

# 富山空港混合型コンセッション 導入可能性調査業務

とりまとめ結果

令和5年2月

## 目 次

1	調査の目的	．．．	1
2	調査方法	．．．	3
3	事業範囲	．．．	4
4	運営権設定・ターミナルビルとの一体運営		
	4-(1) 一体運営の考え方	．．．	6
	4-(2) 運営権の設定範囲	．．．	7
5	事業期間		
	5-(1) 事業期間の考え方	．．．	9
	5-(2) 事業期間の設定	．．．	10
6	官民リスク分担		
	6-(1) リスク分担の考え方	．．．	12
	6-(2) リスク分担	．．．	13
7	収支比較		
	7-(1) 収支比較の考え方	．．．	14
	7-(2) 比較結果	．．．	18
8	まとめ	．．．	20

# 富山空港混合型コンセッション導入可能性調査

## 1 調査の目的

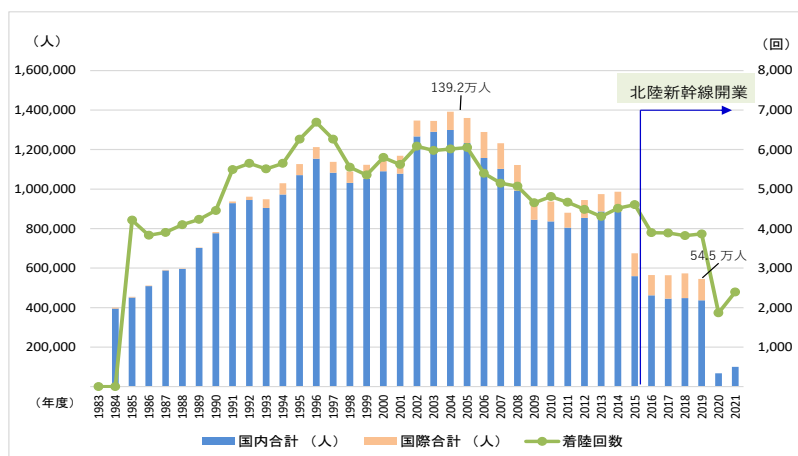
富山空港は、北陸新幹線開業後に大きく乗降客数が落ち込み、収益の低下による滑走路など基本施設等の運営を行う航空系事業において空港収支の悪化が懸念されている。また昨年度の「富山きときと空港運営あり方検討会議」（以下、「あり方検討会議」という。）で指摘されたように、富山県は一定の県内観光入込客数があるものの県内外各地の観光資源の更なる魅力向上や情報発信などの課題のほか、施設・設備の有効活用や利便性の向上が求められている。

一方、いわゆるターミナルビルなど非航空系事業は、富山空港ターミナルビル（株）が経営し、概ね毎期の黒字化が図られているものの、航空系事業も含めた空港全体としての戦略的な誘客活動や施設整備、これとあわせた柔軟な着陸料や施設利用料金設定等の取り組みにまで至っていない状況にある。国では「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（平成 25 年）（以下「民活空港運営法」という。）」が制定され、民間の資金や経営ノウハウの活用、航空系と非航空系の経営一体化が進められている状況にある。

現在、富山空港ターミナルビル（株）の経営状況は、コロナ禍前においては近隣空港と比べると経営指標は悪くなく、今後は非航空系の収益力を活かしながら航空系事業と空港経営を一体化することで、空港全体の収支状況の改善を図ることができる。

これらのことから、あり方検討会議では「効率的な空港運営や空港の魅力向上には民間活力（資金やノウハウ）の導入が重要であることが明らかとなり、官民連携手法の一つである混合型コンセッションの導入」について指摘されている。

【富山空港乗降客数の推移】



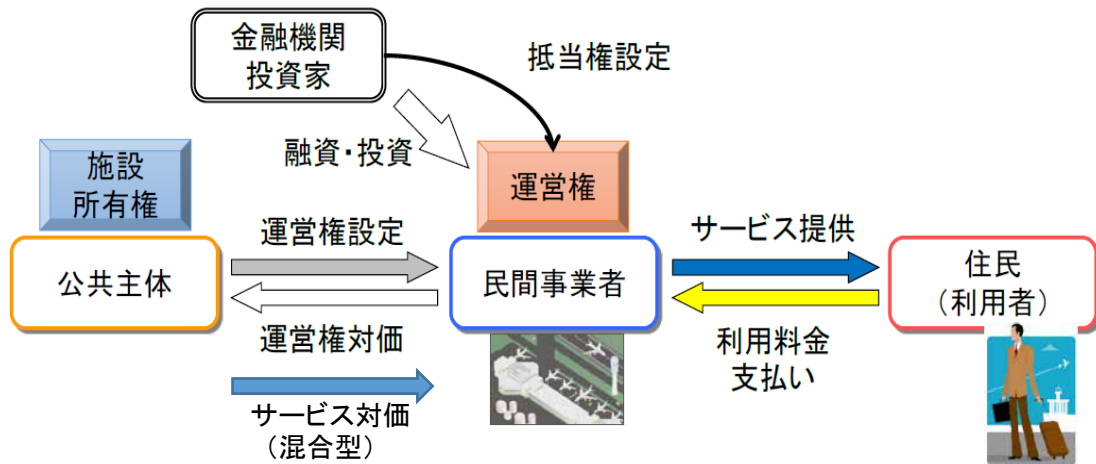
本調査業務では、現在のコロナ禍が収束し、需要回復が見込めることを前提とし、富山空港における課題解決（誘客促進、経営収支の改善・効率化、利便性・魅力向上）のため、  
(1) 民間の資金や経営ノウハウの活用（着陸料等の設定の機動性や柔軟性の確保）  
(2) 航空系事業（滑走路や灯火等）と非航空系事業（ターミナルビル等）の一体経営を行う「混合型コンセッションの導入(事業スキーム)」について検討する。

○ コンセッションとは (PFI 法)

利用料金を徴収する公共施設について、所有権を公共主体に残したまま、運営権を PFI 事業者 (民間事業者) に設定する方式

○ 空港コンセッションの目的 (民活空港運営法)

民間による創意工夫を活かした、空港基本施設及び旅客ターミナルビル等の一体運営を実現し、着陸料等の柔軟な設定や機動的なエアポートセールスの実施等を通じた空港経営の効率化、航空ネットワークの充実、交流人口拡大等による地域活性化を目指す。



○ 航空系事業と非航空系事業の一体運営とは

空港の施設はそれぞれ運営者が異なっていることから、一括で民間事業者が運営することでサービスの向上や新事業の創出が図られ収入が増加し、一層の活性化を目指すことが可能となる。

我が国の国管理空港は、各施設の運営主体がバラバラ

「コンセッション」による経営一体化



国が土地等の所有権を留保しつつ、民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営

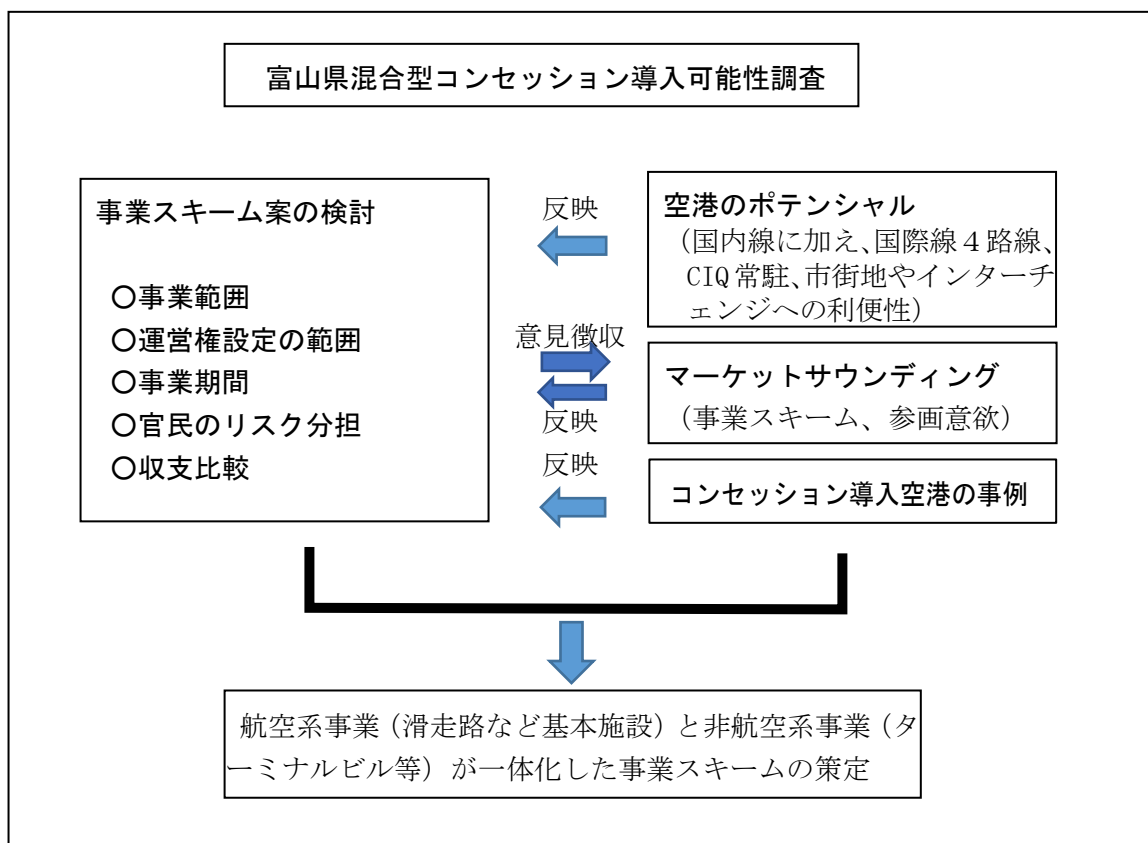
施設等所有者	国		民間
	管制	滑走路等	空ビル等
運 営	国	国	三セク等
	継続	運営権の設定	譲渡
	国	民間による一体運営	

## 2 調査方法

事業スキームを構築する手順として、事業範囲や運営権設定の範囲（事業方式）、官民の役割やリスク分担、事業期間といった視点から検討し、検討にあたっては、民間事業者へのサウンディング（意向調査）の結果を考慮する。

この富山空港における混合型コンセッションの事業スキームとして、航空系事業（滑走路など基本施設等）と非航空系事業（ターミナルビル）の一体運営により、利便性の向上、経営の効率化を目指す。

また、コロナ禍からの回復を前提とし、空港のポテンシャルやコンセッション導入空港の事例、民間事業者のサウンディング（意向調査）結果を考慮した収支比較を行う。



### 【1】事業スキーム案の検討

混合型コンセッション導入を前提として、富山空港に適したスキームについて、事業範囲、運営権設定の範囲（事業方式）、リスク分担、事業期間等の各項目より検討する。

### 【2】収支比較

県及び富山空港ターミナルビルの2019年度事業の収支実績と2019年度の実績データを基に混合型コンセッションを導入した場合の試算値を比較する。

### 【3】マーケットサウンディング（意向調査）

コンセッション事業への参加実績や対象事業と同種業務の提供実績のある企業、地元企業などから要望や意見を徴収し、事業スキームの各項目についての意見や参画意欲等の把握を行う。

### 3 事業範囲

富山空港では、現在、空港の運営や維持管理を中心とした航空系業務については富山県が、ビルの賃貸借業と旅客や航空事業者向けのサービス提供などの非航空系業務（非航空系業務のうち駐車場業務は県が実施）については富山空港ターミナルビル（株）が実施している。

コンセッション対象の事業範囲は、官民連携手法の特徴である「より広い範囲を民間に委ねることで創意工夫を最大限発揮すること」を期待すること、また空港コンセッションにおいては「航空系業務と非航空系業務を一体的に民間が実施すること」が求められている。

先行する国や他県の空港コンセッションの事例では、航空系事業と非航空系事業のほとんどをコンセッションの事業範囲とするほか、マーケットサウンディング（意向調査）でも大きな違和感もなく肯定的であり、富山空港においては「航空系業務と非航空系業務」を事業範囲とする。

なお、法令上民間が実施できない業務は国もしくは県で実施するものとし、それ以外は極力民間が実施する。

#### 【富山空港における対象業務】

項目	内容	対象施設	
航空系事業			
①	空港基本施設等運営等業務	着陸料設定・収受、空港運用、消防、救難、鳥獣防除、施設維持管理（投資含む）、エアポートセールス、住民対応、等	飛行場基本施設（着陸帯、滑走路、誘導路、エプロン）、消防施設
②	空港航空保安施設等運営等業務	飛行場灯火、航空障害灯の運用、維持管理等	飛行場灯火施設（滑走路灯、誘導路灯、エプロン照明灯、進入灯）、電源設備、付帯施設
③	空港用地運営等業務	空港用地貸付、維持管理	空港用地
④	環境対策事業	航空機騒音測定業務	
非航空系事業			
⑤	ターミナルビル施設等運営等業務	施設貸与、サービス提供、施設維持管理（投資含む）等	国内・国際ターミナル施設、貨物ビル
⑥	駐車場施設等運営等業務	利用料改定・収受、施設維持管理	駐車場施設

#### 【国、県等で実施する業務および対象施設】

実施者	業務	対象施設
国	①航空管制、②航空気象観測、③税関・出入国管理・検疫	航空局庁舎、航空気象施設、検疫施設
県	①条例制定・改定、②費用負担（混合型）、③住民対応（共同）	空港全体

## ○ 地方管理空港の事例

全国では国や地方公共団体が管理する 97 空港のうち、コンセッションを導入している空港は 19 空港あり、このうち国管理空港（会社管理空港含む）は 11 空港、地方管理空港は 8 空港（地方特定管理、共用空港含む）ある。コンセッションを導入する国及び地方管理空港は、いずれも航空系業務と非航空系業務を一体的に民間が運営している。

地方管理空港は 8 空港のうち 7 空港が混合型コンセッションを採用しており、国管理空港と連携する 3 空港（北海道）を除いた、4 空港の事例は以下のとおり。

【混合型コンセッション導入空港の事例（地方管理空港）】

区 分	富山空港	静岡空港	南紀白浜 空港	鳥取空港	但馬空港
管理主体	富山県	静岡県	和歌山県	鳥取県	兵庫県
事業手法	—	混合型コンセッション			
事業範囲	—	<b>航空系業務と非航空系業務を一体的に運営</b>			
旅客数 2019 年度	54.5 万人	73.8 万人	17.7 万人	39.7 万人	4.1 万人
路 線	国内 2 路線 国際 4 路線	国内 8 路線 国際 6 路線	国内 1 路線	国内 1 路線 国際 3 路線	国内 1 路線
運 営 権 期 間	—	20 年間（延長 あり）	10 年間（延長 あり）	5 年 9 か月	5 年間
選定方法	—	公募	公募	指名	指名

## ○ サウンディング（意向調査）を通じた民間意見

事業範囲に関する民間事業者からの意見では、先行する空港コンセッションの事例と同等であれば、違和感はないとの意見が多くみられた。一部の意見として、業務範囲については自社の強みが活かせる範囲のみを望む意見もみられた。

結論として、空港事業は航空系、非航空系を合わせた運営を基本としつつ、混合型コンセッションの特性を活かして事業運営を行うために、官民の費用負担について整理する。

### （個別意見）

- ・業務範囲については、過去の空港コンセッションと特段違いがなければ問題ないと考える。（C社：建設）
- ・現在提示されている事業範囲に違和感はない（B社：コンサル）
- ・業務範囲は現在示されている範囲で良い。ある程度の幅広い範囲の設定は必要だが、「隣の体育館も含めて」となると考えてしまう。（J社：不動産）
- ・修繕業務、大規模修繕が民間事業者の業務範囲でないほうがよい。修繕見込みが予想と大きく外れることや、自然災害の発生により計画を大きく外れることもある。（A社：商社）

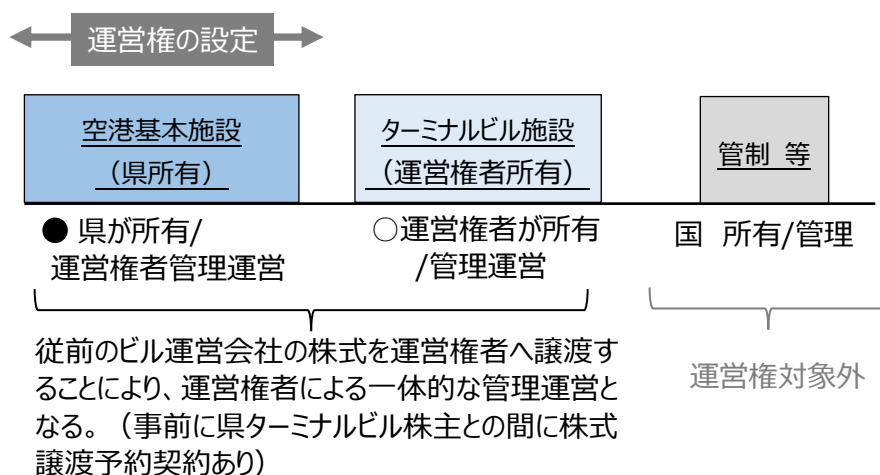
## 4 運営権の設定・ターミナルビルとの一体運営

### (1) 一体運営の考え方

全国の空港では、航空系事業の「空港基本施設は国や県など公的機関が所有し、非航空系事業のターミナル施設は第3セクターや民間会社が所有するケース」が多い。富山空港においても、県が所有している空港基本施設等と、富山空港ターミナルビル(株)が所有しているターミナルビル施設を、民間事業者が一体的に運営する場合には「運営権の設定範囲と、所有の関係」について、以下の2ケースが想定される。

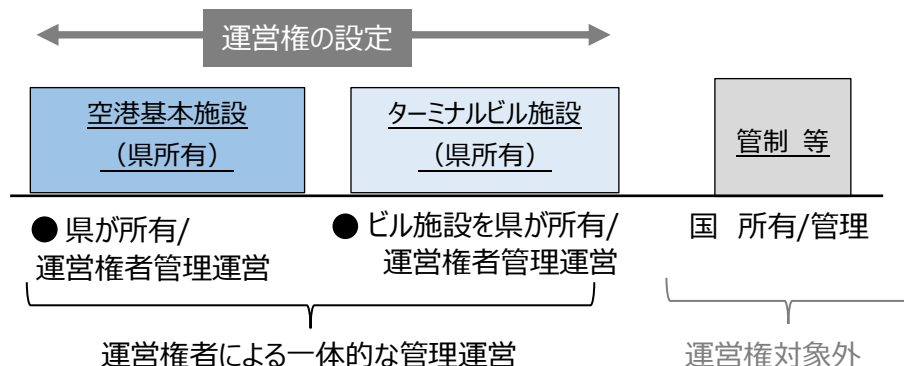
県所有の空港基本施設等には運営権を設定するが、県以外が所有するターミナルビル施設に対して、①運営権者がビル施設を所有する場合(ケースA:株式譲渡)と、②県がビル施設を所有し運営権を設定する場合(ケースB:運営権設定)である。

#### ケースA：ビル施設の株式譲渡(運営権者所有)



- ・ ケース A では、ターミナルビル施設の株式を運営権者が取得し、空港基本施設とターミナルビル施設の一体運営を実現。
- ・ 国管理空港の大部分がこの方法を採用している。

#### ケースB：ビル施設に運営権設定(県所有)



- ・ ケース B は、ターミナルビル施設を県が取得し、空港基本施設とビル施設の双方に運営権を設定することで、運営権者が空港の一体管理運営を行う。
- ・ 施設所有者は県で統一されていることから、運営権を設定することのみで一体的な管理が可能となる。



**【施設所有の各ケースにおけるメリット・デメリット】**

項 目	メリッ	課 題
ケース A： ビル施設の株式譲渡（運営権者所有）	運営権設定範囲は空港基本施設のみとなり、運営権者は所有しているターミナルビル施設に関する運営の自由度が高い。	・ 県は事前に富山空港ターミナルビル（株）の株主に対して、譲渡価格も含めた株式譲渡の合意を取り付け、譲渡金額の確定も必要。（株式譲渡予約契約）
ケース B： ビル施設に運営権設定（県所有）	空港基本施設とターミナルビル施設を一体的に運営権の対象とすることが可能。	・ 富山空港ターミナルビル（株）を県が所有する場合、空港基本施設等と同様に民間事業者が自ら施設を所有できないため、創意工夫の余地が狭められる。

**(2) 運営権の設定範囲**

サウンディング（意向調査）では、ケースA（ビル施設の株式譲渡）について、国管理空港と同じ予約権付きの株式譲渡であれば、先行事例で多く採用されていることから問題は無いという意見が多い。

富山空港では、県がターミナルビル施設の増改築を実施するためにビルを所有する理由がなく、民間がターミナルビルを所有することで、より運営の自由度が高まることから、ケースA（ビル施設の株式譲渡）を採用する。

**○ サウンディング（意向調査）を通じた民間意見**

先行する多くの地方管理空港で株式譲渡の手続により一体化がなされていることから、株式譲渡に対する否定的な意見はない。先行事例でも導入されている予約権付き株式譲渡の手法であれば、特段の問題はないものとの意見が見られた。また、コンセッション導入までに時間がかかる場合は、空港ターミナルビル(株)へ一部出資することもアイデアとして得られた。

(個別意見)

- ・ 先行する空港コンセッションと特段違いがなければ、問題ない。(C社：建設)
- ・ 現状のターミナルビル株主とコンセッション事業者が相対で株式譲渡の手続をおこなうことは、売買拒否の可能性などもあり難しく、例えば国が一旦買い上げる、予約権付きの株式譲渡等、先行する国管理空港と同様の建て付けが必要。(A社：商社)
- ・ コロナ回復までに時間がかかるのであれば、コンセッションではなく空港ビル会社に一部出資することや、行政との連携協定等の柔軟な対応も選択肢の一つと考える。(E社：不動産)

**○ 地方管理空港における事例**

本県より先行して混合型コンセッションを導入した地方管理空港では、ターミナルビル施設の更新（増築）や大規模改修にあたり、県など地方公共団体で実施（負担）するために「ターミナル施設を地方公共団体が所有しているケース」が見られる。

県などがターミナルビル施設を所有している場合は（部分所有含む）、運営権を設定するが、所有していない場合（第3セクター、民間会社）は株式譲渡となる。なお、国管理空港ではターミナルビルを所有していないケースがほとんどであり、株式譲渡による一体化となる。

① 静岡空港（県）、但馬空港（県）

空港基本施設、ターミナルビル施設とも県が所有しており、両施設に運営権を設定して一体運営を図っている。

② 旭川空港（市）、帯広空港（市）、女満別空港（道）

空港基本施設は市又は道が所有者であるため運営権を設定し、ターミナルビル施設は第3セクター又は民間会社が所有しているため運営権者へ株式譲渡を行い、一体運営を図っている。

③ 南紀白浜空港（県）、鳥取空港（県）

空港基本施設は県が所有者しているため運営権を設定するが、ターミナルビル施設は県が所有する施設と第3セクター又は民間会社が所有する施設に分かれている。このため、ア) 県が所有する施設は運営権を設定、イ) 第3セクター又は民間会社が所有する施設は運営権者へ株式譲渡を行い、一体運営を図っている。

## 5 事業期間

### (1) 事業期間の考え方

コンセッション事業の事業期間については、法律上の定めは特段なく、各事業により異なっている。運営権者がその技術力やノウハウの活用により事業を安定的に効率化・最適化するための期間や、投資回収に見合った期間が必要であり、他のPFI事業と比べても比較的長期の期間が設定されている。

### ○ 地方管理空港の事例

地方管理空港で混合型コンセッションを導入している7空港のうち、北海道内の3空港(旭川、帯広、女満別)は国管理空港との一体運営となっている。単独で運営する4空港(静岡、南紀白浜、鳥取、但馬)の事業期間は下表のとおりであるが、鳥取空港及び但馬空港は公募方式を採用せず、指名により指定している。このため、静岡空港及び南紀白浜空港の事例が富山空港の参考となる。

【地方管理空港等 コンセッションの事業期間】

空港名	事業期間	備考
<b>単独で運営する地方管理空港</b>		
静岡空港	20年 (+オプション延長20年)	
南紀白浜空港	10年 (+オプション延長10年)	
鳥取空港	5年9か月 (5年を経過する年度末)	
但馬空港	5年 (5年を経過する年度末)	
<b>国管理空港等と一体的(同一会社)に運営する地方管理空港</b>		
旭川空港	30年 (※北海道7空港事業)	一体運営を行う新千歳・稚内・釧路・函館と同一の事業期間とする。
帯広空港		
女満別空港		

### ○ サウンディング(意向調査)を通じた民間意見

サウンディング(意向調査)では20年間の事業期間については無難という意見がある一方で、長すぎるという意見もあり見解は分かれている。これは、①投資の回収には一定期間の確保が必要となること、一方で②期間が長いと投資リスクが高まることが背景にある。こうしたことに関し、いずれにも対応可能な考え方として第一弾の投資は15年程度とし、経営状況等を見ながら延長するオプションの設定を提案する意見もあった。

また、投資リスクが減ることから参画障壁が下がると評価する一方で、積極的な投資とそのための回収期間、人材採用の面で長期期間を望む意見もみられる。

#### (個別意見)

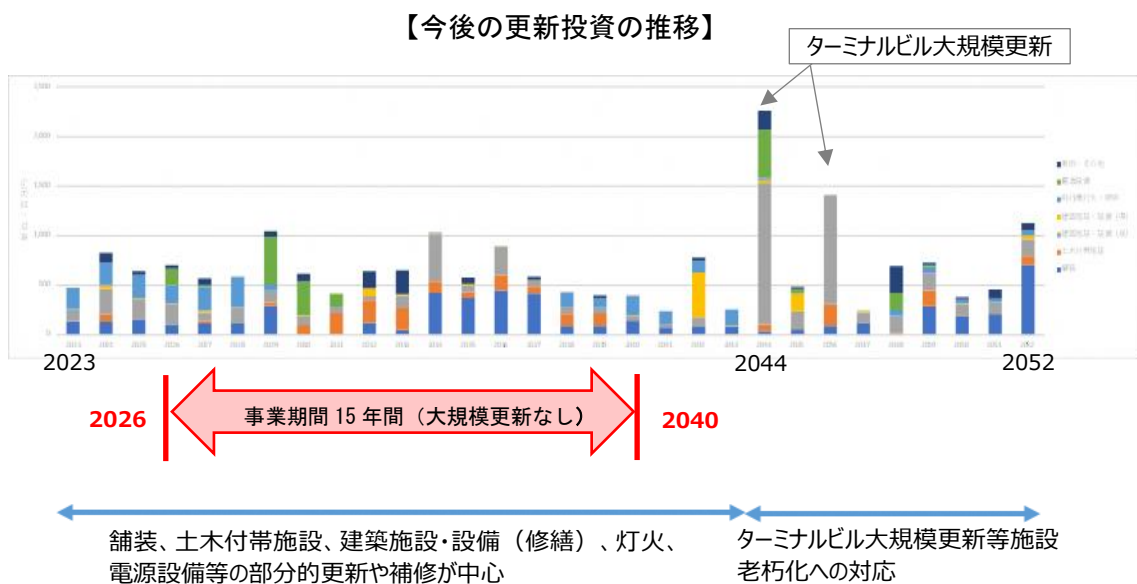
- ・大規模更新投資が入るのであれば、回収のための長期期間が必要となるので、20年は無難。最初の参画時は、大規模更新前に期間が外れるのであればリスクを減らせるため、参画の障壁は下がる。一方で人材確保の面からは長い方が望ましい。(E社：交通・不動産)
- ・事業期間20年だと長すぎる。少なくとも15年程度でないと参画は難しい。事業期間を10年とし延長オプション期間で最大20年となるのは良い。(B社：経営コンサル)

- ・民間企業としては20年のスパンは長い気がする。(F社：観光)
- ・独自投資しないと収益は上がらない。バリューアップ投資のリターンのためには他の空港と同じように30年程度というのも一つの考え。高松空港のように最初の投資を見極めるため、第一弾投資は15年で、プラス延長オプションを付けるのも一つの方法。20年は中途半端に思う。(C社：建設)
- ・20年目の大規模修繕を外しているのは民間としてはありがたい配慮だと思う。一方で事業期間が短いと投資回収が難しい。人材採用の面では、30年でも結構苦勞している。10年ではなかなか厳しい。(D社：不動産)
- ・大規模改修がないということは、投資によるトップラインを上げる形にはなりにくいいため長期が望ましい。他の空港でも大規模改修や設備投資の際にコンセッションにより民間のノウハウを活かすこととなる。(I社：事業投資)
- ・最後に投資をしても回収期間がないということは民間事業者にとっては非効率だが、一方で事業期間が短いと事業性に影響が出る可能性はある。(A社：商社)
- ・短期間では計画を立てて実行することは難しい。10年、20年が良いのかはわからないが、大規模修繕が20年後ならそのくらいが良い。(H社：交通)

## (2) 事業期間の設定

長期にわたる PPP/PFI 事業においては、民間事業者にとっては将来発生する大規模更新投資が、多額の資金調達や瑕疵担保のリスクとなることから、大規模更新投資が事業期間に含まれることが事業参画の制限となる可能性がある。

現在、富山空港の更新投資計画（2023年～2052年までの30年間）では、コロナ禍からの需要回復が見込める2026～2040年の少なくとも15年間においては、大規模更新投資が発生しないことが確認されることから、大規模更新投資の影響を考慮しない期間として、最大で15年という期間が目安となる。



また見通しが不透明なコロナ禍では、リスク回避という観点からは短期期間の設定も考えられるが、コンセッションの事業期間として、例えば5年程度の短期では民間事業者の投資回収期間としては短く、人員確保とともに創意工夫の効果の十分な発揮につながらない。

さらに開始時期はコロナ禍からの需要回復を十分に見据える必要があり、現在運休している国際路線の回復が一定の要件となる。

事業の期間末で生じる大規模更新の回避、民間事業者の意見（人員確保、投資回収など）、コロナ禍からの回復を見据えると、当初期間としては10年～15年の事業期間の設定が適切と考えられる。

このほか、事業期間には延長オプションの設定も可能であり、当初の事業期間の間に運営権者からの申し出により、さらに当初期間程度の延長が可能となる。当初期間で空港経営に対する知見の蓄積がなされ、また将来的に生じる大規模更新投資についても経営ノウハウの発揮により空港の利便性や価値の向上が図られ、かつ効率的な運営が可能と判断されれば、十分な延長効果が期待できる。

これらにより、方向性としては富山空港の事業期間は当初10年～15年とし、また同期間程度の延長オプションを設定する。

## 6 官民リスク分担

### (1) リスク分担の考え方

事業期間中に発生する可能性のある事故、需要の変動、天災等の経済状況の変化などのリスクは予測が困難であり、顕著化した場合には、事業収入や支出など経営に与える影響が大きい。このようなリスクに対する官民分担については、リスク原因を明確化するとともに、対応能力などを踏まえて「リスクを最もよく管理することができる者がリスクを分担する」という考えのもと、事業の特性や官民双方の能力に応じて分担する。

### ○ 空港コンセッションのリスク

#### ア) 一般的なリスク分担（他県事例等）

空港コンセッション事業では、自主性と創意工夫が発揮されるように、着陸料等その他の利用に係る料金の設定及び収受が原則として自由とされていることに鑑み、一般的な運営リスクへの対応は運営権者にその責務がある。しかしながら、運営権者の責めに帰さない事由から、国や県など公的機関が負担する主なリスクとして「瑕疵担保責任」、「不可抗力」、「特定法令等の変更」、「緊急事態」の4つがある。

#### イ) 想定外の事象によるリスク（感染症等需要リスク等）

国では「民間委託空港状況フォローアップ会議 取りまとめ報告書（令和4年3月11日）」において、コロナ禍を踏まえた実施契約のあり方として①合意延長期間、②運営権対価の支払い方法（分割払い）、③更なるリスク分担条項の新設、④混合型を採用した場合における不可抗力時の対応措置（※プロフィット・ロスシェアリング条項、国による無利子貸し付け）について、提言（以降、「民間委託フォローアップ会議の提言」という。）を行っている。

#### ※プロフィット・ロスシェアリング条項

各事業年度の収益があらかじめ規定された基準を上回った場合に、その程度に応じて運営権者から管理者等に金銭を支払い、下回った場合に、その程度に応じて管理者等が運営権者の収益減少分を負担する条項。

### ○ サウンディング（意向調査）を通じた民間意見

民間事業者からはコロナリスクへの対応は公共のサポートなど、契約書へ具体的な考え方の記載を求める意見が見られた。その他のリスクについては、河川法に関するリスクとして、河川管理上のリスクについての意見が見られた。

#### （個別意見）

- ・コロナといったリスクを考慮してもらえればだいぶ違う。どのような契約になるのかが問題で「協議する」という文言だけではあまり意味がない。鳥取空港のように補填するということが明記されていると望ましい。（B社：経営コンサル）
  - ・今後、空港事業をやる以上に避けて通れないのは、コロナに対するリスク。（D社：不動産）
  - ・コロナのような予想外に規模の大きいものまで民間で抱えるのは無理がある。（J社：不動産）
  - ・一部リスクを県で負担してもらえるのであれば、具体的な内容について予め契約で取り決めておく必要がある。「その時になったら協議する」では民間業者としては心配で、結局は協議してもサポートが得られない結果になりかねない（I社：投資会社）
  - ・不可抗力のようなリスクは読めないため難しい。負担について具体的な考え方や割合を民営化前に落とし込んでおくことが重要。（売上減少分の補填や無利子融資など）（E社：交通・不動産）
- 河川管理者の河川占用許可などのリスクを民間事業者は負えないため、河川管理者、県、民間事業者の関係を整理していただきたい。（C社：建設）

## (2) リスク分担

富山空港の混合型コンセッションにおけるリスク対応として、一般的な「瑕疵担保責任」、「不可抗力」、「特定法令等の変更」のほか、コロナ禍におけるリスク対応や河川敷に立地する空港としての法令リスク（河川法）が挙げられる。

特にコロナ禍など感染症等による需要リスクへの対応は、国における不可抗力リスクとしての位置づけの提言や、現在コンセッション導入において先行する国や他県の空港での事例、今後の民間事業者の意向（官民対話）も踏まえて具体化を図る。

また、富山空港独自の法令リスクとして「河川法」に伴う河川占用等に関するリスクがあるが、空港基本施設やターミナルビルとも現在、県が河川占用許可を得ており、今後のコンセッション導入後もこれらについては県が担当して対応する。

### 【運営権者の責めによらないリスク（官民分担の対象）】

	リスク	概要	分担（案）	分担の考え方
①	瑕疵リスク	施設の瑕疵等に伴う費用増加リスク	一定期間内は県・以降は運営権者	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設の状況（修繕履歴等）を既存資料や実地で確認の上、リスクの最小化を図る。</li> <li>瑕疵担保期間（県による損失補償）は、先行事例では引き渡し後1年とされているが、民間事業者の意向を踏まえ、更に検討を行う。</li> </ul>
②	不可抗力リスク	運営権者の責めに帰さない、地震、火災、騒乱、暴動その他の自然的又は人為的事象により損害が生じるリスク	県（主）・運営権者	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営権者から不可抗力の発生の通知を受けた場合、県は「不可抗力の発生の認識及び県による施設復旧措置の必要性」を判断し、運営権者へ通知する。</li> <li>運営権者に保険加入を義務付け、施設復旧経費に充当するほか、事業の合意期間延長、履行義務の一時的免除（必要範囲）の手段がある。</li> </ul>
		<p>【想定外の事象（感染症等）による需要リスク】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>感染症など想定外の事象による需要リスクについては、「プロフィット・ロスシェアリング」などの手法が提案されているが、未だ導入効果等が不明瞭である。</li> <li>今後、国の提言や他空港の状況を踏まえ、「想定外の事象に対する特別条項を設けるなど、リスク分担について官民で協議する」ことに関して官民対話を通じて具体化を図る。</li> </ul>		
③	特定法令等変更リスク	本事業のみに摘要され、運営権者に不当な影響を及ぼす法令、政策の変更等により損失が生じるリスク	県 ※条例変更等にかかるもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>法令、政策、条例変更による法令リスクのうち、県に起因する特定法令等変更リスクは、条例改正や県の政策変更がある。</li> <li>県に起因するリスクについては、コンセッション事業としての実施を判断した県が負担し、損失補償を行う。（合意の上、事業期間の延長を行う場合もあり）</li> </ul>
		<p>【河川法によるリスク】</p> <p>河川敷にある空港として、河川法による法令リスク等や河川占用や使用等の許可については、県が主体となって対応する。</p>		

## 7 収支比較

### (1) 収支比較の考え方

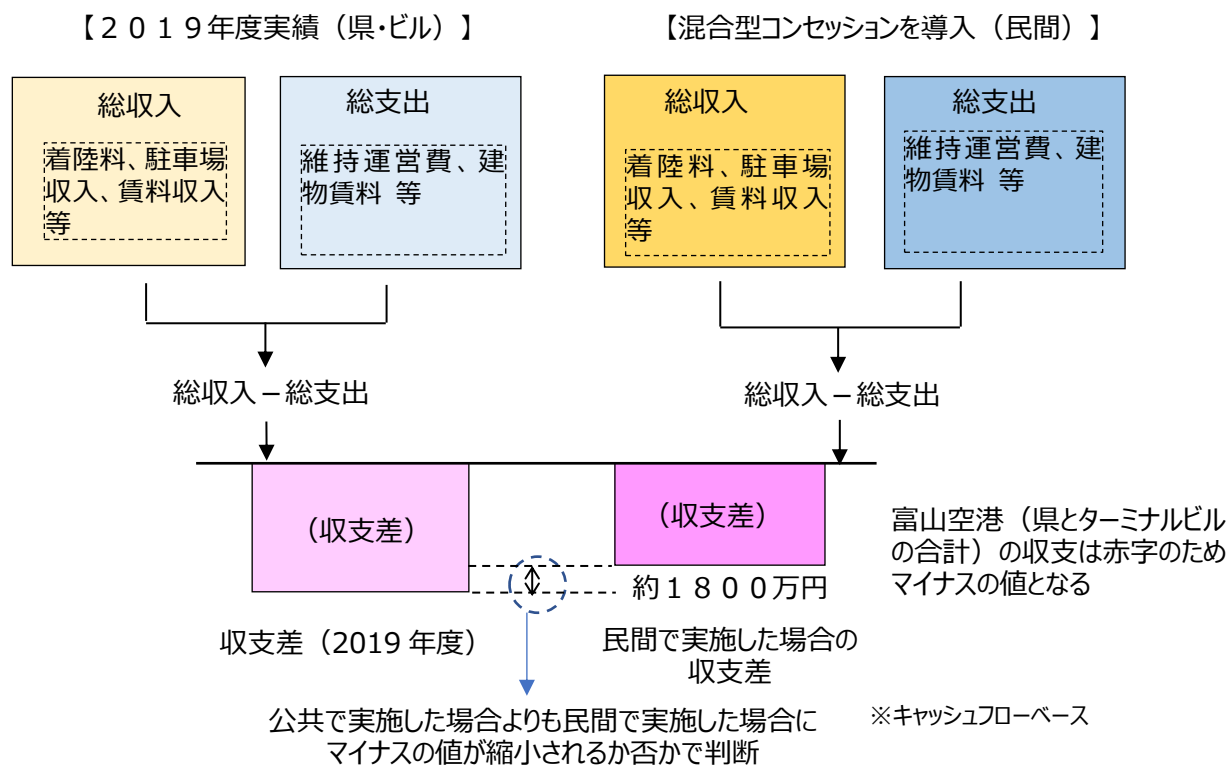
- ・収支比較については、最近の新型コロナの影響下で比較することは適切ではないことから、「コロナ禍前の単年度収支（2019年）のデータ」をベースに比較を行う。
- ・収支差はキャッシュフローベースで、(A) 官民収支差、(B) 県負担額の収支差の両面から比較する。
- ・比較の方法は、県及び富山空港ターミナルビルの事業実績と2019年度の実績データを基に混合型コンセッションを導入した場合の数値を算出する。

### 【前提条件】

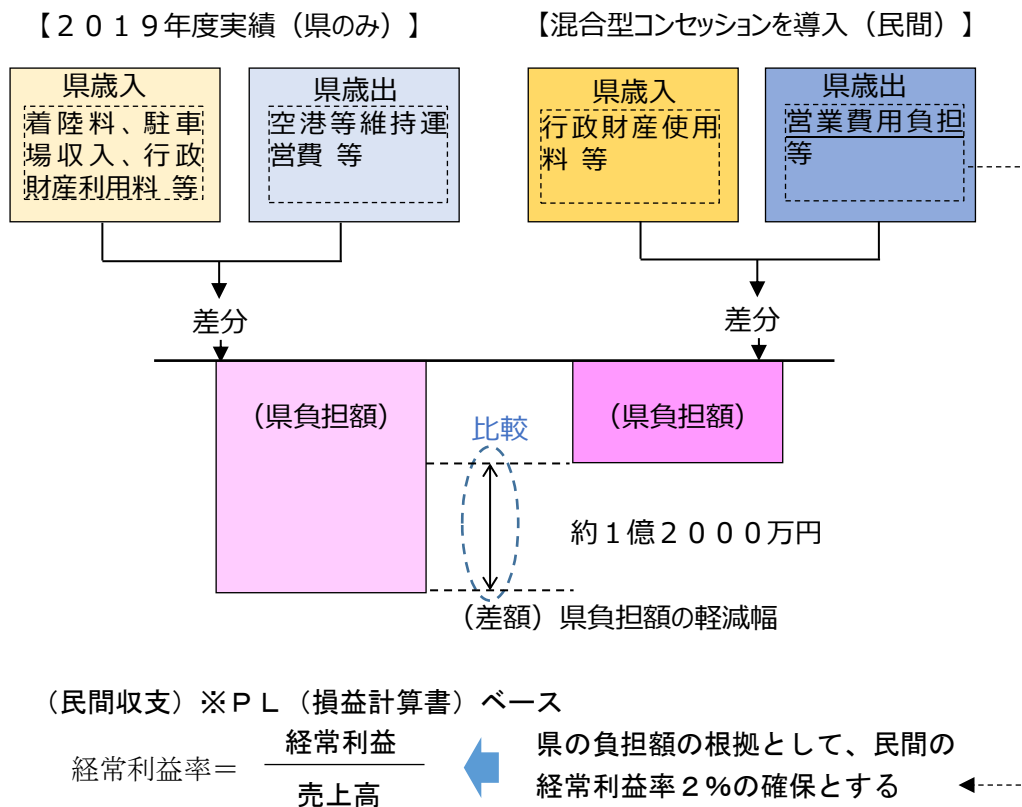
- ① 行政財産使用料及び航空機燃料譲与税（2019年度県収入）は、混合型コンセッションを導入した場合であっても、県の収入として計上
- ② 着陸料・停留料（2019年度県収入）は、料金設定や路線誘致などによる増収が見込まれる項目であるが、現時点において適切な値を見込むことが難しいため、混合型コンセッションを導入した場合も金額は同額とし、民間の収入として計上
- ③ 有料駐車場収入（2019年度県収入）は県（航空系）の収入として計上していたが、混合型コンセッションを導入した場合は、他のコンセッション導入空港の収入増加実績や民間事業者のサウンディング（意向調査）結果を考慮し、3%の増収を見込んだ上で、民間の収入として計上
- ④ ターミナルビル施設の不動産賃料収入及び売店・その他付帯収入（2019年度ビル収入）は、混合型コンセッションを導入した場合は、他のコンセッション導入空港の収入増加実績や民間事業者のサウンディング（意向調査）結果を考慮し、3%の増収を見込んだ上で、民間の収入として計上
- ⑤ 国有資産等所在市町村交付金（2019年度県支出）は、法律に基づき、富山市に交付するため、混合型コンセッションを導入した場合であっても、県の支出として計上
- ⑥ 国有資産等所在市町村交付金を除く、県（航空系）の支出（2019年度）は、混合型コンセッションを導入した場合は、経費削減（▲1%）を見込んだ上で、民間の支出として計上
- ⑦ 混合型コンセッションを導入した場合において生じる、民間への県負担は、民間企業の利益率2%を前提として算出し、県支出及び民間収入の各々に計上
- ⑧ ターミナルビル施設の支出（2019年度）は、混合型コンセッションを導入した場合であっても、経費削減を見込まず、同額を民間の支出として計上
- ⑨ 大規模な施設更新については、混合型コンセッションを導入した場合であっても、県負担とする。
- ⑩ ターミナルビル施設の更新に係る投資については、混合型コンセッションを導入した場合、民間負担とする。



○ 収支差（大規模な更新投資を除いた単年度比較）



○ 県負担額の差（歳入・歳出の単年度収支比較）



## ○ サウンディング（意向調査）を通じた民間意見

民間事業者からの意見として、富山空港のポテンシャルについて、北陸全体や広域観光のアクセス拠点であることや、新たな路線の可能性、市街地に近い立地、C I Qの活用など発展する余地があると評価されている。

（個別意見）

- ・小松空港は供用空港である制約を考えると使いにくく、様々な意味で富山を使った方がいい部分もある。（C社：建設）
- ・富山空港の利活用は、北陸全体として可能性があると思われる。（C社：建設）
- ・立山、白川などの日本有数の観光エリアへのアクセス拠点として、さらにそこへ金沢、能登が加わると、本来は広域観光の拠点として使いやすい立地にあり、その面を生かせば使える空港。（C社：建設）
- ・「地方 to 地方」の需要と、インバウンド需要をとれだけ取れるかが大きなポイントだと思う。今の富山空港の旅客数とか、都市の経済規模、経済圏からすると、国際線の本数が多い。（D社：不動産）
- ・金沢、小松など広範囲に広げた中で、北陸の玄関口として徐々に絞り込んで誘引していき、富山県の魅力付けをしていくことが考えられる。（E社：交通）
- ・羽田や札幌との接続性を富山県の魅力と繋げて、回遊性を高めていく、ブランディングすることは、今の限られた路線の中では有効。（E社：交通）
- ・仙台空港は観光、ビジネスどちらもあるが、以前は営業に関しては宮城県中心だった。それが民営化したことで、福島、山形、岩手といった隣県ともセールスがしやすくなった。富山県でも同様に北陸全体へ広げていく余地はあると思う。（E社：交通）
- ・富山空港は、関西空港を拠点にしたリージョナルジェットが予定されている。新規路線が検討されているということは、それだけでもポテンシャルの現れだと思っている。（E社：交通）
- ・富山空港は駐車場が多く、市街地からも近いため、活用の余地はある。（F社：観光）
- ・CIQ 常駐空港のため、それを活かして北京や台湾等のハブ空港を経由する近距離国際線拡充も考えられる。（J社：不動産）

また、コスト削減効果についてはあまり期待できないとの意見が多く、コストよりもサービス水準の維持・向上を重視すべきとの意見が複数得られている。

（個別意見）

- ・コストについて民間だからと言って大きく削減を見込むのはサービスの低下につながり望ましくない。大型空港ではないのでコストを下げられる余地がほとんどなく、地道に見直してせいぜい数%程度の削減に留まるのではないか。（B社：経営コンサル）
- ・義務的な投資や修繕計画はそれほどコスト削減ができない、コスト削減を求めるとすれば、品質を落とすことになる。（A社：商社）
- ・民間による効率化については、物価や人件費の上昇もあり、維持管理業務がメインであれば、民間になったから必ずしも安くなるものではない。（I社：事業投資）
- ・削減率10%を求められるのであれば、頑張って出さなくてはいけないということになるのだろうが、サービスレベルは当然下がる。単純に金額の上下ではなくサービスレベルを見ていただきたい。（C社：建設）
- ・民営化によるコスト削減に関しては、金銭的なコスト削減よりも、機能向上、オペレーションの高度化はできると思うが、それで幾ら安くなるかは表現しにくい。（E社：交通）

さらに、民間事業者がコンセッションで重視する点としては将来性や採算性、自社の目線に合うかであり、指標として内部収益率 (IRR) や EBITDA ベースで判断するとの意見がみられた。また独立型で公共の支援がない場合、採算ベースにあう旅客規模については 300 万人との意見があった。

(個別意見)

- ・空港をやる上で大事なことは、将来性があるかどうか。特に独立採算が成立するくらいの規模の方が将来性が高いという意味で取り組んでいるのが実情。ただ富山空港の現状からは混合型にならざるを得ない。(D社：不動産)
- ・富山空港を純然に投資という目線で見れば、仮に赤字が埋められたとして、そこからの上昇余地は多少あるかもしれないが、劇的な採算改善は厳しい。(I社：事業投資)
- ・採算レベルの明確な基準はないが、旅客数 300 万人規模が一つの目安である。(I社：事業投資)
- ・売り上げではなく利益、EBITDA ベースでみていく。(A社：商社)
- ・民間事業者として事業に参画できるかの確認指標としては IRR で確認する (B社：経営コンサル)

※ I R R (内部収益率)

投資によって、将来的に得られる価値を現在価値に直して評価する指標 (=投資によって得られる将来のキャッシュフローの現在価値と、投資額の現在価値が等しくなる割引率)

※ E B I T D A (利払前・税引前・償却前・営業利益)

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  
(≒経常損益+支払利息+減価償却額)

(2) 比較結果

(A) 収支差（大規模な更新投資を除いた単年度収支比較）

キャッシュフローベースにおける現行体制（2019 実績）と混合型コンセッションの収支差については収入 3%増のケースで 18 百万円、収入 5%増のケースで 33 百万円の収支改善となる。

■官民収支差（キャッシュフローベース）

単位：百万円

項目	2019実績	混合型コンセッション試算	
		①収入 3%増	②収入 5%増
総収入	1,356	1,671	1,679
県（航空系）	255	56	56
着陸料・停留料	187	-	-
有料駐車場収入	13	-	-
行政財産使用料	26	26	26
国庫補助金等	-	-	-
航空機燃料譲与税	29	29	29
民間（①現行は3セク）	1,101	1,615	1,623
着陸料・停留料	-	187	187
有料駐車場収入	-	13	13
更新投資補助金	-	-	-
更新投資負担金	-	-	-
営業費用負担金	-	281	267
不動産賃料収入	527	543	553
売店・その他付帯収入	572	590	601
その他	2	2	2
総支出	1,415	1,711	1,705
県	615	295	281
環境対策費	28	-	-
人件費	112	-	-
庁費等	325	-	-
建物借料	30	-	-
滑走路等修繕費等	98	-	-
その他経費	18	-	-
国有資産等所在市町村交付金	4	4	4
モニタリング費	-	10	10
更新投資補助	-	-	-
更新投資負担	-	-	-
営業費用負担	-	281	267
設備投資（航空系）	-	-	-
民間（①現行は3セク）	800	1,416	1,423
環境対策費	-	28	28
人件費	-	111	111
庁費等	-	322	322
建物借料	-	30	30
滑走路等修繕費等	-	97	97
その他経費	-	18	18
設備投資（航空系）	-	-	-

売上原価	381	392	400
人件費	178	178	178
物件費	241	241	241
その他	0	0	0
設備投資（非航空系）			
差分	▲59	▲41	▲26
（現行体制との差額）		18	33

## (B) 県負担額の差

県負担額は現行体制（2019実績）で、360百万円となっている。

試算では、混合型コンセッションを導入した場合（①収入3%増）の県負担額は239百万円であり、2019実績と比べ121百万円の負担額削減が見込まれる。

また②収入5%増のケースでは、県負担額は225百万円であり、2019実績と比べ135百万円の負担額削減が見込まれる。

### ■ 県負担額の差（キャッシュフローベース）

単位：百万円

	2019実績	混合型コンセッション試算	
		①収入3%増	②収入5%増
県歳入	255	56	56
着陸料・停留料、有料駐車場収入	200	-	-
行政財産使用料	26	26	26
国庫補助金	-	-	-
航空機燃料譲与税	29	29	29
県歳出	615	295	281
航空系営業費用（設備投資含む）	611	-	-
国有資産等所在市町村交付金	4	4	4
モニタリング費	-	10	10
支払利息	-	-	-
設備投資（航空系）	-	-	-
航空系更新補助	-	-	-
航空系更新投資負担	-	-	-
航空系営業費用負担	-	281	267
県負担額	▲360	▲239	▲225
（現行体制との差額）		121	135

なお、収支比較には、着陸料・停留料の料金設定や路線誘致等による収入は適切な値を見込むことが難しいため含めていないことから、収入の上乗せが見込める。

また、大規模な施設更新（県の所有施設の設備投資計画では、2026年度からの15年間における設備投資額75億円）を含めていない。

この大規模な施設更新を民間事業者が実施する場合、既にコンセッションを導入した空港の事例から経費削減が見込める。

## 8 まとめ

昨年度実施した「富山きときと空港運営あり方調査」において、富山空港は、今後の利用促進や賑わい創出、需要創出に向けて新たな民間事業者との連携を視野に入れる必要があり、特にコンセッションの活用は空港の課題解決の可能性が高いと評価された。

また、コンセッションを導入するのであれば、空港規模や利用者数を踏まえると、民間事業者による独立採算の「独立型」ではなく、県が費用の一部を負担する「混合型」コンセッションが前提とされた。

本調査では、富山空港における混合型コンセッションの導入可能性を見極めるため、事業スキームを「事業範囲」「運営権設定及び空港ターミナルビルとの一体運営」「事業期間」「官民リスク分担」の項目に分けて、調査・検討を行った。

また、混合型コンセッションの導入可能性を見極めるためには、民間事業者の参画意欲を十分に把握する必要があることから、事業スキームの項目毎に民間事業者へのサウンディング（意向調査）を実施し、導入可能か否か、また、導入可能な場合の条件等について絞り込み、方向性を示した。

### 【調査・検討結果】

事業スキームの各項目のいずれも民間活力導入は可能

### 【事業スキーム項目毎の方向性】

#### ①事業範囲

空港基本施設、航空保安施設、空港用地、駐車場、空港ターミナルビル

#### ②運営権設定・空港ターミナルビルとの一体運営

空港基本施設、航空保安施設、空港用地、駐車場は、県が施設を保有したままで運営権を民間事業者に売却

空港ターミナルビルは保有株式を民間事業者に有償譲渡

#### ③事業期間

民間事業者の人員確保や設備投資の期間を考慮し、10～15年

但し、運営実施の民間事業者からの申し出により、一定期間の延長を承認

#### ④官民リスク

既存施設の瑕疵リスクの最小化、自然災害リスクに対応する保険加入、想定外リスクに対応する特別条項等によるリスク分担

また、混合型コンセッションを導入した場合、収支の改善が図られ、県負担額が現行よりも減少することが求められる。

このため、比較しやすいよう、年度間の偏りが大きい大規模な更新投資（滑走路やエプロンの舗装、滑走路灯の更新）を除いた、経常経費について、新型コロナウイルス感染症の発生前の2019年度の収支と混合型コンセッションを導入した場合の試算値の比較を行った。

既に公表されている「富山きときと空港運営あり方調査」においては、国内線に加え、国際線4路線、CIQの常駐、市街地やインターチェンジへの利便性などの富山空港のポテンシャルが示されている。

また、民間事業者のサウンディング（意向調査）においても、北陸全体や広域観光のアクセス拠点や市街地に近い立地、CIQの活用など発展する余地があると評価されている。

こうしたことから、前提条件は、既にコンセッションを導入した空港の事例や民間事業者のサウンディング（意向調査）結果を考慮し設定した。

**【前提条件】**

①民間事業者の利益率

空港規模や利用者数を踏まえると、民間事業者による独立採算は困難であり、県が費用の一部を負担した上で、民間事業者の利益率を2%とする。

②空港ターミナルビルの収入増加率

新型コロナウイルス感染症の発生前にコンセッションを導入した空港の事例を踏まえ、収入増加率を3%とする。

③県所有施設の経費削減率

空港ターミナルビルとの一体運営による効率化を考慮し、経費削減率を1%とする。

**【試算値との比較結果】**

①空港ターミナルビル収入は年間約3000万円増加

②収支の改善は、事業期間15年のケースで約2.7億円

混合型コンセッションを導入した場合の収支改善については、試算値との比較結果に加え、空港ポテンシャルを活かし、着陸料・停留料の料金設定や路線誘致等による収入の上乗せが見込めるとした。

また、試算値の比較は、経常経費のみで比較を行っており、今後、大規模な施設更新（県の所有施設の設備投資計画では、2026年度からの15年間における設備投資額75億円）を民間事業者が実施する場合、既にコンセッションを導入した空港の事例から、経費削減が見込めるとした。

本調査では、事業スキームの各項目の分析において、民間活力導入は可能であり、収支比較においても、収支改善が図られる結果となった。

このため、今後は混合型コンセッションの導入に向けて、民間事業者と対話を重ね準備を進めるとともに、①新規の航空路線やチャーター便等の誘致、②空港ターミナルビルにおける商業・飲食店舗や機能の充実、③空港周辺の地元民間事業者等との連携による賑わい創出、④県外へのアクセスバスの運行による需要圏域の拡大などの実現により、民間資金を活用した富山空港の機能の向上、サービスの拡充を目指していく。