

第1回福岡空港運営検討協議会 議事概要

日時：平成25年10月21日（月）

9：30～11：00

場所：ホテルレガロ福岡

3階 ローズルーム

○協議会の要綱について

【司会】

定刻となりましたので、ただいまから第1回福岡空港運営検討協議会を開催させていただきます。

（配付資料確認）

【事務局】

お手元の設置要綱について簡単にご説明します。

第2条でございますけれども、この協議会の目的でございます。福岡空港の運営に係る民間委託につきまして、地域の振興、地域の発展の観点から地元の意見というものを取りまとめていただきたいと思っております。

ここで皆様からまとめていただきました意見については、この事務局を共同で設置させていただいております福岡県知事、福岡市長にご提出いただくこととなります。このご提出いただきました意見をもとに、県知事、市長のほうで最終的には国に意見を伝えていくという段取りになろうかと思っております。

これが、第2条、第3条の説明でございます。

また、第4条、組織のところ、会長を置くことになってございますが、会長につきましては、株式会社九電工相談役であり、福岡県総合計画審議会会長でもございます河部様をお願いいたしております。どうぞよろしく願い申し上げます。

また、第6条でオブザーバーについて規定してございます。必要に応じてオブザーバーといたしまして、国土交通省の職員の方のご出席を求めることができるという規定がございます。これに基づきまして、後ほどご紹介させていただきますが、本日は国土交通省、本省からを含めまして、多くの方にご出席いただいているところでございます。

また、第7条、運営のところでございます。第4項にございますとおり、協議会は公開を原則とさせていただいております。従いまして、本日も報道機関の方等々に公開のもとで行わせていただいているところでございます。

説明は以上でございます。

(1) 会長、委員の紹介

【司会】

それでは、名簿に沿いまして、ご出席の皆様をご紹介させていただきます。

会長をお願いしております株式会社九電工相談役 河部浩幸様です。

委員といたしまして、日本大学経済学部教授 加藤一誠様です。

株式会社日本政策投資銀行 九州支店長 鈴木恵一様です。

九州大学大学院 工学研究院特任教授 善 功企様です。

一般社団法人 九州経済連合会専務理事 惣福協亨様です。

福岡経済同友会 常任幹事・事務局長 高木直人様です。

西日本鉄道株式会社 取締役 常務執行役員 部谷由二様です。

福岡県商工会議所連合会から福岡商工会議所副会頭 前川道隆様です。

公益財団法人 九州経済調査協会 理事長 森本 廣様です。

行政の委員でございます福岡県企画・地域振興部長の江口 勝です。

福岡市経済観光文化局長 永渕英洋の代理として、本日は、同局理事石橋正信が出席しております。

以上、会長を含め11名の協議会委員に御出席をいただいております。

なお、委員の九州観光推進機構 理事兼事業本部長 高橋 誠様は本日御欠席となっております。

続きまして、本日、オブザーバーとして御出席をいただいております皆様の御紹介をさせていただきます。

国土交通省航空局航空ネットワーク部航空ネットワーク企画課長 久保田雅晴様です。

同じく、航空ネットワーク部空港施設課長 池田 薫様です。

大阪航空局空港部長 奥田 薫様です。

大阪航空局福岡空港事務所空港長 植木憲司様です。

九州地方整備局港湾空港部長 村岡 猛様の代理として、本日は同部福岡空港プロジェクトチームリーダー 森住直樹様に御出席いただいております。

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

事務局長の福岡県企画・地域振興部空港対策局長 高杉典弘でございます。同じく、空港計画課長の平床 司でございます。

福岡市経済観光文化局空港対策部長の有吉知美でございます。

(2) 会長挨拶

【司会】

それでは、議事に先立ちまして、河部会長からご挨拶をお願いいたします。

【会長】

皆様おはようございます。先ほどご紹介をいただきました九電工の河部でございます。

委員の皆様には、今日は、大変お忙しい中、第1回福岡空港運営検討協議会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

先ほど事務局長から説明がありましたが、当協議会は民間委託について、色々な効果や課題を議論していただき、そして、地元の案としてまとめていきたいと考えております。

また、今回の委員の方はそれぞれの立場で知見をお持ちでございますので、積極的な議論をしていただき、また発表もしていただきたいと思っております。

また、本日はオブザーバーとして国土交通省からお見えでございます。色々なお話を聞かせていただきたいと思いますと思っております。

さて、最後になりますが、時間の関係もございますのでスムーズに行きますように、皆様によろしく願い申し上げますとともに、簡単ではございますがご挨拶とさせていただきます。

(報道カメラ撤収)

(3) 議 事

ア 福岡空港の現状について

【司会】

それでは、議事に入らせていただきます。

協議会設置要綱第7条に基づきまして、会長に議事進行をお願いいたします。

【会長】

それでは、次第に沿って議事を進めたいと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

まず、資料1「福岡空港の現状」について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、資料1「福岡空港の現状」という資料について説明させていただきます。1ページをご覧ください。

福岡空港は、福岡の都心部からのアクセスが約10分と、非常に利便性に優れた国が管理する空港であり、国内外の各都市とのヒト・モノの流動を支える九州・アジアの玄関口として大きな役割を果たしております。

平成25年10月時点でのダイヤで、国内26路線、国際18路線を有しております。平成24年実績として、年間1,444万人の国内旅客と298万人の国際旅客に利用されており、発着回数は14万9,000回でございます。

一方、利便性の高い市街地内での立地特性から、航空機騒音問題が生じておりまして、空港の利用時間は朝7時から22時までの15時間となっております。

福岡空港の位置ですが、地図にお示ししておりますように、東京に行くのと同程度で上海やソウルといった東アジアの主要都市への移動が可能です。また、下の地図のとおり、鉄道や高速道路とのアクセスもよく、九州新幹線鹿児島ルート全線開通によって、ますます利便性が向上いたしております。

それでは、2ページをお開きください。福岡空港の沿革でございます。幾つか主要な点を申し上げます。

福岡空港は、太平洋戦争末期に、旧陸軍による強制収用により席田

(むしろだ) 飛行場として建設されまして、終戦後は、米軍に再接収されるという歴史的な経緯がございます。米軍により板付基地として運用される過程でも、基地の拡張のため民有地の強制接収が繰り返され、規模を拡大しております。米軍から日本に管理が移管されたのは、昭和47年4月になってからでございます。

同時に、航空機騒音防止法に基づきまして、航空機の頻繁な離着陸から生じる騒音等による障害が著しい空港として、特定飛行場に指定されております。

その後、利用者の増加に伴い、ターミナルビルの建設、増築が進みまして、平成11年には東側ターミナルにあった国際線を西側に移設、供用を開始いたしまして、現在の姿になっております。

3ページには平面図と、空港概要を記載しておりますので、ご参照ください。それでは、4ページをお開きください。福岡空港の就航路線の状況でございます。

平成25年10月現在、国内26路線、1日当たり400便、国際はアジアを中心に直行便が就航し、18路線、1週当たり412便が運航いたしております。ソウル、上海へ日帰り可能な充実した便数を持ちつつ、東南アジア各地への豊富な路線に加え、ハワイへの直行便が毎日運航、さらに、今年の4月には、九州初の欧州直行便が就航し、観光、ビジネス各方面での交流の活発化も期待されております。また、LCC(ローコストキャリア、格安航空会社)の就航が相次いでおりまして、新たな航空需要の裾野が広がっているところでございます。

5ページには、就航路線数の推移、それから、近年のトピックスを記載しておりますので、ご参照ください。

それでは、6ページをお開きください。福岡空港の利用状況でございます。

上の旅客数のグラフをご覧くださいますと、平成12年をピークとして、近年は減少傾向にありましたが、平成24年はLCCの就航等があり、1,742万人と、過去5年で最多と増加傾向にございます。また、国際線につきましては298万人と、過去最高を記録しました。

下のグラフで、他空港との比較ですが、羽田、成田、新千歳に次ぐ、全国

第4位の空港となっております。

7ページは、発着回数の状況でございます。

上のグラフにあるように、ヘリコプターを含む発着回数として、平成24年は15万6,000回と、過去最高を記録しました。下に示しておりますように、全国では第3位、滑走路1本の空港としては、日本で最も利用されている空港でございます。

それでは、8ページをお開きください。貨物取扱量でございます。

平成24年は24万トンで、この20年間、大体25万トン前後で推移しております。全国では第5位の空港となっております。

次に、9ページの大規模整備についてご説明いたします。

まず、これまでの経緯でございますが、国の交通政策審議会航空分科会の答申において、福岡空港は将来的に需給が逼迫する状態が予想されるとして、近隣空港との連携方策とともに、新空港、滑走路増設等の抜本的な空港能力向上方策につきまして、国と地域が連携して調査を進める必要があるとされました。

これを受けて、平成15年度から平成20年度にかけて、国、県、市が連携して、福岡空港の総合的な調査を実施いたしました。

この調査を経て、平成21年4月には、福岡空港の過密化対策として、滑走路増設の早期着手及び新空港の調査・研究の継続について、地元意見を知事、市長の連名で国土交通大臣に提出しました。

次に、②滑走路増設、平行誘導路二重化についてご説明いたします。

平成21年5月から、滑走路増設の具体的な計画策定を行う構想施設計画段階の調査を開始し、平成23年度に需要予測の再精査を実施した上で、平成24年度から国による環境アセスメント手続が行われているところでございます。

滑走路増設の計画概要でございますが、下の図にありますように、西側の国際ターミナルのそばに延長2,500メートル、幅60メートルの滑走路を増設するものでございます。これによりまして、処理容量は14万5,000回から18万3,000回となります。事業費は、今の試算で約1,800億円となっております。

それでは、10ページをお開きください。国内線ターミナル側の誘導路の二重化についてご説明いたします。

誘導路は、滑走路と駐機場をつなぐ走行路で、滑走路と平行に設置されております。

福岡空港は、国内線ターミナルの前の平行誘導路が狭く、出発機と到着機が輻輳（ふくそう）し、遅延が発生していることから、これを拡げて混雑を緩和しようとするものでございます。昨年度から事業は着手されており、今年度は国内線ターミナルのセットバックで移転する平面駐車場の代替施設となる立体駐車場の建設が行われております。

この事業の効果として、滑走路処理容量が年間4,000回増加すると試算されております。福岡空港の平成24年のヘリコプターを除く発着回数は14万9,000回で、混雑や遅延がなく、年間を通じて安定した運航が可能となるような滑走路処理容量である14万5,000回を初めて超えております。朝夕のピーク時間帯には大変混雑している状況であり、利用者のニーズに合わせた安定的な運航を行い、利便性を高めていくためにも空港能力の向上が喫緊の課題であり、滑走路増設と平行誘導路の二重化の早期実現が望まれております。

③は、北九州空港の状況でございます。北九州空港においては、航空旅客の利用増進を図るとともに、24時間空港の利点を生かした貨物拠点空港として成長するよう、さまざまな取り組みを行っているところでございます。

次に、11ページをご覧ください。民有地の状況でございます。

沿革の部分でもご説明しましたが、福岡空港は旧陸軍による収用、米軍の接收により米軍管理下で運営された歴史的背景から、下の円グラフのように、空港用地面積353ヘクタールのうち、3%は市有地で、約3分の1が民有地であり、地権者の方々のご協力のもとに運営が行われております。次の13ページの表の中にも記載がございますが、平成23年度の借料として約82億円となっております。

12ページをご覧ください。環境対策事業の状況でございます。

環境対策事業としましては、航空機騒音防止法に基づき、国及び空港周辺整備機構等が住宅防音工事や移転補償等の事業を実施しております。

図のように、騒音対策区域につきましては、第1種・第2種・第3種の区域に分けられ、第1種では住宅防音工事、第2種では居住者の地域外移転補償、第3種では緩衝緑地帯の整備などの事業を行っております。これも、13ページ表中に記載がございますが、平成23年度の環境対策費は約18億円となっております。

それでは、13ページをご覧ください。福岡空港の空港別収支及び空港関連事業者の収支でございます。

お示ししておりますのは、国土交通省が公表しております空港別収支で、キャッシュフローベースと損益計算書ベースの二つの数字が出されております。さらに、その試算方法として、14ページ上の解説に四つのパターンでお示しております。ここでは、福岡空港に特定できる収入・支出のみで計算したパターン①で、表の単位は全て100万円単位でございます。

平成23年度の福岡空港の収支状況でございます。一番上の表のキャッシュフローベースでは下の3行に、収入は黄色で示された歳入項目の合計で約87億円、支出は水色の歳出項目の合計で約148億円、オレンジ色がその差額で60億円の赤字となっております。中段の損益計算書ベースでは、中ほどにあるオレンジ色の部分ですが、営業損益は約53億円の赤字となっております。また、その下の表に緑色で空港関連事業とありますが、これはターミナルビル事業と駐車場事業、非航空系収入を合わせた収支でございます。平成23年度の営業損益は約22億円の黒字となっております。一番下にある空港別収支と空港関連事業の収支の合算による営業損益は、約31億円の赤字となっております。

それから、14ページをご覧ください。下のグラフで示しているように、福岡空港は、この合算後、平成23年度はEBITDAベース（利払前税引前償却前営業利益）で、若干の黒字となっております。

それから、参考資料として、関連法、県、市のマスタープランの抜粋もお付けしております。こちらも後ほどご参照いただければと思います。

以上をもちまして、福岡空港の現状につきましての説明を終わらせていただきます。

【会長】

福岡空港の現状について説明がありました。

ご質問、ご意見はございませんか。

【委員】

空港別の収支の話ですが、2点ほど確認させていただきます。

一つは、(6) 13ページの表ではパターン①でご説明いただきましたが、14ページの下表は③ベースの合算後ということで、それぞれベースが違うということですのでよろしいですね。国の一般会計からの収入が合算された後の数字を乗せたものが③になっているという意味では、13ページで行われた数字と14ページの数字はベースが違うという理解でよろしいのか、確認したいと思います。

【事務局】

そのとおりでございます。

【委員】

わかりました。

【会長】

ほかにご覧ですか。ほかにご質問、ご意見がございませんでしたら、次の議事に移りたいと思いますが、よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

【会長】

事務局はいいですか。

【事務局】

はい。

イ 民間委託の制度概要について

【会長】

では続いて、資料2「民間委託の制度概要」につきまして、本日はオブザーバーとして国土交通省航空局からご出席をいただいておりますので、ご説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【オブザーバー】

資料2「民間委託の制度概要」に、国管理空港の経営改革等として簡単に資料をまとめてございます。

まず、航空局では、日本経済の活性化、それから国民生活をよりよくしていくために航空面でどんな貢献ができるのかということについて、三つの側面から改革に取り組んでおります。

1 ページ目の下段に、国全体の航空・空港政策の方向性とありますが、担い手ということでLCC、それからJALの再生といった航空企業といった面の取り組みとあります。その左側に枠組みがございますが、今月、カナダとオープンスカイ協定を締結しました。これで、25カ国・地域とオープンスカイという形で、羽田を除けば、どこの空港でも、どの企業でも、どれだけ便数が入っていただいてもいいということを世界各国と結んでおりまして、それを進めているところでございます。

本日関係しますものとして、受け手側として、我々は空港の経営改革を行っていこうと、取り組んでいるところでございます。

次ページ上段をご覧ください。「空港経営改革の概要」についてご説明します。

先ほど申しましたとおり、日本経済の活性化、国民生活をよりよくしていくという点で、この資料の上に方向性とございますが、空港は地域の貴重な交通基盤でございます。この交通基盤である空港を活用して、交流人口を増やしていく等によって、その地域経済の活性化に貢献していきたいというものであります。

そこで、「空港経営改革の概要の枠内」左上に現状と課題とございます。国管理空港については、三つの課題があると思っております。

まず、一つ目でございます。特別会計の空港整備勘定に収入として一括して国管理空港からまとめて入ってくるということになります。とは何かというと、全国一律に料金等々を決めているという点の一つでございます。

それから、二つ目です。滑走路等については国が運営していますが、全国異動する国の職員が行っております。それから最近、国の職員は官民交流で民間にも行くようにはなりましたが、なかなか経営感覚といった面では正直なところ自信がないという面がございます。ですから、地元感覚と経営

感覚という点において、どうかという点です。

それから、三つ目です。これは、後ほどもう少しご説明したいと思いますが、空港の滑走路系については国が管理していますが、いわゆるターミナル事業については、民間の方が運営されているというのがメインでございます。このように、空港の中には、幾つかの意思決定する主体が含まれているわけでございます。

このような点を我々としては解消していきたい。その一方で、安全・安心の施設ですので、国としての責任も果たしていくという点から、民活空港運営法を内閣提案として、先の通常国会に提出、成立したところでございます。

具体的には、「空港経営改革の概要」の枠内、右部分をご覧いただきたいのですが、民間委託の手法として、国が土地などの所有権を確保しながら、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していただく。その下に図解がございます。現在、国は、施設等の所有を管制面と滑走路面で行っております。管制については、引き続き国が運営していきますが、滑走路については運営権を設定するということで民間に。そして、民間が行っておられるビルにつきましては譲渡することによって民間に。これによって一体運営を成していくということが一つの方法としてあるのではないかとということでございます。

国管理空港の経営一体化について、次ページ下段、「国管理空港の経営一体化」にイメージ図がございます。左上のように、エプロンや滑走路は、今、国が管理しています。旅客ターミナルや駐車場は、今、民間が管理しています。国の分については、着陸料等がプール制の形で空整勘定に一括して入ってくるわけ です。利用者の物販や駐車場料金については、それぞれの主体に入っていくという形でございます。これを一体化ということで、先ほど申しました国の分については運営権を設定するということ、民間については譲渡していくということで、一体的な経営主体に、収入ももちろん一体化しますが、責任も一体化していくといった方法が考えられないかとということでございます。

これにつきまして、前ページの「空港経営改革の概要」に戻ってご覧ください。その枠内の右下の表に日本再興戦略とございます。これは今年の6月に閣議決定されたもので、その中で色々な改革案が示されています。空港

経営改革についても示されています。工程表ということで、2013年度中に具体的な制度設計の検討を行い、2014年度には、これは後ほどご紹介しますが、仙台空港等において具体的な運営委託の手續、募集等に入り、おそらく仙台空港がトップバッターですので、2015年度には運営委託を実現していきましょうという工程になっています。

このページの下段、「全国の空港の分布」ですが、日本には全部で97の空港があります。その空港を分類すると、次ページ上段の「空港経営改革の対象空港」のとおりとなります。いわゆる国際的な拠点空港である成田、関空、関空と統合した伊丹、中部といった四つの空港については、会社という形で管理責任がございませう。

28の国管理空港のうち、私どもが土地を直接管理しているものは19空港、そして、共用空港という形で防衛省や米軍が管理していて、民航部分を私どもが管理しているものが9空港ございませう。この28の国管理空港が、今回の法律の対象という形になるわけございませう。

国はどういう形で行っていくかについて、次ページ上段、「民間委託のスキーム」をご覧ください。滑走路等についての国と運営権者との関係、そして、具体的な航空会社等との関係を書いてございませう。国と運営権者については、運営権を設定することについて、事業契約という形で行っていくということでございませう。あくまでも、土地、基本施設については国が保有するままなので、運営権の設定です。それから、その運営権者と航空会社等の具体的な両者が料金の支払いを行っていくという形になるわけございませう。

これについては、このページの下段、「様々な空港管理形態」をご覧ください。空港の管理形態には色々なパターンございませう。その中の一つのパターンを、今回つくってみたというのが実態ございませう。これ以外にも無数のパターンがあるのが実態ございませう。

この一番上の国管理から、別のパターンとして空港ごとに独立行政法人を作るとパターンも考えられませう。今は、日本には無いのですが、昔、成田は公団という形でした。公団というのは、ほぼ独立行政法人と言ってもいいと思ひませうが、そういったパターンございませう。

それから、指定管理者制度があります。例えば、自治体で図書館の管理を

民間に任せる場合、料金は自治体なり国に入って、任せたところに入ってくるわけではないのですが、自治体から民間に管理してもらうということで委託料を支払っていくのが、この指定管理者制度でございます。

それから、囲み部分の運営権の設定が今回新しく作ったものです。

それ以外に、その下に民営化とございます。先ほど成田空港について申しましたが、現在、成田は株式会社になっております。ただし、民営化したとはいうものの、株は全て国が保有しているパターンでございます。例えば、それを上場することによって民間が持つことになれば、これは完全な民営化ということになろうかと思えます。

このように色々なパターンの一つとご理解いただければと思います。

そこで、法律が成立しまして、今、世の中でどのような動きになっているかについて、かいつまんでご説明したいと思えます。次ページ上段、「空港経営改革に関する各地の動き」をご覧ください。

全国地図の中に、今の自治体での取り組みについて紹介しております。左側の中ほどにある福岡県で県・市による協議会が発足というのが、まさしくこの協議会でございます。他の自治体でいうと、右側の一番上、宮城県については、来年度から運営委託の具体的な募集等々を行おうと、今、手続が進んでいるところでございます。また、静岡県は、もともと指定管理者制度を活用されているのですが、さらにもう一步改革しようとして勉強をされております。広島空港、高松空港といったところでも、地元において、どのような形があり得るのかの検討が進んでいる状態です。

ちなみに、仙台空港につきましては、このページの下段、「空港経営改革に向けた進捗状況」をご覧ください。7月25日に法律が施行されました。基本方針等の策定を経て、現在、宮城県と私ども航空局との間では、来年度早々くらいに実施方針を策定すべく、具体的な一体化に向けた協議をしているという実態です。この実施方針というのは、募集にあたっての要綱や選定する視点などを全て決めていくという形になるので、これがポイントとなると思っております。

実施方針を公表した後、来年度、具体的に運営権者の選定プロセスに入っていきたいと思っております。この選定プロセスについては、貴重な施設、財産

でありますので、慎重にプロセスを進めたいと思っております。概ね1年以上はかかるのではないかと考えております。具体的な運営開始については、2015年度以降、おそらく2015年度の間ぐらいをターゲットに考えているところであります。

宮城県においてどのような取り組みをされているか、ご紹介したいと思います。最後のページをご覧ください。

「仙台空港の経営改革に関する宮城県基本方針の概要」とございます。ポイントは、これを宮城県がいつ作られたかということ、2012年10月でございます。約1年前に、仙台空港の経営改革を行って、将来の旅客数を年間600万人、貨物の取扱量を年間5万トンにしていく中で、手始めに空港経営改革を行っていこうといわれています。

これは、もちろん県だけでできるものではございません。色々な方の応援が必要だろうということで、この下のところに、活性化に向けた宮城県の取り組みがございます。これは、仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議というのをしようというものです。今年2月にこういう取り組みを成されて、具体的な第1回目のサポーター会議を今年7月に、第2回を来月予定されているということでございます。関心のある方々の関心をより一層高めていくような取り組みをされているところでございます。

説明は以上とさせていただきます。

【会長】

ただいまの説明について、折角の機会でございますので、色々なお話やご意見を聞きたいと思っております。どうぞ、ご質問、ご意見ございませんか。

【委員】

2点、質問させていただきます。1点目は、先ほど〇〇委員からも説明がありました収支モデルについてです。これは民営化にあたって非常に重要な問題でありまして、一つは20億円から30億円の損益でマイナス、赤字であるということと、(EBITDA合算後は)プラスの数億円という数字が出ていましたけれども、これは赤字なのか黒字なのか明確にしていきたいと思っております。どういう理由で赤字なのかということと比較しないと、また、よその飛行場と比較する場合には条件を同じにして比較しないと、赤字か

黒字かだけでは民営化に対して非常にわかりにくいのではないかという感じがいたします。

その条件設定の基準の明確化ということと、もう一つは、比較する場合に国内だけではなくて、これは後ほどの質問とも関係しますけれども、福岡の場合はアジアを非常に意識した増設案というのをこの計画の前に選択しております。比較する場合には、そういうことも含めて検討した資料があれば、わかりやすいのではないかと思います。

それからもう1点は、ビジョンについて仙台の資料が出ておりました。これは仙台空港600万人・5万トンという一つの方向性が出されているようでございますが、先ほどの福岡空港の実態でいきますと、海外が298万人、国内が1,444万人と、規模からしても相当違うものであって、国内でも福岡空港は株式会社方式の空港に匹敵するくらいの国家戦略的な、アジアに対する空港機能、ポテンシャルを持っているわけです。そういうものを28空港同列で、どの程度比較ができるのかということについて疑問に思いました。

いずれこの協議会でも、そういうビジョンを出していかなければいけないと思うのですが、民営化にあたっては、大体10年後、どの程度のところを目指しながらやれるのか、採算ベースでやれるのかというあたりを資料として出していただければ、今後検討しやすいのではないかと思います。

その2点について、お考えがあれば、お伺いしたいと思います。

【会長】

では、よろしく申し上げます。

【オブザーバー】

1点目の事務局から説明があった収支についてです。別にエクスキューズするわけではありませんが、空整勘定については、プール制ということもあって、我々にはなかなか採算制という観点が無かったということに対して、平成10年代後半くらいからかなり厳しく指摘されたわけであります。

そういった中で、これを民間的な会計で行ったらどうなるかと、平成19年度からこの空港別収支を試算し始めたというのが実態です。国は官庁会計ですので、減価償却などの考え方がございません。ですから、我々は膨大な財産をどう区別するかということがありましたが、非常にラフな形で試算して

いるものが今の状態です。

その意味において、本当に空港経営改革を行っていくことになれば、これをかなり精査していかなければいけないと思っています。実際、今回、仙台空港については国費で会計事務所に綿密な調査をしてもらっています。そういったプロセスが必要なので、この数字はあくまで目安とさせていただいたほうが良いと思います。

そうすると当然、減価償却というのが費用に立ってくるわけです。このEBITDAというのは減価償却を控除した形になっていて、いわゆるキャッシュフロー的に、その事業においてプラスになるのかマイナスになるのかという目で見ているわけですが、我々が整備についていうと、結局、それぞれの耐用年数があって、それをどうするかということになるわけです。要するに、収入のことというよりも、施設の状態であるとか、拡張であるとか、別の要因でもって色々取り組んできたという部分があります。結局、今までの積み重ねであるわけですが、平成23年度だけを見てどうかという判断は結構つらい指摘だと思っていますので、あくまで目安とさせていただいたほうが良いのではないかと思います。ただし、この空港の規模感、要するに、売り上げや質の規模感という形で捉えていただければ良いのではないかと思います。

それから、アジア近隣との関係や仙台空港との関係についてです。

まず、仙台空港との関係でいうと、仙台は現在、利用者数が年間270万人くらい、貨物量でいうと1万トンくらいです。先ほど600万人、5万トンと言いましたのは、実は、宮城県は今から30年という結構長い計画ですが、旅客は倍にしましょう、貨物量は5倍にしましょうという、非常に意欲的な計画です。ですから、そういう現状から、どう変えていって伸ばそうかという意味において、仙台空港はそういう取り組みをしているというご理解をさせていただいたほうが良いのではないかと思います。

もちろん福岡は、先ほど事務局からご説明がありましたが、国際旅客についても非常に多ございます。国内についても拠点です。ですから、仙台と同列という、違うとおっしゃるのはそのとおりですが、その一方で、国が管理しているという意味においては一つのカテゴリーの中に入っていくこととなります。

それから、東南アジアなどの近隣空港との話です。多分想定されるのは、仁川（インチョン）や上海といったところだと思います。私の理解では、そういった空港は成田のような、滑走路等の管理とターミナルビルや貨物ターミナルビルといったものの管理運営が一体化されていて、会社という形になってございます。ですから、成田と同等の形になっているとご理解いただいたほうが良いと思います。福岡はそうっていないというところが、多分、議論される中でのスタートなのではと思っております。

以上でございます。

【委員】

この審議の中の要望として、成田並みに格上げされる可能性はありますか。

【オブザーバー】

成田並みということになると、多分、国の特殊会社のような形だと思いますが、途中で変えるということは、非常に難しい部分があると思っています。というのは、貨物にしる旅客にしる、ターミナルビルが立派に経営をされている部分があるので、そういった部分と我々の部分をどのように融合させるのかと考えていくと、一体化させて、国が株式を全部買い取って、株式会社という形にすることは結構難しいのではないかと思います。

【会長】

〇〇委員の質問で、収支の赤字の問題に触れましたが、福岡の場合は3分の1が民有地ということで、土地代が82億円くらい、また、（市街地に）非常に近いので環境・騒音問題について18億円くらいありますが、民間委託となると、この辺のところも非常に重要な問題ではないかと思います。そこもあわせてお話ししていただければと思います。

【オブザーバー】

福岡空港は、3分の1が民有地でございます。今回の法律で、空港の運営委託のスキームを作った中で、ポイントは、土地や基本施設については国が保有するという形をとっています。ということはどういうことかという、たとえば、皆様のご議論で、福岡空港を運営委託しようということになったとしても、国と地主の方々との関係は変わらないということでございます。つまり、空整勘定から借地代として支払っていく形になります。もう少し

ディテールでいうと、多分、実施方針といったレベルで議論しないといけないと思うのですが、また、空整勘定でどのような収入形態でそれを出していくのかという議論はあると思いますが、国と民有地を保有されている地主の皆様との関係は変わりがないということになります。

【会長】

わかりました。

ほかにご意見ありませんか。〇〇委員、お願いします。

【委員】

収入サイドに着陸料等収入とございますが、この着陸料というのは、今はどこの空港もプール制で一律なんですよね。それを民営化すると、自主努力というか、自由になるわけでしょう。そうすると、経営が成り立つためには、収入に見合ったコストというものがあるのですが、福岡空港は、そういう意味でざっくり試算されると、今現在のプール制のレベルより、どちら側に行きそうなんです。または、どの位置にあるのでしょうか。

【会長】

ご説明をお願いします。

【オブザーバー】

ざっくりいうと、これだけよく利用されている空港というのはなかなか無いので、収入ベース、着陸料ベースでいうと、国管理の中では非常に多い部類になります。

運営権を設定した後に運営権者がどのような形で行うかについては、法律上は運営権者の自由というのが基本ですが、その一方で、利用者に対して利用料金が大幅に値上げになるのは問題だと思っておりますので、そういった点は国会の附帯決議で、基本方針の中で留意する点という形できちんと書かせてもらっているのが実態です。

外国の民営化した例では、着陸料などを比較的低廉にして、より多くの便数が入り、より多くのお客様に空港に来ていただき、その中で物販等々の非航空系の収入を上げていくことによって全体の売り上げや利用者数を伸ばしていくというのが海外で成功している民間の事例でございます。

【会長】

ほかにご質問、ご意見ございませんか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

先ほどの確認でございます。

先ほど、会長から御質問のありました地代と環境対策についてお答えをいただきましたが、これは地代と環境対策についての考え方が一緒というわけではありませんよね。委員の皆さんに誤解があってはいけないと思いましたので、確認でございます。

【オブザーバー】

先ほどの答えは、地代といいますか、借地をする契約関係においてのことについて述べさせていただいた次第でございます。

環境対策について申しますと、基本的に環境対策そのものは、その空港の運営と密接に絡むものですので、空港を運営していただく方が、空港運営を行う中で一体的に実施することが基本だと考えておりました、その旨を基本方針において明確にしたところでございます。

例えば、昨年、関空会社と合併した伊丹空港についての環境対策は、関空会社が行う形になっていて、国はその関空会社を色々な形で指導していくことで環境対策を一体的にしていく取り組みになるわけです。ですので、先ほど土地は基本的に国が所有すると申しておりましたが、環境対策事業を移管した空港におきましても、そういうところを含めて、法に基づいて運営権者に対してきちんと指導、監督をしていく責務がありますので、環境対策についても、実施する運営権者を設置管理者として適切に関与していくという形になろうかと考えております。

【会長】

それでは、ほかにご質問、ご意見ございませんか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

今のことについてもう一度確認ですが、環境対策を行う主体も費用を払う主体も運営権者であるという理解でよろしいでしょうか。

【オブザーバー】

基本的にはそういう考えでございます。

【委員】

もう一つ、先ほど〇〇委員から着陸料等のお話がありましたが、収入については、運営権者が民間の創意工夫によって立つので、非航空系収入によって着陸料が下げられれば利用者の利便になるわけですが、一方で、利用者の利便というのは必ずしも着陸料だけではなく、空港としての価値、あるいは空港としての利用価値に応じるものだと思いますし、民間の経営を自由にさせるという観点からすれば、国としての管理は必要かもしれませんが、着陸料について一方的に下げなければいけないという話ではないと理解しますが、その辺はいかがでしょうか。

【オブザーバー】

そこは、一方的に下げるという話ではなくて、この基本方針の中でも、もっと検討が進んで具体的に実施方針を作っていくという段階になった際の議論ではあると思いますが、色々な方が提案される中で、料金面について魅力的な提案を考えていく、また、魅力的な提案というのは別に下げることばかりではないと思うのですが、色々と創意工夫を生かした提案をしていただく、そういったプライオリティーをある程度考えていくべきだろうと思っています。そこが、まさしく運営を民間が一体的に行うというところの重要な部分ではないかと思っています。そういう各種の提案を期待するところでございます。

【会長】

ほかにご質問、ご意見ございますか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

質問というよりお願いです。

一つは収支の話で、収入項目、費用項目と色々ありますが、これは大きな目安であり規模感であるというご説明ですが、それぞれの項目についての趣旨、背景、意味合いなどを示していただきたいと思います。着陸料であれば、現状はこういう考え方でこのようになっているなどです。例えば、この営業外収入の中で、地方公共団体工事費負担金収入というのはどういうものか、一般会計受入とはどういう趣旨のどういうものか、そのようなことについて、現状でわかる範囲の解説を別に資料で少し示していただけると大変理解が進むのでは

ないかと思えます。数字のことではなくて、もう少し中身や意味が知りたいと思えます。

それと、これは可能かどうかわかりませんが、いずれにしても民営化を進めていくときに、先ほどの説明にあったような、例えば、国と地主の関係は変わらないとか環境対策は運営と一体であるとかの既定路線でいえば概ねこのような方向という大枠(スキームのイメージ)があれば、それに対していいとか悪いとか、どちらだとかいう議論ができるのではという気がします。それも資料としていただければと思えますが、いかがでしょうか。

【オブザーバー】

1点目の空港別収支の件につきましては承知いたしました。確かに、何の解説もなく説明すると、官庁会計を企業会計にしたものですから、差がありますので、資料としてお配りさせていただくことを考えたいと思えます。

【会長】

もう1点、事務局から補足いただきましょうか。

【事務局】

先ほどご質問がありました借地問題や環境対策とか、こういった形でまとめられるのか、国ともご相談しながら、今後の検討の際に準備していきたいと考えております。

【会長】

ほかにご質問、ご意見ございますか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

今、ご要望という形で出されましたが、あわせて私からもお願いです。

この福岡空港は増設という形で、2008年度末に決定されていますが、民営化するにあたって、増設を前提にその検討がなされるのかどうか。収支の中に当然、減価償却費というのは入ってこざるを得ないので、そういうことを前提に皆さん方にオープンにされるのか。増設プランは国の責任でもって決定されたので、それは何らかの形でバックアップするなど、減価償却についてはどういう考え方かということを確認に出す必要があるのではないかと思います。その辺も含めて、ぜひ明確にさせていただきたいという要望です。今、お答えいただければ尚更ありがたいのですが。

【会長】

どうぞ、オブザーバーからご説明をお願いします。

【オブザーバー】

福岡空港については、今日から始まるこの協議会でコンセッション、民間への運営委託についてどうするかという議論をしますけれども、もう一つ、福岡空港の課題としては、交通量が一杯で、早く2本目の滑走路を作らなければならないという課題があります。現在、離着陸回数も15万8,000回まできていますから、早く2本目をつくらなければならない状況です。そのため、平成24年度から環境アセスメントを行っていきまして、これは平成27年度の前半に終わります。

これから2本目の滑走路の事業にとりかかろうとすると、アセスメントを行うだけではなくて、財源スキーム、どういうお金で、どういう資金調達をして、この2本目の滑走路を作るかということも明らかにしていかなければなりません。今、航空局の空港整備勘定は非常に苦しくて、航空機燃料税も平成23年度から6割くらいに下げている収入も無い中で、この福岡空港の1,800億円の事業というのはかなり大きな事業ですから、これをどういう資金で、どうやって整備していくかというのが大きな課題です。

2本目の滑走路については、どういう財源スキームで整備しようかという仕組みはまだ決まっているわけではなく、検討中ですが、その財源スキームを考えると、空港の運営について、コンセッションを導入して経営一体改革をするというのが、工夫する要素の一つにはなるかと思っております。このコンセッション、民間委託の制度というのは、ハード整備と連動している制度ではありません。例えば仙台空港も大きなハード整備はありませんが、空港の運営のやり方として経営一体改革があります。けれども、福岡空港の場合は問題が違って、滑走路整備というハード整備をどのようにこのコンセッションの制度の中に盛り込みながら、並行して財源スキームの問題についてもクリアしていくのかというのが課題と思っております。

それで、この協議会が動き出しましたので、福岡空港へのコンセッション導入という検討の状況も見ながら、財源スキームも並行して議論していきたいと思っております。

【会長】

よろしいでしょうか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

それに関連しての話ですが、まず、滑走路増設よりも目前にある平行誘導路の二重化についてです。その辺は、コンセッションの一つとして一緒に見ていくという話で考えてあるのでしょうか。二つとも随分時間がかかるのではないかという気がしますので、とりあえずその二重化のところを急ぎたいとみんな思っているのではないかと思います。

【オブザーバー】

福岡空港のハード整備については、2本目の滑走路を整備する事業と並行して、既に着手している東側国内線ターミナル地区において、駐車場を立体駐車場にし、道路を下げてターミナルビルを後ろにセットバックし、エプロン（駐機場）を拡げて、誘導路を二重化するという事業を実施しております。

この東側の整備については、国がエプロンや道路などの整備をする事業に着手していますので時間が経てば進んでいきますが、問題は、ビルを後ろにセットバックする事業をビル会社に実施してもらっております。その事業はこれから進んでいくのですが、はっきりとはわかりませんが、2、3年後にコンセッションが導入された場合、ビル会社からコンセッション事業者へビルの運営主体が切り替わることとなります。そうすると、全体の事業が遅れないように、今のビル会社が実施している事業をコンセッション事業者へうまく切り替えていかなければならないので、その辺をどのように処理していくかというところが課題と思っております。

【会長】

そうですね。福岡を利用する人は、過密化している中で非常に時間がかかるということで、不安に思っている方が多いんです。20分くらい遅れることはざらですので、その辺のところのご理解もしていただいて、よろしく願います。

〇〇委員、それでよろしいですか。

では、ほかにご質問、ご意見ございませんか。

それでは〇〇委員、どうぞ。

【委員】

需要の見通しと言いますか、国際線旅客数の見通しについてです。

LCCの就航状況などについての紹介がございましたが、LCCについては今後、重要になってくると思いますので、今後の見通しや世界の動きをご説明ください。また、先日タイに行ってきたのですが、タイから相当数の観光客の利用が増えている、利用客が増えているということでした。ビザの解禁がこうした利用客にどのような影響を与えるかについて、次回で構わないので資料等でご説明いただければありがたいと思います。

【会長】

では、要望ということでいいですか。

事務局はそういう形でいいですか。

【事務局】

可能な限り、色々な資料を収集して、次回以降対応していきたいと思っております。

【委員】

この空港の民営化という議論ですが、民営化といっても公共施設であることには変わりはないわけですし、民間ベースでの収支の話もございしますが、福岡空港が長期的にどうなるのかについてしっかり考える必要があると思います。

先ほど滑走路の増設の話が出ました。仙台空港の例を幾つか紹介いただきましたが、全く違うと思うんです。福岡空港が持っている施設のポテンシャルと仙台空港が持っているポテンシャルは全然違いまして、福岡空港は昭和47年から数えますともう40年経っていますし、滑走路だってオーバーレイ（傷んだ既設の舗装に重ねて舗装を行う補修工事）をして、結構手のかかる滑走路になっているわけです。だから、ご存じのように、着陸したときに飛行機の機種によっては揺れる場合がございます。そういった福岡空港が今持っているポテンシャルと、長期的にそれがどうなるかということを考えてやらないと、なかなか議論が難しいのではないかと思います。

そういった意味では、滑走路の増設というのは、先ほど会長からも指摘がございましたように、今、もう限界を超えておりまして、皆さん方ご承知のように、ほとんどの便が遅れます。これは、もう14.5万回を超えていまして、

遅れるのが当たり前だという状況でございます。

従いまして、第二滑走路も含めた形で将来の福岡空港をどうするかという議論をしないと、仙台のように倍増計画とか、サポーター会議をつくるといった話にはなっていないのではないかと思います。

ですから、現状だけで議論するのではなくて、少し将来的な問題も含めて議論すべきではないかと思っております。ですので、単年度収支だけではなくて、長期的な見通しについて先ほど話がございましたが、どのような感じなのかと次回以降にでも出していただければと思っております。

【会長】

事務局、次回以降ということですが、今お話できますか。オブザーバーの方、お願いします。

【オブザーバー】

長期的な見通しの中で一番の問題は需要予測で、将来的にどれくらいの旅客数になっていくのかということがあると思います。これまでも福岡空港の需要予測は何度かしてきましたが、2本目の滑走路をつくるに向けての需要予測の作業を今、行っているところです。

簡単な概要を言いますと、福岡空港における国内の旅客数は、2002年くらいをピークに少しずつ減ってきていましたが、平成24年にはLCCが入って少し増えました。けれども、全体的な傾向としましては、新幹線の影響や国内の人の高齢化、少子化という問題もありますから、それほど増えてはいかないのではないかと思います。ただし、LCCが出てきたことによって、ある程度増えていっていると思います。

国際線については、もともと福岡空港の国際線は路線数も非常に多ですし、旅客数も多くて、今後も特にアジア各国の動きなどを見ても、増えていくのではと思っております。

そのような需要予測を今やりつつあるところです。次回にでも、進捗状況についてご説明したいと思います。

それで、コンセッションが導入されたときの儲け具合と言いますか、収支についてです。仙台空港だと利用者が250万人くらいの空港ですが、福岡空港は1,700万人と利用者数が多いので魅力はあると思います。

それから、〇〇委員がご質問されたように、ハードについては維持管理なども必要です。確かに福岡空港はもう古くなってきている施設もありますから、今でも毎年、滑走路だけではなく、誘導路や空港内の色々な老朽化している施設について、舗装、打ち直しをする事業をずっと行ってきています。そのような事業については、コンセッションが導入されると、コンセッション事業者が責任を持って維持管理をしていくこととなりますが、それもかなり重要な仕事になるだろうと思います。

【委員】

はい、わかりました。

【会長】

〇〇委員、それでよろしいですか。次回にでも詳しく説明していただきたいと思います。

〇〇委員、どうぞ。

【委員】

今のお話に関連してですが、運営権を動かすということの意味についてです。これから皆さんとご議論させていただきたいと思いますが、今おっしゃったように、これから維持補修をしていくという意味でもかなり大きな投資がある。それから、東側平行誘導路、滑走路など、このような大きな投資を控えているものが、果たして運営権を動かしていくことと大規模投資の実施との間に、どのような整合性があるのかわからないのかということも、特に金融機関としては非常に大きな関心を一般論として持つ話だと思っています。

一つお願いがあるのですが、先ほどオブザーバーの方からもありましたように、なかなか難しいですが、過去の投資、あるいは投資したものの評価というのは、多分これから運営権者にとっては非常に重要なデータになってくると思うので、そのようなものは極力きちんとしたディスクロズを可能な範囲でしていただかないと、手を挙げる方が、一体これからどれくらい金をかければ空港を維持していけるのかわからないということが起きると思います。色々限界があるのかもしれませんが、ご配慮いただきたいと思います。

それから、先ほどの話に戻りますが、大きな投資を控えている空港で民営化ないしは運営権の移譲ということについてどういう整合性があるのかという

ことは、我々としては大きな問題として捉えていかないといけないと思っております。その辺がポイントではと思っております。

【会長】

では、そういうことでよろしく願いしておきます。

ウ 民間委託の検討における論点について

【会長】

それでは、次に移りたいと思います。

資料3「民間委託の検討における論点」について説明をお願いします。

【事務局】

それでは、お手元の資料3のレジюмеに沿ってご説明させていただきます。ここでは、本協議会で今後どのようなことを検討していくのか、大まかな論点を示しております。

まず、福岡空港の位置づけと必要な機能・整備についてでございます。福岡空港の滑走路増設、誘導路二重化の状況、それから近隣空港の存在など、様々な要因を踏まえつつ、福岡空港に求められる機能とそれに必要な整備について整理していただきたいと考えております。

次に、福岡空港が抱える個別事情についてでございます。福岡空港には、歴史的経緯を背景とした借地の件、それから市街地空港として騒音環境対策など、個別の事情がございます。そのほかにも色々ございますけれども、このような事情について、民間委託を想定した場合にどのように対応していく必要があるのか、十分な検討が必要と考えております。

三つ目は、民間委託の課題と効果でございます。福岡空港の民間委託を想定した場合の課題については、個別事情のほかにも、震災等の大惨事による場合もありますし、会社自体の運営がうまくいかなかった場合のリスクをどう捉えていくか、どう対応していくかといった課題がございます。その他の課題も含めてどう対応するべきか、検討していただきたいと考えております。

それから、次の民間委託の効果でございます。オブザーバーからご説明がございましたが、福岡空港の運営を民間事業者に委託して一体化した場合、地域に対して具体的にどのような効果が得られるのかも検討していただきたい

と考えております。この検討にあたりましては、特に利用者の視点、地域振興の視点といった、様々な側面からの検討が必要になってくると考えております。

最後に、効果や課題を踏まえて、福岡空港の民間委託が、県民、市民をはじめ、利用者にとって、それから地域の発展にとって適切であるかどうかということを最後に検討していただいて、ある程度取りまとめをいただければと考えております。

以上でございます。

【会長】

今、ご説明いただきました。若干、先ほどの課題と同じような内容になるかと思いますが、これにつきましてご質問、ご意見がございましたら、どうぞ。要望事項でもいいです。

〇〇委員、どうぞ。

【委員】

国のご答弁で、特に収支の問題が出ておりました。この①から④までのうち、①を持ってこられたというのは、非常に保守的で厳しめのほうを説明されたと思っております。私は、国が行う前に、ある団体で全国の空港の収支を試算したのですが、空港ごとにそれぞれ歴史がありまして、支出の項目がかなり違います。その中で、こういう全国の収支を出されたというのは、かなりざっくりしたものだということです。我々の試算では、少なめで見ると、旅客数190万人で多めでとると、270万人くらいが損益分岐点の分かれ目と出たんですが、それも本当にざっくりとした試算でございました。

従いまして、企業の方から見ると、このような試算はいい加減ではないかという意見がおそらく出てくるだろうと思うのです。この会でも上限、下限の幅を持って見て将来の運営委託を検討、整理することにむしろ意義があるのではないかと思います。逆に、私としては、一般に国が空港の経営を詳細に分析するのはなかなか難しいのではと思っています。だから、我々のほうで、上限ケース、下限ケースという形で行ったほうがはっきりするという気もしております。

課題がはっきりしてきたと思っているのですが、滑走路の問題を含めて、あわせてここで検討すればいいと思います。そのために国にさせていただく

ことは、できる限りデータを出していただくということです。

以上です。

【会長】

わかりました。今日は初回でございましたので、いろいろなご意見を聞いて、次の回に活かしていただきたいと思いますのですが、よろしいですか。

では、次に誰かご質問、ご意見ございますか。よろしいですか。

エ その他

【会長】

それでは次に、その他として、事務局から今後の進め方について説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

それでは、「福岡空港運営検討協議会開催日程（案）」に基づきまして、ご説明させていただきます。

現在の想定ではございますが、今回を含めまして6回程度の協議会開催を予定しております。

次回、第2回目の検討協議会では、福岡空港の位置付け及び機能と整備につきまして、また、民間委託の効果・課題につきまして検討をしていただこうと考えております。

第3回目では、2回目までの議論を踏まえまして、民間委託に関する関係者のご意見をお伺いしたいと考えております。

その後、3回程度の議論を重ねまして、地元意見について検討し、その取りまとめを行っていく流れを想定しております。

今後の議論の状況によって、開催回数も含め、各回の内容につきましては、適宜、委員の皆様とご相談いたしまして、臨機応変に対応していきたいと考えております。

なお、開催日程につきましては、その都度、調整していきたいと思っておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【会長】

これからの進め方について、説明がございましたが、何かご質問、ご意見はありますか。事務局のほうにお任せしてよろしいですか。

民営化ということで、様々な大手企業の中にも関心を持っているところがたくさんあるんです。だから、その辺のところは柔軟にさせていただいて、会の中で出たいという人があれば、出ていただいて発表してもらおうとか、そういうことなどをお願いしたいと思いますが、どうでしょうか。

【事務局】

今、会長からご指摘がありましたとおり、色々な関係者の方がおそらく大勢いらっしゃることとっております。今、お示ししておりますところでは、第3回のところに関係者の意見聴取と書かせていただいておりますが、例えば非常に多くの方がご関心があつてということであれば、これを1回だけではなく、複数回やっていくようなことも含めて、柔軟に臨機応変に、委員の皆様方ともご相談しながら、会の運営を進めさせていただきたいとっております。

【会長】

ほかにご質問、ご意見ございますか。

それでは、議事はこれまででよろしいですか。

今日は第1回でございましたので、説明不足とか資料不足も色々あったかと思っておりますが、2回、3回と続けて、回を追うごとにこの会を充実した協議会にしていきたいと思っております。

そういうことで今日は、ほかに無いようでございますので終わりたいと思っております。

事務局から連絡事項などがあれば、お願いしたいと思っております。

【事務局】

特にございません。

次回の開催日時、場所等につきましては、決まり次第、至急ご連絡をとりたいと思っておりますので、その点はよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【会長】

では、全体を通じて、ほかにございませんか。

無いようですので、第1回はこれで終わりたいと思います。

議事進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

【司会】

ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の協議会を終了させていただきます。

— 了 —