

南紀白浜空港における民営化と 空港を中心とした活性化の 取り組みについて

和歌山県 県土整備部 港湾空港局 港湾空港振興課 主査 ほそかわ ひろゆき 細川 裕之

1. はじめに

南紀白浜空港は、和歌山県白浜町に位置し、本県における空の玄関口として昭和43年に開港しました。以来、南紀白浜と東京（羽田）を結ぶアクセス拠点として、大きな役割を果たしてきました。

平成8年には、1,800mの滑走路を備える空港として新たに空港を開港し、東京便のジェット化により利便性が飛躍的に向上しました。さらに、平成12年には、就航機材の大型化や海外チャーター便に対応する目的で、滑走路を2,000mに延長しました。平成30年には開港50周年を迎え、現在は、南紀白浜と東京（羽田）を結ぶ定期便が1日3往復計6便運航しています。

本空港は、平成31年4月1日より、コンセッション方式による空港運営事業を開始しました。運営事業者は、(株)南紀白浜エアポートです。本空港は赤字の解消が難しいことから、運営権対価は0円、10年間の事業期間にサービス購入料として24.5億円を県が運営権者に支払う形となり、混合型コンセッションとなります。

2. 民営化検討の経緯及び事業者の公募について

本空港の近隣には、高野山や熊野古道に代表される世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」、ラムサール条約湿地に登録された串本の海、山・川・海にある多数の素晴らしい温泉、中国以外では世界最多のパンダ、全国で6番目に多い国宝・重要文化財、南紀熊野ジオパークなど、多彩な観光資源があり、昨今ではインバウンド需要の高まりにより、外国人観光客が増加傾向にあります。また、豊かな自然を背景とし、梅やみかんなどの果樹、海産物等の食材の宝庫となっています。加えて、南紀白浜エリアではIT企業の誘致も進められています。

このような豊富な観光資源や新たな企業誘致の取り組みなどを背景に、民間事業者の自由な発想に基づく機動的で柔軟な空港運営による、空港を中心とした交流人口の拡大及び紀南地方の活性化の実現を目的として、空港運営事業の民間運営に向けて舵を切ることとしました。公募の開始から空港運営事業の開始までのスケジュールは、表1のとおりです。

運営事業者の選定においては、基本的な空港運営に係る事業手法や経営計画の審査はもとより、空港を中心とした交流人口の拡大及び紀南地域の

表-1 公募開始から空港運営事業開始までのスケジュール

スケジュール	内容
平成29年	
11月21日	本募集要項の公表
12月4日	募集要項に関する説明会・現地見学会の実施
11月21日～12月8日	募集要項に関する意見・質問の受付
12月22日	募集要項に関する意見・質問の回答
平成30年	
1月5日	第一次審査書類の提出期限
1月17日	第一次審査
1～3月	競争的対話等の実施
5月1日	第二次審査書類の提出期限
5月11日	第二次審査優先交渉権者の選定
5月28日	優先交渉権者との間で基本協定の締結 優先交渉権者が特別目的会社（SPC）を設立
6月	運営権の設定
7月25日	公共施設等運営権実施契約の締結
10月1日	SPCが第三セクターの南紀白浜空港ビル(株)を完全子会社化 空港ビル施設運営事業開始
平成31年	
4月1日	空港運営事業開始

活性化を実現するうえで解決すべき下記の課題について、どのように取り組むのか事業提案をいただき、その内容について審査をしました。

(1) チャーター便を含む航空ネットワークの拡充

顧客志向に立脚した機動的で柔軟な空港運営により、空港の重要な顧客であるエアラインの利便性向上を図り、新たな航空需要の創出が期待されるLCC（Low Cost Carrier：格安航空会社）の就航や既存のエアラインの就航路線の維持・拡充、国際線チャーター便の就航を図るとともに、旅客の利便性及び満足度の向上と航空旅客数の増大に向け、どのように取り組むのか。

(2) 国際線受入機能を有したターミナルの配置計画の提案

本空港での国際線チャーター便の受入は、国内定期便の隙間時間での対応となるため、発着可能

時間が制限されていることに加え、CIQ（Customs 税関、Immigration 出入国管理、Quarantine 検疫）施設等の国際線受入機能の不足が航空路線誘致の際の障壁となっている。今後、国際線受入機能を有するターミナルを建設するにあたり、CIQ 施設等の設置を含めたターミナルの配置計画について、どのように考えるのか。

(3) 県財政の効率化

これまで、本空港は運営等について大幅な支出超過となっている。

航空機の運航や旅客の利用に支障が生じることのないよう、空港基本施設等及びターミナルビル等の運営等を適切に行い、航空会社及び利用者が安心して空港を利用できるサービス水準を維持するなど、空港運営等を継続的に安定して行う体制を確保しつつ、民間事業者の経営ノウハウや経営規律を導入し、空港基本施設等とターミナルビルの一体運営などによるコスト圧縮や、ターミナルビルにおける収入の増加等により、現在県が負担している赤字額をどの程度縮減することができるのか。

(4) ターミナルビル利用客の増加

本空港は、主に航空機利用者が利用する施設だが、全国有数の観光地に立地することから、観光客や地域周辺の人が集えるなど交流人口の増加や賑わい創出などによる新たな活用策について、どう取り組むのか。

3. 優先交渉権者の決定と運営権の設定

応募者からの提案内容について一次審査及び二次審査を実施し、(株)経営共創基盤、(株)みちのりホールディングス、(株)白浜館からなるコンソーシアムを優先交渉権者として決定しました。コンソーシアムからの主な提案内容については、以下のとおりです。

(1) 航空ネットワークの拡充

定期路線の機材大型化と新規路線の就航，チャーター便の誘致等による旅客数の増加を目指し，民間運営開始10年後（2028年度）において25万人，20年後に30万人にする。

(2) 国際線受入機能を有するターミナルビルの新設

国際線受入機能を有するターミナルビルについては，県が建設を行うこととし，CIQ施設等の設置を含めた配置計画の提案及びコンシェルジュスペースやダイニング，商業スペースの設置等による空港の賑わい創出についての提案がなされた。

(3) 運営に関する公共負担額

事業期間の10年間の公共負担額は24.5億円（上限を31億円として公募）。

その後，県と優先交渉権者との間で基本協定を締結したうえで，優先交渉権者が特別目的会社（SPC）として設立した（株）南紀白浜エアポートに，空港施設の運営権の設定を行うこととして，公共施設等運営権実施契約を締結しました。

4. 民営化後の事業の取り組み

（株）南紀白浜エアポートは，平成31年4月1日の空港運営事業開始に先立ち，ターミナルビルを運営する第三セクターの南紀白浜空港ビル（株）の発行済株式を買い取り，完全子会社化し，平成30年10月1日より空港ビル施設運営事業を開始しました。

これ以降，さまざまな事業を打ち出し，空港の利便向上及び航空需要の創出に向けた取り組みを実施していますので，その一部をご紹介します。

(1) 南紀白浜エリア「IoTおもてなしサービス」

NECなどと協力し，顔認証によるキャッシュレス決済の実証実験を実施。事前に顔写真やクレ

ジットカードの情報をシステム上に登録すれば，宿泊施設，飲食店，ビーチといったさまざまな施設を「顔パス」で利用できます。

(2) サイクリストにやさしい空港

ターミナルビルに空気入れとバイクラックを設置。自転車を航空機に搭載する場合，気圧の関係でタイヤの空気を抜く必要がありますが，空港に着いたら，すぐに自転車を組み立て，走り出すことができます。また，工具セットの貸出や，着替えスペースの確保も行っています。

(3) 空港のバスターミナル化

空港からの二次交通の充実は，利用促進を行ううえで大きな課題でしたが，それを改善すべく，平成31年4月1日から，白浜から東京，大阪，京都方面を結ぶ高速バスが空港に乗り入れを開始しました。さらに，県南部の串本町，那智勝浦町，新宮市と空港を結ぶバス路線が同年4月27日から運行を開始しました。南紀白浜空港は駐車場が無料ですので，この利便性を活かし「パーク&バスライド」を実施し，空港を交通ハブとする取り組みを進めています。

また，地元鉄道会社，バス会社と連携協定を締結し，互いの接続を改善するなどの取り組みも開始しています。

5. 定期便における好調な搭乗実績と機材の大型化

現在，本空港においては，南紀白浜と東京（羽田）を結ぶ定期便が1日3往復計6便運航していますが，平成30年度の南紀白浜空港の搭乗者数は16万1,570人，平均搭乗率は78.3%を記録し，ともに開港以来過去最高の数字を記録しました。

背景には，本県への堅調な観光需要に加え，近年のIT企業の進出，近畿自動車道の全線事業化や小型ロケット発射場建設決定など，大規模プロジェクトが活性化し，ビジネス需要が急増したことが挙げられます。

