

空港コンセッション検証会議

とりまとめ報告書

平成30年12月19日

空港コンセッション検証会議 とりまとめ報告書
目次

I. はじめに	1
1. <u>空港経営改革の取組み</u>	
2. <u>空港コンセッション検証会議の設置</u>	
II. 空港コンセッションの目的の再整理	2
III. 空港コンセッションの仕組みの検証	
1. <u>マーケットサウンディング(MS)</u>	3
2. <u>実施方針・募集要項等</u>	3
3. <u>審査</u>	4
(1) 審査委員会	
(2) 一次審査	
4. <u>競争的対話等</u>	5
5. <u>その他</u>	5
(1) 地域との連携	
(2) 駐車場事業	
(3) その他	
IV. 今後の方向性	7

- 参考1 空港コンセッション検証会議 委員名簿
参考2 空港コンセッション検証会議 開催状況
参考資料

I. はじめに

1. 空港経営改革の取組み

空港は、国際・国内の航空ネットワークを構成する極めて重要な公共インフラであり、社会経済の発展や地域の活性化に大きな役割を果たしている。我が国の空港は、社会経済の発展や高速交通需要の増大に伴い、順次整備が進められてきた結果、配置的側面から見ればほぼ概成しており、「整備」から「運営」へと空港政策の重点がシフトしている。

そうした背景の中、地域の実情を踏まえつつ民間の能力を活用した効率的な空港運営を図るため、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 年法律第 67 号）が成立し、空港の管理者である国等が基本施設等の所有権を留保しつつ、運営権を設定することにより、民間事業者が航空系事業と非航空系事業を一体経営するコンセッション方式による運営が可能となった。

現在、国管理空港においては、仙台空港（平成 28 年 7 月）、高松空港（平成 30 年 4 月）の民間事業者による運営が開始されており、福岡空港、北海道内 7 空港、熊本空港、広島空港においても運営の民間委託に向けた手続きが進められているところである。

2. 空港コンセッション検証会議の設置

空港運営の民間委託が進められてきた中、平成 30 年 6 月に閣議決定された「未来投資戦略 2018」において、『国管理空港について、これまでに取り組んだ案件の教訓や第三者の立場で集約された参画企業の意見等を踏まえて、本年夏頃からこれまでの案件に関わっていない有識者で構成される委員会で今後の公共施設等運営事業の目的の再整理や仕組みの改善策の検討に着手し、今後の案件の実施方針公表までに取りまとめる。改善策は速やかに実施する。取りまとめ以降も 5 年ごと（次回に限り 3 年後）に同様の手法で定期的な検証を行う。』ことが盛り込まれた。これを受けて、国土交通省は、平成 30 年 8 月に空港コンセッション検証会議（以下「検証会議」という。）を設置し、公募手続きが終了した仙台空港、高松空港、福岡空港の案件（以下「過去案件」という。）について有識者による検証を開始した。

検証会議においては、過去案件に応募のあった民間企業及び審査委員経験者に対してアンケートやヒアリングを実施（以下「アンケート等」という。）し、これらの意見を踏まえた議論を行った。なお、アンケート及びヒアリングは、過去案件に応募経験のあるコンソーシアムの代表企業全社である 15 社に対して実施し、加えて、各空港のマーケットサウンディング（以下「MS」という。）において案件への参画形態として「代表企業等を検討」を選択して回答したものの、公募に参加しなかった企業 15 社に対しても不参加理由についてアンケートを行った。

検証会議においては、空港がその役割を最大限に果たすことができるよう、本とりまとめのとおり、空港のコンセッションにおける目的の再整理を行い、仕組みの改善策に取り組むことを提言する。

Ⅱ. 空港コンセッションの目的の再整理

PPP・PFIについては、分野横断的には、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して、効率的かつ効果的に社会資本を整備するとともに、国民に対する低廉かつ良好なサービスの提供を確保するという考えのもとに推進されているところである。加えて、空港コンセッションについては、空港が持つ役割を踏まえた目的を整理することが必要不可欠である。現在、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に基づく基本方針（平成25年国土交通省告示第1080号）においては、以下の目標が掲げられている。

- ・ 空港の公共インフラとして有する高い公共性を踏まえ、航空運送事業者、利用者双方にとって空港の魅力を向上させ、航空需要・旅客数・内外の交流人口の拡大等による地域活性化を実現することにより空港・地域が相互にメリットを享受できるよう努める。
- ・ 各空港の特性を踏まえながら、航空系事業と非航空系事業の一体的経営、着陸料等設定の機動性や柔軟性の確保、民間の知恵と資金の活用等により空港経営の徹底的な効率化を図り、航空運送事業者や利用者の利便の向上を図る。
- ・ 民間による運営等を実施する空港については、関係地方公共団体、関係事業者等との調整を進め、可能な限り早期の民間による運営等の実現を図り、空港全体の価値向上に着実に取り組む。なお、民間による運営等を実施しない空港についても、コスト削減等の空港運営の効率化や改善に向けた取組みを推進する。

これまでのPPP・PFIに関する議論においては、主に運営権対価の額や維持管理コストの削減など財政健全化の側面に焦点を当てた議論がなされてきた。そうした中で、検証会議においては、空港が持つ役割に鑑み、財政健全化の側面の重要性を尊重しつつ、

- ・ 航空需要・旅客数・内外の交流人口の拡大等を通じた空港・地域の活性化、ひいては日本全体の活性化の実現
- ・ 航空系事業と非航空系事業の一体的経営、着陸料等設定の機動性や柔軟性の確保、民間のノウハウの活用等による空港経営の効率化を図りつつ、航空運送事業者や空港利用者の利便の向上の実現

という2つが空港コンセッションの目的として大きな柱になるという再整理を行った。

また、昨今、災害時等における対応など安全・安心の確保についても大きな注目が集まっている。そうした中で、空港が国内外の輸送ネットワークを支えており、災害時等においても早期の機能回復が図られることが非常に重要であることから、コンセッションを進めていくに当たっては、災害時等における対応も含めた空港の安全・安心が確保されることが前提となることも改めて確認した。

Ⅲ. 空港コンセッションの仕組みの検証

1. マーケットサウンディング（MS）

現在、空港の運営委託の具体的な制度設計に反映させることを目的として、幅広く民間事業者の意見を募集するMSを実施している。その際には、管理者から、事業期間や事業範囲、参加資格要件等を示した基本スキーム（案）と空港概要等をまとめたインフォメーションパッケージ（以下「IP」という。）を開示している。これに対し以下のとおり提言する。

- ・事業の特性に合った制度設計とするため、基本スキーム（案）作成の段階において、民間事業者と対象空港についての意見交換を実施し、基本スキーム（案）に民間事業者の意見を取り込んでいくことが望ましい。なお、アンケート等において、投資回収の観点からは事業期間が短いという意見もあったことから、案件の特性を踏まえた適切な事業期間を設定するためにも、基本スキーム（案）作成の段階から、事業期間についても丁寧に意見を聞くことが望ましい。
- ・基本スキーム（案）やIPについて、管理者側の意図等が十分に伝わっていない可能性があるため、マーケットの理解促進や関心醸成のためにも、現在進行中の案件に引き続き、MSの段階から説明会の実施を行うことが望ましい。
- ・MSの結果については、実施方針への反映をもって公表を行っているところであるが、民間事業者の意見がどのように反映されたかについて、説明会においてフィードバックすることが望ましい。

2. 実施方針・募集要項等

公募に関する事項等を定めた実施方針及び募集要項や運営権者選定に当たっての評価のポイント等を定めた優先交渉権者選定基準（以下「選定基準」という。）等の公表により、運営権者の選定プロセスが開始されている。これに対し以下のとおり提言する。

- ・選定基準は、管理者がどのような提案を求めているのか、その考え方が反映されているものであることに鑑み、応募者からより良い提案を行ってもらうためにも、選定基準の策定に至った考え方についても、説明会において説明することが望ましい。
- ・選定基準においては、設備投資内容についての提案を求めているところであるが、その評価に当たっては、民間事業者のノウハウを活用した効率的な社会資本の整備を進める観点から、現在進行中の案件に引き続き、投資額の多寡自体については評価の対象としないことが望ましい。
- ・当初の事業期間に加えてオプション延長が設定される案件については、現在進行中の案件に引き続き、当該オプション期間の評価の取扱を選定基準において明記することが望ましい。
- ・安全・保安の確保については、空港運営を行うに当たっての大前提であるとともに、積極的な取組みが求められるものであることから、要求水準においても必要十分な対応を

求めた上で、引き続き、選定基準に提案項目として設定することが望ましい。

3. 審査

(1) 審査委員会

運営権者の選定に当たって、有識者等からなる審査委員会を設けて提案内容の評価を行っている。これに対し以下のとおり提言する。

- ・アンケート等において、空港経営の観点から審査できる専門家や、大規模投資が必要な案件については建築の専門家を審査委員として参加させるべきである、という意見があった。空港経営の専門家等を審査委員会に入れることは、審査委員会における議論の活性化に資すると考えられる一方で、空港コンセッションの案件数が限られており、公平性の観点から候補者に制約があることも踏まえると、審査委員の構成については、案件の特性を踏まえて検討することが望ましい。
- ・アンケート等において、審査委員に地域の関係者が2名いることについて、評価に当たって地域関係者の意向が重要視されすぎてしまうのではないかと、この意見もあった。空港運営に当たっては地域との連携は不可欠であり、また、地域の実情を踏まえた議論を行う観点からは、原則として、地方行政を代表する者を1名に限って審査委員として参加させることが望ましい。加えて、地元経済界を代表する者の参加については、当該空港が一都道府県にとどまらない広域的な経済圏の発展に寄与する可能性がある場合で、地元経済界と密接な関係がある地元の民間事業者が応募者にならない場合に限るなど、案件の特性も踏まえて検討することが望ましい。
- ・アンケート等において、各審査委員が専門性を発揮できる形で評価すべきとの意見もあったことから、それぞれの専門分野について十分に意見を述べるのが可能となるよう、審査委員会における議論の時間を確保することが望ましい。
- ・提案内容の評価に当たって、応募者の提案の意図等を踏まえた議論がなされるよう、審査委員会において応募者への十分な質疑応答時間を確保することが望ましい。その際、審査委員会における応募者のプレゼンテーション及び質疑応答に向けた十分な準備が可能となるよう、実施する日程について可能な限り早く応募者に伝達することが望ましい。
- ・審査委員会における議論については、続く案件の応募者の検討に活かすためにも、点数との整合性についても配慮するとともに、可能な限り早く公表することが望ましい。その際、議論の前後等により、第三者に意図が伝わりにくいことも考えられるため、引き続き、第三者にも分かりやすいよう論点整理を行うなど必要な工夫をした上で公表することが望ましい。

(2) 一次審査

一次審査は、提案内容の審査に先立って、募集要項に示す参加資格要件を充足しているかどうかについての資格審査を行うとともに、基本的な事業方針等について審査を実施しており、効果的な競争的対話等の実施に向け、応募者を3者程度に絞っている。これに対し以下のとおり提言する。

- ・選定プロセスの期間が長いことから、応募者負担の軽減のため、現在進行中の案件に引き続き、一次審査においてページ数の削減や運営権対価を提案項目としないなど簡素化についての取組みを進めていくことが望ましい。
- ・アンケート等において、一次審査の提案内容についても応募者へ個別にフィードバックしてほしいとの意見があったことから、続く案件の応募者の検討に活かすためにも、公平性に配慮しつつ、応募者が希望した場合には、一次審査の提案内容についても二次審査終了後に個別にフィードバックを行うことが望ましい。

4. 競争的対話等

提案書の検討に必要な情報については、一次提案前と二次提案前に二度に分けて開示し、応募者からの質問を受け付け、それに対する管理者の回答を示している。

また、一次審査終了後から二次審査までの約半年の間に、①空港の視察、②管理者、関係地方公共団体、関係事業者等との意見交換、③実施契約書（案）、要求水準書（案）等の内容についての対話（競争的対話）、等が実施されている。これに対し以下のとおり提言する。

- ・応募者と管理者の質疑応答においては、その数が多く、双方に負担が生じていると考えられるため、これまでの案件の質問事項等を踏まえ、案件横断的なものや当初より想定されるもの等については、事前に質疑応答を開示するなど質疑応答数の削減に取り組むことが望ましい。
- ・質疑応答や開示資料については、可能な限り応募者の負担が軽減される形式で開示することが望ましい。なお、アンケート等において、開示資料の削減は不要であるとの意見が多かったが、ファイル数が2万を超える案件もあったことから、効率化に向けた取組みについても検討を行うとともに、追加の開示や開示の前倒しについても可能な限り対応することが望ましい。
- ・アンケート等において、競争的対話等については、運営を行う上での論点を確認するための必要なプロセスであるため、回数の削減等は不要であるとの意見が多かったが、期間が長いことから、応募者負担の軽減のため、効率化に向けた取組みについて検討を行うことが望ましい。
- ・アンケート等において、審査委員の考えを聴取するため、競争的対話等において応募者と審査委員との意見交換の場を設けてほしいとの意見もあったが、公平性の観点から、審査委員は競争的対話等に参加しないことが望ましい。

5. その他

(1) 地域との連携

空港運営に当たっては、関係地方公共団体との連携が必要不可欠であるため、過去案件においては、法令で定められている協議会への出席のほか、関係地方公共団体による運営

権者への出資や役職員の派遣等についても要求水準に設定しているものもあった。そのような中、平成30年3月の「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」改訂において、『運営権者への地方公共団体による出資や特定の企業による出資枠については、必要性が明確であり、かつ、出資以外の方法ではその必要性に明確に応えることができない場合を除いて行わないこととする。』との記載が追加された。これに対し以下のとおり提言する。

- ・アンケート等において、当該ガイドライン改正を踏まえた望ましい連携方法として、法令で定められた協議会の参加やパートナーシップ協定の締結等を挙げる意見や、要求水準ではなく、応募者の提案に委ねられるべきとの意見があった。要求水準として定める連携方法については、法令で定められている協議会への参加など最低限とし、協議会への参加以外の具体的な連携方法は、現在進行中の案件に引き続き、運営権者決定後、関係地方公共団体と調整する仕組みとすることが望ましい。また、要求水準にとどまらない連携方法については、引き続き、各提案項目の中で評価できるようにし、応募者の工夫も活かせる形にすることが望ましい。なお、提案に当たっては、引き続き、関係地方公共団体がどのような連携方法を想定しているのか、応募者に対して伝える場を設けることが望ましい。

(2) 駐車場事業

駐車場施設については、滑走路等の施設と同様に運営権設定施設として取り扱っている。これに対し以下のとおり提言する。

- ・アンケート等において、駐車場施設については、拡張投資の判断の自由度を高めるためにも運営権者所有施設と扱い、事業譲渡とすることが望ましいという意見が多かったため、空港ビル施設等と同様に、駐車場施設についても、運営権者所有施設とし、事業譲渡とすることが望ましい。

(3) その他

- ・アンケート等において、海外事業者の応募に当たっては英訳した資料を増やしてほしいとの意見があったことを踏まえ、日本における空港の運営においては、特に緊急時の対応など日本語での対応が求められるという認識を前提としつつ、海外事業者の応募を容易にするという観点から、必要に応じて資料の英訳を行うことが望ましい。
- ・アンケート等において、事前調査や検討体制の確保等の観点からの案件発信に期待を寄せる意見があったことから、今後の案件の競争性の確保を図るためにも、複数案件のタイミングの重複にも留意するとともに、過去案件の成果等を丁寧に発信していくことが望ましい。
- ・静岡空港等の地方管理空港においてもコンセッションが進められているが、民間事業者としては国管理空港と同様に応募することを視野に入れているため、国が地方公共団体

と連携し、スキーム作成等の支援等を行うなど、地方管理空港の案件形成等のフォローを行っていくことが望ましい。

IV. 今後の方向性

今回の検証会議においては、民間事業者への情報共有・フィードバック、審査や競争的対話等の選定プロセスについて、効率化やより一層の充実化等の観点からの議論が多く見られた。

国管理空港については、現在公募手続中の北海道内7空港、熊本空港を始め、MSを終えた広島空港がコンセッションを検討中である。本とりまとめにおける提言については、広島空港の実施方針より順次反映していくことが期待される。

今後も案件が続くことが想定される中、空港がその役割を最大限に果たし、空港・地域の活性化や利用者利便性の向上等が図られるためにも、多くの民間事業者の応募を促し、競争性を確保していくことが非常に重要である。そうした意味でも、事業プロセス全体について、管理者と応募者双方の負担軽減にも留意して不断に見直しを行っていくことが肝要である。

そのため、検証会議については、今後も定期的を開催し、今回検証対象となっていなかった案件についても、事業プロセス全体の効率化等が図られているか、また、本とりまとめにおける提言が続く案件の中で機能しているか等について、フォローアップを行っていくこととする。

なお、今回は、国管理空港のコンセッションを対象に提言を行ったところであるが、地方管理空港のコンセッションを進めていく際にも、本とりまとめにおける提言を参照されたい。

空港コンセッション検証会議
委員名簿

- 金谷 隆正 一般財団法人日本経済研究所エグゼクティブ・フェロー
- ◎ 竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授
- 廻 洋子 敬愛大学国際学部国際学科特任教授
- 八代 英輝 八代国際法律事務所代表弁護士
- 山口 直也 青山学院大学大学院会計プロフェッション研究科准教授

(◎：委員長、敬称略、五十音順)

空港コンセッション検証会議 開催状況

<第1回> 平成30年8月9日

- ・今後の進め方について
- ・公共施設等運営事業（空港コンセッション）について
- ・事業プロセスの紹介

<第2回> 平成30年9月11日

- ・アンケート等の進め方について
- ・空港コンセッションについて（課題整理）
- ・アンケート等の項目について

<第3回> 平成30年11月16日

- ・アンケート等の結果について
- ・これまでの論点について

<第4回> 平成30年12月11日

- ・とりまとめ報告書（案）について

参考資料

空港分布図

平成30年4月1日現在

種別	供用	滑走路長 2,000 m 以上	未供用
A 拠点空港	28	28	0
① 会社管理空港 ■	4	4	0
② 国管理空港 ●	19	19	0
③ 特定地方管理空港 ○	5	5	0
B 地方管理空港 ▲	54	30	0
C その他の空港 ★	7	1	0
D 共用空港 ☆	8	7	0
合計	97	66	0

A 「拠点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）

- ① 「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
- ② 「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
- ③ 「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。

B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）

C 「その他の空港」とは、空港（法第2条）のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「共用ヘリポート」を除く空港をいう。

D 「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）

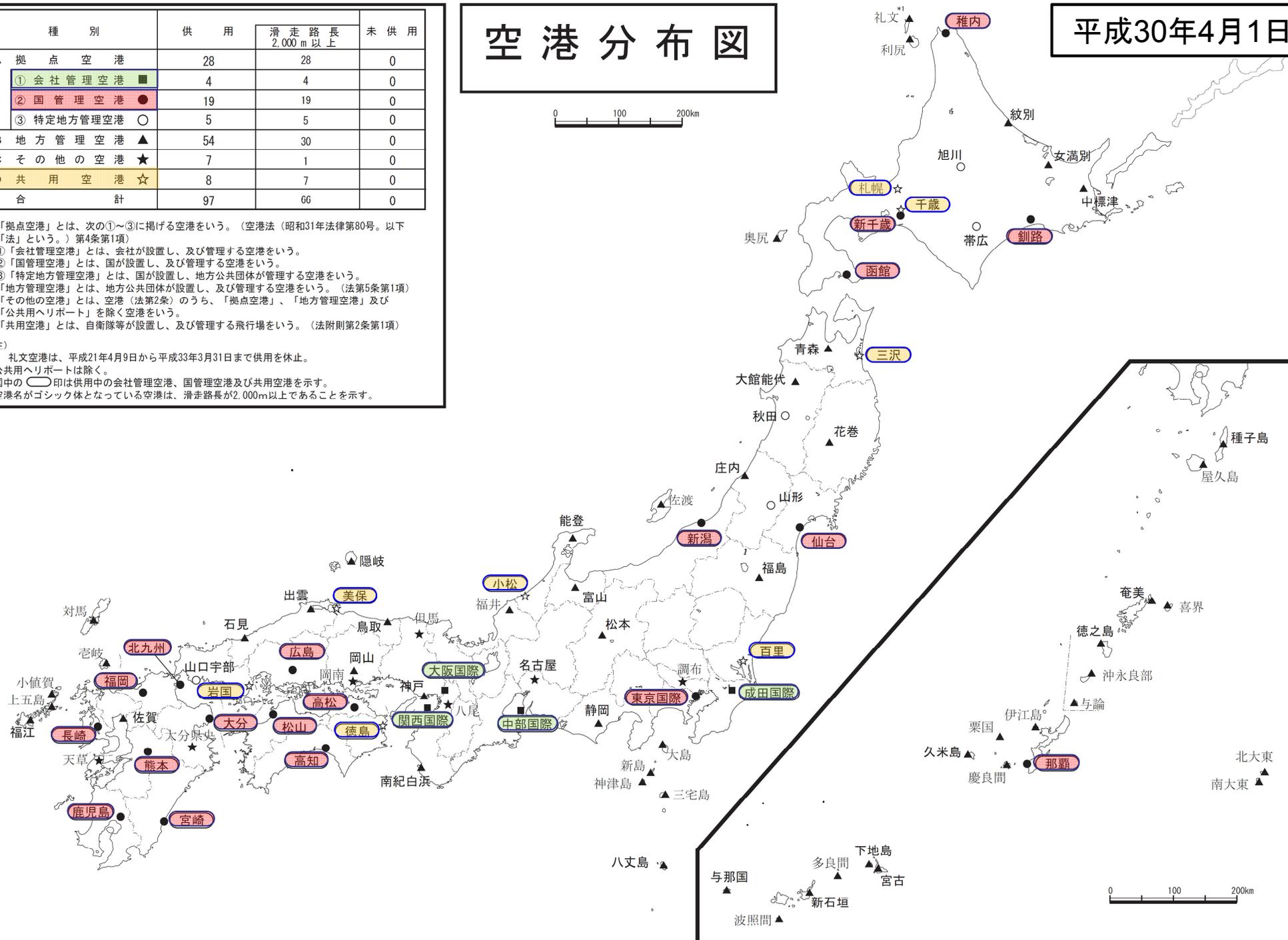
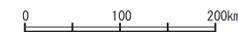
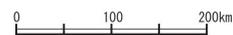
（注）

*1 礼文空港は、平成21年4月9日から平成33年3月31日まで供用を休止。

・ 共用ヘリポートは除く。

・ 図中の○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。

・ 空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。

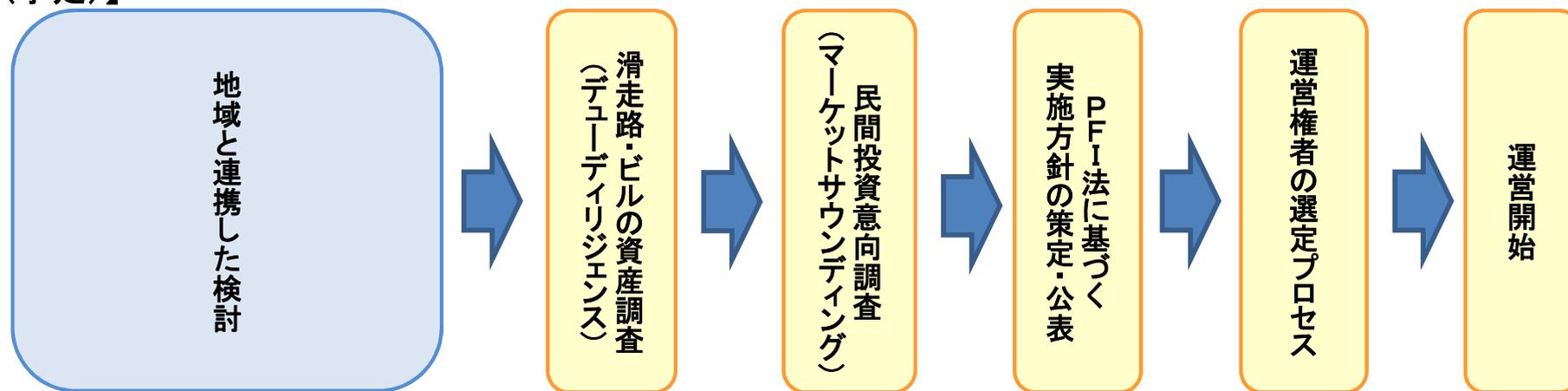


	空港会社管理	国管理	地方自治体管理
拠点空港(28) (国や空港会社が設置する拠点空港)	成田、関空・伊丹、中部(計4空港)	羽田、新千歳、稚内、釧路、函館、仙台、新潟、広島、高松、松山、高知、福岡、北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇(計19空港)	旭川、帯広、秋田、山形、山口宇部(計5空港)
地方管理空港(54) (地方自治体が設置する重要な空港)			中標津、紋別、女満別、青森、大館能代、花巻、庄内、福島、静岡、富山、能登、福井、松本、神戸、南紀白浜、鳥取、出雲、石見、岡山、佐賀(計20空港) <離島空港> 利尻、礼文、奥尻、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、隠岐、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣、波照間、与那国(計34空港)
その他の空港(15) (自衛隊等との共用空港、コミューター空港等)		札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島、三沢、八尾、岩国(計9空港)	調布、名古屋、但馬、岡南、大分県央、天草(計6空港)
合計(97)	4	28	65

※ 地方管理空港等についても、公共施設等運営権の活用が可能となるよう法制上措置。

空港運営の民間委託に関する検討状況

【全体スケジュール(予定)】



空港名	検討内容	滑走路・ビルの資産調査 (デューデリジエンス)	民間投資意向調査 (マーケットサウンディング)	PFI法に基づく 実施方針の策定・公表	運営権者の選定プロセス	運営開始
仙台空港	震災復興の起爆剤と位置づけ、官民で検討 H24.10 県基本方針策定 H25.7 官民の関係者から構成される会議設置	H25	H25.11～	H26.4	H26.6～	H28.7～
高松空港	H25.5 知事が国交大臣に経営改革の検討を表明 H25～26 先導的官民連携支援事業の補助を受け、導入検討調査 H27.2 県議会においてMSの必要性に言及	～H26	H27.10～	H28.7	H28.9～	H30.4～
福岡空港	H26.11 知事、市長が航空局長に意見書を提出 民間委託に異存ない旨表明	～H27	H28.7～	H29.3	H29.5～	H31.4～
北海道内 7空港	H27 道内自治体・経済界等による検討 H28.5～ 北海道庁が協議会を開催し、地元意見集約 H29.1 知事が大臣に地元意見を提出 H29.1～ 7空港地元でシンポジウム開催	～H29	H29.7～	H30.3	H30.4～	H32.1～ ビル一体経営開始 H32.6～ 新千歳空港 H32.10～ 旭川空港 H33.3～ 稚内・釧路・函館・帯広・女満別空港
熊本空港	震災復興のシンボルとして位置づけ、検討 H28.12 知事が大臣に民間委託の導入を目指す旨を表明 H29.6 知事が大臣に意見提出	～H29	H29.6～	H30.1	H30.3～	H32.4～
広島空港	～H29 自治体・経済界による検討 H29.3 県基本方針策定	～H29	H29.10～	H31	H31～	H33～

※関西・伊丹空港(H28.4)、但馬空港(H27.1)、神戸空港(H30.4)、鳥取空港(H30.7)では、運営の民間委託を開始

※静岡空港、南紀白浜空港においても、手続き中

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

地域の実情を踏まえつつ民間の能力を活用した効率的な空港運営を図るため、国が管理する空港等についてPFI法に基づく公共施設等運営権を設定して運営等が行われる場合における関係法律の特例を設ける等の所要の措置を講ずる

背景

地域の交通基盤としての空港を活用し、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る必要

現状と課題

全国28空港の着陸料収入をプール管理(特別会計)

国が運営することによる地元感覚、経営感覚の不足

滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離

改革の方向性

地域特性とニーズに対応した個別空港ごとの経営

民間の資金・経営能力の活用

空港と空港関連企業との経営一体化

地域の実情に応じた民間による経営の一体化

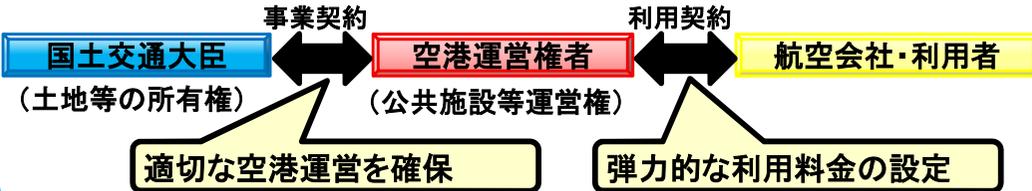
災害復旧等に国が適切に関与できる仕組みが必要

多様な空港管理形態の1つの選択肢として、国が土地等を所有した上で対象空港・事業者を選定できるPFI法の公共施設等運営権制度を活用できる仕組みを創設

※宮城県は、被災地復興の象徴的事業として、仙台空港の民間運営化の早期実現を提唱

法律の概要

【基本スキーム】:国管理空港におけるPFI法の公共施設等運営権制度の活用



【PFI法の特例措置】:対象空港等は地域の実情を踏まえ、その意見を聴いた上で選定

- 国土交通大臣は、地域の実情を踏まえ、関係者相互の連携の下に、地域活力の向上が図られるべきことを基本理念として空港運営に係る基本方針を策定。
- 国土交通大臣は、対象空港・事業者等の選定の際には、関係地方公共団体、関係事業者等により空港ごとに構成されている協議会の意見を聴取。

【航空法、空港法等の特例措置】:空港運営権者を適切に監督

- 空港運営権者による空港運営の安全性、利用者利便の確保のため、空港保安管理規程の策定、届出及び着陸料等の届出を義務付けるとともに、国の変更命令の対象とする等、国の監督措置を規定。

- 地方管理空港等についても、設置管理者である地方公共団体の判断により、同様に運営等の民間委託を可能とするため、PFI法、航空法、空港法の特例措置等の関係規定を整備。

民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針

基本方針の概要

民間の能力を活用した国管理空港等の運営等の意義及び目標に関する事項

意義

 地域の実情等を踏まえた
 空港経営改革の推進

 公共施設等運営権制度を活用した
 航空系事業と非航空系事業の一体的経営

目標

 交流人口の拡大等による
 地域の活性化

 空港経営の
 徹底的な効率化

 運営委託を通じた
 空港全体の価値向上

国管理空港特定運営事業による国管理空港の運営等に関する基本的な事項

以下の事項に係る基本的な考え方を記述(最終的には実施方針において具体的内容を決定)

- 運営権の存続期間
 (30~50年間程度を目安とする)
- 運営権者による適正な空港運営の確保
 (運営権者は関係法令等を遵守し安全を最優先に取り組む、
 国はモニタリングを実施)
- 施設整備に係る国と運営権者の役割分担
 (運営権者は契約及び自らの経営判断に基づく施設整備を実施、
 国は公益上の理由を吟味し必要な整備を実施)
- 大規模災害等発生時の国と運営権者の役割分担
 (運営権者は通常想定される範囲の損害を負担、
 国はそれを超える損害を負担)
- 運営権者が提供するサービス水準
 (利便性向上・コスト削減等の改善策を総合的に推進、着陸料等は
 運営権者が自由に設定(*)
 (*ただし航空会社等の負担が大幅に増大しないよう留意)
- 運営権者の選定
 (地域活性化等の実現に資する運営権者を選定、着陸料等の料金施策
 に係る提案を評価、適正な対価を収受)
- 運営権者による円滑な事業開始
 (運営権者に対し空港運営を円滑に承継するため必要な人的・技術的
 支援等を実施)
- 事業継続が困難となった場合の措置
 (空港運営が中断することはないよう国又は国が指定する第三者に
 円滑に事業を承継)

空港の運営等と空港機能施設等の運営等との連携に関する基本的な事項

- ・ 航空系事業と非航空系事業の一体的実施を基本とし、SPCが運営権者として事業を実施
- ・ 国が空港機能施設事業者を指定する際には、空港経営改革への協力を条件とする