

空港経営改革Q&A ～よくある質問と回答～

空港運営会社はどうやって決まるのですか。

広島空港は管理者である国が公募選定を行い、空港運営会社が決定します。

応募事業者は空港運営の提案書を国へ提出し、その内容が審査され空港運営会社が選ばれます。(令和3年9月予定)

空港経営改革で広島空港は具体的にどう変わるのですか。

具体的な空港運営の内容については、空港運営会社の提案によります。現時点(令和2年5月)では不明ですが、他先行空港を参考にすると、新しい航空路線の誘致や、新しいテナントの誘致、空港施設の拡張などがされています。

中でも、広島空港に先んじて空港経営改革が行われた仙台空港(平成28年7月～)では、LCC(ローコストキャリア)向けの旅客搭乗施設「ピア棟」が建設され、空港経営改革前に比べ航空便数が、令和元年冬スケジュールには、週65便も増加しました。

高松空港(平成30年4月～)でも立体駐車場が建設され、空港アクセスバスの新規路線が開設されるなど、利便性向上が図られています。

空港経営改革で安全面は阻害されないのですか。

空港の安全面を司る管制は、空港経営改革後も引き続き国によって運用されます。滑走路等も国の安全基準を遵守する必要があります。また、事業の初期段階には国の職員が派遣され、ノウハウを空港運営会社に継承します。

したがって、空港経営改革で安全面が阻害されることはありません。

空港経営改革は他の空港でも導入されているのですか。

国管理空港の導入状況は、次のとおりです。

空港名	導入時期
仙台空港	H28.7
高松空港	H30.4
福岡空港	H31.4
熊本空港	R2.4
北海道内7空港	R3.3

広島空港における空港経営改革の進捗等については、広島県HP内の「広島空港 空港経営改革ガイド」もご確認ください。

広島空港 空港経営改革ガイド

検索

空港経営改革ガイド

～よくわかる空港経営改革の話～

広島空港では、令和3年度に空港経営改革が行われます。



広島空港は変わります！

そもそも空港経営改革って何だろう？

空港経営改革とは、空港各施設の管理運営を一体的とし、さらに民間のノウハウを導入することで、空港の活性化を図ることであります。

まずは、背景をご説明します。

【現行の空港運営の体制は各施設の管理者がバラバラ】

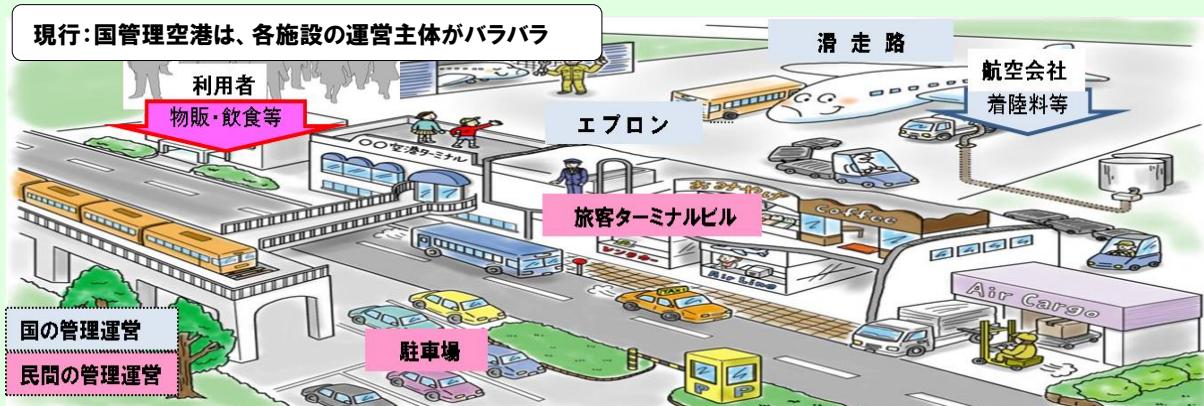
国の管理空港である広島空港は、滑走路やエプロンは国、旅客ターミナルビルは広島空港ビルディング株式会社、駐車場や周辺施設は広島県や民間企業により、どれも同じ広島空港の施設でありながら、空港各施設の運営主体がバラバラの状態です。

このため、各収入も別々の主体に入っており、これによって各施設の運営費用が賄われています。

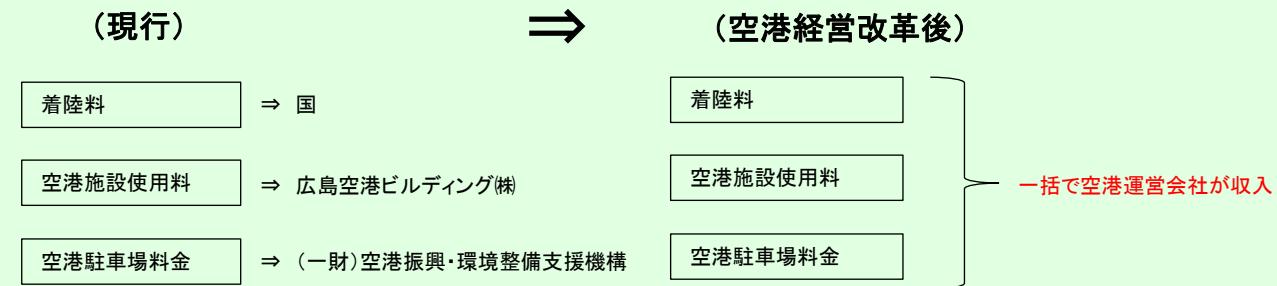
(参考: 空港における複数の収入源)

代表的なものは、航空会社が空港の使用に伴って支払う「航空系収入」で、これには滑走路の使用で発生する「着陸料」や、航空機の係留や搭乗橋の使用などで発生する「空港施設使用料」があります。

「航空系収入」以外にも、駐車場料金や、ターミナルビル内でのテナント料、広告料、物販収入など、多様な事業を展開し、収入を得ています。



そこで、空港経営改革では、空港の各施設を一括で国が選定した空港運営会社が経営するようにします。



これにより、これまでは難しかった空港各施設が連携した取り組みが可能となります。

(例)

- ① 駐車場収入を原資にして、着陸料のディスカウントを行い、航空会社の呼び込みを図る。
- ② ターミナルビルのテナント料収入を原資にして、駐車場料金のディスカウントを行い、利用者増を図る。
- ③ 着陸料収入を原資にして、ターミナルビルを拡張する。

このように、**広島空港として一丸となった**利便性向上を進めることができます。

また、民間の事業者に運営委託することによって、民間の創意工夫やノウハウを導入することも目的です。

広島県では、**地域活性化策の1つ**として、広島空港で空港経営改革を導入することとしました。

