

第3回福岡空港運営検討協議会(関係者意見聴取第1回目)

議事概要

日時：平成26年1月30日(木)
9時15分～11時25分
場所：ホテルレガロ福岡
3階 レガロホールA

(1) 委員紹介

【司会】

おはようございます。

定刻となりましたので、ただいまから第3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。お手元の出席者名簿をご覧くださいと思います。前回と代わられた方のみ紹介をさせていただきます。

オブザーバーでございますが、大阪航空局福岡空港事務所、植木空港長の後任として垣阪空港長でございます。

航空局航空ネットワーク部空港施設課から空港施設高度利用推進室、滝澤室長でございます。

九州地方整備局から港湾空港部福岡空港プロジェクトチーム、地福課長補佐でございます。よろしく願いいたします。

今回から、関係者の意見聴取を予定しております。福岡空港に直接関わる皆様や、民間委託に関心をお持ちの企業などの皆様のご意見を伺うこととしております。関係者からのご意見の聴取につきましては、必要に応じて適宜これ以外でも行いたいと思っております。

今回は、この第1回目として、福岡空港に直接関わる皆様のご意見を伺うこととしております。本日、ご出席の関係団体の皆様につきましては、後ほど順番に沿ってご着席いただく予定です。なお、福岡空港周辺にお住まいの皆様からは、事務局でお聞きしておりますので、後ほどご紹介したいと思っております。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。

(2) 会長挨拶

【会長】

皆さん、おはようございます。まだ一月でございまして、あらためまして、あけましておめでとうございます。

さて、皆さん、大変お忙しい中、第3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。先ほど事務局から、若干お話がありました。今回から、福岡空港に直接関わりのある団体や、民間委託に関心のある企業などから意見をお聞きすることといたしました。民間委託の検討に際しましては、幅広くいろいろなご意見を伺うことが大事であると思っております。

本日は最も福岡空港に関わる方々、次回は外から見てどうなのか等につきましてご意見を伺いたいと思っております。また、委員の皆様のご意見も伺いながら、必要に応じ、これ以外の方々からのご意見を聞きながら進めていくことが必要であると考えております。

本日は、多少、長丁場になると思いますが、よろしく申し上げます。議事の円滑な進行にご協力をいただきますようお願い申し上げます。ご挨拶といたします。

本日は誠にありがとうございます。

【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2回協議会における主な議論について

【司会】

それでは、議事に入らせていただきます。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。よろしく願いいたします。

では、資料1「第2回協議会における主な議論」について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは説明させていただきます。

A 4 横の表となっております、資料 1 「第 2 回協議会における主な議論について」、ご説明いたします。今回は「福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について」及び「民間委託の効果・課題」について皆さまからご意見をいただきました。その主な内容を一覧にしております。

まず、上の方から「福岡空港の位置付けと必要な機能・整備」についてですが、「位置付け」に関して、福岡空港の一番の特徴は都市型空港であり、非常に価値があるということ。「必要な機能・整備」といたしましては、滑走路増設は期間と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こと、等のご意見がございました。

次の「民間委託の効果・課題」についてですが、効果については、「効率性の向上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投入できるのではないか」といたしておりましたが、これに対してそのようなことはないのではないかとのご指摘がございました。また、滑走路増設と民間委託との関係で、スケジュールや財源調達に関することについて質疑がございました。

次に、「民間委託の課題」といたしましては、地域政策と民間委託の関係について整合をどう取るのか。運営主体が地域との関係をどう持つのが大事である点。また、経営の自由度と政策とのバランスをいかにして確保していくのか、といったことがあげられました。その他にも、設備投資や大規模災害等におけるリスク、外資の参入などの視点からもご意見があったところでございます。

これらのご意見を踏まえて、本で行われる関係者の方々からのご意見の聴取を含め、当協議会での検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

【会長】

ただ今、事務局から説明がありましたが、ほかに何かございませんか。

【委員】

わたくしから一点ご報告といたしますか、ご紹介をさせていただきたいと思っております。

実は、わたくしどもこの検討協議会の検討内容、議論の内容を県民の代表であります県議会、特に空港を議論します特別委員会がございまして、そこに報告をして、先生方からご意見をいただいております。

今までの 2 回の協議会議論を踏まえて委員の先生方からいただいた色々な

意見のうち、4点ほど紹介をさせていただいて、今後の協議会の議論に活かしていただければと思っております。

まず1点目でございます。もし民間委託されて利益至上主義の企業が運営権者となった場合、着陸料の値上げ等が行われた場合には、利用者の負担、つまりは県民の負担増になるのではないかとということ。

2点目は、地元が望んでいる路線の誘致、物販、飲食、流通面で地場の企業に目を向ける等といった地元との関係が、運営権者によっては希薄になってしまっていて、県民の意向が反映されないことになるのではないかとということ。

3点目は、現在、国内線側の空港ターミナルビルのセットバック事業が予定される中で民間委託が検討されているということであるけれども、事業主体の福岡空港ビルディングを前提とした検討にならないように留意してもらいたいこと。

4点目は、民間委託を実施することを前提とすることなく、検討していただきたいということでございます。

以上、4点について、議会から意見をいただいておりますので、これらにつきましても、今後の議論に反映していただければと思っております。ありがとうございます。

【会長】

それでは、前回の議論に関する説明がありました。増設と民間委託との関係については、初回から、なかなか議論がかみ合っていないといいますが、また堂々巡りになっているようでございます。

一方、この検討協議会の本題である民間委託は、長期にわたって空港運営をどうするかという重要な話であります。きちんと議論することが必要であろうと思います。ハードの整備とソフトの運営の話を切り離すなどが必要ではないかと思っております。このあたりの進め方については、関係者意見聴取の後に協議したいと思っております。

それでは続きまして、福岡空港の運営について、関係者の方々からご意見を伺いたいと思っております。

まず、福岡空港周辺にお住まいの皆様のご意見でございます。これにつきましては、事務局がお伺いしておりますので、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、地域のみなさまからのご意見をご紹介させていただきたいと思っております。

まず初めに「福岡空港地域対策協議会」様からのご意見でございます。「福岡空港地域対策協議会」様は福岡空港周辺住民の組織として、空港周辺の騒音対策や環境改善について国と協議し、その実施を求めるとともに福岡空港の運営にも協力しているところであります。

福岡空港は市街地に近い空港として利用者を中心に多くの人々が極めて高い利便性の恩恵を受けていますが、なぜ今の場所に位置し、存在しているのか、その歴史的な経緯をまず知っていただきたいと思えます。

福岡空港は、昭和19年に旧日本軍が太平洋戦争を勝ち抜くために、席田（むしろだ）飛行場として短期間で土地や家屋を接收し、建設に着手されたものです。昭和20年5月に滑走路1本が完成しましたが、終戦後の昭和20年10月米軍により再接収され板付基地となりました。朝鮮動乱時代は基地の強化拡張のため飛行場の南北は再接収が行われました。米軍による基地強化と同時に朝鮮戦線に出撃するジェット戦闘機のすさまじい轟音や事故に住民は日夜を問わず悩まされ続けたことはいうまでもありません。昭和45年末になって、ようやく板付基地の日本返還が決定した際、当協議会の前身である「板付基地対策協議会」は昭和46年7月13日に福岡地裁に「土地引渡し請求訴訟」の訴状を提出し、強制接收された土地を地元地権者に戻すよう求めました。しかし、「福岡に空港がなければ、今後福岡都市圏の発展はない。今までは基地ゆえに安保条約や地位協定により、地元の皆さんに大変迷惑をかけたが、今後は日本政府管轄の運輸省所管となるので絶対に迷惑はかけません」と地元を説得され、地元住民はそれを信じ、苦渋の決断として空港の存続を容認し、覚書・協定書の締結を行い、空港と共存共栄を図っていくことに至りました。

このような経緯を経て運輸省所管の空港として福岡空港となり、当協議会においては、空港と共存共栄を図るべく、空港がもたらす騒音や排ガス等の地域環境問題、また、市街地域との分断の克服に向けての地域活性化問題に取り組んで参りました。

一方で、国に対して航空機騒音など様々な問題について対策を講じるよう求めてきたところですが、未だ道半ばであります。今後とも、周辺環境対策については原点に立ち返って、空港を設置管理する国が責任をもって対応すべきであると思っております。

このため、仮に福岡空港の運営が民間の事業者へ委託されることとなったとしても、周辺環境対策については国が直接住民と向き合い、地域の声に誠実に耳を傾け、最終的に責任を持つことを求めます。民間委託されると環境対策がどのような形になるのか、「福岡空港の運営は民間で」と言われても、どのような事業者がなるのかなど、具体的な内容は見えていないため、意見を求められ

て困惑しているところがありますが、今後、民間委託の道を選ぶのであれば、国は地域関係者と十分に協議していただきたいと思います。

いずれにせよ、現在実施されている環境対策を充実させ、後退することは許されず、国の責任において前進させていただきたいと思います。

「福岡空港地域対策協議会」様からのご意見は以上でございます。

続きまして、「福岡空港公害対策協議会」様でございますが、こちらは福岡空港によって発生する航空機騒音をはじめとする空港公害問題の解決を図ることなどを目的として、空港周辺同和地区の住民の方々に組織されております。

それでは、ご意見でございます。

福岡空港は市街地に位置するため、航空機の安全運航及び防災対策並びにハイジャック・テロ防止対策の強化を図り、周辺住民が安心して暮らせる環境を整備することが必要です。

このため、独立行政法人空港周辺整備機構、一般財団法人空港環境整備協会が実施する環境対策事業が空港周辺地域の生活環境改善に大きく寄与していることを踏まえ、これらを含め環境対策事業を後退させることなく継続・実施することを求めます。

また、福岡空港を取り巻く環境は著しく変化しているなか、環境対策をはじめ安全対策などの必要な施策については、引き続き国の責任において実施することを求めます。

ご意見は以上でございます。

また、福岡空港場内の土地所有者の方々に構成されている、「福岡空港地主組合」様からは、「福岡空港の民間委託に関する検討は始まったばかりであり、メリット、デメリットが十分に見えていない。このため、現段階においては意見を申しあげることが差し控えたい。」とお伺いいたしております。

以上でございます。

【会長】

ありがとうございました。委員の皆様、この問題について何かございますか。また、何かありましたらお聞きしたいと思っております。それでは次に進みたいと思います。

次は、本日、各分野からご出席いただいている皆様からのご意見を頂きたいと思っております。

イ 関係者意見聴取

(ANAホールディングス株式会社、日本航空株式会社)

【司会】

それではまず、航空会社の皆様に入っていただきますので、しばらくお待ちください。

(航空会社 着席・紹介)

【会長】

それでは、ご意見をいただきたいと思います。

資料2「関係者への意見聴取事項」としてお聞きしたいことが整理されておりますので、これを踏まえてご意見をいただければと思っております。

それではまず、福岡空港の主要なエアラインであるANAホールディングス株式会社さん、日本航空株式会社さんにご意見をお伺いしますが、今回、共同でご意見をいただいております。

代表として、ANAさんからご意見を伺ったうえで、意見交換したいと思っております。それではお願いいたします。

【ANAホールディングス(株)】

あらためまして、ANAホールディングスから参りました。よろしく願いいたします。本日はこのような場を設けていただきまして、誠にありがとうございます。

空港の民営化というテーマに関しましては、私どもANAホールディングスと日本航空様とでは利害が一致するという、基本的には同じ考え方を持っておりますので、わたくしが代表してご説明させていただきたいと思っております。

お手元に配布されております資料ですけれども、「日本経済再生に資する航空ネットワークと利用者負担のあり方について」というこの資料は、昨年2月26日に運輸政策審議会航空分科会の中にあります第3回基本政策部会で提出させていただいた資料と同じものを使っております。これは、我々、定期航空を運航している業界団体であります定期航空協会が、現在の航空政策に対する業界の考え方をまとめている資料ですので、こちらを使わせていただいております。全般的には、公租公課のあり方などについて記載されていますけれども、空港経営のあり方については、資料の6ページに記載させていただいておりますので、そちらをご覧ください。

まず、わたくしどもの空港経営改革、空港民営化について、一般的にどのような考えを持っているかということをご説明させていただいたうえで、福岡空港の民営化、民営委託についてお話をさせていただきたいと考えております。

6 ページの「空港整備財源・空港経営改革のあり方」で、矢印の2, 3, 4 が空港経営改革についてのわたくしどもの考え方でございます。わたくしどもとしましては、空港の経営が効率化された結果、低廉な料金で空港を利用できる。また、利用者であるお客様が非常に使いやすい空港になる。例えば、乗継利便性が高く、きちんとスムーズに乗継が出来る施設になっている。駐車場料金が安い。そのような空港の経営の効率化を空港にはぜひ目指していただきたいと考えているところではあるのですけれども、それが、必ずしも民営化が唯一の解かという、そのように考えてはいません。

もちろん民営化することによって効率化が図られればよろしいのですけれども、ここに書いているのは、民営化されていない空港、例えば国管理空港は、滑走路などは国が管理していますが、空港ビルは第三セクターなどが経営している上下分離という現在の仕組みの中でも運営の効率化は努めていくべきだろうと考えております。

一方で、空港民営化によって経営改革がより一層進むというということであれば、わたくしどもとしては非常に賛成でございます。

その矢印の3点目で、「コンセッションを活用するのであれば、今の枠組みでは困難だがコンセッションであれば可能な需要喚起策を実施すべき」というところですが、これは、例えば福岡などの国管理空港では、着陸料は国管理空港すべて一律に決まっております、空港ごとに戦略的に料金を下げることが出来ない状態ですけれども、コンセッションすることによって独立採算性になります。民営化されるということであれば、想定されている上下一体型で民営化されます。空港ビルと空港が一体となって経営されるということであれば、着陸料を大幅に引き下げて航空便をより多く誘致することによって、よりお客様が増えれば、空港ビルで物販、レストランなどの利用者が増えていくということです。トータルで見ると空港の収支が賄える仕組みなども考えるべきではないかと申し上げております。

矢印の4点目ですけれども、空港は非常に独占性、代替不可能性が高いので、空港を民営化した場合、例えば、料金を上げられたからといって、事業者が「では隣の空港にします」ということは不可能であり、代替が利かないインフラであります。にもかかわらず、例えば利益至上主義の運営権者の方がコンセッションで運営権をとった場合に、航空会社への着陸料を値上げすることによって収支を賄おうという動きになりますと本末転倒と考えております。そういった状況になるのを回避するために、例えば欧米諸国のように一般的な「航空会社と空港運営者の協議を前提としたしくみ」、並びに「着陸料等による航空系収入の上限を規制するしくみ」が必要ではないかと考えております。

空港運営者との協議を前提とした仕組みというのは、欧米などでは空港運営

権者が航空会社に対して収支明細や事業計画などを開示し、それに基づいて料金を協議するという仕組みがございます。そういったものを入れていくべきではないかと考えております。左下の図はそれを示しており、空港運営権者と航空局の間では料金の届出や契約を行い、料金を決める際に空港運営権者と航空会社で協議を行って不調に終わった場合でも、第三者機関などが仲裁するような仕組みを入れていくことが必要ではないかと考えております。

右下の図は、着陸料等による航空系収入の上限を規制する仕組みですが、ここでいう航空事業系のコストとは航空機の運航に関わる空港側でかかるコストで、非航空事業系コストとは、物販やレストラン等を運営するコストです。右側に、航空系収入と非航空系収入とございますけれども、こちらは空港にとっての収入で、航空系収入とは着陸料等の空港使用料を指しております。私どもの考えとしましては、航空事業系のコストは航空系の収入で賄っていただき、非航空系の収入の拡大、つまり物販や飲食などの非航空系の収入が増加することによって、空港使用料などを下げていただくことになりましたら、結果的に、航空会社にとっても増便や航空機の大型化へのインセンティブ（動機づけ）ともなりますし、結果として、お客様が増えて非航空系収入が増えるといった良い循環に持っていくことが必要ではないかと考えているところでございます。こちらが、定期航空協会としての一般的な空港経営改革のあり方についての考えでございます。

続きまして、資料にはないのですが、福岡についての意見として、基本的に福岡空港の民営委託については、空港の独占性、代替不可能性などを考慮した上で、着陸料の大幅な値上げが起きないような仕組みをきちんと入れていただくという前提のもとであれば、空港の経営改革が進む大きな後押しになるのではないかと考えております。そういった懸念が払拭されれば好ましいのではないかと考えているところでございます。

一方で福岡空港につきましては、土地の賃借費が非常に高いと聞いております。一般的には年間80億円ほどの地代がかかっているということですがけれども、この支払いの原資として、着陸料等の空港使用料が充てられることとなりますと、利用者が高額な負担を強いられる可能性がございます。また、環境対策費も非常に高額になっておりますので、地代と環境対策の原資をどうするのか、これを本当に民間企業に賄わせるのか、といったところが大きな課題なのではないかと考えているところでございます。

私どもからは以上でございます。ありがとうございました。

【会長】

ありがとうございました。

委員の皆さん、JALさん、ANAさんのご意見について、ご質問等何かございましたら、積極的によろしく願います。

【委員】

今の話の中で、点（・）の3つ目の着陸料、空港使用料を大きく引き下げて路線を誘致し、そうすることによって着陸料を引き下げるといったことが好ましい、民営化の効果であるというご指摘ですが、福岡空港においては、ご存じのように容量が一杯になっておりまして、結局、全体の収入は、「回数×単価」ということにしかなりませんから、そのあたりがなかなか難しいということが課題だろうと思いますが、そのように考えてよろしいのでしょうか。

【ANAホールディングス（株）】

今ご指摘いただいた点は、一般的に空港民営化については、このようなことを入れていかないといけないだろうと考えています。福岡空港につきましては、既に需要の高い空港でもあり、都市の中にあることから、設備の拡張が難しいですので、逆にいうと、民間の空港の運営権者が福岡空港の非常に高い需要と利便性を逆手にとって、着陸料を上げるインセンティブが非常に働きやすいと考えておりますので、そこを抑えるような仕組みを入れていただいて且つ空港の経営の効率化がなされるのであれば、民営化については賛成したいところでございます。逆に、上げられてしまえば、何のために民営化したのかと考えるを得ないということでございます。

【委員】

最後の点（・）の、一般的な「航空会社と空港運営者の協議を前提としたしくみ」とございますけれども、もう少し具体的な協議の中身を教えていただきたいと思えます。

【ANAホールディングス（株）】

まだ詳細については、私どもはイメージしか持っていないのですけれども、例えば、欧米では毎年収支明細、決算を開示して、この決算と来年の事業計画に基づいて、投資があったので値上げせざるを得ないとか、利益が出ているのであればもう少し着陸料を下げていただきたいとか、来年度の使用料などを協議させていただく場が必要ではないかと考えているところです。

【委員】

協議というよりも情報交換のようなものと考えてよろしいですか。それとも

何か決めるのですか。

【ANAホールディングス（株）】

念頭にあるのが主に料金の話でございまして、一方的な値上げを防ぐために、値段を上げるのであればその根拠を示していただいて、事前に協議をする場を設けていただきたいというのが主旨です。

【委員】

空港の協議も2パターンの協議がありますよね。空港側が権限を持った協議とエアラインが権限を持った協議があって、福岡の場合は、たぶん空港側がかなり強い力を持つのではないのでしょうか。すなわち、キャパシティは足りないけれどもエアラインさんは来たいわけですから、当然、ヒースロー空港のように空港側が強い交渉力を持つ。つまり、普通に考えると値上げは必至ということになるのですね。それで、もう一つ悪いことに、日本の場合は、実際はエアライン2社プラスワンですから、寡占と独占が組むと値段が上がるという方向にいくわけですね。それで、そういう前提に立ってもエアラインは交渉力があるのでしょうか。空港に陳情するということですか。

【ANAホールディングス（株）】

福岡空港について言うと、空港の力がはるかに強いと思っておりますので、やはりイニシアチブ（主導権）は空港に取られざるを得ないと思っております。その結果、航空会社からの空港使用料を高くすることで収益を上げていこうという考え方をもった事業者の方には、空港運営権者になっていただきたくないと思っておりますし、もしそういう方向に進むのであれば、わたくしどもにとっては、民営化をすること自体の意味が、あまりないのではないかと考えております。

【委員】

その時に交渉力を持つとするならば、共用施設使用料などを航空会社ごとに払っておられるものを、航空会社が一致して交渉するという方法が考えられるかと思うのですけれども、ご検討いただきたいと思います。今は、一般論でおっしゃっているということですよ。わかりました。

【委員】

6ページに書かれていることで二つほど質問させていただきたいと思います。一つは、右下の図で、航空事業系のコストと航空の収入、非航空事業系の

コストと非航空系の収入とありますが、例えば、仮に民間委託がなされた場合に、航空事業系コストは委託によってかなり大きく下げる余地があると、エアラインさんとして思っているのでしょうか。

もう一つは、4つある点（・）の中に、「公共事業としての空港整備は、他の社会資本（インフラ）と同様に、純粹一般財源で賄われるべき」というところについて、この場合の空港整備の範囲を、定航協さん、あるいはエアラインさんから見て、どこまでの範囲と考えられておられるのか教えていただきたいと思えます。

もう一つは、4つある点（・）の中に、「公共事業としての空港整備は、他の社会資本（インフラ）と同様に、純粹一般財源で賄われるべき」というところについて、この場合の空港整備の範囲を、定航協さん、あるいはエアラインさんから見て、どこまで考えられておられるのか教えていただきたいと思えます。

【ANAホールディングス（株）】

一つ目の航空事業系コストを下げる余地があるのかということについては、わたくしどもも、詳細はここをこうすれば下がるのではないかとことを把握しているわけではないのですけれども、今の空港整備の仕組みは、国管理空港は空港整備勘定に資金がプールされまして、そこから空港の整備・維持管理に使われるという仕組みになっておりますので、福岡空港が独立採算性であれば、収入と費用が一致するような費用構造にしていくインセンティブが働くと思うのですが、プール制の中から、福岡空港にお金を払っていくという形になりますと、残念ながら収入と費用が全く一致していないので、そこはやはりコストを下げようというインセンティブが働きにくいのではないかと考えております。そうした仕組みになっているので、ここを民営化して上下一体で独立採算性にすれば、おそらく今までよりもコストを下げるインセンティブが働くのではないかと考えているところでございます。

それから二つ目の空港整備事業の範囲につきましては、通常空港の老朽更新や維持管理は維持運営費と考えておりますが、機能向上や滑走路をもう一本作るなどの整備については、広く国民の利益になるものだと考えておりますので、空港、航空の利用者だけではなくて、純粹一般財源からも支払われるべきではないかと考えているところでございます。

【委員】

先ほど以来おっしゃっている、航空会社のお立場で着陸料を減らしたいという事情はよくわかります。

一方で、減らしていくということが運営権者の立場から見て、可能になる

方策の一つとしては、総量として福岡空港の着陸料を増やし、全体としての収入がアップすれば、一つの実現可能性につながっていくだろうと思うのですが、その場合に、航空会社のお立場から見て、福岡空港の今後の需要、使い勝手が、どのように伸びていくとお考えなのか、あるいは、空港の魅力について少しご言及いただければと思います。

【ANAホールディングス】

福岡空港につきましては、福岡の中心部から非常に近いということがありまして、非常に使い勝手のいい空港で、それから後背地需要も高いということで、航空会社からすれば、もしこれ以上枠が広がるようであれば、増便もしていきたいと考えている魅力の高い空港と考えております。

【委員】

先ほどの着陸料に関連してですが、着陸料を上げるインセンティブが働きやすいので、それがなければ賛成というご意見だったと思いますが、例えば、着陸料を自由に設定できるようになると、時間帯によって着陸料を変化させるとか、高い時間帯と安い時間帯を作るとか、そういうことについてはどのようにお考えですか。

【ANAホールディングス】

それも一つの手だとは思いますが、基本的に航空の需要としましては、朝晩が非常に高く、例えば、朝に着陸料を上げられたので昼に増便という選択はおそらくしないと思います。ですので、時間帯で分けるということになりますと、わたくしどものようなフルサービスキャリアは需要の変動を見ながらダイヤを張っておりますので、そこで差をつけたからといって、どうこうなるかとは思わないのですけれども、例えば、LCCなどであれば、早朝、深夜は、福岡では難しいのですけれども、着陸料の安い時間帯で、他のキャリアがあまり飛んでいない時間帯に飛ばすという選択肢があるかもしれません。

【会長】

他にありませんか。ないようでございます。ありがとうございました。

それではこれで、JALさん、ANAさんのご意見についての意見交換は終わらせていただきます。ありがとうございました。

(福岡空港ビルディング株式会社)

【司会】

それでは次に福岡空港ビルディング株式会社の皆様に入っていただきますので、しばらくお待ちください。

(福岡空港ビルディング(株) 着席、紹介)

【会長】

それではご意見をいただきたいと思えます。資料2「関係者への意見聴取事項」として、お聞きしたい事項が整理されておりますので、これを踏まえてご意見をいただければと思っております。それではよろしく願いいたします。

【福岡空港ビルディング(株)】

まず、わたくしども福岡空港は何を目指してやっているかについてなのですが、今、国際線につきましては19路線を引いていますし、国内線は実に25路線ございます。国内は羽田に次いで最も濃密な路線を引いておるという状況でございます。

そういう中で、昨年の4月からKLMがヨーロッパ便を就航させたわけです。これは非常に好調でございます。来年からは、週4便に増やそうということでございます。これはなぜかということなのですが、いくつかの理由があるのですが、一つは、この国内の25路線というのが非常に効いておまして、KLMの人たちもびっくりしているのですが、お客さんが小松から来るとか、あるいは那覇から来るとかで、そういう地域の人たちから見ますと、成田に行くよりもはるかに便利であるという状況になってまいりました。

そのような意味で、ヨーロッパに大きく開くということに成功いたしております。今後は、ぜひ我々はアメリカ本土に路線を出したい、出すべきだと思っております。それによりまして、これまではアジアのハブということだったのですが、やはりヨーロッパ、アメリカを加えまして、このアジアプラス世界のハブという方向を目指してやっていかなければいけないと思っております。

このようなこの空港の目標を考えました場合に、今回提案をされております上下一体化の経営方式についてどのように考えるかということでもありますけれども、福岡空港は将来にわたりまして、世界に開かれた空港を目指すということでございます。それを考えました場合には、やはり民間の経営力、あるいは資金力、そしていろんな発想、自由度の高い経営、こういうことは非常に必要になってくると考えられます。従いまして、今回提案をされております上下一体化の経営改革は福岡空港におきまして、基本的に採用されるべきもの

であると考えております。

しかし、一方で福岡空港はいくつかの特性がございます。

何と言いましても、この今回の上下一体というのは、いわゆるその空港施設、ハードウェアの整備が概成しました。今後、非常に大事なものは、そのハードウェアをうまく使う、運用する、いわばハードウェアからソフトの能力が非常に大事である。これを思い切って民間の活力を入れることによって作り上げていこうということであるわけでありませぬ。

しかし、福岡空港の場合には、まさにこの施設が概成していません。むしろ、このターミナルビルの整備、あるいは滑走路の増設、あるいは国際線が本当に手詰まりになりましたから、こういうところの施設整備をやらないといけないという状況であります。これを考えますと、大前提のところは福岡空港と違っておるということがございますから、こういう条件下で上下一体の経営改革を採用し実施しようという場合には、いくつかの非常に重要な課題に的確に対応できるような制度、仕組み、これをぜひ整えていくということが不可欠であると考えております。

それでは、どんな点が特に福岡空港の特性から考えまして大事であるかということではありますが、一つは、何と言いましても、2,500メートルの滑走路の増設問題であります。今、福岡空港はおかげさまで非常に活況を呈しております。昨年もずっとお客さんが増えたという状況であります。一方で、今年、本年度のお客総数は、おそらく1,900万人を上回るということになります。これは、史上最高にほぼ近いという状況になっております。

しかし一方で、離発着の回数は、14万5,000回が一応の目途であるとされていたのですが、現実には、もう17万回になっておるという状況でございます。この実態を考えますと、早く2,500メートルの滑走路を作る、これがもう喫緊の課題であります。

およそ、それぞれの地域で、航空機が思うように使えない地域は発展のしようがないわけですね。しかし、残念ながら福岡空港がそういう事態に非常に近くなっておるということでもあります。

この2,500メートルの滑走路の増設は、この上下一体の改革移行という問題とは一応別であると考えられております。しかし一方で、現実的には、この空整特会のお金がないということがございまして、増設の財源にいわゆるそのコンセッション料、運営権料を充てたいということも現実としてありますので、これをどのように調整、調和させるかということがございます。これが非常に大きな課題であるわけがございます。コンセッション料がなかなか難しい話でありまして、2,500メートルの滑走路がまだできていないときに、今の2,800メートルの滑走路を一本だけ委託すると、将来30年間に

わたって、2, 500メートルの滑走路ができれば追加されることがあったとしても、少なくとも形式的には2, 800の滑走路でスタートせざるを得ません。それを前提とすると、あまりお客を増やせないという計算をせざるを得ないという問題もあります。このあたりの問題をどのようにうまく調整していくのかということをございまして、このコンセッションのやり方ということにつきまして、特段の工夫が必要になってくるということをございます。このような問題を含んでおりますけれども、いずれにしましても、我々にとっても最大の課題は2, 500メートルの滑走路の増設であります。ですから、これはどういう条件が設定されようと、早急に2, 500メートルの滑走路の増設に着工する、実施していくということが不可欠であると思えます。

それからもう一つ、新しい運営権者に経営を委託するわけではありますが、運営権者は相当のコンセッション料、運営権料を払うということになる場合に、もう一方で、健全な投資財源が確保できるかという問題がございます。先ほども申しましたけれども、今後の福岡空港が健全に発展をしていくためには、どうしても必要な投資がございます。それは、一つは現在着工しております東側の国内線ターミナルビルの再整備です。それから2, 500メートルの滑走路は増設、これは国、県、市があたるわけですけれども、それに伴います貨物施設の移転、これはビル側の責任でしないといけないということがございます。それから、国際旅客が非常に増えております。従いまして、国際ターミナルビルの拡張をどうしてもしないといけない。KLMも就航しましたけれども、ポーディングブリッジが足りないので、バスで移動しているというような状況です。当然、空港の使命である安全を確保するためには、非常に緻密に丁寧に、日頃のメンテナンス工事をやっていくということが不可欠で、こういうメンテナンスの投資がきちんと実行されなければいけません。

もう一つは、国際線と国内線をどのようにつなげていくかということですが、これにつきましては、羽田空港の場合は軌道を作る計画ということですが、

福岡空港も、国際線側と国内線側が離れていて、バスでつないでいますが、いずれ、これは軌道でつないでいくことが不可欠でございます。この軌道の問題は少し横におきましても、このビル固有の投資が必ず正確になされることがぜひ必要です。そういうことから、コンセッション、運営権者におきましても、必ずこういう将来健全に空港が発展をしていくための投資は必ずするということを運営権者に義務づけ、それを条件に公募をしていくことが必要です。どうしても、運営権料の競争になってしまいますと、そちらばかりいって、あとは投資財源なんてありませんということになったら、これは何のための上下一体なのかわからないということをございます。

それから三番目の点は環境対策です。福岡空港は典型的な都市型ですので、

関連地域の住民の皆様にも様々な形で環境上の苦勞をお願いしておる状況です。この環境対策ですが、これは歴史的な経緯がございまして、これは直接国が乗り出しています。国が地対協といいます地元の皆さんと色々な話をして、騒音対策をはじめ、必要な買い上げ、こういうことをやってきたということがございます。これは、よほど考えなければならぬのは、長い間、国と信頼関係ができておるわけがございまして、その信頼関係をどうやって維持するのか、あとは民間でやりますということを理解、納得してもらうには相当の努力がある、あるいはこの運営権者に対する信頼がなければならないということであると思っております。

それから、運営権者の責任は非常に大きくなります。なにしろ今予定されているのは、運営権は実に30年にわたって、場合によってはそれ以上になるかも知れないということです。30年にわたりまして、今、国がやっております滑走路の管理と誘導路の管理とスポットの管理を全部、それに今我々空港ビルがやっています事業を引き継いで、運営権者が全部やるということになります。

結局、国は管制に集中し、基本は、いろいろな制約は掛けてくると思っておりますけど、その他のことは全て民間の運営権者に任せますから思い切ってやってくださいということですが、それだけに、その空港の将来は実質的に運営権者の意思、政策によって決定されるわけです。それだけ非常に大きな力を持った、運営権者の業務領域になるわけです。そういうことを考えますと、やはり民間の会社ですから、利益を一生懸命考えるというのが一つの大前提になります。それに偏ることがないように、やはり空港は地域発展の非常に重要な拠点であるわけですから、地元と協力してこの地域の発展を担うという決意、あるいはその明確な位置づけ、こういうことが非常に大事であると思っております。

従いまして、空港運営につきましては、現実に運営権者に運営権が移った場合に、地元としての意思、希望、あるいはこの方針、そういうものが反映される仕組みを持っている必要があると考えております。

それから、国と運営権者のリスク分担の問題がございまして。

実は、航空事業というのは意外に振れが大きいので、SARSなどが起きますと、非常に混乱してしまいます。世界経済もリーマンショックになると急激に落ちるといようなことがございます。そういう意味では、非常に経営的には不安定要素を持っています。加えまして、大規模な災害や有事が起こった時にどうするかということです。福岡空港はなんといいましても、自衛隊も使っており、米軍も使っている、いわば軍民一体空港というような性格を持っております。もちろんテロや疫病なども非常に大きな変動要因があります。運営事業者がこの変動要因をうまく乗り切るだけの経営力を失ってしまうと

いう場合には空港運営に非常に大きな打撃を与える、むしろ空港が麻痺してしまうということがございます。そういう意味で、このような大規模災害をはじめリスクについては、少々の変動リスクでも乗り切れる、また、一定以上のリスク発生の場合には国が支援するという条件を、国と運営権者の間でしっかりした協定を結んでおく必要があると思います。と申しますのは、確かにその国では株式会社方式で空港を運営しており、その多くが今回提案されているような上下一体でやっておるということがございます。

しかし、その株式会社はどのような形式であるかと申しますと、アジアは典型的な国営会社で、国が出資、あるいは間接的に国のファンドです。ヨーロッパの場合は地方公共団体が出資をしています。それで相当大きな決定権を株主として持っています。そういう意味では、確かに株式会社で独立しているのですが、いざとなれば、いつでも国なり公共団体が乗り出して経営の安定化を図る仕組みが内在しています。ところが、日本でやろうとしているのは、これは非常に珍しいのですけども、純粋に民間でやろうということを目指しています。そういうことから、運営権者が立ち往生すれば空港運営が行き詰まってしまいますから、特にリスクの分担についての配慮が必要なわけです。

それから、経営の自由度ということです。これで非常に重要なのは、着陸料や施設使用料といった各種の料金設定に運営権者に裁量を与えるということが不可欠です。裁量権を与えないのだったら、経営の自由度なんて本当に少なくて、リストラばかりしないといけないということになってしまいます。そういうことを考えますと、ぜひ裁量権を与えていく、そういうものを使いながら航空ネットワークの充実を図っていく、これが非常に大きな役割でありますから、それをやれるようにしておかなければならないということです。

それから、事業を移管していかなければならないという問題がございまして、移管の問題が大きく二つありまして、一つは、今着工を始めております東側のビルです。駐車場はもう着工いたしました。今年の秋には完成しますが、そのあと、実施設計をしまして、東側の国内線のビル本体の工事に取りかかります。工事の途中でコンセッションが行われることになった場合には、このコンセッション方式は、最終的にはSPC(特別目的会社)が構成されまして、その新しい会社が事業を引き取るということになるわけです。その場合に、事業や必要な資金調達の中でその主体が変わることは、工事発注する際にいろいろな理解を受注者に求めておかなければならないということがございます。そういう意味でも、円滑に事業承継が行われるように空港ごとの指針で明示をすることが不可欠であると思います。

それから、空港ビル固有の問題に近いのですけども、今回のやり方は、空港ビルの資産を一旦新しい運営権者に引き継ぎ、そのほかの経営資源を投入する

ことによって運営権者を組成していくわけです。空港ビルの資産を引き継ぐにあたっては、適正な価格で引き継がれなければなりません。これは資産評価しますと相当大きな額になるはずです。

もう一つ、早速の問題ですけれども、今我々のビルで実際に商売をしている多くの皆様があります。レストランや物販などいろいろやっています皆さんの権利をどのように引き継ぐのかということも非常に重要です。もちろん、全部引き継ぐということではなくて、今は定期借家型ですが、それを一定の期間、商売の継続について、配慮し保証することが本当に大事なことです。

最後に、福岡空港ビルはどのように対処するのかということですが、この上下一体という新しい経営が採用され、コンセッションが行われることになりました場合には、我々ビル会社といたしましても、その運営権の獲得を目指しまして、これに応募したいと考えております。そして是非、空港の繁栄を通じまして、地域の発展の一翼を担って少しでも地域発展に貢献しようと考えております。以上です。

【会長】

はい、今、詳しくご説明をいただきました。ありがとうございました。
それでは、委員の皆さま、何かご意見、ご質問はありますか。

【委員】

丁寧なご説明ありがとうございました。

今のお話で、かなり全体像を掴めたような感じがします。

わたくしも福岡空港は、空港の問題だけではなくて、福岡という都市の発展力といいますか、いま日本で将来の先が展望できるといいますか、そういうものを引っ張っていけるというこの地域は、東京はもちろんそうだろうと思えますけれども、やはり三大都市圏一本やりというわけにはいかない状況に日本もなってきたと思います。

地方都市に至っては、かつて「札仙広福」と言われましたけれども、これも非常に大きな格差が出てきています。先ほどアジアや世界の拠点とおっしゃいましたけれども、そういうものを、伍して日本を引っ張っていける地域はどこなのかと考えると、福岡は非常に大きな潜在性というか、既にそういう実力を着実に伸ばしているのではないかと思います。こういうところの地域と、飛行場というのは世界的には戦略的に重要な機能を果たしておるわけですので、今の説明のように2, 500メートルの滑走路増設が不可欠な条件であるというご説明で、わたくしも全くの同感であります。

では、これをどういう仕組みで作っていけばいいのかというところで

引っかかっています、先ほど福岡空港の役割については、東側の国内ターミナルの再編など4つのプロジェクトをお話になりましたけれども、空港の発展、あるいは地域の発展のためにはと置き換えてもいいと思うのですが、そういうものを前提に置きながら、誰が運営していくのかということ聞いていくと、やはり国や地方自治体が大きく関与する株式会社であるとか、そういう地域の利益のために寄与する株式会社ということをお考えになっているのかなという印象を持ちました。これがやっぱり市場ベースで世界に参加しませんかとなりますと、それはいろんな企業が出てきますので、今おっしゃったようなことを考慮に全く入れない企業も出てくると思うわけです。

そういう意味では、最後に「我々も参加したい」とございましたけれども、問題は財源確保するために上下統合案でやる場合に、どういう方式の民間運営をお考えになっているのか、そのあたりは純粋な民間の株式会社方式でいけるのかと思っております、地域で応援できる株式会社をお考えになっているとすれば、そのことによって財源が確保できるのかどうか、そのあたりの見通しについてお尋ねしたいと思っております。

【福岡空港ビルディング(株)】

それはまだ計算のしようがないというのが実態です。というのは、あまりにも大きな条件の設定がない限り、いろんな仮定の計算をしても、かえって間違ふということでもありますから、どういう格好になっていくのかということについて、今の段階でどうなっていくかと。もう少し具体的な条件設定を行われなければ、コンセッションの問題と空港財源の問題ははっきりできないという状態です。

【委員】

お話を聞いていると、運営権者は投資を義務付けて、地元としての意思を反映させて、リスクは国に、そして最後は現状の管理契約を残す。そうおっしゃっているながら一方では運営権者に裁量を与える。義務と裁量のバランスが難しいと思いますが、そこをもう少し説明いただきたいと思います。

絶対、投資を義務付け、地元としての意思が実現されるということは、これも条件だと思うんです。それから、リスクは国に分担しろと。それで国と運営権者との協定を結べと。こういうお話でしたね。

一方で、着陸料等の料金は運営権者に裁量を与えなさいということですので、その裁量権を自由に与えるということと、義務付け、しかもこれはかなり厳しい条件を与えることになるのですけども、そういうことが事例としてあるのかどうかお尋ねします。

もう一つは、実現性といいますか、今後の日本の空港のあり方だと思うのですが、空港ビル会社は現在、ビルの賃貸をしているということですが、それがエアサイドの運営をすることとは異質なものと思うんです。そのノウハウなどはビル会社では蓄積されているのかということです。この2点をもう一度ご説明いただければと思います。

【福岡空港ビルディング(株)】

権利と義務のバランスを会社に対してどのようにとらせるのかというのは、いわば本質の問題です。株式会社にするけれども、株式会社が何もかも自由にやっていいのかというと、これだけ重要な基本インフラですから、これが無茶苦茶な運営をされたら非常に困るので、そのような意味では、それ相当の制約なり義務を課さなければならないということです。その義務と利用権者の権利のバランスをどう取っていくのかということですが、今度の会社は大きくは自由サイド、つまり経営権者のいろんな経営能力が十分発揮されるように、できるだけ保証をしてやるという方法で考えるということが不可欠だということです。

ただその場合に、やはり正直に言いまして、どこかファンドが来て「とにかく儲けてやろう」ということだけは困ります。やはり地元のことをいろいろ考え、地元とともに発展をしていくという会社でなければならない。それはある程度の制約を課さなければならないと思います。

それから、2点目も非常に重要でありまして、ビル会社が今度の上下一体の会社としてやる場合に、当然、国がやっている滑走路の管理、誘導路の管理あるいはスポットの管理、国内でその経験がある民間会社があるかということ、セントレア空港が国から人材を取りながら、最近ようやく独立できるくらいになったということです。そういう意味で、その分野の経営ノウハウや人材は全部国です。それが現実です。ですから、いよいよ引き受ける場合には、相当長期にわたって国の人材を支援してもらわないとできない。セントレア空港が十数年かけてようやく独自のやれるようになってきたという状態です。

【委員】

一つお伺いしたいのですが、2,500メートルの滑走路増設事業を挙げられて、福岡、北部九州にとっては滑走路増設は非常に大事な事業になるのではないかと考えています。皆さんも利用されてわかると思うのですが、最近特に飛行機の遅れが出ておりまして、既に14.5万回を超えているということでご説明いただきました。それから、福岡空港のハードはまだ途上にあるということのご認識もいただきました。

それで、ユーザーから見て滑走路を早く作っていただきたいと思っているのですが、滑走路増設をコンセッションの中でどう位置づけるのかということについてはここには書かれてなくて、どのようにお考えになっているのかという件をお伺いしたいと思います。

【福岡空港ビルディング(株)】

そこは、この文章はいろいろ思案の作なのですけれども、一応形式的には、コンセッションと2, 500メートル滑走路の整備は別となっています。しかし、どうも実態は「そんなこと言ったって、お金がないから少しでもこれで稼いで、それで滑走路整備の財源を用意しなければ、実際問題として済まないじゃないか」ということです。これを明確に位置づけるというのはなかなか難しく、形式論だけでは別ということになりますが、実態におかれると必ずしもそうではないということでございます。従いまして、この文章は「いずれにしても」ということで、難しいところを言っているところです。

ただ、おっしゃられたように、どういう形で整理されたかということはあるわけですが、やはり滑走路増設は、コンセッションをやってもコンセッションの額が思うように出なかったからできない、となると大変ですから、それはそれとして、できるだけコンセッションで少しでも財源に役立つような工夫をしていくということではないかと思えます。

【会長】

はい。ほかにございませんか。

今日はオブザーバーで国交省もお見えですが、空港ビルの説明がありました。何か、ありませんか。

【オブザーバー】

いいえ。

【会長】

では、ほかにはございませんか。

【委員】

1点だけお尋ねします。SPCの話が出ましたので、いくつか選択肢があると思うのですが、具体的にどういう枠組みのSPCを今考えていますか。

【福岡空港ビルディング(株)】

それはどういう組み合わせになっていくのか、これは今後の色々状況を見ながらやっていかなければならないわけです。よく言われるのは、外国勢もどんどん入ってくるようになれば、いろんな組み合わせを考えなければいけないし、そこまでいかなければ、比較的多様な組み合わせにならなくてもやっていけるかもわかりません。プレーヤーが本当の意味の関心を持ってどこまでやろうとしているのかわかりませんから。

【委員】

コンセッションと滑走路増設のお話が出ましたけれども、今は具体的にどういう条件がかかってくるのかということ想定することは非常に難しいということですが、このコンセッションのための条件整備はいつ誰がやることになるのでしょうか。それは待ちの状態というか、何かの条件を示さないとコンセッションできませんよね。

【福岡空港ビルディング(株)】

コンセッションをどういう条件でやるのかというのは、結局、国が決定することです。

ただ、今回は、まさにこの委員会がそうですけども、やるにあたってまず地元から出発点として、やるかやらないかということについて賛同を得られるかということから出発します。それから、その場合にこれらの条件が満たされるようなコンセッションにやってくださいというのは当然、この委員会、あるいは中央から言ってしかるべきだと思います。ですから、最終的には国が決定しますけれども、その過程においては、地域の意見を聞きましょうということですから、それに対していろんな意見を言うことが大事だと思います。

【会長】

事務局、今、質問に対してコンセッションの、いくなれば地元の意見を聞いて決めていこうということでもいいですか。

【事務局】

はい、今そういうことで進んでおります。今の段階は、「国がコンセッションの検討することに支障がないか」ということをお聞きですので、わたくしどもが今ここでコンセッション自体が適切であるかどうか検討させていただいています。それが適切であるといえ、おそらくいろんな条件も付くでしょうが、それを国にお上げて国がどう処理されていけるのかということになるのかと

思います。その後は、進んでいけば実施計画などいろんな手続きがございますので、その中で地方の意見などが聞かれていくと思います。それは、進んでいくとした場合のことでございます。そういう手続きになります。

【福岡空港ビルディング(株)】

その考え方で本当にいいのですか。もうちょっと踏み込まないといけないのではないかな。

【会長】

やはり地元の意見というのは大切なので、いろんな地元の方の意見を聞いて、最終的には早くこれをまとめていこうということで今やっておるので、これからになると思います。

〇〇委員、そういう形でいいですか。これは国との非常に難しい問題です。

【委員】

せつくなので、ご意見をいただきたいのですが、先ほどから、今回のコンセッションのやり方は民間に投げてしまうような色彩が強いので、諸外国ではもう少し公が入った形の会社を作ってやるのが普通というお話がありました。もちろんその財源の問題や、上下一体をどのように運営するかという話がありますが、公社や第3セクター的に作って、当然運営は上下一体でやるんですが、その中で民間をうまく使いながら効率的な運営をするということが代替案として、ご意見としてあり得るのかどうか伺えればと思いますが、いかがでしょうか。

【福岡空港ビルディング(株)】

諸外国は株式会社方式でやっていますから、それに相当な公的資金が入って株式会社の運営を株主としていろんな参与、関与し、逆に株主として責任を取るという体制ができておるということです。今度はそういうことではなくて、純粋に民間の会社にやらせようとしていますから、そういう意味で、先ほど申しましたように、いざとなった場合に会社が非常に不安定になってしまって、うまく空港機能が維持できない会社になったら困りますから、それに対してのリスクの分担を要領よく決めておかないと不安定なことになってしまうということです。

それから2番目の点はオールタナティブ（代替）が、上下一体か、今までの分離型でやるのか、ということですが、今回は思い切って上下一体でやってみようということです。それで、外国の空港はどうであるかという、

それなりにやっているではないかということです。

そうすると、思い切って民間の能力を活用して、その幅を広げていこうということなのです。そういう選択をしましょうと、皆さんで提示されているわけです。

【委員】

私もよくわかっていないところがあると思いますが、上下一体は必要なことだろうと私も思いますので、その上下一体のやり方を入札のような形でコンセッションに競わせるというやり方ではなくて、違うやり方があるのではないかと思います。そのあたりに何かお知恵がなかろうかということです。

【福岡空港ビルディング(株)】

今回の方式では基本は競わせるということです。ですが、何もかも競わせてうまくいくのかというと、このような点をきちんとやっておかないと将来問題を残しますよということなんです。

しかし、今回の方式はやっぱり競わせるということです。競わせることを恐れるなど言っているわけです。競い方がいろいろありますから、金に糸目をつけないという方もいろいろありますから、どういう局面の競わせ方をするのかということをやはり考えないといけません。

【委員】

仙台空港でもコンセッションの議論がされていると思いますし、仙台空港のほうが先にコンセッションのやり方が固まってくるのではないかと思いますのですが、仙台空港のコンセッションのやり方と違ったやり方を福岡に適用することはあるのでしょうか。その時は一旦コンセッションが決まれば全国一律に同じやり方でコンセッションをしていくことになるのでしょうか。

【福岡空港ビルディング(株)】

仙台空港と福岡空港は非常に違った実施方式になってまいります。というのは、本質的には仙台空港は設備の整備が終わっていますから、いわばソフトとしてのビル会社と上下一体のしたものを一括して行う会社の能力が非常に重要になります。

我々の場合は、それに加えて設備を作っている最中でありますから、設備を作りながらこのコンセッション方式を導入しようとするれば、いろんな問題をこなしながらやらなければならない、特にこの設備を作ることが遅れるようになっては非常に困るわけです。そういう点も配慮しながら、福岡としての

ルールを作らなければならないし、そうしなければ非常に混乱してしまうということになります。だから福岡ルールを作るというつもりでやらないといけません。

【会長】

わかりました。本当にありがとうございました。

それではこれで福岡空港ビルディング株式会社さんからの意見についての意見交換は終わりました。また、いろいろな意見がございましたら、その都度聞かせていただきますので、よろしく願いいたします。今日はありがとうございました。

【福岡空港ビルディング(株)】

ありがとうございました。

【司会】

それでは10分ほど休憩を入れます。11時5分から再開したいと思います。

【会長】

時間は予定通りに進んでいますので、ここで休憩を取ります。

(休 憩)

【会長】

それでは11時5分になりましたので、再開をいたします。よろしく願いします。

(株式会社ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行、株式会社西日本シティ銀行)

【司会】

それでは、次に地元金融機関の皆様にご意見を伺いたいと思います。

((株) ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行、西日本シティ銀行紹介)

【会長】

それでは、ご意見をいただきたいと思います。資料2「関係者への意見聴取事項」としてお聞きしたいことが整理されておりますので、これを踏まえてご意見を頂きたいと思っております。

まず、福岡銀行さんからよろしくお願いいたします。

【(株) ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行】

ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行でございます。よろしくお願いいたします。本日のテーマといたしましては、1点が福岡空港の民間委託をどのように思うのかについて。もう1点が民営化に係る懸念、課題、効果について。本日は、この2点につきまして、お話しさせていただきたいと思っております。

まず、1点目のテーマの福岡空港の民営化をどう思うかについてでございます。これまで2回実施されました本空港運営検討協議会における資料を拝見させていただき、本日も議論をお聞かせいただきましたけれども、まだ緒についたばかりで、具体的数字等もまだ出てきていないという状況も踏まえまして、現段階では私どもがコンセッションについて賛成・反対と明確に言える立場にはないというのが基本的考えでございますので、本日、私どもが述べさせていただきますことは、一般論的な色彩の強い内容になろうかと思っておりますけれども、あらかじめご了承願いたいと思っております。

では、早速、コンセッションについての議論ですけれども、これは日本再興戦略におきまして、日本産業再興プランというのがございます。その中で、公共部門のインフラ整備、並びに運営の民間開放という項目がございます。これは、いわゆる官民ファンドと並びまして、コンセッションが重要なテーマと位置付けられているということでございます。その意味で、コンセッションの議論が検討されるということは、非常に意義のあることだと考えます。

また、これから述べることは、2つ目のテーマでございます懸念、課題、効果に関するところで踏み込むところになりますけれども、第2回運営検討協議会でお示しされましたように、民間活力を導入することによって、特に非航空部門の収入が上がり、その収益力をもとに着陸料の引き下げが行われ

たり、例えば動線の戦略的な展開が行われ、就航路線や便数、旅客数が拡大し、さらに人口の交流が展開されまして、地域活性に資するという一連の絵が描ける前提に立ちまして、コンセッション導入の効果は非常に相当程度認められるのではないかと考えております。

しかしながら、コンセッションを検討するに当たりまして、超えていかなければいけないハードルと申しますか、解決しないといけない課題も多々あると思われまして。これは、福岡空港の立地や歴史という特殊性に基づくものに起因するところも多々あるかと思うのですけれども、過去の運営検討協議会におきましては、大きく2つありました。

まず、一つはコンセッション全般に係る項目といたしまして、一つ目が地域戦略・地域経済に協力できるのか、二つ目が継続性のある安定した空港運営を確保できるのか、三つ目に必要な投資を確保できるのか、四つ目に大規模災害時の早期復旧に対応できるのか、というのが全般の課題として議論されていたと認識しております。

もう一つは、福岡空港個別の事情といたしまして、一つ目は借地料につきまして、二つ目が環境対策につきまして、三つ目が福岡空港整備事業について、そのような課題出しが議論されていたかと思っております。

今までお話を伺って、本日出てきた課題もいくつかあろうかと思っております。私どもからは、運営検討協議会に出されましたこのような課題、それに加えて一つお願いしたいことがございます。それは、私どもコンセッション導入というのは、地元関係者の皆様のご理解とご同意が大前提と考えております。今回、コンセッションを考えるうえで、ステークホルダー（利害関係者）の皆様、例えば、民有地をお持ちの皆様、福岡空港ビルディング様、ビルの中にテナントとして入ってらっしゃるテナント各社様、騒音問題と環境問題を抱えていらっしゃいます周辺住民の皆様など、ステークホルダーの皆様というのは多岐に渡ると思っております。

今後は、議論を進めるうえで、地元金融機関としては、ぜひ、このような地元関係者への影響を十分配慮いただきまして、丁寧に議論を深めていただくことをお願いしたいと思っております。

そういう中で、今まで出されました課題が整理され、地元関係者の皆様のご理解及びご同意が図られたうえで、コンセッションが本格的に動き出した場合には、地元金融機関として我々に求められる役割も大きいと思っております。その場合は、弊社といたしましては、関係各社の皆様と協力しながら、その役割を果たしていきたいと思っております。意見は以上でございます。ありがとうございます。

【会長】

はい、ありがとうございました。続けて、株式会社西日本シティ銀行さん、よろしく願いいたします。

【（株）西日本シティ銀行】

はい、西日本シティ銀行でございます。よろしく願いいたします。今、福岡銀行さんからお話がございました。私どもも福岡銀行さんと同じ地元に根差した地域金融機関ですので、立ち位置は基本的に同じでございます。既に福岡銀行さんがおっしゃったことは省略させていただきたいと思いますが、基本的には地域経済の活性化に資するスキームを導入することで、地域経済の役に立ち、みんなが喜ぶ、このようにならなければ意味がないと思っています。

それができる前提として、私どもが考えます福岡空港のプラス要因は何といてもこのロケーションだろうと思っています。それと、この人口集積です。空港利用する方だけではなく、地域住民の方にも来ていただくといった可能性を大きく秘めた福岡空港だろうと思っています。これは、民間の知恵と活力を導入することで、通常の利用者以外のところから集客を呼ぶことが可能になれば、コンセッションの効果、プラス、収入の効果はある程度見通せるのではないかと思います。これは、滑走路が1本か2本かという別の議論を除いたところでも、ある程度、収入は大きな絵が見通せると思います。

ただし、本日のテーマのもう一つ、課題は何かという話でございます。大きな特殊要因としては、地代の件と騒音対策、環境対策です。収入の見通しは都市に集積しているということは、マイナスの環境対策費もその分がかかってくると思います。コンセッションで、これからいろいろ収支を計算していこうと思いますが、収入は滑走路を2本にするのか1本にするのか全体は別にしまして、割と絵が描きやすいと思います。ただし、環境対策費が過年度の数字を見るとやはり大きくブレています。いろいろ収支を計算するにあたって、収入はある程度絵が描けるものの、収支がこれだけ分量が大きい中で民間事業者が絵を描きやすいのかが少し懸念であると思っています。そこは、私ども地域金融機関の今の立場では、そこまで踏み込んだ意見をまだ申し述べる立場ではないと思っています。

一般論としまして、コンセッションに賛成か反対かといえ、これが地域経営の経済、地域の皆様の活性化に資するのであれば、そういった面ではいいのではないかと考えております。ただし、プラスの面とマイナスの面がございますので、そこをしっかりと斟酌しながら進めていただいて、私どもはこの地域から逃げ出すわけにはいかない、地元の銀行でございますので、しっかりと議論して地域貢献に役立っていきたくて考えております。以上です。

【会長】

ありがとうございました。ただ今、地域金融機関2社からご意見をお伺いしましたが、委員の皆様、何かご意見等質問ございませんか。

【委員】

今、お聞きいたしましたところ、どちらかというところ、両行ともあまり積極的ではないのではないかと感じるのを受けたのですが、両行とも官民連携ファンドを出資されて、コンセッションとは切り離せないところから考えると、どんどんやってくださいとおっしゃるのかなと思ったのですが、そうでもないのでしょうか。

【（株）ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行】

初めに申しあげましたように、そういう意味では、我々、パブリックソリューション部というまさにここをやっていく専門部署では、コンセッションを検討して進めていくことに対しては、非常に検討できると思っております。

決して、否定的、消極的というつもりでお話をしたつもりではございません。ただし、福岡空港の特殊性を踏まえて、地元の皆様のご理解というのが前提だと思いますので、そういう進め方のところと言いますか、前提条件のさばき方と言いますか、そこをお話しさせていただいたという次第でございます。

【（株）西日本シティ銀行】

私どもも、ネガティブではないということです。ただ、あまりにも前提や仮定条件が多すぎるということと、私どもはいろいろなお客様と付き合いがございますし、ステークホルダーの方が多数おられますので、その皆様方の意見をしっかり踏まえたうえで、いい形でやっていただければ、ぜひ我々も協力したいという趣旨でございます。

【会長】

まだ内容がわからないところがたくさんあるので、そういうことが出てきたら、ある程度、積極的に参加させていただくということでもいいという意見でしょうか。

【（株）西日本シティ銀行】

はい、私どもは、地元と一体となってということです。

【会長】

地元の活性化という意味ではですね。

【（株）西日本シティ銀行】

そういうことでございます。

【委員】

空港ビルディング様の話にもありましたが、環境対策のことについて言及なさいました。

福岡市としても、環境対策は非常に重要な事項だと考えておりまして、着実かつ的確に実施していく必要があると思っております。

そのうえで、変動幅が多いので、先ほど空港ビルディング様からも、運営権者の運営の安定性から課題があるとおっしゃっている文面がございます。今、同じようなことをおっしゃいました。この年度間の変動そのものは、環境対策を運営権者が行うということを阻害するところまで重大なテーマになるのか、あるいは部分的に協定などによってある程度整理がつけば、それは国の指導の下、実施できるものなのか。その変動が経営を阻害することで、それ自体が（事業範囲に）入れられないとお考えになるのか。そのあたりの按配をお教えいただければと思います。

【（株）西日本シティ銀行】

コンセッション、要は長期にわたる向こう30年のキャッシュフローを現在価値に直して、それで対価を支払うという形になろうかと思いますが、それを計算する時に、収入の部と支出の部があって、収入はある程度見えるかについても、ここをどのくらいで見越すかによって、このブレ幅の与える全体のインパクトが違ってくると思われますので、環境対策費の過去の変動幅が全体に影響を与えるのか与えないのか、そこは私ども数字を持ち合わせていないので、何とも答えようがないと思っております。それは、今からシミュレーションする中で、それが許容の範囲であればいけるだろうし、許容以上にリスクがあるのであれば、他の対策を考えなければいけなくなるのではないかと思います。ただ、他の皆様方もおっしゃっていますが、そこは着眼点としてしっかり見ていく必要があるという意見を先ほど申し上げたところです。

【委員】

地元の同意を前提にという話でしたが、具体的にはどういうことを思いいらっしゃるか説明をお願いします。

【(株)ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行】

初めに、周辺住民の皆様や民有地の皆様のご意見があろうかと思えます。私どもに先立ちまして、空港ビルディング様からもご意見があり、まさに、その方たちも含めてステークホルダーの方がかなりいらっしゃると思えます。この皆様に同意、ご理解していただかなければいけないと思えます。挙げられている課題を全部お答えするのかどうかというのは議論になると思えますが、最後に丁寧な議論を深めていただきたいという表現を使ったのですが、関係者の方が多岐に渡りますので、その皆様に対して、丁寧にご理解をいただきながら進んでいくという形が前提になるのだらうと思っております。そういう意味でお伝え申し上げた次第です。

【委員】

理解ということですね。同意というよりも、むしろ、みんなが理解していくということですね。

【(株)ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行】

そうです。皆様ご理解して同意する。それは、理解したら同意につながるのだらうと思えます。そこは、丁寧な進め方を是非お願いしたいと思っております。

【委員】

もう一つ、一般論で結構ですけども、もし分析されているのであれば、空港事業の魅力は何だと思っていらっしゃいますか。

【(株)西日本シティ銀行】

魅力の分析はまだ十分にできておりません。ただ、空港ビルディングの魅力を高めて、空港利用者以外、エアライン利用者以外の人にも来ていただけるような施設にできれば、収入のことから、ある程度、きれいな絵が描けるのではと思えます。私どもはエアラインについて門外漢ですので、今の立場であれば、福岡空港のロケーションや都市の集積度合を踏まえて、先ほどのANAさんの説明にありました非航空系収入の魅力がもっと高められるのではないかと感じております。

【(株)ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行】

空港は立地も含めまして、人が動く大きな起点なので、人が東京に行ったり、海外に行かれる際の起点でもありますし、逆に、お迎えする時の起点でもあり

ます。この機能を充実するということが空港の魅力だと思います。福岡の場合、立地もいいですし、経済の支えもありますし、そういう意味ではポテンシャル（潜在力）は非常にあると思います。ですから、いかに人を呼べる仕組みを作るのか、実際の旅行者だけではなくて、全体を含めて、いかに人を集積していけるのかがポテンシャルを含めたところで魅力だと、収入のバッファ（余幅）があるのだらうと考えております。

【委員】

言い換えればキャッシュフローということでもいいですか。

【（株）ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行】

はい。そうです。

【会長】

他に委員の方いらっしゃいますか。

いずれにしても、日本のいろんな銀行が入ってくるならば、地元としては絶対参入させていただきたいというのは基本的にはあるのでしょうか。

【（株）ふくおかフィナンシャルグループ福岡銀行】

前提条件をいくつか言わせていただきました。そういうのがきちんと整理されて、コンセッションが進みだしたら、ぜひ、それはやっていきたいと思っております。

【会長】

はい、それでは、ありがとうございました。また、よろしく願いいたします。本日予定の意見聴取は終了いたしました。

次回は外から見てどうかということで、民間委託に関心をお持ちの企業等のご意見を伺うこととしております。よろしく願い申し上げます。

それでは、議事はこれまでとさせていただきますが、事務局の方から何かご連絡があれば、よろしく願いします。

【司会】

会長、ありがとうございました。次回につきましては、最終的な調整をしておりますので、決まり次第ご連絡差し上げます。よろしく願いいたします。

以上をもちまして、本日の協議会を終了させていただきたいと思っております。ありがとうございました。