

資料 1 第 1 回検討協議会における指摘事項と  
その対応等について

第1回検討協議会における指摘事項とその対応等について

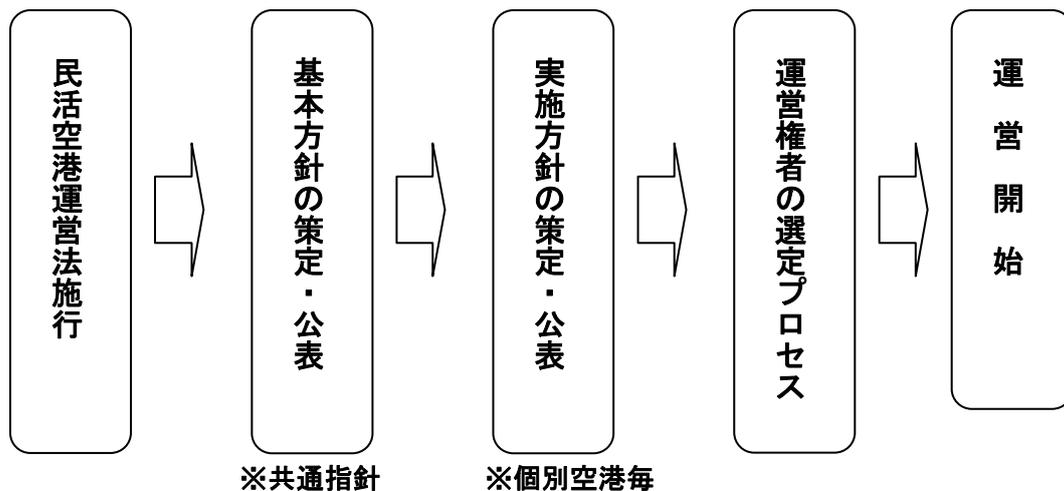
項目	指摘事項	対応
福岡空港の位置付け等について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仙台空港などの他の国管理空港と、国家戦略的なポテンシャルを持った福岡空港と同列で比較できるのか、疑問。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料2「福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について」で整理、議論して参りたいと考えております。</li> </ul>
民間委託の検討にあたっての課題について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港における利用者の利便とは、必ずしも着陸料だけではなく、空港としての利用価値により生じるものであり、着陸料を一方向的に下げなければならないという話ではないと考えるがどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料3「民間委託の効果・課題について」で整理、議論を深めて参りたいと考えております。</li> </ul>
民間委託の検討の枠組みについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3分の1を占める民有地にかかる費用は、民間委託を考える際に問題として大きいのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資料1-2「民間委託の検討の枠組みと位置付けについて」として、まとめております。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境や騒音問題にかかる費用は、民間委託を考える際に問題として大きいのではないか。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間委託にあたって、運営権者が滑走路増設を実施するというを前提に、検討がなされるのかどうか。</li> <li>・滑走路増設より先に、平行誘導路の二重化が目前にあり、とりあえずこれを急ぐ必要があるが、その点はどうか考えているのか。</li> <li>・福岡空港は、(年間発着回数)14.5万回を超えており、遅れるのが当たり前という状況であり、増設滑走路を含めた形で、将来の福岡空港をどうするか議論する必要がある。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・借地、環境対策などの考え方も含めた、民間委託の大枠スキームのイメージを示してもらえば、議論がしやすい。</li> </ul>	
福岡空港の収支について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間委託が採算ベースで可能かどうか分かれれば、今後検討しやすい。</li> <li>・単年度の収支だけではなく、長期的な見通しについても、次回以降にでも出していただければと思う。</li> <li>・福岡空港における過去の投資、あるいはその評価は、運営権者にとって非常に重要なデータになるので、極力、できる範囲でそれらを開示していただきたい。</li> <li>・滑走路の維持管理に手がかかり、それが長期的にどうなるかを考えないと議論も難しい。</li> <li>・福岡空港の着陸料は、どこの空港もプール制で一律だが、福岡空港はプール制のレベルよりどっち側に行きそうなのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・参考資料1「福岡空港の空港別収支」の中で、H18～H23年度の空港別収支及び空港別収支の用語解説を整理しております。</li> </ul>
検討にあたっての参考資料について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アジアの空港とも比較できればと思う。</li> <li>・LCCの今後の見通し、世界での動きのほか、ビザの解禁による影響など、次回でも説明いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・参考資料2として、アジアの主要空港の運営形態、LCCの状況、観光ビザの発給要件緩和の影響について、整理しております。</li> </ul>

## 民間委託の検討の枠組みと位置付け

### 1 「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」の策定・公表

民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（以下「民活空港運営法」という。）第3条第1項の規定に基づき、国土交通大臣が「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針（以下「基本方針」という。）」を定め、平成25年11月1日に告示された。

#### 【法律施行から運営開始までの流れ】



#### ○ 基本方針の概要

- ① 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等の意義及び目標に関する事項
- ② 国管理空港特定運営事業による国管理空港の運営等に関する基本的な事項
  - ・ 実施方針
    - 「各空港において運営委託を実施するに際しては、地域の実情等を踏まえ、実施方針において具体的内容を定めるものとする」
  - ・ 運営権の存続期間
    - 「30年から50年間程度を目安とする」
  - ・ 施設整備に係る国と運営権者の役割分担
    - 「運営権者は契約及び自らの経営判断に基づく施設整備を実施」
    - 「国は公益上の理由を吟味し必要な整備を実施」
  - ・ 周辺環境対策
    - 「運営権者が空港運営を行う中で一体的に実施することを基本とする」
    - 「国は周辺環境対策の取組みが適切に実施されるよう運営権者に対し指導・協力するよう努める」
  - ・ 運営権者が提供するサービス水準
    - 「着陸料等は運営権者が自由に設定」「ただし航空会社等の負担が大幅に増大しないよう留意」

- ・運営権者の選定  
「地域活性化等の実現に資する運営権者を選定」「着陸料等の料金施策に係る提案を評価」
- ③ 空港の運営等と空港機能施設等の運営等との連携に関する基本的な事項 等

## 2 第1回検討協議会において議論された主な事項

### ○ 民有地（地主と国の関係）について

- ・ 法律上のスキームは、土地・基本施設は国が保有するという形。運営委託したとしても、国と地主との関係は変わらないため、空整勘定から借地料を支払う。

### ○ 環境対策について

- ・ 環境対策は空港の運営と密接に絡み、運営権者が、空港運営の中で一体的に実施（負担を含む）することが基本。
- ・ 国は法に基づいて運営権者に対し、指導監督していく責務があるので、環境対策についても、設置管理者として適切に関与していく形になる。

### ○ 滑走路増設と民間委託の関係について

- ・ 福岡空港は交通量がいっぱい、早く2本目の滑走路を作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であるが、財源スキームを考える時に、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になる。

### ○ 平行誘導路二重化について

- ・ 平行誘導路二重化については、既に事業に着手しており、進んでいく。
- ・ ビル会社が実施するセットバック事業については、民間委託が導入された場合、事業主体も切り替わることになり、全体の事業が遅れないように、切り替えを上手く処理していくことが課題である。

# 福岡空港運営検討協議会の位置付けについて

