

# 【R2:先-5】 官民連携手法を活用した信州まつもと空港の運営方式に関する調査 (実施主体:長野県)

長野県基礎情報 (R2.12.1時点)  
 ・人口: 2,032,567人  
 ・面積: 13,561.56km<sup>2</sup>

【事業分野: 空港】 【対象施設: 空港基本施設、旅客ターミナルビル】 【事業手法: 指定管理者制度、コンセッション】

## 調査のポイント

- 国内の空港の約半数を占める地方管理空港におけるコンセッションの導入を検討。
- 独立採算が難しい地方空港における混合型コンセッションを、ターミナルビルの増築を含めて検討。
- 空港と周辺公共施設(都市公園である松本平広域公園)との一体的な維持管理・運営による事業性創出の可能性について他部署を含めて検討。

## 事業発案に至った経緯・目的

平成28年	「信州まつもと空港の発展・国際化に向けた取組方針」を、地元自治体、関係団体の意見も踏まえ、県が策定
平成29年	「訪日誘客支援空港(育成支援型)」に認定され、県組織を挙げて国際チャーター便誘致を推進
平成30年	長野県総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン2.0」を策定し、空港の発展・国際化を目標に設定
令和元年	「空港施設機能強化に係る概略検討」調査実施(新ターミナルビル整備に向けた検討)

- 長野県は、これから先の10年間を見据えた取組方針のもと各種施策を進めているが、取組の4本柱のうち「空港の国際化」の実現や「観光・賑わいの拠点化」を目指すにあたり、ヒト・モノ・カネに係る問題・課題を抱えている。
- これらの課題解決を図り、持続的な空港の発展に繋げるためには、従来の県直営による空港管理にとらわれず、民間のノウハウを取り入れた空港経営へと転換していくことが効果的であると考えられる。
- 本業務では、松本空港に適した官民連携手法による新たな空港の運営方式を調査・検討し、事業化に向けた課題や今後の進め方を整理することを目的とする。

### 課題

1. 新たな機能付加への対応(国際線機能を有するビルの整備、賑わい創出が必要)
2. 航空ネットワーク拡大のためのエアポートセールスの強化(専門人材や戦略的な営業の実施)
3. 経営改善(増加する空港整備経費の縮減、非航空系事業の収益力の強化、魅力ある空港づくりに向けた取組体制の強化)

## 調査対象地及び施設の概要



- 空港周辺には都市公園(松本平広域公園)があり、松本山雅FCのホームスタジアム、多目的施設・広場を擁していることから、エリア全体において、空港利用者以外の来訪者も多い点の特徴(令和元年度の公園利用者数:約160万人)。
- 公園管理は、指定管理者制度が導入されている。

- 昭和40年に開港し、平成6年にジェット化整備。利用者数は年間6万人弱まで減少したが、平成22年のFDA就航後、右肩上がりに増加し、令和元年度は17年ぶりに15万人を突破。
- 「訪日誘客支援空港」の認定を受けており、令和元年度の国際チャーター便は単年度過去最多の44便を記録。国内チャーター便も直近3か年は100便/年を超えるなど、今後も交流・誘客拡大に取り組む。
- 長野県のほぼ中央部に位置し、道路でのアクセス性に優れている。公共交通機関としては、エアポートシャトルバス及び路線バスがあり、松本駅から約30分程度である。

項目	内容
設置管理者	長野県
空港種別	地方管理空港
滑走路	2,000m × 45m
エプロン(バース数)	小型ジェット機用(3) 小型機(6)、回転翼機(5)
アクセス	松本市中心部から約9km 車で25分(アクセスバス有)
就航路線	【定期便】福岡(2便/日)、新千歳(1便/日)、神戸(1便/日) 【季節便】大阪伊丹(1便/日)、札幌丘珠(1便/日)
運用時間	8時30分～17時00分(8.5時間)

# 【R2:先-5】官民連携手法を活用した信州まつもと空港の運営方式に関する調査

(実施主体:長野県)

## 調査結果

### 公園との一体的な維持管理・運営の可能性

- ターミナルビル周辺に自由度の高い土地等を確保することが可能であればPark-PFI等を活用した任意事業の実施が可能となり収益改善が期待できるが、松本空港の場合は活用用地を確保することが難しい。
- 民間事業者からは、空港事業の事業性の低さから、第一に空港事業の改善を図るべきとの意見が多数。

✓ 本事業では、事業範囲に公園業務を含むことによる収益向上のメリットは見出せないため、空港事業をメインとした。

### スキームの検討

#### ① 定性評価:

一部業務で包括委託を導入していることから、以下2つの手法の比較を実施

事業手法	コンセッション	指定管理者制度
主な特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>リスク分担の範囲が広い分、民間事業者の事業範囲は広く自由度が高い</li> <li>投資等に合わせ事業期間を長期に設定することが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県が指定した範囲の業務にとどまるため、リスクの範囲や自由度が限定的</li> <li>事業期間は短い場合が多い</li> </ul>
評価	○ 県の課題解決に最も効果的	△ 県の課題解決の効果は左記よりも限定的

#### ② 定量評価:

維持管理運営にコンセッション手法を導入し、国際線TB整備の主体や手法の違いによる効果を定量的に把握

- コンセッション手法を導入した場合、いずれのケースにおいても総支出額の削減効果を確認(VFMの確保)。
- 国際線TB整備は県が資金調達し、設計・施工一括発注とするケース1が金額面でコスト削減に最も資する(下表緑囲み破線)。

#### ■ 収支シミュレーション結果 (※いずれもケース0と比較した結果を記載)

維持管理・運営手法	ケース0:現状体制	ケース1:コンセッション	ケース2:コンセッション	ケース3:コンセッション
国際線TB整備事業	事業に含まない(従来型発注)	事業に含まない(設計施工発注)	コンセッションの特定事業として含む	コンセッションの義務事業として含む
TB整備資金調達主体	県	県	民間	民間
総支出額の削減効果	-	削減額最大	ケース1より削減額小	削減額最小
国際線TB整備関連費用	-	費用削減	費用増加	費用増加
既存・国際TBの所有	民間	県	県	民間

#### ■ 新たな空港運営スキーム案

事業手法	混合型コンセッション	事業期間中の事業収支が赤字であるため、独立採算では事業成立が困難
事業期間	20年間	投資計画や民間事業者からの意見を踏まえて設定
事業範囲	空港運営事業(ビルも運営権設定対象とする)／空港航空保安施設等運営業務／環境対策事業及び付帯事業／国際線TB整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>ケース1が最もVFMを確保できるが、国際線機能を有するビル整備を事業範囲に含み、民間から提案を受けることでより適切な施設規模・内容とすることが望ましいと判断</li> <li>民間事業者の参画リスク低減のため、ターミナルビルを県所有とし、事業性を確保(ビルに係る固定資産税等の負担削減)することが望ましいと判断</li> </ul> ⇒ケース2(上表緑囲み線)に該当

## 事業化に向けた今後の展望

令和3年度～令和5年度	庁内合意形成を含む方向性の決定、ビル会社への説明及び調整 情報整備調査業務、基本スキーム作成、株主協議等
令和6年度	MS実施、公募資料作成、実施方針の策定及び特定事業の選定等
令和7年度	事業者の選定手続き (予定)

- ✓ 新型コロナウイルス感染症の市場への影響を見定めながら事業の実現に向けてスケジュールを柔軟に組み立てる。
- ✓ 今年度の検討結果を踏まえ、県が目指す将来像の実現に向けた最低条件の整理(施設規模・内容、サービス対価負担の範囲等)を行う。
- ✓ 庁内での国際線ターミナル整備を含めた合意形成、ビル会社及び株主への説明・調整等を行う。
- ✓ 検討課題を踏まえて、地元事業者も含めた民間事業者との意見交換を重ね、事業参画条件の詳細を確認し事業条件を精査する。