

# 新たな空港整備プロセスの構築にむけて\*

## Toward the establishment of a new airport planning process \*

梅野修一\*\*・大津光孝\*\*\*・成瀬英治\*\*\*\*・佐藤敬\*\*\*\*\*・新倉淳史\*\*\*\*\*

By Shuichi UMENO\*\*・Mitsutaka OTSU\*\*\*・Eiji NARUSE\*\*\*\*・Takashi SATOU\*\*\*\*\*・Atsushi NIKURA\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

空港の存在は周辺住民の生活環境、地域の社会経済活動に多様な影響を与えている。また、空港整備には公共事業全般に求められている透明性、客観性の確保や市民等関係者に対する説明責任を果たすことが求められている。

それらをうけて、国土交通省航空局では、平成15年4月に「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」を策定した。これに基づき、空港整備主体と関係地方公共団体が連携し、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、または延長事業に係る空港整備の「構想段階」と「施設計画段階」それぞれにおいて、パブリック・インボルブメント(以下、P I)等を実施することが示されている。(図-1)

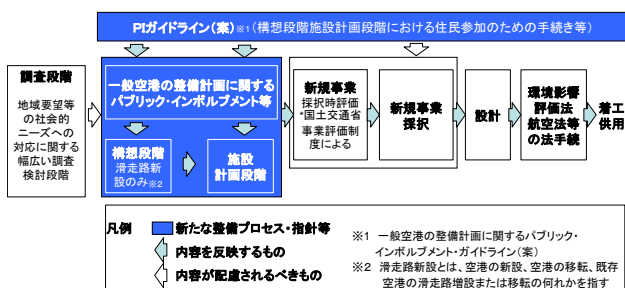


図-1 一般空港等の新たな整備プロセス

平成14年12月の交通政策審議会航空分科会において「将来的に需給が逼迫する等の事態が予想される福岡空港及び那覇空港については、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうよう、各圏域における今後の航空需要

\*キーワード：空港計画、P I (Public Involvement)

\*\*正員、前 国土交通省大阪航空局飛行場部

\*\*\*正員、国土交通省航空局飛行場部計画課

\*\*\*\*内閣府沖縄総合事務局開発建設部

\*\*\*\*\*前 国土交通省九州地方整備局港湾空港部

\*\*\*\*\*正員、工修、(財)運輸政策研究機構調査室

(東京都港区虎ノ門3-18-19)

TEL03-5470-8405、FAX03-5470-8401)

の動向等を勘案しつつ、既存ストックの有効活用方策、近隣空港との連携方策とともに中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある。」とされた。

これを受け、福岡空港、那覇空港については、「構想段階」のP I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」からP I手法を導入することとし、国と地域が連携して幅広い関係者の合意形成を図りながら総合的な調査を進めている。

本論文では、空港整備事業としては初となる福岡空港、那覇空港で進行中の「調査段階」におけるP I事例を示しながら、空港整備プロセスの構築にむけた取組みについて論じるものとする。

### 2. 福岡空港のP Iの取組み

#### (1) 福岡空港P Iの全体構成

福岡空港では将来の需給逼迫の検討として、現空港でどこまで対応できるのか、将来のために何が必要なのか、などを幅広く調査し、必要な対応方策を提示していくこととしている。P Iでは、その内容が広範囲に渡るため市民等に分かりやすく、また、意見を出しやすいように図-2に示す4つのステップで課題や解決方法の検討を行うこととし、現在、ステップ2までが終了している。

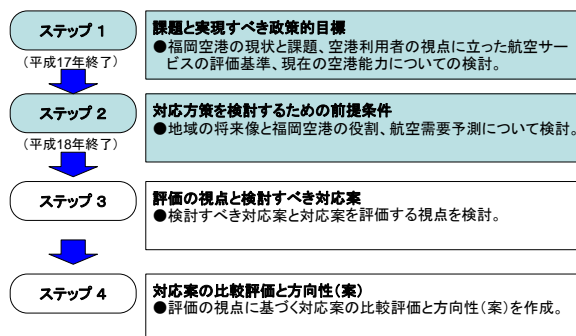
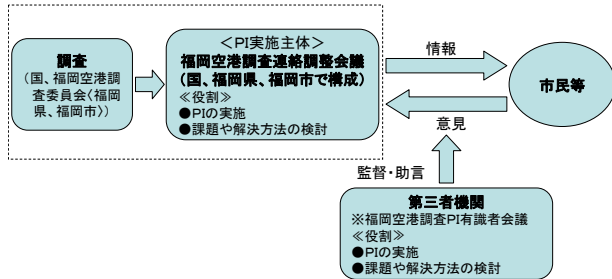


図-2 福岡空港P Iの流れ

## (2) P Iの実施体制

福岡空港P Iの実施体制は、国と福岡県・福岡市が分担しながら調査を行い、福岡空港調査連絡調整会議が情報提供を行う。また、P Iプロセスの透明性、客観性および公平性を確保するため、第三者機関を設置し、監視や助言を受けている。



図－3 福岡空港P Iの実施体制

## (3) P Iでの情報提供

P I手法は、周知広報、情報提供、意見収集に分類できる。周知広報については、新聞広告やラジオ広告などの大手メディアを網羅的に活用し、情報提供はP Iレポートの配布等とした。意見収集は説明会だけでなく、少人数の懇談会やグループヒアリングなどで積極的に意見収集を行っている。また、ホームページを開設し過去のP IレポートやP Iで寄せられた意見をP I実施期間終了後も含め、常時閲覧できるようにしている。

表－1に示す様にP Iではそれぞれのターゲットごとに適切な複数の媒体を用いて情報提供を行うよう努めている。

表－1 P I手法と実施内容

手法	PIステップ1	PIステップ2	
周知 広報			
新聞広告	6回	5回	
ラジオ広告	78回	40回	
情報 提供 意見 収集	チラシ配布	約65,000部	約60,000部
	ポスター配布	約1,100部	約1,100部
	行政だより配布	約270万部	約332万部
	ニュースター配布	約520万部	約520万部
	PIレポート	約5万部	約6万部
	見学会	5回(152人)	4回(122人)
	シンポジウム	—	1回(370人)
	インフォメーションコーナー	3ヶ所(4,828人)	3ヶ所(6,935人)
	説明会	5回(235人)	5回(243人)
	懇談会	13回(227人)	12回(175人)
オープンハウス	5ヶ所(1,629人)	7ヶ所(1,925人)	
グループヒアリング	—	4回(48人)	
その他説明会	4回(150人)	11回(343人)	

※( )内は参加人数

## (4) P Iでの主な意見

### ①ステップ1での主な意見

今回のP Iでは、ホームページやP Iレポート、説明会などの活動を通じて配布した意見記入用紙により1,369人の方から3,011件のご意見をいただいた。空港整備プロセスの新たな取組みというこ

ともあり、最も多かったのはP I手法やその実施に関する意見であった。また、現在の福岡空港の現状と課題についても多くの意見が寄せられた。

一方、ステップ2以降の内容となる需要予測や将来対応方策などの意見も多くみられた。

### ②ステップ2での主な意見

ステップ2では、3,888件のご意見をいただいた。このステップの議題であった空港の役割や需要予測に関する意見が多くみられた。また、ステップ1同様にステップ3以降で議題となる将来対応方策についての意見もみられた。

### ③主な意見への対応

P Iでの意見を集約した後、意見に対するP I実施主体の考え方ととりまとめ、パブリック・コメントを実施した。

## (5) P Iでの課題

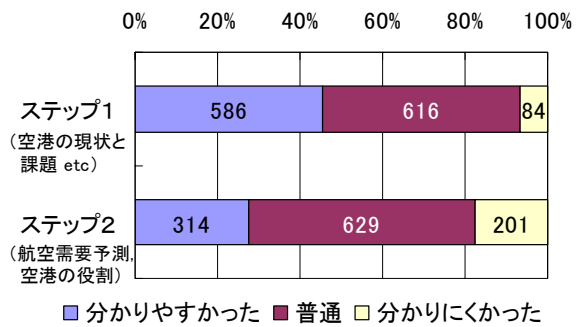
今回のP Iでは、第三者機関による監督・助言が位置づけられている。その助言等からこれまでのP Iの課題について整理する。

### ①市民等の積極的な参加

空港整備プロセスの新たな取組みとしてP I手法を導入したが、まだ、市民等にP Iが十分に浸透しているとは言えない状況である。引続きP Iについて周知広報などを継続的に行っていくと共に、より市民に興味を持ってもらうような工夫が必要である。

### ②P Iレポートの分かりやすさ

P Iレポートの分かりやすさについては、図－4の様な結果が得られた。「分かりやすかった」「普通」と答えた人が全体の8割以上であるものの、検討内容が専門的になるステップ2でその割合が下がっている。今後も専門的な知識が求められる内容についても理解を高めるための工夫や必要に応じた丁寧な説明等が必要である。



図－4 P Iレポートの分かりやすさ

### ③市民等との積極的な意見交換

懇談会やグループヒアリングなど少人数での意

見交換の取組みも行っているが、その際には参加者層に応じた情報提供と一方的な説明の場とならない様、意見交換の促進に努めることが必要である。

### (6) 今後の進め方

福岡空港のPIでは、引続きステップ3、4と進み市民等の関心が高い将来対応方策の提示および評価となっているため、これまでの課題を踏まえ、またより広範囲な意見に適切に対応しながらステップを進めていく必要がある。

## 3. 那覇空港のPIの取組み

### (1) 那覇空港PIの全体構成

那覇空港では年々旅客数が増加し、ピーク時に希望便の予約がとれないなどの状況が生じており、那覇空港の拡充整備が重要な課題となってきている。

那覇空港の総合的な調査のPIでは、調査の進み具合に合わせて、効率的で効果的な情報提供を行うため図-5に示す3つのステップで課題や解決方法の検討を行ってきており現在、ステップ2まで終了している。

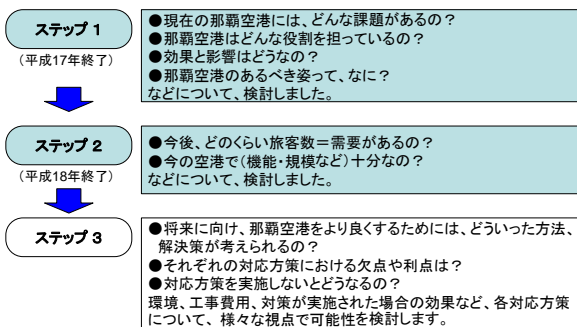


図-5 那覇空港PIの流れ

### (2) PIの実施体制

那覇空港PIの実施体制も福岡空港と同様に、国と沖縄県が調査を実施PIし、実施主体である那覇空港調査連絡調整会議が情報提供を、第三者機関が監視や助言を各々行っている。

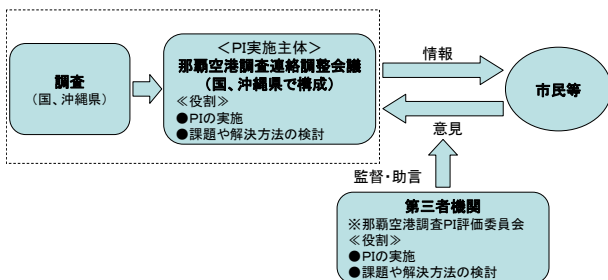


図-6 那覇空港PIの実施体制

### (3) PIでの情報提供

福岡空港と同様、PI手法は周知広報、情報提供、意見収集から構成される。周知広報では、新聞への記事掲載やラジオ放送、テレビ放送などを実施するとともに、認知度を上げるためにPI開会式も行った。情報提供、意見収集については、市民等に分かりやすく説明するためPIレポートの作成・配布の他、DVDを作成し、県庁のロビーや説明会の会場等において放映した。

表-2 PI手法と実施内容

手法	PIステップ1	PIステップ2	
周知 広報	新聞記事掲載	3誌・7回	2誌・2回
	ラジオ放送	1日(2.5時間)	40回
	テレビ放送	3回(計45分)	40回(CM)
	ポスター配布	約1,300部	約1,000部
	行政だより配布	5誌・6回	16誌・16回
PI開会式	1回	1回	
情報 提供 意見 収集	PIレポート(概要版)	26,462部	21,473部
	PIレポート	5,500部	5,710部
	説明会	6ヶ所・7回	4ヶ所・5回
	パネル展示	4ヶ所	3ヶ所
	オープンハウス	6ヶ所	6ヶ所
	懇談会		3ヶ所・3回
	見学会	1回	1回
シンポジウム	—	1回	

### (4) PIでの主な意見

#### ①ステップ1での主な意見

情報提供・意見収集を行いステップ1で寄せられた意見はアンケート回答者998名の内、499名からいただいた697件であった。最も多くの意見をいただいたのは空港の現状と課題に関するもので全体の約45%であった。特に旅客ターミナルについての意見が多く、現在の施設に課題があることが浮き彫りになっている。また、ステップ2以降の検討事項である需要予測や空港能力の見極め、滑走路増設に関する意見等もいただいた。

#### ②ステップ2での主な意見

ステップ2では、ステップ1よりも大幅にご意見をいただき982人から総数2,404件となった。主な意見はステップ2の検討事項である需要予測と空港能力に関するものであった。一方、ステップ1の検討事項であった空港の現状・課題等についても引き続き多くの意見をいただいた。

### (5) PIでの課題

那覇空港のPIでも、福岡空港と同様に第三者機関による監督・助言が位置づけられている。その助言等からこれまでのPIの課題について整理する。

#### ①PIの周知広報

周知広報はPIの目的や対象者を考慮し、コン

テンツやメディアを十分に分析し、より効率的な活動が必要である。また、計画が具体化してから新たな意見が出ることも多いことから、ステップの早い段階から十分な周知広報が必要である。

## ② P I レポートの分かりやすさ

P I レポートの分かりやすさについては、図-7 の様な結果が得られた。検討事項が専門的になる程「理解できた」の割合が低くなっている。第三者機関からも内容を充実し分かりやすくすべきとの助言をいただいている。今後、内容を簡素化しつつできるだけ質を落とさない工夫が必要である。

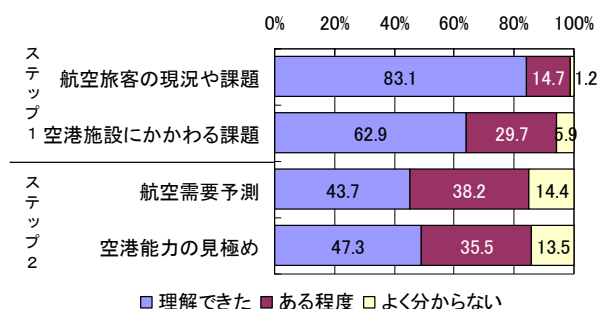


図-7 P I 検討事項の理解度

## (6) 今後の進め方

引続きステップ3では、市民等の関心が高い将来対応方策の提示および評価となっており、これまでの課題を踏まえつつステップを進めていく必要がある。また、ステップ3で調査段階のP Iが終了することから、今後の構想段階のP Iへ向けた検討等が必要となってくる。

## 4. 新たな空港整備プロセスの構築へ向けて

今回の福岡空港、那覇空港のP Iは、新たな空港整備プロセス構築へ向けた先進の事例であり、多くの試行錯誤を行いながら実施している。ここでは、これまでのP I実施の結果や課題等から新たな整備プロセス構築へ向けた知見を整理する。

### ① P I の周知広報

今回のP Iを通して、P Iという新たな取組み手法が市民などの関係者に十分に認知されていない事が分かった。特にP I実施の目的・意義が十分に理解されていない部分も見受けられた。

このため、空港整備だけでなく公共事業の実施によるP Iの取組みについて更に周知広報し、意義を理解してもらう事が重要と考えられる。

P Iの実施により行政と市民等が双方向にコミュニケーションを行う関係になるといったP Iの

趣旨を十分に理解してもらう取組みが重要である。

### ② 説明の分かりやすさ

空港計画のP Iでは、国、地方公共団体、近隣住民、利用者、更には航空会社、ターミナル会社など立場の異なる複数の関係者がおり、P I対象も幅広い。今回のP Iでも対象者に合わせた情報提供として説明会や懇談会などを行ってきた。しかしながら、幅広い内容を網羅しているため専門的な分野になるほど市民等の理解を得にくくなるといった傾向も示されている。

専門的な内容をP Iの対象者に合わせ分かりやすく情報提供するために、情報を取捨選択しながら、説明のシナリオ等の工夫が必要である。また、引続き対象者別の懇談会等を実施するなど、P Iの説明の分かりやすさについては更なる工夫が必要である。

また、ステップが進行した後（具体的な施策が示された後など）に初めて関心を持つ関係者も多くいることから、それらの対象者にとっても今までの経緯を含めた分かりやすい情報提供が必要である。

### ③ 各段階でのP Iの役割

P Iの目標達成はP I対象者の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である。

今回のP Iは「調査段階」ではあるが、調査段階での複数の施策の比較を十分に行うことにより、今後の「構想段階」や「施設計画段階」で対応案が示される際に、その案に到った経緯を分かりやすく示すことが出来る。

今回紹介した2つの空港の「調査段階」P Iで得られた知見を今後実施される「調査段階」のP Iに活かしていくことはもとより、さらには、これらを通じて得られた空港整備のP Iの知見についてとりまとめ、「構想段階」からのP Iについて規定している「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）」を補完する参考資料として活用していくことも重要である。

### <参考>

- 1) 国土交通省航空局：一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方（案）について、[http://www.mlit.go.jp/koku/04\\_outLine/01\\_kuko/04\\_process/index.html](http://www.mlit.go.jp/koku/04_outLine/01_kuko/04_process/index.html)
- 2) 福岡空港調査連絡調整会議：福岡空港の総合的な調査、<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>
- 3) 那覇空港調査連絡調整会議：那覇空港の総合的な調査、<http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/>