

# 第2期鳥取県営鳥取空港特定運営事業等 実施方針（案）に関する補足資料

令和6年4月

鳥取県

本補足資料は、マーケットサウンディングの結果等を踏まえて、第2期鳥取県営鳥取空港特定運営事業等 実施方針（案）の適切な理解のために補足説明が必要であると鳥取県が判断した事項について、その内容を取りまとめたものであり、本補足資料の内容が最終的な本事業の実施スキームになるとは限らない。鳥取県は、マーケットサウンディングの結果等を踏まえて、本事業に係る実施方針及び募集要項等を策定する予定である。

## 目次

I	本事業の内容に関する事項【実施方針（案）I-2. 関連】	1
1.	「（2）事業期間」に関する事項	1
■	本実施方針（案）における合意延長の定義【実施方針（案）p.10】	1
2.	「（4）事業範囲」に関する事項【実施方針（案）p.13】	1
■	名探偵コナンの装飾に関する事業の詳細	1
■	空港の利用促進に関する事業及び地域との連携による事業に関連する情報	3
3.	「（6）利用料金の設定・収受及び費用負担等」に関する事項【実施方針（案）p.21】	5
■	県による財政支援の考え方	5
■	定額交付分	8
■	グリーンエネルギー利用促進等支援費	9
■	アップサイドシェア	9
4.	「（11）県から運営権者への職員の派遣」に関する事項【実施方針（案）p.31】	10
■	県からの職員の派遣を行わない理由	10
II	リスク分担の基本的な考え方に関する事項【実施方針（案）III-2. 関連】	11
1.	「（1）航空需要の変動によって生じるリスク」に関する事項【実施方針（案）p.45】	11
■	航空需要の変動に伴い増額した運営交付金の返済	11
2.	「（4）契約不適合責任」に関する事項【実施方針（案）p.46】	11
■	契約不適合責任の期間の考え方	11
別紙1	令和5年度における一般来場者数	13
別紙2	空港の利用促進に関する事業及び地域との連携による事業の令和4年度における 実施内容及び成果等	16
別紙3	第1期運営権者が実施したイベントに関する資料（一例）	19

## I 本事業の内容に関する事項【実施方針（案）I-2. 関連】

### 1. 「（２）事業期間」に関する事項

#### ■ 本実施方針（案）における合意延長の定義【実施方針（案）p.10】

民間委託（公共施設等運営事業）開始済みの空港の一部において、事業期間延長の仕組みが導入されている。事業期間延長の仕組みには、次に示す「オプション延長」及び「合意延長」の２種類がある。

- ・ オプション延長<sup>1</sup>

運営権者が、管理者に対して、期間延長を希望する旨の届出を行った場合、運営権の存続期間の範囲内で運営権者が希望する期間だけ、事業期間を延長することができる。

- ・ 合意延長<sup>2</sup>

実施契約に定める事由（不可抗力事象等）が生じた場合に、運営権者が事業期間の延長を申し出ることができるものである。管理者が各事由において運営権者に生じた損害又は増加費用等を回収する必要があると認めた場合には、管理者と運営権者が協議によって運営権の存続期間の範囲内で両者が合意した期間だけ、事業期間を延長することができる。

一方、本実施方針（案）における「合意延長」は、事業期間の延長の申入れが可能となる事由を不可抗力による損害等の発生に限定していない。また、運営権者から延長の希望があれば、県は基本的に合意する想定である。

### 2. 「（４）事業範囲」に関する事項【実施方針（案）p.13】

#### ■ 名探偵コナンの装飾に関する事業の詳細

##### ア 具体的な業務内容

名探偵コナンの装飾に関する維持管理、新規設置、更新及び修繕の具体例は次のとおりである。

- ・ 維持管理：既設の名探偵コナンの装飾に係る清掃及び点検
- ・ 新規設置：新たな看板やオブジェ等の設置
- ・ 更新：既設の名探偵コナンの装飾のリニューアル、オブジェの大規模な補修（例：腕が折れている場合の補修）
- ・ 修繕：既設の名探偵コナンの装飾における塗装剥がれに係る補修

また、名探偵コナンの装飾に関する事業の実施に当たっては、原則、著作権及び知的財産権の権利者（以下「著作権者」という。）との監修協議が必要となる。

<sup>1</sup> 熊本空港特定運営事業等 実施方針 (<https://www.mlit.go.jp/common/001217481.pdf>) を参考にしたものである。

<sup>2</sup> 脚注1に同じ。

監修協議は、運営権者が当該協議に係る資料を県へ提出し、県がこれを著作権者へ提出することによって実施する。ただし、補修等の内容がキャラクターに係る部分でない場合など、実施しようとする内容次第では県の判断に基づき著作権者と協議しないことがある。

## イ 県及び運営権者の役割分担

第1期事業における役割分担及び本事業における役割分担（案）は次のとおりである。なお、本事業において、県は原則、著作権及び知的財産権に関する著作権者との調整（監修協議を含む）を自ら行い、運営権者は監修協議に必要となる資料作成等に協力することを想定している。ただし、修繕に係る監修協議のうち、日常点検において発見されるような軽微な事項に関するものについては、事務手続きの側面が強いことから、かかる監修協議に限り運営権者が著作権者と直接実施することとし、運営権者が県を介することなく迅速に修繕作業を行えるようにすることを検討している。

業務の種類	業務の具体例	監修協議の必要性	第1期事業における実施主体	本事業における実施主体（案）
新規設置	・ 名探偵コナンを用いた看板の設置	有	県	運営権者
更新	・ メモリアルスポット（国際会館送迎デッキ）のリニューアル	有	県	運営権者
修繕	・ オブジェの塗装の補修 ・ ポスター（館内マップ）上の店舗名の変更 ・ オブジェ用プロジェクターランプの交換 ・ メモリアルスポット入口のガラス面シート剥がれ補修	有	県	運営権者
	・ キッズコーナー内の下足箱の化粧シート剥がれ補修	有※	第1期運営権者	運営権者
維持管理	・ 清掃、点検	無	第1期運営権者	運営権者

※ 原則必要だが、実施しようとする内容次第では県の判断に基づき実施しないことがある。

## ■ 空港の利用促進に関する事業及び地域との連携による事業に関連する情報

### ア 本空港の利用状況

本空港における年度毎の定期便利用状況について、県は次のURLにて公表している。

<https://www.pref.tottori.lg.jp/87001.htm>

また、平成29年度から令和5年度までの国内線搭乗者数、一般来場者数、国内線チャーター搭乗者数及び国際線チャーター搭乗者数は次のとおりである。

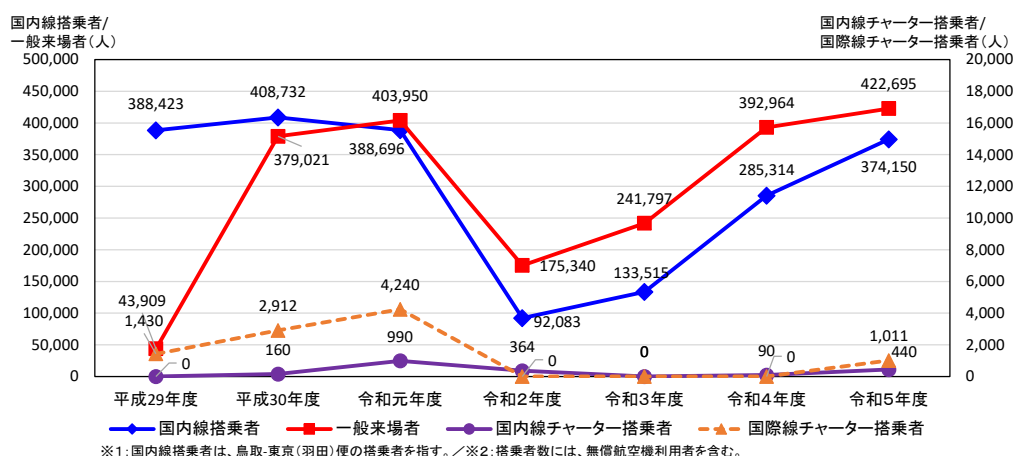


図 国内線搭乗者数、一般来場者数及びチャーター搭乗者数の実績

### イ 本空港における一般来場者数の詳細

平成30年度から令和4年度までにおける月ごとの一般来場者数（搭乗者数除く）は次のとおりである。なお、当該期間において本空港で実施された主なイベントは、鳥取空港ビル株式会社が毎年度公表している鳥取県営鳥取空港特定運営事業の実施状況報告に掲載されている。掲載先は次のとおりである。

<https://www.ttj-ap-bld.co.jp/company>

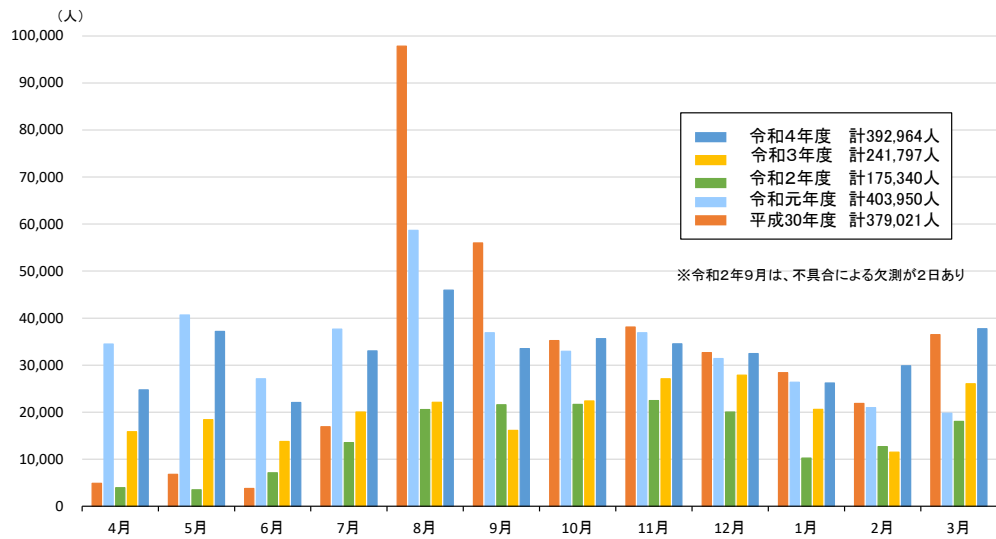


図 一般来場者数の実績 (月単位)

また、令和5年度における一般来場者数(日単位)は、別紙1のとおりである。なお、一般来場者数の算出方法についても別紙1に示す。

ウ 鳥取空港ビル株式会社における国内線定期利用者数及び一般来場者数の目標値等

鳥取空港ビル株式会社は、「鳥取空港の運営等に関する計画(全体計画)令和5(2023)年度～令和8(2026)年度【鳥取空港を拠点とした新たな事業】」において、国内線定期利用者数(鳥取-羽田線定期便の利用者数)及び航空機以外の利用者数(以下「一般来場者数」という。)の目標値を掲げている。当該目標値及び令和5年度までの実績値は次のとおりである。なお、鳥取空港ビル株式会社は、チャーター便や国際線の利用者数などの目標値については明示していない。

年度		令和元	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
国内線 定期便 利用者数	目標	400千人	418千人	290千人	272千人	311千人 以上	350千人 以上	389千人 以上	427千人 以上
	実績	389千人	92千人	133千人	285千人	374千人	-	-	-
一般 来場者数	目標	400千人	418千人	295千人	408千人	466千人 以上	525千人 以上	583千人 以上	640千人 以上
	実績	404千人	175千人	241千人	393千人	423千人	-	-	-
合計	目標	800千人	836千人	585千人	680千人	777千人 以上	875千人 以上	972千人 以上	1,067千 人以上
	実績	793千人	267千人	374千人	678千人	797千人	-	-	-

## エ 第1期事業において実施された事業内容の例

県及び第1期運営権者は連携して、鳥取砂丘コナン空港と周辺観光地等を結ぶ二次交通改善対策事業やツインポート加速化促進事業等を実施している。例えば、令和4年度における具体的な実施内容及び成果等は、別紙2に示すとおりである。

また、本空港において第1期運営権者が実施したイベントの一部について、案内広告及び具体的な開催内容を別紙3に示す。

## 3. 「(6) 利用料金の設定・収受及び費用負担等」に関する事項【実施方針(案) p. 21】

### ■ 県による財政支援の考え方

県は、公共施設等運営事業導入前における本空港の管理状況や昨今の事業環境等を考慮し、運営交付金の交付をもって、本事業実施のために必要と考える財政支援を行う。

#### ア 運営交付金の全体像

県は運営交付金として、「(6)-ウ 運営権者に対する財政支援等」に定めるとおり、あらかじめ定めた額を交付するもの(定額交付分)、除雪費支援として交付するもの(除雪支援費)及び空港脱炭素化への取組に対する支援等を目的として交付するもの(グリーンエネルギー利用促進等支援費)に、アップサイドシェア及び航空需要の変動リスクが生じた場合の取扱いを加味して計算した金額を毎事業年度交付する。

運営交付金の全体像は、次のとおりである。

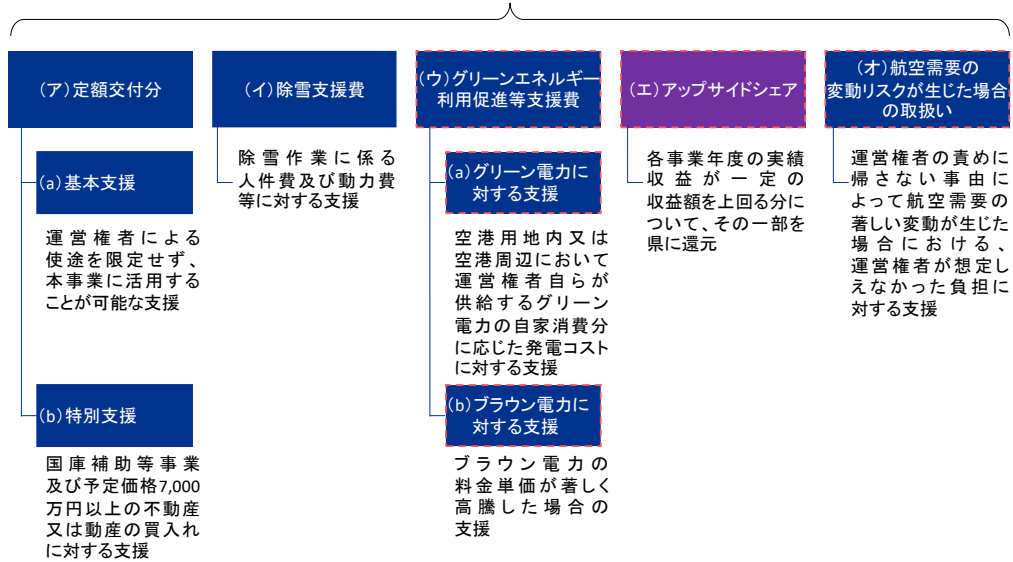
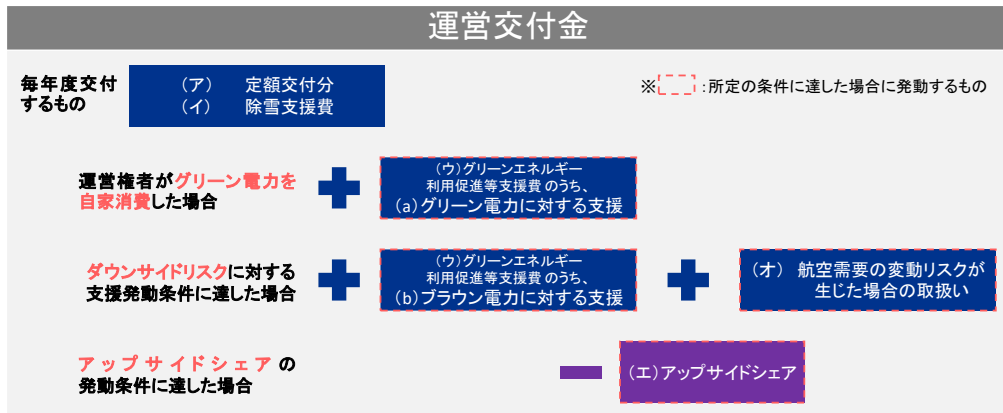


図 運営交付金の全体像



## イ 県によるダウンサイドリスクに対する支援

運営交付金のうち、グリーンエネルギー利用促進等支援費に含まれるブラウン電力に対する支援（詳細は後述の「■ グリーンエネルギー利用促進等支援費」参照。）及び航空需要の変動リスクが生じた場合の取扱いは、いずれも県が本事業におけるダウンサイドリスクに対する支援を行うものである。

このうち航空需要の変動リスクが生じた場合の取扱いとは、運営権者の責めに帰さない事由によって航空需要の著しい変動が生じた場合において、県及び運営権者で協議のうえ、航空需要が回復するまでの間、運営交付金を増額するものである。運営権者が想定しえなかった負担を軽減することを目的として県が支援を行うものであり、第1期事業において既に実施しているものである。第1期事業において実施した支援の例及び実績額は次のとおりである。

- ・ 滑走路等電気料金高騰対策費の交付  
鳥取県営鳥取空港特定運営事業等 公共施設等運営権実施契約の延長等に関する合意書 第34条の2に定める県による支援であり、令和5年度から令和8年度の各事業年度において、運営権者に対し交付する。
- ・ 航空運送事業者に対する着陸料・停留料の減免支援  
鳥取空港ビル株式会社が行った着陸料・停留料の減免実績に応じて、県は同社に対して着陸料・停留料の補填を行った。県による当該減免支援の実施期間は、令和2年度から令和5年度までである。なお、着陸料・停留料の減免額は、航空機の運航便数に連動する仕組みとなっている。
- ・ テナントに対する賃料・管理費等の減免支援  
鳥取空港ビル株式会社が行ったテナント料の減免実績に応じて、県は同社に対してテナント料の補填を行った。県による当該減免支援の実施期間は、令和2年度及び令和3年度である。

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
滑走路等電気料金 高騰対策費	-	-	-	19,542,000円
着陸料・停留料 減免支援※	6,733,338円	13,307,079円	26,107,556円	25,309,356円
テナントに対する 賃料・管理費等 減免支援	10,070,800円	8,676,700円	-	-

※着陸料・停留料減免支援の額の増加は、航空機の運航便数の増加によるものである。

## ウ アップサイドシェアの位置づけ

本事業においては、一般的な混合型のPFI事業と同様の運営及び更新投資に対する支援に加え、前述のとおりダウンサイドリスクに対する各種支援も行うことを想定している。航空需要の著しい減少が生じた場合等における損失を県も負担することから、それとは反対に、運営権者が自ら計画していた以上に一定程度多額の収益が得られた場合には、その一部を県に還元していただきたいとの趣旨で定めることを想定している仕組みである。

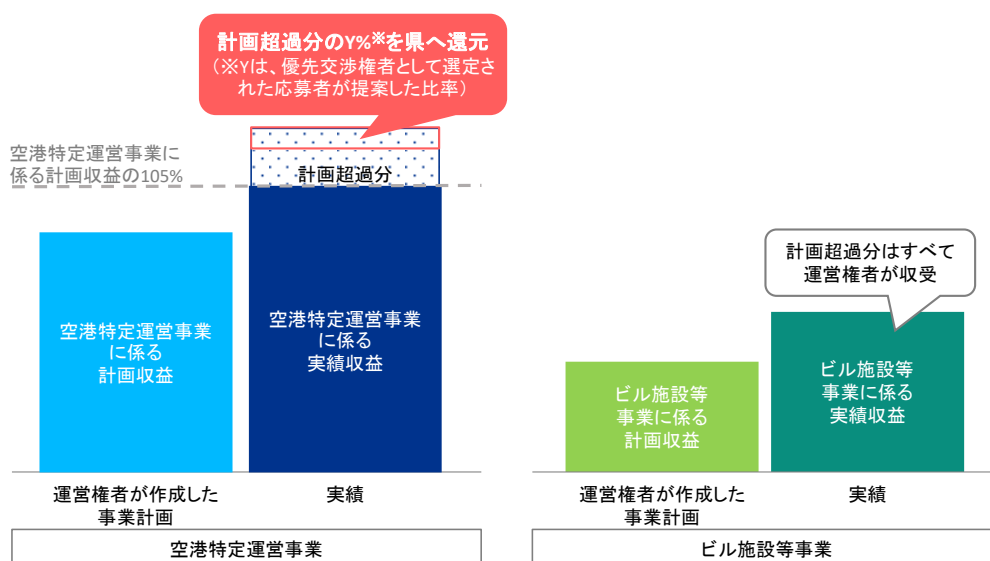


図 アップサイドシェアのイメージ

## ■ 定額交付分

### ア 基本支援の使途

基本支援上限額は空港特定運営事業を対象とした基準費用及び基準収入に基づき設定されるが、基本支援の使途について、運営権者は説明責任を負わず、使途は自由である。

### イ 特別支援における「予定価格 7,000 万円以上の不動産又は動産の買入れ」という条件の根拠

「7,000 万円以上の不動産又は動産の買入れ」を行う場合は、地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 96 条第 1 項第 8 号、及び議会の議決に付すべき契約及び財産の取得又は処分に関する条例（昭和 39 年 3 月 30 日鳥取県条例第 6 号）第 3 条に基づく議会の議決が必要となることから、当該金額を基準として定めたものである。

なお、特別支援の対象となるか否かの判定に用いる予定価格「7,000 万円以上」は税込額である。

## ウ 運営権者が収受する運営交付金に係る消費税等の取扱い

運営権者が収受する運営交付金収入は、課税対象外となる仕組みを想定している。

## ■ グリーンエネルギー利用促進等支援費

### ア グリーンエネルギー利用促進等支援費の考え方

グリーンエネルギー利用促進等支援費は、次の2点が主なコンセプトである。

- ・ グリーン電力（再生可能エネルギー源から生成される電力）に対する支援  
グリーン電力の発電に必要となる設備（以下「発電設備」という。）の新規設置・  
運転にかかる運営権者の費用負担（発電コスト）を軽減し、ブラウン電力（化石  
燃料から生成される電力）からグリーン電力への代替を促進する。
- ・ ブラウン電力に対する支援  
ブラウン電力の料金単価が著しく高騰した場合に生じる増加費用の一部を県が支  
援する。

そのため、当該支援費の算定式は、事業用太陽光発電の発電コスト（設備投資及び運転  
維持費用）やブラウン電力の電気料金を考慮して設定する。

また、運営権者が、発電設備以外の設備（蓄電池等）の新規設置又は既存設備（電線等）  
の利用を通じて、自らが発電したグリーン電力を空港内で消費する場合も、「（6）-ウ  
-（ウ）グリーンエネルギー利用促進等支援費」に定める「空港用地内又は空港周辺にお  
いて運営権者自らが供給するグリーン電力の自家消費」に該当するものとみなし、当該支  
援費を交付する。

### イ 再生可能エネルギー関連設備の導入費用の支援

上記アに示すとおり、グリーンエネルギー利用促進等支援費は、再生可能エネルギー関  
連設備の導入費用も考慮した支援となっている。

## ウ 自家発電によって生成したグリーン電力の余剰分に係る売却の可否

運営権者が自家発電によって生成したグリーン電力の余剰分を売却することは可能で  
ある。ただし、当該売却による売電収入があった場合は、グリーン電力の自家消費分に係  
る電力料金（試算値）から当該売電収入を控除したうえで、当該支援費を算定する。

## ■ アップサイドシェア

### ア アップサイドシェアの発動条件

アップサイドシェアは、空港特定運営事業に係る運営権者の実績収益が、運営権者の提  
案した計画収益の105%を超える場合に発動する。なお、国土交通省が公表している毎年  
度の空港別収支（試算結果）では、航空系事業（滑走路等の管理運営）の営業収益を「着  
陸料等収入（着陸料・停留料・保安料収入）及び貸付料収入等（空港の土地・建物の貸付

料収入)を合算したものと定義しているが<sup>3</sup>、本実施方針(案)で示しているアップサイドシェアにおける「空港特定運営事業に係る収益」とは着陸料等収入(着陸料・停留料・保安料<sup>4</sup>収入)のみを想定したもの<sup>5</sup>である。

#### イ アップサイドシェアによる県への還元額

空港特定運営事業に係る運営権者の実績収益が、運営権者の提案した計画収益の105%を超過した額に対し、優先交渉権者として選定された応募者が提案した比率を乗じた額とする。

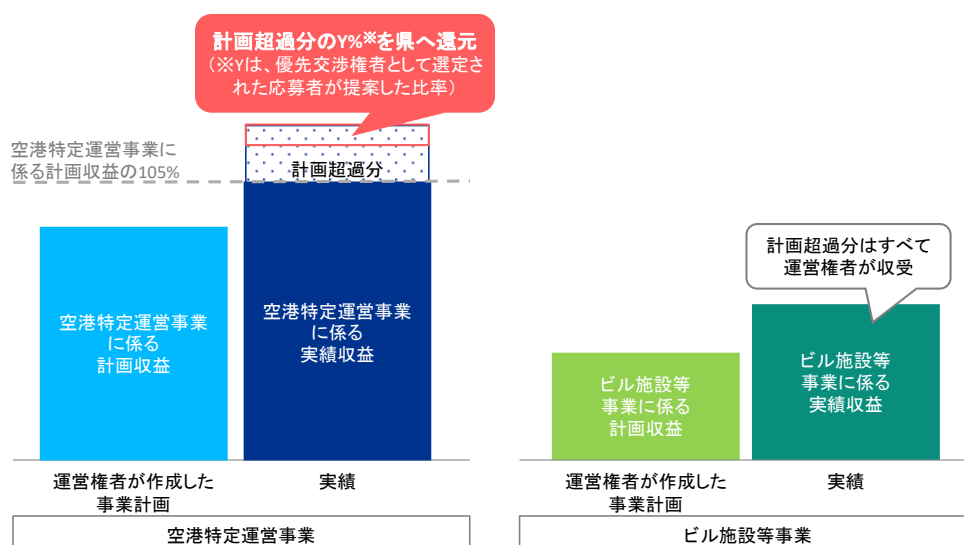


図 アップサイドシェアのイメージ (再掲)

#### 4. 「(11) 県から運営権者への職員の派遣」に関する事項【実施方針(案) p.31】

##### ■ 県からの職員の派遣を行わない理由

県は、第1期事業の当初事業期間において、第1期運営権者である鳥取空港ビル株式会社へ職員を派遣し、県の有する空港運営に関するノウハウを同社へ承継している。本事業の運営権者は、同社の株式を譲り受けることによって、特段の事情がない限り同社の従業員を引き継ぐことから、本事業では県からの職員派遣を行わない。

<sup>3</sup> 令和4年度 空港別収支(試算結果) (<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001593818.pdf>)を参考にしたものである。

<sup>4</sup> 現在、第1期運営権者は保安料を徴収していないが、本事業において保安料を徴収する場合には、これをアップサイドシェアの対象とする収益に含む想定である。

<sup>5</sup> 実施方針では、本実施方針(案)で示しているアップサイドシェアにおける「空港特定運営事業に係る収益」が指すものを明示する予定である。なお、保安料の取扱いについては、保安検査の実施主体・費用負担等に関する国の議論を踏まえて今後見直す場合がある。

## Ⅱ リスク分担の基本的な考え方に関する事項【実施方針（案）Ⅲ-2. 関連】

### 1. 「（1）航空需要の変動によって生じるリスク」に関する事項【実施方針（案）p. 45】

#### ■ 航空需要の変動に伴い増額した運営交付金の返済

運営権者の責めに帰さない事由によって航空需要の著しい変動が生じた場合、県及び運営権者で協議のうえ、県は、運営権者が想定しえなかった負担に対する支援を行うため、航空需要が回復するまでの間、運営交付金を増額する。ただし、これによって増額した運営交付金の2分の1（返済予定額）は、航空需要が回復した後、運営交付金を減額する形で運営権者が県へ返済するものとする。返済予定額の返済（翌事業年度以降における運営交付金の減額）条件については、当該増額措置を行う必要がなくなった事業年度以降において、県と運営権者で協議のうえ決定する想定である。また、返済時期についても、当該協議の結果に従うものとし、当該増額措置の終了後速やかに返済を求めるものではない。



#### 【平時のイメージ】



#### 【事業期間2年目及び3年目で航空需要が著しく減少した時のイメージ】



図 ・ 返済予定額（増額した運営交付金の2分の1）の返済イメージ

### 2. 「（4）契約不適合責任」に関する事項【実施方針（案）p. 46】

#### ■ 契約不適合責任の期間の考え方

本事業では、運営権設定対象施設について、事業開始日以降1年を経過するまでの期間に実施契約に定める一定の契約不適合が発見された場合、県は、実施契約の定めに基づき、当該契約不適合によって運営権者に生じた損失を補償することとしている。

これに加え、第1期事業では、第1期運営権者によって要求水準を充足した維持管理が実

施されているとともに、その履行状況について県がモニタリングを行っている。また、この状況は本事業における運営権者への運営権設定対象施設引渡し時まで継続されることから、契約不適合状態での引渡しが行われるリスクは低いものと想定される。本事業では、令和8年度春に実施契約の締結、令和9年4月1日に事業開始を予定しており、第1期運営権者からの引継ぎ期間は約1年となる見込みである。運営権者は、当該引継ぎ期間においても契約不適合の有無を自ら確認できることから、本事業の実施契約に基づく契約不適合責任の追及可能期間1年と当該引継ぎ期間1年をあわせて約2年間、契約不適合の有無を自ら確認し、必要に応じて修補請求等の対応を行うことができる。