

資料 1 第 2 回協議会における
主な議論について

第2回協議会における主な議論について

項 目	主 な 意 見
福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について	<p>【位置付け】</p> <ul style="list-style-type: none"> 福岡空港の一番の特徴は都市型空港であることであり、非常に価値がある空港。 日本の国家的な財産として、国は福岡空港の位置付けをどう考えるのかという視点も必要ではないか。 →(国)空港法上、国管理空港であり、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有する空港である。 <p>【必要な機能・整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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り、その時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。 空港容量確保のための整備について、7時～22時の利用時間を延ばせば処理容量も増えるのではないか。 →(事務局)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。
民間委託の効果・課題	<p>【民間委託の効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港運営が一体化されると、航空ネットワークの拡充という方向にはある。一方、民間事業者は、効率化による経営資源の余力を、利用者利便の向上のための投資には回さないのではないか。 民間委託の効果としては、航空ネットワークを拡充後、旅客をこれだけ誘致出来るという数値がポイントになるのではないか。 <p>【個別事情による課題】 (滑走路増設について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 →(国)環境アセスメントが終われば滑走路増設に事業着手が可能な状態にはなるが、滑走路増設の財源スキームについて、民間委託の議論とは別に詰めていく必要がある。 民間委託ができなければ、国が別に財源調達をして滑走路増設を実施するのか。 →(国)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。 <p>【民間委託の課題】 (地域政策と民間経営の関係について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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、継続的に共有する仕組みが必要である。 民間事業者に、着陸料を上げさせないと言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整合も含めて議論するべきである。 (国)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。 <p>(設備投資について)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。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。 <p>(大規模災害等におけるリスクについて)</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間委託で民間事業者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なると、多くのリスクがあるのではないか。 (国)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、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。 <p>(外資の参入について)</p> <ul style="list-style-type: none"> (国)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。