

第1回 丘珠空港 PI 評価委員会 議事録

日時 2025 年 10 月 15 日（水） 16:00～17:30

場所 札幌第1 合同庁舎 2 階講堂

出席者

北海道大学公共政策大学院 客員教授	石井 吉春 氏
公益社団法人 騒音制御工学会 理事	中澤 宗康 氏
茨城大学工学部 教授	平田 輝満 氏（オンライン参加）
学園法律事務所 弁護士	向田 直範 氏

1. 開会

（司会）

定刻となりましたので、ただ今から、「第1回丘珠空港 PI 評価委員会」を開催いたします。北海道開発局港湾空港部空港・防災課の松本でございます。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。

2. 挨拶

（司会）

それでは、開催にあたりまして、事務局を代表し、北海道開発局港湾空港部長の佐々木よりご挨拶申し上げます。

（佐々木部長）

ただいまご紹介にあずかりました、北海道開発局港湾空港部長の佐々木でございます。本日はお忙しいなか本評価委員会にご出席いただきました委員の皆様どうもありがとうございます。

丘珠空港は、札幌市街地から約 6km という非常に利便性の高い場所に位置し民間航空と陸上自衛隊が運航している共用空港でございます。医療・防災・ビジネス・観光など、多様な分野で重要な役割を担っている空港でございます。

現在、道内外を結ぶ 12 路線が就航しており、コロナ禍からの回復も早く 2024 年の利用者数は空港ターミナルビル供用開始以降過去最多の約 55 万人に達している状況です。

一方で、現在の丘珠空港は、小型ジェット機が冬期運航できないなど都市型空港としてのポテンシャルを十分に発揮できておりません。このため、札幌市や北海道、地元の経済界からは丘珠空港の滑走路延長に向けた強い期待が寄せられております。

そこで、国は、丘珠空港の機能強化に向けた検討を始めることとし、今般、「丘珠空港 PI 推進協議会」と「丘珠空港 PI 評価委員会」を設置し、昨日「第 1 回丘珠空港 PI 推進協議会」を開催したところでございます。

今後、この「PI 推進協議会」におきまして PI 活動を実施してまいります。本委員の皆様には、「計画検討のプロセス」あるいは PI 推進協議会が行う「パブリック・インボルブメントの活動」について、専門的なお立場からご助言、評価をいただきたいと思いますと考えております。

本日の委員会につきましても、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。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

3. 出席者紹介

(司会)

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

初めに、北海道大学公共政策大学院 客員教授の石井 吉春様でございます。

次に、北海道大学大学院 経済学研究院 教授の岡田美弥子様でございます。本日ご欠席でございます。

次に、公益社団法人 騒音制御工学会 理事の中澤 宗康様でございます。

次に、茨城大学工学部 教授の平田 輝満様でございます。本日はウェブからのご参加でございます。

次に、学園法律事務所 弁護士の向田 直範様でございます。

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、丘珠空港 PI 評価委員会委員名簿、配席図、資料 1 から 6 と参考資料 2 つ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。

4. 丘珠空港 PI 評価委員会設置要綱について

(司会)

それでは、資料 1 の「丘珠空港 PI 評価委員会設置要綱」をご覧ください。こちらの要綱で PI 評価委員会の設置の目的、所掌事務、構成等が定められております。こちらの要綱は、第 1 回丘珠空港 PI 推進協議会へ提案し、全会一致で承認されております。なお、要綱の別紙にある委員の選任につきましても同様に協議会で承認いただいておりますこと報告します。

5. 丘珠空港 PI 評価委員会委員長の選任について

(司会)

次に、「委員長の選任について」でございます。丘珠空港 PI 評価委員会設置要綱第 6 条第 1 項および第 2 項の規定に基づき、委員長の選任を行います。

事務局からは、石井委員を委員長として推薦させていただきたいのですが皆様いかがでしょうか？

<異議なしの声>

それでは、異議なしということですので、石井委員を委員長として決定します。

つづきまして、設置要綱第 6 条第 3 項の規定により、委員長が職務代理者を指名することとなっております。石井委員長、いかがでございましょうか

(石井委員長)

私からは平田委員を推薦いたします。

(司会)

ただいま、平田委員を職務代理者としてご推薦いただきましたが、皆様いかがでしょうか？

<異議なしの声>

異議なしということでしたので、平田委員を職務代理者として決定します。

要綱第 7 条第 1 項の規定により、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、ここからの進行は石井委員長にお願いしたいと思います。

なお、これから議事に入りますので、報道機関の方の撮影はここまでとなりますので、ご理解ください。

それでは委員長よろしく願いいたします。

(石井委員長)

ただいま委員長にご選任いただきました石井でございます。

丘珠空港は以前から都市型の空港としての活用ということで、私自身も色々な検討に参加してまいりましたが、ようやく本格的な検討段階に入られたということですので、この評価委員会でより良い形で議論ができればと思います。よろしくお願いいたします。

それでは議事に入らせていただきます。

6. 議事

(1)計画検討プロセスについて

(石井委員長)

それでは、議事(1)「計画検討プロセスについて」に入りたいと思います。事務局から説明をお願い致します。

(事務局)

それでは、資料2についてご説明させていただきます。こちらは、丘珠空港機能強化に向けた計画検討プロセスを構造化したものです。

まず一番左側をご覧いただきたいのですが、これまで、国による公共事業の進め方として、昭和や平成一桁くらいまでですが、国が単独で事業の必要性・緊急性や代替案の比較検討などを行い事業化、工事施工するということを行っていました。

ただ、公共事業の性質上、これからは、計画の早い段階から地域とコミュニケーションを取りながら計画の透明性・公正性を図っていく必要があることから、国交省におきましては、平成15年に「一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)」、平成20年には「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」が策定されたところでございます。

これらを踏まえまして、今般の丘珠空港機能強化の検討を進めるにあたっては、図の右側にあるとおり、「丘珠空港PI推進協議会」及び「丘珠空港PI評価委員会」を設置いたしまして、住民参画を促進していくことと致しました。

関係行政機関で構成される「丘珠空港PI推進協議会」には、PI(パブリック・インボルブメント)の実施主体となっただき、PIの実施手法や評価手法を検討していただいたうえで、実際にPI活動を実施していただきたいと考えております。

また、各分野の有識者で構成される「丘珠空港PI評価委員会」においては、PI推進協議会で検討した事項、PI活動の結果や計画検討の進め方について、ご助言や評価をいただきたいと考えております。

そして、これら2つの会議体での議論を経ながらPIを進めまして、本年末頃には「中間取りまとめ」、本年度末頃には「最終とりまとめ」を行っていただきまして、それらの結果を踏まえて空港整備主体による意思決定を行いたいと考えております。

(石井委員長)

只今の事務局からの説明について、委員の皆さんから質問やご意見ありますでしょうか。

<質問、意見なし>

(石井委員長)

年度末にかけて最終とりまとめということですので、ぜひ、そのような形で進めていただければと思います。

(2) 丘珠空港機能強化に関する PI レポート（案）について

(石井委員長)

次は議事(2)「丘珠空港機能強化に関する PI レポート（案）について」ということで、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

資料 3 の PI レポート（案）をご覧ください。こちらは、PI（パブリック・インボルブメント）をどのような体制で、誰を対象に、どのように実施するのか等を記載した実施計画書になります。

まず、1 ページ目にパブリック・インボルブメントの目的と効果について説明しております。

パブリック・インボルブメントとは、空港整備主体、今回ですと北海道開発局と東京航空局が関係地方公共団体等と連携して、計画の早い段階から住民等の関係者の方々に積極的に情報を提供し、コミュニケーションを図りながら、住民等の意見を空港整備計画へ反映する取組です。

PI を実施することで以下の効果が期待されます。

- * 計画策定手続きの透明性が高まる
 - * 事業に関する様々な効果や影響が事前に説明され確認できる
 - * 住民の意見が反映されることで計画の質が高まる
- となっております。

次に、2 ページ目をご覧ください。PI の実施体制および役割、PI 対象者について記載しております。

3 ページ目をご覧ください。3 ページ目からは PI の実施計画となります。まず、PI の基本方針について 4 つの方針を記載しております。

- 1 つ目、「わかりやすく、入手しやすい情報提供に努めること」
- 2 つ目、「簡単で安心して、ご意見ができるように努めること」
- 3 つ目、「透明性、客観性を確保した PI を実施すること」
- 4 つ目、「適切な期間を設定した PI を実施すること」としてあります。

続いて、4 ページ目でございます。PI のスケジュールの具体を記載しております。なお、意見募集については、「事業の必要性」と「具体の配置計画」を分けて実施することとしております。

6 ページ目をご覧ください。6 ページ目は PI の対象とする住民、関係者等を記載しています。

周辺にお住まいの方や空港利用者はもちろんのこと、当局から提供する情報に接触した方全てを対象としております。

7 ページ目をご覧ください。情報提供に係る周知広報の手法について掲載しております。開発局で特設サイトの開設、ポスター・チラシによる周知のほか、広報誌やテレビやラジオ番組を活用して周知してまいります。

8 ページ目をご覧ください。8 ページ目には意見募集の方法について、ウェブサイトやハガキなどで募集する旨を記載しております。

9 ページ目をご覧ください。PI の目標達成の判断についてです。協議会で PI を取りまとめて評価委員会に諮るわけですが、評価いただく際の「ものさし」を評価の視点として記載しております。

「PI が適切に実施されたか」「提供した情報が適切に周知されたか」「提供した情報が PI 対象者に理解されたか」「募集した意見に対し PI 協議会の考え方が示されているか」の 4 点となります。資料の説明は以上となります。

(石井委員長)

只今の事務局からの説明に関しまして、委員の皆さんから質問やご意見ありますでしょうか。

(中澤委員)

質問というよりは私の意見になりますが、まず、丘珠空港というのは民間旅客空港の中ではそれほど大きな規模の空港ではないということを皆様ご存じかと思われます。

そのような空港でこういった PI 活動として住民参画の機会が与えられている事例というのはある意味画期的なことであると私は認識しております。

ですので、こういった PI を立ち上げることとした当局の皆様、北海道・札幌市・国土交通省、関係の皆様には敬意を表したいと思います。

一点気になる点としては、丘珠空港の規模を考慮すると、あまりステークホルダーが多くないと考えております。そういった意味では、周知広報の手段を色々取り揃えるといったことは大事なことであり、本日も各報道機関が来られているようにそういったところを通じて、より積極的に情報を発信して、多くの意見を吸い上げるといったことが非常に大事なのではないかと思います。

(石井委員長)

ありがとうございます。後段でご指摘いただいたステークホルダーにあまり広がりが無いのではないか、という点に関しましては、これまでもある意味では札幌市が中心となって様々な計画や構想のことも含めて周知に努めてきたのですが、十分だったかというところはまだ不十分であると感じているところでございます。札幌市民にとっても都心の利便性の高い空港であるといった十分な認識がないというところが現状であります。

PI については、知らせることは第一の目的ではないのですが、本件については知らせることも重要な要素と位置付けて活動を行っていただきたいと私自身も感じておりました。

そういった意味では私も中澤委員と同意見でございます。ご意見ありがとうございます。

(向田委員)

構想段階から様々な意見をまとめ、計画にもっていくということなんですが、頭の中が整理できないんですね。計画があつて、その計画について多くの意見を集約していく、その全段階、やり方のイメージが沸かない。もう少し何かあれば付け加えて教えていただきたいです。

(事務局)

先ほど説明申し上げた計画検討プロセスの進め方のところになるかと思いますが、これまでは国の方で必要性や緊急性、その他施設の配置計画等すべて国のなかで単独で担ってきました。それはある意味、一般の方から見ると、ブラックボックスといえますか、国が勝手にやってるのではないかとかそういった意見があったかと思いますが。

特に公共事業の性格上、これが地域の方々の生活にも密着に関わってくるという性質の中で、国がブラックボックスの中でやってるのではないかとといったものは、手続きそのものが疑心暗鬼につながるのではないかと、これが税金を使った事業であるのにも関わらずなぜ情報開示されないのかといった事例も多々あったと思います。

そういったことを踏まえて、先ほど申し上げた通り構想段階といったような、計画を作っていくうえでかなり上流の検討段階の部分から情報を積極的に開示して、地域住民の方々からも意見をいただくことでより良いものを作っていこうという取り組みが平成の中ごろから始まってきたというところでございます。

こういった手法で進めていくと、かなり地域住民との摩擦が起きづらいということで、国交省をあげて様々な場面でこのような PI の手法を取り入れて進めているとお聞きしております。

今回の丘珠空港の事業に関しましても、札幌市 200 万人および北海道全体で 500 万人の人口がおりますので、そういった方々になるべく多くのチャンネルから情報を周知させていただいて、意見を吸い上げながらより良いものを作っていこうといったことから今回のような PI の手法を取り入れさせていただいたということでございます。

(石井委員長)

私自身は途中から丘珠空港の機能強化という活動に関わってきましたが、本件はおそらく普通の空港の拡張計画からすると進み方が全く逆で、地域住民の方々からの声が最初にあり、そこから出発して形が出来てきているのだと理解しております。

逆に言うと、そういったモデルはある意味画期的な流れになる可能性があるが、もう少し広がり部分をしっかり作って、コンセンサスを得ることという点の必要性があると考えています。

国のレベルでこのような PI 活動というのがまさにこの両面を満たすという意味で非常に意味のあるものだと個人的には思っておりますので、ぜひそういった観点で多面的に意見を集約していただいて良い形の機能強化の方向性を作れば良いかと思っておりますので皆様よろしく願いいたします。

(平田委員)

皆様の意見と同じような印象ですが、はじめに丘珠空港に対して 1 つの案に決めてから地域住民の方に意見を募る手法ではなく、必要性の部分から改めて聞いて、段階的に施設計画の方も案を 2 つ用意しながら意見を伺うといったような方法については大変素晴らしい事だなと評価しております。

石井委員長がおっしゃられた通り、元々は札幌市、地域主体でかなり多くの意見を募集して将来像を作られているということではあるのですが、やはり今回その将来像を国に要望してそれを受けて国の方で正式な計画検討を始めたということで理解しております。そういった意味では計画の実施主体である国がかなりリアリティの高い計画を出してくるという面で今までの段階と比べてリアリティが違ってくると思います。そこについて過去に行ってきた将来像の検討と今回行ってきた検討とで何が違うのかという点が一般市民の方に正確に伝わるだろうか、ということが若干懸念ではあります。

実際に実施するといったリアリティを PR していただくことで、改めて皆さんに本気で考えてもらう、もしくはより多くの人に知ってもらいより良い計画にする、これまで先生方がおっしゃられたような、せつかく都心にある空港というところでその利活用もかなり幅広く検討されてきたと思うのですけれども、そのポテンシャルという点も改めて地域住民の皆様が考えるきっかけにこの PI になると思います。

今回の空港機能強化計画をどうするかというところも当然重要になってくるかと思いますが、作った後にどのように利活用するかという点も同等か、それ以上に重要です。そこについてもステークホルダーの皆様は今から考えていただいて、できた後もより良いものを作っていこう、利活用していこうという意識づけにもなるかと思いますので、今回のPIというのは非常に重要な取り組みだと思いました。

(石井委員長)

ありがとうございます。今おっしゃられた中でやっぱりリアリティのある話になってきたというところ、実施に向けたフェーズになったということについて、しっかり皆様にインプットしていただくことが非常に重要だと思いました。

今まではあくまで構想段階の話でしたが、今回は現実のステップとして建設・整備に向かう入口に立って方向付けをするということなので、意味合いが全く異なります。この点についてきちんと認識を共有しないと、何をやっているのかわからなくなり、議論がかみ合わなくなると思います。また、タイミング的にも、そこまで時間をかけて進めるという話になっていないのが前提ですので、時間をうまくセーブしながら実施していただくという側面もしっかり伝えていただけると良いと思います。

だいたい皆様からご意見をいただきましたので、よろしければ次の議題に進みます。

(3)丘珠空港機能強化計画書（案）について

(石井委員長)

それでは、議事(3)「丘珠空港機能強化計画書（案）」について、事務局から説明をお願い致します。

(事務局)

資料4をご覧ください。こちらは空港整備主体である北海道開発局と東京航空局が、丘珠空港の機能強化を「なぜ行うのか」「どのように行うのか」をまとめたものです。

目次をご覧ください。本計画書（案）は、「丘珠空港の概要」「丘珠空港の機能強化の必要性」「滑走路延長計画案」「計画案の評価」で構成されております。

6ページ目をご覧ください。こちらには丘珠空港を機能強化する必要性について記載しております。国としては、次の4つの理由から丘珠空港を機能強化する必要があると考えております。

1つ目は、「小型ジェット機の冬季運航制限の緩和」です。

小型ジェット機や医療ジェットは、現在の滑走路長 1,500m では冬季に離着陸できないため運航制限をかけている状況です。通年運航できるようにするために滑走路の延長が必要になると考えております。

2 つ目は、「安全、防災支援機能の確保」です。

現在の丘珠空港には「滑走路端安全区域 (RESA)」が無いため、空港としては既存不適格の状況です。航空機を安全に運航させるためにも早急に RESA の整備が必要と考えております。

3 つ目は、「道内外を結ぶ航空ネットワークの拡充」です。

現在、小型ジェット機の就航により、丘珠空港から中部圏域までアクセスすることができるようになりました。同じ大きさの機材で近畿圏やそれより西の方面にも就航できると聞いています。こうした路線を通年運航できるようにするためには今よりも長い滑走路長が必要になります。

4 つ目は、「道央圏空港の機能強化」です。

北海道の玄関口である新千歳空港は、インバウンドが順調に伸びて賑わっている一方で慢性的な混雑や遅延が発生しております。

このままインバウンド需要が増大し続けると、2030 年代前半には新千歳空港の容量を超過すると言われております。

新千歳空港の混雑や遅延に対する対策として、新千歳空港に就航している小型ジェット機の一部を丘珠空港へ移転することも、短期的な対策としては有効であると考えております。

10 ページ目は、丘珠空港の滑走路延長にあたって、技術的にどのような制約があるのか整理したものです。

要件としていくつか記載しておりますが、滑走路長・RESA・用地の関係・制限表面という空域の話、それから環境的な話、騒音といったこれらの項目が技術的な制約になるというように考えております。その右側の方には具体的な技術的な課題制約と今後検討するにあたってどのような方向性で検討を行うかということが記載されております。こちらに書いてあることを制約条件といたしまして、この丘珠空港に当てはめるとどんな案が出てくるかといったものが 10 ページ目、11 ページ目に書かれております。

今申し上げた技術的制約、それから空港整備の目的を満たすものとして、案 1・案 2 があると考えております。

11 ページ目に、2 つの案を提示しております。なお、案 2 の北西 200m・南東 100m 案は札幌市が実施いたしました「丘珠空港の将来像」で提示された案となります。一方で案 1 につきましては北西側 150m 南東側 150m という案でございます。こちらにつきましては、国の方で先ほどの技術的制約等を検討したところこういった案も出てきたというところでございます。

我々としては、機能強化を検討するにあたり、この案 1 案 2 の 2 案をもって検討を進めてまいりたいと考えております。

18 ページ目に、両案を比較した評価結果をまとめたものを記載しております。

左の列に、縦に「①整備効果」「②空港周辺への影響」「③事業期間及び事業費」といった比較する項目を並べておりまして、案 1・案 2 に対して○や△等や数字での評価結果を記載しております。

比較致しますと、整備効果については案 1・案 2 ともに○ということで、どちらも過不足なく対応できるということになっております。差が出てくるところといたしましては、②と③となります。「②空港周辺への影響」については、河川・道路・緑地といった項目で差が出てきます。特に河川と道路につきましては、案 2 の北西 200m・南東 200m のほうは河川の切り回しや道路の切り回しといったものが発生してきます。一方案 1 のほうにつきましては、この河川の切り回しや道路の切り回しが少ないといった点が差となります。また、緑地につきましては、滑走路を伸ばす・RESA を設置することになりますので、同程度緑地の面積が減少すると評価しております。また、「③事業期間及び事業費」については、案 2 の方は河川や道路の切り回しや、それに伴う用地の買収が発生しますので、案 1 と比べて事業期間・事業費ともに大きくなるという結果になっております。

これらを勘案いたしまして、我々としては案 1 が優位であると考えております。

19 ページ目は「ご意見の提出方法」です。ハガキ、インターネット、説明会に参加してご意見を述べていただくなど、さまざまな手段を設けております。

機能強化計画書（案）に関するご説明は以上となります。

（石井委員長）

只今の事務局からの説明について、委員の皆さまから質問やご意見ありますでしょうか。

（石井委員長）

滑走路の延長案が 2 つありますが、複数整えるということが前提としてあって、2 つ考えたという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

もともと丘珠空港の将来像のほうで、北西側 200m・南東側 100m という案がありました。この案をもって札幌市や北海道庁など地元みなさんが、国土交通省にご要望いただいたという経緯がございます。その後我々のほうでこの案が先ほどご説明した技術的な制約をクリアできるのかどうかを精査したところ、必要用地が篠路通にかかってしまうことがわかりました。この案をこのまま進めていくと事業費や事業期間が大きくなるだけでなく、空港周辺にもいろんな影響が出てくるということで、他の案についても検討したところ、案 1 の北西側 150m・南東側 150m という案が出てきた流れでございます。

PI をやらずに、国の方で「こちらの案のほうがよいだろう」という計画だけを出して、これでいきますという話にすると、地元の方からすると案 2 の方で丘珠空港の将来像ができあがっていて、北西側 200m・南東側 100m の計画でいくと思っていたのが、国から出てきたのは違う案じゃないかということで、やっぱり地元の皆様の感情からすると正しいとはわかっていても、それは違うんじゃないかという意見が中には出てくるかもしれないということがあります。そのため我々はその辺丁寧に地元の方に説明して、まずは両論併記させていただいて、それぞれの案のいいところ悪いところの比較を丁寧にさせていただいたうえで国としては案 1 を考えていますよ、みなさんどう思いますか、ということをお今回 PI で地域の方々に諮らせていただいて、意見をいただきつつ、我々として意思決定を最終的にしていくという、こういう段取りが PI には必要なことなのではないかな、と考えております。

(石井委員長)

こうやってなればと、案 1 の方がいいよね、となってしまうんですね。だから出し方が少し難しいというか、うまく出さないと「何を議論しているの?」となってしまう感じがします。経緯を議論するというのもなんだか変な感じなんですよ。そこらへんだけ、説明を工夫していただいた方がよいと思います。

もちろん経緯があって出てきた案ですが、そうすると後から出てきた案の方が良くなるのは当然なんですよ。配置の差は 50m しかなくて、ぱっと見では大差ないように見えますが、案としては違うものになるんですね。

(平田委員)

今の意見に関連して、少しよろしいでしょうか。

私も、代替案の設定について感じるがあります。今回 2 段階の PI の実施なので、1 段階目では必要性や課題、それに対する目的、その設定には今の 2 案はそんなに変わらない気がします。その目的を受けて本来はそれを達成するための代替案を考える流れになると思うんですけども、いま、〇×だけ見ると案 1 が全部勝っている、もしくは

は同等であると思えてしまう。そうすると確かに選ぶ側からすると議論する論点が変わりづらくなるという点は、確かにおっしゃるとおりだなとも思いました。

一方で、今回丘珠の特徴として、地元から具体の機能強化案が出ていて、それについての意見を募集して将来像を決めているという過去の経緯があるので、その案と並べて今回の、国としてより良い案を出したというのはわかりやすいので、その経緯としてはいいと思います。ただ、代替案と書かれてしまうと、確かに「何を議論すればいいの？」と受け取られてしまう可能性もあるので、私自身もどう説明したらいいかなと悩ましいところです。

質問としては、案 2 がすべて比較劣後、つまり案 1 と比較して優れていないと考えてよいのか。機能強化計画書(案)に文章で書いている内容、建物とか、騒音とか、周囲環境とか、この辺の細かい項目で、例えば飛行経路が若干ずれるので、案 2 の方がいい面もあると考えてよいのか、そのあたりはいかがでしょうか。

(事務局)

今回は空港周辺への影響とか事業費・事業期間とかという切り口で評価していますが、切り口の取り方によっては案 2 の方がよい部分がでてくるかもしれません。ここに書かれている内容は国としてこういった切り口があるのではないかと、という視点で書かせていただいております。まさに今回の PI で地域の皆様にお諮りしたときに、我々が考えているものとは違う切り口が出てくる可能性もあると思っています。そういったご意見をいただいたうえで、それに対して国はどう考えるのかをお答えしていく、このキャッチボールというかコミュニケーションを、ぜひやっていくべきだと思っております。それが PI の目的の 1 つでもあると思います。

国として考えることはすべてここに出しておりますので、これ以上国だけで思いつかないような視点、まさにそういったところを、ぜひ今回の PI で皆様からいただきたいと考えております。

他の切り口や視点があるのではないかとご指摘をいただいたところでございますが、正直なところ、今の段階では「実はこういう視点もあります」と言えるようなものが、私たちの側ではなかなか思いつかないのが現状でございます。申し訳ございません。

(平田委員)

いえ、ありがとうございます。まさに今回 PI にかかる最大の目的は、ローカルナレッジといいますか、地元の方や実際に使っている方、近隣の方とか、そういった方々のご意見をたくさん集めて、計画のインプットとして新しく集めるということです。

評価軸は 1 段階目から機能強化計画書として出てしまいますので、1 段階目の意見を踏まえて 2 段階目の計画を修正できるのか現時点ではわかりませんが、誠実に対応す

るという意味では、1段階目で得られた意見をみて重要だと思えばやはり対応すべきだと考えます。

そうした可能性も含めて、2つの案があって、案1がすべて有利だと100%決めつけるのではなく、柔軟な姿勢で臨むのが良いと感じました。何事も100%ということはありませんので、そうした姿勢が大切だと思います。

(石井委員長)

トータルの工事の合理性など、将来像で考えたときの視点が何かあったんだと思います。だから、機能強化計画書(案)にある比較表はこれでいいんですけど、案として残る着眼点のようなものが案2の方にもあるんだっていう説明がないと比較にならないと思います。単に経緯をあげても意味がないので、定性的なものでも構わないんですけど、案として着眼したポイントについて一言入っていたほうが良いと思います。そうすることで比較の意味合いがもう少し明示的になります。昔と今でどちらの案が良いのか比較したら、今の案の方が悪い理由は普通は見つからないので、質問として成立しづらい気がするんですよね。だから、当時何を考えたかという観点から、200m・100m案にはこういう狙いがあるって、150m・150m案にはこういう狙いがあるという、商業ポイントというか、何らかの説明をそれぞれつけて比較して、結果的に案1が合理的であるという結論になるのは問題ありません。ただ、現状の説明だと「案1ですよ」って、むしろ無理やり案1を選ばされているような印象を与えてしまう可能性があります。冷静に考えると、そう見えてしまうとまずいかな、という意味合いで申し上げました。その点を少し工夫していただけると良いかと思います。

(事務局)

わかりました。もともと滑走路がある現状において、どちら側にどれだけ延長するかという選択肢は、そもそも多く考えられるものではありません。その中で、皆さんに説明しやすい形として、この案1・案2を作成させていただいたのが流れです。

(石井委員長)

案1のほうは周辺の道路などへの影響を重視したということで説明ができます。案2を検討したときも、何かしら着眼点があって、ある制約を前提にした結果この形になったはずですよ。それが示されていないと、説明として不十分になってしまいます。

(向田委員)

本当は2,000m級に伸ばしたいとか、そういう意欲はないんですか?そうすると、2,000m級にするときにそういう制約があるから、300m延長した結果こうなったとか、例えばそういう理由はないんでしょうか。

(事務局)

もともと機能強化計画書のなかにも書かせていただいておりますけれども、今回の課題を解決するために必要な滑走路長というのは現在の 1,500m から 300m 以上伸ばさなければならないということ、そういう制約がございます。そのときにもっと伸ばしたらいいんじゃないかという発想もありますが、公共事業の性質上必要以上のものを求めるということはなかなか説明がつかない、300m で十分なのであれば 300m の延長でよいではないか、なぜそれ以上に延長するのかというお話になります。やはりそこは必要性、整備する根拠・理由を踏まえると、最低限 300m 以上が必要であると明確に位置づけておくということが必要となっておりまして、そのうえで 300m をどちら側にどれだけ伸ばすか、という議論に落とし込まれていく流れになっていると思います。さきほど石井委員長からお話がありました、北西側 200m・南東側 100m の経緯ですが、こちらは札幌市が「丘珠空港の将来像」を作るときにいろいろご検討されているはずですので、我々も一度内容を確認しておりますけれども、改めて別の切り口があるかどうかという観点でもう一度調べさせていただいて、この中に別の切り口が追加できるのであれば、そうさせていただきますし、もし難しいようであれば注釈等書かせていただいて、対応させていただければと思います。

(石井委員長)

基本的には比較対象として成立する 2 案という前提を作る、私の発言はそういう意味です。今の書き方だと比較検討する余地がなく、誰が見ても案 1 という結論になってしまう。私自身は案 1 でも構わないですが、一応選択的に案を選ぶっていう形でないと、PI として諮っている意味が見えにくくなってしまうという、単にそういう趣旨の意見です。ですので、ことさらに案 2 を美しく見せる必要は決してないですが、案 2 が残っている理由というか、複数の案が提示されている意味があるという説明を入れる必要があると思います。住民に選択してもらうということと、案が複数あるということは必ずしもイコールではないと思うので、意味がないなら案は 1 個でいいわけです。それがおかしいっていうことにはたぶんならないと思うので。いまの説明のままだと、案 2 がなぜ存在しているのか、資料をパッと見た人には伝わらない可能性があると思います。

(事務局)

札幌市が策定した「丘珠空港の将来像」を踏まえたうえでの、我々の調査・検討でございます。そこを無視した案で比較を行うのは、これまでの検討の意味を否定することになりかねず、避けたいと考えております。

(石井委員長)

ですので、北西側 200m 案の立脚点というものをなにか一言整理しておかないと、説明できないということです。今の機能強化計画書の書きぶりだと、単に最初に検討した案は北西側 200m・南東側 100m です、というだけの説明になってしまっている。

(事務局)

最初がそうだったというか、「丘珠空港の将来像」のときには北西側 200m・南東側 100m という結論を出されて、我々はそれを受けとって改めて技術的な検討をさせていただいたといったところ、案 1 が出てきた、といったところです。「丘珠空港の将来像」を検討されたときに、空港用地が周辺道路に影響するといったところを精緻に検討されたかわかりませんし、もしかしたら周辺道路への影響は制約条件に入れない、ということで検討されたのかもしれませんが。そのあたりの経緯についてはこれから確認いたしますが、確かに我々の切り口では、圧倒的に案 1 の方が優位という説明になってしまっています。

(石井委員長)

ヒストリカルな整理をすると、なお書きの「丘珠空港の将来像」で示された案があって、それを周辺施設への影響に配慮した精査をして直したのがこの案 1 の北西側 150m・南東側 150m だっという、経緯で言うとそういう感じですね。それでしたら、その通り説明した方がわかりやすいかもしれません。

(事務局)

そうですね。その整理をする過程で、こういった切り口で検討したところ、案 1 の方が優れていると思いますと、そういったことを図表で示したのが機能強化計画書にある比較表になっております。

(石井委員長)

それ自体はわかっていて、むしろどう読めるかという話だけの問題なので。

(事務局)

わかりました。ここについては書きぶりを含めて、「丘珠空港の将来像」を作られまして札幌市とお話したうえで対応させていただきます。

(石井委員長)

案 2 がすぐれている部分がないのであれば、それはそれで良いので、経緯的に整理をしたという説明に変更したら良いと思います。

(中澤委員)

関連して質問よろしいでしょうか。ここで○×がついていない、周辺環境への影響と航空機騒音の影響のところなのですが、ここを評価したら案2のほうが有利になって、案2の方に傾くといった可能性はないのでしょうか?タイミング的に難しいですか?

(事務局)

いまPIにお諮りするタイミングで、騒音の影響についてそれぞれの案でどれだけ違うのかといったところまで精緻な議論ができていない状況です。滑走路を両側に伸ばすことによって、その影響範囲が両側に広がる、というところまではわかっておりますけれども、案1・案2、どちらにどれだけ広がるか、どのくらい差があるのか、その辺精緻な議論をするまでには至っておりませんので、そこについてはこれから環境アセスメントの手続きを行ってまいりますので、そのなかでしっかりと対応してまいりますと考えております。

(石井委員長)

今おっしゃった部分は当然、最終決定の時には反映されるということですよ。

(事務局)

最終決定というのがどれを指すかなのですが、今回のPIの終わるタイミングには間に合いません。

(石井委員長)

そうしたら、少し相反する答えが出てきたらそれはPIが終わってからどうしていくのでしょうか。

(事務局)

そこまでの事態が発生することは想定しておりません。先ほど申し上げた通り案1・案2のところではどれだけ差が出るかは現段階でわかりませんが、50m程度の差ですので、環境影響評価等の結果が案の評価を逆転させるほどの有意な差になるような影響を与えるものであると我々は考えておりません。

(石井委員長)

さっき案1・案2でどちらにどれだけ影響するかわからない、という説明があったのでお聞きただけです。今のご説明であれば、それで結構です。

私自身、専門家ではありませんが、ふつうに考えたらそこまで大きな差異が出るとは思わなくてうかがったので、そういうスタンスで考えるということで、理解しました。

ちょっと議論をかき回してしまったところもあるかもしれませんが、選択肢としては2つの案があることになりますので、変に混乱するのも困りますし、それなりに選択していただいた形になるよう、うまく決められれば良いと思います。

そうしましたら先がございますので進めさせていただきたいと思います。

7. 各委員からのご意見

(石井委員長)

審議事項は以上となりますが、ご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

中澤委員いかがですか。

(中澤委員)

そうですね。私の意見としては、住民の立場になって考えると、計画が決定して「はい、これですよ」と言われる前の段階で、なるべく早く知らせてほしいという話になると思います。そういった意味では、この機能強化計画書を見る限り、計画が固まっていないことが多いという感想を抱きますが、固まっていない段階で教えてもらったことに対して、住民が丘珠空港の計画にある程度参画できているという意識を持てる点で良い部分もあるのではないかなというように思います。

あとは、このあといろいろな意見が来て、それを返すというキャッチボールがなされると思いますが、空港周辺の方は今後も航空機を利用されるし騒音の影響も受けますので、滑走路延長後もそれを維持し、長期的な関係性をいかに築いていくかが重要なポイントです。そこにつながるPI活動になってほしいと思います。

(石井委員長)

ありがとうございます。これまでの経過で言うと札幌市さんがやっていく過程では住民との関係性という点で、たぶん珍しいくらい良好な形でここまで来たんじゃないかと思いますので、おっしゃってるところは是非引き続きお願いできればと思います。どうもありがとうございます。

次に、平田委員お願いいたします。

(平田委員)

はい。ありがとうございます。冒頭に申し上げた通り、事前の札幌市さんの検討がかなり大規模に行われているような印象でしたので、そちらとの関係性や、今回リアリティが高まるというところで、「改めてご意見をお願いします」といった点の伝え方について、改めて考えていただきたいと思います。今回どうなるかは分かりませんが、ポジティブな意見が相対的に出にくいと言われておりますので、そういった意味で「前に言ったから今回出さなくていいや」と思われぬような工夫が必要だと思います。

あとは地元が丘珠空港の将来像を検討したときに札幌駅の構内など、不特定多数の人が通る場所でオープンハウスのようなものを行っていたようですので、市役所に行かないと見られないような形ではなく、不特定多数の人が見られるような場所でも、なんらかの活動を行っていただけると良いと思いました。

先ほど代替案についてはこれから検討いただくというお話がありましたが、一般論としては、代替案があった方が住民にとっては分かりやすく、議論しやすいと思います。2つ3つ案があれば理想的ですが、今回のように延伸の場合、先ほど事務局からの説明にもありましたが、ローカルな条件もあり、代替案がそんなに多くないのが実情です。よくよく考えると、別に案が1つでも構いませんし、もしくは「何もやらない」という案もベースにありますので、それを含めて2つという意味でとらえても良いのではないかと思います。

今回は比較的短いPIですけれども、必要性のところの段階と、施設計画の段階の代替案の評価のところの2つに分けてやるという点は結構リーズナブルだなという感じがしました。2つに分けて意見を募集するということですが、先ほどの機能強化計画書の最後のページで、募集意見の期限が2つ書いてあるだけになっているので、なぜ2つに分けているのかや、その2つの関係性はどうだということも、一般市民の方にどうやって伝えるかをもう一度丁寧に考えて、ちゃんと伝わるようにしていただければいいかなという風に思いました。

(石井委員長)

ありがとうございます。何点かいただきましたが基本的にはどう伝えるかということで、ぜひ検討をしていただきたいということかと思いますので、よろしくお願いします。

次に、向田先生いかがですか。

(向田委員)

特にございません。

(石井委員長)

本日いらっしゃらない岡田委員から事前にご意見伺っているとのことですので、事務局からお願いします。

(司会)

岡田委員から事前に3点ご意見いただいておりますのでご報告いたします。

一点目ですが、12月と1月に実施される意見集約が年末年始と重なるため、回答が集まりやすいような工夫をしていただきたいと思います。

たとえば、①回答期間に週末が含まれるようにすること、②ストレスなく回答できるように、わかりやすい質問文にすること、③ハガキやネットのアンケートにスマートフォンでの回答に誘導するよう二次元コードを記載するなど、回答しやすい方法を選ぶことなどが考えられます、というご意見です。

二点目は、PIの対象とする住民、関係者等にある「空港利用者」に、多数ではないかもしれませんが、インバウンドや在日の外国人も含まれるようでしたら、英語・中国語・韓国語のアンケートを準備した方が良いかもしれません、というご意見です。

三点目は、丘珠空港の利用者の多くがビジネス目的であることを考えると、道内企業が会員になっている経済団体に協力を要請することも重要ではないでしょうか。

就航している航空会社はもちろんのこと、将来就航する可能性がある航空会社や旅行代理店等からのご意見も必要ではないかというご意見でした。

以上が岡田委員からのご意見でした。事務局と致しましては、いただいたご意見に付きましても、PI活動においてしっかり対応してまいりたいと思います。

8. 委員長とりまとめ

(石井委員長)

ありがとうございます。私の方からも、先ほどの質疑応答において申し上げましたが、少し意見を述べたいと思います。

今回のPI活動というのは、「実施に向けたステップとしてやるんだ」ということが、ある意味で一番周知すべきポイントのひとつではないかと思います。他の事業の進め方とは全く真逆で、ある種今回のPI活動とほぼ同様のことを長年、丘珠についてはやってきたという経緯があります。同じようにみえることをやるという、そういう側面が非常に強いので、いままでの構想を練り上げるために意見を聞いてきたということ、それが反映されて今回の計画につながり、そして今回は実施のための最後のコンセンサスを作るプロセスだと、そういうプロセスをやっているということについてきちんと周知をしていただくと、関係者が参画しやすい、必要な意見をおっしゃる意味のある計画になるかと思いますので、その点うまく実施していただくようお願いしたいと思います。

札幌市が検討していたときの、「2,000mへの延長が良い」という意見が今でも残っているようです。だから、そういう意味で先祖返りみたいなことはしてほしくないなと思っていて、その意味でも今回の計画が実施レベルの話であるということをうまく伝え

ていただく必要があるのではないかと思います。公共事業としてやる前提で考えており必要最小限の延伸であること、具体的には 1,800m であるという枠をはめた形で議論をしていった方がいいんじゃないかと思います。いまさら 2,000m にしようという話が出てきても困るので、そういう議論が出ないようにするとか、逆に今はそういうステージなんだということをしっかり周知いただくのがいいんじゃないかと思います。その前提さえ共有していただいたら、住民の方も今何が必要な意見なのかということをも自分で判断しておっしゃっていただけたらと思いますので、これからは変な言い方かもしれませんが、その枠組みを明確にして進めていただきたいということを申し上げます。

(石井委員長)

ひととおりご意見は伺いましたが、他にフィードバック等ございませんでしょうか。本日、委員の皆さんからいただいた意見につきましては、事務局の方でご対応いただくようお願い申し上げます。

その他、本日の評価委員会全体を通してなにか質問等はございますでしょうか？

<質問、意見なし>

そうしましたら、私が進める議事はここまでにして、事務局にお返ししたいと思います。

9. 閉会の挨拶

(司会)

本日はありがとうございました。

委員の皆様からいただいたご意見に対応した上で、幹事会において本日ご議論いただきました資料を確定させまして、資料を公表させていただきたいと思います。

今後のスケジュールですが、もろもろ準備整いましたら、本年 11 月中旬頃から PI 活動を開始したいと思っております。

その後、本年末頃には「中間とりまとめ」を行い、年明けを目途にその結果を PI 評価委員会に諮らせていただければと思います。

次回の PI 評価委員会の開催につきましては、また時期が近くなりましたら委員の皆様にお知らせしたいと思いますのでよろしくお願いします。

それでは、これをもちまして、第 1 回丘珠空港 PI 評価委員会を終わらせていただきます。本日は長時間の間ありがとうございました。