

# 福岡空港における民間委託について

福岡市港湾空港局

平成29年4月

## <目次>

---

1	空港運営の民間委託について	1 頁
2	出資に関する主な論点について	
(1)	民間委託の趣旨、出資の意義、公的責任について	
Q 1	福岡市は、なぜ新しい空港運営会社に出資しないのか。	2 頁
Q 2	公共性・公益性の観点から出資して、市の公的役割・責任を果たすべきではないか。	3 頁
Q 3	民間委託であるのに、自治体は空港運営会社に出資できるのか。	4 頁
Q 4	「実施方針」で自治体の出資の意義が明確化されたのではないか。市の「自治体の出資を前提としていない」との説明と違うのではないか。	5 頁
(2)	安全確保や環境対策など、民間委託のしくみについて	
Q 5	安全性は確保されるのか。	6 頁
Q 6	周辺環境対策は、きちんと行われるのか。	7 頁
Q 7	災害等の緊急事態発生時はどのように対応するのか。	8 頁
Q 8	民間委託すると、料金が高くなるのか。	8 頁
Q 9	路線誘致は都市施策として重要であり、市も関わるべきではないか。	8 頁
Q 10	法定協議会だけでは不十分ではないか。市の意見が確実に反映されるのか。	9 頁
(3)	出資の基本的考え方について	
Q 11	福岡市は多くの会社に出資している。出資の必要性や割合はどのようにして決めるのか。基準はあるのか。	10 頁
Q 12	市は、投資リスクがあるから出資しないと言うが、公的責任と投資リスクを同列に判断すべきでない。公的責任を果たすには、リスクがあっても出資すべきではないか。	10 頁
Q 13	なぜ、今まで空港ビル会社に出資していたのか。	10 頁
(4)	その他	
Q 14	福岡空港はドル箱路線があり、相当の配当があるのではないか。	11 頁
Q 15	今から出資を表明すれば、民間委託の開始に間に合うのではないか。	11 頁

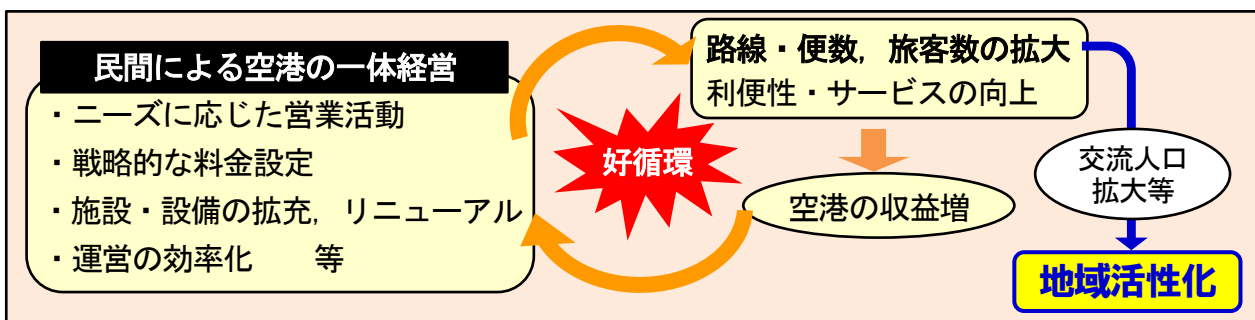
# 1 空港運営の民間委託について

- 空港運営の民間委託は、空港本来の役割を最大限発揮させ、もって地域の振興・発展を図ることを目的として、航空輸送の安全性や空港の公共性を確保しつつ運営権者に空港運営事業を実施させるとともに、民間の資金及び経営能力の活用による一体的かつ機動的な空港経営を実現するものです。

これにより空港と周辺地域の活性化を推進し、もって交流人口拡大等による地域の振興・発展を図ることを目的としています。

- 民間事業者が担う事業内容は、本年3月に公表された国の「実施方針」において、滑走路や誘導路、航空灯火等の維持管理・運営のほか、ターミナルビルや駐車場の運営などとなっています。

なお、航空管制業務は引き続き国が実施することとされています。



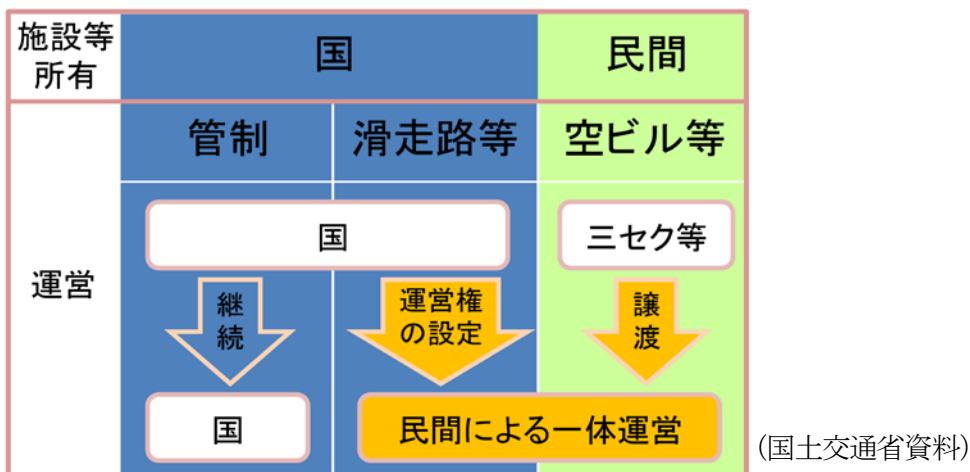
(福岡市作成)

## 【参考】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。

空港運営の民間委託は、国が施設を所有したまま、空港運営会社に航空系事業を委託することによって、航空系事業と非航空系事業の経営を一体化するもの。

空港運営会社は、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収受し、国に運営の対価を支払う。



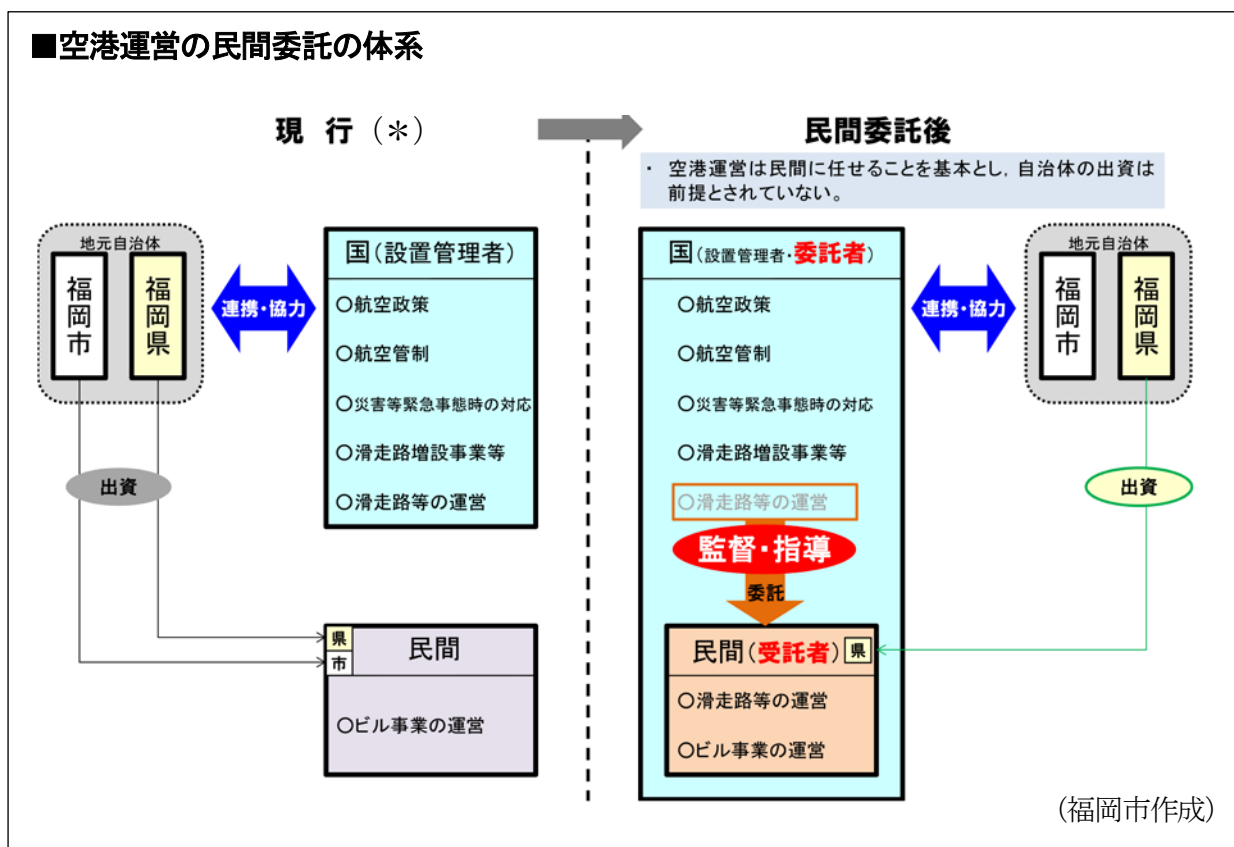
## 2 出資に関する主な論点について

平成 29 年 2 月議会以降の議論を踏まえ、新たな空港運営会社に対する出資について、主な論点と福岡市の考え方をとりまとめました。

### (1) 民間委託の趣旨，出資の意義，公的責任について

#### Q 1：福岡市は、なぜ新しい空港運営会社に出資しないのか。

- 空港運営の民間委託は、民間の活力や能力を最大限に発揮させ、魅力ある空港を創っていかうとするものであり、民にできることは民に任せ、自治体は出資すべきではないというのが福岡市の基本的考え方です。
- この民間委託は、「民営化」と異なり、国が所有権を持ったまま民間に任せられる部分のみを切り出して委託するものです。委託業務の実施条件を定めて、運営権者の履行を監督・指導するなど、適正な空港運営が制度上担保されるとともに、自治体が関与・連携する仕組みもあり、地域の意向を反映させることもできます。
- このように、新しい民間委託制度の下では、出資を行うのではなく、空港の設置管理者として運営権者を監督・指導する国と並び、運営権者から独立した立場で、空港所在の地元自治体として空港運営に関与し、その役割を果たしていくこととしたものです。



(\*) 福岡県と福岡市は平成 29 年 1 月に福岡空港ビルディング(株)との資本関係を解消している。

## Q2：公共性・公益性の観点から出資して、市の公的役割・責任を果たすべきではないか。

- 福岡空港は国管理空港であり、もとより公共性・公益性を備えています。民間委託は、国が所有権を持ったまま民間に任せられる部分のみを切り出して委託するもので、民間委託後も国管理空港であることに何ら変わりはありません。公共性・公益性が損なわれるものではなく、既にある公共性・公益性を担保するというのは出資の理由にならないと考えます。
- 新しい民間委託制度の下では、出資しなくても、適正な空港運営が制度上担保されており、空港運営に関与・連携するしくみもあります。福岡市は、地元自治体として空港運営に適切に関与しながら、周辺整備やアクセス向上、また、空港利用につながるビジネス振興や観光・MICE施策など、行政にしかできない役割をしっかりと果たしていく。これが、福岡市の公的責任だと考えます。

### 【参考】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（平成25年11月国土交通省告示第1080号）（抜粋）

#### 第一 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等の意義及び目標に関する事項

##### (2) 国管理空港等の運営等の方向性

（前略）国管理空港（民活空港運営法第2条第1項に規定する国管理空港をいう。以下同じ。）において民間による運営等を実施する際には、災害時への対応、安全保障・危機管理等空港が担うべき公共インフラとしての役割を担保する観点等から、国が設置管理者として土地等の所有権を留保しつつ、民間に公共施設等運営権を設定し、航空系事業と非航空系事業を一体的に経営することで空港全体の価値向上を図ることを基本とする。（後略）

### Q3：民間委託であるのに、自治体は空港運営会社に出資できるのか。

- 民間委託の趣旨や、適正な空港運営を担保する措置等があることから、国は基本的には自治体が出資を行うことを前提としておりません。地域の実情を踏まえ出資することも可能としています。
- このため、自治体が出資は10%以下に抑えられており、この割合では、会社法上、経営の方向性を決定づけるような発言力をもつことはできません。
- なお、すでに民間委託されている仙台空港と関空・伊丹空港では、自治体は出資しておりませんが、問題なく運営されています。

#### 【参考】会社法における株主権利

議決権比率	株主の主な権利
66.7%(2/3)以上	・株主総会の特別決議（定款変更，事業譲渡，解散等）を単独で成立させることが可能
50.0%(1/2)超	・株主総会の普通決議（取締役解任，監査役選任等）を単独で成立させることが可能
33.3%(1/3)超	・株主総会の特別決議（定款変更，事業譲渡，解散等）を単独で阻止（否決）させることが可能
25%(1/4)以上	・相互保有株式の議決権制限
10%(1/10)以上	・解散請求権
3%(3/100)以上	・株主総会の招集権 ・取締役等の解任請求権 ・業務執行に関する検査役選任請求権 ・取締役等の責任軽減への異議権 ・帳簿閲覧権
1%(1/100)以上	・株主総会招集に関する検査役選任請求権 ・多重代表訴訟提起権
1%以上又は300個以上の議決権	・株主総会の議題・議案提出権
要件なし(株主であれば可)	・株主総会での質問権 ・株主代表訴訟提起権 ・取締役・執行役の違法行為差止権

**Q4 : 「実施方針」で自治体の出資の意義が明確化されたのではないか。市の「自治体の出資を前提としていない」との説明と違うのではないか。**

- 国の実施方針では、関係地方公共団体は、民間の資金及び経営能力の活用による一体的かつ機動的な経営を確保しつつ、広域的な地域の振興・発展等への支援・協力を目的として、本議決権株式10%以下の取得を予定していると記載されています。
- これは、民間委託制度が、自治体の出資を前提としない制度であるからこそ、特に関係地方公共団体が株式を取得する目的を明確にし、公募を検討する事業者に周知するものであり、自治体の出資を前提としていないことに何ら変わりありません。

**【参考】福岡空港特定運営事業等実施方針（抜粋）平成29年3月公表**

関係地方公共団体は、本空港が地域振興・発展を図る上で極めて重要な空港であることから、国とともに様々な整備を進め、また、円滑な運用確保のため対応してきたところである。本事業開始後も、民間の資金及び経営能力の活用による一体的かつ機動的な経営を実施するという本事業の目的を踏まえ、運営権者による機動的な経営を確保しつつ、広域的な地域の振興・発展等への支援・協力を目的として、以下のことを予定している。

A) 関係地方公共団体合計で、本議決権株式10%以下の取得

B) 非常勤取締役（1名）の派遣（ただし、役員報酬は無報酬とする。）

なお、詳細な条件や手法については、優先交渉権者決定後、株主間契約の締結及びSPC設立準備の段階で、関係地方公共団体と優先交渉権者との協議の上、決定する。



## (2) 安全確保や環境対策など、民間委託のしくみについて

### Q5：安全性は確保されるのか。

- 空港運営の民間委託は、いわゆる「民営化」とは異なり、設置管理者である国が、施設を所有したまま、運営を民間に委託するものです。
- 国は、委託業務に関する実施条件を定め、運営権者の履行状況を監督・指導するとともに、必要に応じて改善措置等を求めることができるなど、適正な空港運営が制度上担保されています。
- 特に安全確保は、運営の最優先事項とされ、運営会社には、国が運営していたときと同様の安全基準が適用され、民間委託の前後で変わりません。
- なお、航空機の安全運航に直接関係する航空管制業務は、引き続き国が行うこととされており、民間委託後の安全性の確保は万全が期されています。

**【参考】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（平成25年11月国土交通省告示第1080号）（抜粋）**

第二 国管理空港特定運営事業による国管理空港の運営等に関する基本的な事項

3 国管理空港運営権者による適正な空港運営の確保に関する基本的な考え方

国管理空港運営権者は、民活空港運営法の規定により適用されることとなる航空法（昭和27年法律第231号）、空港法等の関係法令等を遵守するとともに、航空輸送の安全確保を全ての活動に対して優先されるべき前提として空港運営に取り組まなければならないこととする。（後略）



## Q6：周辺環境対策は、きちんと行われるのか。

- 新たな民間委託制度の下では、環境対策事業についても、国が実施条件を定めて、その適正な履行を監督指導するしくみとなっています。
- また、国の実施方針に基づき、現在、独立行政法人空港周辺整備機構が行っている事業は、その全てが運営権者に引き継がれるとともに、一般財団法人空港環境整備協会が行っている事業については、これと同等以上の効果が得られる事業を運営権者が提案し、実施します。
- もちろん、福岡市が行っている騒音や排ガスの測定監視、住宅や集会施設などの防音工事の助成、移転補償跡地を活用した公園や花壇整備、周辺道路の整備やアクセス向上などの環境対策・環境整備については、民間委託後も変わらず福岡市が行っていきます。
- このように、民間委託が行われた後も、現在と同等以上の環境対策事業がしっかりと実施されます。

### ■民間委託前後の役割分担

	項目	国	民間	県	市
現 行	航空管制	○			
	滑走路等の運営	○			
	空港ビルの運営		○		
	路線誘致		○	○	○
	環境対策	○ ※1		○ ※2	○ ※3
	周辺整備・まちづくり				○ ※4



	項目	国	民間	県	市
民 間 委 託 後	航空管制	○			
	滑走路等の運営		○		
	空港ビルの運営		○		
	路線誘致		○	○	○
	環境対策	(経過措置後)	○ ※1	○ ※2	○ ※3
	周辺整備・まちづくり				○ ※4

※1 移転補償、住宅防音工事助成等  
(空港周辺整備機構が実施する事業を含む)

※2 市が実施する事業への助成等

※3 国等の環境対策を補完する事業

例：移転補償跡地を活用した広場・  
花壇等の整備、集会施設空調機  
の更新工事助成

※4 道路、公園等の整備

(福岡市作成)

### Q7：災害等の緊急事態発生時はどのように対応するのか。

- 大規模災害や国の安全保障を脅かす事態等が発生し、公益上やむを得ない必要が生じたときは、国が運営を実施できるとされています。

### Q8：民間委託すると、料金が高くなるのか。

- 運営権者が設定する着陸料等は、国へ事前の届け出が義務づけられるとともに、変更命令の対象となっており、国による適正な関与のもと、著しく不適切な料金設定ができない仕組みとなっています。
- また、今後運営権者を選定する際は、単なる利益追求ではない、空港や地域の活性化を目指す提案が優先される仕組みとなっています。福岡市も審査委員となり、料金に関する審査を行うこととしています。

### Q9：路線誘致は都市政策として重要であり、市も関わるべきではないか。

- 民間委託後の路線誘致は、国の実施方針において、新たな運営会社と関係地方公共団体が連携して行う事業に位置づけられています。
- そもそも、どの空港に就航するかは、航空会社の経営判断であることから、これを強制することはできません。また、自治体の出資比率は低く、経営の方向性を決定づける発言力を持つには至らないため、出資のみをもって運営権者に路線誘導を強いることは現実的には困難と考えます。
- 効果的な路線誘致に向けては、都市の魅力を磨き、航空会社に選ばれる都市とすることが重要であり、地元自治体である福岡市が担うべき役割であると考えます。運営会社とは誘致のターゲットとなる地域の航空需要のほか、福岡市のビジネス環境や観光、文化・歴史といった都市の魅力や戦略などの情報を共有し、連携して路線誘致を行っていきます。

#### 【参考】福岡空港特定運営事業等実施方針（抜粋）平成29年3月公表

##### b) 優先交渉権者が提案する事業・業務

国が優先交渉権者を選定するに当たって、応募者（略）は、以下の事業・業務の実施内容を提案しなければならない。国は、優先交渉権者として選定された応募者が提案した内容を踏まえて、実施契約及び要求水準に運営権者の実施義務を定めることとする。（略）

##### ② 空港の戦略的な利用促進に関する事業

- ・ 長距離国際線等の戦略的な誘致等、航空ネットワーク及び航空需要の拡充に向け、国及び関係地方公共団体と連携して行う事業

## Q10：法定協議会だけでは不十分ではないか。市の意見が確実に反映されるのか。

- 法定協議会は、新たな民間委託制度において、地域を尊重し、その意向を反映させるために、その役割を改めて位置付けられた仕組みです。  
法定協議会では、協議が調った事項については協議の結果を尊重しなければならないとされています。
- 一方で、自治体の出資比率は10%以下に抑えられ、出資を行なえば、意見が確実に反映されるというものではありません。

### 【参考】空港法（抜粋）（昭和31年4月20日法律第80号）

（協議会）

**第十四条** 空港管理者は、空港の利用者の利便の向上を図るために必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

- 2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。
  - 一 空港管理者
  - 二 次条第三項に規定する指定空港機能施設事業者、航空運送事業者（航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第十八項に規定する航空運送事業を営業者をいう。）その他の事業者であつて当該空港の利用者の利便の向上に関する事業を実施すると見込まれる者
  - 三 関係行政機関、関係地方公共団体、学識経験者、観光関係団体、商工関係団体その他の空港管理者が必要と認める者
- 3 第一項の規定により協議会を組織する空港管理者は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。
- 4 前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、その構成員以外の関係行政機関及び事業者に対し、資料の提供、意見の表明、説明その他必要な協力を求めることができる。
- 6 協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
- 7 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

### 【参考】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（平成25年11月国土交通省告示第1080号）（抜粋）

第二 国管理空港特定運営事業による国管理空港の運営等に関する基本的な事項

#### 9 協議会の意見聴取に関する基本的な考え方

（略）民間による運営等の実施後は、民活空港運営法第8条第1項の規定により国管理空港運営権者は協議会の構成員に含まれることから、国管理空港運営権者は、協議会に当該空港の運営状況について報告する等、関係者の相互の密接な連携及び協力の下に空港全体の価値向上に向けた協議が図られる必要がある。

### (3) 出資の基本的考え方について

---

**Q11：福岡市は多くの会社に出資している。出資の必要性や割合はどのようにして決めるのか。基準はあるのか。**

---

- 株式会社への出資については、その会社の事業が、「公共性・公益性が高いこと」、「福岡市の政策に貢献するもの」であることはもちろんですが、そのうえで、民間だけでは事業が進まないとか、市が関与することによって、事業が円滑に進むと見込まれるといったことなどを総合的に検討し、出資という手法でなければならない場合に限定して出資をしています。
- また、出資するとなった場合の出資の比率については、形式的な統一基準を定めるのではなく、国や地元経済界などからの要請や他の出資者の出資状況など、様々な事情を踏まえて、それぞれ比率を決定しています。

**Q12：市は、投資リスクがあるから出資しないと言うが、公的責任と投資リスクを同列に判断すべきでない。公的責任を果たすためには、リスクがあっても出資すべきではないか。**

---

- もちろん、施策推進上の必要があれば、投資リスクがあっても出資することを否定するものではなく、投資リスクのみを理由として出資しないとしているものではありません。
- この新たな民間委託制度の下では、適正な空港運営が制度上確保されていることなどから、出資することについては明らかなメリットがなく、さらに加えて投資リスクを冒してまで、出資する必要はないと判断した、としているものです。

**Q13：なぜ、今まで空港ビル会社に出資していたのか。**

---

- 昭和42年に設立された福岡空港ビルディング(株)の設立にあたっては、近代的なターミナルビル建設を財政的に支援するため、国の要請も受けて、県や経済界と一緒に出資しました。
- 今回の空港運営会社の出資については、民間委託という新しい制度の下で、自治体が出資は基本的には前提とされておらず、国などからの要請もなく、また、財政的支援を目的とするものではないなど、これまでとは全く状況が異なっているものです。

#### (4) その他

##### Q14：福岡空港はドル箱路線があり、相当の配当があるのではないかと。

- 新たな運営会社は、滑走路増設の原資ともなる運営権対価（1,610億円以上）を負担しつつ、ターミナルビルの運営だけでなく滑走路の維持管理等も行うなど、現在の福岡空港ビルディング(株)とは事業形態が全く異なります。加えて、今後提案される事業計画等にもよるため、現段階で、新たな運営会社においてどれだけの配当があるかは全く予見できません。

##### Q15：今から出資を表明すれば、民間委託の開始に間に合うのではないかと。

- 国からは、「実施方針」の策定・公表スケジュールに間に合わせるため、昨年秋までに市の方針を明確にするよう求められていたため、昨年10月の議会（第三委員協議会）に報告した上で、国に対して出資は行わない旨を報告しています。このため、国では、すでに「実施方針」を公表しており、民間委託の手続きは、事業者の選定に向けて大きく進んでいます。
- 仮に、現時点で出資する方針を決定したとしても、実際に出資を行うためには、これまでの民間委託の手続きを遡ってやり直すとともに、今後の事業者の公募・審査・選定に係るスケジュールの見直しや先送りも必要となります。国や福岡県だけでなく、応募を予定している国内外の事業者など多方面にわたる関係者の調整や手続きに大きな影響が見込まれるとともに、審査結果にも影響を及ぼしかねないことなどから、実質的な対応は大変難しいものと思われま

##### 【参考】福岡空港の民間委託手続きスケジュール

