

第2回小笠原航空路協議会

日 時	平成20年10月21日(火) 午後4時		
会 場	東京都庁第一本庁舎 42階北側 特別会議室D (東京都新宿区西新宿2-8-1)		
議 題	(1) 小笠原航空路PI評価委員会設置要綱について (2) 小笠原航空路PI評価委員の選任について (3) 小笠原航空路PI実施計画書(素案)の骨子について (4) その他		
出席者	会長	中田 清己	総務局長
		飯尾 豊	港湾局 技監
		遠藤 雅彦	知事本局 政策部長
		福田 良行	都市整備局 参事(航空政策担当)
		長谷川 明	環境局 環境政策担当部長
		中島 博	環境局 自然環境部長
		石山 明久	港湾局 離島港湾部長
		北村 俊文	港湾局 島しょ・小笠原空港整備担当部長
		笠井 謙一	総務局 行政部長
		松山 英幸	総務局 多摩島しょ振興担当部長
		前田 哲	総務局 小笠原支庁長
		森下 一男	小笠原村長
		佐々木 幸美	小笠原村議会 議長

議事詳細(後日公開予定)

(参考)当日配布資料

資 料 1	小笠原航空路PI評価委員会設置要綱(案)
資 料 2	小笠原航空路PI評価委員の選任について(案)
資 料 3	小笠原航空路PI評価委員(案)
資 料 4	小笠原航空路PI実施計画書(素案)の骨子
参考資料1	小笠原航空路協議会設置要綱
参考資料2	一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)【国】
参考資料3	小笠原諸島振興開発審議会意見具申【国審議会】

小笠原航空路 P I 評価委員会設置要綱（案）

（設置）

第 1 条 小笠原航空路 P I 評価委員会（以下「評価委員会」という。）は、小笠原航空路協議会（以下「協議会」という。）が設置する。

（目的）

第 2 条 評価委員会は、協議会が行う小笠原航空路のパブリック・インボルブメント（以下「P I」という。）の手順や結果について評価、助言を行うことにより P I の透明性、公平性、公正性を確保することを目的とする。

（所掌事務）

第 3 条 評価委員会は、前条の目的を達成するために次の事項について評価、助言を行う。

- (1) P I 実施計画に関すること
- (2) P I 実施期間中の P I 活動に関すること
- (3) P I 実施結果に関すること

（構成）

第 4 条 評価委員会は、所掌事務の遂行に必要な有識者 3 名をもって構成し、委員の構成は別紙のとおりとする。

（第三者性）

第 5 条 委員は、評価委員会の目的に照らし、特定の行政機関及び特定の利害関係者等の利害を代表してはならない。

（委員の任期）

第 6 条 委員の任期は、評価委員会の所掌事務が完了するまでとする。

（委員長）

第 7 条 評価委員会には、委員長を置く。

2 委員長は、委員の互選により選任する。

3 委員長が職務を遂行できない場合は、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。

（評価委員会の運営）

第 8 条 評価委員会は、委員長が招集し開催する。

2 評価委員会は、協議会に対し評価委員会の運営に必要な資料の提出を求めることができる。

3 評価委員会は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

(守秘義務)

第 9 条 委員は、個人を識別させる情報や個人の権利利益を害する恐れのある情報などを漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(委員会の公開)

第 10 条 評価委員会は、特段の理由がある場合を除き、原則として公開とする。

(事務局)

第 11 条 評価委員会の事務局は、東京都に置く。

(その他)

第 12 条 この要綱に定めのない事項は、その都度審議して定める。

附 則

この要綱は、平成 20 年 月 日より施行する。

小笠原航空路 P I 評価委員会委員

氏名	所属等

(順不同・敬称略)

小笠原航空路 P I 評価委員の選任について(案)

東京都と小笠原村で構成する小笠原航空路協議会(以下「協議会」という。)は、小笠原航空路 P I 評価委員会(以下「評価委員会」という。)の委員を、下記のとおり選任する。

記

1 選任の考え方

協議会が候補者を選定し、協議会を構成する行政機関の長(東京都知事)が委嘱する

2 必要な要件

評価委員会の委員に必要な要件は、次のとおりとする

(1) 評価委員会設置要綱第 2 条の目的の達成に必要な以下の専門的知識を有すること

行政手続に係る法制度について専門的知識、知見を有する者

航空行政について専門的知識、知見を有する者

マス・コミュニケーションに関する専門性を有する者

(2) 中立性

小笠原航空路 P I の実施主体及び小笠原航空路の事業主体の関係者でないこと

小笠原航空路 P I 評価委員(案)

1. 行政手続に係る法制度について専門的知識、知見を有する者

山内 弘隆(ヤマウチ ヒロタカ)

- ・生 年 昭和 30(1955)年 53 歳
- ・最終学歴 慶應義塾大学大学院商学研究科博士課程修了
- ・現 職 一橋大学大学院商学研究科研究科長兼商学部学部長
- ・専門領域 交通経済学、公共経済学、公益事業論 ほか
- ・略 歴 等 交通政策審議会 委員
内閣府物価安定政策会議 委員
内閣府民間資金等活用事業推進委員会 委員
財務省財政制度等審議会国有財産分科会 臨時委員
社会資本整備審議会 専門委員
日本交通学会 理事 ほか

2. 航空行政について専門的知識、知見を有する者

阿部 雅昭(アベ マサアキ)

- ・生 年 昭和 10(1935)年 73 歳
- ・最終学歴 東京大学法学部卒
- ・略 歴 等 元 運輸省 航空局 飛行場部長・次長
元 " 地域交通局長
元 首都圏新都市鉄道株式会社 社長 ほか歴任

3. マス・コミュニケーションに関する専門性を有する者

鍛冶 壯一(カジ ソウイチ)

- ・生 年 昭和 5(1930)年 78 歳
- ・最終学歴 東京大学教養学部卒
- ・現 職 航空評論家
- ・略 歴 等 元 毎日新聞東京本社社会部 編集委員
財団法人日本宇宙少年団 理事
航空運航システム研究会 常務理事 ほか

小笠原航空路 P I 実施計画書(素案)の骨子

1. パブリック・インボルブメント (P I) 導入の経緯

(1) P I とは

- ・わが国の財政が逼迫するなか、新しい空港の整備をはじめ、公共事業は真に必要な事業のみを効率的に実施することが求められているため P I が導入された。
- ・ P I (パブリック・インボルブメント : Public Involvement) とは、政策の立案段階や公共事業の構想・計画段階から、住民が意見を表明できる場を設け、そこでの議論を政策や事業計画に反映させる手法である。

(2) P I 導入の経緯

- ・空港の整備事業に P I が導入されたのは、国土交通省航空局が「一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針(案)」及び「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)」を公表したことにはじまる。
- ・小笠原航空路の開設に向けた取組においても、P I を導入し、積極的な情報提供と幅広い意見収集を行いながら取り組む。

2. P I 活動の基本的な考え方

(1) 小笠原航空路 P I の特徴

- ・小笠原諸島は、東京から南に約 1 千 km 離れた太平洋上にあり、本土との交通は概ね 6 日に 1 便就航する船舶で、往来に要する時間は片道約 2 6 時間に及ぶ。
- ・小笠原諸島は、亜熱帯の美しい自然と動植物の宝庫で、天然記念物や小笠原諸島にしか存在しない動植物も多く生息しており、東京都は小笠原諸島の自然を次世代に確実に引き継ぐため、世界自然遺産への登録を目指している。
- ・小笠原航空路の実現に向けた取組みは、とくに小笠原諸島の自然環境への影響に充分配慮しながら進める必要がある。

(2) 基本方針

- ・小笠原航空路開設に向けた検討のプロセスの共有に努める
- ・小笠原航空路開設の P I 活動は、各種調査・検討を継続し段階的に実施する
- ・小笠原航空路開設に向けた構想・計画案を提示し、その情報を共有し意見を聞くことで、その後の事業主体の意思決定に役立つよう実施する
- ・ P I 活動の十分な周知広報により、わかりやすい情報が、誰でも簡単に入手できるよう努める
- ・透明性を確保し、中立的な立場で公正な P I 活動を実施する
- ・適切な時間管理のもとに P I 活動を実施する

3 . P I 活動の実施体制

(1) P I 活動に係る主体と役割

- ・小笠原航空路の実現に向けた事業の実施主体は東京都であり、事業の実施に係る意思決定は東京都が行う。
- ・P I 活動は小笠原航空路協議会が実施し、その活動は小笠原航空路協議会が設置した第三者機関「P I 評価委員会」により、評価・助言を受けながら進める。

(2) P I 評価委員会の設置

- ・P I 評価委員会は、小笠原航空路協議会が実施するP I 活動を客観的な立場から監視するために設置し、委員は、P I 活動に必要とされる専門知識を有するとともに、中立的、客観的な考えを持つ有識者である。

4 . 小笠原航空路開設に向けたプロセス

(1) 小笠原航空路開設に向けた検討の流れ

- ・P I 活動は、事業主体が小笠原航空路の事業化に取り組む前に実施され、P I 活動の結果によっては、事業主体は構想・計画案を見直す場合がある。
- ・P I 活動が終了し、事業主体が事業実施を意思決定する場合には、P I 活動による民意の反映のほか、政策的な判断や技術的な判断など、総合的な判断の下に行われる。
- ・空港が開港するまでには、環境影響評価や航空法等各種法的手続きがあり、工事期間中に事業の再評価が実施される場合がある。

(2) P I 活動の流れ

- ・P I 活動は、「P I 実施計画書」に基づいて実施する。
- ・小笠原航空路のP I 活動は、各種調査・検討を継続し段階的に実施することにしており、「構想段階」、「施設計画段階」の2段階（2ステップ）で実施する。

5 . P I 活動で提供する情報内容

(1) 各ステップにおけるP I 活動の実施目標

- ・P I 活動の実施目標を2つの段階ごとに定める。
 - 小笠原航空路開設の必要性や航空路開設案について調査・検討し、その情報をP I 対象者と共有し、P I 対象者の意見を把握すること
 - 小笠原航空路開設案の施設計画について調査・検討し、その情報をP I 対象者と共有し、P I 対象者の意見を把握すること

(2) 各ステップにおける想定される論点

- ・構想段階と施設計画段階について、想定される論点は根拠資料とともに、分かりやすく解説した冊子等にとりまとめ公表する。

構想段階

小笠原航空路開設の必要性や費用対効果は妥当か など

施設計画段階

施設計画の規模は適切か など

6. P I 活動の実施手法

(1) P I 活動の実施時期及び期間

- ・ P I 活動の実施時期は、ステップ 1 を平成 20 年度末に開始し、ステップ 1 の終了後、ステップ 2 を実施する予定。
- ・ 意見の集計・分類や対応方策の検討、さらに P I 評価委員会からの評価・助言をうけて P I 活動の終了判断をし、結果を公表する流れが基本となる。
- ・ P I の実施目標を達成するため、意見に対する対応方策を示したのち、その対応方策に関する意見を募集するというサイクルを複数回繰り返すことがある。

(2) P I 活動の手法

- ・ P I 活動における周知、情報提供手段、意見収集手段の具体的な内容は、適宜検討し、P I 評価委員会の評価・助言を受けて決定する。

7. 収集した意見の取扱い

- ・ P I 活動では「個人情報の保護に関する法律（平成 15 年法律第 57 号）」及び「東京都個人情報の保護に関する条例（平成 2 年条例第 113 号）」を遵守する。
- ・ 意見は、内容別に分類・整理して公表するが、個人が特定されるような情報は除き、P I 活動の目的以外には使用しない。

8. P I 活動の終了の判断

- ・ P I 活動の実施主体である小笠原航空路協議会は、各ステップで設定した P I の実施目標が達成されたと判断したのちに、P I の活動結果を P I 評価委員会に報告する。
- ・ P I 評価委員会から評価・助言を受け、その対応も含めて P I 活動の終了が了承された段階で P I 活動は終了する。
- ・ 一連の過程は、各ステップの P I 実施報告書としてとりまとめ、公表する。

小笠原航空路協議会設置要綱

（設置）

第 1 条 小笠原諸島における本土との間の航空路開設についての検討を進めるにあたり、関係者間の円滑な合意形成を図ることを目的として、小笠原航空路協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（協議内容）

第 2 条 協議会では、次の事項について協議する。

- （ 1 ）小笠原諸島における航空路に関すること
- （ 2 ）パブリック・インボルブメント（以下「P I」という。）の円滑な実施に関すること
- （ 3 ）その他

（構成員）

第 3 条 協議会の構成員は、別紙のとおりとする。

（会長）

第 4 条 協議会には会長を置き、東京都総務局長がこれにあたる。

（招集）

第 5 条 協議会は、会長が招集する。

2 会長は、必要に応じて構成員以外の者の出席を求めることができるものとする。

（小笠原航空路 P I 評価委員会）

第 6 条 協議会には、別途小笠原航空路 P I 評価委員会を設置する。なお、小笠原航空路 P I 評価委員会の要綱は別に定める。

（協議会の公開）

第 7 条 協議会は、原則として公開とする。

（事務局）

第 8 条 協議会の事務は、東京都総務局行政部振興企画課で処理する。

（その他）

第 9 条 その他、協議会運営に必要な事項は、協議会が定める。

附 則

この要綱は、平成 2 0 年 2 月 6 日より施行する。

小笠原航空路協議会委員

東京都 総務局長

東京都 港湾局 技監

東京都 知事本局 政策部長

東京都 都市整備局 参事(航空政策担当)

東京都 環境局 環境政策担当部長

東京都 環境局 自然環境部長

東京都 港湾局 離島港湾部長

東京都 港湾局 島しょ・小笠原空港整備担当部長

東京都 総務局 行政部長

東京都 総務局 多摩島しょ振興担当部長

東京都 小笠原支庁長

小笠原村長

小笠原村議会 議長

一般空港における 新たな空港整備プロセスのあり方(案)

I. 一般空港における新たな空港整備プロセス

1

II. 一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針(案)

5

III. 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)

8

平成15年4月

I. 一般空港における新たな空港整備プロセス

1. 背景

今後の空港整備は、公共事業全般に求められている透明性の確保や、説明責任の一層の遂行の観点から、その整備プロセスについて見直す必要があるのではないかと問われている。

このような中、平成14年5月から今後の空港整備のあり方について審議してきた交通政策審議会航空分科会から、同年12月に出された「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」では、一般空港(第2種空港、第3種空港、共用飛行場等)における整備プロセスに関連する事項としては、以下のように記載されている。

Ⅲ-4. 国内空港

(1) 国内空港整備の課題

(略)

一般空港の滑走路新設・延長事業の新規採択については、代替手段の検討を含む必要性の十分な検証、候補地選定、施設、空域等の空港計画の十分な吟味、概算事業費の精査や費用対効果分析の徹底等を行って、真に必要なかつ有用なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるパブリック・インボルブメント(PI)等の手続きをルール化すべきである。

(略)

(3) 新規事業採択における合意形成手続き明示

従来、空港整備計画の閣議決定時に、運輸省資料として一般空港の個別新規事業を選定・公表していたが、これが事業の硬直性を招きかねないのではないかと指摘があった。また、住民の合意形成等の手続きがルール化されておらず、透明性の向上の観点から問題があるとの指摘もあった。

このため、今後はこの選定・公表をとりやめ、(1)で述べたとおり新たな合意形成手続の下に空港整備を図ることとすべきである。すなわち、滑走路新設・延長に係る新規事業については、国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要・必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味、費用対効果分析の徹底等を行って、真に必要なものに限って事業化することとし、また、透明性向上の観点から、構想・計画段階におけるPI等の手続きをルール化すべきである。

IV-4. 一般空港等の整備

(3) 既存空港の高質化のためのハード・ソフトの組み合わせによる整備

(略)

地域の実情に応じて、空港管理者、国の関係機関、地元自治体、空港を利用する関係者等が連携して具体的なプログラムを取まとめるような仕組みを検討する必要がある。

VIII. 事業の推進に当たっての留意事項

(略)

(2) 空港整備の構想・計画段階からの PI の導入等により、事業採択過程や必要性の検証における透明性の確保、情報公開の徹底を図るべきである。

(3) 現在継続中の事業については、事業評価制度に基づき、社会情勢の変化、事業の進捗状況等を評価して、事業の継続又は中止を判断すべきであり、その結果に応じて適切に対応することが重要である。

この答申を踏まえ、今後、国土交通省航空局においては、一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針、空港整備の構想・計画段階からのパブリックインボルブメント[※]等に関する検討がなされていくこととなる。

空港整備プロセス研究会では、国土交通省航空局からの委託を受け、住民との合意形成等に関する欧米諸国や国内他分野における先進事例を整理・検討する一方、上述の整備指針及びPIに関する事柄を中心に今後の一般空港整備における望ましい空港整備プロセスのあり方について、空港整備の特性等をも踏まえつつ検討を行った。

※パブリック・インボルブメント：Public Involvement(PI)

空港整備計画の検討段階において、空港整備主体が関係地方公共団体と連携して、主として対象事業を行う空港(予定を含む)の所在または周辺地域の住民などのPI対象者に情報を公開した上で、広く意見を把握し、計画策定過程にPI対象者の参画を促すことをいう。

2. 一般空港における新たな空港整備プロセス

本研究会では、まず「整備指針」について、今後の長期計画において、一般空港の個別新規事業の選定等を取りやめることが答申されたのに伴い、国が毎年度の予算で新規事業採択を判断する際の評価基準をできるだけ客観的かつ具体的に整理し、明らかにする必要性が高まったことに加え、これを明示することにより、個別空港の整備主体等が整備計画を検討する際の目安としての意義を持たせることも考慮して案を作成した。

また、「パブリック・インボルブメント」について、空港整備計画に関し、透明性、客観性の確保や住民等関係者との円滑な合意形成を図っていくためには、計画の検討段階から情報公開を実施し、広く意見を求めることが重要であるとの認識に立って住民参加手続きを含む基本的なガイドライン(案)をとりまとめた。

これらの一般空港の整備指針(案)とパブリック・インボルブメント・ガイドライン(案)を従来からの空港整備において用いられている各種マニュアル、計画基準等に基づく整備計画の策定、国土交通省事業評価制度等のプロセスに加えて図示すれば、新たな空港整備プロセスは図I. 1のような流れになる。

また、空港の存在は、空港周辺住民の生活を含めた地域社会経済に多面的な影響を与えていることから、既存空港におけるストックの有効活用、利用者の利便の向上の観点に立って行われる既存空港の質的向上等のための整備についても、答申Ⅳ-4(3)の考え方を踏まえ、地域の実情に応じて、空港管理者及び国の関係機関が常日頃から地方公共団体、航空運送事業者等との意見交換を行い、関係者の意向を踏まえながら連携して具体化できる仕組みづくりについて、今後の課題として取り組んでいくことが望まれる。

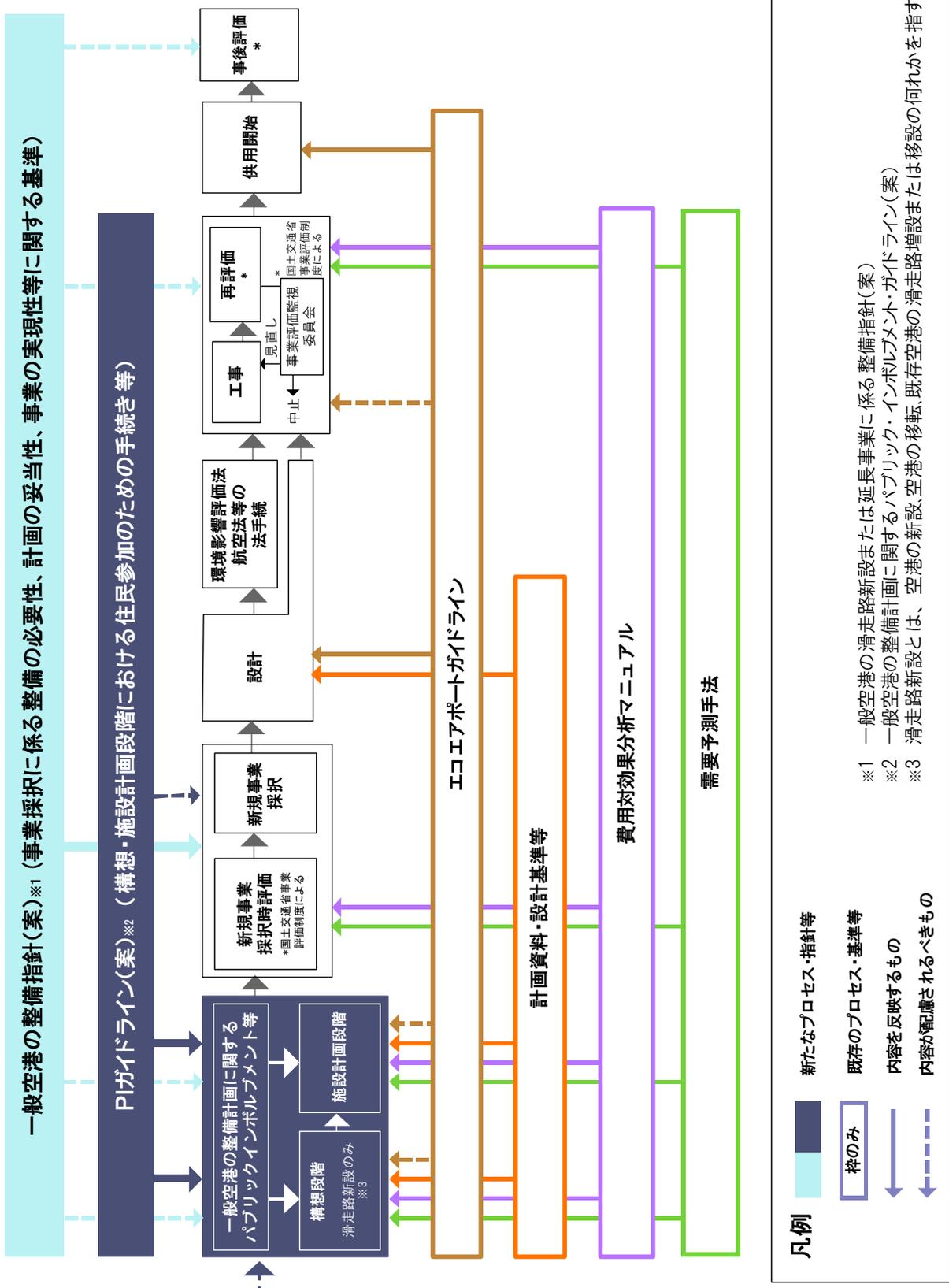


図 I.1 新たな空港整備プロセス

Ⅱ. 一般空港の滑走路新設または延長事業に係る整備指針(案)

1. 基本方針

一般空港(第2種空港、第3種空港、共用飛行場等)における新規の滑走路新設または延長事業については、空港整備の長期計画、交通政策審議会航空分科会答申「今後の空港及び航空保安施設の整備に関する方策について」(平成14年12月)に示される整備方針を踏まえるとともに、本指針の事業を評価する各項目について評価の基準が満たされていることを新規事業採択の必要条件とする。(空港整備法附則第六項における事業、いわゆる地方空港整備特別事業を除く)

2. 事業を評価する項目と評価の基準

事業を評価する項目は、事業の必要性、候補地の比較、計画の妥当性、事業の実現性及び事業の効果とし、その評価の基準について以下に示す。

2-1. 事業の必要性

滑走路処理能力の向上などの整備目的ごとに示す評価の基準(表Ⅱ-1)を満たすこと。また、代替手段の検討などの評価項目(表Ⅱ-2)についても各々の評価の基準を満たすこと。

2-2. 候補地の比較

滑走路新設事業の場合は、気象、地形・地質、空域、アクセス、土地利用、環境、社会経済効果等所要の項目を考慮した上で、複数候補地における比較検討が充分行われ、適切な評価及び候補地選定がなされていること。

2-3. 計画の妥当性

① 空港計画

事業の必要性を構成する内容等に照らして施設の規模・配置が適切であり、所要の空域及び飛行経路の設定、適正な就航率の確保が可能と見込まれる等適切な空港計画であること。また、将来の拡張性について配慮されていること。

② アクセス条件

空港までのアクセスが適正な時間及び費用で確保できること。

③ 他計画との整合

土地利用計画、道路計画、用途地域指定等他の法定または公的計画等と整合性が図られているか、図られる見込みがあること。

④ 事業規模

空港整備の工法・工期が合理的であるとともに、概算事業費が適正な範囲内であること。

2-4.事業の実現性

① 用地確保

空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること。

② 環境影響の見通し

空港整備、運用に伴う周辺環境への影響の概略が把握されており、重大な問題が生じないことが確認されていること。

③ 合意形成の状況

パブリック・インボルブメントを通じて、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到達すると見込まれること。

2-5.事業の効果

① 費用対効果

費用便益分析等の評価結果が妥当な範囲であること。

② アウトカム

空港利用者及び地域住民が実感できる指標により事業の成果が確認できること。

3. 適用にあたって

本指針については、平成 15 年度から試行し、実績を積み重ねつつ、試行等により新たに得られた知見等を踏まえて、内容の改善を図っていくことが重要である。

※パブリック・インボルブメント:Public Involvement(PI)

空港整備計画の検討段階において、空港整備主体が関係地方公共団体と連携して、主として対象事業を行う空港(予定を含む)の所在または周辺地域の住民などの PI 対象者に情報を公開した上で、広く意見を把握し、計画策定過程にPI対象者の参画を促すことをいう。

事業の必要性／整備目的の共通の評価項目と評価の基準

(整備目的ごとに示した全ての評価項目が評価の基準を満たすこと)

表Ⅱ-1

整備目的	評価項目	評価の基準	参考 整備内容の例
滑走路処理能力の向上	現在の離着陸回数	・現状において滑走路一本の年間離着陸回数が10万回を超えているとともに、ピーク時間の離着陸回数が30回程度に近づいていないこと。	・滑走路新設
	需要予測を踏まえた処理能力の限界時期の見通し	・空港の立地条件や運用条件等を踏まえ、算定した滑走路処理能力が概ね10年以内に限界に達する見込みであること。	
大型ジェット機の就航	対象路線の需要見通し	・最大路線の需要として、供用目標年次において年間50万人以上が見込まれること。	・滑走路新設または延長 (2500m級化)
	大型ジェット機就航の見通し	・大型ジェット機の就航が見込まれること。	
ジェット機の就航	対象路線の需要見通し	・最大路線の需要として、供用目標年次において年間11万人以上が見込まれること。	・滑走路新設または延長 (2000m級化)
	ジェット機就航の見通し	・ジェット機の就航が見込まれること。	
離島における新たな航空ネットワークの整備	・母都市までの所要時間と人口	・現状で母都市まで海上および陸上交通で2時間以上要すること。	・滑走路新設
	対象路線の開設等の見通し	・対象となる人口が1000人以上であること。 ・対象路線の開設及び維持が見込まれること。	
中長距離国際線の就航	対象中長距離国際路線の需要見通し	・供用目標年次に対象中長距離国際定期路線が成立するだけの需要が見込まれること。	・滑走路新設または延長 (3000m級化) (3500m級化)
	対象路線の開設等の見通し	・対象国際定期路線の開設及び維持が見込まれること。	
就航率の向上	年間就航率の改善	・年間就航率が98%未満であり、就航率低下要因に応じた整備を行うことにより改善されること。	・滑走路新設または延長
	運航制限(貨客搭載量等の制限)緩和	・通年または特定の季節において、現行の滑走路長及び需要で、貨物搭載量等の相応の制限が頻繁に発生しているか、供用目標年次までに順容に生じることが確実であると見込まれており、滑走路延長等の整備により、当該運航制限が実質的に解消されることが明確であると見込まれること。	
機材更新に伴う後継機対応	現行機材の退役及び後継機材の就航見通し	・現行機材の退役見通しが見込まれており、後継機材が具体的に想定され、就航が見込まれること。	・滑走路新設または延長

注1) 滑走路新設とは空港の新設、空港の移転、既存空港の滑走路増設または移設の何れかを指す

注2) 対象機材の就航見通し、対象路線の開設や維持の見通しまたは運航制限緩和については、航空事業者の意向確認を行うて判断すること

事業の必要性／整備目的の共通の評価項目と評価の基準

表Ⅱ-2

評価項目	評価の基準
代替手段の検討	・当該整備を行わない場合も含めた代替手段との比較が充分なされた上で、整備内容が整備目的を達成する手段として最も適切と認められること。
需要予測	・需要予測が「国内航空需要予測の一層の精度向上について(平成13年12月25日航空局長決定)」等に基づき適切な手法と最新のデータを用いて行われていること。

Ⅲ. 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)

本ガイドライン(案)は、空港整備計画の検討段階において、空港整備主体が関係地方公共団体と連携して、住民、空港利用者等のPI対象者に情報を公開した上で、広く意見を把握し、計画策定過程にPI対象者の参画を促すパブリック・インボルブメント(以下、「PI」という)の目安として作成したものであり、PIを通じて、空港整備事業の透明性が向上するとともに、PI対象者の理解が促進され、円滑な合意形成に資することをめざすものである。

1. 対象事業

本ガイドラインは、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事業(空港の新設、空港の移転もしくは既存空港の滑走路増設または移設)及び滑走路延長事業を対象とする。

2. 適用段階

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段階(以下、「構想段階」という)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段階(以下、「施設計画段階」という)の各々においてPIを行うこととし、本ガイドラインを適用する。

滑走路延長事業については、基本的には幅広い選択肢から候補地を選定する段階は無いため、施設計画段階においてPIを行うこととし、本ガイドラインを適用する。なお、一部に構想段階で扱う内容に相当するような内容が含まれる場合も、この施設計画段階のPIにおいて当該内容を取り扱うものとする。

3. パブリック・インボルブメントの目標

PIを通じて、PI対象者が計画案の内容を知り、理解する段階、様々な意見を踏まえて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到達することを目標とする。

4. 関係主体

① 空港整備主体

対象事業を行おうとする者。国が設置管理する第2種空港及び共用飛行場にあつては対象事業を担当する国の地方支分部局、その他の空港等にあつては対象空港等を管理する地方公共団体をいう。

② 関係地方公共団体

対象事業を行う空港(予定を含む)が所在するなど深い関係を有する地方公共団体で、空港整備主体と連携してPIを実施する地方公共団体をいう。

③PI 対象者

主として、対象事業を行う空港(予定を含む)の所在または周辺地域の住民・就業者・地権者、②でいう関係地方公共団体以外の地方公共団体、地元経済団体、空港利用者(航空会社、空港従事者等を含む)等とし、その他対象事業に関心を有し、PIに参画を希望する者も含む。

④アドバイザー・チーム

PIの準備段階で公表するPIの進め方、PI開始後のPI対象者への情報提供やPI対象者の意見の把握及び集約が適切になされているか等PI全般について、客観的な立場から助言するため、空港整備主体により設置される。

⑤協議会

対象事業や地域の特性等に鑑みて、PI対象者の意見の集約のために必要があると考えられる場合に、空港整備主体及び関係地方公共団体により設置される。

5. 実施手続き

空港整備主体と関係地方公共団体は連携して、対象事業や地域の特性等を勘案しつつ、以下の手続きでPIを実施する。

PIの進め方の公表等

- ① 空港整備主体及び関係地方公共団体は連携して、PIの進め方(手順、スケジュール、手法等)を公表する。
- ② 空港整備主体は、アドバイザー・チームを設置する。メンバーは学識経験者、有識者等で構成する。

計画案の公表

- ③ 空港整備主体は、計画案を公表する。計画案は、構想段階のPIを行った後の施設計画段階のPIの場合を除き、対象事業を行わない場合も含む複数の案とする。計画案には、「一般空港の滑走路新設または延長事業の整備指針(案)」に示される評価項目その他個別の状況に応じて必要となる項目を記載する。
- ④ 公表は、マスメディア、インターネット、広報誌等により行い、必要に応じて説明会を開催する。

意見の把握

- ⑤ 空港整備主体及び関係地方公共団体は連携して、インターネット等の利用、公聴会の開催、意見書の受け付け等、様々な手法の中から適切な手法により、公表した計画案に対する意見を効率的に把握する。その際、意見提出者との意見交換ができるよう、氏名及び連絡先の確認に努める。

意見の集約

- ⑥ 空港整備主体及び関係地方公共団体は連携して、PI対象者の様々な意見に関する論点

を整理するとともに、自らの見解の公表、それに対する意見の把握等を行い、意見の集約が進むよう努める。

- ⑦ 空港整備主体及び関係地方公共団体は、意見の集約にあたって必要な場合には協議会を設置する。委員は PI 対象者の意見を代表する者に加え、協議会の議事を円滑に運営するための進行役としての有識者等で構成する。協議会は原則として公開とする。
- ⑧ 空港整備主体及び関係地方公共団体は、意見の集約の過程で、PI の進め方や計画案の内容を修正した場合には、その履歴を含め最新の情報を整理し、公表する。
- ⑨ PI 対象者は、PI の進め方及び計画案の内容を理解するとともに、意見の把握及び集約段階においては、自らの意見をできるだけ整理するとともに他の意見も考慮し、PI の進行に協力するよう努める。

PI の目標達成の判断

- ⑩ 空港整備主体及び関係地方公共団体は連携して、PI 対象者が計画案の内容について疑問を解消し、論点が整理でき、意見の集約状況が、構想段階の PI にあっては施設計画段階に移行するに支障とならないと判断すれば、あるいは施設計画段階の PI にあっては事業の円滑な実施に支障とならないと判断すれば、PI 実施記録(意見とその対応状況、目標到達の判断根拠等を含む)をとりまとめ、公表する。

アドバイザー・チームの助言等

- ⑪ 空港整備主体は、PI の進め方の公表、計画案の公表、意見の把握、意見の集約及び PI の目標達成の判断の各段階において、アドバイザー・チームにそれらの内容等を報告する。
- ⑫ アドバイザー・チームは、空港整備主体からの報告を受けるほか、必要に応じて説明会、公聴会、協議会等を傍聴しまたは PI 対象者の意見を直接把握し、⑪でいう各段階において、空港整備主体に必要な助言を行う。アドバイザー・チームの会合は原則として公開とする。

計画案の確定・公表

- ⑬ 空港整備主体は、計画案を確定した際は速やかにその内容を公表する。

その他

- ⑭ 空港整備主体が、空港計画等に関する技術的な指導・助言を得るために専門的な委員会を設置しており、その審議内容等については、特段の支障がなく、また委員会の了承を得られる場合は公表されることが望ましい。

6. 手続きに要する期間

PI 実施にあたっては、PI 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るが、適切な期間の目標を定め、これを公表して、できる限効率的な意見の把握と集約に努める。

7. 本ガイドライン(案)の運用

- ① 本ガイドライン(案)については、本格的な検討が緒についたばかりであり、一般空港における滑走路新設または延長事業を平成 15 年度以降に新たに検討しようとする案件を対象に試行し、実績を積み重ねつつ、試行等により新たに得られた知見等を踏まえて、内容の改善を図っていくことが重要である。
- ② 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である。また、地域の実情に応じて、調査段階から幅広い合意形成を図ることが必要と考えられる場合には、本ガイドライン(案)に準じた手続きを踏むことが適当である。
- ③ 本ガイドライン(案)が試行される前に、構想段階や施設計画段階に入り、合意形成等が進みつつある案件については、本ガイドライン(案)を参考に、既採用の手法、成果等のこれまでの経過が重視されるべきである。



小笠原審第3号
平成20年7月18日

国土交通大臣 冬柴鐵三 殿

小笠原諸島振興開発審議会
会長 岡本伸



小笠原諸島の振興開発について

本審議会は、小笠原諸島振興開発計画の最終年度にあたり、小笠原諸島の振興開発に関して今後とるべき措置につき審議した結果、小笠原諸島振興開発特別措置法第11条第2項の規定に基づき、次のとおり意見を申し出ます。

記

昭和43年6月に我が国に復帰した小笠原諸島については、昭和44年度の復興計画以来、数次にわたる計画が策定され、本土から遠く隔絶した外海に位置し、島民が戦中から戦後の24年間帰島できなかつたこと等、地理的、自然的、社会的、歴史的的特殊事情による不利性及び課題を克服するための諸施策が積極的に講じられてきた。これらの施策は、国の特別な措置及び関係地方公共団体や小笠原諸島の住民の不断の努力により着実に実施され、相応の成果を上げてきたところである。

しかしながら、依然として、高速の交通・通信アクセス手段が未だに整備されていないことが、観光を始めとする産業の振興や、住民生活の安定に大きな影響を与えている。また、返還後40周年を迎え、島民の今後の高齢化の進展等を踏まえた保健・医療・福祉の充実や、復帰後に建設された施設の老朽化が課題となるとともに、東南海・南海地震の発生時に想定される大規模津波等への対策も必要である。

一方、小笠原諸島は、太古の火山活動による形成以降、大陸と一度も繋がったことがなく、独自の進化をとげた数多くの固有種・希少種が生息・生育することや、海洋島の地形・地質について一連の形成過程が観察できる世界で唯一の地域であること等、自然環境面において極めて貴重な地域であり、世界自然遺産への登録に向けて、保護担保措置の充実及び外来種対策の推進等の積極的な環境保全が必要とされている。

小笠原諸島は、我が国の排他的経済水域の約3割を確保していること、同諸島周辺海域を航行する船舶にとって緊急時の重要な寄港地である等の国家的役割を有している。海洋基本法に基づく海洋基本計画では、我が国の領域及び排他的経済水域の保全等における離島の重要性にかんがみ、離島の振興のため、

定住環境の整備等に取り組むことが重要とされた。この趣旨をも踏まえ、今後の小笠原諸島の振興開発においては、産業の育成・活性化による雇用の安定的確保や、生活の安定・利便性の向上等に向けた取組を、自然との共生を図るとともに、持続可能な地域の形成に配慮しつつ、進める必要がある。

具体的には、農業基盤の整備、農産物の地産地消及び本土への販路拡大、漁獲高の安定のための養殖漁業の育成、観光メニューの開発や観光客受け入れ態勢の一層の充実並びに他産業との連携強化等による多様な観光産業の振興といった、地域資源と創意工夫を生かした産業の活性化に、自然環境の保全に配慮しつつ取り組む。また、施設の整備・移転のみならず避難救援体制の充実といった総合的な防災対策、医療福祉サービスの維持向上、通信ネットワークの高度化等にも取り組んでいく。これらに加え、我が国のいわば最前線という地理的な位置や、固有の自然環境等が有する地球的ともいえる役割をも踏まえ、国を超えた規模での交流促進、研究機能の充実強化等を図るとともに、自然環境の適正な利用と保全に向けて、良好な景観の形成や環境に配慮した循環型の地域づくり等に取り組む。さらに、適正な土地利用についても配慮する必要がある。

なお、特に高速交通アクセスの整備については、航空路の開設に関し、世界的に貴重な自然環境への影響、費用対効果、運航採算性等、まず東京都と小笠原村が地域レベルで十分に検討しつつ、関係者間の円滑な合意形成を図る。これを踏まえて、事業化に向けた諸課題について検討していく。この際、小笠原諸島が本土から約1,000km離れた外海に位置する等の特殊事情も考慮する必要がある。

このような施策を展開し、地域の抱える諸課題の克服と将来の発展に向けた振興開発を図り、もって小笠原諸島の自立的発展並びに住民の生活の安定及び福祉の向上に資するためには、小笠原諸島の特性を生かした地域の主体的な取組を国及び東京都が支援し、ハードとソフトを一体とした総合的な施策を実施することが必要である。

現行の小笠原諸島振興開発特別措置法において、振興開発計画の策定主体が国から東京都に移行し、地域による主体的な計画の策定及び実行がなされているが、さらに、地域住民の参画を一層進めた地域の主体的な取組を基にして、東京都や国等の関係者が協力していくことを基本とする法的枠組みにより、地域主体で策定される新たな計画の下、これに基づく事業の実施等の特別の措置を講じて積極的に支援していくべきである。

また、それらの特別な措置に基づく振興開発を着実に実施していくためには、関係地方公共団体において振興開発計画の状況を適時的確に把握し、それを踏まえて適切な施策が講じられることが必要であり、諸施策の目的の明確化と定期的評価を行うことを目的としたフォローのための仕組みを設けることを検討すべきである。