

第5回福岡空港運営検討協議会 議事概要

日時：平成26年10月12日（日）

9：30～11：40

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5回福岡空港運営検討協議会を開催させていただきます。

（配付資料確認）

それでは、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ますが、前回ご欠席の委員をご紹介します。

日本大学経済学部教授 加藤一誠様です。

九州大学大学院 工学研究院特任教授 善 功企様です。

本日は、会長を含め11名の協議会委員にご出席をいただいております。

なお、委員の 福岡経済同友会 常任幹事・事務局長 高木直人様は本日御欠席となっております。

（2）会長挨拶

【会長】

皆様、おはようございます。

委員の皆様におかれましては、大変ご多忙の中、前回に引き続きまして日曜日でございますが、第5回福岡空港運営検討協議会にたくさんの方々にお集まりいただきまして、ありがとうございました。

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おります。

いよいよ、本格的な議論をしていただくこととなります。委員の皆様の活発なご意見、ご議論をお願いしたいと思っております。

議事の進行等にもよろしくご協力を願いたいと思います。本当に今日はありがとうございます。

(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っております。よろしく申し上げます。では、資料1「福岡空港における民間委託の効果」について、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「福岡空港における民間委託の効果」についてご説明いたします。

今回の資料につきましては、第2回の協議会でご議論いただいたご意見や、前回ご説明いたしました「福岡県の空港の将来構想」等を踏まえ、再構成いたしております。

まず、福岡空港の航空ネットワークの優位性による効果といたしまして、「1 福岡空港の発展可能性について」でございます。

福岡空港は、国内、国際ともに多様な航空ネットワークを有しており、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あるのではないかと、そのため、貴重な発着枠を、戦略的なネットワークづくりに生かしていくことが必要ではないかと、そして、空港運営の民間委託により、これまでは難しかった路線誘致や、利用者サービスの向上が期待され、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のではないかと、しております。

それでは2ページをお願いいたします。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「2 路線誘致の一体性」でございます。

福岡空港は、駐機場や発着枠を調整・管理し、着陸料等を徴収する国と、ターミナルビルにおいて旅客取扱スペース等を管理し、賃料を徴収する空港ビル会社と、事業の運営主体が分かれておりまして、路線就航にあたっての交渉・調整主体が異なっておりますことから、航空会社に対して、包括的に魅力的な提案ができない状況でございます。

一方、5ページのほうに別添1をつけておりますけれども、そちらにも示し

ておりますけれども、成田や中部のほか、チャンギやインチョンなど、諸外国の主要空港では、一つの主体により運営されております。

したがって、矢印の部分でございますけれども、空港経営の一体化によって、路線就航に直接関わる主体が一本化され、魅力的な提案が可能となり、一体性を持った路線誘致が可能となるのではないかとしております。

次に、「3 空港利用料金の柔軟な設定」についてでございます。

現在、福岡空港において国が徴収する着陸料等は、原則全国一律の設定であり、また、ターミナルビル使用に係る賃料等については、空港ビル会社において定められています。

これが、民間委託されることで、着陸料やターミナルビル賃料等を組み合わせることで、柔軟な料金設定が可能になるのではないかと、また、航空会社のニーズや時間帯毎の空港の特性を踏まえた多様な料金設定が可能となり、より魅力的な提案が可能となるのではないかとしております。

次に、「4 発着枠の効率化，高度利用」について、現在、発着枠については、航空の自由化を経まして、航空会社の希望が優先されていると、早い者勝ちといった特性を持っておりまして、管理者である国が主体的に対応することが難しいところです。

民間委託された場合は、利用料金の柔軟な設定と相まって、地域戦略を踏まえた路線誘致を積極的に行うことが可能となり、多様な航空ネットワークの形成が可能となるのではないかとしております。

5は「北九州空港との補完の促進」です。

福岡空港は市街地に立地しており、利用時間が制限されることから、24時間利用可能な北九州空港との役割分担を通じて、北部九州の需要を受け止め、地域全体の発展につなげていくことが必要ではないかと、しており、民間委託することで、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のではないかとしております。

3ページをお願いいたします。民間の知恵やノウハウの導入による効果として、「6 コスト削減や収益の増等による利用者サービスの向上」です。

国管理空港は、航空系事業と非航空系事業の担い手が分離していることから、効率的な経営が行われているとは言い難い状況にあります。

このことが、民間委託によって、民間のノウハウによる効率化・コスト削減のほか、非航空系収入の増大が見込まれ、これらを原資とした着陸料等の引き下げや戦略的な空港使用料の設定が、就航便数や旅客数の増加につながり、収益が拡大することで、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のではないかと、また、旅客数の増加などにより、空港の収益が拡大され

ることで、一層充実した物販等のサービス提供が可能となり、旅客利用者サービスの向上のみならず、旅客以外の利用者サービス向上も期待でき、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のではないかといたしております。

4ページは、第2回の協議会でもお示ししましたが、空港経営改革による効果について、国においてまとめられた資料を参考として、掲載いたしております。説明は以上でございます。

【会長】

ただ今、福岡空港における民間委託の効果について事務局から説明をいただきました。それでは、ご質問、ご意見はございませんか。

【委員】

今回の議論の前提ですが、先般の会議でも国交省の方から滑走路の増設についてご説明いただきましたけれども、滑走路が増設されて2本となることを前提に議論を進めるということ、前段の部分に書いてもいいのではないかなという感じがいたします。滑走路が1本か2本かによって、民間委託の効果は当然変わってきますし、例えば、発着枠の高度利用などについても大きく影響を受けますので、この場においては2本になることを前提とした議論をすることが、おそらく各委員共通の思いではあるのかなと思っております。

【委員】

前回のビジョンの説明での容量の話について、いまひとつ理解できないところがあります。

処理容量の問題には、大きな要因として機材の変更、南北の進入経路、1日の混雑時間と空いている時間の3つほどあると思っております。今の1本の滑走路で容量を超えているということでしたが、ビジネスアワーの9時から10時、4時から5時辺りがピークで、処理数が1時間当たり40回くらいとのことでした。ところが、昼間時間帯は、1時間当たり30回から33回であり、35回未満の時間帯があります。

増設には10年以上かかりますが、前回の協議会でも触れましたように、当面、オリンピックの2020年までに、東京、大阪だけではなく、ローカルの空港も受け入れることになれば、福岡空港の容量をもっと増やせるのかどうかという問題と、先ほどの説明にあったように、北九州だけではなく、九州各地の空港との連携をどうするかという問題、アジアの成長にどのようにニーズに応えられるのかが問題になろうかと思っております。

増設を前提とした民間委託という話がありましたけれども、民間委託をすれば、当面1本の滑走路でも、空いている昼間時間帯や朝の7、8時台の着陸料をサービス料金という形で少し安くするなどが可能になり、そうすると、処理容量も増え、サービスもかなり改善できるのではないかと思います。そういう意味では、滑走路1本の段階での民間委託を検討できないのかと思うのですけれども。

この点について、おそらく羽田空港が既に行っていたと思うのですが、羽田のように時間帯ごとに着陸料を改編してサービスでき、また、アジアから福岡に着陸したいという要望があるので、最大のメリットとして他の時間帯よりも少ない回数の昼間時間帯も埋まると思います。そのことについて、行政側としてはどのように考えているのかお伺いしたいと思います。

【会長】

はい。では、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

今の滑走路1本でどの辺りまで処理できるかということかと思えます。

昨年、第2回協議会で、国交省の空港施設課長のお話では、今までは昼間時間帯を利用して対応してきたものの、それも厳しくなっているということでした。

それから更に便数が伸びておまして、先般、国において算定された容量、遅延がなく定時性が保つことができる容量は16.4万回ですが、実際の処理は16.7万回と容量を超えており、より厳しい状況になってきています。

そのため、現状では遅延が発生し、昼間時間帯で遅延による混雑の吸収などが行われています。羽田空港においてもファイアーブレイク、つまり調整時間を取ることも行われていると聞いております。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、国に確認させていただいております。

先ほど、オリンピック開催によるアジアなどからの便の受け入れの関係も考えないといけないのではないのかという委員のご指摘がございました。

2020年のオリンピックの前に、現在行われております誘導路の二重化が予定通りに進めば、2019年度中に供用ができる予定でございます。これは定時性を確保した上で17万回まで処理できるので、数は少ないものの、数千回の受け入れが可能になるということになります。

ピーク時間帯が相当激しく遅延するということは、その後の時間帯にも時間が押して影響が出るということですから、福岡空港の昼間時間帯の便を増やし

たとしても制約があるということは事実であると思っています。

オリンピックなどを考えますと、近隣の北九州空港などを活用して総合的な対応を考えていくことが大事ではないかと思っております。

【委員】

前回の協議会で、民間委託が増設の前提かどうかについてオブザーバーの方にお尋ねしたところ、条件であるとのことでしたので、滑走路2本を前提に議論をすると、民間委託が前提の議論になってしまいます。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います。

【会長】

今まで、過密による安全上の問題などがあって、7年～8年前に増設案となったと聞いております。そういうことも踏まえた説明がっておりますので、その辺りをご理解いただきたいと思います。

他にありませんか。

【委員】

いずれ増設により2本になるとしての検討はいいと思いますが、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、全体ベースをどう考えるか、ある程度考えないと、現行の1本でも民間委託が可能とはいえ、非常に厳しいケースがあるかと思えます。

その辺りも踏まえた上で、現行の1本の場合も含めて考えることはいいと思います。

ただ、採算に乗るか乗らないか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います。

【会長】

それはこれからの課題として出していきたいと思えます。

【委員】

滑走路が1本での民間委託を議論するのか、2本での民間委託を議論するのかは根本的に考え方が違うような気がしています。滑走路1本の時には極めて限定的な効果しか見込めない、かつ、これから増設による多くの工事が次から次に続く可能性が高い中でのコンセッションの話と、増設が確実になされるという前提での話とは全く考え方が違うと思えますので、国に委ねるのではなく

てここでしっかり議論すべきことではないかと思えます。よろしく願いいたします。

イ 福岡空港における民間委託の課題と対応について

【会長】

では、次に資料2「福岡空港における民間委託の課題と対応」について、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは資料2「福岡空港における民間委託の課題と対応」についてご説明いたします。

1ページでございますが、福岡空港は、建設の歴史的背景や市街地に立地していることから、他空港とは異なる事情があり、特に個別の配慮を必要でございます。

また、空港は、地域の振興にとって極めて重要な公共交通基盤であることから、安全確保はもちろん、空港周辺地域をふくめ、地域の振興、発展への貢献など様々な視点から考える必要があります。

以下、民間委託を行うにあたって、考えられる主要な課題を挙げまして、矢印のあとに必要となる対応案を示しております。

まず、「1 安全性の確保について」でございます。

管制は引き続き国において実施されるが、空港は、地域の発展を支える重要な公共交通基盤であることから、安全性の確保には万全を期す必要があります。

このことについて、法律上、運営権者には、空港保安管理規程の策定、届け出が義務付けられ、国の監督措置が規定されているとおり、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、監督する必要があるのではないかとしております。

仙台空港はすでに実施方針を作っておりますけれども、そちらを見ますと、安全性の確保はもとより、委託する事業や施設ごとに、維持管理や運営について、つまり、ハード面やソフト面について、具体的な要求水準が定められ、国においてモニタリングされることも予定されております。

次に、「2 借地料について」でございます。

福岡空港は、歴史的な経緯から空港用地に民有地を含んでおり、これにかかる経費は、空港の設置管理者である国が責任をもって対応する必要があります。

この点については、第1回の協議会で、国の方から説明がありましたが、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おり、借地料については、運営権者に支払わせるのではなく、国が支払うことを前提とすべ

きとしております。

次に、「3 環境対策について」でございますが、福岡空港は、航空機騒音の障害に対する環境対策に加え、生活環境改善に資する計画的な整備を促進する必要がある空港であり、空港周辺住民の理解のもと運営が行われていることを踏まえ、環境対策が後退、停滞するようなことがあってはならないこととさせていただきます。

このため、まず、環境対策については、国が責任を持って対応、実施することが必要といたしております。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かつ空港運営の委託者としての責任を負うことが必要としております。

2 ページに移りますが、また、移転補償事業等を実施している空港周辺整備機構について、当面の間維持し、事業継続すべきとしております。これは、この機構のあり方は、国の独立行政法人改革において昨年基本的な方針が閣議決定されております。その中では、福岡空港の民間委託を行うこととなる際に新たな空港運営主体への業務移管が想定され、機構は廃止の方向性が示されています。また、合わせて周辺地域の理解を得る観点からも、丁寧な手続きを踏む必要があることから、業務移管にあたっては、必要な経過措置等も含めた業務の適正かつ円滑な実施を確保すると規定されていることから、こうした対応案を示しております。

また、空港環境整備協会、こちらは駐車場収入を原資として空港周辺の環境整備をしていただいている財団法人でございますけれども、こちらが行っている、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べき、としております。

ここにつきましても、仙台空港の実施方針において、地域との共生に関する事務事業として、空港環境整備協会が実施している事業と同等以上の効果が求められる提案が募集されていることから、こうした対応案を示しております。

次に、「4 福岡県の空港の将来構想の実現に係る協力について」です。

運営権者が利益を優先し、地域の考える路線誘致や路線の選択等に協力しないのではないか、また、福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社に対する北九州空港への路線誘導等に協力しないのではないか、という点について、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必要があるのではないか、としております。

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」です。

運営権者によっては、地域との関係を軽視し、空港運営に県民の意向が反映されない恐れがあるのではないか、との課題について、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付ける必要があるとしております。

6は「必要な投資の確保、適切な空港利用料金の設定について」です。

運営権者が利益最優先の運営を行い、地域に協力しない、安易に利用料の値上げを行う、利便性向上の投資のみならず、施設の安全管理に万全を期すための投資もなされない等の事態が発生するのではないかと、この課題に対しまして、利用者の受益の増加範囲を超え、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、指導すべき、外資企業に限らず、利益最優先の運営が行われたいよう国としてコントロールすべき、そして、運営権者に経営の自由度を与えつつ、地域の振興・発展に寄与する施設への投資が適切に実施されるよう、また、施設の安全管理に万全を期すための投資が停滞することがないよう、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、指導すべきではないかと、しております。

3ページをご覧ください。「7 安定した空港運営の確保について」でございます。

空港は、地域の発展を支える重要な公共交通基盤であることから、経営環境の変化等により安定的な空港運営の維持が困難となり、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う点につきましては、運営権者の空港運営、財務状況を適切に監視するとともに、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が必要、日常の維持管理等について、確実に実施されるよう、国として指導、監督すべきとしております。

ここにつきましても、仙台空港と同様に、具体的な要求水準が定められ、国においてモニタリングされることが望まれます。

次に、「8 官民の適切な役割分担、リスク分担の明確化について」です。

国と運営権者との間の役割分担やリスク分担を明確にしておかないと、空港機能が停滞し、運営に支障が生じる可能性があり、結果として地域が不利益をこうむるのではないかと、この点について、国と運営権者の間で役割分担、リスク分担を明確にし、地域に影響がないようにすべきとしております。

ここにつきましても、仙台空港の実施方針の中では、民間事業者の責任の明確化等事業の適正かつ確実な実施の確保に関する事項として、具体的に、リスクや責任について規定されておりますので、こうした対応案をお示ししております。

次に、「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。

空港は、災害時における拠点的機能も有する施設であり、有事における活動拠点として積極的に協力する必要があります。このため、災害時等における運

営権者の協力を義務付ける必要があると考えられます。ここにつきましても、仙台空港の実施方針の中の、リスク分担の基本的な考え方において記載があります。

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。

仮に民間委託となった場合には、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あるのではないか、という点について事業に影響が生じないよう、関係者間の協議を通じて、配慮すべきとしております。

国内線再整備事業につきまして早急に完成させるべき事業と考えておりますので、このような対応案をお示ししております。

4ページ以降は、第2回協議会資料としてお配りした、環境対策事業の資料でご参照ください。説明は、以上でございます。

【会長】

福岡空港における民間委託の課題ということで、ただ今、事務局から、説明をいただきました。ご質問、ご意見はございませんか。

【委員】

先ほどから着陸料の軽減による他空港への路線誘導の話が出ていますが、エアラインが本当に着陸料だけで誘導されるかどうかはわかりません。多少安い着陸料であっても、エアラインの常としては利用客が多いところに行きたいですし、時間誘導にしても、利用客があまり乗らない時間帯に誘導されたくありません。したがって、簡単にプライシングで誘導することは難しいという気がしております。

ただし、協議会目的が地域発展、地域開発ですので、そのことを考えると、ご理解いただける航空会社であることが必要だろうと思います。

だから、地域発展の協力というテーブルに乗ってくれる方ということになると思いますので、エアラインのそういった事情を含めて、この4番、5番について考えられなければいけないという気がしています。

【会長】

ご意見として、よろしいですか。

【委員】

はい。

【委員】

まさにそうだと思います。やはり、福岡空港に着陸をすること自体が既に魅力の一つになっていると思います。ですから、他空港に誘導することに疑問はあるのですが、地域全体として考えれば他空港への誘導はあると思います。

ただ、利用客本位で考えれば、福岡空港に着陸したい、別のところには行きたくない、ということはあるのではないかと確かに思います。

【会長】

そうですね。

委員、観光関係についてのご意見はありませんか。

【委員】

本当に皆さんがおっしゃったとおりだと思います。駅にも近い福岡空港は非常に便利なので、ただ着陸料だけで誘導するのではなく、北九州空港の利便性をもっと上げないと福岡空港の補完空港になり得ないと思います。佐賀空港も同様でございます。

この2つの空港をうまく使うためには、その辺りの環境整備、インフラ整備を自治体に協力いただいてやっていくことが必要なのではないかと思います。

福岡空港が今のままでは、インバウンド400万人という目標達成は無理です。なので、なんとかこの辺りで解決させていただきたいと思います。

【委員】

フルサービスの航空会社とLCCと調査をすると、一般的に、LCC客は運賃が安いからといって他に多く支出するのではなくて、空港での支出の単価は低いし、影響力はフルサービス利用客の方が大きいという結果が出ています。地域開発、地域発展ということを考えるのであれば、そういう会社を福岡の方に誘致すると考えるのが普通ではないかと思います。

【委員】

もし、民間委託するとなりますと、いろいろ創意工夫され、採算性も考慮しながら運営していただける一方で、地域のことを考えますと、こういった条件も付けたい、ああいったこともお願いしたいということもございますので、その辺りの折り合いの付け方が大変難しいと非常に心配しています。

【委員】

関連ですが、どんなペースで意見を言っているのかわからないので、今後、何回協議会で議論できるでしょうか。

【会長】

後ほど事務局と打ち合わせて、事務局にお話していただきたいと思っております。時間の関係もあり、ある程度議論を詰めないといけませんので、皆様のいろいろな意見を聞いて、まとめていきたいと考えております。

【委員】

課題の4にある北九州空港との協力関係については、現実的には至極当たり前の話ですので、北九州空港だけではなく、できれば佐賀空港辺りまで含めた連携が、増設と同時に重要な課題ではないかと思えます。

県内には2つの空港がありますので、民間委託をするにあたっては、競争は必要ですが、選択肢の一つとして運営会社の一本化が考えられないのか検討していただいたらどうかと思えますが、いかがでしょうか。

【会長】

これについては、事務局で説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

基本的には、まだ民間委託すると決まったわけではございませんので、仮に、国による検討により福岡空港の民間委託された場合、その状況を見て、いつ頃になるかについては現在は大変難しくわかりませんが、将来は、当然、北九州空港との一体的活用についての検討がテーブルに乗る可能性はあると認識しております。

【会長】

協議内容により、今後の協議会開催の回数は事務局にお任せしたいと思えますが、それでいいですか。

【事務局】

はい。できるだけ早くしたいと思っておりますが、福岡空港の場合はクリティカルな、重大な問題がいろいろとございます。そのような固有の課題があることから、民間委託が地域にとって効果があるのかどうか、今日のご意見を踏まえて、関係団体や周辺住民の皆様のご意見を聞いた上でまとめることとなりますので、今後の開催回数は今の段階では未定ですけれども、事務局としてはできるだけ早くまとめていければと思っております。

【会長】

それでは、ほかに何かありますか。

【委員】

コンセッションで長期に渡って公共施設運営をしていくわけですが、安定的に運営をしていかなければならないものの、福岡空港は非常に古いのでマイナス的なイメージがある維持費がかかると思います。例えば滑走路のオーバーレイや打ち替え、エプロンの打ち替え等々、いろいろと維持費がかかってくると思います。

維持費がかなり負担になってくると、経営上うまくいくのか心配ですから、福岡空港の維持費について、毎年どの程度必要だったのか、今までどの程度の費用なのかをお聞かせください。

【事務局】

空港整備事業費のうち維持運営費としては、平成23年度は約25億円計上されているところでございます。

【会長】

オブザーバーから何かございますか。

【オブザーバー】

手元資料からの抜粋なので精査した数字ではありませんが、平成19年度から23年度の空港整備事業費は平均約30億円程度です。これには通常の維持管理の部分と更新投資的な部分があります。そのうち、維持運営費は事務局説明のとおりです。

【会長】

そういうことでございます。

【委員】

設備投資に関する記載が、かなり具体的に書いてあるところと、そうでないところがあるように感じます。

一つは、運営権者には国際線ターミナルの拡充や貨物施設の移設など、福岡空港の発展にとって必要な設備投資はコンセッションを行う段階になれば、かなりクリアに見えてくると思いますので、必ず行うことを義務付けた形でのコンセッションが必要ではないかという感じがしております。

もう一点は、30年から40年のコンセッション期間の後半になると、運営権者が設備投資をしなくなることがないように、国だけではなく自治体においても点検、監視し指導すべき権限を与えていただければどうかと考えます。

【会長】

今、委員からそういう意見がでましたので、またご検討のほどをお願いします。ほかにございませんか。

【委員】

環境問題についての対策は歴史的経緯もあり、引き続き今の体制で行うということではいいのかなと思います。

義務付けが非常に重要だと思いますので、最終的にどういう形でどのレベルの義務付けなのか、何によって担保するのかというところについては、この協議会でしっかり押さえて議論する必要があると思います。

【事務局】

この協議会では、民間委託について地域の実情を踏まえた意見を述べるために、効果があるのかどうかという視点で議論させていただいているところです。

いうなれば、民間委託というドアをノックして開けるか開けないかということですが、仮に民間委託を是とすることになれば、第2回協議会でお出ししましたように、実施方針、マーケットサウンディング、募集要項、契約という段階がございますので、すべて契約書に記載するかどうかについては状況によりますが、少なくともそれらの過程で義務付けについて反映させて、そのような条件のもとに募集していただくということになるだろうと認識しています。

【委員】

少なくともこの協議会の中でどのレベルの義務付けをするのかということの意見は出してもよろしいですね。

【事務局】

それは構わないと思います。是非、出していただければと思います。

【事務局】

それから環境対策事業ですが、法律及び基本方針において項目が上がっておりますものと、財団法人が現在行っている環境整備があります。仙台空港では

現在行っている事業と同等以上の提案が求められていますので、仮に民間委託を導入するのであれば、しっかりと書き込んでいただくことを考えております。

【委員】

「責任」、「指導、監督」、「前提とする」、「実施」などといった文末の表現のニュアンス、違いがはっきりしないので、一般にも分かるようにそれぞれどのような定義か明確にさせていただきたいと思います。

【事務局】

「位置づけ」は、事業目的にきちんと謳っていただきたいということを意味しております。

「義務付け」は、いろいろな形のものでございますので、国が基本方針で「指導、監督」と出されております。

ただし、仮に、福岡空港を民間委託するとなれば、たとえ同じ内容であっても地元の意見として出さなくてははいけません。国が持つ事業者に対する監督権限を地元は持っていないので、国に行っていただくものは「指導、監督」という書き方をしております。また、事の性質から国や地元の関わり方によって表現を変えております。

【委員】

会長、話を聞いていると、「対応」と書いてあるのは「条件」というイメージで受け取っていいですか。

【会長】

いいと思います。

オブザーバーの方もお見えなので、こういう議論もよく聞いて頂いて、ご検討願います。

【委員】

大規模災害の発生時や有事における対応について、運営権者が協力する必要があると書いてありますが、国が一義的に責任を持って、運営権者も協力するという理解でよろしいでしょうか。

【会長】

それは民間委託した場合の話ですけど、オブザーバーの方、よろしいですか。

【オブザーバー】

昨年11月に出した民活空港運営法に基づく基本方針におきまして、大規模災害が発生した段階における空港の利用調整などにつきましては、設置管理者である国が責任を持って行うことを基本とするとしています。運営権者は国の求めに応じて協力するという規定になっております。そのような考え方で対応したいと思っております。

【会長】

わかりました。委員、どうぞ。

【委員】

現行の滑走路1本の容量が着陸機の南側進入を前提として算出した16.4万回で、平成25年度の実績は北側進入7割、南側進入3割という実態に合わせて16.7万回と算出されていますが、似ている数字ではありますが中身は全然違いますね。

16.4万回は安全基準に満たした南側進入を前提にしたと思うのですが、実態に合わせた場合の容量はどのくらいになるのでしょうか。

混雑を是正していくことになると思うのですが、この二つの数字が混乱してしまうと、実績が17万回弱では、あと1~2万回しか増えないのではないかという議論になってしまいます。民間委託をする場合の容量の基準として、ベースを明確にしないと混乱するので、その点についてお尋ねします。

【事務局】

処理容量は、定時性を保ち、遅延がなく、年間を通して安定的に処理できる容量として、厳しいほうの条件で国によって算出されております。

処理容量は1時間当たり35回の処理で算出されておりますが、現実には、風向きの関係などで7:3の割合で、時間帯によっては1時間当たり35回を既に超えています。これは、風向き関係などが遅延の原因になっていると認識をしております。

ですから、空港の運営でストレスがないように、基本的に遅延などが自らの事由で極力発生しないという前提での数字でございます。

エアライン優先で処理せざるを得ないという状況にあり、時間帯によっては1時間当たり35回を超えているので、混雑した状況に陥っています。

将来、仮に増設されれば、同じ考え方で処理容量として、18.8万回までは増やすことができると算定されているところであります。

【委員】

それはわかるのですが、今お尋ねしているのは、16.4万回と18.8万回という数字は南側進入が前提とのことですが、実態の7:3は福岡特有の気象条件の割合と見て差し支えないと思いますので、たとえ多少は南側進入があるにしても、実態の7:3に合わせると何回になるのか教えていただきたいということです。

【オブザーバー】

航空会社が1年間通して飛ばすスケジュールを組んでいます。空港は風向きによって大きく取扱容量が変わる場合、航空会社は大きな容量でスケジュールを組むことができるかどうかということがあると思います。

従って、年間の安定した運行を前提に考えると、通常は厳しい条件で組むでしょうし、現にそのように組んでいると思います。

【委員】

それであれば、南側進入が基準ということであれば、括弧書きの部分のように、実態に合わせた数字を載せる必要はないと思います。

基準が違うので、南側進入前提では16.4万回で、北側進入7割、南側進入3割前提では16.7万回という数字は混乱しますよ。

【オブザーバー】

遅延等がない安定的な処理として設定している容量がありますが、一方で、容量を超えて飛んでいる実態があるので、両方を載せておかないと資料としての内容が不十分となり、おそらくそのために載せているだけだと思うのですが、意味合いとしては、もともと設定されているということなのです。

【委員】

ですから、16.7万回が実態であれば、容量の16.4万回や18.8万回が実態の算定条件に合わせた場合は何回なのか、誤解を招かないために当然必要な数字ではないかと思っています。それは算定するのは非常に難しいということですか。福岡空港の場合は北と南の風向きの割合は10年間の統計をとれば、ほぼ安定的な気象条件だと思いますが。

【オブザーバー】

あくまでも滑走路処理能力を書いています。一方で、実際の空港を何回使ったかは、いろいろな気象条件の中で飛んでいるので、滑走路の処理能力という

数字でないものは基本的に計算しないところであります。

【会長】

これからまたそういうのも勉強させていただきます。

ほかにございますか。

ないようでございますので、議事はこれまでとさせていただきますが、本日の資料につきましては議論が尽くされたということで、今日の議論を受けて、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、本日の資料の修正等を事務局に一任していただきたいと思いますがよろしゅうございますか。

(一同異議なし)

ありがとうございます。それでは、事務局から連絡事項や今後の回数予定などがありましたら、お願いしたいと思います。

【司会】

会長、ありがとうございました。

次回以降の回数につきましては、今のところまだ事務局で結論が出ておらず、日程等も現在調整中でございます。

次回の第6回協議会につきましては、出来るだけ早く開催したいと思っております。また、日時、場所等につきましては、決まり次第、御連絡したいと思いますので、よろしく願いいたします。

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。