

第4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26年9月21日（日） 9時30分から11時00分まで
- (2) 場所：ホテルレガロ福岡 3階 レガロホールA

2 議題

- (1) 福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量について
- (2) 「福岡県の空港の将来構想」（骨子案）について
- (3) 福岡空港の位置付けについて
- (4) 福岡空港に必要な機能、整備・取組について
- (5) 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

- ・ 前回の協議会から、これまでの間に、国から将来の需要予測や滑走路処理容量の報告がなされ、また「福岡県の空港の将来構想」（骨子案）が作成されている。議論の準備が整ったので、鋭意議論を進めていきたい。
- ・ 委員の皆様には、事務局が用意した資料や説明をたたき台として、積極的にご意見、ご発言をお願いしたい。

(2) 福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量について

「福岡県の空港の将来構想」（骨子案）について

（事務局からの説明）

- 事務局から、「福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量」、「『福岡県の空港の将来構想』（骨子案）」及び参考資料1「平成27年度航空局関係予算概算要求概要」について一括して説明。

（委員質問・意見）

- 国に概算要求していただいた分について確認しておきたい。

まず、増設について、今回概算要求をしていただき、地元自治体として大変感謝申し上げます。大変心強く思っているところ。

この概算要求の中で福岡空港の増設事業と民間委託との関係について、先ほど説明があったように、『空港経営改革を踏まえた適切な財源確保を前提として』とされている。これについては、昨年10月のこの会議の席上での質問に、当時オブザーバーとして課長から、「福岡空港は交通量がいっぱい早く2本目の滑走路を造らなければならないという課題がある。滑走路増設をどのような財源スキームで整備するかは検討中だが、財源スキームを考えると、空港運営に民間委託を導入して経営一体改革することは、一つの工夫する要素である。」また、「一体のものではない。」という説明を受けたことを記憶している。

私どもも、民間委託については、空港運営の活性化、地域経済の活性化に寄与する制度であり、前提条件になるとは考えていないとしてきたところだが、今回の概算要求の中では前提という書き方になっている。今までと違う位置付けにな

ったのか、どういう関係にあるのかお教えいただきたい。

■ まず、概算要求の私どもの考え方について説明させていただきたい。別添参考資料1の説明があったが、実際のところ、今回の要求で財源の目処が立っていないことは事実。そういう中での要求を今回させていただいている。

一方、先ほどの前任課長の説明にあった増設の必要性の話については、私どもはある意味疑う余地がない。これほど需要が伸び、これほど混雑している空港であるという中で、増設が必要であろうという認識は持っているところ。

環境アセスメントの手続きを平成24年度から進めているが、実はアセスメントに着手する際から、将来本当に造るときに財源をどうするのかという課題はあった。なかなか目処が立たない一方、当時も福岡空港はますます混雑状況にあったので、アセスメントは進めて行こうということで、進めてきているところ。

そういった中での今回の要求であるので、実はいろいろな議論があったところだが、特に、一番大きな財源の問題をどうするのかについていろいろな議論があった。やはり要求は厳しいのではないかという状況もあったところだが、本日ここにいらっしゃる県の関係者の皆様、県議会の関係者、また市の関係者、また地元の財界の皆様が一丸となって、非常に大事であり、早く造る必要があるという要望を受けたところであり、今回の要求に至ったところ。これが概算要求の関係である。

一方で、空港経営改革と増設の関係は、当然ながら財源の目処を立てる必要が前提になっている。結果として、概算要求資料のような書きぶりになっている。これは概算要求なので、今後の手続きとしては年末に政府原案をまとめ、年明けの国会審議で了承を得れば年度末に予算が成立するが、まずは政府原案に盛り込めるかどうか、ある意味条件付きの要求になっているので、それをこれからきちんと進めていかなければならない。その際には、私どももすべきことをしなければならぬが、一方で地元の皆様としてもしっかりとご検討いただきたいと思っており、我々と協力しながら一緒に進めていければ、と思っている。これが、まさに我々の立場である。

前任課長の発言当時はそういう認識だったと思う。ただ、実際問題、空港整備勘定が厳しいことは事実であり、これだけの大型事業を進める上では、非常に財政的に困難な状況であることは事実である。

そういう中で、一方で空港経営改革の検討が進められているが、仮にうまく進むのであれば、その際には、運営権対価が入ってくる可能性があるということも含めて、空港の整備、滑走路の整備の財源として見込むことが必要ではないかということに至ったところ。

蛇足かもしれないが、国全体の大きな流れでは、今年6月、政府として経済財政運営と改革の基本計画2014、いわゆる骨太の方針の中の柱としてこれからの社会資本整備をどうするか、民間の活力を最大限に活用しようという方針も出ており、空港についても進めていこうと書かれているところ。

○ 「前提として」という表現になった条件については理解したが、この意味する

ところは、民間委託の対価が入ってこない場合については、増設事業ができないという理解でよろしいか。

■ 非常に難しい質問だが、財源がなく厳しいということは事実であるので、そういう意味では事業化は極めて難しいのではないかと考えているところ。

○ 事業化の目途が立たないということだが、そうすると、一般的には民間委託と空港整備は別のものだが、福岡空港の整備の場合については、これが条件となるという理解でよろしいか。

■ そうということになるかと考えている。

○ わかった。

(会長へ発言) 今、増設財源と民間委託の関係について条件であると国から説明していただいたところだが、この協議会はもともと空港の運営のあり方は地域にとっても重要な問題だということで、地域振興の視点から効果があるのかということについて議論してきている。

今、ご説明があった財源の話は要素として頭に置いてとなるが、まずは地域振興の観点から効果について議論をまとめていくことが必要ではないかと思うがいかがか。

○ 委員から今後の議論の進め方について意見があったが、いかがか。(一同了承) それでは、そういう形で進めていきたい。

○ 協議会冒頭に開催期間が空いた理由が説明されるものと思っていたが、民間委託についての協議会とは直接関係のない需要予測、ビジョンの話から始められた。

九州観光推進機構は、九州のプロジェクトで観光産業を主力としており、インバウンド440万人の大きな目標に向けて、アクションプランでは2014年から2016年までに、旅客目標188万人、年間20万人ずつの増加という縛りをつけられている。

これは、今の空港の増設で対応できるものではないので、やはり九州全体で連携しないといけないが、肝心の福岡空港が概算要求にのるかのわからない状況だと、民間委託の議論にしても、九州は一体になれるのかがわからず、プランが全然先に進まない。

5月に滑走路増設等整備促進期成会から、増設要望と併せて民間委託について検討していただきたいと意見を明確に出しているものの、協議会での対応も一切なかった。

民間委託の環境条件も刻々と変わっているが、条件毎に検討しては進めないで、進むためにはどうすべきかという議論ができるように、まず、なぜ開催が遅れたのかを説明していただいた上で、今までと何が違ったのか明確にしていきたい。

また、増加要因は需要予測と関係あるが、1本の滑走路で14.5万回の処理容量がすでに17万回近くの発着回数になっているのに、滑走路2本で18万回の処理容量と、1~2万回しか増えないのはなぜかという疑問にどう答えていくか、もう少し説明していただきたい。

初めに整理できるものについて事前に説明いただかないと、理解の度合いや、

重複しているのかと疑問もあったので、今の段階でできる限りで結構なので、説明していただきたい。

■ 予算要求ということなので、その点についてのみ回答させていただく。

空港、滑走路を造るというのは、非常に大きな公共事業になるが、それに係る費用も膨大なものになる。

過去、日本では空港をたくさん造ってきた時代もあったが、ここ20年、日本の経済の低迷も含めて、世の中が大きく変わるなかで、公共事業の投資の在り方が非常に厳しく見られてきたこともまた事実。

そういう中であって、福岡空港の将来をどうするかという議論については、国管理空港であるが、実際には地域の皆様が日々使う地域の空港で、地域の皆様方と、我々のコンセンサス、どういう方向に空港を持っていくのか、どのように対応するのかを求められた時代があって、大きな公共事業を進めるときにP Iというパブリック・インボルブメントという仕組みの導入をすることになり、福岡空港においても、長時間かかったものの合意形成をしてきた時期があったと思う。途中段階では新空港の案やいろんな空港案があったが、現空港の中に滑走路一本増設する案を進める計画として方向性のコンセンサスはP Iで得られたと理解している。

次の課題だが、方向性が決まったとして、それをどうやって造っていくのかというと、実際には国管理空港なので、国がどうやって予算を作るかという話があるが、その前に環境アセスメント手続きがある。工事も含め、運用する大きな公共事業なので、特に環境面に対する影響が大きく非常に慎重に物事を進めなければならないため、環境アセスメントという制度がある。環境アセスメントの内容も、昔はどちらかということに対する環境アセスメントという感じだったものが、最近では以前よりも厳しく、計画段階からきちんと評価していくこととなっているため時間がかかっている。

滑走路増設については、平成24年度から環境アセスメントを始めさせていただいている。これは手続きに長い時間がかかり、今年は3年目で来年度までかかる。手続きは大きく方法書、現地調査、準備書、評価書と4つの段階があり、最初の方法書の段階では、環境の影響を評価するためにどういう手法を使うか、どういう評価するかということを、事前に確認するところ。その後、現地調査の段階で、空港の場合、特に夏場と冬場で飛行機の飛び方が変わるので、基本的には、現地における様々な調査を1年間行う。それを踏まえて、将来想定する需要に対してどういった影響が出てくるのか予測した上で、それにどのように対応するかなどを考えるのが準備書の段階で、最終的には評価書としてまとめる手続きになる。

手続は順調に進んでおり、来年度に向けて準備書の最終とりまとめをしているところ。この秋の公告縦覧に向けて、今、最終的な調整を進めているところ。そこから法手続きが決まった期間で順調に進むと、来年27年度後半には終わるという予定。

そういう中で、私どもは平成27年度予算概算を要求させていただいている

わけだが、環境アセスメントが終わらないと実際の工事には進めないで、実は要求の中では、その時間は空かないということで頑張っているところ。

- 私が質問したことはそのことではない。むしろ来年度の予算で計画を実現しなくてはいけないということ。先ほど概算要求の中に民間委託を前提とするという話が出ていたが、来年度から計画を確実に進めるには民間委託が条件であるかどうかということ早くここで決めないと先に進まないのではないか。また、来年度に着工できずに再来年度になるかもしれないとなると、また同じことになってしまう。概算要求には条件が入っているので、これについて、この協議会は認めるべきかどうか検討しなければ、話が進まないような気がする。

私は地域の経済研究機関として、地域発展のためにいろんな研究をしているが、現実的に地方の新産業や地域力創生は相当厳しい状況にある。アジアに向けて九州からいろんな可能性が出てくるかもしれないということで民間はずいぶん動いているが、いつまでもグズグズしていると、国管理空港をどうするかということは非常に大きな影響力を持っているので、あらゆる産業に影響が出てくる。これは早く明確にしなければならないということであり、5月に地元の経済界で検討要望を出しているので、事務局に民間委託についてどういうやり方があるのか、いくつかのたたき台を出していただき、ここで十分に議論できるようにしていただきたい。この協議会で早めに結論を出さなければならないと思っている。そのことについてお尋ねした。

- 委員の早く議論しないといけないというご指摘を非常に重く受け止めたいと思っている。国からは来年度の概算要求について、福岡空港の滑走路増設を新規で要求していただいているが、民間委託が条件ということだった。ただ、いずれにしても、民間委託が地域の振興発展にとってどういう効果があるのかが我々に課せられているものだと思っており、それを委員からは経済界では5月に検討要望が出ているとご発言もあった。事務局としては、実は説明が不十分であったのかもしれないが、2月からこれまでの間に、福岡空港の滑走路処理容量が今後どうなっていくのか、需要予測がどうなっていくのか、あるいは県として「空港の将来構想」をどういう形でまとめていくのかといった議論が、福岡空港の民間委託について議論いただく際にも前提条件として必要な部分だと思っているので、それをまとめながら本日ご紹介させていただいたところ。委員のご指摘のとおり、どのような効果があるのか、市場原理主義に行きすぎてもいけないというご指摘もあったが、ベースになるような効果、条件については次回の検討協議会でご議論いただけるように、事務局としても資料準備させていただきたい。
- 確認だが、いずれにしても民間委託についての大きな骨子は示していただいて、それについてしっかり議論をする必要があると思っているが、そのように受け止めてよろしいか。
 - そのように準備したいと思っている。昨年10月の議論スタート時に示したいろいろな条件をベースに肉付けしながら、民間委託を考える時にどういう効果があるのか、地元の福岡空港を考えた時にどういう条件設定が必要なのか、

これまでの議論を踏まえて、また、民間の皆様方あるいは関係者の皆様方のご意見を承っているので、それを踏まえて次回の協議会でご議論できるよう資料準備させていただきたい。

(3) 福岡空港の位置付けについて 福岡空港に必要な機能、整備・取組について

(事務局からの説明)

- 事務局から、「福岡空港の位置付け」、「福岡空港に必要な機能、整備・取組」について一括して説明。

(委員質問・意見・要望)

- 協議会報告の全体構成がどうなるか教えてほしい。

資料3と資料4の「福岡空港の位置付け」、「福岡空港に必要な機能・整備」は協議会報告の冒頭に、そのあとに民間委託のメリットやデメリットや課題、最終的な結論として、民間委託をどう考えるかという形になるのかと考えているが、早く協議会報告案を出していただいて、この協議会で意見を固めることができればと思っている。

- 「福岡空港の位置付け」、「福岡空港に必要な機能・整備」は民間委託を議論するための前提条件に近いため、福岡県の空港の将来構想骨子案が出たことにより調整させていただいた。

全体の構成イメージは、福岡空港の位置付けや必要な機能・整備から効果や課題、条件、それを踏まえて結論という構成になろうかと思っている。

- 利便性向上のための必要な整備・取組の部分は、まさに旅客ターミナル機能の充実や空港アクセスの強化について、非常に重要な項目なのでぜひ進めていただきたいと思うが、これに加えて、もう一つの観点として、地域社会に溶け込む空港といった観点も入れてはいかがかと思う。何もそれは地域のものを並べるということだけではなく、空港は、地域にいながらも海外や日本の各地域が身近に感じられるような魅力ある場所であってほしいと思うので、そういったことも加えてはどうか。

- そういうことで検討させていただく。

- 先ほど委員からもお話があったとおり、2023年に400万人のインバウンドを目指しているが、需要予測がインバウンドとアウトバウンド合計数という意味だと、その半分が日本人であれば目標には足りない。

そんな中で、北九州空港との役割分担、そういった形で九州全体に対する寄与という言葉が出てきたが、もう一步踏み込んで、佐賀空港とも連携とはならないのか。

- 役割分担する空港の範疇として考えているのは機能的に大きく違う空港。関空を除いて西日本では近くの北九州空港だけが24時間運用であり、秀でた能力を持つ。そういう北九州空港と非常に多くの人が使っている福岡空港の組み合わせがよいものと思っている。

福岡市においても、空港については福岡空港が中心だが、港湾については、JRさんのビートルで海上を使ったインバウンドがあり、クルーズ船についても一

生懸命、誘致をがんばっている。

今後LCC等々が増えると、例えば福岡空港にイン、九州各県の空港からアウト、またその逆もたくさん出てくると思うので、総力を挙げて目標に近づけていければと考えている。

- 関連して、北九州空港の位置付けまで考えると、福岡空港の民間委託をする際に運営権が制限される話がないのかどうか。それまでの福岡空港の役割が将来にわたって変わることがあれば、民間委託する場合に条件になってくるのではないかという気がするが、そのあたりはいかがか。

つまり、受託するときに、一部の役割が北九州空港の役割だから福岡空港の役割にならないということになると、やろうと思っていたことが結局できなくなるという話が出てこないのか。

- 貴重な福岡空港の枠をどのように北九州空港と福岡空港の役割に展開していくかについて取組に書いている。

そういう前提で、民間委託を検討していくということ。

また議論していただくことになるのかとは思いますが、決して北九州空港の役割が足かせ条件になるということではなく、福岡空港の位置付けを前提として考えていけば、バッティングする要素になるとは考えていない。

- 今の議論と関連するが、資料3の1ページの（福岡県の産業戦略）に観光産業の振興として国の観光戦略と九州の観光戦略が挙げられているが、このことと空港の問題とは直接は関係ない。

オリンピック開催の6年後に向けた滑走路増設は、今の段階では難しい話になっている。

東京オリンピック開催が決まった段階で観光庁から2020年目標2000万人という明確な数字を出されたが、成田と羽田で全部収容できるとは思えず、全国でカバーしていかざるを得ないと観光庁の方はおっしゃっている。

したがって、九州で観光産業をメインに主力産業にしようというときに、オリンピック開催に伴うインバウンドは九州にとっても重要なターゲットになるので、どうやってもってくるのかということ。

これについては、北九州空港との連携もさることながら、九州各県の連携をしていかざるを得ない。北九州空港と福岡空港をトレードオフのように考えることはあり得ず、九州の観光戦略目標440万人に向けて九州全体で取り組まなければならない。佐賀空港だけではなく長崎や宮崎、鹿児島なども含めて全体でやれるかどうかを検討していかなければならない。

福岡空港を九州の基幹空港とすることと九州の各空港が連携することを両にらみで進めていかなくてはならないのではないかと考えている。

そのためには地域の連携の検討のほか、現行の2800m滑走路は40回/時間超は10時と17時くらいで、30数回/時間の時間帯があるので、どこまで伸ばせるのかという検討をもっと詰めるべきではないかと思う。

投資セミナーで上海に行ったとき、春秋航空の関係者と吉祥航空の関係者がお見えになっていて、来年の秋には福岡空港に就航するように進めているとのことだった。春秋航空の関係者は、「大阪だけではなく、こちらにも昼の空いている

時間帯に来てはどうか。」とお誘いをしたら、「条件さえ整えば行くが、昼は空いているものの、料金は国が決めるので時間ごとの料金差はできない。」とのことだった。ということは、民間だと当然その需要に応じて料金の差はできるので、少なくとも空いている時間帯を埋めるだけで2～3万回は増やせると思っている。民間委託の検討とともに、民間委託の前の段階として、どこまで現行1本の滑走路で回数を増やせるのか検討を進めていただきたい。

2020年までの九州の観光戦略の大きな目標になると思うので、ぜひ検討の資料を出していただきたい。

○ ご検討をよろしくお願いしておく。

なにしろ「九州はひとつ」ということでの道州制も進んではいないが、新幹線も開通して熊本や鹿児島が近くなったので、頑張れば各県一緒になって観光の取組ができるのではないかと思う。

福岡空港はアジアにも非常に近いので、そのあたりをご理解いただいて国にも頑張っていたきたい。

事務局とよく打ち合わせながら、この協議会をなるべく早く開いて前向きに進めていきたいと思っているので、ご協力をお願いし、終わりたい。

以上