

# 【情-4】 広島空港運営権委託導入検討に係る情報整備調査 (対象箇所: 広島県三原市)

【実施主体】広島県

平成27年度

## 調査目的・これまでの経緯

広島空港を活性化し中核拠点性を高める手段として、航空系事業と非航空系事業の運営を一体化する空港経営改革を導入した場合の有用性等について評価するとともに、地域の視点から実施スキームに対する検討課題を整理する。また、広島空港の各事業の情報を整備し、空港経営改革を導入した場合の事業収支を検証する。

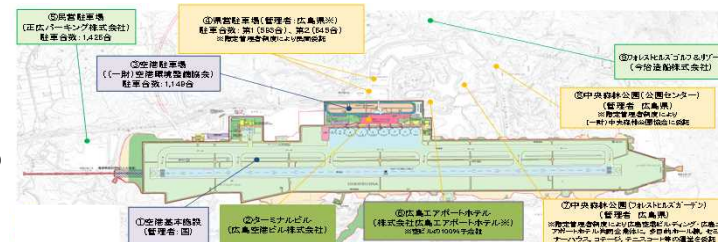
### 【経緯】

- H24「広島空港の運営に関する調査検討業務」
- H26「広島空港経営改革に関する検討調査業務」
- H27「空港活性化部会の設置・開催(H27.12~)」  
※広島県空港振興協議会(官民で組織)における専門部会

## 施設の概要

- 広島空港  
管理者: 国土交通大臣  
空港用地: 約198ha  
滑走路: 3,000m × 1  
運用時間: 14時間
- 空港機能施設(周辺施設含む)  
旅客・貨物ターミナル、  
駐車場、  
エアポートホテル、  
フォレストヒルズガーデン

### 空港周辺施設の概要



## 調査結果

### 1. 広島空港における各事業の情報整理

- 広島空港の施設概要及び路線ネットワーク等の旅客数の動向を整理するとともに、航空系・非航空系事業(周辺施設を含む)の事業概要及び収支・財務等の情報を整理した。
- 航空系事業の損益は赤字であるものの、減価償却費等を控除したEBITDAでは黒字となっている。また、非航空系事業では空ビル会社(ホテル事業含む)及び各駐車場の損益・収支は黒字となっているが、フォレストヒルズガーデンは県からの委託料収入がなければ、赤字の収支構造となっている。

### 2. 空港経営改革の効果とスキームに係る検討事項

- 広島空港を取り巻く将来のリスクや新たなビジネス機会の可能性を考慮すると、地域として目指すべき広島空港の将来像を実現する手段として空港経営改革は有用な効果が期待できる。また、空港経営改革の導入を契機に、県は観光施策を通じた空港需要の創発や空港アクセスの改善等、民間の空港運営を側面から支援する役割を担うことで、新たな官民連携の仕組みを再構築することが期待される。
- 実施スキームに関しては、地域の視点から、空ビル会社や周辺施設の取扱のほか、地域との連携手法、空港アクセスの改善策、不測事態時の安全確保の役割等の課題及びその対応方策等を検討した。特に、県有施設の取扱に関しては、空港施設との運営の一体性を配慮したスキームの選択肢を整理した。

### 3. 収支等シミュレーション

- 1. で整理した各事業の収支・財務情報等を基礎に空港経営改革を導入した場合の将来の収支等を複数の旅客シナリオに基づきシミュレーションし、それぞれでの事業成立性を検証した。
- 収支等シミュレーションの結果、少なくとも現状の旅客数が維持されれば事業関係者に対する合理的な水準の対価の支払を含め、収支が成立することが確認された。なお、運営期間中に年間350万人程度の旅客数が見込まれる場合は、ターミナル機能の拡張等、旅客規模に見合った投資を加味したうえでも収支の成立が確認できた。

空港施設	管理・運営主体	収支等の状況
基本施設	国	経常損益 △109百万円(H25年度)
ターミナルビル	広島空港ビルディング	純利益 203百万円(H26年度)
エアポートホテル	広島エアポートホテル(空ビル子会社)	上記に含む
空港駐車場	空港環境整備協会	営業利益 黒字(数値は非公表)
県営駐車場	広島県から指定管理者へ委託	事業収支 87百万円(H26年度)※
フォレストヒルズガーデン	広島県から指定管理者(空ビル・エアポートホテルIV)へ委託	事業収支 △42百万円(H26年度)※

※県が支払う委託料収入を除いた事業収支

## 今後の展望

### 今後の検討の方向性

- ・空港経営改革導入について継続検討
- ※H28.4以降に空港活性化部会の取りまとめ

### 事業化にあたっての課題

- ・地元機運の醸成
- ・実施スキームに関する国との調整
- ・利害関係者との調整