

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検討会 議事次第

日 時：平成15年10月28日(火) 10時～12時
場 所：三菱総合研究所会議室

開 会
事務局挨拶
委員紹介
座長挨拶
議 事

- (1) 検討会について [資料1]
- (2) 検討のスケジュール(平成15年度)について [資料2]
- (3) とりまとめイメージについて [資料3-1、3-2]
 - 最終とりまとめ(項目案)
 - 中間とりまとめ(案)
- (4) その他

閉会

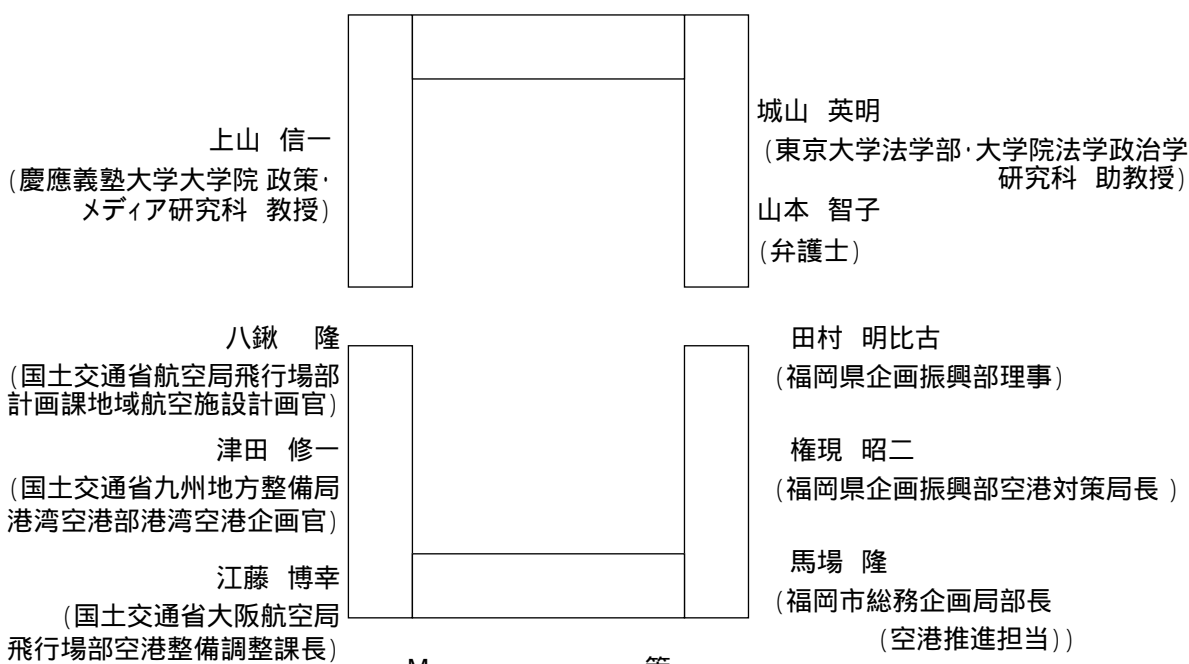
議事次第、座席表

資料1	検討会の設置について	
資料2	検討スケジュール	
資料3-1	「福岡空港の総合的調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」	最終とりまとめ(項目案)
資料3-2	「福岡空港の総合的調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」	中間とりまとめ(案)
参考資料1	福岡空港の現状	
参考資料2	用語定義集	

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検討会 座席表

2003年10月28日(火)10:00 ~
(株)三菱総合研究所 2F大会議室C

石田 東生
筑波大学 第二学群
社会工学系 教授



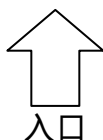
MRI
上田 啓行

矢嶋 宏光
財団法人計量計画研究所
都市政策研究室長

中島 俊介
福岡県企画振興部空港対策局空港計画課長



随行席



検討会の設置について

1 検討会設置の趣旨

福岡空港については、昨年12月、国土交通省交通政策審議会航空分科会の答申において、「既存ストックの有効活用方策」、「近隣空港との連携方策」、「中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策」等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要があると位置づけられたところである。

また、国土交通省においては、構想段階を対象に「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」が公表され、航空局においても、構想、計画段階を対象に、一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメントガイドライン案が策定され、試行されているところである。

このようななか、福岡空港に係る総合的調査を進めるにあたっては、福岡空港の重要性、地域の将来との関わりの深さ、影響範囲の大きさ、多面性等から、市民、利用者等関係者の理解を得ながら進めていくことが、不可欠であり、構想段階以前の調査段階ではあるものの、航空局のパブリックインボルブメントガイドライン案の主旨、考え方を先取りした調査検討を進めていくことが必要である。

そのため、「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」を設置し、有識者からの意見をいただき、福岡空港の検討を進めるにあたっての情報提供及び意見収集のあり方についてとりまとめるものである。

2 検討会の名称

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

3 検討会の役割

- ・ 福岡空港の総合的調査について、公正性・中立性・透明性を確保し、また、民意を反映した調査検討の進め方について検討する。
- ・ 本検討会は「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」の原案を取りまとめる。当該原案は、福岡空港調査連絡調整会議で報告・協議された上で、民意反映手続きを経て福岡空港調査連絡調整会議の方針として位置付けられるものである。

4 委員名簿

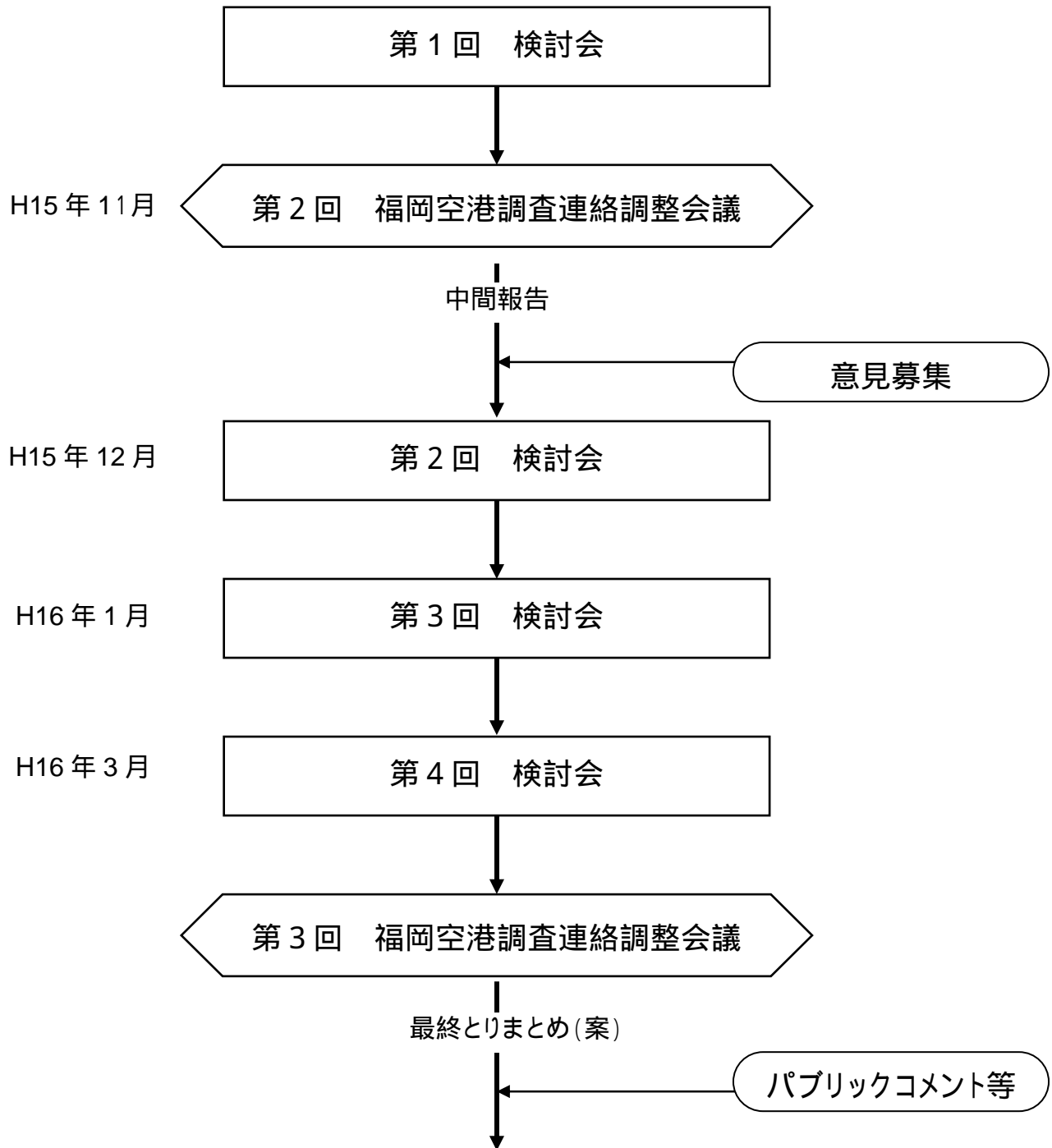
本検討会は、以下のメンバーで構成する。

50音順、敬称略

氏名	所属
石田 東生	筑波大学 社会工学系 教授
上山 信一	慶應義塾大学大学院 政策・メディア研究科 教授
城山 英明	東京大学法学部・大学院法学政治学研究科 助教授
屋井 鉄雄	東京工業大学 大学院総合理工学研究科 人間環境システム専攻 教授
山本 智子	弁護士

以上

検討スケジュール



「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」策定

「福岡空港の総合的調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」

最終とりまとめ（項目案）

はじめに

序．位置づけ及び対象範囲

1．基本方針

2．検討プロセス

- (1) 検討プロセスの考え方
- (2) 検討プロセス(案)
- (3) 概ねのスケジュール

3．P I プロセス

- (1) P I プロセスの考え方
- (2) P I プロセス（案）

4．P I の実施体制

- (1) 実施体制の考え方
- (2) 必要な機能と役割
- (3) 体制構築のあり方

5．調査等情報提供のあり方

参考資料

- (1) パブリック・コメントに寄せられた意見と対応
- (2) 委員会の開催経過
- (3) 用語の定義

「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」の検討にあたっての基本的な考え方（案）

目 次

1 . 検討の主旨P 1
2 . 検討にあたっての問題認識P 2
3 . 検討の対象範囲P 3
4 . 検討の基本方針P 4
5 . 今後検討を深めるべき課題	
(1) 検討の進め方の明確化と P I プロセスの共有等P 5
(2) P I に係る実施体制と役割の明確化P 6
(3) 適切な市民等参加手法 (P I 手法) の実施P 7
6 . 平成 1 5 年度調査における情報提供等のあり方P 8

1 検討の主旨

福岡空港については、昨年12月に、国土交通省交通政策審議会航空分科会の答申において、「既存ストックの有効活用方策」、「近隣空港との連携方策」、「中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策」等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要があると位置づけられたところである。

今後、総合的な調査を実施し、検討を進めていくにあたっては、福岡空港の国、地域及び市民生活に果たす役割の大きさにかんがみ、市民等（空港利用者、一般市民等）に対し積極的に情報を提供するとともに、幅広い意見を収集・反映していくなど、透明性を確保し、共通の認識のもと、進めていくことが極めて重要である。

このため、当検討会では、今年度において、以下に示すような基本的な考え方に基づき「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」の検討を行うものである。なお、併せて、今年度実施される調査に係る情報提供等について基本的な考え方を示すこととする。

2 検討にあたっての問題認識

福岡空港は、年間約二千万人が利用するなど、国内外との交流拠点として重要な役割を果たしている。また、地域の社会、経済、学術、文化等多方面にわたり大きく貢献している。このような福岡空港の社会、経済的役割の重要性、地域の将来との関わり方の深さ、影響範囲の大きさ・多面性などにかんがみ、総合的な調査を実施するにあたっては、市民等と認識を共有しつつ進めていくことが必要である。

福岡空港の課題への対応策については、これまで地域においても調査検討が行われてきた。その過程を現時点で振り返ってみると、上に述べたような市民等との認識の共有が十分になされてきたかどうかについては、議論の余地のあるところである。

最近、公共事業全般に透明性の確保、説明責任の遂行が求められるようになってきており、国土交通省においては、住民参加に関して、構想段階を対象に「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」が公表されている。また、同省航空局においても、「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」の中で、構想・計画段階を対象に、パブリック・インボルブメント・ガイドライン案が策定され、試行されているところである。(9ページ参考資料参照)

このような問題認識のもとに、福岡空港については、構想段階以前の「調査段階」であるものの、航空局のガイドラインの主旨、考え方を先取りし、調査の早い段階からパブリック・インボルブメント(PI)の手法を取り入れながら、情報提供及び意見収集を実施していくことが必要である。

3 . 検討の対象範囲

ここでの検討対象は、「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」の中で定義された調査段階における情報提供及び意見収集のあり方である。

福岡空港における調査段階とは、福岡空港の抱える課題について幅広い視点から検討し、「滑走路を増設しない場合の現空港の有効活用方策」、「近隣空港との連携方策」、「滑走路増設による抜本的な空港能力向上方策」、「新空港による抜本的空港能力向上策」などの調査を通じて、考えられる様々な対応方策の中から今後講ずべき施策の組合せ等の選択肢を示し、市民等の意見を収集、反映しながら、方向性(案)を作成していく段階である。

4 . 検討の基本方針

今年度から開始される福岡空港に係る総合的な調査は、福岡空港が抱える課題の解決に向けた出発点となるものである。

したがって、調査によって、国にとっても、地域にとっても最善の方策を得るためには、一連の調査の当初から、透明で公正なプロセスにより情報提供及び意見収集を行い、市民等との信頼関係を築きながら、進めていくことが必要である。

このため、以下の3点を基本方針とする。

情報公開にとどまらない積極的な情報提供の実施。

市民等のニーズ、意見を収集し、適切に反映できる手法の導入。

市民等との多重多層のコミュニケーションに基づき、市民等に開かれた進め方での調査検討の実施。

5 . 今後検討を深めるべき課題

前述の基本方針に基づき検討を深めていく際には、以下の3点が重要な検討課題となるものと考えられる。

検討の進め方の明確化とP Iプロセスの共有等
P Iに係る実施体制と役割の明確化
適切な市民等参加手法（P I手法）の実施

なお、情報提供のあり方についても今後検討を深めていくこととするが、平成15年度調査に係るあり方については、この基本的な考え方の中で示す(後述8ページ)こととする。

(1) 検討の進め方の明確化と P I プロセスの共有等

調査段階全体の進め方の枠組み(全体プロセス)を明確にすべきではないか。

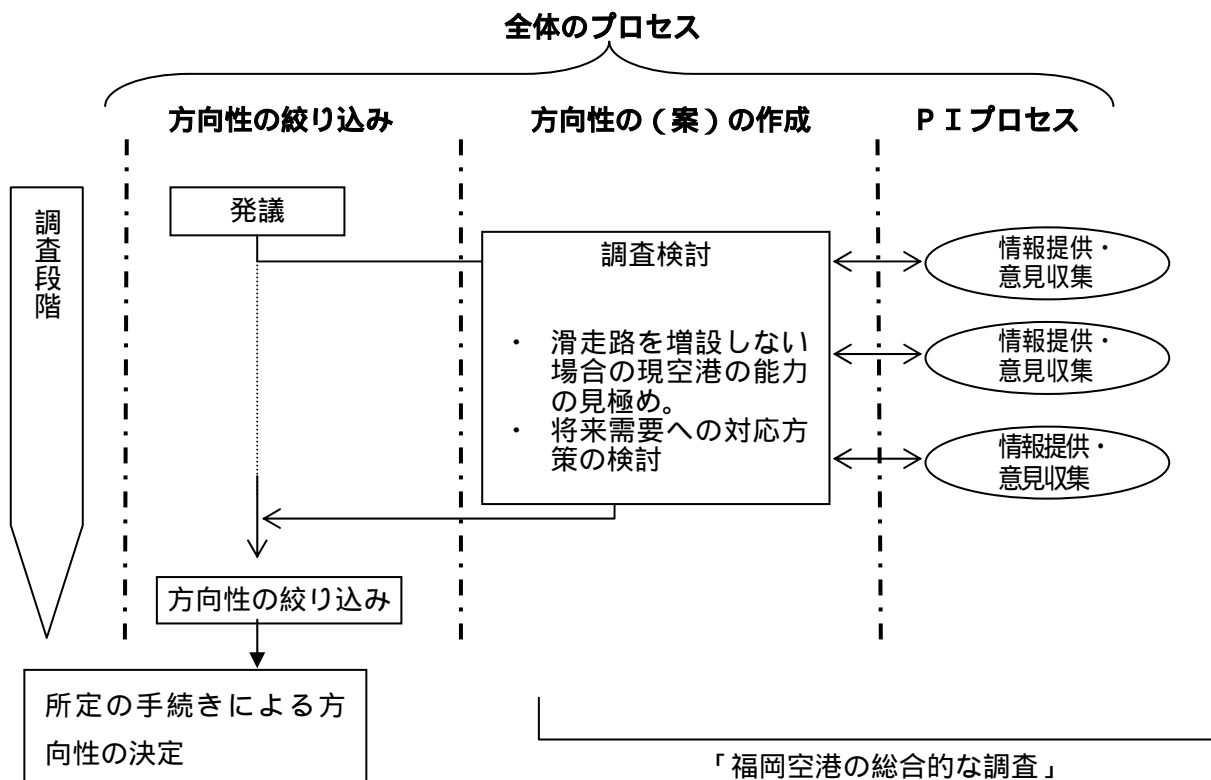
その中で今回検討する P I プロセス自体について、市民等からの意見を反映させながら決定することが必要ではないか。

決定した P I プロセスは、広く市民等に公表し、理解を得、認識を共有することが必要ではないか。

P I の実施にあたっては、現状認識など基本的なところから、情報提供及び意見収集を実施し、認識を共有しながら、段階的に進めていくことが必要ではないか。

P I プロセスにおける情報提供、意見収集の方法等については、状況に応じて見直すなど、柔軟に対応することが必要ではないか。

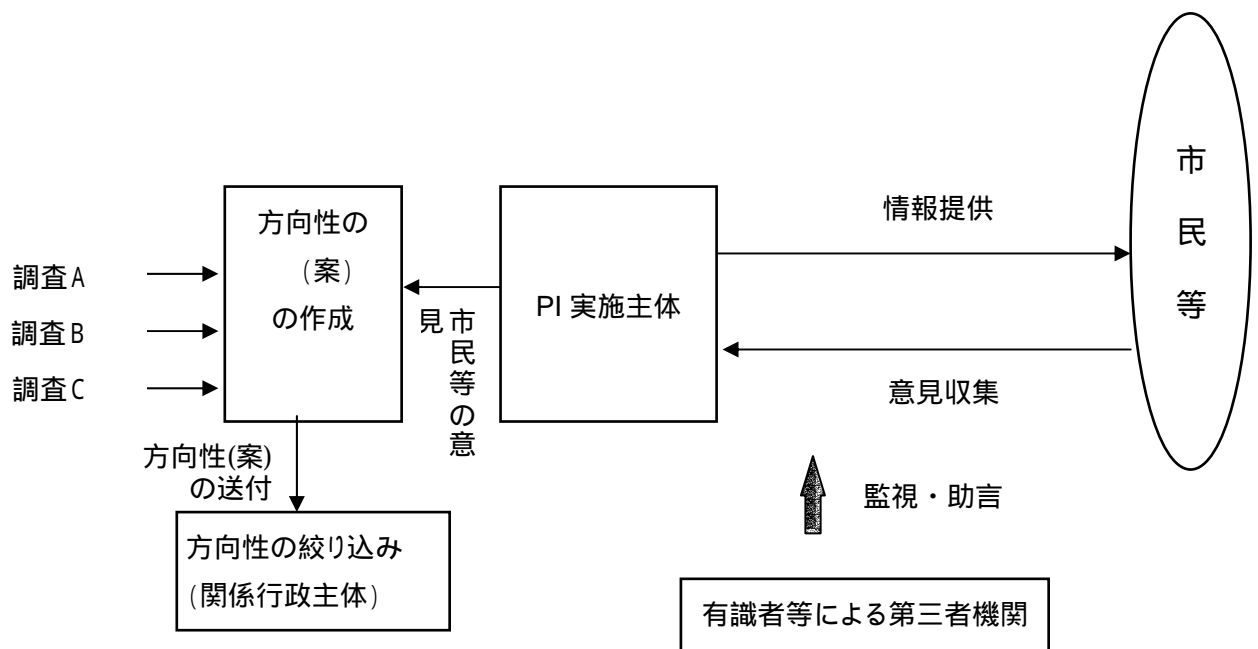
図 調査段階における全体プロセスの概念(例)



(2) P I に係る実施体制と役割の明確化

P I プロセスを進めるにあたって、だれがどのような役割と責任を担うのか市民等から見て解りやすく明確化することが必要ではないか。

体制イメージ (例)



(P I プロセスの監視等の例)

有識者等による第三者機関 (有識者委員会、アドバイザリーチーム等)
... P I プロセスが適正に行われているか、意見集約が適切に行われているか等について監視し、実施主体に必要な助言を行う機関

(3) 適切な市民等参加手法 (P I 手法) の実施

空港利用者や一般市民など幅広い主体について、それぞれの特性を考慮した適切な参加手法を検討することが必要ではないか。多様な手法を組合せ、効果的な P I 活動を実施し、幅広い意見の収集に努めることが必要ではないか。

市民等参加の主な手法例

パブリックコメント

行政機関が政策の立案等を行う際に、その案を公表し、案に対して広く市民等・事業者等から意見や情報を提出してもらう機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮、反映して案を策定したり、意思決定を行なうもの。

協議会 (市民参加型)

行政機関が政策の立案等を行う際に、案に対して広く意見や情報を提出してもらうために設置する、市民や専門家、事業者等から構成される会議。

オープンハウス

事業等に関する検討の内容や今後の進め方等の情報を、駅のコンコースや公共施設のロビーなど市民が気軽に訪れることができる場所で、一定期間パネル等を用いて提供し、意見収集や意見交換を行う場。

ワークショップ

計画等の内容に対して、行政機関と市民等が、現地調査や見学、作画・工作なども交えながら、協働で提案や計画をつくりあげるための場。

説明会

計画等の進め方や目的などを、実施主体の関係者から、集まった市民等を対象として説明を行う場。

シンポジウム

計画等の進め方や目的などについて、関連の基調講演や数名のパネリストとの対話を通じて市民等の理解を深めてもらう場。

意見受付窓口

市民等からの意見を、市民等が利用しやすい形態 (例えばメール、 F A X、電話、等) で常時受け付けるための窓口。

アンケート

市民等が日常生活で抱えている印象や考え方等について統計的手法を用いて調査する手法。

6 . 平成 1 5 年度調査における情報提供等のあり方

福岡空港に係る総合的な調査については、平成 1 5 年度から実施されることから、その情報提供、意見収集のあり方について、基本的な考え方を示すこととする。

対象 : 国、地域が実施する調査等

情報提供、意見収集の方法

調査の開始にあたり、その調査の内容等について公表することが必要である。

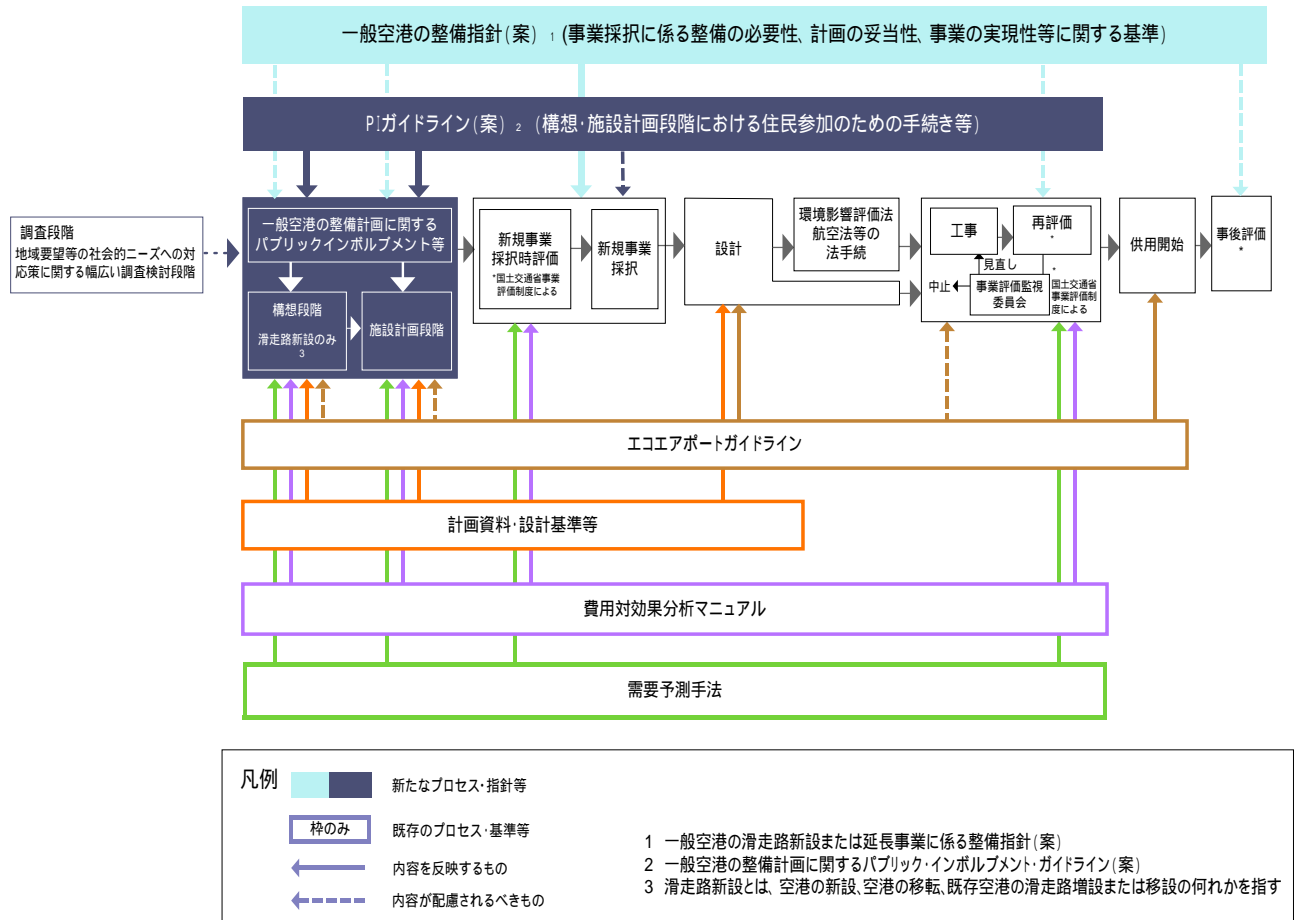
1 5 年度調査終了時における成果については、中間的な成果であることを明確にした上で、情報提供、意見収集を行うことが必要である。

- 希望する人が情報を容易に入手することができるような措置の検討。
- ホームページ等を活用した市民等意見の常時受付などの検討。

調査のために開催される委員会等については、原則として報道機関に公開し、資料、議事録についてもできる限り情報提供することが必要である。

平成 1 6 年度以降に実施する情報提供及び意見収集のあり方については、当検討会での議論、市民等からの意見などを踏まえて、改めて最終報告でとりまとめる。

図 新たな空港整備プロセス



出典：「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」(平成15年4月/国土交通省航空局)より

「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」 委員名簿

50音順、敬称略

氏 名	所 属
(座長) 石田 東生	筑波大学 社会工学系 教授
上山 信一	慶應義塾大学大学院 政策・メディア研究科 教授
城山 英明	東京大学法学部・大学院法学政治学研究科 助教授
屋井 鉄雄	東京工業大学 大学院総合理工学研究科 人間環境システム専攻 教授
山本 智子	弁護士

参考資料1

福岡空港の現状

2003年10月

福岡空港の概況

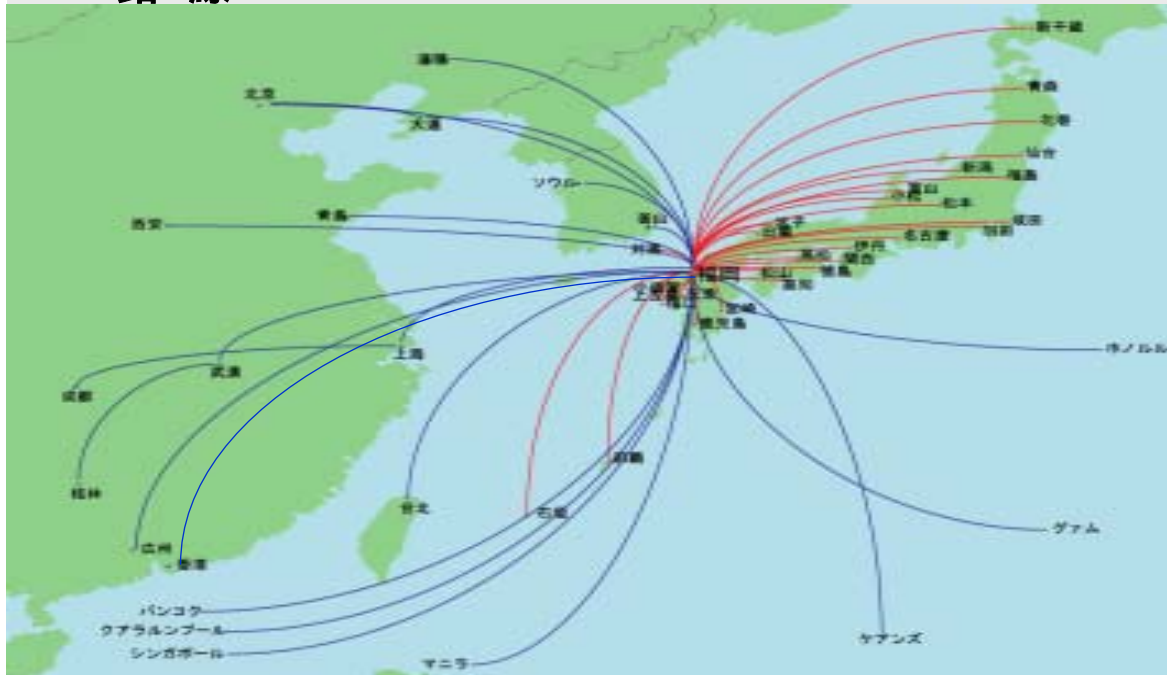
概況

空港種別 / 第2種
 設置管理者 / 国土交通大臣
 面積 / 353ha
 滑走路 / 2,800m × 60m
 運用時間 / 24時間
 利用時間 / 7:00 ~ 22:00

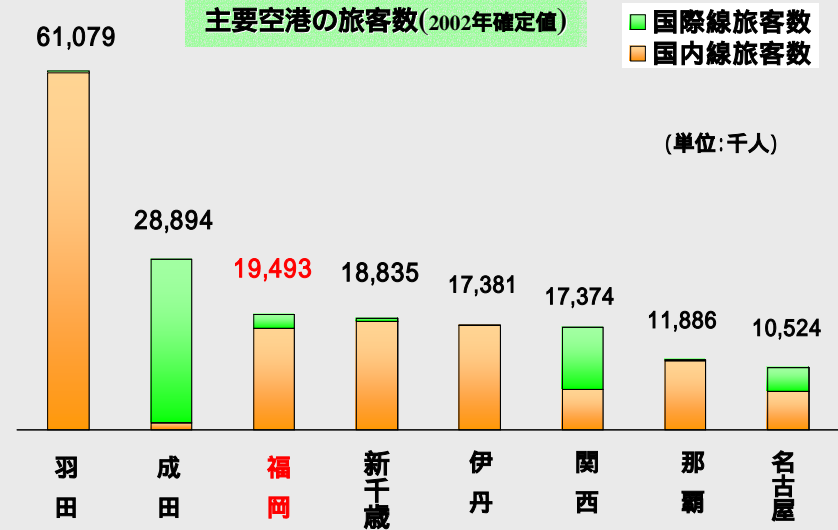
< 沿革 >

1945年(昭和20年)5月 席田飛行場開港
 10月 米軍接收、その後「板付飛行場」となる
 1972年(昭和47年)4月 米軍板付飛行場を返還、第2種空港「福岡空港」となる
 1976年(昭和51年)騒音防止法の周辺整備空港指定
 1999年(平成11年)5月 新国際線旅客ターミナルビル供用開始(西側展開概成)

路線



主要空港の旅客数(2002年確定値)



国内線29都市

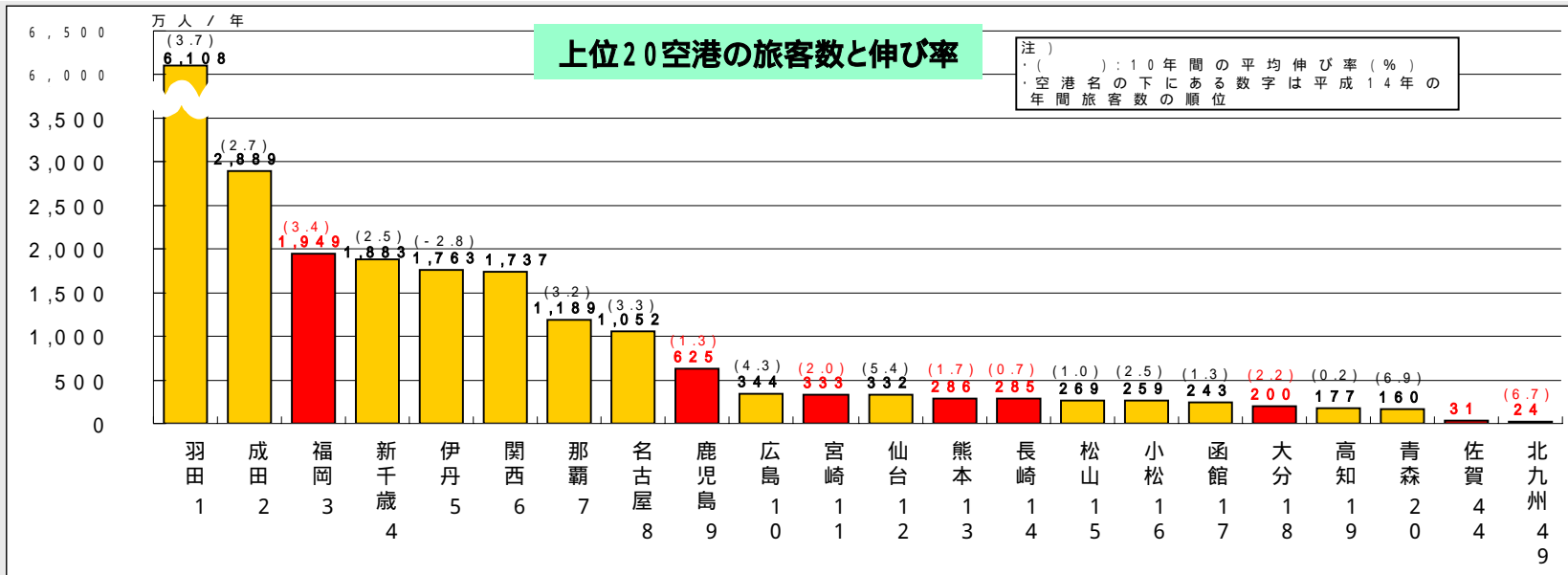
* 東京(羽田)、大阪(伊丹、関西)、名古屋、那覇、鹿児島、宮崎、仙台等

・ビジネス利用が全体の60%(羽田線 約70%)。
 ・利用者居住地別 福岡県34%、その他(九州以外)51%。

国際線22都市(9カ国・地域)

* 韓国(ソウル、プサン等)、台湾(台北)、
 中国(香港、上海等)、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシア、インドネシア、アメリカ(ホノルル、グアム等)

・国際線の目的地の範囲は、1000km以内が約50%、2000km以内が約70%。
 ・アジア地域を中心とした近中距離路線が中心。



物流

・全国空港中 第3位の貿易額。

(参考)九州・山口地域の海港、空港のなかでは第1位。

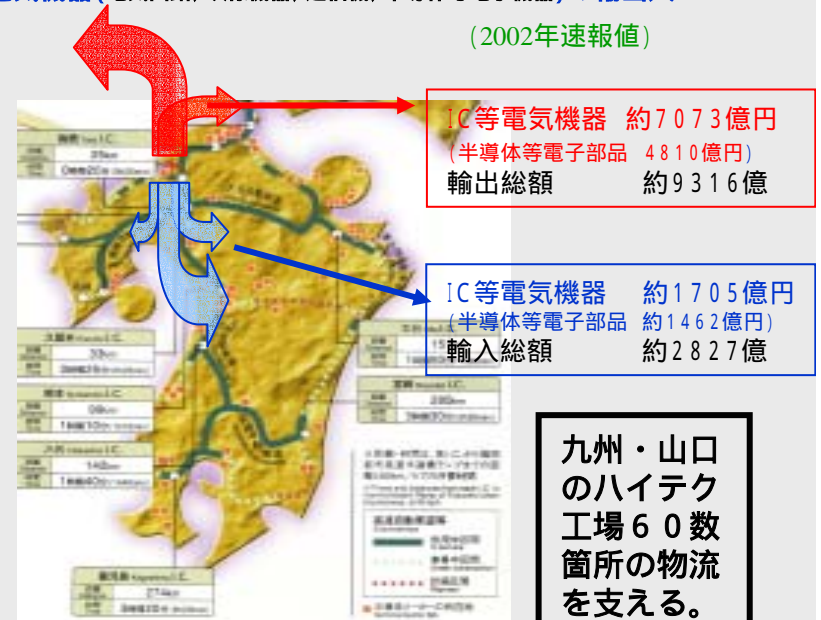
空港関係 輸出入額



・貨物専用の定期便の就航はなく、旅客機の貨物室(ペリー輸送)が中心。

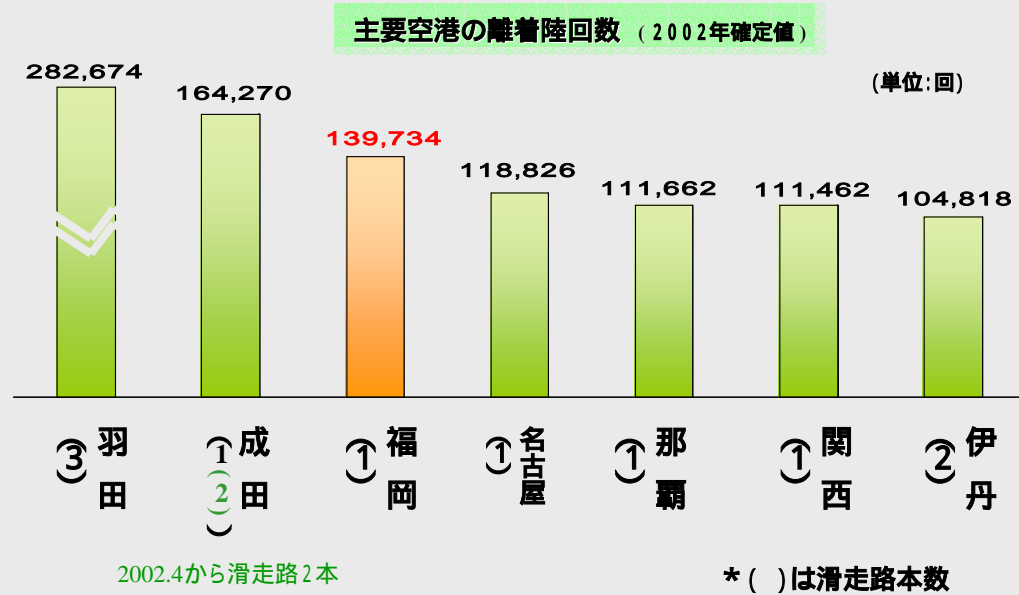
IC等電気機器(電気回路、映像機器、通信機、半導体等電子機器)の輸出入

(2002年速報値)

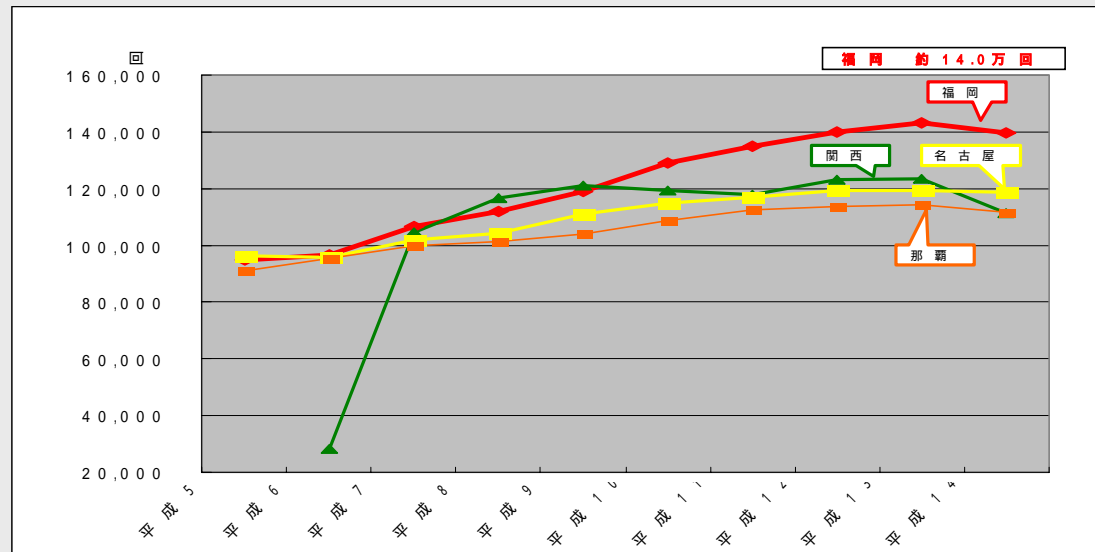


福岡空港の現状

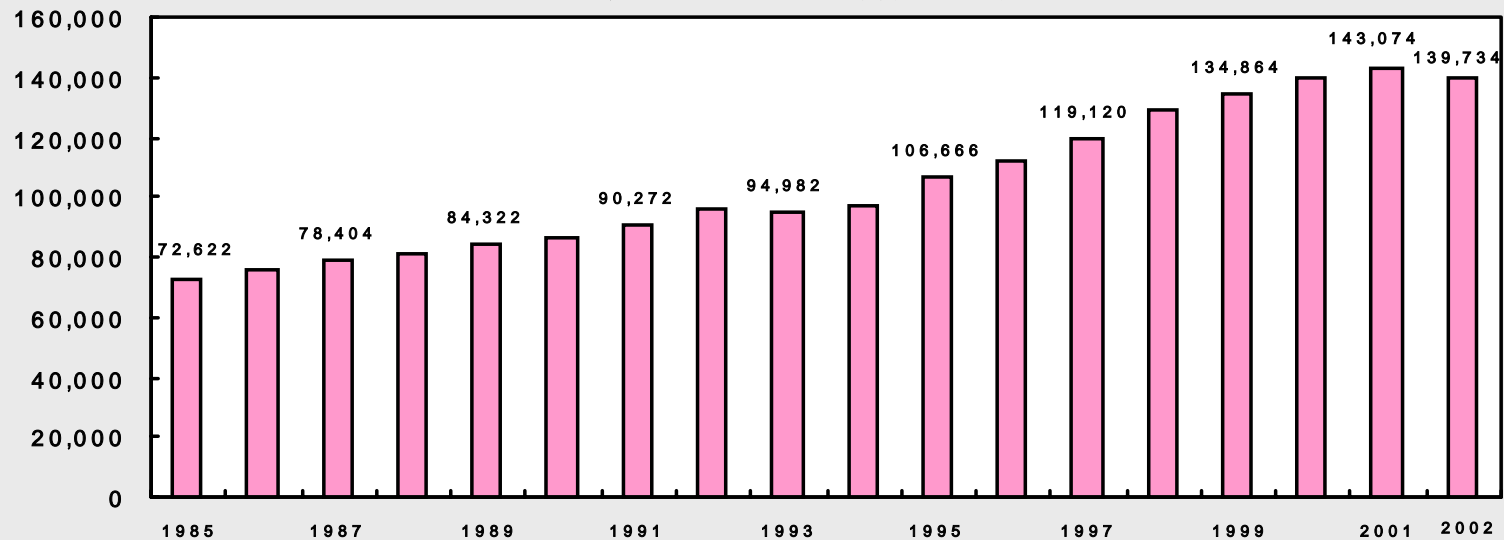
1、離着陸回数



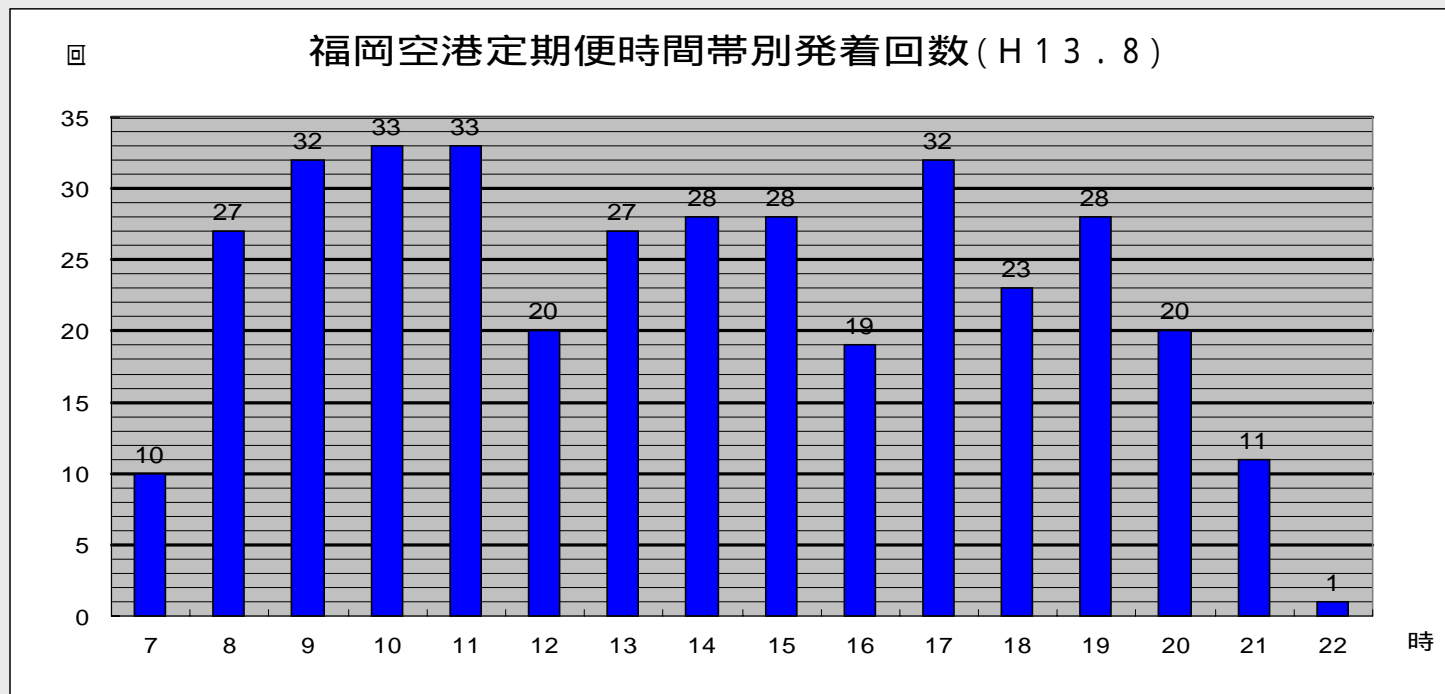
- 離着陸回数が約14万回と滑走路一本の空港では第1位。



福岡空港の離着陸回数推移

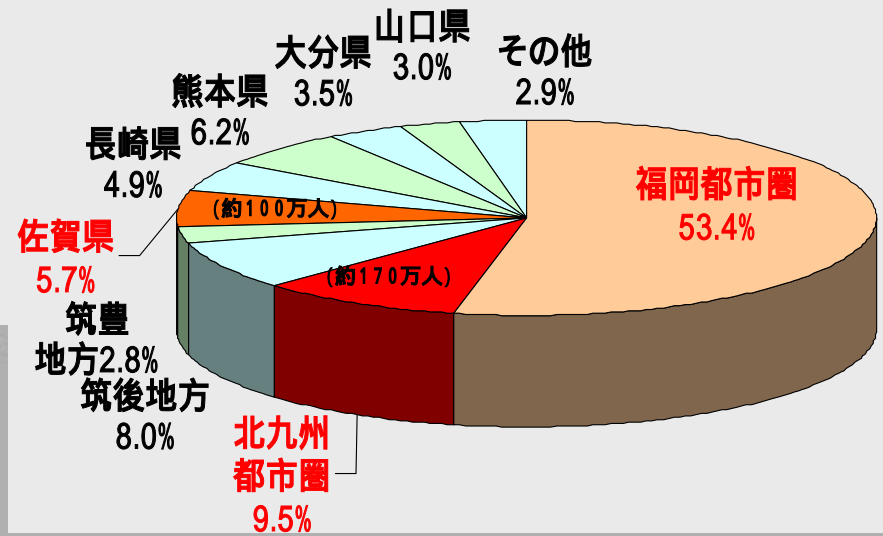


時間帯別離着陸回数



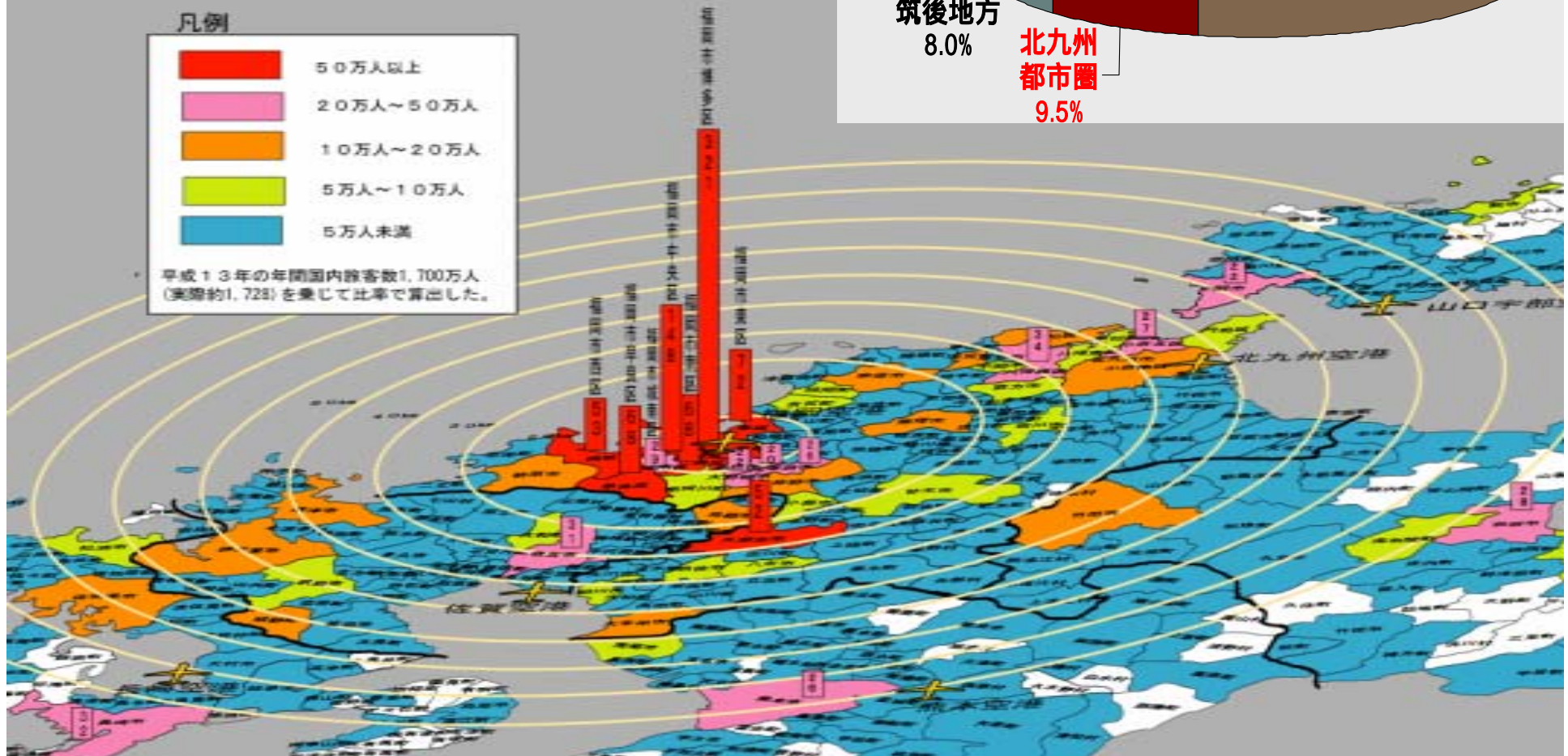
2、国内線利用者の分布

福岡空港国内線利用者分布(出発地・目的地)



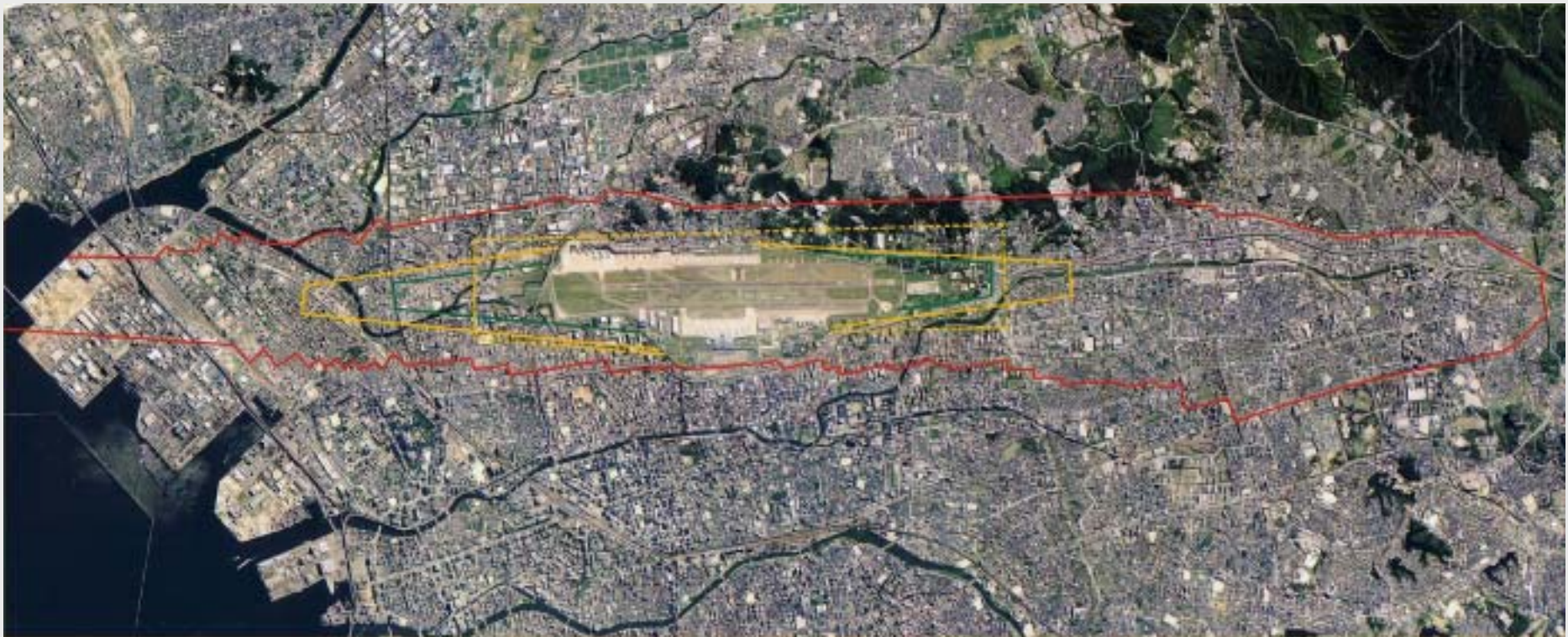
福岡空港の国内線利用者

凡例



3、 航空機騒音

- ・ 指定面積2048ha、対象世帯数約32000戸と広範囲にわたり、深刻な影響を及ぼしている。
- ・ 騒音、環境対策に毎年大きな費用を要している。

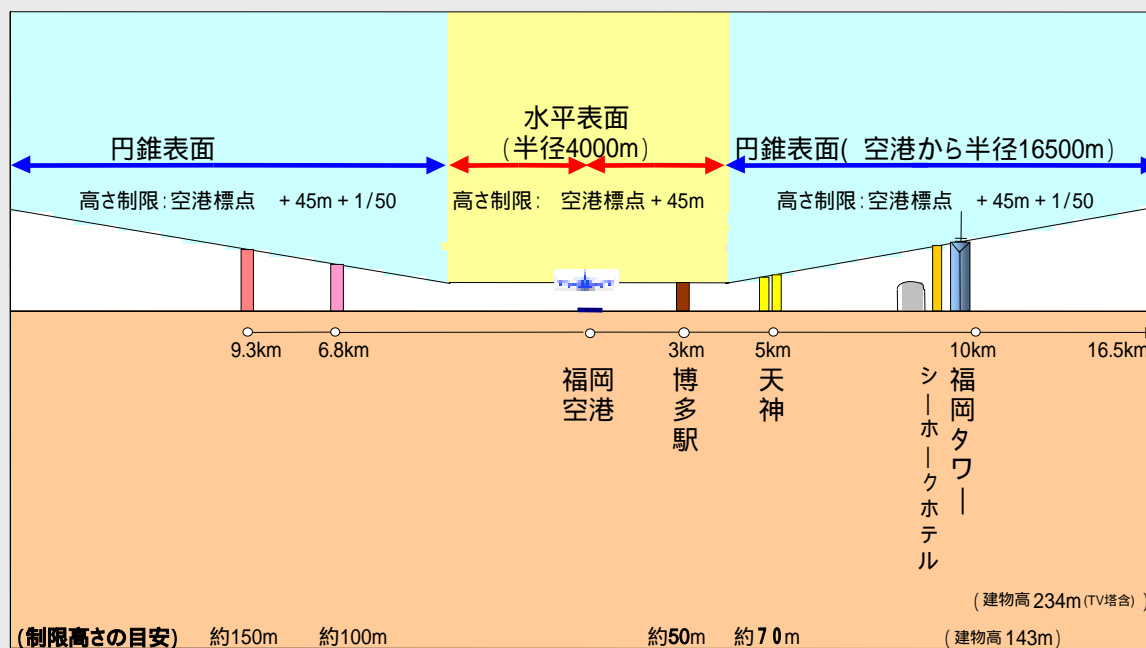
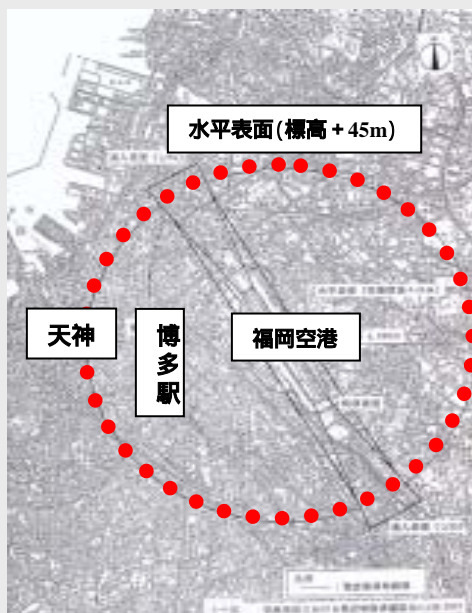


4、 空港用地

- ・ 空港面積 353ha (内訳) 国有地 約228ha(64.4%)
市有地 約10ha(2.9%)
民有地 約115ha(32.7%)
- ・ 福岡空港の約1/3は、民有地であり、借地となっている。

5、 航空法による高さ制限

- ・ 博多駅近辺 約50m
 - ・ 天神地区 約70m
- の高度制限がある。



<参考 首都圏の空港位置>



交通政策審議会航空分科会答申

福岡空港関係抜粋 (平成14年12月6日)

地域拠点空港のうち主要地域拠点空港（福岡、新千歳、那覇）については、路線展開と利用の状況などから、国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしている。

これらの空港のうち、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想される福岡空港及び那覇空港については、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうるよう、各圏域における今後の航空需要の動向等を勘案しつつ、既存ストックの有効活用方策、近隣空港との連携方策とともに中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある。

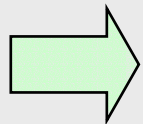
今後の取り組み

既存ストックの有効活用方策

近隣空港との連携方策

中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等
を含めた抜本的な空港能力向上方策

について、今後の航空需要の動向等を勘案しながら、
国と地域が連携して総合的調査を実施していく。



国と、福岡空港と直接関係する福岡県・福岡市で連携して調査。

- ・調査の情報を積極的に提供するなど透明性の確保。
- ・公正性、中立性を基本。

- ・連絡調整 : 福岡空港調査連絡調整会議
- ・地域の調査 : 新福岡空港調査会を解散し、有識者による中立的な福岡空港調査委員会(仮称)を県、市で設置。

**県民、利用者等の参加を得て、幅広く意見を把握していく
パブリックインボルブメント(PI)の手法を導入。**

用語定義集

「福岡空港調査連絡調整会議」

福岡空港が抱える課題と対応策について、国と地域が連携して、調査の透明性を確保しつつ、幅広い合意形成を図りながら総合的な調査を進めるにあたり、関係者の連絡調整を図り、もって本調査の円滑かつ効率的な推進に資することを目的とする会議

連絡調整事項として

- ・福岡空港の総合的な調査の内容及び進め方に関すること
- ・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進め方の検討に関することとされている。

構成は、国土交通省九州地方整備局長、国土交通省大阪航空局長、福岡県副知事、福岡市助役、また、会議には、国土交通省九州地方整備局港湾空港部長、国土交通省大阪航空局飛行場部長、福岡県企画振興部理事、福岡市総務企画局理事で構成される幹事会が別途設けられている。

「新福岡空港調査会」(CONFA)

新福岡空港構想にかかる調査機能等の拡充を図るため、「福岡空港将来構想検討委員会」を発展的に改組し、福岡県、福岡市、福岡商工会議所、新福岡空港促進協議会等で構成される組織。

設立目的は、福岡空港の容量限界への対応策等について、科学的かつ総合的な検討を行い、福岡都市圏を中心とした北部九州地域の航空交通の発展に貢献することです。

事業として、

1. 福岡都市圏更には福岡空港圏域に含まれる北部九州地域の社会経済状況の将来予測、これに対応する空港の整備充実、空港と都市の在り方及び空港を核とした地域整備の在り方等に関する科学的かつ総合的な検討
2. 前項の検討の成果を踏まえた広報活動の実施及び各方面の合意形成
3. その他調査会の目的を達成するために必要な事業を掲げており、H14.4 に「新福岡空港基本構想」を公表している。

「検討プロセス」

方向性(案)確定、方向性(案)作成、PIの3つのプロセスを総合した全体プロセス。

「方向性(案)確定プロセス」

施策検討の推進、中止などを定める所定の手続き(国の審議会等が想定される)に先立ち、施策の方向性を絞り込み、オーソライズしていくためのプロセス。関係行政主体

による政策判断や議会審議、さらには意見の採択等などがこれにあたる。基本的に逆戻りしない。

「方向性（案）作成プロセス」

調査段階の結果である「方向性」の（案）を作成するプロセス。現況把握、課題・検討すべき対応案の設定、評価基準の設定、対応案の評価・方向性（案）作成などのステップで構成される。

「PI プロセス」

市民等を対象に施策の内容等について情報提供、意見収集を行い、地域のニーズにあったより良い施策の選定とその施策に対する合意形成を支援するプロセス。

「調査段階」

『一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方（案）』（平成 15 年 3 月国土交通省策定・公表）において定義される、新たな空港整備の計画プロセスにおける検討段階の一つ。「地域要望等の社会的ニーズへの対応策に関する幅広い調査検討段階」。

「構想段階」

『一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方（案）』（平成 15 年 3 月国土交通省策定・公表）において定義される、新たな空港整備の計画プロセスにおける検討段階の一つ。「幅広い選択肢から滑走路の概ねの位置、方位等の基本的諸元に関するひとつの候補地を選定する段階」。

「施設計画段階」

『一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方（案）』（平成 15 年 3 月国土交通省策定・公表）において定義される、新たな空港整備の計画プロセスにおける検討段階の一つ。「当該計画による公共の利益と市民等の権利の調整を図り、事業実施の前提となる計画を空港整備主体が決定する段階」。

「新規事業採択」

新空港整備プロセスにおいて、調査段階、構想段階、計画段階の検討を経て、候補地と事業実施の前提前提（需要予測等）が決定した後に行われる意思決定。

この意思決定により（新）空港の建設開始が決定される。

「情報公開」

「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」(国)、「福岡県情報公開条例」(県)、「福岡市情報公開条例」(市)の規定に基づいてなされた開示請求に応じて行政の保有する情報を公開すること。

行政主体は、請求を受けた情報を開示する義務を有している。

「情報提供」

情報の管理主体が市民など対象に向けて、保有する情報を積極的、能動的に提供すること。

「意見収集」

現在進行中の調査検討作業に反映させることを目的として、市民から意見を収集すること。

「フリースポイント」

「方向性(案)」の作成やPI活動を段階的に実施するにあたり、市民等をはじめとする関係者が次の段階へ進むことを確認、約束する部分のこと。

「PI(パブリック インボルブメント)」

公共事業の計画を作る過程で住民の参画を求めること。意見を表明できる場を設けたうえで、意見を計画に反映させていくこと。

「ステークホルダー」

当該事業により何らかの影響を受ける人々。

「パブリック・コメント」

行政機関が政策の立案等を行おうとする際にその案を公表し、この案に対して広く国民・事業者等から意見や情報を提出してもらう機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮して最終的な意思決定を行うというもの。

「市民」

福岡市民のみならず、福岡県内の居住者、就業者及び、福岡空港の一般利用者も含めた広い意味での市民(シチズン)のこと。