

基本スキーム(案)公表以降の地域の取組

平成29年11月7日

空港経営改革推進委員会 第2回会議

基本スキーム案及びマーケットサウンディングの概要	3
広島空港の経営改革のスケジュール(H29.10時点の予定)	4
国が策定する実施スキーム等	5
空港活性化部会の提言の反映状況(基本スキーム案の内容等)	6
他の国管理空港のスキームとの比較	7
優先交渉権者選定基準(先行空港の例)	8
審査委員会の構成(先行空港の例)	9
地域活性化に資する運営権者選定の実現に向けて	10
導入プロセスにおける地域の取組	11
委員会の活動スケジュール	12
(参考)将来目標の策定【第1回資料再掲】	13
(参考)広島空港アクセス対策アクションプログラムの見直し【第1回資料再掲】	14
(参考)先行空港の状況(仙台空港)	15
(参考)先行空港の状況(高松空港)	19

- 空港経営改革の具体的手続きの第1歩として、地元意見を踏まえた制度設計案(基本スキーム案)を国が公表(10/13)
- 事業参画を検討する民間事業者等から、基本スキーム案に対する意見を募集(意見募集は11/30まで)
- 提出された事業者意見を踏まえて、平成30年10月頃に同事業の実施方針(事業スキーム等)を国が策定・公表予定

◆基本スキーム案の概要

《事業期間》

- 30年間(不可抗力等による延長含め最長35年間)

《事業方式》

- 国は公募により運営権者を選定(公共施設等運営権を設定)(二段階で審査, 二次審査の前には競争的対話等を実施)
- 運営権者は本事業(滑走路等とターミナルビル等を一体的に運営)の遂行を目的とするSPC(特別目的会社)
- 国は運営権者から運営権対価を収受

《空港周辺施設の一体的な運営》

- ビル施設事業者所有のエアポートホテル及び空港周辺県有施設(県営駐車場等)について運営権者が一体的に運営

《スケジュール》

- 平成30年10月頃・・・PFI法に基づく実施方針の公表
- 平成31年2月頃・・・募集要項等の公表(公募の開始)
- 平成32年5月頃・・・優先交渉権者の選定
- 平成33年4月頃・・・空港運営事業の開始

◆マーケットサウンディングの概要

《意見募集期間》

平成29年10月13日～11月30日

《意見提出の方法》

- 参加企業事業者は、国に関心表明書・誓約書を提出(バーチャルデータルームへのアクセス権限の設定)
- 事業者はバーチャルデータルーム上で意見を提出

《手続き期限等》

- ID申請フォームの提出 平成29年11月2日
- 関心表明書・誓約書の提出 平成29年11月10日
- 回答フォーム提出 平成29年11月30日
(基本スキーム案への意見等)

※守秘義務対象等資料

- 回答フォーム
- 空港経営改革について
- 広島空港インフォメーション・パッケージ(IP)
- 広島空港周辺における県有施設の概況(広島県)

広島空港の経営改革のスケジュール(H29.10時点の予定)



H27

H28

H29

H30

H31

H32

H33~

地元検討

国手続き

民間運営

スキーム等調整

事業者選定

移行

空港活性化部会での官民議論(H27.12~H28.8)

県基本方針(H29.3)

県から国への提案(H29.5)

マーケットサウンディング(H29.10~11)

PFI法に基づく実施方針の策定・公表(H30.10)

審査委員会設置(地元関係者含む)

募集要項・選定基準等(H31.2)※公募手続の開始

一次審査(H31.7~H31.8)

競争的対話等(H31.10~H32.2)
(応募者と国・関係自治体・関係事業者との対話)

二次審査(H32.3~H32.5)

優先交渉権者の選定(H32.5)

運営権設定・実施契約の締結(H32.7)

ビル施設等事業開始(H32.10)

空港運営事業開始(H33.4)

- 事業実施の前提条件として国が定めるもので、段階的に詳細な内容が決定していく
- 国はマーケットサウンディングによる民間意見を踏まえてスキームを確定
- 応募事業者は、示されたスキームに沿った形で事業計画を提案

基本スキーム案(仮スキーム) ～マーケットサウンディングで公表～

<主な項目>

- ①事業期間
- ②事業範囲
- ③ビル等の譲渡方法
- ④リスク分担(国と運営権者)
- ⑤入札参加資格(実績, エアライン出資, その他の条件)
- ⑥固有条件(地元要望事項等)
- ⑦事業者選定方法(審査委員会設置方針, 審査予定項目等)
- ⑧予定スケジュール 等

※実施方針とほぼ同様の項目(検討段階の項目も重要なものは記載)

※守秘義務対象資料(空港に関する詳細情報等)も開示

民間意見を踏まえた修正等

実施方針(スキームの確定) ～事業者の募集に先立って公表～

<主な項目>

- ①事業期間
- ②事業範囲
- ③ビル等の譲渡方法
- ④リスク分担(国と運営権者)
- ⑤入札参加資格(実績, エアライン出資, その他の条件)
- ⑥固有条件(地元要望事項等)
- ⑦事業者選定方法(審査委員会設置方針, 審査予定項目等)
- ⑧予定スケジュール 等
- ⑨空ビルの譲渡価格
- ⑩運営権対価(最低価格)

※基本スキーム案をベースにスキーム確定

※⑨, ⑩は実施方針(又は募集要項)の段階で公表(基本スキーム案には含まれない)

審査委員会に意見聴取して策定
(審査委員会は実施方針後に組織)

募集要項等(公募の開始) ～具体的な事業者の選定ルール～

<主な開示資料>

- ①募集要項(内容は実施方針の記載内容と概ね同じ)
- ②優先交渉権者選定基準(審査項目・審査のポイント及び配点)
- ③様式集及び記載要領
- ④基本協定書案(優先交渉権者と国)
- ⑤実施契約書案(SPCと国)
- ⑥その他関係契約書案(国有財産等無償貸付契約, 物品譲渡契約)
- ⑦要求水準書案(適切な事業実施のため事業者に課す要求水準)
- ⑧関連資料集及び参考資料集

**※事業者選定の考え方が決定
(どのような提案を重視するか)**

※④～⑧は守秘義務対象資料

空港活性化部会の提言の反映状況(基本スキーム案の内容等)

空港活性化部会の提言		反映状況(現時点の整理)	今後の対応等
項目	概要		
目標設定	<ul style="list-style-type: none"> 将来像実現に向けた適切な目標数値の設定 	<ul style="list-style-type: none"> 国による事業者公募開始(H31.2)までに策定(県基本方針) 	<ul style="list-style-type: none"> 推進委員会の重点テーマ
地域との連携	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者との適切な連携の枠組の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 県と運営権者のパートナーシップ協定(国スキーム案) (内容は選定された運営権者と協議して決定) 既存官民協議会の参画義務(国スキーム案) 	<ul style="list-style-type: none"> 協定内容や協議会のあり方検討(次年度以降に推進委員会で議論)
周辺施設	<ul style="list-style-type: none"> 周辺施設と連携した空港運営の枠組 	<ul style="list-style-type: none"> 空ビルとホテルの一体承継(国スキーム案) 審査予定項目への明記(国スキーム案) (周辺県有施設の利活用を含む利便性向上施策) 県有施設(県営駐車場, フォレストヒルズガーデン)の一体的運営(国スキーム案) 	<ul style="list-style-type: none"> 県施設の具体的運営手法の整理(マーケットサウンディングの結果や推進委員会のアクセス等の議論も踏まえて国・県で調整)
空ビル	<ul style="list-style-type: none"> ホテルと一体での承継 従業員の雇用確保 		
需要創出	<ul style="list-style-type: none"> 県等が中心で取組 効果的な提案の重視(選定基準) 	<ul style="list-style-type: none"> 需要創出やアクセスに係る県の役割の整理(県基本方針) 事業者選定基準に係る国への提案(国への提案) 審査予定項目への明記(国スキーム案) (空港アクセスに関する関係事業者との連携方策等) 	<ul style="list-style-type: none"> 推進委員会の重点テーマ 選定基準への反映(国への働きかけ/募集要項策定時)
空港アクセス			
利便性向上			
危機管理体制	<ul style="list-style-type: none"> 事故発生時等の役割分担の明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 危機管理体制の明記(国スキーム案) 保険付保義務(国スキーム案) 	<ul style="list-style-type: none"> 運用徹底の働きかけ
基本施設等の投資	<ul style="list-style-type: none"> 事業期間の決定における更新投資負担の配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 30年間の事業期間(国スキーム案) (国の資産調査等で更新投資負担を確認) 	<ul style="list-style-type: none"> 運営権対価への適切な反映(国が最低価格を決定)
地元との共生	<ul style="list-style-type: none"> 県が中心となった取組 運営権者とも協力 	<ul style="list-style-type: none"> 運用時間延長に伴う県・市・地元住民の協定 運営権者も地域共生事業を実施(国スキーム案) 	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民との持続的な対話

※選定基準・・・募集要項の公表時に示される「優先交渉権者選定基準」。同基準において業者選考における提案項目ごとの審査のポイントや配点が示される。

他の国管理空港のスキームとの比較

	仙台	高松	福岡	熊本	北海道(7空港)	広島
開始時期	平成28年7月	平成30年4月	平成31年4月	平成32年4月頃(予定)	平成32年頃(予定)	平成33年4月頃(予定)
事業期間	30年 延長オプション30年 +不可抗力延長5年	15年 延長オプション35年 +不可抗力延長5年	30年 +不可抗力延長5年	48年間 +不可抗力延長10年	30年 +不可抗力延長5年	30年 +不可抗力延長5年
事業範囲	基本施設, ターミナル, 空港駐車場の運営	基本施設, ターミナル, 空港駐車場の運営	基本施設, ターミナル, 空港駐車場の運営	・基本施設, ターミナル, 空港駐車場の運営 ・新ビル施設の建設	基本施設, ターミナル, 空港駐車場	基本施設, ターミナル, 空港駐車場及びホテル・周辺県有施設の運営
対価等	・運営権0円超 (契約額は22億) ・株価56億8,750万円	・運営権0円超 (契約額は50億) ・株価16億5,000万円	・運営権1,610億円超 (+収益連動金) ・株価450億円	未定	未定	未定
エアラインの出資	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	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可 ・エアラインが合計で1/3超の出資不可 ・エアラインが1/3超の議決権を有する会社が1/3超の出資不可	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可 ・エアラインが合計で1/3超の出資不可 ・エアラインが1/3超の議決権を有する会社が1/3超の出資不可	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可 ・エアラインが合計で1/3超の出資不可 ・エアラインが1/3超の議決権を有する会社が1/3超の出資不可	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可 ・エアラインが合計で1/3超の出資不可 ・エアラインが1/3超の議決権を有する会社が1/3超の出資不可
事業開始前の株主追加	不可	不可	契約締結後, 10%以内で株主追加可能	不可	不可	不可
空ビル会社のコンペ参加	なし	なし	自治体との出資関係を事前に解消し, 利益相反措置を講じる前提で新設持株会社の参加可(※)	なし	自治体との出資関係を事前に解消し, 利益相反措置を講じる前提で分割会社の参加可(※)	なし
自治体関与	出資なし	出資あり 出資10%以内 非常勤取締役1名, 常勤職員1名の派遣	出資あり 出資10%以内 非常勤取締役1名派遣	出資なし	・パートナーシップ協定(出資なし) ・3空港(国管理以外)は必要に応じ自治体が更新投資等の費用を負担	・パートナーシップ協定(出資なし)

※三セク状態を解消し, かつビル施設事業会社とコンペに参加する会社を分離する点は同一。持株会社(福岡)・分割会社(北海道)がビル施設事業会社の株式を100%保有

優先交渉権者選定基準(先行空港の例)

各空港の提案項目及び配点(二次審査分)

※優先交渉権者選定基準は審査委員会の意見を聴いて定められる

提案項目		仙台	高松	福岡
全体事業方針	将来イメージ・基本コンセプト	10	6	7
空港活性化に関する計画	旅客数・貨物量の目標値 目標とする航空ネットワークの将来像	44	44	24
	着陸料等の料金提案			
	エアライン誘致提案			
	その他航空ネットワークの将来像実現に寄与する提案			
	目標とする航空サービス利用者の利便性向上の水準	12	21	21
	航空サービス利用者の利便性向上に関する提案			
	空港用地外の事業者との連携提案 (空港アクセス等)			
	目標とする空港利用者の利便性向上の水準	15	6	6
	航空サービス利用者以外の空港利用者の利便性向上提案			
		福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力方針(※1)	—	—

提案項目		仙台	高松	福岡
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	12	9	9
	空港の機能維持を目的とする設備投資に関する提案			
	空港活性化を目的とする設備投資の総額	12	15	15
	空港活性化を目的とする設備投資に関する提案			
安全・保安に関する計画	安全・保安に関する計画	15	15	12
提案事業	地域共生事業に関する提案	8	8	10
	空港利用促進事業に関する提案(※1) (国、関係地方公共団体等と連携)	8	8	—
事業計画 事業継続 及び実施体制	事業計画及び事業継続に関する提案	20	10	16
	事業実施体制	12	10	14
職員の取扱い	職員の取扱いに関する提案(※2)	8	8	—
運営権対価等	運営権対価の額 資金調達の実確性	24	40	60

<下線は空港活性化部会の取りまとめ等を踏まえ特に重要と考えられる項目>

配点合計	200
-------------	------------

※1 仙台、高松では「国、関係地方公共団体等との連携事業」が審査項目だが、福岡では「北九州空港との相互補完」を含む県将来構想への協力が実施事業となっており、その協力方針が審査項目となっている。(実施方針で「仮に近隣の国管理空港の運営委託を行う場合、福岡空港の運営権者が当該近隣空港の運営を行うことも可能」な旨も明記)

※2 福岡空港では、事業実施体制の項目に、職員の取扱いも含まれている。

審査委員会の構成(先行空港の例)

- 審査委員会は、有識者を中心に地元関係者を含む8名で構成

		仙台空港	高松空港	福岡空港
委員長		山内 弘隆 (一橋大学大学院商学研究科教授)	加藤 一誠 (慶応義塾大学商学部教授)	山内 弘隆 (一橋大学大学院商学研究科教授)
委員	有識者	鶴川 正樹 (青山大学大学院会計プロフェッション研究科 特任教授公認会計士)	大橋 弘 (東京大学経済学研究科教授)	江口 直明 (ベーカー&マッケンジー法律事務所弁護士)
		高橋 玲路 (アンダーソン・毛利・友常法律事務所弁護士)	鎌田 裕美 (淑徳大学経営学部観光経営学科専任講師)	大橋 弘 (東京大学大学院経済学研究科教授)
		谷口 綾子 (筑波大学大学院システム情報工学研究科准教授)	高橋 玲路 (アンダーソン・毛利・友常法律事務所弁護士)	加賀谷 哲之 (一橋大学大学院商学研究科准教授)
		花岡 伸也 (東京工業大学大学院理工学研究科准教授)	鶴川 正樹 (青山大学大学院会計プロフェッション研究科 特任教授公認会計士)	矢ヶ崎 紀子 (東洋大学国際観光学部准教授)
	地元	宇部 文雄 (東北経済連合会副会長)	石原 俊輔 (四国経済連合会専務理事)	福岡県副知事
		宮城県土木部長	香川県副知事	福岡市副市長
	国	国土交通省航空局航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課長	国土交通省航空局航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課長	国土交通省航空局航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課長

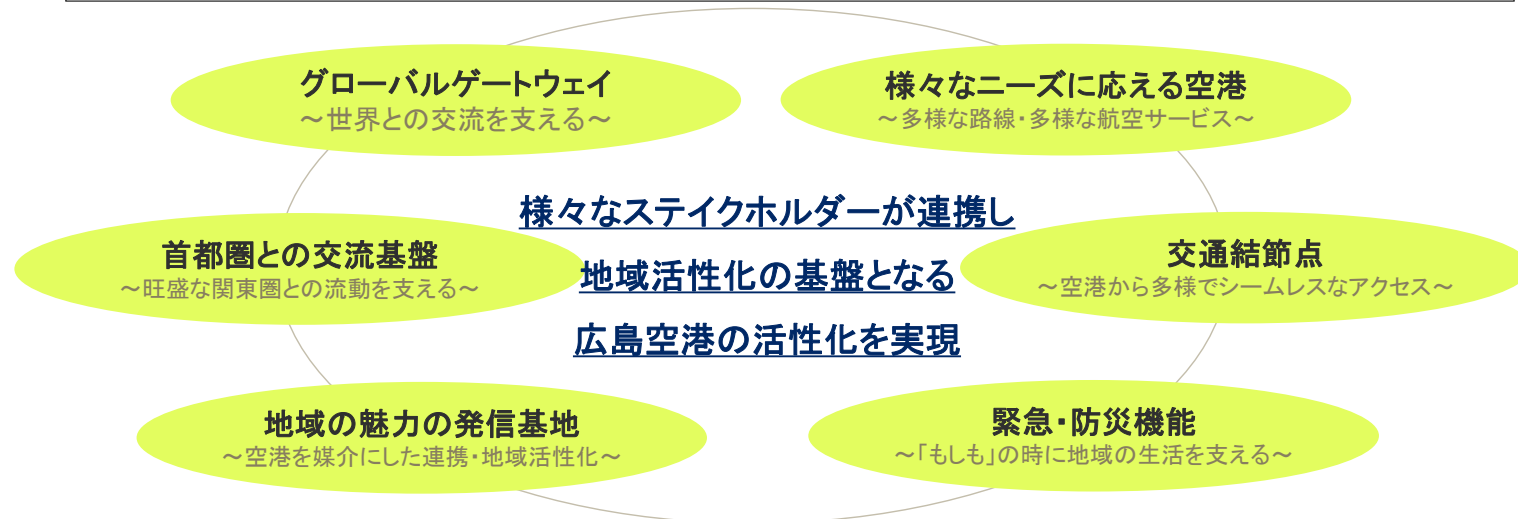
※募集要項の公表までに設置され、優先交渉権者選定基準への意見、事業者からの提案の審査を行う

- 将来像実現に有効な提案が評価されるよう国に働きかけ(選定基準で何を重視するか)
- 参画事業者に対する積極的な発信(将来像の具体化と実現に向けた着実な取組)

これまでに整理してきた将来像

広島からはじまるグローバルネットワーク

- ◆ 多様で利便性の高い航空ネットワーク, 高いアクセシビリティの実現
- ◆ 充実した高速道路網で結ばれた瀬戸内・やまなみエリアを中心とした中四国地方の拠点空港



空港経営改革における地域の役割

空港運営のモニタリング



空港運営のサポート



《そのために何が必要か》

- ①地域として空港運営をモニタリング・サポートする体制が確保されていること
- ②運営権者の事業計画が地域のニーズに沿った内容となっていること

条件整備のための国への提案事項(スキーム・事業者選考の枠組み)

《①連携体制の確保》

- ・県と運営権者のパートナーシップ協定
- ・既存官民協議会への運営権者の参画

《②事業計画(事業提案)と地元ニーズの整合性》

- ・地元ニーズを踏まえた提案が評価される仕組み
(提案項目や配点等の工夫)

今後の地域としての取組(=空港経営改革推進委員会の役割)

提案事項のフォローアップ  提案事項の実効性を高めるための検討・取組の実行

①連携体制を効果的に機能させるために

- ・具体的にどのような協定を締結するか
- ・官民協議会でどのような活動が必要か

②魅力的な事業提案を引き出すために

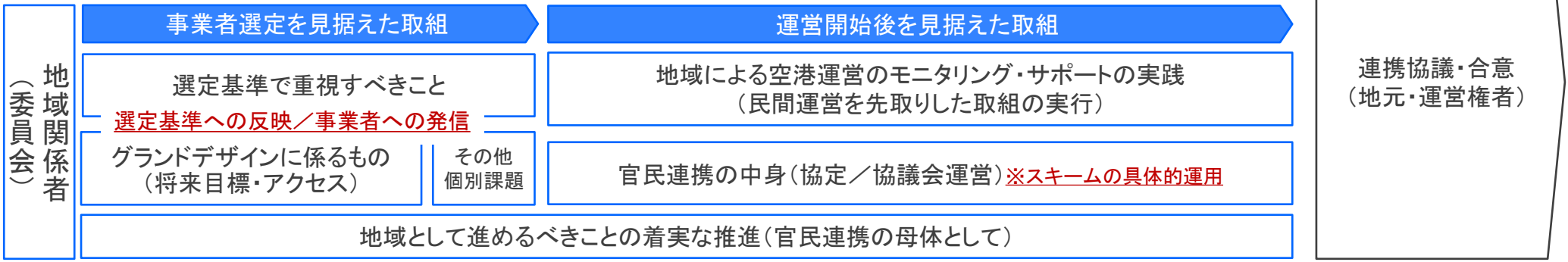
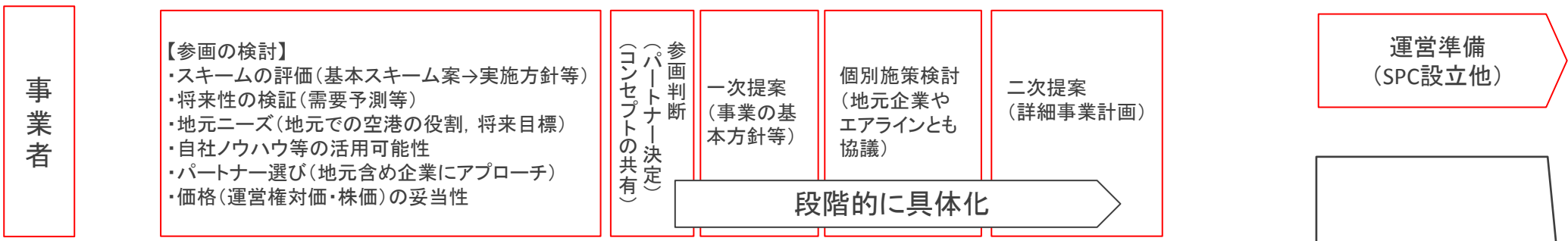
- ・優先交渉権者選定基準で何を重視すべきか
- ・具体的にどのような提案を求めるか

 
地域として進めるべきことの着実な推進(官民連携の母体として)

委員会の活動スケジュール

H29		H30		H31		H32		H33
県から国に提案(H29.5)	マーケットサウンディング (H29.10.11)	実施方針(H30.10)	審査委員会設置	募集要項等(H31.2)	一次審査 (提出期限:H31.7) (結果通知:H31.8)	係事業者と国・関係自治体・関係事業者との対話 (応募者と国・関係自治体・関係事業者との対話) (32.2)	二次審査 (提出期限:H32.3) (優先交渉権者選定:H32.5)	空港運営事業開始(H33.4)
					競走的対話等(H31.10.32.2)		基本協定の締結 実施契約の締結等	ビル事業開始(H32.10)

スキーム等の調整段階	事業者の選考段階	移行段階
------------	----------	------



位置付け

- 長期(概ね30年程度)にわたって運営権者による空港運営が行われる**空港経営改革**において**目指す目標値**
- 目指すべき**広島空港の将来像**を定量的に表すもの

策定意義

- 空港経営改革への導入前後の**地域としての評価指標**(事業提案や開始後の空港運営を地域としてモニタリング)
- 実現に向けて、当事者として運営権者ととも**に空港活性化を進める地域としての意思表示**

期待される効果

- 目標の共有により、実現に向けた**関係者の主体的な取組を促進**(機運醸成)
- 民間事業者の**参画の動機づけ**(事業性の評価指標)
- **有効な事業提案の誘引**(地域ニーズに即した提案)

策定の条件

- **実現シナリオの提示**
 - 県民や企業等のニーズ, 地域の諸構想を踏まえた**長期展望**(ネットワーク・空港アクセス)の裏付け
 - 高みを目指しつつ**実現可能性に説得力のある水準**

検討の視点

航空需要の動向変化

- 世界の長期的な航空需要
- 国内交通の変化
- アジアの経済成長, LCC拡大等

取りこぼし需要の獲得

- 他空港・他モードとの競合
- 移動ルート分析(空路利用拡大の可能性)

新規需要

- 観光需要の拡大
- 広域周遊による利用拡大(空港間連携, 広域DMOとの連携)

利用拡大の条件(仮説)

ポテンシャルの定量化

広島空港アクセス対策アクションプログラム

- 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」を取りまとめ、空港アクセスの基本方針(空港アクセス交通体系)を提示し、具体的な対策を「広島空港アクセス対策アクションプログラム」として策定

これまでの主な取組・成果

- リムジンバス路線の拡充(平和大通線, 呉, 尾道, 三次)
- 白市ルート強化(増便, バリアフリー化等)
- 渋滞時の情報提供の強化(デジタルサイネージ整備他)

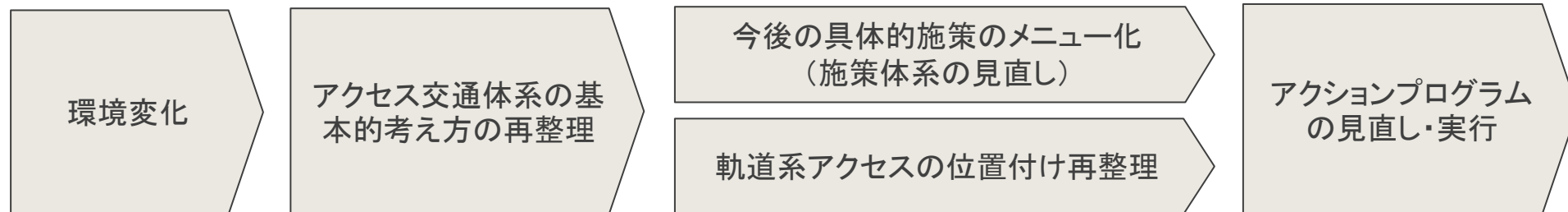
軌道系アクセス

- 年間350万人の航空旅客数が達成された段階で、あらためて軌道系アクセスの整備の再検討について吟味

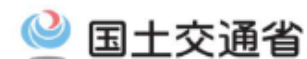
策定後の環境変化

- インバウンドの全国的な急増(FIT旅行者の拡大により、JRLールパスに代表される訪日客向け周遊サービスが拡大。広島でもVisit Hiroshima Tourist Passが登場)
- 瀬戸内DMOをはじめとした広域的な観光の取組の拡大(道路整備の進展を踏まえた広域的なアクセスの検討の必要性)
- 空港経営改革の進展(全国的に導入空港が拡大、広島空港も平成33年頃の導入を予定)

アクションプログラムの見直し



仙台空港における空港運営の民間委託の推進



- ▶ 仙台空港は、国管理空港の運営委託の第1号案件。地元・宮城県は“震災復興の起爆剤”と位置づけ、早くから検討を進めてきた経緯。
- ▶ 平成28年7月1日より、東急・前田建設・豊田通商グループが設立する新会社による運営開始。仙台空港のコンセッションを通じて、東北全体の活性化や震災復興に貢献することが狙い。

仙台空港の将来計画

○将来の仙台空港イメージ

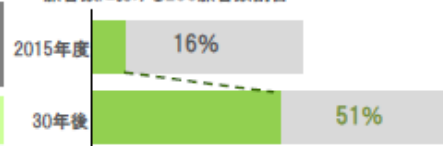


出典：東急前田豊通グループ提案概要

○旅客数の目標値

	2015年度	5年後 (2020年度)	30年後 (2044年度)
旅客	311万人	410万人	550万人
国内	295万人	362万人	435万人
国際	16万人	48万人	115万人
貨物	0.6万t	1万t	2.5万t

旅客数におけるLCC旅客数割合



実現のために必要な対応

旅客数の増加に対する施設機能増強
LCC等が新規に就航しやすい施設の利用料金設定

民間委託を通じた路線拡充の動き

タイガーエア(国際線LCC)新規就航

- ◇仙台～台北便を新設 2016年6月29日～
- ◇仙台空港として初めての国際線LCC

国際線旅客数
前年比 166%
(2016年7月～2017年5月)

エバー航空台北線の増便

- ◇仙台～台北便を増便(週2便→週4便) 2016年10月12日～

スカイマーク神戸線の就航

- ◇仙台～神戸便を再開(1日2往復) 2017年7月1日～

Peach(LCC) 仙台空港拠点化

- ◇仙台～札幌便を新設(1日2往復) 2017年9月24日～
- ◇仙台～台北便を新設(1日2往復) 2017年9月25日～

空港アクセスの拡充

鉄道	定期運行	季節限定
◇仙台空港～仙台(3往復増便) 2017年3月4日～	◇会津若松と直結する高速バス路線開設(1日3往復) 2016年11月14日～ ◇松島・平泉を直結するバス路線開設(松島:1日6往復 / 平泉:1日2往復) 2017年1月25日～	◇安比高原(盛岡駅経由)シャトルバス(冬期運行) 2016年12月～2017年3月 ◇遠刈田温泉(盛岡駅経由)直行バス(冬期運行) 2017年1月～3月 ◇松島・奥松島観光周遊バス 2017年7月21日～9月30日
◇酒田・鶴岡方面を直結する高速バス路線開設(1日2往復) 2017年4月1日～	◇山形駅を直結するバス路線開設(1日4往復) 2017年4月21日～	

仙台空港民営化の目的を達成するためには



仙台空港の将来イメージ

プライマリー・グローバル・ゲートウェイ

東北を発着する旅客に一番に選ばれる
 東北で最も重要な航空貨物の拠点となる

旅客数の目標値

	現在	5年後 (2020年度)	30年後 (2044年度)
旅客	324万人	410万人	550万人
国内	307万人	362万人	435万人
国際	17万人	48万人	115万人
貨物	0.6万t	1万t	2.5万t

1. 路線を増やし、航空需要を増やす

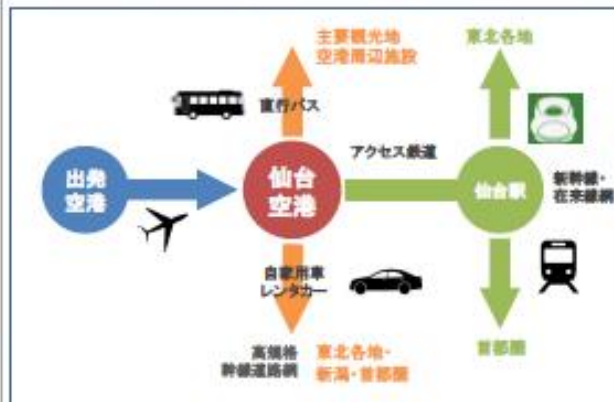
航空ネットワークの拡充

- 国際線**
 - ・4時間圏の直行便拡充
 - ・東アジアハブ路線の増強・大型化
- 国内線**
 - ・FSC(フルサービスキャリア)路線維持
 - ・機材大型化
 - ・LCC(格安航空会社)新規路線拡充
- 貨物**
 - ・ハブ空港への機材大型化・デューリー運転による輸送ルート確立
 - ・港湾と連携したトラックによる共同配送網確立
 - ・輸出支援等による貨物量の急上昇
- 官民連携**
 - ・仙台空港国際化利用促進協議会の活動活性化
 - ・地域と一体となった航空利用促進
 - ・エアライン支援等(就航路線PR)の実施



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

- レンタカー・タクシー 発着場内専用レーン確保 からのアクセス向上
- 鉄道への接続 発着場内専用レーン による接続強化
- 東北各地への ショートバス運行 に向けた接続
- 仙台空港連絡鉄道(新線)を軸とした 鉄道ネットワークの アクセス利便性向上

料金施策と施設整備

- 基本的な考え方**
 - ・エアラインと空港の「協働」
 - ・旅客数・貨物量の増加促進
 - ・エアラインの就航意欲を喚起
- 具体策イメージ**
 - ・旅客数減少時にはエアラインの料金負担を軽減する料金体系
 - ・新規就航時等の割引制度
 - ・エアライン・利用者負担に配慮した施設整備

東北ブランドの発信

- 東北ブランドとは
 美しい四季のコントラスト 伝統文化 食の豊かさ
- ゴールデンルートの形成促進**
 - ・二次交通網整備
 - ・旅行商品開発プロモーション
 - 仙台空港からの東北ブランド発信**
 - ・四季を感じる空港へ・特産品の販促販売
 - ・ロケツアー促進
 - 東急グループとの連携**
 - ・アジア圏主要都市での東北PR拠点化
- 仙台空港国際化利用促進協議会
 東北観光推進機構との緊密な連携による
 東北ブランド認知度向上に向けた取組の推進

2. 空港活性化と設備投資

「安心」「快適」「ホスピタリティ」の提供

国内最高レベルの旅客満足度の実現

インフラとしての「安心」、楽しく過ごせる「快適」、うれしい驚きと感動を与える「ホスピタリティ」の、利用者の感じる3つの体験価値を高め、国内最高レベルの旅客満足度を実現。

旅客増加に先立つ
十分なキャパシティの確保
インフラの基本性能ともいえるべき
旅客のキャパシティを計画的に拡充。



航空サービス利用者の利便性の向上

「空港利用者満足度調査」において、
「空港全体の総合満足度」85以上
十分な旅客取扱能力を確保するため、
設定した基準を満たした設備増設、設備増設投資

目標とする空港利用者の利便性向上の水準

一般利用者の年間乗継者数170万人以上

設備投資総額 341.8億円

空港の機能維持を目的とする設備投資の総額

30年間の設備投資総額:195.1億円

空港活性化を目的とする設備投資の総額

30年間の設備投資総額:146.7億円



将来の空港イメージ

ピア棟の新設(旅客搭乗施設)

- ピア棟の新設により搭乗ゲートを増設
- マルチスポット対応による計機数の増加
- 固定搭乗橋を設置しないことにより、エアラインが負担する搭乗橋使用料を削減し、LCC等の新規就航を喚起



旅客ターミナルビルの改修

- 東北ブランドを発信する物販や飲食等の商業店舗の拡充
- 保安検査場通過後エリアの店舗の拡充
- 安心かつスムーズな搭乗をサポートする設備機能の増強 (サイン・フライトインフォメーションボードの改修、保安検査場待ち時間表示システムの導入等)
- 総合案内所の機能の増強 (外国語対応・観光案内・二次交通案内やチケット販売等)
- 地域住民の方々等のための交流プラザやお迎えの方や到着旅客のためのアライバルカフェ設置



(参考) 先行空港の状況(仙台空港の30年後の将来イメージ<マスタープラン>)



高松空港の将来イメージ

アジア・世界とつながる四国瀬戸内No.1の国際空港

複数のLCCの拠点化を進め、旅客数307万人を達成



旅客数 **307**万人 (国内 225万人、国際 82万人)
 路線数 **13** 路線 (国内 6 路線、国際 7 路線)
 便数 国内 **23** 便/日、国際 **51** 便/週
 貨物量 **1.7**万トン

- <将来イメージの実現に向けて>
- 複数のLCC拠点化に向けた料金施策と受入環境整備
 - 海外や首都圏需要をターゲットとした航空需要の取り込み
 - 魅力的な商業施設づくり
 - 長期にわたる、安全・安心な空港インフラ経営
 - エリアの魅力を高める地域との協働体制

旅客数・貨物量の目標値

	2015年 (現在)	2022年 (5年後)	2032年 (15年後)
旅客数	180万人	260万人	307万人
国内	165万人	209万人	225万人
国際	15万人	51万人	82万人
貨物量	0.6万トン	1.3万トン	1.7万トン

307万人達成への成長ステップ



(参考) 先行空港の状況(高松空港の事業提案の概要)

航空ネットワークの拡大

ターゲット設定

国内線

- LCC拠点である幹線空港(新千歳・成田・福岡等)への新規就航・増便
- 羽田路線の機材大型化

国際線

- 台北・上海・ソウル・香港路線のデAILY化
- 東南アジア(タイ・シンガポール)への直行便の新規就航



料金施策

- 四国瀬戸内エリア最安値の料金設定
- LCCの就航意欲を喚起する料金割引
- エアラインと空港とのリスクシェア

エアラインマーケティング

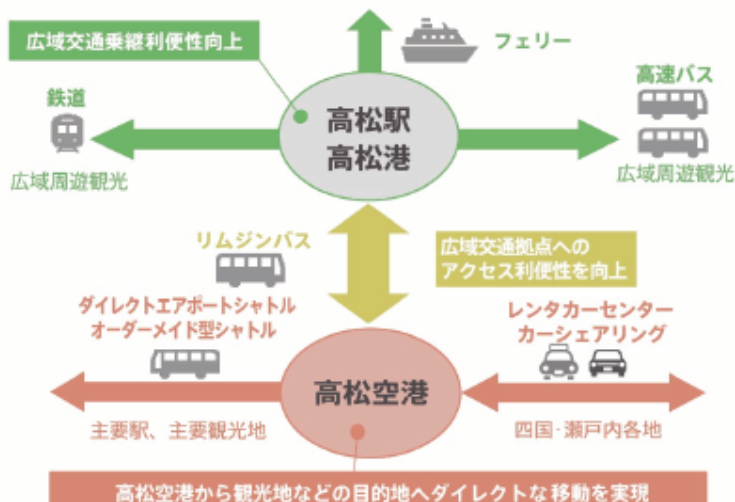
- 就航時に必要な各種調整事項のワンストップサービス
- 海外空港オペレータと連携したエアライン誘致
- グリーンエリアへの早期の旅客誘導による、定時運航への貢献

ボトルネックの解消

- 搭乗ゲート・スポットの拡大(6スポット → 8スポット)
- LCC対応のスポット・搭乗施設の新設
- 国際線手荷物受取場の処理能力の拡大(同時対応 1便 → 2便)
- 駐車場容量の拡大(約1,000台 → 約1,300台)

空港アクセスの強化

- 高松空港と高松駅・高松港のアクセスを強化し、個人旅行者等の利便性を向上
- 高松空港から観光地へのアクセス性を高め、広域周遊観光を促進



長期の安全・安心な空港インフラ経営

設備投資

- 安全性の維持、要求水準の遵守を「マスト」とし、効率性も兼ねる「ベスト」な設備投資

事業実施体制

- 円滑な事業承継を最優先とした実施体制の構築
- 安心安全と持続的な成長の両立を可能とする要員配置と支援体制
- 運航情報官・保安防災・施設運用が一体となったオペレーション体制
- 安全を最優先とする企業文化の醸成と教育制度の整備
- 多層のセルフモニタリング体制

地域との協働体制

官民連携でのエアライン誘致体制



地域共生

- 地域の負担を軽減し、地域共生事業の拡充・継続
- 地域から愛される空港を目指し、イベント等を開催

空港利用促進

- 各種の協議会・ポードによる関係地方自治体との連携体制の構築
- 官民連携による航空需要の拡大施策の実施

魅力的な商業施設づくり

旅客ビル施設

- 四国瀬戸内ブランドを発信する物販・飲食店舗の拡充
 - ・地元食材を使用したメニューを提供するフードコート
 - ・香川、四国、瀬戸内の名品を集めた土産店舗
- クリーンエリア内商業スペースを拡大し、搭乗時刻の直前まで楽しめる空間づくり
- 時間帯により変化する顧客ニーズに応じた商品・サービスの提供
- 免税店舗の拡張
 - ・ウォークスルー型免税店舗

【現状】



グリーンエリア拡大の考え方

【改修後】



商業施設の拡大

クリーンエリア内

180 m² 約17.5倍 → **3,150 m²**

免税店舗

120 m² 約3.8倍 → **450 m²**

フードコート(グリーンエリア内)のイメージ



屋外での販賣創出

- イベントスペースの設置
- 空港内アクティビティ施設の設置
- 周辺公園との連携

利用者満足度の向上

分かりやすさ

- インフォメーション機能の強化(到着階)
 - ・多言語対応、チケット販売、二次交通案内等
- サインや動線の見直し

快適性

- スムーズな搭乗をサポートする保安検査ブースの増強
- 旅客の多彩な過ごし方を可能とするゾーニング
 - ・空港ラウンジ、ライブラリー空間の新設等
- 国内線・国際線出発ラウンジの快適性向上
 - ・家具等の入替、リニューアル等

到着階(1階)のイメージ



空港ラウンジのイメージ

