

第 1 回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の検討会

- 議 事 要 旨 -

1. 日 時：平成 15 年 10 月 28 日 10：00～12：30
2. 場 所：株式会社 三菱総合研究所 会議室
3. 出席者：石田委員、上山委員、城山委員、山本委員

4. 議 事

【検討会及び検討のスケジュールについて】

委員：

- ・ 調整会議の検討スケジュールはどうなっているか。

事務局：

- ・ まだ始まったばかりであり、連絡調整会議の決まったスケジュールは無い。
- ・ 年度初に一年間どういう調査をやっていくか検討テーマを討議し、半ばに中間報告し、年度末にその成果を最終報告するというのがだいたいの予定である。
- ・ 第 2 回調整会議は、本日の検討会で提示する中間報告案等を議論するために 11 月に開催する。年度末は最終取りまとめ案とともに、15 年度の調査の成果をもって協議していきたい。以降は、随時開催する予定である。

委員：

- ・ PIの主体は誰か。

事務局：

- ・ PIの主体については、これから検討会で議論していただきたい。

委員：

- ・ 中間報告案を本日提案するが、最終報告案ではどこまでとりまとめるかも本日議論したい。

委員：

- ・ 本検討会の位置づけの再確認をしたい。調整会議の中に分科会があってもおかしくないところ、調整会議にとってPIが難しい内容である点、第三者の声を聞く必要がある点から、別の会議の場として本検討会が出来た。本検討会は、いわばアドバイザーやコンサルタントという位置づけと考えてよいか。

事務局：

- ・ 福岡空港における PI は、構想段階以前の調査段階から PI をやろうというかなり先進的な取り組みであるので、行政のみで構成する調整会議では対応に限界があり、専門家の知見・意見が必要である。
- ・ 本検討会は、調整会議における審議会・諮問会議といった位置づけであり、本会での提言は最大限に尊重し、これに基づいて最終的な調整会議の意思決定としていきたい。

【基本的考え方等について】

委員：

- ・ 今までの具体化の段階からのPIと異なり、今回は調査段階からPIをやっていこうという試みであるが、新しく付け加える調査段階の部分と、構想段階以降のPIのつながりが見えない。
- ・ 幅広い選択肢の中から複数の方向性の案を決める段階が「調査」で、選択肢の中で絞り込まれた案について、より具体的な検討を行うまでを「構想」という。調査段階については構想段階の前というよりも、実質は構想段階と調査段階の一部が重複する可能性がある。この点を現場の方が認識して望む必要がある。
- ・ 方向性を決める前に方向性(案)を策定する段階が非常に大事である。この段階で出来るだけオプションをきちんと提示した方が良い。審議会の答申では、既存ストックの活用と近隣空港との連携方策、新空港などの抜本策という、大きく3つのオプションがあり、さらに、それぞれいろんな形態がある。それらのオプションのメリット・デメリットをある段階で明示し、そこからある方向を選んでいくことが必要である。
- ・ PIは、第一段階としてニーズを聞く段階、次に、調査をしてオプションをつくり、それぞれのオプションについて意見を聞く段階、最後にオプションを選ぶ段階がある。最後の段階では、どういうクライテリア(判断の基準)で方向性を絞り込むか意見を聞く。
- ・ 方向性(案)から方向性に移行する際に、オプションについてきちんと意見を聞いた上で、ひとつの方向性を絞り込んでいくということを明示できるかどうか、このプロセスのクレンジビリティ(信頼性)に最も関わる、大事なことである。
- ・ 関連して、主体の問題については、方向性(案)を作るのが連絡調整会議で、方向性を決めるのが関係行政機関であるということだが、連絡調整会議というのは実質的には関係行政機関であり、案作成の機関と関係機関があまり切れてない気がする。案作成の機関と関係機関を論理的に分ける必要がある。
- ・ 今の体制では、案作成の機関と関係機関が近いので、距離を取れるような形に工夫した方が、オプションづくりと意思決定が分けられる。

委員：

- ・ 九州の国際空港という話が知事会から始まり、九州はひとつから県ひとつひとつになり、いつのまにか新福岡空港になり、今度は国土交通省による総合的な調査ということであるが、こういった検討の経緯について、正確に理解している市民は少ない。
- ・ 調整会議がこれまでの延長線上にあると市民に認識される可能性が高い。したがって、まず、調整会議の位置づけについて、これまでの延長線上にないことを明確にできるようにすべき。
- ・ PIのために、どれくらいの期間を掛け、どのくらい煮詰めてやっていくかがこの資料では分からない。この点を説明いただきたい。

事務局：

- ・ 地元では、県と市と経済界で構成された『新福岡空港調査会』という組織があり、これまで新空港実現のための調査を行ってきた。『新福岡空港調査会』は10月いっぱい解散する。
- ・ 福岡空港の総合的な調査を進めるため、第三者的な有識者だけで構成される調査委員会を新しく立ち上げ、地元(県と市)で分担する調査項目について技術的な検討をする予定である。
- ・ 調査の期間としては、調査項目が多岐に渡ることで、さらにPIのプロセスがあることを考慮し、数年程度

で実施したいと考えている。

委員：

- ・福岡空港の問題は、政治化している。
- ・こういうまじめな検討が無駄になるリスクがある。
- ・地方都市の宿命であるが、このような検討に参画する「有識者」が限られている。

事務局：

- ・調査委員会は中立的なメンバーとなるように十分配慮したい。

委員：

- ・現在の段階は、将来に向けて非常に重要な準備段階である。うまく仕切り直ししないと将来支障が生じるおそれがある。
- ・これまでの経緯と切り分けて、検討を再開できるかどうかは重要であり、慎重に取り組む必要がある。
- ・「過去の経緯」の無い、新たに検討を開始する空港であれば、たたき台をもとに技術的な検討を行うという進め方で問題ないが、福岡空港の場合は事情が異なる。これ以外に別の柱、すなわち「過去の経緯の整理」が必要である。この問題を、第三者的な立場から整理する必要がある。
- ・米国では、土壌汚染等が発生するおそれがある土地では、汚染の事実が検証される前に地価が下がるといった問題が発生している。このような事態を避けるために EPA(アメリカ環境保護省)は、本格的な調査を開始する前に、コンサルタントを地域に派遣し、市民同士の対話を行い、問題に対する理解を促進するための取り組みも実施する。このような取り組みも参考となるのでは。
- ・日本で空港問題を考えるとき、健全で中立的な NPO も、中立的な専門家も不足し、コンサルタントもアドバイザーもおらず、反対派と賛成派で市民同士が議論する場もないとしたら、行政との対話以前の状態ではないか。
- ・問題に対してどう取り組むべきかリテラシー(知識やそれを活用する能力)を市民側に求めるというような、いわば地ならしの作業が必要である。
- ・事務局の提案は、概ね良い。それ以外において、この委員会の議論を統括してはどうか。

委員：

- ・ある種の断絶性というものをどうアピールするかというのは非常に重要な問題と感じた。

委員：

- ・連絡調整会議は、上位組織の連絡調整のための組織である。この上位にある意思決定をどのように示していくのかも、検討する必要がある。
- ・「滑走路を増設しない場合の能力の見極め」という表現を見る限り、有効活用の選択肢を否定しているように取られかねないのでは。

事務局：

- ・まず何よりも、既存空港を最大限に有効に活用するという考えを前提としている。
- ・有効活用について直ぐにでも対応できるものは速やかに実施していきたいと考えている。その上で、中長期的な観点から需要が逼迫される事態が想定される場合に抜本的な方策が必要かどうかを見極めていきたい。

委員：

- ・プロセスの共有化が重要となる。全てのオプション(選択肢)と、それぞれについてできることできないことを明示し、検討し、意見を聞くというプロセスを置かないと、市民の誤解を招きかねない。

委員：

- ・福岡空港の有効活用の可能性が記載された資料が公表された時、地元の新聞では、「新空港整備は無い」との論調が目立った。情報の公表順序や表現によって、世論を誘導するおそれがある。注意が必要。

委員：

- ・「段階に分けたPIの実施」について、何を称して「段階」というのか。
- ・ある程度早い段階から、それに固定するわけではないひとつの考え方として、例えば、方向性の様々なオプションや、地域戦略という課題認識などを提示し、それにさらに追加することについて可能であるというメッセージを打ち出していかなければならないように思う。
- ・理解と共感をもって一般にみてもらうには、フリーズポイントは固定しないことが必要。

委員：

- ・市民の間には、既にその3つのオプションが浸透している。この3つから始めて、並列的に議論すべきである。
- ・PIで連絡調整会議が仕切りなおす時に、これらの3つのオプションは既にあるものとしてスタートしたほうが、参画する市民にとって分かりやすいと思う。

事務局：

- ・まずどこから議論を始めるべきかを考え、調査項目の並べ方や、本検討会での議論の進め方を考えた。
- ・資料で提示した調査項目は、3つのオプションを前提にしたものである。
- ・3つのオプションのうち、「現空港の能力の限界」を前提としたオプションがあるが、能力の限界については、国が入らないとしっかり検証できない。
- ・今の空港で本当に将来いっぱいになるのかと、一般市民には疑問がある。そこで、まず第一に、現空港をできるだけ使う案を考えて、直ぐに対応できるものは、速やかに実施していく。これが資料中の、「現状の把握」と「有効活用の対策」である。
- ・地域の将来像については別途議論しなければならない。これがなければ、前提条件としての数字が分からないため、将来需要の算出が困難である。有効活用をやりつくし、おおよその能力限界を把握する。その能力の限界に将来達するのかがどうか、フリーズポイントのひとつになる。そして、その次の段階という流れになるのではないか。

委員：

- ・空港は、地域戦略に基づき整備するものであり、足りないから作るというものではないのでは。作れば需要は生まれてくるという意見もあるし、必ずしもキャパシティだけを見て議論する話でもない。九州北部全体の地域戦略を考えた時、まったく違う結論が出てくる可能性もある。

事務局：

- ・現時点では、福岡空港の処理能力がどのような状態にあるかどうか分からない。まずは、この状態を把握し、市民に分かりやすく説明する必要がある。

委員：

- ・福岡市の市民は、行政が公表する数値に対する不信感を抱いている。技術的に精度が高い需要予測の結果を示すよりも、分かりやすい説明をする必要がある。やり方については、例えば、道路交通量調査では市民が実際に調査状況を見ているので、きちんと調査をして計算しているのだと市民が

認識できる。空港の場合も、係数の割り出し方等がどういうものであったのかなど、分かり易く示すことができる」とよい。

委員：

- ・ 一般の方にとって実感できるような予測数値を示し、その数字を算出する過程を分かり易く示す努力が必要である。

委員：

- ・ 需要予測は、技術的なレベルでは高いかもしれない。しかし、航空会社の投資戦略や価格設定方針など需要に影響を与える要素が数多くあり、的確に予測することは困難であると、市民の多くが認識しているのではないか。
- ・ 調査検討の流れと、PI の流れとをうまく照らし合わせていかなければならない。このような問題に対する対応を、本検討会の中で是非検討してもらいたい。

委員：

- ・ 本検討会では、論点の設定を広げて議論して良いのではないか。

委員：

福岡市民は、自らが「福岡県民」であるとの意識が薄い。このような中で、福岡県民と市民を同列に置き、議論することは出来ないのではないか。