

第 1 回中部国際空港 P I 評価委員会 議事録

1 日時

2022年6月7日（火） 14:00～14:50

2 場所

あいちNPO交流プラザ 会議コーナー1・2・3

3 出席者

中日新聞論説委員	飯尾 歩 氏
慶応義塾大学教授	加藤 一誠 氏
弁護士	久志本 修一 氏
名古屋大学教授	森川 高行 氏

4 開会

(事務局)

それでは、定刻となりましたので、ただいまから、「第1回中部国際空港P I 評価委員会」を開催いたします。

私は、事務局を務めます、中部国際空港株式会社の筒井でございます。当会議の委員長が選任されるまでの間、進行を務めさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

今回のP I 評価委員会につきましては、公開での開催となっておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、当P I 評価委員会を設置いたしました「中部国際空港P I 推進協議会」の会長であります中部国際空港株式会社代表取締役副社長の櫻井よりご挨拶申し上げます。

(櫻井会長)

中部国際空港の櫻井でございます。

「第1回中部国際空港P I 評価委員会」の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、この委員会の委員にご就任いただき、また本日の委員会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

2021年12月、地元の自治体の首長、経済団体の代表者を構成員とする「中部国際空港将来構想推進調整会議」において取りまとめられ、公表された「中部国際空港の将来構想」においては、「第一段階として」現空港用地内の誘導路を転用して新たな滑走路を整備し、2027年度を目途に供用開始を目指すこととされております。

当社としましては、この整備事業の事業主体となり、事業化に向けて、環境影響評価やパブリック・インボルブメントなどの手続きを進めていくこととしております。

この内、パブリック・インボルブメントにつきましては、整備主体が関係自治体等と連携して、住民や空港利用者等に幅広く情報を公開し、意見を収集することで、空港整備事業の透明性を向

上させるとともに、住民等の理解を促進することで、円滑な合意形成に資することを旨とされていることから、去る5月24日に、パブリック・インボルブメントを推進する組織といたしまして、整備主体である当社が事務局となり、地元自治体、経済団体に構成員としてご参加いただき、「中部国際空港P I 推進協議会」を立ち上げたところでございます。

そして、同日の第1回「P I 推進協議会」において、本「中部国際空港P I 評価委員会」の設置と、ご参加いただく委員の方々について審議し、決定されたところでございます。

今後、この「P I 推進協議会」におきまして、地域住民や関係者の皆様に対して、空港整備事業の実施に関し、円滑で効率的な情報提供、意見収集を行ってまいりたいと考えておりますが、委員の皆様には、「P I 推進協議会」が行うパブリック・インボルブメントのプロセスや結果に対して、客観的な立場から御助言、評価を賜りたく存じます。

第一回目となる本日の委員会におきましては、委員長の選任についてご審議いただき、その後、パブリック・インボルブメントの実施の方向性についてご議論いただきます。委員の皆様には、忌憚のないご意見をお願いいたしまして、簡単ではございますが、冒頭のご挨拶とさせていただきます。

よろしく願いいたします。

(事務局)

続きまして、今回、委員にご就任いただきました皆様に50音順にてご紹介をさせていただきます。

初めに、中日新聞論説委員 飯尾 歩 (いとお あゆみ) 様でございます。

次に、名城大学教授 岡田 恭明 (おかだ やすあき) 様でございます。本日は、御欠席されております。なお、本日の審議事項については、委員会に一任いただいておりますことをご報告させていただきます。

次に、慶応義塾大学教授 加藤 一誠 (かとう かずせい) 様でございます。

次に、弁護士の久志本 修一 (くしもと しゅういち) 様でございます。

次に、名古屋大学教授 森川 高行 (もりかわ たかゆき) 様でございます。

以上5名の皆様でございます。

続きまして、本日のお配りしております資料を確認させていただきます。

お手元の次第の下段に記載しておりますとおり、本日の会議の次第、中部国際空港P I 評価委員会委員名簿、配席図、資料1から4と参考資料1から3をお配りしております。

ご確認ください。もし、過不足がございましたらお申し出ください。

報道機関の方の撮影は、ここまでとなりますので、よろしく願いいたします。

5 議事

(1) 報告事項 ①中部国際空港P I 評価委員会の設置について

(事務局)

それでは、議事に入ります。

最初は、報告事項 ①「中部国際空港P I 評価委員会の設置について」でございます。

はじめに、P I の概要について、ご説明させていただきます。

お手元の資料4「中部国際空港滑走路増設に関するパブリック・インボルブメント実施計画書(案)」をご覧ください。

1 ページ「1 パブリック・インボルブメント (P I) について」をご覧ください。

国土交通省では、平成15年6月に「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定し、河川、道路、港湾、空港等の所管の公共事業について、計画の構想段階から、住民・関係者等に対して積極的な情報公開・提供を行い、幅広い意見を得ながら合意形成を図っていくパブリック・インボルブメントの手法の導入が進められてまいりました。

また、よりよい計画作りにあたって、これまでの先例をもとに、社会面、経済面、環境面等、様々な観点から総合的に検討を行う必要があることを踏まえ、平成20年4月に「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を新たに定められ運用されております。

なお、このガイドラインにおいては、趣旨を踏まえ、事業分野ごとに定められた計画策定プロセスに関するガイドライン等について、整備・充実することを求めています。

現在、空港分野においては、国土交通省航空局が、平成15年4月に、一般空港、かつての「第2種空港」、「第3種空港」、「共用飛行場」等を対象とし、滑走路新設または延長事業を対象として、「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」を策定しており、その後の那覇空港や福岡空港の滑走路増設、令和に入った最近では北九州空港の滑走路延長といった空港整備事業が、これにより進められてまいりました。

中部国際空港は、一般空港ではありませんが、今回の滑走路増設にあたっては、より広く住民等の合意形成を図る必要がありますので、最近の滑走路を増設等された事案を参考とし、このプロセスのあり方(案)に基づき、住民のコンセンサスを得ながら、事業を進めることといたしました。

お手元の参考資料1の「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」の8ページをご覧ください。

ここに示しているのは、「一般空港の整備計画に関するP I ガイドライン(案)」でございます。当空港も、先の滑走路増設事案等を参考に、より広く住民等の合意形成を図る得るために、本ガイドラインを参考として、丁寧にP I を行ってまいりたいと考えております。

2の適用段階ですが、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「構想段階」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「施設計画段階」のそれぞれの段階で本ガイドラインを適用し、P I を行うこととされております。

3のパブリック・インボルブメントの目標ですが、P I を通じてP I 対象者が計画案の内容を知り、理解する段階、また、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達することを目標とされております。

4の関係主体は、①空港整備主体、②関係地方公共団体、おめくりいただき9ページをお願いします。③P I 対象者、④アドバイザー・チーム、⑤協議会の5つとされております。

本事業では、①の整備主体は空港会社でございます。経済界の皆様には、②の関係地方公共団体という位置付けでご参加いただいております。④のアドバイザー・チームについては、P I 全般について助言・評価いただく機関として整備主体が設置するもので、この事業では、皆様で構成されますP I 評価委員会がこれに変わるものがございます。⑤の協議会は、お手元の参考資

料2「中部国際空港P I 推進協議会設置要綱」に基づき設置いたしました協議会を指しております。

5の実施手続きでは、空港の整備主体と関係地方公共団体、経済界の皆様が連携して対象事業や地域の特性等を勘案しつつP Iを実施するとされております。

P Iの実施に当たっては、P Iの進め方・計画案の公表、意見の把握と集約、P Iの目標達成の判断、これらの段階でのアドバイザー・チーム、今回はP I評価委員会からの助言、計画案を確定し、公表するといった流れになります。

6の手続きに要する期間は、P I対象者の意見の把握及び集約に十分な時間を確保することが重要であり、適切な期間の目標を定め、これを公表して、できる限り効率的な意見の把握と集約に努めるとされております。

おめくりいただきまして、11ページをご覧ください。

7の本ガイドライン(案)の運用についてです。

②をご覧ください。空港整備は、他の公共事業に比べ、個所数が少ない一方、個別性が比較的大きいため、本ガイドライン(案)の適用については、画一的に行うのではなく、個別案件ごとの特性を考慮して柔軟に行うことが必要とされております。

以上が一般空港の整備計画に関するP Iガイドライン(案)に示された内容の説明となります。本事業については、こうした考え方に沿って、P Iを実施していくこととなります。

次に、資料1「P Iの実施体制」をご覧ください。

今回のP Iは、昨年12月に公表されました「中部国際空港の将来構想」の内、2027年度の供用開始を目指す、空港用地内の誘導路を転用し、新たな滑走路を整備する事業を対象として実施します。

P Iは、先日設立いたしました「中部国際空港P I推進協議会」を核として進めてまいります。また、推進協議会の下に記載しております「中部国際空港P I評価委員会」が本日の委員会でございます。

この委員会は、P Iの透明性や公平性、公正性を確保することを目的として設置されたもので、協議会が行うP Iのプロセスや結果に対し、助言や評価することを役割としております。

当委員会の要綱は、資料2の「中部国際空港P I評価委員会設置要綱」を協議会へ提案し、全会一致で承認されております。

なお、要綱の提案と同時に、本日ご提示させていただきました委員名簿により、委員の選任も提案させていただき、同様に承認いただいております。

資料3「P Iのスケジュール(イメージ)」をご覧ください。

今後のスケジュールのイメージですが、先日開催されました協議会において、P I実施の方向性について議論をいただきましたので、本日のP I評価委員会においても、同様に説明をさせていただき、委員の皆様からご助言をいただきたいと考えております。

次の協議会では、P I評価委員会の結果を踏まえたP I実施計画書、それと住民・関係者の皆様へ提供するP Iレポートの内容や、P I活動について検討を行い、その内容についてもP I評価委員会に助言いただいた上で、決定したいと考えております。

そうした上で、P I活動を実施し、その結果を協議会において確認し、P I実施結果として、P I評価委員会にて評価をいただきたいと考えております。

そして、最終の協議会において、P Iの目標を達成したことを確認し、P Iの終了に至るといった流れとなります。

以上が、P Iの大まかな流れ、それとP I推進協議会とP I評価委員会の役割でございます。

P Iについて、何かご質問がありましたら、お願いいたします。

特に意見もないようですので、(2)の審議事項に移りたいと思います。

(2) 審議事項

①委員長の選任について

(事務局)

初めに「① 委員長の選任について」でございます。

中部国際空港P I評価委員会設置要綱第7条第1項及び第2項の規定により、本委員会の委員長の選任を行いたいと思います。

委員の皆様から立候補、もしくはご推薦がありましたら、お願いいたします。

(森川委員)

私から加藤委員を推挙させていただきます。加藤委員は、航空政策について造詣が深く、これまでも国土交通省交通政策審議会委員を始め数多くの国の各種委員会においても御活躍されており、適任かと思えます。

(事務局)

ありがとうございます。他にございますでしょうか？

他に立候補、ご推薦もないようです。ただいま森川委員から加藤委員をご推薦いただきましたが、皆様いかがでございましょうか。

<異議なしの声>

(事務局)

それでは異論ないということでございますので、加藤委員を委員長として決定させていただきます。よろしくお願い申し上げます。

加藤委員長、すみませんが、委員長席の方へ移動をお願いいたします。

続きまして、設置要綱第七条第三項の規定により、委員長の職務代理者を委員長が指名することになっております。加藤委員長、いかがでございましょうか。

(加藤委員長)

私からは森川委員を推薦させていただきます。地元でも高名ですし、自治体やいろんなところで活躍されていらっしゃるようで、適任かと思えます。よろしくお願いいたします。

(事務局)

皆様いかがでございましょうか。

<異議なしの声>

ありがとうございます。異議なしということでしたので、それでは森川委員を職務代理人として決定をさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

要綱第八条第一項の規定によりまして、委員会の運営は委員長が行うこととなっておりますので、ここからの進行は加藤委員長にお願いしたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

(加藤委員長)

ただいま、このP I 評価委員会の委員長を仰せつかりました加藤でございます。

協議会が実施する中部国際空港の滑走路増設に関するP I が適切なものとなるよう、当委員会として、積極的に発言、助言をしてまいりたいと思っておりますので、皆様からも忌憚のないご意見をよろしくお願い致します。

②P I 実施の方向性について

(加藤委員長)

それでは、議事を進めます。

審議事項②P I 実施の方向性について、協議会事務局から説明をお願いします。

(事務局)

審議事項②P I 実施の方向性について、ご説明申し上げます。

資料4では、皆様にご理解をいただくため、中部国際空港P I 実施計画書(案)のイメージを示しておりますので、ご覧ください。

表紙をめくっていただき、「はじめに」でございます。

先ほどご説明したとおり、今回のP I の対象事業は、現空港用地内の誘導路を転用した滑走路の整備となります。

また、本計画案は、中部国際空港P I 推進協議会が実施するP I の進め方などについて定めるとともに、住民・関係者など多くの皆様がこのP I に参加いただき、合意形成を図ることを目的とするものであります。

次に、目次でございます。この実施計画書は、大きく三つの項目で構成しております。

一つ目が、パブリック・インボルブメントについて、二つ目が、P I の実施体制、三つ目が、P I の実施計画となっております。

それでは、1ページをご覧ください。パブリック・インボルブメントについて記載しております。国土交通省航空局が、一般空港のP I のガイドライン(案)を平成15年に公表しており、これに基づき、中部国際空港の滑走路増設についてもこのガイドラインを踏まえ、P I を実施することとしております。

続きまして、2ページをご覧ください。P I の実施体制でございます。こちらは、先ほどの説明と重複いたしますので、省略させていただきます。

3ページをご覧ください。P I の実施計画でございます。

(1)P I の基本方針を記載しております。罫線囲みの中に、四つの方針を掲げております。

方針1では、わかりやすい情報提供に努めること。

方針2では、適切なP I手法の選定、期間の設定をすること、また、事前に十分な周知・広報に努めること。

方針3では、住民・関係者等の皆様から収集したご意見と、それに対する考え方を公表すること。

方針4では、透明性を確保し、公平・公正なP Iを実施することとしております。

4ページをご覧ください。(2) P Iの実施手順を記載しております。

この手順は、航空局の「一般空港のP Iのガイドライン(案)」によりP Iを実施した他空港の事例を参考に設定しております。

5ページをご覧ください。(3) P Iにおいて提供する情報を記載しております。

滑走路増設の内容について、P Iレポートとしてまとめ、住民や関係者の皆様へ提供いたします。現時点で想定しております情報の主な内容は、「滑走路の必要性」、「増設滑走路の位置」、「増設滑走路の施設計画」などです。

滑走路増設の必要性につきましては、「完全24時間運用の実現」、「現滑走路の大規模補修への対応」、「不測の事態による滑走路閉鎖リスクの回避」など、現在空港が抱える課題について記載することを想定しております。

増設滑走路の位置については、複数案を設定した上で、比較検討することを想定しております。

増設滑走路の施設計画については、「施設の規模」、「各施設の配置計画の内容」、「周辺環境への影響の見通し」、「事業工程・概算事業費」、「整備効果」などについて記載することを想定しております。

(4) P Iの対象とする住民・関係者等を記載しております。

下の表に示しておりますとおり

- ① 周辺地域住民といたしまして、常滑市の個人、団体等の皆様
 - ② 空港利用者としていたしまして、主に愛知県、岐阜県、三重県内の個人、団体等の皆様
 - ③ 空港関係事業者といたしまして、航空会社や貨物事業者等の皆様、
 - ④ その他といたしまして、当空港に関心を有する個人、団体等の皆様
- を対象として考えております。

6ページをご覧ください。(5) P Iに係る周知・広報、情報提供及び意見収集の方法を記載しております。

周知・広報については、専用のホームページを開設し、情報提供を行うとともに、構成団体の皆様のご協力をいただきながら、SNS、行政の広報番組や広報誌などにおいて周知を行いたいと考えております。

また、ポスター、チラシの役割を兼ねたP Iレポートの概要版を作成し、空港や公共施設などで掲示・配架したり、経済団体の方々等にもご協力をいただき、メール配信ができればと考えております。

続いて、7ページ、情報提供の手段です。

専用ホームページにP Iレポートを掲載するとともに、P Iレポートの概要版を作成し、公共施設等への配架や、説明会やイベント等においても配布したいと考えております。

また、パネル展示を当空港始め、自治体の公共施設などで行ったり、また、説明会を開催する

ことも想定しております。今後、自治体の皆様を中心に、ご相談させていただきたいと思っております。

意見収集については、P I対象の皆様のご意見をホームページでの意見投稿やはがきによる投函、説明会での御発言等によって収集することを想定しております。

8ページをご覧ください。(6)収集したご意見の取り扱いでございます。

収集したご意見につきましては、個人情報保護法を遵守するとともに、ご意見に対する考え方とあわせて公表することとしております。

(7)P Iの目標達成の判断及びP Iの終了を記載しております。

P Iの目標は、滑走路増設について、住民・関係者等の皆様と情報を共有し、ご理解いただくことであり、目標達成の判断は、4つの視点により、P I評価委員会による評価を踏まえて判断したいと考えております。

視点の一点目は、「P Iが適切に実施されたか」です。周知・広報、情報提供、意見収集が、P I実施計画書に基づき適切に実施されたかを評価いただきます。

二点目は、「提供した情報が周知されたか」です。P Iレポートの配布部数、ホームページへのアクセス件数、意見提出された者の数などから、提供した情報が周知されたかを評価し、また、意見提出者の属性により、広く情報が周知されたかどうかを評価いただきます。

三点目は、「提供した情報が理解されたか」です。意見収集とあわせて、アンケート形式により、P Iレポートの内容に関する理解度を確認することで、評価いただきます。

四点目は、「収集した意見への考え方が示されているか」です。収集した意見を分類・集約し、意見に対する考え方が示されているかを評価いただきます。

最後に、国土交通省航空局が示したガイドラインでは、パブリック・インボルブメントの実施について「構想段階」と「施設計画段階」のそれぞれの段階でP Iを実施することとされておりますが、今回の審議いただきます計画は、地元三県一市、経済界等で構成する中部国際空港将来構想推進調整会議で議論し、まとめいただきました「中部国際空港の将来構想」の第一段階の整備計画であり、計画に関しては、公表後ではありましたが、パブリックコメントも実施しております。

他の空港の事例では、総合的な調査の中でP Iの手続きを行い、構想段階と施設計画段階をあわせて実施している事例もあり、また、ガイドラインでは、個別案件ごとの特性を考慮して柔軟に適用する必要があることが定められております。

この点については、先に行われました協議会においても、「計画に遅延が生じることがないよう、迅速に進めていただきたい。」などの意見もありました。環境影響評価の手続きを進めるためには、P Iの手続きを経た上で整備計画を確定させる必要があります。P Iのスケジュールの遅れにより、全体のスケジュールが遅れ、その結果、供用開始時期に影響することを懸念し、こうした発言がなされたものでございます。

委員の皆様におかれましては、P Iの実施に関して、こうした点も踏まえ、ご意見をお聞きかせいただければと思います。

実施計画書の説明は以上となりますが、この計画書は、本日の意見を踏まえ、7月に開催予定の第2回協議会で検討した上で、次回の評価委員会において、再度、助言をいただきたいと考えております。

(加藤委員長)

ありがとうございました。それではただいまご説明いただいたところについて、まずご質問から伺いたいと思います。どこからでも結構です。P Iの資料4、P Iのガイドライン案、将来構想についても質問があれば、資料名を言っていただいて、ご質問から伺いたいと思います。

(久志本委員)

資料4を拝見していて、5ページのP Iの対象の地域住民として、常滑市とあります。私初めてなので、よくわかりませんが、空港だと航路のコースがどうであったりとか、その周辺の住民もあるような気がします。もちろん④で入ってくるので、そんなにこだわりはないのですが、所在地の常滑市を対象にする、周辺の住民を含まないのは一般的なのでしょうか。

(加藤委員長)

事務局、お願いします。

(事務局)

ご質問ありがとうございます。周辺地域住民ということで、常滑市の個人、団体等ということで特定をさせて頂いております。これは基礎自治体であるということ、それと先ほど、空港の航路等の影響ということもお話いただいたわけですが、その他のところでも拾えますし、当然、空港利用者という概念でもご意見を言っていただけるものですから、まずは直接影響を受ける周辺住民の方ということで特定させて頂いております。

(加藤委員長)

色々なケースがありえるわけですが、航路という話になると騒音の話で関係者を決めますが、今回の場合は周辺地域住民ということで常滑ということに設定されたということですね。

(事務局)

そういうことです。騒音の問題も、要対策区域については、一応海上の中に収まっているというのが基本的な考え方でございますので、それをあえて広げるということはないのではと考えております。

(加藤委員長)

空港の特性を考えてということですね。

(久志本委員)

特に異論はございません。

(加藤委員長)

その他、いかがでしょうか。

(森川委員)

資料3を拝見していますが、だいたいP Iレポートができるのがいつぐらいで、P I自体の実施、情報収集・情報収集はどれぐらいの期間でやられるのか、だいたいのスケジュールを教えてください。

(事務局)

ご質問ありがとうございます。次の協議会は来月ぐらいに想定させていただいております。これから日程調整をさせていただきますが、それを目途にP Iレポートの作成を進めたいと思っています。次回の協議会ではP Iレポートそのものをご検討いただけるよう、提案をさせていただく予定にしております。実際のP Iでございますが、評価委員会に評価を頂いて、問題なからうとのお話をいただいた後に、今の時点では8月ぐらいかと思っておりますが、1か月程度、P I活動の期間を想定し、意見の収集をさせていただきたいと考えているところでございます。以上でございます。

(森川委員)

はい。承知しました。

(加藤委員長)

ではご意見の方を。まず、私の方でまとめておきますと、国のガイドライン案によると、構想と施設計画と二段階あるのだけれども、同じ資料の後ろに書いてあるように、空港の場合は柔軟に行うことが必要であるという事ですね。それから去年これを審議してきたという経緯から、今回は、一つということかどうかということかと。それから先行事例でもまとめてやっているところがある、こんなところでよろしいでしょうか。

(事務局)

はい、結構でございます。

(加藤委員長)

ということでございますので。わかりづらいと思われましたので、私の方でレポートさせていただきました。ではご意見はいかがでしょうか。どこからでも結構です。

実施の方向性で、先生方に見ていただくのは資料4と思いますが、いかがでしょうか。

(久志本委員)

委員長がまとめていただいた点なのですが、これには、「構想段階・施設計画段階の2回実施を想定(調整中)」とあるのですが、今の柔軟に対応するという事で、一回で実施するという理解でよろしいでしょうか。

(加藤委員長)

私もこれを読んでいると、そういう理解しております。それと、最初にあったのですが、そもそも一般空港ということで、中空は違うということも説明にはありました。私の理解は間違っ

いと思いますが、もう一度ご説明いただけますか。

(事務局)

まずもって、他空港の事例で、総合的調査の中でP Iをやって、構想段階・施設計画段階を合わせて実施しているということをご紹介申し上げました。あと、ガイドラインで個別案件ごとの特性を考慮して柔軟に適用することが必要ということもご紹介申し上げました。私ども今回、昨年12月14日に、この地元で取りまとめ、公表いただきました「中部国際空港の将来構想」の中の第一段階の計画を具体化したいというものでございます。これにつきましては、公表後ではありましたが、一般の方からもパブリックコメントという形でコメントをいただき、約70数件ございましたが、これも既に公表もさせていただいております。そういう意味では、一定の住民の方にもご意見を賜って進めているということもございますので、できるものであれば、まとめて実施ということもどうなのかというところで、皆さんのご意見を賜ればと思っています。

(櫻井会長)

是非ご意見をいただきたいということで、こんな考えがどうかということもお話をさせていただきたいと思います。

もともとP Iというのは、幅広い関係者がしっかりと理解していただくということだと思っております。その意味では、構想段階でパブリックコメントを行うといったときに、構想段階とは、例えば、セントレア空港、現空港を造るときに、いくつかの候補地があったわけでございます。候補地によって、例えば、漁業に与える影響ですとか、騒音の影響ですとか、あるいは空港の処理能力とか、大きく違ってくるわけでございます。いろんな利害関係者がいらっしゃいますので、そういうような中から一つにまとめるためには、しっかりと時間を取っていかなければならないということで、構想段階でしっかりP Iをやらなければならないというお話があったのではないかと、非常に浅学ではございますけれども、私どもの理解としてはそうではないのかと思っております。

その点に関しましては、今回、空港島の中でやるということもございますので、今申し上げました複数の候補地から合意形成をやるということとは、ちょっと次元が違うのかなという印象も持っております。ただ、これにつきましては、今日のご意見もいただきながら、我々もどういふことで合理性があるのかといった事もきちんと用意をして、皆さんのご意見を頂戴しなければいけないと思っています。

今、申し上げましたように、元々構想の段階でP Iをやるというのはどういう趣旨なのかということも噛み砕いて、色々議論、あるいはご指摘をいただければと思っています。以上でございます。

(加藤委員長)

福岡空港の時のP Iというと、場所が全然違うし、土木工事が全然違うレベルの話と記憶していたのですが。まず、場所の選定がありますよね。それから次に工種の選定とか、多種多様な違いがあったという記憶があるのですが、あってますでしょうか？

(事務局)

そうですね。

(加藤委員長)

今回の話とはちょっと違うという気はしているんですけど。

先生、その辺、腑に落ちましたか。

(久志本委員)

はい、違うというのは今の説明でよくわかりました。特に2回やらなければおかしいというつもりは全然ないです。

(加藤委員長)

今の説明の中で、私もこの委員会に入っていました。委員会でも議論をいたしまして、将来構想の第一段階として説明されました。今回ここであらためて出てきましたので、かなり丁寧な説明があったということになり、しかもパブリックコメントいただけてますよね。

(事務局)

はい、やっています。

(加藤委員長)

ということをご理解いただきたいということになります。私もなるほど、ということはあるのですが。

(飯尾委員)

空港建設の構想と、出来上がった空港の中での段階は違うと思いますので、おっしゃったとおり、空港そのものの構想段階だとしたら、過去に遡ることもできませんし、これで妥当ではないかと思います。要は、新しく滑走路を造るという、言ってみれば改造計画みたいなものですよ。おのずと範囲も狭くなるのではないかと思いますので。

(森川委員)

私も事務局案に賛成です。この「情報の内容」の中に「滑走路増設の必要性」というのがありますので、そもそもここにB滑走路を造って24時間化することの必要性に対しても、ここで意見を言えるということですから、一部構想も入っているのではないかなということから、将来構想を作った時と同じことをまたやる必要はなくて、どうしても必要性に対して物を言いたいという方は、このことに含まれてますので、言っただけであればよいのではないかと思います。

(加藤委員長)

ありがとうございます。確認ですけど、今度のPIですが、構想段階と施設計画を両方ともあわせていることになりますから、森川委員のおっしゃるように両方とも聞いても良いのですね。

(事務局)

はい、そうです。

(加藤委員長)

森川委員のご意見は認められるということです。私も、P Iの目的が、意見が集約されて、最終的にその計画案の確定について適切に判断できる状態にすること、と書いてあるわけですから、目的に達するために、丁寧にやっていただくということですね。手続き論ももちろん大事けれども、実質的に、森川先生がおっしゃったみたいに、ちゃんと物が申せて、それに答えて頂いて、それが最終的に理解につながるというようにお願いしたいと思っています。それが私の意見です。

その他いかがでございましょうか。

我々は今回、方向性について先生方の意見を聞いていただいて、それを次の協議会にあげていただいて、協議会において実施計画をまとめられるという、そういうことですか。

(事務局)

はい。そういうことです。

(加藤委員長)

それでまた我々の方に戻ってくるから、そこでもまた意見を申し上げられることになります。

(事務局)

P Iレポートも同時に御審議いただくことになりますので、そこで、今、先生おっしゃったような丁寧な説明ができていのかどうかというところをチェックいただくことになると思います。

(加藤委員長)

ありがとうございます。手続きは次に行くのだけれども、そこで、もう一度我々は確認させて頂けるということです。これで終わりではございませんので、また意見を言っていただくことになります。そこで納得いかないことがあれば、意見を言っていただければと思います。

先生方の意見を整理いたしますと、国のガイドラインによると二つの段階でP Iを行うのだけれども、それについて実質的には議論を妨げないということで、そして内容については、現空港の中でやる、立地選定の段階も含めて、実質的に果たせるような委員会になればよいということでもとめたいと思うんですが、よろしいですか。

ということで、実施の方向性につきましては、原案通りで実施していただければと考える次第でございます。櫻井会長、これから国との調整になろうかと思えますけれども、是非調整をお願いします。

(事務局)

加藤委員長、ありがとうございます。最後に、その他でございますけれども、本日の評価委員会に関連しまして、何かございましたらご発言をよろしくお願い申し上げます。

最後に副社長のほうから一言。

(櫻井会長)

どうも本日はありがとうございました。丁寧に実施するというところでございますので、本日はP Iの実施計画ということで大体の流れでございますけれども、次回用意させていただきますP Iレポートのところ、今申し上げた必要性の話ですとか、例えば他の空港とのやり方の違いとか、きちんと丁寧に情報提供させていただきまして、それも踏まえてご意見をいただくということで、私どもガイドラインというものがあることを承知しておりますけれども、なぜそのガイドラインに拠らないで二回を一回でやるということについても、丁寧に書いてそれについてご意見をいただくということで進めたいと考えております。またできた段階で、推進協議会でもご議論いただきますし、先生からもご評価を頂ければと思っております。引き続き、作業がございましたら、よろしくお願いたします。

(事務局)

最後にですけれども、私の方から二点連絡をさせていただきたいと思っております。一点目ですけれども、今後の予定についてでございます。

次回のP I評価委員会では、次回のP I推進協議会の開催時期はだいたい7月の中旬ぐらいを予定しておりますが、そこで審議されましたP I実施計画書、それからP Iレポート、P I活動の具体的な内容についてご助言をいただきたいと考えております。開催時期は推進協議会開催後の、おそらく7月中旬頃になろうかと思っております。また、具体的な日程につきましては、後日調整をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願申し上げます。

二点目でございますが、本日の会議の議事録についてでございます。冒頭申し上げましたが、本日の会議は公開で開催させていただきました。議事録についても、弊社ホームページで掲載をさせていただき予定としております。掲載直前に確認させていただきますので、また対応のほうをよろしくお願いたします。

最後になりますが、全体を通じて何かご発言がありましたらお願いたします。

(加藤委員長)

今日初回からご協力いただき、ありがとうございました。丁寧にやっただけということ、我々もチェックに励みたいと思っておりますので、引き続き協力のほどをお願い申し上げます。

(事務局)

どうもありがとうございました。

他に特にご発言もないようでございますので、以上をもちまして、第一回中国際空港P I評価委員会を終了させていただきたいと思っております。本日はどうもありがとうございました。