

第4回福岡空港運営検討協議会 議事概要

日時：平成26年9月21日（日）
9：30～11：00
場所：ホテルレガロ福岡
3階 レガロホールA

（1）新任委員の紹介及び要綱改正について

【司会】

定刻となりましたので、ただいまから第4回福岡空港運営検討協議会を開催いたします。

（配付資料確認）

それでは、委員の交代により、今回からご出席の委員の方もいらっしゃいますので、改めまして、名簿に沿って本日の出席者をご紹介します。

まず、当協議会の会長をお願いしております、株式会社九電工相談役 河部浩幸様です。

委員といたしまして、鈴木恵一様の後任として、株式会社日本政策投資銀行九州支店長 嶋津祐一様です。

福岡経済同友会 常任幹事・事務局長 高木直人様です。

九州観光推進機構 理事 兼 事業本部長 高橋 誠様です。

惣福脇 亨様の後任として、一般社団法人 九州経済連合会専務理事 中川正裕様です。

西日本鉄道株式会社 取締役 専務執行役員 部谷由二様です。

福岡県商工会議所連合会から福岡商工会議所副会頭 前川道隆様です。

公益財団法人 九州経済調査協会 理事長 森本 廣様です。

福岡県企画・地域振興部長 江口 勝です。

福岡市経済観光文化局長 重光知明です。

九州大学大学院 工学研究院特任教授 善 功企様は所用により遅れております。

本日は、会長をはじめ10名の協議会委員にご出席をいただいております。

なお、委員の日本大学経済学部教授 加藤一誠様は本日ご欠席となっております。

今回の委員交代に伴いまして、当協議会の要綱について、別紙の委員名簿を

本日付で改正しております。

続きまして、本日、オブザーバーとしてご出席いただいております皆様を紹介させていただきます。

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長 久保田雅晴様です。

同じく、航空ネットワーク部空港施設課長 長谷川武様です。

大阪航空局 空港部長 奥田薫様です。

大阪航空局 福岡空港事務所 空港長 垣阪紀之様です。

九州地方整備局 港湾空港部長 村岡 猛様です。

続きまして、事務局の紹介をいたします。

事務局長の福岡県企画・地域振興部空港対策局長 高杉でございます。

福岡市経済観光文化局理事の落石でございます。

福岡県企画・地域振興部空港対策局空港計画課長の平床でございます。

同じく、空港整備課長の高原でございます。

福岡市経済観光文化局 空港対策部長の有吉でございます。

(2) 会長挨拶

【司会】

それでは、議事に先立ちまして、会長からご挨拶をお願いいたします。

【会長】

皆様、おはようございます。

委員の皆様には、大変お忙しい中に、今日は日曜日でございますけれども、第4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。

前回の協議会から間が空きましたが、この間、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)が作成されております。議論の準備が整いましたので、鋭意、議論を進めてまいりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

委員の皆様には、事務局から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と思います。また、新しく委員になられた方もいらっしゃると思いますが、遠慮なくご発言いただきたいと思います。

最後に、議事の円滑な進行にご協力のほどを、よろしくお願いいたします。本日は誠にありがとうございます。

(報道カメラ撤収)

(3) 議 事

ア 福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量について

イ 「福岡県の空港の将来構想」(骨子案)について

【司会】

それでは、議事に入らせていただきます。協議会設置要綱第7条に基づきまして、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います。よろしく申し上げます。

では、資料1「福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量」として、資料2「『福岡空港の将来構想』(骨子案)」ですが、関連性がございますので、一括して事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

資料1「福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量について」をお開きください。これは、私どもがかねてから精査を国に求めておりました報告があったものでございます。

まず、「1 需要予測」でございます。今回の予測につきましては、PIの構想施設計画段階の平成23年の予測と同様に国土交通省の毎年GDPが0.6～0.8の伸びていく統合モデルを用いた予測と、現在、政府で取り組まれている毎年GDPが2%伸びていく日本再興戦略の予測の二つが示されているところでございます。

中段左側、旅客数のグラフをご覧ください。色が薄い部分は平成23年に出された予測となっており、青色が国内線の予測で1487万人、オレンジ色が国際線の予測で498万人、計1985万人です。

平成42年、2030年の予測では、国土交通省統合モデルで国内線が1496万人、国際線が553万人、計2050万人で、日本再興戦略では国内線が1698万人、国際線が606万人、計2304万人です。

また、平成47年、2035年の予測では、国土交通省統合モデルで国内線が1479万人、国際線が631万人、計2110万人で、日本再興戦略では国内線が1747万人、国際線が709万人、計2456万人です。

その右側、発着回数数のグラフです。前回の予測では16.8万回です。平成42年、2030年の予測は国土交通省統合モデル17.6万回、日本再興戦略で19.3万回です。

また、平成47年、2035年では国土交通省統合モデルが18.1万回、日本再興戦略で20.5万回です。

旅客、回数ともに国際線が大きく伸びる結果となっております。この予測に関しましては、国土交通省統合モデルの予測を基本としますが、日本再興戦略も念頭に置いて、幅を見ながらオペレーションしていこうと国から伺っているところでございます。

次に、「2 滑走路処理容量」でございます。今回の容量の算出につきましては、前回と同様でございます。定時性を保ちながら安定的な処理を可能とする数値、標準処理値は、本来福岡空港は北側進入が73パーセント、南側進入が27パーセントと概ね7対3の割合ですが、ターミナルの位置が北側に寄っているために容量が低く厳しい条件となる南側進入発着を前提に算出されております。

これは航空機の小型化による離着陸の滑走距離短縮による滑走路占有時間の短縮や大型機の減少によるものです。平成17年、2005年の滑走路1本の容量算出では、大型機37パーセントだったものが今回の算出では22パーセントとなったことなどにより発着間隔が短縮したため、時間値、年間値ともに増加したのになっております。

「(1)の滑走路1本での処理容量」でございます。これは現状の1本の処理容量と、施工中の誘導路二重化後の容量ということになります。

平成17年、2005年の総合的な調査で算出した滑走路1本の容量は、時間あたり32回、年間14.5万回とされておりましたが、今回の算出では時間あたり35回、年間16.4万回となっております。

「(2)の誘導路二重化後の容量」は、前回算出では時間あたり33回、年間14.9万回とされておりましたが、今回算出では4回増えて時間あたり37回、年間17.0万回となっております。

次のページ上の4行は先ほどの説明の理由です。

「(3)滑走路増設後の処理容量」についてご説明します。概ね平成36年、2024年以降、着陸と離陸は別々としていた国の管理方式の航空安全プログラムの変更により、出発は国内と国際を分け、到着は今まで同様に国内線側到着で算出をされているものでございます。

これで、平成36年、2024年は、時間あたり40回、年間18.8万回の処理容量になると伺っています。この時点で遅延や待機の解消がされ、また、1日あたり25往復25路線の新規路線設定が可能になるということです。

次に、先ほど需要予測で幅を見ていくという説明をいたしました。増設直後の容量ですが、時間あたり40回を超える状況が想定される場合には、実際の需要の動向を見ながら検討するという方法でございます。具体的には、GPSを利用した最新の進入方式の導入による高度化を実施した場合の容量が整理されているところでございます。

飛行方式の高度化、GPSを利用した進入方式を導入すると、平成40年代

中頃、2030年頃以降、国内線と国際線を完全に分離することが可能になり、時間当たり45回、年間21.1万回の発着が可能になるとされています。

仮に、国土交通省モデルを用いた予測を超えて需要が伸びる場合にも、対応する手立てがあるということです。

GPSの導入による飛行方式の高度化に関しては、国際基準に則り、現在の視認進入で空港西側に近接した回転半径の小さなルートから回転半径の大きなルートに変更となる可能性がございます。ただし、現時点では、このGPS利用機器のさらなる進歩も予測されており、現時点でピンポイントに十数年先の経路を設定するのは困難ですが、非常に需要が伸びて飛行方式の高度化の導入が必要だと判断された時点で、詳細な経路や関係する自治体を絞り込み、関係者のご理解を得たうえで実施したいと伺っているところでございます。

【事務局】

資料2「福岡県の空港の将来構想」（骨子案）について、ご説明させていただきます。

現在、県内にある2つの空港、福岡空港と北九州空港の将来のあり方について、県としての考え方を整理し取りまとめているところで、その骨子案です。

まず、左上の「福岡県の産業戦略」をご覧ください。

我が県が抱える福岡空港、北九州空港の将来を考える上で、まず考えなければならないのが福岡県の産業戦略ではないかという内容でございます。

県がこれまで取り組んできた自動車、先端半導体、ロボットなどの先端成長産業の更なる振興、県内雇用の約8割を占める中小企業の販路拡大、海外展開の支援、今後世界的に大幅な需要が見込まれる三菱重工業のMRJをはじめとする航空機産業の誘致など、戦略的な企業誘致を行っていきたいというものでございます。

農林水産業につきましては、ブランド化の推進により、国内外への販路拡大を進めてまいりたいとしております。

更に、具体的には、国の観光戦略では入国外国人を2020年に2000万人の目標、九州の観光戦略として九州観光推進機構では九州全体で440万人の目標を念頭に置きまして、観光産業の振興を図って参りたいとさせていただきます。

本県の産業戦略に取り組む上で、空港は重要なインフラでございます。

まず、福岡空港の目指す姿として、国内外への多彩なネットワークを活用した国際展開により、九州、西日本、更にはアジアの拠点空港として発展していくことを目指してまいりたいと考えております。

一方、北九州空港では、企業や地域住民のニーズが高い路線展開、福岡空港

では対応できない早朝・深夜便の誘致、貨物拠点空港として発展することを目指してまいりたいと考えているところでございます。

ところが、現状は、福岡空港は滑走路が1本で、新規就航が相次ぐ中、慢性的な遅延が生じており、一方の北九州空港は、貨物専用便は就航しているものの、旅客便は羽田路線のみであり、その能力を十分に活用できている状況とはいえません。

それでは、どのような形で取り組むのかについてです。福岡空港は未就航のアジアの各都市、北米、オーストラリア路線の誘致を戦略的に進めて参りたいと考えております。このため、限られた発着枠を未就航の国際路線等に優先配分することを国に要請してまいりたいと考えております。発着枠を超えて就航を希望する航空会社、特に航空機の稼働率の向上を目指しているLCCにつきましても、北九州空港に誘導していきたいと考えております。

機能強化策としては、滑走路処理容量を確保するため、平行誘導路二重化の早期完成と滑走路増設事業の早期着手・完成を目指していきたいと考えております。また、空港運用の円滑化の観点からヘリコプターを空港の場外に移設することを目指して参りたいと考えております。

空港利用者の利便性向上の観点では、旅客ターミナルの再整備を進め、自動車専用道路による空港ターミナルへの交通アクセス強化を目指して参りたいと考えております。

北九州空港については、製造業が多く立地し、海外進出も多い北九州地域の企業のニーズに対応し、例えば中国、台湾、東南アジア諸国の国際路線を誘致して参りたい、また、国内路線においては、自動車産業や航空機産業の拠点である中部地域とのビジネス路線、住民ニーズ希望が強い新千歳、那覇を結ぶ観光路線の誘致を積極的に進めて参りたいと考えております。

次に、三菱重工業が現在生産を進めているMRJ三菱リージョナルジェットの実験飛行、駐機の拠点化の実現、併せて航空機産業の誘致を進めて参りたいと考えております。

更に、24時間空港の利点を生かし、LCCやさらなる貨物専用便の誘致、東九州自動車道の全線開通を契機とした沿線地域の旅客や貨物需要を取り込んで参りたいと考えております。

機能強化策としては、貨物拠点化に向けた貨物用大型エプロンの整備や滑走路3000メートル延伸を国に要請して参りたいと考えております。

更に、福岡都市圏在住の空港利用者も北九州空港を利用することができるよう、福岡都市圏と北九州空港とのアクセスの改善を進めていくとともに、東九州自動車道の苅田北九州空港ICからの直通連絡ランプの整備を目指して参りたいと考えております。

また、将来、空港利用者の需要動向、鉄道事業者の採算性を踏まえたうえで、小倉と北九州空港間の軌道系アクセスの導入を検討したいと考えております。

このように、それぞれの空港の機能強化、路線誘致を進めながら、両空港の役割分担、相互補完を進めて参りたいと考えているところでございます。

また、相互補完につきましては、空港利用者が両空港を一体的に活用できることが重要と考えており、先ほど申し上げました福岡都市圏と北九州空港との間のアクセスの関係、加えて両空港のマルチエアポート化、つまり、空港利用者の都合で両空港間での航空券の変更が可能となる制度を航空会社に働きかけて参りたいと考えているところでございます。

このように、両空港の機能強化、役割分担、相互補完を通じまして両空港のゲートウェイとしての利便性を高めて、福岡県、九州全体の発展に寄与していく考え方でございます。

次、新空港の調査研究でございます。新空港につきましては、両空港の機能強化を図ったうえで、今後の利用状況を見ながら、国とともに新空港の調査研究を行っていく必要があると考えているところでございます。

【事務局】

ここで、関連がございますので、参考資料1国の概算要求の概要をお開きください。

福岡空港国内線ターミナル地域再編事業、いわゆる国内線側の誘導路の二重化に係る事業でございます。これは平成24年から事業着手をされておりました、継続されて要求されています。

福岡空港滑走路増設事業（新規）の概要につきましては、「福岡空港については、抜本的な空港能力向上のため、滑走路増設に係る環境影響評価の手続きを引き続き実施します。福岡空港滑走路増設事業に関しては、福岡空港における空港経営改革（コンセッション等）を踏まえた適切な財源の確保を前提とし、事業着手に向けて、その詳細については、予算編成過程において引き続き検討します。」ということで概算要求に挙げられております。

【会長】

ただ今、事務局から説明がありました。ご質問、ご意見はございませんか。委員お願いいたします。

【委員】

私が最初に質問というのも恐縮でございますけれども、最後に説明がありました、国に概算要求していただいた分についてちょっと確認しておきたいこと

がございますので、よろしくお願いいたします。

まず、増設でございますけれども、今回概算要求をしていただいたことにつきまして地元自治体として大変感謝申し上げます。ありがとうございます。大変心強く思っているところでございます。

そこで、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、先ほど説明がありましたように、『空港経営改革を踏まえた適切な財源確保を前提として』、とされるところでございます。

これについては、昨年10月でしたか、この会議の席上で、当時オブザーバーとして課長がおいでになっておりましたけれども、質問が出たときに、「福岡空港は交通量がいっぱいで早く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ります。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ではありますが、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記憶しております。

私どもも、民間委託につきましては、空港運営の活性化でありますとか、地域経済の活性化、こういうものに寄与する制度であり、前提条件になるということは考えていないとしてきたところでございますけれども、今回の概算要求の中では前提という書き方になっております。

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ければ幸いです。

【会長】

説明をよろしくお願いいたします。

【オブザーバー】

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と思いません。事務局から、別添参考資料1について説明がありましたけれども、実際のところ、今回の要求では財源の目処が立っていない、これはまず事実でございます。そういう中での要求を今回させていただいております。

一方、先ほど私の前任課長の説明の中で、増設の必要性の話がありましたが、これについては私どもある意味疑う余地がないと言いましょか。これだけ需要がどんどん伸びてきている中で、これだけ混雑している空港である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でございます。

少し昔の話をさせていただきますと、現在、環境アセスメントの手続きを進めております。これは平成24年度から進めておりますけれども、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んだという

課題はございました。そこは、なかなか目処が立たないなかで、一方で当時も福岡空港どんどん混むような状況にございましたので、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でございます。

そういう中での今回の要求ですので、実は色んな議論があったところですが、特に関先ほど言いました財源の問題、一番大きな問題でございますが、本当にどうするのかと色んな議論がございました。やっぱ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ですが、本日ここにいらっしやいます県の関係者の皆様、県議会の関係者、また市の関係者、また地元の財界の皆様、こういった方々が一丸となって、非常に大事なんだと、早く造る必要があるんだ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でございます。これが概算要求の関係でございます。

一方で、空港経営改革と増設の関係でございますけれども、当然ながら、繰り返しになりますけれども、財源の目処を立てる必要がある。これが前提になっております。結果としまして、お手元にある資料のような書き方、書きぶりになっているところでございます。これは概算要求ですから、今後の手続きとしましては、年末に政府原案というものをまとめます。それを年明けの国会審議で了承いただければ、年度末に予算が成立するという手筈になるわけですが、そういう意味で、まずは政府原案にちゃんと盛り込めるかどうか、ある意味条件付きみたいな形の要求になっておりますので、それをきちんとこれから進めていかなければいけない。その際には、私どももやることをやらなければならないわけですが、一方で地元の皆様としましてもしっかりご検討いただきたいと思っておりますし、我々と協力しながら一緒に進めていければと思っております。これが、まさに我々の立場でございます。

あと、前任の課長が、当時はそういう認識だったと思います。ただ、実際問題、私どもが持っております空港整備勘定が厳しいことは事実でございます、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ございます。

そういう中で、一方で空港経営改革の検討を進められているわけでございますけれども、そういったもの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ところで、そういったことも含めて、空港を整備する、滑走路を整備する財源として見込むことが必要ではないかというところに至ったところでございます。

あと、最後ちょっと蛇足かもしれませんが、国全体の大きな流れでいきますと、今年6月でありますけれども、政府としまして、経済財政運営と改革の基本計画2014、いわゆる骨太の方針と言われているものですが、この中でこれからの社会資本整備をどうするかということを色々書いているわ

けでございます。その中の柱としまして、大きく書いているところで、民間の活力を最大限に活用しましょうといった方針も出ておりますし、空港についてもそういったものを進めていこうといったことが書かれているところでございます。以上でございます。

【委員】

「前提として」という表現になった条件につきましては理解しましたけれども、しつこいようで恐縮ですけれども、この意味するところでございますけれども、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のでしょうか。

【オブザーバー】

非常に難しい質問ですね。財源がない、厳しいということは事実でございますので、そういう意味では事業化は極めて難しいのかなと思っているところでございます。

【委員】

事業化の目処が立たないということでございますけれども、そうしますと、民間委託と空港整備は一般的には別のものと言うことでございますけれども、福岡空港の整備の場合については、これが条件となるんだという理解でよろしいでしょうか。

【オブザーバー】

そうですね、そういうことになろうかと考えております。

【委員】

わかりました。

会長、実は今の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でございますが、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、地域振興の観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おります。

今、ご説明がありました財源の話は要素として、頭に置いてとなりますが、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あろうかと思っております。いかがでしょうか。

【会長】

委員から今後の議論の進め方について、意見がありましたがいかがでしょうか。そういうことでよろしゅうございますか。（一同了承）それでは、そういう形で、やっていきたいと思えます。他に何かご意見ございませんか。

【委員】

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おりましたが、民間委託についての協議会とは直接関係のないとは言いませんけれども、需要予測、ビジョンの話から始められました。

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わけです。

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のですが、肝心の福岡空港が概算要求にのるかの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わからず、プランが全然先に進まないわけです。

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ありませんでした。

民間委託の環境条件も刻々と変わっていますが、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と思えます。

また、増加要因は需要予測と関係ありますが、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と思えます。

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りましたので、今の段階でできる限りで結構ですので、説明していただきたいと思えます。

【会長】

前回の協議会から出ている予算の問題は、委員が言ったように、7年以上前から福岡空港はドル箱で増設が必要と言いながら、あまり進んでいないので、オブザーバーからもう一度説明をお願いします。

【オブザーバー】

予算要求ということですので、その点についてのみ回答させていただきます。

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わけですが、それに係る費用も膨大なものになります。

過去、日本では空港をたくさん造ってきた時代もありましたが、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であります。

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、国管理空港でありますけれども、実際には地域の皆様が日々使う地域の空港として、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ございまして、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います。途中段階では新空港の案やいろんな空港案がありましたが、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P Iで得られたと理解しております。

次の課題でございまして、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こと、実際には国管理空港ですから、国がどうやって予算作るかという話がありますが、その前に環境アセスメント手続きがございまして。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ございまして。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ものでございます。

滑走路増設につきましては、平成24年度から環境アセスメントを始めさせていただきます。これは手続きに長い時間がかかり、今年が3年目で来年度までかかります。手続きは大きく方法書、現地調査、準備書、評価書と4つの段階がございまして、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いましょうとか、どういう評価しましょうということを、事前に確認するところがございます。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違ってきますので、基本的には、現地における様々な調査を1年間行います。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ります。

手続は順調に進んでおりまして、このままの予定でいきますと、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です。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でございます。そこから法手続きが決まった期間で順調に進みますと、来年27年度後半には終わるという予定でございます。

そういう中で、私どもは平成27年度予算概算要求させていただいているわけですが、環境アセスメントが終わらないと実際の工事には進めませんので、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でございます。以上でございます。

【委員】

私が質問したことはそのことではありません。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です。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ましたが、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のでしょうか。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んです。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します。

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ります。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ますが、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きます。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、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まして、ここで十分に議論できるようにしていただきたいと思っております。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おります。そのことについてお尋ねしたわけでございます。

【会長】

事務局も鋭意努力はしておられるようでございますけれども、この予算につきましては国との関係もあるので非常に難しいとは思いますが、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

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おります。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おりますが、民間委託が条件ということでございました。ただ、いずれにいたしましても、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ますし、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りました。事務局といたしましては、実は説明が不十分であったのかもしれないけれども、2月からこれまでの間に、福岡空港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おりますので、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でございます。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りましたけれども、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と思っております。

【会長】

需要予測などは非常に重要な問題ですが、前回から期間が空いたことに多くの人が疑問に思っておりますし、これから鋭意、進めていきたいと思っております。他にございませんか。

【委員】

確認ですが、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おりますが、そのように受け止めてよろしいですか。

【事務局】

ご指摘、ありがとうございます。そのように準備したいと思っております。昨年10月の議論スタート時にお示し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おりますので、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と思っております。

ウ 福岡空港の位置付けについて

エ 福岡空港に必要な機能、整備・取組について

【会長】

先ほど説明がありました「福岡空港の需要予測及び滑走路処理容量」と「『福岡空港の将来構想』等」を踏まえまして、第2回協議会で審議しました福岡空港の位置付け、必要な機能、整備・取組につきまして、事務局から修正案がしております。

では、資料3「福岡空港の位置付け」と、資料4「福岡空港に必要な機能、整備・取組」につきましては関連がありますので、一括して事務局から説明をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

【事務局】

それでは資料3、4続けてご説明させていただきます。資料3、4については第2回の協議会で皆様方に提示しまして議論いただいた意見や、「福岡県の空港の将来構想」を踏まえまして、再構成したものでございます。

資料3の1ページ、「1. 福岡県、福岡市における福岡空港の位置付け」についてですが、第2回の資料から「福岡県の産業戦略」のほか、②として「福岡県の空港の将来構想骨子案」の記述を加えております。

2ページで、福岡空港、北九州空港それぞれの機能強化、役割分担、相互補完を通じて、増大する航空需要に幅広く応えとともに、利便性を高めることによって、地域の発展に寄与していくといたしております。

点線で困っている部分は将来構想骨子案の抜粋でございますので、内容は先ほどご説明いたしましたので説明は割愛させていただきます。

(2) 福岡市の部分につきましては第2回でお示しした内容と同様です。

3ページ、「2. 福岡空港の位置付け」でございます。福岡空港は直接鉄道が乗り入れているほか、広域との優れたアクセスを有するなど極めて高い利便性を誇り、地域の発展、成長をけん引する拠点として重要な役割を果たしているとしております。

今後、オープンスカイの進展や、アジア／太平洋地域の航空需要の増大が見込まれる中、地域がアジアの活力を取り込み、さらなる発展を遂げるためにも、「国内外の広範な地域との多様な交流を支える拠点空港」、「九州、西日本、アジアの拠点空港」を目指し、その拠点性を高めていくといたしております。

具体的には、「充実した新幹線や高速道路網などを活かして、福岡のみならず、九州・西日本の各地域と国内外との経済、文化、観光など様々な交流を支える拠点空港を目指す。」、「九州、西日本、アジアの拠点空港」として、「利用者の利便性・快適性の高い空港を目指す。」などといたしております。

最後に、「福岡空港の発着枠は貴重であることから、24時間利用可能な海上空港である北九州空港との役割分担を通じて、増大し多様化する航空需要に幅広く応えていくことが必要」といたしております。

続きまして、資料4「福岡空港に必要な機能、整備・取組」についてでございます。

資料3の「福岡空港の位置付け」では「国内外の広範な地域との多様な交流を支える拠点空港」、「九州、西日本、アジアの拠点空港」を目指すとしておりました。それを実現するため必要となる「機能、整備・取組」についてとりまとめております。

まず「1. 航空ネットワークの拡充」でございますが、「九州・西日本地域の発展、成長を牽引し国内外との交流の活発化を支える拠点」として、「戦略的な路線誘致」が必要であり、「未就航のアジアの各都市、欧米、豪州線などビジネス、観光需要を取り込むための戦略的な路線誘致」を行う。次に、「地域戦略を踏まえた空港運営の実施」として、「未就航国際路線への発着枠の優先配分など、地域戦略を踏まえた空港運営の実施」、「利用者利便を高める多様な航空料金、サービスの提供」としております。

3つめに、現在の福岡空港においては、朝夕のピーク時間帯で混雑や遅延が常態化している状況であること、今後の航空需要に適切に対応していく必要があることから、「空港容量確保のための迅速な施設整備」として、「平行誘導路二重化の早期完成」、「滑走路増設の早期着工・早期完成」が必要といたしております。

続いて「2. 更なる利便性の向上」でございますが、「福岡空港は、福岡、九州、西日本の玄関口であることから、空港の受け入れ環境を整え、旅客の利便性の向上を図る必要がある。また、利用者のアクセス利便性の更なる強化も目指す必要がある。」ということで、「旅客ターミナル機能の充実」として、「現在、福岡空港ビルディング株式会社において取組が進められている国内線旅客ターミナルビルの再整備」と、「今後増大が見込まれる航空需要に対応した国際線旅客ターミナルビルの機能強化」が必要としております。

次に2ページでございますが。「空港アクセスの強化」として、「空港ターミナルへの交通アクセスの向上」、「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アクセス向上」、「国際、国内ターミナル間の移動の更なる円滑化」が必要といたしております。

最後に、「3. 北九州空港との役割分担、相互補完の促進」として資料2の「福岡県の空港の将来構想 骨子案」でご説明したとおり、北九州空港の特色を活かした路線展開として、福岡空港で対応できない早朝や深夜便の誘導やマルチエアポート化の推進など、各種の取組を行っていくといたしております。

【会長】

ただ今、事務局から説明がございましたが、これにつきましてご質問、ご意見ございませんか。

【委員】

協議会報告の全体構成がどうなるか教えてください。

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のですが、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おります。

【会長】

事務局、説明をお願いします。

【事務局】

「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ので、骨子案が出たことにより調整させていただきました。

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おります。

【委員】

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いますが、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えます。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にあってほしいと思えますので、そういったことも加えてはどうでしょうか。

【会長】

それについては、希望、要望でいいですか。

【委員】

はい。

【事務局】

そういうことで検討させていただきます。

【委員】

先ほど委員からもお話がございましたとおり、2023年に400万人のインバウンドを目指していますが、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ません。

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ましたが、もう一步踏み込んで、佐賀空港とも連携とはならないのでしょうか。

【事務局】

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です。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、秀でた能力を持っています。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ろしいので挙げております。

【事務局】

福岡市におきましても、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ますし、クルーズ船についても一生懸命、誘致をがんばっております。

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いますので、総力を挙げて目標に近づけていければと考えております。

【委員】

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、という気がしますが、そのあたりはいかがですか。

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やれなくなるという話が出てこないのかということです。

【事務局】

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ございます。

そういう前提で、民間委託を検討していくということです。

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枷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おりません。

【会長】

当然、議論を進めていく中ではっきりとお示しいただければ理解されると思います。今後、検討していきましょう。

【委員】

今の議論と関連しますが、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ますが、このことと空港の問題とは直接は関係ないですね。

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ますよね。

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ましたが、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ます。

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です。

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ません。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りません。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わけです。

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なくてはならないのではないかと考えております。

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っております。

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でした。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ですか。」とお誘いをしたら、「条件さえ整えば行

きますが、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。」とのことでした。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わけですから、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のです、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と思います。

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

【会長】

ご検討をよろしく願いしておきます。

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ませんが、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います。

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いただきたいと思います。

他にご意見ございませんか。

それでは皆様のご協力により、第4回の協議会につきまして議事はこれまでとさせていただきます。何か事務局から連絡事項はございますか。

【司会】

会長、ありがとうございます。それでは、次回の第5回協議会について、出来るだけ早く開催したいと思っております。開催日時や場所等は、決まり次第ご連絡いたします。

【会長】

今日はお休みの日にも関わらず、たくさんの方々にご協力いただきまして、どうもありがとうございました。

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おりますので、ご協力をお願いいたしまして終わりたいと思います。今日はありがとうございました。