

第3回福岡空港運営検討協議会(関係者意見聴取第1回目) 議事要旨

1 開催日時等

- (1) 日時：平成26年1月30日(木) 9時15分から11時25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) 第2回協議会における主な議論について
- (2) 関係者意見聴取
- (3) その他

3 会議の概要等

凡例：「○」は委員、「●」は事務局

(1) 会長挨拶

- 民間委託の検討に際しては幅広く意見聴取することが大事であり、今回は福岡空港に直接関係のある方々、次回は外から見てどうなのか等について民間委託に関心のある企業などから意見聴取する。
- 今回と次回のご意見を踏まえて、議論を進めていきたい。

(2) 第2回協議会における主な議論について

- 事務局から、「第2回協議会における主な議論」について説明。

(委員意見)

- 県の空港対策調査特別委員会において、
 - ・利益至上主義企業が運営権者となった場合の利用者負担増
 - ・運営権者によっては地元と関係が希薄となり、意向等が反映されなくなるのではないか
 - ・国内線側空港ターミナルビルセットバックの事業主体の福岡空港ビルディングを前提とした検討にならないようにすべき
 - ・民間委託実施を前提とした検討にならないようにすべき以上4点の意見をいただいているので、今後の議論に反映してほしい。
- 増設と民間委託との関係は堂々巡りになっているが、この協議会で長期にわたって空港運営をどうするかを議論するために、ハードの整備とソフトの運営の話の切り離すなどの進め方について、関係者意見聴取の後に協議したい。

(3) 関係者意見聴取について

〈空港周辺の住民団体〉

〈航空会社〉

A N Aホールディングス株式会社

日本航空株式会社

〈空港ビル会社〉

福岡空港ビルディング株式会社

〈地元金融機関〉

株式会社ふくおかフィナンシャルグループ

株式会社西日本シティ銀行

■意見聴取団体：福岡空港地域対策協議会、福岡空港公害対策協議会

1 聴取した意見の概要（福岡空港地域対策協議会）

- 福岡空港は旧日本軍による接收、米軍による再接収により建設された。昭和47年、米軍基地が日本返還となる際、当協議会は土地の引渡しを求めたが、「福岡に空港がなければ、今後福岡都市圏の発展はない」と説得され、住民は空港と共存共栄を図ることに至った。
- 一方、国に対して航空機騒音など様々な問題について対策を講じるなど求めてきたところだが、未だ道半ばである。今後とも、周辺環境対策については、原点に立ち返って、空港を設置管理する国が責任をもって対応すべきである。
- 仮に空港運営が民間に委託されても、周辺環境対策については、国が直接住民と向き合い、地域の声に誠実に耳を傾け、最終的に責任を持つことを求める。
- 民間委託されると環境対策がどのような形になるのか、どのような事業者がなるのかなど、具体的な内容が見えていないため、意見を言える状況ではないが、民間委託の道を選ぶのであれば、国は地域関係者と十分に協議していただきたい。
- いずれにせよ、現在実施されている環境対策を充実させ、後退することなく、国の責任において前進させて欲しい。

2 聴取した意見の概要（福岡空港公害対策協議会）

- 福岡空港は市街地に位置し、周辺住民が安心して暮らせる環境を整備することが必要。このため、環境対策事業を後退させることなく継続・実施を求める。
- 環境対策をはじめ安全対策などの必要な施策については、引き続き国の責任における実施を求める。

※ 福岡空港地主組合について

福岡空港地主組合は、福岡空港の民間委託に関する検討は始まったばかりであり、方向性が十分に見えていない。このため、現段階においては意見は差し控えたい、とのこと。

■意見聴取団体：ANAホールディングス（株）、日本航空（株）

1 聴取した意見の概要

- 空港経営改革のあり方として、低廉な料金で空港を利用できるような、経営効率化を目指すことが必要と考えている。
- 民間事業者への運営委託は空港経営改革手法のひとつであり、並行して上下分離・特別会計という今の枠組みの中で、運営の効率化、投資の適正化、需要喚起に努めることが必要。
- 運営委託を活用するのであれば、大胆な着陸料等空港使用料の引き下げなど、今の枠組みでは困難だが運営委託であれば可能な需要喚起策を実施すべき。
- 空港の独占性や代替不可能性を考慮すると、欧米諸国でも一般的な「航空会社と空港運営者の協議を前提としたしくみ」と「着陸料等による航空系収入の上限を規制するしくみ」が必要と考える。
- 物販や飲食等の非航空系収入の増加により着陸料を値下げすることにより、結果として利用者が増え、非航空系収入が増えるという、良い循環に持っていくことが必要ではないか。
- 福岡空港の民間委託については、着陸料の大幅値上げとならない仕組みを入れる前提であれば、空港の経営改革が進む大きな後押しになるのではないかと。

2 質疑等の概要

委員：福岡空港は容量がいっぱいで、路線誘致による増収効果は限られているのではないかと。

ANA：福岡空港はすでに需要の高い空港であり、着陸料を上げるインセンティブが働きやすい。強い力を持つ空港側が空港使用料を高くすることで収益をあげていくのであれば、民間委託自体の意味がないので、それを抑える仕組みを入れて空港経営を効率化することが必要。

委員：民間委託された場合、航空事業系コストは、大きく下げる余地があるかと考えるか。また、エアラインの立場から見て、本来国の財源で賄われるべき空港整備の範囲はどこまでと考えているか。

ANA：現在の、空港整備勘定に資金がプールされるという仕組みではなく、民間委託で独立採算にすれば、コストを下げるインセンティブが働くと考えている。また、滑走路増設等の機能向上のための整備は、広く国民の利益になるものであり、国の純粋一般財源からも支払われるべき。

委員：福岡空港の今後の需要、使い勝手、空港の魅力等についてどのように考えるか。

ANA：福岡空港は非常に使い勝手がよく、後背地需要も高いため、航空会社からすれば発着枠が広がれば増便も検討したい、魅力の高い空港であると考えている。

委員：民間委託して着陸料を自由に設定できるようになった場合、時間帯によって着陸料を変えることについてどのように考えるか。

ANA：基本的に航空需要は朝晩に高く、例えば朝の着陸料を上げられても昼に増便する選択はない。将来的にLCCなどが入ってくる際には、着陸料が安く他の航空会社がない時間帯に飛ばすという選択肢があるかもしれない。

■意見聴取団体：福岡空港ビルディング（株）

1 聴取した意見の概要

- 福岡空港は、アジア便の更なる充実とともに、今後、米国便の就航を実現し、アジアのハブ、更には欧米を加えたアジアプラス世界のハブを目指すべき。
- 世界に開かれた空港を目指すということを考えた場合、民間の経営力、資金力、発想、自由度の高い経営が必要であり、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。
- 上下一体経営に当たっては、東側国内線ターミナルビルの再整備、滑走路増設に対応する貨物施設の移転整備、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、安全な空港運営の為に諸設備の適切な更新投資といった、空港発展のための投資が確保されるよう、運営権者に義務付けるべき。地域活性化を果たすためには、これらの投資に加え、国内線地区と国際線地区の軌道系による連結も必要。
- 福岡空港は、能力の拡大が必要であり、滑走路増設を早期に進めるべき。
滑走路の増設は喫緊の課題であり、上下一体経営への移行とは本来別のものとされる一方、増設財源に運営権対価を充当する議論もなされている。
- 環境対策については、長い間、国と住民が直接信頼関係を築いて実施してきた経緯があり、民間の運営権者がこれまで通り信頼関係を維持できるのか十分な検討が必要。また、環境対策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。
- 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必要。空港運営に地元としての意思が実現されるような仕組みが必要。
- 災害や有事等により損害を被った場合、早期に対策措置を講じなければならないことから、国が支援する仕組みを構築すべき。
- 着陸料等の各種料金設定について、運営権者に裁量を与えることで、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。
- 事業の移行・承継を遅滞なく進めることによる、安全・安定的な空港運営の堅持が必要である。
 - ・設計・工事中に民間委託を実施する場合には、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すること。
 - ・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引き継ぐこと。また、現行の従業員の雇用が確保されること。
 - ・既存入居者（テナント）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ること。
- 福岡空港において、民間委託が実施される場合には、当社としてもその運営権の獲得を目指して応募したいと考えており、福岡空港の運営を通じて、地域の発展に貢献していきたい。

2 質疑等の概要

委員：増設財源を確保するために一体化する場合、ビルは財源の見通しをどう考えているか。

福岡空港ビルディング：多くの条件の設定ができず、まだ計算できない。

委員：投資の義務付け、国のリスク負担、料金の自由裁量等言われているが、義務と裁量のバランスが難しいのではないか。

福岡空港ビルディング：義務と権利のバランスをどう取っていくかということであり、本質的な問題である。運営権者が裁量をもって何をやっても良いということではないので制約も必要である。

委員：空ビル会社は、滑走路等の事業のノウハウを持っているか。

福岡空港ビルディング：福岡空港の下モノ事業のノウハウは国しか持っていない。一体で運営している中部国際空港が国の人材支援を受けていたのと同様に、長期に亘って国から人材を派遣してもらう等の支援が必要である。

委員：滑走路増設は早くすべき。民間委託の中で、どう位置付けているのか。

福岡空港ビルディング：民間委託と滑走路整備は別だが、実態は、国の金がないから、手当しないと進まないという状況。

委員：SPC（特別目的会社）の組合せをどう考えているのか。

福岡空港ビルディング：よくわからない。外国勢もくるだろう。

委員：事業収支や公的役割について課題の多い今回の案件について、公の参加も考えられないか。今回のような民間に競わせる形でないやり方もあるのではないか。

福岡空港ビルディング：今回の民間委託の枠組みは、基本的に競わせるものと認識している。

委員：先行する仙台空港と違った民間委託のやり方を福岡空港に適用することはあるのか。

福岡空港ビルディング：仙台と福岡は非常に違った方式になる。設備を作りながら運営委託を導入しようとするれば、いろいろな問題があり、福岡空港のルールを作らないといけない。

■意見聴取団体：(株) ふうおかフィナンシャルグループ、(株) 西日本シティ銀行

1 聴取した意見の概要 ((株) ふうおかフィナンシャルグループ)

- 福岡空港の民間委託に関する議論は、緒についたばかりで具体的数字等もない状況であり、民間委託について賛成・反対と明確に言える立場にはない。
- 民間活力の導入により、便数等が拡大して、地域活性化に資するという前提に立てば、民間委託導入の効果は認められるのではないか。
- 民間委託には解決すべき課題も多々あり、地元金融機関としては、多岐に渡る地元関係者への影響を十分配慮して、丁寧に議論を深めるようお願いしたい。
- 課題が整理され、地元関係者の理解及び同意が図られた上で、民間委託が本格的に動き出した場合には、関係各社と協力しながら地元金融機関として求められる役割を果たしていきたい。

2 聴取した意見の概要 ((株) 西日本シティ銀行)

- 基本的には、民間委託を導入することで、地域経済の活性化に役立つことが重要と考える。
- 福岡空港のプラス要因はロケーションと人口集積。空港利用者以外からも集客を呼ぶ可能性を大きく秘めている。民間の知恵と活力の導入で、非航空系収入という魅力がもっと高められ、収入の効果はある程度見通せると考える。
- 福岡空港には、地代と環境対策という大きな特殊要因があり、環境対策費の過去の数字を見ると大きく上下していることから、民間委託の収支を計算する場合、少し懸念がある。
- 地域金融機関として、今、踏み込んだ意見を述べる立場ではないが、プラスとマイナス面をしっかりと斟酌しながら議論を進めていただきたい。

3 質疑等の概要

委員：地元の「同意」が前提とは、具体的にどういうことなのか。

福岡銀行：地元関係者の理解と同意を得ることが何よりも大切と思っている。

委員：一般論で結構だが、空港事業の魅力について分析しているか。

西日本シティ銀行：分析はまだ十分できていない。福岡空港のロケーション、都市の集積度合を踏まえれば、非航空系収入という魅力がもっと高められる。

福岡銀行：福岡空港は人が動く大きな起点であり、この機能を充実することが空港の魅力になると思う。福岡空港は立地もよく経済の支えもあり、人を呼べるポテンシャルを含めて魅力がある。