

空港コンセッションの取組について

令和8年3月23日

国土交通省 航空局 航空ネットワーク部

航空ネットワーク企画課

○空港運営会社に対する不可抗力の影響軽減や損害回復のための措置として、契約上の履行義務の緩和、空港施設の整備に対する無利子貸付、運営権対価分割金等の支払いの猶予、空港運営事業期間の延長といった支援を法令・契約に基づいて実施。

会社名	施策名	対象等
北海道エアポート(株) 仙台国際空港(株) 広島国際空港(株) 高松空港(株) 福岡国際空港(株) 熊本国際空港(株)	空港施設の整備に対する無利子貸付	金額： 31億円 (R3d) 127億円 (R4d) 143億円 (R5d)
	運営権対価分割金の支払いの年度越え猶予 令和2・3年度分は2年猶予 令和4年度分は令和5年度からの5年分割払い 令和5年度から事業終了年度までの分をそれぞれ1年ずつ猶予	対象： 北海道 （26億円/年） 福岡 （153億円/年）
	空港運営事業期間の延長 （累計で通算3年間の延長※） ※令和3年度より空港運営事業が開始した広島空港は、通算1年間延長	対象： 6社 全社
	契約上の履行義務の緩和 （施設整備の後ろ倒し等）	対象： 6社 全社

会議の趣旨・目的

空港運営の民間委託（空港コンセッション）が行われている国管理空港（民間委託空港）におけるその後の事業実施状況や、現下の新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえつつ、空港コンセッションの目的の再確認や仕組みの更なる改善策の検討を実施。

会議の位置付け

未来投資戦略2018（平成30年6月15日閣議決定）

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は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。

成長戦略フォローアップ（令和3年6月18日閣議決定）

空港の公共施設等運営事業について、新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえ、その目的や仕組みの検証を2021年度中に実施する。

PPP/PFI推進アクションプラン

（令和3年6月18日民間資金等活用事業推進会議決定）

国管理空港の公共施設等運営事業における外部有識者の検証結果を今後の案件に反映していく。

委員

金谷 隆正	東洋大学大学院経済学研究科公民連携専攻 客員教授
◎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	弁護士・武蔵野大学 客員教授
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 教授

（◎：委員長、敬称略、五十音順）

開催経緯

<第1回> 令和3年11月30日

- ・ 空港コンセッションについて
- ・ 応募事業者等へのアンケートについて
- ・ 今後の進め方について

<第2回> 令和4年2月1日

- ・ 応募事業者等へのアンケート・ヒアリング結果について
- ・ 取りまとめの方向性について

<第3回> 令和4年3月3日

- ・ 取りまとめ報告書（案）について

目的の再確認

- 空港の安全・安心確保と持続可能な空港運営を前提に、財政健全化の重要性も尊重しつつ、空港が持つ役割に鑑み、引き続き以下の2点が大きな柱となることを再確認
 - ・ 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

仕組みの更なる改善策

- **一次審査における提案審査の省略・簡略化**
 - ・ 参加者が3者以下である場合には、提案審査を省略
 - ・ 参加者が4者以上となった場合も、収支計画及び運営権対価については、案件の背景・事情に応じて提案項目とするか否かを案件ごとに検討
- **二次審査の提案項目・配点の見直し**
 - ・ 運営権対価を含む各審査項目の配点や採点方法等について、各案件の背景・事情を踏まえて案件ごとに検討
- **駐車場事業譲渡スキームの見直し**
 - ・ 駐車場事業については、運営権者へ有償譲渡した上で、当該譲渡代金を国へ寄附する方式に見直し
- **瑕疵担保要件の見直し**
 - ・ 案件の背景・事情やMS等での民間事業者の提案を踏まえ、瑕疵担保の期間制限や、補償対象となる1件当たりの損害下限額及び補償額の上限や補償方法の見直しの可否を案件ごとに検討
- **空港の脱炭素化、A I・ロボット等新技术対応等の取組を促す工夫のあり方**
 - ・ 優先交渉権者選定基準において当該取組の取扱いを明示する等、優先交渉権者の選定過程の段階から当該取組を促す工夫の導入
 - ・ 事業開始以降も当該取組が継続されるよう、取組内容に応じたインセンティブの付与等を案件ごとに検討するとともに国による不断のフォローを実施

コロナ禍を踏まえた実施契約のあり方の検証

- **合意延長期間**
 - ・ 不可抗力によって発生した損害の状況に応じて期間の弾力的な変更が可能となる仕組みを案件ごとに検討
 - ・ 不可抗力発生時の損害補填措置については、以下に掲げるような合意延長期間以外の方法も検討
- **運営権対価の支払方法**
 - ・ 案件の背景・事情を踏まえた上で、案件ごとに分割払いを柔軟に採用
 - ・ 運営権者の利益や旅客数等は、不可抗力だけでなく、その他外部環境の変化や経営努力によっても変動するものであること等も考慮した上で、分割払いを採用した場合の各回の支払額を収益や旅客数等と連動させる形とする等の方法を検討
- **更なるリスク分担条項の新設**
 - ・ 不可抗力発生時の損害補填措置として、運営権者の利益や旅客数等は外部環境の変化や経営努力によっても変動するものであること等も考慮した上でプロフィット/ロス・シェアリングに関する条項や、国による無利子貸付に関する条項の実施契約への導入等を案件ごとに検討
- **混合型を採用した場合における不可抗力時の対応措置**
 - ・ 独立採算型を採用した場合と同様、まずはプロフィット/ロス・シェアリングに関する条項や国による無利子貸付に関する条項の実施契約への導入等を案件ごとに検討

※ 今回は国管理空港コンセッションを対象に提言を行ったが、地方管理空港コンセッションにおいても、本取りまとめの提言を参照

羽田空港国際線地区におけるPFI事業の概要

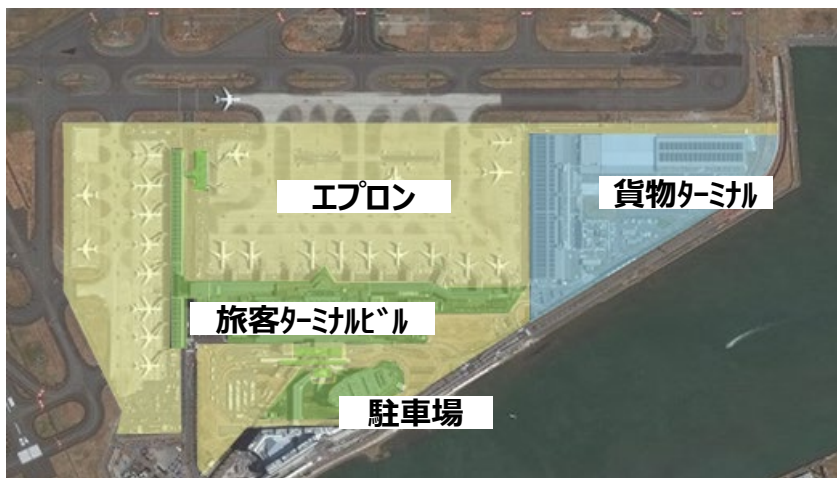
PFI事業概要

民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備を行うため、国際線地区においては、下記事業についてPFI手法を活用

- ①旅客ターミナル等整備・運営事業 ②貨物ターミナル整備・運営事業 ③エプロン等整備事業

PFI手法を活用した国際線地区の整備・運営

- 民間のノウハウを活用した効率的・効果的な施設整備
- 空港利用者に対するサービス水準の向上



※主なPFI事業用地のみ図示。

■ 国際線地区の整備は以下の3事業に区分してPFI手法で実施

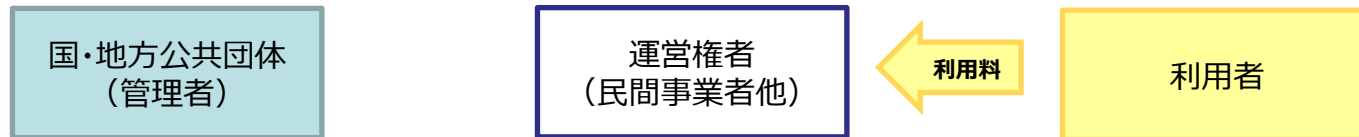
- **旅客ターミナルビル等整備・運営事業** (約13ha)
 事業者：東京国際空港ターミナル株式会社
 事業期間：2006（平成18）年7月7日～2038（令和20）年4月30日
- **貨物ターミナル整備・運営事業** (約14ha)
 事業者：東京国際エアカーゴターミナル株式会社
 事業期間：2006（平成18）年7月7日～2039（令和21）年2月28日
- **エプロン等整備事業** (約68ha)
 事業者：羽田空港国際線エプロンPFI株式会社
 事業期間：2006（平成18）年3月24日～2035（令和17）年3月31日

➡ 事業期間終了後の在り方については今後検討が必要

混合型について

- ▶ これまでの、運営権者が負担する維持管理費等が**利用者からの利用料等収入のみ**から回収される**独立採算型**（公共からの支払いはなし）に対して、運営権者が負担すべき維持管理費等が**利用者からの利用料等収入と公共からの支援（サービス購入料の支払い等）**の双方により回収（混合）される形式を**混合型**という。
- ▶ **既に地方管理空港では導入**されており、国管理空港においても**独立採算が成立しない中小規模の空港やコロナ禍による民間採算ラインの上昇**により、今後の案件での導入可能性がある。
- ▶ 混合型の支援の水準としては、運営権者が航空系事業と非航空系事業を一体的に運営した場合における運営権者の収支（一体化収支）が均衡する水準を目安とすることを想定。

<独立採算型>



<混合型>



<参考：通常のサービス購入型PFI>

