

福岡空港民営化とコンセッション

1、福岡空港の平行誘導路の二重化と滑走路増設の現状

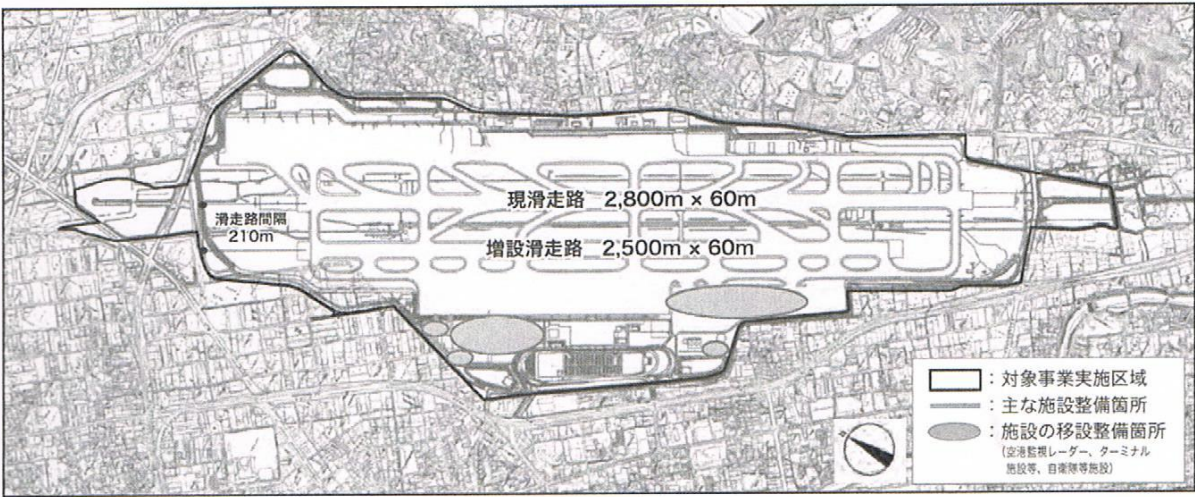
1) 平行誘導路の二重化

平成24年から着手。駐機場整備およびターミナルビル前道路の整備は国、地下鉄入り口の移設は福岡市交通局、ターミナルビルの改築は福岡空港ビルディング（株）が事業を行う。平成31年3月末竣工予定。

2) 滑走路増設の現状

平成37年3月末供用開始予定。財源は民営化による収入としているが、民営化を含め具体的な枠組みは決まっていない。民営化の大きな課題は、①借地料（年間80億円）は国が負担すること、②国と民間事業者のリスク分担などが課題となってきた。

参考 滑走路増設事業の概要



※国土交通省資料

増設滑走路形状	長さ：2,500m 幅：60m
滑走路増設後の処理容量	18.8 万回/年
供用開始予定日	平成37年3月末
総事業費	約1,643億円【注】

【注】他に民間事業費：約200億円がある。

2、福岡空港の民営化

今年7月1日に日本で初めて東京急行電鉄や前田建設工業、豊田通商などが出資する仙台国際空港株式会社（宮城県名取市）が1日から運営主体となって仙台空港が民営化された。30年の委託契約で最大60年とされている。その他、高松空港、伊丹・関西空港の民営化が進められている。福岡空港では2013年7月に国土交通大臣の民間委託についての検討要請が行われ、現在国土交通省で「基本スキーム案」策定の検討が行われてきた。2013年10月に福岡県・福岡市での検討が始まり、2014年11月に国土交通省に「知事・市長の意見書」が提出されている。2019年に民間委託開始を目途として

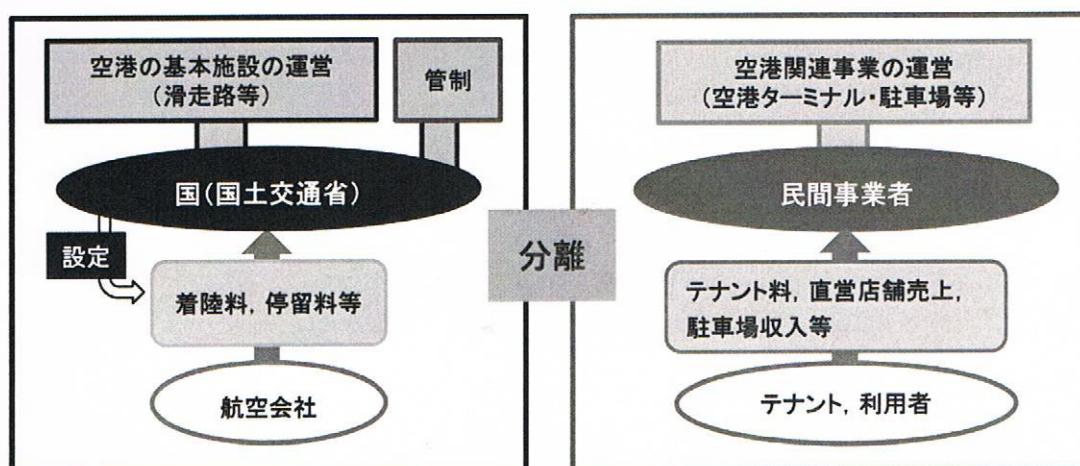
いる。

国は7月22日に基本スキームを公表し、借地料80億円を国が今後も負担する、空港対策についても当面国が行うとし、来年5月までには民間からの提案募集を始めるとしている。運営権の譲渡は30年、最長35年とし、自治体から10%の収支を認めている。福岡市は出資はしないとしており、県の出資となる見込み。今後実施方針、募集要項等策定、運営権者の選定となる。民営化の枠組みが決まらなければ滑走路の増設も進まない。西鉄や九電では対策室を設置し、準備をしている。

○ 経営一体化のイメージ図

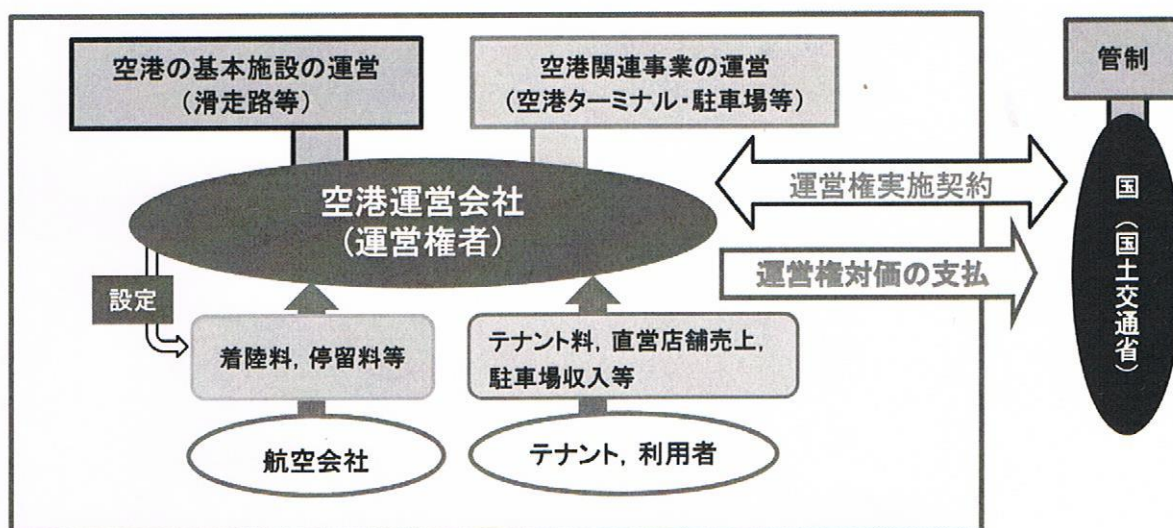
① 現在の国管理空港

滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離



② 運営の民間委託の導入

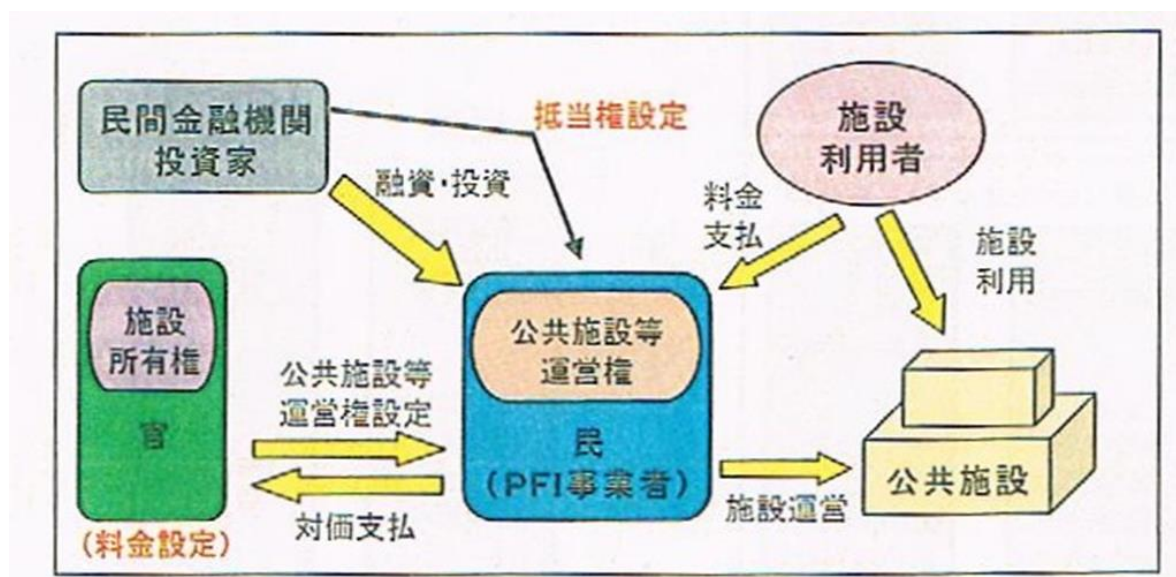
空港運営会社による空港の一体運営



3、公共事業の民営化 PFIからコンセッションに

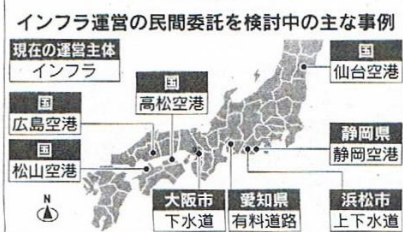
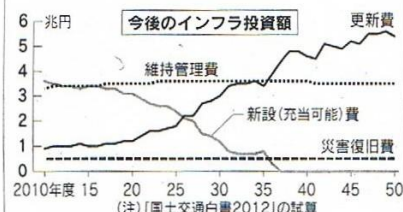
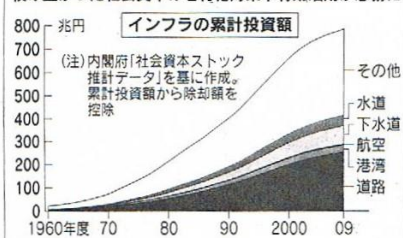
現在国は公共事業の民営化を指定管理者制度、PFIなどから、運営権の委譲(コンセッション)と更に一步進めている。これ間の民間委託は事業を委託するものであったが、コンセッションは事業その

ものを丸ごと譲り渡すものである。これまでの委託では料金を委託者が決めることは出来ず委託料が事業収入となっていたが、コンセッションは料金を委託事業者が決定し徴収し利益を得る。これまでの民間事業としてはふさわしくない事業でありかつ民間事業では収益が上がらなかった事業、上下水道事業や空港、道路などが対象となっている。民間委託は下請けの多用などで人件費が削減され、低賃金構造が広がる問題が本質的にあるが、コンセッションで最も問題となることは、民間事業者が利益を出すために不採算部分は公共に負担させる、また税的な優遇策が採られるということである。具体的には福岡空港では借地料が国の負担になるように求めていることなどである。施設の使用料を国・自治体に支払うが、施設の維持管理等が国・自治体に負担が求められ、適正なリスク分担が出来るのか疑問が残る。税負担の問題は公共事業であれば税負担は生じないが、民間事業であれば税負担が生じる。運営権料との関係で適正な税負担になるのか疑問がある。使用料は自由に上げられ、負担が重くなる可能性もある。



成長戦略にインフラ再生

積み上がった社会資本の老朽化対策や有効活用が急務に



運営権売却は切り札か

民間の資金やノウハウを活用したインフラ整備は欧米やオーストラリア、韓国で先行している。日本が特に参考にしたいとされる英国では1992年にPFIを解禁。4月の産業競争力会議でも、民間企業の運営参入後に格安航空会社(LCC)の誘致などで利用者数を約3倍に拡大した英ブリストル空港の事例が紹介された。PFI推進派には「日本も海外に習え」という雰囲気がある。

PFI、海外で先行「もうけすぎ」批判も

ただ、海外でも成功例ばかりではない。米シカゴの高速道路では企業が運営権の取得後に複数回にわたって値上げを実施して利用者の不興を買った。「欧米では民間の『もうけすぎ』批判も根強い」と内閣府幹部は指摘する。日本でPFIが根付くには過剰規制で企業の参入意欲を損なわないようにしつつ、利用者や行政の利益も確保する「三方一両得」を目指す必要があると。

■仙台空港民営化、6月末にも運営企業募集へ(日経) 2014/6/4 6:00

国土交通省と宮城県は、仙台空港の民営化を巡り、6月末にも空港の運営を担う企業の募集を始める。月内に国交省が選定基準などをまとめ、7月下旬まで企業の参加表明を受け付ける方針だ。国と県は2016年3月から民営化空港として始動させたい考え。国管理空港の中で全国第1号となる民営化へ本格的な選定作業がスタートする。

県は3日、空港民営化を官民で話し合う「仙台空港 600万人・5万トン実現サポーター会議」を開き、国と民営化の手順を説明した。国交省の久保田雅晴・航空ネットワーク企画課長は「参入のハードルは低く、民間が提案しやすい環境を整えた。意欲を持って提案してほしい」と話した。国と県によると、今月下旬に募集要項や選定基準をまとめ、企業の質問を受け付ける。その後、企業には7月下旬までに参加表明書を提出してもらう。県で参加資格に問題がないか検討したうえで、年末には国が審査に入る段取りだ。企業は空港関連の第三セクターの株式を56億8750万円で取得する必要がある。民間の競争を保つため、民営化には3者以上の応募が必要。村井嘉浩知事は3日の会合後、記者団に「3者以上は手を挙げるのではないのか」との認識を示した。3日の会合では、村井知事が5月に視察したオーストラリアの民営化空港の実情を報告。格安航空会社の誘致に積極的なゴールドコースト空港のケースが仙台空港の参考になると指摘。物販・飲食の売り上げ増や周辺開発を巡る経営努力を紹介した。

■関空は運営権を売っても負債は完済できない

新関西国際空港会社が検討している、運営権の売却の概要が明らかになった。国内外の民間企業や投資ファンドを対象に年内に募集を始め、年明けに1次入札を実施する。資金の調達額は6000～8000億円程度になる。主要空港の運営権の売却では、関空がその先駆けとなる。新関西会社は関西国際空港と大阪国際空港を運営する権利を売却して1兆2000億円の負債の返済に充てるが、これだけでは足りない。運営期間を40～45年に設定するので、今回、権利を売却する運営期間がすぎたら、もう一度、運営権を売却する“二重売り”を考えているようだ。役人は二段構えと言うが、どう見ても“二重売り”だ。一度の権利の売却で借金を返せないのなら、あえて民間に権利を譲渡する必要があるのだろうか。新関西会社は政令により2060年までに全ての負債を返済しなければならない。だから焦り始めたのだろうが、今回の運営権の売却だけでは負債の完済はできない。どこか変だ。負債を完済できるような方法を考えるべきなのではないのか。

入札には、空港分野の投資実績が多い、海外の年金基金や空港運営会社が参加。国内の金融機関や事業会社も外資と企業連合を組んで参加する。運営権を獲得した企業連合が特別目的会社（SPC）を設立して事業の譲渡を受ける。政府は2015年春の業務引き渡しを目指している。新関西会社は企業価値を高めるために大阪国際空港のターミナルビルを運営する会社の買収やLCC専用のターミナルの整備を急ぐ。コンセッションは民間マネーを活用し大型インフラ施設の経営を効率化して、維持・更新の財源を捻出するわけで、関空がその試金石となる。

※PFI プライベート・ファイナンス・イニシアチブの頭文字をとってPFI。民間資金を活用した社会資本の整備。道路や空港、橋、自治体の庁舎などインフラの設計・建築・運営を、民間の資金やノウハウを使って整備する仕組み。一定期間の運営権を民間企業に売却する方式をコンセッションと呼ぶ。民間企業の参入後に格安航空会社（LCC）の誘致などで利用者の数が3倍になった英ブリストル空港が成功例といわれている。しかし、米シカゴの高速道路では企業が運営権を取得後、数回、値上げを実施し、利用者は不満をあらわにした。欧米では、参入した民間企業の儲けすぎとの批判が根強い。日本でも、この点が懸念される。

福岡空港 民営化へ加速

県が出資を表明

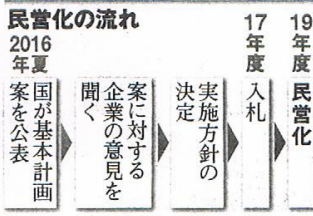
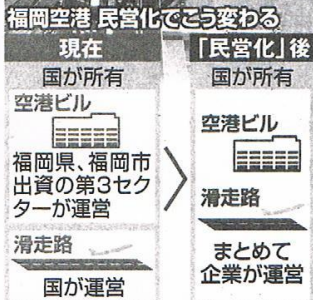
2019年度の福岡空港の民営化に向けた動きが加速してきた。いまの空港ビルは主な出資者である福岡県と福岡市が民営化後の対応方針を決め、国も今夏民営化の具体的な手順を定めた基本計画案を公表する。福岡空港はこう変わるのか。

市は民間投資を重視

「福岡空港が地域の期待する役割を果たし、地元で安心感を与えるため、県として経営に参画していきたい」

福岡県の小川洋知事は20日、県議会の特別委員会、県として民営化後の運営の必要性を訴えていく。

国が所有する福岡空港は現在、滑走路などを国が運営し、空港ビルを第三セクターの福岡空港ビルディングが運営している。この会社は福岡県と福岡市が株式の14%ずつを保有。国は、民営化後の運営会社に自治体が資本参加することは容認している。国土交通省幹部は「地域事情に応じて決



めればよい」と言う。

一方、福岡市は民営化後は出資しない方針を決めている。市幹部は「民営化というなら民間投資を最大限活用し、行政との関係はきっちり分けるべきだ」と主張する。

民営化で先行する仙台空港は原則30年の運営権を22億円で売却した。関西空港と大阪（伊丹）空港の運営権の売却額は44年で2兆2千億円以上だった。国は、福岡空港では運営権を売却した利益を、2本目の滑走路の建設費にあてることを重視している。福岡空港の運営権の売却額は未定だが、

空港民営化

国が管理する27空港のうち、空港ビルと滑走路などの一体運営権を、可能なものから民間に売却すること。商業施設で稼ぎ、それを元手に着陸料を下げて便数を増やすなどして空港経営の効率化、競争力強化を目指す。運営権の売却で得られた資金は、4月に民営化した関西・伊丹では1兆2千億円の借金返済に、福岡では1800億円かかる2本目の滑走路の建設にあてられる計画だ。

企業も参画に意欲

行政だけでなく、民間も水面下で駆け引きが続いている。運営主体として有力なのは、地元・九州の有力企業と空港運営のノウハウを持つ大手企業が出資する「企業連合」だ。

九州財界にも「九州の玄関口。九州を代表する企業が出資するべきだ」との声が根強い。その先導役を狙うのが西日本鉄道だ。自社も関わる福岡・天神の再開発と、福岡空港の連携を目標としている。倉敷純男社長は「地元企業が中心になるべきだ」と語る。九州電力やJR九州などが参画に意欲を示しており、出資比率や参加企業などの調整が続いているとみられる。

一方で倉敷社長は「実際に便をどうするかなど九州のノウハウだけでは補いきれない」とも話す。全国区は地権者との交渉や定期的な補修工事などで地元の利害と深く関わっていると指摘。「民営化した後も地元の調整は必要。県や議会が関与を求めるのは当然だ」

や世界の企業と組む可能性を示唆している。

パートナーとして名前が挙がるのは、すでに民営化で実績がある企業だ。関西空港と大阪（伊丹）空港の運営権は今年4月、関西の鉄道会社や金融機関など計32社が出資する新会社に移った。中心になったのは、金融大手のオリックスと福岡空港運営大手バンシ・エアポートだ。7月に民営化される仙台空港では、私鉄大手の東京急行電鉄が中心となった。こうした企業は、福岡空港にも意欲を見せている。また仙台空港の入札にANAホールディングスと参加した不動産大手の三菱地所も「不動産業と空港ビルは事業としての親和性が高い」（広報）と関心を寄せている。

（小川直樹、角田要、土屋亮）

関空を「稼ぐ空港」に



オリックス連合の空港運営計画の骨子

【収益投資計画】

- 2059年度に14年度実績比で売上高を6割増の約2500億円、旅客数を7割増の約5800万人に引き上げ
- 施設改修などで年平均215億円を投資

【航空会社の誘致】

- バンシのルートを生かし、欧米やアジアの路線を誘致
- 航空会社や時期などで柔軟に着陸料を変更
- 関空を拠点にする貨物航空会社を新たに誘致

【商業施設】

- 空港内や周辺に商業施設を新設
- 利用者の回遊性を高めるためにターミナル配置を見直し
- 乗り継ぎ客向けに安価なホテルなど開設

【社員教育】

- バンシが海外空港で実施している教育プログラムを提供



記者会見する新関西国際空港会社の安藤社長
(10日、関西空港)

「民営化でスピーディな意思決定ができる。民間の発想で利用者の利便性などが増すことを期待したい」。新関西国際

集客、問われる「民」の手腕

1994年の開港から約20年。関西国際空港の運営権をオリックス、バンシ・エアポートの企業連合が取得する。アジア各都市からの就航便の増加で関空の収益が伸びている今は民営化にとってまたとない時期だ。

「民営化でスピーディな意思決定ができる。民間の発想で利用者の利便性などが増すことを期待したい」。新関西国際

「民営化でスピーディな意思決定ができる。民間の発想で利用者の利便性などが増すことを期待したい」。新関西国際

オリックス連合に運営権決定

オリックスと仏空港運営大手バンシ・エアポートの企業連合が2016年4月から関西国際空港と大阪国際(伊丹)空港を運営することが10日、正式に決まった。着陸料の割引制度や施設拡充のための設備投資水準の6割引き上げなどで空港の機能を拡充。関空をより多くの人と路線が集まる「稼ぐ空港」にする。国内最大のPFI(民間資金を活用した社会資本整備)が決定した。

新関西国際空港会社が10日、オリックス連合と優先交渉権者として、運営権を売却すると発表した。契約期間は59年、総額約2兆2000億円となる。

オリックス連合が年内に設立する空港運営の専門会社にはオリックスとバンシがそれぞれ4割出資し、残りは関西電力や阪急阪神ホールディングスなど関西企業中心に30社が負担する。社長はオリックスから出す。

関空会社は運営権を移管した後も滑走路やターミナルビルなど空港施設を保有。運営権売却で得る資金は関空の建設費などで抱える約1兆1230億円(3月末時点)の負債の返済などに充てる。

記者会見した新関西空港会社の安藤社長は「この表現する。景気の動向に左右されやすい航空会社の就航だけに頼らず集客力をどれだけ高められるか。民間事業者の腕の見せどころになる。運営権売却で最大の難関は44年間という長い契約期間だった。入札への参加がオリックス連合のみだったのも「時間リスク」を民間だけで担保することに二の足を踏む企業が相次いだためだ。入札に興味を示していたある大手企業の社長は「自分たちが生きていない44年後のことを後継に押しつけるのは無責任」と心札を見送った。

結果的に入札に唯一参加したオリックス連合は「時間リスク」の担保も杞憂(きゆう)に終わる。(伊藤正泰)

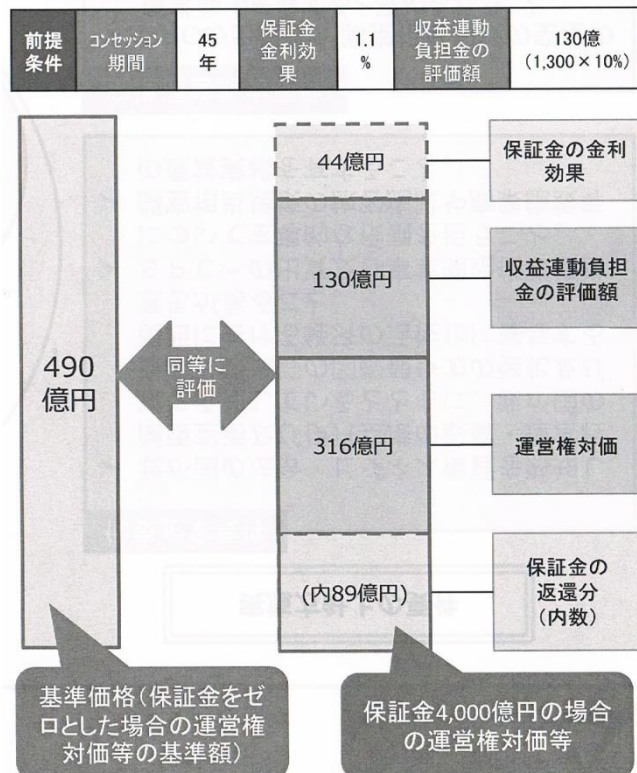
44年契約2.2兆円／設備投資6割増



オリックス連合の空港運営計画の骨子

オリックス連合の空港運営計画の骨子

<保証金の水準と運営権対価の評価の例>



仙台空港が民営化

2016年7月、仙台空港が1日、民営化された。国が管理する空港のコンセッション(運営権売却)の第1号で、東京急行電鉄などが出資する運営会社が滑走路の維持管理や着陸料の収受の業務を始める。格安航空会社(LCC)を中心にアジアの航空路線を誘致する。2044年度の旅客数を15年度比で8割増の550万人に引き上げる。運営会社の仙台国際空港(宮城県名取市)は東急グループや前田建設工業、豊田通商が出資する。運営受託の期間は基本30年で、原則、最長60年まで延長できる。民営化後はLCC向けの搭乗ゲートの新設し、旅客数に占めるLCC利用者の割合を14年度の16%から44年度までに51%に引き上げる。夫婦で大阪行きの航空機に搭乗した安部真澄さん(54)は「LCCが増えれば色々なところに旅行にいける」と期待する。

国管理で初、LCC路線網拡充

グループや前田建設工業、豊田通商が出資する。運営受託の期間は基本30年で、原則、最長60年まで延長できる。民営化後はLCC向けの搭乗ゲートの新設し、旅客数に占めるLCC利用者の割合を14年度の16%から44年度までに51%に引き上げる。夫婦で大阪行きの航空機に搭乗した安部真澄さん(54)は「LCCが増えれば色々なところに旅行にいける」と期待する。

主なコンセッション着手・検討中案件



注: 「着手済み」は実施更新公表済み案件、「検討中」は調査を行っている案件を指す。

出所: 公表情報から新日本有限責任監査法人作成

