

第2期鳥取県営鳥取空港 特定運営事業等 募集要項等に関する説明会 説明資料

令和7年2月18日

鳥取県

本説明会の位置付け

時期	内容
令和5年11月27日～令和6年2月29日	マーケットサウンディング
令和6年4月17日	実施方針の策定の見通し
令和6年8月1日	実施方針の公表
令和6年8月28日	実施方針に関する説明会の開催
令和7年2月3日	特定事業の選定・公表 募集要項等の公表
令和7年2月18日	募集要項等に関する説明会の開催 (場所:とりぎん文化会館)
令和7年2月26日～2月28日	募集要項等に関する質問受付(第1回) (2月25日(火)～27日(木) 空港施設見学会)
令和7年3月26日～3月28日	募集要項等に関する質問受付(第2回)
令和7年4月11日	募集要項等に関する質問への回答開示 開示資料に関する誓約書等の提出期限
令和7年4月25日	第一次審査資料(参加表明書を含む)の提出期限
令和7年5月頃	第一次審査結果の通知
令和7年5月～8月頃	競争的対話等の実施
令和7年8月頃	第二次審査資料の提出期限
令和7年10月頃	優先交渉権者の選定
令和7年10月頃	基本協定の締結
令和8年2月頃	運営権設定及び債務負担行為に係る議会への附議
令和8年3月頃	運営権の設定
令和8年4月頃	実施契約の締結 行政財産等使用貸借契約等の締結
令和9年4月1日	第2期コンセッション事業開始

実施方針からの更新点(募集要項)、
優先交渉権者選定基準を中心に説明

1 鳥取空港の概要

- 1.1 空港施設の概要
- 1.2 鳥取空港平面図
- 1.3 空港周辺図
- 1.4 鳥取空港の沿革と就航状況等
 - 1.4.1 鳥取空港の沿革と定期便就航状況
 - 1.4.2 空港利用促進に関する取組(羽田線5便化)【新】
- 1.5 空港の利用状況
 - 1.5.1 国内線乗降客数及び一般来場者数
 - 1.5.2 チャーター便の実績

5

3 鳥取空港が目指すべき今後の方向性【新】

- 3.1 鳥取空港が目指すべき今後の方向性
- 3.2 目指すべき今後の方向性に関するキーワード
- 3.3 第2期事業の目的及び前提条件
- 3.4 今後の方向性を実現するための第2期事業の特徴
- 3.5 県内2空港の現状と誘客戦略(令和7年1月)

25

26

27

28

29

30

2 鳥取県及び現運営権者が実施している事業

- 2.1 第1期事業の基本情報
- 2.2 現運営権者の収支状況
- 2.3 空港活性化の取組
- 2.4 二次交通への取組
- 2.5 地域の賑わい・観光誘客の取組
- 2.6 空港脱炭素化への取組
- 2.7 DXへの取組
- 2.8 安全性向上に対する取組
- 2.9 運営権者に対する支援に係る取組

14

15

16

17

18

20

21

22

23

24

【新】:実施方針に関する説明会資料からの追加点

【更新】:実施方針に関する説明会資料からの主な更新点

4 募集要項の概要

• 4.1 本事業の特徴	31
• 4.2 実施方針からの更新点【新】	32
• 4.3 本事業の概要	33
• 4.3.1 本事業の目的及び前提条件	46
• 4.3.2 事業期間及び事業方式	46
• 4.3.3 事業範囲	47
• 4.3.4 県が実施する事業・業務	48
• 4.3.5 利用料金の設定・収受	50
• 4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援等	51
(ア)定額交付分【更新】	53
(イ)除雪支援費【更新】	54
(ウ)グリーンエネルギー利用促進等支援費【更新】	57
(エ)アップサイドシェア【更新】	59
(オ)航空需要の変動リスクが生じた場合の取扱い【更新】	61
• 4.3.7 更新投資等	62
• 4.3.8 計画及び報告／県から運営権者への職員の派遣	63
• 4.3.9 運営権等の対価	65
• 4.3.10 県と運営権者のリスク分担【更新】	66
• 4.3.11 事業の継続が困難となった場合の措置	67
• 4.3.12 応募者の参加資格要件	71
• 4.3.13 応募の無効【新】	72
• 4.4 今後予定している事業	73
• 4.4.1 滑走路端安全区域 (RESA) 拡張工事	74
• 4.4.2 航空灯火のLED化工事	74
• 4.4.3 進入灯橋梁 (橋脚) の修繕【新】	75
	76

5 優先交渉権者選定基準の概要【新】

• 5.1 優先交渉権者選定の体制	77
• 5.2 優先交渉権者選定の流れ	78
• 5.2.1 選定基準作成～第一次審査	79
• 5.2.2 第二次審査	80
• 5.3 優先交渉権者選定に係る審査方式等	81
• 5.3.1 優先交渉権者選定に係る審査方式等について	81
• 5.3.2 第二次審査における提案内容及び配点	82
• 5.3.3 第一次審査における提案内容及び配点	86
• 5.3.4 F 公共負担額・運営権対価の採点方式の考え方	88
• 5.3.5 提案審査書類作成上の留意点	89
(【再掲】鳥取空港が目指すべき今後の方向性)	

6 今後のスケジュール等

• 6.1 事業開始に向けた想定スケジュール(予定)【更新】	94
• 6.2 守秘義務対象の開示資料の開示【新】	95
• 6.3 空港施設見学会の開催【新】	96
• 6.4 募集要項等に関する質問の受付【新】	97
	98

1

鳥取空港の概要

1.1 空港施設の概要

鳥取空港の概要

空港施設の概要	
設置者	鳥取県
種類	地方管理空港
所在地	鳥取県鳥取市賀露町及び湖山町
敷地面積	107.3ha（告示面積：1,072,700㎡）
着陸帯	2,120m×300m(C級)
滑走路	2,000m×45m 単車輪荷重30t、アスファルトコンクリート舗装
誘導路	190m×30m、52m×9m、146.5m×8m アスファルトコンクリート舗装
エプロン	ウェストエプロン 18,480㎡ （中型ジェット機3バース、セメントコンクリート舗装） スモールエプロン 4,188㎡ （単発機5バース、双発機3バース、アスファルトコンクリート舗装） イーストエプロン 1,958㎡ （中型ヘリ2バース、アスファルトコンクリート舗装）
照明施設	CAT-1 PALS航空灯火等一式
運用時間	7:00～21:30(14.5時間)
駐車台数 ^{*1}	900台(第1駐車場787台、第2駐車場48台、第3駐車場65台)及び臨時駐車場21台

注記:

*1 現在、駐車料金は無料である。

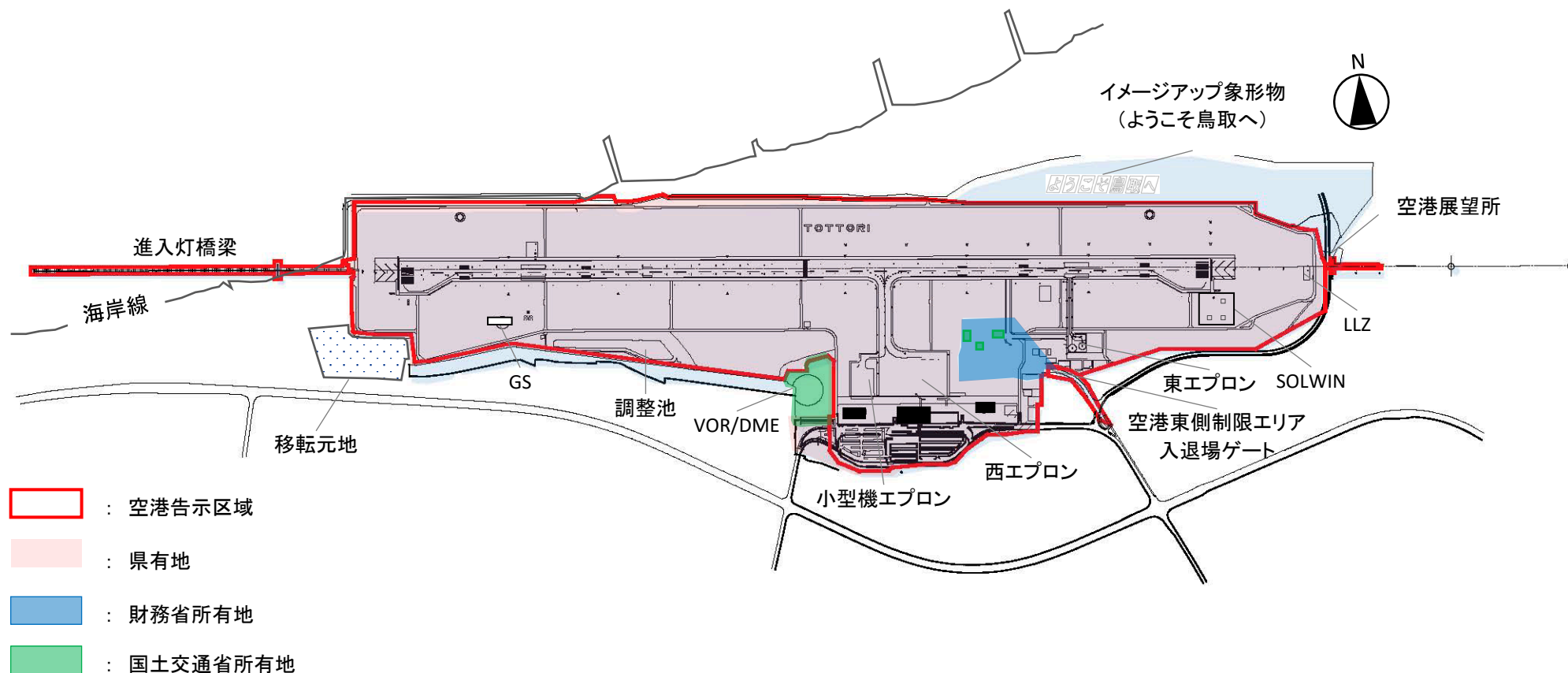
*2 空港展望所は運営交付金を基に鳥取空港ビル㈱が設置したものである。第2期鳥取県営鳥取空港特定運営事業等(以下「第2期事業」という。)では、鳥取県が鳥取空港ビル㈱から当施設の引き渡しを受けた後に設置者となり、運営権設定施設とする予定である。

出典：鳥取県営鳥取空港特定運営事業等 要求水準書 令和5年3月16日 改訂、鳥取空港供用規程から作成

空港施設の土地所有者と設置者					
管理者	施設	土地所有者	設置者	運営権設定施設(現在)	
県	着陸帯・滑走路・誘導路・エプロン	県	県	○	
	消防車庫	県、財務省	県	○	
	電源局舎・航空灯火・灯火整備棟	県	県	○	
	航空障害灯	民間	県	○	
	国際会館	県	県	○	
	除雪車庫	県	県	○	
	空港展望所 ^{*2}	県	鳥取空港ビル㈱	○	
	第1駐車場・第2駐車場・臨時駐車場・構内道路	県	県	○	
	第3駐車場	国土交通省	県	○	
	SOLWIN(低層風情報提供システム)	県	県	○	
	調整池	県	県	○	
	鳥取空港ビル㈱	国内線ターミナルビル施設	県	鳥取空港ビル㈱	—
		貨物ビル施設	県	鳥取空港ビル㈱	—
国土交通省	管制塔(航空局庁舎)	県	国土交通省	—	
	LLZ(ローカライザー)	県	国土交通省	—	
	GS(グライドスロープ)	県	国土交通省	—	
	VOR/DME(ポルデメ)	国土交通省	国土交通省	—	
気象庁	気象施設	県	気象庁	—	
ANA	給油施設	県、財務省	ANA	—	
県(消防防災課)	消防航空センター	県	県(消防防災課)	—	
鳥取県警察	県警航空隊	県	鳥取県警察	—	
県(企業局)	太陽光発電施設	県	県(企業局)	—	

1.2 鳥取空港平面図

鳥取空港平面図



注記:

鳥取空港はRESA拡張工事を予定しており、RESA用地については、鳥取市有地及び賀露町自治会共有地が含まれていることから、県が当該土地を令和6年3月までに取得する予定である。RESA拡張工事については、4.4 今後予定している事業参照。

出典:鳥取県営鳥取空港特定運営事業等 要求水準書 令和5年3月16日 改訂から作成

1.3 空港周辺図(2/2)

鳥取空港 周辺図(続き)

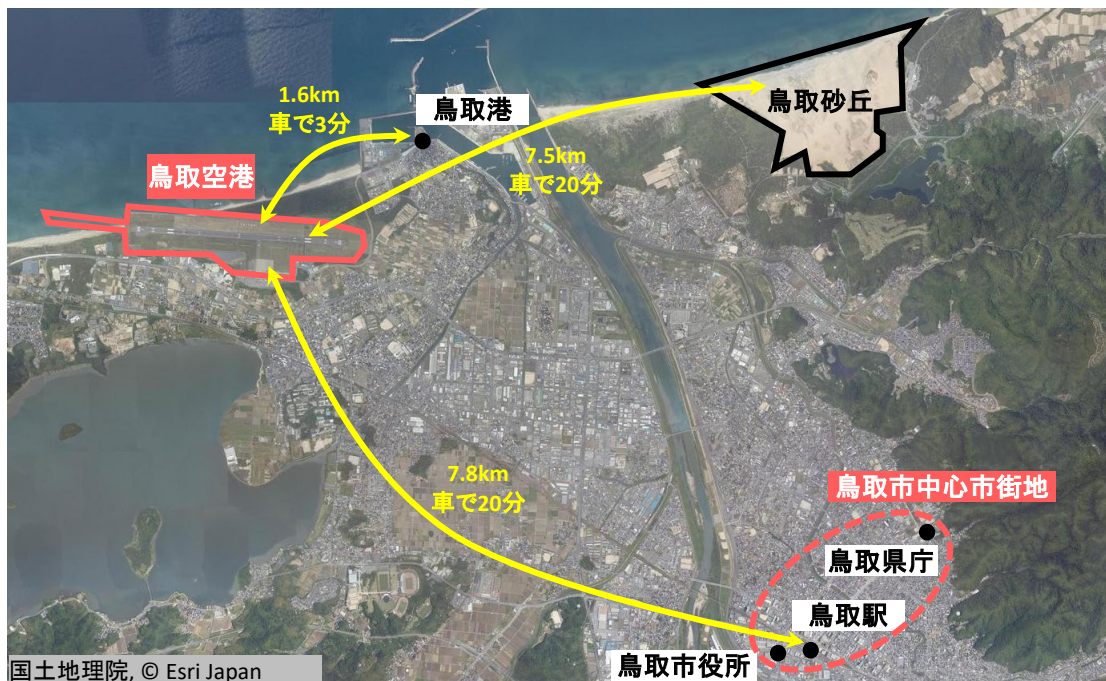
鳥取空港の対象圏域

鳥取空港は、鳥取県中部の倉吉市から、兵庫県北部の豊岡市までの地域を主な対象圏域とする。

その中でも、古くから歴史や文化、生活圏を共有してきた鳥取県東部の1市4町(鳥取市、岩美町、若桜町、智頭町、八頭町)と兵庫県北但西部の2町(香美町、新温泉町)は「因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏*1」を形成し、地域経済の活性化に取り組んでいるところ、鳥取空港は当該圏域における交通拠点として重要な役割を担っている。

鳥取空港と周辺主要施設・エリアの位置関係

- 鳥取港まで1.6km 車で約3分
- 鳥取砂丘まで7.5km 車で約20分
- 鳥取市中心市街地まで7.8km 車で約20分



注記:

*1 地域に伝播する歴史文化遺産である「麒麟獅子舞」にちなんで、当該地域を「麒麟のまち」と呼ぶ。

出典: 一般社団法人麒麟のまち観光局HP (<https://www.kirinnomachi.jp/org/about/>)、鳥取市鳥取駅周辺再整備に係るサウンディング調査説明資料 (<https://www.city.tottori.lg.jp/www/contents/1720056592395/files/R6jigyouseitumei.pdf>)を基に作成

1.4.1 鳥取空港の沿革と定期便就航状況

鳥取空港の沿革と定期便就航状況

主な沿革	
1967年(S42)7月	鳥取県営鳥取空港供用開始(1,200m×30m)
1972年(S47)3月	1,500m滑走路供用開始(1,500m×45m)
1973年(S48)5月	夜間照明施設供用開始
1985年(S60)7月	1,800m滑走路供用開始(1,800m×45m)ジェット機就航 国内線ターミナルビル施設及び貨物ビル施設開館
1990年(H2)7月	2,000m滑走路供用開始(2,000m×45m、ILS供用開始)
1995年(H7)4月	動物検疫・植物防疫指定空港となる
1996年(H8)4月	鳥取空港国際会館(現国際線ターミナル)開館
1998年(H10)2月	小型機エプロン供用開始
2015年(H27)3月	「鳥取砂丘コナン空港」愛称化スタート (名探偵コナン装飾開始)
2015年(H27)4月	リモート化(RAG)開始
2018年(H30)7月	コンセッション方式による運営開始 空港ターミナルビル一体化グラウンドオープン (国内線ターミナルビル施設と国際会館の増築、一体化)
2019年(R1)8月	低層風情報提供システム(SOLWIN)運用開始 (試験運用は2018年(H30)8月～)

定期便就航状況

	東京便	その他の定期便
1967年(S42)8月	米子-東京便の往路のみ鳥取空港に寄航	
9月	一時休航	
12月	同便再開(週3回)	
1968年(S43)3月	米子-東京便の往復ともに鳥取空港寄航運航を開始(1往復/日)	
1969年(S44)5月	同便廃止	鳥取-大阪便就航(2往復/日)
1972年(S47)4月		鳥取-大阪便増便(2→3往復/日)
1979年(S54)8月	鳥取-東京直行便の就航(1往復/日)	
1980年(S55)4月	増便(1往復/日+週3日1往復/日)	
1981年(S56)4月	増便(1→2往復/日)	
1987年(S62)3月		鳥取-大阪便減便(3→1往復/日)
1990年(H2)12月	増便(2→3往復/日)	
1995年(H7)9月		鳥取-大阪便休止
1996年(H8)10月		鳥取-広島西便就航(2往復/日)
1997年(H9)10月		鳥取-広島西便増便(2→3往復/日)
2001年(H13)3月		鳥取-広島西便廃止
2003年(H15)4月		鳥取-名古屋便就航(1往復/日)
7月	増便(3→4往復/日)	
2006年(H18)7月		鳥取-名古屋便廃止
2014年(H26)3月	羽田空港発着枠政策コンテストによって2年間増便(5往復/日) →2029年(R11)3月まで継続中	

1.4.2 空港利用促進に関する取組(羽田線5便化)


国際定期便化及び鳥取-東京(羽田)線の5便化継続への取組

鳥取県は国際線定期便化を目標に、エアライン誘致を行っており、コロナ禍以前の令和元年には鳥取-台湾間の連続チャーター便が就航し、過去最多のチャーター便数を記録した。

令和5年度においても、平井知事のトップセールスもあり、コロナ禍後では初となる国際線チャーター便が10月に就航した。さらに、令和6年度(12月末時点)は、4月・11月・12月に国際線チャーター便が運航している。

また、羽田発着枠政策コンテストにおいて、コロナ禍における需要減少リスク等に対する取組として、鳥取県による着陸料の減免や懇話会の利用促進策等が評価され、令和7年3月29日までの鳥取-東京(羽田)線の5便化継続が決定していたところである。

そして、今般、「羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」において有識者による評価が行われた結果、令和11年3月24日までの5便化継続が決定した。これまで実施してきた利用促進等の取組に対して高い評価を得た結果であり、引き続き、地方航空ネットワークの維持・充実に資する取組を進めることとしている。


Press Release

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和7年1月21日
航空局航空事業課

羽田発着枠政策コンテストに係る取組の評価結果について

羽田＝鳥取、羽田＝石見、羽田＝山形、羽田＝大館能代、羽田＝三沢、羽田＝下地島の6路線について、4年間(令和11年3月24日まで)を前提として、羽田発着枠の期間を継続します。

令和6年12月6日に開催しました「羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」において、有識者による評価を行ったところ、下記いずれの対象路線についてもその取組に一定の効果があると認められたことから、4年間(令和11年3月24日まで)を前提として、現行の配分を継続することとしました。

なお、令和11年3月までの間、毎年、各路線における取組の進捗状況のモニタリングを行うこととします。

対象路線	空港	運航会社	1日当たりの計画便数
羽田＝鳥取路線	鳥取空港	ANA	5
羽田＝石見路線	石見空港	ANA	2
羽田＝山形路線	山形空港	JAL	2
羽田＝大館能代路線	大館能代空港	ANA	3
羽田＝三沢路線	三沢空港	JAL	4
羽田＝下地島路線	下地島空港	SKY	1

鳥取砂丘コナ空港における国際航空便の構想

- 令和5年秋、中華航空(台湾)による鳥取砂丘コナ空港インバウンドチャーターが就航
- コロナ前規模のチャーター便を誘致し、台湾定期便の就航につなげる

中華航空(台湾)

期間: 令和5年10月28日～11月5日の3往復
 区間: 台湾桃園国際空港～鳥取砂丘コナ空港
 機材: A321neo(180人乗り)
 旅行社: 鳳凰旅行社



<販促プロモーション>

- SNSでの県内紅葉スポット紹介、Youtubeによる観光スポットの動画公開など情報発信を強化
- 台湾チャーター便就航に合わせて空港での名探偵コナンの着ぐるみによるおもてなしや記念品等プレゼント

国際線の定期便化に向けて (過去最大規模の台湾連続チャーター便)

2019年、過去最多37往復の台湾連続チャーターが鳥取砂丘コナ空港に就航！
 全体の平均搭乗率87.9%！ 4,240人/年の観光客が来県！！

2019年(R1)チャーター便の状況

マンダリン航空(台中発)

期間: 9月4日～11月30日の水・土
 定員: 102人乗
 便数: 25便
 ⇒平均搭乗率 84.2%

チャイナエアライン(台北発)

期間: 11月15日～12月5日
 定員: 158人乗
 便数: 6便
 ⇒平均搭乗率 100%

エバー航空(台北発)

※定期便松山空港とのプログラムチャーター
 期間: 10月31日～11月17日
 定員: 184人乗
 便数: 6便
 ⇒平均搭乗率 87.5%

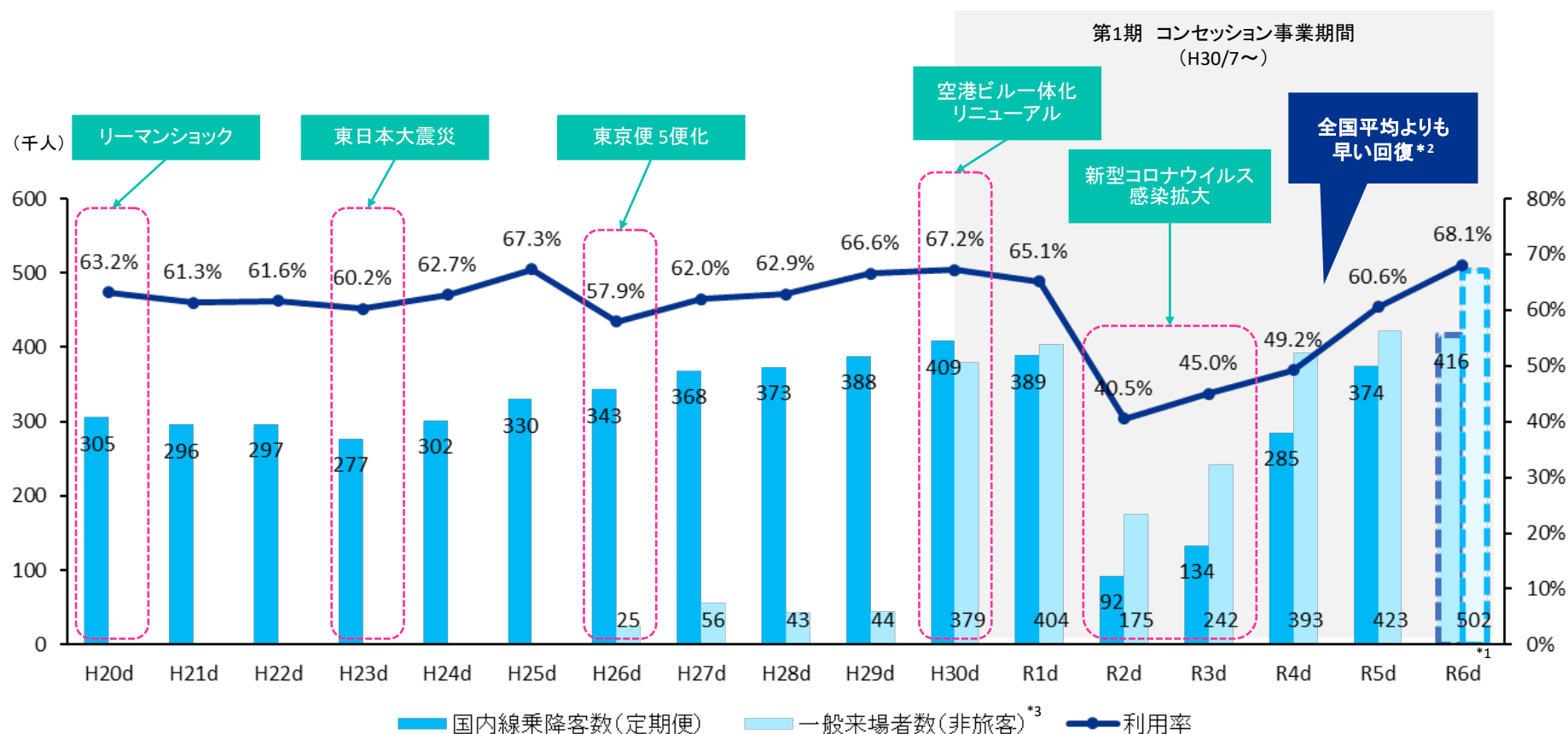




■Eポートセールス ■免税店開設 ■観光バス乗降場

1.5.1 国内線乗降客数及び一般来場者数

鳥取空港における国内線旅客数推移及び一般来場者数の推移



注記:

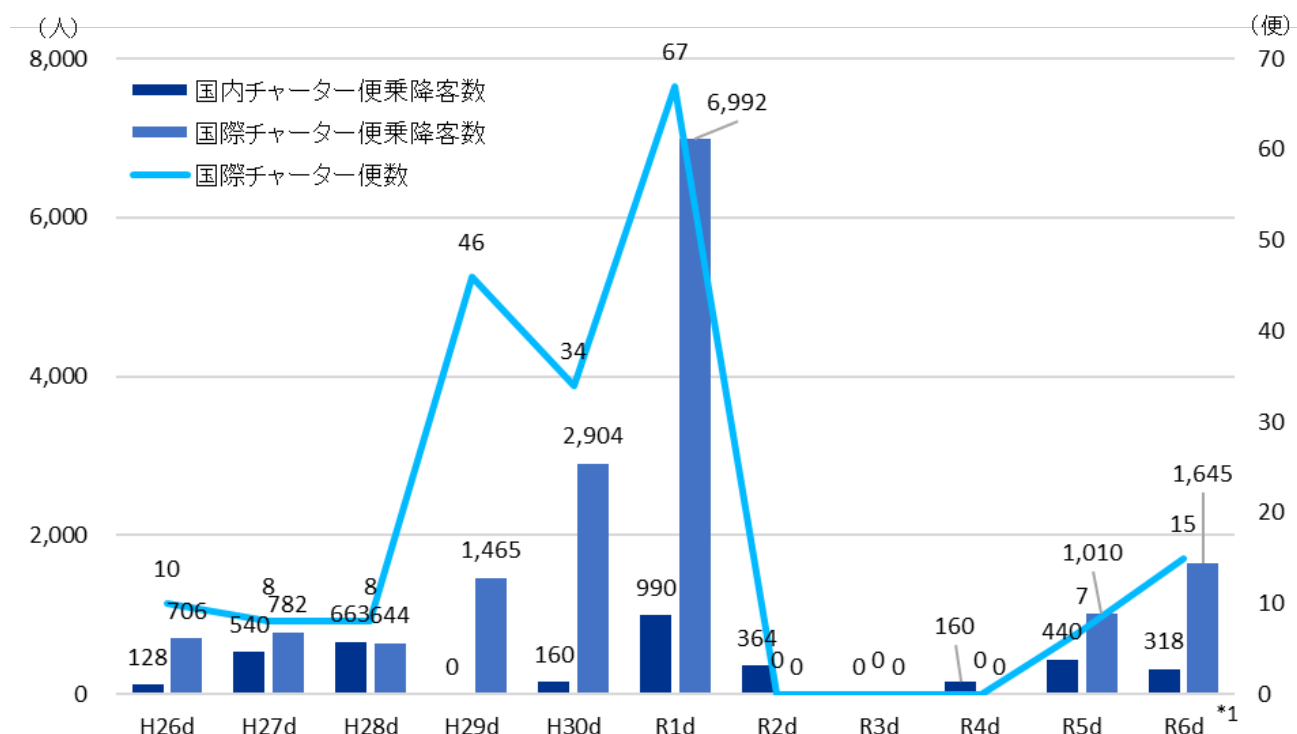
*1 令和6年度の国内定期便旅客数及び一般来場者数(非旅客)は、11月末時点の実績値がある。令和6年度の国内定期便旅客数及び一般来場者数(非旅客)の数字は、4月から11月までの実績(推移)を加味して推計(近似曲線推定)した値である。なお、平成25年度以前の一般来場者数(非旅客)のデータはない。

*2 ANAからの聞き取り情報に基づく

*3 平成25年度以前の一般来場者数(非旅客)のデータはない。

1.5.2 チャーター便の実績

鳥取空港におけるチャーター便の実績



注記:

*1 令和6年度は4月4日～12月1日の期間において、鳥取-台湾間の国際チャーター便が就航した(8往復)。令和6年度の国内チャーター便乗降客数、国際チャーター便乗降客数及び国際チャーター便数は12月末までの実績である。

国際チャーター便の路線実績
(平成26年度～令和6年度)

年度	国	都市	運航会社	便数	
平成26年度	中国	上海	中国東方航空	2	
	台湾	台中	マンダリン航空	4	
	ロシア	ウラジオストク	ヤクーツク航空	4	
平成27年度	台湾	台中	マンダリン航空	4	
		台南	チャイナエアライン	4	
平成28年度	台湾	台北	ファーイースタン航空	4	
	ロシア	ウラジオストク	ヤクーツク航空	4	
平成29年度	韓国	務安	コリアンエクスプレス	46	
平成30年度	韓国	務安	コリアンエクスプレス	14	
		台湾	台中	マンダリン航空	8
			台北	チャイナエアライン	12
令和元年度	台湾	台中	マンダリン航空	48	
		台北	チャイナエアライン	10	
			エバー航空	9	
令和5年度	台湾	台北	チャイナエアライン	7	
令和6年度	台湾	台北	チャイナエアライン	15	

鳥取県及び現運営権者が 実施している事業

2.1 第1期事業の基本情報

コンセッション導入の目的

- 県は鳥取砂丘コナン空港を観光・賑わい・ビジネスの拠点とする「空の駅」化に取り組んでおり、国内線ターミナルと国際線ターミナルを一体化し、鳥取空港と鳥取港の2つの港を1.6kmの道路(かっこ空港ロード)で繋ぎ、鳥取県東部の玄関口として賑わいづくりの拠点となる「ツインポート」化を進めている。
- 空港の管理を民間委託とすることで、民間のアイデア、経営ノウハウ、全国的なネットワークを活用したエアポートセールス(新規・臨時航空路線の誘致、観光誘致)、空港の更なる魅力向上や賑わい創出、県の政策との融合が可能になる。
- それらの効果によって、「空の駅」化、「ツインポート」化の推進がさらに加速され、鳥取県東部・中部・但馬地域の観光や地域経済の活性化が促進されることを期待しているものである。

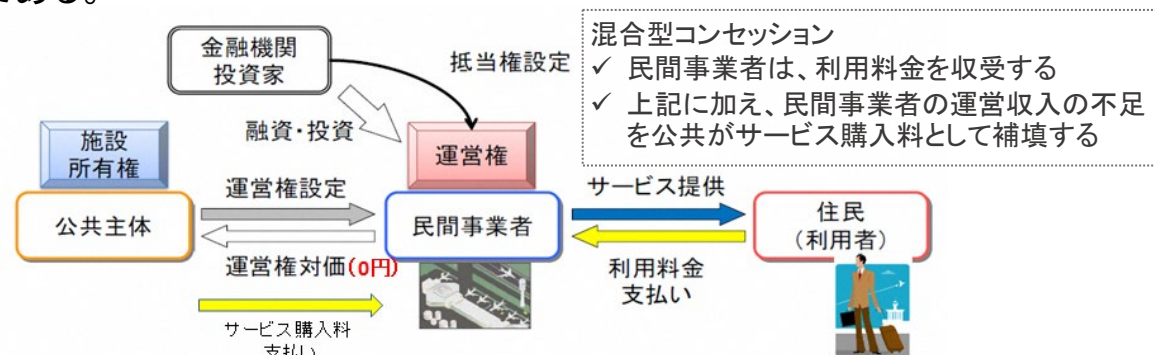
事業期間

【当初】2018(平成30)年7月から
2024(令和6)年3月まで(5年9カ月)



実施契約延長等合意書
(2023(令和5)年3月16日締結)

【変更後】2027(令和9)年3月まで(8年9カ月)



運営権者(指名指定)

鳥取空港ビル株式会社

事業方式(混合型コンセッション)

- 運営権者は着陸料、テナント料等の利用料金を設定・収受。自らの収入とし、空港運営を実施(右上図)
- 県は、運営権者の収入で不足する管理運営費を運営交付金(サービス購入料)として一定額交付(右上図)

鳥取空港におけるコンセッションの仕組み ~空港運営の民間委託

→ 県が滑走路や国際会館等の**所有権を留保**しつつ民間に運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体経営

施設等所有	国	県		空ビル
	管制塔等	滑走路等	国際会館・増築部	国内線TB等
運営	国	県		空ビル
	継続	運営権の設定		継続
	国	民間による管理運営(コンセッション)		民間による一体運営

出典: 内閣府ウェブサイト(https://www8.cao.go.jp/pfi/concession/concession_index.html)を基に作成

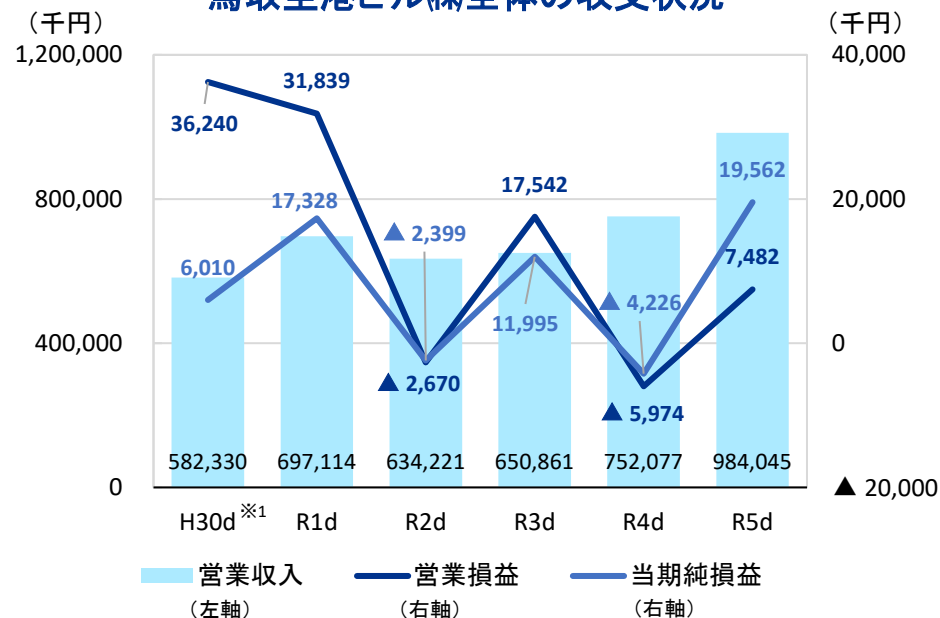
2.2 現運営権者の収支状況

現運営権者の収支状況

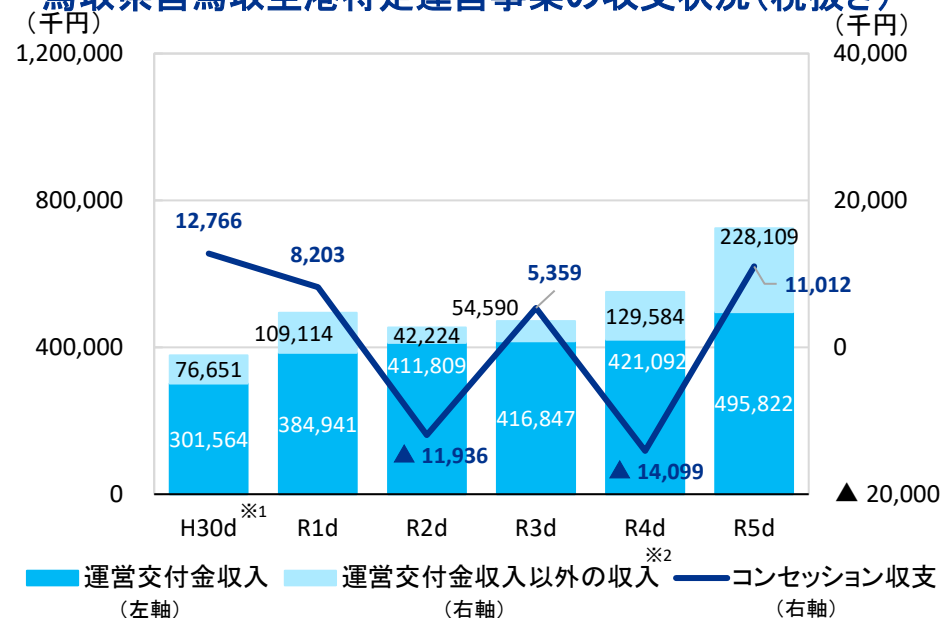
- コロナ禍後の復便による乗降客数等の増加やテナント店舗賃料等の減免措置解除による増収などの影響で、コロナ禍後は営業収入が増加傾向となっている。
- さらに、令和5年度は、国庫補助事業(航空灯火LED更新事業、滑走路端安全区域(RESA)整備事業)の受託収入の発生や自社売店「エアポートマルシェ きんさい屋」のリニューアルに伴う売上金の増加などの影響で、空港特定運営事業・同事業以外の事業ともに前年度比で増収となっている。
- なお、令和5年度は、国土交通省の補助事業※による補助金収入が特別利益に計上された影響で、当期純利益が営業利益に比べて多額となっている。

※「訪日外国人旅行者受入環境整備費補助金」及び「地方空港等受入環境整備事業費補助金」のことで、国内線ターミナルビルのPBB設備のバリアフリータイプへの更新や国際線施設の受け入れ体制整備に活用された。

鳥取空港ビル株全体の収支状況



鳥取県営鳥取空港特定運営事業の収支状況(税抜き)



※1 第1期コンセッション事業期間はH30年7月から

※2 「着陸料収入」、「土地建物等賃料収入」、「その他の収入」の合計

出典: 鳥取砂丘コナン空港Webサイト(<https://www.ttj-ap-bld.co.jp/company>)、鳥取空港ビル株提供資料を基に作成

2.3 空港活性化の取組

名探偵コナンを活かした空港活性化の取組

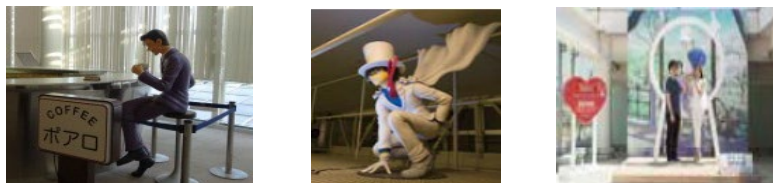
平成26年度：空港愛称化・コナン装飾【第1弾】を実施

- 「鳥取砂丘コナン空港」の愛称化を決定(平成27年3月愛称化スタート)。
- 主な内容：国内線ターミナルビル施設屋上サイン、国際会館ファサードサイン、国際会館床面トリックアート、ウエルカムスペース(記念撮影スポット)、中央ロビー天吊りフラッグ ほか



平成27年度：コナン装飾【第2弾】を実施

- 新たにフィギュアを設置。記念撮影コーナーや空港内を巡るナゾ解きラリーを新設。
- 主な内容：毛利小五郎フィギュア、怪盗キッドフィギュア(令和3年11月移設)、メモリアルスポット(令和4年度リニューアル)、クイズラリー「黄金の二十世紀梨を追え」ほか



平成28年度：スタンプラリー、ナゾ解きラリー(バージョン1)

平成30年度：コナン装飾【第3弾】(空港ビル一体化グランドオープン時)

- 主な内容：シンボルオブジェ、喫茶ポアロ(安室透フィギュアを含む)、ナゾ解きラリー(バージョン2)、その他装飾・補修 等

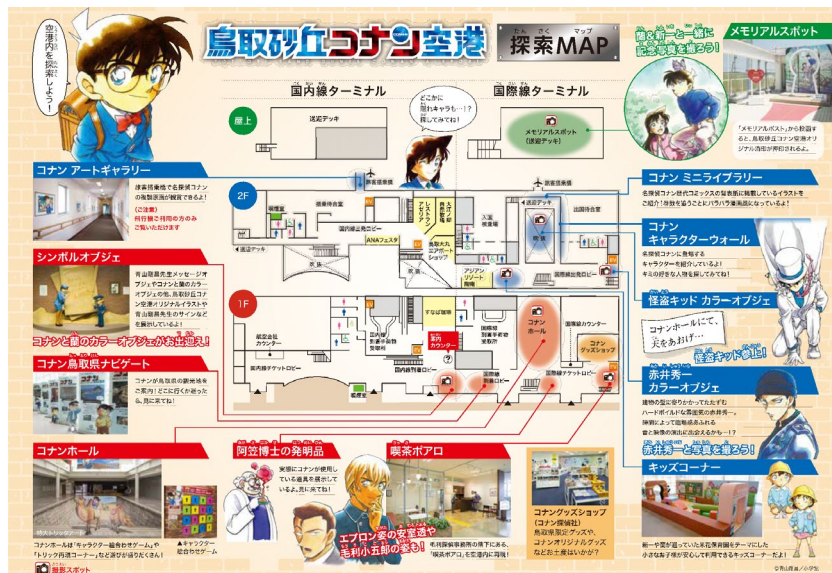


赤井秀一オブジェ(令和3年度)

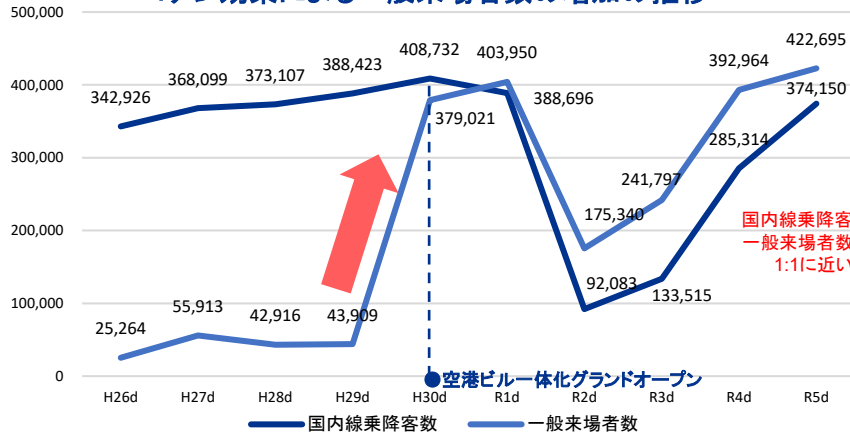
令和6年度：名探偵コナン声優による館内放送などの開始

- 主な内容：江戸川コナンと毛利蘭の声優による館内放送、江戸川コナンの音声による鳥取空港PR動画の館内放映

コナン装飾が記された空港探索マップ



コナン効果による一般来場者数の増加の推移*1



*1 国内線乗降客数は鳥取-東京(羽田)便(無償航空機利用者含む)となっており、国内線チャーター便乗降客数を含まないことから、P6の乗降客数と一致しない。

※ 第2期事業においても、県は名探偵コナンの装飾に関する監修協議に係る業務及び外部との調整支援などを行う(詳細は、第2期鳥取県営鳥取空港特定運営事業等募集要項(以下「募集要項」という。))I-2-(5)-イ-(ウ)参照

2.4 二次交通への取組(1/2)

鳥取空港における二次交通への取組

鳥取空港では現状の二次交通に対する課題や利便性向上のため、鳥取空港ビル株を事務局として、学識者やエアライン、交通事業者、観光団体等から構成される「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活動プラットフォーム」を立ち上げ、目指す方向性と鳥取方式の観光型MaaS等の具体的な取組方針を取りまとめた「鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略」(令和5年3月)を策定した。

各取組は、大阪・関西万博(令和7年度開催)をマイルストーンとして、戦略に盛り込んだ項目・内容を一つでも多く実装することを目指し、事業展開している。

出口戦略の実行を通して目指す変化

	課題	目指す方向性	出口戦略の実行を通して目指す変化
【情報】 出口戦略1	情報入手、発信、支払いの方法が統一されていない状況の解消	様々な情報、支払い方法を統合化、電子化	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港二次交通、観光情報が一元化されて提供されている ● 支払い方法が電子化されている ● これらの周知が適切に実施されている <small>※さらに将来： ・キャッシュレス決済の充実、情報に関するDX化</small>
	主なターゲットである関東からの観光客が日常的に利用するキャッシュレス決済への対応	各種空港二次交通でのキャッシュレス対応の徹底	
	モニタリング改善が進められるDXの構築が必要	電子チケットの発行によるDX推進	
【移動】 出口戦略2	観光移動、空港内観光後の移動、送迎の帰りの手段など、様々なニーズに対応した空港二次交通の確保	鳥取空港、鳥取砂丘、鳥取港(賀露)、イオンモール、鳥取大学前駅へのアクセス向上 鳥取大学前駅、鳥取駅での鉄道とバスの接続の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取空港～鳥取港(賀露)、周辺の駅、観光地を結ぶ循環バスが高頻度で運行している ● 細やかなニーズに対応した定額(または乗合)タクシーが運行している <small>※さらに将来：鉄道とバスの乗継改善</small>
	鳥取砂丘、青山剛昌ふるさと館以外の少数で多様な観光地へのアクセスの確保	タクシーを活用した個別輸送への対応	
【活動】 出口戦略3	鳥取港(賀露)など活かされていない資源の活用	鳥取港(賀露)の物産と航空機輸送の連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取港(賀露)との移動、物産両面での連携がとれている ● 各観光地で電子チケット、クーポン等の対応がされている ● 空港関連イベントが充実し、周知が図られている <small>※さらに将来：空港のターミナル等の充実、UDMaaS実現</small>
	観光地でのキャッシュレス対応の連携	各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応	
	空港、観光地におけるUD対応	移動～活動でのUD情報の発信	
	空港での多様な活動への対応	空港設備の充実	

※ 第2期事業においても、県は予算の範囲内で二次交通の確保に関する事業への金銭的支援及び外部との調整支援を行う
(詳細は、募集要項1-2-(5)-イ-(ウ)参照)

出典：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活動プラットフォーム
(<https://www.tj-ap-bld.co.jp/company>)
鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略 (<https://www.pref.tottori.lg.jp/310128.htm> / <https://www.tj-ap-bld.co.jp/files/company/鳥取空港航空機利用・地域交通戦略.pdf>)

出口戦略の全体像(一連の観光移動との関連)



出口戦略の全体像(鳥取空港周辺での取組)



2.4 二次交通への取組(2/2)

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活動プラットフォーム

地域交通の現状及び課題

- 鳥取砂丘コナン空港と鳥取港(賀露)は、鳥取県の航空や観光需要の重要拠点に位置付けられる。
- ツインポート間(空港-港)の距離は1.6kmと近接しているが、既存バス路線は遠回りかつ2時間に1本程度の運行であり、サービスに改善の余地がある。
また、タクシーは、港での待機がなく、ツインポート間の公共交通による移動が困難な現状である。



課題解決に向けた取組

- 鳥取空港と鳥取港の一体化・活性化・交流促進及び持続可能な地域交通の構築を目指し、ツインポート間での移動・物販の面で連携強化に取り組むことを目的とする。
- 鳥取空港と鳥取港関係者、交通事業者と鮮魚・特産物販売所が連携・協働し、ヒト・モノを運ぶ連携策や情報発信策について検討する。
- 本取組は令和6年7月に国土交通省が実施する令和6年度「共創・MaaS 実証プロジェクト」において、「共創モデル実証運行事業」として採択された。

地域の関係者との連携・協働

鳥取空港ビル(株)に加え、交通事業者や鳥取港の物販関係者が参画し、人流・物流の観点からの取り組みを検討・実施する。
空港と港間の交通手段整備に加え、港で販売されている商品の空港への輸送効率化など、持続可能な地域交通の構築を実現する。

地域公共交通ネットワークや既存交通との関係性

バス・タクシー事業者を含めたプラットフォームで協議し、空港利用者・港利用者による既存路線バスやタクシー活用(貨客混載)につながる取組を検討・実施する。また、ANA情報プラットフォーム旅CUBEとの連携など、情報連携による利用促進も狙う。



物販量の増加、拠点間利用者数の増加 (持続可能な地域交通の実現)

2.5 地域の賑わい・観光誘客の取組

鳥取空港と鳥取港におけるツインポートの取組

鳥取空港及び鳥取港マリンピア賀露の区域は、空と海の二つの港をツインポートとして、更なる賑わいを創出し、観光誘客の促進と地域経済の好循環を実現することを目指している。

連携強化に当たり、アクセス性の向上(平成30年3月「かにっこ空港ロード」開通)、二次交通の整備、集客イベントの連携を実施しており、空港ビル一体化リニューアルした平成30年度には、鳥取港マリンピア賀露においても大きく来場者数が増加していることから、ツインポートの相乗効果が発揮されている。

鳥取空港ビル株が実施する集客イベント等は継続して実施され、令和6年11月16,17日には、ツインポート及びかにっこ空港ロードを会場とした謎解きウォークラリー等のイベント「ツインポートフェスタ2024」が開催された。

※ 第2期事業においても、県は予算の範囲内で「ツインポート」・「空の駅」化事業に対する金銭的支援及び外部との調整支援を行う
(詳細は、募集要項1-2-(5)-イ-(ウ)参照)



鳥取空港の賑わい

コナン装飾や民間主導の
多大なイベント

空港ターミナルビル一体化・
コンセッション開始

一般来場者約38万人



注記:

*1 本ページに記載の人数は、すべて平成30年度の実績値である。

出典: 空と海のツインポートガイド(https://www.pref.tottori.lg.jp/288612.htm)、「ツインポートフェスタ2024チラシ」から作成

ツインポート及び空港ビル一体化リニューアルの誘客効果(平成30年度*1)

- 鳥取空港 : 前年度比860%増(33.6万人増)
- 地場産プラザ「わったいな」 : 前年度比7.6%増(6.6万人増)
- 海鮮市場「かろいち」 : 前年度比6.5%増(4.8万人増)

鳥取港マリンピア賀露の賑わい

とっとり賀露かにっこ館
(カニ水族館)
約26万人



地場産プラザ「わったいな」
(農産物直売所)
約93万人



海鮮市場「かろいち」
(海産物市場)
約78万人



2.6 空港脱炭素化への取組

鳥取空港におけるカーボンニュートラルへの取組

鳥取空港では、脱炭素化を推進するため、鳥取県策定の「令和新時代とっとり環境イニシアティブプラン(令和4年3月改訂)」に沿って、令和12(2030)年度までにCO2排出量60%以上の削減[平成25(2013)年度比]を目指し、鳥取空港内に「鳥取砂丘コナン空港カーボンニュートラル拠点化協議会」を設置した。

本協議会は、鳥取空港ビル(株)を事務局として、学識者(エネルギー科学・工学)や航空関連事業者等から構成しており、令和6年1月に「鳥取砂丘コナン空港脱炭素化推進計画(ロードマップ含む)」を作成し、CO2の削減目標を達成するための取組を調整・実施していく。

協議会でのこれまでの議論 / 空港脱炭素化推進計画の国土交通大臣認定

第1回会議では、空港分野における脱炭素化の取組や鳥取空港の特性を整理し、第2回会議では、鳥取空港から排出されるCO2を建物や車両、交通アクセス等のセグメント別に算出し、その結果を踏まえ、各セグメント別の省エネ施策の一覧とその評価を行った。

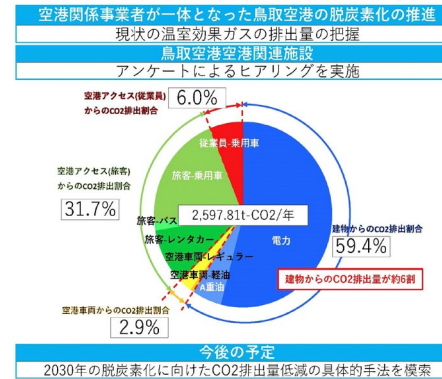
第3回会議では、積雪や強風等気象条件の近い、他空港事例(新千歳空港)を参考にしつつ、鳥取空港の敷地内における太陽光パネル設置箇所の検討等、地域特性を考慮した脱炭素への取組を整理した。

第4回及び第5回会議では、「鳥取砂丘コナン空港脱炭素化推進計画(案)」について、協議会メンバーからの意見・質問を踏まえた見直しを行った後、国土交通省からの認定を取得する方針を示した。

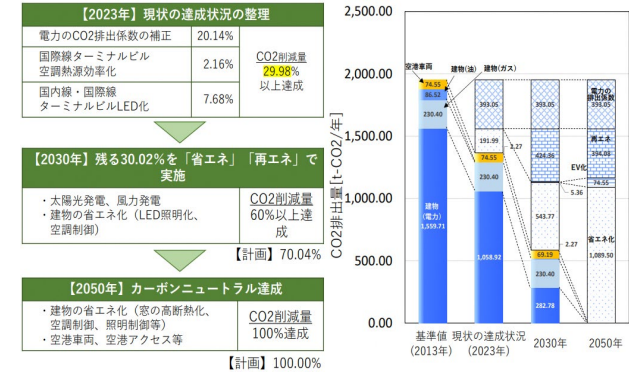
これを受けて、鳥取県知事から国土交通大臣に「鳥取砂丘コナン空港脱炭素化推進計画」の認定を申請し、令和6年7月に国土交通大臣によって当該計画が認定された(地方管理空港としては初認定)。

出典: 鳥取砂丘コナン空港カーボンニュートラル拠点化協議会 (<https://www.ttj-ap-bld.co.jp/company/>)、
鳥取砂丘コナン空港脱炭素化推進に向けた取組 (<https://www.pref.tottori.lg.jp/316024.htm>)、
令和6年7月30日付国土交通省報道発表資料 (https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku09_hh_000257.html)

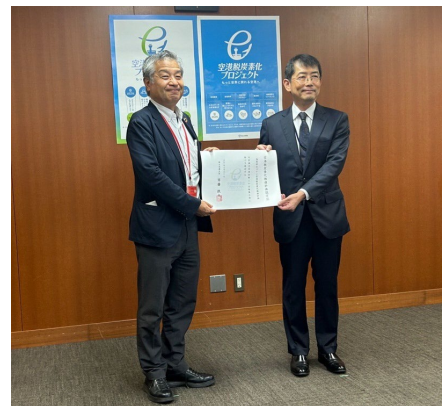
CO2排出割合の調査結果



CO2削減量の目標達成に向けたシナリオ

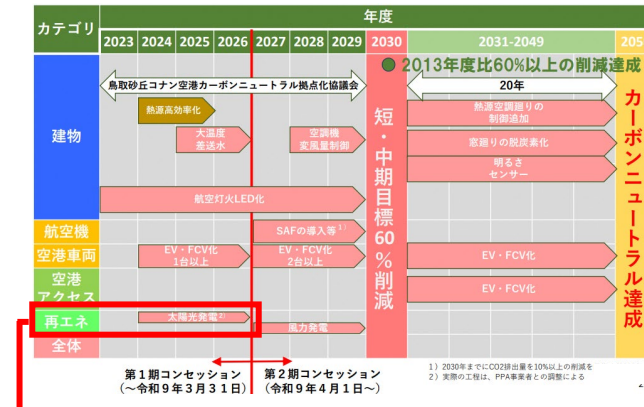


空港脱炭素化推進計画認定式の様子(令和6年7月31日)



左: 鳥取県 輝く鳥取創造本部長、右: 国土交通省 航空局 技術審議官

取組内容及び実施時期(ロードマップ)



令和8年度までにPPA(Power Purchase Agreement、電力購入契約のことをいう。)によって太陽光発電設備を設置する予定

2.7 DXへの取組

空港運営情報の管理手法検討に関する調査

取組の背景

- 鳥取空港における施設運営(維持管理を含む)に関わる情報は、基本的にスタンドアローンのExcelデータ等によって担当部署ごとに管理されている。
- 空港利用者に関する情報及び空港施設のライフラインの使用量など、脱炭素化推進、二次交通改善及び地域活性化に必要な各種データの体系的な整理と効率的な把握が不十分である。
- 加えて、運営権者と設置管理者である県との間での適時適切な情報共有・利活用が十分とは言い難い。

空港運営情報の管理手法改善に係る課題

- 効率的な空港施設の管理や各種施策の効果を実現させるためには、空港施設の維持管理情報、利用者情報、エネルギー利用情報などを一元的に管理し、運営権者と県との間の情報共有を円滑に図るためのICTツール(データベースシステム(以下「DB」という。)、チャット、アラート通知機能など)を活用したデータ利活用の仕組みの構築が喫緊の課題である。
- ➡ 本調査は、外部有識者からの助言を踏まえつつ、施設保有者(公共)がインフラ施設に関する情報管理ツールを構築・保有(または、公共から民間への支援もあり得る)し、民間に運営を任せるスキームであり、官民連携の新たな手法といえる。

課題解決に向けた取組

- 令和6年度から「空港運営情報の管理手法検討に関する調査」として、次の事項を実施している。

1. 空港運営の現状及び課題整理
2. データ活用方針の検討
3. データ活用の仕組みの検討
4. DBの概略設計、プロトタイプ構築
5. 空港運営効率化の検討



- 本調査は、令和6年4月に国土交通省が実施する「令和6年度先導的官民連携支援事業」における補助対象事業として選定された。

- 検討経緯及び事業化スケジュール

まるっと空港DX化			
これまでの取組	平成30年度	第1期コンセッション事業開始(平成30年7月から)	準備
	令和4年度	第1期コンセッション事業の期間延長決定(令和9年3月まで)	
	令和5年度	維持管理計画の策定、脱炭素化推進計画の策定 二次交通の改善に関する戦略を策定し、取組に着手	
これからの取組	令和6年度	本調査実施(各施策・計画の実行に向けて)	実行
	令和7年度	統合型データベースの構築・運用開始 第2期コンセッション運営権者の選定	
	令和9年度	第2期コンセッション事業開始(当初の事業期間20年間)	

出典: 令和6年3月21日 NHK 鳥取 NEWS WEB報道記事
(<https://www3.nhk.or.jp/lnews/tottori/20240321/4040017369.html>)

2.8 安全性向上に対する取組

低層風情報提供システム(SOLWIN)の導入

鳥取空港では、県、JAXA(国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構)、民間企業による共同事業として開発したSOLWINを令和元年8月から運用開始した。

大規模空港で実運用中の空港風情報を提供するシステム(ALWIN)に対して、SOLWINは、①大幅な低コスト化の実現(一般的に使われるドップラーレーダー・ドップラーライダーの1/4)と、②離着陸への影響が大きい上下風情報をパイロットへ提供可能とする世界初のシステムである。



バードストライク防止装置(バードソニック)の導入

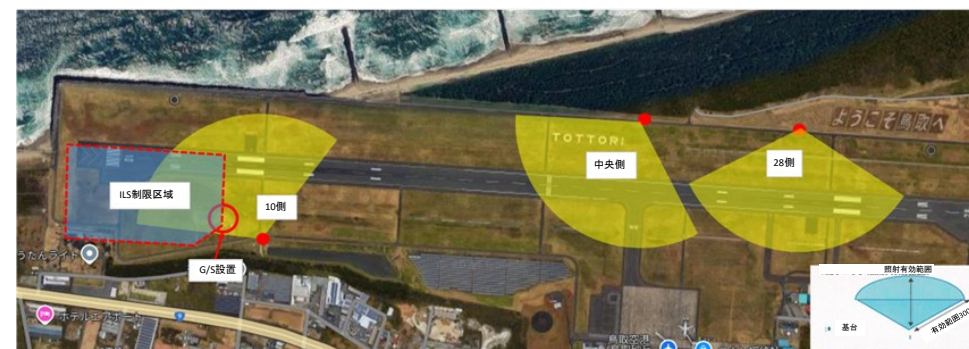
鳥取空港では、バードストライクを低減させる目的で、バードソニックを令和6年5月22日に2基、令和6年11月29日に1基設置し、計3基を運用している。

鳥取空港での設置・運用は、関西国際空港、伊丹空港(大阪国際空港)、神戸空港、萩・石見空港(島根県)、喜界空港(鹿児島県)、屋久島空港(同)に続いて7カ所目となる。

バードソニックは、高い周波数の音波を発射し、猛禽類をはじめヒバリやスズメなどの野鳥が近づかないようにする効果がある。

鳥取空港におけるバードソニック設置状況

令和7年1月7日現在



10側
令和6年5月22日設置
(有) ティ. エム. ワークス所有

中央側
令和6年11月29日設置
鳥取空港ビル株式会社所有

28側
令和6年5月22日設置
鳥取空港ビル株式会社所有

無償貸与期間:
令和6年5月22日~令和7年6月30日

出典: JAXAウェブサイト(https://www.jaxa.jp/press/2019/07/files/20190702a.pdf)を基に作成。
岡山理科大学ウェブサイト(https://www.ous.ac.jp/topics/detail.php?id=4477)
令和6年5月22日 NHK 鳥取 NEWS WEB報道記事
(https://www3.nhk.or.jp/lnews/tottori/20240522/4040017773.html)

2.9 運営権者に対する支援に係る取組

関連備品に係る更新投資に対する支援

「鳥取県営鳥取空港特定運営事業等」では、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(以下「合意書」という。)の第31条に基づき、関連備品に係る更新投資のうち、国庫補助若しくは国交付金(以下「国庫補助等」という。)対象事業又は予定価格が7,000万円以上の動産の買入れに該当する更新投資を県の費用にて実施している。

関連備品の概要

- 本事業の実施に必要な県所有の動産のうち、鳥取県物品事務取扱規則(昭和39年鳥取県規則第12号)第3条において備品と分類されているものをいう。
- 運営権者は、関連備品について、実施契約(合意書)及び関連備品使用貸借契約の定めるところによって、県から無償貸付けを受ける。

関連備品に係る更新投資の取扱い

支援対象	国庫補助等対象事業又は予定価格7,000万円以上の動産の買入れに該当するもの
費用負担	上記の更新投資に係る費用は全て県が負担する(合意書第31条第2項)。
役割分担	国庫補助等対象事業に該当するものについては、県が実施主体となった上で、当該更新投資に関する設計・工事及び発注者支援業務を運営権者に委託することができる(合意書第31条第3項)。
その他	<ul style="list-style-type: none">更新投資を実施した関連備品は、県の所有とし、運営権者へ無償貸付けを行う(合意書第31条第5項)。予定価格7,000万円以上の動産の買入れを行う場合には、地方自治法第96条第1項第8号の規定に従い議会の議決が必要となる。

出典: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、令和6年5月23日 NHK 鳥取 NEWS WEB報道記事
(<https://www3.nhk.or.jp/lnews/tottori/20240523/4040017781.html>)

これまでの支援事例

更新(予定)年月	調達物品の名称	数量
令和2年7月	鳥取空港国際線ターミナル 旅客搭乗橋	1式
令和6年3月	化学消防車	1台
令和7年11月(予定)	空港用大型高速スノーパー 除雪車	1台

鳥取県で更新した化学消防車



※ 第2期事業においては、県は運営交付金の定額交付分(特別支援)として、国庫補助等対象事業又は予定価格7,000万円以上の動産の買入れに対する支援を行う。
ただし、県は運営権者が公募において提案した内容及び額を踏まえて、特別支援の内容及び額を決定する。
(詳細は、募集要項1-2-(7)-イ-(ア)-(b)参照)

鳥取空港が目指すべき 今後の方向性

3.1 鳥取空港が目指すべき今後の方向性

県が抱える課題

- 交流人口拡大による域外需要の取り込み・県内消費の拡大
- 地域を支える産業の活性化・雇用の創出

鳥取空港が抱える課題

- 脱炭素化の推進
- 空港運営情報データを利活用するためのDXの推進

鳥取空港の強み

- 鳥取県やその周辺地域と首都圏を結ぶ重要な交通拠点（東京までの所要時間 約80分）
- 国内外各地から直接乗り入れ可能
- 「名探偵コナン」の装飾（「鳥取砂丘コナン空港」と愛称化）
- 市街地・観光地（砂丘・温泉地等）と近接した観光・ビジネス両面での優位性
- 鳥取・米子両空港の活用による県内周遊のしやすさ



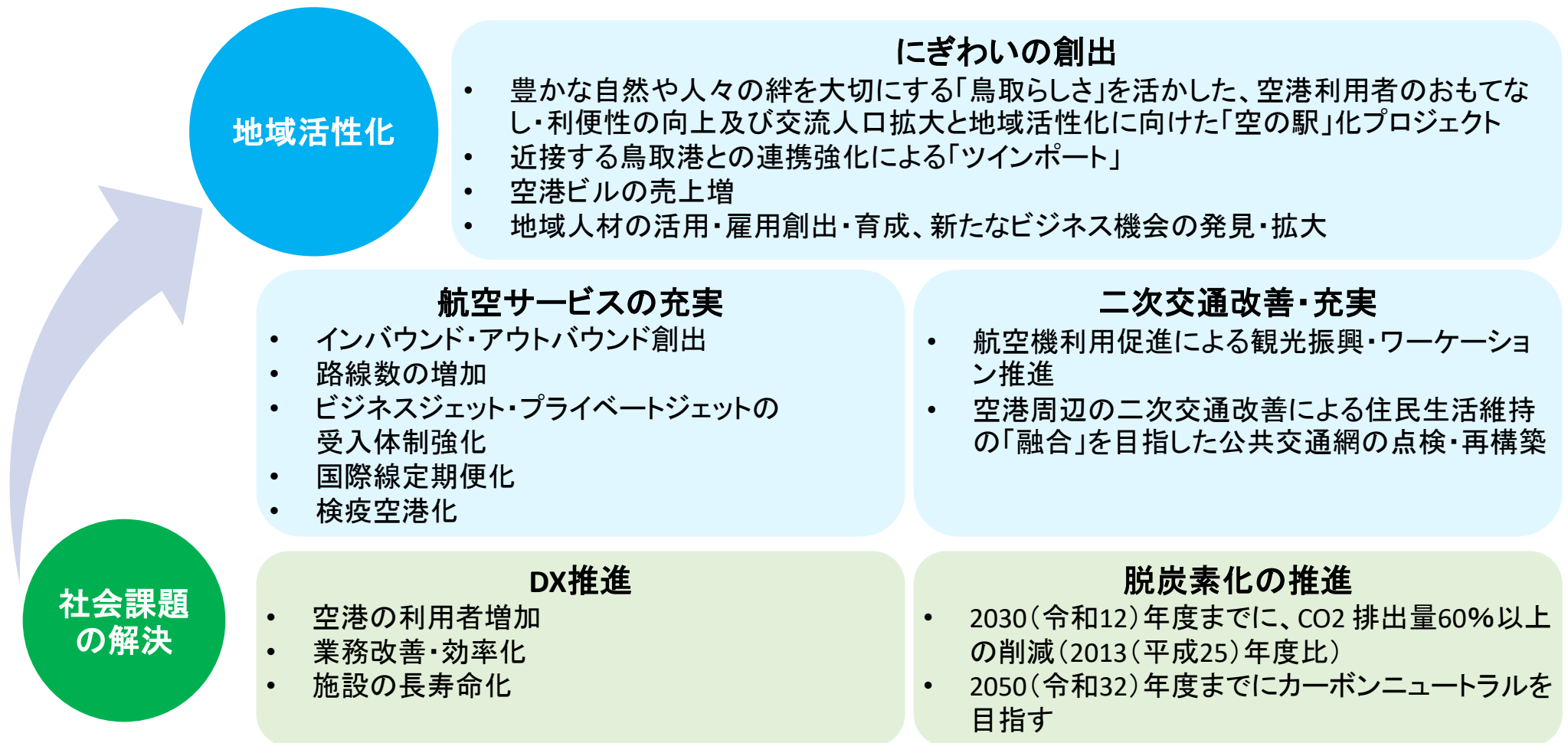
第2期事業の運営権者を公募によって選定し、民間による創意工夫を最大限に活かすことで、鳥取空港全体の一体的かつ機動的な運営をさらに推進

官民連携によって社会課題の解決・地域活性化を推進し、輝く鳥取を創造して成長する鳥取空港

3.2 目指すべき今後の方向性に関するキーワード

第2期事業の提案審査を行ううえで重視するキーワード

社会課題解決・地域活性化の視点での官民連携によるバリューアップモデル空港を目指すため、第2期事業の提案審査を行ううえで次に示す5つのキーワードを重視する。



3.3 第2期事業の目的及び前提条件

第2期事業の目的

- 鳥取県営鳥取空港特定運営事業等(以下「第1期事業」という。)が終了後(2027(令和9)年4月～)においても、民間事業者による空港特定運営事業及びビル施設等事業の一体的かつ機動的な運営が行われるようにする。
- 第2期事業の優先交渉権者を公募によって選定し、**さらなる空港管理の効率化**、**空港の利用促進**、**空港を拠点としたにぎわいの創出**を実現する。

DX推進

第2期事業の前提条件(本事業特有の条件のうち、主なもの)

- (1) **にぎわいの創出・地域との連携**
- (2) **県が行っている航空運送事業者等に対する支援策の取扱い**
- (3) **県が実施主体となったうえで委託実施する工事等**
- (4) 契約等の承継
- (5) 建物の貸付義務
- (6) 空港用地等及び工作物等の貸付義務

にぎわいの創出

航空サービスの充実

二次交通改善・充実

(航空灯火のLED化)

脱炭素化の推進

特に地域活性化については、県による「ツインポート」及び「空の駅」化プロジェクトをより拡充させ、さらなるにぎわいを創出し、地域活性化の拠点施設として鳥取空港を発展させることを運営権者に求める。

➔ **「安全・安心な空港運営」と「空港を拠点としたにぎわいの創出」を両輪として！！**

鳥取空港を活用した地方創生

3.4 今後の方向性を実現するための第2期事業の特徴

第2期事業の特徴

第2期事業では、前述の5つのキーワードを重視しながら次の「目的」の達成に向けて「官民連携」による事業運営を行う。また、目指すべき今後の方向性を実現するため、運営権者に対する財政支援やリスク分担を次のとおり定めている。

募集要項に示したスキームの主な特徴

目的

- 空港管理の効率化 DX推進
- 空港の利用促進
- 空港を拠点としたにぎわいの創出
 - にぎわいの創出
 - 航空サービスの充実
 - 二次交通改善・充実

官民連携(県が引き続き実施する事業・業務の例)

- 観光交流の促進に関する事業への金銭的支援及び外部との調整支援 にぎわいの創出
- 航空運送事業者に対する金銭的支援及び外部との調整支援 航空サービスの充実
- 二次交通の確保に関する事業への金銭的支援及び外部との調整支援 二次交通改善・充実

運営権者に対する財政支援

- 鳥取空港の運営等に要する費用の一部を運営交付金として県が負担(混合型) すべてのキーワード
- 除雪作業効率化を含む除雪費に対する支援を目的とした運営交付金の交付 DX推進
- 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)発電施設の新設・運転に係る費用の一部を県が支援 脱炭素化の推進

県と運営権者のリスク分担

- 運営権者事由でない航空需要の著しい変動が生じた場合、県と運営権者で協議のうえ、運営交付金を追加交付 すべてのキーワード

地域貢献

- 地域人材の活用・雇用創出・育成
 - 新たなビジネス機会の発見・拡大
- すべてのキーワード

3.5 県内2空港の現状と誘客戦略(令和7年1月)

新規スライド

【「ようこそようこそ鳥取県運動取組指針」(鳥取県観光振興指針)】(要約・抜粋)

- 【テーマ】インバウンド観光の推進 > 2 空と海から『ようこそようこそ』、多彩な玄関口を活かした誘客戦略**
 米子ソウル便、米子香港便、米子上海便の運航再開・安定運航に向けた取組を継続、チャーター便が好調な台湾の定期航空路線化、県内空港への国際チャーター便就航等を進め、多彩な玄関口の設定に努める。
- ① **国際定期便の拡充と安定運航**
 米子ソウル便、米子香港便、米子上海便の国際定期航路については、国際定期便利用促進協議会を中心に様々な利用促進事業等を実施し、需要の掘り起こしと安定運航に努める。さらには、利用実績を積み上げ、国際定期便の増便により更なる誘客を目指す。
- ② **国際チャーター便就航の誘致**
 県内空港(鳥取砂丘コナン空港・米子鬼太郎空港)を活用した連続チャーター便の誘致を継続して実施し、特に台湾については、定期便化の可能性が最も高い航空路線として積極的な誘致を進め、定期便化を目指す。

- ◆ 本県では、航空会社・空港利用者のニーズに応じ、鳥取砂丘コナン空港・米子鬼太郎空港どちらの空港でも受入体制確保・運航支援、利用促進を行っています。
- ◆ 国内線・国際線ともに米子鬼太郎空港の需要が高い傾向にありますが、名探偵コナン、鳥取砂丘、山陰海岸ジオパーク、松葉ガニ、温泉(三朝、湯村、城崎)などのこだわりの目的のある利用者等に鳥取砂丘コナン空港は選ばれています。特筆事項として、「鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺の観光客入込客数」は県内トップの310.9万人(R5 実人数)*です。
 ⇒ 特色・強みを活かし観光・ビジネス需要の創出、路線の維持・活性化を図ります。例：空港利用を絡めた新たな働き方(移住・ワーケーション等)の推進、二次交通の改善など
 ⇒ 高付加価値利用者・富裕層に選ばれる鳥取砂丘コナン空港となることを目指します。例：プライベートジェットの受入など
- ◆ 共用空港(防衛省所管)である米子鬼太郎空港は、運航可能便数等に制約がありますが、近い将来、同空港が飽和する(利用上の制約上限に達する)ほどのインバウンド需要の高まりが見え始めています。鳥取砂丘コナン空港でこれを補完し、需要を取込むことができれば、本県のさらなる観光振興・地域活性化を実現する可能性を秘めています。

	米子鬼太郎空港	鳥取砂丘コナン空港																																				
圏域人口	120万人(鳥取県中西部、島根県東部、岡山県北部、広島県北部)	72万人(鳥取県東中部、兵庫県北部、岡山県北部)																																				
特色・強み	<ul style="list-style-type: none"> ○ 山陰の中心に位置している(島根県側へ周遊しやすい) ○ 圏域人口が多い ○ 滑走路長が2,500mである(鳥取空港は2,000m) ○ 鳥取空港と比較して積雪が少なく、また共用空港のため、積雪時の除雪が迅速 ○ 山陰唯一の国際定期便が運航している ○ 税関・検疫・出入国管理等のCIQ国機関が空港内または空港近辺に所在している 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 海外では「名探偵コナン」の人気・認知度が圧倒的に高い(韓国・台湾ではコナン・鬼太郎両方認知されているが、香港・中国ではコナンのみ) ○ 本県を代表する一大観光地「鳥取砂丘」に近い(車で約20分) ○ 中心市街地に近い(鳥取駅まで車で約20分) ○ 鳥取砂丘に富裕層向け高級リゾートホテル(マリオット)がR10.6開業予定 ○ 鳥取県東部・兵庫県北部は、富裕層が好む松葉ガニ(本ズワイガニ)の名産地 ○ 兵庫県北部(但馬地域)を周遊しやすい(山陰海岸ジオパーク、湯村・城崎温泉) 																																				
国内線の現状	<ul style="list-style-type: none"> ○ 羽田便(ANA) 6便/日 R5実績:535,299人 搭乗率64.9% R6実績:458,813人 搭乗率70.6%(R6.12末時点) R10目標値:614,000人 ○ チャーター便 R5実績:1,018人、R6実績:769人 (R6.12末時点) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 羽田便(ANA) 5便/日 R5実績:374,150人 搭乗率60.6% R6実績:315,317人 搭乗率67.8%(R6.12末時点) R10目標値:420,000人 ○ チャーター便 R5実績:440人、R6実績:318人 (R6.12末時点) 																																				
国際線の現状	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>エアライン</th> <th>便数</th> <th>状況</th> <th>R5実績</th> <th>R6実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ソウル便</td> <td>エアソウル</td> <td>3便/週</td> <td>R5.10再開</td> <td>24,700人</td> <td>38,343人</td> </tr> <tr> <td>香港便</td> <td>香港航空</td> <td>4便/週</td> <td>R5.12-R6.2季節運航</td> <td>7,137人</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>香港便</td> <td>グレートヘイ</td> <td>3便/週</td> <td>R6.10就航</td> <td>—</td> <td>7,405人</td> </tr> <tr> <td>台湾便</td> <td>タイガーエア</td> <td>2便/週</td> <td>R7.3就航予定</td> <td>—</td> <td>0人</td> </tr> <tr> <td>上海便</td> <td>上海吉祥航空</td> <td>—</td> <td>R2.1~運休中</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	路線	エアライン	便数	状況	R5実績	R6実績	ソウル便	エアソウル	3便/週	R5.10再開	24,700人	38,343人	香港便	香港航空	4便/週	R5.12-R6.2季節運航	7,137人	—	香港便	グレートヘイ	3便/週	R6.10就航	—	7,405人	台湾便	タイガーエア	2便/週	R7.3就航予定	—	0人	上海便	上海吉祥航空	—	R2.1~運休中	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ○ 台湾チャーター便 R5.10-11(3便) 599人 R6. 3- 4(4便) 659人 R6.11-12(6便) 1,397人 合計2,655人 <p style="text-align: center;">増加傾向</p>
路線	エアライン	便数	状況	R5実績	R6実績																																	
ソウル便	エアソウル	3便/週	R5.10再開	24,700人	38,343人																																	
香港便	香港航空	4便/週	R5.12-R6.2季節運航	7,137人	—																																	
香港便	グレートヘイ	3便/週	R6.10就航	—	7,405人																																	
台湾便	タイガーエア	2便/週	R7.3就航予定	—	0人																																	
上海便	上海吉祥航空	—	R2.1~運休中	—	—																																	
今後の課題・取組目標・目指す姿	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国際定期便(既存路線)の復活・安定的な運航、増便 ⇒ 定期便の維持・活性化のためにはアウトバウンドの利用促進が課題 ○ 東南アジア(タイ、ベトナム等)、欧米からの誘客 ⇒ 新規国際路線の開拓のために何が必要か、何をすべきか 	<ul style="list-style-type: none"> ○ チャーター便(台湾便)の実績を積み重ね定期便化 ○ 国内定期便の維持・存続(圏域人口・交流人口が少なく、さらに減少する懸念) ⇒ 若者や女性にも選ばれる楽しい空港・拠点づくり、観光・ビジネス需要の創出・取込に何が必要か、何をすべきか ○ プライベートジェット受入体制の充実 ⇒ 鳥取砂丘・マリオットホテルや松葉ガニ等を目的に来県する富裕層を取り込むために何が必要か、何をすべきか 																																				

【航空会社の運航経費、県内外旅行会社への支援】

- 国内チャーター便に対しては、着陸料、保安施設利用料、ターミナルビル使用料、グランドハンドリング経費等の運航に必要な経費や旅行商品の広告費、バス代・宿泊費の一部を県が支援します。 ⇒ 「鳥取県国内チャーター便利用促進支援補助金」
- 鳥取空港の着陸料は、県条例で、通常の着陸料の1/2まで軽減しています。さらに、就航当初2年間は1/4まで軽減します。

※ 観光客入込動態調査結果
<https://www.pref.tottori.lg.jp/secure/226510/5irikomi.pdf>

4

募集要項の概要

4.1 本事業の特徴

募集要項に示したスキームの主な特徴

目的

- ・ 空港管理の効率化
- ・ 空港の利用促進
- ・ 空港を拠点としたにぎわいの創出

運営権者に対する財政支援

- ・ 鳥取空港の運営等に要する費用の一部を運営交付金として県が負担(混合型)
- ・ 除雪費支援を目的とした運営交付金の交付
- ・ 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)発電施設の新設・運転に係る費用の一部を県が支援
➡ 空港脱炭素化の推進

県と運営権者のリスク分担

- ・ 運営権者事由でない航空需要の著しい変動が生じた場合、県と運営権者で協議のうえ、運営交付金を増額
- ・ 大規模な災害の発生や著しい事業環境の変化等(賃金水準又は物価水準の著しい変動を含むが、これらに限られない。)によって、リスク分担が著しく不適切になった場合には、県及び運営権者が協議し、かかるリスク分担を決定

アップサイドシェア

- ・ 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を一定程度上回る場合、当該実績収益の一部を県に還元

4.2 実施方針からの更新点(1/13)

I 特定事業の選定に関する事項

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
1. 本事業の概要 (5) 募集要項等	● 募集要項等と実施方針の規定内容の優先順位について追記	● <u>募集要項等と実施方針に相違のある場合は、募集要項等の規定内容を優先するものとする。ただし、募集要項等に記載がない事項については、実施方針によるものとする。</u>	p.3～p.4 (該当なし)
2. 本事業の事業内容 (4) 事業範囲 イ ビル施設等事業 (オ) 移転元地の維持管理業務	● 滑走路西側の移転元地(民有地)の維持管理について追記	● <u>運営権者は、移転元地の維持管理業務として除草並びに門扉及びフェンス等の維持管理を実施する義務を負う。また、太陽光発電設備設置後、当該設備の維持管理に当たり通行する必要がある民有地について、運営権者又は運営権者子会社等の使用によって損傷(経年劣化によるものは除く。)が生じた場合は、当該民有地の従来の日常的な使用に支障のないよう、運営権者が適宜補修すること。</u> 移転元地の維持管理について、運営権者は、実施契約とは別に県との間で契約を締結し、当該契約に基づいて当該維持管理業務を実施するものとする。 なお、当該維持管理業務に要する費用については、実費精算を原則として、県及び運営権者の協議によって決定するものとする。また、当該契約は、本事業開始から当面の間は単年度契約とするが、事業期間中において、県及び運営権者で協議のうえ両者が合意する場合には、契約期間を変更し、複数年契約とすることができる。	p.20～ p.21 (p.21, p.49)

4.2 実施方針からの更新点(2/13)

I 特定事業の選定に関する事項(続き)

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. 本事業の事業内容 (7) 費用負担及び運営権者に対する財政支援等 イ 運営権者に対する財政支援等 (ア) 定額交付分	<ul style="list-style-type: none"> 国庫補助等事業の対象を明確化 「予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れ」の定義を明確化 	<ul style="list-style-type: none"> 定額交付分は、(a)基本支援及び(b)国庫補助等事業³⁰及び予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れ³¹に対する支援(以下「特別支援」という。)によって構成される。 <u>30 運営権設定対象施設又は無償貸付対象資産に係る更新投資を対象とする。ただし、それら以外の施設及び資産に係る更新投資(以下「運営権設定対象施設等以外の更新投資」という。)のうち国庫補助等事業に該当するものについて、将来の事業環境の変化等に起因して、運営権者から特別支援の対象とするための協議を申し入れられた場合、県は当該協議に応じるものとする。また、県及び運営権者で当該協議を行ったうえで、特別支援を行うことが必要かつ合理的であると県が判断した場合には、当該運営権設定対象施設等以外の更新投資を特別支援の対象とする。</u> <u>31 予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れとは、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第3条に定める「地方自治法第96条第1項第8号の規定により議会の議決に付さなければならない財産の取得」に該当するものをいい、本項(ア)において「不動産又は動産」とは運営権設定対象施設又は無償貸付対象資産のことをいう。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。</u> 	p.25 (p.55)

4.2 実施方針からの更新点(3/13)

I 特定事業の選定に関する事項(続き)

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. 本事業の事業内容 (7) 費用負担及び運営権者に対する財政支援等 イ 運営権者に対する財政支援等 (ア) 定額交付分 a 基本支援	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本支援上限額の額を追記 ● 運営権者が受け取る運営交付金(定額交付分のうち基本支援)が消費税の不課税取引となることを追記 	<ul style="list-style-type: none"> ● 県は、I-2.-(4)に規定する事業範囲のうち、次表の事業を県自ら実施した場合に係る管理運営費から本事業によるコスト削減額の一部を減算した額を基準費用、当該事業を県自ら実施した場合に見込まれる収入を基準収入として算出し、基準費用から基準収入を減算した金額(1事業年度あたり5億9,185万円、当初の事業期間(20年間)合計で118億3,700万円)を基本支援の上限額(以下「基本支援上限額」という。)として定め、応募者は基本支援上限額の範囲内で基本支援の額を提案しなければならない³²。 ● <u>32 運営権者が受け取る運営交付金(定額交付分のうち基本支援)は、消費税法基本通達5-2-15の給付金に該当し、消費税の不課税取引となる。</u> 	p.25 (p.54)

4.2 実施方針からの更新点(4/13)

I 特定事業の選定に関する事項(続き)

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの 変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. 本事業の事業内容 (7) 費用負担及び運営権者に対する財政支援等 イ 運営権者に対する財政支援等 (ア) 定額交付分 b 特別支援	<ul style="list-style-type: none"> ● 特別支援に関する提案における「滑走路等」の定義を明確化 ● 県が特別支援を行うために必要な予算措置等を計画どおりに講じることができないなどの場合について追記 	<ul style="list-style-type: none"> ● また、事業期間中に県が交付する各事業年度における特別支援の対象及び金額は、I-2.-(11)-ア-(エ)に定める単年度計画に係る事前協議書に基づく県及び運営権者の協議及び調整の結果を踏まえて確定する^{34,35}。 ● 34 応募者は、滑走路等(本脚注では空港法第6条第1項に定めるもの(滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、照明施設)をいう。以下同じ。)に対する更新投資を国庫補助等事業とみなし、滑走路等に対する更新投資及び予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れを特別支援の対象として提案しなければならない。 ● 35 県が特別支援を行うために必要な予算措置等を運営権者が計画する実施時期に応じて講じられず、かつ、運営権者がその実施時期を見直すこともできない場合、県は単年度計画に示された当該事業年度の特別支援を行うことができない。 	p.26 (p.56)

4.2 実施方針からの更新点(5/13)

I 特定事業の選定に関する事項(続き)

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの 変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. 本事業の事業内容 (7) 費用負担及び運営権者に対する財政支援等 イ 運営権者に対する財政支援等 (ア) 除雪支援費	<ul style="list-style-type: none"> ● 除雪支援費の基礎額を追記 ● 運営権者が受け取る除雪支援費が消費税の不課税取引となることを追記 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>県は、除雪支援費の基礎額として毎事業年度1,704万6千円(固定額)を運営権者に対して交付する³⁶。</u> また、各事業年度に運営権者が要した除雪費用の実績額が基礎額を上回る場合、県は運営権者に対し当該超過額の95%相当額を除雪支援費として追加交付する。 なお、各事業年度において運営権者が基礎額の全部又は一部を使用しなかった場合であっても、県は運営権者に対し基礎額の当該未使用分の返還を求めない。 ● <u>36 運営権者が受け取る除雪支援費は、消費税法基本通達5-2-15の給付金に該当し、消費税の不課税取引となる。</u> 	p.26 (p.57～ p.58)

4.2 実施方針からの更新点(6/13)

I 特定事業の選定に関する事項(続き)

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. 本事業の事業内容 (7) 費用負担及び運営権者に対する財政支援等 イ 運営権者に対する財政支援等 (エ) アップサイドシェア	<ul style="list-style-type: none"> ● 還元手法について、運営交付金(定額交付分)のうち基本支援から減額する方法であることを追記 ● 本項における「着陸料等」の定義を明確化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運営権者は、令和12年4月1日以降の事業期間³⁹において、各事業年度の実績収益が一定の収益額を上回る分について、その一部を県に還元する。具体的には、着陸料等⁴⁰による実績収益が、運営権者の作成した単年度計画における計画収益の110%を超える場合、その超過額に対し、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を県に還元する。還元手法は、次年度又は次年度を含む2年度以内の運営交付金(定額交付分)のうち基本支援から減額する方法によるものとする。 ● 39 事業当初の運営安定化に要する期間を考慮し、対象期間を令和12年4月1日以降の事業年度としている。 ● 40 本項では、着陸料、停留料及び保安料を総称して「着陸料等」という。なお、国では、旅客の保安検査の実施主体及び費用負担について見直しを行っているところであり、令和7年度以降には全国で段階的に新たな運用が開始される予定であることから、保安料の取扱いについては今後変更が生じる可能性がある。 	p.28 (p.61)

4.2 実施方針からの更新点(7/13)

I 特定事業の選定に関する事項(続き)

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. 本事業の事業内容 (7) 費用負担及び運営権者に対する財政支援等 イ 運営権者に対する財政支援等 (オ) 航空需要の変動リスクが生じた場合の取扱い	<ul style="list-style-type: none"> ● 増額した運営交付金の返済手法について、運営交付金(定額交付分)のうち基本支援から減額する方法であることを追記 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。運営権者は、当該見直しによって増額した運営交付金の2分の1(以下「返済予定額」という。)を、当該事由の終了によって航空需要が回復した後、<u>運営交付金(定額交付分)のうち基本支援を減額する形で返済するものとする。</u> 	p.28 (p.62, p.67)
		<ul style="list-style-type: none"> ● 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。運営権者は、当該事由の終了によって航空需要が回復した後、<u>運営交付金(定額交付分)のうち基本支援を減額する形で返済予定額を返済するものとする。(中略)</u> また、返済が行われる事業年度において、同時に I -2. - (7)-イ-(エ)に定めるアップサイドシェアが行われる場合であって、アップサイドシェアの金額が当該返済による減額後の運営交付金(定額交付分)のうち基本支援の額を超過するとき、運営権者は、県に対し、当該超過額を金銭として支払う。 	p.54 (p.62, p.67)

4.2 実施方針からの更新点(8/13)

I 特定事業の選定に関する事項(続き)

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. 本事業の事業内容 (11) 計画及び報告 ア 計画の策定 (エ) 単年度計画に係る事前協議書	<ul style="list-style-type: none"> ● 運営権者が特別支援を受けようとする場合の 手続等について追記 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運営権者は、県の費用負担が伴う事業・業務に係る各事業年度の計画については、当該事業年度の前年度の9月末までに当該計画に関する事前協議書を県に提出し、当該事前協議書に基づき県と協議及び調整を行うとともに、この結果を当該事業年度の単年度計画に反映するものとする⁴¹。 ● <u>41 運営権者は、I-2.-(7)-イ-(ア)に示す特別支援を受けようとする場合、当該協議等において、その必要性・合理性等を県に対して疎明し、県の承認を受けなければならない。また、特別支援を受けたうえで事業開始時点では存在しなかった不動産又は動産を新たに買い入れようとする場合、当該資産をどのような取扱いとするか(運営権設定対象施設又は無償貸付対象資産として新たに追加するか、若しくは運営権者所有資産とするか等)についても、当該協議等の対象とする。</u> 	p.33 (p.65)

4.2 実施方針からの更新点(9/13)

Ⅱ 民間事業者の募集及び選定に関する事項

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
6. 公募に関する留意事項 (2) 応募の前提 イ 費用負担等	<ul style="list-style-type: none"> ● 応募に係る費用負担の詳細について追記 ● 参加報酬の額を明記 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>本公募におけるすべての手続のうち、応募者として実施する行為に関しては、応募者自らの責任と費用負担によって行う。</u> ● <u>提案書類の作成及び提出等に係る費用は原則として応募者の負担とする。</u> ● <u>ただし、「鳥取県PPP/PFI手法導入にかかる県内事業者参画に向けた配慮方針」に基づき、県は優先交渉権者の選定において一定以上の評価を得たが選定されなかった者(次点交渉権者及び次点交渉権者に次ぐ評価を得た者の2者を想定)に、参加報酬として1応募者につき300万円を支払う⁴⁶。</u> 	p.48 (該当なし)

※上記のほか、4. 本事業で予定されている公募手続 (1) スケジュール以降について、詳細情報を追記(募集要項p.38～p.50に規定)

4.2 実施方針からの更新点(10/13)

Ⅲ 民間事業者の責任の明確化等事業の適正かつ確実な実施の確保に関する事項

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
1. 本事業の前提条件 (1) にぎわいの創出・地域との連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 鳥取市とのパートナーシップ協定の詳細について追記 	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>鳥取市は、運営権者と相互に連携及び協力し、鳥取空港が持つ機能と魅力を最大限に生かすことで、空港及び空港周辺地域の活性化を図ることを目的として、運営権者とパートナーシップを構築することを希望している。そのための手段として、現在、鳥取市では、運営権者が希望することを前提に、運営権者との間でパートナーシップ協定を締結することを検討している。なお、鳥取市と当該協定を締結すること自体は、公募条件ではなく、官民連携の方策については、優先交渉権者決定後に、鳥取市と運営権者が協議するものである。</u> また、本空港の円滑な運用は、空港周辺地域の理解と協力の下に確保されていることに鑑み、運営権者は、県、鳥取県東・中部地区、兵庫県但馬地区の自治体及び鳥取商工会議所など経済団体・関係企業、団体が行う本空港の活性化のための取組や本空港と連携した取組に協力する。 	p.51 (p.28, p.46, p.91)

4.2 実施方針からの更新点(11/13)

Ⅲ 民間事業者の責任の明確化等事業の適正かつ確実な実施の確保に関する事項(続き)

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. リスク分担の基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> 賃金水準又は物価水準の著しい変動への対応について追記 	<ul style="list-style-type: none"> <u>大規模な災害の発生や著しい事業環境の変化等(賃金水準又は物価水準の著しい変動を含むが、これらに限られない。)</u>によって、リスク分担が著しく不適切になった場合には、県及び運営権者が協議し、かかるリスク分担を決定する想定である。 	p.53 (p.70)

4.2 実施方針からの更新点(12/13)

IV 公共施設等の立地並びに規模及び配置に関する事項

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. 対象施設の立地に関する事項 (2) 空港用地等の貸付	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港用地等の貸付条件等について明確化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港用地等のうち空港用地(県有地)、空港展望所用地、臨時駐車場用地、イメージアップ象形物周辺用地(県有地)及び太陽光発電事業用地(県有地)は、地方自治法第238条第1項に規定する県の所有に属する公有財産であり、財産の分類としては同法第238条第4項に規定する行政財産にあたる。県は、本事業において運営権者が空港用地(県有地)、空港展望所用地、臨時駐車場用地、<u>イメージアップ象形物周辺用地(県有地)及び太陽光発電事業用地(県有地)</u>の一部を第三者等に貸し付ける場合があることに鑑み、運営権者に対して、行政財産等使用貸借契約に記載される条件で、事業期間中はこれらの用地を使用できるようにする。 ● また、県は、空港用地(国有地)については土地賃貸借契約、イメージアップ象形物周辺用地(民有地)については土地使用貸借契約を各土地所有者と締結し、当該各用地を使用している。県は、事業期間中も当該各契約を更新・継続し、運営権者への転使用貸借等によって、運営権者が使用できるようにする。なお、<u>太陽光発電事業用地(民有地)については、第1期運営権者が土地賃貸借契約を土地所有者と締結し、本事業期間終了時まで当該土地を使用できるようにする</u>予定である。 	p.59 (該当なし)

4.2 実施方針からの更新点(13/13)

別紙3 グリーンエネルギー利用促進等支援費の算定方法

※括弧内は本資料の該当頁を示す。

項目	実施方針からの変更内容の概要	募集要項における規定	
		内容	規定先※
2. ブラウン電力支援費の算定方法 【ブラウン電力支援費の算定式】 ※2: 基準年度及び基準年度改定の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ● 基準年度改定の条件を明確化 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業開始時点における基準年度は2026年度とする。 ● また、ブラウン電力支援費の交付対象である事業年度のブラウン電力料金単価が2年連続して基準年度の1.30倍超となった場合又は2年連続して基準年度の0.70倍未満となった場合、当該事象が2回目に生じた事業年度を新たな基準年度として改定する。新たな基準年度は、改定の翌事業年度からブラウン電力支援費の算定に適用する。 ● (例) 2028年度・2029年度に基準年度(2026年度)の1.30倍超となった場合、2030年度のブラウン電力支援費は、2029年度を新基準年度として算定する。 	p.67 (p.59～ p.60)

4.3.1 本事業の目的及び前提条件

本事業の目的

- 第1期事業が終了後(2027(令和9)年4月～)においても、民間事業者による空港特定運営事業及びビル施設等事業の一体的かつ機動的な運営が行われるようにする。
- 第2期事業の優先交渉権者を公募によって選定し、さらなる空港管理の効率化、空港の利用促進、空港を拠点としたにぎわいの創出を実現する。

本事業の前提条件(本事業特有の条件のうち、主なもの)

- (1) にぎわいの創出・地域との連携
- (2) 県が行っている航空運送事業者等に対する支援策の取扱い
- (3) 県が実施主体となったうえで委託実施する工事等
- (4) 契約等の承継
- (5) 建物の貸付義務
- (6) 空港用地等及び工作物等の貸付義務

にぎわいの創出については、県による「ツインポート」及び「空の駅」化プロジェクトをより拡充させ、さらなるにぎわいを創出し、地域活性化の拠点施設として鳥取空港を発展させることを運営権者に求める。 → 「安全・安心な空港運営」と「空港を拠点としたにぎわいの創出」を両輪として！！

4.3.2 事業期間及び事業方式

事業期間

- 当初の事業期間:2027(令和9)年4月から2047(令和29)年3月まで(20年間)
- 事業期間の延長:オプション延長10年以内+不可抗力等による延長が可能(延長後の事業期間は最長35年間)

運営権者

- 公募によって選定された民間事業者が設立する特別目的会社(SPC)

事業方式(混合型コンセッション)

- 運営権者となるSPCは、鳥取空港ビル(株)の全ての株式を取得する。
 - ➡ 鳥取空港ビル(株)の従業員及び同社が締結している契約等については、特段の事情がない限り、運営権者となるSPCに承継されることになる。
- 県は運営権者となるSPCと実施契約を締結する。

4.3.3 事業範囲(1/2)

事業範囲:「空港特定運営事業及びビル施設等事業」によって構成*1

■ 空港特定運営事業(PFI法*2及び民活空港運営法*3に基づく(地方管理)空港特定運営事業に該当)

(ア) 空港運営等事業(民活空港運営法第2条第6項第1号)	(エ) その他附帯する事業(民活空港運営法第2条第6項第4号)
<p>a. 空港基本施設等事業</p> <p>(a) 空港基本施設等の維持管理業務</p> <p>(b) 空港基本施設等の運営業務</p> <p>(c) 着陸料等の設定及び国土交通大臣への届出(民活空港運営法第13条、空港法第13条)並びにその收受</p> <p>b. 空港用地・附帯施設管理業務</p>	<p>a. 運営権者が実施義務を負う事業・業務</p> <p>(a) 国際会館の運営業務(募集要項に具体例を記載)</p> <p>(b) 規程の策定等</p> <p>(c) 空港用地等及び工作物等に係る貸付事業</p> <p>(d) 駐車場事業</p> <p>(e) ハイジャック等防止対策に関する費用負担</p> <p>(f) 協議会への参画</p> <p>(g) 空港脱炭素化推進に関する事業・業務</p> <p>(h) 上記以外のその他附帯する事業</p>
<p>(イ) 空港航空保安施設運営等事業(民活空港運営法第2条第6項第2号)</p> <p>(a) 空港航空保安施設の維持管理業務</p> <p>(b) 空港航空保安施設の運営業務</p> <p>(c) 空港航空保安施設の使用料金の設定及び国土交通大臣への届出(民活空港運営法第12条第2項、航空法第54条)並びにその收受</p>	<p>b. 優先交渉権者が提案する事業・業務</p> <p>(a) 空港の利用促進に関する事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内・国際両航空路線の新規開拓及び拡充(プライベートジェット及びビジネスジェット等を含む)、旅客数、貨物取扱量及び旅客取扱施設への来場者数の増加等による空港の活性化並びに空港利用者(旅客を含む。)の利便性向上に向けて主体的に行う事業・業務(県、市町、関係団体等と連携して行う事業・業務を含む)
<p>(ウ) 環境対策事業(民活空港運営法第2条第6項第3号)</p> <p>騒音測定業務、滑走路利用割合に関する地元調整への協力、県が実施する空港周囲部管理事業への協力</p>	<p>(b) にぎわいの創出に関する事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ヒト、モノの交流や情報発信等のにぎわい創出の拠点としての空港の活性化及び県内経済発展への貢献のため、県、市町、関係団体等と連携して主体的に行う事業・業務(「ツインポート」・「空の駅」化に関する事業を含む)
<p>注記:</p> <p>*1 運営権者は、事業期間中、自ら又は運営権者子会社等をして、本事業に係る業務(法令上又は要求水準書(案)上委託が禁止されている業務を除く。)について、第三者に委託し又は請け負わせることができる。当該業務委託等を行ううえで運営権者が遵守すべき制限及び手続を含め、本事業における詳細な実施条件については、実施契約書(案)、要求水準書(案)及び関連資料集において示す。</p> <p>*2 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)をいう。以下同じ。</p> <p>*3 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(平成25年法律第67号)をいう。以下同じ。</p>	

4.3.3 事業範囲(2/2)

事業範囲:「空港特定運営事業及びビル施設等事業」によって構成(続き)

■ビル施設等事業(ターミナルビル等に係る非航空系事業に該当)

<p>(ア) 国内線ターミナルビル施設事業</p> <p>a. 運営権者が実施義務を負う事業・業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 国内線ターミナルビル施設の利用に係る料金の設定及び收受 ● 航空運送事業者に対する施設貸与業務 ● 国内線ターミナルビル施設のテナントに対する施設貸与業務 ● バス停、タクシースタンド及び標柱等に係る施設貸与業務 ● 国内線ターミナルビル施設の警備業務 ● 国内線ターミナルビル施設の維持管理業務 ● 名探偵コナンの装飾の維持管理・修繕業務 ● 県が実施主体となったうえで委託実施する工事等への実施協力 ● その他国内線ターミナルビル施設の運営業務 <p>b. 運営権者が任意に行うことができる事業・業務(募集要項に具体例を記載)</p>	<p>(ウ) 航空機給油サービス事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機給油施設を所有する事業者に対して土地の貸付を行う。 ● 同事業者が本空港において航空機給油サービス事業を実施している期間は、運営権者は当該事業を自ら実施する義務を負わないが、その他の期間においては、次の事業を実施する義務を負う。 <ul style="list-style-type: none"> ● 航空機用燃料の販売 ● 自動車用燃料の販売 ● 給油業務 ● 石油製品等販売業務
<p>(イ) 貨物ビル施設事業</p> <p>a. 運営権者が実施義務を負う事業・業務</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 貨物ビル施設の利用に係る料金の設定及び收受 ● テナントに対する施設貸与業務 ● 警備業務 ● 貨物ビル施設の維持管理業務 ● 県が実施主体となったうえで委託実施する工事等への実施協力 ● その他貨物ビル施設の運営業務 <p>b. 運営権者が任意に行うことができる事業・業務(募集要項に具体例を記載)</p>	<p>(エ) グランドハンドリング事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 航空運送事業者又は国際航空運送事業者が本空港において航空機、旅客又は貨物に係るグランドハンドリング事業を自ら又は委託先をして実施する場合は、運営権者は当該事業を自ら実施する義務を負わない。 ● 同事業者が自ら又は委託先をして当該事業を実施しない場合には、運営権者は当該事業を実施する義務を負う。 <p>(オ) 移転元地の維持管理業務</p> <p>移転元地の除草並びに門扉及びフェンスの維持管理を実施する義務を負う(実施契約とは別に県との間で契約を締結)。</p> <p>(カ) 空港用地内及び空港用地外において実施する任意事業</p> <p>運営権者は、空港用地内及び空港用地外において、本事業の目的に沿って、全体計画、中期計画及び単年度計画に定められた範囲で、自らが必要と考える事業(任意事業)を行うことができる。</p>

4.3.4 県が実施する事業・業務

※ 国が実施する業務(飛行場対空援助、気象観測、税関・出入国管理及び検疫)は、ここでは省略する。

県が実施する事業・業務

県は、事業開始日以降も必要に応じて、次の(ア)から(エ)までの事業・業務について、各年度の予算の範囲内で実施する。

(ア) 県が公益上必要であると判断した更新投資その他の投資

- 県が公益上必要であると判断した更新投資その他の投資の実施(Ⅲ-1-(3)-ウに定める、その他国庫補助又は国交付金対象事業(以下「国庫補助等事業」という。))に該当する工事を含む。
 - ➔ 滑走路端安全区域(RESA)の拡張、航空灯火のLED化が該当 …… 後頁参照(4.4.1、4.4.2)

(イ) 危機管理に関する業務

- 県防災計画、広域医療搬送拠点等に基づく危機管理に関する業務

(ウ) 空港の利用促進等に関する事業・「空の駅」化事業

- 観光交流の促進に関する事業への金銭的支援及び外部との調整支援
- 航空運送事業者に対する金銭的支援及び外部との調整支援
- 鳥取空港の利用を促進する懇話会その他関係団体が行う事業に対する金銭的支援及び外部との調整支援
- 航空貨物の利用促進に関する事業への金銭的支援及び外部との調整支援
- 運営権者が行うハイジャック等防止対策に対する金銭的支援
- 二次交通の確保に関する事業への金銭的支援及び外部との調整支援
- 「ツインポート」・「空の駅」化事業に対する金銭的支援及び外部との調整支援
- 名探偵コナンの装飾に関する監修協議に係る業務及び外部との調整支援
- 県が自ら提案する名探偵コナンの装飾の新規設置・更新(撤去含む)及び費用負担

(エ) 環境対策事業

- 生活環境及び自然環境に関する調査、離着陸対策事業及び空港周囲部管理事業

4.3.5 利用料金の設定・収受(1/2)

利用料金の設定・収受

運営権者は、自ら又は運営権者子会社等をして、次のアからエまでに定める利用料金を設定、収受し、その収入とすることができる。

ア 着陸料等及び航空保安施設の使用料金

● 概要

- 着陸料等
民活空港運営法第2条第6項第1号に規定する空港法第13条第1項に定義される着陸料等(着陸料その他の滑走路等の使用に係る料金)
- 航空保安施設の使用料金
民活空港運営法第2条第6項第2号に規定する航空法第54条第1項に定義される空港航空保安施設の使用料金

● 当該利用料金の設定・収受の手続き

当該利用料金の設定(又は変更)について、次の手続きを行う

- 国土交通大臣に届出
- 知事に通知

- ✓ 特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをするものでないか
- ✓ 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者が本空港を利用することを著しく困難にするおそれがあるものでないか

該当しない

該当する

当該利用料金の設定、収受

国土交通大臣による変更命令
(空港法第13条第2項又は航空法
第54条第2項の規定に基づく)

イ 旅客取扱施設の利用に係る料金

● 概要

- 旅客取扱施設(国内線ターミナルビル施設及び国際会館)の利用に係る料金(旅客取扱施設利用料)
- 具体的には、国内線旅客施設使用料:PFC(Passenger Facility Charge)、国際線旅客サービス施設使用料:PSFC(Passenger Service Facility Charge)のこと

➡ 空港条例改正(対応)済み(令和6年4月施行)

● 当該利用料金の設定・収受の手続き

当該利用料金の設定(又は上限の変更)について、次の手続きを行う

- 旅客取扱施設利用料の上限を定め、知事の認可を得る(空港条例第26条第1項)

【国内線ターミナルビル施設の
旅客取扱施設利用料】
当該利用料金の設定、収受

【国際会館の
旅客取扱施設利用料】
上記に加え、次頁のウに
示す手続きが必要

※ 知事の認可を受けた上限の範囲内で設定

4.3.5 利用料金の設定・収受(2/2)

利用料金の設定・収受(続き)

運営権者は、自ら又は運営権者子会社等をして、次のアからエまでに定める利用料金を設定、収受し、その収入とすることができる。

ウ 運営権設定対象施設の利用に係る料金

- 概要
 - ・ 駐車場施設の利用に係る料金
 - ・ 航空運送事業者及びテナント等から収受する国際会館の利用に係る料金等
 - ・ 前頁のとおり、国際会館の旅客取扱施設利用料は本項目ウにも該当
- 当該利用料金の設定・収受の手続き

当該利用料金の設定(又は変更)について、次の手続きを行う

- ・ 知事に届出(PFI法第23条第2項)

当該利用料金の設定、収受

エ その他本事業に係る料金

- 概要
 - ・ 航空運送事業者及びテナント等から収受する国内線ビル施設等の利用に係る料金等(前頁・本頁のアからウまでの利用料金以外)
- 当該利用料金の設定・収受の手続き
 - ・ 運営権者は、前頁・本頁のアからウまでの利用料金以外の本事業に係る料金については、法令等上、料金を収受し、自らの収入とすることが禁止されていないことを確認したうえで、自由に利用料金を設定、収受し、自らの収入とすることができる。

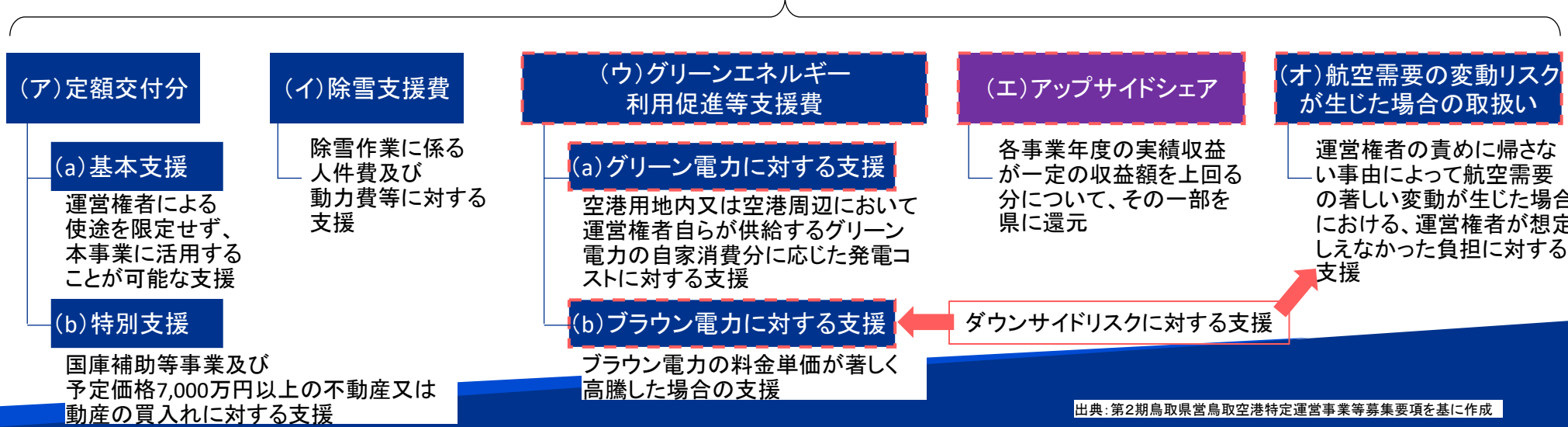
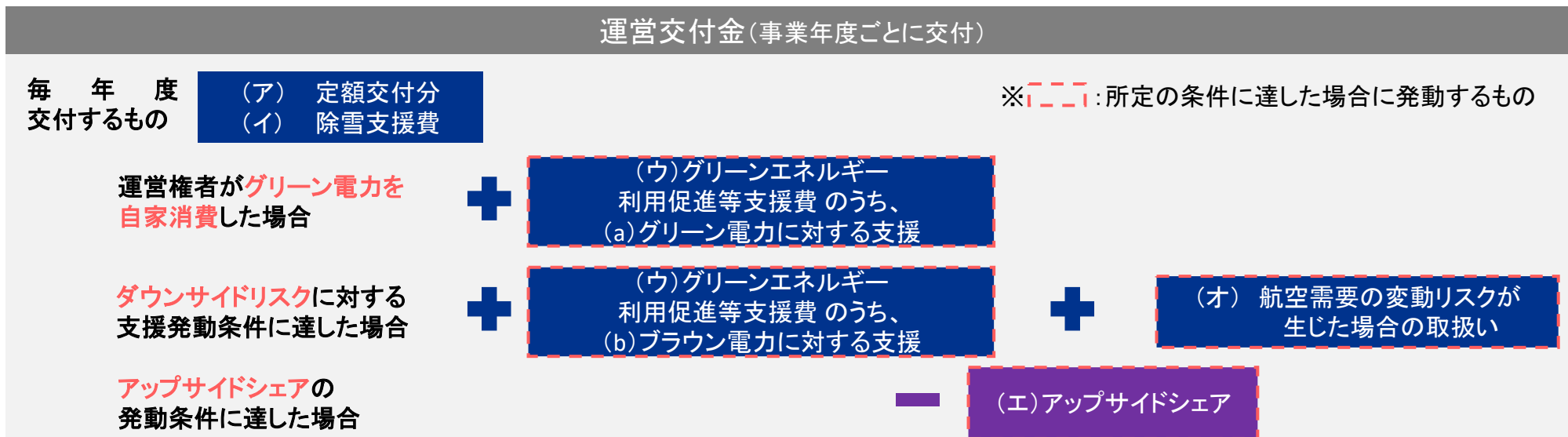
4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援

募集要項
p.23～p.24

費用負担

- 運営権者は、実施契約に特段の定めがある場合を除き、本事業の実施に要するすべての費用を負担する。なお、空港用地等のうち県以外の者の所有地については、県が所有者と賃貸借契約等を締結し、賃借料を負担する。

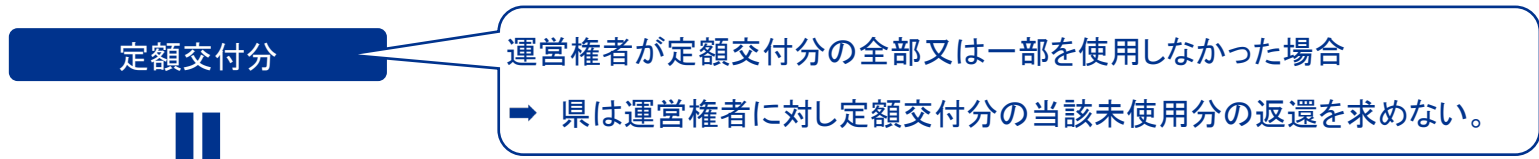
運営権者に対する財政支援 - 運営交付金の全体像



4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援

(ア) 定額交付分(1/3)

(ア) 定額交付分の構成と仕組み



基本支援

- 県があらかじめ定める基本支援上限額(詳細は右のとおり)を踏まえ、**運営権者が基本支援上限額の範囲内で提案した額**(消費税の不課税取引)
- **基本支援上限額 = 1事業年度あたり5億9,185万円**
当初の事業期間(20年間)合計で118億3,700万円
- 運営権者は、基準費用の対象となる事業に限定せず基本支援を本事業に活用することが可能(運営権者は説明責任を負わない)

特別支援

- 国庫補助等事業及び予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れに対する支援
- 特別支援の内容及び額は、本公募における**運営権者による提案**を踏まえて、県が決定
- 詳細は次頁参照

【基本支援上限額の算定式】

基本支援上限額 = 基準費用 - 基準収入

※ 基本支援上限額には、国庫補助等事業及び予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れに係る費用を含まない。

- 基準費用: 次表の事業を県自ら実施した場合に係る管理運営費から本事業によるコスト削減額の一部を減算した額
- 基準収入: 次表の事業を県自ら実施した場合に見込まれる収入

基準費用の対象となる事業	基準収入の対象となる収入
<ul style="list-style-type: none"> ● 空港特定運営事業 	左に附帯する収入 <ul style="list-style-type: none"> ● 着陸料 ● 停留料 ● 土地使用料 等 ※ 県の政策によって、減免がある場合は減免後の収入を基準収入とする。

4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援 (ア) 定額交付分(2/3)

特別支援に関する事項

- 特別支援の対象

- 【国庫補助等事業】

- 運営権設定対象施設又は無償貸付対象資産に係る更新投資を対象とする。
ただし、それら以外の施設及び資産に係る更新投資(以下「運営権設定対象施設等以外の更新投資」という。)のうち国庫補助等事業に該当するものについて、将来の事業環境の変化等に起因して、運営権者から特別支援の対象とするための協議を申し入れられた場合、県は当該協議に応じるものとする。
- また、県及び運営権者で当該協議を行ったうえで、特別支援を行うことが必要かつ合理的であると県が判断した場合には、当該運営権設定対象施設等以外の更新投資を特別支援の対象とする。

- 【予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れ】

- 予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れとは、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第3条に定める「地方自治法第96条第1項第8号の規定により議会の議決に付さなければならない財産の取得」に該当するものをいい、本項(ア)において「不動産又は動産」とは運営権設定対象施設又は無償貸付対象資産のことをいう。
- 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。

4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援

(ア) 定額交付分(3/3)

特別支援に関する事項(続き)

● 特別支援の対象及び金額の決定方法

I-2-(11)-ア-(エ)に定める単年度計画に係る事前協議書に基づく県及び運営権者の協議及び調整の結果を踏まえて確定する。

【公募における取扱】

- 応募者は、滑走路等(本脚注では空港法第6条第1項に定めるものをいう。以下同じ。)に対する更新投資を国庫補助等事業とみなし、滑走路等に対する更新投資及び予定価格7,000万円以上の不動産又は動産の買入れを特別支援の対象として提案しなければならない。

【事業開始前～事業期間中における取扱】

- 運営権者は、県の費用負担が伴う事業・業務に係る各事業年度の計画については、当該事業年度の前年度の9月末までに当該計画に関する事前協議書を県に提出し、当該事前協議書に基づき県と協議及び調整を行うとともに、この結果を当該事業年度の単年度計画に反映するものとする。
- 運営権者は、I-2-(7)-イ-(ア)に示す特別支援を受けようとする場合、当該協議等において、その必要性・合理性等を県に対して疎明し、県の承認を受けなければならない。また、特別支援を受けたうえで事業開始時点では存在しなかった不動産又は動産を新たに買入れようとする場合、当該資産をどのような取扱いとするか(運営権設定対象施設又は無償貸付対象資産として新たに追加するか、若しくは運営権者所有資産とするか等)についても、当該協議等の対象とする。
- 県が特別支援を行うために必要な予算措置等を運営権者が計画する実施時期に応じて講じられず、かつ、運営権者がその実施時期を見直すこともできない場合、県は単年度計画に示された当該事業年度の特別支援を行うことができない。

4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援

(イ) 除雪支援費(1/2)

(イ) 除雪支援費の構成と仕組み

除雪支援費



基礎額

- 県があらかじめ定める固定額(消費税の不課税取引)
- 基礎額 = 毎事業年度1,704万6千円

運営権者が基礎額の全部又は一部を使用しなかった場合
→ 県は運営権者に対し基礎額の当該未使用分の返還を求めない。

+ 運営権者が要した除雪費用の実績額 > 基礎額 となる場合

注記:

*1 第1期事業の県予算額14,133千円/年は、平成26年度から平成28年度の実績平均値である。

追加交付

運営権者が要した除雪費用の実績額が基礎額を超過した額の95%相当額

4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援

(イ) 除雪支援費(2/2)

<ケース1>

基礎額 ≥ 実績額の場合

例: 実績額が12,000千円(税抜)の場合

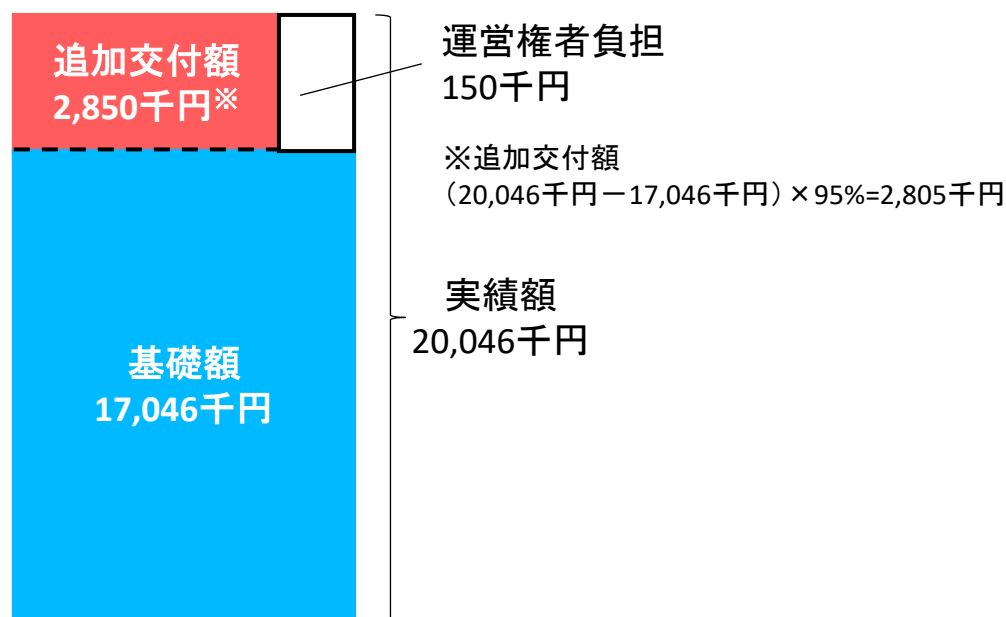


除雪支援費合計(■): **17,046千円**
(実績額との差額の返還は不要)

<ケース2>

基礎額 < 実績額の場合

例: 実績額が20,046千円(税抜)の場合



除雪支援費合計(■+■):
17,046千円 + 2,850千円 = **19,896千円**

基礎額(17,046千円/年)の算出方法

県直営で実施していた平成26年度から平成28年度の滑走路等除雪業務委託料の実績平均額(税抜13,086千円)に、直近までの物価変動を加味して算出

県直営 実績平均
13,086千円/年

1.30倍

基礎額
17,046千円/年

(県の公共工事設計労務単価(運転手(特殊))を参考に、物価変動を加味)

4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援 (ウ)グリーンエネルギー利用促進等支援費(1/2)

グリーン電力、ブラウン電力の定義

- ・ グリーン電力(G電力):再生可能エネルギー源から生成される電力
- ・ ブラウン電力(B電力):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以外の方法によって供給される電力

グリーンエネルギー利用促進等支援費の構成

グリーンエネルギー利用促進等支援費



※ 同様の目的で申請可能なエネルギー関連国庫補助金等がある場合、留意が必要
(詳細は、募集要項 I -2.-(7)-イ-(ウ)、別紙3、別紙4参照)

グリーン電力に対する支援費

グリーン電力の供給における「空港用地又は周辺で運営権者が供給し、かつ自家消費する活動に対するインセンティブの提供」

➡ 運営権者が自ら供給し自家消費したグリーン電力使用量を(ブラウン電力料金単価を用いて)料金換算し、その一定割合を支援



ブラウン電力に対する支援費

ブラウン電力の購入における「電力料金単価の著しい高騰等に対する補助」

➡ 基準年度からのブラウン電力料金単価の著しい高騰分について、一定割合を支援

支援率の考え方

脱炭素化への取組意欲を高めるため、ブラウン電力料金への支援率は3年毎に改定して3割までに逡減していくのに対し、グリーン電力料金は一定して4割とする。なお、いずれの支援率も19年目以降は0とする。

4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援 (ウ)グリーンエネルギー利用促進等支援費(2/2)

基準年度の改定の考え方

当該事業年度のブラウン電力料金単価が2年連続して基準年度の1.30倍超になった場合、又は2年連続して基準年度の0.70倍未満となった場合、当該事象が2回目に生じた年度を新たな基準年度として改定し、改定の翌事業年度から支援費の算定に適用する。

(例1) 2028年度・2029年度に基準年度(2026年度)の1.30倍超になった場合

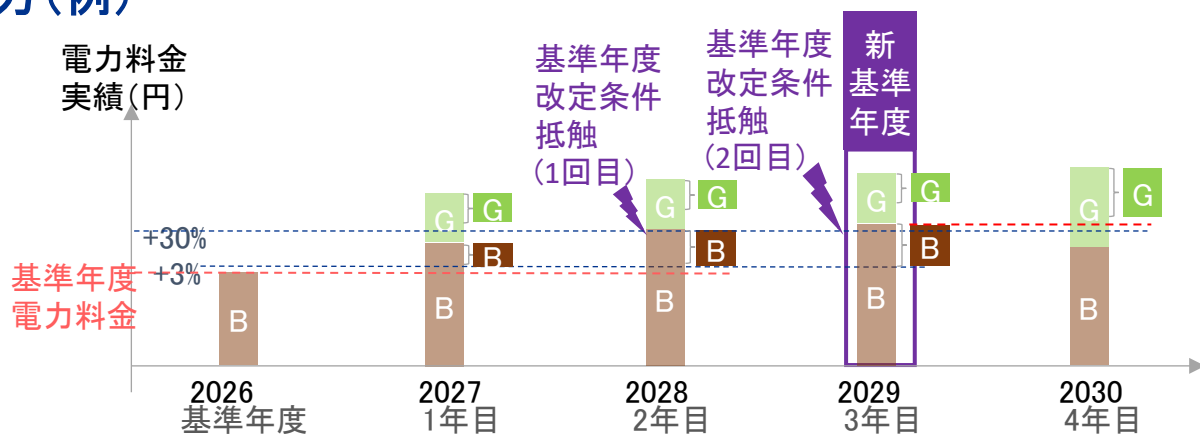
➡ 2030年度の支援費は、2029年度を新基準年度として算定する。

(例2) 2028年度・2029年度に基準年度(2026年度)の1.30倍超になった後、2030年度に3割以上減少した場合

➡ 2030年度の支援費は2029年度を新基準年度として算定するが、その後の減少は2年連続ではないことから、2031年度の支援費も2029年度を基準年度として算定する(基準年度の改定は生じない)

グリーンエネルギー利用促進等支援費の考え方(例)

- 2027年度におけるグリーン電力に対する支援費 **G**
 $(2027年度G電力自家消費量 \times 2027年度B電力料金単価) \times 2027年度のG電力料金に対する支援率$
- 2027年度におけるブラウン電力に対する支援費 **B**
 $(2027年度B電力料金 - 2026年度B電力料金) \times (2027年度B電力料金単価 \div 2026年度B電力料金単価 - 1.03) \times 2027年度のB電力料金に対する支援率$



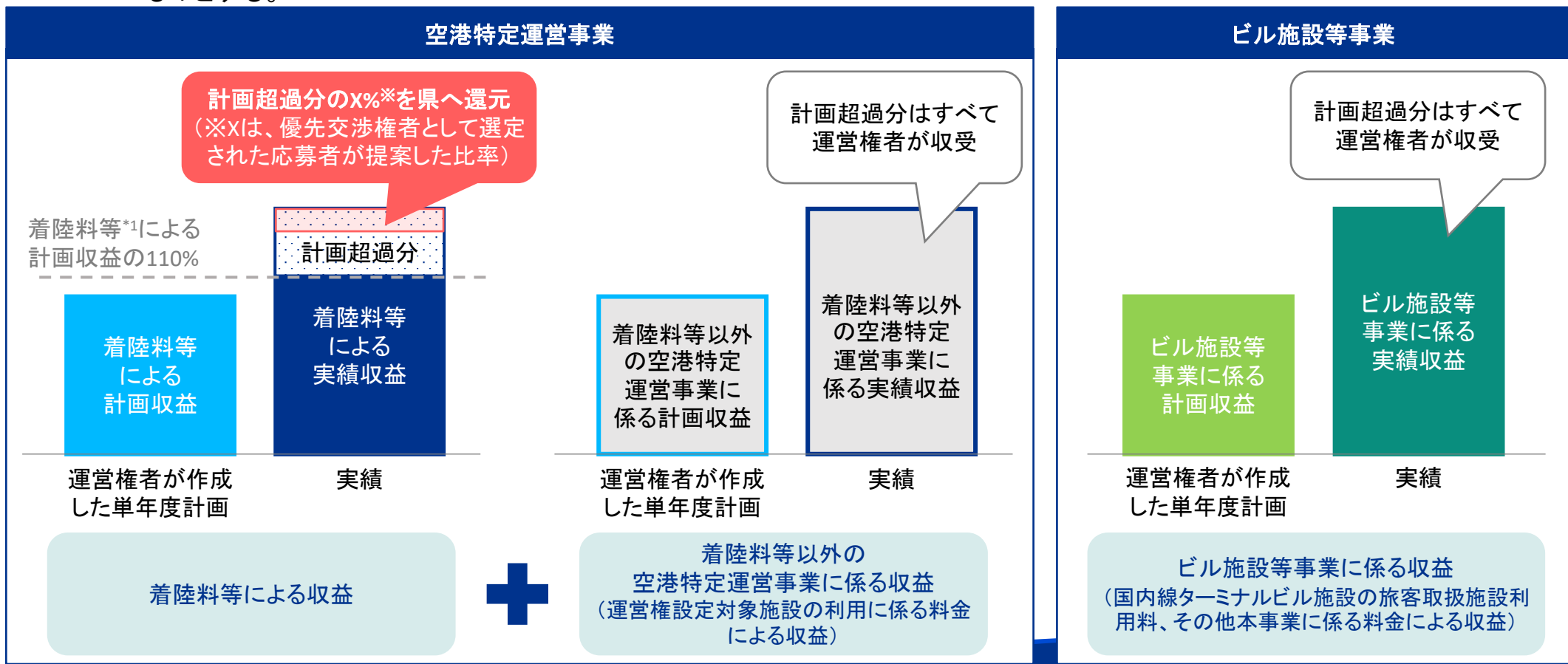
支援率G(例)	-	0.40	0.40	0.40	0.40
支援率B(例)	-	1.00	1.00	1.00	0.80

- B** …ブラウン電力に対する支援費
- G** …グリーン電力に対する支援費
- B** …ブラウン電力料金
- G** …グリーン電力料金試算値
- 支援率B…ブラウン電力料金に対する支援率
- 支援率G…グリーン電力金に対する支援率

※ いずれの支援率も19年目以降は0とする。

アップサイドシェア

- 運営権者は、令和12年4月1日以降(事業当初の運営安定化期間3年を考慮)の事業期間において、各事業年度の実績収益が一定の収益額を上回る分について、その一部を県に還元する。
 - ➔ 還元条件: 着陸料等による実績収益が、運営権者の作成した単年度計画における計画収益の110%を超える場合
 還元額 : 上記の超過額に対し、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
- 還元手法は、次年度又は次年度を含む2年度以内の運営交付金(定額交付分)のうち基本支援から減額する方法によるものとする。



注記:
*1 本項では、着陸料、停留料及び保安料を総称して「着陸料等」という。

4.3.6 費用負担及び運営権者に対する財政支援

(オ) 航空需要の変動リスクが生じた場合の取扱い

増額した運営交付金の返済手法を明確化

募集要項
p.28, p.54

航空需要の変動リスクが生じた場合の取扱い

- 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。
- 運営権者は、当該見直しによって増額した運営交付金の2分の1(以下「返済予定額」という。)を、当該事由の終了によって航空需要が回復した後、運営交付金(定額交付分)のうち基本支援を減額する形で返済するものとする。
 - ➡ 県及び運営権者は、当該見直しによる増額が終了する時点で、当該増額終了年度の翌年度以降の返済計画(年度ごとの返済金額及び返済完了時期)を協議し、決定する。
なお、返済開始時期についても、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。
 - ➡ 返済が行われる事業年度において、同時にアップサイドシェアが行われる場合は、後頁(4.3.10)参照。

【平時のイメージ】

凡例

航空需要の
大幅な減少運営交付金
計画額運営交付金
増額分運営交付金
返済額

【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】



4.3.7 更新投資等

更新投資等の内容

- 運営権者は、運営権設定対象施設(次頁参照)及び県から運営権者へ無償で貸し付けるもの(以下「無償貸付対象資産」という。)について、空港特定運営事業に含まれる業務として、要求水準を充足する限り、次表に掲げる更新、拡張及び修繕のための投資(これらを総称して以下「更新投資」という。)を行うことができる。
 - ※ なお、更新投資の実施に伴い航空法第43条第1項に規定する特に重要な変更を行おうとするときは、当該変更について、知事が国土交通大臣の許可を得なければならないことから、県が手続を行う。
- ただし、運営権者は、運営権設定対象施設について、実施契約とは別に県との間で契約を結ばない限り、県が実施主体となったうえで委託実施する工事(4.4.1、4.4.2参照)等を除き、建設(新規投資)及び改修を行うことはできない。
- また、運営権者は、本事業の対象となる施設及び用地(以下「対象施設等」という。次頁参照。)並びに無償貸付対象資産に対する更新投資のほか、次表に掲げる保守等及び新規投資について、自らの判断と費用負担において行うものとする。

区分		主な内容(括弧内は具体例)
更新投資	更新	○ 部分的又は全面的に同程度の機能で交換する行為※ (滑走路舗装の全面補修、照明柱の建替、設備の交換、航空灯火のLED化、無償貸付対象資産の買い替え(処分及び新規購入)等) ※ 国庫補助等事業及び不動産若しくは動産の買入りに該当するものは、その内容に応じて更新又は拡張に分類される。
	拡張	○ 規模の拡大や新たな性能を付加する行為※ (旅客取扱施設の増築、駐車場の増設、無償貸付対象資産の改造、空港脱炭素化推進に関する事業・業務によって運営権者自らが施設・設備を新たに導入する行為等) ※ 国庫補助等事業及び不動産若しくは動産の買入りに該当するものは、その内容に応じて更新又は拡張に分類される。
	修繕	○ 部分的な機能や性能を回復させる行為 (舗装の部分的損傷の補修、フェンスの張替、法面の補強、無償貸付対象資産の修理等)
保守等		○ 点検、調査、清掃等 ○ 無償貸付対象資産に該当しない物品の購入、処分等
新規投資		○ 任意事業によって施設・設備を新たに整備する行為 (商業施設や宿泊施設等の新たな施設の整備)

(参考) 対象施設等の構成

対象施設等

運営権設定対象施設

空港基本施設等

- ・ ア 空港基本施設
- ・ イ 空港基本施設附帯施設等
- ・ ウ 空港基本施設管理施設

- ・ エ 空港航空保安施設等
- ・ ク 除雪車庫
- ・ ケ 空港展望所及び空港展望所用地
- ・ コ 駐車場施設等
- ・ サ SOLWIN
- ・ シ 調整池
- ・ ス 空港用地(国有地を除く)
- ・ セ イメージアップ象形物(ようこそ鳥取へ)及び周辺用地(民有地を除く)

旅客取扱施設

- ・ キ 国際会館

国内線ビル施設等

- ・ オ 国内線ターミナルビル施設

- ・ カ 貨物ビル施設

- ・ ス 空港用地(国有地)
- ・ セ イメージアップ象形物(ようこそ鳥取へ)及び周辺用地(民有地)
- ・ ソ 滑走路西側集団移転元地

4.3.8 計画及び報告/県から運営権者への職員の派遣

募集要項
p.33～p.34

計画及び報告

- 運営権者は、実施契約の定めるところに従い、次のとおり計画の策定等を行う。当該計画には、安全性及び運営の安定性の確保並びに空港活性化等を目的とした投資計画を含める。
 - ➔ 運営権者は、空港条例第27条に基づき、空港機能施設事業に係る経理とその他の事業に係る経理とを区分して管理しなければならない。
- 運営権者は、全体計画、中期計画及び単年度計画について、計画期間の開始後速やかに、その内容を運営権者のホームページ上で公表する*1。なお、計画を変更したときも同様とする。

種類	計画の策定等
全体計画 (20年間)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運営権者は、本事業について事業期間全体に係る全体計画を作成し、事業開始日の40日前までに県に提出するとともに、県の承認を得る。 ○ また、単年度計画の変更等によって、全体計画を変更しようとするときは、速やかに県に対して変更後の全体計画を提出し、県の承認を得る。
中期計画 (5年ごと)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運営権者は、本事業開始後5年ごとの中期計画を作成し、当該計画の計画期間開始日の30日前までに県に提出するとともに、県の承認を得る。 ○ また、単年度計画の変更等によって、中期計画を変更しようとするときは、速やかに県に対して変更後の中期計画を提出し、県の承認を得る。
単年度計画 (1年ごと)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運営権者は、本事業初年度の単年度計画を作成し、事業開始日の30日前までに県に提出するとともに、県の承認を得る。 ○ 初回の提出以降、運営権者は、各事業年度の単年度計画を作成し、当該事業年度開始日の30日前までに県に提出するとともに、県の承認を得る。 ○ また、運営権者は、県の承認を得た単年度計画に従って本事業を実施するものとし、単年度計画を変更しようとするときは、速やかに県に対して変更後の単年度計画を提出し、県の承認を得るものとする。
単年度計画に係る事前協議書	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運営権者は、県の費用負担が伴う事業・業務に係る各事業年度の計画については、当該年度の前年度の9月末までに当該計画に関する事前協議書を県に提出し、当該事前協議書に基づき県と協議及び調整を行うとともに、この結果を当該年度の単年度計画に反映するものとする。 ○ 特別支援を受けようとする場合、当該協議等において、その必要性・合理性等を県に対して疎明し、県の承認を受けなければならない。 ○ 特別支援を受けたうえで事業開始時点では存在しなかった不動産又は動産を新たに買い入れようとする場合、当該資産をどのような取扱いとするか(運営権設定対象施設又は無償貸付対象資産として新たに追加するか、若しくは運営権者所有資産とするか等)についても、当該協議等の対象とする。

県から運営権者への職員の派遣

- 県は、運営権者に対する県職員の派遣を行わない。

注記:

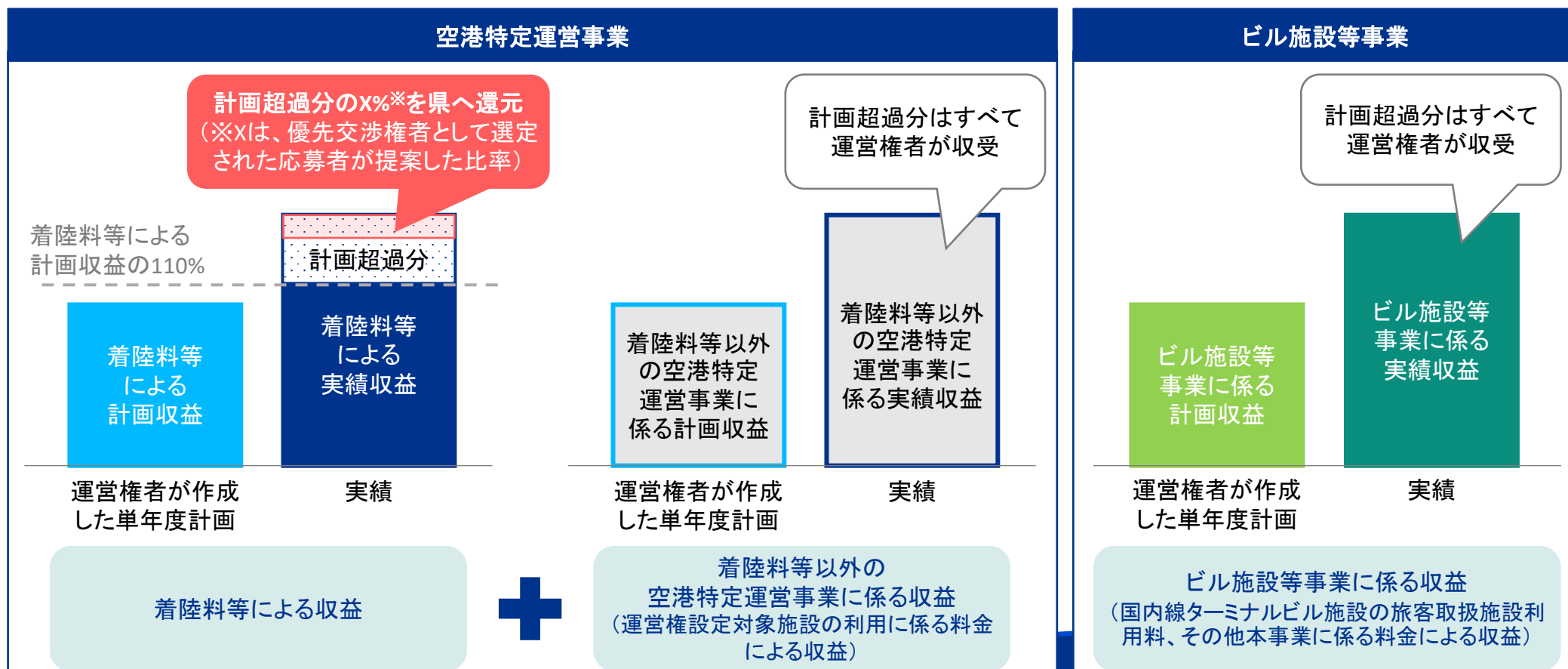
*1 中期計画及び単年度計画については、運営権者が公表する内容を県が別途指定する。

4.3.9 運営権等の対価

募集要項
p.11,p.28,p.34

運営権者が支払う本事業の運営権等の対価

- 運営権者は、次のア及びイに掲げる対価を支払わなければならない。
 - ア 鳥取空港ビル(株)株式の取得対価:5億7,450万円*1(詳細は、募集要項 I-2-(3)-ウ参照)
 - イ 運営権の設定に対する対価:0円を基本とする。ただし、運営交付金(定額交付分)を0円と提案したうえで、0円を上回る運営権対価を提案することは妨げない。
- 着陸料等による運営権者の実績収益が、運営権者の作成した単年度計画における計画収益を一定程度上回る場合、当該実績収益の一部を県に還元する仕組み(アップサイドシェア・次図参照)を導入する。【再掲(4.3.6(エ))】



注記

*1 株式の取得額は、5億7,450万円から、鳥取空港ビル(株)株式譲渡予約契約締結日から株式譲渡日までの間に鳥取空港ビル(株)の株主総会において決議された各株主に対する配当金額の累計額を差し引いた金額とする。

4.3.10 県と運営権者のリスク分担(1/4)

リスク分担の基本的な考え方

- 本事業に係るリスクは、実施契約等に特段の定めのない限り、運営権者が負う。
ただし、次の(1)から(7)までの事項については、記載のとおり取り扱うことを基本とする。

(1) 航空需要の変動によって生じるリスク【再掲(4.3.6(オ))】

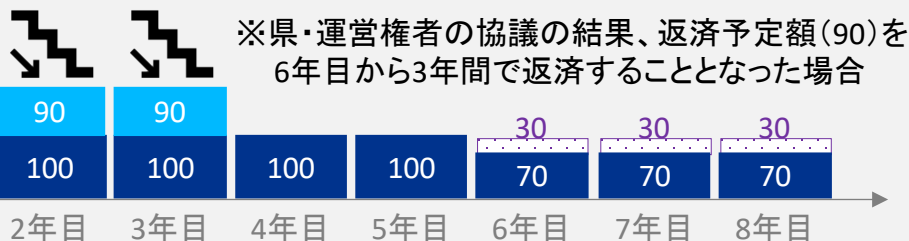
- 運営権者の責めに帰さない事由によって航空需要の著しい変動が生じた場合、県及び運営権者で協議のうえ、県は、運営権者が想定しえなかった負担に対する支援を行うため、航空需要が回復するまでの間、運営交付金を増額する。
- 運営権者は、当該事由の終了によって航空需要が回復した後、運営交付金(定額交付分)のうち基本支援を減額する形で返済予定額(当該見直しによって増額した運営交付金の2分の1)を返済するものとする。
 - ➡ 県及び運営権者は、当該見直しによる増額が終了する時点で、当該増額終了年度の翌年度以降の返済計画(年度ごとの返済金額及び返済完了時期)を協議し、決定する。また、返済開始時期についても、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。
- なお、事業終了日までに返済予定額の返済が完了しない場合、県及び運営権者は、未返済分の返済方法を協議する。また、返済が行われる事業年度において、同時にアップサイドシェアが行われる場合であって、アップサイドシェアの金額が当該返済による減額後の運営交付金の額を超過するとき、運営権者は、県に対し、当該超過額を金銭として支払う。

運営交付金の増額及び返済予定額の返済イメージ

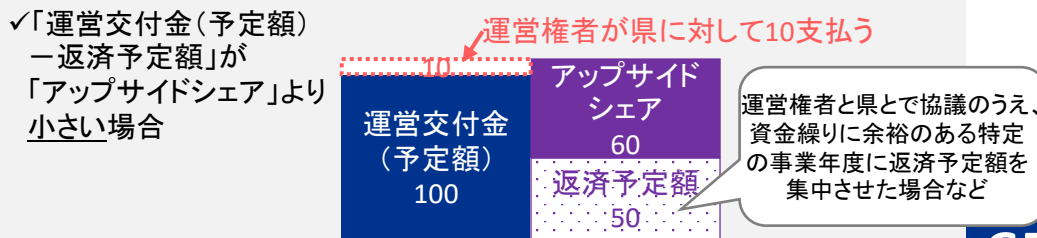
【平時のイメージ】



【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】



返済が行われる事業年度において、同時にアップサイドシェアが行われる場合(イメージ)



4.3.10 県と運営権者のリスク分担(2/4)

リスク分担の基本的な考え方(続き)

(2) 土壌汚染等に起因して生じる損失

- 空港用地等の存する土地における土壌汚染、地中障害物及び埋蔵文化財の存在等について、募集要項等で規定されていなかったこと又は募集要項等で規定されていた事項が事実と異なっていたことに起因して運営権者に損失が生じた場合、運営権者は速やかに県に通知する。
➡ この場合、県は、当該損失を補償する。

(3) 不可抗力事象発生時の対処

不可抗力事象の定義

暴風、豪雨、地滑り、地震、火災、騒乱、暴動、疫病その他の自然的又は人為的な事象であって、本事業の実施に直接かつ不利な影響を与える等実施契約に定める一定の要件を満たした事象とする。ただし、運営権者の予防保全を含む維持管理上の過失によるものを除く。

- 不可抗力事象が発生した場合、運営権者は、次頁の(7)緊急事態に定める対応を行うとともに、不可抗力事象によって本事業の遂行が困難となった場合には、書面をもって県に通知しなければならない。
➡ 県は、運営権者から当該通知を受けた場合、運営権者とその対応方針について協議する。
- 県は、不可抗力事象によって運営権設定対象施設に物理的な損害が発生した場合は、運営権設定対象施設の復旧等の措置(以下「事業継続措置」という。)をとる。
- なお、運営権者は、県と協議のうえ、県が認めた場合には、自らに生じた損害又は増加費用等を回収するため、合意延長を行うことができる。また、不可抗力事象によって事業の全部又は一部の停止が発生した場合、県は、事業再開までの間、運営権者の実施契約上の義務の履行を一時的に免責することができる。

(4) 契約不適合責任

- 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。

4.3.10 県と運営権者のリスク分担(3/4)

リスク分担の基本的な考え方(続き)

(5) 法令等変更

- 事業期間中に、国による法令、政策の変更等及び県又は関係自治体による条例の変更等(以下「法令等変更」という。)が生じ、県又は運営権者に損失が生じた場合は、当該法令等変更によってそれぞれに生じた損失は、各自が負担する。

(6) 特定法令等変更

- 事業期間中に、本事業にのみ適用され、運営権者に影響を及ぼす国による法令、政策の変更等及び県又は関係自治体による条例の変更等実施契約に定める一定の事由(以下「特定法令等変更」という。)が生じ、運営権者に損失が生じた場合は、県は、当該特定法令等変更によって運営権者に生じた損失を補償する。
なお、合意延長によって損失の補償に代える場合もある。

(7) 緊急事態

- 事業期間中に災害(公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法(昭和26年法律第97号)第2条第1項の定義に基づく)が発生した場合、運営権者は、鳥取空港事業継続計画(A2-BCP)等に基づき、空港利用者の安全の確保並びに空港機能の維持及び早期復旧に努めなければならない。
- 事業期間中に災害発生等の本空港の運営権者による安全な運営が著しく阻害されるおそれのある事態等実施契約に定める一定の事態(以下「緊急事態」という。)が生じた場合であって、本空港を他の公共の用途に供することその他の理由に基づく公益上やむを得ない必要が生じたとき、県は、PFI法第29条第1項(第2号に係る場合に限る。)に基づき、運営権の行使の停止を命じて、自ら本事業に係る施設を使用することができる。
➡ この場合、運営権者は、県が本空港において実施する事業・業務に協力しなければならない。
- 県は、緊急事態によって、PFI法第29条第1項(第2号に係る場合に限る。:公益上やむを得ない必要が生じたとき)に基づき運営権の行使の停止を命じたときは、PFI法第30条第1項に基づき、運営権者に生じた損失を補償する。

4.3.10 県と運営権者のリスク分担(4/4)

リスク分担の基本的な考え方(続き)

大規模な災害の発生や著しい事業環境の変化等によるリスク分担の見直し

- ・ 大規模な災害の発生や著しい事業環境の変化等(賃金水準又は物価水準の著しい変動を含むが、これらに限られない。)によって、リスク分担が著しく不適切になった場合には、県及び運営権者が協議し、かかるリスク分担を決定する想定である。

【実施契約書(案) 第49条第3項】

(リスク分担の原則)

- 第49条 県は、本契約で別途定める場合を除き、運営権者及びビル施設事業者による本事業の実施に対して、何らの対価を支払う義務も負わない。
- 2 本契約で別途定める場合を除き、運営権者及びビル施設事業者はその責任で本事業を実施するものとし、本事業において運営権者及びビル施設事業者が生じた収入の減少、費用の増加、その他損害又は損失の発生については、すべて運営権者が負担し、県はこれについて何らの責任も負担しない。
 - 3 前項の規定にかかわらず、本事業開始日以降、予期することのできない事情によって、著しい事業環境の変化等(大規模な災害の発生、賃金水準又は物価水準の著しい変動を含むが、これらに限られない。)が生じ、運営権者による本事業の遂行が著しく困難となった場合、運営権者は、県に対して協議を申し入れることができる。この場合、県及び運営権者は誠実に協議のうえ、対応方針を定めるものとする。

4.3.11 事業の継続が困難となった場合の措置

契約解除の事由と効果

契約解除の事由	契約解除の効果	
県事由	<ul style="list-style-type: none"> 県は、合理的な理由や必要性がある場合に限り、6か月以上前に運営権者に対して書面で通知することによって、実施契約の全部又は一部を解除できる。 運営権者は、県の責めに帰すべき事由によって、一定期間、県が実施契約上の重大な義務を履行しない場合、又は、実施契約の履行が不能となった場合は、県に対し、解除事由を記載した書面で通知することによって、実施契約の全部又は一部を解除できる。 県が本空港の所有権を有しなくなったとき(不可抗力滅失の場合を除く。)は、実施契約は終了する。 	<ul style="list-style-type: none"> 県は運営権を取り消す。 県は運営権者の損失を補償する。
運営権者事由	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者が、契約上の義務に違反する等契約に定める一定の事由が生じたとき、県は、当該事由に応じ、催告をして、又は催告することなく実施契約を解除できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 県は運営権を取り消す。 運営権者は県に違約金等を支払う。
不可抗力事由	<ul style="list-style-type: none"> 不可抗力事象が発生し、県による事業継続措置が行われる場合であって、本事業の復旧スケジュールを決定できない場合、又は復旧スケジュールに基づく本事業の再開が不可能、若しくは著しく困難であることが判明した場合、県は実施契約を解除できる。 不可抗力事象の発生によって本空港が滅失したときは、実施契約は当然に終了する。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営権者は、運営権の放棄又は県の指定する者に対する運営権の無償譲渡を行う。 県及び運営権者に生じた損害は各自が負担し、相互に損害賠償請求は行わない。
特定法令等変更	<ul style="list-style-type: none"> 特定法令等変更によって、運営権者が本事業を継続できなくなったときは、県又は運営権者は実施契約を解除できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 県は運営権を取り消す。 県は運営権者の損失を補償する。

契約解除時における運営権者の引継ぎ協力義務及び運営権者の資産等の取扱い

- 契約解除の場合、運営権者は、県又は県の指定する者に対する引継ぎが完了するまでの間、引継ぎに協力する義務を負う。
- 運営権者の資産等については、事業期間終了時の取扱いのうち、原則的な取扱いと同様とする(詳細は、募集要項 I-2-(3)-エ-(ア)参照)。

4.3.12 応募者の参加資格要件

応募者の構成

- 単体企業又はコンソーシアム(複数の企業によって構成されるグループ)。
- 第一次審査書類の提出以降第二次審査書類の提出までの間、コンソーシアム構成員を追加することが可能。
- 代表企業の変更は原則不可。

単体企業及びコンソーシアム構成員に共通の参加資格

- 地方自治法施行令第167条の4の規定や、PFI法第9条に規定する欠格事由に該当しない者であること。
- 更生手続、再生手続、特別清算、及び破産手続の開始申立がなされていない者であること。
- 第一次審査書類の提出期限の日までの1年間に国税又は地方税を滞納していない者であること。
- 第二次審査書類の提出期限の日から優先交渉権者の決定までの期間に、県から鳥取県指名競争入札参加資格者指名停止措置要綱又は鳥取県建設工事等入札参加資格者資格停止要綱に基づく資格停止を受けていない者であること。
- 暴力団又は暴力団員等と関係を有していない者であること。
- 公募アドバイザー又はこれらの者と資本面若しくは人事面等において一定の関連のある者でないこと。
- 優先交渉権者選定審査会の委員が属する法人又はその法人と資本面若しくは人事面等において一定の関連のある者でないこと。
- 県の知事、副知事が役員等となっている法人に該当する者でないこと。
- 前3点に記載の者を本事業の優先交渉権者選定に係るアドバイザーに起用していないこと。
- 本事業の公募に係る関心表明書提出時に公募に関与する役職員が鳥取空港ビル(株)の役員を兼任していないこと。
また、これに違反しない形式によって役職員が鳥取空港ビル(株)の役職員を兼任している企業が応募する場合は、公募の公平性・透明性を阻害する行為をしない旨等を記載した誓約書を県に提出していること。

単体企業及びコンソーシアムの代表企業に求められる要件

- 次のアからエまでのいずれかに該当すること。ただし、事業経験は日本国内における事業に限らない。
 - ア 平成25年度以降に商業施設若しくは公共施設の建設運営又は買収運営の実績を有すること。
 - イ 平成25年度以降に旅客施設運営事業若しくは旅客運送事業、貨物取扱施設運営事業若しくは貨物運送事業、又は旅行業のいずれかの実績を有すること。
 - ウ 平成25年度以降に民活空港運営法に定める「国管理空港特定運営事業」又は「(地方管理)空港特定運営事業」の実績を有すること。
 - エ 平成25年度以降に営業用不動産管理事業の実績を有すること。

4.3.13 応募の無効

応募の無効

- ・ 次のアからケまでのいずれかに該当する場合は、応募を無効とする。
 - ア II-2. の応募者の参加資格要件を満たさない者が応募したとき。
 - イ 提案書類が不足しているとき。
 - ウ 提案書類が様式集及び記載要領に従って記載されていないとき。
 - エ 提案書類の提出方法、提出先、提出期限に適合しないとき。
 - オ 本事業の優先交渉権者の選定に関し、鳥取空港ビル株式会社の役職員に県の許可なく接触したとき。
 - カ 本事業の優先交渉権者の選定に関し、審査会の委員(5.1 優先交渉権者選定の体制参照)に接触したとき又は審査会の委員が属する法人に働き掛けをしたとき。
 - キ 提案書類に虚偽の内容を記載するなど不正な行為があったとき。
 - ク 2以上の提案書類を提出したとき。
 - ケ その他募集要項等に定める条件に違反したとき。

4.4.1 滑走路端安全区域 (RESA) 拡張工事

滑走路端安全区域 (RESA) 拡張工事

鳥取空港では、RESAの国内基準の改正に伴うRESA拡張工事に着手しており、令和4年度から測量や地質調査、実施設計を実施している。また、これまでに、用地取得、保安林解除等を終えて、令和6年春から現地工事(仮設工事)に着手している。今後、進入灯橋梁及び進入灯の一部を撤去し、現在の場周フェンスの外側(西側)を埋め立てて、RESAを拡張(41m→90m)する予定である(詳細は、募集要項Ⅲ-1.-(3)-ア参照)。

これらの設計や工事の実施は、鳥取県と現運営権者との覚書に基づき、現運営権者が実施しており、現時点のスケジュールは次表のとおりである。

なお、RESA拡張工事が完了した施設は、鳥取県の所有とし、運営権設定施設とする。

年度	内容
令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> 測量(現地測量、深浅・汀線測量) 地質調査(ボーリング調査) 実施設計(基本設計、護岸基本設計、海浜地形への影響評価)
令和5年度	<ul style="list-style-type: none"> 測量(用地測量) 実施設計(護岸細部設計、護岸実施設計、進入灯橋新設設計等)
令和6年度～令和8年度	<ul style="list-style-type: none"> 工事 ※ 夜間工事も実施



図-1 RESA整備工事(全体図)



写真-1 工事用道路(国道9号からの進入路)



写真-2 拡張工事区域(埋め立て区域)

4.4.2 航空灯火のLED化工事

航空灯火のLED化工事

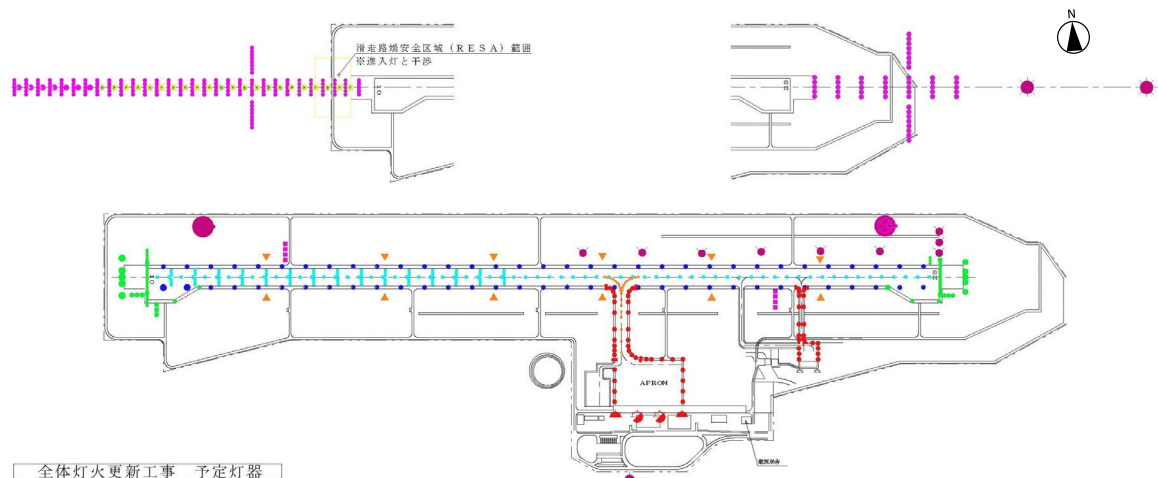
鳥取空港では、国の方針である「令和12(2030)年度までに全空港におけるLED灯火の導入率100%」に対応すべく、航空灯火のLED化工事を実施している(詳細は、募集要項Ⅲ-1.-(3)-イ参照)。

これらの設計や工事の実施は、鳥取県と現運営権者との覚書に基づき、現運営権者が実施しており、現時点のスケジュールは次表のとおりである。また、令和9年度以降の工事は、第2期運営権者が実施する想定である。

なお、LED化工事が完了した施設は、鳥取県の所有とし、運営権設定施設とする。

また、この航空灯火のLED化工事は、鳥取砂丘コナン空港脱炭素化推進計画における取組の1つとして位置付けている。

航空灯火の更新計画(約700基余り) 配置図



全体灯火更新工事 予定灯器

凡 例						LED化更新計画	
名称	符号	記号	規格	数量	備考	更新予定年度	更新時期設定理由
飛行器灯台	ABN	⊕	準規	1		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
標準式進入灯	PALS	⊕	EHU-3.1	10.1		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
標準式進入灯	PALS	⊕	PHU-3.1	6		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
標準式閃光灯	SPL	○	PH-30(夜光型)	200		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
標準式閃光灯	SPL	○	PH-30(電球型)	200		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
標高式進入灯	SALS	⊕	EHU-3.1	6.1		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
進入灯台	ALS	⊕	E-6	25		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
高光度式滑走路灯	REDL	⊕	EHB-3.6	6.1		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
高光度式滑走路灯	REDL	⊕	PHB-3.6	6		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
高光度式滑走路灯	RTHL	⊕	PHB-3.4	4		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
高光度式滑走路灯	RTHL	⊕	PHB-3.3/3.4	32		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路中心線灯	WBAR	⊕	EHU-3.1	1.0		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路中心線灯	RCLL	⊕	PH-3.1	66		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路中心線灯	RCTL	⊕	PH-3.1	90		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路距離灯	RDML	△	G-2	12		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路灯	STWL	⊕	EHU-3.8 (R)	1.0		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路灯	TFIL	⊕	EHU-3.8 (B)	1.8		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路灯	TEDL	⊕	ELO-3.8	6.0		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路灯	TEDL	⊕	T-2	8		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路灯	TEDL	⊕	T-6	3		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路中心線灯	TCLL	⊕	PHB-9B	1.8		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
滑走路中心線灯	TCLL	⊕	PLB-9B	8		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
進入滑走路灯	PAFY	⊕	F	8		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
進入滑走路灯	WDLE	⊕	SB	2		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
エプロン照明灯	PLD	△	M-NH	6		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
航空機灯台(機外)	OBL	⊕	OM-3A	1		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
航空機灯台(機外)	OBL	⊕	OM-4	1		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施
航空機灯台	CGL	⊕	NH-660	9		2025	● 規格化のため令和年度(令和11年度以降)実施

年度	内容
令和4年度	● 実施設計(滑走路灯、誘導路灯、エプロン照明灯等)
令和5年度～ 令和6年度	● 照明工事(エプロン照明灯、誘導路灯、過走帯灯等) ※ 夜間工事も実施
令和7年度	● 実施設計(滑走路距離灯、風向等、進入灯台等) ● 照明工事(滑走路灯)
令和8年度～ 令和12年度	● 照明工事(誘導路中心線灯、滑走路距離灯等)

4.4.3 進入灯橋梁(橋脚)の修繕

進入灯橋梁(橋脚)の修繕

鳥取空港の付帯施設である進入灯橋(平成元年10月31日竣工)は、日本海の波浪の影響を直接受ける厳しい条件下に設置された施設であり、橋脚である鋼管杭は施工当初から重防食を行っているが、波浪の影響によって被覆材が剥がれ、鋼材の表面が露出し、腐食の進行が確認されている。

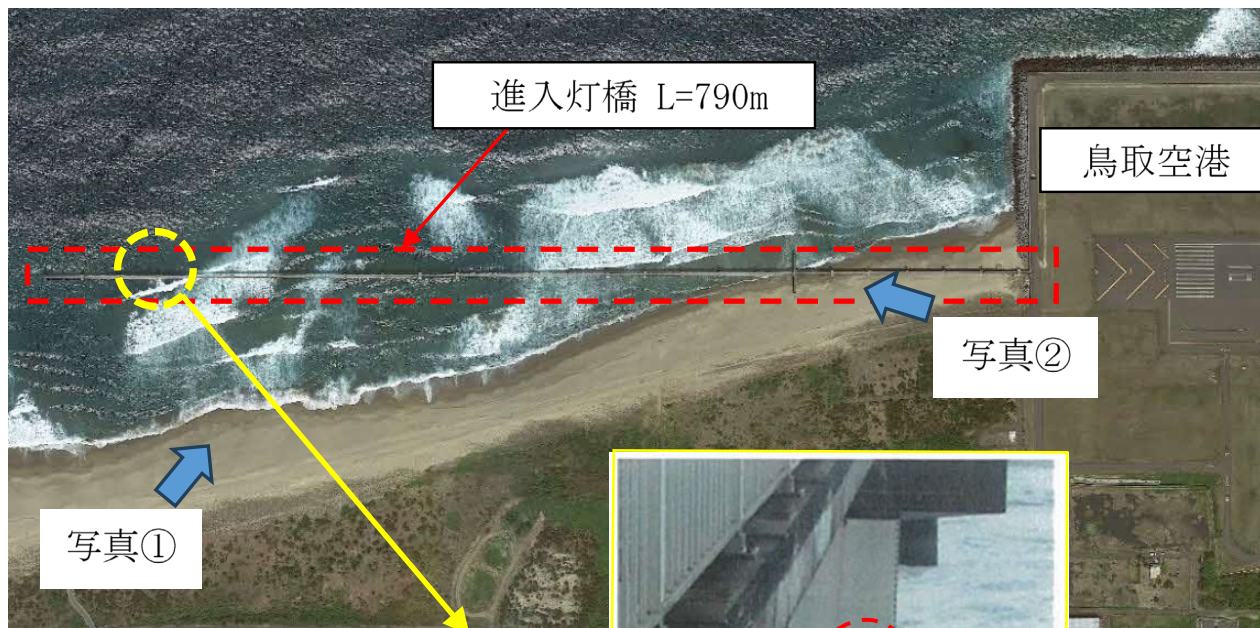
このため、過去10年以上に亘り、色々な方法にて補修を繰返し実施しているものの、厳しい条件下ゆえ、補修箇所の再補修(不具合)が発生している状況である。



写真①



写真②



進入灯橋 L=790m

鳥取空港

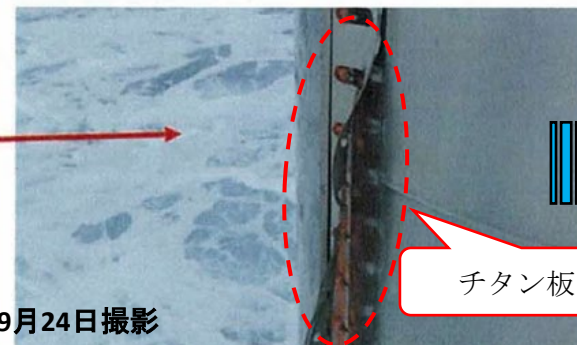
写真②

写真①

【補修箇所の不具合事例】



令和元年9月24日撮影



チタン板の捲れ



令和2年1月15日撮影

保護カバーの破損

5 優先交渉権者選定基準の 概要

5.1 優先交渉権者選定の体制

審査会の設置

県は、優先交渉権者の選定に当たり、客観的な評価を行うため、令和6年11月7日に、有識者、県内経済界及び県の代表者等によって構成する審査会を設置した。審査会の委員は、次のとおりである(委員名は五十音順。)。なお、審査会は、非公開とする。

(委員長)

谷本 圭志 国立大学法人鳥取大学 工学部 教授

(副委員長)

加藤 一誠 慶応義塾大学 商学部 教授

(委員)

岡本 陽子 公募委員(有限会社 楠衡器製作所)

中井 英子 鳥取商工会議所 女性会 副会長

廣田 恵里 アザレア税理士法人 公認会計士・税理士

山崎 優 鳥取すずらん総合法律事務所 弁護士

審査会の事務局

審査会の事務局は、担当部署が担当し、公募アドバイザーが補佐する。

(担当部署)

鳥取県輝く鳥取創造本部中山間・地域振興局交通政策課空港振興室

(公募アドバイザー)

ア 有限責任 あずさ監査法人

イ KPMG税理士法人

ウ 株式会社KPMG FAS

エ ベーカー&マッケンジー法律事務所(外国法共同事業)

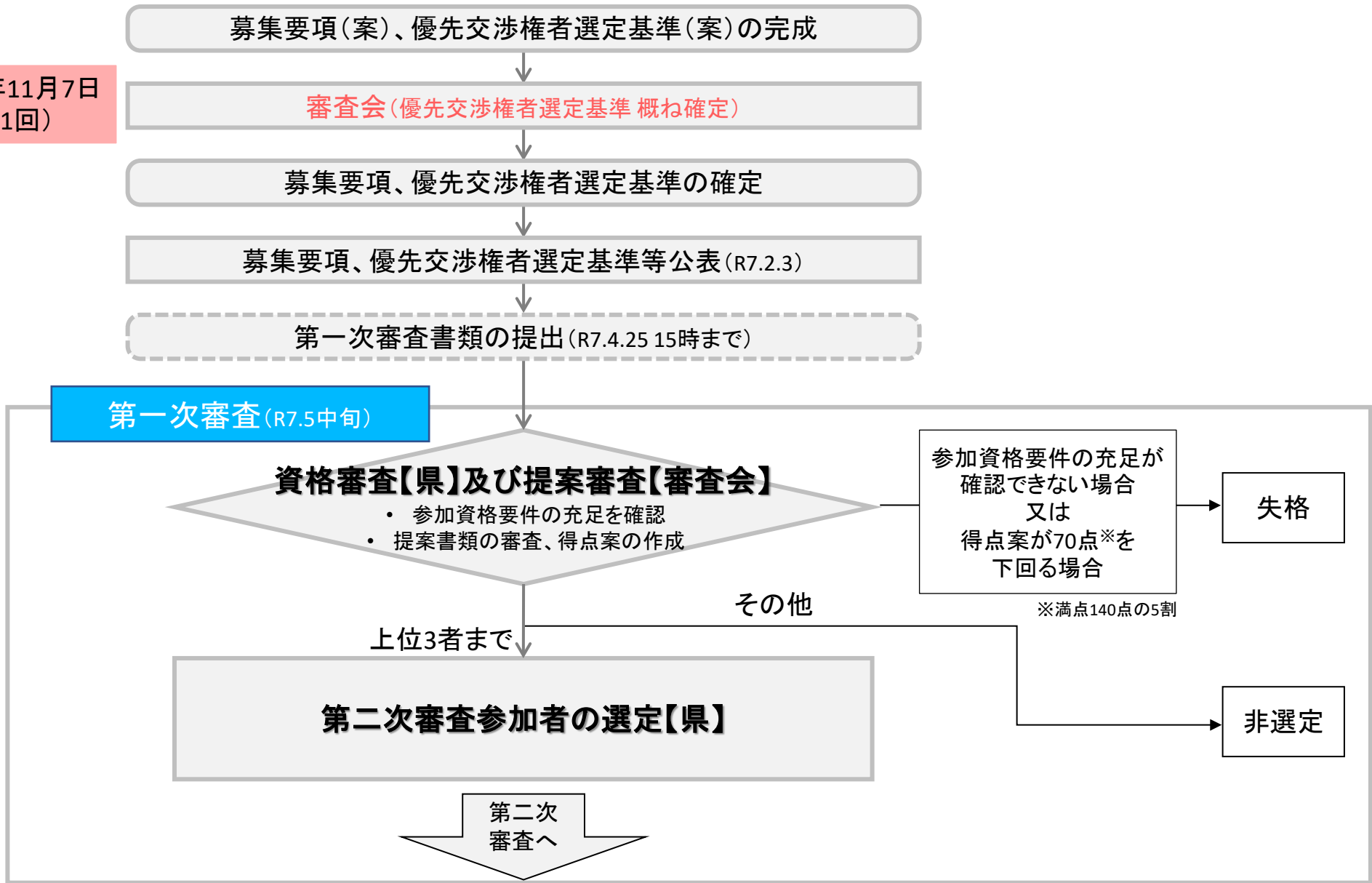
オ 株式会社日本空港コンサルタンツ

カ 株式会社インデックスコンサルティング

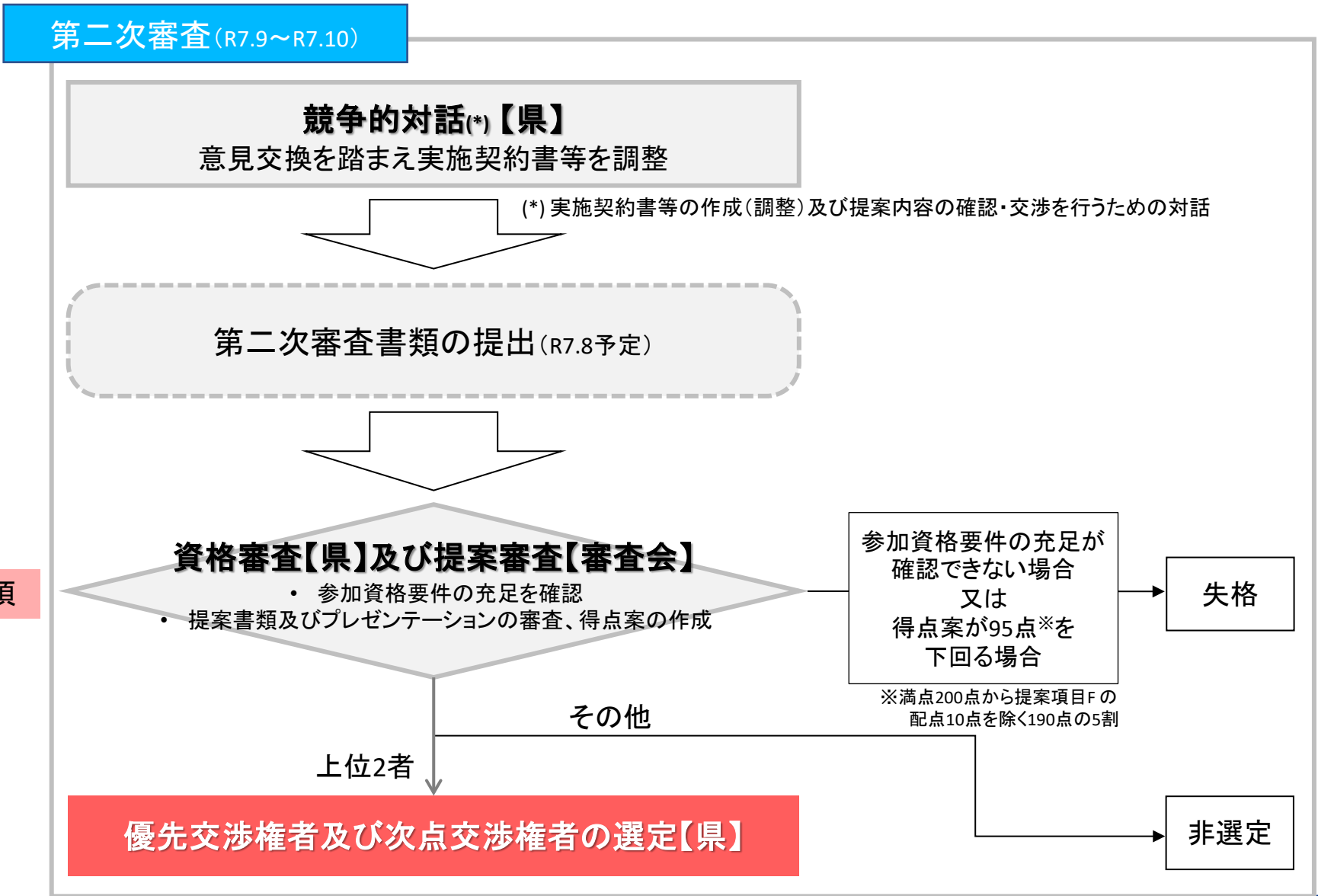
5.2.1 選定基準作成～第一次審査

選定基準
p.2

令和6年11月7日
(第1回)



5.2.2 第二次審査



5.3.1 優先交渉権者選定に係る審査方式等について

選定基準
p.3~p.5

審査方式

- 第一次審査及び第二次審査による二段階審査を実施する。
- 第一次審査及び第二次審査ともに資格審査及び提案審査によって選定する。
- 第二次審査ではプレゼンテーションを実施する(第一次審査ではプレゼンテーションを実施しないが、必要に応じて書面での提案内容の確認を実施する)。
- 第一次審査では3者までを選定、第二次審査では優先交渉権者及び次点交渉権者を選定する。

審査のポイント

- 第一次審査では、参加資格の有無及び、基本的な事業方針を審査する(事業方針の提案では、空港運営の基本的な考え方を確認することとし、個別施策や数値目標の記載を必須としない)。
- 第二次審査では、個別施策や数値目標の5年間・20年間単位での提案を求め、その実現可能性等を審査する(旅客数等の目標値の実現は契約上の義務としない一方、施策の履行は契約上の義務とする)。
- 第一次審査、第二次審査を通じ、県が第2期事業で目指している「安全・安心」と「にぎわいの創出」に関する提案を重視した配点としている。併せて、「鳥取空港が目指すべき今後の方向性」の実施への寄与が期待できる内容か確認する。

採点方法

- 資格審査は、形式的な審査であることから、担当部署が行い、その結果を提案審査開始時に審査会に通知する。
- 各委員(6人)が提案項目毎に採点し(提案項目(次頁以降参照)のFを除く)、項目毎の得点のうち最高点及び最低点を除いた4人の委員の得点から平均点を算出する。第一次審査では項目毎の平均点の合計を、第二次審査では平均点の合計に加え、提案項目Fの点数を合計した点数をその応募者の得点案とする。
- 第一次審査では、得点案が満点の5割を下回る応募者を失格とする。また、第二次審査では、得点案から提案項目Fの得点を除いた点数が、満点から提案項目Fの配点を除いた点数の5割を下回る応募者を失格とする。
- 担当部署が各委員による採点結果を集計するとともに提案項目Fの点数を機械的に採点し、それらの合計を得点案として審査会に報告する。審査会はその得点案を承認する。
- 県は、審査会の作成した得点案を基に得点を決定し、第一次審査では第二次審査参加者を、第二次審査では優先交渉権者及び次点交渉権者を選定する。
- 同点となる応募者がいる場合、担当部署は新たに参考得点案を作成し、この参考得点案を基に、県が第二次審査参加者、優先交渉権者及び次点交渉権者を選定する。参考得点案は、提案項目のFを除く提案項目ごとに最高点及び最低点も含めた委員全員の得点から平均点を算出し、各平均点を合計した点数とする。参考得点案についても同点となった場合に、担当部署は、提案項目Fで提案を受けた基本支援の提案額の低い順に順位をつけ、審査会の承認を受けるものとする。県は、この結果を基に第二次審査参加者、優先交渉権者及び次点交渉権者を選定する。

5.3.2 第二次審査における提案内容及び配点(1/4)

選定基準
p.8,p.12~p.14

鳥取空港が目指すべき今後の方向性等を踏まえるとともに、「鳥取県営鳥取空港の設置及び管理に関する条例の一部を改正する条例」に規定された選定事業者の選定基準(以下「条例基準」という。)を考慮し、提案項目と配点案を作成した。

鳥取空港		200点満点					
提案項目	配点	割合	条例との対応				
			(1)		(2)		
			ア	イ	ウ	エ	経技
A)全体事業方針	20	10%					
A1 将来イメージ・基本コンセプト	20	10%	○	○	○	○	
<ul style="list-style-type: none"> 鳥取空港の詳細な事業環境等の分析と同分析に基づく現状認識 鳥取空港の将来イメージ及び本事業に対する具体的な事業方針 							
B)持続可能な空港運営	70	35%					
B1 航空ネットワークに関する提案	20	10%		○	○		
<ul style="list-style-type: none"> 目標値(旅客数、一般来場者数、貨物取扱量等)及び利便性向上に関する目標設定 航空ネットワークの充実に対する施策 航空機の利用促進や空港利用者の利便性向上に対する施策 							
B2 空港機能維持に関する提案	20	10%	○	○			✓
<ul style="list-style-type: none"> 滑走路等の維持管理(除雪業務含む)、脱炭素化(グリーンエネルギー利用促進)等に関する施策 							
B3 安全・保安の確保に関する提案	20	10%	○	○			✓
<ul style="list-style-type: none"> 安全・保安に関する基本施策 トラブル発生時(事件、事故、災害、疫病等)における対応策 							
B4 施設の利用に係る料金に関する提案	10	5%	○	○	○	○	
<ul style="list-style-type: none"> 着陸料や停留料、旅客取扱施設利用料の基本方針と設定の考え方 着陸料や停留料、旅客取扱施設利用料の設定額 							

鳥取県営鳥取空港の設置及び管理に関する条例の一部を改正する条例
第21条第3項(抜粋)
第1項の選定事業者の選定は、規則で定めるところにより知事に申請を行った民間事業者が次に掲げる基準に適合すると知事が認めた場合に行うものとする。
(1) 運営対象施設の運営等に関する計画が次に掲げる基準に適合するものであること。
ア 当該運営等に係る業務の適正かつ確実な実施のために適切なものであること。
イ 空港の公正な利用を確保することができるものであること。
ウ 空港の効用を最大限に発揮させるものであること。
エ 運営対象施設を活用したにぎわいの創出に資するものであること。
(2) 前号の計画に従って運営対象施設の運営等を適正かつ確実に実施するために必要な経理的基礎及び技術的能力を有する者であること。

- 全体事業方針**
 - 鳥取空港の事業環境等に関する理解や鳥取空港の将来イメージ、本事業の全体方針を記載する項目である
- 持続可能な空港運営**
 - 空港運営に関する方針や施策等を記載する項目である
 - 「航空ネットワークに関する提案」(攻めの提案)と「空港機能維持に関する提案」及び「安全・保安の確保に関する提案」(守りの提案)、「施設の利用に係る料金に関する提案」をそれぞれ評価する
 - 攻めの提案には、利用促進や利便性の更なる向上を求める。一方、守りの提案には、安定的かつ確実な空港運営を求める
 - 上記4項目の配点は、料金に関する提案よりも、航空ネットワークや空港機能維持、安全・保安の重要度が高いと考えられるため、「施設の利用に係る料金に関する提案」のみほかの項目より低めに設定する

5.3.2 第二次審査における提案内容及び配点(2/4)

選定基準
p.8,p.14~p.17

鳥取空港が目指すべき今後の方向性等を踏まえるとともに、条例基準を考慮し、提案項目と配点案を作成した。

鳥取空港		200点満点									
提案項目	配点	割合	条例との対応								
			(1)			(2)					
			ア	イ	ウ	エ	経	技			
C)地域貢献	40	20%									
C1 にぎわいの創出に関する提案	20	10%			○	○					
<ul style="list-style-type: none"> 空港や空港周辺のにぎわいの創出に関する基本方針 空港や空港周辺のにぎわいの創出に関する具体的な施策 国内線ビル施設等や国際会館内のテナント料の考え方及びその設定額 											
C2 地域経済に対する提案	20	10%				○					
<ul style="list-style-type: none"> 県内事業者の本事業への参画や地域人材の雇用に関する施策 県内事業者や地域人材への技術やノウハウの継承に関する施策 											
D)事業実施体制	30	15%									
D1 事業実施体制に関する提案	20	10%	○	○	○						✓
<ul style="list-style-type: none"> SPCの出資構成等 業務実施体制 											
<ul style="list-style-type: none"> 鳥取空港ビル株式会社の従業員の待遇を含む、運営権者及び運営権者子会社等の人事・雇用に関する基本方針及び具体的な施策 鳥取空港ビル株式会社を含む、運営権者及び運営権者子会社等の従業員に対する人材育成・技能継承に関する基本方針及び具体的な施策 											
D2 セルフモニタリングに関する提案	10	5%	○	○							✓
<ul style="list-style-type: none"> 安全・保安に関するセルフモニタリングの基本方針及び具体的な施策 セルフモニタリング(安全・保安に関するセルフモニタリングを除く)の基本方針及び具体的な施策 											

鳥取県営鳥取空港の設置及び管理に関する条例の一部を改正する条例第21条第3項(抜粋)

第1項の選定事業者の選定は、規則で定めるところにより知事に申請を行った民間事業者が次に掲げる基準に適合すると知事が認めた場合に行うものとする。

(1) 運営対象施設の運営等に関する計画が次に掲げる基準に適合するものであること。

ア 当該運営等に係る業務の適正かつ確実な実施のために適切なものであること。

イ 空港の公正な利用を確保することができるものであること。

ウ 空港の効用を最大限に発揮させるものであること。

エ 運営対象施設を活用したにぎわいの創出に資するものであること。

(2) 前号の計画に従って運営対象施設の運営等を適正かつ確実に実施するために必要な経理的基礎及び技術的能力を有する者であること。

●地域貢献

- 地域貢献に関する方針や施策等を記載する項目である(これまでの空港コンセッションにはない提案項目であり、鳥取独自のもの)
- 「にぎわいの創出に関する提案」では「空の駅」化や「ツインポート」など空港内外のにぎわいの創出方針や施策の提案を求め、「地域経済に対する提案」では、県内事業者及び地域人材の活用に関する提案を求める
- 重要項目であることから、本項目の配点は20%と設定した

●事業実施体制

- 本事業の実施体制やセルフモニタリングの方針・施策等を記載する項目である
- 「事業実施体制に関する提案」では、SPCの出資構成や役割分担のみならず、鳥取空港ビル株式会社従業員待遇や鳥取空港ビル株式会社を含む、運営権者及び運営権者子会社等の人事・雇用やこれら従業員の人材育成・技能継承に関する提案を求め、「セルフモニタリングに関する提案」では、安全・保安とそれ以外に分けて提案を求める

5.3.2 第二次審査における提案内容及び配点(3/4)

鳥取空港が目指すべき今後の方向性等を踏まえるとともに、条例基準を考慮し、提案項目と配点案を作成した。

鳥取空港		200点満点							
提案項目	配点	割合	条例との対応						
			(1)			(2)			
			ア	イ	ウ	エ	経	技	
E)財務・事業計画	30	15%							
E1 事業計画及び財務健全性維持に関する提案	20	10%	○	○	○	○	✓	✓	
<ul style="list-style-type: none"> 事業計画等 資金調達に関する計画 リスク管理に関する施策 財務の健全性維持に関する施策 									
E2 特別支援の対象とする更新投資に関する提案	10	5%	○	○				✓	
<ul style="list-style-type: none"> 特別支援の対象となる投資施策の具体的な内容及び費用、投資時期 									
F)公共負担額・運営権対価	10	5%							
F1 運営に関する公共負担額の提案	10	5%	○						
<ul style="list-style-type: none"> 運営交付金における基本支援分の提案額 									

鳥取県営鳥取空港の設置及び管理に関する条例の一部を改正する条例第21条第3項(抜粋)
 第1項の選定事業者の選定は、規則で定めるところにより知事に申請を行った民間事業者が次に掲げる基準に適合すると知事が認めた場合に行うものとする。
 (1) 運営対象施設の運営等に関する計画が次に掲げる基準に適合するものであること。
 ア 当該運営等に係る業務の適正かつ確実な実施のために適切なものであること。
 イ 空港の公正な利用を確保することができるものであること。
 ウ 空港の効用を最大限に発揮させるものであること。
 エ 運営対象施設を活用したにぎわいの創出に資するものであること。
 (2) 前号の計画に従って運営対象施設の運営等を適正かつ確実に実施するために必要な経理的基礎及び技術的能力を有する者であること。

●財務・事業計画

- 本事業の財務・事業計画や特別支援の対象となる更新投資に関する方針及び施策等を記載する項目である
- 「事業計画及び財務健全性維持に関する提案」では、旅客数や航空系・非航空系における収支の計画やアップサイドシェアの比率、SPCのリスク管理※1、財務健全性維持に関する施策などの提案を求める
- 提案に基づく投資が回収可能な計画であるか確認する項目でもある
- 「特別支援の対象とする更新投資に関する提案」では、提案時点において応募者が特別支援の交付を求めることを想定している更新投資の提案を求める

●公共負担額・運営権対価

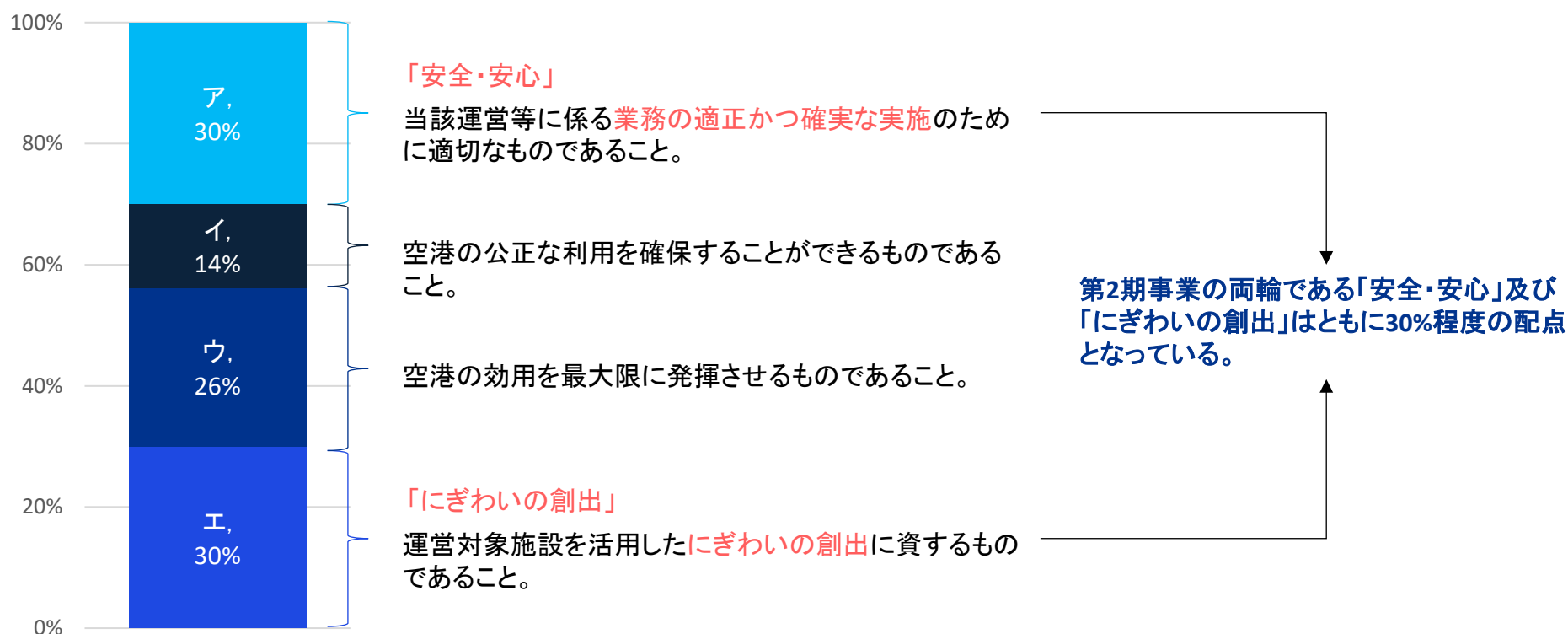
- 応募者が必要とする運営交付金の基本支援分を記載する項目である
- 基本支援分を0円とした場合のみ、運営権対価の提案ができる

※1 SPCの財務状況に過度な影響を与えるリスク事象に関する的確かつ具体的な分析を含む。

5.3.2 第二次審査における提案内容及び配点(4/4)

前頁までに条例基準と各提案項目の対応関係を整理した。条例基準に該当する配点項目の点数を、対応する条例基準の数で按分し、集計した結果は次のとおりである。鳥取県が第2期事業で目指している「安全・安心」と「にぎわいの創出」に関する条例基準の配点割合は同程度としている。

条例基準別の配点割合



5.3.3 第一次審査における提案内容及び配点(1/2)

選定基準
p.7～p.8

第二次審査の提案項目の一部の項目に関する基本的な方針のみの提案を求める。ただし、第一次審査と第二次審査とはそれぞれ独立した採点を行い、第一次審査の得点が第二次審査に影響を与えるような取扱いとはしない。

第二次審査 200点満点

提案項目
A)全体事業方針
A1 将来イメージ・基本コンセプト※1
B)持続可能な空港運営
B1 航空ネットワークに関する提案
B2 空港機能維持に関する提案
B3 安全・保安の確保に関する提案
B4 施設の利用に係る料金に関する提案
C) 地域貢献
C1 にぎわいの創出に関する提案
C2 地域経済に対する提案
D)事業実施体制
D1 事業実施体制に関する提案
D2 セルフモニタリングに関する提案
E)財務・事業計画
E1 事業計画及び財務健全性維持に関する提案
E2 特別支援の対象とする更新投資に関する提案
F)公共負担額・運営権対価
F1 運営に関する公共負担額の提案

第一次審査 140点満点

提案項目
A)全体事業方針
A1 将来イメージ・基本コンセプト
B)持続可能な空港運営
B1 航空ネットワークに関する基本方針
B2 空港機能維持に関する基本方針
B3 安全・保安の確保に関する基本方針
C) 地域貢献
C1 にぎわいの創出に関する基本方針
C2 地域経済に対する基本方針
D)事業実施体制
D1 事業実施体制に関する基本方針

※1 第二次審査のA1 将来イメージ・基本コンセプトについては、第一次審査よりも具体的な内容の提案を求める。

5.3.3 第一次審査における提案内容及び配点(2/2)

選定基準
p.7,p.9～p.11

第一次審査の各提案項目で求める具体的な提案内容及び各提案項目の配点は次のとおり。第一次審査における各提案項目の配点は、第二次審査の配点で考慮している各提案項目の重みづけと整合させることを重視し、各項目とも単純に第二次審査における配点と同じ点とした。

第一次審査		140点満点	
	提案項目	配点	割合
A)	全体事業方針	20	14%
	A1 将来イメージ・基本コンセプト	20	14%
	<ul style="list-style-type: none"> 鳥取空港の事業環境等の分析と同分析に基づく現状認識 鳥取空港の将来イメージ及び本事業に対する事業方針 		
B)	持続可能な空港運営	60	43%
	B1 航空ネットワークに関する基本方針	20	14%
	<ul style="list-style-type: none"> 航空ネットワークの充実に対する基本方針 航空機の利用促進や空港利用者の利便性向上に対する基本方針 		
	B2 空港機能維持に関する基本方針	20	14%
	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路等の維持管理(除雪業務含む)、脱炭素化(グリーンエネルギー利用促進)等に関する基本方針 		
	B3 安全・保安の確保に関する基本方針	20	14%
	<ul style="list-style-type: none"> 安全・保安に関する基本方針 トラブル発生時(事件、事故、災害、疫病等)における方針 		
C)	地域貢献	40	29%
	C1 にぎわいの創出に関する基本方針	20	14%
	<ul style="list-style-type: none"> 空港や空港周辺のにぎわいの創出に関する基本方針 		
	C2 地域経済に対する基本方針	20	14%
	<ul style="list-style-type: none"> 県内事業者の本事業への参画や地域人材の雇用に関する基本方針 県内事業者や地域人材への技術やノウハウの継承に関する基本方針 		
D)	事業実施体制	20	14%
	D1 事業実施体制に関する基本方針	20	14%
	<ul style="list-style-type: none"> SPCの出資構成等 業務実施体制 鳥取空港ビル株式会社の従業員の待遇を含む、運営権者及び運営権者子会社等の人事・雇用に関する基本方針 鳥取空港ビル株式会社を含む、運営権者及び運営権者子会社等の従業員に対する人材育成・技能継承に関する基本方針 		

全体事業方針

- 鳥取空港の事業環境等に関する理解や鳥取空港の将来イメージ、本事業の全体方針を記載する項目である

持続可能な空港運営

- 空港運営に関する方針等を記載する項目である
- 「航空ネットワークに関する基本方針」(攻めの提案)と「空港機能維持に関する基本方針」及び「安全・保安の確保に関する基本方針」(守りの提案)をそれぞれ評価する
- 攻めの提案には、利用促進や利便性の更なる向上を求め、守りの提案には、安定的かつ確実な空港運営を求める

地域貢献

- 地域貢献に関する方針を記載する項目である
- 「にぎわいの創出に関する基本方針」では「空の駅」化や「ツインポート」など空港内外のにぎわいの創出方針の提案を求め、「地域経済に対する基本方針」では、県内事業者及び地域人材の活用に関する提案を求める

事業実施体制

- 本事業の実施体制の方針を記載する項目である
- 「事業実施体制に関する基本方針」では、SPCの出資構成や役割分担のみならず、鳥取空港ビル株式会社従業員の待遇や鳥取空港ビル株式会社を含む、運営権者及び運営権者子会社等の人事・雇用やこれら従業員の人材育成・技能継承に関する提案を求める

<参考>

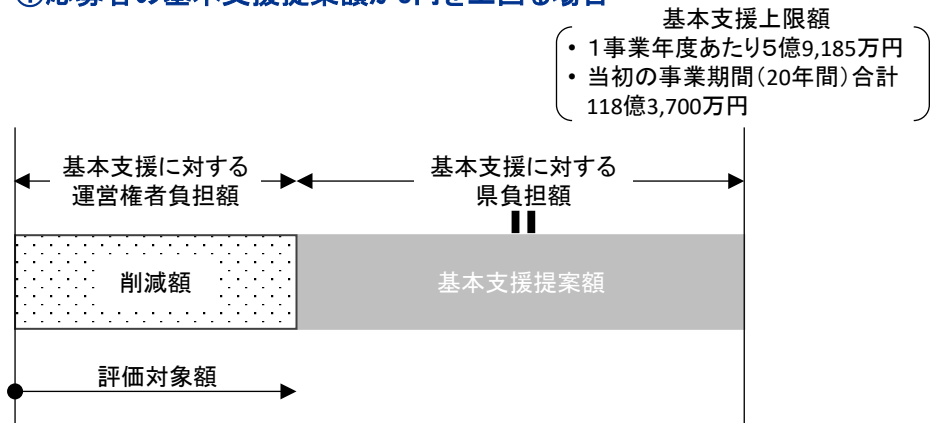
「安全・安心」:【B2】【B3】配点割合29%

「にぎわいの創出」:【B1】【C1】【C2】、配点割合43%

5.3.4 F 公共負担額・運営権対価の採点方式の考え方

次の計算式に従い、応募者の得点を算出する。

① 応募者の基本支援提案額が0円を上回る場合



計算方法

- 「基本支援上限額」から、応募者が提案する「基本支援提案額」を除いた金額を「評価対象額」とする。
- 「運営権対価」の提案がある場合には、上記の金額に「運営権対価」の金額を加えた金額を「評価対象額」とする。
- 「評価対象額」の相対評価で応募者の得点を算出する。

①のパターン

$$\text{評価対象額} = \text{基本支援上限額} - \text{基本支援提案額}$$

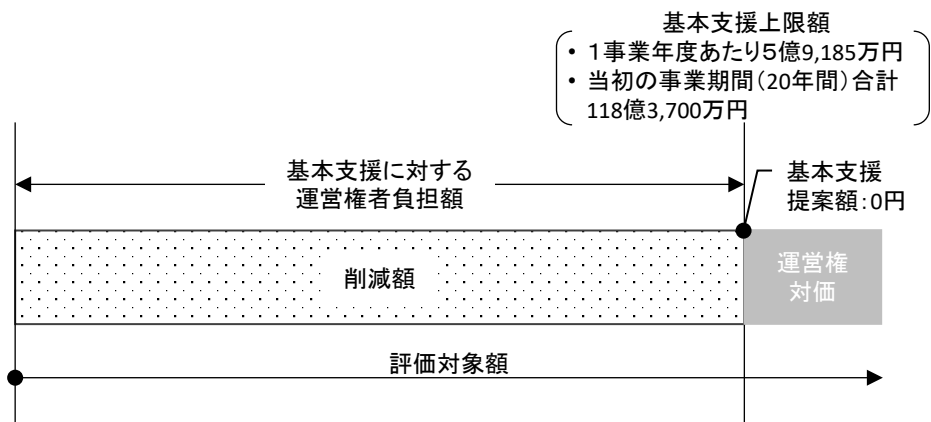
②のパターン

$$\text{評価対象額} = \text{基本支援上限額} - \text{基本支援提案額(0円)} + \text{運営権対価}$$

各応募者の得点

$$\text{得点} = 10 \times \left(\frac{\text{当該応募者の評価対象額}}{\text{評価対象額の最高額}} \right)$$

② 応募者の基本支援提案額が0円であり、運営権対価の提案がある場合



【計算例①】

- 基本支援上限額: 100万円
- 応募者Aの基本支援提案額: 60万円
→評価対象額: 40万円
- 応募者Bの基本支援提案額: 40万円
→評価対象額: 60万円
- 応募者Cの基本支援提案額: 20万円
→評価対象額: 80万円(最高)

- 応募者Aの得点 = $10 \times (40/80) = 5.0$ 点
 - 応募者Bの得点 = $10 \times (60/80) = 7.5$ 点
 - 応募者Cの得点 = $10 \times (80/80) = 10.0$ 点
- ※小数点以下第二位を四捨五入

【計算例②】

- 基本支援上限額: 100万円
- 応募者Aの基本支援提案額: 60万円
→評価対象額: 40万円
- 応募者Bの基本支援提案額: 40万円
→評価対象額: 60万円
- 応募者Cの基本支援提案額: 0万円(運営権対価: 20万円)
→評価対象額: 120万円(最高)

- 応募者Aの得点 = $10 \times (40/120) = 3.3$ 点
 - 応募者Bの得点 = $10 \times (60/120) = 5.0$ 点
 - 応募者Cの得点 = $10 \times (120/120) = 10.0$ 点
- ※小数点以下第二位を四捨五入

5.3.5 提案審査書類作成上の留意点

【再掲】3.1 鳥取空港が目指すべき今後の方向性

県が抱える課題

- 交流人口拡大による域外需要の取り込み・県内消費の拡大
- 地域を支える産業の活性化・雇用の創出

鳥取空港が抱える課題

- 脱炭素化の推進
- 空港運営情報データを利活用するためのDXの推進

鳥取空港の強み

- 鳥取県やその周辺地域と首都圏を結ぶ重要な交通拠点（東京までの所要時間 約80分）
- 国内外各地から直接乗り入れ可能
- 「名探偵コナン」の装飾（「鳥取砂丘コナン空港」と愛称化）
- 市街地・観光地（砂丘・温泉地等）と近接した観光・ビジネス両面での優位性
- 鳥取・米子両空港の活用による県内周遊のしやすさ



第2期事業の運営権者を公募によって選定し、民間による創意工夫を最大限に活かすことで、鳥取空港全体の一体的かつ機動的な運営をさらに推進

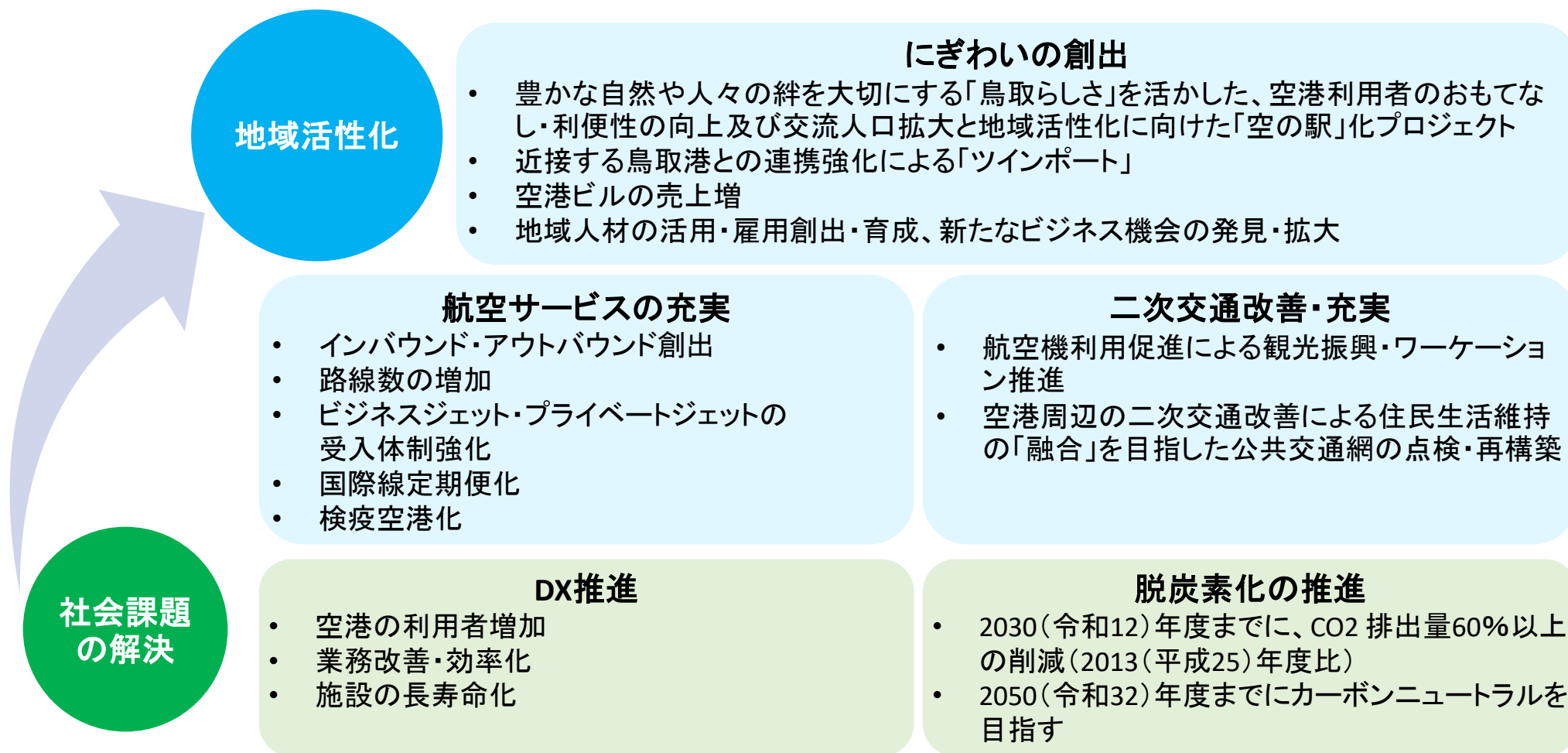
官民連携によって社会課題の解決・地域活性化を推進し、輝く鳥取を創造して成長する鳥取空港

5.3.5 提案審査書類作成上の留意点

【再掲】3.2 目指すべき今後の方向性に関するキーワード

第2期事業の提案審査を行ううえで重視するキーワード

社会課題解決・地域活性化の視点での官民連携によるバリューアップモデル空港を目指すため、第2期事業の提案審査を行ううえで次に示す5つのキーワードを重視する。



5.3.5 提案審査書類作成上の留意点

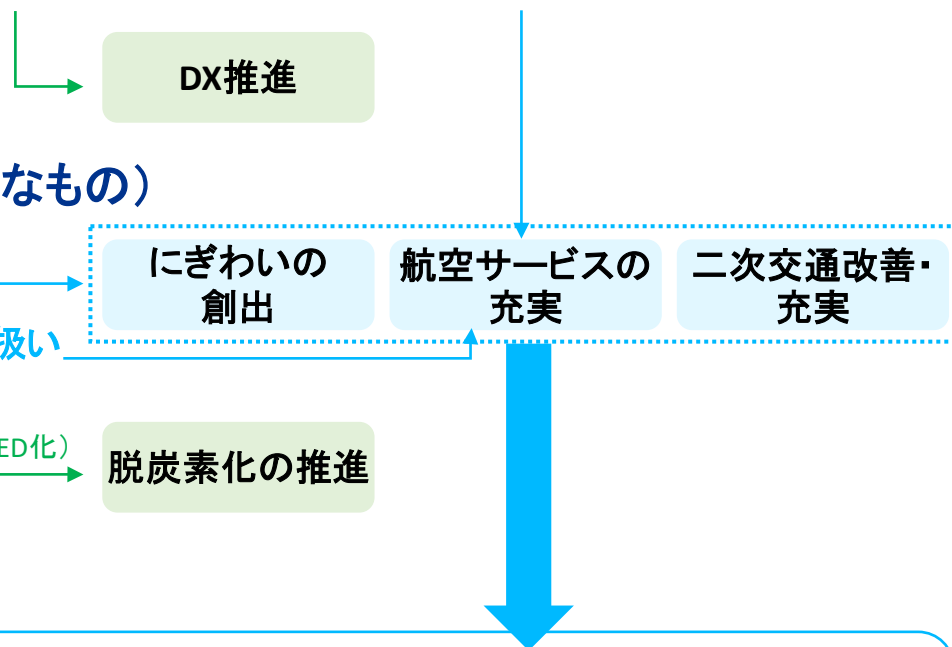
【再掲】3.3 第2期事業事業の目的及び前提条件

第2期事業の目的

- 第1期事業が終了後(2027(令和9)年4月～)においても、民間事業者による空港特定運営事業及びビル施設等事業の一体的かつ機動的な運営が行われるようにする。
- 第2期事業の優先交渉権者を公募によって選定し、さらなる空港管理の効率化、空港の利用促進、空港を拠点としたにぎわいの創出を実現する。

第2期事業の前提条件(本事業特有の条件のうち、主なもの)

- (1) にぎわいの創出・地域との連携
- (2) 県が行っている航空運送事業者等に対する支援策の取扱い
- (3) 県が実施主体となったうえで委託実施する工事等
- (4) 契約等の承継
- (5) 建物の貸付義務
- (6) 空港用地等及び工作物等の貸付義務



特に地域活性化については、県による「ツインポート」及び「空の駅」化プロジェクトをより拡充させ、さらなるにぎわいを創出し、地域活性化の拠点施設として鳥取空港を発展させることを運営権者に求める。

➔ 「安全・安心な空港運営」と「空港を拠点としたにぎわいの創出」を両輪として！！

鳥取空港を活用した地方創生

5.3.5 提案審査書類作成上の留意点

【再掲】3.4 今後の方向性を実現するための第2期事業の特徴

第2期事業の特徴

第2期事業では、前述の5つのキーワードを重視しながら次の「目的」の達成に向けて「官民連携」による事業運営を行う。また、目指すべき今後の方向性を実現するため、運営権者に対する財政支援やリスク分担を次のとおり定めている。

募集要項に示したスキームの主な特徴

目的

- 空港管理の効率化 DX推進
- 空港の利用促進
- 空港を拠点としたにぎわいの創出
 - にぎわいの創出
 - 航空サービスの充実
 - 二次交通改善・充実

官民連携(県が引き続き実施する事業・業務の例)

- 観光交流の促進に関する事業への金銭的支援及び外部との調整支援 にぎわいの創出
- 航空運送事業者に対する金銭的支援及び外部との調整支援 航空サービスの充実
- 二次交通の確保に関する事業への金銭的支援及び外部との調整支援 二次交通改善・充実

運営権者に対する財政支援

- 鳥取空港の運営等に要する費用の一部を運営交付金として県が負担(混合型) すべてのキーワード
- 除雪作業効率化を含む除雪費に対する支援を目的とした運営交付金の交付 DX推進
- 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)発電施設の新設・運転に係る費用の一部を県が支援 脱炭素化の推進

県と運営権者のリスク分担

- 運営権者事由でない航空需要の著しい変動が生じた場合、県と運営権者で協議のうえ、運営交付金を追加交付 すべてのキーワード

地域貢献

- 地域人材の活用・雇用創出・育成
 - 新たなビジネス機会の発見・拡大
- すべてのキーワード

5.3 優先交渉権者選定に係る審査方式等

5.3.5 提案審査書類作成上の留意点 —【再掲】3.4 今後の方向性を実現するための第2期事業の特徴

【「ようこそようこそ鳥取県運動取組指針」(鳥取県観光振興指針)】(要約・抜粋)

【テーマ】インバウンド観光の推進 > 2 空と海から『ようこそようこそ』、多彩な玄関口を活かした誘客戦略

米子ソウル便、米子香港便、米子上海便の運航再開・安定運航に向けた取組を継続、チャーター便が好調な台湾の定期航空路線化、県内空港への国際チャーター便就航等を進め、多彩な玄関口の設定に努める。

① 国際定期便の拡充と安定運航

米子ソウル便、米子香港便、米子上海便の国際定期航路については、国際定期便利用促進協議会を中心に様々な利用促進事業等を実施し、需要の掘り起こしと安定運航に努める。さらには、利用実績を積み上げ、国際定期便の増便により更なる誘客を目指す。

② 国際チャーター便就航の誘致

県内空港(鳥取砂丘コナン空港・米子鬼太郎空港)を活用した連続チャーター便の誘致を継続して実施し、特に台湾については、定期便化の可能性が最も高い航空路線として積極的な誘致を進め、定期便化を目指す。

- ◆ 本県では、航空会社・空港利用者のニーズに応じ、鳥取砂丘コナン空港・米子鬼太郎空港どちらの空港でも受入体制確保・運航支援、利用促進を行っています。
- ◆ 国内線・国際線ともに米子鬼太郎空港の需要が高い傾向にありますが、名探偵コナン、鳥取砂丘、山陰海岸ジオパーク、松葉ガニ、温泉(三朝、湯村、城崎)などのこだわりの目的のある利用者等に鳥取砂丘コナン空港は選ばれています。特筆事項として、「鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺の観光客入込客数」は県内トップの310.9万人(R5 実人数)*です。
 - ⇒ 特色・強みを活かし観光・ビジネス需要の創出、路線の維持・活性化を図ります。例：空港利用を絡めた新たな働き方(移住・ワーケーション等)の推進、二次交通の改善など
 - ⇒ 高付加価値利用者・富裕層に選ばれる鳥取砂丘コナン空港となることを目指します。例：プライベートジェットの受入など
- ◆ 共用空港(防衛省所管)である米子鬼太郎空港は、運航可能便数等に制約がありますが、近い将来、同空港が飽和する(利用上の制約上限に達する)ほどのインバウンド需要の高まりが見え始めています。鳥取砂丘コナン空港でこれを補完し、需要を取込むことができれば、本県のさらなる観光振興・地域活性化を実現する可能性を秘めています。

	米子鬼太郎空港	鳥取砂丘コナン空港																																				
圏域人口	120万人(鳥取県中西部、島根県東部、岡山県北部、広島県北部)	72万人(鳥取県東中部、兵庫県北部、岡山県北部)																																				
特色・強み	<ul style="list-style-type: none"> ○ 山陰の中心に位置している(島根県側へ周遊しやすい) ○ 圏域人口が多い ○ 滑走路長が2,500mである(鳥取空港は2,000m) ○ 鳥取空港と比較して積雪が少なく、また共用空港のため、積雪時の除雪が迅速 ○ 山陰唯一の国際定期便が運航している ○ 税関・検疫・出入国管理等のCIQ国機関が空港内または空港近辺に所在している 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 海外では「名探偵コナン」の人気・認知度が圧倒的に高い(韓国・台湾ではコナン・鬼太郎両方認知されているが、香港・中国ではコナンのみ) ○ 本県を代表する一大観光地「鳥取砂丘」に近い(車で約20分) ○ 中心市街地に近い(鳥取駅まで車で約20分) ○ 鳥取砂丘に富裕層向け高級リゾートホテル(マリオット)がR10.6開業予定 ○ 鳥取県東部・兵庫県北部は、富裕層が好む松葉ガニ(本ズワイガニ)の名産地 ○ 兵庫県北部(但馬地域)を周遊しやすい(山陰海岸ジオパーク、湯村・城崎温泉) 																																				
国内線の現状	<ul style="list-style-type: none"> ○ 羽田便(ANA) 6便/日 R5実績:535,299人 搭乗率64.9% R6実績:458,813人 搭乗率70.6%(R6.12末時点) R10目標値:614,000人 ○ チャーター便 R5実績:1,018人、R6実績:769人(R6.12末時点) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 羽田便(ANA) 5便/日 R5実績:374,150人 搭乗率60.6% R6実績:315,317人 搭乗率67.8%(R6.12末時点) R10目標値:420,000人 ○ チャーター便 R5実績:440人、R6実績:318人(R6.12末時点) 																																				
国際線の現状	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>エアライン</th> <th>便数</th> <th>状況</th> <th>R5実績</th> <th>R6実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ソウル便</td> <td>エアソウル</td> <td>3便/週</td> <td>R5.10再開</td> <td>24,700人</td> <td>38,343人</td> </tr> <tr> <td>香港便</td> <td>香港航空</td> <td>4便/週</td> <td>R5.12-R6.2季節運航</td> <td>7,137人</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>香港便</td> <td>グレートヘイ</td> <td>3便/週</td> <td>R6.10就航</td> <td>—</td> <td>7,405人</td> </tr> <tr> <td>台湾便</td> <td>タイガーエア</td> <td>2便/週</td> <td>R7.3就航予定</td> <td>—</td> <td>0人</td> </tr> <tr> <td>上海便</td> <td>上海吉祥航空</td> <td>—</td> <td>R2.1~運休中</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	路線	エアライン	便数	状況	R5実績	R6実績	ソウル便	エアソウル	3便/週	R5.10再開	24,700人	38,343人	香港便	香港航空	4便/週	R5.12-R6.2季節運航	7,137人	—	香港便	グレートヘイ	3便/週	R6.10就航	—	7,405人	台湾便	タイガーエア	2便/週	R7.3就航予定	—	0人	上海便	上海吉祥航空	—	R2.1~運休中	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ○ 台湾チャーター便 R5.10-11(3便) 599人 R6. 3- 4(4便) 659人 R6.11-12(6便) 1,397人 合計2,655人 <p style="text-align: center;">増加傾向</p>
路線	エアライン	便数	状況	R5実績	R6実績																																	
ソウル便	エアソウル	3便/週	R5.10再開	24,700人	38,343人																																	
香港便	香港航空	4便/週	R5.12-R6.2季節運航	7,137人	—																																	
香港便	グレートヘイ	3便/週	R6.10就航	—	7,405人																																	
台湾便	タイガーエア	2便/週	R7.3就航予定	—	0人																																	
上海便	上海吉祥航空	—	R2.1~運休中	—	—																																	
今後の課題・取組目標・目指す姿	<ul style="list-style-type: none"> ○ 国際定期便(既存路線)の復活・安定的な運航、増便 ⇒ 定期便の維持・活性化のためにはアウトバウンドの利用促進が課題 ○ 東南アジア(タイ、ベトナム等)、欧米からの誘客 ⇒ 新規国際路線の開拓のために何が必要か、何をすべきか 	<ul style="list-style-type: none"> ○ チャーター便(台湾便)の実績を積み重ね定期便化 ○ 国内定期便の維持・存続(圏域人口・交流人口が少なく、さらに減少する懸念) ⇒ 若者や女性にも選ばれる楽しい空港・拠点づくり、観光・ビジネス需要の創出・取込に何が必要か、何をすべきか ○ プライベートジェット受入体制の充実 ⇒ 鳥取砂丘・マリオットホテルや松葉ガニ等を目的に来県する富裕層を取り込むために何が必要か、何をすべきか 																																				

【航空会社の運航経費、県内外旅行会社への支援】

○ 国内チャーター便に対しては、着陸料、保安施設利用料、ターミナルビル使用料、グランドハンドリング経費等の運航に必要な経費や旅行商品の広告費、バス代・宿泊費の一部を県が支援します。 ⇒ 「鳥取県国内チャーター便利用促進支援補助金」

○ 鳥取空港の着陸料は、県条例で、通常の着陸料の1/2まで軽減しています。さらに、就航当初2年間は1/4まで軽減します。

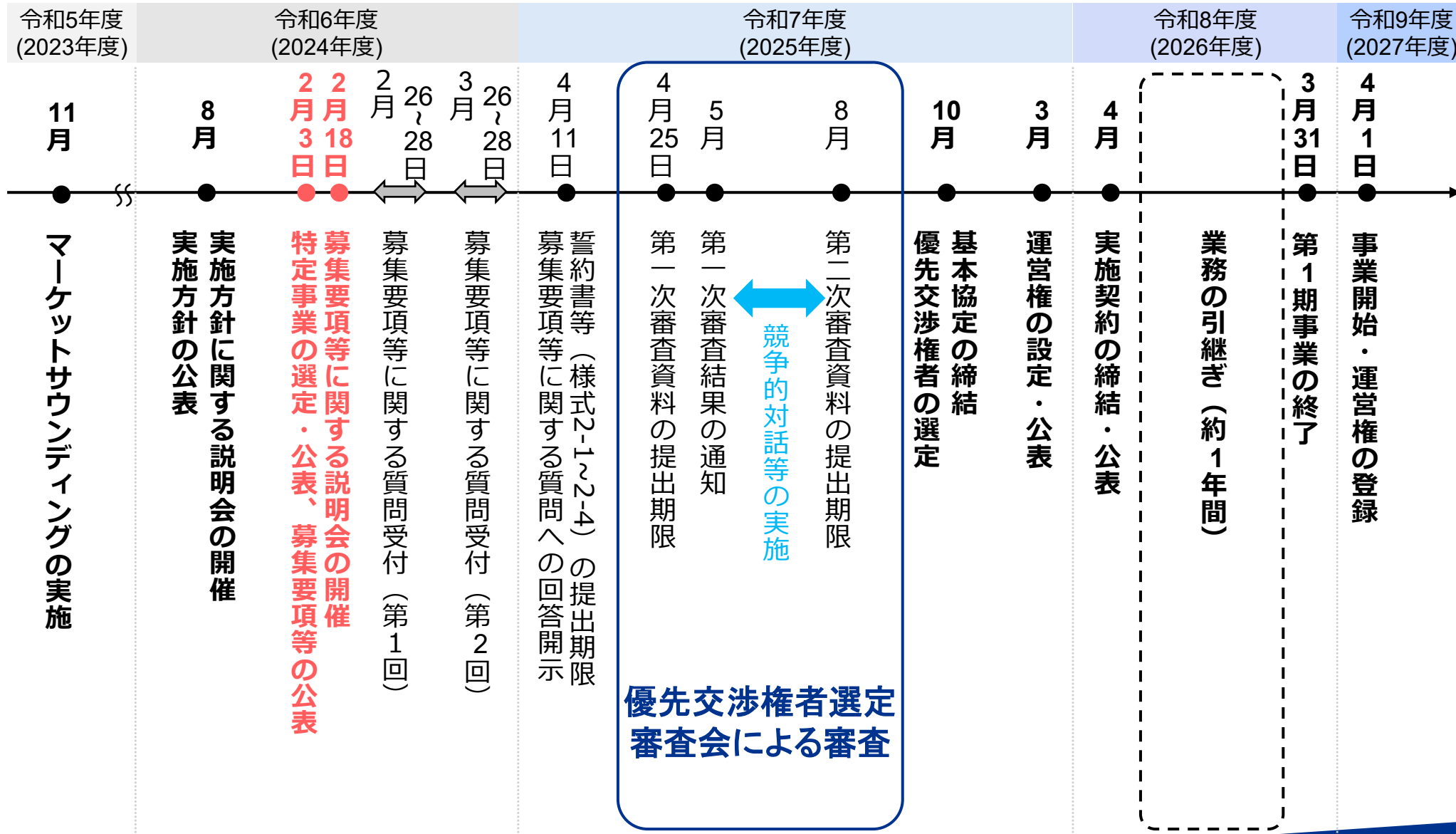
※ 観光客入込動態調査結果
<https://www.pref.tottori.lg.jp/secure/226510/5irikomi.pdf>

6

今後のスケジュール等

6.1 事業開始に向けた想定スケジュール(予定)

※スケジュールは現時点での予定であり、今後変更が生じる場合がある。



優先交渉権者選定
審査会による審査

6.2 守秘義務対象の開示資料の開示

守秘義務対象の開示資料の開示

- 開示手続き
様式集及び記載要領に定める次の様式の作成及び提出を条件とする開示資料(以下「守秘義務対象開示資料」という。)の貸与を希望する者は、前述の各書面を提出しなければならない。
 - ・ 様式2-1 「関心表明書兼守秘義務対象開示資料貸与申込書」
 - ・ 様式2-2 「守秘義務の遵守に関する誓約書」
 - ・ 様式2-3 「報告書開示に係る同意書」
 - ・ 様式2-4 「法務調査報告書の開示」
- 上記様式の提出期限
令和7年4月11日(金)15:00(必着)
- 上記様式の提出方法・提出先
様式集及び記載要領に従って様式2-1～2-4を作成し、公募アドバイザーに対し、事前にMicrosoft Wordファイル形式で電子メールによって送信したうえで、その原本を速やかに公募アドバイザーに郵送(様式2-1～2-4 は様式集及び記載要領、提出先は募集要項 I-1.(2)参照)
- 守秘義務対象の貸与方法
主としてバーチャルデータルーム(以下「VDR」という。)による貸与を想定しており、上記の様式の原本を公募アドバイザーが受領後、速やかに、公募アドバイザーからVDRへのアクセス方法等を通知する。

6.3 空港施設見学会の開催

空港施設見学会の開催

- 開催方法
参加申込者ごとに希望する場所(空港内に限る)の見学を行います。なお、複数の参加申込者の見学を同一日時に行いません。
- 開催日時
令和7年2月25日(火)から27日(木)までの期間を対象に、県が参加希望者と調整のうえ決定します(先着順)。
※予定時間枠は3日間とも共通で、09:30-10:30、13:00-14:00、15:30-16:30。見学時間は1時間以内。
- 見学場所
制限エリア及び構内エリアのうち、参加申込者が希望する場所
- 参加申込単位・参加申込人数
参加申込単位は、1社単独又は複数社によって構成する1グループとします。1社又は1グループあたり3名まで(複数社によって構成する1グループでの参加をご希望の場合、複数社からの参加人数は合計3名まで)としてください。
※事情によって4名以上の参加を希望する場合は、別途、担当部署(鳥取県 空港振興室 電話番号:0857-26-7667)にご相談ください。
- 申込方法
担当部署(鳥取県 空港振興室 担当者宛て: koutsuuseisaku@pref.tottori.lg.jp)にメールを送付
(詳細は県HP(<https://www.pref.tottori.lg.jp/313447.htm>)参照)
- 申込期限
令和7年2月20日(木)15:00(必着)

【留意事項】

- 本見学会では、施設に関する説明及び質疑応答は一切行いません。また、鳥取空港ビル(株)担当者による参加者指定場所・施設までの案内のみ、かつ、鳥取県担当者は立ち会いません。

6.4 募集要項等に関する質問の受付

募集要項等に関する質問の受付

- 受付期間
第1回 令和7年2月26日(水)10:00から令和7年2月28日(金)15:00まで(必着)
第2回 令和7年3月26日(水)10:00から令和7年3月28日(金)15:00まで(必着)
- 提出方法・提出先
質問の内容を様式集及び記載要領に定める「募集要項等に関する質問書」(様式1)に簡潔に記入し、公募アドバイザーに電子メールにて送信(様式1は様式集及び記載要領、提出先は募集要項 I-1.(2)参照)
【留意事項】
 - ・ 「募集要項等に関する質問書」は、Microsoft Excelによって、データでのコピーができる状態で作成すること。
 - ・ 質問に提出者自身の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれのある内容(特殊な技術やノウハウ等)が含まれる場合は、その旨を明らかにすること。
 - ・ 電子メール以外の方法による提出は受け付けない(電子メールアドレス: Tottori-Airport@jp.kpmg.com)。
- 回答の開示方法
VDRにおいて開示する。
【留意事項】
 - ・ VDRでの回答の開示は、前々頁に記載の手續によって誓約書等を提出した応募者に対してのみ行う。
 - ・ 質問の提出者が自身の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれのある内容が当該質問に含まれることを明示した場合には、県は、当該質問について提出者に対し個別に回答を開示することがある。

ご清聴ありがとうございました。

皆様のご応募をお待ちしております。

質疑応答

Q & A



鳥取県

(輝く鳥取創造本部 中山間・地域振興局 交通政策課 空港振興室)