

一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)より抜粋

一般空港における新たな空港整備プロセス

1. 背景

今後の空港整備は、公共事業全般に求められている透明性の確保や、説明責任の一層の遂行の観点から、その整備プロセスについて見直す必要があるのではないかと問われている。

このような中、平成14年5月から今後の空港整備のあり方について審議してきた交通政策審議会航空分科会から、同年12月に出された「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」では、一般空港(第2種空港、第3種空港、共用飛行場等)における整備プロセスに関連する事項としては、以下のように記載されている。

- 4. 国内空港

(1) 国内空港整備の課題

(略)

一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、代替手段の検討を含む必要性の十分な検証、候補地選定、施設、空域等の空港計画の十分な吟味、概算事業費の精査や費用対効果分析の徹底等を行って、真に必要なかつ有用なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想計画段階におけるパブリック・インボリューション(PI)等の手続きをルール化すべきである。

(略)

(3) 新規事業採択における合意形成手続き明示

従来、空港整備計画の閣議決定時に、運輸省資料として一般空港の個別新規事業を選定公表していたが、これが事業の硬直性を招きかねないのではないかと指摘があった。また、住民の合意形成等の手続きがルール化されておらず、透明性の向上の観点から問題があるとの指摘もあった。

このため、今後はこの選定公表をとりやめ、(1)で述べたとおり新たな合意形成手続の下に空港整備を図ることとすべきである。すなわち、滑走路新設・延長に係る新規事業については、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要・必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味、費用対効果分析の徹底等を行って、真に必要なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想計画段階におけるPI等の手続きをルール化すべきである。

-4.一般空港等の整備

(3)既存空港の高質化のためのハード・ソフトの組み合わせによる整備

(略)

地域の実情に応じて、空港管理者、国の関係機関、地元自治体、空港を利用する関係者等が連携して具体的なプログラムを取りまとめるような仕組みを検討する必要がある。

.事業の推進に当たっての留意事項

(略)

(2)空港整備の構想 計画段階からの PI の導入等により 事業採択過程や必要性の検証における透明性の確保、情報公開の徹底を図るべきである。

(3)現在継続中の事業については、事業評価制度に基づき、社会情勢の変化、事業の進捗状況等を評価して、事業の継続又は中止を判断すべきであり、その結果に応じて適切に対応することが重要である。

この答申を踏まえ、今後、国土交通省航空局においては、一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針、空港整備の構想 計画段階からのパブリックインボルブメント等に関する検討がなされていくこととなる。

空港整備プロセス研究会では、国土交通省航空局からの委託を受け、住民との合意形成等に関する欧米諸国や国内他分野における先進事例を整理 検討する一方、上述の整備指針及びPIに関する事柄を中心に今後の一般空港整備における望ましい 空港整備プロセスのあり方について、空港整備の特性等をも踏まえつつ検討を行った。

パブリック・インボルブメント :Public Involvement (PI)

空港整備計画の検討段階において、空港整備主体が関係地方公共団体と連携して、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などの PI 対象者に情報を公開した上で、広く意見を把握し、計画策定過程にPI 対象者の参画を促すことをいう。

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)

本ガイドライン(案)は、空港整備計画の検討段階において、空港整備主体が関係地方公共団体と連携して、住民、空港利用者等のPI対象者に情報を公開した上で、広く意見を把握し、計画策定過程にPI対象者の参画を促すパブリック・インボルブメント(以下、PI)とらの目安として作成したものでありPIを通じて、空港整備事業の透明性が向上するとともに、PI対象者の理解が促進され、円滑な合意形成に資することをめざすものである。

1.対象事業

本ガイドラインは、一般空港(第2種空港、第3種空港、共用飛行場等)における滑走路新設事業(空港の新設、空港の移転もしくは既存空港の滑走路増設または移設)及び滑走路延長事業を対象とする。

2.適用段階

滑走路新設事業については、幅広い選択肢から滑走路の概ねの位置、方位等の基本的な諸元に関する一の候補地を選定する段階(以下、「構想段階」とら)と候補地が選定された上で具体的な施設の配置等の計画案を決定するための段階(以下、「施設計画段階」という)の各々においてPIを行うこととし、本ガイドラインを適用する。

滑走路延長事業については、基本的には幅広い選択肢から候補地を選定する段階は無いため、施設計画段階においてPIを行うこととし、本ガイドラインを適用する。なお、一部に構想段階で扱う内容に相当するような内容が含まれる場合も、この施設計画段階のPIにおいて当該内容を取り扱うものとする。

3.パブリック・インボルブメントの目標

PIを通じて、PI対象者が計画案の内容を知り理解する段階、様々な意見を踏まえて論点が整理される段階を経て、意見がある程度集約され、空港整備主体が計画案の確定について適切に判断できる状態に到達することを目標とする。

4.関係主体

空港整備主体

対象事業を行おうとする者。国が設置管理する第2種空港及び共用飛行場にあつては対象事業を担当する国の地方支分部局、その他の空港等にあつては対象空港等を管理する地方公共団体をいう

関係地方公共団体

対象事業を行う空港(予定を含む)が所在するなど深い関係を有する地方公共団体で、空港整備主体と連携してPIを実施する地方公共団体をいう

PI 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、でいう関係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、PIに参画を希望する者も含む。

アドバイザー・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ため、空港整備主体により設置される。

協議会

対象事業や地域の特性等に鑑みて、PI対象者の意見の集約のために必要があると考えられる場合に、空港整備主体及び関係地方公共団体により設置される。

5.実施手続き

空港整備主体と関係地方公共団体は連携して、対象事業や地域の特性等を勘案しつつ、以下の手続きでPIを実施する。

PIの進め方の公表等

空港整備主体及び関係地方公共団体は連携して、PIの進め方(手順、スケジュール、手法等)を公表する。

空港整備主体は、アドバイザー・チームを設置する。メンバーは学識経験者、有識者等で構成する。

計画案の公表

空港整備主体は、計画案を公表する。計画案は、構想段階のPIを行った後の施設計画段階のPIの場合を除き、対象事業を行わない場合も含む複数の案とする。計画案には、「一般空港の滑走路新設または延長事業の整備指針(案)」に示される評価項目その他個別の状況に応じて必要となる項目を記載する。

公表は、マスメディア、インターネット、広報誌等により行い、必要に応じて説明会を開催する。

意見の把握

空港整備主体及び関係地方公共団体は連携して、インターネット等の利用、公聴会の開催、意見書の受け付け等、様々な手法の中から適切な手法により公表した計画案に対する意見を効率的に把握する。その際、意見提出者との意見交換ができるよう、氏名及び連絡先の確認に努める。

意見の集約

空港整備主体及び関係地方公共団体は連携して、PI対象者の様々な意見に関する論点