

株式会社民間資金等活用事業推進機構
提供資料

福岡空港の民間委託について

- I. 当機構の概要と役割期待
- II. 福岡空港について

2014年2月6日



民間資金等活用事業推進機構

Private Finance Initiative Promotion Corporation of Japan

I-1 当機構の概要と役割期待 「設立経緯」

日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)

コンセッション方式の対象拡大

- 空港、上下水道、道路を始めとする公共施設について、公共による管理から、民間事業者による経営へと転換することにより、サービスの向上や公共施設を活用した新しい価値を生み出す経営手法である公共施設等運営権制度(コンセッション)の導入を推進する。

多様な手法の活用

- 収益施設や公的不動産の活用、民間都市開発との連携などにより、民間資金等を最大限に活かして既存施設の更新等の投資を可能とするような手法を積極的に推進する。
- 特に、上部空間の利用等により首都高速道路の老朽化対策を民間都市開発と一体的に行うなど、都市と高速道路の一体的な再生にPPP事業の活用を推進する。

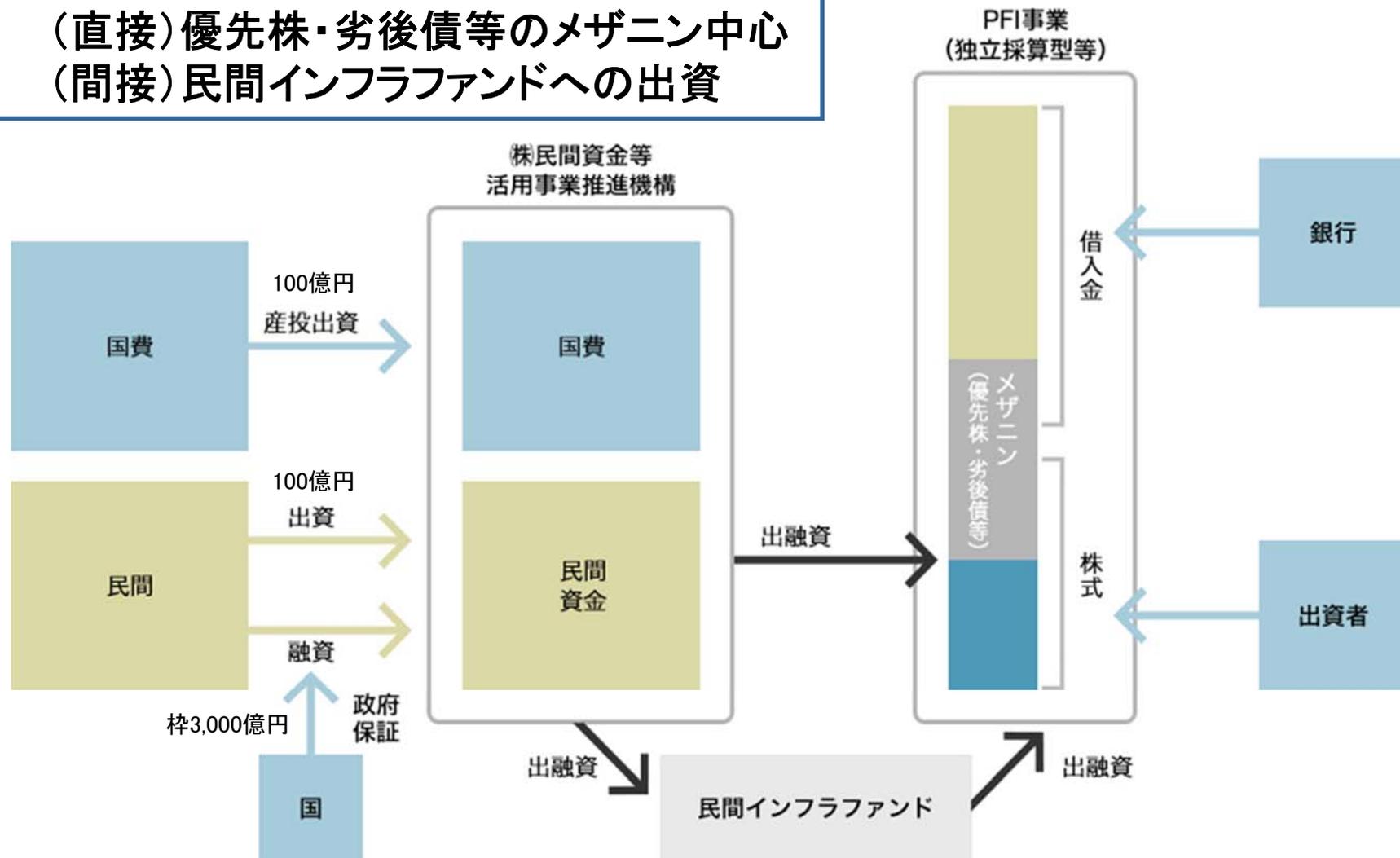
(株)民間資金等活用事業推進機構の創設

- (株)民間資金等活用事業推進機構(官民連携インフラファンド)を設立し、利用料金収入により資金回収を行う独立採算型PFI事業に対し、国の資金を呼び水として、民間資金の導入を促進し、インフラ投資市場を育成することにより、財政負担の縮減や民間の事業機会の創出を図る

I-2 当機構の概要と役割期待 「業務概要(概念図)」

➤ 対象事業:独立採算型または混合型のPFI事業

➤ 業務内容:出融資
 (直接)優先株・劣後債等のメザニン中心
 (間接)民間インフラファンドへの出資

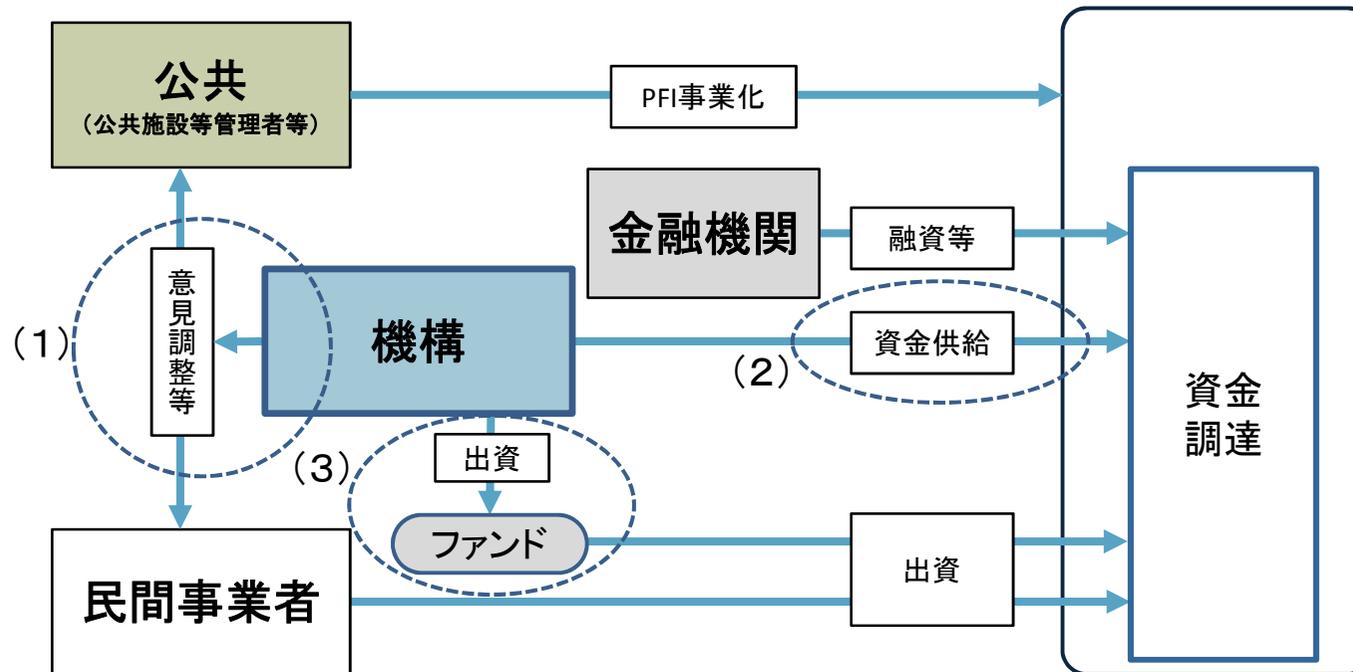
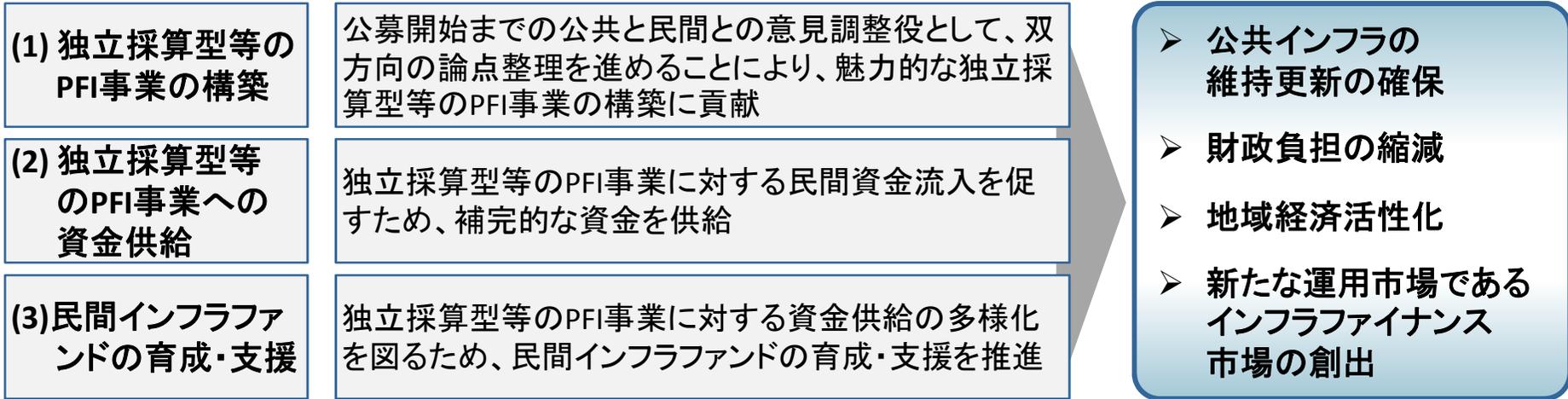


I-3 当機構の概要と役割期待 「会社概要」

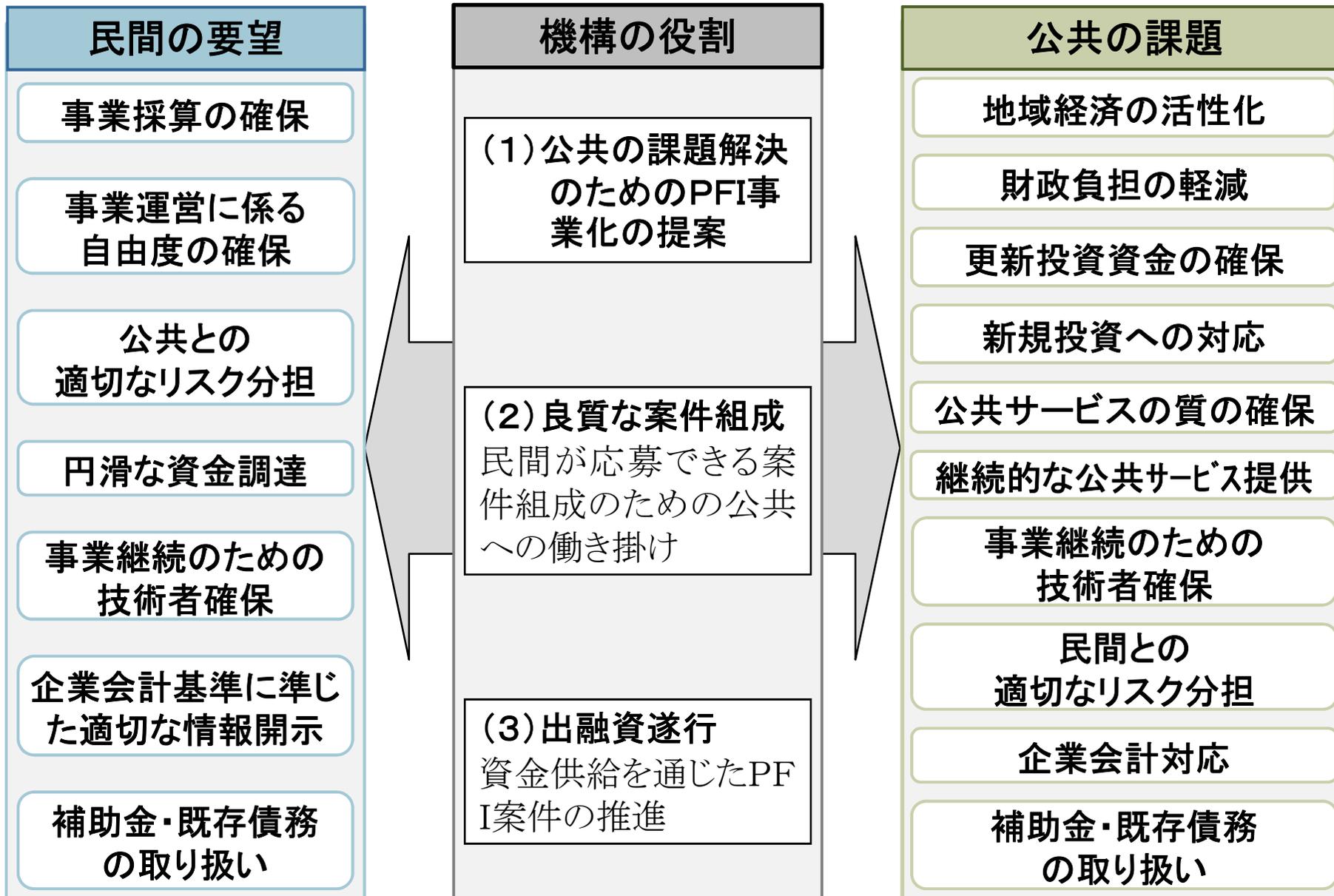
概要		役員構成	
名称	(株)民間資金等活用事業推進機構 Private Finance Initiative Promotion Corporation of Japan (略称PFIPCJ)	代表取締役社長	渡 文明
		専務取締役	半田 容章
		社外取締役	松田 修一
設立	平成25年10月7日	社外取締役	上村 多恵子
根拠法	民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(平成11年法律第117号)	社外取締役	大垣 尚司
		社外取締役	赤羽 貴
本店所在地	東京都千代田区大手町1丁目6番1号 大手町ビル8F	監査役	奥野 善彦
資本金	100億円 (政府100億円、民間100億円)		
株主	71株主(平成26年1月現在)		
役員数	20名(平成26年1月現在)		

北海道から
沖縄まで
日本全国各地
からの出資

I-4 当機構の概要と役割期待「全体像」



I-5 当機構の概要と役割期待 「独立採算型等PFIの構築と推進」



Ⅱ-1 福岡空港について「運営検討の課題」

【今次検討の評価軸】 地域の重要な公共交通インフラの機能強化を通じた
福岡県・九州の地域経済活性化への貢献

福岡空港の主な特徴

- ① 九州の空の玄関口として国内有数の空港
- ② 高い新規就航ニーズ
- ③ 福岡中心市街地に近接
- ④ 容量の限界に達している離着陸状況



福岡空港の機能強化

国内外の来訪者数増大

地域経済活性化への貢献
期待可能

離着陸容量拡大のための
設備投資は必然



福岡空港を取り巻く外部環境

- ① 国の厳しい財政状況
- ② 不可避である国内・地域人口の減少
- ③ 環境(騒音)対策費負担の存在
- ④ 近時、高騰する建設費用



検討課題

- 就航路線のポートフォリオ・マネジメント
- 費用対効果の高い設備投資計画策定
- 国・自治体・民間のリスク分担の在り方
- 設備投資資金の調達方法

Ⅱ-2 福岡空港について「就航路線・新規就航ニーズ」

◆ 九州・福岡県の空の玄関口として国内有数の空港

- ・国内就航路線:国内主要都市とを結ぶ全国ネットワークを形成、26路線(400便/日)
- ・国際定期路線:アジアを中心とする主要都市に18路線(412便/週)

◆ 高い新規就航ニーズ

- ・2013年4月にオランダ航空アムステルダム便が新規就航



Ⅱ-3 福岡空港について「立地・離着陸状況」

立地 = 福岡中心市街地に近接

【長所】

福岡県・九州の空の玄関口として
最適な立地

【短所】

- ・敷地拡張余力は極めて限定的
- ・実質運用時間の延長も極めて限定的
- ・環境(騒音)対策費負担

離着陸状況 = 容量の限界に到達

福岡空港の1滑走路当たりの着陸間隔(分) = 4.1分
⇒ 同等規模以上の国内空港の中でも圧倒的に短い状況

	福岡空港	羽田空港	新千歳空港	那覇空港	関西空港
平成24年度 年間着陸回数(回)	79,194	194,865	63,575	73,305	64,365
実質運用時間(時間)	15	24	24	24	24
滑走路本数(本)	1	4	2	1	2
1滑走路当たり着陸間隔(分)	4.1	10.8	16.5	7.2	16.3

「豊富な就航路線・高い新規就航ニーズ」「限界的な離着陸状況」
⇒ 就航路線のポートフォリオマネジメントが重要に

Ⅱ-4 福岡空港について「設備投資計画__スケジュールと投資額」

国関係分:  
 エプロン改良、構内道路整備、駐車場
 集約整備等/滑走路増設

空ビル関係分: 
 空港ビルセットバック、第1・2ター
 ミナルビル建替え



平行誘導路二重化(2012~2020年): 工事期間約8年



2013年12
 月-14年6
 月駐車場
 接続部整
 備工事

2014年11月 ターミナルビル実施設計完了
 第1.2ターミナルセットバック等工事
 15年4月 ターミナルビル本体工事着工
 19年3月 ターミナルビル完工

設備投資額 **380億円**
 (出所)新聞報道

2012年-20年 エプロン改良、構内道路整備、駐車場集約整備

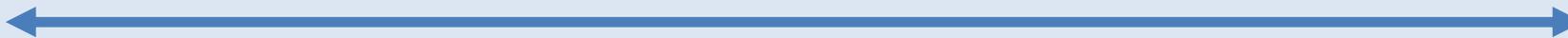
2012-15年 環境アセスメント

滑走路増設工事(約7年)※1 ※2

※1) 国は2015年度の着工を目指す。
 ※2) その他、用地買収、埋蔵文化財調査等の期間が必要

設備投資額 **1,800億円**
 (出所)福岡空港運営検討協議会資料

滑走路増設(2012~2022年): 工事期間約10年半



Ⅱ-5 福岡空港について「魅力向上策・採算等の検討について」

設備投資額合計2,180億円（平行誘導路二重化、滑走路増設合計）

運営権対価（概算）＝EBITDA（税引・利払・償却前営業損益）の10～15倍

上記設備投資計画実行後の離着陸回数増加率 ＝ 26%

加えて、近時、建設費用は高騰

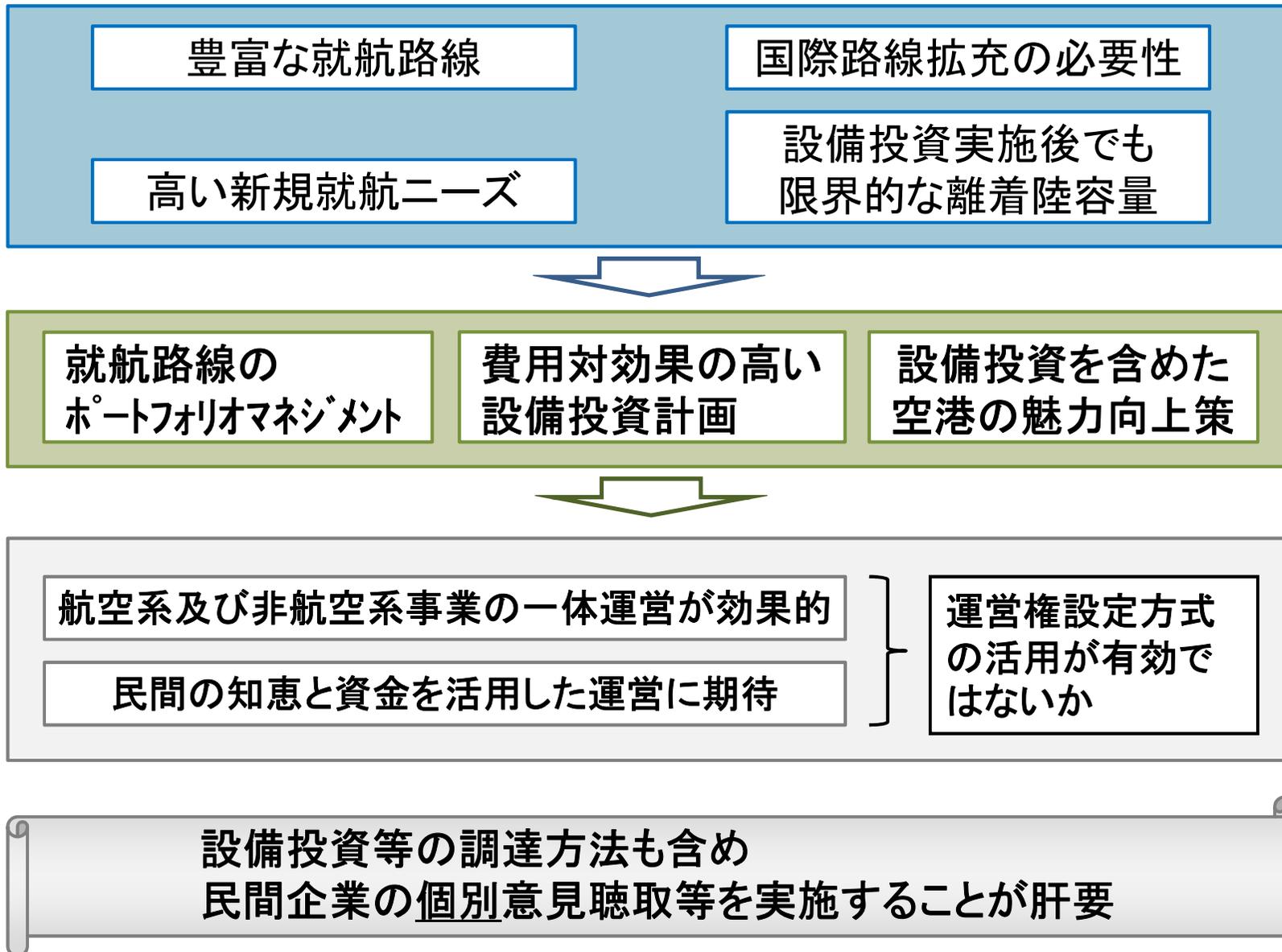


設備投資金額の再見積りが待たれるところ

費用対効果の高い設備投資計画の再策定は可能？

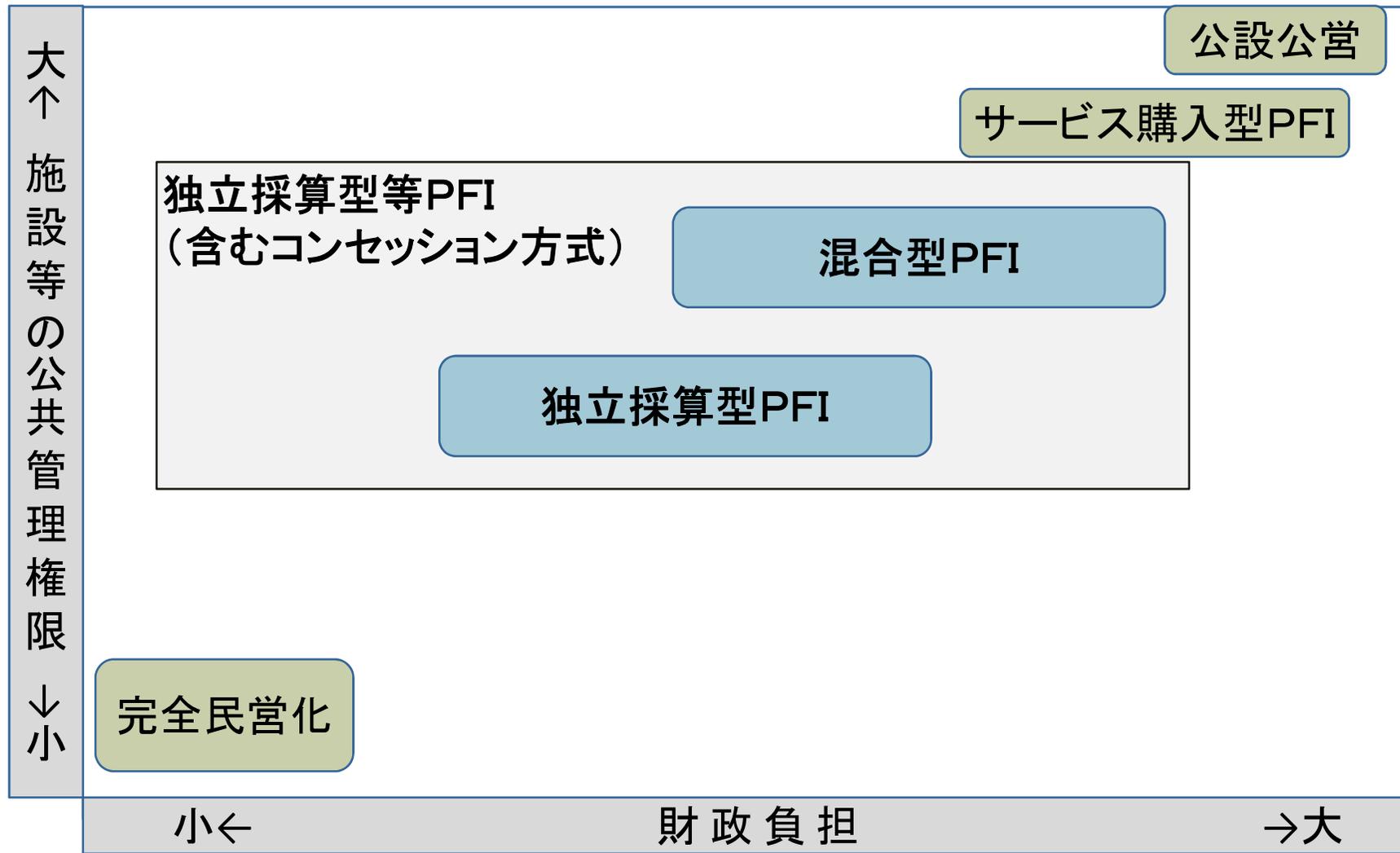
福岡空港の魅力向上策が求められるところ

II-6 福岡空港について「民間委託について」



(参考) 独立採算型等PFI事業 「民営化手法における位置付け」

【公共施設等の運営】



ご留意事項

本資料中の事項は参考資料として使用されることのみを想定されております。また、弊社は本資料により、貴社に対し何らの義務を負うものではございませんので、ご留意ください。

本資料に記載されている内容について、その内容の正確性、完全性、合理性及び妥当性（作成日現在におけると将来におけるとを問いません。）について、弊社及びその他の関係者は何らの表明又は保証を行うものではなく、本資料記載の情報の不正確性又は不完全性について、一切の責任を負うものではありません。本件の条件その他の内容、検討結果については、貴社におかれまして、独自に法務・税務・会計顧問等にご確認のうえ、ご審査・ご判断頂きますようお願い申し上げます。

本資料における弊社からの提案を貴社が採用されない場合であっても、弊社との他のお取引について貴社が不利益な取扱いを受けることはございませんし、弊社は本資料における提案を貴社が採用されることを貴社との他のお取引の条件とすることはございません。

また、本資料に含まれている情報について、弊社の事前の書面による了解なしに、その全部又は一部を他者に対して開示せず、その取扱いについて十分にご留意ください。

お問い合わせ先

東京都千代田区大手町1-6-1 大手町ビル 8階
株式会社 民間資金等活用事業推進機構
電話(代表):03-6256-0071