

第3回 丘珠空港 PI 評価委員会 議事録

日時 2026年3月26日(木) 16:00～17:30

場所 札幌第1合同庁舎2階講堂

出席者(敬称略)

北海道大学公共政策大学院 客員教授	石井 吉春 氏
北海道大学大学院経済学研究院 教授	岡田 美弥子 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
学園法律事務所 弁護士	向田 直範 氏

1. 開会

(司会)

それでは、定刻となりましたので、ただ今から、「第3回丘珠空港 PI 評価委員会」を開催いたします。本日の進行を努めさせていただきます、北海道開発局空港・防災課の松本です。よろしくお願いいたします。

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を申し上げます。

(佐々木部長)

本日は年度末の大変お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。パブリック・インボルブメントにつきましては、丘珠空港の機能強化につきまして、地域の方々、あるいは空港利用者の方々など、幅広く意見を伺いながら、合意形成を図ることを目的に昨年11月より実施してまいりました。本年1月の中間とりまとめでは、丘珠空港の機能強化の必要性について地域の皆様から一定程度のご理解をいただきましたので、その後情報発信と丁寧な説明を行い、PI活動の円滑な実施ができたということで、本日はPI実施記録、最終とりまとめにつきまして、事務局から報告をさせていただきます。委員の皆様におかれましては、それぞれの専門的なお立場からご議論いただき、ご審議いただければと存じます。限られた時間ではございますが、どうぞよろしくお願いいたします。

3. 委員及び出席者紹介

(司会)

続きまして、委員の皆様をご紹介します。

まず初めに、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 美弥子さまです。

次に、公益社団法人 騒音制御工学会 理事の中澤 宗康様です。

次に、茨城大学工学部 教授の平田 輝満様です。

次に、学園法律事務所 弁護士の向田 直範様です。

続きまして、本日の配布資料を確認させていただきます。まず次第、出席者名簿、配席図、その他資料といたしまして、丘珠空港機能強化計画に関する PI 最終とりまとめ（概要版）でございます。その他、タブレットの中に PI 最終とりまとめ（案）、自由意見一覧の他、PI レポート、計画検討プロセス等々も格納させていただいておりますので、必要に応じてご覧いただければと思います。不足等ございましたら事務局まで申し出ください。

4. 議事

（司会）

それでは議事に入らせていただきます。議事進行につきましては、設置要綱に基づきまして、石井委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

（石井委員長）

みなさんこんにちは。石井でございます。本日はよろしくお願いいたします。

それでは早速議事に入らせていただきます。パブリック・インボルブメントの実施結果について、まず事務局からご説明をお願いいたします。

（1）PI 最終とりまとめ（案）報告

（事務局）

それではご説明させていただきます。最終とりまとめのペーパーに移る前に復習もかねて資料 4 をご覧いただければと思います。丘珠空港機能強化に向けた計画プロセスという 1 枚紙でございます。タブレットの方に用意させてもらっておりますけれども、ご覧いただけますでしょうか。こちら、第 1 回の協議会それから第 1 回の評価委員会のときにも提出させていただいたもので、今の丘珠空港の機能強化の特設サイトにも掲載しているものでございます。こちらについて、半年前のお話ですのもう一回おさらいをしたいと思います。

令和 7 年度に調査費の方を空港整備主体、開発局の方でいただきまして、この調査費を基に丘珠空港の機能強化について検討を進めてきたところでございます。図の左上の方見ていただくと計画検討とあるんですけれども、具体的に丘珠空港の機能強化検

討を進めていくにあたって、どんな体制でどんなスケジュールでどんなプロセスで進めていくかということを空港整備主体の方で検討させていただきました。

その結果、左上の四角の方にありますけれども、計画検討の発議ですとか進め方の案を作らせていただきました。また、事業の必要性ですとか、効果それから複数案の設定ですとか評価項目、それからその比較評価、こういったものを諸々我々の方で検討してまいったところでございます。その結果が機能強化計画書というもので、皆さんの手元にもあるこの青い冊子でございます。こういったものを作って国として空港整備主体としてこれでいきますよと言って、どんどん話が進んでいくかというところではございません。我々としてはこういった案を持って地域の方々、それから空港利用者の方々、多くの方々にこういったプロジェクトがあるということを知っていただき、また地域の方々からこの案に対していろんなご意見をいただくということをしていこうということで、この PI をやっていくということになりました。これは右の方にある住民参画ということを書いているところでございますけれども、具体的には空港整備主体の方で、PI の推進協議会を設置させていただき、あとは第三者的な立場からご助言とか評価をいただく PI 評価委員会、まさにこの委員会を立ち上げさせていただきました。具体的にはその PI 協議会のところを見ていただきますと、機能強化計画書の中身を議論したり、PI レポートとありますけれども、具体的にこの PI をいつ誰がどのようにいかにして進めていくかといったことを取りまとめたものがあるんですけれども、こういったものを作らせていただきまして、具体的な PI のやり方の案を作らせていただきました。

これに基づいて評価委員会の皆さんから、このやり方についてご審議いただいてご了解いただいたところでございます。これをもって昨年の 11 月 20 日にこの PI を始めたところでございます。その後、中段にありますけれども、中間取りまとめとありますが 1 月に中間取りまとめをさせていただきまして、その結果も踏まえて今回最後の一番下、評価委員会の右下にございますが、この中間取りまとめの後の最終取りまとめを行いまして、その中身について評価委員会の皆さんにご審議いただきたいというものでございます。今後の流れといたしましては、今回の最終取りまとめをご評価ご審議いただいた上で了解いただけるようであれば、また協議会に戻しまして、協議会として PI 活動の総括をしていくといった流れになろうかと思います。それが終わりますと一番左下の方にあります、空港整備主体の方に話が戻りまして、ここで住民参画の結果を踏まえて最終的に空港整備主体として施設計画を決定していくというような、このプロセスを今イメージしているところでございます。本日は繰り返しになりますけれども、この図の一番右下のところについてのご議論ということになろうかと思います。

それでは本題の方に移っていききたいと思います。丘珠空港機能強化に関する PI 最終取りまとめ、概要版というものです、①の資料になります。こちらのお手元にも、ペ

ーパーで用意させていただいていますので、タブレットとペーパー、どちらもありますので、どちらかをご覧になっていただければと思います。

資料としては今日説明するのはこの概要版ですが、実際はPI最終取りまとめ本編、それから自由意見を取りまとめた、つらつらと羅列した自由意見一覧というものを別冊としてまとめておりますが、かなり文量が多いものですから限られた時間の中で説明させていただくにあたって、大体10分の1ぐらいの内容にぎゅっと圧縮したものでございますけれども、この概要版で説明させていただきたいと思います。

では早速ですが、最初の1ページ目でございます。PIの実施状況ということです。最初の数行については、さんざん申し上げたことなのでちょっと割愛させていただきます。

具体的にPIで作成した資料等ということでございまして、実施にあたって特設サイトを作ったりですとか、ハガキ・チラシを作ったりとかポスターを作ったりということをやらせていただきました。具体的にチラシ付きハガキとかポスターとか機能強化計画書がありますけれども、こういったものを協議会の方で作成させていただきました。それから周知・広報についてですけれども、協議会メンバーの公式SNSで、こういったものをアップしていただいたりとか、あとは街頭ビジョン、テレビ新聞等々を通じて、今回のPI活動について広報をさせていただいたといったところでございます。それから次のページをお願いします。情報提供・意見聴取ということでございます。こういった機能強化計画書を作りました、特設サイトを作りましたというだけではなくてそこに書かれている中身について丁寧に説明させていただくということを情報提供といっておるんですけれども、この情報提供を住民説明会ですとかパネル展ということを通じてやらせていただきました。

一つ目ですね、住民説明会(教室型)ということを書いてございます。札幌市内の空港周辺9地区におきまして地域住民の方を対象とした説明会を実施させていただきました。この写真の方には、丘珠会場を例に掲載しておりますけれども、こちら同じようなことを9会場全部でやらせていただきました。それから②でございます。こちらはオープンハウス型の住民説明会ということでございます。従来型の教室型の説明会に比べて住民の方々、こられる方は自分の好きなタイミングで聞きたいことをピンポイントに聞けるということで、最近こういったオープンハウス型の説明会、流行りというか結構いろんなところでなされているところでございますけれども、今回我々の丘珠PIにおきまして、こういった手法を取り入れさせていただきました。具体的には丘珠空港ターミナルビルの2階におきまして、約2か月間実施させていただきました。合計1,143名の方にご来場いただきました。また札幌駅の地下歩行空間チカホにおきまして、3日間実施させていただきました。1,104名の方にご来場いただきました。

それと、あと③ですね。意見聴取実績ということで、こういった説明会、パネル展等通じて情報提供をさせていただいた結果、地域の皆様からいろんなご意見をいただきました。いただく手段として意見記入フォームで、これ特設サイトにあるフォームですけども、こういったものを使ったりとか、あとハガキを使ったりとか、あとは住民説明会、教室型説明会において、付箋を使った意見聴取というものもさせていただきましたので、そういったものもあわせて集計させていただいております。その結果、こちら書いてございますけれども、意見フォームにつきましては 817 件、ハガキについては 358 件、付箋につきましては 319 枚のご意見をいただくことができました。

次のページでございます。意見聴取結果の集計分析ということでございます。こちらチラシ付ハガキというところがございますけれども、めくっていただきますと、このビリビリと切り取れるような形になっておるんですけども、ここで質問 1 から 5 まで質問させていただくものに加えて、裏面に行くところ自身についてお答えくださいということで属性のアンケートもとっているところでございます。こういったところを集計したものについて取りまとめております。

なお、こちら書いてございますけれども、意見フォームおよびハガキによる回答、先ほど申し上げた 817 件とハガキの 358 通の合計の 1,175 件について分析をさせていただきました。まず回答者の属性でございますけれども、見ていただいてもわかる通り、札幌市内の方々を中心に幅広いエリアからご回答いただいたということがわかります。また年代構成ですけれども 40 代未満が 3 分の 1 ぐらいを占めるということでございまして、幅広い年齢層からご回答いただいたということがわかります。また利用頻度についてもお聞きしました。見ていただいてもわかる通り、全く利用したことがないという方ですとか、数年に 1・2 回利用したかなといったような方々が 7 割近くを占めているといったこんな状況であるということがわかりました。

続きまして、機能強化の必要性ということで集計したものについてお話していきたいと思います。これは中間取りまとめのときもこういった形でやらせていただいたんですけども、最終取りまとめでは募集期間が倍ぐらい、60 日間全部フルでやりました結果をこちらに載せているところでございます。まずは機能強化の必要性といったところでございます。今回、丘珠空港の機能強化をする理由、丘珠空港が抱えている課題を 4 点ほど我々事務局の方から挙げさせていただきました。これは A から D までありますけれども、小型ジェット機の冬季運航制限の緩和ですとか、安全防災支援機能の確保ですとか、道内外を結ぶ航空ネットワークの充実それから道央圏空港の機能強化というこういった 4 つの課題が今現状、丘珠にあるということでございまして、こういったものを改善する必要がありますということを我々お伝えさせていただきました。それに対して地域の方々からのご回答ということで今見ていただいていると思いますけれども、必要だと思う・やや必要だと思うが約 9 割の方から回答をいただいたといったところです。

また次に先ほど延長案を評価する際に重視する項目ということで、整備効果、空港周辺への影響、事業期間、事業費と書いてございますけれども、整備効果周辺への影響といたところ、上から書いた順に関心度が高い・優先順位が高いといった結果が表れているところです。

次のページは機能強化計画書の記載内容の理解度ということでございます。この記載内容について、よく理解できた・ある程度理解できた・あまり理解できなかった・全く理解できなかったという4択を設けさせていただきましたが、こちらにつきましては中間取りまとめと同じでございまして、よく理解できた・ある程度理解できたという方が95%ということで多くの方には何が書いてあるということ、しっかりと理解いただけたのかなというふうに考えているところでございます。一応これまでの説明が中間取りまとめでも大体同じような説明をさせていただきまして、今回の最終でもその傾向は大体変わっていないということが改めて確認できたといったところでございます。

それから、タブレットの方に行っていただきたいんですけども、②の、この最終取りまとめの本編というものです。最初の方は今私が説明したような話を、細かいことが書いてあるんですけども、設問別集計結果を見ていただくと、先ほど申し上げた必要性ですとか優先順位といったところ、単純集計だけでお示したところですけども、もう少し踏み込んで居住地エリアと必要性といったところを掛け合わせてみたらどうなったということ进行分析したものもございます。こちらについてご紹介させていただきたいと思います。この図の方で、居住地、札幌市東区および北区、つまりその空港が所在するエリアになりますけれども、空港のすぐ近傍にお住まいの方とそれ以外の方といったところで、傾向の違いがあるかどうかというものを確認させていただきました。見ていただいてわかる通り、札幌市の東区北区にお住まいの方につきましても、8割近く、9割近くの方がAからDまで丘珠空港が抱える課題、これについて対策が、改善が必要だと思う、やや必要だと思うというご回答をいただいたというものでございます。若干、東区北区以外にお住まいの方から比べると低いかもしれませんが、大体同じような傾向があるということが見てとれるということがわかりました。それから次のページですが、東区北区にお住まいの方とそうでない方について、空港周辺の影響とか整備効果とか、事業期間、事業費についてその優先順位を聞いてみたところでございます。ここもあまり傾向が変わらないということでございます。それから次の利用頻度と必要性についてクロス集計をしてきたところでございます。これまで丘珠空港を全く利用しない、利用したことがないという方と、一度でも利用したことがあるという方を抜き出して比較したというものでございます。興味深いのは全く利用したことがないという方についても、この丘珠空港が抱える課題を解決するべきだと、改善すべきだというご意見を、かなり多くの方々からご回答いただいたといったところでございます。そういった傾向が読み取れます。また次のページでございます。こちら

先ほどと同様に全く利用しない、一度でも利用したことがあるという方々をグループ分けして、整備、整備効果とか、空港周辺の影響とかその優先順位を聞いてみました。目立った違いはこの事業期間・事業費のところについてですね、若干利用したことがない人と利用したことがある人で若干傾向が違うといったところありますけれども、それ以外のところについては、概ね同じような傾向があるということがわかりました。クロス集計についてのご紹介は以上でございます。

続きまして前回中間取りまとめの際には、自由意見についてはなかなかその分量が多かったものですから集計が間に合わず、公表できなかったということでございましたけれども、今回最終取りまとめというところがございますので、その結果を報告させていただきたいと思います。自由意見のページをご覧くださいませでしょうか。先ほどの概要版に戻る前にこの自由意見の分類のやり方、集計のやり方についてご説明させていただきたいと思います。こちら、最初にこの自由意見の分類整理というものを書いてございます。先ほど概要版のところでも申し上げましたけれども、意見記入フォーム 817 件ハガキ 358 件付箋 319 枚合計 1494 件というものをベースにして、これから分類整理をしていきたいということでございます。

まず手順 1 でございますけれども、ハガキの方に質問 1・2・4・5 というところに自由意見の空欄がそれぞれあったということでございますので、そこをまずバラバラに分解するところから作業を始めました。

例えば、例ということで書いてありますけれども、こういったご意見があった場合には下の方に書いてありますけれども、4 つの内容がありますのでこの 4 つに分解したということでございます。こういった作業をすると、結果として 2,000 件以上のご意見にカウントさせていただくことになりました。

また付箋については、付箋 1 枚につき 1 つの意見をいただくということでございますので、付箋につきましては 319 件の意見を使わせていただきました。

その次の手順でございますけれども、この前手順で分解した意見を要約させていただきまして、その下に表 2-1 の分類表にしたがって 33 のカテゴリに分類をさせていただきました。

そして最後でございますけれども、この 33 カテゴリに分類した後、意見について、協議会の考えを回答するという作業を行わせていただきました。中身はそれ以降のページで書いてありますけれども、文言のみ微修正等々がまだありますので、調整中ということを書かせていただいております。

資料の中身に戻らせていただきます。概要版の方に戻っていただけますでしょうか。資料 1 の①の 5 ページ目のところでございます。こういった分類と集計をさせていただいて、それに対する協議会の考え方ということ、例示的にいくつかご紹介させていただこうと思います。5 ページ目の下の方にご意見、それから協議会の考え方ということを書いてございますけれども、こちらを読み上げさせていただきます。滑走路延長は

不要である、人口減少や北海道新幹線の延伸を考えると、不要ではないかというようなご意見、そういったものに対して、協議会の考え方でございますけれども、先ほど来申し上げている丘珠空港の 4 つの課題ですね、この丘珠空港が現在抱える諸課題を解決するためには滑走路延長が必要であると考えます、というこういったようなもので回答させていただこうと考えております。また新千歳空港を機能強化すればよいので丘珠空港の機能強化は不要である、丘珠空港と新千歳空港の二つの空港をどう使い分ければいいのか、こういったご意見がありました。そういったものに対して、右の方に書いてございますが、新千歳空港は昼前後の時間帯を中心に混雑や遅延が発生しやすい状況です。小型機が就航している路線を丘珠空港へ振り替えることで、新千歳空港の発着枠を有効活用することが可能になりますといったトーンで回答させていただきたいと思います。また先ほどもありましたが、2,000m にしないのか、大型機は就航しないのかといったようなご意見もありました。それに対する回答として、小型ジェット機が冬季も安全に離発着するためには、1,800m 以上の滑走路長が必要です。一方でこれ以上の滑走路長では用地買収ですとか、諸々ですね、事業費が大幅に増大するということから、丘珠空港が抱える諸課題を解決するための最小限の措置として、1,800m の滑走路を検討することといたしました。というこういったトーンで回答させていただいております。それから次のページ 6 ページ目でございます。また航空機騒音を減らしてほしいというような意見もたくさんございました。そうしたものに対する回答といたしまして右の方に書いてございますが、滑走路の延長および冬季運航制限の緩和により、航空機騒音の影響範囲が広がることが想定されますが、引き続き航空機騒音に係る環境基準値の運用範囲内での運用となるよう配慮してまいります。なお、札幌市条例に基づいた環境アセスメントにおいて航空機騒音の調査予測評価を行いまして、必要に応じて騒音軽減を図る措置を検討してまいりますというこういったトーンで回答させていただいております。またご意見としては案 1 が良い、案 2 が良いというストレートなご意見もあつたりします。それに対する回答として、右の方に書いてございますが、滑走路延長計画案に対する皆さんからのご意見を踏まえ、引き続き検討を進めてまいりますという、こういったトーンで回答させていただきました。これは一つの例示でございますけれども、こういったものを 33 ぐらいにグルーピングした上で、対応させていただきたいというふうに考えております。

最後、PI の目標達成判断というものがございます。こちらも令和 7 年 10 月の第 1 回の評価委員会にお諮りさせていただいたのですが、資料⑤のところをご覧くださいませでしょうか。丘珠空港機能強化に関する PI レポートというものでございます。冒頭のプロセスのところでも説明させていただきましたけれども、PI の手法について記載しているものでございます。こちらの最後のページを見ていただきますと、9 ページ目、PI の目標達成の判断及び PI の終了ということで書いてございます。この目標達成の判断は PI 評価委員会による評価をいただいた上で行います。PI 評価委員会による評価を

踏まえ PI 推進協議会が目標達成したと判断した場合には、PI を終了しますということを書いてございまして、評価の視点ということで 4 つの評価指標を掲げているところでございます。PI は適切に実施されたか。視点 2 として、提供した情報が適切に周知されたか、視点 3、PI 対象者は PI 推進協議会が検討した情報を理解したか。視点 4、募集した意見に対して PI 協議会の考え方を示されているかといった 4 つの視点で評価するということになってございます。元に戻っていただきまして概要版の資料①ですね、最後の 6 ページ目でございますけれども、この 4 つの視点で我々として評価させていただきましたところ、推進協議会といたしましては、上記 4 つの視点、この PI の目標達成状況进行评估したところ、4 つ、いずれの視点においても目標が達成されているというふうに判断させていただきました。この判断の根拠としては、この前のページですね、これまで説明させていただいた内容でもって、これらは全て達成されているというふうに我々は考えておりまして、本日お集まりの皆様方に、こういったところのご判断をご審議いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

これより審議の方に入らせていただきますので報道関係者の皆様のカメラ撮りにつきましてはここまでとさせていただきます。委員会の進行にご協力よろしくお願いいたします。それでは審議の方お願いいたします。

(2) 審議

(石井委員長)

ご説明ありがとうございました。ただいまの報告を受けまして、委員の皆様からのご質問・ご助言いただきたいと思います。特に、目標達成判断の基準の視点として4点ございましたけれども、それぞれの視点の妥当性についてそれぞれの専門的な見地からご意見をお願いしたいと思います。

お一人ずつ全体に関してご意見をいただいて、それを整理する形で進めさせていただければと。最初は中澤委員からご発言をお願いします。

(中澤委員)

まずはお疲れさまでした。結構な1,000件を超えるようなかなり多くの意見をいただいて、それを分類して更に一つ一つを見るというのは大変な作業だったと思いますが、ここまでたどり着けたことは評価に値すると思います。まず気になるのは、過去他の空港でもPIをされていると思いますが、そちらの状況はあまり我々も把握しているわけではないのですが、それに対して、分量としてこの1,000とかそういうような数字というのは空港の規模の違いもあると思いますけど、多いのか少ないのかというその辺りの感覚というのはどんな感じなんだろうと言うことをお聞きしたいと思いました。

(事務局)

まさに空港の規模によって、その辺は大小あると思います。今回は単純に他の空港、他のエリアと比較してどうこうというものもあるのですが、我々が意識したのは、令和4年に札幌市さんが丘珠空港の将来像を策定された時に、それに伴いましてパブリックコメントをされていました。その時も同じように札幌市さんの考えについてどう思うかということ聞かれて、それに対しても2,000件近くご意見をいただいているということです。我々としてはその規模と同じくらいであれば、十分やらせていただいたのかなという風に考えています。

(中澤委員)

ありがとうございます。

(石井委員長)

岡田委員をお願いします。

(岡田委員)

ご説明ありがとうございました。まず、①の適切に実施されたかということについては、他の空港のことについては承知しておりませんが、例えば道路など、開発局が行っていることでは、近隣の住民の方へのご意見等の聴取等は過去にも色々と見させていただいたことがあるのですが、率直な感想だと、今回のPIは物凄く丁寧にやられているという印象です。例えばハガキにしても普通だとハガキサイズだと思います

が、しっかりと見えるようにというような配慮で大きいサイズにしていると思いますし、空港を利用しない方にもきちんとご意見を聴取されているという点も良かったと思います。自分が飛行機を利用しなくても誰かを迎える側としてとか、出張で来られる方とお約束などで、利用しない方にも色々な影響があると思いますので、そこを丁寧にやられている点も良かったと思います。

②の情報は適切に周知されたかということについても、ハガキであるとかWEBであるとか報道といったような様々な方法で行われていたということで、これについても適切だったと思っています。

③の情報を理解したかというところで1つだけ意見があるのですが、これだけ丁寧に説明されていて、理解できなかった人が若干でもいるということにとっても違和感がありました。回答者にとって、内容がわかったということと、納得したということは別物だと思いますので、恐らく納得できないという方が理解していないと回答されたのではないかと想像しました。「理解」という言葉には複数の解釈があるという点について、気になったのでお伝えします。

④の協議会の考え方は示されているかということについても自由意見に対しても丁寧に回答されているという点からも十分に示されていたと思っています。

私からの意見は以上です。

(石井委員長)

どうもありがとうございます。向田委員お願いします。

(向田委員)

はい。回答が1,000件を超えたというのが驚きで、かなり丁寧にやったんだなというふうな印象を受けました。それからもう一つ、この回答がかなり詳細に分析している。短期間でよくやったなって、ちょっと職員の方は大変だったんじゃないかと思ひまして、それには敬意を払いたいと思います。ですから、我々委員会の意見みたいなものがかなり反映されたんだな、というのが私の印象です。簡単に言うとそういうことです。

(石井委員長)

ありがとうございます。平田委員お願いします。

(平田委員)

はい。私も皆さんと同じような意見で、この4つの視点については特に異論はなく、十分にやられているというふうに思っています。あのPI、パブリック・インボルブメントっていうのは住民の皆さんが、何って思いながら、中身を見たら機能強化に対する意見を募集しますってわかるので、そこに対して問題はなかったかなと思うんですけれ

ども、その住民含めた利害関係者すべての方々ですね、ということを不特定多数の方々でもいいかもしれませんけれども、北海道に限らず全国に関連する空港なんかに設置されたんですね、道外の方も含めて 1,500 件でしたっけ、というくらい集まったっていうのは、空港の規模にしてはたぶん多いんじゃないかという感じはするし、先程、集約して 150 分類ですかね、そういうふうにその分類もよく短期間でやられたなと思うんですけども、そういうふうにやられて、丁寧にコメントも書かれていますので、これをまだ公開はしていないですね。これから公開されると思いますので、これを意見した皆さん、もしくは意見されてない皆さんにも積極的に周知して、せっかくもらった意見を他の皆さんはこういうこと書かれているんだなって住民の皆さん同士で知る機会も重要だと思うし、滑走路をどう伸ばすか、今概略検討というか構想段階なので、大まかな方向と規模みたいなのところまでを今後決めていかれると思うんですけども、滑走路を伸ばして終わりってわけじゃないし、丘珠空港の利活用のポテンシャルを最大化するためには、関連する施設の増強ですとか、ソフトの活用っていうのも大変重要になってくるので、今回の意見をその次のステップに、せっかく丁寧にやっていたので、生かしていただきたいなということも同時に思いました。

もう 1 つ、1 回目・2 回目の評価委員会でも申し上げましたし、皆様の意見もそうだったんですけど、事前に札幌市さんが非常に丁寧にビジョンを作られていたということからスタートしているという意味で、通常大きな空港の PI のプロセスだと、4 段階くらいに分けてやるんですかね。そもそもどういう課題があるのか、どういう機能強化の必要性があるのかを議論して、それに対して評価指標は何が必要なのか、どういう代替案があるのか、代替案は本当にこれでよいのか、そして最後どうまとめるのか 4 段階くらいでステップバイステップでなんですけど、それは非常に時間も労力もかかるので、丘珠空港で言うところまでの必要はないかなと思いつつ、かといって 1 回で決めるっていうのはすごく乱暴な気がしないでもないし、今回は札幌市さんがやったのでそれで良いっていう規模だったのかもしれませんが。それでも今回限られた時間ですけど、一応 2 段階に分けてやったところ、PI の今までやってきた他の空港の経緯を見てみると、非常にユニークな点だなというふうに感じます。今回丘珠空港に対して適用したこの PI のプロセスっていうのを次の他の空港とか他のインフラの事業とかでも、参考になる一つの事例だなというふうに思いましたので、この辺も、正直申し上げますと、2 段階目の中間とりまとめの位置づけが若干曖昧になったというか、すごいたくさん意見がきたので、そのとりまとめに時間がかかったっていうところがちょっとあったので、中間段階の評価っていうのがすごく難しかったという点はあるかと思うんですけども、言ってみれば必要性の可否判断と初めに言っちゃいましたけども、中間的な評価をしてこのままの計画案でこのまま継続して、意見募集して、この評価委員会に臨んで良いかなっていうところを中間でとりあえずみたという程度、結果的にはそうなのかなというところだったんですけども、その中間とりまとめの位置づけが、今持って

いるこの住民の皆様への伝え方も若干曖昧で、たぶんわかりづらかったかなと反省があるかなと僕はちょっと申し上げときたいなと思うんですけれども。

この辺も結果的には問題ないし、こういう反省も一部踏まえて次の別のプロジェクトにも反省点というか教訓というか取り組みの経験を生かしていただけるといいかなと思いました。後ろの方は今後への参考という意味で情報の発信っていうのですかね、アドバイスとっていただけるといいかなと。いずれにしても4つの視点については特に異論はございません。ご苦労様でした。

(石井委員長)

ありがとうございます。では私の方も委員としての意見を少しだけ申し上げさせていただきます。私は札幌市さんが事前に進めていた活用の話から関わっておりましたから、今回正式なPIというプロセスが逆に言うと市民の皆様とか、聞かれた人たちにとっては位置づけが非常にわかりにくかったっていうところが率直にあると思うんで、逆にその中で意見をきちんと集めていただいたり、周知もしていただくということについて努力していただいたので、ある意味で他の案件よりもちょっと大変だった部分があるかなというふうに思います。その辺で言うと、非常に丁寧にということは何人かの委員からも出ておりましたけれども、本当に丁寧にやっていただいて、やれることについて、きちんとやっていただいたというふうに私自身は今、評価させていただいています。4つの視点については私も一応満たされているというふうに思っています。報告書でも一番手間のかかった個別のご意見に対して、どう答えていくかっていうことで、作業経過を伺うともものすごく膨大な作業でなおかつ極めて丁寧にやっていただいたっていうところについては非常によくやっていただいたということなんですけれども、逆に言うとあまり個別対応すると、要は全体の方向感が少し薄まるということ変な言い方なんですけど、見えなくなるような可能性があって、そういう部分は逆にこの全体の取りまとめとしてはマイナスになりかねない部分がありますから、要するにこういうふうにきちんと答えられるし、答える準備をちゃんとしたっていうことはもう経過としてわかってますんで、ある程度むしろ理解できる範囲に取りまとめたいただいて、お出しいただくっていうことの方が全体としての周知ということも含めて、その意味合いが高まると思いますので、非常に緻密な作業をやっていただいた上にこういうことを言うのはかえって申し訳ない部分もあるのかもしれないですけど、報告書としてはそういう体裁を見せようということについて、変な誤解等与えない形の内容にして作成していただければと思います。かえって面倒くさい話かもしれないですけども、よろしく願いいたします。

一応一通りご意見いただきましたが、目標達成判断の4つの視点については、いずれも適切に実施されているというご評価をいただいたというようなことでよろしゅうございましたでしょうか。それではこの委員会としてはそういう評価をさせていただく

ようなところが結論でございます。言い残したこととか追加でご発言とかはございませんでしょうか。

そうしましたら本日で本委員会は終了となりますので、一言だけ今後につながる意見、感想なりコメントをちょっとだけいただくということで、またすみません、中澤委員ご発言お願いします。

(中澤委員)

はい。お疲れ様でした。この PI の位置づけとしては多分事業的なプロセスとしてはまだ前半の方で最終的には合意形成を図って、それを事業として実現すると、そういうようなプロセスの最初のところなんだと思います。なんか言い方もあれですけど、良い質問がないと良い答えが出ないみたいな感じで、ある意見に、最終的な目標に対して最初のところの立ち位置が良くないと結果が良くないなっていう話が例えとしてはあったりしますが、そういう意味では今回いただいた意見がかなりの宝の山じゃないかというふうには思いますので、この宝を最終的な成果としてきっちり結び付けられるよう努力していただきたいなというふうに思います。私の意見は以上です。

(岡田委員)

個人的な感想ですが、すみません私はまだ丘珠空港を利用したことがなくて。5月に利用させていただくので、その時にはいろいろと思うところが出てくるかなと思います。今回の PI はとても丁寧にやられていましたしこれ以上何も意見はありません。強いて言えば先ほどの理解という言葉の話ぐらいかなと思うんですけど、もう 1 点だけありました。小型ジェット機の冬季就航制限の緩和、これは一瞬迷う方がいらっしゃるような気がするんですね。制限の緩和という表現は、頭の中でマイナスをプラスに変換しなければならないような迷いです。こういうアンケートで長い言葉は使えないかもしれないですが、すんなり入ってくる言葉に、たとえば冬の就航を夏と同じようにしますとか、なんかそういう表現をされると誤解のない回答ができるかなと思いましたので、よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

(石井委員長)

どうもありがとうございました。

(向田委員)

何もありません。

(石井委員長)

だいぶ言っていたいたのですが、平田委員お願いします。

(平田委員)

この間国の航空法、空港法かな、その国が日本全国の空港の方向性とか基本方針を決めるっていうのが20年前ぐらいから決まって、それが久しぶりに改訂されたいんですけども、その中に、あの空港関係者各主体の役割が書いてあって、多様な関係者いるんですけども、そこに今回追加されたのが、各空港で多様な人を巻き込んで協議会を作って空港の将来のビジョンをちゃんと作ろうね、それが望ましいと書かれたんですよ。他の人から言われると当たり前だろ、と思われるかもしれませんが、それが初めて空港にも入ったということに照らして考えたときに、今回の札幌市さんがローカルで始められたところから国が引き取って具体的な計画を進めていくっていう。で、一応協議会にかなり多様な人が入ってありますよね、あれがいつまで続くかわからないし、ずっと続けていかれるのがいいんじゃないかと思うんですけど、そういう意味では今回の空港ビジョンなるもの、空港ビジョンではないですけども空港のビジョンに繋がる一つの計画だと思うし、先ほど申し上げたとおりその先の空港の機能強化諸々に繋がるのでそういう空港の将来ビジョンというのを今回の得られた情報をもとに継続的に進めて、それを多様な人がサポートしながら、もちろん利用者や地元も含めてですけど、生活に繋がっていくと、そういう国の基本方針に入った新しい方向性に対して、丘珠空港さんが率先して先取りしてやっているというふうに示せるので、大変いい取り組みだなと思って見ていました。これは感想です。ありがとうございます。

(石井委員長)

最後私から。計画論でいうとPIと環境アセスというようなところ、ある意味で時間をかけてきちんとやるっていうことが基本なことは十分わかっておりますけれども、丘珠の事情からいうとそもそも小型ジェットが夏しか飛ばせない、冬以外しか飛ばせないということが、ある意味では経営にも関わるような事象として、課題として出てきていることで、ある意味ではかなり時間が経過している問題だということが率直にあると思うんですよ。ましてインフレの時代になってきているなかで、1,800mで整理するというのも札幌市の議論のなかでも時間をセーブする、その意味が僕の印象ではもっとも大きい、2,000mにして時間をかけることよりも、十分ではない部分があるにしても1,800mで早く実現する、まさに時間に意味がある、というところの議論をした、何を言いたいかというと、時間との闘いというところをこれからは意識してやっていくということが、一番トータルとしてこの事業がうまくいくポイントになるかと思えますので、ある意味で難しいということだっていうことは承知していますけれども、ぜひそういう視点を持って進めていただければと思います。いずれにしても大変よくやっていただきまして、評価としてはよかったと思います。

それでは、進行を事務局に戻させていただきます。

5. 閉会の挨拶

(司会)

本日は、長時間にわたりましてご審議いただきまして本当にありがとうございました。今回が PI 評価委員会の最後の開催となります。事務局を代表いたしまして、東京航空局の三浦課長より、お礼のご挨拶をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

(三浦課長)

東京航空局の三浦でございます。委員の皆様におかれましては本日もご多忙の中、長時間にわたり、大変熱心にご審議を賜り、誠にありがとうございました。第1回から本日の第3回まで短い期間ではございましたが、毎回事前の資料確認から当日の議論に至るまで、専門的かつ実務的な観点から多くのご助言をいただき誠にありがとうございました。また、お忙しい中この会議にご参加いただき、また資料も丁寧にお読みいただき、積極的なご質問・ご意見をお寄せいただきましたこと、改めて深くお礼申し上げます。本日はいただいたコメントにつきましても PI 実施記録の最終とりまとめに当たり、推進協議会においてしっかり議論し、今後の公表に向けて丁寧に反映してまいります。委員の皆様のお力添えによりここまで取りまとめることができましたことを、心より感謝申し上げます。本日は本当にありがとうございます。

(司会)

これをもちまして、第3回丘珠空港 PI 評価委員会を終了させていただきます。委員の皆様方、本当にありがとうございました。