

第 3 委員協議会報告資料

福岡空港の滑走路増設の進捗状況及び

福岡空港の運営に係る民間委託の検討状況について

平成 26 年 10 月
経済観光文化局

目 次

第 1 滑走路増設の進捗状況について

- 1 検討の経緯等 P 1
- 2 国土交通省の平成 27 年度予算概算要求 P 1
- 3 環境アセスメント手続きの進捗状況 P 2
- 4 福岡空港の需要予測値と標準処理値（滑走路処理容量）
. P 3

第 2 福岡空港の運営に係る民間委託の検討状況について

- 1 空港運営の民間委託の制度概要 P 5
- 2 福岡空港における民間委託の検討 P 9

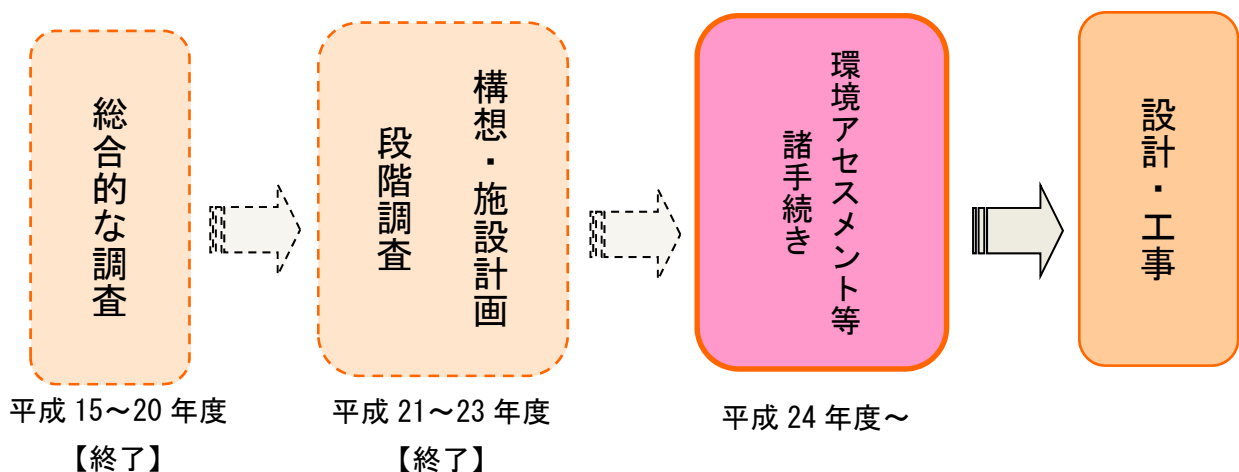
第1 滑走路増設の進捗状況について

1 検討の経緯等

○平成15年度から20年度に国、県、市で「福岡空港の総合的な調査」を行い、積極的に情報提供や意見収集を行うパブリック・インボルブメント、いわゆるPIの手法を取り入れて、段階を踏んで実施した。

○次の検討段階として、平成21年度から23年度に国、県、市で「構想・施設計画段階」の調査を行った。滑走路増設案について、航空需要予測の精査、滑走路等の配置、事業費、工期などの詳細検討を実施した。

○平成24年度から、「環境アセスメント等諸手続き」の段階に移行しており、現在、環境アセスメントの手続きが国において実施されている。



2 国土交通省の平成27年度予算概算要求

○国は平成26年8月の平成27年度予算概算要求の中で、福岡空港滑走路増設事業について言及。

平成27年度 航空局関係予算概算要求概要（抜粋）

沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を平成27年度も引き続き実施します。

福岡空港については、抜本的な空港能力向上のため、滑走路増設に係る環境影響評価の手続きを引き続き実施します。福岡空港滑走路増設事業に関しては、福岡空港における空港経営改革（コンセッション等）を踏まえた適切な財源の確保を前提とし、事業着手に向けて、その詳細については、予算編成過程において引き続き検討します。

また、航空機の安全な運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設について戦略的維持管理を踏まえた空港の老朽化対策を行うとともに、地震災害時における空港機能の確保等を図るため、空港の耐震対策を行います。

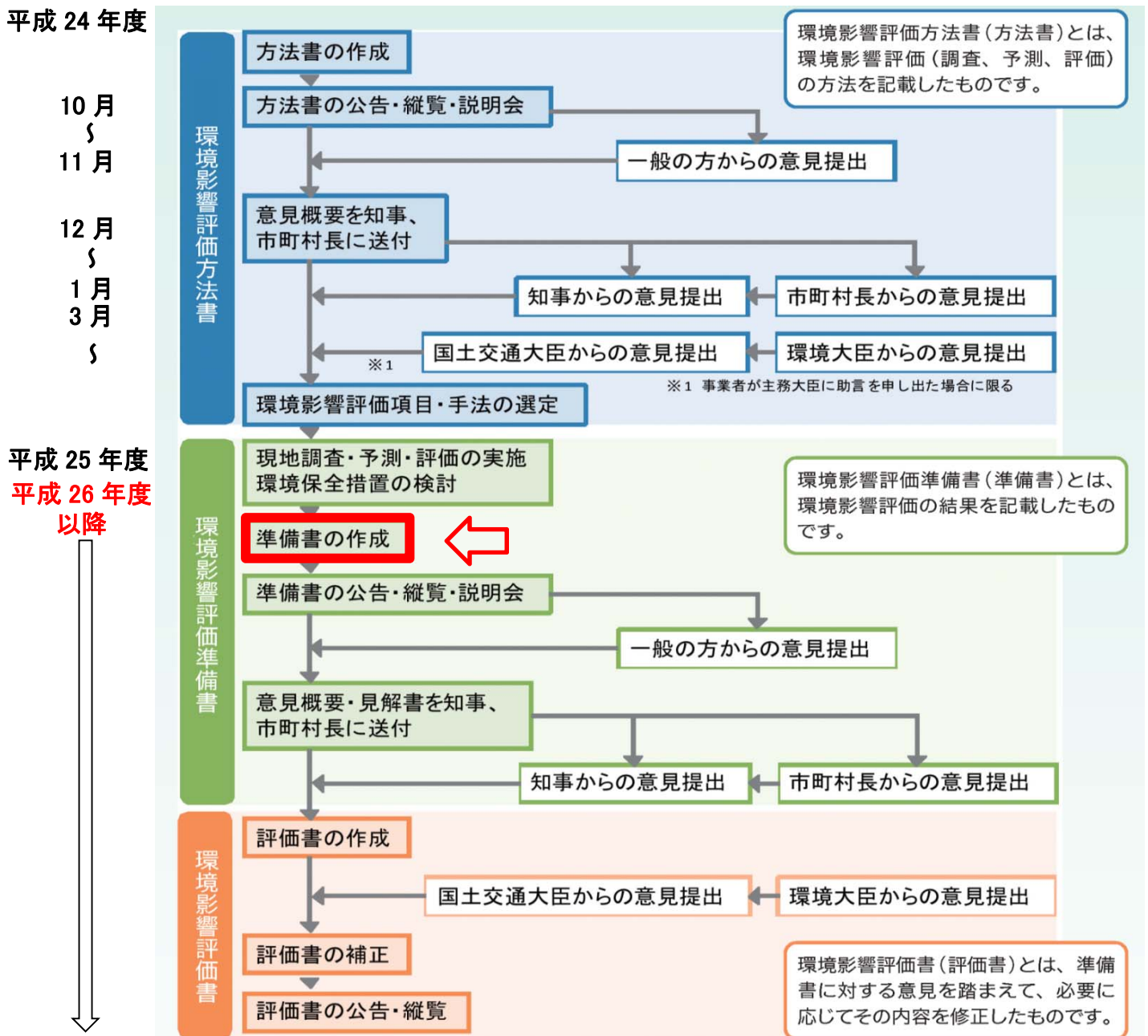
さらに、我が国全体の国際競争力や空港背後圏地域の地域競争力の強化等のため、空港の利便性向上等を図ります。

3 環境アセスメント手続きの進捗状況

○国は、平成 24 年度の方法書の手続きに引き続き、平成 25 年度に準備書作成に向けた現地調査を実施した。

○平成 26 年度は、平成 25 年度に実施された現地調査の結果を踏まえ、予測・評価・環境保全対策の検討が行われており、それらの結果を示した準備書を作成した後、公告・縦覧等の手続きに進む予定。

【手続きフロー図】



※環境アセスメントの全体の期間としては、一般的には 3 年から 3 年半かかるとされている。

4 福岡空港の需要予測値と標準処理値（滑走路処理容量）

○国から、需要予測及び標準処理値（滑走路処理容量）の見直し結果が示された。

（1）需要予測

近年発着回数が急増していることから、見直しが行われたもの。

①発着回数

【従前予測値】

基本ケース

平成 42 年度 16.8 万回／年



【見直し後の予測値】

基本ケース

平成 42 年度 17.6 万回／年

(下位～上位ケース)

(17.4～19.3 万回／年)

基本ケース

平成 47 年度 18.1 万回／年

(下位～上位ケース)

(17.9～20.5 万回／年)

②旅客数

【従前予測値】

基本ケース

平成 42 年度 1,985 万人／年



【見直し後の予測値】

基本ケース

平成 42 年度 2,050 万人／年

(下位～上位ケース)

(2,036～2,304 万人／年)

基本ケース

平成 47 年度 2,110 万人／年

(下位～上位ケース)

(2,094～2,456 万人／年)

（2）標準処理値（滑走路処理容量）

航空機材の構成など、直近の運航実態を基に見直しが行われたもの。

現 行 (滑走路 1 本) 14.5 万回／年 ➡ 16.4 万回／年

誘導路二重化後 (滑走路 1 本) 14.9 万回／年 ➡ 17.0 万回／年

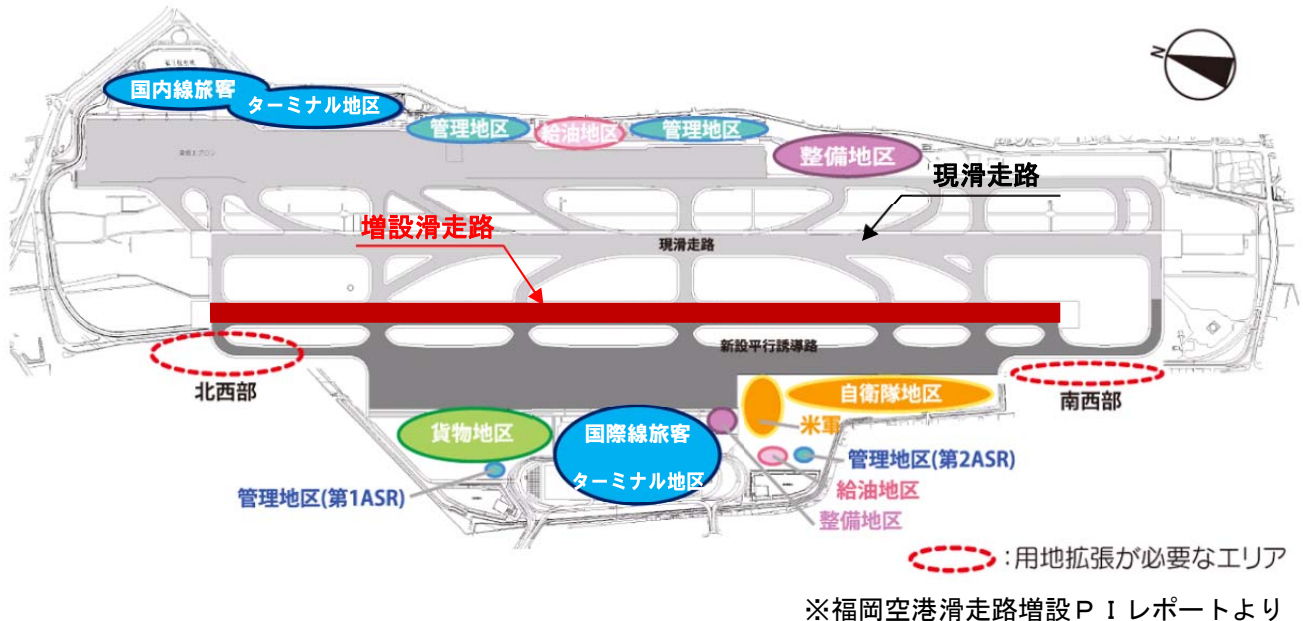
滑走路増設後 (滑走路 2 本) 18.3 万回／年 ➡ 18.8 万回／年

※ 滑走路増設後、出発は国内線が現滑走路、国際線が増設滑走路を、着陸は国内線、国際線ともに現滑走路を使用。

※ なお、今後、需要動向を踏まえつつ、必要な場合には、国内線と国際線との滑走路の完全分離、より高精度の運航を可能とするGPS進入方式による処理能力の向上策も検討。(この場合の標準処理値は21.1万回／年)

参考

【滑走路増設計画概要】



増設滑走路諸元	増設滑走路形状	長さ:2,500m 幅:60m
空港能力	滑走路増設後の処理容量	18.8 万回/年
周辺への影響	空港拡張面積	約 12ha【注 1】
工事期間（用地買収, 埋蔵文化財調査を並行して実施）		約 8 年【注 2】
概算事業費		約 1,800 億円【注 1】

【注 1】 今後, さらに詳細に検討していくため, 変更となる可能性がある。

【注 2】 工事期間は環境アセスメント上で設定された期間であり, 決定されたものではない。

第2 福岡空港の運営に係る民間委託の検討状況について

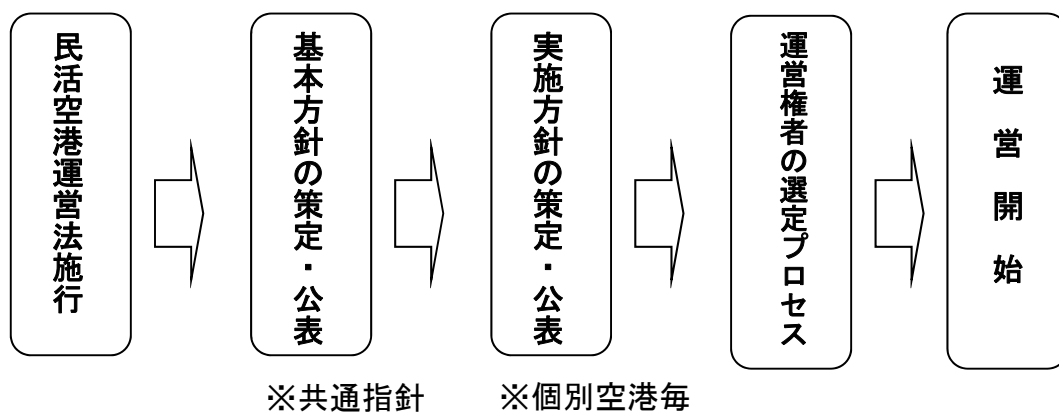
1 空港運営の民間委託の制度概要

(1) 「民活空港運営法」について

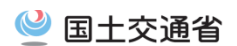
国が管理する空港等の民間運営委託，経営一体化を可能にする「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（以下、「民活空港運営法」という。）が，平成25年6月19日に成立，同年7月25日に施行された。

その後，民活空港運営法に基づき，国土交通大臣が「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）を定め，平成25年11月1日に告示された。

○ 法律施行から運営開始までの流れ



様々な空港管理形態



様々な空港管理形態の一つの選択肢として、PFI法の運営権制度(既存の制度)を活用

国の管理	<ul style="list-style-type: none"> 国が設置管理者として施設を所有し運営
独立行政法人化	<ul style="list-style-type: none"> 空港毎に独立行政法人を設立、施設を所有し、運営
保守管理等の一部の業務のみの委託 (指定管理者)	<ul style="list-style-type: none"> 保守管理等の一部の業務のみを民間に委託 国が着陸料を設定し収受し、運営主体に委託料を支払い
民間委託 (運営権の設定)	<ul style="list-style-type: none"> 国が施設を所有し、民間に運営を委託 運営主体が着陸料を設定・収受し、国に運営の対価を支払い
民営化 (株式を国が所有)	<ul style="list-style-type: none"> 空港毎に株式会社(設置管理者)を設立
民営化 (株式を民間が所有)	<ul style="list-style-type: none"> 会社が施設を所有し、着陸料を設定・収受

(2) 民間委託による「経営一体化」の概要

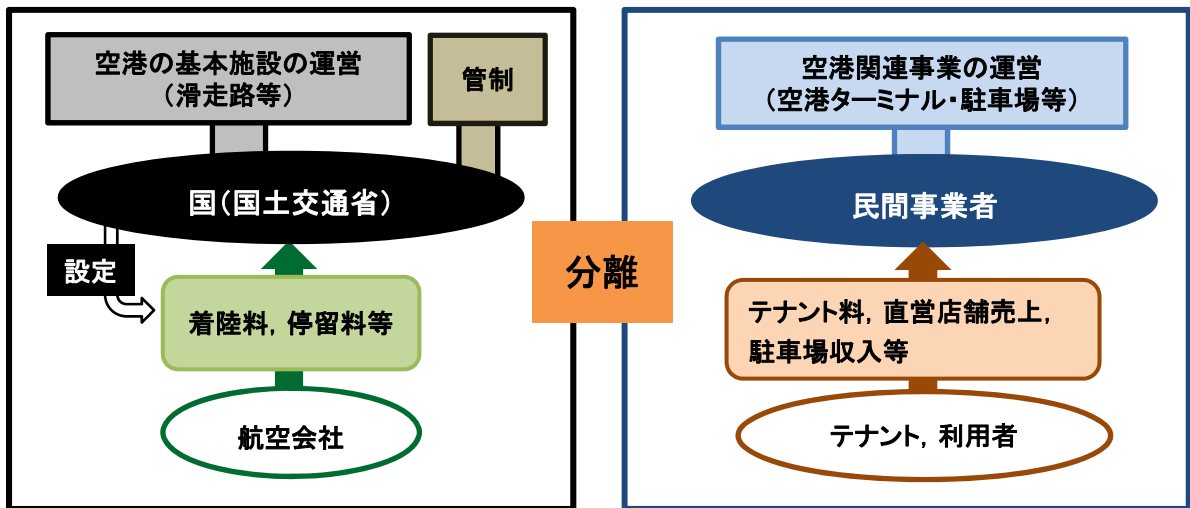
空港には、滑走路等の運営を行う航空系事業と、ターミナルビル等の運営を行う非航空系事業があり、現在の国管理空港は、航空系事業は国が、非航空系事業は民間事業者が運営しており、担い手が分離している。

今般成立した民活空港運営法により、国が施設の所有権を保有したまま、航空系事業を民間事業者へ委託（運営権を設定）することによって、民間事業者による航空系事業と非航空系事業の経営一体化が可能となった。

民間事業者は、一定期間空港を運営する権利を得て、航空会社から着陸料等を收受し、国に運営の対価を支払う。

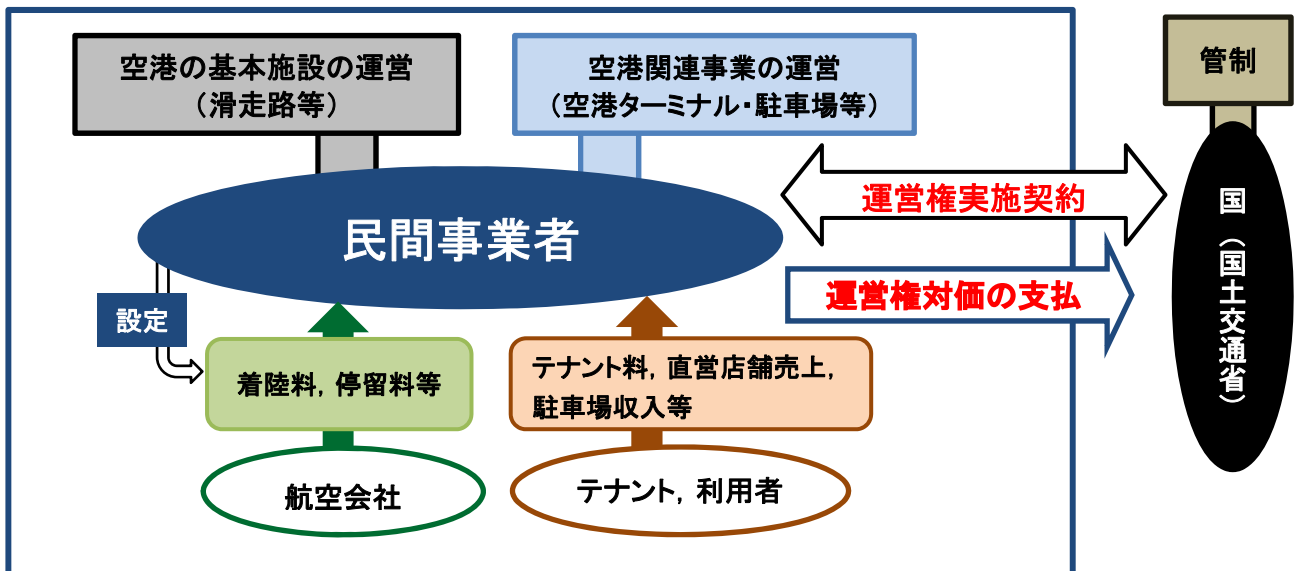
○ 経営一体化のイメージ図

① 現在の国管理空港 滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離



② 運営の民間委託の導入

民間事業者による空港の一体運営



(3)「基本方針」の概要

民活空港運営法に基づき定められた「基本方針」の主な内容は以下のとおり。

① 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等の目標

ア 地域活性化

「空港の公共インフラとして有する高い公共性を踏まえ、航空運送事業者、利用者双方にとって空港の魅力を向上させ、航空需要・旅客数・内外の交流人口の拡大等による地域活性化を実現することにより空港・地域が相互にメリットを享受できるよう努める。」

イ 経営の効率化

「各空港の特性を踏まえながら、航空系事業と非航空系事業の一体的経営、着陸料等設定の機動性や柔軟性の確保、民間の知恵と資金の活用等により空港経営の徹底的な効率化を図り、航空運送事業者や利用者の利便の向上を図る。」

② 基本的な考え方

※ 各空港において運営委託を実施するに際しては、地域の実情等を踏まえ、別途、PFI法に基づく実施方針を個別空港ごとに定めることとなり、その中で下記事項等に係る具体的内容を検討・決定。

ア 公共施設等運営権の存続期間

30年から50年間程度を目安とするが、地域の実情等を踏まえ、また、運営権者の創意工夫を発揮する観点から、具体的な期間を定める。

イ 施設整備

運営権者は、滑走路等の維持管理として、修繕、更新投資等を実施するほか、自らの判断により、空港の機能や利便性を向上させるため、空港ターミナルビル等への投資を実施。

運営権者が実施しないもので、国が公益上の理由を吟味した上で必要であると判断したものについては、国が実施する。

ウ 大規模災害への対応、安全保障・危機管理

大規模災害及び安全保障・危機管理上の対応を要する事態が発生した段階における空港の利用調整や国民の保護のための措置の実施等については、関係法令等に基づき、設置管理者である国が責任をもって行うことを基本とする。この場合において、国管理空港運営権者は、国の求めに応じて協力をするものとする。

エ 周辺環境対策

空港運営と密接に関連する周辺環境対策については、運営権者が空港運営を行う中で一体的に実施することを基本とする。

国は、周辺環境対策の取組みが適切に実施されるよう、運営権者に対し指導・協力するよう努める。

オ 運営権者が提供するサービス水準

着陸料等の空港使用に係る料金については、原則として運営権者の自由な裁量のもとで設定することを基本とするが、航空運送事業者及び利用者の負担が大幅に増大することがないよう留意する必要がある。

カ 運営権者の選定

運営権者の選定に際しては、不適格な者を確実に排除することが求められる。

選定する際には、応募事業者の企業情報や財務情報等を厳格に確認するとともに、航空輸送の安全確保、利用者利便の向上、地域活性化への貢献、事業の継続等に確実な計画を有することを確認する。

着陸料等の低廉化を通じた利用者への還元が期待されていることに鑑み、着陸料等の料金施策に関する具体的な提案を積極的に評価する。

2 福岡空港における民間委託の検討

(1) 国土交通大臣からの検討要請

平成 25 年 7 月、国土交通大臣から福岡県知事に対し、政府の成長戦略(14 頁の参考 1)、民活空港運営法の施行を踏まえ、福岡空港の民間委託についての検討要請があった。

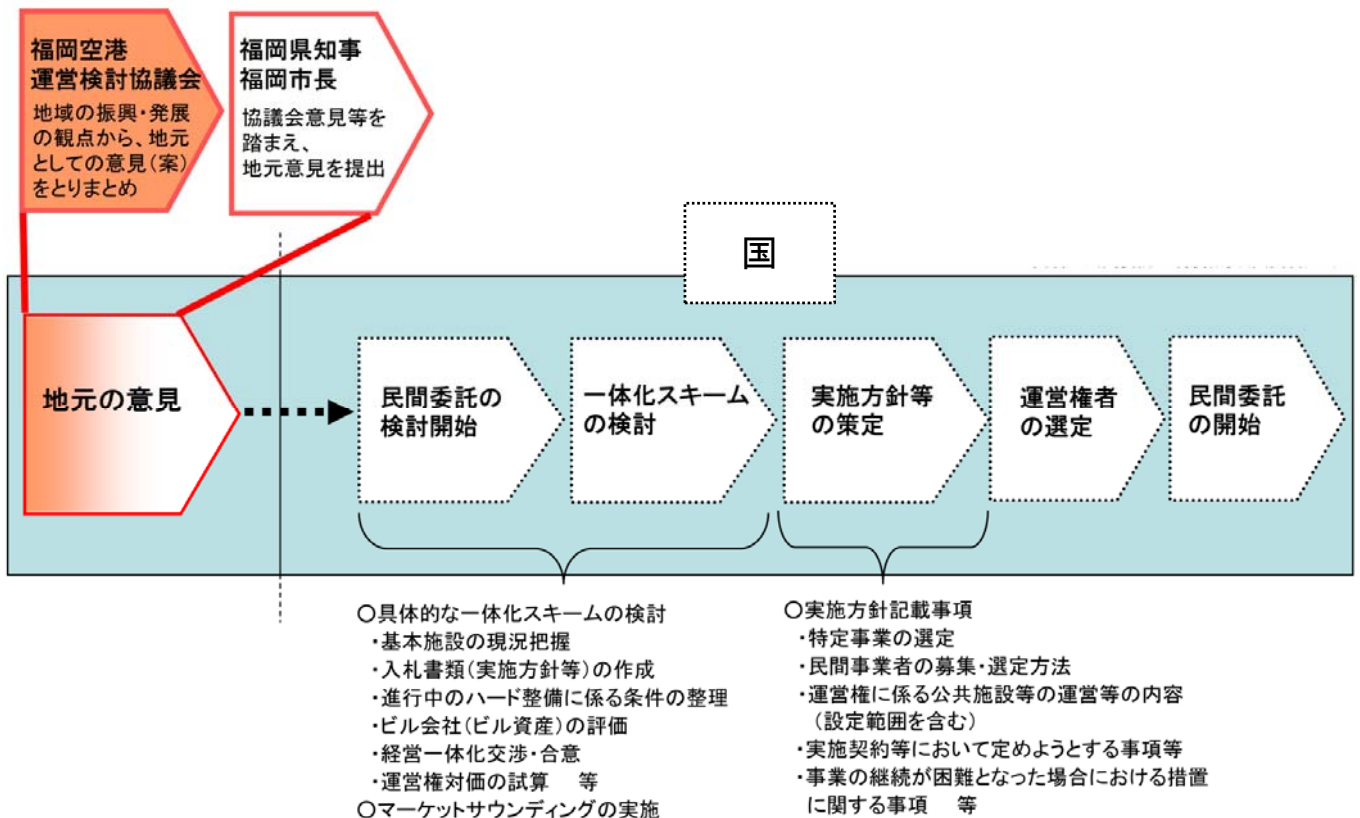
(2) 福岡空港運営検討協議会の設置、開催状況

① 福岡空港運営検討協議会の設置

福岡空港の運営に係る民間委託について、地域の振興・発展の観点から地元としての意見(案)をとりまとめるため、有識者、経済団体等で構成する「福岡空港運営検討協議会」(以下、「検討協議会」という。15 頁の参考 2)を、平成 25 年 10 月に福岡県、福岡市の共同で設置した。

検討協議会は地元としての意見(案)をとりまとめ、福岡県知事・福岡市長に報告する予定。

○ 福岡空港運営検討協議会の位置付けについて



② 検討協議会の開催状況

【第1回検討協議会－平成25年10月21日開催】

民間委託の制度概要に係る国土交通省からの説明，民間委託の検討における論点等について議論。

<議事>

- 福岡空港の現状について
- 民間委託の制度概要について
- 民間委託の検討における論点について

【第2回検討協議会－平成25年11月27日開催】

福岡空港の位置付けと必要な機能・整備，民間委託の効果・課題等について議論。

<議事>

- 第1回検討協議会における指摘事項とその対応等について
- 福岡空港の位置付けと必要な機能・整備について
- 民間委託の効果・課題について

【第3回検討協議会－平成26年1月30日及び2月6日開催】

福岡空港の関係者や，空港運営の民間委託に知見を有する者から意見聴取。

<意見聴取の対象>

- 空港周辺の住民団体，航空会社，空港ビル会社，地方銀行，格付機関，商社，不動産，官民ファンド，都市銀行，証券会社

【第4回検討協議会－平成26年9月21日開催】

福岡空港の位置付けと必要な機能・整備等について議論。

<議事>

- 福岡空港の需要予測及び処理容量について
- 「福岡県の空港の将来構想」（骨子案）について
- 福岡空港の位置付けについて
- 福岡空港に必要な機能，整備・取組について

【第5回検討協議会－平成26年10月12日開催】

福岡空港における民間委託の効果，課題と対応について議論。

<議事>

- 福岡空港における民間委託の効果について
- 福岡空港における民間委託の課題と対応について

【第6回検討協議会以降】

開催日，議事未定

(3) 検討協議会におけるこれまでの議論の概要

① 福岡空港の位置付け

- ◆国内外の広範な地域との多様な交流を支える拠点空港
- ◆九州，西日本，アジアの拠点空港

② 福岡空港に必要な機能，整備・取組

<航空ネットワーク拡充のための必要な整備・取組>

- ◆戦略的な路線誘致
- ◆地域戦略を踏まえた空港運営の実施
- ◆空港容量確保のための迅速な施設整備

<利用者利便向上のための必要な整備・取組>

- ◆旅客ターミナル機能の充実
- ◆空港アクセスの強化

<北九州空港との役割分担と相互補完の促進のための必要な整備・取組>

③ 民間委託の効果・課題

ア 本制度導入により期待される効果（国土交通省資料より）

- 民間のノウハウによる非航空系収入の増大と徹底的な効率化・コスト縮減
- 収益力の改善を原資とした着陸料等の引き下げや需要に応じた戦略的な空港使用料等の設定
- 航空会社・旅客ニーズに的確に対応した動線設定等、施設の利便性向上
- 地域と連携した観光振興や空港周辺開発の取り組み



就航路線・便数、旅客数、地域の交流人口の拡大等による地域活性化

イ 福岡空港に期待される効果（第5回検討協議会資料より）

空港運営の民間委託により，以下のような航空ネットワークを強化するための各種施策や，利用者サービスの向上が期待でき，就航路線・便数，旅客数の増加，交流人口の拡大，ひいては地域の発展・振興への貢献が期待される。

(7) 路線誘致の一体性

着陸料やターミナルビルの利用等，就航に関わる空港側の主体が一体化され，魅力的な提案，一体性を持った路線誘致が可能となる。

(イ) 空港利用料金の柔軟な設定

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る。

(ウ) 発着枠の高度利用

着陸料等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で、より多様な航空ネットワークの形成が可能となる。

(エ) 北九州空港との補完の促進

福岡空港の発着枠を超える就航希望航空会社等に対し、北九州空港への就航の提案を行うことが可能となる。

(オ) 利用者サービスの向上

民間のノウハウにより、就航便数や旅客数の増加につながり、空港の収益が拡大されることで、施設への再投資が可能になるなど、利用者サービスの向上が期待できる。

ウ 民間委託の課題と対応（第5回検討協議会資料より）

(ア) 安全性の確保

安全性の確保は、空港運営において絶対条件且つ最優先事項であり、国としてしっかり指導、監督すべき。

(イ) 借地料

運営権者に借地料負担が生じないこととすべき。

※民間委託が導入された場合の借地料負担に関する国土交通省の説明

借地料について、国土交通省より、「福岡空港が運営委託されたとしても、国と地主の方々との関係は変わらない。したがって、（現行どおり）国の空整勘定から借地料を払う形になる。」（第1回検討協議会）との説明あり。

(ウ) 環境対策

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。

仮に運営権者の事業としようとする場合は、国が空港の設置管理者かつ事業委託者として責任を負うことが必要。

(エ) 地域の考える路線誘致や路線の選択等に係る協力

路線の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。

(オ) 地域の振興に係る協力

運営権者が地域の振興に協力することを民間委託の大前提とすべき。

(カ) 安定した空港運営の確保

空港運営が中断すること、維持管理がおろそかになることがあってはならない。運営権者の運営、財務状況を適切に監視するとともに、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。

(キ) 必要な投資の確保、適切な空港利用料金の設定

施設への投資が適切に実施されるよう、主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。

利益最優先の運営が行われないよう国としてコントロールすべき。

(ク) 官民の適切な役割分担、リスク分担の明確化

国と運営権者の間で役割分担、リスク分担を明確にし、運営上の支障や、地域に不利益が及ばないようにすべき。

(ケ) 大規模災害時や有事における対応

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。

(コ) 実施中の事業に係る対応

現在、実施中の国内線旅客ターミナルビル再整備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。

参考 1 政府の成長戦略

1 「日本再興戦略」（平成 25 年 6 月 14 日閣議決定） 抜粋

公共施設等運営権等の民間開放（PPP/PFI の活用拡大）

○コンセッション方式の対象拡大

- ・ 空港，上下水道，道路を始めとする公共施設について，公共による管理から，民間事業者による経営へと転換することにより，サービスの向上や公共施設を活用した新しい価値を生み出す経営手法である公共施設等運営権制度（いわゆる「コンセッション」）の導入を推進する。具体的には，空港においては対象を仙台空港など国管理空港等に拡大することについて，早期かつ着実な実施を目指す。

2 「日本再興戦略 改訂 2014」（平成 26 年 6 月 24 日閣議決定） 抜粋

PPP/PFI の活用

公共施設等運営権方式については，厳しい財政状況の下での効果的・効率的なインフラ整備・運営を可能とするとともに，民間企業に大きな市場と国際競争力強化のチャンスをもたらす観点から，「取組方針」に基づき，2016 年度末までの 3 年間で集中強化期間と位置づけるとともに以下の取組を行い，その進捗をフォローアップする。

①集中強化期間における重点分野，件数等の数値目標の明示

- ・ 集中強化期間における公共施設等運営権方式を活用した PFI 事業の案件数について，重点分野毎の数値目標（空港 6 件，上水道 6 件，下水道 6 件，道路 1 件）を設定する。また，公共施設等運営権方式を活用した PFI 事業について 2022 年までの 10 年間で 2～3 兆円としている目標を集中強化期間に前倒しする。

※「取組方針」

平成 26 年 6 月 16 日，内閣府「民間資金等活用事業推進会議」決定の「PPP/PFI の抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について」。

参考2 福岡空港運営検討協議会 設置要綱

福岡空港運営検討協議会 設置要綱

(名称)

第1条 この協議会は、「福岡空港運営検討協議会」(以下「協議会」という。)と称する。

(目的)

第2条 協議会は、福岡空港の運営に係る民間委託について、地域の振興・発展の観点から、地元としての意見(案)をとりまとめることを目的として設置する。

(所掌)

第3条 協議会は、次に掲げる事項について検討・協議し、福岡県知事・福岡市長に報告する。

- (1) 福岡空港の民間委託についての地元意見(案)のとりまとめに関すること
- (2) その他協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、別紙の会長及び委員(以下「委員等」という。)で構成する。

2 会長は、会務を総理する。

(任期)

第5条 委員等の任期は、協議会が解散するまでとする。

(オブザーバー)

第6条 協議会にオブザーバーを置く。

2 会長は、必要に応じて、オブザーバーとして国土交通省職員の出席を求めることができる。

(運営)

第7条 協議会は、会長が招集しその進行にあたる。

2 会長がやむを得ず会議に出席できない場合は、会長が指名した委員が会長代理として会議の進行にあたる。

3 会長は、必要に応じて委員及びオブザーバー以外のものの出席を求め、その意見を聴くことができる。

4 協議会は、公開を原則とする。

(事務局)

第8条 協議会の事務を処理するため、事務局を福岡県企画・地域振興部空港対策局空港計画課及び福岡市経済観光文化局空港対策部空港整備推進担当の内に置く。

2 事務局長は、福岡県企画・地域振興部理事兼空港対策局長の職にある者をもって充てる。

3 事務局員は、福岡県企画・地域振興部空港対策局空港計画課及び福岡市経済観光文化局空港対策部空港整備推進担当の職員をもって充てる。

(経費)

第9条 協議会の経費は、福岡県および福岡市の負担による。

(補則)

第10条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成25年10月21日から施行する。

附 則

この要綱は、平成26年 9月21日から施行する。

福岡空港運営検討協議会 委員名簿

(50音順・敬称略)

	委員名	所属
会長	河部 浩幸	(株)九電工相談役 (福岡県総合計画審議会会長)
委員	加藤 一誠	日本大学経済学部教授 (交通政策審議会航空分科会基本政策部会委員)
	嶋津 祐一	(株)日本政策投資銀行九州支店長
	善 功企	九州大学大学院工学研究院特任教授 (元福岡空港技術検討委員会委員長)
	高木 直人	福岡経済同友会 常任幹事・事務局長
	高橋 誠	九州観光推進機構 理事兼事業本部長
	中川 正裕	(一社)九州経済連合会 専務理事
	部谷 由二	西日本鉄道(株) 取締役専務執行役員
	前川 道隆	福岡県商工会議所連合会 (福岡商工会議所副会頭)
	森本 廣	(公財)九州経済調査協会理事長
	江口 勝	福岡県企画・地域振興部長
	重光 知明	福岡市経済観光文化局長

参考3 福岡空港の収支及び空港関連事業者の収支（平成24年度）

単位：百万円

航空系事業の収支

企業会計の考え方を取り入れた収支(損益)
【損益計算書】

科目	金額
営業収益	9,112 (A)
着陸料等収入	7,098
貸付料収入等	2,015
営業費用	13,538
空港整備経費	561
減価償却費	1,573
環境対策費	571
人件費	660
庁費等	1,580
土地建物借料	8,147
国有資産所在市町村交付金	417
その他経費	29
営業損益	▲ 4,426
営業外収益	817
地方公共団体工事費負担金収入	817
営業外費用	0
支払利息	0
経常損益	▲ 3,609

キャッシュフローベースの収支

科目	金額
歳入項目	
着陸料等収入	7,098
土地建物等貸付料収入	2,015
借入金	0
地方公共団体工事費負担金収入	840
歳出項目	
空港整備事業費	2,802
環境対策費	1,099
空港等維持運営費等	2,419
土地建物借料	8,147
国有資産所在市町村交付金	417
歳入項目の合計	9,952
歳出項目の合計	14,884
歳入・歳出差額	▲ 4,932

非航空系事業の収支

空港関連事業(※)の収支

科目	金額
売上高	16,743 (B)
営業損益	2,219
経常損益	2,396

※ターミナルビル事業者と駐車場事業者の収支を単純合算したものの。

単純合算

科目	金額
営業収益	25,855 (A+B)
営業損益	▲ 2,207
経常損益	▲ 1,213

(参考)「土地建物借料」を除いた場合

科目	金額
営業損益	5,940
経常損益	6,934

(国土交通省資料より作成)