

第1回北九州空港施設計画段階P I 評価委員会

議事録

日時：令和2年10月9日（金） 13：30～14：50

場所：北九州市立商工貿易会館

【司会】 それでは、お時間となりましたので、これより第1回北九州空港施設計画段階P I 評価委員会を開会いたします。

私は、会の進行を務めます北九州市港湾空港局空港企画課空港機能強化担当課長の椿でございます。よろしくお願いいたします。

お手元には、配付資料一覧にありますように、次第、出席者名簿、座席表、それから、資料1から5まで、それと参考資料がございます。御確認ください。

この委員会は、北九州空港の滑走路延長に係る公共事業について、これから進めるパブリック・インボルブメントの進め方、内容などを御議論いただく場として設置するものです。

本日は初回となります。識者の皆様方におかれては、北九州空港に不案内な点多々あるかと存じますが、理解を深めていただけますよう、十分御議論いただけますと幸いです。

それから、ここでマスコミの方に申し上げます。議事進行の関係で、テレビ、カメラなどの撮影は、次第6、委員長の挨拶までとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。なお、受付でお配りした傍聴に当たっての注意事項を守っていただきますようお願いいたします。それから、携帯電話、スマートフォンなどをお持ちの方は、電源をお切りになるかマナーモードにするなど、音が出ないように御配慮をお願いいたします。

開会に当たりまして、北九州空港施設計画検討協議会を代表して、国土交通省九州地方整備局港湾空港部長より御挨拶を申し上げます。

港湾空港部長、中川様、よろしくお願いいたします。

【中川部長】 御紹介いただきました九州地方整備局港湾空港部長の中川でございます。

P I 評価委員会の開催に当たりまして、福岡県、北九州市、苅田町、そして国の4者で構成しております協議会を代表して、一言御挨拶を申し上げます。

本日は、この委員会の開催に当たりまして、お忙しい中、遠方より、また台風14号の影

響も懸念される中、この委員会に御出席をいただきまして、委員の皆様方、誠にありがとうございます。

この北九州空港につきましては、御案内のとおり、2,500mの滑走路を有する24時間利用可能な新空港として、平成18年3月に供用を開始したところでございます。その後、大型貨物機の長距離運航を可能とする3,000m滑走路の実現に向けまして、地元の自治体、経済界から多くの要望がございまして、滑走路延長の必要性の高まりを受け、国土交通省といたしまして、令和2年度予算におきまして調査費を計上したところでございます。

この北九州空港の延長事業を進めていくに当たりまして、その推進体制といたしまして、去る8月6日に、先ほど申し上げました地元の3者、それから国によります北九州空港施設計画検討協議会を立ち上げたところでございます。そして、この協議会におきまして、延長事業の透明性、客観性の確保と周辺住民の方々との円滑な合意形成を図るためのパブリック・インボルブメントを実施することといたしました。

このP Iでは、対象となる方々へ円滑で効率的に情報が伝わりますように、適切な手法を選択し情報提供をしていく所存でございます。そのための手順を示しましたP I実施計画書（案）を協議会において定めまして、それに基づき進めていくこととさせていただきます。

本委員会の皆様には、このP Iのプロセスにつきまして、客観的な立場からの御助言、評価を賜りたいと思っております。

本日は、御指導のほどよろしくお願いいたします。

【司会】 中川様、ありがとうございました。

それでは、本日御出席されております評価委員の皆様を御紹介いたします。

弁護士で阿部哲茂事務所代表、阿部哲茂様でございます。

【阿部委員】 （会釈）

【司会】 大分大学経済学部経営システム学科教授の大井尚司様でございます。

【大井委員】 （会釈）

【司会】 中京大学経済学部准教授の齊藤由里恵様でございます。

【齊藤委員】 齊藤でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 神戸大学大学院海事科学研究科教授の竹林幹雄様でございます。

【竹林委員】 よろしくお願ひします。

【司会】 ジャーナリストで日経BP日経エネルギーNext編集長の山根小雪様でございます。

【山根委員】 山根です。よろしくお願いいたします。

【司会】 なお、本日は、北九州空港施設計画検討協議会から、幹事であります5名の方
に出席していただいております。御紹介します。

福岡県企画・地域振興部理事兼空港対策局長、井上健二様でございます。

【井上局長】 井上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 北九州市港湾空港局長、辻誠治様でございます。

【辻局長】 辻です。よろしくお願いいたします。

【司会】 苅田町交通商工課長、隅田衡輝様でございます。

【隅田課長】 隅田でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 国土交通省大阪航空局空港部長、塩田昌弘様でございます。

【塩田部長】 塩田でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 国土交通省九州地方整備局港湾空港部長、中川研造様でございます。

【中川部長】 どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 以上5名が出席しております。よろしくお願いいたします。

それでは、進行させていただきます。

最初に、本委員会の設置要綱（案）について、協議会事務局より御説明をお願いいたしま
す。

【協議会事務局】 九州地方整備局港湾空港部の鳥居と申します。北九州空港施設計画検
討協議会の事務局を担当してございます。よろしくお願いいたします。

資料1、北九州空港施設計画段階P I 評価委員会設置要綱（案）でございます。読み上げ
させていただきます。

設置。第1条、北九州空港の滑走路延長計画について、北九州空港施設計画検討協議会（以
下「協議会」という。）が行うパブリック・インボルブメント（以下「P I」という。）のプ
ロセスや結果について助言及び評価を行うことにより、本検討の透明性、公平性や公正性を
確保するため、北九州空港施設計画段階P I 評価委員会（以下「委員会」という。）を設置
する。

所掌事務。第2条、委員会は次の事項について助言及び評価を行う。

- (1) P I 実施計画に関すること。
- (2) P I 実施期間中のP I 活動に関すること。
- (3) P I 実施結果に関すること。

構成。第3条、委員会は、別紙に掲げる委員をもって構成する。

2、委員委嘱は、協議会事務局を置く行政機関の長が行う。

3、委員の変更に際しては、委員会の承認を必要とする。

中立性。第4条、委員は、委員会の目的に照らし、特定の行政機関、利害関係者等の利害を代表してはならない。

任期。第5条、委員の任期は、委員会の所掌事務が完了するまでとする。

委員長。第6条、委員会に、委員長を置く。

2、委員長は、委員の互選により選任する。

3、委員長は、会務を総理し、委員長が職務を遂行できない場合は、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。

めくっていただきまして、委員会の運営。第7条、委員会は、委員長が招集し運営する。

2、委員会は、委員の過半数の出席をもって成立する。

3、委員会は、協議会に対して委員会の会議への出席及び委員会の運営に必要な資料の提出を求めることができる。

守秘義務。第8条、委員は、個人を識別させる情報、個人の権利利害を害するおそれのある情報等を漏らしてはならない。

2、前項の規定は、委員の職を退いた後も同様とする。

公開。第9条、委員会については、公開とすることが適切でない情報を除き、原則として公開とする。

庶務。第10条、委員会の庶務は、福岡県、北九州市、苅田町が行う。

その他。第11条、この設置要綱に定めのない事項は、委員会が定める。

附則。この要綱は、令和2年10月9日から施行する。

別紙は、委員の皆様を記載したものでございます。説明のほうは省略をさせていただきます。

以上でございます。

【司会】 鳥居室長、ありがとうございました。

今の御説明について御意見、御質問はございませんでしょうか。

〔「なし」の声あり〕

【司会】 ないようでございますので、北九州空港施設計画段階P I 評価委員会設置要綱につきましては、原案どおり承認とさせていただきます。

それから、当委員会の公開・非公開の取扱いについてでございますが、当委員会では、特段の理由がある場合を除きまして原則公開するということになってございますので、本日の委員会は公開とさせていただきます。

それから、本委員会では、北九州空港施設計画段階P I 評価委員会設置要綱第6条第1項及び第2項により、委員の互選で委員長を置くこととなっております。

議事に入る前に、委員長の選出を行いたいと思います。委員の皆様から立候補、もしくは推薦がありましたら、お願いいたします。

[声なし]

【司会】 御意見がなければ、協議会からの提案としまして、国際物流全般と国内の各種P I 委員会などで豊富な御経験、御実績をお持ちの竹林委員を推薦させていただきたいのですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【司会】 ありがとうございます。それでは、北九州空港施設計画段階P I 評価委員会の委員長は、竹林委員に決定させていただきます。よろしくをお願いします。

それから、引き続きまして、第6条第3項により、委員長の職務代理者の選出を行いたいと思います。委員長もしくは委員の皆様から、立候補や推薦がありましたら、お願いいたします。

[声なし]

【司会】 ないようでしたら、同様に協議会からの提案とさせていただきます。交通経済学や交通政策などの交通論が御専門で、国や自治体の各種委員会にて御活躍されております大井委員を推薦させていただきたいのですが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

【司会】 それでは、職務代理者は大井委員に決定させていただきます。よろしくをお願いします。

竹林委員長、委員長席のほうにお移りください。

それでは、就任された竹林委員長より御挨拶をいただきたいと思います。

【竹林委員長】 改めまして、皆さん、こんにちは。神戸大の竹林です。

このたびは、P I の委員会の委員長を仰せつかったということで、できるだけ速やかに進めたいと思います。

ちなみに、私、福岡のほうで空港に関わるのはこれで2回目、20年近く前に今の福岡、

板付のP Iに委員として参加して以来ということになって、そのときにまさか北九がこう
いうことになるかと想像してなかったもので、びっくりしているのと同時に、頑張
ってやりたい
なと思っております。よろしくお願ひします。

【司会】 竹林委員長、ありがとうございました。

マスコミの皆様へ申し上げます。委員長挨拶が終わりましたので、撮影はここまでとさせ
ていただきます。また、以後の写真撮影についても御遠慮いただきますようお願ひします。

当評価委員会は、委員長が招集し開催することとなっております。ここからは、竹林委員
を議長としまして、議事進行を行いたいと思ひます。

それでは、竹林委員長、お願ひいたします。

【竹林委員長】 それでは、これより議事に入らせていただきたいと思ひます。

まず、P I実施計画書(案)についてに移りたいと思ひますけれども、皆様の忌憚のない
御意見をお聞かせいただきたく、審議を進めていきたいと思ひます。御協力のほど、よ
ろしくお願ひいたします。

では、内容について、協議会事務局から説明をお願ひしたいと思ひます。

【協議会事務局】 関連することといたしまして、資料2のほうから通して御説明をさせ
ていただきます。

北九州空港施設計画検討協議会の設置要綱を添付してございます。

本協議会は、北九州空港の滑走路延長に関するP I活動の実施主体でございます。また、
一方におきましては、本日開催の北九州空港施設計画段階P I評価委員会から助言、評価を
いただく立場でもございます。また、本協議会につきましては、第3条に定めております規
定に基づきまして構成をされておきまして、本年8月6日には第1回目となる協議会が開
催をされておきます。

本日は、この第3条に規定をされておきます構成の者から、幹事会の5名が、本日の委員
会規定に沿ってその助言、評価をいただく立場として、出席の経緯に至っているというこ
とで、本資料をこのことの説明のために配付した次第でございます。

次に、資料3を御覧ください。北九州空港施設計画段階のP Iの実施体制について示した
ものでございます。

右下の青い箇所、先ほど申し上げましたとおり、協議会につきましては、関係地方公共団
体と国の空港整備主体で構成をされ、双方が調整、協力をしながらP I活動を実施してまい
りますけれども、その手続や検討成果についての透明性、公平性、公正性を確保するため、

適切な時期に北九州空港施設計画段階P I 評価委員会の助言、評価をいただきながらP I 活動の内容を定めて実施をし、また、成果の確認を行っていく体制について示したものでございます。

続きまして、資料4でございます。P I の進め方の手順を示しています。

これも、先ほど申し上げましたけれども、左上の青い箇所のところ、本年8月6日に検討協議会の第1回を開催し、P I の実施体制並びに実施計画書の素案について確認がなされております。

右上の黄色い箇所のところ、本日の第1回目の委員会におきましては、その協議会が確認した案につきまして、助言、評価をいただくことで、実施計画書の案を確定することと想定をしております。

以降、P I に必要な具体の検討、資料の作成業務に移行しまして、来年度に予定をしております第2回目の協議会での確認を経た後に、第2回目の評価委員会に諮って、P I の実施計画を確定することを想定いたしております。

その後、P I 活動を実施しまして、その活動成果の評価を第3回目となる評価委員会で行っていただいた後に、最終となる協議会を開催し、目標達成の最終確認に至るといった手順を示しています。

続きまして、資料5、北九州空港滑走路延長計画に関するP I 実施計画書(案)について説明をいたします。

表紙をめくっていただきまして、「はじめに」のところでございます。

下段のほうに記載をしておりますけれども、本資料は、北九州空港施設計画検討協議会が実施するP I の進め方や情報提供の在り方について定めた実施計画書であること、また、北九州空港の滑走路延長の計画段階において、P I 対象のみなさまからの信頼及び理解を得ながら情報または意見を共有していきたいといったことを表現しています。

なお、本書につきましては、P I 対象のみなさまへお伝えすることを念頭に置いた表現としております。

めくっていただきまして、目次のところでは。

この実施計画書は、大きく三つの項目で構成をしております。

まず一つ目、パブリック・インボルブメントを実施する理由として、導入の背景、役割について説明をしたもの、二つ目、2に記載のP I の実施主体と実施体制、役割について示したものの、三つ目、P I の実施内容について説明したものの、このような構成としてございます。

それでは、1 ページから説明をいたします。

1.1 に、P I を導入する背景、理由について記載しておりますけれども、主に平成14年12月の交通政策審議会航空分科会の答申を受け、国土交通省航空局が、一般空港の整備指針、また、P I のガイドラインを平成15年に公表しており、これに基づき、北九州空港の滑走路延長計画についてもP I を導入することとした理由、経緯を簡単に記載しております。

次に、施設計画段階でのP I の役割でございます。図1、北九州空港滑走路延長計画の系統の概略を示しています。

施設計画段階のP I につきましては、一つずつ大きな役割、特徴があると認識しております。まず、P I の役割の観点におきましては、北九州空港の滑走路延長計画に対して、P I 対象のみなさまによる情報の確認と意見の集約が適切になさされていて、その成果が事業を円滑に実施する上で支障とならないものであることを適切に確認することが目的でございますので、新規事業採択時評価時点での重要な確認事項として、先行して検討される計画段階の過程において実施することが求められる役割、性格があるということが一つ。

もう一つにつきましては、滑走路延長の現地工事に着手する際のタイミングへの影響との関係でございます。滑走路延長の工事着手につきましては、図1に示した新規採択時評価において採択の判断がなされた上で、並行して実施されます環境影響評価の手続が適切に実施をされていることの確認をもって判断を開始されることとなります。したがって、P I に要する期間につきましてはおおむね1年程度を想定しておりますけれども、環境影響評価法に基づく手続の期間は、少なくともその複数倍の期間を要することが明らかでございます。したがって、P I に要した期間に多少の変動があったとしても、滑走路延長の整備着手の時期、タイミングに影響を与えることはないといった特徴がございます。

続きまして、2 ページをお願いいたします。P I において提供していく情報の骨子及び取りまとめの方針でございます。P I 対象のみなさまからの意見集約につきましては、大きく三つに分かれると想定いたしております。それぞれ、滑走路を延長することの必要性、またその効果、さらには計画の妥当性を情報提供する骨子として取りまとめ、それを分かりやすく説明することを方針として掲げています。

次に3 ページをお願いいたします。P I の実施体制についてでございます。

図2につきましては、先の説明と重複をいたしますので、省略をさせていただきます。

①と②、次のページに③がございます。それぞれの主体の定義、役割を記載してござい

す。ここについては読み上げさせていただきます。

①北九州空港施設計画検討協議会。

北九州空港施設計画検討協議会は、関係地方公共団体（福岡県、北九州市、苅田町）と空港整備主体（九州地方整備局、大阪航空局）で構成されます。P I の進め方の公表、計画案の公表、意見の把握・集約を経て、P I 目標達成の判断やP I 実施記録を取りまとめた上で公表いたします。

②北九州空港施設計画段階P I 評価委員会。

北九州空港施設計画段階P I 評価委員会は、空港整備主体によって設置され、学識経験者や有識者等で構成されます。空港整備主体からの報告を受けるほか、必要に応じてみなさまの御意見を直接把握するなど、P I の進め方の公表、計画案の公表、意見の把握・集約及びP I 目標達成の判断やP I 実施記録の公表等の各段階において、必要な助言・評価を行います。

めくっていただきまして、③みなさま（P I 対象者）。

北九州空港の所在または周辺地域の居住者、就業者、経済団体、①でいう関係地方公共団体以外の地方公共団体、空港利用者（航空会社、空港従事者等を含む）等をはじめ、北九州空港の滑走路延長計画に関心を有し、P I へ参加を希望するみなさまが対象となります。

次、2.2北九州空港施設計画段階P I 評価委員会の設置についてでございます。

表1に記載しております項目の順番に、設置者は空港整備主体、設置の目的につきましては、北九州空港施設計画検討協議会が実施するP I の透明性、公平性、公正性の確保と規定してございます。

委員会の活動につきましては、北九州空港施設計画検討協議会が実施するP I に対する助言・評価、助言の対象となるP I 活動の例としましては、P I の進め方の公表、計画案の公表、意見の把握、意見の集約、P I 目標達成の判断といたしております。

なお、本日をもちまして文章の末尾のところに記載しております、「以下5名を予定しています」の「予定」の文言につきましては、いずれも確定していることを表す表現に改めることとなります。

5ページをお願いいたします。実施計画書の三つの構成の部分の最後のところです。P I の実施計画について説明をいたします。

まず、P I の実施方針でございます。罫線囲みの中に四つの方針を掲げておりまして、方針1では、情報提供する内容を分かりやすくすること。方針2では、情報の入手のしやすさ、

また、意見がしやすい環境となっているかといった点、方針3におきましては、P I活動そのものを信頼できるものと認識いただけるように留意をすること。方針4では、適切なスケジュール管理の下で、適切な期間を確保したP I活動とすること。この四つの方針を重点的な目標として掲げることを表明しています。

続きまして、6ページお願いいたします。P Iの流れでございます。

図の3に概要を示しておりますけれども、時系列の順番で図の左のほうから、P I対象のみなさまへの準備期間として、P Iを実施することの事前の周知・広報に約2週間、中ほどに示したP I活動を実施する期間を1か月程度とすることを説明したものでございます。

その後、意見の集約から目標達成の判断、P I実施記録の公表までに要する期間が約2か月でございますので、P Iの実施期間としては、全体で3か月程度を想定していることを示しています。

7ページをお願いいたします。上段に記載しておりますとおり、本日の委員会を踏まえまして、P Iの実実施計画書（案）が確定することを想定しておりますので、これに基づきまして、P I活動に必要な資料の作成作業等の準備に移行することとしております。

その後の手続につきましては、詳細な時期は未定でございますけれども、いずれも令和3年度中に実施することを想定しております。

次に、3.3 P I活動の論点と情報の項目についてでございます。

先に申し上げましたけれども、P Iにおける主要な三つの論点を想定して記載しております。

まず、滑走路延長の必要性につきましては、北九州空港の背後圏域で発着する航空貨物の輸送実態から生じている経済的損失、不足する労働力確保への対応や低炭素社会の実現に向けて生じている課題、問題点、このような項目に大別をしまして取りまとめ、情報提供していくことを想定しております。

次に、滑走路延長の効果でございます。四つの項目を記載しております。我が国の産業競争力の確保・向上、輸送効率の改善による課題の解消の効果（ドライバー不足への対応。CO₂削減）、新たな雇用の創出等、地域経済への支援効果。大規模災害発生への対応等、BCP機能の強化・確立。以上の項目を取りまとめていくこととしてございます。

もう1点、滑走路延長計画の妥当性でございますけれども、滑走路延長位置の計画根拠、滑走路延長に伴う各施設の配置計画の内容、各施設の必要性と規模、規格等、滑走路延長のための整備費用・整備期間、以上の項目を取りまとめた情報の提供を想定してございます。

8 ページをお願いいたします。P I 活動の周知・広報の手段についてお伝えするページでございませう。手法・媒体につきましては記載したとおりでございませうけれども、それぞれホームページの開設によるもの、福岡県、北九州市、苅田町による SNS や広報紙の活用、P R ポスターやチラシを作成して、福岡県、北九州市、苅田町にある公共施設、北九州空港などにおいて周知をするもの。また、マスメディアによる情報発信につきましても御支援をいただきたく、記載をさせていただきます。

9 ページをお願いいたします。

P I 対象のみなさまへの情報の提供、また、みなさまからの意見の収集方法について記載をさせていただきます。情報提供の手段としましては、先ほどの周知・広報手段と同様に、ホームページの開設、冊子やパンフの配布を想定してあります。また、パネル展示を福岡県、北九州市、苅田町の公共施設、北九州空港で実施すること、さらに北九州市内、苅田町内において説明会の開催を想定してあります。なお、P I 対象のみなさまの御意見につきましては、ホームページや電子メール、はがきによる投函、説明会での御発言等によっていただくことを想定してあります。

10 ページをお願いいたします。

3.6 につきましては、P I 対象のみなさまの情報の保護、不利益発生防止、また、情報の目的外使用をしないことの約束事項を記載させていただきます。

3.7 につきましては、読上げをさせていただきます。

3.7、P I の目標達成の確認と実施記録の公表。

北九州空港施設計画検討協議会は、P I 実施計画書に基づく P I 活動を実施し、北九州空港滑走路延長計画に関する P I の目標が達成されたと判断した場合には、P I 実施記録を取りまとめて公表します。

P I の目標達成の判断は、みなさまにおいて、北九州空港滑走路延長計画の「内容が確認され、疑問が解消され、論点が整理され」、また、「意見の集約状況が事業の円滑な実施に支障とならない」と判断したときです。なお、この判断は、北九州空港施設計画段階 P I 評価委員会による助言・評価の下で行うことといたします。

実施計画書（案）につきましては、以上でございます。

参考資料としまして、P I レポート等の構成イメージと題した資料を添付してあります。これにつきましては、骨子の不備な点も含めまして、議論いただく段階には至っていないと認識をしております、あくまでも参考程度に御参照いただければと考えております。

事務局からの説明は以上でございます。ありがとうございました。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

では、ただいまのP Iの実施計画書（案）も含めた説明について、皆様から御意見あるいは質問等いただけましたらお願いしたいと思いますけれども、いかがでしょう。

では、齊藤委員。

【齊藤委員】 中京大学の齊藤でございます。よろしくお願いいたします。

P I実施に関しまして、分かりやすく伝えるというような姿勢ですとか、関係者、多くの方々から情報というか意見をいただきたいという姿勢について、納得したところです。そこで、ちょっと細くなるのですが、最後のところで、私たちはどういうことをするのかといったところで御質問をさせていただきたいと思います。

このP Iの目標達成の判断については、疑問が解消され、論点が整理されときに達成と判断されますという文言があります。そして、その判断はこのP Iの評価委員会であることになっているわけですが、例えば、こういったホームページとかSNSとかいろんな説明会とかを活用して意見をいただいて、説明会とかであったらその場でリプライというのもできるかと思うので、そういうことに関しては、こちらが議事録か何かを確認するんですかね。疑問が解消されたかどうかについて確認できると思うんですが、SNSとかホームページとかを通じていただいた意見とかに関しては、特にリプライが必要あるものに関しては、こちらはどこでその判断ができるのでしょうか。また、そういうやり方じゃないのか、どういうやり方なのかというのを少し確認させてください。

【竹林委員長】 では、事務局のほうでお願いできますか。

【協議会事務局】 今の御指摘に関しましては、まず、フォーマットのようなものはございません。全体的な意見の収束の仕方については、当然ながらP I評価委員会の評価というのが非常に重いと受け止めていまして、その中で、例えばですけれども、はがきによる投函をしていただくといったときに、そのはがきの中に、情報として「分かりましたか」とか「理解されましたか」といったデータも取るようにしています。説明会については、当然、その議事録を原則公開しますし、お見せいたしたいと思います。

各意見収集の媒体と手法がございますので、その中で、全く分からない情報を出しては当然いけないわけございまして、反対とか賛成とかということではなくて、まず、協議会が伝えた情報の趣旨がちゃんと伝わったかどうかについては、その都度、確認するように努めたいと思っております。うまく表現できませんでしたが、全般的にそのような感じです。

【齊藤委員】 ありがとうございます。では、ある程度、定量的に理解したかどうかをチェックできるようなものもあるということですね。

【協議会事務局】 はい、そのとおりです。

【齊藤委員】 ありがとうございます。

【竹林委員長】 よろしいでしょうか。

【齊藤委員】 はい。

【竹林委員長】 では、ほかにいかがでしょう。では、山根委員。

【山根委員】 日経の山根です。よろしくお願いします。

質問ではなくて、この計画書を拝見して、思いついたこと、意見を述べさせていただきたいと思います。

まず、これからいろいろと周知の活動をしていくに当たって、パブリック・インボルブメントという言葉自体が物凄く特殊であることを認識されたほうがいいかなと思います。パブリック・コメントという言葉であれば、まだ行政の活動に注目している市民の方は理解されると思いますが、パブリック・インボルブメントは交通関連の比較的採用事例の少ない手法であると認識していますので、いきなりPIとかパブリック・インボルブメントと言われた瞬間に、自分には関係のないものと思われる懸念がございます。

すみません、私は交通系の専門ではないものですから、こういったプロセスのときに、なるべく最初にハードルを設けないほうがよろしいんじゃないかなということで、一つ、気づいた点を申し上げました。

もう一つ、航空貨物の部分についてのメリットや狙いのところをしっかりと書かれようとする意思は非常によく分かりました。また、分かりやすく伝えることに重きを置かれているのも資料から読み取れたんですが、例えば、マスメディアをフックにこういうことを知っていく方もいらっしゃるだろうし、こういう行政のプロセスに非常に強い関心を持っている方は必ず見てくださると思うんですが、そうではない方も含めて、地域の方々に理解してもらおう、知ってもらいたいと思われるのであれば、入り口のところを、航空貨物にぎゅっと寄せた形ではなくて、このエリア、北部九州において北九州空港というのは一体どういう役割を持っているのか、先々の課題が多く進展が難しい、まちやエリアの地方創生の取組みにおいてどんな可能性を秘めているのかについて、なるべく前向きなストーリーをまず最初に持ってきたほうがよろしいかなと。その上で、航空貨物や、今、抱えていらっしゃる細かい課題とかを見せていったほうが、より伝わりやすいかと思いますし、空港とか

行政プロセスに関心のない市民の方にも思いを持って見てもらえるんじゃないかと感じました。

以上です。

【竹林委員長】 事務局、いかがでしょうか。さすがメディアですね。厳しいですね。

【協議会事務局】 すみません、前段の御質問に関して委員長のお助けをいただけますでしょうか。

P Iについては、御指摘のとおりだと思います。ここでのP Iの定義はそのとおりお示しをしております、御指摘はそのとおりだと思います。

2点目は分かりやすさということだと思いますけれども、当然ながら、P I実施計画書の文言を見ると、お堅いイメージであるという御指摘のとおりだと思います。これにつきましては、P I活動で提供していく材料の中で、例えば、協議会のほうでも御指摘がございましたけれども、事業の一つの判断としてB/C、費用対効果分析を出すのかどうかについては、それに相当するものは出しますが、一つ一つの要因であったり地域経済に与える影響であったりという一つ一つの要因を我々が一方的に説明するのではなくて、市民の方々が分からないといけないですし、そのような形で分かりやすく説明していきたいということで、委員の御指摘のような目標に向かって、そういった資料を作っていきたいと思っております。

【山根委員】 ディテールが必要ということではなくて、入り口で、例えば、私の本業は記者ですから、記事を書きたくなる、「北九州がこんなことやっているんだ。これは記事を書きたいな」と思うためには、それが一体何を示しているのかという大きな絵の中でのストーリーが見えるという書きたくなりますから、細かいことじゃなくて、位置づけがイメージできるようなものが入り口にあったらいいなということです。

【竹林委員長】 どうもありがとうございます。付け加えられますか。私は委員長なので、たくさんしゃべったらいけないと思っているので……。

【協議会事務局】 御助言をいただきました。そういった点につきましては、作成の段階で御知見をいただきつつ、そのような目標に向かっていきたいと思っております。

【竹林委員長】 御苦労さまでした。

P Iという言葉に関して言うと、行政用語だと理解していますが、実際の手続としては、いわゆるパブコメなんです。だから、山根委員がおっしゃっているような堅苦しいものを出すのではなくもう少しフランクなイメージです。昔、福岡空港のP Iをやったときも、実際にやっていることはパブコメなんです。それをどう政策の修正に生かしていくかという

ことがあるのでインボルブという形を取っているというのが我々の理解なんですよね。だから、ちょっと堅くて聞きなれない言葉ではあるんですけど、行政用語だからそこは取りあえず置いて、やることはパブコメだという感じかなということです。

ついでに言わせていただくと、山根委員がおっしゃったように、貨物というのが最初に出てくると、多分、ジャーナリストの人は書きにくいでしょうね。

【山根委員】 そうなんです。正直言えばですね。

【竹林委員長】 一般の人にとって貨物ってあまりに遠い世界ですから、いかにその遠い世界の話を身近に感じてもらえるかなと。たまたま今回はコロナでそういうのがある程度分かるような形になっているので、そこも含めて、もう少し身近なものですよというふうにするというアプローチかなと。これは旅客も絡む話なので、当然出てくると思うんですよね。その辺りの伝え方というか、多分それは行政が一番苦手な行為なので苦労するかなと思うんですけどね。

委員長の私がしゃべってしまいました。すみません。

【山根委員】 ありがとうございます。

【竹林委員長】 ほかはいかがでしょう。では、齊藤委員。

【齊藤委員】 この活動に関しては、P I 活動ということでもいいと思うんですけど、例えば、ホームページとかほかのもので発信するときはP I とはしないということですかね。例えば、これについて皆さんの意見を募集しますとか、もうちょっと軟らかく最初に出すのではなく、P I という言葉をタイトルに使うんですか。また、そういうふうに使わないといけないのか。

この活動自体は、P I という言葉でこういう計画書とかを作ってもいいと思うんですけど、例えばウェブサイトなどで募集するときはもう少し違う言い方にするとか。結局は皆さんからいろいろ意見等をもらえればいいわけなので、もう少し軟らかい表現をされるともったいいのかなと私も意見を聞いて思ったところです。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。事務局のほうはいかがですか。

【協議会事務局】 すみません、今、ちゃんとした回答ができませんけれども、事務局の悩みとして、今お聞きかせいただきました。P I という言葉にこだわってはいないんですが、例えば、北九州空港の滑走路延長に伴ってアイデアを募集しますとか、そういった類いの活動ではないと思っています。整備主体者の計画を正確に発信して、そのことに関してどう思うか。その中で、賛成であったりアイデアであったりということを否定するわけではないん

ですけれども、まずは、恣意的に黙ってプロジェクトを推し進めることを否定して、計画段階から市民のみなさまと一緒に考えましょう、また、そういったプロジェクトを完成後も育んでいくという趣旨があると思いますので、そのような観点で入り口の文言については今アイデアがありませんが、そういったところも、委員の御知見をいただきながら、馴染むように反映できるものはどんどんやっていきたいと思っています。

【竹林委員長】 どうもありがとうございます。今、事務局が即答するのは難しいでしょうね。ただ、一応、行政用語として、成語としてパブリック・インボルブメントというのはありますので、その名称は正規のところでは使わざるを得ないというのが実情だと思います。それを市民の方々にどう関心を持ってもらいますかというところで、その言葉を出しつつも、別のサブタイトルみたいなものをつけて流すということはやれるのかなとは、私なんかは経験上思います。

どうもありがとうございました。ほかにいかがでしょう。では、阿部委員、お願いします。

【阿部委員】 弁護士の阿部でございます。私は北九州市民で、来週も北九州空港を利用するのですが、先ほど言われたように、貨物の問題ということだとすると、やはり市民の関心はかなり薄くなるんじゃないかと思います。

それと、空港を新設するとか滑走路をもう1本造るという話だと、騒音問題等もあり、市民の方の関心も集まるんでしょうけど、北九州空港の場合は海上空港で、しかも既存の滑走路を2,500mから3,000mにするということだと、住民の方の関心は乏しいのではないかと思います。4ページのP I対象者に「周辺地域の居住者」と書いてありますけれども、海上空港であるということ、あまり騒音等の問題もないでしょうから、北九州市民としても、「そうなの？」というぐらいで、あまり関心が集まらないんじゃないか、かなり積極的にPRしないと意見が集まらないんじゃないかという点を非常に懸念しております。

また、北九州市の特徴として、市が広域に及ぶため、小倉南区朽網辺りでは北九州空港というのは身近に感じるかもしれませんが、八幡西区辺りになると、「北九州空港ってかなり遠くて、関係ないよね。」と思っている市民も多いと思います。そうすると、どこ地域の住民の方から意見を集めるのかということもあって、先ほど言われたように、更に貨物の問題となったら、「私たちはあまり関係ないよね。」ということになるんじゃないかなということを懸念しています。先ほど山根委員が言われたことも含めて、PRにはその点を心がけることが大事じゃないかと思っています。

以上、意見です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

ステークホルダーの重要な部分である市民、住民の方、周辺住民という言い方になりますけど、そこにいかに関心を持ってもらえるように伝えるかというのは相当大変な作業になると思うんですけども、何か、今、お答えになることがありますか。今、意見という形で阿部委員はおっしゃっているんですけども。

【協議会事務局】 事務局の悩みとして、まさにそのとおりだと思っていて、我が国におけるP Iの定着の仕方もあるんでしょうけれども、そのサイト特性も当然あるという中で、北九州空港のこの案件の場合に、意見が出ないP Iというのはあり得ないと思っています。そのP I、意見をどのように出していくかにつきましては、この協議会とともに、自治体さんがいらっしゃっていますけれども、いろんな努力、総力を挙げながら、やはり北九州空港の滑走路延長ということはこの地域における大きなプロジェクトとして、あるいは様々な効果を伝えていく努力をまずはしないといけない、この点に尽きるとは思っていますが、まだ定性的な話しかできないことが事務局の悩みでございます。その点も委員の皆様のお知恵をお借りしたいと思っています。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

今の阿部委員も話もそうでしたし、やっぱり伝える側として、山根委員のお話にもあったように、いかに多くの人に関心を持ってもらうか、言ってしまうと、それがインボルブメントの意味です。直近の北九州市民に、「え、それ、俺、関係あるの?」と言われるのは、さすがにちょっと厳しいなという。

少なくとも、小倉の人にもちゃんと関心を持ってもらうために、一体どういう伝え方というか……。普通に通り一遍、ホームページを作ればいいわけではないことは当然分かるわけですけど、その辺りの伝え方というのは、我々委員も含めていろいろと何かアイデアを出さんといかんかなとは思いますが。そのために集まっている部分もあると思うんですけども。

私が幾つかそういったものを見てきて思うのは、市民の方って意外とこういうときになると意見を言うところがあると思います。ただ、発信者側が意図していることに正しく答えられるかという、そうじゃないものもあって、そこが一番難しいと思います。だから、いかに自分たちの企画したものに対して意図した形で答えていただくか。自分たちに対しては、肯定だけじゃなくて、否定するような意見も当然あるわけです。当然、公平な言い方するとそうなるんですが、それをきちんとした形で引き上げられるかどうか、そうできるよ

うに正確に伝えられるかどうかというのは、相当難しい問題であるということを今までの経験から思います。その辺りはちょっと頑張っていただかないといけないかなと、我々を含めてですが、思う次第です。どうもありがとうございました。

ほか、いかがでしょう。では、大井委員。

【大井委員】 順番を待っていたところがありました。大分大学の大井です。

読んでいて五つほど気になりました。一つは、やっぱり今おっしゃっていた部分なんです、ペーパーだと7ページの表、あるいはレポートの構成イメージを見ていると、物流のことばかり書き過ぎていて、P Iをしにくいなという印象があります。

実は、私は一般人として福岡空港のP Iで意見したことがあって、見学会も行ったことがあります。もうちょっと旅客ターミナルの話であつたりとか、滑走路が延びたら、実際、飛行機が少し大型化できて、旅客のほうにも効果があつたりします。物流は旅客のベリーで行ったりするものもありますので。実際には、延長すると確かに物流をメインに使われるんですけど、旅客の場合、どうしても需要というものがあるし、特に福岡空港との競争というのがどうしてもここは付きまといまいます。だからこそきちんと旅客のことも含めて書かないといけなくて、だったらP Iじゃなくて物流業者さんに意見を聞いたらいいじゃないかと言われかねないということを全体的に見て心配します。それが一つです。

前から順に行きます。1ページ目なんですけれども、これは本当にささいな話です。先ほど来出ていた、P Iという言葉を使うかどうかの話みたいなことなんですけど、一番上の目次が「パブリック・インボルブメント」と片仮名になっているんですが、1.1の見出しがいきなり「P I」になっています。その下に「パブリック・インボルブメント (P I)」と書いているので、これは片仮名にさせていただきたいなと。P Iになじみがない方にいきなり見出しで「P I」が出るのは無理があるので、瑣末ですけど、やっぱり最初は直しといていただいたほうがいい気がします。

それから、二つ目ですけども、これは議論があると思うし、私もあまり経験がないんですが、P Iの情報提供をするときに、例えば、効果とかの情報提供をするときに、プラスの効果があるということは当然言っていくわけです。あるからやりたいわけですし、やっていくわけですけども、どちらかというとなガティブな情報を何も出さないでいいのかなというのはちょっと気になりました。

とはいえ、コストがこれだけかかるから相当着陸しないと回収できませんよねとか、環境面で、もしかしたら少し騒音が増えるかもしれませんが、それを上回るメリットがあるの

でやるんですよ。公共事業は基本的にそういうやり方で進めるものだと私は理解しているので、全くネガ情報を出さないで、メリットだけ並べて意見をくださいというと、たちの悪い人から、何も出さないのか、都合の悪い情報は出さないのかという変なことを言われなかなという心配を個人的にしました。

ただ、これはP Iのやり方自体で、そんなのは出さないよということであれば、放念いただいて結構です。

それから、三つ目ですけれども、5ページの基本方針の文言がちょっと気になりました。細かいのが幾つかあるんですけれども、方針1の「わかりやすい情報提供」という部分と、2の前部分の「入手のしやすさ」というのは、どうも中身が似ている気がするんですね、言わんとしていることが。情報提供とか入手の話は一つで、意見のしやすさが一つとしたほうが、見ているほうは分かりやすいんじゃないかなと。方針2は入手の話と意見のしやすさが混ざってしまっているので整理したほうがいいのかという気もしましたし、方針3のところに透明性と客観性と書いてあるんですが、文言を見ると客観性のほうしかないんですね。透明性の部分の記載がないんですよ。あと4も、「適切な期間」と書いていて、文章を見ると「目標期間」と書いてあるんです。素人目に見ると、こういうのは違いが分からないんですよ。ですので、統一したり、書くのであればやっぱり中身を書くべきじゃないかなと。そうじゃないと、読んでいるほうは何を求めているのかが分からないというのが気になりました。

最後ですけれども、先ほど阿部委員が言われた話に少しつながります。私も出身が福岡の人間だと思うところがあるんですが、県の公共施設に配布したり掲示したりという話があるんですけど、この県というのはどこを想定しているんでしょうか。福岡県庁に何か掲示したら終わりとか、そういう御想定なのかなと邪推してしまったんですが。

北九州空港の維持・活性化で一番苦勞をするところとして、北九州地域でも認知してもらうのが難しいのに、福岡とかで北九州空港を使ってくれとか活用しろという認知してもらう、あるいは空港自体を意識してもらうのが物凄く難しいという認識を私は持っています。特に旅客の深夜便とかを活性化させるために福岡から集客しようとして相当な御苦勞をなさっていますけれども、もしやり方を間違えてしまうと、結局、県のところに置いたけど何も意見が出てこないんじゃないかというのが心配になりました。

どこを想定されているのかお聞きしたいと思いますし、逆に、今回の委員会や協議会に入っているのは北九州市と苅田町さんだけです、利害関係というところでいくと、例えば行

橋市さんや豊前市さん、築上町さん、中津市さんも含まれると思うので、できれば、そういうところにも置いていただいて、もうちょっと意見を拾っていただいたほうがいいんじゃないか。1市1町だけが空港と利害関係があるというふうにすると、極めて制限された意見しか出てこなくなるのではないかと懸念します。

すみません、ちょっと細かいことを言いました。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。4点ぐらいあったのかな。4点ぐらいあって、構成の話とかも入っていたんですけども、多分、一番厳しいというか答えにくいのは、最後二つの話だと思います。いかがですか、事務局のほうは。

【協議会事務局】 まず、P Iの表現のところにつきましては改めさせていただきたいと思います。

ネガティブ情報につきましても、項目の中に、騒音の問題はマイナスではなくて、例えば、貨物輸送が活発になるとトラックで運ばれてくる状況もございますので、そういったものは出していきたいと思います。

5ページの整合性と平仄の課題につきましては、事務局で修正をいたして、また、御承認をいただいた上で直していきたいと思います。

最後の圏域の話でございますけれども、すみません、自治体さんのほうから。

【協議会事務局】 福岡県庁での掲示についてお尋ねだというふうに理解しています。

例えば、パンフレットとかの配布でございますけれども、今おっしゃったように、県庁の1階ロビーでももちろん、例えば、パネル展などと併せてやってまいります。

県庁以外に、例えば、地区県民情報コーナーが県内4か所、北九州市、久留米市、それから飯塚市、行橋市にございますので、そういうところにも、冊子、パンフレットを配架しまして、周知してまいりたいと思っています。

それと、これは我々の中で考えていることなんですけれども、企業との包括提携協定を県はやっております。これはコンビニエンスストアとも提携していますので、例えば、コンビニエンスストアなどにおいてパンフレットを配架しまして、県下全域で情報提供を行うと。コンビニでしたら、県下に500とか1,000店舗ぐらいございますので、そういったところでも配布すれば、かなり幅広く県民の方々の情報を集めることができるのではないかと考えております。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

自治体さんのほうはもうよろしいですか。福岡県さんだけで。

〔「はい」の声あり〕

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

ステークホルダーをどこまで広げるかということですよ。その辺りが重要な話になると、一番答えにくいのは、多分、マイナスの部分はどうやって書くんですかという。

私が大井委員の話聞いていて思ったのは、私の知る限りですけれども、北九州空港というのは沖合に造っている人工島の空港なので、物理的な制約条件はすごく小さい空港なんです。普通、空港で問題になる騒音のコンターというのがあるんですけど、離れているから、騒音コンターの中に市街地は入らないはずなので、それを考えると、そういった部分は、ネガティブのインパクトとは書けないしな。だから、どういったものがあるのか、逆にこっちは考えてしまうんですよ。

【協議会事務局】 事務局もそのように認識をしております。一方で、環境影響評価法に伴う手続で、今、委員長御指摘の騒音の問題がございます。P Iのほうで、その手続の前にお示しすることはまず不可能でございますので、恐らく文言程度にとどまると思います。そこは御理解いただきたいと思っております。

それと、最後の圏域の話ですけれども、先ほど、中津市とか出まして、コンビニの話もありましたが、どこまでやれるかという労力と、申し訳ございません、費用の問題もあって、そういったことを考えたときに、同じ福岡県内の福岡空港の事例で申し上げますと、そこまでは広げていません。そこのバランスというのは自治体さんのほうにもあると思います。これは事務的な話で申し訳ございませんけれども、P Iの収束の仕方ということと広げるときの発散の仕方、ここも考えた上でやれるだけやると。労力と時間とお金があるんですけども、その中で、今、福岡県さんがお伝えしたこと、実はチラシ等も手が届くかなという心配もありますが、今、言われたような配布場所に配布をしたいという目標を持っています。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

いずれにしても、今後、そのステークホルダーの話はかなり慎重に進めていく必要があるでしょうね。「うち、外れているやん」みたいなのはよくないでしょうし、先ほど、何人もの委員の先生が言われたみたいに、いろんな人に関心を持ってもらって、我が身のこととして考えていただくというのが、一番、このP Iというのをやる意図ですものね。だから、そこを達成するための手段には十二分に工夫が必要だと思うし、それは事務局のほうも同じ考えだと思います。どうもありがとうございました。

ほかはいかがでしょう。では、齊藤委員、どうぞ。

【齊藤委員】 7ページのところでお伺いをさせていただきたいと思います。

7ページの論点と提供する情報の項目を見ていただくと、必要性のところに最初に「北九州空港の背後圏域で発着する」云々と書いてあります。これというのは、今、滑走路が短いために貨物ではなかなか使えないから、ほかの空港に行っているよということだと思うのですが、滑走路を延長したらほかの空港から何か戻ってくると。それは北九州としてはいいんだけど、国内で取り合っているだけのイメージなのか、それとも、例えば、仁川とかにも行って、国内とか北九州圏域の経済に寄与するようなことも意味しているのかということ、この経済的な損失という言葉が、ここでは損失なんだけど、ほかではプラスになっている部分もあるのかなと。多分この表現のまま使うわけではないと思うんですが、そういう意味では、ネガティブなイメージがあるかなと思ったので、もう少しまい書きぶりにしてもらおう方がいいかなと思ったのが1点です。

そして、効果のところで言うと、「わが国の」と最初に書いてあるんですが、オールジャパンでも影響があるんだと思うんですけど、急にすごく広がった感があるので、説明の中で、ここに項目として挙げているので急に出てきた感があるのかもしれないけれども、やっぱり、北九州圏域だけで説明しているなら、そこら辺とか、もう少し順々に広がっていくイメージのほうが、読み手としては読みやすく感じました。

もう一つ、最後なんですけど、効果のところの「地域経済への支援」はどんなことを指すのか。もしかしたら、これは寄与に近いことをおっしゃっているのか、本当に滑走路を延長する効果として何か具体的な施策というか支援みたいに言えるところがあるのか。それとも、その次のところに災害とかいうところがあるので、そういうところへの支援なのか、なぜ支援という言葉が使われているのかなというところで、読む立場によっては、支援というのが不適切に感じることもあるかなと感じたところです。多分、項目を立てるときには、今は異なると思いますが、そういうところも考慮していただくといいかと思います。

以上でございます。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。事務局のほうで何かお答えするようなことがありますか。

【協議会事務局】 大きく2点あったと思います。経済損失の話と、我が国の産業競争力の確保・向上は、広義には同じことです。全体として、我が国の産業経営が最適化を目指すときに、北九州空港に3,000mの滑走路があつて、貨物がそこから運ばれていくと、我が国の産業のコストの面で競争力が出てくるということなので、今、成田ですとか関空に二

極化されているのと、御指摘の仁川などの国際空港との関係もあります。もっと合理的な運び方があるというところが1点目の御指摘で、それについてはP Iの資料の中で表現をしていきたいと思っております。

2点目の雇用の創出、地域経済の支援効果については、主に雇用でございましたり、新たな関連の企業が集積してくるでしょうし、倉庫等の経営も必要となってくるということで、雇用や税収などの経済的な効果だと認識をしています。

以上です。

【竹林委員長】 どうもありがとうございました。

最初の空港間の取合いというのは、事実上は、そういう貨物のシフトというのは当然想定されているので、それはゼロサムじゃないかという意味にも取れるんですけど、実際、場合によってはというよりは、ゼロサムじゃないというか、逆に余剰が出て、そこがさらに別の需要を生み出すというので、結局、純増の場合も生まれてくることがあるんですよね。経済学部の先生がいるのに私がこんな話をするべきじゃないんですけど、そういう余剰が、結局、次の生産力に投入されるということになります。

ちなみに、今はコロナもあって、国内回帰が今まで以上に言われているし、特にこの北部九州地帯というのは、自動車をはじめ主力のセカンダリーがここには来ているので、そういうことを考えたら、さらにこの地域自体の競争性を補強するために、純然たる輸送インフラの空港が生み出す余剰というのは、少なく見積もっても九州全体にとっていいことだと思います。恐らくそれはきちんと計算しないと出なくて、一般の人にそれが要るのかというのは私も多少疑問なんですけど、そういった側面があるということはどこかに書いたほうがいいと思います。

【齊藤委員】 委員長がおっしゃったことがうまく周辺地域の方にも伝わると、よりわくわく感というんですかね、そんなのも伝わるかと思います。

【竹林委員長】 私、こっちの住人じゃないので、実際のところは分かりかねる部分があるんですけども、こちらの仕事をし出して10年以上になりますが、どんどん集積して、特に東日本があって以降、自動車のセカンダリーの基地としてここはかなり強くなっているので、その意味からしたら、よりそういった機能とか、その先にあるような先端技術とかを伸ばしていくために、こういう輸送インフラをどうしても強化しておかないといけません。これは我々の学問の世界でも言われていることなんですよね。その意味で、うまくこいつをかみ砕いて伝えないといけなくて、難しい話なんですけど、やらないといけないと本当

に思います。すみません、私のほうがしゃべって。

ほかはいかがでしょう。大体、意見は出尽くした感じですかね。よろしいでしょうか。

〔「なし」の声あり〕

【竹林委員長】 もし、ないようでしたら、これをもちまして本日の協議は全て終了となります。本日は議事が滞りなく終了しましたことを、本当に皆さんに心から御礼申し上げます。

それでは、会の進行を司会にお返ししたいと思います。

【司会】 委員長、どうもありがとうございました。

実施計画書（案）の内容につきましては、また改めてということによろしいですかね。

では、以上をもちまして、第1回北九州空港施設段階P I評価委員会を閉会させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —