

# 空港混合型コンセッション導入可能性調査結果



## 1 目的

①R3「富山きときと空港運営あり方調査」では、  
**コンセッションは、空港の課題解決の可能性大と評価**

⇒ 民活導入は、**混合型コンセッション**が前提

②混合型コンセッション導入の**事業スキーム等について調査・検討**

⇒ **富山空港の民活導入の可能性**を整理・とりまとめ

## 2 調査方法

### ①事業スキームに関する項目

事業範囲、運営権設定・ターミナルビルとの一体運営、事業期間、官民リスク分担、収支比較の視点から導入可能性を検討

### ②各項目の調査・検討

空港のポテンシャル(国内線に加え、国際線4路線、CIQ常駐、市街地やインターチェンジへの利便性)や事業者サウンディング、コンセッション導入空港の事例を踏まえ調査・検討

## ①空港基本施設運営業務

⇒ 着陸料設定、路線誘致、維持管理・整備

②航空保安施設運営業務 ⇒ 維持管理・整備

③空港用地管理運営業務 ⇒ 有効活用、用地の貸付

④駐車場施設等運営業務 ⇒ 柔軟な運用、有効活用

## ⑤ターミナルビル施設等運営業務

⇒ サービスの提供、維持管理・整備、有効活用

※航空管制、航空気象観測、CIQ業務等は、範囲外

## 【県所有・管理運営施設】

- ① 空港基本施設
- ② 航空保安施設
- ③ 空港用地
- ④ 駐車場施設

運営権の設定  
(運営権者が管理運営)

## 【富山空港ターミナルビル(株)所有・管理運営施設】

・ターミナルビル施設 (株式)所有・管理運営

## ①10～15年

(事業者の人員確保や設備の投資の期間を考慮)

## ②延長オプション期間を設定

(更なるバリューアップ投資)

## (参考)混合型コンセッション導入空港

静岡空港(20年)、南紀白浜空港(10年)、

鳥取空港(5年9か月)、但馬空港(5年)

- ・官民リスクについては、事業の特性や官民の双方の能力に応じ、適切に分担

## 【主なもの】

### ①既存施設の瑕疵リスク

⇒施設の状況(修繕履歴等)を既存資料や実地で確認の上、最小化

### ②自然災害等の不可抗力リスク

⇒運営権者の保険加入、契約変更による事業期間の延長

### ③想定外に事象による需要リスク

⇒特別条項を定め、事業継続に必要な官民分担等について協議

※ 施設の有効活用の際に必要な、河川法の許可手続きは県が担当

# 収支比較(前提条件)

・新型コロナ前(2019年度)の収支と混合型コンセッションを導入した場合の試算値を比較

## 【前提条件】

①運営権者の利益率を2%とし、県負担額を算出

②不動産賃料収入、駐車場収入、売店等収入 ⇒ 2019年度比+3%

コロナ前にコンセッション導入空港の収入増加

仙台空港+約5%(2017年)、高松空港+約12%(2018年)

③維持管理など経費削減 ⇒ 2019年度比▲1%

空港の規模やサウンディングを踏まえて判断

※ ターミナルビルの経費削減効果は見込まない

# 収支比較（結果）

区分	2019実績		混合型コンセッション試算		区分
県 (航空系)	収入	2.6	0.6(税)	収入	県
	支出	6.2	0.1(市町村交付金)	支出	
	支出		2.8(県負担額)	混合型支出	
	収支差①	▲3.6	▲2.3	収支差③	
ビル (非航空系)	収入		2.0(着陸料)	収入	民間
		11.0	11.3(賃料・売店)		
			2.8(県負担額)		
	支出	8	14.2	支出	
収支差②	3	1.9	収支差④		
収支差合計(①+②)		▲0.6	▲0.4	収支差合計(③+④)	

ターミナルビル収入は少なくとも年間3000万円増

収支改善は約2.7億円(事業期間15年の場合)

上記に加え上乗せ(着陸料)や大規模投資の経費削減が見込める

単位：億円

## 1 調査・検討結果

事業スキームの各項目のいずれも民間活力導入は可能

## 2 今後は混合型コンセッションの導入に向けて準備を推進

## 3 民間資金を活用した富山空港の機能の向上、サービスの拡充を目指す

①新規の航空路線やチャーター便等の誘致

②空港ターミナルビルにおける商業・飲食店舗や機能の充実

③空港周辺の地元民間事業者等との連携による賑わい創出

④県外へのアクセスバスの運行による需要圏域の拡大