

第6回福岡空港運営検討協議会 議事概要

日時：平成26年10月24日（金）

9：30～10：30

場所：ホテルレガロ福岡

3階 レガロホールA

（1）委員の紹介について

【司会】

定刻となりましたので、ただいまから第6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、本日のご出席者について、お手元の出席者名簿によりまして、委員のご紹介に代えさせていただきたいと思いますが、本日は代理でご出席に方がいらっしゃると思いますので、ご紹介いたします。

福岡市経済観光文化局長 重光知明の代理として、福岡市経済観光文化局理事 落石稔彦です。

本日は、会長を含め12名の協議会委員にご出席をいただいております。

続きまして、オブザーバーの代理としてご出席いただきました方のご紹介をさせていただきます。

九州地方整備局 村岡港湾空港部長の代理として、本日は港湾空港部福岡空港プロジェクトチーム室長 温品清司様にお越しいただいております。

（2）会長挨拶

【会長】

皆様、おはようございます。

委員の皆様には、大変ご多忙の中、第6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した。

今回は、前回の資料について、周辺住民団体等の皆様から意見を頂いておりますので、事務局から修正も含めまして報告させていただきたいと思っております。

これらについて、積極的なご意見をいただき、鋭意、ご議論をいただきまして、この会を有意義な会にしたいと思っております。

最後に、議事の円滑な進行につきましてご協力いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(報道カメラ撤収)

(3) 議 事

ア 福岡空港における民間委託の効果及び課題と対応について

【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、河部会長、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。よろしく願いいたします。

では、資料1「福岡空港における民間委託の効果及び課題と対応」について、前回の議論や周辺住民団体様のご意見などを踏まえ、修正案が出ておりますので、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは資料1についてご説明いたします。

先ほど会長からご紹介がありました通り、今回の資料は、前回の協議会でご議論いただいたことのほか、空港周辺の住民団体や議会のご意見を踏まえ、再構成いたしております。

まず1ページをお願いします。「(1)福岡空港における民間委託の効果について」でございます。

前回資料では、2段落目以降は、矢印の後に、「地域の発展・振興への貢献が期待されるのではないかと」と疑問形にしておりましたところを、表現を改めさせていただいております。2段落目でございますけれども、今後、アジアに近い地理的優位性と、多様なネットワーク網の相乗効果が発揮されることで、さらなる発展可能性が見込まれる。そして、空港運営の民間委託により、路線や便数の増加、交流人口の拡大により、地域の発展・振興への貢献が期待されると表現を改めさせていただいております。

2ページをお願いします。「航空系事業と非航空系事業の経営一体化による効果」として、「①路線誘致の一体性」でございます。

前回資料との変更点は、前回矢印以下で、疑問形で表現していたところを今回は「効果」と題しまして、記述を改めております。

効果でございますけれども、民間委託により、着陸料やビルの利用方法など、路線就航に直接関わる主体が一本化され、「路線誘致に有効な戦略的な提案が可能となる。」との表現に改めております。

次に「②空港利用料金の柔軟な設定、発着枠の効率化、高度利用」でございますが、前回資料では「3 空港利用料金の柔軟な設定」「4 発着枠の効率化、高度利用」と項目を別にしておりましたが、ひとつにまとめております。

前段の記述は、前回と同様でございますが、下の「効果」のところでございますが、民間委託により多様な料金設定が可能となり、「多様な航空ネットワークの形成、発着枠の効率化、高度利用が可能となる。」といたしております。

「③北九州空港との補完の促進」でございます。前段は、北九州空港との役割分担を通じて、地域全体の発展につなげていくことが必要であるといまして、「効果」でございますが、「福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社や深夜早朝便の希望に対して、北九州空港への就航など」の提案を行うことが可能となり、「北九州空港との補完関係を促すことが期待できる。」といたしております。

3 ページをお願いします。「民間の知恵やノウハウの導入による効果」として、「①コスト削減や収益の増等による利用者サービスの向上」でございます。前段は、国管理空港は、「空港全体では、効率的な経営が行われているとはいえない状況にある。」といたしまして、「効果」といたしましては、民間のノウハウや創意工夫による徹底的な効率化や、非航空系収入の増大が見込まれ、空港の収益が拡大されることで、利用者サービス施設への再投資が可能になることが期待できる。一層充実した物販等のサービス提供が可能となり、旅客以外の利用者サービス向上につながる好循環が期待でき、ひいては、福岡空港の魅力向上や、拠点性が高まることが期待できるといたしております。

4 ページをお願いします。「(2) 福岡空港における民間委託の課題と対応について」でございます。

「①安全性の確保について」でございますが、ここにつきましても、前回、矢印以下で、疑問形で表現していたところを「対応」と題しまして表現を改めております。「対応」でございますが、安全性の確保は、空港運営において絶対条件かつ最優先事項であり、国としてしっかり指導、監督することといたしております。

次に、「②借地料について」でございます。前段は、前回と同様でございます。「対応」といたしましては、民間委託される場合においては、土地、滑走路等の基本施設は、国が保有するスキームとされ、民間委託を行う場合でも、国と地主との関係は変わらないとされている。借地の安定的な使用を確保するためにも、借地料については、運営権者に支払わせるのではなく、国が支払う

ことといたしております。

なお、福岡空港地主組合様から、ご意見が提出されておりますので、後ほどご紹介いたします。

次に、「③環境対策について」でございます。前段の4行目の「また、」以下でございますが、「空港と空港周辺地域との共生を進めていくことが不可欠である。」と一文を付け加えております。

また、その下の「対応」でございますが、「民間委託となった場合にも、環境対策については、国が責任を持って対応、実施すること。」そして、「仮に環境対策を運営権者の事業としようとする場合には、国は、これまで同様、周辺住民と向き合い、運営権者を指導監督するとともに、福岡空港の設置管理者且つ空港運営の委託者としての責任を負うこと。また、これまで移転補償事業等を実施してきた空港周辺整備機構について、当面の間維持し、事業継続すること。」、「なお、空港環境整備協会が行っている、空港と地域との共生に係る事業等についても、引き続き実施されるよう、国として責任を持って対応すること。」といたしております。

付け加えまして、福岡空港の周辺地域の住民の方々のご意見ということで、第2回協議会でご意見を伺いました、福岡空港地域対策協議会様と福岡空港公害対策協議会様の代表の方々にご意見をお伺いしております。

なお、空港周辺にお住まいの方々は、多数いらっしゃいますので、ここでご紹介するご意見以外にも、様々なご意見をお持ちの方々がいらっしゃるということを私どもも一方できちんと留意する必要があると思っております。

まず、福岡空港地域対策協議会の方々にご説明いたしました際に出された主なご意見を紹介いたします。

「空港周辺の環境対策、環境整備については、徐々に縮小されてきている。」
「最近では飛行機が遅れて、夜10時以降の離着陸回数も増え、安眠を妨害されている。」そして、「民間委託となった場合、新たな民間事業者が入ってさらに環境対策が後退するのではないか。」「民間事業者は利益を最優先にするのではないか。」との不安を多くの方々がお持ちでございました。

「したがって、もし、民間委託を行うとなった場合には、ここに記述の内容について、しっかりと遵守していただきたい。」「環境対策が民間委託でどうなるか書面で確認したい。」とのご意見を伺っております。

それから、福岡空港公害対策協議会様からも、この対応に記述されているように、今後も国が責任を持って、対応、実施するように要望がっております。

5ページをお願いします。「④福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力について」でございます。前段は、運営権者は地域振興の観点から、自らの利益のみを優先することなく、地域が目指す路線誘致や路線の選択等に協力すべきで

あるといたしまして、「対応」としては、路線誘致や展開について、運営権者が自治体と協議し、地域の方針に協力することを義務付けることといたしまして、さらに、「具体的には、地域が設置する協議への参加を義務付けること。」という文章を、今回、加筆いたしております。

次に、「⑤地域の情報発信や物販等地域の振興に係る協力について」でございます。前段は、「運営権者は、地域との関係を重視し、空港運営に県民の意向が反映されるよう努力すべきである。」といたしまして、「対応」といたしましては、「民間委託の大前提として、運営権者が地域の振興に協力することを事業目的に位置付けること。」「また、」以下の部分でございますが、「地域が設置する協議への参加を義務付けること。」につきまして、今回加筆いたしております。

⑥は、「安定した空港運営の確保について」でございます。前段は、空港は、「その運営が中断すること、維持管理がおろそかになること、利用者利便を損なうことはあってはならない。」といたしております。また、「対応」といたしましては、「運営権者の空港運営、財務状況を適切に監視、指導するとともに、日々のメンテナンスが確実に実施されるよう、国として指導・監督すること。」「空港運営に支障が生じる場合には、国が適切に関与する仕組みとすること。」といたしております。

次に、「⑦必要な投資の確保、適切な空港利用料金の設定について」でございます。前段は、「運営権者は利益最優先の運営により、安易に利用料の値上げを行うべきではない。また利便性向上及び施設の安全管理のための投資に万全を期すべきである。」といたしております。「対応」といたしましては、外資に限らず、「利益優先で利用料金の値上げを行うことがないよう、国として監視、指導すること。」「運営権者に経営の自由度を与えつつ」、「主な投資計画や中期的な投資計画などについて、国において点検、監視し、指導すること。」といたしております。

6ページをお願いします。「⑧官民の適切な役割分担、リスク分担の明確化について」でございます。「対応」でございますが、「国と運営権者の間で役割分担、リスク分担を明確」にすることといたしております。

「⑨大規模災害時や有事における対応について」でございます。「対応」につきましては、「災害時等における運営権者の協力を義務付けること。」といたしております。

最後に、「⑩実施中の事業に係る対応について」でございます。前段は、民間委託によって、「国の平行誘導路二重化事業に合わせて、福岡空港ビルディングが実施している国内線旅客ターミナルビル再整備事業に影響が出ないようにする必要がある。」といたしております。「対応」といたしましては、「事業に影響

が生じないように、関係者間の協議を通じて、配慮すること。」といたしております。

資料1の説明は、以上でございます。

続きまして、福岡空港地主組合様から提出されたご意見につきまして、お手元に追加配布いたしておりますペーパーに基づき、代読させていただきます。

まず、地主組合様からのご挨拶を申し上げます。

「この度、私共に意見を述べる機会を与えて頂き、ありがとうございます。

これまで関係者の方々から述べられたご意見は、空港の運営を民間に委託する際の運営権者の立場からのものであると理解しております。

私共は現福岡空港用地の使用につきまして国（国土交通省・防衛省）との間に「福岡空港用地賃貸借契約」を締結している立場であり、運営権者側の立場からとはかなり違った角度からの意見を申し述べることになると思います。

この点は何卒ご容赦頂きたいと思っております。

当初は福岡空港運営検討協議会での発言は適切ではないとも思っておりましたが、福岡空港及び空港周辺には私共の様な市民が存在していることを幅広く皆様方にご理解して頂きたいと思っておりますので、よろしく願い申し上げます。」とされております。

それでは、資料1ページでございます。

「1. 福岡空港地主組合の沿革」ということで、福岡空港は昭和19年2月に旧陸軍によって席田飛行場として建設に着手され、昭和20年5月に滑走路が完成しました。終戦後、昭和20年10月に米軍により接收され、その後米軍管理の下で板付基地として運営されました。

その過程において飛行場・基地の拡張用地として民有地の強制接收が行われました。なかでも空港誕生の発端ともなった旧陸軍によるものは、過酷を極め、わずか10日あまりの立ち退き期間で満足な補償もないまま126戸（500人）の農民が240町歩もの土地を強制的に奪われることになったのです。

その強制接收こそが、現在福岡空港に多数の民有地が存在することの源流となっております。

民有地の所有者は昭和46年7月には国を相手取り「土地明け渡し請求訴訟」を起こしましたが、同年11月国との間で「福岡空港用地に関する覚書」の締結がなされ、提訴を取り下げました。

昭和47年3月、米軍板付基地は我が国に返還され福岡空港として運輸省に引き継がれました。民有地については、同年6月に「土地賃貸借契約書」及び「協定書」が締結され現在まで国が地権者から賃借する状況が続いています。

この資料の4ページ、5ページに福岡空港の歴史が添付されておりますので、ご参照いただければ幸いです。

「2. 福岡空港所有状況（平成25年4月1日現在）」ですが、民有地については全体の約30パーセントを占め、面積は110万9,729.54平米で地権者の方々は915名いらっしゃいます。

それから、国有地・私有地・その他で約70パーセントございまして、この面積が242万1,120.46平米となっております。

民有地の内訳として、福岡空港地主組合様は全体で82万1,792.91平米ございまして、地権者の方々は645名いらっしゃいます。

その他に福岡空港土地所有者組合様、それから福岡空港用地保有者組合様、あと個人契約者様がいらっしゃるということでございます。

国有地等の内訳は、国土交通省、防衛省、福岡市、その他で記載のとおり面積を保有しているという状況でございます。

2ページをお願いいたします。

「3. 福岡空港運営民間委託に関する意見について」です。

(1) 福岡空港の経営改革として、空港の運営を民間に委託することによって、「福岡の地域経済の活性化が図れる」「空港利用者の利便性が現状よりも向上する」「国際的な人材の交流が拡大され国際競争力が強化される」等とされていますが、それらを実現するための具体的な手法や概略的な試算の検討が行われるべきで、その内容を明確にすることが大切ではないかと思われる。

(2) 空港の運営を民間に委託する際に非航空系事業を一体経営する事による「メリット」があると言われていますが、その事業計画はどのようなものであるか、具体的かつ概略的な数字による説明がなされることが必要である。(決定的な判断要件)

また、空港の運営を民間に委託することによって、地権者・空港周辺住民にとって具体的にどういう「メリット」があるのか明示することが必要と思われる。

(3) 福岡地域経済活性化の要であり拠点でもある福岡空港をより発展させるためには、運営権者に非常に高い専門性をもった空港運営の「ノウハウ」が求められることは、言うまでもないことです。それに加え地域の実情を熟知した福岡を基盤とした地域の「人・物・資金」で構成される運営権者を慎重に選択することが必要であると思われる。

(4) 福岡空港の狭隘化を解消するためにスタートした整備事業である「平行誘導路の二重化」・「西側滑走路の増設」は、福岡空港の処理能力の増大・機能強化を図るため早期に完成すべきものと考ええる。

また、空港運営を民間に委託する際も、運営権者が将来的に事業規模を拡大できる要素をもたせることも必要と思われる。

3ページをお願いいたします。

(5) 福岡空港用地の私有地は、長年に亘り、国（国土交通省・防衛省）と地権者の間でその使用について毎年「賃貸借契約」を締結している。

この様に築いてきた国と地権者との間の信頼関係は非常に重要なもので、空港用地確保に安定をもたらしていると考えます。

国には、仮に空港運営が民間に委託されたとしても、将来に亘って（例；契約期間30年間）地権者と継続的かつ安定的な関係を維持することが求められる。また、国には、この地権者との関係を明文化することが求められる。

(6) 福岡空港の私有地の賃貸料については、福岡空港の運営を民間に委託することによって、いささかも悪い影響が及んではないと考える。

空港用地は、返還も叶わず利用が制限された状況の中で、多くの地権者の生活の基盤となっているものである。

以上でございます。

さらに、福岡空港で、場内に施設を保有して、航空機燃料を供給されている空港に密接に関連する企業である福岡給油施設株式会社様からもご意見をお聞きしておりますので、概略をご紹介します。

「福岡空港を民間委託する場合は、空港の安全性、地域の活性化・発展等に対して、具体的で十分な対策、国、自治体の関与が担保され、その意見が空港経営に反映される体制の構築を前提とすべきである。」とされ、「収益性、効率性を重視し、必要な安全関連投資を怠る懸念、空港経営の在り方が、地域の活性化・発展と必ずしも合致しない懸念がある。」とされております。

「空港の安全性については、民間事業者には、安全な空港運営に関する十分な知見・能力があるか。要員、設備に対する継続的な投資が、特に委託期限終了間近等、十分に行われるか、国鉄民営化の負の教訓をどう生かすか。」といったご指摘。

「地域の活性化・発展については、収益目的の民間企業が運営すべきか。経済的効果では、空港収入の改善は地域への経済効果とイコールではない。環境問題の改善、交通インフラ機能の維持については他律的枠組みが必要。」といったご指摘。

「空港運営にあたっては、そうした安全性確保、地域活性化の観点からの企業統治のあり方、空港関連事業者の財産権、空港関連従業者の雇用確保、多様な譲渡方式の検討が必要。」とのご意見をいただいております。

以上でございます。

すみません、一つ申し忘れておりました。先ほど地主組合様からのご意見をご紹介いたしましたが、最後に謝辞として伝えしてほしいということで、その分代読させていただきます。

福岡空港には強制接收を伴う軍用空港から民間委託への苦難に満ちた歴史的経緯がございます。しかし、私共は、国際空港という非常に高い公共性・公益性に鑑み航空行政に全面的に協力して参りました。

また、福岡空港の将来像が定まりつつある現在、空港及び周辺地域の発展に未来志向でさらなる協力を惜しまない所存であります。本日は、誠にありがとうございました。

【会長】

ただ今、事務局から説明がございました。この「効果、課題、対応」については、今までの議論の核となるところです。いかがでしょうか。

【委員】

委員の皆様にご議論いただく前に、ご報告を1点させていただきます。

この検討協議会の議論につきましては、県議会に報告をしてご意見をいただいております。前回の検討協議会でご議論いただきました「効果、課題と対応」についても、22日に開催されました空港対策調査特別委員会に報告しております。その際、次のようなご意見をいただいておりますので、ご紹介いたします。

1点目は、以前、ご報告しましたが、「運営権者が利益の追求に走って利用者の負担が増えるのではないか。」「運営権者と地域との関係が希薄になり、地元の意向が反映されなくなるのではないか。」ということ为前提にして、この協議会の議論の中で、「運営権者が自治体と協議し、地域の方針に協力することを義務付ける必要がある。」、また、「民間委託の大前提として、運営権者が地域の振興に協力することを位置づける必要がある。」とされておりますが、「もっと地元の意向が反映される仕組みが必要ではないか。」という議論をいただいております。

例えば、「学校では、学校運営協議会があつて、PTAや地域の人たちが入って、地域の意見を学校に出すような仕組みがある。」「公的機関が参画するようなこともあってもいいのではないか。」ということです。

2点目は、「県の空港ビジョンを叶えるためにも、地元の意向を反映するような仕組みが必要ではないか。」と、知事に対して意見がございました。

また、3点目として、「民間委託のメリットは、周辺の地域開発など幅広くみれば、もっといろいろあるのではないか。」という意見があったところです。

以上の点につきまして、今後の議論の参考として、ご紹介させていただきました。

【委員】

資料1の5ページ、⑤の地域の振興に関わる協力についてという部分に関わることでございますけれども、現在、福岡空港では、空港に関連する企業において、多くの地域の雇用を支えていただいております。

仮に民間委託となった場合、空港運営の民間委託によって、現在の雇用が確保されることだけにとどまらず、空港が活性化し、更なる地域の雇用が今以上に創出されるよう期待したいと考えておりますので、これについても、是非、委員の皆様のご認識をよろしくお願ひしたいと思います。

【委員】

全体的なトーンとして、少し気になることがあります。

資料1では、主語はたぶん県や地元になるのでしょうか、「何々すること」と書いてあります。さっと目を通すと、地元がどうされるか、どこで頑張るのかということが全然ありません。

「国は何々すること」と書いてありますが、地元はどうするのだろうか若干気になります。やはり「地元も頑張りますよ、県と市には頑張ってもらいますよ」ということを含めるべきではないでしょうか。これは委員に言うべきなのではないでしょうか。

【会長】

今、このような問題といたしますか、説明がございましたが、それについては何かありますか。

事務局から何かありますか。

【事務局】

具体的な材料がない中で、委員の皆様にも民間委託について議論していただいて、メリット、課題、それに対する対応として、かなりまとまっております。

県、市、いわゆる地元の役割ということでございますけれども、空港の民間運営委託自体は国で検討され、実施されていくものです。

我々の役割とは、仮に民間委託になったとしても、地元に対策や借地料等において、絶対に後退することがなくしっかりと取り組んでいかなければならないということです。

民間委託があろうがなかろうが、環境対策などについては、しっかりと今まで通り努力していくということではないかと思ひます。

それがひいては、空港の民間運営委託についても地域が関わっていくべきも

のと思っておりますけども、仮に国で民間委託が進められることになったとしても、皆がある程度納得する基盤作りになるように、地域としてもしっかりと汗をかいていきたいと思っております。

【委員】

もちろん、国管理空港ですから国が決めることですが、たぶん議論の発端は、空港は地域にとって非常に重要であるということで始まっているわけだから、やはり地域のイニシアチブはしっかりもっておかないと、丸投げになっても自主性が出ませんので、福岡らしさといったものも含めて、地元で頑張っ、そののころをしっかりとお願いしておきたいと思えます。

【会長】

はい、わかりました。
では、委員、どうぞ。

【委員】

委員のご意見とも関連するのですが、資料1の改定は、これまで議論されてきたことをかなり明確に取り入れていただいているのではないかと、内容的には非常に満足できるものじゃないかと考えております。

ただし、地元として課題と対応について意思表示をすべきかどうかについて、最終的な結論をどのように持っていくのかと思えます。

課題と効果では、いろんな問題はあるけれども、民間委託によって「こういったことが可能である。」、「こういったことが期待される。」という述語になっています。

対応では、すべて、「何々すべきである。」、「何々が必要である。」という述語になっています。

したがって、「期待は持てる。」、「課題についてはこうすべきである。」とありますが、地元としては、「民間委託を進めるべきである。」というのか、「これは国が決めていただきたい。」というのか、地元の意向としてどこまで言及するのか、結論を明確にするのかについて議論したほうがいいのではないかとと思えます。

【会長】

それは、事務局は考えをお持ちですか。

【事務局】

方向性については、委員の皆様で議論していただければと思っております。

【会長】

今、委員がいろんな課題を出されたんですが、委員の中で何かそれに対してありますか。

【委員】

関連はしていると思うのですが、ここに書いていませんが、我々ユーザーからしますと、空港の現状を見て、まず二本目の滑走路を早急に作っていかないといけないのではないかと思います。

ここには増設の話は全く出ていないのですが、どうもコンセッションの話が最近絡んできているような気がしております、地元のユーザーからすれば早く二本目の滑走路を作っていただいて、今の混雑を解消していただきたいという思いがありますので、それも含めていきますとコンセッションをある程度進めていかざるを得ないのではないかと私個人的にはそう思っております。

その辺りのところを明確に書いたほうがいいのではないかとというような気もいたします。

【委員】

もともと、国でコンセッションを導入するかどうかについては、地元の意見が非常に重要なので、まず地元の意見を聞かせていただきたいということで、知事の意見、市長の意見を出すために専門家の皆様にお集まりいただいて議論いただいているので、意見として国に任せるということではなく、協議会としてこのほうがいいのではないかとすることは、はっきり出したほうがいいのではないかと思います。

【委員】

私も、せっかく協議会を設けているので、地元として「こういうことが望ましい。」ということを出すべきではないかと思っております。

そういう中で、委員の話とも関係するのですが、これは前回の協議会でも申し上げたのですが、福岡空港の特徴を前段で書いてありますが、今は一本の滑走路を将来は二本に増設する空港であることを前提に議論していると理解しております、そのこともぜひ明記していただきたいと思っております。

実際にコンセッションが行われて入札という段階になりますと、滑走路が一本だか二本だかわからない空港に入札してくれといっても、これは入札者にと

っても無理な話ですが、将来は滑走路が二本になることを前提に入札ということでない健全な入札にならないと考えます。

これは入札をするタイミングにもよるのですが、滑走路が二本になることが明らかになった段階で入札することが最も望ましい方式でありますし、最も望ましい入札者といえますか、運営権者を選ぶ方法ではないのかと考えております。

そういうことを前提に皆さんのこれまでの議論を踏まえると、コンセッションについては基本的には容認、賛成していく方向なのではないかと理解しております。

【委員】

地元としては、滑走路増設が一番重要な話だと思っています。

それで、滑走路増設していただくためには、コンセッションを取り入れなければいけないという話になっておりますので、その辺りの順番として、基本的にコンセッションはありきで考えていいのではないかと思います。

それから、条件をどのようにつけていくのかと思うのですが、以前とは話が変わってきていますので、やはり一番大事なのは、滑走路増設していただきたいということが、我々地元の本音でございますので、そこをなんとかしていただきたいという話でございます。

【委員】

滑走路については、できれば、福岡空港における滑走路増設は国家戦略上、極めて重要であるということ、記載してもらえないかというのが一つです。

それから課題と対応の5ページで、④と⑤の対応で、地域の方針に協力することを義務づけるということは結構なのですが、具体的には地域の設置する協議会の参加を義務づけるということで、少しトーンダウンしている気がしないでもないのですが、前提として、福岡空港の国家的な戦略の位置づけとして、仙台空港とはかなり違うと思っていますので、ただ単に協議に参加することを義務づけるというニュアンスに取れてしまいますので、そこは表現を考えたほうがいいのではないかと思います。これは4番、5番共通です。

それから7番の、利益最優先にならないようにということ、それから必要な投資を適切に実施されるようにということについても、最後の「国において点検・監視すること」というところが、やもすれば形ばかりの規定になりかねない気もしてしまっていて、その辺りの表現もどうかと思います。必要な投資が適切になされるのは非常に重要なことだと考えております。

コンセッションの設定時期のタイミングについては、是非とも慎重に検討し

ていただきたいと思えます。以上です。

【会長】

わかりました。

ここについては何かございますか。

【委員】

義務づけることはもちろんいいのですが、民間に義務をあまりにも強く課すと、逆に福岡空港の持っている価値も若干下がるので、そのところは微妙な話です。最初からハードルをあまり高くすることに関しては、非常に良い空港だから価値はあるということはわかっているものの、今後の必要な議論というところを残したほうが良いような気がします。

民間への義務づけとなっていますから、そこはこの程度でもいいのではないかと考えています。

【会長】

はい、わかりました。それはまた検討していきます。

【委員】

運営権料について特に触れられてないようですが、これは何かお考えがあるのかお尋ねします。

⑦にありますように、必要な投資の確保、適正な空港利用料金の設定をしたうえで、適正な運営権料も設定する必要があるのではないかとと思うのですが、いかがでしょうか。

【会長】

事務局、何かありますか。

【事務局】

滑走路が一本でも民間委託による効果があって、増設をすればさらに効果があるのかもしれない、なおかつそれによって我々が判断をしまして、国がコンセッションを導入することに問題ないということになった場合の後の手続と混同してしまうと分かりにくくなるだろうとっております。

ですから、協議会の結論を受けて、知事、市長が判断され、仮に民間委託を進めるということになれば、実施方針、マーケットサウンディングなど、いろいろな手続きがございますので、各段階で必要なことをきちんと述べていくと

いうことになるのではないかと認識をしております。

【会長】

他にありませんか。ありがとうございました。

これで議題については終わりましたが、その他として、何かありますか。

【事務局】

それでは、参考資料1、「福岡空港の位置付けと必要な機能、整備・取組について」、ご説明いたします。

これは、これまでの協議会で皆さまにご提示し、ご議論いただいた意見を踏まえ、改めてまとめたものでございます。

これまでの協議会でお示しした内容と同じ部分は、説明を割愛いたします。

6ページをお開きください。「(2)福岡空港に必要な機能、整備・取組について」ですが、①と、7ページの③については、第4回と同じ内容です。

「②更なる利用者利便の向上」について、第4回のご意見を踏まえて、一部修正しております。

「空港が魅力ある場所にあってほしい。」、「地域社会に溶け込む空港といった観点も入れてはどうか。」とのご意見を踏まえ、「地域との一体性をより高め、魅力ある空港にする必要がある。」といたしております。説明は以上でございます。

【会長】

はい、ほかに何かございますか。委員、どうぞ。

【委員】

滑走路の話はまとめられましたが、基本的に民間委託の考え方としては、ランドサイドもエアサイドも一体化するところにポイントがあって、空港の経営にとっては非常にプラスで、しかも周辺にとっても外部効果が大きいというのが一般的な考え方かと思えます。

ただし、福岡空港の場合は良い空港ゆえに色々と難しい固有の問題があって、例えば、本来ならば環境対策などは民間事業者に自分でやりなさいという考え方だったと記憶していますが、公的部門に参与していただきという言い方で持っていくこととなります。

本当の一体化とは何か、県が今のままでいいのか、ビルが今のままでいいのか、そういったことも含めて今後の課題が非常に多いのです。固有の問題もあることを含めて、民間委託を進めていく段階で細かいことをたくさん詰めてい

かなければいけません。ただし、今の段階としては、良い方向に行くのではないかと考えております。

【委員】

参考資料1の中に新設滑走路を早期着工という一文がありますが、参考資料とはどういう扱いなのでしょう。

【事務局】

これまでご議論いただいた資料の一部修正でございますので、今回は議題とするものではないということで参考資料とさせていただきます。

位置づけとしては、これまでの資料と同様でございます。

【委員】

はい、わかりました。

【会長】

はい、ありがとうございました。他に何かございませんか。

それでは本日の議題「民間委託の効果、課題と対応」について、報告がございました。委員の皆さんにも見ていただきました。

私どもの使命である、民間委託が地域の振興に役立つのかどうかを判断する核となる資料ができたのではないかと考えております。

については、そろそろ結論を出す段階にあるのではないかとと思いますが、皆さんいかがでしょう。

(一同異議なし)

よろしゅうございますか。それではありがとうございました。

民間委託については新しい制度で、これからのものであり、手探りで議論をしてきましたところもありますが、材料が出た、また議論も概ねつくされたのではないかと考えております。

つきましては、最終的な報告のとりまとめについて私に一任をいただき、私と事務局で作成し、次回お示ししたいと考えておりますが、いかがでございますか。

(一同異議なし)

ありがとうございます。

早めにやった方がいいと思いますので、次回日程につきましては今日の会議終了後すぐにでも調整させていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

また、そのあとのことですが、もちろん委員の皆様の了解を得られればですが、次回最終案についてその日のうちにも県・市へお持ちしようかと思っておりますが、いかがでございますか。

(一同異議なし)

それでは、これで終わりたいと思いますが、事務局から何かありますか。

【司会】

それでは先ほどお話がありました、会議の日程につきましては、今日の午前中もしくは午後の早い時間に皆様の方にご連絡、調整等をさせていただいてすぐに行いたいと思いますので、よろしく願いいたします。その調整結果は、すぐに電話もしくはメール等でご連絡させていただきたいと思います。

【会長】

それでは、本日も早くから、議論していただきまして本当にありがとうございました。

【司会】

以上をもちまして、本日の協議会を終了いたします。
ありがとうございました。