

目的

高松空港において、空港経営改革により、空港基本施設や駐車場、空港関連施設を一体的に運営し、民間の資金や経営能力を活用しながら地域の実情やニーズに応じた空港経営が実現すれば、地域にとって戦略的な空港経営が可能となる。それにより、地域の活性化、ひいては地域の発展につながる事が期待される。

このような状況の中、本調査では、高松空港における公共施設等運営権委託の導入に向けた検討のため、高松空港ビル等のデューデリジェンス(DD)、民間活力を活用した空港一体化・民間委託(運営権委託)スキームの検討及び公共施設等運営権者のあり方の検討等を実施することにより、DD及び価値評価手法並びに小規模空港においても実現可能な運営権委託スキームの構築を行う。

目次

- (1) デューデリジェンス(DD)・価値評価
 - ① 事業DD、財務DD及び資産DD
 - ② 将来の損益、財務状況及びキャッシュフローの整理・リスクの抽出
 - ③ 事業価値及び資産価値の評価
- (2) 近隣県有施設を含めた民間活力活用スキームの検討
 - ① 空港と近隣県有施設との一体的運営による価値向上策の検討
 - ② 地域活性化策の検討及び経済効果の試算
 - ③ 運営権者のあり方の検討
 - ④ 空港一体化・民間委託スキームの検討

これまでの経緯

- 平成23年度
 - ・「高松空港における空港経営改革に関する調査」(高松空港振興期成会)
- 平成24年度
 - ・国、県、地元市、空港ビル等による勉強会
 - ・国の「空港経営改革の推進に関する調査」の一環で民間サウンディングを実施
- 平成25年度
 - 4月 民活空港運営法案が閣議決定
 - 5月 知事要望書(法案の早期成立、地域の実情に応じたスキーム等)
 - 6月 民活空港運営法成立

施設の概要

【高松空港の概要】

施設 : 面積154ha、滑走路W60m×L2,500m
運用時間 : 14時間(7:30~21:30)
利用者数 : 142.2万人(平成24年度)

【駐車場】

第一駐車場 : 23,992㎡(895台)
(一財)空港環境整備協会
第二駐車場 : 2,038㎡(89台)
(一財)空港環境整備協会

【調査対象施設(空港周辺施設)】

□空港関連施設(空港用地内)

- ①旅客ターミナルビル
延床面積 : 16,399㎡
所有・管理者 : 高松空港ビル(株)
- ②貨物ターミナルビル
延床面積 : 1,860㎡
所有・管理者 : 高松空港ビル(株)

□近隣県有施設(空港用地外)

- ③さぬき空港公園
面積 : 68ha
管理者 : 香川県森林組合連合会
- ④さぬきこどもの国
面積 : 25ha
管理者 : 香川県児童・青少年健全育成事業団
- ⑤県有地(未利用地)
面積 : 1,800㎡
管理者 : 香川県

結論

【DD・価値評価】

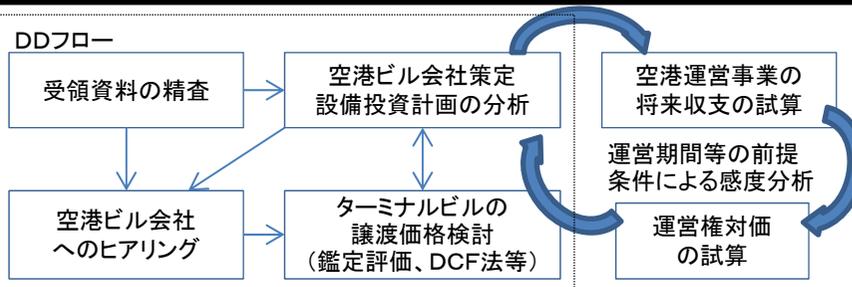
空港ビル会社に対するDD調査

- ①資産、財務、経営に関する資料精査
- ②空ビル事業における設備投資計画の策定・更新
- ③空港ビル施設の不動産鑑定評価
- ④空港ビル会社に対するヒアリング

(※近隣県有施設については①及び④を実施)

特に留意すべき事項

他組織・航空会社との協定、ターミナル施設整備への自治体関与(補助金の有無等)の確認が必要。



ターミナルビルの譲渡価格
検討上の留意事項

空港ビル会社の債務が
全額返済可能か

空港ビル会社株主に対し
出資金額以上を返還可能か

自治体による施設整備補助金等の目的・効果と
整合が取れる譲渡価格であるか

結論(続き)

【DD・価値評価(続き)】

パターン毎の
運営権対価
試算結果

<パターン1:現在想定される基本スキーム>
【条件】
・基本施設の更新投資はすべて運営権者が実施
・運営期間は30年

事業価値は買取資産価格に遠く及ばず、運営権対価の評価額はマイナス

運営権対価の評価額は大きくマイナス

高松空港事業価値

運営権者が買い取る事業用資産

運営権委託は困難

⇒基本施設の更新投資の負担が重く、スキーム上の手当てが必要

<パターン2:部分コンセッション(施設指定型)の活用>
【条件】
・一部の基本施設の更新投資を国が実施
・運営期間は30年

事業価値が買取資産価格に近づくが、なおマイナス

運営権対価の評価額は依然としてマイナス

高松空港事業価値

運営権者が買い取る事業用資産

⇒更新投資の負担が依然重く、追加でスキーム上の手当てが必要

<パターン3:部分コンセッション(施設指定型)の活用+運営期間の調整>
【条件】
・一部の基本施設の更新投資を国が実施
・運営期間は30年よりも短い期間

事業価値が買取資産価格とほぼ同程度

運営権対価はほぼゼロだが、運営権委託の可能性あり

⇒運営期間を短縮することで運営期間中の更新投資額が減少
⇒事業価値が向上

【小規模空港において実現可能な空港一体化スキーム】

小規模空港特有の課題

- 乗降客数、着陸回数が少ないため、空港事業の収益規模が基本施設の更新投資及び維持管理費用に対して小さく収支上の不均衡が特徴。
- 災害時の復旧費用及びICAO(国際民間航空機関)等の国際基準が変更された際の対応費用捻出余力が乏しい。

対応案

併用

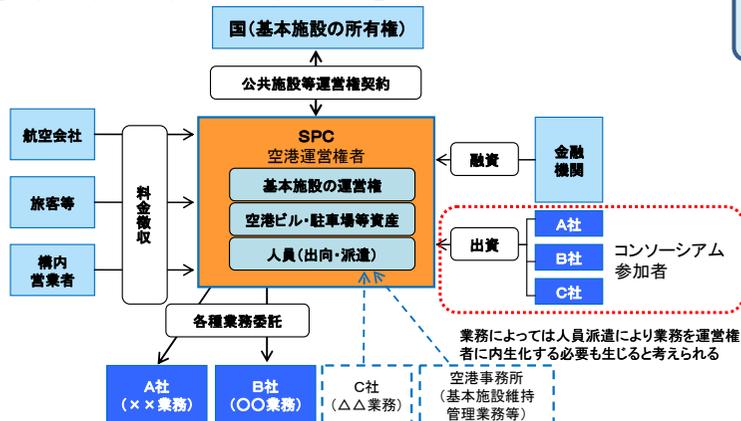
◆基本施設の更新投資に係る費用の軽減の可否が評価結果に大きく影響するため、当該軽減手法として運営権者の費用負担の範囲を限定する方法を検討

一体化手法(案)	基本施設における運営権の範囲		
	維持管理	更新投資	新設
コンセッション(基本スキーム)	運営権者	運営権者	国
部分コンセッション ※着陸料等の取扱いは要調整	施設指定型	運営権者・国 (指定施設のみ運営権者)	国
	維持管理型	国 (民間包括委託の併用)	国

◆想定されるリスクについて対応策を検討

リスク対策(案)	内容	
国の直接整備補助制度の創設	安心・安全に関する工事、災害復旧及び基準変更対応費用など官民の責任分担	
運営期間の調整	更新周期、経済環境の変化等を考慮した運営期間の設定	
更新投資実施後の運営開始	大規模工事	運営委託開始直後のリスク軽減、CF健全化による民間能力発揮(設備投資等による収益増)
	空港機能高質化	就航率や安全性の一層向上等による空港の信頼価値向上(利用者増加に伴う収益増)

【運営権者の組織形態と事業形態】



【近隣県有施設と空港関連施設との民間委託の連携スキーム】

- 近隣県有施設及び空港の目指すべき方向性を踏まえ、連携コンセプトを設定
- 連携の方法は、連携の強度に応じ、「イベントの共同企画」、「施設の共同管理」、「施設の一体的運営」等を想定
- 連携の効果としては、イベントの共同企画による回遊性の向上(収益増加)や、共通経費の共同発注による費用の抑制を想定

事業化に向けた今後の展望

【課題】

- 国の基本施設等のDD調査を踏まえた将来収支見込み、経営一体化シミュレーションの高精度化
- 国との調整(スキーム、リスク分担等)
- 地方自治体の関与のあり方の検討
- 運営権者のあり方の検討
- 地域における機運醸成、地元調整等

【今後の展望】

運営権委託の導入について
引き続き検討

地域の意向を反映した
空港運営の実現