

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

実施報告書

（参考資料）

平成18年12月

福岡空港調査連絡調整会議

構成

1. P I レポート

- 「福岡空港の総合的な調査」 P I レポート（ステップ2）
- 「福岡空港の総合的な調査」 P I レポート（ステップ2）詳細版
- 「福岡空港の総合的な調査」 P I レポート（ステップ2）英語版

2. P I 手法実施計画

- シンポジウム実施計画書
- インフォメーションコーナー実施計画書
- 説明会実施計画書
- 懇談会実施計画書
- オープンハウス実施計画書
- 福岡空港見学会実施計画書
- パネル展示実施計画書
- グループヒアリング実施計画書

3. P I 実施結果

- 周知広報活動実施結果
- P I レポート配布実施結果
- シンポジウム実施結果
- インフォメーションコーナー実施結果
- 説明会実施結果
- 懇談会実施結果
- オープンハウス実施結果
- 福岡空港見学会実施結果
- パネル展示実施結果
- グループヒアリング実施結果

4. 有識者委員会からの助言と対応

- 福岡空港調査P I 有識者委員会の助言と対応

5. 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

- 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
- 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
- 福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）に10月以降に寄せられたご意見
- 「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）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に対するご意見募集』により寄せられたご意見

6. P I 実施計画

- 福岡空港調査P I 実施計画（ステップ2）
- 福岡空港調査P I 実施計画（ステップ2）パンフレット

福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ2



地域や空港の将来の姿とこれからの福岡空港の需要について調査しました。

福岡空港が将来も利便性が高く、また地域の発展を支えていくには何が必要なのか。みなさん、一緒に考えましょう。



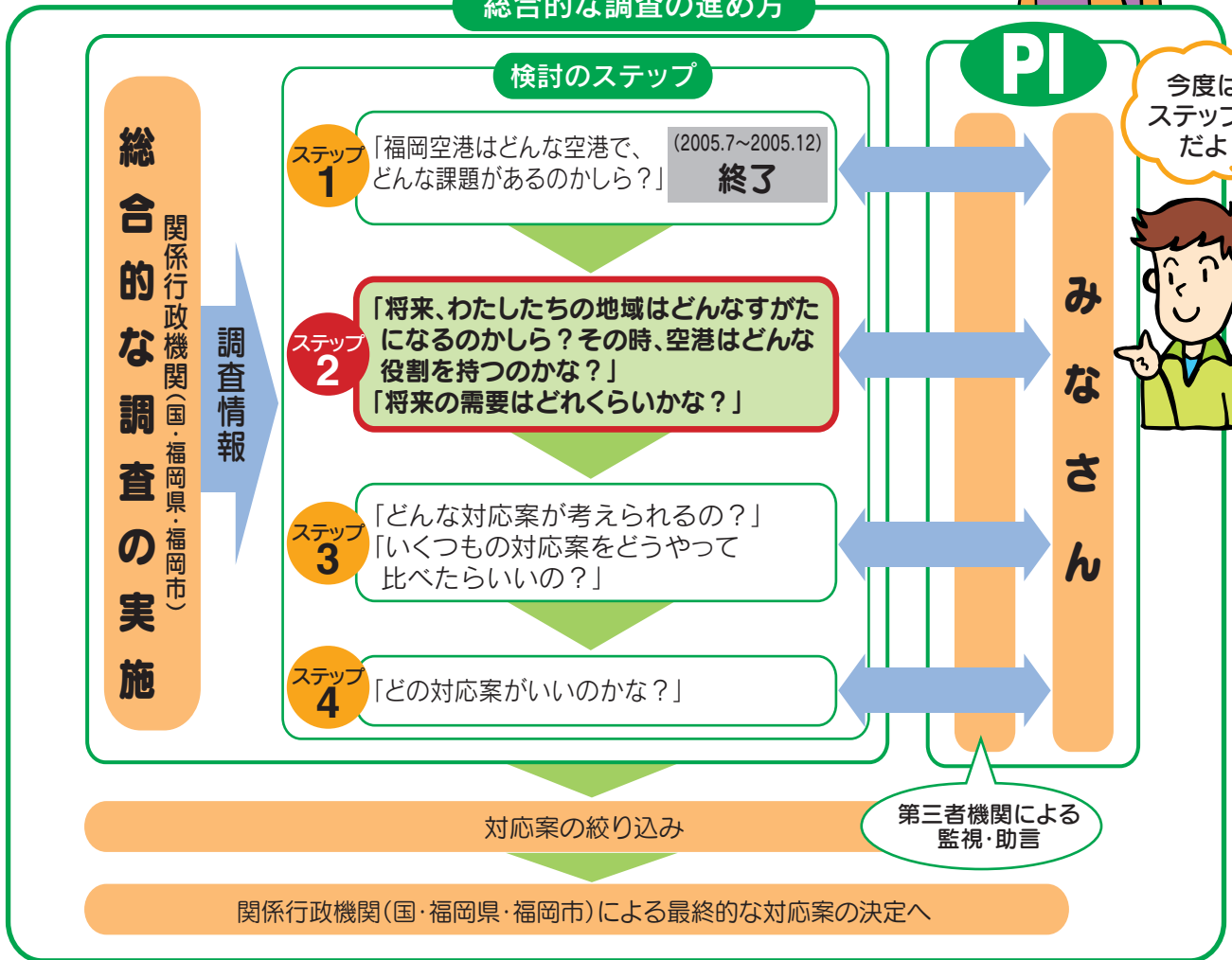
- 1.はじめに1
- 2.地域の将来像と福岡空港の役割2
- 3.将来の航空需要の予測9

福岡空港の混雑問題などについて、国、福岡県、福岡市が協力して、総合的な調査を行っています。福岡空港で将来、混雑が著しくなった場合、今の空港でどれくらいまで対応できるのか、将来のために何が必要なのか、などを幅広く調査し、必要な対応案を考えます。

福岡空港の総合的な調査って どのようにして進めるのかな？



総合的な調査の進め方



今度はステップ2だよ



PIとは みなさんに調査内容などの情報を積極的に提供し、より多くの人の意見を聞きながら、進めて行く方法のことです。



PIステップ1では何が分かったの？

- ・ステップ1では、福岡空港の課題や空港の能力などについて調査しました。その結果、福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、その前提のもとでは、平成15年度の実績13.6万回に対して約0.9万回の余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航に制約が生じはじめていることが分かりました。
- ・また、現空港敷地内で有効活用方策(平行誘導路二重化)を実施した場合、年間滑走路処理容量は14.9万回になると見込まれ、滑走路処理容量や旅客の利用・航空機の運航の制約が若干緩和されることが分かりました。

今回のステップ2では、「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」について皆さんに情報提供します。

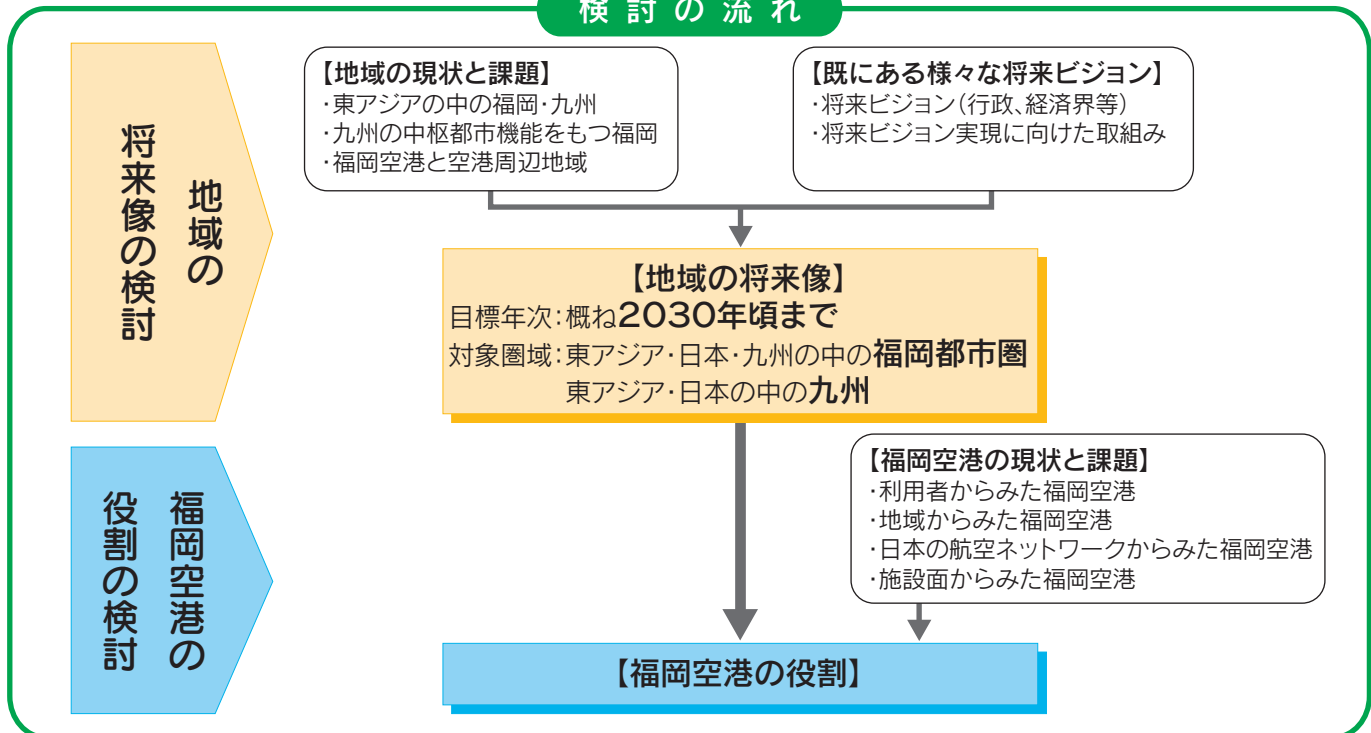


「地域の将来像と福岡空港の役割」って どのようにして検討するの？



- 「福岡空港の役割」の検討にあたっては、まず「地域の将来像」を描きました。
 - 「地域の将来像」を描く際には、「地域の現状と課題」と「既にある様々な将来ビジョン(*)」を整理し、それらの将来ビジョンの実現に向けて行われている様々な取り組みを再認識することからスタートしました。そして、それら全体の方向性を確認した上で、現在地域が目指している、また、地域が目指すべき将来像を描きました。
 - そして、地域の将来像の実現に必要な「福岡空港の役割」を、PIステップ1で整理した「福岡空港の現状と課題」を考慮して検討しました。
- (*)この検討で使用した様々な将来ビジョンは、行政や経済界等が策定した「日本」・「九州」・「福岡県」・「福岡市」の将来ビジョンや総合計画です。

検討の流れ



まずは地域の将来像についてだね。 どんな点(論点)を中心にして 考えていく必要があるのかな？



- 「地域の現状と課題」と「既にある様々な将来ビジョン」から、7つの着目する論点を設定しました。

地域の将来像 7つの論点

② 少子高齢化

① グローバル化

⑦ 環境重視

③ 地方分権

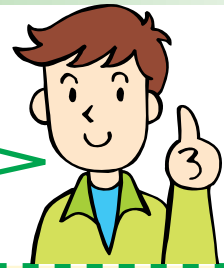
⑥ 社会資本形成

④ 価値観の多様化

⑤ IT化(高度情報化)

次のページから地域の将来像について、この7つの論点から考えてみます。



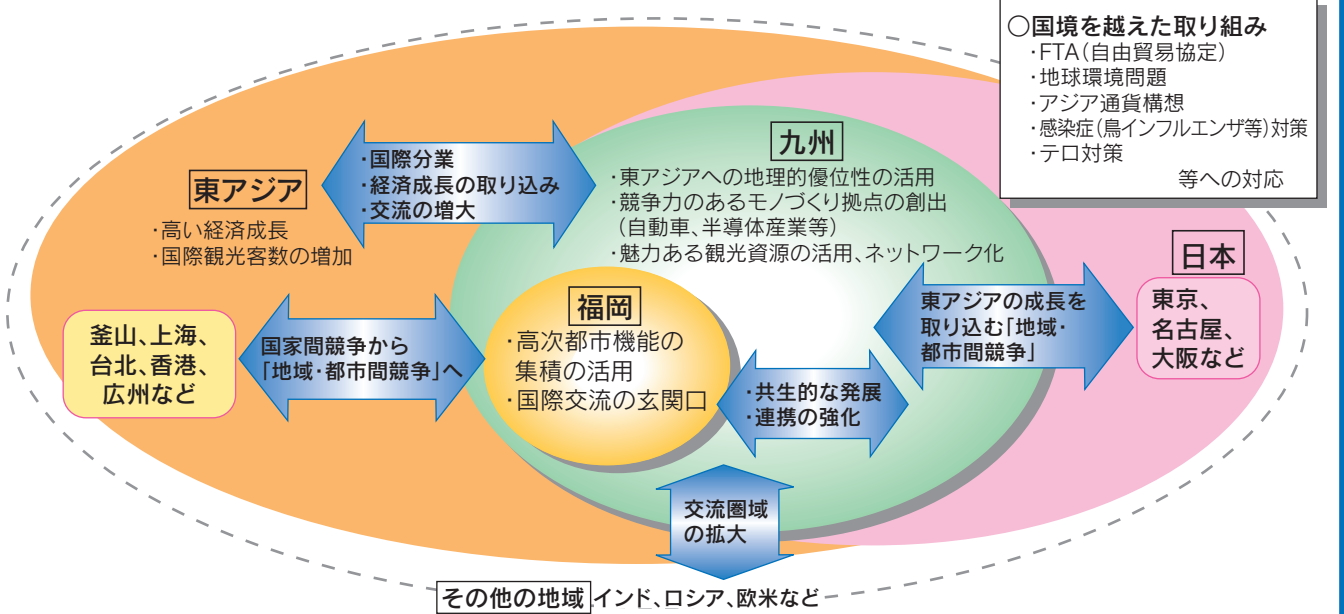


それで、今考えられている「地域の将来像」って、どんなものなの？

●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具体的に実施されている様々な取り組みを整理して、地域の将来像としてまとめました。

①グローバル化

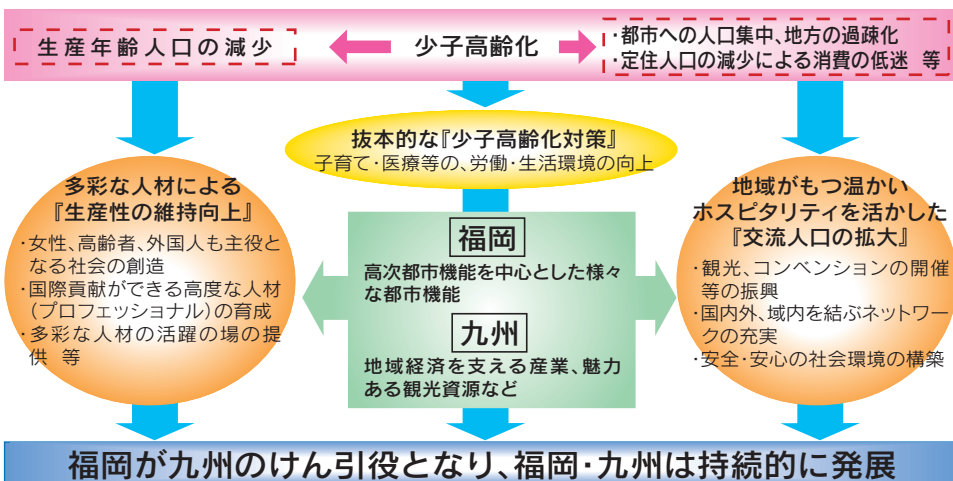
近年、国・地域間の垣根が低くなり、人・モノ・カネ・情報等の行き来が活発化する「グローバル化」が急速に進んでいます。経済的な成長の著しい東アジアの諸都市に対して地理的に近い福岡・九州は、その近さを活かし、今後の地域・都市間競争の中で、それらの成長を取り込み、共生していくことが重要です。



地域の将来像: 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

②少子高齢化

日本全体では、少子高齢化により将来の働く世代の人口減少が予想されています。福岡・九州が今後も活力を保つていくためには抜本的な少子高齢化対策はもちろん、福岡がけん引役となって九州の魅力を高めることで様々な人々を引きつけ、「生産性の維持向上」や「交流人口の拡大」を図っていくことが重要です。



▼人口に対する年間入国者数の割合は、現在、フランス130%、イタリア70%に対して、日本4%、福岡県7%と低い。
※写真はパリ(フランス)の街頭



地域の将来像: 国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充ちた地域

③ 地方分権

現在、日本では、国の権限・財源を地方に移す地方分権が進められており、今後、地域はそれぞれ自立していくことを求められています。福岡・九州は、自立した地域となるために、例えば東アジアへの近さを活かすなどして、独自の競争力を養っていくことが重要です。

- ・一国に匹敵する地域ポテンシャル
- ・高度化する多様なニーズ
- ・国内外の地域間で競争

- 自立した地域社会の構築**
- ・地域ニーズへ迅速、的確、主体的に対応できる効率の良い行政システムの構築
 - ・先進的な規制緩和、国際貢献、国際的な企業活動などによる地域の発展

『国際交流する地域』から『国際貢献できる地域』への展開
 福岡：日本の中枢都市から、『東アジアを代表する交流拠点都市』へ
 九州：日本の西端にある地域から、『東アジアの中核を担う地域』へ

▼九州とオランダとの比較

九州の面積、人口、総生産は、オランダ一国とほぼ同じ規模であり、九州はオランダ一国に匹敵する地域ポテンシャルを持っています。

項目	九州	オランダ	備考
面積(km ²)	39,910	41,528(1.04)	九州:2004年 オランダ:2002年
人口(千人)	13,446	16,105(1.20)	九州:2000年 オランダ:2002年
総生産(億ドル)	3,459	4,190(1.21)	2002年

※九州は、沖縄を除く。カッコ内は九州の数値に対する割合
 資料)「世界の統計2006」「日本の統計2006」総務省統計局
 「九州データ・ブック2006」西日本新聞社

▼東アジアの中で国際貢献できる都市・地域と
 なっていくことが期待される

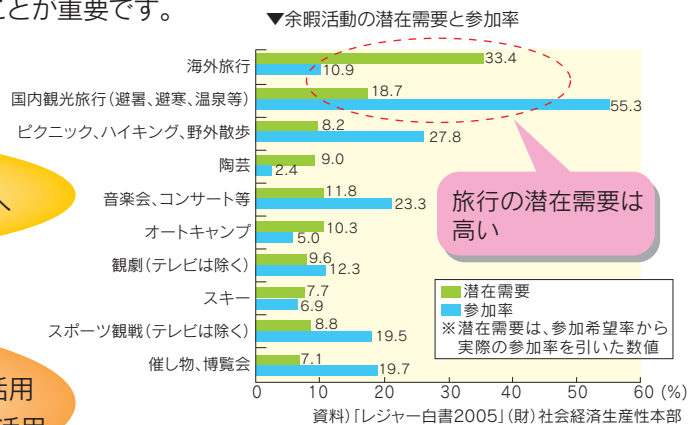
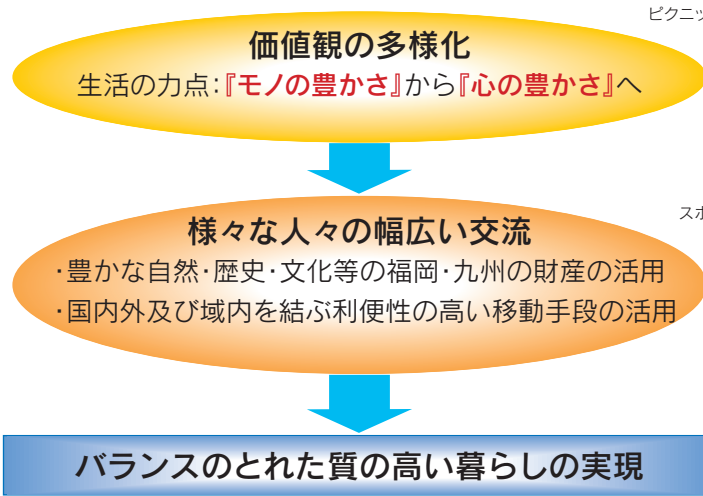


※写真は、EU本部があるベルギー・ブリュッセル
 資料)国土交通省/パンフレット

地域の将来像：地域性を活かして競争力のある自立した地域

④ 価値観の多様化

人々の価値観は「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きており、余暇活動、とりわけ旅行に対する潜在需要等は既に高い状況です。福岡・九州は、その豊かな自然・歴史・文化等を活用して多様な交流を促し、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す。



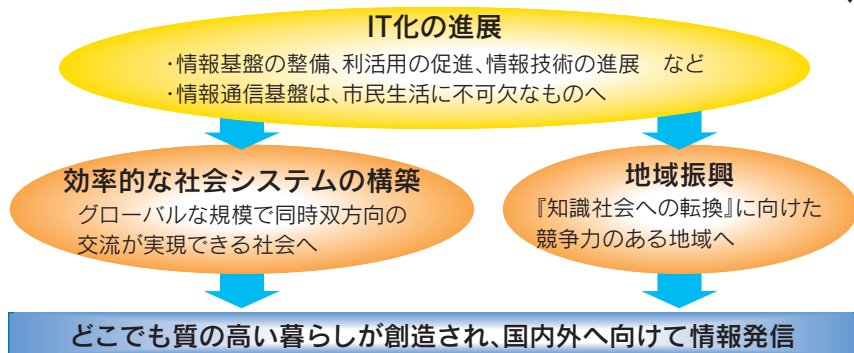
▼地域の文化・学術的な交流拠点となった九州国立博物館



地域の将来像：様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域

⑤ IT化(高度情報化)

近年、世界規模でのIT化が進んでいます。福岡・九州は、今後もITの普及による効率的な社会システムの構築を目指すとともに、福岡に集積しているIT関連産業を活かした地域振興を図り、質の高い生活と国内外へ情報発信が可能な地域を目指すことが重要です。



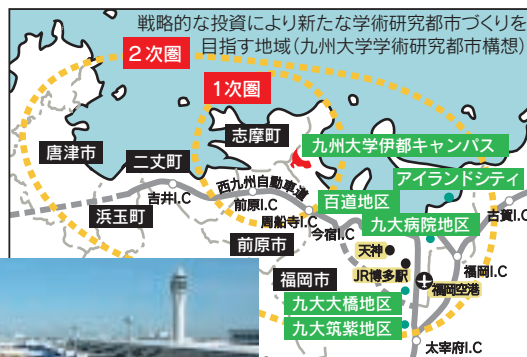
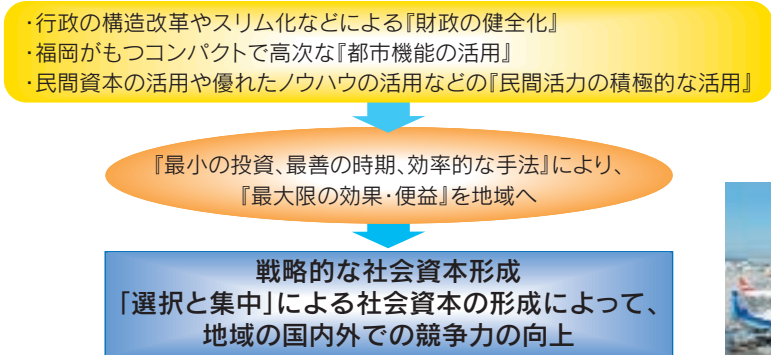
▼情報関連産業の研究開発拠点(福岡ソフトリサーチパーク)



地域の将来像: ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域

⑥ 社会資本形成

現在、日本では国と地方の財政が逼迫しており、今後は「選択と集中」の考え方に基づく効率的・戦略的な社会資本形成が必要です。福岡・九州は、とりわけ福岡の拠点性を活かした社会資本形成を行うことにより、地域の競争力を養っていくことが重要です。

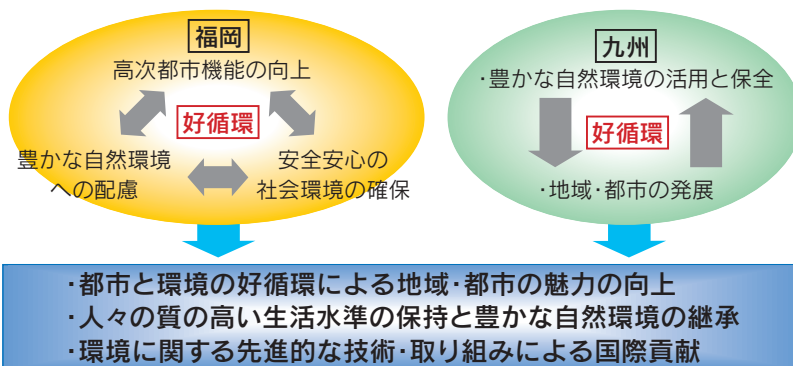


◀民間の資金やノウハウが活用された中部国際空港
資料)常滑市HP

地域の将来像: 戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域

⑦ 環境重視

現在、地球規模の環境問題や近い将来の資源制約が今後の大きな課題となっています。福岡・九州は、地域の豊かな自然環境の保全や地球的な環境対策に先進的に取り組み、都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な魅力的な地域を目指していくことが重要です。



◀福岡都心に集積する高次都市機能

▼博多湾に浮かぶ豊かな自然環境(能古島)



▼資源・エネルギーの有効利用を推進する良好な社会環境(株)福岡クリーンエナジー東部工場



地域の将来像: 都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域

次に、「福岡空港の現状と課題」から 福岡空港にどんなことが求められるの？



●PIステップ1の「福岡空港の現状と課題」をもとに、ここでは①利用者の視点、②地域の視点、③航空ネットワークの視点、④空港施設の視点の4つの視点から見て、福岡空港に何が求められるかを整理しました。

①利用者の視点

- 利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視しています。
- 利用したい時間帯は、朝・夕に集中しています。
- 福岡空港の満足度は他空港より比較的高い状況にあります。
- 満足度の低い路線（便数の少ない地方路線など）も多い状況にあります。



直行路線の維持・拡充、運航の多頻度化、多様なアクセスの確保、運賃等の低廉化などの利便性向上を図っていくことが求められます。

②地域の視点

- 空港は周辺地域とともに歩んできました。
(一部は民有地であり、地域と空港の歴史に対する理解が必要です。)
- 福岡空港は地域経済と市民生活へ貢献しています。
(九州全体へ年間約8千億円の経済波及効果がある他、市民の航空利用、周辺離島等との連携、防災・報道活動等を支えています。)
- 都市構造に影響を及ぼしています。
(良好な都心とのアクセス、空港周辺への生産・流通機能の集積、都心部の高さ制限等があります。)
- 都市環境に影響を及ぼしています。
(市街地に立地しているため、航空機騒音など周辺環境問題が生じています。また、万一の事故が起こった場合の被害の大きさが懸念されます。)



今後も、福岡・九州の経済活動や文化・市民生活などを支えていくとともに、航空機騒音等周辺環境対策や航空の安全確保に取り組んでいくことが求められます。

③航空ネットワークの視点

- 国内航空ネットワークにおいては、北部九州と三大都市圏、九州・山口地域、離島との流動を支えています。
(国内線旅客数は全国第4位、国内線貨物の取扱量は全国第3位です。)
- 国際航空ネットワークにおいては、東アジアとの流動を支えています。
(国際線は旅客数、貨物の取扱量ともに全国第4位です。)
- 基礎需要の高さと九州各地から福岡都市圏への良好なアクセスにより、需要が増加し、航空ネットワークが形成されてきました。



国内外の空港整備の進展や東アジアの経済発展等を踏まえて、福岡空港の東アジアとの近接性を活かしたさらなる国際・国内航空ネットワークの充実が求められます。

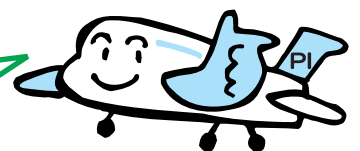
④空港施設の視点

- 駐機場、滑走路、誘導路において能力を制約する課題があります。
- 福岡空港では混雑時間が増加し、ピーク時における運航に制約が生じはじめています。
- 国内線では、最も旅客数の多い金曜日では予約が取りにくいなど、利用者への影響も生じはじめています。
- 国際線では、観光利用の特性である曜日や季節による変動がみられます。
- 福岡空港の利用時間帯は騒音対策等の観点から7時から22時までとなっています。



中・長期的な航空需要を満たし、繁忙期やピーク時間帯での利用者ニーズに対応できる空港容量が求められます。

次のページからは、これまで見てきた「地域の将来像」と「福岡空港の現状と課題」をもとに、「福岡空港の役割」を考えていこう。





福岡空港に求められる役割って何だろう？

●これまでに見てきた「地域の将来像」の実現と「福岡空港の課題」の解決に向けて求められる「福岡空港の役割」を以下の4つにまとめました。

福岡空港の役割 ①

海外・全国と福岡を結び
相互交流の拡大を支える空港

【必要となる取り組み】

航空ネットワークの拡充

■グローバル化と少子高齢化が進む中で、地域の持続的な発展を支えるため、現在福岡空港が持つ充実した国内航空ネットワークも活かしながら、東アジアと福岡・九州を密接に繋ぐ役割が求められます。

▶福岡・東京・上海それぞれからの「日帰り交流圏」(1,500km圏)と福岡からの5,000km圏



福岡と東アジアは、日帰りできるくらい近いのね。



● 福岡空港就航都市
【福岡との交流が期待される都市】
○ 福岡空港に就航実績がある都市
● 東アジア、オセアニア、ハワイ地域で成田空港、関西空港、中部空港のいずれかに就航している都市及び韓国の地方拠点空港

2006年4月20日現在
資料) 福岡空港時刻表

福岡空港の役割 ②

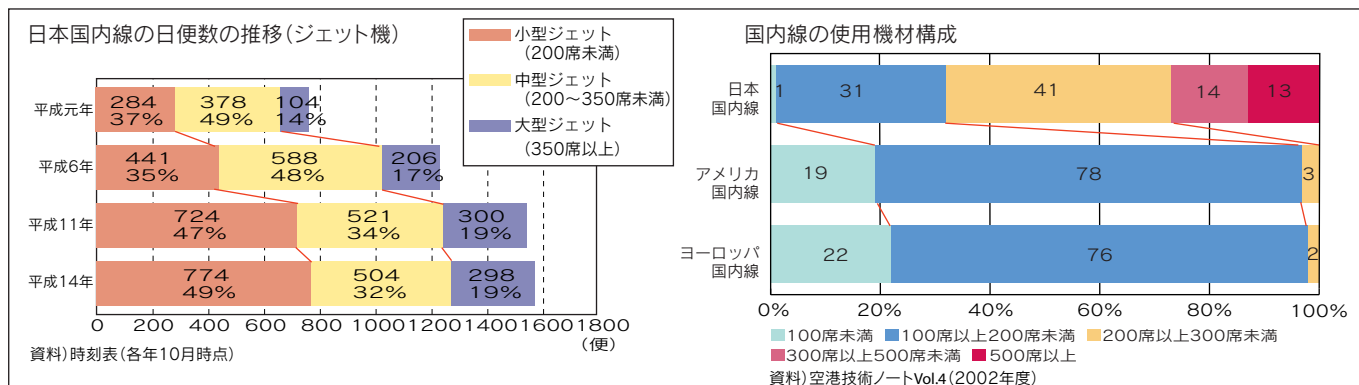
サービス向上を促進し、
航空需要を支える空港

【必要となる取り組み】

空港容量の確保

■将来の航空需要に対応して、新規路線の開設や増便等を促進させる役割が求められます。また、世界的には、航空自由化の流れの中で、機材の小型・多頻度化の傾向も見られます。

▼航空機材の小型化と多頻度化の傾向



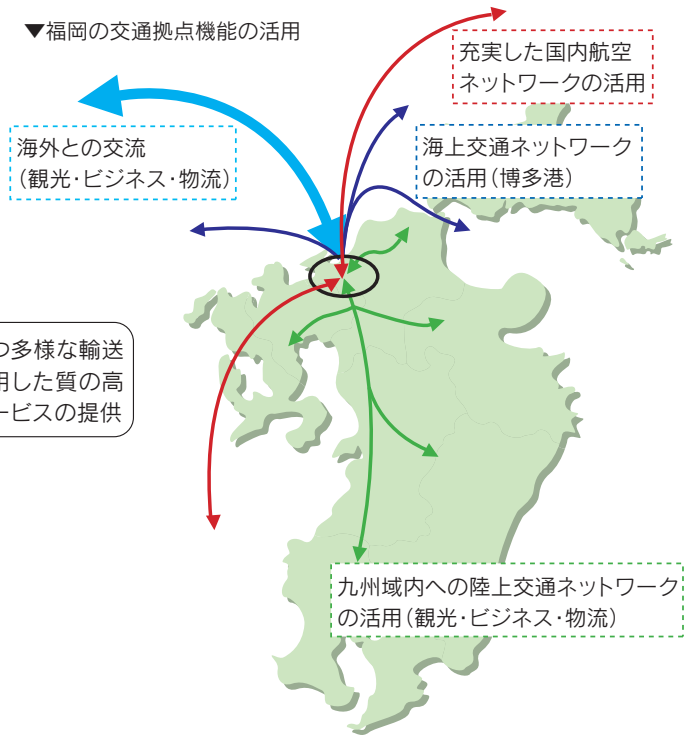
福岡空港の役割 ③

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

【必要となる取り組み】
利用者の利便性向上

■港湾が近接し、鉄道や道路も整備されている福岡のネットワークを活かし、旅客だけでなく物流についても、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役割が求められます。

▼福岡の交通拠点機能の活用



▼陸・海・空が密接に連携した福岡の交通体系



福岡空港の役割 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

【必要となる取り組み】
幅広い航空利用と安全・環境等への配慮

■国際交流、物流、防災、救急活動等幅広い航空利用により、人々の暮らしに貢献し、アジアや国内における福岡・九州の自立的発展を支える役割が求められます。

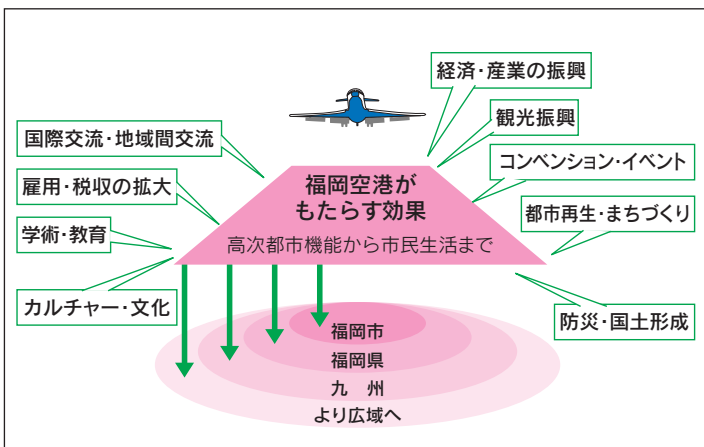
▼防災、救急活動等を支える海上保安本部ヘリコプター



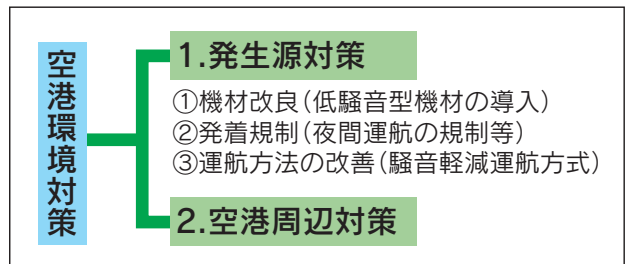
資料) 第7管区海上保安本部HP

また、空港の運用にあたっては、空港周辺地域の安全確保、環境影響の軽減への取り組みや、効果的・効率的な整備・運営による財政負担軽減と利便性向上の両立も求められます。

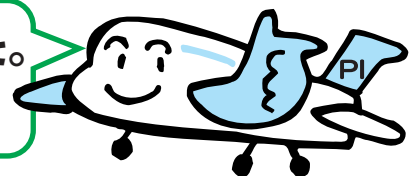
▼福岡空港がもたらす効果



▼空港環境対策の体系



ここまでは「地域の将来像と福岡空港の役割」を見てきました。
次のページからは「将来の航空需要の予測」についてです。





将来の航空需要って、どのように計算するの？

需要予測の方法

- 将来の航空需要は、国内旅客、国際旅客、国内貨物、国際貨物の4つに分けて計算します。
- 今回は予測時点を2012年、2017年、2022年、2032年に設定(※1)し、それぞれの時点で世の中の状況(※2)を想定し、福岡空港を利用する旅客数や貨物量、発着回数を計算します。なお、需要予測は2004年度の実績を起点として計算します。

解説

- ※1. 2012年から2022年までの予測時点は、短・中期的な需要見通しをみるために設定しました。2032年は、長期的な需要見通しをみるため設定しました。
- ※2. 需要予測では、将来の社会経済条件がどうなるのか、前提条件を与えて計算するもので、前提が変わると計算結果も変わります。特に将来のGDPについては、今回3つのケースを想定し、幅を持たせて計算しました。[詳P.94参照]
- ※3. 航空需要の予測は他の交通量予測でも広く用いられている手法で行います。
- ※4. 需要予測は、潜在的な航空需要を計算するもので、実際の需要は航空会社の便数設定等の影響を受けます。

航空需要予測の対象

国内旅客
旅客数、発着回数

国際旅客
旅客数、発着回数

国内・国際貨物
貨物量

国内旅客はどうなるの？



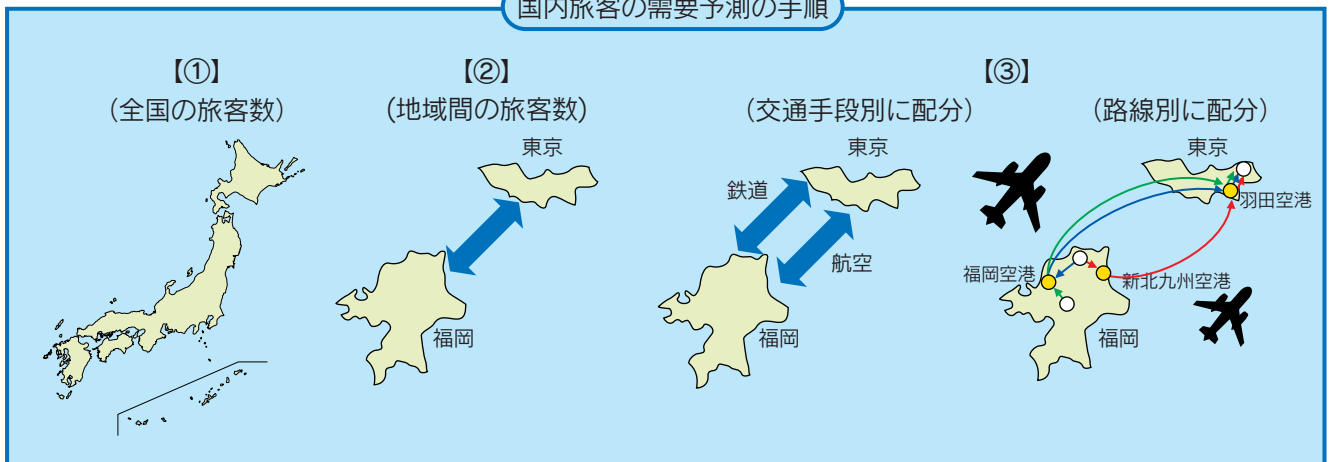
計算の流れ

- まず、航空だけでなく、鉄道、自動車を含めた交通手段による**全国の旅客数**(※1)を計算します。【①】→10ページへ
- 次に、これを**各地域間の旅客数**に振り分けます。この時点で例えば福岡～東京間、あるいは北九州～東京間などの地域間毎の旅客数(乗降)を計算します。【②】→11ページへ
- 最後に、これを航空、鉄道、自動車の**交通手段別の旅客数**に振り分けます。また航空については旅客がどの空港・どの路線を利用して旅行するのかを計算します。(※2)【③】→12ページへ

解説

- ※1. ここでは各地域間距離が200km以上の中長距離旅客流動を対象としています。[詳P.106参照]
- ※2. 例えば福岡から福岡空港を利用して出発する旅客と、北九州から福岡空港を利用して出発する旅客は別々に計算した上で、福岡空港の旅客数として足し合わせます。

国内旅客の需要予測の手順



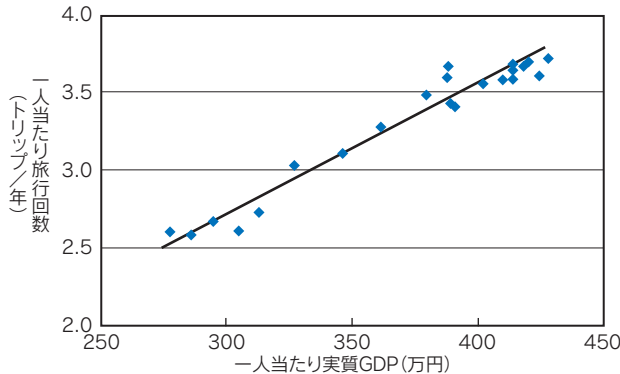
【①】 全国の旅客数の計算

- 将来の旅客数は、**将来の人口×将来の一人当たり旅行回数**で計算します。
- 将来の一人当たり旅行回数は**一人当たり実質GDP**と関係が深いことを利用して計算します。(※1)
- 将来の人口は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」の予測結果を用います。

解説

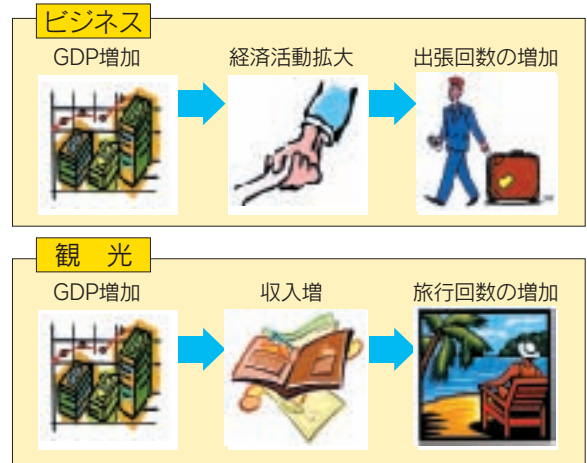
※1. 一人当たり旅行回数と一人当たり実質GDPは下図に示すように比例する関係にあり、今後もこの関係が続くものとして将来の実質GDP予測値から将来の一人当たり旅行回数を計算します。[詳P.107「コラム5」参照]

▼一人当たり旅行回数と一人当たり実質GDPの相関関係 (1982年度～2003年度)



※一人当たり実質GDPは1995年暦年価格。航空利用の可能性のある都道府県庁所在地間のうち道路距離が200km以上の交通を対象。
資料「旅客地域流動調査」「全国幹線旅客純流動調査」「国民経済計算年報」「国勢調査報告」

▼旅行回数と実質GDPの関係イメージ



※2. 将来の実質GDPは「構造改革と経済財政の中期展望－2004年度改定(平成17年1月20日 経済財政諮問会議)」(以下、「改革と展望」と呼ぶ)、「日本21世紀ビジョン(平成17年4月)」の予測見通し等を用い、次の3ケースで計算します。

ケースAは、構造改革等が進展した場合の経済成長を見込んだ場合の予測で、「改革と展望」の改革進展ケースにあたります。

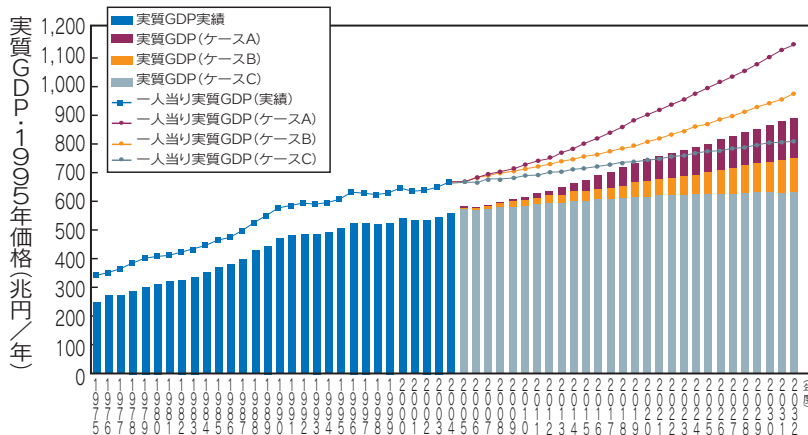
ケースBは、構造改革等が進展せず、生産性の向上等が進まない場合の予測で、「改革と展望」の非改革・停滞ケースにあたります。

ケースCは、将来の状況が変わることもあり得るので、「失われた10年」ともいわれる1990年代の日本経済の停滞期と同等の状況が将来にわたって続くと仮定した場合の予測を行います。[詳P.98参照]

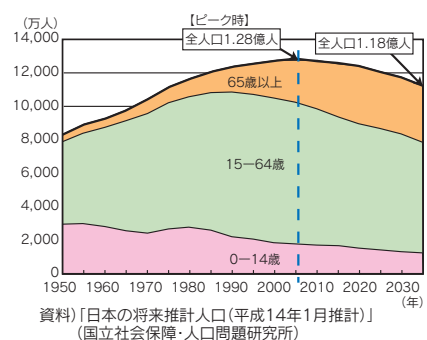
年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013-2020	2021-2030	2031-
ケースA	1.6	1.5	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6	1.5	2.0	1.5	1.5
ケースB	1.6	1.4	1.3	1.2	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
ケースC	0.8	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.6	0.3~0.6	0.1~0.3	0.1

▶将来GDPの伸び率設定値 (年率%)

▼日本の将来実質GDPと将来一人当たり実質GDP



▼日本の将来人口・年齢別人口



日本の将来人口は緩やかに減少することが見込まれています。

資料「国民経済計算」「構造改革と経済財政の中期展望－2004年度改定」(平成17年1月20日 経済財政諮問会議)
「日本21世紀ビジョン」(平成17年4月「日本21世紀ビジョン」に関する専門調査会)

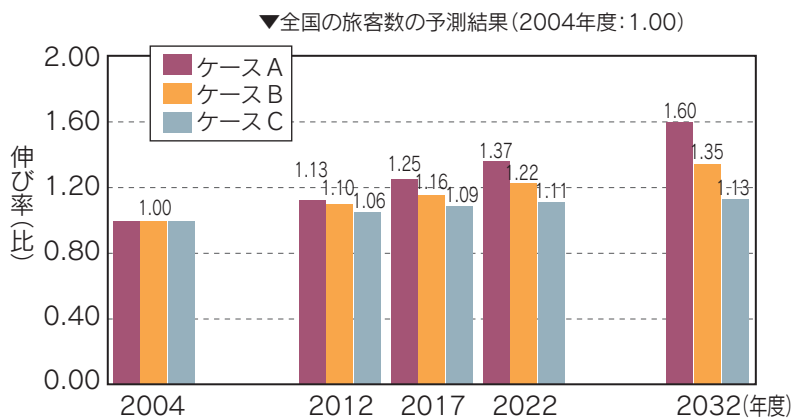


需要予測は、いろいろ前提条件を与えて計算するんだね!

3. 将来の航空需要の予測

将来の全国の中長距離旅客数は、ケースAの場合、2004年度比で2012年度1.13倍、2022年度1.37倍に増加すると見込まれます。一方、ケースBの場合、2012年度1.10倍、2022年度1.22倍に増加すると見込まれます。ケースCの場合でも、将来旅客数は増加すると見込まれます。

このように、同じ計算方法を用いたとしても、前提条件によって予測結果が異なる点に留意が必要です。



【②】 地域間の旅客数の計算

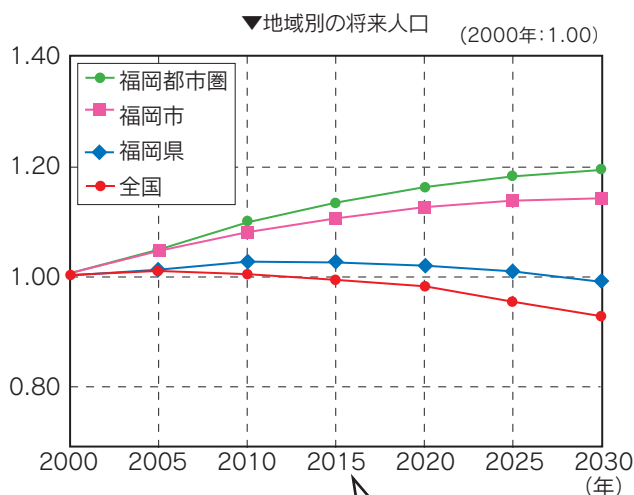
- 現状の地域間(※1)の旅客流動パターンを基本とし、これに将来の交通網整備や交通サービス水準向上の影響を加味(※2)します。
- 将来の交通サービス水準等については、基本的に2004年10月時点の実績データを用います。
- その上で、**将来の地域毎の実質GDP(GRP)と人口(※3)**等を考慮し、地域間の旅客数を計算します。

解 説

※1.全国を480(福岡県85、その他九州177、その他全国218)の地域に分割します。

※2.ある地域間に交通網が整備されるとその地域間の交通利便性が増すことで、交通需要は増えます。そこで、将来交通網整備が予定されている地域間では、その他の地域間よりも相対的に旅客数が増えることを反映した計算を行います。

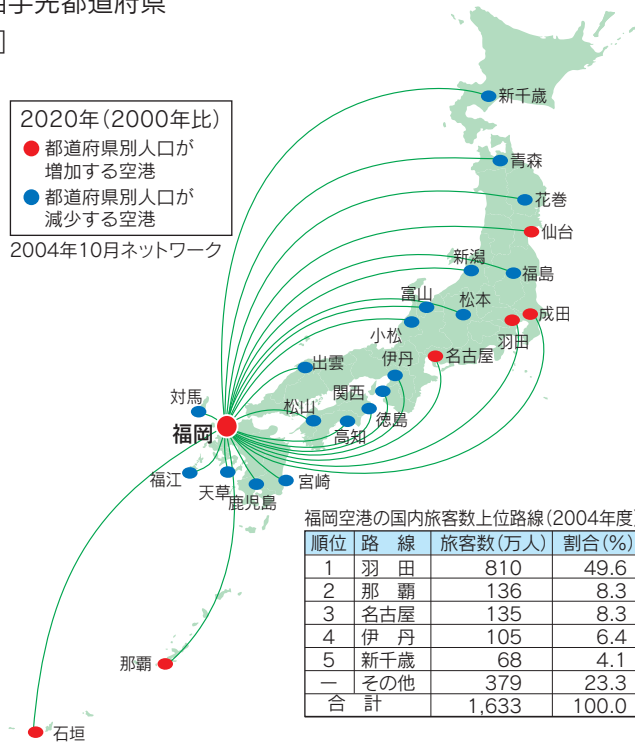
※3.将来、日本の人口は緩やかに減少していくことが予測されていますが、福岡都市圏は人口増加が続きます。また、主要路線の相手先都道府県別人口も増加が見込まれます。[詳P.97「コラム1」参照]



福岡県全体、中でも福岡市や福岡都市圏の人口は今後も全国的に見て高い水準での推移が見込まれています。

2020年(2000年比)

- 都道府県別人口が増加する空港
 - 都道府県別人口が減少する空港
- 2004年10月ネットワーク



福岡空港の国内旅客数上位路線(2004年度)

順位	路線	旅客数(万人)	割合(%)
1	羽田	810	49.6
2	那覇	136	8.3
3	名古屋	135	8.3
4	伊丹	105	6.4
5	新千歳	68	4.1
—	その他	379	23.3
合計		1,633	100.0

資料)「日本の将来推計人口(平成14年1月推計)」「都道府県の将来推計人口(平成14年3月推計)」「日本の市区町村別将来推計人口(平成15年12月推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)



前提条件が変わると予測結果も変わるんだね!

【③】 交通手段・路線別の旅客数の計算

- 地域間の旅客数を、**交通手段別の旅客数**に振り分けます。また航空については、**利用空港の路線別の旅客数**に振り分けます。具体的には所要時間が短く、料金が安く、頻度(便数)が多い交通手段・航空路線ほど多く配分されます。
- なお需要予測は、静岡空港、百里飛行場の開港や新幹線の開業、高速道路の開通なども考慮して行います。
- こうして得られた航空を利用する地域間の旅客数を集計し、福岡空港の総旅客数を求めます。
- 最後に旅客数を**航空機一機当たりの輸送人数(※1)**で割ることで、**空港の発着回数**を計算します。

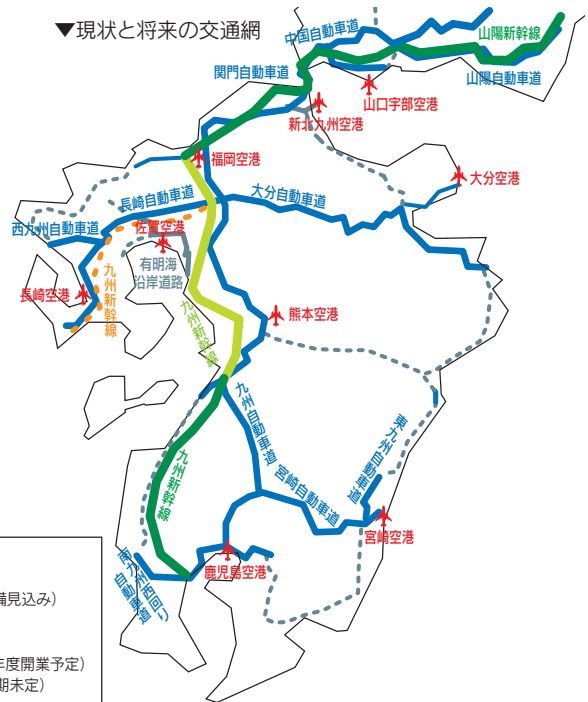
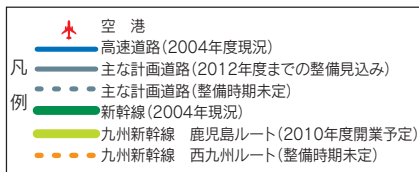
解説

※1. 旅客数と便数・機材構成の関係は、基本的に現在の関係が続くと想定します。ただし、現在よりも機材は小型化するという見方もあり、その場合は同じ旅客数でも発着回数が増加することとなります。

交通網設定条件

- 空港
静岡空港、百里飛行場が2012年度までに開港
- 鉄道
九州新幹線:博多～新八代(フル規格)が2010年度開業予定 など
- 高速道路
高規格幹線道路:2012年度までに供用予定の整備計画区間(九州・山口地域についてはこれに加えて2012年度までに供用予定の地域高規格道路及び一般国道も含む)

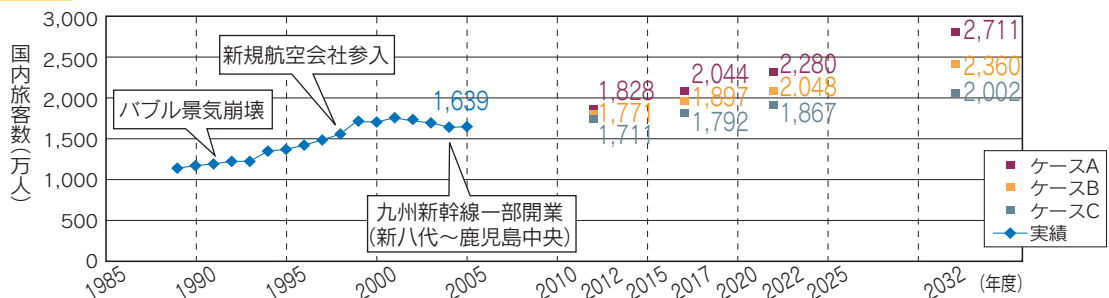
※2. 将来の需要は2012年度までに供用の見込まれる交通網で計算します。ただし、ケースAの2032年度の予測には、2013年度以降(整備時期未定を含む)の交通網整備も見込んで計算します。



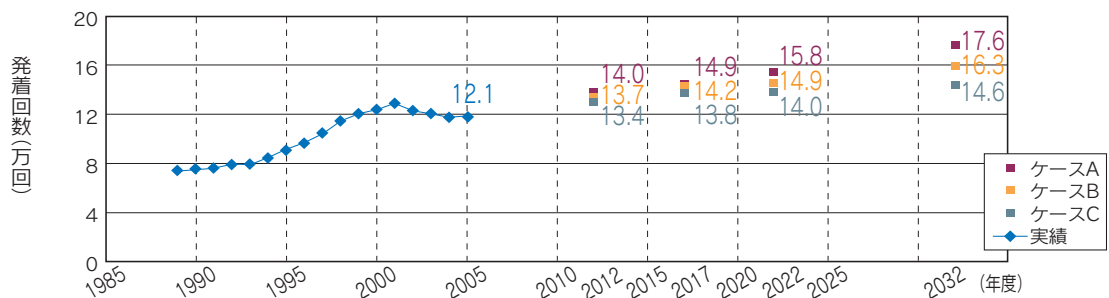
資料)国土交通省九州地方整備局発行「社会資本整備に係わる九州ブロックの将来の姿」(平成16年3月)、
みらいビジョン中国21策定委員会「みらいビジョン中国21「2004」」(平成16年7月)、
「高速道路便覧」、JH公表資料、「連携具体化検討会議報告書」(佐賀空港機能強化推進期成会・平成16年3月)等

国内旅客の予測結果

▶福岡空港の年間国内旅客数(乗降)予測結果



▶福岡空港の年間国内発着回数予測結果



※近年の福岡空港の旅客数の横ばい傾向については、他の交通機関との競合等によるものと考えられます。[詳P.130「コラム12」参照]



国際旅客はどうなるの？

計算の流れ

- まず日本人・外国人別(さらに日本人については観光、ビジネス等の目的別)に日本と世界間の旅客数を計算します。【①】→13ページ中段へ
- 次に、これらを地域間の旅客数に振り分けます。この時点で例えば福岡～オセアニア間、東京～オセアニア間などの地域間毎の旅客数(乗降)を計算します。【②】→14ページへ
- 最後に、これらの旅客が乗り継ぎを含めてどの空港・どの航空路線を利用して旅行するのか(※1)を計算します。【③】→14ページ

解説

※1. 例えば福岡～オセアニア間では、直行便のほか乗り継ぎ(成田、関西等)という方法もあります。こうした複数の航空経路がある場合、各航空経路がどの程度の割合で利用されるかを計算します。

国際旅客の需要予測の手順

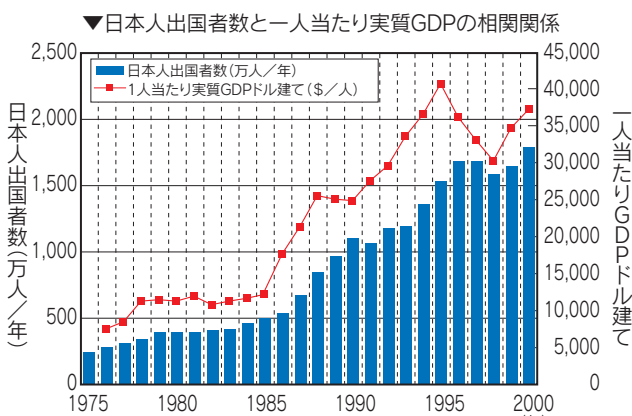


【①】日本と世界間の旅客数の計算

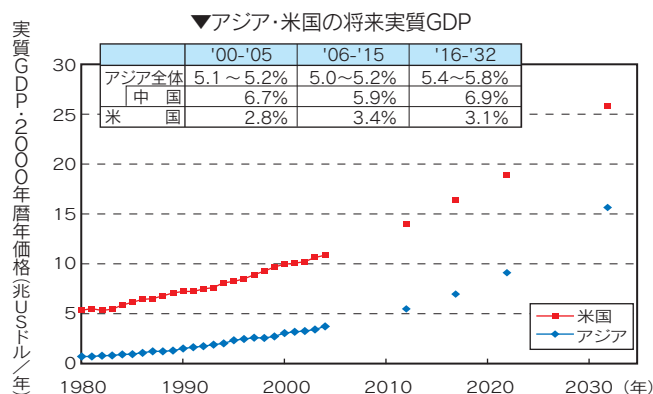
- 将来の日本人出国者数は、**将来の人口×将来の一人当たり出国回数**で計算します(※1)。
- 将来の人口は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」の予測結果を用います。
- 将来の一人当たり出国回数は**日本の一人当たり実質GDPに加え、海外の実質GDP、為替レート(具体的には円ドルレート)**(※2)と関係が深いことを利用して計算します。
- 一方、将来の外国人訪日者数は、**日本の実質GDP、海外の実質GDP、為替レート**と関係が深いことを利用して計算します。

解説

- ※1. 将来の人口と将来の実質GDPは国内旅客の計算と同様の前提とします。(P10 ※1～2参照)
- ※2. 将来の海外諸国の実質GDPは、世界銀行や内閣府の予測結果を用います。また、将来の為替レートは、過去の実績の平均値を用います。
- ※3. 日本では訪日外国人の誘致活動としてビジット・ジャパン・キャンペーン(VJC)を積極的に実施していますが、その影響は考慮していません。将来、VJC等の成果が現れた場合には、訪日外国人の数は今回の予測以上に増加することになります。[詳P.142「コラム16」参照]



※)一人当たり実質GDPは、2000年暦年価格。
資料)出入国管理統計年報(法務省)



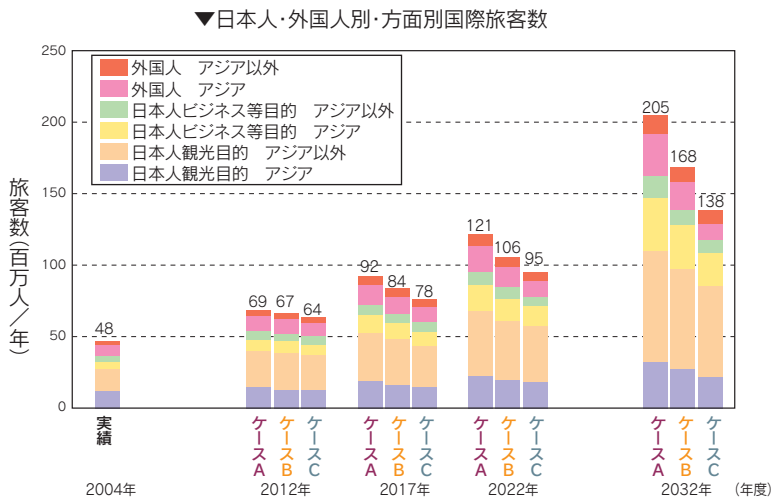
※)アジアとは、韓国、中国、台湾、香港、シンガポール、マレーシア、フィリピン、タイ、インドネシアの9カ国・地域。
資料)「世界経済の展望2005」(2004年11月、世界銀行)、
「世界経済の潮流 2004年秋」(2004年11月、内閣府政策統括官室)

【②】 地域間の旅客数の計算

- 国内旅客の計算と同様に、現状の地域間(※1)の旅客流動パターンを基本とし、これに将来の交通網整備や交通サービス水準向上の影響を加味(※2)します。
- その上で、**将来の地域毎の実質GDP(GRP)と人口等を考慮し、地域間の旅客数を計算**します。

解 説

- ※1.国内の地域分割は国内旅客と同様とし、海外の地域分割は20方面(アジア9方面、アジア以外11方面)とします。
- ※2.国内旅客の計算と同様です。(P11 ※2参照)
- ※3.全国の出入国者数は、ケースAでは2004年度比で2012年度1.4倍、2022年度2.5倍に増加すると見込まれます。



【③】 路線別の旅客数の計算

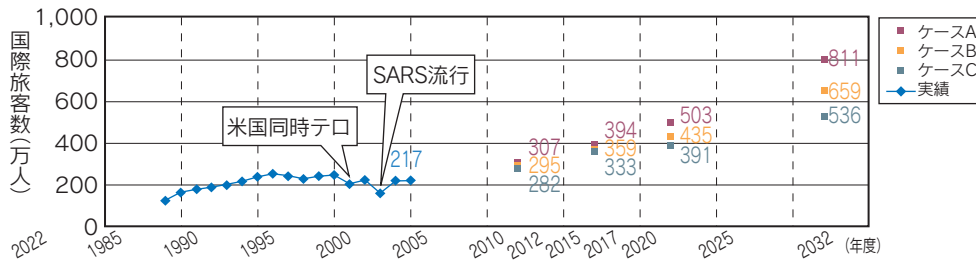
- 地域間の旅客数を、**利用空港の路線別の旅客数**に振り分けます。国内旅客の計算同様、所要時間が短く、料金が安く、頻度(便数)が多い空港ほど多く配分されます。
- 直行便あるいは、他空港での乗り継ぎといった経路別の旅客数を空港ごとに集計し、福岡空港の総旅客数を求めます。
- 最後に旅客数を**航空機一機当たりの輸送人数(※1)**で割ることで、**空港の発着回数**を計算します。(この点は国内旅客の計算と同様です)

解 説

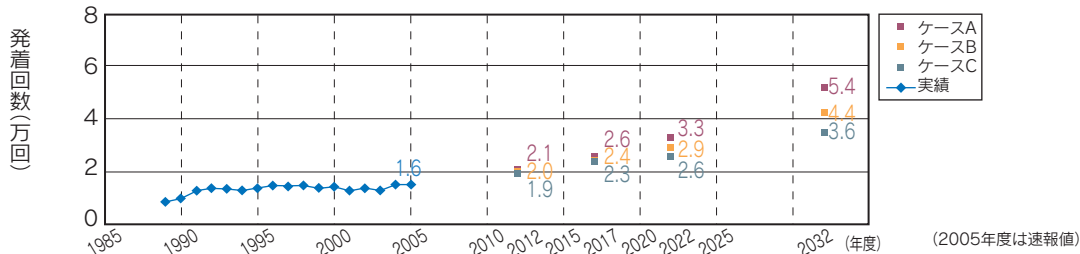
- ※1.旅客数と便数・機材構成の関係は、基本的に現在の関係が続くものと想定しますが、成田空港を参考に一部の方面については旅客数の増加に応じた機材の大型化を考慮しています。
- ※2.国際旅客の予測は現状の就航路線がベースとなります。今後、路線の新設や廃止があれば、需要はその分増減します。
- ※3.中国については近年経済発展が目覚しく、将来福岡空港へ新路線が展開される可能性があります。[詳P.148「コラム17参照」]

国際旅客の予測結果

▶福岡空港の年間国際旅客数(乗降)予測結果



▶福岡空港の年間国際発着回数予測結果



(2005年度は速報値)



将来の福岡空港の航空需要予測結果は？

- 将来の福岡空港の航空需要はいずれのケースも増加が見込まれ、2012年には国内線・国際線合計で年間乗降客数1,993～2,135万人、年間発着回数15.3～16.1万回と見込まれます。また、2022年には年間乗降客数2,258～2,783万人、年間発着回数16.6～19.2万回と見込まれます。
- なお、需要予測は、将来の経済情勢等いろいろと前提を設けて、潜在的な需要を計算するものであり、今後も前提条件や実際の利用状況がどうなるのか、注目していく必要があります。

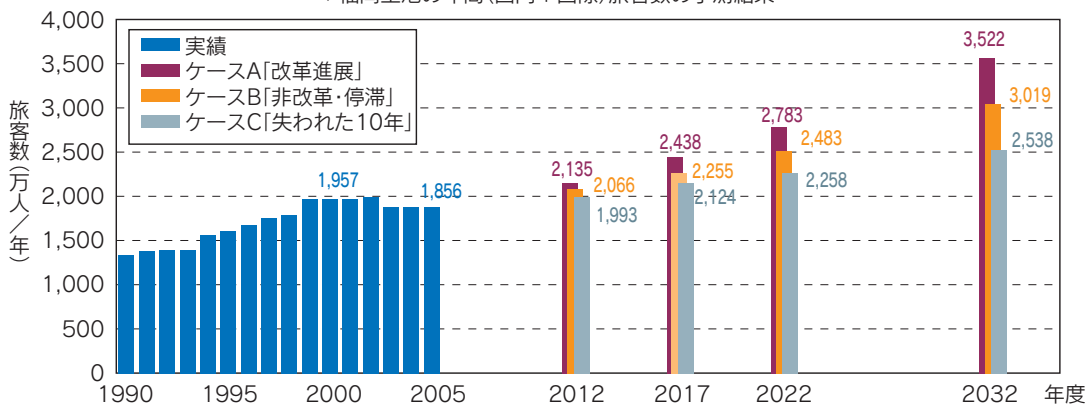
▼需要予測ケースと予測結果

前提 ケース	前提 ・静岡空港、百里飛行場の開港 ・九州新幹線鹿児島ルート ¹ の全線開業 ・2012年度までに整備の見込まれる高規格幹線道路、地域高規格道路の供用	予測結果			
		2012年度	2017年度	2022年度	2032年度
ケースA 「改革進展」	構造改革等が進展した場合の経済成長を見込んだ場合	2,135 31.9 16.1	2,438 37.2 17.5	2,783 42.4 19.2	3,522 52.2 23.0
ケースB 「非改革・停滞」	構造改革等が進展せず、生産性の向上等が進まない場合	2,066 30.5 15.7	2,255 33.0 16.6	2,483 35.7 17.9	3,019 41.3 20.6
ケースC 「失われた10年」	「失われた10年」ともいわれる1990年代の日本経済の停滞期と同等の状況が続くと仮定した場合	1,993 28.7 15.3	2,124 29.8 16.0	2,258 30.7 16.6	2,538 31.5 18.1

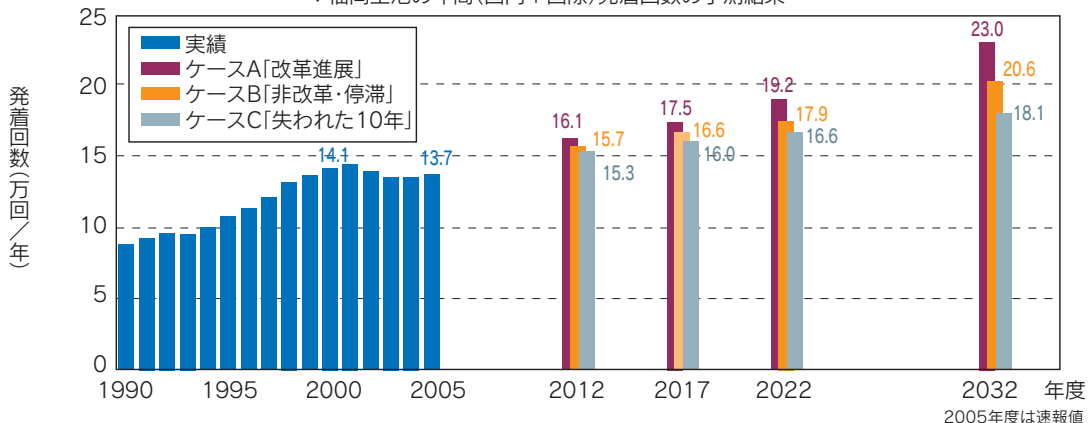
航空貨物の予測については、詳細版をご参照ください。

※今回の航空貨物の予測は、旅客便の貨物室(ペリー)による貨物輸送を想定し、貨物専用便による輸送は見込んでいません。

▼福岡空港の年間(国内+国際)旅客数の予測結果



▼福岡空港の年間(国内+国際)発着回数の予測結果



今後、実際にどのようなようになっていくのか注目していく必要があるわね!

新北九州空港、佐賀空港のアクセス利便性が向上した場合はどうなるの？



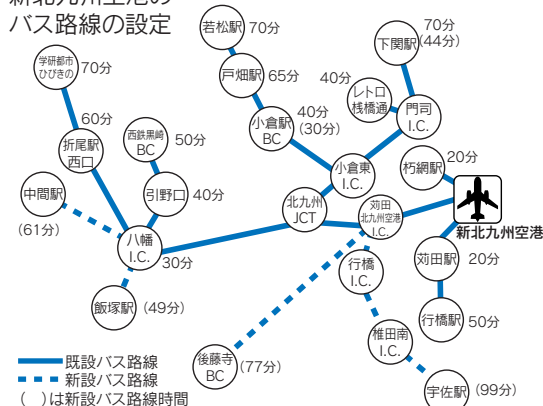
- 新北九州空港と佐賀空港への交通アクセス利便性を飛躍的に向上させた場合の福岡空港の需給逼迫緩和効果を試算してみました。なお、開港したばかりの新北九州空港の利用状況や福岡空港への影響については、今後、注目していく必要があります。
- また、試算におけるアクセス交通の設定は、事業主体や採算性を考慮したものではありません。

空港アクセス向上の各ケース

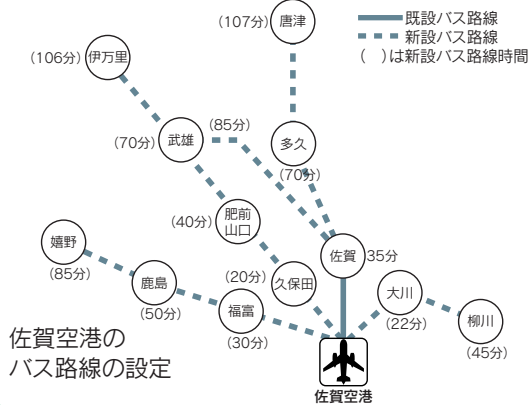
ケース(A-1)

・新北九州空港、佐賀空港へのバス路線を大幅に拡充する設定とします。

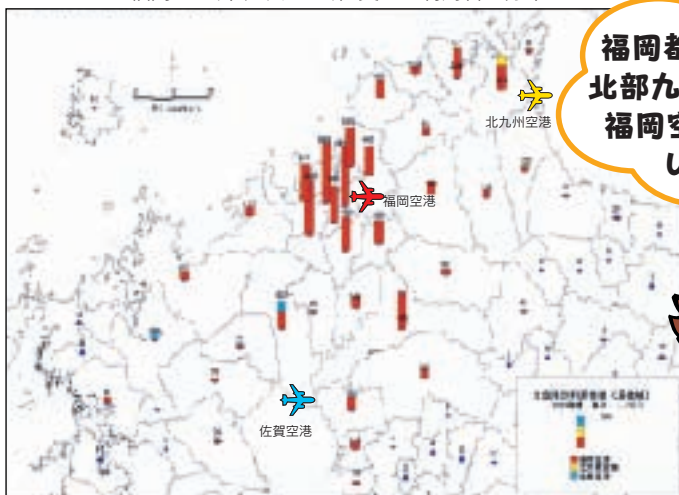
新北九州空港のバス路線の設定



佐賀空港のバス路線の設定



▼福岡空港、北九州空港、佐賀空港利用者の分布



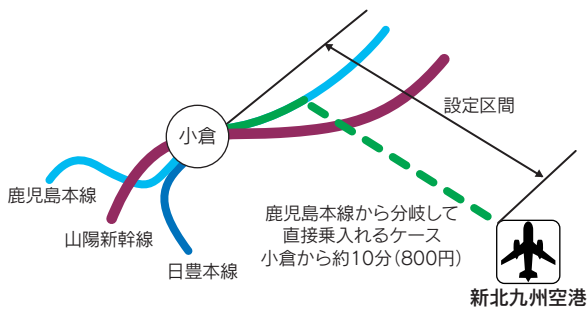
福岡都市圏を中心に北部九州の多くの人が福岡空港を利用しているんだね



資料)平成15年度航空旅客動態調査(国土交通省航空局)を基に作成

ケース(A-2)

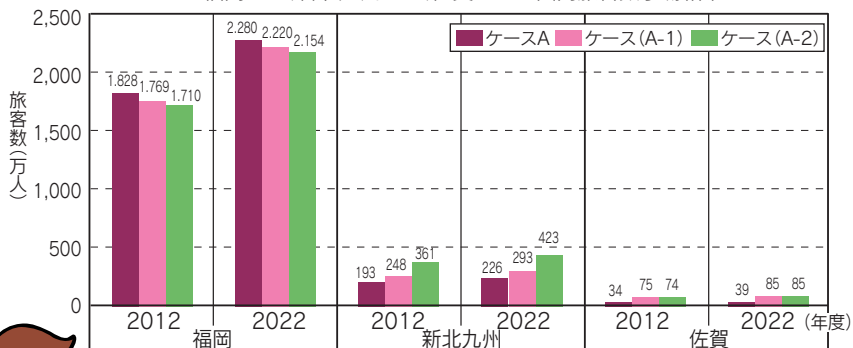
・ケース(A-1)のバス路線に加えて、新北九州空港へのアクセス鉄道が整備されて、空港アクセスがさらに充実すると仮定します。



福岡空港の需給逼迫緩和効果

●今回仮定した近隣空港のアクセス向上の各ケースでは、2012年時点で福岡空港の年間発着回数が0.2~0.7万回程度減少し、国内旅客数は3~6%程度減少する結果となりました。今後、需給逼迫緩和方策について、PIステップ3以降で検討を進めます。

▼福岡空港、新北九州空港、佐賀空港の国内旅客数予測結果



▼福岡空港への需給逼迫緩和効果

福岡空港の国内旅客予測結果	上段: 旅客数(万人/年度)	
	下段: 発着回数(万回/年度)	
	2012年度	2022年度
ケースA	1,828 14.0	2,280 15.8
ケース(A-1)	1,769 (59) 13.8 (0.2)	2,220 (60) 15.7 (0.1)
ケース(A-2)	1,710 (118) 13.3 (0.7)	2,154 (126) 15.5 (0.3)

()はケースAとの差

新北九州空港は開港したばかりなので、様子を見ていく必要があるね!



需要予測の結果をあてはめると 将来の福岡空港の空港能力はどのようになるの？

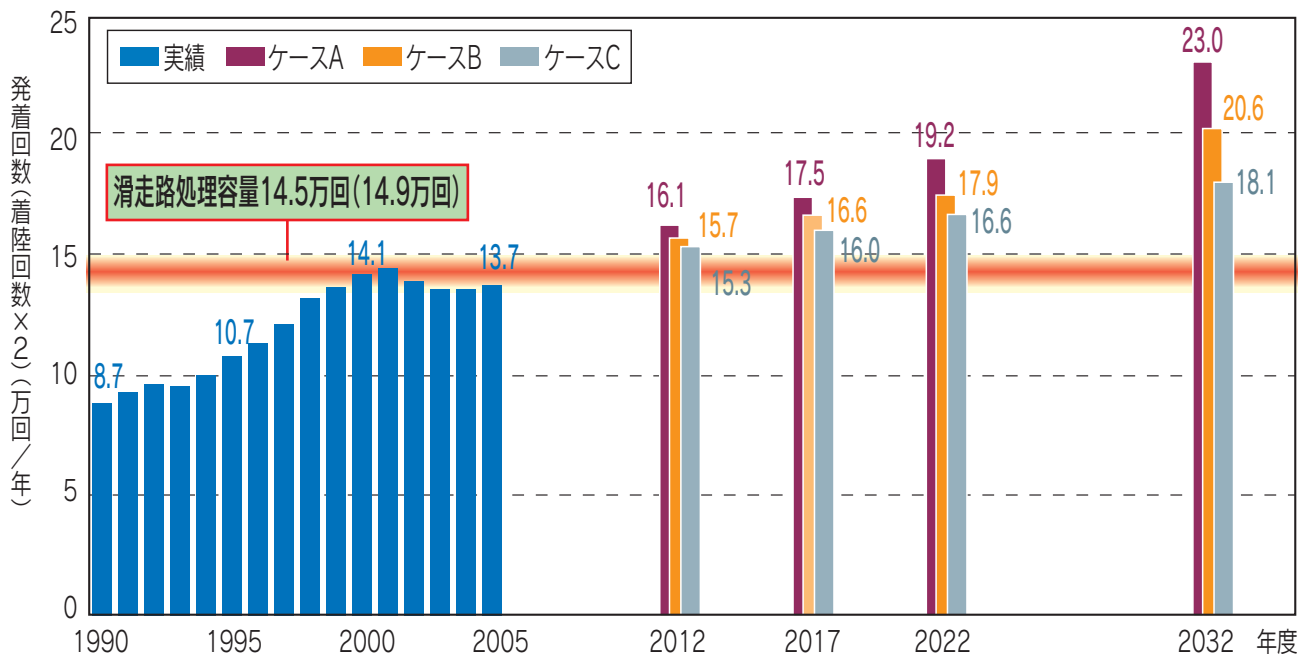


- 福岡空港が将来どのような状況になるのか、需要予測結果に基づいて空港能力を評価しました(※1)。
- 今回の需要予測によれば、2010年代初期には、年間滑走路処理容量に余力がなくなり、混雑状況が拡大し、需要に十分応えられなくなるものと予想されます。
- 今後とも、需要予測で前提としたことに変化がないかどうか、また、福岡空港の実際の利用状況がどうなるか、引き続き注目する必要があります。

滑走路処理容量

- 福岡空港の滑走路処理容量については、1時間あたり32回(33回)と見込まれ、1日あたり398回(409回)、年間で14.5万回(14.9万回)と考えました(※2)。
- 今回の需要予測によれば、ケースA～Cのいずれの場合でも、2012年には年間の滑走路処理容量を超えるものと予想されます。

■年間の滑走路処理容量



解説

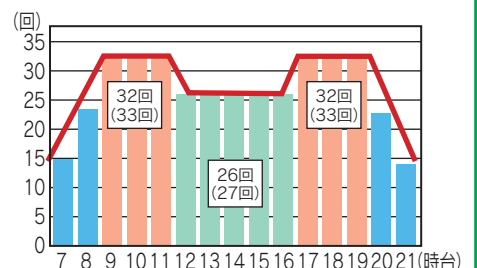
※1. 将来の福岡空港の空港能力を評価する指標として滑走路処理容量のほか、①ピーク時間帯の発着回数の余力、②新規路線開設の余力、③離着陸の混雑する時間、④予約の取りづらさの4つの航空サービス指標を設定しました(PIレポートステップ1)。なお、今回のレポートでは、各指標の示す内容に応じて名称の見直しをしています。

※2. 滑走路処理容量の基本的な考え方

時間あたりの滑走路処理容量は、滑走路の使用方向、出発機と到着機の割合、大型機の混入率等により変動します。ここでは、日々の定期便が安定して運航できるよう、幅広い条件に対応する数値として、32回/時(33回/時)を代表値としました。1日あたりの滑走路処理容量は、朝夕のピーク時(※3)は32回/時(33回/時)、その間は遅延が発生しない程度の使用状況を想定して26回/時(27回/時)(ピーク時能力の8割程度)、早朝及び深夜は現状程度の使用状況を想定し、398回/日(409回/日)としました。年間の滑走路処理容量は、1日あたりの処理容量を365倍して14.5万回(14.9万回)と算出しました。

なお、実際の発着可能回数はこれより多いことも少ないこともあります。

■時間帯別発着回数



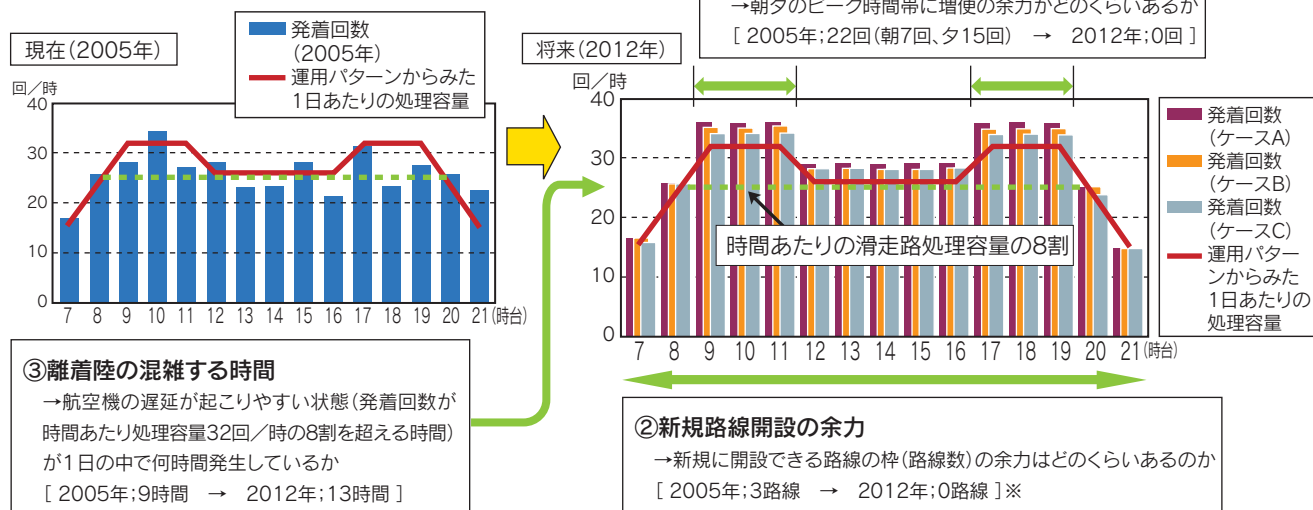
() 書きは、有効活用方策として現空港で東側平行誘導路の二重化を実施した場合の滑走路処理容量

※3. ピーク時: 朝の9時～11時台、夕17時～19時台の計6時間

増便の可能性や混雑の状況

- 今回の需要予測によると、ケースA～Cのいずれの場合でも、2012年には1日あたりの発着回数が滑走路処理容量(398回/日)を超えるものと予想されます。
- このため朝夕のピーク時間帯をはじめ、1日を通して発着回数を増やすことが困難となり、新たな路線の開設や既存路線の増便に対応できなくなるなど、航空ネットワークの拡充が困難な状況となり、国内外との交流の支障となります。
- また、1日を通して航空機の離着陸が混雑する時間帯が続き、遅延が起りやすい状況となります。

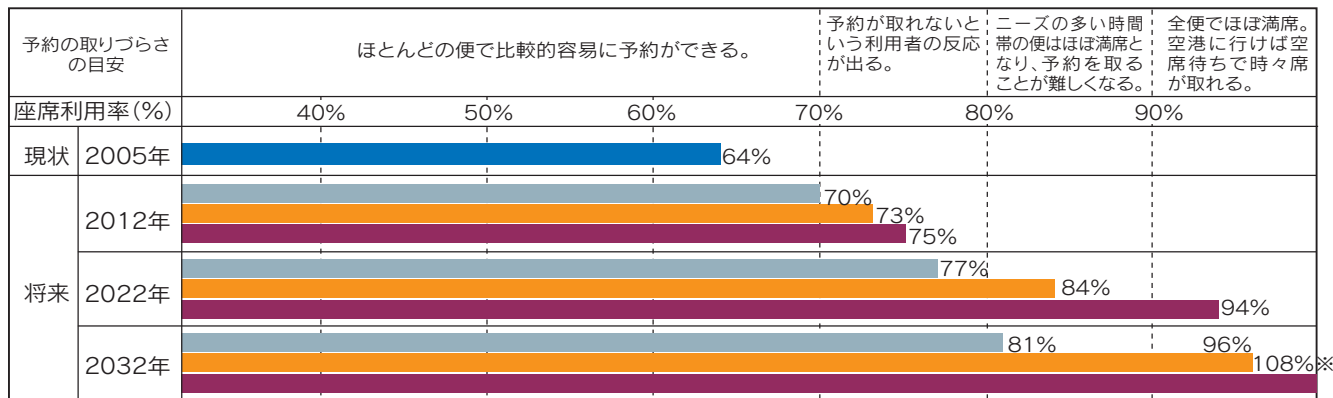
■ 時間帯別の発着回数



※福岡空港と相手空港の双方から朝に出発して夕方に戻るといった日帰りが可能となるダイヤ設定を考慮し、朝夕ピーク時間帯に2往復分の発着回数が確保できることを条件とした。

予約の取りづらさ

- 航空機の座席が旅客で埋まっている割合を座席利用率といいます。旅客が増えると、航空会社は就航機材の大型化や増便を行うため、座席利用率は通常60%~70%程度です。
- 一方、福岡空港の将来需要に対して、滑走路処理容量以上に増便できないとすると、座席利用率は徐々に高くなり、希望する便の予約をとることが難しくなっていきます。ここでは、羽田路線を例として将来どのくらい予約が取りづらくなるのかの推定を行いました。



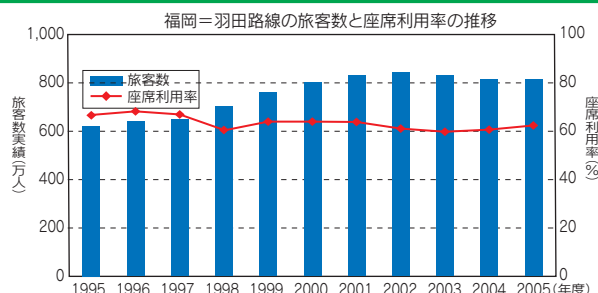
羽田路線を例として、2005年11月の実績をもとに将来の月平均座席利用率を仮想的に推計しています。

※航空の利用希望者が便の提供座席数を月平均でも超過している状態

■ 実績 ■ ケースA ■ ケースB ■ ケースC

解説

- 福岡＝羽田路線の旅客数は、10年間で1.3倍に増加しましたが、需要の増加に応じた増便等によって、座席利用率は60%~70%の間で推移し、平均では63%となっています。
- 現状この程度の座席利用率であっても、利用希望者が多い時間帯や曜日によっては、数日前から予約で満席になっている便が発生しています。



PIレポートステップ2 まとめ

●地域の将来像と福岡空港の役割

地域が目指すべき将来像の実現と福岡空港の課題解決のために必要な福岡空港の役割は、次のとおり。

- ・海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港〔航空ネットワークの拡充〕
- ・サービス向上を促進し、航空需要を支える空港〔空港容量の確保〕
- ・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〔利用者の利便性向上〕
- ・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〔幅広い航空利用と安全・環境等への配慮〕

●将来の航空需要の予測

今回の需要予測の結果は以下の通りであるが、今後とも需要予測で前提としたことや北部九州の実際の航空需要の動向について、注目していく必要がある。

- ・国内航空旅客については、今後の日本の経済成長や福岡都市圏の人口増加等に伴い増加が見込まれる。
- ・国際航空旅客については、アジア諸国の経済成長や人口増加を背景に増加が見込まれる。
- ・福岡空港では、2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなり混雑状況が拡大し、需要に十分応えられなくなるものと予想される。

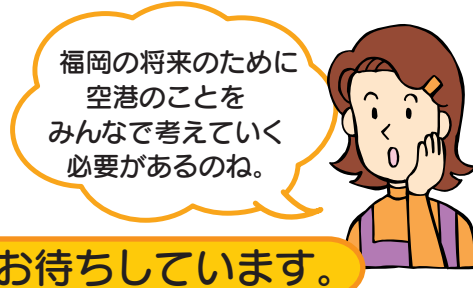
●将来の対応案の検討

将来の対応案について、今後PIステップ3に向けて、どのような案が考えられるか検討を進め、PIステップ4で各案の評価を行う。

- 将来の対応策
- 近隣空港（新北九州、佐賀）との連携
 - 現空港における滑走路増設
 - 新空港建設



これからも福岡が魅力あふれる街であり続けるための空港の役割もいろいろあるんだね。



福岡の将来のために空港のことをみんなで考えていく必要があるのね。

みなさんの意見をお待ちしています。

添付の「福岡空港調査PI(ステップ2)に対するご意見記入用紙」をご利用ください。

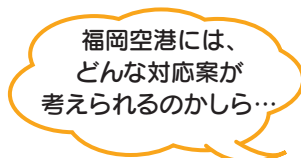
詳細版については、福岡空港調査連絡調整会議のホームページをご覧ください。
数に限りがございますが福岡県・福岡市の行政情報コーナーにも配置しております。

PIレポート ステップ3についての予告

検討のステップ



次のステップ3では検討すべき対応案や、対応案を評価する視点について検討します。



福岡空港には、どんな対応案が考えられるのかしら…



その対応策をどんな方法で評価するのかな…

福岡空港調査連絡調整会議・関係行政機関

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

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 FAX.092-724-2480
<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp>

国土交通省大阪航空局(空港企画調整課)

〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76
TEL.06-6949-6469 FAX.06-6949-6218
<http://www.ocab.mlit.go.jp>

福岡県(空港対策局空港計画課)

〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7
TEL.092-643-3216 FAX.092-643-3217
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp>

福岡市(総務企画局空港推進担当)

〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1
TEL.092-711-4102 FAX.092-733-5582
<http://www.city.fukuoka.jp>

福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ2

〈詳細版〉



もくじ

I はじめに

- 1. ステップ1で分かったこと003
- 2. ステップ2で知っていただきたいこと004
 - 1) 今回ステップの位置づけ・役割と次回ステップとの関わり004
- 3. 福岡空港の概要005

II 地域の将来像と福岡空港の役割

- 1. 本章における検討の進め方010
- 2. 地域の将来像の検討011
 - 1) 地域の将来像の検討にあたって011
 - 2) 論点の整理012
 - 3) 論点毎の検討014
 - 4) 地域の将来像056
- 3. 福岡空港の役割の検討057
 - 1) 福岡空港の役割の検討手法057
 - 2) 地域の将来像の実現に向けて福岡空港に求められるもの058
 - 3) 福岡空港の課題解決に向けて福岡空港に求められるもの060
 - 4) 福岡空港の役割078
- 4. 結論084

III 将来の航空需要の予測

- 1. 福岡空港の現状088
- 2. 国内航空旅客の需要予測092
- 3. 国際航空旅客の需要予測132
- 4. 航空貨物の需要予測150
- 5. 福岡空港の航空需要予測の結果154
- 6. 将来の社会事情と航空需要への影響について161
 - 参考資料165

IV 福岡空港の空港能力の評価と見極め

- 1. 空港能力の評価の考え方210
- 2. 将来の航空サービス指標算出211
- 3. 将来の空港能力の評価212
- 4. 将来の空港能力の見極め224

V おわりに

- 1. 今回のポイントの再整理226

序 言

福岡空港の総合的な調査とは

福岡空港は、平成14年12月の国の交通政策審議会答申において、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想され、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうよう、各種方策について幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進めることとされました。

これを受け、国、福岡県、福岡市は平成15年7月に福岡空港調査連絡調整会議を設け、協力しながら調査を行っています。

調査に当たっては、広くみなさまに内容や進め方をお知らせするとともに、ご意見をいただきながら進めていくこととしています。(このことを、パブリックインボルブメント(PI)といいます。)

順々に段階を踏んで検討を進め、各段階ごとにPIを行います。

みなさまにとってわかりやすく、また意見を出しやすいように、4つのステップを踏んで課題や解決方法の検討を行い、そのステップごとにPIを実施しています。今回はステップ2です。

調査結果の一層の理解のためPIレポートをお届けします。

このPIレポートは「わかりやすく記述する」ことを念頭におきつつも、空港という専門の施設であるため、みなさまにはなじみの薄い専門的な内容を含んでおりますが、できるだけ多くのご意見等に対してお答えできるよう、適切な資料を幅広く提供できるよう努めています。

このPIレポートについては、調査結果の一層の理解のため、PI期間中において、県内外各所で、説明会、オープンハウスなどを開催し、内容のご説明を行っていきます。ぜひ、ご来場ください。

最後になりますが、このレポートが福岡空港の将来を考えていただくときにみなさまの理解の一助になることを期待しています。

福岡空港調査連絡調整会議

1. ステップ1で分かったこと

ステップ1では、福岡空港の現状と課題および福岡空港の空港能力の評価について考察をしました。それらを各々、次のとおり整理しました。

■福岡空港はどのような空港か【福岡空港の現状と課題】

利用者から見た福岡空港

- アンケート調査結果によると、利用者の重視する項目は「路線数」「便数」「アクセス」「航空運賃」でした。また、利用者の希望する出発の時間帯は、朝・夕にピークがありました。
- 国内路線については、空港が福岡市の都心に近接し国内各地への直行路線が充実しているため、国内各地への旅行時間は短いですが、多くの地方路線では便数が少ないため、目的地での滞在時間や運航頻度などの点で利便性が高くありません。
- 国際路線については、東アジアに近い成田空港や関西空港より東アジア方面への旅行時間が短いという優位性をもっていますが、まだ便数が少ないため、目的地での滞在時間や運航頻度などの点でこの優位性が十分に発揮されていません。

地域から見た福岡空港

- 成長する東アジアとともに、今後この地域が地域間競争の中で、発展していくためには、国際交流基盤である福岡空港の機能の強化が必要です。
- 今後の少子高齢化や地方分権の流れのなか、九州のけん引役としての福岡の持つ高次都市機能の活用と国内外を結ぶ航空ネットワークの維持向上が必要です。
- 航空機騒音などの都市環境に関する問題や建築物の高さ制限などの都市構造に関する問題があります。

福岡空港の運用実態

- 現状の空港の運用においてもエプロン、誘導路、滑走路などにおいて混雑の原因となる課題がある。また、ターミナルビルにおいても施設の混雑が指摘されています。

■福岡空港の能力はどのくらいか【空港能力の見極め】

- 供給者の視点に立った指標（滑走路処理容量）に加え、利用者の視点に立った指標（航空サービス指標）も併せて活用して空港能力の評価を行いました。

現在の空港能力の評価

- 福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回という前提のもとでは、平成15年実績13.6万回に対して0.9万回の余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航には制約が生じはじめています。

有効活用方策を施した場合の空港能力の評価

- 今後、現空港の敷地内での有効活用方策を実施した場合、滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれ、滑走路処理容量や旅客の利用・航空機の運航の制約が若干緩和されます。

I はじめに

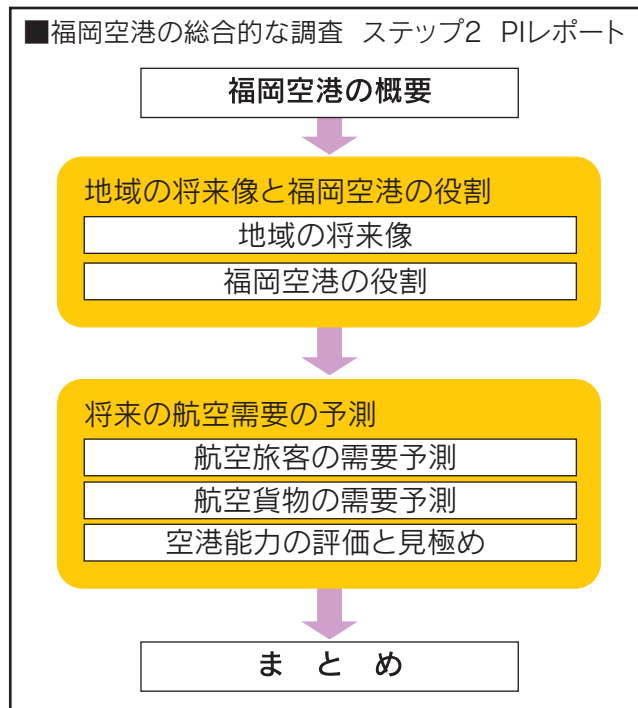
2. ステップ2で知っていただきたいこと

1) 今回ステップの位置づけ・役割と次回ステップとの関わり

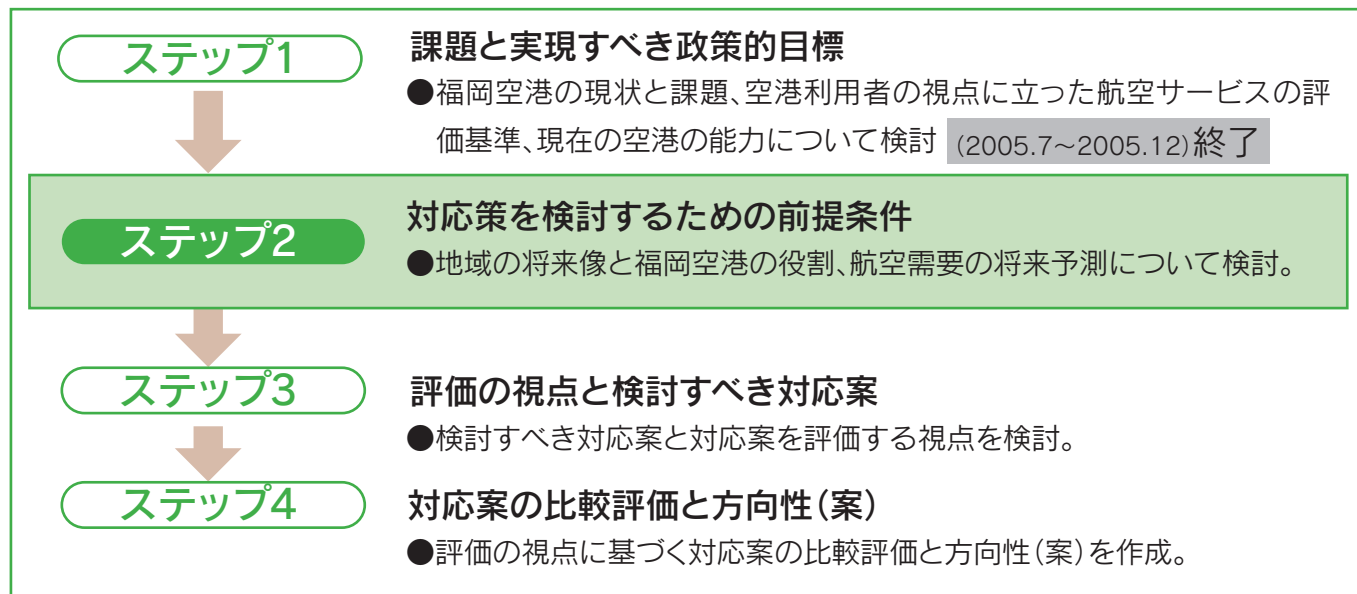
ステップ1では、様々な視点から福岡空港の現状と課題をとりまとめ、現在の福岡空港の能力と有効活用方策を実施した場合の福岡空港の能力の見極めについてとりまとめました。

今回のステップ2では、ステップ1で得られた成果を活用して、「福岡・九州の将来の姿はどうあるべきか、そのために福岡空港に求められることは何か(地域の将来像と福岡空港の役割)」と「福岡空港を利用する旅客や貨物は将来どうなるのか、また、将来必要となる空港能力はどうなるのか(将来の航空需要の予測)」の2つのテーマについて理解を深めます。

そして、次のステップ3で「将来の福岡空港にはどんな対応が考えられるのか(検討すべき対応案)」、「それぞれの対応をどんな”ものさし”でくらべるのか(評価の視点)」という検討に繋げていきます。



■福岡空港PIステップの全体構成とステップ2の位置



3. 福岡空港の概要

福岡空港は、福岡市東南部(福岡市博多区大字下臼井)に位置し国土交通大臣が設置・管理する第二種空港です。

福岡空港は福岡市中心部に近い場所に位置し(都心から7km)、福岡市都心部から空港へのアクセスは、福岡市営地下鉄空港線が国内線ターミナル地域に乗り入れており、JR博多駅からは5分、天神からは11分と非常に利便性に優れた空港です。

福岡空港は国内線24路線、国際線21路線を有し、(平成18年5月現在)、平成17年速報値で年間約1645万人の国内航空旅客と約

223万人の国際航空旅客に利用され、年間の発着回数は約13.8万回にのぼっています。

一方福岡空港は、その立地から、航空機騒音問題を有しており、実際の利用時間帯は7時から22時となっています。

空港の旅客ターミナルビルは、滑走路を挟んで東側に国内線が、西側に国際線がそれぞれ位置しています。旅客ターミナルビルは国内線第一、第二、第三、国際線の4棟、貨物ターミナルビルは国内線貨物、国際線貨物の4棟があります。



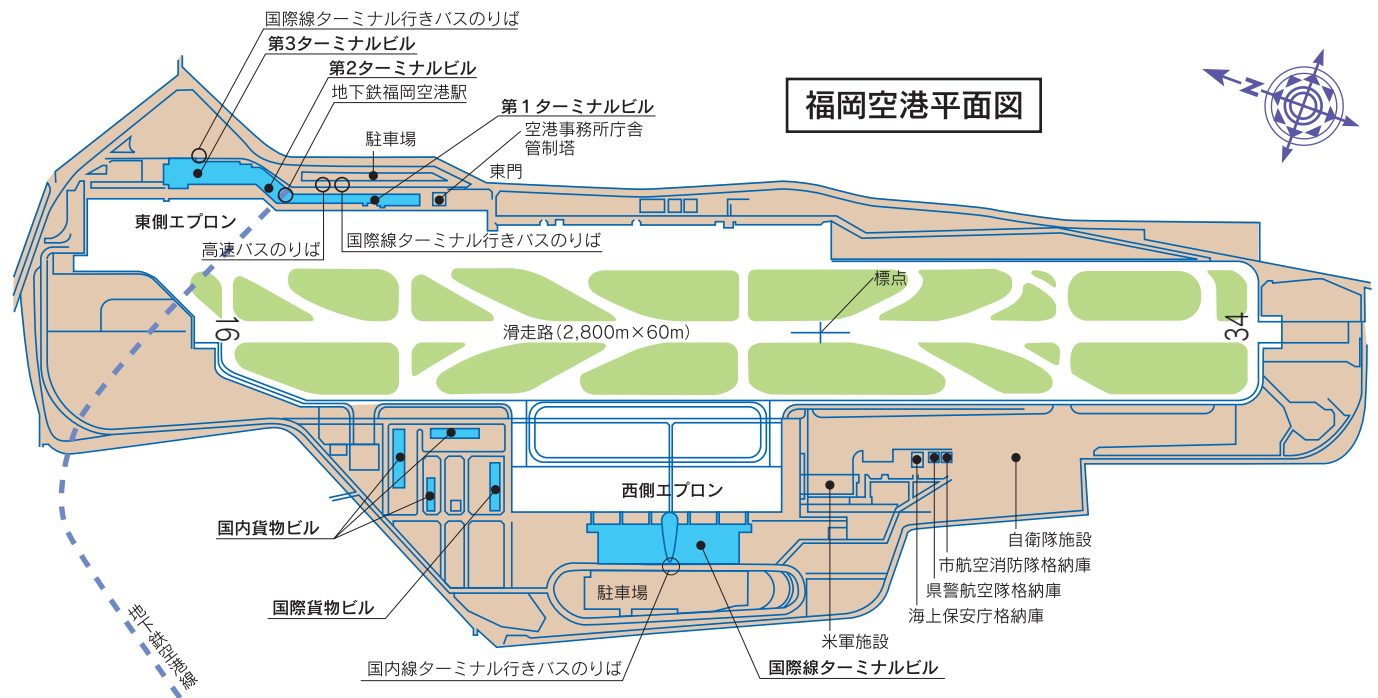
I はじめに

3. 福岡空港の概要

はじめに

■空港の概要

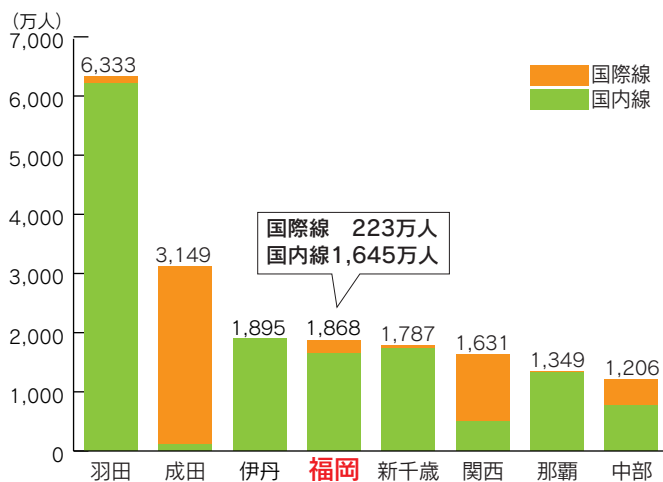
設置管理者	設置:国土交通大臣	位置	福岡県福岡市
	管理:国土交通大臣	滑走路	2,800m×60m
種別	第二種空港	エプロン	43バース(ローディング31、ナイトスティ12)



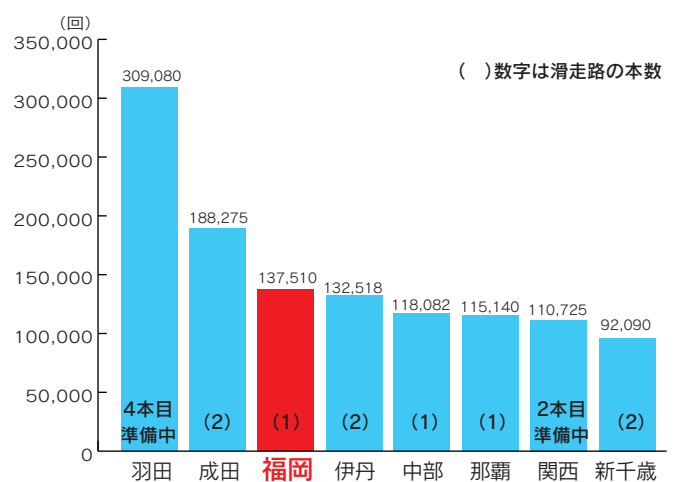
■利用の状況

航空旅客数は羽田、成田、伊丹について全国第4位(H17速報値)、年間発着回数は羽田、成田について全国第3位(H17速報値)となっています。

■国内主要空港の旅客数(平成17年速報値)



■国内主要空港の年間発着回数(平成17年速報値)



中部には、H17.1.1~2.16の旧名古屋空港分を含む。

3. 福岡空港の概要

■路線の現況

福岡空港の平成18年5月現在の国内定期航空路線は、東京、大阪方面、名古屋及び南九州を中心とし、東北、北陸、山陰及び四国も含め24路線300回(発着)／日、国際定期航空路線は、中国・台湾、韓国及び東南アジアを中心に21路線298回(発着)／週が運航されています。福岡空港へ就航する便の航空会社は、国内線が6社、国際線が国内社3社、外国社14社となっています。



地域の将来像と福岡空港の役割

この章では、「地域(福岡・九州)の将来像」と「福岡空港の役割」について、順を追って説明します。

「地域の将来像」を描くにあたっては、対象年次は概ね2030年頃とし、着目すべき論点ごとに具体的な検討を進めました。論点として取り上げたのは「グローバル化」「少子高齢化」「地方分権」「価値観の多様化」「IT化(高度情報化)」「社会資本形成」「環境重視」の7つです。

検討の手順としては、各論点ごとに、将来ビジョンの実現に向けて具体的に実施している様々な取り組みを再認識することからスタートしました。それにより地域が将来にわたって目指す全体的な方向性を確認し、その方向性に沿って将来へのシナリオを描きながら、今後地域が目指すべき将来像を描きました。例えば「グローバル化」であれば、近年ますます盛んになってきている東アジアと九州との交流やFTA(自由貿易協定)の進展による国際連携の強化に向けての取り組み等に着目しました。また、「少子高齢化」であれば、将来の生産年齢人口の減少が予想される中、交流人口の増大等による地域の持続的な発展を目指した取り組み等に着目しました。

このように地域が今取り組んでいる施策を見つめ直した上で、将来像を描いています。

次に「福岡空港の役割」についてですが、まず設定した「地域の将来像」を実現するために、また、「福岡空港の課題の解決」のために、福岡空港に求められる「役割」を導き出します。

福岡空港の課題解決に向けて求められる役割については、「利用者」「地域」「航空ネットワーク」「空港施設」の4つの視点から検討しました。

こうした検討の結果、4つの「福岡空港の役割」を設定し、それぞれ、「必要となる取り組み」についても示しています。具体的には、東アジアへの日帰り交流圏等、福岡・九州の持つ地理的な強みをより活かしていくために必要な「航空ネットワークの拡充」や、新規航空路線の開設や増便等による利便性の向上を可能にするための「空港容量の確保」等を導き出しています。

I章 はじめに

II章 地域の将来像と福岡空港の役割

本章における検討の進め方

P010

地域の将来像の検討

P011

①グローバル化

P014

②少子高齢化

P020

③地方分権

P026

④価値観の多様化

P032

⑤IT化(高度情報化)

P038

⑥社会資本形成

P044

⑦環境重視

P050

福岡空港の役割の検討

P057

①利用者の視点

P060

②地域の視点

P061

③航空ネットワークの視点

P064

④空港施設の視点

P073

結論

P084

III章 将来の航空需要の予測

1. 本章における検討の進め方

本章の目的

本章では、PIステップ1で整理した福岡空港と地域の現状と課題を踏まえ、既にある様々な地域の将来ビジョンや航空・空港の動向等をもとに「地域の将来像」を検討します。さらに、その将来像実現や福岡空港の課題解決に向けて、求められる「福岡空港の役割」を検討することを目的とします。

検討の内容

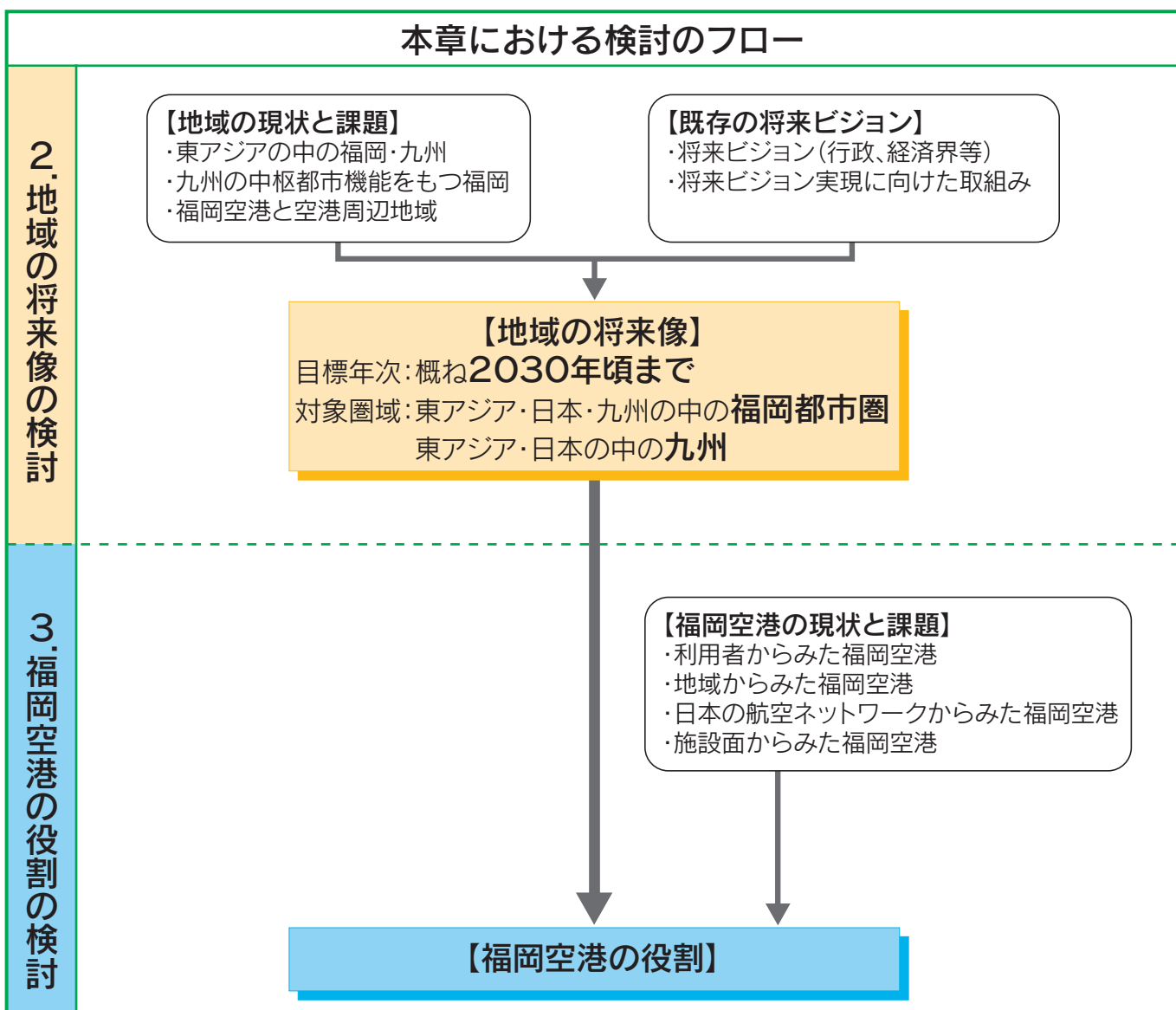
1) 地域の将来像

地域の将来像については、まず着目すべき「論点」を既にある様々な将来ビジョン(以下「既存の将来ビジョン」と表記)や地域の現状と課題を参考に抽出し、その論点を中心として、概ね2030年頃までを対象とする地域(福岡・九州)の将来像を検討しました。

2) 福岡空港の役割

福岡空港の役割については、利用者からみた福岡空港の現状や福岡空港を取り巻く航空・空港の動向等を考慮した上で、地域の将来像実現や福岡空港の課題解決に向けて求められる福岡空港の役割を検討しました。

本章における検討のフロー



2. 地域の将来像の検討

1) 地域の将来像の検討にあたって

地域の将来像の検討にあたっての『目標年次』、『対象圏域』及び『検討手法』を以下に示します。

目標年次

既存の将来ビジョンの目標年次が概ね2010～2030年頃になっていることや、空港計画には中長期的な視点が必要なこと、また、福岡空港の将来需要予測は2030年頃まで行われることを考慮して、地域の将来像の検討における目標年次は概ね**2030年頃まで**と想定しました。

なお、この間に起こり得る航空機の技術革新や、想定し得る道州制など社会構造の変革については、ここではその革新や変革を前提にするまでには至っていません。

対象圏域

地域の将来像を検討するにあたって、対象圏域の設定は重要です。しかしながら、ボーダレス化の時代に境界を明確化することに大きな意味がある訳ではなく、本章では、将来の東アジア及び日本の中で、福岡・九州の地域や都市としての位置づけを想定しながら地域の将来像を検討します。

◆東アジア・日本・九州の中での福岡都市圏 ◆東アジア・日本の中での九州

将来像の検討手法

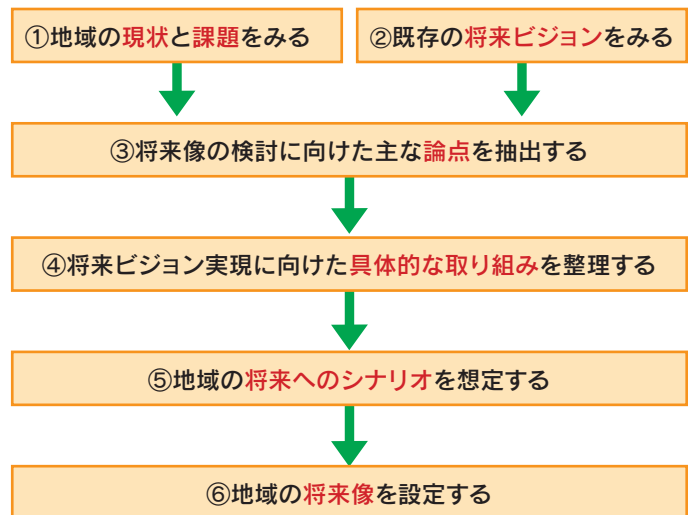
地域が目指すべき将来像を検討するにあたっては、現在、地域が持つ現状と課題、既存の将来ビジョンを踏まえつつ、地域が中心となってそれらの将来ビジョンの実現に向けて具体的に実施している様々な取り組みを再認識することからスタートし、それらの取り組みが目指す全体的な方向性を確認していくこととしました。そして、導き出された方向性に沿って、考え得る将来へのシナリオを描き、そのシナリオを通じて、現在地域が目指している、そして、今後地域が目指すべき2030年頃までの地域の将来像を描くこととしました。

【具体的な検討フロー】

具体的な検討にあたっては、①**地域の現状と課題**と、今後予想される社会経済情勢の変化に対して地域が目指している②**既存の将来ビジョン**から、将来像の検討において着目すべき『論点』を整理した上で、検討を進める必要があります。

本章では、はじめに、PIステップ1の成果やその他関連する資料・文献をもとに、地域の将来像を検討する上で必要、かつ、空港・航空に関わる③**主な論点の抽出**を行います。

次に、それぞれの論点に関連して具体的に実施されている④**将来ビジョン実現に向けた具体的な取り組み**を考慮して、⑤**地域の将来へのシナリオ**を想定し、⑥**地域の将来像**を設定します。



2. 地域の将来像の検討

2) 論点の整理

主な論点の抽出

地域の将来像を検討する上で着目する論点は、「既存の将来ビジョン」とPIステップ1で整理した「地域の現状と課題」より、空港・航空に関連するものを抽出しました。

その結果、下図に示すように、主な論点として「グローバル化」「少子高齢化」「地方分権」「価値観の多様化」「IT化(高度情報化)」「社会資本形成」「環境重視」の7つの論点を設定しました。

既存の将来ビジョン

■日本のビジョン

「日本21世紀ビジョン」内閣府、2030年目標
人口減少・超高齢化、グローバル化の進展、情報化・知的価値重視・文化の魅力

■九州のビジョン

九州・新長期ビジョン九州地方整備局、10～15年先目標
少子高齢化と過密・過疎化の進行、社会の成熟化と価値観の多様化、環境問題の深刻化、高度情報化、社会経済のグローバル化、地方分権と住民参加の高まり

「アジア一番圏の実現に向けて」九州経済産業局
急速なグローバル化の進展の中での経済の相互依存の高まり、中国企業の海外進出

「21世紀の九州地域戦略」(社)九州・山口経済連合会
モビリティの変化、産業構造の高度化、人口構造の高齢化・少子化、グローバル化の進展

■福岡県のビジョン

「ふくおか新世紀計画」福岡県、2010年目標
グローバル化とアジアの時代の着実な進展、IT革命の進展、少子高齢社会の進展、循環型社会の進展、地方分権の進展

■福岡市のビジョン

「福岡市新・基本計画」福岡市、2015年目標
少子化や高齢化の進展、環境問題の地球的広がり、厳しい財政状況、IT革命の進展、国際化の進展、大競争・大交流時代の到来、精神的な価値の重視、人間性の回復の時代の到来への対応、自治と自律、共働の時代

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(高度情報化)

社会資本形成

環境重視

地域の現状と課題

■東アジアの視点

- 九州経済の東アジアを重視した国際展開
- 九州が主体性を持った東アジアとの交流促進
- 東アジアとの多様なモノの交流の展開
- 日本、東アジアにおける地域間競争への対応

■九州の中核都市機能の視点

- 福岡の都市間競争力の強化による九州経済のけん引(福岡が持つ高次都市機能の活用)
- 九州の自立的発展のための福岡の拠点性の向上
- 多様化・高付加価値化する国内物流への対応
- 多様化するニーズへの対応

■空港周辺地域の視点

- 地域とともに歩んできた福岡空港の歴史
- 福岡空港が地域経済の発展と豊かな市民生活を支えている
- 空港の存在が都市構造と密接に関係
- 都市環境に与えている影響

2. 地域の将来像の検討

論点における着目すべき視点

前述で抽出した論点は、空港・航空に関連した地域の将来像を検討する上では、キーワードとして抽象的です。ここでは、「地域の現状と課題」と「既存の将来ビジョン」を踏まえて、論点毎に、より具体的に着目すべき主な視点について整理しました。

論点	着目すべき主な視点	
①グローバル化	<ul style="list-style-type: none"> ●アジア重視 ●社会・経済のボーダレス化 	<ul style="list-style-type: none"> ●国際分業 ●観光戦略
②少子高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ●生産年齢[※]人口の減少 ●生産性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●交流人口の増加 ●都市の成長と地域の活性化
③地方分権	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の自立 ●地域の競争力の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ●福岡が有する九州の中核都市機能の活用・発展
④価値観の多様化	<ul style="list-style-type: none"> ●ライフスタイルの変化 ●多様なニーズへの対応 	<ul style="list-style-type: none"> ●余暇時間の拡大 ●多様な選択肢のある自由度の高い社会
⑤IT化(高度情報化)	<ul style="list-style-type: none"> ●利便性・効率性の向上したシステムの構築 	<ul style="list-style-type: none"> ●高度情報化社会への対応 ●情報関連産業
⑥社会資本形成	<ul style="list-style-type: none"> ●厳しい財政制約 ●民間活力の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ●既存の社会資本の活用 ●選択と集中
⑦環境重視	<ul style="list-style-type: none"> ●自然環境の保全 ●社会環境への配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ●地球環境問題の深刻化 ●環境産業の成長

※一般に15～64歳

地域の将来像と福岡空港の役割

論点毎の検討

地域の将来像は、7つの論点毎に検討を進めそれぞれの将来像を設定し、それを総合することによって求めます。論点毎の検討にあたっての構成は、以下のとおりです。

最後に論点毎の7つの将来像を、「地域の将来像」として整理します。

論点毎に検討する構成の内容

(1) 地域の現状と課題

論点に対する現状や課題について、将来の予測等もふまえて整理します。

(2) 将来ビジョン実現に向けた取り組み

- ・行政や民間団体等が策定した既存の将来ビジョンから、論点に関連したビジョンの描かれ方等を整理します。
- ・ビジョンの実現に関連した具体的な取り組みについて、事例を列挙します。

(3) 地域の将来へのシナリオ

(2)で列挙した取り組み等の全体的な方向性をふまえて、地域の将来に向けたシナリオを想定します。また、対比したシナリオとして、地域にとって懸念されるシナリオについても併せて想定します。

(4) 論点毎に導かれる地域の将来像

(3)の将来へのシナリオをふまえて、論点に対して適切に対処できた場合の地域の将来像を設定します。



7つの将来像→『地域の将来像』

2. 地域の将来像の検討

3) 論点毎の検討 ①グローバル化

①グローバル化

地域の現状と課題

現状1

高い経済成長が見込まれる東アジア

現状2

期待が高まる観光産業

現状3

東アジアでの九州の認知度は低い

課題1

競争力を高め、東アジアを重視した福岡・九州経済の国際展開

課題2

福岡・九州の国際的な認知度向上による観光振興

- ・九州は、古くからアジアとの対外交流で栄えてきた地域です。特に福岡は、今から1300年以上前に外国からの賓客をもてなす「鴻臚館（こうろかん）」が設置されるなど、古くから「国際交流の拠点」として成長してきました。
- ・近年、情報化や国家間の障壁の低減（ボーダレス化）などにより、人・モノ・カネ・情報等の国境を越えた往来が、かつてとは比較できない規模にまで活発化し、「グローバル化」が急速に進展しています。
- ・中国をはじめとする東アジア経済は急速に成長し、今後もさらに成長すると予測され、世界経済の中で日本経済の大幅な地位の低下の恐れがあります。また、東アジア以外にも、ロシアやインドなど世界経済の中で影響が増大すると予測される諸国の動向についても注視する必要があります。
- ・グローバル化に伴い国際分業が深化する東アジアの中で、地理的に優位な福岡・九州は、自動車や半導体など製造業を中心に高付加価値のモノの生産などの域内競争力を強化し、東アジアを重視した国際展開が必要となります。
- ・次世代の九州を牽引する新たな産業として観光が目立っています。観光は、すそ野の広い複合産業であり、地域へ多面的な効果が期待されます。九州を訪れる外国人は、アジアを中心に増加していますが、九州に対するアジアの人々の認知度は、国内の他地域に比べると低い状況です。

グローバル化における現状と課題

- ・中国の経済規模は、2030年には**現在の5倍**と予測
- ・国際観光客数の増加が見込まれる

- ・国内では東アジアに近接する**地理的優位性**
- ・北部九州には、自動車や半導体など製造業を中心に**産業が集積**
- ・東アジアでの**認知度は低い**

日本

世界経済の中で日本の相対的地位の低下が懸念

その他

東アジア

ヒトやモノ等の国境を越えた往来

福岡・九州

【福岡・九州の課題】

- ・競争力を高め、東アジアを重視した福岡・九州経済の国際展開
- ・福岡・九州の国際的な認知度向上による観光振興

ここでは日本、中国、台湾、香港、韓国とASEAN10ヶ国を含めた国や地域を「東アジア」と呼ぶこととします。

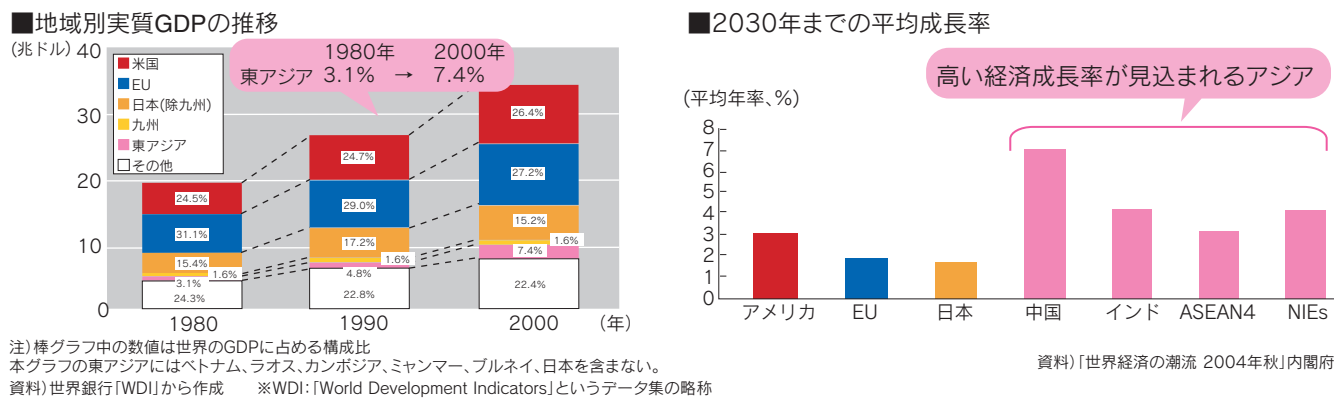
東アジア：日本、中国、台湾、香港、韓国、フィリピン、ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー、マレーシア、シンガポール、インドネシア、ブルネイ

2. 地域の将来像の検討

①グローバル化

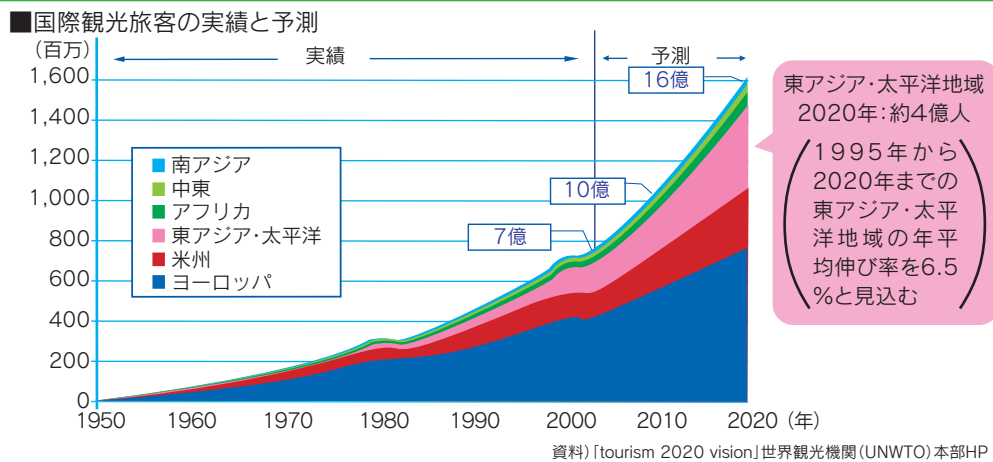
現状1 高い経済成長が見込まれる東アジア

日本を除いた東アジアの地域別実質GDP及びその世界に占める割合は、ともに増加傾向にあり、今後も高い成長が続くと予測されています。これに対し九州は、実質GDPは増加しているものの、世界に占める割合は、横ばいであり、日本を含む先進国の経済成長は相対的に低いと予測されています。



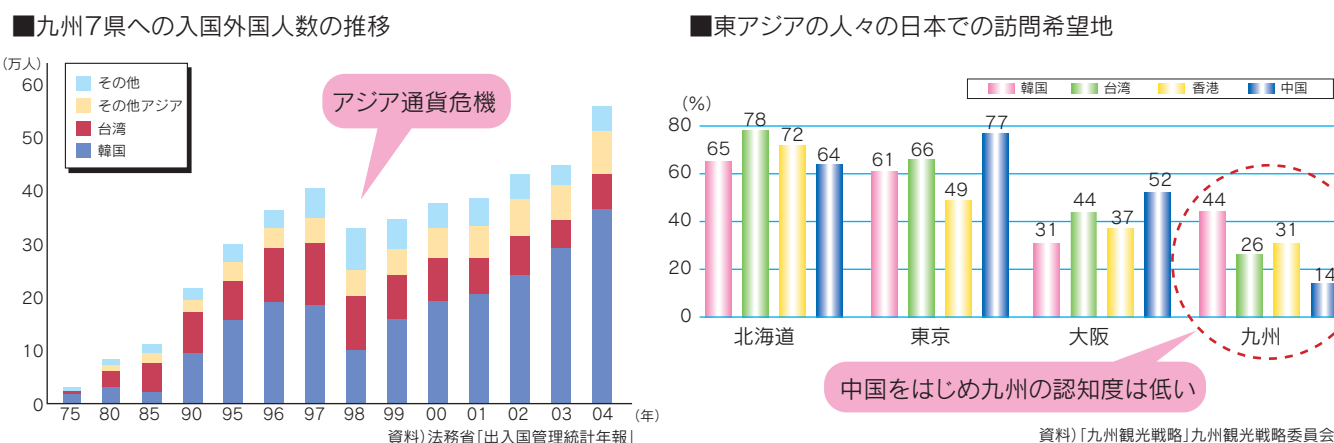
現状2 期待が高まる観光産業

国際観光客数は、これまで概ね右肩上がりに伸びています。今後も順調に伸びると予測されており、その中でも東アジア・太平洋地域の成長は著しく、米州を上回ると予測されています。



現状3 東アジアでの九州の認知度は低い

九州への入国外国人は、1998年のアジア通貨危機以降、増加傾向が続いています。しかし、九州は、東アジアの人々の日本での訪問希望地としての認知度は低い状況です。



地域の将来像と福岡空港の役割

2. 地域の将来像の検討

①グローバル化

将来ビジョン実現に向けた取り組み

■既存の将来ビジョンの概要

国や地方自治体の総合計画等や経済界の将来戦略をみると、地域の将来としては、『グローバル化の進展に対して、成長が見込まれるアジア地域との連携・交流を進めることが重要』と位置付けています。特に九州については、『東アジアと地理的に近く、その優位性を活かしたビジョン』が描かれています。

【既存資料の主な将来像】

- 協力と競争によりアジアの中で共生する都市・福岡：「福岡市新・基本計画」福岡市、2003年
- アジアにおける一大交流拠点を目指す：「ふくおか新世紀計画」福岡県、1998年
- 開かれた文化創造国家：「日本21世紀ビジョン」内閣府、2005年
- 東アジアとの国際交流を先導する地域へ：「九州・新長期ビジョン」九州地方整備局、2002年
- アジアとの交流が日本の中で最も盛んな圏域となることを目指す：「アジア一番圏構想」九州経済産業局、2005年
- 東アジアでヒト、モノ、カネ、情報が自由かつ活発に移動できる環境：「東アジア共同体構想」民間・有識者による団体、2005年

■具体的な取り組み

将来のビジョンを実現するために、行政や民間でグローバル化に取り残されないよう、アジアを中心とした具体的な取り組みが行われています。

具体的な取り組みの例

国際連携の強化

- ☆貿易協定の推進
 - ・EPA・FTAの交渉、締結……………取り組みの事例1
- ☆産学官による交流の促進……………取り組みの事例2
- ☆国境を越えた社会問題への対応

アジアビジネス展開

- ☆21世紀中華街構想の推進（福岡市）
 - ・中国企業を中心にした企業誘致の計画
- ☆アジアビジネス人材の育成・活用
 - ・九州大学ビジネススクール、九州アジア経営塾、留学生インターンシップ など
- ☆アジアビジネスに係わる規制緩和
 - ・福岡アジアビジネス特区 など
- ☆福岡における農産物・食品の東アジアへの輸出
 - ・高級果物（いちご・ぶどう等）、生鮮野菜（小松菜・春菊等） など

産業基盤の強化

- ☆生産拠点としてのアジアのマザー工場化……………取り組みの事例3

訪日の促進

- ☆九州観光戦略の推進……………取り組みの事例4
- ☆観光振興への都市間連携
 - ・福岡市が加盟する「アジア太平洋都市観光振興機構（TPO）」 など
- ☆訪日外国人旅行者へのサポート
 - ・訪日旅行ビザ制度の改善（中国訪日団体観光ビザのエリア拡大 など）
 - ・外国人旅行者の優遇措置（福岡市：福岡ウェルカムカード など）
 - ・ビジット・ジャパン・キャンペーン

2. 地域の将来像の検討

①グローバル化

取り組みの事例1 国際連携の強化～EPA・FTAの交渉、締結～(国)

世界各国は、特定の国や地域の間で自由貿易を進めるために、物品の関税やサービス貿易の障壁等を削減、撤廃することを目的として、FTA(自由貿易協定)やEPA(経済連携協定)などの経済連携への動きを強めています。現在、日本でも韓国やASEAN諸国との間で交渉が行われています。

【日本と東アジアとの協定】

- ・2002.11 シンガポールと経済連携協定が発効
- ・2005.12 マレーシアと経済連携協定に署名
(2004.11に、フィリピンとの間で大筋に合意)

取り組みの事例2 国際連携の強化～産学官による交流の促進～(九州)

九州とアジアの間では、産学官で様々な会議等が設置され地域間の交流が進んでいます。また、2003年3月、福岡市に「福岡国際会議場」が設置され、経済・学術・文化など様々な分野での会議等が開催されています。

【アジアとの経済交流】

- 貿易や投資、産業技術の協力促進と地域間の交流拡大など
- ・環黄海経済・技術交流会議
 - ・九州・韓国経済交流会議
 - ・九州・中国産業技術協議会
 - ・九州・ASEAN産業交流事業 など

【アジアとの学術交流】

- アジアの有力大学との連携、大学間の国際交流協定の締結など
- ・アジア学長会議、大学サミット・イン・九州 など

【アジアとの行政交流】

地域経済の発展や国際交流の促進など

- ・アジア太平洋都市サミット
13カ国26都市(海外:12カ国17都市、国内:福岡市他九州・沖縄の8都市)
- ・日韓海峡沿岸県市道知事交流会議
日本:福岡県、佐賀県、長崎県、山口県
韓国:釜山広域市、全羅南道、慶尚南道、済州道
- ・東アジア(環黄海)都市会議
日本:福岡市、北九州市、下関市
韓国:仁川広域市、釜山広域市、蔚山広域市
中国:大連市、青島市、天津市、煙台市 など

取り組みの事例3 産業基盤の強化～生産拠点としてのアジアのマザー工場化～(九州)

北部九州を中心に立地する製造業の多くが、近年、大型設備投資を行い、最新鋭の生産拠点としてアジアのマザー工場化が進んでいます。また、技術力や開発力を強化していくために、関連産業や研究機関等と連携を図り、地域全体としてのものづくり拠点の強化を図っています。

■近年の大型設備投資

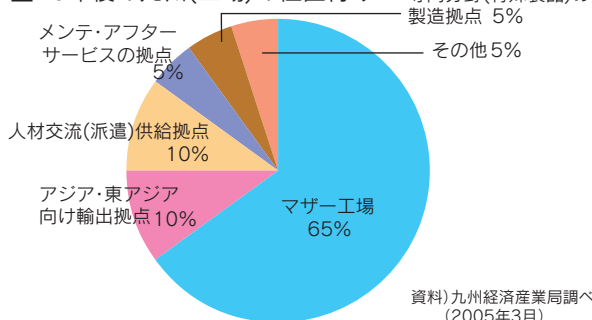
資料)九州経済産業局調べ

半導体	東芝(2000億円)(福岡県ほか)	03年度～07年度
	ソニーセミコンダクタ九州(600億円)(福岡県ほか)	05年度～06年度
自動車	ダイハツ車体(400億円)(大分県)	04年度12月操業
	日産自動車(100億円)(福岡県)	04年度
	トヨタ九州(640億円)(福岡県)	04年度～05年度
	本田技研熊本製作所(13億円)(熊本県)	04年度
情報家電	FHP(1040億円)(宮崎県)	05年度末量産稼働
	大分キャノン(280億円)(大分県)	04年度
鉄鋼	新日鐵大分(270億円)(大分県)	04年5月改修

【マザー工場】

①「高付加価値製品・高度部材の生産拠点として最先端の製造技術やノウハウを用いて生産を行う工場であって、生産を通じた工程の改善・改良を行い成熟・確立していく役割が期待されるもの」、あるいは②「①のように確立した製造技術を内外の生産拠点へ移転するとともに、こうした生産拠点への技術指導、技術サポート、ものづくり人材育成等を支援していく役割が期待されている工場」を指す。

■10年後の九州(工場)の位置付け

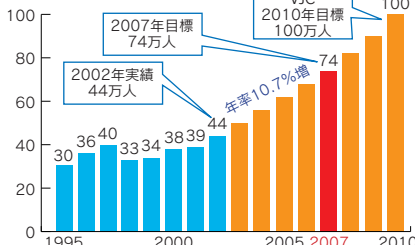


取り組みの事例4 訪日の促進～九州観光戦略の推進～(九州)

九州では、官民一体となって、九州観光のさらなる発展を実現していくために「九州観光戦略」が策定されています。『魅力ある観光地の創造』や九州域内の連携のための『モビリティの向上』『おもてなし度(ホスピタリティ)の向上』『情報提供の強化』など九州が一体となって観光振興に取り組んでいます。その中で福岡空港と博多港の2つの国際交流基盤を有する福岡は大きな役割を担っています。

■九州7県の入国外国人の推移と九州観光戦略での目標

資料)「九州観光戦略」九州観光戦略委員会



【VJC九州事業の成果の一例】

7月中旬に、北京市や青島市などから修学旅行生約300人が九州を来訪(H17.7.25時点)

VJC: ビジット・ジャパン・キャンペーン

2. 地域の将来像の検討

①グローバル化

地域の将来へのシナリオ

グローバル化に対処した様々な取り組みが進展した場合の「地域の将来へのシナリオ」を以下に示します。また、それと対比して、地域にとって懸念されるシナリオも併せて示します。

【地域の将来に向けたシナリオ】

- 福岡・九州は、東アジアへの地理的優位性があり、競争力のある付加価値の高いものづくり等の産業集積や、魅力ある観光資源などを活かす。
- 福岡・九州は、グローバル化の進展に向けて、これら九州のポテンシャルを活かすための様々な取り組みにより、地域の競争力や福岡・九州の認知度を高め、東アジアを中心とした世界の経済成長をうまく取り込んでいく。
- 福岡・九州は、東アジアをより身近に感じながら活気に満ちあふれ、東アジアで注目されかつ重要な地域の一つとなっていく。
- 地域経済の活性化は、企業の収益や地域の雇用の確保・所得の安定・向上をもたらし、人々は、安心して豊かな生活を送ることができる。

【福岡では】

- 高次都市機能を有する都市として、国際的な競争力と魅力の向上
- 東アジアを中心に増大する国際交流、国際物流を受け入れる玄関口
- 魅力あふれる拠点都市として、九州経済をけん引し、九州の発展を促進

【九州では】

- 九州がもつ自然や産業を活かした地域の国際的な競争力と魅力の向上
- 東アジアをターゲットとした製造業や観光等の産業振興
- 九州全体が持続的に発展することで、人々が安定して暮らせる地域を創造

地域にとって懸念されるシナリオ(地域の将来ビジョンが実現しない状況)

- 福岡・九州は、東アジアへの地理的優位性を活かせず、日本の三大都市圏や東アジアの諸地域との競争力を失い、東アジアを中心としたアジアの成長から取り残される。
- 福岡・九州の経済は、成長機会を逃して低迷し、アジアの認知度が低いまま、アジアから相手にされない魅力を失った地域となる。
- 地域経済が低迷・衰退することは、人口の減少に拍車をかけ、企業の収益、地域の雇用・所得水準の悪化をもたらし、人々の生活は不安定となり、社会不安が増大する恐れがある。

2. 地域の将来像の検討

①グローバル化

論点に対しての地域の将来像

将来へのシナリオに基づき、グローバル化に適切に対処できた場合の地域の将来像を以下に示します。

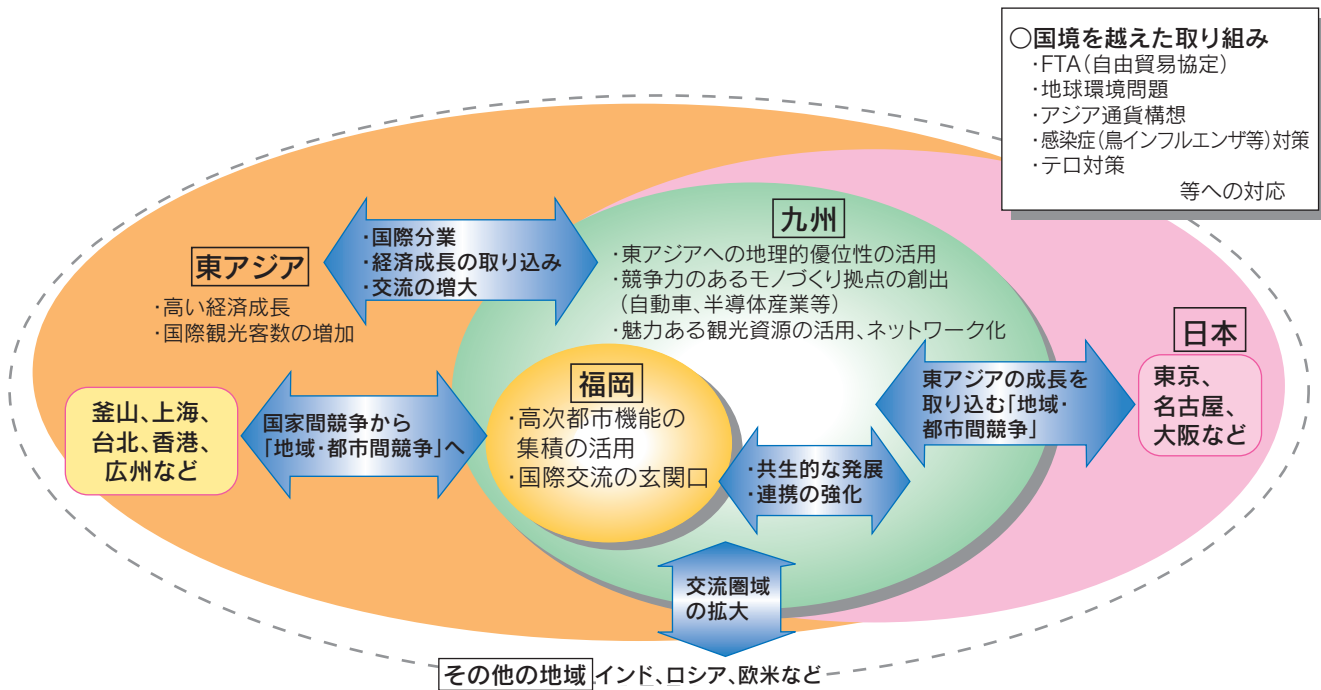
福岡・九州が、東アジアを中心としたグローバル化の進展に適切に対処できないと、東アジアへの地理的優位性を活かせずに、福岡・九州の競争力は、徐々に低下し、地域全体が衰退していく懸念があります。

そのため、九州の持続的な発展のためには、福岡が中心となって、アジアとのこれまでの長い交流の歴史と文化を活かし、将来においても、**東アジアを中心として、多様な分野において国際交流・国際物流がより一層進み、国際社会と共生的に発展する地域**の創造を目指すべきです。

【地域の将来像】 ①グローバル化

『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』

- 国境を越えた取り組み
- ・FTA(自由貿易協定)
 - ・地球環境問題
 - ・アジア通貨構想
 - ・感染症(鳥インフルエンザ等)対策
 - ・テロ対策
- 等への対応



将来のイメージ

- FTA等の進展により、国境を越えた自由な経済圏の確立
→『東アジア自由経済圏』
- 観光戦略等により、東アジアを中心とした海外観光旅客の増大
→『観光立国、福岡・九州』

▼ヨーロッパ(EU)では国境を越えた自由な経済活動が進んでおり、一部地域では単一通貨(EURO)の導入に至っている



※写真は、EU統合の象徴の「EURO」資料)外務省HP

地域の将来像と福岡空港の役割

2. 地域の将来像の検討

②少子高齢化

②少子高齢化

地域の現状と課題

現状1

少子高齢化による生産年齢人口の減少

現状2

人口増加が続く福岡、人口減少が進む九州

現状3

増加傾向が見られる交流人口

課題1

労働力の確保、生産性の向上などによる生産力の維持向上

課題2

九州発展のために国内外の玄関口としての福岡の活用

課題3

交流人口を活かした地域の活性化

- ・日本の人口は、概ね2005年をピークに減少に転じ、その後、生産年齢人口の減少と高齢化が進行すると予測されています。2030年までの人口予測では、福岡市を中心とした福岡都市圏の人口は増加しますが、少子高齢化は進行し、また九州では、少子高齢化及び人口減少が進むと予測されています。
- ・少子高齢化が進めば、生産年齢人口の減少による生産力の低下や家計貯蓄の減少、消費市場の縮小などによる経済への悪影響が懸念されます。しかし、経済や生活は、人口だけで決まるものではなく、そうした懸念を払拭させる対応が必要となります。
- ・国内の生産力向上のためには、一人当たりの生産性向上とともに、健康な高齢者や女性の社会参画の促進、東アジアを始めとした国内外の優れた人材の確保が必要と考えられます。また、少子高齢化への抜本的な対策として、子育てや医療、介護の充実など安全・安心で快適に生活できる生活環境も重要となります。
- ・また、活力ある地域社会を形成していくためには、観光・学術・文化等による国境を越えた交流人口の拡大による活性化を進めることが重要です。そのためには、福岡が国内外の玄関口となり、九州が一体となって地域全体の交流人口の拡大を促進することが必要です。
- ・日本が直面している少子高齢化は、今後、東アジアにおいても将来現実的な課題となる可能性があり、福岡・九州での先進的な取り組みが課題解決のモデルとなり、国際貢献を果たすことが考えられます。

少子高齢化に関連した現状と課題

・2000年から2030年までの人口予測
中国は、増加(約12.7億人→約14.5億人)
ASEANは、2030年以降も増加

東アジア

【福岡・九州の課題】

- ・労働力の確保、生産性の向上などによる生産力の維持向上
- ・九州発展のために国内外の玄関口としての福岡の活用
- ・交流人口を活かした地域の活性化

・2000年から2030年までの人口予測
福岡市：『約20万人増加』

福岡
九州

日本

大都市への人口の集中と地方の過疎化の進行

- ・2000年から2030年までの人口予測
九州：『約100万人減少』、日本：『約1000万人減少』
- ・少子高齢化の進行、生産年齢人口の減少による生産力の低下が懸念→近代になってこれまで経験したことのない事態
- ・必要となる抜本的な少子高齢化対策

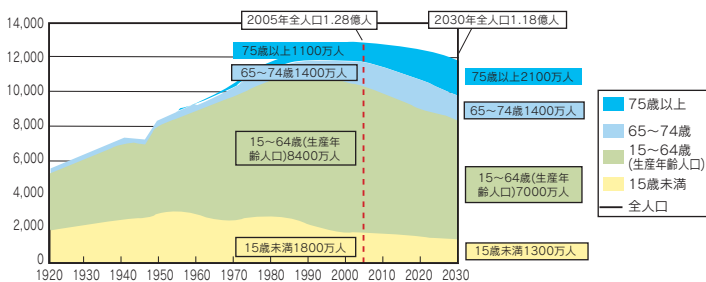
2. 地域の将来像の検討

② 少子高齢化

現状1 少子高齢化による生産年齢人口の減少

日本の総人口は、これまでほぼ増加傾向にあり、一人当たりの実質GDPも同様に増加傾向にありました。しかし、日本の総人口は、今後減少に転じ、2030年の総人口は1億1800万人、生産年齢人口は2005年と比べると8400万人から7000万人へ低下することが予測されています。一方、65～74歳までの人口は、2005年以降1400万～1700万人で推移しており、この層の健康な高齢者の社会参画が課題となります。

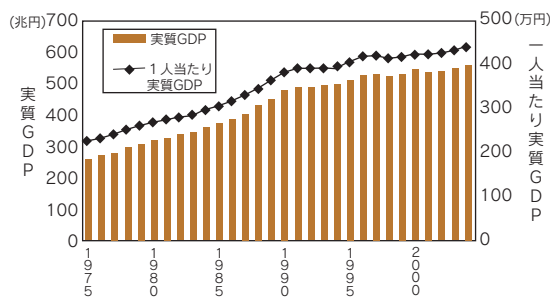
■日本の将来人口・年齢人口予測(中位推計)



資料)「国勢調査」総務省、「日本の将来推計人口」国立社会保障・人口問題研究所 (H14.1)

■日本の実質GDPの推移

資料)「国民経済計算年報」内閣府、「国勢調査」総務省



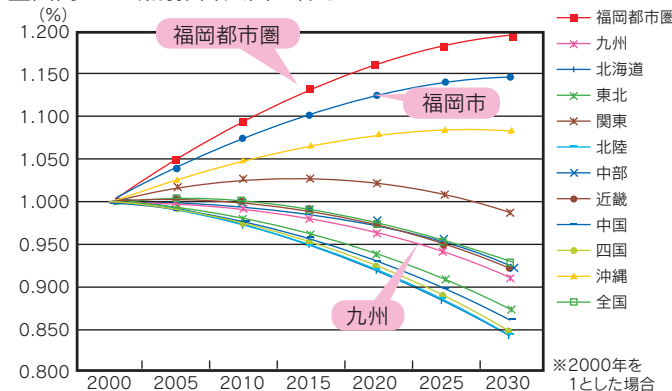
現状2 人口増加が続く福岡、人口減少が進む九州

2030年までは、福岡市及び福岡都市圏(※)では、人口増加が続くが、九州では、既に人口減少が始まっており、九州の全人口は、減少傾向にあると予測されています。また福岡市では、65歳以上の割合が2000年13%から2030年23%に増加し、都市部の福岡市でも高齢化が進行すると予測されています。

【人口】	(2000年)	(2030年)
・福岡市	134万人	153万人(約14%増)
・福岡都市圏	223万人	267万人(約20%増)
・九州	1,344万人	1,223万人(約9%減)

※人口及び人口の伸びは、日本の将来推計人口(中位推計)がベース。また、福岡都市圏は、「福岡市、筑紫野市、春日市、大野城市、宗像市、福津市、太宰府市、前原市、古賀市、筑紫郡、糟屋郡、糸島郡」、九州は沖縄を除く7県とした。

■国内の地域別推計人口の伸び



資料)「2000年 国勢調査」総務省、「日本の将来推計人口」国立社会保障・人口問題研究所 (H14.1)

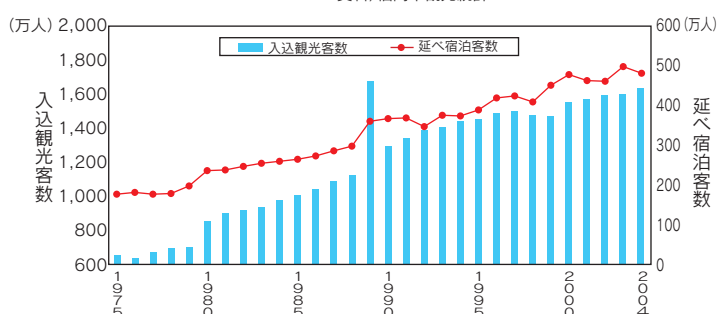
現状3 増加傾向が見られる交流人口

福岡市では、1989年の「アジア太平洋博覧会」や1995年の「ユニバーシアード福岡大会」など、近年様々なコンベンション等が開催されており、入込観光客及び延べ宿泊客数は増加傾向にあります。また、福岡県への留学生は、近年中国出身の留学生を中心に増加傾向にあり、国境を越えた交流が促進されています。

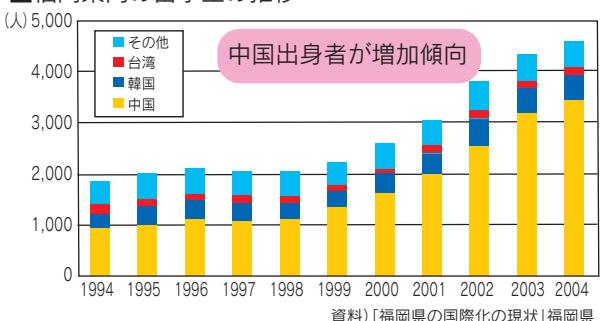
今後も福岡が国内外の玄関口となつて、九州全体の交流人口の拡大を促進する必要があります。

■福岡市の入込観光客の推移

資料)福岡市観光統計



■福岡県内の留学生の推移



2. 地域の将来像の検討

②少子高齢化

将来ビジョン実現に向けた取り組みの状況

■既存の将来ビジョンの概要

国や地方自治体の総合計画等をみると、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少に対して、『生産性の向上等による経済成長の持続』が予測されています。

また、福岡市や九州の将来ビジョンでは、『地方部の活力低下の影響を懸念し、九州全体が連携し、国内外との交流を促進することで活性化していく』ことが示されています。

【既存資料の主な将来像】

■安全で快適な市民生活充実の都市・福岡、多彩な人が集い活躍する活気創造の都市・福岡：『福岡市新・基本計画』福岡市、2003年

■創造的活力にあふれた人たちの活躍：『ふくおか新世紀計画』福岡県、1998年

■開かれた文化創造国家、「時持ち」が楽しむ「健康寿命80歳」：『日本21世紀ビジョン』内閣府、2005年

■自立・一体的な活力ある地域へ、安全で安心できる・ゆとりある暮らしへ：『九州・新長期ビジョン』九州地方整備局、2002年

■具体的な取り組みの状況

将来ビジョンに関連して、『人材の確保・育成、産業支援で人材のすそ野を広げ、その質を高めていくことにより、新たな付加価値を創造していく』といった生産性の向上に関わる様々な取り組みが行われています。また、少子高齢化に対して、子育て・医療等の、労働・生活環境の向上に関わる取り組みも始まっています。

一方、観光や学術・文化等を通じた交流を拡大させ、地域の活力を促す多様な取り組みも行われています。

具体的な取り組みの例

生産性の維持向上

☆人材の確保

・若者、女性、高齢者の労働環境向上、就業支援

・外国からの人材受け入れ……………取り組みの事例1

☆人材・プロフェッショナルの育成

・高度人材の育成(福岡水素エネルギー人材育成センターなど)

・将来世代人材の育成(高校生ものづくり技能育成事業など)

☆人材が活躍出来る機会の提供(新たな産業支援など)

・ベンチャー・中小企業への支援

・次世代産業の振興……………取り組みの事例2

☆産学官による交流会議等の設置(再掲)

労働・生活環境の向上

☆男女共同参画の推進(男女が共に能力を発揮できる就業環境づくり)

☆子育て環境の充実(福岡市:第3子優遇事業など)

☆高度医療の充実(福岡市:西日本唯一の小児総合医療施設『こども病院・感染症センター』と『市民病院』の統合など)

観光・学術・文化等
国内外交流の拡大

☆ビジターズ・インダストリーの振興……………取り組みの事例3

☆文化・市民交流の促進

・アジアマンス、福岡アジア文化賞、アジアフォーカス福岡映画祭、
アジア太平洋こども会議・イン福岡、姉妹都市交流など

☆九州観光戦略の推進(再掲)

☆産学官による交流会議等の設置(再掲)

2. 地域の将来像の検討

② 少子高齢化

取り組みの事例1 生産性の維持向上～外国からの人材受け入れ～(国)

日本が進める東アジアとの経済協力において、シンガポールとの間では、商用目的の入国・滞在の容易化などの協定を結んでいます。(2002.11 経済連携協定発効)

また、フィリピンとの間では、看護師や介護福祉士といった福祉技術者の入国・就労などについて大筋合意がなされており、国際的なヒトの移動が促進されます。(2004.11 経済連携協定大筋合意)

資料)「日本・シンガポール新時代経済連携協定」外務省

■シンガポールとの経済連携協定

○人の移動の促進

- ・人の移動:入国管理規制緩和、資格の相互承認
(例)商用目的の入国・滞在を双方で容易化する



- ・人材養成:学術研究者・教員・学生・公務員等の交流を強化する
- ・観光:双方の観光客の拡大

取り組みの事例2 生産性の維持向上～次世代産業の振興～(福岡県、福岡市)

福岡県では、システムLSI、ロボット、映像・ゲーム等のデジタルコンテンツや水素エネルギーなど付加価値の高い次世代成長産業の育成と集積促進についての取り組みが産学官の連携のもと進んでいます。福岡市でも、大学やサービス産業の集積を持つ都市の特性を活かし、情報やデザイン、デジタルコンテンツなど福岡にふさわしい新産業の振興に取り組んでいます。

【次世代成長産業の育成・集積促進】

- ・シリコンシーベルト福岡の推進
- ・北部九州自動車百万台生産拠点の構築
- ・福岡バイオバレープロジェクトの推進
- ・ロボット産業の育成
- ・ナノ福岡21プロジェクトの推進
- ・福岡水素エネルギー戦略の展開
- ・コンテンツ産業の育成
- ・IT総合戦略の展開

取り組みの事例3 観光・文化・学術等国内外交流の拡大～ビジターズ・インダストリーの振興～(福岡市)

福岡市では、おもてなしの心に満ちた『国際集客文化都市』を目指して、官民共働による福岡の魅力創造と東アジアとの交流機能の強化によって、ビジターズ・インダストリー(集客産業)の振興を図っており、このような動きが九州全体の交流人口の拡大に寄与することが期待されます。

【福岡市のビジターズ・インダストリー推進事業での取り組み】

- ・官民が一体となった「ビジターズ・インダストリー推進協議会」の設立(2003.10)
- ・ウエルカムキャンペーン
- ・福岡・釜山・上海市民クルーズの支援
- ・VI(ビジターズ・インダストリー)都市塾 など

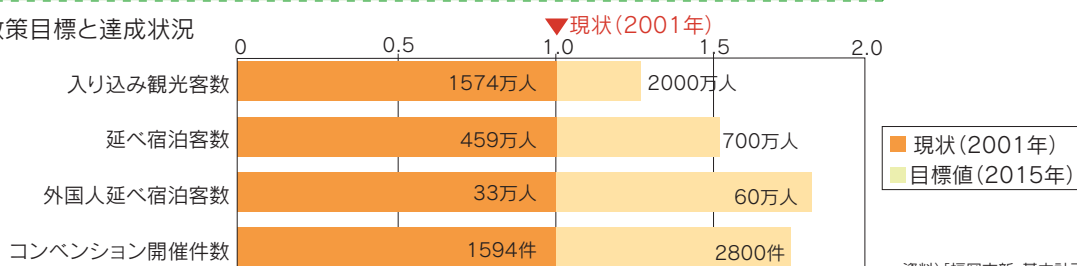
資料)平成17年度
福岡市経済振興局事業概要

【主なコンベンションの今後の予定(2005.3.20時点)】 (参加人数)

- ・2006年 第21回国際高血圧学会 8,000人
- ・2006年 第20回世界政治学会世界大会 2,000人
- ・2006年 第34回世界クロスカントリー選手権 1,000人
- ・2010年 第13回アジアオーストラレーシアン麻酔科学会 3,000人

資料)福岡市HP

■福岡市の政策目標と達成状況



資料)「福岡市新・基本計画」福岡市

2. 地域の将来像の検討

②少子高齢化

地域の将来へのシナリオ

少子高齢化に対処した様々な取り組みが進展した場合の「地域の将来へのシナリオ」を以下に示します。また、それと対比して、地域にとって懸念されるシナリオも併せて示します。

【地域の将来に向けたシナリオ】

- 福岡・九州の産業は、女性、高齢者、優れた外国人などによる労働人口の確保に加え、優秀な人材の育成や、充実した高速交通網やITの活用などにより、生産力を維持・向上させていく。
- 福岡は、九州経済のけん引役として、また国内外との交流拠点都市として拠点性を高めて、多様な人材が集まることで活気が沸き、その効果は九州全体に波及し、九州全体は発展していく。
- 九州は、活気あふれる都市と豊かな自然が近接していることや、文化や歴史といった地域固有の魅力、そして地域の温かいホスピタリティ(心のかもったおもてなし)が国内外に浸透し、九州を回遊する等来訪者が増加し、その波及効果で地域の産業・経済は活性化していく。
- 福岡・九州の人々は、活力ある地域経済により、企業の収益、地域の雇用や所得水準は安定し、また人々の生活をサポートする医療や子育てなど充実した労働・生活環境が構築され、安全・安心で快適な生活を送っている。

【福岡では】

- 優れた人材により、九州経済のけん引役として活力を向上
- 高次都市機能や文化や歴史といった地域固有の魅力によって、国内外との交流拠点都市として成長
- アジアの中で、最も訪れたい都市の一つへ
- 活性化する福岡の好影響は、九州全体へ波及

【九州では】

- 良質な労働力の確保と生産力の維持向上によって、先端産業や地場産業が成長
- 魅力ある地域固有の資源や充実した交通ネットワーク、地域の温かいホスピタリティを活用して地域への来訪者の増加
- 国内外から来訪により、地域は持続的な発展、人々の安定した暮らしへ

地域にとって懸念されるシナリオ(地域の将来ビジョンが実現しない場合)

- 九州の少子高齢化は一層進み、地域の産業は良質な労働力が確保できず、進歩する技術にも対処できないまま生産力は低下する。
- 九州は、知名度が上がらず他地域との競争力が低下し、ビジネスや観光だけでなく市民レベルでの交流などによる地域への来訪者は徐々に減少し、地域経済は低迷する。
- 福岡は、都市の魅力を失い、人口も他の大都市圏へ流出し、その悪影響は福岡だけにとどまらず、九州全体に広がる。
- 九州は、地域全体が過疎化することで、将来の地域の担い手を失い、地域は衰退していく。

2. 地域の将来像の検討

② 少子高齢化

論点に対しての地域の将来像

将来へのシナリオに基づき、少子高齢化に適切に対処できた場合の地域の将来像を以下に示します。

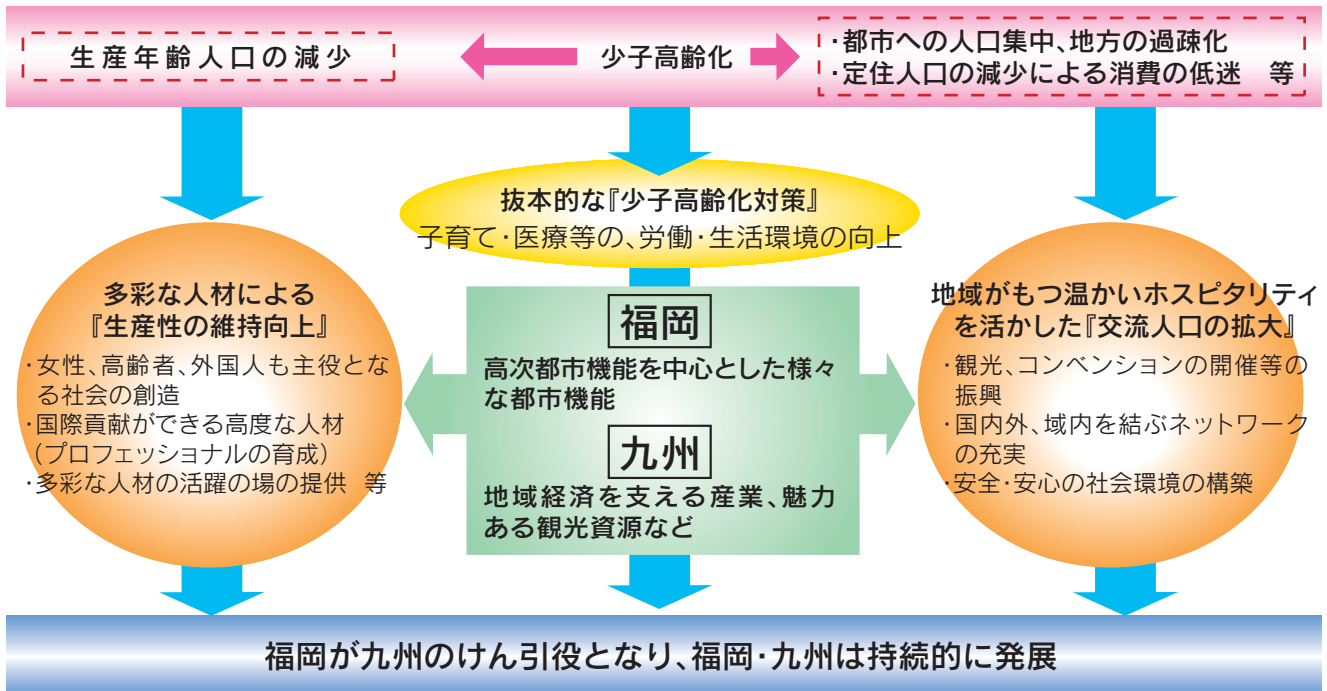
福岡・九州が、少子高齢化に対してうまく対応できないと、生産性の低下に伴う地域産業の低迷や、魅力ある観光資源を活かせないまま地域の競争力の低下により、九州だけでなく福岡からも来訪者や居住者が三大都市圏等の他地域へ流出し、地域全体が衰退していく懸念があります。

地域が少子高齢化に対応して持続的に発展するためには、地域経済を支える産業や観光など様々な固有の資源や、福岡の高次都市機能を中心とした様々な都市機能、長年の多彩な交流によって醸成された温かいホスピタリティや安全・安心な社会環境などの地域の魅力を九州が一体となって高め、その魅力を吸引力として**国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充ちた地域**の創造を目指すべきです。



【地域の将来像】 ②少子高齢化

『国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充ちた地域』



将来のイメージ

- 地域の「温かいホスピタリティ」を活かして、経済や観光・文化・学術等の国内外の様々な交流の拡大により、多彩なヒトで賑わう地域の確立



『訪れたい、働きたい、住みたい街・地域へ』

▼外国人旅行者の受け入れが多いフランスやイタリア



▲人口に対する年間入国者数の割合は、現在、フランス130%、イタリア70%に対して、日本4%、福岡県7%と低い。

※写真はパリ(フランス)の街頭

地域の将来像と福岡空港の役割

2. 地域の将来像の検討

③地方分権

③地方分権

地域の現状と課題

現状1

国主導の行政システムによる地域性の喪失

現状2

一国に匹敵する九州のポテンシャルと社会資本の立ち後れ

課題1

今後は、地域の特性を活かした「個性ある地域の発展」が必要

課題2

既存の社会資本を活用しながら、地域の課題へ自立的に対応するための社会資本の充実が重要

- ・欧米へのキャッチアップを目指した時代にあつては、全国的な量的成長を図るため国が主導的な役割を担ってきました。それにより地域の特色の喪失及び地方の国依存体質につながった側面も否定できません。
- ・交通網や情報網の発達によって広域化する地域課題や、価値観の多様化により高度化・複雑化する住民のニーズに対しては、住民に密着した適切な主体が自立的に対応していく必要があります。そのような新たな時代の要請を受けて、地域の課題に的確に対応するためには、地方分権の推進が必要となります。
- ・また、九州の面積、人口、総生産は、オランダ一国とほぼ同じ規模であり、九州は一国に匹敵する地域ポテンシャルを有していると言えますが、それを支える社会資本整備は遅れている状況です。
- ・グローバル化の進展や少子高齢化等が進む中、国内外の地域・都市との交流の拡大と、地域の統合による九州全体の活力を高めるための地域社会を考えていく必要があります。

地方分権に関連した現状と課題

【行政の現状】

- ・国主導の政策による**地域性の喪失**(国主導)
- ・交通網の発達により広域化する課題への対応
- ・住民の**高度化・多様化**するニーズ

【行政の課題】

- ・地域性を活かした**個性ある魅力づくり**(地域主導)
- ・課題に応じた様々な主体が対応
- ・住民に身近な主体が対応

中央集権から
地方分権への転換

国主導の画一的な行政から地域主導の自立した行政への変換が必要

【九州の現状】

- ・**一国に匹敵する九州のポテンシャル**
- ・一国と比較すると**遅れている社会資本**

【地方分権に向けた九州の課題】

- ・地域性を活かした**個性ある発展**をし、地域課題へ**自立的に対応するための社会資本の充実**
- ・福岡が持つ**国内外との交流、地域内連携**を支える社会資本の活用、充実

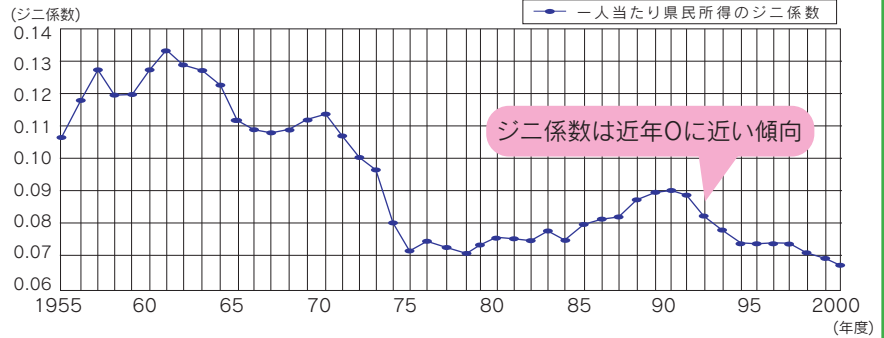
2. 地域の将来像の検討

③地方分権

現状1 国主導の行政システムによる地域性の喪失

これまでの国の全国総合開発計画は、「国土の均衡ある発展」を図るために、長期的かつ国民経済的視点に立って策定されました。その結果、社会資本整備や地域振興などによって、所得水準や生活水準は向上し、一人当たりの県民所得の地域間格差は、縮小傾向にありました。

■地域間所得格差の推移



注) 1. ジニ係数とは、分布の偏りを表す指標であり、0から1までの値をとり、1に近いほど地域間の格差が大きいことを示している。
 2. 1955年度から1970年度の沖縄県の人口は、1955年、60年、65年、70年の数値をもとに算出した5年間の平均増加率により推計した。
 3. 県民所得は、1955年度から1991年度までが68SNA、1992年度以降が93SNAに基づく数値である。
 ※SNA:国民経済計算の略称(System of National Accounts).
 資料)内閣府「県民経済計算」、総務省「国勢調査報告」及び「人口推計年報」をもとに国土交通省国土計画局作成

地域の将来像と福岡空港の役割

現状2 一国に匹敵する九州のポテンシャルと社会資本の立ち後れ

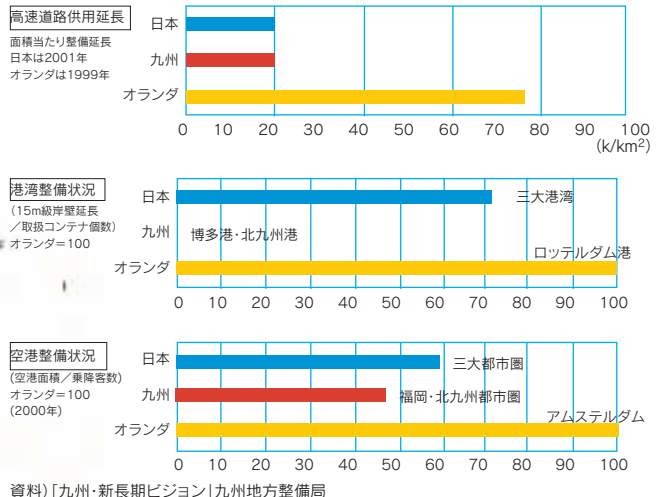
九州の面積・人口・総生産は、オランダ一国とほぼ同じ規模であり、九州は一国に匹敵する地域ポテンシャルを有していると言えます。しかし、地域が自立するために必要な社会資本整備の現状は、三大都市圏やオランダに比べて遅れている状況です。今後、九州が自立した地域として、地域全体の活力を高めていくためには、新幹線や高速道路、空港、港湾など基幹交通基盤の充実を図ることが重要となります。

■九州とオランダとの比較

項目	九州	オランダ	備考
面積(km ²)	39,910	41,528(1.04)	九州:2004年 オランダ:2002年
人口(千人)	13,446	16,105(1.20)	九州:2000年 オランダ:2002年
総生産(億ドル)	3,459	4,190(1.21)	2002年

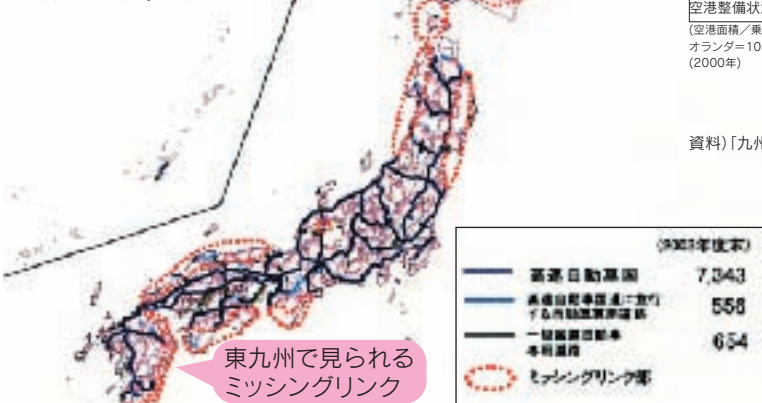
※九州は、沖縄を除く。カッコ内は、九州の数値に対する割合
 資料)「世界の統計2006」「日本の統計2006」総務省統計局
 「九州データ・データブック2006」西日本新聞社

■九州の社会資本整備状況



資料)「九州・新長期ビジョン」九州地方整備局

■高速道路の主なミッシングリンク



※ミッシングリンク(missing link):幹線道路などの交通ネットワークの欠落区間。
 資料)「新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系」国土交通省

2. 地域の将来像の検討

③地方分権

既存の将来ビジョン・取り組み

■既存の将来ビジョンの概要

国や民間の総合計画等を見ると、新たな時代への対応として地方分権の推進がうたわれており、『地域の自立性を重んじた将来像』が述べられています。

また、九州がその独自性を発揮し自立的に発展していくためには、『九州全体がそれぞれの地域性を活かして一体となって取り組むことが重要』と示されています。

【既存資料の主な将来像】

- 果敢に挑戦する自治と自律の都市・福岡：「福岡市新・基本計画」福岡市、2003年
- 美しく潤いのあるまちでの暮らし：「ふくおか新世紀計画」福岡県、1998年
- 豊かな公・小さな官、地域主権の実現：「日本21世紀ビジョン」内閣府、2005年
- 自立・一体的な活力ある地域へ、豊かな個性が輝く地域へ：「九州・新長期ビジョン」九州地方整備局、2002年
- 自律的経済圏の形成：「21世紀の九州地域戦略」(社)九州・山口経済連合会、2002年

■具体的な取り組みの状況

将来ビジョンに関連して、国から地方への権限の委譲と、地方行政の執行体制強化など分権型社会への着実な移行に向けた様々な取り組みが、国をはじめとした行政等で行われています。

また、福岡・九州において、自立した地域社会の形成に向けた取り組みが、行政や民間等で行われています。

具体的な取り組みの例

分権型社会への移行

- ☆地方分権の推進を図るための法整備など
 - ・地方分権推進法(H7)、地方分権一括法(H11)
 - ・地方行財政制度の審議
- ☆三位一体の改革
- ☆市町村合併の推進
 - ・福岡県：H11.3.31(97市町村)→H18.3.31(69市町村)
- ☆新たな広域行政体制の検討
 - ・道州制の検討……………取り組みの事例1
- ☆国土形成計画
 - ・地方ブロックごとの広域地方計画の策定

自立した地域社会の形成

- ☆地域の行政改革の推進
- ☆構造改革特区の導入……………取り組みの事例2
- ☆地域の活性化
 - ・福岡での企業振興……………取り組みの事例3
 - ・地域で進む国際展開……………取り組みの事例4
- ☆基幹交通基盤の活用・充実
 - ・九州新幹線、高速道路網の整備 など

2. 地域の将来像の検討

③地方分権

取り組みの事例1 分権型社会への移行～道州制の検討～(国、九州)

2004年3月に発足した国の第28次地方制度調査会[※]では、審議項目の一つとして「道州制のあり方」が挙がっており、道州制の導入に向けた具体的な制度等の検討が行われています。また、九州でも、九州地方知事会や(社)九州・山口経済連合会において、地方からの道州制の推進に向けた検討が行われています。

※地方制度調査会：地方制度に関する重要事項を調査審議する首相の諮問機関。

【道州制検討の方向性：第28次地方制度調査会】

- ・地方分権の推進及び地方自治の充実強化
- ・自立的で活力ある圏域の実現
- ・国と地方を通じた効率的な行政システムの構築

上記の方向性に基づいて、道州制の基本的な制度設計では、「道州の位置付け」や「道州の区域」などが検討されている。

資料)内閣府HP(「道州制のあり方に関する答申」)より抜粋

取り組みの事例2 自立した地域社会の形成～構造改革特区の導入～(国、福岡県、福岡市など)

地域経済の活性化を目的として、地域の特性に応じた規制の特例を導入する「構造改革特区」が全国各地に設けられており、福岡県では、アジアとの交流拡大や新産業に関わる特区などが設置されています。

【福岡市の構造改革特区】

- ・福岡アジアビジネス特区
- ・ロボット開発・実証実験特区
- ・福岡水素利用技術研究開発特区
- ・環境にやさしい都市・福岡カーシェアリング特区

資料)福岡県HP

【福岡アジアビジネス特区での規制の特例措置】

- ・外国人研究者の受入れ促進
- ・外国人の入国、在留申請の優先処理
- ・外国人情報処理技術者の在留期間延長
- ・夜間大学院における留学生の受入れ
- ・税関の執務時間外における通関体制の整備
- ・特定埠頭の運営効率化 など

地域の将来像と福岡空港の役割

取り組みの事例3 自立した地域社会の形成～福岡での企業振興～(福岡県)

ベンチャー企業の支援として、フクオカベンチャーマーケット協会では、資金調達や販売拡大などを目的として、九州やアジアなどのベンチャー企業と投資家や商社等ビジネスパートナーとの出会い(マッチング)の場を提供しています。また、企業のポテンシャル向上のために、九州内から福岡に新たに拠点を設置した企業もみられます。

■フクオカベンチャーマーケット

フクオカベンチャーマーケット協会

(主催)

投資、M&A(企業間提携等)企業等

フクオカベンチャーマーケット

九州、全国、アジアのベンチャー企業
新分野展開企業

(投資等)

(プレゼンテーション)

○マンスリーマーケット(月1回)

ベンチャー企業のプレゼン、個別面談 等

○ビッグマーケット(年2回)

ベンチャー企業のプレゼン、個別面談、ベンチャー企業製品展示、ビジネス交流会 等

資料)福岡県HP

【新たに福岡に拠点を設置した企業の例】

『ソニーセミコンダクタ九州(株)』:ソニー国分(株)、ソニー大分(株)、ソニー長崎(株)の三社を統合し、九州におけるソニーグループの主力半導体生産を担う中核会社として位置付けられている。本社は福岡市。

取り組みの事例4 自立した地域社会の形成～地域で進む国際展開～(福岡県、福岡市)

福岡市には、外国公館等をはじめとした国際機関が設置されています。また、外資系企業の福岡進出も見られ、さらに促進するため「福岡県海外企業誘致センター」が設置されています。なお、福岡の企業の海外進出もみられ、特にアジアを中心とした展開が今後も期待されます。

【福岡市の外国公館等】

- ・『国連ハビタット福岡事務所』や大韓民国、中華人民共和国などの『総領事館』 等

【外資系企業の進出事例】

- ・『EDAGエンジニアリングデザイン』:ドイツの大手自動車デザイン会社
交通基盤の充実、北部九州の自動車産業の集積、福岡県フランクフルト事務所からの確かな情報提供等により、福岡市に支店を開設
- ・『サン・マイクロシステムズ』:アメリカの世界屈指のIT企業
「脱東京ビジネスモデル」にチャレンジする場として福岡に進出

【福岡企業の海外進出事例】

- ・ラーメン店『博多一風堂』を経営する『力の源カンパニー』や、洋麺屋『ピエトロ』の海外展開
- ・『九州電力』の海外における発電事業や海外コンサルティング事業の展開

2. 地域の将来像の検討

③地方分権

地域の将来へのシナリオ

地方分権に対処した様々な取り組みが進展した場合の「地域の将来へのシナリオ」を以下に示します。また、それと対比して、地域にとって懸念されるシナリオも併せて示します。

【地域の将来に向けたシナリオ】

- 福岡・九州は、グローバル化への対処など刻々と移り変わる時代のニーズに対して、国との役割分担を明確にし、地域の役割に応じて見直された財源をもとに、効率の良い行政システムを先進的に整備していく。
- 福岡は、これまでの良き伝統である中世博多の自治都市の歴史と進取の気概を受け継いで、中枢都市機能を維持発展させる独自のまちづくりを進めることによって都市の魅力を高め、九州の自立的発展を支える交流拠点都市として成長していく。
- 九州は、東アジアとのつながりの歴史や魅力あふれる都市と自然豊かな地域の近接性、付加価値の高い産業集積、高速交通基盤など地域のポテンシャルを活かした独自の展開を、地域が一体となつて的確かつ迅速に進めることにより地域の競争力を高め、自立的に発展していく。

【福岡では】

- 時代のニーズに応じた効率の良い行政システムの導入
- 地域固有の歴史や文化に裏打ちされた独自のまちづくりによる魅力の向上
- 先進的な規制緩和、国際貢献、国際的な企業活動等による自立的な発展

【九州では】

- 道州制など地方分権への先進的な取り組み
- 効率の良い行政システムによる地域ニーズへの迅速かつ的確な対処
- 地域は競争力を高め自立的に発展

地域にとって懸念されるシナリオ(地域の将来ビジョンが実現しない状況)

- 地方分権の推進を怠ることで、福岡・九州には時代のニーズに合わない非効率な行政システムが残る。
- 福岡・九州は、刻々と移り変わる時代のニーズに対して、自立的な対処ができず、地域の個性は埋没し、競争力が低下する。
- 福岡は、中枢都市機能を維持できず拠点性が低下し、九州の一体化はできず活力の低下にもつながっていく。

2. 地域の将来像の検討

③地方分権

論点に対しての地域の将来像

将来へのシナリオに基づき、地方分権に適切に対処できた場合の地域の将来像を以下に示します。

福岡・九州は、地方分権が推進されず現状のままの行政システムであれば、地域の実情やニーズに柔軟に対処できず、個性ある地域の資源・活力は埋没し、競争力低下により地域の魅力は失い、自立的に対処できないまま、地域全体が衰退していく懸念があります。

そのため、福岡・九州は、高度化する多様なニーズに対処でき、国内外との地域間競争を勝ち抜く強い地域を作るために、地域が責任を持って自ら判断・対処していく「自立した分権社会」を構築し、**地域の自然・歴史・文化といった個性を活かした地域**の創造を目指すべきです。

【地域の将来像】 ③地方分権

『地域性を活かして競争力のある自立した地域』

- ・一国に匹敵する地域ポテンシャル
- ・高度化する多様なニーズ
- ・国内外の地域間で競争

自立した地域社会の構築

- ・地域ニーズへ迅速、的確、主体的に対応できる効率の良い行政システムの構築
- ・先進的な規制緩和、国際貢献、国際的な企業活動などによる地域の発展

『国際交流する地域』から『国際貢献できる地域』への展開

福岡：日本の中枢都市から、『東アジアを代表する交流拠点都市』へ
九州：日本の西端にある地域から、『東アジアの中核を担う地域』へ

将来のイメージ

- 競争力のある自立した地域へ

『国際機関の立地』

『外資系企業の進出』

『福岡の企業の国際展開』

▼東アジアの中で国際貢献できる都市・地域となっていくことが期待される



※写真は、EU本部があるベルギー・ブリュッセル資料)国土交通省パンフレット

2. 地域の将来像の検討

④価値観の多様化

④価値観の多様化

地域の現状と課題

現状1

「モノの豊かさ」から「心の豊かさ」への価値観の転換

現状2

余暇活動の観光旅行への潜在的需要

現状3

利便性の高い都市と自然豊かな地域が近接する九州

課題1

九州の特性を活かしたゆとりある生活ができる地域の実現

課題2

福岡がもつ文化やスポーツなどの都市的サービスの魅力向上

課題3

双方向の交流拡大に向けたモビリティの向上

- ・人々の価値観は、「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きており、交通基盤整備などによるモビリティ（移動性）の向上や、ITを活用した容易な情報収集などにより、人々のライフスタイルは従来に比べて多様なものに変化しています。なかでも、余暇活動に対する旅行の潜在需要は既に高い状況です。また近年、旅行形態については、団体旅行から個人・小グループ旅行への変化がみられます。
- ・高齢化の進展や医療技術の進歩に伴い、今後、増加すると予測される健康で学習意欲が高い高齢者の積極的な自由時間の使い道として、多様な選択肢の提供が求められています。
- ・九州は、豊かな自然やアジアとの息の長い交流により育まれた歴史・文化に恵まれ、中枢・中核都市が適度に分散し、ゆとりや癒し・自然とともに、都市的サービス等を提供する基盤があります。一方、福岡では、文化やプロスポーツなどさらに高次の魅力ある都市的サービスが提供されています。
- ・また、東アジアでは、アジアの文化中心都市を目指す光州広域市（韓国）、アジアでも有数の国際映画祭が開催される釜山広域市、2008年の北京オリンピック、2010年の上海万博など文化・スポーツ等に関連したまちづくりやコンベンションの開催等がみられ、地域間の国際交流が活発化していくと考えられます。
- ・人々の交流は、拡大・広域化しており、今後、アジアとの地理的優位性など福岡・九州が持つポテンシャルを活かすことにより、ゆとりある生活ができる環境づくりやモビリティの向上が重要となります。

価値観の多様化に関連した現状と課題

〈国民の価値観の多様化〉

- ・「モノの豊かさ」から『心の豊かさ』へ
- ・**ライフスタイルの変化**
- ・余暇活動に対する**旅行の潜在需要**
- ・高齢者を中心とした**余暇時間の拡大**

〈福岡・九州の現状〉

- 豊かでゆとりある生活や余暇活動を支える基盤がある
- ・中枢・中核都市と自然豊かな地域が近接
- ・地域固有の歴史・文化に恵まれた地域
- ・**アジア**との近接性と息の長い交流

【福岡・九州の課題】

- ・九州の特性を活かしたゆとりある生活ができる地域の実現
- ・福岡がもつ文化やスポーツなどの都市的サービスの魅力向上
- ・双方向の交流拡大に向けたモビリティの向上

〈東アジアの都市の成長〉

- ・「韓国の文化首都」、「アジアの文化中心都市」を目指す**光州**（韓国）
- ・アジアでも有数の国際映画祭を開催する**釜山**（韓国）
- ・2008年にオリンピックが開催される**北京**（中国）
- ・2010年に万博が開催される**上海**（中国）

など

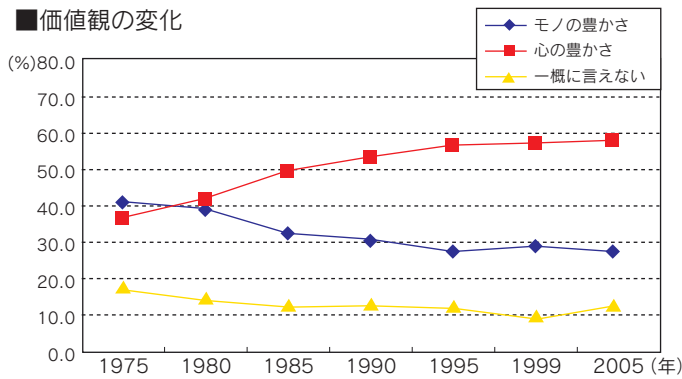
2. 地域の将来像の検討

④価値観の多様化

現状1 「モノの豊かさ」から「心の豊かさ」への価値観の転換

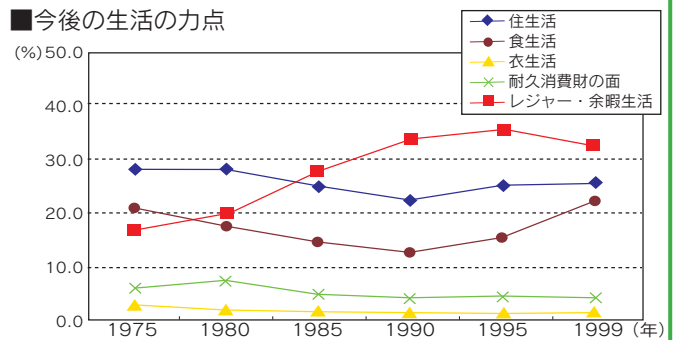
世論調査をみると、社会の成熟化に伴い、人々の価値観については、「モノの豊かさ」から「心の豊かさ」を重視する傾向に変わり、価値観が大きく変化しています。今後の生活の力点についても、「レジャー・余暇生活」を重視する傾向がみられます。

■価値観の変化



資料)「国民生活に関する世論調査」内閣府

■今後の生活の力点

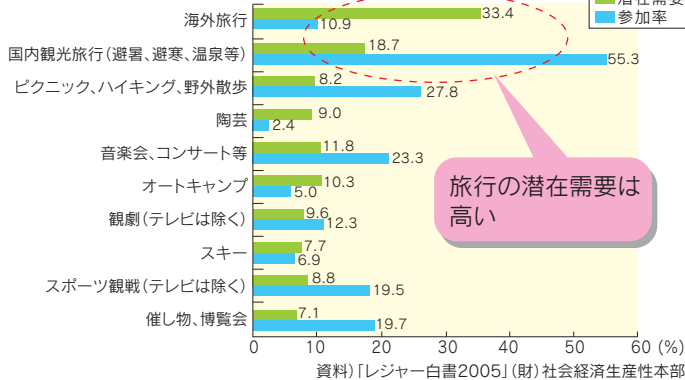


※2001年以降については、回答項目が従来から追加されたこと、回答が複数回答により、過去の結果との比較が困難なため、データは追加していない。
資料)「国民生活に関する世論調査」内閣府

現状2 余暇活動の観光旅行への潜在的需要

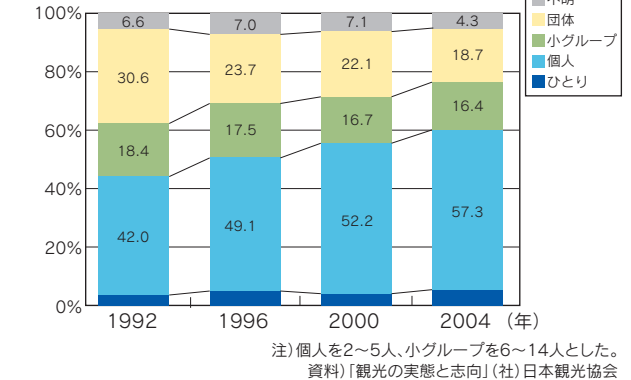
国民の余暇活動の潜在的需要をみると、観光旅行は、多様な余暇活動の中で潜在的需要が高い状況です。また、近年の旅行形態は、ライフスタイルの変化等により団体旅行から個人・小グループ旅行が増加しています。

■余暇活動の潜在的需要と参加率



資料)「レジャー白書2005」(財)社会経済生産性本部

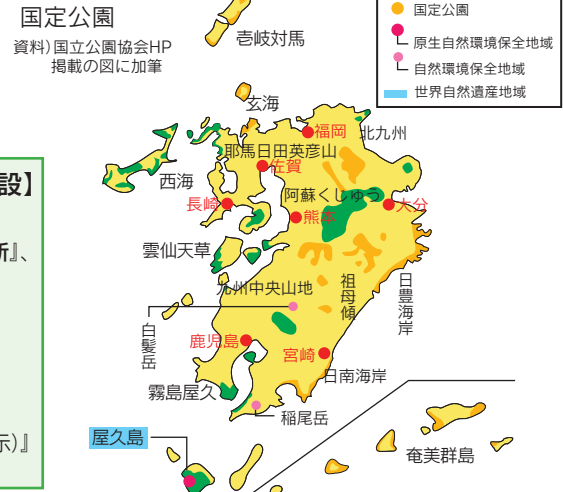
■宿泊観光旅行の同行者



現状3 利便性の高い都市と自然豊かな地域が近接する九州

九州には、4つの国立公園や9つの国定公園が、それぞれが都市に近接して立地しており、豊かで美しい自然に恵まれています。また、福岡市を中心として様々なスポーツ・文化活動が行われており、人々の交流が拡大・広域化しています。

■九州の国立公園・国定公園



【福岡市での都市の魅力を提供する様々なスポーツ・文化活動・施設】

- プロスポーツ、プロオーケストラ
『福岡ソフトバンクホークス(野球)』、『アビスパ福岡(サッカー)』、『大相撲九州場所』、『九州交響楽団』など
- 演劇
『博多座(歌舞伎、芝居等の興行)』、『福岡シティ劇場(劇団四季の専用劇場)』など
- コンサート会場
『アクロス福岡(福岡シンフォニーホール)』、『マリンメッセ福岡』、『福岡ドーム』など
- 美術館・博物館
『福岡市美術館』、『福岡アジア美術館』、『福岡県立美術館』、『福岡市博物館(金印等の展示)』など

2. 地域の将来像の検討

④価値観の多様化

既存の将来ビジョン・取り組み

■既存の将来ビジョンの概要

総合計画等を見ると、ビジョンでは、『高度成長期等を経て社会に一定レベルのモノが満たされ社会の成熟化を迎えたことに伴い、活力ある安定社会に向かって、精神的な豊かさやゆとりある生活といった豊かさの転換とその対応』について述べられています。

【既存資料の主な将来像】

- 豊かな自然と歴史風土を大切にす都市・福岡、多彩な人が集い活躍する活気創造の都市・福岡：「福岡市新・基本計画」福岡市、2003年
- 多様な選択に基づくゆとりと個性に満ちた職業生活、活発な文化・スポーツ活動によるくらしの充実：「ふくおか新世紀計画」福岡県、1998年
- 「時持ち」が楽しむ「健康寿命80歳」：「日本21世紀ビジョン」内閣府、2005年
- 安全で安心できる・ゆとりある暮らしへ：「九州・新長期ビジョン」九州地方整備局、2002年

■具体的な取り組みの状況

将来ビジョンに関連して、老若男女を問わず个性的で創造的な生き方を求め、個人の選択機会が豊かになるよう様々な取り組みが行われており、余暇活動の中でも潜在需要が高い旅行関係についても、様々な取り組みが行われています。

具体的な取り組みの例

多様な余暇の過ごし方の提供

- ☆多様な地域資源を活用した観光交流……………取り組みの事例1
・グリーンツーリズム、エコツーリズム、産業観光など
- ☆文化施設の充実……………取り組みの事例2
- ☆文化・市民交流の促進(再掲)
- ☆大学の公開講座などによる生涯学習への支援
- ☆NPO・ボランティア活動など様々な市民活動への支援

余暇活動の促進

- ☆費用の低減
・交通機関の多様な割引運賃の設定……………取り組みの事例3
- ☆長期滞在型旅行の促進
・休暇取得の促進・分散化

モビリティの向上

- ☆基幹交通基盤の活用・充実(再掲)
・九州新幹線、高速道路網の整備 など
- ☆公共空間におけるユニバーサルデザインの導入

2. 地域の将来像の検討

④価値観の多様化

取り組みの事例1 多様な余暇の過ごし方の提供～多様な地域資源を活用した観光交流～(九州)

都市と農山漁村の共生・対流の一環として、グリーン・ツーリズムや体験農園等が全国各地で展開されており、九州でも各県で様々な取り組みが行われています。

【グリーン・ツーリズム】

緑豊かな農村地域において、その自然・文化・人々との交流を楽しむ、滞在型の余暇活動。都市側には余暇活動のニーズや自然回帰志向があり、村側には地域おこしニーズがあり、双方のかけ橋になる。地域資源(現存する豊かな自然や文化、施設など)や住人との交流を通じて、農村の価値や魅力を再発見し、本来の人間らしい生活・田舎暮らしに触れることができる。

資料)「田舎体験的旅行案内」(財)都市農山漁村交流活性化機構HPより抜粋

【田舎体験的旅行】

〈目的〉

農業体験、林業体験、漁業体験、ふるさと生活体験、自然観察・アウトドアスポーツ体験

〈九州管内〉

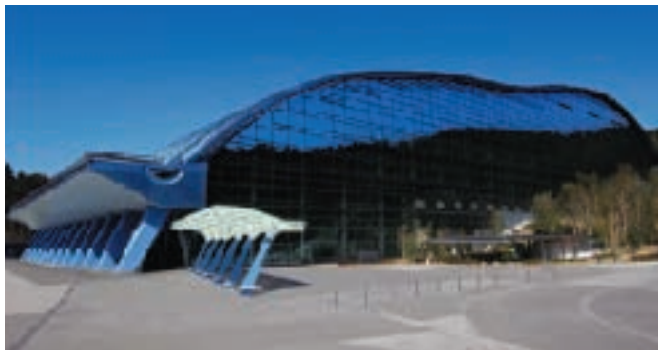
- 福岡県:正助ふるさと村
- 佐賀県:いろは島・花と冒険の島
- 長崎県:対馬・巖原の美女塚伝説
- 熊本県:水の上の学校
- 大分県:ヴィラ・フロレスタ
- 宮崎県:山里の暮らしワーキングコース
- 鹿児島県:エコツアー屋久島・奄美大島

地域の将来像と福岡空港の役割

取り組みの事例2 多様な余暇の過ごし方の提供～文化施設の充実～(福岡県)

福岡都市圏の太宰府市には、「東京国立博物館」・「京都国立博物館」・「奈良国立博物館」以来の国立博物館となる『九州国立博物館』がH17年10月にオープンしました。アジアと日本の文化交流に関わる展示や、アジアの「美」をテーマにした特別展が催されており、開館以来、多くの人々が訪れています。今後、国内外の文化・学術的な交流の拠点となることが期待されます。

■九州国立博物館の外観



資料)広報だざいふ

■「美」をテーマにした特別展の開催



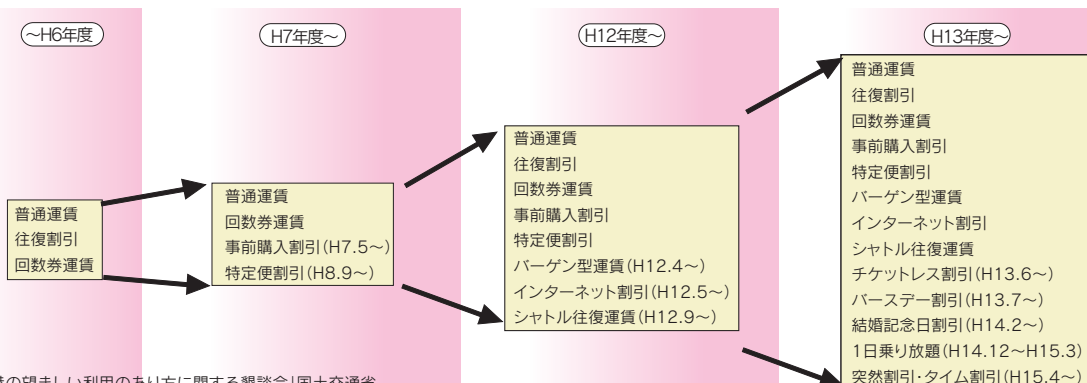
資料)西日本新聞社

取り組みの事例3 余暇活動の促進～交通機関の多様な割引運賃の設定～(国)

航空の自由化やIT化の進展に伴い、個人旅行(FIT※等)が増大しています。特に各種割引運賃が相次いで設定され、利用者の多様なニーズに合わせた旅行が可能となってきました。

※Foreign Independent Travelの略 海外個人手配旅行のこと

■航空運賃種類の推移



資料)「第1回当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会」国土交通省

2. 地域の将来像の検討

④価値観の多様化

地域の将来へのシナリオ

価値観の多様化に対処した様々な取り組みが進展した場合の「地域の将来へのシナリオ」を以下に示します。また、それと対比して、地域にとって懸念されるシナリオも併せて示します。

【地域の将来に向けたシナリオ】

- 福岡は、人口集積と高度な都市機能を活かして、文化・芸術やスポーツ分野など地域が長く育んできた魅力の提供により、さらなる人や情報の交流が進む。また、国内外を結ぶモビリティの向上により、近接した美しい自然環境、福岡の伝統・文化、そしてアジアとの密接な交流を活かした創造性豊かな都市となっていく。
- 九州は、高速交通網の整備などによる域内のモビリティの向上により、地域の特徴である温暖な気候と豊かで美しい自然、歴史、文化などを活かし、交流する人々の多様なニーズに対処できる地域となっていく。
- 福岡・九州の人々は、観光旅行やスポーツ、文化活動など様々な個々のニーズに対して選択機会に恵まれ、余暇時間を有効に活用して自己実現が可能となる。さらに、家庭・仕事・地域社会などでバランスのとれた質の高い暮らしができ、生き甲斐をもって充実した生活を送ることができる。

【福岡では】

- 多様で魅力ある都市的サービスの提供
- 国内外を結ぶモビリティの向上により近接した豊かな自然と都市の利便性を享受
- 福岡の伝統・文化とアジアとの密接な交流を活かした創造性豊かな都市
- 多様なニーズに対処でき、訪れたい・働きたい・住みたい都市へ

【九州では】

- 域内のモビリティの向上による美しい九州のポテンシャルの活用
- 交流する人々の多様なニーズに九州が一体となって対処
- 余暇時間を有効に活用できるゆとりある暮らしへ

地域にとって懸念されるシナリオ(地域の将来ビジョンが実現しない状況)

- 福岡は、国内外とのモビリティの低下などによって、徐々に人材や情報が流出し、人々を惹きつける魅力的な都市的サービスの提供が十分できずに活気を失う。
- 九州は、九州の特徴である豊かな自然や歴史、文化等が活かされず、また不十分な交通ネットワークによる域内モビリティの低下などにより、様々な人々を惹きつけられない。

2. 地域の将来像の検討

④価値観の多様化

論点に対しての地域の将来像

将来へのシナリオに基づき、価値観の多様化に適切に対処できた場合の地域の将来像を以下に示します。

価値観の多様化が進む中、人々や社会のニーズに対処できないと、地域の魅力は向上せず、地域は活力を徐々に失い衰退していく懸念があります。

そのため、福岡・九州は、人々の生活の力点が「モノの豊かさ」から「心の豊かさ」へと転換し、価値観の多様化が進む中、地域が持つ自然・歴史・文化などのポテンシャルを活かし、「楽しく働き、よく学び、よく遊ぶ」といった仕事・家庭・地域社会でバランスのとれた質の高い暮らしを実現するために、**様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域**の創造を目指すべきです。

【地域の将来像】 ④価値観の多様化

『様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域』

価値観の多様化

生活の力点：『モノの豊かさ』から『心の豊かさ』へ

様々な人々の幅広い交流

- ・豊かな自然・歴史・文化等の福岡・九州の財産の活用
- ・国内外及び域内を結ぶ利便性の高い移動手段の活用

バランスのとれた質の高い暮らしの実現

将来のイメージ

- 日本及び東アジアでの、IT化の進展や高速交通基盤の充実等が、国境を越えた交流の深化を後押しする

『表情豊かな**美**しい自然』
 『プロスポーツや文化、技術・芸術・学術等の**匠**の世界』
 『奥深く**魅**力ある歴史・文化』
 『**賑**わいのあるイベント・コンベンション』
 『新鮮で**旬**な食材』
 『身も**心**も安らぐ温泉』
 『人々を**和**ますおもてなし』 など

『夢や感動』『新しい出会い』『潤いや安らぎ』

▼スポーツイベント等様々な都市の魅力を提供する施設(福岡市営東平尾公園) 資料)福岡市



▼滞在型市民農園



資料)「平成17年版観光白書」国土交通省

2. 地域の将来像の検討

⑤IT化(高度情報化)

⑤IT化(高度情報化)

地域の現状と課題

現状1

普及が進むIT

現状2

全国に比べると遅れている九州の情報化

現状3

高度な情報関連産業が集積する福岡市

課題1

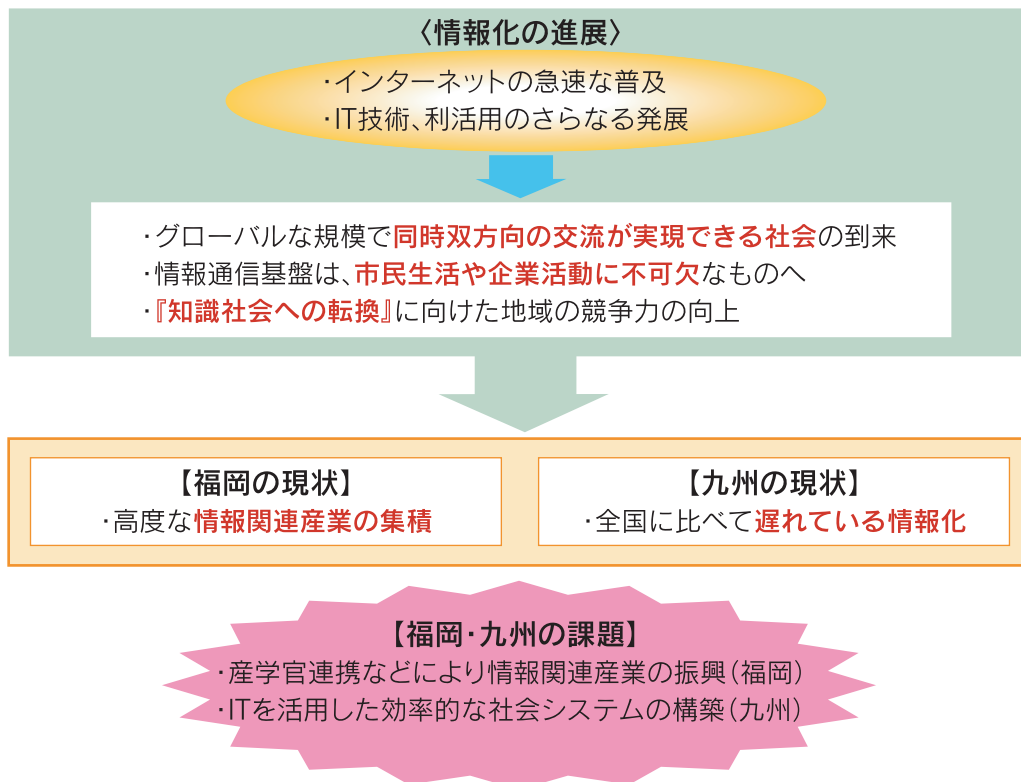
情報化社会への対応を図り、効率的な社会システムの構築が重要

課題2

産学官連携の強化など産業振興を図り、地域産業の競争力を向上

- ・情報技術の飛躍的な発達により、グローバルな規模で同時双方向の交流が実現できる社会を迎えつつあります。
- ・国内ではインターネットが急速に普及し、情報化社会を支える基盤整備が進んでいます。
- ・今後、光ファイバー・ADSLなど多様な手段を通じて提供される情報通信基盤は、市民生活や企業活動に不可欠なものとなり、情報を活用した効率的な社会システムの構築が重要になります。
- ・九州の高度情報化は、全国に比べると遅れており、離島や半島の多い九州では、地理的な条件を克服する手段としてその普及が望まれます。
- ・福岡では、ソフトウェアなどの情報関連産業や音楽をはじめとしたデジタルコンテンツ関連産業の振興が進んでおり、今後、情報や知識・知恵、さらに創造性などが重視される『知識社会への転換』に向け、産学官の連携等により産業振興を図り、地域の競争力を一層高める必要があります。

IT化に関連した現状と課題



2. 地域の将来像の検討

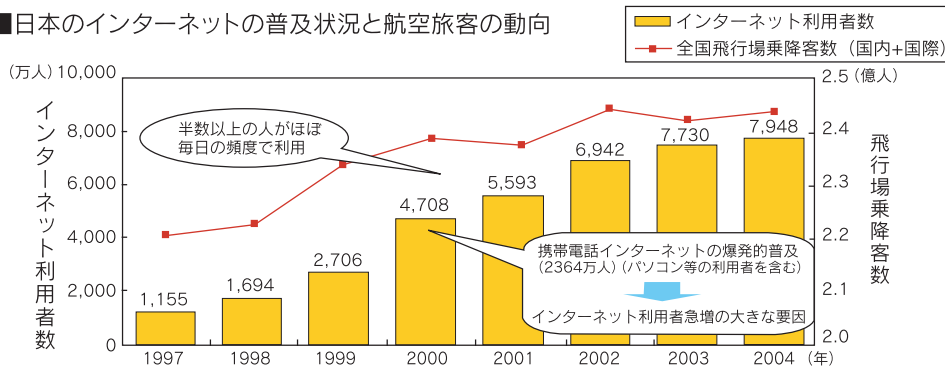
⑤IT化(高度情報化)

現状1 普及が進むIT

日本のインターネットの普及率は、年々増加傾向にあります。パソコンからのインターネット利用者の増加に加えて、1999年より開始された携帯電話等での利用者の増加も押し上げの要因となっています。

インターネットの普及に伴う電子メールやITの活用により、一部の出張や会議の削減等も考えられますが、実際の動向をみると、今のところ、航空旅客は増加傾向にあると考えられます。この理由については、様々なことが考えられますが、可能性としては、IT化による高い生産性を実現した企業等の増大、フェイス・トゥ・フェイスによる情報交換のニーズの高まり、グローバル化や価値観の多様化による交流人口の拡大等が考えられます。

■日本のインターネットの普及状況と航空旅客の動向



※1: 上記のインターネット利用人口は、パソコン、携帯電話・PHS・携帯端末、ゲーム機TV機器等のうち、1つ以上の機器から利用している6歳以上の者が対象
 ※2: 1997～2000年までの数値は「情報通信白書：(2000年までは通信白書)」より抜粋。2001～2004年の数値は、通信利用動向調査の推計値
 ※3: 推計においては、高齢者及び小中学生の利用増を踏まえ、対象年齢を年々拡げており、2000年以前の推計結果については厳密に比較できない(1999年までは15～69歳、2000年は15～79歳、2001年から6歳以上)
 資料) インターネット利用者数：総務省 飛行場乗降客数：「空港管理状況調査」国土交通省

〈企業等インタビュー〉

- IT化によって、情報交換が容易になっているが、商談などは、フェイス・トゥ・フェイスが基本であり、今後も人の行き来は増えていこう。(福岡支社の企業)
- テレビ会議システムを導入したが、東京などへの出張は減らない。(福岡本社の企業)

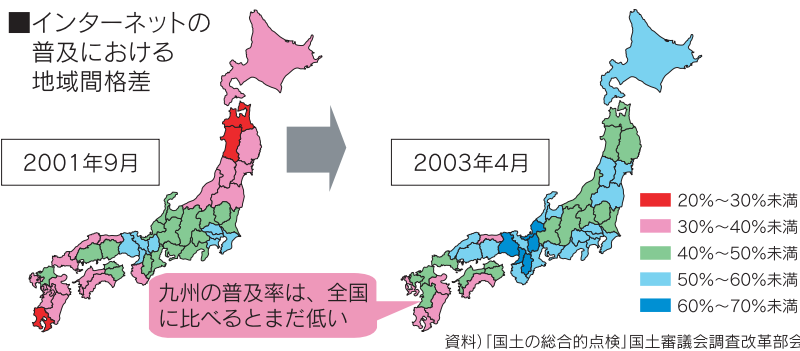
資料)「平成16年度福岡空港の社会経済的役割と効果及び将来像に関する調査」福岡空港調査委員会

現状2 全国に比べると遅れている九州の情報化

インターネット等情報通信基盤は、全国で整備されつつありますが、ブロードバンドの普及や光ファイバー網の整備など高次なサービスでは、いまだに地域格差が大きい状況です。

九州におけるインターネットの普及は、全国に比べて低い状況となっています。

■インターネットの普及における地域間格差



資料)「国土の総合的点検」国土審議会調査改革部会

現状3 高度な情報関連産業が集積する福岡市

「福岡ソフトリサーチパーク」は、シーサイドももちの情報業務施設ゾーンの一画6.3haに整備されており、国内外のコンピューターメーカー6社のビルと「福岡SRPセンタービル(ももちキューブ)」で構成されています。パーク内では、立地企業と「ももちキューブ」に入居する情報関連企業が互いに協力・交流し、アジアにおける情報関連産業の一大研究開発拠点を目指しています。

■ソフトリサーチパークの概要



資料)福岡ソフトリサーチパークHP

地域の将来像と福岡空港の役割

2. 地域の将来像の検討

⑤IT化(高度情報化)

既存の将来ビジョン・取り組み

■既存の将来ビジョンの概要

総合計画等を見ると、今後予想される情報化社会に対して、それを支える『基盤の整備や情報の活用』について述べられています。九州では、『情報産業の集積を活かした地域産業の振興』が述べられています。

【既存資料の主な将来像】

- 多彩な人が集い活躍する活気創造の都市・福岡：「福岡市 新・基本計画」福岡市、2003年
- 高度情報化時代の到来に伴うくらしの変化：「ふくおか新世紀計画」福岡県、1998年
- 「時持ち」が楽しむ「健康寿命80歳」：「日本21世紀ビジョン」内閣府、2005年
- 自立・一体的な活力ある地域へ：「九州・新長期ビジョン」九州地方整備局、2002年

■具体的な取り組みの状況

将来ビジョンに関連して、高度情報化に対応し、ITを活かし効率的な社会システムの構築に向けた様々な取り組みが行われています。また、今後進展が見込まれる情報関連産業の振興についても様々な取り組みが行われています。

具体的な取り組みの例

情報化の基盤整備

- ☆高度な情報通信基盤整備……………取り組みの事例1
 - ・ふくおかギガビットハイウェイ (FGH)
 - ・日韓IT光コリドープロジェクト (KJCN)
 - ・インターネットデータセンター(ふくおかIDC)

ITの利用促進

- ☆行政・大学などの電子化
 - ・電子県庁、電子市町村
 - ・全学共通ICカードの導入(九州大学)
- ☆交通分野の電子化
 - ・自律移動支援プロジェクト
 - ・e-エアポート……………取り組みの事例2
 - ・東アジア共通ICカード……………取り組みの事例3
- ☆産業の振興
 - ・eアジアマーケットプレイス
 - ・インターネットを活用した旅行商品
 - ・物流システムの効率化

情報関連産業の振興

- ☆高度な人材の育成・研究開発……………取り組みの事例4
- ☆半導体クラスターの形成
- ☆国際連携の推進
 - ・高度なIT技術を有するインドへの経済ミッションの派遣

2. 地域の将来像の検討

⑤IT化(高度情報化)

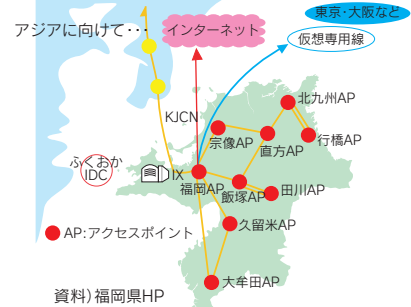
取り組みの事例1 情報化の基盤整備～高度な情報通信基盤整備～(福岡県)

ITの高度化が急速に進展する中で、産業の継続的発展と生活の更なる向上を実現するために、「ふくおかIT戦略」を策定し、その中で高度な情報通信基盤の整備を柱の一つとして、2.4ギガビットの大容量高速通信網「ふくおかギガビットハイウェイ」をはじめ総合的なプロジェクト展開を行っています。

【高度な情報通信基盤整備の取り組み】

- ・ふくおかギガビットハイウェイ (FGH)
- ・日韓IT光コリドープロジェクト (KJCN)
- ・インターネットデータセンター(ふくおかiDC)

■情報通信基盤の概要



取り組みの事例2 ITの利用促進～e-エアポート～(国)

成田国際空港において、関係民間企業及び成田空港会社の協力の下、ITを多面的に活用した「e-エアポート」構想の推進に取り組んでいます。

航空において、IT化が進むことにより、迅速かつ快適なサービスの提供やテロ対策等安全性の向上が図られます。

■e-エアポートの概要



取り組みの事例3 ITの利用促進～東アジア共通ICカード～(国)

国土交通省では、東アジア地域で共通に使用できる交通系ICカードの実現に向けて、シンガポール、香港、タイ及び日本国内の鉄道事業者やカード事業者等と技術面・運用面での課題に関する検討や実験を行うなど、公共交通分野のIT化に関する実践的な政策研究を進めています。今後、シームレスな国内外の交流の拡大が期待されます。

■東アジア共通ICカード構想



取り組みの事例4 情報関連産業の振興～高度な人材の育成・研究開発～(福岡県)

高度なIT関連の人材育成について、産学官などで様々な人材育成・研究開発の場が設置されています。

【高度なIT人材育成の主な取り組み】

- ・高度IT人材アカデミー(AIP)……ITに関する最上級の技術力や知識、経験をもつ人材を養成するNPO
- ・福岡システムLSIカレッジ……産学官の連携のもと、将来を担うシステムLSIの高度設計人材を育成
- ・九州大学システムLSI研究センター……システムLSI技術を総合的に研究し、技術の利用の方向を明確化する

2. 地域の将来像の検討

⑤T化(高度情報化)

地域の将来へのシナリオ

IT化に対処した様々な取り組みが進展した場合の「地域の将来へのシナリオ」を以下に示します。また、それと対比して、地域にとって懸念されるシナリオも併せて示します。

【地域の将来に向けたシナリオ】

- 福岡は、高度な情報関連産業の集積を活かし、産学官の連携などによって人材の集積・育成や情報通信技術の高度化を進め、アジアをはじめ世界から優れた人材を受け入れる中心的な都市となっていく。
また、グローバル化の進展に伴い、緊密な生産・流通システムの確立や販路の拡大などITを活用した新たなビジネスの展開が可能になり、ヒト・モノ・情報等が集積する福岡は、国内外と九州各地とを結ぶ交流の拠点となり、地域全体が活性化していく。
- 情報基盤の整備やIT技術の活用が進み、九州では、離島など地理的・時間的に制約がある場所での不便な暮らしが解消され、様々なライフスタイルを生み出しながら質の高い暮らしが創造されていく。

【福岡では】

- 情報関連産業の集積などを活用した新たなビジネスの展開
- 人材育成や技術開発の進展
- ヒト・モノ・情報の交流の拡大により国際交流拠点都市へ

【九州では】

- 高度な情報基盤の整備とITの活用による効率的な社会システムの構築
- どこに住んでいても質の高い暮らしが可能

地域にとって懸念されるシナリオ(地域の将来ビジョンが実現しない状況)

- 福岡では、高度な情報関連産業の集積が活かされずに、高度な人材の流出や新たな技術開発が進まず、地域の情報関連産業は次第に活力を失い、地域経済の競争力が徐々に衰退していく。
- 九州では、ITの活用が十分進まず、人々の生活は地理や時間の制約を大きく受けてしまう。また、非効率な生活様式、経済活動や行政システムが残ることで、地域固有の情報を国内外に発信できない。

2. 地域の将来像の検討

⑤IT化(高度情報化)

論点に対しての地域の将来像

将来へのシナリオに基づき、IT化に適切に対処できた場合の地域の将来像を以下に示します。

IT化が進展する中、高度情報化に対処できず、新たな活力を生み出す福岡の高度な情報関連産業の競争力が低下すると、時代の潮流に取り残され、地域の活力は徐々に失われ衰退していく懸念があります。

そのため、福岡・九州は、IT化に迅速に対応しながら、多様な人材の交流を促し、地域の振興に努め、**情報や知識・知恵を重視し、創造性や独創性にあふれ国内外に情報発信する地域**の創造を目指すべきです。

【地域の将来像】 ⑤IT化(高度情報化)

『ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域』

IT化の進展

- ・情報基盤の整備、利活用の促進、情報技術の進展 など
- ・情報通信基盤は、市民生活に不可欠なものへ

効率的な社会システムの構築

グローバルな規模で同時双方向の交流が実現できる社会へ

地域振興

『知識社会への転換』に向けた競争力のある地域へ

どこでも質の高い暮らしが創造され、国内外へ向けて情報発信

将来のイメージ

●IT化の進展により、

- ・電子メールやテレビ会議等の活用による一部出張等の削減
- ・生産性の向上や産業の拡大、広域化
- ・個人旅行等多様な交流の拡大 など

全体で見ると、国内外の交流は多彩な人々による『**幅広い交流の拡大**』が期待される

●福岡

- ・産学官連携による情報関連産業の発展
- ・研究開発、設計の拠点

●九州

- ・産学官連携による半導体産業の発展

『**次世代産業をリード**』し、地域の競争力が向上

▼情報基盤産業が集積するシリコンバレー



資料) 中小企業基盤整備機構HP

2. 地域の将来像の検討

⑥社会資本形成

⑥社会資本形成

地域の現状と課題

現状1

国及び地方の厳しい財政状況

現状2

予想される社会資本の維持更新費用の増大

現状3

様々な社会資本が集積する福岡

課題1

税源不足、支出の増大に対して、健全な財政執行を行うためには、投資の選択と集中、民間の資本・ノウハウの活用への方針転換が必要

課題2

効率的な社会資本投資とその波及効果による地域全体の活力維持が必要

地域の将来像と福岡空港の役割

・わが国では高度経済成長以降、国土基盤の充足に主眼が置かれ、その整備水準は着実に向上してきました。しかし、今後は、これまでに整備された国土基盤の更新が必要となり、その費用の増大が予想されます。

・今後、投資の選択と集中、民間の持つ資本やノウハウの活用により、いかに効率的・効果的な社会資本整備を図るかが重要となります。

・福岡には、交通基盤など様々な社会資本が既に集積し、九州の中核都市として拠点性を高めています。今後、地域が自立的に維持発展していくためには、限られた労働や資本の効率的な活用が重要となり、地域の社会資本への効果的な投資による福岡のけん引力の向上と周辺地域への波及効果の拡大が必要です。

社会資本形成に関連した現状と課題

〈社会資本形成に関連した現状と課題〉

- ・人口減少に伴う**税収の減少**
- ・高齢化に伴う**社会福祉費用の増大**
- ・社会資本ストックの**維持更新費の圧迫**

【福岡の現状】

- ・様々な**社会資本が集積**

【福岡・九州の課題】

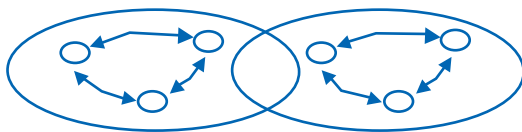
- ・選択と集中による効率的な投資と民間の資本、ノウハウの活用
- ・地域が自立するための地域の社会資本への効果的な投資

〈自立・安定した地域社会の形成に向けての今後の方向性〉

対応の基本方針：二層の「広域圏」の相互連関による自立・安定した地域社会の形成

生活圏域(生活面)

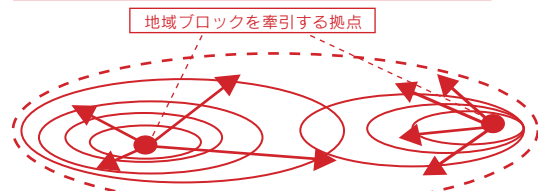
- 複数の市町村からなる圏域
- 圏域内での機能分担・相互補完による各種都市的サービスの維持



↔ 機能分担・相互補完

地域ブロック(経済面)

- 都道府県を越える規模の圏域
- 「選択と集中」の考えに基づく重点的投入



地域ブロックを牽引する拠点

→ 拠点からの波及効果

資料)「国土の総合的点検」国土審議会調査改革部会

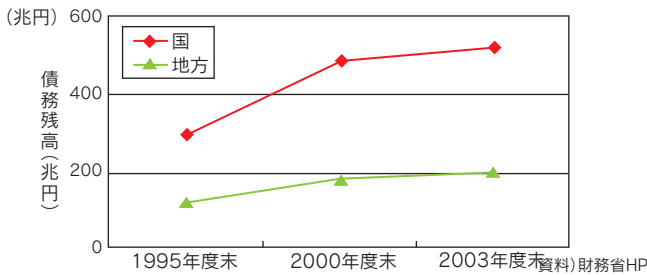
2. 地域の将来像の検討

⑥社会資本形成

現状1 国及び地方の債務残高

今後、構造改革と地方分権に伴い、債務残高の縮減が課題です。

■国と地方の長期債務残高の推移



■主な地方自治体の債務残高(2002年度末)

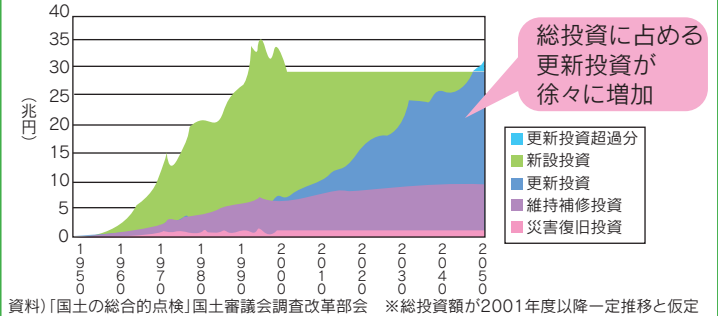
自治体	単位:兆円		自治体	単位:兆円	
	債務残高	財政規模		債務残高	財政規模
北海道	4.9	2.8	札幌市	1.1	0.8
愛知県	3.4	2.1	名古屋市	1.7	1.0
大阪府	4.1	2.6	大阪市	2.8	1.7
福岡県	2.1	1.5	福岡市	1.3	0.7

注) 都道府県の普通会計、収益事業会計、交通災害共済事業会計及び公立大学附属病院事業会計の決算、財政規模は、歳入ベース
注) 普通会計
財政規模は、歳入ベース
資料) [平成15年度都道府県決算状況調]総務省 [平成15年度市町村別決算状況調]総務省

現状2 予想される社会資本の維持更新費用の増大

国土交通省によれば、既存国土基盤の更新に今後必要な費用について、耐用年数が経過したストックは全て直ちに更新されると仮定して試算すると、今後更新投資が新規投資に厳しい制約を与えると予想しています。既存ストックについては、適切な点検や評価、コストなどをふまえて計画的かつ効率的な維持管理が望まれます。

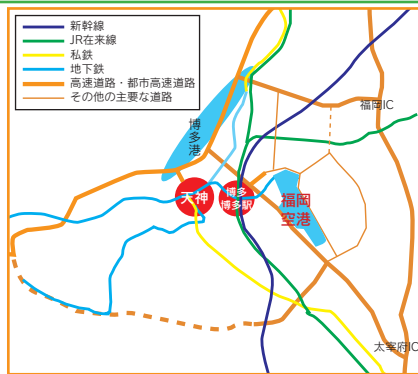
■新規投資に係る制約についての試算



現状3 様々な社会資本が集積する福岡

福岡市は、地方中枢都市として、広域ブロックを対象とする行政、経済、学術・文化・教育の3つの中核的機能が集積しています。また、九州内の主要な交通基盤の結節点となっています。

■九州の交通インフラ網



【高次都市機能の集積】

- 行政・地域ブロックを管轄範囲とする国の出先機関の集積
- 経済・電力やJRなどの地方ブロックを営業範囲とする地元大企業の本社や全国規模の大企業のブロックを管轄する販売・情報拠点としての支店の集積
- 学術・地方ブロックの高等教育や学術・研究・文化等の拠点
福岡市: 11大学(教員数 約4千5百人、在学者数 約7万7千人 ※H17.5.1時点(資料)福岡市)

人口千人当たりの学生数は、大都市中京都に次いで第2位

2. 地域の将来像の検討

⑥社会資本形成

既存の将来ビジョン・取り組み

■既存の将来ビジョンの概要

国や民間の総合計画等を見ると、『国と地方の厳しい財政状況のなか、公共の縮小と地域独自の取り組みへの重点的・効率的かつ効果的な投資の重要性』について述べられています。

【既存資料の主な将来像】

- 果敢に挑戦する自治と自律の都市・福岡：「福岡市 新・基本計画」福岡市、2003年
- 豊かな公・小さな官、地域主権の実現：「日本21世紀ビジョン」内閣府、2005年
- 自律的経済圏の形成：「21世紀の九州地域戦略」(社)九州・山口経済連合会、2002年

■具体的な取り組みの状況

将来ビジョンに関連して、社会資本の整備は、限られた投資の中、効率的かつ効果的な投資や既存の行政システムの見直し、民間活力の導入など様々な取り組みが行われています。また、拠点性を高めるなど地域の戦略的な投資に対する取り組みも行われています。

具体的な取り組みの例

効率的な
社会資本形成

☆コスト縮減対策

- ・公共事業コスト構造改革……………取り組みの事例1
- ・政策評価、事業評価の推進
- ・既存ストックの適切な維持管理……………取り組みの事例2

☆地域の行政改革の推進(再掲)

☆新たな広域行政体制の検討(再掲)

- ・道州制の検討(国の地方制度調査会での審議など)

☆民間活力の導入

- ・指定管理者制度の導入
- ・PFIの導入……………取り組みの事例3
- ・NPO・ボランティア団体との協働

地域の戦略的投資

☆拠点性の向上(集積の活用と深化)

- ・知的クラスターづくり(九州大学学術研究都市)……………取り組みの事例4
- ・基幹交通基盤の充実(再掲)

☆地域の特性に応じた投資

- ・構造改革特区の推進(再掲)

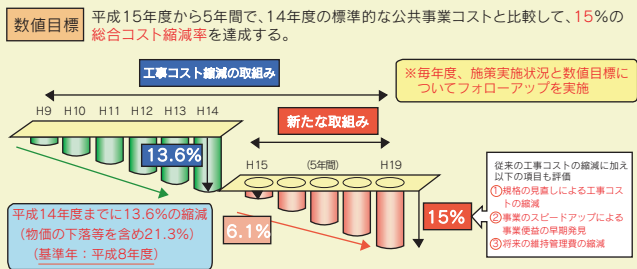
2. 地域の将来像の検討

⑥社会資本形成

取り組みの事例1 効率的な社会資本形成～公共事業のコスト構造改革～(国)

国土交通省では、総合的なコスト削減の数値目標(平成15年度からの5年間でマイナス15%)を新たに設定し、コストの観点から公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」に取り組んでいます。

■コスト構造改革の概要



取り組みの事例2 効率的な社会資本形成～既存ストックの適切な維持管理～(国、福岡市)

国土交通省では、過去に多数建設された道路構造物の更新時期の平準化、トータルコストの削減等を目指して、道路の管理手法にアセットマネジメント[※]を早期に導入する等効率的・効果的な道路の維持管理に取り組んでいくこととしています。また、福岡市では、効果的な施設管理におけるコスト削減と投資の平準化を図るために、福岡市財政健全化プランにて、アセットマネジメントの導入が位置付けられています。

【国土交通省「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方」に関する提言での「アセットマネジメント」の考え方】

「道路を資産としてとらえ、道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、中長期的な資産の状態を予測するとともに、予算的制約の中でいつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを考慮して、道路構造物を計画的かつ効率的に管理すること」という考え方。

取り組みの事例3 効率的な社会資本形成～PFI手法の導入～(国)

羽田空港では、再拡張事業に合わせて、新たに国際線ターミナルやエプロン等の国際定期便の就航に必要な機能を整備する必要があり、民間のノウハウを導入した効率的・効果的な施設整備や空港利用者に対するサービス水準の向上等を図る観点から、PFI手法を用いた事業の実施を予定しています。

また、関西国際空港や中部国際空港においても民間活力を導入した先進的な取り組みが行われています。

■羽田空港再拡張事業の事業方式の概要

資料)国土交通省HP

	ターミナル事業	エプロン事業
整備内容	国際線ターミナルビル、駐車場等	エプロン、構内道路等
事業内容	国際線ターミナルビル等の建設・運営	エプロン等の建設・維持管理
事業方式	独立採算制 (国費は投入せず、事業者がPSFC(旅客取扱施設使用料)やテナント料等収入等により施設整備費等を回収する。)	サービス購入型 (国が施設整備費等の対価を支払う。平成17年度以後、30年間の国庫債務負担を予算化する。)
事業期間	30年(平成17年度～46年度)	同左
事業者の選定方法	公募型プロポーザル (基本的には、ターミナル運営面を中心に評価、選定)	総合評価一般競争入札 (エプロン等の施設整備費を重視して選定)

取り組みの事例4 地域の戦略的投資～九州大学学術研究都市の整備～(国、福岡県、福岡市)

「九州大学学術研究都市構想」は、福岡・佐賀両県のアジアとの連携を強く指向した九州北部学術研究都市(アジアス九州)構想や九州大学の先導的学術改革と新キャンパス移転といった一連の動きを総合的・立体的にとらえ、21世紀の「知の時代」に相応しい地域を目指すものです。

九州大学を核に世界レベルの研究パークや知的生活環境を有する21世紀型の新たな学術研究都市づくりを行い、「アジア・世界の知的拠点」を目指すもので、新キャンパスは、平成17年10月より一部開校し、福岡の学術研究としての拠点性が高まっていくと考えられます。

■九州大学学術研究都市構想の対象エリア



2. 地域の将来像の検討

⑥社会資本形成

地域の将来へのシナリオ

社会資本に関連した様々な取り組みが進展した場合の「地域の将来へのシナリオ」を以下に示します。また、それと対比して、地域にとって懸念されるシナリオも併せて示します。

【地域の将来に向けたシナリオ】

- 国・地方の財政が厳しい状況の中、既存の制度・システムの見直しや道州制など新たな行政システムの構築による行政のスリム化、適切かつ効果的な維持管理による既存の社会資本の有効活用及び民間活力の導入などによって、多様化するニーズに対するサービスがきめ細かに提供され、公共は民間で対応できないサービスに集中し、国・地方の財政はスリム化の方向に向かう。
- 福岡がもつ競争力は、既存の社会資本の活用や効率かつ効果的な投資を行いながら、戦略的な充実を一層図ることにより、国内外での競争力は、他地域に比べて高いものとなる。
- 九州は、成長するアジアをターゲットにした地域独自の国際展開のもと、国際交流基盤の充実にあたって、厳しい財政状況を背景に、公共投資の選択と集中や民間活力の導入により、最も効率的かつ効果的な社会資本形成を図っていく。

【福岡・九州では】

- 財政のスリム化、適切に維持管理された既存ストックの有効活用、民間活力の導入
- 九州は自立し、最も効率的かつ効果的な社会資本形成が図られる
- 東アジアの中で福岡が、競争力のある九州を先導する都市へ

地域にとって懸念されるシナリオ(地域の将来ビジョンが実現しない状況)

- 国・地方の財政が厳しい状況の中、過去に作られた制度やシステムが障壁となって民間活力の導入も進まず、多様化するニーズに対して画一的な平等主義のもと効率性に欠けた公共サービスが提供され、サービスレベルは低下し無駄が拡大し、財政は悪化する。
- 九州では、非効率な投資により競争力の高い拠点の形成が進まず、地域の競争力が低下していく。

2. 地域の将来像の検討の前提

⑥社会資本形成

論点に対しての地域の将来像

将来へのシナリオに基づき、社会資本形成に適切に対処できた場合の地域の将来像を以下に示します。

戦略のない社会資本形成が続くと、地域の魅力は低下し競争力を失い、地域全体が衰退していく懸念があります。

そのため、福岡・九州は、厳しい財政状況の中でも地域が持続的に発展するために、効率的な行政システムへの移行と、「選択と集中」の観点のもとに多様な手法・主体によって最も効率的・効果的に行う**戦略的な社会資本形成により、グローバルな競争力をもつ地域**の創造を目指すべきです。



【地域の将来像】 ⑥社会資本形成

『戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域』

- ・行政の構造改革やスリム化などによる『財政の健全化』
- ・福岡がもつコンパクトで高次の『都市機能の活用』
- ・民間資本の活用や優れたノウハウの活用などの『民間活力の積極的な活用』



『最小の投資、最善の時期、効率的な手法』により、
『最大限の効果・便益』を地域へ



戦略的な社会資本形成
「選択と集中」による社会資本の形成によって、
地域の国内外での競争力の向上

将来のイメージ

- 地域の多様なニーズに対応するために、戦略的・効率的な社会資本のマネジメント(管理、運営、投資)を行い、最適な行政サービスを提供。

【想定されるマネジメント】

- ・ライフサイクルマネジメント
- ・リスクマネジメント
- ・財務分析
- ・総合的な評価
- ・利用者や住民からの意見収集、反映 など

▼民間の資金やノウハウが活用された中部国際空港



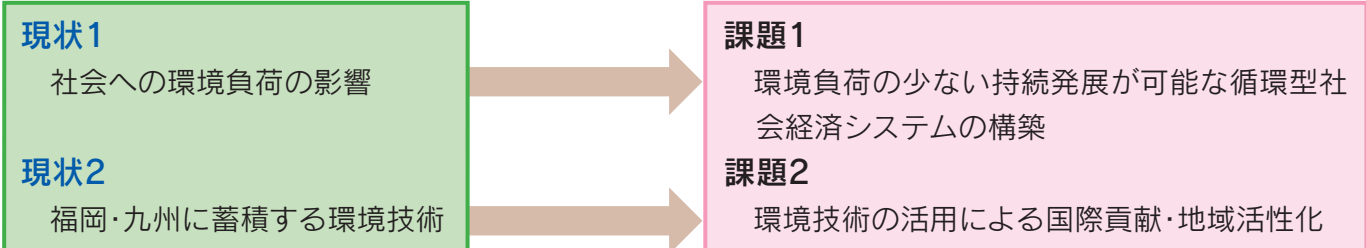
資料) 常滑市HP

2. 地域の将来像の検討

⑦環境重視

⑦環境重視

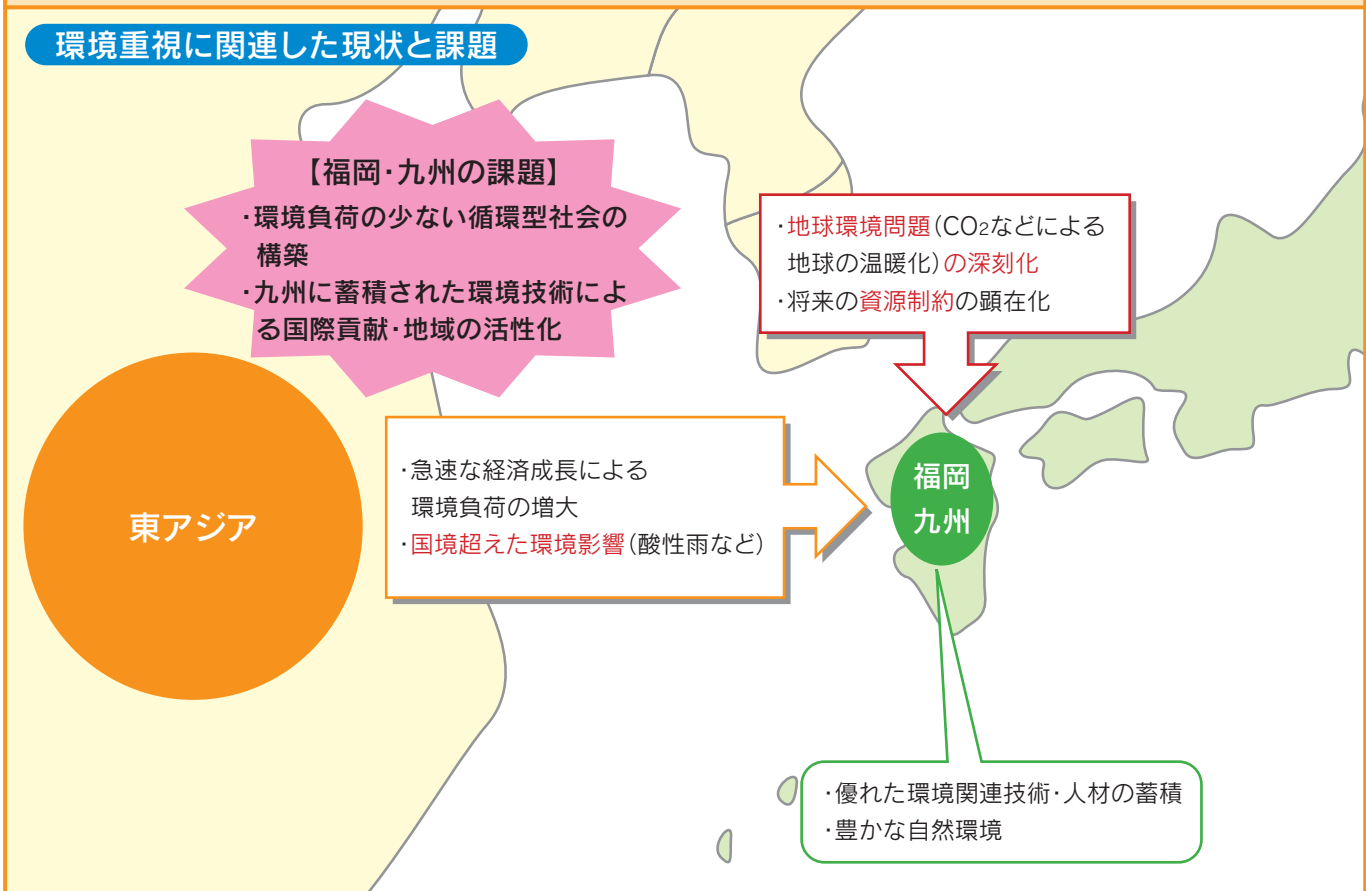
地域の現状と課題



地域の将来像と福岡空港の役割

- ・地球温暖化やオゾン層の破壊などの地球規模に及ぶ環境問題や近い将来の様々な資源制約が、今後の大きな課題になっています。また、東アジアの経済成長に伴う地域社会の環境負荷の増大が心配されます。従って、今後は、東アジアの地域全体で、環境負荷の少ない持続可能な社会・循環型社会への転換が求められています。
- ・福岡・九州の美しい自然環境は、国土保全や水源涵養などの面で重要な役割を果たすとともに、観光や農林水産業等の地域産業の基盤となっています。美しく強い国土を保つためには、社会資本整備においても、環境への影響が少なくなるよう配慮する必要があります。
- ・先進国などの大量生産・消費・廃棄型の社会システムや一部の発展途上国にみられる資源消費型の急速な経済成長などによる環境への様々な負荷の増大に対して、九州は、公害克服の歴史と循環型社会への先進的な取り組みを活かして、環境面での国際貢献を行うことが求められています。

環境重視に関連した現状と課題



2. 地域の将来像の検討

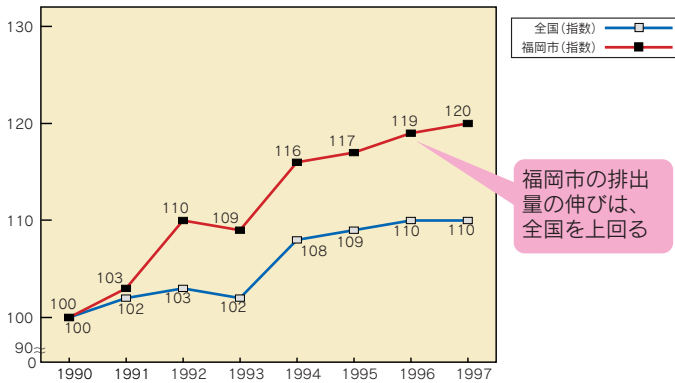
⑦環境重視

現状1 社会への環境負荷の影響～地球規模での環境問題・資源制約～

地球温暖化がこのまま進めば、100年後には海面が最大90cm近くも上昇すると言われており、温暖化の原因の一つと考えられる二酸化炭素の排出量は増加傾向にあります。特に、福岡市の排出量の伸びは、全国を上回るスピードで増加しています。全国における排出源をみると、大半が産業からとなっており、運輸関係は、約2割になっています。

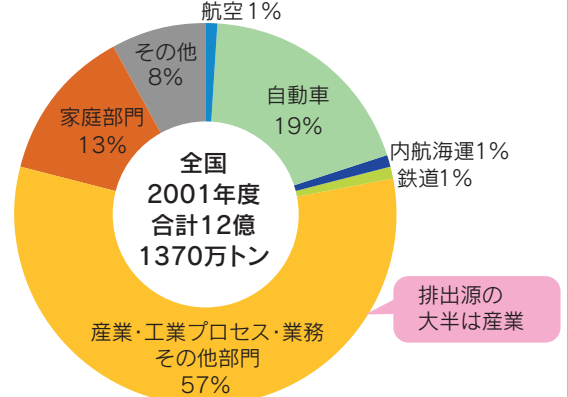
また、地球温暖化問題と密接に関係するエネルギーについて、国際エネルギー機関の見通しによれば、2030年の世界の一次エネルギー需要は、世界人口の増加や経済成長に伴い、2000年比で約66%増に達すると予測され、エネルギー供給源の多様化や省エネルギーの推進が求められます。日本では、新幹線をはじめとした充実した鉄道と航空との競争により、運賃の低減やサービスの向上が図られており、福岡と関東・東海・関西間の移動手段をみると、距離の短い移動ほど環境負荷の低い鉄道輸送の割合が高くなっています。

■二酸化炭素排出量の推移



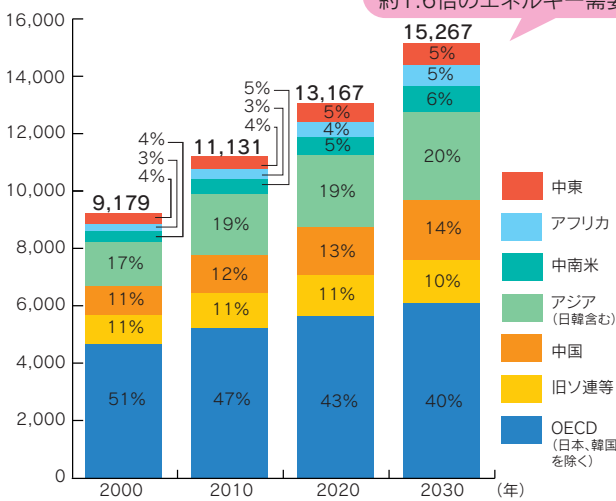
注:指標は1990年の実績値を100とした場合の指数
資料)第2次福岡市地球温暖化対策地域推進計画

■全国の二酸化炭素排出源



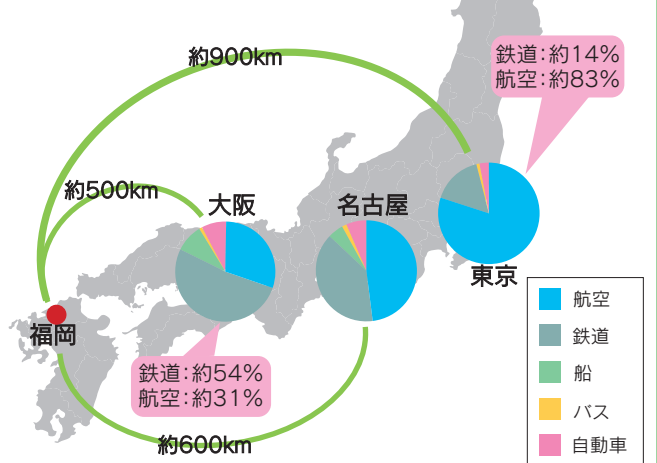
資料)国土交通省「運輸部門の地球温暖化対策について」より

■世界のエネルギー需要見通し



資料)IEA「World Energy Outlook 2002」

■都道府県間流動(代表交通機関別)



※距離は直線距離
資料)全国幹線旅客純流動調査(2000年)

地域の将来像と福岡空港の役割

現状2 福岡・九州に蓄積する環境技術

九州は、過去に公害克服への努力を積重ねた歴史があり、産業公害防止技術等に関する技術が集積するとともに、リサイクル等循環型社会への先進的な取り組みも進み、研究者・技術者等の人材が豊富です。

経済成長が著しい中国をはじめとした東アジアでは、産業公害・都市環境の悪化が著しく、環境保全対策は急務となっており、地域の国際貢献が求められます。また、環境リサイクル産業にとっては、東アジア地域全体が有望な市場の一つとも考えられます。

【九州の環境・リサイクル産業の市場】
1998年:2.3兆円(全国21.6兆円)
↓
2010年:3.9兆円(全国34.1兆円)に拡大すると予想。

資料)「九州地域環境産業ビジョン」九州経済産業局

2. 地域の将来像の検討

⑦環境重視

既存の将来ビジョン・取り組み

■既存の将来ビジョンの概要

総合計画等をみると、『九州の美しい自然環境が保全され、日常の諸生活環境と共生していく社会を構築し、次世代へ引き継いでいく』ことが述べられています。

また、環境に関連した技術開発を通じて、『今後経済成長が見込まれる海外へ国際貢献』することも述べられています。

【既存資料の主な将来像】

■豊かな自然環境と歴史風土を大切にす都市・福岡：福岡市新・基本計画」福岡市、2003年

■かけがえのない地球環境を守るくらし、美しく潤いのあるまちでのくらし：「ふくおか新世紀計画」福岡県、1998年

■開かれた文化創造国家：「日本21世紀ビジョン」内閣府、2005年

■環境と共生した循環型社会へ：「九州・新長期ビジョン」九州地方整備局、2002年

■具体的な取り組みの状況

将来ビジョンに関連して、自然環境や地球環境、社会環境に関する様々な取り組みが官民を問わず行われています。また、環境関連産業の振興に関する取り組みも行われています。

具体的な取り組みの例

循環型社会への対応

☆環境保全への対応

- ・環境アセスメントの実施……………取り組みの事例1
- ・環境に配慮した事業活動の推進
(ISO14001、環境会計など)

☆廃棄物等の発生抑制への対応

- ・産業廃棄物税の導入……………取り組みの事例2
- ・建設リサイクルの推進
- ・循環資源の国境を越えた移動への対応

☆環境負荷の低減

- ・モーダルシフトの推進
- ・グリーン購入
- ・省エネルギーの推進

☆環境教育

- ・普及啓発活動の推進

※空港に関連した取り組みは、「福岡空港の役割の検討」(P57以下)で述べる。

環境関連産業の振興

- ☆九州環境クラスターの形成……………取り組みの事例3
- ☆環境技術の海外技術移転……………取り組みの事例4

2. 地域の将来像の検討

⑦環境重視

取り組みの事例1 循環型社会への対応～環境アセスメントの実施～(国、福岡県、福岡市)

周辺の自然環境、地域生活環境などに影響を与える可能性のある大規模事業については、事業者がその影響を調査・予測・評価する必要があります。

平成18年2月末時点において、空港事業では、「東京国際空港再拡張事業」などにおいて環境アセスメントの手続きが実施されています。

【環境影響評価法による環境アセスメントの対象事業】

飛行場の場合

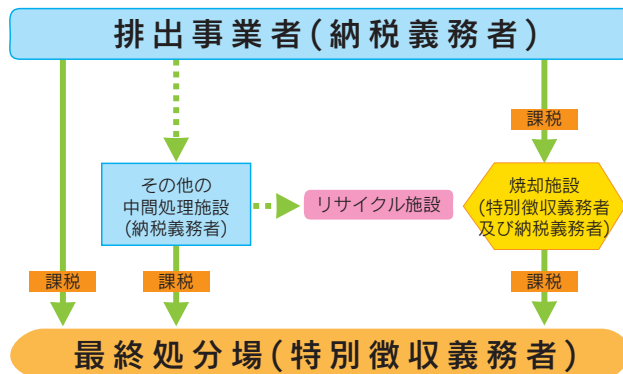
- ・第1種事業(必ず環境アセスメントを行う事業):滑走路延長2,500m以上
- ・第2種事業(環境アセスメントが必要かどうか個別に判断する事業):滑走路延長1,875m～2,500m

資料)環境影響評価情報支援ネットワークHP

取り組みの事例2 循環型社会への対応～産業廃棄物税の導入～(福岡県)

福岡県では、平成17年4月より、「産業廃棄物税」を導入し、産業廃棄物の排出抑制とリサイクルの促進を図っています。また、税収を環境政策の財源に充てることにより、循環型社会づくりに向けた取り組みを進めています。

■産業廃棄物税のしくみ



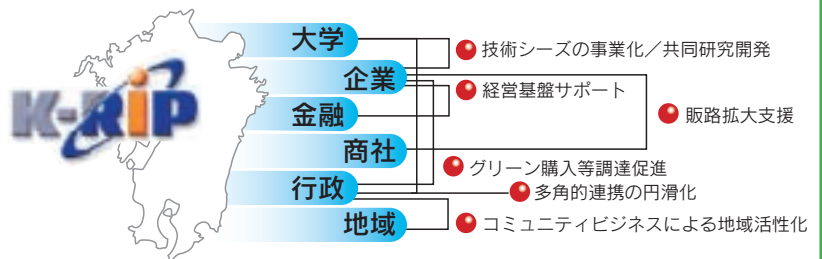
資料)福岡県HP

取り組みの事例3 環境関連産業の振興～九州環境クラスターの形成～(九州)

九州では、環境ビジネスを育成・振興し、新規産業を創出することにより地域経済の活性化を図ることを目的に、産学官の横断的組織である「九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ(K-RIP)」が設置されています。

■九州環境クラスターの概念

産学官の横断的ネットワークによるクラスター形成



資料)九州地域環境・リサイクル産業交流プラザHP

取り組みの事例4 環境関連産業の振興～環境技術の海外技術移転～(福岡市)

福岡市は、福岡大学と共同で、運用コストが低く、運営・管理が容易な「福岡方式」と呼ばれるゴミ処理方式を開発し、海外にも技術支援を行っています。

【「福岡方式」に関する『中華人民共和国精華大学』との技術協力協定の締結:H15.11】

福岡市は、中華人民共和国の精華大学の要請により、「福岡方式」に関する技術協力協定を締結した。福岡市は、「福岡方式」が中国で普及することにより、経済発展と共に増大している環境問題の解決に貢献できると考えている。

資料)福岡市HP

2. 地域の将来像の検討

⑦環境重視

地域の将来へのシナリオ

環境重視に対処した様々な取り組みが進展した場合の「地域の将来へのシナリオ」を以下に示します。また、それと対比して、地域にとって懸念されるシナリオも併せて示します。

【地域の将来に向けたシナリオ】

- 福岡では、効率的で環境負荷の少ないコンパクトな都市構造・土地利用を維持していく。また周辺に残る自然環境への配慮と都市機能の向上のバランスをとり、魅力あふれる都市となっていく。
- 九州に残る良好な魅力ある自然環境は、グリーンツーリズムやエコツーリズムなどによる交流人口の拡大や農林水産業の振興などによる活用と適切な保全がバランス良くなされ、質の高い環境に育まれた生活水準が保持されて、次世代に引き継がれていく。
- 環境負荷を低減するために開発された高度な技術や先進的な取り組みは、地域の環境をより良くするだけでなく、地域を支える新たな産業となり地域経済の活性化の一翼を担うとともに、経済発展が進み環境面で課題を有するアジアなどの諸外国に対して、その技術を積極的に広め、国際貢献が推進されていく。

【福岡・九州では】

- 自然環境の保全・活用、安全・安心の社会環境の確保、都市機能の向上とのバランスに配慮
- 都市の発展と環境への配慮が好循環して、魅力が向上した地域・都市へ
- 人々は質の高い生活水準を保持し、豊かな自然環境は次世代へ継承
- 環境負荷低減の高度な技術や先進的な取り組みを活かした国際貢献

地域にとって懸念されるシナリオ(地域の将来ビジョンが実現しない状況)

- 九州そして福岡がもつ魅力ある自然環境と都市化のバランスが崩れ、自然環境、都市環境がともに荒廃し、人々の暮らしに豊かさや潤いがなくなっていく。
- また、地域が持つ環境負荷低減の技術や取り組みの進展がなく、地域の活性化に役立たせることが出来なくなる。

2. 地域の将来像の検討

⑦環境重視

論点に対しての地域の将来像

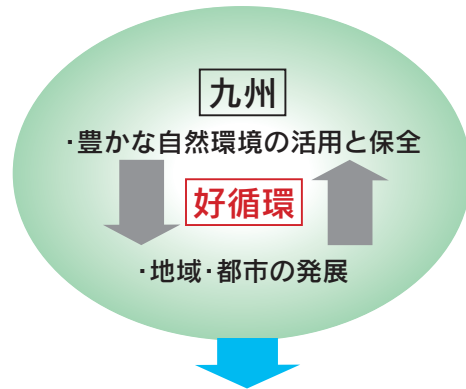
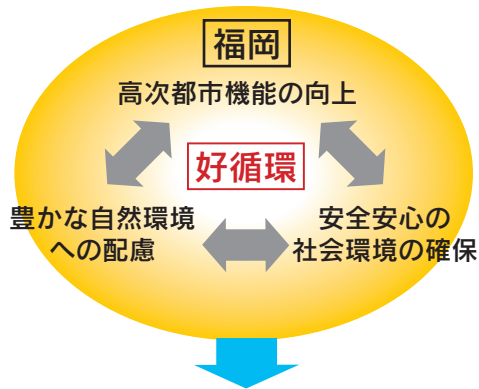
将来へのシナリオに基づき、環境重視に適切に対処できた場合の地域の将来像を以下に示します。

環境対策が、都市の発展と一体的に取り組まれない場合は、地域を取りまく自然環境と都市環境のバランスが徐々に悪化し、人々の質の高い生活水準や地域の魅力は徐々に失われていく懸念があります。そのため、福岡・九州は、都市機能の向上とともに、地域の豊かな自然環境の保全や地球的な環境問題への対策に先進的に取り組み、**都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域**の創造を目指すべきです。



【地域の将来像】 ⑦環境重視

『都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域』



- ・都市と環境の好循環による地域・都市の魅力の向上
- ・人々の質の高い生活水準の保持と豊かな自然環境の継承
- ・環境に関する先進的な技術・取り組みによる国際貢献

将来のイメージ

都市の発展と環境への配慮 ➡ 『環境負荷の少ない循環型社会』



▲博多湾に浮かぶ豊かな自然環境 (能古島) 資料) 福岡市HP



▲福岡都心に集積する高次都市機能

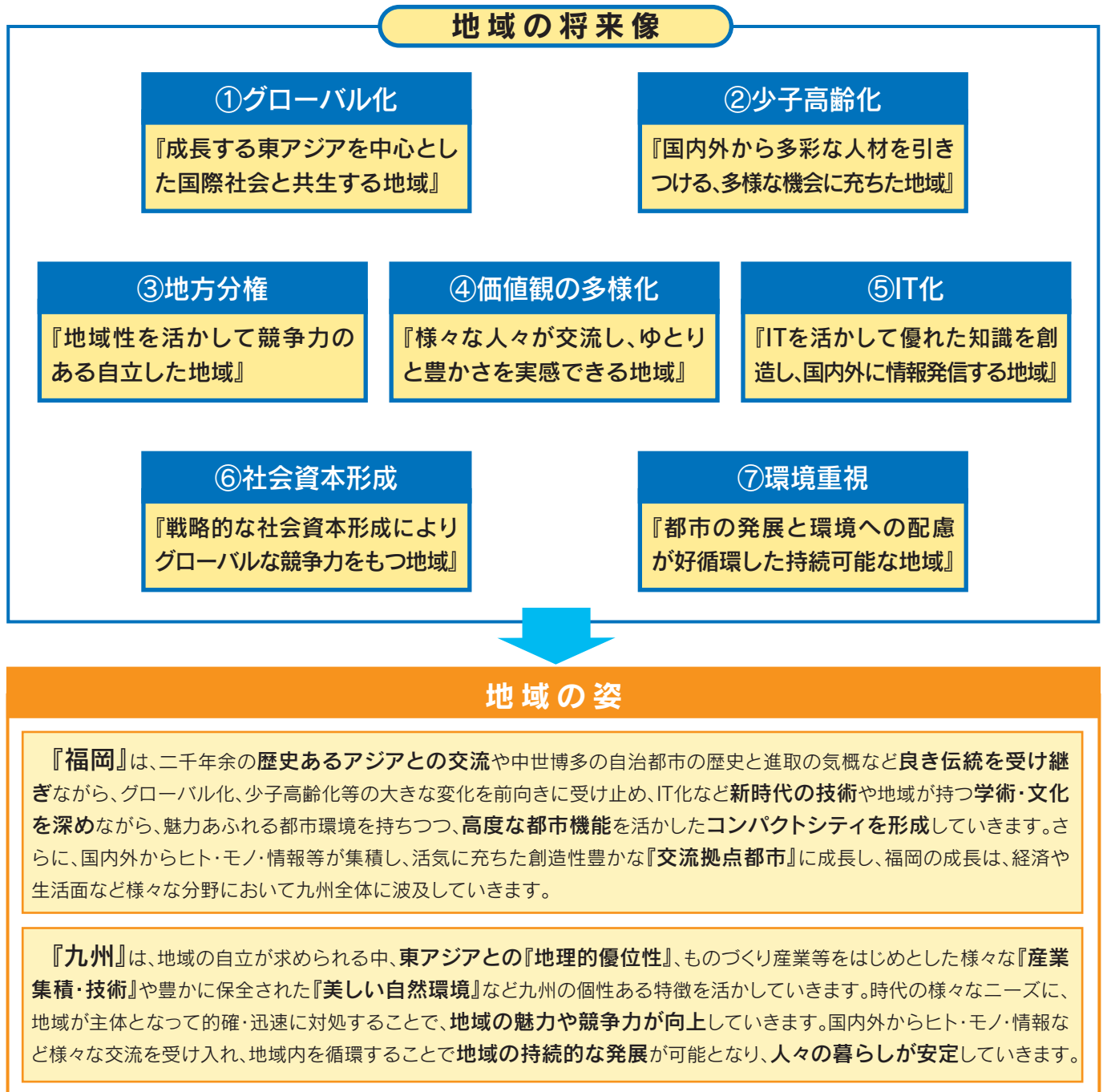


▲資源・エネルギーの有効利用を推進する良好な社会環境 ((株)福岡クリーンエナジー-東部工場)

2. 地域の将来像の検討

4) 地域の将来像

前述した論点毎の将来像をふまえて、地域の将来像を以下に示し、福岡と九州の姿をまとめました。

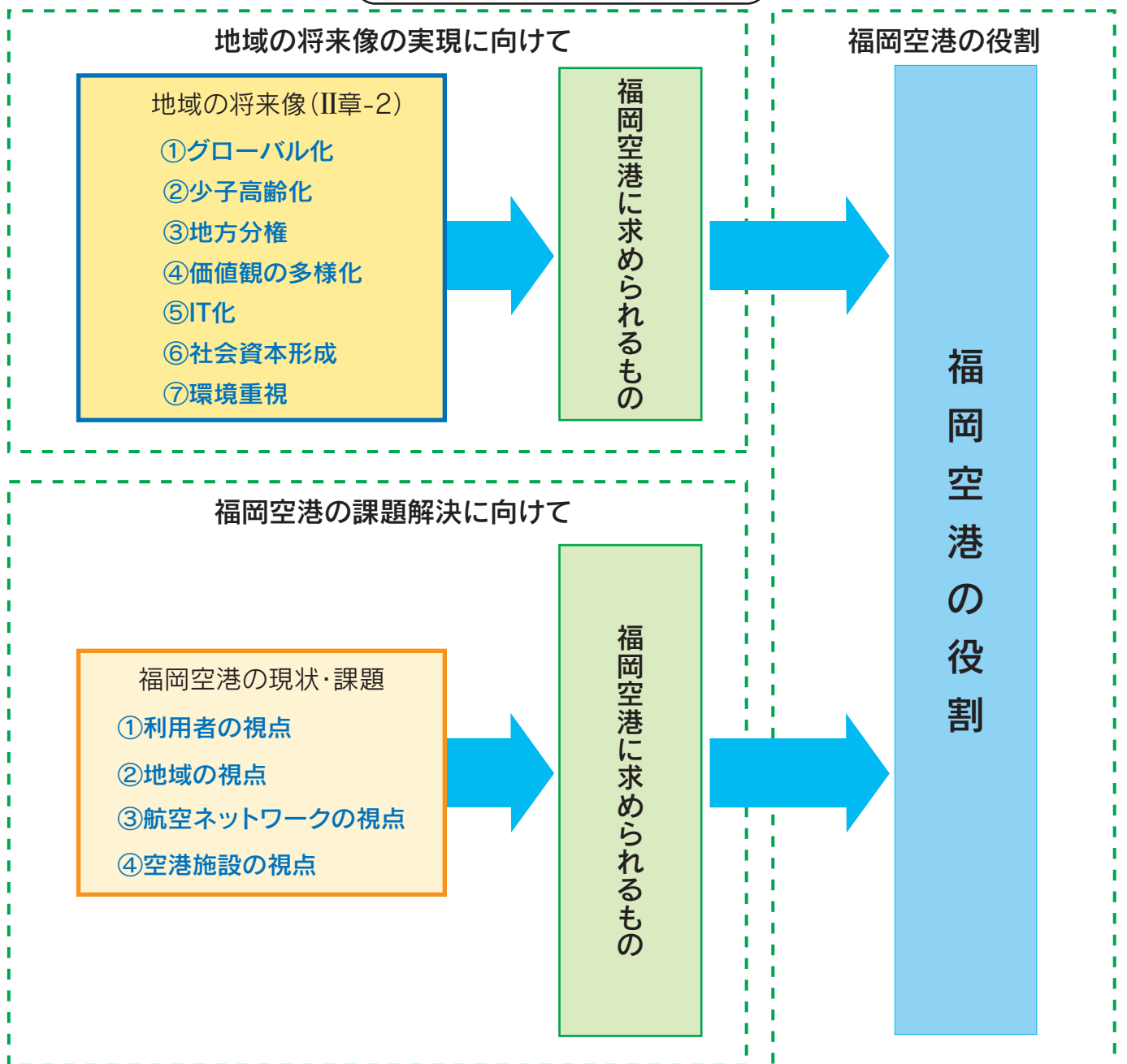


3. 福岡空港の役割の検討

1) 福岡空港の役割の検討手法

- 「福岡空港の役割」には、「地域の将来像」の実現を目指す上で果たすべき役割と、「福岡空港の現状と課題」を考慮して、福岡空港の課題を解決していくために果たす役割があります。
- 「福岡空港の現状と課題」は、PIステップ1で整理した「利用者の視点」「地域の視点」「航空ネットワークの視点」「空港施設の視点」の4つの視点から検討を行います。
- 「航空ネットワークの視点」「空港施設の視点」からの検討にあたっては、九州や全国及び世界の空港の現状・将来や空港利用についても参考にしながら福岡空港の位置づけを考えることが必要です。
- 2030年頃までに起こりうる航空機や航空管制等に関する技術革新については、現時点で検討の前提とはしていません。

「福岡空港の役割」検討フロー



3. 福岡空港の役割の検討

2) 地域の将来像の実現に向けて福岡空港に求められるもの

II章-2で示された7つの「地域の将来像」に関しては、設定の基礎となった既存の将来ビジョンの実現に向けて、国や地域で様々な取り組みが行われていますが、ここでは描かれた地域の将来像の実現に向けて、「福岡空港に求められるもの」を整理します。

将来像

①グローバル化

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

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 国際連携の強化
- アジアビジネス展開
- 産業基盤の強化
- 訪日の促進

②少子高齢化

国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充ちた地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 生産性の維持向上
- 労働・生活環境の向上
- 観光・学術・文化等国内外交流の拡大

③地方分権

地域性を活かして競争力のある自立した地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 分権型社会への移行
- 自立した地域社会の形成

④価値観の多様化

様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 多様な余暇の過ごし方の提供
- 余暇活動の促進
- モビリティの向上

⑤IT化

ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 情報化の基盤整備
- ITの利用促進
- 情報関連産業の振興

⑥社会資本形成

戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 効率的な社会資本形成
- 地域の戦略的投資

⑦環境重視

都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

- 循環型社会への対応
- 環境関連産業の振興

3. 福岡空港の役割の検討

「地域の将来像」の実現に向けて福岡空港に求められるもの

①グローバル化

- 東アジアを中心とした産業集積地域と行き交う旅客・貨物需要への対応
- 中国主要都市等の訪日観光需要増大への対応
- 福岡から乗り継ぎ、周遊しやすい航空・陸上・海上交通のネットワーク
- 旅客や貨物の利用者が早く・快適に利用できるターミナル施設

②少子高齢化

- 九州をけん引する福岡の国内外交流拠点機能の強化
- 技術交流、文化交流、学術交流の増大による旅客需要への対応
- 東アジアを中心とした外国からの人材受入による旅客需要への対応
- 中国主要都市等の訪日観光需要増大への対応(再掲)

③地方分権

- 高次都市機能が集積する福岡の競争力を支える航空サービスの充実
- 分権の拠点となる地方中枢・中核都市とのネットワークの強化

④価値観の多様化

- 海外・国内旅行の多様化への対応
- 季節便や臨時便、出発到着時刻など様々な利用者ニーズへの対応
- ユニバーサルデザインなど全ての人が利用し易いターミナル施設

⑤IT化

- IT活用により促進されるグローバルな旅客交流の増大への対応
- ITを活用し、他の輸送機関とも連携した迅速・確実な物流への対応
- 情報関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応

⑥社会資本形成

- 効率的な経営による運営コストの低減
- 直接的、広域的効果を十分見極めた適切な設備投資
- 民間活力導入等による、公的な設備投資額の抑制

⑦環境重視

- 騒音等、空港が周辺地域に与える環境影響の軽減
- エネルギーや水等、省資源、リサイクル型空港への取組み
- 環境関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応

3. 福岡空港の役割の検討

3) 福岡空港の課題解決に向けて福岡空港に求められるもの

① 利用者の視点

① 利用者の視点

■ 利用者の視点から福岡空港に求められるもの

【現状と課題】

- 利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視する
- 利用したい時間帯は、朝・夕にピークがある。
- 利用者の満足度はアクセスを中心に他空港より高い
- 満足度の低い路線（便数の少ない地方路線など）も多い

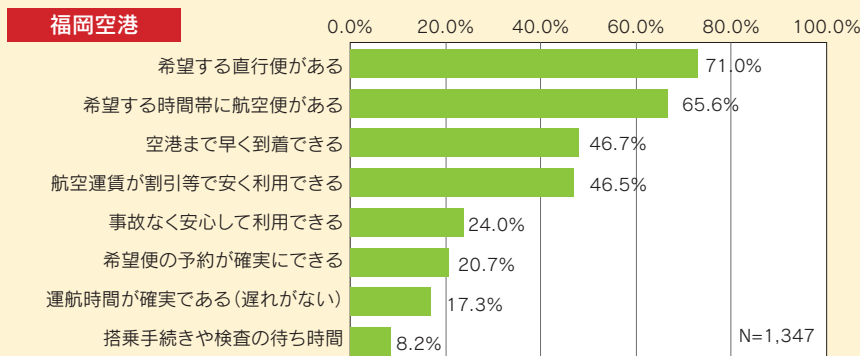
【福岡空港に求められるもの】

- 直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化への取り組み
- 空港アクセス、搭乗手続き、航空機の乗り継ぎの時間短縮や快適性の向上
- 航空運賃やアクセス料金など、費用の低減

現状と課題1 利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視する

利用者が重視する項目は、路線数、便数、アクセス、航空運賃であり、出発地から目的地までのトータルの旅行時間と目的地での滞在時間、運航頻度が重要です。

■ 利用者が重視する項目(国内線)

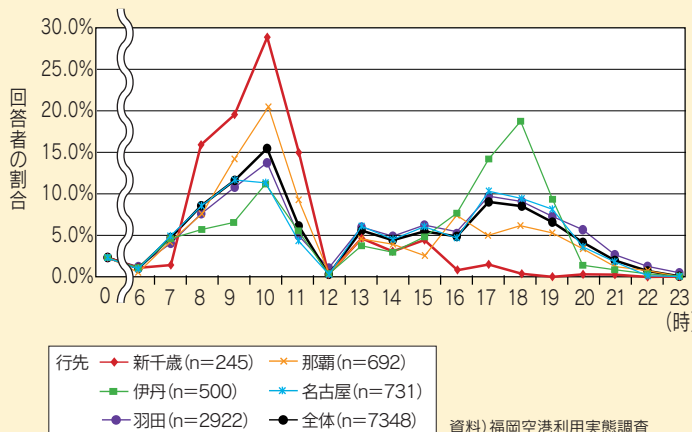


資料) 空港間比較調査

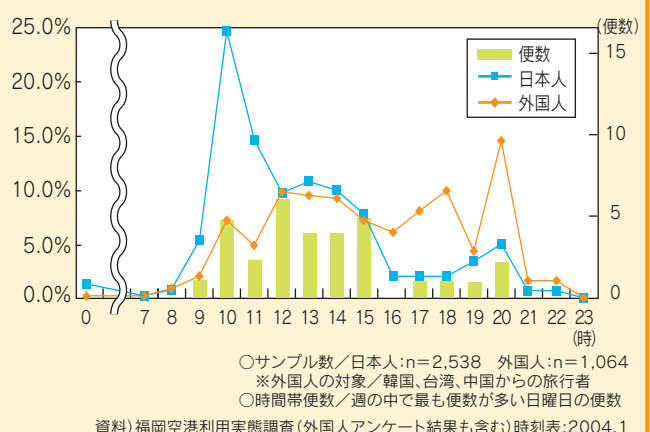
現状と課題2 利用したい時間帯は朝・夕にピークがある。

利用したい時間帯は、朝・夕にピークがあります。

■ 福岡空港で利用したい出発時間帯(国内線)



■ 利用したい出発時間帯と時間帯便数(国際線)



3. 福岡空港の役割の検討

②地域の視点

②地域の視点

福岡空港の現状と課題のうち、「東アジアの視点」「九州の中核都市機能の視点」については、「地域の将来像」の論点として整理したため、ここでは〈空港周辺地域の視点〉を中心に考えます。なお、福岡空港は周辺地域とともに歩んできました。空港用地の一部は民有地であり、地域と空港の歴史に対する理解が必要です。

■地域の視点から福岡空港に求められるもの

【現状と課題】

- 地域経済と市民生活への貢献
 - ・九州で年間約8千億円の幅広い経済波及効果
 - ・市民の航空利用、周辺離島等との連携、防災・報道等での貢献
- 都市構造に及ぼしている影響
 - ・日本一良好な都心と空港のアクセス
 - ・空港周辺への流通・生産機能の効率的な集積
 - ・空港東部での緩やかな市街地形成
 - ・都心部の建築物高さ制限
- 万一の事故の被害
- 福岡空港と都市環境
 - ・航空機による騒音問題
 - ・家屋移転等による空港周辺地域コミュニティへの影響
 - ・航空機による大気への影響

【福岡空港に求められるもの】

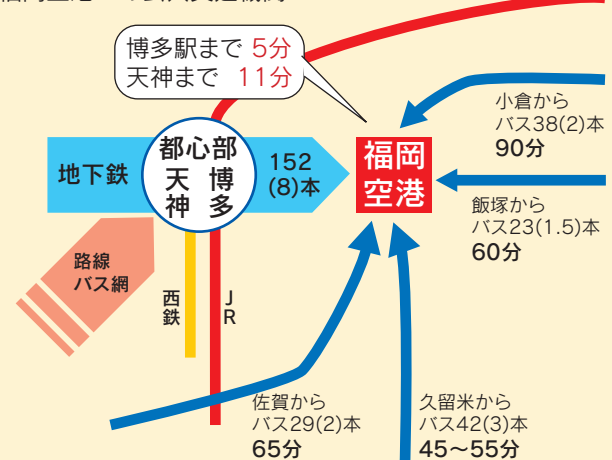
- 福岡都市圏を出発・目的地とする国内外の旅客や貨物需要への対応
- 市民の航空利用や物流など、福岡の生活・経済・文化活動に貢献する交通基盤としての機能
- 周辺離島と福岡を結ぶ生活路線やこれらの地域と他地域を結ぶ乗り継ぎ拠点機能
- 消防、警察、海上保安庁、テレビ局等、周辺地域の防災・報道等における航空活動支援
- 運航の安全をより高める努力と万一事故が起こった場合の危機管理
- 騒音や大気汚染等、空港周辺の生活環境への影響低減のための対策の実施

地域の将来像と福岡空港の役割

現状と課題1 都市構造に及ぼしている影響

- ・福岡空港は福岡都市圏の中心に位置し、都心に近接しているため、都心に向かうアクセスがそのまま空港アクセスになっています。また、福岡空港と天神や博多駅は、地下鉄で直接結ばれており、都心からの空港へ10分程度での移動が可能です。
- ・福岡空港周辺には、博多港、高速道路ICとの近接性も活かして、中核都市機能を支える流通・生産機能が効率的に集積しています。
- ・福岡空港東部での市街地形成は比較の緩やかです。
- ・航空法の規制により都心部の建築物の高さに制限を与えています。

■福岡空港への公共交通機関



福岡への平日の運行便数(片道)。()内は昼間1時間あたりの運行便数。
資料) 福岡空港ビルディングHP内の時刻表

3. 福岡空港の役割の検討

②地域の視点

現状と課題2 万一の事故の被害

・市街地内空港の問題点として、万一事故が起こった場合の被害の大きさがあげられます。

■国内における空港周辺での主な航空死亡事故

資料)国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会資料を基にUFJ総研まとめ

発生日	空港名	機体の所属	機材	事故地点	事故の概要	死者数
1968.6.2	福岡空港	米軍	F4ファントム	東区箱崎九州大学	夜間着陸訓練中、福岡市箱崎、九州大学に建設中の大型電算機センタービルに墜落。	3
1982.2.9	羽田空港	日本航空(株)	DC-8-61	滑走路300m手前の海上	着陸進入中、滑走路手前300mの海上に墜落。	24
1994.4.26	名古屋空港	中華航空公司	A300B4-622R	名古屋空港	名古屋空港への着陸のため進入中、失速し、着陸帯内に墜落、炎上。	264
1996.6.13	福岡空港	ガルーダ・インドネシア航空	DC-10-30	福岡空港	離陸滑走中に離陸を中断しオーバーラン。滑走路南端から約620m離れた緩衝緑地内で大破、炎上。	3
2003.7.11	宮崎空港	独立行政法人 航空大学	ビーチクラフトA36	宮崎空港周辺の水田	宮崎空港に向かって飛行中にエンジンが停止。不時着間際に主翼が電柱に衝突し水田に墜落。	3

・近年の福岡空港での航空事故としては、平成8年6月のガルーダ・インドネシア航空の旅客機墜落事故や平成17年8月の日本航空旅客機のエンジントラブルによる破片の市街地への散乱などがあげられます。

■H17.8

日航機エンジン
トラブル新聞記事



資料)西日本新聞

■H8.6

ガルーダ機墜落
事故新聞記事

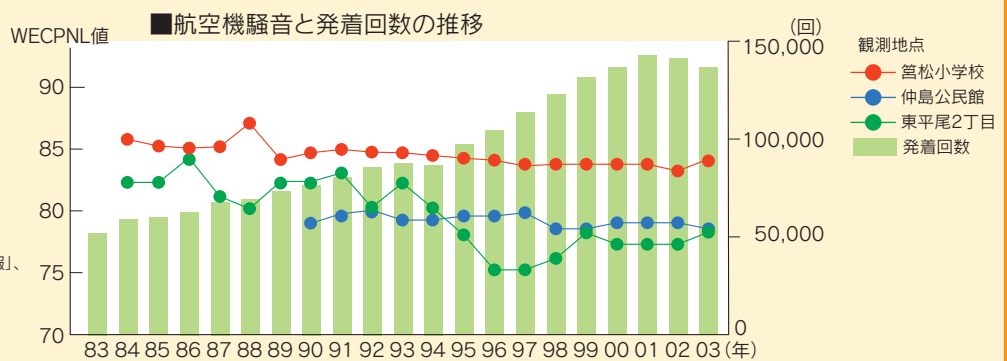


資料)西日本新聞

現状と課題3 航空機騒音の被害と対策

・航空機材の低騒音化や騒音を軽減する離着陸方式など、騒音低減の努力がされていますが、離着陸回数は増加しており、騒音問題が引き続き生じています。

資料)国土交通省大阪航空局「騒音調査年報」、
「福岡空港事務所30年誌」、
福岡市環境局「福岡の環境」、
国土交通省「航空輸送統計年報」



■福岡空港の防音対策区域

資料)国土交通省福岡空港事務所パンフレットに加筆



・防音工事や移転補償など、空港周辺対策によって生活への騒音影響を軽減する努力が続けられています。

- 第一種区域:住宅の防音工事など
- 第二種区域:移転補償など
- 第三種区域:緩衝緑地帯の整備など

3. 福岡空港の役割の検討

②地域の視点

現状と課題4 福岡空港と都市環境〈地域コミュニティ〉

・騒音対策区域内では、緑地造成事業や再開発整備事業が行われ、地域の生活環境の改善や移転跡地の有効活用を図っていますが、住居移転などにより地域コミュニティへの影響が生じています。

■移転補償事業



現状と課題5 他空港での様々な環境対策

・空港の二酸化炭素の排出等、航空機による大気への影響は、自動車などと比較して小さいものの、配慮していく必要があります。
 ・成田空港や伊丹空港等、国内空港では様々な環境対策が実施されています。

■成田空港における環境対策① (騒音の少ない機種の利用促進)

国際線着陸料は、航空機の騒音レベルに応じて設定した料金率(下表)に最大離陸重量を乗じて算出した額とする。
 ただし、その額が50,000円に満たない場合は50,000円とする。

料率 (円/トン)	航空機騒音インデックスに応じて分類される航空機の種類					
	A	B	C	D	E	F
	1,650	1,750	1,850	1,950	2,050	2,100

資料)成田空港株式会社プレスリリース2005.9.16

■成田空港における環境対策② (省エネルギー対策: コージェネレーションシステムの導入)



【コージェネレーションシステム】
 発電時に発生する廃熱を回収して給湯や冷暖房に使用するなど、1つのエネルギーから複数のエネルギー(電気、熱など)を同時に取り出すシステム

資料)成田空港環境レポート

■伊丹空港における航空機騒音低減の取り組み

①高騒音機材の就航禁止

平成17年4月1日よりB747-400を除く3発機及び4発機、平成18年4月1日より全ての3発機及び4発機の就航を禁止する。

②YS代替ジェット桝の見直し

ジェット桝(250桝)うち、YS代替ジェット桝(50桝)を段階的に見直し、平成17年4月1日に20桝、平成18年4月1日に16桝、平成19年4月1日に14桝をプロペラ桝とする。この結果、最終的に平成19年4月1日からは、ジェット桝200桝・プロペラ桝170桝となる。

資料)国土交通省「大阪国際空港の今後の運用について(平成16年9月29日発表)」より抜粋

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

③航空ネットワークの視点

■航空ネットワークの視点から福岡空港に求められるもの

【現状と課題】

- 国内航空ネットワーク
 - ・北部九州地域と三大都市圏との流動を支える
 - ・九州・山口地域と主要都市との流動を支える
 - ・離島と他地域との流動を支える
 - ・全国第4位の国内旅客、全国第3位の国内貨物取扱量
 - ・国内貨物輸送における航空輸送の大幅な伸び
- 国際航空ネットワーク
 - ・全国第4位の国際線旅客、貨物の取扱量
 - ・アジア路線が多く占める国際定期路線
 - ・九州・山口地域と海外との流動を支える
 - ・高度化する物流を支える航空輸送
- 航空ネットワーク形成
 - ・基礎需要の高さと九州各地から福岡都市圏への良好なアクセス利便性を背景にした需要増加と航空ネットワーク形成

【航空・空港を取り巻く状況】

- 国内・海外での空港整備の進展
- 東アジアをはじめ、世界で増加が見込まれる国際航空需要
- 経済成長著しい中国との様々な交流の増加
- 地理的に近い韓国との相互交流の進展
- 成田、関西、中部と比較して、十分とは言えない国際線
- 道州制など地方分権の進展による空港戦略や航空ネットワークの変化の可能性

【福岡空港に求められるもの】

- 海外・国内の拠点空港との競争を見据え、相互交流拡大が見込まれる東アジアを中心とした国際航空需要への対応
- 成長するアジアの活力を取り込み、福岡・九州の観光産業の活性化、自動車や半導体産業の集積という地域特性を活かした成長を目指すため、現在、福岡空港に就航していない以下のような各国・各地域への国際航空ネットワークの強化を図っていくことが望まれる
 (中国) 哈爾濱、長春、天津、煙台、南京、武漢、杭州、重慶、昆明、廈門、深圳、海口、桂林、西安、福州
 (韓国) 金浦、大邱、光州、清州、襄陽
 (その他東アジア等) 高雄、セブ、ハノイ、コタキナバル、ペナン、ジャカルタ、プーケット
 チェンマイ、ダッカ、コロンボ、デンパサール
 (オセアニア) ブリスベン、ゴールドコースト、シドニー、メルボルン、パース、オークランド、
 クライストチャーチ、パペーテ、ヌーメア、ナンディ、ポートモレスビー、ケアンズ
 (ハワイ・ミクロネシア) ホノルル、コナ、サイパン
 (その他) インド、ロシア、欧米等
- 国内幹線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との直行路線の確保及び離島等の生活路線の維持
- 羽田空港の容量拡大、静岡空港開港、百里飛行場の民間共用化など、国内の空港整備を踏まえた新たな路線開設及び便数増加による国内航空ネットワークの拡充
- 高度化する物流システムに対応し、今後増大が見込まれる航空貨物需要への対応

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

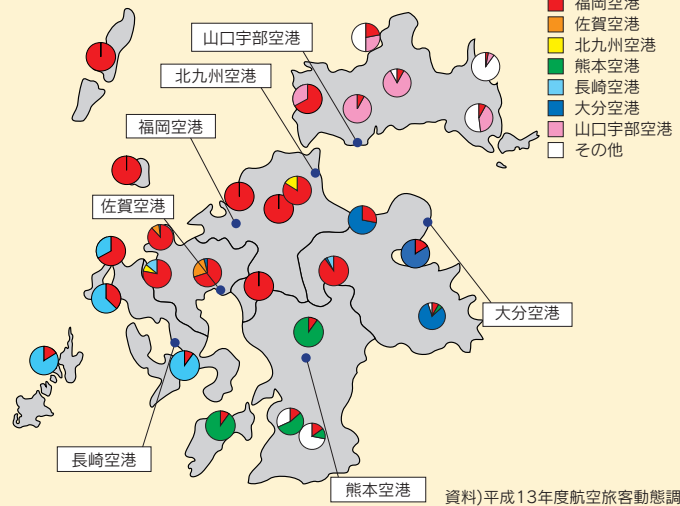
現状と課題1 国内航空ネットワーク<旅客>

・北部九州地域の羽田路線の空港選択状況を見ると、福岡県、佐賀県及び長崎県壱岐・対馬ではほとんどの利用者が福岡空港を選択しており、北部九州地域と三大都市圏との流動を支えています。

・福岡空港から全国各地への輸送頻度・実績は、九州内他空港に比べ群を抜いており、福岡空港利用者の出発地・目的地は山口県、広島県まで広範囲に及ぶなど、九州・山口地域と全国主要都市との流動を支えています。

・福江路線や対馬路線の利用目的は「仕事」について「私用」が多く生活路線として機能しています。また、目的地は福岡県が6割以上と高いほか、2番目は乗り継ぎとなっており、離島と他地域との流動も支えています。

■羽田路線に対する生活圏別選択空港割合



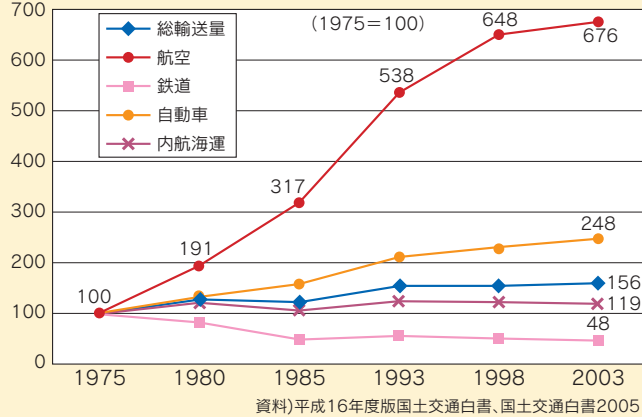
資料)平成13年度航空旅客動態調査

現状と課題2 国内航空ネットワーク<貨物>

・国内貨物輸送における輸送機関別の推移を見ると、1975年以降、航空の輸送量が最も大幅に伸びており、2003年には、約6.8倍となっています。

・海上・航空の複合輸送サービスなど新たな物流ネットワークが構築されつつあります。

■交通機関別国内貨物輸送トンキロの推移



■航空と海運が連携した物流例



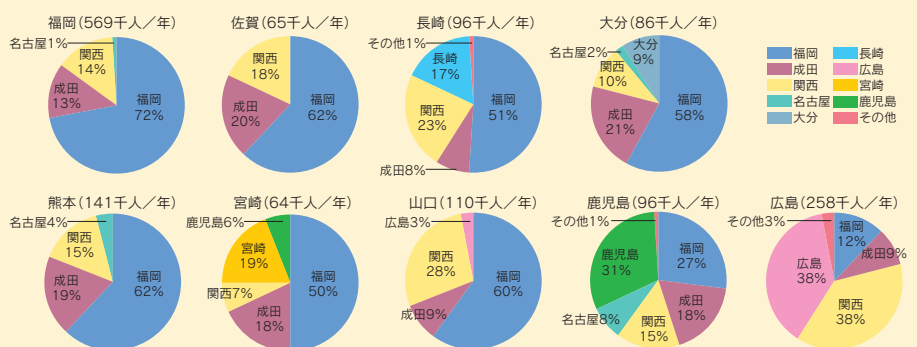
現状と課題3 国際航空ネットワーク<旅客>

・福岡空港国際線の旅客数は全国第4位です。国際定期路線23路線の内、欧米方面等の路線はなく、東アジア・東南アジア路線が20路線を占めています。

・居住地別の国際線利用者の出国空港構成をみると、九州・山口各県の内、鹿児島県を除く県の半数以上が福岡空港を利用しており、九州・山口地域と海外との流動を支えています。

■居住地別の国際線利用者の出国空港構成

資料)国際旅客動態調査(平成13年度)



地域の将来像と福岡空港の役割

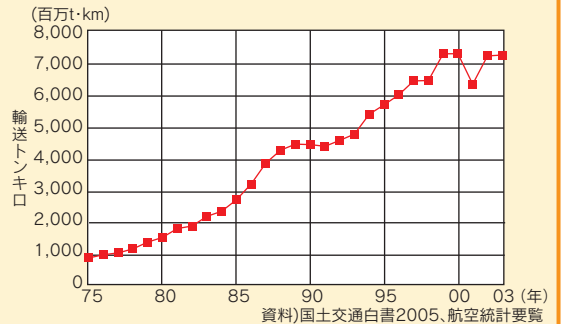
3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

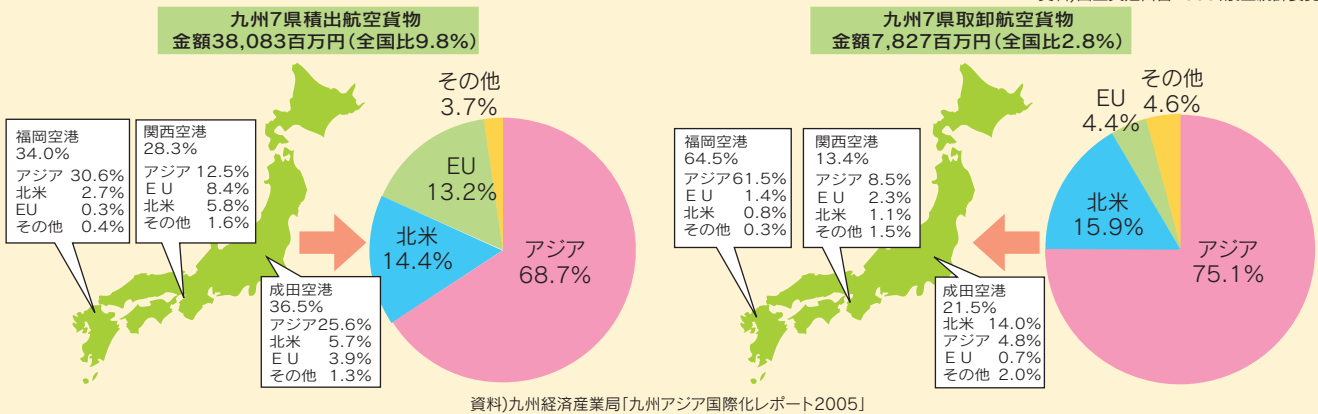
現状と課題4 国際航空ネットワーク〈貨物〉

- ・福岡空港の国際貨物取扱量は全国第4位、輸出入額で全国第3位です。
- ・国際航空貨物は、輸送量が大幅に伸びており、1975年と比較して2003年には約8.5倍となっています。
- ・現在、福岡空港には定期貨物専用便は就航しておらず、主に旅客機の貨物スペースを利用した輸送が行われています。
- ・九州を起終点とする国際航空貨物の輸送は、福岡空港の利用が積出で3割強、取卸で6割強を占めていますが、成田、関西空港の利用が多くなっています。また、貨物の取り扱い方面は、アジア方面が過半を占めています。

■我が国の国際航空貨物輸送トンキ口の推移



■九州を起終点とする国際航空貨物の流れ

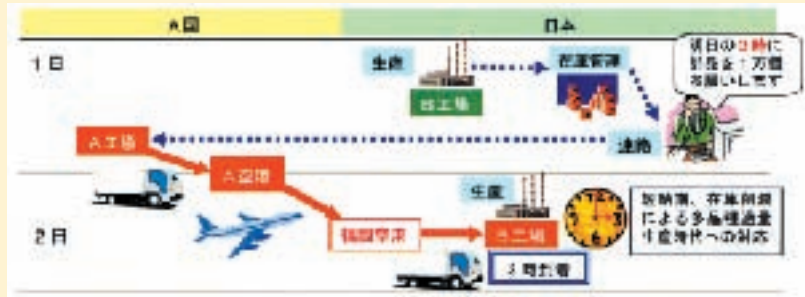


地域の将来像と福岡空港の役割

現状と課題5 高度化する物流を支える航空輸送

- ・九州と韓国、中国、ASEANとの間で、半導体電子部品等による水平分業が進む中、製造業では航空貨物輸送を利用したジャストインタイムの物流システムの実現が重要になっています。
- ・さらには、調達・生産・販売等の各段階の企業が全体で効率化とスピード向上を図るサプライチェーンマネジメントなども実施されており、物流業においても、こうした物流システムに対応する高付加価値物流に取り組んでいます。

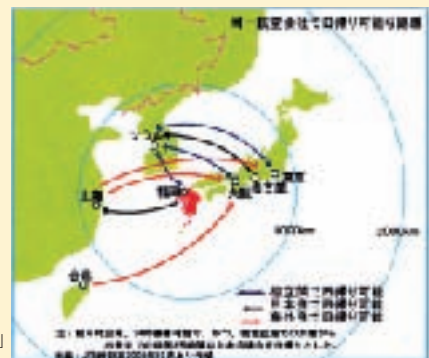
■ジャストインタイムの物流システムイメージ



【ジャストインタイム】必要な物を、必要な量だけ、必要な時に合わせて、必要なところへ届ける仕組みのこと。トヨタ自動車「かんばん方式」として全社的に採用したのははじまりで、我が国における実践的物流理論として世界中に広まった。

現状と課題6 国際航空ネットワーク〈旅客・貨物〉

- ・福岡空港からは約2時間半で国内主要都市へ移動可能であり、日本の西端に位置するため、国際線についても国内線並みの所要時間で東アジアの主要都市へ移動が可能です。
- ・福岡空港では、1990年においては日帰り可能な海外都市はありませんでしたが、2004年10月にはソウル・上海と日帰りが可能となり、確実に日帰りが可能となる圏域が拡大しています。



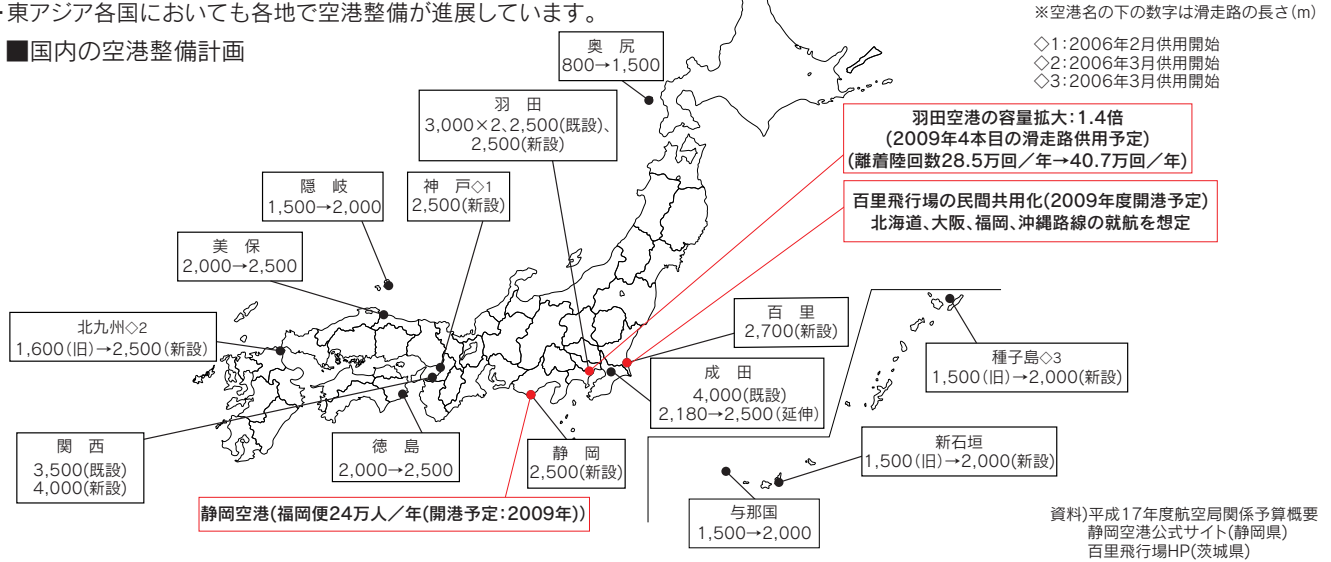
3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況1 国内・海外での空港整備の進展

・国内では、羽田空港の拡張整備による容量拡大が進められているほか、静岡空港や百里飛行場の民間共用化等の新たな空港整備が行われており、これらの空港では福岡への就航が計画されています。
 ・東アジア各国においても各地で空港整備が進展しています。

■国内の空港整備計画

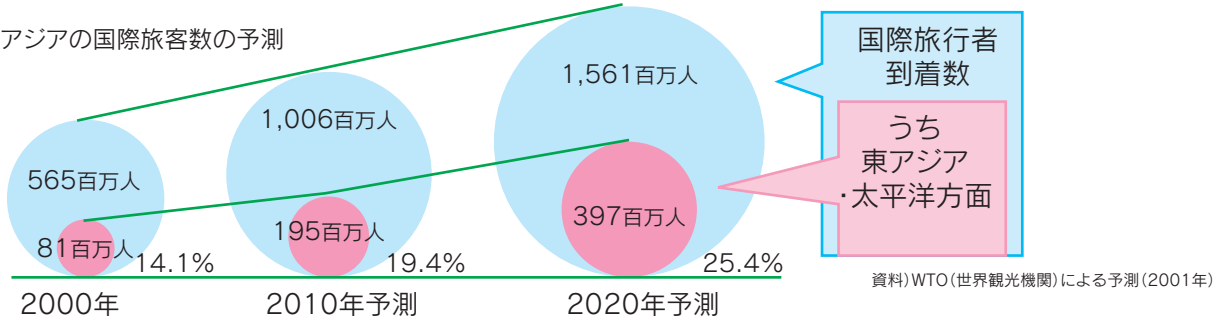


地域の将来像と福岡空港の役割

航空・空港を取り巻く状況2 東アジアをはじめ、世界で増加が見込まれる国際航空需要(全世界)

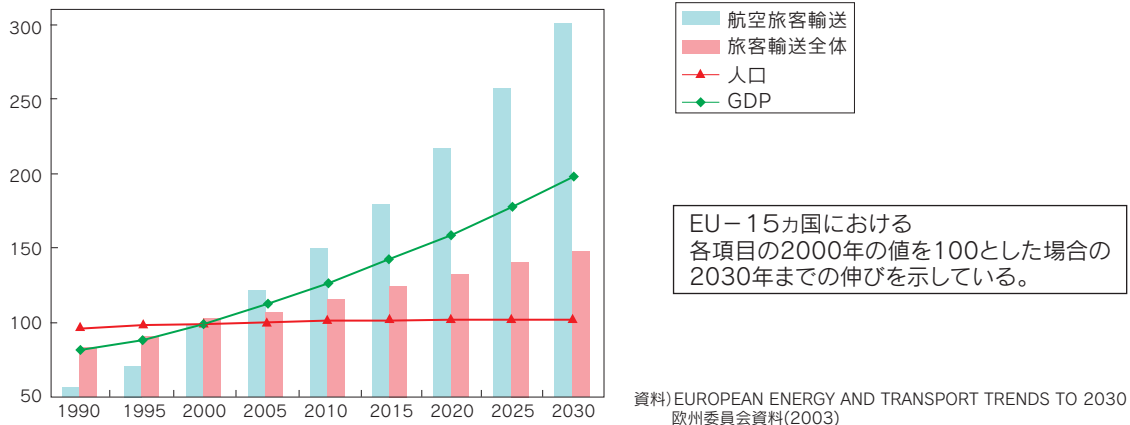
・世界の航空旅客輸送では、特に東アジアでの大幅な伸びが予測されており、その中で九州と東アジアの将来の航空需要を考える必要があります。

■世界・東アジアの国際旅客数の予測



・また、成熟社会であるEUでも航空旅客の増加が予想されており、東アジア域内におけるFTA等の経済連携や航空自由化などにより、東アジア域内の交流がさらに活発化することが予想されます。

■EUにおける旅客輸送、人口、GDPの将来予測



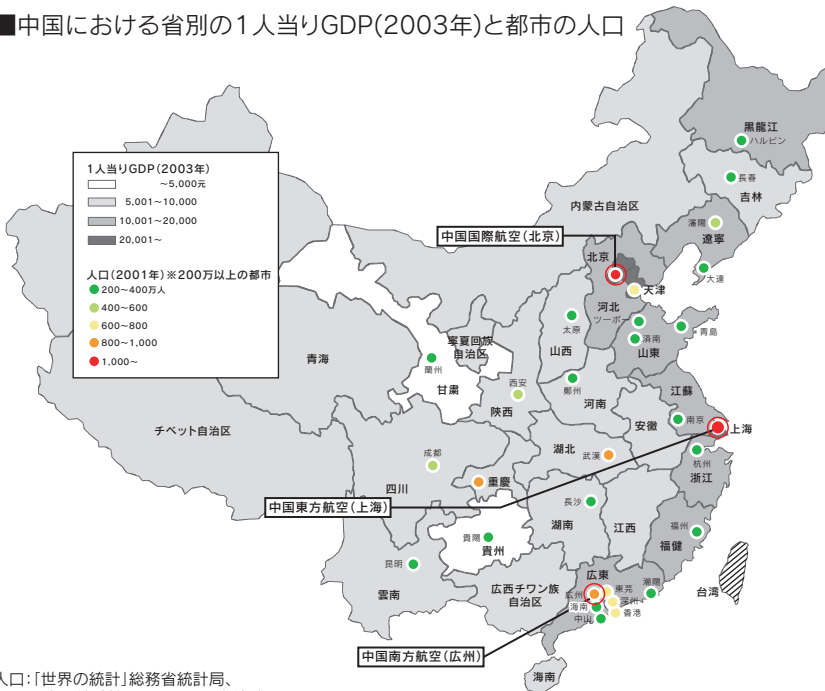
3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

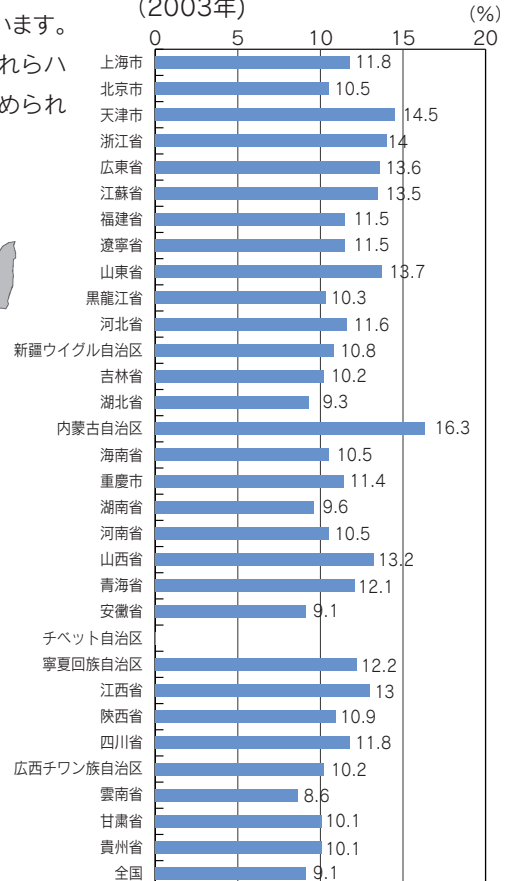
航空・空港を取り巻く状況3 経済成長著しい中国との様々な交流の増加<成長する中国>

- ・中国には経済や人口規模の大きい中枢都市が全土に点在しており、今後の経済成長や海外旅行のビザ免除などにより、これらの都市との交流が増加することが期待されています。
- ・中国の航空会社のハブ空港は航空会社毎に中国各地に分散しています。今後はこれらハブ空港との連携強化の他、地理的近接性を生かした主要都市との直行便増加が求められています。

■中国における省別の1人当たりGDP(2003年)と都市の人口



■省別の対前年比GDP伸び率(2003年)



人口:「世界の統計」総務省統計局、
 GDP:「中国統計摘要2004」、国家統計局

航空・空港を取り巻く状況4 経済成長著しい中国との様々な交流の増加<経済交流:日本企業の進出>

- ・九州の主要産業である半導体産業、自動車産業では、国内企業の中国進出が続いており、今後も拡大することが予想されています。

■日本の自動車企業が進出している中国の都市



■日本の半導体企業が進出している中国の都市



は九州・山口に立地する企業が進出している都市

資料)「中国進出企業地図」蒼蒼社

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況5 経済成長著しい中国との様々な交流の増加<学術・文化交流>

・福岡県内の自治体や大学など教育・研究機関の交流も活発に行われており、その範囲は中国全土に広がっています。

■福岡県と中国の都市における姉妹友好等提携

中国都市名	福岡都市名	提携年月
江蘇省	福岡県	1992年 4月
大連市	北九州市	1979年 5月
広州市	福岡市	1979年 5月
大同市	大牟田市	1981年10月
合肥市	久留米市	1980年 5月
上海市青浦区	前原市	1998年10月
蘇州市滄浪区	広川町	1993年10月

資料)福岡県の国際化の現状(2005年3月福岡県)

■福岡県内の学校と友好提携を結んでいる中国都市別の学校数

地域	都市名	大学	高校	中学校	小学校
吉林省	長春市	2	2	-	-
	他	-	1	-	-
遼寧省	大連市	6	5	-	3
	瀋陽市	1	-	-	-
	他	2	-	-	-
北京市		11	-	-	-
天津市		2	-	-	-
山東省	済南市	1	-	-	-
	烟台市	1	-	-	-
	青島市	2	-	-	-
山西省	大同市	-	-	1	1
湖北省		-	-	-	1
安徽省	合肥市	1	-	-	1
上海市		7	1	-	-
江蘇省	南京市	3	-	-	2
	蘇州市	1	-	-	-
	揚州市	1	-	-	-
	他	1	-	-	-
浙江省	杭州市	1	-	-	-
江西省	南昌市	1	-	-	-
広東省	広州市	3	-	-	1
四川省	成都市	1	-	-	-
	南充市	1	-	-	-
新疆維吾爾自治区	ウルムチ市	1	-	-	-
内モンゴル自治区	フフホト市	1	2	-	-
合計		51	11	1	9

注) 色付きは省都 資料)福岡県の国際化の現状(2005年3月福岡県)より

地域の将来像と福岡空港の役割

航空・空港を取り巻く状況6 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線<中国路線の現状>

・福岡空港は中国路線が充実していますが、成田空港、関西空港や中部空港と比較すると拡充の余地があり、今後、産学官の連携や観光・文化交流の拡大が見込まれる中、これら未就航都市との直行便ネットワークの拡充が求められています。

■福岡空港における過去の中国線就航実績

	就航期間	最終運航航空会社	備考
武漢	1998 ~ 2004	中国南方航空	
海口	2003 ~ 2004	中国南方航空	広州経由
西安	1998~2006	中国東方航空	青島経由
桂林	1998~2006	中国南方航空	直行便 武漢経由 広州経由 ※一部運休期間あり

資料)福岡空港関連基礎調査(2006.4 福岡市)など

■主要空港との国際線比較表

都市名	福岡空港	中部空港	関西空港	成田空港	計
大連	○	○	○	○	4
北京	○	○	○	○	4
上海	○	○	○	○	4
広州	○	○	○	○	4
香港	○	○	○	○	4
瀋陽	○		○	○	3
青島	○		○	○	3
西安		○		○	2
成都	○			○	2
長春		○		○	2
杭州			○	○	2
厦門			○	○	2
海口			○		1
哈爾濱			○		1
天津		○			1
烟台			○		1
南京			○		1
重慶		○			1
深圳				○	1
昆明					0
桂林					0
福州					0
路線数合計	8	9	13	13	43

資料)JTB時刻表より作成2006年4月現在

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況7 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線〈中国〉

・福岡空港に就航していない中国の都市の中で人口や経済規模が大きく、観光や文化等の相互交流の活性化が期待される都市、日本企業の進出や学术交流等が行われている都市などとの交流ポテンシャルは高く、将来の産業・学術・文化など多様な交流が期待されています。

■福岡との交流が期待される中国都市

都市名	人口(万人)	半導体進出企業	自動車進出企業	福岡県の友好校提携	所在省1人当たりGDP(元)	所在省	福岡県の都市友好提携
ハルビン	348		三菱自動車		11,623	黒龍江省	
長春	323		トヨタ自動車	4校	9,334	吉林省	
天津	750	ローム	トヨタ自動車, 三菱自動車	2校	25,874	直轄市	
煙台	664			1校	13,654	山東省	
南京	362			5校	16,796	江蘇省	福岡県(江蘇省)
武漢	831		ホンダ技研工業, 日産自動車		9,001	湖北省	
杭州	245		日産ディーゼル	1校	19,730	浙江省	
重慶	969		スズキ, いすゞ		8,075	直轄市	
昆明	304				5,647	雲南省	
廈門	142	富士電気化学, 東芝			15,006	福建省	
深圳	701	三洋半導体			16,990	広東省	
海口	66		マツダ		8,655	海南省	

■すでに福岡から就航している中国都市(参考)

都市名	人口(万人)	半導体進出企業	自動車進出企業	福岡県の友好校提携	所在省1人当たりGDP(元)	所在省	福岡県の都市友好提携
瀋陽	530		三菱自動車, 日野自動車	1校	14,258	遼寧省	
北京	1,151	日本電気, ルネサステクノロジー	トヨタ自動車, いすゞ	11校	31,613	直轄市	
大連	325		三菱自動車	14校	14,258	遼寧省	北九州市
青島	272			2校	13,654	山東省	
上海	1,435	セイコーエプソン, 富士通, 日本電気, ルネサステクノロジー, 松下電器, 芝浦メカトロニクス	トヨタ自動車, 日産自動車, 三菱自動車, いすゞ, 日野自動車	8校	46,718	直轄市	前原市(上海市青浦区)
成都	433		トヨタ自動車, マツダ	1校	6,418	四川省	
広州	853		トヨタ自動車, 日産自動車, 本田技研工業, 三菱自動車, いすゞ	4校	16,990	広東省	福岡市
香港	671				177,784	特別行政区	

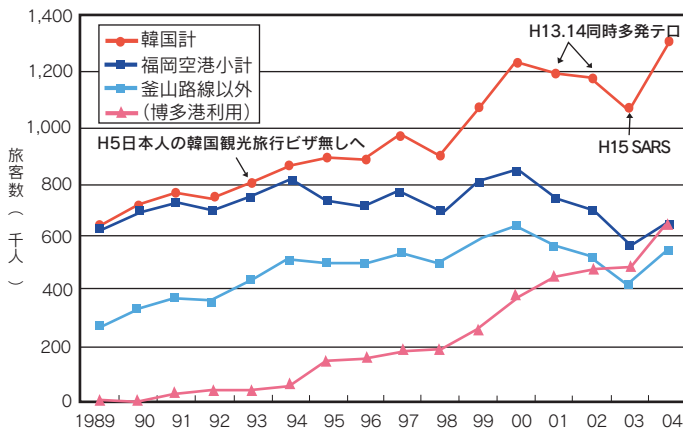
資料)人口:総務省統計局(United Nations, Demographic Yearbook 2001) ※廈門の人口は戸籍人口(常住人口は217万人)
GDP:「中国統計摘要2004」国家统计局 香港GDP:「世界の統計2005」総務省統計局(1米ドル=8円で換算)

航空・空港を取り巻く状況8 地理的に近い韓国との相互交流の進展〈交流の拡大〉

・韓国には自動車産業が集積しており、地理的に近い九州の自動車関連産業やIC産業との部品物流や人材交流が今後拡大する可能性があります。

・今後、訪日旅行のビザ免除や羽田空港の再拡張・成田空港の整備を契機にした航空自由化の進展などにより、さらなる相互交流の拡大が期待されています。

■福岡と韓国の渡航者数



資料)国土交通省資料

■韓国の自動車産業の立地



資料)九州アジア国際化レポート2005

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況9 地理的に近い韓国との相互交流の進展<学術・文化交流>

・韓国は、九州と地理的に近く、福岡県内の自治体や大学など教育・研究機関の交流も活発に行われるなど、相互交流も順調に増加しており、今後も交流が深まることが期待されています。

■福岡県内の学校と友好提携を結んでいる韓国都市別の学校数

地域	都市名	大学	高校	中学校	小学校	
江原道	春川市	1	1	-	-	
首都圏	ソウル特別市	12	4	3	3	
	仁川広域市	1	3	-	1	
	京畿道	水原市	1	-	-	-
		高陽市	-	-	1	-
	広州郡	-	1	-	-	
忠清北道	忠州市	1	-	-	-	
忠清南道	大田広域市	1	-	-	-	
	扶餘郡	-	-	1	2	
全羅北道	全州市	2	-	-	-	
慶尚北道	大邱広域市	2	2	1	-	
	浦項市	1	-	-	-	
慶尚南道	釜山広域市	13	2	4	6	
	蔚山広域市	1	-	-	-	
	梁山市	1	-	-	-	
	昌原市	1	-	-	1	
	馬山市	1	-	-	-	
	晋州市	1	2	1	1	
	巨濟市	-	-	-	1	
	他	1	1	-	-	
済州道	済州市	1	-	-	-	
不明		-	2	-	-	
合計		42	18	11	15	

■福岡県と韓国の都市における姉妹友好等提携

韓国都市名	福岡都市名	提携年月日
仁川広域市	北九州市	1988年12月
仁川広域市江華郡	添田町	1996年10月
忠清南道扶餘郡扶餘邑	大宰府市	1978年4月
釜山広域市	福岡市	1989年10月
慶尚南道金海市	宗像市	1992年4月
済州道南済州郡城山邑		1991年12月

資料)福岡県の国際化の現状(2005年3月福岡県)

注) は道都

資料)県の国際化の現状(2005年3月福岡県)より

地域の将来像と福岡空港の役割

航空・空港を取り巻く状況10 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線<韓国>

・現在、ソウル便は仁川空港と結ばれていますが、羽田空港からは金浦空港へシャトル便が就航しており、福岡空港からも金浦空港へ就航可能となれば、空港からソウル市内へのアクセス時間短縮により、福岡の持つ地理的優位性を活かすことが可能となり、さらに福岡とソウル間の交流活性化が促進されます。

・今後、羽田空港の再拡張や成田空港の整備を契機にした航空自由化の進展と日韓相互の交流拡大が相乗効果をもたらし、福岡から就航しているソウル、釜山、済州以外の、韓国の地方拠点空港への直行便運航など航空ネットワークが拡充する可能性があります。

■福岡との交流が期待される韓国都市

空港名	旅客数計(千人)	国際(千人)	国内(千人)	空港の位置づけ	対象圏域	所在都市名	人口(万人)()は道人口	福岡県の友好校提携	所在道
金浦	14,842	615	14,227	関門空港	首都圏	ソウル	(2,135)	22校	首都圏
襄陽	114	5	109	地方拠点空港	峯東圏	襄陽	(149)		江原道
清州	821	77	744		中部圏	清州	(147)		忠清北道
光州	1,880	100	1,780	地方空港	湖南圏	光州	135		全羅南道
大邱	1,568	229	1,338	地方拠点空港	慶北圏	大邱	248	5校	慶尚北道

(参考)すでに福岡から就航している空港

空港名	旅客数計(千人)	国際(千人)	国内(千人)	空港の位置づけ	対象圏域	所在都市名	人口(万人)()は道人口	福岡県の友好校提携	所在道
仁川	19,937	19,387	550	ハブ空港	首都圏	仁川	(2,135)	5校	首都圏
金海	7,674	1,953	5,721	関門空港	釜山圏	釜山	366	25校	慶尚南道
済州	11,104	460	10,644		済州圏	済州	(51)	1校	済州道

資料)旅客数:韓国空港公社ホームページより2004年データを集計
仁川旅客数は合計値はACI集計、国際旅客は国土交通白書より2003年
人口:統計庁調査2000年
※現在、湖南圏の地方拠点空港として務安に空港が建設中

※韓国の空港位階構想では、国際空港としてハブ空港、関門空港、地方拠点空港の外、国内空港として地方空港、その他空港が位置づけられている。

3. 福岡空港の役割の検討

③航空ネットワークの視点

航空・空港を取り巻く状況11 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線 (その他アジア、オセアニア、ハワイ・ミクロネシア等の現状)

・アジア、オセアニア、ハワイ・ミクロネシア等には日本人に人気のある多数の観光都市がありますが、成田空港や関西空港と比較すると福岡空港からの路線は拡充の余地があり、将来的な航空需要の増加に伴いこれら未就航都市との直行便ネットワークの拡充が求められています。

■福岡空港における国際線就航実績

	就航期間	最終運航航空公司	備考
ケアンズ	1991 ~ 2006	オーストラリア航空	1999~2001は休止
デンバサル	1990 ~ 2006	ガルーダインドネシア航空	1999~2000は休止
ホノルル	1981 ~ 1984 1991 ~ 2005	日本航空	
ゴールドコースト	2003.9月 ~ 10月	オーストラリア航空	ケアンズ経由
シドニー	1989 ~ 1999	カンタスオーストラリア航空	1994~1997はケアンズ経由 1993は休止
ペナン	1993 ~ 1999	マレーシア航空	ペナン経由 クアラルンプール行き
ポートランド~アトランタ	1998 ~ 1999	デルタ航空	
コロombo	1989 ~ 1998	エアランカ航空	シンガポール経由
ブリスベン	1989 ~ 1992 1996 ~ 1998	カンタスオーストラリア航空	1996~1998はケアンズ経由
ジャカルタ	1993 ~ 1998	ガルーダインドネシア航空	デンバサル経由
オークランド	1995 ~ 1998	ニュージーランド航空	
クライストチャーチ	1995 ~ 1998	ニュージーランド航空	クライストチャーチ経由 オークランド行き
メルボルン	1996 ~ 1998	カンタスオーストラリア航空	ケアンズ経由
サイパン	1987 ~ 1996	コンチネンタルミクロネシア航空	サイパン経由 グアム行き
ロンドン	1991 ~ 1993	英国航空	大阪経由
高雄	1991 ~ 1992	中華航空	
ポートモレスビー	1980 ~ 1981	ニューギニア航空	
北京~カラチ~アテネ~パリ	1975 ~ 1977	エルフランス国営航空	
ロスアンゼルス	1975 ~ 1976	エア・サイアム航空	

資料) 福岡空港関連基礎調査(2003.3 福岡市)等により作成

■主要空港の国際線比較表

地域	国名	都市名	福岡空港	中部空港	関西空港	成田空港
東南アジア	台湾	台北	○	○	○	○
		高雄				○
	フィリピン	マニラ	○	○	○	○
		セブ				○
		ホーチミンシティ	○	○	○	○
	ベトナム	ハノイ			○	○
		シンガポール	○	○	○	○
	マレーシア	クアラルンプール	○	○	○	○
		コタキナバル			○	○
	インドネシア	デンバサル		○	○	○
		ジャカルタ			○	○
	タイ	バンコク	○	○	○	○
		プーケット			○	○
			チェンマイ			○
バングラディッシュ		ダッカ			○	
オセアニア	オーストラリア	ケアンズ		○	○	○
		ブリスベン			○	○
		ゴールドコースト			○	○
		シドニー		○	○	○
		メルボルン				○
		パース				○
	ニュージーランド	オークランド			○	○
		クライストチャーチ			○	○
		タヒチ			○	○
		パペーテ			○	○
ミクロネシア	アメリカ	ホノルル		○	○	○
		コナ				○
		グアム	○	○	○	○
		サイパン		○	○	○

資料) JTB時刻表より作成 2006年4月現在

■福岡との交流が期待される東アジア、オセアニア、ハワイ、ミクロネシアの都市

東南アジア		オセアニア		ハワイ・ミクロネシア	
国名	都市名	国名	都市名	国名	都市名
台湾	高雄	オーストラリア	ケアンズ	アメリカ	ホノルル
フィリピン	セブ		ブリスベン		コナ
ベトナム	ハノイ		ゴールドコースト		サイパン
マレーシア	コタキナバル		シドニー		
	ペナン		メルボルン		
インドネシア	デンバサル	ニュージーランド	パース		
	ジャカルタ		オークランド		
タイ	プーケット		クライストチャーチ		
	チェンマイ	タヒチ	パペーテ		
バングラディッシュ	ダッカ	ニュージーランド	ヌーメア		
		フィジー	ナンディ		
		パプアニューギニア	ポートモレスビー		

※東アジア、オセアニア、ハワイ、ミクロネシアの都市で、福岡空港に過去に就航実績のある都市及び成田空港、関西空港、中部空港のいずれかに就航している都市

航空・空港を取り巻く状況12 成田、関西、中部と比較して十分とは言えない国際線(BRICs、欧米等)

・東アジアに隣接した地域の中でも、インド、ロシアは、近年経済成長が著しく、新興の経済大国としてBRICsと呼ばれています。我が国とこれらの国々との経済的な結びつきは、今後ますます強くなることが予測されており、長期的な経済連携や需要動向をみながら航空ネットワークを考えていく必要があります。

・欧米路線については、現在は就航していないものの、1998年~1999年間にポートランド・アトランタ便(アメリカ)が、1991年~1993年間はロンドン便が就航するなど一定の航空需要は存在しており、地域の利便性向上のため、将来を含めまとまった需要が存在する地域に対して、路線開設を図ることも必要です。

3. 福岡空港の役割の検討

④空港施設の視点

④空港施設の視点

■空港施設の視点から福岡空港に求められるもの

【現状と課題】

- 駐機場、滑走路、誘導路において能力を制約する課題がある
- 福岡空港では混雑時間が増加し、ピーク時における旅客利用や増便・日帰り路線就航等の航空機運航に制約が生じはじめています
- 福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、その前提のもとでは平成15年実績で約0.9万回の余力がある
- 国内線では、最も旅客数の多い金曜日では羽田路線で予約が取りにくいなど、曜日や時期などによる利用者への影響も生じはじめています
- 国際線では、観光利用の特性である曜日や季節による発着回数の変動がみられる
- 福岡空港では、騒音対策等の観点から、実際の利用時間帯は7時から22時となっている

【航空・空港を取り巻く状況】

- 我が国の航空輸送でも路線需要や目的に応じた航空機材の使い分けによって、機材の小型化と運航の多頻度化が進むと考えられる
- 国内航空会社は、機材の小型化による利便性向上や、小型機運航会社によるさらなる低コスト運航の実現に取り組んでいる
- 超大型機の出現
- 国内航空分野での規制緩和により、航空会社間の競争による運賃低廉化と利用者の増大が起こってきた
- 新規参入路線においては、他路線と比較して運賃の低廉化が見られ、利用者のすそ野を広げている

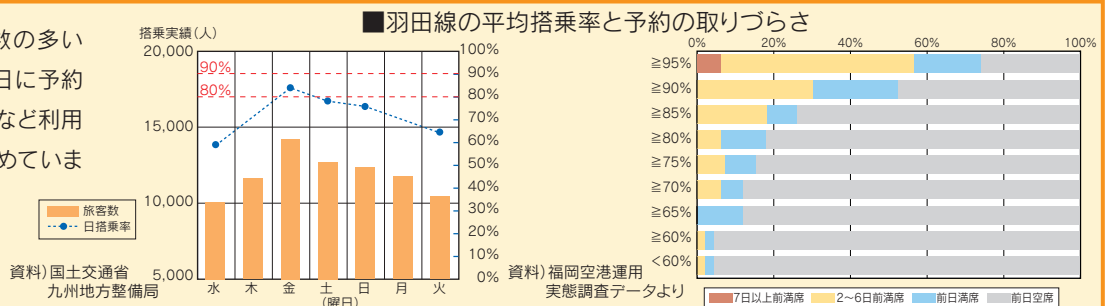
地域の将来像と福岡空港の役割

【福岡空港に求められるもの】

- 国内外の情勢や九州の空港や交通基盤の整備を考慮した中・長期的な航空需要を満たし、繁忙期やピーク時間帯での旅客ニーズに対応できる空港容量
- 路線の新規開設や増便を可能にし、小型・多頻度化や航空会社間の競争等によるサービス向上を活性化させるためのゆとりのある空港容量

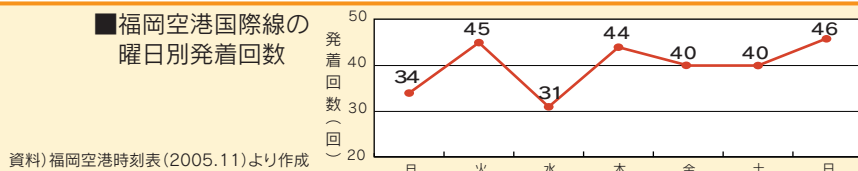
現状と課題1 曜日や時期などによる利用者への影響<国内線>

・羽田路線で最も旅客数の多い金曜日では、前日や当日に予約が取りにくい便が出るなど利用者への影響も生じはじめています。



現状と課題2 曜日や季節などにより変動する需要と供給量<国際線>

・国際線では観光利用の特性である曜日や季節による発着回数の変動が見られます。



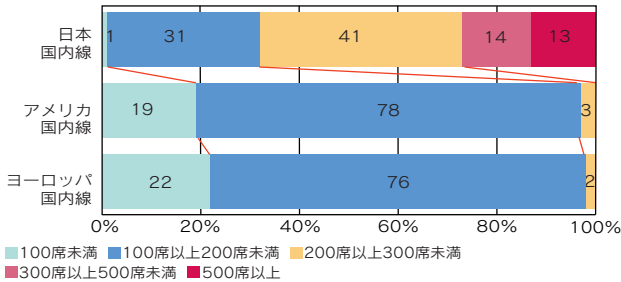
3. 福岡空港の役割の検討

④空港施設の視点

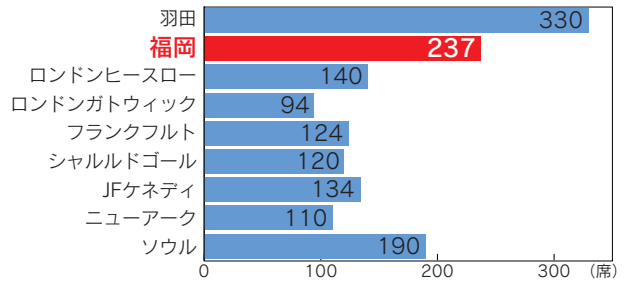
航空・空港を取り巻く状況1 我が国の航空輸送の小型・多頻度化

・欧米や日本における航空機材サイズの推移、大都市圏拠点空港等の整備推進や利用者の利便性向上を踏まえると、我が国の航空輸送でも路線需要や目的に対応した航空機材の使い分けにより、運航の多頻度化と機材の小型化が進むと考えられます。

■国内線の使用機材構成



■世界の主要空港使用機材の平均座席数



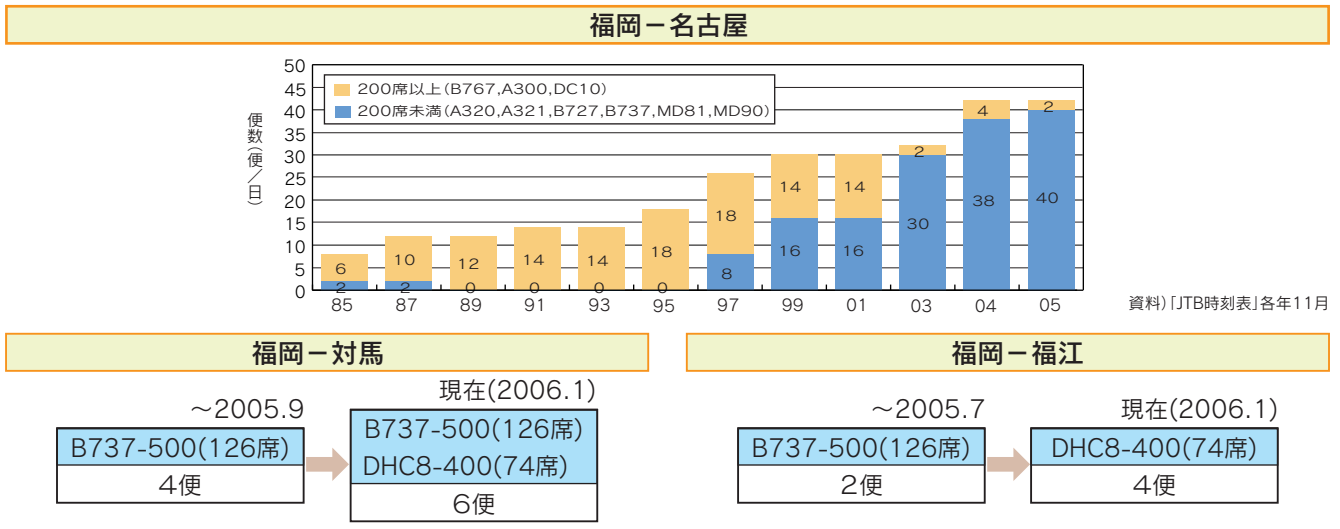
※対象路線：日本国内線、アメリカ国内線は年間旅客数30万人以上、ヨーロッパ国内線は20万人以上の路線

資料)「空港技術ノートVol.4」(2002年)より作成 資料)福岡：国土交通省「航空輸送統計年報2002」他空港：「OAG date by BANK INFO(CY2002)」

航空・空港を取り巻く状況2 運航の多頻度化による利便性の向上

・機材の小型化により、多頻度ネットワークの実現が可能となり、利用者の利便性が向上しています。

■機材の小型化と多頻度化



航空・空港を取り巻く状況3 小型機運航会社による低コスト運航の取り組み

・国内航空会社では、低コスト運航のため小型機に特化した関連航空会社へ路線を移管しており、地方路線や離島路線の維持や利便性の向上に寄与しています。

■小型機運航会社への路線移管と運航コスト削減

会社名	A-Net(エアニッポンネットワーク)	JEX(JALエクスプレス)
事業概要	羽田-離島路線及び丘珠空港から北海道内路線	伊丹空港を中心に中・短距離路線
主要機材	プロペラ機	小型JET機
運航効率化	運航コストを約12%削減(対ANK比)	運航コストを約11%削減(対JAL比)

資料)国土交通省「第6回航空に関する懇談会」資料(2004年)

航空・空港を取り巻く状況4 超大型機の出現

・エアバス社では、ジャンボジェット機以上の座席数を有する次世代の超大型機を開発しており、海外エアラインは既に導入を決定し、日本への就航の可能性もあります。

・我が国エアラインでの導入予定はまだありませんが、就航の際にはターミナル施設等の対応が課題となります。

■超大型機の出現(A380)



資料)エアバスジャパンホームページ

3. 福岡空港の役割の検討

④空港施設の視点

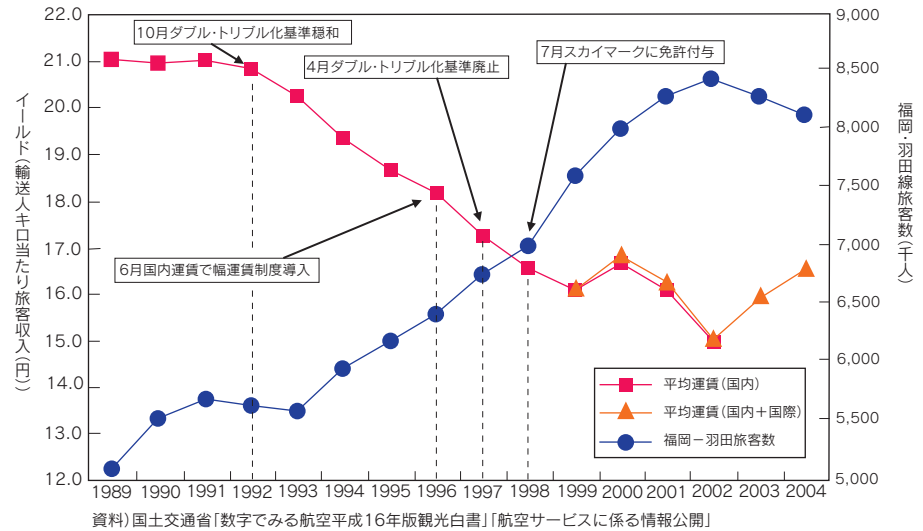
航空・空港を取り巻く状況5 航空会社間の競争による運賃低廉化と利用者の増大

・国内航空分野では、既存航空会社間の路線参入や運賃設定の多様化、新規航空会社の参入が認められる等、規制緩和が進んでおり、その結果、航空会社間の競争による運賃の低廉化が起きている。

・運賃の低廉化により、利用回数の増加や利用目的の多様化など新たな需要が創出されることとなり、福岡－羽田線では旅客数が大幅に増加していますが、この数年、運賃は上昇傾向、旅客数は減少傾向にあります。

※航空運賃の動きを見る場合、普通運賃以外にも様々な割引運賃があり単純な比較は難しいため、輸送人キロ当たり旅客収入(1人の旅客を1km運送することによって得られた運賃の平均)を指標として使用します。

■福岡－羽田線旅客数の推移と運賃の低廉化

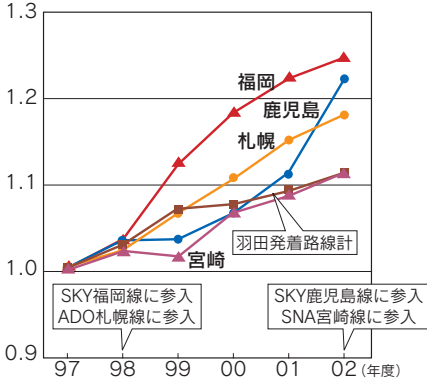


航空・空港を取り巻く状況6 新規参入路線による運賃低廉化

・新規参入路線においては、他路線と比較して運賃の低廉化が見られ、利用者のすそ野を広げています。

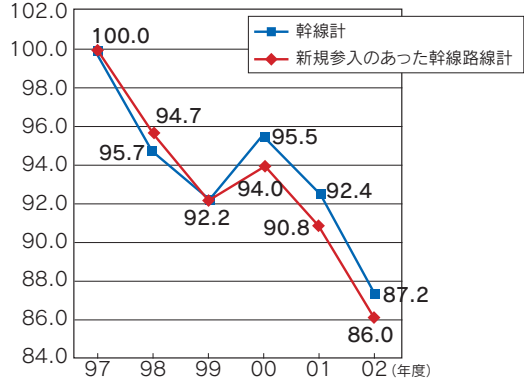
■羽田空港の新規参入航空会社路線と旅客数

1997年度の旅客数を1とした場合の旅客数の推移



■幹線路線におけるイールドの推移

(以下はいずれも1997年度のイールドを100とした場合のイールドの推移)



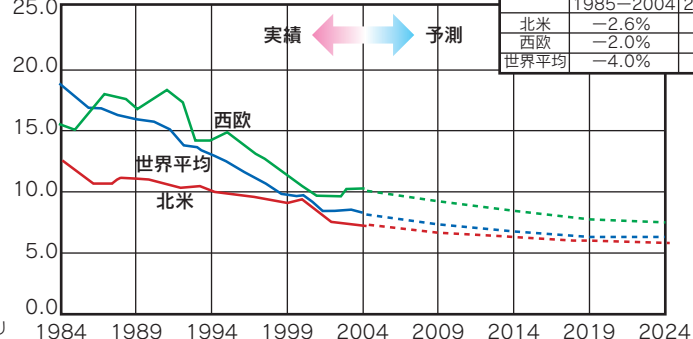
・航空運賃は、航空会社間の競争や原油価格上昇による運航コスト増など様々な要因で決定されています。資料)国土交通省「航空事業の現状と課題」2004.2

航空・空港を取り巻く状況7 世界的な航空運賃低下の傾向

・世界の航空運賃は低下傾向が続き、今後もさらなる低下が予想され、国際旅客のすそ野が広がる事が予想されます。

■世界の實質航空運賃の推移と予測

2004USセント/有償旅客キロ



資料)日本航空機開発協会「航空機関連データ集(2005年3月)」より

3. 福岡空港の役割の検討

4つの視点からみた「福岡空港の現状と課題」及び「福岡空港に求められるもの」をまとめると以下のとおりです。

福岡空港の現状と課題のまとめ

①利用者の視点

- 利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視する
- 利用したい時間帯は、朝・夕にピークがある
- 利用者の満足度はアクセスを中心に他空港より高い
- 満足度の低い路線（便数の少ない地方路線など）も多い

②地域の視点

- 地域経済と市民生活への貢献
 - 九州で年間約8千億円の幅広い経済波及効果
 - 市民の航空利用、周辺離島等との連携、防災・報道等での貢献
- 都市構造に及ぼしている影響
 - 日本一良好な都心と空港のアクセス
 - 空港周辺への流通・生産機能の効率的な集積
 - 空港東部での緩やかな市街地形成
 - 都心部の建築物高さ制限
- 万一の事故の危険性
- 福岡空港と都市環境
 - 航空機による騒音問題
 - 家屋移転等による空港周辺地域コミュニティへの影響
 - 航空機による大気への影響

③航空ネットワーク

- 国内航空ネットワーク
 - 北部九州地域と三大都市圏との流動を支える
 - 九州・山口地域と主要都市との流動を支える
 - 離島と他地域との流動を支える
 - 国内貨物輸送における航空輸送の大幅な伸び
 - 国際航空ネットワーク
 - 全国第4位の国際線旅客、貨物の取扱量
 - アジア路線が多く占める国際定期路線
 - 九州・山口地域と海外との流動を支える
 - 高度化する物流を支える航空輸送
 - 航空ネットワーク形成
 - 基礎需要の高さと九州各地から福岡都市圏への良好なアクセス利便性を背景にした需要増加と航空ネットワーク形成
- 【航空・空港を取り巻く状況】**

 - ・国内・海外での空港整備の進展
 - ・東アジアをはじめ世界で増加が見込まれる国際航空需要
 - ・経済成長著しい中国や韓国との交流の進展
 - ・国内主要空港と比べ十分とは言えない国際線

④空港施設

- 駐機場、滑走路、誘導路において能力を制約する課題がある
 - 福岡空港では混雑時間が増加し、ピーク時における旅客利用や増便・日帰り路線就航等の航空機運航に制約が生じはじめている
 - 福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、その前提のもとでは平成15年実績で約0.9万回の余力がある
 - 国内線では、最も旅客数の多い金曜日では羽田路線で予約が取りにくいなど、曜日や時期などによる利用者への影響も生じはじめている
 - 国際線では、観光利用の特性である曜日や季節による発着回数の変動がみられる
 - 福岡空港では騒音対策等の観点から、実際の利用時間帯は7時から22時となっている
- 【航空・空港を取り巻く状況】**

 - ・我が国の航空輸送における路線需要や目的による機材の使い分けと小型・多頻度化の傾向
 - ・運航の多頻度化による利便性向上や低コスト運航の取り組み
 - ・規制緩和を契機とした航空会社間競争による運賃低廉化と需要拡大

3. 福岡空港の役割の検討

「福岡空港の課題解決」に向けて福岡空港に求められるもの

①利用者の視点

- 直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化への取り組み
- 空港アクセス、搭乗手続き、航空機の乗り継ぎの時間短縮や快適性の向上
- 航空運賃やアクセス料金など、費用の低減

②地域の視点

- 福岡都市圏を出発・目的地とする国内外の旅客や貨物需要への対応
- 市民の航空利用と物流など、福岡の生活・経済・文化活動に貢献する交通基盤としての機能
- 周辺離島と福岡を結ぶ生活路線やこれらの地域と他地域を結ぶ乗り継ぎ拠点機能
- 消防、警察、海上保安庁、テレビ局等、周辺地域の防災・報道等における航空活動支援
- 運航の安全をより高める努力と万一事故が起こった場合の危機管理
- 騒音や大気汚染等、空港周辺の生活環境への影響低減のための対策の実施

③航空ネットワークの視点

- 海外・国内の拠点空港との競争を見据え、相互交流拡大が見込まれる東アジアを中心とした国際航空需要への対応
- 成長するアジアの活力を取り込み、福岡・九州の観光産業の活性化、自動車や半導体産業の集積という地域特性を活かした成長を目指すため、現在、福岡空港に就航していない各国・各地域への国際航空ネットワークの強化
- 国内幹線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との直行路線の確保及び離島等の生活路線の維持
- 羽田空港の容量拡大、静岡空港開港、百里飛行場の民間共用化など、国内の空港整備を踏まえた新たな路線開設及び便数増加による国内航空ネットワークの拡充
- 高度化する物流システムに対応し、今後増大が見込まれる航空貨物需要への対応

④空港施設の視点

- 国内外の情勢や九州の空港や交通基盤の整備を考慮した、中・長期的な航空需要を満たし、繁忙期やピーク時間帯での旅客ニーズに対応できる空港容量
- 路線の新規開設や増便を可能にし、小型・多頻度化や航空会社間の競争等によるサービス向上を活性化させるためのゆとりのある空港容量

3. 福岡空港の役割の検討

4) 福岡空港の役割

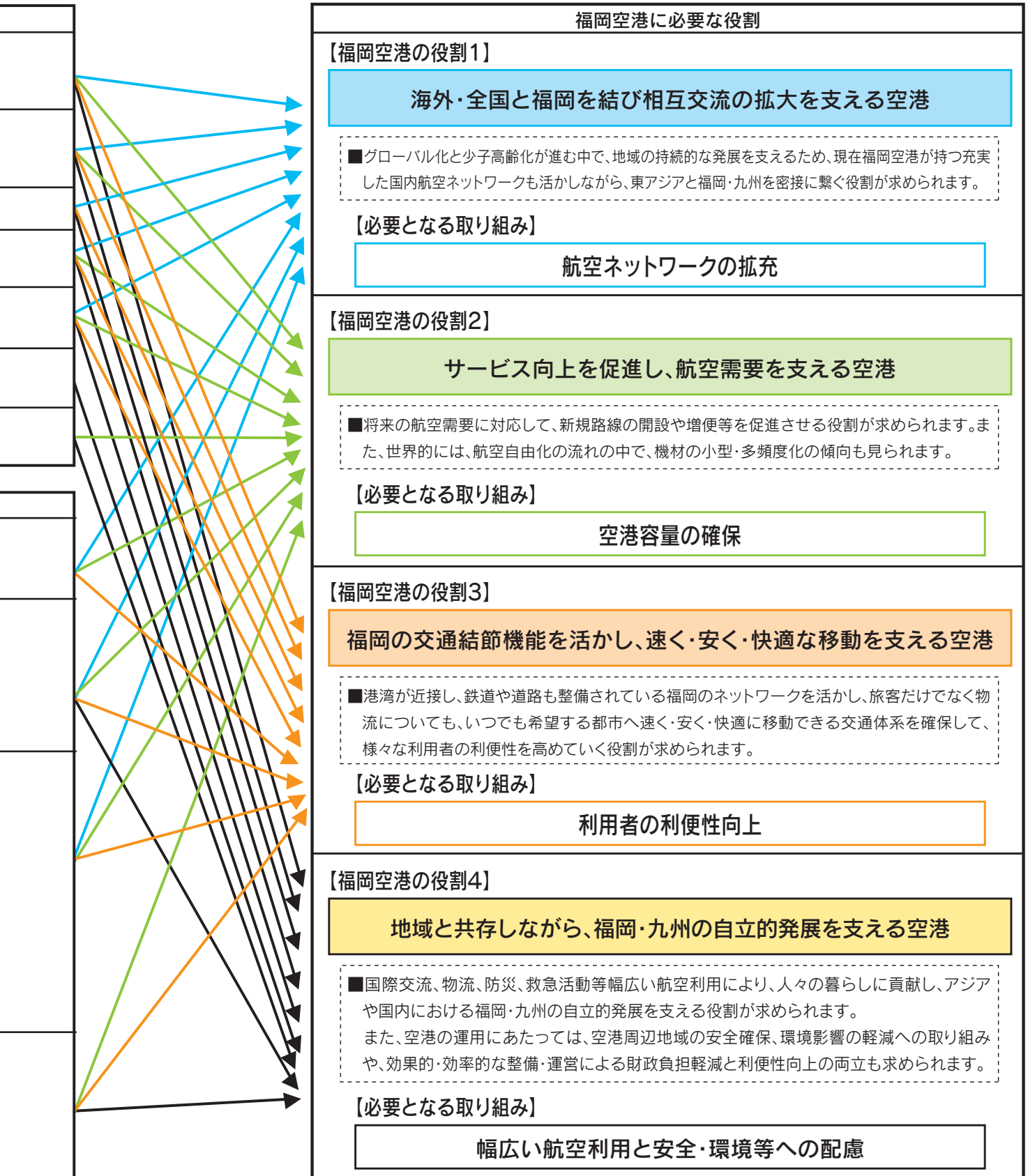
これまで整理した「地域の将来像の実現」及び「福岡空港の課題解決」に向けて「福岡空港に求められるもの」をまとめ、これから導かれる将来の福岡空港に必要な役割を「福岡空港の役割」として次ページ以降に整理しました。

	論点	将来像	福岡空港に求められるもの
地域の将来像の実現に向けて	①グローバル化	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	○東アジアを中心とした産業集積地域と行き交う旅客・貨物需要への対応 ○中国主要都市等の訪日観光需要の増大への対応 ○福岡から乗り継ぎ、周遊しやすい航空・陸上・海上交通のネットワーク ○旅客や貨物の利用者が早く・快適に利用できるターミナル施設
	②少子高齢化	国内外から多彩な人材を引きつける多様な機会に富んだ地域	○九州をけん引する福岡の国内外交流拠点機能の強化 ○技術交流、文化交流、学術交流の増大による旅客需要への対応 ○東アジアを中心とした外国からの人材受入による旅客需要への対応 ○中国主要都市等の訪日観光需要の増大への対応(再掲)
	③地方分権	地域性を活かして競争力のある自立した地域	○高次都市機能が集積する福岡の競争力を支える航空サービスの充実 ○分権の拠点となる地方中枢・中核都市とのネットワークの強化
	④価値観の多様化	様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域	○海外・国内旅行の多様化への対応 ○季節便や臨時便、出発到着時刻など様々な利用者ニーズへの対応 ○ユニバーサルデザインなど全ての人が利用しやすいターミナル施設
	⑤IT化	ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域	○IT活用により促進されるグローバルな旅客交流の増加への対応 ○ITを活用し、他の輸送機関とも連携した迅速・確実な物流への対応 ○情報関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応
	⑥社会資本形成	戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域	○効率的な経営による運営コストの低減 ○直接的、広域的効果を十分見極めた適切な設備投資 ○民間活力導入等による、公的な設備投資額の抑制
	⑦環境重視	都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域	○騒音等、空港が周辺地域に与える環境影響の軽減 ○エネルギーや水等、省資源、リサイクル型空港への取組み ○環境関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応

	視点	主な現状と課題	福岡空港に求められるもの
福岡空港の課題解決に向けて	①利用者の視点	・利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視している ・利用時間帯は朝・夕にピークがある ・アクセスを中心に満足度は高い	○直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化への取り組み ○空港アクセス、搭乗手続き、航空機の乗り継ぎの時間短縮や快適性の向上 ○航空運賃やアクセス料金など、費用の低減
	②地域の視点	・福岡・九州での幅広い経済波及効果 ・市民や周辺離島の航空利用への貢献 ・防災・報道等における航空活動支援 ・日本一良好な都心と空港のアクセス ・都心部の建築物高さ制限 ・万一の事故の危険性 ・航空機による騒音問題	○福岡都市圏を出発・目的地とする国内外の旅客や貨物需要への対応 ○市民の航空利用や物流など、福岡の生活・経済・文化活動に貢献する交通基盤としての機能 ○周辺離島と福岡を結ぶ生活路線やこれらの地域と他地域を結ぶ乗り継ぎ拠点機能 ○消防、警察、海上保安庁、テレビ局等、周辺地域の防災・報道等における航空活動支援 ○運航の安全をより高める努力と万一事故が起こった場合の危機管理 ○騒音や大気汚染等、空港周辺の生活環境への影響低減のための対策の実施
	③航空ネットワーク	○国内航空ネットワーク ・北部九州地域と三大都市圏との流動を支える ・九州・山口地域と主要都市との流動を支える ・離島と他地域との流動を支える ・全国第4位の国内旅客、全国第3位の国内貨物取扱量 ・国内貨物輸送における航空輸送の大幅な伸び ○国際航空ネットワーク ・全国第4位の国際線旅客、貨物の取扱量 ・アジア路線が多く占める国際定期路線 ・九州・山口地域と海外との流動を支える ・高度化する物流を支える航空輸送 ○航空ネットワーク形成 ・基礎需要の高さと九州各地から福岡都市圏への良好なアクセス利便性を背景にした需要増加と航空ネットワーク形成	○海外・国内の拠点空港との競争を見据え、相互交流拡大が見込まれる東アジアを中心とした国際航空需要への対応 ○成長するアジアの活力を取り込み、福岡・九州の観光産業の活性化、自動車や半導体産業の集積という地域特性を活かした成長を目指すため、現在、福岡空港に就航していない各国・各地域への国際航空ネットワークの強化 ○国内幹線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との直行路線の確保及び離島等の生活路線の維持 ○羽田空港の容量拡大、静岡空港開港、百里飛行場の民間共用化など、国内の空港整備を踏まえた新たな路線開設及び便数増加による国内航空ネットワークの拡充 ○高度化する物流システムに対応し、今後増大が見込まれる航空貨物需要への対応
	④空港施設	・ピーク時間帯での旅客利用や航空機運航への制約が生じはじめている ・曜日・季節により航空需要は変動する ・空港利用は7時～22時までに制限 ・路線需要や目的による機材の使い分けと小型・多頻度化の進展 ・航空会社間競争による運賃低廉化とそれに伴う需要拡大	○国内外の情勢や九州の空港や交通基盤の整備を考慮した、中・長期的な航空需要を満たし、繁忙期やピーク時間帯での旅客ニーズに対応できる空港容量 ○路線の新規開設や増便を可能にし、小型・多頻度化や航空会社間競争等によるサービス向上を活性化させるためのゆとりのある空港容量

3. 福岡空港の役割の検討

【福岡空港の役割】



地域の将来像と福岡空港の役割

3. 福岡空港の役割の検討

【福岡空港に求められるもの】

- グローバル化、人口減少が進む中で、福岡・九州の発展を促す産業、観光、学術・技術、人材等の海外相互交流の拡大を支える役割が求められます。
- ビジネス、生活、レジャー等、人々の多様化・高質化する活動を支える役割が求められます。

【福岡空港の役割1】

海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港

■グローバル化と少子高齢化が進む中で、地域の持続的な発展を支えるため、現在福岡空港が持つ充実した国内航空ネットワークも活かしながら、東アジアと福岡・九州を密接に繋ぐ役割が求められます。

【必要となる取り組み】

航空ネットワークの拡充

【国内】

羽田空港の容量拡大や地方空港の整備等による新たな路線開設や便数増加による国内航空ネットワークの拡充

【国際】

成長するアジアの活力を取り込み、地域特性を活かした成長を目指すための、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



3. 福岡空港の役割の検討

地域の将来像と福岡空港の役割

【福岡空港に求められるもの】

- 国内外との産業、観光、学術・技術、人材等の様々な交流による将来航空需要を支える役割が求められます。
- 旅行目的地や利用する季節や時間など、多様化・高質化する利用者ニーズを支える役割が求められます。
- 安く、高質な航空サービスの提供を促進する航空会社間の競争を支える役割が求められます。

【福岡空港の役割2】

サービス向上を促進し、航空需要を支える空港

■将来の航空需要に対応して、新規路線の開設や増便等を促進させる役割が求められます。また、世界的には、航空自由化の流れの中で、機材の小型・多頻度化の傾向も見られます。

【必要となる取り組み】

空港容量の確保

将来の航空需要や小型・多頻度化への対応とピーク時間帯における混雑解消

利用者ニーズに応じた航空サービス提供やダイヤ設定の工夫による新規路線開設や増便の促進

航空会社間の競争環境整備によるサービス向上と運賃の低廉化の促進

■目的の多様化や将来の航空需要への対応

【海外】

相互交流拡大による需要増加と、観光利用の特徴である曜日や季節による変動への対応

【国内】

〈三大都市圏〉

多くのビジネス利用に対応する安定した航空サービスの提供

〈地方都市〉

全国各都市との高速移動の確保

〈離島〉

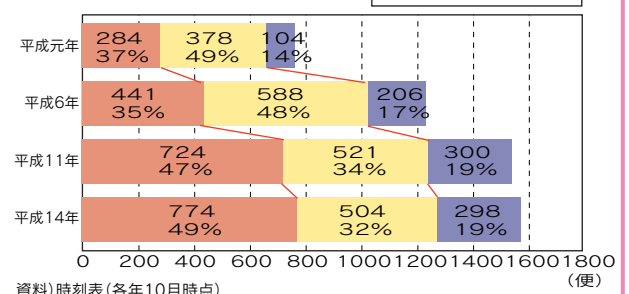
北部九州の離島等の生活路線の維持

目的による機材の使い分けが進展

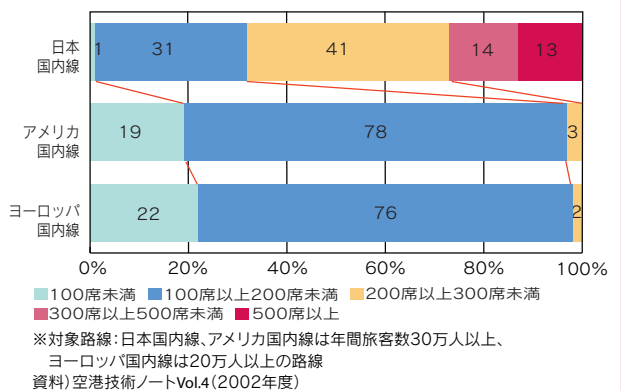
■機材の多様化・小型化への対応

- 利用者の利便性向上を目的とした旅客機の【小型・多頻度化】への対応
- 航空需要が小さな国内外地域への航空サービスを提供する【リージョナルジェット】への対応
- 高質なサービスを提供する【ビジネスジェット】への対応

■日本国内線の日便数の推移 (ジェット機)



■国内線の使用機材構成



3. 福岡空港の役割の検討

【福岡空港に求められるもの】

- 直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化を支える役割が求められます。
- 航空運賃やアクセス料金など費用の低減を支える役割が求められます。
- 空港アクセス、搭乗手続き、乗り継ぎの時間短縮や快適性を支える役割が求められます。
- 高度化する物流システムに対応し、将来航空貨物需要を支える役割が求められます。

【福岡空港の役割3】

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

■港湾が近接し、鉄道や道路も整備されている福岡のネットワークを活かし、旅客だけでなく物流についても、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役割が求められます。

【必要となる取り組み】

利用者の利便性向上

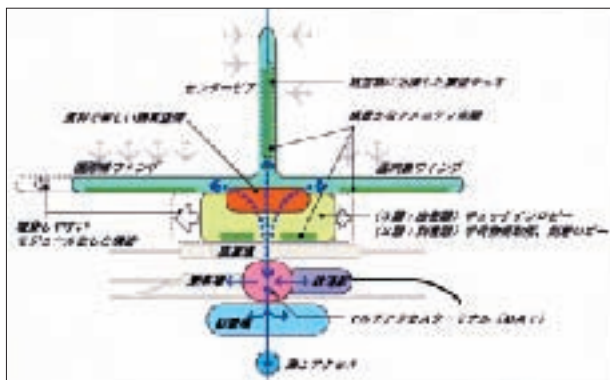
全国・九州各地の人々とアジアを結び、周遊性を高める国際線・国内線の乗り継ぎ機能の強化

航空ネットワークの拡充【再掲】
空港容量の確保【再掲】

国内航空ネットワークの充実と九州域内への移動が容易な九州の陸上・海上交通ネットワークの拠点としての福岡の特長を活かす

多様化・高質化する貨物輸送ニーズへの対応

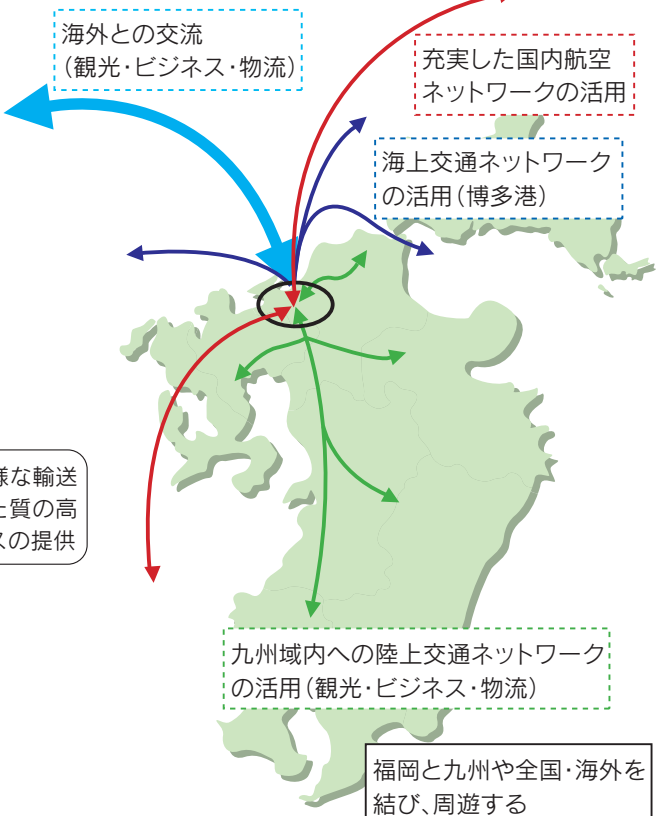
▼乗り継ぎに配慮された中部国際空港



▼陸・海・空が密接に連携した福岡の交通体系



▼福岡の交通拠点機能の活用



3. 福岡空港の役割の検討

地域の将来像の福岡空港の役割

【福岡空港に求められるもの】

- 市民や離島住民等の航空利用や地域の防災、救急活動等を支える役割が求められます。
- 高次都市機能が集積する福岡と九州の競争力を支える役割が求められます。
- 周辺地域の生活・自然環境への影響を軽減することが求められます。
- 効果を見極めた適切な設備投資と効率的な運営による空港経営を行うことが求められます。

【福岡空港の役割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

■国際交流、物流、防災、救急活動等幅広い航空利用により、人々の暮らしに貢献し、アジアや国内における福岡・九州の自立的発展を支える役割が求められます。
また、空港の運用にあたっては、空港周辺地域の安全確保、環境影響の軽減への取り組みや、効果的・効率的な整備・運営による財政負担軽減と利便性向上の両立も求められます。

【必要となる取り組み】幅広い航空利用と安全・環境等への配慮

福岡の人々の航空利用による経済・文化・防災活動等への貢献

安全の確保や騒音・大気汚染の軽減等、空港活動が生活環境や地球環境へ与える影響の軽減

効果的な設備投資と効率的な運営

利用者の利便性向上【再掲】

▼防災、救急活動等を支える海上保安本部ヘリコプター



資料) 第7管区海上保安本部HP

▼空港環境対策の体系

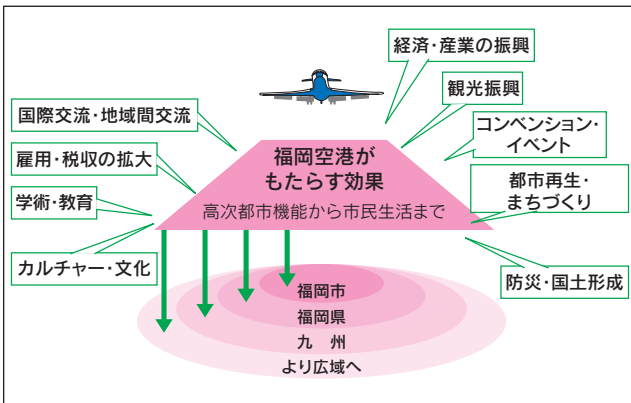
空港環境対策

1. 発生源対策

- ①機材改良(低騒音型機材の導入)
- ②発着規制(夜間運航の規制等)
- ③運航方法の改善(騒音軽減運航方式)

2. 空港周辺対策

▼福岡空港がもたらす効果



▼福岡市が持つ高次都市機能

高次都市機能	経済中枢機能 ●全国企業支社 ●地元企業本社	国際交流機能 ●領事館 ●国際空港 ●国際会議場等	中央・地方政府機能 ●国の出先機関 ●県庁・市役所	学術・研究機能(人材育成機能) ●国公立大学 ●国公立研究所
都市機能	広域取引機能 卸売・金融等	高度公共サービス機能 医療・福祉・文化	知識財生産機能 知識財・情報	物的生産機能 工業・建設業
市民生活と自然環境	市民生活		生活基盤 上下水道・廃棄物処理施設	運輸・通信基盤 空港・港湾・鉄道・道路・通信

資料)「21世紀の国土構造と国土政策」

4. 結論

この章で、明らかになった「地域の将来像」及び「福岡空港の役割」は、以下のとおりです。

地域の将来像

①グローバル化	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
②少子高齢化	国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充ちた地域
③地方分権	地域性を活かして競争力のある自立した地域
④価値観の多様化	様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域
⑤IT化	ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域
⑥社会資本形成	戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域
⑦環境重視	都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域

福岡空港に必要な役割

役割①	海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港 【必要となる取り組み】航空ネットワークの拡充
役割②	サービス向上を促進し、航空需要を支える空港 【必要となる取り組み】空港容量の確保
役割③	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 【必要となる取り組み】利用者の利便性向上
役割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 【必要となる取り組み】幅広い航空利用と安全・環境等への配慮

将来の航空需要の予測

はじめに

福岡空港の国内線の旅客数・路線数は、三大都市圏をはじめ全国主要都市や北部九州の離島との航空ネットワークの拡充と、航空の自由化による航空運賃の値下げや福岡市営地下鉄空港線の開業(1993年)等の利用者にとっての利便性の向上に伴い、1990年代後半まで増加傾向が続いてきました。近年は景気低迷の影響や他交通機関との競合等で、横ばいとなっています。2005年度国内線の旅客数は約1,640万人(速報値)、路線数は24路線(2006年5月現在)となっています。国際線の旅客数・路線数については、国際情勢の影響等によって変動があるものの、2005年度国際線の旅客数は約217万人(速報値)で福岡空港の旅客全体の1割以上を占めており、路線数は21路線(2006年5月現在)となっています。また、航空機の発着回数については、2005年度には13.7万回に達しており、需要の多いピーク時間帯には増便ができないことや混雑によって遅延が生じることなど、旅客の利用や航空機の運航に制約が生じはじめています。

福岡空港の国内航空貨物輸送量の伸びは、1989年以降増加傾向を示してきました。近年、国内航空貨物輸送量の伸びは景気低迷等の影響を受け横ばい傾向にあり、福岡空港の貨物輸送量も同様の傾向を示しています。国際航空貨物輸送量は、全国の約2%を占め、方面別ではアジア方面が8割以上で、全国と比較してアジア方面の占める割合が高く、九州とアジアの結びつきの強さを示しています。

今回の需要予測は、国内外航空ネットワークにおける拠点空港の一つである福岡空港の将来の方策を検討するための基礎資料とするため、福岡空港の国内・国際航空旅客及び国内・国際航空貨物の将来の取り扱い量を計算することを目的としています。

国内・国際航空旅客については、交通需要予測において広く用いられている四段階推計法で予測しています。この中では北部九州の利用空港の分担や空港までのアクセスの便利さの違い、新幹線等他の交通機関との競合などの地域特性等についても考慮しています。四段階推計法による予測の他、国内線については近年の横ばい傾向や容量制約下の需要動向の分析などを行いました。国際線については簡易グラフィティモデルを用いた分析を試みました。

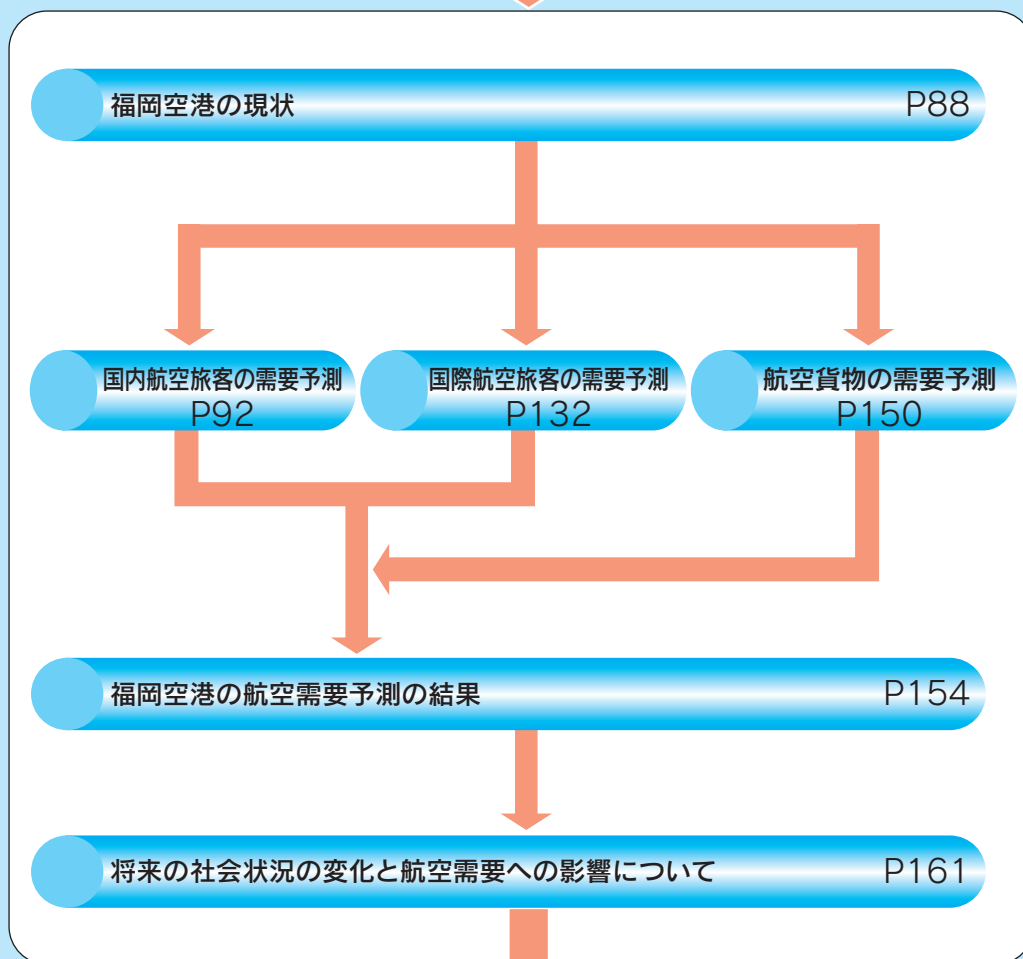
また、国内・国際航空貨物については、国内総生産(GDP)と航空貨物輸送量のこれまでの関係等を分析した上で、将来の貨物輸送量を予測しています。

今回の需要予測の特徴

- ① 今回の需要予測では、過去の旅客数と人口、国内総生産(GDP)、交通サービス水準(所要時間、費用、頻度等)等の関係を分析して、将来の旅客需要を予測します。なお、予測が困難なテロなども一時的には需要に影響を与えますが、長期的な需要に対しては、これらの事象が与える影響はないことを前提とします。
- ② 今回は潜在的な航空需要を把握することを目的としています。このため福岡空港の滑走路処理容量や羽田空港の発着枠等、各空港の容量制約については考慮していません。現実にはこのような問題があり、需要があっても新規路線の就航や運航本数を増やすことができない制約があります。
- ③ 路線の就航や廃止は、最終的には航空事業者の判断により決まります。航空事業者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)や経営状況等を踏まえてこれを決定しています。国際線については国際航空協定も関係しています。また、航空や鉄道等の将来の交通サービス水準についても各事業者の経営判断にかかわる事項です。これらのことについては予測を実施する上で将来の状況を想定することが困難ですので、今回は基本的に2004年10月時点の実績データを用いています。
- ④ 以上のとおり、需要予測は将来の社会経済等の状況がどうなるのか前提条件を与えて計算するものであり、前提条件が変わると計算結果は変わります。

今回想定した前提条件がどうなるか、また、実際の航空需要、福岡空港の利用状況がどうなるか、今後注目していく必要があります。

II章 地域の将来像と福岡空港の役割



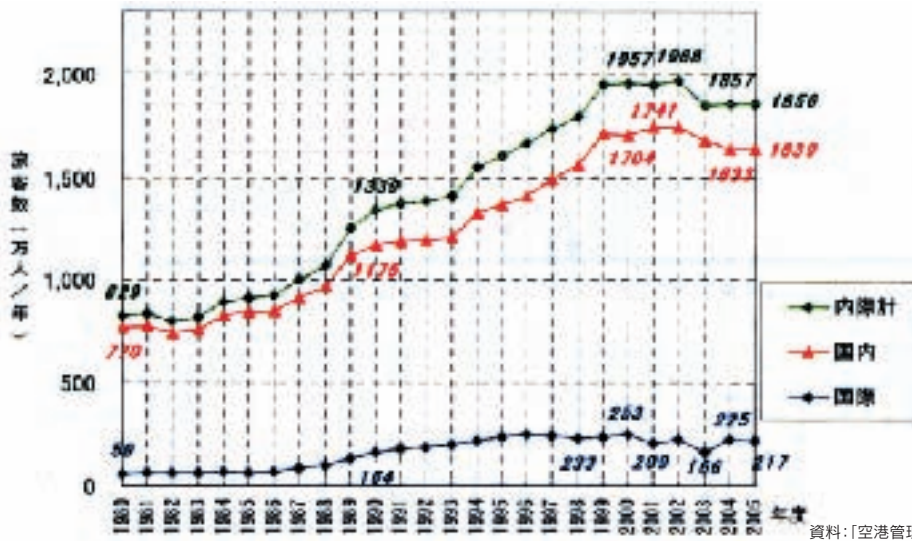
IV章 福岡空港の空港能力の評価と見極め

1. 福岡空港の現状

(1) 福岡空港の旅客数の推移

福岡空港の旅客数は2002年度まで増加傾向を続けこの年には国内線・国際線を合わせて年間約1960万人を超えました。近年、旅客数が横ばい傾向であることについては、景気低迷の影響や他交通機関との競合等の理由の他、国際情勢の影響等の一時的な要因が考えられます。(P.130コラム12参照)

■福岡空港の旅客数の推移(国内、国際、計)



■福岡空港をめぐる主な状況変化

①プラザ合意	1985年
②羽田空港A滑走路供用	1988年
③バブル景気	1986～1991年
④福岡市営地下鉄の空港延伸	1993年
⑤関西国際空港供用	1994年
⑥羽田空港C滑走路供用	1997年
⑦新規航空事業者参入 (福岡・羽田路線)	1998年
⑧「国内航空分野の参入・運賃に係る規制」の廃止	2000年
⑨米国同時テロ	2001年
⑩SARS流行	2003年
⑪九州新幹線鹿児島ルート一部 (新八代～鹿児島中央)開業	2004年

資料:「空港管理状況調査」、2005年度は速報値

(2) 福岡空港のネットワークの状況

福岡空港の国内航空ネットワークにおいては三大都市圏、全国主要都市及び九州北部の離島との流動を、国際航空ネットワークにおいては主としてアジアとの流動を支えており、特に東アジア方面の路線数は、成田空港、関西空港に次ぐ規模となっています。近年は福岡空港の滑走路処理容量に制約があり路線の増加が難しいことや、国内線では航空自由化に伴う航空事業者間の競争激化等を背景とした採算性の低い地方路線の廃止等の理由から、福岡空港の定期航空ネットワーク規模は横ばい傾向にあります。ただし、定期路線でなくても季節便やチャーター便として運航されている路線があり、それらの路線は将来的には定期路線として運航される可能性もあります。

参考:「福岡空港の総合的な調査 P1レポート ステップ1」(福岡空港調査連絡調整会議、2005年)

■福岡空港の国内線・国際線ネットワーク(2006年5月)



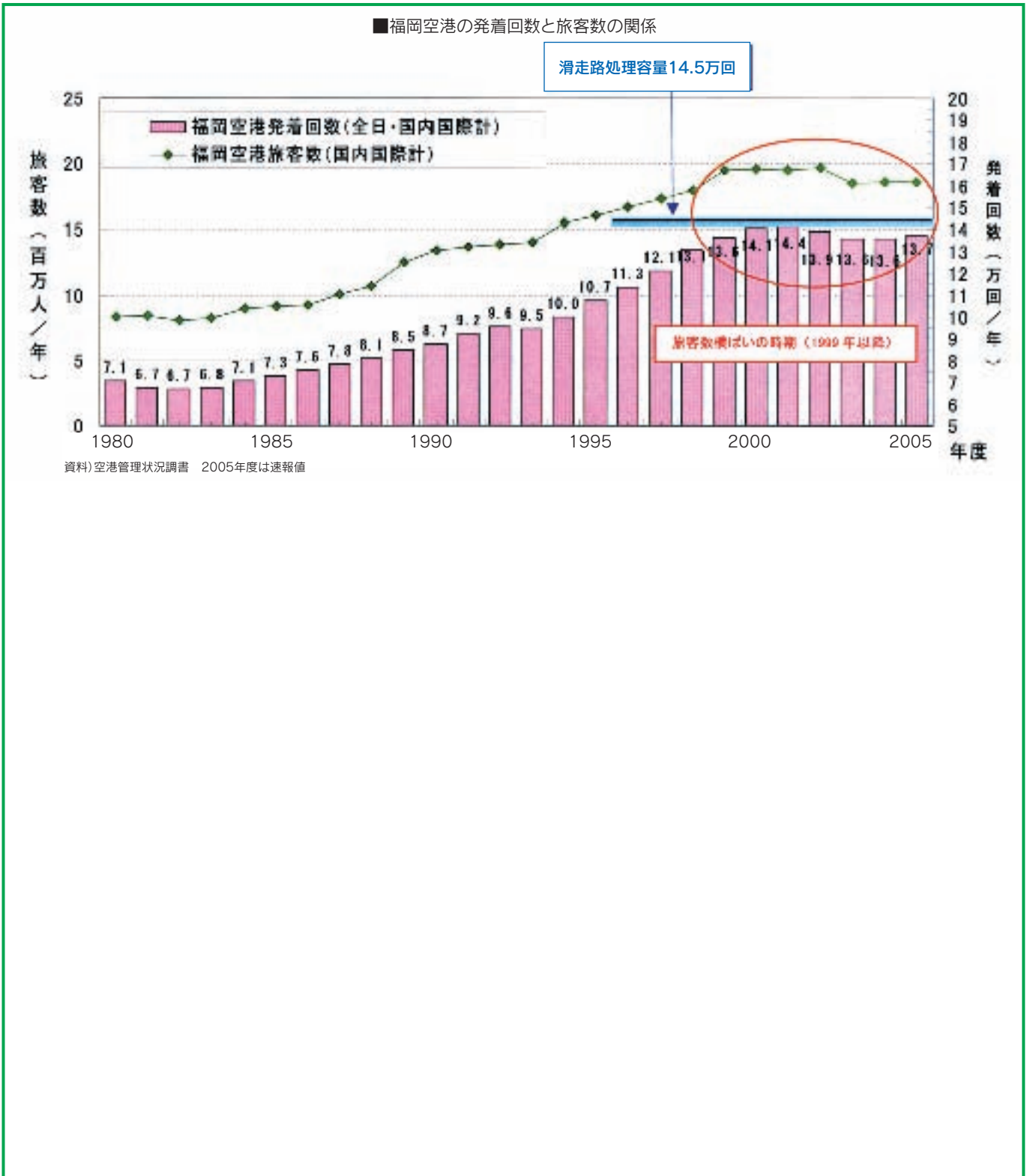
■主要空港における東アジア路線の現状(2006年5月)



1. 福岡空港の現状

(3) 福岡空港の発着回数

福岡空港の発着回数は2001年度に14.4万回に達し、その後今日に至るまで混雑状態が続いています。最も需要が集中する時間帯では既に増便が不可能になっています。



将来の航空需要の予測

1. 福岡空港の現状

(4) 航空自由化による旅客数の変化

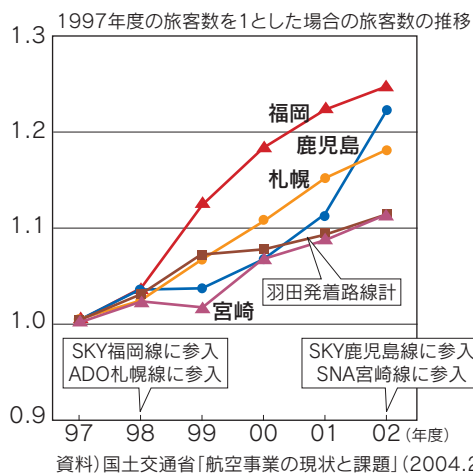
1990年代から航空自由化を背景に、新規航空会社の参入や運賃の自由化によって航空事業者間の競争が激しくなる中で、新規参入路線では航空運賃は値下がりし、利用者にとっての利便性が向上してきました。特に、福岡・羽田路線では、新規航空会社の参入による航空運賃の値下げによって、新たな需要が掘り起こされ、旅客数が大幅に伸びました

参考：「航空事業の現状と課題」(国土交通省、2004年2月)、「福岡空港の総合的な調査 PIRレポート ステップ1」(福岡空港調査連絡調整会議、2004年)

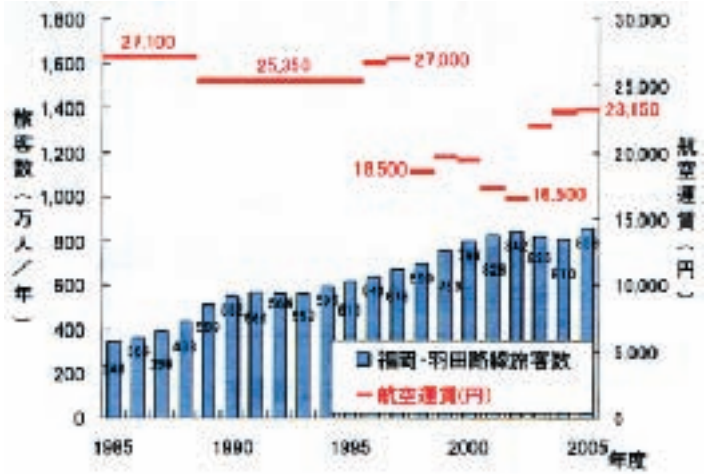
1998年(H10)に羽田～福岡路線において、格安料金で運航する新規航空会社の参入により、新たな需要が掘り起こされ、旅客数が他路線に比べ大幅に伸びました。

1997年までは正規運賃、航空運賃の自由化が進んだ1998年より後は割引運賃(前日まで購入可能な券種:全日空の特割1と日本航空の特便割引1の平均)としました。

■羽田空港の新規参入航空会社路線と旅客数



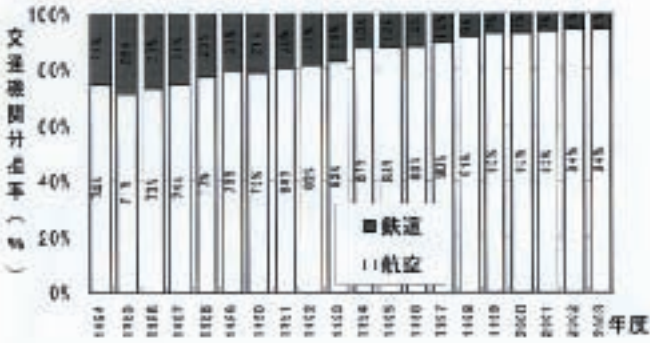
■羽田・福岡路線における運賃の推移



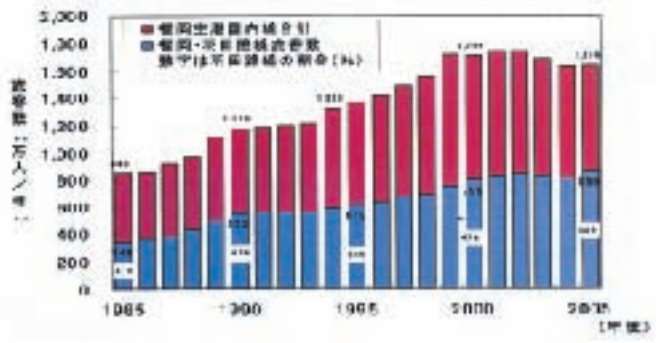
(5) 福岡・羽田路線の特徴

羽田路線は北部九州-東京圏を結ぶ主要な交通機関として重要な役割を果たしており、交通機関分担率では航空は90%に達しています。福岡空港の路線別旅客数の内訳をみると羽田路線がおよそ50%を占めています。羽田路線の運航本数は一日当たり往復45便で、概ね15~20分毎と高頻度に運航されています(2006年5月現在)。羽田路線では、羽田空港の発着枠に制約があることから、大型機の割合が全日で約76%(全国平均は19%)となっています。座席利用率(ロードファクター)は年間平均では約60%(2004年度)ですが、曜日による変動も大きく最も旅客の多い金曜日では90%となり、直前の予約はとりにくい状況になっています。

■都県間(東京都・福岡県)移動の交通機関分担率



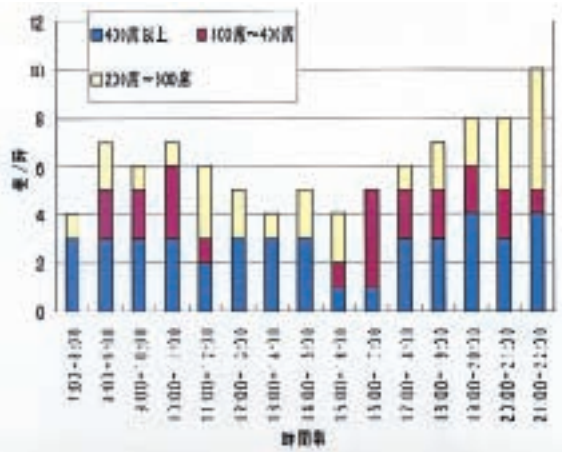
■福岡空港旅客数と福岡・羽田路線の旅客数



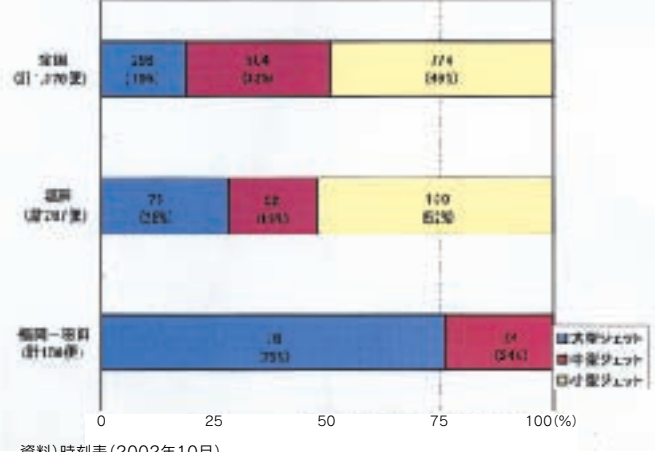
資料) 航空輸送統計年報

1. 福岡空港の現状

■時間帯別のサイズ別運航機材(福岡)

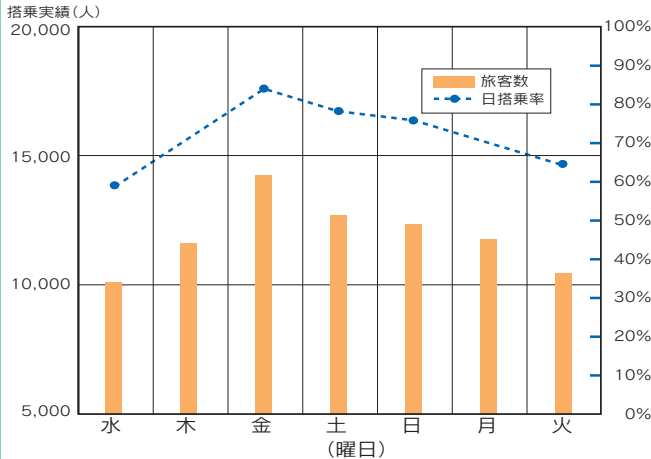


■サイズ別運航機材(全国と福岡)



資料)時刻表(2002年10月)

■曜日別旅客数及び座席利用率(福岡・羽田路線)「2003年11月」



■旅客数及び座席利用率の推移(福岡・羽田路線)



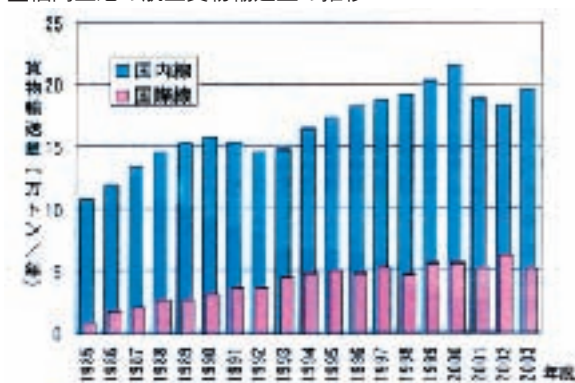
将来の航空需要の予測

(6) 福岡空港の航空貨物の推移

福岡空港の国内線及び国際線の航空貨物輸送量は、これまで増加傾向で推移してきました。しかし、近年は、景気低迷等の影響を受け、航空貨物輸送量の伸びは横ばい傾向にあります。

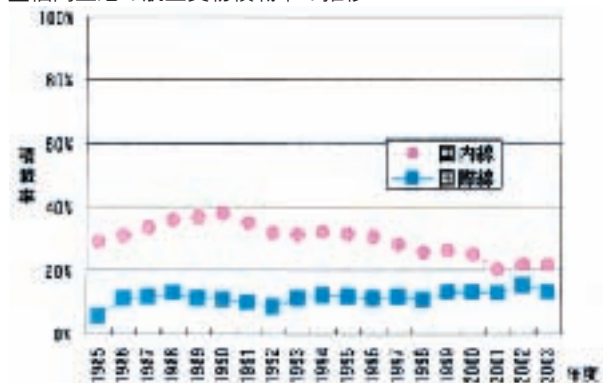
福岡空港の航空貨物輸送は、ほとんどが旅客機の貨物室を用いています(「ベリー便」と呼びます)がその積載率は、国内線では20~40%、国際線では20%に満たない状況です。

■福岡空港の航空貨物輸送量の推移



資料)国内線、貨物地域流動調査 国際線、空港管理状況調査

■福岡空港の航空貨物積載率の推移



資料)国内線、航空輸送統計年報 国際線、空港管理状況調査

2. 国内航空旅客の需要予測

1) 国内航空需要予測モデルの概要

(1) 四段階推計法のご概念

航空需要予測は、四段階推計法にもとづき以下のように段階的に交通量の推計を行います。

- ① 全国の生成交通量の予測及び地域別の発生交通量の予測
- ② 地域間の全交通機関分布交通量の予測
- ③ 地域間の交通機関別分布交通量の予測
- ④ 航空路線別交通量の予測

四段階推計法は、航空需要のみならず道路、鉄道などの交通需要予測に国内外で広く使われている推計法です。

■ 四段階推計法による予測の流れ

① 全国の生成交通量の予測及び地域別の発生交通量の予測

- ・まず日本全国の生成交通量を推計します。
- ・次に福岡県の発生交通量を推計します。
- ・発生交通量の全都道府県計は、先の日本全国の合計と一致する必要があるため、発生交通量の比で生成交通量を按分します。
- ※予測モデルでは全国480ゾーンを設定していますが、ここでは福岡県と東京都を例にとって説明します。

② 地域間の全交通機関分布交通量の予測

- ・福岡県－東京都間の分布交通量を推計します。
- ・福岡県から全国への分布交通量は、先の福岡県の発生交通量と一致する必要があるため、分布交通量との比で発生交通量を按分します。

③ 地域間の交通機関別分布交通量の予測

- ・②で推計した福岡県と東京都間の分布交通量を交通機関別に配分します。
- ・配分率(=選択確率)は交通機関選択モデルで求めます。

④ 航空路線別交通量の予測

- ・③で推計した福岡県と東京都間の航空の交通量を航空経路別に配分します。
- ・配分率(=選択確率)は航空経路選択モデルで求めます。

2. 国内航空旅客の需要予測

2) 国内航空旅客需要予測の前提条件

(1) 国内航空旅客需要予測の前提条件(総括)

福岡空港の潜在的な航空需要を把握するための予測年次、将来GDP、将来人口及び交通ネットワークなどの前提条件は以下の通りとしました。

■国内航空旅客需要予測の前提条件(総括表)

		前提条件		
予測年次		2012年、2017年、2022年、2032年		
ゾーン		全国480ゾーン		
データ		全国幹線旅客純流動調査(国土交通省、2000年)、国内航空旅客動態調査(国土交通省、2001年)		
GDP(国内)		「構造改革と経済財政の中期展望－2004年度改定」(経済財政諮問会議、2005年1月)、「日本21世紀ビジョン」(「日本21世紀ビジョン」に関する専門調査委員会、2005年4月)及び過去のGDP実績から3ケースを設定		
将来人口		「日本の将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所、2003年12月)の中位推計値		
航空ネットワーク	将来	2004年10月時刻表を基に設定		
		福岡空港航空路線	2004年現在の航空路線25路線の他、過去の運航実績のあった6路線及び、新設となる神戸、静岡、百里の3路線の計34路線	
	新設	新北九州と神戸は、2005年度に供用。静岡と百里は、2012年度までに供用		
		新北九州空港航空路線	既存調査を参考に以下の路線を設定 ・羽田、伊丹、関西、中部、名古屋、札幌、宮崎、鹿児島、沖縄	
アクセス鉄道	仙台空港アクセス鉄道が、2007年度に供用			
鉄道ネットワーク	将来	2004年10月時刻表を基に設定		
	新設	福岡市営地下鉄七隈線	天神南～橋本が2005年度供用	
		整備新幹線		
		東北新幹線	八戸～新青森(フル規格)が2010年度、新青森～新函館(フル規格)が2015年度開業(2004年12月政府与党申合せ)	
北陸新幹線	長野～金沢(フル規格)が2014年度開業(2004年12月政府与党申合せ)			
九州新幹線	鹿児島ルート・博多～新八代(フル規格)が2010年度開業(2004年12月政府与党申合せ)			
ネットワーク道路	既設	2004年時点での道路ネットワーク		
	新設	・(全国)2012年度までに供用予定の高規格幹線道路・地域高規格道路の整備計画区間 ・(九州・山口地域)2012年度までに供用予定の高規格幹線道路・地域高規格道路及び一般国道等		
交通サービス水準の設定		2004年10月時刻表を基に設定		

※1.交通サービス水準…各ゾーンから空港までの交通機関別の所要時間、費用。

2. 国内航空旅客の需要予測

(2) 需要予測ケース

将来の福岡空港の航空需要予測にあたっては、将来の社会経済の変化をすべて定量的に把握することは困難なため、過去の航空需要との相関の高い国内総生産(GDP)をもとにして需要予測を行いました。予測ケースについては、将来のGDPに関する経済財政諮問会議などの資料を参考に設定しました。

また、福岡空港の需給逼迫緩和効果を見るために新北九州空港と佐賀空港の交通アクセス利便性を飛躍的に向上させたケースについても予測を行いました。

■ 需要予測ケース設定の前提条件と予測を行い説明する事柄等

ケース	需要予測の前提条件	予測を行い説明する事柄/予測年次
ケース(A) 「改革進展」	将来GDPの伸び率について、構造改革等が進展した場合の経済成長を見込んだ試算値(1.5~2.0%/年)	将来GDPの伸び率の違いによる福岡空港の航空需要の変化をみます。 予測年次は、2012年、2017年、2022年、2032年
ケース(B) 「非改革・停滞」	将来GDPの伸び率について、構造改革等が進展せず生産性の向上等が進まない場合の試算値(1.0~1.6%/年)	
ケース(C) 「失われた10年」	将来GDPの伸び率について、1990年代の日本経済の深刻な停滞期(いわゆる「失われた10年」と同等の状況が続くと仮定した場合(0.1~0.8%/年)	
ケース(A-1)	ケース(A)について、新北九州空港と佐賀空港のバス路線を拡充し交通アクセス利便性を飛躍的に向上させた場合	新北九州空港と佐賀空港の交通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みます。 予測年次は、2012年、2017年、2022年、2032年
ケース(A-2)	ケース(A)について、新北九州空港と佐賀空港のバス路線を拡充し交通アクセス利便性を飛躍的に向上させた他、新北九州空港にアクセス鉄道を導入した場合	

※1 将来の交通ネットワークについては、現時点で事業中あるいは供用目標が示されているものを前提としています。ケース(A)、ケース(A-1)、ケース(A-2)の2032年については、鉄道及び道路整備がさらに進展したネットワークをもとに予測を行いました。詳細は(6)交通ネットワークの設定に示しています。

※2 福岡空港を含む全国の空港には、空港容量の制約がないこととしています。

2. 国内航空旅客の需要予測

(3) 予測年次及びゾーンの設定

予測年次については、福岡空港の短・中期的な需要見通しをみるため2012年から2022年まで3時点を設定しました。さらに、長期的な需要見通しを見るために2032年も設定しました。

なお、今回の需要予測手法は、現状をもとにして将来を予測するものであり、長期的な予測については社会経済構造が現状と大きく変化することも考えられるため、計算結果の取扱いには特に注意が必要です。

交通の発生・集中の基本単位となるゾーン設定(ゾーニング)にあたっては、地域ごとの空港までの交通サービス水準の違いが的確に需要予測に反映されるように、福岡空港の利用が想定される地域を中心に細かく設定します。

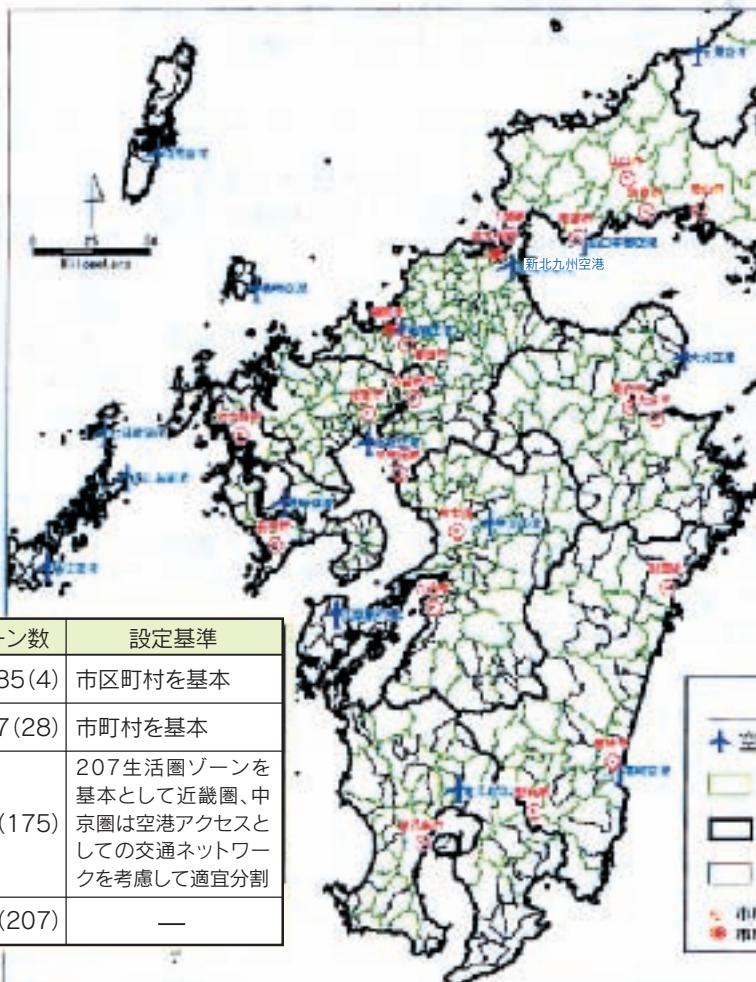
具体的には、全国幹線旅客純流動調査等で用いられている207の生活圏に全国を分割したゾーンの地域区分界を基本としました。ただし、福岡空港の利用が想定される地域については概ね市区町村単位のゾーンに分割し、空港、鉄道駅等の交通サービス条件が似通った地域については、それらを束ねて1つのゾーンとしました。なおゾーニングの基礎となる市区町村区分については、2000(平成12年)年時点の国勢調査を用います。

① 予測年次の設定

予測年次	設定の考え方
2012年	福岡空港の短・中期的な需要見通しをみるため21世紀第1四半期の範囲で、5年おきの予測年次としました。
2017年	
2022年	
2032年	福岡空港の長期的な需要見通しとして、21世紀第2四半期を2022年に続く10年後の2032年として設定しました。

② ゾーンの設定

■ ゾーン区分(九州・山口地域)



	ゾーン数	設定基準
福岡県	85(4)	市区町村を基本
その他九州	177(28)	市町村を基本
その他全国	218(175)	207生活圏ゾーンを基本として近畿圏、中京圏は空港アクセスとしての交通ネットワークを考慮して適宜分割
全国合計	480(207)	—

()内は207生活圏ゾーンのゾーン数

2. 国内航空旅客の需要予測

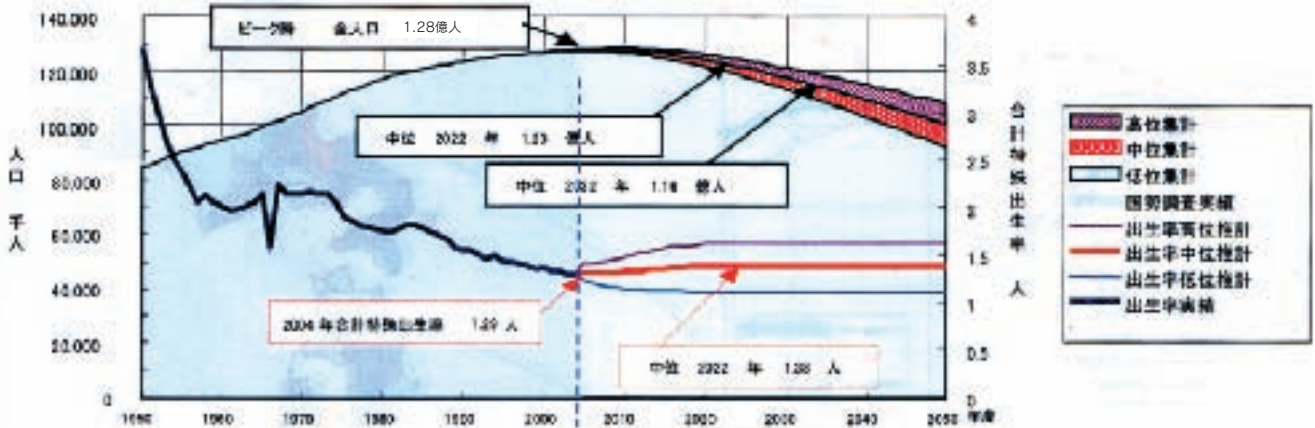
(4) 将来人口の設定

将来の生成交通量、発生交通量を予測するための説明変数として将来の人口を設定します。

将来人口は「日本の将来推計人口－平成14年1月推計－」（国立社会保障・人口問題研究所：以下、「人口研」、2002年）の中間推計を
用います。これによると日本の人口は予測年次の2012年には、2000年比で1.0倍、2017年には0.99倍、2022年には0.97倍、
2032年には0.91倍となり、日本全体では今後、人口は、年率0.4%弱の割合（2000～2030年の平均値）で緩やかに減少していくと
見込まれています。

人口研予測では、市区町村別の将来人口を推計しており、本調査では、これらの値をもとに需要予測のために設定したゾーン（後述）
別に将来人口を設定しました。人口研の市区町村別の人口推計によると今後、都市部への人口集中が進み、都市部では人口は増加・横
ばいとなる所が多く、その他では減少する所が多いと見込まれています。

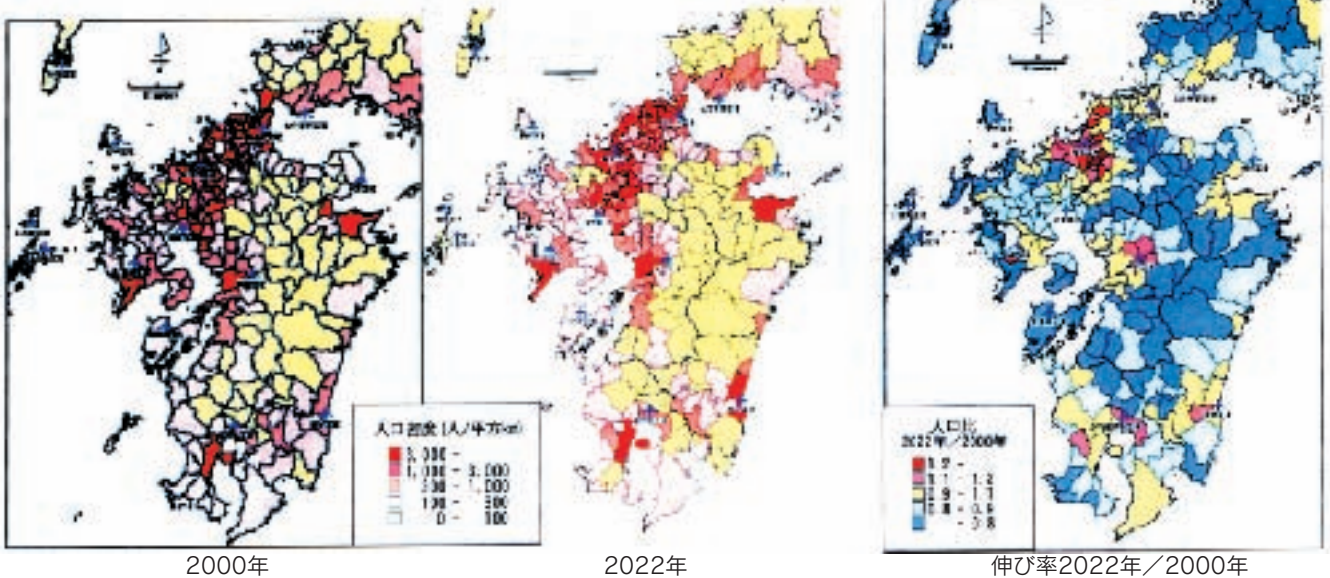
■全国夜間人口の推移



人口研の将来予測人口では、合計特殊出生率（女性一人が生涯に出産する子供の数）により、3つの推計をしています。中間ケースで
は、長期的には1.39に、高位では1.63に、低位では1.10になると前提しています。（合計特殊出生率は2004年現在1.29です。）

資料)実績 「国勢調査報告」(総務省統計局)
将来推計 「日本の将来推計人口－平成14年1月推計－」(人口研,2002年)

■ゾーン別現在人口(2000年)・将来人口(2022年)と伸び率



2. 国内航空旅客の需要予測

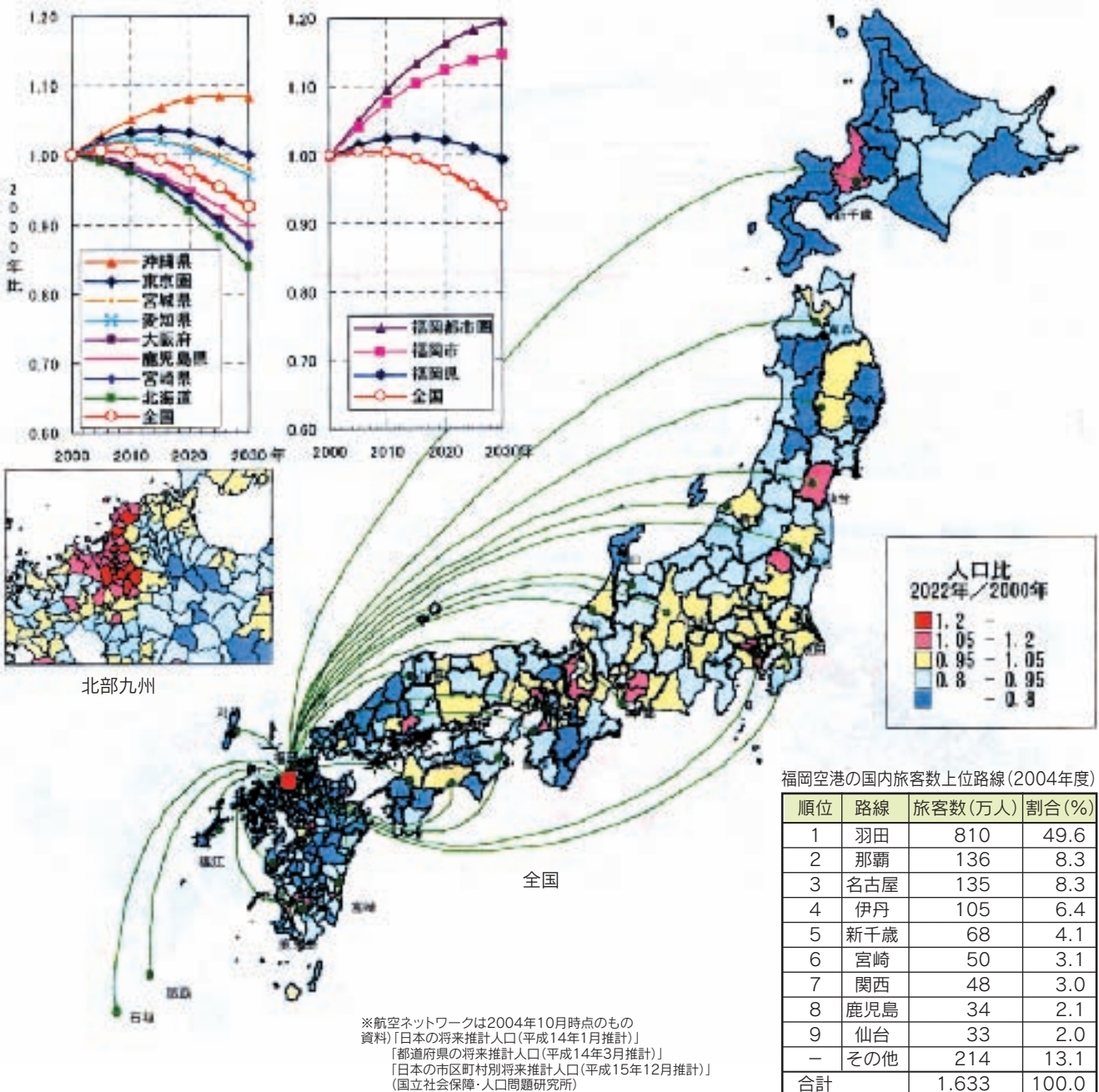
コラム1 ゾーン別将来人口について

ゾーン別の将来人口の変化率を見ると、今後、都市部へ人口集中が進み、概ね都市部では人口が増加し、その他では減少すると予測されています。福岡空港のある福岡市および福岡都市圏の将来人口は全国的に見ても高い水準での人口増加が見込まれており、2030年の福岡市および福岡都市圏の人口は2000年の人口と比較すると、ともに1.15倍～1.2倍程度の増加と予測されています。

福岡空港から主要航空路線で結ばれている相手先の将来人口を見ると、2030年には沖縄県は1.08倍に増加し、東京圏、宮城県、愛知県は当面漸増の後、横ばいあるいは全国平均より小さな下げ幅が見込まれています。一方、大阪府、北海道、鹿児島県、宮崎県は、全国平均以上の減少となり、2030年には1割以上の減少となります。(全て2000年比)

※福岡都市圏は、福岡市、筑紫野市、春日市、大野城市、宗像市、福津市、太宰府市、前原市、古賀市、筑紫郡、糸島郡です。

■ゾーン別の将来人口の変化率



将来の航空需要の予測

2. 国内航空旅客の需要予測

(5) 実質国内総生産(GDP)の設定

将来の生成交通量、発生交通量を予測するための説明変数として将来の実質国内総生産(GDP)を設定します。将来GDPは、構造改革等が進展した場合の経済成長を見込んだ場合の試算値「ケース(A)」(実質成長率1.5~2.0%/年)、構造改革等が進展せず生産性の向上等が進まない場合の試算値「ケース(B)」(実質成長率1.0~1.6%/年)及び、「失われた10年」とも言われる1990年代の日本経済の深刻な停滞期と同等の状況が将来にわたって続くと仮定して、この時の一人当りGDP伸び率の平均値を用いて「ケース(C)」(実質成長率0.1~0.8%/年)を設定しました。

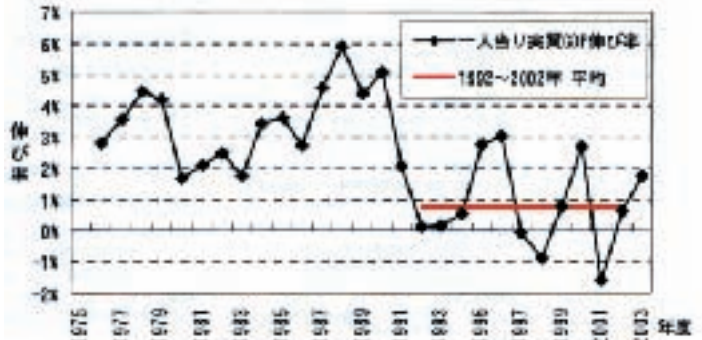
■将来GDPの伸び設定値(年率%)

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013-2020	2021-2030	2031-
ケース(A) 「改革進展」	1.6	1.5	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6	1.5	2.0	1.5	1.5
ケース(B) 「非改革・停滞」	1.6	1.4	1.3	1.2	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
ケース(C) 「失われた10年」	0.8	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.6	0.3~0.6	0.1~0.3	0.1

(年度)

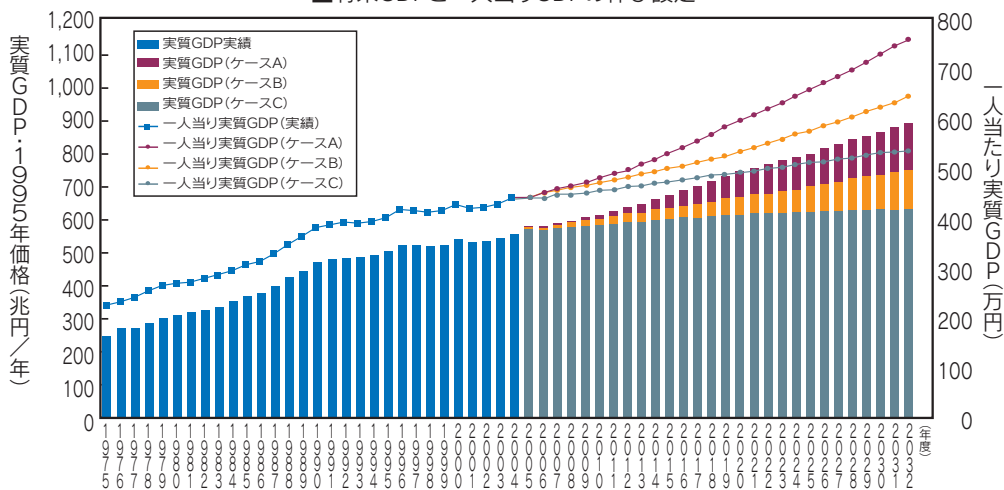
- 1) 「ケース(A)」は2012年までは「構造改革と経済財政の中期展望-2004年度改定」(経済財政諮問会議、2005年)の「基本(改革進展)ケース」、2013年以降は「日本21世紀ビジョン」における経済の姿・指標(「日本21世紀ビジョン」に関する専門調査委員会、2005年)より (P.99コラム2参照)
- 2) 「ケース(B)」は2012年までは「構造改革と経済財政の中期展望-2004年度改定」の「非改革・停滞ケース」、2013年以降は、2009~12年の非改革・停滞ケースと同様の傾向が続くことと同じ値としました。
- 3) 「ケース(C)」は、1992年~2002年の間の一人当り実質GDPの伸び率の平均値(0.8%/年)から、実質GDP総額の伸び率を算出して設定しました。

■ケース(C)の設定値



資料)「国民経済計算年報」(内閣府経済社会総合研究所)

■将来GDPと一人当りGDPの伸び設定



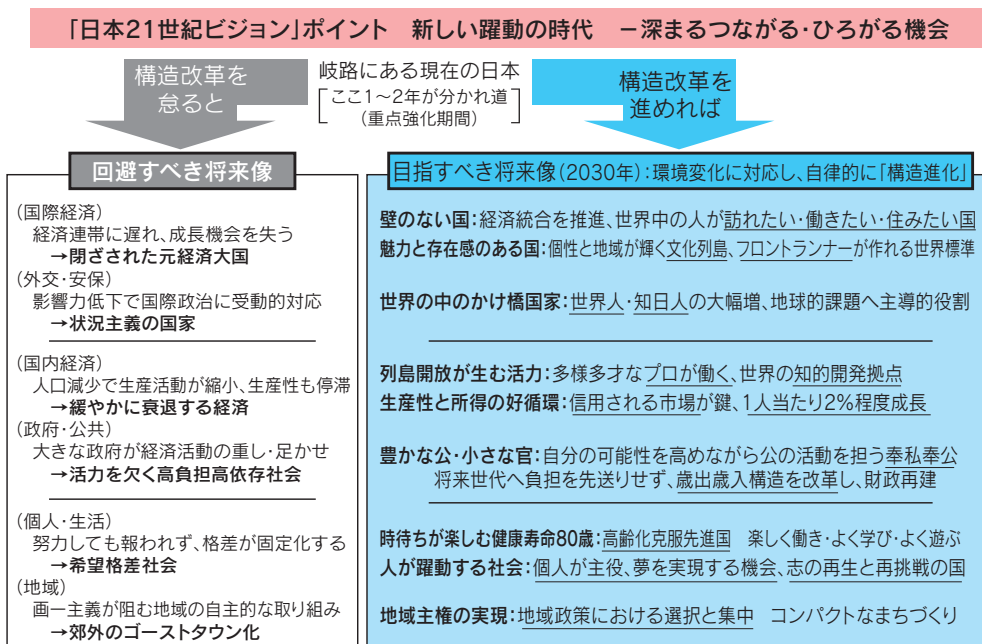
資料)2004年まで実績値「国民経済計算年報」(内閣府経済社会総合研究所)

2. 国内航空旅客の需要予測

コラム2 将来GDP設定で前提としているシナリオについて

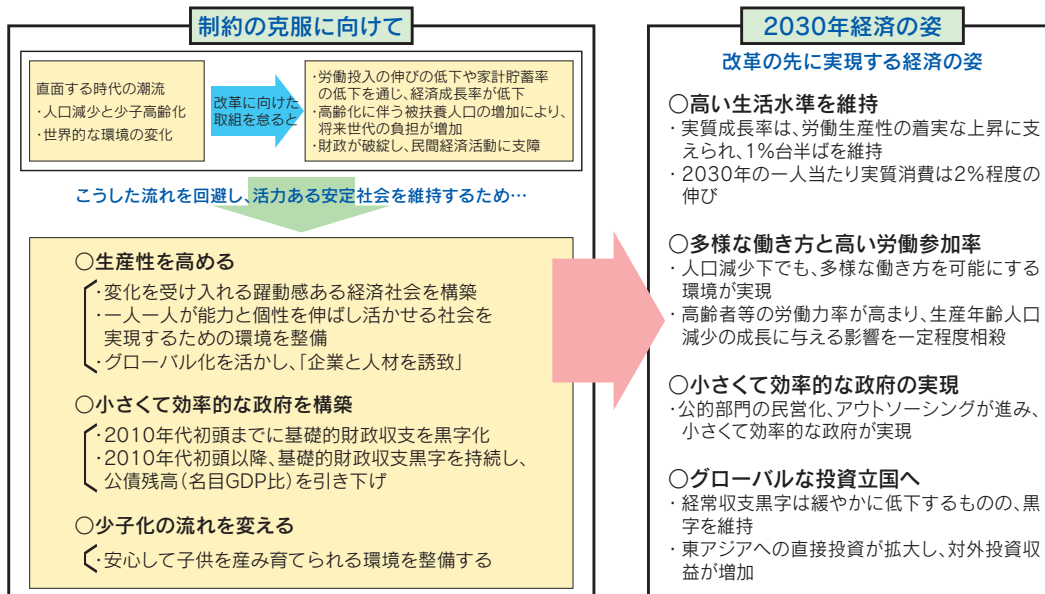
本調査で用いる将来GDPについては、経済財政諮問会議における将来見通しの「試算」を参考に設定しています。この中で、『基本(改革進展)ケース』は、「2010年度初頭における基礎的財政収支の黒字化」など実現のために必要となる政策努力(構造改革と財政収支改善努力)について一定の仮定をおき、こうした努力の結果、実現し得るもの(「構造改革と経済財政の中期展望-2004年度改定」の「参考資料・内閣府作成」P.1、2005年1月20日、一部要約・補足)とされています。また、経済財政諮問会議に設けられている「日本21世紀ビジョン」に関する専門調査会の報告では、将来の経済の姿として、生産性の向上や小さくて効率的な政府の構築による基礎的財政収支の黒字等により高い生活水準の維持が図られ、また高齢者等の労働力率が高まり生産年齢人口の減少が経済成長に与える影響を一定程度相殺する等のシナリオが描かれています。

■改革進展ケースが前提とする日本の将来像



※当資料は、説明のために制作したものであり、引用等については、直接「日本21世紀ビジョン」専門調査会報告書本文によらねたい。

経済財政展望ワーキング・グループ報告書の概要 - 活力ある安定社会の実現に向けて -



資料「日本21世紀ビジョン」(内閣府編、2005年4月)

2. 国内航空旅客の需要予測

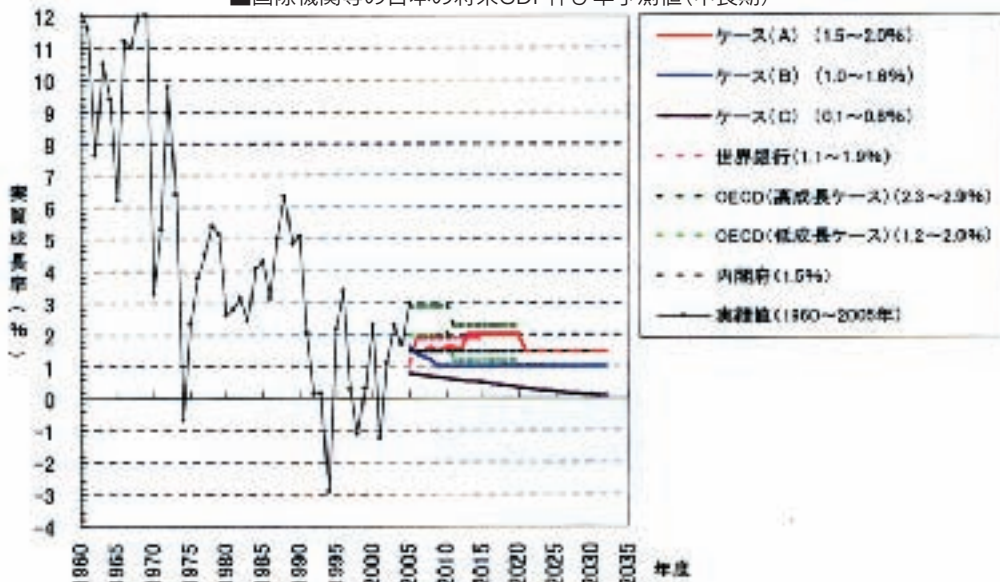
コラム3 日本の将来GDPの設定値と国際機関等の予測値との比較

日本の中長期的なGDP伸び率の将来見通しは、経済財政諮問会議では「改革進展ケース」で1.5~2.0%、「非改革・停滞ケース」で1.0~1.6%とされており、世界銀行1.1~1.9%、OECD(経済協力開発機構)1.2~2.9%となっています。本調査のケース(A)及びケース(B)の設定は1.0~2.0%ですから、世界銀行とほぼ同じであり、OECDより低めです。また、ケース(C)は、これらの国際機関より低い伸び率を設定しています。

短期的には、国内外の民間調査機関の予測値平均は2005年で3.4%、2006年で2.6%、国際機関の予測値は2006年で2.8%となっており、日本経済については、世界的な景気回復や日本の構造改革の進展によって「着実な国内需要が引っぱり、現時点では景気回復の勢いが上ぶれする可能性の方が高い」(IMF、2006年)との分析がされています。

参考: [World Economic Outlook Globalization and Inflation] (IMF、2006年4月)

■国際機関等の日本の将来GDP伸び率予測値(中長期)



資料)実績「国民経済計算」(内閣府経済社会総合研究所)
 将来推計「Global Economic Prospect 2006(世界経済の展望2006)」(2005年11月、世界銀行)、
 「THE WORLD IN 2020(2020年の世界経済)」(1997年、OECD)、「世界経済の潮流 2004年秋」(2004年11月、内閣府政策統括官室)

■民間調査機関の日本の将来GDP伸び率予測値(短期)

	2005年度		2006年度	
	実質	名目	実質	名目
BNPパリバ証券	3.5	1.9	2.7	2.5
農林中金総合研究所	3.5	2.1	2.7	2.4
ゴールドマン・サックス証券	3.4	2.1	3.0	3.0
明治安田生命	3.4	2.0	2.7	2.7
みずほ総合研究所	3.4	2.0	2.7	2.5
第一生命経済研究所	3.4	2.0	2.6	2.5
大和総研	3.4	2.1	2.3	1.6
野村証券金融経済研究所	3.3	2.0	3.1	2.9
信金中央金庫総合研究所	3.3	1.9	2.7	2.7
日本総合研究所	3.3	2.0	2.3	2.1
ニッセイ基礎研究所	3.3	2.0	2.0	1.6
日本経済研究センター	3.3	2.0	2.0	0.9
各社平均	3.4	2.0	2.6	2.3

■国際機関の最新の日本の実質GDP伸び率予測値(短期)

	2006年度	2007年度
	実質	実質
IMF	2.8(2.0)	2.1(1.6)
OECD	2.8(2.0)	2.2(2.0)

・IMF(国際通貨基金)は2006年4月19日、OECDは5月23日発表の最新値
 ・かつこ内は前回予測値(IMFは2005年9月、OECDは11月時点)

国際機関が最近発表した短期予測では、世界的な景気回復を背景に日本の実質GDPについて、昨年発表の予測値と比較して高い伸び率を予測しています。両国際機関の予測値は2.1~2.8%です。

各種民間機関の2006年実質GDP成長率予測は2~3%です。

2. 国内航空旅客の需要予測

コラム4 人口・労働力人口とGDPの推移について

これまでの人口・労働力人口(※1)と実績GDPの関係をみると、GDP伸び率は1960年代に10%前後に達して以降徐々に低下傾向にあるのに対し、労働力人口の伸び率は0~2.0%程度と比較的安定しており、両者に明確な相関関係は見られないことから、過去の経済成長は労働力人口(労働投入)以外の寄与が大きかった可能性が示されています。このことを資本(土地・在庫を含む全資産の資本サービス量)、労働(投入労働時間)、全要素生産性(TFP)(※2)について要因分析した結果、経済成長は労働力の増加よりもむしろ資本蓄積や知的財産の活用等によるTFPの増加によってもたらされており、つまり労働力人口が減少しても、資本蓄積や知的財産の活用を通じてそれ以上に生産性を向上させることで労働力減少分のマイナスを補うことができ、今後とも経済成長を達成することが可能であると指摘されています。(出典:通信白書2005)

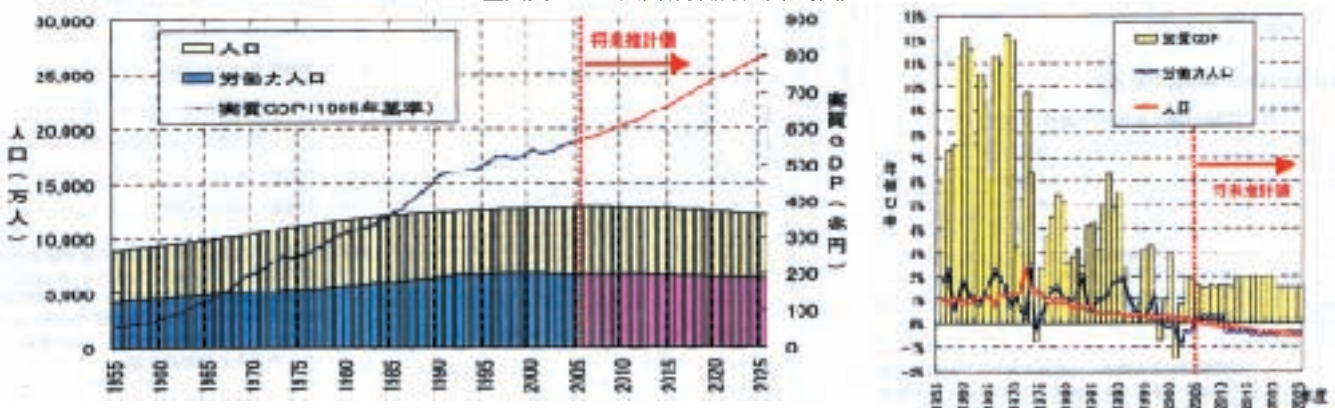
また、人口減少は消費需要の面で国内市場の縮小要因となりますが、グローバル化や東アジアの経済成長が進展する中で日本と東アジアの経済的結びつきを強め外需(輸出)を伸ばすことで需要を維持することは可能になると考えられています。(出典:中小企業白書2006年度版)

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。

※1.労働力人口:一定の労働に適する年齢以上の者で労働の意志と能力を有する人の数。15歳以上人口のうち、就業者と完全失業者を合わせた数。労働力人口=15歳以上人口-非労働力人口=就業者+完全失業者

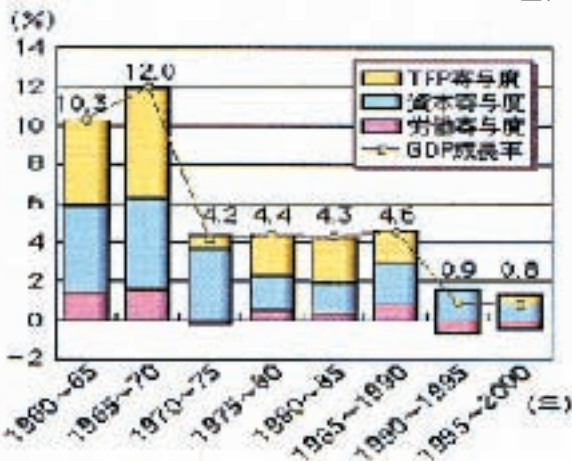
※2.全要素生産性(TFP):経済成長率のうち資本と労働の貢献分以外の残差のこと
参考資料:「経済財政白書平成17年版」(内閣府)、「通商白書2005」(経済産業省)、「中小企業白書2006年版」(中小企業庁)等

■実質GDPと人口、労働力人口の推移



資料)・人口 2005年まで:「国勢調査報告」総務省 将来推計:人口研「日本の将来推計人口」(平成14年推計)の中心値を用いた
・労働力人口 2005年まで:総務省統計局「労働力調査」 2010年以降は推計:厚生労働省職業安定局推計値
・GDP 2005年までは:「国民経済計算」総務省統計局 2006年以降は推計:「構造改革と経済財政の中期展望-2004年改定」経済諮問会議、2004年)

■経済成長の要因分解



(備考)1. 労働は投入労働時間(hours worked)ベース。ここでは労働品質はTFPに含める。
2. 資本は土地・在庫を含む全資産の資本サービス量からのTornqvist集計値。
3. GDPは要素費用表示による産業別実質GDPからのTornqvist集計値。
4. 産業に格付けられない社会資本については、資本投入量から除き、GDPではその固定資産減耗を除く。
資料)「通商白書2005」(経済産業省)

2. 国内航空旅客の需要予測

(6) 交通ネットワークの設定

将来の交通ネットワークについては、現時点で事業中あるいは供用目標が示されているものを前提として設定しました。

また、計画はあるものの供用時期が明らかになっていない鉄道及び道路ネットワークについて「交通ネットワーク進展ケース」とし、ケース(A)、ケース(A-1)、ケース(A-2)の2032年の予測に用いました。

■交通ネットワークの設定(全国)

		交通ネットワークの設定		
航空 ネットワーク	現況	2004年10月時刻表を基に設定		
	将来	2004年10月時刻表を基に設定		
		福岡空港 航空路線	2004年10月時刻表による航空路線を基本に以下の航空路線を設定 ・2004年現在の航空路線： 新千歳、函館、青森、花巻、仙台、福島、羽田、成田、新潟、小松、富山、松本、名古屋(中部)、伊丹、関西、米子、出雲、徳島、福江、対馬、天草、宮崎、鹿児島、那覇、石垣 ・新設空港路線： 神戸、静岡、百里 ・運航実績のある路線(2000年10月時刻表による路線) 釧路、函館、秋田、山形、高松、上五島	
	新設	新北九州、神戸は、2005年度に供用(※)。静岡、百里は、2012年度までに供用		
		新北九州空港 航空路線	既存調査(※2)を参考に以下の路線を設定 ・羽田、伊丹、関西、中部、名古屋、札幌、宮崎、鹿児島、沖縄	
アクセス鉄道	仙台空港アクセス鉄道が、2007年度に供用			
鉄道 ネットワーク	現況	2004年10月時刻表を基に設定		
	将来	2004年10月時刻表を基に設定		
	新設	福岡市営地下鉄七隈線	天神南～橋本が2005年度供用	
		整備新幹線		
		東北新幹線	八戸～新青森(フル規格)が2010年度、新青森～新函館(フル規格)が2015年度開業(2004年12月政府与党申合せ)	
		北陸新幹線	長野～金沢(フル規格)が2014年度開業(2004年12月政府与党申合せ)	
		九州新幹線	博多～新八代(フル規格)が2010年度開業(2004年12月政府与党申合せ)	
【交通ネットワーク進展ケース】				
北海道新幹線	新函館～札幌の開業を見込む			
北陸新幹線	金沢～新大阪の開業を見込む			
九州新幹線	西九州ルート(新鳥栖～長崎)の開業を見込む			
道路 ネットワーク	既設	2004年時点での道路ネットワーク		
	新設	・(全国)2012年度までに供用予定の高規格幹線道路・地域高規格道路の整備計画区間 ・(九州・山口地域)2012年度までに供用予定の高規格幹線道路・地域高規格道路及び一般国道等 【交通ネットワーク進展ケース】 ・供用時期は未定ですが、将来的には事業が見込まれる高規格幹線道路・地域高規格道路の整備計画区間・基本計画区間		

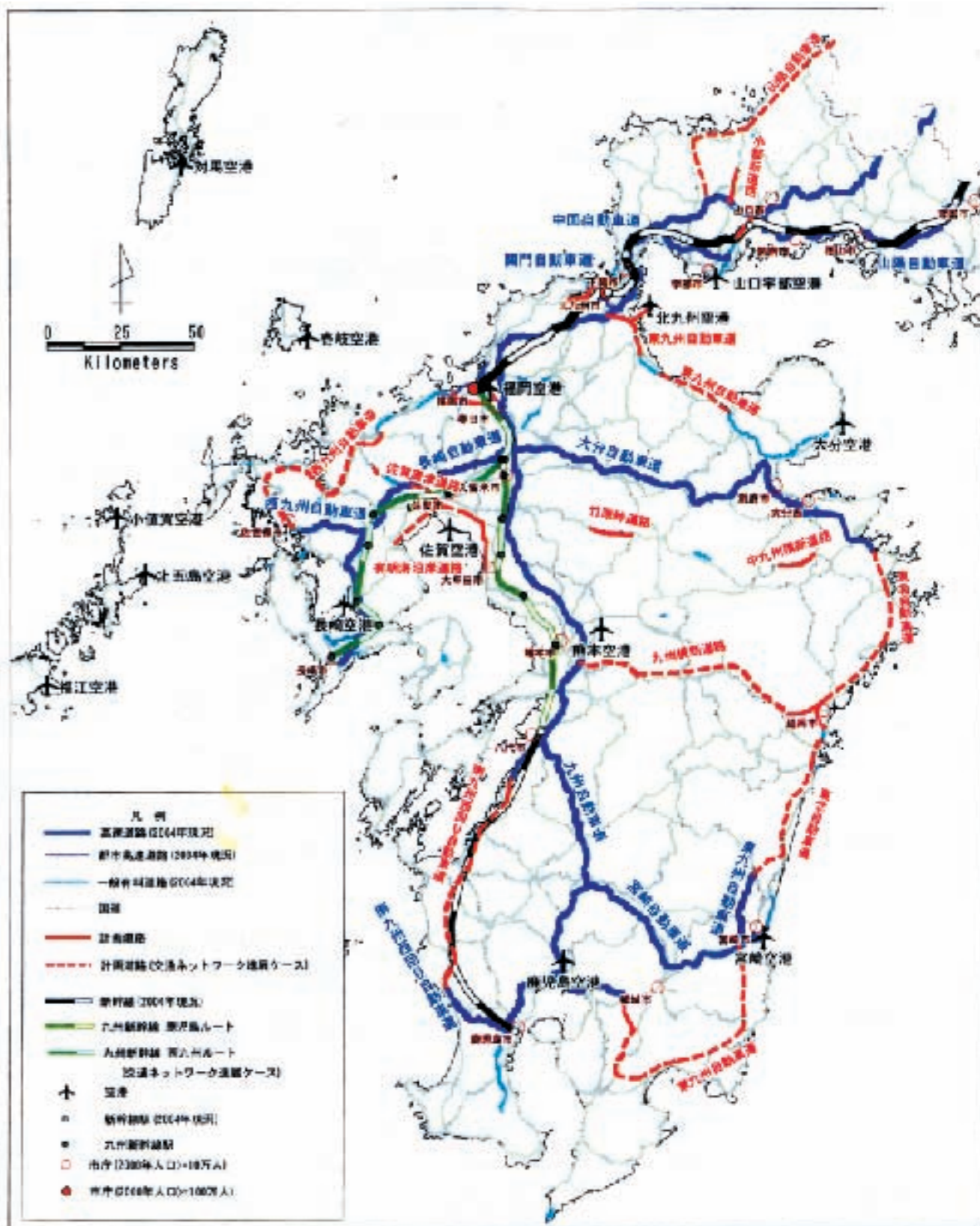
※1 2004年10月時点の交通ネットワークを現況としているため、既に開港している新北九州空港、神戸空港及び開通している福岡市営地下鉄七隈線は新設と位置づけています。

※2 既存調査：「平成14年度北部九州地域における空港整備調査報告書」(2003年3月、国土交通省九州地方整備局)

※3 鉄道及び道路ネットワークのうち供用が予定される区間については、参考資料1に掲載しています。

2. 国内航空旅客の需要予測

■九州・山口地域の交通ネットワーク



将来の航空需要の予測

2. 国内航空旅客の需要予測

(7) 新北九州空港と佐賀空港の交通アクセス利便性を飛躍的に向上させるネットワークの設定

福岡空港の需給逼迫緩和効果をみるために、新北九州空港と佐賀空港の交通アクセス利便性を飛躍的に向上させるケースを設定します。具体的には、新北九州空港と佐賀空港のバス路線を拡充した場合、及びこれに加えて新北九州空港にアクセス鉄道を導入した場合の福岡空港の需要予測を行いました。

新北九州空港バス路線は、これまで地元(既存調査)で検討された全路線を設定しました。

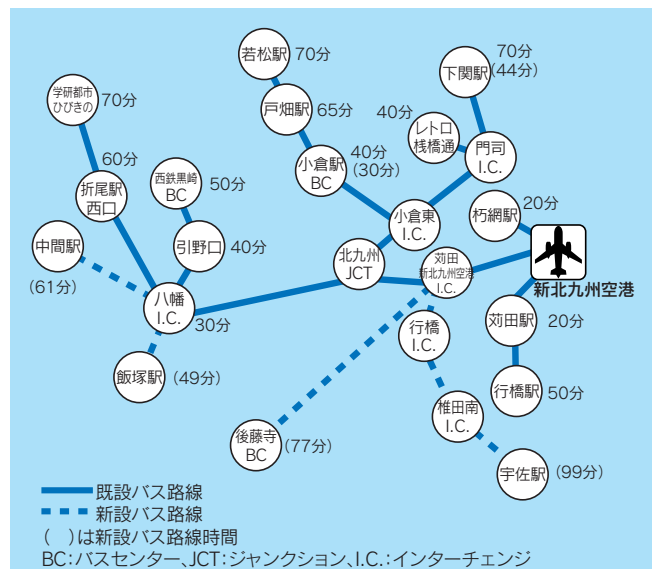
佐賀空港バス路線は、基本的に過去に運行していた全路線を設定しました。

なお、バスの事業主体、採算性についての検討は行っていません。

■新北九州空港バス路線の設定

路線	区間	バス停	時間(分)	費用(円)	備考
1	新北九州空港	若松駅	70	700	
		戸畑駅	65	700	
		小倉駅BC	40	600	
		三萩駅	33	600	
2	新北九州空港	学研都市(ひびきの)	70	700	
		折尾駅	60	700	
3	新北九州空港	黒崎BC	50	700	
		黒崎IC(引野口)	40	600	
		高速千代	33	600	
		八幡IC	30	600	
		小倉南IC	21	500	
4	新北九州空港	下関駅	70	1,000	
		門司港駅	40	700	
5	新北九州空港	朽網駅	20	400	
		行橋駅	50	600	
6	新北九州空港	行橋駅-刈田駅	20	400	
		刈田駅	20	400	
(ケース(A-1)及びケース(A-2)で追加する路線)					
7	新北九州空港	小倉駅(直行)	30	600	既設路線より10分短縮
		下関駅(直行)	44	1,000	既設路線より26分短縮
9	新北九州空港	中間駅	61	700	九州自動車道経由
		直方駅	41	600	
10	新北九州空港	宇佐駅	99	1000	
		中津駅	74	900	
		宇島駅	60	800	
11	新北九州空港	後藤寺BC	77	900	東九州自動車道を南下
		勝山町役場	47	600	
12	新北九州空港	飯塚駅	49	1000	九州自動車道経由

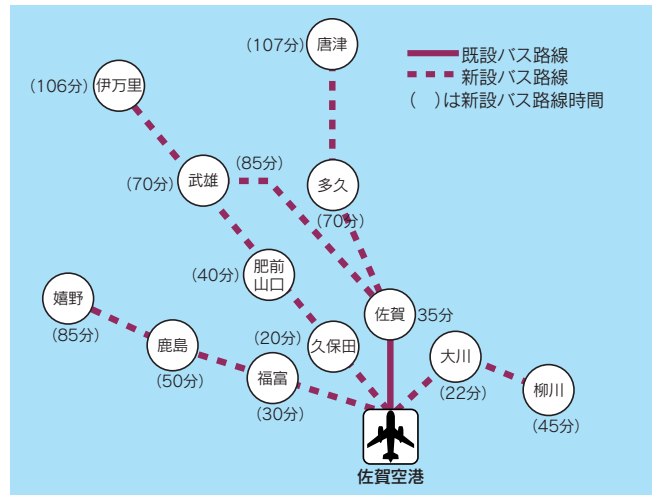
■新北九州空港のバス路線の設定



■佐賀空港バス路線の設定

路線	区間	バス停	時間(分)	費用(円)	備考
1	佐賀空港	佐賀駅BC	35	600	現在運行
		吃分	17	250	現在運行
2	佐賀空港	唐津	107	1500	佐賀空港開港時(1998年)を参考に設定
		多久	70	1100	
		高速小城	54	950	
		高志館高前	40	800	
		相知	79	1200	佐賀空港開港時(1998年)を参考に設定
3	佐賀空港	嬉野	85	1200	佐賀空港開港時(1998年)を参考に設定
		鹿島	50	900	
		福富	30	670	
		伊万里(武雄)	106	1500	佐賀空港開港時(1998年)を参考に設定
4	佐賀空港	武雄	70	1000	
		肥前山口	40	900	
		久保田	20	700	
		西鉄柳川	45	760	佐賀空港開港時(1998年)を参考に設定
5	佐賀空港	大川橋	22	540	
		柳川	45		

■佐賀空港のバス路線の設定



資料)

①新北九州空港バス

2005年開港の新北九州空港のバスネットワークについては、既に運行されている路線を設定した。
 ・「新北九州空港/バスアクセス検討調査 報告書」(2004年12月、新北九州空港バス等アクセス検討委員会)
 ・「平成14年度 北部九州地域における空港整備調査 報告書」(2003年3月、国土交通省九州地方整備局)

②佐賀空港バス

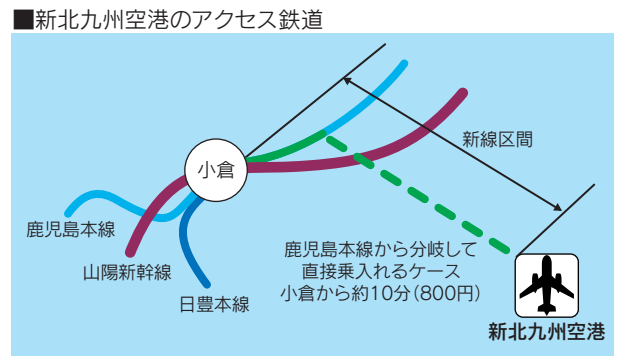
・時刻表(1998年佐賀空港開港当時)

2. 国内航空旅客の需要予測

新北九州空港アクセス鉄道については、地元(既存調査)で検討されている路線を設定しました。なお、アクセス鉄道の事業主体、採算性についての検討は行っていません。

名称	種別	区間	距離(km)	時間(分)	運賃(円)
新北九州空港アクセス鉄道 (在来線新門司ルート)	在来線	小倉～ 新北九州空港	16.6	10	800

資料) 新北九州空港軌道系アクセス鉄道検討委員会(国土交通省、福岡県)
[第6回 新北九州空港軌道系アクセス検討委員会 委員会資料](H17年6月20日)



(8) 交通サービス水準の設定

各ゾーンから空港までの交通機関別の経路、所要時間及び費用を時刻表から求め、交通サービス水準として設定をしました。

発着地(ゾーン)と空港間の利用交通機関として、自動車、鉄道、空港バスを想定し、それぞれについて時刻表等をもとに経路、所要時間、費用を設定しました。

主要ゾーンからの各空港までの交通サービス水準の設定は参考資料2及び3に掲載しています。

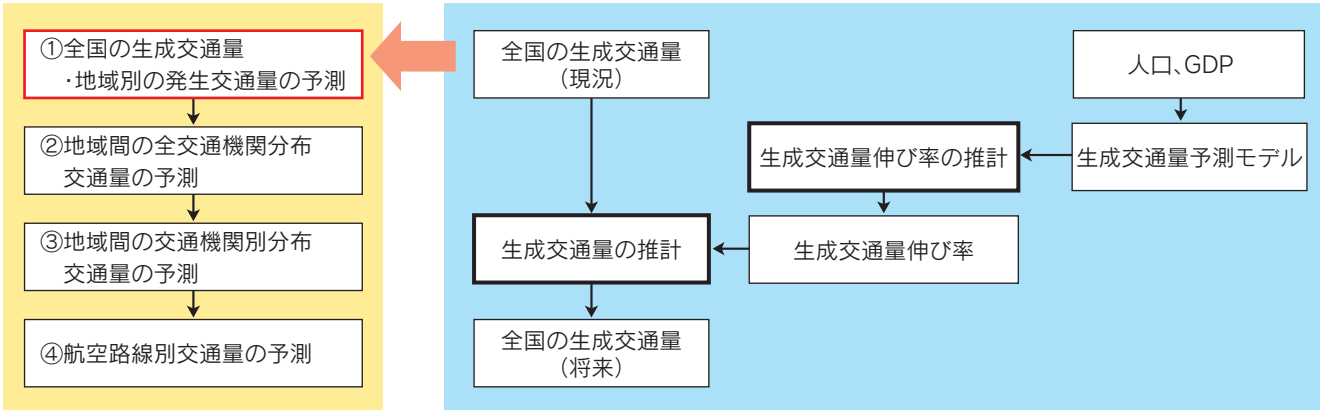
2. 国内航空旅客の需要予測

3) 国内航空需要予測

(1) 全国の生成交通量の予測

全国の生成交通量(中長距離旅行回数の総数)は、人口と国内総生産(GDP)を説明変数とした生成交通量予測モデルを用いて推計します。

■生成交通量予測モデルを用いた予測の流れ



①予測の考え方とモデルの構造等

a) 予測の考え方

ーモデル構築に用いるデータについて

過去から生成交通量データの揃っている調査としては「旅客地域流動調査」(※1)があります。これは総流動(交通機関別に交通量を数える)データであり、需要予測に適した出発地から目的地までを1トリップとした純流動(※2)のODデータ(※3)ではありません。純流動データは「全国幹線旅客純流動調査」(※4)で整理されていますが、1990年から始まった調査でありしかも5年毎に実施されているため過去からの生成交通量の傾向をつかむためには不十分です。このため生成交通量予測モデルは「旅客地域流動調査」の総流動データを用いて構築します。

ー対象とする距離帯について

生成交通量予測モデルのパラメータの推定については、本調査の予測対象が航空であり航空利用の割合が大きい地域間のみを対象とすることが望ましいため、50都府県(北海道は4地域に区分)の都府県庁所在地間の道路距離が300km以上の交通を計上しました。また将来の生成交通量については、距離が200km程度の福岡・鹿児島路線の予測を行う必要があるため、ゾーン間道路距離が200km以上の交通を計上しました。

ー予測の手順について

生成交通量予測モデルの中で将来の人口及びGDPを用いて生成交通量(総流動)の伸び率を推計し、この伸び率を全国幹線旅客純流動調査の生成交通量(現況)に乘じ、将来の純流動としての生成交通量とします。

- ※1. 「旅客地域流動調査」: 全国50都府県単位の交通機関別分布交通量を、航空輸送統計調査、鉄道輸送統計調査、自動車輸送統計調査(いずれも国土交通省)をもとに総流動(交通機関別に交通量を数える方法)で毎年集計したもの。各機関別の交通量を経年で把握することができます。
- ※2. 純流動: 人がある目的をもって行う特定の出発地点から目的地までの一方の移動のことを1トリップといいます。例えば、勤務先へという目的で自宅から会社へ自動車と鉄道を乗り継いで行った場合には、複数の交通手段を利用していても、1トリップと数えます。この考え方で数えた交通量を「純流動」と呼びます。なお、自動車と鉄道を使うということなら、総流動では2トリップとなります。
- ※3. ODデータ: 起点(Origin)のゾーンと終点(Destination)のゾーン間を移動する交通量データのことで、これを一覧表に整理して表示したものをOD表といいます。通常このデータは一日の交通量を指します。
- ※4. 「全国幹線旅客純流動調査」: 全国207の生活圏に分けたゾーン間の分布交通量をアンケートによるサンプル調査をもとにして、交通機関別に純流動で5年ごとに集計したもの。トリップの発着地が特定された純流動で集計されており、交通需要予測の基本となるデータです。但し、1990年からはじまった調査でこれまでに3時点しかありません

2. 国内航空旅客の需要予測

b) モデルの構造及びモデルパラメータ推定結果

推定対象年の起点を1975年以降として開始各年を1年ずつ早めながらパラメータを推定した結果、重相関係数が最も高かった1978年以降をサンプルとした場合(右表)を採用しました。

$$Q_t = POP_t \times \exp(1.700) \times X_t^{1.014} \quad (\text{重相関係数: } 0.98)$$

- Q_t : t年度の旅客地域流動調査ベースの全目的生成交通量(人/年)
- POP_t : t年度の国勢調査による全国夜間人口(1,000人)
- X_t : t年度の1人当たり国内総生産(万円)

■パラメータ推定結果

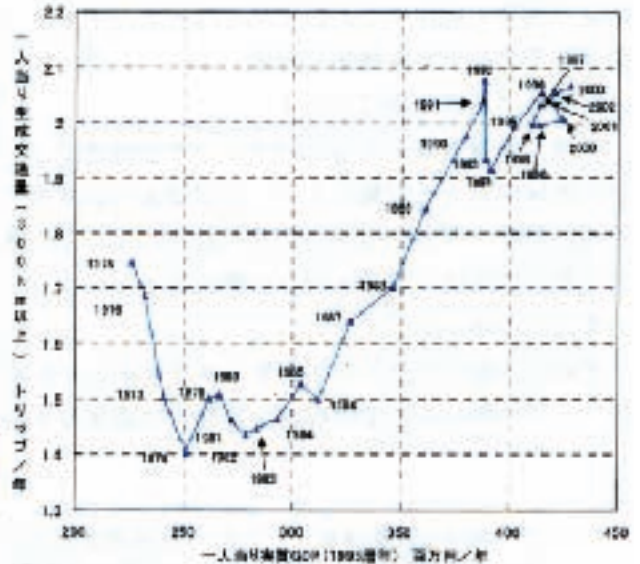
開始年次	重相関係数	GDPパラメータ	t値	サンプル数	採否
1975	0.909	0.784	11.3	29	
1976	0.944	0.869	14.5	28	
1977	0.976	0.961	22.6	27	
1978	0.984	1.014	27.4	26	採用
1979	0.983	1.025	25.4	25	
1980	0.983	1.050	25.1	24	
1981	0.984	1.082	25.1	23	
1982	0.983	1.111	24.3	22	
1983	0.979	1.100	21.2	21	
1984	0.974	1.061	18.4	20	
1985	0.969	0.998	16.2	19	
1986	0.958	0.941	13.3	18	
1987	0.935	0.868	10.2	17	

コラム5 一人当たりGDPと一人当たり生成交通量の関係について

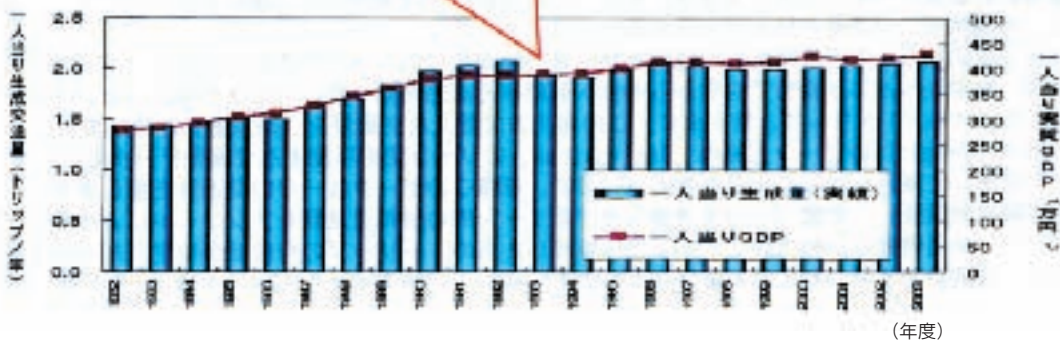
需要予測は、過去から現在までの需要と関係の深い事項(人口、GDPなど)との傾向を分析して関係式をつくり、将来を予測することを基本とする手法です。一人当たりGDPと一人当たり生成交通量の関係を見ると、全体としては高い相関があり(1978年から2003年までの相関係数は0.98)、統計的には十分な有意性があると考えられます。

ところで、1990年代以降だけをみると、両者の関係に不規則な動きが見られます。1990年代は「失われた10年」といわれるように、日本が戦後はじめて経験した長期的な経済の低成長・停滞期でした。世の中が変化している中で過去の実績から将来を予測することは難しいといえます。このことをふまえ、本調査では、仮に1990年代のような経済の状態が将来も続く場合も想定したケースを設定しました。

■一人当たりGDP一人当たりの生成交通量(300km以上)の関係



一人当たりGDPと一人当たり生成交通量の増減には同じ傾向が見られます。相関係数0.98と高い相関となりました。



2. 国内航空旅客の需要予測

②生成交通量の予測結果

計算結果は下表のとおりです。一人当りの年間の中長距離旅行回数を表す一人当り生成交通量をみると、ケース(A)では3.7トリップ/年(2004年現況)から2012年は1.1倍の4.2トリップ/年、2022年は1.4倍の5.3トリップ/年になると見込まれます。また、ケース(B)では、2022年に1.3倍の4.7トリップに、ケース(C)では、2022年に1.2倍の4.3トリップに増加すると見込まれます。

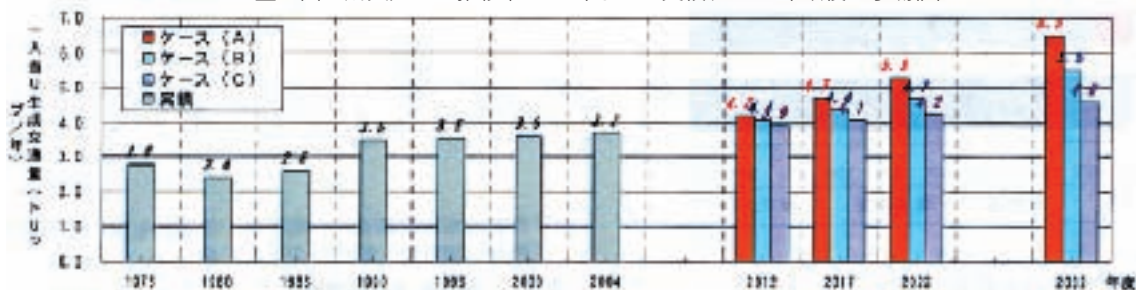
※ゾーン間道路距離が200km以上の交通を計上。

一人当りの生成交通量の推移(2004年までは実績、2012年以後は予測値)

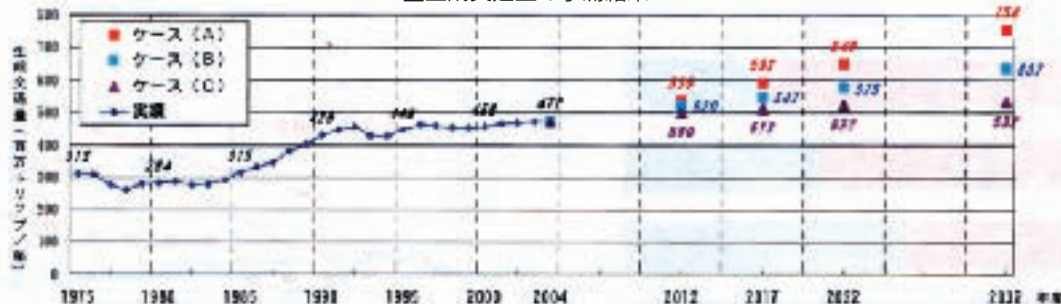
		年	現況実績値	現況推計値	予測結果			
			2000	2004	2012	2017	2022	2032
人口(万人)			12,693	12,763	12,711	12,551	12,300	11,603
		2004年比	0.99	1.00	1.00	0.98	0.96	0.91
一人当り GDP (万円/年)	ケース(A)		425	436	495	554	618	760
		2004年比	0.97	1.00	1.14	1.27	1.42	1.74
	ケース(B)				481	512	549	643
		2004年比			1.10	1.17	1.26	1.47
一人当りの 生成交通量 (トリップ/年)	ケース(C)				463	481	499	538
		2004年比			1.06	1.10	1.14	1.23
	ケース(A)		3.6	3.7	4.21	4.72	5.27	6.5
		2004年比	0.97	1.00	1.14	1.28	1.42	1.76
一人当りの 生成交通量 (トリップ/年)	ケース(B)				4.09	4.36	4.68	5.49
		2004年比			1.11	1.18	1.26	1.48
	ケース(C)				3.93	4.09	4.25	4.58
		2004年比			1.06	1.11	1.15	1.24
全国 生成交通量 (百万トリップ/年)	ケース(A)		458	472	535	592	648	754
		2004年比	0.97	1.00	1.13	1.25	1.37	1.60
	ケース(B)				520	547	575	637
		2004年比			1.10	1.16	1.22	1.35
全国 生成交通量 (百万トリップ/年)	ケース(C)				500	513	522	532
		2004年比			1.06	1.09	1.11	1.13

(年度)

■全国生成交通量の推移(2004年までは実績、2012年以後は予測値)



■生成交通量の予測結果



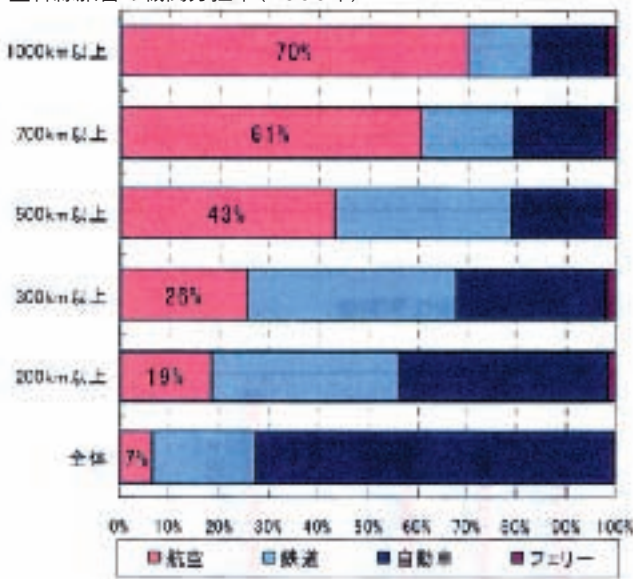
2. 国内航空旅客の需要予測

コラム6 中長距離旅行回数(生成交通量)の近年の動向について

交通機関分担率は、距離が遠くなるほど航空の分担率が高くなります。特に500km以上では40%以上、700km以上では60%以上が航空利用となっています。

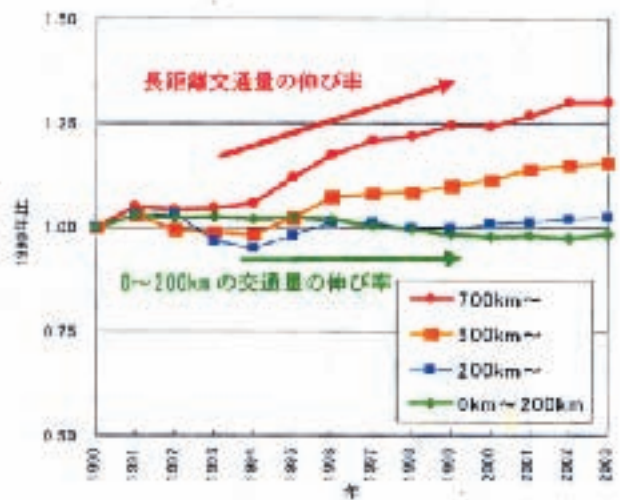
近年の中長距離旅行回数の伸びは、移動距離が長いほど伸び率が高くなる傾向にあります。距離の短い(0~200km未満)旅行回数は1990年比では微増微減を繰り返しながら横ばいから若干の低下傾向にあります。航空分担率の高い500km以上や700km以上の旅行回数は増加が続いています。

■幹線旅客の機関分担率(2000年)



資料)「全国幹線旅客純流動調査」(2000年)

■特定距離の地域間交通量と伸び率(1990年比)



※「旅客地域流動調査」の集計は、自動車を除いた公共交通機関(鉄道、旅客船、航空)のみとしました。
資料)「旅客地域流動調査」

2. 国内航空旅客の需要予測

コラム7 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

一人当りの年間の中長距離旅行回数(生成交通量)を年齢別にみると、現状(2000年)において、19歳以下の0.4トリップから60歳以上の5.40トリップまで各年齢層で違いがあります。ここで、現状の各年齢層のトリップ数に少子高齢化が進んだ2032年での年齢構成をあてはめると、全体のトリップ数は、2000年とほぼ同じ値になります。これは少子高齢化の進展によって、旅行回数の著しく少ない19歳以下の人口の割合が低下して、旅行回数が19歳以下より多い60歳以上の人口の割合が増えるためです。

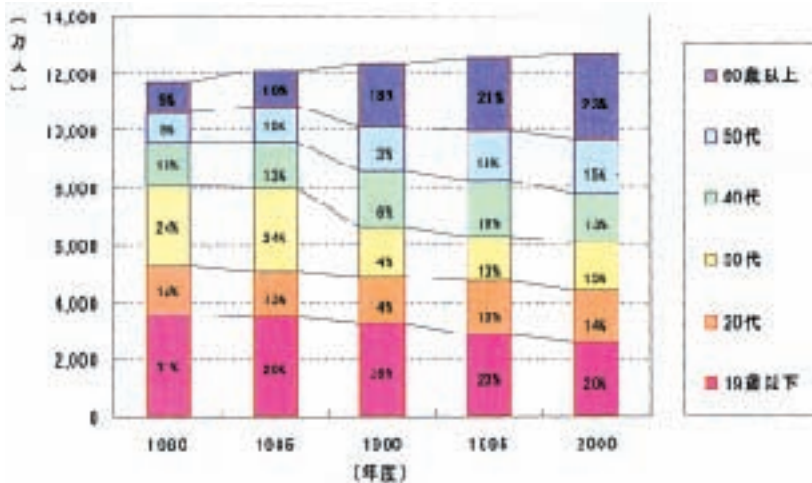
ここでは、60歳以上の一人当りの旅行回数を現在と同じと仮定しましたが、近年、高齢者一人当りの旅行回数は増加傾向にありますので、その傾向が続くとすれば将来全体としての旅行回数は増加することが見込まれます。

■少子高齢化を想定した場合の一人当りの中長距離旅行回数(200km以上)(推計結果)

年齢階級	人口割合(A)		一人当り旅行回数(B) トリップ(年)/人	(A)×(B)[人口で重みづけ]		
	2000年	2032年		2000年	2032年	2032年/2000年
19歳以下	20%	15%	0.40	0.08	0.06	0.75
20代	14%	10%	7.27	1.04	0.71	0.68
30代	13%	11%	9.73	1.30	1.05	0.81
40代	13%	12%	10.59	1.40	1.27	0.91
50代	15%	15%	9.63	1.46	1.41	0.97
60歳以上	23%	37%	5.40	1.27	2.03	1.60
合計平均	100%	100%	6.55	6.55	6.52	1.00

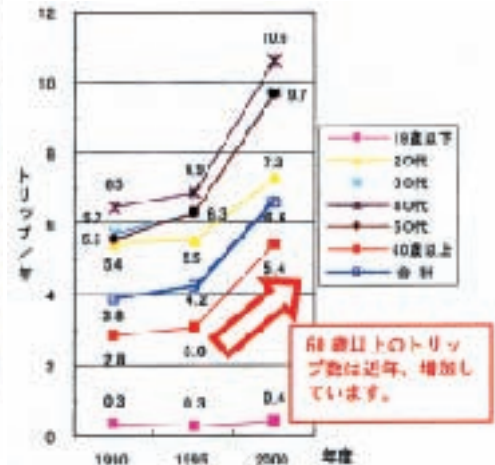
資料)トリップ数は、「第3回全国幹線旅客純流動調査(2000年度)」(国土交通省)、人口は2000年は「国勢調査報告」(総務省)、2032年は「日本の将来推計人口ー平成14年1月推計ー」(人口研、2002年)を基に設定
注)一人当り旅行回数は「第3回全国幹線旅客純流動調査(2000年度)」(国土交通省)の200km以上のトリップ総量を国勢調査による夜間人口で除した値。数値は四捨五入されており、合計と一致しないことがある。

■少子高齢化の進展(日本全人口と高齢者割合の推移)



・グラフ中の数字は割合(%)
・65歳以上の高齢者の割合は1980年から2000年の間に9%→10%→18%→21%→23%と急速に増加しています。
資料)「国勢調査報告」(総務省)

■年齢階級別一人当りトリップ数の推移(200km以上)



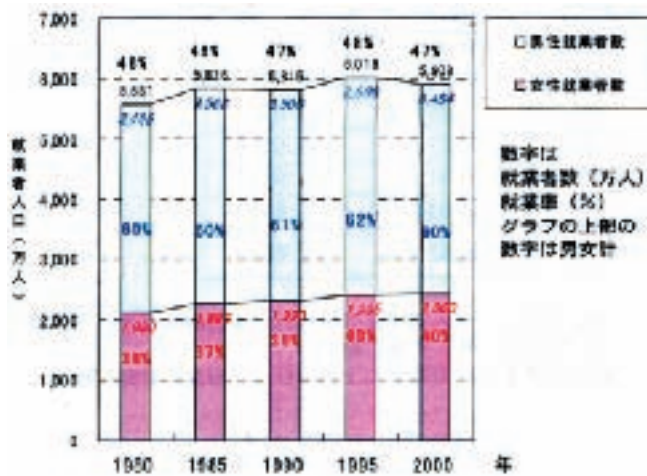
資料)「全国幹線旅客純流動調査」(国土交通省)

2. 国内航空旅客の需要予測

コラム8 女性の社会進出が中長距離旅行回数(生成交通量)に与える影響について

女性の就業率は1980年の36%から2000年の40%と増加していますが、男性の就業率(60%)と比較するとまだ小さく、今後も増加基調が続くことが見込まれます。近年は、特に30代と50代の増加率が大きくなっています。1990年と2000年の女性の年齢階級別一人当り旅行回数を比較すると、11.5から13.9と伸びています。また、女性一人当り旅行回数は、20歳以上の全ての階級で男女合計の平均よりも小さく(2000年実績)、今後の増加の余地が大きいと考えられます。とりわけ、就業率の大きく増加している30代と50代女性の一人当り旅行回数の伸びは大きく、女性の就業率上昇によって一人当り旅行回数は増加することが見込まれます。

■就業人口・就業率の推移(実績)



資料)「国勢調査報告」(総務省)

■1990年と2000年の女性の年齢階級別就業率

	1990年			2000年			就業率 変化 2000年- 1990年	男女計 平均 2000年
	夜間人口	就業人口	就業率	夜間人口	就業人口	就業率		
19歳以下	15,853	781	5%	12,668	497	4%	-1.0%	4%
20代	8,324	5,468	66%	8,939	5,821	65%	-0.6%	71%
30代	8,341	4,512	54%	8,358	4,651	56%	1.6%	74%
40代	9,844	6,544	66%	8,324	5,618	67%	1.0%	80%
50代	8,033	4,534	56%	9,676	5,849	60%	4.0%	75%
60歳以上	12,415	2,597	21%	16,769	3,292	20%	-1.3%	30%
合計	62,811	24,436	39%	64,735	25,729	40%	0.8%	49%

■女性の年齢階級別一人当り旅行回数の推移

	一人当り旅行回数(トリップ/年)				男女計 平均 (2000年)
	1990年	2000年	旅行回数変化		
			2000年-1990年	2000/1990	
19歳以下	2.7	1.9	-0.9	(0.69)	1.8
20代	19.5	22.7	3.2	(1.16)	26.3
30代	17.4	21.4	4.1	(1.23)	42.7
40代	17.6	21.1	3.5	(1.20)	46.5
50代	13.8	19.3	5.6	(1.41)	42.5
60歳以上	7.0	7.8	0.8	(1.12)	24.1
平均	11.5	13.9	2.4	(1.21)	28.1

資料)トリップ数は、「第3回全国幹線旅客純流動調査(平成12年度)」(国土交通省)人口は、「国勢調査報告」(総務省)

注)原単位は第3回全国幹線旅客純流動調査(平成12年度)の距離による除外をしていない総量を国勢調査による夜間人口で除した値

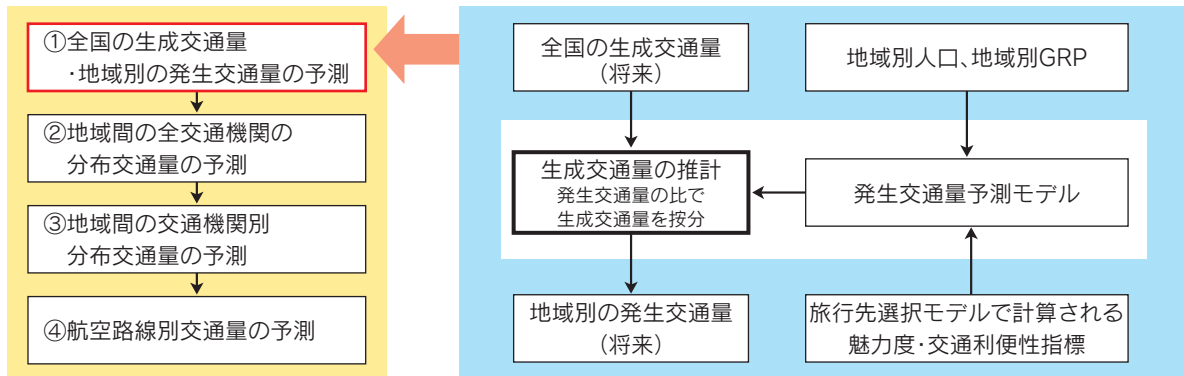
2. 国内航空旅客の需要予測

(2) 地域別の発生交通量の予測

地域別の発生交通量は、地域別の人口、県内総生産（GRP）及び旅行先選択モデルで計算される魅力度・交通利便性指標を説明変数とする発生交通量予測モデルを用いて目的別に推計します。

発生交通量の比で、生成交通量（将来）を按分して地域別の発生交通量（将来）とします。

■発生交通量予測モデルを用いた予測の流れ



①モデルの構造

$$Q_i = POP_i \times \exp(\alpha_g) \times X_i^{\beta_g} \times \exp(\text{Logsum_}g_i)^{\gamma_g} \times \exp(\varepsilon_g i \cdot D_i)$$

$$\text{Logsum_}g_i = \ln\left(\sum_{j \in c_di} \exp(V_dij)\right)$$

Q_i : 居住ゾーン*i*発生交通量(人/日)

POP_i : 居住ゾーン*i*の人口指標(1,000人)

[業務]就業者数、[観光]と[私用]夜間人口

X_i : 居住ゾーン*i*の1人当たり県内総生産(GRP:Gross Regional Products)。

県内総生産を当該県ゾーンの就業人口比で按分し、さらにゾーン別夜間人口で除する。

V_dij : 居住ゾーン*i*から旅行先の生活圏ゾーン*j*を選択するときの旅行先選択モデルの効用値

c_di : 居住ゾーン*i*における旅行先の対象となる生活圏ゾーン*j*の集合

D_i : 居住ゾーン*i*におけるダミー(1もしくは0)

$\alpha_g, \beta_g, \gamma_g, \varepsilon_g i$:パラメータ

②モデルパラメータ

■発生交通量予測モデルのパラメータ

		業務目的		観光目的		私用等目的	
一人当たり県内総生産 <i>X_i</i> (万円/年:1995価格)		0.455	(2.8)	1.150	(3.6)	1.117	(3.3)
魅力度・交通利便性指標 <i>V_{dij}</i>		0.558	(8.9)	1.41	(5.4)	0.118	(1.8)
定数項 α_g		-5.72	(-5.7)	-16.6	(-7.5)	-6.75	(-3.5)
地域ダミー変数 <i>D_i</i>	北海道(20ゾーン)	0.652	(7.5)	1.95	(8.6)	0.904	(3.8)
	西東北(8ゾーン)			1.06	(3.4)	0.947	(2.9)
	関東(32ゾーン)	-0.405	(-3.9)				
	東海道(62ゾーン)			-0.605	(4.3)	-0.913	(-5.9)
	中国(40ゾーン)					0.343	(2.1)
	山陽(32ゾーン)	-0.141	(7.6)				
	北九州(139ゾーン)					-0.248	(-2.5)
重相関係数		0.455		0.471		0.403	
サンプル数		480		480		480	
実績発生交通量と推計値の相関係数		0.952		0.688		0.666	

注1)左:パラメータ値 右:()内:t値

注2)北海道:北海道全域 西東北:秋田・山形 関東:茨城・栃木・群馬・埼玉・千葉・東京・神奈川

東海道:東京・神奈川・静岡・愛知・岐阜・三重・滋賀・京都・大阪・兵庫

中国:鳥取・島根・岡山・広島・山口 山陽:岡山・広島・山口 北九州:福岡・佐賀・長崎

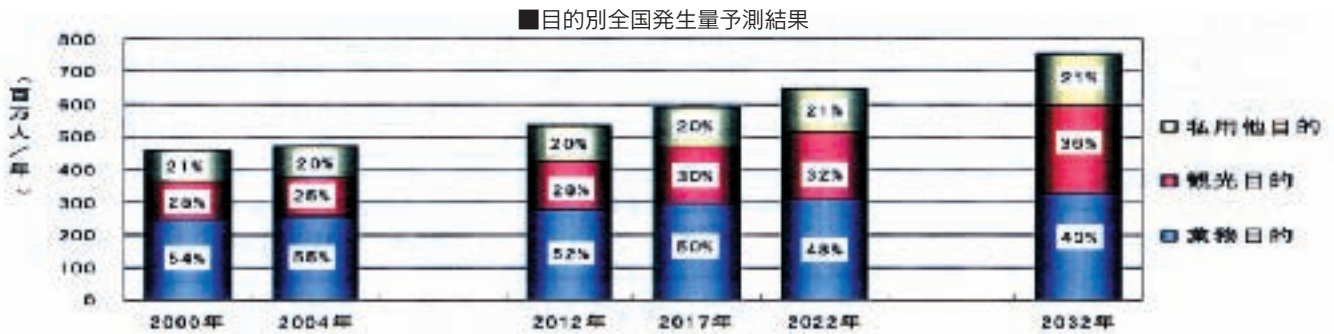
2. 国内航空旅客の需要予測

③発生交通量の予測結果

a) 全国合計値

ケース(A)では、全国の発生交通量は2022年で全体で1.4倍(2000年比)となり、目的別にみると業務目的は約1.2倍、観光目的は1.8倍、私用他目的は約1.4倍となっており、観光目的の発生交通量の伸びが比較的大きく見込まれます。

※発生交通量の全国予測値は、全目的合計の生成交通量を目的別ゾーン別発生交通量一次推計値の比で按分して得られる発生交通量の最終予測値の合計。



グラフ内の数字(%)は目的別シェア

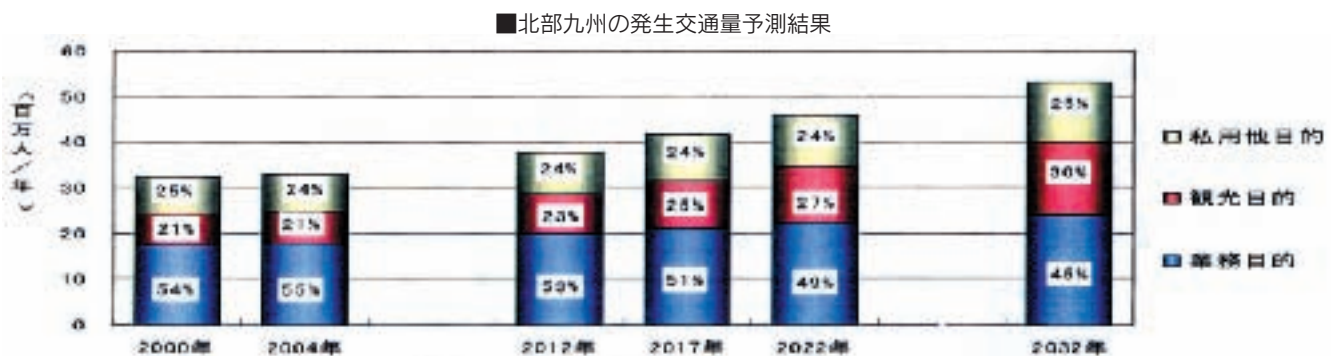
	現況実績値	現況推計値	予測結果(万人/年)				
			2000年	2004年	2012年	2017年	2022年 (2000年比)
業務目的	24,878	25,788	27,944	29,596	30,973	1.24	32,762
観光目的	11,381	11,911	14,732	17,523	20,506	1.80	27,011
私用他目的	9,493	9,540	10,849	12,069	13,329	1.40	15,644
総発生交通量	45,752	47,239	53,525	59,188	64,809	1.42	75,416

(年度)

b) 北部九州

ケース(A)では、北部九州の発生交通量は約3200万トリップ/年(2000年実績)から、2022年は1.4倍の約4600万トリップ/年に増加することが見込まれます。目的別の伸び率は、全国総量の予測結果と同じ傾向を示しており、2022年では2000年と比較して業務目的で約1.3倍、観光目的で約1.8倍、私用他目的で約1.4倍と見込まれます。

※北部九州は、福岡県・佐賀県・長崎県・大分県・熊本県の5県。



	現況実績値	現況推計値	予測結果(万人/年)				
			2000年	2004年	2012年	2017年	2022年 (2000年比)
業務目的	1,752	1,797	1,988	2,114	2,233	1.27	2,397
観光目的	675	704	875	1,039	1,220	1.81	1,600
私用他目的	791	793	907	1,010	1,118	1.41	1,313
総発生交通量	3,218	3,294	3,770	4,163	4,571	1.42	5,311

(年度)

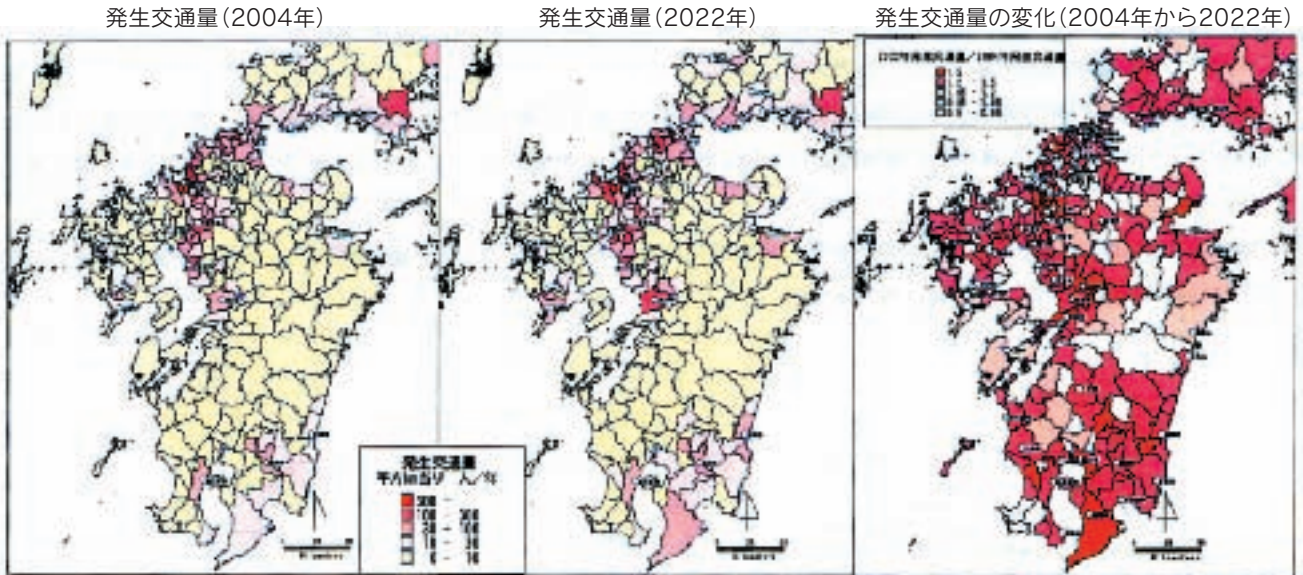
2. 国内航空旅客の需要予測

④ゾーン別発生交通量の予測結果

九州・山口地域では、福岡市、北九州市、長崎市等の都市部を中心に発生交通量が多く、将来の伸び率も高くなっています。

a)九州・山口

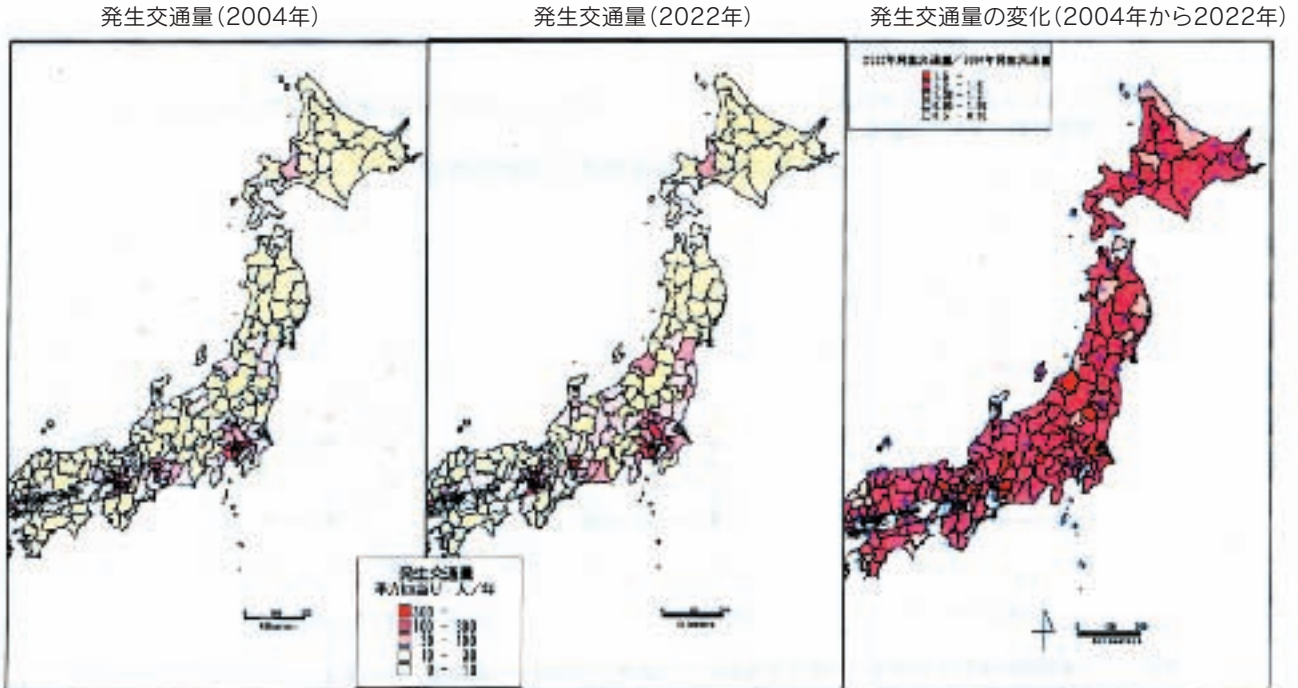
■九州・山口地域の発生交通量と変化(ケースA)



※発生交通量が30万人/年以下のゾーンは、対象外としています。

b)全国

■全国の発生交通量と変化(ケースA)



※発生交通量が30万人/年以下のゾーンは、対象外としています。

2. 国内航空旅客の需要予測

コラム9 観光目的の中長距離旅行回数(発生交通量)の増加傾向について

近年の旅行回数の傾向を目的別に分析すると、2000年の一人当りの中長距離旅行回数(目的別発生交通量)は、観光目的は1990年比で1.41倍に増加しており、業務目的1.38倍、私用等目的の1.25倍と比較して伸び率が大きくなっています。

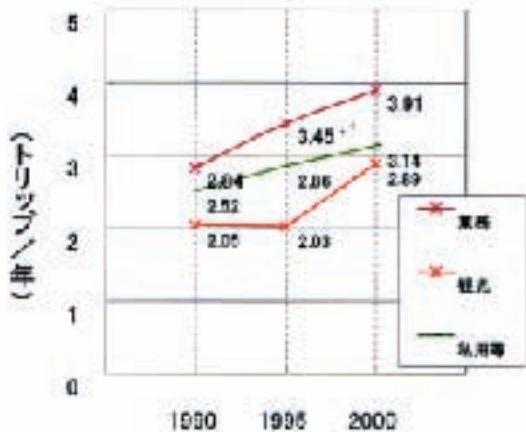
上の調査結果は1990年代の日本経済の低成長・停滞期における数字ですので、今後の景気変動によってはこれまで以上に観光目的の旅行回数が増加することも考えられます。

また、観光目的の旅行回数を年齢階級別に見ると、20歳以上は全て横ばいから増加傾向にある中、特に60歳以上の伸びは顕著で、1990年には20歳以上の年齢階級の中では最も少なかったものが、2000年には全ての年齢階級の中で最も多くなっています。

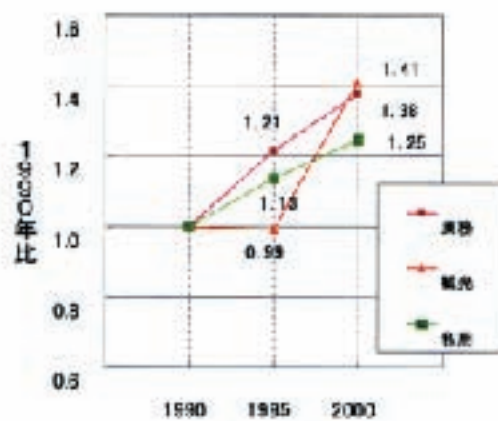
高齢化の進展によって観光目的の旅行回数の増加傾向にある60歳以上の人口が増加することで将来全体としての観光目的の旅行回数は増加することが見込まれます。

■目的別中長距離旅行回数の推移

■目的別一人当中長距離旅行回数

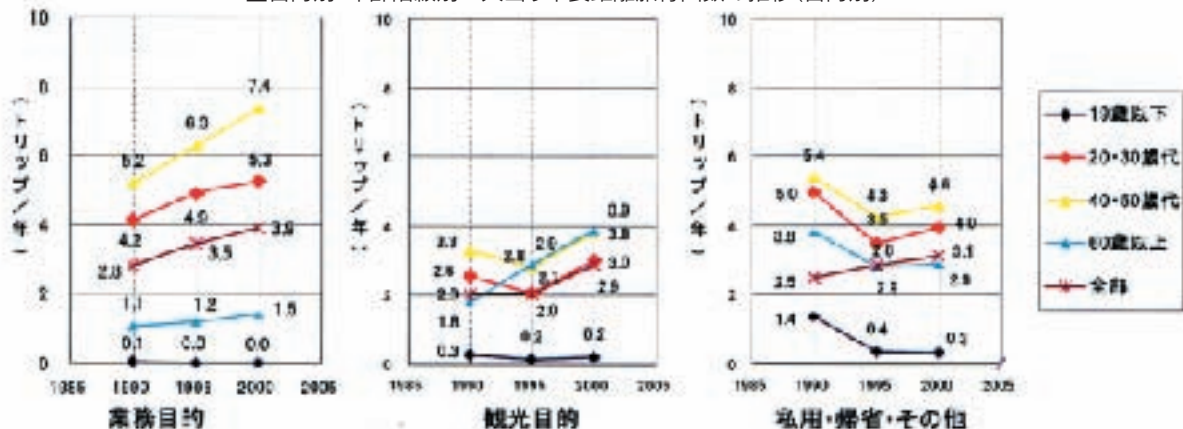


■目的別一人当中長距離旅行回数の伸び率



資料)トリップ数は「第3回全国幹線旅客純流動調査(平成12年度)」(国土交通省)、人口は「国勢調査報告」(総務省)
注:原単位は第3回全国幹線旅客純流動調査(平成12年度)の距離による除外をしていない総量を国勢調査による夜間人口で除した値

■目的別・年齢階級別一人当中長距離旅行回数の推移(目的別)



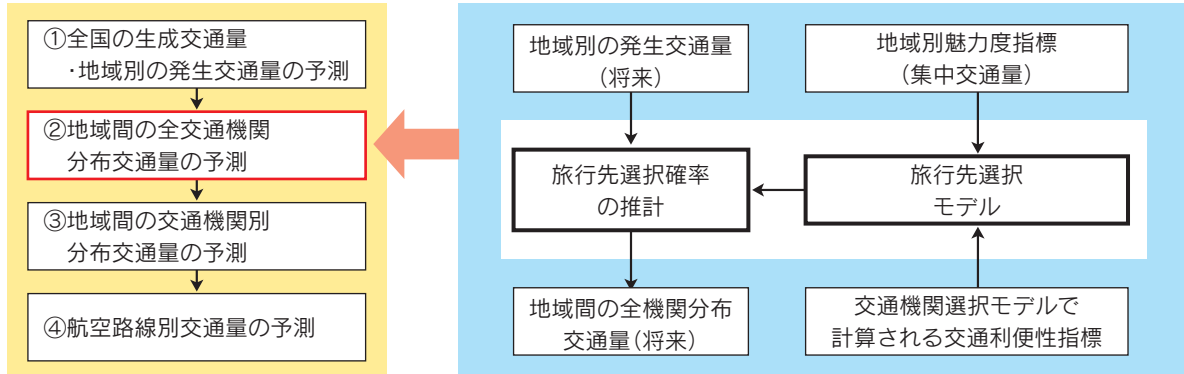
資料)トリップ数は「第3回全国幹線旅客純流動調査(平成12年度)」(国土交通省)、人口は「国勢調査報告」(総務省)
注:原単位は第3回全国幹線旅客純流動調査(平成12年度)の距離による除外をしていない総量を国勢調査による夜間人口で除した値

2. 国内航空旅客の需要予測

(3) 地域間の全交通機関分布交通量の予測

ある地域の発生交通量がどの地域を目的地としてどれだけ移動するのか(地域間の全交通機関分布交通量)を、「地域別の魅力度」と「交通機関選択モデルで計算される交通利便性指標」の2つを説明変数とする旅行先選択モデルを用いて推計します。

■旅行先選択モデルを用いた予測の流れ



①モデルの構造

$$P_{dij} = \frac{\exp(v_{dij})}{\sum_{j \in c_{di}} \exp(v_{dij})}$$

$$v_{dij} = \beta_{_d} \times X_j + \gamma_{_d} \times \text{Logsum}_{dij}$$

- P_{dij} : 居住地ゾーン*i*と旅行先となる生活圏ゾーン*j*の選択確率
- v_{dij} : 居住地ゾーン*i*と旅行先となる生活圏ゾーン*j*を選択するときの効用値
- c_{di} : 居住地ゾーン*i*から選択可能な旅行先となる生活圏ゾーン*j*の集合
- X_j : 旅行先となる生活圏ゾーン*j*の魅力度指数。旅行先生活圏ゾーン*j*の集中量の対数をとった値。
- Logsum_{dij} : 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間の交通利便性指標。交通機関選択モデルから計算される値。
- $\beta_{_d}, \gamma_{_d}$: パラメータ

②モデルパラメータ

■旅行先選択モデルのパラメータ

	業務目的	観光目的	私用等目的
魅力度指標 $\beta_{_d}$	0.727 (2.8)	0.385 (3.1)	0.432 (2.5)
交通利便性指標 $\gamma_{_d}$	0.524 (3.5)	0.323 (2.3)	0.969 (2.3)
分布交通量相関係数	0.903	0.812	0.828
集中交通量相関係数	0.985	0.979	0.978
サンプル数(分布交通量トリップ数)	3010	2530	2030
最大選択肢数	124	100	101

注1)パラメータ欄の左:パラメータ 下段()内:t値
 注2)魅力度指標 $\beta_{_d} = \ln(\text{集中交通量:人/日})$
 注3)集中交通量相関係数は、分布交通量再現値を合計した集中量推計値と実績値との相関係数

③地域間の交通機関別分布交通量の予測結果(全機関)

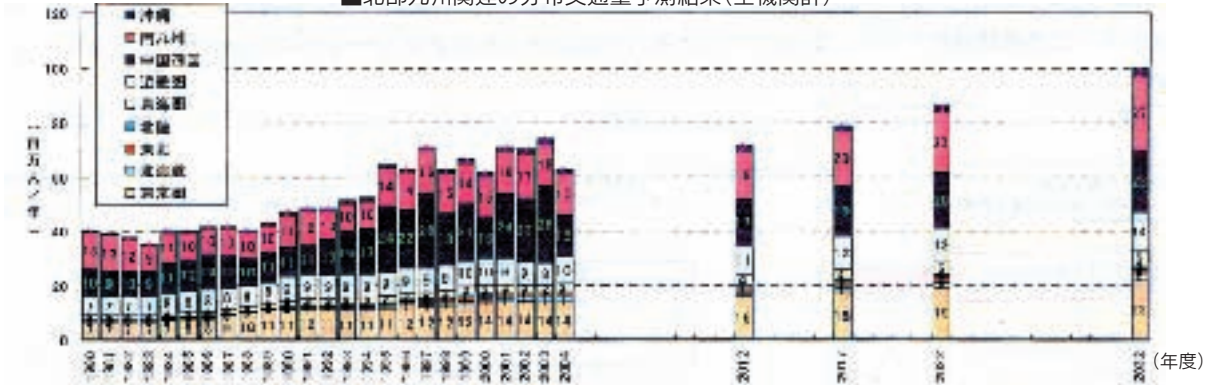
ケース(A)での北部九州と主要都市圏との全交通機関分布交通量は、東京圏、東海圏、近畿圏いずれも2004年比で2012年には1.1~1.2倍、2022年には1.2~1.5倍に増加することが見込まれます。

圏域別の伸びをみると、人口の伸びが大きい沖縄、九州新幹線開業で利便性が向上する南九州は伸び率が最も高く、それに続くのが、北海道、東北、東京圏、東海圏であり、比較的人口減少の大きい近畿圏、四国中国、北陸の伸び率は他と比べ小さくなっています。

※北部九州:福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県 東北:青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県 東京圏:茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県
 北陸:新潟県、石川県、福井県、富山県 東海圏:静岡県、岐阜県、愛知県、三重県 近畿圏:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 四国・中国:鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県 南九州:宮崎県、鹿児島県

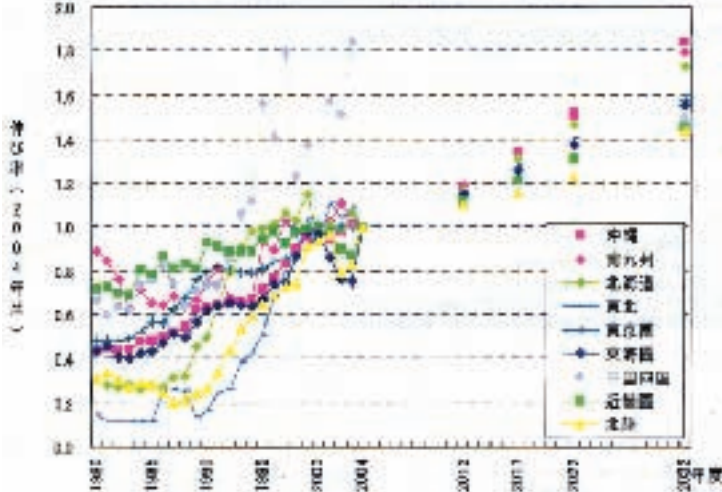
2. 国内航空旅客の需要予測

■北部九州関連の分布交通量予測結果(全機関計)



■圏域別分布交通量の伸び(2004年比)

■圏域別分布交通量



※実績値は「旅客地域流動調査」を参考に推計した

全機関		年次	予測結果(万人/年)				
		現況推計値	2004年	2012年	2017年	2022年	2032年
北部九州発生集中量			7,237	8,275	9,122	10,001	11,559
		2004年比	1.00	1.14	1.26	1.38	1.60
北部九州と他の圏域との交通量	北海道		114	133	149	167	198
		2004年比	1.00	1.16	1.31	1.46	1.73
	東北		118	137	152	166	189
		2004年比	1.00	1.16	1.28	1.40	1.60
	東京圏		1,410	1,604	1,771	1,946	2,222
		2004年比	1.00	1.14	1.26	1.38	1.58
	北陸		106	116	122	130	152
		2004年比	1.00	1.10	1.15	1.23	1.44
	東海圏		330	378	414	453	513
		2004年比	1.00	1.15	1.26	1.37	1.56
	近畿圏		971	1,084	1,176	1,269	1,411
		2004年比	1.00	1.12	1.21	1.31	1.45
中国四国		1,540	1,706	1,865	2,026	2,305	
	2004年比	1.00	1.11	1.21	1.32	1.50	
南九州		1,513	1,804	2,024	2,256	2,712	
	2004年比	1.00	1.19	1.34	1.49	1.79	
沖縄		166	196	222	252	306	
	2004年比	1.00	1.18	1.34	1.52	1.84	

※北部九州内々交通量を除く

(年度)

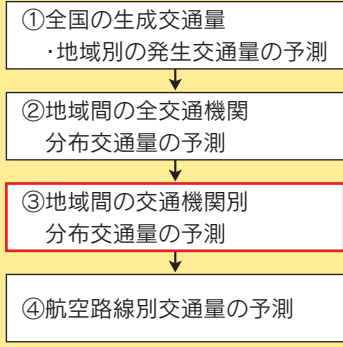
2. 国内航空旅客の需要予測

(4) 地域間の交通機関別分布交通量(航空利用分布交通量)の予測

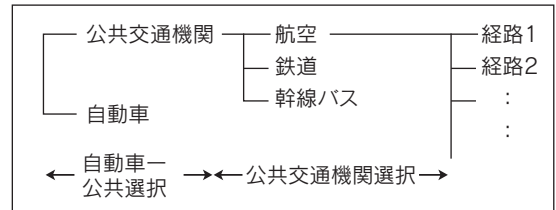
居住地ゾーンから旅行先までの地域間の自動車及び公共交通機関(航空、鉄道、幹線バス)の交通機関別選択確率を求めます。推計には、所要時間、費用、運行頻度、交通利便性指標を説明変数とする交通機関選択モデルを用います。

①モデルの構造

交通機関選択は、下図に示すように公共交通機関と自動車の2機関の選択(自動車-公共選択)、公共交通機関相互の3機関の選択(公共交通機関選択)の2つの階層構造で表しました。さらに公共交通機関の中の航空利用分布交通量については、航空経路選択モデルを連結させたネステッド型の非集計ロジットモデルとしました。



交通機関選択モデルの選択構造



$$P_{m|ij} = \frac{\exp(V_{m|ij})}{\sum_{m \in C_{m|ij}} \exp(V_{m|ij})}$$

$$V_{m|ij} = \sum_k \beta_{m|mk} \times X_{ijmk}$$

- $P_{m|ij}$: 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間での交通機関*m*の選択確率
- $V_{m|ij}$: 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間で交通機関*m*を選択するときの効用
- $C_{m|ij}$: 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間で選択可能な交通機関の集合
- X_{ijmk} : 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間で交通機関*m*を選択する場合の*k*番目の交通サービス指標
- $\beta_{m|mk}$: パラメータ

②モデルパラメータ

自動車-公共交通選択モデルのパラメータ

自動車-公共交通選択 (k番目)	選択肢	パラメータ		
		業務目的	観光目的	私用等目的
1	総所要時間(分)	-0.0121 (-5.2)	-0.00739 (-3.4)	-0.00790 (-3.7)
2	総費用(円)	-0.000200 (-1.0)	-0.000204 (-5.5)	-0.000202 (-6.4)
3	自動車ダミー	1.126 (2.8)	3.348 (15.3)	3.136 (12.2)
4	交通利便性指標	0.533 (5.9)	0.578 (5.5)	0.669 (6.2)
尤度比		0.215	0.230	0.229
的中率(%)		97.2	73.8	75.9
時間評価値(円/時)		3618	2170	2349
サンプル数		3545	3629	3106

※1.パラメータ欄の左:パラメータ 下段()内:t値
※2.選択肢欄 p:公共交通,c:自動車

公共交通機関選択モデルのパラメータ

公共交通機関選択 (k番目)	選択肢	パラメータ		
		業務目的	観光目的	私用等目的
1	総所要時間(分)	-0.0132 (-21.2)	-0.00516 (-11.8)	-0.00644 (-14.0)
2	総費用(円)	-0.000221 (-14.5)	-0.000100 (-9.7)	-0.000119 (-12.2)
3	ln(運行頻度(便/日))	0.827 (25.1)	0.629 (19.9)	0.654 (20.3)
4	交通利便性指標	0.841 (19.7)	0.441 (14.9)	0.584 (18.8)
尤度比		0.442	0.387	0.446
的中率(%)		83.0	77.0	80.6
時間評価値(円/時)		3577	3084	3237
サンプル数		4811	3125	3404

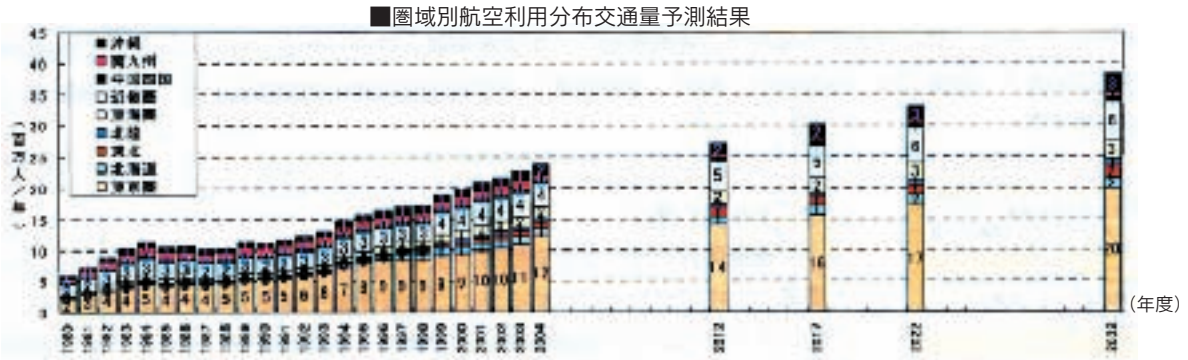
※1.パラメータ欄の左:パラメータ 下段()内:t値
※2.選択肢欄 a:航空,r:鉄道,s:旅客船,b:幹線バス

③航空利用分布交通量の予測結果

ケース(A)では、北部九州全体の航空利用分布交通量は約2,400万トリップ/年(2004年現状推計値)から2012年は1.15倍の約2,700万トリップ/年、2022年は1.4倍の約3,300万トリップ/年になると見込まれます。航空利用の半数以上が東京圏との流動であり、約1/6が近畿圏、約1/12が東海圏となっています。

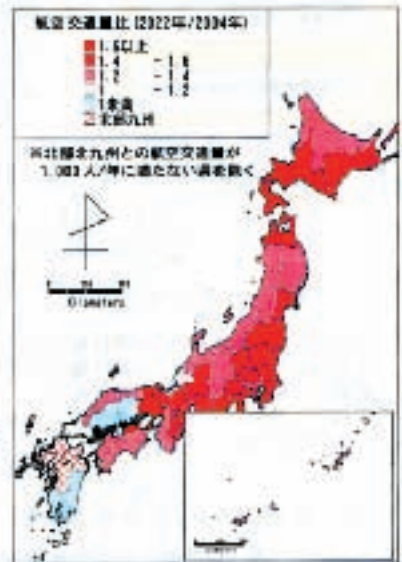
圏域別の伸びをみると、ほとんど圏域で2022年には2004年比で航空利用者が1.2倍以上に増加することが見込まれます。南九州については、九州新幹線鹿児島ルートの部分開業(2004年)、全線開業(2010年)に合わせて2012年までに段階的に航空利用分布交通量が大きく低下し、その後交通量全体の漸増傾向があり微増するものの、2022年で2004年比0.8倍程度の交通量にとどまります。

2. 国内航空旅客の需要予測



■北部九州から全国への圏域別分布交通量の伸び(2004年比)

■北部九州から全国への圏域別分布交通量



資料) 実績値は「旅客地域流動調査」を参考に推計した
 ※圏域別の内訳は、全機関分布交通量の予測結果と同じ

■北部九州から全国への圏域別航空利用旅行先分布の伸び(2004年比)

航空	年次	現況	現況	予測結果(万人/年)			
		実績値	推計値	2012年	2017年	2022年	2032年
北部九州発生集中量		2,405	2,383	2,738	3,029	3,338	3,846
	2004年比	1.01	1.00	1.15	1.27	1.40	1.61
北部九州と他の圏域との交通量	北海道	102	109	125	136	153	179
	2004年比	0.94	1.00	1.15	1.25	1.41	1.65
	東北	98	104	122	135	148	169
	2004年比	0.95	1.00	1.17	1.30	1.43	1.63
	東京圏	1,197	1,236	1,421	1,576	1,738	1,994
	2004年比	0.97	1.00	1.15	1.28	1.41	1.61
	北陸	72	68	74	80	86	107
	2004年比	1.07	1.00	1.09	1.18	1.27	1.58
	東海圏	175	185	223	246	272	314
	2004年比	0.95	1.00	1.20	1.33	1.47	1.69
	近畿圏	400	381	462	507	552	629
	2004年比	1.05	1.00	1.21	1.33	1.45	1.65
	中国四国	39	44	53	57	63	66
	2004年比	0.89	1.00	1.21	1.31	1.45	1.50
	南九州	144	83	54	59	63	73
	2004年比	1.74	1.00	0.65	0.70	0.76	0.88
沖縄	163	165	195	221	251	304	
2004年比	0.99	1.00	1.18	1.34	1.52	1.84	

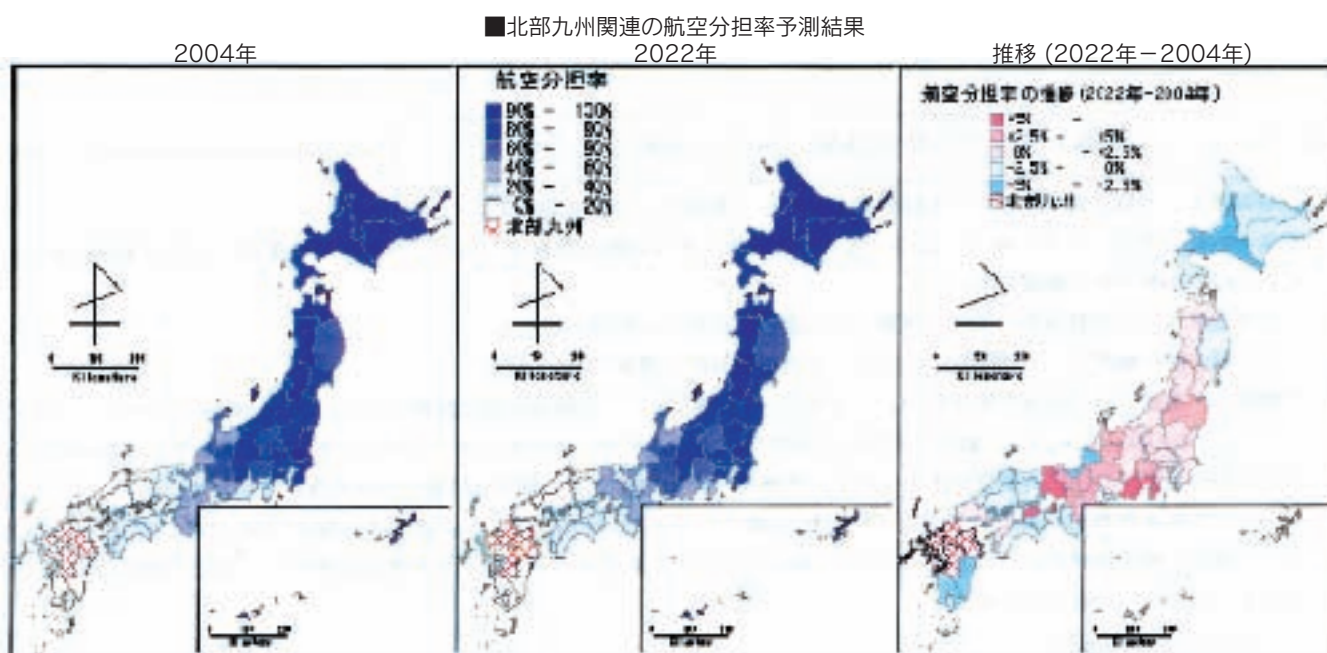
※1. 北部九州内々交通量を除く ※2. 2000年実績値: 「第3回全国幹線旅客純流動調査(2000年度)」(国土交通省)

将来の航空需要の予測

2. 国内航空旅客の需要予測

④航空分担率の予測結果

ケース(A)での北部九州の航空分担率は2022年では約33%と見込まれます。東京圏との航空分担率は約89%、近畿圏約44%、東海圏約60%と予測されます。2004年比較で、北部九州関連の航空分担率は、全体では大きな増減はなく、各圏域を見ると東京圏は増減なく、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、静岡空港開港による航空の交通利便性が向上する東海圏は4ポイント増、東北新幹線の新函館延伸による鉄道の交通利便性が向上する北海道は約4ポイント減、九州新幹線鹿児島ルート開業で鉄道の交通利便性が向上する南九州は約3ポイント減が見込まれます。



■北部九州と他の圏域との航空分担率

航空分担率	年次	現況		予測結果(%)			
		実績値	推計値	2012年	2017年	2022年	2032年
北部九州計	分担率	33.6%	32.9%	33.1%	33.2%	33.4%	33.3%
	2004年差	0.7%	-	0.2%	0.3%	0.5%	0.4%
北海道	分担率	96.4%	95.1%	94.1%	90.9%	91.6%	90.4%
	2004年差	1.2%	-	-1.0%	-4.2%	-3.5%	-4.7%
東北	分担率	87.5%	87.5%	88.6%	88.9%	89.1%	89.2%
	2004年差	0.1%	-	1.1%	1.4%	1.6%	1.8%
東京圏	分担率	88.4%	87.7%	88.6%	89.0%	89.3%	89.7%
	2004年差	0.8%	-	0.9%	1.3%	1.6%	2.1%
北陸	分担率	73.5%	64.2%	63.8%	65.9%	66.2%	70.7%
	2004年差	9.3%	-	-0.4%	1.7%	2.0%	6.5%
東海圏	分担率	55.0%	56.1%	58.9%	59.4%	60.1%	61.1%
	2004年差	-1.1%	-	2.8%	3.3%	4.0%	5.0%
近畿圏	分担率	40.9%	39.3%	42.6%	43.1%	43.5%	44.6%
	2004年差	1.7%	-	3.3%	3.8%	4.3%	5.3%
中国四国	分担率	2.5%	2.9%	3.1%	3.1%	3.1%	2.9%
	2004年差	-0.3%	-	0.3%	0.2%	0.3%	0.0%
南九州	分担率	9.8%	5.5%	3.0%	2.9%	2.8%	2.7%
	2004年差	4.3%	-	-2.5%	-2.6%	-2.7%	-2.8%
沖縄	分担率	99.3%	99.4%	99.4%	99.4%	99.4%	99.4%
	2004年差	0.0%	-	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%

*1.内訳は、全機関分布交通量の予測結果(P.117)と同じ ※2.北部九州内々交通量を除く

(年度)

2. 国内航空旅客の需要予測

2004～2012年の交通機関分担率の変化を見ると、圏域によっては航空の分担率に数パーセントの上昇が見られます。これらの大部分は、新北九州空港、静岡空港等の新空港開港の効果によるものです。

将来の各交通機関の運航（運行）本数の設定については、航空については実績を考慮して作成した旅客数と機材別便数の関係より旅客数増加に伴う増便を考慮しています。鉄道の旅客数増加と運行本数の関係については、事業者の経営判断が大きく、需要予測モデルに取り込むことのできる有意な関係性を見いだすことができなかつたため、予測時点の運行本数と変わらないものとしています。本需要予測モデルは、運航（運行）本数も説明変数としており、将来において、航空の運航本数が増加すると、相対的に鉄道より利便性が高くなったと評価され、航空分担率が若干上昇する結果となっています。このことによる航空分担率の上昇は1%程度と見込まれます。

コラム10 鉄道と競合する航空路線の航空分担率について

新幹線などの高速鉄道と競合する路線においては、航空の分担率を調べました。

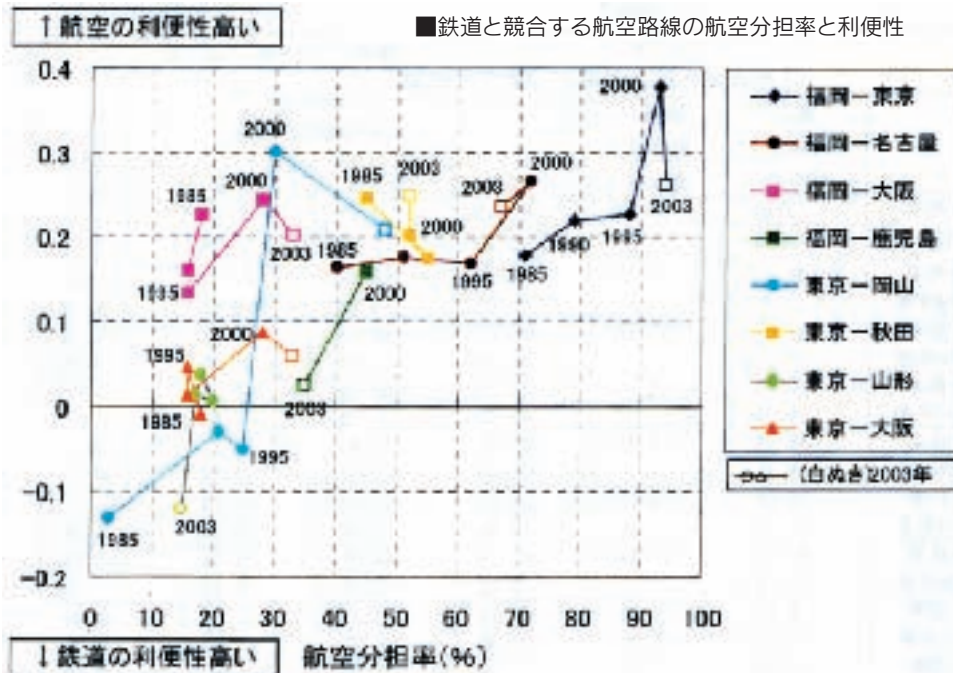
福岡—大阪、東京—大阪、東京—岡山、東京—秋田など8つの競合路線について、所要時間や運賃による利便性の変化と航空分担率を時系列で整理しました。

各輸送モードの所要時間と費用（運賃）の利便性を総合的に評価するため、

$$【一般化費用】 = (時間価値70円/分 \times 所要時間 + 運賃)$$

で換算し、縦軸は $(【鉄道一般化費用】 - 【航空一般化費用】) / 【鉄道一般化費用】$ とし、横軸は航空分担率とします。

全体として、航空の利用性が高くなると航空の分担率が高くなることがわかります。



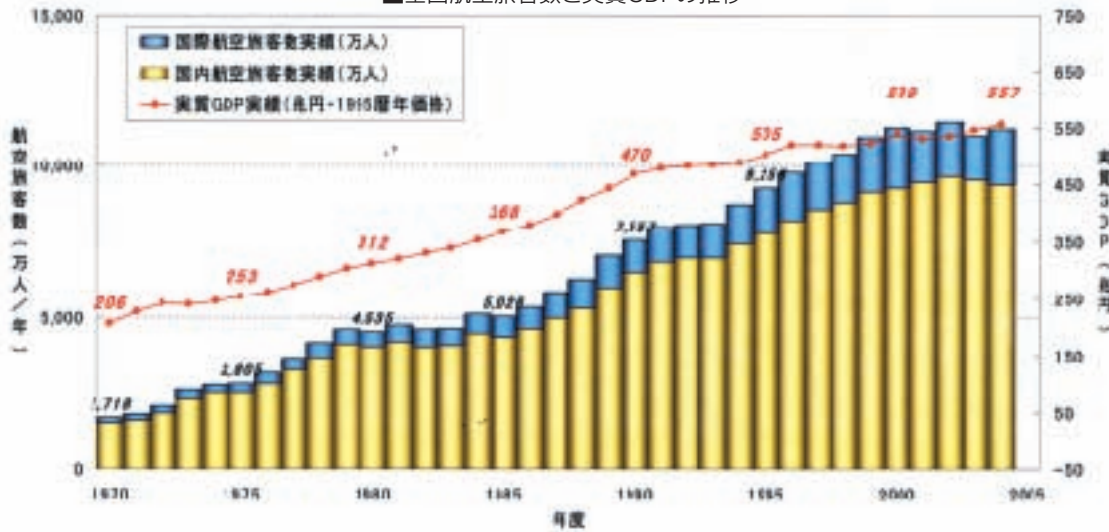
2. 国内航空旅客の需要予測

コラム11 航空旅客数とGDPの相関について

日本の航空旅客数は、概ね日本経済の発展とともに増加してきました。特に伸び率については、過去20年間(1980~2000年)の実質GDPの1.7倍に対して、航空旅客数は国内線では約4,000万人から9,300万人で2.3倍、国際線では約500万人から約2000万人で4.0倍、国内線・国際線合計では約4,500万人から11,000万人で2.5倍とGDPの1.5倍の伸びを示しました。

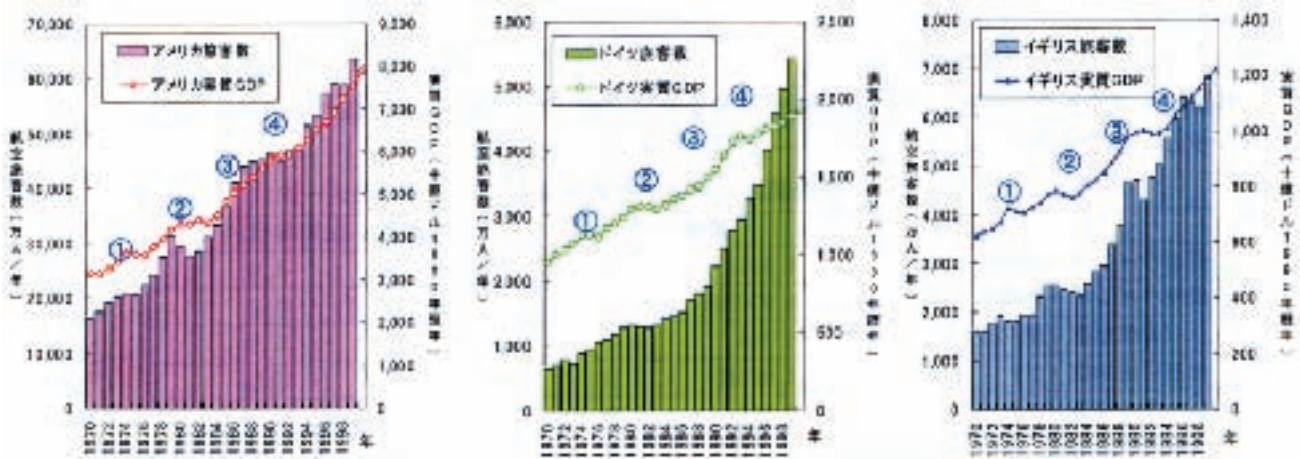
一方、欧米においても、航空旅客数は経済成長とともに堅調に増加しています。特に、ドイツでは人口減少の時期においても航空旅客は増加を続けています。

■全国航空旅客数と実質GDPの推移



2005年以降は、予測値、かっこ数字は2002年を1とした時の比
資料) GDPは「国民経済計算」(総務省統計局)、航空旅客数は「航空輸送統計年報」(国土交通省)

■欧米各国の航空旅客数の伸びと実質GDPの伸び



【出来事】 ①1973年:第一次オイルショック ②1979年:第二次オイルショック ③1987年:ブラックマンデー ④1991年:湾岸戦争

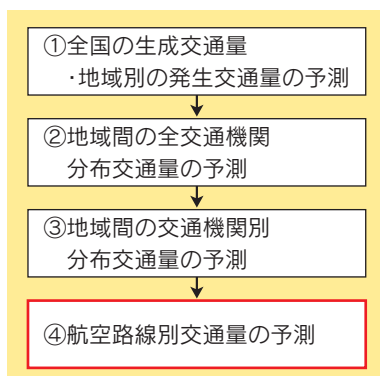
	アメリカ			ドイツ			イギリス		
	1975年	1985年	伸び率	1975年	1985年	伸び率	1975年	1985年	伸び率
人口(千人)	215,976	239,279	11%	78,697	77,619	-1.4%	56,226	56,618	0.7%
航空旅客数(千人/年)	205,824	369,254	79%	9,369	14,551	55%	18,075	28,229	56%
実質GDP(億ドル・1990年基準)	3,584	4,834	35%	1,125	1,351	20%	711	822	16%

資料)人口、実質GDPは国際連合、航空旅客は「航空統計要覧」((財)日本航空協会)

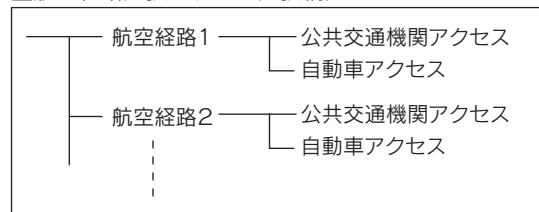
2. 国内航空旅客の需要予測

(5) 航空路線別交通量の予測

航空路線別交通量は、地域間における所要時間、費用、運航頻度、滞在可能時間及び、交通利便性指標を説明変数として、航空経路選択モデルを用いて各航空経路の選択確率を予測し航空路線別の利用率を推計します。航空路線別利用率と航空利用分布交通量とから航空路線別交通量を算出します。



■航空経路選択モデルの選択構造



①モデルの構造

ゾーン間においては複数の航空経路の選択可能性がありますので、航空経路ごとに空港アクセス交通機関選択モデルを連結させたネステッド型の非集計ロジットモデルとしました。

$$Pr_{ijr} = \frac{\exp(Vr_{ijr})}{\sum_{j \in cr_{ij}} \exp(Vr_{ijr})}$$

$$Vr_{ijr} = \sum_k \beta r_{kr} \times X_{ijk}$$

Pr_{ijr} : 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間での航空経路*r*の選択確率

Vr_{ijr} : 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間で航空経路*r*を選択するときの効用

cr_{ij} : 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間で選択可能な航空経路の集合

X_{ijk} : 居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間で航空経路*r*を選択する場合の*k*番目経路の交通サービス指標

$\beta r_{kr}, \gamma r$: パラメータ

②モデルパラメータ

最新データである「平成15年度国内線航空旅客動態調査(2003年度)」(国土交通省航空局)からサンプリングし、航空経路選択モデルのパラメータ推定を行いました。

■航空OD交通量配分用の航空経路選択モデルのパラメータ

交通サービス指標(k番目)	業務目的	観光・私用等目的
1 航空ラインホール時間(分)	-0.0173 (-2.6)	-0.0201 (-4.9)
2 航空ラインホール費用(円)	-0.000204 (-6.2)	-0.000257 (-8.8)
3 ln[運航頻度(便/日)]	0.184 (4.0)	0.346 (5.3)
4 滞在可能時間(分)	0.00243 (7.5)	0.00290 (6.8)
5 ローカル空港(タミー)	-0.876 (-7.0)	-0.481 (-2.3)
6 交通利便性指標	1.623 (37.0)	1.425 (22.0)
尤度比	0.661	0.752
的中率(%)	87.5	90.1
時間評価値(円/時)	5088	4693
サンプル数	5069	3829

注)パラメータ欄の左:パラメータ 右()内:t値

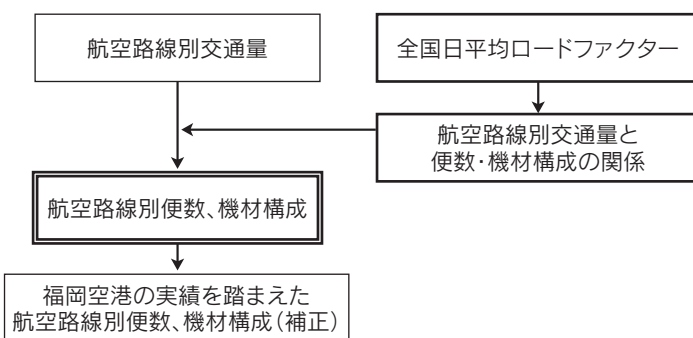
2. 国内航空旅客の需要予測

③航空路線別便数と機材構成

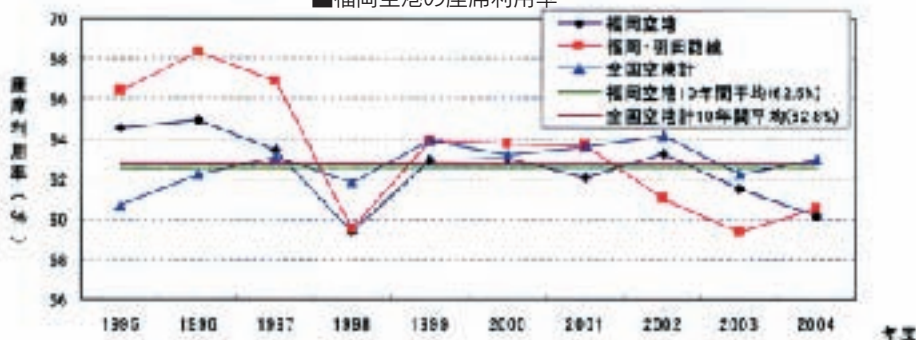
航空路線別交通量の予測結果から、航空機1機当たりの座席利用率(ロードファクター)を全国日平均(63%)と同程度と想定し、福岡空港の就航機材実態も踏まえた旅客数と機材別便数の関係を用いて、路線別の便数に換算します。
航空路線別交通量と航空路線別便数は、現況年次に対する差分補正を行い最終結果とします。

※差分補正 航空需要予測モデルで推計された予測年次と現況年次(2004年度)の計算結果の差を求め、これを現況年次の実績値に足すことで将来予測値とします。
将来予測値(最終結果) = 現況実績 + [(予測年次での計算結果) - (現況年次での計算結果)]

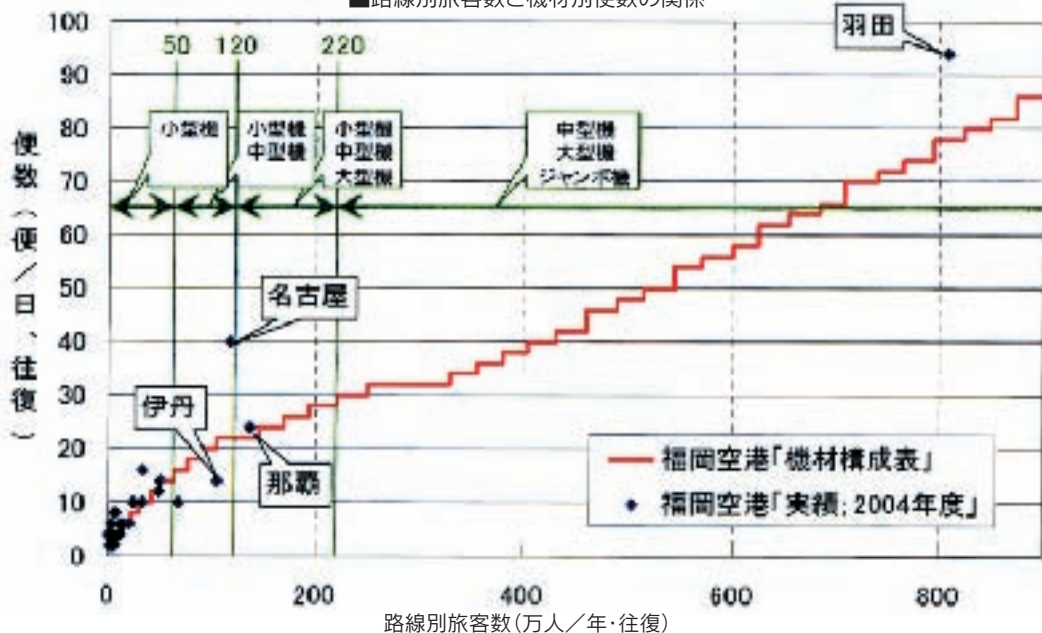
■機材構成を用いた便数、算出の流れ



■福岡空港の座席利用率



■路線別旅客数と機材別便数の関係



2. 国内航空旅客の需要予測

(6) 福岡空港の国内航空旅客の予測結果

a) 国内線旅客数

福岡空港の国内線旅客数は、ケース(A)では2012年には2004年の約1.1倍の約1,830万人/年、2022年には約1.4倍の約2,280万人/年と見込まれます。ケース(B)は2022年には約2,050万人/年(2004年の約1.3倍)、ケース(C)は約1,870万人(2004年の約1.1倍)と見込まれます。



ケース名	実績値 2004年	予測結果(万人/年)							
		2012年		2017年		2022年		2032年	
		2004年比	2004年比	2004年比	2004年比	2004年比	2004年比	2004年比	2004年比
ケース(A)	1,633	1,828	1.12	2,044	1.25	2,280	1.40	2,711	1.66
ケース(B)		1,771	1.08	1,897	1.16	2,048	1.28	2,360	1.45
ケース(C)		1,711	1.05	1,792	1.10	1,867	1.14	2,002	1.23

資料) 2004年までの実績は「空港管理状況調書」(無償旅客・不定期便等を含む)、2005年度は速報値。
 ・予測結果は、空港容量制約を設けない場合の福岡空港の潜在需要であり、無償旅客・不定期便等を含んだ値です。

(年度)

b) 国内線発着回数

福岡空港の国内線発着回数は、ケース(A)で2012年には2004年の約1.2倍の約14.0万回/年、2022年には約1.3倍の約15.8万回/年と見込まれます。ケース(B)は2022年には約14.9万回/年(2004年の約1.2倍)、ケース(C)は約14.0万回/年(2004年の約1.2倍)と見込まれます。



2. 国内航空旅客の需要予測

■国内線年間旅客数予測結果

ケース名	実績値 2004年	予測結果(万回/年)							
		2012年		2017年		2022年		2032年	
		2004年比	2004年比	2004年比	2004年比				
ケース(A)	12.0	14.0	1.16	14.9	1.24	15.8	1.32	17.6	1.47
ケース(B)		13.7	1.14	14.2	1.18	14.9	1.24	16.3	1.35
ケース(C)		13.4	1.12	13.8	1.15	14.0	1.16	14.6	1.21

資料) 2004年までの実績は「空港管理状況調書」(無償旅客・不定期便等を含む)、2005年度は速報値。
 ・予測結果は、空港容量制約を設けない場合の福岡空港の潜在需要であり、無償旅客・不定期便等を含んだ値です。(年度)

c)国内線路線別旅客数及び発着回数

幹線全体の旅客数はケース(A)で2012年には2004年の約1.1倍、2022年には約1.3倍となると見込まれます。発着回数については、2012年には2004年の約1.1倍、2022年には約1.2倍となると見込まれます。
 なお、「その他ローカル線」については、神戸空港、静岡空港、百里空港との路線開設や釧路空港など過去に運航実績のあった路線の需要を見込んでいます。

■国内線路線別旅客数及び発着回数(ケース(A)の場合)

旅客数	実績値 2004年	予測結果(万人/年)								
		2012年		2017年		2022年		2032年		
		2004年比	2004年比	2004年比	2004年比					
幹線	福岡-東京	810	859	1.06	964	1.19	1,073	1.33	1,238	1.53
	福岡-沖縄	136	147	1.08	167	1.23	192	1.41	235	1.73
	福岡-中部・名古屋	135	146	1.08	164	1.21	187	1.38	231	1.71
	福岡-伊丹	105	112	1.07	123	1.17	133	1.27	156	1.49
	福岡-札幌	68	68	1.01	75	1.10	85	1.26	112	1.66
	幹線計	1,253	1,332	1.06	1,493	1.19	1,670	1.33	1,972	1.57
ローカル線	福岡-宮崎	50	28	0.56	31	0.61	33	0.66	43	0.86
	福岡-鹿児島	34	10	0.30	12	0.34	13	0.39	18	0.52
	福岡-仙台	33	46	1.38	51	1.55	57	1.71	66	1.99
	その他のローカル線	126	264	2.10	290	2.30	314	2.49	352	2.79
	ローカル線計	244	349	1.43	384	1.58	417	1.71	479	1.97
国際トラ	福岡-関西国際	48	49	1.01	59	1.22	71	1.47	102	2.11
	福岡-成田	22	32	1.50	43	1.98	56	2.58	92	4.25
	国際トランジット小計	70	81	1.16	102	1.46	127	1.82	194	2.77
国内線合計	1,567	1,762	1.12	1,978	1.26	2,214	1.41	2,645	1.69	

(年度)

発着回数	実績値 2004年	予測結果(便/日・片道)								
		2012年		2017年		2022年		2032年		
		2004年比	2004年比	2004年比	2004年比					
幹線	福岡-東京	47	51	1.09	57	1.21	63	1.34	73	1.55
	福岡-沖縄	12	13	1.08	13	1.08	14	1.17	16	1.33
	福岡-中部・名古屋	20	20	1.00	20	1.00	21	1.05	22	1.10
	福岡-伊丹	7	8	1.14	8	1.14	8	1.14	9	1.29
	福岡-札幌	5	5	1.00	5	1.00	6	1.20	8	1.60
	幹線計	91	97	1.07	103	1.13	112	1.23	128	1.41
ローカル線	福岡-宮崎	7	4	0.57	5	0.71	5	0.71	6	0.86
	福岡-鹿児島	6	3	0.50	3	0.50	3	0.50	4	0.67
	福岡-仙台	5	6	1.20	7	1.40	7	1.40	8	1.60
	その他のローカル線	32	56	1.75	58	1.81	60	1.88	61	1.91
	ローカル線計	50	69	1.38	73	1.46	75	1.50	79	1.58
国際トラ	福岡-関西国際	6	6	1.00	7	1.17	8	1.33	10	1.67
	福岡-成田	3	5	1.67	6	2.00	7	2.33	10	3.33
	国際トランジット小計	9	11	1.22	13	1.44	15	1.67	20	2.22
国内線合計	150	177	1.18	189	1.26	202	1.35	227	1.51	

(年度)

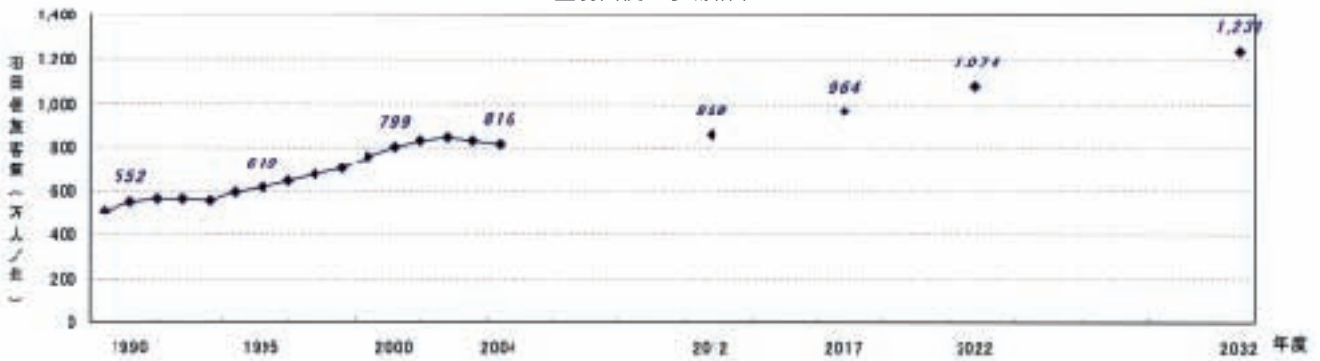
※国際トランジットには、国際線への乗換旅客と国内線のみ利用者を含まず。
 資料) 旅客数実績は「航空輸送統計年報」(有償旅客のみ、無償旅客・不定期等は除く)、発着回数実績は時刻表

2. 国内航空旅客の需要予測

(福岡・羽田路線)

2012年には2004年の約1.1倍の約860万人/年、2022年には約1.3倍の約1080万人/年と見込まれます。(ケース(A))

■羽田便の予測結果



(福岡・中部・名古屋路線)

2012年には2004年の約1.1倍の約150万人/年、2022年には約1.4倍の約190万人/年と見込まれます。(ケース(A))

(福岡・沖縄路線)

2012年には2004年の約1.1倍の約150万人/年、2022年には約1.4倍の約190万人/年と見込まれます。(ケース(A))

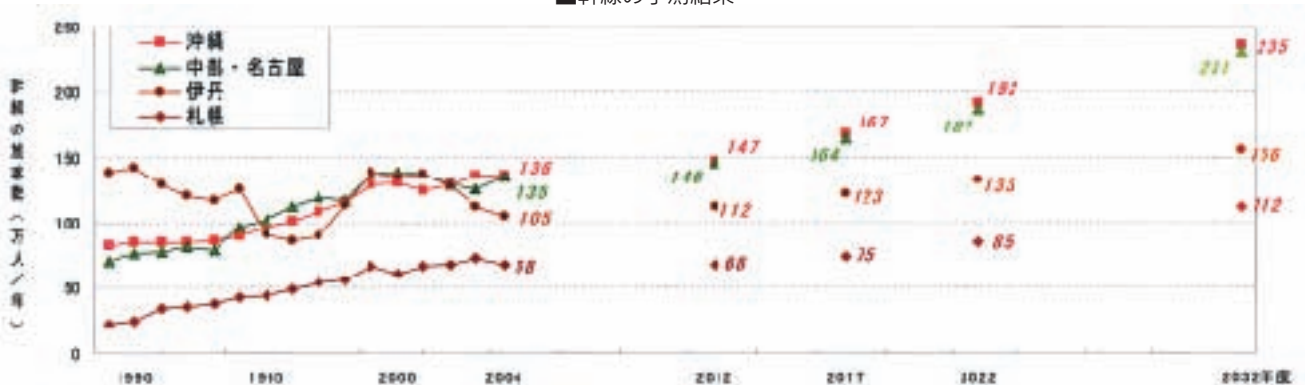
(福岡・伊丹路線)

2012年には2004年の約1.1倍の約110万人/年、2022年には約1.3倍の約130万人/年と見込まれます。(ケース(A))

(福岡・札幌路線)

新北九州・札幌路線への航空旅客の転移によって、2012年には2004年と横ばいの約70万人/年、2022年には2004年の約1.3倍の約90万人/年と見込まれます。(ケース(A))

■幹線の予測結果



2. 国内航空旅客の需要予測

(福岡・仙台路線)

2012年には2004年の約1.4倍の約46万人/年、2022年には約1.7倍の約57万人/年と見込まれます(ケース(A))。仙台空港アクセス鉄道の開業(2007年度予定)により、仙台空港の利用圏が広がり、旅客数の伸びが大きく見込まれます。

(福岡・宮崎路線)

2022年には2004年の約0.5倍の約33万人/年に減少すると見込まれます(ケース(A))。旅客数の減少は、九州新幹線鹿児島ルート全線開業の影響で新幹線への航空旅客の転移によるものと予測されます。

(福岡・鹿児島路線)

2022年には2004年の約0.4倍の約13万人/年に大幅に減少すると見込まれます(ケース(A))。旅客数の減少は、九州新幹線鹿児島ルート全線開業の影響で新幹線への航空旅客の転移によるものと予測されます。

■主要ローカル線の予測結果

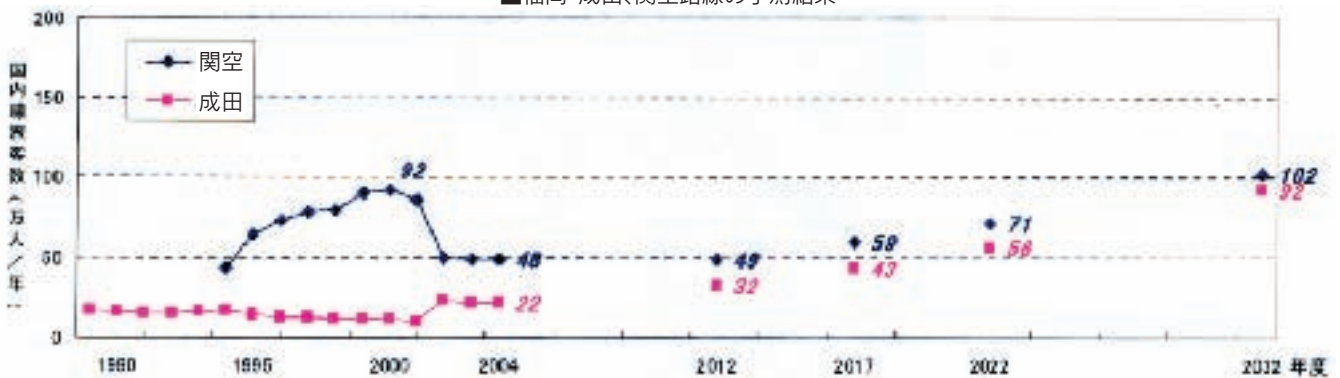


(福岡・成田路線、関空路線)

成田路線については、2012年には2004年の約1.5倍の約32万人/年、2022年には約2.5倍の約56万人/年と見込まれます。関空路線については、2012年には2004年とほぼ横ばいの約48万人/年、2022年には約1.5倍の約71万人/年と見込まれます(ケース(A))

福岡空港の国際線にはアメリカ・ヨーロッパ方面への定期路線がありませんので、同方面の旅客は、国際線の乗り継ぎのために成田、関空路線を利用することになります。国際線旅客数の増加は、国内線よりも大きいと予測されていますので、両路線の旅客数の伸びは他の路線と比較して大きく見込まれます。

■福岡・成田、関空路線の予測結果

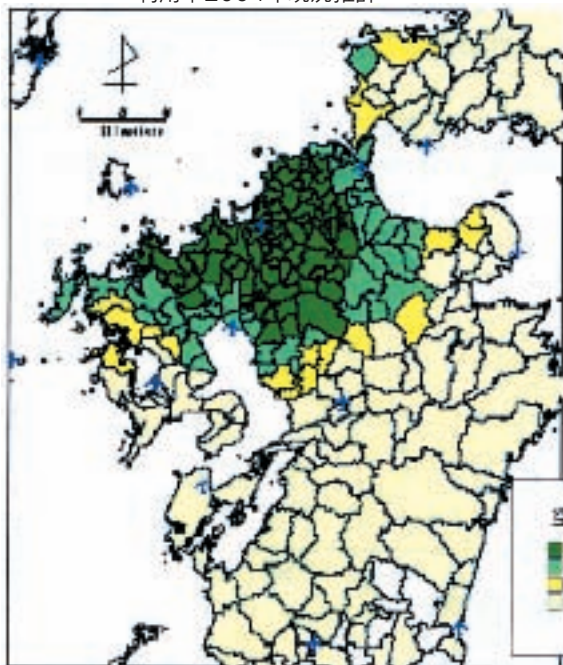


2. 国内航空旅客の需要予測

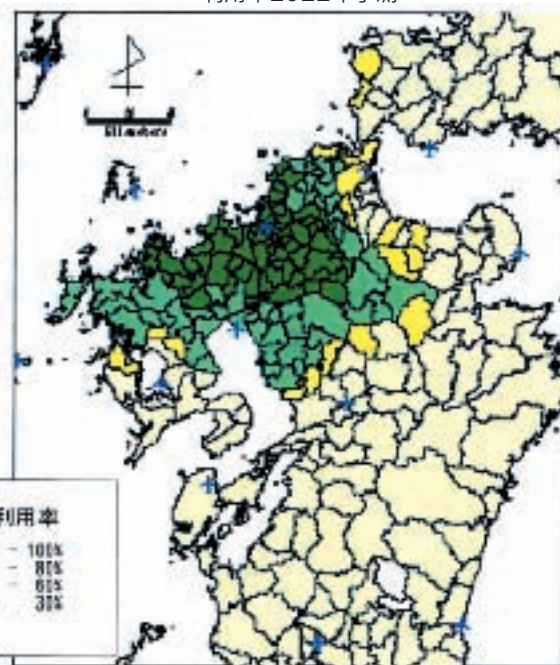
ゾーン別福岡空港利用率

福岡空港のゾーン別利用率は、新北九州空港の開港により、福岡県東部、特に北九州市では大きく減少します。一方、九州新幹線鹿児島ルートの特急開業(2010年度予定)により、福岡空港の交通利便性の向上する熊本県の新幹線沿線では上昇が見込まれます。福岡空港利用率80%以上の範囲は全体として小さくなりますが、北部九州を中心に福岡空港利用率は、全般的に60%以上を保つ地域が多いと予測されます。

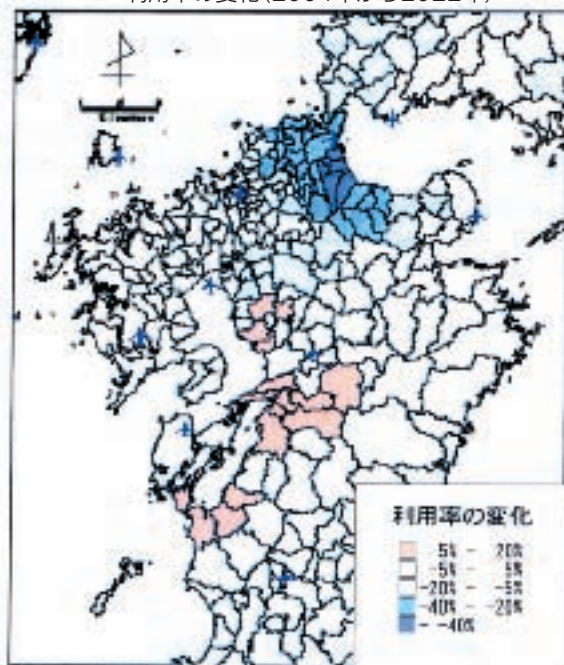
利用率2004年現況推計



利用率2022年予測



利用率の変化(2004年から2022年)

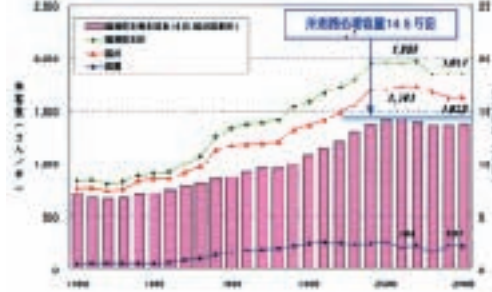


2. 国内航空旅客の需要予測

コラム12 近年の福岡空港の旅客数減少の分析について

福岡空港国内線旅客数は、2001年の1741万人をピークとして、1999年以降概ねと横ばい傾向にあります。この要因としては、①大阪・南九州路線での新幹線・バスとの競合、②2001年米国同時テロによる国際旅客の一時的低迷（関西国際空港路線）によるものが考えられます。また、この他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。なお、羽田空港においても過去に空港容量の制約により、同様の傾向が見られました。（P156コラム18参照）

■福岡空港の旅客数の推移(国内、国際、計)



旅客3万人/年以上路線
資料「航空輸送統計年報」(国土交通省航空局)

■主要路線(羽田以外)の旅客数の推移



減少分の分析

1) 新幹線・バスとの競合による減少分

①福岡～大阪

新幹線との競合によって、2001年から2004年で航空旅客から22万人転換したと考えられます。

年度	鉄道・新幹線(福岡～大阪)				航空(福岡～大阪)			
	運賃(円)	本数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)	運賃(円)	便数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)
2001	15,560	76	135	308	18,740	18	110	138
2004	14,890	79	146	330	18,740	13	110	105
差	-670	3	11	22	0	-5	0	-33
その他	2001年10月: 快適性を向上させた「(ひかり)レールスター」を大量投入。 ・[のぞみ]新神戸駅停車本数増(37本←7本:2000年10月) 2003年11月: のぞみ670円値下げ(14,890円←15,560円:乗車料金+特急料金)							

※新幹線旅客数は2003年実績、新幹線運賃はのぞみ、本数はのぞみ、ひかり計、航空旅客数は大阪、関西合計

②福岡～南九州(鹿児島・宮崎)

a) 福岡～鹿児島

新幹線との競合によって、2001年から2004年で航空旅客が36万人減少したと考えられます。

年度	鉄道・新幹線(福岡～鹿児島中央)				航空(福岡～鹿児島)			
	運賃(円)	本数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)	運賃(円)	便数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)
2001	8,270	16	230	88	16,950	13	120	70
2004	9,420	30	132	385	16,950	8	120	34
差	1,150	14	-98	297	0	-5	0	-36
その他	2004年3月 九州新幹線一部(新八代～鹿児島中央)開業							

b) 福岡～宮崎

バス・新幹線との競合によって、2001年から2004年で航空旅客が10万人減少したと考えられます。

年度	バス(福岡～宮崎)				航空(福岡～宮崎)			
	運賃(円)	本数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)	運賃(円)	便数/日(往復)	時間(分)	旅客数(万人)
2001	6,000	25	245	42.8	17,090	11	55	60.8
2004	6,000	25	245	45.3	17,090	7	55	50.3
差	0	0	0	2.5	0	-4	0	-10.5
その他	1997年: バスは25便に増便(←17便)年間利用客36.1万人 その後7年間で約10万増加した。 2003年: 航空は1社撤退して、便数が半減して旅客数が大幅減少 2004年3月 九州新幹線一部(新八代～鹿児島中央)開業							

2) 米国同時テロの影響による減少分

2001年米国同時テロの大幅減少の影響で、2000年から2004年で関西国際空港路線の航空旅客が44万人減少したと考えられます。

■福岡～関西路線の推移

年度	旅客数(万人)	増減%(前年比)	影響要因
1998	79	1	
1999	90	14	
2000	92	3	
2001	86	-7	米国同時テロ
2002	49	-43	米国同時テロ
2003	48	-2	アジアでSARS流行
2004	48	0	
差(2004年-2000年)	-44		

資料) 時刻表(九州新幹線については、JR線旅客数を新幹線旅客数とした)「航空輸送統計年報」(国土交通省)

※航空には空港までのアクセス交通の運賃・時間を含む。ただし乗り換え時間は含まない。

減少原因試算のまとめ

・以下の要因により航空旅客が減少したと考えられます。

■福岡空港国内線の需要減少

国内全路線減少分			2001年度-2004年度の需要減少
			△103万人
他交通機関との競争や一時的要因による減少分	新幹線・バスとの競合	福岡～大阪 福岡～南九州(宮崎、鹿児島)	△ 22万人 △ 46万人
	同時テロの影響	福岡～関西	△ 44万人
	合計		△112万人

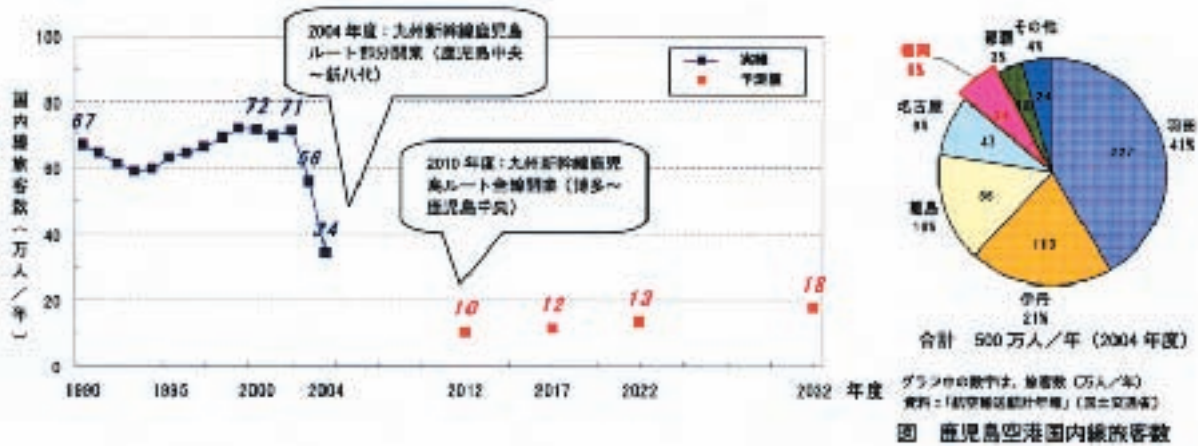
2. 国内航空旅客の需要予測

コラム13 福岡・鹿児島路線の九州新幹線開業の影響について

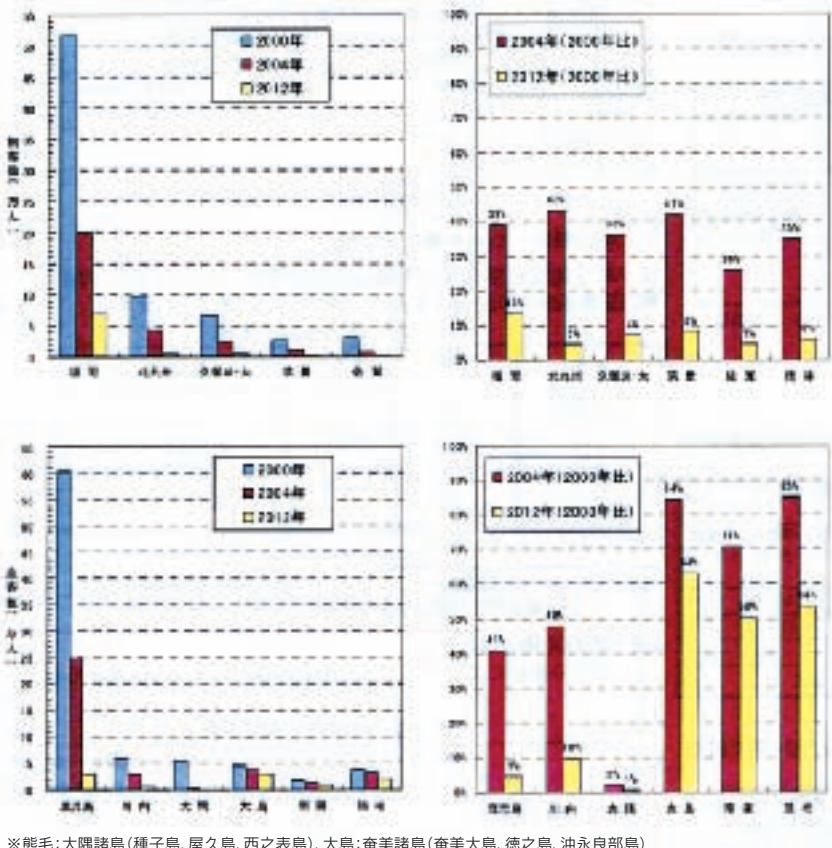
九州新幹線鹿児島ルート全線開業により、福岡～鹿児島間の鉄道の利便性が大きく向上することで、全線開業以降の2012年までに、福岡・鹿児島路線の旅客数は大幅に減少することが見込まれます。しかし、鹿児島空港の近隣では航空の利便性が高く、鹿児島空港に就航している離島便を利用する旅客は、鹿児島空港と鹿児島中央駅が離れており新幹線との乗換えが不便であるため、これらの新幹線への利用転換は大きくないと予測されます。以上のことから当該路線の航空旅客数については九州新幹線全線開業後も2012年に約10万人/年、2022年に約13万人/年と予測しています。

なお、福岡・鹿児島路線が九州新幹線全線開業後も残るかどうかが最終的には航空会社が判断することであり、今後の状況に注目していく必要があります。

①福岡・鹿児島路線の旅客数 ■福岡・鹿児島路線の実績(2004年まで)と予測値(2012年以降)



②地域別利用者分布の推移(207生活圏ゾーン)



※熊本:大隅諸島(種子島、屋久島、西之表島)、大島:奄美諸島(奄美大島、徳之島、沖永良部島)

将来の航空需要の予測

3. 国際航空旅客の需要予測

(1) 国際航空需要予測モデルの概要

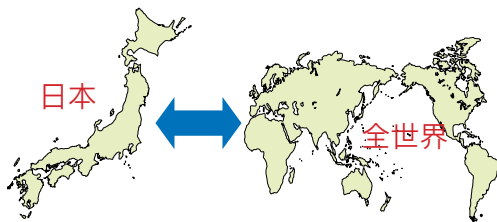
航空需要予測を、

- ① 全国の生成交通量の予測及び、地域別の発生交通量の予測
- ② 地域間の分布交通量の予測
- ③ 航空路線別交通量の予測

の3段階に分け、それぞれのステップごとに推計します。

■ 需要予測の流れ

① 全国の生成交通量の予測及び、地域別の発生交通量の予測



- ・日本全国の生成交通量(出入国者数)を推計します。
- ・日本とアジア・非アジア別に発生交通量(日本人は出国者、外国人は訪問者)を推計します。
- ・福岡県の発生交通量を推計します。
- ・全都道府県の合計は、先の日本全国の生成交通量と一致する必要があるため、一律な比率をかけることで調整します。

② 地域間の分布交通量の予測



- ・福岡県と海外各地域(例えばオセアニア)との分布交通量を推計します。
- ・福岡県から海外への分布交通量は、先の福岡県の発生交通量と整合を図ります。
- ・福岡県と海外各地の分布交通量は、先の福岡県の集中交通量と一致する必要があるため、一律な比率をかけることで調整します。

※予測モデルでは、全国480ゾーン、海外20ゾーンを設定。ここでは、福岡県とオセアニアを例にとって説明します。

③ 航空路線別交通量の予測



- ・福岡県と海外各地域(例えばオセアニア)との交通量を航空経路別に配分します。
- ・配分率(=選択確率)は交通機関分担モデルで求めます。

3. 国際航空旅客の需要予測

(2) 国際航空需要予測の前提条件

1) 国際航空需要予測の前提条件(総括)

■国際航空旅客需要予測の前提条件(総括表)

		前提条件	
予測年次		2012年、2017年、2022年、2032年	
ゾーン		全国480ゾーン、海外20ゾーン	
データ		「出入国管理統計(年報)」(法務省)、国際航空旅客動態調査(国土交通省、1999年)	
GDP(国内)		日本:「構造改革と経済財政の中期展望-2004年度改定」(経済財政諮問会議、2005年1月20日)、「日本21世紀ビジョン」(「日本21世紀ビジョン」に関する専門調査委員会、2005年4月)、過去のGDP実績から3ケースを設定 海外:「Global Economic Prospect 2005(世界経済の展望2005)」(2004年11月 世界銀行)、「世界経済の潮流2004年秋」(2004年11月 内閣府)	
将来人口		「日本の将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所、2003年12月)の中位推計値	
航空ネットワーク	将来	2004年10月時刻表を基に設定	
		福岡空港航空路線 2004年10月時刻表による航空路線と同じ12海外ゾーンを設定	
	新設	新北九州と神戸は、2005年度に供用。静岡と百里は、2012年度までに供用。新北九州空港は国際線を設定	
		新北九州空港航空路線 九州の他空港の国際線就航状況を参考に2海外ゾーンを設定	
アクセス 鉄道	仙台空港アクセス鉄道が、2007年度に供用		
鉄道ネットワーク	将来	2004年10月時刻表を基に設定	
	新設	福岡市営地下鉄七隈線 天神南～橋本が2005年度供用	
		整備新幹線	
		東北新幹線	八戸～新青森(フル規格)が2010年度、新青森～新函館(フル規格)が2015年度開業(2004年12月政府与党申合せ)
		北陸新幹線	長野～金沢(フル規格)が2014年度開業(2004年12月政府与党申合せ)
九州新幹線	鹿児島ルート・博多～新八代(フル規格)が2010年度開業(2004年12月政府与党申合せ)		
道路ネットワーク	既設	2004年時点での道路ネットワーク	
	新設	・(全国)2012年度までに供用予定の高規格幹線道路・地域高規格道路の整備計画区間 ・(九州・山口地域)2012年度までに供用予定の高規格幹線道路・地域高規格道路及び一般国道等	
交通サービス水準の設定		2004年10月時刻表を基に設定	

2) 需要予測のケース

ケース設定は、国内航空需要予測と同じ設定としました。

3) 予測年次及びゾーンの設定

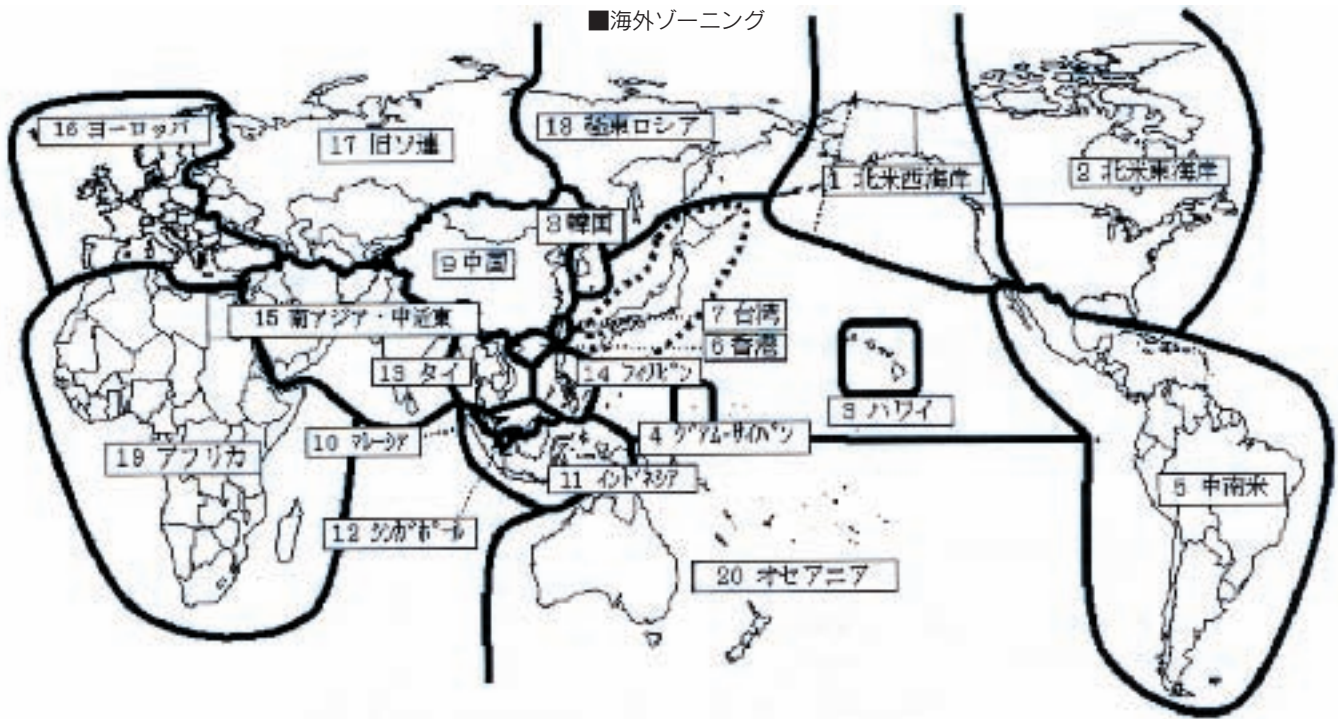
① 予測年次の設定

予測年次は、国内航空需要予測と同じ設定としました。

3. 国際航空旅客の需要予測

②ゾーンの設定

国内のゾーニングについては国内航空需要予測と同じ全国480ゾーンとしました。海外のゾーニングについては大まかな方面別に20ゾーンとしました。



海外ゾーン名	国または州名	区分別	
		アジア	非アジア
1 北米西海岸	アメリカ合衆国50州のうちアラスカ州、ワシントン州、オレゴン州、カリフォルニア州、カナダ12州のうちブリティッシュコロンビア州		○
2 北米東海岸	アメリカ合衆国50州のうち北米西海岸4州、ハワイ州を除く計45州、カナダ11州		○
3 ハワイ	ハワイ州		○
4 グアム・サイパン	グアム、サイパン		○
5 中南米	中南米		○
6 香港	香港	○	
7 台湾	台湾	○	
8 韓国	韓国	○	
9 中国	中国	○	
10 マレーシア	マレーシア、ブルネイ	○	
11 インドネシア	インドネシア	○	
12 シンガポール	シンガポール	○	
13 タイ	ベトナム、ラオス、カンボジア、タイ、ミャンマー	○	
14 フィリピン	フィリピン	○	
15 南アジア・中近東	インド、バングラディシュ、パキスタン、スリランカ、イラン、カタール、バーレーン、サウジアラビア等		○
16 ヨーロッパ	旧ソ連を除くヨーロッパ諸国		○
17 旧ソ連	極東ロシアを除く旧ソ連		○
18 極東ロシア	バイカル湖付近以東(イルクーツク、ハバロフスク、ウラジオストック、ユジノサハリンスク等)		○
19 アフリカ	エジプト等アフリカ諸国		○
20 オセアニア	オーストラリア、ニュージーランド、バプアニューギニア、フィジー、タヒチ等		○

3. 国際航空旅客の需要予測

4) 将来人口の設定

生成交通量、発生交通量等を予測するための説明変数として用いる人口は国内航空需要予測と同じ設定としました。

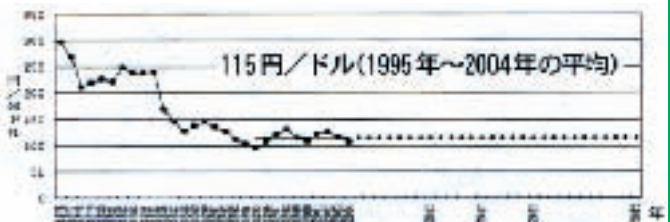
5) 実質国内総生産(GDP)の設定

生成交通量、発生交通量を予測するための説明変数として、対米ドル為替レートと日本と海外の実質国内総生産(GDP)を設定しました。

①対米ドル為替レートの設定

将来値の設定は、最近10年間(1995年～2004年の平均)の平均をとり、115円/ドルを将来の対米ドル為替レートとして設定しました。

■対米ドルレートの実績値と将来設定値



②日本の将来GDP

日本の将来GDPの伸びは国内航空需要予測と同じ設定としました。ドル建てGDPが必要な際には、2000年暦年の為替レートを用いて2000年暦年価格の円建ての値をドル換算しました。

■生成交通量予測で用いる前提条件

		現況推計値		予測結果			
		2004年	2012年	2017年	2022年	2032年	
日本GDP	ケースA	十億円	533,050	602,846	665,591	727,679	844,502
		2004年比	1.00	1.13	1.25	1.37	1.58
	ケースB	十億ドル	4,982	5,242	5,788	6,328	7,343
		2004年比	1.00	1.10	1.16	1.21	1.34
	ケースC	十億円	533,050	585,834	615,718	647,125	714,829
		2004年比	1.00	1.06	1.08	1.10	1.12
	十億ドル	4,982	4,903	40,052	5,115	5,203	

(年度)

③海外の将来GDPの設定

a) アジアのGDP

東アジア、東南アジアの主要な国の実質GDP(アメリカドル換算)をアジアのGDPとして設定しました。アジアの将来GDPについては、地域別に設定した伸び率を用いて地域別将来GDPを算出し合計しました。年当たり伸び率は、地域別推計値の合計から算出しました。

■将来GDPの伸び設定値(年率 %)

区分	年度	2005	2006-2015	2016-
アジア	韓国	2.0	2.6	4.1
	中国	6.7	5.9	6.9
	香港・台湾	1.3	3.1	4.1
	シンガポール	6.7	5.9	4.1
	タイ・フィリピン・マレーシア・インドネシア	6.7	5.9	3.1
	アジア	5.1~5.2	5.0~5.2	5.4~5.8
非アジア	北米の伸び率	2.8	3.4	3.1

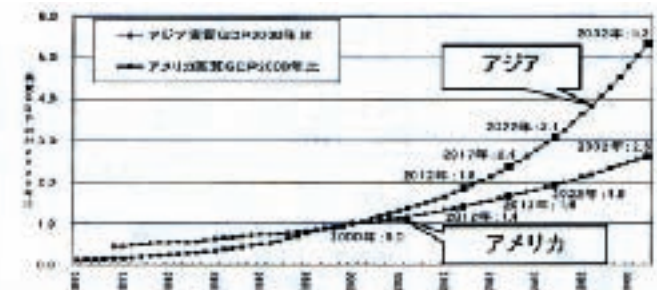
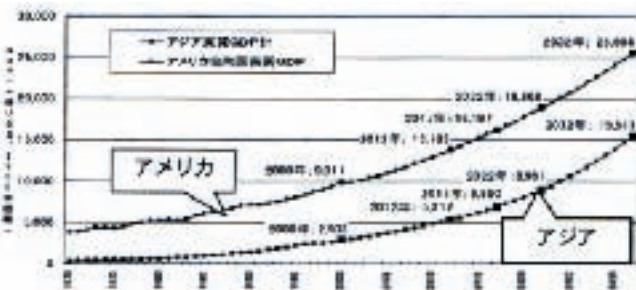
b) 非アジアのGDP

非アジアのGDPとして北米(アメリカ合衆国)のGDPを設定しました。

資料) 2015年までは「Global Economic Prospect 2005(世界経済の展望2005)」(世界銀行2004年11月)、2016年以降は「世界経済の潮流 2004年秋」(内閣府)

※アジアの将来GDPの伸びについては、地域別に設定した伸び率を用いて地域別将来GDPを算出し合計し算出した。

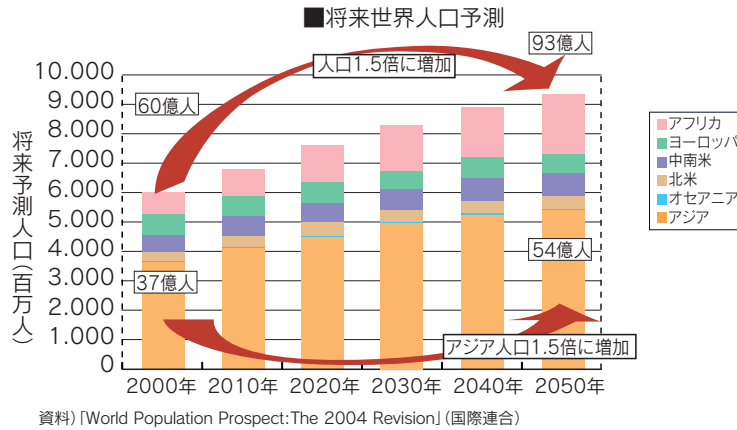
■アジアと非アジアのGDP設定値と伸び率(2000年比)



3. 国際航空旅客の需要予測

コラム14 各機関による世界の人口と経済成長率予測

国際機関による世界の人口と経済成長率の予測は下のようになっています。アジア地域では、人口の伸び、経済成長率共に高い伸びが見込まれています。



■将来の世界の経済成長率予測

区分		世界銀行		内閣府	OECD			
		2000-06	2006-15	2005-30	2001-10		2011-20	
					高成長	低成長	高成長	低成長
アジア	韓国	2.0	2.6	4.1	4.7	4.0	4.3	3.4
	中国	6.7	5.9	6.9	8.2	5.3	7.2	4.8
	香港	1.3	3.1	4.1	8.2	5.3	7.2	4.8
	台湾	1.3	3.1	4.1	7.0	4.8	6.4	4.2
	シンガポール	6.7	5.9	4.1	7.0	4.8	6.4	4.2
	タイ・フィリピン・マレーシア・インドネシア	6.7	5.9	3.1	7.0	4.8	6.4	4.2
	非アジア	アメリカ合衆国	2.8	3.4	3.1	2.7	2.1	2.6

資料) [Global Economic Prospect 2005 (世界経済の展望2005)] (2004年11月, 世界銀行)
 「世界経済の潮流 2004年秋」(2004年11月, 内閣府政策統括官室)
 [THE WORLD IN 2020 (2020年の世界経済)] (1997年, OECD)

将来の航空需要の予測

6) 交通ネットワークの設定条件

将来の交通ネットワークについては、以下のように設定しました。

■交通ネットワークの設定条件

		交通ネットワークの設定	
航空ネットワーク	現況	2004年10月時刻表を基に設定	
	将来	福岡空港航空路線	2004年10月時刻表を基に設定 2004年10月時刻表による航空路線を基本に以下の航空路線(海外ゾーン)を設定 ・2004年現在の航空路線(海外ゾーン): 12ゾーン アジア: 韓国、台湾、香港、中国、シンガポール、インドネシア、マレーシア、タイ、フィリピン 非アジア: ハワイ、グアム・サイパン、オセアニア
		新設	・新北九州、神戸は、2005年度に供用(※)。静岡、百里は、2012年度までに供用。 ・新北九州は国際線を設定。 新北九州空港航空路線 九州の他空港の国際線就航状況を参考に以下の2路線(海外ゾーン)を設定 上海(中国)、ソウル(韓国)
	アクセス鉄道	仙台空港アクセス鉄道が、2007年度までに供用	

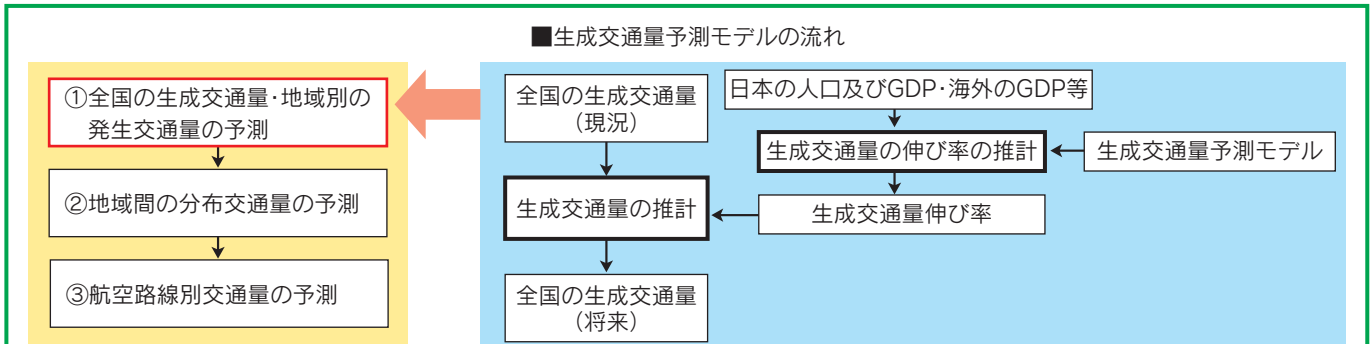
※2004年10月時点の航空ネットワークを現況としているため、既に開港(2006年)している新北九州空港、神戸空港は新設と位置づけています。

3. 国際航空旅客の需要予測

(3) 国際航空需要予測

1) 全国の生成交通量の予測

全国の生成交通量(出入国者数)は、日本の人口及びGDP、海外のGDP等の社会経済指標を説明変数とした生成交通量予測モデルを用いて推計します。日本人の2目的(観光、その他)と外国人のそれぞれをアジアと非アジアに区分し、合計6区分の生成交通量を予測します。



① 予測の考え方とモデルの構造等

a) 予測の考え方

生成交通量は日本人と外国人を区別して予測します。日本人については国内外の社会経済指標で一人当たり生成交通量を計算し、これに人口を乗じて将来の生成交通量の現況からの伸び率を推計します。

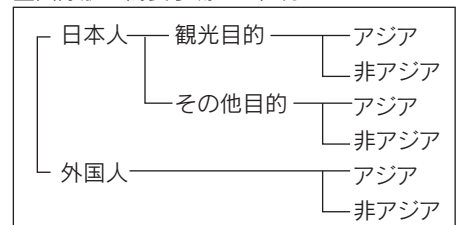
外国人については、国内外の社会経済指標から将来の生成交通量の現況からの伸び率を推計します。

将来の生成交通量は、2004年度の全国の国際航空旅客数に推計した伸び率を乗じて求めます。

また、予測は日本人については観光目的とそれ以外の旅行目的の2区分、外国人については1区分としました。

さらに、それぞれの区分について出発地・目的地を、アジアと非アジアに区分しました。

■国際航空需要予測での区分



b) モデルの構造

〈日本人〉

$$Qj_{it} = 2 \cdot POP_t \times \exp(\alpha_{jl_s}) \times X1_t^{\beta_{jl_s1}} \times X2_t^{\beta_{jl_s2}}$$

Qj_{it} : t年における区分ノの日本人出国者数(人/年)

POP_t : t年の全国夜間人口(1,000人)

Xk_t : t年の社会経済変数k

α_{jl_s} 、 β_{jl_sk} : パラメータ

〈外国人〉

$$Qfl_t = \exp(\alpha_{fl_s}) \times X1_t^{\beta_{fl_s1}} \times X2_t^{\beta_{fl_s2}} \times X3_t^{\beta_{fl_s3}}$$

Qfl_t : t年における区分ノの外国人出入国者数(人/年)

Xk_t : t年の社会経済変数k

α_{fl_s} 、 β_{fl_sk} : パラメータ

② モデルパラメータ

■生成交通量モデルのパラメータ

社会経済変数 k	日本人観光目的		日本人その他目的		外国人	
	アジア	非アジア	アジア	非アジア	アジア	非アジア
日本GDP(10億円)					2.518(18.3)	1.170(5.3)
一人当たりドル建て日本GDP(ドル/人)	0.855(16.3)	0.604(5.4)				
一人当たり日本GDP(円/人)			1.457(4.1)	1.865(8.3)		
為替レート(円/ドル)			-0.119(-1.3)	-0.108(-1.5)		0.408(5.9)
アジアGDP(10億ドル)	0.432(2.1)		0.862(8.1)		0.149(0.6)	
北米GDP(10億ドル)		1.589(6.0)		0.493(3.1)		0.986(7.5)
定数項	-15.465(-12.8)	-16.653(-12.4)	-25.827(-5.2)	-36.892(-14.0)	-19.304(-12.8)	-11.845(-5.0)
重相関係数	0.978	0.990	0.998	0.992	0.991	0.993

注)パラメータ欄の左:パラメータ 下段()内:値

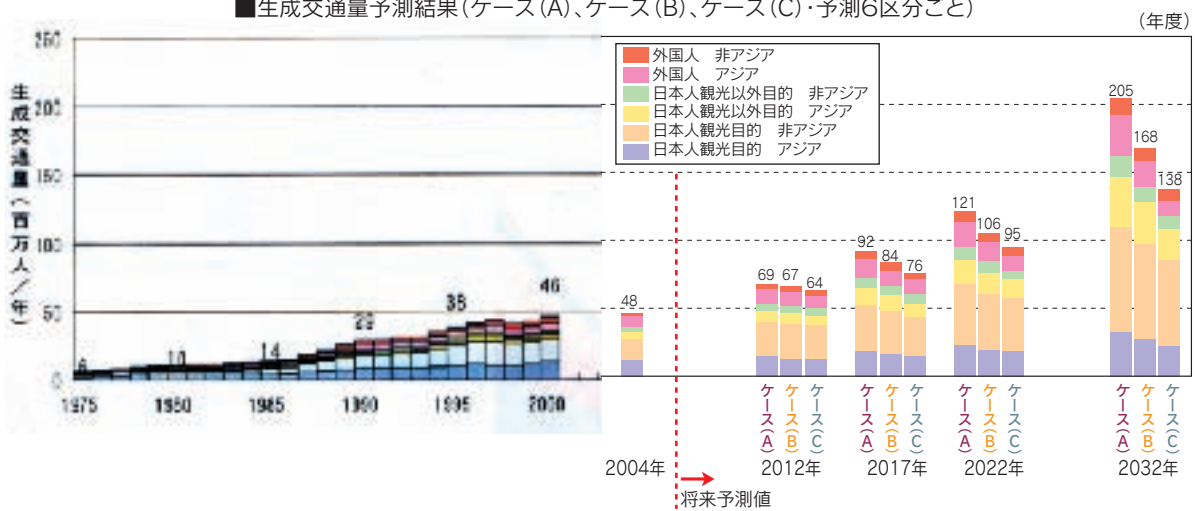
3. 国際航空旅客の需要予測

③ 生成交通量の予測結果

全国の生成交通量(出入国者数)予測値は、ケース(A)では、2004年と比較すると、2012年で約1.4倍、2022年で約2.5倍になると見込まれます。ケース(B)では、2012年で約1.4倍、2022年で約2.2倍、ケース(C)では、2012年で約1.3倍、2022年で約2.0倍になると見込まれます。

※国際線旅客数については、査証(ビザ)の発給でアジア各国からの訪日の制約が緩和された場合には増加する可能性があります。

■ 生成交通量予測結果(ケース(A)、ケース(B)、ケース(C)・予測6区分ごと)



			現況実績値	予測結果(万人/年・出入国計)							
			2004年	2012年		2017年		2022年		2032年	
				2004年比		2004年比		2004年比		2004年比	
日本人観光目的	アジア	ケース(A)	1,186	1,475	1.24	1,788	1.51	2,159	1.82	3,082	2.60
		ケース(B)		1,439	1.21	1,673	1.41	1,953	1.65	2,673	2.25
		ケース(C)		1,393	1.17	1,585	1.34	1,800	1.52	2,295	1.94
	非アジア	ケース(A)	1,595	2,472	1.55	3,375	2.12	4,503	2.82	7,820	4.90
		ケース(B)		2,430	1.52	3,220	2.02	4,195	2.63	7,071	4.43
		ケース(C)		2,374	1.49	3,099	1.94	3,960	2.48	6,350	3.98
観光目的 日本人以外	アジア	ケース(A)	526	880	1.67	1,273	2.42	1,841	3.50	3,772	7.18
		ケース(B)		844	1.61	1,137	2.16	1,552	2.95	2,959	5.63
		ケース(C)		798	1.52	1,037	1.97	1,350	2.57	2,283	4.34
	非アジア	ケース(A)	405	576	1.42	759	1.87	983	2.43	1,587	3.91
		ケース(B)		546	1.35	656	1.62	790	1.95	1,163	2.87
		ケース(C)		509	1.25	583	1.44	661	1.63	834	2.06
外国人	アジア	ケース(A)	740	1,070	1.45	1,426	1.93	1,857	2.51	2,931	3.96
		ケース(B)		995	1.35	1,172	1.58	1,382	1.87	1,927	2.60
		ケース(C)		904	1.22	1,000	1.35	1,087	1.47	1,231	1.66
	非アジア	ケース(A)	305	466	1.53	614	2.01	792	2.60	1,274	4.17
		ケース(B)		451	1.48	561	1.84	691	2.26	1,048	3.43
		ケース(C)		431	1.41	521	1.71	618	2.02	851	2.79
総計	ケース(A)	47,57	6,939	1.46	9,235	1.94	12,134	2.55	20,467	4.30	
	ケース(B)		6,705	1.41	8,418	1.77	10,561	2.22	16,840	3.54	
	ケース(C)		6,409	1.35	7,826	1.64	9,476	1.99	13,846	2.91	

・2004年は、2000年実績をもとに生成交通量予測モデルを用いて推計。

(年度)

3. 国際航空旅客の需要予測

コラム15 他機関による国際航空旅客の将来予測について

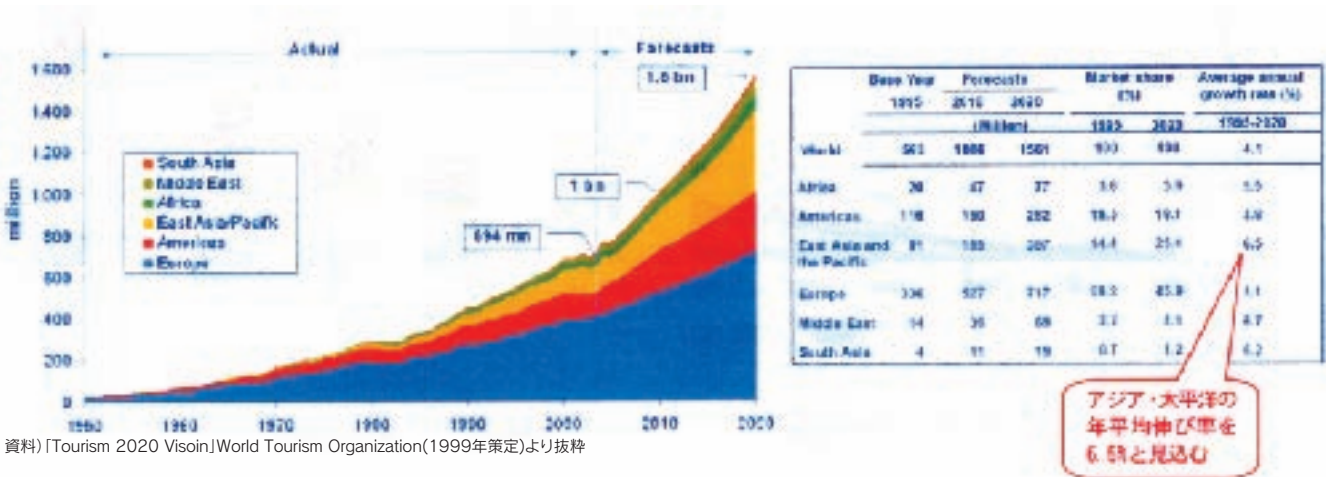
世界観光機関(WTO)の国際観光客の将来見通しでは、1995-2020年の年平均伸び率は世界的に見て4.1%、東アジアではその約1.5倍の6.5%を見込んでいます。

国際航空運送協会(IATA)では、1993年に全世界で約3億2,000万人であった国際航空旅客需要は、2010年には約7億9,000万人へと拡大すると予測しています。なかでも、アジア・太平洋地域は、経済の成長とあいまって、2000年から2010年の間に年平均7%の伸び率で増加し、世界の航空旅客に占める割合は1993年の約35%から、2010年には約51%へと飛躍的に拡大すると見込んでいます。

国際民間航空機関(ICAO)では、アジア・太平洋地域の航空旅客(国内・国際計)は年平均6.1%の伸び率で増加すると予測しています。

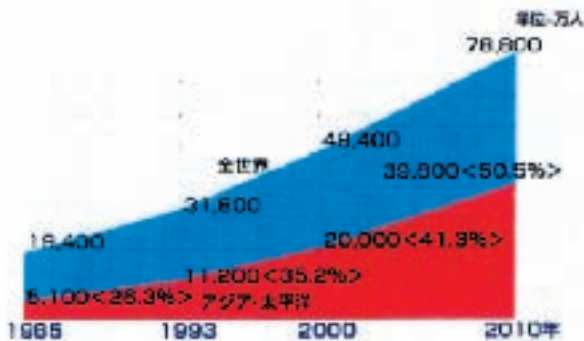
本調査の予測結果ケース(A)は、2022年までに国際線のみで年平均5%、国内・国際合計で約3.5%の伸び率と予測していますので、国際機関の予測より少ない結果となっています。

■目的地別の世界の国際観光客(入込客)の将来見通し



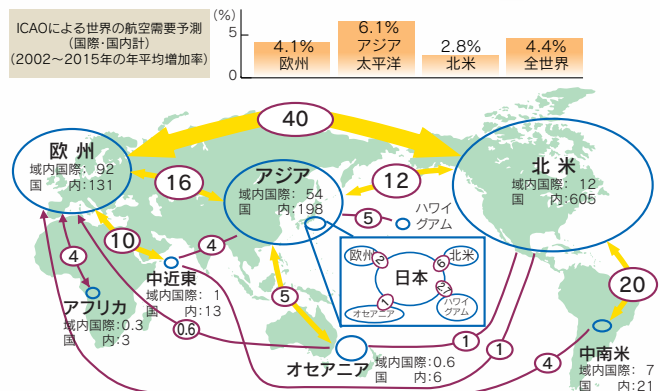
資料)「Tourism 2020 Vision」World Tourism Organization(1999年策定)より抜粋

■国際航空旅客需要予測



資料)IATA, ASIA-PACIFIC AIR TRANSPORT FORECAST 1995

■世界の航空旅客流動(2000年)とICAOの航空需要予測



単位:百万人

※「On-Flight Origin and Destination 2000」及び「Traffic」ICAOより国土交通省航空局作成
 ※直行便による航空旅客流動を計上
 ※青丸は域内の交通流動の多寡を示すイメージ図。域内国際とは域内各国間の国際航空旅客流動、国内とは国内航空旅客流動のこと

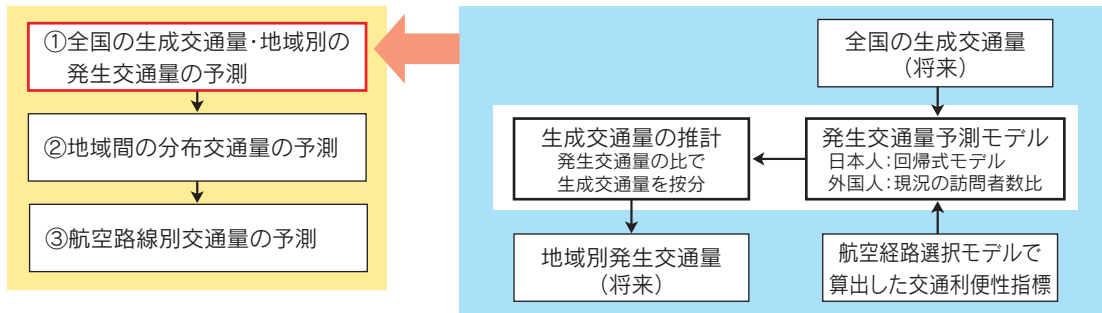
資料)「航空政策を展望する」国土交通省(2004年)

3. 国際航空旅客の需要予測

2) 地域別の発生交通量の予測

日本人の地域別の発生交通量については、地域別人口、県内総生産 (GRP)、航空経路選択モデルで算出された交通利便性指標を説明変数とした発生交通量予測モデルを用いて目的別に推計します。外国人の発生交通量 (訪問者数) については、現況 (1999年) の訪問者数比 (現況パターン) で推計します。

■発生交通量予測モデルを用いた予測の流れ



①モデルの構造

a) 出入国日本人

$$Q_{mi} = 2 \cdot \text{pop}_i \times \text{xexp}(\alpha mg) \times X_i^{\beta mg} \times (\text{exp}(\text{Logsum} dm_{ij}))^{\gamma mg}$$

$$\text{Logsum} gm_i = \frac{\sum_{j \in cd_i} Q_{mij} \cdot \text{Logsum} dm_{ij}}{\sum_{j \in cd_i} Q_{mij}}$$

Q_{mi} : 国内居住地ゾーン*i*、区分*m*の発生交通量 (人/日)

pop_i : 居住地ゾーン*i*の夜間人口 (1000人)

X_i : 居住地ゾーン*i*の1人当たりの県内総生産 (百万円/年)

$\text{Logsum} dm_{ij}$: 区分*m*の居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間の航空経路選択モデルで算出される交通利便性指標

cd_i : 居住地ゾーン*i*における旅行先の対象となるゾーン*j*の集合

Q_{mij} : 区分*m*の居住地ゾーン*i*と旅行先ゾーン*j*間の交通量 (人/日)

$\alpha mg, \beta mg, \gamma mg$: パラメータ

b) 外国人

現況 (1999年) (※) の訪問者数比 (現況パターン) で予測を行います。

※本調査の国際航空需要予測では基礎データとして「1999年国際航空旅客動態調査」を用いています。最新2回分の調査 (2003年、2001年) では、米国同時多発テロ (2000年)、SARS (2003年) 等の特異事情の影響があるため、その1回前の1999年調査を現況として採用しています。

②モデルパラメータ

a) 日本人

■発生交通量モデルのパラメータ (日本人)

	日本人 (観光目的)		日本人 (その他目的)	
	アジア	非アジア	アジア	非アジア
$\ln(\text{一人当たり県内総生産}) \alpha mg$ (万円/年: 1995暦年価格)	-	0.859 (1.6)	0.878 (2.2)	0.897 (1.5)
交通利便性指標 γmg	0.475 (20.5)	0.504 (16.0)	0.568 (21.2)	0.359 (7.4)
定数項 αmg	-4.23 (-82.8)	-8.16 (-2.6)	-10.8 (-4.7)	-9.72 (-2.7)
重相関係数	0.689	0.617	0.718	0.414
サンプル数	466	461	464	387
実績発生交通量と推計値の相関係数	0.952	0.913	0.906	0.925

・モデルパラメータの推定は、下のよう両辺共に対数をとった両対数型に展開して行っています。

$$Q_{mi}/2/POP_i = \alpha mg + \beta mg \cdot X_i + \gamma mg \cdot \text{Logsum} gm_i$$

・日本人 (観光目的) アジアの一人当たり県内総生産 ($\ln(\text{一人当たり県内総生産})$) は、符号条件が逆 (-) になったため、採用しませんでした。

注) パラメータ欄の左: パラメータ 右 () 内: t値

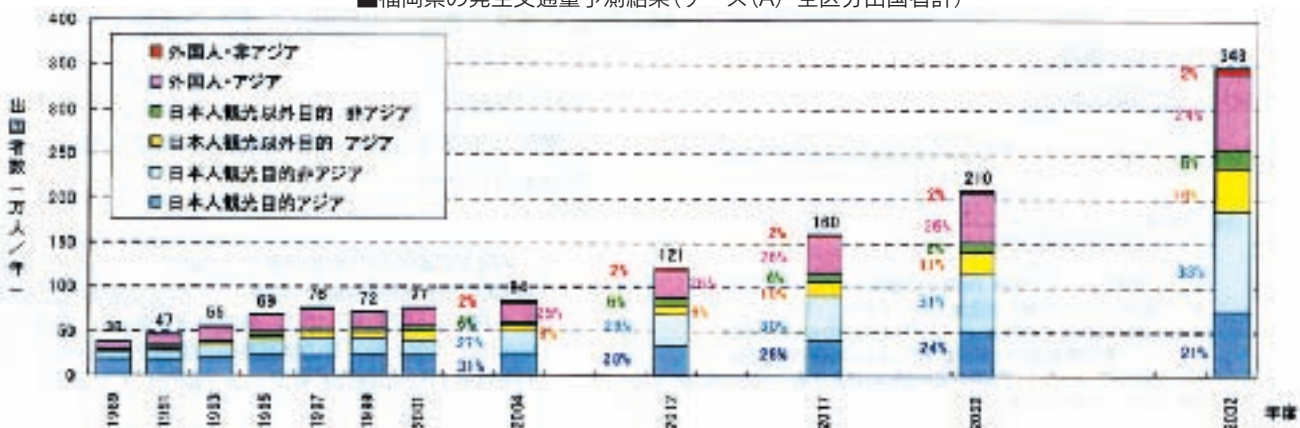
3. 国際航空旅客の需要予測

③福岡県の発生交通量予測結果

ケース(A)の福岡県の発生交通量(日本人は出国者、外国人は訪問者)の日本人、外国人を合わせた合計は2004年の84万人/年と比較すると、2012年で約1.4倍の約120万人/年、2022年で約2.5倍の約210万人/年と予測されます。福岡県の発生交通量を全国生成交通量と比較すると、ほぼ同程度の伸びとなっています。また、その他九州と比較すると、福岡県は将来にわたって九州の国際航空交通量の50%以上を占め、国際的な人的交流の拠点としての九州における福岡県の比重の大きさを示す結果となりました。

国際線については、現在と同様の路線設定であることを前提としています。今後、九州の空港で現在路線のない中国をはじめとした東アジアの各都市との間に定期路線が開設された場合あるいは、査証(ビザ)の発給でアジア各国からの訪日の制約が緩和された場合には、旅客数は増加する可能性があります。

■福岡県の発生交通量予測結果(ケース(A)・全区分出国者計)



2001年までは実績値(国際航空旅客動態調査)、2004年は現況推計値、2012年以降は予測結果

			現況推計値	予測結果(万人/年)							
			2004年	2012年	2017年	2022年	2032年	2004年比	2004年比	2004年比	2004年比
日本人観光目的	アジア	福岡県	26	33	1.3	41	1.6	50	1.9	73	2.8
		その他九州	26	33	1.2	40	1.5	47	1.8	67	2.5
		全国計	593	737	1.2	894	1.5	1,079	1.8	1,541	2.6
	非アジア	福岡県	23	36	1.5	48	2.1	65	2.8	114	4.9
		その他九州	21	33	1.6	44	2.1	57	2.7	98	4.6
		全国計	798	1,236	1.5	1,687	2.1	2,251	2.8	3,910	4.9
観光目的 日本人以外	アジア	福岡県	7	11	1.7	16	2.5	24	3.6	49	7.4
		その他九州	6	10	1.7	15	2.4	21	3.4	41	6.8
		全国計	263	440	1.7	637	2.4	920	3.5	1,886	7.2
	非アジア	福岡県	5	8	1.4	10	1.8	13	2.4	21	3.8
		その他九州	4	5	1.4	7	1.8	8	2.3	13	3.6
		全国計	203	288	1.4	379	1.9	492	2.4	793	3.9
外国人	アジア	福岡県	21	31	1.4	41	1.9	54	2.5	85	4.0
		その他九州	6	9	1.4	12	1.9	16	2.5	25	4.0
		全国計	370	535	1.4	713	1.9	928	2.5	1,466	4.0
	非アジア	福岡県	2	2	1.5	3	2.0	4	2.6	6	4.2
		その他九州	2	3	1.5	4	2.0	5	2.6	8	4.2
		全国計	153	233	1.5	307	2.0	396	2.6	637	4.2
総計	福岡県	84	121	1.4	160	1.9	210	2.5	348	4.1	
	九州内の割合	56%	56%	-	57%	-	58%	-	58%	-	
	その他九州	66	93	1.4	121	1.8	155	2.4	253	3.8	
	全国計	2,379	3,469	1.5	4,617	1.9	6,067	2.6	10,233	4.3	

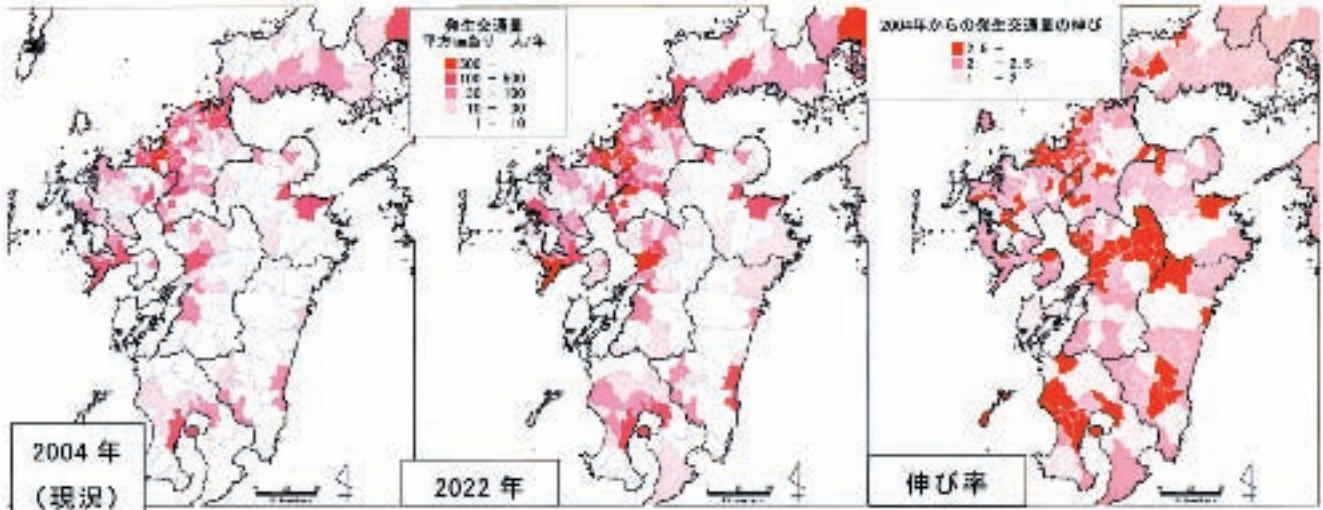
(年度)

3. 国際航空旅客の需要予測

④ゾーン別の発生交通量予測結果

発生交通量は、福岡市や北九州市、熊本市等の都市部で大きくなると見込まれます。

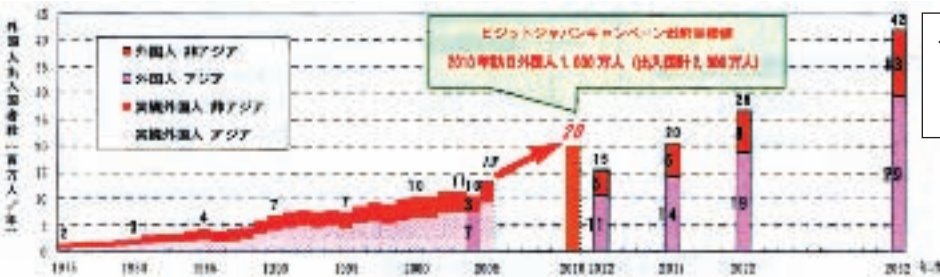
■発生交通量の予測結果(ケース(A)・全区分計)



コラム16 訪日外国人旅行者の推移

政府では2010年に訪日外国人旅行者数を1000万人にするという目標を掲げ、2003年度から本格的にビジットジャパンキャンペーン(VJC)を展開しています。法務省入国管理局速報値によると、2005年は愛知万博の開催やそれに合わせた韓国や台湾からの観光客への査証(ビザ)免除の恒久化、中国人観光客へのビザ発給条件の緩和などの効果が現れ、訪日者数は過去最多の約630万人(2005年)となりました。今後さらに訪日者数を増やすため、政府はアジア各国からの訪日の制約(査証(ビザ)発給)を緩和する方向にあります。これは、日本とアジア各国との交流拡大につながる動きといえます。このような最近の動向は本調査の予測結果には直接的には反映されていませんので、制約の緩和次第では今後、一層の訪日外国人旅行者の増加が見込まれます。

■外国人出入国者数の推移と予測結果



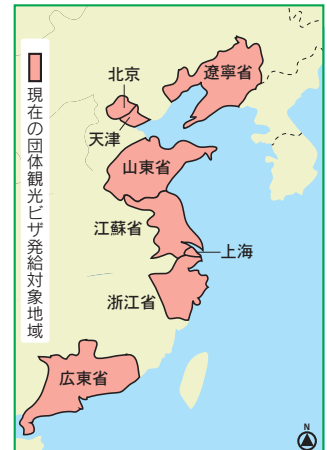
・2005年7月までのビザ発給地域は5省3市のみ(人口3億7553万人:広東省、遼寧省、山東省、江蘇省、浙江省、北京市、上海市、天津市)

資料)実績(2004年まで)は出入国管理統計年報、2005年は国際観光振興機構(JNTO)調べの訪日外国人数を2倍したもの
・2012年、2017年、2022年、2032年はケース(A)予測結果

■日本と主要国・地域のビザ発給状況

相手国	相手国から日本への入国	相互免除措置
中国	2000年9月 1省2市(北京市、上海市、広東省)対象に団体航空ビザ発給開始、その後対象地域を拡大 2005年7月 団体観光ビザ発給対象地域を中国全土に拡大(それまでは、5省3市に限定:右図) ・修学旅行者のみ短期滞在査証が免除	なし
台湾	2006年3月 短期ビザの免除措置の恒久化	
韓国	2004年 修学旅行者・引率者に対するビザ免除 2006年3月 短期ビザの免除措置の恒久化	修学旅行者のみ(30日以内)
ASEAN	大学生に対するビザ手数料免除	なし
シンガポール	相互免除	あり(滞在3ヶ月以内)
香港	2004年4月1日から相互免除	あり(90日以内)
アメリカ・メキシコ等	相互免除	あり(滞在6ヶ月以内)
アルゼンチン、チリ等	相互免除	あり(滞在3ヶ月以内)
EU諸国	相互免除	あり(3~6ヶ月以内)

■日本渡航ビザ発給対象地域



資料)「平成16年度版観光白書」
(国土交通省、2005年)、国土交通省資料

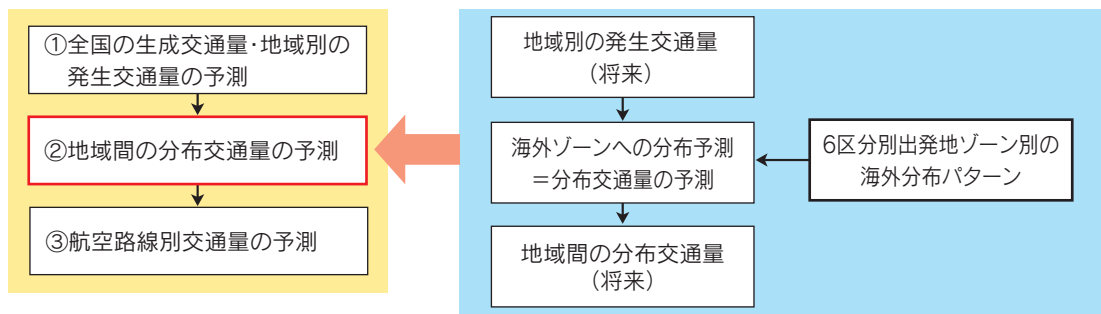
3. 国際航空旅客の需要予測

3) 地域間の分布交通量の予測

① 分布交通量の予測モデル

海外の方面(20ゾーン)別の分布パターンは、将来も変わらないものとして、6区分別国内480ゾーン別の発生交通量を現況(1999年)の分布パターンを用いて海外20ゾーンへ配分します。

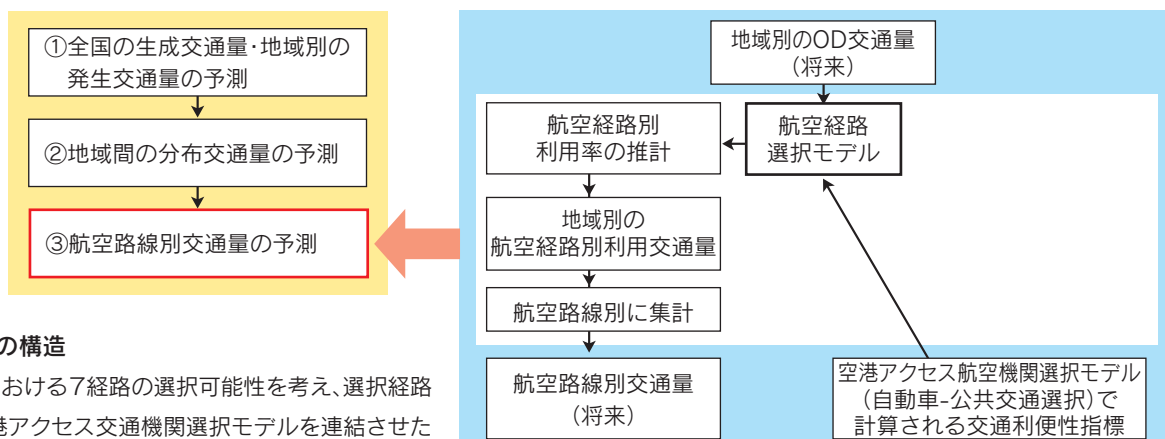
■ 分布交通量予測の流れ



4) 航空路線別交通量の予測

航空路線別の交通量については、地域間の分布交通量を航空経路の選択確率で配分します。航空経路の選択確率は、地域間における交通サービス水準(所要時間、費用、運航頻度)と、空港アクセス交通機関選択モデル(自動車-公共交通選択)で算出された交通利便性指標を説明変数とした航空経路選択モデルを用いて求めます。

■ 航空経路選択モデルを用いた予測の流れ



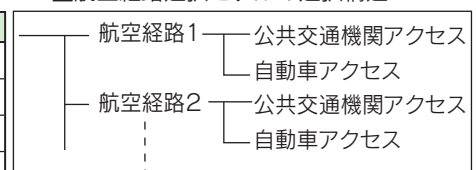
① モデルの構造

地域間における7経路の選択可能性を考え、選択経路ごとに空港アクセス交通機関選択モデルを連結させたネスティッド型の非集計ロジットモデルとしました。

■ 航空経路選択モデルの経路の想定

航空経路番号	経路名	定義
1	成田空港、陸上アクセス	成田空港まで陸上交通機関利用、成田空港から出国
2	成田空港、航空アクセス	成田もしくは羽田空港まで航空利用、成田空港から出国
3	関西空港、陸上アクセス	関西空港まで陸上交通機関利用、関西空港から出国
4	関西空港、航空アクセス	関西もしくは伊丹空港まで航空利用、関西空港から出国
5	その他空港1	アクセス交通機関は問わず成田、関西以外の空港から出国
6	その他空港2	一般化費用の低い2経路を想定
7	ソウルトランジット	最寄りのソウル便のある国内空港まで陸上交通機関利用、ソウル・仁川空港でトランジット

■ 航空経路選択モデルの選択構造



注1: 経路1~6は、ソウルトランジットを除く。
注2: ソウルトランジットはソウルまでの所要時間が最短となる空港を利用する。

3. 国際航空旅客の需要予測

$$Pr_{ijr} = \frac{\exp(Vr_{ijr})}{\sum_{r \in cr_{ij}} \exp(Vr_{ijr})}$$

$$Vr_{ijr} = \sum_k \beta r_{kr} \cdot X_{ijk}$$

Pr_{ijr} : 国内ゾーン*i*と海外ゾーン*j*間での航空経路*r*の選択確率
 Vr_{ijr} : 国内ゾーン*i*と海外ゾーン*j*間で航空経路*r*を選択するときの効用
 Cr_{ijr} : 国内ゾーン*i*と海外ゾーン*j*間で選択可能な航空経路の集合
 X_{ijk} : 国内ゾーン*i*と海外ゾーン*j*間で航空経路*r*を選択する場合の*k*番目の交通サービス指標
 βr_{kr} : パラメータ

■交通サービス指標

交通サービス指標		
1	国内ラインホール時間(分)	最寄りの幹線交通施設に到着してから出国空港に到着するまでの幹線交通での移動時間と乗り換え・待ち時間の合計
2	国内ラインホール費用(円)	最寄りの幹線交通施設に到着してから出国空港に到着するまでの費用
3	ソウルトランジットダミー	ソウルトランジットの選択肢固有のダミー変数
4	交通利便性指標	空港アクセス交通機関選択モデルで算出されるログサム変数
5	国際ラインホール時間(分)	出国空港に到着してから海外ゾーン到着までの所要時間 国際線搭乗時間と乗り換え・待ち時間の合計
6	国際ラインホール費用(円)	国際線エコノミークラス片道正規運賃(Y2)
7	国際運航頻度(便/週)	国際線部分の運航頻度

②モデルパラメータ

■航空経路選択モデルのパラメータ

交通サービス指標	日本人観光目的	日本人その他目的	外国人
1 国内ラインホール時間(分)	-0.0125374 (-16.8)	-0.00831866 (-12.6)	-0.00673096 (-7.6)
2 国内ラインホール費用(円)	-0.000156050(-18.4)	-0.000129216(-16.1)	-0.000164420(-16.6)
3 ソウルトランジットダミー	-3.78444 (-16.0)	-4.08969 (-15.2)	-3.04275 (-22.8)
4 交通利便性指標	0.420603 (2.8)	1.04821 (5.6)	1.05122 (5.8)
5 国際ラインホール時間(分)	-0.00137617 (-3.0)	-0.00129887 (-2.7)	-0.00364135 (-7.4)
6 国際ラインホール費用(円)	-0.0000118609(-2.7)	-0.0000205798(-4.9)	-0.0000126661(-8.2)
7 ln[国際運航頻度(便/週)]	0.869638 (27.9)	1.01549 (27.8)	0.772258 (19.7)
尤度比	0.701	0.616	0.658
的中率	87.33	84.34	87.53
サンプル数	5195	4048	4098
時間評価値 国際	6962	3787	17249
(円/時) 国内	4821	3863	2456

注)パラメータ欄の左:パラメータ 右()内:t値

③航空路線別運航本数と機材構成

旅客数の予測結果から、航空路線別に旅客数に対する運航本数の現況(2004年)比を用いて運航本数に換算します。

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。

■福岡空港を発着する国際線の機材構成の設定

就航先	機材	備考
ハワイ、グアム、台湾、香港	中型機、大型機	旅客数が増加した場合には、大型化を考慮して現況の成田空港の機材構成に近づくと仮定
その他	中型機	現況の福岡空港の機材構成

3. 国際航空旅客の需要予測

5) 福岡空港の国際航空旅客の予測結果

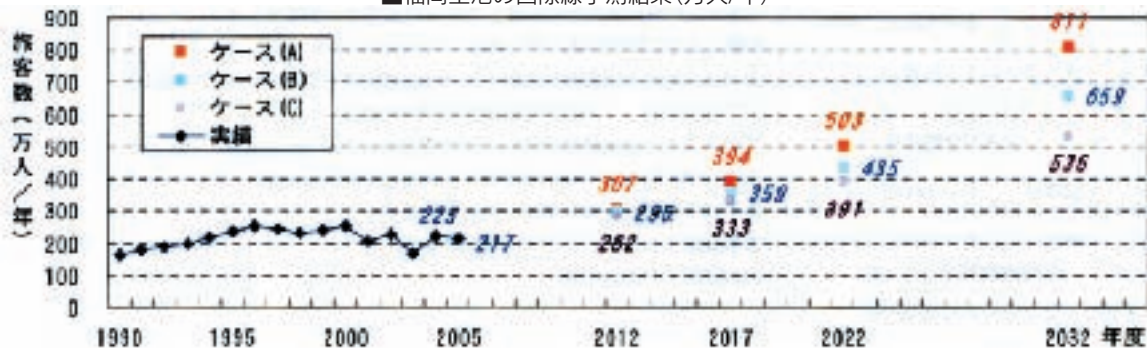
① 福岡空港の予測結果

a) 国際線旅客数

2004年には225万人/年であった国際線旅客数は、2012年には約1.3～1.4倍の約280～310万人/年、2022年には約1.7～2.2倍の約390～500万人/年になると見込まれます。(ケース(C)～ケース(A))

・予測結果は、空港容量制約を設けない場合の福岡空港の潜在需要であり、無償旅客・不定期便等を含んだ値です。
 ・国際線については、現在と同様の路線設定であることを前提としています。今後、現在路線のない中国をはじめとした東アジアの各都市との間に定期路線が開設された場合あるいは、査証(ビザ)の発給でアジア各国からの訪日の制約が緩和された場合には、旅客数は増加する可能性があります。また、路線の就航や廃止については、航空事業者の意向が反映されること、二国間の航空交渉によって決まること等の不確定要素があります。

■福岡空港の国際線予測結果(万人/年)



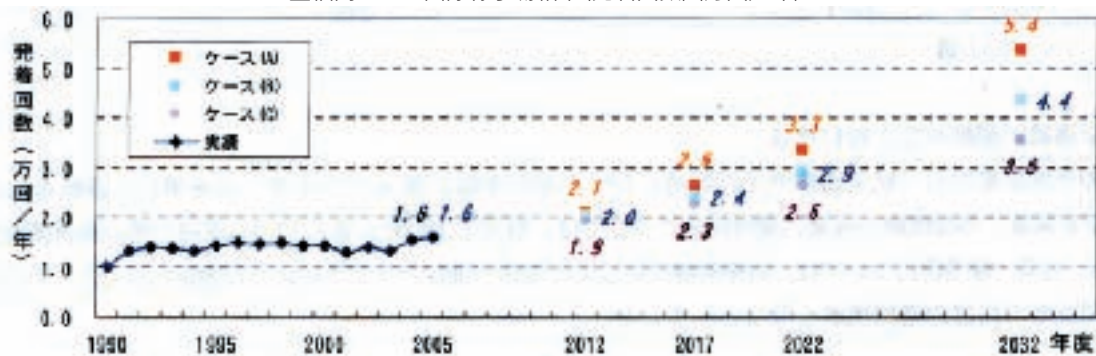
	実績値	予測結果(万人/年)							
		2004年	2012年 2004年比	2017年 2004年比	2022年 2004年比	2032年 2004年比			
ケース(A)	225	307	1.37	394	1.75	503	2.24	811	3.61
ケース(B)		295	1.32	359	1.60	435	1.94	659	2.93
ケース(C)		282	1.26	333	1.48	391	1.74	536	2.39

資料) 2004年度までの実績は「空港管理状況調査」(無償旅客・不定期便等を含む)、2005年度は速報値。(年度)

b) 国際線発着回数

2004年には1.6万回/年であった国際線発着回数は、2012年には約1.2～1.3倍の約1.9～2.1万回/年、2022年には約1.7～2.1倍の約2.6～3.3万回/年になると見込まれます。(ケース(C)～ケース(A))

■福岡空港の国際線予測結果(発着回数)(万回/年)



	実績値	予測結果(万回/年)							
		2004年	2012年 2004年比	2017年 2004年比	2022年 2004年比	2032年 2004年比			
ケース(A)	1.6	2.1	1.3	2.6	1.7	3.3	2.1	5.4	3.4
ケース(B)		2.0	1.3	2.4	1.6	2.9	1.9	4.4	2.8
ケース(C)		1.9	1.2	2.3	1.4	2.6	1.7	3.6	2.3

資料) 実績は「空港管理状況調査」(無償旅客・不定期便等を含む)、2005年度は速報値。(年度)

3. 国際航空旅客の需要予測

②福岡空港の方面別予測結果

a) 国際線旅客数

ケース(A)では、アジア方面は、2012年には2004年の約1.4倍の約260万人/年、2022年には約2.3倍の約420万人/年と見込まれます。非アジア方面は、2012年には2004年の約1.6倍の約50万人/年、2022年には約2.9倍の約90万人/年と見込まれます。アジア各国からの訪日の制約(査証(ビザ)発給)は最近緩和する方向にあります。制約の緩和次第では今後、一層の旅客数の増加が見込まれます。

■福岡空港の方面別予測結果(国際線方面別 年間旅客数)

		実績値		予測結果(万人/年)							
		2004年		2012年		2017年		2022年		2032年	
				2004年比	2004年比	2004年比	2004年比	2004年比	2004年比		
アジア	韓国	66	86	1.3	107	1.6	133	2.0	202	3.1	
	中国	40	60	1.5	76	1.9	96	2.4	158	4.0	
	台湾	32	47	1.5	62	1.9	80	2.5	128	3.9	
	香港	14	22	1.5	28	2.0	36	2.5	58	4.0	
	シンガポール	13	16	1.3	20	1.6	25	2.0	41	3.2	
	タイ	9	15	1.7	19	2.1	24	2.7	38	4.2	
	フィリピン	8	12	1.5	16	1.9	21	2.5	35	4.3	
	アジア計	183	258	1.4	328	1.8	415	2.3	660	3.6	
非アジア	ハワイ	17	24	1.5	33	2.0	45	2.7	77	4.7	
	グアム等	9	15	1.7	20	2.3	27	3.1	47	5.5	
	オセアニア	5	8	1.7	11	2.3	15	3.1	25	5.2	
	非アジア計	30	47	1.6	64	2.1	86	2.9	150	5.0	
	合計	217	305	1.4	392	1.8	501	2.3	810	3.7	

資料)実績は国土交通省資料

(年度)

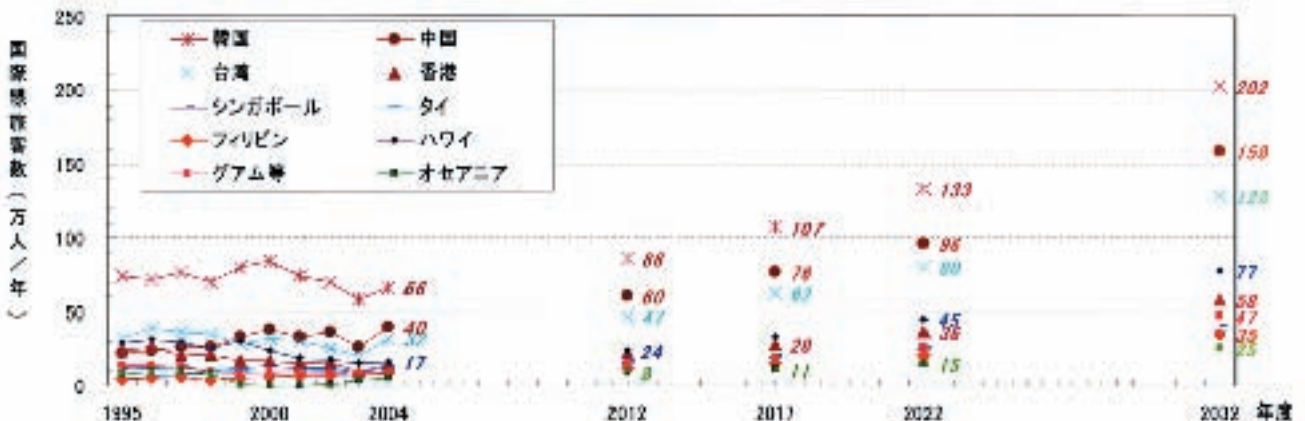
※国際線モデルによる予測は海外側は地域別(海外20ゾーン)予測で空港別予測ではありません。

※福岡=ホノルル路線は2005年10月より運休しています。

※アジア各国からの訪日についてはこれまで厳しい制限がありました。以下の点は今回予測では反映されていません。

①台湾・韓国からの査証(ビザ)が2006年3月に恒久的に免除されました。

②中国からの団体観光ビザは2005年7月に中国全土に拡大されました。それまでは、ビザ発給地域は5省3市(人口3億7553万人:広東省、遼寧省、山東省、江蘇省、浙江省、北京市、上海市、天津市)に限られていました。ビザ免除は修学旅行生の短期滞在査証のみに限られています。



3. 国際航空旅客の需要予測

b) 国際線発着回数

ケース(A)では、アジア方面は、2012年には2004年の約1.3倍の約390回/週、2022年には約2.0倍の約600回/週と見込まれます。非アジア方面は、2012年には2004年の約1.3倍の50回/週、2022年には約2.1倍の約70回/週と見込まれます。

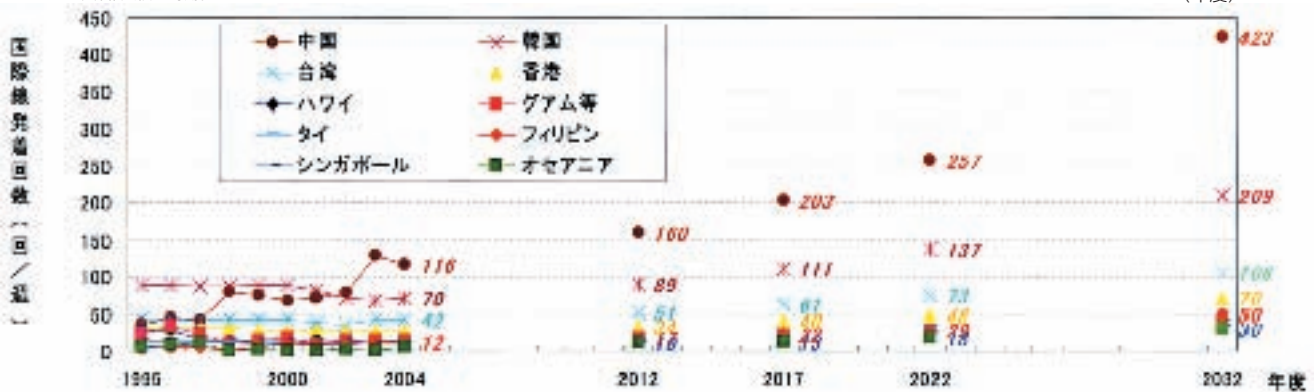
■福岡空港の方面別予測結果(週間発着回数)

単位:回/週(発着)

		実績値		予測結果						
		2004年	2012年	2017年	2022年	2032年	2004年比	2004年比	2004年比	2004年比
アジア	中国	116	160	1.4	203	1.8	257	2.2	423	3.6
	韓国	70	89	1.3	111	1.6	137	2.0	209	3.0
	台湾	42	51	1.2	61	1.4	73	1.7	106	2.5
	香港	28	34	1.2	40	1.4	48	1.7	70	2.5
	シンガポール	10	13	1.3	17	1.7	21	2.1	34	3.4
	タイ	16	21	1.3	27	1.7	34	2.1	53	3.3
	フィリピン	12	17	1.4	22	1.8	29	2.4	50	4.2
	アジア計	294	385	1.3	481	1.6	599	2.0	944	3.2
非アジア	ハワイ	14	18	1.3	22	1.6	27	2.0	43	3.0
	グアム等	14	18	1.3	22	1.5	27	1.9	41	2.9
	オセアニア	6	10	1.7	13	2.2	18	3.0	30	5.0
	非アジア計	34	46	1.3	57	1.7	72	2.1	113	3.3
合計		328	431	1.3	538	1.6	671	2.0	1,058	3.2

資料)実績は時刻表

(年度)



将来の航空需要の予測

今回の予測では旅客数の予測結果を運航本数に換算する際に、福岡空港と成田空港の航空路線別(方面別)における1便当りの旅客数実績(2004年)を用いています。例えば福岡空港の中国方面については就航都市が多いため1便当りの旅客数が小さく、また成田空港の台湾、香港、ハワイ、グアム等の方面については機材の大型化の影響で福岡空港に比べ1便当りの旅客数が大きくなっています。今回の福岡空港の発着回数の予測結果は、このような傾向を踏まえたものになっています。

■福岡空港等の航空路線別(方面別)の旅客数と運航本数の現況(2004年)

	方面	就航都市	旅客数	運航本数	1便当り
			万人/年	本/年	旅客数
福岡空港	韓国	ソウル、釜山、済州	66	3,640	181
	中国	上海、大連、北京等9都市	40	6,032	66
	台湾	台北	32	2,184	147
	香港	香港	14	1,456	96
	シンガポール	シンガポール	13	520	250
	タイ	バンコク	9	832	108
	フィリピン	マニラ	8	624	128
	ハワイ	ホノルル	17	728	234
	グアム等	グアム	9	728	124
	オセアニア	ケアンズ	5	312	160
福岡空港計			217	17,056	127
成田空港	台湾	台北、高雄	253	9,880	256
	香港	香港	171	9,464	180
	ハワイ	ホノルル	292	7,436	393
	グアム等	グアム、サイパン	170	6,552	260

資料)旅客数は国土交通省資料、運航本数の実績は時刻表

3. 国際航空旅客の需要予測

コラム17 中国の新規路線の可能性について

今回の国際旅客の需要予測で用いた国際航空旅客需要予測モデルは地域別(海外20ゾーン)の既存路線を対象とした予測であり、都市別(路線別)や新規路線の予測を行うことができません。このため、九州に近く、今後の経済及び人口の伸びによる人的交流の拡大が大きく見込まれ、国土の大きな中国については、簡易なグラビティモデルを構築して新規路線の定期就航可能性を検討しました。

「地域の将来像と福岡空港の役割」等を参考に中国の12都市について就航可能性を検討した結果、2012年には12路線のうち9路線、2022年には全ての路線で定期路線が就航する可能性が見込まれました。また、新規就航分による福岡空港の国際旅客数の増分は、2012年で41万人/年(発着回数で0.6万回/年増)、2022年では、73万人/年増(1.1万回増)と予測されます。

中国との交流が拡大した場合には、福岡空港の国際線旅客数、発着回数はさらに増加する可能性があります。

(1) 簡易グラビティモデル式

説明変数として路線ごとの空港が所在する都市・省のGRP、路線所要時間、高運行頻度(ダミー)を用意し、被説明変数である路線の旅客数を推計する簡易グラビティモデルを構築しました。モデル式は、下式のとおりです。

$$Vr_{ijk} = \frac{(G_{ik} \times G_{jk})^{\alpha} \times \exp(\gamma) \times \exp(D_{ijk})}{(t_{ijk})^{\beta}}$$

Vr_{ijk} : 国内空港*i*と東アジア空港*j*間の*k*年時点の年間旅客数

G_{ik} : 空港背後圏の国内地域*i*の実質GRP(県内総生産、ドル建て(2000年価格))

G_{jk} : 空港背後圏の東アジア国・地域*j*の実質GDPまたは実質GRP(省内総生産、ドル建て(2000年価格))

t_{ijk} : 国内空港*i*と東アジア空港*j*間の航空所要時間(分)

D_{ijk} : 国内空港*i*と東アジア空港*j*間の航空路線の高運行頻度ダミー

週28便(往復計)以上の航空路線: 1、その他: 0

～ 運航頻度が高い路線は、機材も大きく、運航頻度が低い路線と比べて旅客数の規模がその運航本数の割合以上に大きいことを評価したダミー

α 、 β 、 γ : パラメータ

(2) 予測結果

近年の国際線の路線ごとの旅客実績から3万人/年以上を路線成立ラインと想定しました。

■福岡空港新規中国路線 旅客数・発着回数予測結果 (万人/年、万回/年)

福岡空港 ・中国路線	2012年		2022年		
	旅客数	発着回数	旅客数	発着回数	
就航検討路線	南京	7.2	0.1	11.0	0.15
	杭州	6.3	0.09	9.7	0.13
	煙台	4.6	0.06	7.1	0.1
	深せん	4.3	0.06	6.5	0.09
	厦門	4.2	0.06	6.4	0.09
	武漢	4.1	0.06	6.3	0.09
	ハルビン	3.9	0.05	6.0	0.08
	長春	3.1	0.04	4.7	0.07
	天津	3.0	0.04	4.6	0.06
	海口	(2.5)	—	3.8	0.05
	昆明	(2.3)	—	3.5	0.05
	重慶	(2.3)	—	3.5	0.05
合計	40.7	0.57	73.1	1.01	

(年度)

()は需要が小さい(3万人/年以下)ため定期路線が未成立の年次を示す。

■新規就航可能性のある中国路線



3. 国際航空旅客の需要予測

4. 航空貨物の需要予測

(1) 航空貨物需要予測モデルの概要

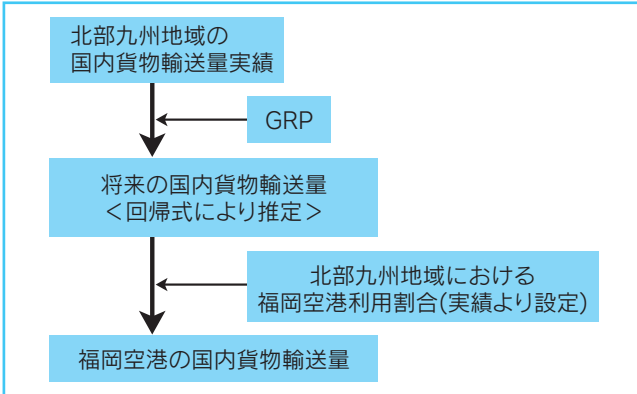
1) 航空貨物需要予測モデルの考え方

航空貨物輸送量の需要予測については、貨物輸送量と経済規模との相関関係を用いて北部九州地域の国内航空貨物輸送量と全国の国際貨物輸送量を予測し、そのうち福岡空港を利用する割合は変わらないと仮定して予測する方法としました。

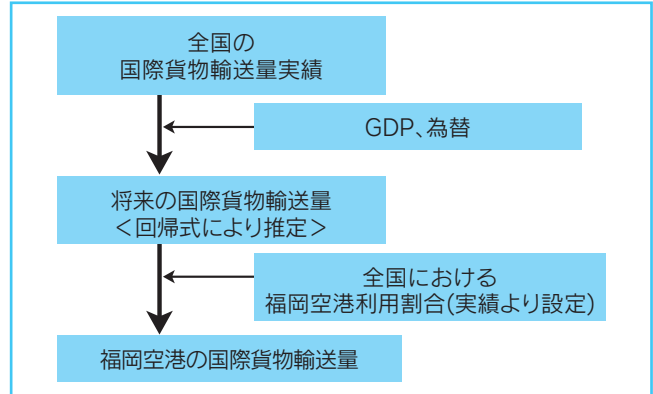
また、旅客便の貨物室(ペリー)の容量から算出する「積載率一定による推計」による推計も行い、結果を検証します。

なお、本調査の航空貨物需要の予測は、旅客便の貨物便(ペリー)による貨物輸送を想定し貨物専用便による輸送は見込んでいません。

■国内航空貨物需要予測の全体構造



■国際航空貨物需要予測の全体構造



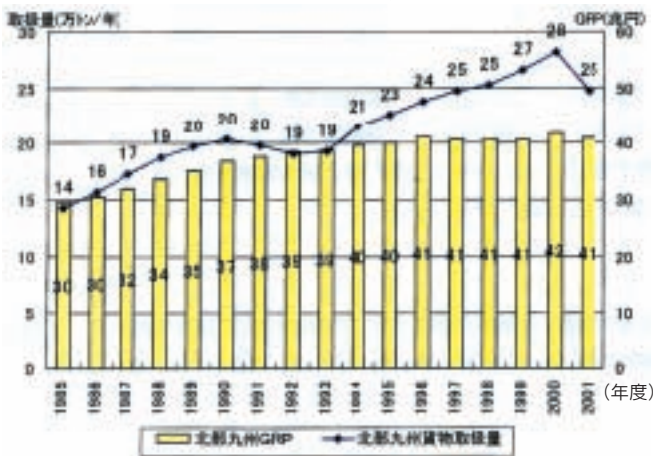
2) 航空貨物需要予測モデルの構築

①国内航空貨物

a) 北部九州地域国内貨物輸送量

〈実績〉

■北部九州地域の国内貨物量と総生産(GRP)



資料) 輸送量 「航空輸送統計年報」
地域内の総生産(GRP)「県民経済計算年報」平成16年度(平成7暦年基準)

〈将来推計モデル〉

北部九州地域の国内貨物量を、北部九州地域の総生産(GRP)を説明変数として予測する回帰式を推定することにより、将来の貨物量を求めます。北部九州地域国内貨物量推計式は、

$$Y = 8.81 \times \text{GRP} - 118,500$$

(重相関係数:0.81)

ここで、

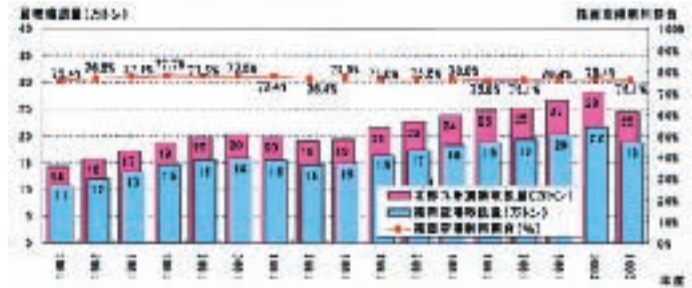
Y: 北部九州地域貨物量推計値(トン)

GRP: 北部九州地域内の総生産(10億円)。

4. 航空貨物の需要予測

b) 福岡空港利用割合

北部九州地域における国内貨物の福岡空港利用割合は、横這い傾向であるので、将来の福岡空港利用割合としては、最新の値である76.1%を用いることとしました。



c) 福岡空港の将来の貨物量の推計

福岡空港の将来の貨物量については、以下の式により求められます。

$$\text{福岡空港の将来貨物量} = \text{北部九州地域の将来貨物量} \times \text{福岡空港割合} \\ \text{〈貨物量推計式の算出結果〉} \quad \text{〈76.1\%〉}$$

②国際航空貨物

a) 全国の国際航空貨物輸送量

〈実績〉



資料) 輸送量 「日本出入航空貨物取扱実績」(国土交通省)
国内総生産 (GDP) 「国民経済計算年報」平成16年度 (平成7暦年基準)
円/ドル 「国民経済計算年報」平成16年度

〈将来推計モデル〉

全国の国際貨物量を、国内総生産 (GDP)、為替を説明変数として予測する回帰式を推計することにより、将来の貨物量を求めます。

全国の国際貨物量推計式

$$\text{(輸出)} \quad Y1 = 5.19 \times \text{GDP} + 2,656 \times C - 2,112,840 \quad (\text{重相関係数: } 0.81) \quad Y1: \text{全国の輸出貨物量推計値(トン)}$$

$$\text{(輸入)} \quad Y2 = 5.76 \times \text{GDP} - 562 \times C - 1,803,555 \quad (\text{重相関係数: } 0.89) \quad Y2: \text{全国の輸入貨物量推計値(トン)}$$

GDP: 全国GDP(10億)

C: 為替(円/ドル)

b) 福岡空港利用割合

全国における国際貨物の福岡空港利用割合は、1995年頃から横ばい傾向です。将来の福岡空港利用割合は、「日本出入航空貨物取扱実績」(国土交通省)の輸送量実績の最新年2002年の値を用いました。(輸出2.7%、輸入2.5%)



c) 将来の貨物量の推計

$$\text{福岡空港の将来国内貨物輸送量 (輸出)} = \text{全国の将来貨物輸送量 (輸出)} \times \text{福岡空港割合} \\ \text{〈国際貨物輸送量推計式の算出結果〉} \quad \text{〈輸出2.7\%〉}$$

$$\text{福岡空港の将来国内貨物輸送量 (輸入)} = \text{全国の将来貨物輸送量 (輸入)} \times \text{福岡空港割合} \\ \text{〈国際貨物輸送量推計式の算出結果〉} \quad \text{〈輸入2.5\%〉}$$

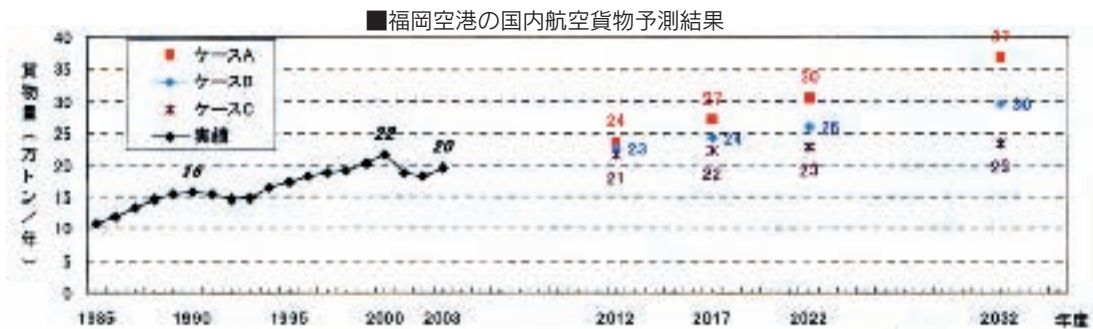
4. 航空貨物の需要予測

(2) 航空貨物輸送量の需要予測結果

1) 国内航空貨物

福岡空港の国内航空貨物は、2012年には2002年の約1.2～1.3倍の約22～24万トン/年、2022年には約1.3～1.7倍の約23～30万トン/年と見込まれます。(ケース(C)～ケース(A))

一機当たり平均積載率は18～25%となり、2003年実績の積載率の22%と同程度であることから、予測結果は旅客便のペリー容量の範囲内となります。



	実績値		予測結果								
	2002年	2003年	2012年	2017年		2022年		2032年			
				2002年比	2002年比	2002年比	2002年比	2002年比	2002年比		
ケース(A)	万トン/年	18.3	19.6	23.6	1.29	27.0	1.48	30.3	1.66	36.7	2.01
	積載率	21.5%	21.7%	24.1%		24.5%		24.6%		23.8%	
ケース(B)	万トン/年			22.7	1.24	24.3	1.33	26.0	1.42	29.6	1.62
	積載率			25.3%		24.1%		23.5%		22.4%	
ケース(C)	万トン/年			21.5	1.17	22.2	1.22	22.8	1.25	23.3	1.28
	積載率			24.6%		24.6%		23.4%		18.3%	

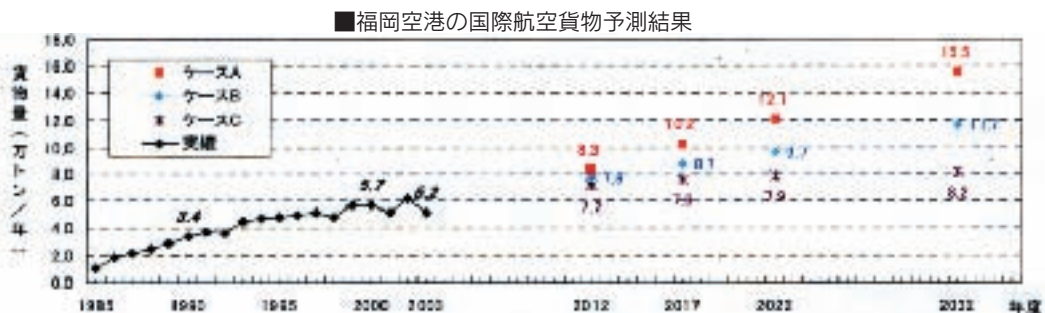
資料「航空輸送統計年報」(国土交通省)

(年度)

2) 国際航空貨物

福岡空港の国際線航空貨物は、2012年には2002年の約1.2～1.3倍の約7～8万トン/年、2022年には1.3～1.9倍の約8～12万トン/年と見込まれます。(ケース(C)～ケース(A))

一機当たり平均積載率は平均積載率は8～13%となり、2003年実績の13%以下であることから、予測結果は旅客便のペリー容量の範囲内となります。



	実績値		予測結果								
	2002年	2003年	2012年	2017年		2022年		2032年			
				2002年比	2002年比	2002年比	2002年比	2002年比	2002年比		
ケース(A)	万トン/年	6.3	5.2	8.3	1.33	10.2	1.63	12.1	1.93	15.5	2.49
	積載率	15.3%	13.2%	13.3%		12.8%		12.0%		9.7%	
ケース(B)	万トン/年			7.8	1.25	8.7	1.40	9.7	1.55	11.7	1.87
	積載率			12.9%		12.0%		11.0%		8.9%	
ケース(C)	万トン/年			7.2	1.15	7.6	1.22	7.9	1.26	8.2	1.31
	積載率			12.4%		11.2%		10.0%		7.7%	

資料「日本出入航空貨物取扱実績」(国土交通省)

(年度)

4. 航空貨物の需要予測

(3) 積載率一定による推計方法での航空貨物の需要予測結果の検証

現在、福岡空港では貨物専用便が就航しておらず、貨物の輸送量は旅客便の貨物室(ペリー)による対応であることから、別途推計方法として、福岡空港発着の旅客便の貨物容量(ペリー容量)と貨物量に相関があり、積載率は将来も変わらないとして予測する方法(積載率一定による推計)を同時に実施しました。経済規模から求められる予測結果と比較して、国内航空貨物では1割程度小さめになり、国際航空貨物では2割程度大きめではありますが、概ね同程度の結果となりました。

将来の航空需要の予測

福岡空港の発着回数予測結果
国内・国際

機材別ペリー容量

①国内航空貨物

福岡空港の国内線ペリー容量は増加傾向にあります。最新年次の機材別ペリー容量を将来の国内線機材別ペリー容量とします。機材ごとのペリー容量は以下の表のとおりです。

機材	PR1	PR2	S	M	L	J
座席数	15-30	31-100	101-200	221-340	341-470	471-
ペリー容量(トン/便)	0	0.4	2.9	9.5	22	21

②国際航空貨物

国際航空貨物需要推計調査報告書(国土交通省、2001年)において、航空会社へのヒアリングに基づき、旅客便で運ぶ貨物の積載容量は30トンと設定されています。ここでは、この30トンという値を用います。

福岡空港の貨物容量(国内・国際)

1機当りの積載率

①国内航空貨物

将来の1便あたり積載率は、2003年の実績値を用いました。(21.7%)

②国際航空貨物

将来の1便あたり積載率は、2003年の実績値を用いました。(13.2%)

福岡空港の将来貨物輸送量(国内・国際)

①国内航空貨物(積載率21.7%)

■積載率一定による推計方法での予測結果

	実績値		予測結果(万トン/年)							
	2002年	2003年	2012年	2017年	2022年	2032年				
			2002年比	2002年比	2002年比	2002年比	2002年比	2002年比		
ケース(A)	18.3	19.6	21.2	1.16	23.9	1.31	26.8	1.46	33.5	1.83
ケース(B)			19.5	1.07	21.9	1.20	24.0	1.31	28.7	1.57
ケース(C)			18.9	1.04	19.6	1.07	21.2	1.16	22.8	1.25

資料)「航空輸送統計年報」(国土交通省)

(年度)

②国際航空貨物(積載率13.2%)

	実績値		予測結果(万トン/年)							
	2002年	2003年	2012年	2017年	2022年	2032年				
			2002年比	2002年比	2002年比	2002年比	2002年比	2002年比		
ケース(A)	6.3	5.2	8.3	1.33	10.5	1.68	13.3	2.12	21.3	3.40
ケース(B)			8.0	1.28	9.6	1.54	11.6	1.85	17.3	2.76
ケース(C)			7.7	1.23	9.0	1.43	9.0	1.43	9.0	1.43

資料)「日本出入航空貨物取扱実績」(国土交通省)

(年度)

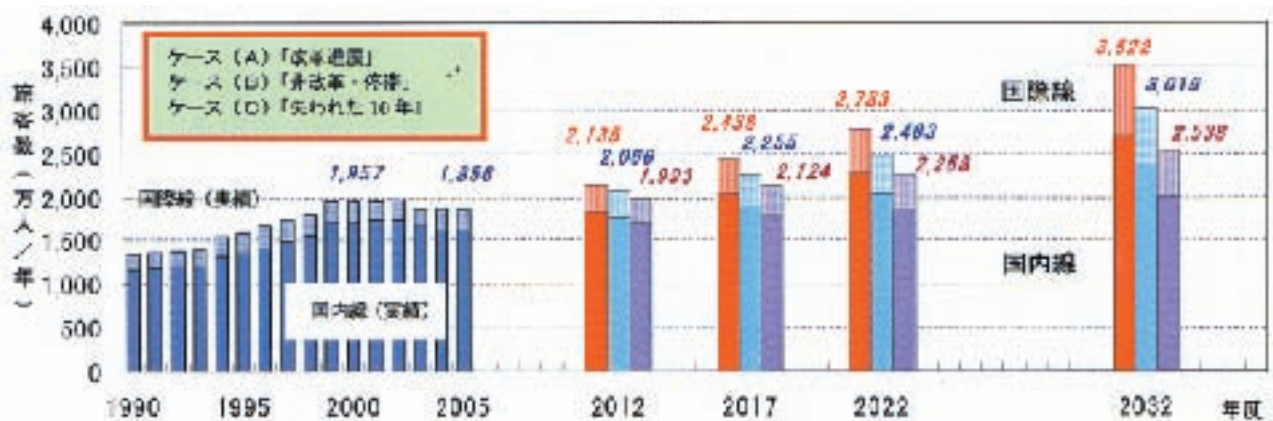
5. 福岡空港の航空需要予測の結果

1) 福岡空港の国内線・国際線の旅客数

福岡空港の旅客数は、いずれのケースも増加が見込まれ、2012年には約2000～2100万人、2004年比で約1.1倍(ケース(C)～ケース(A))、2022年には約2300～2800万人、2004年比で約1.2～1.5倍(ケース(C)～ケース(A))に増加すると予測されます。国際線の占める割合は、2004年には12%であったものが、2012年には14%、2022年には17～18%となり、福岡空港においては国際線の占める割合が現在よりも大きくなると予測されます。

・予測結果は、空港容量制約を設けない場合の福岡空港の潜在需要であり、無償旅客・不定期便等を含んだ値です。
 ・国際線については、現在と同様の路線設定であることを前提としています。今後、現在路線のない中国をはじめとした東アジアの各都市との間に定期路線が開設された場合あるいは、査証(ビザ)の発給でアジア各国からの訪日の制約が緩和された場合には、旅客数は増加する可能性があります。また、路線の就航や廃止については、航空事業者の意向が反映されること、二国間の航空交渉によって決まること等の不確定要素があります。

■福岡空港の国内線・国際線合計利用者数予測結果



ケース	現況	予測結果(万人/年)								
		2004年	2012年	2017年	2022年	2032年	2004年比	2004年比	2004年比	
ケース(A) 改革進展	国内線	1,633	1,828	2,044	2,280	2,711	1.12	1.25	1.40	1.66
	国際線	225	307	394	503	811	1.37	1.75	2.24	3.61
	合計	1,857	2,135	2,438	2,783	3,522	1.15	1.31	1.50	1.90
ケース(B) 「非改革・停滞」	国内線		1,771	1,897	2,048	2,360	1.08	1.16	1.25	1.45
	国際線		295	359	435	659	1.32	1.60	1.94	2.93
	合計		2,066	2,255	2,483	3,019	1.11	1.21	1.34	1.63
ケース(C) 「失われた10年」	国内線		1,711	1,792	1,867	2,002	1.05	1.10	1.14	1.23
	国際線		282	333	391	536	1.26	1.48	1.74	2.39
	合計		1,993	2,124	2,258	2,538	1.07	1.14	1.22	1.37

資料) 2004年実績値は空港管理状況調査(無償旅客・不定期便等を含む)、2005年は速報値

(年度)

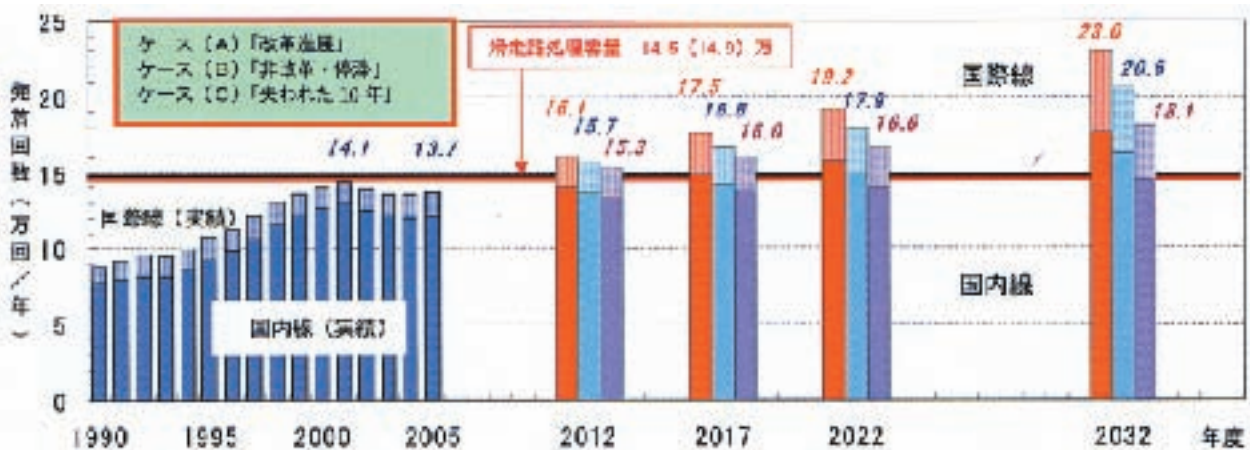
5. 福岡空港の航空需要予測の結果

2) 福岡空港の国内線・国際線の発着回数

福岡空港の発着回数は、2012年には15.3～16.1万回、2004年比で約1.1～1.2倍(ケース(C)～ケース(A))、2022年には16.6～19.2万回、2004年比で約1.2～1.4倍(ケース(C)～ケース(A))に増加すると予測されます。いずれのケースにおいても、福岡空港の滑走路処理容量の目安である14.5万回/年を超える結果となりました。国際線の占める割合は、ケース(A)では2004年には12%であったものが、2012年には12～13%、2022年には16～17%に増加すると見込まれます。

- ・予測結果は、空港容量制約を設けない場合の福岡空港の潜在需要であり、無償旅客・不定期便等を含んだ値です。
- ・国際線については、現在と同様の路線設定であることを前提としています。今後、現在路線のない中国をはじめとした東アジアの各都市との間に定期路線が開設された場合あるいは、査証(ビザ)の発給でアジア各国からの訪日の制約が緩和された場合には、旅客数は増加する可能性があります。また、路線の就航や廃止については、航空事業者の意向が反映されること、二国間の航空交渉によって決まること等の不確定要素があります。

■福岡空港の国内線・国際線合計発着回数予測結果



ケース	現況	予測結果(万回/年)								
		2004年	2012年	2004年比	2017年	2004年比	2022年	2004年比	2032年	2004年比
ケース(A) 「改革進展」	国内線	12.0	14.0	1.16	14.9	1.24	15.8	1.32	17.6	1.47
	国際線	1.6	2.1	1.34	2.6	1.70	3.3	2.14	5.4	3.43
	合計	13.6	16.1	1.18	17.5	1.29	19.2	1.41	23.0	1.69
ケース(B) 「非改革・停滞」	国内線		13.7	1.14	14.2	1.18	14.9	1.24	16.3	1.35
	国際線		2.0	1.30	2.4	1.56	2.9	1.87	4.4	2.79
	合計		15.7	1.16	16.6	1.23	17.9	1.31	20.6	1.52
ケース(C) 「失われた10年」	国内線		13.4	1.12	13.8	1.15	14.0	1.16	14.6	1.22
	国際線		1.9	1.24	2.3	1.45	2.6	1.69	3.6	2.28
	合計		15.3	1.13	16.0	1.18	16.6	1.22	18.1	1.33

資料]2004年実績値は空港管理状況調査書(無償旅客・不定期便等を含む)、2005年は速報値。

(年度)

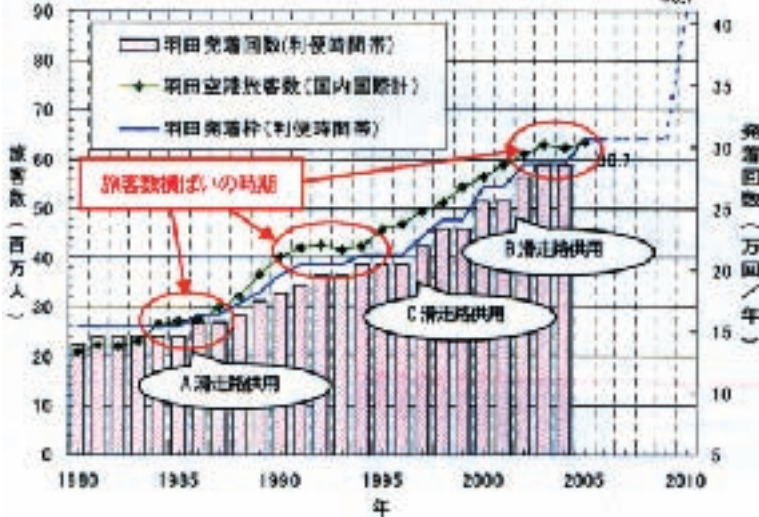
5. 福岡空港の航空需要予測の結果

コラム18 空港容量制約下における羽田空港の旅客実績の比較について

羽田空港では今日に至るまで30年間、発着枠上限域での運用が続いています。これまで段階的な拡張等によって発着枠を増加させて路線数と便数の増加に対応してきました。新たな滑走路供用前の1984年以前、1997年以前には数年にわたり旅客数が横ばいになっていたことが確認できます。

福岡空港については、2001年度に発着回数が14.4万回に達し、その後も、滑走路処理容量(14.5万回)の90%を超えた状態が続いていますが、この間旅客数は横ばい傾向にあり、羽田空港の例と同様の傾向にあります。なお、羽田空港の旅客数が横ばい傾向であったことについては、上記の空港容量の制約による他、1985年のプラザ合意による急激な円高、1991年のバブル景気の崩壊などの日本の経済状況との関係も考えられます。また、福岡空港の旅客数が横ばい傾向にあることについては、日本や北部九州の経済状況や他交通機関との競合も関係していると思われる。(P130「コラム12」参照)

■羽田空港の旅客数と発着回数(利便時間帯)

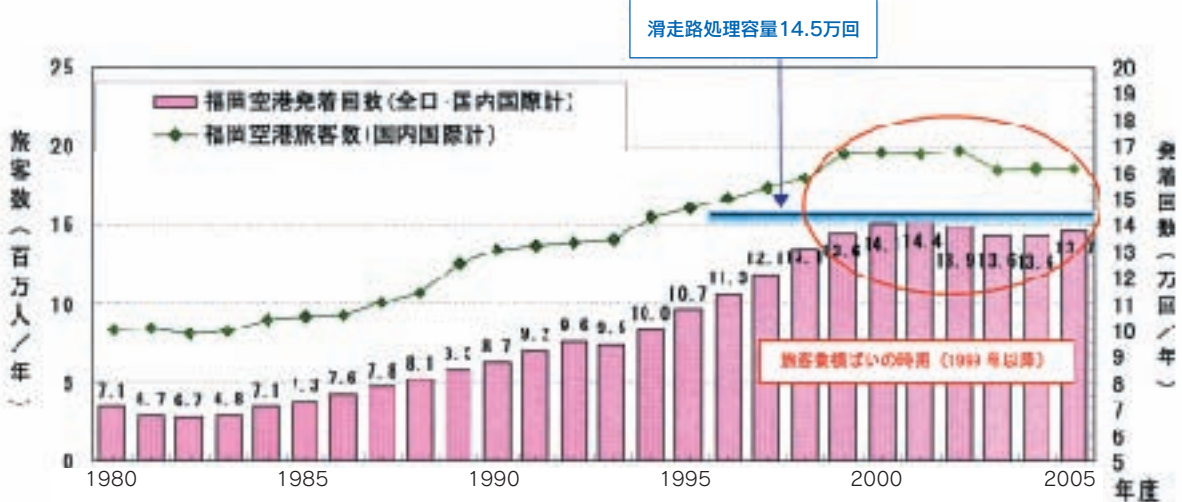


■羽田空港の拡張の歴史

年	滑走路	できごと	空港容量
1984 以前	旧A:2500m 旧B:3150m	沖合展開前	15.3万回/年
1984	旧A:2500m 旧B:3150m A:3000m	A滑走路供用	18.3万回/年 (500回/日)
1990	同上	運用時間帯拡大	19.6万回/年 (537回/日)
1993	同上	第1旅客ターミナル 供用	20.0万回/年 (560回/日)
1997	旧B:3150m A:3000m C:3000m	C滑走路供用 24時間運用開始	22.6万回/年 (620回/日)
2000	A:3000m B:2500m C:3000m	B滑走路供用	26.7万回/年 (732回/日)
2004	同上	第2旅客ターミナル 整備	29.6万回/年 (812回/日)
2012	同上	再拡張(予定)	40.7万回/年 現在の1.4倍に

資料) 空港管理状況調査、平成17年度国土交通白書
注) 羽田空港の発着数・発着枠は、利便時間帯の発着回数・発着可能回数(6:00~8:30の到着、20:30~23:00の出発及び23:00~6:00の発着を除く)。

■福岡空港の旅客数と発着回数



資料) 空港管理状況調査

5. 福岡空港の航空需要予測の結果

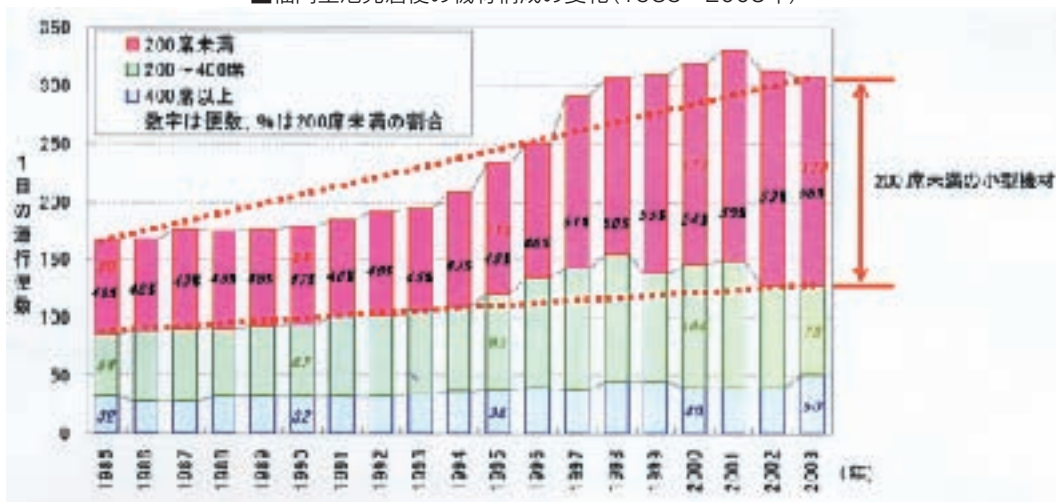
コラム19 就航機材の小型化の傾向について

福岡空港の機材構成を見ると1990年代以降、300席以上の大型機の機材数はあまり変化がありませんが、300席以下の小・中型機の機材の増加率が大きくなっています。最近の2001年から2003年の変化をみると、200席以下の機材便数は変化は小さいですが、200席以上の中大型機の便数が20便減少しており、200席以下の機材の割合は2001年から2003年に3ポイント増加しています。

また、各航空機メーカーが受注状況等から予測している将来の運航機数予測によれば、300席以下の中小型機がほとんどを占めています。

本調査では、旅客数と便数・機材構成の関係は基本的に現在の関係が続くと想定していますが、以上のことから現在よりも機材は小型化するという見方もあり、その場合は同じ旅客数でも発着回数が増加することとなります。

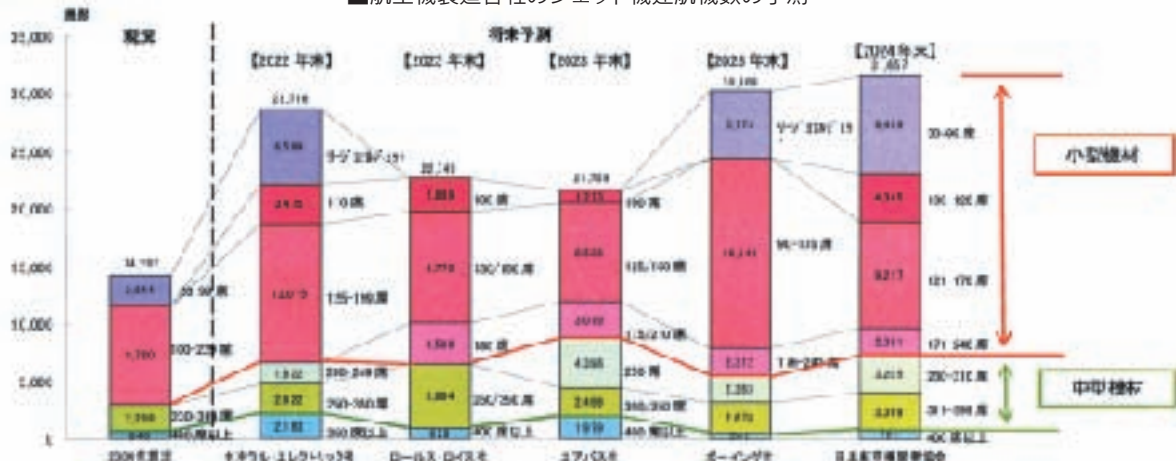
■福岡空港発着便の機材構成の変化(1985～2003年)



■福岡空港全便の機材構成別の1日当たり運行便数

	2001年	2003年	差
200席以上	148便	128便	20便減少
200席以下	181便	179便	2便減少
200席以下のシェア	55%	58%	+3%増加

■航空機製造各社のジェット機運航機数の予測



※ロールスロイス社、エアバス社の予測には、リージョナルジェットは含まれていません。
資料)「航空機関連データ集(2005年版)」日本航空機開発協会

5. 福岡空港の航空需要予測の結果

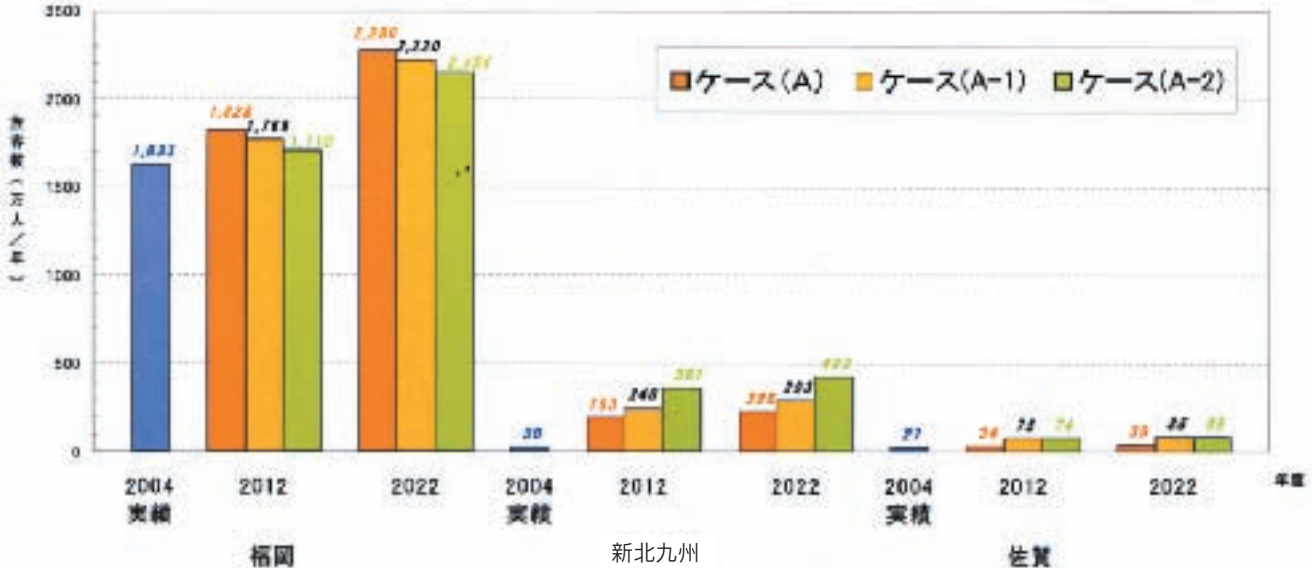
(3) 新北九州空港と佐賀空港の空港アクセス利便性を飛躍的に向上させるケースの予測結果

① 旅客数

福岡空港の需要逼迫の緩和策として、新北九州空港、佐賀空港へ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の緩和状況を試算してみました。空港バス路線を大幅に拡充させたケースであるケース(A-1)では、福岡空港は2022年で約2,280万人から約2,220人と約60万人(3%)の減少となります。また、空港バス路線のほか、新北九州空港へのアクセス鉄道を整備したケース(A-2)では、2022年で約2,150万人と約130万人(6%)の減少となります。

今回の需要予測モデルでは以上のように試算されましたが、新北九州空港は開港したばかりであり、その利用状況や福岡空港への影響など今後注目していく必要があります。

■国内線旅客数予測結果(福岡空港、新北九州空港、佐賀空港) 万人/年



■国内線年間旅客数予測結果(福岡空港、新北九州空港、佐賀空港)

空港名	ケース	実績値	予測結果(万人/年)							
			2004年	2012年		2017年		2022年		2032年
				需給逼迫緩和効果 万人	需給逼迫緩和効果 万人	需給逼迫緩和効果 万人	需給逼迫緩和効果 万人	需給逼迫緩和効果 万人		
福岡	ケース(A)		1,828	-	2,044	-	2,280	-	2,711	-
	ケース(A-1)	1,633	1,769	-59	1,989	-55	2,220	-60	2,643	-68
	ケース(A-2)	1,710	-118	1,921	-123	2,154	-126	2,553	-158	
新北九州	ケース(A)		193		209		226		258	
	ケース(A-1)	30	248		269		293		332	
	ケース(A-2)	361		392		423		476		
佐賀	ケース(A)		34		36		39		46	
	ケース(A-1)	27	75		80		85		100	
	ケース(A-2)	74		80		85		99		

需給逼迫緩和効果はケース(A)との差分です。

新北九州空港の設定路線: 羽田、伊丹、関空、中部、名古屋、札幌、宮崎、鹿児島、沖縄

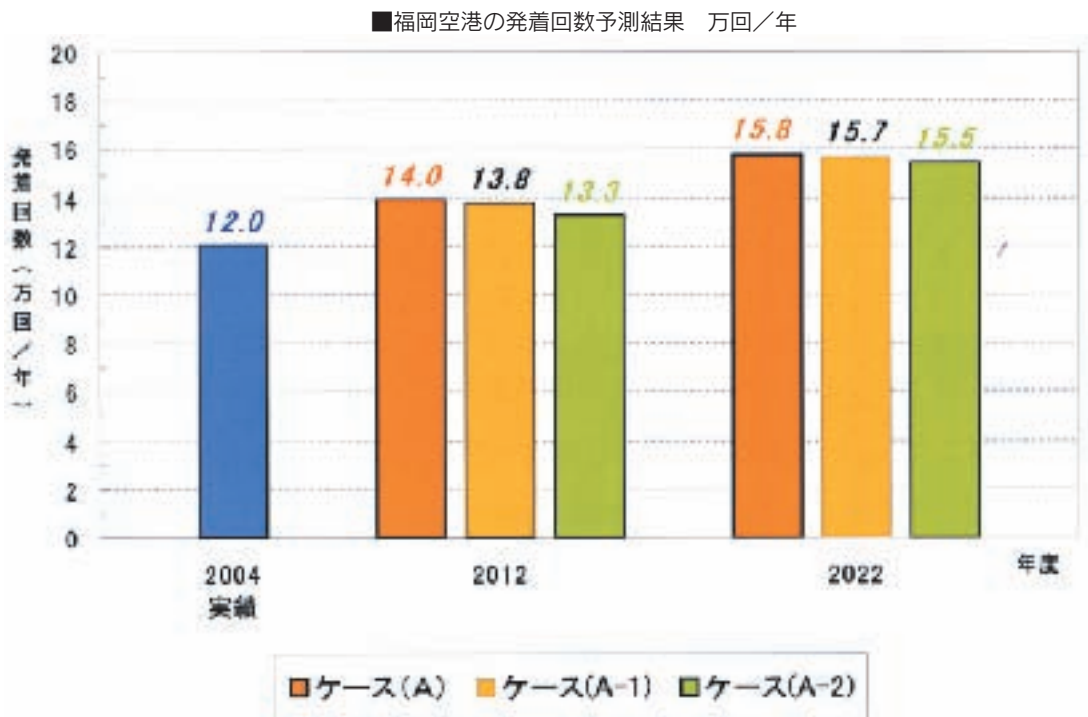
(年度)

5. 福岡空港の航空需要予測の結果

②発着回数

福岡空港の需給逼迫緩和策として、新北九州空港、佐賀空港へのアクセス利便性を飛躍的に向上させたケースとして、空港バス路線を大幅に拡充したケース(A-1)及びバス路線の拡充のほか新北九州空港にアクセス鉄道を導入したケース(A-2)について試算しました。

ケース(A)に比べケース(A-1)では2022年で約0.1万回、ケース(A-2)で約0.4万回の減少となります。



■福岡空港の発着回数予測結果

空港名	ケース	実績値 2004年	予測結果(万回/年)			
			2012年	2017年	2022年	2032年
福岡	ケース(A)	12.0	14.0	14.9	15.8	17.6
	ケース(A-1)		-0.2	-0.2	-0.1	-0.2
	ケース(A-2)		-0.7	-0.7	-0.4	-0.7

需給逼迫緩和効果はケース(A)との差分です。 (年度)

資料) 2004年実績値は空港管理状況調書(無償旅客・不定期便等を含む)

試算にあたり設定するアクセス交通については、事業主体、採算性についての検討はしていません。予測結果は、空港容量制約を設けない場合の福岡空港の潜在需要であり、無償旅客・不定期便等を含んだ値です。

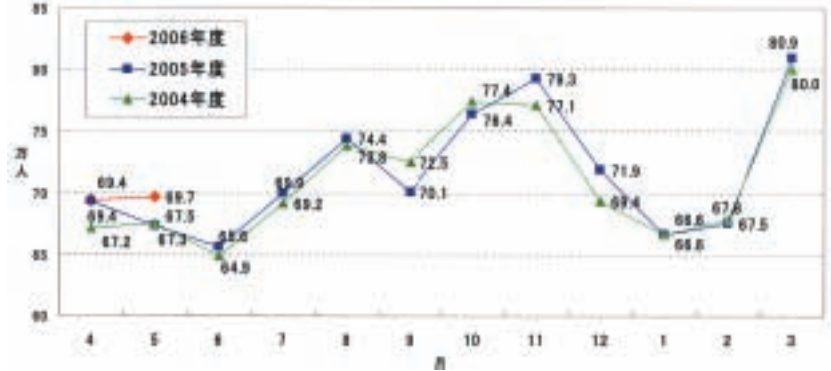
5. 福岡空港の航空需要予測の結果

コラム20 新北九州空港の開港後の北部九州等の各空港の羽田路線の利用状況

新北九州空港開港後の北部九州等の各空港の羽田路線の利用状況について対前年前月比を確認したところ、4月期、5月期とも新北九州空港は3倍を超える大幅な伸びを示しています。また、山口宇部空港の対前年比については、若干下回っていますが、福岡空港、大分空港については下回っておらず、新北九州空港の開港による福岡空港の需給逼迫の緩和は確認できませんでした。新北九州空港は開港したばかりですので、今後とも各空港の利用動向については注視していく必要があります。

資料) 2004年度実績値は「航空輸送統計年報」
(有償旅客のみ、無償旅客・不定期便は除く)、
2005年度及び2006年度は速報値。

■福岡・羽田路線の月別利用状況



■新北九州空港開港後の北部九州等の各空港の羽田路線利用状況

単位: 人

		2006年		
		3月(3/16~31)	4月<前年同月比>	5月<前年同月比>
羽田路線	福岡空港	416,811	694,341 <1.00>	697,100 <1.04>
	新北九州空港	60,446	91,429 <3.57>	95,734 <3.64>
	大分空港	63,823	100,996 <1.00>	109,938 <1.04>
	山口宇部空港	39,300	68,685 <0.97>	74,703 <0.99>
	4空港計	580,380	955,451 <1.07>	977,475 <1.11>

6. 将来の社会状況の変化と航空需要への影響について

将来の航空需要は、今回の需要予測の前提としている人口の変化やGDPの伸びなどのほか、様々な社会状況の変化による影響を受けるものです。全ての社会状況の変化を需要予測モデルに組み入れることは困難であり、また現段階では社会状況の変化を合理的に予測することにも限界があります。

このため、ここでは考えられる将来の社会状況の変化と、それによる航空需要への影響について定性的な考察を行いました。また現段階での航空需要予測モデルへの反映状況と取りまとめてみました。

社会状況の変化の如何によっては、今回お示した航空需要予測値を上回るあるいは下回ることもあり得ます。

将来の社会状況の変化	航空需要への影響	需要の増減	航空需要予測モデルの反映状況
人口減少・人口構成の変化			
①日本の人口減少	・日本の人口は将来緩やかに減少していくことが予測されているため、一人当りの中長距離旅行回数が将来も変化しない場合は、中長距離旅行回数は減少することが考えられます。	↓	・需要予測では、人口減少については前提条件の人口設定で反映しています。【P.96将来人口の設定】
②少子高齢化	・中長距離旅行回数の少ない若年層が減少し、中長距離旅行回数の多い高齢者層が増加するため、全体としての旅行回数は増加することが考えられます。	↑	・年齢帯別の交通量データが十分に整備されていないため、需要予測に直接反映させることは困難です。少子高齢化が進んだ場合の年齢構成で日本全体の旅行回数を試算したところ、現在とほとんど変わらない結果となりました。高齢者の一人当たり旅行回数は近年増加していますのでこの傾向が今後も続けば、少子高齢化は全体の旅行回数を増加させる可能性があると考えられます。【P.110 コラム7】
③女性の社会進出	・女性の就業率が上昇することで女性の中長距離旅行回数が増加することが考えられます。	↑	・男女別の交通量データが十分に整備されていないため、需要予測に直接反映させることは困難です。但し、近年の女性の就業率上昇は女性の旅行回数を増加させる方向に作用していると考えられます。【P.111 コラム8】
④労働力人口の減少	・労働力人口が減少すれば、業務目的の旅行回数(出張回数)は減少することが考えられます。	↓	・需要予測は目的別に行っており、業務目的の旅行回数についてもその推移を踏まえた予測となっています。また需要予測では、労働力人口の減少については、就業人口、従業人口の減少として反映しています。【P.111 コラム8】

6. 将来の社会状況の変化と航空需要への影響について

将来の社会状況の変化	航空需要への影響	需要の増減	航空需要予測モデルの反映状況
交流人口増加			
⑤アジア地域の所得向上・人口増加	・アジア地域の所得向上・人口増加に伴う交流の活発化により、訪日外国人旅行者が増加することが考えられます。	↑	・需要予測では、海外の所得向上については各国の経済力を示すGDP(ドル建て)として考慮しています。【P.135 実質国内総生産(GDP)の設定】 ・人口増加については、海外の人口と旅行者数の間には有意な相関関係が見られないため、需要予測には直接は反映していません。
⑥アジア地域での経済交流の進展	・アジア地域でのFTA(自由貿易協定)、EPA(経済連携協定)の進展により、経済交流等が増大していくことが考えられます。	↑	・FTAやEPAの将来動向については不確定であるため、需要予測に直接反映させることは困難ですが、これまで以上に日本とアジア地域との交流が進展すれば、旅行回数が増加する可能性があると考えられます。
⑦日本への入国に対する制約や規制の緩和	・外国人の日本への入国に対する制約や規制の緩和の今後の動向によっては訪日外国人旅行者数が変化することが考えられます。	↑(緩和) ↓(制約)	・アジア地域を中心に近年外国人の日本入国に対する査証(ビザ)発給規制が緩和される傾向にあります。【P.142 コラム16】 ・外国人の日本入国に対する制約や規制緩和の将来の動向については不確定であり、またその影響による旅行者数の変化を把握するデータが十分に整理されていないため、現時点では需要予測に反映させることは困難です。日本入国に対する規制緩和が進めば、訪日外国人旅行者は増加する可能性があると考えられます。逆に、出入国管理が強化されるなどした場合には、訪日外国人旅行者は減少する可能性があります。
⑧1人当りの旅行回数とGDPとの関係の変化	・旅行回数が増えれば航空需要も増え、旅行回数が減れば航空需要も減ります。	↑ ↓	・需要予測では、1978年～2003年までの関係が今後も続くものと想定しています。 ・この関係が今後どうなっていくか注目していく必要があります。【P.107 コラム5】

6. 将来の社会状況の変化と航空需要への影響について

将来の社会状況の変化	航空需要への影響	需要の増減	航空需要予測モデルの反映状況
社会・経済情勢の変化			
⑨経済政策の失政	・日本の経済成長の鈍化により総旅行回数は減少することが考えられます。	↓	・経済停滞等によって経済成長が政府目標値を下回った場合として「ケース(B)」の予測を行いました。また、さらに低位のケースとして1990年代と同等の日本経済状況が将来も続くと仮定した「ケース(C)」の予測も行っています。
⑩規制緩和等による航空サービス水準の向上	・航空分野の規制緩和等により航空会社の競争が行われサービス水準が上昇(航空運賃低減、運航頻度増大)、航空需要が増加することが考えられます。	↑	・将来の規制緩和の状況、航空サービス水準を予測することはできないため、需要予測では現在のサービス水準を前提としています。 ・今後、新幹線との競合条件等も含め、これらの動向に注目していく必要があります。【P.121 コラム10】
⑪余暇時間の増大	・労働時間の短縮や長期休暇の取得が広がり、余暇時間が増大することで、観光旅行回数の増加あるいは業務旅行回数の減少が考えられます。	↑ (観光等) ↓ (業務)	・余暇時間の増大については将来の動向を把握することは難しく、またその影響による旅行回数の変化を把握するデータが十分に整理されていないため、現時点では需要予測に反映することは困難です。
⑫高福祉社会の到来	・将来、所得に占める税や社会保障負担の割合が上昇し、旅行に充てる費用が削減され、1人当りの旅行回数が減少することが考えられます。	↓	・個人所得・支出別の旅行回数の変化を把握するデータが十分に整備されておらず、将来の社会保障負担の割合も分からないため、現時点では需要予測に反映させることは困難です。
⑬IT化	・テレビ会議等の普及により出張が減るといったことも考えられますが、一方、IT化による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。	↑ ↓	・IT化の進展の影響による旅行回数の変化を把握するデータが整備されていないため、現時点では需要予測に反映することは困難です。

6. 将来の社会状況の変化と航空需要への影響について

将来の社会状況の変化	航空需要への影響	需要の増減	航空需要予測モデルの反映状況
社会・経済情勢の変化			
⑭環境問題への対応	・地球環境問題から、1人当たりのCO ₂ 排出量の大きい自動車、航空機への利用規制がされるのであれば、一定距離未満の旅行は環境面で不利な航空から鉄道・バスへの移行が考えられます。	↓	・交通に対する環境面の制約の将来の動向については不確定であるため、現時点では需要予測に反映することは困難です。
⑮所得格差の拡大	・所得格差の拡大により将来、中長距離旅行者が少数に限られる可能性があります。	↓	・個人所得別の旅行回数の変化を把握するデータが十分に整備されていないため、現時点では需要予測に反映することは困難です。

参考資料

- (1) 九州における鉄道・道路の交通ネットワークの設定(新設のもの)
- (2) 交通サービス水準設定の考え方
- (3) 主要ゾーンから空港までの経路設定及び交通サービス水準
- (4) 福岡空港・新北九州空港・佐賀空港の現況と予測結果

(2) 交通サービス水準設定の考え方

①交通サービス水準の設定の考え方

発着地（ゾーン）と空港間の利用交通機関（自動車、鉄道、バス）の交通サービス水準（所要時間、費用、運行頻度）については、現況は、2004年10月の時刻表等をもとに設定しました。また、交通機関の乗り換えに要する時間についても原則、実態に基づいて設定しています。将来については各事業者の経営判断にかかわる事項であり、設定が困難であるため、2004年10月時点からサービス水準が変わらないものとした。

表 本調査で使用する鉄道・バス・自動車の交通サービス水準

項目	本調査の設定	
自動車	所要時間	高速道路：80km/h 一般有料道路・都市高速道路・自動車専用道：40km/h 国道・県道・その他：30km/h
	休憩時間	走行距離×(30分/100km)で算定
	費用 (高速道路料 料金)	高速道路：25円/km×高速道路距離+100円で算定（距離による割引は考慮） その他の有料道路：2004年時点の料金
	(走行経費)	22.25円/km×走行距離（「自家用自動車の点検整備実状調査等の実態調査結果」（運輸省）） 平均乗車人員：1.7人/台
乗換時間・待ち時間	自動車⇒鉄道：アクセス最小40分/回、鉄道⇒自動車：イグレス最小20分/回 空港の機具・ターミナルビルと駐車場の配置等の実態に即して設定	
鉄道	所要時間 (乗換時間)等	現況：2004年10月時刻表、将来予測時：2004年10月時刻表
	費用 (運賃・料金)	現況：2004年10月時刻表、将来予測時：2004年10月時刻表 京浜東北線、新幹線とJR特急・急行の乗換時の割引のみ考慮
	乗換時間・ 待ち時間	鉄道⇒航空：アクセス最小40分/回、航空⇒鉄道：イグレス最小20分/回 鉄道⇒鉄道：15分/回を基本とする。（運行頻度の高い都市内鉄道との乗換は10分/回とします） 鉄道⇒バス：15分/回を基本とする 新幹線⇒在来線：時刻表による標準乗換時間+待ち時間調整5分/回 ※主要駅については、実態に基づく乗換時間を設定
バス	所要時間	現況：2004年10月時刻表、将来予測時：2004年10月時刻表
	運賃・料金	現況：2004年10月時刻表 将来予測：2004年10月時刻表
	乗換時間・ 待ち時間	バス⇒航空：アクセス最小40分/回、航空⇒バス：イグレス最小20分/回 バス⇒バス：最小15分/回（主要な乗換については、実態に基づく乗換時間とします） バス⇒鉄道：30分/回を基本とする（但し、運行頻度の高い都市内鉄道との乗換は25分/回とします） ※運行頻度の高い都市内鉄道（九州・山口地域）：鹿児島本線（下関～羽太駅間）、日豊本線（小倉～青橋間）、 西鉄天神・大牟田線（全線）、相模中央地下鉄（全線）、北九州モノレール（全線）

需要予測上、便宜的にゾーン内に交通の発着点（ゾーン中心）を設け、この発着点と駅・バス停間のアクセス時間と費用は以下のよう
に設定しました。

表 交通の発着点から駅・バス停へのアクセス時間等の設定

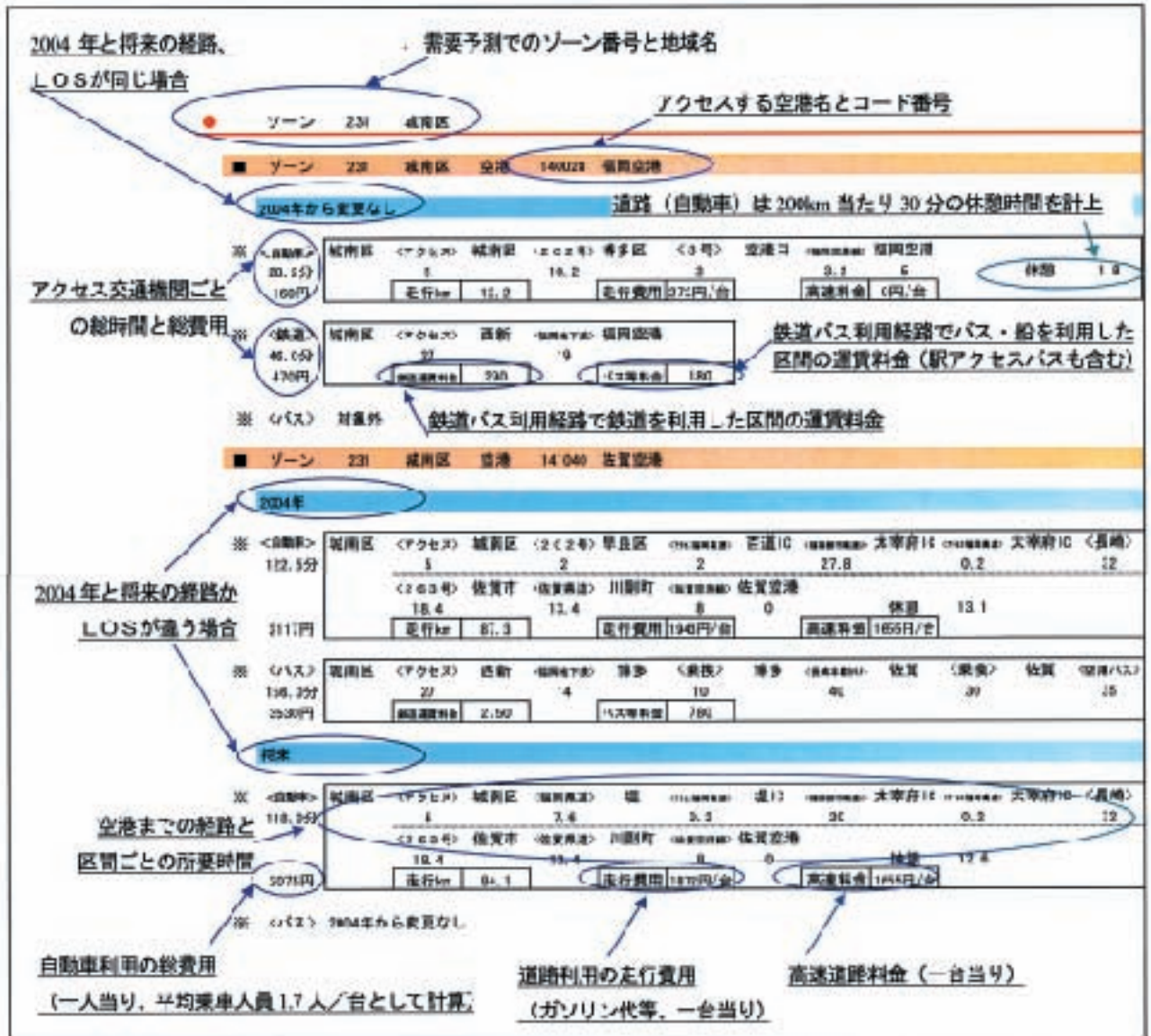
項目	調査の設定
アクセスポイント	自動車、公共交通機関（鉄道、バス）それぞれのアクセス時間を設定しました。 ①ゾーン中心からゾーン（主要交通拠点）（駅、空港、主要交通拠点）までの移動時間 【現況値、公共交通機関利用時】：5分 ②ゾーン内公共交通機関から公共交通機関の駅・バス停までの移動時間【公共交通機関利用時】 1km以内（徒歩を想定）：5分 1km超（バスを想定）：5分（距離-1）(0km/時速30km/h) ③駅、バス停から交通機関への乗車までの待ち時間【公共交通機関利用時】 鉄道：15分を基本とします。 運行頻度の高い（日中4本/時以上）都市内鉄道は30分 バス：15分
アクセス費用	ゾーン内から駅・バス停への移動費用を設定しました。 徒歩：なし バス：原則的に1人乗車者の運賃体系を想定しました 5kmまで：500円 5km超：3kmごとに30円加算 ※注し、調整がつかないものについては2004年時点の現況運賃で設定



図 交通の発着点から駅へのアクセスのイメージ

(3) 主要ゾーンから空港までの経路設定及び交通サービス水準

北九州の主要ゾーンから空港までの交通機関別の経路設定（交通サービス水準（所要時間・費用））は以下の通り設定しています。



主要ゾーンとして人口5万人以上の市区のうち、以下のゾーンを掲載しています。

＜掲載ゾーン＞

- 福岡県 北九州市門司区、若松区、戸畑区、小倉北区、小倉南区、八幡東区、八幡西区、福岡市東区、博多区、中央区、南区、西区、城南区、早良区、大牟田市、久留米市、春日市、大野城市、宗像市、太宰府市、古賀市、前原市
- 佐賀県 佐賀市、唐津市、鳥栖市、伊万里市
- 長崎県 長崎市、左世保町、諫早市
- 熊本県 熊本市

※	バス	福岡支店 (アパレル)	貝塚	福岡支店 (アパレル)	中洲3丁目 (アパレル)	博多	小倉	福岡(北)	新北九州
101.6分	2900円	25	10	10	4	10	11	25	44
		乗車乗降人員 2100		バス乗降人員 600					

■ゾーン 226 福岡支店 空港 41040 佐賀空港

2004年から変更なし

※	〈道路〉	福岡支店 (アパレル)	貝塚	福岡支店 (アパレル)	北島 (201号)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (長崎)	佐賀大和 (7719.4)	大和町 (201号)	佐賀市
101.6分	1523円	5	3	3	7.2	0.2	0.2	10.8	1.1	13.1	
		走行時間 13.4	3	3	走行費用 1173円/台	休憩 12.0		乗降人員 12191/台			

※	バス	福岡支店 (アパレル)	貝塚	福岡支店 (アパレル)	中洲3丁目 (アパレル)	博多	小倉	福岡(北)	新北九州
101.6分	3200円	25	10	10	4	10	40	24	24
		乗車乗降人員 2100		バス乗降人員 600					

●ゾーン 227 博多区

■ゾーン 227 博多区 空港 44010 福岡空港

2004年から変更なし

※	〈道路〉	博多区 (アパレル)	博多区 (2号)	北島 (201号)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (長崎)	佐賀大和 (7719.4)	大和町 (201号)	佐賀市
11.3分	54円	5	3	3	7.2	0.2	0.2	11.9	1.1	
		走行時間 2.1	3	3	走行費用 138円/台	休憩 1.1		乗降人員 979/台		

※	〈道路〉	博多区 (アパレル)	博多	福岡支店
20.0分	250円	25	5	5
		乗車乗降人員 250		バス乗降人員 5

※バス 対象外

■ゾーン 228 博多区 空港 44017 新北九州

2004年

※	〈道路〉	博多区 (アパレル)	博多区 (2号)	北島 (201号)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (長崎)	佐賀大和 (7719.4)	大和町 (201号)	佐賀市
76.4分	1753円	5	3	3	7.2	0.2	0.2	11.9	1.1	
		走行時間 76.2	3	3	走行費用 1165円/台	休憩 31.3		乗降人員 14679/台		

※	バス	博多区 (アパレル)	博多	小倉	小倉	小倉	福岡(北)	新北九州
107.4分	2700円	30	7	22	22	22	33	33
		乗車乗降人員 2028		バス乗降人員 310				

博多

※	〈道路〉	博多区 (アパレル)	博多区 (2号)	北島 (201号)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (長崎)	佐賀大和 (7719.4)	大和町 (201号)	佐賀市
91.2分	1148円	5	3	3	7.2	0.2	0.2	11.9	1.1	
		走行時間 31.1	3	3	走行費用 1762円/台	休憩 11.1		乗降人員 1848円/台		

※	バス	博多区 (アパレル)	博多	小倉	小倉	小倉	福岡(北)	新北九州
111.9分	2450円	30	7	22	22	22	41	41
		乗車乗降人員 2028		バス乗降人員 600				

■ゾーン 229 博多区 空港 44024 佐賀空港

2004年から変更なし

※	〈道路〉	博多区 (アパレル)	博多区 (2号)	北島 (201号)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (長崎)	佐賀大和 (7719.4)	大和町 (201号)	佐賀市
118.4分	1160円	5	3	3	7.2	0.2	0.2	11.9	1.1	
		走行時間 31.4	3	3	走行費用 1712円/台	休憩 11.9		乗降人員 1848円/台		

※	バス	博多区 (アパレル)	博多	小倉	小倉	小倉	福岡(北)	新北九州
135.4分	3100円	30	40	22	22	22	35	35
		乗車乗降人員 2108		バス乗降人員 600				

●ゾーン 229 博多支店

■ゾーン 229 福岡支店 空港 44028 福岡空港

2004年から変更なし

※	〈道路〉	福岡支店 (アパレル)	中洲3丁目 (アパレル)	博多区 (201号)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (7719.4)	福岡IC (長崎)	佐賀大和 (7719.4)	大和町 (201号)	佐賀市
21.4分	134円	5	4.8	3	3.2	0.1	0.1	1.1	1.1	
		走行時間 6.5	4.8	3	走行費用 211円/台	休憩 3.2		乗降人員 1074/台		

※	〈道路〉	福岡支店 (アパレル)	中洲	福岡支店
31.0分	250円	25	11	11
		乗車乗降人員 225		バス乗降人員 3

■ゾーン 22E 福岡西区 空港 4100 福岡空港

2004年から変更なし

※ <道路> 104.15分	福岡西区 (アウテス) 西区 (3号) 大野城市 (中央IC) 志摩町 C (長崎) 佐賀大町 (北九州IC) 大野町 (201号) 佐賀市 (佐賀IC) 川副町
	5 11.4 0.2 32 0.6 16.4 13.1
	必内井空
1617円	走行km 21.1 休憩 10.0 走行費用 1110円/台 乗込料金 1110円/台

※ <バス> 161.85分 2000円	福岡西区 (アウテス) 大塚 (福岡IC) 西新福岡 (福岡) 天神 (福岡IC) 博多 (福岡IC) 佐賀 (佐賀IC) 佐賀空港
	15 4 11.5 6 18 48 37 36
	乗込料金 2100円 バス乗車料 690円

●ゾーン 23L 福岡西区

■ゾーン 23E 福岡西区 空港 4000 福岡空港

2004年から変更なし

※ <道路> 38.0分 617円	福岡西区 (アウテス) 西区 福岡IC 空港IC 福岡IC 福岡IC 小倉IC (北九州IC) 小倉 (福岡IC) 下野原
	5 0.3 21.9 0.6 3.2 5 1.1
	必内井空
	走行km 20.1 走行費用 400円/台 乗込料金 390円/台

※ <道路> 56.0分 310円	福岡西区 (アウテス) 福岡 (福岡IC) 福岡空港
	15 15
	乗込料金 310円 バス乗車料 8円

※ <バス> 対象外

■ゾーン 23C 福岡西区 空港 4007 福岡空港

2004年

※ <道路> 82.9分 2300円	福岡西区 (アウテス) 西区 福岡IC 福岡IC 福岡IC 福岡IC 小倉IC (北九州IC) 小倉 (福岡IC) 下野原
	5 0.2 29.5 0.2 23.3 23.3 2.1
	必内井空
	走行km 30.1 休憩 12.1 走行費用 1200円/台 乗込料金 1100円/台

※ <バス> 146.05分 2690円	福岡西区 (アウテス) 福岡 (福岡IC) 博多 (福岡IC) 博多 (福岡IC) 小倉 (福岡IC) 北九州
	15 10 13 17 25 35
	乗込料金 2145円 バス乗車料 390円

概要

※ <道路> 101.12分 2792円	福岡西区 (アウテス) 西区 福岡IC 福岡IC 福岡IC 福岡IC (北九州IC) 福岡IC 西原
	5 0.2 20.3 0.2 44.6 2
	必内井空 北九州
	走行km 31 休憩 13.6 走行費用 2000円/台 乗込料金 1100円/台

※ <バス> 141.05分 2940円	福岡西区 (アウテス) 福岡 (福岡IC) 博多 (福岡IC) 博多 (福岡IC) 小倉 (福岡IC) 小倉 (福岡IC) 北九州
	15 20 13 17 25 44
	乗込料金 2145円 バス乗車料 690円

■ゾーン 23G 福岡西区 空港 41040 福岡空港

2004年

※ <道路> 121.25分 2181円	福岡西区 (アウテス) 西区 福岡IC 福岡IC 大野市IC 大野市IC (長崎) 佐賀大町 (北九州IC) 大野町 (201号) 佐賀市
	5 0.2 35.5 0.2 29 9.1 13.1
	必内井空 川副町 佐賀空港
	走行km 30.1 休憩 13.6 走行費用 2180円/台 乗込料金 1100円/台

※ <バス> 168.05分 3350円	福岡西区 (アウテス) 福岡 (福岡IC) 博多 (福岡IC) 博多 (福岡IC) 佐賀 (福岡IC) (長崎) 佐賀 (福岡IC) 佐賀空港
	15 20 12 48 39 39
	乗込料金 2145円 バス乗車料 690円

概要

※ <道路> 121.25分 2181円	福岡西区 (アウテス) 西区 福岡IC 福岡IC 大野市IC 大野市IC (長崎) 佐賀大町 (北九州IC) 大野町 (201号) 佐賀市
	5 0.2 32.2 0.2 32 0.4 13.4
	必内井空 川副町 佐賀空港
	走行km 30.4 休憩 13.6 走行費用 1800円/台 乗込料金 1100円/台

※ <バス> 2004年から変更なし

ゾーン	222	厚田区	空港	1-0017	北九州空港					
2014年										
※ (運賃)	65.1分	厚田区 (アクセス) 厚田区	西新IC (アクセス) 福岡IC (アクセス) 福岡IC (アクセス) 小倉駅IC (アクセス) 小倉駅IC (アクセス) 下管線	5	2	20.1	2.2	41.1	0.2	4.6
	2141円	1	0	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	11.1	
		走行料	15.4	走行費用	111円/台	高速料金	111円/台			
※ (バス)	114.0分	厚田区 (アクセス) 西新	博多 <乗換> 博多 (アクセス) 小倉 (乗換) 小倉 (乗換) 小倉 (乗換) 北九州駅	21	14	18	17	23	23	
	2540円	1200	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	
特長										
※ (運賃)	69.1分	厚田区 (アクセス) 厚田区	西新IC (アクセス) 福岡IC (アクセス) 福岡IC (アクセス) 福岡IC (アクセス) 北九州駅 (アクセス) 北九州駅	5	2	20.1	2.2	41.1	2	
	2334円	1.7	0	13	13	13	13	13	13	
		走行料	16.9	走行費用	111円/台	高速料金	111円/台			
※ (バス)	143.0分	厚田区 (アクセス) 西新	博多 <乗換> 博多 (アクセス) 小倉 (乗換) 小倉 (乗換) 小倉 (乗換) 北九州駅	21	14	18	17	25	44	
	2920円	1200	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	
ゾーン 222 厚田区 空港 1-1090 佐賀空港										
2014年										
※ (運賃)	120.3分	厚田区 (アクセス) 厚田区	西新IC (アクセス) 大野原IC (アクセス) 大野原IC (アクセス) 佐賀IC (アクセス) 佐賀IC (アクセス) 佐賀市	5	2	21.1	2.2	32	0.6	12.4
	2104円	7.4	0	11.9	11.9	11.9	11.9	11.9	11.9	
		走行料	40.2	走行費用	111円/台	高速料金	111円/台			
※ (バス)	114.0分	厚田区 (アクセス) 西新	博多 <乗換> 博多 (アクセス) 佐賀 (乗換) 佐賀 (乗換) 佐賀 (乗換) 佐賀IC (アクセス) 佐賀IC	21	14	10	40	30	35	
	3250円	1200	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	
特長										
※ (運賃)	118.3分	厚田区 (アクセス) 厚田区 (2014年)	野添 (アクセス) 野添IC (アクセス) 大野原IC (アクセス) 大野原IC (アクセス) 佐賀IC (アクセス) 佐賀IC (アクセス) 大野原	5	2.3	19.2	1.6	22	0.8	
	2281円	11.4	12.9	12.9	12.9	12.9	12.9	12.9	12.9	
		走行料	42	走行費用	111円/台	高速料金	111円/台			
※ (バス)	104年から変更なし									
ゾーン 223 大牟田市										
2014年										
※ (運賃)	105.9分	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (2014年)	天村 (アクセス) 南原町 (アクセス) 南原町 (アクセス) 有明IC (アクセス) 有明IC (アクセス) 本厚原IC (アクセス) 大野原IC (3号) 月原	5	3.2	11.1	2	41.4	1.2	7.2
	1331円	11	3	12	12	12	12	12	12	
		走行料	40.2	走行費用	111円/台	高速料金	111円/台			
※ (バス)	118.5分	大牟田市 (アクセス) 大牟田市	西鉄福岡 (乗換) 天神 (アクセス) 福岡空港	20	42	11.1	11			
	1136円	1200	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	
※ (バス)	116.0分	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (アクセス) 福岡空港		20	45					
	1104円	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	
特長										
※ (運賃)	104年から変更なし									
※ (運賃)	89.4分	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (アクセス) 博多 <乗換> 博多 (アクセス) 博多 (アクセス) 博多IC (アクセス) 博多IC		40.5	25	18	5			
	2540円	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	
※ (バス)	104年から変更なし									

■ ゴースト 231 大牟田市 空港 140047 北九州空港

2044年

①	〈運送〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (2044年)	大牟田 (福岡県) 新宮町 (F191A) 新宮IC (福岡県)	小倉IC (F191A) 小倉IC (F191A) 小倉IC (福岡県) 下管里			
147.1分	5	1.2	11.1	2	81.5	0.2	4.1
北九州空港		休憩		21.1			
3578円	走行時間	140.8	走行費用	2220円/台	高速料金	208円/台	

②	〈バス〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田 (福岡県)	博多 (福岡県)	博多 (福岡県)	小倉 (福岡県)	小倉 (福岡県)	北九州
108.2分	30	44	12	17	23	20	20
4165円	高速料金	400	バス乗車料	340			

特快

③	〈運送〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (2044年)	大牟田 (福岡県) 新宮町 (F191A) 新宮IC (福岡県)	小倉IC (F191A) 小倉IC (福岡県) 下管里			
160.1分	5	1.2	11.1	2	81.5	0.2	4.1
北九州空港		休憩		21.1			
3794円	走行時間	140.8	走行費用	2220円/台	高速料金	208円/台	

④	〈バス〉	大牟田市 (アクセス) 新大牟田 (福岡県)	博多 (福岡県)	小倉 (福岡県)	小倉 (福岡県)	北九州
152.5分	40.8	26	17	25	44	
6334円	高速料金	400	バス乗車料	600		

■ ゴースト 232 大牟田市 空港 141040 佐賀空港

2044年

①	〈運送〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (福岡県)	早津江 (佐賀県) 川副町 (佐賀県) 佐賀空港				
71.7分	0	23.8	7	4	2		休憩 3.3
5194円	走行時間	28.4	走行費用	177円/台	高速料金	8円/台	

②	〈バス〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田 (福岡県)	鳥栖 (福岡県)	鳥栖 (福岡県)	佐賀 (福岡県)	佐賀 (福岡県)	佐賀 (福岡県)	佐賀空港
132.0分	35	23	12	17	20	20	20	
3278円	高速料金	280	バス乗車料	600				

特快

③	〈運送〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (福岡県)	大牟田IC (福岡県) 大川原IC (福岡県)	一ツ木 (福岡県) 早津江 (佐賀県) 川副町			
72.5分	0	3	23.8	2	4	1	
佐賀空港		休憩		3.1			
494円	走行時間	45.8	走行費用	168円/台	高速料金	8円/台	

④	〈バス〉	大牟田市 (アクセス) 新大牟田 (福岡県)	鳥栖 (福岡県)	鳥栖 (福岡県)	佐賀 (福岡県)	佐賀 (福岡県)	佐賀 (福岡県)	佐賀空港
190.8分	40.8	11	12	5	20	20	20	
3014円	高速料金	130	バス乗車料	600				

■ ゴースト 233 大牟田市 空港 142029 長崎空港

2044年

①	〈運送〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (福岡県)	早津江 (佐賀県) 佐賀市 (佐賀県) 大川町 (佐賀県) 佐賀大和 (長崎県) 大村IC (長崎県) 大村市				
182.0分	0	23.8	22.8	18.4	0.6	49	7
長崎空港		休憩		18.7			
3601円	走行時間	174.4	走行費用	1260円/台	高速料金	105円/台	

②	〈バス〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田 (福岡県)	鳥栖 (福岡県)	鳥栖 (福岡県)	諫早 (福岡県)	諫早 (福岡県)	諫早 (福岡県)	長崎空港
212.0分	35	21	12	11	20	21		
3716円	高速料金	400	バス乗車料	610				

特快

③	〈運送〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (福岡県)	大牟田IC (福岡県) 大川原IC (福岡県)	一ツ木 (福岡県) 早津江 (佐賀県) 佐賀市 (佐賀県) 大川町			
114.1分	0	3	23.8	2	4	21.4	
長崎空港		休憩		11.3			
2671円	走行時間	123.8	走行費用	1000円/台	高速料金	105円/台	

④	〈バス〉	大牟田市 (アクセス) 新大牟田 (福岡県)	鳥栖 (福岡県)	鳥栖 (福岡県)	諫早 (福岡県)	諫早 (福岡県)	長崎空港
210.9分	40.8	11	12	10	20	11	
3461円	高速料金	400	バス乗車料	610			

■ ゴースト 233 大牟田市 空港 143030 熊本空港

2044年

①	〈運送〉	大牟田市 (アクセス) 大牟田市 (2044年)	大牟田 (福岡県) 新宮町 (F191A) 新宮IC (福岡県)	小倉IC (F191A) 小倉IC (福岡県) 小倉IC (福岡県)			
83.1分	0	1.2	11.1	2	31.1	0.2	
熊本空港		休憩		21.1			
4411円	走行時間	84.3	走行費用	540円/台	高速料金	100円/台	

※	ルート	大牟田市 (アクセス) 大牟田	熊本 (乗換)	熊本	熊本(10)	熊本空港
	142.0分	30	21	30		33
	2180円	航空運賃	1310	バス運賃	872	

概要

※ (運路) 2024年から変更なし

※	ルート	大牟田市 (アクセス) 新大牟田	熊本 (乗換)	熊本	熊本(10)	熊本空港
	150.6分	30	14	30		33
	2400円	航空運賃	1210	バス運賃	872	

ゾーン 234 久留米市

■ ゾーン 234 久留米市 空港 11043 福岡空港

2024年

※	(運路)	久留米市 (アクセス) 久留米市 (21.5号) 久留米市 (PH12.6) 久留米17 (21.5号) 大牟田12 (PH12.6) 大牟田市 (2.4号) 月隈					
	81.0分	3	4	2	30.1	0.2	3.7
	808円	航空運賃	12.6	バス運賃	3.1	高鉄料金	134円/分

※	(運路)	久留米市 (アクセス) 久留米市	西筑福岡 (乗換)	大村	福岡空港
	77.5分	21	20	11.2	11
	858円	航空運賃	830	バス運賃	0

※	ルート	久留米市 (アクセス) 久留米15 (20号) 福岡空港			
	75.0分	0	46		
	1000円	航空運賃	0	バス運賃	1000

概要

※ (運路) 2024年から変更なし

※	(運路)	久留米市 (アクセス) 久留米市	博多 (乗換)	博多	福岡空港
	72.2分	33.2	14	11	5
	1800円	航空運賃	1800	バス運賃	0

※ ルート 2024年から変更なし

■ ゾーン 234 久留米市 空港 14067 北九州空港

2024年

※	(運路)	久留米市 (アクセス) 久留米市 (21.5号) 久留米10 (PH12.6) 久留米10 (21.5号) 小倉10 (PH12.6) 小倉東 (福岡線) 下管根					
	123.4分	3	4	2	30.1	0.2	3.7
	2081円	航空運賃	132	バス運賃	1200円/分	高鉄料金	200円/分

※	ルート	久留米市 (アクセス) 久留米市	博多 (乗換)	博多	小倉 (乗換)	小倉 (空港) 北九州空港
	150.9分	33.2	25	14	17	25
	1640円	航空運賃	1280	バス運賃	360	

概要

※	(運路)	久留米市 (アクセス) 久留米市 (21.5号) 久留米17 (PH12.6) 久留米17 (東九州) 高田北道 (PH12.6) 博多	新北九州	休航	17		
	116.2分	3	0	2	21.3	4	
	2870円	航空運賃	113.2	バス運賃	1520円/分	高鉄料金	264円/分

※	ルート	久留米市 (アクセス) 久留米市	博多 (乗換)	小倉 (乗換)	小倉 (空港) 新北九州
	115.2分	33.2	14	17	25
	4300円	航空運賃	2720	バス運賃	308

■ ゾーン 234 久留米市 空港 14190 佐賀空港

2024年

※	(運路)	久留米市 (アクセス) 久留米市 (20.4号) 西筑福岡 (乗換) 龍島町 (4.4号) 川副町 (福岡線) 佐賀空港							
	88.7分	3	42.6	3.1	15	8	2	休航	6.3
	544円	航空運賃	41.7	バス運賃	126円/分	高鉄料金	3円/分		

※	ルート	久留米市 (アクセス) 久留米市	鳥栖 (乗換)	鳥栖	佐賀 (乗換)	佐賀 (空港) 佐賀空港	
	110.2分	33.2	0	13	17	10	25
	1830円	航空運賃	210	バス運賃	308		

概要

※ (運路) 2024年から変更なし

※	ルート	久留米市 (アクセス) 久留米市	新鳥栖 (乗換)	新鳥栖	佐賀 (乗換)	佐賀 (空港) 佐賀空港	
	113.2分	33.2	0	13	17	10	25
	1270円	航空運賃	9.12	バス運賃	98		

■ゾーン 214 久留米市 空港 18202 長崎空港

2024年

※	〈運賃〉	久留米市 (アクセス) 久留米市 (214号) 久留米駅 (214号) 高野新井 (214号) 高野原 (214号) 長崎 (214号) 西村 (214号) 光村市
180.7分		5 17.5 6.2 21.2 7
	体積	16.8
197円	実行料	104.1
	実行費用	120円/台
	高運料金	100円/台

※	〈バス〉	久留米市 (アクセス) 久留米市 (214号) 高野新井 (214号) 高野原 (214号) 長崎 (214号) 西村 (214号) 光村市
190.2分		23.2 8 12 11 30 11
450円	体積	1040
	バス乗降数	110

備考

※ 〈運賃〉 2024年から変更なし

※	〈バス〉	久留米市 (アクセス) 久留米市 (214号) 高野新井 (214号) 高野原 (214号) 長崎 (214号) 西村 (214号) 光村市
193.0分		20.2 0 12 78 30 11
450円	体積	420
	バス乗降数	110

■ゾーン 216 久留米市 空港 18301 熊本空港

2024年

※	〈運賃〉	久留米市 (アクセス) 久留米市 (216号) 久留米駅 (216号) 久留米IC (216号) 熊野原IC (216号) 熊野原IC (216号) 熊本空港
12.3分		5 8 7 11.1 1.2 11.4 8
117円	実行料	16.9
	実行費用	110円/台
	高運料金	110円/台
	体積	12.9

※	〈バス〉	久留米市 (アクセス) 久留米市 (216号) 熊本 (216号) 熊本 (216号) 熊本空港
134.2分		13.2 41 30 33
160円	体積	200
	バス乗降数	578

備考

※ 〈運賃〉 2024年から変更なし

※	〈バス〉	久留米市 (アクセス) 久留米市 (216号) 熊本 (216号) 熊本 (216号) 熊本空港
142.0分		13.2 21 30 33
160円	体積	210
	バス乗降数	578

●ゾーン 212 春日市

■ゾーン 212 春日市 空港 18026 福岡空港

2024年から変更なし

※	〈運賃〉	春日市 (アクセス) 春日市 (212号) 春日市 (212号) 春日市IC (212号) 春日市IC (212号) 春日市IC (212号) 福岡空港
28.1分		0 0 11 0
164円	実行料	12.9
	実行費用	178円/台
	高運料金	0円/台
	体積	1.9

※	〈バス〉	春日市 (アクセス) 春日市 (212号) 春日市 (212号) 春日市IC (212号) 春日市IC (212号) 春日市IC (212号) 福岡空港
22.4分		22 42 10 0
470円	体積	470
	バス乗降数	0

※ 〈バス〉 対象外

■ゾーン 210 春日市 空港 18047 北九州空港

2024年

※	〈運賃〉	春日市 (アクセス) 春日市 (210号) 春日市 (210号) 春日市IC (210号) 春日市IC (210号) 春日市IC (210号) 北九州空港
88.4分		5 1.2 0.2 28.1 0.2 4.9
201円	実行料	18.3
	実行費用	110円/台
	高運料金	110円/台
	体積	11.7

※	〈バス〉	春日市 (アクセス) 春日市 (210号) 春日市 (210号) 春日市IC (210号) 春日市IC (210号) 春日市IC (210号) 北九州空港
120.0分		23 12 12 17 15 26
258円	体積	220
	バス乗降数	140

備考

※	〈運賃〉	春日市 (アクセス) 春日市 (210号) 春日市 (210号) 春日市IC (210号) 春日市IC (210号) 春日市IC (210号) 北九州空港
84.4分		5 1.2 0.2 51.4 1 11.7 0
200円	実行料	18.3
	実行費用	110円/台
	高運料金	110円/台
	体積	11.7

※	〈バス〉	春日市 (アクセス) 春日市 (210号) 春日市 (210号) 春日市IC (210号) 春日市IC (210号) 春日市IC (210号) 北九州空港
135.3分		25 12 12 17 25 44
290円	体積	220
	バス乗降数	600

■	ゾーン	183	鹿児島	空港	141010	鹿児島空港			
2024年から変更なし									
※	<路線>	鹿児島 (アクセス) 鹿児島 (2号線) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県)	5	5	0.2	20	0.4	19.4	12.4
	180分	0	0	休憩	18.1	0	0	0	0
		走行時間	11.3	走行費用	1182円/台	高速料金	1100円/台		
※	<バス>	鹿児島 (アクセス) 鹿児島 (2号線) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県) 佐賀県唐津 (佐賀県)	25	17	0	20	30	30	30
	140.0分	25	17	0	20	30	30	30	
	210円	高速料金	1510	バス乗車費	620				
●	ゾーン	193	大野城	空港	140010	福岡空港			
2024年から変更なし									
※	<路線>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	0	0.3	1	0	0	0	0
	20.3分	0	0.3	1	0	0	0	0	
	172円	走行時間	13.1	走行費用	202円/台	高速料金	0円/台		
※	<バス>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	25	11	0	0	0	0	0
	21.0分	25	11	0	0	0	0	0	
	470円	高速料金	470	バス乗車費	0				
※	<バス>	大野城							
■	ゾーン	238	大野城	空港	140017	大野城空港			
2024年									
※	<路線>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	0	0.1	0.1	0.2	4.0	1	0
	21.1分	0	0.1	0.1	0.2	4.0	1	0	
	180円	走行時間	23.7	走行費用	184円/台	高速料金	180円/台		
※	<バス>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	25	11	12	17	25	35	35
	126.3分	25	11	12	17	25	35	35	
	250円	高速料金	2200	バス乗車費	290				
路線									
※	<路線>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	0	0.1	0.1	0.2	11.7	0	0
	22.1分	0	0.1	0.1	0.2	11.7	0	0	
	214円	走行時間	23.3	走行費用	184円/台	高速料金	180円/台		
※	<バス>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	25	11	12	17	25	35	35
	124.3分	25	11	12	17	25	35	35	
	250円	高速料金	2000	バス乗車費	290				
■	ゾーン	253	大野城	空港	141040	佐賀空港			
2024年から変更なし									
※	<路線>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	5	5	0.2	20	0.4	19.4	12.4
	18.4分	5	5	0.2	20	0.4	19.4	12.4	
	134円	0	0	休憩	10	0	0	0	
		走行時間	22.2	走行費用	181円/台	高速料金	1100円/台		
※	<バス>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	25	4	10	10	10	10	10
	112.5分	25	4	10	10	10	10	10	
	232円	高速料金	1470	バス乗車費	600				
●	ゾーン	254	大野城						
■	ゾーン	264	大野城	空港	140020	福岡空港			
2024年から変更なし									
※	<路線>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	0	1.1	1.1	2.1	3	3	0.2
	20.4分	0	1.1	1.1	2.1	3	3	0.2	
	160円	0	0	休憩	3.2	0	0	0	
		走行時間	22.3	走行費用	154円/台	高速料金	244円/台		
※	<バス>	大野城 (アクセス) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線) 大野城 (2号線)	21	21	12	0	0	0	0
	85.4分	21	21	12	0	0	0	0	
	190円	高速料金	790	バス乗車費	200				
※	<バス>	大野城							

線	ゾーン	204	佐賀市	空港	1400-F	北九州空港										
2004年																
※	<運路>	佐賀市	アヲセス	佐賀市	(1400号)	大和町	(1400号)	佐賀大和	(1400号)	小倉東	(1400号)	小倉東	(1400号)	福岡空港	下管根	
	130.6分	5	14.4	0.6	32.1	0.2	4.3									
	3214円	1	0	11.9												
		運行km	135.7	運行費用	2285円/台	濃縮料金	1215円/台									
※	<バス>	佐賀市	アヲセス	佐賀	(1400号)	博多	(乗換)	博多	(乗換)	小倉	(乗換)	小倉	(空母バス)	北九州空		
	142.0分	30	40	15	17	21	21									
	4210円	30	312	バス乗車料	310											
備考																
※	<運路>	佐賀市	アヲセス	佐賀市	(1400号)	大和町	(1400号)	佐賀大和	(東九州)	苅田北空	(1400号)	高尾	(1400号)	新北九州	佐賀	26.4
	141.5分	5	14.4	0.6	35.4	2	11.7	0								
	3198円	1	0	11.9												
		運行km	135.7	運行費用	2125円/台	濃縮料金	1215円/台									
※	<バス>	佐賀市	アヲセス	佐賀	(1400号)	新鳥栖	(乗換)	新鳥栖	(乗換)	博多	(乗換)	小倉	(乗換)	小倉	(空母バス)	新北九州
	157.0分	30	5	15	11	17	21	44								
	5010円	30	412	バス乗車料	600											
線 ゾーン 204 佐賀市 空港 1400-F 北九州空港																
2004年より変更なし																
※	<運路>	佐賀市	アヲセス	佐賀市	(佐賀空港)	川副町	(佐賀空港)	佐賀空港								
	23.0分	5	14.4	0	0											
	132円	1	14.7	運行費用	377円/台	濃縮料金	0円/台									
※	<バス>	佐賀市	アヲセス	佐賀	(佐賀バス)	佐賀空港										
	61.0分	30	0	38												
	600円	30	0	バス乗車料	600											
線 ゾーン 204 佐賀市 空港 1400-F 北九州空港																
2004年より変更なし																
※	<運路>	佐賀市	アヲセス	佐賀市	(1400号)	大和町	(1400号)	佐賀大和	(長崎)	大町IC	(1400号)	大町町	(長崎空港)	長崎空港	佐賀	11.9
	100.4分	5	14.4	0.6	43	1	8	0								
	2100円	1	0	11.9												
		運行km	135.7	運行費用	1575円/台	濃縮料金	1215円/台									
※	<バス>	佐賀市	アヲセス	佐賀	(1400号)	早津江	(乗換)	早津江	(乗換)	早津江	(乗換)	長崎空港				
	105.4分	30	44	30	31											
	3162円	30	212	バス乗車料	610											
線 ゾーン 204 佐賀市 空港 1400-F 北九州空港																
2004年																
※	<運路>	佐賀市	アヲセス	佐賀市	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江
	130.4分	5	20.4	0	30.4	0	40.6	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2147円	1	0	14.8												
		運行km	97.2	運行費用	264円/台	濃縮料金	1412円/台									
※	<バス>	佐賀市	アヲセス	佐賀	(1400号)	鳥栖	(乗換)	鳥栖	(乗換)	鳥栖	(乗換)	鳥栖	(乗換)	鳥栖	(乗換)	鳥栖
	191.4分	30	13	15	20	30	31									
	4810円	30	314	バス乗車料	610											
備考																
※	<運路>	佐賀市	アヲセス	佐賀市	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江	(1400号)	早津江
	148.4分	5	20.4	0	3	0	6.5	40.6	2							
	1109円	1	0	14.8												
		運行km	31.1	運行費用	250円/台	濃縮料金	1752円/台									
※	<バス>	佐賀市	アヲセス	佐賀	(1400号)	新鳥栖	(乗換)	新鳥栖	(乗換)	新鳥栖	(乗換)	鳥栖	(乗換)	鳥栖	(乗換)	鳥栖
	171.4分	30	15	15	31	31	31	31								
	4102円	30	424	バス乗車料	610											
線 ゾーン 208 佐賀市																
線 ゾーン 208 佐賀市 空港 1400-F 北九州空港																
2004年																
※	<運路>	佐賀市	アヲセス	佐賀市	(2002号)	苅田町	(2002号)	直家IC	(2002号)	直家IC	(2002号)	直家IC	(2002号)	直家IC	(2002号)	直家IC
	111.4分	5	14.4	0	14.7	10.9	0.2	0.3								
	1403円	1	0	11.9												
		運行km	81.4	運行費用	1416円/台	濃縮料金	1310円/台									

※ <鉄道>	唐津線 (アヲセキ)	唐津	(高松線1)	紐浜	(津島線1)	福岡空港
111.1分	30	43	25			
1140円	乗車料+税	140	バス等料金	8		

30 (バス) 対象外

概要

※ <道路>	唐津線	(アヲセキ)	唐津線	(330号)	唐津10	(高松線1)	唐津10	(2次高速)	2次16	(2次高速)	向原	(高松線1)	福岡IC	(高松線1)	福岡IC	福岡IC
111.1分	5	4	7	22.9	19.8	9.7	20.3									
1644円	0.2	2.1	0.8	3.2	8	休憩	10									
	走行1km	86.7	走行費用	1485円/台	高速料金	120円/台										

※ <鉄道> 2024年から変更なし

※ (バス) 2024年から変更なし

ゾーン 201 唐津市 空港 (4817 北九州空港)

2026年

※ <道路>	唐津線	(アヲセキ)	唐津線	(330号)	高宮町	(アヲセキ)	唐津10	(アヲセキ)	2次16	(2次高速)	向原	(高松線1)	福岡IC	(高松線1)	福岡IC	福岡IC
179.1分	5	12.4	4	14.7	10.0	9.7	19.3	6.2								
3182円	28.7	0.2	41.3	0.2	4.3	休憩	1	0								
	走行1km	173.3	走行費用	2387円/台	高速料金	200円/台										

※ (バス)	唐津線	(アヲセキ)	唐津	(高松線1)	紐浜	(津島線1)	博多	(高松線1)	博多	(高松線1)	小倉	(高松線1)	小倉	(高松線1)	北九州
209.0分	30	43	20	11	22	30									
2000円	乗車料+税	318	バス等料金	340											

概要

※ <道路>	唐津線	(アヲセキ)	唐津線	(330号)	唐津10	(高松線1)	唐津10	(2次高速)	2次16	(2次高速)	向原	(高松線1)	福岡IC	(高松線1)	福岡IC	福岡IC
173.1分	5	4	7	22.8	10.8	3.2	26.3									
3444円	4.3	28.2	0.2	44.6	5	休憩	11.7	0								
	走行1km	137.2	走行費用	8547円/台	高速料金	2200円/台										

※ (バス)	唐津線	(アヲセキ)	唐津	(高松線1)	紐浜	(津島線1)	博多	(高松線1)	博多	(高松線1)	小倉	(高松線1)	小倉	(高松線1)	北九州
217.0分	30	43	20	11	22	44									
3740円	乗車料+税	318	バス等料金	660											

ゾーン 202 唐津市 空港 (4820 北九州空港)

2026年から変更なし

※ <道路>	唐津線	(アヲセキ)	唐津線	(330号)	赤根	(高松線1)	高松10	(高松線1)	多良根IC	(高松線1)	多良根IC	(高松線1)	大井町	(高松線1)	大井町
112.0分	5	2.7	13.4	11.8	9.4	11.3	8.8								
1736円	18.4	0	11.4	8	6	休憩	8.9								
	走行1km	81.1	走行費用	1485円/台	高速料金	600円/台									

※ (バス)	唐津線	(アヲセキ)	唐津	(高松線1)	佐賀	(高松線1)	佐賀	(高松線1)	佐賀	(高松線1)	佐賀	(高松線1)	佐賀	(高松線1)
168.0分	30	43	30	36	36									
1480円	乗車料+税	168	バス等料金	990										

ゾーン 203 唐津市 空港 (4821 長崎空港)

2024年から変更なし

※ <道路>	唐津線	(アヲセキ)	唐津線	(330号)	赤根	(高松線1)	高松10	(高松線1)	多良根IC	(高松線1)	多良根IC	(高松線1)	大井町	(高松線1)	大井町
114.2分	5	2.1	9.4	11.8	9.4	11.3	7.7								
2065円	8	0	11.4	8	6	休憩	11.8								
	走行1km	81.5	走行費用	1405円/台	高速料金	1000円/台									

※ (バス)	唐津線	(アヲセキ)	唐津	(高松線1)	佐賀	(高松線1)	佐賀	(高松線1)	佐賀	(高松線1)	佐賀	(高松線1)	佐賀	(高松線1)
228.0分	30	43	30	36	36	30	31							
4480円	乗車料+税	318	バス等料金	810										

ゾーン 204 島根市

ゾーン 205 島根市 空港 (4803 福岡空港)

2024年

※ <道路>	島根線	(アヲセキ)	島根市	(330号)	島根IC	(高松線1)	島根10	(高松線1)	大平原IC	(高松線1)	大井町	(高松線1)	大井町
56.4分	5	4	0.2	32.8	0.2	7.7							
757円	11	5	4.0										
	走行1km	37.3	走行費用	712円/台	高速料金	300円/台							

※ <鉄道>	島根線	(アヲセキ)	島根	(高松線1)	博多	(高松線1)	博多	(高松線1)	福岡空港
64.0分	30	43	10	8					
1280円	乗車料+税	128	バス等料金	6					

将来の航空需要の予測

※ **心エス** 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖市(空海バス) 福岡空港
 63.8分
 170円

乗車回数	0	バス乗車回数	131
------	---	--------	-----

備考

※ <運路> 2004年から変更なし。

※ **心エス** 鳥栖市 (アヲモス) 新鳥栖 (空海バス) 博多 (空海バス) 博多 (空海バス) 福岡空港
 64.4分
 171円

乗車回数	11	バス乗車回数	0
------	----	--------	---

※ **心エス** 2004年から変更なし。

ゾーン 308 鳥栖市 空港 (40017) 全日航空

2004年

※ <運路> 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖市 (2号) 鳥栖IC (771長崎) 鳥栖IC (空海バス) 小倉駅1C (771北九州) 小倉駅 (空海バス) 福岡空港
 84.4分
 254円

乗車回数	0	バス乗車回数	11.3	高運料金	2001円/台
------	---	--------	------	------	---------

※ **心エス** 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖 (空海バス) 博多 (空海バス) 博多 (空海バス) 小倉 (空海バス) 小倉 (空海バス) 北九州
 141.2分
 328円

乗車回数	20	バス乗車回数	380
------	----	--------	-----

備考

※ <運路> 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖市 (2号) 鳥栖IC (771長崎) 鳥栖IC (空海バス) 小倉駅1C (771北九州) 小倉駅 (空海バス) 新北九州
 104.2分
 264円

乗車回数	4	バス乗車回数	11.3	高運料金	2001円/台	乗数	15.5
------	---	--------	------	------	---------	----	------

※ **心エス** 鳥栖市 (アヲモス) 新鳥栖 (空海バス) 博多 (空海バス) 小倉 (空海バス) 小倉 (空海バス) 新北九州
 127.2分
 476円

乗車回数	30	バス乗車回数	470
------	----	--------	-----

ゾーン 309 鳥栖市 空港 (41010) 全日航空

2004年

※ <運路> 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖市 (2号) 鳥栖IC (771長崎) 鳥栖IC (空海バス) 佐賀大井 (771長崎) 大井町 (空海バス) 佐賀市 (空海バス) 新鳥栖
 73.1分
 110円

乗車回数	0	バス乗車回数	1.8	高運料金	214円/台
------	---	--------	-----	------	--------

※ **心エス** 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖 (空海バス) 佐賀 (空海バス) 佐賀 (空海バス) 佐賀空港
 112.2分
 116円

乗車回数	30	バス乗車回数	800
------	----	--------	-----

備考

※ <運路> 2004年から変更なし。

※ **心エス** 鳥栖市 (アヲモス) 新鳥栖 (空海バス) 佐賀 (空海バス) 佐賀 (空海バス) 佐賀空港
 130.2分
 140円

乗車回数	18	バス乗車回数	80
------	----	--------	----

ゾーン 301 鳥栖市 空港 (42010) 全日航空

2004年

※ <運路> 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖市 (2号) 鳥栖IC (771長崎) 鳥栖IC (空海バス) 大井IC (771長崎) 大井町 (空海バス) 長崎空港
 107.1分
 248円

乗車回数	6	バス乗車回数	11.3	高運料金	1203円/台	乗数	15.4
------	---	--------	------	------	---------	----	------

※ **心エス** 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖 (空海バス) 博多 (空海バス) 博多 (空海バス) 長崎空港
 172.0分
 415円

乗車回数	30	バス乗車回数	800
------	----	--------	-----

備考

※ <運路> 2004年から変更なし。

※ **心エス** 鳥栖市 (アヲモス) 新鳥栖 (空海バス) 博多 (空海バス) 博多 (空海バス) 長崎空港
 130.0分
 280円

乗車回数	19	バス乗車回数	800
------	----	--------	-----

ゾーン 310 鳥栖市 空港 (43010) 全日航空

2004年

※ <運路> 鳥栖市 (アヲモス) 鳥栖市 (2号) 鳥栖IC (771長崎) 鳥栖IC (空海バス) 小倉駅1C (771北九州) 小倉駅 (空海バス) 新北九州
 84.4分
 203円

乗車回数	4	バス乗車回数	11.3	高運料金	2000円/台	乗数	14.3
------	---	--------	------	------	---------	----	------

※ <バス> 鳥栖市 <アノセス> 鳥栖 (乗車) 熊本 <乗換> 熊本 <空港バス> 熊本空港
161.0分
3,680円

10	34	30	01
乗車運賃(円)	3100	バス運賃(円)	670

概要

※ <道路> 2004年から変更なし

※ <バス> 鳥栖市 <アノセス> 新鳥栖 (乗車) 熊本 <乗換> 熊本 <空港バス> 熊本空港
144.0分
4,080円

10	21	30	01
乗車運賃(円)	2110	バス運賃(円)	670

ゾーン 21c 伊万里市

■ ゾーン 21c 伊万里市 空港 4100a 福岡空港

2004年

※ <道路> 伊万里市 <アノセス> 伊万里市 <4.8.8号> 武雄13 <伊万里線> 武雄北方 <伊万里線> 武雄南 <伊万里線> 杵築市 <3号> 杵築
191.0分
3,480円

5	24.4	0.2	21.6	0.2	9.2
11	5	16.4			
走行時間	176.5	休憩	16.4	高速料金	2740円/台

※ <乗車> 伊万里市 <アノセス> 伊万里 (乗車) 有田 <乗換> 有田 <伊万里線> 博多 <乗換> 博多 福岡空港
161.0分
3,850円

10	23	15	80	18	5
乗車運賃(円)	3150	バス運賃(円)	8		

※ <バス> 伊万里市 <アノセス> 佐佐原10 <伊万里線> 福岡国際 <乗換> 福岡国際 <福岡空港> 福岡空港
181.0分
2,980円

10	10	20	19
乗車運賃(円)	3	バス運賃(円)	2180

概要

※ <道路> 伊万里市 <アノセス> 伊万里市 <4.8.8号> 武雄13 <伊万里線> 佐津14 <伊万里線> 一丈15 <伊万里線> 杵築 福岡空港 福岡市
151.25分
1,007円

5	42.4	?	22.6	10.8	3.7	29.1	
6.2	31.4	0.8	3.9	5		12.0	
走行時間	160	走行費用	1214円/台	高速料金	1240円/台	休憩	12.0

※ <乗車> 2004年から変更なし

※ <バス> 2004年から変更なし

■ ゾーン 21c 伊万里市 空港 4100d 北九州空港

2004年

※ <道路> 伊万里市 <アノセス> 伊万里市 <4.8.8号> 武雄13 <伊万里線> 武雄北方 <伊万里線> 小倉東 <伊万里線> 小倉西 <福岡空港> 宇賀橋
191.0分
4,340円

5	34.1	0.2	20.7	0.2	8.1
1	3	25.5			
走行時間	169.2	走行費用	2320円/台	高速料金	2240円/台

※ <バス> 伊万里市 <アノセス> 伊万里 (乗車) 有田 <乗換> 有田 <伊万里線> 博多 <乗換> 小倉 <伊万里線> 北九州
148.0分
5,480円

10	23	15	80	15	11	25	35
乗車運賃(円)	5150	バス運賃(円)	240				

概要

※ <道路> 伊万里市 <アノセス> 伊万里市 <4.8.8号> 武雄13 <伊万里線> 武雄北方 <伊万里線> 福岡 福岡空港 新北九州
191.35分
4,320円

5	34.1	0.2	20.7	3	11.7	0	27
走行時間	169.1	走行費用	4000円/台	高速料金	2240円/台		

※ <バス> 伊万里市 <アノセス> 伊万里 (乗車) 有田 <乗換> 有田 <伊万里線> 新鳥栖 <伊万里線> 博多 <乗換> 博多 <伊万里線> 北九州
138.0分
7,280円

10	23	15	80	15	11	17	25	44
乗車運賃(円)	5150	バス運賃(円)	580					

■ ゾーン 21c 伊万里市 空港 4100e 福岡空港

2004年から変更なし

※ <道路> 伊万里市 <アノセス> 伊万里市 <4.8.8号> 武雄13 <伊万里線> 武雄北方 <伊万里線> 佐賀大和 <伊万里線> 杵築市 <福岡空港> 川副町
121.3分
1,480円

5	24.1	0.2	19.8	0.8	16.4	13.1
8	7	11.7				
走行時間	77.5	走行費用	1740円/台	高速料金	2740円/台	

※ <バス> 伊万里市 <アノセス> 伊万里 (乗車) 有田 <乗換> 有田 <伊万里線> 佐賀 <乗換> 佐賀 <伊万里線> 佐賀空港
171.0分
2,480円

10	23	15	40	38	32
乗車運賃(円)	1130	バス運賃(円)	680		

将来の航空需要の予測

■ゾーン 242 佐賀県市 空港 4100 佐賀空港

2004年

※ <道路> 112.2分 3172円	佐賀県市 (アセス) 佐賀県市 (市バス) みなと1号 (長崎) 佐賀大町 (市バス) 大和町 (2号3号) 佐賀市 (佐賀県) 井筒町					
乗車人数 8	乗車人数 3	乗車人数 4	乗車人数 4	乗車人数 0	乗車人数 16	乗車人数 13
走行時間 91.4	走行時間 13.7	乗車料金 1814円/台				

※ <バス> 154.6分 3270円	佐賀県市 (アセス) 佐賀県市 (市バス) 佐賀 (佐賀県) 佐賀 (佐賀県) 佐賀 (佐賀県) 佐賀 (佐賀県)					
乗車人数 10	乗車人数 43	乗車人数 30	乗車人数 31			
乗車料金 2577	乗車料金 680					

概要

※ <道路> 111.6分 2226円	佐賀県市 (アセス) 佐賀県市 (市バス) 佐賀県IC (長崎) 佐賀大町 (市バス) 大和町 (2号3号) 佐賀市 (佐賀県) 井筒町					
乗車人数 8	乗車人数 2	乗車人数 4	乗車人数 4	乗車人数 0	乗車人数 16	乗車人数 13
走行時間 91.1	走行時間 13.9	乗車料金 1719円/台				

※ <バス> 2004年から変更なし

■ゾーン 242 佐賀県市 空港 4100 長崎空港

2004年

※ <道路> 74.3分 1368円	佐賀県市 (アセス) 佐賀県市 (市バス) みなと1号 (長崎) 大村1号 (市バス) 大村市 (佐賀県) 長崎空港					
乗車人数 8	乗車人数 4	乗車人数 4	乗車人数 1	乗車人数 8	乗車人数 0	乗車人数 10
走行時間 88.1	走行時間 15.0	乗車料金 1423円/台				

※ <バス> 104.6分 1294円	佐賀県市 (アセス) 佐賀県市 (市バス) 長崎空港					
乗車人数 10	乗車人数 130					
乗車料金 7	乗車料金 1294					

概要

※ <道路> 73.0分 1802円	佐賀県市 (アセス) 佐賀県市 (市バス) 佐賀県IC (長崎) 大村1号 (市バス) 大村市 (佐賀県) 長崎空港					
乗車人数 8	乗車人数 4	乗車人数 4	乗車人数 1	乗車人数 8	乗車人数 0	乗車人数 10
走行時間 79.1	走行時間 15.0	乗車料金 1498円/台				

※ <バス> 2004年から変更なし

●ゾーン 246 藤原市

■ゾーン 248 藤原市 空港 4300 福岡空港

2004年から変更なし

※ <道路> 146.6分 3460円	藤原市 (アセス) 藤原市 (市バス) 藤原1号 (長崎) 太宰府IC (市バス) 大野城市 (3号) 月隈 (佐賀県) 福岡空港						
乗車人数 6	乗車人数 3	乗車人数 4	乗車人数 0	乗車人数 3	乗車人数 11	乗車人数 6	乗車人数 26
走行時間 124.2	走行時間 24.1	乗車料金 3046円/台					

※ <バス> 148.6分 4540円	藤原市 (アセス) 藤原 (佐賀県) 藤多 (佐賀県) 藤多 (佐賀県) 福岡空港					
乗車人数 10	乗車人数 134	乗車人数 10	乗車人数 2			
乗車料金 4540	乗車料金 8					

※ <バス> 169.3分 2800円	藤原市 (アセス) 藤原IC (佐賀県) 福岡空港 (佐賀県) 福岡空港 (佐賀県) 福岡空港 (佐賀県)					
乗車人数 11	乗車人数 128	乗車人数 30	乗車人数 19			
乗車料金 2	乗車料金 2800					

■ゾーン 248 藤原市 空港 4100 佐賀空港

2004年から変更なし

※ <道路> 126.6分 2479円	藤原市 (アセス) 藤原市 (市バス) 藤原1号 (長崎) 佐賀大町 (市バス) 大和町 (2号3号) 佐賀市 (佐賀県) 井筒町					
乗車人数 6	乗車人数 2	乗車人数 4	乗車人数 4	乗車人数 0	乗車人数 16	乗車人数 13
走行時間 102.3	走行時間 13.4	乗車料金 1950円/台				

※ <バス> 126.6分 3460円	藤原市 (アセス) 藤原 (佐賀県) 佐賀 (佐賀県) 佐賀 (佐賀県) 佐賀 (佐賀県)					
乗車人数 10	乗車人数 44	乗車人数 30	乗車人数 31			
乗車料金 2150	乗車料金 680					

■ゾーン 248 藤原市 空港 4100 長崎空港

2004年から変更なし

※ <道路> 43.9分 814円	藤原市 (アセス) 藤原市 (3号) 大村市 (佐賀県) 長崎空港					
乗車人数 6	乗車人数 26	乗車人数 8	乗車人数 3	乗車人数 3		
走行時間 21	走行時間 46.7	乗車料金 870円/台				

※ <バス> 61.0分 69円	藤原市 (アセス) 藤原 (佐賀県) 長崎空港					
乗車人数 10	乗車人数 51					
乗車料金 2	乗車料金 69					

将来の航空需要の予測

●ゾーン 228 羽本市 空港 14008 福成空港											
2004年											
※	<運賃>	羽本市 (アークス) 羽本市 (5ア号) 羽本市 (17008) 羽本市 (14008) 福成空港 (アークス) 福成空港 (アークス) 福成空港 (アークス) 福成空港 (アークス) 福成空港 (アークス) 福成空港 (アークス) 福成空港 (アークス)									
2340円	5	2	18.2	14008/台	22000/台						
※	<数量>	羽本市 (アークス) 福成 5ア号 (アークス) 福成 (アークス) 福成 (アークス) 福成 (アークス) 福成 (アークス) 福成 (アークス)									
4780円	22.8	70	12	9							
※	<バス>	羽本市 (アークス) 羽本市 (アークス) 福成空港									
2580円	20	122	2000								
新架											
※	<運賃>	2004年から変更なし									
※	<数量>	羽本市 (アークス) 福成 5ア号 (アークス) 福成 (アークス) 福成 (アークス) 福成 (アークス) 福成 (アークス) 福成 (アークス)									
5435円	22.8	2000	700								
※	<バス>	2004年から変更なし									
●ゾーン 228 福本市 空港 14048 古賀空港											
2004年											
※	<運賃>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 福本市 (17048) 福本市 (14048) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス)									
1741円	5	5	12	13000/台	12000/台						
※	<バス>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 福本市 (17048) 福本市 (14048) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス)									
4740円	22.8	54	15	17	10	11					
新架											
※	<運賃>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 福本市 (17048) 福本市 (14048) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス)									
1840円	5	6	7	3	0	12.2					
※	<バス>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 福本市 (17048) 福本市 (14048) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス) 古賀空港 (アークス)									
9590円	22.8	31	19	19	20	28					
●ゾーン 228 福本市 空港 14019 熊本空港											
2004年から変更なし											
※	<運賃>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 熊本空港 (アークス)									
2120円	5	24.1	0	100	900						
※	<バス>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 熊本空港									
670円	20	40	700								
●ゾーン 228 福本市 空港 14012 鹿児島空港											
2004年											
※	<運賃>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス)									
4570円	5	11	0.2	192.1	2	0	2.4				
※	<バス>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス) 鹿児島空港 (アークス)									
6910円	22.8	30	2	27	201	18					
新架											
※	<運賃>	2004年から変更なし									
※	<バス>	福本市 (アークス) 福本市 (5ア号) 鹿児島空港 (アークス)									
4540円	22.8	30	200								

■略語一覧表

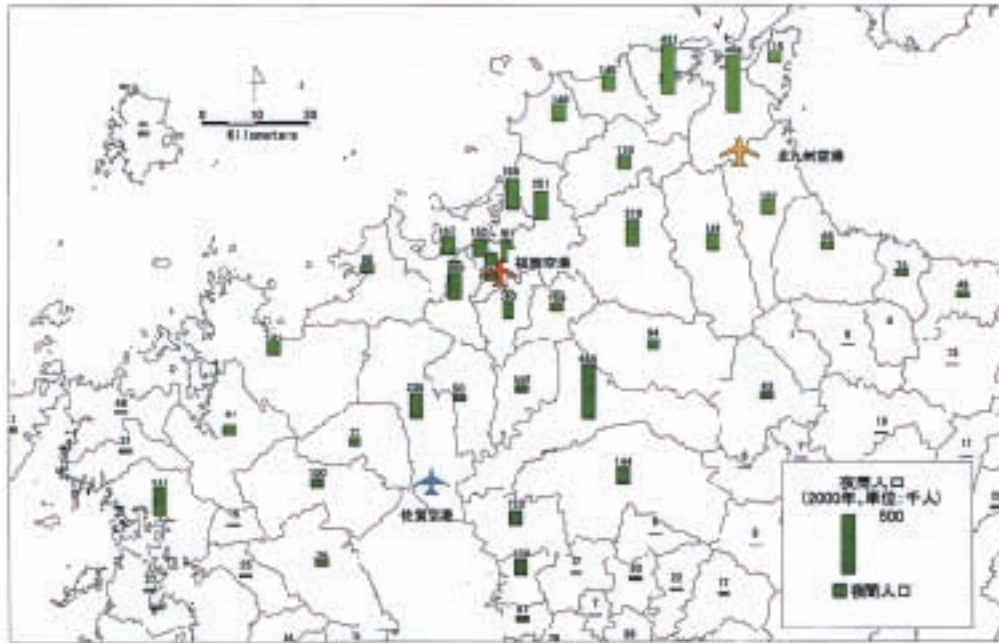
略 語	正式名称
山口宇部	山口宇部空港
北九州空	北九州空港
新北九州	新北九州空港
佐賀大和	佐賀大和IC
苅田北空	苅田北九州空港IC
杵小倉東	小倉東IC北側のこと
鉄二日市	西鉄二日市
鉄久留米	西鉄久留米
鉄久留BC	西鉄久留米BC
熊空港IC	熊本空港IC
みなとIC	佐世保みなとIC
熊本センター	熊本交通センター
千代博多	福岡都市高速千代出入口
宗像光岡	福岡県宗像市光岡交差点(国道3号線)
武雄北方	武雄北方IC
福岡国際	福岡空港国際線ターミナル
ハウステ	ハウステンボス
鹿児島空IC	鹿児島空港IC
鹿児島空	鹿児島空港
BC	バスセンター
IC	インターチェンジ
HB	高速バス停留所

(4) 福岡空港・新北九州空港・佐賀空港の現況と予測結果

(i) 人口の分布及び将来変化

① 北部九州の人口分布(2000年)

a) 夜間人口



資料：国勢調査報告（2000年、総務省）

図 北部九州の夜間人口分布

b) 従業人口



資料：国勢調査報告（2000年、総務省）

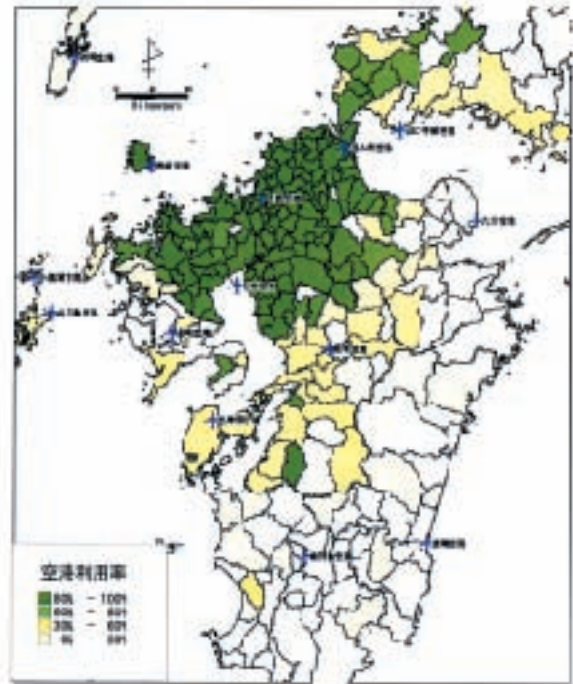
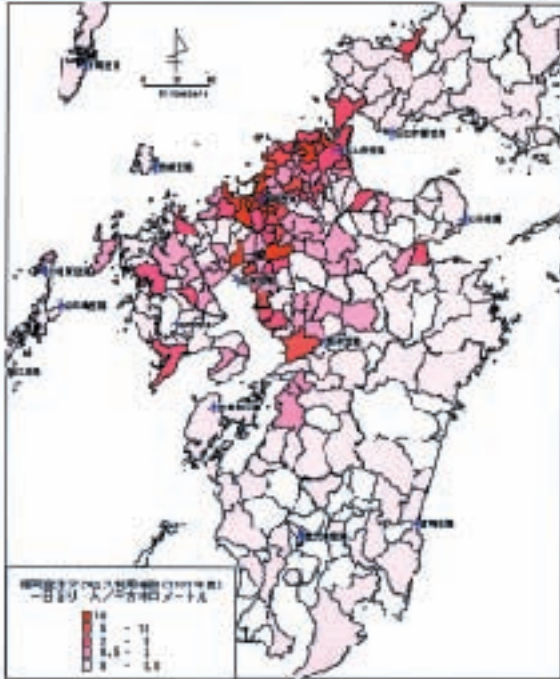
図 北部九州の従業人口分布

※新北九州空港については、2005年度までのデータは旧北九州空港についてのデータ

② 福岡空港の航空旅客の発着地分布

福岡空港の利用者分布は国内線は福岡都市圏に集中し、国際線は北部九州の都市部を中心に九州・山口地域全体に広がっています。

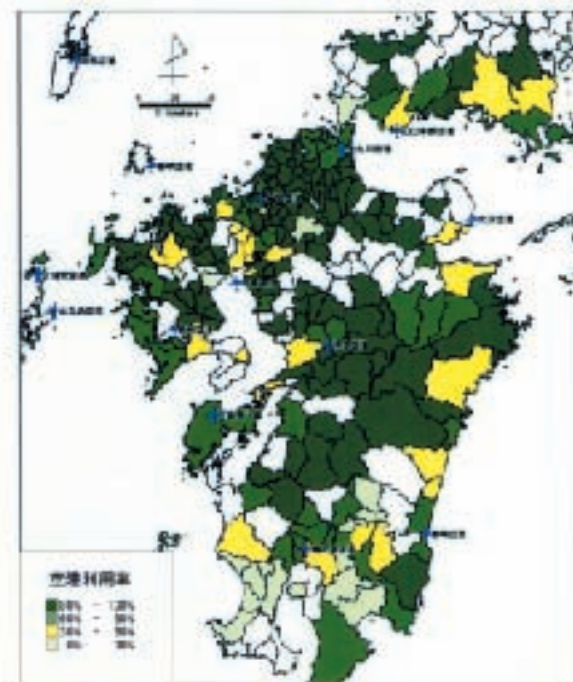
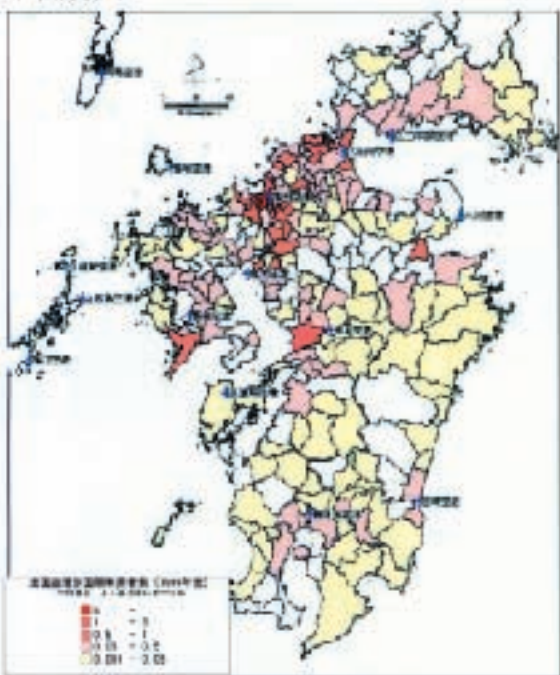
a) 国内線



資料：「平成15年度国内航空旅客動向調査」（国土交通省航空局、2003年）

図 国内線の福岡空港の発着地分布と利用率

b) 国際線

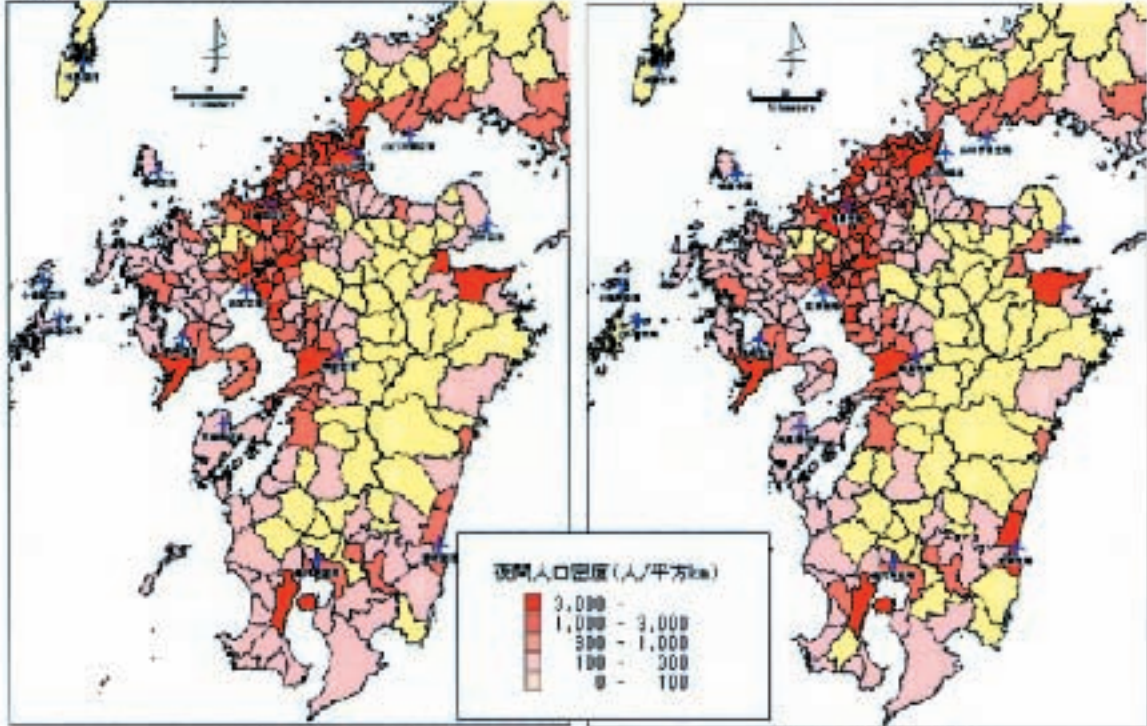


資料：「平成11年度国際航空旅客動向調査」（国土交通省航空局、1999年）

図 国際線の福岡空港の発着地分布と利用率

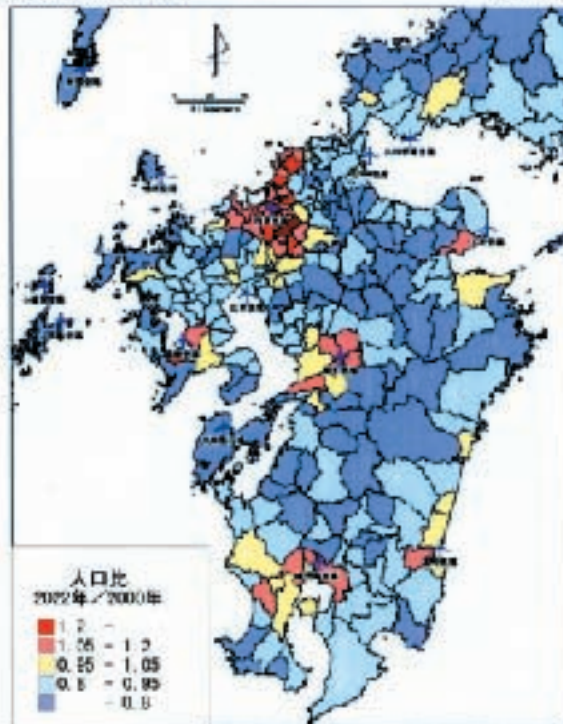
③ 将来人口の推計

a) 九州



人口密度(2000年実績)

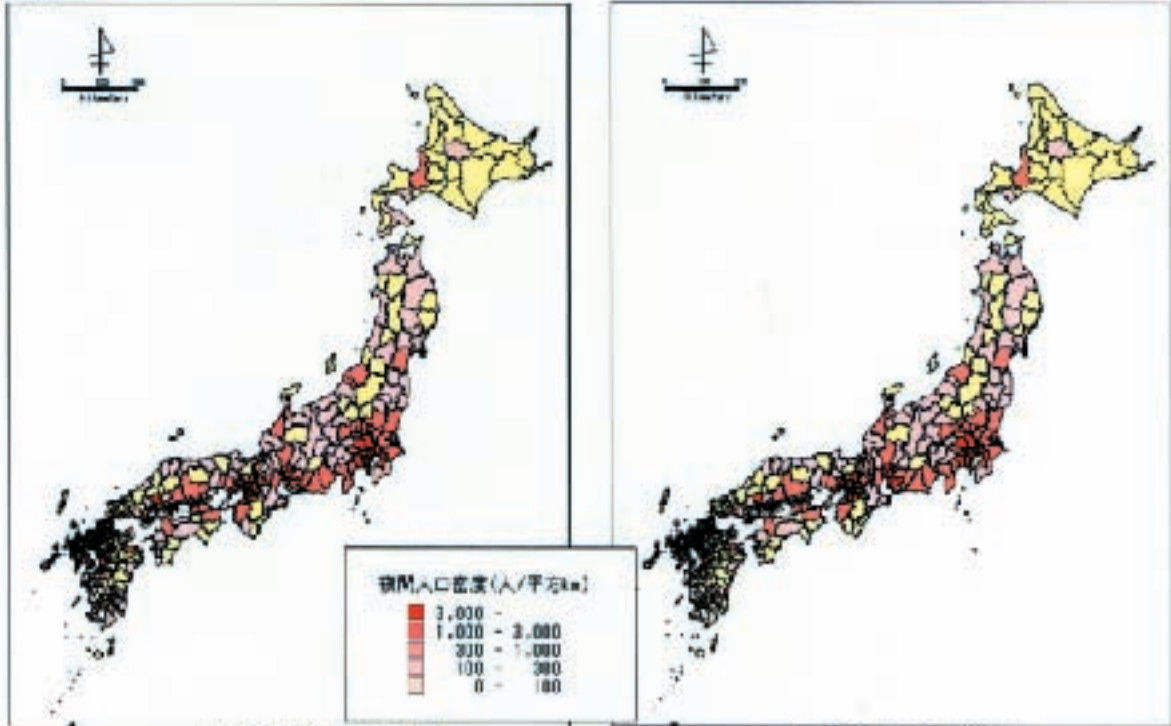
人口密度(2022年推計)



人口増加率(2022年/2000年)

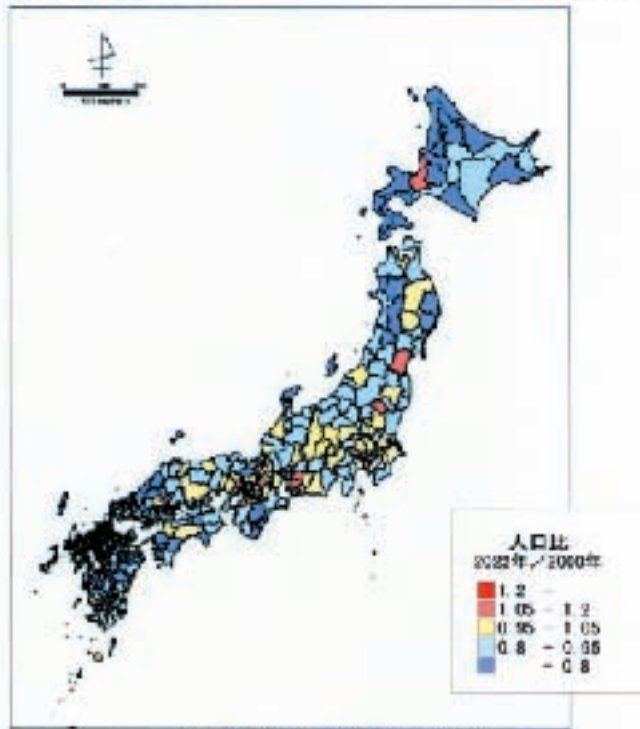
資料：2000年実績は「国勢調査報告」(総務省統計局、2000年)、2022年推計は「日本の将来推計人口—平成15年12月推計—」(人口研、2000年)の中位推計

b) 全国



人口密度 (2000年実績)

人口密度 (2022年推計)

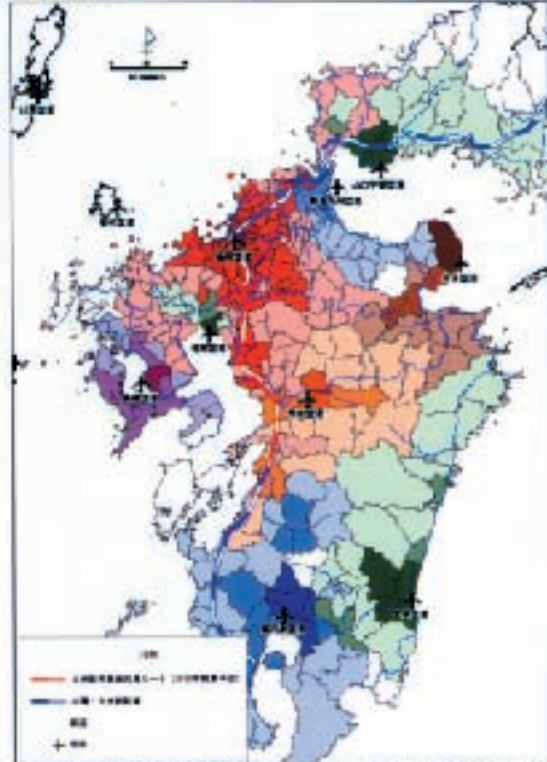
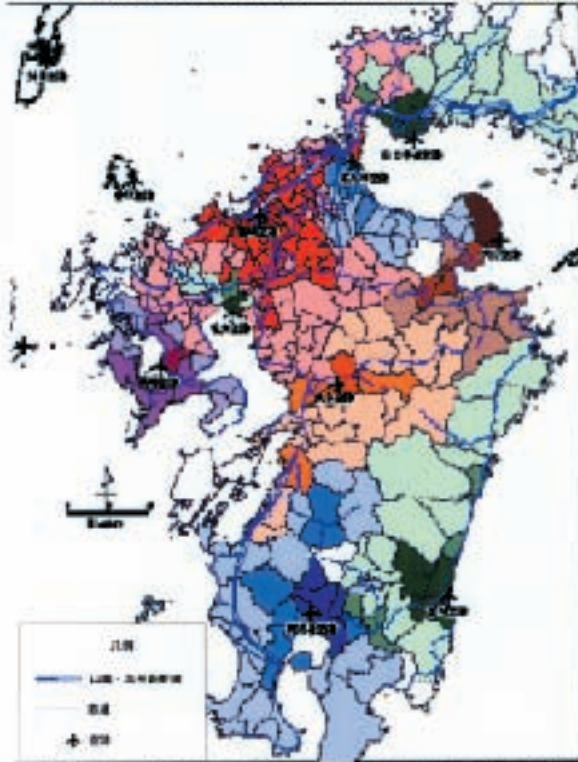


人口増加率 (2022年/2000年)

資料：2000年実績は「国勢調査報告」（総務省統計局、2000年）、2022年推計は「日本の将来推計人口—平成15年12月推計—」（人口研、2003年）の中位推計

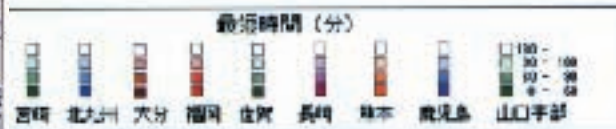
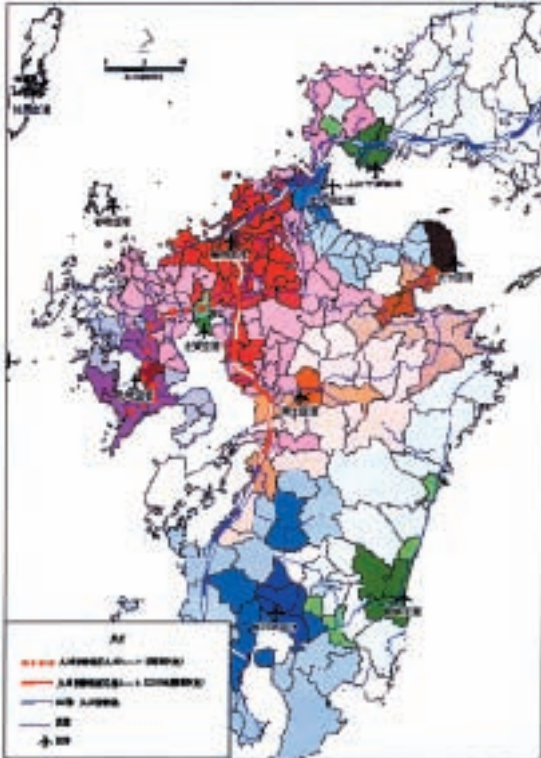
(ii) アクセス時間

北部九州3空港までの最短アクセス時間（公共交通-鉄道またはバス）

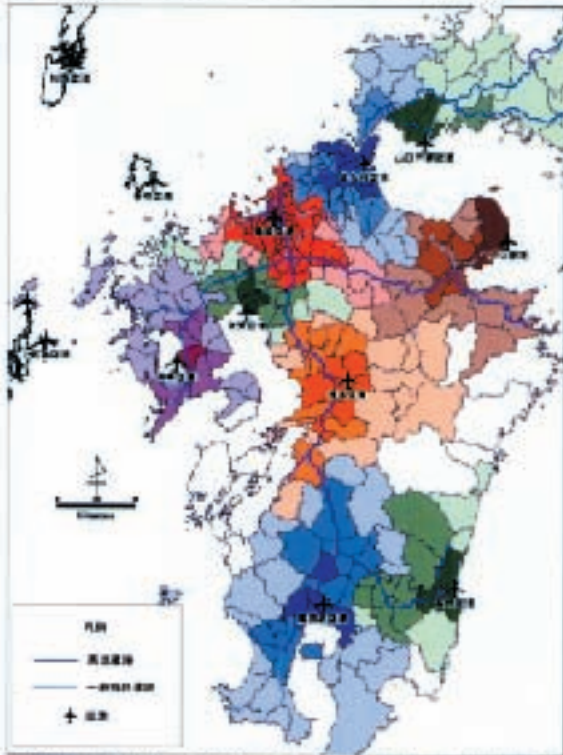


北部九州3空港までの最短アクセス時間（2004年現況）

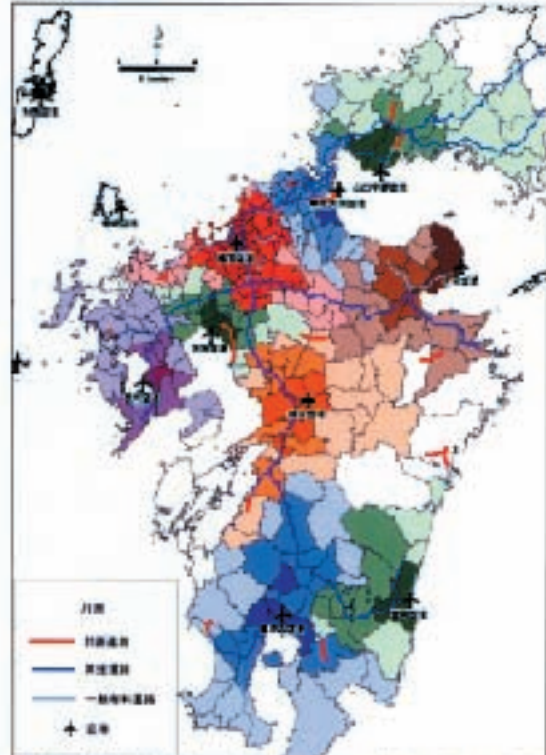
北部九州3空港までの最短アクセス時間（将来設定）



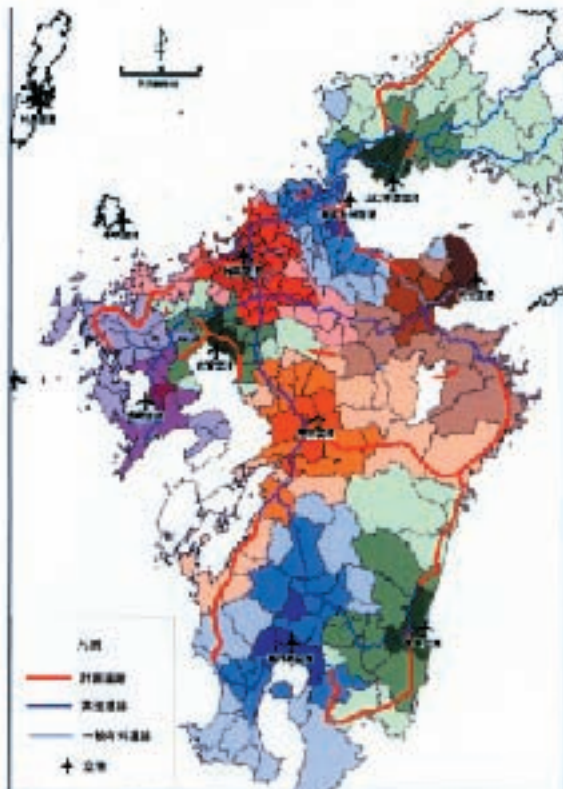
⑤ 北部九州3空港までの最短アクセス時間（自動車）



北部九州3空港までの最短アクセス時間（2004年現況）



北部九州3空港までの最短アクセス時間（将来設定）



北部九州3空港までの最短アクセス時間（将来設定・交通ネットワーク進展ケース）



将来の航空需要の予測

(iii) 福岡空港、北九州空港、佐賀空港の利用旅客数の現況発着地分布 (2003年)

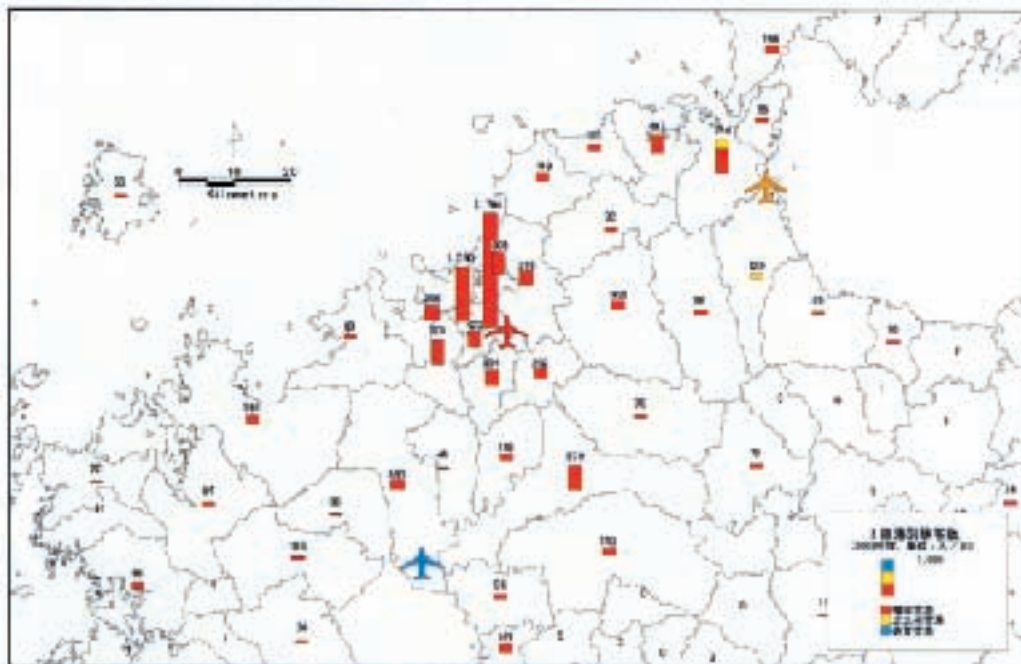
a) 北部3空港の国内線旅客数(発着計)



資料:「平成15年度 航空旅客動態調査」(2003年、国土交通省航空局)

図 北部3空港の国内線旅客数(発着計)

b) 北部3空港の羽田路線利用者発着計



資料:「平成16年度 航空旅客動態調査」(2003年、国土交通省航空局)

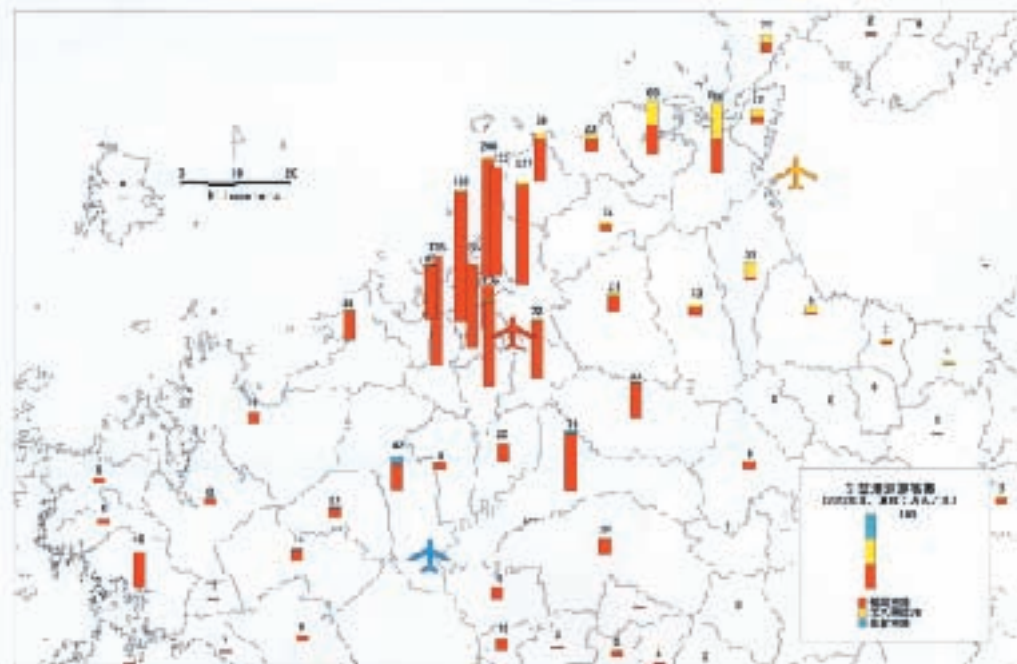
図 北部3空港の国内線旅客数(発着計)

c) 北部九州の航空旅客の発着地分布 (2022 年予測)

ケース (A) 2022 年

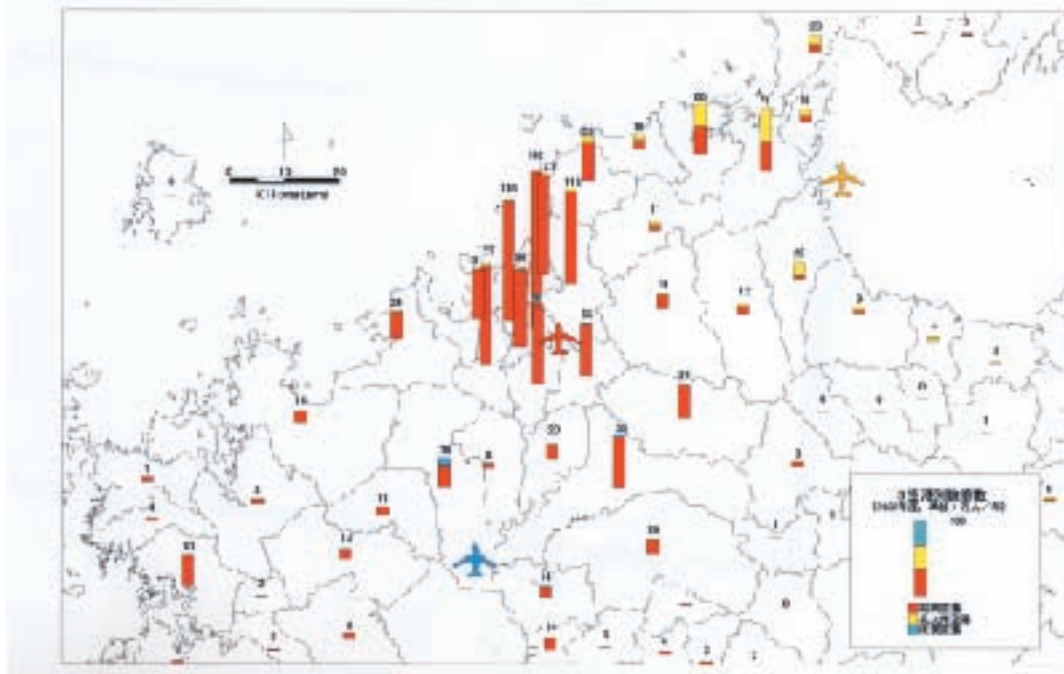


ケース (B) 2022 年

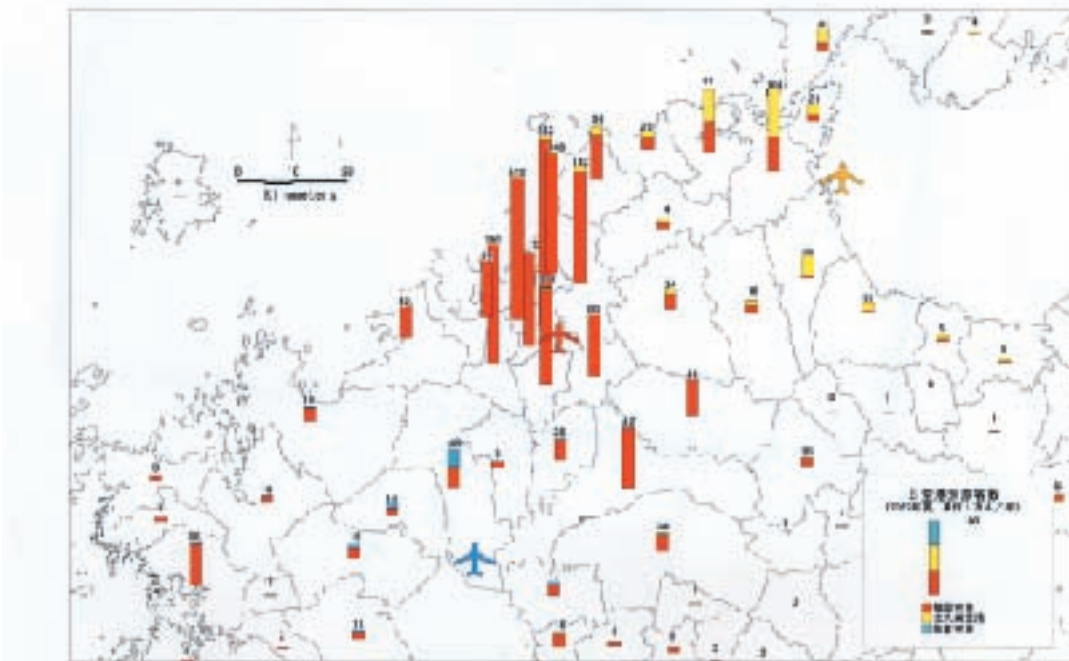


将来の航空需要の予測

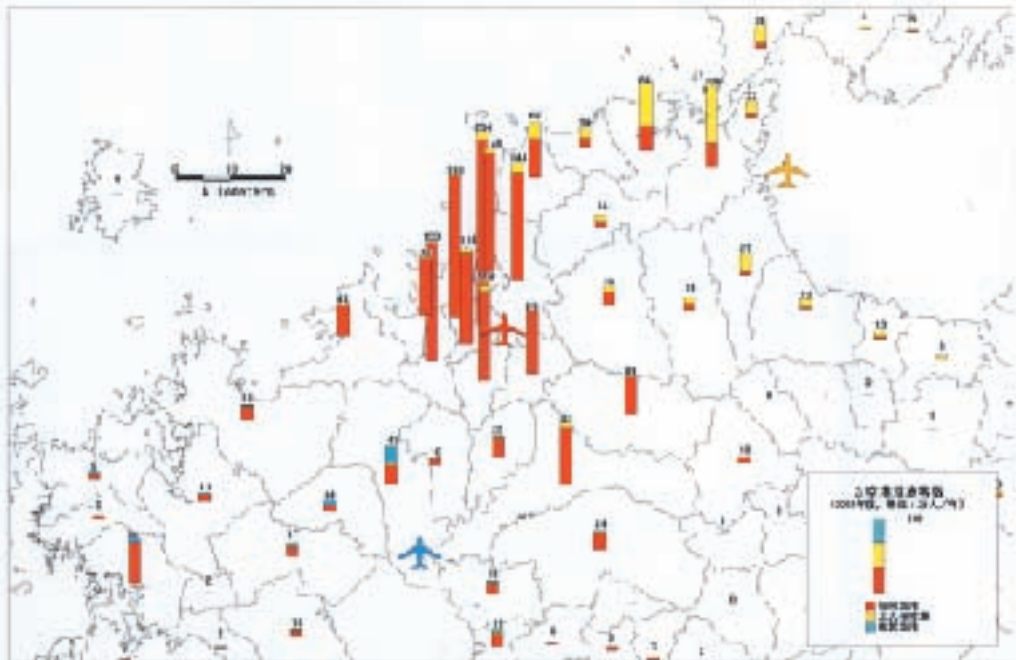
ケース（C）2022年



ケース（A-1）2022年



ケース (A-2) 2022 年



将来の航空需要の予測

IV

福岡空港の空港能力の 評価と見極め

空港能力とはその空港が航空機や旅客を処理する能力を指すと考えられますが、必ずしも明確に定義されていた用語ではありません。従来、わが国においては空港能力を代表する値として、主に一定時間に滑走路が処理可能な離着陸回数である「滑走路処理容量」が用いられてきましたが、このとらえ方は、空港を整備する者の側から見た能力の評価であるため、利用者の立場からは分かりにくいといったことが指摘されています。

このため、前回のPIレポート(ステップ1)では、空港能力の理解の手助けのため、利用者の視点から見たとき空港能力がどのように表されるのかを検討し、滑走路処理容量の他に空港能力を示す4つの航空サービス指標を設定しました。

ここでは、福岡空港の需要予測結果から各指標値を算出し、空港能力の評価を行います。なお各指標名については、今回の需要予測結果を用いた評価に際し、各指標の示す意味に合わせた見直しをしています。

Ⅲ章 将来の航空需要の予測

空港能力の評価

P210

将来の航空サービス指標の算出

P211

将来の空港能力の評価

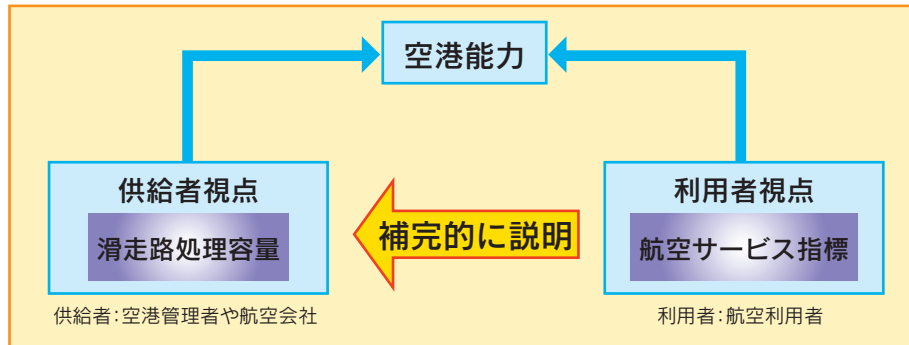
P212

V章 おわりに

1. 空港能力の評価

空港能力の評価の考え方

供給者の視点に立った指標(滑走路処理容量)に加え、利用者の視点に立った指標(航空サービス指標)も併せて空港能力を評価します。



※滑走路処理容量とはある単位時間当たりの航空機の発着回数の上限值として算出されるものです。

■ 空港能力を評価する指標

指標	評価対象	航空機の運用しづらさを対象		具体的な評価方法
		航空機の運用しづらさを対象	利用者が感じる不便益を対象	
滑走路処理容量	年間の滑走路処理回数の余力	○		将来の予測年次における潜在的な発着回数を示し、年間の滑走路処理容量に対して、余裕があるか又は超過するかどうかを示します。
航空サービス指標	ピーク時間帯の発着回数の余力	○		将来の予測年次において、朝夕のピーク時間帯6時間に何便増便できるかを発着回数の余力として示します。
	新規路線開設の余力	○		将来の予測年次において、①1日の中で1日1便の新規路線が開設出来る余力を路線数で示します。②朝夕のピーク時間帯6時間の中で日帰り可能な1日2便の新規路線が開設出来る余力を路線数で示します
	離着陸の混雑する時間		○	将来の予測年次において、航空機の離着陸時の遅延が起こりやすい状態(混雑時間)が1日の中で何時間発生しているかを示します。
	予約の取りづらさ	羽田路線における希望便の予約の取りづらさ		○

※1: 朝9~11時、夕17~19時の時間帯

2. 将来の航空サービス指標の算出

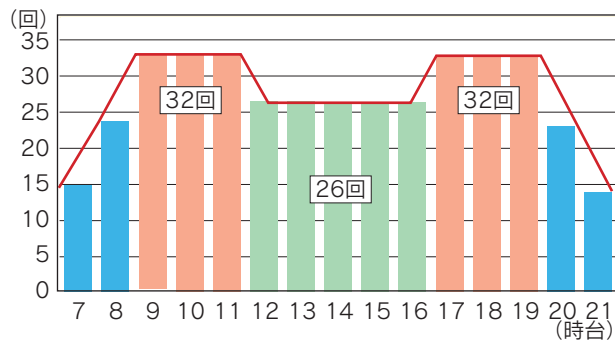
将来の航空サービス指標算出の前提条件

将来の空港能力評価において前提とする滑走路処理容量は、前回のPIレポート(ステップ1)で算出した1時間値「32(33)回/時」、1日値「398(409)回/日」、年間値「14.5(14.9)万回/年」とします。

※()書きは現空港の有効活用方策として東側平行誘導路の二重化を実施した場合の滑走路処理容量。

滑走路処理容量の基本的な考え方

■時間帯別発着回数



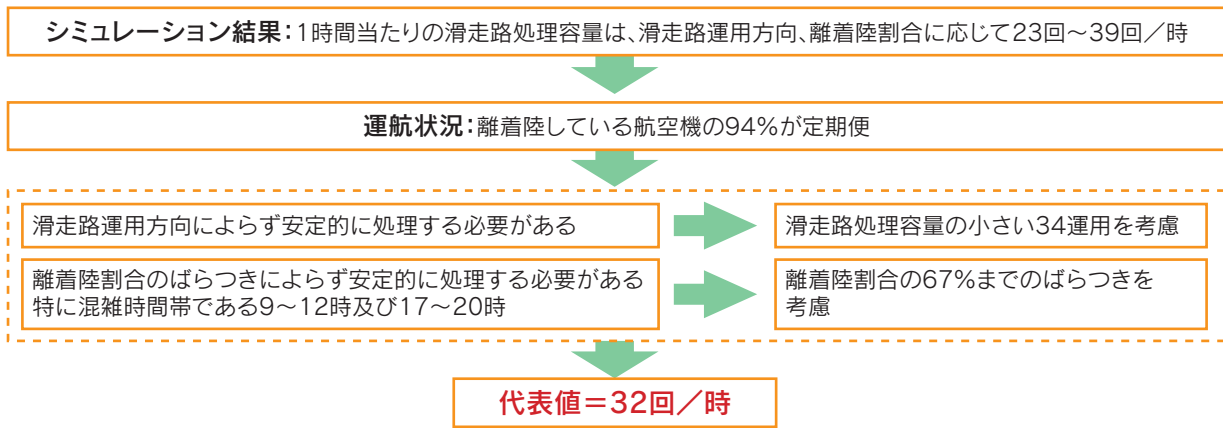
時間当たりの滑走路処理容量は、滑走路の使用方向、出発機と到着機の割合、大型機の混入率等により変動します。ここでは、日々の定期便が安定して運航できるよう、幅広い条件に対応する数値として、32回/時を代表値としました。

1日当たりの滑走路処理容量は、朝夕のピーク時は32回/時、その間は遅延が発生しない程度の使用状況を想定して26回/時(ピーク時能力の8割程度)、早朝および深夜は現状程度の使用状況を想定し、398回/日としました。

年間の滑走路処理容量は、1日当たりの処理容量を365倍して14.5万回と算出しました。

なお、上記の前提のもとでは、実際の発着可能回数はこれより多いことも少ないこともあります。

1時間あたりの滑走路処理容量



1日あたりの滑走路処理容量の計算方法

- ①朝(9時台-11時台)、夕(17時台-19時台)のピーク時間帯6時間全てで32回を1時間の値とします。
 - ②12時台-16時台の5時間は、1時間値上限値32回の約8割にあたる26回を1時間の値とします。
 - ③早朝の2時間(7時台、8時台)の2時間と、夜(20時台、21時台)の2時間は、現状の回数を1時間の値とします。
- ①32×6=192 ②26×5=130 ③15+24+23+14=76 ①+②+③=398
- 福岡空港の利用者の利便性を損なうことなく、設定できる現実的な1日の滑走路処理容量の上限値は、398回と考えます。

1日あたりの滑走路処理容量 398回

年間の滑走路処理容量

1日あたりの処理容量が398回であることから、
年間の処理容量 = 398回 × 365日 = 145,270回
したがって、年間の滑走路処理容量は約14.5万回と考えられます。

年間の滑走路処理容量 14.5万回

福岡空港の空港能力の評価と見極め

資料)PIレポート(ステップ1)詳細版]

3. 将来の空港能力の評価

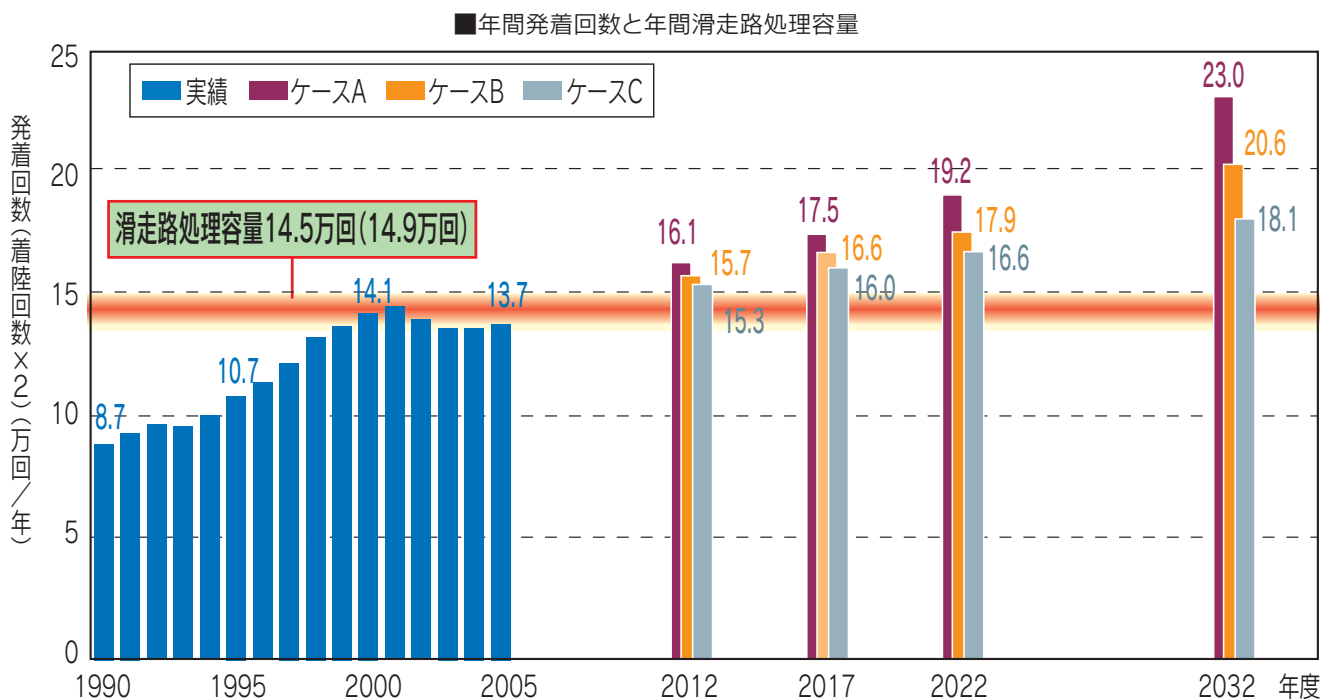
(1) 滑走路処理容量を用いた空港能力の評価

【滑走路処理容量にもとづく評価】

- ・将来の潜在的(※1)な福岡空港の年間発着回数は、2012年度で15.3～16.1万回程度と見込まれ、年間の滑走路処理容量の14.5万回を前提とすると約0.8～1.6万回超過することになります。
- ・2012年以降も発着回数は増加していき、2032年には発着回数が最も少ないケースCでも18.1万回となり、滑走路処理容量を年間3万回以上超過することになります。
- ・有効活用方策(※2)を実施した場合の滑走路処理容量14.9万回から見ても2012年で約0.4～1.2万回超過となり、潜在的には近い将来に滑走路処理容量の余力はなくなるものと見込まれます。

(※1. 潜在的;需要予測結果から求まる将来の値)

(※2. 有効活用方策;東側平行誘導路の二重化により滑走路処理容量の増加を図る方策)



注) 発着回数の実績は、定期便以外の自衛隊機等の不定期便を含む
資料) 実績は「空港管理状況調査」

	2005年度実績	2012年度	2017年度	2022年度	2032年度
ケース(A)	13.7 (-0.8)	16.1 (+1.6)	17.5 (+3.0)	19.2 (+4.6)	23.0 (+8.5)
ケース(B)		15.7 (+1.2)	16.6 (+2.1)	17.9 (+3.4)	20.6 (+6.1)
ケース(C)		15.3 (+0.8)	16.0 (+1.5)	16.6 (+2.1)	18.1 (+3.6)

※2005年度実績は速報値

※発着回数の下段()書きは滑走路処理容量14.5万回/年との差

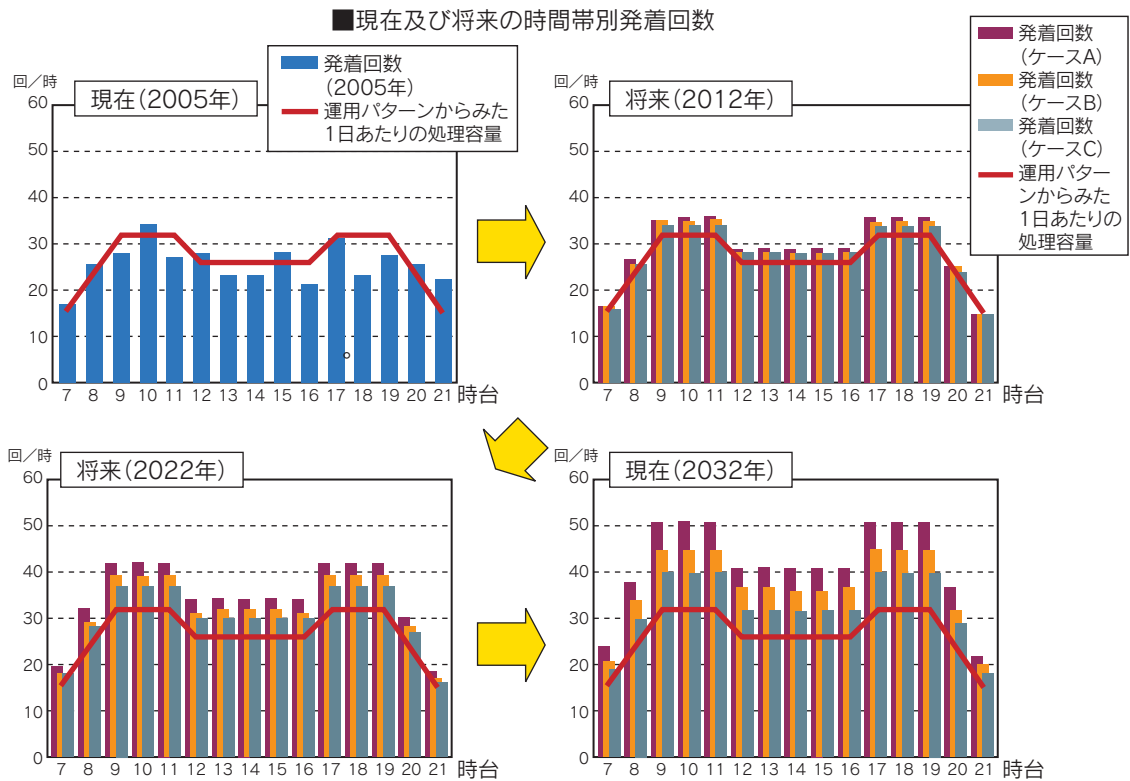
3. 将来の空港能力の評価

1日あたりの発着回数

【滑走路処理容量にもとづく評価】

- ・下図（現在及び将来の時間帯別発着回数）に1日あたりの滑走路処理容量の前提となる時間帯別の処理容量（赤色のライン）と将来の潜在的な時間帯別の発着回数の比較を示します。
- ・時間帯別にみても、2012年には、全ての時間帯で潜在的な発着回数が赤色のラインで示す処理容量を超えます。
- ・具体的には、将来2012年（ケースA）の場合、朝夕のピーク時間帯（※）6時間における潜在的な発着回数の需要は36回/時程度と見込まれ、時間あたりの滑走路処理容量32回/時と比較すると、ピーク時間帯だけでも24回分の増便枠が不足することとなります。
- ・有効活用方策を実施した場合での時間あたり滑走路処理容量33回/時を前提としても、結果は同様に増便の余力が無いものと見込まれます。

（※ピーク時間帯：朝の9～11時台、夕方の17～19時台の計6時間）



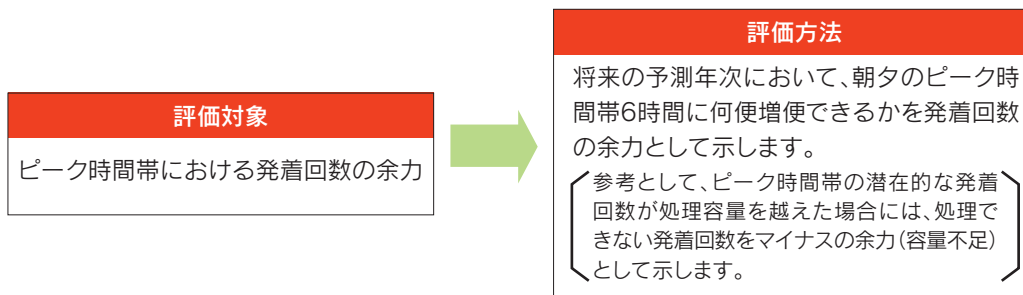
3. 将来の空港能力の評価

(2) 航空サービス指標に基づく空港能力の評価

航空サービス指標を算出し、それを用いて空港能力の評価を行います。

1) 【指標1】ピーク時間帯の発着回数の余力

【指標1】ピーク時間帯の発着回数の余力 (1/2)



< 指標算出の前提条件 >

- ・1時間あたりの滑走路処理容量は32回/時。
- ・ピーク時間帯とは、朝の9～11時台、夕方の17～19時台の計6時間。
- ・将来の時間帯別発着回数は1日あたりの滑走路処理容量を求めた際の時間帯別発着回数の比率で拡大していくものと仮定。

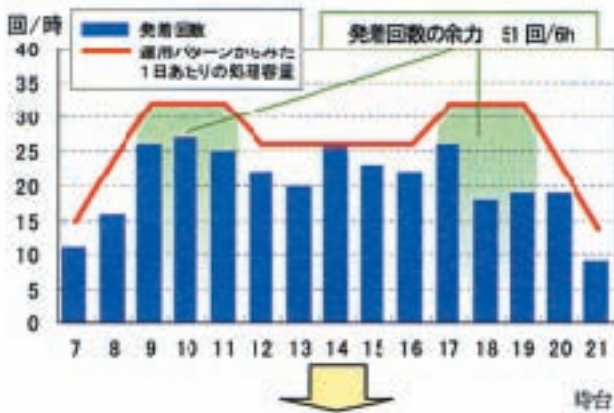
3. 将来の空港能力の評価

【指標にもとづく評価】

- ・将来2012年では潜在的な需要が滑走路処理容量を上回るため、ピーク時間帯の増便可能数は0回となり、増便の余力は無くなっていくものと見込まれます。
- ・有効活用方策を実施した場合の時間あたりの滑走路処理容量33回/時を前提としても、増便の余力が無いものと見込まれます。
- ・2012年以降、2022年、2032年と増便に対する潜在的な需要はさらに高まり、増便が不可能な状況が続きます

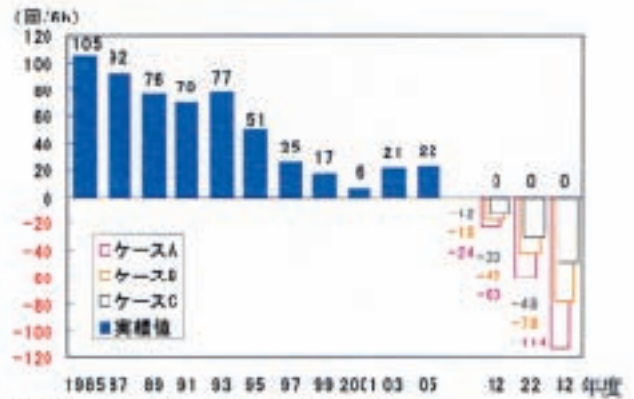
【指標1】ピーク時間帯の発着回数の余力 (2/2)

■参考 (1996年11月)

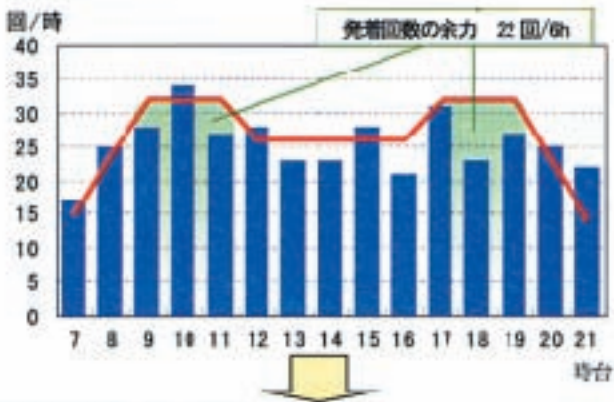


福岡空港の指標 (時系列)

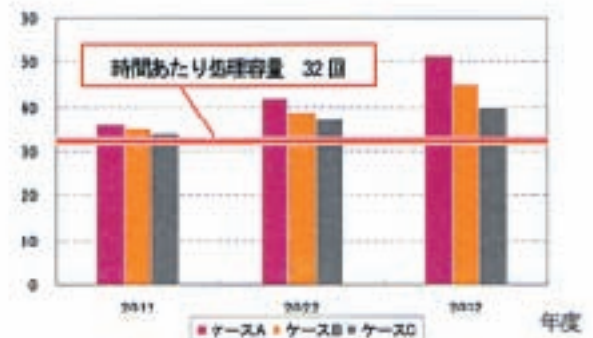
■ピーク時間帯の発着回数の余力



■現況の指標 (2006年11月)

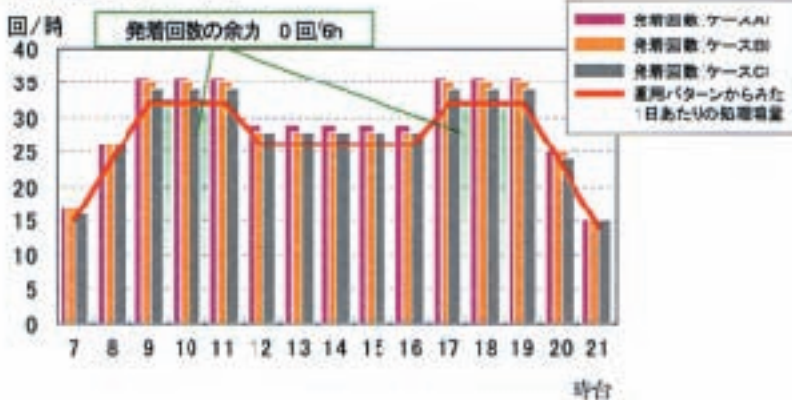


■将来におけるピーク時の潜在的な発着回数



※ピーク時間帯における潜在的な時間あたり発着回数と時間処理容量との関係を示しています。

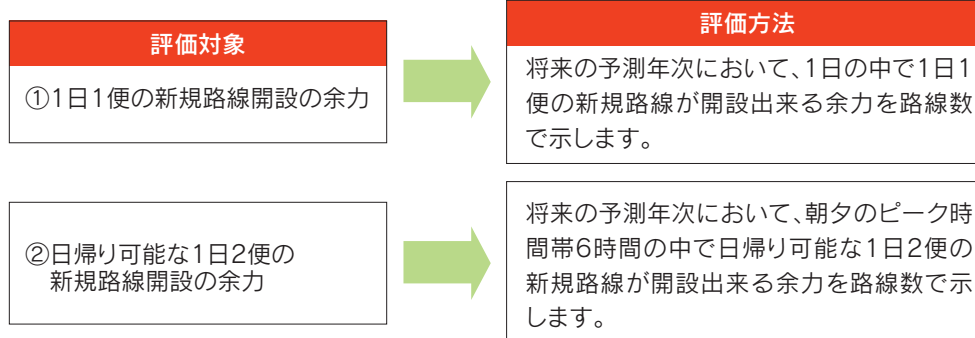
■将来の指標 (2012年)



3. 将来の空港能力の評価

2) 【指標2】新規路線開設の余力

【指標2】新規路線開設の余力 (1/2)



< 指標算出の前提条件 >

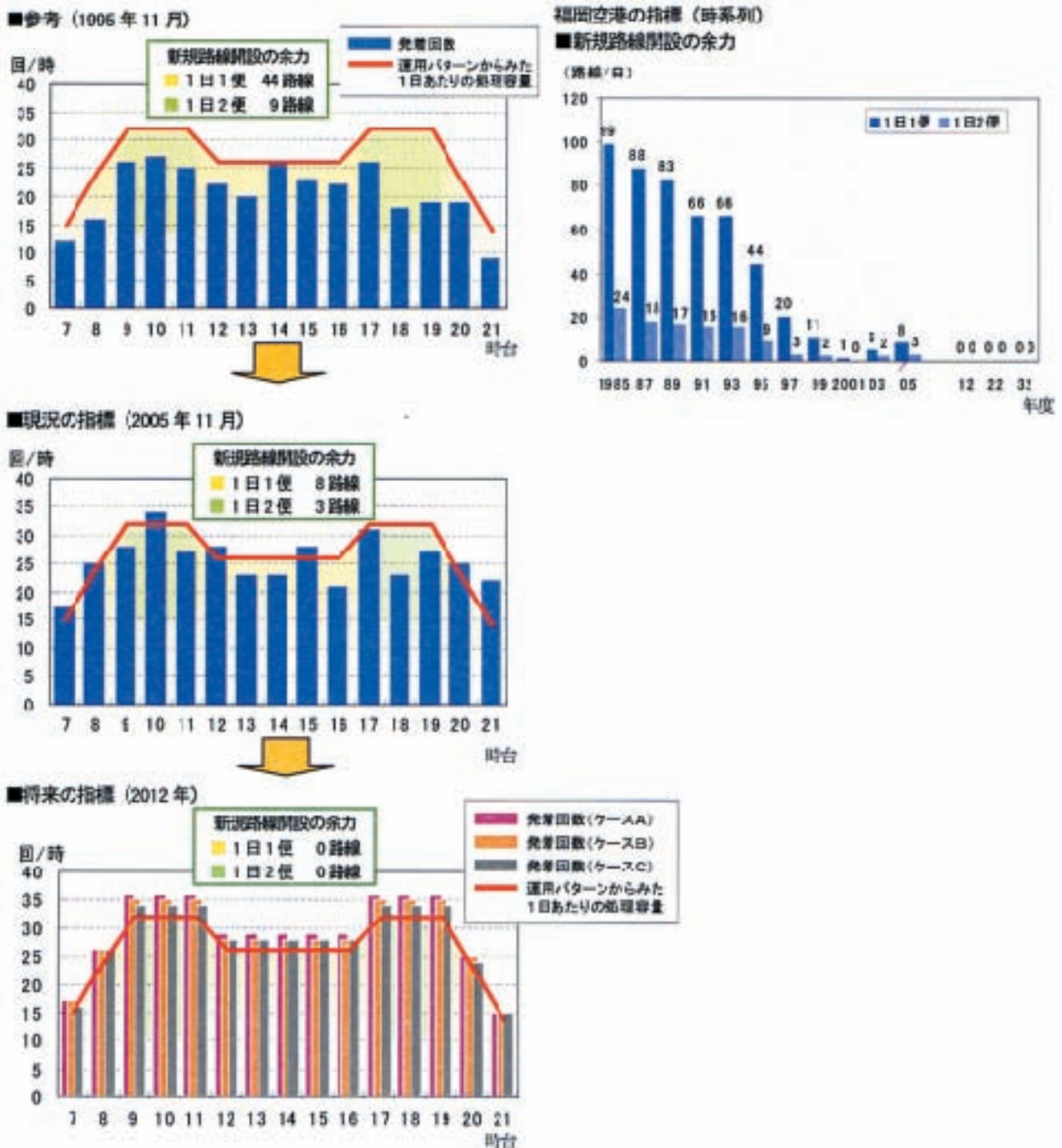
- ・1時間あたりの滑走路処理容量は32回/時。
- ・ピーク時間帯処理容量は、9～11時台96回、17～19時台96回。
- ・将来の時間帯別便数は1日あたりの滑走路処理容量を求めた際の時間帯別便数の比率で拡大していくものと仮定。
- ・日帰りできる路線は、発地、着地それぞれからの日帰りを可能とするため、朝のピーク時間帯、夕方のピーク時間帯、それぞれに往復便の就航が可能な場合(朝・夕の時間帯で各々往復1便、計発着4回の余力がある場合)に、路線増加可能性があると仮定。

3. 将来の空港能力の評価

【指標にもとづく評価】

・将来2012年には、①1日1便の新規路線を開設できる数、②朝と夕のピーク時間帯に各1便の路線(日帰り可能路線)が開設できる数はいずれも0路線となり、路線開設の余力は無くなっているものと見込まれます。有効活用方策を実施した場合も、結果は同様です。
 ・こうした日帰り可能な路線が新たに就航できなくなると利用者に対して「いつでもどこでも行ける」という航空サービスの提供に制約がかかることとなります。これは国内線に限らず、福岡と海外の相互交流の拡大を支える新たな国際航空ネットワークの拡充にも制約がかかることとなります。

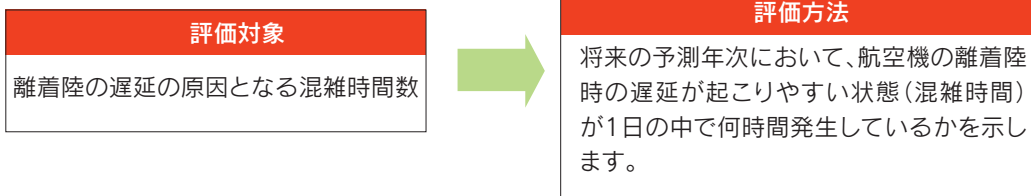
【指標2】新規路線開設の余力 (2/2)



3. 将来の空港能力の評価

3) 【指標3】離着陸の混雑する時間数

【指標3】離着陸の混雑する時間 (1/2)



< 指標算出の前提条件 >

- ・1時間あたりの滑走路処理容量は32回/時。
- ・過去の時間あたり発着回数と航空機の離着陸時の遅延の状況から、時間あたり発着回数が滑走路処理容量の約8割(25回/時)を超過している時間帯を混雑時間帯と設定。
- ・将来の時間帯別発着回数は1日あたりの滑走路処理容量を求めた際の時間帯別発着回数の比率で拡大していくものと仮定。

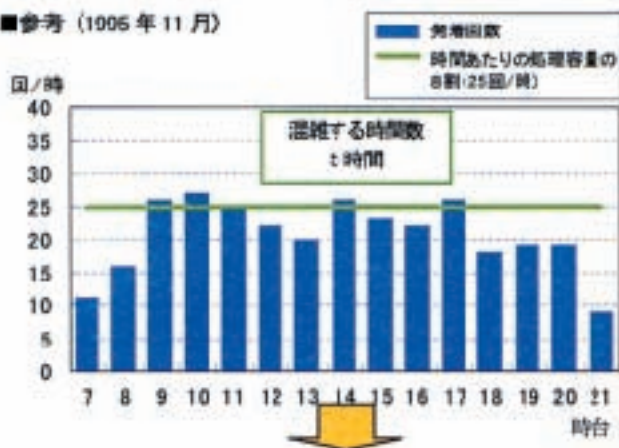
3. 将来の空港能力の評価

【指標にもとづく評価】

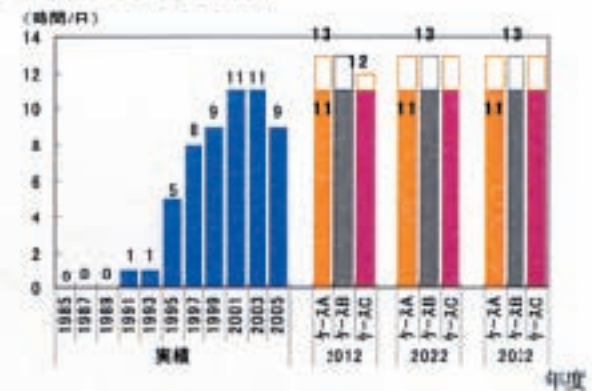
- ・現在(2005年)は、福岡空港の運用時間15時間中9時間が発着回数からみた混雑時間(※)です。
 - ・2012年以降になると、潜在的には8~20時までの連続13時間が混雑時間となり、慢性的に遅延が起りやすい状態になっていると見込まれます。
 - ・このような遅延の影響は、全国の航空ネットワークへの波及も懸念されます。
- (※混雑時間;発着回数が時間あたり滑走路処理容量(32回/時)の8割を超える時間)

【指標3】離着陸の混雑する時間数 (2/2)

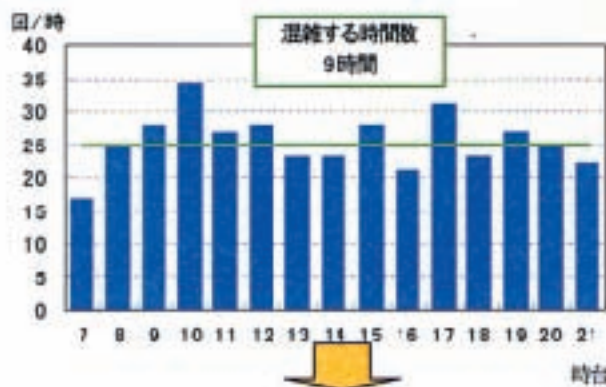
■参考 (1005年11月)



福岡空港の指標 (時系列)
■離着陸の混雑する時間数

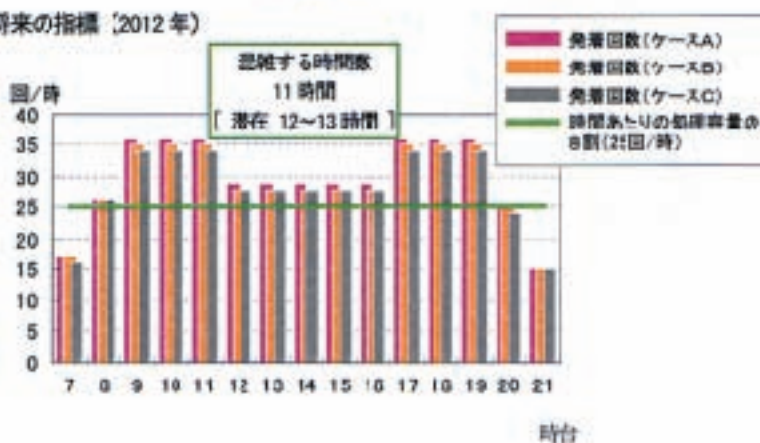


■現況の指標 (2005年11月)



※白抜きは潜在的な需要から想定される混雑時間数。
着色部分は1日あたりの滑走路処理容量を前提として、それ以上増便できないと想定した場合の混雑時間数。

■将来の指標 (2012年)

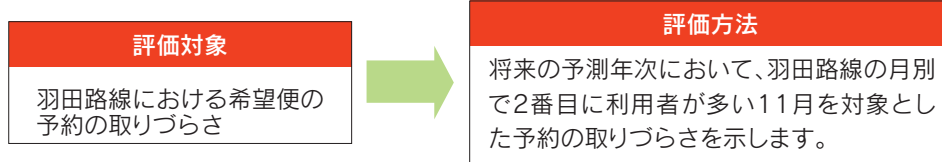


3. 将来の空港能力の評価

4) 【指標4】予約の取りづらさ

●現況で最も需要の大きい福岡＝羽田路線について、月平均の座席利用率と予約の取りづらさの関係を用いて、将来における予約の取りづらさを評価します。

【指標4】予約の取りづらさ (1/2)

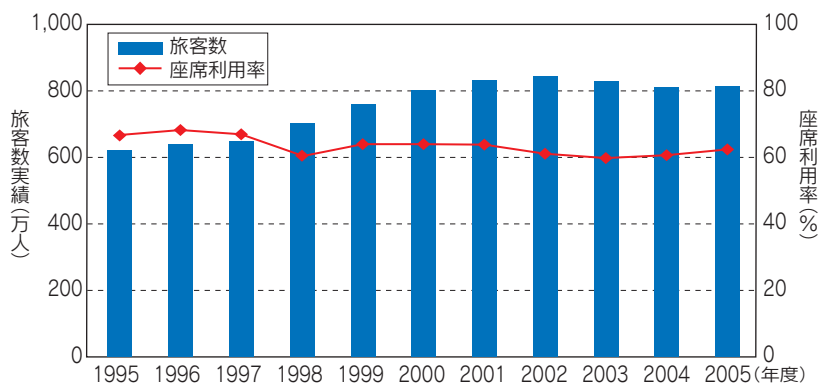


< 指標算出の前提条件 >

- ・航空会社からの聞き取り調査に基づき、月別平均座席利用率と予約の取りづらさの関係を整理。
- ・現況で最も需要の大きい福岡＝羽田路線を対象に、月別で2番目に利用者が多い11月の将来の月平均座席利用率を推計し、上記の関係に適用することで将来の予約の取りづらさを評価。
- ・将来の月平均座席利用率は、潜在的な航空需要に対して、滑走路処理容量により将来的に増便できないと仮定して推計。

- ・航空機の座席が旅客で埋まっている割合を座席利用率といいます。
- ・福岡＝羽田路線の旅客数は、10年間で1.3倍に増加しましたが、これまでは需要の増加に応じた増便等によって、年間の平均座席利用率は60%から70%の間で推移し、平均では63%となっています。
- ・現状この程度の座席利用率であっても、利用希望者が多い時間帯や曜日によっては、数日前から予約で満席になっている便が発生しています。
- ・しかし今後、需要の大きい時間帯で増便ができなくなると、座席利用率が上昇するため当該時間帯で予約が取れない確率も増加していくと予想されます。

■福岡＝羽田路線の旅客数と座席利用率の推移



3. 将来の空港能力の評価

座席利用率と予約の取りづらさの関係

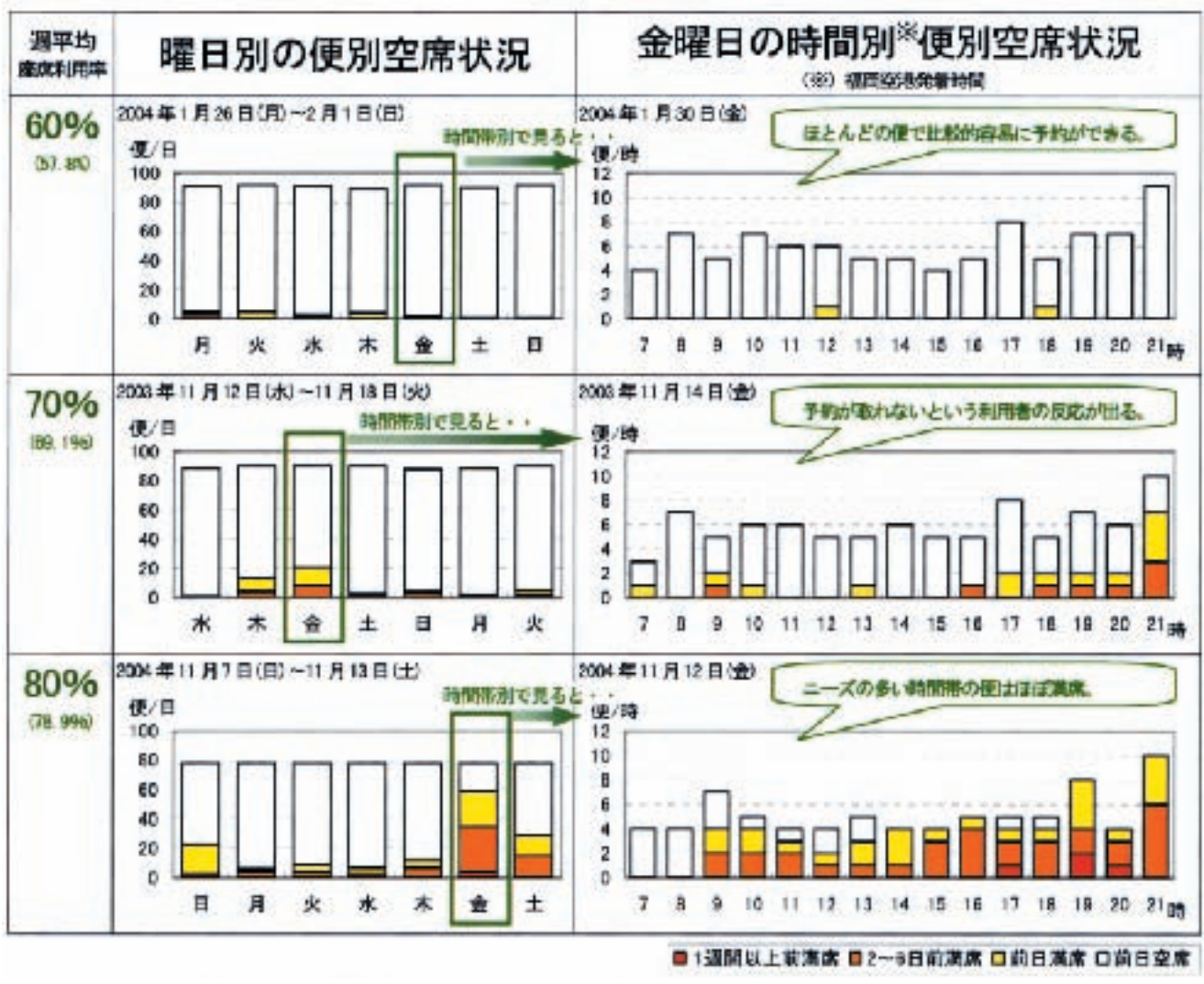
● 航空会社への聞き取り調査によると、月平均座席利用率と予約の取りづらさには以下の様な関係があります。

- 座席利用率70%未満 : ほとんどの便で比較的容易に予約ができる。
- 座席利用率70%~80% : 予約が取れないという利用者の反応が出る。
- 座席利用率80%~90% : ニーズの多い時間帯の便はほぼ満席となり、予約を取ることが難しくなる。
- 座席利用率90%以上 : 全便でほぼ満席。空港に行けば空席待ちで時々席が取れる。

福岡＝羽田路線を対象として、実際に1週間連続でインターネットによる空席状況を調査し、合わせて同日の搭乗実績データを航空会社より入手して整理したところ、週平均座席利用率と便別の空席状況には以下の様な関係が見られました。

- 座席利用率 約60% : 週637便のうち21便(3%)が前日までの予約で満席。616便(97%)は前日まで空席で予約が可能。
- 座席利用率 約70% : 週626便のうち49便(8%)が前日までの予約で満席。利用者の多い金曜日では前日までの予約で満席の便が23%となり、特に17時以降ではその割合が41%に達している。
- 座席利用率 約80% : 週546便のうち145便(27%)が前日までの予約で満席。利用者の多い金曜日では前日までの予約で満席の便が76%となり、特に17時以降ではその割合が94%に達している。

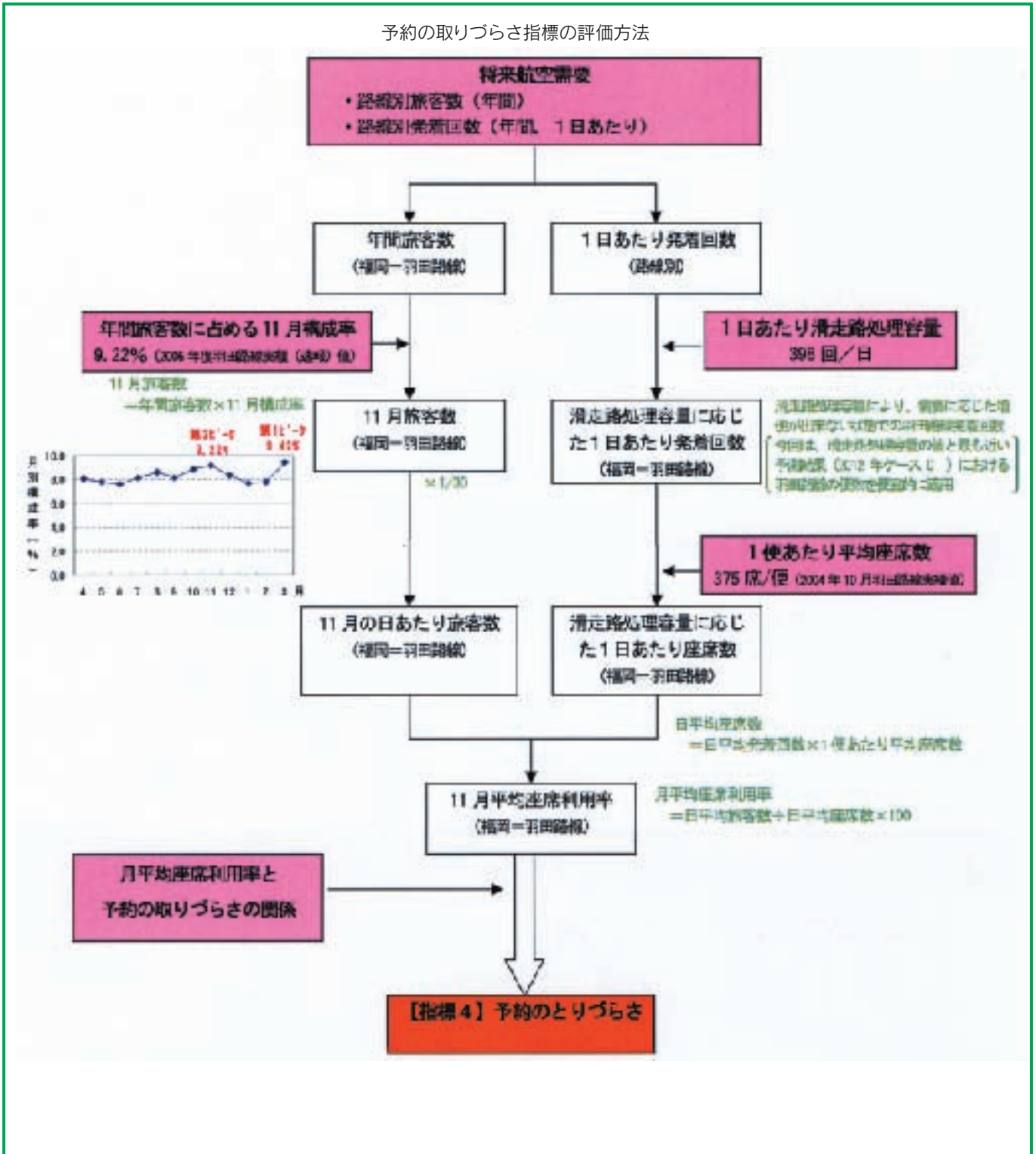
■ 週平均座席利用率と予約の取りづらさの関係(福岡＝羽田路線)



3. 将来の空港能力の評価

予約の取りづらさ指標の評価方法

・福岡－羽田路線の11月を対象に月平均座席利用率と予約の取りづらさの関係を用いて評価を行います。月平均座席利用率については、下記フローにあるように、羽田路線の2005年11月実績をもとにして、座席数と旅客数を推計し、それをもとに月平均の座席利用率を求めます。

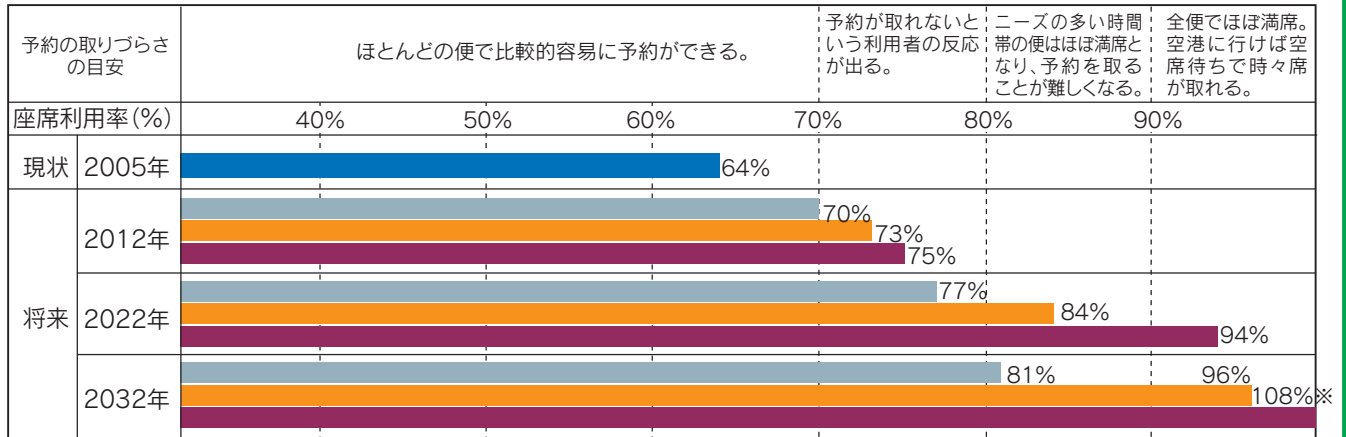


3. 将来の空港能力の評価

【指標にもとづく評価】

- ・潜在的な航空需要に対して、滑走路処理容量により将来的に増便できないと仮定すると、座席利用率が上昇し、希望する便の予約が取りづらくなってきます。
- ・2012年には、全てのケースで利用率が70%台となり「予約が取れないという利用者の反応が出る」状態になると見込まれます。
- ・また、ケースAの場合は2022年以降に、ケースBの場合では2032年になると「全便でほぼ満席」の状態になると見込まれます。
- ・このような状態では、予約を取りたくてもニーズの多い時間帯を中心に出発の数日前から満席で予約できない状況となり、例えば急な用事にも対応できないなどの不便を感じる状況になっていると想定されます。

【指標4】予約の取りづらさ (2/2)



羽田路線を例として、2005年11月の実績をもとに将来の月平均座席利用率を仮想的に推計しています。

※航空の利用希望者が便の提供座席数を月平均でも超過している状態

■実績 ■ケースA ■ケースB ■ケースC

4. 将来の空港能力の見極め

まとめ

福岡空港の将来の潜在的な年間発着回数は2012年度で15.3～16.1万回程度、2022年度には16.6～19.2万回程度と見込まれ、年間の滑走路処理容量14.5万回を前提とすると処理容量が不足することになります。よって、福岡空港の年間滑走路処理容量は、2010年代の初期には余力がなくなるものと見込まれます。

航空サービス指標をみても、2010年代の初期からピーク時間帯の増便が困難になるとともに、離着陸の混雑する時間の拡大ともなって慢性的な混雑や遅延の発生が見込まれ、ひいては全国の航空ネットワークへの悪影響も懸念されます。また、新たな路線の開設も2010年代の初期にはできなくなり、現在就航している路線についての予約の取りづらさも2020年代には深刻化することも想定されます。

このように、福岡空港利用者に対する航空サービスの水準は、空港容量の余力がなくなるにつれて低下していくこととなります。

なお、今回の評価は潜在的な需要の予測結果を当てはめた場合のものであり、今後とも、需要予測で前提としたことに変化が無いかどうか、福岡空港の実際の利用状況がどうなるか、引き続き注目する必要があります。

1. 今回のポイントの再整理

PIレポート(ステップ2)では、前章まで地域の将来像と福岡空港の役割および将来の航空需要の予測について考察を進めてきました。それらは各々、次のとおり整理されます。

■地域の将来像と福岡空港の役割

地域が目指すべき将来像の実現と福岡空港の課題解決のために必要な福岡空港の役割は、次のとおり。

- 海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港〔航空ネットワークの拡充〕
- サービス向上を促進し、航空需要を支える空港〔空港容量の確保〕
- 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〔利用者の利便性向上〕
- 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〔幅広い航空利用と安全・環境等への配慮〕

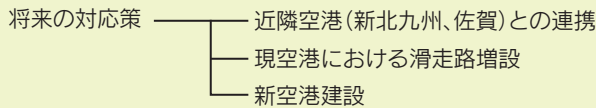
■将来の航空需要の予測

今回の需要予測の結果は以下の通りであるが、今後とも需要予測で前提としたことや北部九州の実際の航空需要の動向について、注目していく必要がある。

- 国内航空旅客については、今後の日本の経済成長や福岡都市圏の人口増加等に伴い増加が見込まれる。
- 国際航空旅客については、アジア諸国の経済成長や人口増加を背景に増加が見込まれる。
- 福岡空港では、2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなり混雑状況が拡大し、需要に十分応えられなくなるものと予想される。

■将来の対応案の検討

将来の対応案について、今後PIステップ3に向けて、どのような案が考えられるか検討を進め、PIステップ4で各案の評価を行う。



福岡空港調査連絡調整会議・関係行政機関
<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>

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 FAX.092-724-2480
<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp>

国土交通省大阪航空局(空港企画調整課)

〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76
TEL.06-6949-6469 FAX.06-6949-6218
<http://www.ocab.mlit.go.jp>

福岡県(空港対策局空港計画課)

〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7
TEL.092-643-3216 FAX.092-643-3217
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp>

福岡市(総務企画局空港推進担当)

〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1
TEL.092-711-4102 FAX.092-733-5582
<http://www.city.fukuoka.jp>

福岡空港の総合的な調査

PIレポートステップ2(詳細版)

(別冊付録)用語集



用語	読み	用語の意味
ISO	あいえすおー	国際標準化機構(International Organization for Standardization)の略称。 工業標準の策定を目的とする国際機関で、各国の標準化機関の連合体。1947年に設立され、2005年3月で149カ国が参加している。本部はスイスのジュネーブ。
ISO14001	あいえすおー14001	ISOが設けた規格で企業活動、製品及びサービスの環境負荷の低減といった環境パフォーマンスの改善を継続的に実施するシステム(環境マネジメントシステム(EMS:Environmental Management System))を構築するために要求される規格。
IMF	あいえむえふ	国際通貨基金(International Monetary Fund)の略称。 為替相場の安定を図ることを目的に設立された国連の専門機関。世界銀行と共に、国際金融秩序の根幹をなす。2003年7月現在の加盟国は184カ国。本部はワシントンD.C.。
ICカード	あいしーカード	ICやLSIを組み入れたカード。キャッシュカードなどに利用。 (IC: Integrated Circuitの略称。集積回路。) (LSI: Large Scale Integrationの略称。多数の集積回路群に相当する機能を、一枚の基板に集積化したもの。大規模集積回路。)
IT化	あいていーか	従来の情報伝達手段を、コンピューターを使ったデータ通信技術で効率的に行えるようになること。高度情報化。 ITとはInformation Technologyの略称で、情報通信技術のことであるが、近年はコンピューターを使ったインターネット等の通信技術のことを指すことが一般的である。
アジア通貨危機	あじあつうかきき	1997年7月よりタイを中心に始まった、アジア各国の急激な通貨下落(減価)現象のこと。 この現象は東アジア、東南アジアの各国経済に大きな悪影響を及ぼした。狭義には元々の通貨下落現象のみを指すが、広義にはこれによって起こった金融危機を含む経済危機を指す。
ASEAN	あせあん	東南アジア諸国連合(Association of South East Asian Nations)の略称。 1967年8月にバンコクで発足し、加盟国は、ベトナム、フィリピン、ブルネイ、マレーシア、インドネシア、シンガポール、カンボジア、タイ、ミャンマー、ラオスの10ヶ国。1997年にマレーシアで開催されたASEAN首脳会議に、日中韓の首脳が招待されて以来、ASEAN首脳会議にあわせてASEAN+3が年1回、開催されている。
ASEAN4	あせあんふおー	ASEAN加盟国のうち、フィリピン、マレーシア、インドネシア、タイ。
IATA	いあた	国際航空輸送協会(International Air Transport Association)の略称。 国際定期航空会社の運賃やサービス内容まで、幅広く標準化や勧告、飛行安全のための研究を行っている機関。
EPA	いーびーえー	経済連携協定(Economic Partnership Agreement)の略称。 特定の国や地域との間でのFTA(自由貿易協定)を基礎として、より幅広く経済的な関係強化を図ることを目的とする2国間や地域間の協定のこと。投資、人の移動、知的所有権、競争政策、協力などを含む協定であり、我が国は2002年11月にシンガポールとの間に、また2005年4月にメキシコとの間でEPAの発効に達したほか、韓国、タイ、フィリピン、マレーシアとも締結交渉を進めている。

用語	読み	用語の意味
eメール	いーめーる	インターネット上の電子メールシステム。インターネットを通じて文字メッセージの交換ができる。単に「電子メール」「メール」などと言った場合は、このeメールのことを指す場合が多い。
EU	いーゆー	欧州連合(European Union)の略称。 1993年11月に欧州連合条約(マーストリヒト条約)発効により、経済・通貨統合等を目指し設立された。第4次合併までの15ヶ国に加え、2004年5月の第5次合併で10ヶ国が加わり、現在25ヶ国が加盟している。
イールド	いーるど	輸送キロ当たりの旅客収入(1人の旅客を1km運送することによって得られた運賃の平均)のこと。様々な水準の運賃の加重平均値を示す指標となっている。
ICAO	いかお	国際民間航空機関(International Civil Aviation Organization)の略称。 国際民間航空条約に基づき国際民間航空の安全かつ秩序ある発展を目的に設立された国連の専門機関。本部はモントリオール。
インターネット	いんたーねつと	個々のコンピューター通信ネットワークを相互に結んで、世界的規模で電子メールやデータベースなどのサービスを行えるようにした、ネットワークの集合体。
ADSL	えーでいーえすえる	Asymmetric Digital Subscriber Lineの略称。 一般の電話回線を利用し、高速でインターネット接続サービスが利用できるシステムのうち、上り(ユーザ→事業者)に比べ、下り(事業者→ユーザ)の通信速度がより高速(非対称)なもののこと。ADSLサービスは、インターネット接続サービスとして家庭向けに広く普及している。
NPO	えぬぴーおー	Non Profit Organizationの略称。 非営利組織。政府や私企業とは独立した存在として、市民・民間の支援のもとで社会的な非営利活動を行う組織・団体。
FTA	えふていーえー	自由貿易協定(Free Trade Agreement)の略称。 2国間または地域間の協定により、関税や数量制限などの貿易の障害となる壁を相互に撤廃し、自由貿易を行うことによって利益を享受することを目的とした協定であり、EUやNAFTA等がある。 (NAFTA: 北米自由貿易協定(North American Free Trade Agreement)の略称。米国、カナダ、メキシコ3国間の自由貿易協定であり、域内GDP約11.5兆ドル、人口4.1億という大規模経済圏。1992年8月に基本合意し、1994年1月1日から発効している。)
エプロン	えぶろん	飛行場で、旅客の乗降や貨物の積み降ろし、整備点検などを行うため、航空機が停留する区域。
OECD	おーいーしーでいー	経済協力開発機構(Organization for Economic Cooperation and Development)の略称。 30か国(うち19か国はEU加盟国)により構成され、先進国間の自由な意見交換・情報交換を通じて、1)経済成長、2)貿易自由化、3)途上国支援(これを「OECDの三大目的」という)に貢献することを目的とした組織。本部はフランスのパリ。
環境アセスメント	かんきょう あせすめんと	開発がもたらす環境への影響を、事前に予測・評価すること。1970年、米国の国家環境政策法(NEPA)で初めて法制化された。環境影響評価。

用語	読み	用語の意味
既存ストック	きぞんすつく	過去に整備された建物や道路などの社会資本をいう。
空港管理状況調査	くうこうかんり じょうきょう ちょうしよ	公共の用に供されている空港ごとの着陸回数、乗降客数、貨物取扱量、郵便取扱量、航空燃料供給量の管理状況をとりまとめたもの。着陸回数及び乗降客数は、定期航空のほか、不定期航空などを含んでいる。国土交通省航空局が作成。
クラスター	くらすたー	本来「ブドウの房」を意味する言葉であり、群れや集団のことを指す。特定産業に関連する企業の集積や、特定分野の人材の集合を指す言葉として用いられている。
グラビティモデル	ぐらびていもでる	分布交通量を予測するモデルのひとつ。地球の重力等大きさを表す万有引力(グラビティ)の法則と同じ式の形をしており、両端のポテンシャル指標とその間のLOS(別項参照)を変数としている。
グローバル化	ぐるーぱるか	資本や労働力の移動が活発化し、貿易や投資が増大することによって世界における社会的・経済的な結びつきが深まること。
経済財政諮問会議	けいざいざいせい しもんかいぎ	経済財政政策に関し、内閣総理大臣のリーダーシップを十分に発揮することを目的にして、2001年1月に内閣府に設置された合議制機関のこと。
航空の自由化	こうくうのじゆうか	航空業界の規制緩和と、これを受けた業界動向のこと。日本の航空自由化は、1990年代後半から運賃の自由化、需給調整の撤廃、新規参入の自由化などのステップで進められてきた。
航空輸送統計年報	こうくうゆうそう とうけいねんぽう	航空法に基づく許可を受けた航空輸送事業者、航空機使用事業者、貨物利用輸送事業者を対象に調査を行ったもの。調査項目には、路線別や区間別の旅客輸送量、座席数などがある。国土交通省総合政策局が作成。
高次都市機能	こうじとしきのう	都市自体が持つ機能のうち高いレベルのもののこと。行政、教育、文化、情報、商業、交通、レジャーなど、都市が住民生活や企業の経済活動に対して提供する各種機能(サービス)のうち、都市圏を越え、広域的に影響のあるものを指す。
交通利便性指標 (魅力度・交通利便性 指標)	こうつうりべんせい しひょう	アクセシビリティともいう。本予測では、交通利便性の度合を示す指標として、選択モデル(ロジットモデル)の式から導き出される値。例えば航空路線別交通量予測(ある目的地へ行くのにどの空港から出発するか)の段階では、空港までのアクセス交通の種類や頻度、その空港から目的地までの便数など(交通利便性)を評価した値のこと。なお、発生交通量の予測の段階では、変数となる指標が地域の魅力度と交通利便性をまとめた値であるため、魅力度・交通利便性指標として表記している。
高付加価値	こうふかかち	商品やサービスの価値について、高度化させること。ここでいう高度化とは具体的には、社会・利用者が受ける恩恵が大きいこと、経済性があること、高い技術性(品質、機能、性能、完成、環境配慮点)があること等の要件を満たすようにすること。
国際分業	こくさいぶんぎょう	国と国との間の分業。先進国と発展途上国の間における工業製品と一次産品との垂直的国際分業と、先進国間における工業製品の水平的国際分業に分けられる。
国連ハビタット	こくれんはびたつと	国際連合人間住居計画(United Nations Human Settlements Program)の略称。 世界各地で急速に進む都市化や住居に関する様々な問題に取り込む国連機関である。ケニアのナイロビにある本部のほか、福岡市とリオデジャネイロに事務所がある。

用語	読み	用語の意味
コンパクトシティー	こんぱくとしていー	「住」も含めた様々な機能(「職」・「学」・「遊」等)を都市の中心部にコンパクトに集積することにより、中心市街地活性化等相乗効果を生もうとする概念で、都市の拡大により可住地を増やし続け人口を増大させる方策を取って来た従来の都市計画に対して、見直しを迫る考え方。特に1990年以降欧米諸国において、持続可能な都市のあり方として展開されてきた概念で、現在の人口増大が見込めない状況下において、都市の活力を保持する政策として注目されている。
コンベンション	こんべんしょん	各種団体・企業が催す大会、会議、博覧会、行事・催事等のこと。ビジネス交流や商品・サービスの発表会、国際会議が多いが、それ自体集客性の高いものであり、観光マーケティング戦略を支援・補強するという側面も有している。
SARS	さーず	重症急性呼吸器症候群 (Severe Acute Respiratory Syndrome) の略称。 SARSコロナウイルスを病原体とする新しい感染症で2002年に中国広東省などから各地へ感染が拡大した。2003年7月5日、WHOが最後のSARS伝播確認地域である台湾の指定を解除し、SARSの終息を宣言したが、終息宣言までの感染者数は8,098名、死者は774名に及んでいる。
サプライチェーンマネジメント	さぶらいちえーんまねじめんと	企業活動の管理手段の一つ。取引先との受発注、資材の調達から在庫管理、製品の配送まで、事業活動の川上から川下までを総合的に管理することで余分な在庫などを消滅し、コストを引き下げる効果があるとされている。
酸性雨	さんせいう	大気中の二酸化硫黄や窒素酸化物が溶け込んでいて酸性度の強い雨。動植物その他に被害を与える。
GRP	じーあーるぴー	域内総生産 (Gross Regional Product) の略称。 都市圏や経済圏、州や県など、一定の地域内で一定期間に生産されたモノやサービスの合計額のことをいう。
GDP	じーでいーぴー	国内総生産 (Gross Domestic Product) の略称。 国の所得の大きさを測る方法の一つであり、その国の領域内で一定期間内に生産されたモノやサービスの合計額のことをいう。
時間評価値	じかんひょうかち	人が評価する単位時間当たりの交通時間の価値のこと。一般には、貨幣価値換算し、円単位で表す。
システムLSI	しすてむえるえすあい	多数の機能を1個のチップ上に集積した超多機能LSIのこと。ポータブルオーディオやデジタルカメラなど、特定用途の電子機器に組み込まれている。(LSI: Large Scale Integrationの略称。多数の集積回路群に相当する機能を、一枚の基板に集積化したもの。大規模集積回路。)
実質GDP	じっしつじーでいーぴー	GDP (国内総生産) のうち、物価変動の影響を除いた値を実質GDPという。
姉妹都市	しまいとし	親善や文化交流を目的として特別の関係を結んだ、国を異にする都市と都市。
ジャストインタイム	じゃすといたいむ	必要な物を、必要な量だけ、必要な時に合わせて、必要な所へ届ける仕組みのこと。トヨタ自動車が「かんばん方式」として全社的に採用したのがはじまりで、我が国における実践的物流理論として世界中に広まった。
重相関係数	じゅうそうかんけいすう	回帰式により推定したモデルの信頼性を表す指標の一つであり、式全体の説明性を表す。0~1の値であり、1に近いほど説明性は高い。p 個の変数があるとき、ある 1 変数を残りの p-1 個の変数で予測しようとするとき、その説明率を表す。

用語	読み	用語の意味
主要地域拠点空港	しゅようちいき きよてんくうこう	地域拠点空港のうち、路線展開と利用の状況などの点から、国内航空ネットワークの地域拠点として大都市圏拠点空港に次ぐ重要な役割を果たしている空港のこと。具体的には福岡、新千歳、那覇空港を指す。
世界銀行	せかいぎんこう	各国の中央政府または同政府から債務保証を受けた機関に対し融資を行う、国際連合の専門機関。国際通貨基金と共に、第二次世界大戦後の金融秩序制度の中心を担う。加盟国は184カ国。本部はワシントンD.C。
潜在需要	せんざいじゅよう	供給不足のため、消費者のニーズが市場に現れてこない需要のこと。何らかの理由によってまだ現実の需要にならず、隠れて表面化していない需要のこと。
ゾーン	ぞーん	交通需要予測を行う際の地域区分のこと。交通特性が均一であることが望ましい。全国幹線旅客純流動調査や国勢調査等の交通需要予測に必要なデータの地域区分で分割されることが多い。
ソフトウェア	そふとうえあ	コンピュータが作業する手順を、コンピュータに適した形で記述したもの。狭義にはコンピュータプログラムとほぼ同じ意味。
WTO	だぶりゅていーおー	世界貿易機関(World Trade Organization)の略称。WTO協定の管理・運営、貿易紛争の処理等を担うとともに、加盟国間の貿易交渉の場を提供する機関で、1995年1月に発足。本部はスイス・ジュネーブ。WTOは、どの国に対しても同様の条件で関税などの通商規則を定めること(最恵国待遇)を原則としている。
WTO	だぶりゅていーおー	世界観光機関(World Tourism Organization)の略称。観光の振興と発展を目的として145ヶ国が加盟している国連機関。本部はマドリッド。
ダミー変数	だみーへんすう	数値化が困難な項目をモデルに組み込む場合には、「ある」(1)または、「ない」(0)かで指標化する。このようにして組み込んだ変数をダミー変数という。
知的クラスター	ちてきくらすたー	地域のイニシアティブの下で、地域において独自の研究開発テーマとポテンシャルを有する公的研究機関等を核とし、地域内外から企業等も参加して構成される技術革新システムをいう。
中核都市	ちゅうかくとし	地方圏(東京圏、関西圏、名古屋圏の三大都市圏以外の地域)における県庁所在市や人口が概ね30万人以上の都市。
中枢都市	ちゅうすうとし	札幌、仙台、広島、福岡・北九州。
t値	ていーち	モデルの信頼性を示す指標の一つであり、各変数ごとのパラメータの有意性を表す。t値の絶対値が大きいほどその変数のパラメータは有意であり、通常2.0以上あれば十分とされている。

用語	読み	用語の意味
定数項	ていすうこう	選択肢ごとに個別に固定した効用値を定数項と呼ぶ。例えば推計するケースによって所要時間等の変数の値は変化するが、定数項の値は変化しない。
的中率	てきちゅうりつ	推定された結果の良否を判断するための統計的検定手法の一つ。モデル上で最大確率を持つ選択肢と実際に選んだ選択肢とが一致するサンプルの割合を示す。
デジタルコンテンツ	でじたるこんてんつ	電子化されている情報。流通にかかる費用が少なく、複製が容易であるなどの特徴をもつ。
テロ(テロリズム)	てろ(てろりずむ)	政治的目的を達成するために、暗殺、暴行、粛清、破壊活動等の直接的な暴力やその脅威に訴える主義。
トランジット	とらんじつと	目的地に着く前に、一旦途中の空港で降りて便を乗り換えることをいう。
NIES	にーず	新興工業経済地域群(Newly Industrializing Economies)の略称で、工業化に成功した新興工業国家群のこと。アジア地域のNIEsは、シンガポール・韓国・台湾・香港。
ネステッド型	ねすていどがた	例えば今回の交通機関選択モデルで  のように階層構造としたモデルの型のこと。
パラメータ	ぱらめーた	主たる変数あるいは関数に対して補助的に用いられる変数。例えば、関数 $x=f(t)$ と $y=g(t)$ とから x と y との関係関数が定まるときの t のことをいう。
PFI	ぴーえふあい	Private Finance Initiativeの略称。 広く、これまで公的部門がしてきたサービスやプロジェクトの建設や運営を民間主体に委ね、政府はサービスの購入媒体になるという民間資金構想をいう。
光ファイバー	ひかりふあいばー	光による情報伝達として用いる直径0.1ミリ程度のガラス繊維。光通信ケーブル。
ビザ	びざ	海外旅行者のため、入国希望国の駐在領事が、旅券を確かめて正当な理由と資格があつて旅行するものであることを証明する裏書き。滞在期間の短い旅行などの場合は、これを必要としない国が多い。入国査証。査証。
VJC (ビジットジャパン キャンペーン)	びじつとじゃぱん きゃんぺーん	Visit Japan Campaignの略称。 訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数との格差をできるだけ早期に是正することを目的とし、官民一体となつて、15年度より本格的に実施している訪日旅行促進キャンペーンのこと。
非集計モデル	ひしゅうけいもでる	データをゾーン単位等で集計した結果からではなく、個人レベルのデータの選択実績を基に構築したモデル。
ビジョン	びじょん	将来の構想。展望。または、将来を見通す力。洞察力。

用語	読み	用語の意味
ふくおか ギガビットハイウェイ	ふくおか ぎがびつとはいうえい	2.4Gビット/秒の通信が可能な光ファイバーを使って、県内主要9都市を結び、企業イントラネット構築、ISPなど通信事業者の中継回線、大学・研究機関等のネットワーク構築などに低コストで利用できる高速・大容量ネットワークのこと。
複合産業	ふくごうさんぎょう	複数の産業が関係する産業。例えば観光は、旅行業、宿泊業、運輸業にとどまらず、飲食業、みやげ物販売を含む小売業、アミューズメント業、広告業、さらには農林水産業、製造業、建設業等あらゆる産業に関係する裾野の広い複合産業といえる。
プラザ合意	ぷらざごうい	1985年9月22日、当時の先進5カ国(米国、イギリス、西ドイツ、フランス、日本)は、協調して為替レートをドル安に進めることに合意した。これをプラザ合意と呼んでいる。プラザ合意とは、ニューヨークのプラザホテルで開催されたG5の通称。G5とは、当時の先進5カ国蔵相・中央銀行総裁会議のことをいう。
ブロードバンド	ぶろーどばんど	広帯域通信回線のこと。既存のアナログ回線に比べて大容量の通信回線のことを指すが、どの程度の回線容量があればブロードバンド回線かという明確な定義はない。概ね500kbps以上の高速回線。
プロジェクト	ぷろじえくと	企画。計画事業。研究開発計画。
ベリー	ベリー	航空旅客機の下部貨物室のこと。英語で「ベリー (belly)」とは「腹」の意味。
ベンチャー企業	べんちゃーきぎょう	新しい分野に、専門技術を駆使し、チャレンジ精神を持って、果敢に挑む創造的企業のこと。英語で「ベンチャー (venture)」とは「冒険、投機」「危険を冒して行うこと」の意味。
ポテンシャル	ぼてんしゃる	潜在的な力。可能性としての力。
モーダルシフト	もーだるしふと	トラック中心の貨物輸送を、温室効果ガスの排出が少なくエネルギー効率の高い鉄道や海運へ転換させる等により、長距離幹線貨物輸送における環境負荷の削減を図ろうというもの。国土交通省等が総合物流施策の一環として推進している。
モデル	もでる	ある事象について、諸要素とそれら相互の関係を定式化して表したものの。
モビリティ	もびりてい	自由な行動の可能性(自由な行動のしやすさ)。
尤度比	ゆうどひ	尤度とは、ある観測データにあるパラメーターのもとで、確率論的モデルが「どれくらいあてはまっているのか」を表す尺度のことをいう。尤度比とは、推定したパラメーターによって尤度がどの程度向上したかを示す指標で、0～1の値をとり1に近いほど良い。
ユニバーサルデザイン	ゆにばーさるでざいん	施設や道具などに採用される設計・デザインのうち、年齢・身体的能力などを問わず全ての人にとって利用しやすいものにする、という意図・性質を持つもの。
ライフスタイル	らいふすたいる	生活の様式・営み方。また、人生観・価値観・習慣などを含めた個人の生き方。
ロジットモデル	ろじつともでる	各個人は、選択可能なものの中から最大の効用を与える選択肢を選ぶという合理的選択行動をとるものと仮定し、確率的効用理論の考え方に沿って構築された非集計モデルのひとつ。
ロードファクター	ろーどふあくたー	航空機の提供座席数に対する利用座席数の割合。
LOS	ろす、えるおーえす	サービス水準 (Level of Service) の略称。 所要時間、費用、運行頻度等の交通での便利さを表す数値の総称。 交通経路を選択する際の評価指標。

MEMO

A series of horizontal dashed lines for writing.

Comprehensive Study of Fukuoka Airport Public Involvement (PI) Report Step 2

In this paper, we describes that the role of Fukuoka Airport in relation to the future prospect of Kyushu region. Based on this role, we also describes the estimation of the demand forecast of Fukuoka Airport.



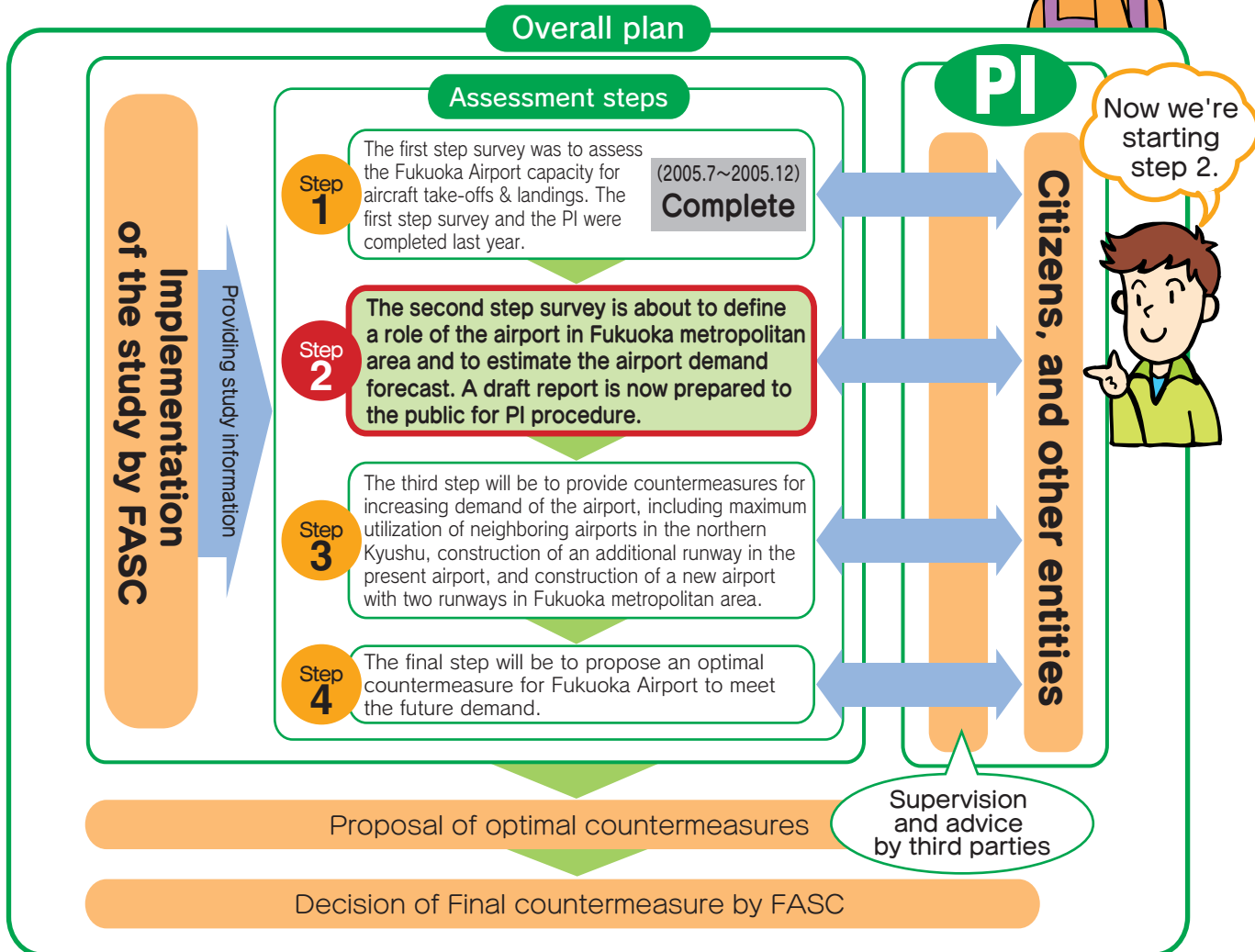
Let's explore together about Fukuoka Airport that will support the region in the future.



1. Introduction1
2. Future outlook for the region, and the role of Fukuoka Airport ..2
3. Future demand forecast9

Ministry of land, infrastructure and Transport (MLIT), Fukuoka Prefectural Government and City of Fukuoka organized Fukuoka Airport Study Commission (FASC) and started a study in order that the airport will maintain airborne network and provide proper services to the passengers in the future.

How is the comprehensive study of Fukuoka Airport performed?



What is PI?

Public involvement is the process of involving the public in the early stages of the transportation planning process through completion.



Output from the first PI step survey is;

The capacity of Fukuoka Airport is assessed 145 thousands aircraft take-offs & landings per year. While the airport handled 136 thousands aircraft take-offs & landings in FY 2003, deterioration of service for passenger and inefficient aircraft operation are found in the airport.

If parallel taxiway is installed in front of domestic terminal, the capacity will be expected 149 thousands aircraft take-offs & landings in a year. The capacity of the airport, the service and the operational condition will be improved to some extent.

Here, second step survey, we provide you information on a future outlook for the region, the role of Fukuoka Airport and demand forecast in the future.



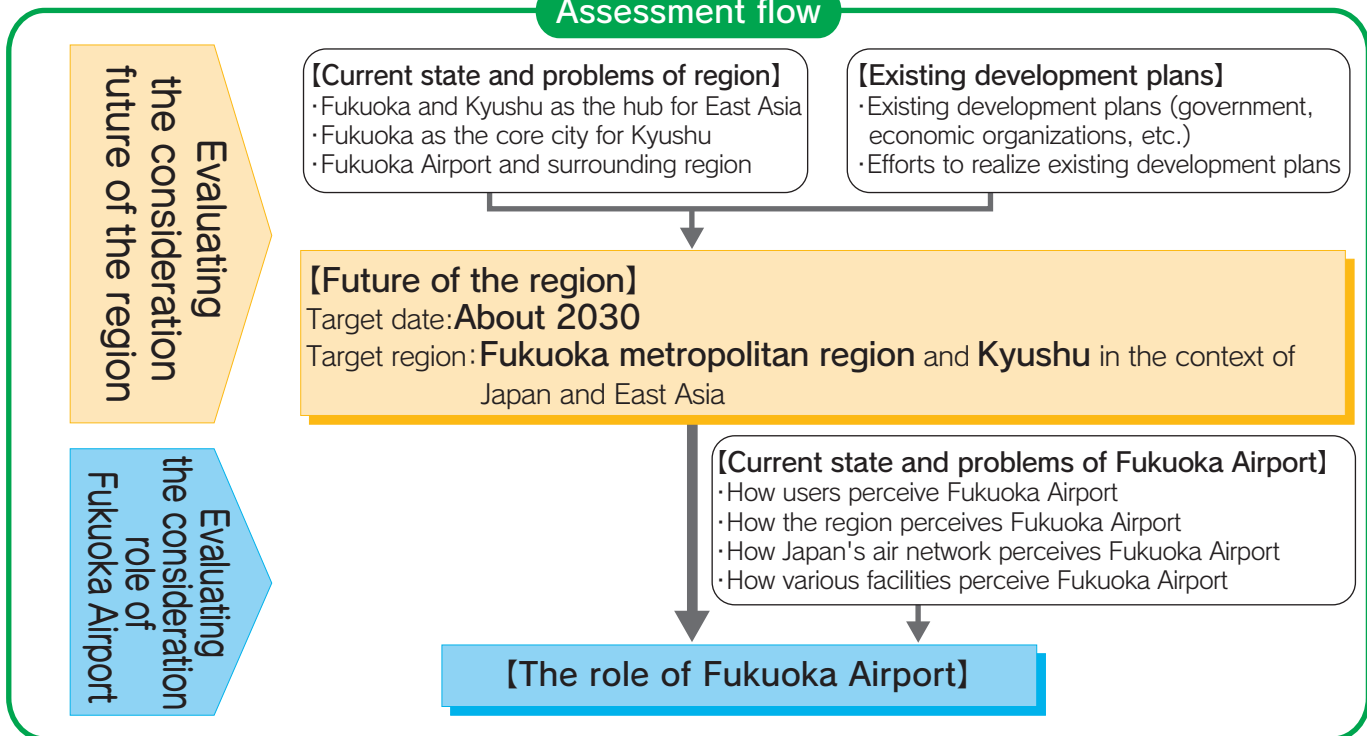
How do you evaluate what the region will be like in the future, and the role the airport will play?



- Before we can evaluate the role of Fukuoka Airport, it is necessary to sketch out an image of what the region will be like in the future.
- We approached this by first investigating the current state of the region and the problems it faces, and existing development plans*, and reviewing ongoing efforts to achieve these objectives. After the overall direction of existing policies and projects has been identified, we are able to better define the future state that the region is currently working to achieve, and what future should we be aiming to achieve.
- The role that Fukuoka Airport will play in the future state of the region has been formulated, base on the current state and problems of the airport as defined in step 1.

* Existing development plans include plans at the national, Kyushu, prefectural and city levels.

Assessment flow



The first step is to define the state of the region in the future. What are the key points to consider?



- We have defined seven key points, based on the current state and problems of the region, and existing development plans.

7 key points in defining the future of the region

① Globalization

② Aging population and declining birthrate

③ Decentralization of government

④ Diversification of senses of value

⑤ Information technology

⑥ Infrastructural management

⑦ Environmental awareness

The future of the region is discussed through these seven key points in the following pages.



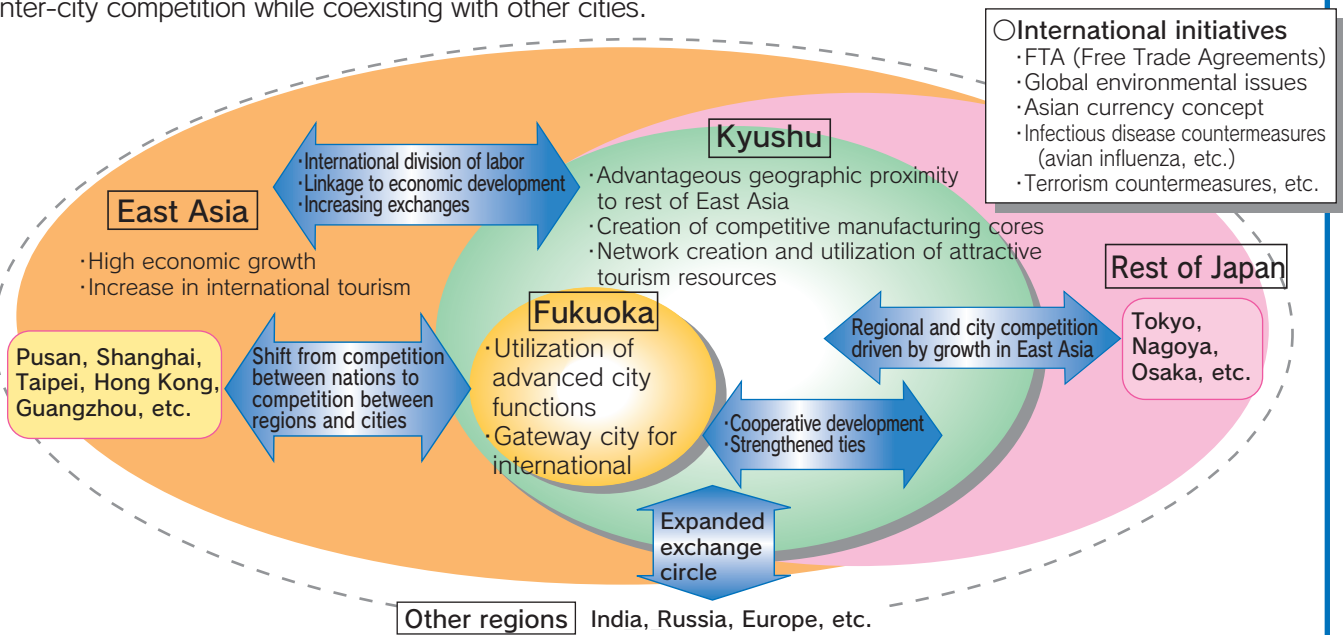


What is the future of the region?

●The future state of the region is discussed below through each of the seven key points, including concrete plans to resolve existing problems and projects already under way.

① Globalization

Barriers between regions and nations are becoming lower in recent years, and the movement of people, goods, money and information is more active than ever, thanks to rapid globalization. Fukuoka, Kyushu enjoys a geographic advantage with respects to the fast growing cities of East Asia. It is essential for Fukuoka to utilize this geographic proximity to ensure a share of the overall growth driven by regional and inter-city competition while coexisting with other cities.

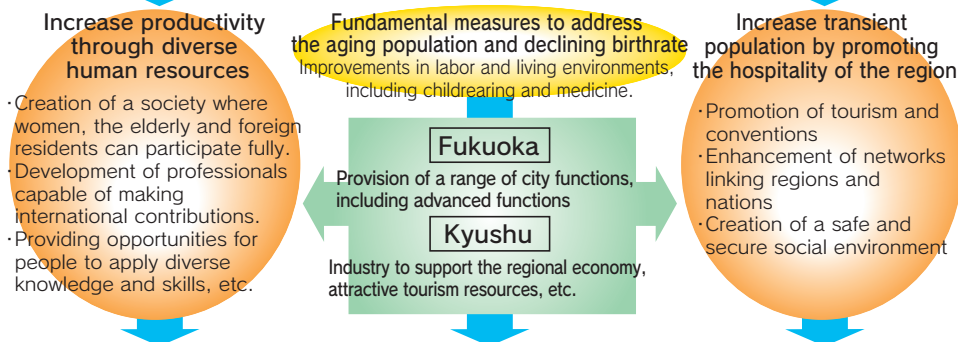


Future state of the region: **Coexisting with the international society, especially in fast-growing East Asia**

② Aging population and declining birthrate

The aging population and declining birthrate is a trend that is affecting all of Japan, and is expected to result in a smaller workforce in the future. To maintain its vitality, Fukuoka and Kyushu will have to implement fundamental policies to address the issue. In addition, it will be essential for Fukuoka to drive programs designed to heighten the attractiveness of Kyushu overall, promoting increases in productivity and transient population.

Smaller productive population ← Aging population and declining birthrate → Population concentration in cities, depopulation of rural areas, Depressed consumption due to fewer permanent residents, etc.



▼The ratio of foreign visitors to local population is 130% for France and 70% for Italy, but only 4% for Japan and 7% for Fukuoka Prefecture.
※Photo: Paris, France



Fukuoka must lead the sustained development of Fukuoka / Kyushu

Future state of the region: **Attracting diverse people from Japan and overseas, and providing a wide range of opportunities**

③Decentralization of government

The Japanese government is currently working to decentralize authority and transfer revenue sources to local governments, and regions are seeking increased independence. For Fukuoka and Kyushu to become independent regions, it will be essential to develop their own unique competitiveness, such as the advantageous proximity to the rest of East Asia.

- Regional potential equivalent to that of a nation
- Diverse and sophisticated needs
- Domestic and international competitiveness

Constructing an independent region

- Construction of an efficient administrative system capable of responding quickly, accurately and autonomously to regional needs
- Regional development through deregulation, international contribution and international corporate activity

Transition from international exchange to international contribution

Fukuoka: Development from a Japanese hub city to an exchange city representative of all of East Asia
 Kyushu: Development from a region in western Japan to a hub region for East Asia

▼Comparison of Kyushu and Holland

Kyushu is very similar to Holland in terms of land area, population and GDP, and indeed has potential on a par with that nation.

Item	Kyushu	Holland	Remarks
Area (km ²)	39,910	41,528 (1.04)	Kyushu:2004 Holland:2002
Population (Thousand)	13,446	16,105 (1.20)	Kyushu:2000 Holland:2002
GDP (\$100 million)	3,459	4,190 (1.21)	2002

※Kyushu excluding Okinawa. Numbers in parentheses indicate ratio to Kyushu
 Sources: World Statistics 2006, Japan Statistics 2006 (Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications), Kyushu Data Book 2006 (Nishinippon Shimbun)

▼Fukuoka and the surrounding region: making an international contribution as a key center in East Asia



Photo: EU headquarters in Brussels, Belgium
 Source: Ministry of Land, Infrastructure and Transport

Future state of the region: **A competitive, independent region that utilizes its regional strengths**

④Diversification of senses of value

Senses of value are changing from defining the quality of life in terms of quantity of goods to a definition based on spiritual and emotional fulfillment, resulting in a rise in potential demand for leisure activities, especially travel. It is essential that Fukuoka and Kyushu utilize their extensive natural, historical, cultural and other resources to promote diverse exchanges, and create balanced and high-quality lifestyles for leisure activities.

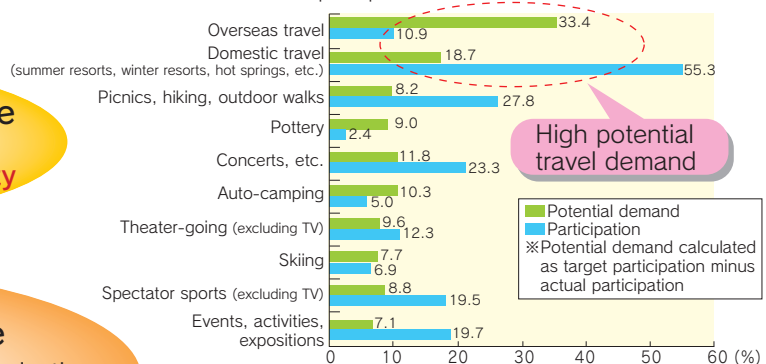
Diversifying senses of value
 Lifestyle evaluation:
 Changing from quantity to quality

Extensive exchange
 with many different people

- Utilize the rich natural, historical, cultural and other resources of Fukuoka and Kyushu
- Utilize convenient transportation networks to other domestic and international points

Achieve a balanced and high-quality lifestyle

▼Potential demand and participation



Source: Leisure White Paper 2005 (Japan Productivity Center for Socio-Economic Development)

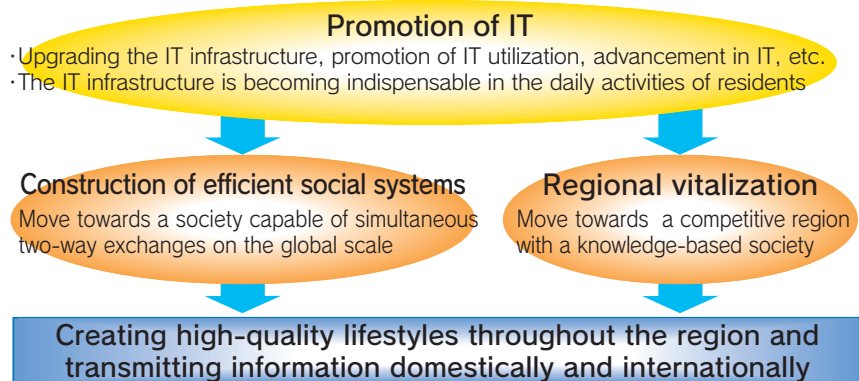
▼The Kyushu National Museum, a new hub of cultural and academic exchange for the region



Future state of the region: **A region where diverse people engage in exchange with each other, and experiencing truly rich lifestyles**

⑤ Information technology

Information technology (IT) is adopted on a global scale today, Fukuoka and Kyushu will need to not only construct efficient social systems through the widespread adoption of IT, but also utilize the accumulation of IT-related industry in Fukuoka to vitalize the region, providing residents with high-quality lifestyles and transmitting information to Japan and the world.



▼R&D sites in the information services industry (Fukuoka Soft Research Park)



Future state of the region: **A region where IT is utilized to create knowledge, and transmit information domestically and internationally**

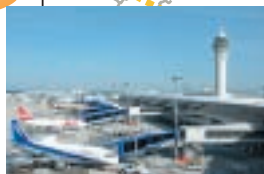
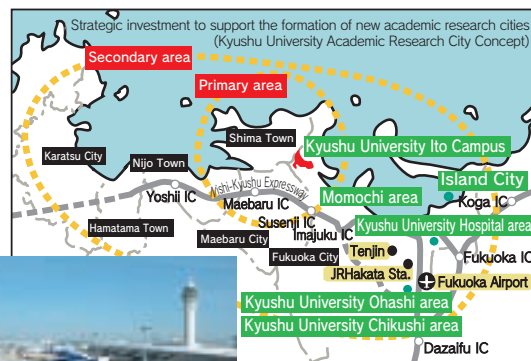
⑥ Infrastructural management

Both the national and regional governments are in financial difficulty. In the future will require effective and strategic enhancement to infrastructure based on selection and concentration will be required. It will be essential to improve regional competitiveness by emphasizing the hub character of Fukuoka in infrastructural development plans for Fukuoka and Kyushu.

- Sound government financial state through administrative restructuring and streamlining
- Utilization of compact and sophisticated city functions of Fukuoka
- Active utilization of private sector in the form of investment and expertise from private enterprise

Move towards a region with maximum efficiency and benefit through timely and effective minimal investment effectively at the optimal time

Formation of a strategic infrastructure
Infrastructural management through selection and concentration, enhancing domestic and international competitiveness

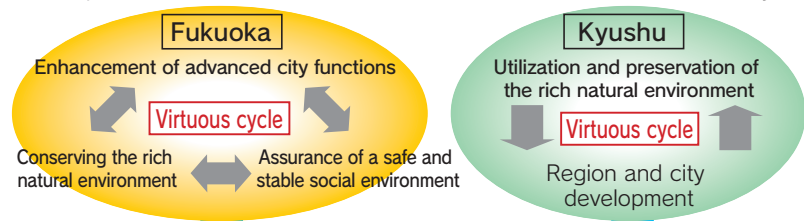


◀ Chubu Airport, realized through capital and expertise from the private sector
Source: Tokoname city HP

Future state of the region: **A region with global competitiveness made possible by strategic infrastructure**

⑦ Environmental awareness

Today, global environmental problems and limited natural resources are key issues for society. It will be essential for Fukuoka and Kyushu to work to preserve the rich natural environment of the region and take the lead in global environmental protection measures, with the aim to create a fascinating and sustainable region where urban development and environmental awareness coexist in a virtuous cycle.



- Virtuous cycle formed between city and environment to enhance the fascination of the region and the city
- Maintain a high standard of living and preserve the rich natural environment
- International contribution through advanced environmental technologies and programs



◀ Advanced city functions in downtown Fukuoka

▼ The rich natural environment of island in Hakata Bay (Noko Island)



▼ A social environment that promotes the effective utilization of resources and energy (Fukuoka Clean Energy Co., Ltd. Tobu Plant)



Future state of the region: **A region where a sustainable virtuous circle exists between city development and environmental awareness**

What is required of Fukuoka Airport in the future, based on its current status and issues?



●Based on the current status and issues of Fukuoka Airport identified in PI Step 1, this section discusses what will be required of Fukuoka Airport in the future through four viewpoints: ① the users, ② the region, ③ the air transport network, and ④ the airport facility.

①The users'

- Emphasis on travel time, time of stay at destination, and frequency of flights
- Heaviest traffic occur in mornings and evenings
- Satisfaction with Fukuoka Airport is high in comparison with other airports
- There are many routes with low satisfaction (for example, routes with low flight frequency)



Fukuoka Airport will have to maintain existing direct flights and develop new ones, assure flight frequency and various access, and enhance benefits such as by reducing costs.

②The regional

- The airport has developed with the surrounding region
(Some land is privately-owned, requiring an understanding of the history of the region and the airport.)
- The airport contributes to the regional economy and lives of the residents
(The airport provides about 800 billion yen annually in indirect economic effects to Kyushu, as well as supporting private aircraft use, better access to remote islands, and improves disaster and information activities.)
- Effect on the structure of the city
(Including easy access to the city center, concentration of production and distribution functions in areas near the airport, and height restrictions on city buildings.)
- Effect on the city environment
(Airport is built within the city limits, causing local environmental issues such as aircraft noise. In addition, an accident could cause significant damage.)



Fukuoka Airport will have to continue to support the economic activities of Fukuoka and Kyushu, as well as cultural and civic activities, while working to assure aircraft safety and implement environmental measures such as aircraft noise reduction.

③The air transport network

- The domestic air transport network facilitates transport between northern Kyushu and the three major urban areas within the Kyushu-Yamaguchi region, and to remote islands.
(Fukuoka Airport is 4th in terms of domestic passenger volume, and 3rd in terms of domestic freight tonnage.)
- The international air transport network, facilitates transport between Fukuoka and other cities in East Asia.
(4th in Japan in terms of international passenger volume and international freight tonnage.)
- Strong basic demand and easy access to the Fukuoka urban area from other regions in Kyushu has caused demand growth and helped create the air transport network.



Based on continuing upgrading of domestic and international airports and economic growth throughout East Asia, Fukuoka Airport will have to further enhance its domestic and international air transport networks, utilizing its proximity to the rest of East Asia.

④The airport facility

- There are capacity-limiting factors including parking, runways and taxiways.
- Congestion is on the increase at Fukuoka Airport, resulting in limitations during peak periods.
- Effects on users are becoming apparent, such as difficulty in making reservations on domestic routes for Fridays, when demand peaks.
- On international routes, there is fluctuation depending on which day of the week and the season, based on tourism characteristics.
- For noise control and other reasons, Fukuoka Airport can only be used between 7:00 and 22:00.



Fukuoka Airport will have to provide the capacity needed to fulfill forecasted mid- and long-range demands as well as user demands during peak periods.

The roles of Fukuoka Airport are described on the following pages, based on the future vision for the region and the current status and issues of the airport.





What role will Fukuoka Airport play?

●The role that Fukuoka Airport will play in the future has been outlined in the four basic points below, based on the future state of the region and the current issues that the airport faces.

The role of Fukuoka Airport **1**

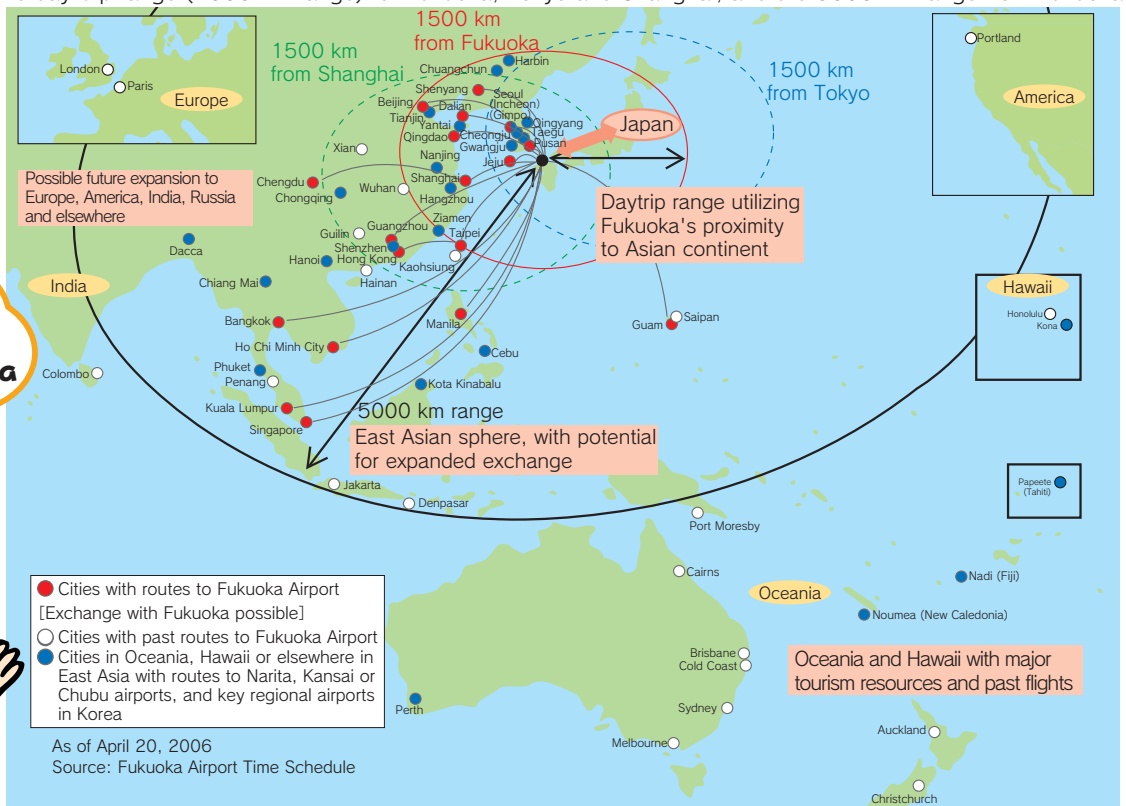
Linking Fukuoka to Japan and other nations and supporting expansion of mutual exchange

【Required action】

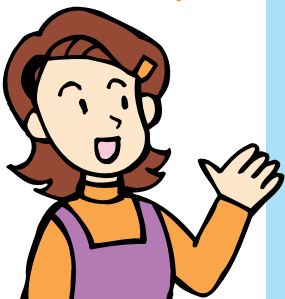
Expansion of the air transport network

■As globalization, aging society and declining birthrate continue, the continued development of the region will require Fukuoka Airport to provide closer ties between Fukuoka and Kyushu on the one hand, and the rest of East Asia on the other, utilizing the extensive domestic air transport network that Fukuoka Airport already possess.

▼The day-trip range (1500-km range) for Fukuoka, Tokyo and Shanghai, and the 5000-km range from Fukuoka



Fukuoka is close enough to the rest of East Asia for day trips!



The role of Fukuoka Airport **2**

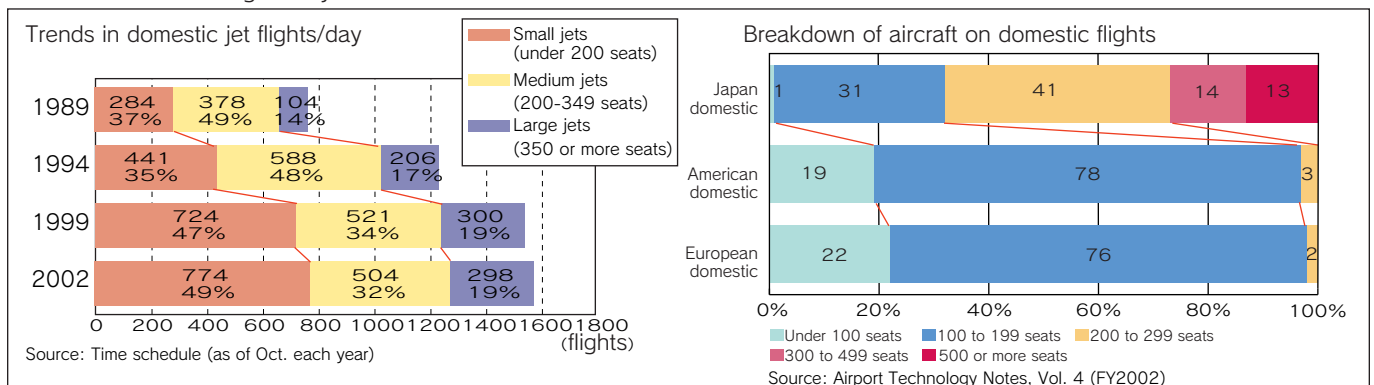
An airport to support improved service and air transport demand

【Required action】

Ensure airport capacity

■Fukuoka Airport will have to establish new routes and offer additional flights to satisfy future demand. From the global perspective, with deregulation in air transport, there is a trend towards smaller aircraft and more frequent usage.

▼Trends in domestic flights/day



The role of Fukuoka Airport **3**

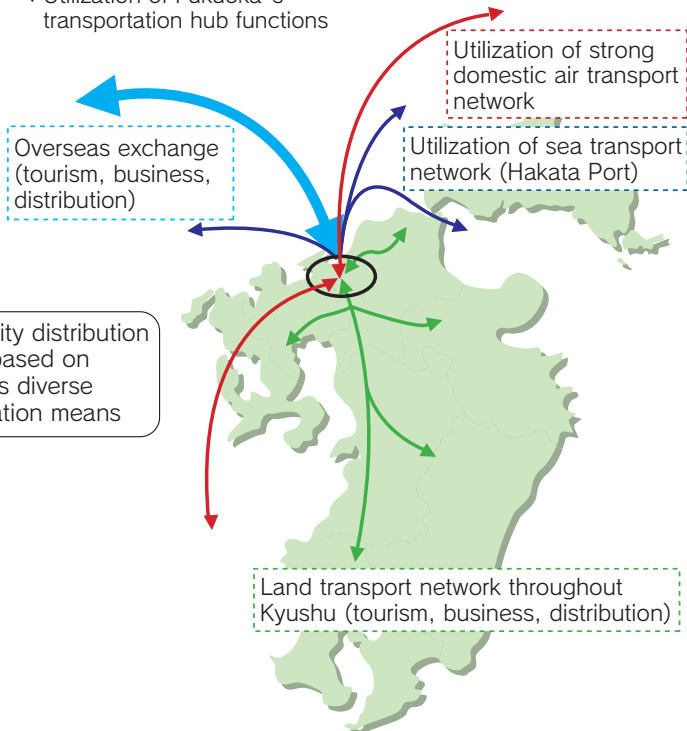
An airport for fast, inexpensive and comfortable transport, utilizing Fukuoka's multi-modal transport functions

【Required action】

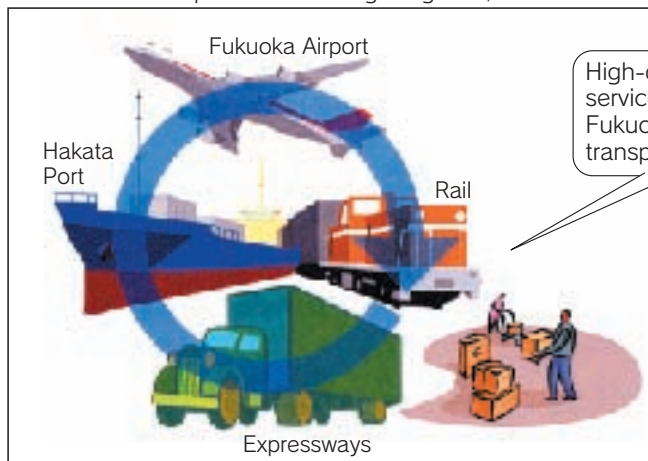
Improved convenience for users

■ Fukuoka is situated close to ports and harbors, with well-developed rail and road networks. Fukuoka Airport must utilize these characteristics to transport both passengers and goods quickly, inexpensively and comfortably to destinations, to provide enhanced customer convenience.

▼ Utilization of Fukuoka's transportation hub functions



▼ Fukuoka's transport network integrating land, sea and air



The role of Fukuoka Airport **4**

An airport to coexist with the local region, supporting the independent development of Fukuoka and Kyushu

【Required action】

Widespread air transport usage with safety and environmental considerations

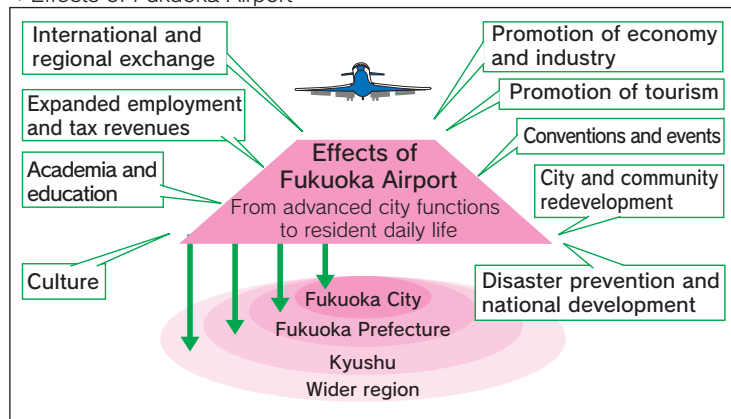
■ Fukuoka Airport must contribute to people's lives through widespread usage of air transport for international exchange, distribution, disaster and emergency activities, and support the independent development of Fukuoka and Kyushu. Airport operation will have to involve assurance of safety for the surrounding area, efforts to reduce environmental impact, and a combination of reduced financial load and increased convenience through effective and efficient design and management.

▼ Japan Coast Guard helicopter used for disaster and emergency activities

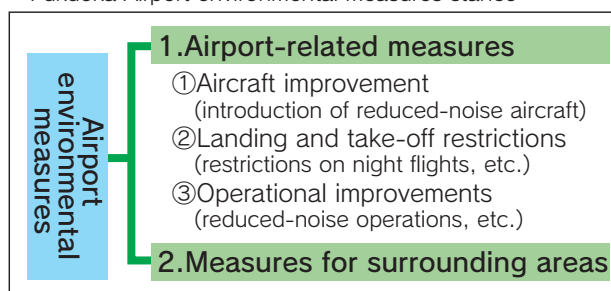


Source: Japan Coast Guard 7th Region website

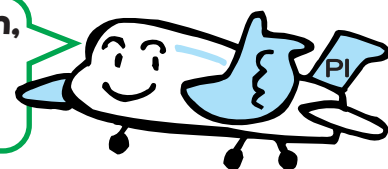
▼ Effects of Fukuoka Airport



▼ Fukuoka Airport environmental measures stance



This completes the discussion of the future state of the region, and the role of Fukuoka Airport. On the next page you'll find forecasts of air transport demand.





How large will demand be in the future?

Forecasting method

- Future demand for air transport is divided into four categories, namely **domestic passengers, international passengers, domestic freight and international freight**.
- Forecasts were calculated for **FY 2012, 2017, 2022 and 2032** (※1), by first calculating the probable world situation for each year (※2), then estimating the number of passengers, freight and flights for Fukuoka Airport accordingly. Demand forecasts are based on actual data for FY2004.

Explanation

- ※1. The 2012, 2017 and 2022 dates were chosen for short- and mid-term forecasts, and 2032 was selected as a long-term forecast date.
- ※2. Demand forecasts are based on assumptions about social and economic conditions that are likely to exist at that time, and different assumptions will result in different forecasts. Three possible GDP values were used to develop three different forecasts.
- ※3. Air transport demand was estimated with widely used traffic volume prediction techniques.
- ※4. Demand forecasts estimate potential air transport demand. Actual demand will be affected by factors such as the number of flights offered.

Items covered by air transport demand forecasts

Domestic passengers
Passenger volume, flights

International passengers
Passenger volume, flights

Domestic and international freight
Tonnage

What will happen to domestic passenger traffic?



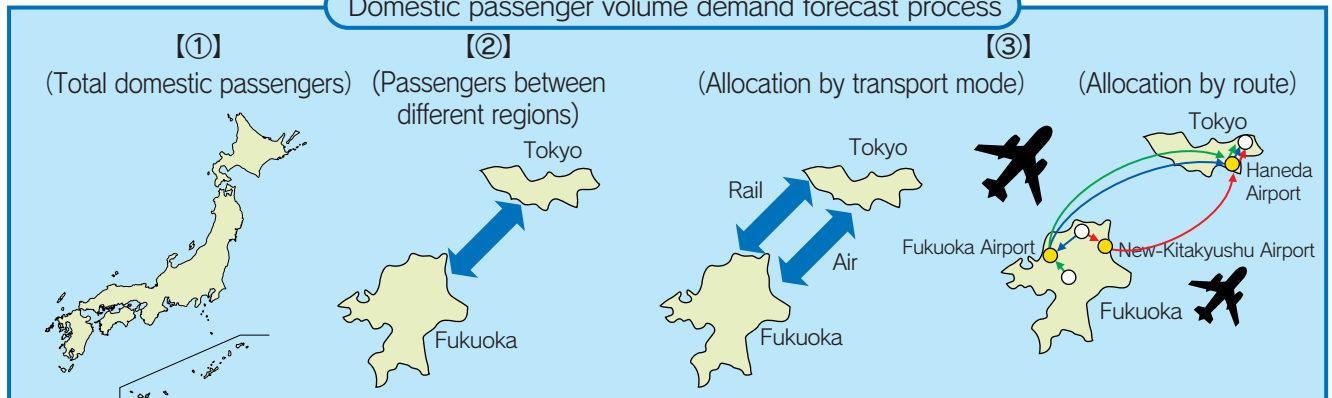
Calculation process

- First, the **total number of domestic passengers** is calculated (※1), including not only airline, but also railway and roadway. 【①】 Proceed to page 10.
- Next, this total volume is classified into **trips between different regions**, and the number (for example, Fukuoka to Tokyo or Kitakyushu to Tokyo) calculated. 【②】 Proceed to page 11.
- Finally, the **number of passengers per route are allocated to different modes** (air, rail, road). For passengers using air transport, which airports and routes will be used are also calculated. (※2) 【③】 Proceed to page 12.

Explanation

- ※1. This covers only medium- and long-distance travel of 200 km or more.
- ※2. Passengers from Fukuoka departing Fukuoka Airport, for example, would be calculated separately from passengers from Kitakyushu also departing Fukuoka Airport, but both would be counted as passengers using Fukuoka Airport.

Domestic passenger volume demand forecast process



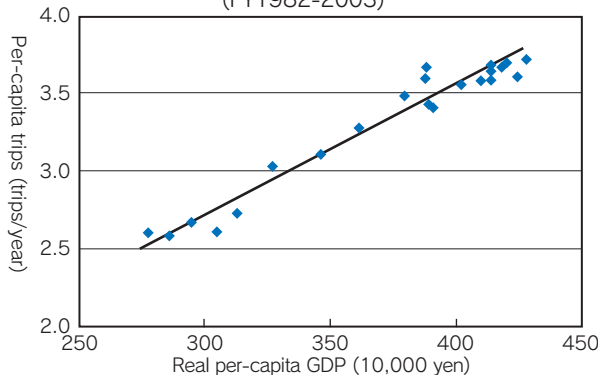
① Calculating total domestic passengers

- Future passenger numbers are calculated as **future population x trips per person in the future.**
- Per-capita trips in the future are calculated based on the close relationship to **real per-capita GDP** (※1).
- Future population is based on population forecasts issued by the National Institute of Population and Social Security Research.

Explanation

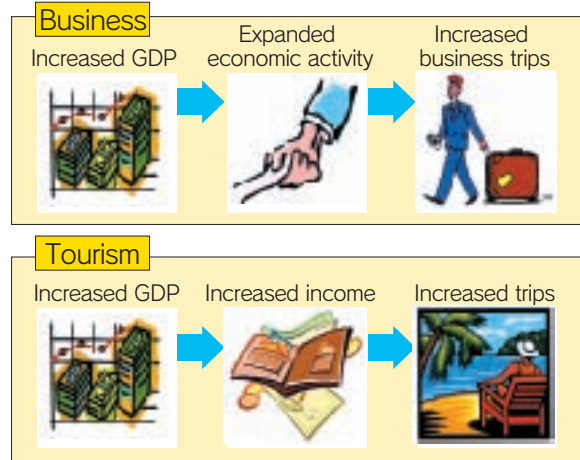
※1. Per-capita trips and real per-capita GDP have a proportional relationship as indicated below. Per-capita trips were estimated from real GDP predictions, assuming that this trend will continue.

▼Correlation between per-capita trips and real per-capita GDP (FY1982-2003)



※Real per-capita GDP based on CY1995 prices. Covers trips of 200 km or more between Prefectural capital cities supported by air routes.
Sources: Airline Passenger Traffic Survey, Major National Air Route Traffic Survey, Citizen Economic Yearbook, National Census Report

▼Relationship between trips and real GDP



※2. The future real GDP for the three cases are calculated, based on the forecasts in 'Structural Reform and Medium-Term Economic and Fiscal Perspectives - FY2004 Revision (Jan. 20, 2005; Council on Economic and Fiscal Policy)' (referred to as 'Reform and Perspectives' below), and 'Japan's 21st Century Vision'.

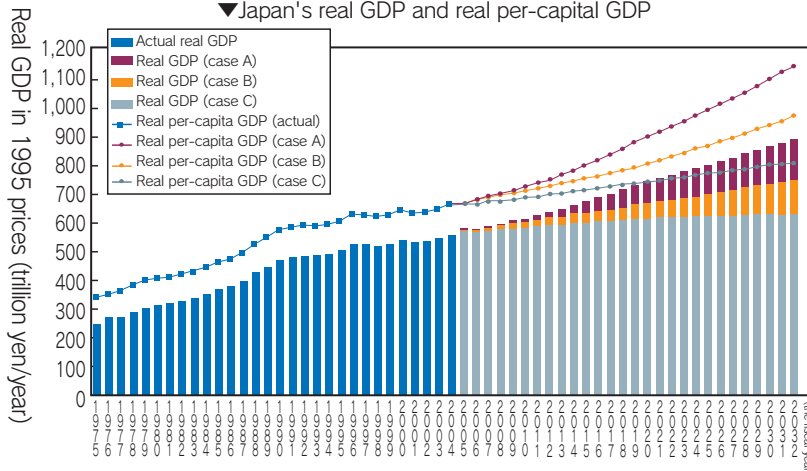
Case A: Structural reform is assumed to continue, supporting economic growth the scenario of progress in 'Reform and Perspectives'.

Case B: Structural reform is assumed to stagnate, with no improvement in productivity in the scenario of no reform and flat growth in Reform and Perspectives.

Case C: The sluggish economic conditions that prevailed during the 1990s are assumed to continue.

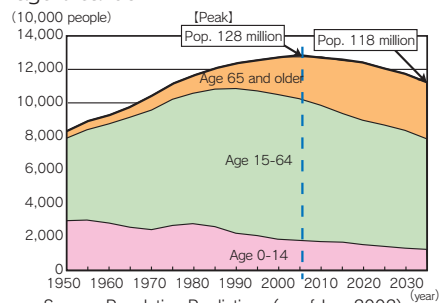
GDP growth assumptions (annual %)	FY	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013-2020	2021-2030	2031-
CaseA		1.6	1.5	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6	1.5	2.0	1.5	1.5
CaseB		1.6	1.4	1.3	1.2	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
CaseC		0.8	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.6	0.3~0.6	0.1~0.3	0.1

▼Japan's real GDP and real per-capita GDP



Sources: Citizen Economic Yearbook, Structural Reform and Medium-Term Economic and Fiscal Perspectives - FY2004 Revision (Jan. 20, 2005; Council on Economic and Fiscal Policy) Japan's 21st Century Vision (Apr. 2005; Japan's 21st Century Vision Committee)

▼Japan's future population and age breakdown



Source: Population Predictions (as of Jan. 2002), National Institute of Population and Social Security Research

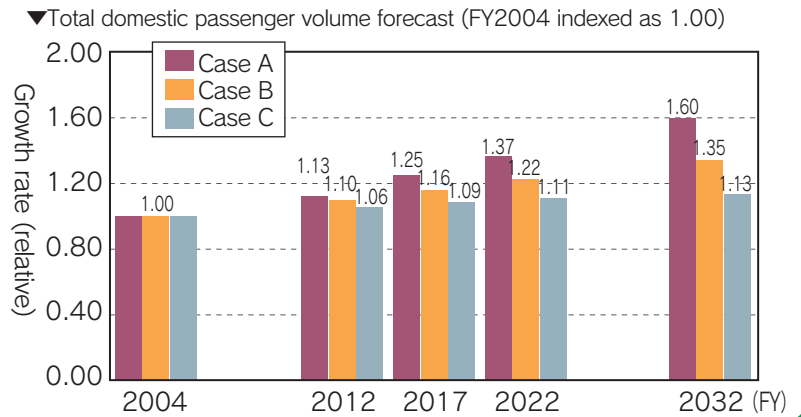
Japan's population is expected to decline gradually in the future.



Demand forecasts are based on a variety of assumptions.

3. Future demand forecast

Using the total medium-range passenger volume for FY2004 as the index, Case A is expected to show a growth of 1.13 times in 2012 and 1.37 times in 2022. Case B forecasts are for 1.10 and 1.22 times, respectively, and even Case C is expected to show growth. Note that even with the same forecasting method, different assumptions will yield different results.

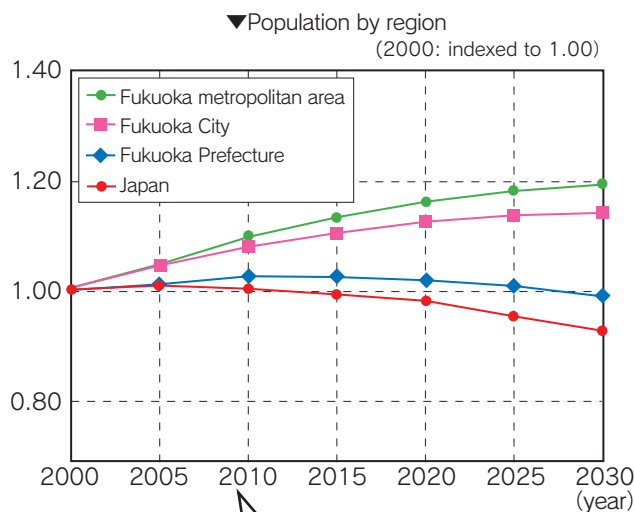


② Calculating passenger volume between different regions

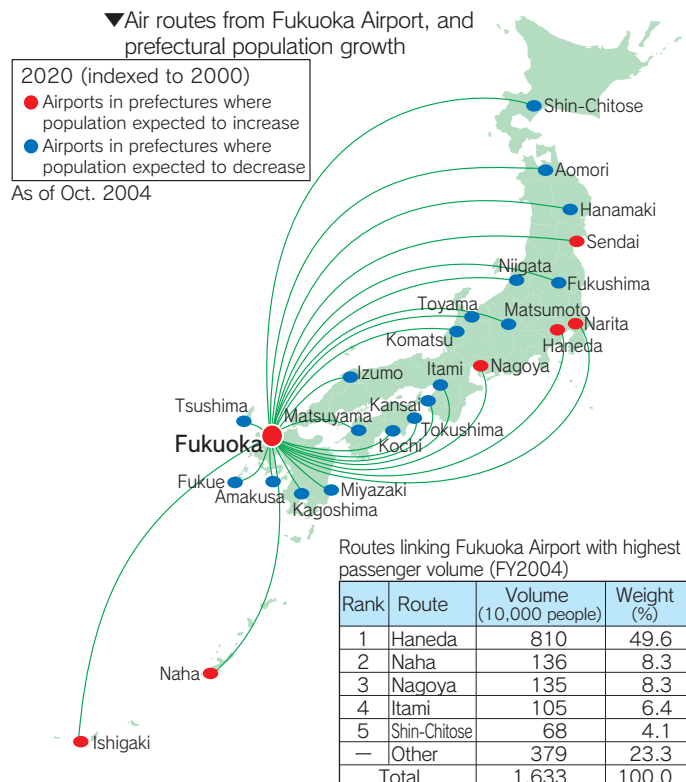
- Existing point-to-point (※1) passenger data is used as the basis, and modified in accordance with factors such as improvement in the transport network and transportation services (※2).
- The future transportation service level is based on actual data for Oct. 2004.
- Passenger volume by destination is estimated based on the above, adjusted for **future real regional GDP (GRP) and population (※3)**.

Explanation

- ※1. Japan was divided into 480 regions (Fukuoka Prefecture 85, other Kyushu regions 177, other regions in Japan 218).
- ※2. An improvement in the transport network between two points will improve convenience for travel between them, leading to an increase in demand. Forecasts include a higher rate of growth for these regions than other regions where no improvement in the transport network is expected.
- ※3. It is predicted that the population of Japan will gradually decline, but the population of Fukuoka metropolitan area will continue to grow. In addition, the population of major prefectures linked to Fukuoka by air is also expected to grow.



The population of Fukuoka Prefecture, and especially Fukuoka City and the greater Fukuoka metropolitan area, is expected to grow at a faster rate than most other regions in Japan.



Sources: Japanese Population Forecasts (as of Jan. 2002), Population Forecasts by Prefecture (as of Mar. 2002), Population Forecasts by Administrative Region (as of Dec. 2003); National Institute of Population and Social Security Research



A change in the underlying assumptions will cause a change in the forecasts.

③ Passenger volume forecasts by transport mode and route

- Passenger volume is allocated by **mode of transport**. For air transport, passenger volume is also allocated by **route**. Concretely, passenger volume is weighted to favor the shortest travel time, lowest cost and highest frequency of operation.
- Demand forecasts take the opening of Shizuoka Airport and the Hyakuri Air Field into account, as well as new Shinkansen routes and expressways.
- Aircraft trip passengers are calculated, and used to determine the total passenger volume for Fukuoka Airport.
- The last step involves dividing total passengers by the **passengers per aircraft (※1)** to calculate the **number of flights (take-offs and landings)** for the airport.

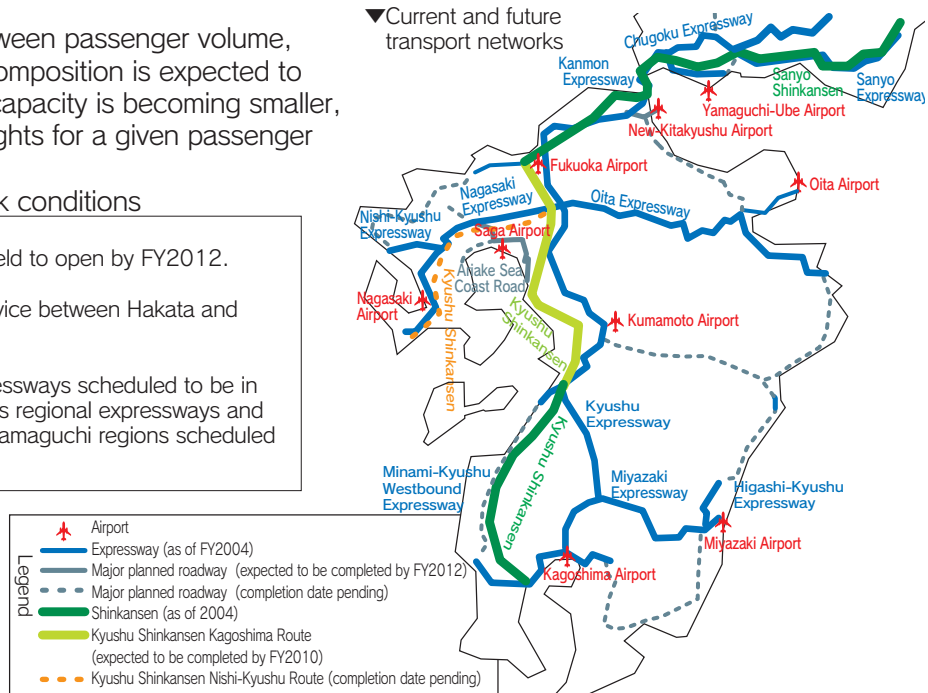
Explanation

※1. The existing relationship between passenger volume, number of flights and fleet composition is expected to remain fairly stable. Aircraft capacity is becoming smaller, which would require more flights for a given passenger volume.

Transport network conditions

- Airports
Shizuoka Airport and Hyakuri Air Field to open by FY2012.
- Railways
Kyushu Shinkansen to offer full service between Hakata and Shin-Yatsushiro by FY2010, etc.
- Expressways
Limited-access expressways: Expressways scheduled to be in service by FY2012 nationwide, plus regional expressways and national roads in the Kyushu and Yamaguchi regions scheduled to be in service by FY2012.

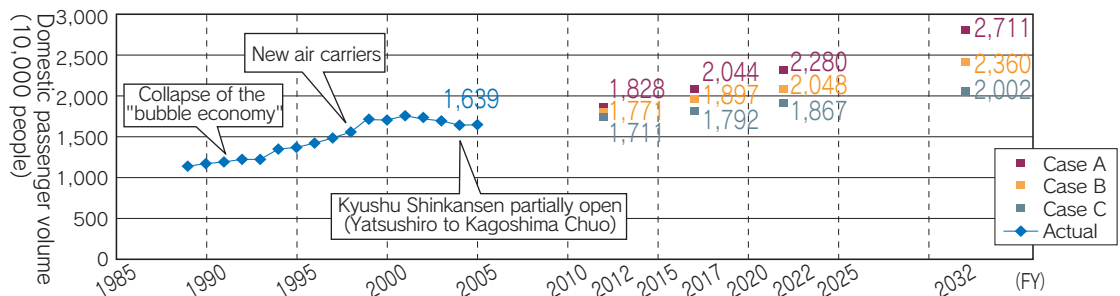
※2. Future demand is calculated for transport network expected to be in service in 2012. Case A (2032) also takes into account of transport network elements expected to enter service in 2013 or beyond.



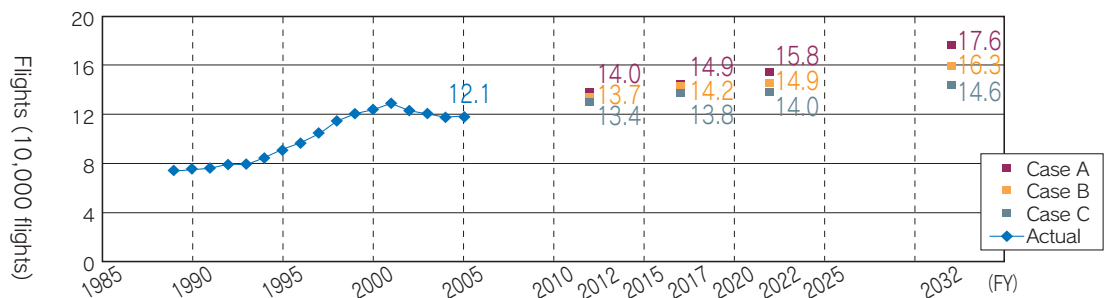
Sources: Future of the Kyushu Block with Respect to Infrastructural Upgrading, Kyushu Regional Planning Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (Mar. 2004), Future Vision Chugoku 21 "2004", Future Vision Chugoku 21 Committee (July, 2004) Expressway Yearbook, JH public information, Report on Realizing Regional Tie-Ups (Saga Airport Improvement Promotion Committee, Mar. 2004)

Domestic passenger volume forecasts

▶ Annual domestic passenger volume for Fukuoka Airport (arrival and departure)



▶ Annual domestic flights for Fukuoka Airport (arrival and departure)



(Date for 2005 is provisional)

※Fukuoka Airport's passenger volume has been flat in recent years, probably due to competition with other transport modes.



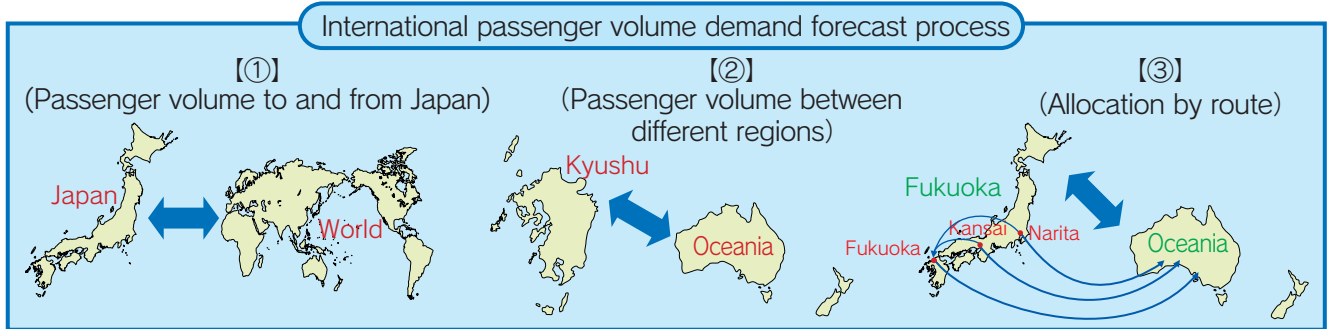
What about international passengers?

Calculation process

- First the **passenger volume between Japan and overseas points** is calculated separately for Japanese and foreigners, and for Japanese by business and tourism. 【①】 See center section, page 13
- Next, this total volume is classified into **trips between different regions**, and the number (for example, Fukuoka to Oceania or Tokyo to Oceania) calculated. 【②】 See page 14
- The last step is to calculate which **airports and routes the passengers use, including transfers** (※1). 【③】 See page 14.

Explanation

※1. For example, in addition to a direct flight from Fukuoka to Oceania, it is also possible to transfer at Narita, Kansai or other airports. Where multiple routes exist, the calculations include what percentage of passengers uses which route.



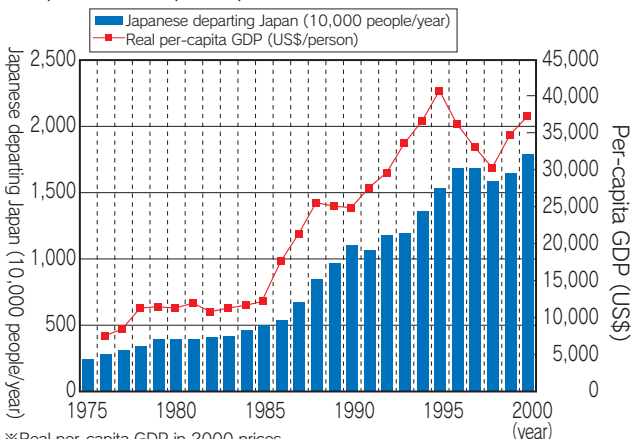
【①】 Calculating passenger volume to and from Japan

- The number of future Japanese departing Japan is calculated as **the future population x international departures per capita** (※1).
- Future population is based on population forecasts issued by the National Institute of Population and Social Security Research.
- Per-capita international departures in the future are calculated based on **Japanese real per-capita GDP, overseas real GDP, and exchange rates, especially yen to the dollar** (※2).
- Foreign passengers entering Japan are calculated based on Japanese real GDP, overseas real GDP, and exchange rates.

Explanation

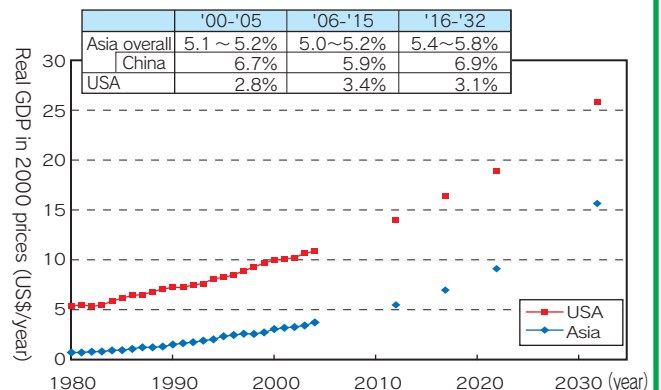
- ※1. Future population and future real GDP is calculated from the same assumptions used to calculate domestic passenger volume (see page 10, ※1 and 2).
- ※2. Future overseas real GDP are based on forecasts issued by the World Bank, the Cabinet Office of the government of Japan and other organizations. Future exchange rates are based on past actual averages.
- ※3. The Visit Japan Campaign under way now is actively promoting foreign visits to Japan, but it has not been factored in. This campaign, if effective, will cause an increase in the number of foreign visitors to Japan.

▼Correlation between Japanese departing Japan and real per-capita GDP



※Real per-capita GDP in 2000 prices
Source: Immigration annual statistics, Ministry of Justice

▼Real future GDP for Asian nations and USA



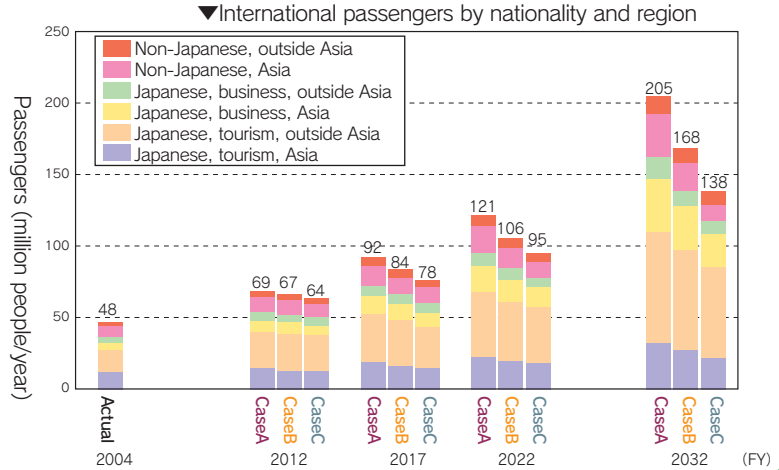
※"Asia" here consists of Korea, China, Taiwan, Hong Kong, Singapore, Malaysia, the Philippines, Thailand and Indonesia.
Sources: Global Economic Prospects (Nov. 2004, World Bank)
World Economic Trends Fall, 2004 (Nov. 2004, Director-General for Policy Planning and Evaluation, Cabinet Office of the government of Japan)

【2】 Calculating passenger volume between regions

- In the same way as for domestic passenger volume, existing passenger flow patterns (※1) are used as the basis, and adjusted for expected improvements in the future transport network and transportation services (※2).
- Passenger volume between regions is then calculated, with the future real GDP (GRP) per regions taken into consideration.

Explanation

- ※1. In the same way as for domestic passenger volume, international passengers are allocated to 20 regions (Asia 9, other 11). See page 134 for details.
- ※2. Calculation is the same as for domestic passenger volume (see page 11, ※2).
- ※3. Total passengers arriving in and departing Japan are expected to grow 1.4 times from FY2004 to FY2012, and 2.5 times from FY2004 to FY2022.



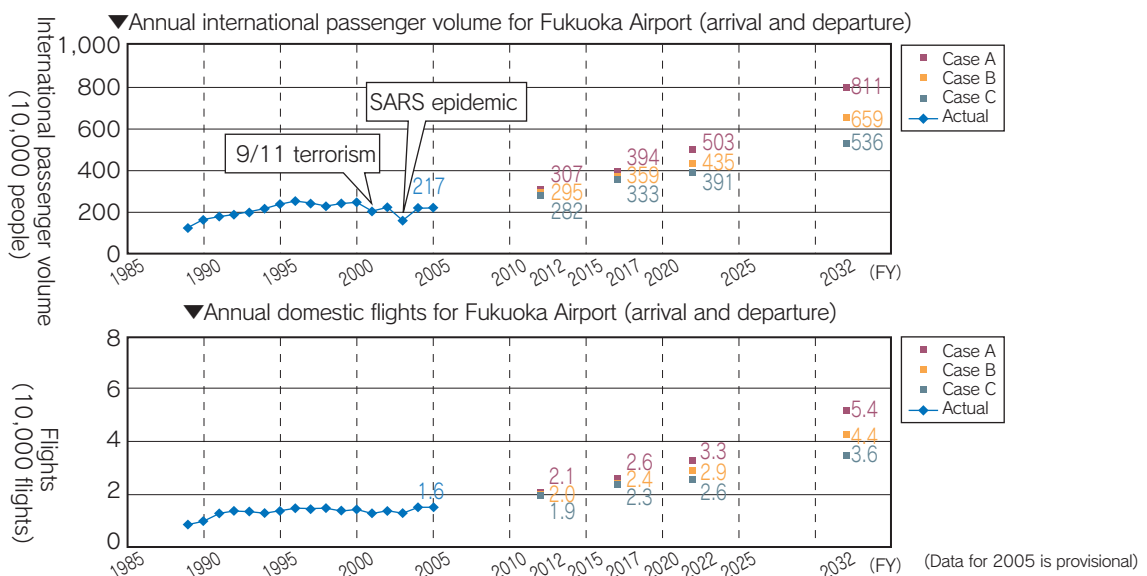
【3】 Calculating passengers by route

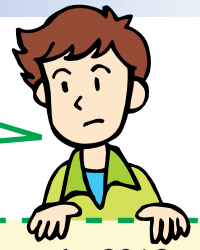
- Passenger volume by destination is allocated by **airport and route used**. In the same way as for domestic passengers, passenger volume is weighted to favor routes with the shortest travel time, lowest cost and highest frequency of operation.
- Passenger volume is calculated for each airport by route (direct, transfer) to determine the total passenger volume for Fukuoka Airport.
- The last step involves dividing total passengers by **the passengers per aircraft** (※1) to calculate **the number of flights for the airport**. (This is the same as for the domestic passenger volume forecast.)

Explanation

- ※1. The existing relationship between passenger volume, number of flights and fleet composition is expected to remain fairly stable. However, larger aircraft are expected to enter into service on some routes to handle increases in passenger volume, based on the experience of Narita Airport.
- ※2. International passenger volume is based on existing routes. New or cancelled routes may affect demand.
- ※3. China has experienced rapid economic growth in recent years, and new routes linking Fukuoka Airport may be added in the future.

International passenger volume forecasts





What is the air transport demand forecast for Fukuoka Airport?

- Growth in air transport demand for Fukuoka Airport is expected in all three cases, with forecasts for 2012 showing a total annual passenger volume, for both domestic and international flights, of between 19.93 and 21.35 million, with annual take-offs and landings of between 153,000 and 161,000. For 2022 the passenger forecast is between 22.58 and 27.83 million, and between 166,000 and 192,000 flights.
- Demand forecasts represent potential demand based on assumptions about the economy at each date, so careful monitoring of differences between the assumptions and actual conditions is required.

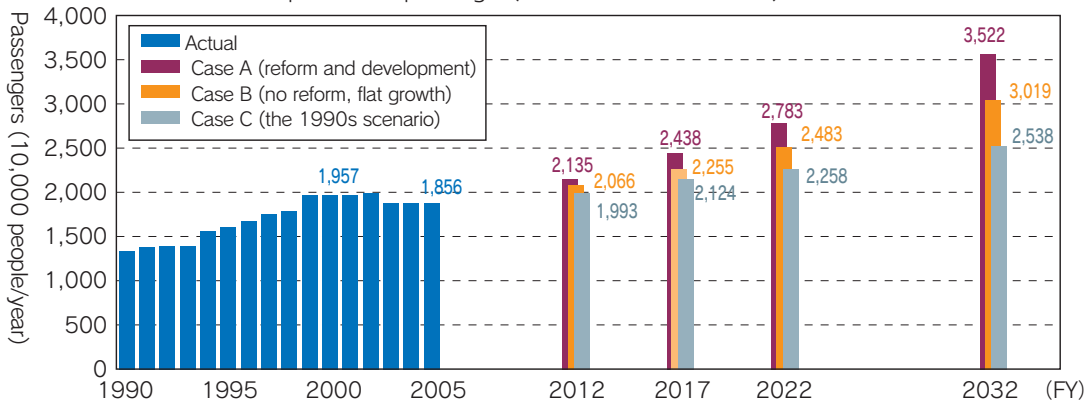
▼Demand forecast cases and results

Assumptions Cases	<ul style="list-style-type: none"> Shizuoka Airport and Hyakuri Air Field opened Kyushu Shinkansen Kagoshima route fully opens Expressways and regional expressways open for service as expected by FY2012 	Forecast results			
		FY2012	FY2017	FY2022	FY2032
Case A (reform and development)	Economic growth forecast due to continuing reform	2,135 31.9 16.1	2,438 37.2 17.5	2,783 42.4 19.2	3,522 52.2 23.0
Case B (no reform, stagnate growth)	Little productivity increases due to slow reform	2,066 30.5 15.7	2,255 33.0 16.6	2,483 35.7 17.9	3,019 41.3 20.6
Case C (the 1990s scenario)	Japanese economy repeats the economic sluggishness of the 1990s	1,993 28.7 15.3	2,124 29.8 16.0	2,258 30.7 16.6	2,538 31.5 18.1

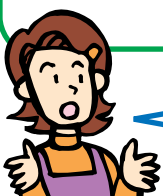
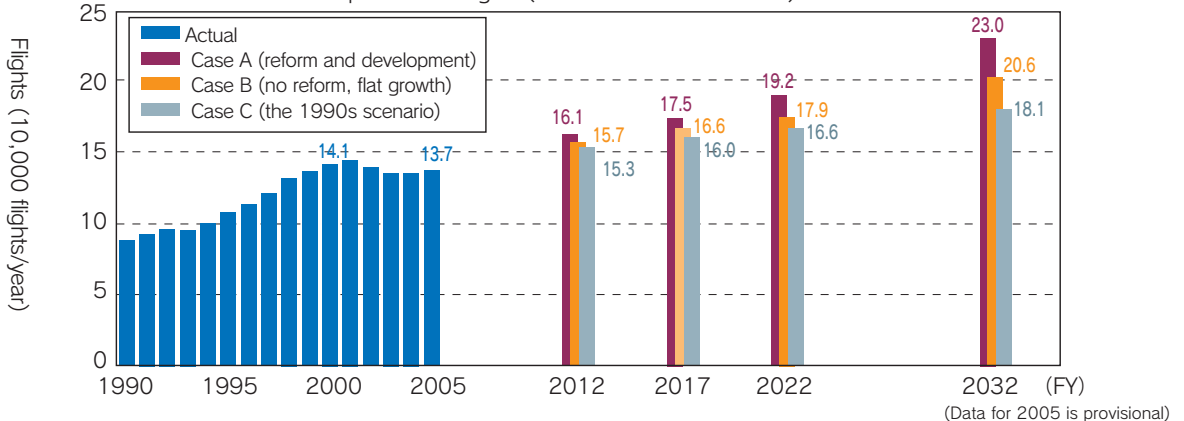
Refer to detailed version for air freight forecasts.

※The above air freight forecasts assume transport in passenger jet freight compartments, and do not include freight-only flights.

▼Fukuoka Airport annual passenger (domestic and international) volume forecast



▼Fukuoka Airport annual flights (domestic and international) forecast



It will be important to monitor the actual situation as it develops.

What would happen if access to New-Kitakyushu Airport and Saga Airport becomes more convenient?



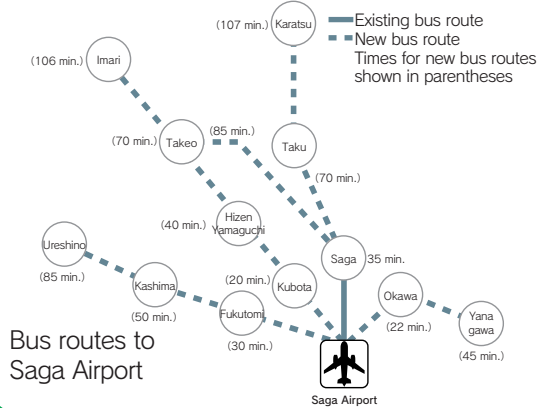
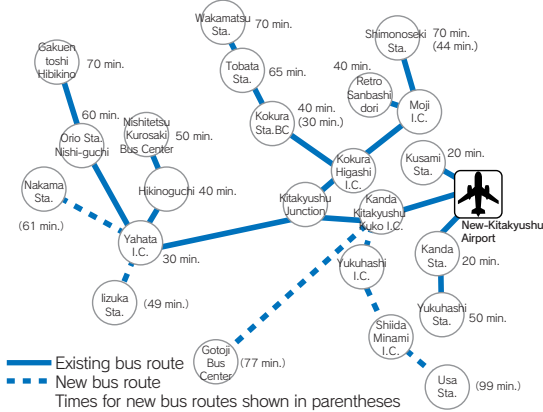
- Trial calculations were performed to evaluate how more convenient access to New-Kitakyushu Airport and Saga Airport would affect the supply-demand situation. It will be important to monitor usage of the newly-opened New-Kitakyushu Airport and its effects on Fukuoka Airport.
- Access transportation used in these trial calculations did not take operating authority or profitability into account.

Improved airport access cases

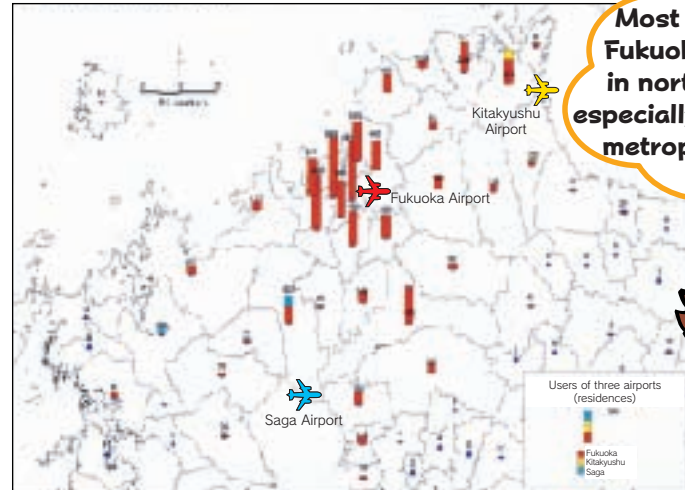
Case (A-1)

Expanded bus service to New-Kitakyushu Airport and Saga Airport

Bus routes to New-Kitakyushu Airport



▼ User distribution for Fukuoka, Kitakyushu and Saga airports



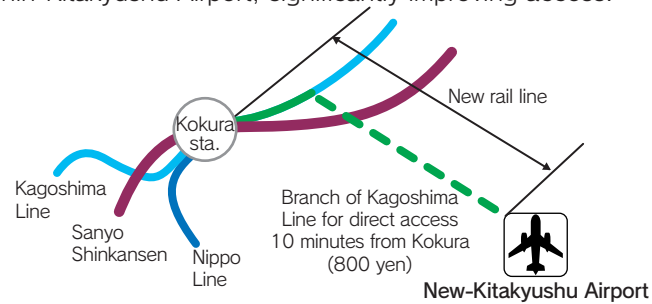
Most people using Fukuoka Airport live in northern Kyushu, especially in the Fukuoka metropolitan region.



Source: Based on FY2003 survey of air transport (Civil Aviation Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport)

Case (A-2)

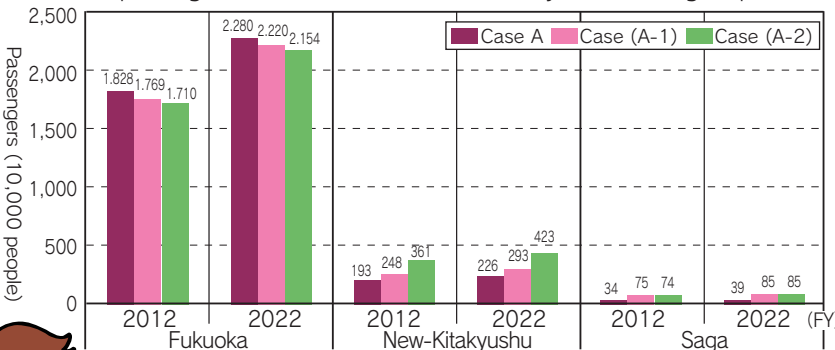
In addition to the bus routes described in Case (A-1), this case also assumes the establishment of a new rail access route to Shin-Kitakyushu Airport, significantly improving access.



Effects on Fukuoka Airport demand situation

● In the above scenarios where access to nearby airports is improved, annual flights to and from Fukuoka Airport are forecast to drop by about 2,000 to 7,000 flights, with a corresponding decline in domestic passengers by about 3% to 6%. These effects will be assessed in PI step 3 and beyond.

▼ Domestic passenger forecasts for Fukuoka, New-Kitakyushu, and Saga airports



▼ Effects on Fukuoka Airport demand situation

Fukuoka Airport domestic passenger forecasts	Top line: Passengers (10,000 people/FY)		Bottom line: Flights (10,000 flights/FY)	
	FY2012	FY2022	FY2012	FY2022
Case A	1,828	2,280	14.0	15.8
Case (A-1)	1,769 (59)	2,220 (60)	13.8 (0.2)	15.7 (0.1)
Case (A-2)	1,710 (118)	2,154 (126)	13.3 (0.7)	15.5 (0.3)

Difference from Case A shown in parentheses

The New-Kitakyushu Airport has just opened, and actual performance and effects will have to be assessed.



Based on the forecasts, what will the capacity of Fukuoka Airport be like in the future?

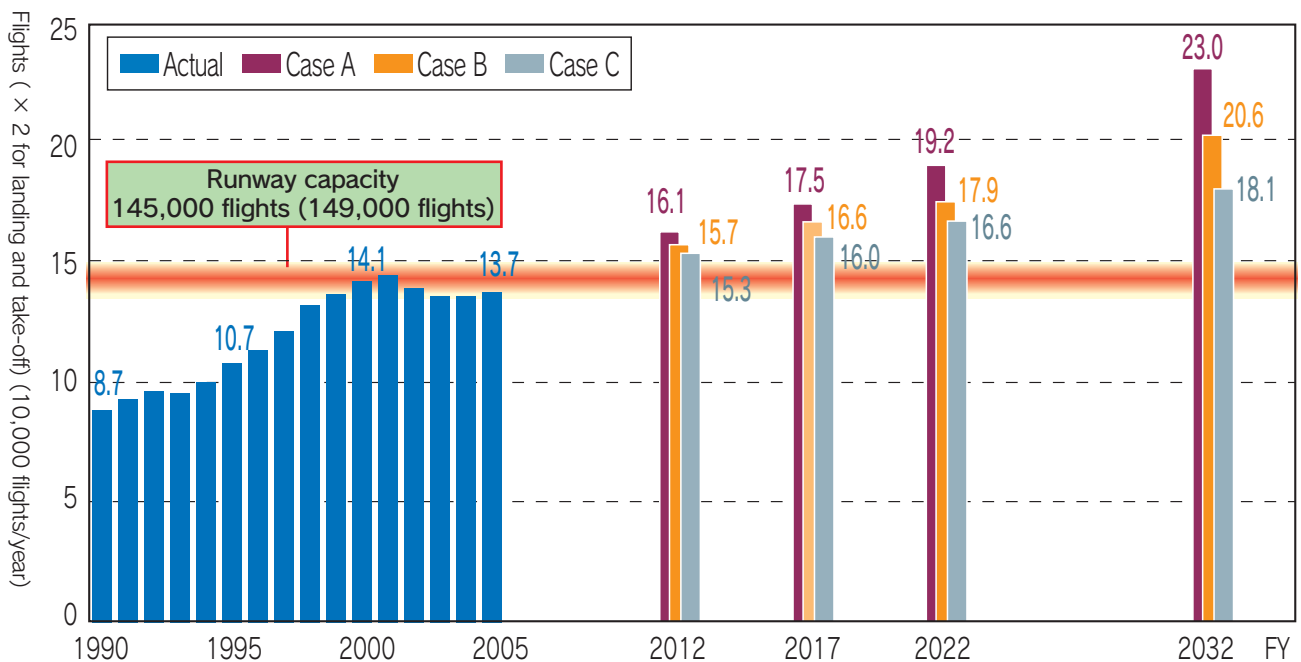


- The capacity of Fukuoka Airport was evaluated based on the forecasts (※1).
- According to the demand forecasts, excess annual runway capacity will disappear by early 2010s, leading to increased congestion and making it impossible to fully meet demand.
- Continued monitoring is required to track changes in the underlying assumptions of the forecasts, or in the actual usage of Fukuoka Airport.

Runway capacity

- The capacity of Fukuoka Airport's runways is taken as 32 (33) flights per hour, for a total of 398 (409) flights/day, or 145,000 (149,000) flights/year (※2).
- According to the demand forecasts, annual runway capacity will be exceeded in 2012 for all three scenarios.

Annual runway capacity



Explanation

※1. In addition to runway capacity, indices that can be used to evaluate future Fukuoka Airport capacity include ① excess flight-handling capacity during peak times, ② capacity of possible new runways, ③ periods of heavy flight take-off/landing congestion, and ④ difficulty in making reservations. These factors were defined in PI report step 1, but the terminology used has been reviewed in accordance with specific content.

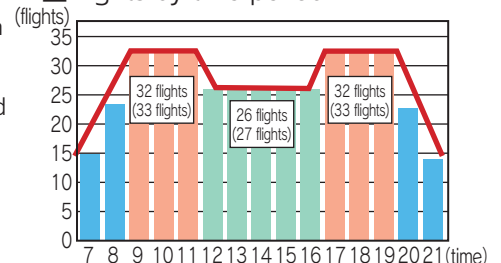
※2. Basic approaches to runway capacity

Runway capacity per-hour varies with factors, including direction of runway use, ratio of take-offs and landings, and ratio of large aircraft. In this assessment a representative value of 32 (33) flights per-hour was used as the appropriate number for processing of flights on a daily basis. The runway capacity per-day was set at 398 (409) flights, based on 32 (33) flights during the morning peak hours (※3), and 26 (27) flights during the rest of day (80% of peak), with early morning and night traffic at present levels. Annual capacity was calculated as 365 times the daily capacity, or 145,000 (149,000) flights. Note that the actual number of flights handled may be different from these values.

Values given in parentheses indicate runway capacity with the assumption that a second, parallel taxiway is constructed on the east side of the airport.

※3. Peak hours: 9:00 to 11:00 and 17:00 to 19:00, a total of 6 hours.

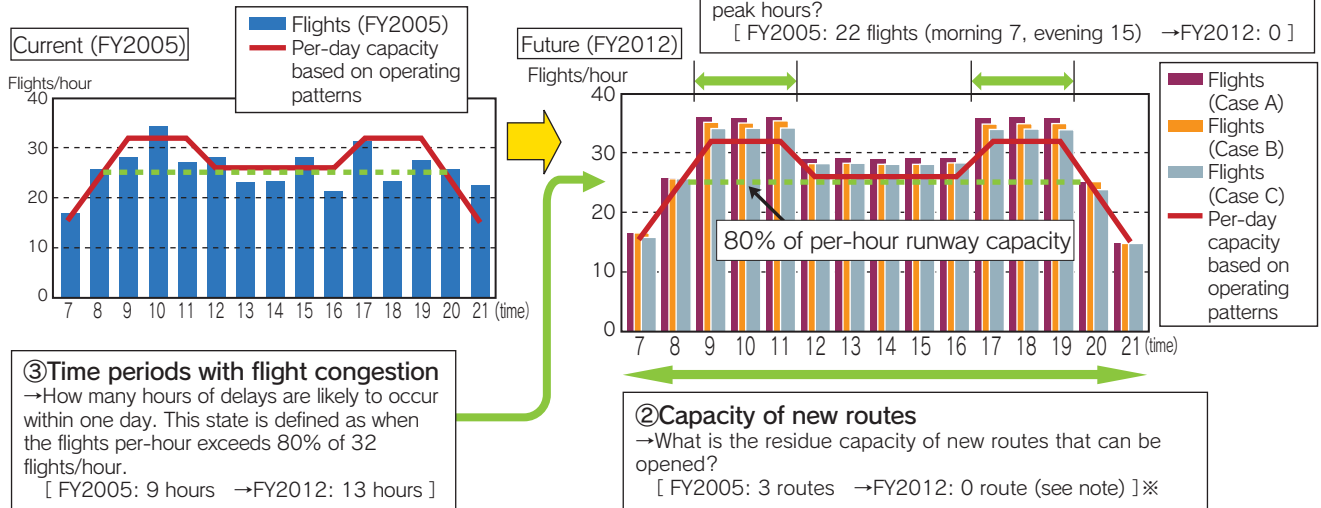
Flights by time period



Congestion and potential for increased flights

- These forecasts show that flights per-day will exceed runway capacity in all three scenarios in 2012.
- This means that it will be difficult to increase the number of flights throughout the day, especially during morning and evening peak hours. This makes it difficult to open new routes or increase the number of flights on existing routes, in turn making it difficult to expand the air transport network supporting domestic and international exchange, and presenting an obstacle to such exchange.
- Aircraft congestion will continue throughout the day, making delays more likely.

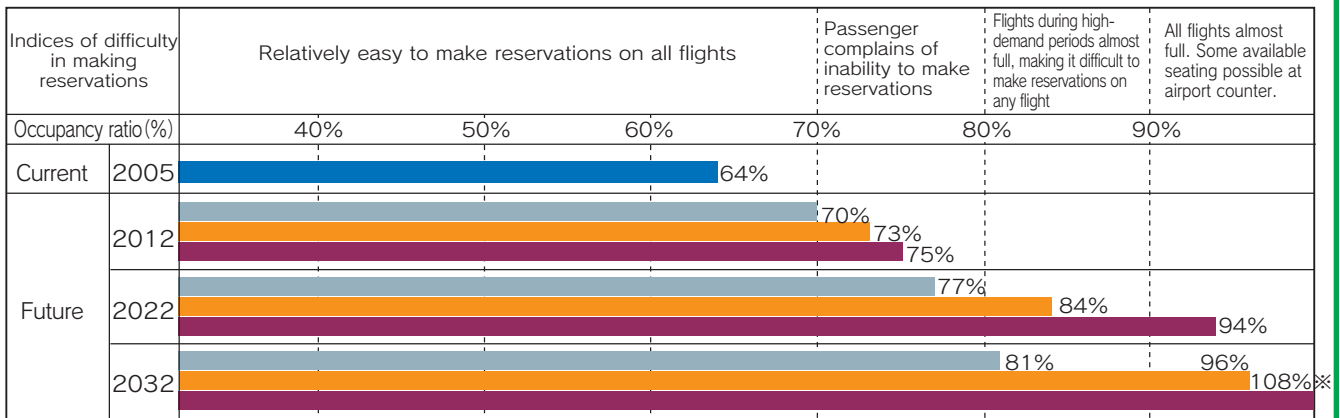
Flights by time period



※ Defined as being able to handle two round-trip flights during morning and evening peak periods, for flights departing in the morning and returning in the evening, to and from Fukuoka Airport and destination.

Difficulty in making reservations

- The occupancy ratio is the percentage of aircraft seats that are filled. More passengers will lead to airlines using larger aircraft or increasing the number of flights, so that the occupancy ratio is usually about 60 to 70%.
- If the number of flights cannot be increased beyond the future runway capacity, the aircraft occupancy ratio will gradually rise, making it more difficult to make reservations. Difficulty in making reservations was estimated using the Fukuoka-Haneda route as an example.



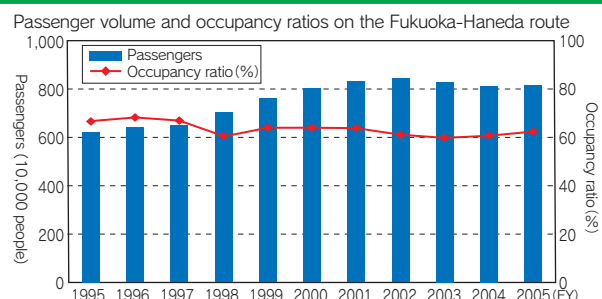
Average monthly occupancy ratio based on November 2005, using the Fukuoka-Haneda route as an example.

※ People trying to make reservations for flight exceed monthly average capacity.

Legend: Actual (blue), Case A (purple), Case B (orange), Case C (grey)

Explanation

- Passenger volume on the Fukuoka-Haneda route has increased 1.3 times in ten years, but a corresponding increase in the number of flights has maintained the occupancy ratio at about 60 to 70%, with an average of 63%.
- Even with the occupancy ratio, currently reservations may be full several days in advance depending on the time and day.



PI Report Step 2 Summary

●Future vision for the region, and the role of Fukuoka Airport

The role required of Fukuoka Airport for realising the future vision for the region and resolving current issues.

- An airport that links Fukuoka with the rest of Japan and the world, and supports the expansion of mutual exchanges (i.e. expansion of the air transportation network).
- An airport that supports improvements in transportation services, and air transport demand (Ensuring airport capacity).
- An airport that supports the independent development of Fukuoka and Kyushu (support widespread use of air transport with regards for safety and the environment).

●Future air transport demand forecasts

The results of the forecasts are summarized below. However, it is essential to monitor changes in the underlying assumptions of the forecasts, air transport demand trends for Northern Kyushu and other factors.

- Domestic air passenger volume is expected to increase together with Japanese economic growth and increases in the population of Fukuoka metropolitan region.
- International air passenger volume is expected to increase together with Asian economic growth and population growth.
- Fukuoka Airport is expected to lose excess runway capacity in the early 2010s, making it difficult to meet the demand.

●Possible responses

Possible responses will be proposed in PI step 3. These will then be evaluated in step 4.

- Future responses
- Collaborations with nearby airports (New Kitakyushu, Saga).
 - Additional runways at existing airport
 - Construction of a new airport



The airport has many roles to play to ensure that Fukuoka remains a fascinating place to live.



We have to think about the airport together, for the future of Fukuoka.

We are looking forward to hearing your opinion!

Please visit our website.

A limited number of copies (Japanese only) is available at Fukuoka Prefecture and Fukuoka City administrative information corners.

Announcements concerning PI Report Step 3

Evaluation process



In step 3 the proposals to be evaluated will be discussed, along with the evaluation guideline.

I wonder what proposals are possible for Fukuoka Airport?



I wonder how do we evaluate a proposal?



FUKUOKA KUKO CHOSA RENRAKU CHOSEI KAIGI (Fukuoka Airport Study Commission)
<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>

Kyushu Regional Planning Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (Airport PT Office)
 2-5-33 Otemon, Chuo-ku, Fukuoka 810-0074
 Tel: 092-752-8601 Fax: 092-724-2480
<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp>

Fukuoka Prefecture (Airport Planning Division, Airport Planning Bureau)
 7-7 Higashi-Koen, Hakata-ku, Fukuoka 812-8577
 Tel: 092-643-3216 Fax: 092-643-3217
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp>

Osaka Civil Aviation Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (Airport Planning and Adjustment Section)
 4-1-76 Otemae, Chuo-ku, Osaka 540-8559
 Tel: 06-6949-6469 Fax: 06-6949-6218
<http://www.ocab.mlit.go.jp>

Fukuoka City (Airport Promotion, General Planning Bureau)
 1-8-1 Tenjin, Chuo-ku, Fukuoka 810-8620
 Tel: 092-711-4102 Fax: 092-733-5582
<http://www.city.fukuoka.jp>

2. P I手法実施計画書

- シンポジウム実施計画書
- インフォメーションコーナー実施計画書
- 説明会実施計画書
- 懇談会実施計画書
- オープンハウス実施計画書
- 福岡空港見学会実施計画書
- パネル展示実施計画書
- グループヒアリング実施計画書

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）
シンポジウム実施計画書（抜粋）

(1) 目的

シンポジウムは、ステップ2のP I活動において提供するP Iレポートの内容の理解を深めるため、専門家等によるその基礎となる知識の講演と、専門家による討議を市民等が聴講できる場を設け、市民等の深い理解を得、広く意見を収集することを目的とする。

特に、ステップ2のテーマである「地域の将来像」と「福岡空港の役割」に焦点を絞って情報を提供するとともに、将来の空港を考えるために必要な長期的な視点・視野を醸成させることを目的とする。

(2) 実施内容

- ・ 福岡市内の市民等が来訪しやすいホールにおいて、P Iレポートの内容に関するテーマにて福岡県内外の有識者により基調講演及び討論する場を設ける。
- ・ 討論に先立ち、調査担当職員よりP Iレポートの説明を実施し、P Iレポートの内容の情報提供を行う。
- ・ 市民等からの意見は、P Iレポートに添付した意見記入用紙により収集する。(当日回収、後日郵送により回収いずれも可とする。)
- ・ 開催時間は、およそ3時間程度とする。

(3) テーマ

- ・ 前述の目的を踏まえ、ステップ2のテーマである「地域の未来像」と「福岡空港の役割」にあわせて、シンポジウムのテーマを以下のように設定する。
- ・ ステップ2のもうひとつのテーマである福岡空港の「将来の航空需要の予測」については、上記のテーマと密接に関連するため、これを論じる際に一緒に取り扱うものとする。

シンポジウムのテーマ：福岡の将来像と福岡空港の役割

(4) 開催日・開催場所

- ・ より多くの市民等が参加できるように、福岡市中心部の交通利便性の高い会議場にて開催する。

表 シンポジウム開催場所・開催日一覧

開催日	開催場所	住所	定員
7/31 (月) 13:30～16:40	エルガーラ大ホール	福岡市中央区天神 1-4-2 エルガーラ北8F	400名程度

(5) プログラム

- ・ シンポジウムの構成は大きく3部構成とし、冒頭の第1部基調講演では、福岡空港の将来を考える上での基礎的知見として、現在の航空業界や空港の動向を世界的な視野から講演していただく。
- ・ 第2部は、第3部のシンポジウムの論点提示的な位置付けとして、P Iレポート（ステップ2）を説明する。
- ・ 第3部は、本シンポジウムのテーマに沿った幅広い専門性を有する有識者より、P Iレポート（ステップ2）の内容を基本として、福岡の将来像と福岡空港の役割について討議いただく。

表 シンポジウムプログラム

プログラム		主旨	時間配分
第1部	基調講演 「世界の最新航空事情と空港の未来」	現在の航空業界や空港の動向を世界的な視野から説明するとともに、その中における福岡の状況を長期的な視野から説明し、福岡空港の将来についての基礎的理解を得る。	40分
第2部	P Iレポート説明 「パブリックインボルブメントステップ2の概要」	P Iレポート（ステップ2）の情報提供を行う。	20分
第3部	シンポジウム 「福岡の将来像と福岡空港の役割について」	ステップ2の内容を基本として、コーディネーターからパネリストに質問し、それに他のパネリストが答える形で内容を浮き彫りにし、もって視聴者に福岡空港の現状と福岡の将来像が密接に関連していることの理解を深めさせることを目的とする。	100分
計			160分

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

インフォメーションコーナー実施計画書（抜粋）

(1) 目的

インフォメーションコーナーは、福岡空港、県庁、市役所の3箇所に設置し、ステップ2のP I活動において提供するP Iレポートの内容を、市民等にわかりやすく情報提供し、広く意見を収集することを目的とする。

常設的に設置することで、ホームページと並んでP Iに関する情報拠点としての役割を担う。

(2) 実施内容

- ・ 福岡空港、県庁、市役所において、P Iレポートの内容をパネルにより展示し、空港利用者や市民等に自由に見てもらおう。
- ・ 空港においては、設置物の管理の面、さらには、P Iレポートの内容を正確かつ深い理解を得るため、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を実施する。
- ・ その場で意見を回収できるよう意見記入はがきと記入場所、記入済みはがきの回収ボックスを準備する。
- ・ パネルを見た後など市民等が自由に持ち帰ることが出来るようP Iパンフレットや関係資料等を設置する。

(3) 設置期間・設置時間

- ・ インフォメーションコーナーの設置期間は、ステップ2のP I活動の実施期間として7月10日から10月下旬までとする。
- ・ インフォメーションコーナーの開館時間は、福岡空港が9時～17時、福岡県庁、福岡市役所が開庁時（平日のみ）とする。

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

説明会実施計画書（抜粋）

(1) 目的

説明会は、ステップ2のP I活動において提供するP Iレポートの内容を、市民等の理解を得るため、総合的な調査の調査主体が直接、市民等に説明する場を設け、広く意見を収集することを目的とする。

(2) 実施内容

- ・ 福岡県内の主要な公共施設等において、P Iレポートの内容を調査担当職員より直接、説明を実施し、意見を収集する。
- ・ 市民等からの意見は、当日の質疑、意見記入用紙により収集する。意見記入用紙は、当日回収、後日郵送による回収いずれも可とする。
- ・ 参加者には、当日の説明に用いた資料と共に、他のP I活動を紹介したチラシなどP I活動に関する関係資料等を配布する。
- ・ 開催時間は、1時間30分を基本とする。

(3) 開催日・開催場所

- ・ より多くの市民等が利用できるように、福岡県の地域区分に従い、平日の14時30分～16時に開催する。具体的な開催場所と開催日は次のとおり。

表 説明会開催場所・開催日一覧

開催場所	住所	開催日	定員
【福岡市内】 アクロス福岡 円形ホール	福岡市中央区天神1-1-1	7月26日(水) 14:30～16:00	100名
【福岡地区】 まどかぴあ 小ホール	福岡県大野城市曙町2-3-1	8月10日(木) 14:30～16:00	118名
【北九州地区】 北九州国際会議場21会議室	北九州市小倉北区浅野3-9-30	7月25日(火) 14:30～16:00	108名
【筑豊地区】 のがみプレジデントホテル (3F羽衣)	飯塚市新立岩12-37	8月1日(火) 14:30～16:00	90名
【筑後地区】 くるみホール (久留米市役所2階)	久留米市城南町15-3	8月9日(水) 14:30～16:00	180名

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

懇談会 実施計画書（抜粋）

(1) 目的

懇談会は、『P I レポート（ステップ2）』の内容である「地域の将来像と福岡空港の役割」「将来の航空需要の予測」について、空港関連事業者、空港利用企業・団体、市民団体・NPO、空港周辺住民等に対し、認知と理解を得るとともに、レポートの記載内容等について、参加者の意見を収集することを目的とする。

(2) 実施内容

- ・ 福岡市役所内の会議室及び空港ターミナルビル等において、P I レポートの内容を調査担当職員より直接、説明を実施し、意見を収集する。
- ・ 参加者からの意見は、当日の質疑により収集するが、追加の意見等がある場合に備え、意見記入用紙も配布する。
- ・ 開催時間は、2時間を基本とする。

(3) 参加者及び開催計画

- ・ 懇談会は、①空港関連事業者、空港利用企業・団体（ステップ1でのカテゴリー 航空関係事業者、空港関係事業者、空港関連事業者、交通事業者、空港利用企業を統合）、②市民団体・NPO、③空港周辺自治体、④空港周辺住民等の4つのグループ別に 12回開催する。
- ・ 1回の懇談会あたり、15～20名程度の参加を予定。
- ・ 具体的な日程・場所は次のとおり。

表 懇談会の開催一覧

参加者	日 時	場 所
空港関連事業者、 空港利用企業・団体	第1回 7月21日（金）10:00～12:00	空港ビル待合室D・E
	第2回 7月21日（金）14:00～16:00	〃
	第3回 7月24日（月）10:00～12:00	福岡市役所1504会議室
	第4回 8月2日（水）10:00～12:00	福岡市役所1505会議室
	第5回 8月3日（木）10:00～12:00	福岡市役所1504会議室
	第6回 8月3日（木）14:00～16:00	〃
市民団体・NPO	7月24日（月）14:00～16:00	福岡市役所1504会議室
空港周辺自治体	8月2日（水）14:00～16:00	福岡市役所1505会議室
空港周辺住民等	第1回 7月18日（火）10:00～12:00	福岡空港事務所A会議室
	第2回 7月19日（水）14:00～16:00	席田会館
	第3回 8月2日（水）19:00～21:00	ニュー堅粕団地3棟集会所
	第4回 8月8日（火）14:00～16:00	下臼井町会館

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）
オープンハウス実施計画書（抜粋）

(1) 目的

オープンハウスは、ステップ2のP I活動において提供するP Iレポートの内容を、市民等にわかりやすく情報提供し、広く意見を収集することを目的とする。

特に、ショッピングセンターなど市民等が日常生活において頻繁に利用する施設において実施することで、市民等の情報収集と意見提出の負担感を解消すると共に、P I活動の実施を認知していない、または、関心の低い市民等への効果的・効率的な情報提供と意見収集を行うもの。

(2) 実施内容

- ・ ショッピングセンター等において、P Iレポートの内容をパネルにより展示し、市民等に自由に見てもらおう。
- ・ P Iレポートの内容について正確かつ深い理解を得るため説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を行う。
- ・ その場で意見を回収するため意見記入はがき、記入場所及び回収ボックスを準備する。
- ・ 市民等が自由に持ち帰ることが出来るようP Iレポートや関係資料等を設置する。

(3) 開催日・開催場所

より多くの市民等が利用できるように、福岡県の各地域およびその他の地域において、各開催場所ごとに2日間開催する。

具体的な開催場所と開催日は次のとおり。

表 オープンハウス開催場所・開催日一覧

開催場所	住所	開催日
【福岡市内】 三越ライオン広場	福岡市中央区天神 2-1-1 TEL：092-724-3111	7月20日(木)・21日(金) 10:00～19:00
【福岡地区】 THE MALL 春日	春日市春日 5-17 TEL：092-583-5555	7月29日(土)・30日(日) 10:00～19:00
福岡東サティ	糟屋郡志免町大字御手洗字高原6 TEL：092-611-2121	9月16日(土)・17日(日) 10:00～19:00
【北九州地区】 リバーウォーク北九州	北九州市小倉北区室町 1-1-1 TEL：093-573-1500	7月24日(月)・25日(火) 10:00～19:00
【筑豊地区】 イオンショッピングタウン穂波	飯塚市枝国長浦 666-48 TEL：0948-26-1717	7月29日(土)・30日(日) 10:00～19:00
【筑後地区】 ゆめタウン久留米	久留米市新合川 1-2-1 TEL：0942-45-7100	8月10日(木)・11日(金) 10:00～19:00
【佐賀県】 イオンショッピングタウン大和	佐賀市大和町大字尼寺 3535 TEL：0952-64-8000	7月22日(土)・23日(日) 10:00～19:00

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

福岡空港見学会 実施計画書（抜粋）

(1) 目的

一般市民を対象に、福岡空港の諸施設及びその周辺の見学を実施することで、福岡空港の現状や課題に対し実感を持ってご理解いただくとともに、P Iレポートの内容である将来像と空港について考えていただく契機とすることを目的に実施する。

(2) 実施内容

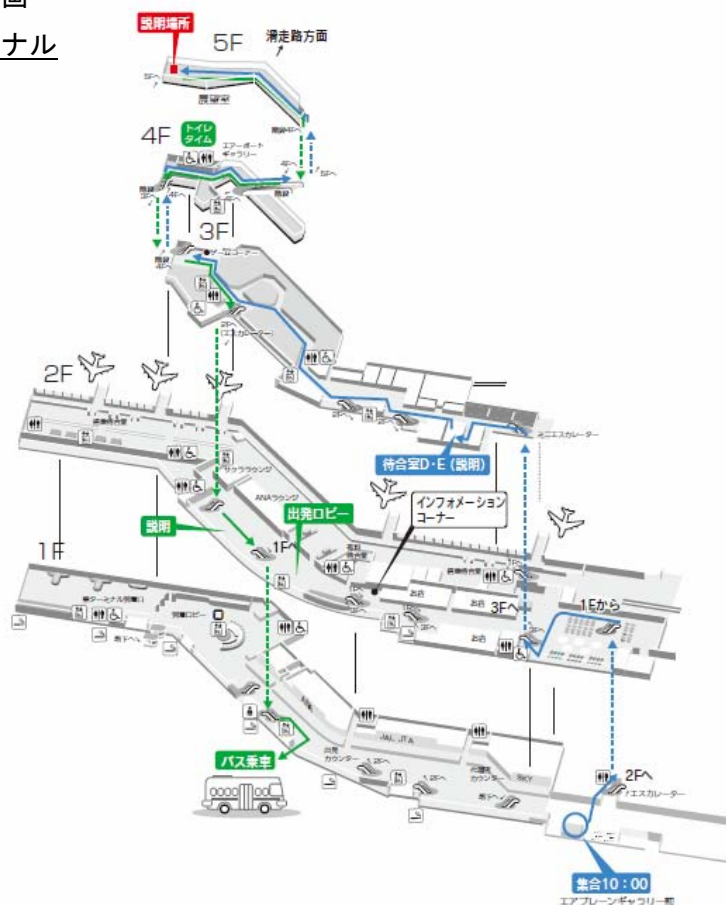
- ・ 一般市民を対象に、実際に福岡空港の諸施設及び周辺地域を案内・説明する。
- ・ 空港ビル内の施設の見学は徒歩により実施し、貨物地区や空港周辺地域の見学はバスの車中より実施する。
- ・ 見学の終了後、持ち帰ってのご意見記入はがきへの記載により意見を収集する。
- ・ 参加希望者の選定は、公募により実施し、先着順で整理して決定するものとする。

(3) 開催日時及び参加人数

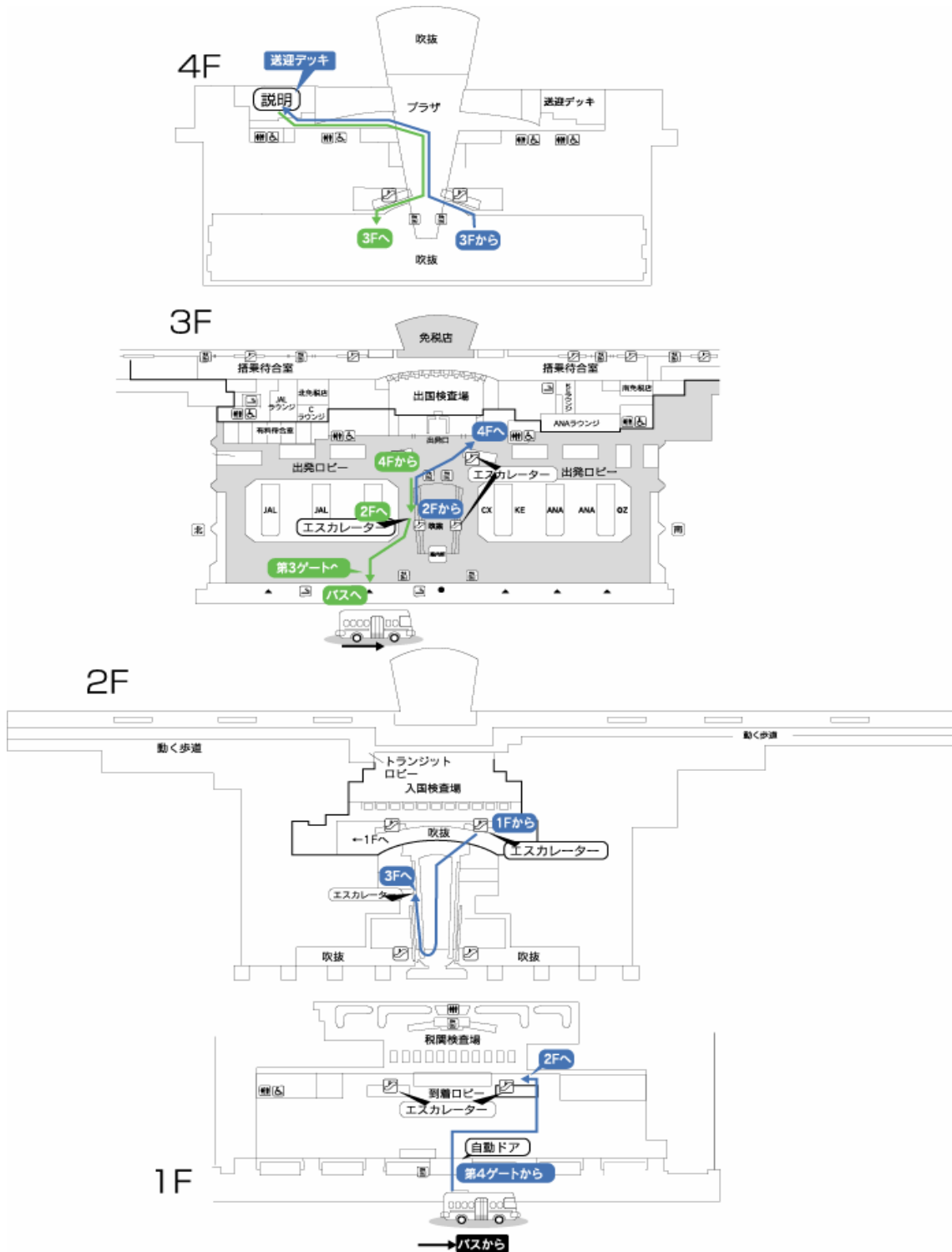
平成18年8月5日(土)	10:00~12:30	40名
平成18年8月6日(日)	10:00~12:30	40名
*予備開催		
平成18年8月26日(土)	10:00~12:30	40名
平成18年8月27日(日)	10:00~12:30	40名

(4) 当日動線計画

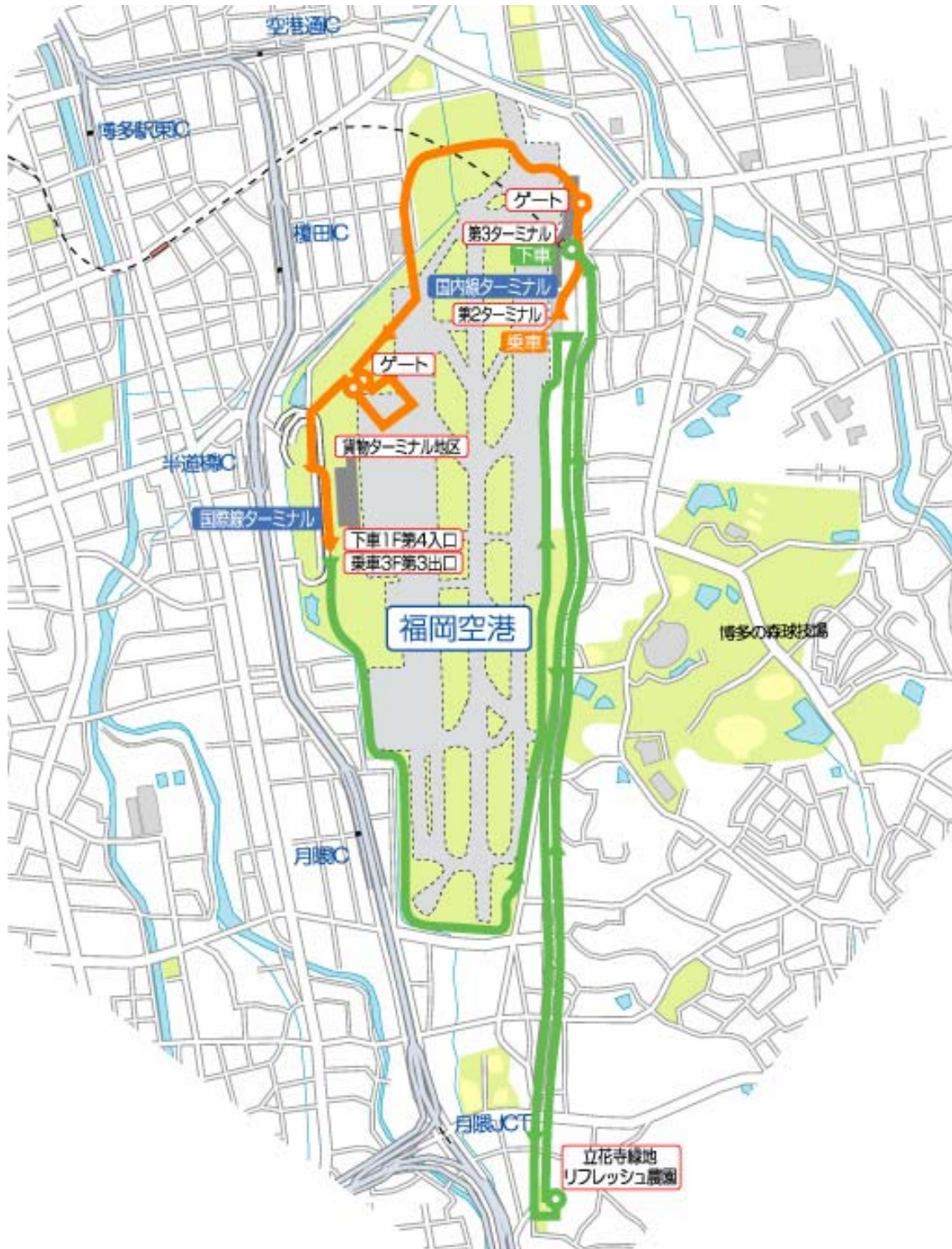
○国内線ターミナル



○国際線ターミナル



○空港周辺



福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

パネル展示実施計画書（抜粋）

(1) 目的

平成17年度に実施したPIステップ1においては、1,426人から3,115件の意見が寄せられたが、その多くは、30代以上の年齢層からの意見であり、10～20代の若者層は、全体の8%弱であった。

このため、ステップ2においては、ステップ1の活動と連続性ある取り組みを実施すると共に、新たに、20代・学生といった若者への情報提供・意見収集を強化することが必要である。

以上より、ステップ2のPI活動において提供するPIレポートの内容を、学生を中心とした若者層にわかりやすく情報提供し、広く意見を収集することを目的に、県内主要大学においてパネル展示を実施する。

(2) 実施内容

- ・ 福岡県内の主要大学において、PIレポートの内容をパネルにより展示し、学生等に自由に見ていただき、備え付けの意見記入用紙により意見収集を行う。
- ・ より多くの学生に情報提供するため、ある程度の展示期間を確保する。
- ・ 説明員は最終日の半日、配置する。記入いただいた意見記入用紙の回収は、郵送やフックス等による回収とし、開催場所での回収は実施しない。
- ・ 自由に持ち帰ることが出来るようPIレポートや関係資料等を設置する。

(3) 実施期間・実施場所

- ・ 福岡県内の主要大学のうち、学生数や地域的バランス、専門的バランスなどを考慮し、2～3の大学において7月中に実施する。
- ・ 学内における学部には拠らない多目的ロビースペースなど、学生が頻繁且つ自由に利用できるスペースにおいて実施する。

表 パネル展示実施場所・実施期間

開催場所		開催期間
福岡大学	城南区七隈 8-19-1	7/10 (月) ～14 (金)
北九州市立大学	小倉南区北方 4-2-1	7/10 (月) ～21 (金)
九州産業大学	東区松香台 2-3-1	7/18 (火) ～25 (火)

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）
グループヒアリング実施計画書（抜粋）

(1) 目的

グループヒアリングは、福岡空港調査P I 有識者委員会の助言を踏まえ、他のイベントで多数の意見を収集できない可能性がある「若年層（20 歳代）」、「女性」の意見を重点的に収集することを目的に、参加者を予め特定し実施する。特に、ステップ2の具体的なP I 活動（情報提供・意見収集活動）の初期の段階に実施することで、ステップを通じて収集される意見の全体像を大枠で把握し、その後実施する各種イベントをより充実した活動としていくことを目的とする。

(2) 実施内容

- ・ 福岡県内の主要な公共施設等において、属性別に参加者に集まっていただき、ヒアリング形式により意見を収集する。
- ・ 参加者は、年代、性別がバランスよく構成するよう予め特定し、事前にP I レポートを配布（郵送）し、一読いただいた上で、ヒアリングを行う。

(3) 開催日・開催場所

- ・ 開催日は、具体的なP I 活動の早期の段階かつ、参加者が参加しやすいよう以下の日程で開催する。
- ・ 開催場所は、参加者が参加しやすいよう、福岡市内の交通アクセスが便利な公共施設の会議室とする。

表 開催日時及び開催場所

回数	開催日	時間帯	場所	グループ
1回目	7月14日(金)	16:00~18:00	中央市民センター	女性①
2回目	7月14日(金)	18:30~20:30	中央市民センター	若者①
3回目	7月15日(土)	10:00~12:00	あいれふ 講堂	女性②
4回目	7月15日(土)	13:00~15:00	あいれふ 講堂	若者②

3. P I 実施結果

- 周知広報活動実施結果
- P I レポート配布実施結果
- シンポジウム実施結果
- インフォメーションコーナー実施結果
- 説明会実施結果
- 懇談会実施結果
- オープンハウス実施結果
- 福岡空港見学会実施結果
- パネル展示実施結果
- グループヒアリング実施結果

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

周知広報活動 実施結果

1. 周知広報活動

① 新聞広告

P I 活動に関する新聞広告を実施しました。

表 1 新聞広告掲載紙と掲載日

掲載紙	掲載日
西日本新聞	平成 18 年 6 月 27 日
朝日新聞	平成 18 年 6 月 27 日
毎日新聞	平成 18 年 6 月 28 日
読売新聞	平成 18 年 7 月 6 日
日経新聞	平成 18 年 7 月 7 日

福岡空港の総合的な調査に、あなたのご意見を。

地域の将来像と福岡空港の役割、福岡空港の将来需要予測について

福岡空港の将来の混雑問題などに対応するため、国、福岡県、福岡市では、福岡空港の総合的な調査を実施しています。この調査は、4つの段階(ステップ)を踏んで、積極的な情報の提供とご意見募集を行っています。今回は、4つのステップうち、2番目のステップにあたります。

ステップ1 調査と実施すべき事項の把握 **終了しました**

ステップ2(現在) 対応策を検討するための前提条件

ステップ3 評価の視点と検討すべき対応策

ステップ4 対応策の比較評価と方向性(案)

みなさんへの情報提供・ご意見収集の方法と箇所

シンポジウム 「福岡の将来像と福岡空港の役割」※1
 ●日時:平成18年7月31日(月)13:30-16:40(開場13:00) ●会場:エルガーラ8F大ホール(中央区天神1-4-2) ●入場無料 ●定員400名

福岡空港調査会 8月5日(土)、6日(日)10:00~12:30に開催※1
 ●対象:親子(5歳以上※2のお子様とその保護者)

福岡空港・福岡県庁・福岡市役所にて、7月~10月中旬まで開設

福岡市内

説明会 アクロス福岡 円形ホール(中央区天神1-1-1) 7月26日(水) 14:30~16:00

オープンハウス 三越ライオン広場(中央区天神2-1-1) 7月20日(木)、21日(金)

福岡地区

説明会 まどかびあ(大野城市福町2-3-1) 8月10日(木) 14:30~16:00

オープンハウス ザモール春日(春日市春日5-17) 7月29日(土)、30日(日)

北九州地区

説明会 北九州国際会議場21会議室(北九州市小倉北区浅野3-9-30) 7月25日(火) 14:30~16:00

オープンハウス リバーウォーク北九州(小倉北区室町1-1-1) 7月24日(月)、25日(火)

筑豊地区

説明会 のがみプレジデントホテル(飯塚市新立岩12-37) 8月1日(火) 14:30~16:00

オープンハウス イオンショッピングタウン穂波(飯塚市椋田長瀬606-48) 7月29日(土)、30日(日)

筑後地区

説明会 くるみホール(久留米市役所2階) 8月9日(水) 14:30~16:00

オープンハウス ゆめタウン久留米(久留米市新合川1-2-1) 8月10日(木)、11日(金)

※1 福岡空港調査会とシンポジウムは、事前のお申込みが必要です。また、各催しとも定員になり次第締め切らせていただきます。詳細につきましては、福岡空港調査連絡調整会議ホームページもしくはチラシ等をご参照下さい。
 ※2 平成13年3月31日までに生まれたお子様が対象です。

福岡空港調査連絡調整会議 <http://www.fukuokakuko-chosa.org/>

国土交通省九州地方整備局(空港PT室) TEL:092-752-8601 FAX:092-724-2480
 国土交通省大阪航空局(空港企画調整課) TEL:06-6949-6469 FAX:06-6949-6218

福岡県空港対策局空港計画課 TEL:092-643-3172 FAX:092-643-3217
 福岡市総務企画局空港推進担当 TEL:092-711-4102 FAX:092-733-5582

図 1 新聞広告

② 雑誌広告

PI活動に関する雑誌広告を実施しました。

表 2 雑誌広告掲載紙発行日と発行部数

掲載誌	発行日	発行部数
あんふあん (8月号)	平成 18年 7月 7日	4.7 万部
アヴァンティ福岡 (8月号)	平成 18年 7月 20日	14.5 万部

図 2 雑誌広告 (左: あんふあん、右: アヴァンティ福岡)

③ ラジオ広告

PI活動に関するラジオ広告を実施しました。

表 3 ラジオ広告放送局と放送日

放送局	放送日	放送時間
FM福岡	平成 18年 7月 6日～8月 3日	平日 1日 1回
RKB	平成 18年 7月 6日～8月 3日	〃
オープンハウス会場から中継	平成 18年 7月 20日、29日	2回

表 4 ラジオ広告の放送内容

<p>国、福岡県、福岡市では福岡空港の調査を行っています。地域の将来像や需要予測などの調査結果について、説明会などを実施し、みなさんのご意見をうかがいます。お問い合わせは、福岡県空港計画課まで。(約 20 秒)</p>

④ ラジオ放送

P I 活動に関する告知をラジオで放送しました（英語、中国語、韓国語、フランス語）。

表 5 ラジオ放送放送局と放送日

放送局	放送日	放送時間
LOVE-FM	平成 18 年 7 月 3 日～7 月 6 日 平成 18 年 7 月 10 日～7 月 13 日	1 日 1 本

表 6 ラジオ放送の内容

<p>福岡空港については、将来の混雑問題などに対応するため、平成 15 年度から国と福岡県、福岡市が連携し、</p> <p>「今の滑走路一本でどれくらい活用できるのか」</p> <p>「近隣の空港を活用できないか」</p> <p>「今の空港で滑走路を一本増やせないか」</p> <p>「新しい空港を作って対応するか」</p> <p>などについて、課題の整理など基本的なところから段階を踏んで調査する、「総合的な調査」を実施しています。</p> <p>この「総合的な調査」では、積極的に情報を提供し、ご意見をお聞きするパブリック・インボルブメント、略して P I、を導入しております。昨年は、ステップ 1 として福岡空港の現状などについて P I を行いましたが、今回、ステップ 2 として、「地域の将来像と福岡空港の役割」、「航空需要の将来予測」などについて内容をとりまとめたレポートをみなさんに情報提供し、ご意見をお伺いします。</p> <p>このレポートは、街頭や様々な催しでお配りするほか、福岡空港調査連絡調整会議のホームページや県内市町村の窓口、福岡県、福岡市の情報コーナーなどで提供しています。</p> <p>また、月中旬からは、福岡市内、福岡地区、北九州地区、筑豊地区、筑後地区の県内 5 地区での説明会及びパネル展示会の開催や、福岡空港、福岡県庁、福岡市役所での情報コーナーの開設、福岡空港の見学会の実施などを予定しています。</p> <p>みなさんの積極的な参加をお願いします。</p> <p>なお、催しの開催日時、場所等、詳細につきましては、福岡県、福岡市の情報コーナー等においております、「チラシ」や、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。</p> <p>お問い合わせは、福岡県空港計画課：電話 0 9 2 - 6 4 3 - 3 1 7 2、福岡市空港推進担当：電話 0 9 2 - 7 1 1 - 4 1 0 2 まで。(2～3 分)</p>
--

表 7 ラジオ放送の内容（英語）

Here is information about Public Involvement concerning Fukuoka Airport.

To deal with future congestion problems, the central government, Fukuoka Prefecture and Fukuoka City have closely worked together from fiscal 2003. They are now conducting comprehensive investigations on issues such as:

- How many more flights can be operated on the existing sole runway?
- Is it possible to utilize neighboring airports?
- Can another runway be constructed at Fukuoka Airport?
- Should a new airport be constructed?

The investigation team is adopting an investigation style called “Public Involvement” or PI in short in which they will actively provide information and gather public opinions.

Last year, as its first step, the team has compiled results from its initial investigation on the current situation and problems of Fukuoka Airport in its “PI report.”

And this time, as the second step, the team will offer information about “the future of our region and the role of Fukuoka Airport” and “the future prospects of aviation demands” before the team ask opinions from the participants.

It is available at each municipal office, information sections of Fukuoka prefecture and Fukuoka city and on the website of the Fukuoka Airport Research and Coordination Alliance. Please take a look at the report and give them your opinions.

The investigation team also intends to hold meetings and open houses to explain and collect opinions on this issue from mid-July.

These meetings will take place in 5 areas of Fukuoka prefecture, Fukuoka City, the Fukuoka Local Area, the Kitakyushu Area, the Chikuho Area, and the Chikugo Area.

Information booths will be placed in Fukuoka Airport, the Fukuoka Prefectural Government Office and Fukuoka City Hall.

Fukuoka Airport observation tours are also planned.

The organization is looking forward your active participation.

Interested parties, please check flyers or their website for exact schedules of the events.

The website address is <http://www.fukuokakuko-chosa.org>,

For more information, please call Airport Planning Division of Fukuoka Prefectural Government Office at 092-643-3172, 092-643-3172.

Or you can also contact Fukuoka Airport Promotion Section of Fukuoka City Hall at 092-711-4102, 092-711-4102. That was information about Public Involvement concerning Fukuoka Airport.

表 8 ラジオ放送の内容（中国語）

针对福冈机场今后可能出现的拥挤混乱状况,平成 15 年度日本国政府、
福冈县、市共同实施了一项有关[现有的飞机跑道,每条究竟有多高的利用率]
[能否巧妙使用附加机场][能否再新增设一条跑道][新机场落成后能否
对应]等问题的问卷调查,这项调查采用了 PI 系统,这是英语 public involvement
的缩写,意指请大家积极提供信息,有关人员可以积极倾听公众真实想法,
去年作为第一阶段,就[福冈机场现状]进行了 PI
本次将举行第二次,围绕本地的未来发展模式及福冈机场在人们生活里
所起的作用[未来对航空的需求量]等问题请大家提宝贵意见。
有关部门的工作人员将在大街上或各种活动中发放资料,另外您还可以
在网页上,县内各市町村窗口,福冈县、市的信息角等都可以很容易地了解到
有关情况,除此之外 7 月中旬开始,市内、福冈地区、北九州地区、
筑前、筑后地区等县内 5 家会场将举办说明会,另外在福冈机场、市役所
将开设信息角。
有关方面将组织大家参观福冈机场,总之了,通过各种形式提高大家对此的
关心度,恳切希望您能积极配合
有关其详细情况欢迎您到福冈空港调查速报调整会网页查阅
<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>
如果想直接咨询请您电话
「福冈县空港計画課」 電話（092）643-3172
「福冈市空港推進担当」 電話（092）711-4102

表 9 라디오 방송의 내용 (韓國語)

후쿠오카 공항에 대하여 장래의 혼잡문제 등에 대응하기 위해..
 2001 년도부터 정부와 후쿠오카현, 후쿠오카시가 연대하여..
 <지금의 활주로, 1 개로 어느 정도 활용할 수 있는가>..
 <주변의 공항을 활용할 수 없는가>..
 <지금의 공항에서 활주로를 한 개 더 늘릴 수 없는가>..
 <새로운 공항을 건설해 대응하는가> 등
 기본적인 차원에서 단계적으로 조사하는 <종합적인 조사>를 실시하고 있습니다..

이 <종합적인 조사>에서는 적극적으로 정보를 제공하고 의견을 묻는
 <퍼블릭 임플리먼트>를 도입하고 있습니다.
 작년에는 첫번째 스텝으로 <후쿠오카 공항의 현황>에 대해 PI 했으며,
 이번에는 두번째 스텝으로 <지역의 장래상과 후쿠오카 공항의 역할>,
 <공항 수요의 장래예측>등에 대한 리포트 정보를
 여러분에게 제공하고 의견을 들읍니다.

이 리포트는 가두나 다양한 행사에서 나누어 드릴 뿐만 아니라
 후쿠오카 공항 조사연락 조정회의의 홈페이지나 현내 시정촌의 창구,
 후쿠오카현과 후쿠오카시의 정보코너 등에서 제공하고 있습니다.

또한 7월 중순부터는 후쿠오카 시내, 후쿠오카 지구, 기타큐슈 지구,
 지쿠호오 지구, 지쿠고 지구 등 현내 5 개 지구에서,
 설명회 및 패널 전시회 개최를 비롯하여,
 후쿠오카 공항, 후쿠오카 현청, 후쿠오카 시청의 정보코너 개설,
 후쿠오카 공항 견학회 실시 등도 예정하고 있습니다.

여러분들의 적극적인 참가를 부탁드립니다..

한편 행사의 개최일자나 장소 등 자세한 사항은
 후쿠오카현과 후쿠오카시의 정보코너 등에 놓여있는 전단지나,
 후쿠오카 공항 조사연락 조정회의의 홈페이지를 참고해 주시기 바랍니다..
 홈페이지 주소는 <http://www.fukuokakuko-cho.go.jp/>입니다..

문의는..
 후쿠오카현 공항계획과, 전화 092-643-3172 또는..
 후쿠오카시 공항추진담당, 전화 092-711-4102 로 해주세요..

이상은 고쿠사이 히로마에사 안내해 드립니다..

表 10 ラジオ放送の内容（フランス語）

Alors les gens qui ecoutent LoveFM maintenant, au moment pile ou je vous parle, vous avez de la chance ! C' est l' heure des informations venant du Kokusai Hiroba : Le Carrefour international au 3eme du batiment Across a Tenjin. Notez bien !

Aujourd' hui je vais vous parler de l' aeroport de Fukuoka ! Alors vous connaissez notre aeroport, vous savez qu' il est tres proche de la ville mais aussi qu' il est tres utilise et qu' il y a de longues discussions sur la necessite ou non d' une nouvelle piste de decollage, sur la meilleure utilisation de celles existantes, voire carrement sur l' ouverture d' un nouveau site. De grandes enquetes sont en cours, mais les citoyens sont invites a donner leur opinion ! L' annee derniere, il y a eu un appel pour que les habitants de Fukuoka se prononcent sur la situation actuelle de l' aeroport, eh bien cette annee c' est la deuxieme etape ! Prenez votre plus belle plume et donnez votre opinion sur l' avenir de notre aeroport. Avez-vous des idees ou des propositions a faire !?

Pendant le mois de juillet, il y a beaucoup d' informations sur ce sujet, aussi bien dans l' aeroport que dans les mairies et autres batiments publics de Fukuoka, Kitakyushu, Chikuho, et Chikugo ! Des rencontres sont aussi prevues pour expliquer les problemes rencontres.

Votre participation est attendue ! Vous pouvez prendre plus d' infos avec le site Internet : <http://www.fukuokakuko-chosa.org/>.

Vous pouvez aussi telephoner au (092) 643-3172 ou au (092) 711-4102

Alors MERCI ! Mais merci qui ? Merci le Kokusai kokusai kokusai HIROBA !

⑤ チラシ街頭配布

福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅（20ヶ所）で街頭配布を実施しました。また、県内市町村、中学校、高等学校、大学等にチラシを配布しました。

表 1 1 チラシ街頭配布箇所

配布箇所		配布日
福岡市内	福岡空港 第1ビル	平成18年6月27日、7月1日
	福岡空港 第2、第3ビル	平成18年6月27日、7月1日
	福岡空港 国際線ビル	平成18年6月27日、7月1日
	JR博多駅	平成18年6月27日、7月1日
	地下鉄天神駅	平成18年6月27日、7月1日
	西鉄天神駅	平成18年6月28日
	JR香椎駅	平成18年6月28日
地区 福岡	JR筑前前原駅	平成18年6月28日
	西鉄二日市駅	平成18年6月27日
北九州地区	JR小倉駅	平成18年6月28日、7月1日
	JR行橋駅	平成18年6月28日
	JR宇島駅	平成18年6月28日
筑豊地区	JR新飯塚駅	平成18年6月29日
	JR直方駅	平成18年6月29日
	JR田川後藤寺駅	平成18年6月29日
筑後地区	西鉄久留米駅	平成18年6月29日
	西鉄柳川駅	平成18年6月29日
	JR大牟田駅、西鉄大牟田駅	平成18年6月29日
のその他地区	JR唐津駅	平成18年7月7日
	JR鳥栖駅	平成18年7月7日

表 1 2 主なチラシ配布箇所

配布箇所	
市町村	福岡県内の全市町村
中学校	福岡県内の全中学校
高等学校	福岡県内の全高校
大学	福岡市内の全大学（短大除く）および福岡県内の国公立大学

表面

福岡空港の 総合的な調査に、 あなたのご意見を 募集しています。



地域の将来像と福岡空港の役割、福岡空港の将来需要予測について

福岡空港の「総合的な調査」を行っています。

福岡空港の将来の役割や役割などに対応するため、福岡県、福岡市では、福岡空港の総合的な調査を実施しています。この調査にあたっては、4つの段階(ステップ)を進めながら、みなさんへの積極的な情報提供と意見募集を行っています。

今回は2番目(ステップ2)にあたります。

今回は、2番目のステップとして、地域の将来像と福岡空港の役割や航空需要の将来予測などについて、わかりやすく取りまとめ、P1レポート(ステップ2)として情報提供します。

ステップ1

課題と実現すべき政策の目標

終了しました

ステップ2(今回はここです)

対応策を検討するための前提条件

- 地域の将来像と福岡空港の役割、航空需要の将来予測について検討

ステップ3

詳細の視点と検討すべき対応策

ステップ4

対応策の比較評価と方向性(策)

※ P1(1)はブラックインフォームメントとは、みなさんに積極的に情報を提供し、ご意見いただきたいながら特別な配慮を怠るべきではありません。

福岡空港

福岡空港調査連絡調整会議

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

国土交通省九州地方整備局(空港庁)

〒810-0274 福岡市中央区天神2-3-33
TEL: 092-742-4400 FAX: 092-742-4402

国土交通省大分県空港(空港整備部)

〒860-8559 大分市中央区本町4-1-76
TEL: 0975-84-8448 FAX: 0975-84-8219

福岡県空港対策協議会(空港計画課)

〒812-8577 福岡市博多区東区東7-7
TEL: 092-743-2200 FAX: 092-743-2217

福岡県空港対策協議会(空港推進部)

〒810-8420 福岡市中央区支庁1-8-1
TEL: 092-711-3102 FAX: 092-713-5385

裏面

地域の将来像と福岡空港の役割や航空需要の将来予測などに関する情報のご提供とご意見募集は、次のところで開催します。みなさんお話し合わせの上、ふるって参加ください。

福岡県議会

7月29日(木) 14:30~18:00

オープンハウス

7月29日(木) 14:30~18:00

福岡県議会

7月29日(木) 14:30~18:00

イオンセンター

7月29日(木) 14:30~18:00

P1レポートの内容について、の意見をお伺いする感
謝いたします。

P1レポートの内容について、の意見をお伺いする感
謝いたします。

福岡空港の役割や状況等の概
観的な調査に関する情報提供
窓口です。

みなさんへの情報提供およびご意見募集の方法

インフォメーションコーナー、説明会、オープンハウスの参加には事前のお申し込みは必要ありません。下記の開催会場や時間を確認の上、もよりの会場へお越しください。

福岡市内

- アクロス福岡 四彩ホール
7月29日(木) 14:30~18:00
- 三越ライオン広場
7月29日(木)、30日(金)

福岡地区

- まどかびあ
7月29日(木) 14:30~18:00
- ザモール春日
7月29日(木)、30日(金)

北九州地区

- 北九州国際会議場(国際会議場)
- 7月29日(木) 14:30~18:00
- リバーウォーク北九州
(1階と2階) 7月29日(木)

筑豊地区

- のびみプレミアムホテル
7月29日(木) 14:30~18:00
- イオンショッピングタウン 藤原
7月29日(木)、30日(金)

筑後地区

- くるみホール
7月29日(木) 14:30~18:00
- ゆめタウン福岡
7月29日(木)、30日(金)

※ご参加の状況により追加を開催いたします。

「福岡の将来像と福岡空港の役割」

日時:平成27年7月31日(月)12:30~16:40(開催12:30) 会場:エルガーラサ大ホール

※入場料:無料、定員:400名(先着順)※申し込みは不要です。

※申し込みは不要です。申し込みは不要です。申し込みは不要です。

イベントの申し込み方法 (申込は自由)

※申込書を送付していただく必要はありません。

福岡県空港対策協議会(P1)担当
〒810-8502 福岡市中央区支庁1-8-1

福岡県空港対策協議会(空港推進部)担当

〒810-8420 福岡市中央区支庁1-8-1

TEL: 092-711-3102 FAX: 092-713-5385

福岡空港見学会・参加者募集!

開催日:平成27年8月8日(土)・9月6日(日) 10:00~12:30

※入場料:無料、定員:400名(先着順)※申し込みは不要です。

※申し込みは不要です。申し込みは不要です。申し込みは不要です。

図 3 チラシ

⑥ ポスター配布

県内市町村、中学校、高等学校、大学等にポスターを配布しました。

表 13 ポスター配布箇所

配布箇所	
市町村	福岡県内の全市町村
中学校	福岡県内の全中学校
高等学校	福岡県内の全高校
大学	福岡市内の全大学（短大除く）および福岡県内の国公立大学

福岡空港の「総合的な調査」を行っています。

福岡空港の将来の役割や役割などに対応するため、国、福岡県、福岡市では、福岡空港の総合的な調査を実施しています。

この調査にあたっては、4つの段階(ステップ)を踏みながら、みなさんへの積極的な情報提供と意見募集を行っています。

今回の調査は、みなさんへの積極的な情報提供と意見募集を行っています。

今回は2番目(ステップ2)にあたります。

今回は、2番目のステップとして、地域の将来像と福岡空港の役割や航空需要の将来予測などについて、わかりやすく取りまとめ、P1レポート(ステップ2)として情報提供します。

みなさんへの情報提供及びご意見収集の方法

インフォメーションコーナー、説明会、オープンハウスの参加には事前の申し込みは必要ありません。下記の開催会場や時間をご確認の上、もよりの会場へ直接お越しください。

福岡市内

- アクロス福岡 円形ホール (中央区天神1-1-1) 7月20日(水) 14:30~18:00
- 三越ライオン広場 (中央区天神1-1-1) 7月20日(水)、21日(金)
- まどかびあ (大野城市南町2-3-1) 8月10日(木) 14:30~18:00
- ザモール春日 (春日市春日3-17) 7月29日(土)、30日(日)

福岡地区

- イオンショッピングタウン期 (佐賀市大和町12等355) 7月22日(土)、23日(日)

北九州地区

- 北九州国際会議場21会議室 (北九州小倉区北2-1-30) 7月24日(火) 14:30~18:00
- リバーウォーク北九州 (小倉北区東町1-1-1) 7月24日(月)、25日(火)

筑豊地区

- のびみかプリジデントホテル (飯塚市東立町12-37) 8月1日(火) 14:30~18:00
- イオンショッピングタウン飯塚 (飯塚市北長原町4-40) 7月29日(土)、30日(日)

筑後地区

- くるみホール (久米市後市2-1) 8月9日(水) 14:30~18:00
- ゆめタウン久留米 (久留米市南台川1-2-1) 8月10日(木)、11日(金)

「福岡の将来像と福岡空港の役割」

日時：平成18年7月31日(月)13:30~16:40(開場13:00) 会場：エルガーラ研大ホール

福岡空港見学会・参加者募集!

開催日：平成18年8月5日(土)・8月6日(日) 10:00~12:30

●対象：親子(3歳以上の男子とその他保護者) ●参加費：無料

●募集人数：8月5日・8日それぞれ40名程度

●応募締切：7月21日(金)必着 (定員超過する際は、抽選による応募の抽選が行われます)

●申し込み方法：ご希望の会場は、「福岡空港見学会参加者申し込み用紙」を、参加者申し込みの氏名(フリガナ)、住所、年齢、電話番号、住所、電話番号、郵便番号(住所10桁まで)を記入し、下記の申し込み方法でご応募ください。申し込みは、お申し込みの日の当日までです。

福岡空港見学会 および シンポジウムへのお申し込み先

①郵送 (郵便番号と〒を必ず書く) ②ファクス ③Eメール
〒812-8527 福岡県佐賀市東区東戸辺1 2階 必着 福岡市 092-733-5217 福岡県 kokusai@pref.fukuoka.jp.jp
〒812-8520 福岡県佐賀市東区東戸辺1 2階 必着 福岡市 092-733-5217 福岡県 kokusai@pref.fukuoka.jp.jp

上記イベントの開催やP1レポートは、ホームページや福岡県・筑豊市等の情報提供窓口においてご覧いただけます。※市町村の窓口にも設置を依頼しております。

福岡空港調査連絡調整会議

問い合わせ先 ホームページ <http://www.fukuokakaku-chosa.org/>

国土交通省九州地方整備局(空運1課) 〒812-8574 福岡県佐賀市東区東戸辺1-2-23 TEL:092-733-4881 FAX:092-733-4889
国土交通省九州地方整備局(空運2課) 〒812-8574 福岡県佐賀市東区東戸辺1-2-23 TEL:092-733-4881 FAX:092-733-4889
福岡県空港開発推進課 〒812-8577 福岡県佐賀市東区東戸辺1-2-23 TEL:092-733-4881 FAX:092-733-4889
福岡県空港開発推進課 〒812-8577 福岡県佐賀市東区東戸辺1-2-23 TEL:092-733-4881 FAX:092-733-4889

図 4 ポスター

⑦ 行政だより配布等

○行政だより

PI活動に関する告知を福岡県及び福岡市の行政だよりに掲載しました。

表 14 行政だより発行日と配布数

行政だより名	発行日	配布数
福岡県だより 2006年7月号	平成18年7月1日	約200万部
ふくおか市政だより 2006年6月号	平成18年6月15日	約70万部

福岡空港の総合的な調査に係るPI(パブリック・インボルブメント)ステップ2の実施について

福岡空港の将来の混雑問題などに対応するため、国、福岡県、福岡市では、平成15年度から、福岡空港の総合的な調査を実施しています。この調査にあたっては、4つの段階(ステップ)を踏みながら、積極的な情報の提供とご意見の募集を行っています。

※PI(パブリック・インボルブメント)とは、皆さんに積極的な情報を提供し、ご意見をいただきながら検討を進めていく方法です。

今回は、4つのステップのうち、2番目のステップにあたります。

ステップ1 最終了しました。福岡空港の現状と課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等について検討

ステップ2 地域将来像と福岡空港の役割、航空需要の将来予測について検討

ステップ3 検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討

ステップ4 評価の視点に基づく対応案の比較評価と方向性(案)を作成

皆さんに情報を提供し、ご意見を伺うために7月から8月にかけて実施します。

- PIレポートの配布やホームページ掲載、インフォメーションコーナー(空港)の設置
- シンポジウム、説明会、オープンハウス(パネル展示会)、空港見学会などを開催

※日程、場所等については、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ(<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>)、チラシなどで別途お知らせいたします。

問い合わせ

福岡空港調査連絡調整会議(九州地方整備局、大阪航空局、福岡県、福岡市)

〒812-8577 福岡県空港計画課 空港PI担当 電話 092-642-3172 Eメール kuko2@pref.fukuoka.lg.jp

〒810-0820 福岡市総務企画局 空港推進担当 電話 092-711-4102 Eメール kuko@city.fukuoka.jp

福岡空港の将来 皆さんのご意見を募集します

7月から第2段階へ皆さんのご意見を募集します

皆さんご存知の通り、福岡空港は、平成15年度から、総合的な調査を実施しています。この調査にあたっては、4つの段階(ステップ)を踏みながら、積極的な情報の提供とご意見の募集を行っています。

今回は、4つのステップのうち、2番目のステップにあたります。

ステップ1 最終了しました。福岡空港の現状と課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等について検討

ステップ2 地域将来像と福岡空港の役割、航空需要の将来予測について検討

ステップ3 検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討

ステップ4 評価の視点に基づく対応案の比較評価と方向性(案)を作成

皆さんに情報を提供し、ご意見を伺うために7月から8月にかけて実施します。

PIレポートの配布やホームページ掲載、インフォメーションコーナー(空港)の設置、シンポジウム、説明会、オープンハウス(パネル展示会)、空港見学会などを開催

※日程、場所等については、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ(<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>)、チラシなどで別途お知らせいたします。

図 5 行政だより (左:福岡県だより、右:ふくおか市政だより)

○テレビ番組

PI活動に関するテレビ放送を実施しました。

表 15 テレビ番組放送局と放送日

放送局	放送日	放送時間
J:COM福岡	平成18年8月11日~8月17日	1日3回
F CV	平成18年8月11日~8月17日	1日3回

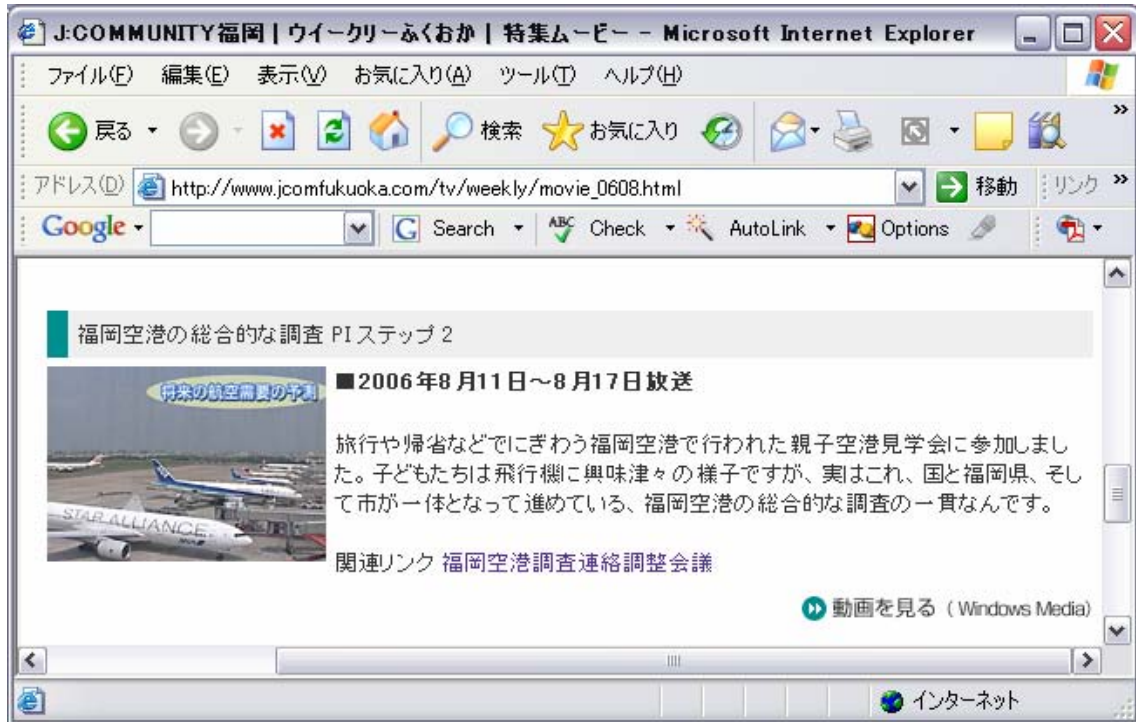


図 6 ホームページでの番組紹介

IMPLEMENTATION OF PUBLIC INVOLVEMENT about Fukuoka Airport

Fukuoka Airport Research and Coordination Alliance
<http://www.fukuokakako-chosa.org>

Recognizing the concerns posed by future congestion at Fukuoka Airport, the national government, in collaboration with Fukuoka City and Prefecture, have been combining forces as the Fukuoka Airport Research and Coordination Alliance since 2003 to carry out research regarding this issue. A comprehensive survey is currently being conducted in steps, starting with basic factors such as task regulation and determining demand, which considers the following questions: "To what extent can we continue to utilize the airport in its current state?"

"Can we make use of neighboring airports to take some of the pressure off of Fukuoka Airport?"

"Why not increase the number of runways at the current airport?"

"Why not construct a new airport to cope with the congestion?" The series of steps that this examination has been divided into each involve actively implementing techniques of Public Involvement (PI) in order to provide information to and collect feedback from the community.

Last Year's Stage of PI (Step 1)

"The Current Status of Fukuoka Airport and Issues That Must Be Addressed" and "Ascertaining the Abilities of the Airport"

The annual runway capacity at Fukuoka Airport for departures and arrivals is 145,000. In 2005, the actual number of departures and arrivals was 136,000. This very slight surplus resulted in the development of restrictions on passenger use and plane operation.

Plans for the Implementation for about three months from July (Step 2)

To provide information such as "The Future vision of the Region and the Role of Fukuoka Airport" and "Predicting Future Aviation Demands."

To provide various information to all areas of Fukuoka Prefecture through means such as the Fukuoka Airport Research and Coordination Alliance webpage, seminars (at 5 different areas prefecture-wide), open houses (6 areas within and outside the



Observation of the Airport

Seminars



Information bureau in the Airport

Round-table Conference



Open houses

prefecture), info services at Fukuoka Airport and other facilities, symposiums, observations of Fukuoka Airport, websites, and distributing reports.

We will be providing further details about the current PI step that is being implemented, Step 2, regarding future functions, including times and venues, through information support centers, news flyers, and websites offered by Fukuoka City and Prefecture.



For Inquiries:
Kansai Regional Development Bureau (91 Office), of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport
TEL 092-735-2601
Osaka Regional Civil Aviation Bureau (Airport Planning and Coordination Division) of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport
TEL 06-6549-6469
Fukuoka Airport Planning Bureau, Airport Planning Division
TEL 092-643-3276
Fukuoka City General Affairs and Planning Bureau, Airport Information Section
TEL 092-711-4102

福岡机场调查—关于公众参与(第二步)的实施

为了解决福岡机场将来可能出现的混乱问题,从2003年起国家、福岡县和福岡市共同合作,成立了福岡机场调查联络调整会议,针对“如何最大限度地发挥现有福岡机场的作用”、“可否利用附近机场”、“现在的机场跑道能否增加”、“是否需要建设新机场来解决”等问题,正在实施从课题整理和需求等基本内容开始分阶段进行调查的“综合性调查”。

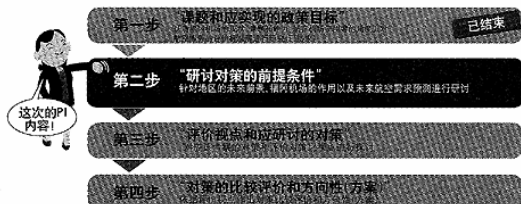
·以福岡机场全年的跑道处理量为14.5万次为前提,2003年的实际处理量为13.6万次,虽尚稍有余力,但对旅客和飞机的飞行已开始产生制约。
(7月实施的PI(第二步))

·针对“地区的未来前景和福岡机场的作用”、“航空需求的未来预测”等提供信息。
·通过福岡机场调查联络调整会议网站等在福岡县内各区域以各种形式提供信息,举办说明会(县内5个区域)、招待会(县内外6个区域),在福岡机场等地开设信息角、召开研讨会、福岡机场参观会、开办网站、发放报告书等。

这次的PI(第二步)的举办日期和地点等详细情况将通过县和福岡市的信息提供窗口、宣传单以及网站等发出通知。

○福岡机场调查联络调整会议网站 <http://www.fukuokakako-chosa.org/>

- 问询
·国土交通省九州地方整備局(PT室) 092-752-8601
·国土交通省大阪航空局(空港企画調整課)06-6949-6469
·福岡县空港対策局空港計画課 092-643-3216
·福岡市总务企画局空港推進部門 092-711-4102



후쿠오카공항 조사

후쿠오카공항에 대해서는 앞으로의 혼잡 문제 등에 대응하기 위하여 2003년도부터 정부와 후쿠오카현, 후쿠오카시가 연계 협력하여 후쿠오카공항 조사 연락조정회의로서

- 「현재의 공항을 어디까지 활용할 수 있을까」
 - 「가까운 공항을 활용할 수 있을까」
 - 「항의 공항에 활주로를 늘릴 수 있을까」
 - 「신공항을 만들어서 대응할 것인가」
- 등에 대하여 과제의 정리나 수요 등의 기본적인 것에서부터 단계를 밟아 조사하는 「종합적인 조사」를 실시하고 있습니다. 이 조사에서는 검토의 단계에 대응하여 적극적으로 정보 제공·의견 수집을 행하는 퍼블릭·인볼브먼트(PI)의 수법을 채용하고 있습니다.

<작년도에 실시한 PI(스텝 1)> 「후쿠오카공항의 현황과 과제」, 「공항 능력의 확인」, 「후쿠오카공항의 연간 활주운 처리 용량은 14.5만회라는 전체 하에서는 2003년의 실적 13.6만회에 대해 약간의 여유는 있지만, 여객 이용이나 항공기 운항에 제약이 발생하기 시작했습니다.

<7월에 실시하는 PI(스텝 2)>
· 「지역의 미래상과 후쿠오카공항의 역할」, 「항공 수요의 미래 예측」 등에 대하여 정보를 제공합니다.
· 후쿠오카공항 조사 연락조정 회의 홈페이지를 비롯하여 후쿠오카현 각 지역에서 다양한 형태로 정보를 제공합니다. ... 설명회(현내 5지역), 오픈 하우스(현 내외 6지역), 후쿠오카공항 등에서 인포메이션 코너 개설, 심포지엄, 후쿠오카공항 견학회, 홈페이지, 리포트의 배포 등.



- 이벤트 PI(스텝 2)의 행사 개최일시, 장소 등의 상세한 내용에 관해서는 후쿠오카현, 후쿠오카시의 정보제공 창구나 안내 전단, 홈페이지 등으로 안내하게 됩니다.
- 후쿠오카공항 조사 연락조정회의 홈페이지 <http://www.fukuokakako-chosa.org/>
- 문의처
◎ 국토교통성 규슈지방 정비국(PT실) 092-752-8601
◎ 국토교통성 오사카 항공국(공항 기획조정과) 06-6349-6469
◎ 후쿠오카현 공항 대책국 공항 계획과 092-643-3216
◎ 후쿠오카시 총무기획국 공항 추진 담당 092-711-4102

图 8 레인보우 (上: 英語、下左: 中国語、下右: 韓國語)

⑨ ホームページ

福岡空港調査連絡調整会議のホームページを開設し（平成17年6月24日～）、これまでの福岡空港の総合的な調査に係る関連資料等を集約し、掲載すると共に、P I（ステップ2）の活動等に関する開催日や開催場所等の周知を行いました。

なお、平成18年6月27日よりP I（ステップ2）の周知広報をホームページにて開始しました。

The screenshot shows the homepage of the Fukuoka Airport Study Commission. The browser window title is "福岡空港調査連絡調整会議～福岡空港の総合的な調査～ - Microsoft Internet Explorer". The address bar shows "http://www.fukuokakuko-chosa.org/". The page content includes:

- 福岡空港調査連絡調整会議** (Fukuoka Airport Study Commission) logo and title.
- トップページ** (Top Page) with a date "since 2006.6.24 0032287".
- 福岡空港のPIって何?** (What is PI at Fukuoka Airport?) section with links for "PIレポート(ステップ2) は、ごちそう!" and "Fukuoka Airport Public Involvement (In English)".
- PIレポート(ステップ2)へのご意見はこちら** (Share your opinion on the PI Report Step 2 here).
- ニュース&トピック** (News & Topics) section with "新着情報" (Latest News) listing recent updates with dates and "NEW" tags.
- 福岡空港の総合的な調査に関する基礎情報** (Basic information regarding the comprehensive survey of Fukuoka Airport) section with links to "福岡空港の総合的な調査に係るPI活動(公表資料一覧)" and "PI手法(情報提供およびご意見収集の方法)の紹介".
- みなさんへの情報提供、みなさんからのご意見募集** (Information provision and opinion collection for everyone) section with "PI(ステップ2)" (PI Step 2) and "PI(ステップ1)" (PI Step 1) sub-sections, each listing documents like "PI(ステップ2)実施計画" and "PIレポート".
- サイトマップ** (Site Map) section with a tree structure of site categories like "基礎情報", "PI(ステップ2)", "PI(ステップ1)", "福岡空港調査連絡調整会議", and "その他".

図 9 ホームページのトップページ

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

P I レポート配布 実施結果

2. 資料配布

PIレポート（ステップ2）及び詳細版※を、福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等（20ヶ所）、市町村、学校、見学会・説明会・オープンハウス等のPI催し会場などで配布し、情報提供を実施しました。

※詳細版は希望者のみ

表 17 資料街頭配布箇所

配布箇所		配布日	配布物		
福岡市内	福岡空港 第1ビル	平成18年7月10日、7月16日	PIレポート (ステップ2) チラシ、意見記入はがき		
	福岡空港 第2、第3ビル	平成18年7月10日、7月16日			
	福岡空港 国際線ビル	平成18年7月10日、7月16日			
	JR博多駅	平成18年7月10日、7月16日			
	地下鉄天神駅	平成18年7月10日、7月16日			
	西鉄天神駅	平成18年7月11日			
	JR香椎駅	平成18年7月11日			
地区 福岡	JR筑前前原駅	平成18年7月11日			
	西鉄二日市駅	平成18年7月10日			
北九州地区	JR小倉駅	平成18年7月11日、7月16日			
	JR行橋駅	平成18年7月11日			
	JR宇島駅	平成18年7月11日			
筑豊地区	JR新飯塚駅	平成18年7月13日			
	JR直方駅	平成18年7月13日			
	JR田川後藤寺駅	平成18年7月13日			
筑後地区	西鉄久留米駅	平成18年7月12日			
	西鉄柳川駅	平成18年7月12日			
	JR大牟田駅、西鉄大牟田駅	平成18年7月12日			
その他	JR唐津駅	平成18年7月12日			
	JR鳥栖駅	平成18年7月12日			

表 18 主な資料配布箇所

配布箇所	
市町村	福岡県内の全市町村
中学校	福岡県内の全中学校
高等学校	福岡県内の全高校
大学	福岡市内の全大学（短大除く）及び福岡県内の国公立大学

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

シンポジウム 実施結果（抜粋）

3. シンポジウム実施結果

当日、370名の方にご参加いただきました。シンポジウムでは、まず航空アナリストの杉浦一機氏により、「世界の最新航空事情と空港の未来」と題した基調講演が行われ、今後アジアに大航空時代が到来し、日本でも航空運賃の低下や運航の多頻度化の進展が見込まれることや、以前は迷惑施設だった空港が地域住民の重要なインフラとして地域活性化の核となる役割を果たすようになり、これからは「快適」で「楽しい」空港づくりが望まれることなどが最新の航空事情等を踏まえながら示されました。

その後、福岡空港調査連絡調整会議からP I レポートの内容について説明が行なわれた後、山内弘隆氏をコーディネーターとして、学識経験者等4名のパネリストによるパネルディスカッションが行なわれました。パネルディスカッションでは、「中国との需要が劇的に増加していく。中国に地理的に近い福岡への人、物の流れが大きく伸びる可能性がある」、「大都市、中枢都市は居住している人の要求にととまらず、訪れる人にどういったサービスを提供すべきが空港のあり方を含めて考える必要がある」、「今回の福岡空港の需要予測は堅めで、レポートには詳細なデータまで掲載され情報公開が徹底されている」、「東アジアや日本の中における福岡の相対的な位置を踏まえ福岡の将来を考えていく必要がある。また、そのような視点から空港のあり方を見ていくべき」などの意見が出されました。

引き続き行なわれた質疑応答では、需要予測のプロセスや、需要予測結果の精度等についてご意見・ご質問をいただきました。

表 19 シンポジウム実施結果

開催場所	開催日	参加人数
エルガーラホール（8 F 大ホール）	平成 18 年 7 月 31 日(月) 13:30～16:40	370 人



図 10 基調講演の状況



図 11 パネルディスカッションの状況

ホームページに図 1 2 のとおり実施状況を掲載しました。



図 1 2 シンポジウムの実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

インフォメーションコーナー 実施結果（抜粋）

4. インフォメーションコーナー実施結果

福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局において、P Iレポートの内容を空港利用者等に自由に見てもらえるよう、レポートの内容をパネルにしたものを展示したり、レポートや関係資料等を自由に持ち帰ることが出来るよう配置したインフォメーションコーナーを開設しました。特に、福岡空港においては、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を行いました。

また、パネル等をご覧になった方々が、後日郵送やFAXで意見を提出できるよう、意見記入はがきを設置するとともに、その場で意見を提出できるよう、意見記入場所、意見記入済みはがき回収ボックスを設置しました。

開設後、ホームページに実施結果を掲載しました。

表 20 インフォメーションコーナー実施結果

開催場所	期間	参加者数
福岡空港 国内線第2ターミナルビル2階	平成18年7月10日～11月14日	6,935人 (福岡空港 7/10～11/14)
福岡県庁 1階ロビー	平成18年7月10日～11月14日	
福岡市役所 1階ロビー	平成18年7月10日～11月14日	
九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所	平成18年8月1日～11月14日	

■インフォメーションコーナー

・会場の状況



図 13 福岡空港



図 14 福岡県庁



図 15 福岡市役所

福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所の4カ所に、インフォメーションコーナーを開設し、P Iレポートに関する情報を提供しました。福岡空港のコーナーには、11月14日までに6,935の方が来訪されました。

コーナーでは、P Iレポートの内容を紹介した展示パネルをご覧いただいたり、P Iレポートをお読みいただいたりするとともに、説明員による説明を受けていただきました。

ホームページに図 1 6 のとおり実施状況を掲載しました。

福岡空港調査連絡調整会議～福岡空港の総合的な調査～
Fukuoka Airport Study Commission
～福岡空港の総合的な調査～
Comprehensive Study of Fukuoka Airport

トップページ > [PI活動の実施] PI活動の実施結果(ステップ2) → トップページ
| 見学会 | シンポジウム | 説明会 | オープンハウス | グループヒアリング | 懇談会 | パネル展示 | インフォメーションコーナー |

福岡空港のPIって何?
P!レポート(ステップ2) は、ごちそう!
Fukuoka Airport Public Involvement (in English)

PI活動の実施結果
Step-2 インフォメーションコーナー
■ インフォメーション・コーナー

開催場所	開催日時
福岡空港 第2ターミナル2階	7月10日(月)～11月中旬
福岡県庁 1階ロビー	〃
福岡市役所 1階ロビー	〃
九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所 1階ロビー	8月1日(火)～11月中旬

来場者数 6,935人(福岡空港、11/14現在)

会場の状況(福岡空港) 会場の状況(福岡県庁) 会場の状況(福岡市役所)

福岡空港、福岡県庁、福岡市役所および九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所の4カ所にインフォメーション・コーナーを設置し、P!レポートに関する情報を提供しました。福岡空港のコーナーには、11月14日までに6,935人の方が来訪されました。コーナーでは、P!レポートの内容を紹介した展示パネルをご覧いただいたり、P!レポートをお読みいただいたりするとともに、説明員による説明を受けていただきました。

このホームページに関して、みなさんよりご意見やご感想をお待ちしております。
福岡空港の総合的な調査およびPI活動等についてのお問い合わせ先

図 1 6 インフォメーションコーナーの実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

説明会 実施結果（抜粋）

5. 説明会実施結果

福岡県内の主要な公共施設等において、P I レポートの内容の説明会を実施しました。当日の質疑応答や、意見記入はがきによって、参加者から意見をいただきました。また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 2 1 説明会実施結果

開催場所	開催日	参加人数
アクロス福岡円形ホール 【福岡市内】	平成 18 年 7 月 26 日(水) 14 : 30 ~ 16 : 00	42 人
北九州国際会議場 (21 会議室) 【北九州地区】	平成 18 年 7 月 25 日(火) 14 : 30 ~ 16 : 00	43 人
のがみプレジデントホテル 【筑豊地区】	平成 18 年 8 月 1 日(火) 14 : 30 ~ 16 : 00	57 人
くるみホール 【筑後地区】	平成 18 年 8 月 9 日(水) 14 : 30 ~ 16 : 00	54 人
まどかぴあ小ホール 【福岡地区】	平成 18 年 8 月 10 日(木) 14 : 30 ~ 16 : 00	47 人

■福岡市内

- ・開催場所 アクロス福岡円形ホール
- ・開催日時 平成18年7月26日(水) 14 : 30 ~ 16 : 00
- ・参加人数 42人



図 1 7 連絡調整会議による説明の状況



図 1 8 参加者のご発言の状況

当日、42人の方にご参加いただきました。説明会では、P I レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから約30分にわたり、P I レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■北九州地区

- ・開催場所 北九州国際会議場(21会議室)
- ・開催日時 平成18年7月25日(火) 14:30~16:00
- ・参加人数 43人



図 19 連絡調整会議による説明の状況



図 20 パネル展示の状況

当日、43人の方にご参加いただきました。説明会では、P I レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから約30分にわたり、P I レポートの内容や収集した意見の取り扱いに関するご質問の他に様々なご意見をいただきました。

■筑豊地区

- ・開催場所 のがみプレジデントホテル
- ・開催日時 平成18年8月1日(火) 14:30~16:00
- ・参加人数 57人



図 21 連調会議による説明の状況(1)



図 22 連調会議による説明の状況(2)

当日、57人の方にご参加いただきました。説明会では、P I レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから約30分にわたり、P I レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■筑後地区

- ・開催場所 くるみホール
- ・開催日時 平成18年8月9日(水) 14:30~16:00
- ・参加人数 54人



図 2 3 連絡調整会議による説明の状況



図 2 4 質疑応答の状況

当日、54人の方にご参加いただきました。説明会では、P I レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから約30分にわたり、P I レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■福岡地区

- ・開催場所 まどかぴあ小ホール
- ・開催日時 平成18年8月10日(木) 14:30~16:00
- ・参加人数 47人

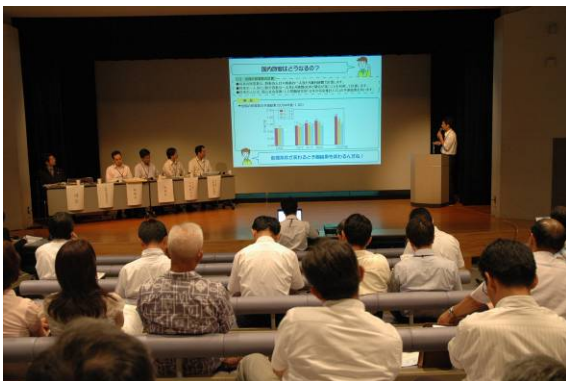


図 2 5 連絡調整会議による説明の状況



図 2 6 連調会議による説明の状況

当日、47人の方にご参加いただきました。説明会では、P I レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから約30分にわたり、P I レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

ホームページに図 27 のとおり実施状況を掲載しました。



図 27 説明会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

懇談会 実施結果（抜粋）

6. 懇談会実施結果

福岡市内の公共施設、福岡空港ターミナルビル等において、福岡空港と関わりのある事業者や関心を有する市民団体等を対象にP Iレポートの内容の説明や意見交換を実施しました。

当日の質疑応答や意見交換、意見記入はがきによって、参加者の方々からご意見をいただきました。

また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 2 2 懇談会実施結果

対象者		開催場所	開催日	参加人数
空港利用企業等	第1回	福岡空港ビル待合室 D, E	平成18年7月21日(金) 10:00~12:00	9団体、13人
	第2回	福岡空港ビル待合室 D, E	平成18年7月21日(金) 14:00~16:00	8団体、10人
	第3回	福岡市役所1504会議室	平成18年7月24日(月) 10:00~12:00	10団体、10人
	第4回	福岡市役所1505会議室	平成18年8月2日(水) 10:00~12:00	9団体、11人
	第5回	福岡市役所1504会議室	平成18年8月3日(木) 10:00~12:00	7団体、8人
	第6回	福岡市役所1504会議室	平成18年8月3日(木) 14:00~16:00	12団体、14人
空港周辺住民等	第1回	福岡空港事務所 A 会議室	平成18年7月18日(火) 10:00~12:00	19人
	第2回	地元集会所	平成18年7月19日(水) 14:00~15:30	22人
	第3回	地元集会所	平成18年8月2日(水) 19:00~20:30	25人
	第4回	地元集会所	平成18年8月8日(火) 14:00~16:30	14人
市民団体	福岡市役所1504会議室	平成18年7月24日(月) 14:00~16:00	11主体、15人	
空港周辺自治体	福岡市役所1505会議室	平成18年8月2日(木) 14:00~16:00	12自治体、1団体、 14人	
合計				175人

■空港利用企業等

表 23 懇談会開催日時、開催場所及び参加人数（空港利用企業等）

開催日時	開催場所	参加人数
平成18年7月21日(金) 10:00~12:00	福岡空港ビル待合室D,E	9団体、13人
平成18年7月21日(金) 14:00~16:00	福岡空港ビル待合室D,E	8団体、10人
平成18年7月24日(月) 10:00~12:00	福岡市役所1504会議室	10団体、10人
平成18年8月2日(水) 10:00~12:00	福岡市役所1505会議室	9団体、11人
平成18年8月3日(木) 10:00~12:00	福岡市役所1504会議室	7団体、8人
平成18年8月3日(木) 14:00~16:00	福岡市役所1504会議室	12団体、14人



図 28 会場の状況

空港利用企業の方との懇談会は6回開催され、合計で55団体、66人の空港利用企業の方にご参加いただきました。懇談会では、P Iレポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、P Iレポートに関する様々なご意見をいただきました。

■空港周辺住民等

表 2 4 懇談会開催日時、開催場所及び参加人数（空港周辺住民等）

開催日時	開催場所	参加人数
平成 18 年 7 月 18 日(火) 10 : 00 ~ 12 : 00	福岡空港事務所 A 会議室	19 人
平成 18 年 7 月 19 日(水) 14 : 00 ~ 15 : 30	地元集会所	22 人
平成 18 年 8 月 2 日(水) 19 : 00 ~ 20 : 30	地元集会所	25 人
平成 18 年 8 月 8 日(火) 14 : 00 ~ 16 : 30	地元集会所	14 人

周辺住民の方との懇談会は4回開催され、合計で、80人の周辺住民の方にご参加いただきました。懇談会では、P I レポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、P I レポートに関する様々なご意見をいただきました。

■市民団体

- ・開催場所 福岡市役所1504会議室
- ・開催日時 平成18年7月24日(月) 14 : 00 ~ 16 : 00
- ・参加人数 11団体、15人



図 2 9 会場の状況

当日、11団体、15人の方にご参加いただきました。懇談会では、P I レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、P I レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■ 空港周辺自治体

- ・ 開催場所 福岡市役所1505会議室
- ・ 開催日時 平成18年8月2日(水) 14:00～16:00
- ・ 参加人数 12自治体1団体、14人



図 30 会場の状況

当日、12自治体1団体、14人の方にご参加いただきました。懇談会では、P I レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、P I レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

ホームページに図 3 1 のとおり実施状況を掲載しました。

福岡空港調査連絡調整会議～福岡空港の総合的な調査～
Fukuoka Airport Study Commission
～福岡空港の総合的な調査～
Comprehensive Study of Fukuoka Airport

トップページ > [PI活動の実施]PI活動の実施結果(ステップ2)
[見学会 | シンポジウム | 説明会 | オープンハウス | グループヒアリング | 懇談会 | 大学でのパネル展示 | インフォメーションコーナー]

● PI活動の実施結果

Step-2 懇談会

■ 空港利用企業等

開催日時	開催場所	参加人数
平成18年7月21日(金) 10:00～12:00	福岡空港ビル待合室D,E	9団体、13名
平成18年7月21日(金) 14:00～16:00	福岡空港ビル待合室D,E	8団体、10名
平成18年7月24日(月) 10:00～12:00	福岡市役所1504会議室	10団体、10名
平成18年8月2日(水) 10:00～12:00	福岡市役所1505会議室	9団体、11名
平成18年8月3日(木) 10:00～12:00	福岡市役所1504会議室	7団体、8名
平成18年8月3日(木) 14:00～16:00	福岡市役所1504会議室	12団体、14名

会場の様子

空港利用企業等の方との懇談会は六回開催され、合計で55団体、66名の方にご参加いただきました。懇談会では、PIレポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみならず、PIレポートに関する以下のようなご意見をいただきました。

(主なご意見)

- 需要予測について、少子高齢化やIT化の進展、福岡は支店経済であること、航空路線の撤廃もある中、大きく伸びるとは考えられない。
- 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の飛行機利用が解禁となった。今後、これに並ぶようなインパクトある変化があるのか。

図 3 1 懇談会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

オープンハウス 実施結果（抜粋）

7. オープンハウス実施結果

福岡県内及び県外（佐賀県）のショッピングセンター等において、P I レポートの内容を自由に見てもらえるよう、レポートの内容をパネルにしたものを展示したり、レポートや関係資料等を自由に持ち帰ることが出来るよう配置した、オープンハウスを開催しました。オープンハウス会場では、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を行いました。

また、パネル等をご覧になった方々が、後日郵送やF A Xで意見を提出できるよう、意見記入はがきを設置するとともに、その場で意見を提出できるよう、意見記入場所、記入済みはがき回収ボックスを設置しました。さらに、会場周辺でうちわやティッシュを配付しました。

開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 25 オープンハウス実施結果

開催場所	開催日	来場者数 及び配布数
三越ライオン広場 【福岡市内】	平成 18 年 7 月 20 日(木)、21 日(金) 10:00～19:00	来場者 384 人 配布数 360 部
リバーウォーク北九州 【北九州地区】	平成 18 年 7 月 24 日(月)、25 日(火) 10:00～19:00	来場者 185 人 配布数 805 部
THE MALL 春日 【福岡地区】	平成 18 年 7 月 29 日(土)、30 日(日) 10:00～19:00	来場者 395 人 配布数 1,285 部
福岡東サティ 【福岡地区】	平成 18 年 9 月 16 日(土) 10:00～19:00、 17 日(日)10:00～14:00 (台風のため)	来場者 226 人 配布数 992 部
イオンショッピングタウン穂波 【筑豊地区】	平成 18 年 7 月 29 日(土)、30 日(日) 10:00～19:00	来場者 159 人 配布数 1,120 部
ゆめタウン久留米 【筑後地区】	平成 18 年 8 月 10 日(木)、11 日(金) 10:00～19:00	来場者 325 人 配布数 1,315 部
イオンショッピングタウン大和 【その他の地区】	平成 18 年 7 月 22 日(土)、23 日(日) 10:00～19:00	来場者 251 人 配布数 556 部
合計		来場者 1,925 人 配布数 6,433 部



図 3 2 ポケットティッシュ

表面



裏面

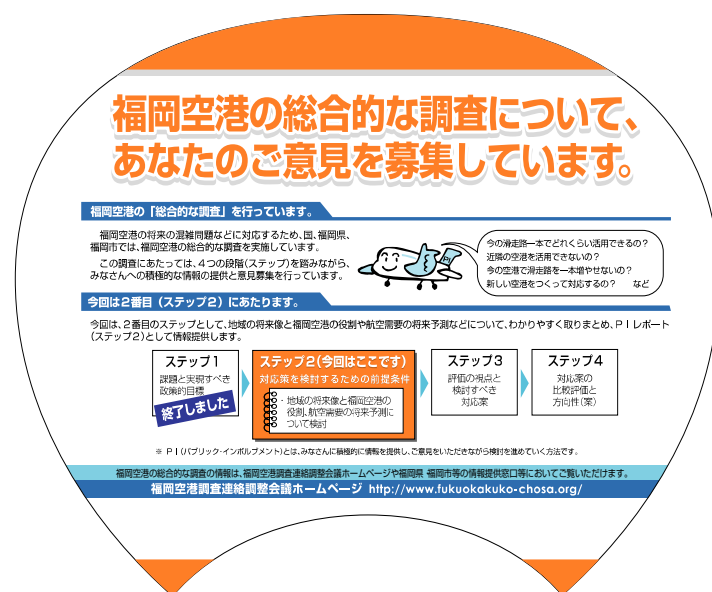


図 3 3 うちわ

■福岡市内

- ・開催場所 三越ライオン広場
- ・開催日時 平成18年7月20日(木)、21日(金) 10:00~19:00
- ・来場者数 384人(1日目161人、2日目223人)



図 3 4 説明員による説明の状況



図 3 5 PI レポートの配布の様子

福岡市天神の三越ライオン広場において、2日間にわたりオープンハウスを開催しました。両日中に、384人の方が来場され、PIレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。また、会場付近も含め、360部のPIレポートを配布しました。

■北九州地区

- ・開催場所 リバーウォーク北九州
- ・開催日時 平成18年7月24日(月)、25日(火) 10:00~19:00
- ・来場者数 185人(1日目97人、2日目88人)



図 3 6 会場の状況



図 3 7 説明員による説明の状況

北九州市のリバーウォーク北九州において、2日間にわたりオープンハウスを開催しました。両日中に、185人の方が来場され、PIレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。また、会場付近も含め、805部のPIレポートを配布しました。

■福岡地区

- ・開催場所 THE MALL 春日
- ・開催日時 平成 18 年 7 月 29 日(土)、30 日(日) 10:00~19:00
- ・来場者数 395 人 (1 日目 218 人、2 日目 177 人)



図 38 会場の状況



図 39 PI レポートの配布の様子

春日市の THE MALL 春日において、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。両日中に、395 人の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,285 部の P I レポートを配布しました。

- ・開催場所 福岡東サティ
- ・開催日時 平成 18 年 9 月 16 日(土)10:00~19:00、17 日(日)10:00~14:00 (台風のため)
- ・来場者数 226 人 (1 日目 161 人、2 日目 65 人)



図 40 会場の状況



図 41 会場の状況

志免町の福岡東サティにおいて、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。両日中に、226 人の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、992 部の P I レポートを配布しました。

■筑豊地区

- ・開催場所 イオンショッピングタウン穂波
- ・開催日時 平成18年7月29日(土)、30日(日) 10:00～19:00
- ・来場者数 159人(1日目106人、2日目53人)



図 4 2 会場の状況



図 4 3 ご意見をご記入いただいている様子

飯塚市のイオンショッピングタウン穂波において、2日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、159の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,120部のP I レポートを配布しました。

■筑後地区

- ・開催場所 ゆめタウン久留米
- ・開催日時 平成18年8月10日(木)、11日(金) 10:00～19:00
- ・来場者数 325人(1日目157人、2日目168人)



図 4 4 会場の状況



図 4 5 ビデオをみる参加者の様子

久留米市のゆめタウン久留米において、2日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、325の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,315部のP I レポートを配布しました。

■その他の地区

- ・開催場所 イオンショッピングタウン大和
- ・開催日時 平成18年7月22日(土)、23日(日) 10:00～19:00
- ・来場者数 251人(1日目80人、2日目171人)



図 4 6 説明員による説明の状況(1)



図 4 7 説明員による説明の状況(2)

佐賀市のイオンショッピングタウン大和において、2日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、251人の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、556部のP I レポートを配布しました。

ホームページに図 48 のとおり実施状況を掲載しました。



図 48 オープンハウスの実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

福岡空港見学会 実施結果（抜粋）

8. 福岡空港見学会実施結果

福岡空港及びその周辺の見学会を実施しました。

見学会は当初2回の実施を予定していましたが、非常に好評で定員以上の参加希望をいただいたため、2回追加し計4回実施しました。

見学会では、福岡空港の国内線ターミナルビル展望室から飛行機の発着状況をご覧いただき、貨物地区・国際線ターミナルビル及び空港周辺などをご見学いただきました。

また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 26 福岡空港見学会実施結果

開催日	参加人数
平成18年8月5日(土) 10:00~12:30	33人
平成18年8月6日(日) 10:00~12:30	31人
平成18年8月26日(土) 10:00~12:30	27人
平成18年8月27日(日) 10:00~12:30	31人



図 49 8月5日見学会の状況(1)



図 50 8月5日見学会の状況(2)



図 51 8月6日見学会の状況(1)



図 52 8月6日見学会の状況(2)



図 5 3 8 月 26 日見学会の状況(1)



図 5 4 8 月 26 日見学会の状況(2)



図 5 5 8 月 27 日見学会の状況(1)



図 5 6 8 月 27 日見学会の状況(2)

ホームページに図 57 のとおり実施状況を掲載しました。

福岡空港調査連絡調整会議～福岡空港の総合的な調査～
Fukuoka Airport Study Commission
～福岡空港の総合的な調査～
Comprehensive Study of Fukuoka Airport

トップページ | PI活動の実施 | PI活動の実施結果(ステップ2)
| 見学会 | シンポジウム | 説明会 | オープンハウス | グループヒアリング | 懇談会 | 大学でのパネル展示 | インフォメーションコーナー |

● PI活動の実施結果

Step-2 空港見学会

■ 開催日時、開催場所及び参加人数

日時	場所	参加人数
平成18年8月5日(土)10:00～12:30	福岡空港	33名
平成18年8月6日(日)10:00～12:30	福岡空港	31名
平成18年8月26日(土)10:00～12:30	福岡空港	27名
平成18年8月27日(日)10:00～12:30	福岡空港	31名

8月5日見学会の状況(1) 8月5日見学会の状況(2)

8月6日見学会の状況(1) 8月6日見学会の状況(2)

福岡空港のPIって何?
P!レポート(ステップ2)は、こちら!
Fukuoka Airport Public Involvement (in English)
PIレポート(ステップ2)へのご意見はこちら

～サイトマップ～

<基礎情報>

- 福岡空港の総合的な調査に係るPI活動(公表資料一覧)
- PI手法の紹介

<PI(ステップ2)>

- PI(ステップ2)実施計画(PDF:364KB)
- PIレポート(ステップ2)
- PI活動の実施

<PI(ステップ1)>

- PI(ステップ1)実施計画(PDF:253KB)
- PIレポート(ステップ1)
- PI活動の実施
- PI(ステップ1)のQ&A
- PI(ステップ1)の終了

<福岡空港調査連絡調整会議>

- 開催要領
- 福岡空港調査連絡調整会議
- これまでの記録・資料
- いただいたご意見への回答など

ページが表示されました

図 57 見学会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）

パネル展示 実施結果（抜粋）

9. パネル展示実施結果

福岡県内の主要大学および福岡市区役所において、P I レポートの内容を自由に見てもらえるよう、レポートの内容をパネルにしたものを展示したり、レポートや関係資料等を自由に持ち帰ることが出来るよう配置した、パネル展示を実施しました。

また、パネル等をご覧になった方々が、後日郵送やF A Xで意見を提出できるよう、意見記入はがきを設置しました。

開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 27 パネル展示実施結果

開催場所	開催日	配布数
福岡大学	平成 18 年 7 月 10 日(月)～14 日(金)	45 部
北九州市立大学	平成 18 年 7 月 10 日(月)～21 日(金)	37 部
九州産業大学	平成 18 年 7 月 18 日(火)～25 日(火)	48 部
東区役所	平成 18 年 9 月 4 日(月)～8 日(金)	101 部
城南区役所	平成 18 年 9 月 4 日(月)～8 日(金)	
博多区役所	平成 18 年 9 月 11 日(月)～15 日(金)	
早良区役所	平成 18 年 9 月 11 日(月)～15 日(金)	
西区役所	平成 18 年 9 月 19 日(火)～22 日(金)	
南区役所	平成 18 年 9 月 25 日(月)～29 日(金)	
合計		231 部



図 58 会場の状況(福岡大学)



図 59 会場の状況(北九州市立大学)



図 60 会場の状況(九州産業大学)



図 61 会場の状況(早良区役所)



図 62 会場の状況(西区役所)



図 63 会場の状況(南区役所)

ホームページに図 6 4 のとおり実施状況を掲載しました。

The screenshot shows a web browser window with the following content:

- Page Title:** 福岡空港調査連絡調整会議～福岡空港の総合的な調査～
- Address Bar:** http://www.fukuokakuko-chosa.org/info2/rec_step02/info_rec_univ02.html
- Left Sidebar:**
 - 福岡空港のPIって何?
 - PIレポート(ステップ2) は、ごちら!
 - Fukuoka Airport Public Involvement (In English)
 - サイトマップ
 - 基礎情報
 - 福岡空港の総合的な調査に係るPI活動(公表資料一覧)
 - PI手法の紹介
 - <PI(ステップ2)>
 - PI(ステップ2)実施計画(PDF:364KB)
 - PIレポート(ステップ2)
 - PI活動の実施
 - <PI(ステップ1)>
 - PI(ステップ1)実施計画(PDF:253KB)
 - PIレポート(ステップ1)
 - PI活動の実施
 - PI(ステップ1)のQ&A
 - PI(ステップ1)の終了
 - <福岡空港調査連絡調整会議>
 - 開催要領
 - 福岡空港調査連絡調整会議
 - これまでの記録・資料
 - いただいたご意見への回答など
 - <その他>
 - よくあるQ&A
 - 応募資料ライブラリー
 - 関連組織リンク集
 - (PI)の監視・助言機関
 - 福岡空港調査PI有識者委員会
 - 新着情報(H18.9.14)
- Main Content Area:**
 - PI活動の実施結果
 - Step-2 パネル展示
 - 開催日時・開催場所
 - Table of dates and locations (see below).
 - Photographs of panel displays at various venues:
 - 会場の状況(福岡大学)
 - 会場の状況(北九州市立大学)
 - 会場の状況(九州産業大学)
 - 会場の状況(早良区役所)
 - 会場の状況(南区役所)

	開催場所	開催日
大学	福岡大学	平成18年7月10日(月)～14日(金)
	北九州市立大学	平成18年7月10日(月)～21日(金)
	九州産業大学	平成18年7月18日(火)～25日(火)
各区役所	東区役所	平成18年9月4日(月)～8日(金)
	城南区役所	平成18年9月4日(月)～8日(金)
	博多区役所	平成18年9月11日(月)～15日(金)
	早良区役所	平成18年9月11日(月)～15日(金)
	西区役所	平成18年9月19日(火)～22日(金)
	南区役所	平成18年9月25日(月)～29日(金)

図 6 4 パネル展示の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）
グループヒアリング 実施結果（抜粋）

10. グループヒアリング実施結果

若者や女性の方を中心に、グループヒアリングを実施しました。

グループヒアリングは計4回行われ、48人の方にご参加いただきました。ヒアリングでは、P I レポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、レポートの内容を中心に自由な意見交換が行われました。意見交換の際には、ご参加のみなさまから約1時間半にわたり、レポートに関するご質問やご意見をいただきました。

また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 28 グループヒアリング実施結果

開催場所	開催日	参加人数
中央市民センター	平成18年7月14日(金) 16:00～18:00	12人
中央市民センター	平成18年7月14日(金) 18:30～20:30	12人
あいれふ 講堂	平成18年7月15日(土) 10:00～12:00	12人
あいれふ 講堂	平成18年7月15日(土) 13:00～15:00	12人
合計		48人



図 65 会場の状況(1)



図 66 会場の状況(2)

ホームページに図 6 7 のとおり実施状況を掲載しました。

福岡空港調査連絡調整会議～福岡空港の総合的な調査～ - Microsoft Internet Explorer

アドレス http://www.fukuokakuko-chosa.org/info2/rec_step02/info_rec_group02.html

PI活動の実施結果

Step-2 グループヒアリング

開催日時・開催場所及び参加人数

日時	場所	参加人数
平成18年7月14日(金) 16:00～18:00	中央市民センター	12名
平成18年7月14日(金) 18:30～20:30	中央市民センター	12名
平成18年7月15日(土) 10:00～12:00	あいゆい 講堂	12名
平成18年7月15日(土) 13:00～15:00	あいゆい 講堂	12名

会場の状況(1) 会場の状況(2)

グループヒアリングは計4回行われ、48名の方にご参加いただきました。ヒアリングでは、PIレポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、レポートの内容を中心に自由な意見交換が行われました。意見交換の際には、ご参加のみなさまから約1時間半にわたり、PIレポートに関するご質問や以下のようなご意見をいただきました。

(主なご意見)

- 市の中心部と空港が近い利便性の高さを今後も維持し、活かしていくべきではないか。
- 高齢化が進むことにより、空港でも高齢の利用者が増えるのではないかと、高齢者にとっても利用しやすい空港にして欲しい。
- 福岡の若者の多くは、東京や大阪で就職する。少子高齢化の時代でも地域が発展するためには、雇用の創出が必要ではないか。
- 今後、福岡空港の利用者が増えるのではないかと、国内線は充実しているが、国際線の直行便が少ない。これが増えれば、海外からの旅行者も増えるのではないかと。
- 高齢化が進むと、近場の観光地を訪れる高齢者が増え、航空を利用した遠隔地への観光は増えないのではないかと。

その他、「空港ターミナル内の施設や案内を充実してほしい」など空港施設についてもご意見をいただきました。

図 6 7 グループヒアリングの実施状況

4. 有識者委員会からの助言と対応

- 福岡空港調査P I 有識者委員会の助言と対応

福岡空港調査 P I 有識者委員会の助言と対応

日時	活動	助言	対応
H18/7/14	グループ ヒアリン グ	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ステップ1で不足していた、女性に的を絞った少人数での活動として、評価できる試みであった。 ・居住地区・空港利用歴・年齢層が多様であったこと、全く知らない者同志が各自意見を述べる雰囲気づくりに努力がみられた。 ・司会がソフトで、話しを引き出すのに貢献していた。 ・利用者からの一般的意見として、近くて小ぶりな空港で便利だからこのままであって欲しい、でも予約が取りにくくなったり発着時の待ち時間が長くなるのは困るという相矛盾する循環型の意見に集約されがちな点は、将来の需要予測という今回のステップ2の目的上、どのような意見として取り扱って行くのか、今後の検討課題ではないかと考える。 <p>(助言)</p> <ul style="list-style-type: none"> ① P I 活動のスタッフのうち、最低 1/3 は女性スタッフを入れるよう、今後スタッフの養成や人事の配慮が必要であると考ええる。活動スタッフ(特に説明を行う中心スタッフ)が全員男性というのは、今回、やはり異様であると感じた。 ② 円卓でのミーティングの場合、スタッフが横の別テーブルではなく、円卓の中に交互に入る等、説明する側・聞く側という分離した印象の配置は好ましくないと思う。 ③ 説明の前説明が長くなり、今回の主眼が参加者に当初理解できないようであった。 	<p>①、②助言の主旨を踏まえて、意見を出しやすい雰囲気の会場となるよう、工夫をして参りたいと考えております。</p> <p>③参加者には事前に資料を配布しており、さらに理解を深めていただくために前説明を行いました。また、グループヒアリングの冒頭において、目的や参加者の方々の役割について、説明しておりますが、さらにご理解いただけるよう留意いたします。</p>
H18/7/21	懇談会(空 港関連事 業者、空港	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航空会社、交通事業者、ターミナルビル関係者が参加した懇談 	<p>①、②助言の主旨に留意しつつ、事前準備と開催後の開催概要の公表時期について改善したいと</p>

日時	活動	助言	対応
	利用企業・団体)	<p>会であり、日常業務を通しての需要動向の印象・将来予測に向けての感想など、かなり専門性の高い議論がなされていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・説明は丁寧でわかりやすく、また対話・議論をしたいという姿勢が福岡空港調査連絡調整会議側の説明員にみられたことは好印象であった。これもかなり突っ込んだ議論ができたことの好影響であろう。 ・反面、これらの色々な意味でのよい議論が、市民と共有できなかったことは少し残念である。参加者の意向も十分勘案しての出席者構成であろうが、もう少し、多様性への配慮があってもよかったと考える。 <p>(助言)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①出席者の多様性への配慮と、懇談内容の速やかな公表・共有化を是非工夫していただきたい ②さらに、出席者の一部から、資料の事前配布を強く求める要望があった。単に事前に資料を読んでくれるだけでなく、会社・協会代表という立場からすると意見集約のための時間も必要、という当然の意見であるので、ぜひ対処していただきたい。 	考えております。
H18/7/21	パネル展示 (大学)	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・展示はステップ2に直接的に関係するものだけでなく、空港の機能・施設などを説明したパネルもあり、効果的であったと思う。 ・大学の本部等ロビー内のパネル展示は、次世代を担う大学生にターゲットを絞った企画であり、その狙いはよかったと思う。 <p>(助言)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①問題はじっくり見る人が非常に少ないようである。品位を失わない範囲で、アピール力の発揮など展示方法などに工夫が必要ではないだろうか。 	①パネル展示のあり方も含め、ステップ3以降の実施について検討したいと考えております。

日時	活動	助言	対応
H18/7/21	オープンハウス (福岡市内)	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・展示をじっくり見れば、ポスターそのものはよく考えられていて、わかりやすい。ステップ2に直接的に関係するものだけでなく、空港の機能・施設などを説明したパネルも効果的であったと思う。 ・場所も天神ターミナルという人通りの多い一等地であり、P Iのための情報提供を行っていること自体は認識されていると期待でき、その意味では効果はあるのかと思われる。 <p>(助言)</p> <p>①しかし、じっくりと見る人は少ないように思われるため、アピール力をさらに発揮できる展示方法などを検討する必要もあるのではないかと。</p>	<p>①今回のP I (ステップ2) では、P I (ステップ1) でみなさんからいただいたご意見や、ご指摘を踏まえ、わかりやすいパネルを作成するなど様々な工夫を行ったところですが、ご指摘を踏まえ、次回のステップ以降も引き続き工夫をして参りたいと考えております。</p>
H18/7/21	懇談会 (空港関連事業者、空港利用企業・団体)	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・GDP と旅客数の関係など、需要に関する肝心な部分での説明が不十分であるという印象を受けた。 ・需要分析という言葉が一人歩きしないよう、どういう仮定で予測しているのかをできるだけ丁寧に説明されることを望む (難しいことだが)。特に、10年後、20年後の値というのはあくまで参考値という形で提示される方がよいと思う (長期にわたる予測は最近是非常に難しい)。 <p>(助言)</p> <p>①事業者中心の会議であったため、議論が活発だったと思う。ただ、同じ業種の方が多かったので、同じような意見が多かったような印象を受けた。できるだけ異業種の方で構成した方がよいと思われる。</p>	<p>①今回、空港関連事業者、空港利用企業・団体の懇談会については、複数の業種の方々に構成できるように参加者の組み合わせを工夫しましたが、助言の主旨を踏まえ、次回のステップ以降も参加者の構成についてさらに工夫して参りたいと考えております。</p>
H18/7/24	懇談会 (空港関連事業者、空港利用企業・団体)	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ステップ1から継続している参加者が多く、P I活動の実効性を考えるうえでも、有益であった。 	<p>①パンフレットの表記方法について留意いたします。</p> <p>②、③助言の主旨を踏まえて、進行方法等について留意いたします。</p>

日時	活動	助言	対応
		<p>・前回の参加者の意見を、事務局がフォローしていることが、参加者のP I活動への信頼に繋がることが推察された。</p> <p>(助言)</p> <p>①パンフレットの内容を詳細資料で確認する場合、今回のパンフレットの付記方法では判りにくいと思う。次回にはより工夫することで議論を進めやすくなるのではないかな。</p> <p>②資料の説明が少し詳しすぎるので、ポイントを絞って説明する工夫があれば、質疑応答時間ももっと取れるのではないかなと思う。</p> <p>③空港と環境問題・建設費と住民負担問題はよく質問されることであり、今後もあると思う。この問題の関する部分をすでに作成した詳細資料で、横断的に説明する機会があっても良いのでは。</p>	
H18/7/24	懇談会(市民団体・NPO)	<p>(所見)</p> <p>・事務局の資料説明は回を追うごとに上手になっている。ただ、資料説明とそれに対する質疑を中心とした構成となっているため、懇談会と説明会との違いが明らかでないと思う。</p> <p>(助言)</p> <p>①出席者の構成は、より横断的な立場の方々を集めるなどの工夫が必要ではないかな。</p> <p>②司会進行では、テーマ項目ごとの議論を促すなどの工夫が必要ではないかな。</p> <p>③ステップ1の結果についての簡単な資料を用意して、今回のステップ2との関連を明らかにしておく必要があるのではないかな。</p>	<p>①出席者の構成等について工夫して参ります。</p> <p>②助言の主旨を踏まえて、進行方法等について留意いたします。</p> <p>③今後、P I (ステップ1)の概要を取りまとめた映像資料と配布資料を作成し、参加者の状況に応じて説明できるように工夫して参ります。※8月23日から対応</p>
H18/7/26	説明会(福岡市内)	<p>(所見)</p> <p>・一般の住民に対する説明会の会場としては、場所(福岡市の中心)、会場の形(一般聴衆席が舞台を中心に円形)、会場の広さの</p>	<p>①多様な方々が気軽に参加できるように、説明会の設定等について工夫して参りたいと考えております</p> <p>②ホームページや福岡空港におけ</p>

日時	活動	助言	対応
		<p>面等で大変適したものであったと思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 第1ステップ同様に、P Iおよびその今回のステップについて参加者の理解が不十分なまま進められたという感じは否定できない。このため、参加者の質問や意見が今回ステップの範囲を超え、しかも自説の主張になっても司会者が制御しにくい雰囲気になっていた。ただ、今回は質問の回答という形であったが、福岡空港調査連絡調整会議事務局の担当者がP Iの目的、P I各ステップについての明確な説明を行っていた点は前ステップより評価できる。 <p>(助言)</p> <ol style="list-style-type: none"> 福岡市中心での説明会開催の趣旨を考えれば、もう少し多くの、幅広い層(年齢、男女)の一般市民の参加が望まれる。そのためには土・日と平日の複数開催等できるだけ多様な人が参加できる日時設定や気軽に参加できるような雰囲気づくり等の工夫が更に必要である。 県外からの参加者から同様の説明会を県外でも行って欲しいとの意見が出ていたように、福岡空港の役割を考えると説明会の開催エリアはもう少し拡大されてもよい。 	<p>るインフォメーションコーナーなど福岡県外の皆様に対する周知広報に努めております。また、オープンハウスも佐賀県内で実施することとしております。</p>
H18/7/29	オープンハウス(福岡地区)	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> 会場はTHE MALL 春日のメインの入口に通路を挟む形で設営されており、通る人は必ず目にするようになっていた。これまでいくつかのオープンハウスを見てきたが、今までの中で一番P I実施者の積極的な姿勢が感じられた。P Iの目的を達成するにも、このような積極的な姿勢を見せることが必要であると思われる。 	
H18/7/31	シンポジウム	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> 多くの市民が興味を持って参加していたようである。福岡空港 	<p>①、②助言の主旨を踏まえて、進行方法等について留意いたします。</p>

日時	活動	助言	対応
		<p>の総合的な調査への市民の関心を喚起することができていると考える。</p> <p>(助言)</p> <p>①パネリストの発言や表現にはコーディネーターの問いかけやテーマとかみ合っていない部分もあると感じた。多忙な時間を割いて参加した人たちのためにも、議論の進め方などについても、より一層の工夫、準備を行う必要があるのではないか。</p> <p>②シンポジウムのテーマである「地域の将来像」と「空港の役割」の2つについて、テーマ項目ごとの議論を促すなどの工夫が必要ではないか。</p>	
H18/8/1	説明会(筑豊地区)	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スライドを利用した点は、口頭での説明のみより、参加者の理解を得やすいと思う。パワーポイントによる、要約版での提示だとさらにわかりやすいと思う。 ・意見を出しやすくするため、質問を角度を変えて行う工夫はこれからも続けて欲しい。 <p>(助言)</p> <p>①都市圏でない場所での開催の場合、当該開催地との関係性を議論に盛り込む(空港アクセスはどうしているか、どのようなアクセス方法が望ましいか等)ことで、参加者の興味と意見を引き出す方法もあるのではないか。</p> <p>②資料の説明が少し詳しすぎるので、参加者の構成に応じた臨機応変なポイントの絞り方をすれば、意見が出しやすいのではないか。懇切丁寧・間違いなくをあまり意識すると、一方的に説明することになりがちだと感じた。また、統計上の専門用語は避けて欲しい。</p> <p>③全体に参加者に今回の問題との接点を見出せない雰囲気がある</p>	<p>①、②助言の主旨を踏まえて、進行方法等について留意いたします。</p> <p>③助言の主旨を踏まえて、手法や説明の内容等について検討して参りたいと思います。</p>

日時	活動	助言	対応
		り、都市圏以外の地域住民で、空港利用頻度の少ない住民も空港に関連する経済効果(負担を含めて)を受けるので、意見をどのように出してもらい反映させるのかは、今後の課題であると考え。	
H18/8/2	懇談会(空港関連事業者、空港利用企業・団体)	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の参加者は地元の経済団体、運輸関連の企業等、福岡空港問題に関心が強いと思われる企業の担当者であったので、それぞれの専門的な立場からより突っ込んだ質問が多く出された点、それらの質問に対し福岡空港調査連絡調整会議の担当者からもより専門的な回答が明確になされた点等、有識者委員会の委員にとって有意義な傍聴となった。 <p>(助言)</p> <p>①懇談会では今回のP Iレポートについて、専門的な質問が出されたほか、P Iレポートそのものについて高く評価する意見も出されている。一般住民がP I活動の実質を知る上で大変参考になる意見、質疑応答が多いので、そのような意見、質疑応答を何らかの方法で一般の住民の意見等とは区別してある程度詳細に公開してはどうかと思う。</p>	①懇談会における意見等については、ホームページにおいて、「主なご意見」として公開いたしました。
H18/8/9	説明会(筑後地区)	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・説明会としては、事務局の説明も上手であり、まずまずの成果であったと思う。 <p>(助言)</p> <p>①説明会においては、様々な参加者がいることが望まれるため、より広い立場の市民の参加を踏めるための工夫が必要ではないか。</p> <p>②質疑では、質問者の所属団体などを発言させるべきではないか。</p> <p>③回答が長く、質問と多少のズレを感じることもあった。要点を</p>	<p>①説明会の開催市町村に対する広報の充実を依頼するなど、工夫して参ります。</p> <p>②質問者に、所属団体名等を発言していただくことについては、議事進行の中で工夫して参りますが、強制までは難しいと考えております。</p> <p>③助言の主旨を踏まえて、進行方法等について留意いたします。</p>

日時	活動	助言	対応
		押さえテキパキと分かりやすく回答してほしい。	
H18/8/10	説明会（福岡地区）	<p>(所見)</p> <ul style="list-style-type: none"> お盆休み直前の平日の午後にもかかわらず、50人以上の参加者があり、質疑も活発であった。会場のコンパクトさによるところが大きいと思うが、適度な密度感も好感が持てた。会場選択の重要性を示していると思う。 会場へのアプローチにパネルが展示され、参加者が自然に見るようになっていたことも評価できる。 ステップ1の説明会に比べて、説明や質疑応答が随分こなれて、良くなっていると思う。しかし、ステップ1におけるPIの成果とそれらが現時点でどのように活用されているかについての説明が必ずしも十分でなく、PIに本質的な双方向性、ダイナミックさの印象が弱かったのが残念である。 また、需要予測に関する質疑はほとんどなく、需要予測モデルや結果をどう考えるについての説明と課題認識の共有化の難しさを改めて認識させられた。需要予測はやはり非常に重要なパートである。そのことを福岡空港調査連絡調整会議としても認識しているので、すべての情報（データ、モデル等）を公開しているのであろう。このこと自体は高く評価できる。情報公開こそが透明性と信頼性の源であるからである。 需要予測に関するいくつかの質問があった。国際航空旅客が全国の伸びに比べて、福岡ではそれほど伸びていないことの原因とそれを需要予測にどう反映させるかというコメント、アクセス交通の改善による近隣空港との連携方策の効果などである。これらは、政策変数として設定できる変数が現時点ではきわめ 	①今回のステップでは、シンポジウムを開催し、パネリストによる地域の将来像等の議論を行うなど工夫しておりますが、更に、議論を喚起する方法について検討して参りたいと思います。

日時	活動	助言	対応
		<p>て限られていて、ほとんどが航空会社の経営上の判断に影響されるので、予測が難しいところではあるが、過去の需要動向の分析などを踏まえた回答なども工夫されるとさらに良かったと思う。</p> <p>(助言)</p> <p>①単に公開するだけではなく議論を喚起する仕掛け、例えば多少の専門的知識を備えた第三者(NPO、種々の活動団体等?)を交えてじっくりした議論を行い、そこでの議論概要の公開提供が、需要予測のさらなる信頼性と透明性の向上にとって有用であると考えがいかがであろうか。</p>	
H18/8/10	P I 活動について	<p>P I レポートは詳細版も概要版も工夫されておりよくできていると思うが、以下の点が残念であった。ステップ3においてさらに改善されることを期待して、以下に感想を記す。</p> <p>①ステップ1においてコミュニケーションの結果得られた成果、特に、もっと知りたい点、表現の方法など、ステップ2の資料の内容と表現方法に関するアイデア・ポイントはかなりの数が得られたかと思うが、そのことについての記述が少ないようである。P I プロセスにおいては多種多様な主体間のコミュニケーションによる成果が明示的に示されて、そのことによって議論が触発され議論の質と程度が向上していくと考えるが、そのようなダイナミックな構成と内容に必ずしもなっていない。むしろ、福岡空港調査連絡調整会議から市民への一方的情報伝達手段としてP I レポートが認識されかねない構成になっていて、残念である。ステップ3では善処されたい。</p> <p>②ステップ2は地域将来像とそれ</p>	<p>①、②P I レポート(ステップ2)は、P I (ステップ1)でみなさんからいただいたご意見を踏まえて作成しているところですが、次回以降のP I レポート作成においては、そのことがわかるよう、関連するご意見の概要をレポートに盛り込むなど、工夫して参ります。また、今後ともわかりやすいP I レポートの作成に努めたいと考えます。</p>

日時	活動	助言	対応
		<p>に基づいた需要予測が主対象となるステップであるが、PIレポートを読む限りに於いては、両者の連携は記述されていない。地域の将来像は複数提示されているが、そのことが需要予測の前提条件にどのように反映されているのか、されていないのか不明であり、ステップ2として両者を同時に議論することの意義と意味が必ずしも明確でない。やはり、議論した結果、共通的期待として定められた将来像から需要予測の前提条件が導かれる、あるいは少なくとも明瞭に関連づけられる需要予測のプロセス、議論のプロセスが必要ではないだろうか。</p>	

5. 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

- 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
- 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
- 福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）に10月以降に寄せられたご意見
- 「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）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に対するご意見募集』により寄せられたご意見

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

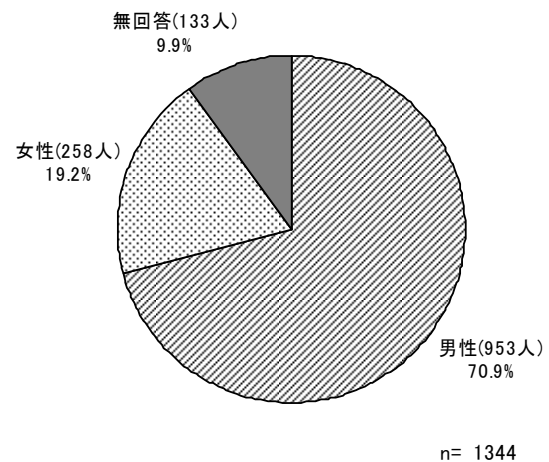
●住所

- 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

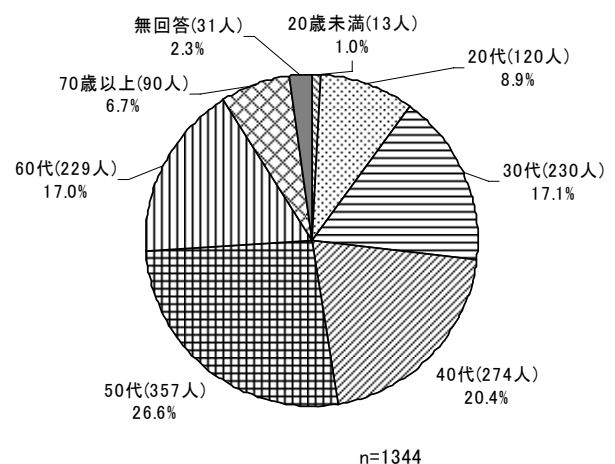
- 男性から約7割、女性から約2割のご意見が寄せられています。

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



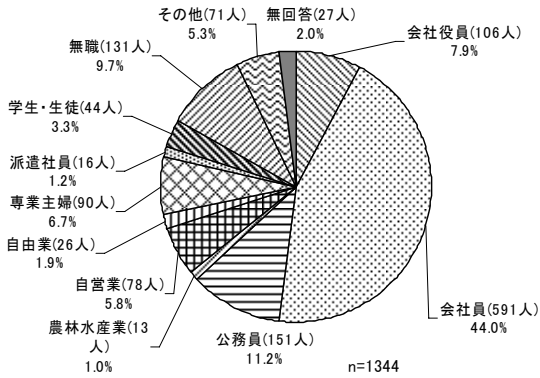
●年齢

- 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。



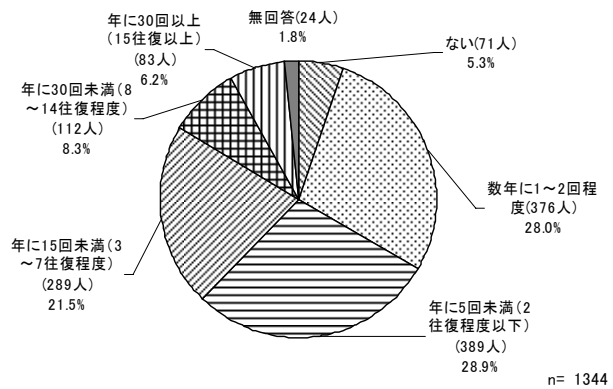
●職業

- ・ 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

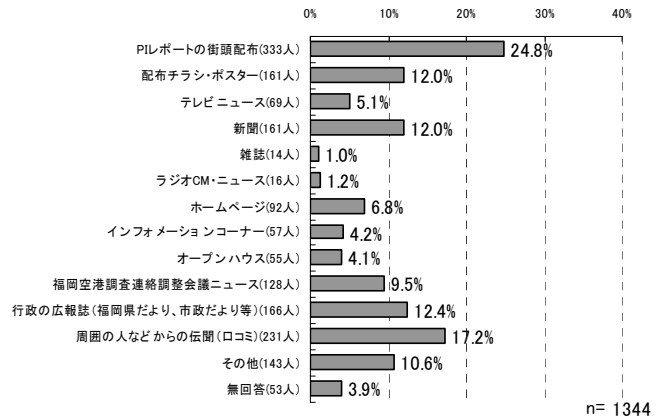
- ・ 数年に1～2回から年に15回未満(3～7往復程度)の方からのご意見が全体の約8割を占めております。また、利用されない方や年に30回以上利用される方からもご意見が寄せられています。



(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。

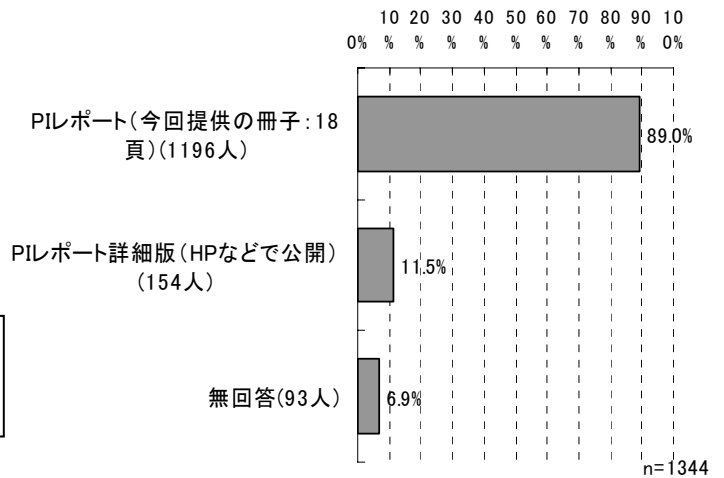
- ・ 伝聞なども含め多様なメディアを介してPIについて周知されております。



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。

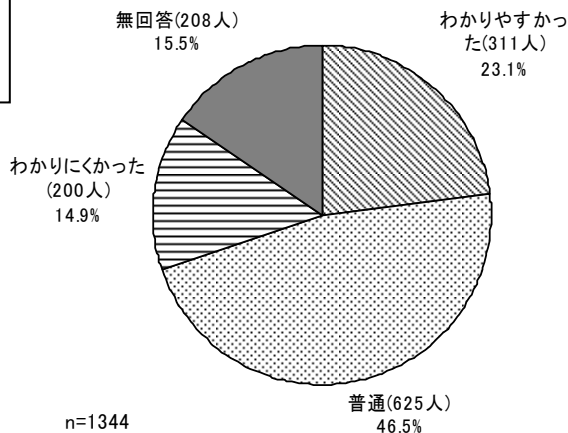
①どのPIレポートをお読みにになりましたか。

- ・ 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。



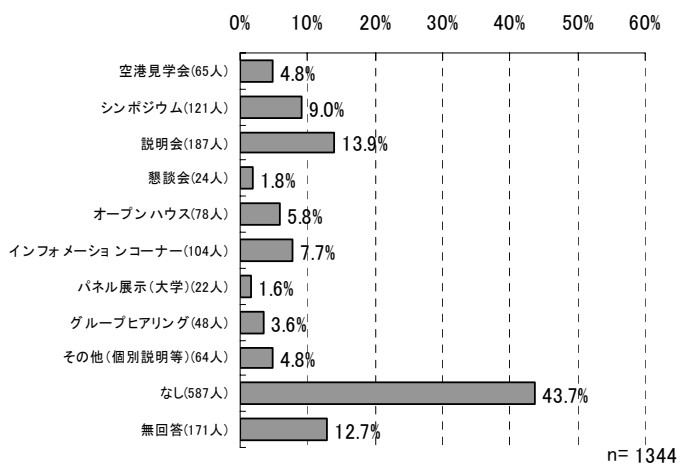
② P I レポートはわかりやすかったですか。

・ 「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。

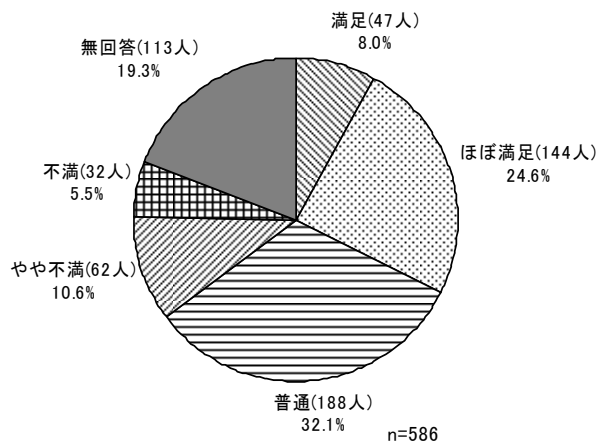
・ 意見をお寄せいただいた方の約4割の方が催しに参加されていない一方、約4割の方が何らかの催しに参加しております。



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)

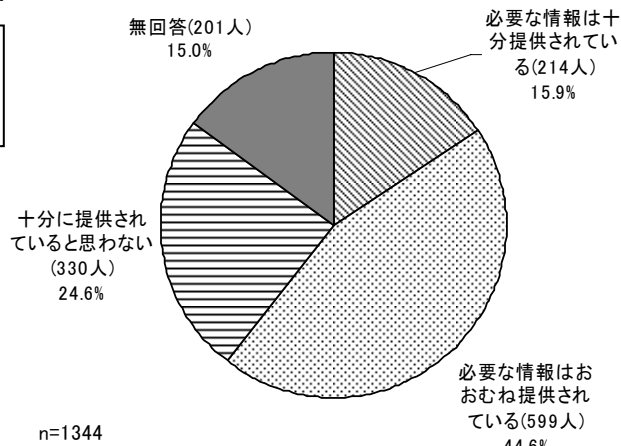
・ 「満足」「ほぼ満足」とされた方が全体の3割、普通まで加えると6割を超えております。



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。

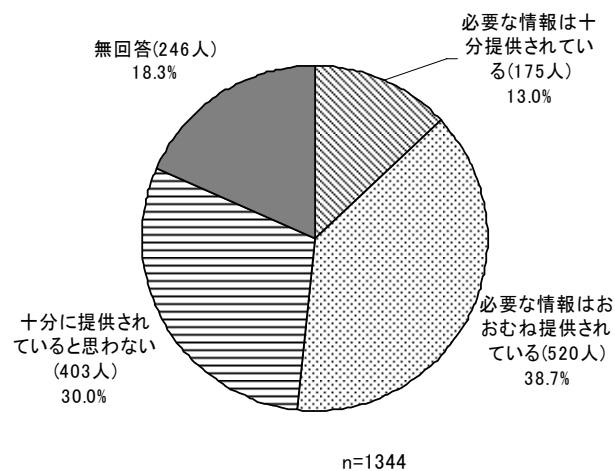
①地域の将来像と福岡空港の役割について

・ 「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。



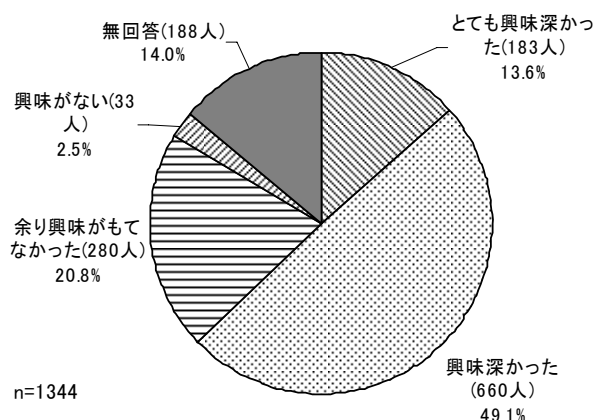
②将来の航空需要の予測について

・ 「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多く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多くの意見や、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)を求めるに際し、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ける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。
	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)
	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)
	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。
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)	

※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、経済の伸張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>PII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>PII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>PII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PII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			
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 以降に関する意見	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	有効活用方策など現空港に関する意見	16 件	(意見の構成)	
			1. PIの取り組みに対する意見	4
			2. PIの権し等に関する意見	2
			3. PIL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	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 の意見	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		

(参考) 意見記入はがき

 料金受取人払 東京中央局 承認 4933 差出有効期間 平成18年10月 31日まで (切手を貼らずに お出し下さい。) 東京都千代田区大手町2-3-6 三菱総研ビル1F MBE-177号 福岡空港の総合的な調査 P I レポート(ステップ2)に 関する意見募集事務局 行 100 8788 306
このまま、ポストに投函できます。
Q1 今回のP I (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。 <small>(複数回答可)</small> <input type="checkbox"/> P I レポートの街頭配布 <input type="checkbox"/> 配布チラシ・ポスター <input type="checkbox"/> テレビニュース <input type="checkbox"/> 新聞 <input type="checkbox"/> 雑誌 <input type="checkbox"/> ラジオCM・ニュース <input type="checkbox"/> ホームページ <input type="checkbox"/> インフォメーション・コーナー <input type="checkbox"/> オープンハウス <input type="checkbox"/> 福岡空港調査連絡調整会議ニュース <input type="checkbox"/> 行政の広報誌(福岡県だより、市政だより等) <input type="checkbox"/> 馬場の人などからの伝聞(口コミ) <input type="checkbox"/> その他()
Q2 P I 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どのレポートをお読みになりましたか。 <input type="checkbox"/> P I レポート (今回提供の冊子: 18頁) <input type="checkbox"/> P I レポート詳細版 (ホームページなどで公開) ②P I レポートは分かり易かったですか。 <input type="checkbox"/> 分かり易かった <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> 分かりにくかった ③参加した催しは何ですか。 <small>(複数回答可)</small> <input type="checkbox"/> 空港見学会 <input type="checkbox"/> シンポジウム <input type="checkbox"/> 説明会 <input type="checkbox"/> 懇談会 <input type="checkbox"/> オープンハウス <input type="checkbox"/> インフォメーション・コーナー <input type="checkbox"/> パネル展示(大学) <input type="checkbox"/> グループヒアリング <input type="checkbox"/> その他(個別説明等) <input type="checkbox"/> なし ④参加した催しの印象はいかがでしたか。 <input type="checkbox"/> 満足 <input type="checkbox"/> ほぼ満足 <input type="checkbox"/> 普通 <input type="checkbox"/> やや不満 <input type="checkbox"/> 不満 <small>(催しに参加した経験がある方のみ回答)</small>
Q 貴方ご自身のことについてお教えてください。 住所 都・道・府・県 市・郡 区・町・村 性別 <input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女 年齢 <input type="checkbox"/> 20歳未満 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input type="checkbox"/> 70歳以上 職業 <input type="checkbox"/> 会社役員 <input type="checkbox"/> 会社員 <input type="checkbox"/> 公務員 <input type="checkbox"/> 農林水産業 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 自由業 <input type="checkbox"/> 専業主婦 <input type="checkbox"/> 派遣社員 <input type="checkbox"/> 学生・生徒 <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> その他() 福岡空港から航空機を利用して仕事や観光などに、どの程度お出かけになりますか。(最近の状況で結構です) <input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 数年に1~2回程度 <input type="checkbox"/> 年に5回未満(2往復程度以下) <input type="checkbox"/> 年に15回未満(3~7往復程度) <input type="checkbox"/> 年に30回未満(8~14往復程度) <input type="checkbox"/> 年に30回以上(15往復以上)
引き続き裏面もご記入ください

表

● 今回のP I (ステップ2)では「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」の情報を提供させていただいております。
 このP I レポートの内容について、ぜひ、ご意見をお聞かせ下さい。

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

③その他

Q3 ご提供したP I レポートについて必要な情報は提供されていきましたか。 (回答は一つ)

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
<input type="checkbox"/> 必要な情報は十分提供されている。	<input type="checkbox"/> 必要な情報は十分提供されている。
<input type="checkbox"/> 必要な情報はおおむね提供されている。	<input type="checkbox"/> 必要な情報はおおむね提供されている。
<input type="checkbox"/> 十分に提供されていると思わない。	<input type="checkbox"/> 十分に提供されていると思わない。

Q4 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。 (回答は一つ)

とても興味深かった。 興味深かった。 余り興味がもてなかった。 興味がない。

ご意見、ありがとうございました

裏

ご意見の募集について

「福岡空港の総合的な調査に係るP I(ステップ2)に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に対する意見について、下記のとおり募集いたします。

ご提出の方法等

○期 間 平成18年11月1日(水)から平成18年11月14日(火)まで

○提出方法等

- ・ 郵送、電子メール、FAXのいずれかの方法で、「福岡空港P I」と明記のうえ、「ご意見」と皆様の「住所等」(以下)を下記要領にて記載してご提出下さい。

住所 ○○都・道・府・県 ○○市・郡 ○○区・町・村

性別 男性 女性

年齢 20歳未満 20代 30代 40代 50代 60代 70歳以上

ご職業等 会社役員 会社員 公務員 農林水産業 自営業 自由業
専業主婦 派遣社員 学生・生徒 無職

1 郵送の場合

- ・ 添付の意見提出用はがき(送料無料)をご活用ください。
- ・ なお、任意のはがき等で郵送される場合の送付先は、以下のとおりです。

国土交通省 九州地方整備局 空港PT室宛
〒810-0074 福岡市中央区大手門2-5-33
国土交通省 大阪航空局 空港企画調整課宛
〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76
福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛
〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7
福岡市 総務企画局 空港推進担当宛
〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1

2 電子メールの場合

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

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、公表を予定いたします。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いたしません。
- ・ 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いたします。これは、意見の集計業務を委託している(株)三菱総合研究所においても同様です。
- ・ なお、ご意見に対する個別の回答はいたしかねますので予めご了承下さい。

郵便はがき

1008788
306

福岡空港の総合的な調査に係るP1(ステップ2)
「寄せられたご意見とそれに対する考え方」に係る
「意見募集事務局 行

料金受取人払

東京中央局 認
承 5329

差出有効期限
平成18年12月
31日まで

(切手を貼らずに
お出し下さい。)



ご意見記入欄

「福岡空港の総合的な調査に係るP1(ステップ2)に
寄せられたご意見とそれに対する考え方」に係る
ご意見募集

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

住所	都・道・府・県	市・郡	区・町・村
性別	<input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女	年齢	<input type="checkbox"/> 20歳未満 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input type="checkbox"/> 70歳以上
ご職業	<input type="checkbox"/> 会社役員 <input type="checkbox"/> 会社社員 <input type="checkbox"/> 公務員 <input type="checkbox"/> 農林水産業 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 自由業 <input type="checkbox"/> 専業主婦 <input type="checkbox"/> 派遣社員 <input type="checkbox"/> 学生・生徒 <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> その他()		

[おもて]

[うら]

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

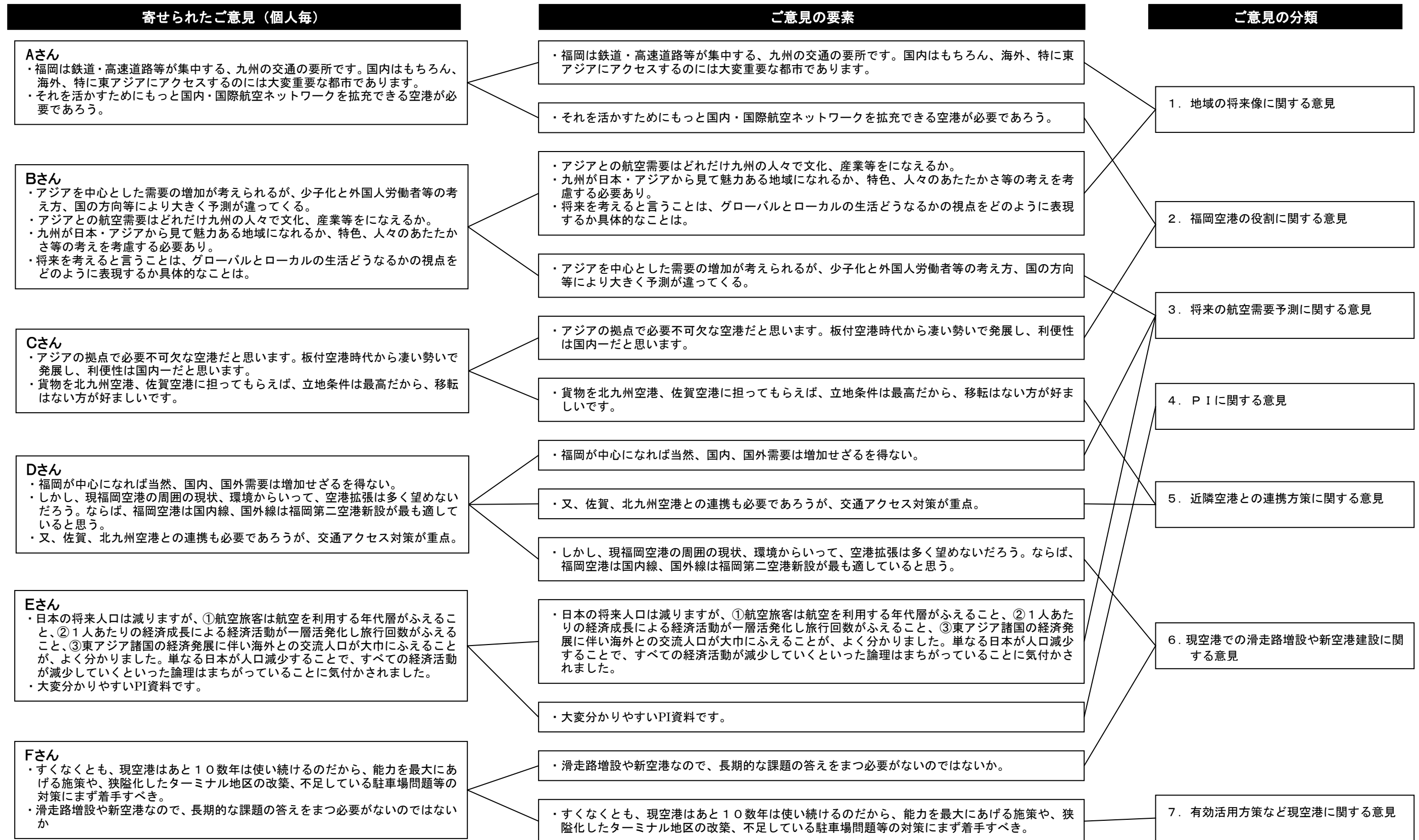
手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数	
周知広報	新聞広告	5回	5紙（読売、朝日、毎日、西日本、日経）、半5段広告 6/27～7/7 各紙1回	—
	雑誌広告	2回	2誌 アバンティ福岡 1/2 広告（7/20 発行） あんふあん 1/3 広告（7/7 発行）	アバンティ福岡：14.5 万部 あんふあん：4.7 万部
	ラジオ広告	40回	2局（FM福岡、RKB）20秒広告 7/6～8/3（平日20日間） 1本/日×20日間×2局	—
	ラジオ放送	8回	1局（LOVE-FM）2～3分 7/3～7/6、7/10～7/13 1本/日 （英語、中国語、韓国語、フランス語）	—
	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)	来場者 384人 配布数 360部
			○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)	来場者 251人 配布数 556部
			○リバーウォーク北九州 (7/24~7/25、北九州市小倉北区)	来場者 185人 配布数 805部
			○イオンショッピングタウン穂波 (7/29~7/30、飯塚市枝国)	来場者 159人 配布数 1,120部
			○THE MALL 春日 (7/29~7/30、春日市春日)	来場者 395人 配布数 1,285部
			○ゆめタウン久留米 (8/10~8/11、久留米市新合川)	来場者 325人 配布数 1,315部
			○福岡東サティ (9/16~9/17、糟屋郡志免町)	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 } 配布数 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、役割も官民挙げて充分に果たして来た。 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。 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思われます。 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15万回を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、他国の人の受け入れを、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>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>
	3 ・ 地方 分 権	<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ます。</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もらいたいと思っており、そういう意識をもって実際に行動してもらいたいと考えている。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。</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>
	<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る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、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 ・ I T 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すると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、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くには、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で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。 でも何といっ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って、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らっしゃる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。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>
	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>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われます。</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>雨の日は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ので、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だと思います。</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>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>・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>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>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>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>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>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</p> <p>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PIレポ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も、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ので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えます。</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(マイクロウェーブランディングシステム)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えます。</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すが、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、今後と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 法に 要に 予測 する 前 提 見 条 件 や	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 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？
		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 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通りの内容しか出てこない。
	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 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。 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。
		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 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。
		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 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。
		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 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15万回に超える離着回数にはならないと思われる。
		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 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。
		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。 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。 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。 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。 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。 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くずれ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、必要なんだからがまんしろ、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在地がベター
		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、車での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だと思います。今後は、現状のままでほぼ良いと思います。 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る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。 福岡空港はとてよ便利な場所(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。 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。 便利が良い。使用しやすい。 交通の便利で、とても助かっています。 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。 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。 今のままの福岡空港が使い易い。 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。 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。 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分で行けるというのは、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。 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！ 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。 福岡空港は現在の地が一番よいのでは。 福岡市の発展は、現福岡空港はなくてはならないもの。 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。 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>
	近隣空港との連携方策に関する意見 149件	<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。</p> <p>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、クアラルンプール空港のように）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なので、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利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行ってほしい。 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ほしい。</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、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るべきと思う。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一つくれると思う。</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。いては、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に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>④その他 1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>-----</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	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>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。 便数が増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い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考ええる。</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い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> <p>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> <p>段々利用度が高くなるので事故がこわいと思われた。 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>	<p>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> <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。 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とも見える。</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。どういうことか？ $Q_t = POP_t \times \exp(1.700) \times X_t 1.014$ 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>
	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>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。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。(現地情報のみからみて) 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。 -----</p> <p>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ひます。</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と。 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ひます。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ひられる。</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と。</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ひられる。 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ひられる。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>
		<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> <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。 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ると難しいかもしれませんが、円高が復活する事を期待しています。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考えられる。(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してい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)を考えると厳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？ 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たい。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、そうは思われたい。</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たい。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たい。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ん。</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書いてありますが、ケースA～ケースCのように何が起るのか分かりません。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いたなかで、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。短時間での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る。</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> <p>・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> <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、また現実にも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なりません。</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、仕事を入りにくいようです。 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は思わない。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>
	⑨その他 201件	<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らない。 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すぎる気がする。 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、予約のとりづらいい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年のスパンで考えれば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)伸びるとは思わない。 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?</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>もっともっと減るはず。</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る。</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られないかぎり、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の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>
	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>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います。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・・・(今までこ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甘めなのでしょうか。</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一鹿児島線は、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年以内で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せんが、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んで分けているが、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、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わらないだろうか？</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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>リニアモーターとかの出現で予測むずかしい。</p> <p>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。</p> <p>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>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>・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って、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あり、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きていますが、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> <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。 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。 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云っていい。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。 現在のままが近くて便利。 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。 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。 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。 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。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 ・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>		
<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を極力利用していけいすればよい。 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>需要は増すとと思う。ただし、だからといって、直ちに新空港を、という事でなく、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るだろう。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はほぼ限界ですので、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れば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
		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。
		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。
		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。
		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。
		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。
		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。
		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。
		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。
		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。
		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。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。
		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。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。
		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。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。
		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。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。
		新北九州空港との連携も考えて議論していくべき。
		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。
		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。
		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。

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。</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な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…。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。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て過大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。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らう。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(赤字で)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。 ・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→プーケット間は、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の必要があり、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>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だと思います。</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、オランダ一国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>福岡市のみ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？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園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っ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。行政も努力しないため。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くってほしいと思う。</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> <p>④その他 0件</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 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、金曜の夕方が取れなかった。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、アクセスにとっても優れています。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。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！それをみすみす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、空港利用者のみで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ふことも心配。</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る。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、太宰府へ引っ越し、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、そこ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のり、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のが、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)を考慮す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需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、利用者のこと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レポート詳細版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えるが、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やりがあるのでは。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。これでも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と。 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通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い。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。</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？</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。</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。</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、携帯で探しながらどるが、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のでは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。 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いてこないのは、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。 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。 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。 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。 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。 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？ 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。 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。 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。 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。 ・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。 ・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？ 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。 ロンドン・ヒースロー空港と比べてみたのか？ 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。 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。 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わかれれば、「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なと思う。</p> <p>-----</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な。</p> <p>-----</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>-----</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。</p> <p>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な。</p> <p>-----</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な。</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!!</p> <p>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に不安を抱えています。</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。 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をして方向性がたと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たい 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と。</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、理解できるようになりましたけど…。</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>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！！</p>
		<p>現状のままの空港として活用方法を考慮されたい。</p>
		<p>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。</p>
		<p>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>・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。</p>
		<p>・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>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>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っています。</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>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>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。</p>
<p>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>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>・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>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>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>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。</p>		
<p>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>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>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>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>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>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。 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。 現在の福岡空港が便利で使いやすい。 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>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>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>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>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。 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。 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>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。 「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>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>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1000兆円を超える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。本当に必要なのか、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ですし、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>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>今の場所がよい ・福岡空港は現状維持で十分です。 ・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。 空港はいまのままがいい。 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、建設の事は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、グライドロッ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ほしい。
		いろいろ空港ができて利便性がわかっていてる方を使ってしまおう。 ・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、採算を取るのに苦勞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には、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じておりますが、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>-----</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>-----</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>-----</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>-----</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>-----</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？ 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。 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>-----</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。 ・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>-----</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>-----</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ってしまいます。</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できるが、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るといくら、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ーできるなら)。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、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>この4まで検討して欲しい。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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) 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。 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。 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。 新福岡はいりません。 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) 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！ 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、東側を拡幅を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)を考えたかどうか。</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>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>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>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>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>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>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>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。</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と。新宮案で遠方すぎると思う。</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>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>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>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と！</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す。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>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なりませんか。</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・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・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るべきではないか。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のように思う。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も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のか。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、道路ができたりスーパーができたり、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ポリスを生み出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。もっともっと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>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>油も少なくなつて、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>

福岡空港の総合的な調査に係るPI（ステップ2）に
10月以降に寄せられたご意見

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10月以降に寄せられたご意見

区分	意見分類	寄せられたご意見
ステップ2	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 0件
		②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 0件
		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 0件
		②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 0件
		③その他 0件
	3 ・ 地 方 分 権	①分権型社会への移行に関する意見 1件
		九州で福岡一局集中は好ましくない。 ②自立した地域社会の形成に関する意見 0件
		③その他 0件
	4 多 様 化 価 値 観	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
	5 高 度 情 報 化	①IT化と航空需要との関連に関する意見 1件 地域にとって空港の必要性は感じますが、IT化が進めば、フェイス・ツー・フェイスの営業は少なくなるので、現状維持で良いと思う。
		②その他 0件
	6 ・ 社 会 資 本 形 成	①財政の健全化に関する意見 0件
		②高次な都市機能に関する意見 0件
		③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 0件
		④その他 0件
	7 ・ 環 境 重 視	①地球環境や資源制約に対する意見 0件
		②循環型社会への対応に関する意見 0件
		③その他 0件

区分	意見分類	寄せられたご意見
	8 その他	<p>①地域の将来像全般についての意見 1件 将来像は希望を書いているだけで、実現不可能な事ばかりである。例えばIT化とあるが、空地も多く、しかもそれを放置している。言うだけで何もしない将来像は無責任である。</p> <p>②地域の将来像の検討方法等に関する意見 1件 地域の将来を発展させなければならない事を前提とした将来像はおかしい。もっと多面的な角度から将来像を検討すべき。また、地域の将来像でありながら、一部の人間が密室で協議したものを提示するのも変である。</p> <p>③その他 0件</p>
福岡空港の役割に関する意見	互交流の拡大を国支え福岡空港を結び相	<p>①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 0件</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 1件 半導体産業や自動車関連産業の海外進出が著しい。特に中国や東南アジアへの投資が目立つ。こうした、海外への技術指導の拠点として、九州すなわち、福岡(空港)が重要な役割を果たすべきだと思います。</p> <p>③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 0件</p> <p>④その他 0件</p>
	空港需要を促進し支え、スムーズな航空	<p>①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 1件 ・空港利用時間(到着のみ1時間)延長があれば対北九州空港との競争および利便性向上となります。現状の東京(羽田)発20:00台の早い時間では不満です。</p> <p>②その他 0件</p>
	移動を支え速く空港と街が接続し快適機能	<p>①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 3件 街の中にあり、中心部へスムーズに行けるのでとても利用しやすい。オリンピックへむけて路線、客数拡大を図り大きくなってほしい。 福岡空港は市街地に近くアクセスもいいので私にとっては日本一利用しやすい空港です。(セントレアよりも良好)しかし、ダイヤが過熱ぎみで住民への騒音も問題があるようです。 福岡市中心部(天神・博多駅)より近いところが福岡空港の魅力だと思います。空港に魅力がある＝福岡市の魅力につながります。</p> <p>②その他 0件</p>
	九州の地域立との共存発展を支えらる、福岡	<p>①幅広い航空利用に関する意見 1件 役割としては軽視されやすい防災、救急体制を重点的に整備すべきである。(福岡は市内の病院と近い為)</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 1件 犯罪、事故、騒音に十分気を使ってほしい。</p> <p>③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 0件</p> <p>④利用者の利便性に関する意見 0件</p> <p>⑤その他 0件</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	5 ・ そ の 他	①福岡空港の役割全般についての意見 0件 ②その他 1件 もっと多くの市民が将来像を語り合いながら結論を出すべき。その観点からも今回の「将来像」にも「役割」にも賛同できない。
将来の航空需要予測に関する意見	1 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 0件 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 0件	
	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 0件 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 0件 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 0件 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 0件 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 0件 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 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 0件 ⑨その他需要予測に関する意見 0件
	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	0件
	4 等 ・ に 需 要 予 測 の 精 度 に 関 す る 意 見	①需要予測の精度に関する意見 0件 ②需要予測として提供される情報に関する意見 0件 ③その他 0件
P I に 関 す る 意 見	1.PIの取り組みに対する意見 0件 2.PIの催し等に関する意見 0件 3.PIレポートに対する意見 0件 4.その他 0件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
意見 ステ ッ ブ 3 以 降 に 関 す る	有効活用方策など現空港に関する意見 0件	
	近隣空港との連携方策に関する意見 2件	北九州空港もできたので、役割を分担すればムダな税金を使わないですむ。 新北九州空港を、鉄道を通すなどアクセスを便利にして、国際便(夜間の離発着)の大部分を移行してみてもいいかでしょうか？
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見 0件	
	その他 0件	

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10月以降に寄せられたご意見

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 0件
		②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 0件
		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 0件
		②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 0件
		③その他 0件
	3 ・ 地方分権	①分権型社会への移行に関する意見 0件
		②自立した地域社会の形成に関する意見 0件
		③その他 0件
	4 多 様 化 価 値 観	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
	5 （ 高 度 情 報 化	①IT化と航空需要との関連に関する意見 0件
		②その他 0件
	6 ・ 社会資本形成	①財政の健全化に関する意見 0件
		②高次な都市機能に関する意見 0件
		③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 0件
		④その他 0件
	7 ・ 環境重視	①地球環境や資源制約に対する意見 0件
		②循環型社会への対応に関する意見 0件
		③その他 0件

区分	意見分類	寄せられたご意見	
	8 ・ そ の 他	①地域の将来像全般についての意見 0件	
		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 0件	
	福岡空港の役割に関する意見	え結1 るび 空相海 港互外 交・流 全 国 の 拡 大 を 支 え	①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 0件
			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 0件
			③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 0件
			④その他 0件
			⑤その他 0件
	る需進2 空要し向 港を、上 支航を、 え空促ビ	2 ・ サ ー ビ ス	①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 0件
			②その他 0件
	空く能3 港・を 快活福 適か岡 なしの 移、交 動速通 をく結 支・節 え安点 る機	3 ・ 機 能 を 支 え	①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 2件 安全面と価格面がもっと安定すれば利用しやすくなると思う。 また、九州内はまだいいが、他の空港が中心部から遠いため利用しにくくなっていると思うので、到着からの移動がスムーズにできるようになってほしい。 国内のほとんどの空港には鉄道が通っていない。せつかく飛行機で時間をかせいでも、車で移動するのは時間のムダだ。アクセスの思いきった改善は不可欠だ。
			②その他 0件
	空岡4 港・ 九地 州域 のと 自共 立存 的し 発な 展が をら 支、 え福 る	4 ・ 支 え	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 0件
			③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 0件
④利用者の利便性に関する意見 0件			
⑤その他 0件			
5 ・ そ の 他	5 ・ そ の 他	①福岡空港の役割全般についての意見 0件	
		②その他 0件	

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	意見にやの 関予前需 測提要 する手条予	①将来の経済指標の設定や旅客数との関連に関する意見 0件
		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 0件
	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 1件 将来の日本の人口減少から見て、急激な伸びは見込めないと思います。ただ他の日本の空港より利用率はよいものと思います。
		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 0件
		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 0件
		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 1件 少子高齢化で飛行機に乗る人は絶対にへるはず。
		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 0件
		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
		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 1件 航空と鉄道が競争している現状では全線の黒字経営は難しいと思う。鉄道メインの地域と航空メインの地域にわけ、お互い共存し合う方向が得策だと思う。
	⑨その他需要予測に関する意見 0件	
	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	0件
	4 需要予測の精度等に関する意見	①需要予測の精度に関する意見 1件 格差社会がここまで進んできているというのに、考慮に入れないこと自体がおかしい。需要の伸びにプラスの事ばかり前提にしていれば、需要が右肩上がりになるという結果が出るのはあたりまえ。これでは意味がない。再調査だ。 ②需要予測として提供される情報に関する意見 3件 非現実的な予想で、コンサルと行政の都合の良いように決めている感がある。再考をしていただきたい。 経済がどのシミュレーションをとっても右肩上がりという前提自体がおかしい。マイナスになった場合も3通りくらい出して比較できるようにすべき。 予測はあまりにもおかしすぎる。年内旅客数は99～05、発着回数は01～05まで減っているのにケースCすら増えている。国際線に至ってはウソ八百である。よくもここまで実績無視出来るとは。 能力はわざと少目で計算してある。12～16時は回数が少ない。人と設備を充実すれば32回で出来る。3割の南側からの進入ILSを設置すれば回数が増える。大型機が連続で離着陸する時は間隔を狭く出来る。又、間隔はアメリカを基準にすれば全体的に狭められる。旅客数が増えれば航空会社は大型機を使用する。

区分	意見分類		寄せられたご意見
		③その他 2件	予測がのびている点は疑問。ビジネス以外にも利用機会が(数十年前より)増えているのは確かでしょうが、一方で国民の取得減少の中、利用機会がこれ以上も増えるとは考えられない。 これは福岡地下鉄七隈線の二の舞である。計画は過剰な予測をし、完成直前に予測を半分にし、開業したら実績はそれの半分、つまり1/4。土木屋がもうかり、市民が借金を返す。大赤字でも誰も責任をとらない。
	P I に 関 す る 意 見	1.PIの取り組みに対する意見 0件	
		2.PIの催し等に関する意見 0件	
		3.PIレポートに対する意見 0件	
		4.その他 0件	
ス テ ッ プ 3 以 降 に	有効活用方策など現空港に関する意見	0件	
	近隣空港との連携方策に関する意見	0件	
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	0件	
	その他	0件	

意見募集はがき等により「その他」について10月以降に寄せられたご意見

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 0件
		②九州・福岡の様々な基盤強化に対する意見 0件
		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 0件
		②生産性の向上と交流人口の拡大に対する意見 0件
		③その他 0件
	3 ・ 地 方 分 権	①分権型社会への移行に関する意見 0件
		②自立した地域社会の形成に関する意見 0件
		③その他 0件
	の4 多 様 化 価 値 観	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 ・ 高 度 情 報 化)	①IT化と航空需要との関連に関する意見 0件
		②その他 0件
	6 ・ 社 会 資 本 形 成	①財政の健全化に関する意見 0件
		②高次な都市機能に関する意見 0件
		③効率的かつ効果的な社会資本形成に関する意見 0件
		④その他 0件
	7 ・ 環 境 重 視	①地球環境や資源制約に対する意見 0件
		②循環型社会への対応に関する意見 0件
		③その他 0件

区分	意見分類		寄せられたご意見
	8 その他	①地域の将来像全般についての意見 0件	
		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 0件	
福岡空港の役割に関する意見	え結1 るび 空相海 港互外 交・流 全 の国 拡と 大福 支を 岡	①全国と福岡を結ぶ国内ネットワークに関する意見 0件	
		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 0件	
		③国内外の航空ネットワークの確保に関する意見 0件	
		④その他 0件	
る需進ス2 空要し向 港を、上サ 支航を え空促ビ		①増便、路線の充実など空港容量の確保に関する意見 0件	
		②その他 0件	
空く能3 港・を 快活福 適か岡 なしの 移、交 動速通 をく結 支・節 え安点 る機		①空港アクセス利便性の必要性に関する意見 2件 新たに作ると遠くなり、利便性は落ち、アクセスも悪くなり誰も使わない。しかし、土木屋がもうかるからやるのか。 私の故郷は長崎ですが、長崎新幹線建設より、長崎・佐賀空港に鉄道をひきこめば良いと思う。東京・大阪・中京へのアクセスは、より便利になり、新幹線建設より大きなコストダウンとなる。経済効果も、この案の方が良い結果になるはず。	
		②その他 0件	
自4 立・的 地 域 展と 共 支 存 え し な が 空 ら 、 福 岡 ・ 九 州 の		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 1件 地球的な環境を考慮して、早朝から深夜まで運航できる(新北九州空港)、騒音が小さい航空機エンジンを開発すべきです。	
		③効果的・効率的な整備・運営に関する意見 1件 現状の第1、第2(到着第3)のターミナルはつぎたしつぎたし方式で次に新ターミナル建築の時は羽田のように空港会社別にわける方法もあるかと思ます。	
		④利用者の利便性に関する意見 0件	
		⑤その他 0件	
5 その他		①福岡空港の役割全般についての意見 0件	
		②その他 0件	

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. 意見に関する手続	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 0件
		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 0件
	2. 福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見	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 0件
		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 0件
		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 0件
		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 0件
		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 0件
		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
		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 0件
		⑨ その他需要予測に関する意見 0件
	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	0件
	4. 需要予測の精度に関する意見	① 需要予測の精度に関する意見 1件 需要は潜在的なものだということだが、もっと実質的なものに近づけさせることはできないのか。伸びなかったときの言い訳作りにも見える。航空会社の意見も取り入れて、精度を高めないと、無駄な事業をまた推進することになる。国交省などへの国民の批判が強いことを自覚すべきだろう。
② 需要予測として提供される情報に関する意見 0件		
③ その他 0件		
PIに関する意見	1. PIの取り組みに対する意見	1件 正しい情報提供を望みます。
	2. PIの催し等に関する意見	0件
	3. PIレポートに対する意見	0件
	4. その他	0件

区分	意見分類	寄せられたご意見
見ステツブ以降に関する意見	有効活用方策など現空港に関する意見 0件	
	近隣空港との連携方策に関する意見 0件	
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見 2件	
		ムダな大型開発はやめて欲しい。暮らしに身近なことへ、お金をまわして下さい。 ----- 空港を新たに作らないといけないという方向性で作ってある。 一度、ダメとなったのに、又、そっちに行かせようとしている。
	その他 0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とそれに対する考え方」の公表について

平成18年10月31日
福岡空港調査連絡調整会議
(九州地方整備局、大阪航空局、福岡県、福岡市)

福岡空港調査連絡調整会議では、平成15年度から福岡空港の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・意見収集（P I）を実施しております。今回、この第2段階のステップとして「地域の将来像と福岡空港の役割」「将来の航空需要の予測」等についての情報を提供し、ご意見を募集する福岡空港の総合的な調査P I（ステップ2）を7月10日から実施し、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ました。

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の考え方をとりまとめましたので、以下の通り公表いたします。

なお、これに対するご意見も併せて募集いたします。

■ 「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 北九州市小倉北区域内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1642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
企画課
- ・博多区役所
- 〒812-8512 福岡市博多区博多駅前2丁目9-3
TEL (092)419-1011
企画課
- ・中央区役所
- 〒810-8622 福岡市中央区大名2丁目5-3-1
TEL (092)718-1013
企画課
- ・南区役所
- 〒815-8501 福岡市南区塩原3丁目2-5-1
TEL (092)559-5017
企画課
- ・城南区役所
- 〒814-0192 福岡市城南区鳥飼6丁目1-1
TEL (092)833-4009
企画課
- ・早良区役所
- 〒814-8501 福岡市早良区百道2丁目1-1
TEL (092)833-4307
- ・早良区入部出張所
- 〒811-1102 福岡市早良区東入部2丁目1-4-8
TEL (092)804-2011
- ・西区役所
- 〒819-8501 福岡市西区内浜1丁目4-1
TEL (092)895-7007
- ・西区今宿出張所
- 〒819-0166 福岡市西区横浜1丁目2-1
TEL (092)806-0004

○インフォメーション・コーナー

福岡空港第2ターミナルビル2階

※福岡県庁1階ロビーにも配布のスペースは設けます。

■ 「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」意見の募集について

○募集期間 平成18年11月1日（水）から平成18年11月14日（火）まで

○意見提出方法等

- ・ 郵送、電子メール、FAXのいずれかの方法で「福岡空港P I」と明記のうえ、「意見」と皆様の「住所等」（以下）を下記要領にて記載し提出。

住所 ○○都・道・府・県 ○○市・郡 ○○区・町・村

性別 男性 女性

年齢 20歳未満 20代 30代 40代 50代 60代 70歳以上

職業等 会社役員 会社員 公務員 農林水産業 自営業
自由業 専業主婦 派遣社員 学生・生徒 無職

① 郵送の場合

- ・「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」に添付された意見提出用はがき（送料無

料) を活用。

なお、任意のはがき等で提出する場合の送付先は以下のとおり。

国土交通省 九州地方整備局 空港PT室宛
〒810-0074 福岡市中央区大手門2-5-33

国土交通省 大阪航空局 空港企画調整課宛
〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76

福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛
〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7

福岡市総務企画局空港推進担当宛
〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1

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」に対する
ご意見募集』により寄せられたご意見

『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』
に対するご意見募集』により寄せられたご意見

ご意見

福岡空港発着便数の増加により、駐機スポットが不足することによる到着遅れが多発している。国内線の発着枠を拡げるためには、国際線と貨物専用便の発着を佐賀空港へ移転させ、福岡空港と佐賀空港の相互アクセスを大幅に改善する必要がある。佐賀空港の滑走路を3000米以上に延伸させて、九州の国際線ゲートウェイ空港に変ぼうさせれば、佐賀空港へのアクセスは飛躍的に改善されていくものと確信している。

◆意見(福岡空港の役割について)

リー・クワンユー元シンガポール首相は「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」と語るなど、諸外国では、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。実際に、ミュンヘンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの充実」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。よって、空港は、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないから造るな、という意見が通用するレベルのインフラではない。

福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠があれば今のままでもよいが、福岡空港が容量限界に近づいている中、今後需要が増え予約が取りにくくなれば、新幹線に振り替えるか、北九州か佐賀空港まで運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない」では意味を成さなくなる。新規参入の機会も失われ、搭乗率の上昇と相まって運賃は高止まりし、地域住民や来訪者、企業活動、国際交流等にとって不利益となることも懸念される。

このような状況になれば、住民の生活や経済活動に支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。地域の未来に好ましくない事態が懸念される以上、地域の将来を按ずる立場の者には、何もしなくてよい、という思考停止は許されない。アジアの交流拠点都市、西日本の中枢都市を目指す福岡の都市戦略や、成長著しいアジアに近い地理的優位性、魅力ある観光資源等を持つ九州の特長を勘案すると、空港機能向上(滑走路増設または新空港建設)は、地域の将来像を実現するためには不可欠な要素であると考えられる。

(福岡空港の役割については、将来とも福岡空港が地域の将来像実現に向けて大きな役割を担うであろうとの意見が多かったように思えます。また、それに対する考え方にも賛同します。)

◆意見(対応案:近隣空港との連携について)

空港は広域的に影響を及ぼすものであるからこそ、どこに立地してもその機能を発揮できるものではない。

北九州や佐賀は、人口減少地域で集客力も小さく、投資に見合う航空路線と利用者を確保できているとは言い難い。ヒンターランドにおける一定の都市規模や観光地としての類い希な魅力、航空路線が成立する大都市圏との距離、他の交通機関との競合関係等の条件がある程度揃わなければ、地域の発展に資する利便性の高い空港は成立し得ないことが、両港が既に開港している今、白日の下に晒されている。

一部の人が主張するように人口減少で航空需要が減少するというのなら、その影響がより大きいのは、人口の減少が既に進行し今後さらに減少すると予測されている北九州空港・佐賀空港である。航空会社は、発展の可能性が低い両空港に見切りをつけて、(今の福岡空港では容量制約があるが)福岡に路線を集中させる方針を取ることも考えられる。

これらを踏まえ、福岡空港の混雑緩和策としての、近隣空港(北九州・佐賀)との連携策の考えられるメニューとその効果等について、考察を行う。

○国際便の移転(=地域にマイナスの効果)

行政が強制的に路線を「移転」させることはできない。できるのは、福岡空港から「追い出す」ことである。ただし、追い出すためには正当な理由が必要である。追い出した路線を他空港へ「就航させる」ことを強制はできない。他空港に就航するかは、各航空会社の経営判断に依る。

福岡空港の国際線旅客の中心は、福岡都市圏住民または福岡都市圏(+他地域)への来訪者である。北九州空港や佐賀空港では、人口や産業の重心から離れ、福岡に比べて新幹線や高速道路を整備したところで交通の便が劣るため、間違いなく就航便は激減する。また、四国や北陸等との国内線ネットワークがなく、将来とも路線が開設されるとは考えにくい。国内線と国際線との乗り継ぎもほとんど見込めない。北九州や佐賀に就航するのは、今の福岡で1日に複数便就航する高需要路線(ソウル、台北、上海など)以外にはないであろう。なぜなら、福岡で1日1便orそれ以下ということは、福岡でも需要が採算ラインギリギリであることの裏返しであり、需要の落ちる北九州や佐賀では路線が成立する可能性は低い。グアム、シンガポール、バンコクなど比較的近距離の路線は、可能性があるかも知れないが、ハワイやオセアニアなどの長距離路線は絶望的である。その結果、九州から直行便で行ける海外の都市は激減し、例えば、シンガポールに行くにはソウルや台北経由で、青島へは上海経由で行かざるを得ないなど、直行便で行けた都市へも乗換が必要となり、目的地までの所要時間が大幅に増え、九州の住民生活や企業活動にとって大きなマイナスとなる。羽田と成田の関係とは違い、九州の航空市場は首都圏よりはるかに小さい。したがって、国際航空ネットワークの維持・拡充を図り、今後も九州全体が発展していくためには、九州で福岡だけが持つ高い拠点性を最大限に活かす必要がある。拠点性のない都市の空港には、国際線はソウル便など一部のフィーダー路線以外は飛ばないだろう。

○離島便の移転(=地域にマイナスの効果)

国際線同様、移転させる正当な理由が必要である。

島民の生活や観光の振興を考慮すると、極めて冷酷な策と言える。離島の住民は、北九州や佐賀にはほとんど用はないだろう。観光については、中部→福岡→対馬、伊丹→福岡→天草など、福岡で乗り換えて離島へ向かう客も多いと考えられ、利便性の低下により観光の不振にも繋がる。

ご意見

○不定期便の移転(=混雑緩和効果は小さい)

現在でも定期便の合間を縫って運行されているので、その混雑緩和効果は小さいだろう。就航が難しい場合は、自然と他に移るだろうし、今でもそのような状況があると思う。

○貨物専用便の移転(=混雑緩和効果なし)

貨物専用便は深夜の発着が有利であるため、そもそも定期便は福岡空港に就航していない。北九州、佐賀には既に就航しているので、現状と変わらず混雑緩和効果は0である。航空貨物需要の重心に最も近い福岡空港に就航できるのならば、物流の全体最適化に繋がり、九州の競争力を高め、物価の安定等で市民生活がより豊かになることが期待できるの言うまでもない。

○自衛隊・米軍の移転(=混雑緩和効果は小さいが、実施すべき)

削減される年間発着回数は小さいだろうが、相手が民間企業ではなく、行政機関の間での協議となるので、実現の可能性はあるだろうし、当面の混雑緩和策としては有効と考えられる。移転すれば、滑走路増設の場合、自衛隊・米軍の必要面積分の用地拡張が不要となり、事業費削減が可能となる。また、新空港となっても出て行かざるを得ないだろう(今の空港に残留すると年間100億円前後の借地料+環境対策費の負担が防衛施設庁?に移る)。これらを考慮すれば、今のうちから移転を検討するのは有意義である。

北九州空港への移転は、空港がガラガラで、騒音の影響もなく、いくらでも演習ができることがメリットである。一方、海上空港であることが防衛上のデメリットである(これは新福岡空港が海上の場合も同様)。

佐賀空港への移転は、空港がガラガラで、佐賀県のPRのように空港周辺に民家がなく、演習がいくらでもできること、加えて、佐賀は国際的な知名度が0に近いので、將軍様に狙われる可能性が低いことも防衛上のメリットである。デメリットは特になさそうである。

春日駐屯地の土地を売れば相当な金額になり、移転費用は賄えることも考えられ、過疎化した移転先空港周辺地域の活性化も期待できる。

○着陸料、駐車場料金、バス料金の値下げなどの利用促進策(=混雑緩和効果は小さい)

両空港で既に様々な利用促進策が行われている。しかし、大した効果が現れていない。

新聞記事によると北九州市の平成18年度予算では、利用促進費として十数億円を計上している。佐賀県でも着陸料の減免やレンタカー代の補助など、相当の出費をしていると思われる。これほど多額の出費をしても、大きな効果が現れているとは言い難い。

○交通アクセスの充実(=混雑緩和効果は小さく、今以上の抜本的な策は実現性に乏しい)

これも、両空港で行われているが、バス路線の廃止など、うまくいっておらず効果が出ていない。

北九州空港または佐賀空港へのアクセス鉄道の採算が取れないであろうことは言うまでもない。両空港周辺の人口や集客力そのものが小さいため、アクセスを向上させたところでサービスの受け手が少なく、福岡空港の潜在的な需要を分散させる効果は大きくないだろう。

(近隣空港との連携については、新空港のような大きな投資をすべきでないから連携すべきだ、との漠然とした意見ばかりです。連携とは具体的にどういうことか、どうしたら連携が出来るのか、どのくらいの混雑緩和効果があるのか、などについての具体的な意見は見当たりませんでしたので、上記のとおり、近隣空港との連携について考察してみました。)

福岡空港の役割の重要性について今回までに市民の方に、おおむね理解されたようですので、ステップ3に向けての意見も今回は約3割に当たる意見が出されており、非常に感心が高い事項と思っておりますので、PIに対する意見を十分に考慮されて、今後の調査を進めて行ってみたいと思います。

PIステップ2の調査資料を総合的に拝見しましたが問題は現在の空港で良いのか新空港を建設するののかの問題だと思料します。従ってステップ2ステップ3も良いですが、地元福岡空港対策推進委員会を設置し問題解決に当るべきと思います。担当委員は専門部のみ(行政航空地元委員、学識者有識者のみの組織)早急立上げ要。

需要予測を正しく理解していない人が多いようです。無理もありません。高校の数学を理解できないのは、教師の説明が不足しているからではありません。需要予測は高校の数学より難解です。今回のPIも説明不足だから理解されていないのではありません。ゆえに、マスコミの報道に誘導された意見が目立ちます。しかし、マスコミ自体が空港問題を正しく理解していません。西日本新聞などは、「潜在的な需要は「期待値」」などデタラメは記事を書いています。あるいは、故意に読者受けするデタラメを載せ、ミスリードしたいのかも知れません。よってPIでは、まずマスコミ向けのレクチャーをすべきと考えます。

PI自体は幅広く行われていると思うが、マスコミに取り上げられていないのが残念。もっとマスコミに対するPRをする必要があるのではないかと。キャッチフレーズやキャラクターとかがあってもいいのではないかと。

・日本の人口は既にピークを打った。福岡空港も此の数年は需要は平行線を辿っており需要予測は甘い様に思われる。

・営業時間の見直し。現空港開港する際に騒音等を考えて取り決められているが、当時と現在では、良し悪しは別にして夜型社会になって来ているので見直しを進めて発着余力を確保すべきだ。(私は27年前から福岡に在住中だがが当時から現空港です)

・北九州空港へのアクセス改善は考える時になって来ている。

ご意見

- 1.現空港の継続使用。滑走路@@はつくれぬ。(つくらぬ)
- 2.北九州、佐賀との関係。連携、即ち需給の人工的移動は、福岡からの利便性から見てむづかしい。
- 3.陸上・新空港候補地の選定。太刀洗久留米市北野町
- 4.PIも大切だが、一方では同時に行政の指導性(リーダーシップ)が是非必要。それに対する意見を募集してほしい。
- 5.新空港の「おくれ」は福岡・日本の相対的・地位の低下をきたす。県と市、県と県の誘致争いは禁物。

回答を見ましたが、詳細版にあった内容を繰り返すだけで、新しいものは何もありませんでした。回答には不満が残ります。市民が需要の減る要因を挙げると、そちらは増える要因を挙げる。それでは実際に需要が増えるのかどうか分かりません。そういう部分は調査研究をすべきではないのですか。そうしなければ市民の意見は生かされませんし、そちらの意見だけがまかり通ることになってしまいます。

今回の意見募集は期間が短すぎます。広報も不十分です。私の周りの人たちは今回の件については全く知りません。にもかかわらず「12年に限界」が既成事実として動き出しているようにも見えますが。現在、需要増対策を考えているようですが、あの需要予測を基に考えているのですか？そうであれば今回と前回の意見募集は全く意味がありませんね。勝手に進めるのであればPIの必要もないでしょう。

市民の意見をしっかりと聞き、必要な部分は時間をかけて再調査をする。当然のことを省略し、急いで新空港建設へと向かうのであれば、市民合意は得られません。

着陸態勢に入ると高度が下がり、付近に住んでいる方にエンジン音が大きく聞こえるだろう地域の方に騒音の調査をされたことはありますか？

- ・滑走路をもう一つつければいい(ケーブルテレビより)
- ・空港を見に来てください。
- ・座席を減らすと70億～80億儲かる(ラジオより)、便数を増やすこと。

県民は意見募集のことを知ってるの？ちょっと酷すぎ。これでPIと呼べるのか？

需要予測に対する疑問は全く消えない。いずれにしても県民が納得しない需要予測を基に、しかも単なる潜在的なものを基に、今後の対策を考えることは許されない。

また、対策を考える場合、もっとも大切な視点は「財政」と「自然保護」だ。

地域の発展とか経済性だけを求めて、取り返しのつかないような事はしてはならない。その視点をしっかりと明示し、県民に判断を仰ぐべき。

ステップ1、2はPIが機能したとは言い難い。県民の意見ももう少し尊重すべきだ。

福岡空港対策について

福岡空港を移転するかどうかについては色々な意見があるのは当然ですが私は「一」安全性「二」利便性「三」経済性「四」都市計画との関連性を考えなければなりません。

「一」以外は専門家その他に委任する事にしても「一」は我々市民一人一人にかかわるものであり戦後福岡空港近辺は三回事故が発生しています。一回目は米軍戦闘機が建設中の九州大学の建造物の上に墜落しました。二回目はカルダ航空機が空港周辺に墜落炎上しました。三回目は飛行中に部品が航空機から落下し下にいた人が負傷しました。日本人は多くの方が死傷する迄危機意識もなく危機管理を怠っています。今後も飛行回数が増加すれば必然的に事故も増加します。空港は今後百年位は変更出来なくなるので移転可能な時に移転しなければなりません。

ご意見の大部分は自分の有形無形の利益から出た発想だと思われます。航空機の大型化に伴い滑走路を延長するというのは不可能です、先見性が必要になります。成田空港は何十年たっても完成しない内に中国、韓国に追抜き追抜かれてしまいました。外国貿易、その他についても航空機存在の比重は高くなっています。

高名な外国の歴史学者は人類の歴史は戦争の歴史だと言っています、地球上の何処かで戦争が起り絶える事はありません、過去日本は日露戦争、日中戦争、太平洋戦争と世界の三大国と戦っています、その後遺症は百年位は消え去る事はありません。

先祖が引き起こした戦争のつけが今後生きて行く日本人にふりかかってこないという保障はありません、蒙古が七百年前博多湾を襲撃し対馬、壱岐の男性は皆殺しにされ女は手に穴を開け縄で繋れ連れ去られました、二回目の襲撃の時は博多湾に沿って防塁を築き上陸を阻止し防衛に成功しました。若し防塁が出来ていなければ日本は蒙古の植民地になっていたかも知れないという専門家の話もあり、防衛は昔も今も変わりありません。

日本は今核ミサイル、生物兵器、化学兵器の脅威にさらされています。北朝鮮の工作員二百人が本国からの指令を待っているとの噂がありサリンを持ち込んだとの週刊誌の記述も表れました、現に私は北朝鮮人らしい人が福岡市役所本庁前で右翼団体に工作員らしい人が捕まり警察に引渡される現場を二年位前に遭遇した事がありました。

戦争、紛争は外交では解決しない事が多いのです。北朝鮮の誘拐らち事件をみればお分りのとおりで北方領土返還、この二つの事象事件は外交で解決する事は不可能かも知れません。

その昔吉良家と浅野家の紛争がありました日本人どうしても和解するのに三百年かかりました。外国人との和解は何百年かかるか分かりません。加害者はすぐ忘れるが被害者は何百年も忘れません。

ご意見

九州の空港は中国、北朝鮮に近く、いざ有事という時は国が接收し自衛隊が軍事基地として利用する事が出来るようになりました。板付空港も例外ではないでしょう。板付空港はあまりにも市街地に近く空港が攻撃されれば市内中が火の海と化する事もあり得ます。今の内に安全性の面から移転する必要があります。米軍が沖縄からガムに移転したのは核にさらされない為だとの話もあります。

戦争、紛争は絶対に起らないという保障はありません。

自民党は米国の代理店、共産党、社民党は中国又は北朝鮮の代理店をやっているのかも分かりません。尚板付空港は移転するのかもしれないのかの決定が遅過ぎると思います。成田空港のようになってしまわないかと心配しています。

委員会のメンバーの中には弁護士の委員もおられるのだから、何をやっても、何もやらなくても反対はあります。少数意見は切捨てられるのが民主主義のルールです。

レポートの内容は、概ね理解されているのではないかと。需要予測については、他の交通分野の予測で、過大という結果がよく報道されていることが影響をうけて、今回の予測結果を疑問視する意見や情報が十分に提供されていないと思う人が多くみられるのではないかと。その中でも5割を超える人が、予測に対して情報がおおむね提供されていると回答しているのは、よい方ではないかと。

アジアとの交流を通じて日本文化をリードして来た北部九州、又アジアに一番近い地理的優位性に着目し、日本を代表する自動車産業、IT産業、メカトロニクス産業が主産拠点を北部九州に集中する流れが加速している。グローバル化した競争で日本が生き残るには高品質、高付加価値の製品で世界をリードする事が不可欠である。又少子高齢化の進む日本での労働力を補う手段としてロボット技術の開発は重要である。最近では脳とコンピューターインターフェースの技術開発が進む中で、一企業での開発は困難である。この意味で、産、学、官の協力は不可欠で、工学部医学部が集中する福岡を中心とする北部九州、特にロボット特区に指定された福岡は無限の可能性を持っている。ナノテクノロジーを基盤とした超精密、高付加価値の製品を陸、海、空と交通アクセスが集中する現福岡空港は世界に誇れる利便性の高い、天候に左右されない省資源でアクセス出来る空港である。

問3における円グラフで、約3割の方が“十分に情報提供されていない”の回答があるが、あれだけ詳細な調査結果と報告がなされているのに、何をみて回答しているのか、不思議です。意見のまとめ方がわかりやすいと思います。

福岡空港の旅客数が近年減少傾向にあるから、今後の需要も増えないという意見が多いようです。

減少の要因をきちんと分析できていない人が多いのでしょうか。近年の福岡空港の利用者数の動向とその要因は下記のとおりと思います。

(1)1998～2002年にかけて、福岡空港の利用者数は、経済不況下で鉄道など航空以外の交通機関も含めた総旅行回数が低迷した時期にも関わらず、飛躍的に増加した。これは、98年のスカイマーク参入を契機とした航空運賃の急激な下落(福岡～羽田の前日交流割引料金のJAL、ANA平均：¥27,000→¥16,500)により、新幹線など競合する他の交通機関に対して、航空が価格面で圧倒的な競争力を持っていたからである。つまり、1998～2002年は、「航空バブル」の状態であったと言える。

(2)2002～2003年にかけては、航空運賃の上昇に加え、新幹線の値下げと増便、九州新幹線の部分開通などの影響とともに、SARSの流行等により、契機低迷化でありながら異常に膨れ上がっていた利用者数は減少した。

(3)2003年以降は、航空と新幹線をはじめとする競合交通機関との運賃や運行頻度等の関係が落ち着きを見せ、福岡空港の利用者数も安定感を取り戻している。

「意見に対する考え方」に記述されているとおり、需要予測では、運賃等の水準は2004年10月時点で設定され、九州新幹線の開業等も余条件として設定してあるので、近年の利用者減少の要因や将来の減少要因を適切に予測に反映させているのですが、これを理解できていない人が多いようです。

半世紀以上も残る空港設置に関するPIIについては、感心させられるものがあります。私は、冊子を確認させていただきました。

ステップ2に意見を投じられた40歳以上の方は、約7割にもなります。冊子の9ページ以降は、文字が小さいのではなかったかと思えます。約2割は60歳以上で、ホームページよりも本を読む世代かと思えます。

多くの意見に丁寧に答えていただき、内容は良かったと考えます。

①地域の将来像と福岡空港の役割

九州、西日本の核となり、アジア経済圏との交流の拡大を図りアジアの玄関となる。その役割を果すべく整備が必要である。

②将来の航空需要の予測について

アジア経済との交流は広く求められるが、日本の人口は減少傾向にあることから、今後の需要は、大きく伸びないのではないかと。

国交省航空局の既得権益となっている「空港整備特別会計」を廃止して、着陸料などの空港使用料は一般会計に繰入れると共に、着陸料などを国際水準まで引き下げるべきである。そうしなければ、無駄な空港が又、出来るであろう。

6. P I 実施計画

- 福岡空港調査 P I 実施計画 (ステップ 2)
- 福岡空港調査 P I 実施計画 (ステップ 2) パンフレット

福岡空港調査PI(ステップ2)実施計画

～ 幅広い市民参加に向けて ～

福岡空港の総合的な調査

ステップ2:「対応策検討の前提条件」

平成18年3月

福岡空港調査連絡調整会議

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

はじめに

福岡空港については、平成14年12月に国土交通省交通政策審議会航空分科会の答申において、「既存ストックの有効活用方策」、「近隣空港との連携方策」、「中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策」等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要があると位置づけられました。

これを受けて、国と地域（福岡県、福岡市）において平成15年度から連携・協力してこの総合的な調査を進めているところです。福岡空港の市民生活に果たす役割の大きさを考えると、調査にあたっては、空港利用者も含めた幅広い市民等の皆さんに対し、積極的に情報を提供するとともに、広くご意見を収集・反映していくなど透明性を確保し、市民等の皆さんと情報や多様な認識を共有して進めていくことが重要です。

そのため、福岡空港調査連絡調整会議では、市民等の皆さんに情報を提供し、幅広くご意見を収集し、検討に反映していく「パブリック・インボルブメント（PI）」を導入することとし、「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（PI計画）を平成16年6月に決定し公表しました。

この計画にもとづき、平成17年の7月から「福岡空港の総合的な調査に係るPI（ステップ1）」を実施し、12月にステップ1を終了し、ステップ2に進むことを決定しました。

今回のPI（ステップ2）は、「対応策検討の前提条件」を対象とするものであり、PIを実施するにあたっての福岡空港調査PI（ステップ2）実施計画を、平成16年9月に実施したPIに関するアンケートや、PI（ステップ1）において寄せられたご意見や福岡空港調査PI有識者委員会の助言などを踏まえ、幅広い参加が期待できるシンポジウムや、説明会、オープンハウスの充実、PIレポートの情報入手の容易化などについて検討し、策定しました。

今回のPI（ステップ2）の実施にあたっては、皆さんにおかれましては、積極的にご参加の上、たくさんのご意見をお寄せいただくようお願いいたします。

平成18年3月

福岡空港調査連絡調整会議

- 目 次 -

福岡空港調査PI(ステップ2)実施計画

1	福岡空港調査 P I (ステップ 2) 実施計画の策定にあたっての基本方針	1
2	対象とするステップと目標	3
3	実施時期および期間	4
4	提供する情報内容	5
5	情報提供および意見収集の方法 (P I 手法)	6
6	収集した意見の取扱い	8
7	P I の終了	9
8	本実施計画策定について	1 1

<資料>	P I 手法の概要	1 5
------	-----------	-----

<参考>	1 「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」(PI計画)の概要	
	2 福岡空港の総合的な調査の概要	
	3 P I (ステップ 1) の概要	
	4 福岡空港調査 P I 有識者委員会規約	
	5 本実施計画に係る福岡空港調査 P I 有識者委員会の評価書	
	6 関係機関のホームページ、情報提供窓口等	

福岡空港調査PI(ステップ2)実施計画

- ・この福岡空港調査PI(ステップ2)実施計画は、「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」(以後「PI計画」という)にもとづき、PI(ステップ2)のPIの方法等を明らかにするための計画です。

➤ PI(パブリック・インボルブメント)とは

- ・市民等を対象に施策の内容等について情報提供、意見収集を行い、地域のニーズにあったより良い施策の選定とその施策に対する意思決定を支援するプロセス

1 福岡空港調査PI(ステップ2)実施計画策定にあたっての基本方針

十分な周知広報を実施します。
多様で適切なPI手法を選定します。
わかりやすい情報の提供を実施し、寄せられたご意見とそれに対する考え方を公表します。
中立・公正なPIを実施します。
適切な時間管理に努めます。

(1) 十分な周知広報の実施

- ・PIの実施にあたっては、福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ等から幅広く、多くの市民等の皆さんにPIの実施について知っていただくことが必要です。
- ・周知広報の充実については、PI(ステップ1)においてもご意見をいただいております。今回のPIの実施にあたっても留意します。

(2) 多様で適切なPI手法の選定

- ・PI参加者が参加しやすい方法で実施します。
- ・PI(ステップ2)の検討内容、PIの目標に合わせた多様で適切な情報提供と意見収集の手法を選定します。
- ・市民等の皆さんのニーズにあった手法を選定します。

PIの実施状況等により見直すなど柔軟に対応します。

(3) わかりやすい情報提供と意見等の公表

- ・PI(ステップ2)で提供する情報は、将来を想定した情報や、専門的、技術的な情報が含まれることから、福岡空港調査連絡調整会議において市民等の皆さん

にわかりやすくとりまとめて提供します。

- ・とりまとめのもととなった調査等情報についても、他の調査等情報と区分して、公表します。
- ・寄せられたご意見については、個人が特定できる情報を除いて集約し、P I（ステップ2）の内容に照らしてどのように対応するかなど、福岡空港調査連絡調整会議がP I実施主体としての考え方も併せてとりまとめ、公表します。

（４）中立・公正なP Iの実施

- ・P Iの実施に関し、「P Iの開始時」「P I実施期間内」「P Iの終了時」など、P Iのプロセスにおいて、福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）の監視、評価・助言を受けます。
- ・福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）の評価や助言については、誠実に対応します。これらについても福岡空港調査連絡調整会議のホームページで公表します。

（５）適切な時間管理

- ・P I（ステップ2）の内容、P Iの目標等を勘案し、迅速な情報提供、意見収集、時機を失しない判断など、適切な時間管理に努めます。

2 対象とするステップと目標

本実施計画は、検討プロセスのP I（ステップ2）「対応策検討の前提条件」を対象とします。

P I（ステップ2）では、地域の将来像と福岡空港の役割、航空需要の将来予測について情報を共有し、意見を十分に把握することを目標とします。

- ・今回のP Iは、総合的な調査の段階を踏んだ検討の第2ステップ「対応策検討の前提条件」に対応するものです。
- ・このP I（ステップ2）は、地域の将来像と福岡空港の役割、航空需要の将来予測といった今後の対応策の検討を進めていく際の前提条件となる情報を、市民等の皆さんと共有し、ご意見を十分に把握することを目標とします。

（想定される論点）

- ・福岡空港が果たすべき役割はなにか？
- ・今後の航空需要はどうなるのか？

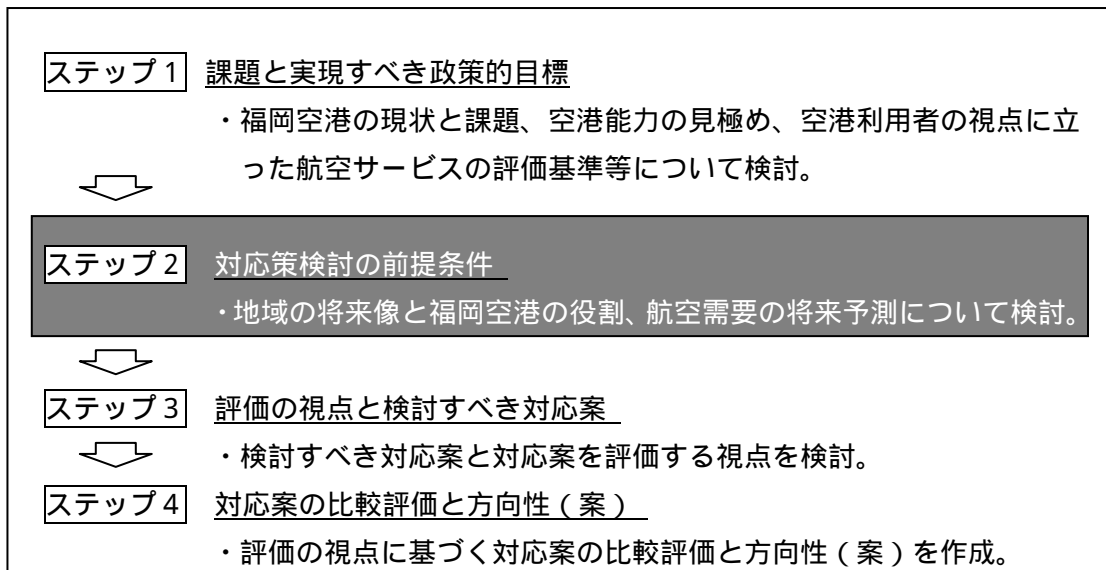


図 対象とするステップ

3 実施時期および期間

PI（ステップ2）は、平成18年度に実施します。
PIの実施期間は、概ね3ヶ月程度を目安とします。

（1）実施時期

- ・PI（ステップ2）は、調査等情報が整理され、準備が整い次第、平成18年度に実施します。
- ・具体的な開始時期等については、準備状況等を総合的に勘案し、福岡空港調査連絡調整会議において決定し、公表します。

（2）実施期間等

- ・たくさんのご意見を頂くためには、市民等の皆さんの関心と参加が得られやすいよう一定期間に高い密度の情報提供等を集中して実施することが必要であること等から、PIの実施期間は3ヶ月程度を目安として実施します。
- ・開始時期は、福岡空港調査連絡調整会議の決定を経て、ホームページに提供情報等を公開し、または、提供情報であるPIレポート等の配布を開始する時期とします。
- ・PIの終了は、情報提供、意見収集、ご意見と実施主体の考え方の公表、福岡空港調査PI有識者委員会の評価などを経て、福岡空港調査連絡調整会議で決定し、公表します。

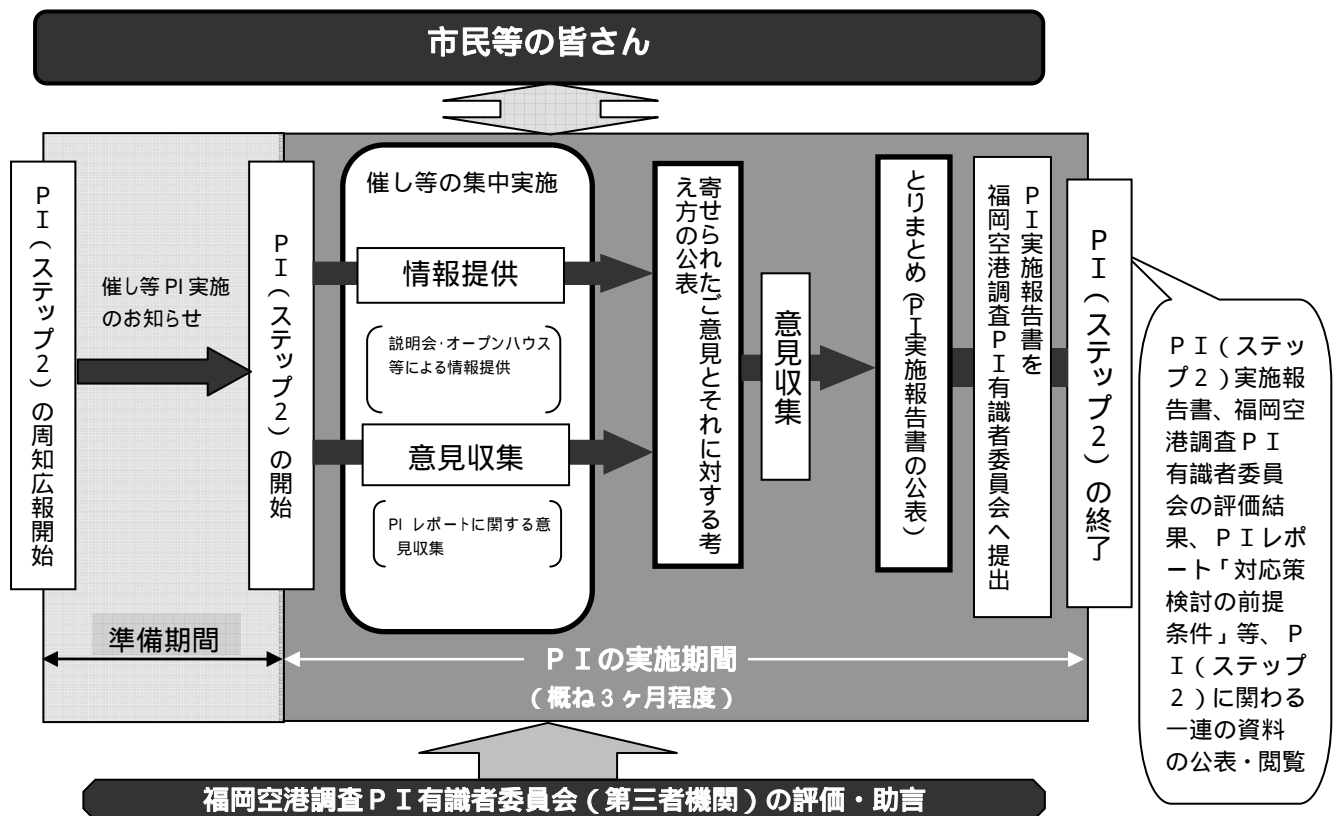


図 PI（ステップ2）の進め方イメージ

4 提供する情報内容

地域の将来像と福岡空港の役割、航空需要の将来予測といった今後の対応策を検討するための前提条件となる事項について提供します。

これらの情報は、P I実施主体（福岡空港調査連絡調整会議）においてP Iレポートとしてとりまとめ、わかりやすい形で市民等の皆さんに提供します。

レポートのもとになった調査等情報についても公表します。

- ・ P I（ステップ2）では、今後の対応策検討の前提条件となる事項である「地域の将来像と福岡空港の役割」「航空需要の将来予測」について検討情報を提供します。
- ・ 提供する情報は、P I実施主体（福岡空港調査連絡調整会議：以下同じ）においてわかりやすくとりまとめ、P Iレポート、P Iレポート詳細版として提供します。
- ・ このP Iレポートのもととなった調査等情報についても、ホームページや関係行政機関の情報提供窓口等で公表し、閲覧できるようにします。
- ・ P I参加者のご意見や、福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）の助言等により、追加や補足の資料とりまとめを行った場合には、これについても公表します。

表 提供情報

提供情報	情報の内容
地域の将来像は？ 福岡空港の役割は？	地域のビジョンや社会の動向等をもとにした地域の将来像やその実現に向けた福岡空港の役割について、検討情報を提供します。
将来の航空需要は？	福岡空港の将来の航空需要について予測の考え方や予測結果について、検討情報を提供します。

5 情報提供および意見収集の方法（P I手法）

P Iの開始に先立ち、十分な周知広報を実施します。

情報を容易に入手でき、ご意見を表明できるP I手法を実施します。

P I参加者は、空港利用者をはじめ福岡県民、福岡市民など幅広い市民等の皆さんを想定します。

（1）P I実施に関する周知・広報

P Iの開始にあたっては、事前にP I実施の概要を

- ・関係行政機関の広報手段による広報
- ・報道機関への情報提供
- ・各種メディアでの告知
- ・ホームページへの掲載

等により、幅広くお知らせします。

（2）情報提供および意見収集の方法

- ・P I（ステップ2）において提供する情報は、今後対応策の検討を進めていく際の前提条件となる事項である福岡空港の役割や将来の需要予測などに関するものとなります。
- ・市民等のみなさんから幅広くご意見をいただけるよう、情報をわかりやすい形で提供します。
- ・市民等のみなさんがいずれかの手法により、情報を入手でき、ご意見を表明できるような情報提供・意見収集の方法を工夫します。

（3）想定するP I参加者

- ・福岡空港の広域性、影響範囲の大きさ等から、幅広い市民等の皆さんの参加を想定し、ホームページ等の活用により、県域、住所や空港利用の有無に関わりなく情報を提供して、ご意見を収集します。
- ・空港や駅での資料配布、ホームページの活用等により、市民等の皆さんが幅広く参加できるよう留意します。

（想定するP I参加者）

- ・福岡空港の周辺地域住民およびその関連自治体
- ・福岡県民、福岡市民
- ・福岡空港利用者（居住地等に関わり有りません）
- ・県内地方自治体
- ・福岡空港の利用企業、航空会社、空港・航空関連企業
- ・地元経済団体
- ・福岡空港に関心を有する国内外の個人および団体
- ・その他

具体的な情報提供・意見収集の方法等は、次ページ参照。

6 収集した意見の取扱い

収集したご意見は、「寄せられたご意見とそれに対する考え方」として、とりまとめ公表します。

寄せられたご意見や福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）の助言により追加や補足資料のとりまとめを行う必要がある場合は、迅速に対応し、ホームページ等で公表します。

（1）意見および意見に対する考え方等の公表

- ・説明会、懇談会等の催しについては、実施結果の概要をとりまとめ、ホームページに掲載することとし、発言された主なご意見等は、個人等に関わる情報を除いて実施結果の概要に含め、公表します。
- ・P Iレポート等提供情報に関するご意見の提出期間については、予め公表し、その期限を目処にご意見を集約し、「寄せられたご意見とそれに対するP I実施主体の考え方」をとりまとめて公表します。
- ・この「寄せられたご意見とそれに対する考え方」に対してもご意見を収集します。
- ・これらのご意見は、最終的にP I（ステップ2）実施報告書にとりまとめ、公表します。

（2）追加および補足のとりまとめ

- ・寄せられたご意見については、P I実施主体である福岡空港調査連絡調整会議の構成機関において随時共有し、追加や補足の資料とりまとめが必要と判断される場合は、迅速に対応し、公表します。
- ・福岡空港調査P I有識者委員会の助言によって追加や補足資料のとりまとめが必要な場合も、速やかに対応し、公表します。

7 P Iの終了

P I実施主体として当初の目標が達成されたかどうか、まず判断します。
P I実施主体として当初の目標が達成されたと判断した場合は、P I（ステップ2）実施報告書を取りまとめ、福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）に提出し、評価や助言を受けます。
...このP I（ステップ2）実施報告書および福岡空港調査P I有識者委員会の評価や助言についても公表します。
福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）の評価や助言を踏まえ、P I（ステップ2）を継続するか、終了するかを総合的に判断し、公表します。

（1）目標達成の判断

- ・提供した情報の周知や意見集約の状況などについて、P Iの実施を通して把握し、目標が達成されたかどうかを総合的に判断します。

表 判断する際の考え方の例

視点	考え方(例)
情報が市民等に十分に周知されたか。	・提供した情報が広く市民等に伝わったか。
市民等から幅広く意見が収集されているか。	・県民、市民、空港利用者、企業など、幅広い皆さんから意見が寄せられているか。

（2）P I（ステップ2）実施報告書の作成と提出

- ・目標を達成したと判断される場合には、P Iの実施状況、寄せられたご意見とそれに対する考え方などをとりまとめたP I（ステップ2）実施報告書を速やかに作成し、公表するとともに福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）に提出します。

（3）福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）の評価や助言とその公表

- ・提出したP I（ステップ2）実施報告書は、福岡空港調査P I有識者委員会（第三者機関）によって内容が評価され、必要に応じ助言がなされます。
福岡空港調査P I有識者委員会は、評価に際し、必要がある場合は、P I実施主体に実施関係資料の提出を求め、また、ヒアリングすることなどができます。
- ・P I（ステップ2）実施報告書に関する評価や助言については、公表します。

(4) P I (ステップ2) の終了と結果の公表

- ・ P I実施主体は、福岡空港調査 P I 有識者委員会（第三者機関）の評価や助言を踏まえ、P Iを継続するか、終了するかどうかを総合的に判断し、その判断結果を速やかに公表します。

8 本実施計画策定について

本実施計画は、平成16年6月に策定した「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」を基本とし、平成16年9月に実施した「福岡空港の総合的な調査に係るPI実施計画」作成にあたっての意見収集アンケートの結果を踏まえ、平成17年度に実施したPI（ステップ1）でいただいた「PIに関するご意見」および福岡空港調査PI有識者委員会の助言を参考として作成しました。

- ・PIの取り組みについて

「今後の取り組みに期待する」といったご意見が多く寄せられた一方、PIに関する広報強化や多くの方が参加しやすい催しについてのご要望をいただいております。これを踏まえて、PI（ステップ2）では、周知広報の取り組みと併せてシンポジウムなど、幅広い参加が期待できる催しを取り入れました。

- ・PIの催し等について

PIの催し等については、ご意見をお寄せいただいた方のうち、約3割の方が催しに参加いただいております。その評価として、「満足」「ほぼ満足」「普通」とお答えいただいた方が、86%に達しておりますが、さらに拡充を望まれるご意見もあることから、説明会や懇談会、オープンハウス等の活動を充実させることを検討します。

- ・PIレポート等について

PIレポートは、「わかりやすかった」「普通」と答えられた方で全体の8割強を占め、概ね理解しやすい内容であったと考えられますが、一方で、記述されたご意見の中には、わかりにくい、また、内容を充実すべき等のご意見や偏向的ではないかのご意見も寄せられており、PIレポートの作成にあたって留意することとしております。

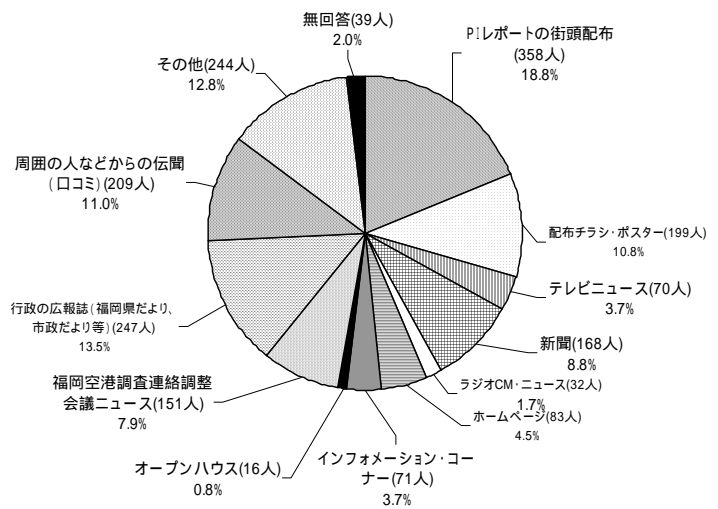
PIレポートは、わかりやすく、また、見やすくするため、調査結果の概要を示したものを作成します。また、PIレポートの詳細版も作成しますが、詳細版は数が限られるため、閲覧方法や入手方法について、ホームページ、国、県、市の情報提供窓口等でご紹介することとします。

PIレポートの配布に際しては、ご意見が提出しやすいよう、わかりやすく記載しやすい、ご意見提出のための用紙等を添付します。

参考 1 : P I (ステップ1) でいただいた「P Iに関するご意見」の概要

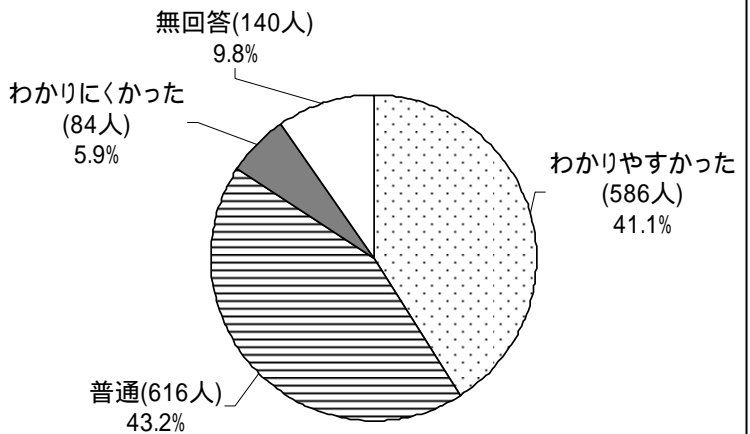
今回のP I (ステップ1) が行われていることをどのような形でお知りになりましたか。

多様なメディアを介してP Iについて周知されており、P I (ステップ1) で実施した手法は、いずれも効果があったと考えられます。特に「P Iレポートの街頭配布」「配布チラシ・ポスター」が、全体の3割近くを占めており、この手法についてはステップ2でも実施していくこととしています。



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」を答えた方で全体の8割強を占め、概ね理解しやすい内容であったと考えます。



参加した催しは何ですか(グラフ左) またその印象はいかがでしたか。(グラフ右)

催しに参加された方は、全体の約3割の方ですが、その評価として、「満足」「ほぼ満足」「普通」とお答えいただいた方が、86%に達しており、概ね適切であったと考えられます。

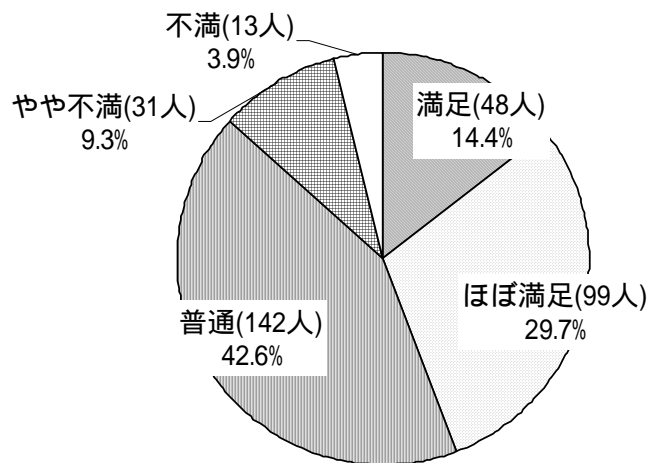
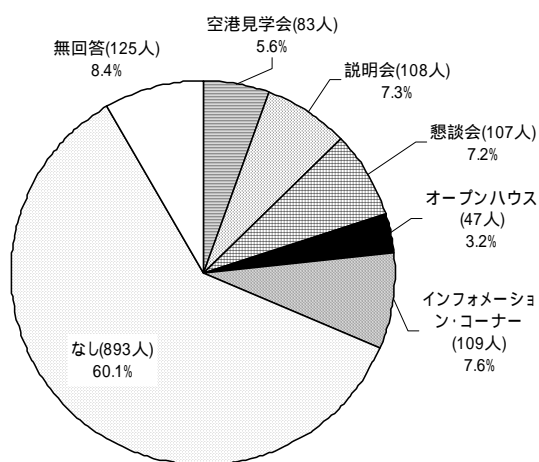


表 P I (ステップ1) で寄せられた「P I に関するご意見」の概要と意見に対する考え方

内容		意見に対する考え方
<p>PI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など、肯定的な意見が多く寄せられました。一方、PIの取り組みやPIレポートについて偏っているのではないかと、意見、レポートがわかりにくいなどの意見、時間管理をしっかりと行うべきとの意見もありました。</p>		
1.PIの取り組みに対する意見	168 件	<p>PIについては、透明性、公正さを基本に、実施しています。今後、検討の段階、ステップに応じて、PIを実施することになりますが、皆様からの意見を踏まえつつ進めて参りたいと考えます。また、PIレポートは、客観的な資料、データに基づき、整理、分析し作成しており、レポート作成に係る調査報告等についても、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ等で公開し、透明性を確保しながら作成しています。今後、PIレポート等はよりわかりやすい内容とするよう工夫するとともに、皆様の一層の信頼が得られるよう努力して参ります。</p>
今後の取り組みに期待する等の意見	76 件	
PIの取り組みへの懐疑的な意見	23 件	
時間管理に関する意見	15 件	
PIの取り組みの広報強化などに関する意見	54 件	
2.PIの催し等に関する意見	68 件	<p>福岡空港の総合的な調査に係るPIは、透明性、公正さを確保しながら、幅広く皆様に情報を提供し、それに対する皆様の意見を検討に反映していくことを目的として実施しています。また、福岡空港の総合的な調査の進め方に関しても、審議の過程や調査報告等をホームページで公開するなどしています。PIへの取り組みの評価や取り組みについての広報等への意見を踏まえつつ、今後も工夫し、皆様の期待に応えられるよう、また、適切な時間管理のもと進めて参ります。</p>
催しの評価や拡充のための提案などの意見	64 件	
PIを縮小、やめるべきとの意見	4 件	
3.PIレポートに対する意見	174 件	<p>PIレポートについては、わかりやすさを旨としてとどめていますが、内容が広範にわたることからパンフレット版以外にその詳細版を、福岡空港連絡調整会議のホームページ、福岡県、福岡市の情報窓口、福岡空港などのインフォメーションコーナー等でご覧いただくようにしています。今後も、情報が皆様にわかりやすく伝わるよう努力していきたく考えます。また、今回のPIレポートの内容については、「福岡空港の現状と課題」、「空港能力の見極め」について、客観的な資料、データに基づき、整理、分析しています。このレポートの作成に係る調査報告等についても、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ等で公開しており、内容の取りまとめに関してもオープンに進めています。今後、より一層の皆様の信頼が得られるよう努力して参ります。</p>
興味深いとされるなどの意見	53 件	
偏向的ではないかと、意見	56 件	
わかりにくい、また、内容を充実すべき等の意見	65 件	
4.その他	44 件	-

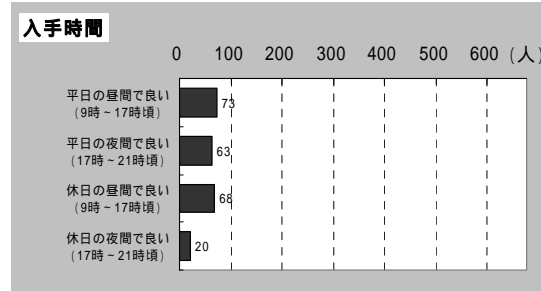
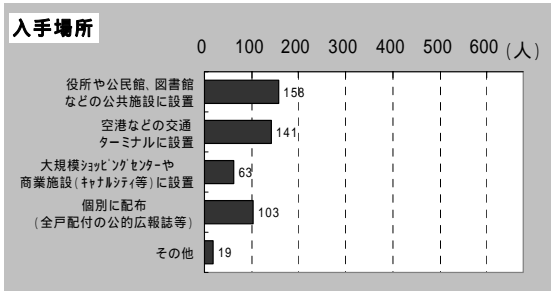
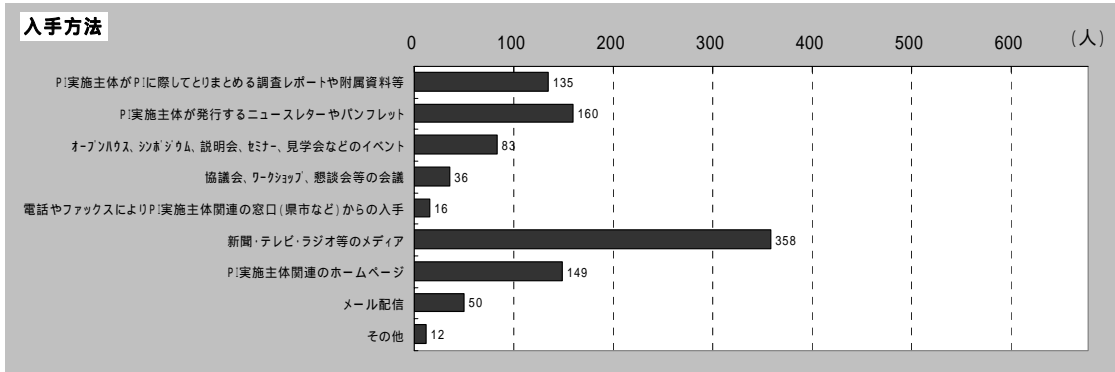
P I に関する意見数（395件）と表中の意見件数は、1 件で複数の項目に意見をしている場合が見られるため、合計は一致しない。

**参 考 2：「福岡空港の総合的な調査に係る P I 実施計画」作成にあたっての
意見収集アンケートの概要**

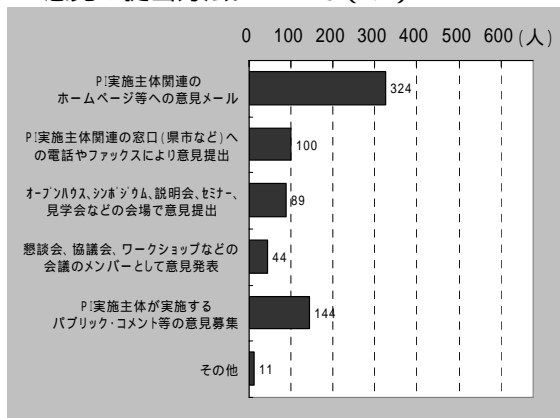
実施期間	2004 年 9 月 29 日～10 月 18 日 (Web20 日)
配布方法	郵送、空港・駅等での配布、県市情報提供窓口、市町村への配布、福岡空港連絡調整会議関係機関 HP による Web アンケート等
回収方法	郵送、Web、街頭聞き取り、ファックス
回収数	677 名

アンケートの集計結果 (P I 実施関係)

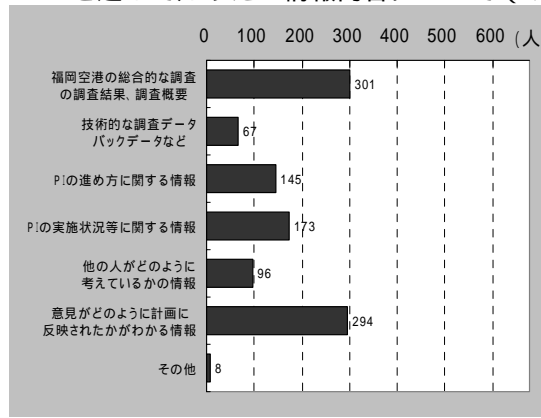
情報の入手方法や場所について (Q5)



意見の提出方法について (Q6)



P I を通じて知りたい情報内容について (Q7)



なお、本意見収集アンケート概要については、平成 16 年度第 2 回福岡空港調査連絡調整会議資料として公表済み。


<資料>

PI手法の概要




(1) P I レポート

<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 提供情報を、文章や写真でわかりやすく印刷物として製作し、市民等に広く配布。
<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> P I の実施状況や調査等のレポートなど関連する情報を広く市民等に伝える。
<p>手法の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> 福岡空港の総合的な調査に関する調査結果を文章やグラフ、写真等でわかりやすくまとめて提供。 P I 参加者等への配布、ホームページへの掲載、関係行政機関の公共施設等での陳列等により市民等に情報提供。 情報の要点をわかりやすく把握できるとともに、幅広い市民等に配布可能であり、確実な情報提供が可能。また、印刷物として手元に残すことも可能。
<p>実施のタイミング</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各ステップの P I 開始時点で集中的に配布。
<p>参加者</p>	<ul style="list-style-type: none"> 全ての市民等。
<p>提供する情報</p>	<ul style="list-style-type: none"> 総合的な調査に関する調査結果全般。
<p>事例</p>	<p style="text-align: center;">P I レポート (ステップ 1)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>P I レポート</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>P I レポート 詳細版</p> </div> </div>


(2)シンポジウム

概要	<ul style="list-style-type: none">・ 調査の結果に基づき、基調講演やパネルディスカッションを開催。
目的	<ul style="list-style-type: none">・ 市民等の関心を高め、認知度を高めること。
手法の特徴	<ul style="list-style-type: none">・ 一度に多くの人々が参加でき、幅広く情報を伝達するなどの効果が期待できる。
実施のタイミング	<ul style="list-style-type: none">・ P I の各ステップにおいて随時。
参加者	<ul style="list-style-type: none">・ パネラーは、有識者や地元のオピニオンリーダー。・ 一般参加は、すべての市民等。
提供する情報	<ul style="list-style-type: none">・ その時点で議題とすべき事項の詳細な情報。
事例	<p>大和北道路シンポジウム：大和北道路</p> <ul style="list-style-type: none">・ 実施日時 平成 15 年 2 月 16 日 14:00 ~ 17:00・ プログラム <p>コーディネーターによる基調報告 / 4 名のパネラーによるパネルディスカッション</p> <ul style="list-style-type: none">・ 参加者数 354 名・ 関連イベント P I プロセスを紹介したパネル展・ 結果広報 「日本経済新聞」「京都新聞」「奈良新聞」に掲載 

(3) インフォメーションコーナー

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報提供・収集のための常設の施設。
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I および関連する調査等の結果をわかりやすく伝える。 ・ 市民等からの信頼度を高めること。
手法の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民等と行政スタッフがフェイス・ツー・フェイスのコミュニケーションを行うことで、信頼関係を高めることが可能。
実施のタイミング	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I の実施と同時に設置。
参加者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設へ直接来訪できる市民等。
提供する情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I に関わる情報。 ・ P I レポートに関する情報など。
事例	<p>P I (ステップ1) のインフォメーションコーナー</p> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;">福岡空港</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;">福岡県庁</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;">福岡市役所</div> </div> </div>

(4)ホームページ

<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・インターネット上にホームページを開設し、これを活用して関連する情報を提供。
<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・最新情報を迅速にかつ広範囲(全世界)に提供。
<p>手法の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・広範で範囲の特定が困難な市民等に対する情報提供手法として有効な手法。 ・市民等は、情報を迅速に得ることができ、精度の高い(ボリュームの多い)情報も入手可能。さらにビジュアル表現によりわかり易い情報を得ることができる。 ・返信メールアドレスを明示することで双方向コミュニケーションが容易に実現。
<p>実施のタイミング</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・P Iの実施と同時に設置されることが望ましい。 ・以降、こまめに情報を更新し、タイムリーな情報提供を行うことが重要。
<p>参加者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民等に加え、関連する全ての人を対象。
<p>提供する情報</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・P Iに関するすべての情報(調査等の情報を含む)。
<p>事例</p>	<p style="text-align: center;">福岡空港調査連絡調整会議ホームページ http://www.fukuokakuko-chosa.org/</p> 



(5) 説明会

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査等の情報を P I 実施主体が説明し、市民等からこれに対する質問や意見を受ける公式の場として開催。 												
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公式に P I 実施主体が市民等に対して、調査等の情報を提供する。 												
手法の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 正確な情報を伝えることが可能。 ・ 説明会やセミナーのみで市民等と十分なコミュニケーションするためには、他の対話手法と組み合わせて用いることが必要。 												
実施のタイミング	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I の各ステップにおいて随時。 												
参加者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全ての市民等。 												
提供する情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I レポートに関する情報。 												
事例	<p style="text-align: center;">P I (ステップ 1) の説明会 実施結果</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>開催場所</th> <th>開催日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>あいいふ(10 階講堂)【福岡市内】</td> <td>平成 17 年 8 月 18 日(木) 19:00~21:00</td> </tr> <tr> <td>イイツカコミュニティセンター(4 階学習室)【筑豊地区】</td> <td>平成 17 年 8 月 22 日(月) 19:00~20:35</td> </tr> <tr> <td>北九州国際会議場(2 階 21 会議室)【北九州地区】</td> <td>平成 17 年 8 月 29 日(月) 19:00~20:30</td> </tr> <tr> <td>コミセンわじろ【福岡地区】</td> <td>平成 17 年 8 月 30 日(月) 19:00~21:15</td> </tr> <tr> <td>石橋文化会館【筑後地区】</td> <td>平成 17 年 9 月 14 日(水) 19:00~21:00</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>あいいふ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>イイツカコミュニティセンター</p> </div> </div>	開催場所	開催日	あいいふ(10 階講堂)【福岡市内】	平成 17 年 8 月 18 日(木) 19:00~21:00	イイツカコミュニティセンター(4 階学習室)【筑豊地区】	平成 17 年 8 月 22 日(月) 19:00~20:35	北九州国際会議場(2 階 21 会議室)【北九州地区】	平成 17 年 8 月 29 日(月) 19:00~20:30	コミセンわじろ【福岡地区】	平成 17 年 8 月 30 日(月) 19:00~21:15	石橋文化会館【筑後地区】	平成 17 年 9 月 14 日(水) 19:00~21:00
開催場所	開催日												
あいいふ(10 階講堂)【福岡市内】	平成 17 年 8 月 18 日(木) 19:00~21:00												
イイツカコミュニティセンター(4 階学習室)【筑豊地区】	平成 17 年 8 月 22 日(月) 19:00~20:35												
北九州国際会議場(2 階 21 会議室)【北九州地区】	平成 17 年 8 月 29 日(月) 19:00~20:30												
コミセンわじろ【福岡地区】	平成 17 年 8 月 30 日(月) 19:00~21:15												
石橋文化会館【筑後地区】	平成 17 年 9 月 14 日(水) 19:00~21:00												


(6) 懇談会

概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連事業者や市民、各種の団体、有識者など特定のカテゴリーの関係者と意見交換を行い、情報の共有等を図る。 																								
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報を提供し、特定のカテゴリー層の意見や論点を顕在化させること。 																								
手法の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 十分に情報提供し、議論することにより、相互の理解を深めることができる。 ・ 参加者の属性に応じて設置することで、参加者が発言しやすい環境を創出する。 																								
実施のタイミング	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I の各ステップにおいて随時。 																								
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関連する事業者や関心を持つ市民、各種の団体（市民団体等も含む）、専門知識を有する有識者など。 																								
提供する情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ P I レポートに関する情報。 																								
事例	<p style="text-align: center;">P I（ステップ1）の懇談会 実施結果</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">対象者</th> <th style="width: 30%;">開催場所</th> <th style="width: 40%;">開催日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通事業者等</td> <td>アクロス福岡 607 会議室</td> <td>平成 17 年 9 月 7 日(水)</td> </tr> <tr> <td>航空関係事業者</td> <td>空港ビル待合室 D, E</td> <td>平成 17 年 9 月 8 日(木)</td> </tr> <tr> <td>空港関連事業者</td> <td>空港ビル待合室 D, E</td> <td>平成 17 年 9 月 8 日(木)</td> </tr> <tr> <td>利用企業等</td> <td>あいれふ 10 階講堂他にて 4 回開催</td> <td>平成 17 年 9 月 9 日(金)~ 13 日(火)</td> </tr> <tr> <td>空港周辺住民等</td> <td>地元集会所他にて 4 回開催</td> <td>平成 17 年 9 月 14 日(水)~ 20 日(火)</td> </tr> <tr> <td>市民団体</td> <td>アクロス福岡 606 会議室</td> <td>平成 17 年 9 月 10 日(土)</td> </tr> <tr> <td>空港周辺自治体</td> <td>あいれふ 10 階講堂</td> <td>平成 17 年 9 月 9 日(金)</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>アクロス福岡 607 会議室</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>空港ターミナルビル 待合室 D, E</p> </div> </div>	対象者	開催場所	開催日	交通事業者等	アクロス福岡 607 会議室	平成 17 年 9 月 7 日(水)	航空関係事業者	空港ビル待合室 D, E	平成 17 年 9 月 8 日(木)	空港関連事業者	空港ビル待合室 D, E	平成 17 年 9 月 8 日(木)	利用企業等	あいれふ 10 階講堂他にて 4 回開催	平成 17 年 9 月 9 日(金)~ 13 日(火)	空港周辺住民等	地元集会所他にて 4 回開催	平成 17 年 9 月 14 日(水)~ 20 日(火)	市民団体	アクロス福岡 606 会議室	平成 17 年 9 月 10 日(土)	空港周辺自治体	あいれふ 10 階講堂	平成 17 年 9 月 9 日(金)
対象者	開催場所	開催日																							
交通事業者等	アクロス福岡 607 会議室	平成 17 年 9 月 7 日(水)																							
航空関係事業者	空港ビル待合室 D, E	平成 17 年 9 月 8 日(木)																							
空港関連事業者	空港ビル待合室 D, E	平成 17 年 9 月 8 日(木)																							
利用企業等	あいれふ 10 階講堂他にて 4 回開催	平成 17 年 9 月 9 日(金)~ 13 日(火)																							
空港周辺住民等	地元集会所他にて 4 回開催	平成 17 年 9 月 14 日(水)~ 20 日(火)																							
市民団体	アクロス福岡 606 会議室	平成 17 年 9 月 10 日(土)																							
空港周辺自治体	あいれふ 10 階講堂	平成 17 年 9 月 9 日(金)																							

(7)オープンハウス

<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・パネルの展示やパンフレット等資料の配布（場合により、図面、写真、模型、ビデオを用いた解説）により、市民等が参加しやすい時間帯に情報を提供する場を設ける。 ・市民等は担当の行政スタッフに対して質問し、コメントカードやアンケートによって意見を述べる事が可能。 												
<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市民等が、参加しやすい環境のもと、とりまとめられたPI レポート等に関する正確な情報を提供する。 ・会議形式の行事に抵抗感を有する市民等に機会を提供し幅広く情報提供する。 												
<p>手法の特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・説明会など大勢の前で発言することに抵抗感を有する市民等も参加しやすい。 ・市民等は、都合の良い時間に立ち寄り、必要な情報を得ることが可能。 ・フリップボード等に参加者の意見を残すことで、他の参加者の意見を知ることも可能。 												
<p>実施のタイミング</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・PIの各ステップにおいて随時。 												
<p>参加者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての市民等。 												
<p>提供する情報</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・PIに関わる情報。 ・PIレポートに関わる情報など。 												
<p>事例</p>	<p style="text-align: center;">PI（ステップ1）のオープンハウス 実施結果</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">開催場所</th> <th style="text-align: center;">開催日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>天神地下街(北広場イベントコーナー)【福岡市内】</td> <td>平成 17 年 8 月 19 日(金)、20 日(土)10:00~20:00</td> </tr> <tr> <td>J R小倉駅(3F ジャム広場)【北九州地区】</td> <td>平成 17 年 8 月 23 日(火)、24 日(水)10:00~20:00</td> </tr> <tr> <td>ダイヤモンドシティ・ルクール【福岡地区】</td> <td>平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土)10:00~20:00</td> </tr> <tr> <td>西鉄久留米駅(2 階イベントスペース)【筑後地区】</td> <td>平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土)10:00~20:00</td> </tr> <tr> <td>ジャスコ穂波店【筑豊地区】</td> <td>平成 17 年 9 月 2 日(金)、3 日(土)10:00~20:00</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;">天神地下街(北広場イベントコーナー) ダイヤモンドシティ・ルクール</p>	開催場所	開催日	天神地下街(北広場イベントコーナー)【福岡市内】	平成 17 年 8 月 19 日(金)、20 日(土)10:00~20:00	J R小倉駅(3F ジャム広場)【北九州地区】	平成 17 年 8 月 23 日(火)、24 日(水)10:00~20:00	ダイヤモンドシティ・ルクール【福岡地区】	平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土)10:00~20:00	西鉄久留米駅(2 階イベントスペース)【筑後地区】	平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土)10:00~20:00	ジャスコ穂波店【筑豊地区】	平成 17 年 9 月 2 日(金)、3 日(土)10:00~20:00
開催場所	開催日												
天神地下街(北広場イベントコーナー)【福岡市内】	平成 17 年 8 月 19 日(金)、20 日(土)10:00~20:00												
J R小倉駅(3F ジャム広場)【北九州地区】	平成 17 年 8 月 23 日(火)、24 日(水)10:00~20:00												
ダイヤモンドシティ・ルクール【福岡地区】	平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土)10:00~20:00												
西鉄久留米駅(2 階イベントスペース)【筑後地区】	平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土)10:00~20:00												
ジャスコ穂波店【筑豊地区】	平成 17 年 9 月 2 日(金)、3 日(土)10:00~20:00												

(8)見学会

概要	<ul style="list-style-type: none">・ 市民等が、検討の対象となる地域や施設を直接訪問し、現状や関連する調査結果について説明を聞くための催し。												
目的	<ul style="list-style-type: none">・ 現地を見ることで市民等の理解を深める。												
手法の特徴	<ul style="list-style-type: none">・ 地域や施設の実情を直接訪問することで、市民等が理解を深めることができる。												
実施のタイミング	<ul style="list-style-type: none">・ 随時。												
参加者	<ul style="list-style-type: none">・ 関心、参加意識が高い市民等。												
提供する情報	<ul style="list-style-type: none">・ 見学対象となる地域や施設に関する情報。												
事例	<p style="text-align: center;">P I（ステップ1）の福岡空港見学会 実施結果</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"><thead><tr><th colspan="2">開催日時</th></tr></thead><tbody><tr><td>平成 17 年 8 月 17 日(水)</td><td>10 : 00 ~ 12:45</td></tr><tr><td>平成 17 年 8 月 21 日(日)</td><td>10 : 00 ~ 12:30</td></tr><tr><td>平成 17 年 9 月 4 日(日)</td><td>10 : 00 ~ 12:30</td></tr><tr><td>平成 17 年 9 月 5 日(月)</td><td>10 : 00 ~ 12:30</td></tr><tr><td>平成 17 年 9 月 10 日(土)</td><td>10 : 00 ~ 12:45</td></tr></tbody></table>  <p style="text-align: center;">福岡空港ターミナル屋上から航空機の運航状況を見学</p>	開催日時		平成 17 年 8 月 17 日(水)	10 : 00 ~ 12:45	平成 17 年 8 月 21 日(日)	10 : 00 ~ 12:30	平成 17 年 9 月 4 日(日)	10 : 00 ~ 12:30	平成 17 年 9 月 5 日(月)	10 : 00 ~ 12:30	平成 17 年 9 月 10 日(土)	10 : 00 ~ 12:45
開催日時													
平成 17 年 8 月 17 日(水)	10 : 00 ~ 12:45												
平成 17 年 8 月 21 日(日)	10 : 00 ~ 12:30												
平成 17 年 9 月 4 日(日)	10 : 00 ~ 12:30												
平成 17 年 9 月 5 日(月)	10 : 00 ~ 12:30												
平成 17 年 9 月 10 日(土)	10 : 00 ~ 12:45												

(9)グループヒアリング

概要	<ul style="list-style-type: none">・ 市民等の中から小グループ（10人前後）を選出し、市民等のニーズ、期待、関心等に関するインタビュー調査を実施。
目的	<ul style="list-style-type: none">・ 総合的な調査やP Iに対する市民等の意見を収集する。
手法の特徴	<ul style="list-style-type: none">・ 市民等は、ニーズ、期待、関心等をアンケートよりも詳細に発言することが可能。・ メンバーが互いに影響しあうことから単独のインタビューよりも発言しやすい。
実施のタイミング	<ul style="list-style-type: none">・ P Iの各ステップにおいて随時。
参加者	<ul style="list-style-type: none">・ 市民等からの無作為選出者。
提供する情報	<ul style="list-style-type: none">・ 総合的な調査やP Iに関する情報等。

< 参考 >

- 1 「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」(P I 計画) の概要
- 2 福岡空港の総合的な調査の概要
- 3 P I (ステップ 1) の概要
- 4 福岡空港調査 P I 有識者委員会規約
- 5 本実施計画に係る福岡空港調査 P I 有識者委員会の評価書
- 6 関係機関のホームページ、情報提供窓口等

1 「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」(PI計画)の概要

PI計画(平成16年6月策定)は、福岡空港の将来の混雑問題などについて調査する「総合的な調査」にあたって、パブリック・インボルブメント(PI)の手法を導入し、みなさんの意見を検討に反映していくための基本的な考え方を示したものです。その内容について以下に概説します。

(1) 福岡空港の総合的な調査

福岡空港の総合的な調査は、

- ・既存ストックの有効活用方策
 - ・近隣空港との連携方策
 - ・中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策
- などの調査を通じ、考えられる様々な対応方策の中から、今後講ずべき施策の組合せ等の選択肢を示す方向性(案)を作成するものです。

これは、多様な対応方策の選択肢について、地域のニーズ等を踏まえて、幅広く調査・検討するものであり、候補地を選定する構想段階や事業実施の前提となる計画を決める施設計画段階以前の「調査段階」に位置付けられます。

(2) 総合的な調査の実施に当たっての基本方針

総合的な調査の実施に当たっては、

- ・福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ・多面性。
- ・これまでの取り組みにおける市民等とのコミュニケーションの不足。
- ・公共事業全般に求められている透明性の確保と説明責任の遂行。

などから、関係行政機関が政策の方向性の形成・決定を行うに当たっては、その過程で市民等と情報の共有を図りつつ、意見を十分に収集し反映していくことが重要です。

(基本方針)

情報公開にとどまらない積極的な情報提供の実施。

市民等との多重多層のコミュニケーションに基づき、市民等に関かれた進め方での調査検討の実施。

市民等のニーズ・意見を収集し、総合的な調査に適切に反映できる手法の導入。

(3) 総合的な調査に係る P I について

P I の基本的な考え方

全体の進め方を明確にし、市民等と共有。

基本的なところから段階を踏んだ検討とそれに連動した P I の実施。

市民等にとってわかりやすく、公正さを担保できる体制の確保。

方向性(案)検討のステップと検討のステップに連動した P I の実施

- ・ 福岡空港の総合的な調査においては、その内容等を踏まえ、「課題と実現すべき政策的目標」「対応策検討の前提条件」「評価の視点と検討すべき対応案」「対応案の比較評価と方向性(案)」の4つのステップで検討します。
- ・ P I は、検討の各ステップに対応して実施し、市民等の皆様の意見を検討に反映します。

4つのステップを踏んで検討を進め、方向性(案)を作成します。

ステップ1 課題と実現すべき政策的目標



- ・ 福岡空港の現状と課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等について検討します。

ステップ2 対応策検討の前提条件



- ・ 航空需要の将来予測、地域の将来像と福岡空港の役割について検討します。

ステップ3 評価の視点と検討すべき対応案



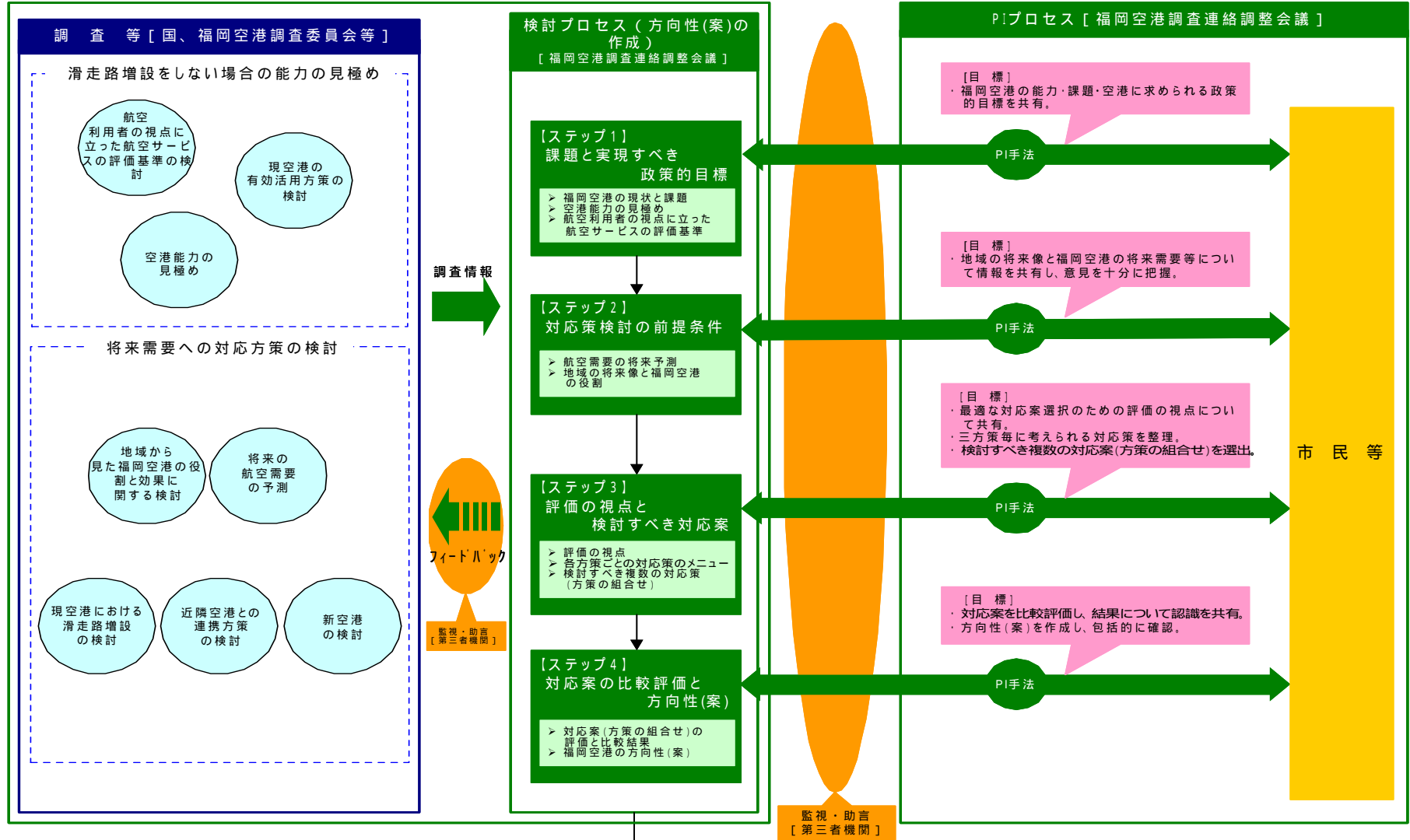
- ・ 検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討します。

ステップ4 対応案の比較評価と方向性(案)

- ・ 評価の視点に基づく対応案の比較評価と方向性(案)を作成します。

図 方向性(案)検討の4つのステップ

総合的な調査の開始



政策形成プロセス
[関係行政機関]

方向性(案)の絞り込み 政策的視点、技術的視点、民意の3つの視点を総合的に判断。

所定の手続きによる方向性の決定

実施体制

PIにかかると実施体制は、PIを実施する機能、方向性（案）を作成する機能、PIを監視し、助言を行う機能、各種調査を実施する機能の4つにより構成されます。

- ・ このうち、「PIを実施する機能」、「方向性（案）を作成する機能」は、福岡空港調査連絡調整会議が担うものとします。
- ・ 「PIを監視し、助言を行う機能」を担う第三者機関（福岡空港調査PI有識者委員会）を設置します。

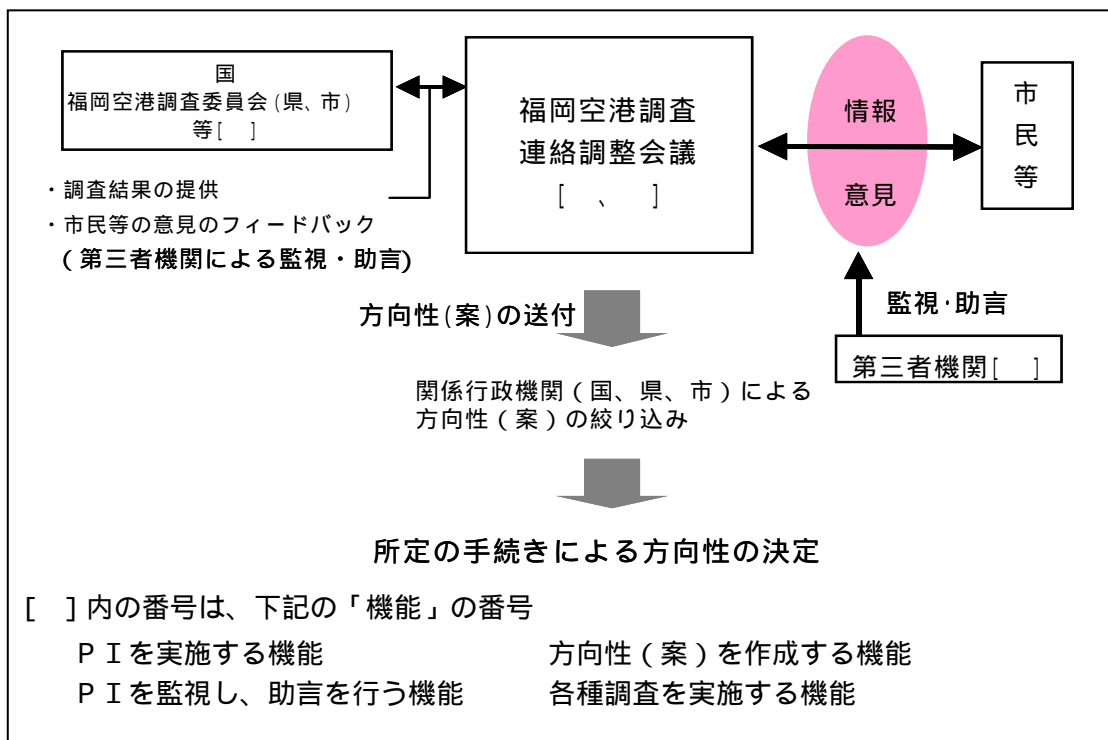


図 実施体制

PI手法

- ・ 各ステップでの検討内容にあわせて、多様かつ適切な手法により市民等との多重多層のコミュニケーションを実施します。
- ・ PIの手法は、状況に応じて見直すなど柔軟に対応します。

情報提供

福岡空港調査連絡調整会議が情報を提供する際には、

- ・ PI活動において各ステップに合わせて提供される情報については、市民等にわかりやすく取りまとめて提供します。
- ・ その検討材料となる情報については、PI活動で提供される情報との区別、検討中であるなどといった情報の性格と位置付けを明確にした上で提供します。

6) P I 計画の策定の経緯

- ・ P I 計画の取りまとめに当たって、幅広い市民等の意見を反映することが必要と考え、平成15年11月に計画の取りまとめの方針・方向性を示した「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方の検討に当たっての基本的な考え方」を公表し、意見を募集しました。
- ・ また、その上で、(案)を作成し、平成16年4月には、インターネットでの公表、小冊子の配布等、幅広く周知広報を実施し、パブリック・コメント(平成16年4月12日～5月12日：ご意見191件)を実施しました。

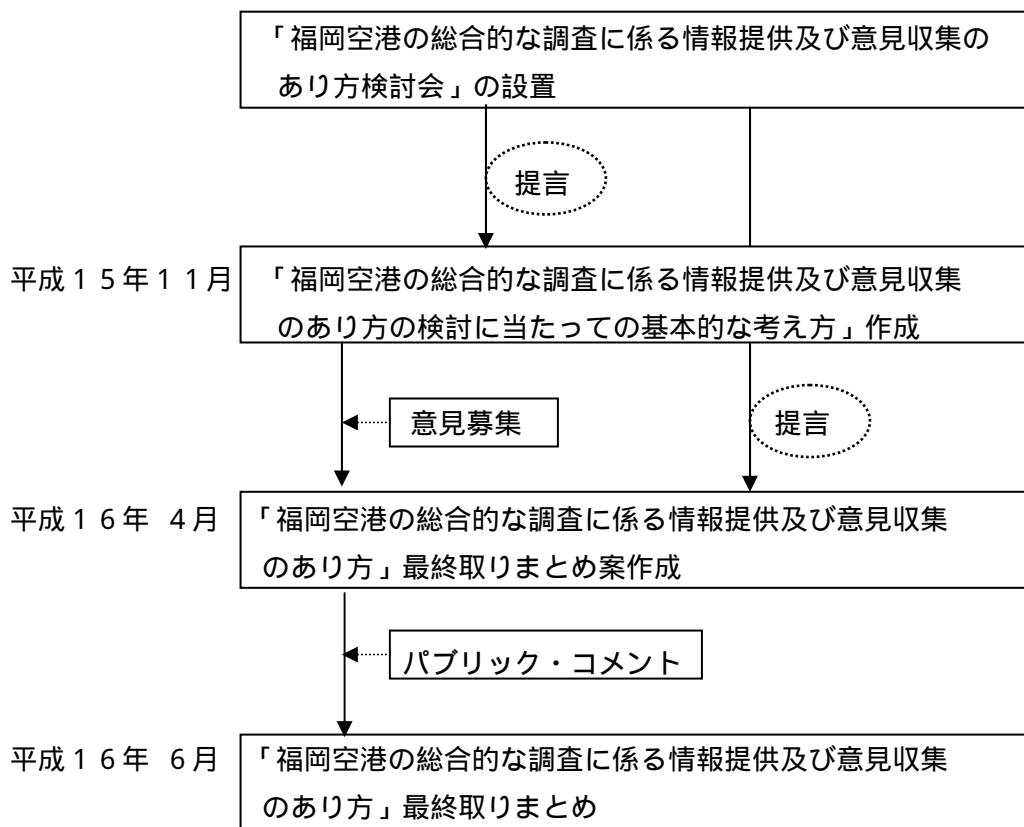


図 P I 計画策定・公表の経緯

2 福岡空港の総合的な調査の概要

福岡空港の総合的な調査

区分	国	地域
滑走路増設をしない場合の現空港の能力の見極め	航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討	
	<ul style="list-style-type: none"> ・空港能力の考え方の整理 ・航空サービスに係る指標及び評価方法の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・航空サービスの現状及び利用者ニーズの把握()
	現空港の有効活用方策の検討	
将来需要への対応方策の検討	地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討	
	<ul style="list-style-type: none"> ・主要地域拠点空港の役割と効果の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・航空の利用特性の把握() ・空港の社会経済的役割と効果及び将来像の検討
	将来の航空需要の予測	
将来需要への対応方策の検討	近隣空港との連携方策の検討	
	<ul style="list-style-type: none"> ・航空需要の分析 ・地域特性等を考慮した航空需要予測手法の開発と実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・航空利用者等の現状・動向等地域特性の整理() (を活用)
	現空港における滑走路増設の検討	
	<ul style="list-style-type: none"> ・滑走路増設に係る空港の計画要件の検討 ・現空港における滑走路増設の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・空港連携に関する事例等の収集・整理 ・近隣空港との連携方策の検討
	新空港の検討	
<ul style="list-style-type: none"> ・空港の計画要件の検討 ・新空港の検討 		<ul style="list-style-type: none"> ・空港立地の考え方の整理 ・新空港に係る基礎検討 ・現空港用地の開発計画の検討
とりまとめ		

3 P I (ステップ1) の概要

P I (ステップ1) は、平成17年7月～12月まで、福岡空港の現状と課題について情報共有することを目的とし、周知広報活動と情報提供及び意見収集を実施しました。

説明会やオープンハウスなど各種催しを実施し、参加者は7,000名を超え、最終的に1,426名の方から3,115件のご意見をいただき、福岡空港調査P I有識者委員会から「P I (ステップ1) は適切なものであった」と評価されました。

(1) 周知広報活動

- ・ P I実施計画に基づき、P I活動の開始前および開催期間を通じて、下表のとおり、新聞、ラジオ広告、チラシ、ポスター、行政だより、ニュースレター及びホームページでの周知広報を実施しました。
- ・ 新聞広告、ラジオ広告などメディアを活用した広報では、大手のメディアを網羅的に活用し、新聞については、5紙にのべ6回広告を掲載、ラジオについては、約5週間にわたり広告を放送するなど、広く周知するよう配慮しました。
- ・ また、チラシについては、福岡空港及び県内主要駅等計20箇所において、約65,000部を街頭配布しました。
- ・ 行政だよりについては、福岡県だより、ふくおか市政だよりの2種類の広報誌を活用し、福岡県だよりについては福岡県内全域、ふくおか市政だよりについては福岡市内全域を対象に全戸配布を実施しました。

表 周知広報活動

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	冊子、チラシ、 ポスター配布数
新聞広告	のべ6回	大手5紙(読売、朝日、毎日、西日本、日経) 全5段広告 6/26～7/13 1回×5紙 5回 1紙、全5段広告 8/15	-
ラジオ広告	のべ78本	大手3局(FM福岡、KBC、RKB)20秒広告 7/20～8/23 1本/日×25日間×3局 75本 オープンハウス会場からラジオ中継 8/19,8/23,8/26	-
チラシ街頭配布		・ 県内20箇所(福岡空港および主要駅)街頭配布 ・ 県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	約65,000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		福岡県だより2005年7月号(2005.7.1発行) ふくおか市政だより2005年7月号(2005.7.1発行)	福岡県だより： 約200万部 市政だより： 約70万部
ニュースレター配布		福岡空港調査連絡調整会議ニュース 配布	520部
ホームページ		6/24～	9,028アクセス (7/25～10/31)

(2) P Iレポートに関する情報提供及び意見収集

- ・ P I実施計画に基づき、平成17年7月25日より、福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ1)に関する情報提供及び意見収集を、下表のとおり実施しました。
- ・ 情報提供として、福岡空港及び県内主要駅等計20箇所において、約20,000部の P Iレポート(ステップ1)概要版を街頭配布しました。また、県内市町村、中学校・高等学校・大学等への配布や、福岡空港、福岡県庁及び福岡市役所の3箇所にインフォメーションコーナーを設置し、定常的な情報提供を実施し、合計約50,000部を配布しました。
- ・ 意見収集として、説明会、懇談会及びオープンハウスを開催するとともに、要望により個別説明も実施しました。

表 P Iレポートに関する活動結果

手法	実施回数実施箇所	実施場所・実施日	参加者または資料配布数
資料配布		・ 県内 20 箇所 (福岡空港および主要駅) 街頭配布 ・ 県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	約 50,000 部
福岡空港見学会	5 回	第 1 回 (8/17) 第 2 回 (8/21) 第 3 回 (9/4) 第 4 回 (9/5) 第 5 回 (9/10)	152 人
インフォメーションコーナー	3 箇所	福岡空港 (8/17~) 福岡県庁 (8/17~) 福岡市役所 (8/17~)	4,828 人 (福岡空港、10/31 現在)
ホームページ		6/24~	9,028 アクセス (7/25~10/31)
説明会	5 回	あいれふ (8/18) イイツカコミュニティセンター (8/22) 北九州国際会議場 (8/29) コミセンわじろ (8/30) 石橋文化センター (9/14)	235 人
懇談会	13 回	交通事業者等 (9/7 アクロス福岡) 航空関係事業者 (9/8 空港ビル) 空港関連事業者 (9/8 空港ビル) 利用企業等 第 1 回 (9/9 あいれふ) 第 2 回 (9/12 天神ビル) 第 3 回 (9/12 天神ビル) 第 4 回 (9/13 あいれふ) 空港周辺住民等 第 1 回 (9/14 地元集会所) 第 2 回 (9/16 地元集会所) 第 3 回 (9/17 地元集会所) 第 4 回 (9/20 空港ビル) 空港周辺自治体 (9/9 あいれふ) 市民団体 (9/10 アクロス福岡)	227 人
オープンハウス	5 箇所 (2 日/箇所)	天神地下街 (8/19~20) J R 小倉駅 (8/23~8/24) ダイヤモンドシティ・ルクール (8/26~8/27) 西鉄久留米駅 (8/26~8/27) ジャスコ穂波店 (9/2~9/3)	1,629 人
経済団体その他個別説明	4 回	9/2 福岡市内 9/13 福岡市内 9/15 福岡市内 9/15 福岡市内	150 人

(3) 寄せられたご意見

- ・ ホームページやP Iレポート概要版の街頭配布、インフォメーションコーナー、福岡空港見学会、説明会、懇談会、オープンハウス等の活動を通じて配布した意見記入用紙により、9月26日午前中までに1,369人の方からご意見が寄せられました。
- ・ 寄せられたご意見の概要とそれに対するP I実施主体の考え方については、『福岡空港の総合的な調査に係るP I(ステップ1)に寄せられたご意見とそれに対する考え方』としてとりまとめ、10月14日に公表しました。
- ・ なお、最終的には、9月26日午後以降に寄せられた意見(57人、104件)を加え、『福岡空港の総合的な調査に係るP I(ステップ1)』にとりまとめております。

(4) パブリック・コメント

- ・ 寄せられたご意見を集約し、ご意見に対するP I実施主体の考え方をとりまとめ、『「福岡空港の総合的な調査に係るP I(ステップ1)に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に係る意見募集(パブリック・コメント)』を実施しました。
- ・ 意見募集(パブリック・コメント)では、49人の方からご意見が寄せられました。これを拝見したところ、P I実施主体の考え方を理解していただいた上でのご意見を頂戴できたものと考えております。

(5) まとめ

福岡空港の総合的な調査に係るP I(ステップ1)の活動は、P I実施計画(ステップ1)に則って、十分な周知広報の実施、多様で適切なP I手法の選定、わかりやすい情報の提供を実施し、収集したご意見とそれに対する考え方を公表してパブリック・コメントを行うなど、中立、公平、適正な時間管理のもと実施できたものと考えております。

また、情報が市民等に十分に周知され、市民等から幅広くご意見が収集されたと考えられることから、P I(ステップ1)の目標は達成できたものと考えます。

なお、寄せられたご意見の中には、「将来の航空需要予測に関する意見」や「近隣空港との連携方策に関する意見」などP I(ステップ2)以降の内容についてのご意見も多く見られました。P I(ステップ2)以降の実施に際しては、「福岡空港の総合的な調査に係るP I(ステップ1)に寄せられたご意見とそれに対する考え方」でお示ししたとおり、今回寄せられたご意見等も踏まえ、皆さんが参加しやすく、ご意見を寄せやすいよう、さらに工夫して参りたいと考えます。

(6) 福岡空港調査P I有識者委員会による評価・助言

次ページのとおり。

平成17年11月29日

福岡空港調査連絡調整会議 御中

福岡空港調査P I有識者委員会
委員長 石田 東 生

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）の実施結果
に関する評価等について

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）の実施結果について、平成17年11月18日に当委員会を開催し、平成17年11月16日に提出された「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）実施報告書」及び当委員会が行った実施状況把握に基づき、下記の通り評価及び助言を行うことを決定したので通知します。

記

1 評 価

P I活動の実施については、P I実施計画（ステップ1）に則って、十分な周知広報の実施、多様で適切なP I手法の選定、分かりやすい情報の提供を実施し、収集した意見とそれに対する考え方を公表してパブリック・コメントを行うなど、中立、公正、適正な時間管理のもと実施できたものと認められることから、適切なものであったと評価します。

また、情報が市民等に十分に提供され、市民等から幅広く意見が収集されたと考えられることから、P I（ステップ1）の当初の目標は達成されたと評価します。

2 助 言

- 1) 周知広報について継続的な努力を行うこと。
- 2) 県外居住者や外国人などからも意見が収集できるよう検討すること。
外国語による情報提供なども検討課題。
- 3) 女性や若年層に対する情報提供等についても検討すること。
- 4) 様々な意見の方が相互にコミュニケーションを図ることも大事であり、そのための方法について検討することが必要。また、説明会や懇談会において多様な意見が出るような議事進行等の工夫を行うこと。
- 5) 福岡空港について市民等に興味を持ってもらうような手法を検討すること。
- 6) 「意見とそれに対する考え方」について、効率的なP I実施という視点を踏まえながら、その着実な実施を検討すること。

4 福岡空港調査 P I 有識者委員会規約

(趣旨)

第1条 この規約は、福岡空港の総合的な調査において、福岡空港調査連絡調整会議(以下「調整会議」という。)が行うパブリック・インボルブメント(以下「P I」という。)に係るプロセスの透明性、客観性及び公正性を確保することを目的として設置された、福岡空港調査 P I 有識者委員会(以下「委員会」という。)の所掌事務、委員の構成その他運営に関する事項について定めるものとする。

(所掌事務等)

第2条 委員会は、次の事務を所掌する。

- (1) P I 実施計画に関する評価
- (2) P I 実施段階における監視
- (3) P I 実施結果に関する評価
- (4) その他委員会の目的実現のために必要な事項

2 前項のほか、委員会は必要がある場合は、調整会議に対して P I プロセスに関して助言を行い、調整会議は委員会からの助言に対応する責務を負うものとする。

(委員の構成)

第3条 委員会は、所掌事務の遂行に必要な専門的知識及び福岡空港が抱える課題への対応策について中立的かつ客観的な考え方を有する有識者で構成し、別紙の通りとする。

2 委員の変更に際しては、委員会の承認を必要とする。

(第三者性)

第4条 委員は、特定の行政機関及び特定の利害関係者の利益を代表してはならない。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、委員会の所掌事務が完了するまでとする。

(委員長)

第6条 委員会に委員長をおく。

- 2 委員長は、委員の互選により選任する。
- 3 委員長は、会務を総理する。
- 4 委員長が職務を遂行できない場合は、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。

(委員会の運営)

第7条 委員会は、委員長の発議により開催する。

2 委員会は、委員の過半数の出席をもって成立する。

3 委員会は、調整会議に対して委員会の会議への出席及び委員会の運営に必要な資料の提出を求めることができる。

(守秘義務)

第8条 委員は、個人を識別させる情報、個人の権利利益を害する恐れのある情報等を漏らしてはならない。

2 前項の規定は、委員の職を退いた後も同様とする。

(委員会の公開)

第9条 委員会は、特段の理由がある場合を除き、原則として公開とする。

(庶務)

第10条 委員会の庶務は福岡市が行う。

(その他)

第11条 この規約に定めのない事項は、委員会が定める。

付 則

この規約は、平成16年12月9日に施行する。

< 委員名簿 >

別紙

福岡空港調査 P I 有識者委員会委員

(五十音順)

氏 名	職 業
石 田 東 生	筑波大学社会工学系教授
杉 尾 政 博	西日本新聞社特別顧問
竹 林 幹 雄	神戸大学工学部助教授
土井良 延 英	公認会計士
山 本 智 子	弁護士

5 本実施計画に係る福岡空港調査 P I 有識者委員会の評価書

平成18年 2月28日

福岡空港調査連絡調整会議 御中

福岡空港調査 P I 有識者委員会
委員長 石田 東生

福岡空港調査 P I (ステップ2) 実施計画案に関する評価等について

平成18年2月10日付で送付のあった福岡空港調査 P I (ステップ2) 実施計画案については、平成18年2月13日に当委員会を開催し、下記の通り評価及び助言を行うことを決定したので通知します。

記

1 評 価

福岡空港調査 P I (ステップ2) 実施計画については、基本的にはステップ1の実施計画を踏襲しながら、ステップ1の実施によって得られた市民からの意見等を反映し、新たな手法の導入、県外を含めた情報提供範囲の拡大、さらには女性や若年層からの意見を収集するための工夫がなされているなど、ステップ1での経験とノウハウが盛りこまれた進化が認められることから、本計画は適切なものであると判断します。

2 助 言

- 1) P I レポート作成にあたっては、「地域の将来像と福岡空港の役割」と「航空需要の将来予測」について、市民の方と十分なコミュニケーションができるような分かりやすい示し方に努めること。特に「航空需要の将来予測」については、予測の前提条件とそれに対応した需要予測結果を分かりやすく示すこと。
- 2) 今回の P I が、段階的に行われる P I 手続きの中のステップ2であることを明確にし、提供する情報や収集される意見が他のステップと混用されないよう工夫すること。
- 3) P I 実施にあたっては、P I の各手法について、実施方法と実施のタイミングを工夫し、情報提供から意見収集に至る過程について適切な時間管理を行うこと。

6 関係機関のホームページ、情報提供窓口等

(1) ホームページ

福岡空港調査連絡調整会議 <http://www.fukuokakuko-chosa.org/>

(2) P I 計画、P I 実施計画冊子等の情報提供窓口

印の窓口では、福岡空港調査連絡調整会議で報告された調査報告等の閲覧が可能です。

国の機関

- ・国土交通省九州地方整備局（空港 P T 室）

〒810-0074 福岡市中央区大手門 2 - 5 - 3 3

TEL(092)752-8601

FAX(092)724-2480

- ・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 - 7 6

TEL(06)6949-6469

FAX(06)6949-6218

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2686

直通TEL(092)643-3216

- ・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 北九州市小倉北区城内 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
- ・早良区入部出張所 〒811-1102 福岡市早良区東入部 2 丁目 1 4 - 8
 TEL (092)804-2011
- ・西区役所 企画課
 〒819-8501 福岡市西区内浜 1 丁目 4 - 1
 TEL (092)895-7007
- ・西区今宿出張所 〒819-0166 福岡市西区横浜 1 丁目 2 - 1
 TEL (092)806-0004

(本冊子等についての問い合わせ先)

国土交通省九州地方整備局(空港PT室) TEL (092)752-8601

国土交通省大阪航空局(空港企画調整課) TEL (06)6949-6469

福岡県企画振興部空港対策局空港計画課 P I 担当
代表TEL(092)651-1111 内線2686
直通TEL(092)643-3216

福岡市総務企画局空港推進担当 TEL (092)711-4102

福岡空港調査

Step
2

PI(ステップ2)実施計画

幅広い市民参加に向けて



平成18年3月

福岡空港調査連絡調整会議

福岡空港の総合的な調査について

● 福岡県、福岡市は、福岡空港の「総合的な調査」を行っています。

- 「総合的な調査」では、福岡空港の将来の混雑問題等の様々な課題について、今の空港でどれ位対応できるか、将来どんな対策が必要となるかなど、幅広く調査し、必要な対応案を考えます。



今の滑走路一本でどれくらい活用できるの？
近隣の空港を活用できないの？
今の空港で滑走路を一本増やせないの？
新しい空港をつくって対応するの？ など

- この調査にあたっては、積極的に情報提供・意見収集を行うP Iを4つの段階(ステップ)を踏んで実施します。

「福岡空港調査P I (ステップ2)実施計画」の概要

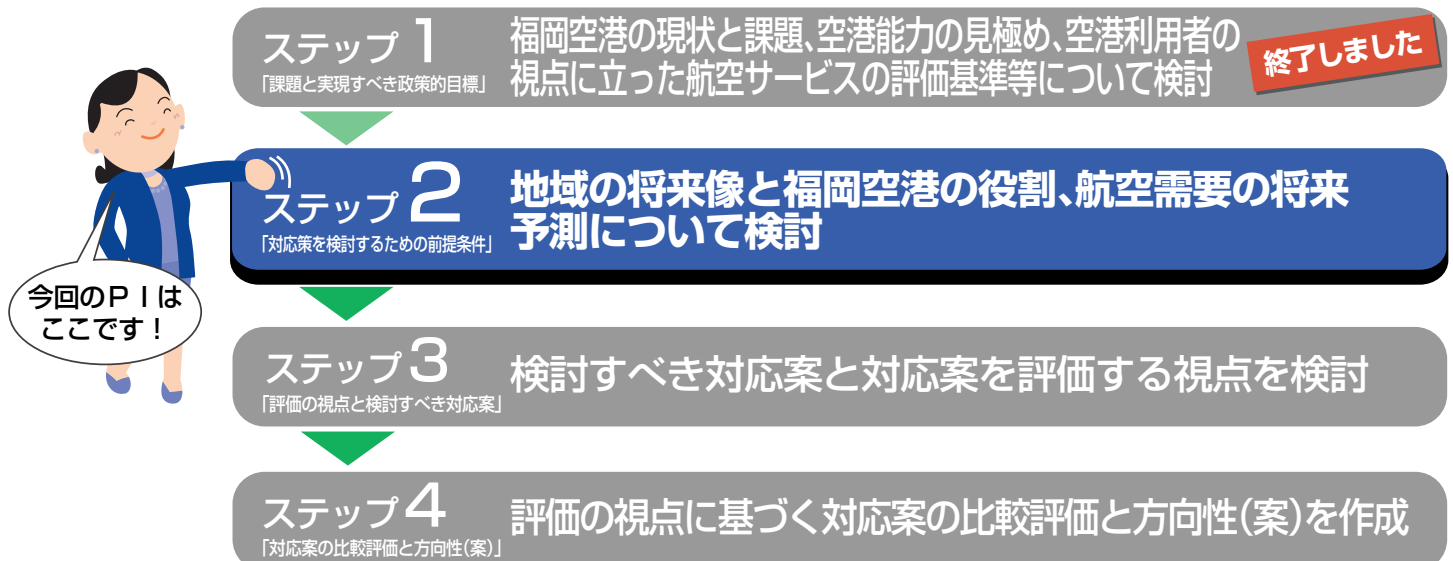
Step
2



● P I (ステップ2)は、次の基本方針に従い、実施します。

- 十分な周知広報を実施します。
- 多様で適切なP I手法を選定します。
- わかりやすい情報の提供を実施し、寄せられたご意見とそれに対する考え方を公表します。
- 中立・公正なP Iを実施します。
- 適切な時間管理に努めます。

● P I (ステップ2)は、4つの段階のP Iのうち、2番目のステップにあたります。

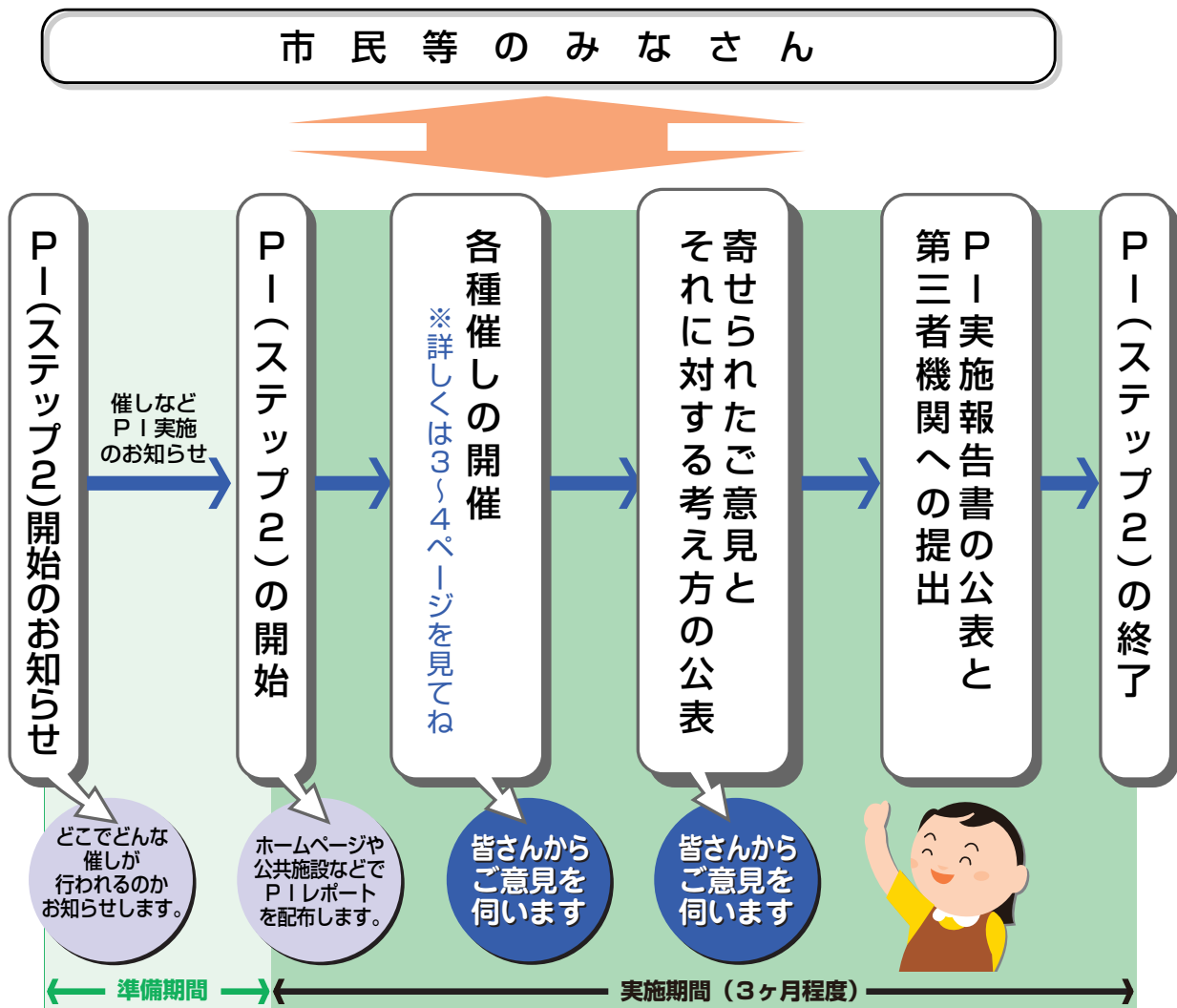


● ☒ P I (ステップ2)では、地域の将来像と福岡空港の役割、航空需要の将来予測についての情報を提供します。

- P I (ステップ2)では、提供する情報を、P I レポートとしてわかりやすくとりまとめ、みなさんにお知らせします。

● ☒ P I (ステップ2)は、平成18年度に実施します。

- P I (ステップ2)は、平成18年度に、調査の情報について、準備が整い次第、実施します。
- P I 活動は、情報提供の開始からステップ2の終了まで、3ヶ月程度の期間を目安として実施します。



第三者機関の監視・評価・助言（福岡空港調査P I 有識者委員会）

●PI (ステップ2)の情報提供と意見収集の方法

- PIの開始に先立って、事前に「どこで」、「いつ」、「どういう活動」を実施するかお知らせします。そして、情報を容易に入手でき、ご意見を出しやすい手法を実施します。
- 福岡空港を利用される方、されない方、福岡県民、福岡市民、関心のある方など、幅広いみなさんにご参加いただきたいと考えています。



インフォメーションコーナー

説明会

懇談会

オープンハウス

空港見学会

※各種催しの詳しい日時や内容などについては、準備が整い次第、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ(<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>)やインフォメーションコーナーなどでお知らせします。

福岡空港調査連絡調整会議では、福岡空港の総合的な調査に関する情報を「福岡空港調査連絡調整会議ニュース」(無料)として、希望される方に送付しております。多くの方のお申し込みをお待ちしております。

「福岡空港調査連絡調整会議ニュース」をご希望される方は、必要事項をご記入の上、次のいずれかの方法でお申し込み下さい。(様式は自由です)

- 記入事項： お名前、ご住所(郵便番号)および「福岡空港調査連絡調整会議ニュース希望」とお書きの上、下記の方法でご提出下さい。
 - ※ 差し支えなければ、ご職業と年齢もお書き下さい。
- 申込方法：
 - **郵送** 〒812-8577 福岡県空港計画課 空港PI担当 宛 (郵便番号と宛先を書くだけです)
 - 〒810-8620 福岡市総務企画局 空港推進担当 宛 (郵便番号と宛先を書くだけです)
 - **ファックス** 092-643-3217 (福岡県)
 - 092-733-5582 (福岡市)
 - **電子メール** uko2@pref.fukuoka.lg.jp (福岡県)
 - kukosuishin.GAPB@city.fukuoka.jp (福岡市)



お問い合わせ先

実施主体：福岡空港調査連絡調整会議

(関係行政機関) 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 FAX:092-724-2480

福岡県空港対策局空港計画課
〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7
TEL:092-643-3216 FAX:092-643-3217

国土交通省大阪航空局(空港企画調整課)
〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76
TEL:06-6949-6469 FAX:06-6949-6218

福岡市総務企画局空港推進担当
〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1
TEL:092-711-4102 FAX:092-733-5582

福岡空港調査連絡調整会議ホームページ : <http://www.fukuokakuko-chosa.org/>