

福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 3)
実施報告書

平成 20 年 1 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。

平成 17 年度には、福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）として「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」について情報を提供し、多くの方からご意見をいただきました。また、平成 18 年度には、福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 2）として「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、多くの方からご意見をいただきました。

今回の福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 3）は、平成 19 年 9 月 18 日から「将来需要への対応方策の検討」と「将来対応方策の評価の視点の検討」について情報を提供し、意見収集を開始しました。この意見収集に関しては、P I（ステップ 1、2）でみなさんからいただいたご意見などを踏まえて、出前説明会、意見発表会、公開懇話会などの新たな取り組みを実施するとともに、平成 19 年 12 月 27 日には平成 19 年 12 月 10 日までに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「福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 3）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」として公表いたしました。

これらの取り組みの結果、平成 20 年 1 月 10 日までに 2,600 人を超える方から約 8,000 件のご意見が寄せられました。

本報告書は、福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 3）活動の実施結果をとりまとめたものです。

目次

1 . P I (ステップ3)の活動内容.....	1
(1) 周知広報活動.....	1
(2) P Iレポートに関する情報提供及び意見収集.....	3
2 . 寄せられたご意見.....	5
(1) ご意見を寄せられた方の人数及び件数.....	5
(2) ご意見を寄せられた方の属性等.....	5
(3) 意見記入はがき等各問の回答状況.....	6
(4) ご意見に対する考え方.....	13
3 . P I (ステップ3)活動の分析.....	29
(1) P I活動が実施計画の基本方針に則った適切なものであったか.....	29
(2) 当初の目標が達成されたか.....	35
(3) まとめ.....	37

1. P I (ステップ3) の活動内容

(1) 周知広報活動

P I (ステップ3) 実施計画に基づき、P I 活動の準備及び実施期間を通じて、下表のとおり、新聞、雑誌、ラジオ、テレビ、チラシ、ポスター、行政だより、国際交流機関広報誌、ホームページなどでの周知広報を実施しました。

新聞広告、雑誌広告、ラジオ広告、テレビ広告などメディアを活用した広報では、各種メディアを積極的に活用し、新聞3紙の広告に加え地域情報誌2誌に広告を掲載、ラジオ広告を約1ヶ月放送、また、実施段階で新たにテレビ広告を追加するなど、幅広くかつ柔軟な周知に配慮しました。さらに、外国の方々に対しては、福岡県、福岡市の国際交流機関広報誌へのP I 活動に関する告知の掲載(英語、中国語、韓国語)、約2ヶ月にわたるラジオ広告の放送(日本語+英語、日本語+中国語、日本語+韓国語)などを行いました。

チラシについては、福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等計25ヶ所の街頭及び県内市町村、中学校・高等学校・大学等へ約90,000部を配布しました。

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。また、福岡市内を対象にしたケーブルテレビ放送を活用し、周知広報を実施しました。

表 1 周知広報活動

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
新聞広告	3回	3紙(西日本、読売、朝日) 半5段広告(9/11)各紙1回	
雑誌広告	2回	2誌 ぐらんざ 10月号 1/2 広告(9/20) リビング福岡(中央・西・南・東) 「PICKUP まいたうん」面の1枠(9/22)	ぐらんざ: 160,000部 リビング福岡: 中央・西 222,850部 南 201,530部 東 83,700部
ラジオ広告	127回	1局(RKB) 20秒 (9/18~10/16)(平日のみ) 合計20本 1局(LOVE-FM) 60秒 (9/20~9/30) (日本語+英語、日本語+中国語、日本語+韓国語) 合計107本	
ラジオ放送	2回	1局 RKB(9/18 10:30~) 1回 1局 FM福岡(9/24 福岡県広報番組「福岡県だより」内でのお知らせ)	
テレビ広告	54回	3局 TNC(9/23~9/29) 15秒スポット×16本 FBS(9/23~9/29) 15秒スポット×21本 KBC(9/23~9/29) 15秒スポット×17本 合計54本	
テレビ番組	2回	2局 TNC「フレッシュ!ふくおか県」 (10/7 8:55~9:00) 5分 FBS「金曜トレビアン」番組内告知 (10/26 9:55~10:50) 30秒	

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
チラシ配布		25ヶ所 (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(9/10～10/2、10/22) 県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	90,000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		・九州地方整備局港湾空港部情報誌「プエルト」2回(10/1、11/1発行) ・福岡県だより 1回(7/1発行) ・ふくおか市政だより 3回(9/1、9/15、10/15発行) ・J:COM福岡、FCV 10分広報番組(10/5～10/11)3回/日×7日間×2局	プエルト:約6,800部 福岡県だより:約200万部 市政だより:約67万部 J:COM、FCV:約56万世帯
国際交流機関広報誌		・こくさいひろば((財)福岡国際交流センター)1回(9月発行) ・レインボー((財)福岡国際交流協会)1回(英語版:7月号 中国語版、韓国語版:7・8月号)	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
ホームページ		・P I (ステップ3)の周知広報開始(H19/9/10～H20/1/10) ・検索キーワード連動型広告への登録(Yahoo Overture、Google Adwords)(9/10～12/10)	14,701アクセス (H19/9/10～H20/1/10)

(2) P I レポートに関する情報提供及び意見収集

P I (ステップ3) 実施計画に基づき、平成 19 年 9 月 18 日より、福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ3) 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。

福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等計 25 ヶ所において、約 30,000 部の P I レポート(ステップ3)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、福岡市役所、九州地方整備局の 4 ヶ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 75,000 部を配布しました。

また、説明会、懇談会、オープンハウス、見学会を開催するとともに、ステップ3での新たな取り組みとして、出前説明会、公開懇話会、意見発表会を実施しました。

表 2 P I レポートに関する情報提供及び意見収集

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
P I レポート		・ 25 ヶ所(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(9/18~10/2、10/22) ・ 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や公共機関の情報提供窓口等への設置	75,000 部
		・ ホームページ掲載(9/18~) P I レポート英語版も掲載	—
インフォメーションコーナー	4 ヶ所	福岡空港(H19/9/18~H20/1/10) 福岡県庁(H19/9/18~H20/1/10) 福岡市役所(H19/9/18~H20/1/10) 九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所(H19/9/18~H20/1/10)	3,253 人 (福岡空港 H19/9/18~H20/1/10)
ホームページ		・ P I (ステップ3)の周知広報開始(H19/9/10~H20/1/10)	14,701 アクセス (H19/9/10~H20/1/10)
説明会	6 回	[福岡市内] あいれふ 10 階講堂(9/20)	54 人
		[福岡地区] まどかぴあ 大会議室(10/8)	47 人
		[北九州地区] KMM ビル 4 階会議室(10/3)	37 人
		[筑豊地区] 飯塚市市民交流プラザ(9/25)	10 人
		直方市中央公民館(11/12)	16 人
[筑後地区] 六ツ門ビル 2 階 六ツ門大学(10/5)	28 人		
出前説明会	25 回	学校等 一般市民・自治体等 企業・経済団体等	7 回、654 人 10 回、341 人 8 回、183 人

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
懇談会	12回	<p>空港関連事業者</p> <p>第1回(9/26 福岡市役所) 5団体、5人参加 第2回(9/27 福岡市役所) 10団体、11人参加 第3回(10/1 福岡空港ビル) 10団体、16人参加 第4回(10/1 福岡空港ビル) 9団体、13人参加 第5回(10/9 福岡市役所) 9団体、10人参加 第6回(10/10 福岡市役所) 11団体、15人参加</p> <p>空港周辺住民等</p> <p>第1回(9/28 福岡空港事務所) 19人参加 第2回(10/2 地元集会所) 21人参加 第3回(10/10 地元集会所) 27人参加 第4回(10/15 地元集会所) 16人参加</p> <p>周辺自治体(10/9 福岡市役所) 12自治体、1団体、14人参加 市民団体(10/16 福岡市役所) 9団体、11人参加</p>	178人
公開懇話会	3回	<p>第1回(10/24 吉塚合同庁舎) 17団体、17人参加 第2回(10/31 吉塚合同庁舎) 17団体、17人参加 第3回(11/ 7 吉塚合同庁舎) 17団体、17人参加</p>	
オープンハウス	8ヶ所 (2日/ヶ所)	<p>[福岡市内]</p> <p>三越ライオン広場 (9/23~9/24、福岡市中央区) ショッパーズモールマリナタウン (10/27~10/28、福岡市西区)</p> <p>[福岡地区]</p> <p>THE MALL 春日 (9/29~9/30、春日市春日) 福岡東サティ (10/6~10/7、糟屋郡志免町)</p> <p>[北九州地区]</p> <p>リバーウォーク北九州 (9/29~9/30、北九州市小倉北区)</p> <p>[筑豊地区]</p> <p>イオンショッピングタウン穂波 (10/13~10/14、飯塚市枝国)</p> <p>[筑後地区]</p> <p>ゆめタウン久留米 (10/13~10/14、久留米市新合川)</p> <p>[その他の地区]</p> <p>ゆめタウン佐賀 (10/6~10/7、佐賀県佐賀市兵庫町)</p>	<p>来場者 1,018人 配布数 1,156部</p> <p>来場者 640人 配布数 1,679部</p> <p>来場者 834人 配布数 1,489部</p> <p>来場者 427人 配布数 1,492部</p> <p>来場者 417人 配布数 1,194部</p> <p>来場者 297人 配布数 1,296部</p> <p>来場者 612人 配布数 1,510部</p> <p>来場者 682人 配布数 1,455部</p>
福岡空港見学会	1回	1回開催(10/21) 中学生以上の方を募集	37人
福岡空港意見発表会	1回	アクロス福岡 7階(大会議室)(11/5)	<p>発表者 11人 一般参加者 136人</p>

2. 寄せられたご意見

ホームページやPIレポートの街頭配布、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会などを通じて配布した意見記入はがき等により、平成19年12月10日までに2,580人の方から7,650件のご意見が寄せられました。意見数は、1人の方が複数のご意見を出している場合もあることから、それらを意見毎に分類・集計したものです。

寄せられたご意見の概要とそれに対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方については、『福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見とそれに対する考え方』としてとりまとめ平成19年12月27日に公表しました。

なお、以下のとりまとめにあたっては、平成19年12月11日から平成20年1月10日までに寄せられたご意見(75人、283件)を加え、とりまとめております。

(1) ご意見を寄せられた方の人数及び件数 : 2,655人(7,933件)

(2) ご意見を寄せられた方の属性等

住所

- 福岡県にお住まいの方が2,178人と最も多く、その他、東京都や神奈川県、大阪府といった福岡空港への旅客の多い地域の方や近県である佐賀県にお住まいの方から多く寄せられております。

性別

- 男性から約6割、女性から約3割のご意見が寄せられております。

表3 住所

都道府県	回答数
北海道	2
岩手県	1
宮城県	3
埼玉県	5
千葉県	12
東京都	53
神奈川県	14
新潟県	1
石川県	1
山梨県	1
岐阜県	2
静岡県	2
愛知県	4
三重県	1
京都府	1
大阪府	14
兵庫県	5
和歌山県	1
岡山県	1
広島県	1
山口県	7
愛媛県	1
福岡県	2,178
佐賀県	91
長崎県	7
熊本県	27
大分県	6
宮崎県	2
鹿児島県	2
沖縄県	5
その他	2
無回答	202
計	2,655

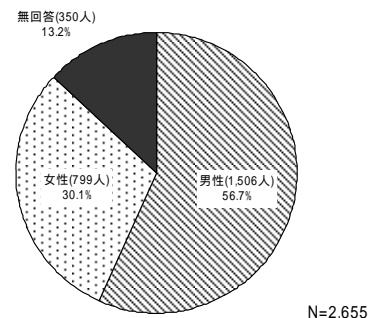


図1 性別

年齢

- 30代、40代、50代からそれぞれ約2割、20歳未満、20代、60代、70代以上からそれぞれ約1割のご意見が寄せられております。

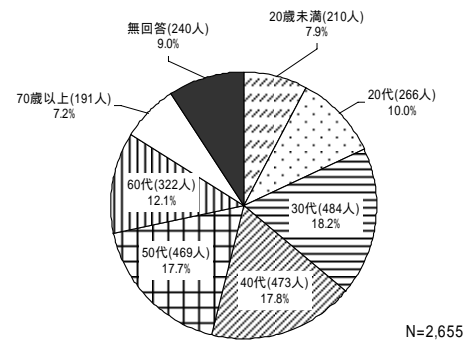


図2 年齢

職業

- ・ 会社員、公務員、会社役員といった仕事で空港を利用する機会が多い方々や主婦の方などを含め、幅広くご意見が寄せられております。

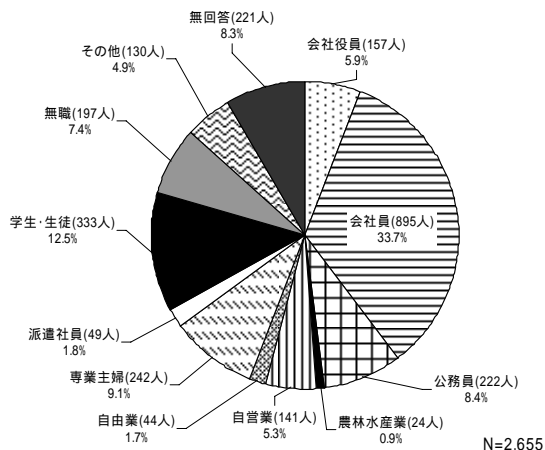


図 3 職業

福岡空港からの航空機利用状況

- ・ 数年に1～2回程度から年に15回未満(3～7往復程度)の方からのご意見が全体の7割を超えております。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おります。

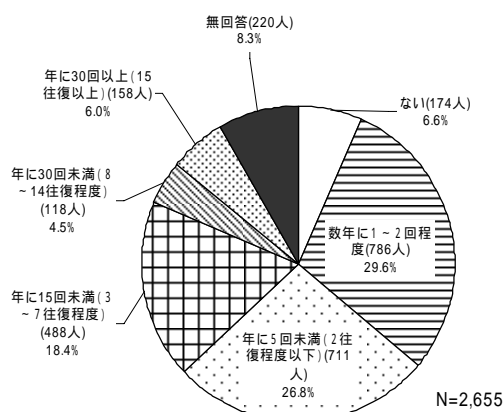


図 4 福岡空港からの航空機利用状況

(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3)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。(複数回答可)

- ・ PIレポートの街頭配布による回答が最も多く、次いでオープンハウスでの回答が多くなっております。
- ・ その他、新聞やテレビCM・ニュース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。

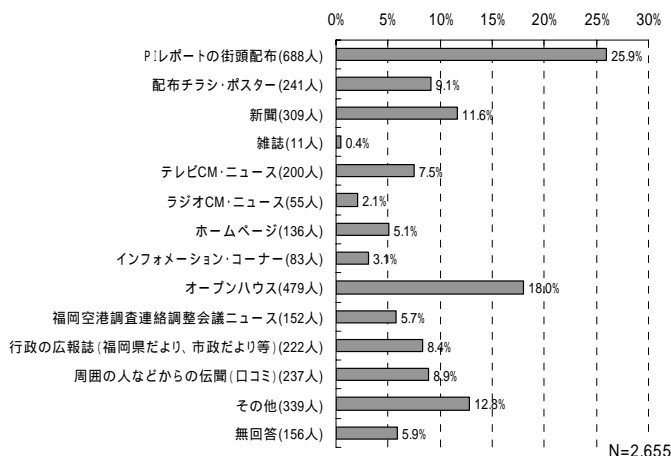


図 5 今回のPI(ステップ3)が行なわれていることをどのような形でお知りになりましたか

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

どのPIレポートをお読みになりましたか。(複数回答可)

- ・ PIレポートを読まれている方が約9割となっております。また、参考資料(PIレポート詳細版)を読まれている方が約1割となっております。

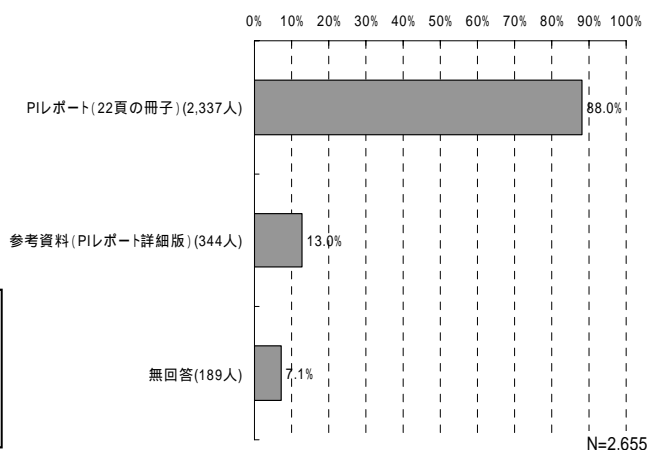


図 6 どのPIレポートをお読みになりましたか

PI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」とされた方が全体の約8割を占めております。

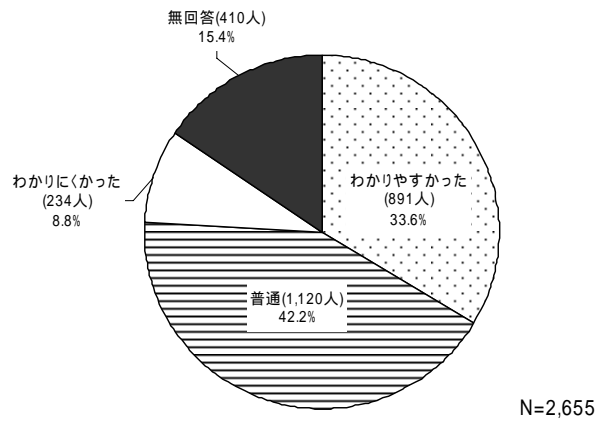


図 7 PIレポートはわかりやすかったですか

参加した催しは何ですか。(複数回答可)

・ ご意見をお寄せいただいた方の約6割の方が、何らかの催しに参加されております。

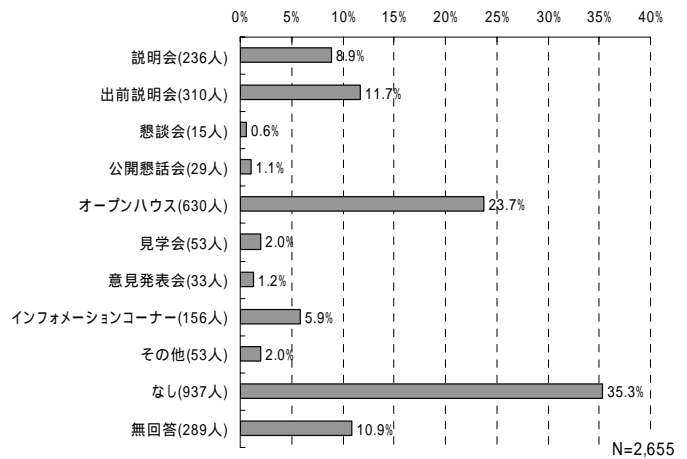


図 8 参加した催しは何ですか

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(1,429人)のみ回答)

・ 「満足」、「ほぼ満足」とされた方が全体の約4割、「普通」まで加えると7割を超えております。

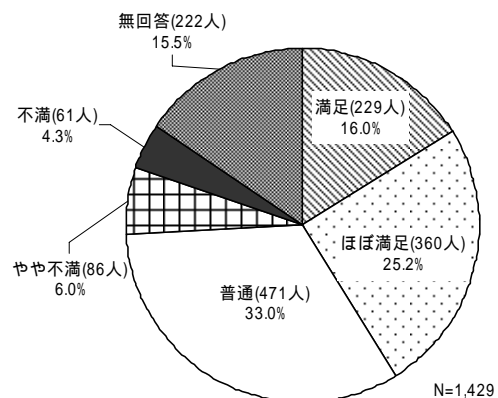
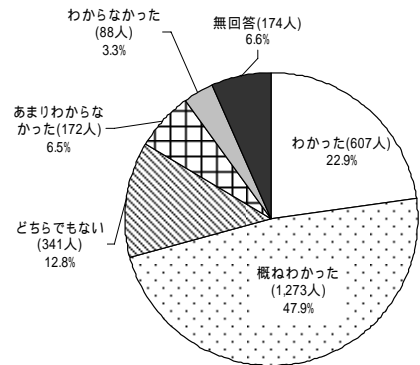


図 9 参加した催しの印象はいかがでしたか

問3 .

「将来需要への対応方策の検討」について、方策（近隣空港との連携、滑走路増設、新空港）毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか。

・ 「わかった」、「概ねわかった」とされた方が全体の7割を超えています。



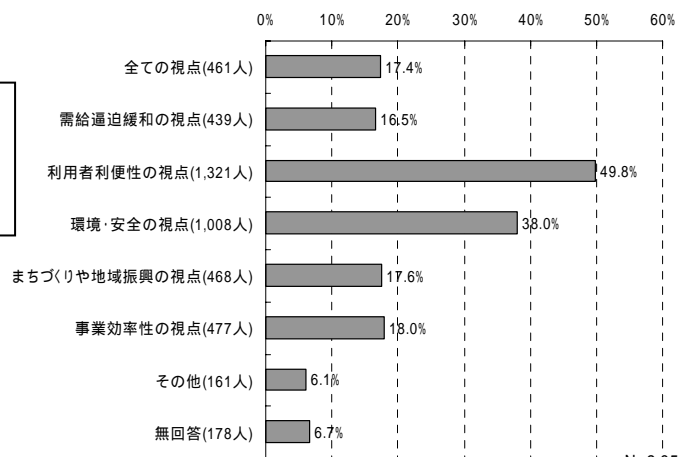
N=2,655

図 10 「将来需要への対応方策の検討」について、方策毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか

「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか。

(複数回答可)

・ 「利用者利便性の視点」とされた方が約5割となっております。次いで「環境・安全の視点」で約4割となっております。

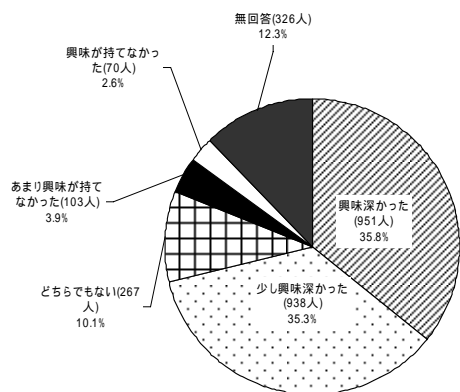


N=2,655

図 11 「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか

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。

・ 「興味深かった」、「少し興味深かった」とされた方が全体の7割を超えています。



N=2,655

図 12 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

記述意見等について

意見記入はがき等の、「将来需要への対応方策の検討」について、「将来対応方策の評価の視点」について及びその他のご意見や感想（意見募集はがき等の「その他」、自由な様式で寄せられたご意見、説明会等での発言により寄せられたご意見など）については、合計で7,933件のご意見が寄せられました。それらのご意見については、内容ごとに区分・整理した結果、4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3に係る項目は次のとおりです。

- ・「将来需要への対応方策について」
- ・「将来対応方策の評価の視点について」
- ・「P Iについて」

また、ステップ4に関する項目は次のとおりです。

- ・「評価の方法に関する意見」

上記項目と「その他」に分類されます。

今回のステップ3に係わる項目のうち、「将来需要への対応方策について」が5,416件、「将来対応方策の評価の視点について」が1,839件でした。また、「P Iについて」が406件、「ステップ4に関する意見」が28件、「その他」が244件でした。

表 4 意見記入はがき等により寄せられたご意見の合計

ステップ の区分	意見				
	分類	件数	概要		
ステップ 3	将来需要への対応方策について	5,416 件			
	近隣空港との連携	908 件	(意見の構成)		
			1.利用制限型の方策への意見	129	
			国際線の利用制限について	74	
			貨物・離島便等の利用制限について	43	
			自衛隊等の利用制限について	12	
			2.需要誘発型の方策への意見	232	
			空港へのアクセス向上について	200	
			利用者負担の軽減について	19	
			路線・便数の拡充について	13	
			3.近隣空港との連携方策全般への意見	547	
	現空港における滑走路増設	1,149 件	(意見の構成)		
			1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	666	
			需給逼迫緩和の効果について	49	
			利用者利便性の確保について	155	
周辺環境への影響、安全性について			192		
都市開発への影響について			22		
費用(建設、ランニング)について			159		
用地・補償等について			89		
2.滑走路の位置・規模について			200		
3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見			283		
新空港	1,805 件	(意見の構成)			
		1.新空港の効果や影響に関する意見	1,034		
		需給逼迫緩和について	47		
		利用者利便性の確保について	296		
		周辺環境への影響、安全性について	142		
		自然環境保全について	143		
		費用(建設、ランニング)について	351		
		用地・補償等について	27		
		利用時間について	28		
		2.候補地の選定について	246		
3.新空港方策全般への意見	525				
対応方策全般	1,085 件	(意見の構成)			
		1.空港能力について	93		
		2.現空港の活用について	108		
		3.利用者の利便性確保について	204		
		4.需要予測について	403		
		5.ターミナル施設の機能・設備について	46		
		6.総合的な交通対策について	39		
		7.その他	192		
その他	469 件				
将来対応方策の評価の視点について	1,839 件	(意見の構成)			
		1.評価の視点全般について	100		
		2.需給逼迫緩和の視点について	115		
		3.利用者利便性の視点について	434		
		4.環境・安全の視点について	405		
		5.まちづくりや地域振興の視点について	237		
		6.事業効率性の視点について	510		
		7.その他	38		
		PIについて	406 件	(意見の構成)	
				1.PIの取り組みに対する意見	185
2.PIの催し等に関する意見	99				
		3.PIレポートに対する意見	122		
ステップ 4に関する 意見	評価の方法に関する意見	28 件	(意見の構成)		
			1.評価の方法について	25	
	その他	244 件	2.その他	3	
	合計	7,933 件			

意見の分類内容

集計方法

今回のP Iでは、2,655人の方からご意見が寄せられました。ご意見を寄せられた方には、1人で複数のご意見を述べている方もおられ、意見数としては7,933件に分類されました。

また、各将来対応方策に積極的なご意見や消極的なご意見もありましたが、明確に分類できないご意見やどちらにも採りうるご意見も多数ありました。

このため、今回、お示しするご意見の内容の分析の結果については、ご意見の大まかな傾向であり、正確な割合を示したものではありません。

寄せられたご意見の内容

寄せられたご意見7,933件を整理すると、意見全体の約7割、5,416件が将来対応方策に対するご意見であり、具体的な案に対する関心の高さが伺われる結果でした。

将来対応方策に対するご意見の内訳としては、「現空港における滑走路増設」に関するもの1,149件、「新空港」に関するもの1,805件、「近隣空港との連携」に関するもの908件、「対応方策全般」に関するもの1,085件、「その他」469件でした。

P Iレポートにおいて抜本的な将来対応方策として提示した「滑走路増設」及び「新空港」に対して寄せられたご意見の傾向を図13及び図14に示しています。

「滑走路増設」については、利便性の高さが保たれることや、抜本方策としては事業費が比較的小さいことなどから賛意を示すご意見がある一方、騒音区域が広がることなどについて懸念するご意見も寄せられています。

「新空港」については、現空港における騒音問題の解消などの観点から支持するご意見がある一方、事業費の大きさなどを懸念する声も多く寄せられています。

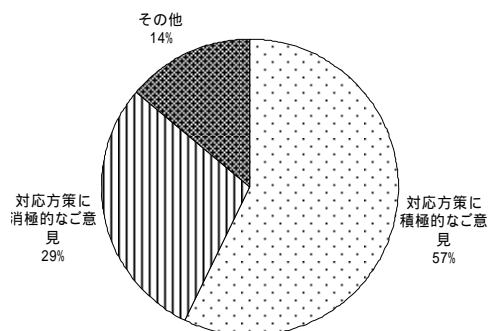


図 13 寄せられたご意見の分類【滑走路増設】

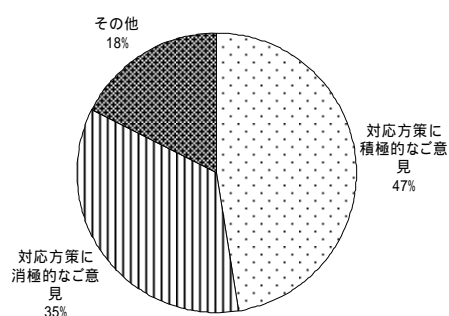


図 14 寄せられたご意見の分類【新空港】

参考 - 1 意見記入はがき

1008788
406

料金受取人私郵便
東京中央局
承認
7319
差出有効期間
平成20年2月
28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-228号

福岡空港の総合的な調査
P I レポート(ステップ3)に
関する意見募集事務局 行

100 8788 406

このまま、ポストに投函できます。

Q1 今回のP I (ステップ3)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。
(複数回答可)
 P I レポートの街頭配布 配布チラシ・ポスター 新聞 雑誌
 テレビCM・ニュース ラジオCM・ニュース ホームページ
 インフォメーションコーナー オープンハウス
 福岡空港調査連絡調整会議ニュース 行政の広報誌(福岡県だより、市政だより等)
 周囲の人などからの伝聞(口コミ) その他()

Q2 P I レポートの文章や図表など表現のわかりやす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 P I レポート (今回提供の冊子・22頁)
 お読みになりましたか。 参考資料(P I レポート詳細版) (ホームページ等で公開)
 (複数回答可)
 ②P 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 わかりにくかった
 ③参加した催しは何ですか。 説明会 出前説明会 懇談会
 (複数回答可) 公開懇話会 オープンハウス 見学会
 意見発表会 インフォメーションコーナー
 その他 なし
 ④参加した催しの印象はいかがでしたか。 満足 ほぼ満足 普通 やや不満 不満
 (催しに参加した経験がある方のみ回答)

Q3 ①「将来需要への対応方策の検討」について、方策(近隣空港との連携、滑走路増設、新空港)毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか。
(複数回答可)
 わかった 概ねわかった どちらでもない あまりわからなかった わからなかった
※裏面に理由などご意見をお書きください。
 ②「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか。(複数回答可)
 全ての視点 需給逼迫緩和の視点 利用者利便性の視点 環境・安全の視点
 まちづくりや地域振興の視点 事業効率性の視点
 その他()
※裏面に理由などご意見をお書きください。

引き続き、裏面もご記入ください

表

● 今回のP I (ステップ3)では「将来需要への対応方策の検討」及び「将来対応方策の評価の視点」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、ご意見をお聞かせください。

①「将来需要への対応方策の検討」について
(課題や懸念等、皆様のご意見をお書きください)

②「将来対応方策の評価の視点」について
(課題や懸念、追加すべき視点等、皆様のご意見をお書きください)

③その他

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)
 興味 少し興味 どちらでも あまり興味が 興味が
 深かった 深かった ない 持てなかった 持てなかった

● 貴方ご自身のことについてお教えください。

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)			

ご意見、ありがとうございました

裏

(4) ご意見に対する考え方

分類したご意見の概要及びご意見に対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方は次のとおりです(詳細は表5参照)。

ステップ3

将来需要への対応方策について

[近隣空港との連携]

(意見の概要)

国際線や貨物、離島便、自衛隊等を近隣空港に移設を求める利用制限型に関する意見や連絡バスやアクセス鉄道の設置、近隣空港の着陸料の軽減や近隣空港までのアクセス費用の軽減、近隣空港の路線・便数の拡充などの需要誘発型に関する意見がありました。

(意見に対する考え方)

近隣空港との連携方策については、「利用制限型」、「需要誘発型」それぞれの実現性や課題、問題点等について説明を行い、P Iの取り組みを進めた結果、様々なご意見を頂きました。

連携方策については、P Iレポートの内容について概ね理解が得られたものと考えておりますが、引き続き、ご質問等には丁寧にご説明していくことが大事であると考えております。

[現空港における滑走路増設]

(意見の概要)

現空港の利用者利便性の高さに関する意見や周辺への騒音や安全性を危惧する意見、建設費や借地料、環境対策費の費用に関する意見、用地買収の困難性に関する意見などがありました。

(意見に対する考え方)

福岡空港は、福岡都市部にある空港で、アクセス等の利用者利便性が良い反面、騒音や安全性、建築物の高さ制限など空港周辺地域に大きな影響を及ぼしております。

その点を踏まえつつ、現空港の滑走路増設の方策について説明を行ったところ、滑走路増設のメリットやデメリットについて多数の意見を頂きました。このため、滑走路増設については、広く住民や航空利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、P Iレポート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おります。

なお、皆様から頂いた多数の意見を参考に、ステップ4では比較評価してまいります。

[新空港]

(意見の概要)

新空港については、アクセス利便性の低下や自然環境への影響、高額な建設費について懸念する意見がありました。

一方、現空港の需給逼迫や福岡空港の役割、現空港の騒音、安全性から新空港の必要性

に関する意見もありました。

(意見に対する考え方)

新空港については、新空港の費用やアクセス、自然環境への影響等の特徴について説明を行い、P Iの取り組みを進めた結果、新空港については多数の意見を頂きました。

このため、新空港については、広く住民や航空利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、P Iレポート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おります。

なお、皆様から頂いた多数の意見を参考に、ステップ4では比較評価してまいります。

[対応方策全般]

(意見の概要)

空港能力や現空港の有効活用、需要予測の精度、他の交通機関の利用も含めた交通対策等、対応方策全般に関する意見が多数ありました。

(意見に対する考え方)

将来需要に対応するための方策が必要との意見が寄せられました。それらの意見を踏まえ今後各対応案の比較評価を行います。

また、ステップ2で情報提供しました需要予測に関する意見が多数寄せられました。将来の人口やG D P等の将来値については、客観的なデータを用いるとともに、将来計画として示されている交通ネットワーク等も考慮して需要予測を行っております。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併せて注目していく必要があると考えております。

将来対応方策の評価の視点について

(意見の概要)

評価の視点については、主な意見として、今後の航空需要とその対応についての意見、現空港における滑走路増設や新空港の場合のアクセス利便性や周辺環境への影響についての意見、今後のアジアとの関係、福岡・九州の将来像を見据えた上での評価についての意見、対応方策に要する費用についての意見等、5つの評価の視点について、意見がありました。

(意見に対する考え方)

5つの評価の視点については、ステップ1で整理した「福岡空港の現状と課題」およびステップ2でお示した「地域の将来像」から導かれる「福岡空港の役割」に基づき設定・提示したものであり、今回のP Iステップ3での取り組みの結果、多くの意見をいただきました。評価の視点については、市民等の方々へ広く情報を提供することができ、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おります。

今後ステップ4では、各対応案を定性的・定量的に比較検討する「ものさし」として、今回お示した5つの評価の視点に基づく評価項目を設定し、各対応案の比較評価を行い、方向性(案)をお示していきたいと考えております。

PIについて

(意見の概要)

周知広報などPRの強化や催しの充実などへの意見、PIの取り組みを評価する意見、PIレポートがわかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見えるなどの意見がありました。

(意見に対する考え方)

PIについては、透明性、公正さを基本に実施しております。今回のPIでは、ステップ1、ステップ2でみなさんからいただいた意見等を踏まえ、テレビCMの放送などによる広報の強化、新しい催しとして意見発表会や公開懇話会の開催など、その内容を充実させたところですが、今後とも工夫して参りたいと考えております。

また、PIレポートについては、客観的かつ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、PI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併せて作成し、みなさんに公開しております。今後ともわかりやすい内容になるよう工夫していくとともに、みなさんから一層の信頼が得られるよう努力して参ります。

ステップ4に関する意見

評価の方法に関する意見

(意見の概要)

評価の主体についての意見や中・長期的な観点から評価すべきとの意見、方策の組み合わせを検討すべきとの意見がありました。

(意見に対する考え方)

ステップ4では、これまでいただいた意見等を踏まえ、評価項目を設定し、各対応案の比較評価を行って参ります。

表 5 寄せられたご意見に対する考え方

ステップ の区分	分類	件数	意見	意見に対する考え方		
ステップ 3	将来需要への 対応方策につ いて	908 件	国際線や貨物、離島便、自衛隊等を近隣空港に移設を求める利用制限型に関する意見や連絡バスやアクセス鉄道の設置、近隣空港の着陸料の軽減や近隣空港までのアクセス費用の軽減、近隣空港の路線・便数の拡充などの需要誘発型に関する意見がありました。	近隣空港との連携方策については、「利用制限型」、「需要誘発型」それぞれの実現性や課題、問題点等について説明を行い、PIの取り組みを進めた結果、様々なご意見を頂きました。 連携方策については、PIレポートの内容について概ね理解が得られたものと考えておりますが、引き続き、ご質問等には丁寧にご説明していくことが大事であると考えております。		
			(意見の構成)			
			1.利用制限型への意見(129件)			
			国際線の利用制限について(74件) 国際線を近隣空港に移すべきという意見が多数ありました。一方で、地域の経済発展、利用者利便性等の観点から移すべきでないとする意見も寄せられました。	世界的な航空自由化の流れの中、近隣空港に国際線を強制的に移すことや福岡空港への国際線の乗入制限を実施することは、非常に困難です。 仮に福岡空港への国際線等の乗入制限を実施した場合、多少の福岡空港の需給逼迫緩和効果があることが予測されます。しかし、PIレポートにもありますように、近隣空港への路線や便が移転するかどうかは、航空会社の経営判断に委ねられており、北部九州地域から減便や撤退につながる可能性があります。 このため、北部九州地域の利用者利便性を著しく低下させるとともに、福岡空港の拠点性が低くなり、北部九州地域の発展への悪影響に留意する必要があります。		
			貨物、離島便等の利用制限について(43件) 貨物や離島便、地方路線、不定期路線を近隣空港に移すべきという意見がありました。一方で、貨物や離島便、地方路線、不定期路線を近隣空港に移しても混雑緩和効果が無く無意味であるという意見や離島便を移すことは、福岡都市圏から離島への観光客減少につながり、離島経済にマイナスであるという意見も寄せられました。	航空自由化の流れのなか、不定期路線や地方路線についても、近隣空港への移設は非常に困難だと思われる。近隣空港への路線・便の移転は航空会社の経営判断に委ねられており、福岡空港で利用制限を実施した場合、北部九州地域から減便や撤退の可能性がります。 仮に離島便の利用制限を福岡空港で実施した場合、島民にとって福岡市との往来が不便になり、大変な不便を強いることとなります。また、全国各地から福岡空港で乗り換えて離島に向かう観光客の減少も懸念され、さらに北部九州で離島路線が就航できなくなるおそれもあります。 また、定期貨物専用便は、現在、福岡空港には就航していませんので、需給逼迫緩和効果はありません。		
			自衛隊等の利用制限について(12件) 米軍や自衛隊を近隣空港に移すべきという意見がありました。	自衛隊や米軍については、本調査においては今後も現在の機能を継続することを前提にしております。 なお、福岡空港における自衛隊や米軍の離発着回数は年間3000回程度であり、仮にこれらを他に移転させたとしても需給逼迫緩和効果はわずかしくなく、抜本的な解決にはならないと考えられます。		
			2.需要誘発型への意見(232件)			
			近隣空港へのアクセス向上について(200件) バス路線の拡充やアクセス鉄道、高速道路の整備を要望する意見がありました。一方で、アクセス鉄道の設置について、採算性を懸念する意見もありました。	バス路線の拡充やアクセス鉄道の整備により近隣空港への交通アクセスの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おりますが、その結果、福岡空港の需給逼迫緩和効果は国内旅客数の3～6%程度であることが分かっており、抜本的な対応方策にはならないと考えられます。 また、コスト負担や事業採算性の課題があります。		
			利用者負担の軽減について(19件) 近隣空港の着陸料の軽減や駐車場の無料化、近隣空港までのアクセス費用の軽減などによる利用者負担の軽減を求める意見がありました。	国の設置管理する空港の着陸料については、航空行政に関する全体の収支バランスを踏まえ、告示により設定しております。このため、新北九州空港では、着陸料を個別に設定することは困難です。 アクセス費用の低減については、佐賀空港で駐車場の無料化、新北九州空港で連絡橋の無料化など既に実施されております。		
			路線・便数の拡充について(13件) 近隣空港の路線・便数の拡充を求める意見がありました。	国内航空運送事業については、平成12年2月施行の改正航空法により、需給調整規制は廃止され、参入規制や運賃・料金規制等が緩和されました。このため、航空路線・便の設定、減便、撤退は、各航空会社の経営判断に委ねられております。		
3.近隣空港との連携全般への意見(547件) 新空港や滑走路増設が無駄な公共事業であるため、近隣空港との連携を図るべきという意見がありました。一方、近隣空港は不便で、市場原理を考慮すれば、近隣空港との連携は抜本的な対応方策とはなり得ないという意見もありました。 また、新空港や滑走路増設の効果発現までには時間が掛かるので、近隣空港との連携も組み合わせて検討するべきという意見もありました。	近隣空港との連携については、利用制限型は対応方策とはならず、需要誘発型でも需給逼迫緩和の効果はわずかであることから、抜本方策とはなりえないと考えております。なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、検討する必要があると考えております。 また、各対応方策の事業効率性については、ステップ4で検討してまいります。					
現空港における 滑走路増設	1,149 件	現空港の利用者利便性の高さに関する意見や周辺への騒音や安全性を危惧する意見、建設費や借地料、環境対策費の費用に関する意見、用地買収の困難性に関する意見などがありました。	福岡空港は、福岡都市部にある空港で、アクセス等の利用者利便性が良い反面、騒音や安全性、建築物の高さ制限など空港周辺地域に大きな影響を及ぼしております。 その点を踏まえつつ、現空港の滑走路増設の方策について説明を行ったところ、滑走路増設のメリットやデメリットについて多数の意見を頂きました。このため、滑走路増設については、広く住民や航空利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、PIレポート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おります。 なお、皆様から頂いた多数の意見を参考に、ステップ4では比較評価してまいります。			
		(意見の構成)				
		1.滑走路増設の効果や影響に関する意見(666件)				
		需給逼迫緩和の効果について(49件) 混雑緩和のためにも滑走路増設が必要とする意見がありました。一方で、将来需要に対応できるか疑問を呈する意見がありました。	ステップ4では、滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定です。			
利用者利便性の確保について(155件) 福岡空港はアクセスが良く、利用者の利便性が高い空港であるため、滑走路増設が望ましいとする意見がありました。また、滑走路処理容量の増加により、路線数や便数が増えることによる更なる利便性の向上を求める意見がありました。	アクセスなどの利用者利便性については、ステップ4において各案を比較評価する予定です。					

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 3	将来需要への 対応方策につ いて	現空港における 滑走路増設	周辺環境への影響、安全性について(192件) 周辺への騒音や安全性、滑走路増設による水害、周辺の自然環境の悪化、環境対策費の増加を懸念する意見がありました。	滑走路増設になった場合、現在より騒音区域が広がる可能性があります、その影響を予測する場合、将来機材の動向などを精査した上で検討する必要があります。 また、滑走路増設にあたっては、現状と同様の安全性を確保することが前提であると考えております。
			都市開発への影響について(22件) 建物の高さ制限などまちづくりへの影響に関する意見がありました。	福岡空港は、建物の高さ制限などまちづくりに大きな影響を与えており、この点についてもステップ4で比較評価する予定です。
			費用(建設、維持管理費)について(159件) 新空港より建設費が抑えられるので滑走路増設が良いという意見がある一方でこれ以上莫大な建設費用をかけるべきでないという意見がありました。また、現空港を残すことで毎年、借地料、環境対策費が掛かることや滑走路を増設することによる借地料、環境対策費の増加を懸念する意見がありました。	環境対策費や借地料等の維持管理費も含め事業効率性の視点の中で、ステップ4において比較評価する予定です。 なお、滑走路増設に伴う拡張用地については、買収を想定しており、概算事業費に含んでおります。
			用地・補償等について(89件) 用地買収の困難性に関して懸念する意見がありました。	現空港における滑走路増設については、用地拡張やターミナル移設に伴うため、多くの課題があります。現空港における滑走路増設が選択された場合は、周辺地域の皆様と合意形成に努めてまいります。
			2.滑走路の位置・規模について(200件) 増設滑走路の延長を小・中型機用に短くする意見や長距離路線用に長くする意見、滑走路間の間隔を空港の処理能力を上げるために広げる意見や周辺への影響を考慮して狭くする意見がありました。 また、非精密進入の滑走路については、悪天候時での運用を懸念する意見がありました。	滑走路の延長や滑走路の間隔については、今後も詳細に検討する予定です。 また、非精密進入の滑走路を増設する案においては、悪天候時には精密進入が可能な現滑走路を着陸用に使うことも想定しておりますので、運用の確実性については特段の問題は生じないと考えております。
	3.現空港の滑走路の増設全般への意見(283件) 増設についてよくわかったとする意見が多数寄せられました。一方で、供用中の空港整備の困難性に対する意見がありました。	供用中の空港での滑走路増設整備については、他空港の事例等から技術的には可能であると考えております。		
	新空港	1,805 件	新空港については、アクセス利便性の低下や自然環境への影響、高額な建設費について懸念する意見がありました。 一方、現空港の需給逼迫や福岡空港の役割、現空港の騒音、安全性から新空港の必要性に関する意見もありました。	新空港については、新空港の費用やアクセス、自然環境への影響等の特徴について説明を行い、PIの取り組みを進めた結果、新空港については多数の意見を頂きました。 このため、新空港については、広く住民や航空利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、PIレポート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おります。 なお、皆様から頂いた多数の意見を参考に、ステップ4では比較評価してまいります。
		(意見の構成)		
		1.新空港の効果や影響に関する意見(1,034件)		
		需給逼迫緩和について(47件) 航空需要は今後も伸びると予想されるので、混雑緩和のためにも新空港が必要になるという意見がありました。		ステップ4では、滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定です。
		利用者利便性の確保について(296件) 現空港へのアクセスと比較して新空港へのアクセスに懸念があるといった意見がありました。また、アクセス利便性の低下による需要への影響を指摘する意見もありました。		新空港の候補地検討対象範囲は博多駅から30km、福岡都心部からアクセス時間を概ね1時間以内を想定し候補地の選出を行っており、今後、アクセスルート、時間、費用等の検討を行います。 また、新空港については、ステップ4において現空港とのアクセス条件の違いによる需要への影響を検討する予定です。
		周辺環境への影響、安全性について(142件) 現空港の周辺への騒音や安全を懸念し、新空港建設を求める意見がありました。また、新空港を建設した場合の周辺への騒音、安全等について配慮を求める意見がありました。		周辺環境への影響、安全性について、今後ステップ4で比較評価する予定です。なお、新空港を検討する上での候補地ゾーンの選出条件として、航空機騒音の影響を考慮し選出しております。具体的な滑走路配置についてはステップ4で検討する予定です。
		自然環境保全について(143件) 新空港における海上埋立による自然環境等への影響について懸念する意見がありました。		候補地ゾーンの周辺における自然環境の影響についてはステップ4で比較評価する予定です。
		費用(建設、維持管理)について(351件) 建設コストが高額になるため費用負担について懸念する意見が多数ありました。		対応案として新空港が選択された場合、費用負担スキームについては構想・計画段階での検討を予定しております。 なお、ステップ4では、参考として既存の海上新空港の事例について、費用負担の実例の紹介を行う予定です。
	用地・補償等について(27件) 漁業補償の困難性に関して懸念する意見がありました。		候補地ゾーン周辺には、漁業権が設定されていることから、埋立にあたっては、漁業補償も想定しております。 なお、対応案として新空港が最終的に選択された場合は、漁業関係者との合意形成に努めて参りたいと考えております。	
	利用時間について(28件) アジアとの交流、貨物輸送の拠点性の観点から24時間対応可能な空港が必要との意見がありました。		新空港については、市街地に騒音がかからない配置が可能であることから、24時間利用は可能と考えております。	
	2.候補地の選定について(246件) 候補地ゾーンについてよくわかったとする意見がありました。また、横風の影響を懸念する意見、断層の危険性について考慮すべきとの意見がありました。 また、湾内案2案については、今後より詳細に特徴を整理してほしいという意見がありました。		現在の福岡空港のウインドカバレッジは99.8%程度(2003年3月～2005年2月実績値)であり、今後、ウインドカバレッジも考慮した上で、新空港の滑走路配置について検討を行いステップ4にてお示しする予定です。断層の危険性については、今回ステップ3にて考慮しております。(詳細版P73参照) なお、ステップ3では、湾内中央ゾーンは警固断層の存在、湾内東ゾーンは博多港の港湾機能への影響があることから、想定される課題が少なく、現時点で実現可能性が高い「三苫・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンについて特徴を整理しました。湾内2ゾーンについては、ステップ4において上記の課題を整理する予定です。	
	3.新空港全般への意見(525件) 長期的な観点等から新空港建設が必要との意見がある一方で建設コスト・環境の観点等から新空港は不必要との意見がありました。		各対応方策については、5つの評価の視点に基づき、ステップ4で長所、短所を整理した上で比較評価する予定です。	

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 3	将来需要への 対応策につ いて	対応策全般 1,085 件	空港能力や現空港の有効活用、需要予測の精度、他の交通機関の利用も含めた交通対策等、対応策全般に関する意見が多数ありました。	将来需要に対応するための対策が必要との意見が寄せられました。それらの意見を踏まえ今後各対応案の比較評価を行います。また、ステップ2で情報提供しました需要予測に関する意見が多数寄せられました。将来の人口やGDP等の将来値については、客観的なデータを用いるとともに、将来計画として示されている交通ネットワーク等も考慮して需要予測を行っております。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併せて注目していく必要があると考えております。
			(意見の構成)	
			1.空港能力について(93件) アジアとの交流拠点にふさわしい空港として空港能力拡充が必要との意見、現空港の能力は限界であるとの意見がありました。	福岡空港は海外・全国と福岡を結ぶ拠点空港として今後も重要であると考えており、それを踏まえた対応が必要であると認識しております。
			2.現空港の活用について(108件) ターミナルビルの移設やエプロン増設が必要であるとの意見がありました。一方で、このような有効活用策では将来需要に対応できないとする意見もありました。	現空港の有効活用策については、ステップ1でお示しし、その後検討した結果、ターミナルの移設、統合には多額の費用を要することが判明しております。(詳細版P4参照)
			3.利用者利便性の確保について(204件) アクセスや路線数など利用者の利便性を考慮した対応策が必要との意見がありました。	利用者利便性については、評価の視点の1つとして考えております。
			4.需要予測について(403件) 少子高齢化・燃料高騰・廃止、休止路線の増加等により将来の航空需要が伸びないとする意見、需要予測の精度に関する意見が多数ありました。	ステップ2で実施した需要予測は、GDPと相関の高い全国生成交通量をベースに福岡空港の潜在的な利用者数を推計したものです。また、推計に用いたデータはその時点で最新のものを使用し、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の場合の需要予測値も示しており、算定的手法としては妥当と考えております。 将来、日本の人口は、少子高齢化とともに、緩やかに減少していくことが見込まれておりますが、福岡市や福岡都市圏の人口は当面増加していくものと予想されております。(ステップ2 詳細版P97参照) 予期せぬ事象による世界経済の変動や原油価格の高騰など、経済活動全般に広範囲に影響が及ぶものについては、その影響がGDPの伸びの鈍化等で現れるものと予想されます。 ただし、2001年以降、関西方面及び南九州方面を中心に新幹線などとの競合による旅客の減少や、2006年の新北九州空港の開港などによる影響があること、また、福岡空港はピーク時には既に容量限界で、増便によるサービスレベルの向上は困難な状況であることから、実際の旅客数は頭打ちの状態になっていると考えられますが、これらについては、ステップ4において、さらに分析を行いたいと考えております。 なお、GDP、将来人口や交通ネットワークなど、需要予測に影響を与えるような社会状況の変化については、今後とも注視するとともに、計画案を絞り込む構想・計画段階において、需要予測を見直して精査していく必要があると考えております。
			5.ターミナル施設の機能・設備について(46件) 国内線と国際線の統合やターミナル施設の充実を求める意見がありました。	新空港と同様に、滑走路増設案においても、国内線・国際線ターミナル統合案があります。なお、施設規模、配置等については、構想・計画段階で詳細に検討していく予定です。
	6.総合的な交通対策について(39件) 鉄道など他の交通機関の活用や航空機の大型化などの対応策の検討が必要である旨の意見がありました。	九州新幹線鹿児島ルート の全線開業など航空と他の交通機関との競合、需要分散については、需要予測において考慮しており、福岡・鹿児島路線で減少する旅客数の数値をお示ししております。(ステップ2 詳細版P131参照) また、航空機材は、現在、小型化の傾向にあり、今後のジャンボジェット機の退役や航空事業者の経営計画なども加味すると航空機の大型化を想定するのは困難であると考えております。(ステップ2 レポートP7参照)		
7.その他(192件)				
その他	469 件			

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 3	将来対応方策の評価の視点について	1,839 件	<p>評価の視点については、主な意見として、今後の航空需要とその対応についての意見、現空港における滑走路増設や新空港の場合のアクセス利便性や周辺環境への影響についての意見、今後のアジアとの関係、福岡・九州の将来像を見据えた上での評価についての意見、対応方策に要する費用についての意見等、5つの評価の視点について、意見がありました。</p> <p>(意見の構成)</p> <p>1.評価の視点全般について(100件)</p> <p>今回お示した5つの評価の視点について、概ね良いとする意見がありました。その他、特定の視点に偏ることなく評価すべきとの意見、5つの視点の間で重み付けをすべきとの意見等もありました。</p> <p>2.需給逼迫緩和の視点について(115件)</p> <p>増加が予想される将来の航空需要に対し、しっかりと対応すべき、早急に対応すべきという意見がある一方、今後の需要の伸び自体に疑問を呈する意見もありました。</p> <p>3.利用者利便性の視点について(434件)</p> <p>現空港の良好なアクセスについての意見や、新空港方策に決定した場合のアクセス利便性低下を懸念する意見もありました。その他航空路線・便数の拡充、乗り継ぎ利便性向上に関する意見がありました。また、利便性と併せて環境への影響や安全面について言及する意見などもありました。</p> <p>4.環境・安全の視点について(405件)</p> <p>現在の福岡空港について、騒音問題や万一の場合の事故の危険性を懸念する意見がありました。これら現空港の環境・安全問題等から新空港が望ましいとする意見がある一方、建設した場合の周辺環境への影響を懸念する意見もありました。</p> <p>5.まちづくりや地域振興の視点について(237件)</p> <p>今後のアジアとの交流増大など、福岡・九州の将来像・役割を見据えた上での評価を求める意見がありました。また、空港に対して今後の地域の活力の維持発展のための役割を求める意見や、福岡一極集中を懸念する意見などがありました。</p> <p>6.事業効率性の視点について(510件)</p> <p>財政負担を懸念する意見や、現空港の環境対策費・借地料についての意見、財政負担を小さくするために近隣空港との連携・現空港の有効活用を求める意見などがありました。一方、費用・期間がかかっても課題解決のために必要な整備を行うべきなどの意見がありました。また、費用に対する方策毎の効果が重要とする意見がありました。</p> <p>7.その他(38件)</p>				
		PIについて	406 件	<p>周知広報などPRの強化や催しの充実などへの意見、PIの取り組みを評価する意見、PIレポートがわかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見える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(185件)</p> <p>周知広報などを強化すべきとの意見、PIの取り組みを評価する意見、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(99件)</p> <p>PIの催し充実や実施内容のあり方などについての意見がありました。</p> <p>3.PIレポートに対する意見(122件)</p> <p>PIレポートの内容について、わかりやすい、興味深いとされる意見がある一方、わかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見えるなどの意見がありました。</p>	<p>5つの評価の視点については、ステップ1で整理した「福岡空港の現状と課題」およびステップ2でお示した「地域の将来像」から導かれる「福岡空港の役割」に基づき設定・提示したものであり、今回のPIステップ3での取り組みの結果、多くの意見をいただきました。評価の視点については、市民等の方々へ広く情報を提供することができ、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おります。今後ステップ4では、各対応案を定性的・定量的に比較検討する「ものさし」として、今回お示した5つの評価の視点に基づく評価項目を設定し、各対応案の比較評価を行い、方向性(案)をお示していきたいと考えております。</p> <p>評価の視点のどれを重視するかについては、価値観等の違いにより、人によって様々な考え方があります。今後ステップ4で抜本的な対応方策となり得るものの比較評価をするにあたっては、評価の視点はいずれも重要ですので、重み付けについては慎重に検討すべきと考えております。</p> <p>福岡空港の将来の航空需要については、ステップ2でお示したとおり、今後も増加し2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると予想されております。福岡・九州が今後も地域として活力を保っていくためには、福岡空港の将来需要にしっかりと対応していくことが必要であるとと考えております。</p> <p>ステップ4では、この利用者利便性の視点から、アクセス利便性を含め、航空路線・便数の拡充の可能性、乗り継ぎ利便性等について、各対応案を比較評価していきたいと考えております。また、環境への影響や安全面については、「環境・安全の視点」で比較評価していきたいと考えております。</p> <p>ステップ1では「福岡空港の現状と課題」についてお示しし、ステップ2では、「福岡空港の役割」から導かれる「必要となる取り組み」の一つとして、「幅広い航空利用と安全・環境への配慮」をお示ししております。「環境・安全の視点」は、これを踏まえ設定しているものであり、方策の実施によって、生活環境や自然環境、安全性の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。</p> <p>グローバル化や地方分権などの今後の社会・経済の動向を踏まえた、「地域の将来像」とそこから導かれる「福岡空港の役割」については、ステップ2でお示したところであり、地域の持続的な発展のためには、福岡の国内外交流拠点機能の強化が重要と考えております。「まちづくりや地域振興の視点」では、各方策を実施した場合の福岡・九州にもたらす効果やまちづくりへの影響について、比較評価していきたいと考えております。</p> <p>事業効率性の視点は、方策の実施に必要な費用に照らして、利用者が十分な効果を得られるか、また方策実施の困難性などを評価するものです。ステップ4では、各対応案についての滑走路処理容量などお示しし、費用の面に加え、それに対する効果の両面から各対応案の比較評価を行っていく予定です。</p>		
				<p>PIについては、透明性、公正さを基本に実施しております。今回のPIでは、ステップ1、ステップ2でみなさんからいただいた意見等を踏まえ、テレビCMの放送などによる広報の強化、新しい催しとして意見発表会や公開懇話会の開催など、その内容を充実させたところですが、今後とも工夫して参りたいと考えております。</p> <p>また、PIレポートについては、客観的かつ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、PI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併せて作成し、みなさんに公開しております。今後ともわかりやすい内容になるよう工夫していくとともに、みなさんから一層の信頼が得られるよう努力して参ります。</p>			
				<p>福岡空港の総合的な調査に係るPIは、透明性、公正さを確保することを基本として、幅広くみなさんに情報を提供し、それに対するみなさんの意見をいただきながら検討を進めていくことを目的として実施しております。また、福岡空港の総合的な調査にかかる福岡空港調査連絡調整会議や福岡空港調査PI有識者委員会の審議の過程や報告の内容等をホームページで公開するなどしております。PIへの取り組みの評価や取り組みに関する広報等への意見を踏まえつつ、今後も工夫し、みなさんの期待に応えるとともに一層の信頼が得られるよう進めて参ります。</p>			
				<p>PIの催し等については、PIの各ステップの内容に合わせ、多くのみなさんが参加しやすい方法を選定し、各ステップ毎に実施計画として取りまとめ、公表することとしております。今後とも工夫しながら、充実させていきたいと考えております。</p>			
				<p>PIレポートについては、客観性とわかりやすさを基本としてとりまとめしておりますが、内容が広範かつ専門分野にわたることからPIレポートのほか、PI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架装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、客観性・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>			
				<p>評価の方法に関する意見</p>	28 件	<p>評価の主体についての意見や中・長期的な観点から評価すべきとの意見、方策の組み合わせを検討すべきとの意見がありました。</p>	<p>ステップ4では、これまでいただいた意見等を踏まえ、評価項目を設定し、各対応案の比較評価を行って参ります。</p>
				その他	244 件		
				合計	7,933 件		

参考 - 2

意見記入はがき「 将来需要への対応方策の検討について」欄に寄せられたご意見

ステップ の区分	意見	
	分類	件数
ステップ 3	将来需要への対応方策について	3,022 件
	近隣空港との連携	540 件
	(意見の構成)	
	1.利用制限型の方策への意見	66
	国際線の利用制限について	38
	貨物、離島便等の利用制限について	23
	自衛隊等の利用制限について	5
	2.需要誘発型の方策への意見	125
	空港へのアクセス向上について	105
	利用者負担の軽減について	10
	路線・便数の拡充について	10
	3.近隣空港との連携方策全般への意見	349
	現空港における滑走路増設	749 件
(意見の構成)		
1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	428	
需給逼迫緩和の効果について	36	
利用者利便性の確保について	114	
周辺環境への影響、安全性について	110	
都市開発への影響について	12	
費用(建設、ランニング)について	98	
用地・補償等について	58	
2.滑走路の位置・規模について	143	
3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	178	
新空港	877 件	
(意見の構成)		
1.新空港の効果や影響に関する意見	548	
需給逼迫緩和について	25	
利用者利便性の確保について	161	
周辺環境への影響、安全性について	80	
自然環境保全について	75	
費用(建設、ランニング)について	185	
用地・補償等について	10	
利用時間について	12	
2.候補地の選定について	100	
3.新空港方策全般への意見	229	
対応方策全般	625 件	
(意見の構成)		
1.空港能力について	49	
2.現空港の活用について	61	
3.利用者の利便性確保について	114	
4.需要予測について	254	
5.ターミナル施設の機能・設備について	13	
6.総合的な交通対策について	14	
7.その他	120	
その他	231 件	
将来対応方策の評価の視点について	178 件	
(意見の構成)		
1.評価の視点全般について	5	
2.需給逼迫緩和の視点について	7	
3.利用者利便性の視点について	44	
4.環境・安全の視点について	57	
5.まちづくりや地域振興の視点について	17	
6.事業効率性の視点について	46	
7.その他	2	
PIについて	117 件	
(意見の構成)		
1.PIの取り組みに対する意見	43	
2.PIの催し等に関する意見	20	
3.PIレポートに対する意見	54	
ステップ 4に関する 意見	評価の方法に関する意見	12 件
(意見の構成)		
1.評価の方法について	10	
2.その他	2	
その他	57 件	
合計	3,386 件	

意見記入はがき「 将来対応方策の評価の視点について」欄に寄せられたご意見

ステップ の区分	意見	
	分類	概要
ステップ 3	将来需要への対応方策について	1,068 件
	近隣空港との連携	171 件
	(意見の構成)	
	1.利用制限型の方策への意見	
	国際線の利用制限について	32
	貨物、離島便等の利用制限について	20
	自衛隊等の利用制限について	9
	3.近隣空港との連携方策全般への意見	3
	2.需要誘発型の方策への意見	
	空港へのアクセス向上について	43
利用者負担の軽減について	38	
路線・便数の拡充について	4	
3.近隣空港との連携方策全般への意見	1	
現空港における滑走路増設	199 件	
(意見の構成)		
1.滑走路増設の効果や影響に関する意見		
需給逼迫緩和の効果について	116	
利用者利便性の確保について	9	
周辺環境への影響、安全性について	22	
都市開発への影響について	38	
費用(建設、ランニング)について	5	
用地・補償等について	27	
2.滑走路の位置・規模について	15	
3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	33	
新空港	440 件	
(意見の構成)		
1.新空港の効果や影響に関する意見		
需給逼迫緩和について	235	
利用者利便性の確保について	13	
周辺環境への影響、安全性について	69	
自然環境保全について	29	
費用(建設、ランニング)について	36	
用地・補償等について	70	
利用時間について	11	
2.候補地の選定について	7	
3.新空港方策全般への意見	79	
対応方策全般	197 件	
(意見の構成)		
1.空港能力について	14	
2.現空港の活用について	18	
3.利用者の利便性確保について	31	
4.需要予測について	60	
5.ターミナル施設の機能・設備について	19	
6.総合的な交通対策について	13	
7.その他	42	
その他	61 件	
将来対応方策の評価の視点について	1,512 件	
(意見の構成)		
1.評価の視点全般について		
2.需給逼迫緩和の視点について	90	
3.利用者利便性の視点について	99	
4.環境・安全の視点について	357	
5.まちづくりや地域振興の視点について	313	
6.事業効率性の視点について	189	
7.その他	430	
PIについて	95 件	
(意見の構成)		
1.PIの取り組みに対する意見		
2.PIの催し等に関する意見	42	
3.PIレポートに対する意見	20	
評価の方法に関する意見	9 件	
(意見の構成)		
1.評価の方法について		
2.その他	9	
その他	82 件	
合計	2,766 件	

其他のご意見や感想（意見記入はがき等の「其他」、自由な様式で寄せられたご意見、説明会等での発言により寄せられたご意見など）

ステップ の区分	意見	
	分類	件数
ステップ 3	将来需要への対応策について	1,326 件
	近隣空港との連携	197 件
	(意見の構成)	
	1.利用制限型の方策への意見	31
	国際線の利用制限について	16
	貨物、離島便等の利用制限について	11
	自衛隊等の利用制限について	4
	2.需要誘発型の方策への意見	64
	空港へのアクセス向上について	57
	利用者負担の軽減について	5
	路線・便数の拡充について	2
	3.近隣空港との連携方策全般への意見	102
現空港における滑走路増設	201 件	
(意見の構成)		
1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	122	
需給逼迫緩和の効果について	4	
利用者利便性の確保について	19	
周辺環境への影響、安全性について	44	
都市開発への影響について	5	
費用(建設、ランニング)について	34	
用地・補償等について	16	
2.滑走路の位置・規模について	24	
3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	55	
新空港	488 件	
(意見の構成)		
1.新空港の効果や影響に関する意見	251	
需給逼迫緩和について	9	
利用者利便性の確保について	66	
周辺環境への影響、安全性について	33	
自然環境保全について	32	
費用(建設、ランニング)について	96	
用地・補償等について	6	
利用時間について	9	
2.候補地の選定について	67	
3.新空港方策全般への意見	170	
対応策全般	263 件	
(意見の構成)		
1.空港能力について	30	
2.現空港の活用について	29	
3.利用者の利便性確保について	59	
4.需要予測について	89	
5.ターミナル施設の機能・設備について	14	
6.総合的な交通対策について	12	
7.その他	30	
その他	177 件	
将来対応策の評価の視点について	149 件	
(意見の構成)		
1.評価の視点全般について	5	
2.需給逼迫緩和の視点について	9	
3.利用者利便性の視点について	33	
4.環境・安全の視点について	35	
5.まちづくりや地域振興の視点について	31	
6.事業効率性の視点について	34	
7.その他	2	
PIについて	194 件	
(意見の構成)		
1.PIの取り組みに対する意見	100	
2.PIの催し等に関する意見	59	
3.PIレポートに対する意見	35	
ステップ 4に関する 意見	評価の方法に関する意見	7 件
(意見の構成)		
1.評価の方法について	6	
2.その他	1	
その他	105 件	
合計	1,781 件	

「公開懇話会」でのご意見とご意見に対する考え方

「公開懇話会」の実施概要

公開懇話会は、様々な分野の懇談会参加者の皆様にお集まりいただき、PIレポート（ステップ3）の内容について、相互に意見交換を行い、広い視点からのご意見をいただくことを目的に実施しました。

第1回は、「対応方策の検討」について、第2回は、「評価の視点」についてご議論いただきました。そして、第3回の公開懇話会において、第1回、第2回の議論の内容をとりまとめた「公開懇話会でのご意見」について議論いただきました。

日 時：第1回	2007年10月24日（水）14:00～16:00	「対応方策の検討について」
第2回	2007年10月31日（水）14:00～16:00	「評価の視点について」
第3回	2007年11月7日（水）14:00～16:00	「議論された意見について」
会 場：	福岡県吉塚合同庁舎	
参加者：	空港周辺地域関係者等（4団体）、空港関連事業者等（3団体）、 航空関係事業者等（1団体）、交通事業者等（3団体）、利用企業等（1団体）、 市民団体等（5団体）	

「公開懇話会でのご意見」

検討全般について

- ・ 福岡空港は、昭和19年の接收、昭和20年の米軍による再接収など地元にも多くの負担をかけて現在に至っている。このような歴史を踏まえて検討すべきである。
- ・ 空港周辺地域は、住民が移転し過疎が進展する中、これに耐えながら空港と共存してきた。この事実を認識して検討すべきである。
- ・ 経済成長、便利さを求めるのではなく自然環境・地球環境を重視すべきではないか。
- ・ 財政問題や少子高齢化の進展、石油エネルギーの将来見通し、CO₂問題など地球温暖化を踏まえ、交通政策全体から見直すべきである。
- ・ 経済が安定しなければ、福祉の充実や環境問題への対応も十分に行えない。福岡は観光客を誘致し、産業を伸ばそうとしているところであり、30年、50年後の福岡経済を視野に空港の問題を考えるべき。また、需要は伸ばしていくことが必要ではないか。
- ・ 九州新幹線の全線開業を控え、博多駅周辺ではまちづくりも動き出した。このような動きもあることから、早めに福岡空港の方向性を提示すべきではないか。
- ・ 広く議論する場を設けてもらいたい。

（ご意見に対する考え方）

福岡空港の歴史や騒音の状況等については、ステップ1のPIレポートの中で触れておりますが、接收の事実や騒音対策の経緯や必要性については、認識しているところです。

現在福岡空港が我が国の航空ネットワーク及び地域経済に果たしている役割や、国内外との多様な交流が更に展開されていくと予想されることなどを考えると、今後も海外・全国を結ぶ拠点としての空港機能を有することが大事であると考えております。

また、環境面については、方策の実施によって、生活環境や自然環境の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

福岡空港の総合的な調査に係るPIは、透明性、公正さを確保することを基本として、幅広く皆様に情報を提供し、それに対する皆様の意見をいただきながら検討を進めていくことを目的として実施しております。PIへの取り組みの評価や取り組みに関する広報等への意見を踏まえつつ、今後も工夫し、皆様の期待に応えとともに一層の信頼が得られ

るよう進めて参ります。

需要予測について

- ・ 需要予測について、2004年以降の実態も踏まえて再度精査すべきではないか。
- ・ 検討の出発点は滑走路の処理容量と将来の需要予測である。処理容量と需要予測は慎重に検討することが必要ではないか。
- ・ 対策を実施してもすぐに限界に達する。また、経済成長もサブプライムローン問題などで世界経済も減速傾向にある。新空港を作りたいがための需要予測ではないか。
- ・ 航空旅客の中心である中産階級の所得が低下してきており、利用者は増加しないのではないか。
- ・ 貨物については、既に需要が容量をオーバーしており、年間9万トンの輸出入貨物が他空港を利用しているので、旅客と分けて需要予測すべきである。
- ・ 利用者が乗りたい便に乗れない状況は、容量限界の一つといえるのではないか。
- ・ 経済の衰退は、生活に直結する問題であり、需要を創造する都市戦略、また、アジアの航空需要をいかに取り込むかという戦略的な視点も必要ではないか。
- ・ 需要予測に過度の信頼をおくよりも、将来の福岡をどのようにすべきかを考えることが大事ではないか。

(ご意見に対する考え方)

ステップ2で実施した需要予測は、GDPと相関の高い全国生成交通量をベースに福岡空港の潜在的な利用者数を推計したものです。また、推計に用いたデータはその時点で最新のものを使用し、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の場合の需要予測値も示しており、算定の手法としては妥当と考えております。

予期せぬ事象による世界経済の変動や原油価格の高騰など、経済活動全般に広範囲に影響が及ぶものについては、その影響がGDPの伸びの鈍化等で現れるものと予想されます。

また、貨物の需要予測につきましては、ステップ2において、旅客の需要とは別に算出しております。

なお、GDP、将来人口や交通ネットワークなど、需要予測に影響を与えるような社会状況の変化については、今後とも注視するとともに、計画案を絞り込む構想・計画段階において、需要予測を見直して精査していく必要があると考えております。

1、将来需要への対応方策について

(1)近隣空港との連携について

- ・ 近隣空港との連携方策を抜本方策になりえないとして切り捨てるのはどうか。新北九州、佐賀空港を含め、検討が必要ではないか。
- ・ もう少し連携についての検討が必要ではないか。
- ・ 貨物については、能力が追いついておらず、現在、新北九州空港や佐賀空港と連携を行っている。貨物の面からは、連携が当面の取組みとして必要であると思っている。
- ・ 利用者に不便を強いることになり、実現できるのか疑問。また、利用者に大きなコストが発生するのではないか。
- ・ 航空会社が、本当に便を振り分けできるのかどうか疑問もある。

(ご意見に対する考え方)

航空自由化の流れのなか、近隣空港への路線・便の移転は航空会社の経営判断に委ねられており、仮に福岡空港で利用制限型方策を実施した場合、北部九州地域から減便や撤退の可能性があると考えております。

また、需要誘発型の代表例として、バス路線の拡充やアクセス鉄道の整備により近隣空港への交通アクセスの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おりますが、その結果、福岡空港の需給逼迫緩和効果は国内旅客数の3～6%程

度であることが分かっております。また、コスト負担や事業採算性の課題があります。

したがって、近隣空港との連携方策については、利用制限型は対応方策とはなりえず、需要誘発型でも需給逼迫緩和の効果がわずかであることから、抜本方策とはなりえないと考えております。

なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、別途検討する必要があると考えております。

(2)現空港における滑走路増設について

- ・ 現空港の周辺地域には、まだ多くの課題が残っており、解決が必要である。
- ・ 現在の福岡空港は、便利だが安全性の問題がある。
- ・ 西側配置の210m案は、コストが安いのが、貨物については需要が伸びており、増設で対応できるのか疑問が残る。

(ご意見に対する考え方)

現空港における滑走路増設については、用地拡張やターミナル移設が伴うため、多くの課題があります。現空港における滑走路増設が選択された場合は、周辺地域の皆様と合意形成に努めてまいります。

また、滑走路増設にあたっては、現状と同様の安全性を確保することが前提であると考えております。安全性については、安全面での影響等について、ステップ4で各対応案を比較評価していきたいと考えております。

なお、需給逼迫緩和効果については、ステップ4において、各対応案の滑走路処理容量をお示しし検討する予定としております。

(3)新空港について

- ・ 移転後の跡地をどうするのかについては、しっかり検討することが必要であり、避けて通れない問題である。
- ・ 貨物の事業者をどうするのかの検討も必要である。
- ・ 新空港は住民への生活環境への影響が大きい。候補地ゾーンの周辺住民としては、切実な問題であり反対である。
- ・ 新空港をつくって本当に利用者が増えるのか疑問である。
- ・ 新宮の海岸は波が高く、候補地の平均水深等について、認識が甘いのではないかと思う。
- ・ 新空港では、現空港よりアクセス利便性が劣ることから、需要も変化する。需要予測も見直す必要があるのでは。
- ・ 抜本的な能力の拡大が必要であると思う。断層や航路を避けるなど工夫して湾内中央や湾内東も検討すべきではないか。

(ご意見に対する考え方)

抜本的な対応策の方向性が、新空港となった場合には、現空港の跡地などについて、地権者を始めとする周辺地域の皆様と検討することが必要であると考えております。

周辺環境への影響、安全性については、今後ステップ4で比較評価する予定としております。また今回の新空港の候補地ゾーンの選出条件として、航空機騒音の影響も考慮し選出しております。

候補地の自然条件については、既存の情報でわかる範囲内で把握しており、抜本的な対応方策の方向性が新空港となった場合には、今後、構想段階や計画段階など、検討が進んでいく過程で、現地観測などにより詳細に把握することになります。

また、新空港については、ステップ4において現空港とのアクセス条件の違いによる需要への影響を検討する予定としております。

ステップ3では、湾内中央ゾーンは警固断層の存在、湾内東ゾーンは博多港の港湾機能への影響があることから、想定される課題が少なく、現時点で実現可能性が高い「三苦・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンについて特徴を整理しました。湾内2ゾーンについては、ステップ4において上記の課題を整理する予定としております。

(4) 対応方策全般について

- ・ 各案の処理能力が示されないと判断が難しい。
- ・ 滑走路増設、新空港とも十数年かかる。この間の短期的方策を検討すべきである。
- ・ 平行誘導路の二重化や、連携を行い、それでも問題があれば、滑走路の増設、新空港を検討するといった段階的な取組みが必要ではないか。
- ・ 新空港ありきの方法論となっているのではないか。
- ・ 平均搭乗率で見れば、まだ余裕があり、搭乗率を上げる工夫や、また、離発着回数を抑える努力が必要ではないか。
- ・ 新幹線との関係などの環境変化を踏まえ、総合的な交通体系の中で空港のあり方を検討すべきではないか。
- ・ 経済成長にはマイナスの部分必ず伴う。空港整備はそもそも不要ではないか。
- ・ 福岡は空港に依存した街である。現空港の能力が逼迫しているのは実感しており、何らかの抜本的方策が必要であることは理解できる。
- ・ 最近の航空行政は3大都市圏中心。福岡空港は、日本とアジアのゲートウェイとしての役割を実現していくことが必要ではないか。
- ・ 空港の制約が経済成長を阻害すれば、地域での雇用などにも影響を及ぼし、若い世代の域外流出を招く恐れもある。

(ご意見に対する考え方)

福岡空港は海外・全国と福岡を結ぶ拠点空港として今後も重要であり、それを踏まえた対応が必要であると考えております。

ステップ4では、各対応案の滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定としております。

なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、検討する必要があると考えております。

九州新幹線鹿児島ルートの中線開業など航空と他の交通機関の競合、需要分散については、需要予測において考慮しております。

福岡空港の利用状況をみますと、利用者のニーズ・利用したい時間は朝夕の時間帯に集中しております。搭乗率については、年間を通しての平均値が約63%で、季節・曜日・時間で異なるものの、朝夕の時間帯では、搭乗率が90%近くになっており、この時間帯の搭乗率を上げることは困難となっております。また、この時間帯の利用者に他の時間帯の利用を求めることは、利用者のニーズにあった航空サービスの提供という面から考えますと、困難であると考えております。

また、航空機の大型化が進めば、離着陸回数の減少要因になると考えられますが、航空機材は、現在、航空事業者の経営計画などからも小型化の傾向にあり、大型化を想定するのは困難ではないかと考えております。

2、将来方策の評価の視点について

(1) 需給逼迫緩和の視点について

- ・ 現状において、決定的な支障をきたしているとは思えない。本当に必要な需要に基づくことが必要。また、管制なども踏まえた数字が必要である。
- ・ 空港建設そのものが、需要を創り出していくことも考えるべきである。
- ・ 14.5万回を超えることはないので、2012年の数字は検証できないのではないか。
- ・ 利用したい時に利用できる、余裕のある空港が必要ではないか。
- ・ 貨物は既に限界にきている。それを踏まえて評価すべきである。
- ・ 朝夕では、ピークに達している実態もある。
- ・ 空港に関する投資が、需要を喚起することもある。

(ご意見に対する考え方)

ステップ2で実施した需要予測は、最新のデータを使用し、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の場合の需要予測値も示しており、算定の手法としては妥当なも

のと考えております。これによりますと、福岡空港の将来の航空需要については、今後も増加し2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると予想されております。福岡・九州が今後も地域として活力を保っていくためには、福岡空港の将来需要にしっかりと対応していくことが必要であると考えております。

(2)利用者利便性の視点について

- ・ 福岡空港は近いということが何よりの強みである。非常に便利であり、ポテンシャルを持った空港である。
- ・ アクセス利便性が大事である。
- ・ 現空港での遅延なども、利用者の視点に立って実態を明らかにする必要がある。
- ・ 遅延はそれほど多くない。
- ・ 交通利便性は、他の交通機関も含めて総合的に評価すべきである。
- ・ 平均搭乗率が65%を超えると、チケットが取れないなど不便という感覚がある。
- ・ 貨物については、貨物専用機の誘致や施設の整備・拡大が必要である。

(ご意見に対する考え方)

ステップ4では、この利用者利便性の視点から、アクセス利便性を含め、航空路線・便数の拡充の可能性、乗り継ぎ利便性等について、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

(3)環境・安全の視点について

- ・ 「安全」は最も重要である。
- ・ 拡張では、危険性がいつまでも残るのではないか。
- ・ 自然環境は、生活への影響が大きい問題である。住んでいる人の生活はどうなるのかも考えるべきである。
- ・ 経済成長が私たちの幸せによいのかどうか考える必要がある。空港の検討においても、地球温暖化等環境問題を重視すべきではないか。
- ・ 地球環境問題は、国家レベルで考える問題であり、福岡空港の将来は、地方の現状を見据えた上で「今を生きる」という視点で考える必要があるのではないか。

(ご意見に対する考え方)

ステップ1では「福岡空港の現状と課題」についてお示しし、ステップ2では、「福岡空港の役割」から導かれる「必要となる取り組み」の一つとして、「幅広い航空利用と安全・環境への配慮」をお示ししております。

「環境・安全の視点」は、これを踏まえ設定しているものであり、方策の実施によって、生活環境や自然環境、安全性の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

(4)まちづくりや地域振興の視点について

- ・ 新空港の場合、跡地利用は重要な課題である。
- ・ 現空港周辺では、まちが崩壊した所もある。空港周辺の活気あるまちづくりが大事である。
- ・ 都心部の高さ制限緩和など新しい都市計画につながっていく。このような効果も評価すべきではないか。
- ・ 福岡、九州のためになることが大切。まちづくりの視点から最適かどうかを考えるべきではないか。

(ご意見に対する考え方)

グローバル化や地方分権などの今後の社会・経済の動向を踏まえた、「地域の将来像」とそこから導かれる「福岡空港の役割」については、ステップ2でお示したところであり、地域の持続的な発展のためには、福岡の国内外交流拠点機能の強化が重要と考えております。

す。
「まちづくりや地域振興の視点」では、各方策を実施した場合の福岡・九州にもたらす効果やまちづくりへの影響について、比較評価していきたいと考えております。

(5) 事業効率性の視点について

- ・ アクセス交通を含めた全体の費用を考慮すべきではないか。
- ・ 周辺地域にいかにもコストがかかっているような情報の提示の仕方には問題があるのではないか。
- ・ 道州制では空港も一元管理となる。過剰な投資は控えたほうがよいと思う。
- ・ 航空会社が自由に撤退するような時代であり、空港の社会的コストを考慮に入れつつ、空港は誰のための事業かを考えるべきではないか。
- ・ ライフサイクルコストの視点から検討すべきではないか。
- ・ 調査対象であった「既存ストックの有効活用」も含めて、全ての方策について費用対効果（メリット・デメリットでも可）等を整理して提示すべきではないか。

（ご意見に対する考え方）

事業効率性の視点は、方策の実施に必要な費用に照らして、利用者が十分な効果を得られるか、また方策実施の困難性などを評価するものです。

ステップ4では、各対応案についての滑走路処理容量などをお示しし、費用の面に加え、それに対する効果の両面から各対応案の比較評価を行っていく予定です。

また、今後も、わかりやすく、適切な情報提供を行うこととしております。

(6) 評価の視点全般について

- ・ 5つの視点全てが重要であり、総合的に評価することが必要である。
- ・ 環境問題等、経済成長にはマイナスの部分必ず伴う。空港整備はそもそも不要ではないか。
- ・ 選択肢における容量を検討し、真に必要な対応策を検討すべきであると思う。
- ・ 定量化できるものだけでなく、環境負荷なども示すことが必要ではないか。
- ・ インフラは、都市計画の基本、九州の自立、国家的な見地また、文化や生活等も配慮し、場所や容量を総合的に考えるべきではないか。

（ご意見に対する考え方）

ステップ4では、各対応案を定性的・定量的に比較検討する「ものさし」として、今回お示しした5つの評価の視点に基づく評価項目を設定し、また、滑走路処理容量などもお示ししながら、各対応案の比較評価を行い、方向性（案）をお示ししていきたいと考えております。

3. P I (ステップ3) 活動の分析

今回のP I活動が、P I (ステップ3) 実施計画に定めた目標等に照らして適切なものであったかどうかの分析を行いました。

(1) P I活動が実施計画の基本方針に則った適切なものであったか

P I (ステップ3) 実施計画と実施した活動は表6のとおりです。なお、ステップ3における新たな取り組みとして、出前説明会、公開懇話会、意見発表会を実施しました。

P I活動は実施計画に則って実施するとともに、一部催しの週末開催や多数の出前説明会の実施など、要望に応じて柔軟に対応しました。また、下記の点から、P I活動は適切なものであったと考えております。

十分な周知広報の実施

- ・周知広報活動は、実施計画に則って実施し、メディアを活用した広報では、各種メディアを積極的に活用し、新聞3紙の広告に加え地域情報誌2誌に広告を掲載、ラジオ広告を約1ヶ月放送、また、実施段階で新たにテレビ広告を追加するなど、幅広くかつ柔軟な周知に配慮しました。さらに、外国の方々に対しては、福岡県、福岡市の国際交流機関広報誌へのP I活動に関する告知の掲載(英語、中国語、韓国語)、約2ヶ月にわたるラジオ広告の放送(日本語+英語、日本語+中国語、日本語+韓国語)などを行いました。
- ・その結果、約10,000人の方が、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会の催しに参加され、また、ホームページにも約15,000件のアクセスがあるなど、多くの方々にご参加いただきました。

多様で適切なP I手法の選定

- ・P I活動は、実施計画に則って実施するとともに、一部催しの週末開催や多数の出前説明会の実施など、要望に応じて柔軟に対応しました。
- ・意見記入はがき等での回答結果によると、P I活動に参加した人のうち「満足」、「ほぼ満足」、「普通」と回答した方が全体の7割を超えております(図15参照)。
- ・なお、P I (ステップ3) の実施に際しては、ステップ1、2のP Iでみなさんからいただいたご意見などを踏まえ、開催場所や周知方法の充実を図ったところですが、ステップ4においても工夫して参りたいと考えております。

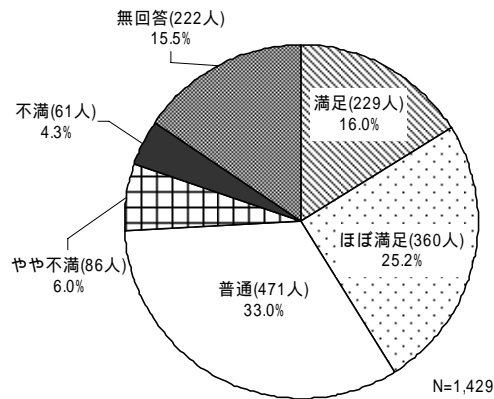


図 15 参加した催しの印象（再掲）

わかりやすい情報の提供

- ・意見記入はがき等による回答結果によると、提供された情報について、「わかりやすかった」、「普通」と回答した方が全体の約8割を占め、「わかりにくかった」と回答した方は約1割であったことから、わかりやすい情報提供であったと考えております（図16参照）。
- ・また、PIレポートの内容について、「興味深かった」、「少し興味深かった」と回答した方が全体の7割を超えており、みなさんの関心に応えることができたと考えています（図17参照）。
- ・さらに、「将来需要への対応方策の検討」についての回答結果によると、方策毎の対策案の特徴や考え方について、「わかった」、「概ねわかった」と回答した方が全体の7割を超えており、適切な情報内容であったと考えております（図18参照）。

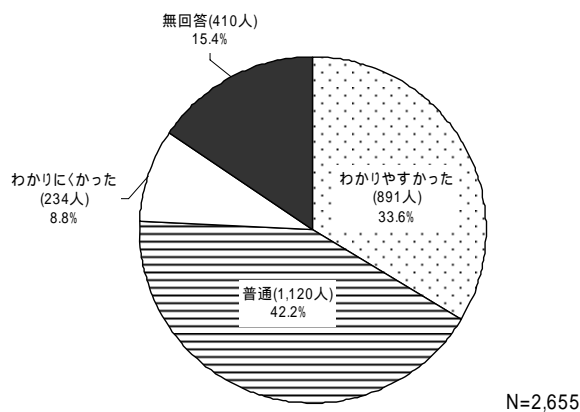


図 16 PIレポートはわかりやすかったか（再掲）

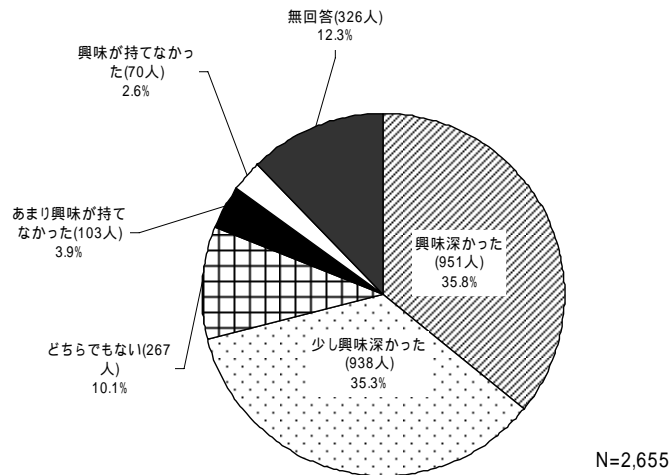


図 17 PIレポートは興味深かったか(再掲)

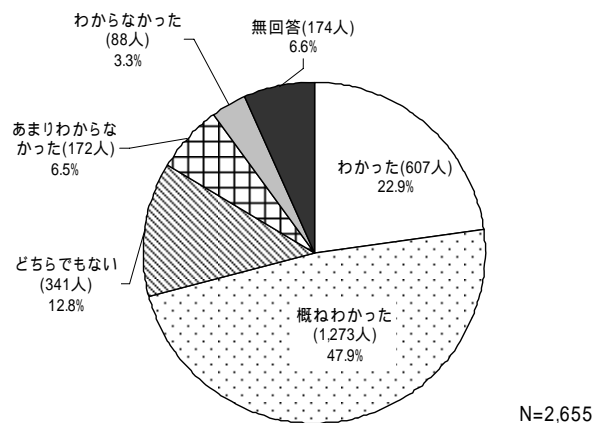


図 18 「将来需要への対応方策の検討」について、方策毎の対策案の特徴や考え方はわかったか(再掲)

寄せられたご意見等の公表

- ・意見記入はがき等により寄せられたご意見や、説明会、懇談会等でご発言いただいたご意見を集約し、ご意見に対する福岡空港調査連絡調整会議としての考え方をとりまとめ、「福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見とそれに対する考え方」として平成19年12月27日に公表しました。

中立・公正なPIの実施

- ・PI(ステップ3)実施計画を策定する際には、PI(ステップ1、2)の実施結果及びみなさんからいただいたご意見や、福岡空港調査PI有識者委員会の評価などを踏まえ、中立・公正な実施計画を策定しました。

- ・ P I 実施段階においては、中立・公正な P I の実施となるよう、その活動の実施状況について、福岡空港調査 P I 有識者委員会委員に実施状況の把握をしていただき、助言をいただきながら進めました。
- ・ 福岡空港調査 P I 有識者委員会委員の助言について、P I (ステップ 3) の活動の中で対応可能な助言に対しては、ステップ 3 の P I 活動の中で対応を実施しました。

適切な時間管理

- ・ P I (ステップ 3) の活動は、P I (ステップ 3) 実施計画において、「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、P I の実施期間は 4 ヶ月程度を目安」として実施することとしております。
- ・ P I (ステップ 3) は、平成 19 年 9 月 18 日から意見収集を開始し、9 月中旬から約 3 ヶ月にわたって催しを集中的に実施するなど、概ね計画どおりに実施でき、適切な時間管理ができたものと考えております。

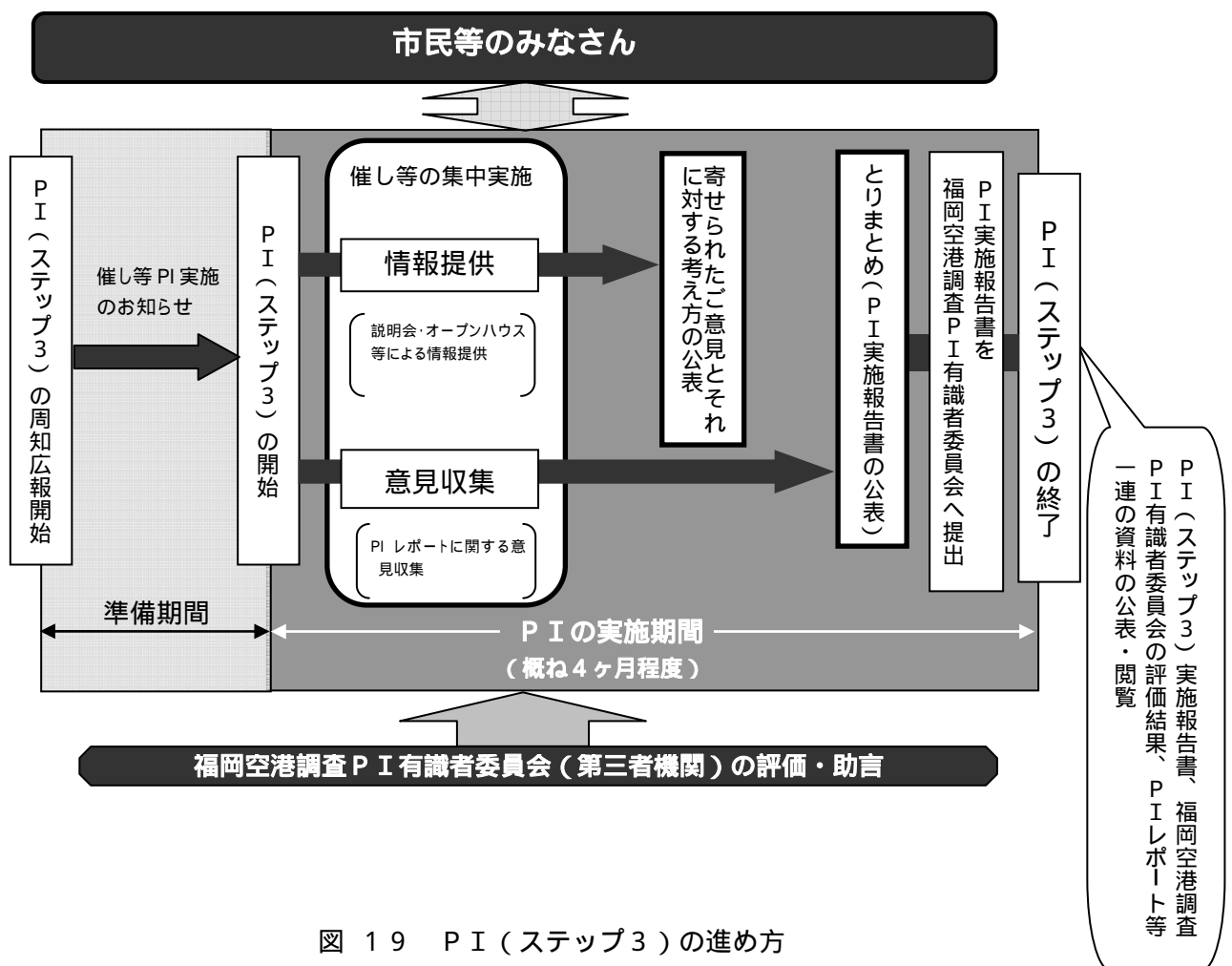


図 19 P I (ステップ 3) の進め方

表 6 P I (ステップ3) 実施計画と実施内容の比較

PI(ステップ3)実施計画					実施内容				
手法	PI参加者				回数・箇所・機関等	内容	実施計画との比較		
	福岡県民 福岡市民 福岡空港の周 辺地域住民及び 関連自治体	空港利用者	県内地方自治 体	空港利用企 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 外の個人及び団 体	
周知・広報	関係行政機関の広報手段等各種メディアによる広報 ・ホームページへの掲載 ・報道機関への情報提供							計画どおりに実施した。	
	新聞広告	3紙 (西日本、読売、朝日)	3回	半5段広告 (9/11) 各紙1回					
	雑誌広告	2誌 ぐらんざ 10月号 1/2 広告 (9/20) リビング福岡(中央・西・南・東) 「PICKUP まいたうん」面の1枠 (9/22)	2回						
	ラジオ広告	1局 RKB 20秒 (9/18～10/16) (平日のみ) 合計20本 1局 (LOVE-FM) 60秒 (9/20～9/30) (日本語+英語、日本語+中国語、日本語 +韓国語) 合計107本	127回						
	ラジオ放送	1局 RKB (9/23 10:30～) 1回 1局 FM福岡 (9/24 福岡県広報番組「福岡県だより」内での お知らせ)	2回						
	テレビ広告	3局 TNC (9/23～9/29) 15秒スポット×16本 FBS (9/23～9/29) 15秒スポット×21本 KBC (9/23～9/29) 15秒スポット×17本 合計54本	54回						
	テレビ番組	2局 TNC「フレッシュ! ぶくおか県」 (10/7 8:55～9:00) 5分 FBS「金曜テレビアン」番組内告知 (10/26 9:55～10:50) 30秒							
	チラシ配布	25ヶ所 (福岡空港、福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等)での街頭配布 (9/10～10/2、10/22) 県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	90,000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	九州地方整備局港湾空港部情報誌「プエルト」2回 (10/1、11/1 発行) 福岡県だより 1回 (7/1 発行) ぶくおか市政だより 3回 (9/1、9/15、10/15 発行) J.COM 福岡、FCV 10分広報番組 (10/5～10/11) 3回/日×7日間×2局							
国際交流機関広報誌	こくさいひろば((財)福岡国際交流センター) 1回 (9月発行) (英語版、中国語版、韓国語版) レインボー((財)福岡国際交流協会) 1回 (英語版・7月号 中国語版、韓国語版:7・8月号)								
PIレポートに関する情報提供意見収集	PIレポートの配布	PIレポートを配布する	・インフォメーションコーナーや公共機関の情報窓口等に設置 ・説明会や出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会等参加者への配布 ・ホームページに掲載 ・県内外の主要駅等や大学での街頭配布				75,000部	25ヶ所 (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 (9/18～10/2、10/22) 県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布 ・インフォメーションコーナーや公共機関の情報提供窓口等への設置 説明会、出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会等参加者への配布 ・ホームページに掲載 (H19/9/18～H20/1/10) PIレポート英語版も掲載	計画どおりに実施した。
	PIレポート詳細版の配布	PIレポート詳細版を配布する	・インフォメーションコーナーや公共機関の情報窓口等に設置 ・説明会や出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会等参加者への配布 ・ホームページに掲載				3,000部	・インフォメーションコーナーや公共機関の情報提供窓口等への設置 説明会や出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会等参加者への配布 ・ホームページに掲載 (H19/9/18～H20/1/10)	計画どおりに実施した。

PI(ステップ3)実施計画							実施内容		
手法	PI参加者						回数・箇所・機関等	内容	実施計画との比較
	福岡県民 福岡市民 福岡空港の周 辺地域住民及び 関連自治体	空港利用者	県内地方自治 体	空港利用企 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 外の個人及び団 体				
インフォメーションコーナー	福岡空港PIに関する総合的な情報提供を行い、意見収集を行う	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)に設置					4ヶ所	福岡空港 (H19/9/18～H20/1/10) 福岡県庁 (H19/9/18～H20/1/10) 福岡市役所 (H19/9/18～H20/1/10) 九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所 (H19/9/18～H20/1/10)	計画どおりに実施した。
HPへの情報掲載	PI実施主体のホームページに情報を掲載し、意見収集を行う	-					14,701アクセス	H19/9/10(PI(ステップ3)の周知広報開始)～H20/1/10	計画どおりに実施した。
説明会	PIレポートの内容についての説明会を開催し、意見収集を行う	福岡市 福岡地域 北九州地域 筑後地域 筑豊地域にて開催					6回(192人)	[福岡市内] あいれふ 10階講堂 (9/20) [福岡地区] まどかびあ 大会議室 (10/8) [北九州地区] KMMビル4階会議室 (10/3) [筑豊地区] 飯塚市市民交流プラザ (9/25) 直方市中央公民館 (11/12) [筑後地区] 六ツ門ビル2階 六ツ門大学 (10/5)	計画どおりに実施した。 (筑豊地区での開催を1回追加)
出前説明会	PIレポートの内容についての説明を行い、意見収集を行う	各地域の市民講座など各種の集まりにおいて要望に応じ実施 国 県 市の類似要員に準ずる					25回 (1,178人)	学校等 7回 一般市民・自治体等 10回 企業・経済団体等 8回	計画どおりに実施した。
懇談会	PIレポートの内容について懇談し、意見収集を行う	空港利用企業、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市民団体との懇談会を開催(業界などのカテゴリー別に開催)					12回(178人)	空港関連事業者 第1回 (9/26 福岡市役所) 第2回 (9/27 福岡市役所) 第3回 (10/1 福岡空港ビル) 第4回 (10/1 福岡空港ビル) 第5回 (10/9 福岡市役所) 第6回 (10/10 福岡市役所) 空港周辺住民等 第1回 (9/28 福岡空港事務所) 第2回 (10/2 地元集会所) 第3回 (10/10 地元集会所) 第4回 (10/15 地元集会所) 周辺自治体 (10/9 福岡市役所) 市民団体 (10/16 福岡市役所)	計画どおりに実施した。
公開懇談会	PIレポートの内容について様々な分野の方に公開の場で議論いただき、意見収集を行う	懇談会に参加いただいている市民団体や空港関係企業などのメンバーから参加を募り、様々な分野を横断したメンバーによる公開の懇談会を開催					3回	第1回 (10/24 吉塚合同庁舎) 第2回 (10/31 吉塚合同庁舎) 第3回 (11/7 吉塚合同庁舎)	計画どおりに実施した。
オープンハウス	PIレポートの内容についての展示や説明を行い、意見収集を行う	福岡市 福岡地域 北九州地域 筑後地域 筑豊地域 その他の地域にて開催					8ヶ所 (2日/ヶ所) (4,927人)	[福岡市内] 三越ライオン広場 (9/23～24) ショッパースモールマリナタウン (10/27～28) [福岡地区] THE MALL 春日 (9/29～30) 福岡東サティ (10/6～7) [北九州地区] リバーウォーク北九州 (9/29～30) [筑豊地区] イオンショッピングセンター穂波 (10/13～14) [筑後地区] ゆめタウン久留米 (10/13～14) [その他の地区] ゆめタウン佐賀 (10/6～7)	計画どおりに実施した。
見学会	空港の現状や利用状況等について見学会を開催し、意見収集を行う	福岡空港等で開催					1回(37人)	1回開催 (10/21)	計画どおりに実施した。
意見発表会	PI(ステップ3)のテーマに関する意見発表の場を設ける	福岡市内で開催					1回 (発表者11人、参加者136人)	アクロス福岡 7階(大会議室) (11/5)	計画どおりに実施した。
寄せられたご意見と考え方の方公表	寄せられたご意見とそれに対する考え方を公開、配布する	国 福岡県 福岡市の情報窓口やインフォメーションコーナー、ホームページ、市町村の窓口への設置等							計画どおりに実施した。

PIレポートに関する情報提供・意見収集

(2) 当初の目標が達成されたか

PI (ステップ3) 実施計画に定めた目標達成の判断について、下記の点から、当初の目標が達成されたものと考えております。

情報が市民等に十分に周知されたか

- ・今回のPI活動では、街頭での配布や県内市町村、中学校・高等学校・大学等への配布、各催しでの配布などで、PIレポートを約75,000部配布しました。また、約10,000の方が、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会の催しに参加され、ホームページにも約15,000件のアクセスがあるなど、多くの方々にご参加いただきました。
- ・意見記入はがき等による回答結果によると、提供された情報について、「わかりやすかった」、「普通」と回答した方が全体の約8割を占めました(図20参照)。
- ・「将来需要への対応方策の検討」についての回答結果によると、方策毎の対策案の特徴や考え方について、「わかった」、「概ねわかった」と回答した方が全体の7割を超えております。(図21参照)。
- ・これらのことから、PI(ステップ3)の活動では、情報が十分に周知されたものと考えております。

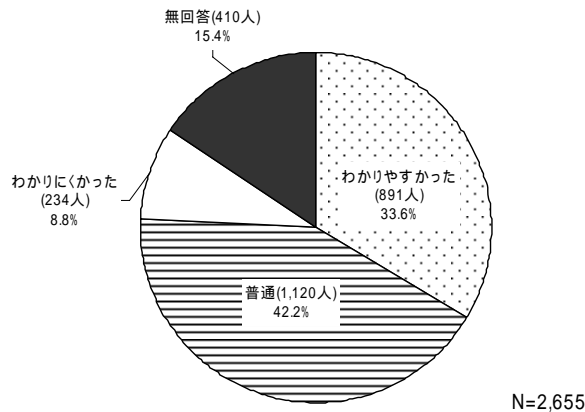


図 20 PIレポートはわかりやすかったか(再掲)

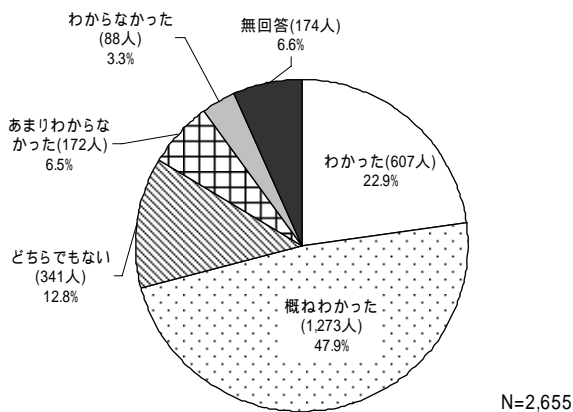


図 21 「将来需要への対応方策の検討」について、方策毎の対策案の特徴や考え方はわかったか(再掲)

市民等から幅広くご意見が収集されているか

- ・今回のPI活動では、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会の催しに約10,000人の方にご参加いただき、また、意見記入はがき等により、2,655人の方から7,933件のご意見が寄せられました。
- ・ご意見を寄せられた方の性別は男性が多いものの女性も大幅に増えており、年齢や空港利用頻度でも幅広い方からご意見が寄せられています。また、職業については、会社員をはじめとして専業主婦や学生・生徒など幅広い方からご意見が寄せられており、居住地別でも福岡県をはじめとして幅広い地域からご意見が寄せられています(図22、図23、図24、図25、表7参照)。
- ・これらのことから、PI(ステップ3)の活動では、幅広い市民等からご意見が寄せられたものと考えております。

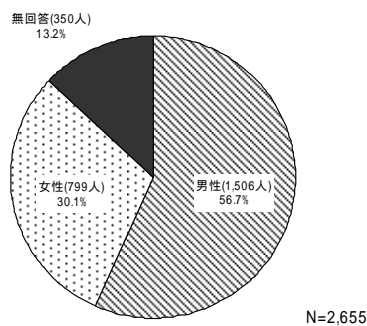


図 2 2 性別 (再掲)

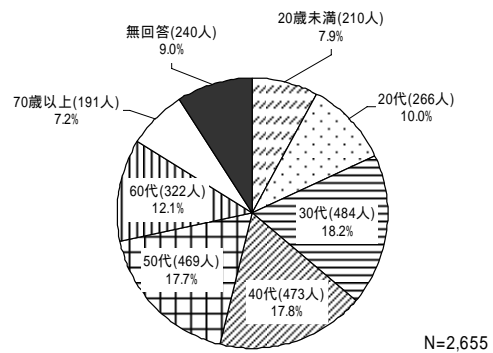


図 2 3 年齢 (再掲)

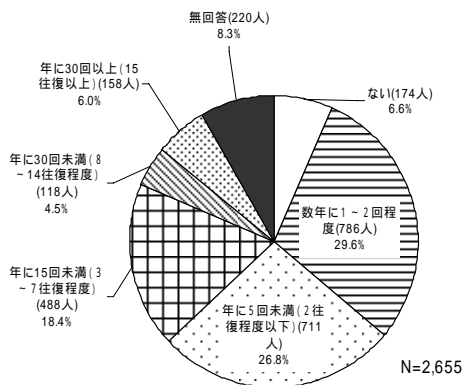


図 2 4 福岡空港からの航空機利用状況 (再掲)

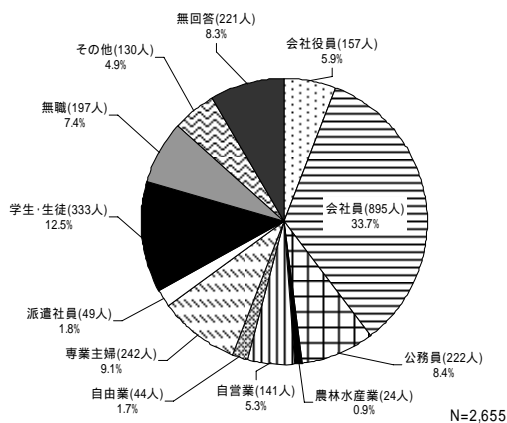


図 2 5 職業 (再掲)

表 7 住所 (再掲)

都道府県	回答数
北海道	2
岩手県	1
宮城県	3
埼玉県	5
千葉県	12
東京都	53
神奈川県	14
新潟県	1
石川県	1
山梨県	1
岐阜県	2
静岡県	2
愛知県	4
三重県	1
京都府	1
大阪府	14
兵庫県	5
和歌山県	1
岡山県	1
広島県	1
山口県	7
愛媛県	1
福岡県	2,178
佐賀県	91
長崎県	7
熊本県	27
大分県	6
宮崎県	2
鹿児島県	2
沖縄県	5
その他	2
無回答	202
計	2,655

(3) まとめ

福岡空港の総合的な調査に係るP I (ステップ3)の活動は、P I (ステップ3)実施計画に則って、十分な周知広報、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、意見収集期間の終了前に「寄せられたご意見とそれに対する考え方」の公表を行うなど、中立、公正、適切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3)の目標は達成できたものと考えております。

なお、寄せられたご意見の中には、「将来需要への対応方策」についてのより詳細な情報を求めるものや「評価の方法に関する意見」などP I (ステップ4)の内容についてのご意見も見られました。P I (ステップ4)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3)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、みなさんが参加しやすくご意見を寄せやすいよう工夫して参りたいと考えております。