

南紀白浜空港民間事業等活用推進調査

報告書

平成 29 年 2 月

和歌山県

目次

第1章	調査の概要	1
1.	調査の背景・目的.....	1
2.	調査の内容.....	2
3.	本報告書の構成（調査実施フロー）.....	4
第2章	南紀白浜空港の現状と課題	5
1.	南紀白浜空港の現状.....	5
2.	類似空港との比較.....	18
3.	南紀白浜空港の課題の整理.....	24
第3章	南紀白浜空港の将来像の検討	26
1.	関連政策・施策、配慮すべき事項の整理.....	27
2.	将来空港需要の推計.....	56
3.	南紀白浜空港の将来像の検討.....	65
第4章	官民連携による新たな空港運営スキームの検討	68
1.	官民連携手法の整理.....	68
2.	事業収支等の検討.....	76
3.	事業スキーム等の検討.....	78
4.	マーケットサウンディング.....	83
第5章	今後の空港運営の方向性整理	85
1.	公募にあたっての課題等.....	85
2.	今後のスケジュール案.....	86

第1章 調査の概要

1. 調査の背景・目的

南紀白浜空港は、東京（羽田空港）からの国内線の更なる利用促進をはじめ、インバウンド需要を背景とした国際線需要取り込みのための新たな取組や、施設狭隘化への対応、空港収支改善のための新たな空港戦略の構築等種々の課題を有している。

本業務では、和歌山県が南紀白浜空港における民間活力の導入による新たな空港運営の方向性を整理し、事業化に向けた具体的な準備を行うために、基礎情報をふまえた空港活性化や空港運営効率化等、最適な管理運営方法の検討を目的とする。

2. 調査の内容

本調査の内容は以下のとおりである。

(1) 南紀白浜空港の現状と課題

南紀白浜空港の現状について以下の観点から情報を整備し、顕在化している課題を整理する。

- ・ 利用状況並びに需要特性
- ・ 事業環境並びに市場分析
- ・ 管理状況並びに収支状況
- ・ 空港施設並びに設備特性

(2) 南紀白浜空港の将来像の検討

最適な空港管理運営のあり方を検討するために、その前提となる空港基本施設及び空港ビルの維持管理・運営に関する各種前提条件、将来像の検討を行う。

- ・ 関連政策・施策、関係者意向等配慮すべき事項の整理
- ・ 地域のポテンシャル、関西圏の空港需要動向等をふまえた将来需要の設定
- ・ 国際線機能の強化等、施設展開に関する検討

(3) 官民連携による新たな空港運営スキームの検討

空港活性化、空港運営効率化に資する観点から、南紀白浜空港に導入可能と考えられるコンセッション、指定管理者制度、総合維持管理業務等、国内の先進事例など複数の民間活用による空港運営手法を検討し、それぞれのメリット・デメリットを整理する。

また、その中で優先的に検討すべき手法の基本スキームについて、想定される具体像を明らかにするとともに、他の事業手法との比較検証により、事業化を進めるうえでの議題や論点等の整理を行う。基本スキームの検討における各種定量的な分析に際しては、一定の前提条件のもと可能な範囲で試算することとする。

- ・ 民間活用の手法整理
- ・ 優先的検討の基本スキームの検討
 - 事業スキームの検討（対象施設、業務範囲、事業期間、既存空港ビルの取扱等）
 - 事業収支、運営権対価有無等の定量的分析
 - 県・地元の関与のあり方の検討
- ・ 事業手法の優先劣後付け、最適な事業手法選択のための課題・論点等整理

(4) 事業化に向けた支援

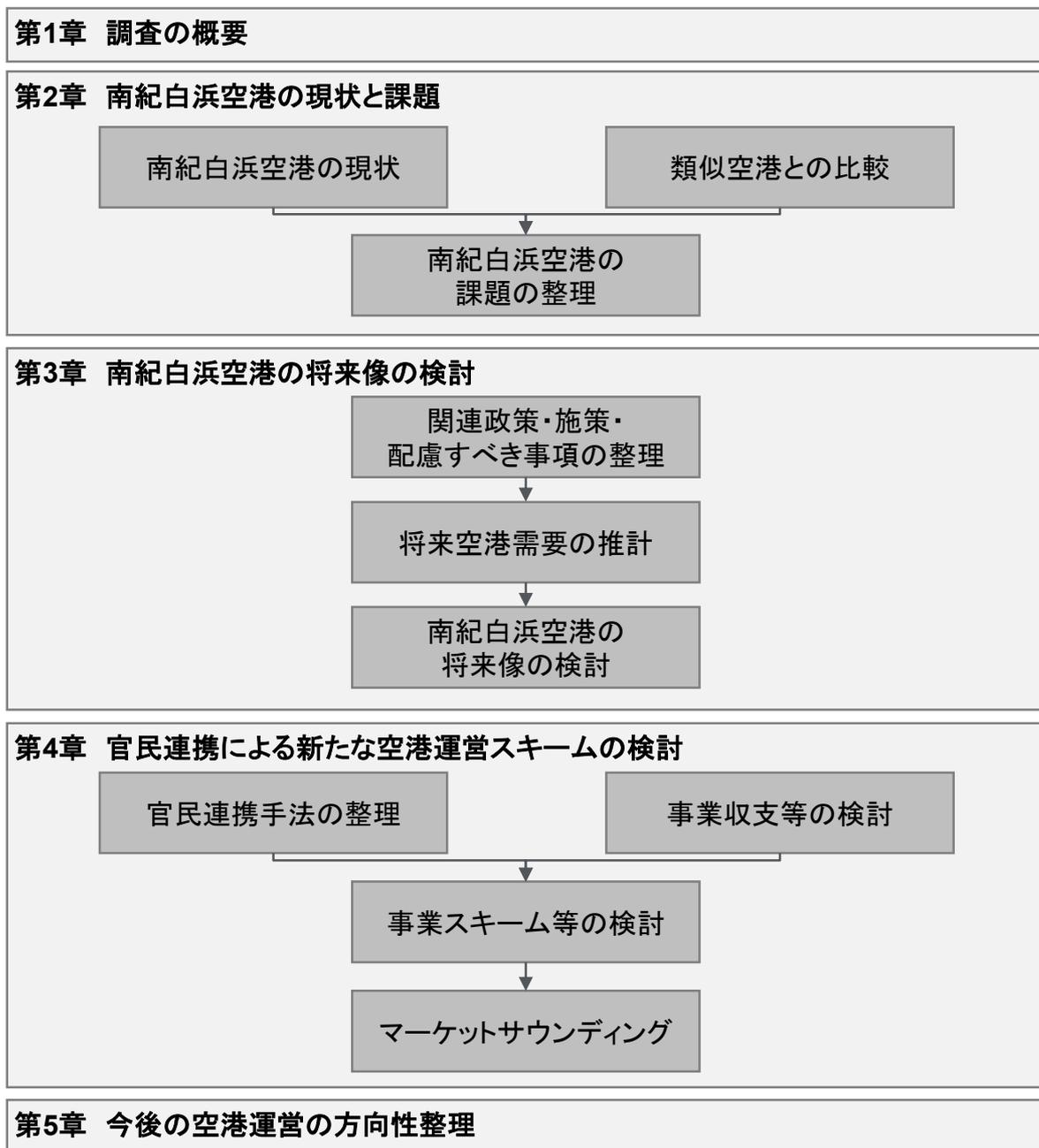
以上をふまえ、事業化に際して、下記取組の検討を行う。

- ・ スケジュール策定
- ・ マーケットサウンディングへの対応
- ・ その他事業化に際して検討すべき事項の整理

3. 本報告書の構成（調査実施フロー）

調査の内容を踏まえ、本報告書の構成は以下のとおりである。

図表 1 業務実施フロー



第2章 南紀白浜空港の現状と課題

1. 南紀白浜空港の現状

(1) 空港概要

① 基本情報

南紀白浜空港は、和歌山県の南部に位置し、全国有数の観光地「白浜温泉」の玄関口である JR 白浜駅から南西方向 3 km の西牟婁郡白浜町内の標高 90m の台地にある。昭和 43 年に、和歌山県が設置管理を行う地方管理空港として旧空港が開港し、平成 8 年に、旧空港の東隣に現在の空港が開港された。ターミナルビルについては、南紀白浜空港ビル株式会社が管理・運営を行っている。

図表 2 南紀白浜空港の位置



出所：南紀白浜空港ホームページ等より作成。

図表 3 南紀白浜空港の概要

開港日	平成 8 年 3 月 9 日
種別	地方管理空港
設置管理者	和歌山県
管理機関	和歌山県県土整備部南紀白浜空港管理事務所
位置	和歌山県西牟婁郡白浜町
アクセス	JR 白浜駅からバスで約 20 分、タクシーで約 10 分
総面積	74ha
滑走路	2,000m × 45m (平成 12 年 9 月供用開始)
運用時間	11.5 時間 (8:30~20:00)
ターミナルビル	・旅客ターミナルビル (鉄骨 2 階建一部 3 階) ・貨物ターミナルビル (鉄骨造平屋建)
駐車場	229 台 (無料)

出

出所：和歌山県ホームページより作成。

② 空港周辺の観光資源

南紀白浜空港の周辺には、南紀白浜温泉や白良浜、日本最多のパンダの飼育を行っているアドベンチャーワールド等が存在する。また、南紀白浜空港が所在する和歌山県内には、ユネスコが認定する世界遺産（紀伊山地の霊場と参詣道 高野・熊野）や、世界農業遺産（みなべ・田辺の梅システム）があるほか、日本ジオパーク（南紀熊野ジオパーク）、日本遺産（鯨とともに生きる－熊野灘捕鯨文化の継承）といった認定観光資源も存在する。

図表 4 空港周辺の観光資源



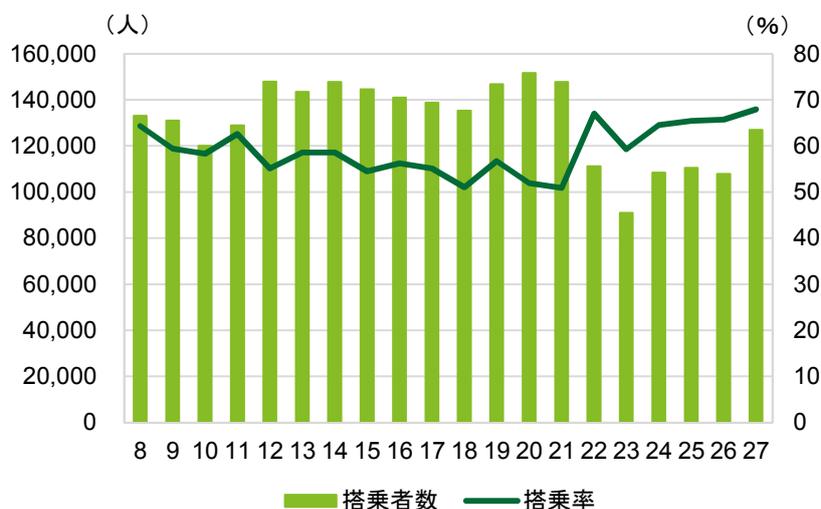
出所：各種公表資料より和歌山県作成。

③ 利用者数

平成8年に現在の空港が開港して以来、平成20年度の15.1万人をピークに、平成23年度には紀伊半島大水害により9.1万人まで落ち込んだものの、その後の空港利用促進の努力等により、平成27年度は12.7万人まで回復している。過去には、羽田便のほか、福岡便（平成8年10月から平成10年1月）と広島西便（平成9年1月から平成13年3月）にも運航していたことがある。

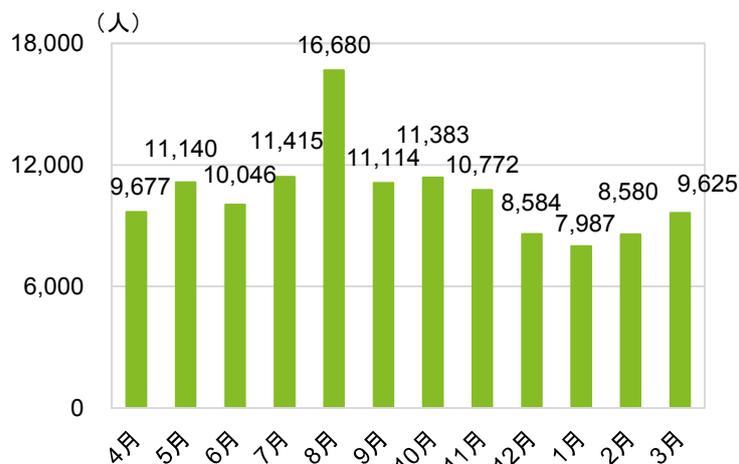
空港のすぐ近くに白良浜があることから春から夏にかけて利用者が増え、特に8月の利用者が多い。

図表5 南紀白浜空港搭乗者数の推移



出所：和歌山県ホームページ「利用状況」より作成。

図表6 平成27年度における月別搭乗者数



出所：和歌山県ホームページ「利用状況」より作成。

平成 29 年 2 月現在、国内線定期便として日本航空（JAL）により、東京国際空港（羽田空港）に一日 3 往復が就航している。機材については、平成 22 年 4 月より、エンブラエル 170（76 席）を使用している。

図表 7 運航状況（平成 29 年 1 月 7 日～平成 29 年 3 月 30 日ダイヤ）

羽田 → 南紀白浜	南紀白浜 → 羽田
213 便 07:25 → 08:40	212 便 09:25 → 10:30
215 便 10:25 → 11:40	214 便 12:10 → 13:15
219 便 16:25 → 17:40	218 便 18:35 → 19:40

出所：南紀白浜空港ホームページより転載。

チャーター便は、台湾や韓国を中心とした国際チャーター便が大部分を占めている。就航先の内訳（便数）については、平成 27 年度までの実績で、台湾が 77 便、韓国が 31 便、中国が 4 便、ロシアが 2 便となっているが、関西国際空港の LCC (Low Cost Carrier: 格安航空会社) 誘致促進等により、近年は減少傾向にある。

図表 8 チャーター便の利用状況

(人)											
	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
国際チャーター便	298	277	150	548	0	116	805	1,048	0	571	0
国内チャーター便	0	258	189	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	298	535	339	548	0	116	805	1,048	0	571	0

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
国際チャーター便	1,268	0	1,725	2,330	2,580	1,029	0	666	516	0
国内チャーター便	0	87	0	297	262	0	0	0	0	697
合計	1,268	87	1,725	2,627	2,842	1,029	0	666	516	697

出所：和歌山県資料等より作成。

④ 空港事業（滑走路事業）収支

南紀白浜空港における過去5年間の空港収支（キャッシュフローベース）は、以下のとおり、毎年おおむね3億円程度の赤字となっている。

着陸料等収入や空港ビルへの貸付料が主な歳入となっている。一方で、歳出については、空港の管理費や修繕費等からなる空港維持運営費等が大部分を占めている。

図表 9 空港収支の推移（平成23年度から27年度）

(千円)

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
歳入 (A)	191,568	208,167	292,888	181,000	76,239
着陸料等収入	14,997	16,907	17,528	17,010	18,496
行政財産使用料	8,617	8,744	8,691	8,645	8,761
航空機燃料譲与税	3,312	3,568	4,096	5,783	8,338
国庫支出金・起債等	72,344	67,045	129,739	108,860	0
その他	92,298	111,903	132,834	40,702	40,644
歳出 (B)	517,471	527,982	585,343	540,531	411,732
空港維持運営費等	352,360	361,172	405,896	454,274	375,888
空港整備事業費(補助)	119,322	131,820	144,083	49,839	0
土地建物借料	24,217	24,217	24,217	24,924	24,909
国有資産所在市町村交付金	9,772	10,773	11,147	11,494	10,935
その他	11,800	0	0	0	0
歳入歳出差引額(A)-(B)	(325,903)	(319,815)	(292,455)	(359,531)	(335,493)

出所：和歌山県資料等より作成。

(注1) 上記は、公表数値ベース。

(注2) 空港維持運営費等は、管理業務（警備、消防、航空灯火等管理等、物件費、ハイジャック補助等）、空港修繕業務、人件費。隣接する空港公園の維持管理も含まれる。人件費には、非常勤とアルバイト及び、職員の退職金は含まれていない。

⑤ 空港利用促進策

県や周辺市町村、商工会議所、観光団体等から構成される南紀白浜空港利用促進実行委員会（会長：和歌山県副知事）では、空港の利用促進を図るため、下記事業に取り組んでいる。

図表 10 空港利用促進策

	実施内容	平成 27 年度 予算額
基本事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ イベントでの P R ・ 企業・団体への利用要請 ・ 地元中学校への修学旅行利用促進 ・ 利用者アンケートの実施 ・ 機内でのお菓子提供による路線 P R ・ 国内チャーター便の運航 ・ 企業・団体へのアンケート実施 ・ J A L との共同キャンペーンへの参加 ・ 航空会社誘致活動 	4 百万円
地方航空路線活性化プログラム事業 平成 27 年度 (3 ヶ年事業)	<ul style="list-style-type: none"> ○ <u>首都圏対策</u> <ul style="list-style-type: none"> (1) 旅行商品の造成 (2) モニターツアーの実施 (3) 発地情報、着地情報の発信 (インターネット・フリーペーパー・情報誌・旅番組) (4) JAPAN PROJECT の実施(平成 27 年 5 月) <ul style="list-style-type: none"> ・ 国内線機内誌、国内線機内ビデオ、JAL ホームページ等 ○ <u>欧米からの誘客</u> <ul style="list-style-type: none"> (1) エージェントの招請〔ドイツ F A M〕 (2) インターネット広告〔C N N〕 ○ <u>二次交通対策</u> <ul style="list-style-type: none"> (1) 定額観光タクシー割引拡大 (2) レンタカー助成 ○ <u>地元利用の促進</u> <ul style="list-style-type: none"> (1) 介護帰省運賃への助成 (4 千円商品券配布／J R 運賃との差額解消) (2) 地元 F M 局及び地元紙を活用した P R (3) 乗継モニターツアーの実施 (F M ビーチステーションと連携) 	36 百万円

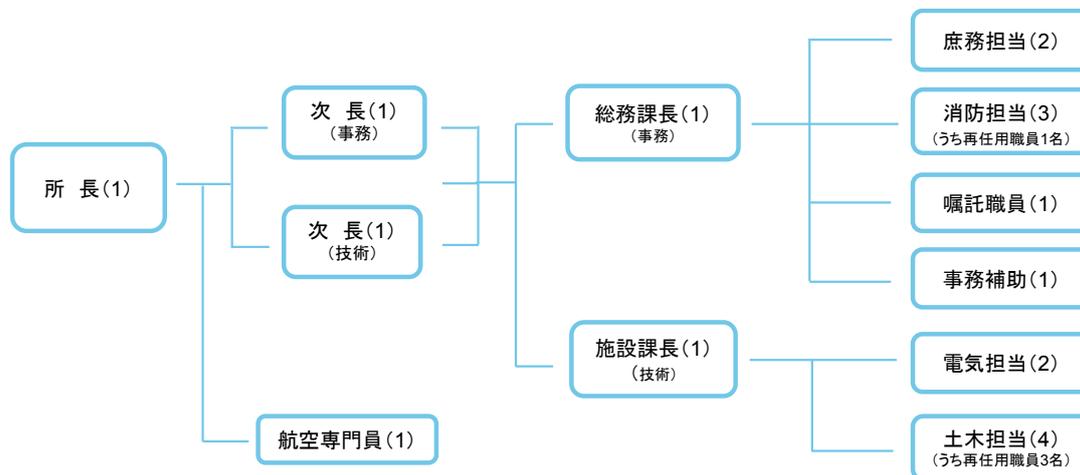
出所：和歌山県資料等より作成。

(2) 空港基本施設の現状

① 空港事務所の体制

南紀白浜空港は、和歌山県県土整備部南紀白浜空港管理事務所が管理しており、組織図は下記のとおりとなっている。

図表 11 南紀白浜空港管理事務所の組織図



出所：和歌山県資料等より作成。

② 施設の概要

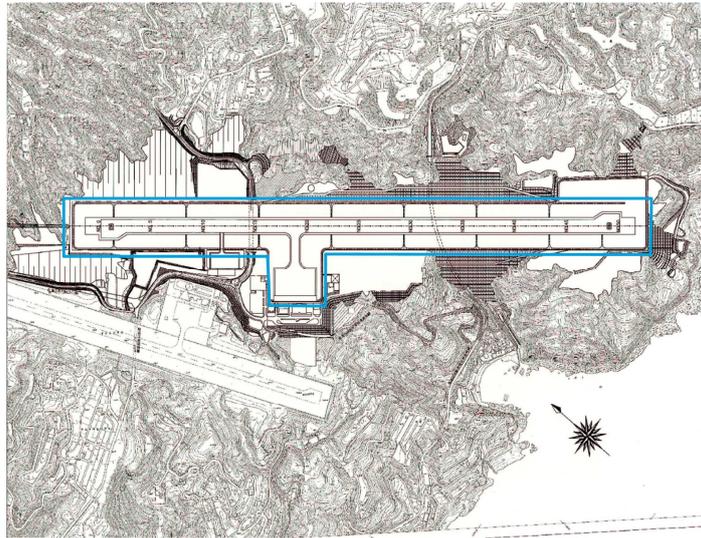
南紀白浜空港は、2,000mの滑走路と中型機用のエプロンを3バース、小型機用のエプロンを5バース有している。その他、無料の駐車場（229台分）が併設されている。

図表 12 空港基本施設の概要

総面積	74ha
滑走路	2,000m×45m
着陸帯	2,120m×150m (C級)
誘導路	幅：30m、9m
エプロン	(サウスエプロン) 小型ジェット用1バース、YSクラス用2バース (ノースエプロン) 小型機用5バース
運用時間	11.5時間 (8:30~20:00)

出所：南紀白浜空港ホームページより作成。

図表 13 空港基本施設の平面図



出所：和歌山県資料等より作成。

③ 着陸料等

平成 23 年度より、着陸料等の料金体系は下記のとおりとなっている。

図表 14 着陸料等の料金体系

着陸料	H23/4 【ジェット機】	(a) 25t以下 1,100円/t	(b) 3,400円×(騒音値-83)EPNdB
		26t~100t 1,500円/t 101t~200t 1,700円/t 201t以上 1,800円/t	
	ジェット機の着陸1回ごとに、(a)と(b)の合計額。 (a)については、航空機の重量をそれぞれ左の各級に区分して、順次に各料金率を適用して計算して得た金額の合計額(航空機の重量は、最大離陸重量を適用。(1t未満は1t) (b)の騒音値は、離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値(1EPNdB未満は1EPNdBとする)		
着陸料	H23/4 【その他の航空機】	(6t以下の航空機) 一律 1,000円	
		(7t以上の航空機) 6t以下 一律 700円 7t以上 590円	
	その他の航空機の着陸1回ごとに、航空機の重量をそれぞれ上の各級に区分して、順次に各料金率を適用して計算して得た金額の合計額		
停留料	H23/4 【23t以下の航空機】	3t以下 一律 810円	
		4~6t 一律 810円 7~23t 一律 30円/t	
	【24t以上の航空機】	25t以下 90円/t 26t~100t 80円/t 101t以上 70円/t	
	6時間以上停留する場合、停留時間24時間ごとに航空機の重量を上の各級に区分して順次に各料金率を適用して計算して得た金額の合計額(1t未満は1t、24時間未満又は24時間未満の端数がある場合は24時間)		
着陸料の軽減	①他人の需要に応じ、有償で旅客又は貨物の運送を行う航空機(航空法第2条第20項の国内定期航空運送事業を除く。)		1/2に軽減
	②他人の需要に応じ、有償で旅客又は貨物の運送を行う航空機(航空法第2条第20項の国内定期航空運送事業に限る。)		1/3に軽減
	③上記②を経営するものが、同一日において3回以上空港に航空機を着陸させる場合、その3回目以降の着陸		全額免除 ※

※ 運送事業者が航空法第107条の2第1項の規定により届け出た運航計画(同条第2項の規定による変更後を含む)及び同法同条の第3第1項の規定により受けた許可により受けた許可に係る運航計画(同条第6項の規定による変更認可含む)に定めのない運航に係る着陸については、着陸の回数に計算に含めない

出所：和歌山県資料等より作成。

(3) ターミナルビルの現状

① 基本情報

ターミナルビルや貨物ビル等については、南紀白浜空港ビル株式会社が管理運営を行っている。

図表 15 南紀白浜空港ビル株式会社の概要

本社所在地	和歌山県西牟婁郡白浜町才野 1622 番地の 125
設立年月日	平成 5 年 12 月 1 日
資本金	4 億円
事業内容	(1) 空港ビル及びこれに付帯する施設設備の賃貸業 (2) 航空旅客、航空貨物及び航空事業者に対する役務の提供 (3) 飲食物、物品の販売 (4) 広告代理店業、貸自動車業 (5) 航空思想の普及及び旅行案内に関する事業 (6) 前各号に付帯関連する一切の事業
沿革	平成 5 年 : 南紀白浜空港ビル株式会社設立 平成 6 年 11 月 : 資本金を 4 億円に増資 平成 7 年 10 月 : ターミナルビル、貨物ビル竣工 平成 8 年 3 月 : 供用開始
株主構成 (平成 27 年度 末時点)	非公表

出所：南紀白浜空港ホームページ等より作成。

南紀白浜空港ビル株式会社が管理運営を行っている施設は以下のとおり。旅客ターミナルビルには、テナントとしてレストランと売店が1軒ずつ入居している。

図表 16 各施設の概要

建物名	竣工年	構造	延床面積
旅客ターミナルビル	平成7年	鉄骨造2階建、 一部3階建	3883.88 m ²
貨物ビル	平成7年	鉄骨造平屋建	310.04 m ²
旅客搭乗橋 (ボーディングブリッジ)	平成7年		

旅客ターミナルビル



貨物ビル

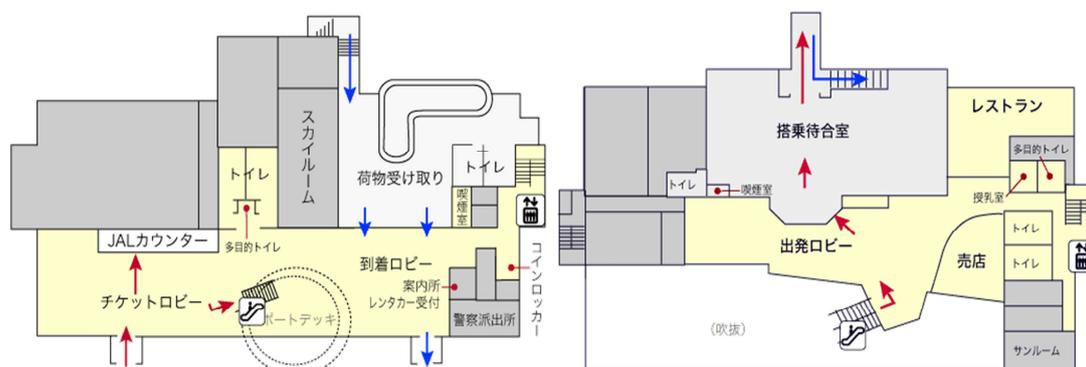


旅客搭乗橋 (ボーディングブリッジ)



出所：和歌山県資料等より作成。

図表 17 旅客ターミナルビルフロアマップ



出所：南紀白浜空港ホームページより転載。

② 損益概況

過去5年の損益計算書は下記のとおり。売上高のうちテナントからの賃貸収入が約9割以上を占めている。売上高は横ばいで推移し、また、営業利益率の過去5年間の平均は約10%である。

図表 18 南紀白浜空港ビル株式会社の損益状況

	FY23	FY24	FY25	FY26	FY27
売上高	非公表				
売上原価					
売上総利益					
販管費					
営業利益					
営業外収益					
営業外費用					
経常利益					
特別利益					
特別損失					
税金等調整前当期純利益					
法人税等					
法人税調整額					
当期純利益					
粗利率					
営業利益率					
売上高成長率					
一株当たり当期純利益（円）					

出所：和歌山県資料等より作成。

(4) その他

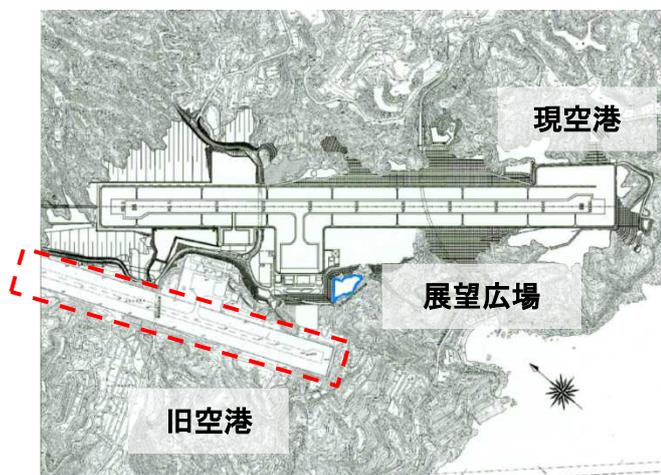
① 旧南紀白浜空港跡地

現在の空港の西側には、敷地面積 514,212 m²（県有地：365,407 m²、町有地：148,805 m²）の旧滑走路等が残存している。これまで鳥人間コンテストやトライアスロン等のイベントで利用されてきており、民間事業者等の意向に合わせて、今後も活用することが可能である。

② 展望広場

ターミナルビルの南側には、滑走路全体を見下ろすことができる展望広場（敷地面積：約 8,000 m²）が隣接しており、現在、和歌山県が維持管理を行っている。

図表 19 旧空港と展望広場の位置



出所：和歌山県資料等より作成。

図表 20 広場の概観



出所：和歌山県資料等より作成。

2. 類似空港との比較

(1) 分析対象空港の抽出と類似空港の概要

南紀白浜空港と条件が類似する空港を抽出するため、第1節における南紀白浜空港の現状を踏まえて、下記を条件にスクリーニングを行った。その上で、就航状況や空港の立地条件を考慮して、国内線搭乗者数については、山形空港、福島空港、鳥取空港、出雲空港、石見空港の5空港、国際線搭乗者数については、茨城空港、米子空港、佐賀空港の3空港を分析対象とした。

- ・ 地方管理空港、特定地方管理空港、共用空港のいずれかであること。
- ・ 平成27年度の年間乗降客数が100万人未満であること。
- ・ 直近の空港事業における歳入（キャッシュフローベース）が10億円未満であること。
- ・ 本島に立地していること。

図表 21 分析対象空港の概要

	南紀白浜 空港	山形空港	福島空港	鳥取空港	出雲空港	石見空港	茨城空港	米子空港	佐賀空港
種別	地方管理 空港	拠点空港 (特定地方管理 空港)	地方管理 空港	地方管理 空港	地方管理 空港	地方管理 空港	共用空港	共用空港	地方管理 空港
設置 管理者	和歌山県	(設置)国 土交通大 臣 (管理)山 形県	福島県	鳥取県	島根県	島根県	防衛省	防衛省	佐賀県
平成27年度 乗降客数	127,003 人	230,402 人	247,706 人	369,421 人	845,569 人	128,351 人	554,350 人	635,860 人	633,660 人
面積	74ha	91ha	181ha	105ha	57ha	111ha	—	—	114ha
供用開始	昭和 43年	昭和 39年	平成 5年	昭和 42年	昭和 41年	平成 5年	平成 22年	昭和 44年	平成 10年
国際線定期 便の有無	無し	無し	無し (運休中)	無し	無し	無し	有り	有り	有り
国際線 ターミナル ビルの有無	無し	無し	無し	無し	無し	無し	有り	無し	有り

出所：国土交通省ホームページ、各空港ホームページより作成。

(2) 国内線搭乗者数の分析

南紀白浜空港及び分析対象空港における過去3年間の国内線定期便の搭乗者数の推移と、その要因や背景を下図表に整理する。

山形空港、鳥取空港、石見空港、いずれも増便による影響が大きいと考えられるが、増便に合わせて、各種利用促進策に取り組んでいることが効果を上げていていると考えられる。

特に山形空港は、新幹線という競合がいる中で、ビジネス客をターゲットとして各種利用促進策を実施し、搭乗者数を順調に伸ばしている。

一方で、出雲空港や石見空港のように、特殊イベントによる観光需要の増加の効果は一時的であると考えられるため、県内の観光のみにこだわらず、鳥取空港のように但馬地域との連携を図る等、利用圏域の拡大に向けた取組も参考になると考えられる。

図表 22 国内線利用者数の推移に関する比較

空港名	利用者数変動の要因や背景	国内線定期便搭乗者数(人) *括弧内は対前年の増減率		
		平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度
南紀白浜 空港	・平成27年度は国体の実施等により一時的に増加したが、近年は10万人程度で推移している。	110,555 (2%)	107,936 (▲2%)	127,003 (18%)
山形空港	・国土交通省による羽田発着枠政策コンテストの結果、平成26年度より羽田便が一日1往復から2往復に増便され、利用者数は大きく増加している。 ・増便後も、引き続き利用者数は増加しており、増便に合わせて講じている下記支援策が功を奏しているものと考えられる。 ✓ 山形空港利用拡大推進協議会において、ビジネス客をターゲットとした「おいしいサポーターズクラブ」を創設するとともに、スタートダッシュ・キャンペーンを実施 ✓ JALにおいて新幹線と同レベルまでの運賃割引を実施 ✓ 空港連絡バスを5年ぶりに復活	115,776 (▲0%)	184,770 (60%)	219,267 (19%)
福島空港	・一時的に機材の大型化(平成26年3月と平成27年3月)を行う等しているものの、東日本大震災の影響により利用者数は横ばいである。	239,155 (6%)	245,884 (3%)	243,686 (▲1%)
鳥取空港	・国土交通省による羽田発着枠政策コンテストの結果、平成26年度より羽田便が一日4往復から5往復に増便され、利用者数は増加している。 ・増便後も、引き続き利用者数は増加しており、下記支援策が功を奏しているものと考えられる。	330,016 (9%)	342,926 (4%)	368,099 (7%)

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 鳥取空港サポートクラブを創設 ✓ 但馬空港との連絡バスの運行を開始 ✓ 県による移住促進策と連携した支援を実施 ✓ ANA と連携したキャンペーンを実施 ✓ 知名度向上のため、愛称を「鳥取砂丘コナン空港」とした 			
出雲空港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 出雲大社の 60 年ぶりとなる遷宮（平成の大遷宮）により、平成 25 年度は過去最高を記録している。 ・ 平成 26 年度は上記の反動減により減少したものの、鳥根県への観光需要の増加により近年では高い水準にある。 	834,378 (20%)	784,679 (▲6%)	829,111 (6%)
石見空港	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省による羽田発着枠政策コンテストの結果、平成 26 年度より羽田便が一日 1 往復から 2 往復に増便し、利用者数は大きく増加している。 ・ 増便後も、引き続き利用者数は増加しており、下記支援策が功を奏しているものと考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 萩・石見空港利用拡大促進協議会において運賃助成キャンペーンを実施 ✓ 乗合タクシーの整備や JR 運賃の補助を実施 ・ その他、NHK 大河ドラマの舞台となった萩市に開館された大河ドラマ館までの直行バスの運行を開始したことも、一時的ではあるが観光需要の増加につながっているものと考えられる。 	79,423 (12%)	113,679 (43%)	125,722 (11%)

出所：各空港管理者のホームページ、各空港のホームページ等より作成。ただし、山形空港の搭乗者数は、年度ではなく暦年の数値。

(3) 国際線搭乗者数の分析

対象空港における過去3年間の国際線定期便の搭乗者数の推移と、その要因や背景を下図表に整理する。

米子空港においては韓国における積極的な鳥取のPR活動、佐賀空港においては専用ターミナルビルの開設や運航支援金の助成等、各自治体による積極的な支援が功を奏していると考えられる。

図表 23 国際線利用者数の推移に関する比較

空港名	利用者数変動の要因や背景	国際線定期便搭乗者数(人) *括弧内は対前年の増減率		
		平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度
茨城空港	<ul style="list-style-type: none"> 日本初のLCC対応空港としてLCCを積極的に誘致し、搭乗者数は年々、増加している。 一方、平成28年には、深圳便(中国南方航空)や杭州便(中国国際航空)、台北便(Vエア)、成都便(揚州経由、春秋航空)が撤退している。加えて、近接空港の優位性が高まっている(成田空港におけるLCC専用ターミナルのオープンや首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の延伸による成田空港へのアクセス改善)ことから、今後の動向については不透明な点がある。 	100,178 (1%)	119,711 (19%)	150,650 (26%)
米子空港	<ul style="list-style-type: none"> 韓国からの撮影ロケの誘致及びそのテレビ番組の放送、韓国で人気の高いカニや温泉を活用したツアーの企画等により、韓国からの観光客数が徐々に増加し、平成27年度は、過去2番目を記録した。 	24,384 (▲14%)	30,213 (24%)	34,440 (14%)
佐賀空港	<ul style="list-style-type: none"> 上海便の運行日に合わせて、福岡市中心部への直行バスの運行を開始(平成25年9月)し、また、国際線専用ターミナルビルを開設した(平成25年12月)。 航空会社への運航支援金が県より積極的に助成されている。 	48,596 (42%)	79,675 (64%)	89,968 (13%)

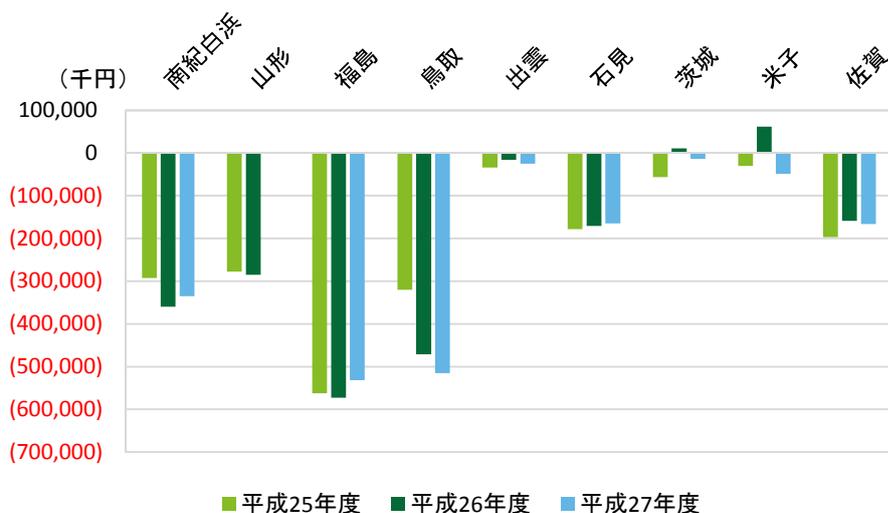
出所：各空港管理者のホームページ、各空港のホームページ等より作成。

(4) 空港収支に係る分析

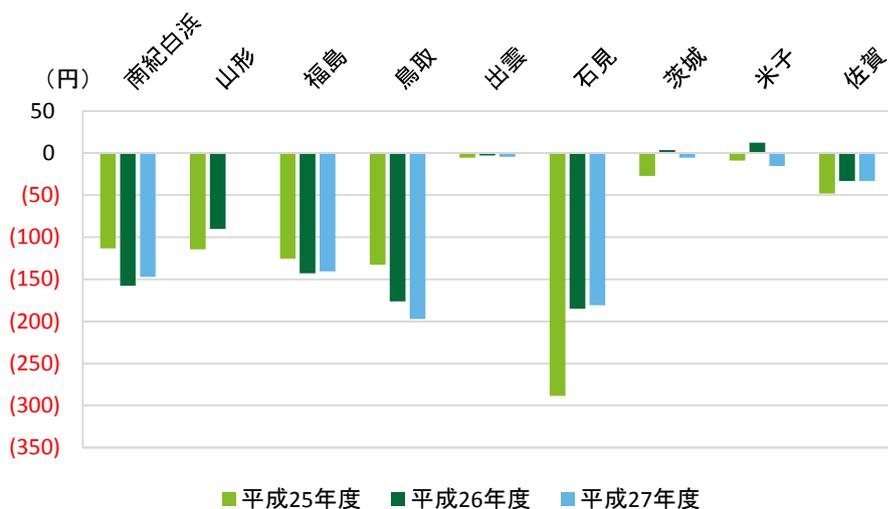
① 空港事業

平成 25 年度から平成 27 年度における、各空港の空港収支と着陸回数当たりの空港収支は、以下のとおり。対象となる空港の中でも乗降客数が比較的多い茨城空港、米子空港、出雲空港、佐賀空港については、着陸回数当たりの赤字額が少ないことが分かるが、いずれの空港も赤字であり、空港事業（滑走路事業）は厳しい状況にあると考えられる。

図表 24 各空港における過去 3 年間の空港収支



図表 25 着陸回数当たりの空港収支

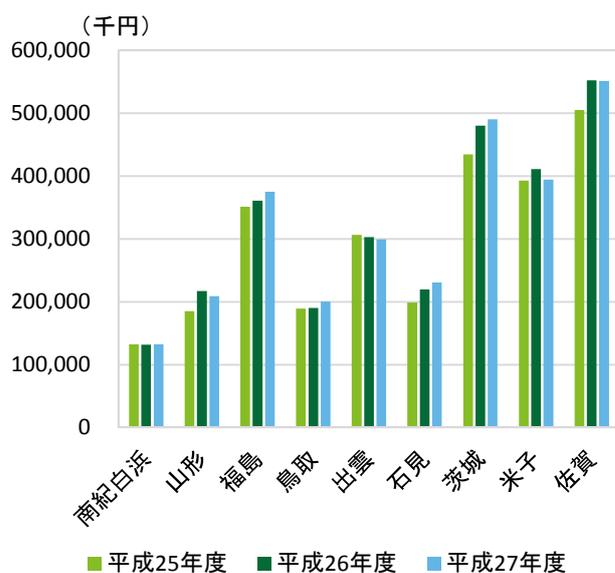


出所：各空港管理者のホームページ、国土交通省「空港管理状況調書」より作成。ただし、山形空港は公表されている平成 25 年度から平成 26 年度の数値で作成。

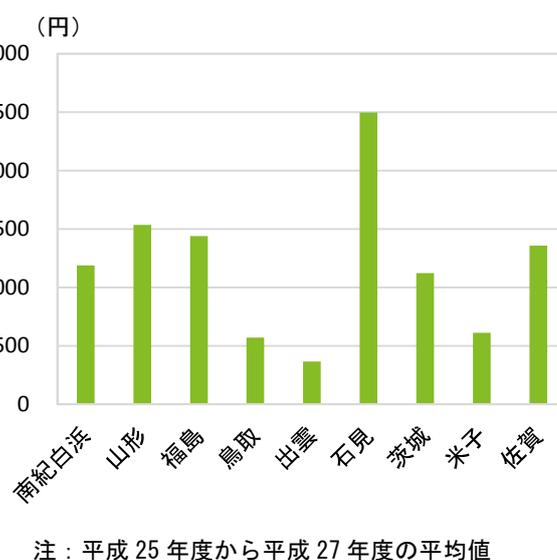
② ターミナルビル事業

平成 25 年度から平成 27 年度における、各空港ビルの売上高は下記のとおり。類似空港と比較すると、売上高は低いものの、乗降客数で除した一人当たり売上高（平成 25 年度から平成 27 年度の平均値）についてみれば、1,000 円を超えており、他空港と比較すれば高いと言える。ただし、売上高営業利益率（平成 25 年度から平成 27 年度の平均値）が、11%と他空港に比べて低いことから、収益性に改善の余地があると考えられる。

図表 26 売上高

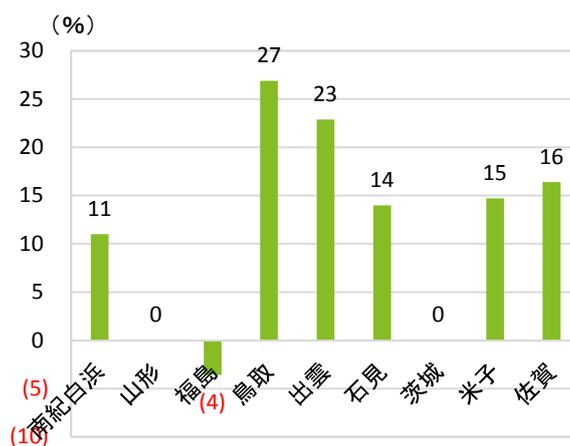


図表 27 一人当たり売上高



注：平成 25 年度から平成 27 年度の平均値

図表 28 売上高営業利益率



注：平成 25 年度から平成 27 年度の平均値

出所：国土交通省「空港管理状況調書」、各空港ビル「事業報告書」、帝国データバンク調査報告書、日経テレコンより作成。茨城空港については、経常収益を売上高とした。また、営業利益のデータがない山形空港と茨城空港は図表 28 から除いた。

3. 南紀白浜空港の課題の整理

(1) 利用状況並びに需要特性

① 利用者数の低迷

ピーク時には、15万人以上の搭乗者数があったものの、直近の5年間は10万人前後で推移している。直近の平成27年度は2015紀の国わかやま国体（第70回国民体育大会）が開催されたことから13万人近くの搭乗者数となったものの、こうしたイベントによる増加は一時的であり、今後も継続して搭乗者数が見込めるとは考えにくい。類似空港と比較しても、搭乗者数は伸び悩んでいる状況と言える。

② 観光需要の季節的な変動

空港のすぐ近くには、白良浜といったビーチがあることから、春から夏にかけて空港利用者が増加して8月がピークとなり、1月から3月が閑散期となっている。一方で、空港周辺には白良浜だけでなく、温泉やアドベンチャーワールド、和歌山県内には世界遺産や世界農業遺産をはじめとした認定観光資源が豊富に存在することから、観光資源を十分に活用しきれていないことが窺える。

(2) 事業環境並びに市場分析

① 空港利用促進策の更なる充実

類似空港では、近くに他空港や新幹線という競合相手が存在する状況の中でも搭乗者数を伸ばしている。この背景には、便数の増加という大きな要因はあるものの、二次交通の改善や利用促進協議会等による助成制度など各種施策を積極的に講じていることが起因していると考えられる。南紀白浜空港においては、豊富な観光資源を活かして、航空会社と連携した旅行商品の企画等によって空港の利用促進をさらに進めることが必要と考えられる。

(3) 管理状況並びに収支状況

① 滑走路事業における赤字

南紀白浜空港では、滑走路事業について、毎年、約3億円の赤字を生み出している。一方で、今回分析対象とした類似空港においても同様に赤字が続いており、滑走路事業については、小規模の地方管理空港等ではどの空港も厳しい状況であると想定される。

② ターミナルビル事業における低い収益性

ターミナルビル事業については、営業利益率が他空港と比較して低いことから、収益性に改善の余地があると考えられる。

(4) 空港施設並びに設備特性

① 施設の老朽化

平成8年の供用開始以降、必要に応じて補修・改装工事は行われてきているものの、空港基本施設の老朽化が進み、空港維持運営費等において大幅な支出超過となっていることから、老朽化への対応にコストがかさんでいると想定される。

② 国際線運航時におけるCIQによる対応可能時間の制限

現在、国内線と国際線では同じターミナルビルを共有している。そのことから、国際線チャーター便を運航する場合は、一日3便の国内線定期便による対応時間以外での運用となっており、国際線の就航に制限がある状況である。

第3章 南紀白浜空港の将来像の検討

長期にわたる民間事業者とのパートナーシップによる空港経営を成功させるには、空港及び取り巻く地域について、行政の期待する明確なビジョンを提示する必要がある。たとえば宮城県では県主導で目指すべき姿の検討を行い、運営権者に行政の姿勢を明確に示すために「みやぎ国際ビジネス・観光拠点化プラン～グローバルゲートウェイの再構築に向けて～」を策定し、仙台空港を運営権事業（公共施設等運営権を設定した事業手法）とする際の大きな方針を示し公募を実施した。

和歌山県においても民間事業者と行政の目指すべき点を検討することが、運営権事業を成功させるために必要であると考えられる。そこで、本章では、長期的に南紀白浜空港が目指すべき将来像の検討を行う。

具体的には、以下の三点がビジョン作成の目的である。

a. 空港の運営権事業化に向けた地域への効果の説明

南紀白浜空港の民間活力導入手法として運営権事業を開始する場合、運営権者に対し県が支払いを行う混合型コンセッションとなることが見込まれる。その場合、民間事業者による運営にもかかわらず、公費によってその経費を負担することになることから、県民の理解を得られにくい可能性がある。そのため、運営権がもたらす将来的な公費負担の削減効果のみならず、運営権事業化による地域への貢献を定量・定性両面から説明する必要があると考えられる。

たとえば、直接的な搭乗者数の増加は限定的であったとしても、民間事業者による運営により地域の観光が発展すれば、そのことは運営権導入による県全体への貢献と考えられる。そのため、運営権導入によって公費負担を伴う民間事業者の運営に委ねる場合、行政が最終的に目指す運営権事業化による県経済への貢献を明示的に示し、公費負担を伴う運営権事業導入に対する県民の理解を促すことが重要と考えられる。

b. 民間活力導入後の目標設定

民間事業者による運営を導入するにあたり、搭乗者数等の目標（KPI）の設定、空港のあり方・将来像を提示し、民間事業者の取組に対する方向付けを行うことにより、県の目標に合致した運営を期待することができる。また、統計データ等に基づく検討を行い、民間事業者が現実的に達成可能な目標を設定する必要がある。

c. 民間事業者のモニタリング

搭乗者数等の目標達成のための KPI となる数値目標を設定し、民間事業者の状況をモニタリングすることにより、民間事業者に対して一層の民間ノウハウの活用を求めるこ

とができる。

以上の目的のため、本章では以下の検討を行う。

- ① 平成 28 年度現在の県上位計画と現状の整理
- ② 県訪問外国人訪問客の動向調査
- ③ 南紀白浜空港の現行路線搭乗者の将来予想
- ④ 今後の県の上位計画と南紀白浜空港の目標

1. 関連政策・施策、配慮すべき事項の整理

(1) 上位計画等の整理

① 和歌山県長期総合計画

i. 平成 20～29 年度の和歌山県長期総合計画

平成 19 年に検討が開始され、平成 20 年度～29 年度の 10 年間の計画として策定された。この計画では、和歌山県の将来像として六つのイメージを提示し、県の各分野の政策を取りまとめている。

図表 29 平成 20～29 年度の和歌山県上位計画の概略

将来像の名称	内容
未来を拓くひたむきな人間力を育む和歌山	・ 教育・文化・国際交流等
生涯現役で誰もが活躍できる和歌山	・ 医療・福祉・少子化対策等
国際競争力のあるたくましい産業を育む和歌山	・ 産業振興等
癒しと感動を与える誇れる郷土和歌山	・ 観光・まちづくり・環境等
県民の命と暮らしを守る安全安心和歌山	・ 防災・治安・安全性等
にぎわいと交流を支える公共インフラを整備する和歌山	・ 交通・情報・その他インフラ等

出所：和歌山県長期総合計画より作成。

この中で、空港利用に関連する各種計画（観光、交通、インフラ等）としては下図表のようなものが取り上げられている。

図表 30 平成 20～29 年度の和歌山県長期総合計画のうち、観光、交通、インフラに関する事項

大項目	中項目	小項目
観光の振興	郷土和歌山の魅力を磨き売り出す	<ul style="list-style-type: none"> ■ 和歌山の魅力を磨き売り出す ・ 和歌山の魅力を 8 つの視点から光をあて、さらに磨き上げて和歌山を売り出し、観光客数 3,300 万人（宿泊客 600 万人、日帰り客 2,700 万人）をめざす ・ ヘルスツーリズム、エコツーリズムなど新しい観光形態の発掘や地域密着型ツアーコーディネーターの育成による着地型観光を推進
	郷土和歌山へ招く	<ul style="list-style-type: none"> ■ 誘客を図る戦略的な取組 ・ マスコミ・旅行エージェントを対象とした首都圏向けの観光プロモーションなど、圏域別の融着活動を展開 ・ 農林漁家民泊など受け入れ態勢を整備し、体験プログラムを活用した教育旅行を誘致 ・ 現地旅行会社や国際観光振興機構等と密接に連携した海外誘客の戦略的プロモーションを実施
	郷土和歌山でもてなす	<ul style="list-style-type: none"> ■ おもてなしの向上と人材の育成 ・ 観光関係従事者を対象とした研修の充実や、公衆トイレの整備、IT 技術を活用した観光案内の充実を整備
交通ネットワークの充実	道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高速道路ネットワークの早期形成 ・ 紀伊半島一周と海南以南の 4 車線化を目指し、近畿自動車道紀勢線（那智勝浦道路を含む）の早期整備を促進 ・ 関西大環状道路の形成に向け、京奈和自動車道の高野口～和歌山 JCT を 2015 年（平成 27）年度を目途に整備 ■ 高速道路を補完し県内各地へ連絡する幹線道路の早期整備 ・ 近畿の一体的発展に寄与する府県間道路を概ね完成させるとともに、高速道路を補完する X 軸ネットワークを 2011（平成 23 年）を目途に整備 ■ 基本的生活に不可欠な道路整備 ・ 県民にとって真に必要な道路を選択して集注投資し、生活圏中心都市から 30 分圏域人口カバー率を概ね 90%、高速道路 IC から 60 分圏域人口カバー率を概ね 100%に向上

	<p>交通機能の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 公共交通の利便性向上と利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市型区域におけるマイカーから公共交通への利用転換や、内陸部における生活交通の維持など、地域の実情に応じて鉄道・バス等各交通手段の利便性を向上 ・ 空港などの交流拠点との接続を向上するとともに、高野山地域ではパーク＆ライドなどによる環境に配慮した交通対策を促進 ■ 航空・港湾の機能充実と活用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西国際空港における国際線・国内線の拡充や利用促進に努めるとともに、関西国際空港が至近距離にあるメリットを生かした本県経済の活性化を促進 ・ 南紀白浜空港について、国際チャーター便の誘致・定着・拡大を進め、観光客の利用を拡大するとともに、首都圏に直結する立地条件を生かし、企業誘致を含めた新たなビジネス利用を拡大 ・ 県内各港湾において、利便性の向上に努め、新規航路の誘致及びクルーズ客船の寄港を拡大
--	----------------	---

出所：和歌山県長期総合計画より作成。

ii. 次期和歌山県長期総合計画（原案）

現在の和歌山県長期総合計画は平成 20 年度から平成 29 年度までの計画であるため、平成 29 年度から開始される次の 10 年間の長期総合計画を現在和歌山県において策定中であり、県のホームページで原案を公開している。¹

この次期計画においても、和歌山県の将来像として五つのイメージを提示し、県の各分野の政策を取りまとめている。

図表 31 平成 29～38 年度の和歌山県上位計画の概略

将来像の名称	内容
未来を拓くひとを育む和歌山	・ 教育・地域社会・健康増進等
たくましい産業を創造する和歌山	・ 産業振興等
安全・安心で、尊い命を守る和歌山	・ 災害対策・保険・治安等
暮らしやすさを高める和歌山	・ 生活環境・福祉等
魅力のある地域を創造する和歌山	・ まちづくり・地域交通・通信等

出所：和歌山県長期総合計画（原案）より作成。

この中で、空港利用に関連する各種計画（観光、交通、インフラ等）としては下図表のようなものが取り上げられている。

¹平成 29 年 1 月 31 日段階で下記ウェブページに掲載されたものを転載している。

<http://www.pref.wakayama.lg.jp/prefg/020100/choukeipubcom/pubcom.html>

図表 32 平成 29～38 年度の和歌山県長期総合計画のうち、観光、交通、インフラに関する事項

大項目	中項目	実施する主な施策	進捗管理目標		
			指標	基準値 (2015 年度) ²	目標値 (2026 年度)
観光の振興	和歌山の魅力を磨く	1. 観光資源のブラッシュアップと保全	(設定なし)	(設定なし)	
		2. 新たな観光資源の創出			
	和歌山へ招く	1. ターゲットに応じた多様な観光プランの提供	■ 日帰り観光客 (延べ)	2,771 万人	3,300 万人
			■ 宿泊観光客 (延べ)	569 万人	770 万人
		2. 戦略的な情報発信とプロモーション活動の推進	■ 外国人観光客 (延べ)	43 万人	170 万人
			■ クルーズ船の寄港数	11 隻	30 隻
	和歌山でもてなす	1. ターゲットに応じた多様な観光プランの提供	■ 多言語案内板の整備数	393 か所	1,000 か所
			■ 多言語電話通訳・簡易翻訳サービス登録施設	—	320 施設
		2. 戦略的な情報発信とプロモーション活動の推進	■ 和歌山フリーWi-Fi の整備件数	1,200 か所	2,100 か所
			■ おもてなしトイレ整備率	94%	100%
		3. 世界とつながる玄関口の整備	■ 高野・熊野特区通訳案内士登録者の活動率	25% (2014 年度)	100%
			■ 県内のどこへでも 3 時間で移動	—	達成

² 公開されている原案では西暦と和暦が双方使用されており、本報告書では原則公表案の表記に則り記載した。

			■ ICカード利用可能駅へ乗り入れる路線バスを運営する事業者のIC決済システム導入率	—	100%
活力と魅力のあるまちづくり	和歌山が誇る文化遺産や景観の保存・保全と活用	1. 文化遺産の保存と活用 2. 良好な景観の保全と形成	■ 国・県指定文化財数	1,024件	1,120件
			■ 文化財保存修理件数 (計画期間内の累計)	260件 (2008～2015年度)	480件
			■ 歴史・景観まちづくりに関する取り組みを実施している地区数	2地区	8地区
地域をつなぐネットワーク	交通ネットワークのさらなる充実	1. 道路網の整備 2. 次世代に向けたプロジェクトの推進 3. 空港の機能強化 4. 港湾の機能強化 5. 長期的視点にたったインフラの老朽化対策等の推進	■ 主要都市間2時間移動	—	達成
			■ 県内のどこへでも3時間で移動	—	達成
			■ 高速道路の予定延長に対する共用率	77%	100%
			■ 高速道路(近畿自動車道紀勢線府県境～南紀白浜間、京奈和自動車道県内全線)の4車線での整備率	25%	60%
			■ 歩道整備率	54%	77%
			■ 南紀白浜空港の利用者数	127,003人	150,000人
			■ クルーズ船の寄港【再掲】	11隻	30隻

出所：和歌山県長期総合計画（原案）より作成。

② 和歌山県まち・ひと・しごと創生総合戦略

和歌山県では、全国に先立ち少子高齢化が進んでいることもあり、2060年までの超長期を展望した「和歌山県長期人口ビジョン」を平成27年6月に策定した。その最初の5か年における具体的な取組をまとめたものが「和歌山県まち・ひと・しごと創生総合戦略」であり、同じく平成27年6月に公表された。

本戦略では、初めに五つの基本目標を提示するとともに、県のとるべき基本姿勢を明らかにしたのち、5年間で達成すべき目標を定めている。

図表 33 まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標と具体的目標

基本目標の内容	具体的目標
安定した雇用を創出する	・ 5年間で4,000人の雇用の場を確保
和歌山県への新しい「人の流れ」を創造する	・ 直近5か年の転出超過累計数を今後5か年で半減させる 〔H22-H26: ▲12,540人 → H27-H31: ▲6,270人〕
少子化をくい止める	・ 合計特殊出生率を平成31年に1.80(平成26年1.55)
安全・安心な暮らしを実現する	<ul style="list-style-type: none"> ・ 津波による犠牲者ゼロとそれをめざすための必要な対策を概ね10年で完成 ・ 風水害、土砂災害から県民の生命と財産を守る ・ がん年齢調整死亡率(75歳未満・人口10万人対)対H17年比25%減少 ・ 健康寿命の延伸 ※現状値 男:70.41歳、女:73.41歳(H22厚生労働省調査) ・ 環境由来の健康被害ゼロ ・ 食品由来の健康被害ゼロ ・ 自然保護の徹底 ・ 消費者被害、犯罪、交通事故のないまちづくりを推進
時代に合った地域をつくる	<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点都市相互を高速道路ネットワークで結ぶ ・ 日常生活サービスが享受できる拠点及び交通インフラの整備 ・ まちなか居住・都市機能の誘導を推進するための都市再開発等の推進 ・ 地域を支える活動者数の倍増

出所：和歌山県まち・ひと・しごと創生総合戦略より作成。

まち・ひと・しごと創生総合戦略では、この基本目標を達成するための各分野に置ける具体的な施策、進捗管理目標、行動指標を設定している。空港利用に関連する観光、交通、インフラ等の施策、目標には下記のようなものが存在する。

図表 34 まち・ひと・しごと創生総合戦略で定められた南紀白浜空港に関連する施策とその目標

項目	具体的な施策	進捗管理目標	行動指標
観光の振興	(ア) 観光資源の情報発信	<ul style="list-style-type: none"> 入込客数 30,386 千人 (H26) → 33,000 千人 (H31) 外国人宿泊者数 30 万人 (H26) → 50 万人 (H31) メディアからの発信数 400 媒体／年 	<ul style="list-style-type: none"> 「女性層」をメインターゲットとしたプロモーションの展開 旬の情報を国内外のメディアに提案 企業との連携、ロケ地の誘致、観光情報誌の全国展開などによる発信力強化 ツーリズム EXPO ジャパンへの出展 旅行会社訪問数 300 店舗／年 旅行会社、メディア、消費者を対象とした複合プロモーションの実施
	(イ) 観光素材の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> 入込客数 30,386 千人 (H26) → 33,000 千人 (H31) 外国人宿泊者数 30 万人 (H26) → 50 万人 (H31) メディアからの発信数 400 媒体／年 	<ul style="list-style-type: none"> 接客能力の向上を図るための研修会を県内各地で実施 観光施設、市町村施設（観光施設）への Wi-Fi 整備補助及び民間事業者との和歌山フリーWi-Fi 整備推進協定の締結 外国語案内表示板の設置 200 箇所 ニーズに合い、利用しやすい体験プログラムの選別・情報発信 観光案内標識等の多言語化
	(ウ) 新たな観光資源の創出	<ul style="list-style-type: none"> 歴史・景観まちづくりに関する計画・協定を策定する地区 4 地区 各観光拠点を自転車観光でつなぐルート整備延長 約 800 km (H29) グリーンツーリズム実施団体 24 団体 (H25) → 30 団体 (H31) 【再掲】 ブルーツーリズム実施拠点数 36 拠点 (H26) → 50 拠点 (H31) 【再掲】 	<ul style="list-style-type: none"> 川・山・海のサイクリングロード（約 800 km）の整備完成 観光拠点となる港の「みなとオアシス」指定に向けた取組を推進 グリーンツーリズムに取り組む団体等の掘り起こしと支援【再掲】 ブルーツーリズムに取り組む団体等の掘り起こしと支援【再掲】 特定複合観光施設区域の整備の推進に向けた政府への提案

地域を支える公共インフラの整備	(ア)道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 紀伊半島一周高速道路及び京奈和自動車道の県内の供用率をできるだけ早く100%に高める ・ 直轄国道事業及び府県間道路の整備 ・ 都市部の渋滞緩和を図るための幹線となる都市計画道路の整備【再掲】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近畿自動車道紀勢線及び京奈和自動車道の整備促進 ・ 直轄国道及び府県間道路の整備促進 ・ 和歌山南スマートICの整備促進 ・ 直轄道路調査の促進 ・ ICアクセス道路の整備 ・ 川筋ネットワーク道路の概成(H29)及びX軸ネットワーク道路の強化推進【再掲】 ・ 都市計画道路の整備【再掲】 ・ 生活拠点から幹線道路を結ぶ道路の整備 ・ 日常生活に必要なバス路線上の狭隘区間の整備
	(イ)地域の実情に応じた公共交通の維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通網形成計画策定市町村7(H31)【再掲】 ・ 南紀白浜空港の利用者数107,936人(H26)→130,000人(H31) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村の地域公共交通網形成計画策定への参画【再掲】 ・ 関西国際空港全体構想促進協議会において利用促進に取り組むとともに、関係機関に対して路線拡大などを継続して働きかけ ・ 南紀白浜空港への就航便数増を図るため航空会社に働きかけ ・ 白浜・羽田便の運賃低減に向けて、特便割引期間の拡大などを航空会社に働きかけ

出所：和歌山県まち・ひと・しごと創生総合戦略より作成。

③ 和歌山県観光振興実施行動計画（観光振興アクションプログラム2016）

和歌山県観光振興実施行動計画は、その年度において県の取り組むべきアクションプランを取りまとめたものであり、毎年作成・公表されている。

観光振興全体の目標は、長期総合計画や、まち・ひと・しごと創生総合戦略でも設定されており、そこで具体的な目標となる数値目標が設定されている。一方、観光振興実施行動計画ではそういった県全体の大きな数値目標を強調するよりは、前年度までの県内で達成された観光関連の実績の紹介、および今後注力すべき具体的な施策の記述が主体となっている。

図表 35 和歌山県観光振興実施行動計画の概要

大項目	小項目
1 和歌山を売り出す	(1) 『水の国、わかやま。』キャンペーンで和歌山を売り出す (2) 『世界遺産』で和歌山を売り出す (3) 『歴史・浪漫』で和歌山を売り出す (4) 『温泉』で和歌山を売り出す (5) 『自然の素晴らしさ』で和歌山を売り出す (6) 『食の魅力』で和歌山を売り出す (7) 『ほんまもん体験』で和歌山を売り出す (8) 『ブランド』で和歌山を売り出す (9) 『四季折々の魅力』で和歌山を売り出す (10) 『日本遺産』で和歌山を売り出す
2 和歌山へ招く	(1) 『メディアを活用』して和歌山へ招く (2) 『ターゲットごとのプロモーション』で和歌山へ招く (3) 『近畿、東海、西日本等』から和歌山へ招く (4) 『首都圏』から和歌山へ招く (5) 『海外』から和歌山へ招く
3 和歌山でもてなす	(小項目なし)

出所：和歌山県観光振興実施行動計画（観光振興アクションプログラム2016）より作成。

このうち、「(4)『首都圏』から和歌山へ招く」および「(5)『海外』から和歌山へ招く」の二つが、空港利用に関連する項目であり、以下の施策を推進することとされている。

図表 36 和歌山県観光振興実施行動計画のうち、南紀白浜空港に関連する事項

小項目	内容
(4)『首都圏』から和歌山へ招く	I. メディア展開 II. 旅行会社対策 III. わかやま講座 IV. 首都圏観光物産PRイベント等の実施 V. わかやま紀州館等県産品PR活動 VI. 大型観光展への出展
(5)『海外』から和歌山へ招く	I. 東アジア・東南アジア II. 欧米豪 III. メディア展開 IV. 体験型観光・教育旅行の誘致 V. 国際チャーター便・外国クルーズ客船の誘致 VI. 広域観光周遊ルート

出所：和歌山県観光振興実施行動計画（観光振興アクションプログラム2016）より作成。

④ 空港関連指標の現状と目標

これらの諸計画から、空港に関連する指標をまとめたものが下図表である。今後、観光や空港利用のより一層の成長を実現するための有効な施策の実施が求められている。

図表 37 次期和歌山県長期総合計画（原案・平成29～38年度）の目標

指標	現状（平成27年度）	平成31年度目標 （まち・ひと・しごと創 生総合戦略）	平成38年度目標 （次期長期計画）
日帰り観光客（延べ）	2,771万人	3,300万人	3,300万人
宿泊韓国客数（延べ）	569万人	（入込客数）	770万人
外国人宿泊客数（延べ）	43万人	50万人	170万人
南紀白浜空港利用者	12.7万人	13万人	15万人

出所：和歌山県各種計画より作成。

(2) 地域のポテンシャルの検討

① 関西圏における空港の動向

現在、近畿地方の2府4県において、主要な空港は大阪府、兵庫県、和歌山県に5か所存在している。

図表 38 関西圏における主要空港の位置



出所：国土交通省ホームページより作成。

平成 23 年に、「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（以下「PFI 法」という。）が改正され、利用料金を徴収する施設には、公共施設等運営権を設定することが可能になった。

この法改正を受け、関西圏の空港ではいち早く公共施設等運営権制度の活用が検討され始めた。まず、空港における公共施設等運営権制度の第一例として、平成 26 年に「但馬空港運営事業」の実施方針が公表され、平成 27 年 1 月より運営権者による空港の運営が開始された。

続いて、平成 26 年 7 月には、PFI 法に基づく事業としてはわが国で最大の規模となる「関西国際空港及び大阪国際空港特定空港運営事業等」の実施方針が公表され、関西国際空港及び大阪国際空港の運営を行う民間事業者を選定するプロセスが開始された。結果、平成 28 年 4 月より、45 年にわたる運営権事業が開始した。

また、神戸空港においては平成 28 年 9 月に実施方針が公表され、運営権者選定が進

行している状況である。

図表 39 関西圏における主要空港の概要と運営権事業の状況

	関西国際空港	大阪国際空港 (伊丹空港)	神戸空港	南紀白浜空港	但馬飛行場 (コウノトリ 但馬空港)
所在地	大阪府泉佐野市	大阪府豊中市、池田市、兵庫県伊丹市	兵庫県神戸市	和歌山県西牟婁郡白浜町	兵庫県豊岡市
種別	拠点空港（会社管理空港）		地方管理空港	地方管理空港	その他の空港
設置管理者	新関西国際空港株式会社		神戸市	和歌山県	兵庫県
運営者 (運営権者)	関西エアポート株式会社		神戸市	和歌山県	但馬空港ターミナル株式会社
運営権に関する事項	平成 28 年 4 月より 45 年間の運営権事業開始		平成 28 年 9 月に実施方針を公表	—	平成 27 年 1 月より 5 年間の運営権事業開始

出所：各空港ホームページより作成。

② 南紀白浜空港周辺の状況

南紀白浜空港が所在する和歌山県は、豊富な観光資源を持つほか、大阪という大都市圏を近傍にもち、多くの旅行客が訪問する観光地として知られている。県内にはユネスコが認定する世界遺産（紀伊山地の霊場と参詣道 高野・熊野）や、世界農業遺産（みなべ・田辺の梅システム）があるほか、日本ジオパーク（南紀熊野ジオパーク）、日本遺産（鯨とともに生きる－熊野灘捕鯨文化の継承）といった認定観光資源も存在する。また、著名な温泉地として南紀白浜温泉、南紀勝浦温泉も存在するほか、南紀白浜空港のすぐ近くにあるアドベンチャーワールドは日本最多のパンダの飼育を行っているなど、全国的な知名度を持つ観光資源が豊富に存在する。

これらの観光資源に加え、近年のインバウンド外国人観光客の増加も受け、南紀白浜空港の周辺では県外資本による宿泊施設への投資が行われている。

図表 40 県外資本による南紀白浜温泉の宿泊施設

ホテル名	所有者	備考
ラフォーレ南紀白浜	森トラスト（株）	マリオット・インターナショナルへ名称変更
エクシブ白浜、エクシブ白浜アネックス	リゾートトラスト（株）	—
白良荘グランドホテル	（株）グランビスタ ホテル&リゾート	—
白浜御苑、ホテル千畳、旧古賀の井	湯快リゾート（株）	
白浜シーサイドホテル	カラカミ観光（株）	（株）TMC（韓国）へ売却—
ホテル川久、白浜古賀の井リゾート&スパ	カラカミ観光（株）	—

出所：和歌山県資料等から作成。

③ 訪問外国人の動態

本節では、観光庁が収集しているデータを活用し、県訪問外国人の実態を分析することにより、南紀白浜空港のビジョンを策定するために有用な知見を得るための検討を行う。

日本政府は平成 27 年に約 2,000 万人であった外国人訪問客を平成 32 年には 4,000 万人に増やすことを目指しており、観光業は日本国内でも最も成長が期待される産業の一つとなっている。

この増え続ける外国人観光客を南紀白浜空港の需要に取り込むことは、南紀白浜空港の経営改善の論点の一つであると考えられる。また、近傍に関西国際空港を抱える和歌山県にとっては、関西圏以外も含んだ広域観光ルートの一部としての南紀白浜空港の位置づけを定義することも重要であると考えられる。

i. 使用するデータ

本節で使用するデータは、観光庁「訪日外国人消費動向調査」の個票である。訪日外国人消費動向調査は、年に 4 回、訪日外国人に対して空港及び港で行う調査である。

調査対象の年齢、性別、国籍といった基本的情報のほか、消費額、訪問地、旅行中に行ったこと、出入国地点といったことも調査対象としている。

本調査で使用するデータは、平成 27 年調査サンプルのすべてであり、総計サンプル数は 39,783 であり、そのうち、関西国際空港利用者は 11,261、和歌山県訪問外国人は 395 である。

なお、ここでの「関西国際空港利用者（関空利用者）」とは、入国空港と出国空港のど

ちらか、あるいは両方において関西国際空港を利用した訪日外国人とし、「和歌山県訪問外国人」とは、訪日旅行における訪問都道府県のなかに和歌山県が含まれる外国人としている。

ii. 分析手法

ここでの分析手法は主に、(1) 県訪問外国人の実態調査、および、(2) 訪問外国人の同時訪問ルート分析、の二つからなる。

(I) では、県訪問外国人の特性を把握し、南紀白浜空港の利用促進に益する検討を行うために、和歌山県訪問外国人旅行客および、日本全体、関西国際空港利用者をそれぞれデータからグループ化する。そして三者の間の属性比較を行うことにより、県訪問外国人の特徴を分析し、空港利用促進に資する情報を抽出することが目的とする。

比較分析を行う訪問外国人の属性の一覧は下記のとおり。

図表 41 訪問外国人の分析対象とする事項

・ 年齢・性別	・ 来訪目的	・ 次回したいこと
・ 国籍	・ 同行者	・ 出入国空港
・ 平均滞在日数	・ 出発前に利用した情報	・ 満足度・再訪意欲
・ 一日当たり支出額	・ 滞在中にした行動	・ 同時訪問都道府県

出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」の質問票より作成。

(II) では、訪問した地域とアソシエーション分析（ペアとして選択される組み合わせを抽出すること）を行うことにより、一回の訪日で同時訪問しやすい地域のペアとその度合い（同時訪問確率）を定量的に計算する。

その地域への周遊を促進させるための PR を実施すべき地域、連携すべき地域を検討でき、また、実際に観光客が訪れやすいルートとその周辺地域の周遊ルートとしてプロモーションするなどの検討が可能となる。

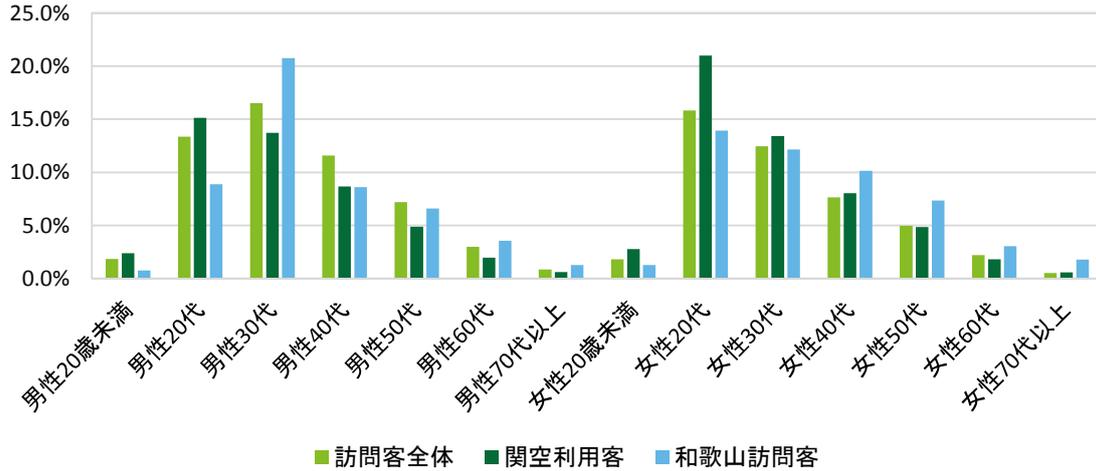
iii. 分析結果

以下では、上記の各項目の3グループの平均値及び、結果についての考察を記す。

(I) 県訪問外国人の実態調査

a. 県訪問外国人の年齢・性別

図表 42 年齢・性別



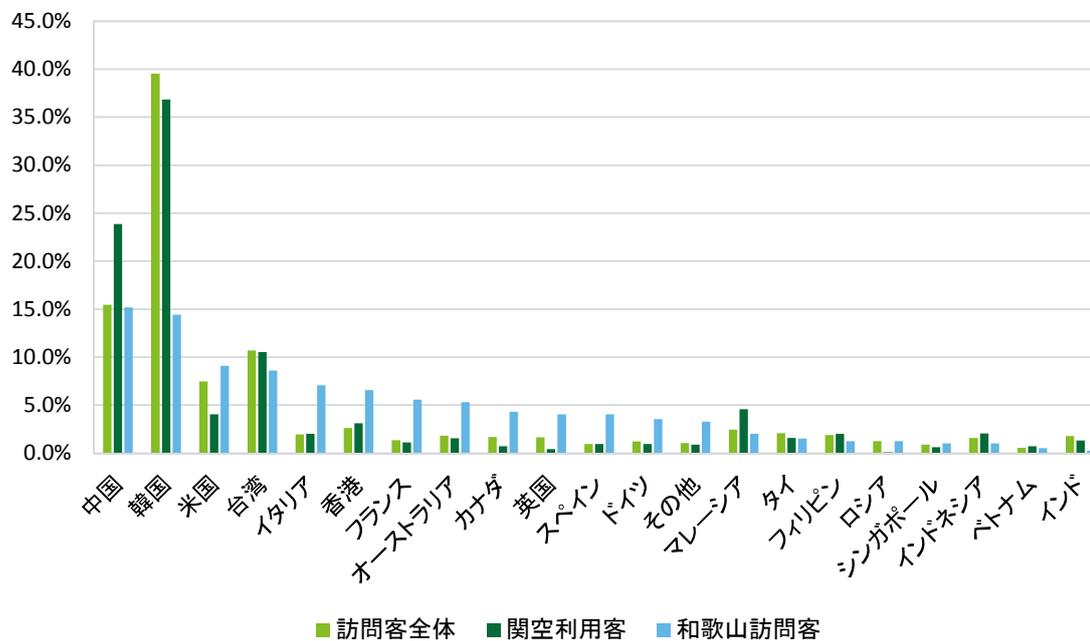
出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

大まかな傾向として、全体に比べ和歌山県は比較的高年齢層の観光客に好まれている。

全体では男性・女性ともに20代・30代の割合が高いが、和歌山県を訪問した外国人の性別と年代は、男性の30代において全体平均よりも割合が高く、女性40代以上では全体平均よりも割合が高くなっている。また、若年者の多い関空利用者に比べて、和歌山県は高年齢層の訪問客が多く、特に女性においてその傾向が強く見られる。

b. 国籍

図表 43 国籍



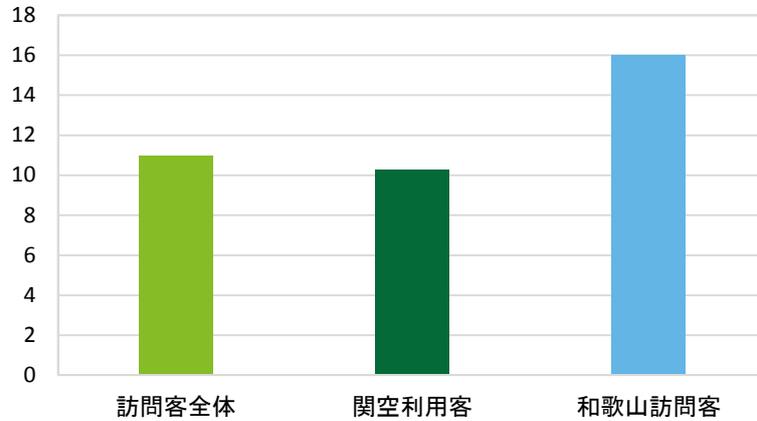
出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

日本全体では中国、韓国、台湾からの訪問割合が高い。その中で、和歌山県を訪問した割合は全体と比較して韓国はかなり低く、台湾は若干低い。

和歌山県の大きな特徴としては、香港ならびに、米国、イタリア、フランスといった欧米人観光客の比率が全体、関空利用者に比べ顕著に高い。

c. 平均滞在日数

図表 44 平均滞在日数

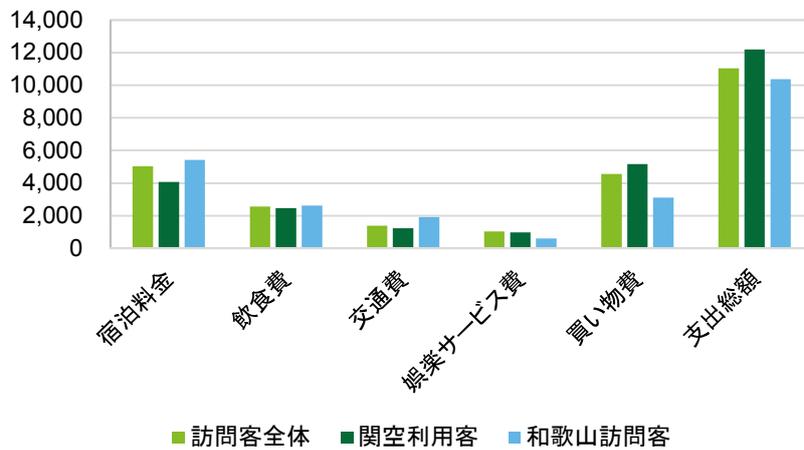


出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

滞在日数の全体平均は約 11.0 日、関空利用者は約 10.3 日となっているが、和歌山県を訪問した外国人は滞在日数が多く約 16.0 日となっている。和歌山県を訪問するような外国人は長期に滞在し、複数の地域を周遊する傾向があると考えられる。

d. 一日当たり支出額

図表 45 一日当たり支出額

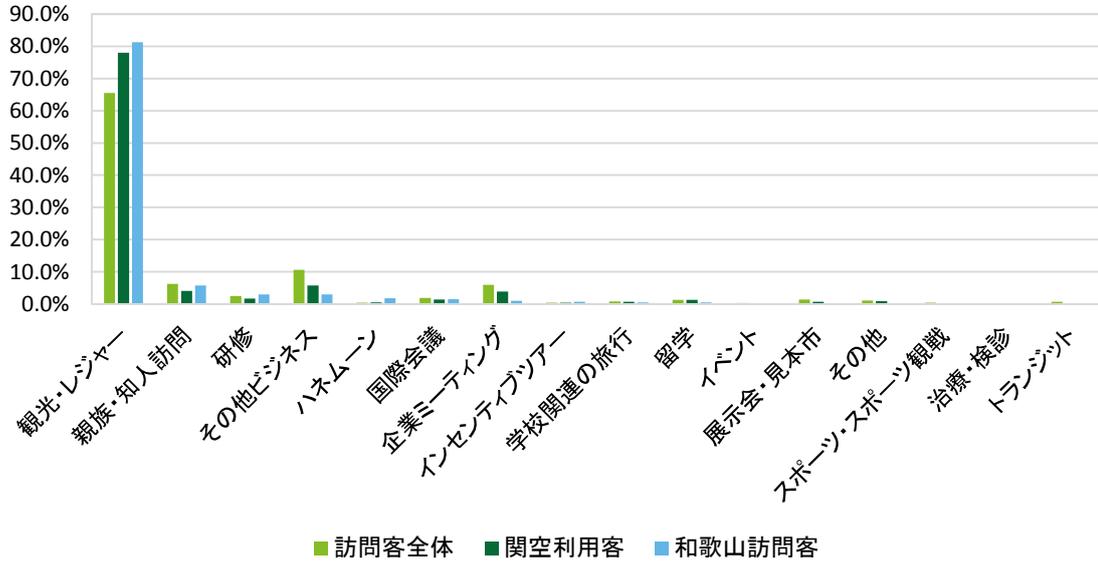


出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

支出総額の全体平均は約 1.1 万円、関空利用客は約 1.2 万となっているが、和歌山県を訪問した外国人はさらに支出総額が少なく約 1.04 万となっている。特に、買い物費が全国平均の約 4,600 円、関空利用者の約 5,200 円に比べて、約 3,100 円と少ないのが特徴である。

e. 来訪目的

図表 46 来訪目的

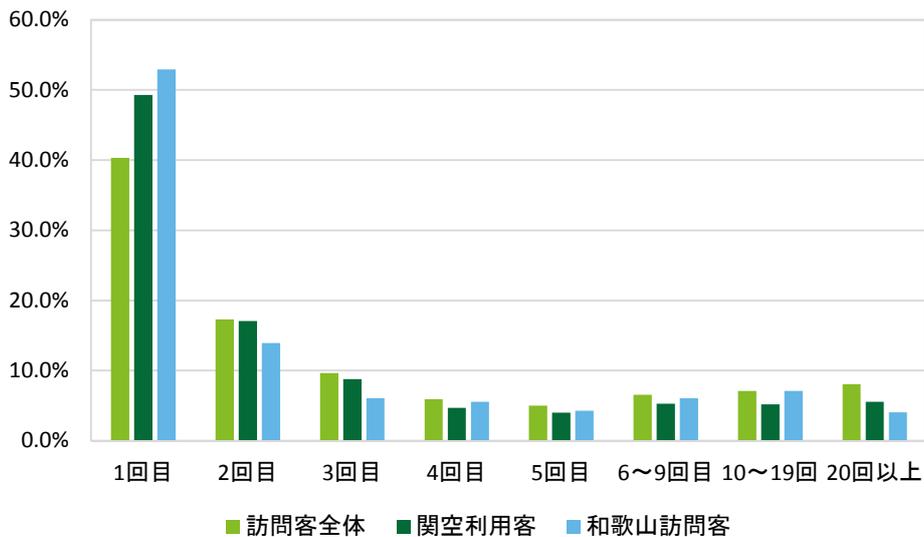


出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

全体では観光・レジャー目的での訪問がほとんどであり、次いでビジネス・商談目的での訪問などもある。和歌山訪問客や関空利用客は全体と比べてやや観光・レジャー目的での来訪傾向が強い。

f. 来訪回数

図表 47 来訪回数

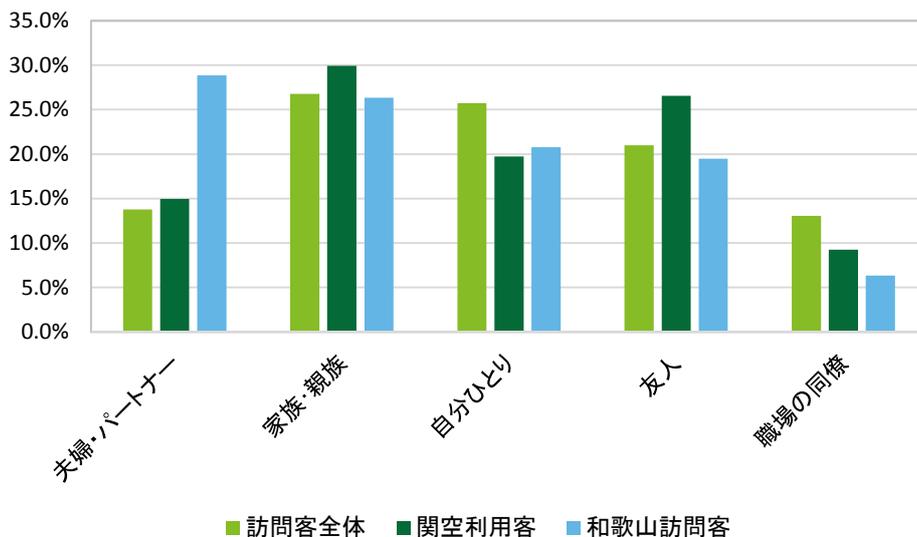


出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

和歌山訪問客や関空利用客は全体と比べて初めて訪日する外国人の傾向が若干強い。いわゆるゴールデンルートや、関西国際空港を利用した初訪問が全体の多くを占めるなか、近隣である和歌山県にも同時訪問している観光客が多い可能性が示唆される。

g. 同行者

図表 48 同行者

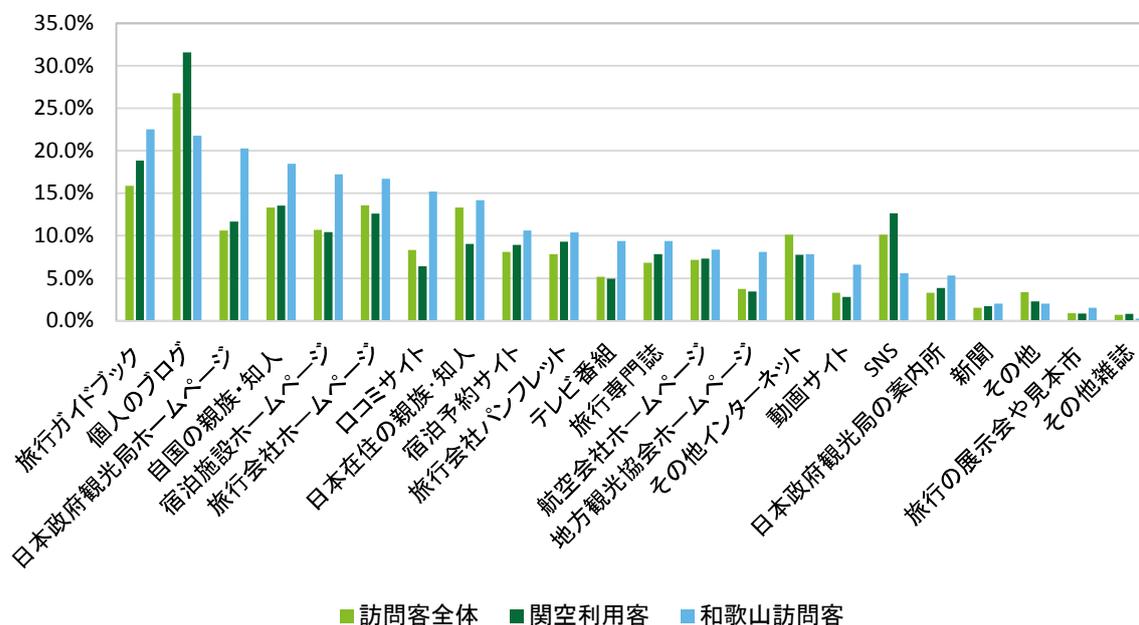


出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

和歌山訪問客は夫婦・パートナーとの同行者の割合が顕著に高い。また、家族・親族は日本全体とそれほど差はないものの、自分ひとり、職場の同僚はかなり低い。図表 42 年齢・性別 の結果と合わせて解釈すれば、若年者・単身者向けの観光施設よりも、高年齢、夫婦、カップル層向けの観光要素が多い可能性が示唆される。

h. 出発前に利用した情報

図表 49 出発前に利用した情報（複数回答可）



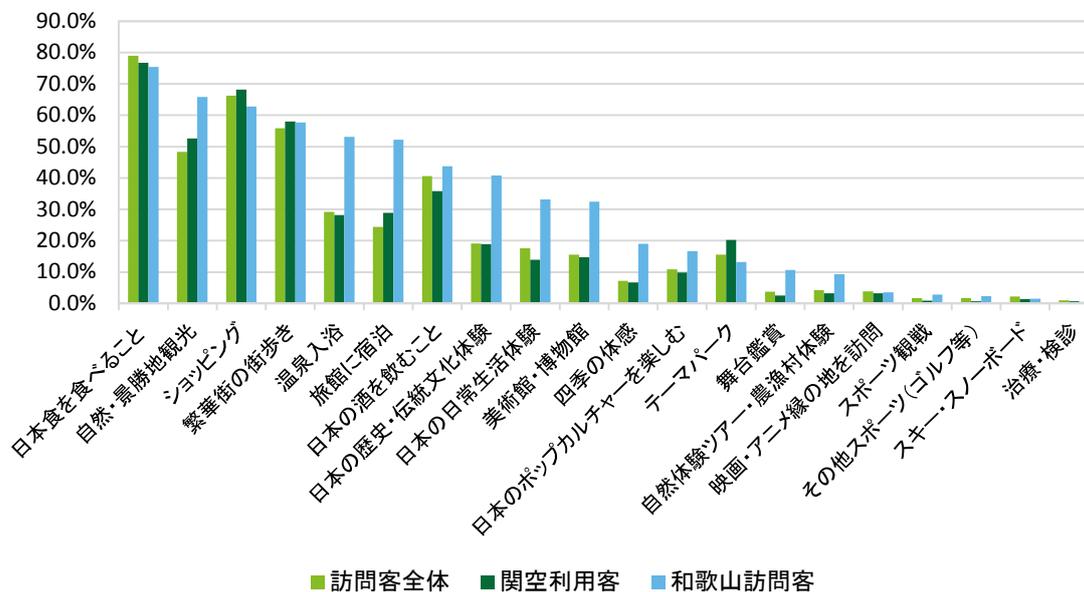
出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

全体ではブログ、ガイドブックを利用している割合が高く、出発前にインターネットで自分で調べ、信頼できる親族・知人に聞いて訪日していることが考えられる。和歌山訪問客は全体や関空利用者と比べてガイドブックや日本政府観光局、旅行会社、宿泊施設、航空会社、地方観光協会、宿泊予約サイトといった公式ホームページの情報を利用している割合が高くなっており、公式情報を出発前に利用している傾向がある。

全体、関空利用者と比べ、個人のブログやSNSによる情報収集割合が低く、これは和歌山県訪問の観光客数が少ないことにより、特定の個人によるネット経由の情報が限られていることが考えられる。

i. 滞在中にした行動

図表 50 滞在中にした行動(複数回答可)

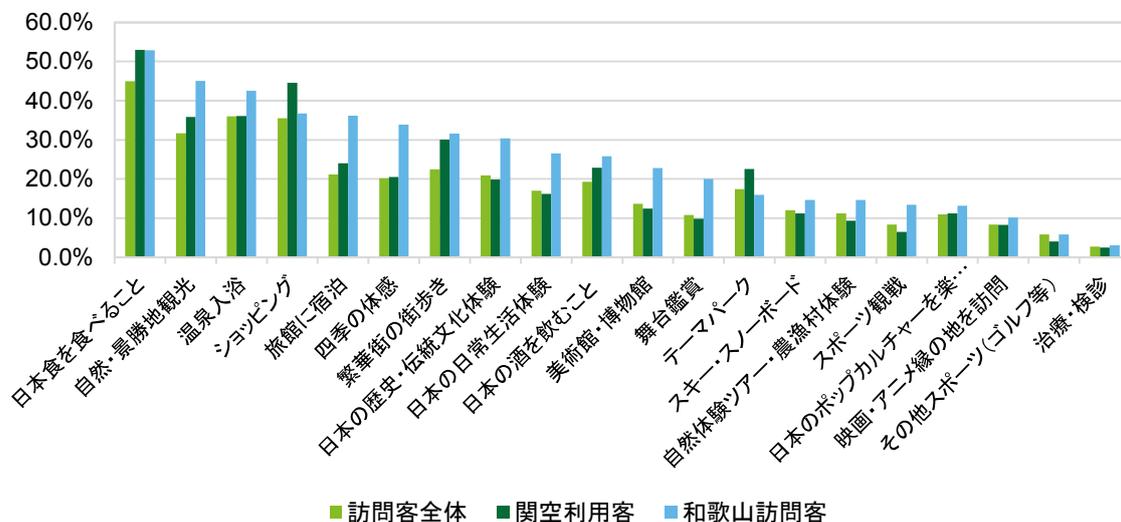


出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

全体では日本食、ショッピング、繁華街、自然・景観の観光の割合が高い。和歌山県を訪問した外国人が行うことで全体よりも割合が高いものは、温泉・旅館、歴史・伝統文化、自然・景観、日常生活体験、美術館・博物館、四季体感であり、日本の伝統的な事物を求める傾向が顕著に強い。

j. 次回したいこと

図表 51 次回したいこと(複数回答可)

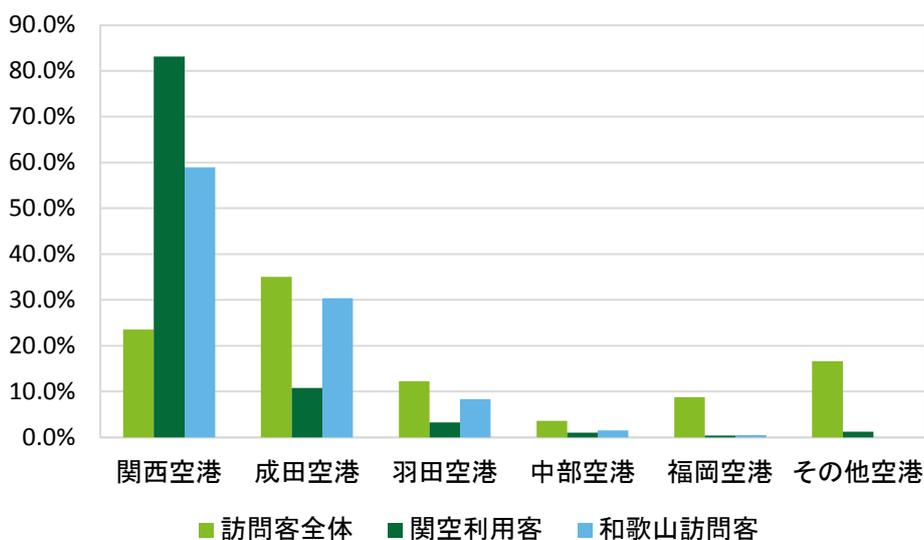


出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

全体では日本食、ショッピング、自然・景観の観光に次回も引き続き期待している一方で、温泉や四季体感、歴史・伝統文化も割合が高い。和歌山県訪問客が実際にした行動が次回したいことと概ね同じであることは、県内の観光資源そのものはニーズにある程度合致していることが示唆される。

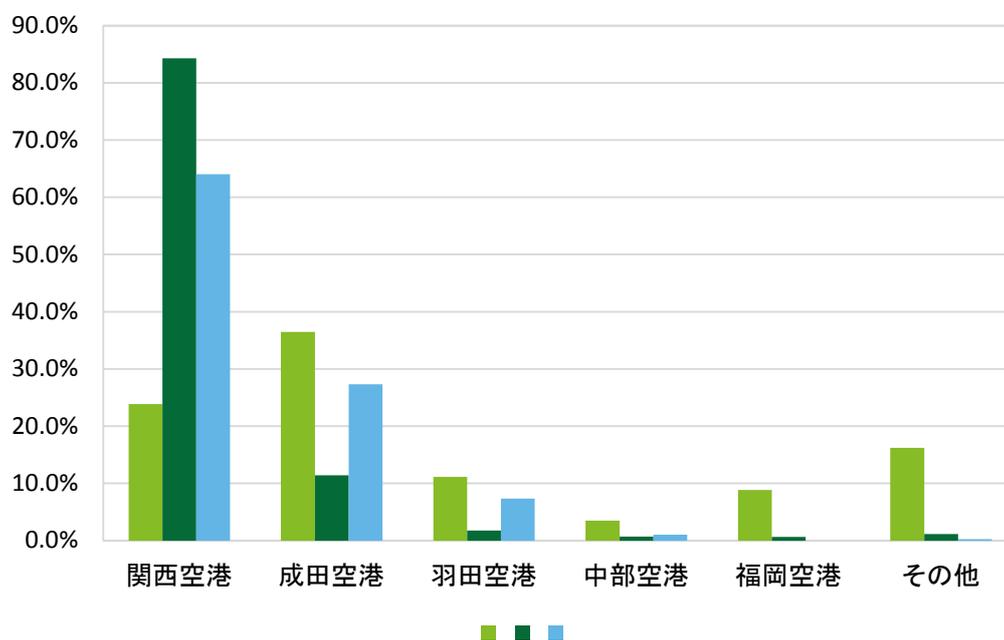
k. 入出国空港

図表 52 入国空港



出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

図表 53 出国空港



出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

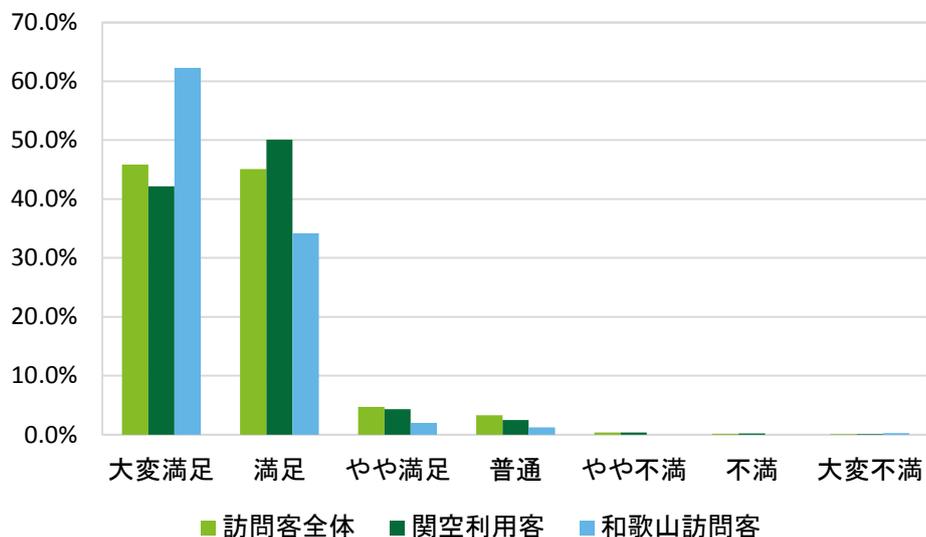
全体では成田空港、関西国際空港、羽田空港からの入国割合が高く、出国も同様の傾向を示している。和歌山県を訪問した外国人は、6割強が関西国際空港からの出入国であるが、4割弱は成田・羽田からの出入国となる。

和歌山訪問者のうち、首都圏から移動して関西圏へ訪問している観光客が4割程度存在することになり、首都圏・関西圏間の交通需要は大きいため、南紀白浜空港への需要の取り込みの余地が示唆される。

また、関空利用者において入出国空港が成田・羽田という回答が10%程度存在することから、異なる空港で出入国している観光客が相当数存在していることがわかる。

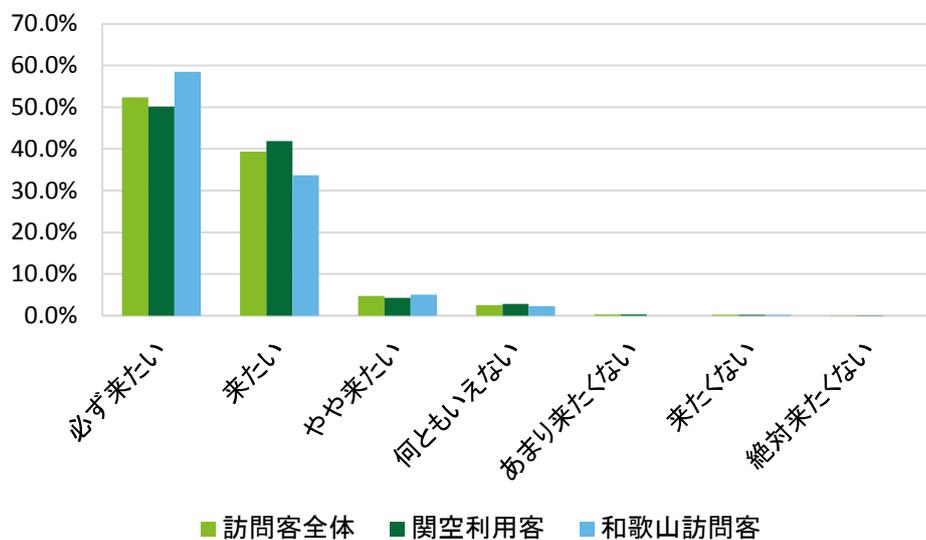
I. 満足度・再訪意欲

図表 54 満足度



出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

図表 55 再訪意欲



出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

和歌山県を訪問した外国人の満足度と再訪意向は、全体、関空利用者と比べても最高評価の「大変満足」「必ず来たい」の割合が高く、一度訪れればリピーター化する可能性は高いと考えられる。

(II) 訪日外国人の同時訪問ルート分析

同時訪問ルートの結果について、和歌山県と同時訪問されている都道府県の上位 10 位までを以下に示す。なお、行の順序は、和歌山県と同時訪問している都道府県を順に並べている。

本表の作成は以下の手順で行った。まず、調査対象すべての外国人のうち、和歌山県（訪問地 1）を訪問した外国人を前提条件として抽出した。その後、それらの外国人が同じ旅行で同時に訪問している都道府県（訪問地 2）を同定し、和歌山県訪問客に占める割合を計算した（同時訪問確率）。また、それぞれの都道府県に同時訪問している外国人人数も記載した（同時訪問件数）。

図表 56 同時訪問している上位 10 位までの都道府県とその確率

訪問地 1 (結果)	訪問地 2 (前提条件)	同時訪問確率	同時訪問件数
大阪府	和歌山県	85.7%	341
京都府	和歌山県	59.8%	238
東京都	和歌山県	47.8%	190
千葉県	和歌山県	37.5%	149
奈良県	和歌山県	22.6%	90
広島県	和歌山県	21.6%	86
兵庫県	和歌山県	21.4%	85
神奈川県	和歌山県	13.6%	54
岐阜県	和歌山県	11.3%	45
石川県	和歌山県	9.0%	36

出所：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より作成。

近畿地方の府県が多くみられるが、東京都は大阪府の半分強の同時訪問件数となっており、首都圏との広域観光ルートの一部として和歌山県が選択されていることがわかる。

iv. 結果の考察

空港運営にかかわる主な発見は下記の 3 点であると考えられる。

a. 首都圏との乗り継ぎルートの構築

和歌山県訪問客のうち、6 割は関西国際空港で出入国をしているが、4 割弱は成田・羽田で出入国していることから、和歌山県を訪問し東京にも訪問している観光客が多くいることがわかる。ここからの示唆としては、首都圏と和歌山県を同時に訪問している者に対して、南紀白浜空港の利用を促すような施策が必要であるということ、例えば羽田

空港の国際線との乗り継ぎを考慮した運航を提案するなどの取組が必要、といったことである。

b. 空港利用のインセンティブ付け

和歌山県訪問客は長期滞在型が多く、大阪経由で新幹線により首都圏に移動する時間の余裕があると思われるため、南紀白浜空港を利用して東京に戻るという動機が薄い。そのため、優先的に航空移動を促す何らかの施策が必要と考えられる。例えばエアラインでなく、旅行者に対する助成等の導入が必要である可能性がある。

c. PRの改善

インターネット経由で情報収集がなされているが、観光局や宿泊施設のホームページの閲覧割合が多く、ブログなどでの認知度が比較的低いため、これらを改善する必要性が示唆される。ブログやSNSなどによる情報収集が少ないことは、発信力のある特定の個人を通じたPRが日本全体よりも少なく、図表49からわかるように関空利用者は全国よりも高い比率でこれらの情報源を利用しているため、和歌山県においてはこれらの情報発信推進の余地があるものと考えられる。これらの情報源が少ないものの、全体的な満足度は高いため、空港利用を含めた地域の観光PRのために影響力のあるブロガーを招待して体験をしてもらう等の方策が必要となる可能性がある。

これらの点はいずれも空港運営単体で改善できるものではなく、県・市町村の行政や民間事業者との協調が必要である。民間事業者には、そのような県下の観光業全体と組み合わせた運営により、利用者数を増やす取組を企画、実施していくことが期待される。

④ 新たな旅客ニーズ

現在、南紀白浜空港の定期就航便は羽田便が一日三便就航している。平成 21 年までは、日 4 便であったが、搭乗率低下のため日 3 便に減便し、機材をエンブラエル 170（座席数 76 席）に変更して現在に至っている。

現行路線の需要は根強いと考えられるが、上位計画で示されているようなより一層の旅客増を達成するためには、新たな旅客層の取り込みが必要と思われる。以下では、旅客増および民間事業者に期待される論点について述べる。

i. 機材の大型化に伴う大型ツアー客の拡大

現行の羽田便は一日 3 便往復で、機材はエンブラエル 170 型（座席数 76 席）によって運航している。（ただし、夏季にボーイング 737 型機による期間限定運航の時期あり）平成 29 年以降、JAL はエンブラエル 190 型機（座席数 95 席）に置き換えて運航する方針を公表している。需要予測の基準年とした 2010 年の搭乗率（約 67%）が将来的に維持され、全便が 95 席の機材で運航されれば、平成 38 年の搭乗者数は約 13.9 万人に達する見込みとなる。

この機材の大型化により、現在以上の国内のパッケージツアー客の受け入れが可能になるため、現在の利用客層の拡大が期待される。

パッケージツアー客の受け入れについて、国内旅行代理店にヒアリングを実施したところ、（1）ツアーの販売のためには、40 席程度をツアーのために確保する必要があるが現状ではパッケージツアーの実績が少ないために席の確保が難しい、（2）伊丹空港や関西国際空港を利用したツアーに比べて、現状では 1~1.5 万円程度価格が上がってしまうために、南紀白浜空港の利便性を体感したことのない消費者にその価格差を納得してもらえるかどうか不透明である、（3）95 席の機材でもツアーの安定的な実施には不足気味で、機材のより一層の大型化が望まれる、（4）往路と復路で異なるツアーで南紀白浜空港を利用する需要は存在する、といった意見が聴取された。

機材の大型化については、これまで和歌山県が一貫してエアラインおよび旅行代理店に対して働きかけており、民間事業者は今までの取組をより推進し、関係者への働きかけを行い、より一層の空港利用者増加に取り組むことが期待される。

ii. 海外チャーター便の利用促進

近年のLCCの台頭や急速な外国人旅行客の増加に伴い、日本全国の他空港においても国際線が就航するケースが増えている。通常、国際線の拡大はチャーター便の就航に始まり、利用が拡大していけば定期便就航へとつながっていく。そのため、南紀白浜空港においてもまずチャーター便の利用促進を図ることが取組として求められると考えられる。

南紀白浜空港への今後の国際線就航の可能性について、海外エアラインの意見を聴取した結果、(1) 海外客のインバウンド需要についてある程度は見込めるが、国内客のアウトバウンド需要が少ない、(2) バキューム施設がないため、長距離のチャーター便就航が難しい、(3) 他県・他空港と協働した誘致策が必要である、といった意見が挙げられた。

これらチャーター便に係る問題について、運営権事業開始後はこれまでの行政の取組を参考にしつつ、自治体をはじめとした地域の関係者や海外エアラインとの協力体制を今まで以上に強力にし、これらの課題に取り組むことが期待される。

2. 将来空港需要の推計

ここでは、現行便の今までの実績を振り返ったのち、今後の南紀白浜空港の目標とすべき搭乗者数を検討するために、需要予測を実施し、搭乗者数増加のための方向性を検討する。

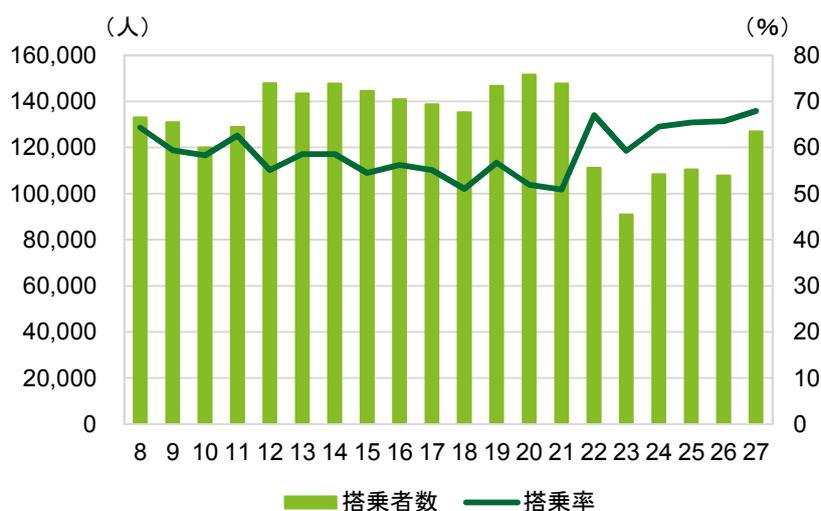
(1) 現在の運行状況と実績

現在、南紀白浜空港の定期就航便は羽田便が一日3往復運航している。平成21年までは、MD90(150席)が羽田-南紀白浜間を一日2~3往復運航していたが、平成22年度からは、エンブラエル170(76席)が羽田-南紀白浜間を一日3往復運航することとなり、現在に至っている。

図表 57 南紀白浜空港搭乗者数の推移(再掲)

	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
国内線(人)	128,482	120,980	116,134	126,410	144,582	143,425	147,774	144,539	140,916	138,825
搭乗率(%)	66.1	62.9	60.1	64.7	56.4	58.6	58.6	54.5	56.3	55.1
着陸回数(回)	871	1177	1051	1003	1239	898	907	915	911	914

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
国内線(人)	135,268	146,813	151,637	147,754	111,203	91,020	108,441	110,555	107,936	127,003
搭乗率(%)	51.0	56.6	51.9	50.4	67.0	59.3	64.5	65.4	65.8	67.9
着陸回数(回)	914	928	927	919	1,078	1,063	1,077	1,071	1,075	1,075



出所：和歌山県ホームページ「利用状況」より作成。

(2) 周辺地域における利用状況

県庁所在地である和歌山市は関西国際空港からのアクセスが良いため、南紀白浜空港の利用は県東部である田辺市、新宮市、東牟婁郡、西牟婁郡、および首都圏を出発地、目的地とする旅客であることが想定される。

平成25年「航空旅客動態調査」によれば、搭乗者の出発地、目的地として集計されているのは、田辺市、新宮市、西牟婁郡、東牟婁郡、奈良県吉野郡のみであり、その他の地域は地域別に集計されておらず、搭乗者が僅少であることが推察される。

(3) 需要予測の概要

既存路線の今後の需要見通しを、交通需要予測で用いられ4段階推定法で実施した。

4段階推定法は交通需要予測で一般的に用いられる手法であり、以下の図表のような流れによって将来交通需要の予測を行う。予測を行う期間は、平成30年度(2018年度)に民間事業者が運営を開始したときの、当初の10年間の運営期間が終了する平成39年度(2027年度)までとする。

以下の図表が、需要予測の実施フローと使用したデータの一覧である。以下では、このフロー図に記載されている順序のとおり、各過程で実施した推計方法について説明する。

図表 58 4段階推定法の概要

	①生成交通量推計	②発生・集中交通量推計	③分布交通量推計	④分担交通量推計
推計の手法	<ul style="list-style-type: none"> 日本全体で発生する、全ての交通機関の交通量(パーソントリップ数)を求める。 経済や人口といった社会経済変数を用い、交通量と社会経済の関係の回帰分析によって特定する。 マクロ経済予想に基づき、総交通量の予想を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 日本全体を16ブロックに分割(田辺、新宮、南和を特掲)し、それぞれの地域で発生、流入する交通量の将来推計を行う。 推計に当たっては、2010年を基準とするパーソン原単位法を用いる。 	<ul style="list-style-type: none"> 各地域で発生した交通量のうち、他の地域にどのように流入するかの将来推計を行う。 推計に当たっては、2010年の分布交通量を基準に、均一成長法によって、各地域への分布を求める。 	<ul style="list-style-type: none"> 各地域間で推計された交通量のうち、主要な交通手段として飛行機が選択されている割合を求める。 田辺、新宮、南和、および首都圏を出発・目的地にする航空機トリップ数を推計する。
使用したデータ	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省「全国旅客地域流動統計」 IMF "Economic Outlook" 内閣府「中期の経済財政に関する試算」 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省「全国幹線純流動調査」 国立社会保障人口問題研究所「日本の将来人口推計」 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省「全国幹線純流動調査」 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省「全国幹線純流動調査」 国土交通省「航空旅客動態調査」

① 生成交通量推計

生成交通量推計においては、日本全体で発生するすべての交通機関の交通量の将来合計を求める。日本全体の交通量の統計としては、国土交通省「全国旅客地域流動統計」

が毎年の全国旅客数を調査しているため、毎年次でデータを採集することができるので、毎年の全国交通量の予測に適している。

昭和 55 年度（1980 年度）～平成 27 年度（2015 年度）のデータを用い回帰分析によって下記の回帰モデルのパラメーターを推定した。

$$\ln(Y_t) = \alpha_0 + \alpha_1 DUM1_t + \alpha_2 DUM2_t + \beta_1 \ln(\text{realGDP}_t) + \beta_2 DUM1_t \cdot \ln(\text{realGDP}_t) + \beta_3 DUM2_t \cdot \ln(\text{realGDP}_t) + u_t$$

各変数の定義は以下の通り。

図表 59 生成交通量推計において用いた変数

変数名	説明
Y	一年間に日本全体で発生する交通量
realGDP	平成 17 年（2005 年度）を 100 とする GDP デフレーターで調整した実質 GDP
DUM1	平成 5 年（1993 年度）以降に 1 をとるダミー変数（国土交通省国土技術政策総合研究所「航空需要予測について」にならい、平成 5 年（1993 年度）以前と以後で構造変化が生じたと仮定）
DUM2	平成 22 年度（2010 年度）以降に 1 をとるダミー変数（平成 21 年度（2009 年度）に経済が大きく変動し、交通量と GDP の当てはまりが近年について良くないため、構造変化のダミー変数を導入）
u	誤差項

推定結果は以下のとおりとなった。

図表 60 生成交通量推計の回帰分析の結果

パラメーター	推定値	標準誤差
α_0	13.7	0.696
α_1	6.94	1.02
α_2	-10.9	6.28
β_1	0.279	0.0546
β_2	-0.541	0.0790
β_3	0.828	0.474
サンプル数		35
決定係数		0.700

多くの推定値は統計的に有意に0と異なる結果となった。この推定結果を用いて、GDPの将来予想値を代入し、全国で発生する交通量の総量を平成39年度（2027年度）まで予測した。

② 発生・集中交通量推計

続いて、全国を複数の地域で分割したときに、ある地域において発生する交通量および、ある地域に向かう交通量がどの程度発生するかの予測を行う。この予測を行う上では、OD表（Origin-Destination Matrix）と呼ばれる、需要予測で考慮される地域同士の交通量を集計した表を用いる。南紀白浜空港の現行便は国内便のみであるため、ここでは国内交通量のみを考慮することとし、日本各地における地域間相互の交通量データのOD表を用いることとする。日本全国のOD表としては、5年に一度作成されている国土交通省「全国幹線純流動調査」を用いる。

「2010年「全国幹線純流動調査」は、全国を207地域に分割し、その207地域間の年間交通量（207×207の表）を、主要な交通手段別に集計したものである。本分析においては、和歌山県すべて3エリア（和歌山、田辺、新宮）および、南和（奈良県吉野郡）の4エリア、および、首都圏を北関東（栃木、群馬、茨木、埼玉）、南関東（千葉、神奈川）、東京都の3エリアとして特掲し、残りのエリアについては、北海道、東北、北陸甲信越、東海、近畿それ以外、中国、四国、九州、沖縄として再集計したOD表を作成した。

図表 61 本分析で作成したOD表のイメージ

	北海道	…	南和	和歌山	田辺	新宮	…	合計
北海道	39,316		3	22	19	3		49,303
東北	1,114		25	7	0	0		118,488
北関東	663		3	143	6	2		303,628
南関東	1,605		9	102	24	16		106,597
東京都	3,242		24	234	40	26		108,062
北陸甲信越	288		13	44	4	5		137,008
東海	787		419	413	99	3,046		157,468
近畿それ以外	1,296		38	16,354	2,936	610		182,259
南和	3		0	2,327	242	246		3,278
和歌山	22		2,225	0	0	0		19,117
田辺	19		120	0	0	0		3,107
新宮	3		165	0	0	0		4,374
中国	223		11	79	15	4		120,706
四国	135		3	59	7	0		48,587
九州	432		9	70	4	2		256,266
沖縄	141		2	11	1	0		5,727
合計	49,289		3,069	19,865	3,397	3,960		1,623,975

（単位：千人）

この OD 表では、一番右の列が各々の地域で発生した交通量（パーソントリップ・述べ交通人数）の総計であり、一番下の行が各々の地域に他の地域から訪問した交通量である。一番右下の欄は、日本全国で発生したすべての交通量となり、これが先ほどの「生成交通量予測」で予測を行った数値である。

この一番右下の欄の予測値は、予測期間すべてに渡りすでに求まっているが、その値を OD 表の各枠に分配し、予測全期間にわたって毎年の OD 表を作成する作業が「発生・集中交通量推計」および「分布交通量予測」にあたる。本検討における「発生・集中交通量推計」は、日本全国で発生する交通量を按分し、各地域の総発生交通量に分割する。

（下図表を参照）

図表 62 発生・集中交通量推計のイメージ

	北海道	…	南和	和歌山	田辺	新宮	…	合計
北海道								
⋮								
南和								
和歌山								
田辺								
新宮								
⋮								
沖縄								
合計								

各欄に按分

直近で利用可能な「全国幹線純流動調査」は平成 22 年度（2010 年度）のものであるため、各地域における発生交通量の将来予測は、平成 22 年度（2010 年度）における一人当たりのトリップ数を求め、それを各地域における予想人口に乘じ、各地域における予想トリップ数を導出する（パーソン原単位法）。このパーソン原単位法は、各地域における一人当たりの交通量が将来も維持されるという仮定に基づく予想法である。このため、毎年の各地域における予想人口を求める必要があるが、国立社会保障人口問題研究所「日本の将来人口推計」の市町村単位の人口予想は 5 年ごとの数値であるため、線形補間により年次データを作成した。

この予想トリップ数の総計は、生成交通量推計で求めた日本全国の総計とは当然異なるので、予想トリップ数は発生交通量の分布、つまり、各地域間のウェイトとして利用し、生成交通量推計の各年度の予測値を按分し、毎年の各地域における発生交通量を求める。

③ 分布交通量予測

発生・集中交通量予測にて求めた各地域における将来発生交通量に基づき、それが各地域間でどのように分布しているか、つまり、到着地の地域間比率を求める。ここでは、

均一成長法、つまり平成 22 年度（2010 年度）の交通事情が今後も続くという仮定のもとに試算を行い、平成 22 年度（2010 年度）の OD 表の各セルの数値比率によって、各地域への分布交通量を按分し平成 29 年度（2017 年度）まで推計した。

図表 63 分布交通量推計のイメージ

一番右の値を各欄に按分

	北海道	…	南和	和歌山	田辺	新宮	…	合計
北海道	←							
⋮	←							
南和	←							
和歌山	←							
田辺	←							
新宮	←							
⋮	←							
沖縄	←							
合計								

④ 分担交通量推計

全国各地区間での全交通量予測は終了したが、これを南紀白浜空港の需要に換算するためには、航空交通量のみの OD 表を作成しなければならない。「全国幹線純流動調査」は、主要交通機関ごとの OD 表も集計しているため、平成 22 年（2010 年度）における全交通量に占める航空交通量の割合が今後も継続すると仮定し、平成 39 年（2027 年度）までの南紀白浜空港周辺を出発地・目的地とする航空交通量を求めた。

⑤ 「全国幹線純流動調査」と和歌山県「南紀白浜空港／月別利用状況」の乖離の調整

前段までの各推計においては、主に国のデータを用いて推計を行ったが、各々の統計は別々の手法で作成されているため、統計間で厳密には数値が一致しない。和歌山県が調査、公開している「南紀白浜空港／月別利用状況」の搭乗者数と、「全国幹線純流動調査」の集計結果は、平成 22 年度（2010 年度）において 2,000 人程度の乖離が存在するため、需要予測によって得られた将来推計はあくまで成長率の予想と定義し、実際の搭乗者数の算定に当たっては、県データに将来成長率を乗じて求めることとした。

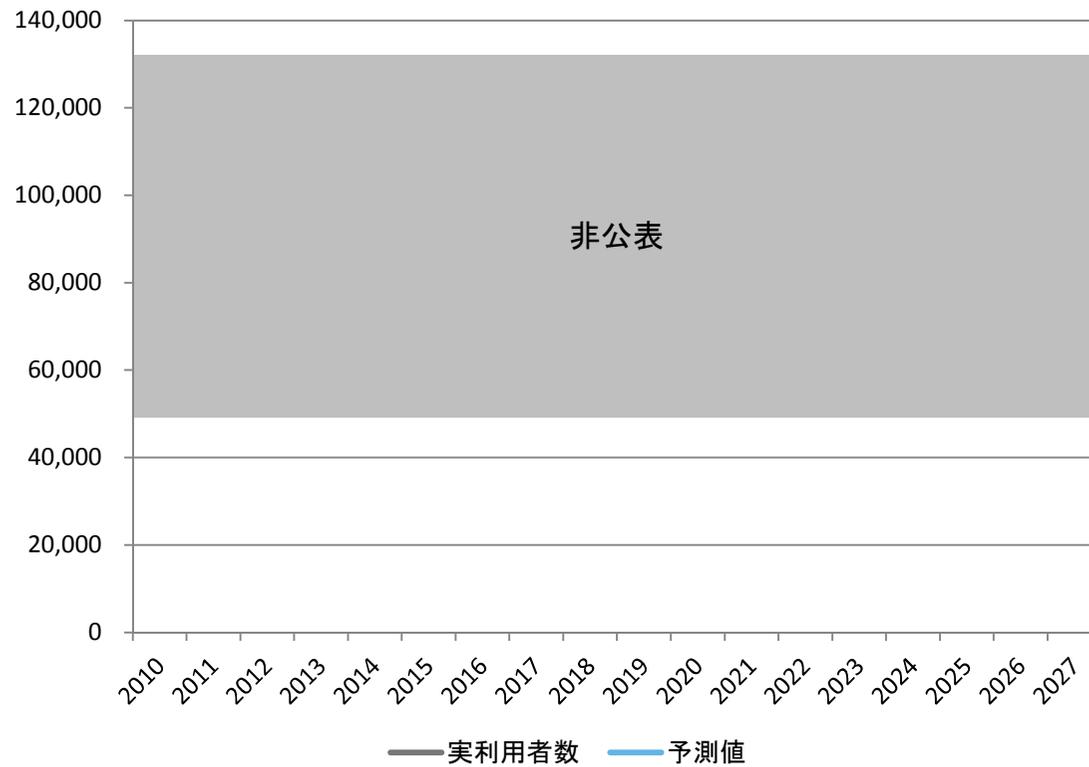
（４）需要予測の結果

需要予測の結果の概要は図表 64 のとおりである。予測期間は、平成 30 年度（2018 年度）から 10 年間運営権事業が継続することを参考とし、平成 39 年度（2027 年度）まで推計を行っている。

また、平成 27 年度（2015 年度）には実際の搭乗者数として 12.7 万人を記録しているが、2010 年度までのデータを基に予測された値は 11.2 万人であり、予測に比べて実績値が 1.5 万人程度の多い。この乖離の原因としては、2015 紀の国わかやま国体やアドベンチャーワールドのパンダの双子出産など例外的なイベントが起こったものと考えられる。

図表 64 需要予想の結果

H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38	H39
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
111,203	91,020	108,441	110,555	107,936	127,003	非公表											



※平成 27 年度（2015 年）までは県搭乗者統計に基づく実績値、平成 28 年度（2016 年度）以降が予測値である。平成 27 年度については実績値（灰色）と予測値を併記した。

(5) 次期和歌山県長期総合計画と現行便の動向について

現在検討中の和歌山県長期総合計画（原案）では、南紀白浜空港は、民間事業者のノウハウを活用した空港運営や国際便の受入体制の強化などに取り組むことで、観光客やビジネス客の利用促進を図り、南紀白浜空港を活性化するという方針が打ち出されている。その他の関連事項を含めた新しい目標値は下図表のとおり。

図表 65 次期和歌山県長期総合計画（原案・平成 29～38 年度）の目標

指標	現状（平成 27 年度）	目標（平成 38 年度）	目標とのギャップ
日帰り観光客（延べ）	2,771 万人	3,300 万人	529 万人
宿泊韓国客数（延べ）	569 万人	770 万人	201 万人
外国人宿泊客数（延べ）	43 万人	170 万人	127 万人
南紀白浜空港利用者	12.7 万人	15 万人	2.3 万人

出所：和歌山県ホームページ「利用状況」、「和歌山県長期総合計画（原案）」より作成。

南紀白浜空港利用者は、今後 10 年間程度をかけて 2.3 万人の旅客増を目標とする計画となっている。

経済成長率の将来データとして用いた、内閣府「中長期の経済財政に関する試算（平成 28 年 7 月 26 日）」では、高位予想である「経済再生ケース」（平成 32 年度（2020 年度）の名目 GDP 成長率 3.9%）、および低位予想である「ベースラインケース」（同期間の名目 GDP 成長率 1.3%）の 2 種類の経済予想を公表している。本報告書では、「ベースラインケース」の経済成長率を採用し保守的な需要予測を行っている。

もし、「経済再生ケース」の成長率が達成されるとすれば、南紀白浜空港の搭乗者数はより大きな成長が見込まれる。そのため、今後の経済情勢に目標達成が依存している点に留意が必要である。たとえば、経済成長が予想よりもかなり下回った場合は、民間事業者が目標を達成できなかったとしても、自助努力の範囲を超えた理由があると考えられるため、民間事業者・長期総合計画達成の評価においてもその分を考慮する必要がある。

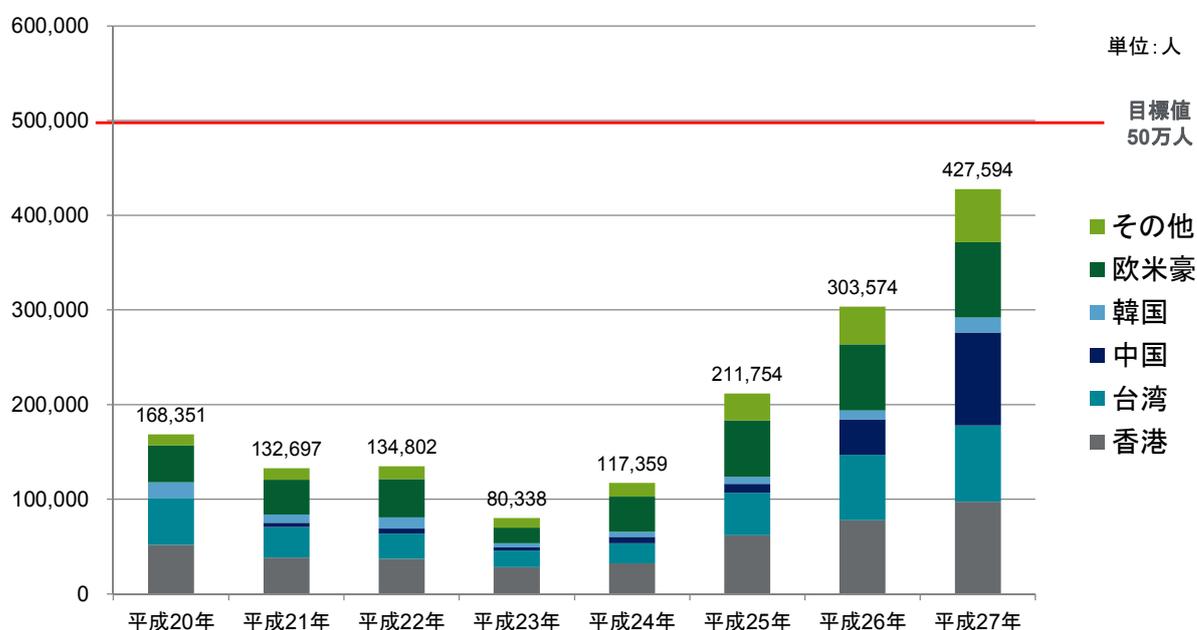
3. 南紀白浜空港の将来像の検討

以上の検討結果を踏まえ、南紀白浜空港の将来像について検討を行う。

(1) 地域ポテンシャルを踏まえた空港の将来ビジョンの設定

前述のとおり、和歌山県ならびに南紀白浜空港の周辺には豊富な観光資源が存在し、以前から存在する国内の需要に加えて、下図表に示される通り、近年和歌山県を訪問する外国人観光客は急増している。地域の観光需要のポテンシャルの大きさが裏付けられているとともに、和歌山県を含めた各自治体や関連事業者の努力が成果に結びついているところである。

図表 66 和歌山県訪問外国人数の推移



出所：各年の和歌山県観光客動態調査より作成。また目標値の50万人は、次期和歌山県長期総合計画（原案）で設定しているもの。

この流れを受け、前述のとおり白浜周辺では宿泊施設に新たな投資が行われるなど、観光業について一層の発展が期待されているところである。同時に、和歌山県や県下の自治体、関連民間事業者の協業により、この流れを南紀白浜空港の利用促進へと結びつけることが期待されている。

和歌山県で現在検討中の次期長期総合計画では、平成38年に南紀白浜空港の利用者を15万人まで増やすことを目標としている。そのため、目標の15万人の達成には更なる取組が必要と考えられる。

このような状況下から、南紀白浜空港への民間活力の導入により目指すべきビジョン

は以下のようなものが考えられる。

i. 民間、県及び地域が一体となった空港経営

地域と共に発展し続ける空港にするためには、民間、県及び地域が航空ネットワーク及び航空需要の拡大、周辺環境対策、サービス水準の維持・向上等に協力して取り組むことが重要である。拡大している外国人旅行客の観光需要を空港利用につなげるためには、インフラ整備や観光事業者との一体となった取組が必要である。

ii. 民間の知恵を生かした航空旅客、就航便の増大

新たな旅客ニーズである国内ツアー客や海外チャーター便の利用促進には、エアラインの協力が必要である。旅行代理店へのヒアリングでも、民間事業者が行政やエアラインの間に立ち調整を行うことへの期待が聴取されていることから、民間ならではの柔軟な運営により、新たな旅客ニーズの開拓が求められる。

iii. 航空系事業及び非航空系事業の全体最適化

空港の利便性向上及び空港経営の効率化と集客力・収益力の向上に向けて、滑走路事業等の航空系事業、並びに旅客ターミナルビル事業の非航空系事業について、個々の事業収益の拡大といった部分最適ではなく、全体最適を目指す。現在のターミナルビル施設を地域の観光資源と一体化したものに改革していくことが必要となる。

(2) 国際線機能の強化等、施設展開に関する検討

現在の設備には旧滑走路や展望広場など有効活用が期待される施設があり、また、民間事業者からはターミナルビルや周辺設備の改善要望の意見も聞かれたことから、空港設備の改善の検討が必要と考えられる。以下では、これらの施設展開に関する論点を述べる。

① 国際線ターミナルビル等の整備

国際線チャーター便の就航および将来的な国際線定期便就航を狙うには、現在の設備では CIQ による対応可能時間に制限があり、受け入れ拡大に制約がある。また、国内客の更なる利用促進が成功し、機材が大型化すれば現在のターミナルビルでより多くの国内線利用客と国際線利用客を同時に受け入れなければならない、航空機の運用上不利な状況となる可能性も存在する。

これらの問題を解決するためには、国際線ターミナルを新たに整備し制約をなくすほか、施設の強化を行うことが有効と考えられる。国際線ターミナルビルの整備においては、現在の空港近隣の外国人観光客需要の動向や、海外エアラインの意見を基に適切な

規模を設定する必要がある。

また、海外エアラインのヒアリングでは、南紀白浜空港の滑走路では、現在のエンブレムよりも大型の機材により国際線を就航することができるが、長距離便ではバキューム施設を整備しなければ往復旅客を載せて運航ができない、との意見が寄せられた。

以前の長距離チャーター便就航時では関西国際空港よりバキューム施設を取り寄せて対応したが、チャーター便の就航拡大のためにはこのような臨時的な措置ではなく、施設の整備により、受け入れ態勢を確保することが必要と考えられる。

② 周辺の二次交通の整備

現在、南紀白浜空港利用者のための路線バスは往復一日 7 便が運航しており、空港から周辺の観光地や主要鉄道駅等に接続している。しかし、南紀白浜空港発の最終便および、南紀白浜空港着の始発便に接続するバスは運行されていない。

これらのバスの運行状況は、実際の需要にある程度応じているものと思われるが、民間事業者ヒアリングでは、これらの空港から主要観光地への二次交通の整備状況について、レンタカーを使用しない旅行者にとっては利便性に課題があるとの意見が聴取された。特に外国人旅行者はレンタカー利用が制限される可能性が国内の利用客よりも高いことを考慮すれば、南紀白浜空港から主要観光地・宿泊地までの二次交通の整備は利用拡大のために必要な施策であると考えられる。

バス事業者単体だけではベースとなる需要を確保することは難しいため、これらの二次交通の整備について、周辺自治体や関連事業者と協議のうえで拡充を図っていくことが望ましい。

③ 他空港との協調

海外エアラインや旅行代理店ヒアリングでは、往復で異なる空港を利用する旅行向けに、南紀白浜空港を利用したいという意見が聴取された。特に国際チャーター便において、南紀白浜空港のインバウンドとアウトバウンドの旅客需要に相当の差があることを鑑みれば、他空港との協業が利用拡大につながる可能性があると考えられる。

県訪問外国人の分析によれば、広域観光ルートの一部として和歌山県を訪れている傾向が強いことから、他地域や他空港との協業のポテンシャルが存在すると考えられ、他地域の関係者やエアライン等の理解を促進していくことが望ましい。

第4章 官民連携による新たな空港運営スキームの検討

1. 官民連携手法の整理

(1) 空港基本施設の運営等に係る手法

滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等の空港基本施設や空港灯火や電気施設及び機械施設等の空港航空保安施設について、運営等を行うための手法として、コンセッション、指定管理者制度、総合維持管理業務といった各種手法の活用が想定される。

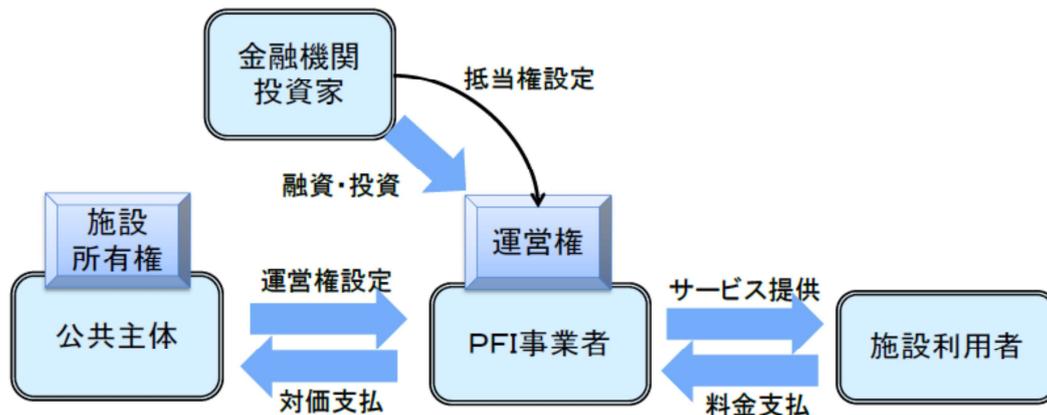
以下に各手法の説明を行う。

① コンセッション（公共施設等運営権）

コンセッションは、平成23年のPFI法の改正によって創設された官民連携手法である。コンセッションの実施にあたっては、PFI法の手続きに従い、公募等の方法によって選定された民間事業者に対し、公共施設等運営権を設定の上、実施する。

公共施設等運営権の設定を受けた民間事業者は、サービス提供を行う施設利用者から利用料金等を収受することが可能である。また、公共施設等運営権はみなし物権とされ、内閣府に設置された登録簿に登録される。民間事業者に対して融資または投資を行う金融機関等や投資家は公共施設等運営権に対して抵当権を設定することも可能である。

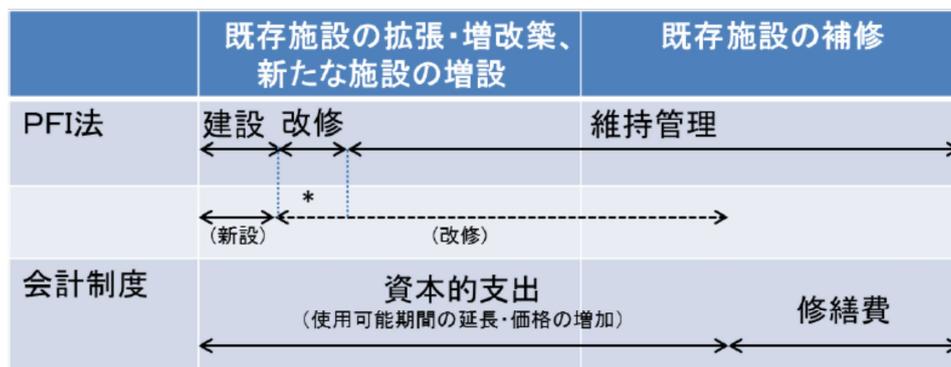
図表 67 公共施設等運営権のスキーム



出所：内閣府「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン」より転載。

公共施設等運営権においては、管理者等が所有権を有する公共施設等において「運営等」を行うものであり、新たな公共施設等の建設や改修（全面除却に伴う再整備）を行うものではないとされるが、増築や大規模改修を含む資本的支出の実施は事業範囲に含めることができるものとされている点に特徴がある。

図表 68 PFI 法における建設、改修、維持管理の定義



* 全面除却に伴う再整備

出所：内閣府「公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン」より転載。

また、平成 27 年の PFI 法改正により、公共施設等運営事業に関しては、運営権者の職員として地方公務員の退職派遣が認められ、退職派遣終了後は地方公務員に復帰することを前提とし、退職手当については退職派遣期間を 100%通算することができることとなった。

(地方派遣職員に係る特例)

第七十九条 地方派遣職員（地方公務員法（昭和二十五年法律第二百六十一号）第三条第二項に規定する一般職に属する職員が、任命権者又はその委任を受けた者の要請に応じ、公共施設等運営権者の職員となるため退職し、引き続き当該公共施設等運営権者の職員となり、引き続き当該公共施設等運営権者の職員として在職している場合における当該公共施設等運営権者の職員をいう。第三項において同じ。）は、同法第二十九条第二項の規定の適用については、同項に規定する特別職地方公務員等とみなす。

2 地方公務員法第三十八条の二第二項に規定する退職手当通算法人には、公共施設等運営権者を含むものとする。

3 公共施設等運営権者又は国派遣職員（前条第一項の退職前に地方公務員等共済組合法（昭和三十七年法律第百五十二号）第百四十二条第一項に規定する国の職員であった者に限る。）若しくは地方派遣職員は、同法第百四十条の規定の適用については、それぞれ同条第一項に規定する公庫等又は公庫等職員とみなす。

出所：「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」より転載。

空港における公共施設等運営権導入の取組については、滑走路等の空港基本施設と空港ターミナルビル等の一体経営という空港経営改革の一環から進められており、平成 25 年には国管理空港及び地方管理空港において公共施設等運営権を活用した空港基本施設

の運営等に係る特別法である「民間の能力を活用した国管理等の運営等に関する法律」（以下「民活空港運営法」という。）が制定された。

民活空港運営法では、国または地方公共団体以外の者が以下の事業を行うものを地方管理空港特定運営事業と定義されており、地方管理特定運営事業を実施することができる者は、PFI法に基づき公共施設等運営権の設定を受けた運営権者のみであるとされる。なお、仙台空港特定運営事業、高松空港特定運営事業においては、空港の運営等に係る附帯する事業として、運営権者に第三者に対する空港用地や工作物等を貸付け、第三者から賃料収入を得ることを認めている。

なお、地方管理特定運営事業を実施する運営権者にあつては、航空法に定められた空港保安管理規定や空港法に定められた空港供用規定の策定が義務付けられる等、運営権者を適切に監督するための各種特例措置が講じられている。

図表 69 地方管理特定運営事業の定義

<p>(定義)</p> <p>第二条 この法律において「国管理空港」とは、空港法（昭和三十一年法律第八十号）第十五条第一項に規定する国管理空港（空港整備法及び航空法の一部を改正する法律（平成二十年法律第七十五号）附則第三条第一項に規定する特定地方管理空港（以下単に「特定地方管理空港」という。）を除く。）をいう。</p> <p>(中略)</p> <p>6 この法律において「地方管理空港特定運営事業」とは、国及び地方公共団体以外の者が行う地方管理空港等における第一号に掲げる事業及び当該事業と併せて実施される当該地方管理空港等に係る第二号から第四号までに掲げる事業をいう。</p> <p>一 空港の運営等であつて、着陸料等を自らの収入として収受するもの</p> <p>二 空港航空保安施設の運営等であつて、使用料金を自らの収入として収受するもの</p> <p>三 空港の周辺における航空機の騒音その他の航空機の運航により生ずる障害を防止するため、又は空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う事業</p> <p>四 前三号の事業に附帯する事業</p>

出所：「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」より転載。

民活空港運営法に基づき事業化された事業は、国管理空港 3 件（関西国際空港、大阪国際空港及び仙台空港）、地方管理空港 1 件（但馬こうのとり空港）であり、上記に加えて、現在事業化に向けて事業者の選定手続きや事業化に向けた具体的な検討が進められている空港（高松空港、福岡空港、新千歳空港、広島空港、熊本空港、静岡空港、神戸空港等）が多数存在する。

② 指定管理者制度

指定管理者制度は、平成 15 年「地方自治法」の改正により創設された官民連携手法である。指定管理者の指定を受けた者は、公の施設の管理に係る利用料金を収受することができる。

空港における指定管理者制度の活用に係る特別法等の規定は存在しないため、指定管理者が実施しうる空港運営事業の範囲は明確となっていないが、指定管理者制度を活用して空港基本施設等の運営等行われている静岡空港の例では、指定管理者は着陸料や停留料といった条例に定められた空港使用料の収受を行うとともに、滑走路の安全点検作業やエプロンの運用、空港灯火の運用や鳥獣対策等、幅広い業務を実施している。

ただし、航空法、空港法に基づく空港の管理は、指定管理者の指定後も引き続き、空港設置者が実施するため、指定管理者はあくまで空港設置者の定めた範囲内での運営等が認められるに留まる点に留意が必要である。

なお、地方自治法上、指定管理者の指定期間について特段の上限等は規定されていないものの、和歌山県においては「指定管理者制度に関する和歌山県指針」が策定されており、5 年以内の期間で施設ごとに設定することが規定されている。

空港において指定管理者制度が活用されている事例は、前述の静岡空港に加え、名古屋空港が存在する。

図表 70 指定管理者制度に係る規定

<p>(公の施設の設置、管理及び廃止)</p> <p>第二百四十四条の二 普通地方公共団体は、法律又はこれに基づく政令に特別の定めがあるものを除くほか、公の施設の設置及びその管理に関する事項は、条例でこれを定めなければならない。</p> <p>(中略)</p> <p>3 普通地方公共団体は、公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるときは、条例の定めるところにより、法人その他の団体であつて当該普通地方公共団体が指定するもの（以下本条及び第二百四十四条の四において「指定管理者」という。）に、当該公の施設の管理を行わせることができる。</p> <p>4 前項の条例には、指定管理者の指定の手続、指定管理者が行う管理の基準及び業務の範囲その他必要な事項を定めるものとする。</p> <p>5 指定管理者の指定は、期間を定めて行うものとする。</p> <p>6 普通地方公共団体は、指定管理者の指定をしようとするときは、あらかじめ、当該普通地方公共団体の議会の議決を経なければならない。</p>

- 7 指定管理者は、毎年度終了後、その管理する公の施設の管理の業務に関し事業報告書を作成し、当該公の施設を設置する普通地方公共団体に提出しなければならない。
- 8 普通地方公共団体は、適当と認めるときは、指定管理者にその管理する公の施設の利用に係る料金（次項において「利用料金」という。）を当該指定管理者の収入として収受させることができる。
- 9 前項の場合における利用料金は、公益上必要があると認める場合を除くほか、条例の定めるところにより、指定管理者が定めるものとする。この場合において、指定管理者は、あらかじめ当該利用料金について当該普通地方公共団体の承認を受けなければならない。
- 10 普通地方公共団体の長又は委員会は、指定管理者の管理する公の施設の管理の適正を期するため、指定管理者に対して、当該管理の業務又は経理の状況に関し報告を求め、実地について調査し、又は必要な指示をすることができる。
- 11 普通地方公共団体は、指定管理者が前項の指示に従わないときその他当該指定管理者による管理を継続することが適当でないとき、その指定を取り消し、又は期間を定めて管理の業務の全部又は一部の停止を命ずることができる。

出所：「地方自治法」より転載。

③ 総合維持管理業務

総合維持管理業務は、空港の維持管理に係る各種業務を、包括的に複数年にわたって民間事業者に対して委託する官民連携手法である。手法に係る特段の法律はなく、地方自治法に基づく契約等の手続きが必要である。

指定管理者制度が導入できない特定地方管理空港での利用が進んでおり、旭川空港や帯広空港で導入されている手法である。

④ 手法の比較

コンセッション（公共施設等運営権）、指定管理者制度、総合維持管理業務の官民連携手法の比較は以下のとおりである。

コンセッション（公共施設等運営権）については、着陸料等使用料の収受といった需要リスクを負わせつつ、エアライン誘致等、民間事業者のノウハウを生かした空港活性化の取組推進や、空港の保安管理を含む長期にわたる空港経営を民間事業者に実施させることが可能であるという点に特徴がある。その一方で、事業参入にあたっての民間事業者の負荷が高いこと、小規模空港においてはエアライン誘致等による大幅な需要の増加が見込まれにくいこと等が懸念点として見込まれる。

指定管理者制度については、一定の需要リスクを負わせつつ、各種業務の実施を民間事業者に実施することが可能である。その一方で、指定期間が短く、民間事業者による経営資源の大胆な投入が難しいことから、結果としてコスト削減に特化した取組となる

ことが懸念される。

総合維持管理業務については、維持管理業務等の包括かつ複数年化ということで、公共側の事務負担の軽減とスケールメリットが発揮されることによる業務効率化が期待される。ただし、民間事業者が需要リスクを負わないため、空港活性化に係るインセンティブに乏しく、基本的にはコスト削減に特化した取組となることが懸念される。

3つの手法の比較では、民間事業者にエアライン誘致等を含む空港経営ノウハウを期待する場合にはコンセッション(公共施設等運営権)を選択することが適当である一方、業務の効率化等の余地が比較的高い場合には、指定管理者制度、総合維持管理業務を選択することが適当であると評価される。

図表 71 各種官民連携手法の比較

	コンセッション (公共施設等運営権)	指定管理者制度	総合維持管理業務
根拠法	PFI法	地方自治法	—
比較の ポイント	業務範囲	CIQや航空管制を除き、各種運営規定等の策定を含むほぼすべての業務を実施	空港設置者の定めた範囲における運営を実施
	着陸料等の収受	着陸料等を運営権者が収受するとともに空港用地の第三者への貸付等を実施	着陸料等は空港設置者が収受
	事業期間	特段の定めはないが、一般的に長期にわたる	法令上の定めはないが県の運用指針にて5年が上限
	職員の派遣	運営権者に対する退職派遣が認められる	認められない
特徴	民間事業者に長期にわたって空港経営を実施させることが可能	民間事業者の一部需要リスクを移転しつつ、包括的に空港の運営を行わせることが可能	業務の包括かつ複数年度の委託により、業務の効率化を図ることが可能
留意点	事業参入にあたって民間事業者の負荷が高い 小規模空港では大幅な需要増加が見込みにくい	短期の事業となるため、民間事業者による大胆な経営資源の投入が難しい	空港の活性化に係るインセンティブに乏しく、基本的にはコスト削減に特化
評価	包括的に空港の運営を任せつつ、エアライン誘致等の長期にわたる民間の空港経営を期待する場合に適する	包括的に空港の運営を任せ、効率化を図ることが期待される場合に適する	一部業務についての効率化を図ることが期待される場合に適する

(2) ターミナルビルの経営一体化に係る手法

国等によって検討されている空港経営改革の方針によれば、空港施設とターミナルビルとの経営の一体化によって、エアライン誘致等により空港が活性化し、ターミナルビルにおける物販・飲食等の非航空系収入が増加をもたらすことから、相乗効果が期待されるとされる。

指定管理者制度の下においても、静岡空港などにみられるように空港施設とターミナルビルの経営をある程度一体化することは可能である。しかし、指定管理者が行うことのできる行為は事実行為に限られるほか、静岡空港では着陸料は県が決定して徴収することになっており、経営一体化の範囲はコンセッションに比べて限定的なものと考えられる。

現在、南紀白浜空港のターミナルビルは、県、周辺市町及び民間の出資によって設立されたターミナルビル会社によって所有、運営されている。コンセッションによる民間事業者の運営を開始する場合、当該ターミナルビルを対象に、空港施設の運営を行う民間事業者に対して承継し、経営一体化を行うための手法について、株式譲渡方式、事業譲渡方式、資産譲渡方式の三つの種類が想定される。いずれの方法を活用するにあたっては、事業実施主体である県は、公募に先駆けて現在のターミナルビル株主等との間で、経営一体化手法及び条件に係る協議及び合意等を得ておく必要がある。

なお、民間事業者がターミナルビルを承継するにあたっては、県が介在して間接的に行う方法も想定される。

① 株式譲渡方式

現在のターミナルビル会社の株主が保有する株式を、民間事業者に譲渡し、支配権の移動を通じて経営の一体化を行う方法である。

株式の譲渡を通じて現在のターミナルビル会社そのものが、民間事業者に承継されるため、原則的にターミナルビル会社が締結する契約関係の見直しや許認可関係の再取得が不要であること、ターミナルビル職員の雇用が確保されること、譲渡資産の特定等が不要となるため、経営一体化に係る手続き自体は比較的容易である。その一方で、現在のターミナルビルの簿外資産や偶発債務も承継してしまうリスクがあるため、株式譲渡にあたっては、民間事業者における慎重なデューデリジェンスが不可欠となる。

なお、株式譲渡方式は、先行する仙台空港運営特定事業や高松空港運営特定事業によって採用されている手法である。仙台空港では、公募前の段階で宮城県と各株主の間で譲渡予約契約の地位の承継が行われるとともに、宮城県の保有していた株式が運営権者に譲渡されるという手続きが取られた。

高松空港では、公募前の段階で事業化の主体である国と各株主の間で株式譲渡予約契約が締結され、事業者選定後、国から運営権者に当該株式譲渡予約契約の地位の承継が行われるという手続きが取られている。

② 事業譲渡方式

一定の営業目的のために組織化され、一体として機能する財産の全部または重要な一部を譲渡する取引により経営の一体化を行う方法である。

特定の施設や設備のみならず、のれんや人材、ノウハウ等の無形資産も譲渡対象となるため、事業譲渡後も円滑に事業継続を行うことが可能である。また、事業に必要な特定資産等のみを引き継ぐことが可能であるため、簿外債務や偶発債務の承継を回避することが可能である。その一方で、譲渡対象となる資産の範囲の特定や移転手続きが煩雑となり、株式譲渡方式に比べ、手続きに時間がかかるというデメリットがある。また、現在のターミナルビルが締結する各種契約のまき直しや許認可の再取得が必要となる可能性もある。

③ 資産譲渡方式

ターミナルビル等の事業運営上必要となる資産の譲渡を受け、経営の一体化を行う方法である。

特定の施設や設備のみの引き継ぎとなるので簿外債務や偶発債務の承継を回避することが可能である。ただし、事業譲渡と同様、譲渡対象となる資産の範囲の特定や移転手続きが煩雑となるほか、現在のターミナルビルが締結する各種契約のまき直しや許認可の再取得が必要となる可能性もある。また、現在のターミナルビルの人員等の雇用の引き継ぎについては、別途手続きをとる必要がある。

④ 県の介入による間接的な承継

経営一体化の公募に先駆けて、県がターミナルビル会社の株式の取得または資産の譲受け、民間事業者選定後に当該事業者がターミナルビル株式または資産を譲渡するという方法も想定されるところである。その場合には、ターミナルビルを県自らの資産として所有し、空港施設と一体で公共施設等運営権や指定管理の対象資産として位置付けることも可能である。

2. 事業収支等の検討

(1) 空港基本施設等の運営等に係る収支検討

空港基本施設等の運営等に係る過年度実績や空港整備に係る計画より、以下のとおり空港基本施設等の運営等に係る収支を検討し、空港基本施設等の運営等に係るサービス対価を試算した。

図表 72 空港基本施設等の運営等に係る収支及びサービス対価

運営等に係るサービス対価 (円)										
	計画									
	1 平成29年度	2 平成30年度	3 平成31年度	4 平成32年度	5 平成33年度	6 平成34年度	7 平成35年度	8 平成36年度	9 平成37年度	10 平成38年度
営業収益(A)	非公表									
着陸料等収入										
行政財産使用料 土地賃付料										
営業費用(B)										
空港維持運営費等 南紀白浜空港管理 空港修繕 人件費										
歳入歳出差引額(A)-(B)										
空港整備事業に係るサービス対価										
	計画									
	1 平成29年度	2 平成30年度	3 平成31年度	4 平成32年度	5 平成33年度	6 平成34年度	7 平成35年度	8 平成36年度	9 平成37年度	10 平成38年度
空港整備事業費(補助)	非公表									
県負担額	非公表									

(2) ターミナルビルの価値試算

株式譲渡にあたってターミナルビルの株式価値を評価するため、以下のとおりターミナルビル事業のキャッシュフロー等を検討し、以下のとおり株式価値の試算を行った。

図表 73 ターミナルビルに係る株式価値

DCF Analysis	計画										継続価値
	year1 平成28年度	year2 平成29年度	year3 平成30年度	year4 平成31年度	year5 平成32年度	year6 平成33年度	year7 平成34年度	year8 平成35年度	year9 平成36年度	year10 平成37年度	
売上高	非公表										
売上原価											
販売費											
EBIT											
EBIT Margin(%)											
推定実効税率 Margin(%)											
法人税等推定額											
Net Operating Profit After Tax (NOPAT)											
減価償却費及び償却費											
有形固定資産の取得による支出											
Free Cash Flow ("FCF")											
割引時点											
Discount Factor	Discount rate										
FCF現在価値											
事業価値	非公表										
余剰現預金											
NOLの節税効果現在価値合計											
企業価値											
借入金											
株式価値											

3. 事業スキーム等の検討

(1) 官民連携スキームの導入に求める効果

① 民間ノウハウの導入による抜本的な空港経営改革

空港の公益性を確保しつつ、空港全体の集客力、収益力等を高めていくには、空港の利便性向上や空港経営の効率化等に向けた抜本的な空港の経営改革が必要である。そのためには、空港基本施設等の航空系事業、ターミナルビル等の非航空系事業について、個々の事業収益の拡大といった部分最適ではなく、全体最適を目指した空港経営の一体化が不可欠である。

② 国際線チャーター便を含む空港ネットワークの拡充

南紀白浜空港においては、世界遺産である高野・熊野や近年ホテル等の改修が進む白浜温泉等、国内外の観光客が多数訪れる観光資源に隣接する観光空港である。こうした特徴を生かし、観光目的とした旅客の誘導を積極的に図ることで、空港経営の改善を図るとともに県内観光客の増加に資する取組につなげていくことが可能である。

そのためには、民間事業者による顧客志向に立脚した機動的で柔軟な空港運営により、空港の重要な顧客であるエアラインの利便性向上を図り、新たな航空需要の創出が期待される LCC の就航や既存のエアラインの就航路線の維持・拡充、国際線チャーター便の就航を図るとともに、旅客の利便性及び満足度の向上と航空旅客数の増大に努めることが求められる。

また、上記に必要な国際線ターミナルビル機能や設備についての拡充を行っていく必要がある。

③ 効率的な空港運営と継続性のある安定した空港運営

現在、南紀白浜空港においては、運営維持管理について大幅な支出超過となっている。民間事業者の経営ノウハウや経営規律の導入や空港基本施設とターミナルビルの一体運営等に伴うコスト圧縮、委託業務の見直し等により、現在県が負担している赤字額を可能な限り縮減することが求められる。

また、民間事業者運営等を任せられた場合において、航空機の運航や旅客の利用に支障が生じることのないよう、空港施設の維持管理を適切に行い、航空会社及び利用者が安心して空港を利用できるサービス水準を維持するなど、航空系事業及び非航空系事業を継続的に安定して行う体制を確保する。上記にあたっては、民間事業者、県及び地域がその役割に応じたリスク及びコストを分担しながら一体となって取り組む新たな空港経営を目指す必要がある。

(2) 対象施設

(1) に示した「官民連携スキームの導入に求める効果」を踏まえ、空港基本施設とターミナルビルとを一体で民間事業者運営させることを基本とする。また、現状、空港ターミナルビルと一体で維持管理が行われている隣接する展望広場の運営維持管理業務に加え、現在は使用されていない旧空港及び旧ターミナルビル跡地の有効活用についても任意事業として合わせて提案を求めることが望ましい。

また、ターミナルビルについては、老朽化への対応に加え、現在国際線チャーター便対応に際し、CIQ による対応可能時間に制限があり、国際線チャーター便の就航増加や将来の LCC 等の国際線の定期就航の可能性に対応し、新たな国際線ターミナル機能の拡充が求められているところである。現在の需要や将来の空港経営を踏まえ、必要となる国際線ターミナル機能の規模、機能を設定の上、空港の運営を行う民間事業者により計画がなされることが望ましい。

(3) 業務範囲の考え方

① 空港基本施設の運営等

空港基本施設については、補修、更新・改良、保守等の維持管理業務に加え、雪氷対策や飛行場面の保守・点検、空港警備や制限区域の安全管理、鳥獣対策等といった運営事業、空港灯火等や付随する電気施設及び機械施設といった空港保安施設に係る維持管理といった業務も含め、包括的に民間事業者へ実施させることが望ましい。ただし、飛行場面管理や空港保安施設の管理といった専門業務については、専門的なノウハウが必要となることから、民間事業者への運営等の引き継ぎについて留意する必要がある。

また、空港整備事業等についても運営等と合わせて民間事業者が実施することが望ましいが、個別の空港整備事業の実施内容については、国庫補助の申請を含め県と協議、連携の上、計画等がなされる必要がある。また、国庫補助が交付される事業等における支出については、当該支出額が妥当であるかについての精査が必要である点について留意が必要である。

② ターミナルビルの運営等

現在のターミナルビル会社において実施されている各種事業（エアライン、テナント等への施設貸付、警備、施設の運営維持管理等）を実施し、空港基本施設と一体で運営されることが望ましい。

③ エアポートセールスや空港利用促進事業

民間事業者により、各エアラインや旅行関連会社との調整等を通じ、空港利用促進等の取組に係るプログラムの開発が行われることが望ましい。その際、県や近隣市町、民間企業や団体等によって設立されている南紀白浜空港利用促進実行委員会等の既存組織

と連携、協議の上進められることが望ましい。

④ 国際線ターミナルビル機能の整備・運営等

新たに整備を行う国際線ターミナルビル機能については、空港の現在及び将来の需要予測や経営方針等に鑑み、整備の方法（新設、既存ターミナルビルの増築、改修等）、整備の規模、内容が計画されることが望ましい。

また、運営等に当たっては、現在のターミナルビルとの一体的な運営等がなされることが望ましい。

⑤ 空港用地等の有効活用

空港用地や旧滑走路、旧ターミナルビル跡地を活用した新たな施設等の誘致やイベント等の活用にあたっては、関連法令を遵守の上、積極的に実施されることが望ましい。

⑥ その他

その他、空港に隣接して整備されている展望広場についても、空港基本施設やターミナルビルの運営等を行う民間事業者が一体で実施することが望ましい。

（４）事業手法

① 空港基本施設等の運営等に係る事業手法

民間事業者に着陸料収入等の収入増加のインセンティブを持たせ、長期にわたって、民間事業者に対し空港基本施設及びターミナルビル等の一体的な空港経営を行わせるにあたっては、コンセッション（公共施設等運営権）を活用することが望ましい。

ただし、長期にわたる事業参画は民間事業者の負荷が高い可能性があること、南紀白浜空港においては着陸料収入等の収入規模が小さく、収入増加に係るインセンティブは比較的限定的であるといった環境にあるため、事業手法の選択にあたっては、官民対話等により、民間事業者の意向を慎重に収集していく必要がある。

また、小規模空港であることから、コンセッション（公共施設等運営権）導入にあたっては、参画する民間事業者の負荷低減を図るため、可能な限り手続きの簡素化や短縮化等を図り、スピーディーな事業者の選定手続きのあり方を検討する。

② 現ターミナルビルの引き継ぎに係る手法

既存のターミナルビル会社の資産や人員の全てが継承される株式譲渡によることが望ましい。ただし、簿外資産や偶発債務等の発生の可能性があることから、事業化にあたってはデューデリジェンスを行うとともに、民間事業者に対する開示資料を準備しておく必要がある。

なお、事業化にあたっての県による負担を軽減するため、県による株式の取得は行わ

ず、民間事業者が直接、現在のターミナルビル会社の株主から株式の譲受を行うことが望ましい。そのためには、県が現在のターミナルビル会社の株主と株式の譲渡に係る条件及び譲渡価額を協議の上、あらかじめ株式譲渡予約契約等を締結しておく必要がある。

③ 国際線ターミナルビル機能に係る事業手法

国際線ターミナルビル機能をどのように整備するかによって事業手法が異なることが想定される。

新たに国際線ターミナルビルを設置する場合には、県がターミナルビルの整備主体となり、所有権を有しつつ、民間事業者に対して公共施設等運営権を設定の上、運営等を実施させることが望ましい。

現在のターミナルビルに増築または改修する場合には、県が当該国際線ターミナルビル機能に係る施設部分について賃借等を行い、国際線ターミナルビル機能の整備等を行うつつ、民間事業者当該部分の運営等を実施させるといった方法が想定される。

④ その他

空港用地等の有効活用にあたっては、民間事業者に行政財産の貸付等を行い、当該用地の活用させることが望ましい。

(5) 支払いスキーム

① 運営権対価の考え方

公共施設等運営権を設定した事業手法を前提とした場合、民間事業者は県に対し、運営権設定の対価を支払う必要がある。

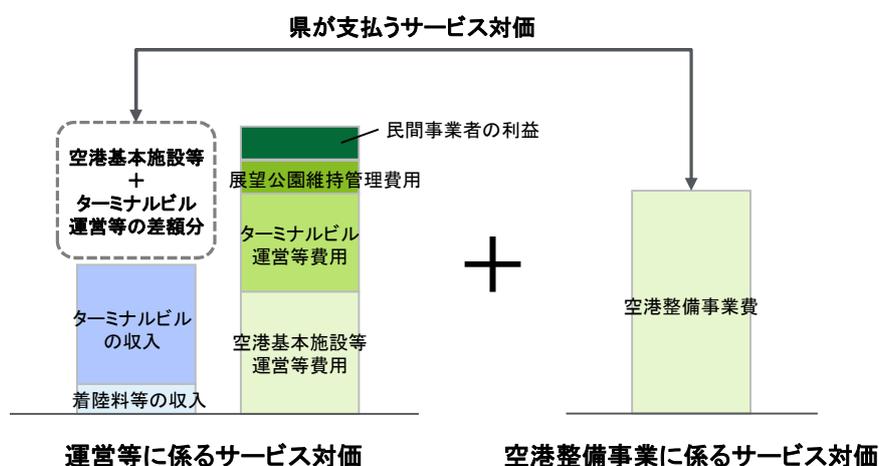
ただし、現在の南紀白浜空港における空港基本施設等に係る事業収支は赤字となっていることから、公共施設等運営権設定に対する運営権対価はゼロを基本として考えることが適当である。

② 県が支払うサービス対価の考え方

空港基本施設等とターミナルビル等を一体にて運営等を行う場合、運営等に係る事業収支は赤字となっていることから、県は民間事業者へ空港基本施設等及びターミナルビル等の運営等に係る収支の差額に民間事業者の利益を加えた額を民間事業者へ支払う必要がある。

また、民間事業者へ空港整備事業を実施させる場合、当該空港整備事業に係る支出額は、支出時に都度支払う必要がある。

図表 74 県が支払うサービス対価の考え方



(6) 事業期間の考え方

民間事業者にターミナルビル会社の株式を取得させ、空港の一体経営を行わせる場合には、一定程度長期にわたる事業期間を設定する必要がある。

その一方、本事業においては、民間事業者に運営等を実施させるにあたって(5)に示したとおり県からのサービス対価の支払いが行われることが前提となる。その際、長期にわたる債務負担行為が必要となるが、空港整備事業費やターミナルビルの改修等の計画については、概ね10年間程度の計画が策定されているところである。上記を鑑み現状では、10年間を事業期間として設定し、必要に応じて延長を行うといった選択肢を検討することが望ましい。

ただし、上述のとおり、本事業の実施にあたっては県からのサービス対価の支払いが必須となることから、延長オプションの設定にあたっては、当初事業期間終了時における契約変更等の有無の必要性を含め、契約内容や具体的な手続きについてさらに検討する必要がある。

4. マーケットサウンディング

(1) 実施要領

上記1～3までの検討結果を踏まえ、空港への投資に興味を持つ民間事業者に対しマーケットサウンディングを実施した。マーケットサウンディングの対象企業は8社であり、以下の事業条件に係る参入意向や各種条件面での要望、意向、意見等を確認した。

図表 75 マーケットサウンディング時に提示した事業条件及びヒアリング項目

事業条件	事業手法：コンセッション（公共施設等運営権）＋ターミナルビルの株式譲渡 事業期間：10年（延長オプションあり） 支払いスキーム：県からのサービス対価の支払いがある混合型とする 運営権対価はゼロを基本とする 運営等に係るサービス対価の支払いあり 国際線ターミナルビル整備・運営等に係る費用は県が負担
ヒアリング項目	<ul style="list-style-type: none">・ 事業への参画意向・ 事業条件に係る要望・ 支払いスキームに係る意向・ 国際線ターミナルビル機能に係る意見・ エアポートセールスに対する考え方・ 現ターミナルビル会社の取扱・ その他

(2) 結果とりまとめ

① 事業への参画意向

ポジティブな意見、ネガティブな意見いずれも示された。

ポジティブな意見としては、今後取組が進む地方管理空港の空港コンセッションに対する実績づくりになるといった点や、県からサービス対価が得られるのでリスクが低い点といったものが挙げられた。

ネガティブな意見として多かった意見は、他の空港コンセッション事業と募集スケジュールが重複してしまい、リソースの制約から提案に参加できないという点である。また、事業規模が小さすぎであり、必要な人材を配置できないといった意見も示された。

② 事業条件に係る要望

人員確保の観点、エアポートセールスの取組の観点から10年という事業期間に係る懸念が示された。また、事業手法として委託に加えエアポートセールスのような業務を組み合わせる方法もありうるとの意見も示された。

③ 支払いスキームに対する意向

コスト削減効果を期待したようなサービス対価の条件となった場合には参画が難しい

との意見が多く示された。また、民間事業者に対するインセンティブ付与のため、当初想定よりも利益等が出た場合の取扱いについて、過度のプロフィットシェアが行われないよう要望する意見もあった。

④ 国際線ターミナルビル機能に係る意見

CIQの協議についての懸念があるものの、国際線ターミナルビル機能の整備については概ね好意的な意見であった。ただし、国際線ターミナルビルの整備費用について、積算が必要となる水準での提案が求められると、提案負担が高すぎるという意見もあった。

⑤ エアポートセールスに対する考え方

民間事業者に空港の経営を任せられた後も、資金面、人材面両面で県からのサポートが不可欠であるとの意見が多数示された。

⑥ 現ターミナルビル会社の取扱い

株式譲渡方式の採用が適しているとの意見が多かった。ただし、事業期間終了時における条件等について、検討する必要があるとの意見が示された。

⑦ その他

その他、公募に際し情報提供が必要となるものについての意見等が示された。

第5章 今後の空港運営の方向性整理

1. 公募にあたっての課題等

(1) 他の空港コンセッション公募スケジュールを勘案したスケジューリングの必要性

すでに実施方針等が公表されている高松空港、神戸空港に加え、次年度に公募に係る手続きが進められるとされる福岡空港、静岡空港等、複数の空港コンセッション事業が同時期に公募となるため、人材リソースの制約から、空港コンセッションに興味関心のある民間事業者からの参加が見込まれない可能性がある。

他事業の公募スケジュール等も勘案しつつ、より多くの民間事業者に参加が見込まれるようなタイミング、期間での公募を行うことが求められる。

(2) 多様なアイデアが許容される柔軟な公募の実施

南紀白浜空港においては、事業規模が小さく業務負荷が非常に高いこと、観光地における空港であるという特色や小規模空港という特色があることから、民間事業者による多様なアイデアが見込まれる柔軟な公募の実施が見込まれるところである。

公募にあたっては、可能な限り民間事業者の提案の自由度の高い条件、手続きにて公募が実施され、より多くの民間事業者の参加が見込まれる環境を構築することが重要である。

(3) 運営権導入時の混合型事業におけるサービス対価の支払いスキームの精緻化

南紀白浜空港において、民間活力の導入手法として運営権事業を開始する場合、民間事業者は着陸料等の収入を得るとともに、県からサービス対価の支払いを受ける混合型事業となることが見込まれる。

サービス対価の支払いにあたっては、国庫補助金が充当され、毎年度支出額が異なる空港整備事業等の費用等が含まれる可能性があることから、事業化にあたっては、当該支払い額の協議、確定、国庫補助金申請にあたっての透明性、公正性の確保に係る仕組み、モニタリングのあり方について、詳細を検討しておく必要がある。

2. 今後のスケジュール案

本調査結果を踏まえ、次年度前半に民間事業者の募集等を開始し、年度内に事業者の選定及び契約の締結、国際線ターミナルビルの設計に着手することを想定している。

図表 76 スケジュールイメージ

