

空港整備プロセスにおける PI の導入（福岡空港の総合的な調査）

国土交通省 九州地方整備局 港湾空港部 正会員 北出徹也
同 ○正会員 竹居雅彦
(財) 運輸政策研究機構 調査室 正会員 新倉淳史

1. はじめに

福岡空港は、平成 19 年度の実績で年間旅客数 1,783 万人、年間発着回数 14.2 万回という国内有数の拠点空港であり、滑走路 1 本の空港としては旅客数、発着回数とも国内第 1 位の空港である。

福岡空港については、将来的に需給が逼迫する恐れがあることから、平成 14 年 12 月の交通政策審議会航空分科会答申を受け、その対応策を検討するため、平成 15 年度から国、福岡県、福岡市が連携・協力し、総合的な調査を実施してきた。

総合的な調査は、構想段階を実施する前の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・検討を行う「調査段階」に位置づけられるものである。

調査の実施にあたっては、多くの皆様に調査内容を情報提供し、より多くの意見を聞きながら調査を進めていく PI（パブリック・インボルブメント）を導入し、幅広い関係者の合意形成を図りながら 4 つの段階を踏んで行った。

本稿は、平成 17 年度から 20 年度にかけて行った福岡空港の総合的な調査における PI の実施結果のうち、平成 20 年度に行った PI（ステップ 4）を中心に紹介するものである。

2. 総合的な調査の進め方

調査を進めるにあたって、九州地方整備局、大阪航空局、福岡県、福岡市で構成する「福岡空港調査連絡調整会議」を組織し、調査内容の連絡調整及び PI の実施を行った。PI は 4 つの段階に分けて実施した。各ステップでいただいた意見に対しては、「意見に対する考え方」としてとりまとめの上公表し、双方向性を確保するとともに、次のステップの検討で反映できるものについては努めて反映するようにした。

また、PI 活動を監視する第三者機関として、「福岡空港調査 PI 有識者委員会」を設置し、各種 PI 活動等に対する監視、助言をいただいた。

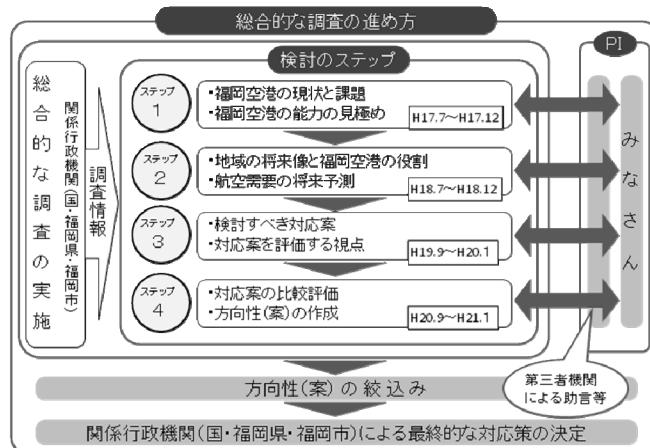


図-1 総合的な調査の進め方

3. PI の実施

3. 1 PI（ステップ 4）での情報提供概要

	滑走路増設方策代表案 西側配置(滑走路間隔210m)改良案	新空港方策代表案 三苫・新宮ゾーンN61°E案
滑走路 処理容量	18.3万回/年(19.7万回/年) *1	21.3万回/年(22.6万回/年) *1
工事期間	約7年	約9年
博多駅からの 所要時間	5分	概ね15～20分
利用時間	15時間(7:00～22:00)	24時間
ウインド カバレッジ	99.8%	98.1% *2
環境・ 安全	・航空港周辺の騒音は残る ・安全性は現状と同じ	・騒音区域は市街化区域に影響を及ぼさない ・更なる安全性の向上が図れる ・埋立による自然環境への影響が考えられる
まちづくりへの 影響	・都市部の高さ制限が継続	・都市部での高さ制限が緩和 ・現空港の跡地利用について検討が必要
概算費用	約2,000億円	約9,200億円
環境対策 費・ 借地料 *3	環境対策費:約62億円 借地料:約82億円	環境対策費、借地料が不要になる

*1: 滑走路処理容量の()書きはピーク時以外の昼間時間帯を有効利用した場合

*2: 風向風速データは「津屋崎沖観測ステーション(九州大学応用力学研究所)」を使用

*3: 環境対策費および借地料は直近10年間の平均値

図-2 各代表案の比較評価の概要

キーワード：PI（パブリック・インボルブメント）、福岡空港、空港整備プロセス、市民参加、合意形成
連絡先：〒812-0013 福岡市博多区博多駅東 2 丁目 9 - 1 3 Tel092-432-0853 Fax092-451-7396

ステップ3までの検討結果を踏まえ、ステップ4では抜本的な空港能力向上方策である滑走路増設案と新空港案について詳細な検討を行い、それぞれの代表案を選出した。次に代表案の比較評価を行い、それを踏まえて、方向性(案)を作成した。

3. 2 PI 各ステップでの意見収集結果

PIのステップ1、ステップ2での意見提出者数と意見数は同程度であったが、ステップ3及びステップ4ではPIレポートの配布数や出前説明会の回数を増加するなどPIの取り組みを強化した結果、それまでのステップ2に比べ大幅に意見数が増加し、ステップ4では、約8,000人の方から約29,000件のご意見をいただくことができた。

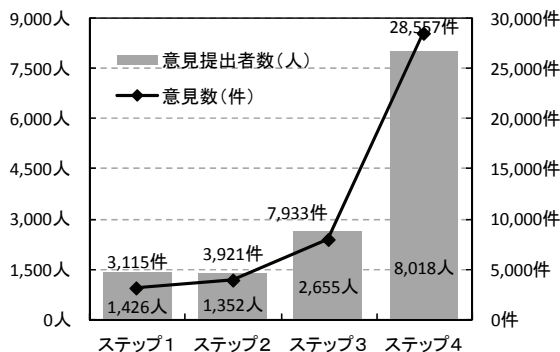


図-3 PIでの意見収集数

また、ステップ前半では20代以下の若年層からの意見数が少なかったことから、大学などの学校での出前説明会の回数を増やした結果、若年層(20代以下)の割合が増加し、世代毎にまんべんなく意見をいただくことができた。

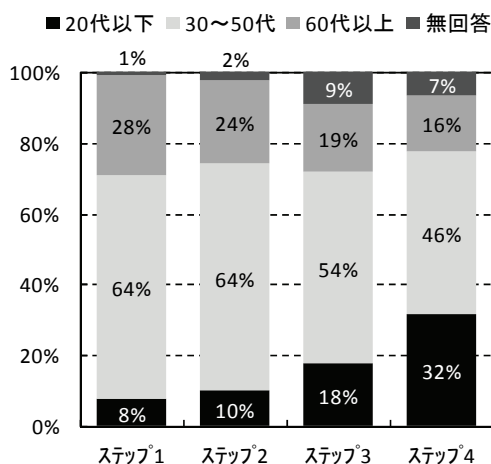


図-4 意見提出者年齢構成

3. 3 滑走路増設と新空港に対する意見の傾向

PI(ステップ4)でいただいた滑走路増設案と新空港に対する自由記述意見の傾向を分類してみた。

「滑走路増設」については、現在のアクセス利便性の高さが保たれることなどから積極的な意見がある一方、騒音や安全性への懸念などから消極的な意見もあったが、総じて積極的な意見の方が多かった。

また「新空港」については、24時間利用や九州・福岡の経済発展などの観点から積極的な意見がある一方、事業費の大きさなどから消極的な意見もあり、両者は拮抗していた。全体としてみると滑走路増設に積極的な意見が新空港のそれよりも多い結果となった。

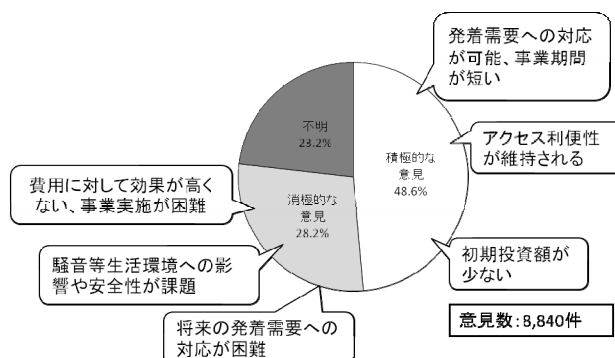


図-5 滑走路増設に対する意見の分類

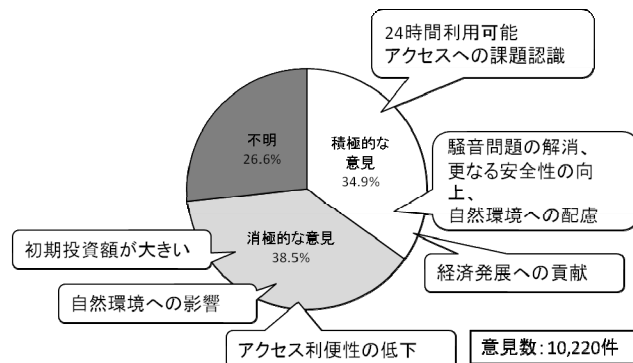


図-6 新空港に対する意見の分類

4. 今後について

このPIの結果も踏まえ、平成21年3月26日に地元福岡県知事・福岡市長から「滑走路増設に速やかに着手する」との意見書が表明され、20年来にわたる福岡空港問題にとって1つの大きな節目を迎えた。

今後、最終的に構想・施設計画段階への移行について判断がなされることとなるが、次の段階での検討においても、今回いただいたPIでの意見を踏まえつつ、検討を進めていく所存である。