

# 第1回福岡空港調査連絡調整会議幹事会 議事録

1 日時 平成16年3月15日(月) 14:00~15:30

2 場所 福岡国際会議場 5階 502会議室

## 3 出席者

### (1) 幹事

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長	東 俊夫
国土交通省大阪航空局飛行場部長	松本 清次
福岡県企画振興部理事	田村明比古
福岡市総務企画局理事	中島 紹男

### (2) 福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方検討会座長(以下「座長」という。)

筑波大学第三学群社会工学系教授	石田 東生
-----------------	-------

### (3) 福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方検討会事務局

(財)計量計画研究所 都市政策研究室長	矢嶋 宏光
(株)三菱総合研究所 主任研究員	上田 啓行

## 4 議事

### (1) 開会

### (2) 検討会座長及び検討会事務局の紹介

### (3) 議事

福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方について

福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方検討会(以下「検討会」という。)報告及び最終とりまとめ(案)の決定について

東部長

それでは、早速ですが、これから議事を進めさせていただきます。

議題の「検討会報告及び最終とりまとめ(案)の決定」についてですが、本件につきましては、昨年10月以来、福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方検討会で、本日まで出席賜っております石田先生に座長をお願いいたしまして取りまとめていただきました。今般、連絡調整会議に諮る提言が取りまとまったということで、この幹事会においてその内容について検討をするということでございます。

10月からという、きわめて短い間で、非常に難しい課題を、石田先生を始めとする諸先生方に熱心にご議論いただいたということで、非常に有り難く思っております。まず、先生方に感謝の意を表したいと思っております。

本日、議論する内容でございますけれども、この原案に対してパブリック・コメントをいただく件について決定するというものでし、コメントをいただいた後、正式に(案)になっていくということでございます。最終的には、連絡調整会議で決定することになると思います。

今回は、連絡調整会議委員が多忙であることもあり、幹事会で提言について議論を行いパブリックコメントをいただく(案)として決定するというところでございます。

物事は、最初の出だしというのが非常に大事だと思っております。ボタンを一つ掛け違えると、後でなかなか修復がきかないということもありますので、非常に大事な会議であると認識しております。

それでは、早速ですが、検討に入らせていただくということで、石田先生からご報告をお願いいたします。

【説明：資料1、資料1 - 2】

石田座長

福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方検討会、P I 検討会と略して言っておりましたが、その座長を務めさせていただきました。

どのような議論をしたか、それをどう取りまとめたかということについて、幹事会に報告、提言させていただきたいと思います。

先程、東部長からもございましたが、昨年10月から4回の検討会を開催しました。短期的ではありましたが、非常に質の高い、深い、あるいは幅の広い、良い議論がなされたなと思っております、他の4名の委員の皆様方及び事務局の方にも感謝したいと思っております。

詳細については、後ほど、事務局から説明いただきますが、議論の一端と、座長として取りまとめに当たったの考え方について説明させていただきたいと思います。

早速説明に入らせていただきますが、このP I 検討会で、福岡空港に関わるP I を検討するに当たったの前提と、何が大事かということ、視点についてご説明したいと思います。

福岡空港そのものでございますが、皆様方もご承知のように、年間2千万人の利用がございます。福岡、九州、ひいては日本、特に、これからの東アジアとの関係を考える場合に、きわめて重要な空港であるということでございます。非常に色々な方が利用しておられますし、利用者以外の市民の方々及び地域の企業等にも、直接、間接の、広くて深い影響を長期間にわたって与える施設でもございます。この福岡空港に関わる問題を検討していくに当たっては、このように、非常に重要な議題でありますし、色々な方が関心を持たれていますし、影響を受けられるということでございますので、まず、この空港、その課題に関わる情報をどう共有し、コミュニケーション、これも従来の行政対市民という対立的な、二元論的な構図ではなくて、市民の中にも色々な立場の方がいらっしゃるのではないかとということで、多元的なコミュニケーションのあり方をどう工夫すべきであるかという点が第一に重要だねという議論が出発点でございました。

こういうことを考えた時に、今までこの福岡空港については、地元で様々な取り組みがなされてこられてきております。色々な取り組みがされてきたのですが、我々の認識では、やはり従来の行政の方法の域を出るものではなかったのではないのかなと。色々な調査を踏まえた上で、それは科学的、客観的なものであったとは思わずけれど、その結果を得て、説明する、説得する方法ではなかったのではないだろうか、そういう疑問が議論で行われました。

そういう意味でいくと、多方向のコミュニケーションをうまくして、それをどう課題解決に当たって反映していくかという、多方向のコミュニケーションということからすると、しっかり反省する点もあるのではないかとの議論も行いました。ですから、今回、調査は、そういう意味では新たな出発点でありまして、新たな視点でしっかりしたコミュニケーションを作っていくことが、この重要な問題を考える上で、極めて重要であるということでございます。

これは福岡空港の問題だけではなくて、私の専門もそうでございますが、社会資本整備、公共事業一般に同じような批判が寄せられている昨今の状況の中では、むしろ先導的、先進的な取り組みとして、非常に苦勞が多いことではあると思いますが、是非、先端的な取り組みをしていただきたいということで、委員の見解が一致しました。

それから、検討に当たっての前提条件でございますが、いくつかございます。

まず第一番目には、平成14年12月6日に、国土交通省交通政策審議会航空分科会で、福岡空港の今後を考えるに当たっては3つの方向があるのではないかと、既存ストックの有効活用であり、近隣空港との連携であり、抜本的な能力増強策ということで、この3つの方向から幅広い合意形成を図りながら、国と地域が連携しつつ、総合的な調査を図りなさいとの答申がなされまして、それが出発点の一つでございます。この期待に、これからのP Iが応えなければならないということがございます。

今日の幹事会もそうでございますが、福岡空港調査連絡調整会議が既に設置されておりましたので、その設置をどう受け止めるか、或いは、若干時期的には併行しますが、福岡空港調査委員会も設置されましたので、これをどう考えるかということも前提条件でございます。

そういうことを踏まえた上で、ここで提言いたしましたP Iの基本的考え方と特徴を申し上げたいと思います。大きく言うと4点ぐらいあるのではないかと、自分自身では考えております。

一番目は、先程も申し上げましたが、社会資本整備では、これからP Iというのは必要不可欠であると、そういうことを踏まえまして、国土交通省航空局でも、「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」というガイドラインを出しておられますが、そのガイドラインの対象とならない、プロセスの更に上流である調査段階、これは社会的なニーズにどう対応するかということでございますが、こういう更に踏み込んだP Iを目指しているということが、非常に意欲的な取り組みであると、委員の中でも評価されております。

二番目ですが、P Iを行う場合には、地域や地域のコミュニティ、色々な人がおられます。こういう人たちの考えやリクエスト、ニーズをどうインプットするかがというのが重要だといわれていますが、社会的なニーズの把握やこれに関する議論を積極的かつ公正に、透明な形で支える舞台装置としてP Iのあり方を提言させていただいたということでございます。そのために、どういうシステムを用意すればきちんとした議論ができるのか、或いは、進め方はどうあるべきかという議論を行いました。そのために、非常に幅広い積極的な情報提供を分かりやすく行うということを行行政機関に対して結構強く要請しておりますし、空港利用者のみならず、幅広い市民の皆さん、或いは地域、コミュニティとの多方面のコミュニケーションが重要であるという認識を示しております。

こういった基本的認識のもとで、具体的な提言としては、総合的な調査と、その中のP Iのあり方について、私自身が言うのも何ですけれども、かなり踏み込んだ提言をしていると思います。

まず、第一番目には、調査検討のプロセスとP Iプロセスをきちんと分けた上で、全体像を示しました。これは検討プロセス、P Iプロセス、政策形成プロセスと、この提言の5 pにそういうまとめがございますが、そういう分かりやすい形でP Iプロセスを位置づけたということと、特に、検討プロセスとP Iプロセスというのは、同時進行していくことが重要だと。7 pに書いてありますが、これらを4つのステッ

ブで構成してございます。

どうしてこういう工夫をしたかと申しますと、まず第一番目に、調査の全体像を明らかにする、明確に図示した上で、コミュニケーション、情報提供を進めることが、より良い、より質の高い、効率的なコミュニケーションを進めることに繋がるだろうということでございますし、二番目には、これほど重要な問題でございますので、十分な議論をすることが大前提の話ではございますが、いたずらに結論を先延ばしするべきではない、或いは、議論をすべき時にはきちんと焦点を当てた議論をすべきであるということで、段階的に区切ること、また、社会資本整備の中でも最近、時間管理ということが強く認識されておりますが、その時間管理をきちんとすることも大事でしょうということでございます。

三番目の特徴でございますが、体制について結構踏み込んだ提言をしてございます。具体的に申し上げますと、P Iの実施主体として連絡調整会議が重要であるという認識を示しております。連絡調整会議は、言うまでもなく、国、県、市が福岡空港を巡る色々な問題の調整をされる場として設置されたものでございます。P Iをやる時に主体がたくさんございますと、どこにどういう情報提供を求めるのが良いのか分からない、たらい回しにされる恐れもありますので、連絡調整会議という場で一本化して、その連絡調整会議が実施主体として頑張ってくださいということでございます。

組織体制に関わる二番目の提言としましては、第三者機関の設置を提言してございます。P Iがきちんと行われるためには、分かりやすい十分な情報提供が良いタイミングでなされなければなりませんし、コミュニケーションが十分になされているとか、賛成、反対と色々な立場がございまして、多様な認識が共有されなくてはならないでしょうし、公正性の問題とか、関連する主体への十分な情報到達がなされているとか、時間管理がされているとか色々な問題がございまして、こういう機能を担うものとして第三者機関を是非設置するべきであり、監視、評価したり、課題について更に助言をしたりということでございます。ただ、任務としては、P I活動に関するものでございまして、空港整備政策そのものではないという理解でございます。

四番目でございます。言わずもがなという気もするのですが、市民の皆さんと行政に一所懸命にやって欲しいということも書いてございます。市民の皆さんには、地域にとって非常に大事な問題でありますだけに、積極的に参画していただきたいとの期待を表明しておりますし、行政には、それを積極的に支援する、インボルブするということが極めて重要でありますので、そのための必要な手段は是非講じて欲しいという認識を示して締めくくっております。

長くなりましたけれど、特徴や基本的考え方について、説明させていただきました。詳細については、上田さんからお願いいたします。

上田主任

右肩、資料1と書いております「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方について」という資料について、今、石田先生からもかなり詳しく説明いただきましたので、それと若干重なるところが出るかもしれませんが、細かいところのご説明をさせていただきます。

こちらの資料は、検討会からの提言という形で、大きく2章構成で整理させていただいております。目次のページでございますが、ローマ数字で、という構成でまとめております。

章のところは、先程の石田先生説明の前半部分でございました背景であるとか、そういったところを整理させていただいておりまして、この章のまとめとしまして、5 pにあります。この情報提供・意見収集、P Iと呼んでおりますが、基本的な考え方ということで3つのポイントを出しております。

「全体の進め方を明確にし、市民等と共有」ということ、それから「基本的なところから段階を踏んだ検討とそれに連動したP Iの実施」「市民等にとってわかりやすく、公正さを担保できる体制の確保」と、この3つの方針に従いまして、章以降の各論のところの具体的な提言をまとめているというところでございます。

1つ目の「全体の進め方を明確にし、市民等と共有」という部分に関しましては、その5 pの下のところ、この全体の進め方というものを「検討プロセス」「P Iプロセス」「政策形成プロセス」と3つのプロセスで構成することで整理いたしました。このプロセスをまず明確にした上で、市民等の方々に公表しまして、認識を共有していきたいと考えております。

それから、ページをめくっていただきまして、7 pに章の各論のところのはじめがございますが、これが先程の基本的な考え方の2つ目で言いました「基本的なところから段階を踏んだ検討とそれに連動したP Iの実施」というところを更に詳しく解説している部分でございます。

ここの基本的なところから段階を踏むというところを、4つのステップで構成していくということでございます。ステップ1、2、3、4と、枠の中がなっておりますが、基本的なところからというのが「課題と実現すべき政策的目標」というものから、最終的には「対応策の比較評価と方向性(案)」という結論に至るような部分までを、4つのステップで構成していくということでございます。

この次の8 pに、4つのステップ毎に、市民等の方々に情報を提供し、意見を収集していくと、この4つのステップに連動して、P I活動を実施していくのだということ整理させていただいております。この4つのステップにするということの目的、意義等については、先程、石田先生から説明がありましたようなことで、このような考え方を持っているということでございます。

それから、また、ページをめくっていただきますと、10 pに「P Iに係る実施体制」というところがございます。これは、P Iの基本的な考え方というところでいきますと、市民等にとってわかりやすく、公正さを担保できる体制をどう確保していくかといったところの具体的な方向性でございまして、この総合的な調査及びそれに係るP Iを実施していくに当たりましては、4つの機能が必要であろうと、4つの機能を有するというので、「P Iを実施する機能」「方向性(案)を作成する機能」「P Iを監視し、助言を行う機能」「各種調査を実施する機能」と4つの機能が必要であるということ整理いたしまして、その機能をどこが担うのかといったところをその図のような形で整理しております。

特に、中心となる「P Iを実施する機能」「方向性(案)を作成する機能」というのは、福岡空港調査連絡調整会議が担うことが適しているというような考え方でございます。この福岡空港調査連絡調整会議を中心に置きまして、市民の方々との間で、情報の提供、意見の収集といったようなP I活動を実施するところの公正さを確保するというので、第三者機関がこれを監視し、また、助言するというような考え方でございます。

それから、ページをめくってもらいますと、その第三者機関につきまして、更に具体的な方向性を整理しております。

ここには「目的」「設置者」「役割・機能」等書いてございますが、基本的には、P Iプロセスの公正さ、適正さというものを監視し、その結果を、P Iの実施主体である福岡空港調査連絡調整会議に助言を行うというような機能でございます。構成員は、「福岡空港に関して中立的、客観的な考えを持つとともに、下記の専門的知識を有するメンバーにより構成する。」と表のところに書いてございますが、空港計画の専門家の方、P Iの専門家の方、法制度の専門家の方、それから、行政手続であったり、マスコミやジャーナリズムに関する専門家の方、民間経営者など事業・経営の専門家の方と、こういった専門的知識を有する有識者の方々から構成しまして、概ね5、6名程度で構成していきたいと考えております。

それから、ページをくっていただきまして、15 pになりますが、具体的な市民の方々への情報の提供、それから、意見の収集といった活動を、どのような手法で行っていくかということに関しまして整理しております。

市民等に広く情報を提供する手法ということで、ニュースレターであるとか、ホームページやオープンハウスなどといった手法が考えられるということでございます。それから、意見を広く収集していくような活動としましては、意識調査をするとか、パブリック・コメント、説明会・セミナーといったような手法が考えられます。

あと、「共に考える双方向のコミュニケーション」ということで、シンポジウムや説明会・セミナー、それから、グループ・ヒアリング、ワークショップ、市民協議会、各種懇談会などといったような活動が考えられます。

このような手法を適切に駆使して、情報提供、意見収集という活動を実施していく必要があるということでございます。更に、こういった手法に関しては、ある程度計画を作って実施していく必要がありますが、状況によっては見直すというような柔軟な対応もしていく必要があるということでございます。

今申しましたような話が、17 p、横長の図になりますが、各ステップ、検討プロセスの4つのステップに対応しまして実施していくようなP I手法の例ということで、17 pの下段の丸で囲んだような手法で、それぞれ例として整理させていただいております。

それから、次の18 pのところ、「情報提供のあり方」というところでございますが、「福岡空港調査連絡調整会議が情報を提供する際には、」ということございまして、今まで説明して参りました、P I活動において各ステップに合わせて提供される情報については、市民等に分かりやすく取りまとめて提供していくということが必要であるということ、それから、その検討材料となる個々の調査情報については、それが検討中であるなどといった情報の性格と位置付けというものを明確にした上で、こういった情報についても提供していく必要があるということでございます。

具体的な提供方法については、18 p下の方にそれぞれ記載させていただいておりますが、具体的には省略させていただきます。

それから、19 pですが、今後の活動ということで、このあり方の案、この提言をもとにしまして、福岡空港調査連絡調整会議を経まして、最終取りまとめ案という形になった後、パブリック・コメント等を経まして、最終とりまとめが完成すると、その後公表していくということになってございます。

その後、19 pの下の方にございますが、具体的な実施計画を作成していくということが必要であるということございまして、その際の留意事項について整理したものが、19 pから20 pに整理させていただいている部分でございます。

ここでは、例えば、第三者機関は早期に設置する必要があるということ、実施計画

に記載すべき事項としまして、今後、当面のステップにおける検討内容にあわせて、何が課題であるかとか、どのような視点の意見を収集する必要があるかといったような細かい点についても明確にしていくと、その際に、必要な手法についても記載することが必要といったところまで、留意事項として記載させていただいております。

最後、カラーのA3のページでございますが、最終的なプロセス、進め方の全体像ということで、一枚の紙にまとめたものでございます。

左の方に「調査等」とございますが、個々の技術的な調査の情報を踏まえまして、それから、真ん中緑の枠で囲んでいるところですが「検討プロセス」と、方向性の案をここで作成していくプロセスを示しております。

ステップ1からステップ4までを経まして方向性の案ができあがってくると、その各過程において、市民の方々との間で、情報提供、意見収集というコミュニケーション活動を通じて意見を収集していくと、ここをP Iのプロセスと整理しているところでございます。

そして、その間のところ、オレンジの楕円で囲んでおりますが、この部分について、第三者機関が監視、助言をしていると、最終的には、方向性の案がまとまりまして、下の方ですが、「方向性（案）の絞り込み」が関係行政機関において行われまして、所定の手続きによる方向性の決定と、この部分が「政策形成プロセス」と呼んでいる部分でございます。

提言の内容につきましては以上でございますが、この提言を作成するに当たりまして、右肩、資料1 - 2という資料がございますが、今年の11月、この最終取りまとめ案を取りまとめる途中の、中間のとりまとめを一度公表させていただいて、市民の方々から意見をいただいております。その意見も踏まえた上で、今回、最終の提言という形でまとめさせていただいております。これらの意見とその具体的な対応については、資料1 - 2で整理させていただいておりますので、また、ご覧になっていただければと思っております。

それから、資料番号をふってございませませんが、クリップで留めているもので、参考資料、P I手法の実例、検討会開催経過、検討会に関する情報提供といったような表紙ページがある資料がございます。これは、先程口頭で申し上げましたような各P Iの手法につきまして、具体的にはどのような内容になっているのかというところを、もう少し詳しく整理したものになってございますので、これもまた参考に見ていただければと思います。以上でございます。

#### 【質疑】

中島理事

質問ですが、先程、石田先生から今回の提言の特徴として、社会資本整備に当たってP Iが必要だという背景のもとに、国がガイドラインの対象とならない調査段階からのP Iを今回目指すということで、かなり画期的、また、画期的であるが故に、これから大変だなという印象を正直なところ持っておりますが、こうした調査段階から、いわゆるP Iという手法を、おそらく空港でというのは今回初めてなのでしょうけれど、例えば、道路整備であるとか、そういうものに導入されたような例が果たしてあるのだろうかということで、例があれば教えていただければと思います。

石田座長

調査段階ということなのですが、国内ではそういう例はないと思います。

空港のガイドラインでも、道路、河川、或いは都市計画でも、P Iが非常に重要であって、参加スタイルで政策なり計画を立てなさいということでございましたけれど

も、即地性といいますか、具体の空間が決まっているようなプロジェクトでは、バイパスを造るとか、河川の改修をするとか、構想段階と言っていますが、ある方向が定まった段階から、どういうP Iをしていくかということについてのガイドラインなどは整備されつつありますし、実施例もできあがりつつありますけれども、その前の段階、色々な組み合わせの中から本当にどういう方向性が良いのだということについての、プロジェクト形成以前と言うと少し語弊がありますが、そういう段階のものについては、初めてだと思えます。

ですから、手探りであり、中島理事がおっしゃるように大変だとは思いますが、それだけ歴史的に見ても価値のあるP Iになっていただきたいし、是非そういう方向で頑張っていたいただければと思います。

それから、外国においても非常に例は少ないのではないかと思います。

私よりも矢嶋室長が詳しいかもしれませんが、矢嶋室長から何か補足することがあれば、お願いします。

矢嶋室長

調査段階のP Iというのは、石田先生が今おっしゃられたとおりだと思います。

ただ、構想段階という段階で、かなりはっきり決まっていないう事について方向性を考えていきましょうということは、高速道路のP Iの中では、若干そういうところまで踏み込んでやっているようなところもあるかと思えます。

例えば、今はホームページなどで見ることはできますが、横浜環状線の一部の区間についてP Iをやっているわけですが、前提として、必要なかどうか、必要だとすればどのように必要なかということからP Iを始めているという意味で、こちらの参考にはなるのではないかと思います。

石田座長

一点、補足説明してよろしいでしょうか。

福岡空港は重要な問題であって、色々な影響を受けるグループがいることから、そういう人たちの間での多方向のコミュニケーションが必要であり重要であると申し上げました。

この提言の15pなどを見ていただきますと「双方向のコミュニケーション」と書いてあります。ここでの双方向という意味は、従来のように行政から一方的に情報を提供するだけであるという一方通行ではありませんよと、そういう意味の双方向のコミュニケーションというニュアンス、意味でございます。

ですから、あるグループとあるグループの間にも、双方向のコミュニケーションを是非お願いしたいということで、総体としては、色々な影響を受けるグループ、行政もその中の一員だと思いますが、その間の重層的な多方向のコミュニケーションを是非必要であるということでございますので、多方向と双方向という言葉は矛盾するものでもありませんので、補足説明させていただきました。

田村理事

今の多方向のコミュニケーションということの関連で申し上げますが、先程の具体的な提言の説明のところでも多少説明していただいたところですが、17pでしたか、ここは、ステップ毎に色々手法が変わっていると思うのですが、これの全体の考え方と言いますが、それぞれのステップでどう構成していくのかということについて教えていただきたい。

石田座長

P Iに関する手法というのは、本当に色々沢山ございまして、それぞれ、こういう



場面に適用するのはどうかという手法もありまして、手法の特徴をよくわきまえた上で、タイミング良く、良い場面で使っていかなくてはならないということが第一番目でございます。これについては、日本でも、世界的にも相当程度の実施例がございます。性格が分かりつつあります。

そのことを前提にして、一般論であります。P Iのプロセスをどう進めていくかということですが、まず、P Iが満たすべき要件というのは、何度も出てきておりますが、「プロセス全体がオープンでなくてはならない。」或いは「公平でなくてはならない。」公平でなくてはならないというのは、影響を受けられる色々な方、或いは、関係される色々な方が、等しく発言、意見表明する機会、或いは、質問したことに対して回答を受ける機会が確保されていかなくてはならないとか、発言がきちんと受け止められて反映されなくてはならない、そして、反映されない場合には、どうして反映されないのかということ、理由をつけて回答されなくてはならないというようなことがございます。

そういうことを、いきなり細かい話からするのは非常に大変だろうと思います。一つのグループに対して、時間を一杯使ってしまうと、結果的にそういうコミュニケーションから漏れてしまうグループも出てくる可能性がありまして、そのP Iプロセス全体の公平性や公正性を欠いてしまうという恐れもあります。

ですから、よく一般論として言われるのは、最初は、広い範囲の方に情報提供をする、関心を持っていただく、そのためには、見学会や懇談会、説明会、ニュースレター、ホームページなど、今日も一杯来ていただいておりますが、メディアの方とも協力をしつつ、その情報を関係が及ぶだろう人たちに及ぶような工夫をする。

そういうところで、非常に重要な問題であるとして意見表明をしたいという方が多数おられるでしょうから、こういう人たちと、ディテイルにわたるディスカッションが進んでいくわけですね。だから、フェイス・トゥ・フェイスの議論、共に時間を過ぎて、色々な多方面にわたる議論をしていくというプロセスを踏んでいかないと良い議論ができませんし、コミュニケーションもできないし、結果的にP Iにはならないということで配置をしております。

例えば、ワークショップというのを書いてございますが、これは、少人数の方が集まって、課題とすべき事について、自由な議論をしていただいて、そういう中で、参加者、色々なコミュニティの色々なグループを代表される方から構成されると思いますが、そういう方たちから、きちんとしたインプットをいただく、どういうリクエストがあるかということをお願い。或いは、市民協議会というのがございますが、ある程度どういうグループがおられるかというのが明らかになった段階で、その代表的な方に是非参画していただいて、間違いのないように進めていくということなど、色々な使い方、手法の特徴がございますので、そういうことを整理したものであると考えております。

特に、冒頭申し上げましたように、福岡空港のような、市だけでもない、県だけでもない、九州ひいては国にとって極めて重要なものについては、この点についての間違いのないように進めないといけないのだろうと個人的に考えております。

松本部長

17 pや他のところにも出てきますが、検討プロセスのステップを4つに分けて整理していただいているわけですが、我々が行います調査の作業は年次毎であり、このように切れるのかどうかよく分からないわけですが、そういう意味では、行政としては年次毎に切れた方がやりやすいかなと思うのですが、この4段階で整理された趣旨

をもう少しご説明願いますでしょうか。

石田座長

福岡空港の問題をきちんとした形で議論するためには、行政の立場からすると多少不便かも分かりませんが、やはりどういう課題といたしますか、議論すべきことがあるかということの整理をしなければならぬだろうという議論をしました。

それで、結果的に、ステップ1では、福岡空港の現状と課題をきちんと踏まえた上でないと、或いは、踏まえた上で、それを市民の皆さんと情報としてきちんと共有しないと、話が始まらないだろうと、そういう問題ですね。

その中で、空港能力の見極めも、方向性について色々な考えをする上で重要になってくるだろう。或いは、航空サービスはどのようにして評価していくかが重要になってくるだろうということで議論を詰めていった結果、「課題と実現すべき政策的目標」というのはどうだ、「対応策検討の前提条件」とは何か、地域の将来像は何か、或いは、航空需要の将来予測はどのようになっているのだろうかというようなこと。

それから、ステップ3、方向性について検討していく時に、評価をどう考えるか、やっぱり、評価の物差しを事前に明らかにした上で絞り込んでいくという、或いは、方向案についての上手い組み合わせを考えていくことをきちんとお示した上でないと、オープンな議論はできないでしょう、そういうステップがありますねと、そういうことを踏まえた上で、対応案の比較評価と方向性の案について書いていくのが、妥当なところではないのかねということで、委員の間で合意が得られました。

これは、これからパブリック・コメントにかけられていくことでありますので、市民の皆さん、或いは影響を受ける色々な主体の方のご意見によっては変更するという意味での柔軟性も持っていただければと思います。検討会としては、こういうのが良いのではないかとということでございまして、そこで、P Iの各ステップでは、これに即したような十分な情報提供をしていただきたい。

そこで問題になりますのは、今、ご質問のように、そうは言っても行政は各年度で進んでまいりますので、そのときの若干の齟齬があるかもしれません。

そこで書いておりますのが、情報提供のあり方について、18pに書いてございますが、ステップに即した Issue 別と言いますか、話題別の情報を積極的に分かりやすく提供していただきたいわけですが、そうは言うものの、年度できちんと完了していく調査については、情報公開という観点から間違いがあってはならないこともございますので、この2種類については、やはり十分に分かるような形で区別した上で、提供及び公開をお願いしたいと、それが良い議論、良いコミュニケーションを進める上で大事だろうという判断に立ち至った次第であります。

田村理事

今後、プロセスを進めていく上で、先程のご提言の中で、第三者機関の話があったわけですが、一つはどのようなやり方で監視をしていくのかということ、そもそも第三者機関をどう設置していくのか、委員をどう選んでいくのかなど、ヨーロッパなどの事例を含めて、教えていただければ有り難いと思います。

石田座長

私自身の体験とヨーロッパ、アメリカ等の実例ということで、二つに分けて答えさせていただきます。

私自身、東京の外郭環状道路、これは40年近く、色々な事情があって塩漬けになっている計画でございます。

やはり福岡空港と同じように、首都圏及び全国的に考えても極めて重要な道路とい

うことで、塩漬けというのは、ある意味では宙ぶらりんの状態でいつまでもとどめて  
いるという非常に不幸な状況でございますので、何とか決着をつけなければなら  
ない、P I方式でやろうということがございまして、これの第三者委員会が設置され、  
東京環状道路有識者会議という名前の会議でございまして、その委員として参画させ  
ていただきました。

そのときに議論したのは、その委員会が、東京都と国土交通省という行政側によっ  
て設置された委員会であって、その時に、第三者機関全体の中立性と言いますか、そ  
れをどう確保するのかということでございます。行政に任命された、或いは、設置さ  
れた委員会にそもそもそういうことが期待できるのかという議論でございますが、委  
員全員で結構激論をいたしまして、やはり、結果でもって判断してもらわなくてはな  
らないということが結論でございまして、委員としては本当にしんどい委員会であり  
ましたが、ずいぶん資料も読みましたし、実際のP Iの現場にも、時間が許す限り参  
加させていただいて、紙だけではなく現場の空気というのがどういうものであるかとい  
うことも判断しつつ、そういう公正、中立性ということを担保することに努めさせ  
ていただきました。

どうしてそのような現状になっているかと申しあげますと、今回も正にそうなので  
すが、今の日本のP Iというのは、河川法では河川の基本計画を参加スタイルで作  
りなさいということが書いてございまして、都市計画法の中にも都市マスタープランは  
参加スタイルで作りなさいとなっておりますが、空港も、道路も、P Iそのものを担  
保する法律がない状況であります。

これは欧米と大違いでございまして、欧米は、それぞれのところできちんとP Iを  
やりなさいと、そうではないと法律で決定することもしないし、或いは、連邦からの  
予算措置も作れないということも法律で決めてあるのですね。

そういう法律で決めてあるものですから、P Iの第三者機関というのもきちんとし  
た機能と権限を明記されておりますが、日本はまだ歴史が浅いこともあって、それら  
の法制度が十分に完備されていないという状況でございますので、やはり活動を通し  
て、P Iの実効性と言いますか、意義、信頼性を、これから世の中に訴えかけて法律  
を作っていく、制度を作っていく、そういう試金石、実例を今積み重ねている最中だ  
という認識を持っておりますので、そういう意味でのしんどさはありますが、そうい  
うことを積み重ねていかなければ、そういう制度や法律には至らないという面もあ  
ります。

そういう意味で、最初に申し上げましたが、調査段階からP Iをやっていくという、  
この福岡空港については、非常に色々な意味で意義深いものでありますし、是非とも  
P Iについては成功させていただきたいという思いを、個人的にも非常に強く思っ  
ております。

田村理事

第三者機関は、起承転結と言いますか、ステップ毎に、最初の計画から始まって、  
実行状況、それから、あるステップから次のステップに移っていく判断などを全部チ  
ェックするということになるわけですか。

石田座長

十分な情報が客観的に見て提供されているかなど、これだけ大きなプロジェクトで  
ありますので、そういう色々な心配とか懸念を持たれると思うのですね。

そういうことについて、十分回答できるような情報が分かりやすく提供されている  
かということ、或いは、P Iによくあることでございますが、P Iの案件などで見て

おりますと、議論が行き詰まってしまうこともままあるわけですね。

PIの進め方も悪いのでしょうか、議論が進展しない。そういう時に、いたずらに問題を先送りするというのは、色々な意味で不幸なことだと思いますので、そういうことも踏まえて、これは第三者機関が決めるべきことで今の段階で言うべきことではないかと思いますが、私自身は、色々な局面がありますでしょう、そういう場合にどういう判断をされるかというのが重要だと思います。

その時に、例えば、アメリカのPIなどを見ておりますと、PIがそもそも満たすべき性能というのは何なのかということがきちんと規定されております。計画の最上流から議論ができる場があること、言った意見が反映される可能性があること、十分な情報提供がされていることなどいくつかありまして、今全部覚えておりませんが、まず、第三者機関としても、そのような性能等についての明確な議論がなされた上で、それに基づいて判断されることも大事なことだろうと思います。

今のは個人的な意見でありまして、委員の皆さんの総意ということではありませんけれど。

これから大変な仕事になるかと思いますが、きちりとした仕事をしないと、先程も申しましたように、これから日本においても、社会資本整備或いは交通、空港だけでなく、PIというのは極めて重要になってくると思いますので、そういう意味でも非常に重要なプロジェクトでありますので、色々なしんどさはあるでしょうが、是非頑張ってくださいなと思います。

田村理事

もう一つだけ良いですか。

最後、19p後半から20pにかけてのところを先程ご説明いただいたわけですが、ここには色々なことが書いてあると思うのですが、これからステップ1を始めていくまでの過程と言いますか、その点の留意事項、ポイントを教えていただければと思います。

石田座長

最初に、今まで担当された方を批判すると言いますか、これまでのやり方というのは、必ずしもPIという観点からすると100%満足すべきものではなからうと、反省すべき点があるのではないかと申し上げました。

そういう意味では、全く白紙の状態からPIが進んでいくというものでもなくて、少し強い言い方になりますが、ある意味では、ゼロ点からではなくて、マイナスからのスタートということかも分かりません。

そういうことについて、それなりの配慮と覚悟が要るだろうということをございまして、それでは、PIの進め方そのものも、やはり広く意見を承って、改良すべき点、考え直すべき点があるとすれば、それは反映させていかななくてはならない。そういう皆さんからの意見が反映されるということ、実感がある形でお示ししながら進めていくことそのものが、PIというのはなかなか良いのではないのか、信頼できるのではないかとこのところに繋がっていくのではないかと。

そういう意味からすると、我々は一所懸命に議論しましたけれど、色々な問題が100%無いかと言うと、考え方によって、或いは見方によってありうるわけで、その点のパブリック・コメントは十分していただきたい。それについては、冒頭ございまして、これからパブリック・コメント等を踏まえた上で、連絡調整会議の場で決定していただくというプロセスをお示しいただきました。

二番目の問題としましては、実施計画、PIと、色々なところで議論されていくと

と思いますが、そういう時の「グラウンドルール」と言いますか、そんなに難しい話ではなくて、例えば、他人がしゃべっている時には妨害しないとか、或いは、一人がマイクを独占するのではなくて、発言は要領良くやってくださいとか、或いは、決まったこと、正しい手続きを踏んで十分な情報提供とコミュニケーションの下で決まったことについては従ってくださいと。

よくあるのですが、「私は聞いてなかった。」「私の知らないところで決められた。」しかし、それはある意味では、十分なところで、オープンな場で議論をしているのですから、その場で参画してこられなかった貴方が悪いのではないのということも必要だと思うのですね。そういう意味での、市民の皆さんの、或いは、行政の皆さんを含めてかもしれませんが、「グラウンドルール」はやはり必要だろう。

そういうこともきちんとした上で、実際の舞台の議論を進めていくことも必要ではないでしょうかということが二番目でございます。

それと、やはり非常に、手間、時間、知恵、そして汗がかかるものがP Iでございますので、そのためのロジスティックスと言いますか、きちんとした陣容と、場合によっては予算も必要になろうかと思えます。

しかし、全体の大きさを考えた場合には一見大変そうに見えますが、良い方向性を見つけ出すためには必要な費用だと考えていただいて、その手当を是非よろしくお願いしますというようなことを書いてございます。

#### 中島理事

今の話に関連しましてお尋ねしたいのですが、P Iというのはなかなか馴染みがない概念と言いますか、当然、今後の事業として取り組んでいかなければならないと思えます。

P Iの中身は今先生がおっしゃった内容なのですが、とりあえずP Iというのはこういうものですよと、分かりやすく一般の方々にまず知っていただくということが、とても大事ではないかと思えます。広報活動とか色々な形でこれをやっていく、こういうものをやるのですよということを広く知ってもらうために、なにか今後、我々が留意しなければならないと言いますか、こんなことを考えておく必要があるよといったご意見がございましたら、教えていただきたいと思えます。

#### 石田座長

この報告書そのものは連絡調整会議への提言でございまして、やはり玄人向けのものです、ずいぶん分かりにくい言葉とかたくさんあるかと思えます。

市民の皆さんに、行政として、地域として、是非、この重要な問題に積極的に参画していただいて議論をしてくださいというような呼びかけをする中で、P Iとは何でしょうかとか、どういうところを目指しているのでしょうかというようなパンフレットの的なものが必要と思えます。

そういう中で、もしコメント等がありましたらお寄せください、これは、媒体としては紙でもインターネットでも良いですし、色々な形が考えられると思うのですけれど、そういうものをまずやるべきだろうと思えます。

そういうことがちゃんと出来れば、パブリック・コメントだってうまくいくでしょうし、先程、マイナスからと言いましたけれど、マイナスを限りなくゼロに近づけるという点からも、非常に大事な行為だと思います。

ただその時に、分かりやすくということは非常に大事なのですが、分かりやすさを追求するあまり、日本語では「嘘も方便」とか言いますが、それはあってはならない。やはり、どこまでも事実のみを分かりやすくお伝えするというところで、口で言うのは

簡単で、実際のマテリアルを作るのは大変だろうとは思いますが、そういうところも実は非常に大事なポイントだと思います。

ただ、そういうことについての技術の蓄積というのは、P Iらしきものが日本で始まって、まだ10年足らずであります。急速に蓄積が行われつつありますので、色々な形で、私自身もお手伝いさせていただける場面もあるかもしれないなと思っております。

東部長

正に先生がご指摘になったように、マイナスからという非常に厳しいご指摘で反省しきりでございます。

この提言の中を見ますと、行政として、又、連絡調整会議として、極めて多様なことを早急に実施していかなくてはならない。それはP Iにかかるものだけではなく、調査検討そのものも同時にやるということで、県、市、国の方から色々な質問が出ました。

私から、ご質問したいことですが、これから作業をどうやって実施していくか、実施計画を大急ぎで作成しないといけない段階ですが、色々ご説明いただきました内容の外に、気をつけるべき事項、忘れてはいけない事項などありましたらお話をお願いします。

石田座長

なかなか難しい質問であります。大事なことは、調査検討のプロセスとP Iのプロセスというのは車の両輪であると思うんですね。

実際のP Iの現場に行きますと、「こういう心配をしているのだけれど、どうなるのですかね。」というような質問があった場合、たまにはあります。が、「ちょっとデータがありません。」ということもままあるわけですね。そういうことがあるとなかなか難しいことになりますので、そういう意味では、調査計画等へのインプットという意味でも重要だと思います。

あと二番目に、先程も申し上げましたが、空港の問題や地域の将来の問題というのは、極めて、ある意味では、専門家が担当してきた分野でありまして、特に、需要予測などは、相当程度高度な最新技術を使っていて、それでも当たらないというような、私自身もそういうことを専門にしております。がご批判をいただいております。ですが、その高度なものをどう上手く説明するかというのが、非常に大事なものとして表れてくると思います。

その時に、先程は、嘘も方便は許されないと申し上げましたが、やはり誠心誠意を持ってやっていると。

その時に、口ではよく言われていてなかなか実例としては難しいことでもあるのですが、行政以外のNGO、NPOの方々との上手い緊張関係を持った連携も大事なかなと、NGO、NPOの方も急速に力をつけておられまして、そういう専門的知識を備えられている方もおられますから、そういう方々と、P I手法の中で、例えば、ワークショップとか、各種懇談会とか、シンポジウム等で議論をしていただく。そういう中で、行政で準備しているものについてのコメントをしていただくとか、問題点などの指摘をしていただく、そういうことをうまく皆さんに伝えるようにすることなんか大事だろうと思います。

更に、P Iという言葉そのものにも関係するのですけれど、P Iというのはパブリック・インボルブメントということですね、よくなぜ日本語で住民参加という言葉があるのに、それを使わないのかという批判をいただくのですが、私がイメージするP

Iと、住民参加というのは、若干異なっておりまして、検討会委員の先生方も同じでありますけれども、住民という言葉からイメージされるのは、個人としての地域住民、というようなイメージが非常に強いのではないかというように思うわけですね。

今まで申し上げましたように、福岡空港についてのよう、非常に大きな問題に関しては、利用者の方だって色々おられる。

私自身もそうですが、茨城県に住んでいまして、今日も福岡空港を利用させていただいたわけですが、そういう地域外の人にとっても重要であって、それはひいては、地域のためにも重要であろうと。それは国だけでなく、国外のお客様ということもあるかも分からない、或いは、個人としての住民だけではなくて、企業、法人という意味での、社会の非常に重要な構成員というのもあるでしょう。

それで、「インボルブメント」という言葉ですが、これは行政側、事業主体側が、積極的に議論への参加を呼びかけるという思想を表明していると思うのですね。

そういうこともありますので、色々な手法を、色々な場面で適切に選ぶということですね、個別のことは一々申し上げませんが、そういう上手い選択を、P Iを推進する側としては重要であろうと思います。

それが、P Iの本質にも関わる議論かなと考えております。以上、何点か申し上げました。

東部長

ありがとうございました。

本日ご提言いただいたことに対して幹事の皆様から色々ご質問いただきましたが、幹事会としての議論をまとめたいと思います。

本日、ご提言いただいた内容で、パブリック・コメントにかける「最終とりまとめ（案）」として、幹事会で決定してよろしいでしょうか。

(一同、異議なし)

東部長

分かりました。

このご提言をもって、パブリック・コメントにかけていきたいと思います。また、それが終わりましたら、あらためて福岡空港調査連絡調整会議を開催しまして、「最終とりまとめ」としたいと思います。

いずれにしても、連絡調整会議としては、実施すべきことが多々、非常に多岐にわたってあるわけですが、関連部局が協力して行いたいと思います。

最後に、石田先生を始めとする、委員の先生方に、本当に短い期間で、熱心にご議論いただき、貴重なご提言を賜りまして、感謝の意を表したいと思います。検討会でご議論いただきましたことを受けて、汗を流したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

また、P Iの実施に当たって、継続的にご指導賜ればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

最終とりまとめ（案）に関するパブリック・コメントの実施について

【説明：資料2】

事務局

資料2をお開きいただきたいと思います。

ただ今ご決定いただきましたパブリック・コメントの実施案についてでございます。

す。

募集期間でございますが、必要な準備をいたしまして、4月12日から5月12日まで約1ヶ月間を考えております。それから、「最終とりまとめ(案)及びその小冊子の公開と入手の方法」と書いておりますが、小冊子と言いますのは、先程の話の中にも出ておりました、最終とりまとめ案の内容を分かりやすく取りまとめて、市民等の参加を呼びかけるようなパンフレットというイメージでございますが、これにつきましては、ホームページで公開してまいりたいと考えております。ホームページは、九州地方整備局、大阪航空局、福岡県、福岡市それぞれのホームページということでございます。

それから、窓口の配付につきましては、福岡県及び福岡市の各情報提供窓口で行いたいと考えております。それに加えて、福岡県の空港計画課、福岡市の総務企画局の空港推進担当のところ配付したいと考えております。

なお、先程申し上げました小冊子でございますが、この作成につきましては事務局に一任させていただければと考えております。

また、ご意見の提出方法でございますが、提出先につきましては、福岡県、福岡市とさせていただいております。

そして、次のページになりますが、ご意見の提出方法につきましては、電子メール、ファックス、郵送ということをお願いしたいと思います。

よろしく申し上げます。

#### 【質疑】

松本部長

確認ですが、ホームページの公開の中には、最終とりまとめ(案)そのものと、小冊子の両方を、ホームページに添付掲載するというご提案と理解すればよろしいですか。

事務局

そういうことになると思っております。

田村理事

もう一つ確認ですけれど、小冊子だけに対する意見でも受け付けるということでもよろしいですね。

東部長

それはあり得ると思います。要するに、先程、正に先生がご指摘のように、分かりやすく説明したいがために少し工夫したところが、別の見方からすると、少し分かりにくくなった、逆の見方から言うと、色が明確でなくなったということもあるかもしれませんね。

石田座長

パブリック・コメントというのは、国民の生活や事業に非常に大きな影響を及ぼす制度や法律の改変に当たって、国の機関に対して義務づけられているのですね。

パブリック・コメント手続きによって、多数のパブリック・コメントが出されております。

どういう状況かというのを、我々の研究室で調べたことがあるのですが、1週間ぐらいのものもあったり、正確は正確なのですが、若干分かりやすさに欠けるものであったりと、行政文書をそのまま出してパブリック・コメントをくださいというパターンもあるのですね。

それで、非常に不幸なことに、回答が10以下ということがたくさんあるのです。



せっかく、パブリック・コメントをしていただきたいということながら、なかなか、十分な意見が戻ってこない、それも一つの結果かもしれませんが、やはり、やり方についての工夫が必要だろうと思います。

回答数が多いことだけが評価の尺度ではないのでしょうかけれども、回答数が多いものがどういう特徴を備えているかという、1ヶ月位できちんとなされている点、そういう意味では合格ではないのかなと。後は、分かりやすい形のもの、正確なものを両方見られるようにされているということですね。

これから、小冊子を作られるということですが、是非、分かりやすいもの、関心を惹くものをお願いしたい。行政でそういうものを考えておられるものであったら、私も一つやってみようではないかという思いにさせるようなものを工夫されると、パブリック・コメントについても良い結果が期待できるのではないかなと思いますので、そういう意味では、この二つを出すとか、色々なところでやるとかでお願いしたいですね。

後もう一つ、資料2の最後、意見については、プライバシーの部分を除いては公表を予定されていると。これは、受け取りましたよということを明確にメッセージとして伝えるということですから、こういうことにも配慮されているということは良いのではないかなと思いました。

東部長

質問なのですが、資料2の一番下のところですが、ご意見の提出方法で、「お名前」、「ご住所」、「ご職業」を明記の上」とありますが、お名前、ご住所は責任ある意見のためとして、ご職業を書きいただくのは一般的なのでしょうか。

事務局

どういう仕事に就かれている方がどういうご意見をお持ちかということの参考になりますので、一般的にお願いしているのではないのでしょうか。

東部長

石田先生、どうでしょうか。

石田座長

私が最初に、大規模なパブリック・コメントに参加させていただいたのは、もう7、8年前になるのですかね、道路審議会で道路政策をめぐって、どういう方向が良いですかということについてのパブリック・コメントだったです。

その時には、もし差し支えなければ結果等についてお送りします、報告いたしますので、そういう場合には名前と住所を書いてくださいと。そうではない場合には、都道府県と性別、それと年齢ぐらいかな、聞いていたのは。

別に、お名前を書いてくれなくても良いですよというようなことでやりました。

それでも、結果をきちんとお返します。その場合は、道路審議会、ボイスレポートというのを作りまして、皆さんから承った声はこのような声が多かったですというのを作りまして、それについては、お金がかかりましたけれど、書いていただいた方にはきちんと報告する義務があるでしょうということで、送付をしたり、その後もきちんとフォローしていると思います。

田村理事

住所、氏名は、責任あるご意見をいただくという意味で、やはりご意見をいただく以上は回答をお送りする必要もあるだろうと思いますけれど、職業は任意ということでも良いのかなという感じがいたします。

事務局

ただ今のご意見を踏まえて、最終的なやり方についてはもう少し検討させていただきたいと思います。

東部長

議題のパブリック・コメントの実施について、ご説明と少し意見、質問が出ましたけれど、細かい点を除きまして、基本的にはこの方向で実施するという事によろしいでしょうか。

(一同、異議なし)

以上