

第5回福岡空港運営検討協議会 議事要旨

1 開催日時等

- (1) 日時：平成26年10月12日（日） 9時30分から10時40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) 福岡空港における民間委託の効果について
- (2) 福岡空港における民間委託の課題と対応について
- (3) その他

3 会議の概要等

凡例：「○」は委員、「●」は事務局、「■」は国土交通省

(1) 会長挨拶

- ・ 今回は、民間委託の効果など、これまでの議論や、関係者ヒアリングで頂いたご意見を踏まえて、資料が事務局で用意されている。
- ・ いよいよ、本格的な議論をしていただくことになるので、委員の皆様の活発なご意見、ご議論をお願いしたい。

(2) 福岡空港における民間委託の効果について

(事務局からの説明)

- 事務局から、資料1「福岡空港における民間委託の効果」について説明。

(委員質問・意見)

- 滑走路が増設されて2本になることを前提に議論を進めることを、前段の部分に書いても良いのではないか。
- 民間委託が増設の前提ということなので、滑走路2本を前提にしてしまうと、民間委託をするということになってしまう。1本でも地域振興の観点から、民間委託の効果があるかを十分に検討し、その上で、2本になればさらに効果があるといった整理の仕方もあると思う。
- オリンピックまでに容量をもっと増やすことが必要。ビジネスアワーは混雑しているが、昼間時間帯は空いている。1本の滑走路でも、民間委託により着陸料を下げて、昼間時間帯を埋めることで容量を増やすことができないか。
- 第2回協議会において、国交省の空港施設課長から、昼間時間帯の利用も厳しくなってきたという話があったが、更に便数が伸びて、遅延等、定時性の確保が厳しくなっている。そのため、昼間時間帯を活用しても現状の16.7万回を大きく超えて便数が伸びることはないと言っている。
また、オリンピックの2020年までには、現在実施中の誘導路の二重化が供用できる予定であり、数千回の受け入れが可能となる。
現在の遅延が激しいことを考えると、昼間時間帯も制約があることは事実。北九州空港等を活用して総合的に対応していくことが大事と思っている。
- 滑走路1本の段階で民間委託を検討できないか。
- 仮に民間委託する場合の導入時期については、2本目の滑走路ができる前に導入することを否定するものではない。適切な時期をよく検討する必要がある。
- 滑走路1本の時に民間委託するか2本の時にするかで採算が変わってくるので、民間委託を受け入れるかどうかのポイントになると思う。

- 滑走路が1本の時には、限定的な効果しか見込めず、また大規模な工事の進行を前提に民間委託の手続きが行われることになるので、極めて特殊な環境下での委託となり、増設が確実になされる場合とは、根本的に考え方が違う。どの段階を前提とする民間委託が適切か、国に委ねず、ここでしっかり議論すべきではないか。

(3) 福岡空港における民間委託の課題と対応について

(事務局からの説明)

- 事務局から、資料2「福岡空港における民間委託の課題と対応」について説明。

(委員質問・意見)

- 他空港への路線誘導や他の時間帯への誘導が、着陸料だけで可能かは分からない。地域振興に協力してくれる航空会社であることが必要。そういうことを含めて、課題の4、5が大事であると思っている。
- 福岡空港に着陸すること自体が魅力。他の空港に誘導することは、地域全体としては解るが、利用者本位で考えればどうかと思う。
- 北九州空港による福岡空港の補完という点では、着陸料で誘導するだけでなく、北九州空港の利便性を上げないといけない。インフラの整備が必要。今のままでは、インバウンド440万人達成は無理。
- 調査によると、LCCよりも、フルサービスエアラインの方が客単価が大きく、地域への影響も大きい。地域振興の観点からは、そういう会社を福岡空港に誘致すべき。
- 民間企業は、創意工夫や採算性を考慮しながら、空港運営を行うことになるが、一方で、地域振興を図る上でお願いしたいこともあるので、その辺りの折り合いの付け方が難しいところ。
- 北九州空港との協力については、佐賀空港辺りまで含めて連携することが重要な課題。また、県内の2つの空港の運営会社の一本化を選択肢の一つとして検討してはどうか。
 - 仮に福岡空港が民間委託された場合、その状況を見て、将来的に北九州空港についての議論も出てくる可能性はあると思う。
- 今後、何回協議会を開催するのか。
 - できるだけ早くしたいが、本日の意見を踏まえて、関係団体や地域住民の意見も聞いた上でということになるので、今後、何回開催するかは、今の段階では未定である。
- コンセッションは、30年、40年の長期に渡って、安定的な運営が必要だが、福岡空港に係る維持費が経営上の負担にならないか。これまで、どの程度の維持費がかかっていたのか。
 - 平成23年度の維持運営費は、25億円程度となっている。
 - 空港整備事業費は、平成19～23年度で平均30億円程度となっており、これには維持管理の部分と更新投資的な部分がある。
- 福岡空港に必要な設備投資の記載が、具体的な所とそうでない所があるが、コンセッションに当たっては、運営権者に必要な設備投資を義務付けることが必要ではないか。また、コンセッション期間の後半になって、設備投資をしないということにならないよう、国のみでなく、自治体にも点検・監視・指導する権限を与えてはどうか。

- 環境対策については、歴史的な経緯による課題が大きいので、引き続き今の体制で行いたいという意味で理解してよいか。また、そのほうがよい。また、義務付けについて、どういう形で、どのレベルで行い、何によって担保するか、この協議会の中で議論する必要があるのではないか。
 - 第2回協議会で示したように、この協議会は民間委託という扉を開けるかどうかノックしている段階。仮に民間委託が是となった場合、実施方針、募集要項、契約等の段階があるので、それらの過程で義務付けについては反映させていくことになる。
 - 環境対策事業は、法律等で項目が上がっているものと、財団法人が行っているものがあるが、仙台空港では今やっている事業と同等以上の提案が求められている。福岡空港でも民間委託するとすれば、しっかり書き込んでいくことが必要。
- この協議会で、どのレベルの義務付けをするべきかについて、意見を出しても構わないか。
 - 構わない。是非、意見を出していただきたい。
- 「義務付け」、「指導・監督」等、文末の表現の違いについて、定義を明確にしてほしい。
 - 「位置づけ」は、事業目的に謳う必要があるということ。「義務付け」は、基本方針等の各段階で国が定めることになっているが、地元としても意見として出さないといけないというもの。「指導・監督」は、国が事業者に対して監督する必要があるもの。
- （会長へ発言）課題への対応というのは、条件と受け取っていいのか。
- そう受け取ってもらって良い。
- 大規模災害時や有事における対応は、国が一義的に責任をもって対応して、それに運営権者が協力するという形か。
 - 基本方針では、大規模災害時には空港の利用調整は国が責任を持って行うことが基本。運営権者は、国の求めに応じて協力することになる。
- 前回、処理容量が16.4万回で、実績が16.7万回と聞いたが、16.4万回は南側進入を前提に計算されたもので、実際は北側7割、南側3割となっている。実態と同様に算定すると処理容量はどうなるのか。
 - 処理容量は、定時性を保つために、年間を通して安定的な容量として、条件の厳しい方で算出している。現実には7：3の割合だが、1時間当たり35回を既已超过している時間帯があり、遅延の原因になっている。
 - エアラインが年間スケジュールを組む際は、年間の安定した運航を前提に考え、厳しい条件で組むのが通常であると思う。
- 混乱を招かないため、処理容量16.4万回や18.8万回を、実態に合わせて算出できないか。
 - 処理容量は、安定的にどれだけ入るかという、滑走路の処理能力として算出しており、そうではない数字は基本的に計算しない。
- 今日の議論を受けての資料修正、また、この案を基に周辺住民の皆さん等のご意見を聞いた上で、課題を達成するための対応についてのまとめを事務局に一任することで良いか。（一同意義なし）

以上