

< 参考資料 >

- ① 空港コンセプションの概要
- ② 他空港の取組状況について

2025.12.11（木）

徳島阿波おどり空港将来ビジョン検討会議



①

空港コンセッションの概要

①-1 空港コンセッションの概要

空港運営の民間委託(空港コンセッション)の概要

目標・方向性

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、P F I 法に基づく**公共施設等運営権**を活用して**民間による創意工夫を活かした一体経営**を実現し、航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。

民活空港運営の基本的な手法

国が土地等の所有権を留保しつつ、**民間に公共施設等運営権を設定**し、航空系事業と非航空系事業を**一体経営**を基本とする。

- ・ 運営権者は、国から公共施設等運営権の設定を受けることにより滑走路等の運営を実施、三セク等の株式を取得することによりターミナルビル等の運営を実施
- ・ 運営権者は、着陸料その他の収入※を設定・収受し、これらの収入により事業実施に要する費用を負担する

我が国の国管理空港は、各施設の運営主体がバラバラ

施設等所有者	国		民間
	管制	滑走路等※ (航空系)	空ビル等 (非航空系)
運 営	国		三セク等
	継続 ↓ 国	運営権 の設定 ↓ 民間による一体経営	譲渡 ↓ 民間による一体経営



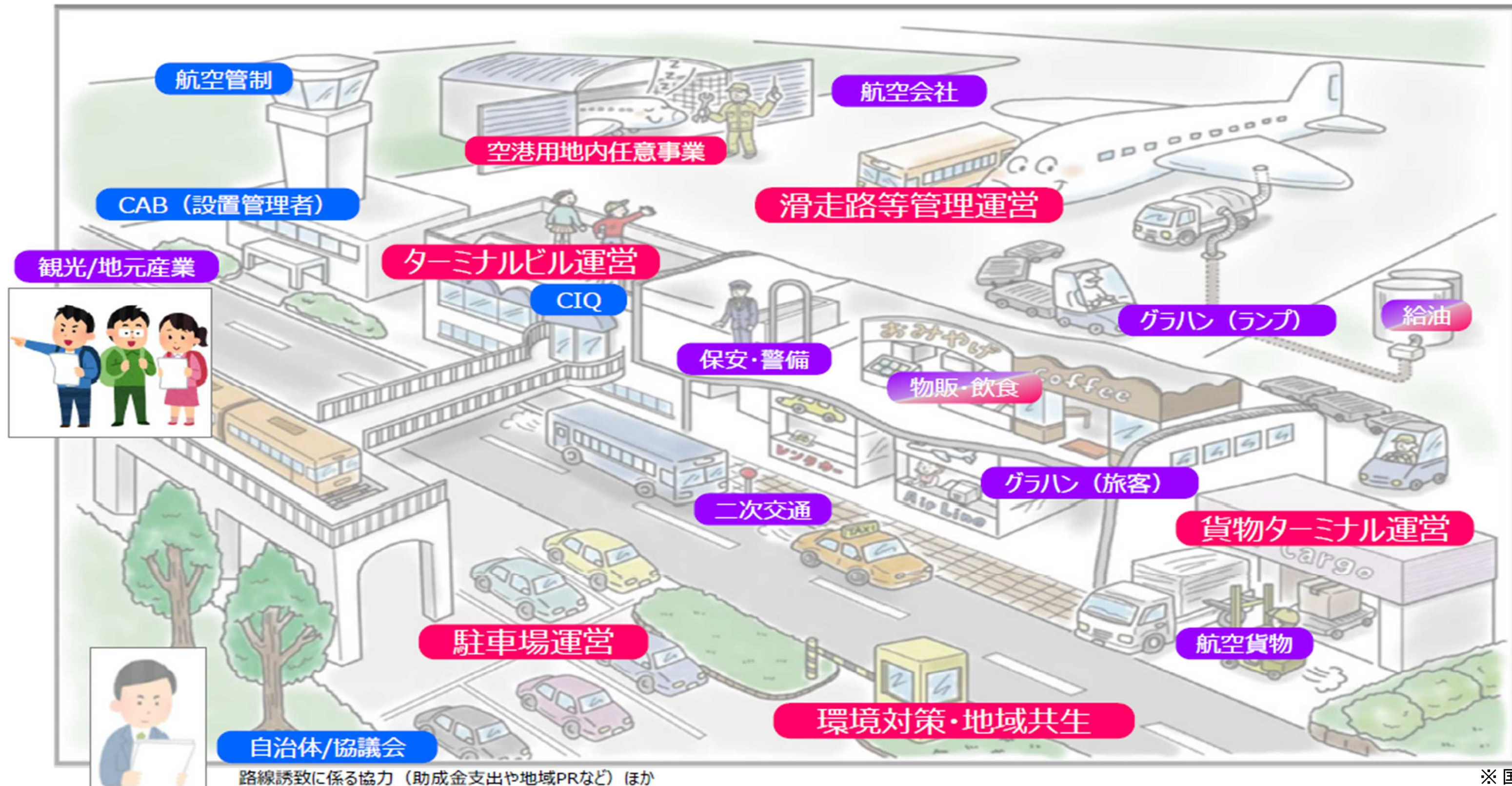
※共用空港の場合は、滑走路を除く基本施設のみ運営権が設定され、着陸料を除く空港使用料のみ運営権者が設定・収受できる。

※国土交通省資料より引用し、
一部加工

①-2 空港コンセプションの概要

運営権者の業務範囲と空港運営に係るステークホルダー

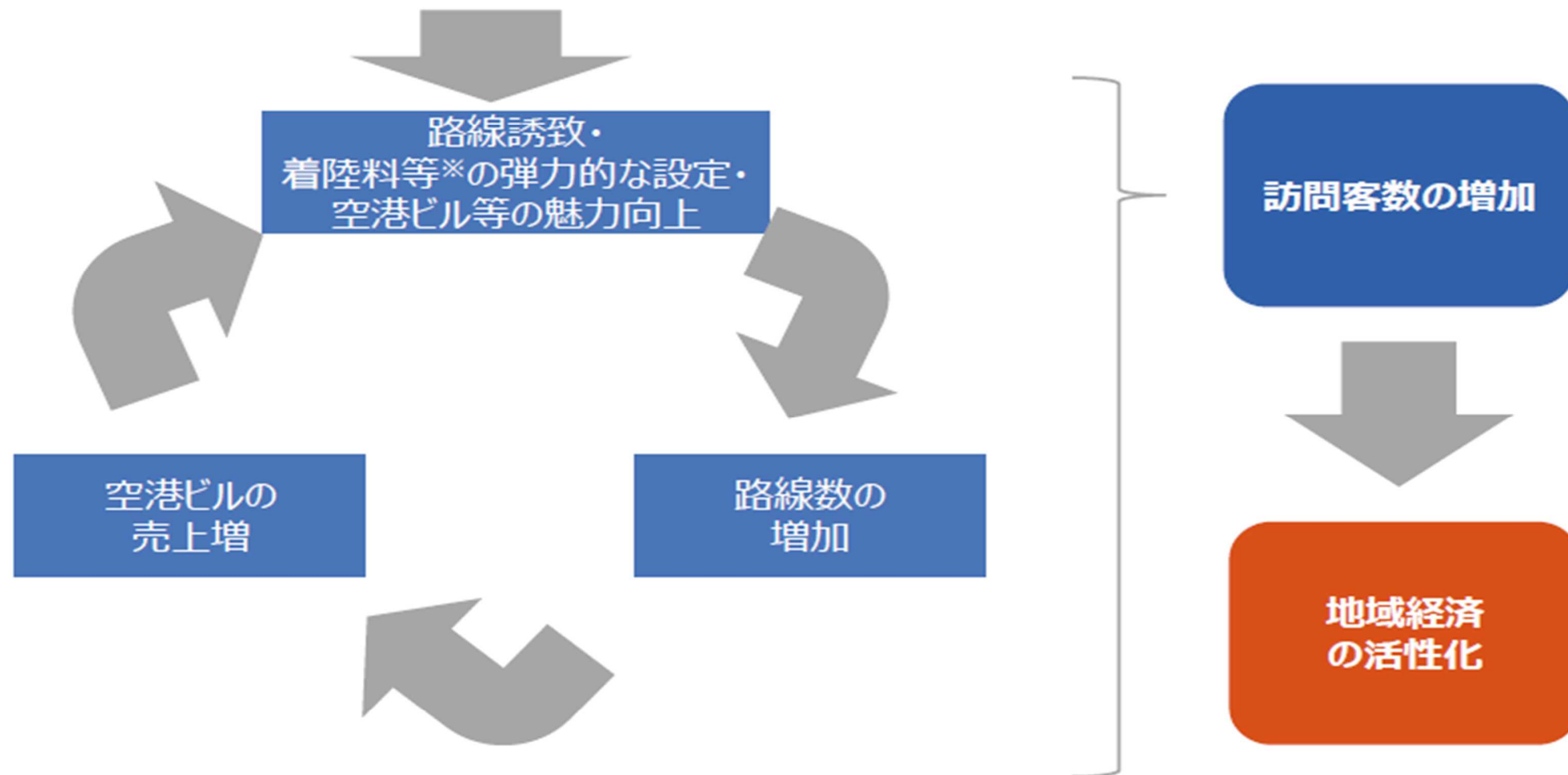
- 運営権者が自ら実施する領域
- 運営権者が各事業者と連携・とりまとめ等を図りながら事業支援・推進していく領域
- 国や自治体など公的機関が実施する領域



①-3 空港コンセプションの概要

一体的な空港経営のモデルケース

- 空港運営（滑走路と空港ビル）の一体化
- 民間の資金とノウハウを活用した空港運営



※共用空港の場合は、着陸料を除く空港使用料のみ運営権者が設定・収受できる。

※ 国土交通省資料より引用し、
一部加工

①-4 空港コンセッションの概要

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「公共用ヘリポート」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日から令和8年3月31日まで供用を休止。
- ・公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。

空港分布図

令和7年4月1日現在

0 100 200km

ピンク・・・コンセッション空港(19)

黄 色・・・共用空港(8)



※ 国土交通省資料を引用し、
ペイント等一部加工

①-5 空港コンセッションの概要

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】

個別空港ごとの取組

民活空港運営法施行

民活空港運営法に基づく
基本方針の策定・公表

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
(募集要項の公表以降)

運営開始

仙台空港

H25.7

H25.11

H26.4

H26.6

H28.7～

高松空港

H25.7

H27.10

H28.7

H28.9

H30.4～

福岡空港

H27.9

H28.7

H29.3

H29.5

H31.4～

北海道内7空港

H28.8

H29.7

H30.3

H30.4

R2.1～ 7空港一体のビル経営開始
R2.6～ 新千歳空港
R2.10～ 旭川空港
R3.3～ 稚内・釧路・函館・
帯広・女満別空港

熊本空港

H29.4

H29.6

H30.1

H30.3

R2.4～

広島空港

H25.7

H29.10

H31.3

R1.6

R3.7～

※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)、静岡空港(H31.4)、南紀白浜空港(H31.4)でも、
運営の民間委託を開始

①-6 空港コンセッションの概要

現在の空港コンセッションの導入検討状況

現在検討中の国管理空港等にかかる取組

新潟空港・大分空港・小松空港

- 各地元自治体からの要望を受けて、民間委託の実施可能性を判断する材料を提供することを目的とした資産調査を実施し、各地元自治体へ報告。報告後、各自治体において更なる検討が進められており、国としては各自治体の検討を支援するとともに、地元自治体と連携して、地元経済界の機運醸成に取り組んでいる。

上記3案件以外の空港

- 地元自治体や地元経済界を対象とした勉強会等を実施し、空港コンセッションを導入した場合の効果等について情報発信を行い、機運醸成に努めている。特に、松山空港については、愛媛県において空港将来構想がR7.3に策定され、将来像実現のためにコンセッション方式が有効な手段とされているところ。R7.4に愛媛県より要望を受け、DDを開始。また、地方管理空港についても同様に、機運醸成や技術的な助言等を行っている。



- ◆ 地方管理空港等では、但馬空港(第三期)- R7.4に運営を開始、富山空港- R7.10に実施契約を締結、鳥取空港(第二期)- R7.11に事業者選定し、コンセッション導入に向けた動きが具体化。

①-7 空港コンセッションの概要

(参考)小松空港の運営への民間活力導入に係る検討状況

- 共用空港**である**小松空港**では、石川県がR2.2から今後30年程度先を見据えた小松空港のあり方を検討する「**小松空港中期ビジョン策定検討委員会**」を設置。
- R2.11からR4.4まで、国において小松空港へのコンセッション導入検討に資するための資産調査を実施。
- R7.3.31（第7回検討委員会）**に、小松空港の日本海側拠点化、空ビル建替え、空港運営への民間活力導入の方向性を含む**中期ビジョン**をとりまとめ。

小松空港中期ビジョン

V－① 空港運営等への民間活力・知見の導入（小松空港型民活モデルの構築）

小松空港における民間活力を導入するとした場合、航空系事業としては誘導路とエプロンのみを運営する形でのコンセッションを行う形態や、エアポートセールスや非航空系事業の運営に民間の知見やノウハウを導入する形態などが主に想定される。今後、民間運営の形態やそのスキーム等について、民間事業者の声も踏まえつつ、国と連携しながら、さらに検討や調整を進め、適切な形で民間活力の導入を図っていく必要がある。

- 令和7年度は、石川県において、中期ビジョンを踏まえ、ビルの機能強化や民間活力の導入についての具体的なあり方を整理することを目的とした「**小松空港ターミナルビル基本構想検討会議**」を開催。

徳島空港で可能性のあるコンセッション・PFIパターン

	空港フルコンセッション	非航空系事業(駐車場+ビル)を中心とした一体運営(PFI?)
事業対象施設の範囲	空港ビル 駐車場 エプロン・誘導路(運営権設定)	空港ビル 駐車場 ランドサイドの空港用地
着陸料 駐機料 保安料	・駐機料、保安料を設定・収受が基本	・なし(引き続き航空局が設定・収受)が基本
備考	・一体化収支を均衡させるためには国からの支援(混合型)等が必要な可能性。	・空港ビルや駐車場に加えて、民間の能力が活かしやすい路線誘致や受入体制整備といった航空系事業を実施させることが考えられる。

② 他空港の取組状況について

②-1 他空港の取組状況について

<宮崎ブーゲンビリア空港>

- ・国管理空港(19)の一つとして、1990年に現在地に移転し、供用開始(築35年)
- ・R6年度乗降客数:3,178,494人(国内線3,110,396人、国際線68,098人) 前年度比105.1%
- ・路線:国内線7路線(羽田、成田、伊丹、関空、福岡、名古屋、沖縄)、国際線2路線(韓国、台湾)
- ・空港ビル運営:宮崎空港ビル株式会社、 駐車場運営:空港振興・環境整備支援機構



I 航空ネットワークの維持・拡充 の取組について

- ・台北便(タイガーエア)がR6.11月から運航再開(週2:月、金)
- ・九州内の他空港:大分空港(週2:水・土)、佐賀空港(週3:火、木、日)と連携し、周遊するパッケージツアーの需要も高く、搭乗率は8割以上となっている。

II 空港の機能強化・魅力向上 の取組について

- ・「おもてなしこそが最大の観光資源」との一貫した経営理念に基づく空港運営
- ・R6年度 年間108回の催事やPB商品化による県産品販売を強化(7.4%売上増)
- ・県内各地を体感するバスツアーを9回実施(通算39回、延べ1,100人が参加)



ゴルフ催事

III 二次交通・利便性向上 の取組について

- ・空港前駐車場(収用台数1,075台)の満車対策を講じるため、駐車スペースが見つかりやすくなる誘導システムを導入(R7.9月稼働)
- ・緑地帯の活用や駐車スペースの拡張(立駐化等)に向けて検討中



駐車場