

平成23年4月26日

15:00～17:00

於：国土交通省11階特別会議室

第6回 空港運営のあり方に関する検討会 議事録

国土交通省航空局

目 次

○開会	2
○議事	4
(1) 東日本大震災における空港の対応状況等について	5
(2) 空港会社からのヒアリング	
○中部国際空港株式会社	8
代表取締役社長 川上 博 氏	
(3) 地方公共団体からのヒアリング	
○福岡県	21
副知事 牛尾 長生 氏	
○熊本県	26
副知事 兵谷 芳康 氏	
○静岡県	32
理事（交通ネットワーク担当） 岩崎 富夫 氏	
○閉会	42

開 会

【空港政策課室長】 大変お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第6回空港運営のあり方に関する検討会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私は、事務局を務めさせていただきます航空局空港政策課の〇〇と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、第6回目の検討会の開催に当たりまして、初めに市村政務官よりあいさつを申し上げます。よろしくお願い申し上げます。

【市村政務官】 皆さん、こんにちは。ご紹介いただきました、国土交通政務官、市村でございます。お久しぶりでございますが、本日も貴重な時間をいただきまして、こうしてお集まりいただきましたことを心から感謝を申し上げます。

この検討会は、皆さんご存じのとおり、民間の知恵と資金をどうこの空港運営に生かし

ていくかと、これが大きなポイントでございます。今日は6回目でございます。今日もほんとうに貴重なご意見を賜りたいと思いますので、よろしくお願いを申し上げます。

今日は中部国際空港さんのほうもお越しいただきましてありがとうございます。航空系・非航空系をどうバランスをとりながら収益を上げていくのかといった点につきまして、今日はいろいろとご教示いただけるものと思っております。また地方公共団体からも、福岡県さん、熊本県さん、静岡県さん、今日はほんとうにどうもありがとうございます。地方自治体が運営する空港につきましても、またさまざまな実情等を教えていただければ幸いです。

今回は、私も震災直後、発災の日から現地に行きまして、今、現地対策本部の本部長代行も務めさせていただいておりますが、この間、さまざまなご指導、またご支援を賜りましたことを心から感謝申し上げます。引き続き、長丁場でございますので、まださまざまなご支援をよろしくお願い申し上げます。

また今日は2時間ほど、貴重な時間でございますので、いい議論ができればと思います。よろしくお願ひします。ありがとうございました。

【空港政策課室長】 それでは、まず事務的なご連絡から行わせていただきます。本日の検討会でございますけれども、高橋委員、花岡委員は、所用によりまして、途中からご参加いただけるご予定になってございます。

続きまして、資料の確認をさせていただきたいと思ひます。お手元でございますが、議事次第、委員名簿、配席図、それぞれ1枚ずつでございます。続きまして、右肩に資料1といたしまして縦長の資料でございますが、「東日本大震災における空港の対応状況等」という資料でございます。続きまして、資料2以下は、ご発表いただける皆様方からのご提出資料でございますが、資料2『「空港運営のあり方に関する検討会」資料』、中部国際空港株式会社様からの資料でございます。続いて資料3、福岡県からのご提出資料でございます。同じく資料4、こちらは熊本県からのご提出資料でございます。資料5、こちらは静岡県からのご提出資料となっております。なお、福岡空港と北九州空港の写真などにつきまして、福岡県様のほうからそれぞれご提出いただいておりますので、席上に配付させていただいております。

以上でございますが、不足等ございましたら事務局のほうにお申しつけくださいませ。

それでは、改めまして、本日お話を伺ひする皆様方をご紹介させていただきます。まず、中部国際空港株式会社代表取締役社長の川上様でいらっしゃいます。

【川上氏】 川上です。よろしくお願いいたします。

【空港政策課室長】 続きまして、福岡県副知事の牛尾様でいらっしゃいます。

【牛尾氏】 牛尾でございます。よろしくお願いいたします。

【空港政策課室長】 熊本県副知事の兵谷様でございます。

【兵谷氏】 兵谷でございます。よろしくお願いいたします。

【空港政策課室長】 静岡県理事の岩崎様でございます。

【岩崎氏】 岩崎です。よろしくお願いいたします。

【空港政策課室長】 続きまして、本検討会につきましては記者の方々に公開することとしております。もしカメラの方がいらっしゃいましたら、ここまでとさせていただきますので、念のため、よろしくお願い申し上げます。

それでは、これより議事に入らせていただきたいと存じます。議事の進行は座長にお願い申し上げます。座長、よろしくお願い申し上げます。

議 事

【座長】 よろしくお願いいたします。皆様、今日はお忙しいところありがとうございました。

前回の5回の検討会が3月8日でございます、それから3日後、3・11になりましたので、本当に世の中の絵が変わってしまったわけでありますけれども、こうやって皆様とまたご一緒に議論を続けていけるということは本当にありがたいことだと思っております。

ご高承のとおり、災害の緊急対応、復旧に空港のネットワークというのは非常に大きな役割を果たしましたので、今日は、ちょっとお時間をとらせていただいて恐縮でございますが、私のほうから事務局にお願いしまして、この間、災害直後から今までに当たる中で、特に現地東北の空港がどんな役割を果たしてきてどんな状況か、少し簡単に報告をしていただこうと思います。

今後の空港のあり方、当然民間の知恵と資金ということでもありますけれども、公共的な意味も当然空港ネットワークでございますので、その整理という意味でも少し整理をさせていただければと思いますので、事務局のほうからご説明をいただけますか。よろしくお願い申し上げます。

(1) 東日本大震災における空港の対応状況等について

【空港政策課長】 それでは、お手元の資料1に基づきましてご説明申し上げたいと思います。東日本、今回の震災におけます空港の対応状況などがございますが、4点、簡潔にご報告を申し上げます。

まず1点であります。空港の24時間運用による対応でございます。これは花巻、山形、福島がそれぞれ管理されている空港、これは通常は、運用時間、下のほうに括弧で書いてございますが、11.5時間のところを、震災が起きまして、福島は直ちにその日から、山形、花巻は翌日、翌々日から24時間の運用ということで対応していただいたものであります。回数を書いてございますけれども、これは自衛隊機でありますとか海上保安庁機、米軍機などの救援機の離着陸の回数でございます。

それぞれの空港の位置図は、2ページをごらんいただきますと、込み入っていて申しわけございませんけれども、飛行機の絵がかいてある形で各空港がかいてございます。

東北大震災、今回の東日本大震災におきましては、太平洋沿岸の道路や鉄道が津波によりまして寸断されまして不通となりました。空港は、先ほど座長からもお話を頂戴しましたが、震災後の救命・救援、これは人・物資両方でございますが、両方、空港の機動性をフルに発揮いたしまして、ヘリあるいは固定翼が離着陸をしております、輸送の拠点として使われております。各県におかれましては、県の管理事務所の要員だけでは足りないということで、県庁から管理事務所経験者の方々に応援いただいて、24時間空港化を支えていただいております。これは私どもの管制のほうも24時間で対応させていただいております。

仙台空港も米軍機など90機が離発着をしております。仙台空港は2番目でご説明申し上げます。2番目が仙台空港の復旧でございますが、3ページをごらんになっていただけますでしょうか。コピーの都合で見にくくなっておりまして申しわけありませんが、左上に「3/12撮影」と書いてある小さな写真がついております。仙台ビルは、ご案内のように、3月11日、津波によって空港全体が冠水をいたしました、空港ビルのところも、高いところでは3メートル、低いところでも2.5メートルぐらいの津波に見舞われておりまして、滑走路はすべて水没、駐車場にありました車などが、滑走路を含め着陸帯全体に瓦れきの山を築いたというものでございます。

当日は、実はこの仙台ビルというのは、地元の市町との関係、自治体との関係で、一時

避難所というふうにするようになってございまして、1,400名強の人々がビルに避難をいたしました。400人程度が住民であります。それ以外の400名程度が旅客であります。これはそのままとどまっていたということですので。残りの600名程度が従業員の方々ということでございまして、その方々は16日までこの中で滞在をされたというものでございました。

水が引きました後、直ちに滑走路の瓦れきの除去を始めました。また3月15日から自衛隊と米軍が来てくれまして、特に空港ビルのほうは米軍が精力的に協力してくれまして、瓦れきを片づけております。滑走路は私どもの依頼したところが片づけております。3月15日にへりがおりまして、翌日16日は固定翼、これは救難機に限定をしておりますが、既に震災後6日で固定翼の運用を開始したところでございます。

16日は半分の1,500メートルで運用を開始しましたが、3月29日には、撤去が進みまして、全長を使いまして3,000メートルの使用をしております。その後、灯火の整備、あるいは航空支援設備、無線施設などの整備を進めまして、4月13日、民航機の就航を再開したところでございます。

当初は、20日までの間は6往復でございましたが、21日から8往復という形になってございます。ただ、震災前は40往復ありましたので、まだまだ本格復旧というわけにはありませんけれども、ようやく復興の第一歩ができたというふうには考えております。新聞記事、仙台空港復旧の関係を4ページにつけてございますので、後ほどご覧いただければと思います。これは関係者のインタビューなどもありまして、かなり揺れた直後の状況が生々しく書かれております記事でございます。

空港の状況は以上でございますけれども、空港に臨時便を各航空会社が飛ばしてくれました。それが、1枚目の資料に戻っていただきますと、3. 臨時便の運行でございます。3月12日から4月21日までの実績でいきますと827往復でございます。被災地あるいは被災地の近くの空港を含めまして、1,654便飛んでいるということで、これで、鉄道あるいは自動車を通れなかったところの交通をかなりカバーできたのではないかと考えております。

以上が対応状況でございますが、ただ残念なことに、4でございますけれども、成田、羽田におけます最近の旅客の動向でございますが、震災直後から5週間の動向を見てみますと、昨年と同じ時期の比率でございますが、成田の出国者は39%減になっておりますし、入国者も45%減ということで大幅に減ってございます。羽田も、震災前と比べます

と、出国者は28%減、入国者で29%減と、かなり減っておりまして、これは成田・羽田だけではなく、今後の航空動向に非常に難しい、厳しい状況になるだろうということを予測させるものでございます。一時的に、震災直後は、これも残念なことではありますが、出国者が外国の方々をはじめとして増えたところはありませんけれども、5週間でならしますと、入国者が減っている分だけ出国者も減っているということでありまして、かなり厳しい状況になります。

以上のような状況が東日本大震災におきました私どもの対応、それから航空の今の厳しい状況ということでございます。

【座長】 ありがとうございます。陸路が寸断されたときに空港があったことが非常に役に立ったということであろうかと思っておりますので、我々がこれから皆さんと一緒に検討させていただく中でも、同等ないしそれ以上の対応が一たん急があったときにはできるということを担保しながら進めていくということを肝に銘じたいなと思っている次第でございます。

また最後のところにもありましたけれども、風評被害の問題も大きゅうございまして、これは空港というだけではなく日本全体にいろいろあるわけでございます。いろいろな場所で、今、風評被害をどう極小化するか、特に海外の皆さんにどうわかっていただくかというのをいろいろお手伝いしているんですけども、その中で、いろいろな形で、仮に今後民間の知恵とか資金が入ってくる際には、この知恵の部分が、何かあったときに旅客をどうやって戻していくかということにも非常にきいてくるなと思っておりますので、このあたりも、特にSARS等がありましたときに、東南アジアの国の中でも非常にうまく対応された国とそうでない国が正直言ってあったと承っておりますので、日本がその一番いい例に今後なるように少し考えていきたいなというふうに、所感でございますが、申し添えさせていただきます。

(2) 空港会社からのヒアリング

それではお待たせ申し上げました。ヒアリングのほうに入らせていただきます。本日は、空港会社並びに地方公共団体の皆さんにお話をいただくということでございまして、まず最初に中部国際空港株式会社のほうからお話をいただき、その後、3県の方のお話を受けたいと思っております。

大変恐縮でございますけれども、できれば質疑応答を含めて皆さん30分程度で進めていきたいなと思っております、まず中部のほうからお話しただいて、質疑応答30分、その後、各県の方々から、これは共通の質疑応答をさせていただきたいと思っておりますので、15分から20分程度でお話をちょうだいして、その後少しやり取りをご一緒にさせていただくと、そういう進め方でお願いできればと思っております。

それではお待たせいただきました。川上様のほうから、ぜひよろしく願いいたします。

○中部国際空港株式会社 代表取締役社長 川上 博 氏

【川上氏】 中部国際空港の川上でございます。本日はお話をさせていただく機会をいただき、ありがとうございます。

最初におことわりでございますけれども、弊社は民間企業として土地と基本施設を所有しておりますし、航空系・非航空系を一体として空港運営していくということを基本的なビジネスの枠組みとしております。したがって、その中で最大の成果を上げていくというのが私どもの役割というふうに認識しておりますので、本日は、私どもの具体的な取り組みを、実例を交えてご説明させていただく形としたいと思います。趣旨からして、ややサクセスストーリー中心でお聞き苦しいところがあるかと思っておりますけれども、実はその裏には同じ数ぐらいの失敗例もありますので、その点も踏まえてご容赦いただければと思います。

それでは早速でございますけれども、会社の概要でございます、弊社は1998年5月に会社を設立され、2000年8月に空港建設に着手、4年半の工期を経て、2005年2月17日、万博のちょうど一月前に開港いたしております。

資本金は836億円余でございます、主要株主様は国が約40%、地元自治体が10%、並びに民間企業の皆様が50%ということでございます。民間では、大きなところでも3%強というところがございます、1社だけ、それ以外すべて3%以下ということで、大変多くの企業、団体、個人の皆様に支えていただいているところです。

グループ全体の従業員数は現在840名でございます、私ども、6社グループ会社がございますが、いずれも空港運営の機能を分担する形で設立された会社でございます。

空港の施設としては、24時間運用で、3,500メートルの滑走路が1本ということでございます。

続きまして3ページ目でございますけれども、主要業務、これは私どもの空港と羽田空港を比較して記載しております。航空管制業務、それからC I Qの部分はもちろん国の各省庁が管轄しているわけでございますけれども、それ以外のここに書いてあります空港施設の維持管理からビジネスジェット事業まで、私どものグループが担っているという形でございます。ほかに、ケータリングやグランドハンドリングは他の民間会社が受け持っております。

4ページ目でございますけれども、これは開港当時の話でございます、当初から民間の知恵と工夫を生かして建設事業に取り組もうということで、左にありますように、当初の事業費7,680億円を5,950億円ということで、1,730億円の削減を果たしながら工事を取行しております。いろいろなことがございましたが、例えばVEをいろいろな形でやりまして、例えばターミナルビルは、当初の案は上から見ると折り鶴の形にしようというデザインがあったんですが、当時の平野社長の「だれが上から見ると」一言でシンプルな構造に変わったということでございます。そのおかげで維持費等も長期間にわたって削減できるというメリットがございます。

それから工期の短縮でございますけれども、これも工程をいろいろ重ね合わせることで、通常7年から8年かかると言われている工期を4年半で実現しております。同時にやるということは、例えば埋め立てる際でもターミナルビルの建設予定地域を先に埋め立てて、ターミナルビルの建設を進めながらその他の土地を埋め立てるという形で取りかかりまして、予定どおり愛知万博の前月に開港することができたということでございます。

5ページ目でございますけれども、開港以来の業績でございます。残念ながら国際線の旅客数は、2008年リーマンショック以降、大幅に低迷しております。数字の間違いがございまして、2009年は430万4,000人という数字でございます。その後、新型インフルエンザ、あるいはJALの経営問題ということで大きなショックを受けているところでございますけれども、ようやく2010年度は、震災前まで回復基調にありまして、旅客数も持ち直しをしているところでございます。残念ながら国内線についてはじり貧傾向が回復できておりませんでして、ごらんのような右肩下がりという形になっております。貨物についても同様でございます。これは本邦のNCAさんやJALの貨物事業の撤退等々が響いております、路線そのものがないということで大変苦戦しているところでございます。

右下は売上高と当期純利益の推移でございますけれども、開港当初は、ロケットスター

トと言っておりますけれども、大変好調でございます、いきなり初年度から黒字を出したということでございます。2008年度からは、燃油の高騰等もありまして苦しい状況を強いられ、2008年度、2009年度と2期連続で赤字決算せざるを得ない形になっております。後ほどご説明いたしますが、民間企業としては3年連続の赤字は何としても避けたいということで、2010年度はさまざまな取り組みを進めてまいりました。

次に6ページ目、弊社の空港運営について少しお話しをさせていただきたいと思っております。7ページ目でございますけれども、私どもの経営・意思決定のシステムでございますが、特徴的なのは、もともとは、先ほど申し上げましたようにグループ会社は機能を分化したということで、実質一体経営をしております。そういう意味では、グループ各社が相互に連携して意思疎通を十分に行うという形をとっております。基本理念に基づいて中期経営戦略を立て、それを年度の経営計画で回していくという、民間企業にとってはごく普通のやり方で経営計画を実行しているところでございます。

社内会議はいろいろございますが、特徴的なのは経営会議です。これについては週1回1時間ということで、グループの全役員、といっても13名でございますけれども、が参加しております、いろいろ密に情報交換し、迅速な意思決定を心がけているということでございます。また月次決算につきましても、営業日翌月3日目ごろに速報ベースの収支が出てまいりますので、それに基づきましてどういう手を打つかという迅速な判断と対応ができると、そういう形をとっております。

8ページ目でございますが、今申し上げました基本理念、中期経営戦略、各年度経営計画の概略でございます。上にありますように6つの基本理念がございますが、いずれも民間企業としての成長を目指すということが考え方のベースにございます。基本理念に基づきまして、昨年、中期経営戦略を策定いたしまして、その左下に目指すべき姿という形でまとめております。これをグループの全社員で共有しているところでございます。

少し細かくなりますが、まず安全・安心の確保、一番下にございますが、これが絶対的な基盤として、その上で、地域とのつながりを大切にする、すべてのお客様に愛され親しまれる空港になるという魅力ある空港というのが1つ目の姿。それから、中部圏というのは大きなポテンシャルを、経済面でも、あるいは観光面でも持っているわけでございます、これを背景にした競争力ある空港というのが2番目。それから3つ目には、常に一步先を目指すということで、先進的な空港であり続けたいと思っております。また4つ目、これらを実現していくために、民間の知恵と行動力を生かした健全で活力ある空港、これ

が4つの柱でございます。

右側、2010年度の経営計画でございますけれども、先ほど申し上げましたようにJALの経営問題がある中で、空港会社としては反転攻勢を果たしたいということで、路線ネットワークの維持・拡充、あるいは当期純利益の黒字化ということで取り組んでまいりました。

9ページ目でございますけれども、これは、目指す姿に沿って、まず中身をご説明したいと思います。「魅力ある空港を目指して」ということで、私どものセールスポイントの1つで特徴ある施設ということで、4階にレンガ通りとちょうちん横町という、レンガ通りはヨーロッパの街並み、ちょうちん横町は日本の商店街というコンセプトにいたしまして、約60店の飲食・物販のテナントさんが入っておりますけれども、そういう形で運営をしております。

また、空港デザインそのものがユニバーサルデザインを取り入れておりまして、これは、2007年度にバリアフリー化推進功労賞ということで総理大臣賞をいただいております。我々の誇りとするところでございます。

それから、空港ならではのイベントということでいろいろなことをやっております、例えば制限区域内をバスツアーでやるとか、空港という利点を生かして、全国各地から親戚が集まって結婚式をやって帰っていくというような、そういうイベントもやっております。

それから地域と一体となったイベントで、特に昨年はアイアンマン70.3という、これを常滑市とトライアスロン協会と一緒に開催いたしました。アイアンマン70.3というのは世界でも大変人気のあるレースでございます、アイアンマンレースの半分の距離で、最近人気が出てきたと。世界で予選が40戦ありますが、日本で初めてこの予選を誘致したということでございます。コースも、常滑市内を走って最後が空港の連絡橋を渡って臨時駐車場でゴールを迎えるという、なかなかほかのコースではない、設計できない演出をしております。1,000名の方が参加されて、大変好評を博しました。今年もやりますが、トライアスロンの専門誌では、それまで読者が選ぶ人気投票で宮古島のトライアスロンが常勝、ナンバーワンだったんですけれども、去年初登場、このアイアンマン70.3が1位ということで、これは続けてやりたいと我々は思っております。

また、いずれも空港の枠を超えていろいろな試みをやる、そのことで、旅客だけではなくて空港に遊びに来ていただくお客様にも楽しんでいただく、将来飛行機に乗っていただ

くと、こういうことを考えているところでございます。

10ページ目でございますけれども、CSについて特に力を入れているところでございまして、これは、空港で働くすべての事業者が協議会をつくりまして、みんなでCSナンバーワンをとろうという活動をしております。いろいろな活動がございますけれども、特徴があるのは、CSの対応システム、大体毎日四、五件ぐらいのお客様の苦情とか、おしかりとか、要望とか、あるいはお褒めというのが入ってきます。それを即座に全社員に展開されておまして、きちんと対応できたかどうか、フォローできたかどうかということを追いかけるシステムをとっております。また、お客様の生の声を毎日聞くというシステムでございます。

下のほうにCS関連で受賞した賞がございますけれども、2011年、英国のSKYTRAXという空港評価あるいは航空会社の評価で有名な調査会社でございますけれども、この調査でアジアのリージョナルエアポートとして第1位を獲得いたしました。CS連絡会、事業者のメンバーと喜びを分かち合ったところでございます。

また国際空港評議会という機関がございまして、ここのASQという調査では、去年は2位でございまして、実は開港から4年連続1位をとっております、一時4位に転落したんですが、今、挽回の努力をしているところでございます。貨物についても、最近2年でAir Cargo World Survey 第1位という評価をいただいております。

11枚目、少し細かくなりますけれども、私どものCSの取り組みということで、これはASQの例でございますけれども、全項目を一番成績のいい空港と比較いたしまして、我々の弱身はどこかということで、ここでは7点に絞り込みまして、それについて、その対策のための専門チームをつくり、改善活動を進めていると。徐々に成果も見えてきているということでございます。

それから12ページ目でございますが、次は「競争力ある空港を目指して」ということでございまして、私どものモデルは航空系と非航空系の一体経営のもとに商業施設を充実させる、非航空系の収入を増大させる、それによって着陸料等を引き下げ、路線ネットワークの充実につなげていくということを基本コンセプトにしております。

左下に成田、関空との比較がありまして、これは項目が若干異なりますので、アップル・トゥ・アップルというわけにはいかないんですけれども、おおむね私どもの空港は非航空系収入の割合が高いというふうに認識しております。

不動産の有効活用につきましてもいろいろ工夫しているところでございまして、需要促

進のために駐車場をどう使うかということと、それから駐車場そのものの稼働率を上げるということで、これはやはり重要な収益施設であり、集客施設であるという認識でいろいろなことをやっております。

また自動車メーカーの設備利用ということで、実はセントレアホールというホールを持っておりますけれども、ホールで講演、プレゼンテーションをやったり、それから臨時駐車場で試乗会をやったり、バスラウンジ等で現車確認をしたりということで、これも全国から販売店のセールスの方あるいはエンジニアの方が集まりやすいというロケーションを生かして、こういう研修をやっていただいております。今週もメーカーさんにやっていただいております。

実は私どもはミュンヘン空港と姉妹空港の提携をしております、年に1回ワークショップを相互に行き来しながらやっております。ご存じの方も多いかと思いますが、ミュンヘンはこれが非常に得意ございまして、空港全体がトレーニングセンターの趣もあるぐらいでございます。そういうところから知恵をいただきまして、誘致に努めたというところでございます。

それから、ここにはございませんけれども、航空系と非航空系の案件を、エアラインさんといろいろな交渉をするに当たってもまとめまして、いろいろな交渉事を進めていくという形をとっております。トータルで見てエアラインさんと空港がウィン・ウィンの関係になれるようにということで心がけているところでございます。

13ページ目でございますけれども、これは、競争力のある空港、その背景は何といっても需要でございますので、需要を獲得するためのいろいろな取り組みを地域と一体となってやっております。自治体あるいは経済界と一緒にエアポートセールスにも頻繁に参りますし、それから経済界を中心にして、フライ・セントレア、あるいはフライ・セントレア・カーゴという、セントレアを使おうという運動でございますけれども、こういうキャンペーンを張っていただいております。かなり密に、エアラインさんと、それから地元の経済をつなぐという役割を私どもは担っているところでございます。

14ページ目はインバウンドの促進ということでございます。中部圏は豊富な観光資源があるんですけども、海外ではあまり知られていないという弱身がございます。したがって、航空会社と組みまして、それぞれの国、地域のメディア、あるいは旅行会社の方を日本に呼んで、実際に観光コースを回っていただいて、地元の観光事業者あるいは観光関連組織と交流会や商談会をやる、そういう形で中部を世界にアピールするという取り

組みでございます。これは、昨年度はほぼ毎月、いろいろなエアラインとタッグを組みまして開催をしております。

実は震災後の渡航自粛の厳しかった折でございますが、4月14日から18日にかけて、これは台湾の航空会社と組みまして、台湾メディア、旅行業者30名の方をご招待して地元を回っていただいたと。中部地域は安全に旅行ができますというアピールをしたところでございます。

15ページ目でございますけれども、これは競争力ある空港ということで、エアラインさんに対して、そのニーズにこたえていくということで、ここでは小型機の利便性向上の取り組みということをやっております。近年、小型機のウエートが高まっておりますけれども、これに対して、従来どちらかというと小型機は、運用上、例えば離れたスポットを使うとか、バスで時間をかけて移動していただく、そういう運用があったんですけれども、いろいろ航空会社とも実際の機材を使って実証実験をやりまして、国内線の全スポットで小型機の運用ができる、ターミナルビルの中央部に近いところで自走イン・アウトができる、あるいは歩行搭乗も予定しているところがございますけれども、いろいろな選択肢を航空会社に提供できるような方策を実施しているところがございます。

16ページでございますけれども、今度は健全で活力ある空港ということで、人員でございますが、人は民間企業にとって最も重要な財産でございます。左に、開港当初から国あるいは自治体からの出向者が中心の運営をしていたんですけれども、徐々にプロパー化が進んでおりまして、現時点ではほぼ9割はプロパーの人間という形になっております。それはプロパーの社員の能力を高めるということと、それによって自立化を図ることが重要でございます。人員がこういうふうに減っておりますけれども、これは業務の効率化と、それから一人一人のプロパー社員の多能工化を進めてきた結果でございます。

QCサークル活動についても、改善スピリットを養うということで、現在、グループで83サークルが年に二、三回活動をしておりまして、大変盛んでございます。こういう形で、QC活動あるいは個別のトレーニングをやりながら習熟度を高めているということでございます。もちろんプロパー社員の育成を図りながら、空港会社として最も重要な安全・安心の確保を達成していくということが求められるわけございまして、右下にありますように、制限区域内の事故やバードストライクの件数についても成果を上げているところで、今のところ、プロパー化と我々の空港運営の向上というのは両立できているかなというふうに思っております。

17ページは収益力についてでございます。先ほどの3期連続の赤字は避けようということで、いろいろな手を打ってまいりました。まず、JALさんがいろいろ運休される中で代替エアラインを見つけていく、あるいは免税店を中心とした商業収入を増大させる、それから設備投資も厳選する、コストを削減するというので、いろいろな手を打ってまいりました。またコストの削減については、リーマンショック以降、これはかなり聖域なき削減活動に取り組んでおりまして、その成果も出ているところでございます。

確定決算まではまだ公表できる段階ではございませんけれども、左下の中間決算にございますように、中間決算で、これも3期ぶりの黒字を実現しております。通期でも努力が成果につながったと考えているところでございます。

以上、いろいろ申し上げましたけれども、最後に「終わりに」ということで直近の状況について少し触れさせていただきますと、大震災の折には、まず成田からのダイバート便を多数受け入れました。また在日外国人の帰国ラッシュチャーター手配等について運航支援をするということで、私ども国際拠点空港としての役割は果たしたのではないかなと思っております。

今後、経営環境は決して楽観できない厳しい状況にあるわけでございますけれども、私ども空港会社としては、この大きなイベントリスクのもとではありますけれども、大規模インフラの運営という公共性と、それから民間企業としての採算性の確保、これを両立させていくということで、最大限努力を続けてまいりたいと思っております。

また国際拠点空港ということで、これは3空港バランスのとれた運用が必要だと常々思っております。そういう意味では、航空政策を含め、あるいは国際拠点空港としての機能を果たすための完全24時間化、そのための第2滑走路の早期実現が必要かというふうに考えております。またこうした課題として書いております2点が、詰まるところ、弊社のような民間運営の空港会社にとって、これを克服していくというのが大きな課題であると考えているところでございます。

少し長くなりましたが、以上でお話を終えさせていただきたいと思っております。ご清聴ありがとうございました。

【座長】 どうもありがとうございました。空港をつくるところから、今のオペレーションに至るまで、いろいろ厳しい経営環境をうまく知恵で乗り切っておられて、非常に興味深くお聞きしました。ほんとうにありがとうございました。

せっかくでございますので、委員の皆様、もしご質問、ご意見等がありましたら、挙手

をいただきまして、ぜひ積極的にお願いしたいと思います。

〇〇さん、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。特にセントレア様のほうは、この国営空港と違うところは、この3ページのところにある、空港施設も維持管理されているというところだと思うんですけども、少し書かれていたんですが、その一体化のメリット・デメリットというところをもう少し教えていただきたいんですけども、12ページのところで、商業施設、非航空系収入を上げることによって着陸料を引き下げ、路線ネットワークの充実を図れるという、こういうところが一体化しているメリットかと思うんですけども、そういうところを中心に、今回、リーマンショック以降は下がっていますが、その前の時点で、通常時でこのサイクルがどのようにうまく回っていたのか。実際、その非航空系収入、収支がどのぐらい黒字になって、それで実際着陸料をどのぐらい引き下げられて、それが結果として路線ネットワークの充実に関わったのか、そのあたりを教えてくださいませんか。

【川上氏】 最終的にはその路線ネットワークの充実につながったかと言われると、まだ模索中のところはございます。ただ着陸料のレベルで申し上げますと、非航空系収入の中でも特に免税店はすべて直営でやっております、これは国際航空旅客とストレートにリンクするわけですから、航空旅客を増やすことが免税店の収入を上げ、それをまた路線誘致につなげていくというサイクルになっています。

もともとの立ち上がり当初の着陸料がトン1,660円ということで、当時としては比較的割安な着陸料に設定できたということもありまして、立ち上げのところではかなりのエアラインさんを誘致できた実績がございます。それは5ページ目の便数を見ていただければおわかりかと思いますが、少なくともリーマンショックまではうまくそれが功を奏したと。

その後についてですが、いろいろな形で着陸料を模索しております、特に最近では小型機の100名以下のリージョナルジェットについて、着陸料を5分の1の水準に下げしております。それから先日発表されましたが、貨物について、これも8割減ということで、5分の1ですね、という形で、新規就航あるいは増便について、そういう着陸料を武器に使いながら誘致を図っているところでございます。

それから、今、非航空系収入で幾らもうかったという、いわゆる事業別というか部門別の採算のところは社内でもまだ確立しておりませんので、それについては少しお答えで

きないのは申しわけないと思いますけれども、トータルではそういう絵柄で回しているということでございます。

【委員】　まず事業費を1,730億円削減されて、造られたということですがほんとうにすばらしいなと思いながら聞いておりました。そこで、航空系・非航空系収入があるわけですけれども非航空系収入の方で、例えばこういう自由度がもっとあればとか、あるいはこういう規制がもっとなれば、こういった事業がもっとやれるのではないかとか、そういうものももしございましたら教えていただきたいと思います。

【川上氏】　特に着陸料について言えば、これは届け出制でございますので、そういう意味では、簡単に我々の裁量ですべてやるというわけにはいかないわけですね。その部分は多少やりにくいところはございますけれども、ただ、趣旨は航空局の皆さんによくご理解いただいておりますので、特にこれが問題ということとはございません。

実際には着陸料以外にも、先ほどの商業収入と関係しますけれども、ここで獲得した収益を、いろいろなエアラインさんへの販促支援とか、あるいは旅行会社への販促支援という形で、それは我々の裁量として十分使える部分がございますので、それは事業としてはうまく回せているのではないかと思います。全体的な規制の話は、皆さんのところでやられているところにお譲りしたいと思いますし、トータルでは、それは規制緩和が進めば空港としてはビジネスはよりやりやすいということですね。

【委員】　非空港系事業収入についてはいかがですか。

【川上氏】　非航空系収入については基本的には何の制約もなく、我々はビジネスをやらせていただいております。したがってこのところは、冒頭申し上げましたように、当たるものもあれば外れるものもありまして、試行錯誤しながら当たる事例を多くしていくということをやっておりますけれども、基本的には我々の裁量で非航空系収入は賄っているということです。

【委員】　ご説明ありがとうございます。

ちょうどセントレアさんが開港する3年ほど前から名古屋のほうでニュース番組を担当して、開港までの様子はよく拝見していました。その後のことがよくわかりませんで、伺います。この9ページの「商業施設として空港を魅力あるものにしよう」というところに建設中も非常に興味を持っていて、これが新しい空港の形だということを感じたのですが、あの当時、温泉というか、銭湯が計画にあった覚えがあるのですが、これはここには載っていませんが、どうなりましたか。

【川上氏】 今もごございます。

【委員】 当初から空港を遊びに行くところにしようというコンセプトがおありになりましたよね。使用目的別に、単純に飛行機の乗る方、飛行機も乗るし商業施設も使う方、それからまさに遊びに行くのが目的で飛行機には乗らない方と、このあたりの割合と、当初見込んでいた商業施設としての成功の手ごたえみたいなものがわかりましたらお願いいたします。

【川上氏】 まず旅客は、昨年が約920万人ぐらいですけれども、それ以外に単純に空港に遊びに来られる方がざっと450万人ぐらいおられます。これは、この中部地域ではナガシマリゾートという施設がごございますけれども、これに次ぐ集客力を持っているということでございます。もちろんいろいろなイベントを、今、震災以来少し頻度が落ちましたが、ほとんど毎週末、何らかの形でイベントを展開しております、イベントを楽しみに来られるお客様が大変多くおられます。ファンを育てるという意味で重要な活動だと思えます。

それからテナントさんについては、新しいテナントさん、パフォーマンスのあまりよくないテナントさんとか、それから少しCSがよくないとか、いろいろございまして、そういう点についてはテナントさんと相談しながら、入れかえを大体5年ぐらいの契約のスパンでやっております。今年度についても二十数店舗、今、いろいろな話をして、常に新しい店舗に入れかえていくという、いわゆるリーシングというのが大変大きなポイントだと思っております。

【委員】 ありがとうございます。1つだけ、遊びに行くという部分で言うと、アクセスがスムーズだということが非常に重要だと思うのですが、車の場合と、名古屋から電車の場合を少しご説明いただけますか。

【川上氏】 電車は、名鉄電車のミュースカイというのがございまして、これが約28分です。車は、名古屋市内のどこから乗るかによりますけれども、大体まち中から40分から45分ぐらいで来られます。ただ、実際には有料道路を使って来られるものですから、連絡橋も有料なものですから、そういう意味で、さっきあまり細かくはご説明しませんでした、いろいろな駐車場施策を打って、その分のお客様の負担を軽くしようということで、これは旅客だけではなくて遊びに来られる方も、例えば臨時駐車場は休みの日は無料にしておりますけれども、そういう形で集客を図っているところでございます。

さっきお答えするのを忘れましたが、おふろは今もございまして、私も先週、出張帰り

に、朝一、風呂につかってからオフィスに出勤したという形です。

【委員】 わかりました。どうもありがとうございました。

【委員】 先ほどの〇〇委員の質問と関連するんですが、一体運営することによってコストの削減のほうにどういうメリットがあるのかというのを知りたいなと思いました。3年でコストを20%削減するというかなりすごく具体的な数字が出されていて、これがどういう部門の工夫によってコストが削減されたのか、それは一体経営することによってコストが削減されたのかということをお教えいただきたい点と、もう一つは、やはりコストを下げるインセンティブになっているのは、赤字になってしまったということが大きいのでしょうか。この2点についてお聞かせください。

【川上氏】 コスト下げについてはいろいろございまして、先ほど説明の中でも言いましたように、もともとの事業費用そのものを抑えるというのも、償却も含めて、あるいは維持費も含めて、コスト削減の1つの要素だと思います。

それから特に近年では、いわゆる不要不急の投資を避けるということも大変意を配っているところでございます。これは、投資とコストということで考えれば、一体経営ができているからこそやれる話ではないかなと思います。

そのほかにも人件費の部分もかなり大きく寄与しているわけですが、これは先ほども申し上げましたように、プロパー化を進めながら総人員を圧縮して、言い方は悪いですが、より少数精鋭で回せる運営をしていこうということで、人件費についても削減しているところでございます。

物件費については、これはいろいろなやり方がありまして、例えば運営委託費の見直しだとか、それから発注、入札ということですが、発注先の見直しとか、それから例えば空港でいろいろな仕事をやるポストがございまして、そのポストを見直すとか、あるいは外注に出したものを内製で取り込むとか、これはありとあらゆる考えられる手だてを講じてやっているところでございます。

今、これとこれが一体運営の成果というふうに事業のところについては言えるんですけども、その他は、ほんとうにいろいろな努力の積み重ねでコストを削減しているというふうにご理解いただければと思います。

【座長】 その関連で、この16ページのところ、今、〇〇委員からもあったところですが、QCサークルのところでは時間の削減というのが写真なんかをよく見ると出ていたりして、これは、人のところも単価だけではなくて人数をこれだけ減らしているのは、

要は生産性をすごく上げていかれたと思うんですね。特に民間の知恵の話をする、どうしても事業サイドのマーケティングとか価格の話になるんですけども、今、ご質問にありましたようにコストのところ、今まで普通空港運営では考えられなかったような、特にオペレーションの生産性を上げる、特に当初からトヨタグループさんが知恵の部分でサポートしておられるところで、こういうところが、今まで普通の空港ではあまりやっていたようなことで生産性を上げてコストを下げたんだということがもしありましたら、民間の知恵の部分としてご紹介いただければありがたいです。

【川上氏】 これは、同じページにございますが、多能化という、トヨタ流で言えば多能工化と言いますが、これに尽きるかなと思っております。実際には、今までですと、例えば保安・防災、飛行場運用、無線、灯火というようにそれぞれ役割が分かれています、そういう資格をとった人はずっとそれをやっているという、それをできるだけクロスでやれるような形に持って行って、1人の人間が灯火もやれる、保安・防災もやれる、そういうローテーションを組む。それをスーパーバイズするマネージャーを置いて、チームで、人員構成そのものも、今までの9人体制から今度は6人体制に4月にしているんですけども、そういう回し方でやっていこうということですね。

それからQCについては、もちろん効率化とか、いわゆるQC的なコスト削減のアプローチがございますけれども、私どもの1つの特徴は、これは女性が中心になるんですけども、要するに免税店とか、おみやげ館とか、小売の部分のQC活動というのも大変盛んでございまして、どうしたらお客様にアピールできるか、どうしたら中国人のお客様に対して応対できるかと。それはまず言葉を覚えましょうとか、あるいはこういう紙をつくって、これで聞きましょうとか、そういう小売の第一線レベルでのQC活動も大変盛んだというのが私どもの特徴ではないかなと思っております。

【座長】 ありがとうございます。

すみません、時間の都合がありますので、短目をお願いいたします。

【委員】 上下一体というか、左右一体というかでやられているのは御社ですけども、そのほかに成田会社と、あと関空会社があるんですね。今後、今、議論になっているのは、国営の部分を民間にもということで、海外も含めてということですけども、例えばそういう場合に、御社が他の地方空港の運営に参加するというようなことは検討の余地があるんでしょうか。

【川上氏】 残念ながら、人員面でも、それから空港運営そのものの全体をどうやるかと

ということについてのノウハウが十分あるかという点、そこは残念ながらまだ実力不足ということだと思います。ただ、実際にはコンサルティングの仕事は、例えばどこかでやっているんですけども、大手の空港の下に入って海外の空港のコンサルティングをお手伝いさせていただくというところから仕事を始めているところでございます。今すぐというのは、人間的に少し難しいかなと思っております。

【委員】 ぜひ前向きに検討していただきたいと思います。

【座長】 エールをいただいてありがとうございます。それを聞きたかったんです。

ありがとうございました。それでは、また最後に、質疑応答のときに質問がありましたらまた戻らせていただくということで、恐縮でございますが、地方公共団体さんからのヒアリングのほうに進ませていただきます。

それでは、初めに福岡県のほうからお話を賜えますでしょうか。よろしく願いいたします。

(3) 地方公共団体からのヒアリング

○福岡県 副知事 牛尾 長生 氏

【牛尾氏】 福岡県です。今日は福岡県の空港施策を説明させていただく機会を得まして、ほんとうにありがとうございました。

それで、イメージとしてまず写真を用意しておりますので、福岡空港と北九州空港、これでイメージをして欲しいのですが、福岡空港の1ページ目、これは都会の中にありまして、上から見るとこういう飛行場でございます。

2ページ目を見ていただきますと、空港から即地下鉄が利用できます。博多駅まで約5分、中心地の天神まで約10分ということでございます。

3ページをお願いします。3月12日に開通しました九州新幹線、これで鹿児島と福岡が1時間20分で行けるという非常に魅力的な新幹線が開通しております。

4ページをお願いします。これがビルの上をこういう形で飛行機が離発着するわけですが、その下に高速がきちっと通ってまして、空港までこれは通っています。

その次のページですが、これも同じビルの中を、これは着陸するところですが、新幹線が走っている。こういうふうに交通インフラが非常に便利がいいという空港でございます。

一番最後、6ページですが、これは朝の9時40分、空港は朝夕、非常に混雑しておりまして、これで数えましても、今、6機の飛行機がこうやって待機しているという状況で、朝夕は限界に達してきているというのが現状でございます。

次に北九州空港を説明いたします。福岡県は、国で管理される空港2つを有するという全国でもめずらしい地方でございます。北九州空港、旧空港地から新空港、これは平成18年度に動かしているんですが、海の中にこういった滑走路を設けております。

2ページですが、これは旧空港から現在の空港を臨んだところですね。こういう位置にございます。

3ページがターミナルビルですね。この一番右側にもう一つビルを建ててほしいという航空会社の要望が、今、上がっております。

4ページ、空港を、今、埋め立て工事をやっております。こういう状況で、行く行くは、ここには航空機産業をぜひ誘致したいというのがございます。

それから5ページですが、今、こういうふうに埋め立てをしているという状況ですね。それとここは、後でも説明しますが、オール24時間空港で、主に貨物便のハブ空港として目指したいということで進めております。

これが7ページですが、朝の6時ごろ、到着したというシーンでございますけれども、2,500メートルの滑走路ですが、海外の航空会社が3,000メートル欲しいということ、今、言ってきているのが現状でございます。

資料3で説明を簡単にしていまいます。福岡空港と北九州空港、1ページ目ですが、位置がこういう状況にありまして、両空港間の距離は約80キロございます。移動に自動車を利用した場合は90分、公共交通機関を利用すると約100分という位置関係にございます。博多・熊本間が、新幹線が開通しまして33分で行けますし、今言いましたように博多・鹿児島間が1時間19分、約1時間20分で結ばれたということで、観光的にも非常に期待されているところでございます。

2ページをお願いします。福岡空港の平成22年の利用状況でございますが、国内外あわせまして1,634万人の方が利用されていまして、発着回数は13.7万回、国内線が24路線ございまして、1日に151往復、国際線は19路線、週に175往復ということで、地図にございますように、シンガポール、バンコク、近いところでは釜山、こういったところで海外にも飛んでおります。

3ページをお願いします。空港の沿革ですが、福岡空港は昭和19年、これは旧陸軍が

家屋・田畑を強制収用して建設されたわけですが、その後、終戦後は米軍が管理していたということで、昭和46年に国・県・福岡市、それと地権者、その間で土地賃貸契約書を結びました。覚書もあるわけですが、それと同時に47年に騒音対策の強化に関する協定書も締結しているところでございます。

4ページをお願いします。福岡空港は都心の中にあるわけですが、この図にありますように、上が国内線ターミナル、下が国際線、その横に米軍専用区域、それとあとは自衛隊が管理する、こういった構造になっております。

次に5ページをお願いします。5ページがよその空港と違うところですが、そういう歴史的な経緯もありまして、土地の賃借料が年間84億円かかっていると。騒音対策では41億円、あわせて125億円が福岡空港には住民との間に費用が発生しているというのが大きな特徴でございます。空港の約3分の1が民有地ということになっております。

6ページをお願いします。6ページは色分けしてございまして、住宅の防音工事が必要な第1種区域が黄色、騒音が著しく住居者の地区外移転を補償する地域が緑色、それと第3種の区域、ピンクですが、これは騒音対策として緩衝緑地帯を整備する地域、こういうことになっております。

7ページをお願いいたします。まず過密の状況ですが、発着回数が13.7万回に達しており、滑走路1本当たりでは日本では最も過密な空港となっております。特に朝夕のピーク時には発着が集中して、遅延が常態化しているというのが現状でございます。

8ページをお願いします。将来の航空需要についてでございますけれども、2017年は16.5万回、2010年代の半ばには容量限界の14.5万回を超えるということが今のところ確実視されております。今は、震災後、ちょっと落ちておりますけれども、震災以前ですとこういうことになってございます。

次のページに参りますけれども、9ページ、過密化対策の検討の経緯、こういう過密な状況にあるものですから、平成14年度、国・福岡県・福岡市は、総合的な調査を実施いたしました。それで21年5月、国と交通省におかれましては、滑走路増設案の検討に着手をいただいております。昨年7月には滑走路増設の具体的な施設計画を取りまとめたところでございます。また本年度には並行誘導路の二重化の着工に向けた調査が行われる予定でございます。

10ページをお願いいたします。滑走路の増設、今申しましたところが図では緑色になっておりますけれども、上が現滑走路2,800メートル、増設の滑走路2,500メータ

一、これを計画しているところです。実は海上に新空港をつくった方がいいという意見もかなりあったんですが、これでいきますと、3,000メートルのVの字型の滑走路を想定していたんですが、工事期間が9年、費用が約9,200億円かかるということで、現在の計画工事期間7年、工事費約1,800億円ということで、今、計画を進めさせてもらっています。

続きまして、北九州空港について説明申し上げます。北九州空港は、九州で唯一の24時間利用可能な空港でございます。利用状況でございますが、国内線・国際線あわせて旅客数は119万人余となっております。貨物取り扱い量、国内線・国際線あわせて1万1,000トン余でございます。航空路線は、国内は羽田線が1線ございますけれども、貨物におきましては去年9月以降、中国の揚子江海運、韓国の大韓航空、シンガポールの航空会社、こういうところが参入してきておまして、冒頭にも言いましたように、もう少し荷を大きくしたいので滑走路を長くしてほしいという要望が来ております。ハノイのほうも実は飛ばしたいというお話が、今、事実ありますので、そういったことも、今、ハノイの航空会社とも話を進めております。

12ページをお願いします。空港の沿革でございますが、現在の空港、北九州空港は2代目となっております。旧北九州空港は三方が山に囲まれて霧が発生しやすいということで、現在の2,500メートル新空港が建設されたわけでございます。

次の13ページをお願いします。空港の特徴と活用強化の取り組みを紹介させていただきます。24時間空港なものですから、北九州圏域ではIC産業などの基幹的な産業が進出してまいりました。今後、旅客、特に貨物の需要の増加が期待できるところです。

ここが伸びるには、1つは、福岡空港の場合は九州新幹線があるんですが、ここは大分・宮崎につなぐ東九州軸という道路がどうしても欲しいということで、これは強くお願いしているところでございます。それと3,000メートルということ、それと航空機産業を誘致したいということで進めております。

14ページには、冒頭申しましたように、海外からの荷物便がこのように就航しております。

それで、ぜひお聞きいただきたいのが次のページでございますけれども、福岡・アジア国際戦略特区という構想を進めておまして、現内閣で特区法案が通り次第、申請したいと思っております。福岡の場合、アジアに非常に近いという、まあ、潜在能力をたくさん持っております。既にインドのデリー州、タイのバンコク、バンコクには昨年福岡県事務所

を開設しました。それとベトナム、中国は江蘇省と、今、友好提携等を図りまして、一番進めているのは、タイとの中小企業の交流というのを既に始めております。中小企業がお互いに行き来して、どういうものがお互いに進出できるか、こういう協議が既に去年から始まっております。それとベトナム、これはハノイとですが、それと中国江蘇省、これは環境政策が整いまして、向こうのほうからぜひ福岡の環境政策を導入したいということで、人員交流を始めるようにしております。

こういったふうに、特区の中には、ここにたくさん書いているんですが、ITからいろいろあるんですが、特に観光が入っているんですね。それと若者、ファッションなんかも、今、福岡で人気を集めていまして、アジア系のファッション（ショー）が今年も3月に行われました。こういうふうに、アジアとの交流が非常に深まっております。

それで、どういう状況になっているかと申しますと、海外から福岡に入国されている人が全体で47万6,000人、これは21年度です。そのうち福岡空港利用が約32万人、北九州空港が1万人、博多港、これは船ですね、クルーズ船で約14万6,000人ということになっております。国別ではどこが多いかというと、韓国が57%27万人、続きまして中国6万人、台湾が12%6万人、あと香港、アメリカ、タイ、フィリピン、こういう順序となっております。入国される主な目的が、観光が約55%、業務が22%、あとは日本居住とか、乗り継ぎとか、こういう順序になっております。

東北で未曾有の震災が起こったわけですが、それ以降、どこの県もそうですが、海外に全員引き上げているということだったんですが、実は今月29日、中国西安のほうから九州に観光に来たいということで、震災後初めて日本に入ってこられます。それで、九州を観光するということなので、4月29日、小川新知事も、福岡市長とかも、観光庁もたしか審議官がおいでと聞いておりますが、福岡空港でお出迎えするということになっておりますし、まだ具体には今からですが、中国のメディアのほうから約100名と聞いているんですが、ぜひ小川知事に上海に来てほしい。そこで風評被害を払拭してほしいと。九州、西日本は安全ですよと、そういったことをどういうふうにアナウンスするのか、きのうそういう話が来たものですから、そういう詰めをどういうふうにしていくかということ、今、検討に入っております。

16ページをお願いします。本県の空港政策、ここに書いておりますけれども、福岡、北九州というそれぞれの空港について、それぞれ特徴のある空港政策を実施していきたい。福岡空港は内外空港ネットワークを支える主要地域拠点、アジアの拠点として、これは中

国でも、実は私、3月に中国に参ったんですが、中国の省庁の方が、ぜひ拠点として持ってほしいと。実は上海市は、今、虹橋ですか、あそこに新しい空港ができました。それと新幹線を含めて高速バス、そういったものも整備されていまして、そこに今から商業ターミナルとかをつくるということでございましたので、そういったことがかなり要望されているというのは事実でございます。そういった福岡空港にしていきたいと。それともう一点、北九州空港は、今言いましたように貨物の拠点空港、あるいは航空機産業の拠点としていきたい、こういうことを、今、目指しております。

次に、最後でございますけれども、民営化や上下一体化に当たっての福岡県の考え方ということでここに記しておりますが、福岡空港の場合は並行誘導路二重化の速やかな実施、これがぜひ必要であるということ、それと空港用地の3分の1が借地であるということ、それと騒音対策、言いましたように125億円の費用が、今、生じているというのが大きな問題だろうと思っております。それと米軍基地が存在すること、これは年に60回ぐらい、主に貨物を輸送しているみたいですが、そういう利用がございます。

それで、民営化となりますと、土地所有者及び周辺住民の方の理解をどういうふうに得ていくのかというのがございます。それと北九州空港は、どうしてもやっぱり貨物空港という要望が海外でもございますので、3,000メートルの滑走路にはぜひ伸ばしていただきたいということを、今、お願いしております。そういうことで、今いきなり民間は難しいのではないかと当県では考えております。

以上でございます。ありがとうございました。

【座長】 牛尾副知事、どうもありがとうございました。

そうしましたら、引き続きまして熊本のお話を承りたいと思います。よろしく願いいたします。

○熊本県 副知事 兵谷 芳康 氏

【兵谷氏】 熊本県でございます。本日は私どもの意見を聞いていただく機会を与えていただきましてありがとうございます。

お時間もございませんので、早速ご説明をさせていただきます。お手元の資料4をごらんいただきたいと思います。最初に表紙をごらんいただきますと、先ほどの福岡県さんとは対照的な絵でございますが、まさに福岡空港はおそらく日本一便利な空港で、都心へ

のアクセス、距離等も非常に近いと思いますが、私どものコンセプトは日本一美しく広い空港ということで、これまで空港に関与しております。

1枚めくっていただきまして、目次を飛ばしていただきまして、さらにもう1ページ、1ページをごらんいただきたいと思います。まず阿蘇くまもと空港の概要ということで、ここで、九州の熊本県自身がそういう位置づけになりますが、九州の真ん中にこの阿蘇くまもと空港は位置しております。熊本市、今度政令指定都市に来年なる予定でございますけれども、その熊本市の中心部から20キロ離れた東側にございまして、逆に阿蘇の外輪山のちょうど西の端に当たります。先ほどの絵でもわかりますように、まさに阿蘇に向かっていくという空港でございまして、阿蘇の山並み、あるいは長崎の雲仙等が臨める、そういう美しい場所がございます。

ただ、場所的にもいいのは、先ほど福岡の副知事さんからございましたように、九州新幹線が先月12日に全線開業いたしまして、例えば熊本・博多駅間が最速33分、熊本・鹿児島中央駅間が最速44分と、非常にまさに日帰り圏域になっております。また高速道路にしても、阿蘇くまもと空港から高速のインターが10分足らずでございまして、さらにそこから福岡へはトータルで80分、九州の各主要都市へも100分から150分、2時間強の範囲で行けると、そういう立地上恵まれた空港であるということでございます。

1枚おめくりいただきたいと思います。現在の阿蘇くまもと空港の就航路線ですが、国内で8路線、ごらんのようなところに行っております。さらに国際線としては1路線しかございません。ソウルに週3便飛んでいるという状況でございます。

さらに1枚おめくりいただきまして、3ページですが、現在、旅客数で言いますと、年度で言いますと平成18年度、暦年で言いますと平成19年、このあたりがピークでございまして、それ以降、ちょうど新型インフルエンザ、あるいはリーマンショック等がございましたので、旅客数はどんどん減っております。ただトータルでは全国9位の乗降客数、国際線もあわせると10位というのが阿蘇くまもと空港の位置づけでございます。

1枚おめくりいただきまして、その路線数・便数ですが、路線数は、先ほど申し上げましたが国内は8路線、そして便数は38便、これは去年から今年にかけてスカイマークの羽田線等が就航いたしましたので、5便増えております。

1枚おめくりいただきまして5ページ目ですが、本県が目指している空港、先ほど少し申し上げましたが、日本一美しく広い空港ということでございまして、当然空港でございますので、交通の基盤ということ間違いありません。まずは九州新幹線の開業とともに、熊

本の拠点性、位置づけが、ちょうど九州の真ん中なので、そういった拠点性を高めていくという役割、それから、いずれ道州制等も来る場合に、そういった州都としての実現ということの可能性を視野に入れながら、このハブ機能を高めていくということで、現在そのアクセスの改善、あるいは空ビルの改修等を行っております。

アクセスの改善では、5ページの左の図にございますけれども、熊本駅からJRの豊肥本線がございます。少し行きますと肥後大津駅という駅がございますが、この駅を既に熊本空港の内部、海外のかい空港ですと中を鉄道が通っていたりいろいろいたしますので、そういった意味で、私ども阿蘇くまもと空港の内部の駅と考えて、ここから無料の空港ライナーを出すと。これは今年の秋から6カ月間実施をいたしますけれども、約2,000万円を県が持ちまして、そういった可能性調査をやりたいと思っております。これによって、マイカーが中心で駐車場が不足しているんですけれども、マイカーでやってくる人にできるだけこういった公共交通機関を使っていただくという意味で、こういうアクセスを改善していこうといったことを考えております。

また同時に空港ビルあたりも、昨年8月から、20億円かけまして、いろいろなロビーの拡充でありますとか、あるいはそのユニバーサルデザイン化、さらには耐震の補強、太陽光パネル等々、そういったことも、今、工事をいたしているところでございます。

1枚おめくりいただきますと、6ページですが、本県の現在の空港の状況、もちろん国管理でございます。滑走路、エプロン、無線施設等々は当然国直轄でございます。ターミナルビルは熊本空港ビルディング会社という民間会社がやっております。そして駐車場のほうが、いわゆる空整協が行っているというふうに3分割されておまして、ここに最大のネックがあるのかなと思っておりますが、あとCIQ関係は当然国でございますし、県あるいは民間団体がやっておりますのは、路線の誘致でありますとか利用の促進、アクセスの改善と、先ほど申し上げましたことをやっているところでございます。

次、7ページをごらんいただきたいと思えます。本日の議題でもある経営一体化への検討ということで、私どもの基本的な考え方でございますけれども、まず経営一体化については、当然個別具体的な検討が必要であると思っております。というのは、空港は地域発展の核であるのは間違いございませんが、その特性、あるいは地域の実情がそれぞれ異なっておりますので、一律的な考え方はとりにくいのかなと思っております。

ただ、阿蘇くまもと空港につきましては、将来にわたって安定的かつ持続的な空港運営ができるというのであれば、そういう保証があれば、経営一体化というのは当然利用者の

利便性の向上を図る上で有効な手法であると考えております。

特に駐車場でございます。メリットと書いておりますものが下にございますけれども、①と④が駐車場関係ですが、空港の駐車場料金低廉化。現在、空港の駐車場は1時間1500円、1日当たり800円となっていて、これが高いために、周辺に民間の駐車場がぼろぼろできております。これは土地利用上の、例えば優良農地をつぶして、中には違法なものもございますし、景観上も、さっき言いましたように日本一美しく広いというのをまさに当時の細川知事のころから一生懸命やってまいりましたので、できるだけ看板を立てさせないとか、そういう景観条例もかませながら、道を走っていただきますと、緑に囲まれてずっと都心まで行けるといいうきれいな景観を誇っておりますが、そこに駐車場関係はどうしても看板を立てたくなったり、ネオンの看板を立てたり、非常に一生懸命規制しておりますが、そういった意味で景観を壊しているという面もございます。

さらには、レンタカーを借りる場合でのワンストップサービスができません。駐車場の中にいわゆるレンタカー用の駐車場を確保できないと。確保しようとしても、非常に高いですから、とても経営が成り立たないということで、外でやっていると。ある意味では、熊本を利用する方、民間の方は大体九州を回りますので、阿蘇くまもと空港では大抵レンタカーを借りて熊本から鹿児島、宮崎と回ったりいたします。そういった方々にとっては非常に不便だということをよくお聞きしているんですけども、そういった意味でもレンタカーをワンストップサービスしたいといったこと。これは駐車場管理を私どもに、あるいは空ビルにさせていただきだけで十分できると考えております。

そういったことによって、下にございますけれども、空港を始点・終点とする旅行商品なり、あるいは企業誘致、実はこの空港はきれいなんですが、近くにさらにソニーがあったり、東京エレクトロンがあったり、IT関連産業がたくさんございます。ただ同時にホンダがあって、やはり車産業、九州全体はカーアイランドですけども、そういった車産業もございます。そういった方はよく使っていただくと。そういった、いわゆる企業誘致にもつながると。

さらには交流イベント、にぎわいの核として、地方空港は大空港、セントレアさんあたりはまさに既にそういうことをやっていますけれども、地方空港は大抵空の玄関口というだけで、そこににぎわいという観点はあまり考えていなかったんですが、大抵調整区域内にありますのでそう簡単にはつくれないんですけども、にぎわいの核としての、そこに雇用を生み出すといったことも私どもは考えていきたいと。そのためにはやはり一体的な

管理をするということがどうしても必要なというふうに考えております。

同時に、その一体的管理という意味では、メリットの②、③、例えば空港ターミナルの老朽化したトイレ、これは実は、C I Qは中にございますので国の管理ですけれども、お願いしてもトイレをなかなか改修してもらえないとか、汚いままであったりとか、外国の方に汚いと言われるのは私も非常に残念なんですけれども、そういったことがないようにやろうと思っているんですが、手がかからない。さらにはいろいろな、混んでいる場合にコンシェルジュを増員したいとか、そういったこともなかなかできないということで、いろいろな意味で一体管理ができれば、そういった利用者の利便性向上、あるいは地域の活力の活性化にもつながると考えております。

1枚めくっていただきますと、そのためには課題として、どうしてもこのメリットを通すためにはやらなければいけないことがございまして、先ほど申しあげました安定的かつ持続的な空港運営、財政基盤の強化あたりがどうしても必要になるということで、まずは大規模整備なり修繕の場合どうするかと。これは国の支援を仰ぐのか、あるいは着陸料、航空機燃料税等を帰属させていただいて、それをプールしながらためていくのか。さらに経営に必要な資金なんかをどう調達するかという融資の問題等もございまして、大規模な災害等があった場合に、さっき申しあげました基金なり保険制度といったものをどれほど創設していただけるのかといったこと。

さらには、今のは一体化ですけれども、駐車場の場合だと、国有地の無償譲渡あるいは無償貸与等で私どもは十分やっていけると思っていますので、そういったことを先行していただければよりやりやすいかなという気もいたしております。

いずれにいたしましても、私どもとしてもそういったことを十分判断するための検討をさせていただきたいんですが、将来の整備経費とか維持管理経費、※に書いてございまして、空港別の収支の資料の公開等、あるいは充実をお願いしたいと思っております。既に18年度、19年度分はやっていただいております。それによって一定は、本県、くまもと空港は非常に黒字の部分が多く、ある1つのケース以外はほとんど黒字なので、やっていけるというのは一瞬は思いますが、ただ長期的に見た場合にどうなるかと。この2年間だけの空港の収支で恒常的な収支と我々は言えるかなと思ったり、あるいは将来どれほどの整備が必要になるかということを考えていく場合でも、そういった資料をさらに充実していただければ、私どもも最初に申しあげました安定的・持続的な空港運営ができるかどうかの判断ができるわけでございますので、ぜひそういった公開もよろしくお願

い申し上げたいと思っております。

こういった場合にも、やはり国が実施していただくべきことは当然あると思っておりますので、それが下に書いていますが、①の大規模災害時、現在のまさに東日本大震災がそうですけれども、その場合の空港運営の関与、例えば物資を優先するとか、あるいは危機管理の場合ですと、アメリカはよくやりますが、外国からも入れないとか、出さないとかいったこと、さらには自衛隊を優先するとか、あるいは各県からの応援の緊急消防援助隊とか、あるいは警察の広域援助隊の基地にするとか、そういったことの調整も必要になりますので、そういった面での国の関与は当然要るのではないかと考えておりますし、もちろんC I Qとか航空交通管制は国でぜひやっていただくべきことだろうと考えております。

いずれにいたしましても、最後のページ、9ページでございますけれども、私ども、これから大空港構想という意味で展開していこうと考えております。これは何かと申し上げますと、先ほど申し上げました日本一美しく広い空港ということをコンセプトにしながら役割分担等を考えております。例えば九州ですと、福岡空港さんは九州内ではまさにビジネスの一応メーンでございますので、そういったビジネス客等々でたくさんおられると。観光客については、私ども、近くに阿蘇を擁しておりますので、阿蘇に近いという利点を生かしながらLCCの誘致等をやっていくとか、そういったものを役割分担しながら、外国人の方にも来ていただくような空港、さらには利用者に優しい、できるだけマイカーを使わないような、アクセスを改善しながらエコな空港をやっていきたいといったことを考えた大空港構想、より広い意味で、JRの駅も取り込んだ、そういったことを考えながら進めてまいりたいと思っております。

いずれにしても、駐車場だけでも管理をお任せいただきますと、地方がやっていけないわけではなくて、十分やれると思っておりますので、何ら支障はございません。お金をかけないで、地方の、地域の活性化ができるということもございますし、さらに一体化ということであれば、そこには、先ほど福岡県さんもございましたが、各県によってかなり事情が異なってくるということでございます。私どもはほんとうに一生懸命一体化もやりたいと思っておりますし、先行してもいいと思っておりますが、先行したところが、結果的に財源で詰まってにっちもさっちもいかないという状態にならないような方策をぜひとも考えていただきたいと。サステナブルディベロップメントという観点で、そういった持続的・安定的な運営ができるような方策を考えていただければ私どもとしては非常にありがたいと思っておりますので、どうかよろしくご検討をお願い申し上げます。

【座長】 兵谷副知事、どうもありがとうございました。

大変お待たせ申し上げました。そうしましたら、今度は静岡県のお話を承りたいと思います。よろしく願いいたします。

○静岡県 理事（交通ネットワーク担当） 岩崎 富夫 氏

【岩崎氏】 静岡県でございます。これまでの日本を代表する雄たる空港や特徴ある空港経営の発表の後で、大変気おくれしていますが、静岡空港の取り組みについてご説明申し上げます。

2 ページをお開きください。本日お話し申し上げる概要、役割、特徴、それから民活の取り組みという形で4項目、ご説明申し上げたいと思います。

まず概要でございますけれども、富士山静岡空港は、静岡県が設置・管理する地方管理空港、いわゆる昔の三種空港でございまして、平成21年6月4日に開港しまして今年で3年目になります。静岡空港は大井川の右岸に位置しまして、2つの政令市、静岡市と浜松市のほぼ中間でございます。写真が小さくて恐縮ですけれども、左上のところに富士山が見えます。真ん中に大井川が見えまして、その右岸側が静岡空港でございます。

正式名称は静岡空港ですが、国内で唯一富士山を臨む空港であるということで、空港の愛称を富士山静岡空港といたしました。

滑走路の長さは2,500mで、300人乗りのジェット機の離着陸も可能でございます。昨年度、定期便、チャーター便で300人クラスの機材もご利用いただいております。

次をお願いいたします。就航状況でございますけれども、国内線は現在5路線、1日8便の定期便でございます。具体的には静岡空港を本拠地とするフジドリームエアライン様に札幌、福岡、熊本、鹿児島の4路線、それから全日本空輸様に札幌、沖縄の2路線を運航していただいております。

5 ページをお開きください。国際線につきましては、現在、ソウルと上海の2路線、週16便の定期便に就航していただいております。特にソウル路線は開港当初からアジアナ航空様と大韓航空様のダブルトラックで、1日2便運航しております。このほか、平成22年度にはチャーター便、台湾73便、中国に60便、韓国に30便など、計174便を運航していただきました。

次のページをご覧ください。平成22年度の利用状況は、ここにごございますように国内

線で31万6,000人、国際線で23万9,000人で、合計で55万人でございました。搭乗率は56.8%、国際線が70.1%、特にこれからの静岡空港の発展方向はやはりこの辺に隠されているのではないかと考えております。ただ東日本大震災の影響により、3月以降は、現在、大変厳しい状況となっております。

就航率につきましては、開港当初は危ぶまれましたが、平成22年度は99.4%という形で、平成15年から17年の全空港の平均就航率の96.9%を上回る安定した就航状況となっております。

航空貨物は、22年度、一応ベリ一部だけの航空貨物でございますけれども、ここにありますように208トン、20万8,000キログラムとなっております。今後こちらにも力を入れていきたいと考えております。

次、7ページをご覧ください。私どもの空港は、今後アジア圏における静岡という位置付けでいきますと、今後本県がより一層発展していく上で必要不可欠な社会資本として位置付けておりますし、また知事が提唱しております「富国有徳の理想郷ふじのくに」をつくり上げていく推進エンジンの1つとして、国内各地、それから東アジアの国々との結びつきを大事にしていきたいということで、大変重要な空の玄関口として位置付けております。

また、今回の東日本大震災においても、改めて空港が救出・救助活動、それから医療活動の拠点として、あるいは国内運航への給油・夜間駐機基地としてなど、災害時の拠点としての役割を担うということが立証されました。

次のページをお開きください。空港開港後1年間の利用実績に基づき、空港が地域経済にどのような効果を及ぼしたのかという実態調査を行いました。この結果、経済波及効果としまして、間接効果を含めた生産誘発効果は245億5,000万円、雇用創出効果は1,653人と推計されました。このほかに、時間・費用短縮効果が約22億円、税収効果が16億9,000万円、それから具体的に外国人宿泊者数が対前年度比で178%増加するなど、富士山静岡空港の開港により、県内経済に多大な効果が表れていることが数字で立証されました。

次のページでございます。空港の災害時の拠点機能としまして、静岡県では広域受援計画に基づく応援部隊の進出、それから緊急物質の搬入、重傷者の県外への搬送を迅速かつ円滑に行うための施設と位置付けております。また他の都道府県への応援要員を派遣する場合の拠点としても重要な役割を果たすということで、今回の東日本大震災においてもそ

の一端を担うことができました。

10ページでございます。具体的な東日本大震災への対応でございます。富士山静岡空港から緊急医療スタッフや現地支援要員を被災地である岩手県に派遣するとともに、緊急援助物質の輸送をこちらに記載のとおり行いました。

それから被災地へ向かう災害支援用ヘリコプターを空港に受け入れまして、給油、それから中継基地としての役割も、担わせていただきました。

次のページでございます。富士山静岡空港の特徴でございます。まずこれは、首都圏、中京圏の間でございます。これは逆に言いますと、静岡空港は、いわゆる首都圏と結ぶ路線ということは念頭になくて、当初からローカル・トゥ・ローカルの空港として設置されたものであります。

それから首都圏近隣の空港というロケーションも相まって、海外から高い関心をいただいております。ソウル路線ではダブルトラックという形で就航いただいております。

もう一つ、やはり地元の航空会社であるフジドリームエアライン様に拠点空港としてお使いいただいているということは、これは今後の発展性を考えた場合には1つの大きな特徴ではないかと考えております。

それからグランドハンドリングにつきましても、これは地元企業に担っていただいております。

もう一つ静岡県では、開港当初から空港民活化に取り組んでまいりました。次のページをお開きください。この空港民活化の取り組みにつきましては、専門家や県内企業の参加のもと、静岡空港の戦略について検討することを目的に設置しました「静岡空港戦略プロジェクト会議」から提言された内容を、具体的に実施したものであります。その提言の中では、空港基本施設、それからターミナルビルの一体的経営、そしてその主体となる会社が民間主体であるということが謳われております。本県ではこの提言を踏まえまして、民間の創意工夫を最大限に発揮して、経営の効率化やサービスの向上を図る空港民活化に取り組んでいるところであります。

次のページ、13ページでございますけれども、空港運営会社設立の経緯でございます。ここにございますように、左端の戦略プロジェクト会議提言、それから県内経済界に対する設立要請、それから中心企業の決定、それで18年2月に空港株式会社の設立となっております。

14ページをごらんください。会社の概要でございます。ここにございますように富士

山静岡空港株式会社でございまして、資本金が4億9,000万円で、5億円未満としております。これもなぜ5億円未満かという、常勤の監査役を置くことがないということで、ここも監査役の非常勤化によって経費節減をするという取組の現われでございまして。

15ページでございまして。空港基本施設の運営や管理を空港運営会社に委託して、旅客ターミナルビルと一体的に経営するスキームを基本的な考え方としております。

16ページをご覧ください。特に私どものところで特徴的な形としましては、そうした一体的な委託の手法として指定管理者制度を導入したということで、この点が地方空港としては目新しい点ではないかと思っております。

17ページでございまして。指定管理者制度の導入のメリットとしては次の3つを挙げる事ができると思っております。1点目はまず経費節減。これは空港基本施設と旅客ターミナルビルを一体的に管理することにより、いわゆる管理運営業務の効率性、それから業務に係る人件費縮減、管理コスト縮減を行うことができる。2つ目は、民間ならではの創意工夫が発揮できるということ。3つ目は管理ノウハウの蓄積、プロパー職員によるノウハウの蓄積が可能ではないかということでもあります。

次が18ページでございまして。ただこうした中でも、いわゆる民活の課題としてこちらに掲げさせていただきました。1つ目は、やはり指定管理に関する業務範囲が限定されているということでございまして。これは当然でございますけれども、航空法では保安場の基準に従って、設置管理者である県が責任を持つ体制をまず確保する。これは生命を預かる者として当然だと思います。あと施設の点検、清掃、整備、警備などを空港会社に委託することで、これにつきましては国の指導のもとで、県と会社との役割分担を行っております。

その次に、委託業務は表に記載のとおりでございましてけれども、先ほど言いましたように設置管理者としての責務というものがございまして、ここについては自ずと、民間と設置管理者との委託の関係では、管理運営に係るすべての委託という形にはまいらないということがあります。

それから一番大きな問題と申しますか、収入、経営の問題としまして、受託者自らが施設利用料を定めることができる料金体系ではないということで、通常の指定管理者制度ですと、受託者自らが施設利用料を定めますけれども、ここについては、今回の私どもの指定管理者制度における限界性が1つ垣間見えるのかなと考えております。

次のページ、19ページでございまして。収益性の確保が、特に現在の指定管理者制度の

もとではなかなか困難であるということがございます。ちなみに21年度決算で空港基本施設の関連収支は、約4.3億円の一般財源の投入となっております。

その下に「参考」のところで示してございますけれども、これは新聞紙上をにぎわせたのでご承知の方も多いかと思うんですけれども、マスコミ的な取り上げられ方をしますと、減価償却費、それから長期県債の利息、これらを含めた収支計算が求められまして、これで行いますと、こちらにございますように16億円余の計上損益が計上されるという形でございます。これは、根っこのところは社会資本をどう考えるかという議論につながっていくことだと思います。私どもとしましては、先ほど申し上げました基本施設の管理運営の収支を基本としておりますけれども、参考として、こうした形での減価償却費とか県債利息も含めた収支計算も、県民には公表してございます。

次に、いわゆる航空系収入と非航空系収入ですと、商業的なものは私どもの空港の中にはあまりございませんものですから、そういう中で収益を確保するという観点でいきますと、当面は、先ほど申し上げました空港基本施設の管理運営に係る収支というところでの黒字化、収支とんとんを目標とせざるを得ない、そういう経営的には大変厳しい状況にあります。

20ページ、最後でございましてけれども、まず1つ、今後空港の民活化をより一層進めていくには、まずもって安定した経営基盤を確立する必要がある。そのためには空港機能を充実させていく必要があるということで、私どもとしましては、本年4月から空港の運用時間を11.5時間から13時間に延長させていただきました。

もう一つは、現在5バースのところを3バース増やして8バースという形で、エプロンを、今、拡張をしてございます。これが一応24年度から供用開始できるような状態にしてまいりたい。この狙いは、現在の、ゴールデンタイムと私どもは申しますけれども、昼間帯が5スポット全部埋まる状態になりまして、いわゆるチャーター便の受け入れができない状態というのと、もう一つは、ナイトステイが、今、なかなか難しい状態。それから、ビジネスジェットや小型機も受け入れてまいりたいということで、バースの増設工事を、今、行っております。

あと一番大きいのは、やはり路線便数を維持・増加して旅客数を増加させるということであり、我々が一番努めなければいけないところであって、知事のトップセールスなどにより行っておりますけれども、まだなかなか県内企業まで行き渡っていない、いわゆる県の空港を愛用していくような形での企業への浸透が現在まだ十分でない。これは便数の増

加、それから利便性の向上と裏腹の関係にもなるかと思えますけれども、この辺につきまして、私どもは設置管理者として、まず残された課題というのが多くあるのではないかと考えております。

いずれにいたしましても、そうした多便化、多路線化、そうした形で利便性が向上しないと、やはりユーザーから使っていただける空港にならないので、この辺をきちっと、開港後3年もしくは5年くらいを目途に、全力投球で頑張ったいと考えております。

雑駁ですけれども、以上で私の説明を終わります。

【座長】 どうもありがとうございました。お三方とも、地域圏の実情を踏まえたご意見をいただきまして、ほんとうにありがとうございました。そういう意味では、選挙も無事に終わられて、おめでとうございます。北海道知事の高橋委員にもお越しいただいておりますので、道・県というお立場からご意見を少しいただければと思えますけれども、いかがでしょうか。

【高橋委員】 ありがとうございます。ずっとここまで、何回か欠席せざるを得ない状況でございましたので、今のヒアリング3県の皆様方のお話をお伺いして、じゃあ、我が北海道はどうかということをお話をさせていただければと思うんですが、福岡県さんは国管理空港が2つあると。それぞれが特徴を生かして拡張なり何なりを考えておられるということ。熊本県さんは、広くて大変景色のいい空港という特徴を生かして、観光を中心にさらなる発展をと。静岡県さんは、国管理ではなく地方管理の立場から民営化、民間の活力をいかにさらに高めていくかというご努力をしておられる。それぞれ、私ども道の立場からも、地方の取り組みとして大変参考になる部分が多かったと思うわけではありますが、私ども北海道の状況は、1回目に出たとき、あるいは申し上げたかと思うんですけれども、国管理、地方管理、道管理、それから地方都市管理というものも含めて、13、あるいは14という数え方もあるんですけれども、空港がございまして、もちろんそこまで空港が本当に広いとは言え要るのかという議論は、当然ご批判というものは覚悟の上で申し上げているんですが、現にそれだけございます。離島路線も運行状況は大変厳しいのでありますけれども、陸路のものも、もちろん医療関係、お医者様に定期的に通うとか、あるいは医師不足でありますので、拠点の例えば札幌なり、旭川なり、医師の多いところから過疎地の空港に医師が定期的に行くなり、そういった面での活用はあるのでありますけれども、やはり搭乗率がなかなか高まってこないという空港がいっぱいあります。

一方で、新千歳空港というのは、数字は忘れましたが、全国の中でも、羽田、成

田等に次いで利用頻度の結構高い空港で、ここは空港の運営会社も黒字でございますし、たしか1回目にご提示いただいた資料でも、上下一体運営ということをやった場合にも十分に採算が合うということではあるのですが、実はそれ以外の12か13の空港はすべて大変厳しい状況にある中で、私ども北海道として、空港整備をさらにするかどうかというのは、数を増やすということはありませんと思うんですが、例えば先ほど福岡県さんがおっしゃっておられたような滑走路の問題であるとか、さまざまな既存空港をさらに整備するということは場合によってはあろうかと思う中で、そういった経費を含めて、ほんとうに全部民営化ということで賄えるのかどうか、この空港整備勘定の行方というものがあるのか。あるいはそのことは私がいないときにも議論になったのかもしれませんけれども、そういった中で、やはり国に中心となって整備をしていただきたいという部分も結構あるかなという思いを持っているところであります。

さっき申しました道内では、新千歳だけは黒であります、それ以外は大変厳しい赤字の状況である中で、私どもとしては、空港の数としては沖縄県さんと多分同じだったような記憶があるのでございますが、やはり同一都道府県内における空港の一体的な管理というか、これは国管理、道管理、市管理トータルとしての、そういった形で民間の空港ターミナルビルが展開している、その利益の部分ということを地元にもたらされるという形での1つの民営化というのは、1つ我々としても真摯に検討をしなければならないのかなという思いを持っているところでございます。

一方で、今の現状の運営の中で、非効率というか、利用者の立場から見てもっともっと効率性を上げるべしという点は多々ございますので、そういった点の検討というのは、これは私どもとしても前向きに進めていかなければならないのかなと。

すみません、とりあえず、ちょっとそれだ意見かもしれませんが、そんなことを感じました。ありがとうございます。

【座長】 急をお願いして申しわけございません。ありがとうございました。

そうしましたら、時間が大変厳しくなってきました恐縮でございますけれども、皆さんのほうから、せっかくいろいろな意見をいただきましたので、ありましたら。

○全体質疑（地方公共団体）

【委員】 コメントと質問をさせていただきたいと思います。

熊本空港のご発表で、空港別収支の策定、公開、さらに充実化という話があったんですけども、実は空港のターミナルビルディングの収支データがどれだけ公開されているかというのを調べたことがあります。ターミナルビルと国土交通省の公開データをまとめて、国管理空港の採算性、効率性はどうなのかという比較をしようとしたんです。これは世界航空学会から私あてに要望があって、やってみようと思ったんですけども、ターミナルビルの情報というのは意外と出ていなくて、国管理空港の26空港のうち9空港はインターネット上に一切情報を出してなくて、残念ながら福岡と熊本はその9空港に入っているんです。ですので、できればターミナルビルディングの財務情報というのをターミナルビル側からも出していただきたいと思います。そうして頂ければ、我々研究者のほうで、国土交通省から出されているデータとあわせて国管理空港の分析ができますので、ぜひお願いしたいと思います。

次に質問ですけれども、福岡空港に質問させていただきます。福岡空港と新北九州空港は同じ国管理空港という中で、福岡空港は当然国際線でも人気があって、国際線がかなり飛んでいるわけですけれども、ポートセールスで海外に行くときに、福岡空港と北九州空港を別々で売り込んでいるのでしょうか。あるいは、福岡都市圏にはこういう2空港があります、福岡は混雑していますけれども、例えばある観光ルートを設定すると、福岡空港と遜色ない程度に北九州空港を使えますというようなポートセールスをしているかどうか。これから国際線は確実に伸びると思うんですが、ご発表された需要予測は、国内線はちょっと過大予測かなという気はするんですが、国際線についてはむしろ過小の可能性もあって、今後増えていくと思われる中で、北九州空港もセットにしてポートセールスすることは十分ありうると思うんです。そういったことがやられているかどうかについて、できれば伺いたいと思います。

【牛尾氏】 2つの空港を一緒にPRしていく必要があるということですね。海外の人も、国内の人もそうですが、福岡空港が非常に便利がいいと、鹿児島まで行けるということで、どうしてもお客さんはそちらを選ぶという傾向にあるんですが、説明の中でもしましたように、東九州軸ができていきますと、今度は大分・宮崎のほうに近くなるものですから、こういったことで利用客が増えるのかなと。北九州空港は24時間空港で、海外の航空会社が言われるのは、滑走路を広げてほしい、北九州空港は24時間空港だから使いたいという引き合いが去年ぐらいから出てまいりました。

【委員】 今おっしゃったのは、貨物だけではなくて旅客のほうについても、大型機を

飛ばしたいから滑走路を長くしてほしいということですか。

【牛尾氏】 いや、貨物のことで3,000メートルというのは、具体的に航空会社、海外のほうから上がってきております。

【委員】 では、実際に旅客で、例えば福岡ではなくて北九州でどうですかというようなことで、北九州に入りたいというような可能性というか、実例みたいなものはあるんでしょうか。

【牛尾氏】 今のところソウルですね。ただ福岡空港には、シンガポール航空もぜひということ去年お話が出て、今、その後はないんですけども。

【委員】 わかりました。

【委員】 財政のほうから空港のあり方を考えているんですけども、〇〇委員がおっしゃったデータに関しては、ターミナルビルは第三セクターですので、総務省のほうでかなり、天下りの人がどのぐらいいらっしゃるのかとか、そういうことまで、ほとんどの空港のターミナルビルの財務情報は総務省の地方公社総覧のほうに大体出ているので参考になるかと思えます。

質問のほうですけども、今、国営空港のある自治体の方と実際に地方が経営されている空港ということで、すごく対照的で、その自治体の側から見ると、やはり赤字か黒字かという、要するに県民のために役立っているのか、空港が地域活性化につながるのかというのがすごく重要で、地域活性化につながっていて、地域効果があるのであれば、赤字でも経営をします。静岡の場合は赤字で、税収が上がっているので税収を考えればとんとんぐらいかもしれないんですけども、赤字でも経営をしていくということで、静岡県にお聞きしたいのは、多分赤字でも必要だとおっしゃると思うんですね。

その一方で、熊本県と福岡県のほうだと、これは国がつくったものですから、これから委託するにしても赤字では困ると、そういうような形に聞こえるんですけども、赤字でも地域に役立っていれば経営をしていくという覚悟があるのか、どのような形であれば引き受けて地域活性化のために空港を利用していこうというふうにお考えなのか、そのところを教えてくださいませんか。

【岩崎氏】 静岡県でございますけれども、先ほど申し上げましたように、単なる管理運営の収支だけではなくて、やはり空港は、県内経済に与えるいわゆる経済波及効果も含めて位置付けたいというのが基本でございます。ただそう申し上げても、これだけ公共施設、特に社会資本に対して厳しい県民の目がございますので、私どもとしましては、当面

の目標としましては、空港基本施設の管理運営の収支についてはせめてとんとんにしたいという願望は持っております。またそれに向けて頑張ったいというふうに考えております。

【兵谷氏】 先ほどの熊本空港ビルディングの関係は、株式会社ですから私どもの一存ではいきませんが、基本的に私どもの株主の1人ですから、出せる資料は、損益計算書とか、出せると思います。

今の〇〇委員からのご質問ですけれども、今、地方団体は、ご存じのとおり、これから社会保障経費がどんどん増えていく中で、どうやって生き残っていくかを考えなければいけないと。税金はどんどん落ちてくる中で、投資的経費をどう確保していくかというのは非常に大事な問題なので、赤字とわかっているものを受け取れと言われて、はいと言う地方団体はないと思います。地域活性化には当然必要なので、そのバランスをどうとっていくかということなので、赤字に陥らないようなシステムを考えたからというようなことをセットで言っていたかないと、なかなか地方団体、もちろん地域活性化は必要でございますけれども、受けましょうという話には即はならないわけです。

ただ、地域活性化は絶対に必要な観点ですから、それは私どもの先ほどの土地利用計画とか、あるいは景観整備をする上でもどうしても欠かせないところでございますので、それを含めて考えざるを得ないということで、一緒に考えさせていただきたいという部分でございます。

【牛尾氏】 福岡の場合、非常にすばらしい空港が用意されたということで、これは県民も非常にありがたがっていますし、実は福岡アジア国際戦略特区構想、これは3年前に打ち上げた事業で、その前からいろいろな事業を仕掛けているんですが、これは新しい雇用の創出、それから若者文化とか、留学生を含めていろいろな交流を図っていかなければいけない。というのは、今までの日本のあり方というのが、太平洋ベルト地帯でアメリカ向けだったと。だけど、今はアジアがこれだけ進展している中で、一番ゲートウェイとしての役割を果たすのは福岡、九州ではないのかと。そこから西日本、東日本へ経済波及効果を伸ばしていくという方法は絶対に見捨ててはいけないということで、こういう事業を仕掛けてまいりました。

実際に人の交流が若者を中心に企業も目に見えて出てくるようになったわけですが、実際に海外に行って、麻生知事なんかはずっと言っていましたけれども、福岡というネームバリューも結構ございますし、福岡というイメージが高まってきたというのは、私自身も

シンガポールとか中国、韓国に行きまして、非常に思っております。そういうことで、地方としてできるものは、有効な空港はしっかり利用すると。

【委員】　でも赤字……、財政面は重要だということですね。まあ、当然そうですね。

【牛尾氏】　ええ、そういうことによって黒字になっていけばいいんですが、言いますように、福岡空港の場合、土地を借り上げているというのと騒音対策、これが民営化でどうしてもネックになるのではないかということを我々は思っております。

【座長】　今日はほんとうにどうもありがとうございました。伺えば伺うほど、それぞれ個々の事情はおありですけれども、何とかしてうまく航空と非航空と一緒にやりながら、収支相つぐなって、それで地域活性化になるんだったらこんないい話はないと。そこをどうやってやるかという思いは我々と共通かというふうに承りました。ほんとうにありがとうございました。

また川上さんもほんとうにありがとうございました。いろいろ参考になるところがございましたので、我々もまた勉強していきたいと思えます。

本日はお忙しいところ、どうもありがとうございました。

閉　会

【空港政策課室長】　お忙しいところ、長時間にわたりましてありがとうございました。次回の検討会につきましては、また委員の皆様にご連絡したいと思います。

それでは本日はこれにて終了させていただきたいと存じます。どうもありがとうございました。