

福岡空港ビルディング株式会社
提供資料

福岡空港の民間委託について

I. 福岡空港の目標

福岡空港は、成長著しい東アジアとの距離も近く、大きな地理的優位性を有している。また、国内 25 路線、国際線はアジアを中心に 19 路線もの充実したネットワークを有し、羽田空港、成田空港に次いで国内第 3 位の旅客数を誇っている。

昨年 4 月には初の欧州直行便である K L M オランダ航空が就航し、非常に好調に推移している。利用者は福岡や九州に留まらず、日本各地に及んでおり、これは福岡空港の緻密な国内線ネットワークによるものである。

福岡空港は、アジア便を更に充実するとともに、今後は米国本土便の就航を実現し、「アジアの拠点空港」、更には欧米にも広く開かれた「世界の拠点空港」を目指していかなければならない。

II. 上下一体経営の採用

上記のような世界に開かれた福岡空港の運営を考えた場合、民間の経営力、資金力の思い切った活用、自由度の高い経営の実現は、ぜひ必要である。

従って、上下一体の経営改革は、福岡空港でも基本的に採用されるべきである。

III. 福岡空港の特殊性と課題

今回の上下一体経営改革は、空港施設は概成したのでこの運用、いわばソフト面に民間活力を思い切って導入することを目的に法的整備がなされた。

しかるところ、福岡空港は能力の限界を迎えており、早急にその打開のための平行誘導路の二重化、東側国内線ターミナルビルの再整備、滑走路増設、国際線ターミナルビルの拡張等を進めなければならない。

福岡空港はまさにこれから施設整備が本格化する。新しい経営改革の実施に当っては福岡のこのような特殊な状況を十分考慮し、実態に則した制度上の工夫をすべきである。

具体的には、次のことが課題として挙げられる。

1. 2,500m滑走路増設事業とコンセッション

福岡は、アジアの成長力を取り込み活気に満ちている。人口も長期に亘って増加すると予測されている。真に日本を牽引する成長拠点の一つである。

この福岡の発展を支える最も重要なインフラは空港である。

福岡空港は活況を呈しており、年間の発着回数は14.5万回を大きく超え、17万回を上回る状況にある。能力拡大のための2,500m滑走路の増設は、誠に喫緊の課題である。

この2,500m滑走路の増設と上下一体経営への移行は本来別のものとされている。他方で、増設財源にコンセッション料（運営権料）を充当する議論もなされている。

いずれにしても、上記のような福岡空港の状況に鑑み、2,500m滑走路増設は早急に進めることが求められる。

2. 空港発展のための投資の確保

福岡空港の健全な発展の為には、①東側国内線ターミナルビルの再整備、②2,500m滑走路の増設に対応する貨物施設の移設整備、③国際線旅客の増加に対応する国際線ターミナルビルの拡張、④安全な空港運営の為の諸設備の適切な更新投資、これらの投資が確実に実施されなければならない。

上下一体経営の実施に当っては、これらの投資を実施する事業計画とするよう事業者には義務付けるべきである。

また、羽田空港の計画と同様、拠点空港としての機能向上を図るため、国内線地区と国際線地区の軌道系による連結が必要である。

上記投資を削減・抑制すれば空港の健全発展は損なわれてしまう。空港の民間委託の目的である地域活性化を果たすためには、これらの投資が確実に実施されることが必要である。

3. 環境対策

福岡空港の特殊事情である環境対策に関する一連の事業については、空港の設置経緯や歴史的背景などから、国が地域住民との間で築いてきた信頼関係を民間の運営権者がこれまで通り維持できるのか十分な検討が必要である。

また、環境対策費は年度による変動が大きく、運営権者の経営の安定性の面からも課題がある。

4. 運営権者の責務

運営権者は、今後 30 年或いはそれ以上の長きに亘って福岡空港を運営することになる。地域の将来を左右する空港のあり方は実質的に運営権者により決定される。運営権者には、収益の追求に偏ることなく、地域と協力しその繁栄の一翼を担う地域貢献の決意が求められる。

このため、空港運営について地元としての意思が実現されるような仕組みを導入しておく必要がある。

5. 国と運営権者のリスク分担

大規模災害、有事、テロ、疫病、経済の極度の悪化等のイベントリスクにより空港が損害を被った場合、早期に対策措置を講じなければならない。成田空港や海外の主要空港では、国が空港会社に大きな公的出資をしており、想定外のリスクが発生し、損害を被った場合には、相応の公的な負担をすることとなっている。

福岡の民間委託においても、国が支援する仕組みを構築しなければならない。

6. 着陸料等各種料金の設定

着陸料や施設使用料等の各種料金の設定について、運営権者に裁量を与えられなければならない。それにより、運営権者は航空ネットワークの拡充のための多様な施策を講じ、地域発展に資することができる。

7. 事業の移行・承継

民間委託に移行するに当たって、遅滞なく施設整備を遂行するとともに、安全かつ安定的な空港運営を堅持する上で次の課題がある。

- ・民間委託に当たっては、既存空港ビル会社から運営権者に資産が移管されることになっている。設計・工事实施中に民間委託が実施される場合は、それらが遅滞・変更なく継続して実施されるよう、国は既存空港ビル会社が工事業者及び入居者等と締結した契約の履行等について、運営権者に承継することを明確に保証しなければならない。
- ・既存事業者が保有する資産を運営権者に売却する際には、既存事業者に経理的損失を及ぼさない価格で取り引きされなければならない。また、現行の従業員の雇用が確保されなければならない。
- ・既存事業者と既存入居者との賃貸借契約及び新規施設計画に伴う予約契約が確実に運営権者へ承継されなければならない。

IV. 当社の対応

福岡空港において、上下一体経営が採用される場合には、当社としてもその運営権の獲得を目指して応募し、地域の発展とともに空港の成長に積極的に貢献していきたいと考える。

以 上