

## 第2回福岡空港運営検討協議会 議事概要

日時：平成25年11月27日（水）

10:00～11:50

場所：ホテルレガロ福岡  
3階 レガロホールB

### (1) 委員紹介

#### 【司会】

定刻となりましたので、ただいまから第2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)

それでは、本日のご出席の皆様でございますが、お手元、出席者名簿をご参照いただき、前回と代わられた方のみ紹介させていただきます。

まずは委員でございますが、前回、ご欠席でありました、九州観光推進機構理事兼事業本部長 高橋 誠様にご出席いただいております。

次に、オブザーバーでございますが、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から、企画調整官の河田敦弥様でございます。

続きまして、九州地方整備局から港湾空港部長 村岡 猛様でございます。

### (2) 会長挨拶

#### 【会長】

皆様、おはようございます。

委員の皆様には、大変ご多忙の中、第2回福岡空港運営検討協議会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議事でございますが、まず、第1回協議会で委員の皆様からいただきましたご質問やご意見につきまして、事務局から説明がございます。

それから、福岡空港の位置付けと必要な機能・整備につきまして、また、福岡空港の民間委託の効果や課題につきまして、事務局からの説明を受けたい

と思っております、これにつきましても議論をいただきたいと思っております。

委員の皆様には、事務局が用意いたしました資料や説明をたたき台といたしまして、積極的なご意見、ご議論をいただきたいと考えております。

ただ、時間の都合もございますので、円滑な進行にご協力いただきたいと思っております。よろしく願い申し上げまして、御挨拶といたします。

【司会】

ありがとうございました。

(報道カメラ撤収)

## (2) 議 事

### ア 第1回検討協議会における指摘事項とその対応等について

【司会】

それでは、議事に入らせていただきます。

河部会長、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っております。よろしくお願いいたします。

まず、資料1「第1回検討協議会における指摘事項とその対応等」につきましまして、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

おはようございます。説明させていただきます。

それでは、資料1の1ページをご覧ください。前回、皆様からいただいたご指摘と、それに対応する考え方を一覧にして整理いたしております。

左側の項目の上から順に、まず「福岡空港の位置付け等について」は資料2で、それから、次の「民間委託の検討にあたっての課題について」は資料3でご説明して、ご議論いただきたいと考えております。

それから3番目の「民間委託の検討の枠組みについて」は、借地や環境対策、滑走路増設など、民間委託との関連ということで、この資料で後ほど整理いたしております。

4番目の「福岡空港の収支について」は、過去の推移や用語解説を参考資料1で整理しております。

最後の「検討にあたっての参考資料について」は、参考資料2にアジアの主要空港の運営形態、LCCの状況、ビザの発給要件緩和の影響について整理しておりますので、適宜ご確認いただきたいと思っております。

それでは続きまして、2ページをご覧ください。「民間委託の検討の枠組みと位置付け」でございます。

1でございますが、民間の能力を活用した空港運営に関する基本的な考え方を示した、いわゆる「基本方針」が、今年1日に国土交通省より公表されております。

中段のフロー図で、法律施行から運営開始までの流れを示しておりますが、この基本方針は左から2つめの段階にあり、全ての空港を対象とした共通の指針となっております。

フロー図の下に、基本方針の概要を記載しておりますが、この基本方針では、運営委託にあたっては、地域の実情を踏まえ、個別空港ごとに実施方針を策定し、具体的内容を定めることや、運営権の存続期間を30年から50年程度を目安とすることのほか、環境対策や着陸料の設定、運営権者の選定などに関して、国の基本的な考え方が示されております。

なお、基本方針の全文は、参考資料4としてお配りいたしておりますので、後ほどご参照いただければと思っております。

3ページをご覧ください。2といたしまして、「第1回検討協議会において議論された主な事項」を整理しております。

場内の民有地、周辺環境対策、滑走路増設と民間委託の関係、平行誘導路二重化事業との関連につきまして、国土交通省からご説明いただいたものでございます。この部分は、おさらいになりますので、説明は省略させていただきます。

次に、4ページの「福岡空港運営検討協議会の位置づけについて」をご覧ください。前回の協議会で国から示された民間委託までのプロセスをフロー図にしたものでございます。

本協議会では、福岡空港の民間委託について、地域の振興・発展の観点から、

地域としての意見の（案）をとりまとめ、知事・市長は、これを踏まえて、設置管理者である国に対して、地域としての意見を伝えることとなります。

その地元意見で民間委託を進めるとなった場合には、民間委託の検討開始となり、具体的な上下一体化スキームの検討や、マーケットサウンディングとして、空港運営に関心を示す事業者から提案募集を行うなどの手続きを経て、次の段階となる「実施方針」の策定につながっていきます。

民間委託は適切ではないということになれば、そこから先の手続きには進まないということです。

なお実施方針では、運営権者が実施する業務の範囲や事業者の選定方法などが定められ、その後に運営権者の選定手続きに移り、国と事業者との契約を経て、民間委託の開始という流れになります。

本協議会の議論は、福岡空港の民間運営委託の出発点の段階に位置しており、今後、地域の意見や実情等を踏まえて、国の検討において具体化していくことをご理解いただければと考えております。

資料1についての説明は以上でございます。

#### 【会長】

ただ今、事務局から説明がございましたが、ご意見、ご質問はございませんか。よろしいでしょうか。

今、ご質問はありませんでしたが、今後の検討の基礎となりますので、色々と検討していただきたいと思っております。

### イ 福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について

#### 【会長】

それでは、次の資料2について、事務局から説明をお願いします。

これ以降の内容は、事務局の（案）ではなくて、考え方や方向性の提起ですので、皆様の積極的なご意見を今日は活発にいただきたいと思っております。

#### 【事務局】

資料2の1ページをご覧ください。民間運営委託の議論の前提として、内容については皆さまご承知の部分が多々あるかと存じますが、ここで整理

いたしております。

まずは、(1)「福岡空港が果たしている役割」でございます。

福岡空港は、充実した航空ネットワークを有し、九州、西日本の拠点空港として国内外との交流を支えています。また、アジアのゲートウェイとして、我が国にとっても戦略的に重要な空港でございます。特色として、優れたアクセス利便性や、豊富な路線、アジアとの近接性が挙げられます。

2ページには、福岡空港の平成25年11月現在の路線図と、国内の主な空港の路線数比較を記載しております。アジアを中心とした国際路線、また、国内についても全国に張り巡らされた路線、それから国際国内ともに充実した、バランスの取れた空港であると分かっていただけと思っております。

次に3ページの「(2)福岡県、福岡市の総合計画における福岡空港の位置付け」につきましてご説明いたします。

①が、県の総合計画における福岡空港の位置付けでございます。福岡県では、「県民幸福度日本一」を基本理念として、平成24年3月に「福岡県総合計画」を策定しております。

空港に関しては、県内外へヒト・モノが活発に移動する拠点づくり及びアジアとともに発展を遂げることができるよう、アジアとのネットワークをより一層発展させることを目指しております。

具体的には、福岡空港の滑走路増設と平行誘導路の二重化の早期整備とともに、国際線の充実拡大を図ることによりアジアの拠点空港化を目指すとしております。

また、北九州空港は、貨物拠点空港化を目指して、滑走路3000mへの延伸の早期実現とともに、深夜早朝の需要を取り込みながら、新たな路線誘致に取り組むとされています。

次に福岡市の総合計画です。福岡市では、平成24年に「福岡市基本計画」を策定しております。

福岡空港に関しては、多様な航路の維持・拡大、空港能力や利便性の向上などの観点から、アジアの玄関口にふさわしい機能強化を図り、成長を牽引する物流・人流のゲートウェイづくりを進めるとされております。

次に、(3)航空を取り巻く状況でございます。①、②は、航空自由化に

ついでに記載してありまして、国内線、国際線ともに、路線・便数等に関する国の制限の撤廃、自由化が推進されているところでございます。

4ページをご覧ください。③アジアの航空需要の伸びでございます。中程の図は各地域における輸送量の現状と2031年の予測を示したもので、軒並み増加となっております。特にアジア太平洋地域においては顕著な伸びが予測されております。

次に、④のLCCの成長でございます。現在、日本におけるLCCのシェアは3%ですが、東南アジア52%、北米30%、西欧39%となっており、今後、我が国においてもシェアが伸びることが予想されております。

5ページをご覧ください。⑤国の観光立国戦略による訪日外国人旅行者の増加でございます。本年6月に閣議決定された「日本再興戦略」において政府は、訪日外国人旅行者を本年は1,000万人、2030年には3,000万人を超えることを目指しており、ビザ要件の緩和等、様々な取り組みが進められております。日本を訪れる旅行者のうちアジアからが75%を占めており、更なる増加が予想されております。

6ページをご覧ください。(4)福岡空港に求められる位置付けと必要な機能・整備についてご説明いたします。

民間委託の議論の前提として福岡空港の空港像をどのように設定するべきか、皆様のご意見をお伺いして、とりまとめていければと考えております。従って、ここでは事務局で素材を集め、一応の整理をして問題提起いたしております。今回、皆さまにご提案する形を取らせていただいておりますので、よろしく願いたいと思います。

①福岡空港に求められる位置付けでございます。5ページまでは、福岡空港が果たしている役割や、福岡県・市の総合計画における位置付けを見てまいりました。

またその上で、現在の航空を取り巻く状況も踏まえて、福岡空港については、「国内外の広域な地域との多彩な交流を支える拠点空港」、「九州・西日本の拠点空港」、そして「アジアの拠点空港」として位置づけていくべきではないかという、ご提案でございます。それぞれ重なる部分がございますが、きちんと切り分けることは難しいのですが、大筋を項目立てして整理して

おります。

それぞれ具体的には、優れたアクセスを有する福岡空港は、「九州、西日本地域の経済、文化、観光など様々な交流を支え、地域の発展、成長を牽引する拠点として、さらに発展することが必要ではないか」、また「アジアの拠点空港として、アジア地域が発展し、航空需要が増進する中で、地理的近接性を活かし、アジアとともに発展を遂げる必要があるのではないか」、さらに「アジアから我が国に入国するための玄関口となる空港は、利便性・快適性が求められるのではないか」といたしております。

次に、②福岡空港に必要な機能ですが、「一層の航空ネットワークの拡充と、更なる利用者利便の向上の2つが必要ではないか」といたしております。

次に、7ページの③必要な整備、取り組みでございます。福岡空港に必要な機能として挙げた、航空ネットワークの拡充、更なる利便性の向上のため、必要と考えられる取り組みを挙げております。ここも重なる部分があり、きちんと切り分けるのは難しいところではございますが、整理させていただいております。

まず、航空ネットワークの拡充に必要な取り組みとして、多様なネットワークの拡充、航空サービスの多様化への対応、国内外の路線誘致の強化、それから空港容量確保のための整備の4項目を挙げております。

まず、多様なネットワークの拡充としては、インドや中東など、未就航の国や地域も多く残っており、「直行便が就航していない地域のビジネス・観光の需要を取り込むため、路線の開拓が必要ではないか」という点、それから、航空サービスの多様化への対応としては、料金やサービスの多様化が進み、選択肢が増加している中、「航空サービスの選択肢を更に広げる必要があるのではないか」という点、国内外の路線誘致の強化としては、「空港間競争に勝ち抜くため、着陸料等空港使用料の柔軟な設定や交渉材料をパッケージとすることで、路線誘致活動を展開しやすくすることが必要ではないか」という点でございます。

8ページの空港容量確保のための整備としては、福岡空港が大変混雑し、新規の路線開設や増便に対応できる空港容量に不安が生じており、このため平行誘導路二重化の早期実現はもちろん、「滑走路増設の早期着工・早期完成

が必要ではないか」といたしております。

9ページをご覧ください。更なる利用者の利便性向上に必要な取り組みとして「旅客ターミナル機能の充実」、「空港アクセスの強化」の2項目を挙げております。

まず、「旅客ターミナル機能の充実」です。現在国内線では、誘導路二重化事業に伴い、空港ビル会社においてターミナルビルの再整備事業が計画されており、国際線では、搭乗橋でつながっていないオープンスポットまでバスで移動する利用客に対応するため、暫定バス乗降場を整備するとともにバスラウンジの建設にも着手しております。

必要な整備としては、「国内線ターミナルにおいて、機能的でかつ利便性を高めるビルの整備が必要ではないか」という点、また、「国際線ターミナルにおいては、アジアの航空需要の増加等による旅客増も念頭に、ターミナルビルの強化が必要ではないか」という点を挙げております。

次に、「空港アクセスの強化」については、必要な取り組みとして、「国際線利用者の大幅な増加に対応するため、国際線ターミナルと都心部の更なるアクセス向上」、また「国際線と国内線のターミナル間の移動について、更なる円滑化などが必要ではないか」といたしております。

資料2の説明は以上でございます。

#### 【会長】

ただ今、事務局から通して説明がございましたが、まず、「位置付け」と「機能」について、積極的なご意見をいただきたいと思っております。

〇〇委員、どうぞ。

#### 【委員】

福岡空港の一番の特徴は、都市型空港であるということだと思っております。都市型空港は大事に使うべきだと思っております。もちろん、街づくりという面からマイナスもあるかもしれませんが、ビジネスマンなどがアクセス時間を短くできるメリットが非常に大きいわけです。

その経済的な利益を考えて、ここをいかにうまく使うかということ、まず前提に考えていくべきだと思っております。



しかも福岡の場合は、開通した九州新幹線などによって人が集まってくるという、なかなか他には無い例を作ってくださっているのです、そういう意味ではモード間のリンクも非常にうまくいっています。

多少遠くなってもいいという意見もあるでしょうが、常に通勤時間を基準に考えて、通勤時間の短い地域ではやっぱりアクセスを遠く感じます。あまり心理的距離というのはおろそかにできません。その意味では、地元以外の者から見た福岡の存在価値を最初に申し上げておきたいということと、やはりここに空港がある意義があるのではないかと考えております。以上です。

【会長】

近くて利便性があるということで、非常に価値があるということですね。

それでは、他にご意見はありますか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

価値があるということにつきまして、総論では全くその通りだと思います。

その価値をこれから活かしていくという観点で、この後の資料3のご説明にも関連してくると思いますが、二つばかり問題を提起させていただきたいと思います。

一つは、真に重要であり、九州福岡にとって戦略的な位置にある福岡空港を今後活用していくにあたりまして、色々な政策的な配慮や方向性を反映していかなければいけないことが多々出てくると思います。仮に30年から50年という長い期間、民間委託する場合には、政策性と民間の経営の整合をどのようにとっていくかが、特に福岡空港の場合は大きな課題として残っていると思いますので、今後の議論で是非皆さんに念頭に置いて進めていただければありがたいと思っています。

そういう意味では、二つめとして、民営化が進んだ場合、先ほど挙げられていた必要とされる整備を誰が行うのかということです。例えばポートセールスなどは、もちろん一体化された空港が行うということによろしいでしょうけれども、それではその空港へのアクセスは一体誰が整備するのか。あるいはもっと大きな戦略的な整備は、民間委託された主体が、どのような地域、あるいは国との関係で議論をしていくのかということも念頭に置いていただき、

今後の機能と効果についてご議論していただければと思っております。

**【会長】**

これは、ご質問も含まれると思いますが、誰が整備していくのかについて、事務局の方、説明をお願いします。

**【事務局】**

今、〇〇委員にご指摘いただいた点は非常に重要な点だと思っています。

もちろん、今のところ、国が事業主体として平行誘導路二重化や滑走路増設に係るアセス手続きをしていただいています。そのような空港の場内部分について、引き続きしていただくことは重要なことだと思っております。

そこにまた、アクセスを含めて空港の機能や魅力、能力をどのように向上させていくのかという視点についても、ご指摘をいただいたのではと思っております。

また、今後の議論で是非皆様方から色々なご意見をいただければと思っております。

**【会長】**

ほかにご意見はありますか。〇〇委員、どうぞ。

**【委員】**

資料2の2ページには、アジアなどの国際線と国内線の航路がバランス良く設定されていて、日本国内において、海外からの利用客がそのまま国内各地に行くことができるといった、機能的にも非常にバランスの取れた空港であることは、福岡空港の特性であろうと思うんですね。

このことについて、福岡空港の位置付けとして、県と市の総合計画の内容が説明されました。これはもちろん地方自治体がどう考えるかというのは大きな役割ですが、福岡空港を国は、国家的な財産としてどのようにアジア戦略の位置付けていくのかといった全体的な像として、この話はちょっと足りないのではないかと思います。

それから、福岡空港に必要な機能ということで、ネットワークの拡充やサービスの多様化への対応、路線誘致の強化などの項目が掲げられて

ございますが、この機能は誰の主張になるのか、協議会からこの機能が必要であると言うのかお尋ねします。前段では県と市町村の考え方が述べられていて、この協議会意見として細分化した機能について検討するのかどうかお尋ねします。

【会長】

では、今の質問について事務局からお答え願います。

【事務局】

国として、というところについては、必要があれば後ほど国からフォローしていただければと思いますけれども、今、国管理空港の中で、福岡空港の二重化やその環境アセスをやって、空港の能力の拡大を国として取り組んでいただいているということではないかと思っております。

【委員】

管理ではなくて位置付けの問題です。管理はしていただいておりますが、方向として位置付けをどのように位置付けるのかということをお尋ねしたいということです。

【会長】

位置付けですね。それでは、オブザーバーの方、説明をお願いします。

【オブザーバー】

航空局でございます。福岡空港は、空港法上の位置付けとしては国管理空港です。国管理空港とはすなわち、国内輸送や国際輸送において我が国において重要な拠点を持つという空港として位置付けられているということでございます。その上で、先ほど申し上げた形で機能整備に向けた検討を今、国としても行っているという位置付けでございます。

【委員】

この協議会の見解をこういう形でまとめるのか、ということについても説明をお願いします。

【事務局】

まさに、この協議会で、福岡空港の民間委託についてご議論いただくことに

なるわけですが、その際に福岡空港が、様々な航空行政を取り巻く諸条件やアジアの成長を踏まえてどうあるべきなのか、また、どういった機能を果たしていくべきなのかということをお客様方で議論することは非常に重要だと思っており、今回このような投げかけをさせていただいているところでございます。

従って、民間委託についてご判断いただくときに、福岡空港は今後どのようなものを機能として果たしていくのかについて協議会の意見としてまとめていただければと考えております。

【委員】

ちょっとよろしいですか。私が感じる〇〇委員の意見は、民営化した後で、位置付けや理想像などは、委託した後で誰が責任持つのかということではないのですか。私はそのように思ったんですけど。

【委員】

いいえ、この前も福岡空港は、他の27国管理空港と一緒にいいのかと質問しましたが、これからの国の成長とアジアの成長では格段の差があります。

元々この増設案が出たのは、現実路線で行こうということで、アジアの活力をいかに日本が取り込んでいくのか。それを福岡空港は非常に機能しているのではないかと。ここを重点的に整備していけば、アジアの活力を充分に取り込むことができ、日本の繁栄にこの九州から一石を投じることができるのではないかとということで、増設が決まったと思うんです。

本来なら、24時間空港の100年の計を建てろという議論もあったんですが、そうではなくて、アジアの拠点空港として、日本ではどこが大きな機能を果たせるかということで増設案が決められたわけですから、その機能をどういう形で果たすのが最も効率的、効果的であるのかという議論がないといけません。空港整備と民営化と同時に議論すべき前に、4年前に増設案に意思決定されたときの方向性を重視しながら整備していかないと、委託してから考えるというのは、非常にリスクがものすごく高まるのではないかと感じています。

民営化する前に、国も市場に参入していただく方々も共通理解の必要があるのではないかと考えております。

【会長】

若干、ニュアンスが違いましたが、前日も、〇〇委員からその意見がありました。民間委託した後ではなく、その前にどういう整備であるとか、リスクの問題について、もう一度お答え願えますか。

【事務局】

前日のご議論や国からのご説明のとおりですが、福岡空港は非常に混雑しているため、早く滑走路増設しなければならない課題があるということです。

民間委託と滑走路増設は直接関係するわけでもないですし、前提条件というわけでもないということです。ただし、その財源スキームを考えるときに、この民間委託が一つの要素になるといった話があったと思っております。

従いまして、誰が滑走路増設整備主体かということについては、今のところ、国がきちんと整理をしていくという形で進んでいくと思っておりますし、また、ネットワークの拡充などをしていくときに、この民間委託もきちんと幅広く、今の段階から議論していくべきではないかと問題提起も国からありましたので、この検討協議会でもご議論いただくのではないかと考えております。

【会長】

国の方もそういうご意見でいいですか。それではオブザーバーの方、どうぞ。

【オブザーバー】

第1回目の協議会でも申し上げましたが、この協議会で議論するのは福岡空港のコンセッションを導入するかしないかということで、空港の運営のやり方をどうするのかというのがテーマです。

それはそれでこの会議で議論していくことになると思うのですが、もう一つ、福岡空港には色々な施設が足りないために、ハード整備の課題もあって、平行してこれから議論していくことになると思います。

先ほど〇〇委員のご質問がありましたが、福岡空港のハード整備を誰がどのようにするかということと、このコンセッションの議論は、直接は関係ないのですが、お金の流れのしくみを考えれば関係がある面があるかと思えます。

福岡空港のハード整備計画として、一つは東側の国内線のターミナルビルの

再開発やエプロン整備、誘導路を二重化する事業があります。これは九州地方整備局やビル会社が平成24年度から実施している事業です。空港を運用しながらの工事なので難しい面もありますが、既に着手して動いている事業であるため進行していくと思います。

もう一つのハード整備として二本目の滑走路整備があります。国としては二本目の滑走路は必要と思っており、今、環境アセスメントを行っています。それが終わって二本目の事業に着手しようとしたときに、1800億円もかかる事業ですから、財源がないのですぐ事業着手できるか分からず、財源スキームを詰めていかなければなりません。

それはこのコンセッションの問題とは関係ありませんが、コンセッションが導入されると財源の仕組みが変わってきますから、コンセッションの検討状況も睨みながら滑走路整備の財源スキームを検討していくということになるかと思っています。

#### 【委員】

例えば、この報告書をまとめられるとすれば、この中に、国はこのように位置付けていると。ただ単に管理しているからといって、仙台など他の27国管理空港と同じで序列するのでは、少し心許ないかなという気がいたしますね。

#### 【会長】

アセスメントが終わったあと、財源がないということが大きな問題ですね。それをどのようにして財源を作るかということを国が考えていらっしゃることでしょう。

それでは次にご質問はありますか。〇〇委員、どうぞ。

#### 【委員】

重複しますが、当然あるべき空港の機能や理念があって、それが民間の事業主体で共有化されないといけません。その機能、理念というのは、30年、50年の間に時代に対応して変わっていきますよね。だから、ただ単に現時点だけのあるべき機能や理念が共有化されるだけではなくて、その民営化された主体と国なり県なり市なりが継続的に理念を共有されるような仕組みが、どうしても必要なのではないかなと思いました。

【会長】

それでは〇〇委員、どうぞ。

【委員】

福岡空港の位置付けで、アジアの拠点空港と挙がっていることは賛成ですが、アジアの拠点都市とか、アジアの拠点空港という使われ方は、地元だけでなく全国的にみてもそう思われなくてははいけませんし、アジアの人から見ても福岡空港はアジアの拠点空港だと思われなくてははいけないと思います。

ですが、そう思われるためにはもっと具体的な目標を示す必要があると思います。例えば利用客数は世界ランキング何位だとか、海外旅客数はどれだけを目指すとか、あるいは国際路線はどうだとか、そういうものがないとなかなかアジアの人から見ても福岡空港はアジアの拠点空港だと思われたいのではないかと思います。一応、数値としては300万人から、2030年には500万人を目指すということですが、その程度で本当にアジアの拠点空港と胸を張って言えるのかと思いました。

ですから、私は滑走路増設とセットでないと、なかなかアジアの拠点空港と言えるような数値を示せないのではなかろうかと感想を持ちました。

【会長】

具体的な目標の300万人から500万人について、事務局はいかがですか。

【事務局】

ありがとうございます。非常に重要な視点ではないかと思っております。例えば、前回の協議会において国から事例紹介していただいた中で、仙台空港の例で、旅客数や貨物量について、こういう目標値を定めてやっていこうといったお話があったと思っております。

今のところ、具体的に国際線の旅客数とか、旅客全体でどうかといったことを申し合わせているわけではございませんけれど、ぜひ、皆様方で、アジアを意識したときに国内外の皆様にも理解されるように目標値をおくべきではないかという議論をしていただき、検討協議会の意見としてまとまっていくのであれば、ありがたく思っております。

【会長】

そういうことで、〇〇委員、よろしゅうございますか。では、〇〇委員、お願いします。

【委員】

委託したあと、国の視点から、指導、協力、支援などが入る余地があるのかどうか、それとも、丸投げするのですか。多くのリスクがあるわけですけど、経営的にうまくいかなければ、民営化は私企業になるので、規模が小さくなる可能性もあると思います。ここにあるべき理想像がありますけど、これはあくまでも我々地域の人々の希望であって、実際に民営化していったときに、なかなか収入が伸びないとか経費が膨らむとか色々な理由で経営的判断したときに、こういう位置付けが絵に描いた餅になるのではないかと思います。

一つは、もしそうなったときにはどうするのか。要するに、国が民に丸投げなのか、責任はどうするのかということをお尋ねします。

それから、基本方針にある30年とはどういう意味なのかお尋ねします。

基本的な民営化のスタンスは、今後ずっと100年、200年の民営化であって、委託の相手を変えるという意味なのか、それとも方針そのものが、30年から50年は民営化で、その後は再び国が持つということにするのか、そのあたりはどうなんでしょうか。

【会長】

どうなるのかと心配する人が多いですね。例えば、災害や有事の問題などがあったときに、国が丸投げしたからもう民間で対応してくれとか、そんなことになる福岡国際空港となったときに問題が非常に大きいというご質問がかなり多くあっておりますので、そのあたりを詳しくお願いしたいと思います。

【オブザーバー】

ありがとうございます。今、民営化という言葉でご議論されているものでございますが、言葉の問題ではございますけれど、これはPFI法上の民間委託という制度をご議論いただいていると認識しております。

民間委託とは、国が土地や滑走路といった基本的な施設を持ったまま、その上で運営する権利を契約により、相対で譲渡するという仕組みでございます。



従って、例えばご指摘いただいた災害などは、先ほどご質問にお答えした中で、国として福岡空港はじめ国管理空港は、国内、国際輸送網の拠点空港であるとのことでした。これは経済性だけではなく、災害や安全保障など、空港そのものが点としてではなく、ネットワークとして機能しているという観点からの位置づけでございます。

これは今回のPFIの仕組みによって変わるものではありません。

従いまして、当然国は運営権を設定する際には、リスクを当然民間との間で分担していくため、災害復旧や施設整備に関しても、個別空港毎に色々な形が取り得るのであるということだと思っております。

契約に基づく運営権の譲渡でございますので、一定の有期限という形で基本方針の方に30年から50年というのを目安とすると書かせていただいております。今ご指摘いただいた、例えば株式を上場して完全民営化になった場合には当然無期限ということになりますけれども、空港の持つインフラとしての重要性、国としての重要性ということから、今回は運営権の制度ということをご提案しているところでございます。

#### 【会長】

〇〇委員、よろしいでしょうか。

もうひとつ、なぜその目処が30年かということの説明してください。

#### 【オブザーバー】

現在、マーケットサウンディングで、トップバッターとして一度ご紹介した仙台空港において、国の方で基本的なスキーム案というのを公表させていただいております。そこで、30年にプラス30年の延長オプションということでご提案させていただいております。

例えば、一般論でございますけれども、運営権の対価という観点からなるべく長い事業期間設定の方が対価は高くなるのではないかと思います。

一方で、国として、地域として、その相手方を30年あるいは60年先まで見据えてきちんと運営権を設定できるのかというところがございます。

そういった中で、今30年プラス30年という形で、仙台空港においてはご提案させていただいているところでございますが、既に固まったわけでは

ございません。

やはり大きな施設ですので、例えば空港ビル施設とか、基本施設も含めてその施設の耐用年数ということが一つの目安とっております。

従いまして、例えば、鉄骨の構造物が30年から40年後に法定の耐用年数が経って建て替える場合に、最初の運営権を持った民間事業者の方にさせていただくのか。その場合には、投資回収の期間を設定しないといけないだろうと。あるいは、30年で一旦打ち切って、次の運営権を持つ方に新しく建て直してやっていただくという場合もあるといった考え方で、30年から50年を目安として、ご提示させていただいております。

このコンセッションという制度自体は、我が国以外では、ヨーロッパやオーストラリアでは割と古くから導入されているものでございまして、事例も参考にしつつ、基本方針では一つの目安として期間を設定させていただいているところでございます。

#### 【委員】

確認ですけれど、ヨーロッパ型の完全民営化ではないですね。今、考えてあるのは(官(パブリック))が責任を持った形の(民)だから日本流ですね。そこのところの説明をお願いします。

空港は、民間事業者がそれほど大きく儲けるというビジネスではありませんから、話を聞いていると、民営化というのが先走りしていて、本当に民に全部いってしまうとリスクが大きいんですよ。おそらく、国がある底地を持っておこうということをお考えだと理解していますが、それでよろしいですか。

#### 【オブザーバー】

ご指摘のとおりでございます。先ほど申し上げたとおりですが、あくまで民営化という言葉だと、今、〇〇委員がおっしゃたような完全民営化をして、国や地方自治体も含めて、全く行政の関与がなくなるというようなことを想像しがちですが、これは国会でも法律の審議の過程で色々ご議論いただきまして、繰り返しですけれども、基本施設を維持する、しかも、空港法上の国管理空港という位置付けは全く変えずに、あくまで運営する権利を期限付きで民間

事業者の方に設定するということです。

一方で、今回の趣旨は民間の創意工夫、あるいはその資金を、取り込むことも期待しているわけですから、そのバランスを取った制度ということで、民間委託をご提示しています。

従いまして、国では民営化という言葉は使わずに、民間委託という言葉でご説明させていただいているところでございます。

#### 【会長】

民間委託ということでございますね。

#### 【委員】

おそらく、描いている10年後の絵姿というのは皆さん同じで、二本目の滑走路が出来ているという話だろうと思うんです。空港の価値とは、ハードの面とソフト面のどちらが先というのではなくて、両方とも利用客を増やす両輪です。例えば、エアラインが運航しているわけですから、理想的な絵姿というのは、エアラインが来たいと思ってくれる空港にしなければいけない、これが空港の価値なんです。だからエアラインが並んで待っていらっしゃるというのが一番良いわけですね。

だけど、そのためには先に努力をしておかないといけない。一番肝心なのは実需で、福岡の場合は、人口が多いとか、経済活動があるので結構あるわけです。そこをさらに増やすのが民間の努力なんです。

そして、政府が今は底地を持ちながら、どのようにハードを管理していくかということになっていると思うんです。では、どこからお金が出るかという話になったときに、空港の場合は特別会計の整備勘定から出ますから、そこにお金が十分にあるのかといいますと、そうではない。減っています。さらにエアラインが6割から7割出しているわけです。空港整備勘定から出して欲しいということは、エアラインにお金を出してほしいと言っているのと同じですから、基本的に非常に厳しいと思っています。だから、今、資金スキームをどう考えるかが、この検討協議会で考えないといけないことだと思っています。だから現実的に考えると、予算制約の中でどう考えていくかということだと思っています。

それから福岡に対する位置付けというのは、現在でも福岡空港はものすごく混雑していますから、維持管理や更新などの頻度が高いはずなんです。そうすると、特別会計からお金をたくさん出していることが、実は福岡の位置付けが高いということであり、そういう意味では、他の空港と比べて国の関与はあるのではないかと見ているわけです。

【会長】

ほかに何かご意見があればどうぞ。

【委員】

今、30年から50年程度を目安とするという議論がありますけど、地元としては、それで固定してしまっているのだろうかという気が少しします。

県も市も福岡空港をアジアのゲートウェイに位置付けられていますけど、国際的に見たときに、今の空港が果たして十分な空港と言えるかどうかということをやっぱり考えなきゃいけないと思うんですね。

バブル以降、何回か新しい空港の計画等の検討がされました。今の空港で、地元の意見として、例えば30年なり50年でいいということになると、固定化してしまうことになります。そういう意見を地元が国に対して言っているのかどうか。要するに、委託するというのであれば、その辺をどうなるか検討した上で、やり方を決めた方がいいのではないかと思います。

将来、ゲートウェイとして福岡がどうなるかということ考えた場合に、今までの失われた20年のようなことにはならないだろうし、ひょっとしたら、かなり使われる空港になる可能性だってないわけではないわけですから。そのところを考えて、30年、50年という考え方をもう少し慎重に判断したほうがいいのではないかと思います。

【会長】

はい。ご意見として承っておきたいと、また検討していただきたいと思います。ほかに何かございますか。

【委員】

今の固定化という話と関連するかと思いますけど、国が引き続き責任をもって

管理されるというのがこのスキームですが、管理される範囲はどこまでか多少気になっております。例えば大規模災害や安全保障は、国と事業者との間で色々な取り決めをすれば、国が中に入っていくことができると思いますけれども、先ほど〇〇委員のご意見にもあったように、この空港を将来どう価値を高めていくのか、それを国の政策や地域の政策の方針としてどう反映させていくのかというところと、民営化のスキームについて国としてどこまで覚悟して、この空港を今後30年間維持していく、またはバリューアップしていくというところまで関与されるのかが、大きなポイントではないかと思うのですが、このあたりはいかがでしょうか。

【会長】

オブザーバーの方、説明をお願いします。

【オブザーバー】

ありがとうございます。先ほどご質問にございました運営権の設定でございますが、国の政策的な、福岡空港を含めた国管理空港の位置付けは当然変わらないという前提でございます。

一般論でございますが、運営権を設定する際に、契約の中で色々なリスク分担を決めていくこととなります。当然、国の政策の重要な変更があった場合などによっては、運営権を終結する権利も留保することができる制度だと考えております。

従って、先ほど、〇〇委員がおっしゃったように、地域を含めて行政側の関与が強い制度であります。

一方で、例えば株式も含めた完全民営化と比べると、民間事業者からの参入、民間の資金・知恵の導入という点では、どうしてもトレードオフになるのが一般的であり、そのバランスをどう考えていくか、これを地域ごとにカスタマイズできるというのが、今回の制度ではないかと思っております。

従いまして、例えば、今後30年間運営委託をして、その途上で国も地域も空港に対する位置付けが変わってくる可能性があるということです。それは、あらかじめ契約の中に折り込んだ上で、場合によっては必要な手続きを取って、運営権の中身を変えていくことはできるのではないかと思っております。

あと、先ほどご質問にありました、例えば、一旦運営委託をしたものの、思うとおりに進まなかった場合や、機能や整備をどのようにチェックするのかということについては、定期的に国でモニタリングしていくという仕組みを契約によって入れ込んでいくことができると考えておりますので、いろんな対応を取り得る制度と思っております。

【会長】

何かほかにありますか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

空港容量確保のための整備について質問します。今のところ、平行誘導路二重化と滑走路増設で解決しようとなっているようですが、既に安定的な運航が可能な容量の14万5千回をオーバーしているという話になっております。

騒音問題で決められていると思うのですが、福岡空港の7時から22時まで15時間の利用時間が延びれば、当然この容量も増えていくという話になるのですか。今は飛行機の機材も小型化していて、騒音もあまり出ないみたいで、そんな飛行機がどんどん増えてきていると思うんですけど、運営時間の延長は全然考えられないのかどうか教えてください。

【オブザーバー】

需要予測をするときの考え方は、朝の7時から22時までの現行の運用時間で離着陸回数を計算しております。PI時に算定した滑走路処理容量は、14万5千回であり、一日の時間帯別の離着陸回数のグラフでは、朝と夕方に山ができていたような形でしたが、現状では、だんだん真ん中の時間帯も埋まり、全ての時間帯を使うようになって、満杯に近づいています。ただし、現状の15万8千回の離着陸回数の中にはヘリコプターの回数が含まれていますが、それを除いたとしても、一杯になっています。地元とお話をして、これが延ばせるようであれば、もう少し枠は増えます。

【会長】

利用時間は、交渉による延長の余地はあるのでしょうか。全く駄目なのか、これから交渉によって少しは延長できるのか、どちらのような感じですか。

**【事務局】**

やはり、空港が市街地内にあることで、多大な利便性を、経済や我々市民生活で享受させてもらっていますけど、一方で、空港周辺で生活されている方々の大きな犠牲の上に立ってこの空港が運営されているということは決して忘れてはならない、特に空港が所在している都市の自治体として、そこはしっかりと申し上げておきたいところでございます。

確かに航空機の性能が良くなって、若干、騒音は落ちたかもしれませんが、頻繁に離着陸があるということで、ご苦勞は地域において絶えないところでございますので、なかなか軽々に7時より前とか22時以降について、増便していくということは、非常に難しい部分があると思っています。

実際の需要としても、22時以降というのは羽田便以外はそんなに需要がないので、先ほど「朝と夕に山ができています」と説明がありましたけど、朝の9時から11時くらいまでが、国際線も国内線も入りたいという航空会社が非常に多いので、そういった事情があることをしっかりご認識いただきたいと考えております。

**【会長】**

わかりました。ほかにありませんか。

**【委員】**

4、5年前に決められた増設計画が、現在法律的にどういう段階にあるのか確認をさせていただきたいと思います。そして先ほど説明された11月1日に実施方針が出され、法律的にこのことと数年前に決めたことの間を絵描いておかないとわかりにくいところがあります。私としては、国で着々と増設が進められていると思っていたんですが、ここ1年ぐらいの間に民営化という話に移ってきて、既に決められているものが、どのような位置付けになっているかお尋ねしたいと思います。

**【会長】**

これは、みんな知りたがっているんですね。増設についてどれぐらいの時間がかかるのか、詳しく説明願いたいと思います。

【オブザーバー】

国が滑走路整備などの空港整備をする時は、最近では国が計画を作るというよりも、地元と協力してパブリックインボルブメントという手法で、委員会を開催しながら方向を出して整備していくことになっています。おっしゃるとおり、福岡空港は、2009年に海面の新空港ではなく、現空港の拡張という方向になっています。

ただ、法律的に空港の計画というのがあるわけではなく、二本目の滑走路を作るために、今、環境アセスメントを進めているところです。平成24年度から27年度の半ばくらいまで3年半の期間が必要になります。その後事業にかかろうと思えばかかれる状態にはなるんですけども、先ほども言いましたが、財源をどうするのかという方向を出して、目安がつけば事業に取りかかっていくことになります。

【会長】

財源が決まれば、すぐに取りかかるということですが、今、過密化している中で、決まった後に財源をどうするか、方向を出すのにまた時間がかかったら、時間が非常に長くなるのではないですかね。

【オブザーバー】

アセスメント終了予定の平成27年度後半から事業をしようと思えば出来る状態になりますが、平成26年夏の平成27年度予算を要求するときまでに財源の方向を出しておかなければ、滑走路増設事業が進まないということになります。

【会長】

そういうことでよろしいでしょうか。

【委員】

確認ですが、そのスケジュールと民営化のスケジュールとの関係を明らかにしていただきたいと思います。

【オブザーバー】

一般論ですが、民間委託のスケジュールは空港ごとにそれぞれ違ってきます。



一般的に空港の民間委託の場合は、空港の上下一体化と基本方針にもありますが、今は航空局や空港機能施設、空港ビルなどの色々な方々が運営している空港を、一体的に運営するということで、当然、今の事業者と調整して合意していただくことが必要になってくるということでございます。それは福岡空港に限らず、一体化の合意を整えていただいた上で、民間委託のスケジュールが決まっていくのではと思っています。

#### 【オブザーバー】

滑走路整備の話とコンセッションの議論とのタイミングの問題です。来年の夏の滑走路整備の予算要求のときまでにコンセッションについて、契約も出来て、コンセッションフィも決まっていればいいのですが、まだ福岡空港はそこまで議論が進んでおりません。

おそらく仙台空港がコンセッションの第1号になると思いますけれども、それに比べて遅れていますので、今のコンセッションの議論の状況を見ると、滑走路整備の予算要求とタイミングを合わせるのは、少し厳しいと感じています。

その中で、今はこの議論とは別に滑走路の財源の問題を詰めていかなければならないということです。

#### 【委員】

もしコンセッションの合意が得られなければ、平成27年の予算要求時に滑走路の増設は国が行うことになるんですか。

#### 【オブザーバー】

財源があれば、ということです。今は国の空整勘定に入っている着陸料は、コンセッションが導入されるとコンセッション事業者の収入になりますから、お金の仕組みが大きく変わってしまいます。

そうしたときに、福岡空港の滑走路整備をどういう財源で行うかということ、方法の一つとして、コンセッション事業者に滑走路整備も行ってもらう場合もありますし、また、コンセッション事業者は空港の経営を行い、国が滑走路整備を行う場合もあります。そういうことも、コンセッション事業者からコンセッションフィをどれくらい払ってもらえるかということを見ながら、

検討をしていくことになります。

【委員】

要するに、コンセッションと増設は一体のものということですか。

コンセッションの折り合いがつかなければ、国としては増設と方針を決めているので、どこかから財源を探してきて実施ということになるのではないかという質問です。

【オブザーバー】

一体のものとは考えていませんが、もう少し色々な財源の仕組みを考えなければ出来ないと思います。コンセッションが導入されなければ滑走路整備が出来ないとは申しませんが、コンセッションが導入されなくても、何か別の財源を考えられるのであれば、滑走路増設が出来るかもしれません。

【委員】

前回の協議会で、国が整備できるというお話だったかと思いますが、結局、二本目の滑走路をいつまでに作るかというのは非常に大きな問題であって、いずれは出来るというのでは、福岡空港はとんでもない状況になると思います。

【会長】

安全性も兼ねて、ということですね。

【委員】

リスクの問題も色々あります。確か二本目が決まったときは、割と早い時期に作っていく必要があるということだったかと思います。だから、そのあたりも認識しながらコンセッションをどうするかを考えていく必要があるのではないかと思います。

【会長】

いずれにしても、国は財源がないということですね。

【オブザーバー】

今のままでは財源がありません。

【会長】

だけど、我々委員は、増設と決まったときにその話はなかったような気がするんですね。新空港の場合は漁業権の問題や場所探しなどに色々時間がかかるだろうから増設を早くしようと。それから、新空港の場合は1兆円くらいの膨大な費用がかかるということで増設と決まったような気がします。

先ほど〇〇委員がおっしゃたように、二本目の滑走路増設は、財源ということになると、非常に難しい問題がでてきたと思います。

〇〇委員、増設に決まった時はそうではなかったですか。

【委員】

そのとおりです。最初は工期は7年ということでしたから、アセスを含めてギリギリ10年で出来るかというつもりで考えておりましたが、これを少しでも短縮できないかという議論をしていました。

今考えてみると、15年以上かかるのではないかということですから、15年後のアジアの情勢を考えたときに、みんな成長しきって空港も整備されて、そのときに福岡空港がアジアの拠点空港としてスタートしても、果たして役に立つのかという問題意識が非常に強かったのではないかと思います。

【委員】

前提としては、そのときと事情が変わったということもあるんでしょうね。航燃税を値引きしたとか、スキーム自体、とくに収入自体が減っているという現状で考えた場合ということだろうと思います。今、5年前の約束と違うではないか、イメージが違うではないかという話になっているかと思うんですが。

航空の研究をしていて感じるのは、ここ数年で本当に変わったということです。航空会社の経営破綻があったために、国は体力をつけないといけないから、彼らにお金を出さないようにした途端、特別会計は5分の3ぐらいに収入が減ってしまったのです。だから、収入が無い中で早く増設したいということであるならば、現実的な方法も考えていくしかないのかなと思います。

【委員】

そういう話を整理して議論していただければ、このような入口論にならずに済むんですけどね。

【委員】

たぶんそういうことだと思います。イメージとして、この数年間で事情が変わり過ぎたと思うんです。

【会長】

ご質問してもいいですか。例えば国内だけではなく外国のファンドであっても民間委託するということで捉えていいんですか。

【オブザーバー】

一般論で民間委託制度は、株の売買による民営化とは違うので、いわゆる外資規制は一般的には置いておりません。

ただし、選ぶ時には、もちろん個別に相対に契約が出来るということですので、例えば福岡空港の場合その過程で実際どうするかということは、福岡の地域のお考えも踏まえて、最終的に判断していくということになります。

ただし、一般論としては、先ほど申し上げたように、非常に国の関与が強い制度でございますので、外資規制というものは置いていないということです。

【委員】

以前、ローマ空港が完全民営化してファンドに買われた後、内部留保を全部出して退いてしまったという事例があるんです。でも、それは完全民営化なんですね。だから、それをしないための関与にしているのではないかと思っています。だから、そのことを言わないといけないと思います。

民営化というと、よくローマの失敗を挙げられます。ローマはファンドが入ってきて7年で出てしまって、空港のお金がなくなりました。会長が心配されているのはそういうことですね。だから、そういうことがないように、契約で担保していくということですね。本当は経済学的には放っておくのが一番良いんですけど、セカンドベストで、社会のためにモニターで良くしていくことを考えていかないと、そのようなことが必ず起こります。空港は結構

お金をためているということがありますから、逆に言えばそれが全部出ていってしまうことにならないよう、是非、よい契約をお願いしたいところです。

【会長】

そこを私も心配しておりました。

それでは、次に進みたいと思います。

(4) 民間委託の効果・課題について

【会長】

それでは、福岡空港に必要な整備というか、この取り組みについて、ご意見をいただきたいと思います。事務局からこれについて説明をお願いします。

【事務局】

それでは、資料3の民間委託の効果・課題につきまして、ご説明いたします。

1ページをご覧ください。はじめに、「1. 民活空港運営法において期待される効果」として、一般的に期待される効果を記載いたしております。

四角囲みの部分に期待される効果を示しておりますが、「民間のノウハウによる非航空系収入の増大と徹底的な効率化・コスト縮減」、それから「収益力の改善を原資とした着陸料等の引き下げや需要に応じた戦略的な空港使用料等の設定」などによりまして、就航路線・便数、旅客数、地域の交流人口の拡大等による地域活性化が期待されています。

2ページをお開きください。「2. 福岡空港における民間委託の効果と課題」でございます。

福岡空港における民間委託の効果と課題を考えるにあたっては、先ほど資料2で議論しました、2つの必要な機能を高めることができるかという視点も踏まえて検討できればと考えております。

(1) 考えられる効果ですが、「①戦略的な空港運営の実現により航空ネットワークが拡充できるのではないか」ということで、具体的には「戦略的で柔軟な空港使用料の設定や発着枠の割り当てなどを活かした路線誘致活動」や「民間の知恵や創意工夫を活用した経費節減等、効率性が向上し、それにより生じる経営資源の余力を、路線誘致に投入」することで、航空ネット

ワークを拡充していくことが期待できるのではないかとこの点でございます。

②としては、「効率性の向上による更なる施設整備などにより、利用者利便が向上するのではないかと」という点をあげております。

経営効率化により捻出した資源を、利便性向上のための施設整備に追加投入できるのではないかとこの期待でございます。

3ページをご覧ください。次に、(2)福岡空港の個別事情による課題についてご説明いたします。

まず、「①借地料について」は、運営権者に借地料負担が生じないことを前提にすべきではないかとこのしております。

「②環境対策について」は、「福岡空港の円滑な運営は空港周辺住民の理解のもとで成立しており、必要な水準の事業が的確に実施される仕組みや国と周辺住民との信頼関係を重視した対応が必要ではないかと」このしております。

なお、環境対策事業については、参考資料3で概要を整理しております。

次に、「③平行誘導路二重化及び滑走路増設について」でございます。平行誘導路二重化について、ターミナルビル再整備期間中に民間委託が導入された場合、事業への影響はないのかとこの点でございます。

また、先ほどもご議論いただきましたが、滑走路増設については、国が責任をもって早期に完成させる必要があるのではないかとこの点をあげており、財源を含めて、民間委託の検討にあたって、これらの課題に留意すべきとこの考えております。

次に(3)民間委託の課題についてでございます。

①では「地域戦略・地域経済に協力・貢献できるのか」とこのこと、先ほどもご議論がございましたが、地域にとって重要なインフラである空港を運営する事業者がどのようにして地域戦略に協力し、また、地域経済への貢献を 実現していくかとこの点でございます。

②「継続性のある安定した空港運営を確保できるのか」とこのこと、空港は極めて重要な公共インフラであり、長期に渡る運営権の存続期間において、安定的な空港運営を維持、継続することが当然に求められます。このことをいかにして確保していくかとこの課題でございます。

③「必要な投資を確保できるか」とこのこと、運営権者によっては利益を

最優先される恐れがあるため、老朽化した施設の建て替えなど、必要な投資が確実に実施されるようにするべきという点でございます。

④は「大規模災害時の早期復旧」についてで、空港は災害時において救命救急活動等の拠点であり、国や自治体の実施する災害復旧活動への協力が必要となるが、民間企業である運営権者にそれが可能なのか。また、空港そのものが災害に遭った場合、早期の災害復旧をどのようにして行っていくのかということでございます。

最後の⑤に「外資の取り扱いをどうするのか」という課題をあげております。制度上は特段の外資規制が設けられていないため、空港運営に外資が入ることも想定され、地域にとってどのような影響があるかということでございます。

説明は以上でございます。

#### (4-1) 民間委託の効果について

##### 【会長】

今、民間委託の効果・課題について、事務局から説明がございました。

資料2で議論いただきました「位置付け」や「必要な機能」も議論いただきましたが、これも踏まえて、まず効果について先にご意見を聞き、その後に課題についてご意見をいただきたいと思っております。

まず、効果について、何かご意見ございませんか。〇〇委員、どうぞ。

##### 【委員】

航空ネットワークの拡充という意味では、一体化されるとそのような方向性はあるだろうということではございますが、一方で、これは後の課題にも直結するんですけど、例えば、普通は効率性を発揮したことによる経営資源の余力を利便性向上のための施設整備等には投入しませんよね。これは効果ではないと思っております。課題とあわせてご議論いただければと思っております。

##### 【委員】

その点について同じことを考えております。

先ほどの資料2の9ページに需要予測がございまして、平成24年度に国際線旅客数が約300万人ということですが、福岡空港の場合はこの数字

から推定しますと、外国人利用客は55万人から60万人くらいではないかと想定されます。観光や誘致等についての取り組みのなかで、今後2023年までに外国人の誘致をどれくらいまでもっていこうかということで策定したプランでは、国際線旅客数を2023年に400万人くらいに増やしていこうとしています。

〇〇委員もおっしゃいましたけど、目標値を設定する上で、滑走路一本ではとても賄える数字ではございません。その中でこの効果は、航空ネットワークを拡充できた後に、お客様をこれだけ誘致できますよという数値がポイントになってくるのではないかと考えております。逆にいえば、ここがないとそれをしたところで何になるんだということではないかと思うので、そのあたりをよろしくお願ひしたいと思ひます。

【会長】

事務局は説明をお願いします。

【事務局】

ありがとうございます。資料2、3を含めて、この場で効果や課題をご議論いただきたいと思いますので、資料2のところでもご指摘いただいたところですし、この資料3も含めて、ぜひ皆様方のご意見も踏まえて、ブラッシュアップしたものにしていいただければと思ひております。

【会長】

ほかに効果についてご意見はありますか。

【委員】

経営的な最大化をしようと思つたら、絶対、経済的な効率性とは違ふということに全く同意です。

かつて国の委員会か何かでこのことについて質問したことがあります。経営的に利潤を最大化しようと思ふなら、着陸料を上げて独占利潤を得たら一番いいわけですから。

だけどそれはそうではなく、契約である程度の経済的な効率性や利用者利便を担保するというのが今回の法律だとおっしゃるんですね。



逆にいうと、どのようにできるのか見ものだと思っています。そこを、この協議会で、民営化するならばこういうことに気をつけなければいけないなどと言ったほうが現実的ではないかという気はしています。先ほどおっしゃったように、経営者は普通、余力を利便性向上のための施設整備等には投入しませんものね。

【会長】

〇〇委員、どうぞ。

【委員】

仮に私が委託を受ける立場だったらと考えますと、お二人の言われたとおり、経営する場合、効率化分はどこに持っていくかということ、普通に考えればこんなことにはならないと思います。

完全に資本まで動いた純民間委託、民間経営というのはよくわかるんですけども、この大規模な社会資本を国が委託する契約というのはあまり例がないと思うんですが、そのスキームについて質問です。

【会長】

では、オブザーバーの方、お願いします。

【オブザーバー】

社会資本の民間委託制度そのものが出来上がったのが数年前でございまして、これまでわが国において、この運営権の設定の事例がございません。

そういう意味では、インフラの中でも空港がまずその対象となるのではないかということで、会社管理空港については、一足先に伊丹を運営している新関空会社においてもこういった仕組みが使えないかということが検討されておりますし、国管理空港については、あくまで選択肢としてこういう仕組みが使えるという法律が先般成立したばかりでございまして。

つきまして、例えば地方自治法上に定められた指定管理制度の場合は、おそらく条例ごとに期間も定められておりますけども、空港運営権は先ほど申し上げたような30年、50年というかなり中長期の期間の設定という組み合わせを示させていただいております。

我々が考えている空港の民間委託の一番大きな効果は、着陸料を国の空港整備勘定に収受しているものが、民間事業者の方に渡るということとなります。

従いまして、先ほど〇〇委員がおっしゃったような、独占的に利潤を受けることについてどうするのかということについては、基本方針の中で、利用客や航空会社などに大幅な負担の増大にならないように、という基本的な方針を掲げさせていただいております。

では、福岡空港について具体的にどういう方針を決めるのかは、まさに地域のご議論でも、より突っ込んだ取り組みが必要ではないかというのは制度上も可能ですし、そういった形で運営が委託される方向に進めばいいのではと思っているところでございます。

【会長】

何かほかにもございますか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

他空港の民間委託の状況についてもう少し詳しく教えてください。仙台空港が先行しているということですが、契約で色々な条件が付く中で、実際、投資家といいますか民間事業者において、現在どのような動きをしているのか知りたいと思いました。

それから、関西国際空港もこれは国管理とは違うので別かもしれませんが、LCCの拠点化を目指して活発にいろんな動きがあると聞いていますし、コンセッションも来年から本格的に始まると聞いています。そのような関西国際空港はどのような状況なのかについても教えていただければと思います。

【会長】

説明をよろしく申し上げます。

【オブザーバー】

仙台空港については、先ほど少しご紹介しましたが、11月13日からマーケットサウンディングという形で、幅広く民間事業者や自治体の方々から想定している基本的なスキームについてのご意見をいただくということで、スキーム案なるものを公開させていただいております。11月13日に仙台で

サポーター会議という名で官民の連携した協議会がございまして、そこには100社以上の民間事業者の方が参加されたと聞いております。

マーケットサウンディングは国で進めておりますが、そこでたくさんの民間事業者の方からスキームについていただいたご意見を踏まえて、国で修正を行い、早ければ来年度当初には、実際の入札手続の前提となる実施方針を公表したいと思っております。

この実施方針の中で先ほどご議論のあった、リスク分担、また、実施方針そのものかその後の募集要項かわかりませんが、応募者の参加資格も含めて公表し、ご意見をいただいている状況であります。

従いまして、来年度に入札手続が始まれば、来年度中には運営権者の選定を終えて、平成27年度には運営開始につながるように、地元、県、市の方々を中心に調整をさせていただいている状況でございます。

新関空会社ですが、これも制度自体は国管理空港より前にできています。新関空会社の場合は二つ大きな制度改革が柱になっておりまして、もちろんコンセッションという民間委託をすることもございますけども、その前提として、従来は福岡空港と同じ国管理空港だった伊丹空港を新関空会社に合併、吸収をしております。去年の7月に経営統合が達成されまして、通期の新関空会社としての決算も出ております。これに基づいて、今運営権の設定に向けて、調整を行っているところでございます。

付言させていただきますと、先ほど少し申し上げましたが、国管理空港と、会社管理空港・新関空会社と異なりますのは、国管理空港の場合は、滑走路を持っている主体である国と、ビルをはじめとした商業施設や駐車場を持っている主体がばらばらだという点がございます。

従いまして、民間委託の前提としては、一体化をしたうえで民間委託をしていくというのがポイントと思っております。

従いまして、仙台空港の場合も一体化に向けた調整をやっているという状況でございます。

#### 【会長】

はい、〇〇委員、いいですか。効果ということについては、ここまでです。

#### (4-2) 民間委託の課題について

##### 【会長】

民間委託の効果と課題のうち、課題について何かご意見ありますか。

〇〇委員、どうぞ。

##### 【委員】

課題は本当に多いんですよ。

先ほど誤解を招くような発言をしたので、ひとつだけ補足です。空港は儲からないと言いましたが、その分、長期に渡って安定した収入がありますから、そういう意味で海外ではいいビジネスだと言われているわけです。普通、土地を借りて商売をする場合は一年毎の更新ですが、その代わり若干投資があるんですね。だけど今申し上げたようなメリットがあるから、長期にしておいて、そういう賃貸をできるようにしましょうと。エアラインとの関係など難しいところが多いので、ノウハウはおそらく国が関与していくということになるんでしょうが。先ほどの効果の話の補足です。

課題は、実際に経営になると投資をどうするかという問題になってくると思うんです。いろんなパターンがありえますので、具体的にそのパターンごとに、検討しないといけないと思います。多分、全部並べたら、もう議論が噴出して、なかなか出ないかなという気もしているんですけども。

##### 【会長】

なかなか儲からないというと民間委託というのはできませんのでね。やはり、企業は儲からないと出てこられないと思うんです。ある程度柔軟性を持った形でやっていかないと、問題が大きすぎると思います。

これから第三回、第四回と協議会を開いていくわけですが、民間に委託するときに魅力を出してもらわないと誰も話に乗ってこないと思います。儲からないのではなく、やり方によって儲かるということをご理解していただきたいと思います。

##### 【委員】

そういう言い方ですね。前向きに言わないと駄目ですね。

【会長】

ほかにありませんか。〇〇委員、どうぞ。

【委員】

やり方によって儲からない、儲かるという話ですが、先ほどから申し上げて恐縮ですが、そのやり方の論点のひとつに、国や地元の関与のもとでいかに自由度を会社に対して与えるのか、ある部分を奪って政策性や地域の振興を反映させていく仕組みを作っていくのか。ここはたぶんトレードオフ（あちらを立てればこちらが立たずという関係）になると思いますので、そこも含めて議論しなければいけないと思います。

先ほどお話がありましたように、民間事業者は料金を徴収できる立場になりますが、それを許さないというのはある意味では縛りになりますが、では、どこまで縛るのか。前回は確認させていただきましたが、例えば着陸料等は一切上げない、徴収しないということをしてしまえば、経営の自由度を奪うことになり、経営の自由度を与えれば、政策性のようなものを担保する仕組みが失われていくと、そのトレードオフを空港でどう考えていくかという話を国の関与や自治体、地方の関与も含めてご議論いただいたほうがいいだろうと思います。

〇〇委員もそういう意味でおっしゃったんだろうと理解しております。

【会長】

〇〇委員、どうぞ。

【委員】

念のため確認です。効果のところ、着陸料の自由な設定とありますね。当然のことかと思いますが、民間に委託した場合、例えば路線の獲得のための営業やその窓口などは、民間業者に一本化されるということで考えてよろしいのでしょうか。

【オブザーバー】

まさにご指摘の点が今回の民間委託のポイントだと考えております。

**【会長】**

ほかに何かございませんか。それでは、いただいたご意見につきましては、事務局に整理していただきまして、今後もこれは継続して議論していきたいと考えておりますが、事務局はよろしいですか。

**【事務局】**

はい、今後も議論していただければと思っております。今日いただいたご意見につきましても、まとめて次回以降、議論できるように整理していきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

**【会長】**

それでは、議事はこれまでとさせていただきます。それでは事務局から連絡事項等がありましたらお願いします。

**【司会】**

会長ありがとうございました。

それでは、位置付けや機能と整備、効果などは、継続して議論ということになりますが、意見は事務局で整理してお出ししたいと思っております。

次回の協議会は、関係する方々の意見を聞く場を設けたいと考えております。対象分野や対象とされる方など、また、日程についても年明け早々にでも開催できればと思いますが、まだ案がございませんので、内容については後日、メール等で皆様にご相談させていただければと思っております。よろしくお願いいたします。

以上を持ちまして、本日の協議会を終了させていただきます。どうも熱心なご議論ありがとうございました。

**【会長】**

12月は皆さんご多忙でしょうから、できればぜひ1月に設けていただき、全員のご出席をお願いしたいと思います。以上でございます。

ありがとうございました。