

第2回福岡空港運営検討協議会 議事要旨

1 開催日時等

- (1) 日時：平成25年11月27日（月）10時00分から11時50分まで
- (2) 場所：ホテルレガロ福岡 3階 レガロホールB

2 議題

- (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いて
- (2) 福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について
- (3) 民間委託の効果・課題について
- (4) その他

3 会議の概要等

凡例：「○」は委員、「●」は事務局、「■」は国土交通省

(1) 会長挨拶

- 第1回検討協議会での質問や意見、福岡空港の位置付けと必要な機能・整備、民間委託の効果・課題について事務局説明があるので議論いただきたい。
- 委員の皆様には、事務局資料や説明をたたき台として、積極的なご意見、ご議論をいただきたい。

(2) 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

- 事務局から、「第1回検討協議会における指摘事項とその対応等」について説明。

(委員意見)
なし

(3) 福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について

- 事務局から、「福岡空港の位置付けと必要な機能・整備」について説明。

(会長から、資料内容は議論のための考え方や方向性の提起である旨の説明（以下資料についても同じ）)

- 福岡空港は九州・福岡にとって戦略的な位置にある。今後も活用するにあたっては、30～50年という期間にわたって政策と民間委託の整合をどう取るか、また、必要な整備や空港へのアクセス、更にはもっと大きな戦略的整備について、運営主体が地域と関係をどう持つのが大事。
- この協議会において、福岡空港の位置付けや機能について検討し、協議会の見解として取りまとめるのか。
 - 民間委託について判断する際に、位置付けや機能についても議論していただき、協議会の意見としてまとめていただきたいと考えている。

〈福岡空港の位置付けについて〉

- 福岡空港の一番の特徴は都市型空港であることであり、大事に使うべきである。都市に近く、ビジネスマン等、極めて利便性が高い。
- 非常に価値がある空港である。
- 日本の国家的な財産として、福岡空港の位置付けを国はどのように考えているのか。
 - 空港法上、国管理空港であり、我が国において重要な拠点性を有する空港として位置付けている。

〈必要な機能・整備について〉

- 空港の価値は、ハードの面とソフトの面どちらが先ということではなく、いかに利用者の利便性を高めるかということがポイント。
- 空港の機能維持や価値向上、国と地域との間で政策的な検討をどうするか等、民間委託のスキームの中で、国はどこまで関与するのか。
 - 民間委託のスキームは、委託期間中であっても、契約の中で運営権の内容変更や国の定期モニタリングの仕組みを位置付けることで色々な対応ができる、行政側の関与が強い制度である。

（滑走路増設関連）

- 滑走路増設は、アジアの成長を踏まえて、期間や費用の面から決まった経緯がある。意思決定されたときの方向性を重視しながら、民間委託について議論する必要があるのではないか。
- 民間委託と滑走路増設とセットで議論しなければ、アジアの拠点空港と言えるような具体的な目標となる旅客数等の数字は示せない。
- 滑走路増設は現在どういう段階にあり、完成までにどれくらいの時間がかかるのか。
 - 現在、環境アセスメントを進めているところであり、アセスが終われば事業着手が可能な状態にはなる。
- 滑走路増設と民間委託のスケジュールの関係はどうなるのか。
 - 基本的に、滑走路増設の財源スキームについては、民間委託の議論とは別に詰めていく必要があると考えている。
- 民間委託の合意が得られなければ、国が別に財源を調達して滑走路増設を実施することになるのか。
 - 民間委託ができない場合には、民間委託の対価以外の財源を検討することになるが、財源的に厳しい。
- 増設を決めた時とは事情が変わっており、航空機燃料税引き下げや航空会社破たん等で国の財源が大幅に減っている。
- 2020年までに外国人の誘致を400万人まで増やすことを目標とするプランがあるが、滑走路一本ではとても賄えない。
- 二重化と増設で処理容量を確保することになっているが、7～22時の利用時間を伸ばせば容量も増えるのではないか。
 - 福岡空港は空港周辺の住民の犠牲の上に立って運営されており、時間延長することは非常に困難である。

(4) 民間委託の効果・課題について

- 事務局から「民間委託の効果・課題」について説明。

〈民間委託の効果について〉

- 民間委託の効果としては、航空ネットワーク拡充後に、旅客をどのくらい誘致できるかという数値目標がポイントになってくるのではないかと。
- 民間委託と滑走路増設とセットで議論しなければ、アジアの拠点空港と言えるような具体的な目標となる旅客数等の数字は示せない。

〈民間委託の課題について〉

- 民間事業者は効率性を発揮したことによる経営資源の余力を、利用者の利便性を向上するための投資には回さないのではないかと。効果ではなく、課題として整理した方がいいのではないかと。
- 収益と投資の問題を、現在と民間委託した場合について、パターン毎に具体的に検討すべきである。
- 地域と民間事業者の間で、空港のあるべき機能や理念について、時代に対応して継続的に共有する仕組みが必要である。
- 民間事業者に対し、着陸料を上げさせないと言えれ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を担保する仕組みが失われていくため、地域の政策性と民間の経営の統合も含めて議論すべきである。
- 民間委託で民間に丸投げになるのか。民間事業者が災害や有事の際に全て対応するとすると、多くのリスクがあるのではないかと。
 - 民間委託のスキームは、仮に民間委託しても、滑走路等は国が所有し、ネットワークにおける福岡空港の位置付けが変わるものではなく、当然、国と民間事業者との間でリスク等を分担していく。具体的には、個別空港ごとに契約で決めることになる。そういう意味で、民営化とは異なるスキームである。
- 日本流の民間委託は、ヨーロッパ型の完全民営化ではなく、官が責任を持った形である。
- 空港という大規模な社会資本を委託するのは例がないと思うが、そのスキームについて聞きたい。
 - 空港の運営権を30年、50年という中長期の期間で設定し、民間事業者に運営を委託する仕組み。個別空港ごとの具体的な方針は、地域の議論を踏まえて決めていくことが制度上可能である。
- 外国のファンドも参加できるのか。
 - 一般論として、民間委託は国の関与が非常に強い制度であり、外資規制は置いていないが、個別空港ごとに相手先を選ぶ際に慎重に判断していくことになる。
- 海外の失敗事例を踏まえ、空港の内部留保のみが配当に回されて投資ができないという事態を招かないよう、契約で担保すべきである。
- 民間事業者は経営的に利潤を最大化しようと思ったら値段を高くしてくるのが当然。協議会で、経済的な効率性、利用者利便等を担保する手法を議論すべきではないかと。

- 事務局に意見を整理していただき、今後も継続して議論していきたい。

- 次回以降に議論できるよう、意見を整理していきたいと思っているので、引き続きお願い申し上げます。