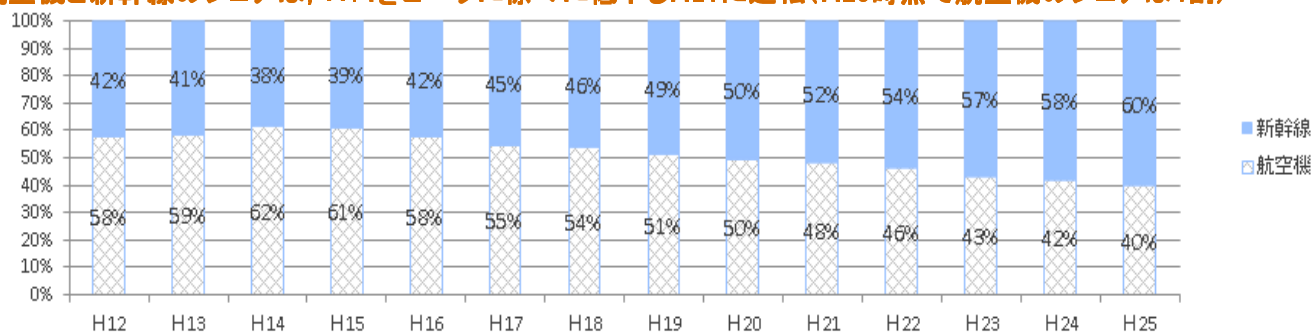
- 首都圏との旺盛な流動を支える基盤として、羽田線は国内線利用者の約8割を占める重要な路線であるが、**新幹線の利便性が向上したことなどから、航空のシェアはピーク時と比較して20%以上落ち込んでいる。**
- 一方で、平成26年8月に中国地方初のLCC路線として就航した春秋航空日本が、新たな需要を創出することで順調に利用を伸ばしており、**LCCの就航を契機として関東圏との流動状況に新たな動きが生まれつつある。**

新幹線と航空機の競合状況

広島～東京間の流動人数の推移



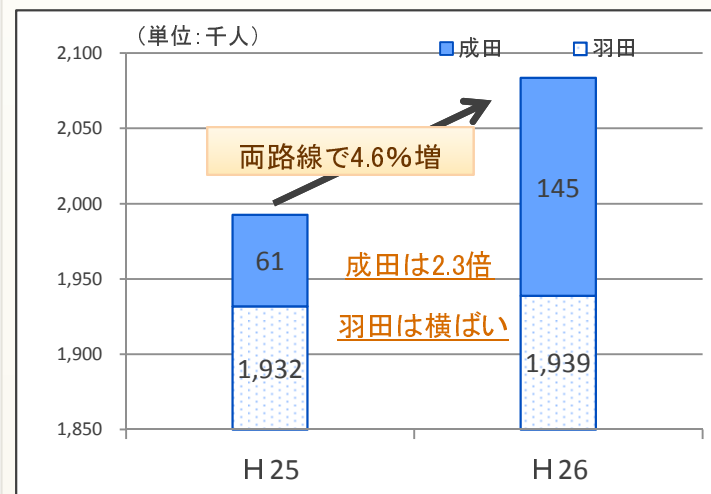
航空機と新幹線のシェアは、H14をピークに徐々に低下しH21に逆転(H25時点で航空機のシェアは4割)



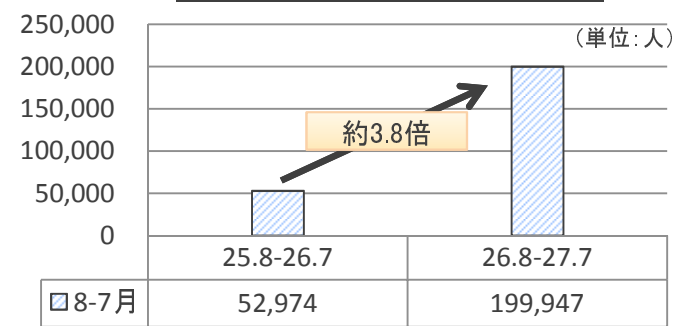
出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査(府県相互間旅客輸送人員表)」から作成

成田LCC就航による新たな展開

《羽田・成田路線の状況》



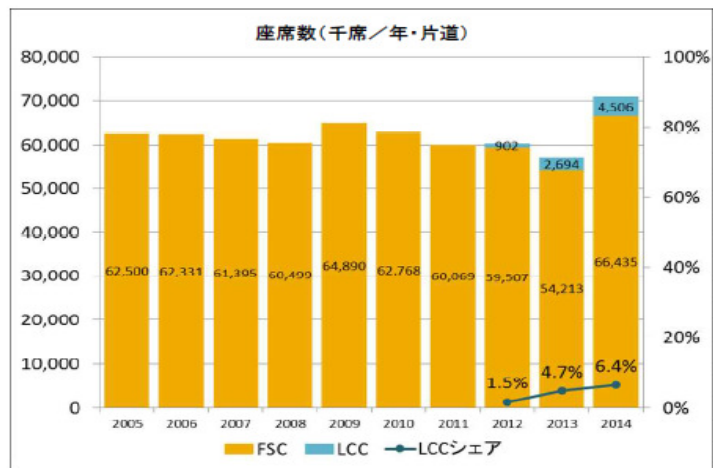
春秋航空日本就航前後1年間の成田線



1-5 LCCによる新たな航空需要

- ✓ 全国と比較すると広島空港におけるLCCの取込みはやや遅れていたが、平成26年8月に就航した春秋航空日本が、新たな需要を創出することで順調に利用を伸ばしており、関東圏との流動状況に新たな動きが生まれつつある。
- ✓ 国際線についても、平成27年10月に週2便で就航した香港エクスプレスが翌1月には週3往復に増便するなど極めて好調に推移しており、広島空港においても、LCCの取込みが徐々に進みつつある。

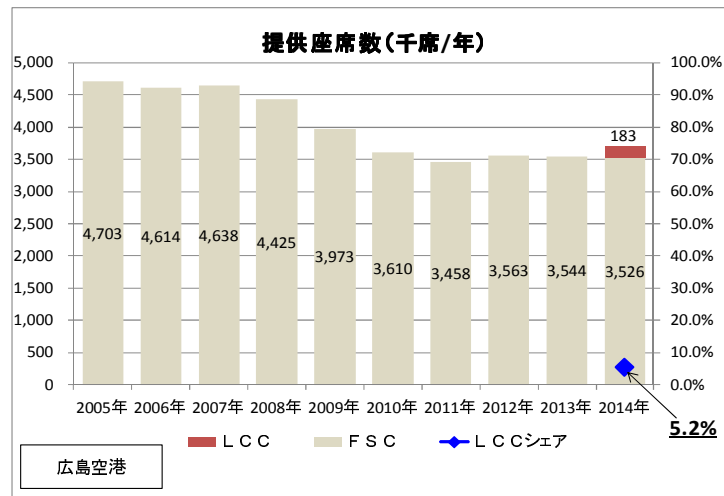
我が国のLCCシェア(国内線)



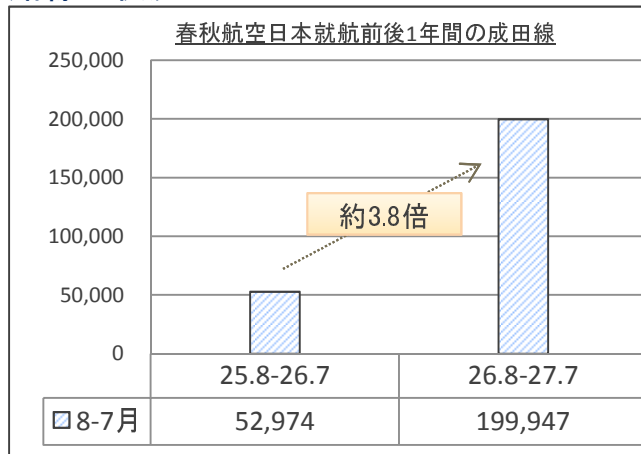
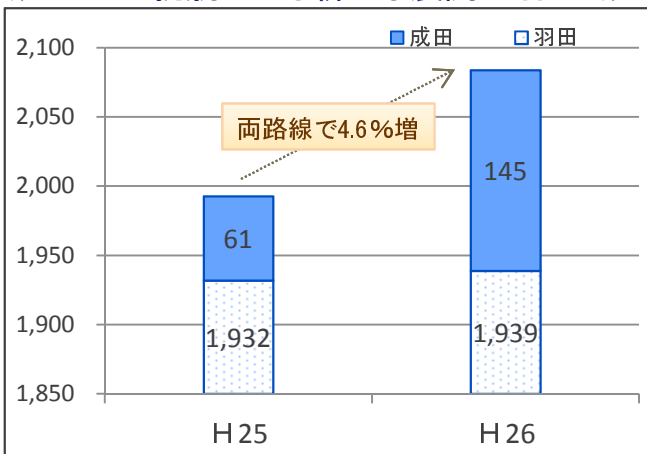
国内線提供座席数の推移 (出典:国土交通相資料)

LCCの取り込み
にやや遅れ

広島空港のLCCシェア(国内線)



成田LCC就航による新たな展開<<羽田・成田路線の状況>>



香港エクスプレスの状況

(路線の経緯)

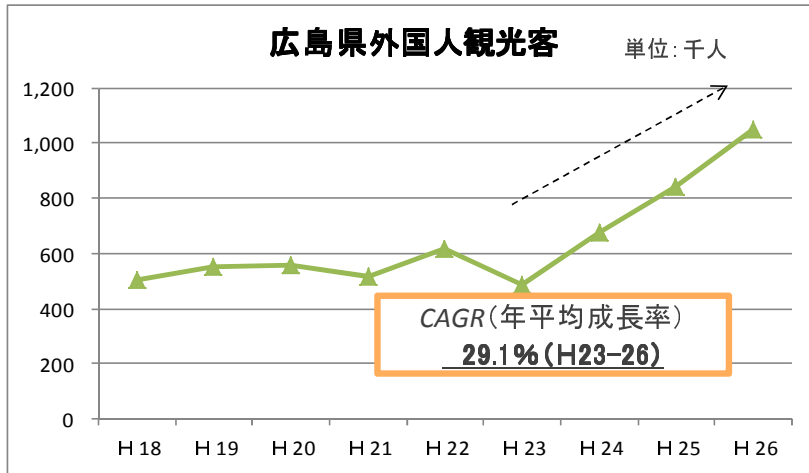
- H27.10.27 8月に就航した香港ドラゴン航空に次ぐ二番目の香港路線として週2便で就航(中国地方初の国際線LCC)
- H28.1.27 好調な利用を背景に週3便に増便

(利用状況)

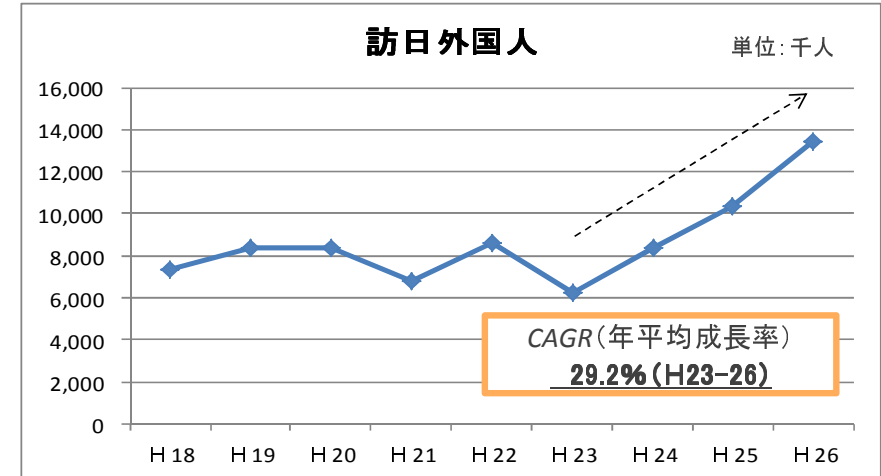
- 搭乗率は8割超で推移(増便後も8割超を維持)
- 利用層は主にインバウンド旅客

1-6 広島空港におけるインバウンド需要の動向

- ✧ アジアの経済成長や円安の進行，東南アジア諸国のビザ緩和などを追い風に，訪日外国人数は大幅に増加している。
- ✧ 広島県への外国人観光客も3年連続で過去最高を更新し，平成26年には100万人超を達成。
- ✧ これらと比較すると，広島空港のインバウンド需要の伸びは鈍いものの，直近では**台北線の増便や香港線の就航など訪日需要を背景とした路線拡充も進展しつつある。**

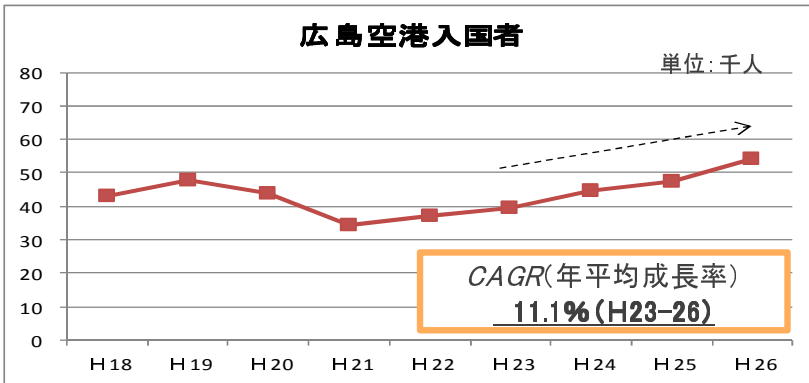


出典: 広島県観光客数の動向から作成



出典: 「JNTO国籍/月別 訪日外客数」より作成

全国トレンドと同水準の成長率



出典: 法務省出入国管理統計から作成

広島空港における主なインバウンド路線・便数の拡充の状況

- ・ **H27.1 台北線の増便(チャイナエアライン)**
→インバウンド便の増便(週7往復→9往復)
- ・ **H27.8 香港路線就航(香港ドラゴン航空)**
→インバウンド向けダイヤで週2往復(キャセイパシフィックとコードシェア)
- ・ **H27.10 香港路線就航(香港エクスプレス)**
→インバウンド向けダイヤで週2往復(中国地方初の海外LCC)
(平成28年1月末から週3往復に増便)

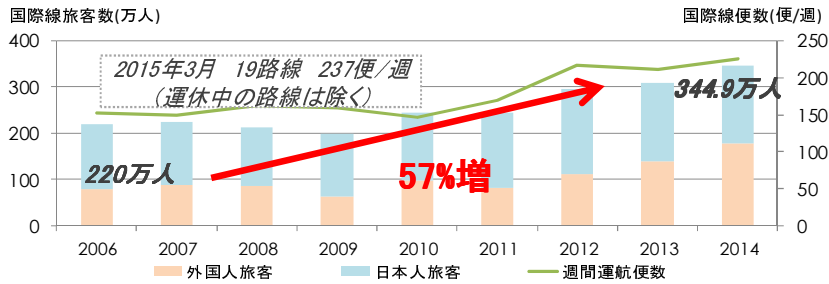
従前 増加傾向にはあるもののほぼ横ばい

新たな動向 訪日需要を背景とした路線・便数拡充の進展

1-7 国際線における二極化

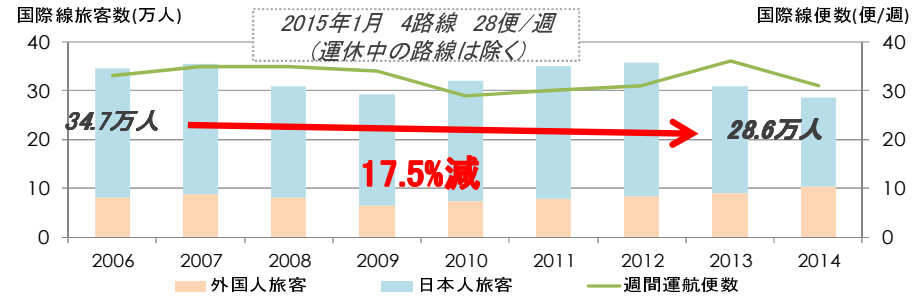
✈ 訪日需要が大幅に増加する中、大規模空港が外国人利用者を中心に大幅に利用を増やしている反面、中規模以下の空港では利用が伸び悩んでおり、空港の二極化傾向が表れつつある。

【福岡空港】



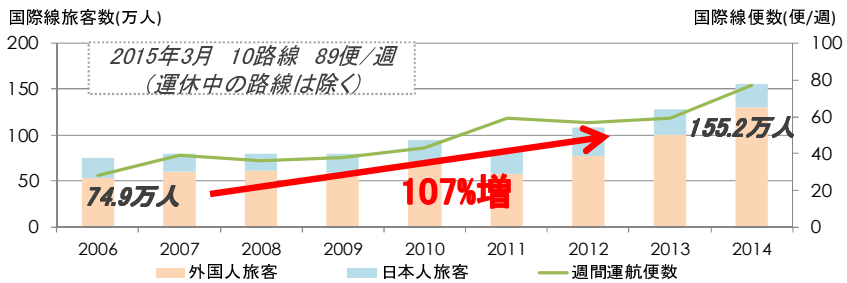
(2006) 19路線 152便/週
↓
(2014末) 19路線 237便/週

【広島空港】



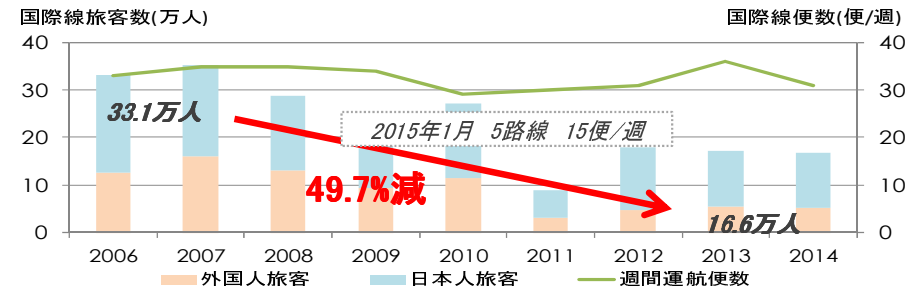
(2006) 7路線 33便/週
↓
(2014末) 4路線 28便/週

【新千歳空港】



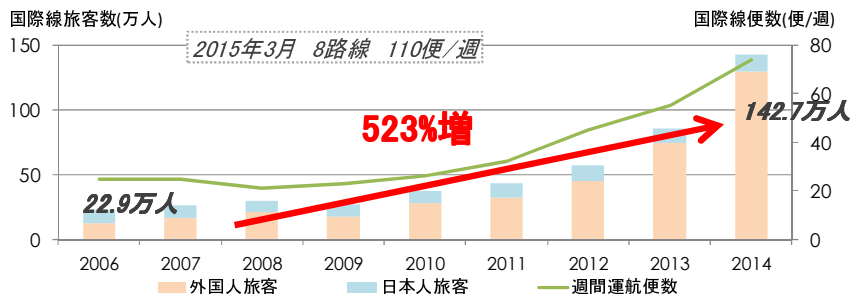
(2006) 8路線 28便/週
↓
(2014末) 10路線 89便/週

【仙台空港】



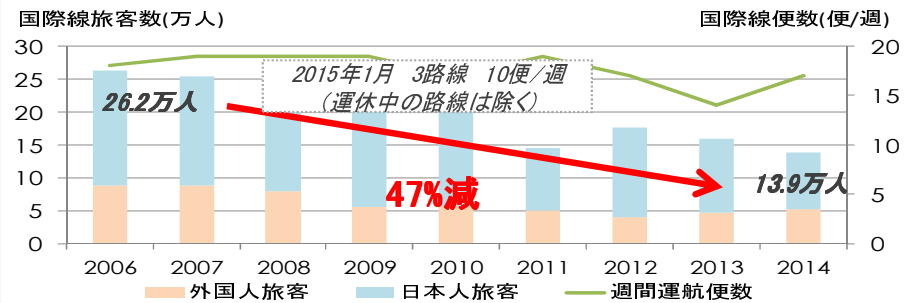
(2006) 6路線 22便/週
↓
(2014末) 5路線 15便/週

【那覇空港】



(2006) 4路線 25便/週
↓
(2014末) 8路線 110便/週

【新潟空港】



(2006) 6路線 18便/週
↓
(2014末) 3路線 10便/週

出典: 各空港ホームページ、広島県資料、法務省出入国管理統計

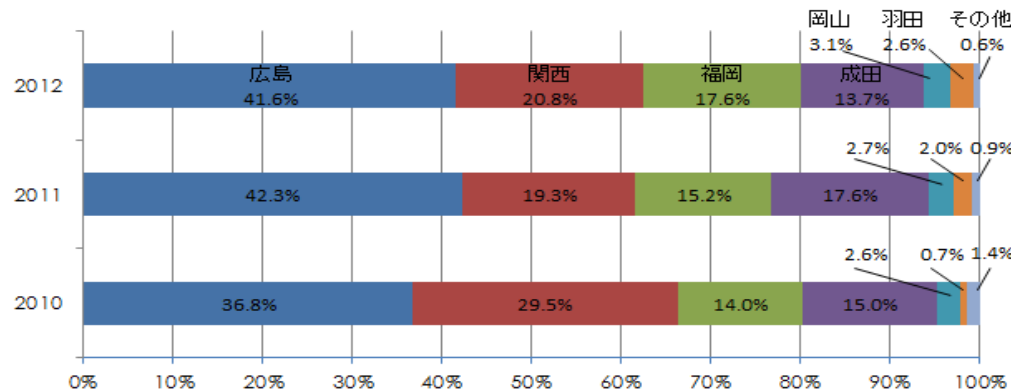
アウトバウンド

- ✦ 広島県居住者の約4割が広島空港を利用している一方で、4割近くが関空や福岡空港といった近隣の大規模空港に流出している。
- ✦ 大規模空港への流出は、直行便の運航するエリアへの利用者においても生じており、ネットワークの豊富さに加え、便数や就航する航空会社のバリエーション(特に価格の安いLCCの就航など)により生じていると考えられる。

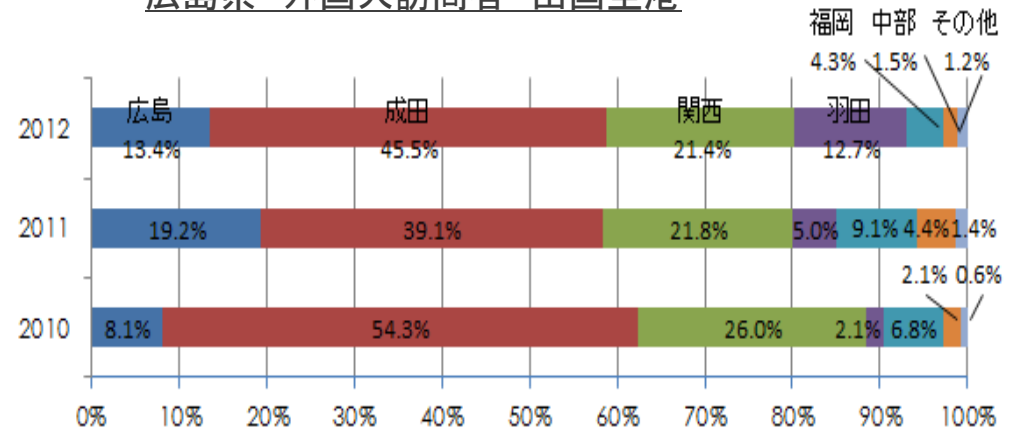
インバウンド

- ✦ 広島県訪問者のうち広島空港利用は2割弱にとどまっている。
- ✦ 成田・羽田利用者が約6割を占めるが、その多くが広島までの移動手段として新幹線を利用していると言われており、国内外のハブ空港からのダイレクト便の強化が望まれる。
- ✦ またアウトバウンドと同様に3割程度が関空、福岡を利用しており、路線便数及びネットワークバリエーションの充実化が望まれる。

広島県居住者 出国空港構成



広島県 外国人訪問者 出国空港



※出典: 国際航空旅客動態調査

- ➔ ネットワークの更なる充実を図るため、強みである羽田線やアウトバウンド需要を維持しつつ、LCC市場の拡大や、訪日需要の拡大などの新たな市場環境に対応した路線拡充の取組みや、新たな需要を見据えた空港機能強化を図っていく。
- ➔ これらを推進するためには、新たな取組みの方向性を地域で共有し、官民が一体となって取組みを進めていくことが重要である。

今後強化していくべき取組み

LCCを活用した需要拡大

- ➔ 首都圏路線の新たな活力としての成田線強化
(内外の利用者をターゲットに)
- ➔ 東南アジア等の新規直行便の誘致
- ➔ 地方展開を進めつつあるLCCの誘致

インバウンドの取込み強化

- ➔ 欧米観光客が多い「広島」の強みを生かした、ハブ空港とのネットワークを活用した乗り継ぎ需要の拡大
- ➔ インバウンドダイヤ増便や東アジア・東南アジアを中心とした新規路線の誘致

地方間ネットワークの充実

- ➔ チャーター便の活発化
- ➔ リージョナルジェットによる地方間路線の新規誘致
(小規模流動の地域間を結ぶ路線)
- ➔ 空港間連携による相互利用促進

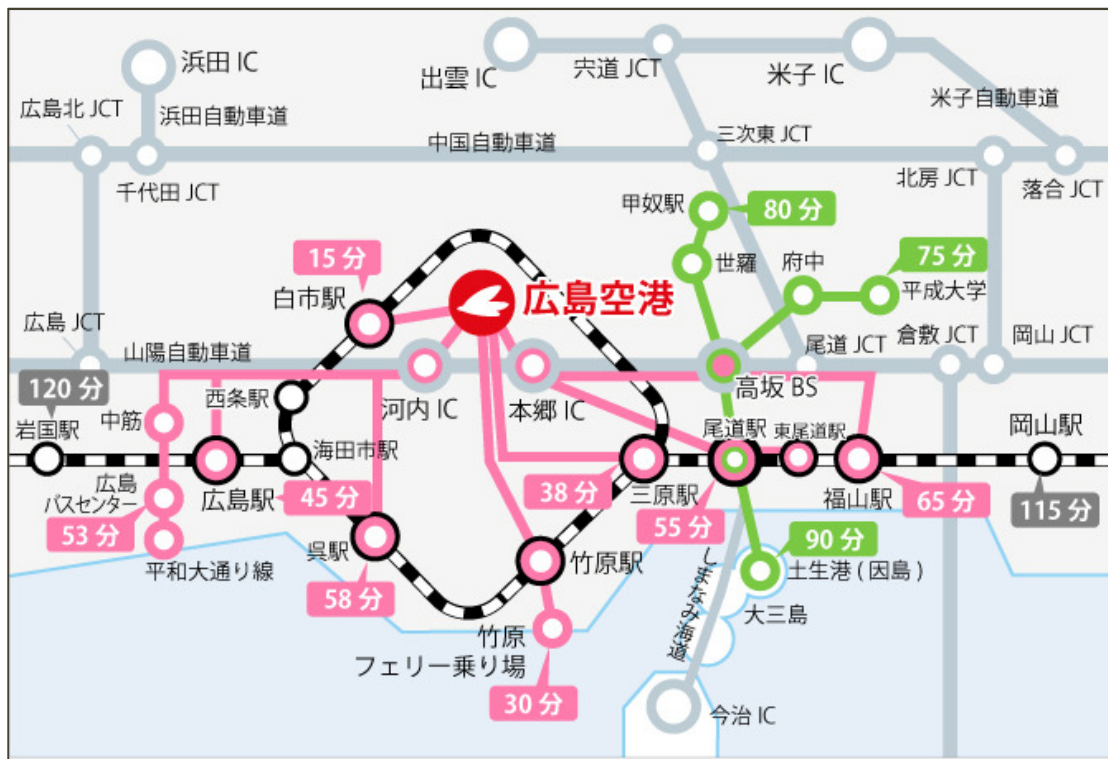
新規需要を見据えた空港機能強化

- ➔ 路線拡充を見据えた施設拡充
(スポット・待合施設等)
- ➔ インバウンドに対応する施設やサービスの拡充
- ➔ 空港の運用時間の検討

取組みの方向性について地域が共有し官民一体で取組みを推進

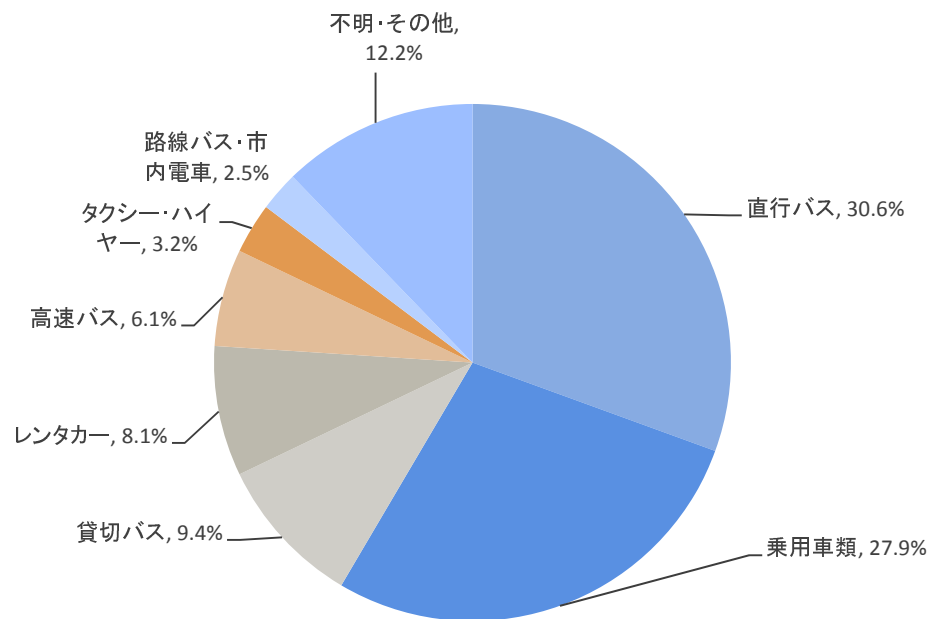
- ✈ 広島空港は、広島、福山といった県内東西の主要都市圏のほぼ中間に位置し、これら都市圏から、比較的長距離のアクセスを余儀なくされている。
- ✈ 直行(リムジン)バスや自家用車といった道路系のアクセスの利用が全体の約6割を占めるが、高速道路の事故や渋滞の影響を受けやすく、**所要時間の短縮、定時性の確保などのアクセス利便性の向上が重要な課題**となっている。
- ✈ 一方で、平成27年3月の中国横断自動車道尾道松江線、東広島・呉自動車道の全線開通によりアクセス環境は大きく向上しており、中四国地方の中心に位置する地理条件を生かして圏域の広域化を図っていくため、**広域的な二次交通ネットワークを充実化することも新たな課題**となってきている。

空港アクセスの概略図



出典: 広島空港ホームページ

空港アクセスの手段別割合【H25年度】



※航空旅客動態調査の調査結果をもとに平均的な割合を算出(平日×5+休日×2)

出典: 国土交通省 平成25年度航空旅客動態調査 より作成

1-11 アクセス改善の取組み

- ➔ 平成23年3月に広島県空港振興協議会において「広島空港アクセスの基本的考え方」について取りまとめを実施。
- ➔ 広島空港アクセスの基本方針を提示するとともに、その実現に向けて提案された「**広島空港アクセス対策アクションプログラム**」に基づいて**県及び関係機関による取組み**が進められている。
- ➔ これら取組みは、一定の成果を収めつつあるが、近年の訪日需要の拡大も踏まえつつ、**駐車場・レンタカー対策**、**広域アクセスの検討**や、**抜本的なアクセス(軌道系アクセス整備等)の検討**など、引き続き取組みを進めていく。

「広島空港アクセスの基本的考え方」(H23.3)

広島空港アクセスの基本方針

～概ね10年後を目標に、以下のような空港アクセス交通体系を構築～

(1) 高速道路ネットワークを活用した空港アクセス交通体系を確立

- ① 広島市、福山市等の沿岸部都市圏 → リムジンバスや自家用車を基本とし概ね30分台。
- ② 県内西部、北部、島嶼部地域等 → 自家用車による輸送を基本とし、概ね60分以内。
- ③ 中国・四国地方の各地域 → 自家用車による輸送を基本とし、概ね2時間以内。

(2) 定時性確保のため交通円滑化等に係る対策を実施

(3) アクセスのサービスの高質化・快適性を高めるとともに、多様な交通手段の確保

(4) アクセス情報提供機能の充実、及びリムジンバスの代替輸送ルートの確保と円滑な誘導

『広島空港アクセス対策アクションプログラム』

【すみやかに実施することが可能な対策】

- 緊急に実施すべき対策
 - 定時性向上のための施策
 - サービスの高質化・快適性の向上施策
 - 渋滞・事故発生時の対策

【実現に一定の期間を要する対策】

- 抜本的に講じるべき対策
 - 高速道路網の早期整備
 - 新たな軌道系アクセスの整備の検討

(主な成果)

○定時性向上のための施策

- ✓ 山陽自動車道における渋滞・事故の防止
→ 事故多発箇所での交通安全対策、渋滞ボトルネック箇所での速度低下注意喚起

○サービスの高質化・快適性の向上施策

- ✓ リムジンネットワークの拡充
→ **平和大通線、呉広島空港線の新規路線化**(社会実験を経て本格運行)
- ✓ **白市駅のバリアフリー化**(H27中に完成予定)

○渋滞・事故発生時の対策

- ✓ **白市空港連絡バスの多頻度化による代替ルートの利便性強化(選択ルート化)**
(社会実験を経て、空ビルの支援により増便運行を継続実施中)
- ✓ **広島空港アクセス等情報システムを整備**し、県内10か所にデジタルサイネージを設置・運用(総合的なアクセス情報の提供)
- ✓ 多客期(GW等)における関係機関(ホテル等)と連携した渋滞情報の提供

○高速道路網の早期整備

- ✓ 東広島・呉自動車道、尾道松江線(井桁状の高速道路網の完成)
- ✓ 県道矢野安浦線道路改良

(今後取り組むべき課題)

○アクションプログラムにより行う対策

- ✓ 駐車場料金の見直し検討
- ✓ 新たな軌道系アクセスの整備の検討
- ✓ 山陽道の代替ルートの道路整備
(広島高速5号線、東広島安芸BP)

○新たな取組みの検討

- ✓ レンタカー対策
- ✓ 広域的なアクセスの検討
- ✓ 観光地とのアクセスの検討
- ➔ **インバウンド・圏域拡大を見据えた対策**

➔ 集客エリアの拡大や、広域周遊拠点としての地位を確立するため、**高速道路網の整備進展や、「せとうち・海の道」の広域観光周遊ルートの認定等を契機として、広島空港利用者の拡大を図るための取組みを行っていく。**

利用促進活動の広域的な展開



(機会)

平成26年度に井桁状の高速道路ネットワークが完成し、広域的な空港アクセス利便性が飛躍的に向上

(狙い)

中四国のグローバルゲートウェイとして集客エリアを拡大し空港利用を拡大

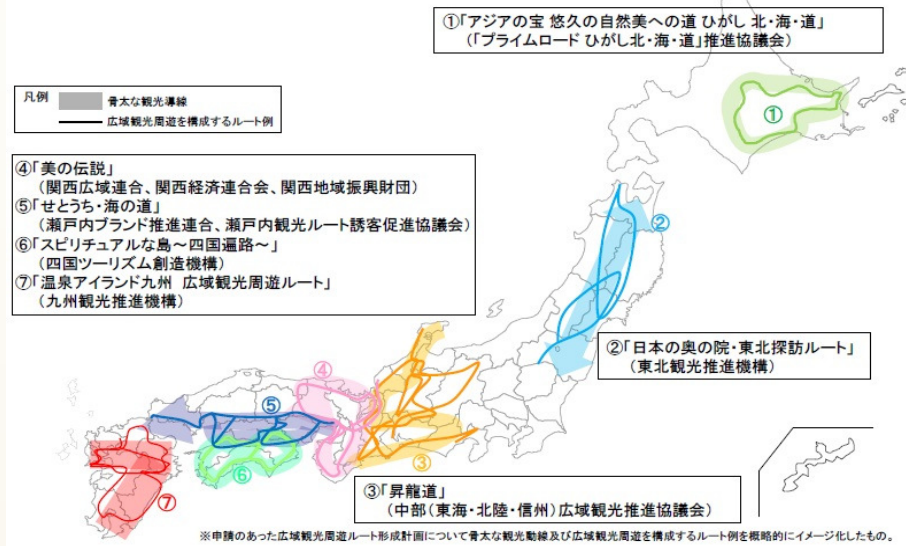
(取組みの方向性)

- ・県内外の旅行会社との連携
- ・アクセス利便性の向上(広域的なアクセスや駐車場料金の見直し等)

広域的な観光連携による周遊型・滞在型観光の促進

広域観光周遊ルート形成計画(認定)位置図

別紙1



(機会)

訪日外国人旅行者の周遊ルートの多様化を目指し、平成27年度に観光庁が新たに7つの周遊ルートを認定(うち4ルートが西日本)

(狙い)

「せとうち・海の道」や四国・関西の周遊客をターゲットとした空港利用拡大

(取組みの方向性)

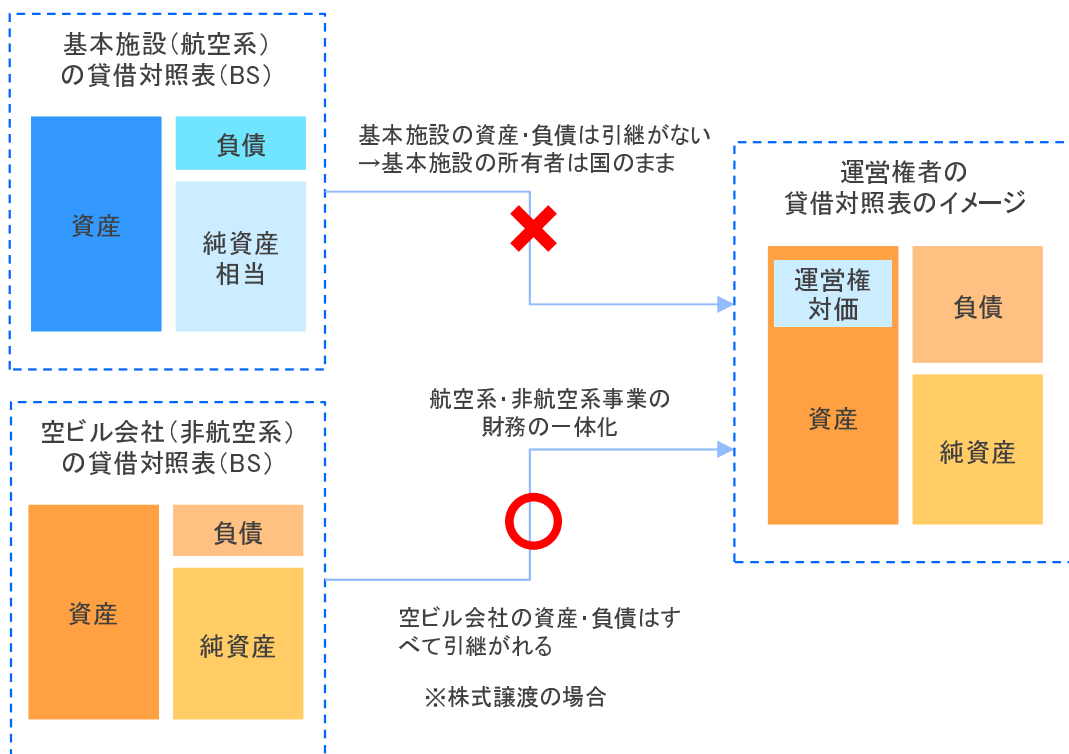
- ・首都圏空港から入国した外国人の航空路線を活用した取込み
- ・広島イン他空港アウト・他空港イン広島アウト等による利用拡大(例: 広島イン関空アウト, 高松イン広島アウト)

2-1 財務上の仕組み	19
2-2 安全確保について	28
2-3 不可抗力事態発生時の対応	29
2-4 空港機能の安定的な確保	30
2-5 サービス水準の確保	31
2-6 空港アクセス改善への貢献	32
2-7 空ビルの取り扱い	33
2-8 周辺施設の取り扱い	36
2-9 県等の役割	38
2-10 地元企業の関わり方	39
2-11 地域との共生(環境対策)	40
2-12 公募時の事業提案の実施義務	41
2-13 空港経営改革の意義	42

航空系事業の赤字を非航空系事業の黒字で補てんすることになるのではないか。

- ✈️ 航空系事業に係る基本施設（滑走路等）の所有権は国が引き続き保有する。（運営権者は土地等の無償貸付を受ける。）
- ✈️ 現時点での航空系事業の赤字の主要因である基本施設の減価償却費は運営権者に引き継がれない。
- ✈️ 広島空港の航空系事業はEBITDAでは黒字（H25年度では2.8億円）であり収益性は高いため、広島空港の場合は航空系事業の赤字を非航空系事業の黒字で補てんする構図にはならない。
- ✈️ 過去の投資の影響を受ける現状の損益よりも、**一体運営した場合の将来的な収支が重要。**

空港経営改革における航空系・非航空系事業の財務一体化のイメージ



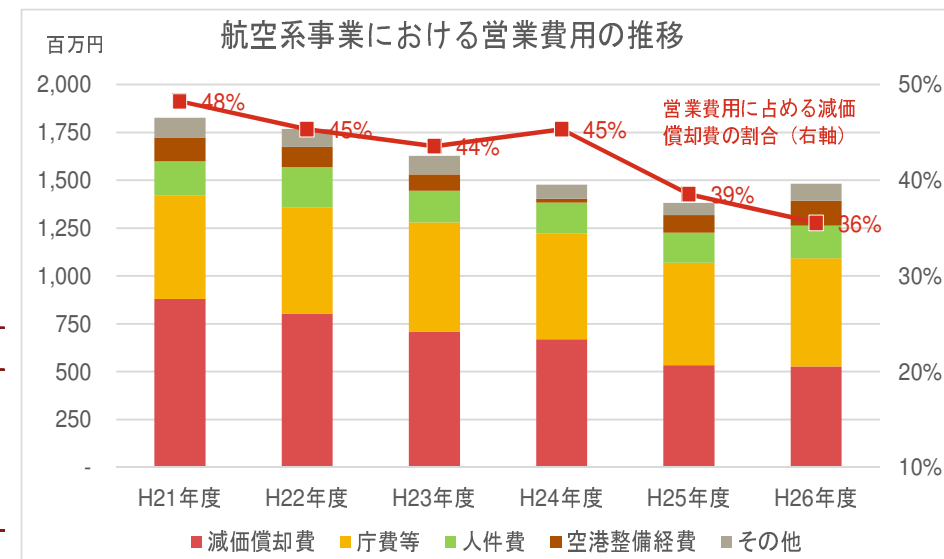
運営権者は国の航空系事業のPL/BSを引継ぐわけではない

- ✓ コンセッション事業において空港の基本施設（滑走路等）は国が所有権を保有し続けるため、運営権者はこれまでの資産・負債等を引き継がない。（**空ビル事業とは異なる点**）
- ✓ 現状の航空系事業のPLが赤字となっているのは、営業費用の約4割を占める「減価償却費」の影響が大きい。
- ✓ 減価償却費は過去の投資（初期整備費用等）に対する会計上の費用化処理であり、現時点で実際に発生しているコストではない。
- ✓ 運営権者は現状資産を引き継がない（＝現行の減価償却費を負担しない）ので、これを控除すると航空系事業のPLは黒字。
- ✓ 過去の投資や借入額の多寡に関する影響を控除し、現時点の事業の収益力そのものを評価する指標として参考とされるEBITDAベースで見ると、広島空港の航空系事業のEBITDAは一貫して黒字となっている。（**他空港と比較しても収益性は高い**）
- ✓ ただし、運営権者は運営権対価（無形資産）の償却費は負担する。また、運営期間中の更新投資については、基本施設分も負担する。
- ✓ 更新投資の規模（ターミナル部分含む）や、運営権対価の水準が過大であると、運営権者の収支を圧迫する可能性はある。

※空港運営に関する情報の開示・提供等透明性を確保する趣旨から、国が空港別に収支を試算し継続的に公表しているが、予算管理はいわゆる全国プール制によって行われており、個々の空港の収益が当該空港の維持運営や整備に充てられる仕組みとはなっていない。

(参考) 広島空港の航空系事業の収支

(百万円)	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
着陸料等収入	1,310	1,145	1,078	1,109	974	970
貸付料収入等	93	114	135	158	163	164
営業収益	1,404	1,259	1,213	1,266	1,136	1,135
空港整備経費	124	106	85	19	92	132
減価償却費	881	802	710	670	533	527
環境対策費	-	-	-	-	-	-
人件費	176	212	166	164	157	170
庁費等	541	555	570	551	536	566
土地建物借料	7	6	6	1	2	-
国有資産所在市町村交付金	94	86	86	64	58	78
その他経費	3	2	6	8	4	9
営業費用	1,826	1,769	1,629	1,478	1,382	1,482
営業損益	(422)	(510)	(416)	(212)	(246)	(348)
受託工事納付金収入	-	-	-	-	-	-
地方公共団体工事費負担金収入	19	45	17	-	18	196
一般会計受入	143	101	150	33	119	327
営業外収益	163	146	167	33	137	523
支払利息	-	-	-	-	-	-
営業外費用	-	-	-	-	-	-
経常損益	(259)	(365)	(250)	(178)	(109)	176
EBITDA	460	291	294	459	287	179



(参考) 広島空港の収支(EBITDA)

- 航空局が国管理空港の収支について、H18年度分から毎年公表。
(H21年度にH18年度分から公表を開始し、以降は取りまとめ次第、順次公表)
- また、H23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において、経営状態を適切に把握するための指標として「EBITADA」が提案され、H22年度分からは同指標も合わせて公表されている。
- EBITDAは以下の算出式により算出可能であり、広島空港については収支の公表対象となったH18年度から一貫して黒字を維持している。
- なお、H26年度については経常損益も黒字となっている。

(単位:百万円)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
営業損益	△453	△284	△479	△422	△510	△416	△212	△246	△348
経常損益	2,188	672	△258	△259	△365	△250	△178	△109	176
EBITDA	293	716	530	460	292	294	459	287	179

※H18～H21については、以下算出式により個別に算出(端数処理による誤差が生じている場合がある)

(参考)

EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前・税引前・償却前「営業利益」)

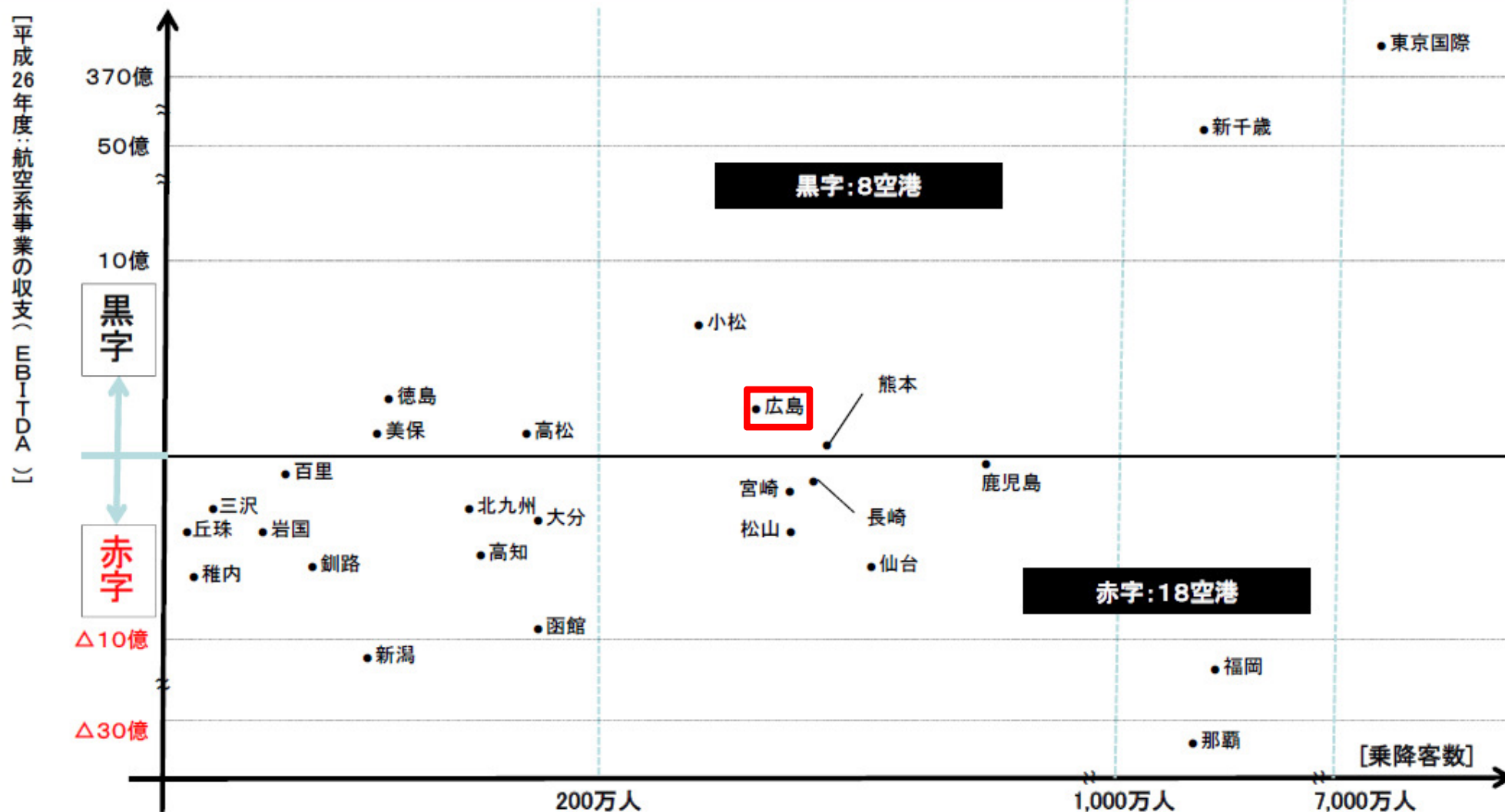
※一般的には「経常損益」+「減価償却費」+「支払利息」により算出されるが、航空系事業については、経常損益に「空港整備に係る経費(費用)」、「一般財源も含めた一般会計受入(収益)」が含まれるため、空港経営の一体化等を見据え下記により算出されている。

(航空系事業のEBITDAの算出式)

経常損益 + (減価償却費 + 支払利息) - (地方公共団体工事負担金収入 + 一般会計受入)

(参考)全国の空港の航空系事業の収支(EBITDA)

航空系事業の収支(EBITDA)と乗降客数について



※注1:「EBITDA: Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (利払前税引前償却前営業利益) = 経常損益 + 支払利息 + 減価償却費」。各空港が1年間の営業を通じて得られるキャッシュフロー(実質的な利益水準)を表す指標であり、投資家等が企業分析をする際によく使用されるもののひとつ。平成23年度に開催された「空港運営のあり方に関する検討会」において経営状態を適切に把握するための資料として提案された指標。

※注2: 航空系事業の収支は、空港整備に係る経費を費用及び純粋一般財源も含めた一般会計受入を収益に計上した損益を基礎として算出し、作成したもの。

※注3: 八尾空港は前年度に引き続き乗降客数がゼロのため、記載していない。

シミュレーションの前提となる事業スキーム

- 事業期間: 30年間
- 事業範囲: 空港基本施設, ターミナルビル(ホテル含む), 広島空港駐車場(空環協)の運営・維持管理・更新

試算結果

将来の旅客数見通しに関する複数のシナリオを設定し、運営を一体化した場合の収支シミュレーションを行った結果、旅客数が現状維持にとどまった場合であっても事業として成立することが確認された。(運営権者が、県営駐車場・フォレストヒルズガーデンの指定管理者として運営を受託した場合も同様の結果)

		シナリオ	ケース①	ケース②	ケース③	
前提条件		旅客数	約280万人(現状維持)	約305万人(県のH30目標値)	約350万人 (軌道系アクセスの導入検討が俎上に載る規模)	
	就航 路線	国内線	既存路線・便数	一部増便	一部増便	
		国際線	東アジア	既存路線・便数	一部増便	一部増便
			東南アジア	なし	なし	新規就航
	更新 投資	空港機能維持に係る投資	あり	あり	あり	
		ターミナル大規模改修	なし	なし	あり	
試算結果	事業価値 (空ビルの簿価純資産の水準以上を確保)		○	○	○	
	資金調達条件との適合性	DSCR1.2以上を確保(※1)	○	○	○	
		EIRR7%以上を確保(※2)	○	○	○	

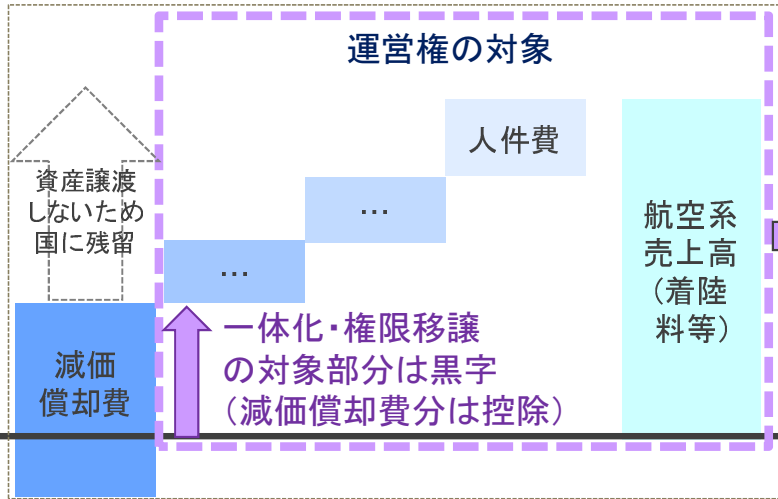
※1 DSCR: 金融機関が求める融資条件の一つであり、事業の安全性を計る指標(PFI事業で求められる水準を参考に設定)

※2 EIRR: 出資者にとっての投資採算性を計る指標(国内インフラ事業では7~10%が目安とされている。)

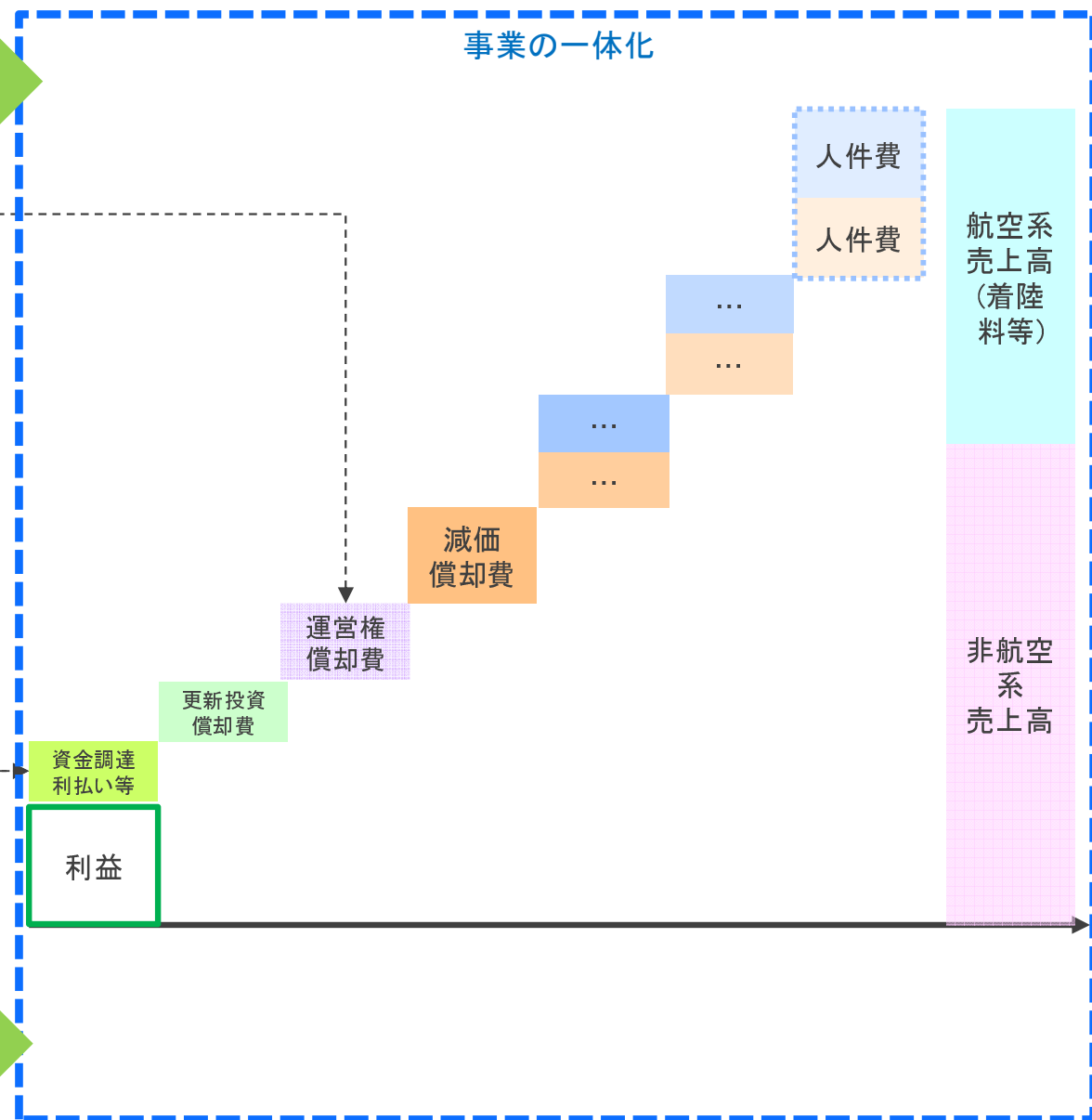
(参考) 空港経営改革における航空系・非航空系事業の財務一体化のイメージ



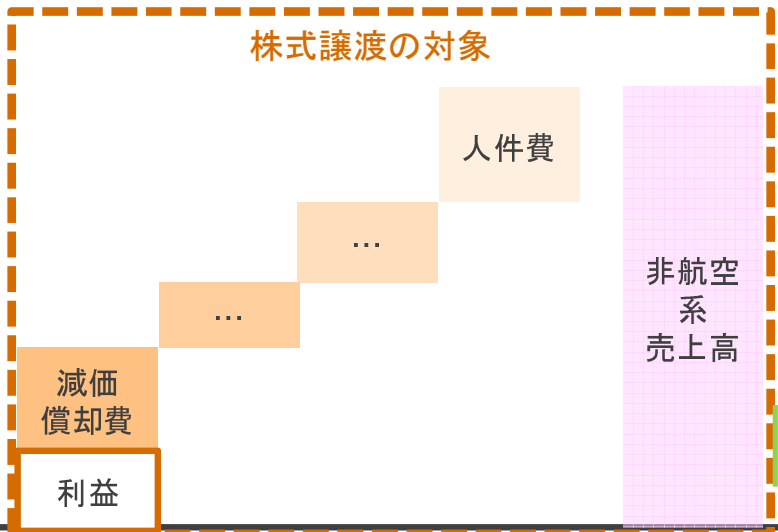
基本施設(航空系)の損益計算書(PL)



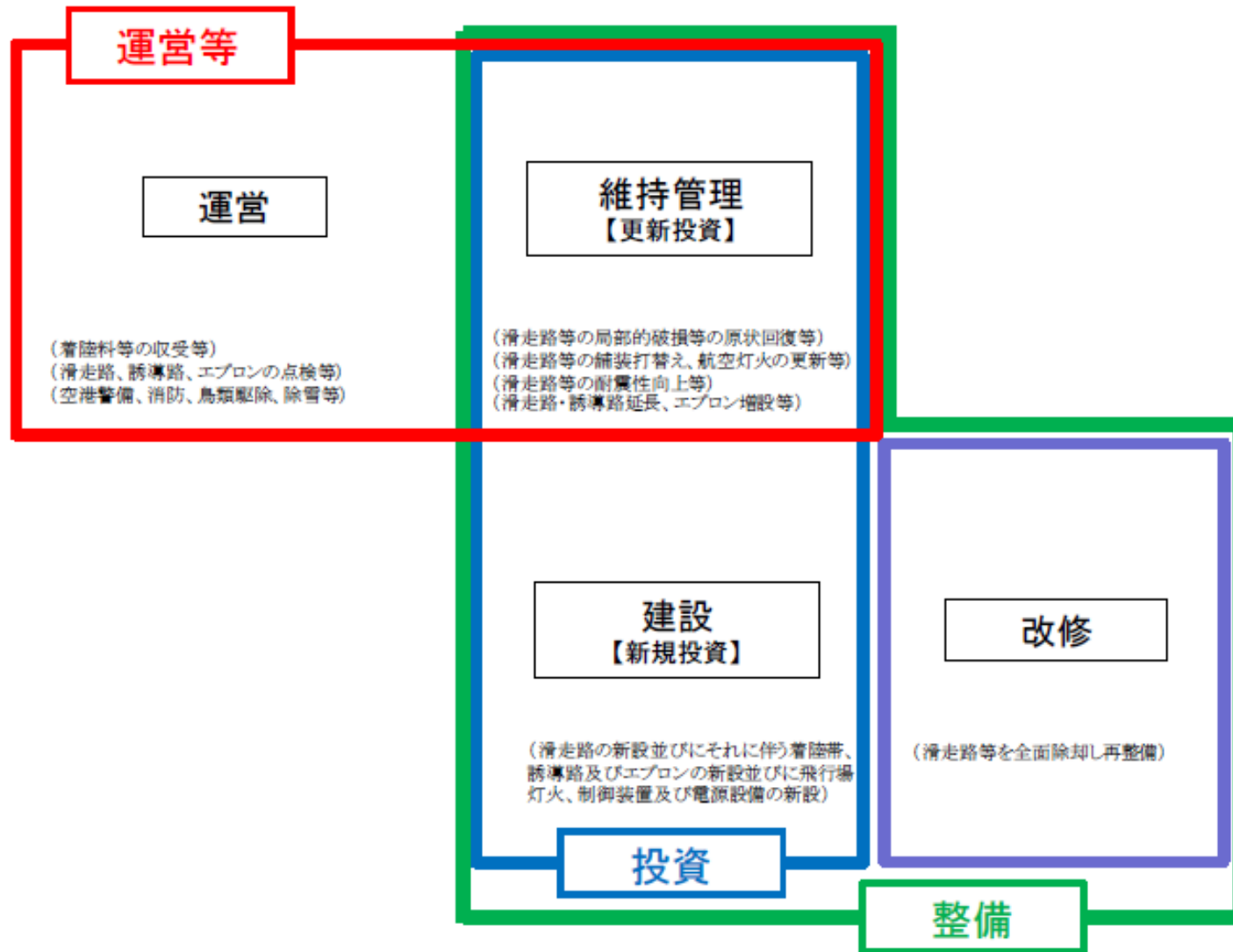
運営権者 損益計算書(PL)



ターミナルビル会社(非航空系)の損益計算書(PL)



※記載した費目は例示。人件費等の共通的な費用は一体となる。

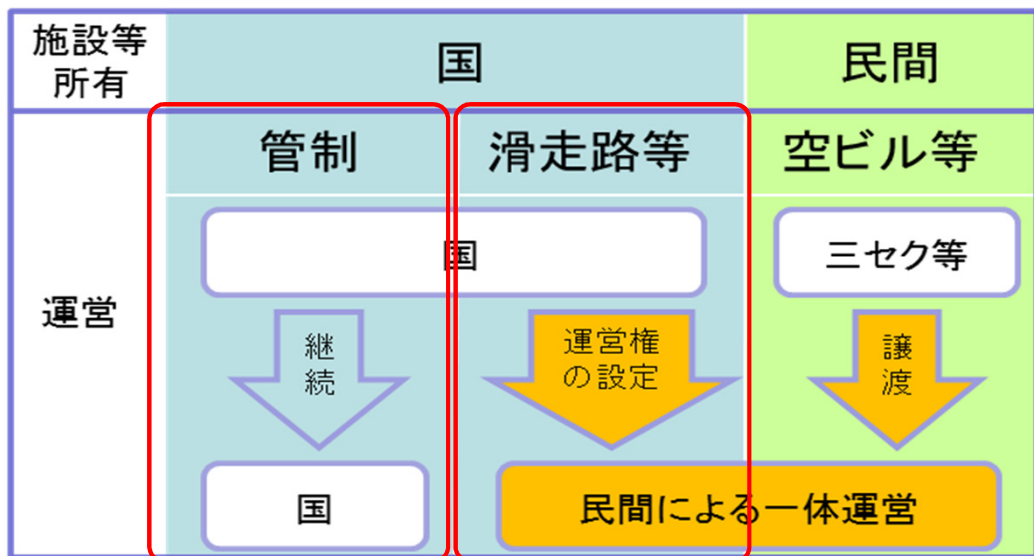


※上図のうち、「運営」と「維持管理【更新投資】」が航空系事業について運営権者が実施する事業の範囲

民間に任せると安全確保が不十分になるのではないか。

- ✦ 航空機や空港の安全に直接かかわる管制業務等は引き続き、国職員が実施。
- ✦ 実施契約において、運営権者には従前と同水準の安全基準の遵守が義務付けられており、遵守状況を国が監督する。
- ✦ 適切に運営ノウハウが引き継がれるように、運営開始前に国から十分な引継ぎが行われるとともに、事業の初期段階(3~5年程度)は公務員を派遣することが可能となっている。

民間委託等後の国と民間の役割分担



管制は引き続き国が実施

従前と同水準の安全基準の遵守義務(法令上の義務)

- ✓ 法令に基づく保安基準に基づいて空港・空港航空保安施設を管理
- ✓ 上記の遵守状況について国が監督

空港運営の円滑な事業開始の支援

■国の基本方針

民間事業者には、我が国の空港運営に係るノウハウがないことを鑑み、「運営権者の運営体制を確認する」とともに、必要な場合には「人的及び技術的援助を行う」等、国管理空港運営権者による空港運営の円滑な事業開始を支援。

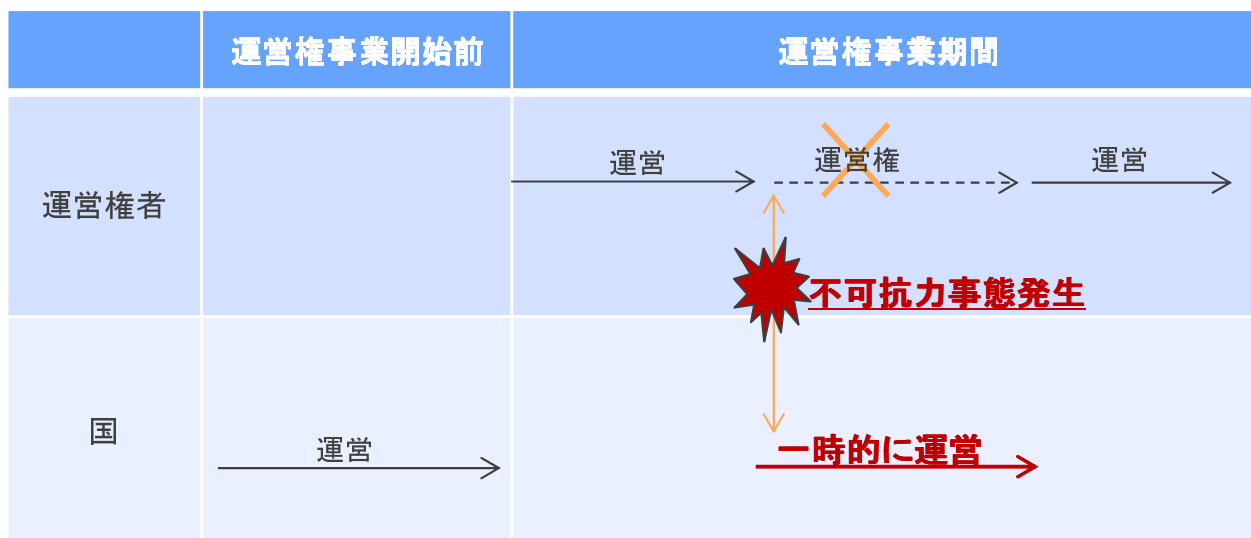
■具体的な支援等措置の例

措置	具体的な内容
運営開始前の引継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運営開始から空港機能が十分発揮できるよう、開始前の十分な引継ぎ期間を確保。 ✓ 仙台空港では、平成28年6月末の事業完全移管を見据えて、平成27年12月から実地訓練も含めた引き継ぎが行われている。
公務員の派遣(改正PFI法)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ コンセッション事業(公共施設等運営事業)の円滑かつ効率的な実施を図るため、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を創設(H27.9PFI法改正) ✓ 事業初期段階の派遣が想定されている。

災害等の不可抗力の事態により空港が機能不全に陥った場合に迅速な対応が出来ないのではないか。

- 災害等が発生した際には、**運営権を一時的に停止し国が空港運営事業を行うこと**となっている。
- ただし、**事故発生時など、緊急事態に該当するかどうか**が必ずしも明確とは言えないものもあるため、あらかじめ国と事業者の役割分担を明確化しておく必要がある。

■ 不可抗力の事態が発生した場合の措置



《課題》

- 不可抗力の事態として、先行事例の例を見ると「**事故**」が明確には位置付けられていない。
- 平成27年4月の事故では、滑走路の一時閉鎖と計器着陸装置の一部損傷による欠航が相次いだ。が、国の迅速な対応で早期復旧が図られた。
- 事故が発生した場合、早期の機能回復が最重要課題だが、**機能復旧に多大なコストがかかる**とともにその原因調査には**長期間を要する**。
- こういった際に、迅速な初期対応を図るために**事故を想定した空港機能の回復の仕組みや役割分担**についても十分検討しておくことが望ましい。

《想定されている不可抗力の事態》

仙台空港特定運営事業等 公共施設等運営権実施契約書 別紙1 定義集

(93)「不可抗力」とは、本契約の義務の履行に直接かつ不利に影響を与えるものであって、以下の1つ以上に該当する事象(あらかじめ国と運営権者の間で合意した基準の定めがあるものについては、当該基準を超えたものに限る。)のうち、国及び運営権者のいずれの責めにも帰すことのできないもので、国又は運営権者によっても予見し得ず、若しくは予見できてもその損失、損害又は障害発生の防止手段を合理的に期待できないものをいう。

- (i) **異常気象**(暴風、落雷、豪雨、強風、ハリケーン、台風、サイクロン、異常熱波又は異常寒波であって、これらが本空港又は周辺において通常また定期的に発生するものよりも過酷であるものをいう。)
- (ii) **自然災害**(洪水、高潮、地滑り、落盤、地震、火災、津波又はその他不可避かつ予見不能な自然災害であって、本空港に重大かつ不可避の損害を生じさせるものをいう。)
- (iii) **内戦又は敵対行為**(暴動、騒擾、騒乱、テロ行為又は戦争行為をいう。これらの場合における国による本空港使用を含む。)
- (iv) **疫病**(法的に隔離が強制される場合を含む。)

経営が上手くいかない場合、事業者は撤退するのではないか。また、倒産等で空港機能停止のリスクがあるのではないか。

✪ 空港のコンセッション事業では、事業者選定の段階から事業実施期間中に至るまで、**空港の安定的な運営を確保するための様々な措置が講じられている。**また、運営権者による**事業継続が困難となった場合も、国又は国の指定する第3者に円滑に引継ぎが行われる仕組み**となっている。

■ 空港の安定的な運営を確保するための主な措置

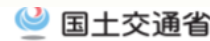
区分	項目	内容
撤退の制限	運営権の処分制限	運営権は、国の承諾なしに処分できない仕組みになっており、運営権者は実施契約期間中の事業実施義務を負う。（国の承諾のうえで運営権の譲渡を受けた者は、当初の運営権者と国との契約を引継ぐことが条件とされる。）
	契約解除時の違約金	事業者の任意で運営権を放棄し、契約を解除する場合は多額の違約金支払いが求められており、容易に事業から撤退できない契約となっている。
健全経営の確保	SPCによる事業実施	他の事業を実施することによる経営破綻等のリスク回避や、参画企業の経営状態の影響を回避するために、特定の事業遂行のみを目的として設立される特別目的会社（SPC）が空港運営事業を実施することとなっている。
	収支計画の事前審査	事業者選定時に、健全経営が担保されるよう、収支計画の妥当性も審査されることとなっている。
	用地外業務の事前承認	空港用地外での事業（空港運営事業以外の事業）を行う場合は、国の承認が必要であり、本業以外の事業拡大による財務悪化等のリスクは少ない。
	財務情報等の報告義務	運営権者に半年ごとの業務実績と財務情報の国への報告義務が規定されており（運営権者のHPでも公表）、国が財務上の健全性を把握できる仕組みを担保。（突然、倒産し、空港機能が停止する事態は想定しづらい。）
事業継続困難時	国による運営の担保	運営権者の倒産等で事業継続が困難となった場合は、国が責任を持って運営が継続するよう措置する仕組み。 ① 運営権の取り消しにより、国又は国の指定する第3者が空港運営を実施。 ② 運営権設定施設とならないターミナルビル施設についても、ビル事業開始後遅滞なく国を予約完結権者とする売買の一方の予約契約を締結（国が所有権を有さない施設の引き継ぎを円滑に進めるための担保）

2-5 サービス水準の確保

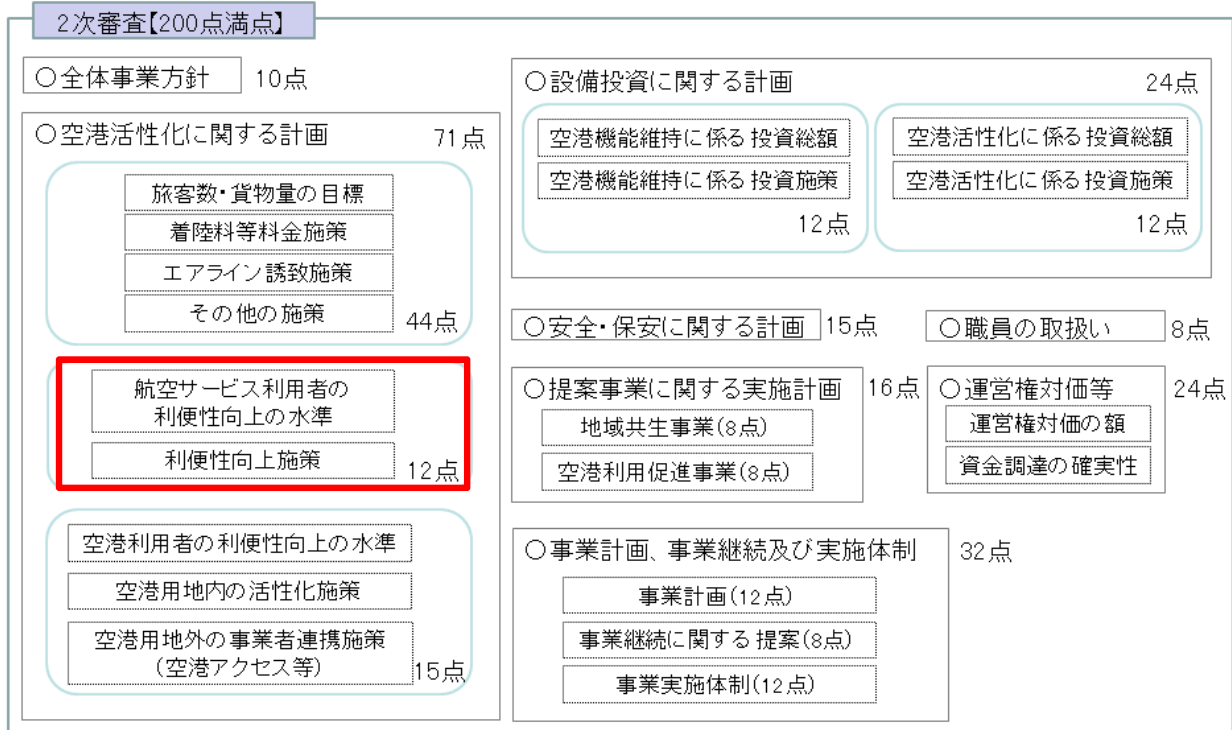
民間が運営することで利益追求が最優先となり、過度な効率化によるサービス水準の低下や利用者負担の増加に繋がるのではないか。

- 事業者選定において「利用者利便の向上に関する提案」は重要な評価項目。単に利益優先の事業者は選定されない仕組み。
- 提案内容は契約上の実施義務であり、国によるモニタリング対象となっているため、提案に基づく適正な事業実施も担保。
- 評価基準は地域の意向も反映し空港ごとに策定されるため、より地域のニーズに適合した事業者を選定することが可能。
- 地域独占性が強いインフラであるものの、新幹線や他空港との競合関係があり、民間運営に委ねてもただちに、サービス水準の低下につながるとは考えにくい。

優先交渉権者選定基準の概要(第2次審査)



※仙台空港における例 空港ごとの特性に応じて変更され得る



事業者は選定基準に沿って事業計画を提案

事業者の選定(選定委員会による審査)

運営権者と国が基本協定・実施契約を締結

- (契約の構成)
- 実施契約書
 - 基本協定書
 - 募集要領等
 - 要求水準書
 - **提案書類**

空港運営事業の実施

国によるモニタリング

(出典)第2回空港活性化部会航空局講演資料

※選定基準に地域の意向を反映させることが重要。

空港アクセスの改善にどのような効果が期待できるのか。

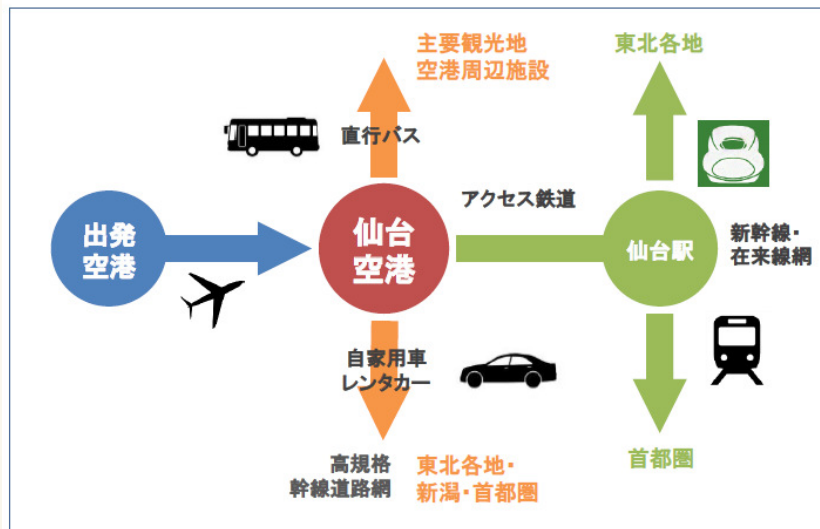
- ✦ 空港アクセスの改善は、従来から県や関係自治体を中心となって取り組んでおり、道路等のインフラ整備や他の交通モードとの連携など、運営権者だけで担うことが難しい課題であるため、空港経営改革を導入した場合においても、引続き県等が主導的な役割を果たすべきである。
- ✦ 一方で、空港アクセスは、運営権者の選定手続きにおける提案項目とし、その配点比率を高めることなどにより、より効果的な提案を引き出すことも期待できる。(駐車場施策や、運営権者独自の交通事業者との連携、地域の取組みとの連携など)

■ 先行事例(仙台空港の例)

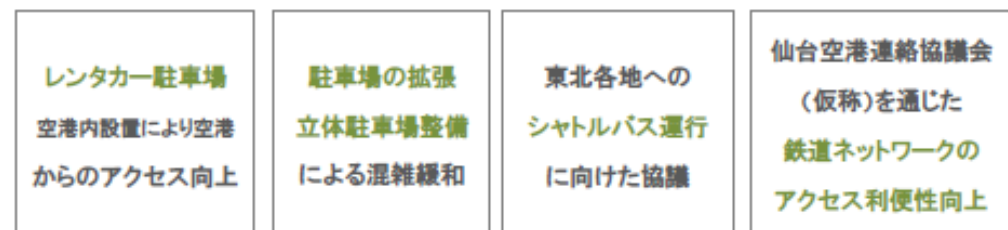
- ✦ 仙台空港では「空港アクセス事業者(鉄道, バス, タクシー等)との連携方法」を30年間の基本施策と5年間の具体的施策に分けて提案することが求められ、一定の点数が配分された。
- ✦ 落札者の提案では「マルチモーダルハブ」をキーワードに、アクセス鉄道とJR在来線との連携や東北各地の主要観光地との間をシャトルバス運行する等の提案がなされている。

マルチモーダルハブ

航空ネットワークと複数の交通ネットワークが集結し、円滑に接続される結節点となる



空港アクセスの利便性向上



(出典)仙台空港特定運営事業等の優先交渉権者選定に係る客観的評価結果等の公表等について:資料2 提案概要(東急前田豊通グループ)

現在の空ビルは、中期経営計画を策定し、様々な取組みを行っているが、これが生かされなくなるのではないか。

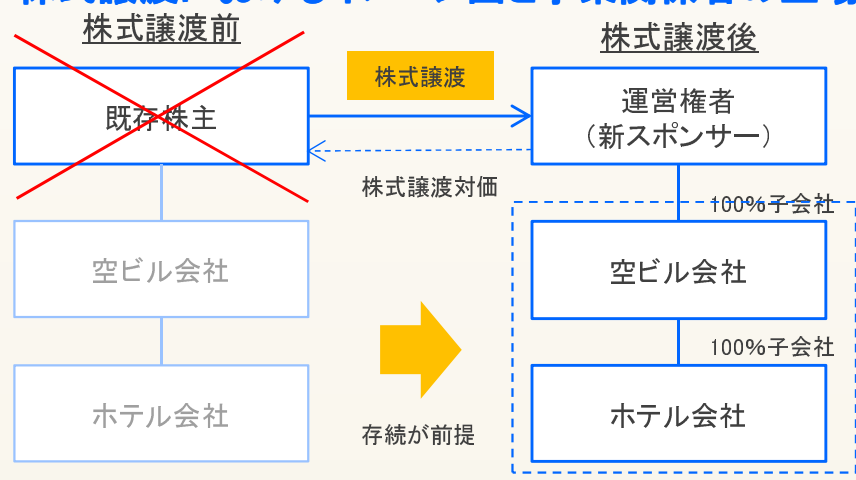
- ✦ 空港経営改革を行う場合は、ターミナル事業は運営権者に引継ぐものとし、その手法としては事業譲渡と株式譲渡が想定されているが、株式譲渡により承継を行う場合は、現在の空ビルは運営権者の子会社として存続(又はSPCと合併)する。(※)
- ✦ ビル運営のノウハウのある空ビルは、空港運営の実行部隊として期待されており、これまでの取組みの成果は、新たな運営の土台として生かされることとなる。(従業員の雇用も確保されることが前提となる。)

■ 運営権事業で想定される空ビル会社の取扱いに関する基本的な考え方

ターミナルビル事業の承継手法としては現行の空ビル会社の存続が前提となる「株式譲渡」が想定される

- ✦ ターミナルビル事業の譲渡方法としては、「株式譲渡」か、「事業譲渡」の2つの手法が一般的に想定されている。
- ✦ 「株式譲渡」の場合は運営権者の下で存続することが前提となる一方で、「事業譲渡」の場合は運営権者にターミナルビル事業が譲渡された時点で、現行の空ビル会社は主たる営業資産を失うことになるため、基本的には解散が前提となる。
- ✦ 空ビルはエアポートホテルの建物を所有し、かつ空ビルの100%子会社が管理運営しているが、事業譲渡の場合は譲渡対象にホテル事業を含むか否かが論点として残るが、株式譲渡の場合は基本的にはホテル事業も一体となって承継。
- ✦ 広島空港においては、従業員の雇用の確保や、ホテル事業との一体運営を前提の要否について検討した上で、より望ましい手法を選択する必要がある。

■ 株式譲渡におけるイメージ図と事業関係者の立場

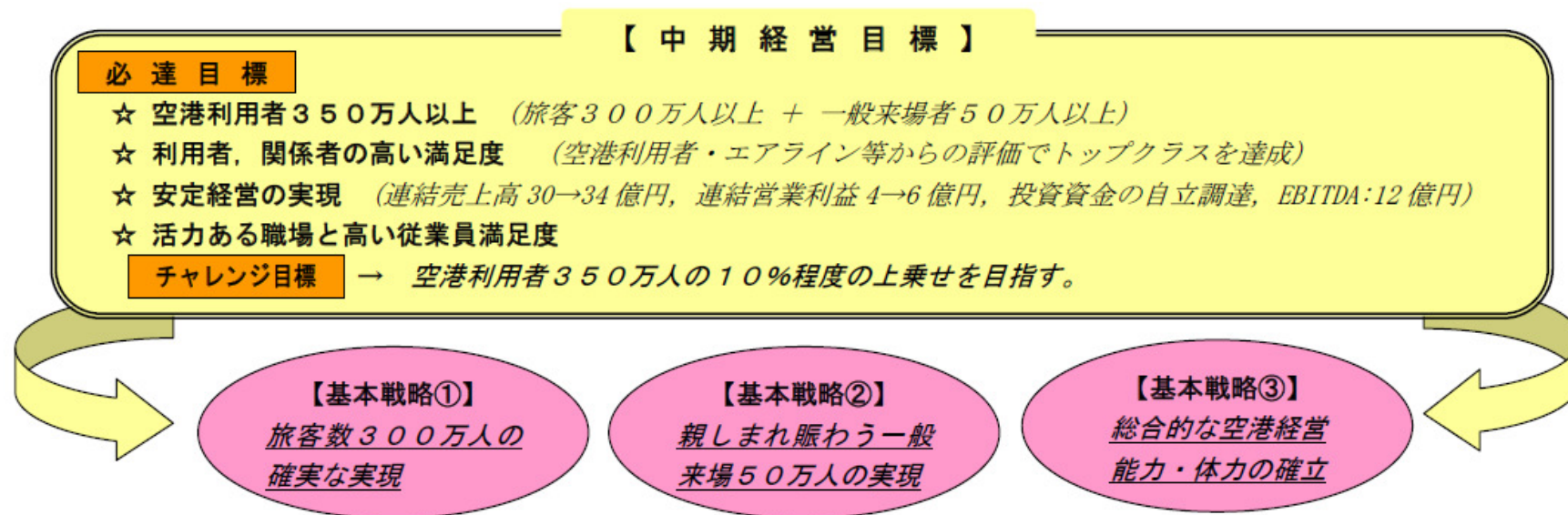


ステークホルダー	運営権事業を導入した際の取扱
既存の株主 (県含む)	運営権者に株式を譲渡した時点で、空港経営への関与はなくなる。譲渡時に株式譲渡対価が支払われる。
空ビル会社 ホテル会社	運営権者の子会社として存続することが前提。
空ビル会社等 の経営陣	運営権者が新たな経営陣を選定する。
空ビル会社等 の従業員	会社が存続するため、現行の雇用条件を維持した上での継続雇用が前提となる。

子会社として存続、又は運営権者のもとに統合

※第1段階としてはSPCの子会社となるが、第2段階として運営権者が設立したSPCとの合併(SPCを存続会社とする吸収合併)も想定される。
(仙台空港では平成28年2月に仙台国際空港株式会社(SPC)を存続会社として、仙台空港ビル株式会社(関連会社の仙台エアポートサービス(株)含む)と仙台エアカーゴターミナル(株)を合併。)

- ✈ 広島空港ビルディングでは、平成24年度に中期経営計画(2012～2016年年度)を策定。
- ✈ 基本戦略として、①「旅客数300万人の確実な実現」、②「親しまれ賑わう一般来場者50万人の実現」、③「総合的な空港経営能力・体力の確立」を掲げ、様々な取り組みを進めている。



基本戦略と主要施策	基本戦略①		基本戦略②	基本戦略③
	国内	国際		
主要施策(1) 空港利用者の確保と賑わいの創出				
① 広島県空港振興協議会と連携した「空港アクセスの改善」	○	○	○	
② 他空港や新幹線との差別化を図るための「ビジネスラウンジのリニューアル」	○	○		
③ ターンテーブルの増設など「国際線の利便性向上」		○		
④ 経営一体化を見据えた「エアポートセールス・エアカーゴセールス機能の強化」	○	○		○
⑤ 魅力ある店舗構成を目指した「レストランゾーンの活性化」	○	○	○	
⑥ お客様の視点に立った「ショッピングモールの再配置」	○	○	○	
⑦ 空港利用者の定着・増加に向けた「(仮)広島空港会員制度の創設」	○	○	○	
⑧ 計画的な施設整備等による「エアポートホテル・フォレストヒルズガーデンの競争力強化」			○	
⑨ 定常的な賑わい創出のための「空港ミュージアム化計画」など	○	○	○	
⑩ 機動的な情報発信による「広報・宣伝機能の強化」	○	○	○	
主要施策(2) コストの低減				○
主要施策(3) 人事施策の刷新				○

◆基本戦略1に基づく取り組み

- 新規路線開拓(エアポートセールス)への積極的関与(県と共同でのエアポートセールスなど)
- 施設利用料の見直し(国際線の維持・拡大に向けた割引制度の導入)
- 空港アクセス改善に向けた県等との連携(空港連絡バス多頻度化支援, 路線新設の実行委員会参加等)
- ビジネスラウンジの拡張・リニューアル(ビジネス客への質の高いサービスの提供)
- 国際線手荷物受取所ターンテーブルの増設(国際線の増加への対応)
- 平成27年事故後の早期利用回復に向けた緊急キャンペーンを主導(県, 航空会社, 旅行会社と連携)

◆基本戦略2に基づく取り組み

- イベントの拡充(エアポートフェスタの季節開催やテーマイベント(コスプレ・アニメ等)など年10回以上開催)
- 空港ミュージアム化の推進(空港見学ツアー, 航空ミュージアム(フライトシミュレーターの設置など)
- 余剰スペースの有効活用(送迎デッキでのビアガーデン・カフェテラス など)
- 周辺施設との連携(三景園, 中央森林公園などとの相互広報 など)
- 満足度調査・おもてなし活動(顧客満足度調査アンケート, おもてなしバッジの配布など)
- レストランゾーン・ショッピングゾーン活性化(グルメフェアの開催, 駐車場割引キャンペーン)
- 仕掛ける広報の推進(マスコットキャラクター「ソラミィ」, テナント・イベント情報の定期発行 など)

◆基本戦略3に基づく取り組み

- 取締役会の改革(少数化による機動的な経営)
- 組織改編・執行役員制度の導入(迅速な業務執行・責任体制の明確化)
- 経営諮問会議の設置(出資者等への情報開示の強化)
- 人事・賃金制度の改正(空港の総合的運営を担う人材の計画的育成・成果志向の強化)
- 部長職のプロパー化(プロパー社員の育成の加速)

現在は、空ビルがホテルやフォレストヒルズガーデンを一体的に運営し、施設間の連携が図られているが、それが難しくなるのではないか。

- ➔ ホテル・フォレストヒルズガーデン・県営駐車場等の空港周辺施設は、現状を踏まえると一体的に運営されることが望ましい。
- ➔ ただし、これら施設は、国が設定する空港運営権の対象範囲外となり、運営権者の必須事業として位置付けることは制度上想定されていないので、国と調整して、運営権者の選定基準に「周辺施設に関する運営施策を評価する項目」を設け、「一体的な運営を前提とした効果的な事業提案を引き出す」などの工夫が必要。
- ➔ なお、県有施設の中には県からの委託料収入がないと収支上、成立しない施設もあるため、指定管理者制度等を活用した県の一定関与は引き続き必要である。

■ 周辺施設の取扱に関する基本的な方向性

一体的な運営を前提とした事業提案を求めることが想定

- ➔ 周辺施設は、国が設定する運営権の対象施設ではないため、運営権者の必須条件化とすることは制度上想定されていない。
- ➔ そのため、周辺施設の運営やその有効活用に関する事業提案を応募者に求め、その提案の範囲で業務履行を求めることが想定される。

民間事業者の選定基準を工夫することで効果的な提案の誘引が可能

- ➔ 運営権者の評価項目に周辺施設の運営施策に関する一定の配点を設けることで、一体運営を前提とした効果的な事業提案を引き出すことも可能に。
- ➔ 空港活性化の一方策として、空港周辺施設の一体的な運営が地域として重視されるため、評価項目に適切に反映されるよう国に要望する必要がある。

■ 一体的な運営にあたっての留意点

周辺施設が空港運営事業に悪影響を及ぼさないような仕組み上の配慮が必要

- ➔ 周辺施設の一体的な運営を国に要望する場合であっても、空港施設本体の運営に制限が生じたり、財務上の悪影響がないような工夫が必要。
- ➔ 特に、フォレストヒルズガーデンは、利用料金収入だけでは事業の採算性が成立せず、県からの委託料収入が不可欠であるため、現状同様、指定管理者制度を活用し、県が引き続き、適正な水準の委託料を支払うことが必須である。

■ 周辺施設の運営に対する民間事業者の意見

エアポートホテル

- ➔ ホテル事業のリスクや将来の更新投資の増大を懸念する声もあったが、グループ会社等でホテル運営の実績がある者を中心にホテル運営への抵抗はなく、運営可能との回答も複数あった。

フォレストヒルズガーデン

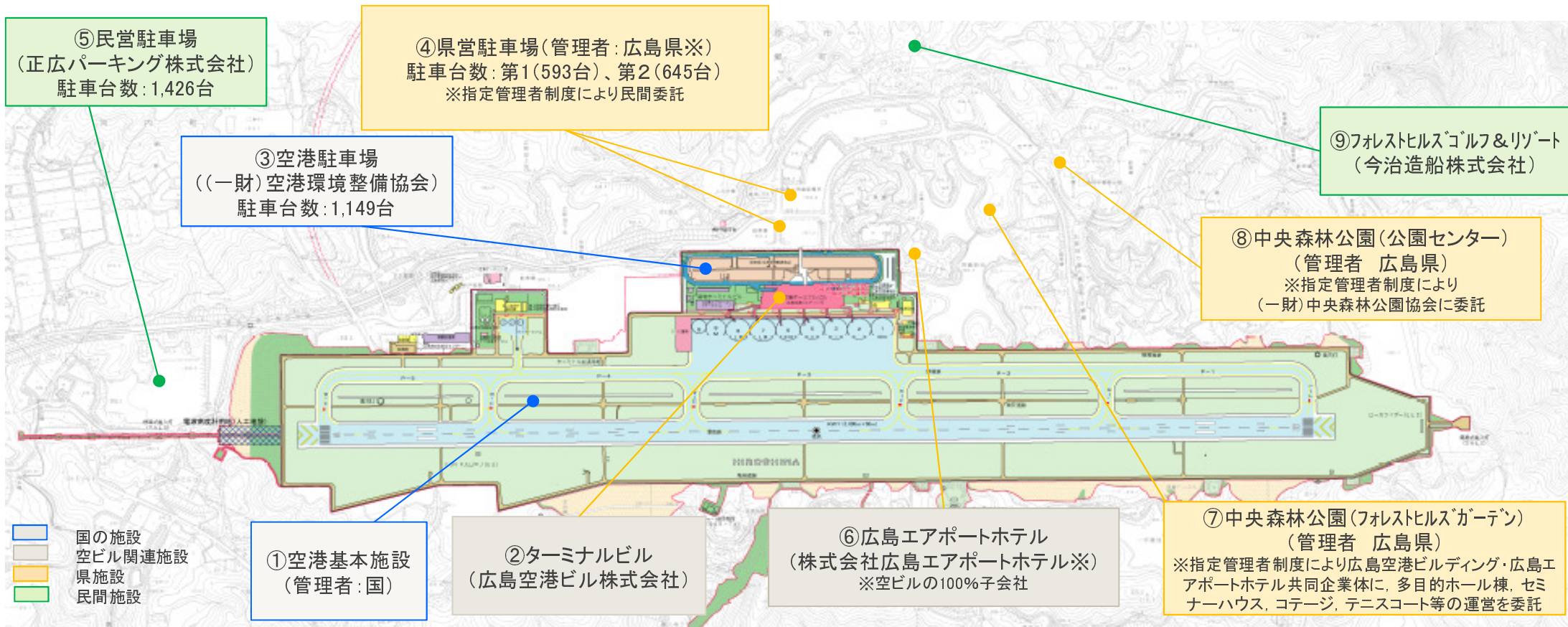
- ➔ 空港事業との関連性を見出しにくく、運営受託に対して慎重な姿勢を示す者がいる一方で、県による指定管理者制度が継続し、民間が採算リスクを負わない仕組みであれば、検討の余地があるという意見もあった。

県営駐車場

- ➔ ほぼすべての者が広島空港駐車場との一体的に管理・運営することが適当との意見で共通していた。
- ➔ 駐車場全体としての運用の柔軟化や利便性の向上を図る効果が期待できる他、将来の立体駐車場化や県営駐車場敷地を商業施設等に活用するなどの展開も考えられる。

※エアポートホテル(H23の空ビルが100%子会社化)は、H24年度から3年連続で黒字を達成するなど、経営状況は着実に改善してきているが、必要な投資のための財源を自ら賄うまでには至っていない。

(参考) 広島空港の基本施設及び周辺施設

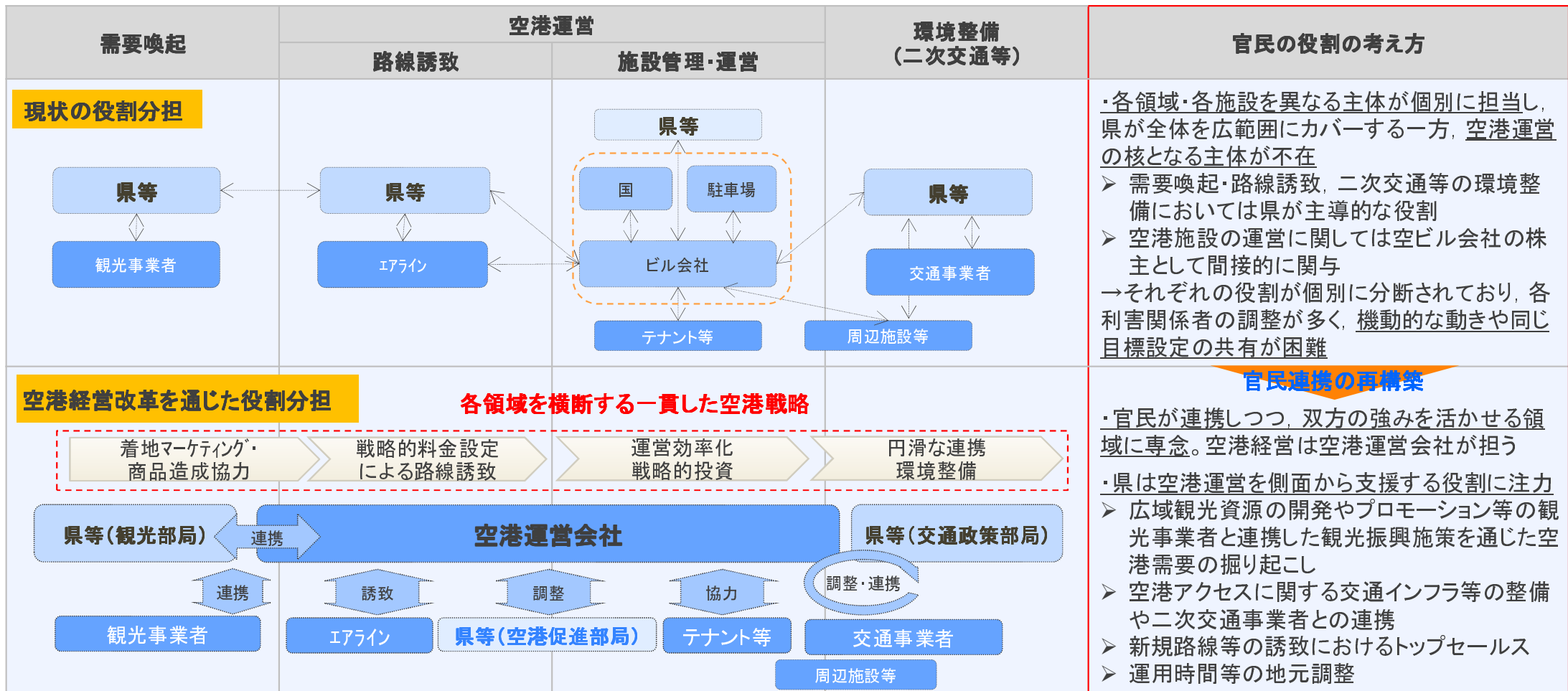


国の進める空港経営改革においては、①～③を一体化し民間委託することが基本的な仕組みとして想定されているが、周辺県有施設等についても、オプション事業として、その有効活用に関する事業提案を引き出すことが想定される。

民間に委託すると県や関係自治体が空港振興に関わらなくなるのではないか。

- ✦ 路線誘致や施設の管理運営など、空港運営の専門的な分野については運営会社が主体的に担うこととなる。
- ✦ 県(地域)は、空港を中心とした中長期の地域戦略の立案や、地域の観光振興策による空港需要の創発、空港アクセスの改善など、地域(県)にしかできない役割に注力することが可能となる。
- ✦ なお、官民協議会の活用など、運営権者が適切に地域と連携するための措置も重要となる。

■ 空港経営改革(一体運営・民間委託)による官民連携の再構築



先行事例では参加者の大部分は地元以外の手企業であり、地元企業はコミットできないのではないか。

- ✦ 国内の空港事業への参画を検討している民間事業者への意見聴取では、「**空港運営事業を成功させるためには、地元企業を含め地域との積極的な連携が不可欠**」と全社が認識しており、地元企業にとっても様々な事業展開の可能性はある。
- ✦ 仙台空港の運営権事業では、落札コンソーシアムの構成員に地元企業は含まれなかったものの、**既に地元経済団体等との連携が進められているほか、仙台及び東北地方の活性化に資する事業を展開することが計画されている。**
- ✦ また、宮城県が設置した「**仙台空港600万人、5万トン実現サポーター会議**」のように、**地元企業を交えて地域の機運を醸成させる仕掛けづくりも考えられる。**
- ✦ なお、空港関連業務については、運営権者の関連企業に限定することなく、サービスに応じた適正な調達が行われるものと考えられ、**地元企業がこれまでの業務経験・実績に基づく優位性を活かして、業務が継続される可能性が高いと考えられる。**

■ 地元企業の参画方法

- ✦ コンソーシアムの構成員として応札
- ✦ コンソーシアムの協力企業という位置づけでコンソーシアムから一部業務を受託
- ✦ コンソーシアムの構成員・協力企業にならなくとも、運営権者と連携協定等を締結して協業、あるいは過去の経験・実績に基づく優位性を活かして業務を受託

■ 仙台空港600万人、5万トン実現サポーター会議

- ✦ 選定プロセス開始前から事業者選定後まで、全5回開催され、講演・パネルディスカッション・参加者同士の意見交換が行われている。

(開催状況)

- | | | | | | |
|-----|---------|-----|----------|-----|---------|
| 第1回 | 平成25年7月 | 第2回 | 平成25年11月 | 第3回 | 平成26年6月 |
| 第4回 | 平成27年2月 | 第5回 | 平成28年1月 | | |

■ 仙台空港における地元団体・地元企業との連携等

- ✦ JR東日本と連携協定を締結し、仙台空港アクセス線の利便性向上のため運行本数の充実や沿線の利用促進を図る
- ✦ 東北経済連合会・宮城県商工会議所・宮城県食品輸出促進協議会等と連携し、地元地域の農産物の販路確保をサポート。航空貨物に限定せず、仙台塩釜港と連携して船舶貨物も扱う
- ✦ 東日本大震災で大きな被害を受けた貞山運河沿いで進められている桜の植樹活動の支援を実施
- ✦ コンソーシアム企業の一つが施設の管理・運営に参画している参議院議員会館(PFI事業)で、宮城県・岩手県・福島県の復興支援イベントを開催

地元への環境対策などはどうなるのか。

- ✈ 広島空港は、航空機騒音防止法の適用空港となっていないため、国による環境対策事業は行われておらず、**運営が引き継がれた場合も、運営権者にその実施義務はない。**(将来的に航空機騒音防止法が適用された場合は実施義務を負う。)
- ✈ ただし、**県が開港当初から環境調査を実施し、航空機騒音等の状況を監視するとともに、地元へ情報提供を行っている。**(航空機騒音については平成8年に環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準」の適用地域に指定)
- ✈ 運営が民間委託等された場合においても、県による状況監視が継続されることは変わらないが、義務付けの有無に関わらず、**地域との共生の観点から、運営権者にも地域の生活環境への配慮が望まれる。**

県が実施している環境対策(開港時から)

常設局騒音測定

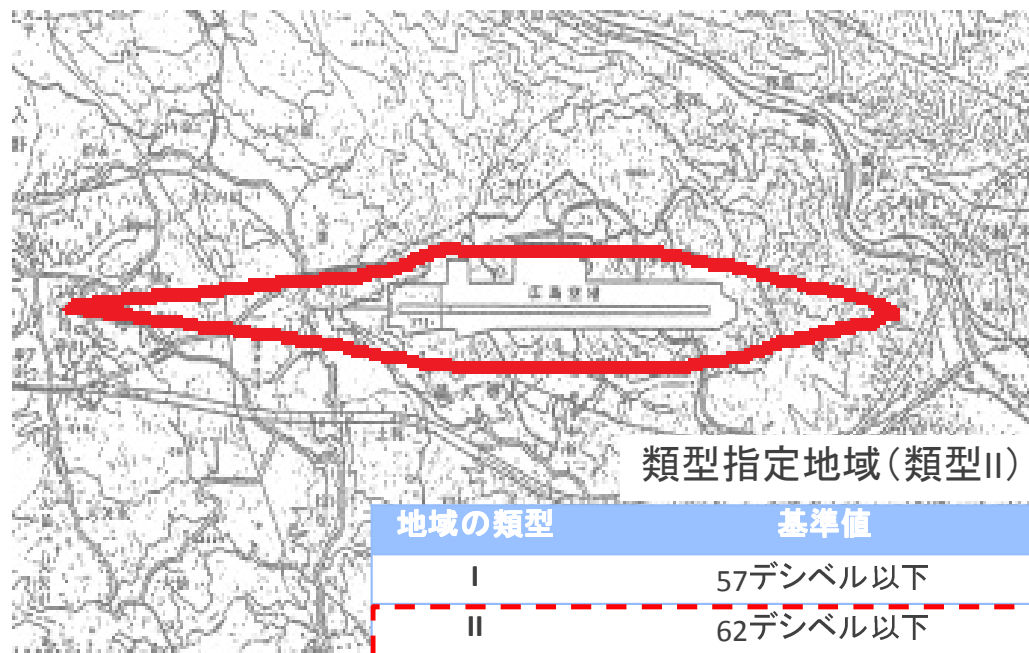
実施内容	航空機騒音の測定
実施時期	常時
調査箇所	5地点(正広, 元兼, 重広, 本郷, 河内)

総合的な環境対策調査

騒音測定	実施内容	広範囲での航空機騒音の測定
	実施時期	年2回(夏, 冬), 各7日間継続測定
	調査箇所	20地点(空港の東西各10地点)
大気測定	実施内容	大気質濃度測定, 気象観測
	実施時期	年1回(7日間継続測定)
	調査箇所	2地点(東西の航空機進入経路直下)
飛行コース高度調査	実施内容	飛行高度, コース(飛行軌跡)調査
	実施時期	年1回(7日間継続測定)
	調査箇所	2地点

地元へ情報提供

航空機騒音に係る環境基準の地域指定図



❖ 広島空港は空港設置者に環境対策が義務付けられる「航空機騒音防止法」の適用空港ではないが、「環境基本法」に基づいて「航空機騒音に係る環境基準」の適用地域として指定されている。**同基準の達成状況等を把握するため、県が常時及び短期測定を実施しており、エリア内で環境基準は達成されている。**

公募時の事業提案について、状況変化等を理由に実施されない場合があるのではないかと。

- ✦ 公募時の事業提案は、実施契約の一部となり運営権者はその実施義務を負う。
- ✦ 運営権者は、事業開始から5年間は提案した具体的施策についての実施義務を負うとともに、事業期間を通じて提案時に示した考え方に則した取り組みが求められる。(提案内容に準拠して作成されるマスタープランは国の承諾なしに変更できない。)

提案内容とその実施義務

事業実施方針

コンセプト・将来像

達成指標(5年後・30年後)

目標(旅客・貨物)

利便性向上の水準(航空利用者, 一般利用者)

※ 未達成の場合も、契約義務違反にはならない。

個別施策に関する提案

料金・誘致施策

他事業との連携
(空港アクセス等)

利便性向上

賑わい創出

設備投資

.....

(提案事項)

5年間

・・・事業開始後5年間の具体的な取り組み

30年間

・・・事業期間中の施策に関する考え方

契約上の義務

※設備投資額についても提案で示される(5年間・30年間)が、提案した設備投資が行われていれば、実際の投資額が提案額と異なっても契約義務違反にはならない。

提案内容に準拠して作成したマスタープランを国に提出・HPで公表 (変更する場合は国の承諾が必要)

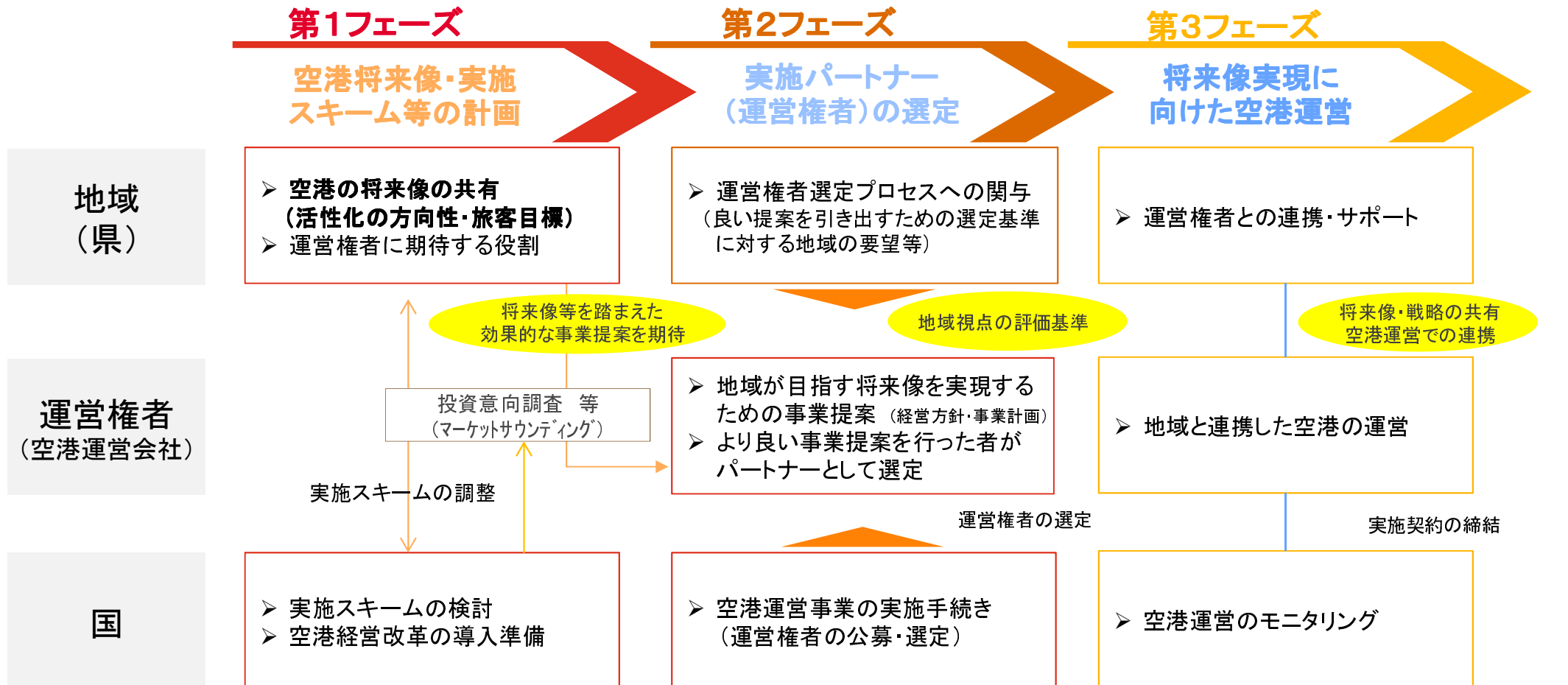
※事業計画(中期(5年)／単年度)及び業務報告書(半期／年間)についても国に提出・HPで公表

※「仙台空港特定運営事業等優先交渉権者選定基準」、「仙台空港特定運営事業等優先交渉権者選定基準の策定理由」を参考に作成。
(提案項目の名称等は、一部省略又はイメージしやすい表現に修正しているため、参照先資料と一致しない場合がある。)

地域として、空港経営改革に期待する点は何か。

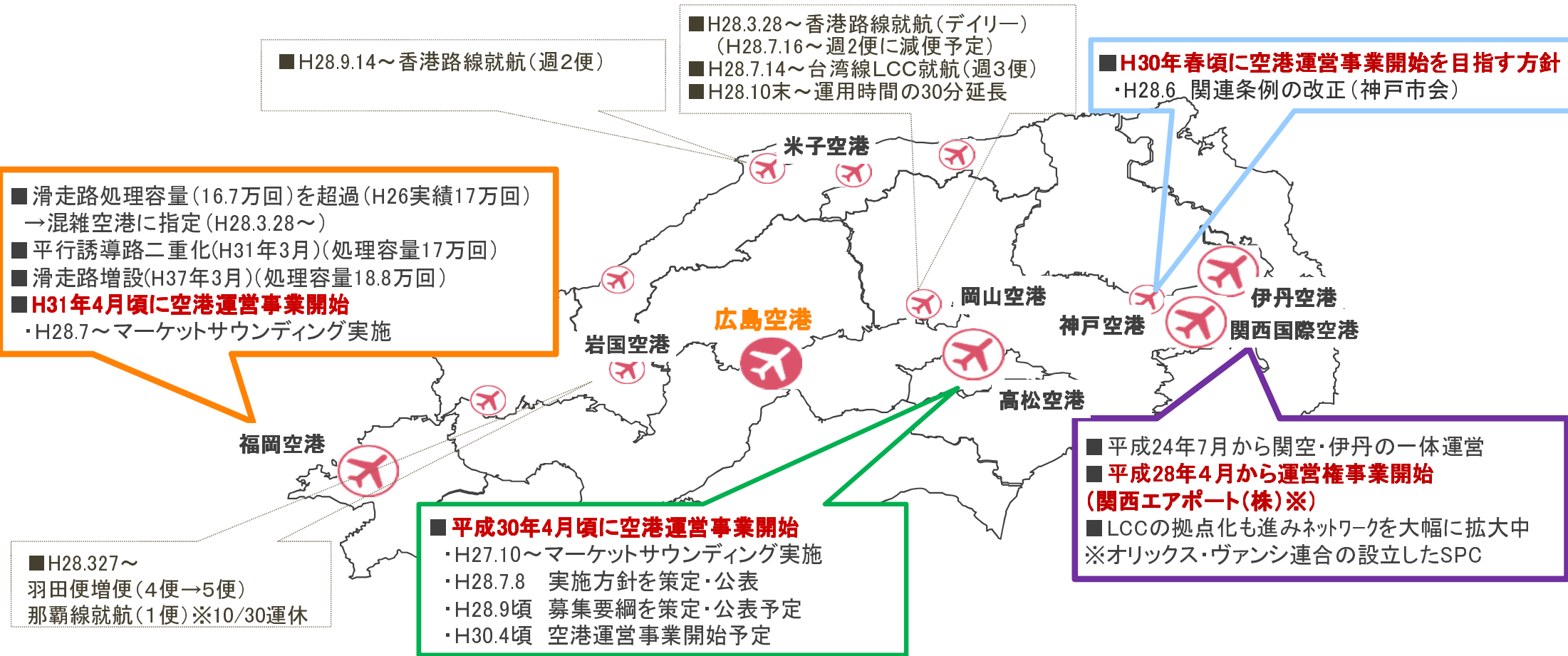
- 空港経営改革を地域の将来像の実現プロセスと捉えた場合、空港経営改革に期待される点として、地域が目指す空港の将来像の実現のための実施戦略を策定・実施する有能なパートナーの選定が期待できる点が挙げられる。
- 地域として目指すべき旅客目標と空港活性化に向けた方向性を示すことで、これを見据えた事業計画に基づく魅力的な事業提案を引き出し、官民双方が戦略を共有しつつ、それぞれの役割に応じた連携した取組みを推進することが可能になるとともに、民間の資金とノウハウを活用することにより取組みの加速化が期待できる。

■ 地域にとっての空港経営改革(将来像の実現プロセス)



3-1 他空港の状況	45
3-2 空港経営改革を導入する場合の標準的なスケジュール	46

3-1 他空港の状況



■ H28.9.14～香港路線就航(週2便)

■ H28.3.28～香港路線就航(デイリー)
(H28.7.16～週2便に減便予定)
■ H28.7.14～台湾線LCC就航(週3便)
■ H28.10末～運用時間の30分延長

■ **H30年春頃に空港運営事業開始を目指す方針**
・H28.6 関連条例の改正(神戸市会)

■ 滑走路処理容量(16.7万回)を超過(H26実績17万回)
→混雑空港に指定(H28.3.28～)
■ 平行誘導路二重化(H31年3月)(処理容量17万回)
■ 滑走路増設(H37年3月)(処理容量18.8万回)
■ **H31年4月頃に空港運営事業開始**
・H28.7～マーケットサウンディング実施

■ H28.3.27～
羽田便増便(4便→5便)
那覇線就航(1便)※10/30運休

■ **平成30年4月頃に空港運営事業開始**
・H27.10～マーケットサウンディング実施
・H28.7.8 実施方針を策定・公表
・H28.9頃 募集要綱を策定・公表予定
・H30.4頃 空港運営事業開始予定

■ 平成24年7月から関空・伊丹の一体運営
■ **平成28年4月から運営権事業開始(関西エアポート(株)※)**
■ LCCの拠点化も進みネットワークを大幅に拡大中
※オリックス・ヴァンシ連合の設立したSPC

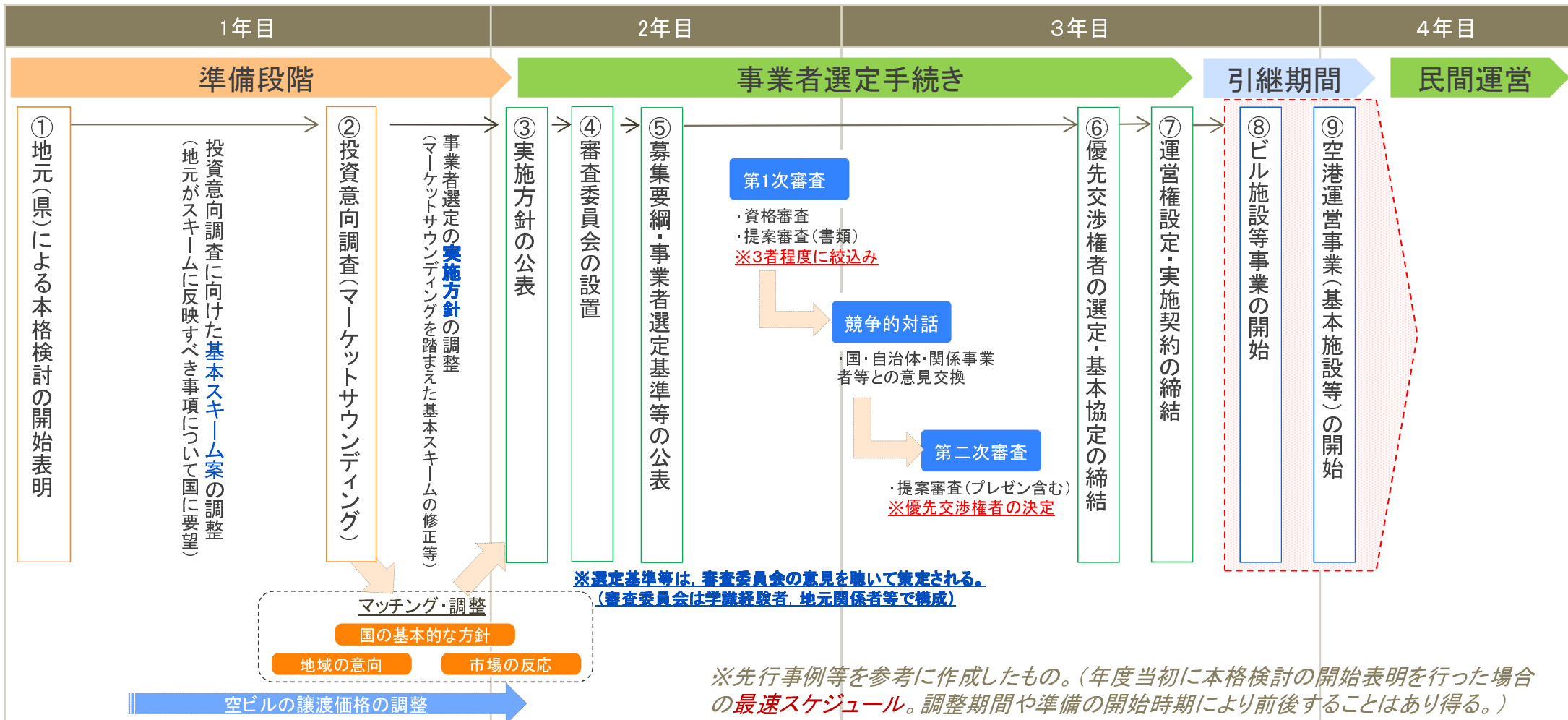
(その他の空港)

- ・ 仙台空港・・・平成28年7月から民間による空港運営が開始(運営権者: 仙台国際空港(株))
- ・ 北海道・・・**新千歳を中核とした道内複数空港の空港経営改革の導入を目指す方針**を知事が表明(H28.3.3道議会にて)
- ・ 静岡空港・・・平成28年5月からマーケットサウンディングを実施(H31.4頃空港運営事業開始予定)

(民間事業者の動向)

- ・ 関空, 仙台の空港コンセッションを契機に, **多くの事業者が空港事業への参入に意欲**を示している。(プレーヤーが増加し競争環境が醸成されつつある)
- ・ 民間事業者による**広島空港の評価は高く参入意欲は高い**。(羽田線の底堅さ・インバウンドのポテンシャル(アジアに近い地理的特性/中四国の中心の立地))
- ・ コンセッション手続きには期間・コストがかかるため, 案件重複を避けるべきとの声もある。(特に福岡, 新千歳などの大型案件との重複)

3-2 空港経営改革を導入する場合の標準的なスケジュール



参画する事業者の想定される動き

参画検討

- ・マーケットサウンディングへの参加・意見提出
- ・地域のニーズの把握(自社リソースの活用可能性)
- ・事業性評価(将来ポテンシャル、関連事業とのシナジー、スキーム等)
- ・連携パートナー(コンソーシアムの構成)の検討

事業提案

- ・事業計画(5年後・30年後の利用目標と投資計画等)
- ・応札価格(施設状況や将来収支等)
- ・航空会社との交渉(運営後を見据えた路線誘致)
- ・地元企業・関係者との調整(事業連携等)

地元機運の醸成・情報発信 (例) 仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議、福岡空港等の運営及び地方創生に関する研究会(九経連)等