

第2回 PIあり方検討会議事概要

日時 平成15年12月26日(金)10:00~12:00
場所 (株)三菱総合研究所 大会議室

1 検討の進め方の明確化とPIプロセスの共有等について

事務局

- ・「方向性案作成プロセス」に、段階的な検討のステップを設け、市民の意見を収集し、確認しながら次のステップへ進む。「国、地元が実施する調査」は、このステップで市民に諮っていくための案をつくる材料。そのため、PIのステップより早い段階から並行的に実施。調査結果からレポートを作成、市民に提供、意見を聞き認識を共有していく。
- ・具体的な考え方は3-1の5頁。論理的には、早い段階で、課題、実現すべきアウトカム、将来像を共有。次に対応案の内容ではなく、考え得る対応案が出揃っているのか、また、この対応案をどう評価していくか、市民等と共有化していく。
全体として、課題と実現すべきアウトカムの設定、検討すべき対応案と評価の視点の設定、対応案の比較評価、方向性案の作成、最終的な案の作成と4つの要素で考えている。
- ・福岡での進め方について
最初のステップ 福岡空港の現状と課題、現有能力の見極め、地域における航空サービスのあり方、アウトカムについて、まず市民と共有。
次のステップ 対応策検討の前提条件の共有。重要な需要予測、また将来像と福岡空港の役割など。
3段階目は、各方策ごとの対応策はどういう種類があるか、またそれをどういふ視点で評価していくか共有。
最後に対応案の評価の結果と方向性の案を共有していく。

委員

- ・PIを段階的に実施することはきわめて大事。とくに調査段階においては、どう段階を具体的にどう設定するかが重要。
- ・まず地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討を踏まえて、どう空港を考えていくかという大きなアウトカム、次に需要予測など以後の検討の前提条件等を共有するということだが、評価の視点の共有は3段階目の対応策と切り離れた方が、3つのオプションに引きずられなくて良いのではないか。

事務局

- ・「検討すべき対応策と評価の視点」については、こういう検討のメニューがあり、こういう基準で評価するというイメージ、また「比較評価と方向性の案の作成」については、対応策の評価とどの方向性がいいかは直結する議論であり、1つのステップにしたほうが、わかりやすいと思っている。
- ・また、調査は、PIの各ステップの要素を同時に総合的に調査することになるため、PIのステップと調査のプロセスを混同されてしまう懸念があり、この点につきどのように配慮したら良いかご議論頂きたい。

委員

- ・「PIプロセスは4つの要素を含んだステップで構成される必要がある」と書いているが、これでは、PIプロセス自体が比較評価、方向性の作成の要素を含んだ、又は含む必要があると読め、計画を進めていくプロセスそのものに見える。PIプロセス自体は、そのステップに対応する、もしくはその手順を踏んだ検討に対応していると正確に書かないと、誤解を招く。

委員

- ・「PIプロセスにおけるコミュニケーションの対象」といった方が明確になる。

委員

- ・「構成」だと誤解を招く可能性があり、「4つの要素を含んだ各ステップにおいて実施される必要がある」くらいでいいのではないか。

委員

- ・第三者機関は絶対に必要だし、評価の視点の独立性は大事な視点。ただステップの数としては、各ステップで「共有できたかどうか」を判断していくのであれば、市民等の意見を聞いて「こ

こはちょっと足りないのではないのか」とか、捕捉調査が必要とかのフィードバックを含んだ4つ位のステップがいいのではないか。

事務局

- ・セントルイス地区の交通計画プロセスでは、公表された共通のルールとして、プロセスは、大きく4つのステップとなっている。また、各ステップは「計画をどういうふう考えていくか」という検討のプロセスがあり、それに連動してどういう対話をするかのコミュニティ・エンゲージメント・プロセス（コミュニケーションもしくはP I）で構成されている。
- ・個々のステップでは、いつ、どういう資料が出て来たなどの結果や技術調査の資料もダウンロードできる。それを辿っていくと、関連の資料、レポートなどが、いつ出てきたかが見えてくるが、資料3 - 1の4頁とほぼ同じ形になっている。
- ・アメリカでは、最初の目的意識、「どういうニーズに基づいてこういう事業、あるいは計画をしようとしているのか」という目的設定が曖昧だとP Iの一番のネックになるということが経験的にわかってきていて、「目的設定を個別にしっかりやりなさい」という通達も出ている。セントルイスの例でも、目的設定とかニーズの確認を最初のステップにしている。
- ・代替案を比較して「最終的にはこういう案がいいのではないか」というまとめが最後のステップで、その間に「どういう代替案がいいか」「どういう評価の仕方がいいか」を確認するステップがあり、4つのステップとなっている。

委員

- ・評価の視点の独立性という点は、評価の視点の設定と評価の実施でステップが切り分けられていると考えれば、検討すべき対応策と同列でもいいのではないか。

委員

- ・検討すべき対応策を示すステップでは、多分3方策を示すけれども、これは比較的、ランダムという感じで、詳細な評価の実施はその後のステップだということであれば、実質的にはいいのではないかと思う。

委員

- ・アジアも含め取り巻く状況は刻々と変わり、需要予測とか、利用者の目的、空港の目的、地域の状況、経済状況等かなり変わる可能性がある。P Iにあたってはスパンを明確化することが基本的に必要ではないか。進み具合が分かる方が、市民にとってわかりやすいのではないか。そのスパンは、短い方が望ましいと思う。
- ・ステップについては、地元では既にもう最後の方策案として3つあることが周知されており、それが最後に問われる際には、この3つが並列に出てくる必要がある。
- ・スパンを決めること、方策が並列で出てくることは、プロセスを設定する上で大事。

事務局

- ・調査のスパンは、幾つかの段階でP Iを実施し、その段階である程度、世論形成ができてから次の段階へ行く想定。全体として「何年でやる」ということにはしていない。ただ、最初の第1段階はいつごろまでに実施、という目途は必要かと思う。
- ・市民の意見をいただき、反映させながら実施していく際に「何年後には結論が出ます」とすることが、良いことなのか、またP Iを実施しながらの調査のスパンは予測しにくい。

委員

- ・最後の「結論が出る」までの期間ということではなく、方向性を問う前のステップまでは、何年でやり終えると明確にすることが必要ではないか。そのほうが市民も答えやすいし、それで結論を急いでいるとはならないのではないか。集中的に実施されるほうが、忘れたところに次のステップが来て誤解を招くより良い。

委員

- ・何年間でと決めたところで、全然進めませんということが起こった場合、これも信頼を失う要因になるかもしれない。できることを明確に示していくことも、P Iとしては大事なこと。

委員

- ・検討すべき対応と評価の視点の設定位までは、ある程度時間的な明示をやらうと思えばできるのではないか。
- ・ただ、地域の将来像、空港の役割の検討をきちんとしないと、空港利用者からその先の市民をつなぐ話になかなかリアリティーが持ちにくい。空港を使って行き来しない人でも、間接的に空港の持ついろいろな地域とのネットワーク、国内的、国際的ネットワークと深い係わりがあ

ることにリアリティーが持てないと、今後の空港のあり方をどうしていくかについて、真剣な議論をしてもらえない。

委員

- ・表現については工夫するとして、最大限迅速にという認識を示した時間管理を記載する、ということでしょうか。
- ・ここまでの議論を総括すると、大事なポイントは、P Iのステップとして何をするか、調査プロセスとP Iプロセスの関係をどうするか、あとはその時間管理の考え方。事務局で次回整理してもらいたい。

2 P Iに係る実施体制と役割の明確化について

委員

- ・連絡調整会議は、P Iの実施主体として横断的な組織なので好ましいと思うが、規約については、実施の段階の対応なども含めて検討する必要がある。
- ・示された体制イメージの図のように、P Iの外に委員会があって実施する形が望ましい。

委員

- ・P Iの実施主体の連絡調整会議と調査の実施はきれいに分けられるか。ニーズの調査とか、空港の位置付けのための意見把握、あるいは目標に関する意識調査とか、種類によってP Iの外で実施できるのか疑問。

委員

- ・ニーズに関わるものには意見が必要、それをP Iの意見とどう分けているのか、分りにくい。

委員

- ・P Iの実施主体は、連絡調整会議が適任だと思うが、ニーズ把握など、どう関わってくるか明確ではなく、もう少し大局的な体制がどうなっているのか、資料があったほうがいい。
- ・「P Iプロセスを適正かつ公正に進めるために必要なことは何か」、実施主体がきちんと意見を受け止めたということ、意見を出してもらった人にわかってもらう仕組みが必要であるとか、それを集約してオープンにすることも必要だとか、あるいはそれをどのように反映したのかとか、あるいはある程度多数の意見が反映されなかったとすれば、どうして反映されなかったのかきちんとしなければいけないとか、具体的に最終報告の提言を担保するためのものが幾つもある。仕組みとか期間だけではなく、そのへんも議論が必要。

委員

- ・個別の調査は地域がやる部分と国が実施する部分があり、機能的にいうとP Iに係る部分は連絡調整会議が一元的にやって、あまりバラバラにならないようにする主旨であれば、分けていることも意味がわかる。

事務局

- ・国、県、市が連携し調査することから連絡調整会議の場でないと調整できない。

委員

- ・連絡調整会議が主体になって、アクセスポイントがあるほうがいいのはよくわかるが、P Iの実施に際して調査委員会から調査結果が入ってくると同時に、調査委員会に対してもP Iの結果を還元することも図示が必要ではないか。P Iで得られた成果をフィードバックして、調査に役立てることが必要。

委員

- ・例えば資料3 - 1の6頁。調査から一方的なインプットしかないが、P Iプロセスの成果とか懸念とか、そういうものを調査のほうにフィードフォワードしていくという道もある。そういう意図、仕組みが明確になるように、工夫することが大事。

委員

- ・調査項目をみると、技術的な検討、即ち市民に対して提供すべき情報を作っていくような専門家による検討を要する技術的な項目と、利用者、市民との間のやりとりになる調査、例えばアンケートとか、市民の意識調査とか、P Iの行為と考えられるような内容も入っている。それがA、B、Cとなると、有識者による第三者機関の監視が及ばない。利用者に対して問いかけたり、意見を求めたりという内容の調査はP Iの側ではないか。
- ・概念として、「調査」という言葉の使い方を整理しないと理解しにくい。

委員

- ・ P I の実施主体と調査委員会の役割の区分をはっきりさせておく必要がある。

委員

- ・ 調査委員会の技術的調査と意見把握のような P I に関係する調査については、P I に関わる方は連絡調整会議が直接担っているとすれば良いのではないか。

委員

- ・ それは抱えている問題の大きさ、想定される問題の大きさに係わってくる。一緒にしてもいいかもしれないし、あるいは分けたほうがいいというもあり得る。福岡空港の場合には重要な空港であり、技術的な問題であっても、大きな議論になる。そこのケアが必要。

委員

- ・ 「それぞれの機能とそれを担う組織」があって、調査委員会には、技術的材料の提供、技術的、テクニカルな調査を通じて、コミュニケーションする機能が期待されている。

事務局

- ・ P I の結果、市民の意見を収集して、それを調査にどう反映されていくか、あるいはフィードバック的な調査を実施し、市民にどう還元していくか、今の図では見えないので、その問題があるのではないか。

委員

- ・ 検討会で提言する予定の第三者機関の構成とか、人選とかにも、密接に関連する。それによって調査委員会の性格が浮き上がってくるのではないか。
- ・ アメリカの交通計画の P I プロセスでは、全部とは思わないが、テクニカル・アドバイザー・コミッティーとシチズン・アドバイザー・コミッティーの 2 つが設立されることが結構あり、私の理解では調査委員会はテクニカルで、第三者機関はシチズンのほうだと思うが、両方の委員を兼ねるということをやっているところがあるか。

委員

- ・ 一応監視機関と実施機関という書き方になっている。調査の実施と P I の監視で分けるとわかりやすいのだが。

委員

- ・ そのへんも含めて、第三者機関の名称とか人選とか、構成はじっくり考えた方がいい。

委員

- ・ P I の実施と調査の実施との間にフィードバックも含めた点線等が必要。

委員

- ・ ニーズ調査とか、また、「評価の視点をどう定めたらいいでしょうか」とか、「重みはどうしましょうか」のような内容は、純技術的な調査ではない。そこは整理して考えて置くことが必要。

委員

- ・ セントルイスの交通計画のように、カテゴリーというかステップで括り、そのカテゴリーの中にそれらが入っているような形がわかりやすいのではないか。

委員

- ・ 意見をいただいた具体的な方向性や条件を踏まえて、事務局で整理してもらいたい。

3 適切な市民参加手法（P I 手法）の実施について

委員

- ・ 市民とは何か分りにくい。需要予測は、利用者の視点に立っているが、この利用者は空港を利用する旅客や貨物。空港利用者のみを対象とすると、外来の方が対象になりやすい。また、県民全体を対象として考えると、逆に近県の佐賀、長崎などのビジネスマンもいる。

事務局

- ・ 対象者については、大きく分けて 2 つある。需要予測や航空の利用者に立った航空サービスという面からは、空港を利用する方、県外からの利用者も含めた航空利用者が対象。一方、地域への波及効果等の面からは、その地域の方々、そこに住んでいるの方々の視点が必要。

委員

- ・ 利用者と言っても一つではなく、空港利用者を、どうやってセグメント（区分）していくか、明確化が必要である。この作業は、技術者のいうか、第三者性のあるところが関与する形で、実施したほうがいい。

事務局

- ・実際にP Iを実施する際には、どの程度のニーズ把握が必要なのか、また、この検討会で手法等を検討するためには、どの程度の把握が必要なのか、ご示唆願いたい。

委員

- ・抽象的な「利用者」とか「市民」から、具体的な個別の名称となると、ギャップが激しい。その中間を今できる範囲で示すことが必要ではないか。ただし、それはある種の目安にすぎず、実施に際してはさらに詳細に見ていくという断りも入れておくことが必要。

委員

- ・対象には年齢という観点で、18歳以上とか、高校生以上とか、空港を将来利用するであろう若者で、少なくとも個人の意見を持てるカテゴリーも含んで考えることが必要。また、福岡ではまだ小学校区が生きており、そのまとまりのレベルでの検討も必要ではないか。

委員

- ・利用者は福岡県に限られないので、そういった人達の意見、あるいはどういう人達がいるのかも、資料として入れておいた方がいい。

委員

- ・福岡空港の基幹路線は福岡 - 東京であり、地元としては首都圏の意見、特に九州に支店、営業所や、製造拠点を持つ企業の意見は必要ではないか。また、首都圏もしくは関西圏から入ってくる利用者や経済効果は非常に大きく、その意見を知ることも重要である。

委員

- ・対象となる人がどこにどのようなニーズを持っているか、マップをつくるという意味では、大事だと思うが、いつ誰がやるのがいいのか、また、そのマップを基にこの検討会で議論できないと思うが、来年度以降ということになるのか。

事務局

- ・実際にP Iを実施する来年度以降は、もう少し詳細なニーズ把握が必要と思うが、その場合は、第三者的な機関等で実施することが必要ではないかと思っている。

委員

- ・「こういう関心なり、こういう事項なりを心配している人がいます」というカテゴリーとして代表的なところのニーズ把握するのは、可能ではないか。

委員

- ・現時点で、聞かなくてもいいのかもしれないが、聞くのであれば日本だけではなく、アジアの特に東アジアの人達、有識者、航空会社、その他の企業などにも是非聞いてもらいたい。

委員

- ・限られた時間と労力の中であまり計画性なく実施すると、結果的に「非常に恣意的」と誤解を受ける可能性もある。

委員

- ・オープンな性格で、「市民」とか「利用者」から具体名になるのではなく、中間的な整理として「こういうことも考えています」とすればいいのではないか。

委員

- ・アジアに関しては、市の方で文化団体、経済団体、その他の団体との間にネットワークがあり、中国とも積極的に交流しているところであり、アクセスできるのではないか。

委員

- ・網羅的である必要はないが、偏りがなく、いろいろな人のニーズをピックアップすることが大事。絶対やるべきだというのではないが、できればやったほうがいいというのが委員の考えだと思うので、前向きに検討してもらいたい。それができると、手法とか基本的な考え方にも反映することができるのではないか。