

平成18年度 第1回福岡空港調査連絡調整会議幹事会

配付資料一覧

次第

配席図

出席者名簿

資料1 「福岡空港の総合的な調査に係る PI(ステップ2)に寄せられたご意見とそれに対する考え方」の公表について

資料2 福岡空港の総合的な調査に係る PI(ステップ2)に寄せられたご意見とそれに対する考え方

平成18年度 第1回福岡空港調査連絡調整会議幹事会 次 第

日時 平成18年10月26日(木)
16:00 ~

場所 福岡サンパレス 2階 パレスルーム

1 開会

2 議事

(1)「福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ2)に寄せられたご意見とそれに対する考え方」の公表について

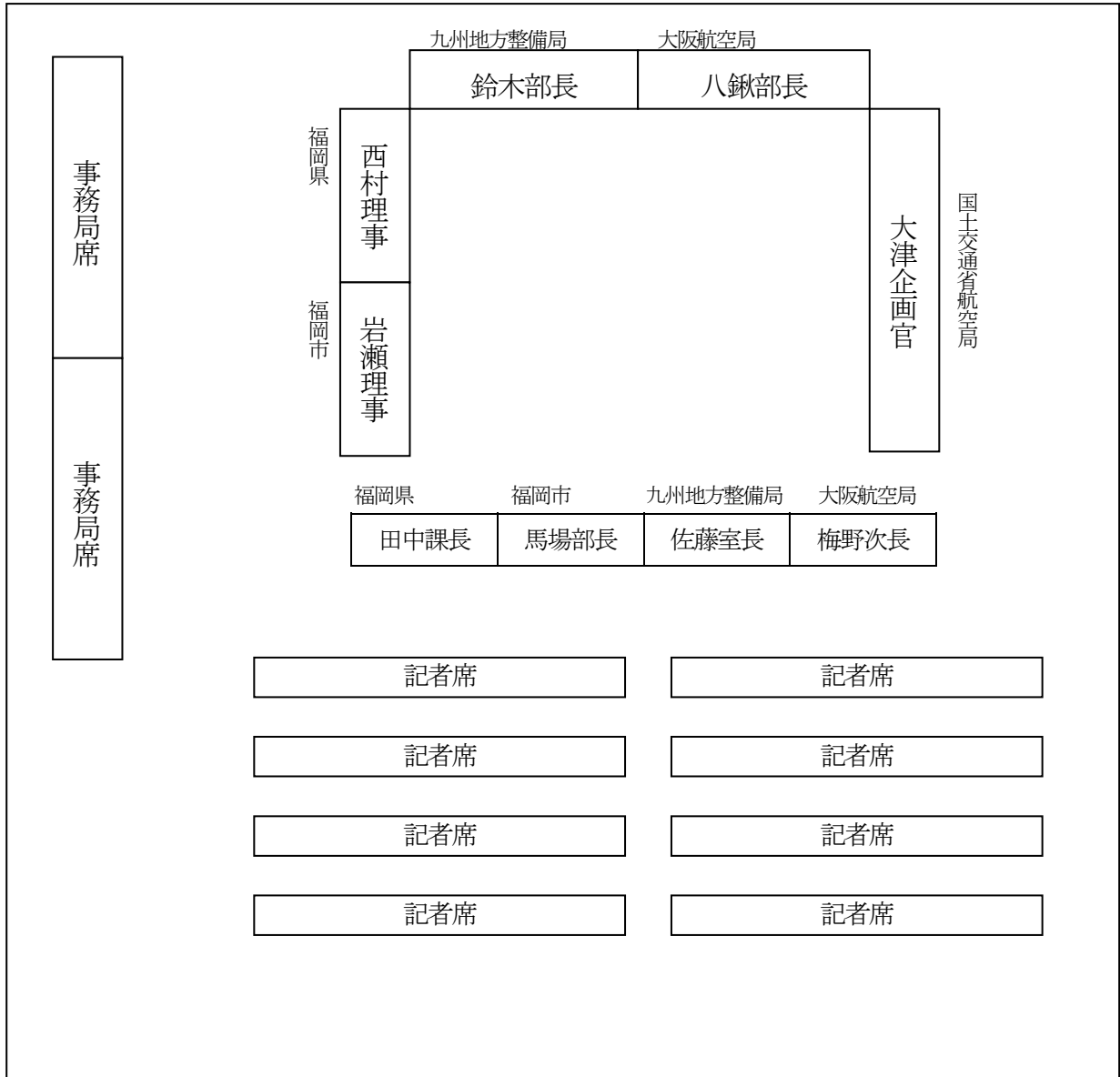
(2) その他

3 閉会

平成18年度 第1回福岡空港調査連絡調整会議幹事会 配席図

日時 平成18年10月26日(木) 16:00～

場所 福岡サンパレス 2階 パレスルーム



入口

平成18年度 第1回福岡空港調査連絡調整会議 幹事会

出席者名簿

・ 幹事

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長

すずき まさる
鈴木 勝

国土交通省大阪航空局飛行場部長

やくわ たかし
八鍬 隆

福岡県企画振興部理事兼空港対策局長

にしむら のりあき
西村 典明

福岡市総務企画局理事

いわせ しんいちろう
岩瀬 信一郎

・ 国土交通省航空局飛行場部からの参加

国土交通省航空局飛行場部計画課空港計画企画官

おおつ みつたか
大津 光孝

「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）に寄せられた
ご意見とそれに対する考え方」の公表について

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）では、地域情報誌での広報、県外（佐賀県）でのオープンハウスの開催、大学等でのパネル展示の実施など、前回のP I（ステップ1）から周知広報活動の充実を図りつつ、7月10日から「地域の将来像と福岡空港の役割」及び「将来の航空需要の予測」についての情報提供に取り組み、9月末までの間に1,300名を超える方から約3,900件のご意見が寄せられた。

今般、福岡空港の総合的な調査に係るP I実施計画(ステップ2)に基づき、寄せられたご意見を集約し、併せてそれに対する福岡空港調査連絡調整会議としての考え方をとりまとめたところである。このため、平成18年11月1日（水）から平成18年11月14日（火）までの期間において「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」を以下の方法により公表するとともに、公表資料に対する意見を募集する。

- ・ 福岡空港調査連絡調整会議のホームページに掲示
- ・ 国、福岡県及び福岡市の担当課、情報提供窓口等への配置
- ・ インフォメーションコーナー（福岡空港）での配布
- ・ 県内市町村の窓口への配置を依頼

■ 福岡空港の総合的な調査P I（ステップ2）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」の公表方法

1 ホームページ

福岡空港調査連絡調整会議ホームページ

<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>

(関連リンク)

○福岡空港調査連絡調整会議

- ・九州地方整備局のホームページ

<http://www.qsr.mlit.go.jp>

トップページ・新着情報

<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp>（港湾空港部）

トップページ・福岡空港の総合的な調査

- ・大阪航空局のホームページ

<http://www.ocab.mlit.go.jp>

トップページ→ 最新情報

- ・福岡県のホームページ

<http://www.pref.fukuoka.lg.jp>

トップページ・「住まいと交通」の道路・交通→「福岡空港調査連絡調整会議」

- ・福岡市のホームページ

<http://www.city.fukuoka.jp>

トップページ・「暮らしの基盤」→「福岡空港」→「福岡空港調査連絡調整会議」

○福岡空港調査P I 有識者委員会

- ・福岡市のホームページ

<http://www.city.fukuoka.jp>

トップページ・「暮らしの基盤」→「福岡空港」→「福岡空港調査P I 有識者委員会」

2 窓口等での配布

○国の機関

- ・国土交通省 九州地方整備局 空港PT室

〒810-0074 福岡市中央区大手門2-5-33

TEL(092)752-8601

- ・国土交通省 大阪航空局 空港企画調整課

〒540-8559 大阪府中央区大手前4-1-76

TEL(06)6949-6469

○福岡県機関

- ・空港対策局 空港計画課 県庁舎行政棟北側9階

〒812-8577 福岡市博多区東公園 7 番 7 号
代表 TEL(092)651-1111 内線 2683
直通 TEL(092)643-3172

- ・ 県民情報センター 県庁舎行政棟北側 1 階
〒812-8577 福岡市博多区東公園 7 番 7 号
代表 TEL(092)651-1111 内線 2459
直通 TEL(092)643-3108
- ・ 北九州県民情報コーナー 県小倉総合庁舎 2 階
〒803-0813 北九州市小倉北区内 7 番 8 号
TEL(093)581-4934
- ・ 筑後県民情報コーナー 県久留米総合庁舎 1 階
〒839-0861 久留米市合川町 1 6 4 2 番地の 1
TEL(0942)30-1030
- ・ 筑豊県民情報コーナー 県飯塚総合庁舎 1 階
〒820-0004 飯塚市新立岩 8 番 1 号
TEL(0948)29-5459
- ・ 京築県民情報コーナー 県行橋総合庁舎 1 階
〒824-0005 行橋市中央 1 丁目 2 番 1 号
TEL(0930)23-9189

○福岡市機関

- ・ 総務企画局 空港推進担当
〒810-8620 福岡市中央区天神 1 丁目 8 - 1
TEL(092)711-4102
- ・ 情報プラザ 〒810-8620 福岡市中央区天神 1 丁目 8 - 1
TEL(092)733-5333
- ・ 東区役所 企画課
〒812-8653 福岡市東区箱崎 2 丁目 5 4 - 1
TEL(092)645-1012
- ・ 博多区役所 企画課
〒812-8512 福岡市博多区博多駅前 2 丁目 9 - 3
TEL(092)419-1011
- ・ 中央区役所 企画課
〒810-8622 福岡市中央区大名 2 丁目 5 - 3 1
TEL(092)718-1013
- ・ 南区役所 企画課
〒815-8501 福岡市南区塩原 3 丁目 2 5 - 1
TEL(092)559-5017
- ・ 城南区役所 企画課
〒814-0192 福岡市城南区鳥飼 6 丁目 1 - 1
TEL(092)833-4009
- ・ 早良区役所 企画課
〒814-8501 福岡市早良区百道 2 丁目 1 - 1
TEL(092)833-4307

② 電子メールの場合
電子メールアドレス

国土交通省 九州地方整備局 空港PT室宛
mailbox-kukoPT@pa.qsr.mlit.go.jp

福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛
kuko2@pref.fukuoka.lg.jp

福岡市 総務企画局 空港推進担当宛
kukosuishin.GAPB@city.fukuoka.jp

③ FAXの場合
FAX番号

国土交通省 九州地方整備局 空港PT室宛
092-724-2480

国土交通省 大阪航空局 空港企画調整課宛
06-6949-6218

福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛
092-643-3217

福岡市 総務企画局 空港推進担当宛
092-733-5582

○提出された意見の取り扱い（プライバシーの保護等）について

- ・ 寄せられたご意見については、公表を予定する。ただし、氏名、住所、電話番号、電子メールアドレス等個人が特定できる情報については、公表及び他の目的での利用は行わない。
- ・ 個人情報については、漏洩や滅失等がないよう厳重に管理する。これは、意見の集計業務の委託先についても同様である。
- ・ 意見に対する個別の回答は行わない。

福岡空港の総合的な調査に係る PI（ステップ2）に
寄せられたご意見とそれに対する考え方

平成18年10月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

福岡空港については、国、福岡県、福岡市が連携・協力して平成15年度から将来の混雑問題等への対応策を検討する「総合的な調査」を実施しております。

この調査にあたっては、基本的なところから段階を踏んで検討を進めることとしており、検討のステップに対応して情報提供とそれに対する意見収集を行うパブリック・インボルブメント（以下「P I」と略す）を実施することとしております。この最初のステップとして、昨年度は福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）を実施しました。

今回実施いたしましたP I（ステップ2）では、新たな取り組みとしてP I（ステップ1）で皆様からいただいたご意見などを踏まえ、地域情報誌での広報、県外（佐賀県）でのオープンハウスの開催、大学等でのパネル展示の実施など、その内容を充実させたところ です。

今回のステップでは、7月10日から「地域の将来像と福岡空港の役割」や「将来の航空需要の予測」についての情報を提供し、9月末までに1,300名を超える方から約3,900件のご意見が寄せられました。

福岡空港の総合的な調査に係るP I実施計画（ステップ2）に基づき、寄せられたご意見を集約し、それに対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方をとりまとめましたので公表します。

なお、今回の「総合的な調査」に係るP I（ステップ2）に皆様から寄せられたすべてのご意見につきましては、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ

<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>にてご覧いただけます。

1. 今回実施したPIの概要

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
周知 広報	新聞広告	5回 5紙（読売、朝日、毎日、西日本、日経）、 半5段広告 6/27～7/7 各紙1回	—
	雑誌広告	2回 2誌 アバンティ福岡 1/2 広告（7/20 発行） あんふあん 1/3 広告（7/7 発行）	アバンティ福岡：14.5 万部 あんふあん：4.7 万部
	ラジオ広告	40回 2局（FM福岡、RKB）20秒広告 7/6～8/3（平日20日間） 1本/日×20日間×2局	—
	ラジオ放送	8回 1局（LOVE-FM）2～3分 7/3～7/6、7/10～7/13 1本/日 （英語、中国語、韓国語、フランス語）	—
	チラシ配布	— ・20箇所（福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（6/27～7/1、7/7） ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	60,000部
	ポスター配布	— ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100部
	行政だより 配布等	・福岡県だより1回（7/1 発行） ・ふくおか市政だより1回（6/15 発行） ・J:COM 福岡、FCV 10分広告 8/11～8/17、3回/日×7日間×2局	福岡県だより：約200万部 市政だより：約70万部 J:COM、FCV：52万世帯
	国際交流機 関広報誌	・こくさいひろば（（財）福岡県国際交流センター）1回（7月発行） ・レインボー（（財）福岡国際交流協会） 1回（7月発行）	こくさいひろば：英語 4,500部、中国語2,000 部、韓国語2,000部 レインボー：英語5,000部、 中国語1,500部、韓国語 1,500部
PIレ ポート に関 する 情報 提供 ・意 見 収 集	PIレポート	— ・20箇所（福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（7/10～7/16） ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布 ・インフォメーションコーナー等情報提供窓口への設置 ・ホームページ掲載（7/10～）※英語版も掲載	60,000部 —
	シンポジウム	1回 ○エルガーラホール（7/31）	370人
	インフォメーション コーナー	4箇所 ○福岡空港（7/10～） ○福岡県庁（7/10～） ○福岡市役所（7/10～） ○九州地方整備局 博多港湾空港整備事務所（8/1～）	5,373人 （福岡空港 7/10～ 9/30）
	ホームページ	— ・PI（ステップ2）の周知広報開始（6/27～）	7,592アクセス （6/27～9/30）
	説明会	5回 ○北九州国際会議場（7/25） ○アタロス福岡（7/26） ○のがみプレジデントホテル（8/1） ○くるみホール（8/9） ○まどかピア（8/10）	43人 42人 57人 54人 47人

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数	
P I レ ポ ー ト に 関 す る 情 報 提 供 ・ 意 見 収 集	懇談会	12回 ○空港関連事業者 第1回(7/21 福岡空港ビル) 9団体13人参加 第2回(7/21 福岡空港ビル) 8団体10人参加 第3回(7/24 福岡市役所) 10団体10人参加 第4回(8/2 福岡市役所) 9団体11人参加 第5回(8/3 福岡市役所) 7団体8人参加 第6回(8/3 福岡市役所) 12団体14人参加 ○空港周辺住民等 第1回(7/18 福岡空港事務所) 19人参加 第2回(7/19 地元集会所) 22人参加 第3回(8/2 地元集会所) 25人参加 第4回(8/8 地元集会所) 14人参加 ○周辺自治体(8/2 福岡市役所) 12自治体1団体14人参加 ○市民団体(7/24 福岡市役所) 11団体15人参加	参加者175人	
	オープンハウス	7箇所(2日/箇所)	○三越ライオン広場 (7/20~7/21、福岡市中央区) ○イオンショッピングタウン大和 (7/22~7/23、佐賀県佐賀市大和町) ○リバーウォーク北九州 (7/24~7/25、北九州市小倉北区) ○イオンショッピングタウン穂波 (7/29~7/30、飯塚市枝国) ○THE MALL 春日 (7/29~7/30、春日市春日) ○ゆめタウン久留米 (8/10~8/11、久留米市新合川) ○福岡東サティ (9/16~9/17、糟屋郡志免町)	来場者384人 配布数360部 来場者251人 配布数556部 来場者185人 配布数805部 来場者159人 配布数1,120部 来場者395人 配布数1,285部 来場者325人 配布数1,315部 来場者226人 配布数992部
	福岡空港見学会	4回	第1回(8/5) 33人参加、第2回(8/6) 31人参加、第3回(8/26) 27人参加、第4回(8/27) 31人参加	参加者122人
	パネル展示	9箇所	○福岡大学(7/10~14) 配布数45部 ○北九州市立大学(7/10~21) 配布数37部 ○九州産業大学(7/18~25) 配布数48部 ○福岡市東区役所(9/4~8) ○福岡市城南区役所(9/4~8) ○福岡市博多区役所(9/11~15) ○福岡市早良区役所(9/11~15) ○福岡市西区役所(9/19~22) ○福岡市南区役所(9/25~29)	配布数231部 101部
	グループ ヒアリング	4回	○中央市民センター(7/14) 2回 ○あいれふ講堂(7/15) 2回	48人
	その他説明会	11回	○学校等(7/12、9/12) 2回 ○その他(8/18、21、22、23、9/2、9/7、9/9、9/14、9/22) 9回	170人 343人

2. 意見記入はがき等により寄せられたご意見

(1) ご意見を寄せられた方の人数：1,344人

(2) ご意見を寄せられた方の属性

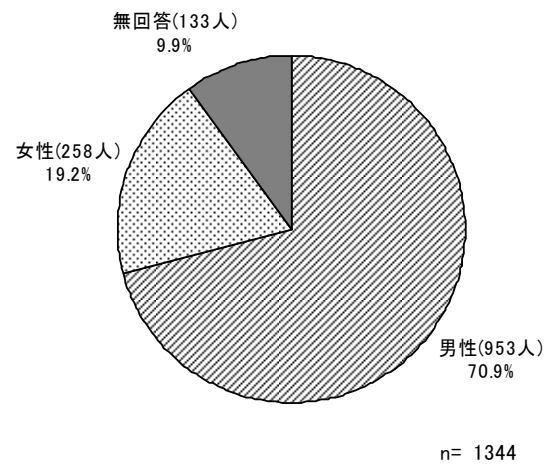
●住所

- 福岡県にお住まいの方が1,080人と最も多く、ついで、東京都や神奈川県など福岡空港の旅客の多い地域やオープンハウスが開催された佐賀県にお住まいの方が多くなっています。

●性別

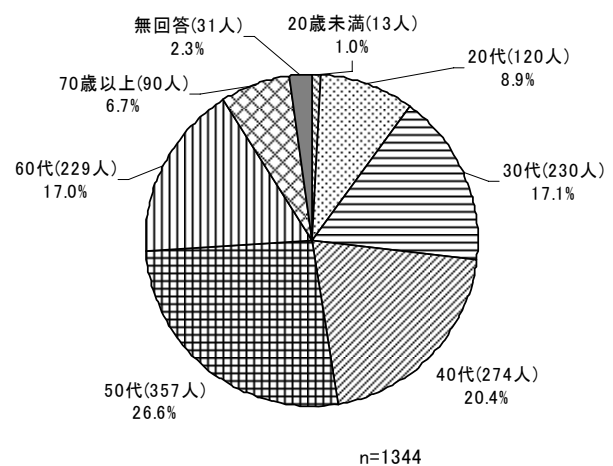
- 男性から約7割、女性から約2割のご意見が寄せられています。

都道府県	回答数
山形県	3
茨城県	3
栃木県	1
埼玉県	18
千葉県	16
東京都	52
神奈川県	25
富山県	1
山梨県	1
静岡県	1
愛知県	6
大阪府	9
兵庫県	6
奈良県	3
鳥取県	1
島根県	2
山口県	17
福岡県	1080
佐賀県	34
長崎県	7
熊本県	10
大分県	11
宮崎県	3
鹿児島県	6
沖縄県	5
無回答	23
計	1344



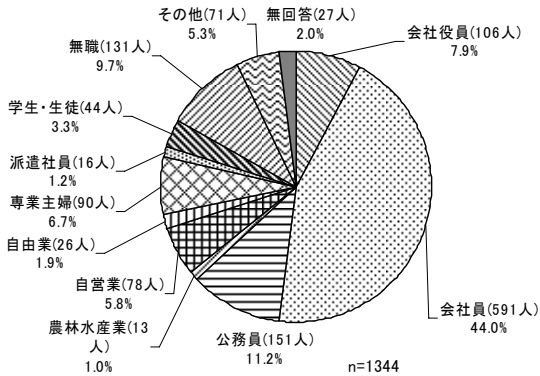
●年齢

- 50代の割合が最も高く(26.6%)、40代から約2割、30代、60代から約1.5割のご意見が寄せられています。また、20代、70代以上からも一定の割合でご意見が寄せられています。



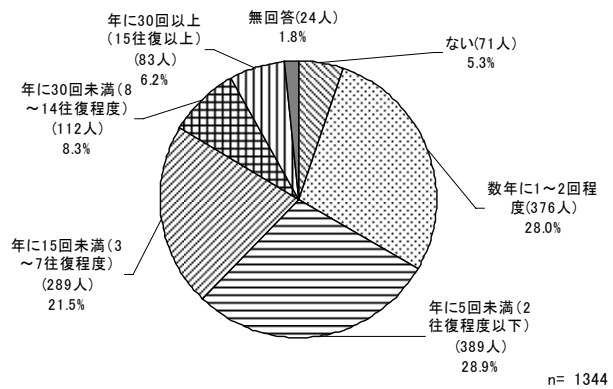
●職業

- ・ 会社員、会社役員及び公務員といった比較的空港をよく利用する方を中心に主婦の方含め、幅広くご意見が寄せられています。



●福岡空港からの航空機利用状況

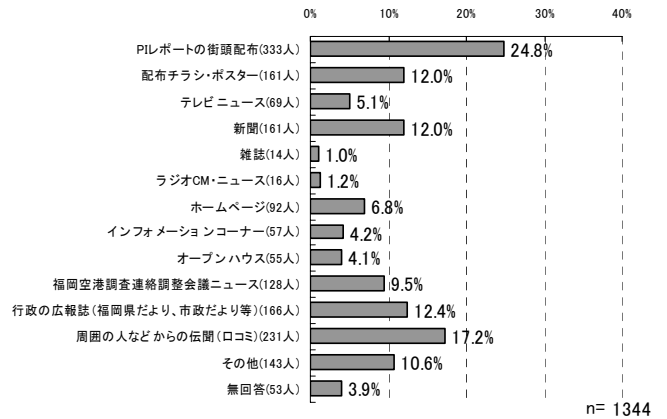
- ・ 数年に1～2回から年に15回未満(3～7往復程度)の方からのご意見が全体の約8割を占めております。また、利用されない方や年に30回以上利用される方からもご意見が寄せられています。



(3)意見記入はがき等各問の回答状況

問1. 今回のPI (ステップ2) が行われていることをどのような形でお知りになりましたか。

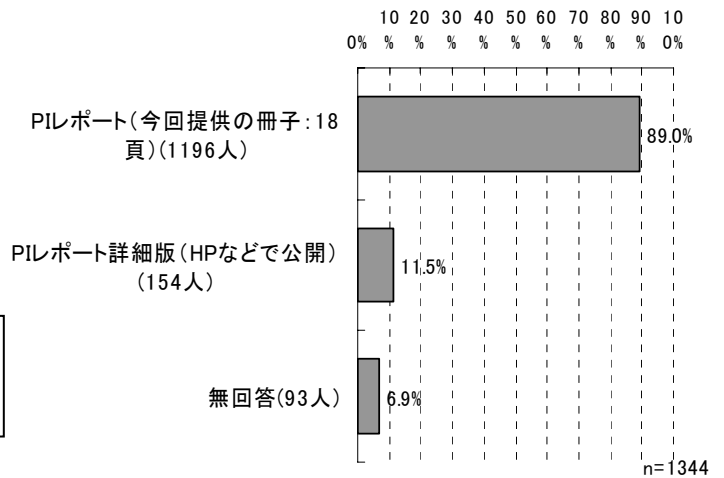
- ・ 伝聞なども含め多様なメディアを介してPIについて周知されております。



問2. PIレポートの文章や図表など表現の分かり易さやイベントの印象についてお尋ねします。

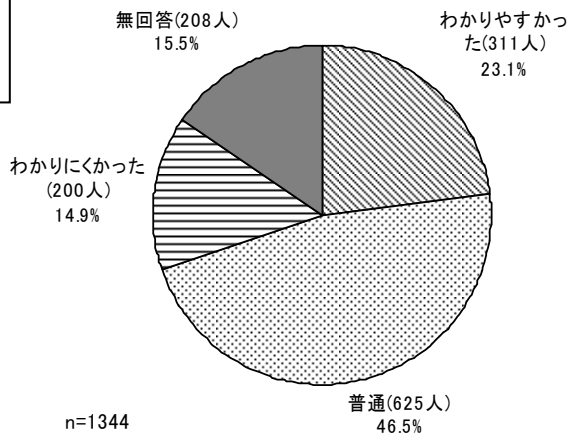
①どのPIレポートをお読みにになりましたか。

- ・ PIレポート(今回提供の冊子18頁)を読まれている方が約9割となっております。



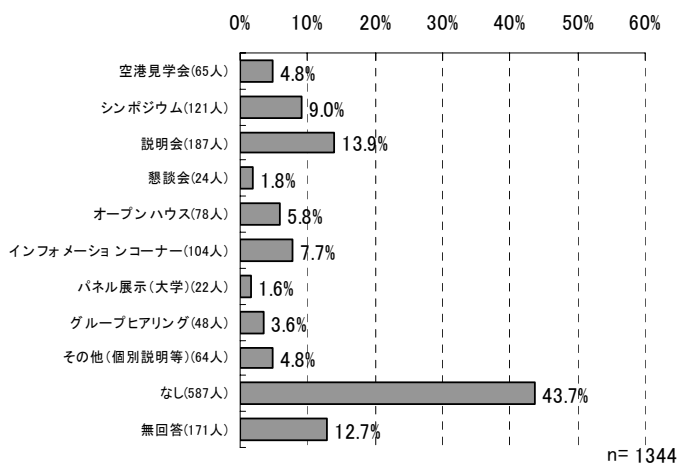
② P I レポートはわかりやすかったですか。

・ 「わかりやすかった」「普通」と答えた方が全体の約7割を占めております。



③ 参加した催しは何ですか。

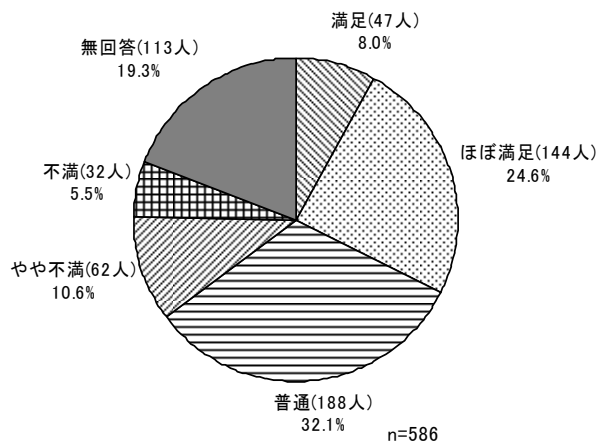
・ 意見をお寄せいただいた方の約4割の方が催しに参加されていない一方、約4割の方が何らかの催しに参加しております。



④ 参加した催しの印象はいかがでしたか。

(催しに参加した経験がある方 (586人) のみ回答)

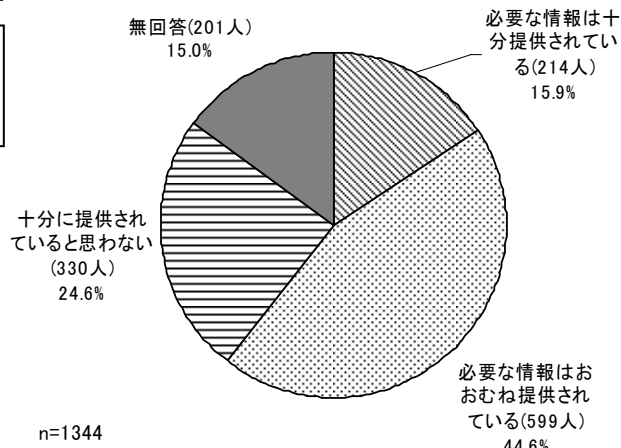
・ 「満足」「ほぼ満足」とされた方が全体の3割、普通まで加えると6割を超えております。



問3. ご提供したPIレポートについて必要な情報は提供されていましたか。

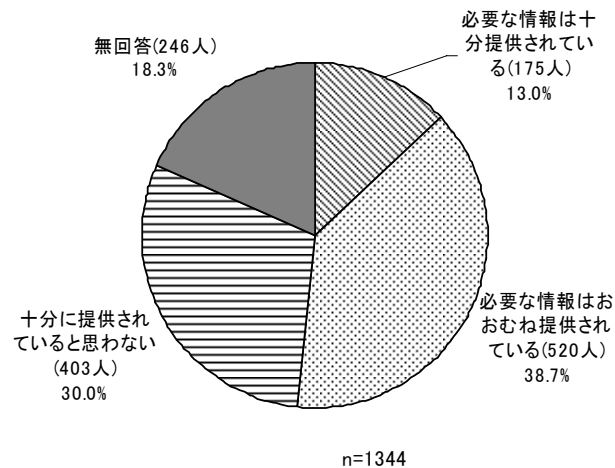
①地域の将来像と福岡空港の役割について

・ 「十分提供されている」「おおむね提供されている」とされた方が6割を超えております。



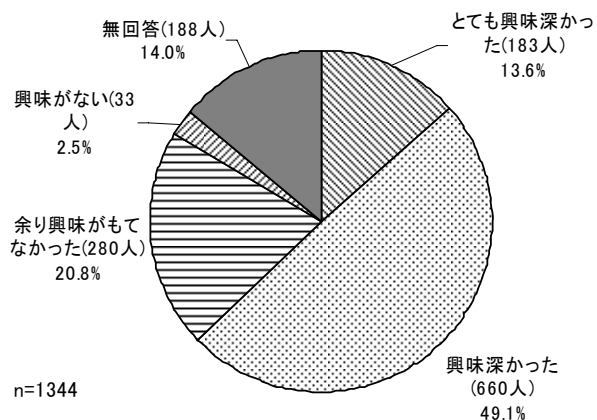
②将来の航空需要の予測について

・ 「十分提供されている」「おおむね提供されている」とされた方が5割を超えております。



問4. 今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか？

・ 「とても興味深かった」「興味深かった」とされた方が全体の6割を超えております。



(4) 記述意見等について

①地域の将来像と福岡空港の役割について、②将来の航空需要の予測について、及びその他ご意見や感想（意見記入はがき等の「その他」、自由な様式で寄せられたご意見及び説明会等での発言により寄せられたご意見）については、合計で3,888件のご意見が寄せられました。それらの意見については、内容ごとに同様な意見に整理した結果、7項目（「その他」を除く）となりました。

具体的には、今回のステップ2に係る項目は次のとおりです。

- ・ 「地域の将来像に関する意見」
- ・ 「福岡空港の役割に関する意見」
- ・ 「将来の航空需要予測に関する意見」
- ・ 「P Iに関する意見」

又、ステップ3以降に係る項目は次のとおりです。

- ・ 「有効活用方策など現空港に関する意見」
- ・ 「近隣空港との連携方策に関する意見」
- ・ 「現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見」

上記項目と「その他」に分類されます。

今回のステップ2に係わる項目のうち、「地域の将来像に関する意見」が435件、「福岡空港の役割に関する意見」が953件、「将来の航空需要予測に関する意見」が1,070件でした。また、「P Iに関する意見」が284件、ステップ3以降に関する意見が945件、その他が201件でした。

3. 意見に対する考え方

ステップ の区分	意見		意見に対する考え方		
	分類	概要			
ステップ 2	地域の将来像に関する意見	435 件	<p>これからの福岡・九州にとってアジアを中心とした海外とのつながりが重要であるとの意見、地方分権時代には福岡が九州のリーダーとなり役割が増す等の意見が多く寄せられました。一方、九州における福岡の極集中を懸念する意見、国・地方の財政状況を懸念する意見、提示した将来像は地域の独自性が不足している等の意見も寄せられ、7つの将来像それぞれに対し、数多くの意見が寄せられました。</p> <p>(意見の構成)</p> <p>1.グローバル化</p> <p>アジアを中心とした海外と福岡を結ぶ国際ネットワークの重要性に関して数多くの意見がありました。また、福岡・九州の経済産業、交流等の様々な基盤強化に関する意見もありました。</p> <p>2.少子高齢化</p> <p>生産性の向上と交流人口の拡大に関する意見や、少子高齢化により将来の航空需要は減少するなど、少子高齢化と航空需要との関連に関する意見がありました。</p> <p>3.地方分権</p> <p>自立した地域の形成に関する意見や分権型社会に関する意見がありました。その中には、今後九州における福岡の役割が増していくとの意見や、道州制を見据えて考えるべきという意見、福岡一極集中を懸念する意見がありました。</p> <p>4.価値観の多様化</p> <p>モノの豊かさから心の豊かさへなど価値観の転換に関する意見がありました。その中には、東アジアとの関係等国際的な観点も考慮するべきとの意見がありました。</p> <p>5.IT化(高度情報化)</p> <p>今後IT化の進展で航空需要は伸びないのではないかなど、IT化と航空需要の関連に関する意見もありました。</p> <p>6.社会資本形成</p> <p>財政の健全化、高次都市機能の活用、効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見がありました。その中には、財政への不安や既存ストックの有効活用に関する意見もありました。</p> <p>7.環境重視</p> <p>地球環境や資源制約に関する意見や、循環型社会への対応に関する意見がありました。</p> <p>8.その他</p> <p>地域の将来像全般に関する意見や、地域の将来像の検討方法に関して意見がありました。</p>	<p>地域の将来像については、「地域の現状と課題」と「既存の将来ビジョン」から整理した論点について、具体的な取り組みを示しながら今後地域が目指すべき将来像を提示しPIの取り組みを進めた結果、数多くの意見が寄せられました。地域の将来像については、広く市民等の方々に情報が伝わり、その内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えています。なお、地域の将来像の各論点における主な意見に対する考え方については下記において説明しております。また、今後ともグローバル化、少子高齢化等、福岡・九州を取り巻く社会経済環境の変化にも十分注意を払っていく必要があると考えています。</p> <p>1.今後のアジア地域においては高い経済成長・国際観光客の伸びが予想されており、東アジアに対し地理的近接性を持つ福岡・九州にとって、アジア地域との関係が今まで以上に重要となると考えています。福岡はその拠点性を活かして九州の玄関口となり、増大する国際交流・国際物流を受け入れていくことが重要であると考えています。</p> <p>2.現在、国・地域において、子育て・医療等の労働生活環境面における抜本的な少子化対策が進められています。また、多彩な人材による生産性の維持向上や九州のもつ温かいホスピタリティを活かした交流人口の拡大等に取り組んでいます。そのため、今後の少子高齢化社会においても、国内外の交流拡大によって福岡・九州が活力を保っていくことが重要であると考えています。</p> <p>3.地方分権の進展により地域の自立が求められる中、福岡の持つ高次都市機能の活用によって九州全体の魅力を高めるなど、福岡が九州のけん引役になることが重要と考えています。また、九州のそれぞれの地域が、独自の魅力や競争力を養っていくことが重要であると考えています。</p> <p>4.人々の価値観がモノの豊かさから心の豊かさを重視する傾向に変化しており、福岡・九州は、豊かな自然・歴史・文化等の財産や国内外及び域内を結ぶ利便性の高い移動手段の活用により、バランスのとれた質の高い暮らしの実現を図っていくことが重要であると考えています。また、福岡・九州の持つ東アジアとの長い交流の歴史等を活かし、国内外を問わず人々の交流を拡大していくことが重要であると考えています。</p> <p>5.世界規模でのIT化が進む中、IT関連産業を活かした地域振興を図っていくことが重要であると考えています。また、近年、インターネットや電子メール等の急激な普及拡大の中でも、航空旅客は増加傾向にあります。その理由としては、IT化により企業の生産性の向上や個人旅行の拡大等が進んでいることが考えられます。</p> <p>6.厳しい財政状況の中でも地域が持続的に発展していくためには、効率的な行政システムへの移行による財政の健全化はもちろん、公共投資の「選択と集中」の考えのもと、民間活力の導入等も図りながら、福岡・九州は、福岡の拠点性を活かした戦略的な社会資本形成を行うことが重要であると考えています。</p> <p>7.地球規模の環境問題や資源制約等、環境重視の傾向が深まっていく中、福岡・九州は、都市の発展と環境への配慮が好循環した都市・地域を目指すことが必要です。また、福岡・九州には、環境に関する優れた技術や取組み等が蓄積しており、これらを活かして、東アジア地域を中心に国際貢献を行うことも重要であると考えています。</p> <p>8.福岡・九州が持つ地域性を踏まえた将来像の具体的な検討の過程は、PIレポート詳細版P11～P56に記載しています。</p>	
		福岡空港の役割に関する意見	953 件	<p>福岡空港は、九州の玄関口としてアジアを中心とした海外及び国内との交流を支えることが重要な役割であり、今後その役割の重要性は増すとの意見が多く出されました。また、福岡空港の持つアクセス利便性に関する意見、安全確保や環境影響の軽減に取り組む必要があるとする意見等、4つの役割について数多くの意見をいただきました。</p> <p>(意見の構成)</p> <p>1.海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港</p> <p>新規路線開設等による、国内航空ネットワークの拡充や東アジアを中心とした各地域への国際航空ネットワークの強化、さらにはハブ空港の取り組みに関する意見がありました。</p> <p>2.サービス向上を促進し、航空需要を支える空港</p> <p>新規路線の開設や増便の促進、小型・多頻度化への対応とピーク時間帯における混雑解消や24時間化等、空港容量の確保に関する意見がありました。</p> <p>3.福岡の交通結節点機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港</p> <p>福岡空港の現状を踏まえ、空港アクセスの利便性の確保に関して数多くの意見がありました。</p> <p>4.地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港</p> <p>安全の確保や騒音の軽減等環境への配慮を望む意見が数多くありました。また、空港施設の利便性向上、効果的・効率的な整備・運営、幅広い航空利用等に関する意見もありました。</p> <p>5.その他</p> <p>福岡空港の役割の重要性は増すとの意見や、福岡空港の役割の検討方法に関して意見がありました。</p>	<p>「福岡空港の現状と課題」をもとに、福岡空港に何が求められるかを整理したうえで、「地域の将来像」の実現に向けて必要な「福岡空港の役割」を提示しPIの取り組みを進めた結果、数多くの意見が寄せられました。福岡空港の役割については、広く市民等の方々に情報が伝わり、その内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えています。今後は、航空ネットワークの拡充や、空港容量の確保、利用者の利便性の向上、幅広い航空利用と安全・環境等への配慮といった必要となる取り組みを進めていくことが重要であると考えています。</p> <p>1.成長著しい東アジアの諸都市に対して日帰り交流できるほどの地理的優位性を活かして、福岡・九州は、グローバル化と少子高齢化が進む中でも地域の持続的な発展を目指す必要があると考えています。そのため、福岡空港の国内外航空ネットワークを充実しながら、東アジアと福岡・九州を密接に繋ぐ役割が重要であると考えています。</p> <p>2.将来の航空需要に対応し、新規路線の開設や増便に応えられる空港容量を確保するとともに、旅行目的地、利用する時間など、多様化する利用者ニーズに対応したサービスの向上が重要であると考えています。</p> <p>3.福岡がもつ陸海空が密接に連携した交通拠点機能を活かし、いつでも希望する都市へ速く・安く・快適に移動できる交通体系を確保して様々な利用者の利便性を高めていくことが重要であると考えています。</p> <p>4.安全・環境等への配慮や効率的な整備・運営による財政負担軽減と利便性向上とを両立させることが重要であると考えています。また、防災や救急活動等幅広い航空利用によって地域の自立的発展を支える役割も必要と考えています。</p> <p>5.福岡空港の役割の具体的な検討の過程については、PIレポート詳細版P57～P83に記載しています。</p>

※PIレポート詳細版については、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ(<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>)をご覧ください。

ステップ の区分			意見		意見に対する考え方	
	分類	件数		概要		
ステップ 2	将来の航空需要予測に関する意見	1070 件	国内総生産(GDP)や都市部の人口増加、アジアの経済発展等による交流の増加などから航空旅客が伸びるとする意見などが寄せられた一方で、人口減少の進展や少子高齢化の影響、他の交通機関との競合などから航空旅客はあまり伸びが期待できないとする意見なども寄せられました。また、GDPや人口・機材構成、交通アクセスなど需要予測の前提条件に関する意見や、今回の需要予測の精度等の意見も多く寄せられました。さらに、新北九州空港や佐賀空港による福岡空港の需給逼迫緩和効果に関する意見も寄せられるなど、数多くの意見が寄せられました。		将来の航空需要の予測については、予測の前提となる条件設定の根拠、予測手法や予測モデルの計算式等を示しながら、予測結果を提示しPIの取り組みを進めてきました。その結果、「将来の航空需要の予測」について数多くの意見をお寄せいただき、市民等の方々への十分な情報提供が行われたとともに、需要予測の前提条件や予測手法等についても、概ねの理解が得られたものと考えています。一方で予測の結果や精度の妥当性を問う意見もあり、このような意見も含めた主な意見に対する考え方については以下に示しています。今後とも需要予測で前提としたことや実際の航空需要の動向については注目していく必要があると考えています。	
			(意見の構成)			
			1. 需要予測の前提条件や予測手法に関する意見			
			①将来の経済指標の設定や旅客数との相関に関する意見	将来の経済指標の設定について、GDPの伸びは今後あまり期待できないとする意見や、GDPを複数ケース設定して極めて低い伸び率も用いており堅めの予測であるとする意見がありました。また、GDPと全国の旅行回数(生成交通量)との相関関係やGDP以外の経済指標について問う意見がありました。	①将来の航空需要の予測は、国内外の交通量推計に幅広く用いられている四段階推計法により実施しています。四段階推計法の第一段階として生成交通量(航空のみならず鉄道や自動車を含む全国の旅客数の合計)を求めると同時に、過去の人口やGDPと生成交通量との関係をもとに、将来の人口とGDPを与えることにより将来の生成交通量の予測値を求めています。過去の生成交通量については、一人あたりGDP及び人口との高い相関が認められ、今回は、この中で重相関係数が最大(0.984)となった1978年から2003年(当時最新値)を回帰期間とした場合のパラメータを採用したことで、信頼度の高い推計値が得られたものと考えています。また、将来のGDP等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大小幅のある3ケースを設定したことにより、経済の伸展が小幅な場合の需要予測値も示しています。(参考:PILレポート詳細版P98、P107、P135)	①将来の航空需要の予測は、国内外の交通量推計に幅広く用いられている四段階推計法により実施しています。四段階推計法の第一段階として生成交通量(航空のみならず鉄道や自動車を含む全国の旅客数の合計)を求めると同時に、過去の人口やGDPと生成交通量との関係をもとに、将来の人口とGDPを与えることにより将来の生成交通量の予測値を求めています。過去の生成交通量については、一人あたりGDP及び人口との高い相関が認められ、今回は、この中で重相関係数が最大(0.984)となった1978年から2003年(当時最新値)を回帰期間とした場合のパラメータを採用したことで、信頼度の高い推計値が得られたものと考えています。また、将来のGDP等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大小幅のある3ケースを設定したことにより、経済の伸展が小幅な場合の需要予測値も示しています。(参考:PILレポート詳細版P98、P107、P135)
			②将来人口、航空機材の大型化、福岡空港の容量など前提条件の設定に関する意見	日本の将来人口予測値の設定や、後期高齢者(75歳以上)の増加が航空機利用に与える影響、福岡～羽田間での航空機材の大型化の可能性などについて問う意見がありました。また、福岡空港の容量制約を前提として予測すべきとする意見もありました。	②今後増加が見込まれる後期高齢者が航空機利用に与える影響については、現時点ではこの影響の傾向や程度について将来を見通す客観的なデータが見当たらないため、今回の予測の前提条件とはしていませんが、PILレポート詳細版P110の「少子高齢化が中長距離旅行回数(生成交通量)に与える影響について」に記載しているように、200km以上の中長距離旅行回数(生成交通量)における1990年から2000年にかけての年齢階級別の推移では、各年代の中で60歳以上の方のトリップ数が最も大きな伸びを示していることが確認できました。この傾向を高齢者が増加する将来の年齢構成に当てはめた場合には、一人あたりの旅行回数がさらに増加することとなりますが、このことについても今回の予測においての適用は控えています。なお、予測の条件として用いた将来人口推計値は、公的機関による最新の予測値の中間推計を用いています。このように、予測の前提として用いる将来見通し等の条件については、客観的なデータを用いるように努めていますが、今後とも設定した前提条件の動向について注目していく必要があると考えています。	②今後増加が見込まれる後期高齢者が航空機利用に与える影響については、現時点ではこの影響の傾向や程度について将来を見通す客観的なデータが見当たらないため、今回の予測の前提条件とはしていませんが、PILレポート詳細版P110の「少子高齢化が中長距離旅行回数(生成交通量)に与える影響について」に記載しているように、200km以上の中長距離旅行回数(生成交通量)における1990年から2000年にかけての年齢階級別の推移では、各年代の中で60歳以上の方のトリップ数が最も大きな伸びを示していることが確認できました。この傾向を高齢者が増加する将来の年齢構成に当てはめた場合には、一人あたりの旅行回数がさらに増加することとなりますが、このことについても今回の予測においての適用は控えています。なお、予測の条件として用いた将来人口推計値は、公的機関による最新の予測値の中間推計を用いています。このように、予測の前提として用いる将来見通し等の条件については、客観的なデータを用いるように努めていますが、今後とも設定した前提条件の動向について注目していく必要があると考えています。
			2. 福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見			
			①GDPや都市部の人口増加が航空需要に影響を及ぼすとする意見	少子高齢化が懸念される中でも、福岡都市圏の人口は伸びることや、福岡と結ぶ路線が同様に人口が伸びる都市であること、また、今後の日本の経済成長等から、将来の航空需要は伸びるとする意見がありました。	①全国及び市町村別の人口や、GDP等の将来値については、客観的なデータを用いるように努める観点から、公的機関の見通し等を参考に設定し、将来の航空需要を予測しています。これらの動向については、今後とも実際の福岡空港の利用状況とあわせて注目していく必要があると考えています。	①全国及び市町村別の人口や、GDP等の将来値については、客観的なデータを用いるように努める観点から、公的機関の見通し等を参考に設定し、将来の航空需要を予測しています。これらの動向については、今後とも実際の福岡空港の利用状況とあわせて注目していく必要があると考えています。
			②アジアの経済発展等が航空需要に影響を及ぼすとする意見	アジア諸国の経済発展に伴い交流人口が増えることや、地理的・経済的に結びつきが強い中国等との間で、今後、ビジネスや観光での国際航空旅客が拡大していくとする意見がありました。	②今回の需要予測では、海外の経済発展については将来GDPの伸びとして反映しています。なお、アジア各国からの訪日については、査証(ビザ)発給の緩和によっても影響されるものと考えられます。(参考:PILレポート詳細版P142)	②今回の需要予測では、海外の経済発展については将来GDPの伸びとして反映しています。なお、アジア各国からの訪日については、査証(ビザ)発給の緩和によっても影響されるものと考えられます。(参考:PILレポート詳細版P142)
			③IT化や社会の成熟化が航空需要に影響を及ぼすとする意見	IT化の進展によりビジネス活動での出張が減少するあるいは増加するとの意見のほか、地方分権など地域社会の成熟により国内(地域間)での人の移動が減少するとの意見もありました。一方で、今後、経済成長が続いたとしても、日本と外国との交易関係が懸念されるとして、国際航空旅客が伸びないとする意見もありました。	③将来の航空需要は、今回の需要予測で前提としている人口の変化やGDPの伸びなどのほか、様々な社会経済状況の変化による影響を受けるものであり、今回の需要予測でも過去の社会経済の変化を客観的に分析し将来の予測に反映するよう努めていますが、客観的に把握するデータが不十分で、需要予測モデルに反映することができないものについては、定性的な考察を行っています。IT化の進展で出張が減るといったことも考えられますが、一方で交流の拡大から旅行回数は増えるという見方もあります。(参考:PILレポート詳細版P161～P164)	③将来の航空需要は、今回の需要予測で前提としている人口の変化やGDPの伸びなどのほか、様々な社会経済状況の変化による影響を受けるものであり、今回の需要予測でも過去の社会経済の変化を客観的に分析し将来の予測に反映するよう努めていますが、客観的に把握するデータが不十分で、需要予測モデルに反映することができないものについては、定性的な考察を行っています。IT化の進展で出張が減るといったことも考えられますが、一方で交流の拡大から旅行回数は増えるという見方もあります。(参考:PILレポート詳細版P161～P164)
			④原油価格高騰で運賃上昇の影響が航空需要に影響を及ぼすとする意見	近年の原油価格の高騰で航空運賃の上昇が航空需要に影響するとの意見がありました。	④一人当たり生成交通量と一人当たりGDPの間には高い相関があり、この関係を用いて需要予測を行いました。原油価格の高騰については、航空運賃のみならず経済活動全般に対して広範囲に影響を及ぼすものと考えられることから、今回の予測で設定した3ケースのGDP伸び率の中でもより低めの設定値における需要予測結果が参考になるものと考えています。	④一人当たり生成交通量と一人当たりGDPの間には高い相関があり、この関係を用いて需要予測を行いました。原油価格の高騰については、航空運賃のみならず経済活動全般に対して広範囲に影響を及ぼすものと考えられることから、今回の予測で設定した3ケースのGDP伸び率の中でもより低めの設定値における需要予測結果が参考になるものと考えています。
		⑤少子高齢化や人口減少の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見	少子化により今後、日本の人口が減少していることや、高齢化に伴い航空機利用が減少することなどから、将来の航空需要が伸びないとする意見がありました。	⑤将来、日本の人口は緩やかに減少していくことが見込まれていますが、福岡市や福岡都市圏の人口は当面増加していくものと考えられており、福岡空港の主要路線の相手先都道府県人口も当面増加が見込まれています。このことは、PILレポート詳細版P97にも内容を記載しております。また、少子高齢化の進展による影響については、200km以上の中長距離旅行回数(生成交通量)における1990年から2000年にかけての年齢階級別の推移では、各年代の中で60歳以上の方のトリップ数が最も大きな伸びを示していることから、この傾向を将来の年齢構成に当てはめた場合には、一人あたりの旅行回数がさらに増加することも考えられますが、今回の予測ではこのような傾向を反映していません。(参考:PILレポート詳細版P110)	⑤将来、日本の人口は緩やかに減少していくことが見込まれていますが、福岡市や福岡都市圏の人口は当面増加していくものと考えられており、福岡空港の主要路線の相手先都道府県人口も当面増加が見込まれています。このことは、PILレポート詳細版P97にも内容を記載しております。また、少子高齢化の進展による影響については、200km以上の中長距離旅行回数(生成交通量)における1990年から2000年にかけての年齢階級別の推移では、各年代の中で60歳以上の方のトリップ数が最も大きな伸びを示していることから、この傾向を将来の年齢構成に当てはめた場合には、一人あたりの旅行回数がさらに増加することも考えられますが、今回の予測ではこのような傾向を反映していません。(参考:PILレポート詳細版P110)	

※PIレポート詳細版については、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ(<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>)をご覧ください。

ステップ の区分	意見		意見に対する考え方		
	分類	件数			
ステップ 2			<p>⑥規制緩和等による航空サービス水準の向上が航空需要に影響を及ぼすとの意見</p> <p>航空自由化により、新規航空会社が参入することで航空需要が増大するとの意見や、航空運賃の割引などにより更なる航空需要の増加を指摘する意見などがありました。</p> <p>また、将来、航空機の小型化が進み運航頻度が増大するとの意見がある一方で、多頻度運航による現空港の空港能力不足や便数の制限を懸念する意見もありました。</p>	<p>⑥今回の需要予測では、運賃等のサービス水準については2004年時点のものとしています。将来、新規航空会社の更なる参入などで運賃の低下等が進めば、航空需要は増加することが考えられます。</p> <p>また、航空機の運航については現状における路線需要の規模と便数・機材構成の関係が将来も続くものと想定しています。航空機の運航については、将来は小型化・多頻度化するという見方もありますので、その場合は同じ旅客数でも発着回数が増加することになります。</p> <p>このような航空をめぐる状況の動向については、今後とも注目していく必要があると考えています。</p>	
			<p>⑦最近の旅客実績の動向を踏まえた観点からの意見</p> <p>近年の福岡空港の旅客数が横ばい傾向にあることや、一部の国際航空路線の運休・休止などの影響から、将来の航空旅客が伸びないとする意見がありました。</p>	<p>⑦近年、福岡空港の旅客数は横ばい傾向にありますが、この要因としては大阪、南九州路線での新幹線、高速バスとの競合、米国同時テロ等による国際旅客の一時的な低迷のほか、福岡空港の滑走路処理容量の制約による影響が考えられます。(参考:PILレポート詳細版P130)</p> <p>また、将来の航空需要の予測においては、航空と他の交通機関との競合を考慮して航空路線別の需要を2004年度の実績を起点として予測しており、近年の福岡空港の旅客数減少を踏まえた将来需要の予測としています。</p> <p>需要予測では、潜在的な航空需要について極力客観的なデータに基づき計算をしていますが、航空会社は航空需要だけでなく、国内外の航空をめぐる様々な要素(空港容量、テロ、伝染病、原油価格等)や経営状況等をも踏まえて路線の就航や廃止を判断するものであり、実際の需要は航空会社の便数設定等により増減の影響を受けるものと考えております。(参考:PILレポート詳細版P86)</p>	
			<p>⑧他空港や他の輸送機関の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見</p> <p>九州新幹線的全線開通や高速道路等の整備に伴う移動手段の多様化と利便性の向上から他の交通機関へ航空旅客が移るとの意見や、現空港の容量限界により他の空港へ航空旅客が移るとの意見がありました。</p>	<p>⑧九州新幹線鹿児島ルート全線開業など航空と他の交通機関との競合については需要予測上考慮しており、福岡・鹿児島路線の旅客数は大幅に減少することが見込まれる予測結果となっています。また、北部九州と他の圏域との航空分担率の予測結果を考慮しております。(参考:PILレポート詳細版P120、P131)</p> <p>今回は福岡空港の容量制約を前提としない潜在的な将来需要を予測しています。福岡空港の需給逼迫に対し、どのような対応案があるのかを考える上では、発着回数の制約を前提にするのではなく、潜在的な需要を把握することが必要と考えています。</p>	
			<p>⑨その他需要予測に関する意見</p>		
			<p>3. 新北九州空港、佐賀空港による福岡空港の需給逼迫緩和効果に関する意見</p> <p>近隣空港までの交通インフラ整備が十分ではないことから、アクセス利便性の向上は期待されず緩和効果がないとする意見がありました。一方で北九州空港や佐賀空港の容量限界を検討すべきとの意見や、その利活用について可能性の検討が十分ではないとする意見がありました。</p>	<p>3. 今回の需要予測では、新北九州空港と佐賀空港のアクセス利便性を飛躍的に向上させた場合の福岡空港の需給逼迫緩和効果を試算したところ、福岡空港の年間発着回数が0.2～0.7万回程度減少する結果となりました。この結果の評価については、「近隣空港との連携方策の検討」の中で、検討して参ります。</p> <p>また、今回の需要予測では、福岡空港の需給逼迫に対して、近隣空港の利活用を含めてどのような対応案があるのかを考える上でまずは潜在的な需要を把握することが必要と考えています。このため、福岡空港のみならず近隣空港についても発着回数の制約を前提にするのではなく、容量制約を与えずに潜在的な需要を算出しています。</p>	
			<p>4. 需要予測の精度等に関する意見</p> <p>①需要予測の精度に関する意見</p> <p>過去の需要予測結果の中には、実際と大きく乖離したケースがあったことから、現在の需要予測の精度自体の信頼性を疑問視する意見がありました。</p>	<p>①今回の需要予測は、より精度の高い需要予測を行うことを目的としてとりまとめられた「国内航空需要予測の一層の精度向上について」(国土交通省)に基づき適切に実施しているものと考えております。</p> <p>なお、需要予測は将来の社会経済について前提条件を与えて計算するものであるため前提が変わると計算結果も変わります。国内外の交通量推計に幅広く用いられている四段階推計法により実施しています。将来のGDP等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大小幅のある3ケースを設定したことにより、経済の伸縮が小幅な場合の需要予測値も示しています。(参考:PILレポート詳細版P92、P98)</p>	
			<p>②需要予測として提供される情報に関する意見</p> <p>福岡空港の需要予測としては、計算過程も含め丁寧な説明がなされており、また、予測に幅を持たせてあるなど慎重で堅めな予測がなされていることなどから、提供される情報が妥当とする意見がありました。一方で、提供される情報が専門的で分かりづらいとする意見や、予測結果を再現する際の具体的数字(モデル式・パラメーター)の資料について説明不足とする意見もありました。</p>	<p>②需要予測の内容については、PIとして十分な情報提供を図る観点から、その概要をまとめたPILレポートと前提条件や計算の過程などより詳しい内容についても解説等を加えながら掲載したPILレポート詳細版により提供しています。このことから、PIにおける需要予測の情報提供については、概ね適切なものと考えていますが、今後も分かりやすく内容が充実したレポートを作成するよう努めて参ります。</p>	
			<p>③その他</p> <p>CO₂発生量削減など地球環境問題からの分析や、他の交通手段のエネルギー効率に関する比較調査が不十分とする意見がありました。また、他国(ヨーロッパなど)の航空事情や交通事情等の調査が不十分とする意見もありました。</p>	<p>③将来の航空需要は、今回の需要予測で前提としている人口の変化やGDPの伸びなどのほか、様々な社会経済状況の変化による影響を受けるものであり、今回の需要予測でも過去の社会経済の変化を客観的に分析し将来の予測に反映するよう努めていますが、客観的に把握するデータが不十分で、需要予測モデルに反映することができないものについては、定性的な考察を行っています。地球環境問題から1人あたりのCO₂排出量の大きい自動車や航空機への利用規制がされれば、一定距離未満の旅行は鉄道等への移行が考えられます。(参考:PILレポート詳細版P161～P164)</p> <p>また、他国の航空事情等については、航空の先進地である欧米の航空旅客数とGDPの関係についての事例を見た場合では、欧米においても航空旅客数は経済成長とともに増加してきたことを確認しています。(参考:PILレポート詳細版P122)</p>	
		PIIに関する意見	284 件	<p>PIIの取り組みを評価する意見、PRの強化や催し充実などへの意見、取り組みやPILレポートが偏っているのではないかと意見、PILレポートがわかりにくいなどの意見がありました。</p> <p>(意見の構成)</p> <p>1.PIの取り組みに対する意見</p> <p>PIの取り組みを評価する意見、PRの強化への意見、PIの取り組みについて偏っているのではないかなどの意見がありました。</p> <p>2.PIの催し等に関する意見</p> <p>PIの催し充実や実施のあり方などについての意見がありました。</p> <p>3.PILレポートに対する意見</p> <p>PILレポートの内容について、興味深いとされる意見がある一方、偏っている、わかりにくいなどの意見がありました。</p> <p>4.その他</p>	<p>PIIについては、透明性、公正さを基本に実施しています。今回のPIでは、前回のステップ1でみなさんからいただいた意見等を踏まえ、広報の強化、県外(佐賀県)におけるオープンハウスの開催、英語版PILレポートの作成など、その内容を充実させたところですが、今後ステップに応じて、PIを実施していくこととなりますが、その際には、みなさんからの意見を踏まえつつ進めて参りたいと考えております。</p> <p>また、PILレポートについては、わかりやすく作成することとしておりますが、内容が広範かつ専門分野にわたることから、PILレポートとりまとめにかかるデータや、参考事例などをとりまとめた詳細版を作成し、ホームページや福岡県、福岡市の情報窓口、インフォメーションコーナーに配架するなどして公開しております。今後ともみなさんの信頼を得られるよう、透明性を確保しつつ、また、わかりやすくお伝えできるよう努力して参りたいと考えております。</p>
	ステップ3 以降に関する意見	有効活用方策など現空港に関する意見	210 件	<p>現在の福岡空港の立地的優位性を評価し、現空港の有効活用を含めた現空港に関する意見がありました。</p>	<p>現空港の有効活用方策については、その実現性・効果等について今後検討して参ります。</p>
近隣空港との連携方策に関する意見		340 件	<p>新北九州空港や佐賀空港との連携の必要性や具体的な連携方策に関する意見がありました。</p>	<p>「近隣空港との連携方策の検討」の中で、その効果等について検討して参ります。</p>	
現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見		395 件	<p>将来の航空需要の増大を前提として、現空港での滑走路増設や新空港の建設を求める意見がありました。一方、抜本方策の必要性を疑問視する意見もありました。</p>	<p>「現空港における滑走路増設の検討」や「新空港の検討」の中で、その効果等について検討して参ります。</p>	
その他		201 件			
	合計	3888 件			

※PILレポート詳細版については、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ(<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>)をご覧ください。

参考－１

① 「地域の将来像と福岡空港の役割について」に寄せられたご意見

寄せられた意見数	1,344 人	寄せられた意見数(アンケートを提出いただいた方等)は、1,344 人、うち「必要な情報は十分提供されている」「必要な情報はおおむね提供されている」とされた方が6割強となっています。また、969 人の方から記述意見があり、その意見を1,352 件に分類整理しました。その概要は下表のとおりです。
必要な情報は十分提供されている	214	
必要な情報はおおむね提供されている	599	
必要な情報は十分提供されていると思わない	330	
無回答	201	

ステップ の区分	意見	
	分類	件数
ステップ 2	地域の将来像に関する意見	329 件
	(意見の構成) 1.グローバル化 107 ①アジアを中心とした国際連携の強化に関する意見 85 ②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 13 ③その他 9 2.少子高齢化 20 ①少子高齢化と航空需要との関連に関する意見 7 ②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 9 ③その他 4 3.地方分権 48 ①分権型社会への移行に関する意見 14 ②自立した地域社会の形成に関する意見 20 ③その他 14 4.価値観の多様化 3 ①モノの豊かさから心の豊かさへなど価値観の転換に対する意見 2 ②その他 1 5.IT化(高度情報化) 4 ①IT化と航空需要との関連に関する意見 2 ②その他 2 6.社会資本形成 39 ①財政の健全化に関する意見 7 ②高次な都市機能に関する意見 5 ③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 23 ④その他 4 7.環境重視 8 ①地球環境や資源制約に対する意見 2 ②循環型社会への対応に関する意見 1 ③その他 5 8.その他 100 ①地域の将来像全般についての意見 33 ②地域の将来像の検討方法等に関する意見 53 ③その他 14	
	福岡空港の役割に関する意見	525 件
	(意見の構成) 1.海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港 219 ①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 18 ②アジアを中心とした海外と福岡を結ぶ国際ネットワークに関する意見 130 ③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 69 ④その他 2 2.サービス向上を促進し、航空需要を支える空港 59 ①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 52 ②その他 7 3.福岡の交通結節点機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港 83 ①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 79 ②その他 4 4.地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港 83 ①幅広い航空利用に関する意見 4 ②安全の確保や騒音の軽減等環境への配慮を望む意見 47 ③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 12 ④利用者の利便性に関する意見 16 ⑤その他 4 5.その他 81 ①福岡空港の役割全般についての意見 78 ②その他 3	

ステップ の区分	意見			
	分類	件数	概要	
ステップ 2	将来の航空需要予測に関する意見	47 件	(意見の構成)	
			1. 需要予測の前提条件や予測手法に関する意見	3
			① 将来の経済指標の設定や旅客数との相関に関する意見	2
			② 将来人口、航空機材の大型化、福岡空港の容量など前提条件の設定に関する意見	1
			2. 福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見	29
			① GDPや都市部の人口増加が航空需要に影響を及ぼすとする意見	3
			② アジアの経済発展等が航空需要に影響を及ぼすとする意見	4
			③ IT化や社会の成熟化が航空需要に影響を及ぼすとする意見	1
			④ 原油価格高騰で運賃上昇の影響が航空需要に影響を及ぼすとする意見	0
			⑤ 少子高齢化や人口減少の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見	2
			⑥ 規制緩和等による航空サービス水準の向上が航空需要に影響を及ぼすとする意見	3
			⑦ 最近の旅客実績の動向を踏まえた観点からの意見	0
			⑧ 他空港や他の輸送機関の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見	3
			⑨ その他需要予測に関する意見	13
			3. 新北九州空港、佐賀空港による福岡空港の需給逼迫緩和効果に関する意見	2
			4. 需要予測の精度等に関する意見	13
			① 需要予測の精度に関する意見	4
② 需要予測として提供される情報に関する意見	2			
③ その他	7			
ステップ 2	PIに関する意見	51 件	(意見の構成)	
			1. PIの取り組みに対する意見	8
			2. PIの権し等に関する意見	1
			3. PILレポートに対する意見	39
			4. その他	3
ステップ3 以降に する意見	有効活用方策など現空港に関する意見	102 件		
	近隣空港との連携方策に関する意見	149 件		
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	110 件		
	その他	39 件		
	合計	1352 件		

②「将来像の航空需要の予測について」に寄せられたご意見

寄せられた意見数	1,344	人	
必要な情報は十分提供されている	175		寄せられた意見数(アンケートを提出いただいた方等)は、1,344人、うち「必要な情報は提供されている」「必要な情報はおおむね提供されている」とされた方が5割を超えています。また、951人の方から記述意見があり、その意見を1,329件に分類整理しました。その概要は下表のとおりです。
必要な情報はおおむね提供されている	520	人	
十分に提供されていると思わない	403		
無回答	246		

ステップ の区分	意見	
	分類	概要
ステップ 2	地域の将来像に関する意見	32件
		(意見の構成) 1.グローバル化 10 ①アジアを中心とした国際連携の強化に関する意見 9 ②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 1 ③その他 0 2.少子高齢化 4 ①少子高齢化と航空需要との関連に関する意見 2 ②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 2 ③その他 0 3.地方分権 4 ①分権型社会への移行に関する意見 2 ②自立した地域社会の形成に関する意見 2 ③その他 0 4.価値観の多様化 3 ①モノの豊かさから心の豊かさへなど価値観の転換に対する意見 2 ②その他 1 5.IT化(高度情報化) 1 ①IT化と航空需要との関連に関する意見 1 ②その他 0 6.社会資本形成 2 ①財政の健全化に関する意見 1 ②高次な都市機能に関する意見 0 ③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 1 ④その他 0 7.環境重視 2 ①地球環境や資源制約に対する意見 2 ②循環型社会への対応に関する意見 0 ③その他 0 8.その他 6 ①地域の将来像全般についての意見 2 ②地域の将来像の検討方法等に関する意見 0 ③その他 4
	福岡空港の役割に関する意見	129件
		(意見の構成) 1.海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港 33 ①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 4 ②アジアを中心とした海外と福岡を結ぶ国際ネットワークに関する意見 23 ③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 5 ④その他 1 2.サービス向上を促進し、航空需要を支える空港 45 ①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 33 ②その他 12 3.福岡の交通結節点機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港 11 ①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 8 ②その他 3 4.地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港 30 ①幅広い航空利用に関する意見 0 ②安全の確保や騒音の軽減等環境への配慮を望む意見 19 ③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 2 ④利用者の利便性に関する意見 8 ⑤その他 1 5.その他 10 ①福岡空港の役割全般についての意見 3 ②その他 7

ステップ の区分	意見			
	分類	概要		
ステップ 2	将来の航空需要予測に関する意見	863 件	(意見の構成)	
			1. 需要予測の前提条件や予測手法に関する意見	66
			① 将来の経済指標の設定や旅客数との相関に関する意見	39
			② 将来人口、航空機材の大型化、福岡空港の容量など前提条件の設定に関する意見	27
			2. 福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見	554
			① GDPや都市部の人口増加が航空需要に影響を及ぼすとする意見	39
			② アジアの経済発展等が航空需要に影響を及ぼすとする意見	89
			③ IT化や社会の成熟化が航空需要に影響を及ぼすとする意見	17
			④ 原油価格高騰で運賃上昇の影響が航空需要に影響を及ぼすとする意見	15
			⑤ 少子高齢化や人口減少の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見	82
			⑥ 規制緩和等による航空サービス水準の向上が航空需要に影響を及ぼすとする意見	41
			⑦ 最近の旅客実績の動向を踏まえた観点からの意見	30
			⑧ 他空港や他の輸送機関の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見	40
			⑨ その他需要予測に関する意見	201
3. 新北九州空港、佐賀空港による福岡空港の需給逼迫緩和効果に関する意見	23			
4. 需要予測の精度等に関する意見	220			
① 需要予測の精度に関する意見	53			
② 需要予測として提供される情報に関する意見	88			
③ その他	79			
ステップ3 以降に関する意見	PIIに関する意見	43 件	(意見の構成)	
			1. PIIの取り組みに対する意見	4
			2. PIIの権し等に関する意見	2
			3. PIIレポートに対する意見	34
			4. その他	3
ステップ3 以降に関する意見	有効活用方策など現空港に関する意見	16 件		
	近隣空港との連携方策に関する意見	91 件		
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	83 件		
	その他	72 件		
合計		1329 件		

③その他のご意見や感想について

(意見記入はがき等の「その他」及び説明会等での発言により寄せられた意見)

ステップ の区分	意見		
	分類	件数	概要
ステップ 2	地域の将来像に関する意見	74 件	<p>(意見の構成)</p> <p>1.グローバル化 18</p> <p>①アジアを中心とした国際連携の強化に関する意見 10</p> <p>②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 3</p> <p>③その他 5</p> <p>2.少子高齢化 7</p> <p>①少子高齢化と航空需要との関連に関する意見 0</p> <p>②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 4</p> <p>③その他 3</p> <p>3.地方分権 10</p> <p>①分権型社会への移行に関する意見 5</p> <p>②自立した地域社会の形成に関する意見 4</p> <p>③その他 1</p> <p>4.価値観の多様化 0</p> <p>①モノの豊かさから心の豊かさへなど価値観の転換に対する意見 0</p> <p>②その他 0</p> <p>5.IT化(高度情報化) 1</p> <p>①IT化と航空需要との関連に関する意見 0</p> <p>②その他 1</p> <p>6.社会資本形成 14</p> <p>①財政の健全化に関する意見 7</p> <p>②高次な都市機能に関する意見 2</p> <p>③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 3</p> <p>④その他 2</p> <p>7.環境重視 8</p> <p>①地球環境や資源制約に対する意見 6</p> <p>②循環型社会への対応に関する意見 1</p> <p>③その他 1</p> <p>8.その他 16</p> <p>①地域の将来像全般についての意見 8</p> <p>②地域の将来像の検討方法等に関する意見 4</p> <p>③その他 4</p>
	福岡空港の役割に関する意見	299 件	<p>(意見の構成)</p> <p>1.海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港 34</p> <p>①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 3</p> <p>②アジアを中心とした海外と福岡を結ぶ国際ネットワークに関する意見 23</p> <p>③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 8</p> <p>④その他 0</p> <p>2.サービス向上を促進し、航空需要を支える空港 38</p> <p>①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 25</p> <p>②その他 13</p> <p>3.福岡の交通結節点機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港 58</p> <p>①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 54</p> <p>②その他 4</p> <p>4.地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港 145</p> <p>①幅広い航空利用に関する意見 4</p> <p>②安全の確保や騒音の軽減等環境への配慮を望む意見 77</p> <p>③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 9</p> <p>④利用者の利便性に関する意見 49</p> <p>⑤その他 6</p> <p>5.その他 24</p> <p>①福岡空港の役割全般についての意見 23</p> <p>②その他 1</p>

ステップ の区分	意見			
	分類	件数	概要	
ステップ 2	将来の航空需要予測に関する意見	160 件	(意見の構成)	
			1.需要予測の前提条件や予測手法に関する意見	35
			①将来の経済指標の設定や旅客数との相関に関する意見	20
			②将来人口、航空機材の大型化、福岡空港の容量など前提条件の設定に関する意見	15
			2.福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見	54
			①GDPや都市部の人口増加が航空需要に影響を及ぼすとする意見	1
			②アジアの経済発展等が航空需要に影響を及ぼすとする意見	6
			③IT化や社会の成熟化が航空需要に影響を及ぼすとする意見	3
			④原油価格高騰で運賃上昇の影響が航空需要に影響を及ぼすとする意見	2
			⑤少子高齢化や人口減少の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見	15
			⑥規制緩和等による航空サービス水準の向上が航空需要に影響を及ぼすとする意見	3
			⑦最近の旅客実績の動向を踏まえた観点からの意見	3
			⑧他空港や他の輸送機関の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見	5
			⑨その他需要予測に関する意見	16
			3.新北九州空港、佐賀空港による福岡空港の需給逼迫緩和効果に関する意見	6
			4.需要予測の精度等に関する意見	65
			①需要予測の精度に関する意見	9
②需要予測として提供される情報に関する意見	14			
③その他	42			
ステップ 2	PIIに関する意見	190 件	(意見の構成)	
			1.PIの取り組みに対する意見	73
			2.PIの催し等に関する意見	34
			3.PILレポートに対する意見	66
			4.その他	17
ステップ3 以降に 関する 意見	有効活用方策など現空港に関する意見	92 件		
	近隣空港との連携方策に関する意見	100 件		
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	202 件		
	その他	90 件		
合計		1207 件		

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）に
寄せられたご意見

平成18年10月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

福岡空港については、国、福岡県、福岡市が連携・協力して平成15年度から将来の混雑問題等への対応策を検討する「総合的な調査」を実施しております。

この調査にあたっては、基本的なところから段階を踏んで検討を進めることとしており、検討のステップに対応して情報提供とそれに対する意見収集を行うパブリック・インボルブメント（以下「P I」と略す）を実施することとしております。この最初のステップとして、昨年度は福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）を実施しました。

今回実施いたしましたP I（ステップ2）では、新たな取り組みとしてP I（ステップ1）で皆様からいただいたご意見などを踏まえ、地域情報誌での広報、県外（佐賀県）でのオープンハウスの開催、大学等でのパネル展示の実施など、その内容を充実させたところです。

今回のステップでは、7月10日から「地域の将来像と福岡空港の役割」や「将来の航空需要の予測」についての情報を提供し、9月末までに1,300名を超える方から約3,900件のご意見が寄せられました。

福岡空港の総合的な調査に係るP I実施計画（ステップ2）に基づき、寄せられたご意見を集約しましたので公表します。

なお、今回の「総合的な調査」に係るP I（ステップ2）に皆様から寄せられたすべてのご意見につきましては、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ

<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>にてご覧いただけます。

平成18年10月
福岡空港調査連絡調整会議

ご意見をお寄せいただいた方法

PI（ステップ2）については、平成18年7月10日から情報を提供し、同年9月末までに、1,344名の方からご意見が寄せられました。

今回実施したPIの概要

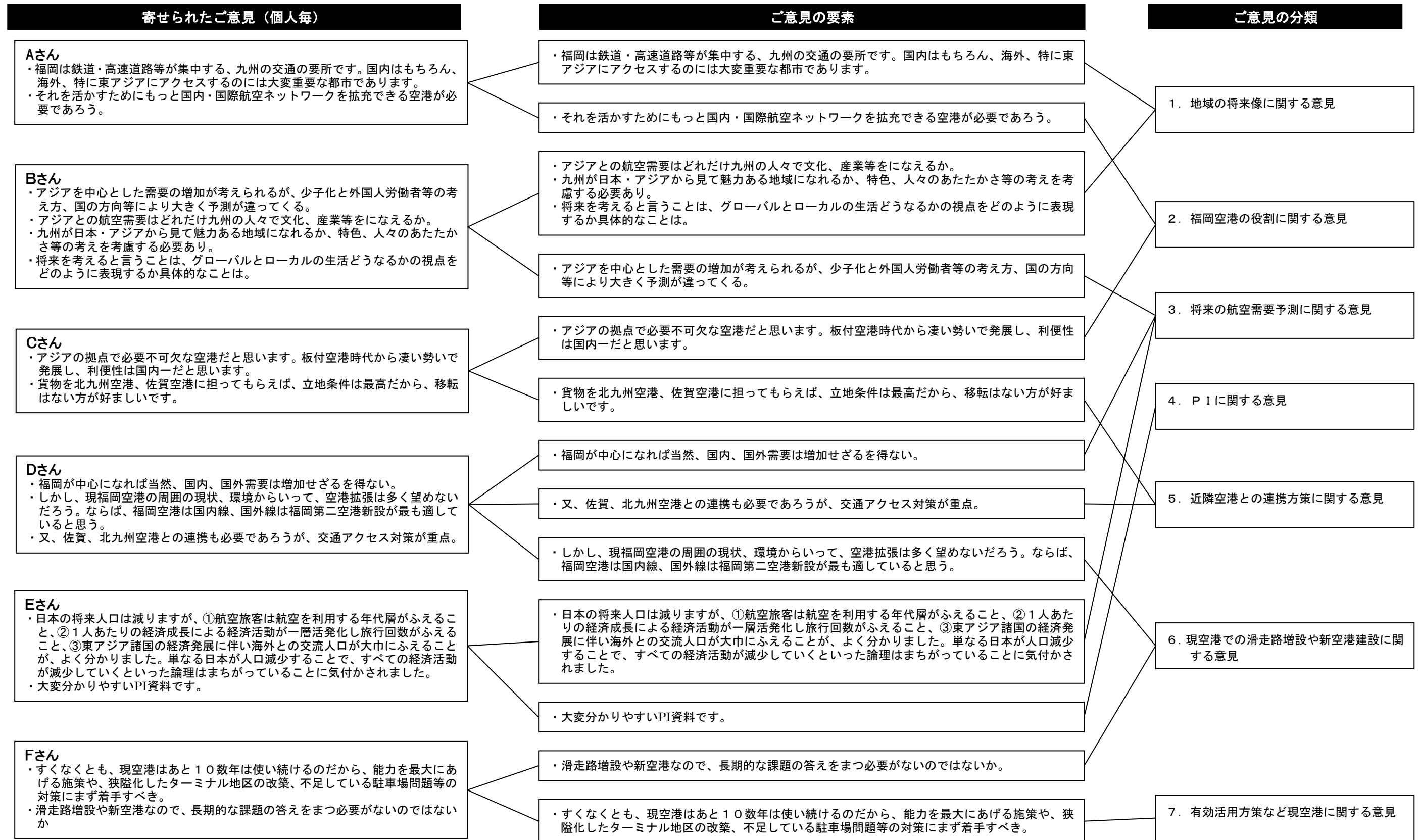
手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数	
周知広報	新聞広告	5回	5紙（読売、朝日、毎日、西日本、日経）、半5段広告 6/27～7/7 各紙1回	—
	雑誌広告	2回	2誌 アバンティ福岡 1/2 広告（7/20 発行） あんふあん 1/3 広告（7/7 発行）	アバンティ福岡：14.5 万部 あんふあん：4.7 万部
	ラジオ広告	40回	2局（FM福岡、RKB）20秒広告 7/6～8/3（平日20日間） 1本/日×20日間×2局	—
	ラジオ放送	8回	1局（LOVE-FM）2～3分 7/3～7/6、7/10～7/13 1本/日 （英語、中国語、韓国語、フランス語）	—
	チラシ配布	—	・20箇所（福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（6/27～7/1、7/7） ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	60,000部
	ポスター配布	—	・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100部
	行政だより配布等	—	・福岡県だより1回（7/1発行） ・ふくおか市政だより1回（6/15発行） ・J:COM福岡、FCV 10分広告 8/11～8/17、3回/日×7日間×2局	福岡県だより：約200万部 市政だより：約70万部 J:COM、FCV：52万世帯
	国際交流機関広報誌	—	・こくさいひろば（（財）福岡県国際交流センター）1回（7月発行） ・レインボー（（財）福岡国際交流協会）1回（7月発行）	こくさいひろば：英語4,500部、中国語2,000部、韓国語2,000部 レインボー：英語5,000部、中国語1,500部、韓国語1,500部
PIレポートに関する情報提供・意見収集	PIレポート	—	・20箇所（福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（7/10～7/16） ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布 ・インフォメーションコーナー等情報提供窓口への設置 ・ホームページ掲載（7/10～）※英語版も掲載	60,000部 —
	シンポジウム	1回	○エルガーラホール（7/31）	370人
	インフォメーションコーナー	4箇所	○福岡空港（7/10～） ○福岡県庁（7/10～） ○福岡市役所（7/10～） ○九州地方整備局 博多港湾空港整備事務所（8/1～）	5,373人 （福岡空港 7/10～9/30）
	ホームページ	—	PI（ステップ2）の周知広報開始（6/27～）	7,592アクセス （6/27～9/30）
	説明会	5回	○北九州国際会議場（7/25） ○アクロス福岡（7/26） ○のがみプレジデントホテル（8/1） ○くるみホール（8/9） ○まどかピア（8/10）	43人 42人 57人 54人 47人

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数	
P I レ ポ ー ト に 関 す る 情 報 提 供 ・ 意 見 収 集	懇談会	12回 ○空港関連事業者 第1回(7/21 福岡空港ビル) 9団体 13人参加 第2回(7/21 福岡空港ビル) 8団体 10人参加 第3回(7/24 福岡市役所) 10団体 10人参加 第4回(8/2 福岡市役所) 9団体 11人参加 第5回(8/3 福岡市役所) 7団体 8人参加 第6回(8/3 福岡市役所) 12団体 14人参加 ○空港周辺住民等 第1回(7/18 福岡空港事務所) 19人参加 第2回(7/19 地元集会所) 22人参加 第3回(8/2 地元集会所) 25人参加 第4回(8/8 地元集会所) 14人参加 ○周辺自治体(8/2 福岡市役所) 12自治体 1団体 14人参加 ○市民団体(7/24 福岡市役所) 11団体 15人参加	参加者 175人	
	オープンハウス	7箇所(2日/箇所)	○三越ライオン広場 (7/20~7/21、福岡市中央区) ○イオンショッピングタウン大和 (7/22~7/23、佐賀県佐賀市大和町) ○リバーウォーク北九州 (7/24~7/25、北九州市小倉北区) ○イオンショッピングタウン穂波 (7/29~7/30、飯塚市枝国) ○THE MALL 春日 (7/29~7/30、春日市春日) ○ゆめタウン久留米 (8/10~8/11、久留米市新合川) ○福岡東サティ (9/16~9/17、糟屋郡志免町)	来場者 384人 配布数 360部 来場者 251人 配布数 556部 来場者 185人 配布数 805部 来場者 159人 配布数 1,120部 来場者 395人 配布数 1,285部 来場者 325人 配布数 1,315部 来場者 226人 配布数 992部
	福岡空港見学会	4回	第1回(8/5) 33人参加、第2回(8/6) 31人参加、第3回(8/26) 27人参加、第4回(8/27) 31人参加	参加者 122人
	パネル展示	9箇所	○福岡大学(7/10~14) 配布数 45部 ○北九州市立大学(7/10~21) 配布数 37部 ○九州産業大学(7/18~25) 配布数 48部 ○福岡市東区役所(9/4~8) ○福岡市城南区役所(9/4~8) ○福岡市博多区役所(9/11~15) ○福岡市早良区役所(9/11~15) ○福岡市西区役所(9/19~22) ○福岡市南区役所(9/25~29)	配布数 231部 101部
	グループ ヒアリング	4回	○中央市民センター(7/14) 2回 ○あいれふ講堂(7/15) 2回	48人
	その他説明会	11回	○学校等(7/12、9/12) 2回 ○その他(8/18、21、22、23、9/2、9/7、9/9、9/14、9/22) 9回	170人 343人

寄せられたご意見・・・1, 344名
【うち記述意見の数 3, 888件】

寄せられたご意見のとりまとめ方法（例）

皆様から寄せられたご意見を要素ごとに集約し、分類としてとりまとめました。下図はそのとりまとめの方法を事例を用いて模式化したものです。



①地域の将来像と福岡空港の役割について

主なご意見	件数	割合(%)
地域の将来像に関する意見	329	24.3
福岡空港の役割に関する意見	525	38.8
将来の航空需要予測に関する意見	47	3.5
PIに関する意見	51	3.8
有効活用方策など現空港に関する意見	102	7.5
近隣空港との連携方策に関する意見	149	11.0
現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	110	8.1
その他	39	2.9
合計	1352	100.0

②将来の航空需要の予測について

主なご意見	件数	割合(%)
地域の将来像に関する意見	32	2.4
福岡空港の役割に関する意見	129	9.7
将来の航空需要予測に関する意見	863	64.9
PIに関する意見	43	3.2
有効活用方策など現空港に関する意見	16	1.2
近隣空港との連携方策に関する意見	91	6.8
現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	83	6.2
その他	72	5.4
合計	1329	100.0

③その他

主なご意見	件数	割合(%)
地域の将来像に関する意見	74	6.1
福岡空港の役割に関する意見	299	24.8
将来の航空需要予測に関する意見	160	13.3
PIに関する意見	190	15.7
有効活用方策など現空港に関する意見	92	7.6
近隣空港との連携方策に関する意見	100	8.3
現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	202	16.7
その他	90	7.5
合計	1207	100.0

ご意見(①~③)の合計

主なご意見	件数	割合(%)
地域の将来像に関する意見	435	11.2
福岡空港の役割に関する意見	953	24.5
将来の航空需要予測に関する意見	1070	27.5
PIに関する意見	284	7.3
有効活用方策など現空港に関する意見	210	5.4
近隣空港との連携方策に関する意見	340	8.7
現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	395	10.2
その他	201	5.2
合計	3888	100.0

意見記入はがき等により「地域の将来像と福岡空港の役割について」寄せられたご意見

区分	意見分類	寄せられたご意見
ステップ2	地域の将来像に関する意見	<p>①アジアを中心とした国際連携の強化に関する意見 85件</p> <p>アジアへの玄関口九州の核として、経済交流の促進の為に、福岡空港は、都市間競争の優位に立つ上から、重要な交通ネットワークの拠点である。 こじつけ。福岡が東アジアの中心にはなり得ない。なるとしたらKOREA、chinaだ。 海外と直接福岡が結びついていくことがわかった。福岡空港は九州の経済発展の鍵となる社会資本であることがわかりました。 空港はアジアの玄関になっており、観光においてもビジネスにおいても利用者は増えると思われ ます。 現状から将来をみて、益々もって利用する機会が多くなってくる。特に中国への関心、北京オリ ンピック及び上海万博開催に伴い、経済又観光が殊に多くなる。</p> <p>アジアを除き国際線が撤退しており、いろいろな場所へ福岡空港から行けると便利だが、路線 の維持が出来るか疑問である。 A380など大型の飛行機も登場している。小中型機で多頻度多線路が望ましいとは思いますが、お客 が多い路線(時間帯)は大型機投入の流れは続くものと思っている。この点から滑走路の限界 はどうなるのか。これからは世界的に人口が減少するなか、中国・インド等のアジアは人口が多 い地域となる。日本もアジアとうまく付き合う必要がある。P7下では、日本・アメリカ・ヨーロッパを 比較しているがアジアの視点が無い。 「国際社会の中での福岡」などがよく考えられていると思った。 アジアに近い地政学的条件を考えると自動車産業やそれに伴う部品工場などの集積は進む。 また、食料(農水産物)の自給率の低下から博多港を中心とした輸入量の拡大が見込まれる。し かし、国の税制・規制が大きく変わらないことにはシンガポールや香港・上海のような金融・ビジ ネスの発展は期待できない。 物流の流れは九州福岡周辺でもまかなえるが、人の流れはいやでも増大する。(アジアに近い ので。) 国際都市にちなんでもっと発展して行ってほしい。 オリンピックの候補地として立候補しているが、もし開催地となった時の国際的・利便性がどうか を考えなければいけないと思う。アジアの中心的存在ばかりではなく、グローバルな点で。</p> <p>福岡はアジアの玄関口といっても過言ではありません。又魅力的な街でもあります。 福岡はアジアマーケティングのコントロール拠点になり現在の東京の役割となると思います。 九州は現在発展をしていると考えている。アジア地域への文化・経済の拠点になる存在となれる と自分は考えている。 福岡が東アジアを代表する交流拠点都市へ展開し、福岡空港がそれを担うというビジョンはよい と思う。 福岡県は、今後東アジアの窓口、九州の中心として発展すると考えられる。 日本をはじめ、東アジアへの玄関口としての経済的発展をさらに促進すること。 福岡は九州の州都として古えより、大陸をはじめとしてアジアのみならず、諸外国に開けていま したが、現在、将来ともに、日本を代表する玄関となると思います。</p> <p>アジアとの交流、グローバル化、進んでいることは理解出来ます。 ・当空港は、当市の有す無限のポテンシャルから、戦前より九州唯一の民間空港であり、日本 唯一の国際空港として実績を重ね、役割も官民挙げて十分に果たして来た。 東アジアの発展の中で日本だけが取り残されそうな状況である。その大きな原因の一つが我国 のお粗末な国際空港の現状と今後の見通しのなさだと思ふ。 社会が、特に経済活動がグローバル化する中で九州の中の福岡都市圏が生き残る為の交通 手段として空港は必ず整備しておかねば、将来必ず禍根を残すであろう。</p> <p>将来像にグローバル化を第一に挙げているのはその通りです。遅きに過ぎるolympicにとっても 今の状態でいいのですか？ もっと地域連携、旅客だけでなく、貨物の検討もすべし。もっと世界の事例を紹介すべし。全く日 本と異なる利用コスト、設備費の比較と共にアジアでの競争を含めた検討が一切ないのは大き な問題。 車で1時間くらいの距離を地域とすれば、佐賀も小倉も入る。地域といっても福岡市だけで考え ていないか？確かに福岡は九州の玄関であり、東アジア、東南アジアと日本の接点ともなってい る。だからこそ、視点ももっと広域化が必要。 アジア圏とのネットワークの拡充を謳っているが、国内航空会社の福岡空港からの国際線撤退 が進んでいることを考えると、現状は逆行しているのではないかと思われる。海外航空会社の みでは、受入れはOKだが、相互交流との考えは難しいのではないか？ グローバル社会となりつつある時代に突入するだろうからアジアの玄関口として役割を活発して ほしい。 グローバル化の活性化。 地理的条件から、東アジアに対応する日本の拠点地域として九州の将来発展を期し、福岡空港 をそのゲートと位置づける方向は正に当を得た展望と思う。 発展著しい東アジアへの日本の窓口として、地理的条件に恵まれた福岡市がベストである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>国際化、国際化と言っているが、何か思い違い勘違いしている様だ。外人が来たから…。外国と交流が盛んになる…。そんな事ばかりに目が向いていやしないだろうか。</p> <p>九州・西日本のリーダー都市として福岡はますます重要な役割を果たすと思う。 論点として「価値観の多様化」があるが国際都市機能も目標に国際機関等恒常的な国際化を図ること。</p> <p>・近年、観光客が増えていることを自分の目で感じています。(特に太宰府天満宮への)。 ・留学生を中心にした国際交流も身近に感じています。</p> <p>◎でも、もっともっと観光客が増え、国際交流が盛んになる事を望んでいます。 九州のなかで福岡が将来的に中心的役割を担うことや中国を中心としたアジアの発展を考えれば、福岡が今後大きく発展していくことは間違いない。そのために必要な空港の規模は不可欠。</p> <p>わかりやすい。東アジアへの玄関口として益々発展の可能性あり。 北部九州は産業的には自動車等の拡大、近アジアとの交流は必要である。出来ると思われる。</p> <p>遠い昔の時代はアジアより日本へ(九州)の文化、人々の交流が(舟で)さかんであったが、これまで以上に航空機による交流がさかんになるのは時代の流れ(5世紀は西から東へ、21世紀～は東から西へ)。 グローバル化で、東アジアを中心に、モノ、人、情報の流れを考えてあります。中国はもとより、インドとの交流が加速度的に多くなると考えられます。 アジア、特に中国との関わりをセールスポイントにすることが九州の強味。これをもっと力説したPRを！</p> <p>東アジアの窓口 地方分権時代の九州の中心としてのまた東アジアをにらんだ福岡県の位置づけが重要である。その最も基本的なインフラの一つが空港である。 船など飛行機に頼らなくても集客性は東京他よりありますし、ホテルも客船など利用すれば、まちがいなくG8の中のアジアとしての窓口になれるのではないのでしょうか。インフラ等ミクロの目で見ても人数がほどよく少なく、まだまだこの都市のキャパは可能性が大いに残っていると思います。</p> <p>九州ならびに東アジアの窓口 福岡市がグローバルな都市を目指しているのは、よくわかりました。 日本が東アジア地域全体の中で、中心的な役割りを得ることができるのか自体が疑問であり、まして福岡が東アジアの中心都市たる立場を得ることは相当困難と思われます。となると、国内での九州の表玄関としての色彩が強く当面現状のまま推移すると考えます。</p> <p>最近、観光地に行くと中国、韓国、台湾、インド、東アジア等、さまざまな国からの観光客を目にするが、そうした発展途上国からの人たちが選ぶ観光地としては九州は上位にあると思う。成長を続ける東アジアへの窓口として、九州が担う役割は非常に大きいものがあると思われるが、福岡空港だけにこだわって、莫大な税金を投入して新しい空港をつくる必要性が全く感じられない。 日本における東アジアの玄関口としての役割を果たし、ますます、中国、韓国、台湾をはじめとしたアジアとの交流が活発になる。 ・福岡は、九州の中心であり、玄関であり、またアジア近隣との交流も深まると思われるため、一層福岡空港の役割は重要となると思います。</p> <p>福岡は九州の極であり、今後は東アジア各国との交通、流通の拠点となってほしいと考えています。そう言う点から、福岡は重要な地区とっております。</p> <p>東アジアとの関係が重要 九州は、オランダの他に、台湾との比較も考える資料が欲しかったが、いずれにしろ、九州の特長は、韓国、中国、台湾との関係である。九州の企業の税金が、九州に入るようにして、経済的には独立国的になることを目指すべき。その時に、東アジアと結ぶ空港は、必ず必要。 東アジアとの連結を考えると、福岡空港は、大変便利な空港ですが、物価やレートを考えると航空運賃は割高です。その打開策があれば船便より空便の方が、早い到着が見込まれるのでニーズは増えると思われます。(今以上にアジアのスポンサーを増加させて、業務提携するか…)</p> <p>これから福岡は中国・韓国・東南アジア・ミクロネシアの窓口として、さらに発展することが必要である。</p> <p>自動車産業をはじめ、各企業の動きを見ると、今後、益々、九州地区(福岡)は、東アジアに向けての、物流、人流の玄関口としての役割が重くなっていくと思われる。 ・福岡は九州の玄関口であると同時に、東アジアとの交流拠点にもなっている。</p> <p>歴史的に見ても、九州、特に福岡は東アジア地域との結びつきが非常に強い。PIレポでも触れているように、東アジア、特に中国の経済発展は、福岡空港の入込み客の大幅な伸びを予想させる。 福岡が将来もゆるやかな発展を続け、九州あるいは東アジアの中心的役割を果たすことは、そうありたいし、そうであろうことは十分に考えられる。その内での空港の役割も大きなものになることは、まちがいないと思う。</p> <p>福岡市の将来の発展のためには、東南アジア、中国、韓国等との国際交流が不可欠であり、九州の中に核となる国際空港が必要である。経済的な力、交通ネットワークの状況、社会的なバックグラウンド等から考えて、福岡が最も望ましい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>九州全体が国際化していく為には、福岡が中核となり近隣諸国との国際交流が不可欠であり、その為の利便性が高い国際空港として、更なる機能充実が必要となる。</p> <p>九州の玄関口として、又東アジアとの交流の拠点としての役割は大である。福岡市は、地理的にも、アジアの中心部であるのでアジアの人々の受入れを考え、観光都市としても力を入れてほしい。</p> <p>福岡はアジアに近いので経済的に成長している東アジアを中心とした国際交流を深め、国際的な都市に発展していけば良いと思う。</p> <p>国際都市を目指す福岡市の将来の発展のためには、東南アジアなどの国際交流等が重要であり、海外との窓口となる国際空港機能の充実が必要である。 ・グローバル化としてアジアへのアクセスポイントとしての位置づけは良く理解できた。</p> <p>地域情報の有り様としてはアジアとの共生を目指すべきである。日本における東・東南アジアの玄関口として九州特に福岡は発展するものと思われる。又、そうでないと日本の未来は無い。当然、九州の中の中心であり、対東アジアの拠点と今後もなっていくことは、十分理解できるし、そうならなければいけないと思う。ただ、どうしても、関東近郊に住む人間として、九州が近いようで遠いイメージが払拭できないでいる事も事実であり、このイメージの打破は、一つのキーワードであると感じる。</p> <p>九州全体は主にアジアとの連携を強化することで、経済・社会の発展が期待される。</p> <p>福岡の対アジア、対世界とのネットワークは今後も活発にしていくべき。その拠点として、福岡空港は必要だと思う。 グローバル化は、福岡・九州においても、地理的にも日本の中でも有利であり、最も力を入れてほしいと思いました。これより、福岡が国際色豊かな都市になると、今までとは違う新しい福岡の魅力が生まれ注目される都市になると思うので期待したいと思いました。</p> <p>これからの地域はグローバル化に対応していくために、地域の特徴を最大限に利用して、国内の都市との競争はもちろん、外国の都市との競争にも勝ち抜いていかなければならない。福岡には大規模な空港があり、これを利用して外国からも人を呼び込むことも積極的にしないといけない。 福岡 ◎アジアのビジネス交流拠点 ◎産業、研究機関、観光における九州の中心(核) ↓ ・アジアの玄関として、交通の要 ・新幹線と高速道路網と連結して九州全土及び本州への交通ネットワーク ・アジアと国内とを結ぶビジネス交流拠点 アジアに一番近い福岡として各国の人々が行き来しやすい都市づくりを目指さなければならない。 福岡は鉄道・高速道路等が集中する、九州の交通の要所です。国内はもちろん、海外、特に東アジアにアクセスするには大変重要な都市であります。それを活かすためにもっと国内・国際航空ネットワークを拡充できる空港が必要であろう。</p> <p>有史以前から現在迄(毎年開催されるアジア・マンス)綿々と続く、人と物の交流は、殊更新しい事ではなく、九州及び西日本では、日常的な現象と考える。</p> <p>福岡は、九州における交通ネットワークの要衝にあり、亜細亜に向けては、中韓と一衣帯水の間に位置する等、地勢的に極東亜細亜の“扇の要”を任ずるべき立地に在る。</p> <p>国際競争が激化する中、アジアの玄関として自負する福岡が、今後アジアの各都市と競って行くためには、交流の拠点として当然備えなければならない空港、港が必要である。都市は生き物である。その空港、港湾の利便性を追求して行かなければ、取り残される。</p> <p>福岡・九州は経済的な成長の著しい東アジアとの関係をさらに高め、観光、産業の魅力を上げていかなければならないと感じる。その上で九州の地方都市が自立していかなければ、今後の発展は見込めないであろう。 福岡がアジアの中核都市になってもらいたいと思っているし、ほぼ現実のものとなると思う。九州の中心であることは言うまでもないし、これからもそう思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡が将来、レポートのように発展してくれればと心から祈ります。しかし、残念ながら現実はその甘くないと思います。今のまま何もしないのでは絶対に無理です。今、福岡空港は、残念ながら、立て続けに国際線の運休(事実上は撤退?)が続いてますね。これは、福岡の将来像にも大いに影響があると思います。この原因は、私が思うに、航空会社としては、国際線ターミナルの使用料が高かったり、客単価が低かったりと、要するに儲からないから撤退するのであって、福岡空港の設備が不備だからとか、いつも混雑しているからとかではないと思います。であれば、もっと(航空会社にとって儲かる)ビジネス需要が増えるように、根本的な政策をとるべきでしょう。例えば、福岡にもっとグローバルな海外企業を優遇した上で誘致したり、その技術者や駐在員などを積極的に受け入れたりして、潜在的な海外需要を増やすべきだとも思います。それが人口減時代に生きる福岡の将来像だとも思います。</p> <p>今後アジア地域との交流が多くなり、それに伴ない重要度が向上する。 国内だけでなくアジアとの交流拠点としての役割がふえると思う。 グローバル化に向けての展開を計るべきと考えます。東京に比べて、福岡の位置付け、東京から上海は、3日必要、福岡→上海は1日の日帰り可能。こう言った点をうまくいかすべきと考えます。</p>
	②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 13件	<p>地域活性化の為に欠かさないのが空港である。その為に利用者の声＝町の声だと思えます。そして数年後にはオリンピックが福岡の地であるかもしれません。その為に九州の空港同士がどんな特性があるか確認するべきだとも思います。</p> <p>国内航空会社はもとより海外航空会社も、成田・中部・関西の各国際空港への国際便の重点配置の傾向にある中、すでに福岡空港の役目は、福岡県内の人々を国際空港へ運ぶだけ、支店経済を支えるだけの東京・大阪・名古屋そして地方都市を結ぶ需要があるだけでよい。第三の国際空港を中部に取られた時点で、国際線を担う役割は終わっている。 もし、福岡空港の役割について知恵を絞るとすれば、それはただ一つ。航空機整備基地としての役割を担わせることです。東アジアにおける福岡の位置をプラスに宣伝すること。整備の質を落とさず、いや世界一、しかも費用は国際競争に勝てるよう設定すること。自動車産業の裾野が広がろうとしている状況下で、航空機・宇宙産業の育成にも福岡県は力を注ぐこと、北九州空港との連携、環境問題、新たに整備すべきことだらけになるが、これしか福岡空港をアピールしていける役割はない。</p> <p>アジアの拠点基地である福岡は、国内・海外を結ぶアクセスのインフラを更に充実発展させる必要有り。 アジアの玄関口として整備する必要がある。 九州の空の玄関の中心的存在。今後も継続して基盤強化に当り、更なる利便性の向上、東アジア圏を結ぶコアとしての役割発揮を切望！</p> <p>九州全体が国際化していくためには核となる国際空港が必要と思う。海外との連携し発展するには、基盤を充実させる事が重要と思う。</p> <p>今後の将来像としてはIT工場の誘致(ex.大分県)を図るなど、産業を呼び込むことによる埋立地の有効的な活用、これに伴う増収によるインフラの整備を行い、九州の産業と観光の要としてより一層の飛躍が求められている。</p> <p>アジアの玄関口である福岡は、今後重要度が増加していくと感じられます。国際化の中で、日本国内での都市間の競争も激化することが予想されますが、福岡空港の大容量化によってアジアの中の福岡というイメージが認知されると思います。</p> <p>福岡の役割は九州において拠点都市であり、アジアの玄関として重要な所である。福岡空港の充実と増強は、福岡だけでなく、九州全体の発展につながると思います。</p> <p>福岡は、九州のみならず、東アジアの交通及び経済の中心となっていってほしいと考えている。その場合の福岡空港の在り方は、九州全体での社会資本整備の中心となるべき施設を有している必要があると思われる。また、福岡だけでなく、九州全体が観光立国としての、地位を維持し、その代表的な表玄関としての機能が必要になってくるのではないかと。</p> <p>グローバル化：近隣のアジア諸国との共生によりアジアを元気あるものとしていく必要がある。</p> <p>近年のグローバル化、ボーダーレス化に伴ない福岡が日本の西端から東アジアの中核都市を目指すことは、当然のことと考えるが、地理的な優位性以外の要素を具現化するためには多くの課題を実現させなければならないと思う。</p> <p>近隣の佐賀、北九州、大分との整合性に図り、それぞれの地域経済の発展にも配慮することも必要である。唯我独尊の姿勢は如何なものか？</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	③その他 9件	<p>グローバル化 ・将来東アジア連合体が出来てもEUの様に小国日本ではなく中国に本部が置かれるでしょう。(中華思想) 福岡空港は昔板付飛行場と言っていました。すぐ近くに住んでいて、航空祭などで楽しんだのも板付でした。皇族の方々がお見えになると、職場の長が、お出迎えに行っても良いと言って下さり、みんなで皇太子(現天皇)と美智子妃の車を目の前でお迎えしたことなど記憶にあります。今はグローバル化の影響で、事件、事故、犯罪もグローバル化、日々厳重な警戒になっています。便利さと共になつかしさが遠のいて行きます。</p> <p>我社は東南アジアとの取引があり、上海には子会社、台湾、韓国、タイ等がある。特に上海からの輸入が多く、博多湾へはコンテナを上げている。</p> <p>3頁、7頁:グローバル化の視点は、単に福岡市のみの観点より論じるべきでないのでは。"九州は一つ"の理念でとらえるべきです。</p> <p>福岡のグローバル化は、韓国・中国との海路のつながり、例えば高速コンテナ船の就航などの視点が無い。また人口に対する年間入国者の割合で、EUになり隣国との往来が自由でかつ地続きのフランスと比べる意図は何処にあるのか。</p> <p>わが国が引き続き経済活力を維持し、国民生活を向上させていくには、グローバル化に適切に対応するとともに、国民一人ひとりがしっかりと力を涵養し、発揮していくことが大切である。したがって、レポートで取り上げている7つの論点は適切である。しかし、論点①「グローバル化」については、アジア中でも中国を中心とする東アジアの将来像を描き、それに対応した福岡の目指すべき方向をしっかりと打ち出すべきである。</p> <p>我が国の経済活性化を図るためには、グローバル化・地方分権の推進が重要である。したがってレポートで取り上げている7つの論点は適切である。しかし、グローバル化については、中国を中心とする東アジアの将来像を描き、それに対応した福岡の目指すべき方向を打ち出すべきである。</p> <p>「福岡＝成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域」というのは過剰だと思います。中国、韓国の国際空港の発展はめざましく、福岡空港が東アジアのビジネスの拠点になることは考えにくいと思います。東アジアに出ていく(ビジネスで)ことや、観光は増えると思いますが、便数には限度があると思います。</p>
	2 ・ 少 子 高 齢 化	<p>①少子高齢化と航空需要との関連に関する意見 7件</p> <p>福岡都市圏の人口は確かに増加してきているが、いずれ飽和状態になることが予測される。少子高齢化が進み勤労人口も頭打ちから減少傾向になるのではないかと。福岡都市圏は、九州の中核又、東アジアの拠点となっていけば都市機能的中心地として経済・産業活動の中心、国際交流の中心として福岡空港の重要性は増してくるものと思われる。</p> <p>将来は高齢化が少しずつ進んで空港の利用者が減り続けそうですね。 ・国内的には、人口の減少、国民負担率の増加によるレジャー費の減少、インターネットによる出張の削減などによる空港利用者の減少は、福岡も避けられないと言える。</p> <p>少子高齢化に伴う人口減の中、需要予測のように2012年に15万回に超える離着回数にはならないと思われる。</p> <p>将来の人口予測については人口問題研究所の中位推計に基づいてなされているのではないのでしょうか。最新の出生率からすれば低位推計の数値が現実味を帯びてきています。韓国や中国も将来的には人口が減るとされています。そういう点を踏まえれば地域の将来像の見通しも多少変わるのではないのでしょうか。</p> <p>今後人口は減少し高齢化による利用度も低迷する。交流人口も望めないと思う。 少子高齢化社会となれば、自宅に近い空港を利用すると思います。</p> <p>②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 9件</p> <p>日本の人口減少が始まった中で、福岡の人口増が続くことは間違いのないと思います。九州内でもイベント、交通、教育、文化、娯楽、飲食で魅力ある町です。福岡なら住んでみたいと思いますね。</p> <p>・当市のこの土壌は、施設・環境を整えアジアマンス等数々の国際イベントを開催し、国内外から多数の参加者を集める国際交流都市として発展している原動力となっている。</p> <p>地域人口の増加はもっと少ないのではないかと? 箱モノがたくさん建てられているが、その施設が十分に活かされていないように感じるし、運営や多様な機会、交流というのに疑問を感じる。 少子化が進む中で、消費減少が考えられる事から、他国の人の受入れを、本気で考えなければならぬのでは。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>少子高齢化などの項目は、まるで理論的でない。なぜ、あのような結論にみちびかれるのか、理解できません。</p> <p>「福岡がけん引役となって九州の魅力を高める…」とあるが、少々、傲慢じゃないだろうか。どうやってけん引していくのか、その辺が明らかでない。</p> <p>少子高齢化：高齢化問題は日本全国の問題であるが、国外に人材を求めるのはどうだろうか。</p> <p>福岡地区は、現在と同程度の人口を今後も維持していくと考える。</p>
	<p>③その他 4件</p> <p>3 ・ 地方 分権</p>	<p>特に、高齢化時代をむかえ交通アクセスの良い中心部にあることは、時代の要請である。</p> <p>高齢化社会を迎える!!交通弱者といわれる人の移動する権利をどう確保するか…このことが解消できればよいのではないか。</p> <p>少子高齢化は大きな課題です。若い人達が子どもを育てる環境づくりが求められています。しかし、国の政策も抜本的なものでなく、出産費用を助成するとか、3人目からの保育料を無料(助成)など、一時的な対策のみです。</p> <p>働く男性も、長時間労働など子育てにかかわる時間ももてず、家庭にいる母親の子育て環境も整われていず、孤立化している中で、少子化に歯止めがかかっていません。</p> <p>少子高齢化については、福岡空港、地域が変わることで、対応できることかは分かりません。合わせていく変化もあっていいと思います。</p> <p>①分権型社会への移行に関する意見 14件</p> <p>街づくりの観点からすると、どの様な街づくりをするのかで、福岡空港の役割は大きく変わる。九州においては福岡の一極集中化が進んでおり、このことをどう思うのか、加えて、道州制の議論もあることから、九州ブロックの中の福岡市の役割がどうなるのか？</p> <p>福岡は将来も東京・大阪に本社がある会社の支店がある支店経済都市に変わりはないと思う。我が国の行政は道州制に向って行くことと思われる。九州では正に福岡市がその核となるであろう。</p> <p>地方分権が進展し、人と物資の移動が人口減少社会であっても増大し、さらに近隣諸国の経済的發展が進むと予想される。</p> <p>福岡都市圏だけが発展するというのではなく、九州であれば、その主要都市(県庁所在地など)のどこもが発展するような考え方が必要ではないか。一極集中は好ましくないと考え。</p> <p>九州としてみたときに、福岡に一極集中することが、本当に九州のためになるのか疑問である。</p> <p>将来地方分権が進んで行くと思います。その中で九州のリーダーとして福岡は重要な都市となる。</p> <p>県庁所在地である福岡市周辺が発展することは同じ県民として望むところで、そのためには新幹線や空港、港などの整備はある程度必要と思います。ただ、福岡市周辺に何もかも(人、物など)が集まる仕組みになっていると、バンクする。北部九州、あるいは九州全体で役割分担をするべきだと思う。</p> <p>特に問題は無いと思います。地方分権をおおいに進めたい。ただ、全国でも、福岡県でも将来人口が減るのに福岡市だけは増え続けるとすれば、都市の基盤(交通、水道など)は大丈夫でしょうか。</p> <p>「地方分権」の今日、福岡市(=都市圏)への都市機能一極集中は許されるべきではなく、空港行政も然り。</p> <p>日本の国土構造の最大の問題点は東京一極集中、九州にあつては福岡一極集中である。後者については九州新幹線の博多延伸によってさらに加速が懸念される。この一極集中によって、九州の均等ある発展は著しく阻害される。水資源に乏しい福岡都市圏にはこれ以上の拡大の余力はないと思料される。したがって、福岡都市圏への経済集積を政策的に抑制することが急務。</p> <p>地域の将来像については良いと思います。しかし地方分権については福岡市だけで主張しても難しいのではないのでしょうか。</p> <p>福岡市は、将来道州制が施行された時に、九州地方の政治経済の中心地にならなければならない。大きな財源のない支店経済の福岡市が、財政面で自立するには他に道はないと(国)中央では少なくとも50年前位から考えていたと思われるが、市の政財界人は全く無関心としか思えない(借金で不要不急の事業ばかりしている様だ)。</p> <p>道州制及びオリンピック招致問題を将来に見えすえて福岡空港の拡大発展は増々重要な問題です。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>②自立した地域社会の形成に関する意見 20件</p> <p>道州制を見据えた幅広い観点で空港のあり方を議論すべきである。福岡への経済・社会・文化の一極集中(九州内での)と空港のあり方についての政策的検討課題を知りたい。(九州新幹線は上記の点を促進する。その中で九州のバランスある経済とは、あるいはその中で福岡空港の役割は)</p> <p>東京へ一極集中との流れは今後4-5年は変わらないと思う。しかし、地方分権は確実に進み、各地域に根ざした企業の復活はあると思われる。</p> <p>道州制における州都としての空港(海上空港)。現空港に州政府を建設。</p> <p>地域とは福岡市のイメージが強く出ているが、“将来”の観点からは、今活動されている“九州はひとつ”の理念を、強く出すべきではないのでしょうか。航空機の飛行距離から考えれば、九州の8ヶ所空港間の道路距離は、ピンポイント的なものです。又福岡市の“高次都市機能”をトップランナー的に活用するならば、九州内の都市機能格差はさらに大きくなります。それよりも、福岡市のリーダーシップで、九州内の都市機能を高次にもって行くことが、「九州はひとつ」となります。</p> <p>空港は、人・物・金が集まる場所であり、都市・地域の発展に絶対必要である。今後の道州制の議論の上からも九州の中の福岡、福岡空港の発展はかせないし、役割は大きい。</p> <p>九州のなかで福岡が将来的に中心的役割を担うことや中国を中心としたアジアの発展を考えれば、福岡が今後大きく発展していくことは間違いない。そのために必要な空港の規模は不可欠。</p> <p>企業や官庁が集まる地域にも近く、福岡のまちづくりの点からもそのように(博多駅からも近く、地下鉄でつながっている現在の位置が良い)考えます。</p> <p>遠い昔の時代はアジアより日本へ(九州)の文化、人々の交流が(舟で)さかんであったが、これまで以上に航空機による交流がさかんになるのは時代の流れ(5世紀は西から東へ、21世紀～は東から西へ)</p> <p>九州の中で福岡の重要性はさらに向上する。</p> <p>北部九州は一大自動車生産拠点となり、東京との頭脳、生産の住み分けが進む。</p> <p>空港は一部の市民にしかメリットがないインフラなので、もう少し将来の地方分権を見越して、九州全体で発展するための視点、例えば熊本が日本のシリコンバリーと言われてるように、九州をITアイランドにするための税制を検討し、内外のIT企業を誘致するだとか、もう少し市民がわかりやすいキャッチフレーズが必要なのではないでしょうか。</p> <p>九州は面積、人口、総生産がオランダに相当する規模で一つのまとまりとしては最適な規模だと思う。</p> <p>福岡地区が九州の中心としてさらに発展していくことその中で福岡空港の果たす役割が、国内だけでなく国際的にも重要であることがよく理解できた。</p> <p>PIレポートでは地域の都市像として「成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域」を目指すことになっている。高い経済成長を維持している東アジアとの交流を拡大するなかで、関東圏、中京圏、関西圏に次ぐ、北部九州都市圏を形成すべきである。北部九州都市圏の形成を着実に進めるためには、中核となる福岡都市圏と北九州都市圏との役割分担や連携方を明確にしたうえで、重複的な投資を避けた都市づくりを目指すべきである。</p> <p>福岡都市圏は今後も安定して発展していくと予想される。</p> <p>将来像について、福岡市なのか北部九州なのか或いは九州全体なのか、が混じっている様だが、異論は無い。できれば九州全体が一丸となって進めるべきだと思います。</p> <p>わかりにくかった。全国的にみて東京に何もかも集中しており、いろいろな弊害が指摘されている。同様に福岡への都市的機能の集中は、九州全体の均衡ある発展を阻害する。</p> <p>九州道あるいは九州府(?)あるいは九州州の首都として都市機能の集中化は不可避。又国際国家戦略がなすすぎ、遅すぎる。役所としての大事を取る事は判るが生ぬるすぎる。</p> <p>地方分権:十分に自立した地域となり得ると思う。</p> <p>③その他 14件</p> <p>福岡が九州の中心にあり、九州地域の窓口としての役割を果たしていくことに異論はありません。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方分権が進展すれば、ますます福岡が一人勝ちになると考えている。 ・又、新幹線が完全直結すれば、福岡-鹿児島間の往来は増加するが、途中の熊本などはむしろ衰退するのではないかとと思われる。 <p>これからの発展は、道州制を導入した場合、福岡と他の県との役割分担、合意が絶対に必要です。我田引水は九州の地盤沈下させる大きな要因だと思います。</p> <p>道州制を睨んでの福岡一極集中が考えられる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>やっぱり福岡は九州の中心で、九州を引っ張っていくところとおもいました。新幹線も、高速道路も博多に集中してくるのですね。</p> <p>自分の考えは、福岡県あるいは福岡市には、九州地域の中心都市であってほしいと思っており、そういう意識をもって実際に行動してほしいと考えている。道州制の議論が進めば、結果的に福岡県あるいは福岡市がその中心になっていくものと考えているが、それでは福岡県や福岡市自身がどうしたいのか見えてこない。ひいては、そのエリアに位置する福岡空港がどうあるべきか、どのような役割を果たす必要があるのか、地元の意志が見えてこない。</p> <p>・当市がもつ、行政・経済・学術・文化の都市力は、近い将来、実現される道州制のもとでは、州都としての可能性が大である。</p> <p>九州地区における経済発展を福岡集中で対応することが前提となっている点には疑問。九州においては福岡の一極集中化が進んでおり、このことをどう思うのか、加えて道州制の議論もあることから、九州ブロックの中の福岡市の役割がどうなるのか？中心都市の空の安全問題と現状における利便性との相反する状況について、バランスを執ることはできない！！将来においての付加価値はどちらが高いのかを示すべきである。高齢化社会を迎える！交通弱者といわれる人の移動する権利をどう確保するか…。このことが解消できれば、よいのではないかと。</p> <p>地方分権時代の九州の中心としてのまた東アジアをにらんだ福岡県の位置づけが重要である。その最も基本的なインフラの一つが空港である。九州の中心が福岡である。福岡が地域を引っ張っていく必要がある。福岡(福岡市)のためだけの空港のような気がする。「福岡・九州」というフレーズは多いが、具体的なものがない。今でも九州の中で福岡一点集中の傾向が強いのに、それを更に進めるつもりなのか。道州制等の話がある。もっと均衡のとれた開発をするべき。</p> <p>北九州や下関、佐賀その他九州全体の中心でありたいとは考えますが、全てを福岡に置く必要はないと考えます。福岡だけが栄えるのではなく、全九州の地域へ活性化できるチャンスを与えるべきだと思う。九州地方(道州制)の中心としての位置づけが欲しかった。九州での福岡市の一極集中化はさらに進むだろう。しかし、福岡空港の世界一利便さは否定できないので、これを維持しながら、都市と環境の共存をめざさなければならない。</p>
	<p>4 ・ 価値観の 多様化</p>	<p>①モノの豊かさから心の豊かさへなど価値観の転換に対する意見 2件</p> <p>アジアの都市が拡大発展している中で福岡を中心とする地域は品質の高い適度な大きさの都市を目指す必要があります。品質のよいとは、Made in Fukuoka.Live'n Fukuokaです。とても品質のよい都市づくりが必要で、拡大競争をしないことです。その点福岡空港の持つ利便性を確保でき増便できるSystem作りが必要です。</p> <p>物流について考えると、現在の何でも使い捨てのテレビ等マスコミの流す害毒におかされた人々の風潮は、果たして今後も何十年と続くのでしょうか。だとしたら全くお粗末なことで、そんなことでの貨物輸送量の増大につながっていると考えると、この辺りで、風潮そのものを変える方が先だと考えるのは、うがち過ぎですかね。もともと、外貨獲得用に部品等を輸出する分等が増大するならば、歓迎ですが…。</p> <p>②その他 1件</p> <p>価値観の多様化:『心の豊かさ』を満足させるには、いろいろな角度からの検討が必要。休日を充実して過ごすための社会資本整備の充実が必要。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	5 ・IT化 (高度情報化)	<p>①IT化と航空需要との関連に関する意見 2件</p> <p>・国内的には、人口の減少、国民負担率の増加によるレジャー費の減少、インターネットによる出張の削減などによる空港利用者の減少は、福岡も避けられないと言える。</p> <p>・この10年にIT面が充実したことを思うと、必ずしも利用客が飛躍的に伸びていくとは思えない気がします。いろいろ大変ですが、多くの市民が納得できる空港計画をおねがいします。</p> <p>②その他 2件</p> <p>・7つの論点より、非常に理解しやすく書かれていると思うが、⑤のIT化については、若干インパクトが弱く感じました。</p> <p>IT化:これからの時代、当たり前でなければならない。</p>
	6 ・社会資本形成	<p>①財政の健全化に関する意見 7件</p> <p>財政難の中で、既存施設をいかに有効活用するか、検討したら良いと思う。</p> <p>今後、何らかの形で福岡空港に変化を…と考えられるのであれば、新しくできた「新北九州空港」が軌道に乗ってからにしてもらえたらなあ～と思います。どちらも福岡県内なので、「夕張市」の様にはなりたくないですからね。</p> <p>もし利用者が多くなったとしても、他の輸送機関(新幹線など)などを利用すれば良いと思います。多額の借金をして建設すれば、県の財政が悪化し、後悔することになる。それに社会情勢が大きく変化する可能性は大であり、大きなリスクを冒してまでも建設する必要を感じません。</p> <p>福岡一極は道州制を見据えれば福岡空港の補完空港の分散をどうしていくかを検討するのが将来の財政負担の軽減にも役立ち、地域発展の分散にもつながる。</p> <p>地元の負担がないようにして下さい。</p> <p>ムダな公共事業にならないよう、もう少し様子を見るべき。</p> <p>地域の将来像の論点の1つには、社会資本形成がある。国と地方の財政状況の悪化と効率的な社会資本形成を指摘しているにもかかわらず、既存ストックの有効活用が十分に利用されるとの議論になっていない。</p> <p>②高次な都市機能に関する意見 5件</p> <p>海外と直接福岡が結びついていくことがわかった。福岡空港は九州の経済発展の鍵となる社会資本であることがわかりました。</p> <p>市内の交通混雑の緩和策として、空港は必ずしも近い必要はない。行政機関等を空港近くに移転するなど総合的に検討する必要がある。福岡市内のこれ以上の過密化を防ぎ、分散化を図り広域な地域の発展を進める方が良い。</p> <p>福岡の都市機能の持続的発展を考えるならば、利便性が高くより高機能な空港の整備は不可欠だと思う。</p> <p>当福岡地区はこれからも九州の玄関口として発展する必要があり、現在の空港ではあまりにも都市に近接しているので負担が大きすぎると思います。</p> <p>福岡は九州及び山口県西部の中心として、都市規模が更に拡大すると考えられ、都市機能の高度化が一層重要になる。その中で福岡空港の役割は益々重要になる。都心近郊にある空港としての利便性を考える時に、地域交通の核及び国際的な交通のハブに成り得ると考える。</p> <p>③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 23件</p> <p>現在は福岡市に一極集中している。これでは地域内で格差ができてしまう。北九州・鳥栖・佐賀を含めた広い範囲で共存共栄が望ましい。</p> <p>現行のままでよい。現空港や博多港、鉄道との連携で充分のけるはず。</p> <p>佐賀空港、静岡空港、神戸空港(一近くに主要空港があるのにどうして造った?)など、不要な空港がたくさん造られている中で新しい空港は財政上大きな負担になるのでやめてほしいのが本音です。だったらどうして主要空港に財源を集中させなかったのかと思います。空港は道路や鉄道と違い、主要地点に絞らないと採算も取れないし、効率が悪いものだからです。新幹線は採算のあるとされる区間に建設が絞られたのに。</p> <p>交通のあり方は社会経済・地域のバランスで決まるものと思われるので「航空」のみに偏ることなく各当局の垣根を外して合理的に検討して貰いたい。国際的にも、競争条件だけでなく、他空港との役割分担を考えて広く地域に役立つ考え方が必要である。</p> <p>九州全域を持って地方分権を検討するならば航空需要を福岡空港の役割として考えていくのは地理的に無理があると感じました。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡国際空港の機能と福岡市、福岡県の施策を連動して検討すべきである。 福岡空港は北部九州の基幹空港と見ます。 5ページの「社会資本形成」について、中部国際空港や羽田空港の新国際ターミナル(2009年開業予定)のように、民間の資金やノウハウを活用した事業(PFI事業)を福岡空港だけでなく、福岡県全域、さらには九州全域において積極的に行っていけば、公共事業のコスト削減、地域の発展に大いにつながると見ます。</p> <p>莫大な建設費をかけるよりもっと福祉にお金をまわしてほしい。 十分な発着体制をととのえるのは、当然のことである。 ・自動車産業は北部九州で150万台体制を目指して活動を始めており、福岡県内の東西(福岡空港、新北九空港)を結ぶ人の流れは増加すると予想しており鉄道の増強は不可欠と見ます。 箱モノがたくさん建てられているが、その施設が十分に活かされていないように感じるし、運営や多様な機会、交流というのに疑問を感じる。</p> <p>・社会資本は「選択と集中」が求められておりますが、空港は無駄ではなく、今後しっかり投資すべき資本であることがよく分かりました。</p> <p>九州における、福岡市への一極集中が果たして望ましい姿でしょうか。「福岡がけん引役となつて…」とあるが、結局は福岡への、社会基盤をはじめとした集中投資が行われ、例えば、鹿児島や宮崎といった地域は現状とあまり変わらないか、衰退していく、そんな状況になっていくのではないか。福岡市の発展が、鹿児島や宮崎へどんな形でよい影響を与えるのか、それはどう担保されるのか。そんなトータルの議論がないと、地域の将来像といっても意味がないのではないか。 人口減のこの世の中で本当に福岡都市圏のみ発展し、繁栄するならば、同じ福岡県内の他の市町村(例えば豊前市等恩恵の少ない地域)は空港建設にともなう税負担に納得するのでしょうか。 新北九州空港も、もっと路線や機能を充実した方がよい。 大都市の一極集中への是非が問われている昨今、何でも福岡に集中していいものだろうか。もう少し広域的観点から地域の発展を考え、空港を含めた都市機能を分散配置してはどうか。</p> <p>「福岡市は元気がある」と言われているが道路整備がまだ遅れている。又、鉄道網も不十分である。空港も地下鉄が近いから良いが地下鉄3号線の方や筑紫地域糟屋地域からは足の便が良くない。</p> <p>・やはり⑥の社会資本の形成を強く強調すべきでは。 九州全体の競争力を上げる為には、既に連携等で解決が可能な空港より九州全体をまとめる交通ネットワーク(東九州自動車道)の方が優先度が高いのではないか。</p> <p>世界一、便利な空港と今の福岡市の姿は不可分だと思う。大阪の例など、空港を移して、都市計画がうまく行った例は少ない。例え移設するにせよ、15~20年もかかるのだから、福岡市の発展の為なら、おなじ費用は都市の基礎インフラの整備にまわすべきと思う。</p> <p>社会資本が大量に更新期をむかえる中で新規のもの(空港のような数兆円もするもの)にまわすのはムリでは？</p> <p>将来の福岡・九州の産業を支える基礎的なインフラと考える。従って我々の孫子の将来のために早急に整備すべきと考える。</p>
	④その他 4件	<p>社会資本の形成も北九州との連携が述べられていない。 市内集中の機能には、防災面・テロ等の安全面から反対。 大型の公共工事で街を開発する手法はとらないで欲しい。今くらいの都市が暮らしやすい。外国からの直行便は多少遠いところにあってもよい。</p> <p>社会資本形成:住民の意見をしっかりと聞こう!</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	7 ・ 環境重視	<p>①地球環境や資源制約に対する意見 2件</p> <p>よく言われるアジアの玄関口として発展していくには、福岡空港に求められる期待は大きいだろう。ただし、それは物資の輸出入ということに限られると思う。そう考えたときに、人工島を新しく作ってまで新空港を建設する経費とメリットを考え合わせて、はたして採算がとれるのかどうか、十分に考えてもらいたいし、福岡を愛する一市民としては、まず第一に、空港新設に伴う、騒音や海上汚染などの環境破壊が一番心配な点である。十分な検討をお願いしたい。</p> <p>人工島建設による海洋環境の変化は、宗像沖(玄海灘)を汚染する(長期をかけてでも)ことは間違いないであろう。</p> <p>海亀が産卵に訪れる美しい環境を昔話として孫に語る老人にはなりたくないというのが、率直な今の気持ちである。二度とバブルのような時代は日本には来ないであろうから、多少の経済的不便はあっても、環境重視の質の高い、俗に言われる「ロハス」な生活を目指すのが今後の日本が歩むべき道なのではないでしょうか。</p> <p>福岡市がその先駆けになってくれれば・・・と思うのは私だけではないはずです。</p> <p>地球環境やエネルギー問題を考えると今以上の成長、発展は必要ないと思う。</p> <p>②循環型社会への対応に関する意見 1件</p> <p>エコロジーに沿ったものにしてほしい。</p> <p>③その他 5件</p> <p>・騒音・空気など環境を最も優先した取り組みをお願いしたい。</p> <p>環境重視がなぜ最後にきているのか、もっと大切な視点ではないだろうか。これを踏まえて他の6つを体系的に整理すべきでは？内容は良く分かります。</p> <p>7つの論点の“環境重視”の記載内容はポイントがずれていませんか。</p> <p>環境重視:住民一人一人の意識改革から！</p> <p>都市を成長させることだけが福岡の将来像ですか？私が住んでいる郊外地域でも、交通渋滞はひどく、ラッシュ時以外の昼間でも遭遇することもしばしばです。鉄道敷設の計画はありません。もちろん福岡がこのまま発展したとしても無理でしょう。こんな地域は福岡を探せばたくさんあるはずです。人口を抑制するという選択肢はないのでしょうか。これ以上の渋滞は困ります。もっと住みやすい環境というものを考えて将来像を立てられないのでしょうか。</p>
	8 ・ その他	<p>①地域の将来像全般についての意見 33件</p> <p>破綻する。滅び行く日本の空港を大きくする必要はない。スパコンでそのオソロシイ未来がわかりきっているのに。</p> <p>妥当な予測の範囲だと思う。</p> <p>地域の将来像は明確に示されていると感じた。</p> <p>福岡はまだまだ発展すると思います。福岡空港は利用者がふえるでしょう。</p> <p>福岡という土地柄がよく考えられていたと思う。</p> <p>“地域の将来像”は正しくレポートの通りであり、一日も早い空港移転を行い、九州が、福岡が東アジアをリードして行くべきである。</p> <p>九州、福岡は地元意識が強く、PIレポートでまとめられている将来像とはまだまだかけ離れていて想像しにくい。観光都市としての福岡には物足りなさがあり、九州全体を考えた時の、玄関口としての位置づけが一番分かりやすい。</p> <p>今の状態からのトレンド的な思考から考えられる地域の将来像、福岡空港の役割としては妥当なものと言える。しかしながら、オリンピックを誘致しようと言う様な施策を実行しようとするならば、この様な将来展開で考えていて良いのか疑問に思うところである。オリンピックの誘致が成功するか否かは別にしても、そのような計画を持つ以上、それに即した地域の将来や、空港の役割といったものを視野に入れるべきと考える。</p> <p>福岡が九州の中心として発展し続けることは大切だと思います。しかし、それが福岡空港の容量限界によって妨げられるかどうかは疑問です。</p> <p>楽観視では？</p> <p>地域の将来像では①グローバル化以外は地域の特性でなく(②～⑦)日本全体の課題のようなもので、九州の将来像にはなっていない。</p> <p>7つの論点からの地域の将来像はよくわかります。</p> <p>内容については、十分理解できた。</p> <p>福岡が今後も発展することを望みます。</p> <p>九州の将来像には共感できる。福岡市がその中心的役割を果たすのは確か。しかし勝負は今から10年、今の空港での対応しかあり得ない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡が将来もゆるやかな発展をつづけ、九州あるいは東アジアの中心的役割をはたすことは、そうありがたいし、そうであろうことは十分に考えられる。その内での空港の役割も大きなものになることは、まちがいないと思う。</p> <p>-----</p> <p>作為的な将来像だと思う。 大幅な人口増は見込めないとはいいますが、福岡市とその周辺地域の将来は静かなる発展が着実に進行すると思います。</p> <p>-----</p> <p>福岡は一地方都市である。九州の玄関口で、ちょっと人口が多いだけで、主だった産業もなく、大阪や名古屋と張り合うことはない。空港の問題よりも、魅力的なまちづくりに知恵を絞ったらどうか。土地もたくさんあるし、都心部の高層化の必要性も感じられない。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港がもたらす効果はどうやって他の地域へ及ぶのか。福岡都市圏だけが成長していくように思える。九州を視野に入れた空港であるならば、九州の将来像を描く必要があるのではないかと。 福岡市は更に発展するだろうし、人口についても市周辺は増えつつある。 福岡都市圏を充実して、九州全体をひっばっていきには、九州は広すぎる。 福岡都市圏が発展することはよいことと思うが、他県はどう考えているのだろうか。独り言ではダメだと思う。</p> <p>-----</p> <p>九州の拠点として福岡の役割は非常に大きい。その空港が今のように混雑しているようでは、将来どのようになってしまうのか不安がある。</p> <p>-----</p> <p>福岡を中心とする地域の将来像は限りなく大きな夢を持っていると思う。その夢に対し空港をはじめとするすべてのネットワークは整備する必要があると思う。</p> <p>-----</p> <p>考え過ぎ。もっと現実と対応してもらいたい(景気・財政) 北部九州の将来像として共感できる。むしろ九州全体として更に強力に地方分権を主張したいくらい。IT化だけでなく自動車産業も入れると良いと思う。</p> <p>-----</p> <p>福岡都市圏だけが元気になるのはダメだと思う。 ・九州の将来は、福岡を中心に存在することはまちがいないと思う。その空港が現在の利便性維持を保ちながらになると、これ以上の相互交流拡大は、無理が生じるのではないかと。国内線も増加すると予測すれば、福岡空港は国内線対応空港が良いのではないかとと思う。</p> <p>-----</p> <p>福岡地区の将来像としてはPIレポートの通りかもしれませんが、人口にしても、福岡都市圏の人口が増加し東アジアの中心都市となるようにもっと国の施策、農工業・商業(観光等)へ集中した計画をなすべきだろう。</p> <p>-----</p> <p>福岡市ばかりに人・モノ・産業を集中させる必要はないと思います。少子高齢化、人口減少に向かっているのですから、九州で福岡市だけが大きくなると、他県・他市町村が過疎化してバランスが非常に悪くなります。</p> <p>-----</p> <p>多岐にわたる検討で、将来の姿がバランスよくイメージできました。 将来像とは、地域の住民がそれぞれの理想を出し合いながら、形成していくもの。新空港建設に都合の良い将来像を提示するだけでは意味がない。世論誘導ととらえられても仕方がない。</p>
	②地域の将来像の検討方法等に関する意見 53件	<p>需要予測はいくら精度を上げても、予測不能な事態が必ず発生し、正確に当てることは非常に困難であるため、需要予測のみに頼っての政策判断は難しく危険である。よって、この予測不確実性を補完する意味でも、地域の将来像と福岡空港の役割をまとめ上げることは大変意義深いものであると考える。</p> <p>-----</p> <p>福岡都市圏、九州という地域の言葉を使って、7つの論点をまとめているが、一般論しか書かれていない。挿入されている地図や表を入れ替えれば、他の地域でも代用できるレベル。</p> <p>-----</p> <p>マクロな視点すぎて、論点がぼやける。 問題設定が不明確で何を伝えたいのか分りづらい。 少子高齢化や環境重視の視点と福岡空港の役割については理解できません。これらがなくても、福岡空港の役割は説明できると思います。</p> <p>-----</p> <p>・福岡空港の日本の中での位置づけが判らない ・7つの論点が提示されているが、福岡市及び都市圏として何で食っていくのか、何で食べさせていくのか、何を税収の柱にするのか具体的都市像が明示されていない。</p> <p>-----</p> <p>地域の範囲…福岡都市圏と理解するが、北九州都市圏との整合性をもう少し、積極的に検討すべきである。 魅力ある福岡を目指すのはとてもよいと思うが、直接「空港」に結びつける要因がうすい気がする。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>7つの将来像が書かれているが、どれも以前から良く使われている表現ばかりで現在においてそれが具体化しているかというそのような実感もわからない。同じような表現の繰返しばかりでは、本当にそのような社会になるのか明確な想像に結びつかない。 明確な将来像を示すためには、借りものの表現ではなくて、作り手がどうしたいのか自分の考えをいれて、それを推進していくことが必要だと考える。</p> <p>-----</p> <p>現在の福岡空港で十分。需要が増えれば近隣の空港を利用者自らが利用するはず。 この調査を依頼した新空港建設を目指す人は自らが利用者の立場になって考えろ。 将来像も勝手に作るな。誰が何の情報に基づいてどの程度の信用度があるのか。</p> <p>-----</p> <p>北部九州域(単なる福岡市域ではなく)としての将来像を描くべし。 地域の将来像として7点あげていますが、7つもあげたら論点がぼやけてしまいます。せいぜい3～4つにする必要があると思います。7項目それぞれの将来像も近似しており、キーワードとしては、国際性(グローバル)、持続可能、自立があげられ、これが組み合わされているだけだと思います。 WSなどの結果なのでしょうが、住民の意見は尊重しながらも、これを抽象化してまとめる能力がないと一流のコンサルとはいえません。このまとめ方が、かえってわかりにくくしていると思います。 車で1時間くらいの距離を地域とすれば、佐賀も小倉も入る。地域といっても福岡市だけで考えていないか?確かに福岡は九州の玄関であり、東アジア、東南アジアと日本の接点ともなっている。だからこそ、視点ももっと広域化が必要。</p> <p>-----</p> <p>私は仕事で福岡市に単身赴任して着任したばかりです。短い生活体験であるが、福岡市は九州の中心地であるのが毎日感じている。検討項目の①～⑦の他に、工場の福岡県への進出や拡張による発展性と物流の活性化も航空需要にとって大きな要素と思う。 でも何といても空港と職場や住宅地との距離が短いのが最もうれしいことである。</p> <p>-----</p> <p>地域の将来像と福岡空港の役割(p6)との関連性がよくわからない。 [地域の将来像について] 地域の将来像というけれど、福岡都市圏のみを描いても意見がない。北九州市も利用圏域なのだから、福北全体の将来像を示してもらわないと意見がない。それと、ありがちな言葉を並べて自己満足している様にしかみえない。</p> <p>-----</p> <p>地域の将来像が7つの視点から述べられているが、いずれもごく当り前・当然のことで、総花的にすぎる。福岡、さらには九州という地域性を土台にした将来像にしぼって論点を明確にした方がよい。 又、「地域」が福岡なのか九州なのか?もっと九州全体という大きな地域をベースとする方がいいのではないか。 福岡、九州の具体的な取り組みを説明して欲しい。抽象的な表現に止まっているようで、具体的な地域の将来像と福岡空港の役割の理解が出来ない。</p> <p>-----</p> <p>7つの大きな項目に分けて書かれていますが、本来の「空港の役割」を考えた場合、 ①西日本における国際貿易の拠点 ②日本国内の中央とのパイプ役 だと思い、残りの項目は派生的なものかと思えます。(環境問題は今やあたりまえで検討項目にはあたりません)もう少し絞っても良かったのかと思いました。</p> <p>-----</p> <p>レポートのこの部分を詳細にする必要ないと思います。現在の福岡空港が混雑しており、旅客の利便性に制約が生じはじめていることに言及すればいいと思います。将来像は、民意を反映していないし、一般市民には、難しいと思う。</p> <p>-----</p> <p>地域の将来像に関する表記は否定すべくもなく、是非とも実現にこぎつけてもらいたいと思います。ただし、一般論に終始しており、具体性がないため、「絵に書いた餅」にならないかという不安は大いに感じています。</p> <p>-----</p> <p>情報の内容はよくわかるが、強いインパクトを与えるためには、北部九州、福岡地区が、将来どういう役割をにない、何故ここに空港が必要なのかを、もっとわかりやすく説明する必要がある。今の説明は抽象的すぎて具体性に欠ける。</p> <p>-----</p> <p>将来の人口予測については人口問題研究所の中位推計に基づいてなされているのではないのでしょうか。最新の出生率からすれば低位推計の数値が現実味を帯びてきています。韓国や中国も将来的には人口が減るとされています。そういう点を踏まえれば地域の将来像の見通しも多少変わるのではないのでしょうか。</p> <p>-----</p> <p>多角的な視点に立ってのビジョン設定で卒がない。 p6の「福岡空港に何が求められるか」と、p7の「福岡空港の役割」の関連がわからない。 地域の将来像を7つの論点が設定されているが、グローバル化、IT化、社会資本形成に関して地域の将来像が明確化されているとは言い難いと思う。やはり少子高齢化、地方分権、価値観の変化というものが、時代の流れに即していると思われる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>◎これでよいのではないかという気がする。</p> <p>●反面思うこと</p> <p>・福岡県とか福岡市として(行政や議員さんなど)福岡空港をどのようにしていこうとしているのか？</p> <p>解説:今の社会情勢や九州北部地域の現状などから、客観的な感じで将来像を役割を設定しているように見える。地域のマスタープランも織り込んでいるみたいだが、たとえば国の行政としての地域の位置づけ、それに伴う航空行政としての福岡空港のポジションをどのように描いているのか示し、織り込むべき感じがする。簡単に言えば福岡空港の将来を福岡地域の人間だけで考えても良いのかという感じである。(東京の人が困るかもしれない)福岡空港が将来、ほったらかしでガタガタになった場合、国益として問題にならないのか？地域の問題として収まるのか？</p> <p>-----</p> <p>・北部九州、あるいは、道州制等も言われてきているので、九州全体としての視野が必要。</p> <p>-----</p> <p>将来像というのは、予測ではなくて「あるべき姿」なのだろうから、こういうものかなと思った。向上していくというか…発展を前提にしているというか。</p> <p>-----</p> <p>地方分権によって自立した地域を目指すというが、それは福岡県なのか、九州全体なのか。それをはっきりさせずに将来像を云々しても意味が無い。報告書の一部にはそれが福岡市だけを指す様な記述さえある。PIステップ I の空港現状調査なら良いが、地域の将来像を論じるなら、含まれる地域(他市、他県)も含めて討議すべきだ。</p> <p>-----</p> <p>地域の将来像は7つの論点で解析していただいている為大変わかりやすい。やはり考え方の中心となるのはアジアの玄関口となる福岡空港であるということです。</p> <p>-----</p> <p>本レポートに述べられている「地域の将来像と福岡空港の役割について」については、当該地域に特化した面が見られない。→全国版的</p> <p>-----</p> <p>九州だけでなくこれからの日本を考えた上でも7つの論点は適切であると思われる。</p> <p>-----</p> <p>地域の将来像を7つの視点から論じているが、日本全国どこでも共通の論点であり、福岡都市圏の特徴が不明確である。したがって、その後の議論は、できないはずである。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港が単なる国内空港ならば、7つの論点で終始しても良い。しかし国際空港との地位で考えるならば、7つの論点以前に「日本の将来像」を打ち出すべきだと思う。</p> <p>-----</p> <p>地域(対象地域)とは、福岡都市圏であるのか。九州であるのか意味が曖昧である。前提が曖昧であれば、福岡空港の役割も当然異なってくる。意図的に地域の範囲を曖昧にはいけない。まずは、明確にすべきであり、それ以降の議論はナンセンスである。</p> <p>-----</p> <p>対象地域の将来像や福岡空港の役割を議論する際、仮に新空港のケースを考えるとときには、現空港(例えば跡地)をどうするのかの前提が必要である。現空港の将来像は、将来の街づくりのポイントであり、この議論なくして、将来像は語れない。再考すべきである。</p> <p>-----</p> <p>①のグローバル化から、⑦環境重視まで、地域の将来像として記述されているが、空港発達のニーズとして最低限必要な事項と思います。</p> <p>-----</p> <p>世の中の動きが急激ななかにあつて、2030年頃(四半世紀先)までを見通して、地域の将来像が本当に描けるのか、甚だ疑問。今から四半世紀前に、果たして誰が今のこの世の中を予測できたろうか。そうして描いた地域の将来像が、需要予測につながっているとすれば、非常にアブない！</p> <p>-----</p> <p>・地域の将来像について、7つの論点ごとに地域の課題解決や既存の将来ビジョン実現に向けての具体的実施事項が判りやすくまとめられており、理解を深めることができた。</p> <p>-----</p> <p>これから、少子高齢化、環境問題、IT化など、将来の課題がたくさんあります。その課題からの地域の将来像にあわせて空港のあり方を考えなければいけないと思います。</p> <p>-----</p> <p>地域の将来像は既存の将来のビジョンを利用しているとあるが、これについての国民、県民の理解はえられているのか疑問である。役人と学者でかってに決めたものではないか。</p> <p>-----</p> <p>地域の将来像は良い論点に着目していると思いました。“福岡”は九州の中核都市機能をもっているという特別な地です。今回のPIレポートはそれを含めた、的確な調査・検討がなされているように私は思いました。“福岡”はこれから、九州にとっても、また日本にとっても中心的な存在となっていくと私は考えます。速く、そして快適な移動が可能な空港に期待しています。</p> <p>-----</p> <p>最初から、福岡市の将来像に福岡空港が取り込まれていますが、戦時中に建設された陸軍飛行場がその前身であり、それ以前には福岡市には空港がなかった。それでも福岡市として発展して来た歴史がある。ならば、市の発展と空港がどのように他運輸手段から人と物の需要(移動)を奪って来たのかも吟味する必要がある。その分析抜きには、空港の役割は明らかにならない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>団塊の世代がリタイヤし、若い人が経済に寄与していない時代である。いままでの経済の発展でこれからの人は生きていく以上、今後の発展は考えにくい点が多い。理想論を現実に変えるには若い人の力がなくてはなんにもならない。少子化では話にならない。</p> <p>地域の将来像と空港の役割のつながりが、分かりづらいです。福岡が担っている将来の都市発展の想定や、それに伴う空港の受け持つ役割が、様々な角度から分析されており、内容は多少難しかったが興味をもつ事が出来た。</p> <p>空港そのものだけで考える現状のビジョンでは、将来像を見誤ると思います。</p> <p>福岡が九州の軸になるとして、九州が大きく地盤沈下する可能性は考えないのか？</p> <p>地域という集合体がどの程度のエリアなのかがわからない。地域の定義は？</p> <p>新空港建設に都合のいい将来像を提示してどうするんですか。市民の思いを全く考えず、勝手に将来像を決めるというのはおかしい話ですよ。全く同意できません。</p> <p>経済のことばかりでなく、住民の視点に立った将来像が欠かせません。今回のレポートを出す前に、地元住民に将来像をアンケートしてもよかったですのではないのでしょうか。上から一方的な将来像を押し付けているようにも見えますのですが。</p> <p>福岡地域に限定した将来像を求めてもせまい地域で視野もせまい。こういうとらえ方をしていたら各地域で新空港が必要になる。</p>
	③その他 14件	<p>福岡空港と福岡都心が非常に近く交通も便利。周辺住民から騒音に関するクレームや苦情が出ていないのも、空港と住民がよくハーモニーを取っている事だと思う。</p> <p>福岡空港の役割はこれまで同様に地元需要にとどまるのではないだろうか。</p> <p>・福岡市は将来も発展する。今の空港は狭い。 ・莫大な賃借地料と聞く。移転した方が良い。 福岡空港の役割は滑走路処理容量14.5万回であり間もなくピークとなる。 福岡空港の負の遺産 ①現状空港では永久に赤字体質から脱却不能、 ②危険をはらんでいる、 ③航空法上高層ビル建設が制限されている。 この負の遺産から脱却ならば福岡の将来像は描けない。 東南アジア或は航空飛行距離から見ても、九州全域はピンポイントです。各空港間の道路距離は意味を持たないこととなります。</p> <p>よくわからないが…同じ福岡県に住んで、福岡空港を利用する者にとって、自分の住む地域周辺が具体的にどんなになるのか、気になる。</p> <p>人口減少時代に入っている。ごく一部の人間の利益、利便が優先される社会であってはならない。 豊かな夢を持ちたいと思います。</p> <p>・社会資本形成で財政上、今後選択と集中とあるが北部九州はいいが、南九州をどう考えているのか。現に人口が減少している県があるのに将来の交通網どおり整備されるのか？ ・九州とオランダと比較しているがオランダの今後GDP、人口の予測はどうなっているのか。</p> <p>30年後の福岡の未来像を考えると、新空港建設は避けて通れないと痛感しております。</p> <p>地域の将来像について、新北九州空港が開港し、また佐賀空港も存在しているのに福岡空港だけが、地域に大きく影響しているとは思えない。</p> <p>福岡県全体として発展を目指すのであれば、県民の合意(投票)を行って、方針を決めればよい。外国からの便が増えると、治安悪化は心配。</p> <p>福岡県としては、同じ県内の都市である北九州市と福岡市の目指す将来像についてどうあれば良いと考えているのか。多分北九州市も福岡市と同じような将来像を描くことになってはいないか。共に発展できれば良いが、今後連携や道州制などを考えたときに、ある程度将来像のすみ分けが必要ではないか。</p> <p>九州は温暖な気候。一部を除けば水資源が豊富、豊かな労働力など潜在的な成長力は大きいと考えられる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	福岡空港の役割に関する意見	<p>①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 18件</p> <p>国内便に特化してでもその便数を確保(又は増便)する必要がある。現状の国内線を主体とした地方主要空港に留めるのが良いと思う。「アジアの中心」的な発想は夢としてはよいが、それに基づいたような物流・人の移動は、計画成立を前提としてかき集めて足し算した需要規模ほどは現実として福岡には間違いなく無い。</p> <p>交通アクセスの点から福岡空港は国内線旅客・荷物便に特化すべきである。</p> <p>①国内航空に徹した空港の確立。②有力な会社の誘致。③広域道外線の利用。</p> <p>各県に1つある(福岡は2つ)地方空港の機能を生かし関空などのハブ空港を利用すれば九州内のどの地域にも行けるという現況はくすすすべきではないと思いました。</p> <p>福岡空港は全国の主要空港とを結ぶハブ空港的位置として重要であると思います。伸びる福岡都市圏だが、一極集中するのではなく、九州全体がバランス良く、幸せになる方向を考えたい。</p> <p>・福岡は、壱岐対馬はじめ離島航空路線の拠点空港となっています。200km圏内の航空路線は二の次となっていないか。両親を島に持つ身としては心配です。</p> <p>東京や東北、北海道、沖縄などをつなぐ役目となってほしい(便利)。 ・国内線に於いて重要な役割を。 福岡空港は九州の窓口であり、玄関である。 ・東京をはじめとした、各都市と直結した、博多駅から近い空港。他の九州の人が利用しやすいように。</p> <p>お客様の行来は国内線福岡→東京・大阪がメインのままだと思う。 九州各県を結ぶ高速道路網と連携した航空ダイヤを希望します。 地方分権がうたわれるなか、福岡空港の地方としての基幹空港の役割は今後ますます増大すると思う。今後経済が低成長であっても縮小することは考えにくい。九州の経済の中心にあった役割を担うためにも、その対応策を急ぐべきと思う。</p> <p>九州の玄関口としての現空港の役割は重大である。 福岡へは転勤で引越して来ました。実家は香川県ですが、航空路線が有りません。便数は少なくてもなるべく多くの場所に飛行機で行けるようになってほしい。</p> <p>東京本社に勤務しているが、当社の福岡支店をベースに北部九州の営業を、福岡空港を効率よく利用することで業務を遂行しております。(福岡県内他、大分、佐賀、熊本県の客先をカバー)</p>
		<p>②アジアを中心とした海外と福岡を結ぶ国際ネットワークに関する意見 130件</p> <p>アジアへの玄関口九州の核として、経済交流の促進の為に、福岡空港は、都市間競争の優位に立つ上から、重要な交通ネットワークの拠点である。</p> <p>ヨーロッパ、アメリカに行く便も欲しい。毎回乗り換えて大変。 アジアに開かれた空港である。 アジアに向けての福岡空港の重要性が大いにあり。 国際の物流の中心は熊本、北九州にするべき。 "アジアの玄関口"としての役割。その為に、ソフト面(例えば今よりも分かりやすい案内板やInformationで、よりくわしく、福岡だけでなく九州各地の観光案内ができる様になれば)。</p> <p>私の居住地においては北九州空港が利用圏であるが、交通アクセス、利用便数等では福岡空港(現状)であると思う。 福岡は天神地区を中心とした九州のカナメであり、中国等の近隣諸国との交通の要であると考えます。</p> <p>スミワケを! 九州を代表する「国際空港」としての役割。位置付けを行う必要がある。(北海道、本州、九州)九州→アジアを重点に!(地の利を活かす) 将来空港はなくてはならない施設であり、外国との行き来も盛んになるので福岡空港の役割は大である。</p> <p>アジア・世界の玄関口としての役割をもっと内外にアピールする必要がある。 ・地域性を生かして、アジアとの交流・県民の足場となりうる空港を目指してほしい。 成田空港に行かなくても福岡空港から外国にどこにでも行けるようになると良いと思う。 アジアや九州の中心としての役割は今後さらに増大する。しかし、東アジアには金甯空港や北京・上海空港との競合があり、滑走路一本では太刀打ちできない。さらに、今後貨物専用便の増大も予想でき、福岡空港の役割はおおきい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>①成田経由せず世界と九州を結ぶ空港となるため、20年計画にて滑走路を増設したが良い。 ②世界の航空会社が就航しやすいように安い着陸料の設定対策が欲しい。</p> <p>九州の国際空港として重要な役割を持っていると思います。私など考えてもみななかった視点でいろいろ考えていっちゃう事がよく理解出来ました、が……。特に福岡空港の役割とかあまり考えた事がないのでコメントするべきものが見つかりません……。すみません。</p> <p>福岡市内に近く交通の利便性が高く将来中国韓国東南アジアとの交流が今迄以上に多くなり交通アクセスの重要性が多くなる。</p> <p>福岡空港の役割について、東アジアとの交流が期待されることはわかるが、東京から1000km程度の距離の差よりも都市規模の差が大きいと感じられる。5000km圏ではなく、3000km圏程度の交流において、福岡の立地優位性が出せると思う。</p> <p>・アジア線が多いので近くの国とのよい交流になっていると思う。 福岡都市圏に人口が集中する傾向が此処数年続いており、この傾向は今後も進むと予想しています。さらに海外への出張、観光なども、やはり福岡空港の利用に頼らざるを得ないのも現状です。 将来的に日本の経済状況が停滞すると予測されている中、理想的な空港建設は「絵に描いた餅」となる可能性が高い。ただ、未来へ向けてアジアへ向けたハブ空港は必要であろう。</p> <p>国際線の問題はアジアとの関係だけ限定すべきではないのでは。どれだけの(九州の)人が関西・関東を経て、USA、EUROPEへ向かっているのか。</p> <p>福岡空港はその中で確実に東アジアのハブ。特に韓国との結びつきが増す。 ソウル・釜山・大田などと友好的になり、大連・上海・北京・台北など東アジアとの結びつきはさらに強化されよう。そのための福岡空港はハブの役割を果たすのではないかと思う。</p> <p>・東アジア構想からいけば日本での空港は今のままでいい。他国から比べて成田の現状を考えるととても太刀打ちできない。 アジア地域の発展とともにアジア各地を結ぶ国際線の拡充は必要。 福岡空港は海外との交通拠点になる。そのためにはパンフレットに書かれている通りである。 特にオリンピックを目標にしているかぎり世界の玄関口としての役割があります。世界の人々が来福した時に心に残る福岡空港であってほしい。</p> <p>特にアジアとの交流中心になるのが福岡空港だと思いました。長崎の出島に相当するのでしょうか(歴史上)。役割の増大の予測は正しい。</p> <p>・アジアの玄関口にしては、淋しい。 福岡空港は人の空港として利用し、貨物は区別することが望ましい。福岡は九州の玄関口として東南アジアをはじめ国際空港の役割が大きくなる。車の駐車場をはじめもっと広く設けて貰いたい。 自動車・IT・ロボット・環境技術等でアジア地域をリードしていく人材の育成と技術力のポテンシャルアップにより、「物」「人」の往来(観光資源の整備と同様に)を頻繁になり、我らの福岡空港の役割は将来ともに発展するだろう。</p> <p>アジアの玄関としても期待したい。 東南アジア向けの便を、もっと増便出来る様になるでしょう。 よくわからないが、オリンピックが福岡であるならそのときには重要な空港になると思う。</p> <p>社会が、特に経済活動がグローバル化する中で九州の中の福岡都市圏が生き残る為の交通手段として空港は必ず整備しておかねば、将来必ず禍根を残すであろう。</p> <p>アジアの玄関口として整備する必要がある。 東アジア、中国、韓国を挙げていますが、今やベトナム、インドも考えないアジアはないと思います。これ一本でいいと思いますよ。</p> <p>・2000年来の日本の、九州の歴史のなか、鎖国を経た一時期を除いては、連綿と主たる役割を果たしてきた福岡という地域は、九州全体の発展を図る上で、周辺各国との交流機能を維持することは、戦略的に非常に重要。</p> <p>福岡経済圏を山口、北九州、佐賀なども含めた東アジアの中での福岡空港とすべし。 九州の空の玄関の中心的存在。今後も継続して基盤強化に当り、更なる利便性の向上、東アジア圏を結ぶコアとしての役割発揮を切望！</p> <p>アジア圏とのネットワークの拡充を謳っているが、国内航空会社の福岡空港からの国際線撤退が進んでいることを考えると、現状は逆行しているのではないかと思われる。 海外航空会社のみでは、受入れはOKだが、相互交流との考えは難しいのではないか？</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡市にオリンピックが招致できれば、本当に福岡空港は全世界からのお客様を迎え入れる大事な空港となりそうですね。</p> <p>海外は、アメリカやヨーロッパなど外を経由しないで旅行できると便利。(イギリスへ行った時は、ソウルで乗りかえ大変疲れた。)</p> <p>国際化に対応してほしいことを詳しく。国際ターミナルが使いづらいことを書いていない。</p> <p>もう少しダイナミックな国際空港になって下さい。</p> <p>グローバル社会となりつつある時代に入らるからアジアの玄関口として役割を活発してほしい。</p> <p>空港と、ブロックとしての九州のキャパシティから、あくまで東アジアに特化した地域ハブ空港として以上の拡張は避けるべきだと思う。現状の利便性は、他空港にない優位にあるので、これを軸にすれば、無理せずとも自立した交流拠点として応分の発展が得られると思う。</p> <p>国際的(特にアジア・太平洋各国)との交流拠点としての存在価値を高める戦略が求められる。</p> <p>アジアへの拠点としての必要性は理解できる。</p> <p>飯塚市にとっては、現行の福岡空港は大変利用し易い施設です。しかしながら、一部国際便の直行便が廃止される等、徐々に魅力を失っているのではないかと感じています。</p> <p>地理的に中国・インド等にも近く福岡は戦略的(貿易・経済発展)意味合いも大きい。</p> <p>ハブ空港としての役割が他国に比べ非常に弱い。早々に、4000m級の空港が実現しないと単なる中継基地となるであろう。</p> <p>解りやすい。東アジアへの玄関口として益々発展の可能性あり。</p> <p>福岡空港としては、国内路線は北九州、佐賀空港を充実させ、外国便を充実させると役割を分担し、北部九州の全体の発展を計るべきである。一局集中、方向に進むべきではない。</p> <p>・東アジアでは、中国や韓国の24時間利用でき、発着料も安い空港が中心となり、福岡空港が東アジアの中心的な役割をはたす事はないと思われる。</p> <p>国際線については東南アジアを主力として米国方面は注力する必要はないと思う。</p> <p>福岡は、人や物が集まる要素を十二分に備えており、アジアに近しい大都市であることから、国際物流、交流拠点として、ハブ空港の役割が今後必要となると考えられる。</p> <p>・福岡都市圏民は福岡空港のグローバルな役割を認識し、そのためにどうしたら良いかも考えるべき。</p> <p>アジアとのビジネスや観光の玄関口として、福岡がさらに発展するために福岡空港の拡充は絶対条件だと思われる。</p> <p>福岡からアジアへの海外出張や旅行で関西空港や成田を使うのは非常に不便です。アジアへは短時間でいけるので、是非福岡空港から直接海外へいけるよう空港の容量の拡大が必要です。そうしないと海外からの訪問も期待できなくなります。</p> <p>東アジア交流圏をはじめとする国際交流を促進させるために、福岡空港は九州の拠点空港として更に発展すべき。現状の空港は、近くて便利だが拠点空港になれるのか？もっと、グローバルな議論をすべき。</p> <p>地方分権時代の九州の中心としてのまた東アジアをにらんだ福岡県の位置づけが重要である。その最も基本的なインフラの一つが空港である。</p> <p>東アジアへの地理的優位性の活用から博多港の国際旅客数は日本一であることから、航空旅客の潜在旅客は大きいと考えられる。よって、この分野の取り組みを大いにやるべき。</p> <p>九州の中核都市としての東アジアを中心として全世界にネットワークを持つハブ空港が必要ではないかと思う。</p> <p>飛行機の中国東方航空で1日2往復あるので便利である。福岡空港があきがあれば、外国の航空会社はもっと便が増えるはずで。</p> <p>ビジネス、観光等の利用が増加していくことが予想されます。特にアジア地域の経済成長が大巾に伸びていますので、アジアの窓口としての福岡空港の役割はますます大きくなるものと予想されます。</p> <p>福岡の周りにはハブといわれている空港がアジアの各地にあります。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>今後増々発展する中国をはじめ東アジアとの交流拠点である福岡空港は重要であり、定期路線の新設も必要となる。</p> <p>経済発展が著しい中国をはじめ東アジアとの交流拠点である福岡空港の役割は重要。中国をはじめとする東アジアとの交流拠点である福岡空港の役割は重要である。福岡県には、福岡空港と北九州空港の2つの空港があるが、この2つの空港が協力してもっとアジア圏域に旅行がいきやすいよう路線が充実するよう頑張ってもらいたい。(グアムなど…)</p> <p>九州のバブ空港になって欲しいし、なるべきだと思う。(国際線で)六年前まで福岡市西区に住んでいました。大阪へ帰省する際はよく利用していたのですが、やはり交通の便が良いことが1番の理由でした。福岡空港は「アジアの玄関」というイメージがあるので、できることなら遅い時間まで離着陸できると、旅客・貨物輸送の要になっていくと思います。</p> <p>福岡は、九州の中心であり、玄関であり、またアジア近隣との交流も深まると思われるため、一層福岡空港の役割は重要となると思います。</p> <p>福岡はアジア大陸に近いかもしれないけども、もっと、欧米や他の国とも交流を行ってほしい。航空ネットワークを広げてほしい。そうすればもっと利用客も増えると思います。</p> <p>中国や韓国にも近い九州の中で、福岡空港は、日本の玄関として、重要な役割を持っていると思います。世界にはずかしくない空港になってほしいと思います。</p> <p>私としては東京、大阪だけを国際飛行場と考えれば良いと思っているので、福岡は国内線専用で良いと思っている。韓国、香港、シンガポールなどの空港との競争に負けると思う。</p> <p>東アジアへに行く、福岡空港からの便利の比重が多く期待される。(日帰りが可能)空港と市内間の距離短く所要時間が少なくてすむ。巨大市場中国・朝鮮半島・東南アジアなどの玄関口として大変重要な空港であり 拡充整備が望まれる。</p> <p>近隣諸国は元より、アジアの中心的役割を担う基地(空港)になること。アジアの玄関として発展するために今後の福岡空港の役割はますます重要なものになると思う。</p> <p>アジアの顔としての位置付け。福岡からの海外線をもっと増やして、便利な空港になってほしい。九州に於ける近隣諸国の玄関として、更なる充実が望まれる。</p> <p>福岡市の将来の発展のためには、東南アジア、中国、韓国等との国際交流が不可欠であり、九州の中に核となる国際空港が必要である。経済的な力、交通ネットワークの状況、社会的なバックグラウンド等から考えて、福岡が最も望ましい。</p> <p>中国・韓国等と近い距離にある福岡空港は、今後、経済・文化の国際交流の中心窓口になる必要がある空港だと考えます。</p> <p>九州全体が国際化していく為には、福岡が中核となり近隣諸国との国際交流が不可欠であり、その為の利便性が高い国際空港として、更なる機能充実が必要となる。</p> <p>東アジアの玄関としての機能を持った空港にするべきである。役割というよりも、海外旅行の好きな私共は直接欧米に行ける九州国際空港になって欲しい。九州の玄関口としての役割を果さなければならない。</p> <p>東アジアとの交流拠点として重要な役割を果さなければならないが、米国やヨーロッパとの路線も新設すべきであると思う。九州の玄関口である。</p> <p>詳しくは判りませんが、九州の玄関口としての役割は大きいと思います。福岡空港→九州国際空港へ</p> <p>国際都市を目指す福岡市の将来の発展のためには、東南アジアなどの国際交流等が重要であり、海外との窓口となる国際空港機能の充実が必要である。</p> <p>国内及び海外(特に東アジア)の多様なアクセスの九州としての重要な役割になる。将来像を十分に考慮の上、福岡空港の役割を考えなければならない。よって現時点での狭い視野での考え方は捨て、長期的にグローバルな視野で、総合的に建設的に福岡空港というものを考えなければならない。次の代によりよいものを残すというのは最良の考え方だと思う。</p> <p>東南アジアの交流の玄関として必要 国際都市を目指す福岡市の将来の発展のためには、東南アジアなどとの国際交流が不可欠であり、海外との窓口となる国際空港の機能の充実が必要であると思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港の将来像を議論するためには、日本の航空政策、特に成田、羽田、中部、関西の役割の議論を前提に進めるべきであるが、全く触れていない。これを抜きにして、アジアの視点を含めた福岡空港の将来像の議論はすべきではない。</p> <p>東アジアとの交流に関し、福岡地区は日本の拠点としてますます重要な位置を占めることになる。人・物の交流にとって福岡空港の役割は大きく、今後一層の拡充が必要である。</p> <p>バスを利用するようなシャトル便も需要を見ながら増便する様にした方が、利用者には便利になると思います。また、国際線も路線に応じて便数を増やし、アジアだけでなく、欧米路線の開設を働きかけ、地域の活性化を促進するよう働きかける。</p> <p>現在はアジア・グアム路線しかない為、外国との交流はイマイチ盛んではない。アジア線も運休、撤退した路線があるため、地元経済界などが積極的に働きかけて、近接性を活かしたネットワークの充実が求められると思います。</p> <p>国際色豊かな空港として、遜色のない環境作りが大切。 東アジアの玄関口として多種多様な国際貢献が可能な空港として発展が望まれる。 アジアとの交流の玄関口である現空港の役割は大である。国際線の就航(新規)も必要ではないのでしょうか。</p> <p>アジアの玄関口としての役割は現在で充分だと思う。 福岡空港からも欧米直行便があれば良いと思います。九州・山口の需要をまとめて実現できないものかと考えます。</p> <p>福岡の対アジア、対世界とのネットワークは今後も活発にしていくべき。その拠点として、福岡空港は必要だと思う。</p> <p>福岡空港は、韓国・中国などの東アジアに近く日帰りも可能という点を最大限に活かしているということ。</p> <p>福岡は、鉄道・バス・高速道路等が集まる交通の要衝であり、その中の福岡空港の役割とは国内の主要な都市と東アジアを結ぶハブ空港としての重要な使命をもっている。</p> <p>福岡からアジアへアジアから福岡へ この人の流れを作ることが今後必要であると思う。そのためにも福岡空港の滑走路処理容量を増さなければいけないと思う。</p> <p>福岡空港は、九州の玄関口としての役割を果たしているものの、それは国内線に限定した話となってしまう。今後は、世界に開かれた国際空港として再生してもらいたい。 これ(人と物の交流)を更に拡大発展させ、福岡空港をアジアのハブ空港とするには、産・学・官は云うに及ばず、市民一人一人迄この事を共有し、近未来まで通用する超近代的空港を目指し我が国が誇るハイテク技術を駆使すれば不可能はないと考える。この事は、福岡空港だけの問題ではなく、国家的プロジェクトである。福岡空港の様々な困難な諸問題は、新しい発想と技術を生み出すチャンスである。</p> <p>福岡空港は他空港より満足度が比較的高い状況であると利用者の視点から見られています。これから先、さらに利便性向上を図る事は当然ですが、違う視点から見た場合(地域の視点、航空ネットワークの視点、空港施設の視点)にもっと重点を置いて取り組むべきであると私は考えます。特に国際航空ネットワークの充実に力を入れ福岡空港が国際交流の窓口となれるようになればいいと思います。</p> <p>今後アジアとのネットワークを拡充するためにも24時間運用可能な空港でない目指す将来像は描けないのではないかと。</p> <p>玄関口の空港として今後十分なものが求められる。それが福岡空港の将来の役割である。</p> <p>福岡空港の将来像を検討する際、国際的視点を述べているが、日本における国際航空政策(成田、羽田、中部、関西)のあり方を踏まえる必要がある。この議論をはずしての将来像は、おかしい。 アジアとの交流都市としてのインフラとして最重要。 今後アジア地域との交流が多くなり、それに伴ない重要度が向上する。 アジアに開かれた空港として福岡は必要。北九州とは共存共栄。 国内だけでなくアジアとの交流拠点としての役割がふえると思う。 アジアに向けてを重点に国内需要は近隣空港へ効率的な分散化で良いのでは。 アジアの玄関口として、アジア諸国との便が増えていくことは、とても賛成しています。</p> <p>ヨーロッパあるいは、アメリカまで、就航都市を広げてほしい。 国際化社会に向けて九州の玄関としての役割をもっている。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡は、九州のみならず、東アジアの交通及び経済の中心となっていってほしいと考えている。その場合の福岡空港の在り方は、九州全体での社会資本整備の中心となるべき施設を有している必要があると思われる。</p> <p>また、福岡だけでなく、九州全体が観光立国としての、地位を維持し、その代表的な表玄関としての機能が必要になってくるのではないかと。</p> <p>-----</p> <p>・アジアを迎える場合の利用は福岡空港が便利。</p> <p>福岡は、将来道州制が施行された場合にも中心的役割を持つ都市であろうし、アジアの玄関としては、さらに重要性を増すのではないかと考えております。</p> <p>-----</p> <p>九州の中核としての福岡空港の役割は益々重要性をます。また、アジア諸国(中国・台湾・韓国等)との交流拠点としての役割が見込める。</p> <p>-----</p> <p>成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域として福岡空港の重要性を再確認した。</p> <p>PILレポートにもあるとおり、東アジアの発展とこの地域との連携が福岡にとって重要であり、福岡空港の役割は大きいと考える。</p> <p>-----</p> <p>東京、名古屋、大阪につぐ九州地区のハブ空港としては、現在とあまり変わらないと思います。</p> <p>-----</p> <p>現空港の存続及び国際線の充実を計る事。成田空港乗り入り希望のAIR LINEを積極的に呼びこむ事。</p> <p>-----</p> <p>完全な国際空港化</p>
	<p>③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 69件</p>	<p>-----</p> <p>都心にある空港として日本でも有数の一つの国際ハブ空港になると思う。</p> <p>他空港に較べて全ての点で便利さを兼ね備えていますので、4項目のバランスをとりつつ進めることが大切です。その中でも、国際線、国内線、ローカル線夫々バランスを考えるべきで、出来ればローカル線は別空港と考えるのが地理的に容易と考えます、但し本空港との利便性を考えたものでありたいと思います。</p> <p>-----</p> <p>九州の拠点として、また国際都市としての福岡のアクセスの中心として役割は大きい。ターミナルの増設と同時に国内各地との増便が期待される。</p> <p>-----</p> <p>九州の拠点、特に北部九州地区がら国内外へのアクセスポイントとしての役割が今まで以上に重くなり、一局集中となるのは目に見えており、現在の空港では必ずパンクすると思っている。</p> <p>-----</p> <p>近く的一定地域(国)に対しての利便性No.1の地位の確立を！</p> <p>↓</p> <p>(経由地としての差別化)</p> <p>全国→福岡→ターゲット地域(国)</p> <p>利用度Up</p> <p>福岡空港は国内外の空港と比較して第一に目に付くことは、極端に空港が狭域であるということだ。福岡空港の重要性は今後広島市以西の西日本地域の第一空港としての益々拡大すればこそ今の所減少することはあるまい。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港が国内線のみ運行していくのであれば、現在のままでOKですが、将来アジア地域のハブ空港を目指すのであれば板付ではダメ。</p> <p>-----</p> <p>現在から将来に渡って福岡空港が担う役割は、レポートの文中にもあるように「アジアの中核的な要素を過分に含む」役割であると思います。そうした中で、暗に「ハブ空港」化を促進するのではなく、確固としたビジョンを持って進めなければ、行政内部でもその必要性に疑義が生じて意見の食い違いに繋がるのでしょうか。</p> <p>-----</p> <p>国内、海外ともますます需要が増えることが予測され、そのための整備が急がれる。</p> <p>-----</p> <p>この地域はさらに発展すると思う。空港の役割は九州のハブ空港となると思う。もっとターミナルを改良して乗り継ぎやすい空港になるべきだと思う。</p> <p>-----</p> <p>国内はじめ海外の人が行きかう様に益々なっていくでしょう。福岡空港はその役割を果たさなければならない重要な空港の一つだと思います。</p> <p>-----</p> <p>・福岡都市圏の空港利用者が多く、地域の拠点空港である。又、福岡空港利用者はビジネス客も多い。経済や、文化の発展に支障がないこと。</p> <p>・今後、アジア地域との交流も盛んになり、貨物取扱量も増加すると思われるそれに対応出来ること。</p> <p>・市街地に有り便利であるが、ビジネス、観光に発展するには、安全で利用しやすい、利用者のニーズに対応出来ること。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>東アジアと近く、行きやすいという点が興味深いです。他の空港から乗り継いでも便利で安価なら使おうと思います。</p> <p>福岡空港の役割として「航空ネットワークの拡充」は空港そのものの直接的役割となり得るものなのか説明不足のように思います。普通に考えれば、需要に基づき航空会社が決めるもの？</p> <p>飛行機の利用で国内主要都市他中国を代表にアジアとのメインパイプの位置付けとなると思います。</p> <p>ここから全国、全世界どこへも行けるように。 福岡が東アジアを代表する交流拠点都市へ展開し、福岡空港がそれを担うというビジョンはよいと思う。</p> <p>福岡空港を、東京、大阪、北海道に絞るのか(ビジネス)、全国対象の観光空港か。アジアの窓口について考えたのであれば国際線のターミナルビル、駐車場の位置決め、国際線を今の位置に決める前に、滑走路を2本に計画し、その上でターミナルビル等の配置を計画、立案すべきであった。</p> <p>空港施設&ネットワークの点ですが、ピーク時の運航に支障が多い様な滑走、誘導路等の改修等が必要だと思っています。航空ネットワークの点は、近隣地域とのネットワークを尚一層充実させる事が必要だと思っています。</p> <p>新幹線高速道路の整備、港湾の位置等を考えると九州空港は福岡が最適。 九州圏の中心空港として(国内、国際を含め)益々の整備拡充を期待する。 特に九州地区は東アジアへの我国の玄関口としての重要な位置づけがあり、福岡空港は地域だけでなく、我国全体としてみても、今後、大きな役割を持つであろうし、また持たさなければならぬ。 恵まれた空港の立地条件を生かして、国内だけでなく海外からも来やすい環境を充実させる必要がある。</p> <p>北部九州におけるハブ空港としての位置付け。自動車・半導体関連の巨大拠点。 海外・国内と福岡空港をどう結ぶか。 今後も九州の玄関として、日本国内、アジアの窓口になってほしい。 国内とアジアの窓口としての役割 アジアの拠点で必要不可欠な空港だと思います。板付空港時代から凄い勢いで発展し、利便性は国内一だと思います。 将来的に、国内(羽田、大阪等)への人員の輸送と海外(主に中国系)への人員輸送に特化した空港が必要になると考えます。</p> <p>九州の玄関、アジアの玄関として、もっと需要が増え、重要性が高くなっていくと思います。</p> <p>福岡が、九州、アジアの大都市として発展していく上での福岡空港の担う役割はかなり大きいと思う。今後の発展において空港機能を向上させることがテーマだとは思っていない。</p> <p>航空ネットワークの拡充と博多駅から近いという利便性と両方が必要なため、現空港が最も適している。</p> <p>国内、国際の旅客、貨物のゲートウェイとして、24時間稼働の実現を目指してほしい。 国際・国内航空ネットワークの充実が必要となると思われ、福岡空港の役割が、ますます大きくなると思いますが…。(もう少し役割の大きさを強調すべきではと思います。) ・西日本の空の玄関口として、国際線や国内線の航空便がいつでも参入できる余裕を持った空港が必要である。福岡地域は、陸・海・空の結節点であり、それにふさわしく適切な地域である。</p> <p>九州及び山口のゲートウェイとして、東又は東南アジアへの玄関口として、また、国内線の幹線空港として。</p> <p>交通アクセスの利便性を活かし、国内・国際航空ネットワークを拡充できる空港が求められます。 国内、外国との交通拠点である空港の重要性は大きい。 羽田、成田、中部、関空混雑の緩和。九州圏のハブ空港。 ・国内・外の交流が一層活発化してくると、また、それを支える上での福岡空港が極めて重要なことがよく分かりました。 九州の基幹空港の役割は将来も変わらないだろう。国内線では新幹線整備と高速道路の完備で、需要分担は可能と思われる。 福岡空港の役割については、航空ネットワークの拡充がメインであり、残りは説得力に欠ける。</p> <p>観光やビジネスで福岡空港が果たしてきた役割は大きく、将来はその重要性が大きくなると思う。 アジアの中心として、経済、物流、観光等の中継基地的な需要に期待する。 国内では西日本地区の中心的需要。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>海外、全国とのネットワークを拡大してほしい。</p> <p>・航空ネットワークの拡充は必要</p> <p>・技術的可能な項目は当然採用すべきである。</p> <p>地方から近隣諸国への出入口として国際空港機能をもつ空港として発展してほしい。</p> <p>福岡地区が九州の中心としてさらに発展していくことの中で福岡空港の果たす役割が、国内だけでなく国際的にも重要であることがよく理解できた。</p> <p>新北九州空港ができて、便利になりました。</p> <p>福岡空港は、国内的にはもちろん東アジアに対応する玄関口として大きな役割を果たすことになる。</p> <p>国内線の利便性を維持するとともに、国際線を充実することが、福岡圏、及び九州全体の流通の発展に寄与することになる。</p>
		<p>福岡空港は九州の拠点空港としての役割のみならず、日本各地との空港交通の拠点、さらに近隣諸国や世界各国と日本を結ぶ航空路の拠点としてその果たす役割はますます大きくなるものと考えている。</p>
		<p>・九州北部は自動車産業をはじめとする企業の進出が著しく、なかでも福岡市は西日本でも数少ない人口増加都市となっている。</p> <p>・従って、福岡空港は、今後益々その重要性が増すと思われる。</p> <p>福岡が将来もゆるやかな発展をつづけ、九州あるいは東アジアの中心的役割をはたすことは、そうありたいし、そうであろうことは十分に考えられる。その内での空港の役割も大きなものになることは、まちがいないと思う。</p>
		<p>福岡空港は必要であり世界的に見ても大切な(重要な)空港であることはまちがいない。十分に検討を行っていただき需要に対応出来る空港にしていきたい。</p>
		<p>アジアの玄関としての役割も大切だが、日頃の生活の足としての役割を見直した方が将来的には有意義なのではないでしょうか。</p>
		<p>将来も九州の空の玄関として中心的な役割をしていかなければならない。</p> <p>航空ネットワークが形成された現状をふまえると、福岡空港が持つ役割の将来像として納得できるものと思います。これから地方分権が進み福岡空港以外の空港の将来像としては、空港は整備されており航空業界の機材の小型化に伴い、福岡都市圏への観光客、ビジネス客は形成された流動の変化はしないのでしょうか。地域の持つ今後の変化が、現在形成されたネットワークで推移するというのでしょうか。</p>
		<p>現在の空港で、国内、国際航空ネットワークを拡充することは、困難と思われます。</p>
		<p>福岡は、九州の玄関口として、交通の中心です。これからも、交通の利便性を活かし、ネットワークの拡充を期待します。</p>
		<p>福岡は鉄道・高速道路等が集中する、九州の交通の要所です。国内はもちろん、海外、特に東アジアにアクセスするには大変重要な都市であります。それを活かすためにもっと国内・国際航空ネットワークを拡充できる空港が必要であろう。</p>
		<p>九州管内において、新幹線の全面開業もあり、福岡への一極集中がますます加速するものと思います。そうなると、国内・国外の玄関口としての福岡空港の役割は今以上に高まるものと考えられる。</p> <p>福岡は、九州における交通ネットワークの要衝にあり、亜細亜に向けては、中韓と一衣帯水の間に位置する等、地勢的に極東亜細亜の“扇の要”を任ずるべき立地に在る。</p>
		<p>アジアに近く、本州にも近い福岡は、要の都市である。鉄道、道路のみならず、空の玄関口である福岡空港は九州発展の拠点となると思います。</p>
		<p>福岡は新幹線、道路が集まる九州の交通の要衝である。これらのネットワークがそろっているので、航空網の拡充をはかってほしい。</p>
		<p>東アジアとの交流の拠点ならびに九州の玄関口としての福岡空港の役割は大きい。</p>
		<p>アジアと直結する空港であり、九州の玄関口としての役割は大きい。</p> <p>福岡空港の役割としては、アジアの窓口として、地方都市へのスムーズな交通の提供や福岡のIT産業化の利点を生かして、国内外への正確な情報発信が必要とされる。</p>
		<p>国内的には、経済・社会の中核都市、国際的には東アジアの近接玄関口として国内・外の都市との経済交流が活発となり、空港の持つ社会的役割はますます増大していくものと思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>④その他 2件</p> <p>九州には各県に国際空港が在り、正常な状況とは思えない。地域のネットワークの中心となる為には、九州全体での整理が必要ではないか。</p> <p>他の交通とのすみわけが必要になってくるのではないですか。例えば、熊本、鹿児島などは、JR新幹線で充分であり、大阪もそうなるのかなと思われます。大阪以遠を充実させる。又、アジア向けも今後重要な課題となるのではないですか。</p>
	<p>2 サービス向上を促進し、航空需要を支える空港</p>	<p>①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 52件</p> <p>福岡空港が都市部(中心地)から近いという利点は大きい。その為の経済効果も大だと思う。しかし、発着能力が限界との点で考慮は必須。</p> <p>分かりやすくまとめられていると思う。ただ、機材の小型化については現在の東京一極集中が続く限り、幹線では難しいと思われます。また、飛行機の巨大化(A380やB747-8)が進んでいる側面もあるため、空港容量もそうですが、巨大機が運用可能な空港にすることも重要だと思います。</p> <p>処理能力を上げなければなりません。</p> <p>福岡市の元氣とそれを支える福岡空港は車の両輪です。地域発展のために拡張したいが、出来ないのがネックです。現在の年間利用者1600万人は、イスラエルのベングリオン国際空港並です。</p> <p>大変重要であると考えます。2010年以降、滑走路、処理が悪くなるならば新空港案を早急に検討の必要がある。ただし、予測が正しければの話である。</p> <p>確かに、伸び続ける需要に応じていけなくなるという点は理解できるが、今の場所がとてもよいので(ダウンタウン)ぜひ今の場所で存続してほしい。</p> <p>福岡空港は利便性の良さから、“エアバスステーション”の様なイメージがあります。その一方、地域の要としての役割も年々増していく感じがあります。</p> <p>福岡空港の重要性、利便性は、よく分る。但し、空港の規模(滑走路1本)の割合に需要が過大な位あるのはアンバランス。</p> <p>・空港利用は数的に伸びることは必定であり、又数では表せない重要性も増すものと思われます。従って現空港の規模、施設では対応出来なくなるものと予測します。</p> <p>①地域の将来像と福岡空港の役割について 先ず都市空港の役割について 都市空港の基本的な役割は、先ず空港の利便性である。先ず第1に、他の主要空港との航空路の整備である。他の空港に容易に行ける便があることである。次いで、出発、到着が遅れがなく、利便性があることである。そのためには、出発・到着の航空交通管制の手続きが容易、かつ機能を十分に完備されていることである。現在は出発・到着が午前の早い時期、夕のある時機に重なっている。</p> <p>きわどいケースを見ると、出発・到着便の数便の多くが同じ時刻になっている。考えられないタイム・スケジュールである。そのため、出発・到着に混雑による遅れが出るのは当然である。先ず、運航管理当局で適切な時間の割り当てを行わなければならない。将来の予想では2012年には滑走路処理能力が398回を越える、とされている。適切な時間の配分が必要である。これは運輸管理当局の努力で如何にも為りうることである。今のままでは、空港の利用は、無秩序に増えるであろう。</p> <p>新空港や滑走路の増設といった多額の投資額がかかる整備は10年以上先でないといけないと思う。それまでは現空港の施設を使い続けることになるのでしょうか。</p> <p>狭隘なターミナルビル、同規模空港に比較し台数が非常に少ない駐車場、東西に分かれた不便な国内、国際ターミナル、深夜や早朝の便(空港の運用時間の延長)制約等へ課題について、地域は10年以上程度がまんするつもりなのか、それとも現空港滑走路1本のままではどこまでの役割を求めているのかについても検討すべきでないのか？</p> <p>東京で長期生活していたので、利便性に関しては福岡空港は申し分ない。ただ、毎回東京に帰省するたびに、空港のキャパシティが不足していることは身を持って感じます。一利用者として、容量の確保が最も期待する項目です。</p> <p>雨の日何か飛び立つ時間がおそいと思う事がある。</p> <p>現在のアクセスの良さを考慮しつつ、ハブ空港としての将来の需要増にも対処できるキャパシティを持ち、環境にも十分配慮された空港となることを期待する。</p> <p>今度とも利便性向上のためには航空路の開設や増便ができる空港であることが重要と考えます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>私は家族を東京に残し、福岡で単身赴任をしており、日頃から羽田便をよく利用しています。しかし羽田便は金曜日、月曜日などいつも込んでいます。ピーク時の需要には応えられなくなってきているのだと実感しています。将来の福岡空港は繁忙期やピーク時の旅客の需要に応えられる必要があります。</p> <p>羽田便をよく利用しています。しかし羽田便は金曜日、月曜日などいつも込んでいます。ピーク時の需要には応えられなくなってきているのだと実感しています。将来の福岡空港は繁忙期やピーク時の旅客の需要に応えられる必要があります。</p> <p>定期路線の新設も今後必要となるであろうことから空港容量の更なる確保が必要と思われる。空港容量の確保は必要であり更なる拡充をしないと役割は果たせられないと思う。</p> <p>福岡が九州の中心として発展し続けることは大切だと思います。しかし、それが福岡空港の容量限界によって妨げられるかどうかは疑問です。</p> <p>東京から見れば、博多までの鉄道便は、日帰り出張には骨が折れる。空港施設の一層の充実が望まれる。利便性と需要拡大とのかね合い。福岡都心部に近く便利な空港である。しかし最終便の発着時間が早いと、利用に若干問題があると思う。</p> <p>現在、東、東南アジアの空港は、競うように大型化、24時間営業をすすめている。その中で、日本は成田空港ではこれからの国際化に対応できず、主要地方都市の空港と連携を取らざるえない。福岡空港は、経済発展の著しい東アジアと近距離にあり、重要な役割を担っている。今後、東アジアとの交流を発展させるためにも、福岡空港の能力を高めるべきである。福岡市は九州地域の陸・海・空の結節点として将来的にも地位を確保して発展していくものであり、特に将来東アジア地域との交流拡大のためにその役割が重要視されていくものと料されまます。その中で福岡空港の役割は国内にとどまらず国外旅客の需要に対応できる空港容量の確保が九州全体の発展のためにも非常に重要なことと考えます。福岡が国際都市を目指すのであれば、欧米への発着が可能な国際空港が必要と思われる。西日本の国際都市として、又、(道州制以降)九州の首都として、あらゆる側面から、福岡都市圏の都市機能の集積が増加してゆくと思う。福岡空港は、上海や仁川のようなハブ空港ではある必要はない。しかし、滑走路が2800mが1本のみというのは、これから発展してゆく福岡のメイン空港としては、あまりに貧弱である。欧州線、米国土直行便が、飛ばせる能力は、いずれ要求されてくる。時間延長も含めて。</p> <p>空港と港湾が不可欠であり、特に限界にある空港能力の拡充が是非とも必要である。空港容量の確保について、原油高から地方便の小型機化や季節に応じた増便が予想されると思う。防災の拠点、ハブ空港として、とても重要な地位にあると思います。</p> <p>PIレポートステップ2に掲載されている地域の将来像7つの論点(グローバル化、少子高齢化、地方分権、価値観の多様化、IT化、社会資本形成、環境重視)と福岡空港の役割①～④を実現させていくことで、福岡(福岡空港)の魅力が増すことは分かったのですが、滑走路処理容量の問題を解決しない限り、上記の実現を考えていくことは難しいと思いました。</p> <p>よく福岡空港を利用しますが離発着便の混雑状況を見ると満杯状態である事が良くわかります。九州の産業がアジアと密接な関係を強めながら発展している現状を考えると更なる増便が可能な容量を持つ空港の整備が必要と思います。</p> <p>アジアの玄関口として、今後観光客も増えて来ると思うので、開港時間の延長→24時間体制等の対策も考えて欲しい。</p> <p>私は千葉市に住んでいますが時折九州方面の旅行を楽しむため、福岡空港を利用しています。今回のPIレポート(ステップ2)でみますと、価値観の多様化に分類されることになるのでしょうか。利用は時間を有効に活用するため、朝、夕が多く、往復同一の航空会社を利用しますので、この時間帯の発着回数を増加していただきたいと思います。福岡空港の役割は大きいと思いますので、今後航空ネットワーク、空港容量の確保等に取組が必要だと思います。</p> <p>アジアの玄関口である福岡は、今後重要度が増加していくと感じられます。国際化の中で、日本国内での都市間の競争も激化することが予想されますが、福岡空港の大容量化によってアジアの中の福岡というイメージが認知されると思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>都市内にある為、利便性がよく、交通アクセスもよいが、周辺道路は時間より大変混み合うことがある。 今後は周辺道路整備等を行い、都市内空港を活かした都市作りが必要。都市内にあるが故に夜間の離発着が少なく、今後スピード化が進むにつれ、夜間離発着数の増加が必要とされると思われる。</p> <p>-----</p> <p>福岡からアジアへアジアから福岡へ この人の流れを作ることが今後必要であると思う。そのためにも福岡空港の滑走路処理容量を増さなければいけないと思う。</p> <p>-----</p> <p>国外からの旅客者数は博多港がNo1と聞いています。一方で、福岡空港を利用した海外からの(への)観光客数は路線の少なさから現況では大幅な増加は望めないとも聞いています。今後の福岡都市圏の発展のために滑走路処理容量の拡大が望まれます。</p> <p>-----</p> <p>海外、国内共需要に応えられる空港が必要と考えています。 国際空港として、需要に応じられる、数十年先を考えていく必要があると思います。 福岡空港を出張等で利用しますが、週末、月曜などいつも混んでいます。将来的に繁忙期やピーク時の需要に応えられる必要があると感じます。</p> <p>-----</p> <p>今後アジアとのネットワークを拡充するためにも24時間運用可能な空港でない目指す将来像は描けないのではないかと。</p> <p>-----</p> <p>玄関口たる福岡空港には、国内、国際航空ネットワーク拡張に十分耐え得る容量が要求されると考える。</p> <p>-----</p> <p>私は福岡に単身赴任しており、金曜日夕方、月曜日AMに空港を利用することが多いが、ピーク時は混雑し、とても需要に応えられているとは思えない。一日も早く需要に応えられるような福岡空港にしてほしい。</p> <p>-----</p> <p>私は東京の会社に勤めており、羽田～福岡空港を度々利用しています。行き帰り、同じ航空会社を利用することが多いのですが、朝夕の混雑時間帯で見ますと、必ずしも利用し易くありません。この時間帯の運航頻度を利用し易くして頂きたいと思います。</p> <p>-----</p> <p>私が感じる現福岡空港の現況は“超多忙”だと思う。佐賀空港もあるのに福岡空港へと言う人が多い。交通の利便性だろうと思う。便を増やす事はムリだと思うが、営業時間を長くする等の検討する必要がある。</p> <p>-----</p> <p>やはり羽田との路線が要。だがなぜ羽田-新千歳に比べ脇役や老朽機材が主流を占める差別に甘んじなければならないのか。 少なくとも羽田-福岡をただのローカル線ではなく、今後も国内でも指折りの主要幹線の座につかせ続ける最大限の努力が不可欠だ。</p> <p>-----</p> <p>(新空港派という訳ではないが)現福岡空港は容量限界に近く「伸びしろ」のない状況であり、福岡・九州の未来を切り拓くという福岡空港の役割を果たすためには、この状況を放置すべきではない。空港機能の強化は不可欠である。 シンガポールのリー・クワンユー元首相は「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語っているが、都市や地域においても同様で、空港の機能・能力が不足しては都市や地域の発展は期待できず、発展のためには、空港の「伸びしろ」の存在が絶対不可欠な条件である。アメリカで近年発展している都市(ラスベガス・フェニックス・デンバー等)では立派な空港が存在し、「空港という都市の成長戦略上重要な社会基盤の整備」→「都市の発展」→「空港利用者の増加」が好循環している。</p> <p>-----</p> <p>アジアとの連携で活力ある美しい街福岡空港はその玄関口。キャパの限界で訪れる人、飛び立つ人を拒むことのないよう。</p> <p>-----</p> <p>博多にしても九州全域を考えても、現状の福岡空港はBestであると考えます。ただ、滑走路が一本であることから、定時に運行できなくなると困ります。もっと知恵を…!!</p> <p>-----</p> <p>札幌ー東京、東京ー佐賀で行われている深夜貨物便に対する対応は九州の発生需要の中心である福岡空港でまかなうべきであり、夜間の運航制限は自主規制のはずなので、深夜を現空港とばすべき努力についても期待する。</p> <p>-----</p> <p>・現在地にある限りは→日本で一番便利な空港、九州の主要空港であるが、将来、新幹線鹿児島ルートが完成し、未だ未決ではあるが、長崎新幹線が完成すると、アジアからの流入客は変化すると思われる。その時点では役割は変わって来ると思われる。 ・福岡空港の使用時間は7.00～22.00に騒音問題から決められているが、時代は夜型に変化して来ており見直しも一考だと思う(何年に決めたのでしょうか?)</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>②その他 7件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各社の出発時間をずらし、時間帯に空きがないようにしてもらいたい。 ・現状でも国内国際線が充実し、満足している。 <p>-----</p> <p>航空料金が福岡空港は近隣空港より安いため福岡空港の利用者が増えているのではないかと。例えば長崎・熊本からも来ていないか、このあたりは検討の余地はないのでしょうか。</p> <p>-----</p> <p>・乗れなければ乗れる日にすればいい。というように考えを変える必要がある。建設会社のためにしているのではない。</p> <p>-----</p> <p>アジアに近い地域九州と言われて久しく、又観光立県(含地域連携)と言われても久しい中、人の流れ特に外国機キャリアの駐機料金設定(関空での失敗;空港にとどまらずグアム迄飛行)等ソフト面の融通性も必要。掛け声だけの空港活用は徒に国際競争力をそぐ。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港は、他の九州の空港に比べて規模が集積していることから、航空機の運航が多頻度で低廉な料金であり、多くの航空路が開設されているなど利用者の利便性の向上は図られています。</p> <p>-----</p> <p>4つの視点のうち、①利用したい時間帯は朝夕に集中していますが、これを分散させる方法(料金面)など考えられませんか。</p> <p>-----</p> <p>以前、佐賀空港の近くに住んでいましたが、小規模ながら佐賀ならではの利点があり(駐車場無料etc.)このままならもったいないと感じていました。</p> <p>-----</p> <p>また、新北九州空港にも遊びに行きましたが、これだけ立派な空港も近くにあるのだから、例えば近隣空港との運賃を同額にして相互を無料バス(飛行機利用者のみ)を出すとか、旅行会社とタイアップして同条件のバックツアーを出すとか(何故か割安のディズニーリゾートツアーは、福岡のみ発着が多いです。便数etc.の関係もあるのでしょうか)多額の費用で新空港を建設するより、ソフト面も充実させる方が大事ではないかと思えます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>3 福岡の交通結節点機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港</p>	<p>①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 79件</p> <p>現在の利便性を重視して欲しい 福岡空港は現在位置が良い。 玄海沖になると利用しにくい。 大阪・名古屋は新幹線を利用することになると思う。 北九州空港のアクセスを良くすると良い。</p> <p>福岡空港は都心の近さ(地下鉄で都心の駅まで10分)という極めて利便性のよく、初心者にも分かりやすく博多駅、天神地区の都心に行ける空港で、それに価値があると思います。 もし、別の場所に移したらかなり不便になることも予想されます。もしどうしても新宮沖に新空港を作るなら福岡市地下鉄1、2号線、西鉄宮地岳線を大幅に改良し(高速化、複線化、待避線整備、新車両導入など)、天神～空港乗り換え無しで『20分以内』、また、JR鹿児島本線も乗り入れし、乗り換え無しで空港～博多駅間も『20分以内』(←天神行くなら西鉄、博多駅行くならJR)で行けるなど、利便性の確保が必須だと思えます。</p> <p>九州(長崎、熊本、佐賀、大分など)上区の玄関。 JRがもっと便利になれば九州全体の窓口としてさらに役割は拡大するだろう。</p> <p>全国一便利な空港を維持すること。 都市部とのアクセスがいいので観光ビジネスでも人気がある。これがあと15分、30分遠くなると人は来なくなる。 千歳→札幌より近いのが魅力!</p> <p>現在の幹線駅から世界一近いという利便性を活かし発展して欲しい 一方、現行ではそろそろ限界に来ているので、移動するならインフラの整備もしっかりやってほしい。 福岡空港はとでも便利で鳥栖から行くのも東京から来るのを迎えに行くにもとても良い。ぜひとも交通機能を活かしてほしい。</p> <p>福岡空港、利便性は世界広しといえども最高である。 市内より30分～1時間範囲で交通アクセス可能。</p> <p>現地の立地条件(市内へのアクセス)は段トツである。しかし滑走路ひとつでは厳しい。</p> <p>福岡市内に近く交通の利便性が高く将来中国韓国東南アジアとの交流が今迄以上に多くなり交通アクセスの重要性が多くなる。</p> <p>現在の空港のアクセスに満足しているのでレポートの内容に共感できる。 福岡空港は日本一利便性の高い空港であり、そのメリットを今後も継続するべき! ・場所はそのままが良いと思う。 ・Parking料金を少し安くするべき。1時間(OR30分)以内は無料にするべき。</p> <p>博多駅、天神駅へのアクセスの良さが福岡空港の最大のメリットであると思う。福岡の交通の中心部よりアクセスが悪くなるのは良くない。福岡空港は、経済の中心部。九州の交通要所の中心部に近いことを最大のウリにすべきである。</p> <p>(福岡県は、今後東アジアの窓口、九州の中心として発展すると考えられるが)、それを空港だけでは支えることができないため、港湾、道路、及び鉄道も含めた総合交通体系で考えるべきではないか。</p> <p>市内と地下鉄で連結されており、どのような時間帯、気候でも安定して空港までアクセスできる。 このような空港は国内でもまれ。 この特徴を生かして、イベント(国内外)を招致していく必要あり。 航空機が市街地の上を離発着しており、万が一の危険を感じる。</p> <p>福岡空港を現在の場所から沖合に移転させた場合、需要予測は現在のとおりで下方と思われる。福岡空港利用者は近隣の空港へ分散すると思われる。</p> <p>新空港へは、高速鉄道の整備が必要。天神まで20分以内。 福岡空港道の各地からのアクセスが良い為に利用がされている。JRと地下鉄の共通券、連絡時間などに利便性を深めるようにして欲しい。ことにJR博多駅での乗り換えを。北九州空港は道のアクセスが悪い。</p> <p>福岡空港は、今のままでも十分便利だと思います(交通・空港内設備等)。ただ、都心部にあるのが、今後メリットとなるか、デメリットとなるか…という点は気になりますね。</p> <p>8ページの「福岡の交通機能を活かし、…支える空港」について、国内航空ネットワークは、現在海上交通・陸上交通と具体的にどのぐらい連携がとれているのかを示すべきだと思いました。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港ほど市街地に近いところは全国を見てもないと言っている。先日、北九州空港を見学に行ったが、出来たばかりということもあるが、交通の便が車かバスに限られていて、しかも市街地まで遠いと感じた。飛行機を利用するにあたり、大きな荷物や子連れ、老親連れの時、まず「足」にこだわる。福岡空港はアクセスの良さゆえに伸びてきた。</p> <p>-----</p> <p>他県とのアクセスの利便性に欠けてる。アクセスさえ解決すれば将来は伸びるでしょう。</p> <p>-----</p> <p>全国の飛行場の中で最も都会に近く超便利の空港だと思います。 現在の福岡空港は日本で最も利便性が高い所を活用し、安全性を高め(滑走路を横切る道路の地下鉄化ほか)、また北九州・佐賀空港との連携運用も検討を。</p> <p>-----</p> <p>新設するには、環境、需要、予算、地域の利便性、アクセス等問題課題が多い。</p> <p>-----</p> <p>都市中心部というロケーションは上空の利用制限及び「飛行機は落ちるもの」との前提においた場合、また日常生活(騒音)への悪影響を考慮した場合、沖合人口島+高速アクセスを組み合わせた新空港が望ましい。 一方、現空港は今後の福岡市の余裕スペースとして確保すべきものと考え。</p> <p>-----</p> <p>利便性の高い場所にある空港が理想的だと思う。私もときどき空港を利用することがあるが、地下鉄1本で短時間で空港まで行けることが魅力的だと感じた。今後、新宮の方に空港が移転するかもという情報を聞いたことがあるが、北九州空港もあるわけだし、わざわざ、今の場所を移動して新空港を作る必要はないと思う。確かにCO2の排出量は減るかもしれないが、別の公共機関の排出は増えるのではないだろうか？</p> <p>-----</p> <p>福岡空港が現位置にある限り、福岡は発展していく。 アクセスなど利用者の利便も考えてほしい。 24時間利用できることが望ましいが、仮に移設するとしても、今の交通の便を失わない様に最大限配慮することが必要と思う。成田等は最悪と思う。</p> <p>-----</p> <p>福岡は九州の玄関という場所だと思うので、自動車でもバスでも乗物全般、便利が一番だと思う。福岡の将来にとって福岡空港がいかに重要であるかが理解できた。しかし、現在の利便性によるところが大きく、利便性が低下すると位置付けも下がる。</p> <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客専用空港として中心的空港である。 ・アクセスの時間が読める為、広島からも利用している人がいることを見るとレールの交通機関での集客の利便を発展すべし。地下鉄空港線をのばして運動公園駅志免、粕屋町へ延伸し長者原駅で接続出来る様にすると大変便利になる。車に依るアクセスは事故、渋滞、積雪等に依り時間を読めない。広島新空港、熊本、鹿児島、大分等、同様なり。東京、大阪などからの来福者がうらやましがっている。 <p>-----</p> <p>現在の福岡空港は地下鉄が通っており、都心部からの交通便も良く、わざわざ空港まで行くのは…という気分にはならず利用出来ています。北九州空港が新しくなった今こそ、福岡空港を利用する機会は減りましたが、現在の位置から移転するのであればなおさら足が遠くの利用者も多いのではないかと思います。</p> <p>-----</p> <p>現在の福岡空港はJR、高速道路等を利用して非常に便利だと思う。 現在の福岡空港は日本で、一番利便性が高い。私も前はよく利用した。 次に福岡空港の有する優位性は、都市中心部とのアクセスの良さであると判断できますので、可能な限り現在の役割を果たすのがベストであると考えます。仮に広島のようにになったら、利用したくありません。</p> <p>-----</p> <p>九州地方の中で、福岡市(を中心とした地域)が発展したのは、交通の利便性が高いことが大きな理由だと思う。中でも、福岡空港は都心からも近く、多くの地域と直行便があり、大変便利である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い都心に近い空港 ・利便性の向上 <p>-----</p> <p>新航空案の場合航空への利便性は確保出来るか疑問。利便性が確保出来るまで現福岡空港を国内線専用として利用すべき。</p> <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州での福岡空港の位置付けは、非常に利便性が良く、都心部に近い事から、福岡市の人口の増加に伴い更に利用客が増加すると思う。 <p>-----</p> <p>現在の福岡空港の交通の利便性はそのまま確保してほしい。 福岡の都市機能の持続的発展を考えるならば、利便性が高くより高機能な空港の整備は不可欠だと思う。</p> <p>-----</p> <p>空港なくして地域の活性化はないと思う。空港と住居・職場を1時間以内でつなぐ空港・アクセス道路・鉄道の整備は1つの問題で考えて行くべき。</p> <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性重視

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>少子高齢化が進みゆく日本で、福岡空港の便利さは、元気で活気ある九州、住みよい九州のイメージにぴったりだ。</p> <p>九州圏内で、道路や鉄道等交通網が完備されてきており、将来は九州の地方都市と福岡は今よりも時間的短縮される。よって、福岡と地方都市とは今まで以上の格差が顕著になると予測される。</p> <p>福岡空港は、中心市街に地下鉄で10分弱であり、利便性から好立地であると言える。このことが航空機の需要の一因となっている。またアジアに近く、航路便も福岡空港から唯一発着している便(九州では)が多い。</p> <p>近代都市は、都市機能として集中化と拡大化の傾向を持つが、福岡市もその例に漏れず、九州第一の都市として益々その傾向を顕著に現れつつある。福岡空港が都市交通の重要な要素の基地であり、天神・博多駅などの都心から他都市に比較して非常に近い利点がある。</p> <p>但し、他都市の空港に比較して、空港自体が非常に狭い。</p> <p>羽田、関空、セントレアや、他の外国の多くの空港に比較して之が空港であるかと思う程である。かつての香港の空港の感じがする。離着陸の時、他の空港より恐ろしさを感じる。</p> <p>北九州空港と福岡空港との中間に住んでいます。福岡の方が少しはアクセスが良いと思います。福岡空港の役割は大きいと思います。</p> <p>現在の福岡空港の便利さを継続すべき。</p> <p>世界一便利な空港として、増々スピード化して行く。ビジネスや生活に対応して行かなければならない。</p> <p>福岡空港は近くて便利の良い空港で希望する便はすぐ取る事が出来る。</p> <p>福岡市民、及び近郊の人々にとって非常に便利な空港である。</p> <p>市街地に近い空港というイメージがあります。このメリット、デメリットをどう活かすかが、今後の発展のポイントと思います。</p> <p>現状での利便性を検討して下さい。ハブ空港にはなりえない。</p> <p>普段空港に行こうと思って、気軽にいける便利な空港をつくってほしい。</p> <p>全てを福岡空港で担おうとするから無理が出る。飛行時間の長い路線は、近隣の空港にまかせてもいいのではないかと。そのかわり、アクセスをよくして下さい。</p> <p>鉄道や道路が整備されていて、陸・海・空が密接に連携した福岡の交通体系で利用者の利便性を高めていく役割が求められているということなど、福岡空港の役割がPILポートをみることで分かりやすく、知ることが出来ました。</p> <p>これからも、国内外の人が気軽にこれるような魅力的な地域づくりを福岡空港がもたらす効果によって出来たらいいなと思います。</p> <p>福岡空港は東アジアの中心(福岡、上海、ソウル)の一つに成長して欲しいし、福岡空港だけでなく九州の空港全てが高速道路で結ばれ九州発展の核となって欲しい。</p> <p>現在の空港同様にJR博多駅よりの利便性の良い地区への建設が望まれる。</p> <p>博多は、国内外の九州に於ける玄関口で有り、重要な役割を担っている。</p> <p>九州の空の中心であり、JR、地下鉄、バスとの連携が充実している。</p> <p>今後の拡大に伴う空港計画には、交通アクセスを十分に考慮した計画をしてほしい。</p> <p>利便性の高い位置にある福岡空港は将来も必要であるが、地元からすると、騒音からすると別空港を設置して国際便を回し、全体便数を減らしてほしい。</p> <p>久留米市内から60分以内に利用できる空港で便利です。</p> <p>将来に向けても60分内でいける空港を計画してほしい。</p> <p>福岡空港は利便性が高いので、時間をかけずに空港に行くことができ、とても助かっています。</p> <p>利用者の利便性向上についての項目に一番共感した。やはり、天神～博多からのアクセスが5分～10分というのは、とても魅力を感じる。安全性や騒音等の対策を練ることによって、利用者確保できるのではないかとと思う。</p> <p>現福岡空港の世界でも類をみない利便性を保持し、離発着容量の限界内に福岡の都市機能を収めるべき。</p> <p>・特に関西方面は、アクセスを考えるとあまり便利ではないですね。その点福岡は、今の場所抜きでは考えられません。新宮沖なんて観光客には時間的余裕がありましたが、ビジネス等でしたら、関西方面は確実に逃げる事が予想されます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>現在の関東、東海への製造力の集中がおさまり、九州の交通利便性が向上しておれば、大きな発展が期待できる。福岡空港は、九州新幹線(長崎も含む)と高速道路と一体となり、全国に開いた九州地域高速交通網の要であり、その利便性は最大限に確保される必要がある。</p> <p>1.国内線は今ままでよいが、国外線を雁ノ巣に移転させて頂きたい(空港別個に)従って雁ノ巣から直線で陸上や地下を通じた専用道路をつくって頂きたい。乗換えを便利にするため(専用道路)</p> <p>前原市にとっては、現在地で立地している方が、地下鉄等の交通利便性の点が良い。</p> <p>利便性が高い。 天神、博多に近いという利便性は捨てがたい。雁ノ巣にしても鉄道、道路アクセスを考えて欲しい。</p> <p>今の福岡空港の利点(都心)の維持。</p> <p>今の空港の特色である利便性は確保してほしい。</p> <p>福岡の交通結節機能を活かし速く・安く・快適な移動を支える空港であってほしい。</p> <p>現在、将来にわたって、福岡空港の重要性、十分に理解できます。その第1の理由は、私たち大牟田市民にとっては、その利便性が他の空港に比して優れているからであります。大牟田から福岡空港まで高速バスを利用すれば、1時間でつきます。これを佐賀空港に変更しますと、交通機関のアクセスの悪さ(のりかえ等)、それに大阪、東京、北海道など主要都市への発着便数の少なさが最大のネックとなっています。私は大牟田に住みながら佐賀空港は一度も利用したことはありません。</p> <p>福岡空港を利用するにあたって、交通アクセスの良さははずせないと思うので、その点を損なうことなく、発展や安全性に力を入れていただきたいと思う。</p>
	<p>②その他 4件</p>	<p>X線等、混雑があったり、時間通りにいかないの、便をいくつか佐賀空港等にふり分けて、空港内の交通を整備して欲しい。</p> <p>福岡空港の活性化による交通機関の活性化をはかる。福岡空港の活性化＝地域の活性化。</p> <p>福岡は鉄道、新幹線、高速道路などが集まる九州の交通の要衝です。 ・JRとの共生により、より有効な役割を ・国内線に於いて重要な役割</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	4 ・地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港	<p>①幅広い航空利用に関する意見 4件</p> <p>福岡・九州の玄関として、今後、空港の果たしていく役割をもっと分かりやすく説明すべき。単純でいい。 今のままの空港では、福岡・九州は衰退するだけだ。 飯塚から福岡の移動時間が長く大変である。そのため、空港近くへ移動する人が多い。 福岡空港は、地域近郊情報を積極的にアピールする場にすべきと思う。それは国内線より国際線でも行うべき。</p> <p>福岡空港の航空貨物に関する役割をもっと強調すべきである。 将来高齢化にともない、医療機関との連携を迅速にするために救急活動等の航空利用をもっと定着させるべきだと思う。</p> <p>②安全の確保や騒音の軽減等環境への配慮を望む意見 47件</p> <p>・自宅が春日市で、着陸に入ったとき、音が大きく、夕方16:30前後は、それなりに騒がしいですが、我慢できない状態ではありません。</p> <p>これからますます利用が増えると思いますが、安全に利用できるようにしていただきたいと思えます。</p> <p>とても利用しやすい位置にあり、交通の便も良いため、今後も利用者は多いと思えます。しかし、市街地近郊にあることで、事故が起こった時のことや近隣住民の方のことを思うと心配な面が多いです。</p> <p>3年前まで東区水谷に居住していたのですが、住環境にあたる影響に大であると思えます。</p> <p>現在の福岡空港は博多まで近く利便性はあるが、住宅地の上をとび、離着陸し、住んでいる人たちの住環境(音・公害…)など大変なのではと思う。</p> <p>福岡空港は都市圏からの利便性がよいため人を運ぶ手段としての飛行機のことを考えると大いに期待できるものはある。 しかし、地域住民の生活に及ぼす影響は今後まだまだ検討していくべきものが多い。</p> <p>・騒音・空気など環境を最も優先した取り組みをお願いしたい。 災害時に使用するにしても、廃止するべきである。騒音もひどく、現在地に存在する意義を認められない。万一の事故を考えると、航空行政の無策をなげかざるを得ない。</p> <p>航空機騒音や万一の事故の場合の被害の大きさについては、現状の調査結果や将来予測について情報提供してもらいたい。</p> <p>私としては福岡空港最大の利点である利便性を維持しつつ、安全・環境に配慮することを第一にすべきだと思います。</p> <p>地域には騒音等で迷惑をかけるなどの問題があるため便数を減らしたり待避路を作ったりして地域への対策もあって欲しい。</p> <p>今後も犯罪と事故と事件と共に空港も変わるのでしょうか。 ・便利は良いが、住民への危険も多い。今の空港は地主に返還して住宅地又は商業地として利用、活用した方がよい。</p> <p>一番必要とされるのは、安全で周辺環境対策がすすんでいるかどうかと思うので、まずそこを充分考えて進めて下さい。</p> <p>空港は市内住宅地のご真ん中にあり、危険である。春日、大野城の両市は、低空飛行進入でなやまされ続けている。航空の需要の拡大予想の問題などではなく、安心して利用出来る場所の福岡市長の意見に賛成する。</p> <p>海外の飛行場と比較して福岡空港は狭い。空港活用技術は進化するであろうが、安全性が第一であり、広さの面からでも余裕が必要である。極論として、国際空港は限定版とし、地方空港に徹することと思えます。 空港近在の住民への航空騒音は毎日の問題であり、空港敷地の拡大は不可能であろうと思えます。</p> <p>環境は最大重視で、海上空港は不用。 騒音等諸問題の解決がカギとなると思われる。 飛行機の排ガスも多過ぎはしないか？国内の交通としても今以上航空便は必要と思えない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>都市中心部というロケーションは上空の利用制限及び「飛行機は落ちるもの」との前提においた場合、また日常生活(騒音)への悪影響を考慮した場合、沖合人口島+高速アクセスを組み合わせた新空港が望ましい。一方、現空港は今後の福岡市の余裕スペースとして確保すべきものとする。</p> <p>近隣の騒音問題、拡張の可否については、難しい問題があり、十分に協議を重ねていく必要がある。</p> <p>中心都市の空の安全問題と現状における利便性との相反する状況について、バランスを執ることはできない!!将来における付加価値はどちらが高いのかを示すべきである。</p> <p>現在のアクセスの良さを考慮しつつ、ハブ空港としての将来の需要増にも対処できるキャパシティを持ち、環境にも十分配慮された空港となることを期待する。</p> <p>現在の福岡空港は都市内にありますが、騒音問題や航空機の墜落などの航空機災害にさらされています。またそのための莫大な経費が費やされ、また市民の精神的な苦痛や、都市の高度利用もできないなど多くの負担が将来的にもかかることとなります。福岡の発展のためには、現在の福岡空港のこのような負の遺産を払拭する必要があります。</p> <p>現在の空港では、空港用量の拡充と環境や安全と調和させることは、言葉では言っていますが、できません。飛行機の発着回数が増えるのになぜ騒音が減り、航空機の墜落の可能性が少なくなりますか？矛盾しています。</p> <p>現位置は、利用するにあたり非常に便利で申し分ないが、市街地が航路となっており、災害時の事を危惧する。</p> <p>空港近隣の住宅は騒音で悩まされているは事実であり、飛行機が市街地の上空を飛ぶのは危険性があると思う。空港は必要であるが今の場所でもいいかどうか疑問に思う。</p> <p>・立地条件がいい場所と伺う。ただし、騒音問題が気になります。</p> <p>大変便利な場所に空港が在り福岡の発展に大きく役立っていると思う。ただ住宅増等による安全面での不安も大きくなってきている。今後の事を考えると無理な拡大よりも周りの住宅処理に力を入れるべきだと考える。</p> <p>空港を中心として都市が発展する事はいいとは思うけども、今残っている自然を壊さずに発展してほしい。</p> <p>イギリスなどで、テロが起ころうになって、未然に防げていたようですが、そういう対策など、やって欲しいです。</p> <p>現在の福岡都市圏の繁栄は、博多に位置する港湾や福岡空港があるがゆえのものであり、特に福岡空港は市街地から5分と利便性が高く、国内、国外への航路も多く、最近の発表では、福岡空港が生み出す経済波及効果は全体で8千億と言われ、又、福岡空港から移出される海外への輸出額が年間7千億、国内が年間8千億とされている。</p> <p>福岡空港は東南アジアに近く、国際的な窓口として国内で最適な位置にある。九州都市圏はもとより、国内の経済振興を考えると、その役割は大きい。ただし、現在の空港は利便性が高いだけに、市街地に近く、利用者としては満足度は高いが、空港周辺に住む住民は騒音を始め空港があるがゆえの被害や、事故に対する不安解消できない。</p> <p>現状立地的に大変便利。但し離発着の際都市中心部を飛行するので事故があれば一般市民を巻き込んだ大惨事になる可能性が大きい。</p> <p>今後国境を超えた人や物の往来が急速に増えてゆく中で運用時間に制限のある空港では役に立たない。</p> <p>24時間空港が是非とも必要である。今の福岡空港では万が一の事故が起きた場合大惨事になる。そうなったらだれが責任をとるのか。</p> <p>実際、福岡空港の見学会で目にしたのは、次々と着陸していく飛行機、福岡市の中心を飛行している飛行機はまさに危険そのものです。</p> <p>現在の福岡空港は周辺地域に騒音問題や、航空機事故への不安などの諸問題があるため移転に関しては賛成だが、新北九州空港との連携を密にし、新福岡空港建設にともなう地元負担の増大を極力おさえなければならない。(北九州も福岡県ということで地元です!!)</p> <p>騒音問題、航空機墜落等の危険性を地域住民が理解する事が必要となる。都市空港と地域が融合し、調和のとれた街づくりが必要である。</p> <p>利便性の高い位置にある福岡空港は将来も必要であるが、地元からすると、騒音からすると別空港を設置して国際便を回し、全体便数を減らしてほしい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>現空港は都心に近く、便利ではあるが、街中の上空を飛ぶこともあり、騒音問題、安全性の問題がある。アジアのハブ空港としての役割を担うには、この問題を解決しなければならない。</p> <p>福岡空港は、都市内にあり、非常に利便性に優れている反面、騒音問題やパイロットに対する心理的プレッシャー、更には、国内空港である為、海外に行く際には、関空や成田に立ち寄りなければならないというデメリットを抱えています。</p> <p>空港の24時間化(いわゆるハブ空港)や、海外からの観光客の増加などを見込むのであれば、空港そのものの在り方を考える必要があると考えます。</p> <p>・市街地の空港における保安維持も、環境問題もこの空港にとっては、将来も検討が必要。</p> <p>都市部に位置する利便性は、他の空港の比べて抜群にいいのだが、その反面環境対策は大きな課題ではないでしょうか。</p> <p>空港周辺は便利ではありますが、車の渋滞、騒音等生活するには無理がありますね。地域に税金をかけているのであれば、いっそ公共の施設をもってきてはいかがなものでしょうか。空港の移動等以前話題となっていました。ぜひやめていただきたいです。</p> <p>税金をかけて人が生活できないような場所を増さないで下さい。福岡空港が便利なのは都心にあるからだと思います。</p> <p>安全で快適的な空港として、さらに便利な空港として位置付け発展して欲しい。</p> <p>福岡空港の課題・役割についてはその機能面のみが語られ、環境への負荷(排ガス・騒音等)や安全性など空港自体が有する問題点については触れられていないのが大変気になります。</p> <p>しかし離陸時にフラツと揺れるとヒヤツとする。うちは春日だが、相当うるさく、TVも聞こえなくなる。</p> <p>九州での福岡市の一極集中化はさらに進むだろう。</p> <p>しかし、福岡空港の世界一便利さは否定できないので、これを維持しながら、都市と環境の共存をめざさなければならない。</p>
	③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 12件	<p>空港の移転、新設等は、巨大な資金を要するものであり、航空機の運行の便数が限度になりつつあるから即移転ではなく、搭乗率からみてみるとまだまだ余裕があるのではないかと、そのような検討資料が見当たらないと思う。</p> <p>建設コストを抑え、環境保全も考え、浮きドック方式の海上空港とし、MLS(マイクロウェーブレンジングシステム)誘導により人家上の航路の混雑さを回避すべし。五輪招致となれば北九州・佐賀・長崎の各空港中の先導的役割の中で、陸上交通でも補足する、文字通り、九州一の福岡空港となりたいものである。</p> <p>5ページの「社会資本形成」について、中部国際空港や羽田空港の新国際ターミナル(2009年開業予定)のように、民間の資金やノウハウを活用した事業(PFI事業)を福岡空港だけでなく、福岡県全域、さらには九州全域において積極的に行っていけば、公共事業のコスト削減、地域の発展に大いにつながると思います。</p> <p>福岡県という単位の中で、福岡空港と北九州空港のそれぞれの役割に触れるべき。2つの空港どちらも県民の税金が投入されているのだから。</p> <p>ただ、福岡新空港は九州の玄関口として色々考えられるので、要はムダな出費をひかえ、有効利用に全神経を使うべきです。</p> <p>・福岡駅に近い空港であるので空港内におみやげコーナーばかりでなく地元の人も気軽にショッピングに行くことが出来るコーナーがあるといいと思う。</p> <p>北九州空港の建設に何億円の税金を使ったのでしょうか？新福岡を建設する前に東区から北九州に行きやすくして下さい。</p> <p>この狭い日本に空港ばかり作ってどうするんでしょう。もっと既存のインフラの活用を考えるべきと思うが。</p> <p>福岡市も地域によっては福岡空港だけが利用される必要はない。ましてや、九州全体を福岡市民の負担で支えなくても良い。</p> <p>今からの時代は、ハード整備にお金をかけることはなかなか難しいですが、福岡空港が持つ役割の重要性・必要性を考慮した場合、必要最低限のコストにより将来を見据えた福岡空港の変身が必要ではないかと考えます。また、福岡空港に一極集中しないような整備を進めることもまた必要だと思えます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・費用がかからない方向で。</p> <p>九州には各県に空港があり利便性は非常によくなったと思っているが、各空港のニーズはどの程度なのか。開港当初から赤字の問題を引きずっていた佐賀についても、いよいよ困難な経営に立ち行かなくなっているのではないか？</p>
	④利用者の利便性に関する意見 16件	<p>現状の勤務から不可欠である。要はやむなき事情がある事を承知だが、 (a)乗り換えのアクセスが不備(空港～地下鉄～JRの中で一方的なエスカレーターであったり、アクセスの一貫性に欠ける)で高齢者・障害者・妊産婦には負担が大きい。 (b)羽田～福岡はもっと需要を増すため福岡周辺の観光コースの整備が必要。(羽田も限界量もあり両者の開発が必要)</p> <p>第一ターミナル、第二ターミナルの接続が悪く、とても不便を感じる。</p> <p>広くて、明るく、わかり易い空港。 身近に感じているが老いた者には発着する所迄の距離が遠すぎるのももう少し考えてほしい。</p> <p>利用する人が利用しやすい空港であってほしい。 ・空港をレジャーランド化するための設備をつくり、飽きがこないイベントをやる。 ・用もない人をかき集めて銭を落としてもらおう。 一つの空港で、国内線、国際線の両方のサービスを受けられることがどうしても必要です。よって、次の空港は、ターミナルの一体化隣接化が必要だと思えます。</p> <p>地域に住んでいない(関西在住)ので、よく分かりません。しかし、ここは九州の玄関だと思えますが、その空港としては、お粗末。国際線と国内線の移動が手間がかかる。中心的国際空港なら、上下に移動できる等の施設であって欲しい。 成田の場合は規模が大きいので仕方ないとも思えるが…。今の空港の状況では、オリンピック開催は難しいと感じました。</p> <p>九州唯一の国際空港として、国内線と国際線への乗り継ぎも便利にして、利用しやすい空港になってほしい。</p> <p>新千歳空港や羽田、那覇、関空といった、大規模空港と、旅客数は肩をならべているのに、他空港に比較して、非常にアメニティが低く、老朽化が目立つ。国内ターミナルビルについても、記述、分析すべきではないでしょうか？</p> <p>現在の福岡空港は、博多の中心からも非常にアクセスが良く、とても便利な飛行場だと思う。しかし、ターミナル施設はもう少し、ゆったりとしたようにしてもらえればと感じている。</p> <p>福岡空港は、地下鉄で15分で行けるが、待合室が混んでいて困る。 飛行機が好きな私は子供と空港に遊びに行くのですが、福岡空港はせまくて遊ぶところが少ないと感じます。(東京出身ですが夫の転勤でいろいろな空港で遊んでいます。) 福岡では、中国や韓国の人が多く訪れ、このような交流を発展させていくことは福岡の将来にとって良いことと思います。</p> <p>現福岡空港の役割は地下鉄の乗り入れもあり、利用者にとっては利便性は大である。 地域と共存していくためにはもう少し空港ビルの中で航空機利用者のためだけのものではない他の施設も作ってあげてほしいのではないか。</p> <p>利用者にとって、利用しやすい空港づくりを目指してほしい。 現空港は利便性は優れているが快適性に疑問がある。将来は、快適性を重視した空港を望む。無理にグローバル化を考えなくても良いのでは。</p>
	⑤その他 4件	<p>地域と共存し乍ら福岡・北九州・佐賀との自立発展を支える空港。 福岡を東京と同じに一極集中は良くない。他に飛行場は建設されているし、自然環境を無視した開発はしなくていい。</p> <p>・九州の玄関口として 地域と共存共栄が可能な空港となる事が大切。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	5 その他	<p>①福岡空港の役割全般についての意見 78件</p> <p>一般的に、空港のような広域的・長期的なインフラについて考える時、需要予測からではなく、この地域を将来どうしたいのか、将来像を実現するためには空港はどうあるべきか、というアプローチは非常に重要だと思う。</p> <p>P6の4項目の各項目を同一目標に掲げることは理想と考え良いが、全項目を完遂させることは不可能と存じます。先づ前向きに考えて順序よく施策を進めることが大切と思います。</p> <p>最重要空港であることには、絶対間違いない。 ここで述べられている役割は、そのまま北九州空港の役割に置き換えても当てはまる。独自性はないと思う。</p> <p>空港自体が不要。 役人が金を使うだけ。 自分の考えは、福岡県あるいは福岡市には、九州地域の中心都市であってほしいと思っており、そういう意識をもって実際に行動してほしいと考えている。道州制の議論が進めば、結果的に福岡県あるいは福岡市がその中心になっていくものと考えているが、それでは福岡県や福岡市自身がどうしたいのか見えてこない。しいては、そのエリアに位置する福岡空港がどうあるべきか、どのような役割を果たす必要があるのか、地元の意志が見えてこない。</p> <p>近くて交通の便がよく、便数や行き先も多く、今後も充実させてほしい。</p> <p>九州の核として、重要な役割をになっており、今後も本当に大きな役割をおって来る。</p> <p>利用者の確保についてももう少し考えてもらいたい 九州道(道州制)での役割を果たす空港群として検討を加える要あり。</p> <p>よくまとめられているが、「福岡」空港を他の場所に変更しても成り立つ議論であり、福岡に特化した内容ではないと感じる。 これは、日本の地域特異性が失われ、均質化したことを反映しているものであり、レポート製作者の責任ではない。</p> <p>発展、発展と息めかないで、地域住民の足となることを先に考えて欲しい。 空港にはいろんな役割があるんですね～このPIレポートの考え方は前向きでいいと思います。</p> <p>もっと具体的にわかり易く。現状の認識が甘い。アクセスの混雑をきちんと理解していない。</p> <p>福岡空港の満足度の高さは、都市部に近いことに起因しています。カスタマーの視点に立っていない論点が目立つ。本当に空港に指摘されるようなファンクションが求められているのか検討すべき。 今後、福岡及び九州が発展していくためには、福岡空港の重要性が高くなることがよくわかった。空港の機能の充実、是非必要だ。</p> <p>九州では福岡集中が進んでおり、当然、福岡空港の役割は向上すると思う。福岡という事だけでなく九州圏として福岡空港を考えるべき。</p> <p>もっと、地域の発展や空港の今後の役割について強く必要性を述べるべきだと思う。 九州の基幹空港としての役割は益々大きくなると思います。 福岡や九州の今後の発展のためにも、極めて重要なインフラであることが分かった。 今、福岡では、オリンピックの誘致を進めているが、オリンピックを開催するために、空港にもさらにどのような機能を、2016年にもたせる必要があるのか？までふみこんで調査してもよいと思う。</p> <p>福岡空港の役割 国としても九州としても必要な空港と思う。 地域の将来像と福岡空港の役割(p6)との関連性がよくわからない。 [福岡空港の役割について] あたり前の事を書いているだけ。 今後、九州・福岡、そして空港の重要性は一層増大するでしょう。国際・国内交流、地域の発展のために空港、港湾、道路、都市基盤の充実不可欠であり、生活する人も産業界もいかに活用し、自分達が便利に暮し、力をつける”事を考えて下さい。</p> <p>空港の役割はかなり重要かつ量的にも大きなものとなると思われる。 将来における「福岡空港の役割」と「福岡における空港の役割」は、別に思えます。将来目指す「福岡」の九州及びアジアにおける役割を考える時に、適正な位置や役割分担(航空需要の中味に応じた使い分け)について、時代背景を見据えて政策的な観点からもっと議論すべきではないでしょうか。市場原理だけで、適地を決めてしまうのは、？です。(トレンド需要予測は実質、市場原理のみ！)</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>今の状態からのトレンド的な思考から考えられる地域の将来像、福岡空港の役割としては妥当なものと言える。</p> <p>しかしながら、オリンピックを誘致しようと言う様な施策を実行しようとするならば、このような将来展開で考えていて良いのか疑問に思うところである。オリンピックの誘致が成功するか否かは別にしても、そのような計画を持つ以上、それに即した地域の将来や、空港の役割といったものを視野に入れるべきと考える。</p> <p>福岡、九州の具体的な取り組みを説明して欲しい。抽象的な表現に止まっているようで、具体的な地域の将来像と福岡空港の役割の理解が出来ない。</p> <p>九州全体で空港の論議をすべきではないか。他の空港とも関連させて地域の問題として考えてほしいです。福岡空港の役割については、航空ネットワークの拡充がメインであり、残りは説得力に欠ける。</p> <p>将来像が「理想像」になっているので役割もその延長線上にあり、現実の将来に対する役割とは一致しないように感じる。</p> <p>福岡空港の役割は大きくかわることはないと思う。経済の発展に伴ない福岡空港の役割は重要度が增加すると思います。 ・トランジット客の利便性を図る。韓国仁川空港、中共上海空港に勝負できる空港とする。 ・航空貨物処理の利便性を図るため貨物自動仕分け上屋の導入とトラックターミナルの併設あわせて片側4車線全線8車線の自動車専用道の確保。 ・空港ターミナル地下に鉄道駅、バスターミナル確保。 ・一般駐車場2万台の確保。</p> <p>この地域の将来像と福岡空港の役割は強いむすびつきが感じられない。少し文言を変更すれば、他の地域でも適用されそうなデータである。</p> <p>福岡空港は地域の中核港としての役割がますます高まる。福岡空港の必要性・重要性は(但し現位置での)地域住民は十二分認識している。その役割もまた然りである。</p> <p>空港の果たすべき役割については、間違いではないと思いますが、地域の将来像の具現化プランが明確でなければ、あまり意味があるようには思えません。</p> <p>説明を受けてみて、周りの県の空港などに比べて、福岡空港の重要は高い。情報の内容はよくわかるが、強いインパクトを与えるためには、北部九州、福岡地区が、将来どういう役割をにない、何故ここに空港が必要なのかを、もっとわかりやすく説明する必要がある。今の説明は抽象的すぎて具体性に欠ける。</p> <p>役割は変化はないと思う。しかし、何かがおキルのでは？(北九と佐賀はアクセスと空域に問題があるのでは。) 道州制が検討されている現在それに対応出来る空港としてもらいたい。 地域の将来像と福岡空港については莫大な量の調査検討と緻密な分析のもとにレポート(詳細版)84ページに示す結論に導かれていますが、結論の先歩きではなく、結論に到った経緯も十分、次のステップでの検討に反映させていただきたいと思えます。 福岡空港の役割について、私は十数年前に議論された九州国際空港の位置づけを望んでいますが、各県の合意形成ができず頓挫した以上、仕方ありません。</p> <p>p6の「福岡空港に何が求められるか」と、p7の「福岡空港の役割」の関連がわからない。 福岡空港が拡大し施設が充実すれば便利が良くなり、又国際線の増便等により地域活性化にはつながるけども、福岡、九州全体での将来像を具体化しての予測を立てて進めるべしと考える。 空港の役割において、北九州空港あるいは他の空港との役割分担をどのように考えているのか、説明不足に思われる。現段階でも空港の離発着が慢性的に遅れていること、JR新幹線(のぞみ)の高速化時代に入り、顧客のニーズ、差別化(運賃、移動時間、利便性)に対する記述が明確になっていないように見受けられる。</p> <p>◎これでよいのではないかという気がする。 ●反面思うこと ・国の航空行政として福岡空港の位置付けはどのように定義しているのか？</p> <p>県、または、圏域、または九州全体の問題としてとらえてほしい。福岡空港だけの問題なのはわかりませんが、福岡市だけの問題ではないので…</p> <p>福岡空港の将来はたすべき役割については、よくわかりました。 人口の減少・高齢化が進むと思うが、航空需要は高まると考えられ、都心に近い福岡空港は重要性が高まると思われる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>新北九州空港の開港の目的と、福岡空港の役割の関連になにも記載されていない。福岡空港は、九州を代表する空港としてみずみず発展していくと思います。</p> <p>福岡空港が将来的に担う役割が大きくなればなるほど、空港の施設規模は拡大し、長時間の運用が不可欠となる。その結果として、空港の立地場所は限定されてくる。</p> <p>四つの役割が述べられていますが、もっともであると思います。福岡空港は、国内でも一番利便性(アクセスが良い)が良いと思います。</p> <p>福岡市の表玄関で有り、利便性に於いても現空港は十分役割を果たしており近隣国との評価大(都市＝空港＝需要)いかに充実させるか現空港のあり方原点に戻り行政一方的な構築では市民は納得出来ない。</p> <p>福岡空港の役割についても、今後も増々重要になると思います。</p> <p>福岡空港のハード面での役割が確保できて始めてソフト面での役割が発揮できると思うので、九州の発展のためにも福岡空港の充実を目指すべきである。</p> <p>地域の将来像を描くならば、福岡空港だけでなく、同じ地域内にある北九州空港や佐賀空港の役割も同時に示す必要があると思います。それが総合交通体系ではないでしょうか。</p> <p>あまり頻繁に空港を利用する方ではないので、不便を感じる事がなかったのですが、実際このようなレポートを読むと、私たちが想像するよりはるかに多くの役割があり、また、問題もあるということがわかり、こういう事をもっと多くの人が知る(理解する)ことが、まず大切だなと思いました。</p> <p>何も知らずに利用している人の方が多いと思うので、何かもっと知るきっかけが(機会が)身近にあれば良いなと思いました。</p> <p>現在の空港で交通も物流もある程度完成していると思う。移転にともなう、企業のコストなど、公共事業としてのムダ以外にも大きなムダがあるのではないかなと思う。</p> <p>福岡空港がこれからどうなっていくのかよくわからない。もっとわかりやすく説明してほしい。</p> <p>福岡空港は福岡市の賑わいには欠かせないと思います。空港は最早迷惑施設ではない、というのは、その通りだと思います。</p> <p>・福岡空港の役割については、上記の「地域の将来像」と「福岡空港の課題」の解決を考慮の上、4つにまとめられており判りやすくなっている。</p> <p>施設等のユニバーサルデザイン化、自然環境への配慮や保全、国内外への確実な情報の発信など空港の役割を果たし、福岡という地域ならではの役割や将来の課題を考えていかなければいけないと思いました。</p> <p>必要性に関しては、理解することが出来た。 考え過ぎ。もっと現実と対応してもらいたい(景気・財政)</p> <p>地域の将来像からみたとときに福岡空港に求められる役割として4つの点をまとめられていますが、ごもっとものことと賛成します。</p> <p>便利な空港を当り前のこととして日頃意識することなく利用していますが、地域の活動を支える空港の役割について改めて考えさせられました。</p> <p>地域の将来像と空港の役割のつながりが、分かりづらいです。 九州の中核都市としての福岡は、更なる発展が期待されている。一方、新北九州空港が運用されているが、予測と現状はどうなっているのか？報道によると、搭乗率が厳しいらしいとある。福岡空港は、この先一層重要な役割を果たすことであろうが、同空港の現状は、九州の中核都市としては、(資料にもあるが)大変厳しい状況ではないか。</p> <p>九州の中心空港である。 7つの論点から考えて、それぞれは切り離せない密着した側面を持っていると思います。課題を四点にしぼってありますが、同感です。</p> <p>福岡空港は、九州に住む人々にとって、今後も重要な役割を果たすと思う。 福岡が担っている将来の都市発展の想定や、それに伴う空港のうけつ役割が、様々な角度から分析されており、内容は多少難しかったが興味をもつ事が出来た。</p> <p>今以上の過大な役割は必要ない。福岡空港が地域拠点空港でなくてもよい。</p> <p>地域の将来像と福岡空港はそれなりに納得できる。福岡空港は、地下鉄が乗り入れるなどで、中心市街地からのアクセス、東アジアとの交流拠点、の意味で外の空港にない特徴を持っている。 但し、日時に偏りのある需要や、将来的な需要への対応を考えると、現状は変更すべき点が浮かび上がった。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港は重要な役割を担っていると思う。福岡の人たちが違った地域にいきやすいし、他の地域の人たちが福岡へもきやすいし、そうすることで地域は活発になっていくのだと思うから。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港は現在と同等の需要と役割を担うと考える。</p> <p>-----</p> <p>②その他 3件</p> <p>街づくりの観点からすると、どの様な街づくりをするのかで、福岡空港の役割は大きく変わる。福岡・九州は、あくまで日本の一地域であり、福岡空港も日本の中心である東京・名古屋・大阪の各空港の補完の機能を受持つと思う。</p> <p>-----</p> <p>一つの地方だけが、人口・物流の中心として栄え、又、その能力を発揮する必要があることも時と場合によっては考えられるが、一つだけが頑張ると言うのではなく、もっと周辺の空港との分担や協力について分析して見なければ、夫々の空港が同じことを言い募っても、過去のすべてがそうであったように、初めに結論ありきの数字では、常に右肩上りの過大見積りの弊害をおかしつつあると見た。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見	
将来の航空需要予測に関する意見	予1測・手需要に予測する前提条件や	<p>①将来の経済指標の設定や旅客数との相関に関する意見 2件</p> <p>景気回復と景気向上に密に関係していると思います。 地域の将来像だけを読むと理解(納得)できるが、需要予測との関係がよく分からない。予測の中で示してある3つのケースは、GDPからみたものであり、将来像とは関係ないもののように思う。ステップ3以降で活用するつもり？</p>	
		<p>②将来人口、航空機材の大型化、福岡空港の容量など前提条件の設定に関する意見 1件</p> <p>空港間の連絡・連携に関する考察が不十分である。特に空港間(福岡一北九州空港間、福岡一佐賀空港間)連絡に関しては、従来の高速バスやJRでの連絡輸送しか考慮されていない。これでは、出てくる結論は従来とおりの内容しか出てこない。</p>	
	2・福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見	①GDPや都市部の人口増加が航空需要に影響を及ぼすとする意見 3件	<p>福岡市の人口はまだ増加するでしょう。福岡空港の利用者も増えます。地域の発展には空港は必要です。 今の福岡の成長性から考えて、今回のPIのデータは、マキシム、ミニマムとも信頼し得ると思う。</p>
			<p>高齢化によって、定年退職者の旅行の増加が考えられます。少子化により仕事をする人の人口は減少すると思うが、仕事量に減少はないと考えられ、一人あたりの出張回数は増加すると考えられます。 防災の拠点、ハブ空港として、とても重要な地位にあると思います。</p>
			<p>②アジアの経済発展等が航空需要に影響を及ぼすとする意見 4件</p> <p>九州の玄関、アジアの玄関として、もっと需要が増え、重要性が高くなっていくと思います。 アジア、特に中国との関係が深くなり、現在の便数ももっと増すものと思われる。 輸出、貿易の拠点としてますます増便、拡大することを期待している。九州、中国地方の文化圏の拠点と考える。 福岡市や福岡県内においては、利用者は多くまた海外からの需要も高いのでこれから先も、更に拡大していく必要あり。</p>
		③IT化や社会の成熟化が航空需要に影響を及ぼすとする意見 1件	<p>理想として福岡空港から海外も含む各地への直行便が就航することが望ましいと理解するものの、福岡からの航空需要がビジネスとして成り得るのか客観的に見ることも必要である。</p>
		④原油価格高騰で運賃上昇の影響が航空需要に影響を及ぼすとする意見 0件	
		⑤少子高齢化や人口減少の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見 2件	<p>第一に将来人口減となること、少子高齢化も一因だがいつまでも大都市集中化は続かないと思います。 少子高齢化に伴う人口減の中、需要予測のように2012年に15万回を超える離着回数にはならないと思われる。</p>
		⑥規制緩和等による航空サービス水準の向上が航空需要に影響を及ぼすとの意見 3件	<p>中国の経済発展など、確かに今後十数年は貿易も活発になり福岡空港の需要も伸びるのかもしれませんが、貿易はともかく観光地としての魅力は中国にさほどあるとは思えないし、今後も急激な伸びは期待できないと思う。 逆に日本へ渡航してくる人は増えるだろうが、それに伴う犯罪の増加など問題も出てくることは必至だが、少子化対策を外国人労働者に頼らなければどうしようもない今の日本の現状では、それも止むなし。 新幹線(九州)による鹿児島市、熊本市よりのアクセスが良くなり、地下鉄で5分の九州中心となる。 空港容量の確保について、原油高から地方便の小型機材や季節に応じた増便が予想されると思う。防災の拠点、ハブ空港として、とても重要な地位にあると思います。</p>
		⑦最近の旅客実績の動向を踏まえた観点からの意見 0件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>⑧他空港や他の輸送機関の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見 3件</p> <p>今後鉄道が高速化し新幹線の鹿児島開通により国内の航空需要は激減する。</p> <p>福岡空港は都心から約15分と便利な位置にあり、又、九州新幹線も博多までつながれば、さらに需要が増して来るものと思われる。九州全体が国際化していくためにも、九州の核となる国際空港が必要であり、新幹線等陸上交通との連絡からみても福岡に核となる空港があるのが便利と考える。一般利用は減る傾向です。荷物輸送については、陸上が強いと思います。輸出入や、伸びるかもしれませんが、現在地の利便性は庶民の足として親しまれ利用される第一の要因です。</p> <p>⑨その他需要予測に関する意見 13件</p> <p>利用する事が多くないですが、九州の中心であり、活気がある。ニュースで、今のままだとパンクすると聞き、大きな課題があると思いました。</p> <p>九州の拠点、特に北部九州地区が国内国外へのアクセスポイントとしての役割が今まで以上に重くなり、一局集中となるのは目に見えており、現在の空港では必ずパンクすると思っている。</p> <p>国内、海外ともますます需要が増えることが予測され、そのための整備が急がれる。</p> <p>空港需要予測に主観が働いてはいないか。人口減少にもかかわらず利用者が増加、GDPと旅行回数が比例、など。</p> <p>団塊世代の大量現役引退でのビジネス縮小による利用者減、九州新幹線全面開通による利用者減、東九州自動車道整備による利用者減、などの要素予測が全く無いのも気になる。要は予測が信用できないということ。</p> <p>福岡空港は都市から近いゆえに、便利であるが、年間処理発着回数が限界に近づいていることは理解出来ました。</p> <p>九州地区における経済発展を福岡集中で対応することが前提となっている点には疑問。福岡空港は現時点で限界に近いと思う。飛行機の発着待ちが他空港よりも長すぎる。</p> <p>素人で専門的なことは何もわかりませんが、福岡空港はすでに満杯だという事だけは解ります。</p> <p>過密なのはよく理解した。</p> <p>福岡空港はアクセスは良い。ただし、将来はパンクするであろう。</p> <p>福岡空港はさまざまな面でとても便利だが能力を超えつつある事が分かりました。</p> <p>福岡だけが伸びるのは理解不能。</p> <p>九州の国際空港としての役割は重要。しかし、単純にこのまま予測どおりに需要が伸びるかは疑問。</p> <p>需要予測が、それでも楽観的に感じた。</p> <p>3.新北九州空港、佐賀空港による福岡空港の需給逼迫緩和効果に関する意見 2件</p> <p>北九州空港などの交通アクセス(バス・鉄道)を充実させて、北部全体の発展に目を向けた方が将来性があると思う。</p> <p>北九、佐賀等交通アクセスが向上しても仕事の場所関係上、福岡以外は考えられない。北九、佐賀の空港開設は残念。意味がない。政治と離れるべきである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>4 需要予測の精度等に関する意見</p>	<p>①需要予測の精度に関する意見 4件 ・今後の福岡市の将来性・発展予測について否定はしませんが、プラスのことばかり述べられており、マイナス部分をどう分析し、総合的に資料のような数値を引き出したのか疑問。 空港需要予測に主観が働いてはいないか。人口減少にもかかわらず利用者が増加、GDPと旅行回数が比例、など。 航空需要予測は、関西空港、佐賀空港等においても大きすぎており信頼性に欠ける。 PIレポート15頁の予測結果の信憑性に疑問がある。他空港における予測値と実績を評価し、現実的な予測シミュレーションをすべき。</p> <p>②需要予測として提供される情報に関する意見 2件 アジアの、特に中国、印度の今後の成長性のデータが少しとぼしい。 他国の類似都市の航空設備との比較が知りたい。近隣空港との役割分担など。消費税引き上げ問題、個人消費所得の問題や個人が消費する時間の問題、IT技術の進展など20～30年先を想定する必要もある。所与の事象が多すぎると思う。</p> <p>③その他 7件 WTIは70ドルから下がらないので運行費が上昇する。 発展して、飛行機の利用が増え続けることは考え難いが、増え続けることのみの一時的なもので、多岐の予測をしていただきたい。 願望(福岡都市圏の発展可能性)を前提にした需要予測は砂上の楼閣となります。また、福岡の地域経済、自治体財政等と実態分析も示されていないのは問題です。 需要が増えることは理解できた。ただし、その空港を利用するサイドからの視点であって、空港を受け入れる地域社会からは、必要なだからがまんしろ、と聞こえました。需要増を予測されるならば、搭乗率を上げ、単純に増便につなげなくてもよいのではないですか？ バラ色の地域社会を夢見ているようにしか思えない内容。何を検討したのか、何も検討していないように思える。 増々都市から遠隔地となる空港とその都市の関係において、“やっぱり福岡ぐらいがいいなあ”との感想はどこから生まれてくるのか？東京から遠いが実は大阪より時間的には東京に近いのではないか？調べていないのでは？ 非正規雇用の増大はどのシンクタンクでも予想されている。格差や貧困広がるというのは考えるべき予測では？ 全体としてバラ色の要素しかないのはおかしいのでは。</p>
<p>PIに関する意見</p>	<p>1.PIの取り組みに対する意見 8件</p>	<p>信用できない 数年前、新宮町沖にむだな調査費を投入し白紙とした例がある。こんな愚論はやめたがよい。ポイントでは夢の夢のような長期の予想であり時間がな@@果はなんにもできない事となる。 地域の活性化ばかりに統計が向けられ、「空港の利便性、施設造設等に当然向かってしかるべきである」かのようにしむけられている。環境問題の専門家も、委員に多数加えるべきである。 福岡空港と新北九州空港及び佐賀空港との関連がむずかしいと思います。 予算と、利用者の利便は、相反する事項なので、利用者にとりだけ差があるか？(空港の拡張コストと道路アクセスコストの比較等)を理解してもらわないとなかなかすすまないと思います。 ステップ3の対応案に期待しています。 PIステップ2を地域で行い、その将来像を示すのであれば、その地域が毎日感じている問題(騒音)に触れずにすすめていくのはいかがでしょうか？ 当レポートでは騒音対策には1つだけしか触れてないし、表面上のインボルブメントでなく、本質的なインボルブメントを望みます。 やっぱり飛行機うるさいね。 一番重要な建設費用を巡る議論も並行して進めていくべきであり、将来に向けた案をいくつか示した上で、どの手法が現実的に取り得るものなのか議論を始めるべきと考える。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		時間の余裕はない。もっとスピードを上げて新空港の実現に向けて具体的にアクションとる必要がある。何もするにも反対はある。配慮はすべきであるが、実現に向けてのアクションは予定通り着実に進めるべきである。
	2.PIの催し等に関する意見 1件	今回のシンポジウムにも、加えてしかるべきであった。今後のシンポには、ぜひとも空港環境問題の専門家を参加させていただきたい。
	3.PIレポートに対する意見 39件	<p>7の観点からまとめていますがその総合的なマトメがあればなお分かりやすいのではと思います。又福岡空港の課題については日々利用しているので理解出来ました。</p> <p>・地域の将来像が需要予測にどのように影響するのか判るものが欲しい。 他の空港・地域との比較が欲しい。(札幌、仙台、大阪、名古屋等との) 良く調査されています。ただ、PIレポートはお役所仕事。 特に考えたことがなかったので分からない。おおむね、レポートの内容で正しいかと感じた。</p> <p>図がついてわかりやすかった。 ・太要領よくまとめられていて、わかり易かった。 地域の発展のために空港の整備は不可欠であるが、公共投資としてインパクトの大きい新空港の建設を前提とした議論は進めてほしくない。</p> <p>盛りだくさんの内容で総花的に書かれており、何を問題としていて、何をすべきかという点についての優先度が明確になっておらず、大変わかりにくい。デザインが悪く、読み辛い。(たくさんの色を使って枠で囲めば良いというものではないはず)</p> <p>福岡空港の役割についてはよくわからなかった。どうなっていきたいのか？</p> <p>文字が多すぎて、読む気にならない。もっとわかりやすく!! そもそも、「PI」が何の略であるかの説明がどこにもないのに、わかっていることを前提に説明をしていることが横暴だと感じる。</p> <p>忙しい人々に見て貰うのに、細かな情報が多すぎる。殊に多色刷りは、目にチラチラして何が重要な情報なのか不明である。せいぜい2色刷にして、最小限これだけを見て貰えば、意見が求められるよう工夫をするべきではないのか。このパンフで何を伝えたいのか全く見えて来ない。</p> <p>将来像は、余りにも新空港の為の資料で、こんな資料を元に多大な税金を使用は、ゆるされない事だ。</p> <p>論点については、よく網羅できていて、よくまとめていると思う。やや文章が長いので、よく読まないで理解できないのではないかとと思うが、内容はよくわかった。</p> <p>PIレポートにコンパクトにまとめられており理解できた。 おおむね必要な情報が盛り込まれていると思うが物流に関して、港や高速道路とのネットワークについて、もう少し詳細に書かれてもよいと思う。</p> <p>新空港建設ありきの話にしか感じない。 福岡空港の航空貨物に関する役割をもっと強調すべきである。 レポートは良くまとまっていた。 重要な役割を担うことは理解できるものの、ニーズ以上に過剰に表現されている印象は否めない。脚色しすぎていると思う。</p> <p>各地で新空港が出来ていますが、設問のようなことについて十分検討がなされているのかはまだ疑問に思っています。</p> <p>整理したプロセスがはっきりしません。 Ⅱ章「地域の将来像と福岡空港の役割について」とⅢ章「将来の航空需要の予測について」とのつながりが感じられない。</p> <p>福岡空港の現状と課題がよく理解できた。また、今後求められる役割も。 「地域の将来像と〇〇空港」では全国のどの空港でも「重要」という結論にするのでは？立場的に要らない空港はここだ！とは造った人は言えないでしょ。</p> <p>福岡とは福岡市のことですか、福岡都市圏のことですか、福岡県全域のことですか、その都度使いわけるような記載のやり方に意図を感じます。</p> <p>今ある空港の問題点がよくわかりました。 新しい空港をつくるための資料にしか見れない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港が世界に通用する空港を目指していることが理解できた。また、混雑してるため、色々な問題が生じていることもよくわかった。</p> <p>始めから答えがあって、考えをそこに誘導しようとしているとしか思えない内容のレポートというのが感想。</p> <p>今回提示されている福岡空港とは、現空港の代替をイメージしているのか、それともハブ空港の様なスケールの大きな空港をイメージしているのかが認識できない。</p> <p>信頼性が明確でない。どうしたいか分からない。</p> <p>建前はともかく、新空港を建設することを前提としたPIには大変大きな疑問を感じる。PIレポートも“新空港を造る”ための資料にしか見えず、多角的な分析がなされていない。</p> <p>・「地域の将来像」の意味する「地域」が、「福岡市」中心すぎて、あまりにも検討されたものが狭い視野になりすぎている。もっと視野を広げて考えるべき。</p> <p>・例えば、「国際空港」機能をもっと長い時間使える近隣の空港に丸ごと移すとかの現実的な離着陸回数を減らす方策として検討も、触れることもされていないのは、「まず、結論ありきのデキレース」と思われても仕方がない。</p> <p>本PIの分析に共感します。 レポートのとり方でよいと思います。</p> <p>現空港の使い勝手の悪さから新空港の議論がスタートしているが、新空港建設が唯一の方策と捉えず、諸環境を冷静に分析し色々な方策を考えていくべきである。</p> <p>レポートは現状分析主体であり、新空港設置ありきの結論に急ぎすぎの感が強く結論へと結びつける理由が十分に語られていない。</p>
	4.その他	<p>3件</p> <p>ハブ化という言葉に先導されず、空港機能と能力を需要予測に則って論理的に推し量るべきだと思います。</p> <p>理想を追求しすぎない事も重要。費用対効果を明示して欲しい。</p> <p>18.6.15日付福岡市政だよりによれば、福岡空港PIステップ1において次の点が判明した由である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡APは今後も九州・福岡の為に航空サービスの維持・向上が必要不可欠である。 ・現在、福岡APの能力は限界に近く、一部既に制約が生じ始めている。 ・現有敷地内で有効活用方策を図っても、若干の能力向上にとどまる。 <p>以上の点が判明したのであれば、少くともPIステップ2は必ずしも必要ではないと思うが如何。なお、上記3点が判明したのであれば、次のことを実施すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部生じ始めている制約除去への努力。 ・若干でも可。現有施設の有効活用化を実行する(ex.国際便の誘導路のつけ替え等)。 <p>施設拡大、便利さへの追求一点張りは必ずしも人類の幸福に寄与しない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
ステッ プ3 以降 に関 する 意見	有効活用方策など現空港に関する意見 102件	福岡空港は現在の場所にあつてこそ利用価値がある。成田や関西や広島のように都心から離れた場所に移転したら、利用価値が損なわれてしまう。
		九州の空港として特に福岡空港は世界一便利な空港として地の利があり、是非現地にて運航し移転の必要はない。
		現在のままでよい。特に不自由でない。 地域の安全がはかられれば現地在がベター
		このままの方がよい ・総合的なことはわかりませんが、個人的には、今の場所が町中にあり、非常にありがたく便利です。
		市街地から近く、今のままで良い。 立地条件としては便利です。駅から近い(移動するのに)
		福岡空港の一番の特長は、空港から博多駅や天神まで、すぐに行けることです。よって、今の場所のままで発展していくことを希望します。
		日本一都市に近い空港として、このままずっと残して欲しい。 現空港の利便性の良さは他都市と比べて抜群です。この利便性の良さは、福岡の魅力を引き上げる大きな要因のひとつだと思います。 現空港を活用し続けることが最良だと思います。
		福岡は、全国の中でアクセス等利便性が一番良い。 近くに北九州・佐賀など空港はあるが、航空機の発着回数が増加するのは、福岡が交通機関(地下鉄)にめぐまれているからだ。
		福岡空港は全国的に見ても都心から近距離にあり、非常に便利な空港であると思います。 唯、利用車の増大に伴い拡張、拡張ということからターミナルが横長になっていたり、車で乗りつけの際ターミナルが横長になっていることから大回りしなければならぬ不便さがある。空港の場所は今のままで総合的に設計をやり直し使いやすい空港にしてほしいと思います。
		現在ある板付空港(福岡空港)は生活型空港としては理想的な地理にあると思います。都心に近くアクセスも便利で、日本全国又世界的にみてもこのような空港はないと思います。今ある位置を動かすことなくもっと利便性を広げることを計画下さるとすばらしいことになると思います。移転は絶対反対です。
		利便性の良い空港です。将来も有りつづけて欲しい。 利便性が高い現空港は、福岡都市圏の発展にとって必要なものである。 便利さと、便数が多く、時間をお金で買っている。地域の核として存在感が強い。これからも当地での役割を果たしてもらいたい。
		都心に近く、日本国内の空港ではベスト1と思います。今後は、現状のままでほほ良いと思います。 今の立地が最高だと思います。人工島に移るなら、飛行機よりJRを優先して使うと思います プラス、マイナス両面の要素が考えられるが、空港の役割からみて、福岡空港の場合、福岡市内にあり交通の利便性から言っても最適の位置にあると思う。辺りな場所に移せば、利用者(人・物の流通)からも見放されてしまう恐れがある。
		都心部と短時間で結ばれる福岡空港は、便利そのもの。廃止すべきではない。風向きによっては、頭上を低空で通り過ぎるが、それを差し引いても、利便さを優先させたい。
		現所在地が大変便利です。 交通アクセス、気象条件に恵まれた、優れた空港であるので、現所在地で再整備が望ましい。これほど条件に恵まれた空港を生かしていくのが、経済的にも必要。
福岡市および福岡都市圏(さらには福岡県の主要域)の現在のにぎわいも、そして将来のにぎわいも、福岡空港が現所在地に立地していること、まさしくこの1点に主要には立脚していることの基本的認識が一番大切だと思う。 →牽引車としての福岡市・福岡都市圏とその主要プロモーターたる現福岡空港の役割認識。		
福岡空港のメリットは市街地に非常に近いこと。海上に移転すれば不便になるだけ。 今の空港はアクセスが良く、使いやすいから利用者は多いが、別の場所に造るのは問題がある。 現空港の利便性は捨て難い。 若い人に見聞を聞いて戴く為にますます発展して欲しいと思います。北九州の小倉からも直通バス等あって便利です。利用者の利便性はあると思います。		

区分	意見分類	寄せられたご意見
		福岡空港は市内の便利な位置にあるところが、外国人をはじめ評価されている。移転はありえない。現在地を拡張するのが一番良いと思う。海の上などは、論外である。
		地下鉄のおかげで博多駅まで便利に成ったので地域との密着度は深まってきていると思う。東京から福岡までの飛行機の利便性は高いので今の所この点ではこのままで結構です。
		福岡空港ほど市内に近く便利な空港は他にはありません。なので移転、増便ばかりを考えるのではなく、例えば、エアーバス社の380などを利用すれば同じ1回のフライトでもかなりの利用客を見込めると思います。
		現在我が家から空港まで一般道経由で片道30分40分の車での時間です。都心部に近い非常に便利な空港です。自己中心的な考え方ですが、国内で一番便利な空港と思っています。将来需要が増加することは必至ですが、移転には反対です。最も恵まれています。移転するとしても莫大な出費と、環境破壊につながります。将来の需要増をコントロール必要があります。便数制限を考えることも一つの方法ではないでしょうか。
		確かに、伸び続ける需要に応じていけなくなるという点は理解できるが、今の場所がとてよいため(ダウンタウン)ぜひ今の場所です存続してほしい。
		福岡市は九州の中でも一極集中は更に強くなる。今の全てのアクセスはバングラ、今から30～50年先の事を考慮して全体像をイメージするべき。どの都市よりも利便性の良い現空港は残すべき。
		国内の各空港の中で現在最もアクセスしやすい空港が福岡空港であり、今年開港した北九州空港は、非常にアクセスが悪いため、二度と利用しない!!また、第2空港化した、小牧、伊丹、広島西も、本空港とのアクセスが無いに等しい為、利用しづらいし、特に小牧は、名古屋都心部のアクセスも便の減少により悪くなってしまった。
		日本一、世界一便利の良い空港を一部の利益の為、移転するのは犯罪的行為だ。責任のない、利益者の為の工事は止めるべきだ。
		都市型スタイルの空港は利便性が良く、私達の身近な足として活用性が多い。
		福岡空港の移転反対！交通アクセスの良さを考えても現在地で満足！ 香港や仁川空港の様に、規模が大きくてもアクセスが悪くなれば意味なし。
		現状からして平行誘導路2重化の促進以外にはない。やってみて悪ければ考えればよい。
		東京方面の人間で友人達がびっくりすること。都市に近くて便利だと言っている。博多駅との近さも驚くほどです極めて便利で利用したくなる。 今の場所であれば非常に便利で使いやすい。1ビルの使い勝手が悪い。2ビルでチェックインして行けるとよい。玄海沖などの話は不便だし、時間、金もかかりすぎる。現空港の活用をもっとするべきでは。
		今の場所だから、便利だから、福岡の交流人口も増えているのではと考えます。 他の方法で現空港を生かす道を探すことはできないでしょうか？遠くなったら、利用しづらいのではと考えます。
		市内にある、どこからも1時間以内で空港に着く便利な所にあるから他に移動しないでほしい。北九州や佐賀の空港が客不足で困ってる点を考えると、福岡空港も今のままで、移転拡大しない方が良いと思います。
		現在の空港が使いやすい 現空港は利便性良く、新空港のうわさを聞きますが、存続の希望をします。 福岡空港はとっても便利な場所(他県にくらべて)あるので移動はしないで、今の場所に。
		貨物を北九州空港、佐賀空港に担ってもらえば、立地条件は最高だから、移転はない方が好ましいです。
		現存の空港は、国内線用として活用すれば良い。但し、規模としては縮小すべきか、検討の要あり。 現状のままが良い。交通の便も良いし他に変わる必要なしと思います。 福岡空港は今の場所にあるからこそ、九州全域の利用者を支えている。地域の発展のため、今の場所から動かすべきではない。
		航空ネットワークの拡充と博多駅から近いという利便性と両方が必要なため、現空港が最も適している。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>直方からは、新しい北九州空港も福岡空港も同じくらいの距離なので、都合にあわせて利用しています。新しい福岡空港については、以前から新宮沖だとか雁ノ巣だとか、いろいろな箇所の名前が取りざたされていますが、博多駅からも近く、地下鉄でつながっている現在の位置が良いと思います。</p> <p>・都心に出る利便性は、日本一だと思います。此の利点は大切に守って欲しいです。現空港が便利。このままが良い。</p> <p>利便性が極めて高いので、現在位置の変更は好ましくない。</p> <p>便利が良い。使用しやすい。</p> <p>交通の便利性等、とても助かっています。</p> <p>現在の福岡空港は世界一便利な空港といわれている。是非現空港を活用する形で将来も対応して欲しい。</p> <p>福岡市の中心部にある便利な空港を今後も使いたい。</p> <p>今の空港はアクセスが非常によいので、今ある空港を使って、利活用して課題に対応してほしい。</p> <p>今のままの福岡空港が使い易い。</p> <p>福岡都市圏の発展には現空港が絶対必要であり、もし新空港が何処かに来るとすれば福岡市の発展はこれ以上ない。</p> <p>日本の人口減が明らかとなり、近隣空港の存在が事実であるから現位置での福岡空港の活用である事を願いたい。</p> <p>福岡空港は今の十分。また役人は無駄な税金を投入しようとしている。犯人は役人ではなく、政治家か？地元の土建屋か？</p> <p>現在のままで良い。</p> <p>このままでいいのではないか。新しい空港を作って何になる。経費のむだづかい。理由、少子高齢化、飛行機バクハ等の不安がある。</p> <p>まだまだ利用が増えると思う。ただ、今の空港が便利が良い。</p> <p>国際化が進み、空港を利用する頻度は増えると思う。空港を利用する者の立場からいえば、福岡空港は現在の立地が最も望ましいと思う。博多・天神等の都心部に15分で行けるとするのは、他市ではみられない大きなメリットである。</p> <p>どんな結論になっても、非常に便利な現在の福岡空港は残すべきだと思います。空港の移転によってこの便利さが失われれば、今回の調査の前提とした「地域の将来像」も崩れてくるのではないでしょうか。福岡空港が現在の位置だからこそ、発展の可能性があるのだと思います。福岡空港は現在の場所に残すべきだと思います。</p> <p>今のままで充分、機能は可能と思われる。</p> <p>福岡空港の移転、建設のために福岡市の税金投入額がいくらになるのでしょうか？オリンピックに投資し、民間活力は体力的に減少の一途。今の空港は便利だから良いと思う。</p> <p>福岡空港は九州のハブ空港となる可能性はあるが、今のままで十分！</p> <p>天神から近く、博多駅から近く、福岡市民の足の様なもの。大切な現福岡空港、今後も十分に活用出来るもの。</p> <p>福岡県内には、北九州空港が開港し、更に、近辺には佐賀空港も開設されており、もし、予測されるような需要が伸びた場合は、両空港を活用し、福岡空港も現状の範囲内で必要な部分を改善していけば良いと考える。</p> <p>福岡空港は現在の地が一番よいのでは。</p> <p>福岡市の発展は、現福岡空港はなくてはならないもの。</p> <p>中心地から交通の便も良く、大変使い易い、便利な空港だと思います。</p> <p>色々な問題の少ない所を考えると海上空港それも騒音等を考えると外洋でなければ。そうなると利便性が悪く利用が少なくなる等色々課題が残るので現空港を再整備を先ず考えたら。</p> <p>東京——福岡空港を利用する者。大変便利。こんなに便利な空港はない。今後の福岡空港(現)の発展を。</p> <p>福岡市の将来と福岡空港の役割は、密接な関係にあり(特に利便性)現所在地での将来対応案の検討を強く望む。</p> <p>福岡空港はとても便利なので、今のまま使えるようにして下さい。多少の遅れは仕方ないので、地域も発展して、空港も便利のように、工夫してもらいたいと思います。</p> <p>新空港を考える前に、既存の空港の機能充実も考えてほしい。このまま福岡空港の機能ばかりが充実しても、新しくできたものばかりの空港(北九州)も意味がないものになってしまう。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>現在の空港は、 ①ビジネス街から大変近く利便性が高い ②国際線も近くて利用しやすい 等多くの利点があります。移すとなれば、現在の位置からあまり離れず考えた方がメリット多いと思います。</p> <p>今の空港で充分です。お金がかかるので、ムダな税金を使わないで下さい。概算でいくらかかるか知りたい。 福岡空港の様に都心に近い空港も大都市の中では珍しいと思う。このままでは、滑走路の容量を超える日も近いと思うけど移転しないで欲しい。移転する様であれば、国内線だけでも残して欲しい。</p> <p>現状の「都心のまん中の空港」に九州の発展の源を感じる。このままで良いのでは？ ・航空機利用にたどり着くまでの利便性は、国内外のどの航空機関と比較しても、優れたものである事は、言う迄もない。今後も、就航便の選別等を実施して地域密着型としての空港のあり方を探る必要がある。 ・発着便数をこれ以上増やす事のメリットは、現状としてあまり考えられないので、現状の範囲の中でやりくりして効率よく活用する必要がある。</p> <p>現空港は存続すべきである。利便性が抜群である。新北九州、佐賀空港の利便性をアップさせる。</p> <p>利用者にとって交通も便利が良く、非常にいい空港だと思います。 ・利用は距離的に近くにあり便利である。 ・現状での対策を望む。 福岡空港は、現在地にあることが重要と思います。 今のままで良いと思います。都市(天神・博多駅)から近いし、利用者が多いのもその利便性が良いからだだと思います。</p> <p>現在の空港で維持するのがベターと思う。 こんなに利便性の良い空港は外にない。現空港での整備を第1に考えてほしい。 高齢化社会になるので、駅から近くて、便利の良い、日本で一番便利な、現在地のままを強く要望します。</p> <p>福岡ほどACCESSの優れた空港はない。移転の理由が見当たらない。 近くて便利な今の福岡空港がいい!!発着回数に制限があるなら、その範囲内で運用すれば良い。 今の便利な空港は無くして欲しくない。便利でない空港は空港が出来ても利用率が悪くムダと思う。今の空港を大きくして欲しい。</p> <p>先に「移転ありき」で発想をスタートするのは正しいとは思わない。現空港で充分にやってゆけると思う。</p> <p>今のままで十分。強いて言うなら、国内線T3にセキュリティを新設することと国際線出国検査エリアを拡張すればいいだけ。 都市にあり、大変便利な空港という事を国内・外にもっとわかって欲しい。</p>
	<p>近隣空港との連携方策に関する意見 149件</p>	<p>新北九州空港との住みわけができると思います。 近隣空港との棲み分けの検討が必要では！点から面へ！ 現在の位置で(世界有数の都市型空港)大満足です。中の充実を計る方がよい。北九州空港・佐賀空港の役割を増やし、お互いのアクセスを考えた方がよい。</p> <p>中心地に近く福岡空港は非常に便利。現状内でお願いしたい。不足が生じれば北九州空港に。佐賀は不用と思う。</p> <p>・福岡空港は国内のみでなく、利用者にとって最も利便性が高い空港だと考えられる。 ・将来の道州制を考え、物流部門を他の空港に渡し、人の交流に特化した空港にすれば、現状の地で利便性の高い利用ができる。</p> <p>福岡空港は今後国内線・国際線ともに利用者の増加が必至です。 ・今の空港が便利過ぎること ・北九州空港との住み分け論 のために新空港の新設が不要との意見も聞かれるが、もっと先を見て議論すべきです。</p> <p>国際線の一部を佐賀と北九州にふりわけて現空港を活用する。海上空港は不用。(冬の北風を考えると欠航率が多発)中部国際空港も横風に泣いている。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>拡大発展の方向は、そろそろ終わりにしたい。堅実さが求められる時代である、新幹線が九州を走ろうとする時代これ以上の出費は不要である。福岡空港は現状のままでもよい。今後益々少子化となっていく時代である。 新北九州空港と佐賀空港などとの役割や機能をどのように分担していくかが大事である。</p> <p>国内はもとより、海外の国際空港でも、これだけ市街地からのアクセスに優れた空港はめったに御座いません。このアドバンテージは来る福岡オリンピックにも好都合です。滑走路の拡充が不可能ですから、旅客専用の国際ハブ空港に特化させて、貨物は佐賀空港を専用港とすれば良く、竹村健一氏や航空緒家の指摘するように佐賀空港の気流の安定性と騒音公害の低さはカーゴ便に最適だと思われます。</p> <p>全国的も例のない利便性を生かすべき。既に近隣にて運用の事実がある、北九州・佐賀との役割を変えてみてはどうか。ex.佐賀は貨物重視。北九州は、幹線のみ運用。</p> <p>佐賀空港、北九州空港に分配したい所あるが、国内線に限っては、早い安い便利には、かなわない。したがって九州の@@@（北九州など）に、国際線用を集中させたら。</p> <p>・利用者は、どうしても近くの空港を利用するため他空港との分担は出来ない。</p> <p>新北九州空港、ならびに佐賀空港の利用については、アクセスだけの問題だけでなく、便数や周辺の人口減などもあって、どうしても福岡空港の利用が多くなるとみえています。</p> <p>北九州空港とのコラボ 騒音問題もあるが、福岡は近接した空港が一体となって発展している。使い勝手の低下は避けたい。時間的余裕をもって移動する国際線のみを新空港へ移すという案はどうだろうか。</p> <p>北九州空港と三大空港として役割を分担したらよいと思う。 新福岡空港が日本を代表するハブ空港（韓国仁川空港、香港、クアラルン空港のように）になるならば、新しい場所に大きな資金を使って作る意味はあるが、今の福岡空港の規模を大きくする程度なら、現空港の整備、北九州空港・佐賀空港との機能分担でやってゆけば良い。</p> <p>世界一交通の便利の良い空港は利用者に喜ばれています。利便性を生かして、他空港と連携を十分に考えて下さい。</p> <p>佐賀～北九州と近辺に空港も増え、より福岡Apは利用しやすい方向へ向かうと思う。 佐賀空港、北九州空港とのアクセス活用をもっと考えるべき。佐賀の建設時の予測はどうだったのか？あるものをいかに活用していくかが、今後重要。ただ単に増やせば良いものでない。</p> <p>自動車、半導体等の拠点は福岡より北九州に集中してると思うが福岡空港と北九州空港との割合が知りたい。北九州空港稼働時間は福岡より多い筈と思うが、その辺にふれられていない。役割分担について説明が欲しい。</p> <p>アクセスの面からは大変利点の大きい空港だと感じています。公共交通機関を使ってスムーズに行けるのは魅力だと思います。そこに集客力があるのだと思いますが、近隣の空港とのバランスも必要なのでは？ どうしても福岡空港のみでは限界があると思うのですが、調整役を担っていかねばならないと思いますが、他の空港が利用者のニーズに答えられるかどうかは、疑問です。</p> <p>近い将来パンク状態になると予想されるが、北九州及び佐賀空港と役割を分担するなどして、3つが共存するとともに福岡空港からのそれぞれのアクセスを整備し発展していくことが大切である。例えば福岡は幹線・国際便、北九は貨物、佐賀は国内のローカル線というふうに分ける。予算のムダ使いをなくす為にも新空港は必要ない。それよりも、地下鉄を延ばした方がベターと思う。</p> <p>北九州、佐賀の両空港のみならず、長崎、大分、熊本との関連も考慮してはどうかと思います。</p> <p>北九州、佐賀空港との役割分担が必要。 現在の場所のまま、近隣の空港との連携をはかる方法を考える方が、今の福岡空港の利便性・公共性を今後も持続させられる。</p> <p>現在の福岡空港は国内線に特化し、機材の大型化等の工夫で新設の海上空港移転はしないほうが良い。国際空港は、新北九州および余裕のある佐賀空港に機能を移し、アクセス道路、鉄道等の整備で充分と思われる。</p> <p>北九州空港などの交通アクセス(バス・鉄道)を充実させて、北部全体の発展に目を向けた方が将来性があると思う。</p> <p>市街地にあるので、24時間運用の新北九州空港に有効利用を移そう！</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港は他にも種々ある交通手段の一部に過ぎない。嘗てのJRの花形であった寝台特急あさかぜは今や廃止となり、レールは夜露に濡れて泣いている。盆・正月の帰省にまで何も子供達まで飛行機に乗せる要はない。寝台特急で十分である。便利さを追求すればキリがない。為政者は少しは今あるものの活用を唱えるべきである。既存のものをもっと大切に活用すべきである。</p> <p>佐賀空港、新北九州空港の活用に背を向けているような態度では福岡空港のPI自体、不愉快である。</p> <p>北九州市在住であるので、現在の北九州空港発着便数が確保されるのであれば、私はやはり北九州空港を利用する(東京便)。</p> <p>福岡空港が九州の中心港という状況はこれからも続くだろうが、多額の費用を投入しての新空港建設はやめてほしい。もったいない。</p> <p>北九州空港との住み分けを第一に考えていくべきである。また、環境問題の面からも、JR等の利用を推進すべきである。</p> <p>福岡に集中させず、北と南で鹿児島北部あたりにも、分散してもいいのではと思うのですが…新北九州、佐賀との連携強化必要。</p> <p>アジアへの拠点というのはわかる。では、何の為の佐賀、北九州空港なのか？伸び悩みの空港との連携を具体的に考えるべき。現在の空港、特に国際線は新しくなったばかり。それは今後どうなるのか？移転するなら、国内線も、きれいにする必要はなかったはず。何度もお金をつぎ込んで、その費用はどこが負担してるのか？</p> <p>新宮沖海上建設が宙に浮いている現状では、せつかく良い案(24時間使用、海上空港、交通アクセスの良いこと、等)成田と羽田の関係よりも優る条件にある。今の福岡空港が余りにも好条件なので捨て難いのはわかる。7月26日の説明会で提案された大刀洗久留米地区は用地買収でも無理と思う。</p> <p>北九州、佐賀空港は第2、第3福岡空港としての位置づけで第1step、第2step、第3stepとして考えて、地域全体が協力する体制を提案すべし。</p> <p>空港も福岡だけでなく、今すでにある、しかも新しくした北九州や佐賀も含めて議論すべき。米国ですら、東部ではニューヨークのJFKとラガーディア、ワシントンのダレスとナショナルのように、空港を分けて使っているではないか。</p> <p>莫大な金をかけ、海を埋めてまで空港を作る必要はないと思う。現在ある佐賀空港と、新北九州空港を大いに利用すべきだと思います。リムジンバス等ワイドに走らせてはいかげしょうか。</p> <p>現状維持で、拡大利用計画は近在の空港にまかすこと。</p> <p>現福岡空港は戦中軍用として建設に着手。戦後米軍が使用。特に朝鮮戦線の最前基地として使用された。前記の事がなければ福岡市街地の近くに空港はなかった。周辺の人々の了解到数十年かけやっと納得していただいている。地下鉄が入り、市内に住む者、近傍の人々共に大変便利に使用している。近くの佐賀空港、北九州空港のアクセスを便利にして、使用@数を増せば。将来人口減少、環境問題等を考えると新設はしなくて、三空港の最大限の使用を考えるべき。</p> <p>福岡空港を国内線専用にして、国際線、貨物を北九州空港に持って行く手段もあると思う。新福岡空港をつくる場合も、広島や名古屋のように現空港を残すべきである。</p> <p>X線等、混雑があつたり、時間通りにいかないのでは、便をいくつか佐賀空港等にふり分けて、空港内の交通を整備して欲しい。</p> <p>もっと他県(佐賀県)の国内便も増やしていいと思う。</p> <p>新福岡空港を、との話がありますが、必要ないと思います。新北九州空港など、まわりの空港それぞれの特性をいかして住民が利用していけばいいと思います。</p> <p>貨物を北九州空港、佐賀空港に担ってもらえば、立地条件は最高だから、移転はない方が好ましいです。</p> <p>地域として北九州空港、佐賀空港、熊本、長崎とあるが、全九州空港の役割等など全体的に考える必要がある。</p> <p>現在の福岡空港は日本で最も利便性が高い所を活用し、安全性を高め(滑走路を横切る道路の地下鉄化ほか)、また北九州・佐賀空港との連携運用も検討を。</p> <p>既存の佐賀空港・北九州空港の活用についての検討が、まず第一であると思うが、いま進めている検討は、まず新空港建設が目的の第一である印象が強い。</p> <p>現地の儘、又、佐賀空港・北九州空港を活用すべきだと考える。</p> <p>近隣空港がたくさんある(新北九州、佐賀)ので建設より連携すべき。新空港を建設するならオリンピックをやるべき。1000億円はゆうにかかる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港は現状の儘、又、北九州、佐賀空港の機能を利用すべきと思う。</p> <p>福岡空港は現状のまま、北九州、佐賀空港の機能を利用すべきです。交通便をいいので、西鉄を佐賀空港につないでくれたら福岡市の南側の私達は佐賀空港も利用できる。もっと広い視野で考えれば、便利な福岡空港をそのまま使えるのではないか。</p> <p>国内については、新北九州空港が着手しています。24時間運用もするようなので、福岡空港は海外に特化した空港を目指すべきだと考えます。それには、ターミナルの単純化、24時間運用等が必要だと考えます。</p> <p>中国各地、仁川への路線を中心に整備し、新北九州空港経由での乗り継ぎ客をターゲットにした二点間の人員輸送の整備もかかせません。若しくは、福岡を国内、新北九州を海外にします。最初のvisionとして、新北九州は国際線を主に運用したいということなので、国内線は福岡に持ってきてしまえばいいのではないのでしょうか？やはり、ターミナルの整備は必須でしょう。</p> <p>ターミナルビルの使用を必要としない航空機を近隣の空港等に移動させることで、発着数はかなり減少。移転費用と新空港建設又は改良費用を比較しても費用対効果は高い。(自衛隊、海保、警察、消防、新聞社、民間セスナ)</p> <p>北九州空港と福岡空港が客を分け合うことが必要。筑豊地区より北九州空港へのアクセスをより良くすることにより、福岡空港の負荷を減らし、福岡空港の長期存続が可能になる。</p> <p>佐賀を含めた三空港の二空港化の発想がないと、後段のステップが見え見えのように思う。</p> <p>・北九州、佐賀空港との連携を考慮する。</p> <p>新規の空港間連絡輸送として旅客用ヘリコプタ輸送等を考慮する必要がある。特にヘリコプタ輸送を考えると、コストはかかるが大幅な空港間連絡の時間短縮が可能となり、福岡空港からの旅客移動が見込まれるが、現状の内容(高速バス、JR在来線輸送)であれば従来の交通体系からの意見吸収しかできなく、いつかは福岡空港の発着限界に達するので新空港建設が必要という結論が出てくる。あくまで、新空港を建設せずに対応するアイデアを募集すべきである。</p> <p>滑走路(1本では)限界があり、新北九州空港と隣接佐賀空港のとのすみ分けで新福岡空港は作る必要はない。</p> <p>北九州空港と、現福岡空港と連携して下さい。他には今の福岡空港から位置を動かさないで下さい。</p> <p>発着回数の余力がある北九州空港と佐賀空港とをいかに活用していくかを論じるべき。</p> <p>県内に2つも新空港は必要ないのではないかと思います。北九州も含め、既存の空港をうまく伸ばしてほしい。</p> <p>福岡県には、福岡空港と北九州空港の2つの空港があるが、この2つの空港が協力してもっとアジア圏域に旅行がいきやすいよう路線が充実するよう頑張してほしい。(ガムなど…)</p> <p>県全体で深く議論をし、福岡空港と北九州空港があるので、両空港を有効に利用するよう対策を考えてください。</p> <p>福岡空港の役割としては、将来バンクし、安全面を考えると北九州空港と共存していくことが必要と思われる。</p> <p>空港利用者にとってこの上なく便利。同じ福岡県で北九州空港も有り、更に隣県佐賀空港をもっと活用すべき。</p> <p>既存のいくつかの空港を活用して、機能分担すれば良いだけのこと。</p> <p>空港に関しては、周辺(隣県)各県に空港が既に存在しており、これらの空港の利用方法をもっと考えるべきであり、施設(インフラ)整備に当っては、分散が、今後重要と思います。分散により、危機の分散、周辺ネットワークによる発展が望める。効率は少々劣っても良い。</p> <p>福岡空港の代替空港として佐賀空港を活用したらいかかと 佐賀空港を北九州空港と共にハブ空港として位置付けるとよい</p> <p>発着本数からみると佐賀空港への過度な依存はできないことから、県南部の人たちのことも考え、今後の検討を行っていただきたい。→県北部に移すと、南部からのアクセスが悪くなる。北部は北九州空港に委ねるべき。(そのためにリニューアル(新設)したはず)</p> <p>県には2空港あり福岡といわず北九州も活用すべきで福岡のみでガンバル必要なし。</p> <p>佐賀、北九州空港と、福岡空港をうまく連絡すれば新空港は必要なし。税金のむだづかい</p> <p>北九州空港と福岡空港の連絡をとればうまくいくと思う。新空港は税金のむだづかい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>近隣空港と連携することが必要と思われる。</p> <p>佐賀空港を貨物中心、北九州空港を海外中心に活用し、福岡は国内中心で活用すべき。</p> <p>他の空港利用を増やし、役割分担をすべきと思う。</p> <p>一つの地方だけが、人口・物流の中心として栄え、又、その能力を発揮する必要があることも時と場合によっては考えられるが、一つだけが頑張ると言うのではなく、もっと周辺の空港との分担や協力について分析して見なければ、夫々の空港が同じことを言い募っても、過去のすべてがそうであったように、初めに結論ありきの数字では、常に右肩上りの過大見積りの弊害をおかしつつあると見た。</p> <p>九州の国際空港は福岡空港に集中し、他の空港は東京はじめ国内線に集約したらどうか。</p> <p>北九州空港が完成した事により、九州北部の1.福岡空港、2.佐賀空港、3.北九州空港のネットワークを整備することにより、大型国際空港としての役割を果たせると思います。地下鉄(直結型)の新設により、各空港から30分程度で、往来が出来るので、福岡空港の増設以上意味があると思います。</p> <p>航空需要は増加すると思うが、近隣の空港の利用者数が少ないのに、今後、空港の規模を拡大したりするのは環境面も考えて、あまり良い意見とは思わない。それより、北九州や、佐賀の空港とのアクセスを充実させて、お客を各空港にふりわけける方法が良いのではないのでしょうか？(例えば福岡空港は国際線のみ…とか。)</p> <p>地域の将来像としては、新北九州空港が開港し、よい方向へむかうと思う。福岡発着便を北九州空港へまわしてはどうかと思う。</p> <p>新北九州空港と、福岡空港で行き先を分けて、色々な行き先を選択できる様になってほしいです。</p> <p>新しく北九州空港が完成したので、下関地域としては、宇部空港と双方利用できるのが嬉しいことである。今後も、空港利用したと思う。福岡空港の役割は、北九州空港、宇部空港と連携をとりあい、客のうばいあいのないように、便を他へまわすことを考えてほしい。</p> <p>近隣空港(北九州と佐賀)と連携して、あくまで現空港で検討すべき。</p> <p>福岡県全体の議論なら、北九州空港と機能分担しながら、両市の発展を考えてほしい。福岡市民の税金だけを使って福岡空港の代わりを作るなら、自由に作ればよい、と思う。</p> <p>(問題点として)北九州、佐賀空港、熊本空港との役割分担、空港へのアクセス道路、公害問題、不測の事態に対する予防策が大事と考えます。</p> <p>福岡空港の必要性及び新北空港との協調性、しいては九州各県の空港との連たい性を抽出し福岡空港の役割及び位置付を明確にする必要がある。</p> <p>佐賀空港、北九州空港等との役割分担を十分に考慮すべきである。</p> <p>例えば、国際便は北九州、貨物便は佐賀というように、役割を分散していくべきだと思う。</p> <p>東アジア経済をターゲットにするのであれば、すでに国際空港として稼働している新北九州空港との連携を図るべきではないか。</p> <p>容量拡大のための次の対策ができないか。 ・旅客機専用化 海上保安庁・自衛隊・米軍の完全除外 北九州・佐賀との連携(貨物) ・滑走路使用方向、基準見直し(延長) ・運用時間の拡大 豊富な路線、市内からのアクセス、周知度など、現在でもすでに申し分ない機能を有していると思う。機能の限界等、報道されているが、県内で新しくオープンした新北九州空港に対抗しているだけでも感じる。まずは県内や周辺の他空港の機能を十分に活用することをしてほしい。</p> <p>福岡空港は大変アクセス面、就航先等充実しており、良い空港であると思う。3月に北九州空港が開港したのでそちらを利用すると思うので、福岡空港は利用しない。</p> <p>新しくできた北九州空港との連携も含め、周辺との役割分担も考えるべき。</p> <p>新北九州空港と、福岡空港の役割を分けて、福岡が発達したらいいのではないか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港よりも北九州空港の活用を本気で検討した方が利便性も向上する。</p> <p>ただ、新北九州空港との連携も北九州市民としては考えてほしいです。そうすれば、混雑も解消すると思います。</p> <p>福岡都市圏は、水源、道路事情改善の困難性を考えると、今や人口集中のmeritよりもdemeritの方が大きくなりつつある。現福岡空港は都心に近いという利点を活かして、国内線及び近距離国際線に特化すべきである。 そして、24時運用の北九州空港を、深夜便、貨物専用便、中長距離国際便に活用する。</p> <p>北九州市の人々は北九州空港を、筑後地方の人々は、佐賀空港を利用するような施策をとるべきだ。 北九州空港及び、佐賀空港へのアクセスをよくする、特に北九州空港へは、鉄道を引くこと。福岡空港はNYのラガーディア、ワシントンDCのナショナル空港のような、国内線専用の空港とし、佐賀空港を国際線の空港とするようなことが大切だ。</p> <p>需要予測の1ケースにも関係するが、佐賀空港、北九州空港の利活用を徹底的に議論すべきである。(行政改革などによる経費削減をした上での必要な増税議論をしないと市民の理解が得られないことと同じ)</p> <p>国内専用空港とすべきでは。 「新空港建設有りき」ではなく、現空港で調整等し、場合によっては近隣空港(北九州・佐賀)との連携すべき。</p> <p>現状で福岡空港の需要が逼迫しているのであれば、折角造った佐賀空港や北九州空港との役割分担を検討すべきと考えます。 福岡空港は、公共交通機関からのアクセスも良く、都心に近い非常に便利な空港です。佐賀空港・北九州空港へのアクセスや使用者にとって使い勝手の良い空港を目指すべきです。</p> <p>福岡空港は現在、国内線旅客、国際線旅客、貨物が混在しているが、さらに、小型機、ヘリマで。国際線を佐賀空港にもっていくとか、機能分担してはどうか。</p> <p>福岡県内には、北九州空港が開港し、更に、近辺には佐賀空港も開設されており、もし、予測されるような需要が伸びた場合は、両空港を活用し、福岡空港も現状の範囲内で必要な部分を改善していけば良いと考える。</p> <p>北九州空港や佐賀空港等、機能分担させるべき。 以前、佐賀空港の近くに住んでいましたが、小規模ながら佐賀ならではの利点があり(駐車場無料etc.)このままならもったいないと感じていました。 また、新北九州空港にも遊びに行きましたが、これだけ立派な空港も近くにあるのだから、例えば近隣空港との運賃を同額にして相互を無料バス(飛行機利用者のみ)を出すとか、旅行会社とタイアップして同条件のパックツアーを出すとか(何故か割安のディズニーリゾートツアーは、福岡のみ発着が多いです。便数etc.の関係もあるのでしょうか)多額の費用で新空港を建設するより、ソフト面も充実させる方が大事ではないかと思ます。</p> <p>現在の福岡空港は確かに利便性が良い。ただ、近隣の空港(佐賀・新北九州)の有効活用もありきで議論する必要があると思う。</p> <p>地域の将来像を描くならば、福岡空港だけでなく、同じ地域内にある北九州空港や佐賀空港の役割も同時に示す必要があると思います。それが総合交通体系ではないでしょうか。</p> <p>県内の空港と連携をとって発展して欲しい。 航空機の飛来が増えれば福岡の受け入れをやめて他空港にふりかえるべきと考える。 新北九州空港との役割の明確化を。 福岡空港でまかないきれない航空需要については、新北九州空港と佐賀空港で補えばいい。</p> <p>福岡空港は、もうこれ以上大きくできない気がするので、機能を分散させた方がよい。 今後、福岡空港はこれ以上大きくできないと思うので、県内の空港と協力してよい役割分担でうまくやって欲しい。</p> <p>機能の分散と拡大をねらうのであれば、同じ県内の北九州空港にもスポットを当てるべき。 平成18年3月に新北九州空港がオープンしたばかりです。新北九州空港はガラガラなので、新北九州空港の有効活用を考えるべきです。新北九州空港でさえ、税金のムダ使いなのに、さらに新空港の建設を考えるのは納得がいかない。</p> <p>福岡空港は今のままで便利。足りなければ、近くの他の空港にも分ければ良い。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>全てを福岡空港で担おうとするから無理が出る。飛行時間の長い路線は、近隣の空港にまかせてもいいのではないか。そのかわり、アクセスをよくして下さい。</p>
		<p>福岡空港と北九州空港で協力して、発展して行ってほしい。 (福岡空港—国内、北九州空港—国際とか)</p>
		<p>福岡県は今後も活発な動きがあるであろう。そこで、福岡空港のみを活用することは困難であるように思われる。新北九州空港と協同して活用することが望ましい。</p>
		<p>福岡から九州自動車道で30分で北九州空港へは着きます。福岡空港混雑緩和のためにも、このへんをPRしてはどうでしょうか。</p>
		<p>福岡空港機能も他の空港(特に佐賀、北九州)への機能分与が必要。航空会社も、乗客も大いに不満だろうが、政府や地方自治体が積極的に介入して、例えば、福岡空港からの東京便を佐賀、北九州に振り分ける、要するに、福岡空港からは、東京便を発着させないくらいの、算術的発想から脱したドラスティックな手法での三空港活用を望む次第。福岡市(=都市圏)が九州の「首都面(ヅラ)」してなにかも背負うことはさらさらなし。</p>
		<p>こんな便利な空港を作り直すのはムダ使い。周辺の空港と合わせて考えていけばいい。</p>
		<p>いままでほとんど福岡空港を利用していましたが、新北九州空港ができたので、こちらを利用しています。北九州空港からの路線をふやせば、福岡利用は減ると思います。</p>
		<p>現在の福岡空港は周辺地域に騒音問題や、航空機事故への不安などの諸問題があるため移転に関しては賛成だが、新北九州空港との連携を密にし、新福岡空港建設にともなう地元負担の増大を極力おさえなければならない。(北九州も福岡県ということ地元です!!)</p>
		<p>貨物等の需要も伸びることが予想されるため、新北九州空港(24H供用)佐賀空港との分担も考慮すべき。</p>
		<p>アクセスなどであればほど便利な福岡空港である。わざわざ巨費を投じて新空港を造る必要はない。不足分は近隣空港と機能分担すればよい。</p>
		<p>新空港不要。現福岡空港のような便利な空港をこれからも使うべき。足りない分が出れば、北九州を使うという考えがまず出てくるべき。</p>
		<p>新空港は不要。北九州空港との機能分担でいけば、巨額な費用は発生しない。 北九州空港も活用すれば、新空港はなくても大丈夫のはず・・・</p>
		<p>狭い地域に大型ジェットが着陸できる空港が3つもあるのだから、役割分担すればいいのでは。貨物は佐賀、国際線は北九州でも問題ないと思います。国内線は今の福岡空港が便利で最高です。</p>
		<p>・現福岡空港の利便性は失いたくない。よって、佐賀、新北九州空港に便を振り分ける。 ・3つの空港がそれぞれに特色(例えば新北九州空港は苅田などの工業団地を生かす)のある空港とし、役割分担をさせる。</p>
		<p>新北九州空港などと連携して福岡空港の需要を分散化する策を講じるのが良いと思います。新北九州空港はWBC帰りの王監督・川崎選手らが利用して福岡に戻りました。今、同空港の利用者数が伸び悩んでいると聞きます。まだまだそちらで吸収できるということです。</p>
		<p>九州内の移動は、福岡空港を基点にしています。長崎空港や熊本空港、大分空港から各県庁所在地へ行くより、福岡空港から高速バスを利用する方が、安くて利便性が高い。佐賀空港は、福岡空港の補完的役割にとどまるであろう。</p>
		<p>アジアに開かれた空港として福岡は必要。北九州とは共存共栄。 アジアに向けてを重点に国内需要は近隣空港へ効率的な分散化で良いのでは。</p>
		<p>国内線は現状どおり。国際線をどちらかに移動したらよい。 現状で整備されたインフラを活用すべきで(佐賀・新北九州)福岡の追加整備を行うのはムダになる。</p>
		<p>現状のままでよいと思われる。さらに、周辺空港との連携、役割分担を積極的に推し進めるべきである。</p>
		<p>現福岡空港を活用することを第一に考える。そして近隣の空港と連携及び役割分担することを望む。 福岡空港は、国内でも一番利便性があり、アジアの窓口としても充分活躍している。国内線としては、北九州空港、佐賀空港とのアクセスをすること。国際線としては、現空港状況では無視ではないか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・佐賀や北九州空港との共存共栄を考えるべき。</p> <p>-----</p> <p>アクセスの良さが今の福岡空港のメリットなので、安易な需要増加を基に移転の議論を進めてほしくない。 福岡のビジネス的地位を維持するには移転すべきではない。佐賀、北九州など近隣の空港を活用して、需要増を九州すべき。特に不要不急の団体旅行は佐賀、北九州を活用し、九州を周遊してもらうようにすべき。</p> <p>-----</p> <p>佐賀空港や新北九州空港へ物流・人を分散させる施策も必要なのでは？</p> <p>-----</p> <p>・九州北部の中核空港として中心となるが、北九州、佐賀空港と連携し最大の機能を果たすべきと考える。 ・福岡空港は都市近接の現状の利便性を確保し他二空港との高速アクセス手段を導入すべき。(新幹線、HSST、etc.)</p> <p>-----</p> <p>少なくとも九州北部というとらえ方なら、北九州や佐賀空港が生きてくる。</p>
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見 110件	<p>福岡空港は滑走路が少ない。能古島あたりに移転すべきか。</p> <p>-----</p> <p>以前から言われている海上空港構想を進める必要ありと考えます。</p> <p>-----</p> <p>・新空港を作らず、地権者から空港の土地を買収し、空港を発展させていく方向ですすめていくべき 現在地から移転したら、利用することはなくなるので、新空港とかは止めて欲しい。</p> <p>-----</p> <p>現時点では用地的に空港拡張が無理であれば、現在地の別の場所の新設が望ましい。</p> <p>-----</p> <p>オリンピック誘致がもし本格化すれば、現状からすれば他空港との乗合にて解決するしかないが、それ以降の大都市となった福岡(日本のアジアの玄関口)として、いやがおうでも、新空港は造らざるをえないだろう。すべてはオリンピックから始まるのだが…</p> <p>-----</p> <p>4000mの滑走路2本と大規模なターミナルビル、空港アクセスを考慮して新規立地点を探すべき。 シンガポールのチャンギ、クアラルンプールのセパン、バンコクの？(新空港)、香港のカイタクなどをよく調べて立派な空港を作ること希望します。(小さなものはダメ) 私見だが、国内用は現空港を最大限活用し、国際線は志賀島沖に海上空港として新たに設けた方が良い。そして、空港内はモノレールを設けてスムーズな移動ができるようにすれば良い。</p> <p>-----</p> <p>先進国の多くは、アクセスを強化して、郊外移転させており、又、アジア地域でも、ホンコン、金浦も同様である。</p> <p>-----</p> <p>将来的に日本の経済状況が停滞すると予測されている中、理想的な空港建設は「絵に描いた餅」となる可能性が高い。ただ、未来へ向けてアジアへ向けたハブ空港は必要であろう。</p> <p>-----</p> <p>現地の拡張が可能なら最少の投資で最大の効果が出ると思います。 新空港は不要。将来の予想は多分くろうでしょう。人口の減少化、新幹線開通などにより交通利用の形態も変わり海外便も増えたり減ったりのくりかえし。余裕のある空港が事故を起こす可能性もあるかもしれない。現地の空港が1番。</p> <p>-----</p> <p>今からでも遅くない。今の現状の上で、早急に滑走路を2本にすること。</p> <p>-----</p> <p>大変重要であると考えます。2010年以降、滑走路、処理が悪くなるならば新空港案を早急に検討の必要がある。ただし、予測が正しければの話である。</p> <p>-----</p> <p>これ程近くて便利な国際空港はありません。ビルも新築に近い状態で、新空港など考える必要はないと思います。ただ滑走路だけはもう一本なんとか増設できるよう観智を集めて下さい！</p> <p>-----</p> <p>現空港の限界は目に見えており、3500M(国際線)と2500M(国内線)の2本を備えた新空港を今から子供や若い人達の活躍する10～20年後を見すえて準備しないと九州は勿論、福岡も世界からとり残されてしまうのでは？と危惧しています。</p> <p>-----</p> <p>都市計画の見直しを計り現空港の拡張を検討する方が良いのではないかと。スペースは作るものだと思う。別に作るなら鉄道の充実が最優先、移動に時間が掛かれば他の空港利用に流れる。</p> <p>-----</p> <p>今や羽田に次ぐ空港ではないでしょうか？そういう意味では規模が小さすぎるかもしれません。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		福岡市近郊でアクセスを便にして新たな空港を建設すべきである。(佐賀空港、北九州空港の整備は後回しにしてもよい)
		24時間空港が、東京、大阪、福岡の拠点として未来作りをして欲しい。
		我々の子供や孫の代に対し、責任ある回答を出さなければならないと思う。ただ現在の福岡空港が便利だから不要だとする考えは、あまりにも無責任な発言だ。
		現在の福岡空港は、アクセスがよく、たいへん利用しやすい。 和白沖に新設の計画がある様ですが、そうすると不便になり、他都市の空港と大差のない状況になると思う。札幌のオカダマ空港の様に、周辺地域に反対されて拡張を断念するより、長期計画で拡大する構想を持ってほしい。
		現空港を拡張して、滑走路をもう1本作成し、使用する方がよい。 福岡空港の利用者が多く将来的にパンク状態になるということは伝え聞いています。それも、現在の様に、福岡空港が便利な地理的位置にあるからです。現在の位置で拡充するのがベストと思います。
		今の空港はあまりにも狭いし、又拡張を出来ないのだから他に移すしか方法はないだろう。
		私は、現空港に満足しています。自宅から1時間で飛行機に乗れることが大きな理由です。確かに現空港が将来予測で処理能力が限界に近づいているのは理解できます。かと言って、別の場所に新空港を…という考え方は疑問です。
		将来の予測がどうであろうとも、新空港を建設する必要はないと思います。 陸上はダメ。海上が良い。新宮の沿岸に、横に長く飛行場を作り、24時間発着出来る様にしてほしい。アクセスとして、西鉄宮地獄線やJRを伸ばせば良い。
		現空港が博多っ子にとって如何に便利か!!とすると新空港も近いところに出来ない!!
		飛行機の轟音がうるさい！福岡空港は必要ない。福岡空港を廃止、閉鎖すべし。
		福岡空港は九州の中心として重要。しかし実際に見ているとパンク状態になりかけている。鉄道があるのはよいが、かえって市街地に近すぎていないか。福岡市への一極集中が進むと、安全面や騒音、高層ビルが建てられないといった問題、これらは福岡空港の負の側面といえる。
		役割としては重要だが、現在県内2空港を一本化して、現在地での2本滑走路が必要。
		福岡空港利用している者です。便利で自宅より僅かな時間で到着。今後の地域発展のためぜひ拡充をお願いします。
		“地域の将来像”は正しくレポートの通りであり、一日も早い空港移転を行い、九州が、福岡が東アジアをリードして行くべきである。
		将来は、現在の空港能力を超えることは、必測で、新設の国際空港を別の場所に作るべきである。 現空港の拡張が、低コストで実施できればBestとの考えをもっております。 都市中心部というロケーションは上空の利用制限及び「飛行機は落ちるもの」との前提においた場合、また日常生活(騒音)への悪影響を考慮した場合、沖合人口島+高速アクセスを組み合わせた新空港が望ましい。一方、現空港は今後の福岡市の余裕スペースとして確保すべきものと考えます。
		新宮・津屋崎沖に新空港建設を急ぐべきである。 市街地からのアクセスが短くて使いやすい。その分、これ以上の拡大はできにくい。ハブ空港化するのなら、新空港が必要。
		九州各県に立派な空港がある。新たにつくることは反対。
		博多駅から近い福岡空港は小倉からでも新幹線を利用すれば1時間以内で到着するため出張等で利用していたが新北九州空港ができてからは東京への出張は北九州空港を利用するようになった。福岡空港が現空港から移転すれば利用者は激減すると思う。
		九州のためには、移転が必要と考えます。 現在地は非常に交通の便がいいので将来とも現在地を拡張していく必要があるのではないのでしょうか。
		空港への交通アクセスは便利であるが、離発着の遅れがひどい。拡充か新空港を作らなければ役割は果たせないと思われる。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>とても現在の空港の立地が便利なので、あまり不便な場所へ変更になるのは困る。仕事で利用する人もそうだろうが、プライベートで旅行の時は荷物をかかえての移動は大変。</p> <p>-----</p> <p>今の空港のかわりとなる空港を遠くにつくった方が、まちの力は低下するのではないのでしょうか。</p> <p>-----</p> <p>福岡の将来像は良くある総花的な表現にまとめられており、うのみにはできない。福岡空港は現状の利便性を絶対に保持するべきであり、移転は容認できない。</p> <p>-----</p> <p>新しい空港は不要です。 ・空港の24時間運用と騒音問題解決のためと陸上では、用地取得が困難と思われるので海上埋め立て空港にする。 ・4発大型機の貨客満載離陸に対応するため平行滑走路4000m×70mを2本、横風2本合計4本運用とする。 ・大型駐機場250スポットを確保する。 ・着工より7年以内で完成する。</p> <p>-----</p> <p>他の県の空港との連携がむずかしいとのことなので、福岡空港が対応しきれなくなる可能性があれば、福岡空港を拡大していくべきだと思う。</p> <p>-----</p> <p>1.現空港を増設整備してほしい。南側に5～600m延ばす。月隈の路線は道路まで拡幅する。西側は、3号線まで拡げる。北側も出来るだけ整備する。周辺の立ち退きは、近くの空港事務所の空地を利用して貰う。</p> <p>-----</p> <p>1.現空港は、大変便利、利用しやすい 2.他の場所に移転するのはむずかしい。博多湾内であればまた良いが、外海に面した所に移すと、北風、北西の西が吹く、特に冬の時期には、大変苦労すると思う。参考として、まず羽田、名古屋、大阪の各空港は、さほど外海に面した所でないが故に、成り立つと思うが、福岡には場所がない。大牟田の近くであれば(有明を含む)まだよいのだが、福岡からは少し遠い。 従って、現空港を増設する方向が一番望ましいのでは。 1.東側を現車道の所まで拡幅する 2.西側は3号線まで拡げる 3.北側も、もう少し拡げる形で整備する 4.南側は、西月隈～月隈の道路を地下道に変える 5.関係する立ち退きは、空港事務所の周辺の空地を利用する 6.費用も新空港を建設するより約半分程度で済むと思う。</p> <p>-----</p> <p>以上 福岡空港を拡充するには抜本的な解決策が必要である。 将来は、新空港が必要と思われるが現在の需要は横ばいであり結論を急いでいるように思われる。</p> <p>-----</p> <p>巨大市場中国・朝鮮半島・東南アジアなどの玄関口として大変重要な空港であり 拡充整備が望まれる。 ・現在の利便性とあまりかわらない場所に新空港をつくった方が良いのではないかと。 現在の空港のキャパシティは飽和状態となりつつあり、将来的に新空港の計画が急務である。</p> <p>-----</p> <p>・福岡空港は、国際との影響を強くうけ、増便はさけられないと思います。 ・貨物専用空港を、港沖に新設(24時間空港) ・現在の空港移転は利用者としては、反対です。九州地域は、道路網が整備され、車で2～3時間で九州一円から空港へこれる状況ですので、外国利用者には、1番利便性が良い為。</p> <p>-----</p> <p>東アジア主要都市の新空港建設ラッシュを目にするとき、我が国空港のこれ以上の国際的地位の低下を招かないため、新空港建設が是非とも必要と考える。</p> <p>-----</p> <p>空港までのアクセスの利便性を確保した、24時間空港までの必要はないが、最終便24時着位までOKな新空港が望まれる。</p> <p>-----</p> <p>この空港を無くす事は、先人の築いたすばらしい先見性のある財産を失う事になり、この後世に恥ずかしくない社会資本を維持し、より良いものにしていくのが、政治の役割だ。移転は、してはならない。</p> <p>-----</p> <p>今のままで十分。新空港は反対。 現在の福岡空港は、非常に便利な場所にあると思う。移転はしてほしくないが、飛行機の発着の遅れ、待合室の混み合いが困る。出来れば、国際線のみ新宮の方へ移転してほしい。(羽田・成田のように)</p> <p>-----</p> <p>現在の福岡空港は、極めて便利な場所に位置しており、他の空港に比べて、使い易い。しかし、将来更に来客がふえる事が容易に想定される為、近くて便利な空港を、今のうち準備する必要がある。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>アジアへ向けた玄関口として、又ハブ空港の役割を果たすべく、「国際空港」の機能をもった新空港を期待する。</p> <p>設置位置については自然の景観をこわさない場所に設置して欲しい。 よしあしは別としてこれからも福岡が九州の拠点になることは間違いない。また将来の道州制を見越しても福岡にハブ空港が必要なのは明らかなことでしょう。私たちはもう3年前から立地場所も含めてどのような空港にすべきかを検討しております。 福岡は地理的にアジアに近く、その意味でまず拠点空港はひとつようです。また九大を中心とした学術的な面から、またシリコンアイランドからのITの面からも必要性は明らかです。</p> <p>福岡空港は移転有りきのマスコミ、知事、市長、皆さん等の意見、説明ではないか？ 空港が邪魔物として意見を集約してないか？ 予測は右肩上がり、おかし、少子化で人口減、利用が増えるとは、私は反比例、比較は高度成長、今空港が近くで利便性が良いから利用者が多いのです、これが遠く海の中か便利が悪いと需要は減り、JR、バス等に逃げていく？ 空港の役割は今が良い、貨物がほしい？ 地域の将来像は空港が無くなれば拡大(大きくなる)バケ物の都市になる、今は空港から色々便利、他からも内からも重宝がら出ています、空港から博多の森に行くとしても非常に良い。</p> <p>よく空港に行って食事するが、混んでる空港とは思わない。近い空港、便利な空港を人に喜ばれている空港をどこへ持って行きます。馬鹿かね。</p> <p>・地域や福岡空港について、初めてきちんと考える内容ときっかけになったと思います。ただ、印象として“新空港建設やむなし”の印象をうつつける感じがしました。 ・福岡空港はとにかく便利で、数々の整備をしてきています。これらを“もったいない”と思わせる計画は一市民としてどうも…と感じます。ただ、子供に説明しながら思いましたが、子供達が大人になる時の状況を想定しながらの計画は本当に難しいし、時間や金銭も本当にかかるのだと痛感しています。</p> <p>滑走路2500M、3000M、4000M各1本の複数の滑走路を持つ空港を目指すべきだと思います。</p> <p>環境とか色々問題点はあると思われますが、他に移転させても現在のように利便性の良い所はまずないと思われます。</p> <p>福岡空港は現状でよい。巨額を投入し、自然破壊してまで新空港をつくるべきではない。</p> <p>30年後の福岡の未来像を考えると、新空港建設は避けて通れないと痛感しております。</p> <p>現在の福岡空港は便利です。移設には反対。 福岡空港は移転しないでほしい。 新たに空港を建設することは税金の無駄使いである。新北九州空港と佐賀空港のアクセスを改善することによって解決されるはずである。</p> <p>福岡空港が九州で大切な役割を持っていることはわかりましたが、今の空港はとても便利です。遠くに多くの税金を使って新しい空港をつくらないで下さい。</p> <p>海を埋めだてて新空港を作るなら、漁業権を持つものに対する配慮を！ 現状の便利な空港を新たに海上につくらないで下さい。 地域性等考え、国際線専用の新空港を建設し、空港の使い分けが必要と考えます。</p> <p>よく福岡空港を利用しますが離発着便の混雑状況を見ると満杯状態である事が良くわかります。九州の産業がアジアと密接な関係を強めながら発展している現状を考えると更なる増便が可能な容量を持つ空港の整備が必要と思います。</p> <p>空港の整備に早く取りかかって頂きたいものです。 国際線としては、24時間利用できるものでなければ、意味が無い。 騒音問題、交通アクセスにも大きな問題があるにしても、これ以上滑走路増設は効率が悪い。九州のハブになるためにも、海上に新設すべき。</p> <p>現在の福岡空港は周辺地域に騒音問題や、航空機事故への不安などの諸問題があるため移転に関しては賛成だが、新北九州空港との連携を密にし、新福岡空港建設にともなう地元負担の増大を極力おさえなければならない。(北九州も福岡県ということで地元です!!)</p> <p>東南アジアを主に、今後国際線の需要が増すことが予想され、現福岡空港で賄いきれないのは近い将来必ず来ると思う。国内線は現空港とし、国際線を福岡市近郊に新設すべきと思う。</p> <p>今後とも九州地区のリーダーとして活躍する為にも是非新空港建設を早期完成させて欲しい。</p> <p>(現在の空港ではあまりにも都市に近接しているので負担が大きすぎると思います。) その解消には新しい空港を早急に整備建設する必要があると思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>利便性の高い位置にある福岡空港は将来も必要であるが、地元からすると、騒音からすると別空港を設置して国際便を回し、全体便数を減らしてほしい。</p> <p>-----</p> <p>ハブ空港としての国際空港を第1種空港にする為には、拡張された新空港建設は重要な事業と考えられる。</p> <p>・どうしても、長い滑走路が必要なら、現空港を拡張する。</p> <p>・海を埋めたてて新たに新福岡(九州)? 空港は造れないと思う。(財政的にも無理)</p> <p>-----</p> <p>1.国内線は今のままでよいが、国外線を雁ノ巣に移転させて頂きたい(空港別個に)従って雁ノ巣から直線で陸上や地下を通じた専用道路をつくらせて頂きたい。乗換えを便利にするため(専用道路)。</p> <p>福岡空港は、都心の空港の利便性を強調し、小まわりの効く快適性を売りとすべきと思う。福岡市周辺に大型空港は要らないし、拡大する必要もない。</p> <p>-----</p> <p>最初から、建設ありきで考えるべきではない。</p> <p>便利な現福岡空港を海外にアピールし、需要が旺盛になり増便が相次いだなら、そこではじめて現空港の拡張などをして対処すべきです。新空港などはその後の話です! まずは新空港ありきで現空港では福岡は発展しない、という考えはまったく順序が間違っているし、それでは新空港を作ったところで絶対に失敗すると思います。</p> <p>福岡が将来、このようにほんとの意味での国際都市なれば、おのずと新規就航も増えるし、欧米路線だって就航するはず。そのときになってはじめて、新空港を考えても遅くないし、そのときは政府自ら作ろうと動くはず。蛇足ですが、オリンピック招致がダメだったのは、残念ながら福岡がほんとの意味での国際都市ではないからだだと思いますけど・・・くやしいですが。</p> <p>-----</p> <p>将来のオリンピック招致など考えると、24時間営業滑走路3本ないし4本必要 と思います。羽田並みにすべきかとかんがえますが。</p> <p>-----</p> <p>現在の立地が大変素晴らしいため、滑走路を2本にして利便性を高めるのはよいと思いますが、新空港には絶対に反対です。これ以上空港を作って納税者、利用者に転嫁することはやめて下さい。関西空港の二の舞になります。</p> <p>-----</p> <p>今の空港は大変便利な空港である。場所を変えないで需要に対応した整備をしてほしい。</p> <p>-----</p> <p>日本一空港と都心との短距離で他でウラヤマシク思われる現空港の活性化して、この場所で拡張する様にして現在地を広げる事を考えるべき。福岡の人間は航空機利用は前@である。</p> <p>-----</p> <p>アクセス、立地、現機能の集積状況を考えると、現在の位置での拡充整備が一番よいのではないかと。ただし、市街地を通ることから安全面での問題は残ると思う。</p> <p>-----</p> <p>空港周辺は便利ではありますが、車の渋滞、騒音等生活するには無理がありますね。地域に税金をかけているのであれば、いっそ公共の施設をもってきてはいかがなものでしょうか。空港の移動等以前話題となっていました。ぜひやめていただきたいです。</p> <p>税金をかけて人が生活できないような場所を増さないで下さい。福岡空港が便利なのは都心にあるからだだと思います。</p> <p>-----</p> <p>現在の空港は、市街地に有り、事故等と@大惨事となることが考えられる。別な場所に二本の滑走路を整備する必要がある。</p> <p>-----</p> <p>天神、博多に近いという利便性は捨てがたい。雁ノ巣にしても鉄道、道路アクセスを考えて欲しい。又は、現地拡張。</p> <p>-----</p> <p>現空港の使い勝手の悪さから新空港の議論がスタートしているが、新空港建設が唯一の方策と捉えず、諸環境を冷静に分析し色々な方策を考えていくべきである。</p> <p>-----</p> <p>ハブ空港として計画するならば、予算、立地等を十分に検討すべきでないのか。</p> <p>-----</p> <p>・新空港は不要、税金の無駄使いするな。</p> <p>-----</p> <p>アジアのゲートウェイと自称するには空港はお粗末すぎる。早急にジャンボの離着陸できる滑走路を2~3本もった空港は必要である。</p> <p>-----</p> <p>九州全域の物流の中心として平成3年頃、大牟田、荒尾を中心に有明海上空港案があったよう聞いていたが、現在は立消になっている。本当に物流を距離と集荷などを考えると海上空港の建設が望まれる。</p> <p>赤部分に2本目を造れないものか→つくれると思う。</p> <p>どこぞに新空港造るより相当安く出来ると思う。</p> <p>-----</p> <p>市内都心部とのアクセスが福岡空港の魅力。現状維持の中で、需要を見極め、必要であれば平行滑走路造成。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	その他	<p>39 件</p> <p>・都市のデザインが計画され、その計画中で新空港が必要かどうかという論の立て方にすべきではないか。いは、新空港の立地やデザインまでがその計画と整合性を要求されることになる。</p> <p>来るたびに空港内サインを見るのが楽しみ。</p> <p>新北九州空港は無責任な政治家が主導したとしか考えられない。まず、北九州空港の財政面、経営面を含めて評価し公表すべきである。</p> <p>特段、不便を感じない。</p> <p>福岡県のみんが協力をしてオリンピックが開催できるように頑張るべきだと思し、そうなれば福岡空港ももっと(×2)人を迎え入れて需要を大きくして欲しいと思います。</p> <p>わからない。予測不能。</p> <p>オリンピックの開催の可否により大きく変わるのではないかと思う。</p> <p>車がとぶ</p> <p>福岡空港を地方空港と位置づけ、ハブ空港は他地へ新設又は機能を持たせる事を支持する。今後、九州・福岡、そして空港の重要性は一層増大するでしょう。</p> <p>国際・国内交流、地域の発展のために空港、港湾、道路、都市基盤の充実は不可欠であり、生活する人も産業界も"いかに活用し、自分達が便利に暮し、力をつける"事を考えて下さい。</p> <p>私は既に18.7.27付をもって該用紙をもって意見を提出済みである。今回のこの意見は第2回目である。</p> <p>オリンピックにむけた整備が必要かと。</p> <p>利用会社などの事前セールスも考えるべきと思います。</p> <p>理解出来ました。</p> <p>結論が見えない。</p> <p>日本政府は航空行政をどう考えているのか？羽田をハブとしたいのか？成田はどうしようと考えているのか？</p> <p>地域の視点における取組が今後の大きな課題と考える。空港として必要なエリアに民有地が存在することへの理解を求めるのではなく、国土交通大臣が設置管理する空港として買収を！その中で都市環境を考慮した再配置等の計画を一般に公表開示し幅広い意見を集約すべきです。</p> <p>原油高騰による世界経済大不況が来るのでこんなに便利が良い空港を造り直す必要もなく近い将来空港はカンコ鳥が鳴きます。今後東アジア諸国間との交流が増大するとは思わない。むしろ第2次世界大戦に到った時代が今来ているように思われる。交流どころか戦争がおこるかも！福岡空港は攻撃を受けるぞ。</p> <p>オリンピック反対。市県民税が高すぎる。むだな空港建設反対。</p> <p>1.実感として空港としてのキャバは、満杯と考へる。</p> <p>2.早く明確な構想を構築する事を望む。</p> <p>3.各県の思惑を捨て、九州府としての考へ方を議論されたい。</p> <p>4.空港を中心にアクセスが整備されるので、まず真剣に取り組むべき。</p> <p>県内に2つもの空港を作らなければならない理由が十分説明されていない。</p> <p>そうであって欲しいと思います。</p> <p>わかりやすい。</p> <p>旅行や出張の機会が少ないため、空港はあまり利用しない。北九州空港ができたので、それを使う。</p> <p>税金を投入するなら、オリンピックに力を入れて下さい。</p> <p>全く無駄。浪費だ。ただちにストップ。</p> <p>福岡空港の将来を早く決める必要がある。</p> <p>わかりにくい</p> <p>よくわかった。</p> <p>難しかった。</p> <p>私の家族などは、福岡空港から収入を得ています。協力してきた人たちを裏切らないで下さい。</p> <p>とにかく地元民に対して金銭補償をすること。新北九州空港では大きな漁業補償があったと聞いている。その数倍はほしい。</p> <p>特に異論はありません。</p> <p>その通りだと思います。</p> <p>格差社会により貧富の差が広がり、飛行機に乗れる人と乗れない人がはっきりわかれる。乗れない人が圧倒的多数となり、空港は経営難になる。</p> <p>関東に単身赴任しており、月1回の帰省で時間的に福岡空港を利用している。金曜の夜に帰って日曜の夜に東京に向うが家族、両親との時間が十分に持てて助かっている。</p> <p>日本に於いて空港利用の移動は、まだまだハレの様式です。地下鉄やバスのように、お手軽お気軽に使用できるようになれば振興していくと思います。</p> <p>その選択をどういうコンセンサスにより作っていくかも大事である。</p> <p>国の施策方針に疑問を感じる。各都道府県に又、政令都市に空港が必要なかどうか。</p>

意見記入はがき等により「将来の航空需要の予測について」寄せられたご意見

区分	意見分類	寄せられたご意見
ステップ2 地域の将来像に関する意見	1 グローバル化	①アジアを中心とした国際連携の強化に関する意見 9件
		アジアにおける経済活動との連動が必要かと考えます。もっと安値で少なくともアジア各国と手軽に航路がひらければ、世界の中の福岡となれば素晴らしいことだと思います。
		上海博覧会から崩壊も考えられる中国について東ア世界に及ぼす数十年単位での混乱時にはどう対処を考えるのか。
		外国と福岡空港を結んでも感染症等がはいってくる確率が、どんどん増加するのみ。ますます増加するであろうが、それが命とりとなろう。
		福岡空港も国内線の大きな伸びは期待できないのではないかと(新規空港開港の一段落や人口減少)。 一方、国際線は中国はじめアジア各国の急速な成長に伴い、旅客や貨物の大幅増も可能と考える。但し、これには国内外との厳しい競争に勝ち抜く都市戦略が不可欠。(名古屋に後れをとっている！)
		PILレポートにありました様に、福岡の地域は国際交流の場→国際貢献を大きくする地域になって欲しい。その事には大賛成です。 ◎実現する為に←→(いろいろな人と協力してやります)
		将来を考えるとと言うことは、グローバルとローカルの生活どうなるかの視点をどのように表現するか具体的なことは、これらについて違った視点での取り組みが必要では。
		アジアの福岡になるよう、頑張ってください。 福岡空港はアジアのハブ空港として発展する要素を、アジア(日本を含めて)のどの空港より数多く持っている。アジアに最も近い空港、九州、山口に点在するIC、LSI工場、近代的産業の担い手であるメカトロニクス、世界のトップレベルを行く自動車産業、高品質な農産物、航空宇宙産業ハイライトである鹿児島の内ノ浦及び種子島の発射基地、九州各地に点在する活火山と豊富な湯量の温泉群、九州大学を筆頭に各研究施設等は、産学官の連携により外国との人、物の交流は増大する。一方国内はリニア新幹線の開発に伴い横這と考える。
		②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 1件
		福岡の場合は、基盤さえ準備できれば、需要は伸びると考えています。
③その他 0件		
2 少子高齢化	①少子高齢化と航空需要との関連に関する意見 2件	少子化(一人の女性の生涯出生数1.25)から、日本の人口は急速に減少していくと思います。
		人口減少社会で福岡が今まで以上に活力を持ち続けなければ、ここまでの需要は見込めないではないかと思いました。経済の見込が鍵ですね。
		②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 2件
		日本の人口が減るなかで、福岡の人口が115%に増えることは認識不足でした。大学、専門学校など集積があり、若者が集まってくるのですね。是非福岡に定着してより元気な九州にしてほしいものです。
		1.アジアを中心とした需要の増加が考えられるが、少子化と外国人労働者等の考え方、国の方向等により大きく予測が違ってくる。 2.アジアとの航空需要はどれだけ九州の人々で文化、産業等をにえるか。 以上について違った視点での取り組みが必要では。
		③その他 0件

区分	意見分類	寄せられたご意見
	3 ・ 地方 分権	<p>①分権型社会への移行に関する意見 2件 福岡地区の場合は今春北九州空港が開港し将来的に明るい展望は開けて来たが特に注目したいのは、福岡空港の現状である。今や福岡空港は九州の空港であり九州内交通網の充実により益々重要性は高まりつつあり、又真剣に将来像について考えなければならない。九州府構想も生まれ議論されている中、各県の我田引水的な考え方をすてて議論を望みたいものです。</p> <p>・一極集中の都市政策には限界があります。「モノの豊かさ」から「心の豊かさ」へと人が求めているのなら、もっと分散していく方向に持っていくべきだと思います。</p> <p>②自立した地域社会の形成に関する意見 2件 福岡は、広島市と長崎市のほぼ中間に位置していますから、まずは福岡に降り立って、広島・長崎へと観光に出かけてほしい。 ◎実現する為に←→(いろいろな人と協力してやります)</p> <p>・大きい需要予測が出ているが、機能が集中している福岡であれば妥当と思う。従って ・福岡の機能を分散させてはどうか。</p> <p>現在、福岡空港の発着回数は多少余力のあるものの、利用頻度の高い時間帯に混雑する等の問題が懸念されている。また、今後、改革進展が行われれば2032年には旅客数や発着回数かなり増加し、ますます空港が混雑する傾向にある。 この問題は福岡という都市に集まりすぎているからであり、九州の地方都市が発展し、物流、旅客がスムーズに流れる事が可能ならば解消されると思う。</p> <p>③その他 0件</p>
	4 ・ 価値 観の 多様 化	<p>①モノの豊かさから心の豊かさへなど価値観の転換に対する意見 2件 晩年、余生の旅にて”のんびり、ゆったり”がテーマ。 国内の需要は、スローライフの波及により飛行機ばかりとは言えなくなる。</p> <p>②その他 1件 地域の将来像が具体的に担保されることが明確になれば航空需要も自ずから上向いてくるとは思うが、その前提が不透明な中、随分大風呂敷を広げた需要予測になっているような気がします。 あくまでも現状を前提とせざるをえないのでしょうけど、例えば、観光について言えば、遠くに旅行するよりも近場のスーパー銭湯でゆっくりとするとか、スキー人口の激減は携帯電話への支払いのためとか、従来競合しなかった分野へのシフトが見られます。</p>
5 ・ 情報 化IT 化 (高)		<p>①IT化と航空需要との関連に関する意見 1件 ビジネス需要にしても、コスト削減を図るためにIT技術を活用した新規ビジネスも出現しており、いつまで右肩上がりの需要があるかわかりません。 また、名古屋ぐらいまでであれば、新幹線の方が便利ですし楽です。</p> <p>②その他 0件</p>
	6 ・ 社会 資本 形成	<p>①財政の健全化に関する意見 1件 需要予測が伸びるとは思えない。例えば、福岡市営地下鉄の3号線では、予定の半分である。どこの調査会社が行ったのかわからないが、福岡市もお金を出して調査しているはず。新北九州空港でも予定を下回っている。今回の調査も、新空港を作るために調査を行っていると思う。新空港建設はお金がかかりすぎる。もうそんな時代ではない。そんなお金があるなら、借金返済にあてた方がよい。どう考えても反対である。</p> <p>②高次な都市機能に関する意見 0件</p> <p>③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 1件 国家100年の計をもって事業にあたっていれば無駄な新北や佐賀をつくらずに福岡市近郊にりっぱなハブ空港ができていたのではないかと。官も悪いが政治がもっと悪い。</p> <p>④その他 0件</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	7 ・ 環境重視	①地球環境や資源制約に対する意見 2件 需要の拡大は良いが、環境への配慮は、特に重要と思います。 ----- 自然破壊はこれ以上すべきでない。 ----- ②循環型社会への対応に関する意見 0件 ----- ③その他 0件
	8 ・ その他	①地域の将来像全般についての意見 2件 (よくわからないが、オリンピックが福岡であるならそのときには重要な空港になると思う。) 上記と同じ理由で、福岡の認知度が広がれば利用が増えるだろうと思う。 つまるところ、福岡市及びその周辺地域が健全な発展するか否かが重要であり、健全な発展をすれば現状の空港では十分ではないし、健全な発展そのものができなくなると考える。 ----- ②地域の将来像の検討方法等に関する意見 0件 ----- ③その他 4件 先見性を持って将来需要を予測するのも正論ですが、「こうありたい」という将来像を期待値にして、経年の過程で「直近の予測値」まで現状を押し上げるような、推移を直視した進め方もあるでしょう。すなわち将来像を遠くにおいて、予算や用地確保等の現状を逐次踏まえて予算を実施するような方法です。 ----- ・PILレポートの様に、拡大するとは考えられない ・九州内新幹線や他の空港との役割分担、全て九州で見ても将来像を考えるべきだと思います。 九州が日本・アジアから見て魅力ある地域になれるか、特色、人々のあたたかさ等の考えを考慮する必要あり。 ----- まず、経済成長万能主義に相変らず立脚している点で容認できない。 地球温暖化、少子高齢化の進展等々を考慮すると、日本のこれ以上の“経済成長”は見込めないし望ましくもない。最大の便数を誇る羽田便にしても航空機の大型化、東京一極集中の是正、第二滑走路の建設など、政策的にも減少させることは容易。とくにステップ2の記述は思い込みと希望的なし主観的観測が大半で、客観性・合理性を著しく欠いている。スロット値の短縮についてはどう答えるのか？
福岡空港の役割に関する意見	1 ・ 海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港	①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 4件 もちろん、需要の伸びは期待されるし、国内各地との増便も考えて欲しい。 ----- アジアのハブ空港として、どの程度成長するかがポイントだと思う。 ----- 現在でもピーク時の離着陸は、危険であることは承知しているものの、移転については、慎重に行って欲しい。ともすれば、名古屋空港(旧小牧)とセントレア、古くは広島西空港と広島空港の例もあるように、新空港が基幹線(例えば、東京、海外)となり、旧空港はローカル線向けとなりがち。施設の老朽化により致し方ないとは思いますが、だからこそ、アクセス手段の熟考が必要と思う。福岡空港と@空港のアクセスが20分以内で、しかも軽便であるならば、九州を起点とした中国、東南アジア、豪州へのハブ空港としての意味合いが、可能となるであろう!! ----- 国内線のラッシュ時以外の便数の増加、東北等の観光でしかいかない場所へ増加等検討して欲しい。 ----- ②アジアを中心とした海外と福岡を結ぶ国際ネットワークに関する意見 23件 ----- Jejuへの便必要。 ----- アメリカやヨーロッパの主要都市への直行便が期待される。 ----- もっと海外に福岡から行けるようにしてほしい。国内も乗り継ぎしないで行けたらいいな・・・ ----- 九州圏からの需要増のため福岡を核に香港島、東南アジア等の拠点化の開発が必要。(今の空港で処理能力は乏しいと思うが) 当然空港の国際化的整備が急務だ ----- 今からますますもっと手軽に利用されるものだと思います。 ----- 国際路線の定着化・安定化が望まれる。 ----- 九州の海外との窓口として大切な役割を持っている。 ----- 中核として、位置付け、オーバーになる部分は佐賀・北九州と協同に成立つようにしていく。 ----- 現時点より数十年間は増加すると思われるが、頭打になると考えられる。 ----- 海外便の拡大が望まれる。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>(益々拡大する。特にアジア(中、韓、台)からの利用が益々拡大する。)海上空港をアジア向けのハブとして位置づければ韓国のインチョン空港より、はるかに利用価値が高い。</p> <hr/> <p>国際線の充実 ヨーロッパ、アメリカなどは関空か成田になると非常に連絡が悪く経費もかかる。時間的にロスが多い。これを改善する必要有。</p> <hr/> <p>新空港として世界に羽ばたく為に来るだけ空港の拡大を願います。</p> <hr/> <p>国内とアジアの窓口としての役割 福岡空港は、たとえば国際線乗りつぎにしても、成田・関西・中部だけでなく、チャンギ・上海・仁川から乗り継がせることも視野に入れてはどうか。 福岡-〇 →上海・仁川・チャンギ→米国・ヨーロッパ等 ↓ ・専用出国窓口を相手国空港につくる。 ・パスポート入らず、国内線感覚で搭乗させる。出国を簡易手続で。 これで福岡空港の利用率は10倍に!!</p> <hr/> <p>ステップ2の需要予測は十分に考えられる。 特にアジアの玄関口としての福岡空港の役割は、今後増々重要度を増すことが考えられ、予測以上にアジアの需要が増加することが考えられる。</p> <hr/> <p>アジアとの貿易が2008年で世界貿易の50.3%を占めるようになりますので、アジアとの往来が増加します。福岡空港は、日本のアジアへの窓口として位置付けることが必要です。2012年には空港の発着回数が満杯となるといわれていますので、「ガンノス」に国際線専用の空港をつくる必要がある。「ガンノス」は西側は海に面していますので、延長は可能です。ガンノスと現在の空港は地下鉄かモノレール、ポートで接続します。日本の製造業は2040年頃には海外生産が40%程度になりますので、日常的な国際交通が不可欠となります。従って、海外からの人の受け入れを増加させていくためには、便利な空港でなければならない。</p> <hr/> <p>今後は、外国からの旅客が増加して九州の街が活性化するような空港づくりを望む。福岡県には、県内に福岡空港、北九州空港があるが、この2つの空港が互いに協力して利用者にとって使いやすい空港として育ててほしい。</p> <hr/> <p>福岡の場合発展著しい中国、韓国、東南アジアの窓口である、アジアの諸国が空港整備をしているので、チンケな空港だとそのうち航空需要をまかないきれなくなると思う。金はかかると思うが、オーバースペックぎみの空港整備をしておく必要があるとおもう。</p> <hr/> <p>できれば福岡からの米国西海岸や、欧州のいずれかのハブ空港、オーストラリア(オセアニア)への定期路線が望まれます。</p> <hr/> <p>国際線は、アジアだけでももう少し路線、便数増やして欲しい。 北九州に住んでいますが千葉へ帰省の際は子供が新幹線と地下鉄に乗りたいたいものですから主として福岡空港を利用しています。時の流れとしては航空需要は増え続けると思います。福岡空港から直接欧米へ行ける路線を新設して欲しいと思います。</p> <hr/> <p>近距離国際線は撤退あるいは機材のダウンサイジングが目立っており、もはや「タコ足状」の展開は全く不可能。ここは少なくとも①インチョン②台北の2つに絞り、中心地の成田/関空/セントレアと干渉しない独自の路線展開・維持するのがベターか。</p> <hr/> <p>大いに期待できる。アジアの出入口として、また国際空港としての役割は、これからも、将来にわたり期待できる。(九州全域における)</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 5件</p> <p>益々増大する東南アジアへはもとより国内、東京、名古屋そして2年後に富士山静岡空港が開港され日本の西のポイントになってくる。</p> <p>-----</p> <p>国内とアジアの窓口としての役割 お話を初めて聞いて、机上の話し合いだけでなく部外の実験者もまじえての話し合いの大切さを感じた。そういう方々の意見も踏まえハブ空港なみになるのでは。</p> <p>-----</p> <p>九州の国際ゲートウェイである福岡空港を、はなから隣接空港との機能分担を論じるような社会インフラにしてはならない。当初から、国際交流拠点機能を単独で保有する立派な空港として徹底して追及すべきである。加えて、乗り継ぎの利便性をも考慮すれば、国際空港は国内基幹空港としての機能をも併せ持つべきである。</p> <p>-----</p> <p>九州の国際ゲートウェイである福岡空港を隣接空港との機能分担を論じるような社会インフラにしてはならない。当初から国際交流拠点機能を単独で保有する立派な空港として徹底して追及すべきである。</p> <p>④その他 1件</p> <p>航空需要もデータを見る限り右肩上りで現在でも制約を生じている状態であるため、何らかの整備は必要となると思う。</p>
	2 ・ サ ー ビ ス 向 上 を 促 進 し 、 航 空 需 要 を 支 え る 空 港	<p>①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 33件</p> <p>時間短縮の意味でもまだまだ需要は伸びると思う。 たしかに小型機による通勤便は増える。しかし、その需要に答えられなければ、ハブにはなれないし、福岡空港は衰退すると思う。</p> <p>-----</p> <p>・東南アジアへの路線拡大はぜひ考えて欲しい。 利用率の高い小型～中型が主になってくると思われる。時間的に利便性のあるスケジュールが必要。</p> <p>-----</p> <p>座席利用率の現状が64%とあるが、人口減少社会の進展でせいぜい70%程度と思う。同利用率の平準化を図るなどの工夫が今後必要と思われる。(まず利用率を上げることから考えるべき)</p> <p>-----</p> <p>九州ー東京間の流動は9割の人が飛行機利用と思う。大型機を1時間ヘッドに飛ばすより、小型機を30分ヘッドに飛ばした方が、利用し易い。労働人口の減少に伴い、現状か、ややふえる程度と思う。</p> <p>-----</p> <p>便数が多すぎる。早朝・深夜便がないなどはオリンピックの時に大きな問題になるだろう。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港のみでの需要の十分な処理は無理があると思われる。</p> <p>-----</p> <p>現在の利用状況からすると発着回数は限界に来ているかもしれないが、各航空機とも全て満席というわけではない。一機当りの搭乗者数を上げることで、便数については緩和できるのではないか。</p> <p>-----</p> <p>利便性が増せば乗客は増えるのでは。 ・旅客はアクセスが良く、便数が多く割安感の有る空港に集まる。 ・世界的に航空輸送は小型機での多頻度運行に向いており、旅客にとっても利便性が良く、有利である。</p> <p>-----</p> <p>ユーザの時刻や利便性で拡大されるはず。 国際線は、アジアだけでももう少し路線、便数増やして欲しい。 海外旅行でも判るように航空需要は増えます。利便性のある航空サービスが必要である。便数の増と中型機の活用のために滑走路は2本必要でしょう。</p> <p>-----</p> <p>航空需要は時の流れとして増える事は確かである。もっと便数を増やし(中型機採用)利便性を重視すべきだと思う。現空港の欠点は遅延が多すぎる。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港から直接欧米へ行ける路線を新設して欲しいと思います。 便数が多ければ需要も多くなるし、価格も下げられると思う。 16万回前後、10年後には達すると思います。今でも混んでいる時は、離着陸の間隔が2分弱の時があります。航空会社ごとダイヤの見直しや、運用時間延長などで対応するしかないと思います。V路線によっては、機材の大型化、あるいは小型化して便数を制限する手もありますが、極端な制限はできないと思われます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>年に何回か東京に行きますが(帰省などで)、お盆や正月は予約が取りにくいです。将来も利用者が増えて、通常でも予約が取りにくくなるのは不便になると思いますので、増便できるようにお願いします。</p> <p>新北九州空港が出来ましたが、子供をつれて行くには不便を感じます。もし、1人で旅行する場合でも、新北九州空港は遠いので、便利な福岡空港を利用したいと思います。</p> <p>航空需要の予測については、将来に渡り横バイ状況が進むと思われるが、ビジネスに必要な時間帯が取りにくいし、便によっては30～40分遅れがザラに有る。ラッシュ時の調整の工夫が必要と考える。</p> <p>今後需要が多くなるのは目に見えているが、国内線のラッシュ時以外の便数の増加、東北等の観光でしかいかない場所へ増加等検討して欲しい。</p> <p>アジアへも旅行しておりますが、成田空港からとくらべますと、福岡空港と東アジアの近さを実感することがあります。海外への便ももっとふえていけば、日本国内から福岡経由で旅する人も増加すると予測されます。私達がもっと利用しやすく、楽しめる空港にしていきたいと思ます。</p> <p>本数を増やし、利便性をよくしてほしい。</p> <p>福岡は多くなるので、国内と国際を別けてほしい。</p> <p>①により、航空需要は高まるものと考えられるが、国内はともかく、国外との玄関口になるためには、24時間体制の空港が必要であると考え。</p> <p>あと数年後の2010年代初めには処理能力が不足してしまうとの予測結果を見て、整備・対策の緊急性を感じました。朝・夕の離着陸時の混雑や待機は利用して大変不便に感じる事が多く、是非とも処理容量の拡大をお願いします。</p> <p>新北九州空港と佐賀空港の影響で福岡空港利用者の需要が将来はあまり期待できるとは思わなかったが、福岡都市圏を中心に北部九州の多くの人々が利用している事がわかった。さらに、これから徐々に利用者の増加が見込まれる事より、予約の取りやすい環境を整えていく必要があると思う。現状ではほとんどの便で比較的容易に予約ができるが、将来はほぼ満席で予約も取れないという状況になる事はデータの通りで不安である。</p> <p>交流の方法には①人、②物、③情報が主にあり、かつ今後はそれらにそれぞれスピードが求められる。つまり利便性である。隣国の空港は過大とも思える規模の計画がある中、国内(特に福岡空港)は拡張の可能性がない→国力の低下につながり、予測の「ケースC」とならないようにしなければならない。</p> <p>新幹線などの他の交通手段に比べ、飛行機は本数が少ないため、行動予定が限定されてしまう。今後は、新幹線並みに本数を増やし、いつでも便利に利用できる交通手段としてほしい。</p> <p>国内外問わず、アジアの中の福岡の地位を保つには24時間空港が必要であり、需要に応えるだけの容量を備えた空港造りが必要であると思います。</p> <p>エンドユーザの運賃が下がってよりよく利用できれば需要は伸びます。</p> <p>今のままだと、他の便は入りにくく、混雑して不便になり使いたいが、遅れたりしたら、へると思う。</p> <p>マクロでとらえれば福岡空港のある時間の利用率はキャパシティの限界に近づいているが、発着遅延のとらえ方として、9時台、11時前後の混雑時にはあらかじめ飛行時間を長く調整することで遅延時間ゼロにすることもできる、要は工夫である。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	②その他 12件	<p>DEREGULATION(規制解除)をより拡大し、新規航空会社が参入しやすくすべきである。しかし安全は第一に優先すべきである。</p> <p>-----</p> <p>経営側の立場も大事ですが利用者側の立場で考えてもらいたい。 総2階建ての飛行機が飛ぶようになるらしいですが、チェックインや、保安のところが混雑すると、新幹線のほうがいい、と思う人が出てくると思います。そもそも2階建ての飛行機は国際線かな？でも、空港の受け入れ態勢はかなり重要になってくるのではないのでしょうか。</p> <p>-----</p> <p>・JRの新幹線の整備が進んできており、近距離への中核地方都市への交通機関としては、競争性がでてくる。又、都市高速道の整備で、他の交通機関へ移行することもある。(近くの別の空港の利用もでてる)。 ・東アジアの国際交流、経済産業の中心地としては、伸びていく可能性も予測されるので国際線は増加していくと思う。 ・最近では、お客離れを防ぐために各航空会社は料金を値下げしてまで客をとっているにもかかわらず空席もかなりある。</p> <p>-----</p> <p>座席利用率の現状が64%とあるが、人口減少社会の進展でせいぜい70%程度と思う。同利用率の平準化を図るなどの工夫が今後必要と思われる。(まず利用率を上げることから考えるべき) 空港が近くに多く出来たので、競争が激しくなって居る様だけど心のこもった親切と、手軽に行ける様な気配り。料金も出来るだけ安く安心していける様に宣伝も大事だと思います。</p> <p>-----</p> <p>ex. ・海外客を誘致するための空港 ・北九州、佐賀を安くすることで対策する案も必要。などの検討。</p> <p>-----</p> <p>ボーイング・エアバス社という二大メーカーの開発計画では、若干の開発思想が違う。AB社はA380というジャンボを上回るキャパ、Boing社は787という中クラスをメインにしている。空港も直行型かハブ・スポが主流になるのか？現状ではわからない。発着回数に影響</p> <p>-----</p> <p>テロや飛行機事故などのニュースは流れてはいるけども、旅行客の数は減るどころか増えていくと思う。 短時間での移動が可能なので利用客の数は減らないと思う。時間帯によっては多く発着させないといけないうと、減らしても大丈夫なところがあると思うので。そういった問題も解決すれば、今の滑走路の数でも、利用客は増えると思う。</p> <p>-----</p> <p>ハブ空港は他空港にまかせて、コンビニエントな空港を目指すべきと考える。</p> <p>-----</p> <p>航空需要は高まるものと考えられるが、国内はともかく、国外との玄関口になるためには、24時間体制の空港が必要であるとする。</p> <p>-----</p> <p>あと数年後の2010年代初めには処理能力が不足してしまうとの予測結果を見て、整備・対策の緊急性を感じました。朝・夕の離着陸時の混雑や待機は利用して大変不便に感じる事が多く、是非とも処理容量の拡大をお願いします。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	3 ・福岡の交通結節点機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港	①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 8件 将来増加すると予測されるので、現空港を広くするか、又は、別途空港を設置するか考えるべきだ。その場合、交通アクセス、特に鉄道の乗り入れを併設する必要がある。 今後九州新幹線の開業、遅れている高速道の整備が進めば、更に利用者は増加する。 先に述べたアクセスの良さも、時に車の交通渋滞等により、都会ならではの不便さを感じることもある。その点、地下鉄がそれを補っていると思う。福岡空港が更に発展していくためには、周辺の整備と安全確保が必須条件であると思う。商業地・住宅地が近いため、これ以上大きくできないというのが現状と思うが、だからといって不便な立地条件のところへ移転したところで、はたして乗降客数が増えるとは思えない。周辺との共生を考えていく方が善策だと思っている。 需要の予測は、かなり希望的要素が入りやすく、実際よりふくらむ傾向がある。需要を増やすためには、交通体系も併せて検討する必要がある。空港を含む広域の交通の利便を向上させる事により、潜在的な需要を掘り出す事ができる。 現空港の利便性を活かして、国内主要路線に特化した方が利用しやすい。 航空需要は増すこととなるが、利便性の良い空港にして頂きたい。 見通しは甘いと思います。九州内十山口県の空港との相互関係を重視することで、単独では太刀打ちできないNRTやKIXと対等になれると思います。そのためにも、九州内の交通網を空港中心にするとか。JRやバス会社との連携も必要だと思います。 予測どおりの需要の増加が見込まれるとするならば、現存する空港の機能強化と、特に空港までの交通アクセスの強化が必要だと思います。
	4 ・地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港	②その他 3件 ・物量が急速に増えるが、計画が遅れている。(もっと住民の声を聞く必要があるのではないか?) 新幹線との具体的事例紹介。 大都市福岡に益々人気が高まるでしょうけど、需要はこれ以上だと東区貝塚までの地下鉄を利用して雁ノ巣を生かせばよかつたのでは。昔は西戸崎基地から米軍機が飛んでました。
		①幅広い航空利用に関する意見 0件 ②安全の確保や騒音の軽減等環境への配慮を望む意見 19件 先日もイルクーツクで航空機が着陸に失敗している。需要が増えると航空機の運用が一層きつくなり危険性がますます増えると思う。現在の福岡空港ではそうした事態を懸念している。 競争を激化し、安全に手を抜く事なくまず安全無事な運航を目指してもらいたい。 まず安全な運航が大事だと思います。 安全性(離発着に伴う)と空港機能の限界(多くの便が、歩いて航空機に乗り込む)あり、空港の広さから限界に近いものと感じる。 どうしても、海上、24時間が必要で、騒音問題や事故のことを考えると、新宮以外にはないと思われる。 轟音をなんとかしろ！住民の苦しみを考えろ！ 福岡空港を含めた近隣の空港への航空需要は若干拡大すると思う。福岡空港での貨物(国内・国外)航空はどんな状況であるかは知りません。 増大せずに他の空港にふりむけることにしたい。福岡空港は乗客便のみとし、その利用限界14.5万回を強烈に宣伝し、安全な空港であることに注力してほしい。 先に述べたアクセスの良さも、時に車の交通渋滞等により、都会ならではの不便さを感じることもある。その点、地下鉄がそれを補っていると思う。 福岡空港が更に発展していくためには、周辺の整備と安全確保が必須条件であると思う。商業地・住宅地が近いため、これ以上大きくできないというのが現状と思うが、だからといって不便な立地条件のところへ移転したところで、はたして乗降客数が増えるとは思えない。周辺との共生を考えていく方が善策だと思っている。 それより、防空対策、テロ対策の施設・外国人の密入国・不法滞在・不法就労対策等々考えるべきではないだろうか。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>需要は伸びます。それは、羽田のD滑走路建設、関空の2本目の滑走路の建設を見れば明らかです。が、空域の制限や、騒音による運用時間や、運用方式の制限は問題です。いくら空港を整備しても、朝夕のピーク時の交通量は増えません。現在でも交通量の制限が国内外でかかっています。(国内は量的な問題、国外は高度の空気がないという問題。これは相手国の方の責任でもある。)</p> <p>よって全国的な需要の増大は全国的な空域、騒音に対する住民の理解等によってのみ解決されると考えます。予測に関してのみなら、正しいのではないのでしょうか。</p> <p>現在の福岡空港は、利便性が良いことが最大の利点ですが、街中にあるため、周辺への騒音や、危険性等も高く、地価も高い為、拡大もできない。郊外の24時間空港が必要になっていくと思います。</p> <p>騒音と危険性を市民に押し付けている、そんな都市が21世紀の九州の首都と胸をはれるのか。</p> <p>需要はレポートの予測より下回るとは思いますが、周辺環境対策が最重要と思われる。(現空港は全国的にも利便性の突出して優れた空港である)今後もこの優位性を確保維持していく為、周辺交通環境を整備してより便利な空港となるようにして欲しい。</p> <p>宗像での騒音が拡大するのでは？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.国内外線が板付にあれば空港が混雑して不便である。 2.飛行機の雑音でテレビや電話が不便を生じている(住居筑紫野のため) 3.夜間深夜まで飛行機の騒音で悩まされ遠隔地からかかってくる電話が聞きとれないことがある。 4.国外線の飛行機のエンジンが大きいので騒音が厳しいので海の近くに移転して頂きたい。安全な空港(今は2分に1回の離着となっている)にしてもらいたい。 <p>段々利用度が高くなるので事故がこわいと思われた。</p> <p>事故が多い事により航空への不安感が強いと思う。便数を少なくは出来ないものかと思う。</p>
	<p>③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 2件</p>	<p>何でも希望どおりには出さない。費用対効果を考えるべき。一般からの要望・要求事項は無意味。「～ならもっと良い」、「～して欲しい」はただの欲望にすぎない。</p> <p>空港能力の限界ぎりぎりで行われている、という事は効率が良いという事で、地域にとっては良いことなのではないでしょうか。</p>
	<p>④利用者の利便性に関する意見 8件</p>	<ol style="list-style-type: none"> ①空港ビルの利用を再見直す必要があります。(県外)(県内)(県内近隣都市)毎に見直す。 ②空港へのアプローチを利便性が見直す。 特に地下鉄とJR支線とを均一共通活用することを考えると解決が早いとおもいます。 ③Local空港を何処に設定しその足廻りをどうするか考えるべきです。特に本空港と別空港との間の利便さが求められます。 ④そのための道路網、鉄道網を各一的に対処すべきと考えます。 <p>これからは日本はもっと国際的になって来ると思います。そして過去をふりかえるとそんな思いがします。私は利用者が満足できるサービスができれば需要がのびると思います。(第一、運賃)(第二、駐車料金)(第三、駅からの交通の便)、あとは真心だと思います。</p> <p>お年寄りや子どもにもやさしい空港づくりを！地下鉄から第一ターミナルまでは遠い。動く歩道などを作ったりするなど負担を軽減する方法を考えないと利用しにくいと思う。</p> <p>総2階建ての飛行機が飛ぶようになるらしいですが、チェックインや、保安のところは混雑すると、新幹線のほうが良い、と思う人が出てくると思います。 そもそも2階建ての飛行機は国際線かな？でも、空港の受け入れ態勢はかなり重要になってくるのではないのでしょうか。</p> <p>福岡空港は九州の玄関口として国際色豊かになると予想されるので利便性のあるそして国際色のある店舗も含めて対応を。免税店なども2～3店舗有ると良いと思う。飛行機利用は益々多くなると思う。</p> <p>国内線と国際線の割合がもうひとつ解りませんが、混雑する国内線ターミナルと閑散とした国際線ターミナルのアンバランスが気になります。</p> <p>ターミナルの良質化、人材の良質化 需要増に関係なく現状でじゅうぶん利便性は高い。</p>
	<p>⑤その他 1件</p>	<p>将来の予測については経済問題、航空会社の考え方等有り、むずかしい点が多い。(利用客の増減)航空機のキャパシティ、着陸等の減便等が考えられる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	5 ・ そ の 他	<p>①福岡空港の役割全般についての意見 3件</p> <p>有限なる石油資源の問題が今後航空・自動車・船舶などの人類社会構成の極めて重要なネックとなるに違いない。それをいかに克服していくかが将来の人類社会に課せられた大いなる課題となってくるだろう。</p> <p>よくわかりませんが、今と同じように停滞してるか、違う状況になってるのかのどちらかと思いません。 福岡空港の重要性を再確認した。</p> <p>②その他 7件</p> <p>ハブ空港としての役割を果たせなければ、やがては廃棄処分されるのではないのでしょうか。</p> <p>ビジネス、観光ともに増える。より身近なものになっていく。 国際的には、韓国の仁川国際空港の利用度が大きくなると思われる。いたずらにハブ空港化することは必要ないのではないか。</p> <p>客観的な需要予測もいいが、将来のこのくらいの需要の伸びがなければ、福岡の地域の発展は望めないという切り口での説明もあっていいのではないか。</p> <p>需要予測は将来の経済情勢等の前提があり一般人は予測しがたい。申しあげたいのは経済情勢が好・不況でも空港はなくてはならない空港行政である事を申しあげたい。</p> <p>大変なお金をコンサルタントに払って需要予測をやられているようだが、福岡空港の問題は需要云々という問題ではないのではないか。あの長年に亘って酷使してきたオンボロ空港が、九州の首都、牽引役を自称する福岡市の空港として、21世紀にふさわしい空港であり得るのか。これは福岡市の姿勢の問題であり、それを決めるのに国の力を借りなければならないのか。情けない思いがする。</p> <p>おそらく“のび”は下方部分と思れる。原油の値上りとテロの影響。但し、空港の必要性は増大すると思れる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
将来の航空需要予測に関する意見	1 需要予測の前提条件や予測手法に関する意見	<p>①将来の経済指標の設定や旅客数との相関に関する意見 39件</p> <p>GDPもマイナス成長しているのになぜ増えるのか？ GDPの伸びが即旅行回数に比例するとは思えない。 鉄道の進化、船の進化等々・・・ 成長曲線(三つのケース)について、どの程度確かか分からなかった。</p> <p>p10,p15の予測におけるケース分は恣意的ではないのか。「構造改革」の問題と航空需要を直結することはできないのでは？ ↓ 航空需要予測の多元的要因分析が不可欠では。</p> <p>GDPの成長も多目と、地域の実情と全く違う。佐賀空港などは存在すらなくなる。北九州空港も早くも需要が停滞している。</p> <p>人口は減少傾向、鉄道、高速道路の整備策も、あいまいな表現で、予測(科学的)とは思えない。 予測の方法は、丁寧に述べられていて、わかり易かった。ただ、一人当たりGDPと旅行回数が、これまで相関があったことはグラフでわかるが、今後もそうなるのかどうか疑問に思う(特に国内)。 景気の回復(?)に左右されるのではないかと思います。バブルの頃とまでは言いませんが、海外へのビジネスチャンスや、レジャー等での利用が増えれば、需要は激増するのでは？と思います。まずは、輸出・輸入がバランスよくなると難しいかもしれませんね。円高が復活する事を期待します。</p> <p>特に、ケースABCの「構造改革が進展した場合の」の表現は意味が分かりません。構造改革→勝ち組・負け組→下流社会→旅行など行けない。そういうイメージがつかまとう。</p> <p>将来の予測については経済問題、航空会社の考え方等有り、むずかしい点が多い。(利用客の増減)航空機のキャパシティ、着陸等の減便等が考えられる。</p> <p>旅客数の増加を、一人当たり実質GDPの伸び率だけで説明できるのか。増加要因が明確でない限り、増加の予測はできないと思う。</p> <p>GDP増加が旅客数増加となり、航空需要増加につながるという論理について、マイナス要因が加味されていないので、結果について疑問である。 ・GDPが増加しても実際に使える金額の減少が考えられる要因 ①消費税率のアップ ②少子高齢化、人口減少による社会保障費の増加、貯蓄率の減少</p> <p>GDPとの相関による予測はほんとうに将来にわたって通用する手法か。全国の傾向と福岡の傾向は過去のトレンドからみて同じではないようにも見える。</p> <p>GDPの設定において政府見通しのほか「失われた10年」という極めて低い予測値を設定していることなど、堅めの需要予測と感じました。</p> <p>国内旅客数に人口を介在させずに実質GDPとの相関で予測すべきではないか。同研究所の人口予測は信頼性が低いと言われている。</p> <p>基本的には、実質GDPと為替レートに相応すると思うが、国内線に@.@陸上及び海上交通機関の時間的・経済的効率性が格段に向上すると見込まれ、貨客ともに航空需要増は無いとみる。 実質GDPが着実に伸びていくとは考えられないし、高齢者が増えると飛行機利用の頻度はおちるのではないか。</p> <p>詳細版の107ページで、パラメータの推定を行っている。1978年から2003年のデータを採用しているが、1978年から1990年は安定成長期であり、それ以後はバブル崩壊以後である。安定成長期とバブル崩壊以後では、国際社会、経済情勢が変化しているので、一律に論じるのは如何か。135ページの米ドル為替レートは、単純に最近10年間の平均値を採用している。どういふことか？ $Q_t = POP_t \times \exp(1.700) \times X_t 1.014$ X_tのべき数が1.014と1を超えており、関数型が下に凸になっている。すなわち発散する形である。当然ながら上に凸の関数型であるべきと思われる。また、この関数には、少子高齢化の要因が全く考慮されていない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>[詳細版のp107] 一人当たり実質GDPが380万円を超えたあたりからは、一人当たり生成交通量(300km以上)と一人当たり実質GDPとの明確な相関関係は認められない。一人当たりGDPが500万円～760万円の範囲で、同様な一次関数の関係が現れるとは考えにくい。要約版のp10は、都合のいいところのみを示している。</p> <p>GDPが3ケース設定されているが、一番上のケースよりGDPが大きく伸びる可能性もあると思う。逆に、ケースCは「最悪の経済状態での需要見通し」を確認するためのケース設定として見るべきと思う。</p> <p>GDPに準拠した旅客数を、各空港が今後の計画でどの様に確保するのか、又、空港利便性を向上させるかの判断として、各空港の需要予測データが必要です。このデータがSTEP3の対応策の重要なデータとなります。</p> <p>福岡空港の旅客数はGDPが伸び、人口が伸びている中でも頭打ち。今後GDPとともに需要が伸びるという予測は根拠がない。特に東京ー福岡線は両都市とも人口が大きく伸びていて、GDPも伸びているにもかかわらず、旅客は横ばい状態。今後右肩上がりになるなんてあり得ない。</p> <p>経済格差の問題が注目されています。国全体としてはGDPは上がっても、個々人レベルではそうでなくなるのでは…。</p> <p>ネットワークの拡充による発着回数の増加は理解出来るが、航空需要予測はABCケースについて理解出来ない。特に旅客数の増大について単純にGDPと比例させて良いものか疑問。将来人口は、少子高齢化に伴い確実に減少すると思われ、これと同時に、実質GDPの伸び率設定は、もっと低くなるのではないかとと思われる。GDPの伸び率でのみ予測するのはどうかと思われる。</p> <p>人口の推移、年齢分布、あるいは、各地方の人口伸び率やGDPを全国的に考えて、予測できないか。</p> <p>福岡空港と他の地方都市(九州を除く)の役割分担が明確に出来ないため、その需要予測を全てGDPで考えるには無理があるのではないだろうか。</p> <p>GDPという言葉が難しいけれど、関係しているということですが、あるTV番組で、これを計算に用いるのは意味がないと聞きました。</p> <p>全国の旅客数はどのくらいを予測されているのか？(2012、2017、2022、2032)1人当りの旅行回数はGDPに相関があるようだがGDP400万円で3.5回であれば2032年Aケースで一人当りの旅行回数はいくらか？現実性に乏しい数字になるのでは？(人口減少の中)</p> <p>全国の旅客数を過去の一人当り旅行回数と一人当たり実質GDPの相関式で予測しているが、20年前(1982年)と最近(2003年)では大きく異なる。これを相関があるとは乱暴な話である。日本の国際航空行政(羽田、成田、中部、関空)のあり方を前提に話を進めるべきであるが、ここにはあえて触れずに、アジアの視点での需要予測を行うことは、誤っている。</p> <p>GDPと旅行回数に関連づけ需要予測を出しているが、それほど深い関係があるとは思えない。いろんな要素が複雑に影響を与える。仮にそうだとするとプラス成長を続けるとは限らない。関空や佐賀空港で証明されているように、示されている需要予測は信頼できない。</p> <p>「少子高齢化」「地域間・世代間・世代内間格差拡大化」「租税負担高率化」で、[ケースC・失われた10年]の需要予測より悪いのでは？</p> <p>需要予測についてはおかしいと思う。あたるはずがない。また、GDPと生成交通量は一部分相関関係があるにしてもGDPの伸び率を用いるのはまちがっていると思う。</p> <p>GDPの伸びを根拠にしているが、そのGDPの伸びは不確定なのであって、予め確定していない。経済学的研究による景気の伸縮の定説と国民@@上の観点からの経済の政策的からの伸縮がある。したがって、航空需要をGDPだけを指標にして予測するのは困難であり、多元的要因の総合判断による航空需要予測を立て、提言すべき。</p> <p>需要予測の技法は、プロが行ったにはあまりにも単純過ぎ、説得性・信頼性に欠ける。一人あたりの旅行回数はGDPに比例すると云うが旅行ばかりできる人はなく限界がある。</p> <p>人口減少に対してGDPの増加は信用できないのではないのでしょうか。過去10年くらいのGDP予測と実績の差を示すと説得力が出ると思います。</p> <p>今回示された需要予測が現空港のロケーションを前提に作られたことをもう少し強調すべきと考える。今後を考えていく上で、色々な可能性をもっと精緻に見る為に、どこか仮定の候補地に移転した場合での旅客輸送を踏まえたデータも取り揃えるべきである。また、今の経済状態が継続する前提での需要予測に対してはもう少し慎重であるべきと考える。90年代のバブル経済下においても福岡からの海外直行便が廃止となったこともあり、経験則での分析が必要である。</p> <p>高率のGDP増加予測に基づく乗客数の増加予測はナンセンス。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・STEP2にある「高齢者が今よりもっと多く旅行する」などということは考えにくい。あっても一部の裕福な人たちだけだろう。</p> <p>・STEP2では「人口・労働力人口の将来推計によれば、今後の人口・労働力人口減少はいずれも年平均0.5%程度の非常に緩やかなものであるため、生産性の向上等とともに消費需要の維持・拡大が図られれば、人口・労働力人口の減少に連動してすぐに経済がマイナス成長になるとは考えにくいと思われます。」と書かれてある。しかし、人口問題研究所の推計(中位)によると、現在働いている人4人で、老人1人の面倒を見ている状態であるが、2030年には、働く人2人で老人1人の面倒を見る計算になる。さらに2050年には、働く人1.5人で老人1人を見なければならぬ状態になる。生産性を向上させたところで簡単には追いつかないだろう。また、人口減、消費税率アップなどもあり、消費需要は現状維持すらできない可能性がある。経済がマイナス成長になる可能性は大いにあると見るべきだろう。</p> <p>・需要予測は、GDPの伸びとともに旅客需要が伸びるとしているが、2002年以降GDPが伸びているにもかかわらず、福岡空港の旅客数は横ばい状態である。「今後GDPは伸びる、だから需要も伸びる」と考える国交省の計算方法は信用できない。</p> <p>-----</p> <p>少子高齢化や経済成長など、客観的なデータを前提にしておらず、空港建設を推進したいがための希望的観測で根拠が希薄である。</p>
	<p>②将来人口、航空機材の大型化、福岡空港の容量など前提条件の設定に関する意見 27件</p>	<p>人口と密接な関係があり、将来の人口予測が的確でない。現状の少子化を考慮すべきである。</p> <p>-----</p> <p>たしかに小型機による通勤一便は増える。 巨大機導入により、現行最大のB747-400の座席数596席(ANA)より増加させることで座席利用率は予測より低下すると思われる。</p> <p>-----</p> <p>もっと、くわしく、2000年～2006年の実績を分析する必要あり。 人口は減少傾向、鉄道、高速道路の整備策も、あいまいな表現で、予測(科学的)とは思えない。</p> <p>-----</p> <p>たいへんていねいにシミュレートしていると思います。ただし、福岡空港の競争力のひとつ、博多駅と近いことを過小評価していると感じます。福岡空港の利用者の中には、新幹線への乗り継ぎ時間が短くてすむことや、博多へのアクセスがよいとする人も少なくないと思います。実際、中国・四国へ行く場合、それぞれの空港を使わず福岡まわりとするケースも多いはずですが、また、需要予測手法として何をお使いになったかわかりませんが、重回帰系でしたら、ダミー変数を入れていると思いますので、もしそうでしたら思いきって数量化理論Ⅰ類をステップワイズさせた方が説明率は上がると思います。</p> <p>-----</p> <p>全交通→地域交通→交通分担→空港分担と、まさに王道を往く分析だが、誤差に誤差を重ねてはいないか。一段階ごとの補正・Checkが図られているか。</p> <p>-----</p> <p>急テンポで進む少子高齢化、地方分権に伴う諸問題マルチメディア(IT化)、地域の環境問題等きめこまかな調査検討を行い需要予測をし必要性を明確にする必要はないか。(現地地点の情報からみて) 需要を増やすためには、交通体系も併せて検討する必要がある。空港を含む広域の交通の利便を向上させる事により、潜在的な需要を掘り起す事ができる。</p> <p>-----</p> <p>佐賀に代表される様に楽観的な予測で後々批判が出る事の無い様に、現実に即した厳しい条件で予測をして頂きたい。将来人口予測は疑問。</p> <p>-----</p> <p>基本は、トレンドベースの予測だと思いますが、現福岡空港の位置で、対応困難な発着回数及び利用者数が予測されていることに疑問を感じます。新空港整備も視野に入っている以上は、新空港の不利なアクセス条件下での需要予測も行うべきではないでしょうか。(同時に公表)</p> <p>-----</p> <p>現在の福岡空港は都心にあり、距離・交通アクセスとも最高です。旅客数が多いのは、必然である。しかし、便利の良さと引き換えに環境問題や、事故への不安は常にある。ステップ2の意見は以下のとおり(将来需要予測について整理) ○将来の山陽新幹線の高速化で航空需要動向の変化推定 現在、のぞみが最高300km/hであるが、鉄道技術研究所で開発目標としている次期新幹線最高360km/hが実現すれば、福岡～東京の航空需要がどう変化するか。 ○旅客機材の大型化は見込めないのか エアバスA380の様な大型機材の導入は本当に導入意欲がないのか 特に、最も需要が集中する時間帯では、既に増便が不可能な状態において大型機材の導入により、旅客数の増加需要を吸収することで、どの程度離発着回数を緩和することが出来るのか。 航空需要は増加するが、現在よりも細かい時間設定(便の増加)が前提になると思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>確かに航空機の離発着の回数は増加すると思います。しかし、九州には他の空港も多く存在します。ひとつひとつの都市の空港がそれぞれビジネス、観光といずれの利用も考慮しなくてはならないのでしょうか？</p> <p>特に、福岡の場合は圧倒的にビジネス客が多いはずで、他の貨物物流は重点的に北九州等周辺の空港で運用するといった予測も必要かと思えます。また、席数については、大型機の導入(これは航空会社の責任ですが)により、一定以上の効果が得られるように思います。</p> <p>道路交通センサスでは、交通量が減る傾向にあると以前聞いたが、航空需要だけが增加することがありえるのか？行政が考える需要予測はいつも都合のよい数字を並べるがもっと現実的な予測はできないものか。</p> <p>新福岡をつくるための数字なのではないか。需要予測の前提が悪い。増加しつづけるのかどうか、よくわからない。予測上はGDPに相関して増加するとのことだが、あくまでも予測で、前提条件がくずれると意味がない。</p> <p>福岡都市圏に現在以上の潜在的な人口の伸があるものと思われない。予測は信用出来ない。</p> <p>少子高齢化や低成長でどちらかと言えば九州自体の活力が低下するのではないかと思う。よって、できるだけ下方予測(整備が前提であれば危険側)で将来計画を立てて行くべきだと思う。</p> <p>高速道路網の整備次第で近隣空港を含めた需要予測がぶれると思われる。佐賀空港のアクセスを良くした場合は、北九州空港同様、鉄道アクセスを前提にしてもよかったのではないのでしょうか。少なくとも、久留米からのバスアクセスは考慮すべきだったでしょう。</p> <p>九州の福岡は一極集中で発展しているので、分散型にならないかぎり現状維持であると思われる。ただし、少子化・高齢化にともない人は減少すると思われる(ゆるやかに)。</p> <p>団塊の世代が退職した後は旅客数は増えると思うが増え続けるとは思わない。発着回数で計算しているが、航空機はどんどん大きくなって一度に運べる人も増えている。将来、2回着陸するところが1回でよくなる、と言うことにはならないだろうか。</p> <p>飛行機の大型化による需要の対応について、詳しく検討していない。航空会社の投資余力、国際競争力、外国航空会社の国内線参入、航空機メーカーの建造余力など</p> <p>人口増加は考え難いが、飛行機の小型化で発着回数は増えることが考えられる。</p> <p>・予測の前提条件が、廃止された7路線全てが復活することになっていたり、路線が開設されなかった神戸についても、開設されるものとして計算されている。航空会社の採算は無視されている。だから、予測結果において、2012年に地方路線の需要が2倍以上にもなるという、バカげた結果を導き出している。地方路線は縮小傾向で、3月に福岡線が搭乗率の低下を原因に廃止されたばかりである。</p> <p>・詳細版に対する疑問点・意見・高齢者の1人当たりの旅行回数が、現在と同じ回数に設定されているが、増税や年金の引き下げ、支給開始年齢の引き上げ、医療費自己負担の引き上げ、福祉関係の各種補助の相次ぐ見直し、格差社会の広がりなど全く考慮されていない。人口問題研究所の将来人口予測(中位推計)によると、現在、働いている人4人で、老人1人の面倒を見ている状態であるが、2030年には、働く人2人で老人1人の面倒を見なければならない計算になる。</p> <p>・航空分担率予測の中で、「神戸空港開港による航空の交通利便性が向上する近畿圏は4ポイント増」としている。実際神戸線は就航していない。今年3月新幹線はのぞみ大増発で、レールスター、のぞみ合わせて、1時間4本体制になった。割引乗車券も充実してきている。さらに、新型新幹線も導入予定である。この状況では航空分担率は上がるどころか、下がる一方であると</p> <p>・また、航空分担率の計算方法にも疑問点がある。明らかに航空優位になるよう計算されている。時間価値として、1分当たり70円として計算されてあるが、航空機の方がはるかに地下鉄・バスなどから乗り継ぐ場合時間を要するのに、乗り継ぎ時間は計算されていない。また、新幹線が通常料金で計算されているのに、航空機は割引料金が適用されている。航空機は遅れることがしばしばであるが、新幹線の遅れは非常に少ないことは考慮されていない。</p> <p>・国際線予測で海外側は地域別予測になっている。予測は潜在的な需要の予測。これらを見ると、実際に路線が開設されるかどうかは非常に疑わしい。また、去年のJALハワイ線撤退は、搭乗率は良かったにもかかわらず廃止された。福岡空港の国際線は観光客が主体で、ビジネス需要が少ないことに原因があった。全日空も福岡発の国際線はコードシェアのみで自社の航空機による定期便は存在しない。潜在的な需要が実際の旅客数を表すことはまず無い。潜在的な需要だけで今後の対策を判断することだけは、絶対に避けなければならない。</p> <p>・STEP2には「福岡空港を発着する国際線の将来の機材構成は、ハワイ、グアム、台湾、香港便については、現況で大型化の進んでいる成田空港の機材構成を参考に、将来需要に応じて大型化が進むとして下のように設定しました。その他については、現在の福岡空港の路線の機材構成と同様としました。」とあるが、ビジネス需要が多くあれば、中型機のまま頻度を上げて運航することに意味があるが、観光主体の福岡では、機材を大型化した方が効率的である。</p> <p>様々な交通網が発達する中で、飛行機も大型化で対応できる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	2 福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見	<p>①GDPや都市部の人口増加が航空需要に影響を及ぼすとする意見 39件</p> <p>今後の経済状況等から、妥当な数値と思う。 たくさん人口が入るでしょう。 日本の人口が減るなかで、福岡の人口が115%に増えることは認識不足でした。 観光・ビジネス、物品輸送と時間を有効に使う考えは、これからも衰退しないと思ひ、費用面の問題もあるが右肩上がりでは！</p> <p>シニア・シルバー層(60才~)の利用度UP 今後の航空需要は、社会経済の自律的成長による需要の増大によって増えることすれ減ることはまずあるまい。</p> <p>現時点より数十年間は増加すると思われるが、頭打になると考えられる。</p> <p>一定の成長は見込みupすべきだが、莫大な先行投資をする環境はない。 人口の都市集中から、航空路線の選択と集中がすすむと考えられ、これを考慮するべきである。 福岡空港の航空需要予測をみても旅客数、貨物ともに増加が見込まれていますが、国内では福岡・羽田間が、また中国をはじめ東南アジアの国際線の需要も伸びると思います。これからデフレ脱却により、成長経済が確実な足どりを始めていることを考えると、人口の少子化は、航空需要には影響はないとみています。</p> <p>ビジネス、観光ともに増える。より身近なものとなっていく。 日本は少子化と言っても、福岡市の人口は増加。世界の流通拠点としても重要な役目は大。需要は増えるものと思える。</p> <p>少子高齢化で人口は減少するが、景気が回復すれば国内、海外の利用が増えるのではないか。 人口が少子高齢化を迎えますが、GDPと旅行回数との関係や、福岡の人口が伸びること、また福岡と結ぶ路線が同じく人口が伸びる都市であること、また海外の経済発展で交流が増えることなど、福岡空港の航空旅客がのびていくことがよくわかりました。</p> <p>福岡空港の旅客数はGDPが伸び、人口が伸びている中でも頭打ち。今後GDPとともに需要が伸びるという予測は根拠がない。 ・日本の将来人口は減りますが、①航空旅客は航空を利用する年代層がふえること、②1人あたりの経済成長による経済活動が一層活発化し旅行回数がふえることがよくわかりました。</p> <p>人口が増え続ける都市圏(福岡市周辺)と民間企業の九州への新工場進出など航空需要は今後も増えると思われれます。現空港の機能では需要に十分応えられないものと思ひます。</p> <p>福岡市周辺は人口が増えている。また企業の九州進出が目立つ。このままでは需要に応えられないと思われる。</p> <p>人口構成が高齢化しても飛行機の需要は下がることはないことが経験則としてあることが理解できました。</p> <p>親も退職後、旅行したいと言っており、需要は当面伸びるのではないか。</p> <p>主人が定年後、観光旅行をしたいと思っている。同世代が多くいる事を考えると、人口は減るが空港利用者は増えると思ひます。</p> <p>少子に伴い将来的には人口減ではあると思ひますが、福岡市は更に反比例して増加すると思われれる。 人口増加に伴い、需要は高くなると思ひます。 少子高齢化に向うとは云え、経済の成長に伴い、旅行等の人的活動性は益々高くなっていくであろう。</p> <p>国内航空旅客について、定年退職者(退職金や時間的余裕)の旅行増加もあれば、さらに旅客の増加が発生すると思われれる。年齢別の旅客数に人口をそのままスライドさせ乗せることにより算出可能と思ひます。</p> <p>高齢者の旅行者増、福岡都市圏への人口流入、福岡と東京、大阪等大都市間の人の流れの増加を考えれば、今後共、福岡空港の航空旅客が伸びていくことが考えられれます。</p> <p>福岡は九州の他都市と比べて人口が微増傾向にあり、また将来の九州新幹線の完成や高速バスの都市間ネットワークの充実を図ることにより相乗効果が発生し、今後もゆるやかながら福岡の航空需要は増加すると思ひます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>私自身も経済的に許すのであれば、九州内も含めいろんな場所に旅行してみたいと思っています。日本経済が良くなっていけば、航空需要は増えていくでしょう。</p> <p>福岡への人口集中が予測されることから、鉄道需要と合せて、航空需要も今以上に増すものと思われる。</p> <p>GDPと旅行回数の関係している点、福岡地域の人口増、出張等による、大都市圏間との航空需要の増加、アジアを中心とした海外交流の増加を考えると、福岡空港の航空旅客の伸びが考えられます。</p> <p>福岡市周辺の人口増は続くことから航空需要は増すこととなる。利便性の良い空港機能が必要。</p> <p>福岡が中心になれば当然、国内、国外需要は増加せざるを得ない。</p> <p>少子化による人口減少で福岡空港の利用者数が減ると考えている人が多いが、それは短絡的である。少子化・人口減少で真っ先に利用者減・航空路線削減が進むのは北九州空港や佐賀空港のような過疎地・人口減少地域の利用者・路線・便数の少ない空港だろう。航空会社の経営戦略でも「選択と集中」が鮮明となれば、20～30年先、北九州と佐賀が現在の航空路線・便数を維持するのは困難で、路線が削減されれば、北九州・佐賀都市圏の利用者は福岡空港を利用せざるを得なくなり、福岡都市圏の人口増加と相まって、福岡空港の利用者数と路線数は増加するのは必然である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・兄弟、子供も関東に就職しており、福岡空港の航空需要はますます高まると思う。 ・金曜夜の東京からの便は満席が多く便の変更ができないことが多い。福岡便の需要が高まってきていると実感する。 <p>福岡空港の旅客数はGDPが伸び、人口が伸びている中でも頭打ち。今後GDPとともに需要が伸びるという予測は根拠がない。</p> <p>福岡空港の旅客数はGDPが伸び、人口が伸びている中でも頭打ち。今後GDPとともに需要が伸びるという予測は根拠がない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口や経済が伸び続けている福岡で、空港の旅客が横ばいという事実とも矛盾する。以下、詳細版について、疑問点や意見を出していく。 <p>福岡空港の旅客数はGDPが伸び、人口が伸びている中でも頭打ち。今後GDPとともに需要が伸びるという予測は根拠がない。</p> <p>昔と比べて、最近では老人、子供が乗るようになり日々に需要が大きくなり、ケースAの可能性が大とおもう。</p>
	②アジアの経済発展等が航空需要に影響を及ぼすとする意見 89件	<p>現在の予測では、海外の航空路が現在就航している路線のみを対象としており、まだ新たな就航が中国など十分見込める。予測値としては、かなり低いものと思う。</p> <p>アジアとの交流が促進される事から、国際旅客はまだ増えるのではないのでしょうか。</p> <p>koreanへの需要増。</p> <p>国際線も就航路線をかなり控えめに設定している。これまでの就航路線のみだけで予測するのは、将来の中国など東アジアの発展の無視した予測であり、まだまだ伸びると考える。ビザ規制の緩和も予測に反映されていないことも、わたしが今回の予測が控えめとみる根拠になっている。</p> <p>少子高齢化は、外国からの単純労働者の受け入れをよぎなくされ、途上国からの流入は増えると思う。</p> <p>アジアとの交流が頻繁になり需要は増えるが、福岡空港はそのままでよい。</p> <p>益々増大する東南アジアへはもとより国内、東京、名古屋そして2年後に富士山静岡空港が開港され日本の西のポイントになってくる。</p> <p>利便性からいって、航空需要は増すと思う。特に中国・東南アジア(インド)も含めて便は増えると思う。</p> <p>海外からの(特にアジア)旅行者は増えるので、総数では現状維持がギリ貧になる。</p> <p>中国経済の台頭が、どのような影響をもたらすか、どこにどう反映されているのか疑問に思った。</p> <p>国内線と国際線に分けて考える必要があります。国内線ではPI調査にあるように現在の福岡空港の機能を改善すればやっていけるでしょう。</p> <p>しかし将来国際線を中心とするのであれば話は全く異なります。新規の航空会社、路線、料金、サービスなどを工夫すれば無限大の上昇が期待できます。PI調査の予測は現在の延長線で考えているため全くダメです。</p> <p>益々拡大する。特にアジア(中、韓、台)からの利用が益々拡大する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界的に、福岡はホットな地域と評価されている。国内外の利用者は、増加すると思われる。 ・今後九州新幹線の開業、遅れている高速道の整備が進めば、更に利用者は増加する。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>東アジアの国際交流、経済産業の中心地としては、伸びていく可能性も予測されるので国際線は増加していくと思う。</p> <p>福岡空港の航空需要予測をみても旅客数、貨物ともに増加が見込まれていますが、国内では福岡・羽田間が、また中国をはじめ東南アジアの国際線の需要も伸びると思います。これからデフレ脱却により、成長経済が確実な足どりを始めていることを考えると、人口の少子化は、航空需要には影響はないとみています。</p> <p>アジアとの交流が更に増える為、拡大すると思います。 福岡はアジア経済と同時に発展していくと考えているが、それと同時に福岡空港の利用客も増えると思っている。</p> <p>アジアに目を向けると、最も大事な玄関口なので、特に中国直行便の増加により大幅な増加が予想される。 国際線に目を向けると現状の2800mの滑走路では欧米までの直行便はまず期待できないので、中国便を中心にせざるを得ないでしょう。でも経済的な結び付きの強い日中間を考えれば、まだ伸びる余地が充分にある。愛する板付空港のため神奈川県からの提言でした。</p> <p>アジア全般の航空輸送が活発化する。 北東アジアの拠点として考えれば、現在の航空需要の3倍にしてもよからう。国内人口の少子化よりも韓国、北朝鮮、中国、ロシア等のハブ空港として需要を予測する。</p> <p>国際便の需要がますます増える。 国際線は、東アジアなどの経済発展によって来福する人も多くなるだろう。国内はある程度横ばい、国際線の旅客が伸びていくのではないか。</p> <p>大きな要素は今後爆発する中国をはじめとする海外旅行後進国の観光旅行需要である。今後中国人の所得が全体として増加してくれば、中国から海外への旅行が爆発する。中国に近い九州地域(温泉、美しい自然、高品質の工業品などの魅力ある地域でもある)では、中国一国だけで、現状の何倍かの国際航空旅客が押し寄せてくると考える方が自然である。</p> <p>景気の回復(?)に左右されるのではないかと思います。バブルの頃とまでは言いませんが、海外へのビジネスチャンスや、レジャー等での利用が増えれば、需要は激増するのでは?と思います。 まずは、輸出・輸入がバランスよくなないと難しいかもしれませんね。円高が復活する事を期待してます。国内線だけでは、新幹線も高速道路も充実してきてますから、とにかく、国際線の需要率にかかっているのではないかと思います。 アジア地域の航空需要は拡大の一途をたどり、現在の10倍規模に達すると予測される。福岡空港のみの視野でなく、広く視点をアジアから世界へ向け50年後も見据えた対応をお願いしたい。</p> <p>旅費などにより、国内よりも国外旅行がふえる。 中で触れられている通り、VJCの影響が考慮されていません。需要予測よりもっと増加すると思います。手軽に行ける、欧州、オセアニア!</p> <p>国際線は中国はじめアジア各国の急速な成長に伴い、旅客や貨物の大幅増も可能と考える。</p> <p>ステップ2の需要予測は十分に考えられる。特にアジアの玄関口としての福岡空港の役割は、今後増々重要度を増すことが考えられ、予測以上にアジアの需要が増加することが考えられる。 1996年に九州国際空港(新宮・津屋崎沖)建設時の需要見通しは2025年時で2,935万である。国内需要だけなら2,935万の達成は無理だろうが、世界にしめるアジア太平洋地区の航空需要は2010年以降50%(現状35%)に上昇することから新福岡空港の必要性は当然である。</p> <p>アジアを中心とした需要の増加が考えられるが、少子化と外国人労働者等の考え方、国の方向等により大きく予測が違ってくる。</p> <p>特に大陸の発展が大きな要因となると思われ、ビジネスの為にも、福岡空港の必要性・需要は高まる、と思う。 ※ただし、石油の値上りは影をおとすのでは?再なる低燃費、代替機関技術が必要。</p> <p>旅客=ビジネス=観光 グローバルな世界旅行しやすいしくみを各国と作る事で、増加してくる!! 修学旅行も、世界を見る目を育てる為に実行してほしい。</p> <p>国際線旅客はもっと伸びる。そのための政策が必要。 人口が少子高齢化を迎えますが、GDPと旅行回数との関係や、福岡の人口が伸びること、また福岡と結ぶ路線が同じく人口が伸びる都市であること、また海外の経済発展で交流が増えることなど、福岡空港の航空旅客がのびていくことがよくわかりました。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>増々航空需要は伸びていくのではないかと思います。特に海外への重要度が増すのではないかと。</p> <p>・日本の将来人口は減りますが、③東アジア諸国の経済発展に伴い海外との交流人口が大巾にふえることが、よく分かりました。</p> <p>アジアとの貿易が2008年で世界貿易の50.3%を占めるようになりますので、アジアとの往来が増加します。</p> <p>国際便は増加する。</p> <p>・東京と福岡間を良く利用しますが、いつも満席に近い状況でこの傾向は、福岡が九州の実質的中心である傾向がより強まると思われるため、変わらないと思われず。</p> <p>・国際的な需要増加と思います。</p> <p>これから、グローバル化が進み、海外旅行や留学なども増え、韓国との友好も深まっていくので、需要は高くなっていくと思います。</p> <p>国際線は伸びる</p> <p>予測は不確実な要素を含んでいると考えるが、東アジア地区の経済が今後ますます発展することは間違いなく、その中で、福岡空港の航空需要は予測を超えて伸びる可能性があると思う。</p> <p>オリンピックを含め、今後海外からの来福者は増加すると思います。</p> <p>海外へ行く方が増えるであろうと思うので、航空需要は増えると思う。</p> <p>グローバル化現象に伴い航空需要は増加すると思う。</p> <p>東アジアの中での九州(独立国的)という考え方から、経済を発展させていけば、予測は、もっと増大するはず。</p> <p>海外を含めふえる。</p> <p>国際線(特にアジア圏)の需要を期待する。</p> <p>人、物、金、情報のグローバル化が急速に進み、特に、中国、台湾の経済発展に伴い、航空需要は予想以上に加速すると思われる。</p> <p>・これから国内より東南アジアとのビジネスマンが増えると思われず。旅客機の騒音改善し、夜間時間帯の増便を再検討。(小型化とすれば)</p> <p>海外がより身近になっている今日、需要は伸びていくと思う。</p> <p>中国の経済成長がこのままのペースで続き、入出国に必要な諸規制(例えば旅行者のVISA免除)が廃止されるようになれば、これまでのtrendから予測するような手法には問題が残る。⇒爆発的な伸びが期待できる。</p> <p>アジア圏の経済発展に伴い、これからアジアとの交流は更に増すと考える。そのような中、福岡空港はアジアとの玄関口である為、航空需要は増加するであろう。</p> <p>これからの九州地域の国際化、特に海外の観光客へのPRの推進が図られている中で、九州の表玄関である福岡空港を利用する外国人の訪問客はこれからも増加する。</p> <p>外国人の需要が増加すると思われず。(東アジア圏内の人々)</p> <p>今後、もっと海外への行来が増えることが考えられ、空港利用は現状以上に多くなる事が考えられる。</p> <p>海外旅行でも判るように航空需要は増えます。</p> <p>海外関係は伸びるか。</p> <p>九州の対アジアへの国際化等の為、更に需要は伸びる。</p> <p>国内線は例えば九州新幹線等の他交通機関、高齢化等に価値観も合わせて大きな伸びはなく漸増と思うが、今後、アジアとの貿易の拡大、人の交流を考えた大巾な増が期待できる。</p> <p>国際線は、東南アジア路線を含め、確実に増えるだろう。</p> <p>国際旅客も、ビジネス客は特に大幅に増えるであろうし、日本人の海外旅行や外国人の日本観光も当然活発になる。</p> <p>今後、アジアの航空需要が増大することが明らかであり、前記将来像の確立をめざし、福岡としては九州圏の魅力を引出し、アジアの人的流れをつかむ必要がある。</p> <p>海外旅行は増して行くであろう。</p> <p>少子化の影響より、ビジネスの活性化、アジアよりの来客の方の増が多くなると思われるため、航空需要は伸びる。</p> <p>アジアが今から先発展していくつれて、輸入・輸出は増えていき、航空需要は自然と右肩上がりになっていくと考えられる。その為にも、将来に向けての空港整備が問われるであろう。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>島国である日本が外国との交流を図るのは航空が不可欠であり、今後の需要は計り知れないものがあると思う。</p> <p>ここ数年の景気の良くない状況を見て予測を立てているような気がします。航空需要は、海に囲まれて日本であれば必ず需要が増加すると思います。</p> <p>国内はもとより、国外需要も増加すると思われる。 今後、ますます旅客数が増加していくと思います。アジア、他からの旅客の増加は空港の充実、国際化と共に一層空港の必要性が高まると思います。</p> <p>GDPと旅行回数との関係している点、福岡地域の人口増、出張等による、大都市圏間との航空需要の増加、アジアを中心とした海外交流の増加を考えると、福岡空港の航空旅客の伸びが考えられます。</p> <p>亜細亜地域、中でも特に中国、ベトナム、インド等の経済活動拡大及び国内経済の回復基調にともない、アジアの玄関たる福岡空港の就航需要は、増加の一途をたどると予想される。本レポートによれば、2012年には容量超過が予測されているが、実感としてはもっと早期に直面する様になる。</p> <p>東南アジアや大陸奥地の生活水準が向上すれば、福岡空港の利用は増すと予測される。空港建設には長い年月が必要で、現在は少し余裕があっても、需要が逼迫してから建設を始めたのでは間に合わない。今後中型機の運行増加が見込まれ、発着回数が増加すると思われるが、しかし大型機も運行されるので、今より長い滑走路が必要と思われる。</p> <p>社会、経済の発展と国際化などを考えますと、予測が増加の傾向にあるのは妥当と考えます。特に、急激な発展をしている近隣アジア諸国との関係を考えますと、結びつきが一層強くなると思われますので、福岡空港の発展が遅れないように行くことが大事かと思えます。</p> <p>(福岡都市圏の人口が増加し東アジアの中心都市となるよう、将来の航空需要予測についても) 同感</p> <p>中国13億人の海外渡航自由化に伴いますますます高まる。 (今後アジア地域との交流が多くなり)、国際線の需要が増加する。 アジアよりの入国にて@@と思われるが、福岡以外での国際線のみ作るのが望ましく国内線は現状の場所で改造して広げるべき。</p> <p>アジアや世界との壁がなくなるので、増えると思います。 北部九州の持つ潜在的ポテンシャルを考えると、福岡都市圏における空港、港湾機能の強化は不可欠である。現在でも出発便の遅れが目立つなかで、将来的には需要が伸びることは否定できない。 又、減少すると思う人はほとんどいないと思われる。今後、アジア各国との交流を推進するなかで、何か特別な理由で(例えばオリンピックなど)急激に増加することも考えられるため、一朝一夕にできない空港というものの強化を検討することは、絶対に必要である。</p> <p>◎東南アジアの日本の玄関として、需要として増加するものと思われませんが、日本の人口問題(減少)を考えるとさげすましいものがあります。</p> <p>国際化の方向で増加するのでは。 私は、外国客(中国、アジア諸国)が増加するのではないだろうかと考えております。 福岡空港は交通が便利で、利用しやすい。どこにいくにも時間をかけずにいけるし、新幹線よりも料金が安かったりするので客は減らないと思う。また、韓国など外国の人たちの利用や国内から国外へ行く人も増えていくと思う。</p> <p>アジアの経済成長とともに需要は急増が予想される。 物流の速さなどに利用が(アジア地域へ)多くなると思う。 アジアの観光ビッパン</p>
	③IT化や社会の成熟化が航空需要に影響を及ぼすとする意見 17件	<p>地方分権が確立すると、許認可権が地方で取得でき、そうなると国内の移動は大幅に減少すると思う。(特に公務員の出張)</p> <p>ネットにての情報、サービスによる旅離れが続き、航空需要は減少する。 IT化が進み、人の移動の増加はあまり無い IT化が進めば、テレビ会議ということにもなる。これだけの航空需要が本当に期待できるのだろうか。 減少すると思う。IT化がもたらす人・物の移動がスピードダウンすると思う。 p10今後のIT化により、経済活動が拡大したとしても出張回数の増加は当然に成り立ちうるのか疑問である。 インターネットの普及やIT化によって、ビジネス環境が変化し、出張が減少、航空需要は伸びないと思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>羽田線の便だけが増加すると思われるがインターネットによって人の行き来が減っていくように思われる。</p> <p>IT他科学、文化の進歩により、減少する傾向にあると思われる。出張方法の変化変貌。</p> <p>IT化が進むと、企業・官公庁等の会議等、特別なものを除いては出向の機会が減り、移動人口は望めない。</p> <p>基本的にビジネスで直接福岡から外国へ行く出張者は少ないと思う。今後さらにIT化が進み、一方原油高で運賃が現在の価格で推移すれば、航空需要をそう大きく伸びることはないと思う。</p> <p>ITなどがあり、飛行機は少なくなると思います。</p> <p>国内のシェアが増えていくと思う。インターネット等の情報網の発達により、情報収集の方法が変わるから。</p> <p>ITの発達で福岡空港の需要が予測通り伸びるとは思われない。すでに2000年からほぼ横ばいである。</p> <p>ビジネス客はIT化により人が移動しなくても、仕事ができるようになってきているので、今のままでも十分だと思う。</p> <p>景気により出張回数増加とあるが、技術進展によりvideo型の会議も今後増加すると思われる。</p> <p>将来の予測はグローバル化しているものの各国の人口移動は多くは望めないと思う。それよりも貨物化の方が需要の多くなると思う。IT時代に入って、定着する人が多くなるのではないだろうか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	④原油価格高騰で運賃上昇の影響が航空需要に影響を及ぼすとする意見 15件	<p>国内経済成長とこれまでのデータのみから需要が伸びると予測してしまうのはどうかと思う。中国の経済成長はこれからすさまじい伸びを見せるはずであり、人件費、石油価格の高騰はまちがいでなく、かつて大量輸送の花形であった船舶、鉄道にたよる時代にもどるのではないかと思った。だとすれば港の整備、就航便の誘致などが必要と感じた。</p> <p>将来ケースAのように飛躍的に需要が伸びるとは考えにくい。原油高も不安要素だ。近年の原油動向で低価格の航空券(特割)などは減少せざるえない状況になると考えられるので、その分需要が減少したりする事もあるだろう。</p> <p>燃料のことが、国際紛争の中でとらえてみれば頭の痛い問題でしょう。ここまで来ては、他のことは考えられません。日本だけの人口よりもグローバルに。</p> <p>日本人の人口減によるものと世界的石油不足が予測されるので、一航空機の運賃値上による利用度を考慮すべきと思う。</p> <p>石油不足による運賃値上による利用度の減少を考慮し、新空港建設に事業を展開すべきではない。</p> <p>原油価格の上昇が続けば、景気の低下、運賃の高騰をまねき、需要は低下する。原油高騰中、国内エアラインが国際競争することができるのか(日本航空海外路線ホノルル・ソウス・香港便の撤退)</p> <p>ガソリン代は上ることはあっても下らない。500km以内は鉄道網を充実させ500km超は空港活用を。航空需要は減少すると思う。基本的にビジネスで直接福岡から外国へ行く出張者は少ないと思う。今後さらにIT化が進み、一方原油高で運賃が現在の価格で推移すれば、航空需要をそう大きく伸びることはないと思う。</p> <p>IT、高齢化、油(エネルギー)などがあり、飛行機は少なくなると思います。予測は右肩上りになっているが、原油高等を考えると予測どおりの数字は出ない。</p> <p>国際線も原油高騰中、国内エアラインが国際競争することができるのか(日本航空のホノルル、ソウル、香港便の撤退)</p> <p>原油事情の変化により、将来的な需要予想は難しいと思う。原油価格の高騰、貧困層の増大などあり、需要予測にはコメントしない。</p>
	⑤少子高齢化や人口減少の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見 82件	<p>人口が減るため、増えることはないと思われる。日本の人口が減少していくなかで、需要が増えるのでしょうか。人口が減るのに、需要は増えるのですか？</p> <p>長期的には人口減少のため利用者数は減少すると思う。人口が減っているのに航空需要が増加するはずがない。人口の減少とともに緩やかに減るのではないかと思います。少子化に伴う需要減も考えられます。少子化(一人の女性の生涯出生数1.25)から、日本の人口は急速に減少していくと思います。空港利用者はここ数年伸びるかも知れませんが近い将来減少に転じるのではないのでしょうか。今の伸び率で将来とも伸びるとは考えにくいのですが...</p> <p>少子高齢化や経済動向によるが、横ばいになるのではないか。少子高齢化により需要は減少すると思う。少子化・高齢化による行楽人口の減少。団塊の世代が元気なうちは需要は一時的に増加するが、そのうち頭打ちになる。少子高齢化、財政悪化など将来ケースAのように飛躍的に需要が伸びるとは考えにくい。</p> <p>少子高齢化(人口減少)により、航空需要が減少することはないのか？(P11は楽観的では)</p> <p>一般的に需要予測は高く推測している。人口減で確実に減少していくと思われる。出生率の変化と利用者別年齢比率の分析がない。今の50~60代が20年後に利用する回数が激減する。</p> <p>人口減の中で、予測がおかしい。常に伸びる予想のもと空港建設を前提とした誘導をこのパンフは示している。問題がある。</p> <p>日本の将来人口は緩やかに減少すること、並びに近年の福岡空港の旅客数の横ばい傾向から考察すると、将来の航空旅客はむしろ減少するのではないか？</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>大いに疑問あり。GDPと旅行回数が比例するかもしれないが、新幹線や新空港による空港利用者の減少をつかめていない。</p> <p>また、人口予測にしても、予定以上の減少がみこまれ、かつ高齢者比率が高くなるので飛行機利用者は減少するはず。つまり、過去の増加要因を大きくとらえ、減少要因は過少である。</p> <p>レポートの需要予測は、今後の人口動態も考慮に入れているのか？人口が減るのに、そんなに需要予測が大幅にのびると思えない。</p> <p>・将来人口の減少が、実際にはもっと急激だろう。</p> <p>・高齢者といっても、すべてが健康でお金持ちとは限らない。特に75以上の後期高齢者となると、空港を使うことも限られるようになる。</p> <p>旅客数は多すぎるのではないかと人口減少 2017-2022-2032...と予測が出してあるが、人口減少とよく言うのに、今だ、先は信じがたい。減少すると思う。絶対的収入減(少子化、高齢化、増税等)による要因があると思う。 利用数は、少子化・高齢化で日本人の利用客は減少する等。 福岡空港も国内線の大きな伸びは期待できないのではないかと(新規空港開港の一段落や人口減少)。</p> <p>・人口減少社会の問題点 後期高齢者の増→パーソナリティ調査を見ると、75才以上になると、外出はほとんど少なくなり、外出先も住宅周辺→Airplaneを使わない。団塊世代が退職し、後期高齢者になるまでの間がピークであとは減少するのではないかと。</p> <p>少子高齢化が進む中で航空需要が今後増えるのか私は疑問を感じる。 少子化や年金受給額低下などの事を考えると需要増という予測は不思議に思える。 ・急速な伸びはないだろう。 ・少子化、又、経済の発展は、多くは望む事は出来ない為、今回需要予測はあまりにもひどすぎる。</p> <p>少子高齢化、人口減少が進む中で、今後も航空需要が伸び続けるというのは理解しがたい。自分自身のことを考えても今後、航空機を使った旅行や出張の回数がそんなに増えるとは考えにくい。</p> <p>少子高齢化により需要は増加することはないと思う。 あまり伸びるとは思えない。人口が減る時代に過大な予測は禁物。 人口が減る中そこまで伸びるのでしょうか？ 少子化の中、増えるのだろうか？ 20年先のことは誰にも分からない。人が減るのに需要だけ増すのは理解できない。願望でしょうか？</p> <p>最近の需要が減っている現状と、少子化の現状を的確に分析しているか疑問。 高齢化、人口減少で実際に需要は少なくなるか、横ばい傾向になると思う。 予測が見込みの様になるはずがない。 何故なら高齢化に向っている中、人口は減少し、製造業は海外へ拠点を移している中なんで増加するかわからない。専門家の頭がおかしいではないか。</p> <p>そもそも人口が減少していくのに、どうして航空需要が増加するのでしょうか？1人あたりの飛行機の利用回数が大幅に増えるなんて考えられません。</p> <p>観光産業が上昇する見通しとはいえ、高齢者が増えている事は、将来の航空需要が必ずしも上昇傾向に予測されるとは思えない。</p> <p>少子化が進む日本では、人口が減っていくなか、航空需要が増加するとは考えにくい。 日本自体が人口が減少に転じている今、需要が右肩上がりな訳がない。そんなの誰が考えても分かるだろ。国交省に巣くう国立T大出身者、福岡県庁に巣くう国立K大出身者、おまえらアホか？佐賀空港を見ろ。静岡空港を見ろ。能登空港を見ろ。</p> <p>少子高齢化に伴う人口減の中需要予測のように2012年15万回を超える離着回数にはならない。 人口も減り、少なくなる。 急に需要が伸びるとは考えにくい。今くらいさくし下げたくらいの需要予測と考えられる。 理由、高齢化、9.11事故(アメリカ)</p> <p>高齢者の旅行は年齢上位者程減少するのでは。(75才以上) 現在、高齢化少子化傾向にあり、博多区で見ると2005年の人口比、65才以上28.9%、14才未満14%となっており、1世帯の出生人数は1.25人である。出生予想数は2010年には1世帯1.10人とされている。将来の航空需要予測は今後も多くなり、現在の発着回数は、福岡空港の年間滑走路処理容量14.5万回に対し2012年には16.1万回と増加し、その後も増え続けると見込まれている。然し前述の人口の年齢変動を考えると、他に諸々の条件があるにせよ需要予想の算定に疑問を感じる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>飛行機に乗る人が、人口が減る中で増えるとは考えにくいのでは？国際便は乗る人が減ってるから、便数が減ってるのだと思う。</p> <p>-----</p> <p>少子化、新幹線を含む交通網の発達により航空利用は減少傾向にあるのでは？この予測によれば、いつまでも航空需要が伸びつづけることになるが、少子高齢化やテロなどを考えるとこんなことはないだろう。何かを判断するのに数値を示すことが一番わかりやすいだろうが、納得しがたい。</p> <p>-----</p> <p>IT、高齢化、油(エネルギー)などがあり、飛行機は少なくなると思います。“交流人口”の拡大は昨今重要視されるようになったが、人口が減少する中果たして福岡、福岡空港だけが恩恵を受けるような予測は正しいのかどうか不明。</p> <p>-----</p> <p>少子化、高齢化が進み、また、バブルの時のような状況になく、なぜ、航空需要が伸びるのか理解できない。テロや国際紛争なども、なかなか無くならない中、1人あたりの航空機を利用する機会が増えるとも思えない。</p> <p>-----</p> <p>高齢化について全く考慮されていない。移動性は少なくなると思うので、そのまま需要増にはつながらないと思うし、反対に減少していくのではないかと考えられます。</p> <p>-----</p> <p>ありえない。人口の増加勾配よりきつく増加するのは現実性にかける。人口は減っていくのに、需要が本当に増えるとは思えない。航空需要は今後増えるとは考えられない。高齢化が進んでくると、飛行機に乗る回数が減ってくるので、需要はのびないと考える。</p> <p>-----</p> <p>少子高齢化が進む中、新空港が必要なまでの需要増はないと思う。団塊の世代が大量に離職する07年問題や、少子高齢化による労働力人口の減少、人口の減少が今後確実に起きるとされています。将来の社会保障の不安から、余暇に費やすお金、つまり旅行等に掛けるコストが大幅にアップするとは、考えにくい。また、労働人口の減少によって、ビジネスで航空機を利用する人は、むしろ少なくなってくるのでは？</p> <p>-----</p> <p>少子高齢化で福岡空港の需要が予測通り伸びるとは思われな。すでに2000年からほぼ横ばいである。</p> <p>-----</p> <p>国内、国際線競争激化する中、(ホノルル、ソウル、香港)便の撤退、相次ぐ乗客減、需要予測の様に、2012年15万回を超える離発着、尻上がりの予測では市民は納得出来ない。(少子化、高齢化)この予測は信用出来ない。伸びるとは考えない。人口減・年金減等老人を大切にしない現在には伸びない。</p> <p>-----</p> <p>少子化の時代、考えられない事。旅客需要は伸びないと思う。国際線も人口の減少、高齢化、また我々は年金も少なくなるので、旅行の潜在需要は高いと書いてあるが、そうは思われな。</p> <p>-----</p> <p>人口減の時代、旅客数が大幅に増えることはないだろう。人口減の中、需要予測どおりに発着回数が増えるとは思われな。人口が減少する中で、航空需要はそんなに伸びるとは思われな。少子化により人口減→航空需要減との見方もあります。右肩上がりの作文はそろそろ変えていったほうがよいのでは。</p> <p>-----</p> <p>将来の航空需要は右肩上がりで予想されていますが、これが本当に正しいのか私は疑問に思います。これからの日本は少子化に加えて高齢化の波が一段と加速することが分かっています。鉄道の技術も上がるでしょう。そのような状況下で航空需要だけが右肩上がりになるとは、とても考えられませ。</p> <p>-----</p> <p>現在、少子高齢化が進みつつあり、そうなると、空港利用者は減少するのではないかと思います。福岡空港は、交通の便もよく、利便性は優れている方だと思います。また、p15には将来の航空需要は増加とかいてありますが、ケースA～ケースCのように何が起るのか分かりませ。それに経済が回復しないと、需要もそれほど増加しないのではないかと私は思います。</p> <p>-----</p> <p>増加はするだろうが、いつまでも続くとは思えない。人口の減少は続く予測されている。将来予測が、3ケース予測されているが、人口が減少すると言われてるなかで、値が大きいように感じる。(福岡市、都市圏は人口が減少しないといえども)</p> <p>-----</p> <p>これだけ少子化がいわれている中、需要が堅調に伸びることは考えにくいと思っています。ここ10年先位までは、微増と考えられるが、その後は少子高齢化もあり、下降していくと思う。</p> <p>-----</p> <p>構造改革等が進んでも、少子化だけは改善できないと思う。その中で航空需要が増え続けていくことに疑問が生じる。高齢社会になるのに増えるのか？</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>人口は少なくなる、高齢者が増えるetcの減少因子が全く考慮されていない。 「将来人口は『日本の将来推計人口ー平成14年1月推計ー』（国立社会保障・人口問題研究所）を使っている。」人口問題研究所の予測によると、出生率は1.31で下げ止まり、長期的には1.39になるとしている。しかし、実際は2004年で1.29、2005年は1.25と予想をはるかに上回る少子化が進んでいる。将来人口への影響は避けられない。当然年金システムへの影響が出てくる。</p> <p>少子化のペースが甘く算出されている。 日本の人口は昨年ピークを打ったと云われ、少子化社会に入った。 従来の様々な予測は、ほとんど甘い予測であり、人口減少が進む日本では、増加するという予測は信用するに足らず。 今後少子高齢化が進行する中でそれほど航空需要が急増するとは思われない。</p>
	⑥規制緩和等による航空サービス水準の向上が航空需要に影響を及ぼすとの意見 41件	<p>SKY MARK AIRLINESのようなLOW FARE CARRIERが定着することにより、航空需要は今後増大すると思う。 かなり控えめな予測と感じた。新幹線のぞみは東京から福岡にむかう列車に乗るとよくわかるが、岡山あたりから昼間はがらがらである。なのに福岡空港で東京便は満席に近い。こうした事実からも国内においては長距離は航空機が重要と考える。 航空運賃の低下とともに航空機利用の需要は上がると思われるが、長期的には人口減少のため利用者数は減少すると考える。 海外便の拡大が望まれる。 (たしかに小型機による通勤便は増える)しかし、その需要に答えられなければ、ハブにはならないし、福岡空港は衰退すると思う。 福岡都市圏の利用者は、福岡空港を利用します。又、航空会社も利用者の多い所に便数を増やすことでしょう。 直行でヨーロッパやアメリカ本土へいく路線ができるのではないが、国内線はこれからJAL、ANA SKYと多くなると思う。 航空機の需要は減ることはない。平和産業であるため、利便性を図り交流拠点になれば集中原理により繁栄される。 大型機による大量輸送時代は終わり、通勤機などによる少数多目的地輸送へと変化していく。</p> <p>板付空港の最大の利点は博多や天神から至近距離にあり、世界でも類を見ないほどの利便であると思うが、私のように日本や世界の空港を利用する立場の人間から見ると問題点も多く見受けられます。特に大問題なのは出発客と到着客が動線(お客が移動する通路)で重なることです。特に到着した大型機と出発する大型機のお客が同じ動線を使う時などは大変な事態を起こしますし、セキュリティの面からも改善の余地が多い。 ちなみにこのような他の空港ではまず見られない光景を私は3度も見てます。さて将来の予測ですが、2010年の九州新幹線の博多側の開業後は多少の変動があると思うが、メインの羽田線が好調なので問題なく右上がりの曲線を描くでしょう。むしろ2009年の羽田の沖合拡張による大幅増便に伴う板付空港の容量不足を心配するべきであると思う。(つまり羽田←→板付便の大幅な増便が難しいと言うこと。)又、国際線に目を向けると現状の2800mの滑走路では欧米までの直行便はまず期待できないので、中国便を中心にせざるを得ないでしょう。 でも経済的な結び付きの強い日中間を考えれば、まだ伸びる余地が充分にある。愛する板付空港のため神奈川県からの提言でした。</p> <p>専門家の意見をきくまでもなく、将来の需要は確実に増加します。 旅客の需要は航空運賃と比較出来るかもしれませんが。夏期や年末年始などのトップシーズン料金が割安で入手できるようになると、年間搭乗回数が更に増加も予測できます。</p> <p>交通の便からも需要の拡大は望める。滑走路増設が可能であれば、尚更期待出来る。 昔と違い、航空運賃は鉄道(新幹線)より安い。まだまだ航空旅客は増える。今後、主要な都市間の業務旅行だけでなく、多様な地域間の旅行(観光等)需要も増えるのではないかと。まだまだ、相当過小な需要予測になっていると思う。</p> <p>福岡空港についてなら、今後需要はupするでしょう。 福岡は、やはり増えると思う。東京など経由しなくてよいなら、旅行などどんどん増えると思う。(今の便ではオリンピックなど論外)</p> <p>機材は小さくなると思うので、発着回数は増えると思う。 ・旅客数は多すぎるのではないかと?人口減少 ・飛行機の小型化による発着数は多くなると思うのですが。 福岡の将来の発展を考えれば、航空需要が伸びるのは間違いない。現在でも予約を取る時に苦労することがある。便数がふえれば、まだまだお客は増加するであろう。</p> <p>・旅客はアクセスが良く、便数が多く割安感の有る空港に集まる。 ・世界的に航空輸送は小型機での多頻度運行に向いており、旅客にとっても利便性が良く、有利である。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>今後ますます航空需要は増加すると思うが、国際線については国内主要空港だけだと思う。福岡空港の場合、ハワイ定期便が廃止されるなどアジアの一部以外は需要はのびない。</p> <p>仕事で東名阪への幹線のみでなくローカル便も利用しているが、着実に利用が増えているのを実感しており、平行誘導路二重化の一時的な対策を実施される前に長期的な需要を見込んだ方針が策定されることを切望する。</p> <p>ビジネスの高度化、ハイテク化、スピード化に伴ない航空需要は増加すると思います。又、旅行等で空港を利用する客も増加していくと考えます。 テロや飛行機事故などのニュースは流れてはいるけども、旅行客の数は減るところか増えていくと思う。短時間で移動が可能なので利用客の数は減らないと思う。そういった問題も解決すれば、今の滑走路の数でも、利用客は増えると思う。</p> <p>航空運賃も低コスト化し、一層の需要増が見込まれよう。 航空コストが低価格になっていけば、需要は伸びると思う。 九州の玄関口であり、航空運賃の低価格化・チェックインの簡略化により、更に利用者が増加する事は明白である。しかし、福岡空港の現位置においてのハブ空港化は現実的でなく、今からの計画・実施では海上空港化も難しい様に思える。 これらを考えると、九州・中国西部地方・四国地方を取り込んだ海外・国内航空需要増を見込む事が現実的予測だと思えます。</p> <p>今後九州内の新幹線が鹿児島から博多までつながることにより、福岡空港の利便性が向上し、九州各地から福岡空港を利用して国内、海外の各地へ行く人、又、国内各地、海外から九州へ来る人の福岡空港の利用が増加すると思われる。</p> <p>本社(東京)に北九州空港からは、往路として利用するが帰路は支店(福岡)に寄るため福岡空港を利用する。需要の減少はないだろうし福岡都市圏の人口増を考えると需要は増すことと思われます。</p> <p>北九州に住んでいますが千葉へ帰省の際は子供が新幹線と地下鉄に乗りたいたいものですから主として福岡空港を利用しています。時の流れとしては航空需要は増え続けると思います。</p> <p>九州管区内の移動では、新幹線や、高速道路等インフラ整備されてきているので、少なくなってきたと思う。将来的には、航空運賃にも絡むが、福岡空港の立地の良さから、利用は増えると思われる。 経済活動にスピードが必要とされる為、航空機利用者は、人口が減るが、福岡に集中される為、利用者は微増すると思われる。</p> <p>航空券代が非常に安くなり、これからは利用も年々増えると思う。博多湾・福岡空港は、ハブの港としてもっと栄えると思う。</p> <p>航空料金の値下げ(海外並) 空港需要は地域差もあるが、福岡空港については需要は増えると思う。早い内に手を打たないと、バンクする。</p> <p>自動車メーカーやハイテク産業の九州への工場進出が盛んになっている現状を考えると、今後九州の玄関口として増々福岡空港の需要は高まると思います。</p> <p>アジアへも旅行しておりますが、成田空港からとくらべますと、福岡空港と東アジアの近さを実感することがあります。海外への便ももっとふえていけば、日本国内から福岡経由で旅する人も増加すると予測されます。私達がもっと利用しやすく、楽しめる空港にしていきたいと思えます。</p> <p>福岡空港のここ数年とトレンドを見ると将来予測が疑問になるが、既に満杯である東京←→福岡が羽田空港の第4滑走路の整備でさらに増加するであろうし、レポートにあるジェット機の小型化、多頻度化の流れを国内においてもさらに進むであろう。 そのためには、福岡空港は九州の玄関として、各地の要求を受け止めることができる能力を備えておく必要がある。</p> <p>東京、大阪を中心とした幹線運航は、今後増々利用が増加して行く方向になるのだろうと考えている。 空港の近くに行くと、飛行機の離陸、着陸の回数の多さに驚かされます。今後も福岡市が九州の中心として機能していくと、航空会社間の競争により、便数の増加、価格の競争を生み、需要が増えていく事は予想されます。 ただ航空貨物の需要は、離発着回数の頻度により、予想されている回数運航する事は可能なのでしょうか。</p> <p>利用者も便数を増やしてもらった方が便利である。 ・航空機の需要が小型化しつつあり変化しつつある。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>⑦最近の旅客実績の動向を踏まえた観点からの意見 30件</p> <p>根拠の無い数字と思う。この5年は処理容量が減っているし、ケースCの15.3にもなることはあり得ないだろう。横パイと見て良い。 日本の人口は減るんだよね！予約は取れないこと無いぞ。(年間100回弱のものが)</p> <p>増加することは理解できるが、2002年以降の航空実績は減少していることから、予測は高すぎるのではないかとと思う。 5～6年前と比較して離着陸回数が減っている。運休・休止路線の予測も含めるべき。 2000年頃から(発着回数)横這いになっているが、すでに利用者はピークに来ているのではないだろうか。今後、2012、2022、2032と学文的に右肩上がり増加するのか疑問である。今一説得力に欠ける。</p> <p>今後航空機の利用者は減少していくことが予想される。現に撤退している外国の航空会社もある。近辺では佐賀空港・新北九州空港が整備されており、福岡空港は都心部から地下鉄でわずかの時間で届く距離にあり、現状のまま継続していくのが最も適切な方法である。成田空港が都心部より遠く大変不人気であることを心しておきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽田枠が増えない限り、羽田便が増えるわけがない。羽田の状況はどうか？ ・地方便は撤退してる路線もある。今後、大幅に増加することは考えづらい。 <p>近年国内及び国際旅客とも減少または横ばいで推移しているため将来の需要予測における伸びは不自然に感じられる。</p> <p>特に東京ー福岡線は両都市とも人口が大きく伸びていて、GDPも伸びているにもかかわらず、旅客は横ばい状態。今後右肩上がりになるなんてあり得ない。 福岡空港の乗降客数は、平成12年度の1969万人/年をピークに、頭打ちの状態である。九州の他の空港においても同様の傾向が認められる。この状況から、今後、乗降客数が増加していくとは考えられない。 1995年以降、国際便の乗降客数は約220万人/年で安定している。予測値は、あまりにも傾きが急すぎる。 近年の実績が横ばいで、人口減少の状況の中、需要が増えるという予測には納得できない。 国内、国際線競争激化中、(ホノルル、ソウル、香港)便の撤退、相次ぐ乗客減、需要予測の様に、2012年15万回を超える離発着、尻上がりの予測では市民は納得出来ない。(少子化、高齢化) 福岡空港の現状は、知るところによると近年発着回数は、横ばいの状態が続いているようであり、今後数年間で予測されるような数字にはならないと思う。</p> <p>この予測は信用出来ない。伸びるとは考えない。人口減・年金減等老人を大切にしない現在には伸びない。 2001年離着陸回数が最大で4年連続14万回を割り込んでいる現状なのに2012年に15万3千回から16万1千回との予測は納得できない。 安全のためにはゆとりある運行ができることが必要です。ただしp15の予測をみると実績が頭打ちにもみえます。 羽田への客は増えているけど、空港全体では利用する人が減っていると聞きました。これから急に増えるものなのでしょうか。 福岡空港の年間旅客数は、ここ数年、頭打ちなのに、今後、増え続けるとは到底思えない。</p> <p>九州新幹線の拡充により、九州管内の航空機利用は減少して行くと考えられる(特に鹿児島地区)。</p> <p>たしかに、経済発展にともなう交流増加・人口増加をすればという前提なら、レポートの通りでいいかもしれませんが。 しかし、現実の問題として、経済発展による交流は景気や国際情勢に大きく左右され、根拠をそれだけに求めるのはあまりに不合理であり、また現実には人口減時代に入ってしまった、福岡の人口増も画餅ではないでしょうか？ すなわち、今の現状をふまえた堅実な予測が必要ではないでしょうか。どうもレポートを読んでいると、あまりにマクロ的であり、しかも現実ばなれした、かなり希望的観測が前提になっていると思います。もっとミクロ的な緻密な検討がなされたのかと疑問に思います。 1でも挙げましたが、福岡空港は、残念ながら、立て続けに国際線の運休(事実上は撤退?)が続いていますね。まずは、この原因を分析説明をして、もっと地に足をつけた需要予測が必要な気がします。そのためには利用者の本当の航空需要はなんなのか、航空会社はどのようにすれば新規就航・増便してくれるのか、そういったソフト面というのでしょうか、そんな緻密でミクロ的な視点が必要な気がします。 レポートのような、通り一遍の分析・結論では、現在の国際線の相次ぐ撤退という現象の説明がつかないのではないのでしょうか!</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>需要予測は、願望・期待によってその数値がはじき出されることは、地下鉄七隈線に典型的に表れています。とりわけ空港の需要予測は、実態との乖離が甚だしいことは周知の事実です。今回の「福岡空港将来需要予測」も3ケースに分け算出していますが、近年の同空港の利用状況(ほぼ横ばい)は考慮されていません。もっと正確なデータを集めないと、これまでと同じ轍を踏むこととなります。過大予測でことが進められてはなりません。</p> <p>変わらないと思います。国の需要予測は全く当たらないのに、下方修正してほしいです。建設するためにいつも需要は増える予測ばかりです。減便や廃止がたくさん出て来ているのになぜ増加すると言えるのか不思議でたまりません。</p> <p>特に東京ー福岡線は両都市とも人口が大きく伸びていて、GDPも伸びているにもかかわらず、旅客は横ばい状態。今後右肩上がりになるなんてあり得ない。 特に東京ー福岡線は両都市とも人口が大きく伸びていて、GDPも伸びているにもかかわらず、旅客は横ばい状態。今後右肩上がりになるなんてあり得ない。 利用者側からの潜在的な需要としては適切に見込んである。航空会社は厳しい経営をしており、今以上に路線を絞ってくるはず。航空会社の採算性まで考慮すると、実際は今回の需要を下回る結果になると思う。</p> <p>仮定が航空需要が増える予測の前提にたっている。本当に役に立つのか？ 国際便も減っているのに長期的に見て増える？何故そんな結論が出るのか不思議ですね？発着回数が直近の5年で減っているのにこれから7年で1万回以上増えるとの予測は何故？</p> <p>関空への旅客減の原因として、米国同時多発テロを挙げている。 しかし、テロの影響が無くなった2004年はテロの時期と比べて全く増えていない。右肩上がりになるはずならば、テロの影響が無くなれば、過去の実績から見て、倍以上になるはずではないか？ 特に東京ー福岡線は両都市とも人口が大きく伸びていて、GDPも伸びているにもかかわらず、旅客は横ばい状態。今後右肩上がりになるなんてあり得ない。 私自身も現在横ばい状態の需要が、なぜ右肩上がりなのか、説明を見ても納得できません。福岡空港で一番多いという東京便でさえ横ばい状態です。廃止された地方路線が全て再開するというのも変ですね。航空会社の意見は聞いたのですか？鹿児島線は廃止とJALの社長が言っていましたね。</p> <p>・此の2年間は実績は伸びていない。 ・福岡空港が現在地にある限り需要は減らないと見るー万ー福岡空港が別の地域に移動したら需要は大幅に変化すると思われます。</p>
	⑧他空港や他の輸送機関の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見 40件	<p>利用者数はそれほど増えないと思う。地方空港から、ソウルなどを經由して海外へ行く便が多くなっている。</p> <p>新幹線への高速化と博多ー八代間の開通で、久留米を中心とした需要は新幹線へ流れる可能性が大きく、資料に取りまとめられた将来需要のデータにどうしても納得がいかない。</p> <p>新幹線利用者との競合は考慮しなくても良いのでしょうか？ 新幹線の整備など将来ケースAのように飛躍的に需要が伸びるとは考えにくい。 2010年の九州新幹線全線開業に伴い鹿児島線の大幅な減便が考えられます(6往復/日)。したがって他地域の新空港開業後も現状維持となると考えられます。</p> <p>JRの新幹線の整備が進んできており、近距離への中核地方都市への交通機関としては、競合性がでてくる。又、都市高速道の整備で、他の交通機関へ移行することもある。(近隣の別の空港の利用もでてくる)。</p> <p>道路網の整備や、鉄道の高速度が進めば、航空機の利用客は減少すると思う。 北九州空港への利用者をもっとふやし、福岡県トータルとしての航空行政を考えるべき。地方空港は赤字で悩んでいる所が多く、またその空港への航路もずっとあるとは思えない。</p> <p>飛行機の値段、新幹線の更なるスピードアップ、福岡空港の移転計画(玄界灘)？により、必ずしも福岡空港の利用客が増えるとは限らない。 佐賀、北九州の利用客の増加で、福岡空港は頭うちを迎えるのではないかな。</p> <p>九州新幹線の全線開通で、九州内のニーズは減少すると思われる。 また、近年の原油動向で低価格の航空券(特割)などは減少せざるえない状況になると考えられるので、その分需要が減少したりする事もあるだろう。</p> <p>利便性が落ちた空港は、必ず新幹線にまける。勝てない。鹿児島空港の例もふまえて考えるべき。 (うちの会社は、鹿児島出張は、すべて飛行機からJRへ変更。都心部へ移動するまでの時間がどちらもあまり大きく変わらないなら、時間が確実なJRの方を選択する。価格も安いし。)</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>需要予測では2012年滑走路の処理容量を超えるのでさまざまな支障をきたすと予測されておりますが、福岡空港で対応出来ない需要を、例えば韓国の空港へシフトする事が懸念され、その結果、需要予測が減るという事につながらないか疑問。 外国の空港との競合という視点はいらないのでしょうか。</p> <p>九州新幹線が全通すると福岡ー鹿児島線は、過去の事例から見ると運休に追い込まれる可能性が高いがその内容が織り込まれていない。</p> <p>今のままだと増え様がないと思われる。よく上海からの到着便が遅れることがあると、迎えに行くと1時間から2時間遅れることがあると、ビジネスの打ち合せに支障をきたしています。国内便もJAL、ANAとも東京便が前にくらべて遅れます。会議の時間にまに合わなかったことがある為、仕事を入れにくいようです。 このままだと新幹線とか他の交通機を利用することになるので増えないと思われる。</p> <p>九州新幹線の開業により鹿児島路線の減少 九州新幹線の開業により鹿児島路線の減少。2011年 鹿児島・博多間新幹線開通</p> <p>新幹線を含む交通網の発達により航空利用は減少傾向にあるのでは？ 航空需要は伸びると思うが、鹿児島や関西からの需要は新幹線でOKと思うので、伸びない。</p> <p>九州新幹線の全線開業に伴い、新幹線を利用した九州内観光の需要が増加すると考えられ、関東、中部圏から福岡空港を利用して新幹線乗換えの旅客が増加するものと考えられる。</p> <p>今後、九州内の道路や新幹線が便利になるので、九州各地から福岡へのアクセスがよくなり、福岡空港を利用する人が増える。 九州新幹線が便利になるので九州各地から福岡空港を利用する人が増す。 九州新幹線の整備に相まって、中央～地方だけでなく、地方～地方の交流は増えていくと思う。</p> <p>JRとの競争で福岡空港の需要が予測通り伸びると思われない。すでに2000年からほぼ横ばいである。</p> <p>北九州空港、JR九州新幹線の開通もあり、予測を見直す必要がある。 予測は右肩上りになっているが、新幹線の開通等を考えると予測とおりの数字は出ない。</p> <p>旅客需要は伸びないと思う。大阪以西九州はJRに負ける。 九州新幹線の開業により鹿児島路線の減少 九州新幹線の全線開業の影響は過少評価(航空は殆ど使われなくなる)と思う。</p> <p>将来の航空需要は右肩上がり予想されていますが、これが本当に正しいのか私は疑問に思います。これからの日本は少子化に加えて高齢化の波が一段と加速することが分かっています。鉄道の技術も上がるでしょう。そのような状況下で航空需要だけが右肩上がりになるとは、とても考えられません。</p> <p>九州新幹線が整備されれば、福岡空港の航空需要はますます増えると思われる。九州の拠点空港として、人も貨物も増え続けると思う。 増加はするだろうが、いつまでも続くとは思えない。他の交通モードも充実してくるだろうから。「潜在需要」というのは、かなり不確実な需要ではないでしょうか。九州新幹線が博多まで開業すれば鹿児島便はほぼなくなると思いますし、鹿児島から博多に来た人はそのままJRで関西方面に行くでしょう(安い、乗り換え時間省ける、手間が省ける)。こうした「空路需要のマイナス要因」が考慮されず、「増える」ことだけが強調されている気がしました。</p> <p>九州新幹線の開業で需要が減少する。 福岡から関西、九州まではJRの需要が多いのでは。 現状分析から、伊丹、関西空港、鹿児島線で需要が落ち込むことが分かった。伊丹と鹿児島は競合の新幹線の影響、関西空港は国際線が成田に比べて不便で羽田・成田間のアクセス向上が原因であろう。</p> <p>特に九州新幹線などもでき近距離はむしろ減るのではないかと思います。 今後人口は減少側面に入るので、お役人が考えるほど需要は伸びないし、機種・近隣空港の活用で十分対応は可能。繁忙期にさばききれないこともあるが福岡ー大阪、名古屋、東京には新幹線もあるので分担すればよいと思う。貨物は佐賀、北九へ。</p> <p>鹿児島新幹線が開通する。山陽新幹線も充実する。(スピードアップ)etcの減少因子が全く考慮されていない。 海外ならともかく、新幹線も充実しているではないか。生活に密着したJR線とその周辺の交通機関に陽を当てて充実させた方が恩恵を感じるし生活にうおいが出て来ると思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港の旅客数が横ばいであることの原因分析についてSTEP2では、関西方面の航空旅客数が減った原因について、レールスター大量導入等を挙げていますが、今年3月の「のぞみ」大增発や数年後の新型新幹線の導入などを考えると、この傾向はさらに続くと思われる。今後は需要増とする国交省予測と相反する。</p> <p>また、旅客減の原因の一つとして、新幹線の値下げを挙げているが、ならば、なぜ今後の航空分担率を計算するとき、新幹線の割引切符の値段を採用しないのか？都合によって使い分けられていると見られても仕方がない。</p> <p>新空港建設などありえない。(できれば平行滑走路も同じ) 空港移転では新幹線に需要が転移するだけ。</p>
	<p>⑨その他 201件</p>	<p>需要予測に関する意見</p> <p>利用は増加すると思われるが便によってはまだ空席がみられるので効率的な運行が望まれる。</p> <p>特に需要が多くはない。 ますます需要が多くなる。 あまりにも航空需要が増えるように見せかけているのみ。きちんとした統計手法でしているならその根拠を書くべき。</p> <p>全体的に伸長していく Reportの予測は甘過ぎて少しリスクを感じる。もっと良く検討すべきでは？ 将来の航空旅客の増加も納得できました。 利用する人が増え続けて行くと思います。 潜在需要は現在も相当数あり、福岡経済の損失は大きいはずだ。 観光・ビジネス、物品輸送と時間を有効に使う考えは、これからも衰退しないと思い、費用面の問題もあるが右肩上がりでは！</p> <p>前段からすると需要の増大は考えられますが、少子化に伴う需要減も考えられます。 他の事項(九州ネットワークの高速バス他、東九州自動車道、新幹線の超高速化)も含めると、航空需要の予測が非常に甘いと思われる。</p> <p>すでに飛行機というものは特別な交通手段ではなく、利便性の高い交通手段となっているのではないのでしょうか。今からますますもっと手軽に利用されるものだと思います。</p> <p>(少子高齢化や経済動向によるが)横ばいになるのではないかと。 (増加予測ははずれる) 日本の経済成長は考えられず、安定化もしくは下降する。 人口減少は緩やかではなく、多数の移民(アジア諸国)がない限り急激な減少がおこる。 ビジネス活動はIT化により東京などへの出張は減少する。 団塊の世代の退職により、一時的に高齢者の旅行の増加は見込まれるが、国の医療サービスの改悪により平均寿命の低下がおこり、健康な老人が減少してくる。 * 佐賀空港は利用者が減少し、閉鎖される。 * 国際貨物を北九州空港に移管することにより、十分対応できる。</p> <p>高すぎる。 ケースCでもその値になるとは思われない。もっと現実を直視すべき。 一時的な大型イベントで旅客数が伸びることはあっても、アジアの拠点空港とならない限り潜在的な需要はこれまで通りだと思われる。また①に記した通り産業の中心が製造業で、尚且つビジネスゾーンとしての発展がない限り人の行き来は飛躍的に伸びない。 これまで事前の予約で満席だから搭乗できないと言われたのは長期休暇の時期を除き無かった。メイン路線の福岡ー東京はこれ以上需要は見込めない。 安全性を担保に、今後も伸びてくると思う。 あくまで予測であるので、よくわからない。 妥当な予測だと思う。 私自身新幹線を利用できる範囲でも航空機を利用している。 3時間の鉄道移動は「苦痛」。航空機なら一時間内外(大阪～福岡)</p> <p>今後航空機の利用者は減少していくことが予想される。現に撤退している外国の航空会社もある。 数字はちょっと大き過ぎる気がする。 航空機利用者は増加の一途を辿るであらう。乗客は、男性より、女性の利用者の方が、増加するであらう。</p> <p>福岡空港は立地条件がよいのでますます需要が増す。 国内線、福岡空港は、パンクすると思う。 支店経済を支える事が出来れば、よいのであって、将来の需要は横ばいならおんじ。下降すること間違いなし。国際線は撤退が相次いで、辛うじてチャーター便で需要を補っているようなものである。福岡に世界を相手に出来る産業(本社)が育たない限り、需要予測の右肩上がりには非現実。幻にしか過ぎない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>出張・旅行には速くて便利な飛行機です。需要は景気や治安が良い間は右肩上がりになると思います。 国際線は需要が増えるだろう。 その通りだと思います。将来の対応策に期待します。 現在の状態が頭打ちではないか。名古屋、大阪の周辺に新空港はできたが今までの空港は依然使われている。</p> <p>信用できない 大型国家プロジェクトによくある過大需要になっていないか、不安である。将来に汚点を残さぬよう、安全側に立った慎重な予測・対応が必要であろう。</p> <p>日本経済は停滞であっても右肩上がりの予想とするのは説明不足に思います。実績で2000年からの横ばい・低下の状態の可能性が今後あるのではないのでしょうか。</p> <p>経済成長は従来のような伸びはない事で確実に減少していくと思われる。 将来の航空需要がそれほど増大するとは考えられない。キャパシティに問題があるならば、米軍・自衛隊その他官公庁の使用を制限することで、ある程度対応できると思う。</p> <p>PIレポートの様に、拡大するとは考えられない 多めに計算されているのではないかとも思う。 空港を利用する人は増えると思う。現状の空港が満杯になれば、他の空港に流れるのではないか。</p> <p>九州一の都市ですから航空需要は伸びると思います。 現状のままと思います。 まだのびると思うが、のびても50%程度では？ よくわかりませんが、今と同じように停滞してるか、違う状況になってるのかのどちらかだと思います。 ますます伸びると思いますが、大量輸送ではなく、個別輸送です。 現状維持とみる。増える要素が見当たらない。 数字は全く信用出来ない。A、B、C共に右肩上りである。すでに下降している。北九州空港の予測と現実の差大きい。 もっと、くわしく、2000年～2006年の実績を分析する必要あり、九州の人口は増えていない。座席利用率は、路線別に出すこと。又、ビジネス、観光(団体)の座席利用率も必要。</p> <p>若い人は特に時間を大切にするので航空需要はふえるでしょう。 需要予測は概ね妥当だと思いました。 航空需要は順調に増加すると思われませんが、予約のとりづらいつい便とガラガラ便との差が出ると思われます。</p> <p>希望とする都市等へより速く、安く、どの機関よりも快適に移動出来る様に、利用者の利便性を高めてもらいたい。需要予測についてはいずれのケースでも増えるという予測結果になっていますが、実の処はどうでしょうか。非改革・停滞のケースBでは、実際の場合は横バイの状態ではないだろうかと思えるんですが。</p> <p>一時的な凹凸はあっても10年20年のスパンで考えるともっと増えるのでは？ 日本の政治力(外交交渉のヘタな)から、今までのような、やや右肩上り進展は望めない。したがって、ケースB(非改革・停滞)を予測せざるを得ない2016年の福岡オリンピック開催など、世界・全日本クラスのイベント開催などの誘致が必要であろう。</p> <p>BRICSの中に、又第2、第3のBRICs(南アフリカ、トルコ、中南米)との人的交通費＝航空需要は、原油価格の不透明さも有り、悲観・楽観両面からみ、私が思う所、予測は難しいが、今日迄なされた予測値より上方修正できる。私は機内食の内容に固執しないし、出発・到着ターミナル施設の充実を考えれば、英国ヴァージン航空的な、(過剰)サービス抜きのキャリアを特に数時間の飛行時間のアジアに飛来させ、その安価さをもって需要創出。その好循環により、人的モビリティ向上を図るべき。将来の話だろうが、物の動きは主要をTSLの高速船に依存し、速度を必要とする。 人・物の動きに優先して空港を利用する多角化・省マネ路線を更に追求すべきと考える。観光日本、10ミリオン計画を実現する上での航空機利用は減る事など考えにくい。 爆発的はあり得ませんが漸次的に増加すると思います。 そこまで(PIレポートにかいてあるほど)伸びると思わない。 生活形態の変化と団塊の世代退職後の希望的観測により個人利用(旅行)の拡大が短期的にあると思われませんが、景気回復が不安定なため、継続的な拡大にはつながらないように思います。 新北九州空港の需要を考慮しないと、福岡空港の国内需要は過大すぎている。 増加する。 各輸送モード毎の競争が激化しており、このままでは需要は見込めない。 否定的です。特に福岡では、九州の旅客の伸びはあと少しで限度がくる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>(よくわからないが、オリンピックが福岡であるならそのときには重要な空港になると思う) 上記と同じ理由で、福岡の認知度が広がれば利用が増えるだろうと思う。</p> <p>現状と同じくらい。 予測は過大過ぎる。現状より増加するとは思わない。 どこの県にも空港があるし、特に福岡は北九州にもあるんだから急激な需要増があるとは思えません。</p> <p>非常に固めに予測している。特に詳細版p165の参考資料はすごい。 直感してその通りとは思えない。空港旅客の将来予測も3通りしかない。その中で福岡空港のコストの議論をすべし。Groupとしてアジアに競争する提案。</p> <p>甘い!!そこまでの拡大は? 世界的に現在が頭打ちのような気がします。又戦争が起りそうだから。四年前、フランクフルト空港にドイツ軍用機ずらりと並んでいたのを忘れられません。中東はミサイルで戦争中です。</p> <p>そう遠くない将来、空港容量が一杯となり、利用者や地域経済に、大きな支障を与えることがよくわかった。</p> <p>福岡空港を含めた近在の空港への航空需要は若干拡大すると思う。福岡空港での貨物(国内・国外)航空はどんな状況であるかは知りません。</p> <p>オリンピックを招致できても、できなくても需要は拡大していくと思います。私の職場でも勉強のために東京へ行く人が増えているし、また学会などで福岡に来る人も増えていると思います。</p> <p>現在行われている将来の航空需要は過大になっている感がある。 北九州の空港も当初予測よりも利用率が低いと聞いている。シミュレーションとは言え、行政の都合のよい数字が出てきているような気がします。</p> <p>この先、航空需要というのは年々上昇するだろうから、新北九州空港と提携して役割を果たしてほしいと思います。</p> <p>新幹線との競争になるので差別化ができれば九州は伸びると思う。 良くなると思う。 増えると思う。 利用数を小さく見積もるべきです。 おおむね同意見です。 予測というより、福岡が発展するにつれて、というよりは、町としては発展をどんどんしていかなければならないと思う。それにつれて、需要も増えていくのは当然だと思います。</p> <p>将来の見込みはプラス方向で今後として十分に検討されて欲しい。 全てのケースで右肩上りの予測がなされている点に、やや疑念を持つ。人口動態と経済動向のバランスが必ず総需要を増加の方向に一定させ得るのか、楽観視があるのではないか。 例えば近隣国、中国・韓国の空港のグローバル視点でのハブ傾向の拡大と、国内他空港の対応策との中で、競争激化を考えると、九州と西部中国を全て福岡が担い得るのだろうか。国際・国内共に地理的優位だけで競争に耐え得るのか疑問である。</p> <p>数年で満杯になるなんてありえないと思う。 需要の予測は、かなり希望的要素が入りやすく、実際よりふくらむ傾向がある。</p> <p>航空会社の経営等悪い今日この頃、だんだん乗客も減少すると思う。 需要が伸びるのは良いこと。 このように急に伸びるのだろうか。 航空機の利用について、より一般化の傾向があり、過大な予測とは考えていない。 p17いずれの予測も今後発着回数は増加するが、1990年代後半に急激に発着回数が増えたのは、航空業界の規制緩和で運賃競争や新規参入が起きたからであり、現実には2000年代前半に発着回数が減少していることを考えると、これらの予測はかなり疑わしい。 p18新規開設に余力がなくなると言うが、これまでも利用状況によっては廃止される路線はいくつもあったことを考えると、余力がないとは言いきれないのではないかな?</p> <p>福岡空港の需要は増加が止まらないとは思いますが。ユーザーは勝手なものですから、やはり、ユーザー側の利用料金が1番で、次に利便性でしょう。予測は正しいと思います。</p> <p>便利である程需要は伸びると思う。 増えると思う。 良い。 高速交通手段として、又、島国日本の海外への門口として需要は高まって来ると思う。</p> <p>1の考え方を周到するならば、妥当だと思います。 右肩上がりには、ゆかない</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>今の延長ではなく、今後飛躍的に伸びる可能性がある。空港の整備を進めれば、旅客は伸びる関係にあると思う。</p> <p>まだまだ伸びる。地方の時代として、中核の福岡との交通はふえると思う。</p> <p>私は北九州市に住んでいるが、北九州空港は利用していない。人口が増え続ける福岡都市圏と九州への新工場進出が増えることから需要は増え続けると思う。</p> <p>そんなに伸びないと思う。</p> <p>・今回、JAL(往)、SKY(復)に乗ったが半分程度の乗客であった。個人的にはすいていていいですが…</p> <p>大きすぎます。</p> <p>今くらいの需要が上限ではないか。</p> <p>GDPを式計算の要素に入れるのは、ナンセンス。将来の予測は過大な数。</p> <p>自分自身のことや周囲を見る限りでは飛行機利用が多くなるとは考えにくい。(景気が良くなれば別ですけど)</p> <p>もっとも減るはず。</p> <p>信じられない。そんなに増えるはずがない。</p> <p>そんなに、旅客数多くなるの？と感じた。数の式はよくわからないけれど。</p> <p>私には、計算の仕方がよくわかりませんでした。将来そんなに多くなるのが疑問に思いました。</p> <p>需要はある程度まで増えるかも知れないが右肩上がりが増え続けるとするのは無理があるので</p> <p>は。</p> <p>確かに航空機の離発着の回数は増加すると考えます。</p> <p>甘い予測はしないで下さい。</p> <p>需要はゆるやかながら上昇することはあっても、下がることはないと思います。ただし、これはあくまでも現在地に在り続けることが大事だと思うのですが。</p> <p>国内、国外ともに利用は拡大する。</p> <p>増々増えると思う。</p> <p>増えることはあっても減ることはないと思う。遠距離は減って、中距離が増えると思う。</p> <p>・大きい需要予測が出ているが、機能が集中している福岡であれば妥当と思う。従って</p> <p>・福岡の機能を分散させてはどうか。</p> <p>減ると思う。</p> <p>この本に書いてあるとおりになるかどうか？現在でもハワイに行くのに直で行かずに韓国経由に行っている人がかなりあるではないか？</p> <p>おそらく”のび”は下方部分と思える。原油の値上りとテロの影響。但し、空港の必要性は増大すると思える。</p> <p>適当と思う。</p> <p>予測通りには絶対行かない。おかしい。</p> <p>航空需要が増え続けるとは思えない。</p> <p>航空の潜在需要は多いと思うが、空港容量が不足していて顕在化していない。</p> <p>需要はレポートの予測より下回るとは思いますが、周辺環境対策が最重要と思われます。</p> <p>いい加減だと思う。</p> <p>本当に航空需要が伸びるかたがわしい。</p> <p>・国内線はあまり増加しないのではないか。</p> <p>・緩やかな減少ではないか？</p> <p>アジアのハブ空港としての役割をもたせれば十分需要みこめる。</p> <p>九州には、魅力的な観光地が多くあり、将来、海外の人々も含め、訪れる方が増えると思います。</p> <p>また、道路や鉄道(新幹線)も整備され、九州各地から福岡へのアクセスも良くなるため、この意味からも空港利用者は増加すると思う。</p> <p>国際便は乗る人が減ってるから、便数が減ってるのだと思う。</p> <p>これ以上増える要素は少ないと思います。</p> <p>でかすぎ</p> <p>需要は増すであろう。</p> <p>需要予測の伸びが大きすぎる。</p> <p>事業計画をつくり推進する人たちはいつも過大な予測をするが、もっと冷静に、科学的(合理的)に考えるべきだ。</p> <p>予測は正しいと考えるが、現空港で、逼迫が進むと、考えている様に伸びないかもしれないと思う。</p> <p>卵とにわとりの関係も考えられないか。</p> <p>どれも甘すぎる。</p> <p>価値観が多様化するので、旅行等で需要は高まると思う。</p> <p>福岡市の人口増加、又、海外からの旅行者、ビジネスマン、物資等の増加で、空港容量が拡大の必要性が問われる。</p> <p>減少するばかりだ。</p> <p>増加は難しいと思います。</p> <p>需要はむしろ減少すると思います。</p> <p>航空機は、飛べなくなるとは思います。</p> <p>さらに高まると思われる。しかしながら、発着時間帯が集中する傾向はさらに強まると思われる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>計算の過程や解析など、詳しいことはわからないが、今後も、航空需要が伸び続けるとは考えにくい。</p> <p>伸びる。</p> <p>増えない。</p> <p>九州新幹線全線開通で、鹿児島便は減る。しかし、羽田線は増すので、トータルでは微増か。貨物便は、中国路線が増える。北九州が、需要予測を低めに見積られているが、24時間運用できるので、貨物便は北九州に相当流れるかもしれない。</p> <p>国内旅客はビジネス客のみならず、レジャーのために他地域を旅行する地元人や観光のために九州にやってくる日本人も増加することは明らかである。</p> <p>予測は上記で述べたように減る、貴方達は増えると言わないといけないんでしょうが、利用者お客様は王様。民官はきびしいよ。道州制になった時の人の移り変わり、首都所在地何処で変化する、気安く考えてはいかない、皆さんが時間と金、使い税金、移転有りで調査する、移転させるので調査する、現状とか不具合とか理屈をつけて、移転させないのだったら、調査する、調べる意味ない、税金の無駄づかいはしたくない。</p> <p>需要が増えるのであれば考えないといけないけど、航空需要が増加していくのかは疑問？滑走路処理容量で2001年をピークに2003年は下がってきていて、以後海外便の運休撤退があっているが本当に発着回数は増えていっているのか？</p> <p>ほんとに増えるのか？</p> <p>あまり増えないと思う。むしろ減少すると思います。</p> <p>絶対、誰が見てもおかしい。2004年を基準に予測してあるけど、すでに2005年、2006年と横ばいである。2012年にパンクするというのはすでに狂ってきている。</p> <p>国内線にあつては、なだらかに増推移することは明白であり、日本国の代表、成田、関空、中部との共存は元より、九州に対するアジアの目を向けさせる方策を作り出していく事が重要であり、予測に当っては、何らかの要素が入れられれば違った面の需要が発生するかもしれない。やはり、他の交通機関との適正な分担確立が重要。</p> <p>混雑している空港とは思った事はなく、将来にいたってもこの様な所で推移するのではと思う。予測はあくまで予測であり決定にはならない。現経済では右肩上りにはならないのでは。</p> <p>大幅な需要増はないと予測しますが、少しずつ需要も増えていくと予測します。</p> <p>需要は役所の予測ほど伸びない。</p> <p>福岡空港について言えば需要は今後増々増えるであろう。便利で遅延のないようにお願いしたい。</p> <p>需要は伸びると思うが、今の予測には疑問。</p> <p>九州における福岡地域以外で特別な戦略を入れないかぎり、今回予測されている福岡空港の需要予測として妥当ではないかと思えます。</p> <p>需要は伸びると思う。</p> <p>近年、利用者数が横ばいなのは、離発着回数が限界に近づき、航空会社が運用しづらくなり、路線数、便数が頭打ちとなり、その結果のあらわれと思う。需要というのは確かに増加するだろうが、福岡空港が大きくなればなるほど、九州の他の空港、およびその周辺地域はずたれていくのではないのでしょうか。</p> <p>以前、米国のテロ事件で国際線の需要が減ったが、また最近不穏な動きがありました。本当に順調に需要が伸びるのでしょうか。</p> <p>地域の航空需要が伸びるのは良いことだと思う。</p> <p>今後需要が多くなるのは目に見えている。</p> <p>航空需要は増えると思う。</p> <p>需要予測にあたり全国で細かく区切って検討を行っているので信頼出来るものとする。又、その前提となる社会経済の動向についても適切に考慮されていると思う。</p> <p>予想では今後パンク状況との事だが、そこ迄いかないのでは？</p> <p>少子化により人口そのものは減りますが、その分、一人当たりには使えるお金は増えるとするならば、昨今の航空機の運賃のコストパフォーマンスの高さとあわせて考えると、航空需要は高まるのではないのでしょうか？</p> <p>PIレポートの予測は全くのデタラメ。数字のトリックにまみれている。この様なまがいもののデータで利用者をあざむこうなどは笑止。現状で十分、需要はまかなえる。</p> <p>今後益々増加すると思う。逆に国家戦略として観光立国とするならば、手の打ち方が生ぬるい。</p> <p>増加してゆくと思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>このレポートにも書いてあったように、このまま需要が増加しつづけると、年間滑走路処理容量に余力がなくなり需要に応えられなくなると私も思う。</p> <p>経済交流の伸展に伴い、需要が増大するという予測に同感です。増加の程度については、本PIの予測は適正と思いますが、福岡という都市のポテンシャルから考えれば、九州経済の更なる発展の為に、戦略的な空港整備が必要だと思います。</p> <p>及ち、GDPの変動による航空機利用需要予測に加え、九州経済を更に活性化させかつ、暮らしやすい地域にする為に、より積極的&戦略的整備を期待します。</p> <p>少子高齢化は進むと思われるが、需要はわずかに増えるだろうと思う。</p> <p>航空需要の増は、あまり望めないのではないか。</p> <p>将来的に需要増になることは、明らかである。</p> <p>今日の説明会で新空港の話(提起)などあるのかと思っていました。このことは別の問題だったのでですね。</p> <p>余暇の利用等で利用増が予測される。</p> <p>福岡空港でも2000~2005年の実績で、旅客数・発着回数ともに多少下降みであるにもかかわらず予測はケースCでさえ増加となっていて、予測自体があまりと思わざるをえない。</p> <p>乗客数は増え、発着数も限界が来ることは、間違いないと思います。</p> <p>増えるのではないかと考えてます。</p> <p>多く利用されると思う。空港の維持・管理が必要になってくると思う。</p> <p>北部九州の持つ潜在的ポテンシャルを考えると、福岡都市圏における空港、港湾機能の強化は不可欠である。現在でも出発便の遅れが目立つなかで、将来的には需要が伸びることは否定できない。</p> <p>又、減少すると思う人はほとんどいないと思われる。今後、アジア各国との交流を推進するなかで、何か特別な理由で(例えばオリンピックなど)急激に増加することも考えられるため、一朝一夕にできない空港というものの強化を検討することは、絶対に必要である。</p> <p>もっともっと多くなることが予想されますので、福岡のみならず、日本全体の予測を立てて、頑張りましょう。</p> <p>福岡空港の空港需要は今後も増加すると思われる。</p> <p>見込みがあまりいでは？</p> <p>これから10年先~20年先では増々需要が伸びるのは予測のとおりである。</p> <p>国際社会なので、航空需要は増えていくと思います。一般生活でも、海外旅行等も一般化してきていると思います。</p> <p>国内の会社でもいろいろな県に支社をひろげている会社も多くなっているし、料金も安くなってきているので需要も増えるし利用しやすくなってくるのじゃないかと思います。</p> <p>高齢者の旅行者が増えると思われる。</p> <p>現況分析も大事だが、人々の心の変化、物の流れを充分検討する余地がある。</p> <p>オリンピック開催はなくなったので、海外需要が爆発的、一時的に増えることはないし、国内線も中~大型機で十分対応可能だと思う。海外にならって、小型機を増やすのは非効率的。</p> <p>特に中国は注目すべきである。</p> <p>年々利用者増加化が進むと思われます。東側の県道45号、縦断している県道24号、周辺の商店街の地下化していったらどうですか。</p> <p>机上の予測(予想)を全面的に信じる気にはなれない。莫大な資金を費やして空港ばかりつくることには賛成出来ない。</p> <p>意図的に需要増へつながらせるような条件で算出をしている箇所がけっこうあります。需要の数値自体は計算式に放り込んで算出されるのですが、放り込む条件・数値に客観性を感じません。「新空港建設」という意図が感じられます。</p> <p>連絡調整会議は公平に調査を進めるといっていますが、需要予測を国交省の身内にさせた時点で、公平さは失われました。信用できません。</p> <p>かなり増えると思う。</p> <p>夜間の運航制限、市街地の中にあるための騒音問題を抱え、空港能力の最大限の活用について足枷の要素が多い空港だが、まだまだ、需要が伸びていくことがよくわかった。</p> <p>格差社会の影響はどう見ますか。とても大切な要素なのに、あっさり切り捨てられていますね。</p>
	<p>3.新北九州空港、佐賀空港による福岡空港の需給逼迫緩和効果に関する意見 23件</p>	<p>やはり、佐賀空港や北九州空港を使い、需要を確保すべきだと思われます。例えば、貨物や地方便を佐賀空港や北九州空港に振り替える等。</p> <p>福岡は北九州に飛行場が出来ても需要は現状を横這いでしょう。</p> <p>佐賀、新北九州空港の需要をアクセス面のみでなく、地域の将来像(特に新北九州空港開設に伴う産業の発展<自動車産業等>)の要素を加味した予測が必要と考える。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>実家が千葉ですが、親の介護の関係でよく飛行機を使います。本当に混んでいます。急に実家に帰ろうとしても、週末や週明けは絶望的です。単身赴任みたいなサラリーマンも多いです。新幹線は結構時間を都合すれば座れるのですが、時間的につらいですよ。主婦の感覚からしても飛行機の利用は増えると思います。航空機は時間が早いことがメリットなのに、どうして北九州や佐賀空港に道路を使って行きますか？行かないです。そうであればこれまで佐賀空港を利用しているはずですが。高速バスや鉄道の導入も検討されているようですが、時間を大事にする旅客の利用を無視した考え方です。私はバスで佐賀まで行って、飛行機に乗るようなことはしません。そのときはつらいですが、新幹線で我慢します。</p>
		<p>北九州と佐賀は貨物専用便空港にしての数字が必要では。(すぐには出来ないでしょうが)新北九州空港へのアクセスを増せば全く需要は増える要素はない！県内には空港が北九州と2カ所、近くに佐賀空港(赤字で苦しんでいる)とありますが、アクセスの問題が生じる以上連携プレイは中々出来にくいと思います。</p>
		<p>航空各社の便数を制限することも選択肢の一つだと思います。私個人の意見としては、現在の限度一杯の便数を可とするものです。</p>
		<p>高齢化と少子化にはつきりなっていくのでから意味がありません。北九州空港も出来たばかりで福岡県に二つもあれば充分です。</p>
		<p>成田と羽田の関係が良好なように、佐賀を含めた3空港の調整で空港能力は、需要に応えられるかどうか言及していない。</p>
		<p>便利である程需要は伸びると思う。新北や佐賀のアクセスが向上しても便数や時間帯の便がよくなければ福岡空港を利用する人はあまり減らないと思う。スケールメリットによる航空運賃の値引き競争の問題もある。</p>
		<p>佐賀空港や新北九州空港の需要予測については、バス路線やアクセス鉄道の導入したケースを設定しておりますが、福岡空港の需給逼迫緩和策を需要予測から精度よく検討したことがよくわかりました。しかし福岡空港利用者は福岡市や都市圏の在住者が多いことや、九州の交通網が福岡に集まっていること、また現在の新北九州空港や佐賀空港の旅客実績が福岡空港の1800万人に比べ、30万から120万前後と圧倒的に小さいことからみても、福岡空港の需給逼迫緩和効果として過大に新北九州空港や佐賀空港に期待しているのではないかと感じます。</p>
		<p>福岡空港の需給逼迫緩和効果として過大に新北九州空港や佐賀空港に期待しているのではないかと感じます。福岡から佐賀や北九州空港はあまりにも遠いです。</p>
		<p>検討委員会が予測数値は新空港建設を前提に需要予測を立てている。余りも過大な予測と思われる。特に佐賀空港のアクセスと新北九州空港の利用拡張すれば福岡空港の需要を十分に補ってくれるのが2空港である。</p>
		<p>新北九州空港と佐賀空港への交通アクセス利便性を向上させても、その影響は限られていると思います。やはり福岡空港へ集中するでしょう。</p>
		<p>国際線については、日本の国際空港は、東京(成田)と関西(もしくは中部)に集中すると考えるのが妥当ではないか。増加があるとすれば、ソウルもしくは上海へのシャトル便の設定によるものが考えられるくらい。国内線は北九州空港のアクセス改良と24時間空港のメリットを生かした福岡県内の連繫を密にしていけば、ケースC以下で推移することも考えられるのではないかと。今航空会社が懸命に宣伝している名古屋便は、新幹線との競合に勝てるとはとても思わない。大阪便も同様。</p>
		<p>(妥当な数値と思う。)同時に、この程度の伸びであれば九州の他空港の活用で対処可能に見える。</p>
		<p>航空需要が増えていくようであれば、北九州空港、佐賀空港へのアクセスを強化する事で十分であり、地域活性化にもなると思う。</p>
		<p>お客が今より急速に多くなることはないでしょう。北九州空港・佐賀空港もあります。</p>
		<p>新北九州空港、佐賀空港へのアクセスが福岡から直結し500円～1000円、福岡空港出発するより安くなれば、空港使用者は、新北九州空港、佐賀空港へ流れると考えられます。</p>
		<p>新聞などでは新北九州空港は順調と言う事です。活用すれば福岡空港の混雑が軽くなると思いますが。福岡空港と(新)北九州海上空港が現在ありますが、各県にある地域空港がじり貧状態にあると聞いている。地域空港の活用宣伝を高めメリットを多くすれば、福岡空港の利用増にゆとりがでるのではないかと！</p>
		<p>新北九州空港の需給逼迫緩和効果について、検討内容が少ない(検討項目、内容を増やす)</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>4 需要予測の精度等に関する意見</p>	<p>①需要予測の精度に関する意見 53件</p> <p>「絵にかいたもち」ではないか 国や県の公共事業計画で需要予測は当たったことがない。もっとデータを正直に分析し最悪の予測も作った方がよい。</p> <p>予測はしばしばはずれる事がある。 一部メディアの指摘があったように、従来の赤字高速道路のような需要予測を過大に見積もってないでしょうか？新空港を造るために過大に需要予測を見積もっているように思えます。</p> <p>航空需要の各新空港の開港をみていると全般に予測が非常に甘い！ ①日本人の高齢化 ②九州新幹線の開業(全線開通) ③JALの収益の見通しの厳しさが・・・等</p> <p>佐賀や北九州など、全ての航空需要予測は、大幅にはずれ下回っている。北九州も下がり傾向。 作るための予測でなく、きちんと当たる予測を開発してほしい。 一人当たりのGDPが、旅行回数に相関することを前提として議論を進めているが、このような社会現象に一次直線をあてはめることは問題がある。実際400万をこえた頃から全て直線より下になっている。従ってこの推計には直線ではなく、sigmoid曲線を用いた方がよい。おそらく、旅客数はこのレポートほどには延びないはずである。</p> <p>福岡市地下鉄3号線の需要予測を読み誤った事例があるので、時間をかけての再予測は必要と思われる。 p9:・・・航空需要の予測は・・・広く用いられている・・・(今までの予測結果と現実とはフィットしているか、明示して欲しい) これは少子化と経済成長、都市人口集中等が流動的であり、予測は難しい。佐賀空港をはじめ、赤字になるのは確実な空港が、全国で造られた。収支の予測も、ピンはずれで、又税金のムダ使が増える。何が重要で、何が不要かを国全体で考えないから、行きづまってしまう。</p> <p>他空港(特に佐賀、関空)の乗客率は、当初の資料との乖離が大きく、このような結果が、新福岡空港も考えられる。 需要予測は建設計画には欠かせないものではあるが、予測は、方法に多様性があり、評価も多面性がある。又予測数は的はずれるケースが多い。 地下鉄の予測も過大になっており、2-3割は水増しされているのではないかと。</p> <p>福岡空港の需要予測については、佐賀空港や、地下鉄七隈線などを予測した団体であり、まったく信用出来ない。その証拠に、人口の減少や、九州新幹線の全線開業などによる空港利用者の減少が、かなり過小評価されている。</p> <p>空港の需要予測等は以前仕事でもやっていました。初めて見る人にも「それなりに」分りやすく記述されていました。 最初に空港建設ありきで、そのための資料作りをしているような気がする。過剰な需要予測をするなら、逆に需要が伸びないケースも十分に検討して欲しい。作ってしまった赤字のたれ流しをした時に一体誰が責任をとってくれるのですか。 福岡空港の国際線の現状をご存知でしょうか。撤退続きで国際線ターミナルの午後は閑散としていますよ。また北九州空港もあれだけ十分な需要があると言っておきながら、もう採算ラインすれすれで便が増える見込みは全くないようですが。</p> <p>需要予測は新空港建設に都合良く見積もったにすぎない。これを元に、福岡空港の将来像を検討することは許されない。 新聞報道などにもあるように、数字の根拠が甘い。どう考えても、レポートにあるような、数字にはならないと思う。 要するに数年経てば福岡空港はバンクすると言いたいのですが、この予測の信頼度はどの程度あるのですか？逆にこのような予測は他でも当たった事があるのですか？常にはずれているようですが・・・。 需要予測は新空港建設に都合良く見積もったにすぎない。これを元に、福岡空港の将来像を検討することは許されない。」 予測を否定はしないが、過去の予測もはずれていて、今回はそのとおりになるとの前提で、高い建設費がかかる新空港の論議に持ち込まないでほしい。</p> <p>現状から「増える」という結論へ向けて理由をとってつけてきた感が強い。将来の予測で、旅客数とGDPの関係から見込んでいるが、ケースCでも、ここ10年くらい横ばいのGDPが伸調しているし、ここ10年の状況での発着回数は2001年をピークに下っていき続けている。現実の下っていることについての分析もなく、将来の数字だけ増やしているように見える。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>新北九州空港の利用予測は2002年の国の予測で2012年には東京便が年間123万人だった。今回の予測では全部で193万人。報告にある様に、今年5月で既に東京便は月間95,000人、これを12倍すると114万人になる。</p> <p>すなわち、5年後の利用者をもう越えている。言い方を変えればもう予測は外れている。新規航空会社が知名度を上げるにつれ、利用はもっと増える可能性がある。</p> <p>-----</p> <p>従来の予測が過大だった例が殆どであり、予測への信頼性が薄い。難しい手法を使い、妥当性が不明。厳しく予測されているというが、判断できない。過去の予測の過りの原因は何だったのか、説明されていない。</p> <p>-----</p> <p>今回の予測値は、いろいろな機関で実施された予測に、予測を重ねていった結果で、言ってみれば非常に足元のぐらついた数値といわざるをえない。(4年前に新福岡空港調査会が実施した値や地下鉄七隈線での需要予測とその実績のかい離をみれば明らか)</p> <p>-----</p> <p>地下鉄七隈線の需要予測が大ききハズれていると言われています。そのようなことを考えると、今回の調査で出された数値もどうか？と思ってしまう。どんな対応策を施すにしても、その結果によって莫大な投資がなされるわけですから、もっと時間をかけて、いろいろな観点から、いろいろな人を交えて検討すべきだと思います。</p> <p>-----</p> <p>今から4～5年前に、福岡空港の需要予測を行い見直した。その時の予測からも違っている。このように予測が外れる需要を最大の根拠として、10～20年先の議論を進めることは、危険である。再考すべきである。</p> <p>-----</p> <p>何年前か、国は福岡空港の空港需要を国土交通省の新たな基準に基づいて見直した。今回も同じ基準で行ったのであれば、そのときと何がどのように違い結果はどうか。明確に比較した資料を公開し、示すべき。説明資料不足。</p> <p>-----</p> <p>あくまでも予測値は予測！今迄も地下鉄etcで全くはずれたCASEもあります。需要予測は、国帛市が作成したのは信用できないし、また全く信用しない。他の空港建設でもちがっているし、福岡市の地下鉄、アイランドシティの予測にも、ひどいものが見られる。今まで空港建設時の需要予測が結果的にどうなったか、全国の例をあげて見ればわかる。</p> <p>-----</p> <p>予測を出した運輸政策研究機構は市営地下鉄七隈線の需要予測も担当したそうですが、乗客数は四割ほどとまったく信用できない。</p> <p>-----</p> <p>需要予測というのは、橋や道路など、何でも多めに見積もって、いざ作ってみたら、やっぱり少なくて大赤字という気がする。今回需要予測を算出したところは、地下鉄七隈線の需要予測をしたところだそうなので、ますます信頼できない。</p> <p>-----</p> <p>需要がどうなるということは、よくわからないが、いろいろな手法を使って今回の予測がなされた。他の事例では需要予測が全くハズれているようなケースもあるようで、少し「どうかな？」と思う。</p> <p>-----</p> <p>需要は役所の予測ほど伸びない。今回の需要予測がハズした場合、担当職員は、全員解雇するべきだ。地下鉄「七隈線」の時も、全く予測が当たっていない。</p> <p>-----</p> <p>シンポジウムのパネルディスカッションでは、パネラーから「今回の需要予測はかたみにでている」との発言がなされていました。数年前に行った予測で、今の状況を予測できたのでしょうか。しよせん、予測とはその程度のもので、前提条件で想定していなかったものが生じれば、数値も大きく異なってくる。そんな危ういものだけに頼るのはいかにがなものでしょうか。</p> <p>-----</p> <p>航空需要予測は過去に何回となく計算されているが、その数値と現実の乗客数の比較がなされていない。</p> <p>-----</p> <p>「潜在需要」というのは、かなり不確実な需要ではないでしょうか。地下鉄七隈線も潜在需要ならば相当大きかったでしょうが、開業してみると乗客は予測の半分以下でした。福岡空港の将来需要(=潜在需要)には、一面的な希望や仮定が随分入っているように思います。グラフを素直に見れば、「将来もそんなに伸びないのでは」と感じました。現に昨年はホノルル直行便が廃止されたようすし(離陸後、エンジンから火を噴いたJAL機)。</p> <p>-----</p> <p>人工島、地下鉄3号線、リパレイン博多。今まで需要の予測あつたことありますか？</p> <p>-----</p> <p>佐賀空港や新北九州空港の需要予測は、空港と造らんが為の大幅な水増し予測となっている。新北九州空港でも、もう減便されている。</p> <p>-----</p> <p>需要予測は、願望・期待によってその数値がはじき出されることは、地下鉄七隈線に典型的に表れています。とりわけ空港の需要予測は、実態との乖離が甚だしいことは周知の事実です。もっと正確なデータを集めないと、これまでと同じ轍を踏むこととなります。過大予測でことが進められてはなりません。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>近年、各種の需要予測は多めに発表される傾向が強く、PIRレポートの予測に対しても大いに疑問がある。</p> <p>国内・国際旅客について検討されているが、過去の事例を見てもF/S時の需要予測は概ね過大な予測となっており、予測については現実的な見通しを出していくべきと思う。</p> <p>国の需要予測は全く当たらないのに、下方修正してほしいです。建設するためにいつも需要は増える予測ばかりです。減便や廃止がたくさん出て来ているのになぜ増加すると言えるのか不思議でたまりません。</p> <p>例えば、福岡市営地下鉄の3号線では、予定の半分である。どこの調査会社が行ったのかわからないが、福岡市もお金を出して調査しているはず。新北九州空港でも予定を下回っている。今回の調査も、新空港を作るために調査を行っていると思う。新空港建設はお金がかかりすぎる。もうそんな時代ではない。そんなお金があるなら、借金返済にあてた方がよい。どう考えても反対である。</p> <p>過大のような気がするが・・・。</p> <p>需要予測は新空港建設に都合良く見積もったにすぎない。これを元に、福岡空港の将来像を検討することは許されない。</p> <p>新空港の建設を前提として航空需要の増大を無理やりに予測しているように思います。</p> <p>需要予測は新空港建設に都合良く見積もったにすぎない。これを元に、福岡空港の将来像を検討することは許されない。</p> <p>需要予測どおりいったためし(空港)は無い。事業者も数倍に絶対ふくらむ！</p> <p>これまでも利用者数予測は橋にせよ、鉄道にせよ、常に過大に行われており信用出来ない。</p> <p>・経済が右肩上がりで伸び続けることを前提にした予測は信頼性に欠ける。 ・予測は「潜在的な航空需要を把握」とあり、実際にこれだけ旅客が伸びることはまず考えられない。過去の国交省の予測と実態は大きくかけ離れている。 ・羽田ー福岡線について乗客数は2002年をピークに減少や横ばいの状態にある。この間両都市の人口は大幅に増加した。経済もプラス成長である。このことを考えると、今後同線が、人口増や経済成長を根拠に大幅に伸びるとした、需要予測は信用できない。</p> <p>需要予測は新空港建設に都合良く見積もったにすぎない。これを元に、福岡空港の将来像を検討することは許されない。</p> <p>西日本新聞には需要予測を担当したのは、地下鉄七熊線の需要予測をしたのと同じところだそうですね。ここの調整会議の人は誰も反対しなかったのですか。福岡市民はこの予測を誰も信用しないと思いますよ。過去の国交省の需要予測を見ても過大な需要を予測し、大きく下回り、苦戦している空港の実に多いこと。もっと信頼されるデータを示すべきでしょう。役割分担にしろ新空港建設にしろ、対策費を負担するのは市民(国民)であり利用者ですから、そのことをよく肝に銘じて、きちんとした予測を立ててください。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>②需要予測として提供される情報に関する意見 88件</p> <p>科学的・客観的な条件設定・モデル設定であり、現在では最高レベルの需要予測であると思う。地域の将来像とはいい意味で切り離して、現在の趨勢では(何も起こらなければ、何もしなければ)こうなるだろう、という客観的な指標として利用できるものである。</p> <p>-----</p> <p>一般的な予測手法なので、そういう結果になるでしょう。 結果を算出する為のロジックが明確にされており観やすく尚且つ読みやすくなっている。特に数値のみ提示するとその過程(ロジック)が明確でない為いつも疑問を持っていた。</p> <p>-----</p> <p>ケースA,B,C以外の要素もあると思う。それらも加味して欲しい。 複数の所で(調査機関)、ちがった角度から予測すべきです。 概ね交通量の予測は多目に計画し未達、財政計画の修正などの欠点を伴う。 希望的観測は@@@、リスクのシミュレーションを折込み、第1~4ケースなど選択のできるものとし、施工設備もステップを考えたものに出来ないか。</p> <p>-----</p> <p>・九州内特に東九州道路の100%完成と長崎新幹線完成を見込んだ予測もするべき。 ・100%完成・長崎新幹線の為の費用と新空港建設費用。その費用と完成時の空港旅客需要をコスト効率を予測するべき。 ・また、現福岡空港から取り付け道路を建設し、九州高速道路と直結した場合の北九州空港と佐賀空港の需要予測もすべき。現予測は、現状道路網を前提にしたバス便数増などだけによる予測である。</p> <p>-----</p> <p>弱気の予測すぎる。ミスリードしているのでは。 ハズれるのを怖がってどうするのか。 今現在でも、福岡に来るべき観光客が他にとられている。 (増加予測ははずれる) 日本の経済成長は考えられず、安定化もしくは下降する。 人口減少は緩やかではなく、多数の移民(アジア諸国)がない限り急激な減少がおこる。 ビジネス活動はIT化により東京などへの出張は減少する。 団塊の世代の退職により、一時的に高齢者の旅行の増加は見込まれるが、国の医療サービスの改悪により平均寿命の低下がおこり、健康な老人が減少してくる。 * 佐賀空港は利用者が減少し、閉鎖される。 * 国際貨物を北九州空港に移管することにより、十分対応できる。</p> <p>-----</p> <p>よく予測値が提供され、その計算式等も表記されますが、正直なところ「読めない」ものについては、経験者等の「勘」も大いに結構だと思います。現在値を基準に算出する予測値は、投入するセグメントによって大きくその数値が変わります。また変わるようなデータを投入するくらいさえあります。先見性を持って将来需要を予測するのも正論ですが、「こうありたい」という将来像を期待値にして、経年の過程で「直近の予測値」まで現状を押し上げるような、推移を直視した進め方もあるでしょう。 新聞などで、将来の航空需要の予測が増加を大きく見込み過ぎだという指摘をした記事を見るので、他の調査による予測の情報もほしい。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港を利用しているパイロットの意見によれば、この空港程安心して離着陸できる(気候要因)空港は少ない、とある。これらのデータが全く無視されてはいないか。利用予測で[増]要因のみだが、「減」とするためには、も検討ファクターとすべきではないか。 都合の良い予測データを集めただけという感じが非常にします。まず、現状の実績ベースでの国内・国際旅客や国内・国際貨物のグラフを示すべきなのに、最後の方に少し出てくるだけで貨物の状況等の詳細データがない。実績に基づく予測でない、新空港の為の机上の架空予測を積み上げているだけなのが明らかで見苦しいものがあります。</p> <p>-----</p> <p>地域間の旅客数のより具体的な数字が欲しい。 ・日本海の荒波の過去のデータでどれくらい欠航するかデータを出すこと。いまの海上空港は全て内海であり波は静かである。</p> <p>-----</p> <p>需要予測が何度も変わって、その都度低くなっているような印象を持ちます。このままだと本当にパンクするのか、パンクしたらどうなるのかもっと真剣に検討すべき。新空港ありきでは真実は見えない。</p> <p>-----</p> <p>もっと、くわしく、2000年~2006年の実績を分析する必要あり、九州の人口は増えていない。新北九州空港もできたことですし、そう福岡の方は急激な需要増大はないと思います。 (中国一国だけで現状の何倍かの国際航空旅客が押し寄せてくると考える方が自然である。)このような構造変化は単なる過去の趨勢をながめる需要予測からはでてこない。多分野の専門家を集めた総合調査が必要。そのような検討を今回しているようにはみえない。まだまだ、相当過小な需要予測になっていると思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>「予測」である以上、PIレポートにもある通り今後の状況変化等につき引き続き注目する必要がある、現時点での予測でもって直ちに現福岡空港の能力をupすべきか否か、新空港に移行すべきか否かを導き出すことは不可能である。</p> <p>別途、成田・羽田・名古屋・関西の各空港も整備拡大されつつある。国として福岡空港をアジア向け国際空港にでもする方針でもあれば格別、何も福岡市だけが大会になる必要もなく、自治体一人でヤキモキする要もない。予約が取りづらいから等で航空需要を満たそうとしたらキリがない。</p> <p>需要予測については、図とグラフをうまく使っていて、さらに出国者数とGDPの相関関係なども示していて、説得力があり、全体的に分りやすかったです。ただ12ページの国内旅客の予測結果、14ページの国際旅客の予測結果について、これまでの実績値が示されていないのが気になりました。15ページに国内旅客と国際旅客を合わせた実績値は載っていましたが、国内・国際それぞれ単独で載せるべきだと思います。</p> <p>それと16ページのケース(A1)とケース(A2)の需要予測の計算方法を示すべきだと思います。</p> <p>四段階推計法による国内線旅客数の予測手法について詳細にかかれていますが、これによると北部九州地域の各空港の将来需要予測についても計算されているはずである。</p> <p>新北九州空港、佐賀空港については空港アクセス向上の場合の福岡空港への需要緩和効果のみしか結果が示されていない。</p> <p>福岡空港の2012、2017、2022、2032年の需要予測を示すとともに、同じ予想年次の北九州空港、佐賀空港等北部九州地域の背後圏域がかぶっている他空港の予測値も計算されているはずなのに、なぜ示さないのか？</p> <p>国内線の路線別の将来需要予測値も明示すべきではないのか。</p> <p>また、滑走路処理容量を超えても潜在需要というかたちで整理されているが、容量オーバー分は、さばけないのだから 制約をかけた需要予測値は？</p> <p>需要予測について、さまざまなケースに基づいたら、どのような数字が予想されると、過去、行政が行ってきた地下鉄や水資源等の需要予測と比較し非常にいいに説明されており、PIをとり入れる調査手法は、市民とともに考えていくという姿勢がよくわかり、好感がもてる。</p> <p>福岡空港を含めた近在の空港への航空需要は若干拡大すると思う。福岡空港での貨物(国内・国外)航空はどんな状況であるかは知りません。増大せずに他の空港にふりむけることにしたい。福岡空港は乗客便のみとし、その利用限界14.5万回を強烈に宣伝し、安全な空港であることに注力して欲しい。</p> <p>分かりやすく情報提供されておりよかった。</p> <p>急テンポで進む少子高齢化、地方分権に伴う諸問題マルチメディア(IT化)、地域の環境問題等きめこまかな調査検討を行い需要予測をし必要性を明確にする必要はないか。(現地点の情報からみて)</p> <p>旅客数が増加する明らかな理由を示すべきではないか。</p> <p>航空需要予測は適切である。空港を新たに計画する場合は需要予測値に十分な余裕をもった計画値を定める必要がある。</p> <p>需要予測の手法が説明してあるのは良い。根拠がはっきりしているので反論の余地が無い。</p> <p>福岡空港を窓口として全国地域～九州全域の交通(旅客需要)があると思われるが、これも需要予測に含まれているのか？</p> <p>又、航空貨物需要も相当大きいと思われる。貨物についての考察が全体的に弱い。</p> <p>GDPの設定において政府見通しのほか「失われた10年」という極めて低い予測値を設定していること、海外の航空路線も現在福岡空港に就航している路線のみに限定した需要予測としていることなど、堅めの需要予測と感じました。</p> <p>需要予測にあたり全国を480ゾーンにも細かく細分し、道路や新幹線の路線設定を丁寧に行っていること、また福岡空港への各市町村からのアクセスルートや料金、時間も綿密に設定しているなど、需要予測の前提条件の設定が丁寧であると感じました。また需要予測の前提条件や計算の根拠などの情報の開示も適切と感じました。</p> <p>詳細版には近年の航空の動向などが色々な角度から分析したコラムが設けてあり、需要予測の中味を理解するのに役立ちました。他の空港の事例、過去の需要の伸びとGDPの比較、近年の福岡空港の需要の減少傾向の分析など興味深いものでした。</p> <p>福岡空港の需要予測としては堅実であり、また客観性や説得力のあるものと考えます</p> <p>堅めの予測と考えます。また情報開示が過去の需要予測と違い、データやふんだんな解説があり、わかりやすく、今回の需要予測では一定の説明責任を果たしていると思います。</p> <p>慎重な予測だと思います。GDPや人口の考え方など堅めです。民間シンクタンクの経済指標より国の経済資料が低いのは初めて見ました。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>航空需要予測においては、福岡空港の滑走路1本の処理容量を表している以上、それを超過した旅客数は、実際は、新幹線等他の交通機関へ流れるはずである。潜在需要を表すだけでなく、容量限界をかけたとき、実際に他の交通機関や他空港へどれだけ旅客が移るのか算出すべき。さらに、そのことによる利用者は受ける不利益を予想してみせて、初めて、能力限界を迎えた空港をかかえている課題点が浮き彫りされるのではないか。</p> <p>-----</p> <p>需要予測は幅を持たせてあり、堅めであるように感じた。 今回の航空需要予測に関しては、現状の路線展開での予測に過ぎない。もっと北九州空港や佐賀空港に今の福岡空港の路線を移管した場合のケースも予測すべきである。 特に九州内の路線に関しては、現在全て福岡空港発着になっている。九州新幹線が全通すると福岡-鹿児島線は、過去の事例から見ると運休に追い込まれる可能性が高いがその内容が織り込まれていない。もっと実際の状況を取り込むべきである。</p> <p>-----</p> <p>佐賀空港、新北九州空港のそれぞれの需要予測で、今回の福岡空港分として見られている年2000～3500万人のうちどの程度がダブルで見込まれていたか、その開示がして欲しかった。</p> <p>-----</p> <p>おおむね理解できました。 計算の仕方などが載っているが、用語が難しく、私には理解できませんでした。予測も、右肩上がりになっているが、新北九州ができた今、そこまでならないと思う。新福岡を念頭においた数字としか思えません。</p> <p>-----</p> <p>16頁：他空港の周辺のアクセスの利便性のみの評価ですが、これは福岡空港からの都合の良いデータとなっている。新北九州空港及び佐賀空港、或は他の九州6ヶ所空港の航空需要予測データをも、公表すべきと思います。</p> <p>-----</p> <p>原油高等のインフレーションはレポートにも考究すべきで、長期の需要は変更すると思う。</p> <p>-----</p> <p>分析手法がかなりシビアでバランス感覚のとれた予測手法であると思う。 算出根拠の丁寧な説明が必要。 徐々にではあるが増加する。 将来の航空需要予測がこれ程緻密に行われるとは知りませんでした(敬服)。 予測は5ケースについて行われ、またシンポジウムでこの需要予測がかなり低めに見積った予測であることを知り、公表された結果により一層の信頼性を感じました。</p> <p>-----</p> <p>p18(パンフレット)上の、一日の発着回数グラフだか12時～16時にも、33回/hの能力で考えるべきではないか？ナハ空港の空港能力の考え方では、ここの昼の時間帯も、便をうめている。同じ国がやる調査なのに、このような違いがでるのはなぜか？福岡空港が滑走路1本としては、きわめて、タイトな運用が行われていることは、よくわかります。大幅な空港能力のアップは必要と思う。 経済成長率が最悪なシナリオにおいても、僅か数年後に福岡空港の許容量を超えることが、わかりやすく説明されていた。 数字を見る限り、妥当な感じがする。路線別でも増えるところは増え、減るべきところは減ってまた増える。経済動向をケース分けして予測しているのも良いと思う。予測値そのものも極端な値ではないと思う。実際はどうなるか？ 現空港のままの将来予測はできるのか？(制約条件は現空港の能力となる。)</p> <p>-----</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽田、関西以外の空港が集客で苦戦しているなかで、福岡空港はその立地条件の良さもあり、利用者はまだまだ増え続けるのではと思われる。 ・旅客(貨)機のみデータが示されている。 ・旅客の横ばい続き、人口構成変わりつつある状態で、なぜ今後は需要は増えつづけるのか。1日398便の根拠(説明不足) <p>便数のデータ(片道・往復)(1日・週・年)整理されていない→わかりにくい</p> <p>-----</p> <p>妥当な数値と思う。 近年の実績が横ばいで、人口減少の状況の中、需要が増えるという予測には納得できない。マイナス要素もしっかり加味した予測パターンも作成するべきではなかったか。</p> <p>-----</p> <p>一つ一つ具体的な数字をあげ、予測の手法も順を追ってみていけば妥当な方法で、予測結果も無理がないようにみえるが、どうしても現状の需要が頭打ちになっている(容量など物理的制限がすでに影響しているにしても)ということと結びついていかない。 これでみんなを納得させるのはむずかしいだろうなあというのが正直な感想です。</p> <p>-----</p> <p>これが一番むづかしい所と思うが一定の「キメ」を行わないと予測は出来ない物であり、ある程度の幅はしかたがないのでは。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>地域別発生量、地域間分布量、交通機関別交通量、航空経路別交通量はモデル式とパラメータが示されているが、公共交通機関アクセスについては、モデル式もパラメータも示されていない。これではPIシンポジウムでの兵藤助教授の発言にあった「然るべき知識のある人は今回の公開データで追認計算ができるはず」は虚言となる。「ここまで開示するのは画期的」とするならば、モデルの一部を隠す様な事はするべきでない。</p> <p>3ケースの目標年度に対する旅客数や発着回数の予測値に対して、各路線の割合(羽田49.6%、那覇8.3%、名古屋8.3%、伊丹6.4%、新千歳4.1%、その他23.3%)の伸び率も同様と考えるとよろしいのでしょうか。路線によってはビジネス重視、観光重視という評価項目の違いで予測値がかならずしも一律評価が妥当かと懸念するものです。予測手法の中にそのことに対する説明がないように見られます。詳細版(p126)で伸び率は示されていますが、算定根拠の説明がもう少しあればと思います。</p> <p>将来GDPの設定から地域間の旅客数の計算に至る予測については意見を述べる知見はないが、p12(3)交通手段…の計算の結果については、交通手段別旅客数が将来どのようになっているのか(シェアの変化)についての記述が欲しい。</p> <p>単なる人の増加による需要予測でなく、背景、将来像を考えたものとなっているため、今まで見てきたものに比べ説得力はある。また、ただ増加を見込んだケースのみでなく、3段階のケースを考えている事は、重要であると思う。</p> <p>航空需要予測の中で、地域別の発生交通量や機関分担など各ステップごとの具体的な数値や根拠の資料は公開せず、これでは少し知識があれば、予測を再現できるとは言えない。説明資料不足である。</p> <p>現時点においては、一番信用できる需要予測であると思います。他の航空需要予測と異なり、いろいろな情報もあるのでその点も評価できると思います。</p> <p>10年内で2倍程度の伸びは十分に考えられることである。 将来の航空需要の予測についての様々な数値は全て右肩上がり「失われた10年」と仮定した場合においても右肩上がりの予測になっていることに改めて福岡空港が必要不可欠な空港であると同時に福岡空港の将来を考えていく必要性を感じました。 しかし、上記①と同じことではありますが、やはり滑走路処理容量の問題を解決して、これから右肩上がりの需要に対応できる空港を考えていかなくてはならないと思います。</p> <p>北九州空港、佐賀空港を考慮した需要予測、いくつかのケースに対し需要予測した点について評価できる。 佐賀空港のアクセスを良くした場合では、北九州空港同様、鉄道アクセスを前提にしてもよかったのではないのでしょうか。少なくとも、久留米からのバスアクセスは考慮すべきだったでしょう。</p> <p>九州新幹線の全線開業の影響は過少評価(航空は殆ど使われなくなる)と思う。 PIレポートステップ2(詳細版)6.将来の社会状況の変化と航空需要への影響についてで、需要の増減を見ると、「上向き」の矢印より「下向き」の矢印の数が多い。にもかかわらず、航空需要が将来にわたり増大するという予測を出している。明らかにおかしいのではないかと。</p> <p>将来の中長距離旅客数は、多く増加して2012年は1.13倍、2020年で1.37倍に増加すると見込まれた結果は、これから人口があまり増えないと思っていたので驚きでした。そして、現在あるピークを緩和してこれから増えていく需要に対応し、乗りごちの良いものにしてほしいと思いました。 ・構造改革等が進展した場合をケースAとし、進展しない場合をケースB、1990年代の日本経済の停滞期と同等の状況が今後続くとして仮定した場合をケースCとして予測しており、過去のこの手の予測は、将来の長い期間、右肩上がり経済成長が続くという安易な予測がなされてきたことを踏まえ、慎重に行われていると思う。</p> <p>連帯ケースで予測されており適正だと思います。 出てくる数字を本当に信用してよいのか良くわからない。 人口の減少問題もあるでしょうが、人の旅行・商用での移動は活発になっていくのではないのでしょうか。将来の需要予測はかなり堅くみていると思いました。</p> <p>横ばいか増加。減る事はないと思います。それは、PIレポート中の分析でのGDPの設定なども、極めて低い予測値をベースに設定していて、堅めの、控え目な需要予測をされている様に感じたからです。 空港選択を考えたとき、距離、時間、費用だけで選択する方法に疑問を感じる。新北九州空港の近くに住む人がすべて新北を使うとは限らないように、航空機利用の利便性よりも、その空港周辺の都市の魅力に左右されることが多くあるのではないかと。例えば、新北九州空港が近いが、天神にショッピングを兼ねて福岡空港を利用するとか。今回の需要予測では、このようなケースは考慮されていないと思うが、福岡市が今以上に魅力的な都市へ発展すれば今回の予測値以上の需要が見込まれると思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>GDPのケース設定としてCケースを示した事は良い判断であると思う。今後GDPが伸びず低迷したとしても福岡空港の需要は増す結果となっている。実感として福岡空港の需要は、大きな伸びはともかく、減ることは無いと感じているので今回の予測はまちがっていないと思う。</p> <p>航空需要は増すこととなるが、利便性の良い空港にして頂きたい。需要予測は、現時点で学術的に確立され、出来る限り科学的・客観的な手法を用いて行うものであり、今回の予測も、学識経験者のチェックが入っているの、そうになっていると思う。レポートにも記載されているように、前提条件も合理的に説明できる範囲でしか設定できないという限界があるので、絶対にはずれない、という確度を求めることは困難である。しかし、新空港反対派はこのようなことを理解せず、原油高騰による航空料金の値上がりや所得格差の広がりによる貧困層の増加、IT化による出張の減少など、将来どうなるか分からないことばかり強調して揚げ足を取ろうとしているように感じる。予測は信用できないから全ての思考を止めろ、という反対派の姿勢は地域の将来を全く考えない極めて無責任なものである。反対派は文句ばかり言っていないで、反対する以上、原油高騰により航空料金はいくら値上がりするのか、将来の所得分布はどうなるのか、IT化でどれくらい出張が減るのか、近年の急速なIT化にも関わらず航空需要が減っていない理由は何故か、などについて合理的な説明をすべき。それができないなら反対する資格はない。需要予測は意志決定や規模算出の際の材料の一つであるはず。そうであれば、行政側は、予測結果だけを拠り所に判断するのでもない、ということをもっと強調すべきと思う。</p> <p>所得格差が増大している現状で、将来の人口に多数の所得減少者を含めていて、合理性に欠ける。</p> <p>過去の実績も1990年～としているが、それ以前も表示しないことはアンフェアであり、間違ったイメージを植え付けることになる。</p> <p>近好景気の場合、仕事が忙しくなり、旅行も制限されるなど、ネガティブ面も加味すべき。</p> <p>国内需要は、現在までの調査で概ね的確な予測がなされているのではないかと思います。</p> <p>詳細な需要予測がされていると考える。基本的に全国の旅客数を「振り分ける」だけの機械的な計算で、地域の盛衰があまり反映されないと思う。新幹線の影響も入れてあるというのが、どう入れてあるのかは具体的にはほとんどわからない。運賃価格の競争なども見込まれているのかも不明。近隣空港の影響も最大で6%にとどまるとしているけど、このパンフ上はなぜそう言えるのか全くわからない。こうした要因こそ需要に大きく影響するはずなのに肝心なことはわからずじまい。</p> <p>ケース毎の結果がわかりやすい。容量に余力がなくなると事故のリスクも増えるのでは？</p> <p>中国のGDPの成長と航空需要の関係をもう少し詳しく検討の要あると思われる。需要予測A、B、CでAをベースに検討している(A、Bの中間値が必要)北部九州と他地域との交通量について、都道府県別と全国480ゾーン別の全体量、各交通機関別の詳細が知りたい。</p>
	③その他 79件	<p>信頼度は低いと言わざるを得ません。複数の所で(調査機関)、ちがった角度から予測すべきです。</p> <p>高齢化社会又は団塊世代の退職などにより、近場の旅行は増えると思うが、外国への旅行は減少すると思う。これは年金問題によることが考えられ、現金を持っていなければ・・・という不安が出てくるので。団塊世代以上は耐乏生活を知っており、お金を大切にしている心を持っている。</p> <p>根拠が二方的過ぎる。(別の見方がほしい)</p> <p>先日大阪から転勤してきた他社の営業の話では、福岡は過大評価されている。市場に対して売り手が多く、関東・中部・関西に比べ仕事が少ないと言っていた。福岡空港を利用する地域の人は微増としても、福岡を訪れる人はどうなのか。利用者の予測ではこの2通りに分けて示してもらいたい。</p> <p>あくまでも予測ではあるが、他空港や道路でも予測と実績がかけ離れていると新聞でよく見る。造ったが利用されませんでした、とならないようにお願いしたい。</p> <p>あらゆる可能性を検討して、下限と上限を示すような幅のある予測が必要かと思う。</p> <p>いろいろな機会に航空需要予測を耳にするが、毎回新空港建設のための「作られたもの」という感じを受ける。誰がどういった理論に基づいて作成し、その責任の所在まではっきり明記していないと信じられない。国際線の西側展開したときの予測を出してみればよい。反省しろ。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>2000年頃から(発着回数)横這になっているが、すでに利用者はピークに来ているのではないだろうか。今後、2012、2022、2032と学文的に右肩上がり増加するのかが疑問である。今一説得力に欠ける。</p> <p>航空機利用者は増加の一途を辿るであらう。乗客は、男性より、女性の利用者の方が、増加するであらう。</p> <p>3つのケースはともに改革親展の状況いかに分けてはいるが、少子化による人口減、労働力減での需要が減ることも一つのケースとして考えるべきだと思う。</p> <p>地域間の旅客数のより具体的な数字が欲しい。 国内の他の交通網の整備により、国内線の影響がどれくらいあるのか反映されているのか？ この「航空需要の予測」の項は、正直に言って、しっかり熟読してみたが、その内容が十分に「理解」できなかった。ただ実感できたのは、たかさんの大・中・小の前提や仮定(経済社会状況の現在と将来についての)に依存しての予測だということだ。 たとえば、新北九州空港の利用実態がそれなりに定着する期間がどれくらいかかるのかよくわからないが、それでも4~5年間くらい様子見をして、近隣空港との連携策や滑走路増設策をより手堅く策定してもよいと思う。「地計100年の大計」の策定だから。</p> <p>2000年をピークに旅客数が減となっている現状(人口の減少、高齢化社会、競争空港の増加・・・)の中、予測されている2012、2017、2022いづれも増加率が非常に高く見てある。これはどんな理由でしょうか。普通では考えられない甘い数字としか思えない。</p> <p>予測の基礎となる数字が、信用を失っている。にわかには、全面的に信用出来ない。 中・小型機によるきめの細かい対応が求められます。品質の高いというかは、そのようなことも含みます。 1人当りの旅行回数の分析が甘いです。グラフの特質と人間の心理をもう少し考えてほしいです。 ただし、原油高、原油供給不足の予想が入っていないのが気になります。需要が増えても、座席の供給が伸びない恐れがあります。あと、パイロットの供給不足が懸念されます。航空機の小型化、多頻度化はパイロットの需要が増大します。パイロットの需要と供給、特に供給の予測も必要だと思いました。</p> <p>航空需要は順調に増加すると思われませんが、予約のとりづらいいとガラガラ便との差が出るとも思われます。 貨物の入荷については人口比で考えて良いのではないかと。早く14.9万回に向け整備し給え。 生産年齢人口の推移 全国 2006 65.7% 2010 64.1% △1.6% 2015 61.2% △2.9% 2020 60.0% △1.2% 2025 59.7% △0.3% ----- △6.0% 生産年齢人口は減少が明らか。統理府統計局資料より</p> <p>需要予測は将来の経済情勢等の前提があり一般人は予測しがたい。 航空需要の予測は前提条件が多く慎重に考えてほしいと思う。 将来の予測は非常に困難な作業と思う。 詳しくはよく分かりません。観光需要に関しては、近い将来の税負担等の社会負担増の予測がなく、可処分所得の減による影響が反映しにくいのが残念です。</p> <p>九州の独自の発展(構成割合の変化)等の特殊要素がどこまで織り込み、反映されているか。</p> <p>航空サービス指標はどうなるのか？ 今回のパンフレットではオリンピック開催の要素が盛り込まれていないと思うので、見直しが必要ではないか。 全てのケースで右肩上りの予測がなされている点に、やや疑念を持つ。人口動態と経済動向のバランスが必ず総需要を増加の方向に一定させ得るのか、楽観視があるのではないかと。 例えば近隣国、中国・韓国の空港のグローバル視点でのハブ傾向の拡大と、国内他空港の対応策との中で、競争激化を考えると、九州と西部中国を全て福岡が担い得るのだろうか。国際・国内共に地理的優位だけで競争に耐え得るのかが疑問である。</p> <p>将来の予測については経済問題、航空会社の考え方等有り、むずかしい点が多い。(利用客の増減)航空機のキャパシティ、着陸等の減便等が考えられる。</p> <p>需要の予測は、かなり希望的要素が入りやすく、実際よりふくらむ傾向がある。需要を増やすためには、交通体系も併せて検討する必要がある。空港を含む広域の交通の利便を向上させる事により、潜在的な需要を掘り起す事ができる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>過大に評価しすぎているのではないかと感ずる。 旅客数が増加する明らかな理由を示すべきではないか。 積極的な需要喚起策を織り込んだ大胆な予測も必要。 多種、多様化でどの乗り物の需要が多くなるかは予測はつきません。 その時に時間かお金かどっちを優先されるとか便利が良いかと考えて選ぶと思うので分りません。 何につけても官の需要予測は楽観的すぎて失敗している事実を直視し、予測に反した時の対応を考え、公表しておいて欲しいものです。 さらに、狭い日本に多くの空港はいらないと考えれば、空港内の住み分け、用途の分けもしなければなりません。</p> <p>航空需要予測においては、福岡空港の滑走路1本の処理容量を表している以上、それを超過した旅客数は、実際は、新幹線等の交通機関へ流れるはずである。潜在需要を表すだけでなく、容量限界をかけたとき、実際に他の交通機関や他空港へどれだけ旅客が移るのか算出すべき。 さらに、そのことによる利用者は受ける不利益を予想してみせて、初めて、能力限界を迎えた空港をかかえている課題点が浮き彫りされるのでないか。 さらに、需要予測はあくまでも旅客数の予測のはずで、将来の発着回数どのように算出したのか根拠が示されていないのは、意図的に思える。 計算根拠やLogicは良いと思うのですが、この手の予測は今までの中した例を聞いた事ありません。 全体的に新空港ありきで作られた予測にみえる。新聞報道などでも、佐賀・北九州の空港の補完性を認めていない発言が見える(知事等) 最初に結論ありきのような予測は、おかしいと思う。</p> <p>どこにどれだけの需要があるのか具体的にイメージがよくわからない。 少子高齢化、エネルギー問題、価値観の多様化等により、航空需要は、従来の予測systemでは対応出来ないのでは…(?) 国内需要に於いては、2007年問題もあり、一時的には、需要は増加すると思うが、その後減少、また海外からの需要については増加傾向と見る。 周辺空港整備で対応出来ないものか…?</p> <p>予測は福岡地下鉄七隈線(予測の4割しか乗客がいらない)と同じ会社が担当。身内同士で新空港建設に都合のいい資料作成を行っているだけだろう。今後、連絡調整会議には、「公正公平」という言葉を使う資格はない。市民を裏切る連中は税金を使うな。 今後、これまでの大型化から効率的輸送に変わるとの話を聞いたことがある。 トリプル7(777)より787は収容人員が減るかわり、機体が軽くなり省エネにつながるのとこと。但し、1回あたりの輸送量が減るとしたら、発着数はさらに多くならざるを得ないのでは。長期予想etc.については、特にこうしたあらゆる情報を入れてほしい。</p> <p>近隣の余裕のある空港の需要予測等も考慮して、福岡空港の予測のつけるべき。新北九州空港の実績を2~3年見てからでも良いのではないか。</p> <p>飛行機で旅行ができるような層の人は空港を頻りに利用するでしょうが、それができない経済状態の人が一方で存在し、無視できない程度になれば利用予測にも影響が出るのではないのでしょうか。 ネットワークの拡充による発着回数の増加は理解出来るが、航空需要予測はABCケースについて理解出来ない。特に旅客数の増大について単純にGDPと比例させて良いものか疑問。IT他科学、文化の進歩により、減少する傾向にあると思われる。出張方法の変化変貌。</p> <p>算出根拠の丁寧な説明。2012年に15万回を超えるとされるが、限界の14万5千回は？ 役人が作成する資料は結果在りきの辻つま合わせなので参考にならない。(空港だけでなく)道路や鉄道も今まで何兆円をこうして捨ててきたのか！</p> <p>福岡都市圏の人口増加が続くという予測は誰が考えるのでしょうか。 ・「便利さ」を追求していくと、何か別の物を失っていきます。 ・既存の他空港も視野に入れていくべきです。</p> <p>p16ケースAとは何か？不明。 今後、益々、飛行機での移動が増えると思うが、低めで予測すべき。 この航空需要の予測は調査会社がやったのかどうか。どこかの学生がやった程度の予測である。この程度は、直営で、だれか1人がやればできるのでは。 人口と、1人当り所得の予測なんて最低点の予測である。調査会社はこんな予想で金をもらえるのか。もっと、するどい突込み、分析か、洞察力をもって考えないと、日本は、他国の後塵を拝する。もっとガンバレ。</p> <p>ある時期をピークに減少する。 2012年に発着回数容量がオーバーするとの予測がほんとうなら真面目に早急な手を打つべきである。(もっと予測の精度を高めるべき！)</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・GDPの伸びで予測しているので、一本調子な感じがするが、頭打ち的要素はないのか？</p> <p>・シミュレーション予測なので、例えば昭和50年から平成17年までを予測モデルで検証してみても良かったのではないかと。多分、実際より少なめの値になるのではないかと。その理由が、航空会社の新規参入や航空料金の規制緩和によるものか。国際線ではテロや伝染病などの低下の要素があった。このような予測で想定していない事で予測値が変化することを示しておく必要があると思う。(予測より増えることも減ることもあるということ)</p> <p>・現空港のままでの将来予測はできるのか？(制約条件は現空港の能力となる。)</p>
		<p>何かを判断するのに数値を示すことが一番わかりやすいだろうが、納得しがたい。これはについては、国内予測はだいたい統計的なものでおおよそそのようなものだと考える。しかし、国際予測については、アジアの国交正常化等政治的な動きによってかなり影響するのではないかとという部分で大きく異なる場合もあると考える。</p>
		<p>JR(新幹線の全線開通)についても考慮されていないと思います。よく考えられていると思いました。予測には、その設定には多くの仮定が登場しなければならない。基本的には、「国レベルの在り方の予測」がないと単なる夢に終らないだろうか？</p>
		<p>予測については、もっとシビアに考えた方が良いのでは。</p>
		<p>経済成長がほんとうに伸び乗客が増えるのか。需要の予測は、事業の必要性を無理にでも肯定させる為の過大なものではあってはいけない。往々にして見込みが大幅に違い違ふ事がある。</p>
		<p>さまざまな観点から、将来不安要素が多く、これからどのようになって行くのでしょうか？最善の方法で、解決されて行くことを期待しています。</p>
		<p>よくわからないが、予測が当たることが少ないのでは。今までに比べると現実的な予測だが、あくまで予測。もう少し実績をみてから対応を考えるべき。空港能力/発着については旅客機の小型化が言われているが、基調講演では日本は必ずしも世界と同様の動きにならない、との意見だった。今の福岡、羽田便の混みかたを見ると、ジャンボはともかく777は使われ続ける様に思える。</p>
		<p>少し甘い計算のように感じる。景気は変動するもの。もう少し長期的な検討が必要。</p>
		<p>予測はなかなか難しい問題ですが、更に色々な角度から分析し、判断して頂きたいと考えます。</p>
		<p>PIレポート(18ページ)のp9「需要予測は2004年度を起点」とあるが、予測に使われた年度は1年のみ？</p> <p>少子高齢化社会が進むとしながら、利用客の年齢別データなどは不明です。リニアモーターとかの出現で予測むずかしい。必要性はあると思うが、予測ほど経済活動は(成長しない場合でも)もっと低い(向上できない)と思う。</p>
		<p>予測は福岡地下鉄七隈線(予測の4割しか乗客がいらない)と同じ会社が担当。身内同士で新空港建設に都合のいい資料作成を行っているだけだろう。今後、連絡調整会議には、「公正公平」という言葉を使う資格はない。市民を裏切る連中は税金を使うな。</p> <p>予測は福岡地下鉄七隈線(予測の4割しか乗客がいらない)と同じ会社が担当。身内同士で新空港建設に都合のいい資料作成を行っているだけだろう。今後、連絡調整会議には、「公正公平」という言葉を使う資格はない。市民を裏切る連中は税金を使うな。</p> <p>需要の伸びは純化、これ以上伸びないと思います。</p> <p>どちらかという現状維持状態で急激に増えることはないのではないかと考えます。</p> <p>・需要予測を調査したのは、七隈線を予測したのと同じ国交省の外郭団体。身内で調査を行い、国交省に都合のいい数字を出しただけ。現状とかけ離れすぎている。</p>
		<p>利権もからみ、何か工事をしなければならないように話を持ってゆく為にする、予測は少し甘過ぎると思われるが…</p>
		<p>予測は福岡地下鉄七隈線(予測の4割しか乗客がいらない)と同じ会社が担当。身内同士で新空港建設に都合のいい資料作成を行っているだけだろう。今後、連絡調整会議には、「公正公平」という言葉を使う資格はない。市民を裏切る連中は税金を使うな。</p>
		<p>需要の大きな要因となる、格差について全く考慮されていない。やり直すべき。九州における自動車産業を初めとする新産業の発展を適確に予測して下さい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
P I に 関 す る 意 見	1.PIの取り組みに対する意見 4件	<p>そう遠くない将来、空港容量が一杯となり、利用者や地域経済に、大きな支障を与えることがよくわかった。需要予測について、さまざまなケースに基づいたら、どのような数字が予想されると、過去、行政が行ってきた地下鉄や水資源等の需要予測と比較し非常にいいに説明されており、PIをとりいれる調査手法は、市民とともに考えていくという姿勢がよくわかり、好感がもてる。</p> <p>何でも希望どおりには出さない。費用対効果を考えるべき。一般からの要望・要求事項は無意味。「～ならもっと良い」、「～して欲しい」はただの欲望にすぎない。</p> <p>よくわからないが、予測が当たることが少ないのでは。この数字を前提とするよりも、県民の意志(どうしたいか)を聞くべき。</p> <p>需要予測に対して意見を求めることに意味があるのでしょうか。反映できる仕組みのないPIは形式的な調査でやる意味が無い。</p>
	2.PIの催し等に関する意見 2件	<p>お話を初めて聞いて、机上の話し合いだけでなく部外の経験者もまじえての話し合いの大切さを感じた。そういう方々の意見も踏まえハブ空港なみになるのでは。</p> <p>説明がたいへんわかりやすくて良かったと思う。</p>
	3.PIレポートに対する意見 34件	<p>内容を読むだけでは分かりづらかった。</p> <p>新聞などで、将来の航空需要の予測が増加を大きく見込み過ぎだという指摘をした記事を見るので、他の調査による予測の情報もほしい。このレポートだけでは、滑走路増設や新空港建設の方向を考えさせられてしまう。</p> <p>・興味深く読ませてもらいました。</p> <p>細かすぎる!!わかりづらい。</p> <p>資料が新空港設置の為に良い所取りの資料と考えられる。他空港(特に佐賀、関空)の乗客率は、当初の資料との乖離が大きく、このような結果が、新福岡空港も考えられる。人口は減少傾向、鉄道、高速道路の整備策も、あいまいな表現で、予測(科学的)とは思えない。</p> <p>そう遠くない将来、空港容量が一杯となり、利用者や地域経済に、大きな支障を与えることがよくわかった。需要予測について、さまざまなケースに基づいたら、どのような数字が予想されると、過去、行政が行ってきた地下鉄や水資源等の需要予測と比較し非常にいいに説明されており、PIをとりいれる調査手法は、市民とともに考えていくという姿勢がよくわかり、好感がもてる。</p> <p>・単なる日本が人口減少することで、すべての経済活動が減少していくといった論理はまちがっていることに気付かされました。大変分かりやすいPI資料です。</p> <p>需要がこんなに伸びるということがレポートでわかっておどろきました。</p> <p>頭の良い人が新空港建設のために作りあげた数字にしか見えません。@@ボクシングの判定の様ですね。</p> <p>[詳細版のp107]</p> <p>一人当たり実質GDPが380万円を超えたあたりからは、一人当たり生成交通量(300km以上)と一人当たり実質GDPとの明確な相関関係は認められない。一人当たりGDPが500万円～760万円の範囲で、同様な一次関数の関係が現れるとは考えにくい。要約版のp10は、都合のいいところのみを示している。</p> <p>計算の仕方などが載っているが、用語が難しく、私には理解できませんでした。予測も、右肩上がりになっているが、新北九州ができた今、そこまでならないと思う。新福岡を念頭においた数字としか思えません。</p> <p>人口減に転じつつあるにも拘らず、福岡はGDPが低下しないため需要は増加し続けるという理論も何かこじつけのようで説得力には欠けるのではないのでしょうか。</p> <p>もし航空需要をもっと精緻に算出するのであれば、多くの方々が納得できる資料が必要だと思います。ややうがった見方かもしれませんが、今回の資料を拝見していると、空港容量は早晚逼迫すると言う結論があつて、その結論に向けて航空需要の増大という理屈をこじつけているように見えてしまいます!</p> <p>航空需要予測から将来に亘り福岡空港が過密の状態であることは良く解ります。しかし、予測から空港の将来像を構築するものではなく、また、予測を盾に理解を得ようとしても行政の誘導としか写りません。現状の空港が過密状態である中、逃げることなく安全と経済面からどうあるべきかを問うのが現実的と考えます。</p> <p>人口減の中、需要予測のように12年に15万回を超える見込であるが算出根拠の丁寧な説明と情報開示をしてほしい。</p> <p>算出根拠の丁寧な説明が必要。</p> <p>内容はやや難しいが、その難しい内容を説明しようとする努力は認める。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>「PIレポートステップ2(詳細版)」の「130頁のコラム12」に「福岡空港の旅客が近年横ばい傾向であることについては福岡空港の滑走路処理容量の制約による影響も考えられます」と書いてあるが、これは恣意的、意図的な書き方である。なぜなら横ばい傾向は福岡空港だけでなく、全国的傾向である。</p> <p>説明会やシンポジウムでは、これだけの資料を提示したことは画期的であり、少しの知識があれば、予測を再現できると言っているが、PIの目的は、少しの知識がなくても理解できることが必要である。この資料では判らない。誰でも判る資料が必要である。特に、これまでの社会資本整備では、いつも過大な予測でスタートし、将来に負の課題を残してきた。説明責任が十分ではない。</p> <p>将来の航空需要を予測する前に、地域の将来像を議論しているが、将来像が将来の航空需要予測にどのように反映されているのか。説明が全くない。あたかも、地域の将来像を踏まえた上で、需要予測をしたかのようなこの進め方は、不信を市民にもたらすやり方である。説明不足。</p> <p>わかりにくい 外国人の訪日者数の推計は、どのくらいの精度で計算しているのでしょうか。 根拠を十分掘り下げないまま結論を急いでいる。少子化、高齢化に伴い、人口減の中予測と実態に大きな幅が有り、新空港有りの予測で有る。市民が納得出来る調査報告であってほしい。</p> <p>PIレポートに書かれている事は正確だと思います。 分からない。(資料が少ない) 分かりにくい。 福岡空港の今後の姿をもっとわかりやすく示してほしい。 需要予測の前提条件や計算の根拠などの情報の開示は、関係者は適切と感じられている様だが、一般市民としては、さほど身近なものでなく、情報の内容についてもほとんど知られていないのが実情と思われる。 増加傾向に向かうことは、理解出来た。 計算方法や解説がグラフ等を用いてあるため、とても見やすいと思う。しかし、具体的な数値はあるのだが、現在の状況との対比が、自分の中ではピンとこなかった。冊子だけでなく、説明会等で話を聞けば理解が増すように思う。</p> <p>需要予測にあたり全国で細かく区切って検討を行っているので信頼出来るものとする。又、その前提となる社会経済の動向についても適切に考慮されていると思う。</p> <p>これまでに経験をした社会・経済の変化を踏まえ、その経験の及ばない領域を予測するという困難な作業を丁寧にまとめてくださっていると感じました。 (ところで、今回需要予測についてのレポートがでていますが、需要に対する空港の一般的な設計水準(例えば、年間24H×365日＝8760Hの交通量を多い順に並べたとき何番目の交通量を処理できるかといった目安)は、何らかのものはあるのでしょうか？もしあるとすれば、時間当りの交通量の多い順の何番目の値は、どの程度になっているといった予測はなされているのでしょうか？) 難しかったです。 たしかに、経済発展にともなう交流増加・人口増加をすればという前提なら、レポートの通りでいいかもしれません。 しかし、現実の問題として、経済発展による交流は景気や国際情勢に大きく左右され、根拠をそれだけに求めるのはあまりに不合理であり、また現実に今や人口減時代に入ってしまった、福岡の人口増も画餅ではないでしょうか？ すなわち、今の現状をふまえた堅実な予測が必要ではないでしょうか。どうもレポートを読んでいると、あまりにマクロ的であり、しかも現実ばなれた、かなり希望的観測が前提になっていると思います。もっとミクロ的な緻密な検討がなされたのかと疑問に思います。1でも挙げましたが、福岡空港は、残念ながら、立て続けに国際線の運休(事実上は撤退?)が続いてますね。まずは、この原因を分析解明をして、もっと地に足をつけた需要予測が必要な気がします。そのためには利用者の本当の航空需要はなんなのか、航空会社はどのようにすれば新規就航・増便してくれるのか、そういったソフト面というのでしょうか、そんな緻密でミクロ的な視点が必要な気がします。レポートのような、通り一遍の分析・結論では、現在の国際線の相次ぐ撤退という現象の説明がつかないのではないのでしょうか!</p> <p>よく分からない。少子化対策の政策等も考慮しているのか？</p>
	4.その他	<p>3件 空港を運用する管制官の生の声をも大事に意見を吸収していくべきではないでしょうか。 よくわかりませんが、今と同じように停滞してるか、違う状況になってるのかのどちらかだと思います。 経済指標のみに捉われることなく、航空ビジネスの観点での議論も必要であり、航空事業者の観点での意見反映ができる仕組みの検討が必要と考える。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
ステッ プ3 以降に 関する 意見	有効活用方策など現空港に関する意見 16件	<p>空港建設が必要であると言わなければならない、都合の良い需要予測ばかりが示されており、全然信用できない。需要予測とは何ですか。航空会社の要望に過ぎないのでは。航空会社と建設ありきの一部の人間が勝手に描いたシナリオとしか思えない。</p> <p>現在の福岡発着便利用者のうち大半をビジネスマンが占めていることを理解していますか。旅行者ではありません。空港が都心に近いから飛行機を利用するのであり、都心から離れてしまうと福岡の価値が無くなります。</p>
		<p>日々便利になる空路事情。子供の頃の田園風景の中の飛行場はなく高層ビルに囲まれたエアポートとなりました。小さい頃から飛行機は目にしていましたが、実際に乗ったのは東京オリンピックの頃、ちょうど皇族の華子様と同時の結婚で新婚旅行に初乗りでした。</p> <p>タラップも思い出になり、わが家も、代が替わり、現在は私がアパートを建てました。便利な空港、発展し続けるのはうれしくありがたいのですが事故が心配です。個人的に旅行好きでちょくちょく利用しますので遠くに移転しないで欲しいと欲張りな希望です。</p>
		<p>将来的に需要が増加することは、十分見込まれるが、現空港は、利便性を考えると、場所は動かして欲しくない。これ程の大都市で、これ程空港が都心に近い都市も珍しく、福岡の自慢の一つと言っている。是非、場所は変えないで欲しい。</p>
		<p>現空港をうまく活用するのが得策かと思います。実は民間航空会社にて、国際線にも乗務する機長なのですが、福岡空港が他の国際空港に比べて、格別に過密とは思えません(ドゴールやヒースローはやり過ぎですが)。また危険も感じません。特にお客様方の評判は、街からの近さ。宮崎以外の他の九州の空港や、典型的なのは広島空港の様に騒音対策のみを優先して、郊外に移設するのは本末転倒、広島の航空利用は地におちてます。また、佐賀空港に対する、八女や荒尾、関空に対する、友が島など騒音補償にむらがるウジ虫は、予想外な、無関係なところから湧いてきます。ご考慮のほど。</p>
		<p>もっと今ある空港を活かして需要を受けとめる方法を考えるべき。</p> <p>現在のままが近くて便利。</p> <p>福岡に在住する私達にとって、あれ以上、便利で、環境的にも最適と思われる場所は他にありません。(地下鉄と直結している点等)よって、新空港という手で解決はできないと思われまます。移転して、不便になると、不満の声が、市民から発生するかと思われまます。</p>
		<p>現空港は全国的にも利便性の突出して優れた空港である。この便利な空港は無くしてはならない。高齢化にももっと対応したバリアフリー化をすすめて欲しい。</p>
		<p>増えるだろうが、今の空港で十分。</p> <p>この10年の伸びは意外に少ない。これなら今の空港で何とかできるのでは？国際ターミナルも、立派なものがありますから。</p>
		<p>飛行機を利用する人が増えても今の空港で対応できる工夫をして下さい。</p> <p>最近減ってきているのが気になります。新幹線のサービスも良くなってきています。これからも航空の需要が伸び続けるのか？伸びないのなら今の空港を使うので充分ではないでしょうか。</p>
		<p>少子高齢化となっている今日、空港の在り方というものはとても重要になると思います。様々な場合のケースによって需要予測も変化していくと分かりました。福岡空港はアクセス利便性や便数の多さ等、利点は多くあると思います。</p> <p>航空需要は増加という結果が出ましたが、これから、空港の周辺に住む人々と空港が共に生きていけるような対応案を考えていただきたいと思います。</p>
		<p>旅客数、発着回数とも増加傾向であり、その需要に現機能で対応できなくなれば、移転もやむを得ないのではないかと。糸島・前原地域としては、現在の立地が、交通の利便性からみると最も便利である。</p>
<p>滑走路をより効率的に使う方法があるのに提示されていない。処理能力を高める方法として</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滑走路の延伸(よりハイスピードで離陸させる) ・道路の地下化による駐機場の拡張 		
<p>上記他空港のアクセス整備を空備し乗降客の均等配分を計ることで、緩和されて現状で十分対応出来る。</p>		
<p>①(需要予測検討)、②(新北九州空港の需給逼迫緩和効果)をからめて実施すれば現状の空港の手直しですまないか。(北九州の利用価値が増えるのでは。)</p>		
<p>私たち、高齢者(60才)以上の者が、飛行機を利用するのは、仕事の面というより、観光旅行。国内にしろ、海外にしろ、旅行社のツアー便が主体ですので、そんなに不便を感じることはありません。</p>		

区分	意見分類	寄せられたご意見
	近隣空港との連携方策に関する意見 91件	<p>北九州・佐賀等、補助空港の活用を！！</p> <p>↓</p> <p>需要増に対応 先がわからない予測は信用していないし、佐賀空港、北九州空港や高速バスやJRを極力利用していきいすればよい。 地下鉄の充実も必要。もしくは先。</p> <p>20年後位には、移転せざるを得ないのですが、佐賀空港を大きくして、羽田程度の規模で、新幹線で移動すれば、この近さは苦にならないと思う。</p> <p>佐賀空港、新北九州空港との役割分担も考えてみる必要があると思います。 日本各地に行けるのはいいことですが、便数の少ない路線もあるでしょう。選択をしてもいいと思います。</p> <p>24時間利用できる新北九州空港との役割分担(すみ分けをした上での需要予測が必要。 福岡空港は旅客専門の空港として、貨物等は県内外の近くの空港を利用すべきではないだろうか。何でもかんでも福岡空港にだって言うのもどうかと思われる。ましてやこれ以上の拡張は考えられないだろうから。</p> <p>北九州空港や佐賀空港へのアクセス(地下を掘って佐賀A.P 15分で行くよ。)水上交通(筑後川を整備して、フォークラフトのようなものを走らせアクセスを良くする。)(山の下をトンネルで掘る)佐賀空港を軍事専用化し板付の機能を移す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州内特に東九州道路の100%完成と長崎新幹線完成を見込んだ予測もするべき。 ・100%完成・長崎新幹線の為の費用と新空港建設費用。その費用と完成時の空港旅客需要をコスト効率を予測するべき。 ・また、現福岡空港から取り付け道路を建設し、九州高速道路と直結した場合の北九州空港と佐賀空港の需要予測もすべき。現予測は、現状道路網を前提にしたバス便数増などだけによる予測である。 <p>需要は増すと。ただし、だからといって、直ちに新空港を、という事ではなく、成田や関空の様な、北九州、佐賀からの「～エクスプレス」等、JRと連携しての福岡への輸送などもできないでしょうか。</p> <p>(増加予測ははずれる)</p> <p>日本の経済成長は考えられず、安定化もしくは下降する。 人口減少は緩やかではなく、多数の移民(アジア諸国)がない限り急激な減少がおこる。 ビジネス活動はIT化により東京などへの出張は減少する。 団塊の世代の退職により、一時的に高齢者の旅行の増加は見込まれるが、国の医療サービスの改悪により平均寿命の低下がおこり、健康な老人が減少してくる。 * 佐賀空港は利用者が減少し、閉鎖される。 * 国際貨物を北九州空港に移管することにより、十分対応できる。</p> <p>福岡空港単独での計画ではなく、近隣空港(北九州や佐賀)との役割分担・共存を総合的に検討して進めることも大切だと思います。 やがて人工衛星打ち上げによる衛星都市建設や月旅行が日常的に恒常化される時代が来よう。その観点から見ると現在の福岡空港では極めて危険だ。福岡空港の第二空港は将来の宇宙旅行まで見極めての空港でありたい。その為の提案。現在の佐賀空港は未だ拡大の余地が残っているので、西鉄柳川駅より佐賀空港まで鉄道を引けば玄海灘に新空港を建設するよりも安上がりになり、県南の発展にもつながるだろう。</p> <p>上記で分離された国際線部門は、交通網を整備し九州中央に位置する佐賀空港を拡充して、その任にあたらせるべきである。 航空需要が多いから、「福岡空港」拡大移転という方向性は疑問。 既存施設の活用で十分(含む北九州空港) (団塊の世代が元気なうちは需要は一時的に増加するが、そのうち頭打ちになる。)その時期だけであれば前述の佐賀・北九州空港を有効活用すべき。</p> <p>中核として、位置付け、オーバーになる部分は佐賀・北九州と協同に成立つようにしていく。 近辺では佐賀空港・新北九州空港が整備されており、福岡空港は都心部から地下鉄でわずかの時間で届く距離にあり、現状のまま継続していくのが最も適切な方法である。成田空港が都心部より遠く大変不人気であることを心しておきたい。</p> <p>この十年で現在の5倍に航空運輸総量は激増いたします。福岡空港の離発着回数は現在の時点でほぼ限界ですので、国際ハブ空港として旅客は福岡と北九州や長崎を専用港とし、佐賀を貨物専用の24時間開港とすべきです。 トラック輸送のためには、有明海沿岸道の早急な整備が欠かせないの言うまでも無いことです。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>増大するにしろ、佐賀北九州を拡張のうえアクセスを整えれば、「福岡」にこだわる必要は、全くない。「福岡新空港」に投資するより、両空港への投資とアクセス網の強化のほうが、社会資本としては、確実に成果が大きく、将来に対しても責任をもって説明できる政策となり得る。「福岡新空港」は、不要である。</p> <p>-----</p> <p>単一の福岡空港の予測に比して、北九州空港、佐賀空港との連携構想が放置されている。</p> <p>-----</p> <p>東北地区行きなどを佐賀・北九州にふり分けることで多少の発着回数の減少につながると思われます。また、ピークの時間に佐賀一大阪、名古屋一羽田などを作り、(北九州発も同様)柳川や久留米地区の住民に利便性を宣伝することで対処できると思われます。</p> <p>-----</p> <p>将来の航空需要がそれほど増大するとは考えられない。キャパシティに問題があるならば、米軍・自衛隊その他官公庁の使用を制限することで、ある程度対応できると思う。北九州・佐賀・長崎・熊本の各空港との連携で対応できる。</p> <p>-----</p> <p>・旅客中心—福岡、貨物中心—佐賀・北九州・熊本、にすればハイウェイを使うとそうかわらずに北九州地区は利用できる。</p> <p>-----</p> <p>・PIレポートの様に、拡大するとは考えられない ・九州内新幹線や他の空港との役割分担、全て九州で見て将来像を考えるべきだと思います。</p> <p>-----</p> <p>大変増えるが、近隣の空港と需要を分けあうといい。 現空港はパンク状態でこれ以上の利用は大変だと考えている。そこで新空港を作るという話があると聞いているが現空港から移転させると世界一利便が良い現空港の利点が失われるのが国際便等の一部の路線を佐賀・北九州空港に移転させ利便性の高い空港を維持することが大切と考える。</p> <p>-----</p> <p>北九州、佐賀などにもう一本の滑走路新設(2本にする)を考慮したいと思います。</p> <p>-----</p> <p>当面において物流は北九州空港、人は福岡とすみ分けをした方が相互に生き、県の利益にはなると思う。</p> <p>-----</p> <p>需要は増えるが、成田、関空、中部、仁川などハブ空港が増えたことにより、福岡は、国内線で、それらの空港経由で海外にアクセスすることで何ら不自由はない。便利な現在の空港は、主に羽田便等重要度や利用度の高い路線を中心にしたらどうか？</p> <p>-----</p> <p>関西の様に複数の空港を利用して増便しない様にすれば良い。福岡も北九州や佐賀空港と連携すれば良い。</p> <p>-----</p> <p>A-Cいずれのケースでも、年間容量を越えるということであれば、上記にも書いたように、佐賀、北九の空港を有効に使ってほしい。</p> <p>-----</p> <p>将来の人の動きは、もっと活発になるのは想像できます。それは便利だからです。私は、北九州空港、佐賀空港等を活用して貨物便などを振り分け、現空港は人の乗降のみとか、他の手法で生き残れる方法の検討も必要と考えます。 例として、北九州、佐賀へ福岡の客を誘導して、リムジン等を安く(当然、飛行機代も安く)すれば、必ずしも、皆が福岡へおりにずいに他の空港経由で福岡へ入ってくる可能性もあるのでは…。</p> <p>-----</p> <p>16頁：新北九州空港、佐賀空港アクセス利便性向上の検討ポイントは、その空港地域の住民が、その空港への切替(変更)することではなく、福岡市周辺の利便性をポイントとすべきではないでしょうか。このPIの主旨は福岡空港の需給逼迫をどの様に対応するのかがということです。九州8ヶ所の空港が、役割分担を協調して、“九州はひとつ”で、各空港利用の増加を図るべきでは。それが福岡空港の対策でもある。 15頁：発着回数の推移に伴う予想騒音値(WECPNL)データも記載すべきと思います。</p> <p>-----</p> <p>新空港は不要。新北九州、佐賀を24時間運用とし、負荷の分散化を急ぐべきだ。</p> <p>-----</p> <p>・将来人口の減少が、実際にはもっと急激だろう。 ・高齢者といっても、すべてが健康でお金持ちとは限らない。特に75以上の後期高齢者となると、空港を使うことも限られるようになる。IT化が進めば、テレビ会議ということにもなる。それらを考えると、これだけの航空需要が本当に期待できるのだろうか。 ・福岡市も県も、お金がなく公債比率も高い。国もそう。消費税10%の時代が目前である。このような状況を考えると、東京便が1日に2本しかない佐賀や、大きくなった新北九州空港を最大限活用し、福岡は今の所で改良するのが妥当な選択なのではないか。</p> <p>-----</p> <p>需要が伸びることは十分考えられるが、現状の立地で、本当に賄えられるか疑問。北九州空港などとの相互アクセスの拡充による分散化をさせたほうが有効でないか？</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港を含めた近在の空港への航空需要は若干拡大すると思う。福岡空港での貨物(国内・国外)航空はどんな状況であるかは知りません。増大せずに他の空港にふりむけることにして欲しい。福岡空港は乗客便のみとし、その利用限界14.5万回を強烈に宣伝し、安全な空港であることに注力して欲しい。</p> <p>-----</p> <p>佐賀空港をもっと利用しやすくすべき！ 便数が多すぎる。早朝・深夜便がないなどはオリンピックの時に大きな問題になるだろう。北九州・佐賀との連携が必要。 しかし、福岡ー北九州は交通が不便である。直通バスもない。鉄道建設をして3空港(新福岡空港を含めて4空港)の分担でやってほしい。</p> <p>-----</p> <p>この先、航空需要というのは年々上昇するだろうから、新北九州空港と提携して役割を果たしてほしいと思います。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港を海上に作っても、そこへの道路拡張や、モノレールか地下鉄か、その他の交通が必要になる。そうであれば、交通の便のみ考えて、北九州空港、佐賀空港を活用する事を考えるべき。自然破壊はこれ以上すべきでない。北九・佐賀の航空便数を増せば福岡空港の便数を増やす必要なし。</p> <p>-----</p> <p>新北九州空港を有効に活用すれば、全体的に需要に対し、対応できるのではないかと考えます。 予測はあくまで予測なので、参考にしかならないが、福岡空港の発着回数が異常な事はわかる。近隣空港との連携や、国際線の乗り入れ、船便、空輸との連携等、今後のニーズを考えて新空港をつくることには、賛成する。ただし莫大な費用がかかるだろうから、入念な計画、無理のない予算組みに期待する。</p> <p>-----</p> <p>既存ストック(佐賀、新北九州)の有効活用を視野に入れる際には、例えば、政策的に国内の羽田以遠と福岡を結ぶ路線は北九州や佐賀にふり分けるとか、国際線でも中国以遠は同様の措置を行う等を視野に入れて欲しいものです。(周辺空港の特定区間は離発着料等の大幅割引)いずれにせよ、費用対効果及び事業採算性も含めたトータルな評価が公表されることに期待します。頑張ってください。</p> <p>-----</p> <p>三空港の一空港化、つまり高速鉄道で三つを連携させれば、別のシナリオが生まれてくる。需要追従型の予測から需要誘導型、つまりヴィジョンなり政策を先行させて効率的な投資をめざす視点がこれからは必要となる。</p> <p>-----</p> <p>便数は多少の増減はあると思うがそれほど増加するとは思えない。将来の需要予測は机上の空論である。一県に大空港を2ヶ所を持つてうまく活用できないのか？</p> <p>-----</p> <p>貨物の需要は今後も増加すると思われませんが、旅客については、北九州空港との分散もありますので、国内・国外ともに増加するという傾向には無いと思います。</p> <p>-----</p> <p>九州・福岡の未来に向けて又、日本列島の中核配置からして新空港を検討すべきである。ステップ2の意見は以下のとおり(将来需要予測について整理) ○新北九州空港の21H運用(5:00~26:00)の利用 福岡空港の特に、国際線を新北九州空港の21H運用を利用のため、一部シフトした場合、福岡空港の緩和改善になるのか。</p> <p>-----</p> <p>今回の航空需要予測に関しては、現状の路線展開での予測に過ぎない。もっと北九州空港や佐賀空港に今の福岡空港の路線を移管した場合のケースも予測すべきである。特に九州内の路線に関しては、現在全て福岡空港発着になっている。九州新幹線が全通すると福岡ー鹿児島線は、過去の事例から見ると運休に追い込まれる可能性が高いがその内容が織り込まれていない。もっと実際の状況を取り込むべきである。 また福岡ー宮崎に関しては、現行とおりの運行になると思われるが、北九州ー宮崎の路線等も集客力を持つ路線になりうる。福岡ー対馬に関しては、東京方面への接続客の利用も多い。そうすれば北九州ー対馬路線を設け、北九州で東京方面への接続を考える必要もあると思う。もっと現状の路線の実際の利用状況(福岡を経由して他便への乗り継ぎかどうか)を把握しての予測が必要である。また福岡空港を利用している北九州地区や佐賀地区の人に関しては、開設してほしい路線等を把握しての需要予測が必要と考える。</p> <p>-----</p> <p>しばらく様子を見る。ピークカット策を講じる(時間帯料金差等) 羽田便を利用する場合は、福岡空港よりも北九州空港を利用し、羽田以外は福岡空港を利用するようになると思う。 ・他空港との相互関係で変わってくると思う。 ・国内線の需要も横ばいではないか。 ・国際線は増加するであろう。 予測は予測にすぎない。数字は過大である。佐賀・北九州を活用すれば、もっと、機能分担できると思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>日本一便利な福岡空港。今の現状で工夫して使うべき。北九州の人は北九州空港を使いやすくなるようにすれば、福岡空港はパンクしない。</p> <p>今後は、外国からの旅客が増加して九州の街が活性化するような空港づくりを望む。福岡県には、県内に福岡空港、北九州空港があるが、この2つの空港が互いに協力して利用者にとって使いやすい空港として育ててほしい。</p> <p>福岡空港の容量を超えるものについては、北九州空港、佐賀空港での就航に振替えるべき。例えば、福岡ー東京便のうち200万人分、国際便の200万人を全て北九州空港に振替える、等を行えば、福岡空港の年間利用者は1400万人に減少し、十分な余裕が生じる。将来、1%/年(14万人/年)ずつ乗降客数が増加したとしても、1800万人/年に達するまでには、約30年を要する。</p> <p>外国からの航空機が増えるなら、北九州空港を使わせればいいのではないかと。周辺の空港(北九州空港等)を活用して、福岡空港の混雑を緩和して福岡圏域全体で空港利用者が増加するよう頑張してほしい。</p> <p>その予測通りであるならば、新空港を建設しても間に合わないため、佐賀や北九州に貨物や国際線をふりわければ良い。国内旅客を今の空港に残して、地域住民の足として今後も利用すべき。</p> <p>航空需要が伸びるのは理解できるが、新北九州空港との連携や長崎新幹線に対応した長崎空港等の連携等をもう少し検討すべきである。</p> <p>伸びる為には他の公共交通機関との連携が必要だと思う。増えることはあっても減ることはないと思う。遠距離は減って、中距離が増えると思う。佐賀空港、北九州空港との連携はますます重要となり、それぞれの特色を生かした、機能分担を行うべきである。</p> <p>大幅な海外便の増加に対応する為、近隣の空港を利用し、同時に空港間のネットワークを整備する事で対応出来ると考えます。</p> <p>JRも新幹線があるので、国内はJRと航空とも使いわける方々もいると思う。外国へは必ず航空利用となるであろう。そこで、福岡空港は国内のみ、北九州空港は外国のみという使い方はどうであろう。北九州空港は24時間空港であるので、外国からの便は便利と思う。空港も作ればよいというのではなく、「使い分け」が必要と思う。</p> <p>新北九州空港に鉄道を導入したケースが検討されているが、今後、福岡空港と新北九州空港の連携を考えるのであれば、在来線の鉄道導入ではなく、北九州市の調査で、最も広域からの集客が可能で、かつ最大の需要が発生することとなった「高規格新門司ルート」のアクセス鉄道…いわゆる新幹線が博多駅から新北九州空港に直接乗り入れるケース…を検討対象とすべきではないか。</p> <p>新北九州空港への新幹線鉄道の直通乗り入れは、博多駅からでも20分台でアクセス可能となり、今回検討された在来線ケースの所要時間が、約半分になり(乗換え時分加味で)、空港選択に劇的な変化が起こる可能性がある。</p> <p>福岡空港はハブ空港となり、周囲に立地している北九州空港、佐賀空港等との共存を考えるべき。</p> <p>もし、航空需要が増えていくようであれば、北九州空港、佐賀空港へのアクセスを強化する事で十分であり、地域活性化にもなると思う。</p> <p>航空需要は伸びると思うが、鹿児島や関西からの需要は新幹線でOKと思うので、伸びない。海外関係は伸びるか。ソウルのインチョン空港(仁川)、上海の浦東のように佐賀空港を国際空港とすること。福岡は金浦(ソウル)、虹橋(上海)のように国内線専用とすること。</p> <p>佐賀空港、新北九州にすみわけしてやる関係交通機関と話したり福岡から弾劾直行やとか空港1つ作るより安く、今の福岡空港の便を減らす、縄張り争いはしない。</p> <p>国内航空旅客について、定年退職者(退職金や時間的余裕)の旅行増加もあれば、さらに旅客の増加が発生すると考えられる。年齢別の旅客数に人口をそのままスライドさせ乗じることによって算出可能だと思います。</p> <p>新北九州空港、佐賀空港へのアクセスが福岡から直結し500円~1000円、福岡空港出発するより安くなれば、空港使用者は、新北九州空港、佐賀空港へ流れると考えられます。</p> <p>新北九州空港との連携も考えて議論していくべき。</p> <p>増加は避けられないが、近くに北九州空港も出来たし、ふり分けたらどうでしょうか。</p> <p>佐賀空港のアクセスを良くした場合は、北九州空港同様、鉄道アクセスを前提にしてもよかったのではないのでしょうか。少なくとも、久留米からのバスアクセスは考慮すべきだったでしょう。</p> <p>福岡空港が将来の処理量の余力がなくなると考えられるが、他の(新北九州・佐賀等)空港の有効活用を目指してほしい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>構造改革の進展の有無によって、福岡空港の航空需要予測は、だいぶ変わってくるということを初めて知りました。PIレポートで新北九州空港と佐賀空港のアクセス利便性が向上した場合の予測結果をみてみると、国内旅客数が3～6%減少していました。</p> <p>今後、新北九州空港のアクセスの利便性向上は、おおいにありえることなので、それに対応した策を考えていかなければならないと思います。また、2012年には、年間の滑走路処理容量を超えると予想されていますが、そうなった場合どうなるのか気になります。</p> <p>2010年には新空港はムリであり、連携しかない。これがうまくいけば連携で将来の需要は処理できるのでは。これだけ需要が伸びるのであれば羽田、中部、関空はこれ以上の伸びがあり、先に羽田の能力改善につとめてほしい。</p> <p>国内と海外に分離すべし。飽和状態にある今の空港は国内線のみとする。海外へ出かける人は1時間～30分の増加は耐えられると思う。福岡空港の利便さは大変貴重です。</p> <p>将来の航空需要を検討する中に、福岡空港の能力を加味し、仮にオーバーすれば、近隣の北九、佐賀の空港等に対応するケースも検討してはどうか。そのために、各空港のアクセス利便性を高めて、3空港トータルで費用対効果を検討すべきである。</p> <p>新北九州空港や佐賀空港など、近隣の県や市にも空港があるので、今の福岡空港の需給逼迫状態を改善してほしいです。</p> <p>新北九州空港も開港したばかりでは有るが、利便性の面から福岡空港の利用率がだんぜん多いと思うし、今後も変わらないのではないか。新北九州空港は荷物を主として利用して、福岡空港との役割分担をすれば良いのではと思う。</p> <p>近隣空港として、新北九州空港、佐賀空港もあるが、やはり利便性を考えると、福岡空港の需要が高まるものと思われる。</p> <p>現福岡空港の周囲の現状、環境からいって、空港拡張は多く望めないだろう。ならば、福岡空港は国内線、国外線は福岡第二空港新設が最も適していると思う。又、佐賀、北九州空港との連携も必要であろうが、交通アクセス対策が重点。</p> <p>・需要は確実にふえると思います。その振り分けについて、地方(佐賀、小倉等)アクセスの悪い分、運賃を割引するとか、思い切ったサービスを行ってはいかがですか。今便利な所だけ早割がありますが、便利な所は自分から集まってくるよ。発想の転換を行い、不便な所に少し分散させて、その分板付の需要増に対応するという考え方もいいのではないのでしょうか。やはり時間は大切ですから。</p> <p>・遠い、高いでは、分散は成功しないと思います。</p> <p>・航空会社との思い切った対策を考えて下さい。</p> <p>アクセスも距離も充分利用可能範囲の北九や佐賀の空港をもっと利用、活用すべき。</p> <p>福岡市営地下鉄3号線の利用が予測の4割と、GDPなどの予測と大きく下まわっている。まずは既存の空港(北九州や佐賀空港)の活路を見出すことが先決。</p> <p>九州には北九州・佐賀もあるのでマルチ空港として活用していくべきと考えます。3空港の分担によって需要をまかなえるかを考えるべきです。</p> <p>アクセスの利便性について、もし新北九州空港への利用が非常に高くなった場合には、どのラインで福岡空港移転計画が見直されるのかが知りたい。</p> <p>見通しは甘いと思います。九州内+山口県の空港との相互関係を重視することで、単独では太刀打ちできないNRTやKIXと対等になれると思います。そのためにも、九州内の交通網を空港中心にするとか。JRやバス会社との連携も必要だと思います。</p> <p>将来利用客が増えて行くにしても新北九州空港や佐賀空港と路線、時間帯、旅客か貨物かで振り分け利用すれば十分に対応できるものであると考えます。</p> <p>多くのお金や時間をかけて、北九州市や他県でも空港は整備されているので、お互いに発展につながるような対応をしていただきたいと思う。</p> <p>アジア含め貨物等は北九州、佐賀を利用すべき。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見 83件</p>	<p>増加する。増設はやむえない。 将来増加すると予測されるので、現空港を広くするか、又は、別途空港を設置するか考えるべきだ。その場合、交通アクセス、特に鉄道の乗り入れを併設する必要がある。</p> <p>拡張にはくれぐれも慎重であってほしいと思います。 航空需要が将来においてどれだけ伸びるか知れないが、多額の資金を投入して他に移転するよりも、滑走路、誘導路を増設。 それでも処理出来ない場合は、国際線を別途新規に考慮して国内線としての板付は存続を希望する。</p> <p>早く新空港新設に着手すべき。「上海空港」の更なる拡張の現状を見て、尚一層その感を深くします。今、世界的に脚光を浴びている福岡。開発を急げ！</p> <p>現在の状況では将来あらゆる面で厳しいことも理解できるので大阪のように、2つの空港を利用できることを期待しています。宗像のようなどころへ建設して、そこへのアクセスを充実させる。</p> <p>・現福岡空港は、利便性が良いが、滑走路増設は無理である。 ・現空港の利便性引き継ぎアクセスの良い空港の新設が望まれる。</p> <p>少子化で、人口は大巾に減っていく状況で、福岡としては、新しい空港などは絶対に造るべきではない。現状のままが一番よろしい。 現在の状態が頭打ちではないか。名古屋、大阪の周辺に新空港はできたが今までの空港は依然使われている。増便、減便のくり返しは今後も続くであろうし、新空港を玄界沖に作っても利用者が増えるかどうか疑問。赤字が残るだけ。</p> <p>福岡空港が都心に近いことから出張に来る方の心理的負担が軽い点は重要視されるべきである。福岡空港が都心から離れると新幹線へ客が流れ需要予測そのものが大きく狂う。例えば福岡から大阪へ行く場合関西空港では降りてからが遠いため(都心へ)どうしても心理的に新幹線を使うのと同じである。</p> <p>いまの海上空港は全て内海であり波は静かである。 現空港はパンク状態でこれ以上の利用は大変だと考えている。そこで新空港を作るという話があると聞いているが現空港から移転させると世界一利便が良い現空港の利点が失われるのが国際便等の一部の路線を佐賀・北九州空港に移転させ利便性の高い空港を維持することが大切と考える。</p> <p>国際空港の必要性。町の中ではなく、海の中に。 ・志賀島沖への移転の計画案はどうなったのか？ 現在でもピーク時の離着陸は、危険であることは承知しているものの、移転については、慎重に行って欲しい。ともすれば、名古屋空港(旧小牧)とセントレア、古くは広島西空港と広島空港の例もあるように、新空港が基幹線(例えば、東京、海外)となり、旧空港はローカル線向けとなりがち。 施設の老朽化により致し方ないとは思いますが、だからこそ、アクセス手段の熟考が必要と思う。福岡空港と新北九州空港のアクセスが20分以内で、しかも軽便であるならば、九州を起点とした中国、東南アジア、豪州へのハブ空港としての意味合いが、可能となるであろう!! 資料が新空港設置の為の良い所取りの資料と考えられる。 新空港建設には需要予測よりも、もっと重要な要素を取り上げるべきであり、この事について検討の重点を移してほしい。 その要素とは、①都市内空港としての危険度の問題、②市内大部分に及ぼす騒音の問題、③航空法の都市利用の制限の問題、④現空港の経費の問題、⑤拡張の連続によるターミナルの非効率性の問題</p> <p>人流・物流において、国内輸送面と国際輸送面では対策が異なる。国内で言えば、陸・海・空それぞれの輸送モード間での総合的な輸送体系を構築すれば、現状のままでよい。いわゆる機能の分散である。利用者は選択できる輸送商品が沢山あれば便利であるが…少しは不便さも共有すべきである。国際的にはハブ空港としての24時間空港が重要である。これは国家プロジェクトとの関係が大きい。その方針を明らかにするべし。 各輸送モード毎の競争が激化しており、このままでは需要は見込めない。まずマイカー規制を行い、公共交通機関の利用促進を図れば、そのことが航空需要の拡大にもつながると判断される。 福岡空港についてなら、今後需要はupするでしょう。福岡空港移転計画がある様ですが、移転したら需要はdownするでしょう。国際線のみ移転するなら、関西空港を利用する人々が増えると思います。</p> <p>否定的です。特に福岡では、九州の旅客の伸びはあと少しで限度がくる。北九州を例に言うと空港までの距離は致命的欠点。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港が急ゲキに需要が増える事は無いであろうが、福岡が九州経済圏の中心地で、これからは進むであろう事は充分予想されから、これをバックアップするためにも、現在の空港は限界がある。もっと広い空港を将来の経済活動を手助け出来るよう早く移転し作るべきだろう。</p> <p>新空港になれば、どのくらいキャパが増えるのか？現状の1.3倍しかならないと聞いた事がある。そんなもので移転しても、すぐキャパオーバーになる。予測は、いろんな機関ですべき。七隈線の時と同じ会社がデータを作っていると聞いた。うそっぱちのデータと思われる。利害のない有識者で議論し、市民投票するべき。オリンピックも同じ。</p> <p>どうしても、海上、24時間が必要で、騒音問題や事故のことを考えると、新宮以外にはないと思われる。</p> <p>需要が伸びることは十分考えられるが、現状の立地で、本当に賄えられるか疑問。</p> <p>先に述べたアクセスの良さも、時に車の交通渋滞等により、都会ならではの不便さを感じることもある。その点、地下鉄がそれを補っていると思う。福岡空港が更に発展していくためには、周辺の整備と安全確保が必須条件であると思う。</p> <p>商業地・住宅地が近いので、これ以上大きくできないというのが現状と思うが、だからといって不便な立地条件のところへ移転したところで、はたして乗降客数が増えるとは思えない。周辺との共生を考えていく方が善策だと思っている。</p> <p>予測というより、福岡が発展するにつれて、というよりは、町としては発展をどんどんしていかなければならないと思う。それにつれて、需要も増えていくのは当然だと思います。なので、福岡空港も、そのための移動や増築はしかたない。</p> <p>現状でOKですが、人口130万人の都市としてはもう少し広いスペースが欲しい。 一日も早い空港移転を行うべきである。 石油不足による運賃値上による利用度の減少、又、人口減による予測を考慮し、新空港建設に事業を展開すべきではない。</p> <p>予測はあくまで予測なので、参考にしかならないが、福岡空港の発着回数が異常な事はわかる。近隣空港との連携や、国際線の乗り入れ、船便、空輸との連携等、今後のニーズを考えて新空港をつくることには、賛成する。ただし莫大な費用がかかるだろうから、入念な計画、無理のない予算組みに期待する。</p> <p>県警、海上保安庁、消防庁、マスコミ関係の小型機、ヘリ等(→小型機等の年間離着陸回数のデータの発表がない。)小型機専用の小型空港を造れば便数のかかなりの削減となり最大処理容量に十分おさまると思われる。たとへば人口島の一部を使うことも考えられないか。羽田に対する調布、伊丹、関西に対する八尾のごとくである。</p> <p>福岡空港は、日本のアジアへの窓口として位置付けすることが必要です。2012年には空港の発着回数が満杯となるといわれていますので、「ガンノス」に国際線専用の空港をつくる必要がある。「ガンノス」は西側は海に面していますので、延長は可能です。ガンノスと現在の空港は地下鉄かモノレール、ポートで接続します。日本の製造業は2040年頃には海外生産が40%程度になりますので、日常的な国際交通が不可欠となります。従って、海外からの人の受け入れを増加させていくためには、便利な空港でなければならない。</p> <p>空港の大巾な能力向上(滑走路の増設等)は望むべくもない。従って限られた容量の中でいかに有効に活用するかを①と合せて模索すべき。</p> <p>頭の良い人が新空港建設のために作りあげた数字にしか見えません。 人口減少し、それも高齢化が進展しており、大きく需要が伸びるとは思えない。それとローカルを大きく伸しているが、そのようなことは現状でも将来とも考えることはできない。もっと冷静にみるべきではないかと考える。新空港の建設ありきという前提でなく。</p> <p>あたらしい福岡空港を作るために、算出された数字なのではないかと、私には疑問に感じた。 需要はゆるやかながら上昇することはあっても、下がることはないと思います。ただし、これはあくまでも現在地に在り続けることが大事だと思うのですが。海上等に移転すれば、現在の「利便性」のメリットが失われてしまうからです。(わたしなら、もし移転したら、JRIにしましょう。)</p> <p>そこへ巨大な予算を投入し、自然環境を破壊してまで新空港を作る事には反対である。権力者には建設業者(県)公共事業の振興で、好都合であろうが、税金の投入を考えると耐えられない。</p> <p>発着回数が増す中、新たに滑走路等の増設を期待する。 空港を外海に持って行けば、季節風が強い時(特に冬の時期)は、欠航が多くなると思う。例えば、大阪、名古屋、北九州、羽田の各空港は、丸々外海ではありません。福岡の場合は、博多湾以外は外海しかないのではないのでしょうか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>昔とちがい今は誰でも飛行機にのり、移動性が活発数が日々が増えてくる。その為第2滑走路を期待します。</p> <p>九州の数字から、沖縄を除く理由が分からない。九州・沖縄を一つと考えてこそ、当面の道州制についても論が成り立つのに、論外である。アメリカならいざ知らず、近距離旅行は鉄道・バスで充分で、近距離は自家用機で…とでも仰るのであれば、空港の混雑は大変でしょうが、そこまで日本人の財力がもちますでしょうか？ 便利さを追及すれば、周辺地域の一部には不都合が生じるのは当然の帰結ですが、周辺の住民にその不便さ、不都合さを許容するだけの度量も最近では皆無に近い状況です。それかと云って、多大の費用をかけて新天地に建設する愚かさはおお且つ必要を認めませんので、現存する施設(私たちが戦時中動員で完成に一役買っています。)を改善して、何とか有効に利用して頂きたい。</p> <p>[空港東側を拡張して滑走路新設など。]バス路線や道路の変更が必要ですが…。</p> <p>現在の空港では、将来の需要に対しては対処不可能と思います。</p> <p>新空港の建設を大いに希望する。又跡地の利用を含め、更なる福岡の発展にもつながると思う。</p> <p>予測を否定はしないが、過去の予測もはずれていて、今回はそのとおりになるとの前提で、高い建設費がかかる新空港の論議に持ち込まないでほしい。</p> <p>もし増加しても、周辺にこれほどたくさん空港があれば新たに作る必要はないと思います。</p> <p>国や自治体が行う需要予測は常に右上がり過度に過ぎるという批判がある。あたっている点もあるが、空港運営が経済的黒字を確保できるのならばある程度課題であっても、それに対応した施設を整備するほうが、もっと長期的に見れば需要は伸びることを考えて、問題は無いと思う。もしこれが受け入れられないとしたら、一番小さな予測の見合う施設整備を行い、十分な拡張余地を確保した空港を作ることも一策である。</p> <p>・羽田、関西以外の空港が集客で苦戦しているなかで、福岡空港はその立地条件の良さもあり、利用者はまだまだ増え続けるのではと思われる。近い将来滑走路が飽和状態になると懸念されるということであれば、早目に代替空港について検討していくことも必要ではないか。</p> <p>需要は増すであろう。但し、新しく福岡空港をつくりなおす必要はない。</p> <p>新しい空港を建設する必要はないと思う。既存の空港での対応で十分。</p> <p>現状から「増える」という結論へ向けて理由をとってつけてきた感が強い。将来の予測で、旅客数とGDPの関係から見込んであるが、ケースCでも、ここ10年くらい横ばいのGDPが伸調しているし、ここ10年の状況での発着回数は2001年をピークに下っていき続けている。現実の下っていることについての分析もなく、将来の数字だけ増やしているように見える。また、国際線、貨物でいうともっと長時間使えて、車の便のいい他の空港へ丸ごと移す方がいい。</p> <p>国際線を含め、ますます航空需要は高まると思う。また、九州新幹線の整備等進み中で、九州から国内外へ気楽で便利に利用できる空港として、新福岡空港が必要となる。</p> <p>利便性のある航空サービスが必要である。便数の増と中型機の活用のために滑走路は2本必要でしょう。</p> <p>将来、油も高騰し、少子高齢化するのに高価な新空港建設につながる需要を無理やり作っている感じがする。</p> <p>将来の航空需要に対して、2本の滑走路設置24時間営業を検討すべきである。</p> <p>現状として、今の空港での受入れ数が限界であるのであれば、早々に、国際空港を新設する必要があると思う。</p> <p>現空港は、今でも満杯状態であり、今後の利用は必ず増えると思われるので、新しい空港を作っておかないと、いずれ間に合わなくなってしまうのではと思われ、整備を急いでもらいたい。</p> <p>新空港ありきの需要予測としか思えません。余裕ある老後が考えられるのは、せいぜい団塊の世代までです。彼らも新空港が出来上がった頃には、旅行も楽しめる年齢ではなくなっているはず。</p> <p>私は航空需要については短期間にそれほど需要が増加するとは思いません。</p> <p>しかし現在の空港では滑走路が1本でしょう。どう考えても貧弱です。近い将来には必ず滑走路が4本程度の空港が必要になります。オランダのスキポール空港のような機能的な空港をぜひ作りましょう。福岡はオリンピックを招致するくらいにまでなりました。国際的な知名度も上がっているそうです。その面からも空港需要は増すでしょうね。</p> <p>小生は空想的思考かも知れないが、2050年頃には(その時小生は冥土の極楽の蓮の上だと思おうが、俺の死後は多分子供は仏教に基いて葬式をしてくれるので、キリスト教の如く天国へは行かないと思う。仏式で葬式された人がキリスト教の天国へ行かれるとは魂はどこへ行っているのだろう。空を往復する航空機はそんな宇宙にただよっている靈魂を蹴散らして冒流しているのではないか。)多分宇宙旅行の時代に入ると思う。その時は離着陸のためには4000m級の滑走路が必要だ。それよりも長い滑走路が必要になるかも知れない。そんな40年、50年後の航空需要を考えられたことがありますか。以上の事から考えて現在の福岡空港では狭いので、別に広い空港を今から真剣に考えるべきである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>今後、需要は増えると思うが、それでも新空港建設の必要はない。</p> <p>16万回前後、10年後には達すると思います。今でも混んでいる時は、離着陸の間隔が2分弱の時があります。航空会社ごとダイヤの見直しや、運用時間延長などで対応するしかないと思います。路線によっては、機材の大型化、あるいは小型化して便数を制限する手もありますが、極端な制限はできないと思われます。先を見込んで、新空港建設を急いだ方がよいと思います。位置的には佐賀空港を国際空港に大型化してはどうか。各県から利用しやすいのではと思います。その場合、アクセス面が課題に。</p> <p>需要予測は新空港をつくらんが為であり何の意味もない。 今後は成長著しい東アジアの金をどう使い上げていくかが、福岡の経済発展の鍵になると考えます。現空港のままでは福岡経済を発展させるにも足かせになりかねません。新空港への移転があって初めて、航空需要の増大も現実のものになると考えております。</p> <p>現空港が危険とか、満杯になり今後の需要に耐えないと言あり。が、季節的、週的、時間的に満杯もあるかも。それ以外は満席でない。空席多い。どの空港も同じ。それで新空港とはおかしい。</p> <p>新空港をつくりたいがための希望的予測にしか思えない。 詳しくはわからないが、税金の使い道として新空港建設は反対！ 需要予測の是非は問いませんが、この予測だけを前面に出して、現空港の廃止、新空港の建設を論ずるのは拙速ではないかと思ます。</p> <p>需要予測は、毎年変化するものであると考える。横ばいでの新空港の必要性はないのか？</p> <p>航空需要もデータを見る限り右肩上りで現在でも制約を生じている状態であるため、何らかの整備は必要となると思う。</p> <p>福岡の人口が増えていることなどPIレポートを見て分かりました。人口が増加すれば空港の混雑も増しますので、一刻も早く新空港の建設を望みます。</p> <p>現福岡空港の周囲の現状、環境からいって、空港拡張は多く望めないだろう。ならば、福岡空港は国内線、国外線は福岡第二空港新設が最も適していると思う。又、佐賀、北九州空港との連携も必要であろうが、交通アクセス対策が重点。</p> <p>いかにも足りなくなるような予測に基づいている。20年後、25年後に、1.5倍とか2倍にもなるとはとてい思えない。空港を福岡に作るとうする意図が見えかくれて不愉快である。国際線の航路が利用者不足で(赤字)いつも廃止になっている現実がある。</p> <p>アジアよりの入国にて@@と思われるが、福岡以外での国際線のみ作るのが望ましく国内線は現状の場所で改造して広げるべき。</p> <p>仮に新空港を玄海沖に作るとしても、完成する15年後には需要減になっている可能性あり、関西空港完成後の大阪空港(伊丹)存続みたいになるような気がする。</p> <p>少子高齢化で予測はあまり増加しないので現状を改良で良いのではないか。</p> <p>将来的に需要増になることは、明らかである。今日の説明会で新空港の話(提起)などあるのかと思っていました。このことは別の問題だったのですね。</p> <p>旅客数、発着回数とも増加傾向であり、その需要に現機能で対応できなくなれば、移転もやむを得ないのではないか。糸島・前原地域としては、現在の立地が、交通の利便性からみると最も便利である。 北部九州の持つ潜在的ポテンシャルを考えると、福岡都市圏における空港、港湾機能の強化は不可欠である。現在でも出発便の遅れが目立つなかで、将来的には需要が伸びることは否定できない。 又、減少すると思う人はほとんどいないと思われる。今後、アジア各国との交流を推進するなかで、何か特別な理由で(例えばオリンピックなど)急激に増加することも考えられるため、一朝一夕にできない空港というものの強化を検討することは、絶対に必要である。 業務の効率化を図るため、滑走路の数を増やす等の対応を早急に検討願いたい。</p> <p>予測はあくまで予測。ここまで調べる必要性を感じない。福岡に関してはハードを作れば便は増える。安全性、拡張性、財政面での調査。新空港にいくらかかるのか？国、県、市の負担はどうなるのか？跡地再利用を含めたところでのコストを知りたい。現地、雁ノ巣、新宮？との対比を知りたい。</p> <p>将来の対応として、現空港における滑走路増設等(困難が予想されるが)整備してほしい。</p> <p>増える事が確実なのだから、滑走路をもっと増やすべきではないでしょうか。 福岡市内から北九州・佐賀は遠すぎます。 早い時期のもう一つの滑走路が必要が大。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	その他	<p>72 件</p> <p>空港が二つあったらよとおもう (1)福岡発→各地→福岡戻り (2)各地→福岡→各地 の二つがあると思うが(2)の予測が良くわからない。(2)が減少することが将来考えられないのか？ ただ便数を増やすのではなく、需要に沿った便数にしてもらいたい。 国内に不用空港があり淘汰されるでしょうか？小型機へ開発でカバー出来る空港を整備したらどうか</p> <p>国産の飛行機にのりたい YS11のジェット機だ。 北九州空港は交通インフラ悪すぎ。 絶対的な安さや過度なサービスではない“自然ゆとり感”を！ むかしは平和な飛行機の旅でしたが、いまは緊張して飛行機に乗るので楽しくない。私は外国旅行の保険が高くなると予測します。</p> <p>拡張の余地がないような計画はせず、将来像に向けて5年周期ぐらいで見直しながら計画を推進する方法も有効だと考えます。 ハブ空港としての役割を果たせなければ、やがては廃棄処分されるのではないのでしょうか。 総2階建ての飛行機が飛ぶようになるらしいですが、チェックインや、保安のところが混雑すると、新幹線のほうがいい、と思う人が出てくると思います。そもそも2階建ての飛行機は国際線かな？でも、空港の受け入れ態勢はかなり重要になってくるのではないのでしょうか。</p> <p>最近では、お客離れを防ぐために各航空会社は料金を値下げしてまで客をとっているにもかかわらず空席もかなりある。 福岡空港からの利用客(国際線)が増えていると思ったが、横パイなのは、ビックリした。九州は不況？ 土地の賃借料が年間〇〇億円、ということも公表されていない。 現在の状態が頭打ちではないか。名古屋、大阪の周辺に新空港はできたが今までの空港は依然使われている。増便、減便のくり返しは今後も続くであろうし、新空港を玄界沖に作っても利用者が増えるかどうかきもん。赤字が残るだけ。</p> <p>ビジネス、観光ともに増える。より身近なものとなっていく。 アジアのハブ空港として、どの程度成長するかがポイントだと思う。 上海博頃から崩壊も考えられる中国について東ア世界に及ぼす数十年単位での混乱時にはどう対処を考えるのか。 ・PIレポートの様に、拡大するとは考えられない ・九州内新幹線や他の空港との役割分担、全て九州で見て将来像を考えるべきだと思います。</p> <p>需要調査だけでは移転方向にリードする調査との印象になってしまいますね。 需要予測が何度も変わって、その都度低くなっているような印象を持ちます。このままだと本当にパンクするのか、パンクしたらどうなるのかもっと真剣に検討すべき。新空港ありきでは真実は見えない。 板付空港の最大の利点は博多や天神から至近キョリにあり、世界でも類を見ないほどの利便であると思うが、私のように日本や世界の空港を利用する立場の人間から見ると問題点も多く見受けられます。特に大問題なのは出発客と到着客が動線(お客が移動する通路)で重なることです。特に到着した大型機と出発する大型機のお客が同じ動線を使う時などは大変な事態を起こしますし、セキュリティの面からも改善の余地が多い。ちなみにこのような他の空港ではまず見られない光景を私は3度も見えます。 さて将来の予測ですが、2010年の九州新幹線の博多側の開業後は多少の変動があると思うが、メインの羽田線が好調なので問題なく右上がりの曲線をえがくでしょう。むしろ2009年の羽田の沖合拡張による大幅増便に伴う板付空港の容量不足を心配するべきであると思う。(つまり羽田←→板付便の大幅な増便が難しいと言うこと。)又、国際線に目を向けると現状の2800mの滑走路では欧米までの直行便はまず期待できないので、中国便を中心にせざるを得ないでしょう。でも経済的な結び付きの強い日中間を考えれば、まだ伸びる余地が充分にある。愛する板付空港のため神奈川県からの提言でした。</p> <p>国際的には、韓国の仁川国際空港の利用度が大きくなると思われる。いたずらにハブ空港化することは必要ないのではないか。</p> <p>将来は発展を考えてだけ予測されている。経済性ばかり追求すると良くない。 利用客が多い週末、朝・夕の便はエアバス380などを利用することで対応できると思います。 例えば福岡→バンコク便では飛行機あんまり大きくなかったのですが、タイ国内のバンコク→ブーケット間は、もっと大きい飛行機利用してました。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>管制官等の過重労働による事故があることが予測されるが、会社の責任にならないよう処理されるであろう。また、この事業を押し進めた福岡県の責任は、何も問われないであろう。しかし、そんなに早く行って何の得があるのか、1人が1年に1回飛ぶ容量でよいのではないか。早くしないといけないことは、他にあるはず。</p> <p>国内線と国際線の割合がもうひとつ解りませんが、混雑する国内線ターミナルと閑散とした国際線ターミナルのアンバランスが気になります。</p> <p>客観的な需要予測もいいが、将来のこのくらいの需要の伸びがなければ、福岡の地域の発展は望めないという切り口での説明もあっていいのではないか。</p> <p>新空港を考えずに現在のままでいることで、ビジネス、観光共に利用がみこまれると思う。人流・物流において、国内輸送面と国際輸送面では対策が異なる。国内で言えば、陸・海・空それぞれの輸送モード間での総合的な輸送体系を構築すれば、現状のままでよい。いわゆる機能の分散である。利用者は選択できる輸送商品が沢山あれば便利であるが…少しは不便さも共有すべきである。国際的にはハブ空港としての24時間空港が重要である。これは国家プロジェクトとの関係が大きい。その方針を明らかにするべし。各輸送モード毎の競争が激化しており、このままでは需要は見込めない。まずマイカー規制を行い、公共交通機関の利用促進を図れば、そのことが航空需要の拡大にもつながると判断される。</p> <p>申しあげたいのは経済情勢が好・不況でも空港はなくてはならない空港行政である事を申しあげたい。</p> <p>「予測」である以上、PIレポートにもある通り今後の状況変化等につき引き続き注目する必要がある。現時点での予測でもって直ちに現福岡空港の能力をupすべきか否か、新空港に移行すべきか否かを導き出すことは不可能である。</p> <p>別途、成田・羽田・名古屋・関西の各空港も整備拡大されつつある。国として福岡空港をアジア向け国際空港にでもする方針でもあれば格別、何も福岡市だけが大会になる必要もなく、自治体一人でヤキモキする要もない。予約が取りづらいうから等で航空需要を満たそうとしたらキリがない。</p> <p>同上</p> <p>空港が近くに多く出来たので、競争が激しくなって居る様だけど心のこもった親切と、手軽に行ける様な気配り。料金も出来るだけ安く安心していける様に宣伝も大事と思います。</p> <p>・格安航空会社の誘致の事例 ・北部九州1空港管理体制の事例 などの検討。</p> <p>新空港を前提とした調査と思われる。世論を誘導するためのもの。</p> <p>世界的に現在が頭打ちのような気もします。又戦争が起りそうだから。四年前、フランクフルト空港にドイツ軍用機ずらりと並んでいたのを忘れられません。中東はミサイルで戦争中です。</p> <p>このままだと限界こえてしまいそう。見直し必要。</p> <p>ボーイング・エアバス社という二大メーカーの開発計画では、若干の開発思想が違う。AB社はA380というジャンボを上回るキャパ、Boing社は787という中クラスをメインにしている。空港も直行型かハブ・スポが主流になるのか？現状ではわからない。</p> <p>福岡空港のみでの需要の十分な処理は無理があると思われる。</p> <p>世界をとぶ</p> <p>世界の平和が今以上に悪化しなければいいですが、大都市福岡に益々人気が高まるでしょうけど、需要はこれ以上だと東区貝塚までの地下鉄を利用して雁ノ巣を生かせばよかったんでは。昔は西戸崎基地から米軍機が飛んでました。</p> <p>何でも希望どおりには出さない。費用対効果を考えるべき。一般からの要望・要求事項は無意味。「～ならもっと良い」、「～して欲しい」はただの欲望にすぎない。</p> <p>不景気の折り、作り変える事はないと思う(赤字財政では)</p> <p>幅のある予測結果となっているが今後、どの値を基に方策を検討していくのか。</p> <p>航空機の利用について、より一般化の傾向があり、過大な予測とは考えていない。ただし、北九州空港の今後オーバーセールスに努力し、山口県、大分県を利用ゾーンとすることが十分想定され、空港間競争(特に物流)は厳しいものとなる。</p> <p>絵に描いた餅。こんな数字の遊びをするくらいなら、国や県は、新北九州空港の利用促進にもっと力を入れるべき。</p> <p>人間の時間感念が忙しくなり、多くなると思うが、折角造った北九州や佐賀空港は閑散としている現状は、航空会社のために、北九州や佐賀、熊本の人を福岡板付に集める方向を改善すれば適正になるのでは。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・日本の人口は昨年後半にピークに達し下降に入った。 ・今後は外国人の往来と、需要の多様化を如何に反映させるかにある。 ・新北九州空港は開港5ヶ月だが、当初のお祝儀的な乗客が消え正常化しつつありが、今の北九州中心思考の対応では、限界がある。(福岡空港の客を取り込む位の意気込みが必要と感じる。24時間営業可能なメリットが全く生かされていない。</p> <p>人流・物流において、国内輸送面と国際輸送面では対策が異なる。国内で言えば、陸・海・空それぞれの輸送モード間での総合的な輸送体系を構築すれば、現状のままでよい。いわゆる機能の分散である。利用者は、選択できる輸送商品が沢山あれば便利であるが…！少しは不便さも共有すべきである。 国際的にはハブ空港としての24時間空港が重要である。これは国家プロジェクトとの関係が大きい。その方針を明らかにするべし。 各輸送モード毎の競争が激化しており、このままでは需要は見込めない。まずマイカー規制を行い、公共交通機関の利用促進を図れば、そのことが航空需要の拡大にもつながると判断される。 北九州空港の将来3000m化と運用時間の優位性から国際旅客が大きく伸びることが予測(想定)される。このことが福岡空港の国際旅客にどう影響するのか気になる。</p> <p>これからは小回りもきき、大型機も小回りがきくような将来になると感じます。又、Y22みたいな航空機も出現したりまだまだいけると考えます。ただ出来ればトンネルでアジア各地が結ばれるとなおよいのではないですか。</p> <p>理解できない 日本も人口減をとり新たな空港を考える前に今ある状態をもっと知恵を出すべき。海洋汚染自然破壊反対です。</p> <p>日本航空自体に問題があるので、労力組と経営者が一体になってガンバって欲しい。その後航空需要の予測がでるのではないか。</p> <p>早いことが良いことかどうか考えます。ゆったりとした鉄道・バスの旅行も有りますし、旅行すべて飛行機と云うことには、なかなか、なりません。いろいろな考え方があることですし。ゆっくりと立ち止って考える時間(見直し、見つめる)が、必要な感じが致します。</p> <p>需要はあっても、油の問題などもあり、他の方法などを考えるべきでは…</p> <p>いろいろな観点から調査されていると思われる。 ハブ空港は他空港にまかせて、コンビニエントな空港を目指すべきと考える。</p> <p>需要がどうのこうのという問題ではない。そういう小さな議論をすべきではない。空港の将来のあり方はもっと広い観点、大きな観点からやるべきだ。とにかく今の福岡空港のままでは大変な事になる。 九州国際空港の議論をあえて避けて、需要が能力を超えるから、即、新空港建設などの話を進めるやり方は、なし崩しの発想であり、もう一度日本の国際航空政策、アジアに向けた九州国際空港の議論を正攻法で進めるべきである。仮にこのような進め方をしても、結局、九州における国際空港や現在の空港のあり方にフィードバックします。 処理能力を超えるときに不安です。 2010年代初期には容量の余力がなくなる見込みであれば早めの対応が必要ではないか。 当たる保証はない。 人口が増加する地域と結ぶ路線が順調に延びることで、航空需要が増えるということだろうが、国の施策として、国全体で凸凹のないようにしていくのが先ではないか。そうすれば、空港が満杯になるということもなくなる。</p> <p>騒音、飛行機の量に応じた金銭補償を。分かりやすく金で解決して下さい。 便数に対応した補償を積むこと！ 予測を見ると今後ますます現在空港の負担は大きくなると思います。 しかしながら航空交通の需要は全国的にも増加する様に思いますので、これは現空港の負担を解消させるためにも、何らかの対策をお願い致します。</p> <p>航空需要は羽田を中心に考えないといけないと思います。 福岡のキャパが増えても羽田の制限で便数は増せないと思います。最近、福岡空港でジャンボをあまり見なくなった気がします。席数がへらされてるのでは？</p> <p>かなり難しい問題。誰もが信用できるあるいは確信がもてるものはないのかも。</p> <p>現在の空港には、米軍施設や自衛隊があるそうですが、その2施設が移動することによって、航空機の滑走路処理容量が増えないのでしょうか。 また、今後、米軍施設や自衛隊の施設の規模の拡張も検討されているのでしょうか。昨今の北朝鮮の動向を見る限り岩国基地とは違う大型滑走路が欲しいということはないのでしょうか。</p>

意見募集はがき等の「その他」及び説明会等での発言により寄せられたご意見

区分	意見分類	寄せられたご意見
ステップ2 地域の将来像に関する意見	1 グローバル化	<p>①アジアを中心とした国際連携の強化に関する意見 10件</p> <p>シンガポール、マレーシア、タイ、フィリピン諸国との自由貿易(FTA)により交流が増大する。その受け皿として、利便性のある福岡空港の施設の充実を早く実現してもらいたい。</p> <p>韓国、中国からの旅行客が目立って多くなりました。福岡市天神の地下街、デパートで買物をする観光客が多くなって来ました。政治も良好な関係が保てる様、あと押ししてもらいたい。</p> <p>・現在、中国、台湾、香港、韓国からの人の流れが急に増大してきた事を感じる。 ①太宰府の観光客の2割程度と感じた。 ②福岡市内のホテル(ハイアット)→2~3割と感じた。</p> <p>ステップ1、2での「内外に関わる現況と将来像の多面的・総合的調査分析」は緻密で貴重なものですが、経済のグローバル化・激化するアジア航空界の中で、国益・九州益追求の魁として日本の西のアジアや世界への玄関口に位置する九州の中の福岡の優れた定性面に、戦略的・長期的観点から着目すべきではないでしょうか。 古代、福岡は中国や朝鮮との交流があり、遣唐使なども行き交った。全九州を統轄する大宰府政庁や外賓送迎の鴻臚館があった歴史的な地。今、九州は人口、経済規模は全日本のほぼ1割を占め、オランダ一國なみといわれている。その核は高次都市機能の集積が進む福岡市であろう。多い外国などの公館、国連のハビタット、総領事館3(中国、韓国、オーストラリア)、領事館2(米、カナダ)、名誉領事館17(独、仏、スウェーデン、デンマーク、ノルウェー、フィンランド、スペイン、ベルギー、メキシコ、ニュージーランド、マレーシア、インドネシア、モンゴル、ネパール、南アフリカ、ガーナ、コロンビア)。経済はじめ学術、教育、医療、スポーツ、観光、留学などによる国際交流は多面的で盛ん、定着化した催事も多く国際性を強くしている。最近、さらに重要性を増す兆あり。世界文明発生の地の四つの中の二つである中国、印度が経済分野で復活、台頭してきて、それらを含むアジア経済圏は世界の第三極を形成する勢いである。アジア圏に対し、地勢学上の好位置と日本の西の地方中枢都市福岡は、地方ハブ空港をもつことにより九州の核としてのさらに大きな役割を果たすことが期待されている。その重責を荷う能力は十分ある。</p> <p>あのアジアの諸国でも空港の整備は進んでいる。アジアに近い福岡空港を早く整備すべき。健全なる都市の発展を考える上で、福岡全体が現状のままなら良いが、時代とともに街が変化していくことはアジアとの関係性から見ても必至である。それを踏まえ福岡空港のあり方を考えたい。</p> <p>「グローバル化」で示される将来像は重要。 福岡市はアジアの玄関口と言われるが、この地域特性を活かすべきである。 ・世界に開かれた福岡のイメージが強い。3月に知り合いの外人の方を福岡で案内したことがあるが、空港の近くや人が多いところ(阿蘇など)は英語の表記が多い。一方で、福岡市内には英語の表記が少ない。外国人が日本の友達などいないケースで、自分で福岡を観光するのは難しいのでは。英語表記の充実や、英語が話せる人がどこにいるかを明確にした方がよいのでは。 ・中国や台湾の人が福岡に来ていない。もっと来てほしいと思う。</p>
		<p>②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 3件</p> <p>グローバルって言うのだったら、福岡県全体の事を考えるべきだろうに。 日本は資源も食料を海外に依存しており、海外との交流なくして繁栄はない。そのためには十分な受け皿づくりが必要。</p> <p>福岡市だけの発展を目指すのではなく、福岡県全体、九州全体の発展を目指すという視点がほしい。</p>
		<p>③その他 5件</p> <p>日本型のきめの細かさは特殊と言われるくらい世界に類をみません。Global Standardは日本では品質の低下につながります。 その意味においても過当競争に入らないとするなら、特殊と言われる我々のスタイルをさらに特殊化することも必要です。東南アジアの中のシンガポールのように。</p> <p>福岡空港の活性化(グローバル化)によって北九州空港にも国際線があるが、利用客が減るのでは？</p> <p>福岡オリンピック、山笠を世界へ紹介していけると大変うれしいと想います。アジアに一番ちかく古い所ですのでぜひ期待しています。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>国際化で外国人が増えた場合、治安面が心配。実際に空港に勤めている方が犯罪にあうということも起こっている。こういう問題も調査の中で検討すべき。</p> <p>・海外との交流が深まるのはよいが、逆に犯罪などがもつと流入する可能性がある。地域の人もいるし、学校もあるので、そういったことを十分考えて欲しい。</p>
	2 ・ 少 子 高 齢 化	<p>①少子高齢化と航空需要との関連に関する意見 0件</p> <p>②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 4件</p> <p>福岡が活発になるのはうれしいことだが、人の出入りが過剰なほどになりすぎることは、それはそれで少しの恐さを感じる。</p> <p>地域のインフラ整備を行わないと交流人口も増えないのではないかと。</p> <p>海外との国際交流をもっと増やすべき。留学生になぜ福岡にきたかと問うと、半分はその大学で学びたかったというもので、半分は福岡にきたかったというもの。それだけ福岡は魅力がある街であり、それを活かして国際交流を活発化させるべきである。</p> <p>・福岡は観光スポットとして紹介できるものが無い。そんなに観光客がくるとは思わない。空港も重要だが、観光地の開発も必要。</p> <p>③その他 3件</p> <p>今後は、地域の活性化が最も重要である。今後、人口が減少し続ければ、地域の衰退は必至。更に、空港が遠隔に移転し、利便性が低下すれば、地域活性化も難しくなる。長い間地域に暮らせば、騒音公害に慣れてきた。</p> <p>・少子高齢化の問題で、福岡の若者は皆、東京や大阪に就職している。福岡に残っているのは高齢者ばかり。地域が発展するには職業を作らないといけない。</p> <p>・今後、若い人が福岡に住むかどうか問題。自分が住んでいる周りは老人ばかり。一部のお金持ちでなく、中産階級のような人が多く住まないといけないが、知り合いの若い人の仕事を聞いてみると正社員として勤めている人は少ない。地域の将来はそんなにバラ色には思えない。</p>
	3 ・ 地 方 分 権	<p>①分権型社会への移行に関する意見 5件</p> <p>道州制になると、首都(例えば福岡)になる県は需要が増え、地方の需要は観光などに特化され、そんなに需要は伸びないと思う。私は、佐賀、北九州空港は下落して存在が危うくなるのではないかと。(データばかりでなく、人の行動調査[心理的、経済的、世代別]が必要で)</p> <p>福岡は支店経済の都市として発展してきました。外国企業もこれにない、東京に決済機能を持つ拠点を置き、福岡は営業所をおくという形になっています。この支店経済から脱却しなければ地方分権時代は生き残れないと言えます。しかもこの脱却は九州の地理的文化的面が生かされなければ不可能で、それは航空利用ではスポイルされると思うのです。</p> <p>道州制が実現すると、福岡が拠点となることは確実である。 現在、道州制が議論されているが、州都がどこになるかで国際空港の位置が決まってくる。</p> <p>・将来像について、福岡市ばかりが大きくなっていくような気がする。北九州の衰退が気になる。全国の地方分権もあるが、福岡県の中での地方部分の活性化が必要。周辺が活性化しないので、どうしても福岡市に集中してくる。</p> <p>②自立した地域社会の形成に関する意見 4件</p> <p>本格的なハブ空港建設には、九州全体のコンセンサスが必要。現在はコンセンサスなし。道州制による九州一本化が先だと思う。</p> <p>道州制の議論が盛んになってきました。実現すれば(地域の独立性が高まれば)リダンダンシーの観点からの検討も必要でしょう。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>逼迫が予測される航空需要への対応と道州制に備えての九州の骨格づくり、さらに飛躍するアジア経済圏との緊密な連携とそれらの空港に対抗できる能力を備えるための方向性をもった戦略的空港を目指す。</p> <p>ステップ2のシンポジウムで大島さんのドイツ、スイスでの航空会社勤務体験で得られた広い視野から「日本の航空は巨視的、戦略的でなければならない」との提言は、福岡空港問題への貴重な助言である。九州益、国益をかけてアジア圏に向き合う気概をもつ福岡空港を地方ハブ空港として、九州の全空港と互動的、効率的関係を作る。その成果を九州全域に波及させ九州の自立と共存を図る。空港の拡張、改善あるいは移転、何れにしても決定は拙速や迷路におちいらず、慎重の中にも果敢にすべきであろう。</p> <p>・南九州からも福岡に来る人が増えて、福岡の町は大きくなるし、今後成長していく必要もあるだろう。</p>
	③その他 1件	<p>「九州はオランダと同等のポテンシャルだから地方分権を進めることができる。」というのは？地方分権は反対しないが、オランダが国として十分機能しているのか、なぜ機能しているのかなど、分析されたのが不明。全般に分析があまいと思う。</p>
多値4 様観 化の価	①モノの豊かさから心の豊かさへなど価値観の転換に対する意見 0件	
	②その他 0件	
化5 IT 化 高度 情報	①IT化と航空需要との関連に関する意見 0件	
	②その他 1件	<p>今回の新空港設立の問題は旅客の需要に重点が置かれているが、情報もしくは、知識、知恵の輸送という視点からの見解はないのか。東アジアなど、海外に対して福岡から情報を出せるといった視点はないのか。福岡が九州代表の地域ということ意識しての切り口はないのか。九州全体の活性化として福岡がどう引っ張っていくのかという切り口はないのか。福岡だけでなく、九州全体の活性化を圏中心としての福岡としてどう引っ張っていくのかという切り口の考えはないのか。</p>
6 社会 資本 形成	①財政の健全化に関する意見 7件	<p>あるテレビ番組で北海道夕張市の市制破綻の状況を観ました。地下鉄七隈線も赤字とのことです。また空港移転などという案を出し、夕張市の二の舞にならない様、お願いします。</p> <p>福岡空港を拡充するのであれば、なぜ、北九州、佐賀の両港を作ったのでしょうか。限られた資本を分散して投資するのはムダ以外の何物でもないと思います。</p> <p>福岡市民はオリンピックの時の様に財政に不安を感じている。アイランド、七隈線しかり。北九州空港の例もある。財政での不安を取り除かないと世論は動かない。北九州空港は誰の責任で作り、誰が責任を取るのか？</p> <p>県、市財政を冷静に見つめて、新空港建設などハコモノ行政からの転化をいいかげん進めてほしい。一部の地権者や建設業への利益還元型の政治を見直すべし。</p> <p>オリンピック誘致の際に、その魅力が議論される前に、直ぐに財政の話がでるのは非常に残念。空港も同じで、将来のあるべき姿が議論される前に、財政上、ダメという話がでるのは残念である。</p> <p>国も地方公共団体も財政が逼迫しており、今さら大きな公共事業を実際に行っていく余裕があるのか疑問である。</p> <p>・発展が必要というが、財政難になるまで投資しなくても良い。</p>
	②高次な都市機能に関する意見 2件	<p>A. 周辺に空港(北九州、佐賀、長崎、熊本)を有する事、B. 価値観の多様化(スローライフ等)、C. 今後の危機管理、D. インフラの一極集中、A～Dより、整備は必要であるが、一極集中的な新設は計画すべきでない。拡がりのある、施設、文化の分散が必要と思う。</p> <p>・福岡で国際会議があると大変、海外の学者が集まってミーティングできる施設は必要。</p>
	③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 3件	<p>糸島半島と志賀島を結ぶ博多リング(リンク)構想を考えるべき。交通が都心集中するのをさける。</p> <p>需要の少ない空港は整理統合する必要がある。北九州に集中しすぎている。これだけの空港は不要。</p> <p>将来像の交流拡大について、道路や駐車場、宿泊施設などのインフラが整わないと、これ以上、観光客がきても受け入れられないのが現状。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	④その他 2件	<p>大プロジェクトはもういい。人間が住みやすく、流れ社会的なものがゆっくりでもそれはそれで良い。コンサル会社はもう少し、住民、市民の事を考えて、事業を進めるべきである。</p> <p>-----</p> <p>このようなこと(道州制)を考慮すると、まだまだ充実すべき都市機能はある。例えば、水問題への対応などである。</p>
	7 環境重視	<p>①地球環境や資源制約に対する意見 6件</p> <p>自然を破壊することなく、生活環境との調和を計る開発運営が必要かと考えます。----- 海を埋め立てて自然破壊してしまうのが許せません。 後世に大きい空港よりも美しい自然を残した方が長い目で見れば財産です。現状で充分です。</p> <p>環境問題について、もし新福岡空港を建設するのであれば新しい考えを取り入れ世界でもトップレベルのCO2削減など環境的利点や独自性がアピールできなければ意味がない。目玉商品的な売りがあればマイナス面も考慮できる。</p> <p>-----</p> <p>これからは利便性だけでなく、環境のことも考えて発展していかないといけないのでは。</p> <p>-----</p> <p>環境の視点は重要。空港もあまり大きくできないと思う。 環境に負担をかけたくないと強く思う。</p> <p>②循環型社会への対応に関する意見 1件</p> <p>これまでは日本だけでなく世界も、人間だけの利便性を追求してきた。これからは環境に向けても努力していかなくてはならないのでは。 福岡市はごみ処理問題が得意という話を聞いて、福岡市のよいところをもっと市民が知れたらよいと思った。空港についても、環境のことをしっかり考えて欲しい検討して欲しい。</p> <p>③その他 1件</p> <p>僕はもともと理系で環境を勉強したい人間なので、7番目の環境に目がいった。騒音なども重要だが、水や木を大事にしたい。</p>
	8 その他	<p>①地域の将来像全般についての意見 8件</p> <p>福岡を、これ以上大きな街にすることには反対です。適正規模を保つ見識が行政に求められます。 民間主導による、巾広い国際会議を福岡地域で盛んにやる事です。 世界の色々な分野で活躍されている方々が集り、平等で自由に発言が出来る話し合いで、世界の平和・地球環境・人口と食料・医療・自然災害への対策、等々を良い方向へ導いてくれる国際貢献であって欲しい。国連とも協力しながら。</p> <p>-----</p> <p>今回の新空港設立の問題は旅客の需要に重点が置かれているが、情報もしくは、知識、知恵の輸送という視点からの見解はないのか。東アジアなど、海外に対して福岡から情報を出せるといった視点はないのか。 福岡が九州代表の地域ということ意識しての切り口はないのか。九州全体の活性化として福岡がどう引っ張っていくのかという切り口はないのか。福岡だけでなく、九州全体の活性化を圏中心としての福岡としてどう引っ張っていくのかという切り口の考えはないのか。</p> <p>-----</p> <p>現空港は設立よりすでに70年～80年が経過している。70年～80年後の将来の論議、そうなる必要予測というよりは歴史観といった観点、または県知事、市長等のリーダーシップ性、それに市民が共鳴しているかといったことを考えなくてはならない。 また、福岡が九州でどういった位置にあるのか歴史も踏まえなくてはならないし、福岡がどういった理由で九州でNO1の街であるのか考えていかなくてはならない。</p> <p>-----</p> <p>7つの論点で示された「福岡一極集中」は起きうるのか。 雑誌で「世界で一番住みやすい街」と評価されたが、このような中で何を福岡の「売り」にするのか明確にすべき。</p> <p>-----</p> <p>空港を考える上で大切なのは、福岡をどのような街にしたいかである。東アジアや日本の中での1つの都市として、福岡が健全に発展していくためには、今の空港では容量が不足するのは明らかである。</p> <p>-----</p> <p>住みづらくなるまで発展しなくて良い。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>②地域の将来像の検討方法等に関する意見 4件</p> <p>「地域」とはいったい何をさすのか。福岡市なのか、福岡空港を利用する人々が住んでいる地域まで広げるのか。</p> <p>需要予測という問題よりもっと大切なのは地域の将来像だと感じている。現空港を維持していくほうが良いのではないかという意見が多かったが、本当にそうなのか。</p> <p>国内外の人々の福岡に対する注目を高める方法について、もっと検討すべき。 ・将来像について、空港を、この7つの論点で考えているのは凄いと感じた。</p> <p>③その他 4件</p> <p>PIステップ1で検討されたいた、現空港の能力向上方策についてなんら今回、評価、資料がないのはおかしいのでは。すぐ手をつけられる方策については、新空港等とは 違い熟度も高いはずである。 騒音(昔に比べ随分静かになたが・)問題を抱えつつも 空港と共存している博多区民としては、ここ10年、15年といった近い将来空港をどのようにしていくのか考えを示してほしい。</p> <p>私共の地域住宅地は着陸時(特に北風)午後の便は2~3分おきに、しかも低空飛行のため騒音が最も“ひどく”最も困っています。 従って現在の7時~22時まで利用時間を今後変更がないよう希望します。他の項目については今後発展してゆく分については問題ない。</p> <p>飛行機なんて一部の人達のみが利用するもの。増税で景気が悪くなる一方なのに、空港利用の需要がふえるとは思えない。開発によって一部の企業のエライ人達のみがもうける仕組が許せない。他に、人間の命を救うことを考えるべきじゃないの。これ以上福岡の人口が増えたら住みにくくなるだけ。</p> <p>福岡市は、2016年のオリンピック候補地に立候補しているが、これに合わせて空港周辺地域の活性化にも取り組んでもらいたい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
福岡空港の役割に関する意見	1 海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港	<p>①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 3件</p> <p>福岡空港は、国内線だけで十分である。 福岡空港は、九州にとっても、日本の航空ネットワークにとっても重要な空港だと思います。 郡山市に婚約者がすんでいるので福島によくいくが、最近福島へ直行便がなくなったので不便。</p>
		<p>②アジアを中心とした海外と福岡を結ぶ国際ネットワークに関する意見 23件</p> <p>福岡市でオリンピックを開催するのであればもっと国際線の運航が必要と思う。そのためには24時間使用できるハブ空港が必要と思う。</p> <p>海外キャリアの撤退が相ついでいるが残念。行政も努力しないとだめ。 東アジア諸国が、国際物流や国際間の人の流れを制する国が世界を制するとの確固とした政策のもとに、国際空港、国際港湾を先行的に整備しているなか、日本ではPIを何段階も行うようなのんびりとしたやり方でプロジェクトを進めている。 このようなやり方では東アジア各国で整備が進められているような巨大な空港を我国が持つことは夢物語でしょう。ますます格差が広がってくる。成熟社会の退廃である。まさに衆愚政治(行政)である。強い政治力でやるべきことは、やるとの方針をどうして出せないのでしょうか？</p> <p>ハワイ、グアム、サイパンへの直行便を再開して下さい。 アジア・他地域・空港との競争を常に意識して勝ち残って下さい。ぜひオリンピックを!!</p> <p>福岡がアジアの中での立地条件の良さからみると、3000m²面の空港があつて当然である。航空行政のまずさから現在迄集中と選択の方法は全くない。九州では福岡と鹿児島に集中すべきだ。</p> <p>現状の空港の利便性がたいへんすぐれたものであるが、国際ハブ空港を目指すには限度があるため現空港に変わる海上新空港が必要であると考えます。</p> <p>福岡空港は東アジアの窓口であることは間違いない。それだけに相手国(例えば中国、Korea)の評価も参考になると思う。</p> <p>欧米直行便が九州から出れば、成田より便利であれば、利用すると思います。</p> <p>ヨーロッパ、アメリカ等の臨時便の回数を増やして欲しい。</p> <p>私は、年に数回ですが、海外旅行に出掛けるのですが、九州では国際線を持つ空港ではありませんが、年々、直行便が減っています。 最近ではハワイ、オーストラリアが上げられます。仕事をしているので、限られた休みの中の旅行ですが、結局、成田、関空を経由して行かなければならず、そこに行くだけで、半日かかります。非常に残念です。</p> <p>九州全体の発展を視野に入れた空港論議が必要である。国際化を重視するなら、なおのこと、九州の中央付近に目をむけるべきだ。(ハブ空港などの場合)</p> <p>需要が逼迫するというが、福岡全体の中で空港の役割を考えないといけなない。</p> <p>需要予測としては、国際空港の性質も兼ねた福岡空港の在り方を考えていかなければならないのではないかと感じている。</p> <p>東アジアの各都市にあるハブ空港との競争が今後重要になるはずである。これらの空港のどの競争の見通しを加味し、検討しないといけなない。</p> <p>九州新幹線が福岡空港に直接に乗り入れ、九州域内からのアクセス利便性を高めるのも一案である。 国内からアジアに行く人々の乗継空港として、福岡空港が利用されるようなこともありうるのではなかろうか。</p> <p>九州全体を考えた場合、九州のどこかに国際便で利便性のいい空港が欲しいというのは大きな願い。 わざわざ関空とか成田に行く必要もないと思う。特に東アジアとの交流というのはこれから深まってくると思う。</p> <p>グローバル化を考えたら、中国の人口は15億、インドが9億。こういうアジアの人たちと同じ手をつなぎ、交流をするならば、4000メートルの滑走路を持ち、ジャンボ機が24時間発着でき、環境を汚染しない国際空港を海上につくるべき。陸上では事故があつた場合、地上の人に犠牲が出る。飛行場が博多駅に匹敵する町になり、この九州の拠点になると思う。山口、島根、鳥栖、沖繩を含めた拠点空港をぜひともつってほしいと思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>オリンピック招致の際にも国際空港でないことが指定された。福岡にも国際空港が必要である。</p> <p>・もっと海外の人が多く来てもらうようになるべきで、上海などアジアとのネットワークが強みになれば良いと思う。</p> <p>・国際路線でイントが無いのは極めて問題。5年後、東アジアの各地を便利に行き来できるようになって欲しい。</p> <p>・今後、旅行者は増えると思う。国内線はある程度直行便が充実しているが、国際線の直行便が少ない。直行便があれば海外からの旅行者も増えると思う。</p> <p>・日本の空港で福岡空港からしか行けない都市は無いのか。そういう路線があれば、福岡経由で観光客を多く取り込めるのでは。</p> <p>③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 8件</p> <p>羽田・成田とも言わないが、関空・中部空港のレベルの空港が必要。</p> <p>・福岡空港を地方空港と位置付け、ハブ空港は他県の既存空港を利用する事がベターと考える。</p> <p>・外国人観光客等は福岡空港利用料金を上げる等、他空港へ誘導する事も考慮すべきではないか。</p> <p>いずれにしても福岡空港は日本の南の玄関口であり、国境の空港だという認識を強く前に出した方がいいと思います。</p> <p>・姉がホストンにおり、成田空港を利用するが、成田ですごく待たされる。福岡からの直行便があると良いと思う。PILホートを読むと、福岡空港だけを考えていると感じた。成田や羽田も含めて広い視野で将来を考えて欲しい。</p> <p>・直行便を増やして欲しい。</p> <p>・もっと直行便が増えると良いと思う。</p> <p>・直行便が無くて不便に感じたことがある。一方で、トランジットした地で観光が出来るという利点もある。</p> <p>・外国から一度、福岡空港に来て、そこから国内の他の空港に行く人が増えると良いのではないか。</p>
2	サービス向上を促進し、航空需要を支える空港	<p>④その他 0件</p> <p>①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 25件</p> <p>福岡空港の運用時間を延ばすことは可能と思う。 地権料、賃借料等の法的制度を変えることも良い。「空港成金」というのは、おかしい。</p> <p>福岡や羽田など、利便性の高い空港ほど離発着時の滑走路への“待ち時間”が発生しやすく、利用客にストレスを与えているのも事実です。</p> <p>24h化、中継点化。 「地域」を単に福岡と限定せず、九州全体と考えると(福岡空港はこのような位置づけにある)空港機能(滑走路の能力、貨物取扱施設、アクセス交通施設など)としてさらに拡充整備しなければならないことが大いにあるように思える。</p> <p>早く着く事が当然である飛行機が、滑走路の混雑で遅れたり、出発時間が遅れる事は、利用する側として非常に不満を感じる。また、便数が増える事により、利便性が増せば、利用する事を次も考える事につながっていくと思う。</p> <p>中小の建設会社に勤めており、全国各所の現場への行来も少なからずある。都市部の交通渋滞を解消することを目的にかかげる国交省の考え通りに、空港混雑も減らしていくべきである。</p> <p>席が取りにくくなるという予測が不安です。オリンピックが福岡にきたら怖いです。</p> <p>飛行機の低騒音対策をして朝・夜の発着時間を延長して欲しい。</p> <p>市街地のため騒音、早朝・夜間の利用が制限されているのが残念。</p> <p>東京からもなかなか定時に出発しない。乗客が時間通りに搭乗しない。時間通りに出発しないと、福岡空港でまた遅れてしまう。ルールを変更して、時間が来たら、ただちに飛び立つ様にした方がよい。</p> <p>空港の利用時間について24時間化はあるのか。利用時間が延びれば処理容量も増えると思うがどうか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>自衛隊やヘリなど民航機以外の利用が無くなれば民航機の枠が増えると思うが、どこかにヘリポートをつくってそちらで受け入れるなどの方策は無いのか。</p> <p>-----</p> <p>14. 5万回といった容量は管制の工夫によりもっと増えるということは無いのか。</p> <p>-----</p> <p>貨物の用地は間違いなく足りない。今後の課題である。 東京にいたころ、金曜の夕方がとれなかった。もしとれたら福岡空港を3倍利用するだろうと思う。</p> <p>-----</p> <p>羽田—福岡線が全体路線の50%近くを占めている。この割合をそのまま将来の予測にかいてあったかどうか。JRで東京に行くとしたら、朝6時23分発、最終便で帰ると午後6時30分発で、着くのは夜中の12時近く。7時間かかる。飛行機で行けば5時間ほどの活動時間の差がある。将来、飛行機が取れなくなると、JRも使わなければならないと思うので、そこらも含めてぜひご検討いただきたい。</p> <p>-----</p> <p>航空需要に関して、貨物の観点が重要。利益の面で言えば、旅客よりも貨物のほうが期待できる。現空港は旅客に関しては大変便利だが貨物に関しては十分とはいえない。少なくとも現状の10倍必要なのではないかと考えている。</p> <p>-----</p> <p>首都圏の受け入れ体制によって、小型多頻度化の方向に進むのではないかと。横田や第3次拡張について考慮に入れる必要があるのではないかと。</p> <p>-----</p> <p>利用時間を広げるとか、ピーク時間を分散させるなどの工夫はできないのか。</p> <p>-----</p> <p>滑走路の処理容量を拡大するため、国際線の発着時間帯を広げてはどうか。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港の発着枠が増えても、他の空港に発着できるのかな、と言う疑問があった。</p> <p>-----</p> <p>県や市にとっては、空港がパンクするぐらい利用されたほうが良いと考えているのか。</p> <p>-----</p> <p>・朝早い便と夜遅い便を今の福岡空港で利用したい。 ・パリに行ったとき、シガホール経由で行った。直行便があれば便利と思う。ただし、それを実現しようとすると移転が必要ということになる。</p> <p>-----</p> <p>・現状の路線・便数を維持した上で直行便が増えると良い。</p>
	②その他 13件	<p>・航空料金について、なぜ自由席が高価で、指定席が安価か不自然です。 ・1番利用するビジネスマンの待遇が悪い。 ・待時間が長すぎる。又、ロス時間が多すぎる。</p> <p>-----</p> <p>滑走路が混雑しているため誘導路で待機させられることが多い。 ビジネスの潜在需要より、観光の潜在需要の伸びが大きい。ただ、観光はビジネスに比べると単価が安い。そうすると航空会社も単純に路線や便数を増やすということではできない。搭乗率をあげることで対応するというのも考えられる。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港では、ボーディングから離陸までの待機時間が長い。それに対し、海外の空港ではその待機時間は短い。安全規制が厳しいことが影響しているのではないかと。</p> <p>-----</p> <p>小型多頻度化というが、福岡のような幹線中の幹線の所で本当に小型化するとは思えない。</p> <p>-----</p> <p>利用者の立場からすると中・小型化で何回かに分けて飛んでくれるほうが便利である。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港は、利用者側からするととても便利だが、エアライン側からみた評価はどうか。</p> <p>-----</p> <p>・飛行機が小型化するとあるが、小さい飛行機だと揺れて怖い。</p> <p>-----</p> <p>・運賃もファミリー割引などが増えればよい。 ・福岡空港が滑走路で混んでいるということが、3月に伊丹にいて滑走路での飛行機の待ち時間が長くてそれを実感した。</p> <p>-----</p> <p>・滑走路が混雑しているのもとても強く感じる。ハッチがしまってから飛ぶまでが長い。乗っている時間は20分くらいなのに。</p> <p>-----</p> <p>・国内線の遅延が目立つ。時間が無い人が飛行機を使うのに無意味ではないか。遅延の問題を解決してから、次のことを考えるべき。</p> <p>-----</p> <p>・直行便は便利で良いと思うが、料金がどうなるのか心配。低料金で利用できれば良いと思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>3 ・福岡の交通結節点機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港</p>	<p>①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 54件</p> <p>もっと空港行きの地下鉄があればもっと助かる。交通アクセスの良さが空港の需要を支えているのはあきらか。年に1度乗るか乗らないかの私でさえ、アクセスが悪ければ新幹線に乗るだろう。</p> <p>市内からも近くて便利な場所に空港があると思う。ビジネスで福岡を年7~8回訪れています。今の福岡空港は、天神、馬出方面にタクシーで1000円台、15分程度で行け、アクセスにとでも優れています。新空港ということになると、やはり中心部まで1時間はかかることになるのでしょうか。そうなると、時間的におりあいがつかず、福岡への出張を減らすことになる可能性が高くなります。午前中東京で仕事をして、午後、福岡で人に会う。このようなスタイルがとれることが、Bestです。地域の人達がどう考えているかも、このレポートに入れて下さい。官僚の作文は、これだけあれば十分です。</p> <p>空港の市街へのアクセス、港湾・道路とのトータルな機能集積に於いて、福岡空港は国際的にも素晴らしいものがある。高度なブロックのセンター機能をこれからも生かして発展して欲しい。</p> <p>「地域」を単に福岡と限定せず、九州全体と考えると(福岡空港はこのような位置づけにある)空港機能(滑走路の能力、貨物取扱施設、アクセス交通施設など)としてさらに拡充整備しなければならないことが大いにあるように思える。</p> <p>空港はいくら大きな空港を計画しても、利便性がそなわっていなければ、費用対効果が少なくなる。利便性を重視した計画が望まれる。</p> <p>現在の空港(福岡)は、交通の便が良いので今後の空港も、交通の便を良くしてほしい。(アクセス)</p> <p>福岡空港は、福岡中心地へのアクセスの良さが最大の魅力のはずですが。地域の将来像の中で、福岡空港は今の位置にあるべきかどうかということもまず考えないといけないのではないのでしょうか。</p> <p>高齢化社会となる中で、年配の利用者への利便性を重視することがこれからの地域社会発展には不可欠かと思えます。よって空港から各地方都市へダイレクトにアクセスする高速バスを今以上に充実させて高齢者に優しい交通ネットワークの構築を考慮していただきたいと思えます。</p> <p>現行空港では、様々な制約が加えられることが考えられるが、利用者にとって大きな問題である都心から短時間でいける空港の機能を維持して欲しい。</p> <p>市民としては、利便性が重要と考えています。</p> <p>空港から市内中心部へのアクセスの良さは国内随一。これが福岡空港の魅力のひとつであり、今後もそうあって欲しい。</p> <p>福岡市民が他の空港を使うことは考えられないが、移設されるのであれば、場所によっては不便になってしまうのが心配です。</p> <p>福岡空港の良さは、都心、鉄道、高速道路等とのアクセスの利便性である。このことを犠牲にすることなく発展の絵をかいてもらいたい。</p> <p>現在の福岡空港は、福岡都心への地下鉄等によるアクセスがよく、九州の他県へ行くためにバスなどの交通が便利です。新空港ができた場合、同様の利便性が重要だと思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>現在の福岡空港の盛況は、はっきり言って好立地によるものだと思います。福岡の都心である博多駅から5分・天神から10分は本当に便利です。これがもし、新空港まで1時間もかかるようであれば、間違いなく新幹線に流れるでしょう。結果として、利用者減により国内線の大幅な減便・撤退および国際線の撤退を招くことでしょう。</p> <p>そして、悪立地たる新宮沖案では、まちがいなくこのような『減便スパイラル』に陥ると思います。実際に、大阪の伊丹から関空の例や、名古屋の小牧から中部の実例からすでに「悪立地⇒利用者減⇒減便」の関係はあきらかです。私は、こうした大阪や名古屋の失敗を、福岡は絶対にやってほしくないと思います。</p> <p>まず一番望ましいのは現福岡空港の拡張で対処する。(新空港を作ることを思うなら、現空港の近隣の用地買収の方が安いのでは？建設費の1兆円も準備すれば・・・今ならまだ地価が安いんだし。)</p> <p>つぎにせめてもの次善の策として、福岡市案の海ノ中道付近に新空港を作るなどして、なんとしても「福岡空港＝好立地」だけは死守してください。万一、新宮沖に新空港などとしたら、『悪立地⇒減便スパイラル』間違いなし！大阪と名古屋の二の舞必至です！（いや大阪・名古屋よりも規模の小さい福岡は、もっと酷いことになります。</p> <p>そうなれば、新空港で経済発展などありえずに、足元をすくわれてほんとの一地方都市に成り下がって、本末転倒もいところになります。それだけは絶対に困ります。福岡が大好きで、誇りに思ってるし、こんなに住みやすくていいところなのに・・・世界一便利な国際空港、この好立地はどの空港にも絶対にまねのできない、福岡空港最大のセールスポイントですよ！それをみすみみ自ら放棄するなんてバカげてます。新宮沖の新空港、絶対に反対です！</p> <hr/> <p>新空港建設の際は、ターミナル地下に新幹線駅を設けてください。</p> <hr/> <p>今、福岡が活発な経済活動状況にあるのには、空港～市街地までの移動時間が短く利便性が高いというのも理由であると思います。この様に都市間の移動に便利な空港の設立を望みます。</p> <hr/> <p>新空港を他地点になる場合の、交通アクセスの整備を一体的に完了させるべきである。</p> <hr/> <p>東京から来た人が空港からJRに乗り継げるので、感心してあった。発着回数がピーク時32回/時と2分に1回以上発着していて、混雑している事はよく分かった。</p> <hr/> <p>空港発のバス路線を増設してほしい。空港～博多駅間の混雑がひどすぎる。</p> <hr/> <p>新しい福岡空港を作る場合 博多駅からJR九州在来線の各駅停車の電車で30分以内。(空港駅は終点)福岡市地下鉄の天神駅から各駅停車の電車で30分以内。(空港駅は終点)福岡都市高速から近い。最低でも以上の条件はクリアする必要性が有り。これであれば、快速電車や特別急行の直接乗り入れで20分以内が可能で、料金面で現在と大差無い。また、博多駅での地下鉄への乗り換えが無いので現状よりも早く着く可能性もある。福岡-伊丹や福岡-中部や福岡-名古屋は、航空と鉄道の競争が激しいので博多駅からJR九州在来線の各駅停車の電車で30分以内。(空港駅は終点)福岡市地下鉄の天神駅から各駅停車の電車で30分以内。(空港駅は終点)の条件を満たせなければ非常に厳しい状況になることが考えられます。</p> <p>西鉄宮地岳線は、複線化の用地が西鉄新宮までは確保されています。香椎駅から香椎線に乗り入れて空港駅までを複線化する場合、香椎線は、香椎～海ノ中道は複線化できるだけの用地がほぼあるように見えます。また、その場合香椎線全線の電化も必要になると考えられますが、香椎線の香椎駅～宇美駅で舞松原駅以外の駅は行き違い線の設置が可能です。よって電化・行き違い駅・電車で遅れたときのダイヤの修正を考慮すると香椎駅～宇美駅で片方向1時間に5本(福北ゆたか線の博多～篠栗と同じ本数)の運転が可能と考えられます。</p> <p>北九州空港アクセス鉄道や佐賀空港アクセス鉄道と違い、両線沿いは博多や天神へ30分以内という高立地条件により今後人口増が期待できます。 空港アクセス鉄道は、空港利用者からのみの利用では採算が取れない。沿線利用者の利用が見込めて採算が取れる。</p> <hr/> <p>今後、飛行場をつくるときには、マイクロバスに限らず公共交通機関とのアクセスは十分にご検討いただかなければいけない。 福岡は地下鉄の便利がよい。他のところでは交通機関も不便なところになるのではないかという思いもある。 海外からの旅行者が多くなる予測があるのなら、そういう方々を次の旅行地までに安全に輸送できるようなシステムが必要であると思う。バス、JR利用のアクセスを十分に考えていただきたい。</p> <hr/> <p>2010年になれば、いずれのケースでも容量を超える旅客需要が発生する。 しかし、福岡空港が海上等に移転し、利便性が下がった場合、このように需要が伸びるかどうかは疑問。現空港を拡張し、利便性の高さを維持することが、福岡空港の発展のためには必要。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡県で生産された商品等を関東、中京へのプロモーションを実施しているが、この中で、福岡空港の利便性を実感している。この利便性を失いたくないというのが本心である。福岡市は、福岡空港の利便性を活かしつつ発展していくべき。</p> <p>筑豊地区の住民としては、身近な空港という形で利用を促進していくためには、利便性を向上していけないといけない。筑豊地区と福岡空港の関係性なり方向性を提示すべきではないか。</p> <p>今の空港までは、バスで1時間かかる。東京までの飛行機の時間とほぼ同じ、新空港ができれば遠くなる。</p> <p>新幹線もできると期待していたが、大牟田の中心から8キロも離れている。有明海にできればと期待していたが、大牟田は人口が減ってきた。飛行機は良かったと思える計画を作ってほしい。総合的な調査では、利用者のための計画をお願いしたい。</p> <p>・福岡空港が便利なのは、やはり地下鉄や都市高速との接続。回りに素泊まりで安いホテルをつくるとか、そういった周辺の要素を整えていけば、もっと便利になるのでは。</p> <p>・空港の場所が変わって遠くなってしまうことも心配。</p> <p>・赤坂にすんでいる。地下鉄に乗れば15分くらいで空港へ着く。</p> <p>・空港がとても近い。</p> <p>・都市高速ができて空港がますます近くなって便利に感じている。</p> <p>・場所はいまの場所から動かないで欲しい。天神からも便利。</p> <p>・福岡のよいところは交通の便。いま久留米にいて不便を感じている。七隈線が空港につながらない。福岡の地下鉄ももっと蜘蛛の巣のようにつないで、もっと交通の便をよくして欲しい。</p> <p>・都市から空港まで近いという点では福岡が一番だろう。滑走路が1本しかないので玄界灘に移すという話があるが、現状の位置はビジネスマンにとって助かる。</p> <p>・飛行機で北九州についても、福岡へは新幹線で来なくてはいけなくなる。もっとアクセスがよくなればよいのだが、...</p> <p>・車で15・20分位の所に住んでおり、とても便利と思う。</p> <p>・福岡空港は近くで便利である。佐賀に住む友人も福岡空港を利用しているようだ。</p> <p>・以前、大阪に住んでいたが空港に行くのが大変であったから、福岡に来てこれは凄いとと思った。できればここにずっとあって欲しい。</p> <p>・空港は街から近くて便利。</p> <p>・家から車で10分位のところに住んでいる。車で行くことが多く、とても便利で良い。電車で行くこともあるが乗換えがあるので不便。</p> <p>・定年後、空港を利用するにも近いほうが良い。</p> <p>・福岡空港の利用にビジネス客が多いのも、空港が街に近いことが利点になっていると思う。</p> <p>・住んでいる所から空港まで25分くらいで行けてとても便利。友人にもそういわれる。</p> <p>・福岡空港はよく利用するが、本当にアクセスが良くて便利。</p> <p>・アクセスの良さは維持するべき。</p> <p>・天神や博多と空港が近いことは貴重。</p> <p>・東大や京大の先生をよく福岡に連れてくるが、先生方に便利と思ってもらえる空港であり続けて欲しい。</p> <p>・アクセスが良くて便利。帰りは特に便利に感じる。北九州空港が出来たが、アクセスが悪く不便。</p> <p>・旧北九州空港の近くに住んでいたことがある。騒音はうるさかったが、東京に行くときなどは近くて便利だった。</p> <p>・他とは違うという特徴が付加価値であり、福岡空港の付加価値はアクセスが良いということ。これは残すべき。</p> <p>・(移転が必要な場合)アクセスが良いという利点は残せないが。</p> <p>・新空港という話があるが、アクセスが悪くなることは心配である。</p>
	②その他	
	4件	<p>駐車場や交通アクセスの整備、特に高速道と空港間の混雑をなくして欲しい。</p> <p>新北九州空港とのアクセス道路、交通機関の整備、安全対策(テロ対策含む)の充実を図ること。</p> <p>航空機と船の明確な役割分担が重要。デジカメは3ヶ月が勝負で、船では話にならない。</p> <p>・いま空いているときの時間(早朝、深夜など)について、新幹線が接続させるとか、周囲の環境を整えてもらえると需要がもっと平らになるのでは。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>4 地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港</p>	<p>①幅広い航空利用に関する意見 4件</p> <p>防災、救急活動に欠かせない空港であります。世界と手をつなぎ豊かな日本、豊かな地球創造の基となりますように。知り合いに貿易関係者がいますので犯罪のない世界との交流が保てますように願っています。空港はいつも華やかで活気があって良いですね。何度でも利用できる自分を作っていききたいと思います。</p> <p>-----</p> <p>地域には、病院、郵便局等の公共施設が無い。 今後は、空港と共生の観点から、地域の活性化について検討してもらいたい。 新空港が建設された場合、現空港がどのように利用されるか、例えば「自衛隊や米軍等の利用が増加するのでは」等の不安がある。</p> <p>-----</p> <p>自衛隊やヘリコプターなど、何でもこの空港を利用というのはどうかと考えている。</p> <p>-----</p> <p>福岡だから空港がよい、というのはないが、町中に空港があるのだから、空港を1つの町というか、そういった感じで利用できるようなれば。</p> <p>②安全の確保や騒音の軽減等環境への配慮を望む意見 77件</p> <p>安全が第一と思います。航空整備のミスが今年に入ってからニュースで何度か目にしました。航空整備士の人員を削減した為では、不安で飛行機を利用する人が減り、空港の需要について考えても意味ないです。</p> <p>-----</p> <p>私の住んでいる団地は福岡空港の滑走路に平行し、滑走路から約800メートル離れた場所です。入居当初から本年3月まで当団地は、福岡空港周辺施設整備補助金交付対象地区に指定を受けていました。NHK受信料も割引になっていましたが、本年4月より割引が廃止になり、一般家庭と同じになりました。 最近(数年前)当団地の騒音を測定したら、割引の基準値に達していないと言う文書を頂きました。夏季は殆どの家庭は網戸を使っています。飛行機の騒音でテレビの音が聞こえない時がよくあります。また、風の方向でテレビの音や電話の音が聞き取りにくい時が多々あります。再度数箇所測定ができないでしょうか、夕方がとても聞き取りにくいです。最近の新聞報道で、嘉手納基地周辺では「75フォン」という騒音基準値を見ました。</p> <p>-----</p> <p>環境を守りながら利便性を追求していくことが、今の福岡空港の唯一の課題のように思える。</p> <p>-----</p> <p>最近と申しますか、近年、飛行経路が変わったのか、以前よりも、飛行騒音が気になるようになりました。近所の方々もそれを感じ取って話題に上がりました。夏とあって、窓を開けている時期もあり、外の騒音がよく入ってきますが、春日に居た際は、とても気になっていた為、太宰府へ引越し、当初はそれほど感じませんでした。以前よりも、この付近の上空を上がっていつている回数が頻繁に見られます。以前は春日5号線付近上空を飛んでいたと思います。しかし、今は、3号線上空に近い経路で飛んでいるようです。経路が変更になったのでしょうか。その知らせは、市民に周知されているのでしょうか。都府楼駅付近の病院は空港対策費として、二重サッシとなっており、騒音対策がなされていると聞いています。この付近では、そのような対策地域に指定されているのであれば、一般市民にも当然その権利があるような気がしますが、如何でしょうか。空港付近や箱崎付近は空港騒音対策費がでているとなんとなく知っています。詳しい状況をお聞かせ下さい。</p> <p>-----</p> <p>まとめとして、今も、将来も、いえる事ですが、航空事業全般に言える事は、速く、安く、安全な移動出来る様にする事が第一であり、あまりにも需要予測等に重きをおきすぎると安全性の面にかげりが出て来る様になるので、その処をまちがわれないでPIRレポート、ステップを作り上げて下さい。安全性を第一に考えよう。</p> <p>-----</p> <p>事故を考えると、利用している人はある程度リスクは負っているとして、直接関係のない、民家、学校、車等を巻き込むことは絶対避けなければならない。96.6.13のガルーダインドネシア機に乗っていたので幸いほとんどケガも無かったが、特に事故についてはナーバスになっています。</p> <p>-----</p> <p>住宅地上空を飛ぶため騒音問題！ 沖縄の『嘉手納基地』と福岡の『博多駅前空港』は九州に於ける最も危険な空港であり、これを他に移転する事は誰もこれを反対する事は出来ないはずである。</p> <p>-----</p> <p>「危険と騒音」問題は沖縄の普天間基地と同じ。両空港の航空写真は人家密集地の中に滑走路が走っている。まさに「安全・環境」面からは「欠陥空港」。ただこの欠陥にほとんどの市民、政治、行政は関心がない。連日の騒音被害、事故の不安を地理的に受けないからだ。その結果多数の意見として便利な現空港の存続を前提としたその改善策となっている。飛行機が飛ばば電話・TVは全く聞こえない(防音工事も役立たず)。朝7時半から夜10時半まで飛躍的にふえた飛行回数。以前の米軍機墜落事故のようなことがあれば大惨事。こんな欠陥空港は一刻も早く消すべきだ。「危険と騒音」の抜本的調査を望む者です。</p> <p>-----</p> <p>騒音公害をまきちらかして、いい加減にしる！ 安全で便利な空港を願っています。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>事故が心配。 環境問題、特に、騒音被害や、飛行機の事故(住宅地や都市部での墜落や破片落下、離着陸時のミス=ガルダ航空)の可能性に対する住民の意識調査が全くなされていないことは、次の対応策を考えるにあたり、「欠陥」である。</p> <p>空港用地は国で所有することが前提条件(現空港は賃貸料を支払っている借地あり)であり、かつ、利便性や環境に配慮した空港となることを願っています。 続けて降りて来ているので心配である。旋回が飛行機、パイロットにより、高度、角度がばらばらである。えらく低く飛んでいる時がある。 便の頻度が多くなると騒音問題が起きる。福岡空港は移転すると利便性が下がるので、北九州空港をうまく活用すれば良いと思う。 私は国際線を仕事で利用しているものですが、特に午前中は出発の為に飛行機が2台~4台程度離陸の為に並んでおり、いつ事故がおきないかと心配でなりません。事故が起きてからでは遅過ぎます。</p> <p>年間滑走路処理容量の検討にあたり、平行誘導路二重化を踏まえて検討されていますが、あくまで机上での検討であり安全対策は、具体的にどのように検討されているのか。</p> <p>勤務先の社屋より夕刻特に5時~6時の間の航空機の発着の様子がはっきり判るのですが5分~6分間隔で離発着がなされている現状を見るに、重大事故が起きないのが不思議とさえ思う事がある。</p> <p>安全、安心でき、利用しやすい空港の発展をお願い致します。 万が一のリスクを考えれば、現在の福岡空港の立地は適切ではない。 ・環境面への配慮と利便性の維持が課題。 現空港では周辺市街地で火災が発生すると離着陸に支障が生じるのではないですか。 現在の空港では、市街地の環境(騒音等)又、建物の高さ制限等が懸念される。新空港建設の必要性を論じて行くべきである。</p> <p>これ以上発着回数を多くしないでください。騒音になやんでます。 福岡空港は、発着便のキャパシティを既にこえている、と聞いた事があります。事故はおこらないか?と少し不安に思う事があります。 飛行機は空をとぶ。事故の時は大変な事故となり人命はない。海であり、陸であり同じと思う。</p> <p>航空機の技術進歩で騒音はどんどん下がっている。関西の場合、それを正しく計画に反映できず、その結果、今の混乱と過大な建設費につながった。それを誤ると福岡も関西と同様の経済下降に陥ると思う。 福岡市上空を旋回して南側から着陸する場合は危険を感じます。</p> <p>飛行機の低騒音対策をして朝・夜の発着時間を延長して欲しい。 現空港利用して感じる。付近住民の環境、安心、安全を確保できるのだろうか。 航空機の燃料問題や環境問題、自治体の負担などを考えた空港にしていかなければならない。</p> <p>現空港は都心に位置している為大変危険な空港であり、新空港の整備を早急に。事故起きてからでは遅い。</p> <p>・騒音対策をして欲しい。 ・騒音の補助対象範囲を5号線で区切るのはいかがか。春日市の場合は全市として欲しい。 福岡市と産業界にとって、重要な対策が必要と思う。但し周辺市街は騒音で大変迷惑している。特に、住宅地上空(朝・夕)100m以下高度で、何の対策もないのはおかしい。</p> <p>航空機騒音対策に具体的に回答されたい。H13.7.19空港事務所に折衝し、回答を得たが、全然納得できない。県道31号線から西側地域若葉台、ちくし台、紅葉ヶ丘地区weepnlの測定をやってもらいたい。回答を切望する。</p> <p>春日市に住んで20数年になりますが、騒音、テレビの音、電話等、航空機が通り過ぎないと聞えません。飛行回数が多くなれば騒音に悩まされます。是非とも騒音被害を軽くする対策を考えていただきたいと切にお願い申し上げます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡には「空がある」。元来、空を含む眺望権は万人共有の自然の資産であろう。それを一部のもののみの独占から守っているのが航空法による建築物への高さ制限である。新しい展望デッキからの眺望は高速建造物がなく都心部とその周辺部はほぼ一定の高さに押えられ海へと開けている。また、高層建造物による海風の遮断による都心部でのヒートアイランド現象(東京の温度上昇は世界一)は起っていない。(得)。建築物の高さが航空法により制限される地域があるので土地の経済的・効率的活用ができない側面がある。(損)</p> <p>両者の判断は分かれるであろうが、自然享受の尊重が本来のものではないか。</p> <p>明治26年、大宰府天満宮の宮司が鎮西博物館の設立を提唱した。苦難・曲折を経て100余年後の昨年10月、九州国立博物館(福岡ではない)が開館した。千葉県に、計画後発の国立歴史民俗博物館が開設されたのに危機感がつり、設立運動を福岡県の単独から九州全県のものへと拡大したのが奏功したようである。また、「九州は一つ」を掲げ、九州全県の官民が一体化しての九州観光推進機構もある。九州全県一体化による九州ハブ空港を目指すべきではないか。</p> <p>需要に対応してより良い航空にしていけるには、騒音など地域住民の方との話し合いなど問題は多くあると思うので、まずは、国民の関心を得る事が重要であって難しい問題だと思いません。</p> <p>基本的には新空港の建設、開港が必要だと思いますが、空港予定地の住民の騒音対策や地域住民の理解が先決だと思います。</p> <p>利用者は都心まで便利でいいというが、住民にしてみれば、騒音問題という悩みがある。それを無視して、朝早くから夜遅くまで飛ばせばいいというのは住民として受け入れられない。</p> <p>新空港ができたとしても騒音はなくならないと思う。</p> <p>騒音に対する回答、予測も考えてほしい。今すぐとは言わないがそんなレポートもほしい。</p> <p>福岡の都心部は航空法により高さ制限があるが、今の法律はプロペラ機の頃に決められたものではないか。</p> <p>今は航空機の性能も上がっており、見直しを検討しても良いのではないか。</p> <p>安全面や東アジアの中での福岡の役割を踏まえて空港のあり方を考えないといけない。そういうことを考えることができるデータを示すべき。</p> <p>危機管理に関する記述が少ないのではないかと。将来を考える際に事故や自然災害の危険性をもっと記述すべきではないか。</p> <p>障害者の意見として福岡空港は利用しやすいといわれているが課題は残されている。まず国際線から国内線への乗り換えが不便。地方線から降りるときのタラップは恐い。このような現状の課題を新空港設立の際に生かしてほしい。また、現福岡空港の安全性は本当に大丈夫なのか疑問である。</p> <p>発着回数の問題は安全性の視点から考えるべき。</p> <p>福岡空港は、他に類を見ない利便性の高い空港である。公害を受けた地域以外の住民は、空港の移転に賛成しない。本音を言えば、騒音の無い地域に暮らしたいと思う。現空港の存続による市の発展を目指すという方向性には納得しがたい。</p> <p>需要予測に3つのケースが示されているが、今後はケースAのようになるのではないかと。こうなった場合、更に混雑することは必至。福岡空港の発展と反比例して、騒音公害は増大する。周辺住民としては容易に納得できない。</p> <p>ケースAとなった場合、海上等への移転は避けたいと思うが、この場合、更に多くの年月を要する。その期間も騒音公害に苦しむ人間がいることについて理解してもらいたい。</p> <p>今後は、地域の活性化が最も重要である。今後、人口が減少し続ければ、地域の衰退は必至。更に、空港が遠隔に移転し、利便性が低下すれば、地域活性化も難しくなる。長い間地域に暮らせば、騒音公害に慣れてきた。</p> <p>騒音対策地域の住民の多くは不安である。空港が発展するほど、騒音公害や周辺道路の渋滞が激しくなり、移転住民が増加した。この結果、地域は衰退の一途をたどっている。残っている住民の日常生活への影響もひどくなり、学童の減少に伴い学力向上にも影響が及んでいる。騒音対策地域の活性化について18の方策を提示しているが、なかなか進展しないことに憤りを感じる。今後は、積極的に対応してもらいたい。この問題についてもPIレポートで触れてもらいたい。</p> <p>環境対策事業は、実施後のフォローが不十分である。</p> <p>例えば、設置された防音サッシが老朽化したため、修繕しようとしたが、特殊な製品であるため、修繕もできないような状況である。騒音対策地域の住民に対する目配りが不足しているため、このような検討の場においても非協力的な立場を取らざるをえない。</p> <p>現空港の高さ制限により市街地開発が制約を受けている点については触れなくても良いのか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>6年後に容量をオーバーするよう書かれているが、実際どうなるのか。これ以上、過密になると安全面が心配である。その対策を検討すべき。</p> <p>北九州空港について、山口宇部空港との航空管制の関係で、一時待たされることもある。危険性があるのではないかと。あそこは本当にいつ事故が起きるかわからないと見ている。</p> <p>現在の福岡空港は、利便性は非常に高い。しかし、安全、安心ということが問題。万が一事故があれば大変なことになる。</p> <p>32回／時だと約2分に1回離着陸している。多いとは聞いていたが、危険な状況だと思う。</p> <p>将来の騒音問題について、ステップ3の前に同時進行で騒音を予測できないのか。以前、国から航空機騒音について住民に説明してもらった。機材や進入方法によって騒音が減ることだったが、まだまだ十分ではない。県道31号の西側も騒音対策を検討すべき。</p> <p>・便数がふえていくと騒音が大きくなるが、少しずつ増えていったら、気にならないのではないかと。騒音については慣れたと思う。</p> <p>需要が増すからといって飛行機をどんどん飛ばすようになると、飛行場を大きくしても事故につながるが増えるのではないかと。機械をよくしていくとしても、人間がすることなので、事故は起こる。うまく需要を抑えていく考え方はないか。</p> <p>・父親がこんな大きなものは飛ばすはずはない、という言葉が印象的で、基本的に危険なものという認識がある。飛行機は安全に飛んでもらうのが一番。</p> <p>・近くにあって便利だと思うが、風があって久留米あたりを低空飛行するときはぞっとする。町中に落ちたらどうしようかと考えてしまう。</p> <p>・飛行機の発着間隔が短いのは安全性の観点から怖いところもあるが、安全性を大事にしつつもいまの状態を維持して欲しい。</p> <p>・10年後の空港は混み合うことが予想されるので、安全性を考えると移転した方がよいのだろう。</p> <p>・いまの仕事が福岡空港の近くののだが、特に騒音は感じない。まわりの山や宅地を開発しても良いと思う。</p> <p>・ただ、現状の福岡空港の近くには小学校があったりして、危険もある。</p> <p>・以前、事故があったときに本当にこんな所に空港があって良いのかと感じた。また、同時多発テロの時もそう感じた。</p> <p>・雨の日は、風の向きのせいか、騒音がうるさいと感じる。</p> <p>・騒音は、家の真上を飛んでいるわけではないからか、あまり苦にならない。なお、NHK料金の割引や窓の整備などの特例処置はなくなった。</p> <p>・福岡空港は近くて便利でよいが、東京の友人がこんなに近くに飛行機が飛んでいて怖いといっていた。</p> <p>・直行便が増えるのは良いと思うが、これ以上、便数が増えるのは危ない。</p> <p>・近くて良いが、騒音が大きく、大学での講義も聞こえないときがある。</p> <p>・騒音はあるがNHK料金の割引や、小学校にクーラーがあるなど得している面もある。</p> <p>・福岡空港の近くに姉が働いており、以前、ニュースで事故のことを聞いたときとても怖かった思い出がある。</p> <p>・旧北九州空港の近くに住んでいたことがある。騒音はうるさかったが、東京に行くときなどは近くて便利だった。</p>
	③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 9件	<p>何れも国家予算の交付が必要ですが、膨大となったら容易ではないし、自己努力の成果を追求すべきことと考えますが、九州圏空港の整備(空港で全部を満足するのではなく)を考えることが大切でせう。</p> <p>投資には選択と集中が必要です。福岡空港は需要がのび、国際化や自動車産業やIT産業、観光産業など九州がのびる産業を支援するインフラである。</p> <p>九州各県に空港がある必要は全くなく、関東でもなく福井などでは撤退すらみられる。報道でも良いところのみし、官方は繰延べで赤字を計上していく。財政をきちんと管理し、黒字をだすことをまずして、そこから空港をどうすべきか、どうあるべきかを論議すべきである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>空港の経営はどかがしてるのか、現状は土地借地料が発生してるのかどうか？全く、私達は知らない。市民負担になるものだったら、現状と新規で費用区分、アクセス面も加えて、通達するのが良い。</p> <p>まずは、税金の支出を少なく、効果が出る方法を検討して下さい。 子孫に汚点を残さぬよう、よく考える事。今後の日本経済を考えると我慢すべき時もある。(借金を残さない様に、お金はもっと大切に使うべきではないか)</p> <p>航空事業者は閑散期の赤字を繁忙期の黒字で補填している。航空事業者としては、繁忙期のピーク時に対応できる体制を整えれば、結果として閑散期で大きな無駄が生じる。利用者の視点から見た路線の多様化、多頻度化、低廉化は、航空事業者の視点からみれば大きな事業リスクになる可能性がある。空港能力を高める前に、座席利用率を平準化する誘導策を検討すべきである。</p> <p>今の空港が安全性、それから賃借料の問題とか騒音問題とかいろいろあるが、これにお金がかかるのであれば、一人100円でも乗客から利用料を取ったらどうか。成田や羽田でも一般の乗客から使用料を取っていたのではないか。</p> <p>福岡空港は、利便性は高いが、容量は限界に達していると感じている。安い費用で海上空港ができれば良いが、莫大な費用がかかる。少子高齢化の中、本当に可能なのか疑問である。</p>
	④利用者の利便性に関する意見 49件	<p>乗り継ぎの時(JALなど)やその他の移動でエスカレーターが少ないのが気になる。</p> <p>ターミナルビルの増設とともに、一般客の地下鉄からのアクセスが悪くなっている。この点、標識案内と歩道(エスカレーターを含む)の設備充実を早急に願いたい。</p> <p>利用者、貨物とも、これからもサービスに努めてもらいたい。 ・国際線(国内とも)に、店がもっとあると良いと思う。ファーストフード、レストランがあると良い。 ・基本的にきれいで良いと思います。そうじがよくできている。</p> <p>搭乗時以外にも、立寄ってみたいくなる程度の魅力を持った空港でありたい。例えば食堂、味、量、値段、サービスの点で、できれば他の店を選びたい人が多いのではないか。博物館、美術館などミュージアム・グッズは、土産、食堂etcの点凌駕している。 次にアクセス関係の案内、西鉄バス、メロ任せで、よく所要時間や運転間隔を聞かれる。調べればわかるだろうが済まず限り救われぬ。特に九州なら鹿児島、那覇から先の便の勧誘も必要喚起に資するだろう。博多駅周辺の韓国、中国、台湾、東南アジア系の人々へのガイド関係のお粗末は、申し訳ないとさえ考えている。団体客以外の旅行者を、大切にすることは喫緊である。将来像は、現実の真摯で正確な現状分析に立脚すべきであろう。 全てを、経済情勢、世論に任ねるのではなく、以上のことは、対外的に限らず、各種、団体(学会、同好会)、OB会等、一時的の需要にしないよう、日頃からのフォローと満足して又来たいと考えていただける、それなりの付加価値(金銭だけに限らず)の向上等を、至急たてるべきであろう。現状では二の舞となる恐れも充分にある。(不況、資源枯渇、人口減少)</p> <p>おみやげやの工夫が必要。いつも同じで、何か引きつけるものがない。</p> <p>福岡空港を利用して良かった、たのしかった、と思える何かがあるといいですね。たとえば空港入口にシンボリックなものなど。</p> <p>第1ターミナルと第2、第3ターミナルの乗継の悪さを改善していただきたいです。</p> <p>空港ビルの近代化と機械化推進。 福岡空港はアクセスが便利で良い空港だが、空港サービスは他に劣ると感じる。手荷物検査での待ち時間や、飛行機の発着遅れなど。根本的なところに欠陥があると思う。</p> <p>最近のPIレポートを見ると、都市の活性化のためには、空港の整備が必然である、という風潮である。果たしてそうであろうか。空港はあくまでも都市に付随するものである。空港があっても都市があるものではない。交通手段としては空港だけではない。新幹線もある。在来線もある。高速道路もある。空港はそれらの一環にしか過ぎない。空港が機能するためには空港施設、管制能力、空港へのアクセスが整わなければならない。 最近では、新しい空港には売店やレストラン等がしきりに重視される傾向がある。例を挙げると最近オープンになった中部国際空港である。中部国際空港には風呂屋さえある。福岡空港の担当委員を見ても、航空にはあまり関心がない、知識がない弁護士や一般の人や大学教師が選ばれている、と聞く。専門家は一人もいない。空港はあくまでも空港である。空港としての機能を備えたものである。空港としての機能には、乗客の使い良さ、十分に長い滑走路、遅滞のないスケジュール管理、十分な飛行場管制、出発・到着に遅延がない出発管制、進入管制である。またその施設である。また、当空港としては乗客の乗り継ぎの利便さ、CIQ(出入国管理)の利便性、国内線・国際線の乗り継ぎの利便さ、国際貨物専用の駐機場、貨物専用の取扱い施設、空港へのアクセス(鉄道、地下鉄、道路、バス便等)の整備である。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>空港移転計画がありますが、現在のターミナルは、高齢者や障害のある方に負担が大きいと感じます。第2ターミナルに到着して、地方空港向の第1ターミナルへ移動という事も多いのですが、1度外へ出て、重い荷物を持っての移動は大変です。地下鉄、各ターミナル、バスのりば等の案内、もう少しふやしてもいいのではと思います。</p> <p>高齢者にやさしい空港を作ってほしい。ポーターサービス、案内など。私の母は不安がって、空港を利用しにくい。(本当におねがいします。)</p> <p>国際線のセキュリティ混雑の解消 やはり乗りやすく便利さがJRより欲しいと考える。 福岡空港で第1ターミナルからの乗換えに歩く距離が長過ぎるので、別の手段を考えて欲しい。同様に、第2ターミナルの一番奥の出口(呼名がわかりません)も相当地下鉄まで距離がある。</p> <p>国内線と国際線のアクセスが悪く工夫が必要と思う。 那覇空港の様な明るく広くて便利の良い空港をお願いします。 現在の空港の混雑はサービス水準の低下を招きつつあり、福岡あるいは九州の玄関としての最低限の役割を果し切れていない。このままでは、九州地域の成長を阻害する原因となる可能性が高い。</p> <p>福岡空港の国際線ターミナルは立派だが、国内線ターミナルはいただけない。もっと柔軟な使い分けはできないものか。 現在の福岡空港は、狭いながらもうまく使っているのかもしれませんが、来訪者をワクワクさせる仕掛けがない。個人的に行ったことのある空港では、パリのシャルル・ド・ゴール空港の近未来的な施設や、バンクーバー空港の広くて明るいターミナルとトテンポールなど、旅情を掻き立てるものがあつた。国内でも新千歳空港は、北海道の大自然と相まって到着するとワクワクさせてくれるし、出発時におみやげ屋さんのをぞいているだけでも楽しいもの。福岡空港も、地元民が誇りに思える、来訪者をワクワクさせる空港であってほしい。</p> <p>ハブ的役割の国際線ビルを新たに建設したが、ローカル線からの乗り換え、他交通機関とのアクセス、どれをとっても非常に不便になった。かつての国際線の第3ターミナルは駐車場を含め閑古鳥が鳴いている。県(知事)、市(市長)と建築業界の癒着(票田)意外の何ものでもない。</p> <p>空港内通路について、エスカレーター、動く歩道は福岡は少ない。高齢者の荷物持参では、益々利用が不安になる。動く歩道延長をして貰いたい。</p> <p>旅館と利用者として考えたとき旅館側は空港までマイクロバスで迎えに行くが、マイクロバスを置くところがない。高齢化社会になってきており、出来れば出口近くに車を着けたい。今後、国内線の一般の駐車場を改造してバスを止められるようなことを考えていただければ、空港を使う交流人口、観光客が増えると思う。</p> <p>・これから仕事で年に4.5回利用することになると思うが、これから空港内の飲食店を安くするか、そういった点を工夫して欲しい。</p> <p>・新幹線でいくなら飛び乗ればよいが、飛行機は海外なら2.3時間前に行かないといけない。そういう時間が短くなれば、利用しやすくなる。とくに小さい子がいると航空機は利用しにくい。</p> <p>・空港内の飲食店がもっと安ければな、という印象がある。空港内の飲食店も決して安くはない。そのあたりが改善すれば、空港がもっと身近になる。</p> <p>・1つだけでも水槽のような目を惹く物があれば、待ち時間で子どもが退屈しない。</p> <p>・飛行機に子どもを乗せるときに早く寝かせたい。そのときに体をつかって遊ばせるところがあると助かる。</p> <p>・お風呂がある空港もあると聞いている(中部国際空港)。福岡空港もそういった施設が欲しい。</p> <p>・春日市にすんでいる。両親の介護の関連で車椅子を使った空港利用が多い。車椅子での利用の不便さを感じている。</p> <p>・エレベータの場所やトイレも近いようで遠いので、車椅子では辛いときも多い。</p> <p>・汽車にぱっと飛び乗るように、飛行機に乗ればよいと思う。</p> <p>・那覇空港では子どもが遊ぶ施設があるが、福岡ではないので、子どもを遊ばせるところはないし、「まだまだ」とむずがるし、、、那覇空港はとてもよかった。</p> <p>・手続きがもっと短くなればよい。ラウンジも、10分くらいといった料金にして、20分、30分待ちのときに使える形にして欲しい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・高校2年生のとき、福岡空港の中で迷子になったことがある。案内標識がよく分からなかった。もっと小さい子にも分かり易い標識にして欲しい。</p> <p>・福岡空港は天神などにも近いので、空港に特に何か買い物するような場所を作らなくてもよいのでは。どちらかという、利用者の方を考えた方がよいと思う。</p> <p>・あまり空港は使わないが、もっといろんな人が楽しめるようになればよい。</p> <p>・もっと高齢者にも利用しやすいような空港にして欲しい。いまも良いのだが、もっと親近感がもてる空港にして欲しい。</p> <p>・飛行機はまだ高いイメージがあって、車を利用した旅行が多い。送迎でよく空港に行くが、あまりパツとしない。福岡は食べ物も美味しいのに、そういったものが空港でもっと感じられるようになるとよい。</p> <p>・福岡というて空港がすばらしいという感覚はないが、実際に空港がないと、たくさんの方が困るだろう。空港をもっと身近に感じられたら、空港でデートしたいとか、子どもがポケモンジェットを見たいとか、そういうリクエストに応えられたよいのでは。周囲に何も無いのも寂しい。</p> <p>・空港の中にキャナルのような施設があってもよい。空港は動かさず、今の場所でその地域をもっと開発していったら。</p> <p>・福岡空港の回りに何か時間をつぶせる施設は欲しい。無料のバスもあってよい。</p> <p>・たまに空港を利用すると、どこに何があるのか分からない。どこに行くと、どこに並べばよいのかわかりにくい。自分にとっては広すぎる。</p> <p>・空港内に、遊びにいけるような施設が充実すれば良いと思う。</p> <p>・駐車場がもう少し広いと良いと思う。</p> <p>・お土産店のコーナーや待合室など福岡空港は全体的に暗い。那覇空港は開放的だし、羽田空港も明るい。</p> <p>・羽田空港と比べ、福岡空港はお土産店の位置が良くないと思う。待合室に入ってからもお土産店がなく品数も少ない。ぎりぎりの時間で買い物ができない。</p> <p>・空港が競争力の源であって欲しい。空港のそばに会議スペースがあって、学会や国際会議などができるような施設があると良い。</p>
	⑤その他 6件	<p>新しい空港建設については、費用対効果という基準だけではなく、環境、税金、エネルギー、地域住民へのサービス、必要性等々、様々な観点で検討すべき。</p> <p>もっと緑を取り入れた空港を作って欲しい。どこの空港も機械的なイメージで未来的であり美しくもあるけど、田舎は田舎らしく、木や緑をたくさん取り入れて、もっと広くして癒しの空間を作って欲しいです。</p> <p>福岡空港の周辺地域をどういう地域にするかということがレポートに書かれていない。この地域はどんどん過疎化が進んでいる。調査の中で対策を考えて欲しい。</p> <p>空港が地域発展の阻害要因となつてはならない。</p> <p>・あまり飛行機に乗る機会がなく、飛行機に乗ることが身近に感じられない。空港に遊びにいこうよ、という風になってくれればよいのでは。</p> <p>・空港から天神やキャナルへの無料シャトルバスがあれば、もっと福岡の町を知ってもらえるのでは。</p>
5 ・ そ の 他	①福岡空港の役割全般についての意見 23件	<p>現在道州制が言われているが、九州は一つならば空港環境も九州内で考えて欲しいですね。福岡市内に住んで35年。板付の空港が大好きです。</p> <p>九州北部の空港間の役割分担とそこにおける福岡空港の位置づけについての政策的視点を知りたい。</p> <p>福岡空港の発展と共に日本の発展を希望します。</p> <p>将来ビジョンも大切であるが、前提条件が変わるとどのようにでも変化するもの。それより利用者側のニーズ調査をもっとやるべき。</p> <p>将来に禍根を残さぬように、経済的負担と利便性の確保(安全も)など多角的な検証を具体的に示してほしい！</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>予測の数字は誰も責任を持ってない、取れないため、数字に頼る判断は間違っている。予測の数字はあくまで参考であり、「福岡空港を将来どうするか」の意志が大切。</p> <p>福岡空港の再生に期待しています。 現空港からの更なる発展を希望します。 福岡空港単独の再構築ではなく九州各地域を総合的に検討して欲しい。 航空を含む交通政策が、国(むろん県・市にも)にないのが根本的な問題です。地球社会の持続的存続を図るためにはエネルギー政策と@@する交通政策を確立することが不可欠です。今回調査では、需要を煽る立場ではなく、抑制する観点から提起を行ってほしいと思っています。(福岡—@@路線などは必要なのでしょうか?)</p> <p>福岡空港の存在価値は、利便性や交通アクセスの上からも、利用が拡大していくと考える。国内・国外からの利用者増大につながる。</p> <p>需要が逼迫するというが、福岡全体の中で空港の役割を考えないといけない。</p> <p>100年先を見るべき。時間・スペースに関しても20年～30年後の実現は間に合わない。行政も今後の方向性を具体的に提示してほしい。それを基に議論しないと具体化しない。羽田空港、日中のエアラインの問題も包括し、大きな受け皿としての福岡空港の在り方を視野に入れなければならない。 今後自治体の財政難から道州政になる。その時には九州における福岡空港の位置づけを再度考えるべきだろう。</p> <p>福岡空港の役割について、道州制、首都機能の移転の影響があるのではないか。</p> <p>・これからも九州の発展のために空港は重要。 ・最近飛行機利用が多くなってきたので、空港の重要性を感じている。 ・今回説明を聞いて福岡空港の利便性がよくわかった。 ・福岡空港が日本の空港の中で利便性が高いことが実感できた。 ・西区から来た。最近では飛行機に乗っていないが、自分が使った限りではそれほど不便を感じない。それほど満席というわけではない。</p> <p>・空港はあって当たり前と考えてしまうが、それが当たり前でなくなったことをなかなか想像できないな、と感じた。</p> <p>・学生だと時間があるので鉄道のほうが安くても良いということもあるが、ビジネスではそうは行かない。空港は非常に重要な施設である。 ・全ての空港が同じようになる必要は無い。それぞれ特徴があってよいのではないか。</p> <p>②その他 1件 PIレポ詳細版P67に「EUにおける旅客輸送、人口、GDPの将来予測」のグラフが掲載されている。このグラフでは、2000年の航空旅客輸送が1995年のおよそ2.5倍、2010年には、2000年の2倍と急激に増加している。 一方、欧州の航空交通の実績では、1995年から2004年までに、国際線は2.1倍、国内線は1.2倍、国際線・国内線合計で1.7倍しか伸びておらず、このような、既に実態から乖離している情報を市民に提供していることは問題ではないか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
将来の航空需要予測に関する意見	1 需要予測の前提条件や予測手法に関する意見	<p>①将来の経済指標の設定や旅客数との相関に関する意見 20件</p> <p>構造改革による民営化の徹底でケースAを予測しているが空論と思う。景気変動の波が大きくなり、ケースC乃至ケースCと思う。</p> <p>PIレポートは、多方面から見られているので、1つずつ見ていくと、おかしいとは思えないが、全体的に将来像と予測を見比べていると、GDPの伸び率に起因することから、少し矛盾が感じられた。</p> <p>少子化の中でGDPが伸びるとは考えられない。また、グローバル化というが、福岡は支店経済で航空路線の撤退等もあるなか、進展するとは考えられない。</p> <p>GDPの成長予測をもとに事業予測を考えるのは間違っているのではないかと。1995年以降、GDPは増えていないが、国の歳入・地方の歳入が増えている。この現状は福岡市の借金が増えているということを意味する。成長しているということではない。福岡市民は一人200万円の借金背負っているという計算になる、これは一家族4人として800万円の借金があるということだ。GDPが増えてほしいという期待に過ぎずグローバルな差別社会を拡大させるだけ。</p> <p>需要予測に日本の産業構造が大きく変化するということが入っていないのではないかと。</p> <p>福岡空港の予測の際にアメリカのGDPを参照している理由が分からない。また、余暇活動のデータ、観光の潜在需要は福岡県のような地域別のデータはないか。そのデータがあると我々も参入の判断がしやすい。</p> <p>国内の経済成長の予測を裏付けるデータの提示が不十分。少子高齢化による人口減少についても同様。経済の低成長が続く中、需要予測に示されるような経済成長は説得力が低い。</p> <p>GDPの値が希望的観測の数値ではないか。これを使って需要予測をしているが、本当にそうなのと考えているのか。現在の経済状況を見ると旅客が増えるとは思えない。</p> <p>60～70年代に人口があまり伸びていない中、GDPは伸びていたことから、今後、人口が緩やかに減少したとしてもGDPは大きく下がらず需要が伸びるといって、60年代、70年代の高度成長期にあったことを将来の10年後、20年後に適用していいかどうか疑問がある。</p> <p>GDPと生成交通量が高い相関があることを利用して需要予測しているが、P107右下図にあるように、1975～78年、92年以降といった相関が低い時期を無視して、78年以降の相関が高い時期のパラメータを意図的に使用しているのではないかと。</p> <p>生成交通量は、GDPの伸びよりも個人所得の伸びの方が相関が高いのではないかと。</p> <p>とある県議の意見を傾聴すべき。県議の試算によれば、最近の福岡空港では、GDPが増えても旅客が減少していることが立証されている。</p> <p>詳細版86ページに「過去の旅客数と人口、国内総生産、交通サービス水準等の関係を分析して、将来の旅客需要を予測します」と示されているものの、実際には経済財政諮問会議における将来見通しの「試算」を参考に設定された国内総生産の変動を主因に計算されており、これら伸び率予測を導入して算定している結果、過剰な旅客需要になっているのではないかと？</p> <p>需要予測は、人口とGDPだけでシンプルに算出したほうが分かりやすいのではないかと。人口とGDPとの相関関係から需要が計算されているが、今回の需要予測は低めに算定されているように感じる。実績として、90年代のGDPは伸びていないが福岡空港の旅客数は大きく伸びており、GDPが伸びなくても旅客利用者が伸びることもあるのではないかと。</p> <p>P10。ケースAの2013～2020までのGDPは2.0とあり、かなり高めに設定されているように思う。最近の伸びは少ないはず。</p> <p>今の空港を使う立場で予測しているのか。新たに作るとしたら、便利などではなく。両方予測する必要がある。そうしないと、閑空ようになる。</p> <p>パンフレットの10ページには、一人当たりのGDPと旅行回数との関係が深いとなっているが、人口は高齢者の割合が増えることを考慮して予測をたててほしい。</p> <p>国が担当する航空需要予測にあたって政府予測を下回る低成長のケースも含めて予測し、低成長時代を意識しているが、県が担当する部分では、上記の、既に破綻していることが明らかデータを採用しており、国のデータと矛盾しているのではないかと。</p> <p>経済的に日本が本当に良くなるのはまだ少し先のこと</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>②将来人口、航空機材の大型化、福岡空港の容量など前提条件の設定に関する意見 15件</p> <p>[Q4について] 国際線の、米国、欧州、オセアニア関係が不足していたのでは？ 航空機の大型化に対する検討は行わないのか。ターミナルが北側に集中しており、T/Wでの航空機の移動時間に片寄りがあるのでは。ターミナルを南側に移動した場合平均化するのでは→短縮？ 2012年を予測しているのに2009年の羽田の新滑走路による発着枠増の効果が全く触れられていない。九州の他の空港への直行便が増えると福岡空港経由の九州各地行きの旅客は減り、福岡空港は国際線など、福岡市にとって戦略的に重要な路線に集中できるのではないかと。 東アジアの成長をとりこむと書いてあるが、国際線において今後アジアの交通網整備をどのように設定しているのか。資料は国内線を重視しているのではないかと。 ・“イメージ”が沸きにくい。 ・三空港への旅客の振り分け予測では、当該地域からの出発旅客については、p16に示されたやり方で予測できるであろうが(東京等からの)到着客についての振り分けについては、どのような前提で予測されているのか？ 羽田線は極めて成熟した路線。今以上に他頻度が可能かどうか、航空会社としてもよくわからない。 また、2050年には日本全国の人口が8,000万人になるというのに、福岡の人口が増えるという人口問題研究所の予測はおかしい。 新北九州空港に転換する需要予測の前提条件で、アクセス交通をバスのみと想定しているが、他のモードを想定する必要はないのか。 高齢者の旅行が増えるというが、同じ60歳以上でも2032年は、75歳以上の後期高齢者が60歳以上の高齢者の約半数を占める。それでも60歳以上のトリップ数は変わらないといえるのか。後期高齢者の増加が航空機利用にどう影響を与えるかについて検討が必要ではないか。 01年から04年までの福岡空港の利用者減の要因として記載されている、福岡一大阪間の新幹線による22万人、九州新幹線の影響による44万人について、今後もこの傾向は続くと考えられる中、その影響が需要予測の中で考慮されていないのではないかと。 福岡空港の機材構成の推移から小型多頻度化すること記載されているが、福岡空港の利用者の大半を占める福岡ー羽田間では機材の大型化が進むのではないかと。 国際路線の利用者数の見直しは不確定要素が多いなか、試算の前提が単純で希望的ではないかと。 パンフによると、航空需要は生成交通量の推計によって将来を予測されることになっています。しかし最近の便数や路線数は減少傾向にあります。利用客数も減少しています。したがって、PIレポートにある福岡空港における航空需要の将来需要見込みは過剰ではないでしょうか？ 航空機の小型化が主流というが、世界は逆ではないのか。JALもANAも幹線は大型化している。800人乗れるエアバスも出てくる。これら機材の大型化を加味した検討が必要ではないかと。 ・今の空港のまま、福岡でのオリンピックが実現したら、とても処理できないのではないかと。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	2 福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見	<p>①GDPや都市部の人口増加が航空需要に影響を及ぼすとする意見 1件</p> <p>地元の人間からすると空港は非常に便利なものだとして認識しているが、飛行機を知らなかった我々の世代と航空が当たり前となっている世代との感覚の格差を見ても分かるように、航空事業は人口の増減にかかわらず今後更なる発展を遂げることが予測される。</p>
		<p>②アジアの経済発展等が航空需要に影響を及ぼすとする意見 6件</p> <p>これからの需要予測の中でアジアを中心とした動き、今年は中国から3500万人程度、2010年には5000万人を越す、中国から海外に出るお客さん、それがベトナム、タイ、インド、こういったところは急速に我々が想像もつかないようなスピードで発展している。ビジネスと観光の両面でアジアの大移動時代を念頭に置いているのは良い。</p> <p>日本の自動車産業は、2020年には2,000万台くらいがアジアで作られる。その時に、自動車部品をアジアに送らないといけな。福岡空港のウエイトはもっと高く見積もるべき。</p> <p>アジアとの交流については、需要予測に反映されておらず、潜在的なプラス要因はまだある。</p> <p>中国と日本の物流はこれから盛んになってくるだろう。</p> <p>舞鶴公園にいくと海外からの人も多い。これからも需要が増えていくのでは。</p> <p>今後、国際線の需要は増えると思う。減るとは思えない。</p>
		<p>③IT化や社会の成熟化が航空需要に影響を及ぼすとする意見 3件</p> <p>ニートの増加など、正規雇用社員の減少による需要の減少などを、どのように推測しておられるのでしょうか？</p> <p>様々な施策に取り組まれていることはわかるが、うまく行っていない部分もある。そういった中でなぜ右肩上がりの予想になるのか。また、IT化が進展しておりテレビ会議などが行われると航空利用者は減る可能性がある。</p> <p>IT化によって行かずとも情報が得られるということになり、飛行機にのる機会が減るのではないか。</p>
		<p>④原油価格高騰で運賃上昇の影響が航空需要に影響を及ぼすとする意見 2件</p> <p>航空路線数や便数の減少原因の重要な要素に航空燃料価格に直結する原油高があります。1バレルあたり1990年代後半では20ドルが最近では70ドル前後に跳ね上がっています。その結果路線から撤退した航空会社が続出しています。こうした資源・エネルギーの需要バランスが考慮されていません。</p> <p>昔、科学技術庁において、原油が枯渇すると言われていた。その中でこれだけ航空機の運航頻度が増えるのか。</p>
		<p>⑤少子高齢化や人口減少の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見 15件</p> <p>人口が減るのに需要が増えるわけがない。全く理解できない。 生産年齢人口の減少についての言及が抜けてる。 少子高齢化、飛行機利用も減となりそう。 少子化が国の人口減に繋がり航空需要は思う程のびないのでは。 これから人口は減るんですよ。もっと必要なところに税金を使って下さい。 人口は減る、高齢化も進むのに、空港の利用者は増えていくのか。 子供が大きくなれば利用するだろうが高齢者は使わない。需要が増えるというのがどんな計算に基づくものか違和感を感じる。</p> <p>日本の場合、人口減少の減り方が大きく、経済を維持するには一生懸命働かねばならないから旅行することもできないのではないかと。したがって、需要は予測のように伸びないのではないかと。 福岡都市圏の人口が増えるといっても高齢化していると需要増にはつながらないのではないかと。 1990～2005年の増加と2032年の予測で数字のばらつきが大きい気がする。いろんなマイナス要因もあるのだろうが、これは国内線・国際線の需要なのか。日本の人口が減少していくのは間違いないことで、国内旅行が増加するとはなかなか考えづらい。</p> <p>少子高齢化で生産年齢人口が減ってきたときに、最初に旅費などが削られるだろう。そのときビジネスマンが今のように航空機に乗れるか。道州制によって東京へ陳情に行く機会が少なくなるのでは。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>少子化により人口が減ることについて、頑張ろうという意気込みは良いが、本当にその意気込みどおりいくかという危惧をしておく必要がある。人口が減ってくると、やはり移動が少なくなる。この現状を考慮し、マイナス側に考えておかないと、大変な損失を被るのではないかと。</p> <p>・少子高齢化が進んでいくと、みな近場の温泉などで楽しむようになるのでは。需要がこれだけ増えていくかは疑問。</p> <p>・空港の需要は少子高齢化のもとで本当に増えるのか。どこでどうなったら増えるという計算になるのかが分からない。</p> <p>・今後の少子高齢化が気になる。高齢者はあまり空港に乗らないのでは。</p> <p>・高齢化社会になるが、年をとると空港を利用しなくなる。</p>
	⑥規制緩和等による航空サービス水準の向上が航空需要に影響を及ぼすとの意見 3件	<p>福岡空港の構造は最悪である。東京発の航空機を降りて出口まで長い廊下を歩かされる。これだけの距離なら羽田のように水平エスカレータを設置すべきである。高齢者には非常にづらい。荷物受取台も横方向であるため奥の方は遠い。いづれも設計者のセンスをうたがう。バリアフリーの理念に反しているのではないかと？</p> <p>現在は、羽田の枠が増えることなど小型多頻度化の流れ。大型化して便数を減らすということではなく、A380を導入する必然性はない。ただし、枠が無くなれば、その分、大型化せざるを得なくなる。羽田線は既に多頻度の成熟した路線であり、これ以上の多頻度化が可能かどうかはわからない。</p> <p>今回の予測は、最小値だと思う。空港整備をして14.9万回/年にする等の小手先の対応ではなく、抜本的な対応が必要である。容量限界は近づいており、すでに空港が福岡の発展の阻害要因になりつつある。検討のペースをあげて、早期に結論を出してほしい。</p>
	⑦最近の旅客実績の動向を踏まえた観点からの意見 3件	<p>ここ数年福岡空港の利用はGDPののびにもかかわらず、減少している。そのことは「※」でふれられる程度。</p> <p>国際線は、ハワイ線がなくなるなど遠距離の直行便が空港会社の経営的な問題から減ってきた。中国を含めて近くの便は若干増えていこうが国際部分は本当にそこまで増えるのだろうかという気持ちがある。</p> <p>福岡空港における相次ぐ国際線の減便・撤退、中部国際空港の開港等を考慮すると、国際線の需要を右肩上がりには予測しがたい。</p>
	⑧他空港や他の輸送機関の進展が航空需要に影響を及ぼすとする意見 5件	<p>・国内線に於いてはJRとの関係を重要視すべきであろう。 「他の交通機関との競合」が理由としてあげられているが、それが需要を大きくおちこませているのに、ほとんど納得のいく説明はない。建設反対派も入れてレポートを出さないと、けっきょく信頼ができませんよ。</p> <p>ただ、危惧することは、鉄道(JR)の利便性が増すなかで新空港を作るだけの価値があるのかどうか疑問です。←国内線の場合</p> <p>新幹線との競争関連もあり、利便性と料金により、利用対象地域も異なる(国内)福岡一鹿児島、福岡一大阪、福岡一高松、etc.</p> <p>九州新幹線が全面開通すると鹿児島や伊丹への路線はかなり減少するのではないかと。</p>
	⑨その他需要予測に関する意見 16件	<p>座席利用率63%を99%まで引上げれば問題は解決する。63%も99%もガソリン燃料による汚染は同じなのだから99%に工夫すべきである。多額の投資をしてまで63%を維持する必要皆無。</p> <p>でたらめな需要予測を立てるな。滑走路処理容量に余力が無いのは分りました。どの需要予測をみても、福岡空港の処理能力を越えることは明白。将来の対応策を早く示し、実現化を図ることが一番重要である。</p> <p>貨物の需要について、倍になると書いてあるが本当かという印象である。今の福岡空港の位置を前提にしての数字と思うが、新空港になると、そのあたりがどうなるのか。</p> <p>需要があるという前提で新空港設立を考えるのはどうしてか。現空港であれば、今後需要が増加することに納得感があるが、空港が遠方に移転した場合、広島空港のように、予測のように需要は増加しないのではないかと。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>需要が過剰に予測されているように感じる。</p> <p>ピーク時は乗客が多いが、がら空きの時が多い。利用者数が増えても便数は増えないのではないか。</p> <p>・需要が増えたとしても何らかの形で対応できるのではと思う。</p> <p>・福岡の子どもは空港が近く、飛行機になじみがあり、将来そういった子どもが大人になれば利用者は増えるのではないか。</p> <p>・自分がチケットをとるときは、携帯で探しながらとるが、空いているときと混んでいるときの差が激しい。おそらく、需要もいま混んでいるところから上がってくる。</p> <p>・需要が増えて乗りづらくなったときはどうするのか。</p> <p>・需要については、海外旅行に行く人が増えるのではないか。</p> <p>・この先、需要は伸びると思う。ただ、福岡は東京に比べるとまだ地方。企業を中心にどうしても東京にある。福岡で本当に働き手が増えるのだろうかと思う。</p> <p>・直行便を増やしたところで、需要がつかないのではないか。</p>
	<p>3.新北九州空港、佐賀空港による福岡空港の需給逼迫緩和効果に関する意見 6件</p>	<p>新北九州や佐賀空港へ福岡空港利用者が大幅に移るとは到底思えない。予測通りではないか。</p> <p>新北九州と佐賀を有効活用した予測が、すごくいいかげんで、公平な情報とはいえない。</p> <p>詳細版のP.104で北九州空港と佐賀空港のアクセスを改善した場合の検討がされているが、アクセス網自体の採算性が非常に疑問に思います。北九州空港北九州空港アクセス鉄道の運賃が800円となっているが、在来線で16.6kmしかないのにこの金額では異常に高いと思う。博多駅から在来線の普通電車では遠賀川ぐらいまで行けます。北九州空港アクセス鉄道の構想のホームページを観ると、採算性が確保できる場合の運賃およびルートとして在来線新門司ケースで800円とあります。が、ホームページをよく読んでみると、これは北九州空港の航空需要が525万人/年のときに採算が取れる運賃になっています。これでは、仮に福岡空港の国際線を全便北九州空港に移したとしても足りません。北九州空港120万人/年、福岡空港国際線200万人/年合計320万人程度にしかなりません。</p> <p>また、単線運行でトンネル内で行き違いの為に停車が必要なのに16.6kmを約10分で走行するのは無理ではないか？(15分が妥当ではないかと思うが、それでは毎時3本程度の運行本数しか確保できなくて利便性が悪化する。)</p> <p>JR特急列車が2本/時、普通電車が2本/時運行となっているが、特急料金が考慮されていないのは何故か？北九州空港アクセス鉄道は全線がトンネルであり、鉄道沿線住民の利用が全く見込めず空港利用者と空港見学者及び空港勤務者のみの利用しか期待できないが、あまりにも無謀な計画ではないか？といった疑問があります。</p> <p>北九州空港の航空需要予測も、今回の福岡空港のPIと比べて甘い数値が使われているみたいで、その結果を基にしたアクセス鉄道計画自体も再検討の必要性があるのではないかと思います。</p> <p>佐賀空港佐賀駅～佐賀空港のバス路線しか残らなかった程度の需要しかない佐賀空港のアクセス網を再整備しても採算性は厳しいと思う。仮に福岡空港の国際線を全便佐賀空港に移したとしてもバス路線しかなければ国際線利用者が激減するだけだと思います。佐賀空港45万人/年、福岡空港国際線200万人/年合計245万人程度。佐賀駅から佐賀空港までは直線で約10km。鉄道だと市街地を避ける必要があるため15km程度の長さになると考えられます。一方、佐賀空港アクセス鉄道と似たような場所に建設されている仙台空港アクセス鉄道は事業費が約416億円、新線区間JR東北線名取駅～仙台空港駅(仮称)約7.1km(営業キロ)。よって佐賀空港アクセス鉄道は約800億円程度建設費がかかることが予想されますが、仙台空港の利用者数は320万人。また人口流入状態の仙台市ですから沿線開発や周辺人口の増加も期待できるのに対して、佐賀空港アクセス鉄道は沿線開発や周辺人口の増加は厳しいと言わざるを得ないでしょう。(DIDの調査。)</p> <p>鹿児島本線や西鉄大牟田線からアクセス鉄道を整備することも考えられますが、筑後川と早津江川に橋を架ける必要性があり、路線長も佐賀駅からよりも長くなり採算を取るのには難しいと思います。アクセスが良くなっても航空会社が就航させなければ、利用者の移動は限定的になりま</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>海外では、格安社が郊外の空港に就航していますが、日本では割安社があっても格安社はないと考えられます。日本航空が福岡空港のホノルル便を撤退しましたが、搭乗率は80%を越えていたとか。大半がエコノミー利用者の為採算が取れないと言っていました。そもそもホノルルは観光地でありビジネス利用者が考えにくい場所です。一方、海外航空会社は福岡空港からグアム便を就航させています。こちらも観光地でありビジネス利用者が考えにくい場所です。これらを考えて、国内航空会社は経費的に格安社を就航させることは厳しい、つまり海外のように格安社が郊外の空港に就航するというビジネスモデルは成立しないのではないのでしょうか？基本的に福岡空港の利用者は、福岡都市圏が大半であるのですから、福岡都市圏住民の利便性が現状と比較して著しく悪くなれば航空需要は減ると思います！</p> <p>特に国際線は、福岡空港の立地条件の良さによる利便性の良さから九州では福岡空港に集中しているのであり、他の空港に強制的に移動させられて利便性が著しく悪化した場合撤退する航空会社がでてくるのではないかと考えられます。</p> <p>北九州空港に対する海外航空会社の評価は、北九州市長と福岡県知事が大韓航空とアジアナ航空に就航をお願いする為に韓国の本社に訪ねて行ったが、北九州空港には就航せずに福岡空港便を増便したことからも明らかであると思う。</p> <p>佐賀、北九州の連携はどこまでいけるのか。本当に逼迫してきたときには北九州を使うという人が増えるだろう。</p> <p>新北九州空港は、小倉中心の施設であって、福岡県民のうちの150万ぐらいの人たちを対象にした考え方が非常に強く出ている。そこを改めて、福岡県全体、北部九州全体という観点にならないと、本当に効率的な空港にはならない。</p> <p>具体的には、新北九州空港にアクセスする既存の鉄道をもっと充実させて、スムーズに流してやれば良い。そうすることによって、新北九州空港の稼働率が上がり、福岡空港もそんなに慌てなくて済むのではないかと。</p> <p>・北九州空港がもっと便利になると良いと思う。</p>
	<p>4 ・ 需要 予測 の 精度 に 関 する 意見</p>	<p>①需要予測の精度に関する意見 9件</p> <p>今まで公共事業を進める場合需要予測に対し結果は大幅に下回っているケースが多い。冷静に予測して欲しい。</p> <p>行け行けドンドンで新空港を作って、予想通りの需要がつかないのは、今までの新空港建設の多々の実例で明白だと思います。</p> <p>これまで新空港の話が出ると、需要予測、収支予測がデタラメで、ウソの予測を出して、新空港を作ってきた。もう国民は予測を信用しなくなった。</p> <p>今年に入り新聞報道は新空港の設立が必ず必要だと読者を洗脳させるような記事を掲載している。ステップ2の航空需要予測は正しいのか、需要予測失敗の例として地下鉄七隈線、マリゾン、サンピア博多、人工島事業などが挙げられる。</p> <p>これら例をみて分かるように民間事業での失敗は公共事業と異なり大きな痛手を負うことになるがそれを覚悟した上での需要予測なのか？</p> <p>過去の需要予測を見ると、やや多めに結果が出る傾向がある。需要を多めに予測することで、拡張される施設があるような感がある。これらの経験から、需要予測結果の見極めが重要であると感ずる。</p> <p>佐賀空港の需要予測も、その時点で最も精度が高い手法を用いたものと予想される。もし今回の需要予測でも、佐賀空港と同じ手法を用いたのならば、同様のことが発生するのではないかと。</p> <p>需要予測の結果はどれくらい正確か。例えば、地下鉄七隈線の例もある。この結果に、どの程度、自信をもっているのか。</p> <p>過去の予測がなぜ外れたのかについて、その説明や分析が必要。</p> <p>新宮沖を新空港に想定したときの需要予測は右肩上がりだった。今回との違いは何か。</p> <p>②需要予測として提供される情報に関する意見 14件</p> <p>需要予測について、ある市民団体がまた公開質問状を出したようだが、何でも反対を訴えてマスコミに目立ち自己満足したいのではないかと。</p> <p>今回の需要予測に関しては、基となるデータ、前提条件の考え方、予測モデルの作成方法、予測結果のほとんどが資料に記載されているのだから、どこがおかしいのか「反証」をしなければならぬのに、論理的な反証をしていない。</p> <p>もっとも、記載されている情報は、数学的センスや社会科学の知識がなければ理解できないだろう。高校レベルの数学も理解できないバカが、大学で習う線形代数や微分積分の試験の採点をするようなものである。反証できないバカのことは構わず、今後とも、今回の需要予測のような科学的・客観的な分析に基づいた情報の提供を期待する。</p> <p>滑走路処理容量に余力が無いのは分りましたが、旅客便(国内外)と貨物便(国内外)の割合はどうなってますか？貨物便を新北九州と佐賀空港にシフトすれば処理容量はどうなりますか？</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港の処理能力の限界について、佐賀県当局や県民、北九州市当局や市民はどう考えているのか、の部分の情報が欠落しているように思います？</p> <p>PIレポートのもとになる数値予測をした調査会社は信用できるのか？同じ会社が予測した福岡の地下鉄の責任は…予測の4割の利用率は？</p> <p>将来の需要予測は、現空港の位置を前提とした予測ということをきちんと記述しておく必要がある。</p> <p>航空貨物の需要予測について積載率の意味がわからない。どこから出た数字なのか。</p> <p>空港容量14.5万回の根拠についてわかりやすく説明して欲しい。ここがわからないと全てがわからない。ロンドンのガトウィック等の空港では滑走路は1本であるが、15万回とか26万回の回数を処理している。</p> <p>現在、新北九州空港が開港したばかりであり、あと数年、新北九州空港の実績や佐賀空港の実績も含めて需要の推移をみないことには、福岡空港で実際に伸びるのかどうかというのは予測がつかないのではないかな。</p> <p>需要予測は前提条件が変わると結果が変わるもの。</p> <p>前提条件は社会状況によって変わるものであり、今回の予測結果が一人歩きすることが懸念される。</p> <p>PIレポートの需要予測のところ、最後の旅客数や発着回数のところは、途中の計算式が無く、ぼんと数字とグラフが出てくる。肝心のところが説明がされていないのではないかな。</p> <p>需要予測は難しく、一般の県民、素人ではわからないのではないかな。</p> <p>北九州空港の開港によって、福岡空港の需要予測に影響があるのではないかな。</p> <p>・新北九州空港が開港したが、福岡空港の利用者はどうなっているのか。</p> <p>・福岡空港の利用客はビジネスが多いのか観光が多いのか知りたい。ビジネスは急に予約しないといけないこともあるので、容量にも余裕があったほうが良いと思う。</p>
	③その他 42件	<p>需要の増加があっても、もし別の場所に「新」福岡空港を建設するならば、間違いなく今の福岡空港よりアクセスの利便性が悪くなるので、「新」福岡空港を建設済に検討する際には、その分の需要減少を考慮して検証してほしい。</p> <p>エネルギー問題も考えられておく必要があるのではないのでしょうか？</p> <p>ある日突然石油がなくなる(まだ相当先とは思いますが…)場合も想定して将来設計をしてほしいと思いますが…</p> <p>新北九州空港の搭乗率も上乘で、これらの他空港への分散利用の促進策等、もつとすぐできる策を実行した後のデータを集めるべき。北九州空港のopen時期はわかっている事なので、これらの利用データの集積ができた段階でのレポート配布にすべき。今、この時期なのは隠す意図があるようにみえる。</p> <p>ステップ3以降で新空港の選択肢も出てくるとは思いますが、中心部から離れた空港であっても、同じ需要が確保できるのか、他の空港(新広島空港は不便で国内線も少ない)の例もふまえて、新たな検討が必要であると思います。(札幌と違い新幹線のある福岡は移動手段の変更がかなりあると思います。)</p> <p>この予測がはずれた時の責任問題を明確にすべき。はずれた時は賠償責任も考えるべき。予測はだれがしたのか名前もきちんと書くべきである。責任の明確化が重要。</p> <p>予測値の算定要素が気になります。</p> <p>ロンドン・ヒースロー空港と比べてみたのか？</p> <p>まずは、十分に信用出来るマスコミや有識者などの第3者を入れた需要予測(できればオープンな議論で)を基に、議論をしておいた方がいいと思う。</p> <p>予測の数字は誰も責任を持ってない、取れないため、数字に頼る判断は間違っている。予測の数字はあくまで参考であり、「福岡空港を将来どうするか」の意志が大切。</p> <p>今回の需要予測は、「早さ」、「便利さ」、「安さ」という利用者から見た理想的なサービス提供が前提になっているが、事業者からみた事業性が検証されていない。PIIにおいて利用者に加え、資金を出す経済界、金融界、さらには、一次利用者である航空事業者にも意見を聴くことが重要ではないかな。</p> <p>このレポートに対して対応案を考えて行くとすると”机上の論理”となるのではと懸念します。さらに一定期間現状分析を続け需要予測をやり直したほうが良い気がします。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>このレポートに対して対応案を考えて行くとすると“机上の論理”となるのではと懸念します。さらに一定期間現状分析を続け需要予測をやり直したほうが良い気がします。</p> <p>「新空港ありき」を導く分析に見える。</p> <p>発着回数を国内、国際にわけてほしい。 いつ混雑空港に指定されるのか。 新空港ありきの予測ではないのか。 JTBなど旅行代理店の需要予測、旅行パターンの変化や傾向、国際情勢(テロの頻発、伝染病の蔓延)の変化や傾向など、ソフト面での検討の方がハード面での検討より重要な問題だと思う。</p> <p>まず、今回の予測に「格差社会」の影響など、寄せられた意見をもとに、再調査を行ってほしいです。 それ自体の質は悪くないが、利用者の時間を節約する。という航空輸送の命題をはきちがえた調査だと思います。</p> <p>公正、公平と言うのなら、調査を国交省の外郭団体に依頼するのはおかしい。 私は福岡市民ではないが、土隈線と同じ会社に予測させたとかれば、「ふざけるな」と言われても仕方ない。</p> <p>今から30年先の予測をしているが、そのときにアクセスとしてバスを使っているかどうか分からない。 リアモーターカーが走れば、航空機は半減する。これを考えたら予測に欠陥がある。国交省の息のかかっていない民間の調査機関に再度予測をさせるべき。 需要予測は様々な手法があり、それぞれ一長一短がある。よって精査が必要である。 今回の需要予測は、現在の福岡空港のロケーションの良さを前提としたものであることに留意が必要。</p> <p>羽田の枠が大幅に増えると、羽田のハブ化が進み、福岡での地方路線が減少するのではないか。 将来、需要が伸びて、このまま福岡空港が何もしなかった場合、どうなるのだろうか。</p> <p>エネルギー資源(特に原油資源)について需要予測を全くしていない。航空事業を拡大させようというのに燃料の予測をしないのは間違っている。 原油の値が高騰しており、イラク戦争前の4倍。この状況が事業に与える影響を考えなくてはならないのではないか。原油の歳出量は2010年ごろにピークを迎え、2020ごろからは工業生産が急降下するのではないかという予測がされているが、その予測に反する意見があるのならば反論を唱えてほしい。</p> <p>地球温暖化対策が全く考慮されていないのではないか。京都議定書も政策には全く反映されていないという現状、IPCCがデータを出して発表しているにもかかわらずこの問題を全く検討に入れていない。</p> <p>ヨーロッパの航空事情および交通事情に関する調査が足りないのではないか。 ヨーロッパ諸国の路線は国際線の比重が高く、例えばドイツでは、鉄道アクセスを重視し、200~300km程度の距離帯を航空から鉄道への転換する方針が報告されている。</p> <p>新福岡空港事業について、福岡空港が現状そのままいくとどれだけの損益があるのか、新しく建設するなら投資金としてどのくらいの金額が必要なのか、両者のマイナス金額を比較することで具体的に分かりやすく提示すべき。マイナス換算、比較のほうが分かりやすい。</p> <p>昨今の原油急騰に伴う航空運賃の変動等を見ると、航空需要予測において運賃のファクターを考慮しなくても良いのか。</p> <p>これから6年後に福岡空港の容量が限界に達すると記述は、いまいち実感が湧かない。 ここ数年は、団塊世代の大量退職により、一時的に旅客需要は増加すると予想されるが、現在のニート世代は低所得であるため、旅客需要の増加に貢献するとは思えない。</p> <p>近い将来、現在の航空需要が倍増するという予測結果には驚きを感じる。 昼間の時間帯はピークの8割ということだが、9割でも良いのではないかと。 今後の方策検討にあたっては、利便性だけでなく、運用も含めたコスト面も考慮して検討していくことが必要。</p> <p>需要予測をもう一度きちっとみんなでやらないといけな。急いで、早くつくれ早くつくれになると、結局また10年のロスになる。</p> <p>需要予測の結果は福岡空港が便利な位置にあるからと思う。新空港になり遠くなれば需要予測の結果も変わるのではないかと。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>1995年から2000年にかけて、国全体の出国者数は伸びているが、福岡空港の国際線利用者は増えていない。国際線のターミナルを新たに整備する際、どういった検討をしたのか。また、予測値と実績値が乖離した原因をどう考えているのか。</p> <p>需要予測というのは非常にわかりづらいし、予測がはずれているものも多い。需要予測をして福岡が満杯になるから対策を考えなくてはいけないということはどうも信用ができないし説得力がない。したがって、福岡空港の将来を考える際、需要予測は参考程度にする方がいいのではないかとと思う。</p> <p>ドイツの例で、人口が減ったにもかかわらず旅客数が増えたというが、ドイツの旅客の伸びは、国外からの観光客が増えたのではないか。</p> <p>福岡空港の旅客数は01年をピークに減少に転じている。これについて様々な説があるが、00年をピークに日本の生産年齢人口が減少に転じていることが根本的な要因ではないか。高齢者が旅行の数を増やしても、ビジネス客が大半を占める福岡空港には効果は低い。</p> <p>一般的に、需要の増加要因として、グローバル化、減少要因として、地方分権、少子高齢化、IT化と考えられる。減少要因が多いのに、需要予測が伸びているのは、人口とGDPだけで都合がいいように計算したためではないか。 需要が伸びることについて、納得できる説明の工夫がいるのではないか。</p> <p>需要予測の前提は、新空港を作るために行っているのではないか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
P I に 関 す る 意 見	1.PIの取り組みに対する意見 73件	<p>勘繰るような言い方をしてしまい申し訳ないですが、これ(PI)って、結局新福岡空港ありき、の考え方が前提にあるのではないですか?ニュースやこのパンフレットを見ても「やっぱり福岡空港は許容限界です、はい、新空港造りましょう」という意図が見え隠れする!!と思いたくなります。私の考えでは、福岡空港に発着する全ての貨物便を新北九州空港に移し、現福岡空港は旅客専用にします。九州地区物流業界は革命的な変化になるかもしれませんが、新北九州空港近くには九州自動車道、新北九州自動車道、そして、北九州貨物ターミナル駅があります。新北九州空港は24時間体制も可能で貨物においては立地条件が極めて優れていると思います。新空港ありきではなく、貨物機能を新北九州空港に全て移し、それでも福岡空港の需要が逼迫(ひっぱく)すると明らかになったときに速やかに建設する(つまり、貨物機能を全て新北九州に移し、それでしばらく様子を見る、それでも福岡が逼迫するような状況になったら速やかに新福岡空港を建設する)という条件を空港周辺の自治体、住民に理解してもらおうのいいのではないのでしょうか?</p> <p>このような、ずさんなものでやろうとする国交省、県の発想が理解できない。結局、声をきいただけで、ポーズにしか見えない。</p> <p>住民の意見を十分に取り入れてほしい。 ちんたら、PIやっても仕方ない。 地元で一丸となって新福岡国際空港の早期実現を。経済界の協力が不可欠。</p> <p>今回、駅の改札口付近でこの資料を受け取りましたが、受けとらない人も多く、果たしてこの方法は成果があるか疑問に感じます。印刷物や封筒などにかかる費用も税でまかなわれているかと思うと、非常にもったいなく感じます。</p> <p>PIレポートはランダムに配布してもムダ!!コピー代が「もったいない」という印象です。 町の声を聞こうとすることは一番大事だと思います。調査は良いことだと思います。 今日の調査結果をどのような形で生かし反映させるのか明確でない。費用の労費ではないか。この費用はどこから出ているのか?</p> <p>難しいとは思いますが(もっと別の方法で)より多くの人の意見が聞ける方法を模索した方がよいと思う。 より意見が反映できると思った。 総合調査の全体スケジュールが判らない こういった調査をするならばどこが何の目的をもって誰が行うかをまず前面に出すべき。とってつけたような今回の調査を含めてムダである。</p> <p>現在のPIは市のPIであって、県・国は傍観しているにすぎないとの印象をうける。 空港について、一定の意図をもった調査だという気がする。国や県、市の開発への意欲が強く、公平性が欠けている。しかも調査を請け負っているのが、開発のお先棒をかつくことで有名な会社なので、ますます信用できない。五輪とのリンクもうかがえる。</p> <p>「ノレンに腕押し」の感があるでしょうが、息長く地道なPRを続けて下さい。 折角調査連絡調整会議で諸行事、検討を行っているにも拘わらず、突然山崎市長が新空港構想など表明したりするので、調整会議は何だったの?結局新空港を建設するための隠れ蓑?とか思っって真剣に取り組むたくなりませんでした。金を使って多くの人を動かしてまでやる必要はないのでは? 他県では一般的に不要と思われる空港の建設が進められているのも事実。 行政が、県レベルを超えて、地域として空港の必要性を検討する姿勢がなければ、どんな調査をしてPIを進めても、説得力に乏しいと思う。</p> <p>東アジア諸国が、国際物流や国際間の人の流れを制する国が世界を制するとの確固とした政策のもとに、国際空港、国際港湾を先行的に整備しているなか、日本ではPIを何段階も行うようなのんびりとしたやり方でプロジェクトを進めている。 このようなやり方では東アジア各国で整備が進められているような巨大な空港を我国が持つことは夢物語でしょう。ますます格差が広がってくる。成熟社会の退廃である。まさに衆愚政治(行政)である。強い政治力でやるべきことは、やるとの方針をどうして出せないのでしょうか?</p> <p>粗品でも出さないと、アンケートに誰も答えないよ! 早く何とかPIが前進するように!! こういうような、住民に意見を聞く機会をもっと増やしていくと、自分達の町や地域作りに参加しているという意識も増えて、もっといい地域づくり、もっと進むと政治にも一般市民でも関心が出てくると思う。</p> <p>市民の声を聞くと言いつつ反映させるシステムになっていない。 PIと銘打ちながら、情報(市民からの)フィードバックがないことが気になる。ステップ2で集約した情報とステップ3とのつながりがみえない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>話を早急に進めず、時間をかけて知恵を出して下さい。 PIレポートはもっと多くの人に配布する手段を考えるべきである。 こんなつまらないPIでも時間かせぎをしている様には見ええない。どうせ、その時の知事や世論で決めるのだから。</p> <p>福岡のオリンピック招致は、時期尚早だと思う。新空港や地域間の連携等が実現した上でチャレンジした方がいい。 このような壮大なプロジェクトについて、周囲の意見を集めながら進めていくプロセスは並大抵の事じゃないと思う。これからもがんばって下さい。</p> <p>福岡空港の能力が制約され、最近利便性が抑えられているのは良く知られており、ステップを早めるべきである。 過去、ステップ1の意見募集に関連して、新聞では「アリバイづくりの募集」だと批判がなされている。多くの意見が「感覚的なもので意味がない」として切り捨てられたとすれば、県民としては非常に残念だ。庶民は、大掛かりな調査ができるわけではなく、所詮、感覚的にしかものと言えない。 県民の意見を聞くというのは、その庶民感覚的なものをたずねているのではないですか。出された意見に対しては真摯に対応していただきたい。 県民を無視した新空港建設論はゆるしません。他の案に関して今まで消極論しか出していないのに、方策を探っているなんて詭弁ではないのですか。県民及び全九州を巻き込んだ形での合意形成を図ることを切に希望します。</p> <p>P.16「福岡空港の需給逼迫緩和効果」の図だけに、2017、2032年のデータが欠けている。他の図表は一貫して12、17、22、32年度が表示してあるのに何故か。 出来るか出来ないかは別にして、地域の人々にとって、近隣空港との機能分担・連携は極めて重要な関心事とも思うが、その肝心の点が曖昧にされており、何か連絡調整会議担当者の意図を感じる。データが行政サイドにとって良からうが悪からうが堂々と白日の下に全てを明らかにして、議論を進めるべきであろう。そうでないと、このレポート全体が、そして調整会議での議論がそういう意図の元に進められていると勘繰りたくもなるし、今後の調査の展開に全く信頼性を置き難いものとなる。</p> <p>私は何もかも否定するつもりは毛頭ないのですが、空港増強ありきのスタンスが見え隠れする今回のPIに不安を抱いています。</p> <p>2012年までに滑走路処理容量を超える需要が予測されているとのことで、身近にせまった問題として、今後どういった対策を選んでいくのか、ステップ2、ステップ3が楽しみです。</p> <p>このような1つ1つの意見が活かされ、よりよいものができれば良いと思う。</p> <p>・この程度のPIを何回もするのは税金のムダ使い。 ・調査検討に時間がかかりすぎるのではないか。 ・現状の課題(ピーク時の運行の遅れ等)に対する対策を早くしてほしい。</p> <p>対応案の絞り込みについてもPIをすべきでないか。 今後も福岡空港の動向は、注目していきたいと思えますし、福岡いや日本に住むものとして当然よりよいものを造るために、意見を述べ続けていきたいと思えます。ただし十分議論をした上で、実行に移していかざるを得ません。その期をのがさず、一機に推し進めていくべきと思えます。</p> <p>レポート、ホームページ等を含めて、今回のオリンピックと同じく「創りたい側の思惑」が見えすぎる。一般の人に本当に納得してもらうには、違った目線が必要である。</p> <p>PIなどのアルファベット及びカタカナがあふれているが、市民に広めたいのなら、呼び方を考えた方が良くと思う。もしくは、PIの説明を最初にすべきである。</p> <p>現在、検討中である2016年のオリンピック招致のこともあるので一刻も早く福岡空港の混雑問題などを解決する必要があり、また、より良い空港を目指すためにもまずはこのPIレポートの認知度を高めてほしいです。</p> <p>先に具体的な候補地を上げて、それを土台として進めて行く方がスピードを増すのではないかと？調査～でただ時間だけが過ぎている様な気がします。</p> <p>知事や市長のコメントを見ると、新空港を作ることが決まっているような印象です。PIを形だけやっているのですか。やる以上真剣にPIを取り組んで下さい。 このような一般の意見を反映させることは良いと思う。</p> <p>PIとの名の基に進められているが、広く県民、市民の意見を取り入れてとのことですが、「総合的専門委員会」に、滑走路の処理量の限界値を提示又調査連絡調整会議で承した後に市県民へ説明会、オープンハウス等の報告、説明と実施されてはいるが、意見を聞くのではなく一方的な報告にすぎないと感じられています。</p> <p>また機会があれば、参加したい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>前回、県・市経済界で方向性をだしたものを知事選では当選のために検討結果に疑問をていしたかっこうになっており、今回PIをして方向性がでたとしても選挙で変わる可能性があり、PIをす る必要があるのか。やっても知事選でまたかわったらPIに参加した意味がない。</p> <p>福岡空港PIは福岡県・福岡市だけでは福岡都市圏以外の声が反映されません。意図的なので しょうが。</p> <p>「みんなと一緒に考えよう」という姿勢がよく伝わってきます。よいことだと感じています。一方で、 地域生き残りのためのスピードの時代にあって、時間というコストにも充分御配慮をお願いします。 す。</p> <p>よくデータがまとめている。ステップ3、4が楽しみ。 インターネットを利用して、意見を集うべきである。 アンケートに賞品をつけるとよりよい提案が来ると思います。懸賞にならない様に気をつけない といけません。</p> <p>アンケートについて一般市民が意見を記載するには、問いがかなり漠然としている上に文量が 多すぎるものとなっており、もう少し回答を誘導するような作り込みが必要と考える。ただ実施し たという実績ありきの取り組みに陥りかねない。 また、今のところこのテーマの一般市民への浸透度も足りなく、アンケートに答えるにはそれなり の知識を要求されるものになっていることから手法の検討が必要である。</p> <p>一番重要であろう上記2問(地域の将来像について・将来の航空需要について)が選択式でない ところに、恣意的な結論への誘導を感じて実に気分が悪い。</p> <p>調査は身内でするものではなく、第三者機関に依頼すべきです。今後のステップに関して、3つ の対応策をあらゆる面から分析してほしいです。利便性とかアクセス費用面だけで考えるので はなく、それぞれの案がどれ位の予算を必要とするのかなど、多方面からの分析が欠かせませ ん。</p> <p>また勝手に優劣をつけることはしないでください。3案それぞれの条件をみて、県民・利用者(国 民)がどれを望むかを、調査してください。もちろん結果を公表する。費用負担をするのは、国民 であり利用者です。そのことを忘れることないようお願いします。</p> <p>今やっているPRIは新空港を造るということを前提にやっているとしかと思えず、賛成できない。オリ ンピック時の山崎市長と同じ。公共事業でモノ作りの時代ではない。</p> <p>本当はステップ3、4をもっと急ぐべきだろうと思う。 1970年代、英国でヒースローとガトリックの空港があってやはり空港を新設しようかとの話があっ た、そのときも公聴会、いわゆるパブリックインボルグメントで議論を重ねた結果、つぶれたとい う歴史があったと思う。 私は空港の方針・建設に携わることがあり需要予測、金銭面での融資といったその流れを経験 した。その視点から言っても今回のPIの手法は正しいと思う。</p> <p>新空港ありきから、総合的に検討して行こうというスタンスになったことは評価している。</p> <p>少子化対策も30年近くかかる。日本、福岡空港の役割が明確ではない。アジアとの貿易が米国の 2.6倍となっている現状、経済の変化のスピードから見ればステップ3、4と悠長に進めてはなら れない。</p> <p>ステップ4の後、対応策の絞り込み、関係行政の合意とあるが、このあたりは時間がかかる。答 申に出す前に諮問に半年くらいかかることを考えると時間がほとんどない。</p> <p>検討が長引くほど、騒音に苦しむ年数が増え続ける。検討の終わりを早めに示して欲しい。</p> <p>次のステップに早く進んでほしい。グローバル化をしないと日本は追い越される。もう大変な時 期に来ている。日本の将来をどうするかということを考えてほしい。</p> <p>少子化といっても、世界の人口は増え続けている。ここ5年、10年ぐらいの現象だけで判断してし まうのは問題があると思う。もっと長期的視野、時間的にもステージ的にも長期的な判断をして いただきたい。福岡空港がこのままで何らかの手を打たない限りは相対的に退歩を続けるば かり。早くやってほしい。</p> <p>PIを実施していることは評価しているが、結論が決まってい形だけであってはならない。</p> <p>調査に対する県民の意識は低いと感じている。将来の重要な問題であり、意識を高めないと十 分なコンセンサスが得られないのではないか。</p> <p>30年先は生きていない。若い人の意見も聞くべき。 地域の将来像に2030年分が書いてあるが、需要は2010年ころには満杯となるといふ。ステップ4 をいつまでにやるつもりか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>説明会は、いろいろなことを学習できて有意義な時間でした。今回は2段階目のことでしたが、この次ができればまた見せてください。また、4つのステップが全部できたら全て見せてください。福岡空港の問題は、私たちの世代だけではなく子供や孫の世代の問題でもある。今までは、空港は上のほうで決めて、私たちのところに下りてくるものと思っていましたが、このように段階を踏んで最終的に決まる、できるだけ多くの県民の皆さんの意見を聞いて、よりよい方向に進めていただきたい。</p> <p>・この調査はやはり新しい空港をつくりたいからではないか。こういう場合、市民の話を聞く場を作ったという実績づくりではないか。</p> <p>・子どものころ、飛行機の中の見学会があった。空港の普段はあまり見られないところを見る機会を提供する等して、いろんな情報を市民に提供して欲しい。</p> <p>県や市からもっと情報を発信して欲しい。</p> <p>・今後も意見を言っていきたい。周りの人にも伝えていきたい。</p> <p>・今日の皆さんの意見がどれだけ計画に反映されるかは疑問をもっている。ぜひ、反映して欲しい。</p>
	2.PIの催し等に関する意見 34件	<p>ムダを作るな。レポートすら不要である。</p> <p>今回、説明を聞かせてもらいましたが、内容は難しい。理解するのがけっこう大変でした。途中、ディスカッションできて、理解できる様になりましたけど…。</p> <p>希望としては、①目的が見えにくい(何故この様な調査をしているのか？必要性etc…)、②うちわじゃもの足りない。(ミニチュアでもいいから、乗ってみたいなる飛行機のおもちゃが欲しい)</p> <p>県の説明者は「えー」「あー」とかが多く説明下手。内容が理解し難かった。説明するのだからもう少しプレゼンテーションの能力を高めてもらいたい。</p> <p>説明会の開催時間、曜日を考えてもらいたい。平日の昼間にやっても意味が薄い。参加者の意見にもあった様に形だけと言われても仕方が無い。</p> <p>(8月10日「大野城市まどかひあ 説明会」)</p> <p>1.説明会も、このPIレポート記載内容と同じことの発言のみでは、PI活動をしたとは言えないのでは。</p> <p>2.質問に“需要予測の精度”があったが、その回答も、“従来、多目のデータを、今回見直した”との発言があったが、通りいっぺんの発言でなく、パワーポイントも活用して、どの係数を見直したのかの説明が欲しかった。(予定時間が充分余裕があったので)</p> <p>無駄な調査は中止すべきであります。</p> <p>いいたくない。そく中止。</p> <p>冊子に写真やグラフ等が用いられており、非常に見やすかった。さらに、説明会等で話を聞けるようにできる回数が増えれば、良いのではないと思う。「冊子+説明」があった方が理解が増すと思う。</p> <p>とても貴重な経験をさせていただき有り難うございます。近くで見る飛行機の大きさ、真横に見る滑走路の広さにはとてもおどろきました。ただ残念だった事は、空港のトイレは親子連れにやさしくありません。</p> <p>子供用便器、便座もなければ、オムツ替シートも利用したところにはありませんでした。別の場所にはあったのかもしれませんが、困りました。</p> <p>PIが広く意見を求めるのであれば平日の10時にやるのはおかしいのではないか。</p> <p>事前に資料を送付して欲しい。できれば1週間前、遅くとも3日前に。</p> <p>そうすれば組織としての意見を申し上げられる。また、日程や場所が決まったのなら、連絡をいただきたい。何も連絡をしないというのはルール違反ではないか。</p> <p>PI方式でみんなの意見を聞くというが、公開討論を今後行う予定はあるのか、ぜひやってほしい。形だけの会だとプロセスいんちきということになる。</p> <p>福岡空港はオール九州の施設であり、説明会なども九州全域、また経済界だとか自治体など広くいろいろな方の意見を踏まえてやるのが一番大切ではないか。</p> <p>説明会の主旨がわからない。説明が早すぎて、理解できない。</p> <p>・PIレポートは自分だけで見ると理解しづらかったが、今日説明を頂いて、1人で読んだときよりも理解が進んだ。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・PILレポートをみたときは難しくて頭が痛くなってしまったが、この会に参加して、福岡空港の重要性がわかった。</p> <p>・今回のインタビューでいままで心の中で思っていたこと(環境のこと)を言えたので、よかった。</p> <p>・PILレポートは最初見たときは難しく何を言っているかわからなかった。もう少し範囲をしばって質問して欲しい。内容が濃すぎて、範囲が広い。</p> <p>・はじめ空港の意見を聞くというので不安だったが、環境や社会の話もできてよかった。よい経験になった。</p> <p>・今回のインタビューでは自由にいろいろなことがしゃべれてよかった。</p> <p>・今回のインタビューではたくさんの意見や知らなかったことを聞けてよかった。</p> <p>・空港について考えるよい機会だった。これから空港に限らずいろんなことを考えていきたい。</p> <p>口頭で説明されて、やっと少しわかった。説明を受けて、やっとこういう仕組みで需要が増えるのだ、ということがわかった。予約のとりにくさの図も、平成32年になると、予約が取れなくて大変だなあと思った。</p> <p>・来る前は分からないことだらけだったが、空港1つでもいろんな視点(少子化など)があって、それぞれについて考えて行かなくていけないな、と思った。</p> <p>・子どものころ、飛行機の中の見学会があった。空港の普段はあまり見られないところを見る機会を提供する等して、いろんな情報を市民に提供して欲しい。</p> <p>・自分の住んでいる町の知らない一面を考えることができた。こういったことは自分の町を好きになることにつながる。</p> <p>・さまざまな人の意見がきけて楽しかった。将来のことを考えることができた。わたしたち1人1人が意識をもって子どもたちに教えていく必要がある。</p> <p>・日ごろ考えないことを考えさせていただいた。</p> <p>・今後、空港の容量をどのように拡大していくのか、関心を持た。</p> <p>・とても勉強になった。これから、ニュースや新聞を見て勉強したいと思う。</p> <p>・参加できて良かった。こういった機会がもっとあって欲しい。最寄りの区役所には目安箱すらない。</p> <p>・良い機会で勉強になった。</p> <p>・とても勉強になった。</p> <p>・とても勉強になった。これを機会に家族とも話して考えていきたい。</p>
	3.PILレポートに対する意見 66件	<p>素人にわかりにくい。内容が多すぎて理解困難。あまりに多くの視点からのアプローチで混乱。もう少し、要点をシンプルにまとめられないものか。</p> <p>資料が福岡空港ありきから出発している。九州北部全体でどうあるべきかをもう少し研究した内容が欲しい。</p> <p>PILレポートの内容は新空港先にありきが打ち出されすぎており、現空港が今はたしている役割、良さが全くふれられていません。</p> <p>単純明快にまず結論を示さないと何が言いたいのか解りづらい。興味を引かないのでは。レポートが熱意を持って書かれているのはわかりました。しかし、市民にアンケートを求めるレポートとしては、情報詰め込みすぎで、ごちゃごちゃしている。ポイントがつかめにくい。量が多くて、読む気がうせる。言葉がわかりにくい。内容、作成者の自己満足ともとれるレポートでした。</p> <p>今後ST3,ST4での改善を望みます。ST1もしました。それはわかりやすかった。</p> <p>新空港が必要との前提のうえで、PILレポートが製作されているようだ。あまりマイナス要素的なことは議論されていないと思う。</p> <p>・燃料としての原油の高とう、料金値上げで、需要が減少。また原油はいつまでもつのか？CO2の環境問題もあり、次世代のために何をすべきか？</p> <p>・新規の空港建設で負の財産を後の世代に残してしまわないか。</p> <p>最近の麻生知事の発言を考えれば一連のPILレポートは新空港建設しか選択肢がないことを結論づけるように作られていると感じる。</p> <p>将来の対応案についてのレポートが非常に気になる場所である。</p> <p>全体として良くまとまったレポートでわかりやすいです。しかし投資との対応で将来計画は進むことから金額面の具体化が望まれますね。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>私のような所用ではあるが、余り、地域の特性についての知識の無いものにとって、考察のための情報としては、少々高度過ぎ、じっくりと読み込む時間もない中での回答を求められることとなった。</p> <p>福岡空港を利用する者として協力には惜しみなく応じたかったが、予備的知識に自らが欠けていたと思う。又、前回のステップ1が分らず回答は全く背景が得られにくかった。</p> <p>P1、P2と進んで来たが、全く理解出来ない空港を造らねばならないと呼んでる感じが強く、空港設備能力、設備の配置、グリーンベルト(安全地帯)等、福岡空港の地理的な事が全く討論になってない。</p> <p>パンフレットは良くできていると思いますが、文章が長い(多い)ので興味が持てませんでした。</p> <p>レポートはよくまとまっています。</p> <p>始めから結論ありきの調査には、関心はもてない。結論ありきのデータ収集では、結論はどのようにでも『作文』される。</p> <p>小さな字で細々と、関心のない者は、読む気になりません。空港ばかりせまい日本にそんなにいるとは、思っていません。あるものを有効利用して頂きたい。</p> <p>私はこのパンフを街頭でもらったので気軽に考えていたらすぐむずかしかったので引いてしまいました。</p> <p>このレポートについて興味のある人はすみずみまで読むだろうが、そうでない人にとっては、字が多すぎるのでは。</p> <p>PIレポート(ステップ2)は、非常にわかりづらい。私もコンサルタントで仕事をしていますが、読みづらい、わかりにくい、字が多い、枚数が多い等読む気がしません。是非、御一考の程、宜しく。</p> <p>提供されている情報が、新空港の増設を視点に偏っている。</p> <p>資料がわかりづらい、読む気がしない。</p> <p>いきなりステップ2の資料を読むと、福岡空港の詳しい現状をよく理解できないままであり、興味のわからない難しい内容と感じる。前回ステップのおさらいをもっと詳しくし、終了したステップの内容は、容易に理解できるようにすべき。</p> <p>PIレポートは解り易くする為、イラスト等を使う事は良いと思うのですが、メインストーリーが乏しいと思う。その為、要素毎はわかるが、結論的な事があいまいでメッセージ性がない。</p> <p>ページ数が多く、気軽に読みにくかった。</p> <p>内容が密で、現段階で主張したい点がぼけている。(調査レポートなので仕方ないかも知れないが…)ステップ3～4になると興味が沸くのかも知れない。何れにせよ、レポートをもとに説明を受けないと解りづらい。</p> <p>PI概要版でさえ冊子が厚く難しく感じた。もっと、うすくて分かりやすいチラシのようなものがあればと思った。</p> <p>PIの概要資料の内容が素人には難しく感じた。</p> <p>P.16「福岡空港の需給逼迫緩和効果」の図だけに、2017、2032年のデータが欠けている。他の図表は一貫して12、17、22、32年度が表示してあるのに何故か。出来るか出来ないかは別に、地域の人々にとって、近隣空港との機能分担・連携は極めて重要な関心事とも思うが、その肝心の点が曖昧にされており、何か連絡調整会議担当者の意図を感じる。</p> <p>データが行政サイドにとって良からうが悪からうが堂々と白日の下に全てを明らかにして、議論を進めるべきであろう。そうでないと、このレポート全体が、そして調整会議での議論がそういう意図の元に進められていると勘繰りたくもなるし、今後の調査の展開に全く信頼性を置き難いものとなる。</p> <p>「新空港ありき」でスタートした「福岡空港の総合的な調査PIレポート」には、一貫してその意図が読み取れて不快である。データの操作も…。国まで動かしている事に不快感をおぼえる。</p> <p>PIレポートは新空港を作ることが前提となった内容に思えてしまう。</p> <p>新空港建設を前提としたレポート作成としか受取れない感想である。</p> <p>あぶりだしてあらかじめの結論としてある新空港建設が浮び上がるようなレポートに読めてしまう。</p> <p>資料が細かすぎて、ポイントがつかめない。</p> <p>PIの全体実施計画では、検討中の資料も公開することになっているので、平成17年度に実施した需要予測等の調査報告書も公開すべきだと思う。少なくとも、H15、H16年度の報告書は公開してあるのだから…。</p> <p>せっかく、透明性の高いプロセスで調査を進めていたのだから、中途半端にすべきでない。</p> <p>ある程度の専門的な知識がないと理解できない内容なので、もう少し初心者にも分りやすい「言葉」を使った内容が良いと思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		別冊付録の用語集でもモデルについて、非集計モデル、ロジット・モデル、またネスティッド型まで解説しているのは、良心的だが、では、最後の空港へのアクセス選択は、これらについてどうなのか、という疑問が出るのは当然です。早急に追加開示して下さい。
		「PIレポートステップ2」のまとは、「2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなる」などと書かれているが、このように結論を出して、世論を導くようなやり方はPIの意味がなく茶番劇である。生データだけを示して、市民に判断を仰がなければPIとは云えない。
		航空需要予測について、よくここまで公表されたなあと感心致しておりますが、新しい空港を築った場合交通アクセスを含め他空港との機能分担がどのように変化するかとの予測が今一わかりません。ステップ3以降で明らかにしていただくことを期待しております。
		・福岡空港のアクセスのよさと、北九州空港の(現在の)不便さをどうするかを論ずる必要がある。 ・当レポートは、読者を引き込もうとする意思が感じられない。その結果、読みにくいものになっている。
		PIの概要資料の内容が素人には難しく感じた。進め方は、ステップ1から4まで進めることにしているが、問題や課題が生じた場合、前のステップに戻り、議論すべきであるが、この規定(フィードバック)がないのは、おかしい。
		毎回、レポートを提供していただきありがとうございます。レポートも易しい言葉を使用しており、航空・経済・統計という難しい分野でありながら、理解することができました。
		一度目を通しただけでは内容がつかめない。難しい。 調査報告に於いても、市民にもっと解りやすく、説明すべき事。決して新空港有りきではいけない。PIレポートなるものがどれだけの市民に伝わっているのか疑問である。
		当初から欠陥空港との判断から出発している様に思われる。 ステップ1での課題は、1ページに述べられたただけでしょうか。騒音対策や土地使用料についての認識があったのでしょうか。
		資料が素人にはわかりづらいと思った。 資料が多くわかりづらかった。もっと簡単に!! 冊子が厚くてわかりづらかった。 冊子に写真やグラフ等が用いられており、非常に見やすかった。さらに、説明会等で話を聞けるようにできる回数が増えれば、良いのではないと思う。「冊子+説明」があった方が理解が増すと思う。
		資料の作り方が詳細すぎると思います。難しいことも易しくするのが重要ではないでしょうか？
		説明内容はむつかしかったです。このような内容の説明会は初めてだったので。しかし空港を考えることは意義深いことです。今後、意図的に学習します。
		総事業費(移転)などを含めた経済効率や、現機能と需要増の中で、何が解決できないのか、そういった点をもっと知りたい。
		レポートをもっと興味を持てるような形にして欲しい。(文字が多い、住民の方の意見に対しての回答のようなものがもう少し欲しい。)
		PIレポートは、あまりにも盛りだくさんで情報が頭に入って来ませんでした。白書としての報告なのか広報としての普及を目指したのか中途ハンプな印象を受けました。
		レポート内容は、非常に分かりやすかった。 ・PIレポートの頁数は少なくしないと誰も読まない。 ・簡易版P.5、詳細版P.20くらいが限界である。専門家しか分からない計算方法等はHPに掲載すればいいのでは？
		ステップ1のときは、投稿者の意見だけで、「県民との共通認識がとれた」との結論を出していたが、私の周りには、前回を含め今回のPIを知っている人はいない。県民の認識を知りたいならきちんとした世論調査をすべき。 また、少数意見としてあった福岡空港の容量拡大策などは、研究された形跡がステップ2に全く見あたらない。都合のいい意見だけを採り上げていくのであれば、PIは無意味。税金の無駄遣いにすぎない。ステップ2の「将来需要予測」については、市民に信頼されているかどうかを、判断すべきである。 専門的な内容を市民に問い、反論が出なければ、需要予測が信任されたなどと愚かな結論を出してはいけない。専門的なことを問うのであれば、利害のない第三者機関に妥当性を調査してもらえばいい。もっとも始めから、調査を国交省の外郭団体などに依頼しなければ、良かったのだが。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>今回のレポートは、新しい空港を作らんがために調査をしているのしか思えない。右肩上がりの需要予測は、だれがどんな形ではじき出したのか、どんな会社か、それは複数なのか、国交省から天下りしているのかなどに疑問を感じる。</p> <p>前回のときはわかりづらかったが、今回は聞きたい内容が順番に整理されていて非常にわかりやすかった。</p> <p>今回のPI資料はとても詳しく、特に本編では需要予測の式やパラメータ、アクセス時間などの変数まで公開されており、緻密な作業をされていることが分かる。</p> <p>PIレポートは、専門用語が多く、難解な内容であるため、一般住民では理解できないのではないかと。</p> <p>レポートの最後にまとめが書いてあるが、みんなから意見を聞いた結果としてまとめがあるべきではないか。新空港をつくらうというゴールを決めて、それに向かってやっていると感じる。</p> <p>・PIレポートは、問答の形になっているのはよいのだが、文字数をもう少し減らして欲しい。</p> <p>・PIレポートにもっと絵とか図が入っていたら分かり易いのではないかと。数字だけでなくグラフや絵をもっと入れて欲しい。またページ数が18ページとは多かった。もっと薄くして欲しい。</p> <p>・PIレポートはすごく難しい。何回読んでもよく分からなかった。</p> <p>ただし、7つの論点から空港の意見をというの難しい。どうしても自分の利用の話になってしまふ。</p> <p>・空港の利用が増えれば地域が発展するが、それを実現するには、今の滑走路では処理できなくなりつつある、ということがよくわかった。</p>
	<p>4.その他</p> <p>17件</p>	<p>新聞紙上などで、発表された需要予測について批判的な意見が多く見受けられるが、批判記事を読む限り、批判する側は、「私はこう思う」という「非科学的・主観的」な意見ばかりで、説得力に欠ける。批判するなら、レポート詳細版を熟読して、どこがどうおかしいのか、を「科学的・客観的」に説明すべきであり、それをせずに批判するのは「非科学的・主観的」である。</p> <p>PIは何の略？</p> <p>みんなの負担(税金、交通費ほか)で維持されている空港です。</p> <p>まずは、なにはさておき、現在どれだけの負担になっているのかをオープンにして、しかる後に、どういう選択をするかを問うべきではないか。(パンフレットでも全くオープンになっていない)</p> <p>発着回数32(33)/回/時、5万回/年と訴えても、感覚的に分かりにくい。</p> <p>一回のピーク時に今現在どのような状態(例)。朝7～10時までは1.3分に一回の離発着があり、官制上又安全上、上空に待機されこれ以上は困難だから、何とかしなければならぬ・・・</p> <p>連絡調整会議のHPで、H16、H17年度とも前年度の各機関が実施した調査結果を公表していたのに、肝心の需要予測を実施しているH17年度の各機関の調査結果が省略されH18年最初の会議資料はPIレポートのみになっている。H17年度、特に大阪航空局は何を実施していたのかさっぱりわからない。ちなみに、那覇空港の同様な調査のHPでは、PIレポートに加え需要予測の調査結果も公表され、路線別の将来需要予測値も出している。</p> <p>有識者会議に現場の意見を</p> <p>後の世代に負担を残すべきでない。全体の事業費を示して、住民投票でどうするかを決めてほしい。</p> <p>ステップ4のプロセスに、多数決を導入してみたいか。新福岡は要らない。</p> <p>もう少しほりさげて聞いて欲しい。</p> <p>新空港を造ることを前提として進めていってほしくない。</p> <p>過去に九州国際空港の議論が頓挫、挫折したことから、今回は進め方を変え、現在の能力や将来の需要を用いて、国際空港の視点をほかし、新空港建設の議論を進めるやり方は、すべきではない。もう一度、国際空港の議論をしないのか。いずれ、新空港建設の議論の段階になれば、元に戻りますよ。</p> <p>PIレポート行政一方的な構想で有り、計画案等市民との意見交換を立案から行うべき。調査等に於いても国交省外郭団体のみならず色んな総研、機関に於いても調査すべきで有る。</p> <p>そもそも委員等の人選からして問題。とにかく新空港という新しくかつ巨大な公共事業が欲しいというモチーフが根底にあるのしか思えない。新空港推進派の方々は早く頭を切り換えていただきたい。持続可能な経済社会を築くこと、自然との共生を政策の根本原理とする必要がある。前回の滋賀県知事選挙と同じ状況が来年の福岡県知事選でも生まれることを切に願う。</p> <p>役人の考えそうなことだ。</p> <p>ステップ3で近隣空港との連携や新空港を検討するというが、新空港をと結論付けられているように思える。</p> <p>福岡空港の満足度調査を実施しているようであるが、この調査では詳細な項目について満足度を調査しているはずである。ステップ3の検討では、これらの結果をもとに、方策毎に満足度がどのように変化するかを分析してはどうか。</p> <p>パブリック・インボルブメントという言葉はわかりにくい。英語を使わずに、「市民参加」など日本語を使うべき。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
ステップ3以降に関する意見	有効活用方策など現空港に関する意見 92件	<p>そもそも複数の航空会社が同じ出発時刻・到着時刻・同じ目的地にダイヤを組んでいること自体がおかしい。福岡空港は一部の時間帯を除いて閑散としている。これで需要が逼迫しているとは笑止千万。まずダイヤを見直すべき。次に短距離路線や自衛隊の利用を見直すべき。</p> <p>-----</p> <p>不要な施設は無駄です。現行の極力活用を考えていくべき！！ 現状のままの空港として活用方法を考慮されたい。 福岡空港は今の場所にあるから便利なのだ！郊外に移そうという意図がアリアリだが、移すと福岡に来る人間は確実に減り、逆効果。 宮崎・鹿児島・伊丹・名古屋へは飛行機を使わなくなる。現空港は「マイラー」にとっては都合のよい所なのだ！作る際のコスト、環境への取り組みが？</p> <p>-----</p> <p>・現在の福岡空港は大変便利な空港である。先ずはこれを活用する事を考えるべきである。PILポートでもその方策を提言してほしい。 ・仮に今後、金を使う提言をしたいのなら、収益を提示し、責任を明確にするべきである(失敗したら、誰が負担するかを)。</p> <p>-----</p> <p>福岡市内に住む者にとって、福岡空港は利便性が大変高く、他の地域から出張に来られた方にも、仕事がしやすいと言われていました。まず新空港ありき、という議論ではなく、現空港を残す形で考えていただければ、と思います。これは福岡市民の切実な願いです。北九州空港から福岡都市圏へのアクセスの整備も不十分ですし、まだ十分対策がとれているとは思えません。</p> <p>-----</p> <p>私は福岡出身で、東京・外国生活・そして現在は愛知と、福岡を外側から見てきましたが、これほどすばらしい所はありません。九州の福岡の玄関としての空港を、格調高いものにしていただきたいと思います。</p> <p>-----</p> <p>新空港を作る予算があれば、現状の空港の安全対策や設備改善が可能と思う。 新空港ありきの考えはおかしい。</p> <p>-----</p> <p>世界的にも日本国内でも、こんな便利な空港は無いと思う。このままを維持するべき！！</p> <p>-----</p> <p>現在の空港は滑走路が一本のため、又、スペースがない為、私権者(土地の)が多いため、やりにくいとは思いますが、現在のスペースで、やりくり出来る(デッドスペースあり)と素人は思います。 第1ステップにあった現空港の有効活用として、現敷地内での対策であったが、用地を拡張して理想的な一本滑走路での対策は、第3ステップで検討しないのか。</p> <p>-----</p> <p>新幹線やその他の空港や交通機関の整備もあり、現在あるものを最大限に利用し、新たな空港や滑走路の建設などに苦しい財政からこれ以上の借金を重ねるような愚挙をくり返してはならない。我々は少しくらいガマンはできるのである。</p> <p>-----</p> <p>・自衛隊機の使用頻度は？ ・前回私が提案した国際線の誘導路の改造(つけ替え)はどうなったのか。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港は現位置で守るべき。 ①利用は地下鉄が近いから出来る。 ②国際線は乗換しないと行けぬから今のままで充分とおもう。 ③出発までに時間はかかるし、人口は減少に傾きつつあるから、今の空港(福岡)で、充分とおもう。</p> <p>-----</p> <p>ともかく、もっと議論して、最大限有効に使用する方法を見つける事こそ必要。 発着回数に現在の福岡空港のレイアウト変更も考えたら。西側地区へ全面ターミナル移転し、ランナウェイを今より東側へ移設する。</p> <p>-----</p> <p>スポットが遠い場合あり。その対策をなんとかしてほしい。 国際線まで地下鉄伸ばして貰えば東によくなりますけど(空港内バスの為) お金をかけず、今の利便性を保つ方法を考えてほしい。 話を早急に進めず、時間をかけて知恵を出して下さい。 福岡の将来にとっての最善策の検討を進めてもらいたい。 福岡空港のみの整備で、需要の拡大には直結しないということを頭に入れて、よりよい空港にしたいです。 今回思ったのは、あんな少ない駐機場に3つもターミナルは必要ないし、相当不便だと感じました。20前後の駐機場なのだから国内1つ、国際1つでいいと思います(ターミナル)。</p> <p>-----</p> <p>新北九州空港ができて便利になったが、東京以外へは福岡空港を利用する。非常に便利な空港なので、別の場所に移転せずに、今の場所での対応策を考えてほしい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>①4役所で知恵を出し合い現空港をどうすれば将来共に使用に耐える空港となるとの提案がなされないのはいかがなものか。土建業の為の新空港ではないのではないか。</p> <p>②日本で最も便利な空港として全国に評価されているをさらに便利になる様4者+α(民間)で発展する様出来ないか。</p> <p>.....</p> <p>すくなくとも、現空港はあと10数年は使い続けるのだから、能力を最大にあげる施策や、狭隘化したターミナル地区の改築、不足している駐車場問題等の対策にまず着手すべき。滑走路増設や新空港なので、長期的な課題の答えをまつ必要がないのではないか。</p> <p>.....</p> <p>福岡空港は、今の位置にあるからこそ利便性が高い。しかしながら、周辺の開発状況から考えると、現位置での拡張はほぼ不可能と考えられる。他の場所に移転してもこれ程利便性の高い場所が考えられるのだろうか。</p> <p>.....</p> <p>福岡空港の発着限界を考えると、自衛隊・アメリカ軍・海上保安庁の使用状況に関しても実態を把握する必要がある。特に軍用機の使用を削減する必要がある。自衛隊・アメリカ軍・海上保安庁の使用に関しては、24時間運用が必要となる。</p> <p>従ってこのような24時間運用が必要となる用務機に関しては、北九州空港に運用移管をさせるべきではないでしょうか。</p> <p>.....</p> <p>早く空港の整備を進めるべきである。戦略と正しい政策が大切。</p> <p>子供達の所に行くのに、交通の便も良く、子供達もこちらに来る時に、福岡空港は、近くて、便利良いと言っています。</p> <p>.....</p> <p>現在の福岡空港が便利で使いやすい。</p> <p>.....</p> <p>現空港はとてとても便利。平行誘導路二重化など有効活用方策が第一優先と考える。</p> <p>.....</p> <p>福岡市の2006年度実質公債費は約22%であり、地債発行には国の許可が必要である。九州大学移転跡地開発、オリンピックに伴う須崎埠頭開発、海上空港を建設する場合の地元負担金、空港跡地開発など、福岡市にそれだけの財政負担力があるのか疑問である。納税者としては、まず、既存ストック活用を最優先に考えて欲しい。</p> <p>.....</p> <p>現在の福岡空港は、アクセスが極めて便利で、現空港の移転は考えないでほしい。</p> <p>.....</p> <p>私は地下鉄沿線に住んでいるので、今の福岡空港をずっと利用したいと思います。</p> <p>.....</p> <p>現在の福岡空港がとてとても便利なので、新しい空港はいらない。</p> <p>.....</p> <p>貨物の輸入をしているので、今の空港が便利なので移転してほしくない。</p> <p>.....</p> <p>現在ある施設の有効利用を望みます。これ以上自然をこわし、箱ものを作るのは止めてもらいたい。</p> <p>.....</p> <p>市内に近い利点があるので大切に温存し、十二分に利用すべきだ。</p> <p>.....</p> <p>「もったいない」という言葉がはやりましたが、既存の空港を使ってどうにかできないのでしょうか。</p> <p>.....</p> <p>年2回程度は私も福岡空港にお世話になっておりますし、空港が都市の機能の充実化に寄与するという理屈も理解できるのですが、福岡をはじめとする九州アイランドの将来像をいかに具現化するかが重要だと思えます。そのためには福岡空港増強のプライオリティはやや下がるのではないのでしょうか。</p> <p>.....</p> <p>そもそも、昨日経済雑誌を読んで愕然としたのですが、財務省のデータによれば国債残高が770兆円(国民一人あたり600万円弱)、地方の借金を含めると国の借金は1000兆円を超えとの記事を読みました。この借金を今の現役世代が一掃できるわけではありません。たぶん、多くは将来の我々の子孫へのツケとなって先送りされるのだと思いますが、こんなことが許されるのでしょうか。空港が全てではないですが、それでも空港整備はお金がかかるとも聞いています。でもまた国の借金をこさえることに加担することになりませんか。もちろん、空港整備によりプラスの経済効果もあるのですが、建設関連業者等の一部にしか還元されないのではないかと考えています。本当に必要なか、拡充することによる経済効果等、とりわけ将来の子孫への負債減にどこまで寄与するのか、という視点は絶対に忘れてはなりません!単なる政治家のポイント稼ぎや行政サイドのエゴ、公共工事の拡大による景気浮揚といった昔ながらの考えが今回のPIの根底にあるとすれば、残念と言わざるを得ません。滋賀県知事の言葉ではないですが、佐賀空港も北九州空港もあることすし、とことん知恵を振り絞って現状の施設を最大限に活用する手立てをまずは考えるべきではないでしょうか。繰り返しになりますが、地方分権を先取りし、魅力&活力ある九州アイランドをどうすれば作り上げることができるのか、そしてそのための具体策は・・ということをまずは検討し、多くの市民から共鳴されることが肝要だと思えます。</p> <p>.....</p> <p>そして、現在、生を受けている我々現役世代として、将来の子孫にこれ以上借金を残さないように知恵を絞る、こういった発想が行政サイドにも強く求められていると思えます。</p> <p>.....</p> <p>今の場所がよい</p> <p>.....</p> <p>・福岡空港は現状維持で十分です。</p> <p>.....</p> <p>・現空港用地の借地をやめよ。国で強制収用してでも買収せよ。借地料の高額支払は税金のムダ使い。</p> <p>.....</p> <p>空港はいまのままがいい。</p> <p>.....</p> <p>今の空港が使いやすい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港は、都心から近く、公共交通機関(JR、地下鉄)のアクセスが非常に良い空港です。全国では最も使い勝手の良い空港だといえます。現状維持を希望します。</p>
		<p>..... 現空港の活用を創意工夫して欲しい。 福岡市は財政が厳しいので、何とか現空港の有効利用を最優先に考えてもらいたい。</p>
		<p>..... 今の空港を利用し続ける方向で、もっと真剣に考えてほしい。その上で、どうしても無理なら仕方がないが、新空港を作れば、全て問題解決するような、恣意的なレポートでは、判断できない。現空港と新空港の両面から平等に本気で考えてもらわないと困る。</p>
		<p>..... 日本一便利と言われる福岡空港は、やっぱり残すべきじゃないでしょうか。 今の空港は利用しやすいので、現位置に残して欲しい。 福岡空港は近くて便利がいい。他の地域の人にとっても、地下鉄はあるし、アクセスは良いので便利な空港。現位置での対応や他の空港との連携を考えて欲しい。</p>
		<p>..... 空港まで、地下鉄で15分です。こんな便利な所は日本中で福岡だけです。このままの状態(混雑しないようにして)続行して欲しい。</p>
		<p>..... 1年に東京へ2回くらい行きます。福岡空港は便利なので、ぜひ今の場所に残して欲しい。</p>
		<p>..... いろいろな工夫をして、いまの福岡空港が使いませんか。いまの福岡空港はとても便利です。</p>
		<p>..... 大変使いやすい福岡空港は今のままにして欲しい。新しい北九州空港はもっとアクセスを便利にして欲しい。</p>
		<p>..... 現所在地での整備を望む。 現福岡空港の周辺整備に力を注いで欲しい。 現空港の地理的、アクセスを考慮すれば、新空港建設ありきではなく、現空港の最大限有効活用の為の方法を検討願いたい。新空港建設ともなれば、その財源は？またまた借金ともなれば後世にそのつけを回すことになる。 福岡空港問題については十分なる説明会は必要と思われるが、最終的には市民、県民どの様に考えているかの直接投票での結果で結論は決定して欲しい。</p>
		<p>..... 市街地に近く交通の便が国内の他の空港に比し抜群に良い。 資料を見ていつも思うのですが、建設の事ばかりで現状の有効活用の案があまり出て来ません。 現状空港の利便性のメリットが大きいのので、生かしてほしい。 福岡空港は他の空港に比べて一番交通の便も良いしターミナルビルを移転させても出来ればそのままの場所で広げてほしい。</p>
		<p>..... LondonのHeathrow空港も、国鉄、地下鉄共に乗り入れ、大変にアクセス良好ですが、現空港はそれにも増して、抜群の空港です。之を拡充することはあっても、移転することは考えられない。もっと出来ることがある。良くよく考えて頂きたい。</p>
		<p>..... 福岡空港の空港能力の評価と見極めについて 国内線を西側移転し国際線と一体化することによって、内際乗り継ぎの利便性向上をはじめ、スポット運用の効率化が図れるほか、何より最優先課題である滑走路容量の大幅増加につながるのではないかと。福岡空港は滑走路運用方向によって処理能力の格差が生じる。滑走路容量を増やすうえで、16側運用に比べて容量が少ない34側の運用効率をいかに上げるかが鍵となる。 国内線の西側移転によって、旅客ターミナルの配置は滑走路両側から片側に集約される。これにより、グライドスロープを滑走路東側に移設し、離陸機は同施設の運用の妨げにならないよう滑走路横断し東側へ迂回せずに通常ルートの走行が可能となる。国際線エプロン付近の平行誘導路は既に二重化しており、着陸機の滑走路占有時間やブッシュバック待機といった課題も解決し、34側でも16側と同等(37回/時)の処理能力を発揮することができる。そのうえで、容量算出の前提条件や時間帯別容量の見直しにより、さらなる容量拡大が見込まれる。容量算出にあたっては、これまでの着陸実績をふまえたうえで、処理能力を最大限引き出せるよう着陸割合(67%まで)から着陸回数(23回)に変更することで、1時間あたり38回に増加する。 時間帯別容量についても、現状程度とする早期・夜間を日中並み(ピーク時の8割程度)に引き上げることが可能である。この結果、1日あたり滑走路容量は507回、年間では約18万5千回に達し、長期的な需要予測(2022年ケースB~2032年ケースC)に対応できる。 また、羽田のように航空会社と協力し容量拡大を図ることも必要ではないか？ PIレポートの内容についての客観性の確保や幅広い合意形成を図るうえでも、航空会社の調査会議への参加が欠かせない。</p>
		<p>..... 現在ある空港を伸ばす、又は面積を広くすることは選択肢の中にはないのですか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		誘導路を二重化しても4千回しか増えないことを考えると、ヘリコプターの7千回は大きな数字である。こういうことも踏まえて、現空港の有効活用を考えるべき。
		空港の規模が問題。インチョンに行って、そこからまとめて海外にというかたちが当然出てくると思う。 したがって、ハブ機能は一切なくなるのではないか。小型機の発着を減らすなどの考え方を加味したほうがよろしいのではないか。
		現空港は利便性が高く、会議開催時の目玉となっている。 英国の空港(マンチェスター)で滑走路が1本で18万回処理していると聞いたことがある。 そこは、面積が広く、福岡と比べて誘導路や駐機場の使い勝手が良いなどの理由を聞いたことがある。そういった工夫が福岡でもできないものか。
		ステップ1で新空港にネガティブな意見が多く出ている。 便利な位置にある現在の空港が良いというもの。そのような意見はこの調査にどう反映されるのか。
		日本で一番、便利な空港であり、一般市民も移転に反対している。そういう声を無視して移転を進めようとしているのではないか。
		現在の空港の有効活用方策についてもっと十分に検討すべきではないか。 今の福岡空港の需要の50%は福岡羽田間。それは福岡空港が今の位置にあり、ビジネス客が利用しているから、それだけの需要があると思う。他の場所に移した場合、需要は減ってしまうのではないか。
		昨今の需要は横ばいであり頭打ち。また新北九州空港ができていて、今年度末は発着回数も乗客数も、今年よりは減るはず。人口減少もあり、今後増加するとは考えられない。九州にはハブ空港はできない。仁川は着陸料が成田や関空の3分の1だから、みんなそこに行く。遠くに行くときは、名古屋で乗りかえるか仁川で乗りかえるほうが安くて便利。だからハブ空港という夢物語はやめて、今の一番便利な福岡空港をいかに生かすかを考えるべき。
		福岡空港は近くて便利が良い。新空港となり遠くなると不便になる。できるだけ現空港でがんばってほしい。
		福岡空港は便利がいいから、できれば遠くに行って欲しくない。 福岡空港の滑走路は、まだ満杯ではない。もっと有効活用すべき。 ・並行で誘導路をつくるということだが、それはいまの面積で可能なのか。 ・小さいころから身近にある空港なので、今ある場所で、より良く使えるようにして欲しい。
		いろいろ空港ができて利便性がわかっていて方を使ってしまう。 ・福岡空港の周囲にも空き地がいろいろあると思うので、移転ではなく、そこを有効利用した方がよい。現状の福岡は空港が近くにあってとても住みやすい。
		・今の場所に残して欲しい。待ち時間が長いとか、遅延とか多少の不便は我慢できる。 年に数回利用するぐらいなら今の空港で十分。福岡の良いところは自然が身近にあるところ。福岡も開発がどんどん進んで、便利になってきているが、自分としては不満。自然を破壊して新しいものを作るのは反対。利便性が悪いから、利用者が減り、その結果、路線も減って、利用者が減ると、佐賀や北九州は悪循環。今あるものを生かして利用すべき。
		・福岡空港は今の場所に残して欲しい。 ・今のところに残して欲しい。 ・便利だから今のところに残して欲しい。 ・現在の施設を少しずつ整備して利用していくべき。 ・空港は今の場所に残して欲しい。 ・今の空港の中をうまく整理してうまく活用して欲しい。 ・空港は現状維持が良い。新空港は埋め立てが必要で環境面が問題。財政面も問題と思う。
		・事故が起きなければ、今の空港のままが良いと思う。

区分	意見分類	寄せられたご意見
	近隣空港との連携方策に関する意見 100件	<p>福岡空港が巨大でオールマイティになる必要はない。分担との代替交通による減便(新幹線の開通と鹿児島便など)など</p> <p>-----</p> <p>新幹線を鳥栖から有明海へ向けて作る。土地は安いよ。空港専用レール。新幹線の空いた時間に佐賀APまで走らせる。</p> <p>-----</p> <p>将来の対応策の中で、近隣空港との連携を特に真剣に検討してほしい。(現福岡空港は、とっても便利で利用しやすいので)</p> <p>-----</p> <p>北九州空港との整合性、役割をどう「スミワケ」するのが課題も多い。そもそも県内に大きな空港は一つで良いと思っている(いた)。</p> <p>-----</p> <p>①福岡空港は立地条件が抜群。地下鉄でJR博多駅にも至近。移転すればこのメリットは消滅する。「海上空港」は不要。 ②北九州空港の役割向上などで代替できる(貨物の北九州シフト)部分も多い。</p> <p>-----</p> <p>送っていただいていますレポートを拝見しました。私自身は考え方を変えたほうがいいのではと思うようになりました。私は佐賀空港整備派ですが、レポートの内容をみますと、福岡空港の整備も必要です。そこで、両者の整備案を提言させていただきます。福岡空港を東京における羽田空港に、佐賀空港を東京における成田空港にみたくて両者を整備するというのは如何でしょうか。お互いに想いが異なりますと、まとまりません。どこか一本に決めようとせずに、両方整備する、というのはいかがでしょうか。相補の関係に。 先日九州の州都に久留米市・小郡市・とす市・きやま町連合が名乗りをあげられました。因みに久留米市長様は県南を合併し、100万都市にしたいとお考えを述べられたこともありました。福岡市に福岡空港がありますように、県南100万都市にもベース空港(佐賀空港)は必要です。古代において博多湾岸が栄え、そのあと有明海沿岸が栄えてきました。一歴史は繰り返す-?</p> <p>-----</p> <p>かえすがえすも、佐賀線の廃止が悔やまれます。国は長期的なビジョンで福岡、有明佐賀空港の連携した位置付けの構想を持ち得なかったのでしょうか？佐賀線が残存していれば、あらたな鉄道付設にかかる巨額のインフラ整備費用が軽減できた上、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へと物流の手法が転換可能だったのではないのでしょうか。今となってはもうどうにもならない事だとは思いますが・・。</p> <p>-----</p> <p>・北九州空港、宇部空港、佐賀空港との競合の調整が是非必要と思うが、明確でない。 ・共存共栄を図るべきである。</p> <p>-----</p> <p>夜遅くの到着便も欲しいが、これは北九州空港と福岡へのアクセスの向上で解決して欲しい。ただし、自家用車を想定した駐車場格安設定だけでは、業務上出発先での飲酒を余儀なくされた場合は困るため、公共アクセス望む。</p> <p>-----</p> <p>お金のかかる開発はやめて、今ある施設で運営してほしい。空港が混雑するなら北九州や佐賀空港にわりふったらよいと思う。</p> <p>-----</p> <p>北九州空港、佐賀空港と福岡空港をうまく活用して、後世に負担をかけたくない!!北九州と佐賀と福岡市内のアクセス整備の方が、安価で軽負担ではないか!!</p> <p>-----</p> <p>全体的に、福岡空港のごときか考えていないので、北九州国際空港や佐賀空港との役割分担まで考えた方がより現実味と説得力が増すと思う。今のままではひとりよがりな需給予測だと思う。 佐賀空港と北九州空港の活用を考えるべきであり、福岡空港のみに集中させること、又都市計画・都市政策としても一極集中の程度を高めることが望ましいとは思われない。</p> <p>-----</p> <p>国と地方の財政が逼迫している状況では、近隣空港との連携を第一に考えるべきではないか。</p> <p>-----</p> <p>他の空港と連携するような事を例えば荷物は分離するかそれに他の空港との道路の整備等も必要。特に車の駐車場は不足していると思う。</p> <p>-----</p> <p>新空港を作って大幅な赤字となった時に責任(道義的、経済的)を取る人がいないので、現空港の整備で十分。貨物を佐賀空港、北九州空港にまかせ分担をはかるべきです。</p> <p>-----</p> <p>他の九州の地方空港とは混雑さが違いますが、他空港との連携をもっと考えてはどうでしょうか？関西地区のように空港を3つも造っては、採算を取るのに苦労するのではないですか？</p> <p>-----</p> <p>大型公共事業は空港に関していえば、不要と考えている。九州の他の空港、特に、佐賀空港や北九州空港が、役割を分担することにより、航空需要はまかなえると思う。特に、新空港を、今の空港以外の場所に作ることは、反対。理由は、アクセスが悪すぎるから。環境破壊につながる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡市のみならず日本国の財政に余裕がない現実をみすえて、近隣空港との連携(たとえば貨物便等を他の空港にふりわけ、その後陸路で運ぶとか)現空港における増設とか、今ある設備をもっと生かすことをまず考えるべきでは。</p> <p>九州東部(北九州を含む)から福岡空港を利用する人は、むしろ近隣の北九州空港等を利用する方が利便性はいいので、そちらを充実した方が良いと考えられる。</p> <p>個人的には、北九州や佐賀空港との連携で対応できると思います。それから福岡空港が満杯になる前に両空港の利用者が少ないと言うのはおかしい。なぜなら、便利な方があいていれば、皆そちらを利用するのですから。</p> <p>・新北九州空港へのアクセスには、福北ゆたか線を基本に、後藤寺線、平成筑豊鉄道の活用出来る所は活用して増強充実を計り、鉄道が両空港を結ぶ事が必要。</p> <p>利用する空港をどこにするかは、個人が自由に選べるのが原則。便数が少なく、アクセスの良くない空港(佐賀・北九州)には一定以上の乗客は集まらない。(行政が航空便を強制的に張付けできない)</p> <p>近隣空港との連携は、無意味だと思います。都市は競争しているからこそ、いい都市ができる者です。連携という概念はまやかしにすぎません。</p> <p>高い費用をかけて、新空港への移転を考えるより、北九州空港や佐賀空港とのネットワークの利便性を高めるような方策を練ることが必要と思います。(広島市と広島空港との距離を考えると北九州空港や佐賀空港が、福岡市からそんなに遠いとは考えられません。)</p> <p>福岡空港の発着限界を考えると、自衛隊・アメリカ軍・海上保安庁の使用状況に関しても実態を把握する必要がある。特に軍用機の使用を削減する必要がある。自衛隊・アメリカ軍・海上保安庁の使用に関しては、24時間運用が必要となる。従ってこのような24時間運用が必要となる用務機に関しては、北九州空港に運用移管をさせるべきではないでしょうか。</p> <p>将来的に拡張となれば移転も考える。当面、北九州空港とのアクセス、佐賀空港とのアクセス強化</p> <p>・東京ー福岡便をよく利用します。今後需要がオーバーしても、新北九州、佐賀空港を利用するような旅行は私はしません。旅客を遠方の空港の利用を強いることは、国民経済からみてもおかしな政策です。旅客の利用効用を最大化するよう福岡空港の機能向上を求めます。</p> <p>現状のままで近隣空港との連携を充実すべきではないだろうか。 北九州の空港と佐賀の空港とうまく連携してほしい。 北九州空港が便利になるように県は力を入れてほしい。 せっかく、新しい北九州もできたので、まずは、機能分担や、今ある福岡空港を拡張するなどして、今の空港を残してほしいです。</p> <p>福岡空港の有する利便性を考えると、仮に海上等へ移転した場合、結果的に新幹線利用と時間的差異がなくなることも考えられます。前述のとおり、周辺空港と連携し、ビジネス専用空港として特化することも一案と思われます。 ビジネス、観光、人、貨物等全てをひとつの空港で行わなければならないとは思いません。周辺の空港等、インフラを十分活用してもらいたいと思います。</p> <p>福岡は乗客、北九州は荷物で主体のハブ空港として活用を広げ発展を期待する。</p> <p>もし需要予測通りの場合現空港は不可能であるので現空港の有効利用又は近隣空港の連携を急ぐべき。</p> <p>滑走路処理容量に余力が無いのは分りましたが、旅客便(国内外)と貨物便(国内外)の割合はどうなってますか？ 貨物便を新北九州と佐賀空港にシフトすれば処理容量はどうなりますか？</p> <p>博多～北九州空港、博多～佐賀空港の新幹線を作ると、新空港はいらないと思う。苦しい財政の中、税金をできる限り使わない方向で考えていくべきだと思う。</p> <p>周辺の空港を活用した案を作るべし。 空港も地方分散(一県一空港)から、地域集中(九州中心空港)に変わるであろう。佐賀、北九州のようなlocalな空港の影響は少ない(特に国際旅客)</p> <p>福岡空港ばかりに機能を集中させず、県内の空港との役割分担を考えてほしい。災害や危機管理の面からも、適度な機能分散が必要だと思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>年に50回以上福岡空港を利用しているが、全国でも類を見ない交通の便のよさがある。これは強みとして是非残してほしい。伊丹や羽田のように他に作っても不便だったら、そっちは人はあまり利用しない。国内専用で板付に残して、他の機能を佐賀と北九州に持っていく方が金もかからず現実的。何も福岡に国際空港がなくてもいい。</p> <p>これ以上、県民に負担を強いるのは、やめて欲しい。今の空港(佐賀・新北九州)も含め、それを生かす方策を。県民は新しい空港をつくることには、反対です。</p> <p>私は北九州市民なので、北九州空港と福岡空港が協力して問題を解決していけばいいと思います。</p> <p>北九州空港を活用しましょう。</p> <p>周辺にも多数の空港があるのではないかな？</p> <p>周りの空港(佐賀、北九州)を活用して下さい。</p> <p>北九州、佐賀、熊本、長崎などの空港との連携や住み分けて他地域も更に発展するのではないかな？その議論をもっと深めるべきではないかな？</p> <p>福岡空港はとても便利。北九州空港は24時間。両空港をうまく使いこなして対応できないものだろうか。</p> <p>航空需要予測について、よくここまで公表されたなあと感心致しておりますが、新しい空港を築った場合交通アクセスを含め他空港との機能分担がどのように変化するかとの予測が今わかりません。ステップ3以降で明らかにしていただくことを期待しております。</p> <p>もう少し新北九州空港の状況を見るべきであるし、分散・活用する方策を講じる必要があるのでは。</p> <p>財政逼迫の中で、教育や福祉など、もっとすべきことがたくさんあるんじゃないですか。役所の方からすれば、国のお金、県のお金、市のお金といった違いがあるのでしょうけれど、納税者にとっては、どれも税金です。</p> <p>予測される航空需要に万全に対応するために、多額の税金を使う必要はないと思います。北九州空港や佐賀空港を活用しながら、対応すればよいと思います。</p> <p>北九州空港へのアクセス改善でこれくらいの需要増は何ら問題なく処理できる。</p> <p>各空港とコントロール、調整しきらねば、調査の必要なし、ムダ、ムラ。(何しろ福岡空港の便をへらす。)便利が多いから利用する。</p> <p>佐賀や北九州へのアクセスを考えて下さい。</p> <p>現在の福岡空港と北九州・佐賀空港で充分機能させられるのでは？</p> <p>お願いします。北九州空港と佐賀空港にも県を越えた広域のインフラ整備にもっと本気で取り組んでください。福岡空港を利用している私たちも、将来あの時本当に取り組んでいて良かったと言えるでしょう。(言える時が来ます。)</p> <p>もし今の位置にあるべきということならば、需要が逼迫しないための方策を立てる、例えば近隣空港と役割分担をするなど考えるのが“政策”ではないでしょうか。</p> <p>東南アジアから福岡行きの便は出発が深夜で不便だし、体もきつい。早着に着ける北九州空港行きの便ができれば良いかも。</p> <p>夜間発着などは他空港にまかせて、福岡空港は良い所を取れば良い。航空荷物もそうすれば市内の交通混雑も緩和されると思うが。</p> <p>福岡空港は近くて便利がいい。他の地域の人にとっても、地下鉄はあるし、アクセスは良いので便利な空港。現位置での対応や他の空港との連携を考えて欲しい。</p> <p>南区からも佐賀空港を利用しやすくしてほしい。新しい空港を作ったり、今の福岡空港をなくすのはやめてほしい。</p> <p>バック旅行商品には福岡、北九州どちらの空港を選んでもよいものがある。利用者は選ぶ便が増えて便利です。同一料金にすれば北九州空港の利用者が増えてくると思います。</p> <p>新北九州や佐賀空港を利用する考えも十分検討が必要だが、飛行機は短時間で行ける魅力を減らす方向になるのは寂しい気がする。</p> <p>福岡空港は旅客専用にして、貨物は他の空港にまかせれば、道路の混雑も少なくなるのではないだろうか。環境も良くなるし。</p> <p>新北九州空港をマイカーで利用すると便利なのに驚きました。利用者の伸びも順調との事。早期に反映させる必要があると思います。</p> <p>新空港は必要なし。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡都市圏の住民などが、新北九州や佐賀空港を利用しなければならないときは、そこまでのアクセスの交通費を割安になるような切符にする。(どこの空港を使っても、運賃が同一金額になるようなシステム)</p> <p>北九州空港・佐賀空港へのアクセス等については空港の利用者のみではなく各その地区の移動時間の短縮につながるの、それはそれで推進すべきことだと思います。</p> <p>・佐賀-羽田間の運賃を福岡-羽田間の運賃より安くするよう国が指導することによって佐賀空港の利用を高める。 ・将来石油の枯渇がある。空港の予測とは100年、200年先を考えるべきである。</p> <p>福岡市だけであれもこれも独占せず、他地域と連携していくことを考えてほしいものです。また、飛行機利用は便利ですがリスクも大きいので、需要を増やす策は控えても良いのでは。供給が追いつかないなら、飛行機利用を諦めて鉄道等を利用してもらえば良いかと。</p> <p>周辺空港(北九州)(佐賀)とのアクセスについて検討を強めて下さい。 近隣空港との機能分担。旅客機専用空港にて、貨物専用機は他の空港に移す。 福岡空港はインフラが十分なこと、新北九州空港の開通、関西方面、鹿児島需要減から、方向は決まる。 ①福岡空港から発着する関西方面、鹿児島便を減らす。新北九州空港に肩代りさせてもよい。 ②国際定期便との接続は、関西空港より羽田に重点を置くべき。羽田・成田間のアクセスは国の重点課題であり、今後も充実するはず。</p> <p>国内線と国際線を分離する政策は、現在の航空界の流れと逆行するものです。羽田と成田に国内線と国際線を分けて大不評。伊丹と関西に国内線と国際線を分けて大不評。名古屋から中部に移転し都心部からの距離は遠くなったが、国内線と国際線を分けずに大好評。羽田のD滑走路ができれば、羽田からも国際線定期便を運航することが決定。そもそも福岡空港利用者の多くは、福岡都市圏の住民であって北九州都市圏や佐賀・有明地区の住民ではありません。それなのに福岡空港の国際線を北九州空港や佐賀空港に分離したとしたり一体誰が乗るのでしょいか？</p> <p>福岡都市圏の住民の利用者数が減るのは確実です。関東や関西のように住民数が多いなら分離したとしても一定の需要はあるでしょうが、福岡の場合は他の大都市圏と比べて近隣空港までの距離が非常に遠い上に福岡都市圏の外に近隣空港が立地しています。住民数の少ない九州で国内線と国際線を分離するのは、国際線が撤退するだけであると考えます。もしも福岡空港の国際線を北九州空港や佐賀空港に分離するのであれば、将来中部国際空港の需要が伸びて滑走路の増設を求められたときに、中部国際空港の国内線を全便名古屋空港に移して滑走路の増設はしないことを確約してほしい。</p> <p>また、羽田への国際線定期便の運航を取りやめてほしい。それができないのであれば、福岡空港の国際線を北九州空港や佐賀空港に分離はやめてほしい。でなければ不公平である。</p> <p>近隣空港(佐賀空港・北九州空港)との連携 ・北九州空港アクセスバスは小倉・戸畑・若松線以外は全部採算割れで佐賀空港アクセスバスも1路線以外は撤退している現状で、佐賀空港アクセス鉄道や北九州空港アクセス鉄道を作っても採算割れは確実だと思います。 ・成田空港と羽田空港、関西国際空港と伊丹空港の連携も上手くいっているとは言えない現状でアクセス鉄道も整備できない佐賀空港・北九州空港との連携を行っても上手くいくとは思えない。</p> <p>・国内線と国際線の分離は航空界の流れに逆行しています。すでに成田空港と羽田空港、関西国際空港と伊丹空港で上手くいっていないのに再度同じ愚を繰り返すつもりですか？中部国際空港は国内線と国際線を分離しなかったで評判が良いです。国内線と国際線を分離したら福岡空港-佐賀空港、福岡空港-北九州空港でのトランジット客の利用は絶望的であり国際線の撤退を誘発する可能性が高いと思います。現空港における滑走路の増設 ・用地収容が困難であると思います。福岡空港の借地の用地取得に昭和50年から平成16年までで9haしか取得できていません。 ・環境対策費が増加し赤字が更に増える。 ・増便により危険性が現状よりも高くなる。</p> <p>空港アクセス向上に就いて。(飯塚会場でも発言しました。) 両空港のアクセス向上を計る事が絶対不可欠と考えます。同じ福岡県内乍ら気象条件が異なる事多々あります。(八木山峠、鳥尾峠と2つの峠を越える)福岡県の中央部は桂川町や筑穂(飯塚市)になる。「福岡ゆたか線」は電化されている。新飯塚以降田川方面はジーゼルこれを電化して新北九州空港へ結ぶ。県は自動車事業150万体制に向かって対策を進めており、電化の必要性を感じているので課題になる筈。</p> <p>ステップ3の検討では、福岡空港で出国審査を受け、新北九州空港から出発するといったような連携も検討するのか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>北九州に新しい空港ができており、佐賀と北九州をリンクした形での航空利用をグローバルに考えたほうが、重複した投資をしなくても済むのではないかと。</p> <p>地域の空港の連携を考えるのが一番コスト的にも有利ではないかと思う。新北九州空港について、できたばかりであり、しばらく様子を見ていくということであれば、現状をきちんと認識した上でないと、次のステップ3には進めないのではないかと。</p> <p>福岡空港は非常に素晴らしい空港であり、世界にも類を見ない便利のいい空港だと思う。新たにどこかに持っていくというのは、まず福岡都市圏の方からブーイングが来るんじゃないかと思う。今の空港をうまく利用するためには、余計なお金を使わずに近隣の空港をうまく使ったほうが良いのではないかと。</p> <p>北九州と佐賀について、よく代替空港という言葉が使われているが、代替というのは、何かあったときに補完できる空港が代替空港であり、今あるものをやめて別のものをということではない。</p> <p>佐賀空港は滑走路を誘導路に使っており、滑走路の長さも短かく、何かあったとき代替して使うとしても使いにくいと思う。福岡空港から飛んでいないところに小型機を飛ばすということはある。</p> <p>福岡空港の利用者を減らすことが重要であり、その方策として新北九州空港や佐賀空港のアクセス向上など利用促進を進めるべき。</p> <p>福岡空港の周りは高速などに囲まれている。あの状況で拡張の余力はあるのか、ないのであれば新空港、連携となる。</p> <p>国際線を新北九州空港や佐賀空港にもっていきアクセスを整備すれば、福岡空港の離発着回数に余裕が出来るのではないかと。</p> <p>空港を作る際には、近隣空港のことも考慮に入れるべき。例えば、佐賀空港に貨物を持っていったらどうか。</p> <p>新北九州空港や佐賀空港の活用可能性を考慮する必要がある。仮に福岡空港が容量限界となり、福岡空港を利用できない福岡市民が、新北九州空港や佐賀空港を利用するようにして何が悪いのか。</p> <p>長期ビジョンの中で、北部九州の長崎まで含めた近隣空港のすみわけをきちんと考えるべき。福岡空港は東アジアをにらんだ人の動きを担い、北九州は物流。佐賀は福岡のサブとして小型飛行機用にする。そのためにはモノレールなどの整備が必要だろう。さらに佐賀や長崎にパイロットの養成所を作り、このようなことから福岡空港をはずすようにすると良いのではないかと。</p> <p>福岡空港のほかに、新北九州空港、佐賀空港がある。佐賀空港は大牟田に近いのですが、新北九州空港も佐賀空港も利用が低いと聞いている。新聞には道州制が載っていますし、国は赤字が大きい。いま、福岡空港を拡充し、一極に集中するよりも分散し、それぞれの地域が発展することが良いと思う。国民の負担も少なくてすむ。</p> <p>北九州に住んでいるが、北九州空港を使おうとは思わない。便が少ないし、不便だし、結局福岡から乗る。福岡空港からまわりの空港に散らばせても意味がないのではないかと。車でいけば北九州へ20、30分でいけるのだが、あまり便数がないから乗る気がしない。北九州ももっといろんな地域への便数が増えればよいのだが。</p> <p>近隣空港との連携が大事になってくるのでは。佐賀や北九州もアクセスがネックだが、福岡からそんな遠いわけではない。近隣空港の発展は福岡空港もプラスになる。</p> <p>佐賀や北九州だけでなく、宮崎など殆どの県に空港はあり、どこもうまく利用されていないと聞いている。福岡空港は国が管理しているとのことだが、国の管理と県の管理では、使えるお金も力も違うと思う。他の空港が福岡空港のようになれば、福岡空港に余裕もできるはず。他の空港をどうすれば福岡空港のようになれるのかを考えるべき。</p> <p>福岡空港と北九州空港の経営や運営は別々に行われているのか。関西では伊丹と関西があった、それぞれ路線や便数が振り分けられ不便に感じたことがあった。北九州空港や佐賀空港と連携と書いてあるが、経営や運営が別で上手く連携できるのか。</p> <p>北九州や佐賀空港を有効に利用すべきで、新空港は最後の手段として欲しい。</p> <p>福岡、北九州、佐賀を大いに利用すべきと思うが、福岡空港の利用が増えることが地域の発展につながるということであれば、その方向も良いかもしれないと感じた。</p> <p>大阪も伊丹と関西があるように、国際線は多少、遠いところでも我慢できる。今の敷地で増やすのは大変である。</p> <p>新北九州空港が出来た事は知らなかった。何のために作ったのか。佐賀空港も含めて、もっと他の空港の利用を考えるべき。</p> <p>佐賀空港や北九州空港を如何に有効に利用するかにかかっている。そこを考えるのが、福岡空港を今のところどうすれば残せるかにつながってくる。</p> <p>空港は移転して欲しくない。容量が限界になるのであれば、他空港とうまく連携できれば良い。</p> <p>福岡空港に北九州空港のポスターがあったが、違和感がある。お互い、ライバルではないのか。それとも、福岡空港の需要を分散させたいとの意図か。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見 202件</p>	<p>南北に広がる遊休地に滑走路を拡張して、短距離専用滑走路を検討すべき。更に佐賀空港、新北九州空港との連携により負荷分散を図るべき。新空港の必要性は全く無いと思う。福岡空港が移転したら、福岡市は死んでしまう。東京に対抗してどうして福岡が栄えるのか良く考えて欲しい。人・物・金の流れの中心である心臓(空港)が遠くなると、体中にめぐるべき血液の流れが悪くなり病気になるてしまいます。</p> <p>福岡空港の拡張は物理的に無理だと思う。一本の滑走路をいかにうまく使うかが今度の問題だと思う。自衛隊が福岡空港に在る必要があるのだろうか？</p> <p>現在の場所で滑走路を延長するべき。北九州空港のアクセスを良くすると良い。玄海沖は福岡から遠い。</p> <p>無駄なもったいない投資はやめて、九州を牽引できる投資、すなわち滑走路2本をしっかりと進めるべき。</p> <p>伊丹空港みたいにジェット用滑走路と中型機用の滑走路が作れる場所が、今の福岡空港に確保できればいいのですが。</p> <p>現空港を拡張する方法が見出せるのでは？国際線はFull稼働しているとは思えない。もっと他に利用出来る。</p> <p>産業といった視点でこの問題を見ると国内輸送と国際輸送それぞれの状況を予測しなければならない。国内輸送は物流・人流の総合交通体系を確立すれば何とか出来るが、国際輸送は国の政策が見えなければなんともいえない。</p> <p>日本における九州・福岡の役割というところで政府の視点が必要となる。また、交通弱者をどうするか。公共交通機関の利益・効率を考えると、その需要はマイカーといった輸送手段を機能させればもっと増えるはず。このように、新空港建設を前提で議論を進めればあらゆる課題が見つかる。新空港反対の立場からは問題点は見つかりにくい。今後さらに議論を重ね課題を見つけては別の考え方を出し取り組んでいかななくてはならない。</p> <p>もし予算が5000億～1兆円あるのであれば南地の滑走路の他に用地を買収して東西の滑走路を作ったら如何？</p> <p>名古屋と違い、福岡の民間では資金を出すとは思えない。国や福岡市、福岡県がいくら出してもいいののか。現状の環境対策費がいくら、このまま推移するといくら、福岡空港を新しくつくといくら、新北九州や佐賀へのアクセスを良くするといくら、と算出して欲しい。</p> <p>将来アジアからの旅行者を入国するにあたり、海上空港は場所、治安、規模的にも有効です。出来れば人工島の一部延長する滑走路にての新空港が出来れば、実現可能です。</p> <p>福岡市内ですので、福岡空港が一番便利。今の位置で短距離用の滑走路を整備するなど、混雑緩和や定時運航向上に努めて欲しい。</p> <p>現空港の便利がよいので、現位置での改良していくことが望まれる。</p> <p>24時間稼働・2本以上の滑走路という観点をもっと強調すべし。</p> <p>これ以上空港建設の無駄づかいはやめて下さい。前回の知事選の争点となっていったんひっこめたはずの計画を、またまた持ちだして、こんなややこしい手段で実現に近づけようという、その執念にあきれます。</p> <p>九州の玄関口。相之島の海上につくってほしい。</p> <p>インチョン(韓国ソウル)の様なハブ空港がほしい。</p> <p>今の空港に2000mの滑走路をたし、今の滑走路を3500mに延長すればよい。</p> <p>新空港の建設場所は、海の中道を利用することが一番である。国が管理している土地が多い。新宮方面に埋め立てる(海流や海上航路の関係をクリアできるなら)。また、本気で実現させるためには繰り返して申し訳ないが、1で述べた役割を世界にアピールできるか、県民に納得してもらえるか、福岡の未来を世界の都市レベルの視点でどのように位置づけ、成長させるか等、課題は数え切れないが、ただ作ればよいというレベルなら、新空港建設はやめたほうがよい。私は未来の福岡のために赤字でも投資すべきものだと思う。戦後、名古屋の百メートル道路を作った市長さん(名前は忘れました)の考えにたてる県民をどれだけ集めることが出来るか(愛知は世界の自動車産業の拠点となった)。まず、1の役割をアピール。そして、世界に冠たる航空・宇宙産業の育成。この道しかない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>これから環境を重視しなければいけないと思います。どんなに航空需要が増加しても自然破壊をするような新しい施設の建設には反対です！今ある空港をもっと使えるように、考えて頂き、是非よりよいものに創り上げて下さい。期待しています！！</p> <p>-----</p> <p>・新空港の建設には、年月を要するため、将来を見通し、早期に福岡市に近い場所に着手する必要があります。 新空港を建設するのであれば、土地の入手も含め、民営で進め、市及び県の負担がない形にして欲しい。 福岡空港の発着回数も2032年度まで予測では、確実に増えるとみられています。今の滑走路では、もう限界、慢性的な離発着の遅れも避けられません。大惨事が起る前に安全運航の面からも、新しい空港づくりに踏み切ってもらいたい。</p> <p>-----</p> <p>現空港を使用し乍ら、その東西地区を開発して滑走路をもう一本作る計画をしてはいかがですか。それまでは超過分は北九・佐賀に負担してもらおう。補償金もその方が安いのでは？</p> <p>-----</p> <p>・新空港＝羽田の便を増やしても、全国空港＝羽田となっている為、常に遅延し意味が無いと思う。 ・もっと将来も考慮するが、小型エア－ではローカル⇄ローカルを結んだら良いのでは・・・ 事実上、新空港が必要とは思いますが、それに要するコストと、自治体の財政内容との比較@@が重要である。 新空港開発にカコつけて税金を無駄遣いされるのが大変不快です。 新空港建設は絶対反対です。佐賀空港を利用しなさい。 伊丹空港は関西空港が出来ても、まだ使用している。福岡空港も新空港が出来ても使用が続くのではないかと。関西空港のように赤字空港になる。 新空港を作るにしても鉄道(JR)との直通を望みます。 現空港の西側に拡張すべし！ 国際ターミナルをつぶしてR/Wを2本にする。R/W34の1LSIによって離陸までの時間が短縮されました。しかし、R/W変更によって混雑することもあります。その原因はタクシーウェイがランプ側に一本しかないことです。ターミナルを東に移動させて、タクシーウェイを2本にするとともにランプを広く長くする対策が有効です。大巾拡張！</p> <p>-----</p> <p>・移転計画の事は全然ふれていない遠回しの説明。 ・建設省(国交通省)出身の力のある知事、市長は早いけど、福岡は遅れている。もっと具体化出来ないものか？ ・佐賀も新北九州空港も将来立ち行かなくなると思う。 ・自分の在籍中にと強い意志の「知事・市長」が出ない限り具体案は22世紀になる、悲しい限り。 事故を考えると、利用している人はある程度リスクは負っているとして、直接関係のない、民家、学校、車等を巻き込むことは絶対避けなければならない。従って海上で24時間利用というのが、今から必要と思う。</p> <p>-----</p> <p>将来的には雁ノ巣(海の中道)方面への移転を考えた計画を早く見定める必要もあろう。(福岡市内の建築物の高層化も可能となって、人口増も200万人も目標となる。)</p> <p>-----</p> <p>現空港周辺の整備を急ぎ、2～3倍のキャパ作りをその後別空港を考えるべきと思う。どの様になるろうとも現空港は残すべきと思う。</p> <p>-----</p> <p>空港の整備は、なるべく速やかに開始するべきである。新幹線、高速道の整備を後回しにしてもよい。</p> <p>-----</p> <p>私は、個人的には、新福岡空港は必要と考えるが、問題はやはりお金の問題。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>現在の空港では狭くて拡張の余地はない。滑走路については、将来の航空機の技術的発展に対応できるように、またトラフィックの増加に備えて、3000メートル級の滑走路が2本はいる。福岡の北部地方は冬季の天候を考えると、適当ではない。また空港を造れるほどの広い空き地がない。海上に飛行場を設置すると、水深が深く埋め立てに適当ではない。また冬季のウェザーを考えると北部は適切ではない。南部の平野部を考えると、十分な広さが可能である。しかしこれも漁業権を考えると、買収がかなり難しい、と考えられる。</p> <p>なお有明湾は浅瀬で、開拓は容易と考えられる。海の埋め立てによる空港は、大阪国際空港、名古屋国際空港の先例がある。しかし有明湾の北部に空港を移すと、差し当たっての問題に佐賀空港の存在が問題になる。佐賀空港は事前の予想通り何のために作ったか分からない。利用者の予測もでたらめである。そのため利用者が少なく、今でも定期旅客機の就航がほとんどないのが現状である。</p> <p>北九州空港も同じである。北九州空港は現在は目新しいこともあって少しは客も多いが、今後は佐賀空港と同じ状態になることが予測される。北九州空港は当初は農林水産省の補助で計画を進めた経緯がある。その必要性について今だ疑問を禁じ得ない。佐賀空港と北九州空港を将来の福岡空港の代替空港として考えたかどうかという話もある。これについては管制圏の再構築を考えれば、考えられないことはない。しかし福岡とこれらの空港とのアクセスについて詳細検討が必要である。また、福岡空港が目的地であるのに、初めからこういった空港を選択する可能性があるのか、要検討である。</p> <hr/> <p>海上空港はどうなったのですか？24時間いつでもどこでも飛べる様に願っています。</p> <hr/> <p>裏表紙の「将来の航空需要の予測」のところで、「2010年初期には滑走処理容量に余力がなくなり混雑状況が拡大し、需要に充分応えられなくなるものと予想される」とありますが、この点がこのPIレポートステップ2の一番の論点だと思います。</p> <p>「平行誘導路二重化」だけでなく、滑走路をもう一本増やせるのか、もし増やせるとしたら費用対効果はどの程度なのかといったことを具体的に示すべきだと思います。</p> <hr/> <p>「危険と騒音被害」解消のため新空港の建設を強く望む。現在の総合調査はその重点が需要数と空港能力に置かれている。不確定要素を調査の前提としているため、新空港の必要性に迫力がない。「危険と騒音」問題は沖縄の普天間基地と同じ。両空港の航空写真は人家密集地の中に滑走路が走っている。まさに「安全・環境」面からは「欠陥空港」。</p> <p>ただこの欠陥にほとんどの市民、政治、行政は関心がない。連日の騒音被害、事故の不安を地理的に受けないからだ。その結果多数の意見として便利な現空港の存続を前提としたその改善策となっている。飛行機が飛ばば電話・TVは全く聞こえない(防音工事も役立たず)。朝7時半から夜10時半まで飛躍的にふえた飛行回数。以前の米軍機墜落事故のようなことがあれば大惨事。こんな欠陥空港は一刻も早く消すべきだ。「危険と騒音」の抜本的調査を望む者です。</p> <hr/> <p>①今後の議論としても、 ・福岡空港増強(800くらいの滑走路) ・新福岡空港のコスト・環境問題 現空港の需要をベースにして、追加分のみが新福岡空港の価値として回収・利益を考える。 ・新北九州の拡大の設備費検討 ・佐賀空港の拡大の設備費検討 この4まで検討して欲しい。 ②福岡空港土地問題にもっと言及せよ。解決策を提案せよ。</p> <hr/> <p>新空港は不要。 抜本的な能力向上策が必要であると思います。抜本策は、整備にも時間がかかるため、はやく調査の方向性を出していくべきでしょう。</p> <hr/> <p>ぜひ滑走路を増やして、予約をとりやすいようにして欲しい。福岡空港はともにも便利な場所にあるので大いに発展して欲しい。</p> <hr/> <p>何度も言うように福岡空港の良さは都心へのアクセスの良さが第一である。 福岡←→東京路線がドル箱路線ということも、そのアクセスの良さがビジネスや行楽に適しているからである。できれば、現空港における滑走路増設を願う。</p> <hr/> <p>今の福岡空港の騒音は大きい。九大あたりでは電話もできない。現福岡空港の拡張は無理ではないか。</p> <hr/> <p>新空港建設反対。 現空港を拡張するのがいいと思う。横風用滑走路と、あと一本2000mの滑走路があれば解決すると思う。</p> <hr/> <p>ともかく、もっと議論して、最大限有効に使用する方法を見つける事こそ必要。 空港の役割としての必要性から現状のR/W1本から1,200m位の増設が一番理想だと思います。従ってR/W2本で運用。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>これら調査手法も大事ですが、グローバル化に対応した24時間利用可能な空港を一日も早く建設(必要性)することを前面に出してPRすべきではないでしょうか？</p> <p>福岡空港は国内に類がない利便性高い空港であり、その大きな要因は中心街へのアクセスと他の交通機関へのトランジットの良さにある。中心街から1時間以上も離れた場所に移すことに何のメリットがあるのか？</p> <p>良く出張で利用するが、過密ダイヤのため遅れが目立つ。よって早め早めで移動する事にしてはいるが、時間の無駄がはなはだしい。余裕のある空港の早期建設を望む。</p> <p>現在でも福岡空港は能力一杯に使われており、羽田ー福岡便は延着・延発の多い路線です。利用者の一人として“抜本的な能力向上策”を望みます。今後の地域における活動に期待しています。</p> <p>福岡がアジアの中での立地条件の良さからみると、3000m2面の空港があつて当然である。</p> <p>とにかく、現状の空港では、危険きわまりない。事故の起こるまえに、早急に移転すべきではないか。</p> <p>第2福岡空港の設置を希望します。(海上等)</p> <p>静岡空港、神戸空港…どれだけ無駄な空港を作っているのか現状の反省はされているのでしょうか。環境破壊につながる福岡の海上空港建設は絶対やめて下さい。</p> <p>現在の場所での需要増大策は無理があると思うので、土地の確保難、市街地での機材事故等の危険性、騒音対策、土地利用建物等(高度制限など)メリット、デメリットを情報公開しながら進めてほしい。</p> <p>すくなくとも、現空港はあと10数年は使い続けるのだから、能力を最大にあげる施策や、狭隘化したターミナル地区の改築、不足している駐車場問題等の対策にまず着手すべき。滑走路増設や新空港なので、長期的な課題の答えをまつ必要がないのではないか。</p> <p>中国や韓国に負けない立派な空港を一日も早く作ってほしい。</p> <p>将来的に拡張となれば移転も考える。当面、北九空港とのアクセス、佐賀空港とのアクセス強化</p> <p>現状の空港の利便性がたいへんすぐれたものであるが、国際ハブ空港を目指すには限度があるため現空港に変わる海上新空港が必要であると考え。</p> <p>滑走路処理容量を考えれば空港移設の話がもちあがるが、その場合、JR、高速道路等の連絡整備が重要な課題と思う。</p> <p>福岡に一人暮らしの母がいますので1~2ヶ月に1度の割合で帰省しています。東京では羽田まで1時間30分、電車を乗り継いで行きます。福岡に着くとホッとします。何といっても空港まで地下鉄が乗り入れていますので、空港に着いたらもう家に帰り着いた気分です。天神で途中下車して食事をしたり…。こんなに便利な空港は他にないと思っています。ビジネスマンにとっても空港ー博多駅ー天神が15分内で行けるのですから。福岡の発展のためにもこの利便性を手離すのはどうかと思います。移転は反対です。</p> <p>コストの問題もあるが、安全・環境を重視すれば新空港(空港島)を目指すべきである。</p> <p>現空港の拡充(滑走路増設)は用地取得が困難と思われますし、維持費(借上費)も増大であり安全や環境面を重視すれば空港島を新規に考えるべきであると思います。</p> <p>新空港の早期実現を期待する。</p> <p>県民を無視した新空港建設論はゆるしません。他の案に関して今まで消極論しか出してないのに、方策を探っているなんて詭弁ではないのですか。県民及び全九州を巻き込んだ形での合意形成を図ることを切に希望します。</p> <p>PIIにもっと市民参加を！ほとんどの市民は、新しい空港に莫大な税金を使うのは反対ですよ。もっと今ある空港の機能拡充に力を入れてほしい。</p> <p>今と同等以上のアクセスが確保できないのなら新空港建設は反対です。</p> <p>新福岡はいりません。</p> <p>近年は、どの自治体も財政難ではないかと思う(夕張市とか)</p> <p>現在の福岡・佐賀・北九州で十分に需要は満たされると思う。どこをどう努力すれば、それができるのか、そういう分析資料も掲載して調査すべき。利便性も必要だが、大規模公共事業で税金を使うのは、やめてほしい。</p> <p>新しい空港は不要。ナンセンス。ダムを造るよりタチが悪い。佐賀でも宇部でも北九州でも使ったら済む！</p> <p>新空港はつくっても良いですが、絶対に僕達にツケを回さないで下さい。税金は上がる、年金は下がるではやっつけられません！</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>新宮沖に新空港を建設されると静かな住環境を失う。断固反対。住民投票すべきだ。→市役所にも投書予定。</p> <p>東京によく行きます。今の福岡空港はとても便利。2本滑走路をつくることとかは、できないのですか。新しい空港をつくるのは反対です。税金の無駄づかいで、僕らにつけをまわすのだけは止めてください。</p> <p>せっかく、新しい北九州もできたので、まずは、機能分担や、今ある福岡空港を拡張するなどして、今の空港を残してほしいです。</p> <p>どちらにしても空港建設のお金が国も県も無いのでは。住民ヘツケを回すのだけはやめて下さい。</p> <p>福岡空港は市街地の中心部にあり、日本一アクセスが良好な空港として地域経済への貢献度も非常に高い。</p> <p>仮に新福岡空港を海上空港として整備することになれば、日本一アクセスが良好な空港の機能は失われ、福岡空港が支えてきた空港周辺の地域経済も衰退する懸念がある。新福岡空港を新たに整備した場合における、現福岡空港の跡地利用の方向性を明確にすべきである。</p> <p>福岡空港は移転するのでしょうか？今ほど、利用しやすい空港が移転するのはナンセンスだし、税金のムダ使いである。</p> <p>新空港は不要です。</p> <p>10年先、20年先、100年先の日本の航空行政が分らないのでどう書いたら良いか分かりません。韓国、上海、香港等におとらない飛行場とはどう言う飛行場でどこに造るべきか？国際飛行場は何本造るべきか？から考えて、では福岡空港はどうするかと言う事を考えて、その為にはどうするか、今こうだからこうしようではないかと思う、ビジョンがほしい。</p> <p>やはり航空機に求めるのはスピードであり、佐賀や北九州でサポートするには限界あり。自然環境に配慮しつつ、海上etc.に空港新設することは避けられないと思う。また、この際、都市部及び周辺(久留米etc.)とのアクセスを安定運行できるインフラ(電車、地下鉄がベスト)で行う必要がある。バスの場合、渋滞のおそれあり(専用道路作る必要あり)。</p> <p>需要予測はあくまで福岡空港が現地に存在する場合での予測ですが、もし北に移るなら、久留米人は迷わず佐賀空港を選ぶでしょう。地元経済に与える影響も企業誘致などの点で沈下要因となりますのでステップ3は重要だと思います。</p> <p>新空港の建物の半分くらいで、現空港の増設工事は出来るのではないのでしょうか。</p> <p>低経済成長の中新空港の建設は必要なし。</p> <p>土地の借地料が高いと聞いたが、移転させるならば奈多沖や糸島半島を検討すべき。そして鉄道を接続させるべきです。</p> <p>国内的に見ても利便性の高い現福岡空港の移転案は全く理解に苦しむ。</p> <p>新空港は絶対に必要</p> <p>インフラ整備には時間がかかる。特に、空港は騒音の問題がありその傾向が強い。将来に禍根を残さないように進めてほしい。</p> <p>福岡空港の移転は必要ない。</p> <p>新福岡空港を造るのであれば、最初から北九州に新空港を造らなければムダが省けたのではないか。どうして必要のないものを巨額の税金を投じて造ろうとするのか。</p> <p>新北九州空港ができたので、福岡空港を使うことが少なくなった。また新しい空港をつくるのは税金の無駄づかいだと思う。</p> <p>多額の税金を使い、新しく福岡空港を作ることは反対である。</p> <p>需要が伸びるかもしれないが、納税者は確実に減るので、後世に負担をかける案は止めてほしい。</p> <p>福岡空港は何よりも地の利の良さが魅力なので、出来たら、現在の場所を拡大、維持して欲しい。</p> <p>現在の借地を基本とした空港整備ではなく、公共で整備した基本施設として充実させるべきである。</p> <p>国際空港が必要ならそれはそれで作れば良いのであって、現空港は移転すべきではない。</p> <p>新空港を作るべきだ(海上空港)現空港の拡張は困難でしょう。環境・安全・用地買収の面から。</p> <p>障害のない空港を目指すべきである。海上空港を望む。</p> <p>環境・安全面からも障害の少ない海上空港建設を目指してもらいたい。</p> <p>九州国際空港を目指し、大きな新空港建設が望ましいと思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>実際に東京から福岡へ出張した折に、福岡空港への着陸が滑走路の混雑のために予定よりも大幅に遅れ、ビジネスに支障を生じた経験がしばしばある。勿論、その逆の離陸が遅れたこともよくあった。</p> <p>福岡空港の混雑振りを抽象的な概念で表現するのではなく、もっと生々しい数字で表現すべきである。いずれにしても、早く新空港を抜本的な形で建設すべきである。</p> <p>福岡に住んでいた頃、何度か空港を利用したが、現在の空港では、将来の航空需要に対して限界があると感じた。国内線も含めた国際化をすすめるため、新空港を建設すべきである。</p> <p>滑走路の混雑のため、福岡空港への離着陸が大幅に遅れたことがしばしばあった。</p> <p>福岡空港の混雑振りを抽象的な概念で表現するのではなく、もと生々しい数字で表現すべきである。いずれにしても、早く新空港を抜本的な形で建設すべきである。</p> <p>現在の空港は利用者には非常に便利(近い)であるが、このままでは手狭であろう。より環境影響の少ない地域に使用しやすい空港が望ましい。</p> <p>新空港を造ろうが、今の空港を改善しようが、莫大な費用が必要なのにまちがいない。ムダがないようにしてもらいたい。できれば、便利な今の位置のままがいい。</p> <p>新空港は、近くて便利、しかも安くアプローチ出来る事が必要。建設費も最小限に抑えるべきだ。</p> <p>STEP3において各案の交通網整備及び整備費用、鉄道やバスの運賃・移動時間についても調べてほしい。</p> <p>あと、事業として成り立つかの検討も必要。(佐賀空港や北九州空港は、当初あったバス路線が撤退によってなくなっています。仮に他の空港に便を分けてもアクセス交通が事業的に成り立たず撤退したら無意味になります。)</p> <p>また、各案の空港整備や土地の買収にかかる費用や移転が必要になる住居数の調査もお願いします。</p> <p>新空港を造る場合は、風向きや海底の深さ等の資料も必要。(現空港と同等以上の就航率の確保が必要。中部のように風で欠航して「想定範囲内」などと言うようではダメ。)</p> <p>空港を移転した場合、環境対策費の減少や借地料問題が解消するが、建設費とあわせてどうなるのかの検討も必要です。国際線や国内線を運航している航空会社の意見も調べてほしい。</p> <p>現空港は、国際線の便数こそ少ないが、国内線も含めた便数や旅客数は関西国際空港や中部国際空港を上回る国内でも重要な空港です。国際線の伸びが予想されるが、仮に新空港を建設する場合、現状の第二種空港として整備するのかそれとも第一種空港として整備するのかどちらか示してほしい。</p> <p>オープンパラレル配置が必要なのか、それともクローズドパラレルでも対応できるのか、国際空港とするなら3500mクラスの滑走路が必要だが、近距離国際線を主体とするなら3000mの滑走路でもよいが、その辺はどうなのか？</p> <p>北九州空港と築城基地の機能入れ替えも検討してみてもどうでしょうか？ 築城基地の騒音問題や米軍岩国基地の夜間演習問題や北九州空港への鉄道敷設などの問題も解決します。</p> <p>空港は、関空、中部、北九州等の海上空港がベスト。なぜなら、離発着時の事故が起きた場合、海に落ちれば、被害は少ない。市街地に囲まれたような現福岡空港は、危険で、又、航空法のビル高さ制限により、都心部の土地の有効活用が出来ずに、いびつな都市構造である。</p> <p>現時点では、平行滑走路新設は難しいと思います。西側に施設がなければ可能だったと思います。大阪伊丹空港のように、高速脱出誘導路増設や、東側平行誘導路二重化などで対応するしかないと思います。ただ、2000m級の短い滑走路(小型機専用)なら西側に新設できそうですが、いかがでしょう。</p> <p>新空港ができると不便になるのでやめてほしい。</p> <p>莫大な建設費を使って、建設した空港で採算がとれている空港を教えてください。ほとんどの空港が税金のムダ使いではないのか？</p> <p>今後の対応として、現空港拡張、3空港役割分担、新空港の3つが考えられるが、スムーズに航空需要しいは地域が発展するには、新空港建設以外に考えられません。羽田の2009以降の整備実現に頑張って下さい。</p> <p>現空港の西側(国際ターミナル南側)を駐留軍(芦屋、築城)、海上保安庁(北九州)、自衛隊(芦屋、築城)を移転して国内線ビルを移設、国内線跡を整備、東側を拡幅して二本目の滑走路を作り、南側も外環状線まで延長(約700m)(月隈高木線は地下道へ)を考えたらどうですか。</p> <p>“はじめに建設ありき”との懸念を払拭できない。際限なき成長はありえない。環境を破壊しバク大な額のツケを後世に残す新空港建設には賛成できない。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>たまごが先か？鶏が先か？の議論ではないが、まずは福岡都市圏の規模に合った社会資本を整備すべき。</p> <p>都市中心部にあるが故、都市化する上での制約や安全確保上、現空港では問題がありすぎる。更に広大な都市圏を形成すべく、福岡市の隣接自治体とともに知恵を絞り、民意を充分取り入れて我が国と後世に素晴らしい新空港を残して欲しい。</p> <p>-----</p> <p>狭い国土を無理して使用すべきでない。埋立地を利用した空港を作るべきである。</p> <p>-----</p> <p>環境と安全に配慮し、周辺の海上空港新設をすべきである。空港へのアクセスは地下鉄の延長を考えれば良い。</p> <p>-----</p> <p>現在の福岡空港の立地条件から見ると、利用者の利便性は他の国内空港に比べ、非常に良い空港と思うので、平行誘導路の二重化あるいは、滑走路の増設等を行い空港容量を確保することが急務と考える。</p> <p>又、上記対策を施し、確保した空港容量を超える航空需要に対処するには、新空港を海上に建設するしかないと思う。技術的には可能である。</p> <p>-----</p> <p>現在の福岡空港は狭く、発着回数に対し一本しか滑走路が無いので、早く、大きな滑走路が2本有る空港が欲しい。</p> <p>-----</p> <p>福岡空港の人、物の交流は増大することは間違いなく、滑走路は近い将来二本は必要と考える。福岡の場合、海上空港は冬期のの季節風により横風、玄界灘の荒波、これらによる塩害等考慮すれば不可である。滑走路にVTOL等の開発により大型機と云えども短くなる。又空母に見られる様にリアカタパルト、フックによる制動を考える。又滑走路をビルターミナルの上に設置(30~40m)し博多駅周辺の高さ制限を解決し、騒音も減少させる。</p> <p>-----</p> <p>空港能力は既にピークに達しており、新空港の築造等、早急な決断が必要と考える。</p> <p>-----</p> <p>新空港建設が望ましい。</p> <p>(※航空自衛隊や米軍施設ある理由を念頭に)滑走路一本では、若しトラブルが発生した時には空港全面閉鎖となる。同規模の滑走路が2本あれば全面閉鎖は免れる事が出来る。現在の空港には拡張の余地はない。新空港建設には、八幡製鉄の鉱滓や周辺自治体のゴミ焼却灰等の受け入れを検討(輸送費は自治体負担)すれば建設費節約になるのではないかな。</p> <p>-----</p> <p>新空港建設を望む。市街地の空港はリスクが多い。</p> <p>戦前は雁ノ巣には飛行場があったので地元も騒音にはなれているので飛行場あとを基点にして外海を埋立して広く活用すればよいのではないかな。新宮案で遠方すぎると思う。</p> <p>-----</p> <p>航空だけに偏らず、交通体系全体を視野に入れた分析と提言が必要であるのであって、短期的な必要@だけを根拠にした政策立案をすべきではない。その意味で、雁ノ巣空港論もふくめ@福岡市私案は撤回すべし。</p> <p>-----</p> <p>市街地に広大な空港があるのは、都市計画画面でも支障があるのではないのでしょうか？郊外へ移した方がよいのではないのでしょうか。</p> <p>-----</p> <p>交通の利便性からして、日本で一番使いやすい空港であるので、板付のまま滑走路を2本に増設するのが効率的と思う。</p> <p>成田や新北九州空港みたいな公共工事を増さない方がよい。新北九州空港が完成したので場所的にも、今の場所が最適。</p> <p>-----</p> <p>現在の福岡空港は小さくても利用者が多いことから、羽田や新千歳など同様の「黒字」空港であるとの誤解が多い(実際は空港整備特別会計で全国空港一括の経営)が、実は毎年80億円もの借地料と数十億円単位の環境対策費が重く、永遠に赤字。</p> <p>毎年80億円の借地料と環境対策費で合計100億円と仮定して50年で5000億円の出費。現在の手狭な空港にこれだけの「家賃」を払うよりは、多少アクセスが悪くても、数十年先の潜在需要に対応でき、福岡の発展に寄与する空港を検討することは有意義。</p> <p>例えて言うと、都心部で通勤に便利な2LDKで家賃8万円(年間100万円)のマンションに住んでいる夫婦に、子供が生まれようとしているが、さらに子供が増える可能性もあるので、多少通勤に不便でも郊外に5LDKで土地建物総額1億円の戸建てを建てる、というようなもの。家族が増えないなら都心の狭いマンションでよいが、家族が一人増え、さらに増えることが予想される以上、1億円は高いが、50年以上住むことができ、土地建物を賃貸ではなく所有し、家族がさらに増えてもゆとりを持って暮らせるなら、今後2LDKのマンションに50年間で5000万円の家賃を払うよりは良いのではないかな!</p> <p>-----</p> <p>福岡市近郊に居住する者としては、利便性の良い福岡空港は、日本一便利な空港と自慢できません。よって、移転には反対。需要増に対しては、滑走路を2本にする案は不可能なのか？私は、滑走路を増すことにより、需要増にも対応できるのではないかと考えます。</p> <p>-----</p> <p>今の滑走路では短い。⇒少し伸ばせば追い風15ktでの国際線運航も可能。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>空港を新しく開設するのは税金の無駄使いと思います。現在の空港は私にとっては便利です。移動させないでほしい。</p> <p>需要を過度にみだし、増設・移設等、税金のムダ使いはやめてほしい。</p> <p>海上24時間空港を建設する場合問題になるのが、埋め立て費用の問題だともいいますが 海外の浚渫残土の購入を検討するなどして国内産の埋め立て土砂の購入はしないほうが 安上がりにできると思います。</p> <p>現状の福岡空港は世界的に見ても安近短であることが再認識できた。安＝都心部からのアクセスが容易で、空港までの交通機関利用料が安い(旅費が安い)。近＝都心部からの距離が短いので利便性が大変よい。短＝都心部からの距離が短く、空港利用時の移動ロスタイムがきわめて少ない。このことの裏返しで騒音や建築物の高度制限などが問題として取り上げられてはいるが、現福岡空港は戦前からあったものを拡張利用し発展したものであるから、それを問題として取り上げるのは本末転倒の感がある。福岡空港を海上空港として移転の計画もあるようだが、そのようになると現福岡空港の 安近短という利便性は崩れ、特に名古屋以西ではRとの旅行料金、旅行時間、便数競争 で負けるのは明白で、空港利用者数の減少は避けられないだろう。となれば、新空港は 何のために作ったかということが後の批判的になることが十分予測できる。よって、新空港設置の計画は愚かな事である。</p> <p>北九州空港のキャパがいっぱいになるまでは、新福岡空港を作ってはいけません。これ(北九州空港)を活用できない人たちがまた新しいものを作ってうまくいくはずがありません。現実的に検討に値するのは、滑走路の2本化です。小型機用と中・大型機用があればなんとかありませんか。</p> <p>R/W END両側の道路は地下方式とし現R/Wは4000Mに伸ばす。R/W東側の道路は博多の森側へ地下方式とし2500M以上のR/Wを新設。R/W END両端を整備しPARKING AREAとする。これらの改築により優れた国際空港になり得る。成田に負けない空港となり、九州一立派な国際空港となり得る。新たな空港建設よりよほど安価に出来るはずである。4000M R/Wを持っていれば国際線の事故ガルーダの様な事故は起きなかったはずである。</p> <p>話を聞いていると福岡空港の現状は一杯一杯の感がある。別の場所として、有明海(三池港)近くに作る案はないのでしょうか(貨物専用でも)</p> <p>新幹線、西鉄電車、有明湾岸道路等利便性が大きい気がしますが…中央に位置する事も高速道路の利用も…(説明前に書きました。)</p> <p>基本的には新空港の建設、開港が必要だと思いますが、空港予定地の住民の騒音対策や地域住民の理解が先決だと思います。</p> <p>既に増便等が制限されている状況のようですので、増設や新空港などの実際的な調査に重点を移してほしい。</p> <p>比較表が無い為作成。ICAO CodeF (A380対象) 必要滑走路長 3500m 滑走路幅 60m 誘導路幅 25m 滑走路-誘導路間隔 190m 誘導路-誘導路間隔 97.5m ICAO CodeE (B747対象) 必要滑走路長 3500m 滑走路幅 45m 誘導路幅 23m 滑走路-誘導路間隔 182.5m 誘導路-誘導路間隔 80m 福岡空港 滑走路長 2800m(B747・A380クラスの長距離国際線の運航不可) 滑走路幅 60m 誘導路幅 30m(?) (滑走路-誘導路間隔が狭いので誘導路を曲がるのができない可能性有り) 滑走路-誘導路間隔 184m(A380クラスの運航不可) 誘導路-誘導路間隔 80m(?) (国際線ターミナルビル前の誘導路) (A380クラスの運航不可) 福岡空港に平行滑走路を作る場合、最小間隔は300m(新千歳空港)であると考えられます。</p> <p>1.滑走路の西側(国際線ターミナルビル側)に平行滑走路を作る場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物ターミナルビル・エアーニッポン格納庫の移転 ・貨物ターミナルビル北側の土地の買収 ・米軍・自衛隊・海上保安庁の移転 ・海上保安庁南側の土地の買収 ・都市高速の地下化 ・進入時の高さ制限に接触する物件の取り壊し <p>が必要になります。また、平行滑走路の西側に誘導路を設けると国際線の駐機スポットが配置できない為、国際線ターミナルビルの移転が必要になります。国際線ターミナルビルは、構造的に改築しにくいと考えられます。よって、さらに西側に国際線ターミナルビルを新築するか、国内線ターミナルビル側に国際線ターミナルビルを新築する必要性がでてくると考えられます。西側に国際線ターミナルビルを新築する場合は、恐らく国道3号線バイパスと都市高速と福岡空港に囲まれるエリア程度の買収が必要になると考えられます。国内線ターミナルビル側に国際線ターミナルビルを新築する場合、米軍・自衛隊・海上保安庁・貨物ターミナルビル・エアーニッポン格納庫を現国際線ターミナルの位置に移転し、国際線ターミナルビルを国内線ターミナルビルのはるか南側に作るということが考えられますが、国際線は大型機材の為エプロンに奥行きが必要になりその分の用地買収が必要になります。また、滑走路と同じ長さぐらいのターミナルビルが滑走路の横に出現することになると考えられますが、誘導路が1本しかないため誘導路上での待ち時間が長くなると考えられます。これを解消するにはもう1本誘導路を作る必要がありますが、国内線と国際線のターミナルビルを東側に移転しさらなる土地の買収が必要になります。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>2.滑走路の東側(国内線ターミナルビル側)に平行滑走路を作る場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進入時の高さ制限に接触する物件の取り壊し ・博多の森周辺の斜面の切り崩し <p>が必要になります。また、平行滑走路の東側に誘導路を設けると国内線の駐機スポットが配置できない為、国内線ターミナルビルの移転が必要になります。東側に移動すると周辺の土地の買収や福岡市地下鉄の延伸が必要になります。西側に移動すると誘導路の2重化や周辺の土地の買収が必要になり、福岡市地下鉄福岡空港駅は無くなります。滑走路を嵩上げて高さ制限を回避するという案もあるようですが、誘導路に勾配の制限があり滑走路だけを極端に上げることはできないと思います。やるとすれば空港全体を嵩上げるしかないですが、全てのターミナルビルの建て替えが必要になります。また、滑走路を嵩上げすると乱気流が発生しやすくなります。</p> <p>結論</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平行滑走路ができるのであれば現在の利便性は確保できる可能性がある。 ・空港周辺は宅地化が進み用地買収は簡単ではない。成田空港のことも考えると、買収できる可能性は少ないと考えた方が良さそうである。 ・空港周辺は、米軍から強制的に立ち退かされた人たちも多く住んでおり、新たに移転を求めることはどうかと思う。 ・仮に買収が上手くいったとしても、事業費が莫大なものになるのは確実である。 ・現状でも立地的に危険性が高いのに、さらに危険性が高まる。 ・環境対策費が今まで以上に増える。 ・今まで以上の赤字空港になる。 ・実行するのであれば、確実に強制収用して期限に間に合わせることを確約してもらわなければ、事業が本当に実施できるのかどうか甚だ疑問であり、福岡空港に平行滑走路を作るのは現実的ではないと考えられる。 <p>オリンピックがなくなったから、無理に空港造る必要はもうないでしょ。くだらない重要予測に金遣うよりは、新空港を造ることにより関係者が手に入れるギフトを並べてもらった方がよっぽど読み応えのあるものになると思いますよ。</p> <p>「福岡空港の総合的な調査PIレポート(ステップ2)」に対するご意見募集で意見を送ろうとしましたが、確認のときに本文欄が表示されなかった(文字数オーバー?)ので、メールにて送ります。尚、添付ファイルの1から4は以前に送った文章で、5はこのメールの意見と同文のファイルです。</p> <p>福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際30,000m²の用地取得に平成6年から平成12年の6年もかかっています。60m幅の滑走路で例えると500m分用地取得するために6年である。国内線のB747型機が離着陸できる2500m滑走路の用地を取得するのに30年かかる計算になります。福岡空港に平行滑走路を作る場合、滑走路の増設や平行誘導路の新設、ターミナルビルの新設などのために別に用地取得が必要になります。成田空港は開港から30年近くたっていますが、未だに当初計画の用地収容ができていない状況です。用地取得の困難さを考えても現空港の拡張は無理だと思います。</p> <p>滑走路の向きは現滑走路と同じ向きが望ましい。</p> <p>台風以外のときに横風で離着陸できない方位に滑走路を作るのは論外です。ウインドカバレッジが95%を超えているので横風で離着陸できなくても想定範囲内などという言い訳をしないようお願いします。(中部国際空港では横風で欠航したときに社長がそのようなことを言ったようですが、その程度の甘い認識では困ります。)就航率が少しでも落ちると航空から鉄道へ需要が流れる可能性が高いので、そのようなことがないようにして下さい。</p> <p>玄界灘に作る場合、北九州の白島国家石油備蓄基地を建設中に波浪でケーソンが損傷したことを持ち出して玄界灘は波が荒いので建設は無理という意見を述べる人もいますが、奈多船溜にあるテトラポットの重量(32ton)は、白島国家石油備蓄基地にあるテトラポットの重量(64ton)の半分しかなく、波が荒いので建設は無理という意見はおかしい。現在白島国家石油備蓄基地は問題なく稼働中であり、白島よりも弱い波の場所で建設ができないはずはないと考えます。そもそも白島は玄界灘ではなく響灘にあるので比較する対象としてはおかしいような気がします。</p> <p>埋立てだと海岸線が破壊される可能性があります。奈多船溜周辺を見る限り海岸線の破壊が起きていないので、棧橋方式で施工すれば海岸線の破壊は起きないと考えられます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>尚、メガフロートでの建設は、波除の為に堤防を築く必要があり建設は無理と思います。新しい福岡空港を作る場合、一定の財政負担ができる自治体の存在が必要であることを考えると、立地場所は福岡市内である必要がある。盲点として航空法の第49条には何人も、公共の用に供する飛行場について第40条(第43条第2項において準用する場合を含む。)の告示があつた後においては、その告示で示された進入表面、転移表面又は水平表面(これらの投影面が一致する部分については、これらのうち最も低い表面とする。)の上に出る高さの建造物(その告示の際現に建造中である建造物の当該建造工事に係る部分を除く。)、植物その他の物件を設置し、植栽し、又は留置してはならない。但し、仮設物その他の国土交通省令で定める物件(進入表面又は転移表面に係るものを除く。)で飛行場の設置者の承認を受けて設置し又は留置するもの及び供用開始の予定期日前に除去される物件については、この限りでない。</p> <p>と記載されています。つまり進入表面など必ず飛行機が飛行する際に障害物となりえる場合以外の高さ制限に抵触する物件は、空港予定地近くに建設前から存在していたとしても飛行経路的に問題無ければ取り壊したり移転したりする必要性は無い。</p> <p>逆に言えば、高さ制限に抵触する物件があったとしても故にその場所には空港は作れないということにはならない。</p> <p>運用上回避できて障害物にならない場合は、空港を作る事は可能であると考えます。博多の森辺りは、実際には高さ制限に抵触していると考えられるが、山の斜面や山頂を削り取ってはいないのは運用で回避できているからだと思います。</p> <p>-----</p> <p>新空港建設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パーフェクトな空港の建設は無理なので、ベストではなくベターな空港を目指すべき。 ・滑走路は最低で3000m×2本か3000m×1本、2500m×1本で整備してほしい。 ・事業費は空港のみで5000億円、アクセス整備で3000億円程度に抑えることを目標にする。 ・滑走路の向きは現空港と同じ向きが望ましい。 ・埋立て費を抑えるために空港を沖合いに作らない。海岸もしくは地先埋立てとし、栈橋方式での施工も検討。 ・建設費を抑えるために福岡空港及び佐賀空港・北九州空港を上下一体で一つの民間会社にすることを提案します。福岡空港は、環境対策費と借地料が無ければ大幅な黒字が可能な空港であるにもかかわらず、毎年佐賀空港・北九州空港の10倍以上の赤字を計上しています。環境対策費と借地料はほとんど減らない固定的な費用であるのに対し、埋立て費は年々減少します。福岡空港及び佐賀空港・北九州空港を上下一体で一つの民間会社にするれば、新空港建設費を抑えなければ黒字化しないので建設費を押さえる上で有効である。(佐賀空港・北九州空港が別だと建設費を抑える気持ちが少なくとも莫大な収入で簡単に黒字化するので、建設費が増大する可能性が有り。)また、佐賀空港はともかく北九州空港は着陸料の自由な設定ができないので、連携はおろか補完的役割も限定的である。福岡空港及び佐賀空港・北九州空港を上下一体で一つの民間会社にするにより着陸料の設定など色々な面で融通が利き、三空港の利用促進が期待できます。半官半民の関西国際空港では、その中途半端な組織の為にコスト意識が発生せず建設費が当初の1.5倍に増大しましたが、民間の中部国際空港はコスト意識が発生して1200億円近い建設費の削減ができました。※英国空港会社(BAA)参照。 <p>-----</p> <p>今からアジアの時代となる。国土交通省は何をしているのか。省益を廃し、国益を考えるべし。</p> <p>-----</p> <p>人口が減少する中、航空需要が増加することは疑問。新空港に何兆円もかける必要ない。佐賀の二の舞を踏まないように。慎重にすべき。</p> <p>-----</p> <p>国が金を出して「博多湾が峇岐と対馬の間にも大きな飛行場を作るから騒音はない。地主には補償します。」というなら何の問題もない。</p> <p>-----</p> <p>空港は計画して20年かかるというが、もし、新空港を作るとなったら何年かかるのか。新空港のことが何も書かれていないのは違和感がある。そこが最も関心のあるところではないか。</p> <p>-----</p> <p>貨物の需要について、倍になると書いてあるが本当かという印象である。今の福岡空港の位置を前提にしての数字と思うが、新空港になると、そのあたりがどうなるのか。</p> <p>-----</p> <p>新空港を建設するとして、その建設期間を考えるとある程度長期のスパンで考える必要がある。2030年以降、団塊世代が亡くなっていき、地域の人口構成は大きく変わる。人口は長期で考えた方が、経済界が懸念する状況を表すデータになる。</p> <p>-----</p> <p>人口が減るのは事実。新空港をつくるにしても2030年以降を見据えて本当に必要かどうかを考えるべき。多額の費用をかけて建設しても、本当に有効に活用されるかどうかは疑問である。</p> <p>-----</p> <p>新空港は2本の滑走路ということになると、北九州や佐賀も含め北部九州で4本の滑走路ということになる。首都圏が、羽田と成田で将来5本になる程度というのに、北部九州で4本というのは背後圏の人口や経済を考えたときに妥当なのか。</p> <p>-----</p> <p>佐賀、北九州は何故伸びないのか。「行きたいときに行きたい」というのが今の時代。「あるのに合わせる」という時代ではない。自分の都合に合う時間により近い空港がある。これがこれからの利用者の要請。これからは「選択と集中」。まさにこの地区においては福岡以外に選択する余地はないのではないのか。したがって、よい施設を早くつくる必要がある。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>今のところ、需要動向を見ても、一番多い時間帯が厳しいだけでトータルすれば、全体キャパの3割ぐらいしか使っていないという状況。1時間延長が出来れば、まだ使える可能性もある。板付に空港があるからこれだけの需要があるのであって、他に移ればこのような需要にはならないかもわからない。最終的に他のところにつくったがその割には予想したお客さんや貨物は他の空港に分散して九州全体としてはよくなったが、福岡はお金をかけた割に効果が出なかったという可能性もあるんじゃないか。</p> <p>環境問題について、もし新福岡空港を建設するのであれば新しい考えを取り入れ世界でもトップレベルのCO2削減など環境的利点や独自性がアピールできなければ意味がない。目玉商品的な売りがあればマイナス面も考慮できる。</p> <p>雁ノ巣空港には反対だ。新空港を需要ではなく供給といった逆の発想から考えることはできなかったのか。</p> <p>需要があるという前提で新空港設立を考えるのはどうしてか。</p> <p>今回の新空港設立の問題は旅客の需要に重点が置かれているが、情報もしくは、知識、知恵の輸送という視点からの見解はないのか。東アジアなど、海外に対して福岡から情報を出せるという視点はないのか。福岡が九州代表の地域ということ意識しての切り口はないのか。九州全体の活性化として福岡がどう引っ張っていくのかという切り口はないのか。福岡だけでなく、九州全体の活性化を園中心としての福岡としてどう引っ張っていくかという切り口の考えはないのか。</p> <p>2015年頃には空港周辺の土地を整理して滑走路を2本とすべき。海上空港は温暖化による異常気象の関係からオペレーティングが難しい。</p> <p>北京や仁川のような大空港のパートナーとして恥ずかしくない空港にしていける必要がある。現在の福岡空港ありきの話し合いになっているのではないのか。</p> <p>この調査は何を目的としているのかが明確でない。新空港が沖合にできる、ということであれば意見を言いやすい。</p> <p>今の福岡空港を規模を縮小しながら利用して、新しい空港を国際利用することはどうか。</p> <p>今後は、地域の活性化が最も重要である。今後、人口が減少し続ければ、地域の衰退は必至。更に、空港が遠隔に移転し、利便性が低下すれば、地域活性化も難しくなる。長い間地域に暮らせば、騒音公害に慣れてきた。</p> <p>新空港は作ってもらいたくない。</p> <p>PIの取り組みは重要である。しかし、福岡市長の発言等を見ると、「新空港ありき」で検討が進むのではないかと感じる。もう少し慎重に検討を進めるべき。仮に空港が移転した場合の跡地利用のイメージも示すべき。騒音対策地域の住民の間には、現空港が自衛隊の空港となること等の不安がある。</p> <p>現空港であれば、今後需要が増加することに納得感があるが、空港が遠方に移転した場合、広島空港のように、予測のように需要は増加しないのではないのか。</p> <p>新空港となった場合、跡地利用の問題も出てくる。その計画も示して欲しい。</p> <p>新空港ありきを前提に検討しているように感じる。</p> <p>新空港となった場合、現在の空港が自衛隊や米軍の空港になることは無いのか。そういうことがないように早い段階から跡地利用について考えておくべき。</p> <p>子孫から笑われないような空港を、早くつくってほしい。</p> <p>今の福岡空港を早く1種空港に格上げすべき。整備のスキームが変わってくる。三大空港などの整備に使われる予算を福岡空港(海上空港)に持ってこれる。</p> <p>海上空港は、天候の関係で使えない日も発生する。海上空港を考えるのであれば、ビジネスに影響する問題でありよく考えることが必要。</p> <p>福岡空港としては新宮沖という意見が出ていたが、その後、全然話が進んでいない。西鉄の宮地嶽線から新宮沖まで鉄道を延ばせば、結局、都心にも随分近い飛行場になると思う。新宮沖が一番適当じゃないかと思う。</p> <p>新空港ありきにならないよう、県民の幅広い意見を踏まえた結果となるようにしてほしい。</p> <p>新空港をつくるということでスタートした調査ではないのか。需要予測といった検討ではなく、空港審議会の中で答申があった3方策について、個々に検討することが先ではないか。</p> <p>福岡空港の周りは高速などに囲まれている。あの状況で拡張の余力はあるのか、ないのであれば新空港、連携となる。</p> <p>新空港を作ってもうまくいけばいいが、赤字のときは責任が出てくる。誰が決めて、赤字のときは誰が責任を取るのか。</p> <p>空港を別の場所に移設するのではなく、この位置のまま拡張できないか。</p> <p>抜本方策の中で滑走路の増設とあるが、現在の空港で増設が可能なのか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>マスコミでは、少子高齢化で人口が減少するなどから過大需要ではないかと書かれている。新空港ありきではないのか。</p> <p>新空港、滑走路増設というが、年に1～2回しか飛行機を利用しない。利便性が低下するとしても、1時間待てばいいのではないのか。地球規模で考えるべき。</p> <p>北九州空港や佐賀空港を活用すべきではないか。余力がある空港があるのに、さらに新しい空港を造るのは税金の無駄遣いように思う。路線をわけて利用者を分散される等の思い切った工夫があるのではないのか。道州制になることを考えれば、福岡空港だけでなく北九州や佐賀も活性化していかないといけない。</p> <p>福岡空港はヘリコプターや自衛隊等も利用している。新空港を造るには、巨大な金額が必要であるので、今後、こうした一般旅客以外をどうするのかといった検討も行ってほしい。</p> <p>将来対応策を検討する際は、有明海のハブ空港を入れてほしい。 有明海の空港は実現しないのか。 この調査は、福岡空港をどうかしないといけないのことで行っているとのことだが、P18では64%が、2012年で70%前後で10%ぐらいしか伸びていない。それでいっぱいいっぱいというのはいかがか。 平成になって、有明の案が出てきた。物流の中心として良いと思う。九州各県に飛行場ができたが、とりえず作っているように見える。貨物1便程度で、佐賀も少ない。福岡に集中しているのを分散するのがいいのでは。その点、有明が良い。</p> <p>・新空港ができるというニュースがあるのだが、それとの関係が気になる。 ・空港が移転するという話を聞いた。せつかく福岡空港があるので、無駄に空港を移動させるのではなく、需要の緩和を目指した方がよい。空港の形を変えるのではなく、上手く逃がすような方向を考えた方がよいのでは。最近できた西九州道をみても需要があるわけではない、、、山を切り開いてつくったのに。</p> <p>・10年後の空港は混み合うことが予想されるので、安全性を考えると移転した方がよいだろう。</p> <p>・将来的に滑走路が足りないと予測されているところで、いったいどうするのか。</p> <p>・いまの福岡空港はよいのだが、10年後は滑走路が足りない。都市の近くにあるということで高さ制限もある。都市を活性化していかなくてはいけないことを考えると、滑走路もう1本つくるとか、移転する必要もあるかもしれない。</p> <p>(現状の福岡空港の近くには小学校があつたりして、危険もあることを考えると)、他に移転することもあり得る。</p> <p>・新空港ありきの調査でないことに安心した。九大の移転や人工島の話もあるが、自然を壊さないで、税金も無駄使いしてほしくない。</p> <p>・目標年次が2030年ということだが、滑走路や新空港をつくるのに何年くらいかかるのか。</p> <p>・移転するという話があるが、どこに移転するのか気になる。 ・今の空港の場所で滑走路をつくるのが可能なか。敷地が狭く感じるが、大野城側の原っぱの敷地を利用するのか。</p> <p>・新宮の人に聞くと、空港ができるのことで、道路ができたたりスーパーができたたり、土地の値段も上がつたりしていると聞く。本当に新宮に空港ができるのか。</p> <p>・羽田と比べると滑走路が1本しかなく、もっとあっても良いのではと思うが、今の敷地で出来るのか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	その他	<p>90 件</p> <p>・役所が仲よければ、金のかからない、適度の空港ができると思います。 ・国交省、福岡県・市、佐賀県・市など</p> <hr/> <p>a.ビジネスで毎週往復しているが、チケットの応用(値下げは努力の結果 評価している)が乏しい ～例. 航空券～JRを含めたもの、周旅券～回数券の発行 ※一番腹立たいのは、空港までの事故(鉄道の都合での)遅延への連絡や対応が一切ない事。キャンセルも含めて。 大事故が少ないので私はANAを選んでいきます。これからも期待に答えてください。 ・現福岡空港では毎年60億円ともいわれる借地保障料が支払われているというが、このことは何故市民に広報されていないのか。現空港の一番の問題だと考えるし、今や保障料は支払うべきではないと考える。</p> <hr/> <p>ブラックボックスだらけの米欧のジェットにのりたくない。 ハブ空港を一つだけ北海道に建設して、24時間の対応を行わない限り、日本の空港はローカル空港になるでしょう。(Japan Passing)北海道はアジアの中でもっとも北米、欧州に近い位置にある。</p> <hr/> <p>航空機利用に際しての ・集客のマナーUPの教育指導を！ ・国際感覚を ・定時・安全・快適運航実現実践のためのマナーとは？</p> <hr/> <p>空港を建設したからといって利用が増えるかというと思う。「新」北九州空港の利用も落ちている。とかく行政が考えることはすべて裏目裏目に出ている。「こういうアンケートは否定的傾向に陥りがち」と担当者は決めつけず、真摯に受け止めてほしい。</p> <hr/> <p>ハコ物行政は止めるべし 日本は航空サービスに対して規制緩和されておらず、空港施設投資も低開発国並です。ASEAN諸国でも立派な施設と滑走路をもち増大する航空需要を満たしています。今さらいっても仕方がないので、新しい空港は国依存ではなく民活でやってください。</p> <hr/> <p>空港や鉄道(新幹線)、港湾、橋などが国民の利便性というより公共工事そのものを目的(建築業のための)としたものになってきている。財政困難の折、どう歯止めをかけていか考えたい。ムダを省く努力を福岡市、国土交通省にはお願いしたい。</p> <hr/> <p>いつか好きな人と利用したい バンクしてから考えたのでは、空港を機軸に成長しようとする市場の足かせになります。バンクする前に順次手が打てるような、柔軟性を持った計画を進めていただければと思います。</p> <hr/> <p>以上は、本年九月に米寿を迎える主人の意見でございます。私も九月に八十一才。二人とも、多病ながらも、一応元気です。</p> <hr/> <p>「あるもの」の代替という狭い視野からの発想は、余りにもみすばらしい。既得権を根拠に論じる政策は、将来に負担を負う人々に、納得できる説明が可能かを問われている。少なくとも、税のムダな過大投入であり賛成できない。</p> <hr/> <p>自衛隊機は、板付に必要なのでしょうか？よくわからないので、疑問に思う。 福岡県では無駄な公共事業の話をよく耳にします。市民の税金の使い方の優先順位を真剣に考えて下さい。北九州市に住む私の意見としては、北九州空港の路線をもっと増やしてほしいです。北九州―新千歳間があるととても嬉しいです。</p> <hr/> <p>神戸、北九州、佐賀、静岡、百里など新空港の開港は地元には便利かもしれないが、お金を考えると大赤字経営空港を作るだけだ。国鉄がローカル線を次々作って廃線がたくさん出たことを空港にもいえるかも。</p> <hr/> <p>空港事業として買い取っている土地の有効利用として、動物福祉に提供していただけたらいい土地はないでしょうか。今、動物が収容され、3日後飼い主からの連絡が無い場合、処分されています。その現状は、動物を愛する側からして、一匹でも無駄に死なせたくないと考えています。福岡市には、西部と東部しかセンターがなく、そこに収容されれば、飼い主も遠くて、引き取りに行かない人も数多くいます。3日では、飼い主が働いていれば引き取りに行く間もない状況でもありますので、7日への延長を動物福祉向上に当たるアニマルボリスを誕生させようという管理者が働きかけています。今、太宰府にて遊休地を探していますが、国立看護学校の跡地などは、最適だと感じています。その他にも、空港近くのフェンスで囲った空港整備土地等は、これまたフェンスもあるため、一応の保護が出来る場所としては、最適です。今後、その件に関しても、ご検討、見解をメールにて返答頂きます様、お願い申し上げます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・アイランドシティが頭にあつての計画と思うが決定したときの責任者は誰でどう責任をとるのかを明確にすること(担保を出す)</p> <p>・伊丹は当初計画からどうなったのか？</p> <p>・離発着時間を各1時ずつ延ばすこと</p> <p>・会議のメンバーがおかしい</p> <p>-----</p> <p>現在の空港を新空港に作りたいとの思い入れを中心に考えては問題です。もっともって現況を分析して下さい。</p> <p>-----</p> <p>千葉県にすんでおり出張での利用のためアンケートの主旨にあっているかきもんです。私は京都-大阪より良く当空港に来ますが当面車が多い時代、車を少なくするため、社員の単車利用を進めています。福岡は田舎と同じく市民の交通便の悪さを、市長、知事はあまり知らない(市民が不便さを、他県の来県者等は(注意事項)不快感を標識が不備、都市高速の場@高速と標識があってもどこかわからない(東京から来)唐津方面と言わないのか。熊本方面とか東京-大阪からの出張者が迷う事が多いです。福岡の不備の部分当紙に多くて書かれませんか。(注)何がオリンピックですか東京の見本の見て下さい。</p> <p>-----</p> <p>・世の常として、何か大事業を進めようとするれば、必ず反対運動が起る。この反対運動者は、一つの主張のもとに行われており、表現、宣伝の手段・組織をもっている。このため大きくマスコミに取り上げられる。然し、多数派ではない。だからといって無視することは出来ない処がある。</p> <p>・これに反し、賛成派は、余り声としてまとまらない傾向がある。これは計画を進める事業者を信じ、信託しているからである。この声にならない賛成派に対して親切・明解な情報を提供し、声になるような工夫を切に希望します。</p> <p>-----</p> <p>反対議論からは課題に対する新しい発想は生まれません。「こうあるべきだ」というものを示し、しっかり議論することが重要。福岡空港問題で言えば、その利益を受けるのはほんの一部である。従って、付加価値というものをあらゆる角度から求めていくことが重要と思われる。</p> <p>-----</p> <p>仕事や観光でもあまり空港を使わないのでよくわからない。身近に感じられない。</p> <p>-----</p> <p>北九州空港、佐賀空港の立場から見た福岡空港の役割等について、また韓国・中国等からの意見についても知りたい。</p> <p>-----</p> <p>福岡へオリンピックをもってきて下さい。</p> <p>-----</p> <p>地主に支払う賃料が180億/年になると聞いていますが、それをたよりにしている人もいます。そのまま支払い続け、空港も移転拡大をしないで下さい。</p> <p>-----</p> <p>世界のP step3以降で具体的にされると思うが、空港の運用(年間予算の執行状況<借地料>)についてもopenにする。</p> <p>-----</p> <p>世界の航空状況と、日本は大きく遅れている。滑走路ひとつとっても世界各国4~5本が普通なのに何故日本は一本なのか？国民の理解させる行政の努力が欠けている。地域に気にして世界を見るところがない。</p> <p>-----</p> <p>福岡のオリンピック招致は、時期尚早だと思う。新空港や地域間の連携等が実現した上でチャレンジした方がいい。</p> <p>このような壮大なプロジェクトについて、周囲の意見を集めながら進めていくプロセスは並大抵の事じゃないと思う。これからもがんばって下さい。</p> <p>-----</p> <p>まず新空港ありの調査は、ムリして数字のマジックを使いがちになると思います。官の方々の出世のため、県、市、国に無理を言って最後のツケを市・県民にまわさないという決意が求められます。又空港建設にかかわる業者の意見は1/2位に考えて下さい。</p> <p>-----</p> <p>市民は目先の年金不安・税収不安等に心を奪われるべきでなく必要なものには投資すべきである。</p> <p>-----</p> <p>反対議論からは課題に対する新しい発想は生まれません。「こうあるべきだ」というものを示し、しっかり議論することが重要。福岡空港問題で言えば、その利益を受けるのはほんの一部である。従って、付加価値というものをあらゆる角度から求めていくことが重要と思われる。</p> <p>-----</p> <p>福岡市は人口島や地下鉄をつくって借金が多いのではないですか。飛行機の予約がとれない時も出てくるかもしれませんが、これ以上借金を増やさない方向で考えて下さい。私たちの将来が不安です。</p> <p>-----</p> <p>無駄な調査は直ちに中止すること 新福岡に政治家がみえる。 なるべく税金を使わずにして下さい。 あと、2年後の2007年問題は出ていませんが、当面、相当の変動がでるのではないかと思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>私は、福岡空港しか使ったことがなく、佐賀空港などのシステムがよくわかりません。それも一つの原因ではないかと思えます。福岡空港といい、オリンピックといい、全ては地元の土建屋が儲かるだけじゃ！借金はひ孫の世代まで。県民にとっていいことは一つもない。東京都から地元福岡県を憂う！</p> <p>今は小さな要因であっても、将来は大きく変化になる。 頑張ってください。</p> <p>①多分、メインターミナル(新空港建設)に入っていないため、盛り上がり欠けている気がする。ステップ3と4が盛り上がる。ステップ2の内容はほぼみんな認められる内容と思われる。</p> <p>②シンポジウムで質問にあったようにPIのスケジュールだが、多分、聞く側の考えとして昨年、ステップ1を実施し、今年、ステップ2を実施している。この分で行くと来年度がステップ3、再来年はステップ4と、偉く時間がかかるように推測されてしまい、質問が出ているのだと思う。</p> <p>③説明では年間離発着回数の限界は14.5万回とこの値を超えられないような感じに聞こえるが…(定期便の遅延の頻発などサービス水準の低下を認めれば増える?)</p> <p>④数字遊びで1点。羽田の離発着回数は約30万回で、滑走路は3本。しかし1本は横風用なので実質は完全に独立した2本に近い使い方と想像される。これで行くと15万回/1本と推定されるが、離陸専用・着陸専用や適切な誘導路などにより妥当な値かと思われる。ここで、乗降客数を離発着回数で除すると羽田は約204人/1便、福岡は135人/1便である。機材が大型化すれば福岡でも200人/1便と14.5万回/年ということで2900万人の乗降客で行けそうだが…→エプロン・ターミナルの増強が必要であるが、あるいは、200人/1便で13万回/年と余裕を持たせれば2600万人の乗降客まで耐えられそう。(小型化の波があるとはいえ、制限がかかれば、大型化の道へ)</p> <p>⑤今の福岡空港で私が気に入らない点は、民有地が多くて借地代が馬鹿にならないこと。これまでの支払額とこれからの支払いを考えれば、空港は移転すべきと考える。移転しないなら、民有地の買い取りが前提になるのでは。買い取りは借り始めた頃の価格で。</p> <p>⑥シンポジウムで混雑して遅れる空港は航空会社が遠慮して遠ざかると言ったが誤りでないか？それだけ需要があるので対策を考えて挑むはずだが？</p> <p>⑦福岡空港は羽田や伊丹のように混雑空港に指定されないのか？混雑のシンボルマーク。</p> <p>⑧結果はどうなるかわからないが、空港ターミナルで航空利用者に対しPIをしても良いのでは。</p> <p>新北九州空港はマイカー利用で好調な様子です。最新の状況をレポートに反映させるべきです。 空港の話ではないが、生活者としてはもっと先にすべきこと(例えば教育問題など)があると思う。</p> <p>北九州空港を便利にして下さい。 航空機はANAの撤退でJALの寡占状態で、運賃は約3倍に上って早割も条件が厳しくなった。個人利用者は航空機からバス利用に変わり、約倍以上にバス利用者が増えた。一方、航空機は、いつも空席がある状況である。</p> <p>油も少なくなって、空港以外の対策を考えた方が良いと思います。</p> <p>福岡空港調査連絡調整会議・関係行政機関として、国土交通省九州地方整備局、国土交通省大阪航空局、福岡県、福岡市の4者だけが列記されている。福岡空港は広域交流拠点である。空港の位置を議論する第3、4ステップの段階では、関係行政機関をもっと増やすべきである。</p> <p>騒音のない、北九州空港を使い易くして下さい。</p> <p>航空機のプッシュバックを、誘導路までせずに、途中までにする事によって、航空機の滞留が少しでも減ると思う。鹿児島空港を参考までに。</p> <p>空港建設については、大手ゼネコンはやめましょう。やつらは自分たちの利益本位でしか考えませんからやたらに金がかかります。九州を中心にした地場の企業を活用しましょう。必要な大型の機械などだけを借りれば良いでしょう。</p> <p>収入は減り、税金は重く、社会保障も負担は重く、給付は少なくなっています。介護も病院も実費、実費です。空港をつくるお金があるなら、福祉にまわして下さい。</p> <p>未来の子供たちに何を残せるか。そのためには何をしていくべきか。最良の選択を今すべきだと思っております。</p> <p>無駄な経費は出さない様に。財布をはたいた税金です。</p> <p>いずれにしても、金のかからない方策が優先されるべき。</p> <p>地権者への支払い借地料が高すぎる。政治決着はやめて、正当な評価を行うこと。税金のムダ使いは直ちにやめて下さい。この程度のPIレポートも税金のムダ使いです。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡市の職員が25日の夜にとんでもない事故をおこしている。福岡市の職員は全く信用ができない。福岡市は市の職員の教育を一からやり直すべきだ。福岡市の道路は恐くて走れない。</p> <p>関西空港の二本目の滑走路、羽田の四本目の滑走路が完成すると大きなプロジェクトが終止符となり、次は九州へと(福岡空港)国の計画により進められている感じを受けます。</p> <p>本当に必要な事業を行ってほしい。 国・県・市は財政が苦しいということですので、お金をできるだけかけない対策をお願いします。</p> <p>オリンピックの話といい、新空港の話といい、莫大な費用をインフラ整備に使う話ばかり。もっと節約、工夫して対応すべき。将来を担う子供たちの教育を中心に税金は使うべき。..... 連携でもいいし、移転でもいいが、後世に負担をかけないでほしい。 補償を分かりやすくして下さい。 北九州空港を利用してみました。公共交通機関利用だとかなり遠いですが、自動車だと道順もわかりやすく、意外と使えるなあ、という印象です。 今回のオリンピックの東京決定と同様、福岡がよい計画書を作成したとしても、東京中心であることはあきらかである。この調査に国がはいっているが、地方の役人であり、空港整備を決定していく本省は参加してない。これでは福岡空港の将来はくらい。東京に住んでるものとしてはどうでもいいが。</p> <p>新北九州空港は、南側に余地があり、苅田航路の付替と築城の自衛隊(航空)の移転(例えば長崎県(大村)へ)を計れば複数の滑走路をもつ国際用の空港になり得ると思う。</p> <p>飛行機は値段が高いので、料金を見直してほしい。 1回北九州空港を利用してみた。使いやすい空港ですが、アクセスがもう少しよければ、という印象です。行政の力でアクセスをよく(特急を停車するとか)して下さい。</p> <p>全国的にみて、福岡市の財政状態は、ワーストの方にある。いいかげん箱物行政から脱却すべきだ! 国内線において、全ての747ファミリーを速やかに福岡では運航禁止にして欲しい。伊丹と同じく法令がいるのでは。その他、脇役機材はもういらない!!</p> <p>米軍使用部分を少し分けてもらえないか? 頑張ってください。 用地の問題を早急に解決した方がいいのではないか。 航空機の技術開発についてはどのように考えられていますか。航空機の傾向としては、現在よりも小型化するという事ですが、滑走路延長も、技術開発に伴い短くなる事も考えられるのでしょうか。将来空港建設の是非が問われる時の問題かもしれません。</p> <p>縦割行政的な発想で、プロジェクトを進めると、100%失敗し、その失敗の穴埋めに大きな痛みが市民にかかってくる。横のつながりをきっちり見て下さい。</p> <p>北九州空港アクセス鉄道(在来線新門司ケース)(構想)事業費639億円 単線16.6km(トンネル)初年度約150万人、2017年度が約350万人 宮崎空港アクセス鉄道(運用中)事業費約38億円 単線1.4km(高架)(平成16年度 宮崎空港の乗降客数)308万人 仙台空港アクセス鉄道(工事中)事業費349億円(うち仙台空港鉄道分315億円)単線約7.1km(高架)(平成16年度 仙台空港の乗降客数)322万人 中部国際空港アクセス鉄道(運用中)事業費約570億円 複線4.2km(建設キロ4.3km)(高架)(平成16年度 名古屋空港の乗降客数)1070万人 広島空港アクセス鉄道(断念)事業費約340億円 単線約8km(高架)(平成16年度 広島空港の乗降客数)331万人 佐賀空港アクセス鉄道(参考)事業費? 単線? 佐賀-佐賀空港 直線約10km(高架) 西鉄大牟田線-佐賀空港 直線約10km(高架)(筑後川越え有り)鹿児島本線-佐賀空港 直線約18km(高架)(筑後川越え有り)※国鉄佐賀線は筑後川橋梁の維持ができず廃線。(平成16年度 佐賀空港の乗降客数)29万人 北九州空港アクセス鉄道・佐賀空港アクセス鉄道と他の空港アクセス鉄道を比較すると他の空港アクセス鉄道よりも条件が悪いことは一目瞭然であると思います。北九州空港アクセス鉄道の事業費は、仙台空港アクセス鉄道の事業費の約2倍に対して旅客数は2017年度でほぼ同じ。</p> <p>北九州空港アクセス鉄道の事業費は、中部国際空港アクセス鉄道の事業費より約70億円 多いのに対して旅客数は2017年度で3分の1。あと、仙台空港アクセス鉄道や中部国際空港アクセス鉄道の沿線は開発により空港利用者以外のアクセス鉄道利用者が増える可能性が高いが、北九州空港アクセス鉄道は全線がトンネルの為途中に駅が無く、空港利用者以外のアクセス鉄道利用者が増える可能性はゼロです。佐賀空港アクセス鉄道に関してはさらに悪い状況になると考えられます。そもそも事業費が17分の1しかなく2017年度の利用者数と近い宮崎空港アクセス鉄道の 宮崎空港駅の1日あたりの利用者数は1500人程度にしかすぎません。これは西鉄宮地岳線の西鉄新宮駅の平均乗降客数1638人(平成16年度1日平均)よりも 少ないです。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>北九州空港への新幹線の乗り入れも検討はされたみたいですが、広島空港アクセス鉄道がJR西日本によって拒否されたことを考えると、やはり可能性はゼロに近いと考えられます。(広島空港アクセス鉄道ができると広島空港利用が増えることにより新幹線利用者が減るためJR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否。博多-新大阪はJR西日本が運行しており当然北九州空港と新幹線は競合状態になるため、JR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否すると考えられます。)鉄道と航空では輸送量が違いすぎます。福岡空港のように便数や利用者数が多く沿線も開発が見込めて人口増加が確実であれば空港アクセス鉄道を建設してもペイできますが、北九州空港アクセス鉄道や佐賀空港アクセス鉄道のように便数や利用者数が少なく、沿線も開発が見込めず人口増加も見込めないのに空港アクセス鉄道を建設するのは無謀であると思います。</p> <p>-----</p> <p>早期にしないと成田みたいに何十年もかかるかも大変だ。 福岡を第1種空港に格上げすべき。地元の負担も半分で済む。 福岡空港利用者はビジネスマン、年配の旅行者が多いが、これがあと10年経つとどうなるのか。また、失われた10年でも旅行者が増えているが、このときは中学校の修学旅行で飛行機解禁があった。今後、これに並ぶようなインパクトある変化があるのかというやや疑問。また地方路線の需要は減ってきている。多くが鉄道に奪われているが、これは運賃の差によるものである。アジアは世界でも航空需要が最も伸びていることは事実であるが、福岡で伸びるかどうかは国全体の政策との関係もある。来年、関空にもう1本の滑走路ができるが、国の方針として、関空に路線を増やせとなる可能性もある。これらのことを考えると、本当に伸びるのか、という疑問になる。</p> <p>-----</p> <p>利用が増えるため便数も増えるというが、現在の座席利用率が平均64%であり、まだ余裕がある状態。1850万人の利用者数というが、3割は空(から)で飛んでいるようなものではないか。</p> <p>-----</p> <p>地域の人々は新聞報道に敏感になっている。この間も議会で24時間利用の話が出ていたが、地元の人々の気持ちを逆なでするかなのようなことがないように、新聞報道への対応に注意すべき。</p> <p>-----</p> <p>北朝鮮や中国との関係悪化で、福岡空港を米軍や自衛隊が使うことになるのではないか。</p> <p>-----</p> <p>環境対策の70億円は、空港対策の一部としても、我々からすると、うわーと思う。これを払わなくて良い方法を考えてほしい。</p> <p>-----</p> <p>・今回いろいろな知識を得ることができて面白かった。 ・以前、大阪に行った際、行きは飛行機で帰りは新幹線を使ったが、大阪くらいであれば新幹線が便利と感じた。</p> <p>-----</p> <p>・北九州空港を見に行ったが、2便しか飛行機がなくて、その飛行機も飛び立つと、何もなくなってしまう、閑散とした感じ。アクセスも不便。</p>