

## 第3回福岡空港調査P I有識者委員会

### (議事録)

日時 平成17年8月10日(木)14:00~

場所 福岡国際ホール(西日本新聞会館16階)大ホールA

出席者

#### (1)委員(五十音順)

筑波大学社会工学系教授	石田 東生
西日本新聞社特別顧問	杉尾 政博
神戸大学工学部助教授	竹林 幹雄
公認会計士	土井良 延英
弁護士	山本 智子

#### (2)福岡空港調査連絡調整会議からの出席者

##### ・福岡空港調査連絡調整会議幹事

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長	戸田 和彦
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兼空港対策局長	西村 典明
福岡市総務企画局理事	田代 政範

### 議事

#### 1 開会

##### 事務局

本日はお忙しい中、またお暑い中、ご出席を賜りありがとうございます。

それでは、只今より第3回福岡空港調査P I有識者委員会を開会いたします。

なお、本日は福岡空港調査連絡調整会議の幹事の方にご出席いただいております。

また、本会議は市民の方々の傍聴を認めておりますが、本日は7名の方が来場されておられますのでご報告いたします。

ここでマスコミの方にはあらかじめ申し上げますが、議事進行の関係でテレビ、カメラ等の撮影はP I実施に関する報告事項の説明までとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは議事に入る前に資料の確認をさせていただきたいと思います。お手元の資料1-1「福岡空港の総合的な調査に係るP I(ステップ1)の実施について」というA4ペーパー1枚と緑色のチラシが1枚。資料1-2は「提供情報(P Iレポート)について」ということで、P Iレポートのパンフレット版、薄いもので終わりにコメントカードや返信用の封筒が付いているもの、それからP Iレポートの詳細版、厚い冊子のものがあります。

資料2としまして、「P I実施段階における監視について(案)」A4のペーパー2枚のものでございます。資料3、「P I実施結果に関する評価のあり方につ

いて(案)」A4 ペーパー1 枚、以上が本日の資料でございます。

これより議事に入りますが、議事運営は規約により議長が行うことになっておりますので、石田委員長、よろしくお願いいたします。

石田委員長

お暑い中、またお忙しい中ご出席いただきまして、ありがとうございます。

今日は 3 回目でございます、ご存知のように P I 活動が既に本格化しております。今日はお手元の議事次第にございますように、まず P I の実施についてご報告をいただいた後、この有識者委員会の任務でございます P I 活動の監視と評価のあり方についてご議論いただきたいと思います。いつものように

忌憚<sup>きたん</sup>のない活発なご議論をお願いしたいと思います。

まず、福岡空港調査 P I ステップ 1 の実施状況について連絡調整会議より説明をお願いいたします。

西村理事

福岡県でございます。資料 1 - 1 に沿いまして、現在もう既に入っておりますが、P I の第 1 ステップの実施について全体の流れをご説明したいと思います。

「開始及び終了」ということでございますけれども、私もいろいろ調査をしまいいりまして、現状と課題、空港能力についてまとめましたので、1 回目の P I を始めるということで 7 月 14 日に連絡調整会議を開催いたしまして、その内容を確定しております。

段取りといたしましては、最初にホームページに掲載し、なおかつ県民の皆様方に調査の内容が確定できる日をスタートの日と定めておりまして、7 月 25 日から開始したということでございます。P I レポートについては後ほどご説明いたしますけれども、P I レポートを県や市の窓口でありますとか自治体の情報提供の窓口、あるいは中・高校に配布をし、なおかつ街頭で配布などをしまして、そういうことで県民の皆様が内容を確認できる日ということで 7 月 25 日スタートということでございます。

それから終了時期でございますけれども、これは前回の委員会でもご説明しましてご了承いただきました実施計画というのがございます。その実施計画に、情報提供をし、意見を収集し、意見の中身について公表していくという段取りを定めております。そういったものをやりまして、最終的に我々の実施報告書という形で本委員会に提出させていただき、評価をいただくことになっております。その評価を得まして、終了するということを我々が判断しまして最終的に終わらせるということでございます。時期的には 11 月を目途に、いろんな作業ないし活動を進めていきたいと思っております。

2 番目に、今後のスケジュールということでより具体的に中身を定めております。最初に県民の皆様、市民の皆様方に情報提供を鋭意<sup>えい</sup>進めていこうというこ

とで、7月の終わりから8月の中旬にかけてP Iレポート、これは詳細版もございますけれども、いろんな手段を使いまして配布をしていこうということで、1ヵ月かけて情報提供していこうということでございます。

それから8月中旬から9月中旬にかけて、1ヵ月ぐらい集中的に説明会、オープンハウス等をやりまして、我々自ら現場に出向き県民の皆様方にお話をしていこうというイベント、活動をやる予定にしております。

具体的には、下に緑色のチラシがございますが、その裏に県内5ヵ所におきまして説明会とオープンハウス、これはパネル展示やパンフレット等を置き、説明員を配置して説明していこうというものであります。あるいは夏休み時期でもございますので実地に空港で見学会を催しまして、現状を把握していただくこととしております。当初3回を予定しておりましたけれども、希望の方が多いということで5回を予定しております。既に5回分の定員に達しているということで、募集は締め切っているところでございます。そういった形で具体的に説明しながらご理解いただくということでございます。

そういった活動を通じまして意見を収集していくわけですが、最終的には9月中ごろを意見収集の締めにしたいたいと考えております。

意見の収集方法でございますけれども、後ほどご説明いたしますが、P Iレポートのパンフレットの後ろに、意見提出の用紙と返信用封筒を付けております。それに書いていただいて、封筒に入れて出していただければ、無料で届くというふうにしていきたいと思っております。あるいは説明会等のときに書いていただければ、その場で収集したいと考えております。

そういった形で収集した意見と我々のそれに対する対応の方針についてまとめまして公表し、パブリック・コメントを実施していきたいということでございます。それを10月中を目途にやっていきたいと思っております。

そして最終的には、先ほど申し上げましたけれども本委員会にそれらの実施報告書を提出いたしまして、評価をいただきまして、その評価を受けた形で最終的に判断いたしまして終了していきたいと考えております。

それからここには書いてございませんけれども、情報提供という7月後半前に、既に事前告知ということで、こういうP Iを始めますという形で、いろんな手段を使いまして広報活動をしております。県の広報紙、これは約200万世帯、県の全世帯にいくよくなっている形の福岡県だより、あるいは福岡市の市政だよりというものを使いまして、掲載しております。あるいは、P Iをやりますということで新聞5紙での広告を実施しております。あるいはこの緑のチラシにつきましても、事前に7月初めに空港や繁華街で配布しております。また民放ラジオ4社でのスポット告知につきましてもは現在やっているところでございます。そういった形で、これらはP Iの中身そのものではなくて、P Iを今やっています、あるいはこれからやりますという形の告知を既に行っているところでございます。説明は以上でございます。

事務局

ここでマスコミの方に申し上げます。撮影はここまでとさせていただきますので、テレビカメラの方はご退席お願いいたします。また、以後の写真撮影についてもご遠慮いただくようお願いいたします。

石田委員長

それではP I レポートの説明をお願いいたします。

戸田部長

九州地方整備局港湾空港部長の戸田と申します。よろしくようお願いいたします。P I レポートの説明であります。資料はカラー刷りの「P I レポートステップ1」という10数ページの概要版と、その下にあります詳細版、結構厚めのものでございます。時間の関係等でございますので私のほうからは概要版について説明させていただきたいと思っております。最後のところに封筒がホチキスで留めてあるものでございます。

全体を通じまして、わかりやすさを追求するということでアニメチックなものであるとか、写真とかグラフを用いたつくりになっておりまして、まず1ページをお開き願いますと、最初に「P I レポートの『P I』って何？」と、P I の意味するところから始まっております。

そのページの下に、P I が全体で4ステップあって、今回の第1ステップ「福岡空港はどんな空港で、どんな課題があるのかしら？」という部分が対象でありますということを示してあります。調査全体の中でそれぞれのステップごとにP I をして、最終的に行政としての結論を出すという全体の流れを冒頭に紹介しております。

続きまして1ページ、福岡空港の概要で、これは非常に大まかに福岡空港の概要を紹介しております。上のほうに3つの特徴があるということを示しております。中段には路線図、一番下には利用状況として旅客数、発着回数、取扱貨物量と非常にベーシックな部分の情報を紹介しております。

次に2ページから9ページまで、今回の「福岡空港の現状と課題(ステップ1)」の基本的な情報といえますが、福岡空港というのはこういう現状でどういう課題があるのだというのをまとめてあります。

まず2ページですが、利用者アンケートに基づきまして、利用者は福岡空港をどういうふうに見ているのかということ整理したものでございます。2ページに国内線、3ページに国際線の結果が載っております。2ページの国内線につきましても、「希望する直行便がある」とか「希望する時間帯に航空便がある」とか、利用者がどういう項目について重視しているかというものを整理しております。

全体的に見ますと、右の円グラフに赤い線と青い線が入っているところを見ていただくとわかりますが、国内線の利用者にとって福岡空港は、他の空港に比べると、赤い線で示しているように便数とか時間帯の航空便とか航空運賃、アクセス面で他の空港よりは高い評価が得られていると、そういう評価をもた

れている空港だということが示されております。

また一番下の表に「福岡空港で利用したい出発時間帯」、これは路線ごとに多少の違いはありますが、いずれにしても朝の9時、10時、11時、夕方の5時、6時、7時といったところに利用を希望する時間帯が集中しているということがあります。

一方、3ページの国際線ではありますが、全体的に見ますと国内線よりは少し満足度が劣っているということで、アクセスの面につきましては他空港よりも優れているということではありますが、路線数、便数、運賃については他の空港とほぼ同等くらいの評価をされているというのがアンケートの結果です。その下に、上海との交流、行き帰り、どういう便数でどういう時間がかかるんだということを書いておりました、特にアジア、中国に対してどういう位置にある、どういう便数があるということ併せて紹介しております。

続きまして4ページ、5ページであります。アジア、特に近隣の東アジアとの関係で福岡空港はどういう役割、位置づけになっているのかということであ

りますが、巷間こうかん言われておりますように、今後ますます東アジアとわが国の交流は盛んになるという文脈の中で、特に九州と東アジアということで、今もそうですけれども今後の九州と東アジアの関係を簡単に、航空に限らず整理したものでございます。上の六角形のグラフにありますように、いろんな意味で九州とアジア、これは全国に比べると九州のアジア度とっておりますが、そういうものが高い、非常に結びつきが強いということを示しております。

そういう中で福岡空港はどういう役割を果たしているのかというのが4ページ下にあります。いろんな意味での役割、貢献をしているわけですが、定量的に見れば年間に8000億円、雇用創出効果が5.2万人という調査結果も紹介しておりますし、言い忘れかもしれませんが、福岡市のみならず福岡県、九州、より広域に影響、役割を果たしているということを紹介しております。

5ページにつきましては福岡空港の航空ネットワークの状況について紹介しております。中段に細かく線が入っているグラフがありますが、羽田にはちょっと劣っていますけれども、新千歳、伊丹、福岡、この3大国内ネットワークに位置しているということがこれである程度おわかりになると思いますし、近隣諸外国の空港との比較も右側にありますが、韓国、中国、台湾、香港、シンガポール、バンコク等々、軒並み新しい空港を整備しているという状況、それに比べてわが国も成田をはじめとして空港の整備が行われておりますが、福岡空港はその中でこういう位置づけ、このくらいの旅客なんですよということを紹介しております。

続きまして6ページ、7ページでございます。これは福岡空港が今の場所にあることによってどういう不便をかけているかということ6ページに示しております。1つは、空港が都心に近いということで建物制限がありますということで、そこに図示しておりますが、福岡空港周辺50分の1という勾配面が書いてございます。この表面より下でない建築物が設置できないということであ

りまして、都心部につきましては福岡空港の影響で高さ制限が課せられているということでございます。これはどうしてもこういう市街地に空港を持つ都市の宿命であろうと思いますが、こういう制約があるということ。

それと同時に、騒音問題が発生しておりますので、黒丸の3番目に環境対策費として年間70億円が支出されているという事実、それと空港用地の3分の1が民有地であるということでありまして、その借料を年間84億円程度払っていますというものも客観的な事実として紹介しております。

航空機騒音につきましては、地図上にこういう部分が騒音対策区域であるということや、右側のグラフには騒音状況、少し横ばいか減少傾向に騒音の値はありますけれども、そう大きな変化はないという状況が示されております。

7ページにつきましては、そういう福岡空港が利用上どういう問題があるかということでありまして、日本で4番目に多い旅客数でありますし、滑走路1本では一番多い離発着回数を持っているということ、またピーク時には2分を切るような間隔で離発着がなされているということを紹介しております、実際の運用もなかなか厳しい運用をせざるを得ないということで、一番下には航空機が何分スポットにとどまっているかというものを示しております。他の空港に比べましても、それぞれの飛行機の種類によって福岡空港が短い時間で飛び立っている、それだけ余裕がないということを示しているものでございます。

8ページ、9ページでございますが、空港の中の施設でどういう問題があるかというものを紹介しております。これは左側が北側で右が南側でございますが、この図面を見てもわかりますようにターミナルビルが左側上に少し偏って存在しているということもあり、かつ用地も制約がある、十分な用地が取れていないことによって生ずる問題点がいくつかあるということでございます。

いくつか紹介いたしますと、1つは南側から着陸してきた航空機が北側に滑走路を進んでまいります、ターミナルビルが北側に寄っているために、航空機が滑走路からすぐ離脱すればいいものを、早く着きたいものですから滑走路をずっと走ってターミナルビルに出るという非常に福岡空港特有の問題があって、どうしてもその分滑走路を占有する時間が長くなってしまおうという問題があります。

それからターミナルビル前面のエプロン、誘導路付近のスペースが十分でないために、出発しようとする航空機と到着した航空機がバッティングして、要するに道路で言えば双方向で行き違ふことができないということで、せっかく空港に着いたが誘導路上で長い時間待っていると、よくご利用される方はしばしば起こっておりますので経験されているとは思いますが、そういう施設面での制約があるということで能力も一定程度に限られる状況が生じているんですよというのをいくつか、そういった部分の課題があるということをわかりやすく紹介しております。

10～11ページに空港能力の見極めというところで、今回のステップ1の結論めいたところになるわけでございますが、10ページに空港能力はどのように評価するかという部分があります。空港能力というのは従来、滑走路が航空機を

何回処理できるのか、何回離発着させることができるのかという視点で能力を決めてきたわけですが、今回、その能力、滑走路処理容量に加えまして、利用者から見た能力というものも少し検討して滑走路処理容量を補完的に説明できないかというトライアルをして、両方から空港能力を見極めるという努力、検討をしているわけですが。

その下に航空サービス指標と4つほどあります。1つは希望する時間帯に航空機の便があるかという観点、希望する目的地にダイレクトに飛べるのかという観点、航空機の遅延がないということ、希望便の予約ができるかどうかということ、こういう利用者のニーズをそれぞれ考えまして、それぞれに対応する航空サービス指標を設定しまして、その航空サービス指標がどういう状況にあるのかというのを現状もしくは若干の施設を改良した後の空港にあてはめて、どういう状況にあるのか、検討いたしております。

それと一番下に滑走路処理容量の基本的な考え方ということがございます。これは物理的な処理能力ということで掲げていますが、現在の福岡空港の離着陸パターンからいたしまして、1時間当たりの処理能力は、後ほど大阪航空局からもご説明あるかと思いますが、1時間当たり32回というのがマキシマムということが言えます。ですから朝晩のピーク時間は目いっぱい入れるという考え方でありまして、その間の26回とありますのは需要も若干落ち込むということもありますし、毎時間ギリギリで航空機を入れまして一旦遅れが出た場合に取戻すことができないというようなこともございまして、遅れが連鎖しないという意味での余裕も一部持たせているところでございまして、その部分をピーク時間32回の8割程度の26回としてカウントしております。

朝晩につきましては、どうしても朝は到着便がありませんし、夜は出発便が行く空港がありませんのでどうしたってこれ以上の需要は無いという設定をしております、トータル398回が1日の処理容量と。それを365倍して14.5万回というのが現在の空港の滑走路能力だという1つの考えを示しているわけですが。

それでは現在の空港を少し改良してもっと能力が増えないのかというのを11ページに書いております。図面が小さくてわかりづらいのですが、先ほど申しましたように滑走路自体を<sup>うんぬん</sup>云々というよりは、周りの誘導路とかエプロンの奥行きなりを広げて対面交通ができるような、それぞれ相手の航空機が邪魔にならないような形で既存の用地の中で工夫できないかというものを検討いたしました。その結果としまして、現敷地を目いっぱい広げるというか有効活用いたしまして、誘導路という航空機が着陸したあとに通る部分を二重化して混雑の回避を図るということをした結果、32回のピーク容量が33回になるという結論が得られております。ですから多少の能力が上がるということですが。

それをまとめて12~13ページに書いております。現在の福岡空港の処理容量は14.5万回と想定しております、それに対して2001年には14.3万回、2003

年には 13.6 万回ということで、残り数千回のオーダーではないかということでありまして、いろんな意味での支障が出つつあるということを考え、そういうふうの評価しております。

それで施設改善をすればということで、若干の施設を改良しますと 14.9 万回になるとということで、4 千回分の能力が上がるということを経営施設内で可能だということでありまして、ただし、現有施設内での改良も当然それなりのお金もかかりますし、限られた敷地でありますので、別の部分での不便が出てくるというものもございます。

そういう 14.5 万回なり 14.9 万回という能力に対しまして、航空サービス指標と設定しました指標がどういう状況なのかというのを上に掲げております。1 つ目のピーク時間の増便可能性につきましては、1993 年には多少のピーク時間の余裕があったんですけども、現在ではいっぱい使ってありますのでピーク時間には増便できないと、有効活用方策を施してもできないということで、そういう意味合いでは対応できていないという評価でございます。

2 番目に路線増加可能数・可能率ということで、1 日 1 便なり 2 便の路線が張れるのかという指標で評価しますと、2003 年現在では 1 日 1 便ですると 5 路線、1 日 2 便を設定すると 2 路線の余裕があると。一方、有効活用を施した後は 10 路線なり 3 路線と、少しその数が拡大するというところでございます。

それと離着陸の混雑時間帯でございますが、福岡空港の利用時間が 15 時間ございますが、そのうち 11 時間がピーク容量の 8 割を超える利用になっているということでございます。これは 10 年前に比べると大幅に増加しておりますし、有効活用するとこれが 1 時間減って 10 時間ということでございます。航空サービス評価ではこういう数字があげられるということであります。

それで最後の裏表紙にまとめといたしまして「福岡空港の現状と課題」というのが掲げてございます。下の「空港能力の見極め」でございますが、現在の福岡空港の能力といたしまして「年間処理容量 14.5 万回という前提のもとでは、15 年の実績 13.6 万回に対して約 0.9 万回の余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航に制約が生じ始めている」、有効活用方策を施した場合の能力につきましては「14.9 万回になると見込まれ、滑走路処理容量や旅客の利用・運航の制約が若干緩和されるのではないだろうか」という結論を掲げてございます。

最後に、今後の予告編としまして、第 2 段階としまして「対応策を検討するための前提条件」、航空機の需要予測でありますとか地域の将来像、福岡空港の役割等についてやりますという予告をして、レポートの最後をそういうものに使っております。

それから次のホチキス留めのアンケート用紙ですが、これに意見を書きくださいというものも付けてありますが、全体で問いが 6 ありまして、最初の部分につきましてはどういうきっかけでこの P I を知ったのか、この文章・図表の分かりやすさ等々についての設問でございます。問 5 に今回のレポートに対する評価をどう考えているのかというものを設問として載せてございます。最後に属性を書きいただくことにして、最後に封筒で返送していただくという



ことを今、既にやっているというところでは。

あと、いくつか大阪航空局より補足していただく部分がありますので。

松本部長

大阪航空局飛行場部長の松本でございます。先ほどの説明の中で、滑走路の発着処理容量、1時間に32回、あるいは少し空港を改良すれば33回という数字がございました。この数字の算定プロセスについてご説明申し上げます。詳細版レポートの118ページをお開きいただきたいと思います。若干専門的な内容で恐縮ですが、しばらくご辛抱いただきたいと思います。

118ページの上をご覧くださいますと、緑の囲みの一番上、点線で囲んだ中に、「滑走路処理容量を決定する要素」というのが から まで掲げてございます。

1点目は滑走路を占有する時間。到着機が滑走路を走っている、あるいは出発機が離陸滑走している時間でございます。これが航空機の大きさとか到着機、出発機によってそれぞれ時間が異なってございます。

それから の航空機の発着割合。1日トータルで見れば、発着割合は概ね50%ずつになるはずでございますけれども、時間帯によっては到着が集中する時間、あるいは逆に出発が集中する時間がございます。これの利用が偏りました場合、あるいは平均した場合で発着処理容量、滑走路処理容量に影響が出てございます。

3番目として、大型機がどれだけ混ざってきているのか。小さな飛行機であれば短時間で飛び上がり、あるいは着陸しますが、大型機ですと長い時間必要となります。特に大型機の通ったすぐ後というのは後方乱気流というのが存在しますので、これの落ち着きを待って安全な間隔を設定しなくてはいけない。こういった要因で大型機の混入率も問題になって参ります。

この ~ の要因につきましては、福岡空港での実測値を用いて今回のレポートでは以降の計算を進めてございます。この実測値で計算するにあたりまして、運航のパターンに分けて計算する必要があります。それがオレンジ色で囲んだ四角でございます。着陸機が連続する場合、離陸が連続する場合、3つ目として着陸の次に離陸機がある場合、4つ目として離陸機があり、その後ろに着陸機がある場合。この4つのケースを設定して、各々のケースでどれくらいの時間がかかるかということをお118ページの下半分から119ページ、120ページと4つのケースでそれぞれ示してございます。

中身の説明は、代表して118ページ下で申し上げますと、こちらは着陸機が連続する場合でございますけれども、先行機が滑走路の外に出て、後続機が最終進入に入れるまでにどれくらいの時間間隔が必要かということをおL ~ Lまで足し算するという形で計算しております。詳細は省略いたしますが、結論は真ん中の四角の表で出ておまして、16運用で52秒、34運用で71秒が滑走路占有時間でございます。トータルとして16運用で97秒または124秒、34運用で116秒または120秒という答えになってございます。

土井良委員

16 というのは海から入ってくるほうですね。

松本部長

16 というのは滑走路の方向を示しておりまして、北から時計回りに 160 度の方向ということでございますので、概ね、海から入って南へ出て行く。それから 34 というのは北から時計回りに 340 度の方向に機首を向けますので、南から進入して北に出発するという方向でございます。

この滑走路の運用方向によりまして滑走路の占有時間が異なっております。したがって 1 機当たりの処理時間も異なっておりますが、後ほど結論のところでも申し上げますとおり、空港の能力という意味では能力の小さい方を採用することが適切でございますので、最終的には 34 運用、こちらの数字を採用することになります。

出発と到着のパターンを合計 4 つ設定して、このような形で 1 回当たりの処理の時間がわかりました。それで次にどんなことをやるかと言いますと、120 ページの下の表をご覧くださいなのですが、1 時間の間に着陸回数が 1 回あったら残りの時間で離陸機は何機処理できるか、着陸機が 2 機だったら残りの時間で離陸機は何機処理できるかということ順番に 1 つずつ表形式で整理しております。その結論が 120 ページ下の表でございます。

この場合に、着陸と離陸のつながり具合をどう設定しているかということですが、表では 34 運用の場合に着陸 5 回に対して離陸は 31 回とだけ示しておりますが、この 5 回の着陸が離陸機の間になんかふうにかき混ぜられるのか、例えば 36 回のうち最初の 5 回着陸が連続するのか、あるいは 1 機 1 機ばらけて混在するのかといったあたりにつきましては、確率分布、ランダムにそういうケースを発生させまして確率の計算をしております。その前後の組み合わせ、発生確率と先ほど作りました 4 つのパターン、着陸離陸の連続ぐあいのパターンにおける所要時間をかけ算しまして期待値を求めた後、1 時間当たり何機処理できるかと計算したものがこの表の結果でございます。

これをご覧くださいますと、着陸回数 0 に対して 34 運用では離陸が 34 機処理できます。着陸回数がだんだん増えてきますと、離陸回数は減ってまいりますが、たし算した数字は 34 から 35 へと増え、36 を頭にしてその後また小さくなっていくという形でございます。

この場合に、34 運用を前提にして滑走路の処理容量を何回と見るのか、ピークの 36 回と見るのか、あるいはそれより小さく見るのかが問題になるわけですが、これにつきましては 121 ページ下の「離着陸割合の発生頻度」という棒グラフをご覧くださいと思います。福岡空港の時間帯ごとの発着割合を示しておりますが、黄色く塗りまされたのが朝夕の混雑時間帯です。これで見ますと、着陸機の占める割合が小さい数字で 40%、それから上の方で見ますと 67% ぐらい。したがって、着陸便の割合が 40~67% 位をカバーできれば、それをもって

1時間当たりの容量とみなしていいのではないかと。これも福岡空港が定期便主体の空港であることを考えますと、時間帯によって50%ずつ、最大限36回を見るということは不適切であり、多少の偏りは許さなければいけない。その偏りの許し具合として40~67%位をカバーすればいいだろうと考えてございます。その離着陸の偏り具合を許す範囲で発着合計回数の数字を探しますと、現状では1時間当たり32回という数字が導かれたというのがここまでの計算結果でございます。

あとはターミナル地区前の誘導路を対面通行可能なように改良した場合につきましては、後ろの方の有効活用方策を施した後につきましては136~137ページにかけましてご紹介しております。この場合には、エプロン前の誘導路が対面交通できるようになりますと、南から着陸した航空機が比較的手前の方から滑走路を離脱できるようになります。エプロン前の混雑が緩和され、着陸機がさっと滑走路から離脱してくれますので、滑走路の占有時間が短くなります。これを織り込んで、先ほどと同じような計算をやりました結果として1時間当たり33回程程度の滑走路処理能力があるという結論を得ております。<sup>ざっばく</sup>雑駁な説明で恐縮ですが、以上でございます。

石田委員長

ありがとうございました。PIレポート等に関して説明がございましたけれども、何かご意見、ご質問がありましたらお願いしたいと思います。

松本部長が使われた詳細版というのは、リクエストすれば誰でももらえるんですか。

西村理事

説明会の場でも用意いたしております。基本的にはパンフレットでご説明しますが、より詳しい内容を知りたいという方には、用意をしておりますのでいつでも言っていただければという体制にしています。

杉尾委員

1つだけ質問をしたいのですが、今、空港能力の見極めという問題で、現空港の能力ということで敷地内の問題だけなさったみたいですが、周辺に国道ないし県道みたいなものがありますね。あの辺の道を全部止めてしまって、あそこまで拡張したらどのくらいの能力があるかという検討はなさらなかったんですか。

戸田部長

ステップ1の大前提は現空港の滑走路を増設しないという前提で、かつ現空港の敷地内でやるということですので、今後、敷地の制約をとった形で検討いたしますので、これが最後ではございません。ただし、周辺の用地が本当に取

得可能なかどうかという別途の要素が出てまいりますけれども、それは以後の課題の1つであります。

石田委員長

3つの方向性のうちの大規模な改良に当たるといえることですか。

戸田部長

滑走路を現空港で増設するというパターンがあり得て、現空港で増設することはターミナル付近での増設に躊躇<sup>ちゅうちよ</sup>することは無いということですので、そのパターンの中で検討することになると思うんですけれども。

土井良委員

2つほど質問させていただきますが、1つは滑走路の処理容量とか航空サービス指標ということで能力面からの課題をあげてあるのですけれども、一部、金銭的なものが実は入っておりまして、6ページに環境対策事業費と賃借料、これは課題という面では客観的な事実ですけれども、この辺が課題という認識でどうなっているのかというのが1つです。

それからもう1つは、私達は完全な素人なんですけれども、空港能力がどうかということで説明を聞くと我々はこれしかないという理解なんですけれども、聞くところによると違うご意見をお持ちの方もいらっしゃるということなので、その辺で例えば我々が聞いている限りではそうだと思っても、違う意見が出てきたときにどちらが正しいのだろうという一般的な感覚になりやすいのですけれども、その辺はどういうふうに対応を考えておられるのか、この2つをお願いしたいのですけれども。

戸田部長

1つ目の70億とか80億という数字が出ているのは、ある意味でこれは課題だと思えるんですね。今の空港が便利であるが故のマイナス面ということで、これが非常に大きいかどうか評価が入りますけれども、私どもとしては課題だと認識しております。この課題を重く考えるのか軽く考えるのかによって、別の方策も出てきうるということだと思えます。

松本部長

今の話で若干補足申しあげますと、歴史が違うから直接比較はできないのでしようけれども、伊丹空港をめぐる議論の中で、引き続き伊丹があり続けることと周辺環境対策費に毎年莫大なお金を使い続けることの議論があることは事実としてございます。

それからもう1つ借料の存在について、これもわざわざあげたのは、福岡空港が全国的にみて非常に特殊な事例だからという面がございまして。ほとんどの

空港は、国が設置管理する空港であれば土地は国有地になってございまして、年の借料を払うという運営コストの負担はございません。全国では福岡と那覇の2空港だけが毎年数十億円という借料を払い続けているという事実があるという意味でございます。

それから滑走路の処理能力についての見方でいろんなご意見があるかも知れないというお話でございますが、少なくとも1時間当たりの処理能力についてはそんなに大きな違いは出てこないだろうと思います。ただ、本日私どもが紹介しましたレポートで32回の現状と言っておきながら、実は35回とか場合によっては40回発着している時間がございまして。じゃあ限界じゃないじゃないかという話があるかもしれませんが、それは途中でご説明しましたように、滑走路の運用方向によって実際の能力は変わりますし、大型機と小型機の混在率も実測値の平均値で計算しております。ところが実際にはある時間帯には小型機ばかり集中するときもあります。その結果として実際に40回飛んでいることもある。そういう個別具体の事例においては当てはまらないという面が出てくるかもしれませんが、期待する能力としての数字として1時間32~33回というのはそんなに大きな問題にならないだろうと考えております。

あと1日当たりの能力につきましては、オフピークの時間帯の能力をどう見るかというのはおそらくいろんな議論があるのではないかと考えております。

山本委員

今のご質問と重なると思うのですが、6ページのコストの問題です。現状と課題ということで、空港のコストというものが載っているわけですね。もちろん民有地があるのはご指摘のとおり沖縄とここだけだからということはわかるのですが、他の項目でかかっているところもあると思うわけですね。ですから本当を言うとコスト計算という意味では、他の空港ではこういうものはかかったけど、これはかかっていない、これはかかっているけどこれはかかっていないというような対比があったほうが考えやすいんじゃないかなと。

どういうふうにするのかというのはあると思うんですけども、一般的に、我々が家を建てて一生住むか、それとも一生借りている住宅に住むかというようなことで比較がありますよね。それと同じで、一生3分の1を借りて運営し続けると、それはそれでコストはかかるけれども、他の借入金で大量に公共事業費を作ったところではその償還はどうするかという利払いの計算とかあるわけだと思うんですけど、他の空港には、そういう比較というのも出したほうが親切というか、考えやすいと思うんですね。これだけかかっているよというだけでは他と比較がしようがない。他に同じ例がないというのは仕方ないんですけど、コストがどれだけかかるのか、他の空港はどんなコストがかかっているのか、他のものを選ぶにしてもそういう空港の例を挙げていただくほうが良いように思うんですけど、それは難しいことですか。

松本部長

個別の空港の財務報告書のようなものはわが国の空港ではできあがっていませんので、おっしゃるような借入金で空港の土地を買うというような場合の、後年度の年々のコストがどれくらいかといったデータは残念ながらございません。

ただ、他の空港では国有地として既に持っている。したがって過去に初期投資が発生していた。それに対して福岡空港は約 3 分の 1 が借地であるという比較はレポートにお示しするべきであったかなとお話を伺って思ったところです。

山本委員

他の空港のコストはタダのような感じになる。何か多分かかっているものがあるんだろうなと思うんですが。

戸田部長

そうですね。航空機の騒音がないところはそれだけ不便なところにあるので、違う意味でのコストがかかっているといえ言えるんですけど、どこをピックアップして計算するというわけにもなかなかいかないので、今の段階ではこれが精一杯かなと思うんですけど。先ほど言いましたように、将来この空港で拡張するのか、他の空港と連携するのか、新しい空港を作るのかといういくつかの選択肢の中で、新しく空港を作れば逆に要らないし、その分借入金とか別の金が出てくるという意味での登場する場面はあると思うんですけど、私どもとしてはあまり知られていない部分としてこういう問題がある、用途上、土地利用の制約があったり、航空機騒音の費用が恒常的にかかるとか、それはそれで客観的な事実としてここで紹介しているという主旨ですので、将来的には今おっしゃられたような視点も含めて比較考慮することになると思うんですね。今後の課題、検討の中で。

山本委員

少なくとも他ではこれがありませんという記載があっても良かったのではと思います。

戸田部長

それはわからないんですが説明したらわかると思います。

山本委員

説明したらわかるんですが、これをもらった方には、ほかにはそういうのは那覇しかありませんというのは、説明を受けないとわからないですよ。それがちょっと問題かなと思います。

石田委員長

でも工夫をすれば、乗客利用者数 1 人あたりの環境対策費がどれくらいか

っているかとか、借料については那覇とここだけで、ほかはゼロでしょうけど、あるいは空港ビルが赤字か黒字か両方あると思いますけれども、その辺のコストとか運営コストがどうなっているのかというのはあったほうが親切のような気がするんですけども、そういうのは無いんですか。

松本部長

いわゆる収支報告というレベルにはまいりませんが、おおざっぱな項目ごとの福岡空港のコストは、可能な限りの整理では既にしてございます。

石田委員長

でも空港それぞれに違いますから、なんらかの形で基準化して比較しないと、全然違うものを比較しても仕方ありませんので、その辺もちょっと工夫してわかりやすくしていただければいいのにと思いました。

竹林先生は何かありますか。

竹林委員

先ほどからコストの話が出ているので、ほとんどの方は直接経費のこと言われているんですけど、例えば3ページで出ている東京 - 上海から福岡 - 上海まで比較されているんですが、ユーザーのコストはこれだけかからないという、逆にユーザーコストの比較なんですね。普通、空港でコストの勘定をする場合は、運営者側のコストと利用者側のコストを両方とも見せて、それでどうでしょうかという話をするほうが私は正当だと思っているので、これはたまたまうまくできたのを出されているんですけども、他でもユーザーのコストというのは多分出ていると思うので、その辺は出されたほうがいいかなと個人的は思います。

それから先ほど石田委員長が空港の基準化ということをおっしゃったんですけど、5ページの「国内外の空港整備の進展」というところで、これは私の個人的な見解ですけども、比較されている空港がアジアのいわゆる基幹空港なので、非常に規模が大きな空港ばかりなんですね。福岡空港は確かに利用者は非常に多いですけども、例えば福岡空港がまかなっている人口規模とか経済的な規模で考えると、ヨーロッパとかそういうところで比較されるとどれだけの整備がされているかというのを言われたほうが、基準としてはおそらくよくわかるのではないかなと思うんですね。

ここでは香港空港とか広州空港とか国家が作っているような空港ですから、また人口もやたらと多いところでやっているのだから、比較すると「本当にそうなのかな」ということも多少空港を使われている方は思われるのではないかなというのと、福岡がどういう位置づけなのかというのを明確にするためには、ほぼ同規模の世界的な空港を並べられたほうが私はわかりやすかったのではないかなと個人的には思います。

石田委員長

調査連絡調整会議でいろんな調査研究をされていますけれども、そこへのリクエストというか、そう受け止めていただければと思いますけれども。

戸田部長

今おっしゃられたことはそんなに膨大な作業が必要なわけではないと思うんですね。私の個人的な感覚かもしれませんが、おそらくこのくらいの経済規模でこの空港というのは、そんなに裕福な感じの空港ではないんですね。他のGNPとかGDPの比較でも、九州と台湾とそういうレベルなので、それをもうちょっとわかりやすくするようなものがあればもっといいのかなと思いますので、最後に委員長が締めていただきましたような方向で少し検討させていただきたいと思います。

石田委員長

ありがとうございます。これは感想です。きっちりと分厚いほうを読んではおられませんけれども、本当に詳細でございまして、さっきの松本部長のお話も私自身ちゃんと理解できたかどうかわからないんです。相当高度な、詳細な内容を含んでいると思うんですね。ですからこれを使われて説明されるでしょうけれども説明の仕方には相当注意して工夫してやらないとうまく伝わらないのではないかという感想を持ちました。これからあちこちで説明会をやられるとか、あるいは予定に入っていないかもしれませんが、もしリクエストがあるのであれば出前していくとか、そんなこともあるのかなと思うんですけれども、そのときにどなたが説明されてもうまく説明されるような練習みたいなものはちゃんとやっておかないといかんなと思いました。ご検討いただければと思いました。

土井良委員

1点だけよろしいですか。これは貨物の方は全然考慮しないということでしょうか。

戸田部長

詳細版に貨物のことも書いていると思うんですけれども、次のステップで航空需要予測をやる際には、旅客も貨物もやります。ただ、貨物があるが故に空港側の位置づけが変わるとは思っていませんで、やはり旅客メインで旅客をどうさばくかということが最大の眼目ですので、貨物も頭には入れていますけれども、主従で言うと従の扱いになるかと思います。

石田委員長

専用機というのはそんなに入っていないんですか。全部ベリー（旅客機の下部貨物室に貨物を搭載する航空便）ですか。



西村理事

専用機は入ってないです。

石田委員長

全部ベリーなんですね。

西村理事

詳細版には何項目か書いています。また、パンフレットの4ページの右上に、アジアに向けて福岡の農産物等が届けられているという視点のものは入れております。

石田委員長

ありがとうございます。よろしいですか、これについては。ご報告いただいたということでありましたが、ご意見もいただきましたので参考にさせていただければと思います。

それでは、これから本日の審議事項でありますP I実施段階における監視活動について、および評価のあり方についてご説明いただいて、皆様方のご意見を賜りたいと思います。説明をお願いいたします。

事務局

事務局の福岡市の馬場でございます。本日の審議事項となっております「P I実施段階における監視について」、および「P I実施結果に関する評価のあり方について」を一括して説明させていただきます。

まずP I実施段階における監視についての案でございますけれども、資料2でございます。まず初めに、これまでの確認事項といたしまして第1回の委員会資料を抜粋いたしております。ここでは当委員会の役割機能といたしまして、3つ段階がございます。P I実施計画に関する評価、それからP I実施段階における監視、最後にP I実施結果に関する評価の3つとなっております。それぞれP Iの各ステップにおきます実施前、実施中、実施後に対応することになっております。P I実施計画のステップ1に関する評価につきましては、既に今年2月に開催しました前回の委員会におきましてご審議いただきまして、その評価結果と助言につきましては連絡調整会議に対して通知を行ったところでございます。

本日は、まずP Iのステップ1の実施中に本委員会が行うべき監視をどのように行っていくかについてご審議いただきたいと思います。また、後ほど資料3にてご説明いたしますけれども、P I実施結果に関する評価につきましてもそのあり方についてご審議いただきまして、今後、P Iの実施報告書を取りまとめいきます福岡空港調査連絡調整会議に示していきたいと考えているところでございます。

では2の「P I実施段階における監視について」でございますけれども、(1)に書いておりますとおり、「実施状況把握とアドバイスの実施について」でございます。P I実施段階におけます本委員会の監視活動につきましては、これまでもご審議がありましたけれども、委員全員が揃って視察を行うという形は機動性にも欠けますし、活動の機会も限定的になると考えております。またP I実施段階における監視の意味合いから考えまして、指摘事項などを速やかにP Iの実施主体、連絡調整会議に伝えて、できるところは対処していただくということが求められるのではないかと考えております。このことから本委員会の監視活動といたしましては、各委員に可能な限りの機会を活用してP Iの各イベントに赴いて頂き、その実施状況を把握して頂いて、またその場において必要に応じて指摘および助言、アドバイスを行なっていただきたいと思いますと考えているところでございます。

この実施状況把握等の取り扱いにつきましては(2)に書いておりますが、まずP I実施主体でございます連絡調整会議においては実施状況把握が能動的に行われるように配慮していただくということと、アドバイスがあった場合は速やかに対応していただくようお願いしたいと考えております。また、各委員には、行っていただいた実施状況把握の内容につきまして実施状況レポートという簡潔な報告書を作成していただくようお願いしたいと考えております。

この実施状況レポートを各委員が情報共有することで、個別の実施状況把握が委員会全体としての監視活動として機能できるようにしたいと考えております。また最終的にそれぞれの実施状況把握の全体取りまとめを行いまして、委員会の活動報告としてP I評価書に添付したいと考えているところでございます。

恐れ入りますが次のページをお願いいたします。次にこれらの監視活動についての情報公開および情報提供の方法についてですけれども、実施状況把握を行った委員は実施状況レポートを速やかに公開するとともに、情報共有を図るものとしたしております。具体的な公開につきましては、6月に立ち上げました福岡空港調査P I有識者委員会ホームページがございまして、ここに掲示することで委員相互の情報共有を行うことに加えまして、このホームページをご覧になる市民等に対して委員会の活動報告ならびに情報共有の機能を持つようにいたします。

実施状況レポートの様式につきましては、中ほどにあるような様式を想定いたしております。内容といたしましては、実施状況把握を行った日時、場所、その時のP Iのイベント、訪問時の状況、所見ということでアドバイス等、実施状況把握を行った委員の名前といった構成でどうかなと考えているところでございます。

一方で、福岡空港調査連絡調整会議のホームページにおきましても、実施状況把握についての記載をしてもらいまして、アドバイスへの対応を行った場合にはその旨を記載してもらうことで各委員および市民との情報共有がより深まるのではないかと考えております。以上がP I実施段階における監視の案でござ

ざいます。

次のページをお願いいたします。資料3「P I実施結果に関する評価のあり方について」の案でございます。P I実施後の実施結果に関する評価と助言につきまして、福岡空港調査連絡調整会議から提出されて参りますP I実施報告書を受けまして、本有識者委員会を開催いたします。委員会では、これまでの監視活動の結果なども踏まえながら、文書による評価と助言を行いましてホームページに公開いたします。その際には先ほどご説明いたしました実施状況把握を取りまとめました委員会としての活動報告を添付するものと考えております。

ここでP I実施結果に関する評価とはどういうものかということですが、それにつきましてはP Iの当初の目標が達成されたかどうかを判断することであるとと考えております。P Iの当初の目標とは何かということですが、これは各ステップにおいて目標設定がされておりますが、ステップ1につきましては実施計画の中で福岡空港の能力、課題、空港に求められる政策的目標を共有することと定められております。これは下の点線の枠にも書いておりますけれども、こういうことが目標として掲げられております。これが達成されたかどうかということがまずございます。

それからまた助言と申しますのは、P Iの当初の目標達成をより効果的に行うための意見と考えておりまして、先ほどの評価とあわせて連絡調整会議に通知いたします。

次に、有識者委員会がP I実施結果に関する評価を行う際の評価項目でございますけれども、これにつきましては大きく2つになると考えています。1つはP I活動が実施計画の基本方針に則った適切なものであったかどうかという評価でございます。

前回お示ししましたP I実施計画(ステップ1)では、基本方針としまして十分な周知広報の実施、多様で適切なP I手法の選定、わかりやすい情報の提供を実施し、収集した意見とそれに対する考え方を公表、中立公正なP Iの実施、適切な時間管理などが挙げられておりまして、これらが守られているかどうかの評価の項目になるのではないかと考えております。

それからもう1つの評価項目といたしましては、先ほど言いましたけれども当初の目標が達成されたかどうかという評価でございます。P I実施計画のステップ1の目標は、先ほど申しました通り福岡空港の能力、課題、空港に求められる政策的目標を共有することとなっております。同じく実施計画の中にはP Iの終了にあたっては目標達成を判断する際の視点として、そこに書かれております2点、1つ目は情報が市民等に十分に周知されたかということ、2つ目の市民等から幅広く意見が収集されているかという2点があげられております。したがって、基本的にこの2点を目標達成についての評価項目といたしたいと考えているところでございます。

以上で審議事項についての説明を終わりますけれども、特にP I実施結果に関する評価、助言につきましては、福岡空港調査連絡調整会議がP I実施した

後に、P I 実施報告書を作る際に、その作り方に非常に影響することです。ですので、よろしくご審議のほどをお願いしたいと思います。

石田委員長

わかりました。そういうことですので、ご議論いただければと思います。いかがでしょうか。

土井良委員

評価にも関連するのですけれども、十分な周知広報の実施ということがあって、実は私は福岡におりますので、この前、地下街でこれを配ってあるところにちょうど出会って受け取ってきたのですけれども、この中にもパンフレットとアンケートが入っているんですけど、実はもらう時に何を配っているのかまったくわからなかったんです。しかも事務用封筒の下の方にちょっと書いてあるんですね。例えば、どういう配布をしたとか、どこにどのくらいの配布をしたというのが、最終的には量的にこれだけのパンフレットを作ってこれだけ配りましたということがP Iの周知徹底の1つの指標になる可能性があるのですけれども、配り方もあるということで、できたら、たまたま私は福岡にいたのですけれども、どういうところでどういう状況で配るのか、その辺も情報としていただくと周知徹底がどのように実際に行われているのかという評価ができるのではないかと考えておりますので、そこだけお願いしたいと思います。

西村理事

おっしゃる通りだと思います。全体でどれだけ作ってどういう形でどこにというのはあるのですけれども、もっと詳しくメッシュの細かいものでご報告したいと思います。

石田委員長

途中にのぼりが何か立っていなかったんですか。

土井良委員

それが話しながら行っている時にもらったものですから。パッともらって、これは見とかないといけないと思って。

西村理事

一応、渡す人にいろいろ指示をして注意をしているようですけれども、徹底していなかったのかも知れません。

石田委員長

ありがとうございます。ほかにいかがですか。

山本委員

細かいことですが、具体的にはどういう方が配っていらっしゃるんですか。皆さんの年齢のような方々がずらっと並んで封筒を渡されたら、多分皆は取らないと思うんですけれども。どういう方が配っていらっしゃるんですか。

土井良委員

女性でした。

石田委員長

お答えいただけますか。

福岡県

結構、数多く配っておりまして、駅をはじめ、天神を含めて20カ所ほど一斉に配っております。そのために職員は監視には付いておりますけれども、実際には業者に事前にレクチャーをして、こういうふうにして配りなさいということを指導した上で業者さんに配っていただいております。

山本委員

業者というのは、要するにアルバイトの方とか派遣の方とかをお雇いでいらっしゃるんですか。

福岡県

運営委託をしておりますので、PIでかなりのイベント等をやりますので、職員だけではちょっとできませんので、イベント経験のあるコンサルタントに委託させていただいております。その業者さんが、中にはもしかしたらアルバイトを雇ってというのがあるかもしれませんが、正社員が監視をした上で配布するという方向でさせております。

山本委員

実際に見せていただきます。

石田委員長

杉尾さんは。

杉尾委員

少し全体的な話をさせていただきますと、行政の広報というのは、僕らが見ていると山の中で家を建てているようなことが多いんですよ。それはどういうことかと言うと、誰が見ていようがまいが、やったという実績だけが欲しいんです。そういうケースがあるんですが、今回のこの調査に関しては、非常に

その点でいろんな角度から皆さんの意見を吸い上げるという努力がなされているのではないかなと。そういう点では僕は評価していいのではないかなと思っております。

ただ、プランニングの段階で、もう少し住民参加ということもこの段階でも考えたかどうかと思います。というのは、今、例えばこういうアンケート調査をやりたいとかいった問題については事前にいろんな方の意見の入る余地がほとんどないのか、あるいはやってしまった結果についてご意見はいかがですかという形で聞いているのじゃなくて、もっと前段階における住民参加というのを考えられたらどうかと思っているのですが。やっているのかもしれませんが、どうも見ていて結果だけの評価だけではちょっと不十分かなと。

もう1つだけ付け加えさせてもらいますと、調査結果の説明について、発表もそうですが、これからずっとやっていくわけでしょうけれども、先ほど委員長から指摘があったように、説明の仕方が非常に難しいのと、報告書自体の作り方がまだまだ非常に情報がつまり過ぎていて、場合によったら読む人の頭的能力を超えてしまうという問題もあるのではないかなと。もう少し情報量を減らすなり、1ページで作っている情報を2ページに分けて、マンガなんか結構入れて読みやすくなっているんですけども、そういうこともなさったほうがいいのかなというのが私の感想です。

石田委員長

いかがでしょうか、今のコメントに対して。

西村理事

前段階でいろいろ住民の方々のご意見を聞いてP Iの作業を始めたらいいんじゃないかというお話でございました。実は今回は第1回のP Iですが、準備としては去年の今頃からやっておりまして、アンケート調査も2回ばかり、実施計画を作るときに2回ばかりやって、どういう手段から情報を得るのが一番いいのかなとか、ちょっと細かいのは手元にありませんが、どういう形で意見をお出しになりたいですかとか、今回いろんな手法を使って情報提供したり意見を収集したりするんですけども、細かい手法までをお聞きして去年の秋に意見照会をしたりして積み上げて今回の1回目の実施に臨んでおります。

そのときには広く県民の方々いろんな形で、そのときも空港とか繁華街とかで今回みたいな形で調査票をお配りしたり、あるいはホームページで意見募集したりという手段をやっております。数的にはそんなにものすごい数が来ているわけではなくて、どこまでそういうのが徹底されているかというのは疑問はあるんですけども、そういう形で2回ばかり、どういう手法で情報提供してもらいたいとか、そういったものを踏まえた上で今回の実施計画あるいは実施をしております。我々としては精一杯そういう形で、一定程度の方々のご意見を頂戴した形で進んでいるのではないかなと思っております。

ただ、いろんな形で説明会等をやりながら、まだまだこれでは足りないとい

うことであれば、市の方にもお願いして、市個別の区単位でいろんな説明会なり寄り合い等がございますし、その単位での情報提供を広報なり何なりの手段がございますので、きめ細かいレベルでの情報収集あるいは提供の仕方までお願いしてありまして、そういったところを踏まえてもっとメッシュの細かい浸透する形でやっていければなど、今いろいろ手を尽くしてやっているところでございます。

#### 事務局

1つ杉尾委員の発言に関して、当委員会の事務局としてでございますけれども、杉尾委員から、最初に言われました山の中で家を作るようなというお話がございましたけれども、そういう意味で今回の資料3に、実施結果に対する評価でございますが、評価項目で2つ掲げておりますのは、1つ目は先ほど委員から言われました、やったという実績の面というか、どちらかと言えばアクションの面でどれだけやったかという度合いを見る評価項目です。2つ目は、それによってどれだけ周知、あるいは正しく情報が伝わったかとか理解が進んだか、どれだけ幅広い意見が収集されたかとか、それがいわゆるリアクションというアウトカム（成果）といった面での評価ということで今回2本立てでまとめさせていただいているところでございます。

#### 石田委員長

ありがとうございます。市民の皆さんの声を直接的に聞いてアンケートを設計したとかいうことにはなっておりませんが、先ほど西村さんからございましたように、いわゆるステップ0というPI自体をどうするのか、何を知りたいのかというコメントもいただいております。そういうことについては既にこの中に入っていると考えるもいいのかなと思います。今回、この実施予定のアンケート調査についても、ステップ2、ステップ3にまたインプットされていくのだらうと思っております、その辺がきちんと使われているか、正しい反映をされたものであるかということを見ていくのが我々の任務の1つだらうと思っております。

いかがですか、ほかに。

#### 山本委員

先ほど委員長もお話をしていらっしゃいましたが、説明会なんです、例えば出前という形でどこから希望があれば出かけるという説明会もあるんでしょうか。今は場所が指定してあって、時間が指定してあるという説明会がありますが、福岡市の区で細かく説明をされたいというお話があったので、例えば事務局のほうに団体などが説明に来てほしいとか、あるいは今は夏休みですから学校で話を聞かせてくださいというようなのも出前で想定されているんですか。

#### 西村理事

先生がおっしゃったとおりのことを今、作業としてやっております、基本的にこのチラシに書いてありますのは、いろんな方に集まっていただいてやるという1つ大きな説明会、オープンハウスでございます。これ以外にも懇談会という形で、それぞれのカテゴリーに分けた、航空会社ですとか物流業者の方、あるいは地域住民の方といったカテゴリーに分けた、もうちょっと小さな単位になりますけれども、会をやって説明するというのも考えております。

それから実はいろんな団体なり集団と言いますか、そういうカテゴリーに、PIをやりますよという話とか、中身についても、それぞれ職員を派遣してやりますと、周知して回っていきまして、「集めていただければご説明にまいりますから」という形で、そういう形で働きかけをしております。例えば財界の関係の会なりに既に私どもも説明に行くスケジュールが入ってきております。それから先ほど言いましたように、市のほうにお願いして区単位で出前に行くとか、あるいは説明会なり広報の機会があれば説明していただくということで、働きかけをそれぞれのできる単位でできることをやっております。

#### 山本委員

できれば「出前の説明会をいたしますので、ご希望があれば事務局へ」というご説明があってもいいのかなと思います。要するに、こちらから働きかけていくというのもあるんですが、「来てください」というときにどうしたらいいですかということがあると思うので、そういうのが何かあったらいいのかなと。各会場でそれをご説明になれば、また来てくださる方もあるかもしれませんし。

それからこれは大変だとは思いますが、空港見学会というのは必ずしも空港の能力云々ではなく、非常に興味というか、夏休みですから見に来る方もあると思うんですね。それは重要なことだと思うんですね、きっかけとして。非常に設備とか人員とか時間帯とか限られたことですが、「満杯だから無理だよ」とは言わずに、できる限り少人数でも実施できるくらいのキャパはほしいなと。これが一番、どんな意味でも、参加してみよう、見てみようというきっかけにもなるし、ついでにパンフレットを持って帰ってくださるというきっかけが一番なりやすいのではないかなと思います。

空港に行くときよくわかるんですが、夏休みとか夕方とかになると、空港周辺にずらっと車が停まって離発着を見ていらしたり、子どもさんを連れて空港の展望台から見ているらっしゃいますよね。それはそれで見物ですけども、来ていただく、何かの情報を持って帰るというきっかけとしては市民が一番近づきやすいものなので、大変でしょうがその機会はもっと増やしていただきたいと思います。以上です。

#### 石田委員長

いかがですか。



松本部長

空港の見学会につきましては、例年 9 月下旬に空の日のイベントということで市民の皆様方に空港に来ていただいております。今年も例年どおり予定しております。このチラシには毎年やっていることは書いていなくて、P I のための上乘せ分だけが紹介してあって、それが満杯になっているという形でございます。少なくとも今年の空の日のイベントがあるということについては別途お知らせして、その際には P I の内容についてもご説明できるようなことを考えていきたいと思っております。

石田委員長

すぐ満員になったと。全部で何人くらいの定員枠だったんですか。

西村理事

40 名です。

石田委員長

各回 40 名。すると 200 名くらいですか。

西村理事

当初は 3 回を予定していましたが、応募が多かったので 2 回増加しまして、5 回実施するというように予定しています。

石田委員長

計 200 人くらいということですね。多分こういうきっかけが、山本委員がおっしゃるように、空港のことを考えていただける機会になるかと思っております。実施は大変だと思うんですね、保安上のこととか。それこそ離発着回数に影響を与えかねない、そういう可能性もありますので大変なことだと思うんですけども、これだけ人気が高いという事実は重要だと思っております。、できる範囲で結構でありますので、なるべくリクエストに応じていただければと思っておりますし、今年だけに限ったわけじゃないですよ。そういう機会を設けていただいてもいいのかなと思っておりました。

ほかにいかがですか。

土井良委員

パンフレットと緑のチラシは一緒に配ったのですか。

西村理事

緑の方は 6 月終わりから 7 月初めにかけて、2 万部ほど配りました。街頭とか空港で。それと、今回、パンフレットと一緒に 2 万部ほど、一緒に入れて配りました。

石田委員長

ほかにいかがですか。

私から何点かあるんですけども、実施状況把握とアドバイスの実施、資料2ですけれども、これは大挙して賑々しく行っても普段のP I活動がどのように行われているかというのがわかりません。私と竹林先生は福岡に住んでおりませんので、これは住んでおられる3人の委員の皆様方にぜひ、ご多忙なところとは思いますが、私も何回か来ますけれども、お願いしたいと思います。やはり普段着の活動がどうなっているかということを知るとというのが大事だと思うんですね。その場の雰囲気、資料3の当初の目標が達成されたかということ判断する非常に大きな情報となろうかと思っておりますので、その辺が必要かなと思っております。

資料3に関してですけれども、ちょっとお願いがあります。評価項目の1)は馬場部長がおっしゃったように、やったことですね。言い換えれば、「こういうふうに努力しました」ということだと思っております。2)は成果でございます、努力のほうは比較的把握しやすいと思っております。どういうところで何部配ったとか、何回出前の説明会をやったとか、それに何人くらい来ていただいたとか。

その中にちょっと付け加えていただくとありがたいなと思うのは、前回、計画の評価をしたときの助言が本当にどういうふうに反映されて実施されたか。あるいは資料2の2枚目で、これから参加していただいて、こういうふうにした方がいいんじゃないとか、これはまずいんじゃないのというご意見、コメント、サジェッション(提案)をいただくことになろうかと思っておりますけれども、リアルタイムでどのように取り入れて改善されていったかということも努力の中の非常に重要な要素となろうかと思っておりますので、ぜひそのことについてレポートの中で触れていただきたいと思います。

問題は、2の当初の目標が達成されたかという成果のほうであります。これは非常に難しいと思っております。重要なものは、先ほども申しましたようにその場の現場の雰囲気できちんとした説明がされているか、わかりやすく説明されているか、質問に対して丁寧に答えられているかとか、そういうことが重要だと思うんですね。ですからそれについてはきっちり見ていただければと思うんですけども。

ほかに、例えばこれは当然のことながら集計されるでしょうけれども、アンケートがどれくらい返ってきたか、あるいはホームページへの書き込みがどれだけあったか、あるいは電話が何本かかかってきたとか、ファックスがどれだけかかってきたということ、及びそのことが総合的調査にどう反映されていったかということも重要な事項だと思います。その辺につきましても実施報告書に盛り込んでいただければ、我々としても評価をしやすいのかなと思っておりますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

ほかにいかがですか。

杉尾委員

それに関連して 1 つだけ、例えばアンケートの結果については我々のところに出てくる予定は無いのかあるのかわかりませんが、このアンケートの結果を見れば、今まで P I 活動の基本方針及び目標が達成されたかどうか、いわゆる市民にどれだけ情報が正確に伝えられ、それが政策目標を共有することにつながっていったかどうかということがわかるんじゃないかと思うんですよ。だからそれは連絡調整会議で今後の計画の参考にすると同時に、そういうものがどういう形で戻ってきているかというのは、今委員長が言われたような形のものを我々にもちょっと見せてもらいたいと。早い段階で。そういうように思うんですが、いかがでしょうか。

石田委員長

それは当然そのとおりだと私は思っておりますけれども。確認ですけど、よろしいですね。

西村理事

一旦 9 月中旬で取りまとめまして、我々の対応の考え方も示した上で公表することになっております。その前の段階でお示ししたいと思います。

石田委員長

ほかにいかがですか。

実施状況を把握して、どこに行ったかとか、所見とかアドバイス等をさしあげて、それを公表するというのは非常にいい試みだと思いました。

土井良委員

様式(案)になっていきますけれども、これは。

石田委員長

こういうのも付けたほうがいいんじゃないのとか、もしございましたら、この場で議論していただければ幸いです。

訪問時の状況って何を書くんですか。何人くらい来ていたとか、雨が降っていたとか、そんなことでいいんですか。

事務局

なるべくその場の雰囲気や伝わるような事柄があれば、それを書いていただいた方がいいかなと思っていますけれども。

石田委員長

わかりました。

ほかにご意見ありますでしょうか。無いようでしたら、この資料 2 と 3 についてたくさんご意見を頂戴いたしました。PI 活動そのものについても、よりきちんと説明をするために出前の説明会みたいなものを行っていますという広報をきちんとしたらどうかとか、多分、ホームページに記載することでいいんじゃないかと思いましたが、せっかくいい機会でも人気も高いのだから、いろいろ大変なこともあるかもわからないけれども、空港の見学会をもうちょっと数多くやってみたらどうかというご意見とか、あるいは冒頭に、珍しいくらい良いと言ってよろしいですかね、良い活動であると、普段あまりお褒めいただかない杉尾さんからお褒めいただきましたし、そういう方向でとりまとめたいと思います。

中でも、申しあげましたように、普段着の活動に普段着のままで行っていただいて、本当にきちんとした説明がなされているか、丁寧な応答がなされているかということの現場の雰囲気とか空気というのが評価する上で非常に大切になってくるだろうと思うんですね。アンケート調査等の統計的な数字のほかにそういうのが非常に重要だと思います。私もできる範囲で参加させていただきましても、ぜひご多忙とは思いますが、よろしく願いいたします。また、実施報告書が出てまいりますのは 10 月くらいということになりますけれども、その間にもコミュニケーションをちゃんとして我々の中での意見交換とか、参加を踏まえてこんなことを思いましたということもして行って、評価に間違いの無いような工夫をしてみたいと思いますので、よろしく願いいたします。

#### 山本委員

すみません、1 つだけ忘れていました。もしかしたら実施していらっしゃるかもしれないですが、説明会であれインフォメーションコーナーであれ、何であれ、そこにいらっしゃる方は名札を皆さん付けていただきたいと思います。役職とかそんなものは要らないんですけど、どなたから説明を受けたとか、どなたが何をしていたらっしゃるとか、される方のお名前を表示したものがあれば必ず言う方にも責任がありますし、聞く者もどなたから聞いたというしっかりしたものがあるので。役職とかそんなものは要りませんから、名札は皆さんお付けいただきたいと思います。それがまた聞く者の近親感にもなるとは思いますし、私どもも「誰さんが寝ていた」と書けるのがあるかもしれませんから、お名前は明記していただきたいと思います。以上です。

#### 石田委員長

ありがとうございます。それとこれはなかなか日本では難しいかも知れませんが、アメリカでこういうオープンハウスとか説明会とかをされる時は、時間帯にもよるんですけども、夕方の就業時間外とかウィークエンドでやられるとき、しかも場所が例えば西鉄久留米駅の 2 階イベントスペースというところでやられることになっています。そういうカジュアルな場合には役

所の方は、今日はクールビズでネクタイを締めておられる方は少ないですけれども、カジュアルな格好で説明会とかされることが多いんですね。この会でも申し上げたかも知れませんが、ワークショップとか説明会とかオープンハウスというのは、笑顔と握手と自己紹介から始まりますということをアメリカでPIをやっておられるファシリテーター（組織や集団による問題解決や合意形成を促進する人）がよく言われますので、そういう雰囲気は非常に大事ななと思います。

日本の説明会というと、大事な説明会になればなるほど、役所の方は緊張されていて笑顔が無いし、はなから壇上に上がって説明を受けられる住民の人と対立構造で説明が始まりますので、そういうことの無いような、自由に質問ができる、説明ができる、ディスカッションができるという雰囲気作りが非常に大切だと思いますので、ご検討いただければと思います。よろしいですか。

それでは今日の議論を踏まえて、PI実施報告書を作成していただきますようお願いしたいと思いますとともに、次はそれを待ってですから10月になるかと思いますが、その間にもメール等で意見交換をさせていただきたいと思います。そういうことで今日の審議については終了したいと思います、よろしゅうございますか。ありがとうございました。

次の開催時期は先ほども申しあげましたように10月ごろだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。最後に今日の議事次第の3の「その他」というのがございますけれども、何かございますでしょうか。

（発言なし）

石田委員長

委員の皆様からは無いようですので、事務局から連絡をお願いしたいと思います。

事務局

ただいま委員長からお話がありましたけれども、次回の開催はPI実施報告書の提出を受けた後ということになりますので、後日、委員の先生方にはスケジュール等の調整をさせていただきたいと思います。連絡事項は以上でございます。

石田委員長

以上の連絡事項に関して質問等はありませんでしょうか。

（発言なし）

石田委員長

それでは以上で議事を終了したいと思います。今日はどうもありがとうございます

いました。

**事務局**

どうもありがとうございました。傍聴の方々にお配りしておりますアンケート調査票につきましては、入り口の回収箱に入れていただきますようによろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。