

## 第2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

2003年12月26日(金)10時～12時

三菱総合研究所 2階 大会議室

開会

確認事項

- ・第1回検討会の議事録確認
- ・第1回福岡空港調査委員会の開催結果について

議事

1. 「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」の内容について(資料1, 資料2)
  - (1) 検討の進め方の明確化とP Iプロセスの共有等について(資料3 - 1)
  - (2) P Iに係る実施体制と役割の明確化(資料3 - 2)
  - (3) 適切な市民参加手法(P I手法)の実施(資料3 - 3)

2. その他

閉会

---

資料構成

議事次第

座席表

資料 1 : 検討会のスケジュールと最終成果について

資料 2 : 今後検討を深めるべき課題

資料 3 1 : 検討の進め方の明確化とP Iプロセスの共有等

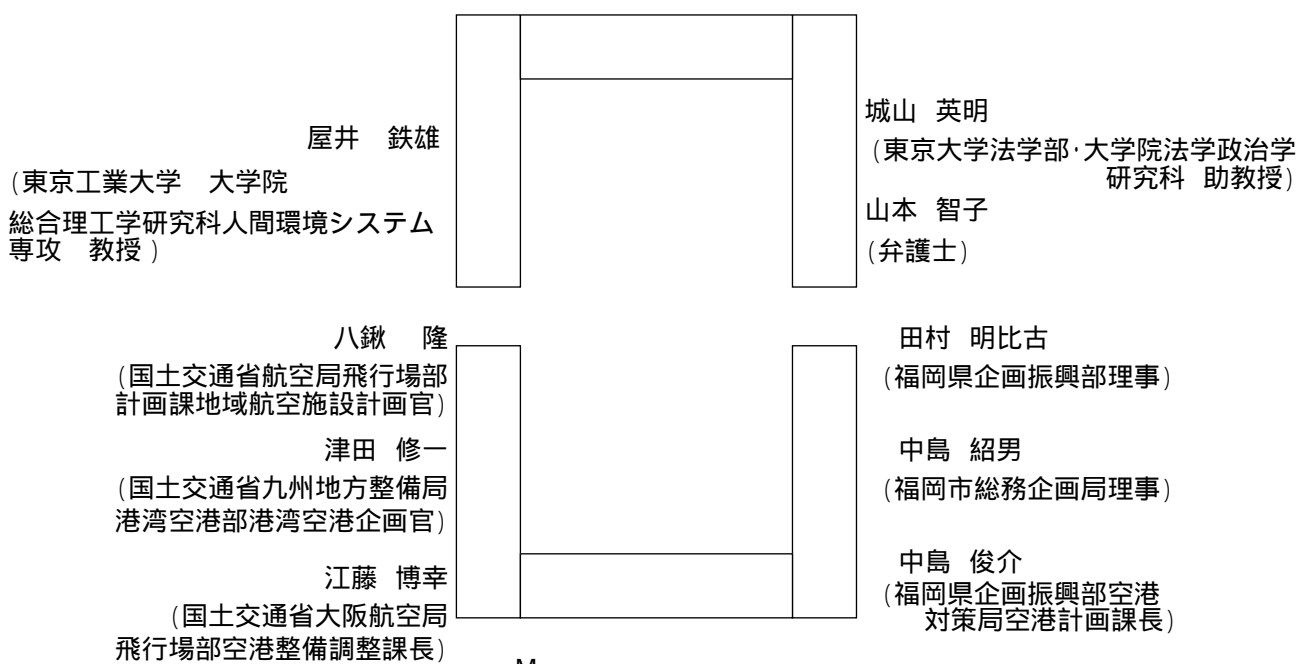
資料 3 - 2 : P Iに係る実施体制と役割の明確化

資料 3 - 3 : 適切な市民参加手法(P I手法)の実施

# 第2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12月26日(金)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



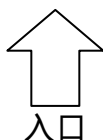
MRI  
上田 啓行

矢嶋 宏光  
財団法人計量計画研究所  
都市政策研究室長

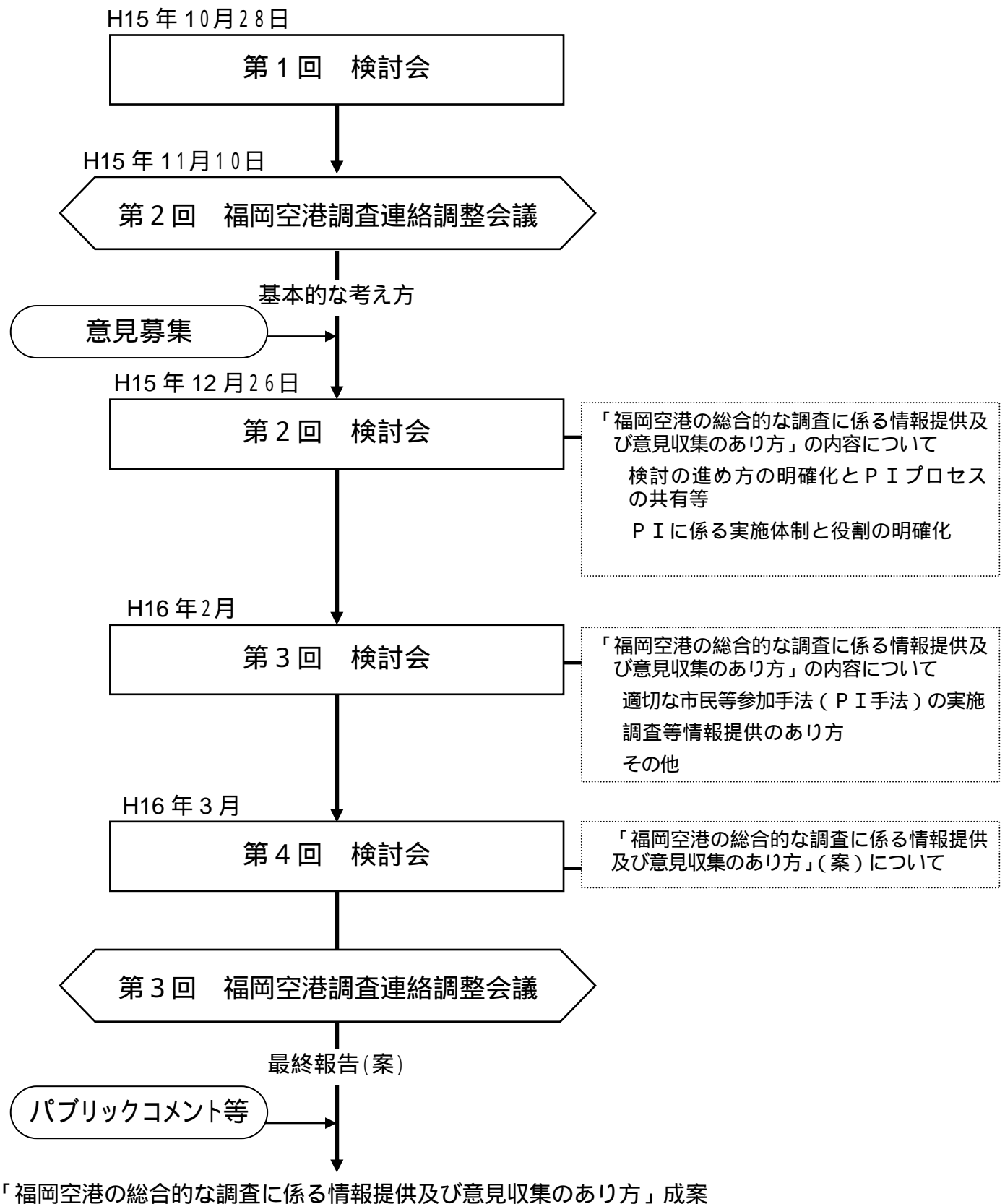
馬場 隆  
福岡市総務企画局部長  
空港推進担当



随行席



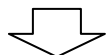
# 1. 今後の検討スケジュール



## 2. 最終成果

### (1) 最終成果の内容

- ・ 最終成果は、調査段階における福岡空港の総合的調査に係るP Iのあり方に関する基本方針となるものである。
- ・ 一方で、P I活動は、平成16年度以降、速やかに実施が必要であり、実務レベルでは、実行のための手引きとなるものが必要。



- ・ 最終成果は、理念や大きな方針を示すことが重要であるが、今後の変更・見直しは可能であることを前提に、手法等についても、ある程度具体的に提示する。
- ・ また、主要な実施体制（例：第三者的な機関等）についても、平成16または17年度には設置が必要であり、構成と機能、役割、構成員の選定方法等を示す。
- ・ 表現等についても、専門的な用語を並べるのではなく、市民等から見てわかりやすいものとなるよう努力する。

### (2) 最終成果の骨子案

はじめに

序．位置づけ及び対象範囲

1．基本方針

2．全体プロセス

(1) 全体プロセスの考え方

(2) 全体プロセス(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

## 今後検討を深めるべき課題

### 1 検討のスケジュール

	( 第二回検討会 )	( 第三回検討会 )
検討の進め方の明確化と P I プロセスの共有化		
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		
調査等情報提供のあり方		

### 2 第 2 回検討会における論点

#### ( 1 ) 検討の進め方の明確化と P I プロセスの共有等

市民等からの意見を反映し決定した P I プロセスについて、どのように市民に公表し、理解を得て、認識の共有化を図るべきか

P I 活動 ( 情報提供、意見収集など ) は、段階的に実施する必要があるのではないか

各ステップでの P I はどうあるべきか

情報提供および意見収集の方法は、状況に応じて見直すなど、柔軟に対応すべきか

( 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、誰がどのような責任を担うのかを明確にし、市民に示すべきではないか

方向性の(案)作成及びP I 実施の主体を一元化すべきではないか

P I プロセスを適正かつ公正に進めるために必要な機能は何か

( 3 ) 適切な市民参加手法 ( P I 手法 ) の実施

幅広く意見を収集するために、P I で誰に働きかけるか。

## 検討の進め方の明確化と P I プロセスの共有等

### 論点 -

市民等からの意見を反映し決定した P I プロセスについて、どのように市民に公表し、理解を得て、認識の共有化を図るべきか

### (背景・課題)

- ・ P I プロセスを、市民等に認知・理解頂き、共有することで、市民等から信頼される P I の実施が可能となる。

### (考え方)

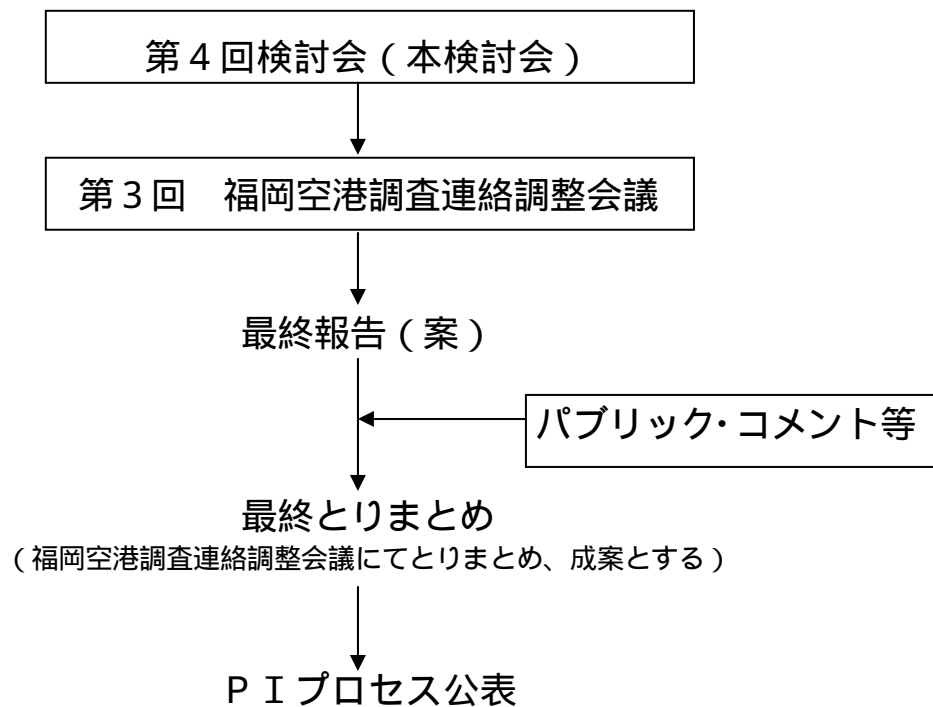
- ・ 決定された P I プロセスは、P I 実施に先立つ初期の段階で、広く市民等と共有されることが不可欠。
- ・ そのため、決定した P I プロセスを広く公表し、周知することが必要。
- ・ 「P I プロセスの公表」にあたっては、P I プロセス自体と同時に P I 実施主体についても市民等に認知してもらうことが必要。
- ・ そのため、「P I プロセスの公表」は、P I 実施主体が実施する。
- ・ また、P I 実施主体の関係行政機関の長も、P I の内容を十分に踏まえ、意思決定を行うことを示すことが必要。

### (提案)

決定した P I プロセスは、P I 実施主体（案：福岡空港調査連絡調整会議）により公表する。

P I 実施主体の関係行政機関の長は、P I の内容を十分に踏まえ、意思決定を行うことを示す。

( P I プロセスの公表手順 )



( P I プロセスの公表により市民等と共有すべき内容 )

- ・ 全体プロセス
- ・ 各ステップの説明
- ・ 実施期間（調査段階を通して実施）
- ・ 調査段階でのとりまとめ事項



## 論点 -

**PI活動（情報提供、意見収集など）は、段階的に実施する必要があるのではないか**

### （背景・課題）

- ・ PIは、効果的な情報共有や議論を通じて、論点を明確にし、適切な成果を導くことが必要。

### （考え方）

- ・ PIの初期の段階では、市民等から様々な意見が表明されるが、徐々に論点を整理していくことが必要。
- ・ PIを段階的に実施することで以下のような効果が期待できる。  
収集した意見がどのように反映されたかについて、市民等が確認しやすい。  
様々な市民参画の場において、特定のテーマや論点について議論を深めることができる。  
段階ごとに次のステップに進むことを確認することで、PIプロセスについて、市民等からの信頼が得られる。
- ・ なお、先進的な環境アセスメントの取り組みにおいても、「段階的な実施」「目的・課題の共有」「代替案設定と比較検討」の段階的な実施の考え方が示されている。

### （提案）

PIプロセスは、いくつかのステップに分けて実施する。各ステップは、そのステップで目標とした情報共有が一定程度達成され、明確にされた論点について十分な議論が尽くされたことを持って終了とし、その結果を公表し、次のステップに移る。

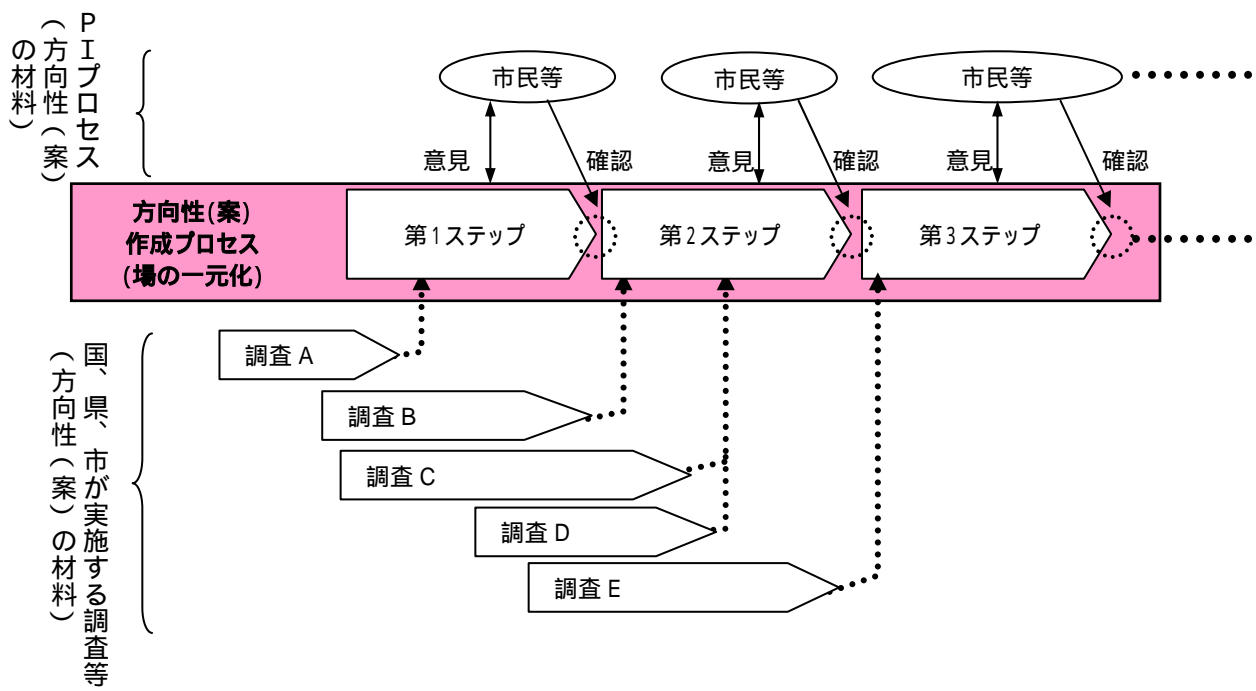


図 ステップに分けた検討の実施とステップごとの進捗の確認

## 論点 -

### PIプロセスの各ステップはどうあるべきか

#### (背景・課題)

- ・ 市民等にとって「わかりやすい」「意見を表明しやすい」「納得できる」ステップでPIを実施する必要がある。

#### (考え方)

- ・ PIプロセスは幅広いテーマを議論する段階から、徐々に論点を整理していくことが必要。
- ・ そのため、PIは、以下のような点に留意して実施する必要がある。

PIプロセス全体を通して本来の目的に立脚した議論ができるよう、早い段階で「課題」や「実現すべきアウトカム」などの総合的な調査の目的について、市民等と共有することが重要。

対応案は、その内容もさることながら、「考え得る対応案が十分に出そろっているのか」、「何をもって評価するのか」という点を市民等と共有することが重要。

この二点については、議論の混乱を防止するためにも有効である。

- ・ 上記の点を踏まえれば、PIプロセスは、「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」「方向性の(案)の作成」の4つの要素を含んだステップで構成される必要がある。
- ・ 実際のPIプロセスのステップ設定にあたっては、地域の実情に応じ、市民等にとって各ステップでの論点がわかりやすいものとなるよう、4つの要素を分けたり、組み合わせたりするなどの工夫を行うことも必要である。

#### (提案)

PIの一般的な概念をもとに、福岡空港に係る総合的な調査のあり方や議論の容易性等を考慮し、「課題と実現すべきアウトカムの設定」「対応策検討の前提条件の整理」「検討すべき対応案と評価の視点の設定」「対応案の比較評価と方向性(案)の作成」の4つのステップで実施する。

## 福岡空港の総合的な調査(案)

区分	国	地域
滑走路増設をしない場合の現空港の能力の見極め	<b>航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港能力の考え方の整理 <span style="color: red;">⑮</span></li> <li>・航空サービスに係る指標及び評価方法の検討 <span style="color: red;">⑮⑯</span></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空サービスの現状及び利用者ニーズの把握(☆) <span style="color: red;">⑮⑯</span></li> </ul>
	<b>現空港の有効活用方策の検討</b>	
将来需要への対応方策の検討	<b>地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要地域拠点空港の役割と効果の検討 <span style="color: red;">⑮⑯</span></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空の利用特性の把握(☆☆) <span style="color: red;">⑮⑯</span></li> <li>・空港の社会的役割と効果及び将来後の検討 <span style="color: red;">⑮⑯⑰</span></li> </ul>
	<b>将来の航空需要の予測</b>	
将来需要への対応方策の検討	<b>近隣空港との連携方策の検討</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空需要の分析 <span style="color: red;">⑮</span></li> <li>・地域特性等を考慮した航空需要予測手法の開発と実施 <span style="color: red;">⑰</span></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・航空利用者等の現状・動向等地域特性の整理(☆☆) <span style="color: red;">⑮⑯</span></li> </ul>
	<b>現空港における滑走路増設の検討</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路増設に係る空港の計画要件の検討</li> <li>・現空港における滑走路増設の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路増設の資料収集・整理</li> <li>・滑走路増設に伴う影響と効果の検討</li> </ul>
<b>新空港の検討</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港立地の考え方の整理</li> <li>・新空港に係る基礎検討</li> <li>・現空港用地の開発計画の検討</li> </ul>
<b>とりまとめ</b>		

## 論点 -

情報提供および意見収集の方法は、状況に応じて見直すなど柔軟に対応すべきか

### (背景・課題)

- ・ 市民等に信頼される P I とするには、一度決めたルールに則って、情報提供、意見収集等の活動を進めていくことが重要
- ・ 一方で、P I は、実施の状況を点検し、必要に応じて情報提供および意見収集の方法を柔軟に見直すことも必要。
- ・ 見直しは適切かつ公正に実施する必要がある、そのことを市民等が納得できるように実施される必要がある。

### (考え方)

- ・ 市民等から信頼される P I とするため、情報提供および意見収集の方法を見直す際は、その変更の検討過程について透明性、客観性を確保する必要がある。
- ・ そのため、見直しの検討過程について、広く市民等に公表し、意見を収集する必要がある。
- ・ 変更の内容や検討過程の妥当性について、第三者により監視したかどうか。

### (提案)

情報提供および意見収集の方法は、P I の実施状況を点検し、必要に応じて見直すなど柔軟に対応する。

ただし、市民等から信頼を得るために、見直しの検討過程についても市民等に公表し、意見を収集することで透明性を確保する。

P I 実施の点検及び変更の要否、妥当性については第三者機関により審査する。

## PIに係る実施体制と役割の明確化

### 論点 -

PIプロセスを進めるにあたって、誰がどのような責任を担うのかを明確にし、市民に示すべきではないか

### (背景・課題)

- ・福岡空港においては、関係する行政機関が国、県、市と多岐にわたる。
- ・このようななか、市民から信頼されるPIが必要。
- ・さらに、市民に誤解を与えないPIが必要。

### (考え方)

- ・一般的にPI活動を実施した場合、「誰がどのような責任を持って進めているのか」について明確にされていない場合がある。
- ・この場合、様々な主体から提出された意見や感想と、正式な決定が混同し、市民等に誤解を与える可能性がある。
- ・また、政策決定は、「いつ、誰が、どのように決定したのか」を明確にすることで、その決定に対し市民等から信頼を得る事ができる。
- ・市民から信頼されるPIを実施するために、PIプロセスとともに、そのプロセスを誰がどのような責任を担って進めているのかについて明確にする必要がある。

### (提案)

PIを進めるにあたって、誰がどのような責任を担うのかを明確にし、市民等に示す。

## 体制のあり方

- ・ 全体プロセスを構成する必要な機能は以下の ~ のように抽出される。
  - PIを実施し、民意を収集する機能
  - PIの適切性を監視し必要なアドバイスを行なう機能
  - 「方向性の(案)」を作成する機能
  - 調査を実施し、「方向性の(案)」作成主体に技術的な材料を提供する機能
  - 「方向性」の絞り込みを実施する機能

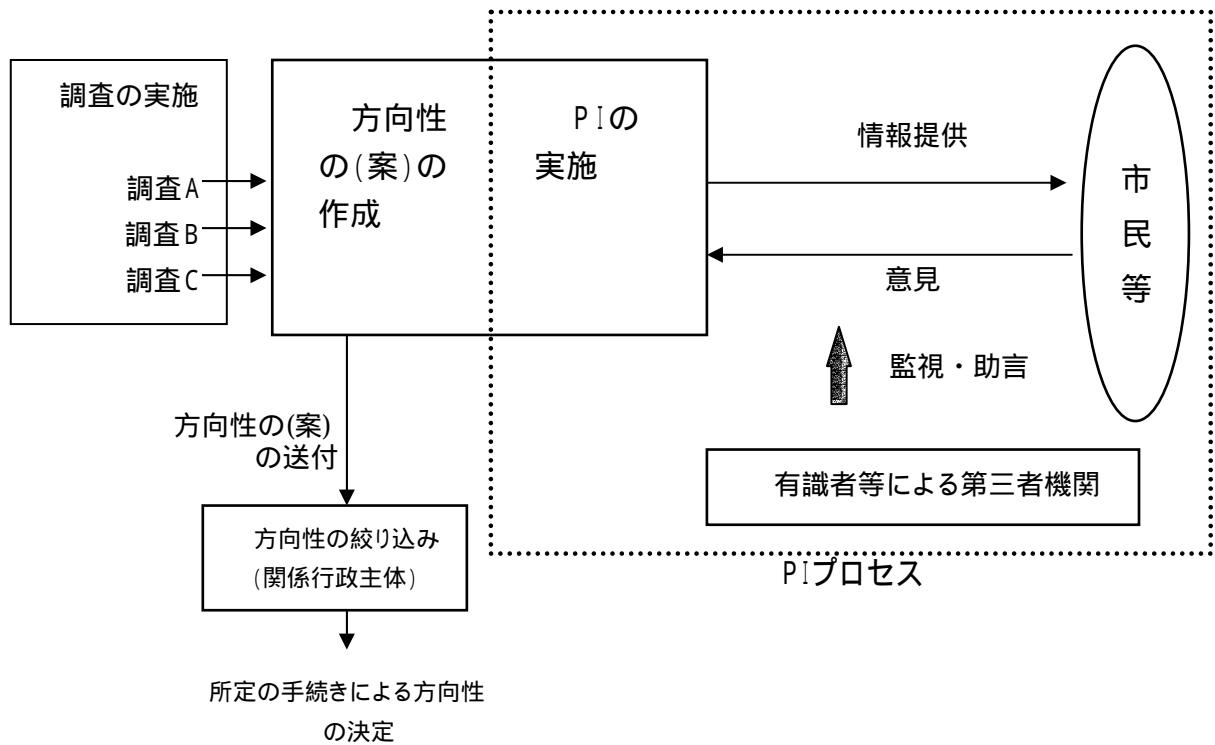


図 体制イメージ

表 全体プロセスを通じた機能と機能を担う組織（案）

機能	内容	機能を担う組織
PIを実施し、民意を収集する機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>PIを実施する。</li> <li>「方向性の（案）」作成の主体と同一とすることで、窓口が一元化され、市民にとってわかりやすいPIの実施が可能</li> </ul>	福岡空港調査連絡調整会議
PIプロセスの適切性を監視し必要なアドバイスを行なう機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>PIの適切さ、公正さを監視し、方向性の（案）の作成主体、PI実施主体、方向性の（案）の絞り込みを行なう主体にアドバイスを行なう。</li> </ul>	アドバイザリーチーム 「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方（案）」より
「方向性の（案）」を作成する機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査、市民等の意見、政策的な方向性をもとに「方向性の（案）」を作成する。</li> </ul>	福岡空港調査連絡調整会議
調査を実施し、「方向性の（案）」作成主体に技術的な材料を提供する機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要予測などの調査を実施し、「方向性の（案）」作成主体に技術的材料を提供する。</li> </ul>	国 福岡空港調査委員会（福岡県、福岡市） 民間団体、大学等
「方向性」の絞り込みを実施する機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査、市民等の意見、政策的な方向性をもとに「方向性（案）」を絞り込む。</li> </ul>	関係行政主体（国、県、市）



## 論点 -

### 方向性の(案)作成及びP I実施の主体を一元化すべきではないか

#### (背景・課題)

- ・ 福岡空港の総合的な調査は、国、県、市の関係行政主体が役割分担に応じて調査等を実施する。
- ・ どこにどのような情報があるのか、誰に意見を言えば良いのかを市民等に認識してもらうことが必要。
- ・ 市民にとってわかりやすいPIの実施が必要。

#### (考え方)

- ・ 「方向性の(案)」は、国や福岡県、福岡市などの関係行政主体が実施する調査の結果とP Iにより収集される民意等をもとに作成される。
- ・ 各ステップのP Iをわかりやすくするためには、どの情報が、P Iで議論する材料なのか明確にする必要がある。
- ・ また、P Iの窓口を一元化し、市民等に情報の入手、意見の表明の窓口を明確化することが望ましい。
- ・ したがって、「方向性の(案)」を作成する主体を一元化するとともに、これと「PI実施主体」を一元化することが望ましい。

#### (提案)

「方向性の(案)」作成及び「P I実施」の主体を一元化し、広く市民等との間で認識を共有する。

## 論点 -

### PIプロセスを適正かつ公正に進めるために必要な機能は何か

#### (背景・課題)

- ・ 今回の総合的な調査においては、PI実施主体及び方向性の(案)作成主体が、関係行政機関(国、県、市)で構成される。
- ・ PIを市民等から信頼を得て進めていくためには、PI自体を適正・公正に進めることが必要であり、適正さ、公正さを市民等に担保する機能が必要。

#### (航空局におけるPIガイドライン案での考え方)

- ・ 航空局におけるガイドライン案においては、PIの適切性、公正さを確保するため、アドバイザリーチームの設置が位置づけられており、その機能は、以下のように示されている。

##### アドバイザリーチーム

PIの準備段階で公表するPIの進め方、PI開始後のPI対象者への情報提供やPI対象者の意見の把握及び集約が適切になされているか等、PI全般について、客観的な立場から助言する。

#### (考え方)

- ・ PIの適切さ、公正さを確保するには、航空局のガイドライン案等にも示されているように、第三者機関の設置が必要。
- ・ その役割として、国のガイドラインが示す「PIの監視」機能を担うことが必要。
- ・ 具体的には、PIの準備段階で公表するPIの進め方、PI開始後のPI対象者への情報提供やPI対象者の意見の把握及び集約が適切になされているか等、PI全般について監視し、客観的な立場から助言することが必要。

#### (提案)

PIの適切さ、公正さを確保するための機能として、PIプロセス全体が適切かつ公正に進められているかを監視する「PI監視機能」を有する第三者機関を設置する。

## 適切な市民参加手法（P I 手法）の実施

### 論点

幅広い意見を収集するために、P I で誰に働きかけるか。

#### （背景・課題）

- ・ P I は、原則オープンに意見を収集するものであるが、より積極的に意見を収集するためには、誰にどのように働きかけるか検討することが必要。

#### （航空局の P I ガイドライン案に示す P I 対象者）

- ・ 主として、対象事業を行う空港（予定を含む）の所在または周辺地域の住民・就業者・地権者、P I を実施する地方公共団体以外の地方公共団体、地元経済団体、空港利用者（航空会社、空港従事者等を含む）等とし、その他対象事業に関心を有し、P I に参画を希望する者も含む。

#### （考え方）

- ・ 航空、空港の利用のあり方及び福岡空港の特性を踏まえることが必要
- ・ 幅広い視点で検討することが必要。

#### （提案）

- ・ 航空局の P I ガイドライン案の P I 対象者の範囲を参考に、積極的な意見収集のための手法検討に必要な対象等について、基本的な考え方を検討願いたい。