

(参 考)

福岡空港の総合的な調査に係る P I の実施状況について

平成 21 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 4 つ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）を実施いたしました。

平成 17 年度は、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 P I 活動を実施しました。平成 18 年度は、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 P I 活動を実施しました。また平成 19 年度は、P I（ステップ 3）として「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 P I 活動を実施しました。

本年度は、最終ステップである P I（ステップ 4）として、「対応案の比較評価」と「方向性（案）」について P I 活動を実施し、平成 21 年 月 日に終了いたしました。

本書は、これまで実施してまいりました P I 活動の実施結果をとりまとめたものです。

目次

PI活動

1. PIプロセスと各ステップの実施期間
2. PI（ステップ1～ステップ4）活動内容
 - (1) 周知広報活動
 - (2) PIレポートに関する情報提供及び意見収集活動
3. 寄せられたご意見
 - (1) ご意見を寄せられた方の人数と件数
 - (2) ご意見を寄せられた方の属性
 - (3) 意見記入はがき等各問の回答状況
4. 寄せられたご意見に対する考え方
 - (1) ステップ1
 - (2) ステップ2
 - (3) ステップ3
 - (4) ステップ4
5. PI（ステップ1～ステップ4）活動のまとめ
 - (1) ステップ1のまとめ
 - (2) ステップ2のまとめ
 - (3) ステップ3のまとめ
 - (4) ステップ4のまとめ
6. 福岡空港調査PI有識者委員会の評価と助言、助言に対する対応

福岡空港の総合的な調査

- ・福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ1
- ・福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ2
- ・福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ3
- ・福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ4

参考資料

- ・各ステップの意見記入様式（用紙・はがき）

I PI活動

1. PIプロセスと各ステップの実施期間

表1 各ステップのPI実施期間

ステップ	PI実施期間（意見募集期間） （「寄せられた意見と考え方」に対する意見募集期間含む）
ステップ1	平成17年7月25日～平成17年10月27日
ステップ2	平成18年7月10日～平成18年11月14日
ステップ3	平成19年9月18日～平成20年1月10日
ステップ4	平成20年9月29日～平成20年12月25日

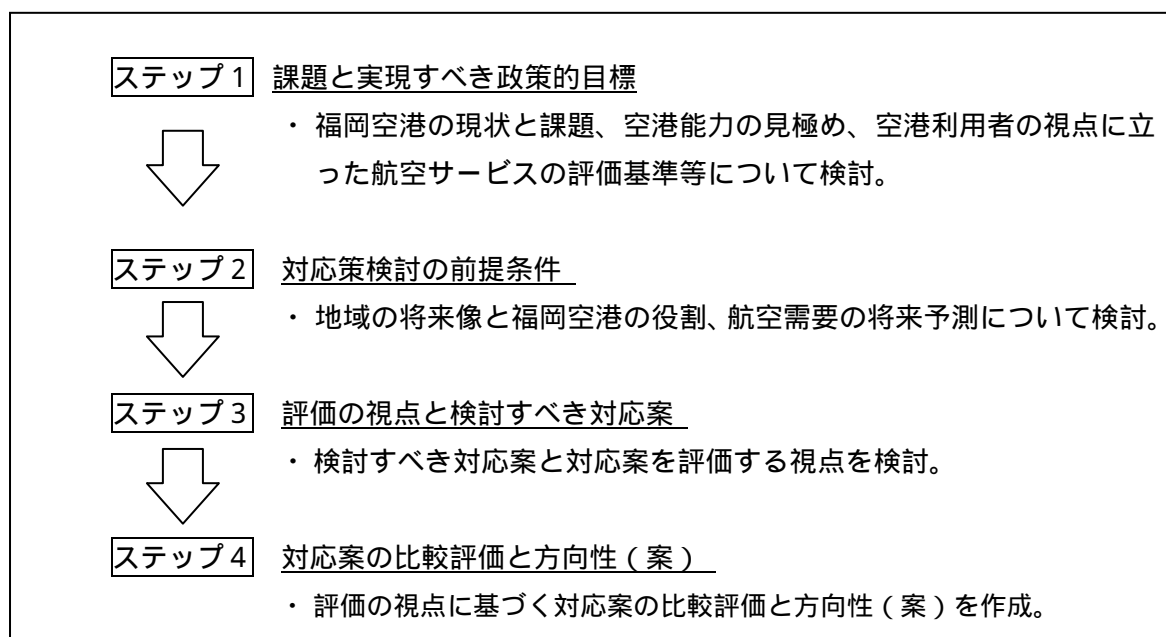


図1 福岡空港の総合的な調査に係るPIのステップとテーマ

2. PI (ステップ1～ステップ4) 活動内容

(1) 周知広報活動

表2 各ステップにおける周知広報活動と実施数(総括表)

実施手法	実施数量(実施回数または資料等配布数)			
	ステップ1	ステップ2	ステップ3	ステップ4
新聞広告	6回	5回	3回	2回
雑誌広告		2回	2回	
ラジオ広告	78回	40回	127回	79回
ラジオ放送		8回	2回	1回
テレビ広告			54回	67回
テレビ番組			2回	4回
チラシ配布	65,000部	60,000部	90,000部	100,000部
ポスター配布	1,100部	1,100部	1,100部	1,100部
行政だより 配布等	福岡県だより： 約200万部 市政だより：約70万部	福岡県だより： 約200万部 市政だより：約70万部 J:COM、FCV： 約52万世帯	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	福岡県だより： 約200万部 めるふく：約5,000件 市政だより：約74万部 J:COM、FCV： 約58万世帯
希望者へのニュー ースレター送付	520部	667部	737部	775部
国際交流機関 広報誌		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	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	こくさいひろば： 英語4,500部 レインボー： 英語5,000部 中国語1,700部 韓国語1,700部
ホームページ	9,028 アクセス (H17/7/25～H17/10/31)	10,279 アクセス (H18/6/27～H18/11/14)	14,701 アクセス (H19/9/10～H20/1/10)	13,323 アクセス (H20/9/20～H20/12/25)

表3 ステップ1の周知広報活動の内容

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	6回	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	78回	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)	-
チラシ配布		・県内20ヶ所(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	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
行政だより配布等		・福岡県だより1回(7/1発行) ・ふくおか市政だより1回(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)

表4 ステップ2の周知広報活動の内容

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	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 あんふあん 1/3 広告(7/7発行) アバンティ福岡 1/2 広告(7/20発行)	あんふあん:4.7万部 アバンティ福岡:14.5万部
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(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分広報番組 (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: 約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

表5 ステップ3の周知広報活動の内容

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）福岡県国際交流センター）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		・PI（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）

表6 ステップ4の周知広報活動の内容

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
新聞広告	2回	2紙 (毎日、日本経済) 半5段広告(9/20)各紙1回	
ラジオ広告	79回	1局 LOVE-FM ・40秒×46本(9/22～10/1)日本語+英語、日本語+中国語、日本語+韓国語 ・20秒×30本(10/19～10/25)日本語 ・120秒×3本(10/21～10/23)英語、中国語、韓国語	
ラジオ放送	1回	1局 FM福岡 (10/2 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	67回	3局 RKB(10/5～11、11/2～8)15秒スポット×21本 FBS(10/5～11、11/2～8)15秒スポット×28本 KBC(10/5～11、11/2～8)15秒スポット×18本 合計67本	
テレビ番組	4回	4局 RKB「ふくおか見聞録」 (10/25 11:25～11:30)5分 FBS「金曜テレビアン」番組内告知 (10/10 9:55～10:50)40秒 KBC「FOR YOU」番組内告知 (11/4 13:55～14:00)60秒 RKB「宣伝上手」番組内告知 (11/4 10:50～11:00)30秒	
チラシ配布		・23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(9/20～9/26) ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	100,000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2回(9/1、11/1発行) ・福岡県メールマガジン「めるふく」(10/3発行) ・ふくおか市政だより2回(9/15、10/15発行) ・J:COM福岡、FCV 10分広報番組(10/31～11/6)3回/日×7日間×2局	福岡県だより:約200万部 めるふく:約5,000件 市政だより:約74万部 J:COM、FCV: 約58万世帯
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(8月発行) ・レインボー((財)福岡国際交流協会) 1回(英語版:9月号 中国語版、韓国語版:9・10月号)	こくさいひろば: 英語4,500部 レインボー: 英語5,000部 中国語1,700部 韓国語1,700部
ホームページ		・PI(ステップ4)の周知広報開始(9/20～12/25) ・検索キーワード連動型広告への登録 (Yahoo Overture、Google Adwords)(9/22～12/25)	13,323アクセス (9/20～12/25)

(2) P I レポートに関する情報提供及び意見収集活動

表7 P I レポートに関する情報提供及び意見収集活動と実施数(総括表)

手法	実施数量 (上段：実施回数、資料配布数等) (下段：参加者数)			
	ステップ1	ステップ2	ステップ3	ステップ4
P I レポート	50,000 部	60,000 部	75,000 部	100,000 部
インフォメーションコーナー	3ヶ所 4,828 人 (福岡空港 H17/8/17~H17/10/31)	4ヶ所 6,935 人 (福岡空港 H18/7/10~H18/11/14)	4ヶ所 3,253 人 (福岡空港 H19/9/18~H20/1/10)	4ヶ所 3,257 人 (福岡空港 H20/9/29~H20/12/25)
説明会	5 回 235 人	5 回 243 人	6 回 192 人	5 回 209 人
出前説明 (*出前説明会及び要望に基づき個別説明)	4 回(個別) 150 人	11 回(個別) 513 人	25 回(出前説明会) 1,178 人	65 回(出前説明会) 3,658 人
懇談会	13 回 227 人	12 回 175 人	12 回 178 人	12 回 166 人
公開懇話会			3 回	
オープンハウス	5ヶ所(2日/ヶ所) 1,629 人	7ヶ所(2日/ヶ所) 1,925 人	8ヶ所(2日/ヶ所) 4,927 人	10ヶ所(2日/ヶ所) 5,634 人
福岡空港見学会	5 回 152 人	4 回 122 人	1 回 37 人	
シンポジウム		1 回 370 人		
福岡空港 意見発表会			1 回 発表者 11 人 一般参加者 136 人	
市民意見交換会				1 回 発表者 18 人 一般参加者 96 人
パネル展示		9 ヶ所		7 ヶ所
グループ ヒアリング		4 回 48 人		

表8 ステップ1のPIレポートに関する情報提供及び意見収集活動の内容

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
PI レポート		・県内20ヶ所(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	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ヶ所	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ヶ所(2 日/ヶ所)	天神地下街(8/19~20) JR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

表9 ステップ2のPIレポートに関する情報提供及び意見収集活動の内容

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
PI レポート		・20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(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	60,000部
		・ホームページ掲載(7/10~) PIレポート英語版も掲載	—
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ヶ所	福岡空港(7/10~11/14) 福岡県庁(7/10~11/14) 福岡市役所(7/10~11/14) 九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所(8/1~11/14)	6,935人 (福岡空港 7/10~11/14)
ホームページ		・PI(ステップ2)の周知広報開始(6/27~11/14)	10,279アクセス (6/27~11/14)
説明会	5回	北九州国際会議場(7/25)	43人
		アクロス福岡(7/26)	42人
		のがみプレジデントホテル(8/1)	57人
		くるみホール(8/9)	54人
		まどかピア(8/10)	47人
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	175人
オープン ハウス	7ヶ所 (2日/ヶ所)	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

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
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	122人
パネル展示	9ヶ所	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

表10 ステップ3のPIレポートに関する情報提供及び意見収集活動の内容

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
PI 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~) PI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		・PI(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] まどかびあ 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
		[筑後地区] 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)</p> <p>ショッピング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)</p> <p>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>

表 1 1 ステップ 4 の P I レポートに関する情報提供及び意見収集活動の内容

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
PIレポート		・23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(9/29～10/11、11/13～29) ・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 ・ホームページ掲載(9/29～)	100,000部 -
インフォメーションコーナー	4ヶ所	福岡空港(9/29～12/25) 福岡県庁(9/29～12/25) 福岡市役所(9/29～12/25) 九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所(9/29～12/25)	3,257人 (福岡空港 9/29～12/25)
ホームページ		・PI(ステップ4)の周知広報開始(9/20～12/25)	13,323アクセス (9/20～12/25)
説明会	5回	[福岡市内] 福岡市役所15階講堂(10/6) [筑後地区] 久留米市役所くろみホール(10/10) [北九州地区] 北九州国際会議場21会議室(10/17) [筑豊地区] のがみプレジデントホテル(10/22) [福岡地区] 大野城まどかびあ大会議室(10/29)	77人 20人 40人 26人 46人
出前説明会	65回	学校等 37回、2,468人 一般市民・自治体等 22回、942人 企業・経済団体等 6回、248人	65回、3,658人
懇談会	12回	空港関連事業者、空港利用企業・団体 第1回(10/8 福岡市役所) 11団体、12名 第2回(10/9 空港ビル待合室) 7団体、10名 第3回(10/9 空港ビル待合室) 9団体、13名 第4回(10/10 福岡市役所) 6団体、8名 第5回(10/15 福岡市役所) 5団体、8名 第6回(10/22 福岡市役所) 6団体、7名 空港周辺住民等 第1回(10/6 福岡空港事務所) 19名 第2回(10/7 地元集会所) 14名 第3回(10/14 地元集会所) 24名 第4回(10/20 地元集会所) 27名 空港周辺自治体(10/15 福岡市役所) 9団体、12名 市民団体・NPO(10/21 吉塚合同庁舎) 7団体、12名	166人
オープンハウス	10ヶ所 (2日/ヶ所)	[福岡市内] 三越ライオン広場 (10/10～10/11、福岡市中央区) ショッピングモールマリナタウン (10/25～10/26、福岡市西区) イオン福岡伊都ショッピングセンター (11/1～11/2、福岡市西区) イオン香椎浜ショッピングセンター (11/8～11/9、福岡市東区) [福岡地区] THE MALL 春日 (11/15～11/16、春日市春日) 福岡東サティ (11/22～11/23、糟屋郡志免町)	来場者 826人 配布数 1,500部 来場者 656人 配布数 1,274部 来場者 487人 配布数 1,579部 来場者 1,004人 配布数 1,454部 来場者 384人 配布数 1,210部 来場者 341人 配布数 1,099部

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
		[北九州地区] リバーウォーク北九州 (10/25～10/26、北九州市小倉北区)	来場者 299 人 配布数 1,573 部
		[筑豊地区] イオンショッピングタウン穂波 (10/18～10/19、飯塚市枝国)	来場者 457 人 配布数 1,526 部
		[筑後地区] ゆめタウン久留米 (10/12～10/13、久留米市新合川)	来場者 739 人 配布数 1,830 部
		[その他の地区] ゆめタウン佐賀 (11/2～11/3、佐賀県佐賀市兵庫町)	来場者 441 人 配布数 1,389 部
市民意見 交換会	1 回	天神クリスタルビル(11/4)	114 名 (うち 一般入場者96名)
パネル等 展示	7ヶ所	福岡市早良区役所(9/29～10/3) 福岡市東区役所(10/6～10/10) 福岡市西区役所(10/14～10/17) 福岡市中央区役所(10/20～10/24) 福岡市博多区役所(10/27～10/31) 福岡市南区役所(11/4～11/7) 福岡市城南区役所(11/10～11/21)	-

3. 寄せられたご意見

(1) ご意見を寄せられた方の人数と件数

表 1 2 ご意見を寄せられた方の人数と件数の推移

項目	ステップ 1	ステップ 2	ステップ 3	ステップ 4
ご意見を寄せられた方の人数	1,426 人	1,352 人	2,655 人	8,018 人
ご意見の件数	3,115 件	3,921 件	7,933 件	28,557 件

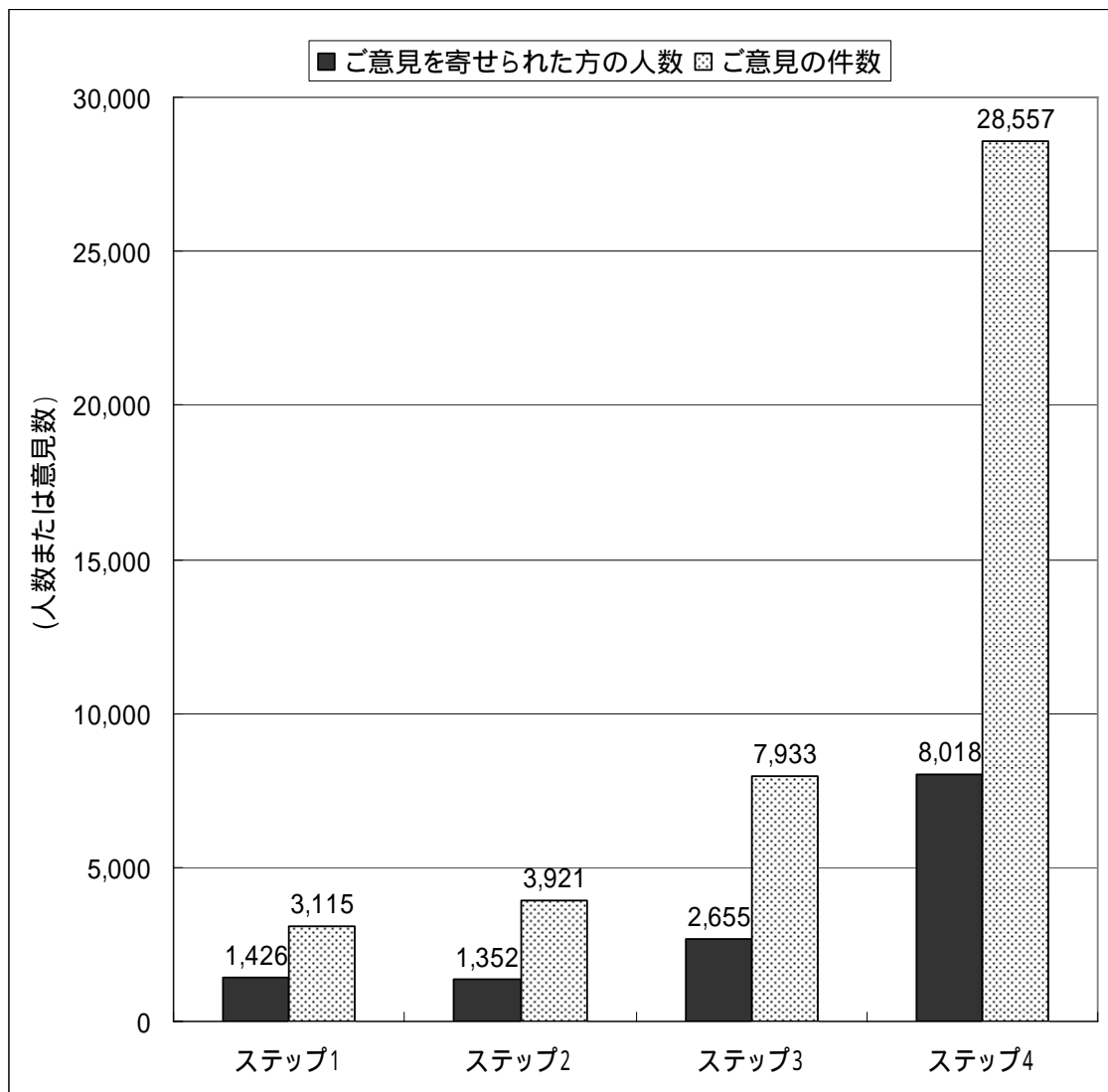


図 2 ご意見を寄せられた方の人数と件数の推移

(2) ご意見を寄せられた方の属性

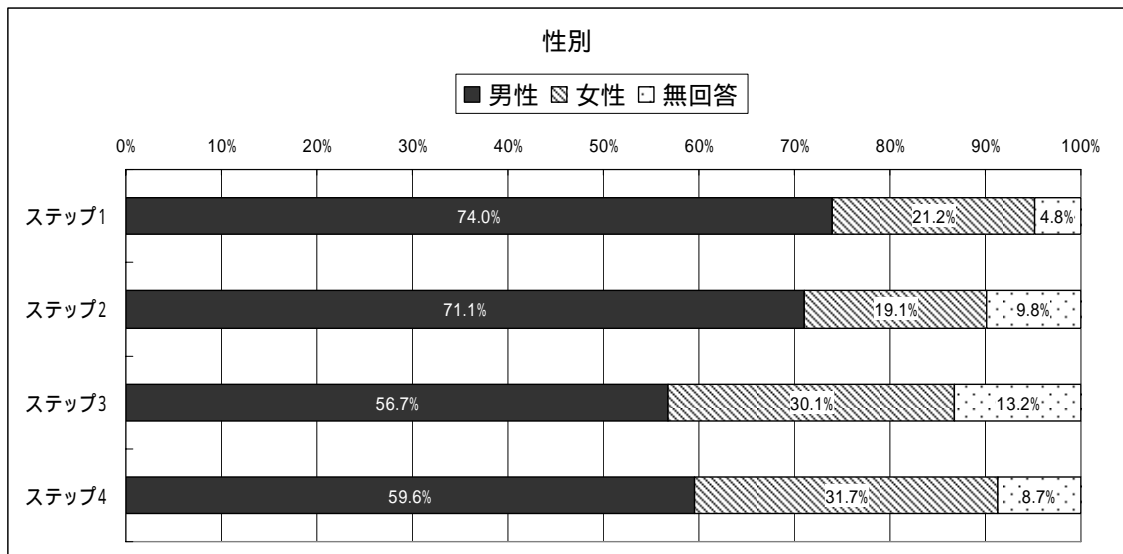


図3 ご意見を寄せられた方の属性1 - 性別

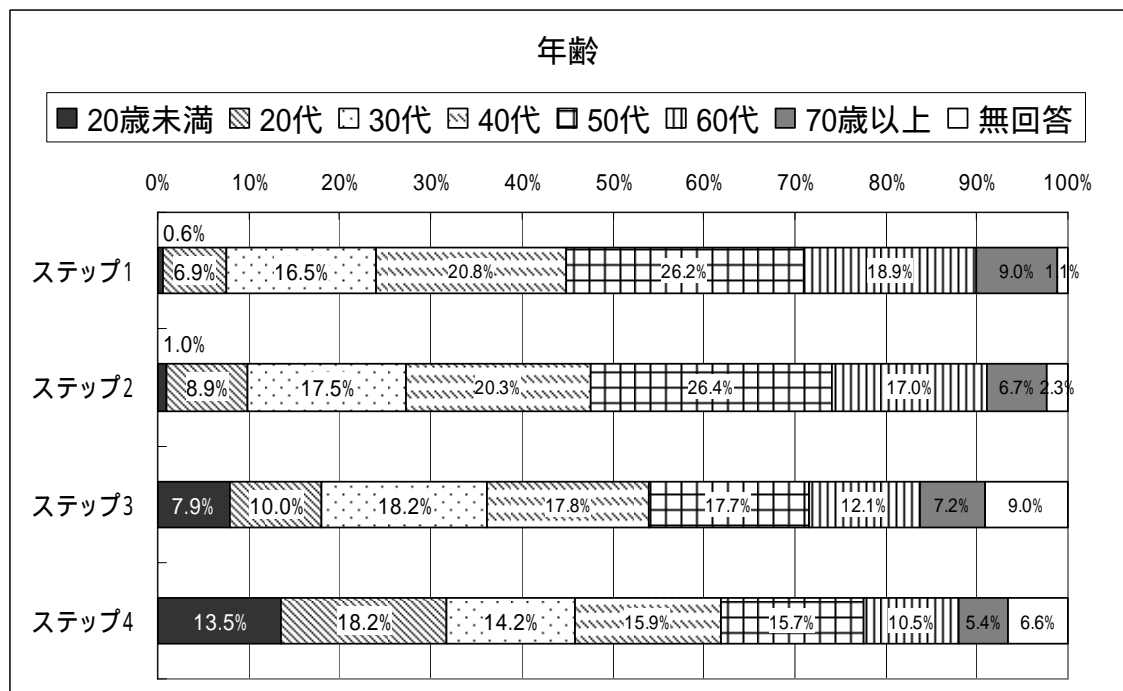


図4 ご意見を寄せられた方の属性2 - 年齢

表 1 3 ご意見を寄せられた方の属性 3 - 居住地

	ステップ1	ステップ2	ステップ3	ステップ4
北海道	5	0	2	7
青森県	2	0	0	0
岩手県	0	0	1	2
宮城県	0	0	3	1
秋田県	0	0	0	0
山形県	1	3	0	1
福島県	1	0	0	1
茨城県	5	3	0	7
栃木県	0	1	0	2
群馬県	0	0	0	2
埼玉県	15	18	5	31
千葉県	29	16	12	27
東京都	67	53	53	136
神奈川県	39	25	14	41
新潟県	3	0	1	2
富山県	0	1	0	0
石川県	0	0	1	1
福井県	0	0	0	2
山梨県	1	1	1	1
長野県	1	0	0	3
岐阜県	1	0	2	0
静岡県	2	1	2	2
愛知県	9	7	4	23
三重県	1	0	1	1
滋賀県	0	0	0	1
京都府	3	0	1	3
大阪府	18	9	14	25
兵庫県	8	6	5	8
奈良県	1	3	0	3
和歌山県	0	0	1	4
鳥取県	0	1	0	0
島根県	3	2	0	0
岡山県	0	0	1	3
広島県	1	0	1	7
山口県	32	17	7	31
徳島県	0	0	0	0
香川県	1	0	0	2
愛媛県	0	0	1	1
高知県	0	0	0	1
福岡県	1,113	1,085	2,178	6,662
佐賀県	16	34	91	178
長崎県	5	8	7	27
熊本県	5	10	27	79
大分県	8	11	6	30
宮崎県	2	3	2	11
鹿児島県	4	6	2	9
沖縄県	2	5	5	8
その他	2	0	2	2
無回答	20	23	202	630
	1,426	1,352	2,655	8,018

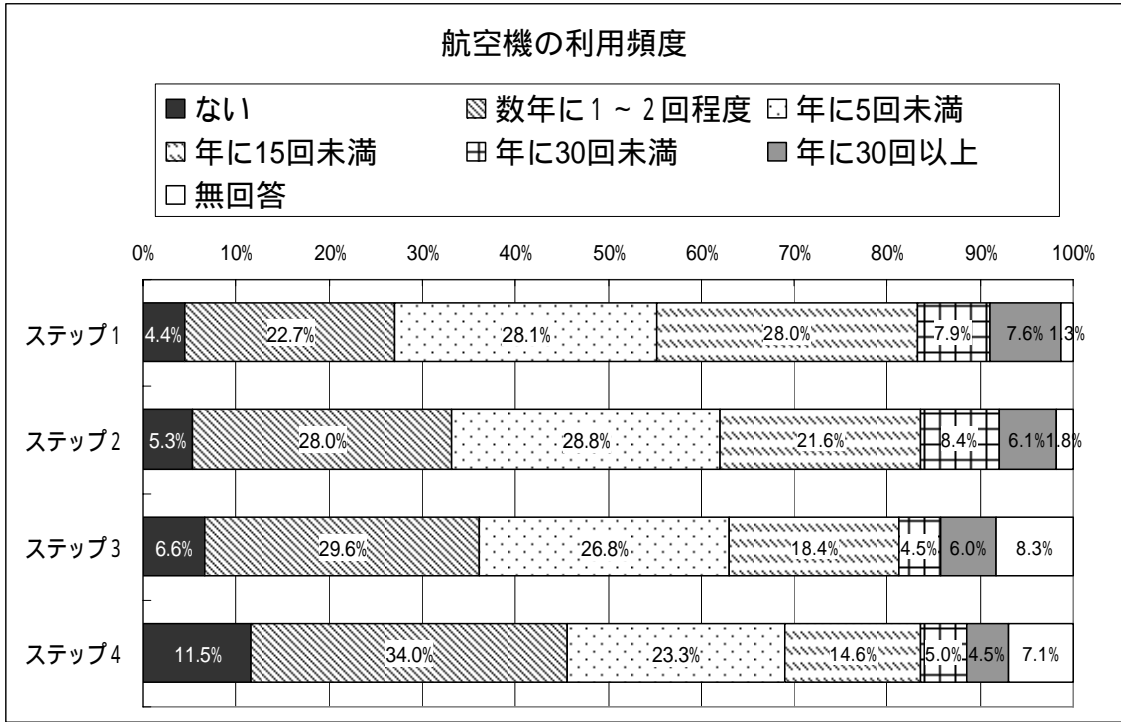


図5 ご意見を寄せられた方の属性4 - 航空機の利用頻度

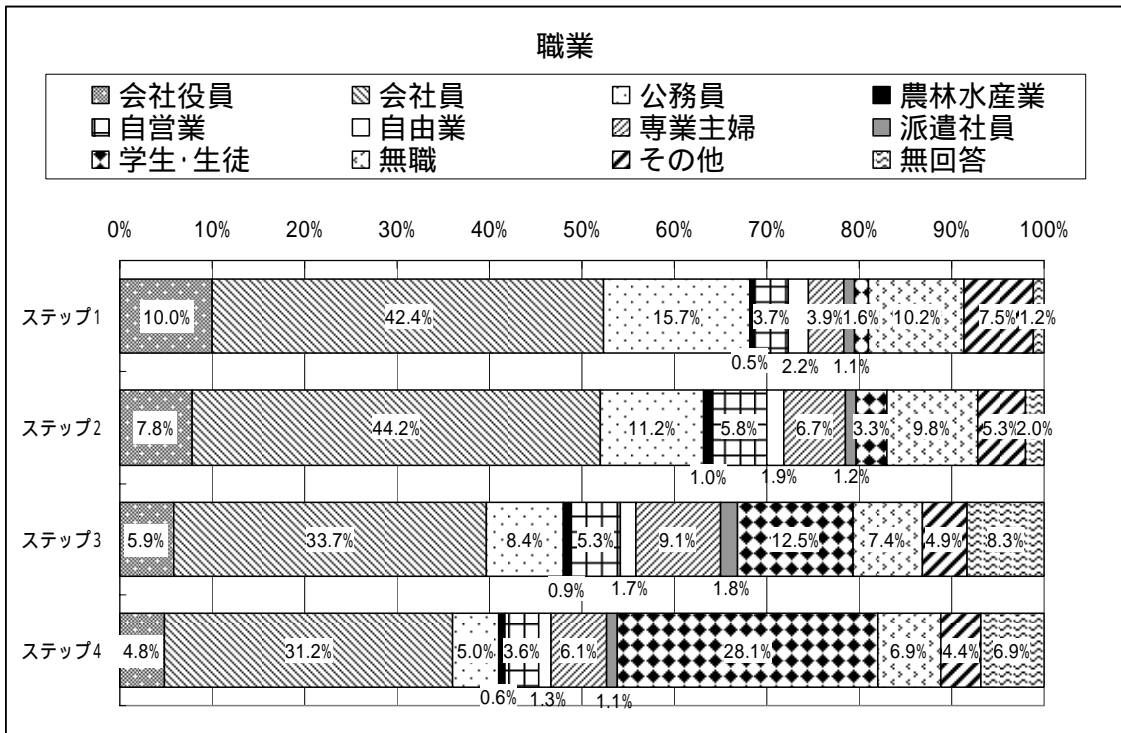


図6 ご意見を寄せられた方の属性5 - 職業

(3) 意見記入はがき等各問の回答状況

1) P I の認知について

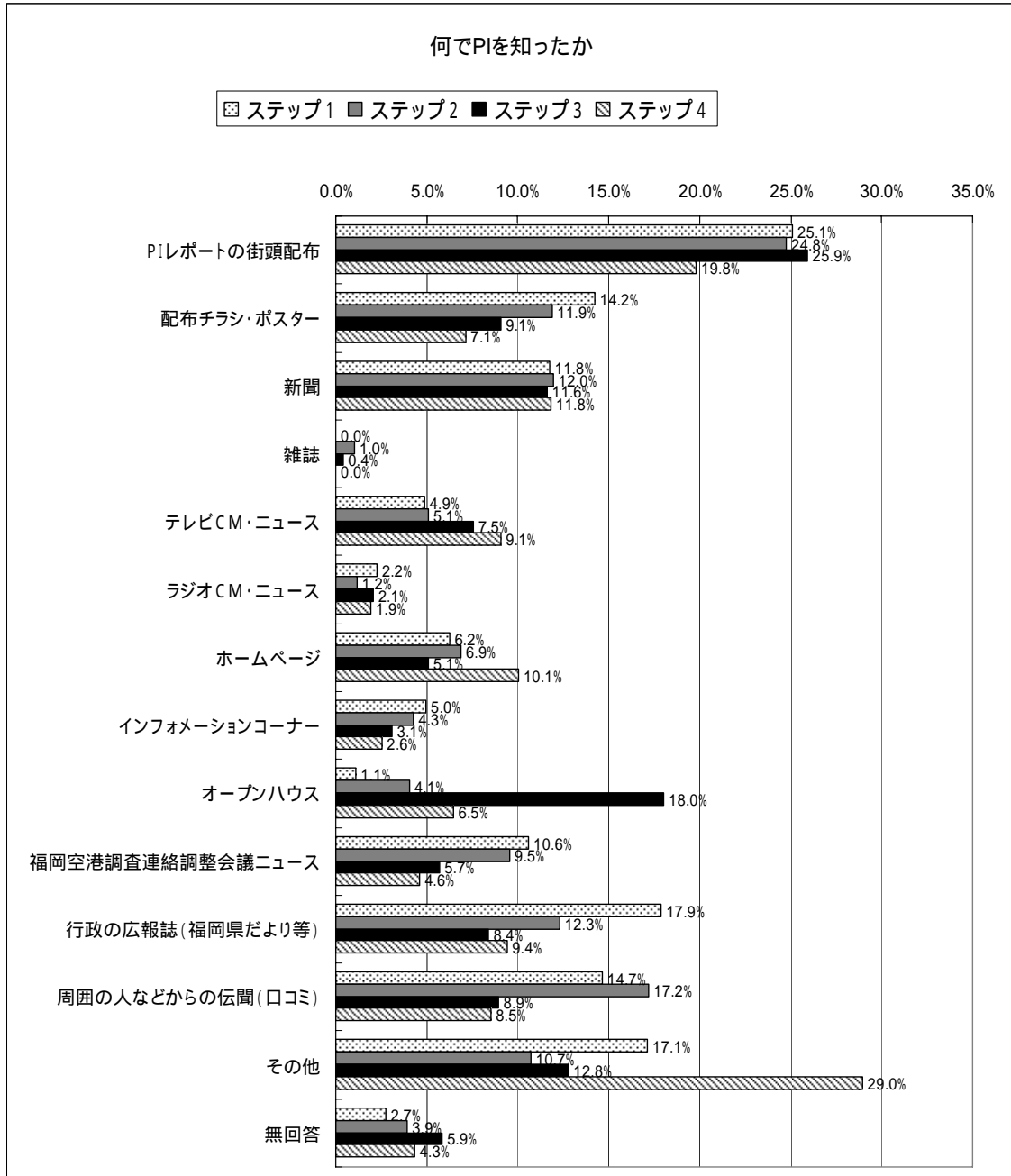


図7 何でP Iを知ったか

2) P I レポートについて

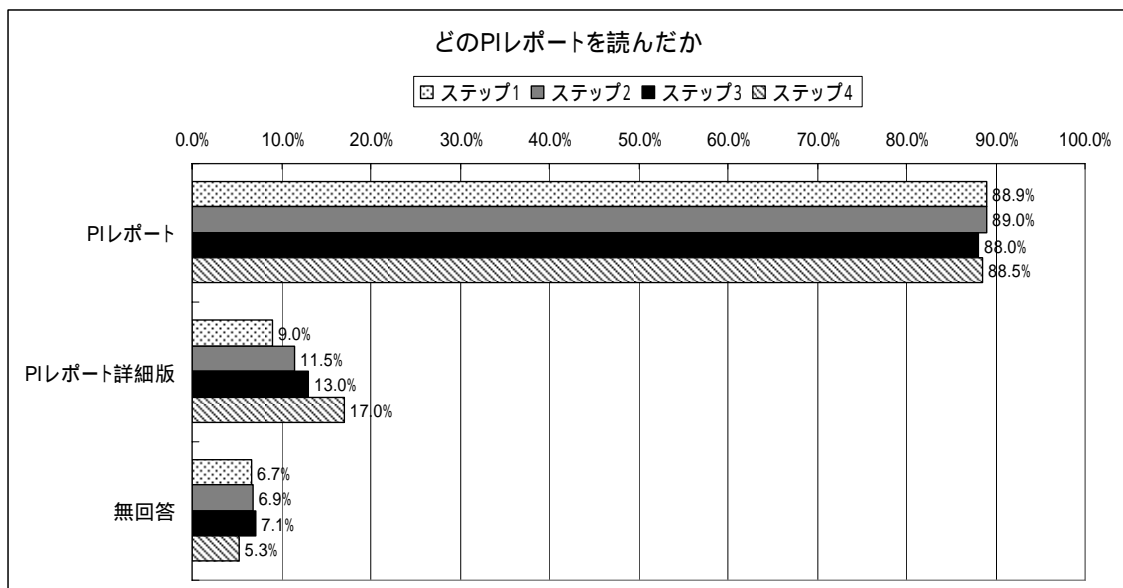


図8 どのPIレポートを読んだか

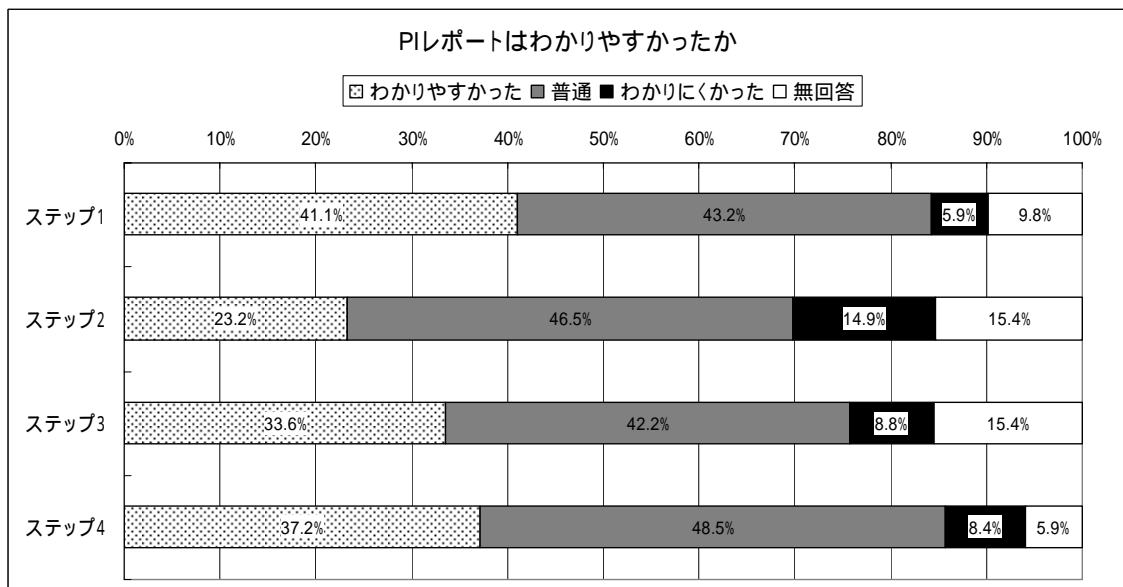


図9 PIレポートはわかりやすかったか

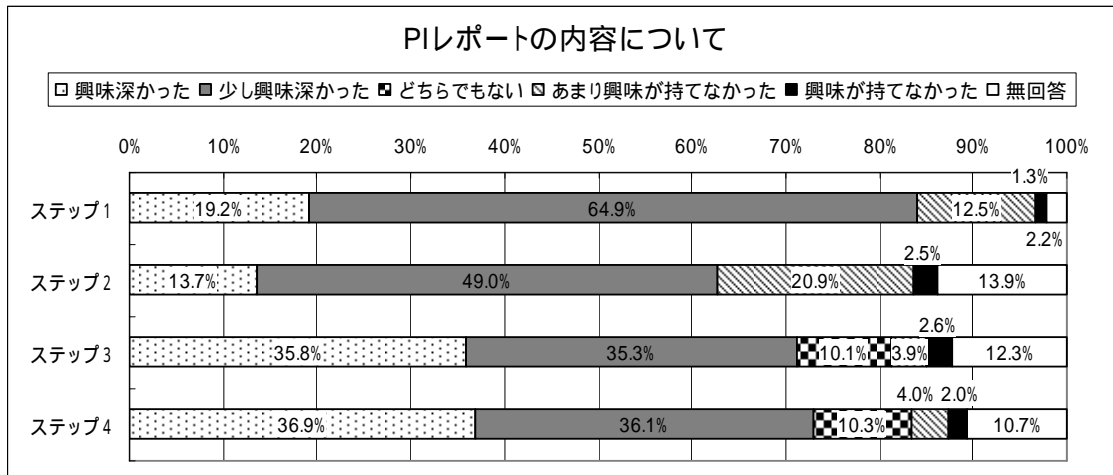


図10 PIレポートの内容について

3) 参加した催しについて

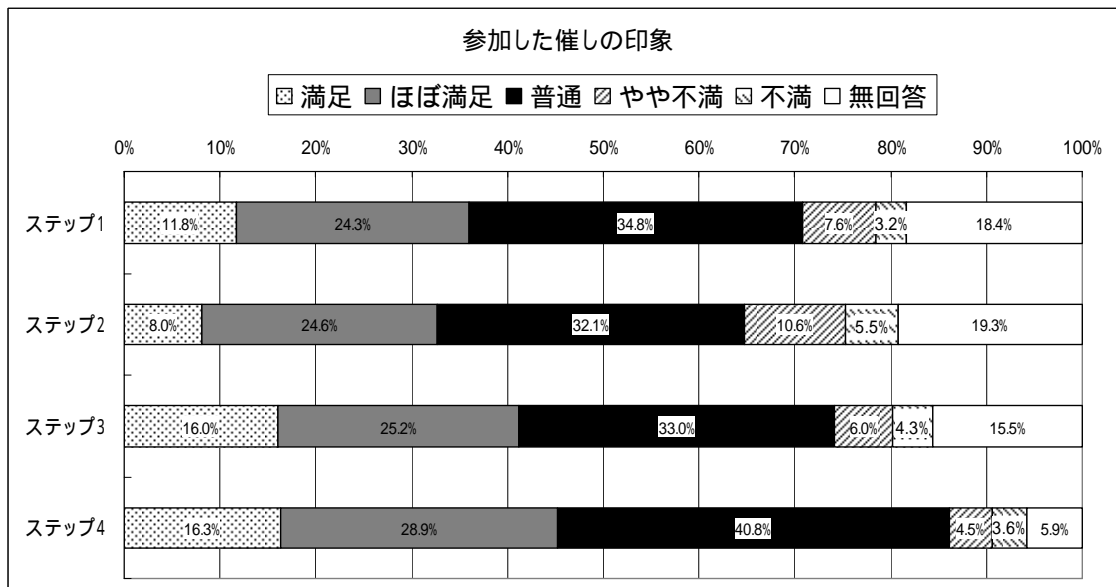


図11 参加した催しの印象

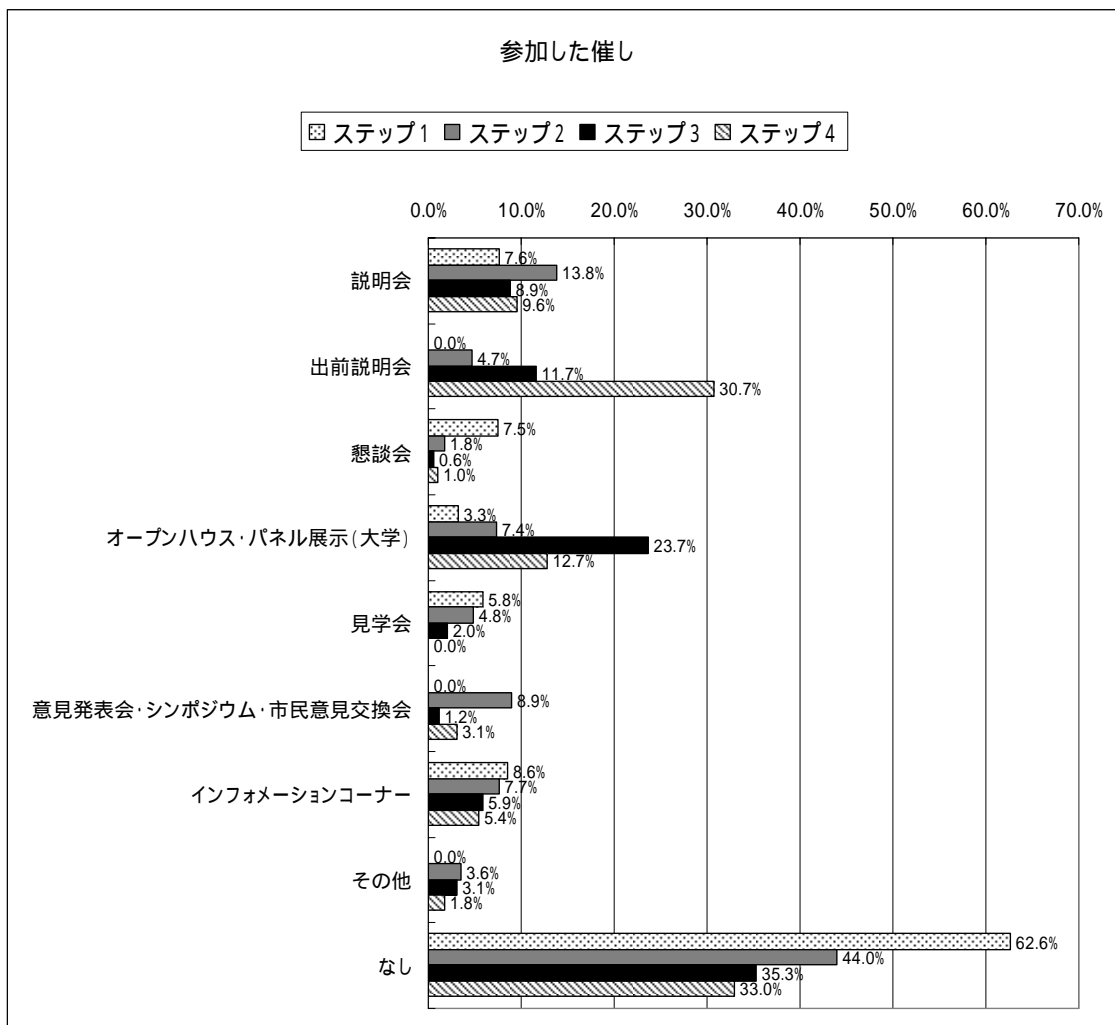


図 1 2 参加した催し

4) 提供した情報について

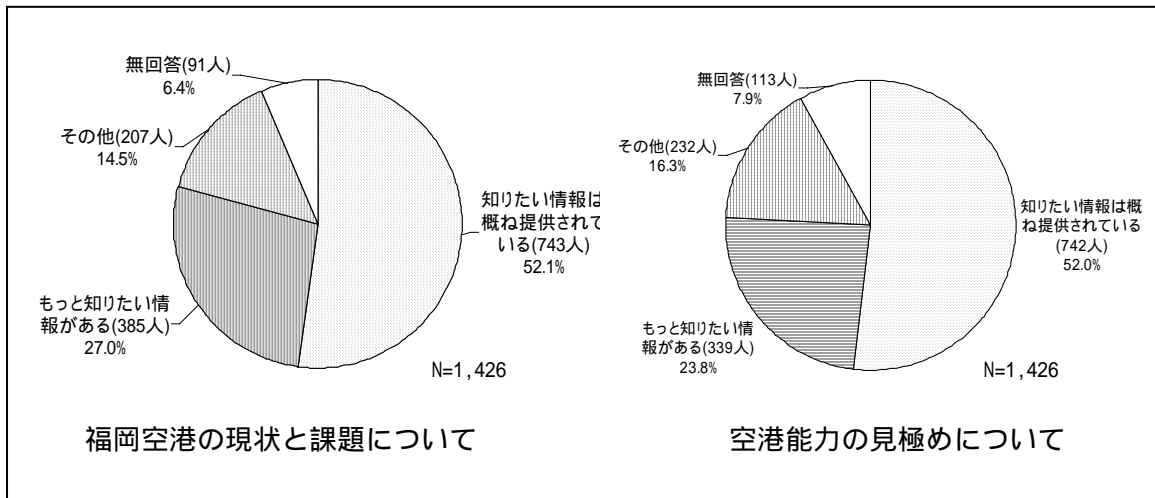


図 1 3 知りたい情報は提供されているか (ステップ 1)

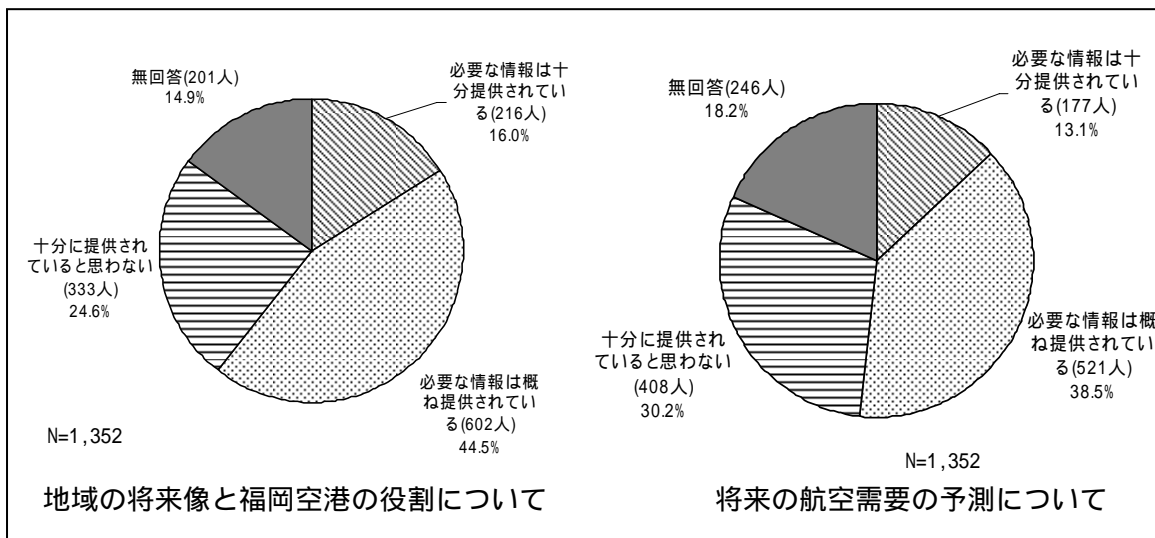


図 1 4 必要な情報は提供されているか (ステップ 2)

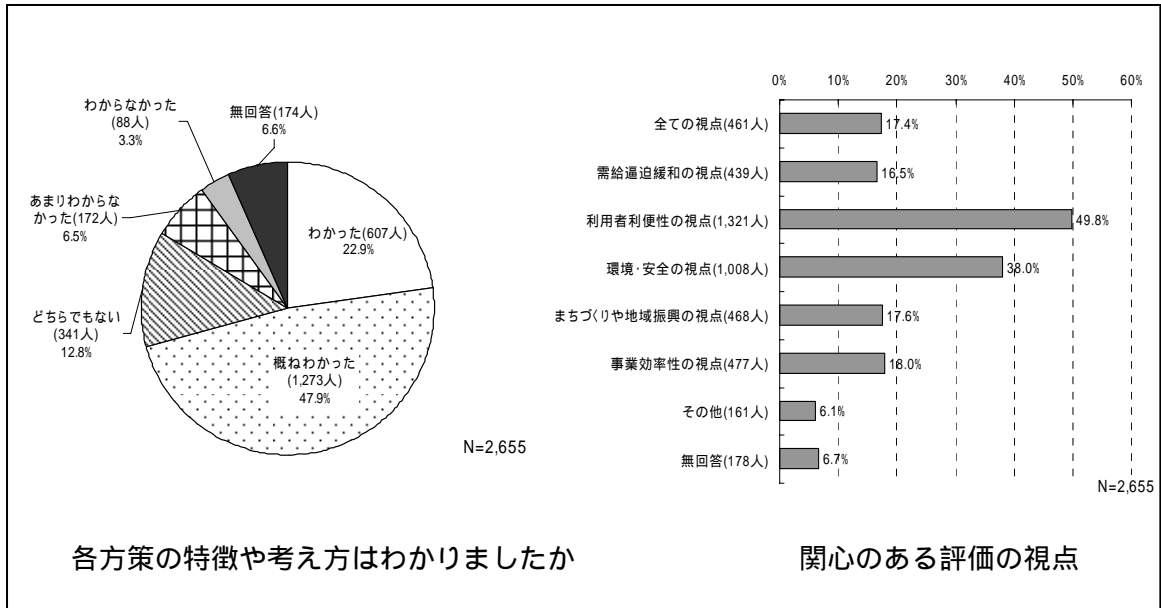


図 1 5 各方策の特徴や考え方がわかるか、関心のある評価の視点は何か（ステップ 3）

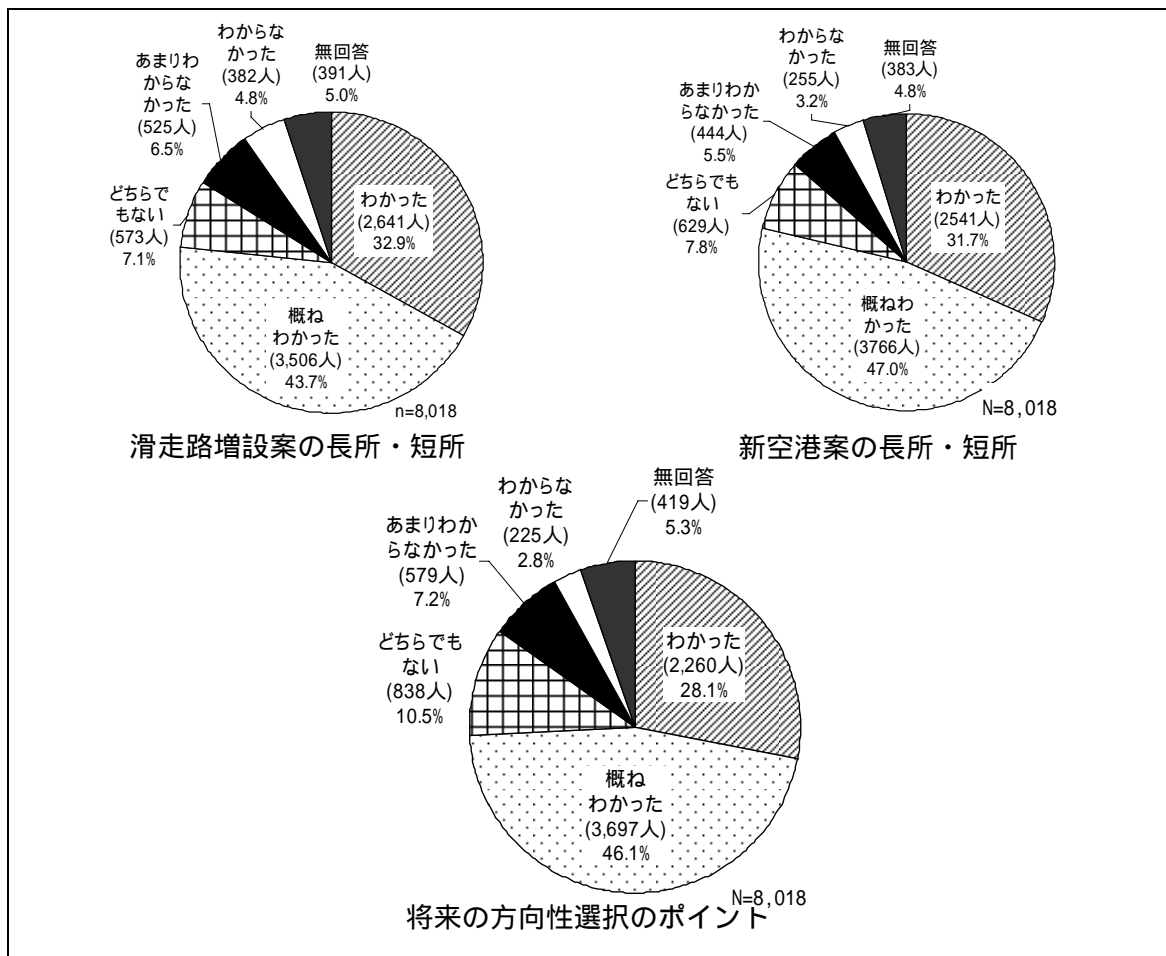


図 1 6 各方策の長所、短所など特徴がわかるか、方向性選択のポイントはわかるか（ステップ 4）

4. 寄せられたご意見に対する考え方

(1) ステップ1

表13 寄せられたご意見に対する考え方(ステップ1)

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1	P1に関する意見	395件	<p>P1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、P1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、P1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、P1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> <p>(主な意見に対する考え方)</p> <p>1. 福岡空港の総合的な調査に係るP1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。</p> <p>2. P1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> <p>3. P1レポートについては、わかりやすさを旨としてとりまとめますが、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、福岡空港調査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P1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>
	空港能力の見極めに関する意見	315件	<p>運航の定時性への懸念、需給逼迫に伴う安全性への懸念と能力の限界を肯定する意見がある一方で、ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見がありました。また、能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要との意見もありました。</p> <p>(主な意見の構成)</p> <p>1. 運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見</p> <p>2. ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見</p> <p>3. 空港能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要とする意見</p> <p>4. 福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見</p> <p>5. 現ターミナル施設、貨物施設の処理能力を検討すべきとの意見</p> <p>6. 海外の空港と比較し、福岡空港の処理容量が少ないとする意見</p> <p>7. その他</p> <p>空港能力の見極めについては、その評価方法や現空港の能力の評価について概ねの共通認識が得られたものと考えます。今後は「将来の航空需要の予測」を踏まえ、将来需要に対する現福岡空港の空港能力の見極めの検討を行って参ります。また、空港能力の評価に環境影響の視点を加えることについても今後検討して参ります。なお、安全性についてはその確保が大前提であり、「空港能力の見極め」以前の問題として、今後の検討に反映させて参ります。</p> <p>(主な意見に対する考え方)</p> <p>1. 今回の情報提供に即した意見が出されており、現空港の空港能力の評価について共通認識が得られたものと考えます。</p> <p>2. 日中や早朝、深夜の時間帯については、実需要がピーク時より低いことや航空利用者の搭乗希望時間帯アンケート結果においても搭乗希望が落ち込んでいる時間帯です。したがって、ピーク時以外の時間帯も含めて物理的に便を能力限界まで設定する考え方は採らず、福岡空港の利用者の利便の確保に配慮しつつ空港能力を検討しました。</p> <p>3. 空港能力の評価は、滑走路処理容量及び利用者視点である航空サービス指標を基に評価しています。環境影響の視点を加えることについても今後検討して参ります。なお、安全性についてはその確保が大前提であり、「空港能力の見極め」以前の問題として、今後の検討に反映させて参ります。</p> <p>4. 「将来の航空需要の予測」を踏まえ、現空港の空港能力の限界について検討して参ります。</p> <p>5. 現空港の処理能力の見極めに当たっては、滑走路処理容量が最も問題となることから、これに焦点をしばって検討しました。将来の施策の検討に際しては、ターミナル施設、貨物施設の処理能力についても検討して参ります。</p> <p>6. 今回お示した福岡空港の処理容量は、福岡空港の現状(ターミナル地区が空港の端部に位置等)を踏まえ、また、利用者ニーズに対応したダイヤ設定にも配慮して、適正に算定されたものと考えます。</p>
	福岡空港の有効活用方策に関する意見	263件	<p>平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見や施設の老朽化に伴う改良を求める意見があったほか、国内、国際ターミナル施設の統合や定期便以外の施設の移転を求める意見もありました。</p> <p>(主な意見の構成)</p> <p>1. 空港敷地の拡張や国内、国際ターミナルの統合等大規模な改良の検討を求める意見</p> <p>2. 平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見</p> <p>3. 定期便以外の施設の移転を求める意見</p> <p>4. 費用対効果を問う意見</p> <p>5. 現空港の有効活用方策は投資効果等から不必要とする意見</p> <p>6. 平行誘導路二重化に伴う安全性を問う意見</p> <p>7. その他</p> <p>現在整備中の誘導路の直線化を進めるとともに、今後、ターミナル施設のあり方等について検討して参ります。</p> <p>(主な意見に対する考え方)</p> <p>1. 今後、これらの対応策の可能性を検討して参ります。</p> <p>2. 平行誘導路二重化については、「将来の航空需要の予測」を踏まえ、整備の妥当性、緊急性等について、今後検討して参ります。</p> <p>3. 今後、使用事業者をはじめ関係者の意見も伺いながら検討して参ります。</p> <p>4. 費用対効果や投資効果については、今後検討して参ります。</p> <p>5. 安全性についてはその確保が大前提であると考えますが、平行誘導路二重化が安全性の低下につながることはないと考えます。</p>
	航空機の運航による周辺地域等への安全性に関する意見	262件	<p>部品落下、過去の事故を踏まえ、市街地に存在する空港という問題意識から、現空港の安全性に関する懸念・不安の意見や、事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見がありました。</p> <p>(主な意見の構成)</p> <p>1. 事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見</p> <p>2. 安全面に関する懸念・不安を訴える意見</p> <p>3. 安全性が最重要であることや安全面の強化を求める意見</p> <p>4. その他</p> <p>部品落下、過去の事故事例、現空港が市街地に存在することより、安全面について多くの関心が寄せられたことを踏まえ、今後の検討を進めて参ります。</p>

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 1	現空港の課題に関する意見 (周辺地域への騒音問題、建築物の高さ規制等の都市問題及び空港用地)	210 件	航空機騒音が生活環境に与える影響の実態の公開、環境対策費と借地料を含めた空港収支の公開を求める意見がありました。また、騒音・安全への不安、土地利用の規制緩和を求める等市街地に存在する空港であることを問題として捉えられた意見もありました。	航空機騒音の実態、環境対策費・借地料については、今後とも可能な限り情報公開して参ります。 航空機騒音が生活環境に与える影響、環境対策費、借地料等に多くの関心が寄せられたことを踏まえ、今後、「現空港における滑走路増設の検討」、「近隣空港との連携方策の検討」、「新空港の検討」を進めて参ります。 (主な意見に対する考え方) 1.) 2.) 3.) お寄せいただいた意見は、その内容が本調査において対応を検討できるものも一部ありますが、多くは日々の空港管理業務に関連するものです。当該業務への要望として受け止め、可能な限り対応して参ります。
			(主な意見の構成)	
			1.航空機騒音に関する意見	
			環境対策費が多額であることやその情報公開を求める意見	
			生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見	
			騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見	
			2.高さ規制に関する意見	
			高さ規制問題なし・景観上有利であるとする意見	
			高さ規制の緩和を求める意見	
			3.空港用地に関する意見	
借地に関する疑問とその情報公開を求める意見				
空港の収支の公開を求める意見				
4.その他				
現空港の利便性に関する意見(空港へのアクセス及びターミナルの使いやすさ等)	212 件	現空港へのアクセスについては高い評価を得ている反面、ターミナルビルの使いやすさについては不満や要望がありました。	現空港の利便性については、PIレポートの中でも「交通アクセスが便利な空港」とする一方、「ターミナルビルの一部に混雑が生じている」とのとりまどめを行っており、概ねの共通認識が得られたものと考えます。空港へのアクセスやターミナルの利便性等が重要であることに配慮して今後の検討を進めて参ります。 (主な意見に対する考え方) 1. 空港へのアクセスの利便性が重要であることに配慮して、今後の検討を進めて参ります。 2. ターミナルビルの使いやすさについて不満や要望があったことに配慮して、今後の検討を進めて参ります。	
		(主な意見の構成)		
		1.空港アクセスに関する意見		
		空港へのアクセスは非常に便利		
		空港移転によるアクセス低下への懸念		
		現空港の国際線へのアクセスや道路事情に不満		
		2.ターミナルビルの使いやすさに関する意見		
		施設の混雑・旅客動線への不満や施設改善要望		
		ビルの分離への不満や集約化の要望		
		3.その他		
福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	151 件	東アジア路線の充実やそれへの期待感への意見がありました。一方で今年秋のハワイ便の減便など、将来の路線転換を懸念する意見もありました。	海外の経済発展方向や国内外エアラインの路線転換の動向、さらには、北部九州地域の都市戦略などを踏まえ、「将来の航空需要の予測」を進めて参ります。	
福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	89 件	福岡空港が有する福岡都市圏と三大都市圏を結ぶ幹線の機能充実や地方路線の便数等のサービス向上など地域拠点空港としてのネットワーク強化を求める意見がありました。	地域拠点空港としての機能を果たせるよう、今後の検討を進めて参ります。	
ステップ 2以降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	324 件	将来の需要増を前提として、現空港での滑走路増設の検討や、現空港の安全性に関する懸念等から新空港の必要性を求める意見がありました。一方で新空港の必要性に対する疑問の意見もありました。	「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、その必要性、影響、実現可能性等について検討して参ります。
	近隣空港との連携方策に関する意見	270 件	佐賀空港の有効活用や、新北九州空港の開港による福岡空港の需給逼迫緩和を尋ねる意見がありました。	「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。
	福岡空港の将来像に関する意見	223 件	今後の地域間交流や国際交流の視点から空港の機能の強化を求める意見や、ハブ空港としての役割を求める意見がある一方、国際線や国内幹線路線の一部を他都市へ移転すべきとの意見もありました。	今後の検討にあたって意見を参考とさせていただきます。
	将来の航空需要予測に関する意見	214 件	最近の福岡空港の航空旅客の需要の伸び悩みや我が国の人口減少下のなかでの将来航空需要への懸念がありました。さらに、新幹線等の開通に伴う航空需要の変化などの意見もありました。	「将来の航空需要の予測」の検討の中で、将来人口や将来の交通ネットワークなどを踏まえ、検討して参ります。
その他	187 件			
合計	3,115 件			

(2) ステップ2

表14 寄せられたご意見に対する考え方(ステップ2)

ステップ の区分	分類	件数	意見 概要	意見に対する考え方
ステップ 2	地域の将来像に関する意見	439 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一種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、福岡一種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び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り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	967 件	<p>福岡空港は、九州の玄関口としてアジアを中心とした海外及び国内との交流を支えることが重要な役割であり、今後その役割の重要性は増すとの意見が多く出されました。また、福岡空港の持つアクセス利便性に関する意見、安全確保や環境影響の軽減に取り組む必要があるとする意見等、4つの役割について数多くの意見をいただきました。</p> <p>(意見の構成)</p> <p>1.海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港</p> <p>新規路線開設等による、国内航空ネットワークの拡充や東アジアを中心とした各地域への国際航空ネットワークの強化、さらにはハブ空港の取り組みに関する意見がありました。</p> <p>2.サービス向上を促進し、航空需要を支える空港</p> <p>新規路線の開設や増便の促進、小型・多頻度化への対応とピーク時間帯における混雑解消や24時間化等、空港容量の確保に関する意見がありました。</p> <p>3.福岡の交通結節点機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港</p> <p>福岡空港の現状を踏まえ、空港アクセスの利便性の確保に関して数多くの意見がありました。</p> <p>4.地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港</p> <p>安全の確保や騒音の軽減等環境への配慮を望む意見が数多くありました。また、空港施設の利便性向上、効果的・効率的な整備・運営、幅広い航空利用等に関する意見もありました。</p> <p>5.その他</p> <p>福岡空港の役割の重要性は増すとの意見や、福岡空港の役割の検討方法に関して意見がありました。</p>	<p>「福岡空港の現状と課題」をもとに、福岡空港に何が求められるかを整理したうえで、「地域の将来像」の実現に向けて必要な「福岡空港の役割」を提示しPIの取り組みを進めた結果、数多くの意見が寄せられました。福岡空港の役割については、広く市民等の方々に情報が伝わり、その内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えています。今後は、航空ネットワークの拡充や、空港容量の確保、利用者の利便性の向上、幅広い航空利用と安全・環境等への配慮といった必要となる取り組みを進めていくことが重要であると考えています。</p> <p>1.成長著しい東アジアの諸都市に対して日帰り交流できるほどの地理的優位性を活かして、福岡・九州は、グローバル化と少子高齢化が進む中でも地域の持続的な発展を目指す必要があると考えています。そのため、福岡空港の国内外航空ネットワークを充実しながら、東アジアと福岡・九州を密接に繋ぐ役割が重要であると考えています。</p> <p>2.将来の航空需要に対応し、新規路線の開設や増便に応えられる空港容量を確保するとともに、旅行目的地、利用する時間など、多様化する利用者ニーズに対応したサービスの向上が重要であると考えています。</p> <p>3.福岡がもつ陸海空が密接に連携した交通拠点機能を活かし、いつでも希望する都市へ速く・安く・快適に移動できる交通体系を確保して様々な利用者の利便性を高めていくことが重要であると考えています。</p> <p>4.安全・環境等への配慮や効率的な整備・運営による財政負担軽減と利便性向上とを両立させることが重要であると考えています。また、防災や救急活動等幅広い航空利用によって地域の自立的発展を支える役割も必要と考えています。</p> <p>5.福岡空港の役割の具体的な検討の過程については、PIレポート詳細版P57～P83に記載しています。</p>

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	将来の航空需要予測に関する意見	1080 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		
		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。	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ーを採用したことで、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、経済の伸展が小規模な場合の需要予測値も示しています。(参考:Pレポート詳細版P98、P107、P135) 今回の需要予測において生成交通量推計の説明変数としたGDPについては、企業等の活動である業務目的の交通と個人の活動である観光及び私用目的の交通の両方の国全体の交通量との関係を表す指標として適当であると考えています。なお、寄せられた意見をもとに、生産活動から発生した付加価値のうち労働を提供した雇用者への分配額を指す「雇用者報酬」と「生成交通量」との過去の相関関係を確認したところ、重相関係数は最大で0.956となり、GDPとの重相関係数より小さな値でした。
		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。	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、Pレポート詳細版P110の「少子高齢化が中長距離旅行回数(生成交通量)に与える影響について」に記載しているように、200km以上の中長距離旅行回数(生成交通量)における1990年から2000年にかけての年齢階級別の推移では、各年代の中で60歳以上の方のトリップ数が最も大きな伸びを示していることが確認できました。この傾向を高齢者が増加する将来の年齢構成に当てはめた場合には、一人あたりの旅行回数がさらに増加することとなりますが、このことについても今回の予測においての適用は控えています。なお、予測の条件として用いた将来人口推計値は、公的機関による最新の予測値の中心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。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。 将来の発着回数は、将来の路線需要の規模に応じた機材構成(大型・中型・小型ジェット機、プロペラ機)を見込むことで求めています。今回の需要予測においては、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。なお、福岡～羽田路線におけるこの10年間の実績では、座席利用率はほぼ一定ですが旅客数の伸び以上に運航回数は増加しており、また、航空会社の保有機材の中・小型化傾向が更に伸展した場合には、今回の予測値以上に潜在的な発着回数が増加することも考えられます。(参考:Pレポート詳細版P124、P157) また、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。
		2. 福岡空港の将来の航空需要予測の結果に関する意見		
		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	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。	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。
		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。	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:Pレポート詳細版P142) 今後ともアジアの経済発展や査証発給の動向については実際のアジア方面から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。
		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	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こととして、国際航空旅客が伸びないとする意見もありました。	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。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:Pレポート詳細版P161～P164) また、社会の成熟化については、航空の先進地域である欧米の事例を見た場合には航空需要は増加傾向にありました。(参考:Pレポート詳細版P122) 今後の経済の動向については、客観的なデータを用いるよう努め、公的機関による将来見通し等を基に設定しています。日本と海外の交易関係については、今回の予測で直接的な反映はしていませんが、今後のビジットジャパンキャンペーンの伸展やアジア各国からの訪日の際の査証(ビザ)発給の緩和など、交流拡大につながる動きが考えられます。(参考:Pレポート詳細版P142)
		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。	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。 なお、過去欧米ではオイルショックなど経済に影響を与える出来事が起こった後、一時的に航空旅客数の減少・横ばい傾向が見られましたが、その後は増加に転じています。(参考:Pレポート詳細版P122)
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。	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、P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:Pレポート詳細版P110)		

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			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 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。 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。
			最近の旅客実績の動向を踏まえた観点からの意見 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。
			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 九州新幹線の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。 その他需要予測に関する意見
		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 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。
		4	需要予測の精度等に関する意見 需要予測の精度に関する意見 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。
			需要予測として提供される情報に関する意見 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固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な数字(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。 その他
			CO ₂ 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。
			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。 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:P1レポート詳細版P92、P98)
			需要予測の内容については、P1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P1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P1レポート詳細版により提供しています。このことから、P1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。
			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。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CO ₂ 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:P1レポート詳細版P161～P164) 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:P1レポート詳細版P122)
	P1に関する意見	285 件	P1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P1レポートが偏っているのではないかと意見、P1レポートがわかりにくいなどの意見がありました。 (意見の構成) 1.P1の取り組みに対する意見 P1の取り組みを評価する意見、PRの強化への意見、P1の取り組みについて偏っているのではないかななどの意見がありました。 2.P1の催し等に関する意見 P1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。 3.P1レポートに対する意見 P1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。 4.その他
			P1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P1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P1レポートの作成など、その内容を充実させたところです。今後もステップに応じて、P1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。 また、P1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、P1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いくこととしております。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。
			1.福岡空港の総合的な調査に係るP1は、透明性、公正さを確保しながら、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、審議の過程や報告の内容等をホームページで公開するなどしています。P1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、今後とも工夫し、みなさんの期待に応えるとともに一層の信頼を得られるよう、適切な時間管理のもと進めて参ります。
			2.P1の催し等については、P1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が、今後とも実施計画の作成にあたっては、いただいた意見を参考とし、工夫して参りたいと考えております。
			3.P1レポートについては、わかりやすさを旨としてとりまとめているほか、内容が広範かつ専門分野にわたることからP1レポートのほかに、P1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、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。
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	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。
	近隣空港との連携方策に関する意見	342 件	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。
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	397 件	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。
	その他	201 件	
	合計	3921 件	

(3) ステップ3

表15 寄せられたご意見に対する考え方(ステップ3)

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	近隣空港との連携	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ます。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あり、また、全国各地から福岡空港で乗り換えで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、利用制限型は対応策とはならず、需要誘発型でも需給逼迫緩和の効果は必ずあることから、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、その間の対応策は、検討が必要であると考えております。 また、各対応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	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	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。
			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	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。 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中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>		
			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>		
			244 件			
			合計	7,933 件		
			ステップ 4に関する 意見	その他	244 件	<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>
				合計	7,933 件	

表16 寄せられたご意見に対する考え方(ステップ4)

	意見		意見に対する考え方
	分類	概要	
ステップ4 抜本方策、 将来対応方 策について	滑走路増設案に ついて	8,840 件	アクセス利便性が高い空港であることや新空港と比較して少ない初期投資で済むことなどから、滑走路増設が望ましいという意見がありました。一方、滑走路増設では市街地に近接することによる課題が解決できない、長期的な需要への対応や長期的な視点に立ったまちづくりや地域振興の観点からは不十分な方策であるという意見もありました。
		(意見の構成)	
		1. 代表案の選出や内容について(448件)	
		代表案の選出について(251件) 代表案として選出した西側配置改良案が最も良い案であるという意見やターミナル一体化などの面から東側配置案が良いという意見がありました。	滑走路処理容量では、今回お示した3案とも大きな差はありませんが、周辺への影響及び事業費・工期の観点から、西側配置(滑走路間隔210m)改良案が最も優位であることから、西側配置(滑走路間隔210m)改良案を滑走路増設の代表案としました。
		代表案の内容について(175件) 西側配置改良案では、拡張面積が最も少なく、スポット数やエプロン面積、貨物ターミナル用地などが不足するのではないかという意見や、実際の運用に際し、算定した滑走路処理容量を確保することは難しいのではないかなどの意見がありました。	ターミナル地域の各施設は、現空港内の用地を最大限有効活用した整備を前提にしており、最小限の拡張面積であると考えています。対応方策が滑走路増設に決定した場合は、構想段階以降で詳細な検討を行うこととなります。また、算出した滑走路処理容量は、空域上の制約がないなどの仮定に基づき算定した試算値であり、実際の発着回数はこの試算と変わる可能性があると考えております。
		その他(22件)	
		2. 需給逼迫緩和の視点について(1,234件)	
		発着需要への対応について(781件) 需給逼迫を緩和するため、滑走路増設が必要とする意見がありました。一方、滑走路の運用が複雑であることや拡張する面積が少なく、スポット数やエプロン面積、貨物ターミナル用地などが不足することから需要の増加に応じた対応について懸念する意見もありました。	PIレポートの「将来発着回数の考察について」でお示しているように、今後も需要は増加すると予想されますが、2032年頃までの需要に概ね対応可能と考えております。また、対応方策が滑走路増設に決定した場合、運用方法、ターミナル地域の施設規模、位置等については、構想段階以降で詳細な検討を行うこととなります。 なお、需要予測については、社会経済状況の変化や航空ネットワーク再編の動向などを踏まえ、構想段階以降において改めて見直すこととなります。
		事業期間について(292件) 新空港と比較して早く需要増加への対応が可能であるという意見がありました。一方、用地買収などの長期化を懸念する意見もありました。 また、工夫により工事期間を短縮すべきという意見もありました。	工事期間については約7年を見込んでおり、新空港に比べ早期に需要増加への対応が可能と考えております。なお、早期整備の実現のためには用地買収や環境影響調査に対する、周辺地域の理解を得る必要があります。 また工事期間の短縮については、対応方策が滑走路増設に決定した場合には構想段階以降に検討する必要があると考えております。
		将来の拡張性について(161件) 更なる拡張は現実的に困難であることから抜本的な対策にならないという意見がありました。一方、将来の更なる需要の増加は見込めず、将来の拡張の必要はないという意見もありました。	2032年頃までの発着回数に概ね対応可能であることから、抜本的な対応方策と考えております。また、更なる拡張は、周辺への影響が大きいため、現実的には困難であると考えております。
		3. 利用者利便性の視点について(2,078件)	
		アクセス利便性について(1,663件) 現在の高いアクセス利便性を維持できることを評価する意見がありました。	滑走路増設案では現状の高いアクセス利便性を維持できることが大きな特徴であると考えております。
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)(84件) 国内線と国際線のターミナルが分離しており、乗り継ぎが不便という意見がありました。	現状と同様に、国際線・国内線旅客ターミナルが分離していることから、連絡バス等によるターミナル間移動が引き続き必要となります。
		利用時間について(170件) 利用時間の延長や24時間化を望む意見がありました。一方、夜間の需要は少ないことから24時間化は不要という意見もありました。	利用時間については、航空機騒音による住民生活への影響を考慮すると、延長や24時間化は困難であると考えております。
運航等の確実性について(65件) 滑走路の運用が複雑であること等から遅延の発生を懸念する意見や増設滑走路が非精密進入のため悪天候時に現滑走路が閉鎖された場合、着陸困難となり、欠航が増えることを懸念する意見がありました。一方、ウインドカバレッジが高く欠航が少ないという意見もありました。	滑走路処理容量の増加に伴い、空港施設面での問題による遅延は、現空港に比べ緩和されると考えております。また、2本の滑走路が配置されることにより、滑走路の維持補修工事や滑走路上で航空機の故障時等、1本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能となり、現状よりは運用可能性が高まると言えます。ただし、現滑走路が閉鎖された場合、増設滑走路が非精密進入用のため、気象条件が悪い場合等には着陸ができなくなる可能性があります。 ウインドカバレッジは、現状と同じです。		
航空路線・便数の拡充について(96件) 発着便数を増加できるため、航空路線・便数を拡充できるという意見がありました。一方、ピーク時に大幅な増便ができないため航空路線・便数の拡大は望めないという意見や、深夜貨物専用便が就航できないことから域内の貨物が九州外に流れるという意見もありました。	容量増等により、需要に応じた路線の拡充や増便が一定程度可能と考えております。 また、ピーク時の増便可能数は新空港に比べ少ないものの、需要に応じた路線の拡充や増便が期待され、またチャーター便や季節便など、より多様なサービスの提供が期待できると考えております。 なお、利用時間に制約があるため、深夜貨物専用便の就航は困難であると考えております。		

	分類	件数	意見		意見に対する考え方		
				概要			
ステップ4	抜本方策、 将来対応方 策について	滑走路増設案に ついて	4. 環境・安全の視点について(1,564件)	生活環境への影響について(819件) 現空港周辺の航空機騒音が継続することを懸念する意見がありました。一方、現空港周辺用地を買収することによって、少しずつ騒音問題を解決すればよいという意見もありました。 また、航空機騒音の拡大区域に関する情報提供を求める意見もありました。	航空機騒音については、騒音対策区域が拡大する可能性は小さいが、現空港周辺の騒音は残ると考えております。今後とも地域のご理解、ご協力により、周辺地域の環境対策を実施してまいります。 また、航空機騒音の影響範囲の予測は、今後の機材動向等を踏まえた詳細な検討が必要であり、対応方策が滑走路増設に決定した場合には、構想段階以降に実施することとなります。		
				自然環境への影響について(147件) 新空港と比較して自然環境への影響が小さいことを評価する意見がありました。 また、埋蔵文化財などの保護を望む意見もありました。	自然環境への影響については、構想段階以降で詳細に検討します。 また、埋蔵文化財については、空港内の広範囲に存在しておりますので、対応方策が滑走路増設に決定した場合、関係機関と調整し、保護に努めていくこととなります。		
				安全性の確保について(598件) 万一の事故の場合の市街地への被害や210m間隔の滑走路における複雑な運用を懸念する意見がありました。	飛行ルートは現状と変わらないと考えておりますので、これまでと同様に安全性確保を最優先に考えて運用してまいります。また、滑走路間隔210mの実際の運用方法につきましては、対応方策が滑走路増設に決定した場合、安全性の確保を最優先に効率性的な運用方法を更に検討していくこととなります。		
			5. まちづくりや地域振興の視点について(386件)	まちづくりへの影響について(259件) 建築物の高さ制限や現空港の存在による土地利用上の制約、市街地の分断などを懸念する意見がありました。一方、高さ制限によって超高層ビルがない点を評価する意見もありました。 また、長期的な視点に立った福岡のまちづくりという観点から、空港のあり方を考えるべきとの意見がありました。	現空港が存続するため、まちづくりに関する大きな変動要素は少なく、都心部での高さ制限が継続する他、空港周辺での住宅系の土地利用への支障や道路網等の形成に問題が残ります。 対応方策を決定するにあたっては、長期的な視点に立って、福岡のまちづくりに与える影響を考慮する必要があり、対応方策が滑走路増設に決定した場合には、都市と空港の近接性を活かしたまちづくりを進めていく必要があると考えております。		
				福岡・九州にもたらす効果について(127件) 空港が市街地に近接していることにより、福岡の発展に寄与することができるという意見がありました。一方、利用時間や物流機能などの制約を懸念する意見もありました。 また、福岡・九州のビジョンを明確にし、その中で空港のあり方を考えるべきとの意見がありました。	需要に応じた路線・便数の拡充への対応が一定程度可能となり、東アジアとの結びつきが強まるなど、経済、文化、学術交流が進み、市民生活の向上や経済活動の活性化に寄与するものと考えております。なお、詳細版の81ページに滑走路増設が実現した場合の経済波及効果をお示ししています。 グローバル化や少子高齢化、地方分権などの流れの中、福岡空港には、九州のけん引役となりうる福岡の拠点性を活かしながら、九州における国内外との交流の玄関口として、九州全体の市民生活や経済の向上・振興を促進する役割が求められていると認識しております。		
			6. 事業効率性の視点について(2,015件)	費用と効果について(1,603件) 新空港案に比べて初期投資が小さいことを評価する意見がありました。一方、継続して必要となる環境対策費や借地料を懸念する意見もありました。	初期投資は新空港と比べて小さくなりますが、将来に渡って環境対策費や借地料の支払いが継続することとなります。		
				方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件含む)(412件) 用地買収等にかかる周辺地域住民との合意形成が必要なことや工事実施に制約があることなどから、方策の実現を懸念する意見がありました。	対応方策が滑走路増設に決定した場合、空港周辺地域の理解を得ながら、早期に事業が完了するように努めていくこととなります。また、現空港を運用しながらの施工であり、工事実施に制約がかかりますが、他空港の施工実績等を踏まえ、設計・施工方法に工夫を施すことによって、運用の安全性を確保した施工が可能であると考えております。		
			7. その他(1,115件)				

	分類	件数	意見		意見に対する考え方		
				概要			
ステップ4 抜本方策、 将来対応方 策について	新空港案につ いて	10,220 件		アジアへの玄関口として長期的な需要に対応できる新空港が望ましいという意見や現空港の課題解決やまちづくりの観点から新空港が必要という意見がありました。 一方、自然環境への影響を懸念する意見や多額の初期投資に比べあまり効果がないという意見、現空港よりアクセス利便性が低下することを懸念する意見や現地における風況調査など更なる検討を求める意見もありました。	新空港は将来的にさらに需要が増えた場合への対応や利用時間の制約などの現空港の抱える課題の解消、長期的な視点に立った計画的なまちづくりなどを重視した場合に優位な方策です。 一方、対応方策が新空港に決定した場合には、自然環境の保全や多額の初期投資に対する資金調達方法などについて更に検討が必要であると考えております。 この点を踏まえ、新空港の内容を説明したところ、新空港の長所、短所について多くの意見を頂きました。このため、新空港については、住民や空港利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、そ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。		
				(意見の構成)			
				1. 代表案の選出や内容について(612件)			
				代表案の選出について(333件) 代表案として選出した三苦・新宮ゾーンN61°E案が最も良い案であるという意見がありました。また、別の場所に新空港建設を求める意見もありました。		現段階では既存資料をもとに検討を行い、その結果アクセス、事業費の面で比較的優位と考えられる、三苦・新宮ゾーンN61°E案を代表案としました。ただし、今後、対応方策が新空港に決定した場合は、現地調査や更なる検討を行うことになるため、その結果によっては、代表案の位置が変更となる可能性があります。	
				代表案の内容について(251件) 横風用の滑走路の検討や予定地の観測データに基づく検討を求める意見や芦屋基地の空域との関係を懸念する意見がありました。一方、滑走路間隔や滑走路長などの代表案の内容を評価する意見もありました。		今後、対応方策が新空港に決定した場合は、現地調査を行い、そのデータをもとにウインドカバレッジ、滑走路位置、方位、横風用滑走路の必要性、また、芦屋基地の空域との競合などについて検討することとなります。	
				その他(28件)			
				2. 需給逼迫緩和の視点について(849件)			
				発着需要への対応について(546件) 長期的な需要にも対応可能であることを評価する意見がありました。一方、将来の需要増加は見込めず、新空港建設の必要はないという意見もありました。		PIレポートの「将来発着回数の考察について」でお示しているように、今後も需要は増加すると予想されますが、2032年頃までの需要に十分対応可能で、更なる長期的な需要増加にも対応可能と考えております。 なお、需要予測については、社会経済状況の変化や航空ネットワーク再編の動向などを踏まえ、構想段階以降において改めて見直すこととなります。	
				事業期間について(178件) 供用までに長期間を要することを懸念する意見や新工法の採用により工期の短縮を求める意見がありました。 一方、長期化するおそれのある用地買収や埋蔵文化財調査が必要ないことから、滑走路増設よりも早く供用できるという意見もありました。		工事期間の他、建設予定地および周辺における現況調査、環境影響評価、漁業補償、アクセス用地買収などの期間が必要であり、滑走路増設案より長期間を要することが想定されます。 このため、対応方策が新空港に決定した場合は、工事期間の短縮を今後検討していくこととなります。	
				将来の拡張性について(125件) 将来の拡張にも柔軟な対応が可能であるという意見やオープンパラレル滑走路を望む意見がありました。一方、将来の更なる需要の増加は見込めないことから将来の拡張の必要はないという意見もありました。		2032年頃までの需要に十分対応可能と考えていますが、将来的にさらに需要が増えた場合にも、更なる拡張や施設増強など柔軟な対応が可能と考えております。また、対応方策が新空港に決定した場合は、長期的な視点に立って、セミオープンパラレルなどの滑走路配置のバリエーションについて検討を行うことが可能であると考えております。	
				3. 利用者利便性の視点について(2,495件)			
				アクセス利便性について(1,635件) 現空港と比較してアクセス利便性が低下することを懸念する意見がありました。一方、他空港のアクセスに比べ良好であり、また国際線を利用する場合は、現空港よりアクセス利便性が向上するという意見もありました。		博多駅から鉄道で15分～20分、福岡ICから車で概ね20分を見込んでおり、国内線については現状よりアクセス利便性が低下すると想定されます。 ただし、国際線については鉄道でのアクセスが可能となるため、利便性が向上すると考えております。	
				乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)(64件) 国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するため、乗り継ぎ利便性が向上するという意見がありました。一方、福岡空港での乗り継ぎ需要は少ないことからその効果は小さいという意見もありました。		国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するため、乗り継ぎ利便性は向上すると考えられます。また、三大都市圏と結ぶ航空路線のみならずアジア太平洋路線や国内地方路線、離島路線など多様な航空路線を持つ福岡空港では、国際化の進展に伴う乗り継ぎ客の増加が考えられ、ターミナル一体化による乗り継ぎ利便性向上の効果はあるものと考えております。	
	利用時間について(529件) 24時間化により、貨物機能強化や深夜早朝便の利用が可能になるなど利便性が向上するという意見がありました。一方、夜間の需要はあまり見込めず、24時間化は不要という意見もありました。		24時間利用可能となり、深夜・早朝便が就航すれば旅客にとっては選択の幅が広がるなど利便性の向上に繋がるものと考えております。また、深夜貨物専用便の就航が可能となり、物流の効率化が促進されるものと考えております。				
	運航等の確実性について(180件) 横風による欠航を懸念する意見がありました。一方、空港施設面の問題による遅延の発生は解消されるという意見もありました。		ウインドカバレッジについては、現空港より多少劣りますが、年間のウインドカバレッジを98%以上確保する滑走路方位を検討しています。なお、今後、対応方策が新空港に決定した場合は、現地における風況調査を実施し、その結果をもとにウインドカバレッジ、滑走路位置、方位、横風用滑走路の必要性等のさらなる検討を行うこととなります。 また、空港施設面の問題による遅延はほぼ解消すると考えております。				
	航空路線・便数の拡充について(87件) 滑走路増設よりも発着便数を増加できるため、航空路線・便数の拡充が可能であるという意見がありました。一方、将来の需要の増加は見込めず、航空路線・便数の拡充の必要はないという意見もありました。		滑走路処理容量増等により、需要に応じた路線や便数の拡充が可能と考えております。 なお、需要予測については、社会経済状況の変化や航空ネットワーク再編の動向を踏まえ、構想段階以降において改めて見直すこととなります。				

			意見		意見に対する考え方					
	分類	件数	概要							
ステップ4	抜本方策、 将来対応方 策について	新空港案につ いて	1,222 件	4. 環境・安全の視点について(2,123件)	新空港の滑走路配置は騒音対策区域が市街化区域にかからないことを前提条件として検討しています。					
				生活環境への影響について(484件) 現空港周辺の航空機騒音問題が解決できることを評価する意見がありました。一方、新空港周辺の騒音問題発生を懸念する意見もありました。						
				自然環境への影響について(1,317件) 埋立による自然環境への影響を懸念する意見や自然環境への影響を減らす対策を求める意見がありました。		今回、既存資料をもとに検討を行いました。今後、対応方針が新空港に決定した場合は、現地調査を行った上で、海域の埋め立てによる生物、水質等への影響や海浜変形などの自然環境への影響とその影響を減らす対策について、構想段階以降で詳細に検討することとなります。				
				安全性の確保について(322件) 飛行ルートが主に海上となり、更なる安全性の向上が図れることを評価する意見がありました。一方、新空港予定地が海上であるため、地震への対策や横風による事故について懸念する意見がありました。		飛行ルートが主に海上となるので、現空港に比べ、更なる安全性の向上が図られます。地震への対策については、今後、対応方針が新空港に決定した場合、現地の地質調査の結果を踏まえて、構想段階以降に詳細に検討し、安全性の確保に努めていくこととなります。また、横風時の運航については、他空港同様、周辺の気象に留意し、安全を最優先に運航していくこととなります。				
				5. まちづくりや地域振興の視点について(844件)		都市部での高さ制限が緩和される他、新空港周辺地域では空港を活かしたまちづくりが可能となります。なお、計画を進めるにあたっては新空港周辺地域の住民との合意形成が必要になると考えております。また、対応方針が新空港に決定した場合には、地権者や周辺住民、関係機関等の参画のもと、現空港の跡地利用のあり方について検討を行う必要があります。				
				まちづくりへの影響について(421件) 高さ制限の撤廃による福岡都市部の発展を望む意見がある一方、これ以上の発展に疑問を呈する意見もありました。 また、現空港の跡地利用や新空港周辺の地域活性化に期待する意見がある一方、これに疑問を呈する意見もありました。						
				福岡・九州にもたらす効果について(423件) アジアへの玄関口として新空港が必要という意見がありました。一方、玄関口としての新空港の役割に疑問を呈する意見もありました。			利用時間帯等の制約がなくなり、東アジアとの結びつきが更に強まるなど、経済、文化、学術交流が一層拡大するとともに幅広い航空利用への対応が期待され、市民生活の向上や経済活動の活性化に寄与するものと考えております。なお、詳細版の81ページに新空港が実現した場合の経済波及効果をお示しています。 グローバル化や少子高齢化、地方分権などの流れの中、福岡空港には、九州のけん引役となりうる福岡の拠点性を活かしながら、九州における国内外との交流の玄関口として、九州全体の市民生活や経済の向上・振興を促進する役割が求められていると認識しております。			
									6. 事業効率性の視点について(2,438件)	対応方針が新空港に決定した場合、初期投資が多額であるため、コスト縮減の検討を行うとともに、財政面や資金調達の工夫を行っていく必要があると考えております。 また、環境対策費や借地料が不要となることから、滑走路増設より供給者便益が大きくなると考えております。 なお、地盤沈下については既存の地質文献からすると今のところ考慮する必要はないものと判断しておりますが、対応方針が新空港に決定した場合には、構想段階以降で現地調査も踏まえて詳細に検討していくこととなります。
									費用と効果について(2,148件) 初期投資が多額であることを懸念する意見や新工法などによるコスト縮減を求める意見がありました。 また、現空港の環境対策費や借地料がなくなるなど長期的に経済的であるという意見がある一方、海上空港での地盤沈下や塩害を考慮した維持管理を懸念する意見もありました。 また、滑走路増設に比べ高いコストに対し効果が小さいという意見もありました。	
					方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について(290件) 新空港建設予定地の波が荒いことによる工事の困難性、漁業補償の困難性を懸念する意見がありました。一方、滑走路増設での用地買収の困難性に比べ事業進捗が容易であるという意見もありました。	新空港予定地は比較的波の条件が厳しい場所であると認識していますが、海上作業を行うにあたっての大きな問題はないと考えています。 また、漁業補償等に対する地元関係者の理解を得ながら早期に事業が完了するように努めていくこととなります。				
7. その他(859件)										
	将来対応方策全般			近隣空港との連携を求める意見や現状のままでもよいという意見がありました。	近隣空港との連携方針は、ステップ3において検討を行い、利用制限型は利用者利便性を著しく損ない、航空自由化の流れからも実施困難であるため対応方針とはなり得ないこと、また需要誘発型も福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるために抜本的な対応方針とはならないことがわかりました。 レポートの将来発着回数の考察でお示しているように、今後も需要が増加すると予想しており、何らかの抜本的な対応方針が必要であると考えています。					

		意見		意見に対する考え方
分類	件数	概要		
ステップ4	将来の方向性選択のポイントについて	6,692	件	<p>現在の高いアクセス利便性の維持や新空港に比べて小さい初期投資で需要増に早期に対応できることから滑走路増設が優位な方策であるという意見がある一方、周辺への騒音影響問題や安全性、環境対策費や借地料の継続、用地買収の困難性などを懸念する意見もありました。</p> <p>また、現空港の需給逼迫や利用時間などの現空港の抱える課題を解消できることから新空港が優位な方策であるという意見がある一方、アクセス利便性の低下、自然環境への影響、初期投資が多額であることを懸念する意見もありました。</p>
			(意見の構成)	
			1. 需給逼迫緩和について(1,291件)	<p>福岡空港の需給逼迫は緊急の課題であり、早く対応をすべきという意見がありました。一方、長期的な需要にも対応できるようにすべきという意見もありました。</p> <p>また、今後の需要の伸びに疑問を呈する意見や事業期間について長期化を懸念する意見もありました。</p>
			2. 利用者利便性について(1,262件)	<p>現在の高いアクセス利便性の維持を希望する意見、新空港方策のアクセス利便性低下を懸念する意見がありました。</p> <p>また、乗り継ぎ利便性の向上や24時間化について言及する意見もありました。</p>
			3. 環境・安全について(1,079件)	<p>現在の福岡空港の、騒音問題や安全性を懸念し、これら現空港の環境・安全問題等を解決すべきという意見がありました。一方、新空港を建設した場合の周辺の自然環境への影響を懸念する意見もありました。</p>
			4. まちづくりや地域振興について(928件)	<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方策を選択すべきという意見がありました。</p> <p>また、都心部での高さ制限や新空港方策に決定した場合の現空港跡地利用について期待する意見や懸念する意見がありました。</p>
			5. 事業効率性について(1,403件)	<p>費用対効果を重視すべきという意見、現空港での騒音対策費や借地料の支出継続を懸念する意見や財政負担を懸念する意見がありました。</p> <p>また、用地買収や工事实施の困難性を懸念する意見もありました。</p>
			6. その他(729件)	

	意見		意見に対する考え方		
	分類	件数			
ステップ4	PIについて	1,253 件	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。	福岡空港の総合的な調査は、福岡空港調査連絡調整会議等の議事を公開するなど、透明性を確保しながら進めてまいりました。また、これに係るPIについても、透明性、公正さを基本として、幅広くみなさんに情報提供し、ご意見をいただくことを目的として、福岡空港調査PI有識者委員会の監視のもと実施してまいりました。 今回のPIにおいても、より多くの方にPI実施についてお知らせし、ご意見を収集するため、これまでのPIでの実績やPIに関していただいたご意見等を参考として、効果的であると思われる手法を充実強化し、実施したところです。 また、PIレポートについても、専門的かつわかりやすさを基本として、中立的なスタンスで取りまとめるとともに、専門的な疑問等にも答えられるよう、レポートのバックデータや参考事例などについて詳細版としてとりまとめ、公表したところです。	
			(意見の構成)		
			1. PIの取り組みに対する意見(654件) 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。	PIは、透明性、公正さを基本として、幅広くみなさんに情報提供し、ご意見を収集することを目的として実施してまいりました。今回のPIにおいても、より多くの方にPI実施についてお知らせし、ご意見を収集するため、これまでのPIでの実績やPIに関していただいたご意見等を参考として、効果的であると思われるテレビCMの活用やPIレポートの大幅な増刷、街頭配布の充実など周知に努めるとともに、福岡空港PI有識者委員会の監視のもと、催しについても工夫しながら、実施してまいりました。 また、PI実施に関する情報はもちろんですが、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内容や資料等についても公表するなど、高い透明性を確保しながら進めてまいりました。	
			2. PIの催し等に関する意見(124件) 説明会をはじめ、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。	PIの催し等については、これまでのPIでの実施やPIに関していただいたご意見等を参考として、効果的であると思われる手法の充実強化(テレビCMの活用による広報強化、PIレポートの大幅な増刷や街頭配布等の充実、オープンハウスや出前説明会の強化、市民意見交換会の開催など)を行ったところです。	
			3. PIレポートに対する意見(426件) 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。	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、中立的なスタンスでとりまとめ、また、専門的な内容や疑問等にも答えられるよう、レポートのバックデータや参考事例などについて詳細版としてとりまとめ、公表したところです。 また、PIレポートについては、ホームページに掲載するとともに、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、情報を入手しやすい環境を整え、みなさんの信頼が得られるよう努めてまいりました。	
	4. その他(49件)				
その他	平行誘導路二重化について	83 件	平行誘導路の二重化を早急に進めるべきとの意見がある一方、方策の実現や効果などを懸念する意見もありました。	平行誘導路の二重化については、抜本的な対応方策が効果を発現するまでの間の方策として有効であることから、事業実施に向けた検討を進める予定としております。	
	その他	247 件			
	合計	28,557 件			

5. P I (ステップ1～ステップ4)活動のまとめ

(1) ステップ1のまとめ

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。

(2) ステップ2のまとめ

福岡空港の総合的な調査に係るP I (ステップ2)の活動は、P I (ステップ2)実施計画に則って、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、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2)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、「近隣空港との連携方策に関する意見」や「現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見」などP I (ステップ3)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3)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2)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、さらに工夫して参りたいと考えます。

(3) ステップ 3 のまとめ

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。

(4) ステップ 4 のまとめ

福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 4) の活動は、P I (ステップ 4) 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 4) の目標は達成できたものと考えております。

6. 福岡空港調査 P I 有識者委員会の評価と助言、助言に対する対応

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。

P I 実施状況把握活動報告

・実施状況把握の実績

日時	場所	P I 活動の種類	参加委員
平成17年8月18日 19:00~21:00	あいれふ10階 会議室	説明会 (福岡市内)	杉尾 政博
平成17年8月19日 13:00~13:10	天神地下街	オープンハウス (福岡市内)	土井良 延英
平成17年8月22日 19:00~20:30	イイツカコミュ ニティセンター	説明会 (筑豊地区)	土井良 延英
平成17年8月26日 13:00~14:00	西鉄久留米駅2 階コンコース イベント スペース	オープンハウス (筑後地区)	杉尾 政博
平成17年8月29日 19:00~20:45	北九州国際会議 場	説明会 (北九州地区)	竹林 幹雄
平成17年8月30日 19:00~21:15	コミセンわじろ 5階	説明会 (福岡地区)	石田 東生・山本 智子
平成17年8月30日 16:00頃	福岡空港第2タ ーミナル	インフォメーシ ョンコーナー	石田 東生
平成17年9月 2日 17:00~17:30	福岡空港第2タ ーミナル	インフォメーシ ョンコーナー	山本 智子
平成17年9月 9日 10:00~12:00	あいれふ10階 会議室	懇談会 (利用企業等)	杉尾 政博
平成17年9月10日 10:00~12:00	福岡空港	福岡空港見学会	石田 東生
平成17年9月10日 14:00~16:00	アクロス福岡6 階606会議室	懇談会 (市民団体)	石田 東生
平成17年9月12日 14:00~16:00	天神ビル	懇談会 (利用企業等)	竹林 幹雄
平成17年9月16日 19:30~21:30	地域集会所	懇談会(空港周 辺住民等)	山本 智子
平成17年9月17日 10:00~12:40	地域集会所	懇談会(空港周 辺住民等)	土井良延英
<実施状況把握の回数>			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 説明会 4回(参加委員5名:5回開催のうち4回に参加) ・ オープンハウス 2回(参加委員2名:5ヶ所開催のうち2ヶ所に参加) ・ インフォメーションコーナー 2回(参加委員2名:3ヶ所開催のうち1ヶ所に参加) ・ 空港見学会 1回(参加委員1名:5回開催のうち1回に参加) ・ 懇談会 5回(参加委員5名:13回開催のうち5回に参加) 			
合 計		14回(参加委員のべ15名)	

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）における 福岡空港調査P I有識者委員会の助言への対応について

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）でいただいた助言について、以下のとおり対応することとしています。

（P I（ステップ1）実施結果に対する助言）

周知広報について継続的な努力を行うこと。

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。

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。

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。

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。

「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。

（対応）

- ・ 従来の周知広報に加え、女性や若年層、また、外国人への情報提供についても、予算等勘案しつつ検討します。
- ・ 議事の進行等参加者が相互にコミュニケーションを図るための方法について工夫して参ります。
- ・ 幅広く市民の参加が見込まれるシンポジウムを開催するとともに、大学・他県での情報提供等についても検討します。

平成18年12月22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2）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2）の実施結果について、平成18年12月8日に当委員会を開催し、平成18年12月6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2）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2）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するとともに、収集した意見とそれに対する考え方を公表するなど、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2）の当初の目標は達成されたと評価します。

2 助言

- 1) P Iで提供される情報については、市民等へ十分に情報が伝わるよう、より分かりやすいP Iレポートの作成等に努めること
- 2) P I手法については、これまで実施された企画の結果を踏まえながら、情報がより広く届くための工夫を行うこと
- 3) 懇談会等においては、参加者層に応じた情報提供に努めるとともに、一方的な説明にならないよう、双方向性も考えながら意見交換の促進に努めること
- 4) 専門的な知識が求められる事柄については、市民等の理解を高めるための工夫を行うとともに、これまでに提供された情報も含め、必要に応じて丁寧な説明を行うこと

P I 実施状況把握活動報告

・実施状況把握の一覧

日 時	場所	P I 活動の種類	参加委員
平成18年7月14日 16:00~18:00	福岡市 中央市民センター	グループヒアリング	山本 智子
平成18年7月21日 10:00~12:00	福岡空港ビル3階 待合室D・E	懇談会 (利用企業等)	石田 東生・竹林 幹雄
平成18年7月21日 13:00~14:00	天神 三越ライオン広場	オープンハウス (福岡市内)	石田 東生・竹林 幹雄
平成18年7月21日 14:00~15:00	九州産業大学	パネル展示 (大学構内)	石田 東生・竹林 幹雄
平成18年7月24日 10:00~12:00	福岡市役所 15階会議室	懇談会 (市民団体)	杉尾 政博
平成18年7月24日 14:00~16:00	福岡市役所 15階会議室	懇談会 (利用企業等)	山本 智子
平成18年7月26日 14:30~16:20	アクロス福岡 1階円形ホール	説明会 (福岡市内)	土井良延英
平成18年7月29日 10:30~10:45	ザ・モール春日	オープンハウス (福岡地区)	土井良延英
平成18年7月31日 13:30~	エルガーラ 大ホール	PI シンポジウム	杉尾 政博
平成18年8月 1日 14:30~16:00	のがみ°レジデントホ テル	説明会 (筑豊地区)	山本 智子
平成18年8月 2日 10:00~12:00	福岡市役所 15階会議室	懇談会 (利用企業等)	土井良延英
平成18年8月 9日 14:30~	久留米市役所 2階くるみホール	説明会 (筑後地区)	杉尾 政博
平成18年8月10日 14:30~16:00	大野城市 まどかぴあ中ホール	説明会 (福岡地区)	石田 東生
<実施状況把握の回数>			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 説明会 4回(参加委員4名:5回開催のうち4回に参加) ・ 懇談会 4回(参加委員5名:13回開催のうち4回に参加) ・ オープンハウス 2回(参加委員3名:7ヶ所開催のうち2ヶ所に参加) ・ パネル展示 1回(参加委員2名:9ヶ所開催のうち1ヶ所に参加) ・ グループヒアリング 1回(参加委員1名:4回開催のうち1回に参加) ・ PIシンポジウム 1回(参加委員1名:1回開催のうち1回に参加) 			
合 計		13回(参加委員のべ16名)	

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）における 福岡空港調査P I有識者委員会の助言への対応について

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ2）でいただいた助言について、以下のとおり対応することとしています。

（P I（ステップ2）実施結果に対する助言）

P Iで提供される情報については、市民等へ十分に情報が伝わるよう、よりわかりやすいP Iレポートの作成等に努めること

P I手法については、これまで実施された企画の結果を踏まえながら、情報がより広く届くための工夫を行うこと

懇談会等においては、参加者層に応じた情報提供に努めるとともに、一方的な説明にならないよう、双方向性も考えながら意見交換の促進に努めること

専門的な知識が求められる事柄については、市民等の理解を高めるための工夫を行うとともに、これまでに提供された情報も含め、必要に応じて丁寧な説明を行うこと

（対応）

- ・ P Iレポートについては、さらにわかりやすく、見やすくするなどの工夫をするとともに、説明にあたっては、これまでに提供された情報も含め丁寧な説明に努めます。また、専門的な内容等についての理解を進めるため、Q & A（ホームページ）の積極的な活用等に努めます。
- ・ P I手法については、従来実施の懇談会やオープンハウス等に加えて出前説明会の充実を図るとともに、双方向性も考慮し、運営の工夫や意見発表会の実施、総合懇談会の設置等を行います。

平成20年1月25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3) 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3) の実施結果について、平成20年1月21日に当委員会を開催し、平成20年1月18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3) 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3) に則って、適正な時間管理のもと中立・公正に、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、及び収集した意見とそれに対する考え方を公表し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ため、P I (ステップ3) の当初の目標は達成されたと評価します。

2 助 言

1) 周知広報については、その目的に応じてより効果が得られるような時期や媒体を検討すること

2) P I 手法については、継続的に実施してきた催しの改善や新たな試みにより市民相互のコミュニケーションの実現など成果があったと認められるが、空港の利用特性を考慮しつつ、市民等からより多くの意見を収集できるよう今後とも多様で適切なP I 手法の選定に努めること

3) 市民等からの意見については、過去のステップに比べ意見の収集状況が良好になってきたことが認められるが、さらに多くの市民等から意見を収集できるよう努めること

また、市民等へのP I の浸透に努めるとともに、その状況を勘案しながらP I の実施をすること

4) 収集した意見のうちP I に反映したものについては、そのことが分かるよう情報提供を行うこと

また、寄せられた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整理する際は、市民等へ誤解を与えないよう配慮すること

P I 実施状況把握活動報告

・実施状況把握の一覧

日 時	場所	P I 活動の種類	参加委員
平成19年 9月20日 18:00～19:30	あいれふ10階講堂	説明会	杉尾 政博
平成19年 9月23日 14:00～14:50	天神 三越ライオン広場	オープンハウス (福岡市内)	藤田 和子
平成19年 9月27日 10:00～12:00	福岡市役所 15階会議室	懇談会 (空港関連事業者・ 団体)	山本 智子
平成19年 9月29日 15:00～16:00	ザ・モール春日	オープンハウス (福岡地区)	石田 東生
平成19年10月 1日 14:00～16:00	福岡空港第2ターミナルビル3階 待合室D・E	懇談会 (空港関連事業者・ 団体)	竹林 幹雄
平成19年10月 2日 16:00～17:00	福岡市内	出前説明会	杉尾 政博
平成19年10月 3日 18:00～19:30	KMMビル4階会議室	説明会 (北九州地区)	山本 智子
平成19年10月 4日 15:30～17:00	福岡市内	出前説明会	藤田 和子
平成19年10月 9日 10:00～12:00	福岡市役所 15階会議室	懇談会 (空港関連事業者・ 団体)	竹林 幹雄
平成19年10月10日 10:00～12:00	福岡市役所 15階会議室	懇談会 (空港関連事業者・ 団体)	藤田 和子
平成19年10月14日 10:00～10:30	福岡空港第2ターミナルビル2階	インフォメーション コーナー	山本 智子
平成19年10月24日 14:00～16:00	福岡県吉塚合同庁舎	公開懇話会	竹林 幹雄
平成19年10月31日 14:00～16:00	福岡県吉塚合同庁舎	公開懇話会	石田 東生
平成19年11月 5日 13:00～16:00	アクロス福岡大会議室	意見発表会	杉尾 政博

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ3）における 福岡空港調査P I有識者委員会の助言への対応について

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ3）でいただいた助言について、以下のとおり対応することとしています。

（P I（ステップ3）実施結果に対する助言）

周知広報については、その目的に応じてより効果が得られるような時期や媒体を検討すること

P I手法については、継続的に実施してきた催しの改善や新たな試みにより市民相互のコミュニケーションの実現など成果があったと認められるが、空港の利用特性を考慮しつつ、市民等からより多くの意見を収集できるよう今後とも多様で適切なP I手法の選定に努めること

市民等からの意見については、過去のステップに比べ意見の収集状況が良好になってきたことが認められるが、さらに多くの市民等から意見を収集できるよう努めること

また、市民等へのP Iの浸透に努めるとともに、その状況を勘案しながらP Iの実施をすること

収集した意見のうちP Iに反映したものについては、そのことが分かるよう情報提供を行うこと

また、寄せられた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整理する際は、市民等へ誤解を与えないよう配慮すること

（対応）

- ・ 周知広報の効果の一層の向上及びP Iの浸透を図るため、P Iレポート配布の強化やテレビCMの活用、時期の検討など、実施段階において工夫していきます。
- ・ P I手法については、手法の特徴やステップ3までの実施効果なども踏まえ、効果的な日時設定を行うなど、工夫していきます。
- ・ P Iにかかわるレポートなど、市民に対し情報提供する場合は、わかりやすく、誤解を与えないよう、対応に努めます。

平成21年1月22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4）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4）の実施結果について、平成21年1月19日に当委員会を開催し、平成21年1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4）実施報告書（案）」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等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4）に則って、適正な時間管理のもと中立・公正に、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、及び収集した意見とそれに対する考え方を公表し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周知され、市民等から幅広く意見が収集されたと考えられるため、P I（ステップ4）の当初の目標は達成されたと評価します。

2 助言等

1) P I（ステップ4）実施報告書（案）について

- ・寄せられたご意見について、とりまとめ方法の例示及びその傾向に関する分類結果の適切な表記を行うこと

2) 今後の取り組みに対して

- ・情報が市民等に十分に周知されたことは認められるが、そこからもう一歩踏み込んだ、市民相互間での情報の共有や意見交換が促進されるP I手法の充実と継続的な取り組みに努めること
 - ・専門的な知識が求められる事柄については、今後とも市民等の理解を高めるための工夫に努めること
 - ・海外からの利用者等も含め、今後も幅広い意見収集に努めること
- 以上について、構想段階以降にP Iを実施する場合に留意すること

P I 実施状況把握活動報告

・実施状況把握の一覧

日 時	場所	P I 活動の種類	参加委員
平成20年10月8日 10:00～12:00	福岡市役所	懇談会 (空港関連事業者・ 団体)	山本 智子
平成20年10月9日 10:00～12:00	福岡空港ビル	懇談会 (空港関連事業者・ 団体)	藤田 和子
平成20年10月13日 午後	ゆめタウン久留米	オープンハウス (筑後地区)	竹林 幹雄
平成20年10月14日 14:00～16:00	福岡市内集会所	懇談会 (空港周辺住民等)	竹林 幹雄
平成20年10月15日 10:00～12:00	福岡市役所	懇談会 (空港関連事業者・ 団体)	杉尾 政博
平成20年10月15日 14:00～16:00	福岡市内ホテル	出前説明会	藤田 和子
平成20年10月17日 14:30～16:00	北九州国際会議場 21 会議室	説明会 (北九州地区)	山本 智子
平成20年10月22日 10:00～12:00	福岡市役所	懇談会 (空港関連事業者・ 団体)	石田 東生
平成20年10月22日 17:00～18:30	福岡市内大学	出前説明会	石田 東生
平成20年10月25日 午後	ショッピングモール マリナタウン	オープンハウス (福岡地区)	藤田 和子
平成20年11月4日 13:00～16:00	天神クリスタルビル	市民意見交換会	杉尾 政博
平成20年11月5日 11:10～12:20	福岡市内大学	出前説明会	山本 智子
平成20年11月6日 13:00～14:30	福岡市内大学	出前説明会	杉尾 政博

II 福岡空港の総合的な調査

- ・福岡空港の総合的な調査 P I レポート ステップ 1
- ・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 3
- ・福岡空港の総合的な調査 P I レポート ステップ 4

福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ1



福岡空港の今の姿や
能力について
いろんな角度から
調査してみました。



将来も福岡空港が
たくさんの方々にとって、
便利な空港でありつづける
ためには何が必要なのか。

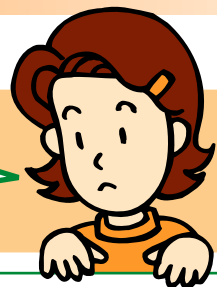
みなさん、一緒に
考えましょう。



福岡空港調査連絡調整会議



ピーアイ
PIレポートの「PI」って何？



福岡空港の将来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。

総合的な調査って何をするの？

福岡空港で将来、混雑問題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 필요한のか、などを幅広く調査し、必要な対応案を考えます。

●今の空港をどこまで活用できるか

- 近隣の空港を活用できないか
- 今の空港に滑走路を増やせないか
- 新しい空港をつくって対応するか…など

「総合的な調査」では、パブリック・インボルブメント(PI)の手法を導入します。

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。

今の空港をどこまで活用できるの？
今回はステップ1だよ

総合的な調査の進め方

検討のステップ

- ステップ1 「福岡空港はどんな空港で、どんな課題があるのかしら？」
- ステップ2 「将来、わたしたちの地域はどんなすがたになるのかしら？その時、空港はどんな役割を持つのかな？」
「将来の需要はどれくらいかな？」
- ステップ3 「どんな対応案が考えられるの？」
「いくつもの対応案をどうやって比べたらいいの？」
- ステップ4 「どの対応案を進めていけばいいのかな？」

PI



みなさん

第三者機関による監視・助言

対応案の絞り込み

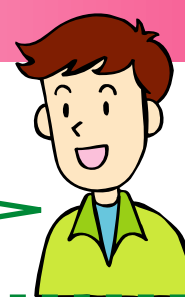
関係行政機関(国・福岡県・福岡市)による最終的な対応案の決定へ

総合的な調査の実施

調査情報

関係行政機関(国・福岡県・福岡市)

福岡空港ってどんな空港なのかな？



「交通アクセスが便利な空港」です。

福岡都心まで地下鉄で直結。
鉄道・高速バスの交通網で九州一円からアクセスできます。

「1日5万人」が利用しています。

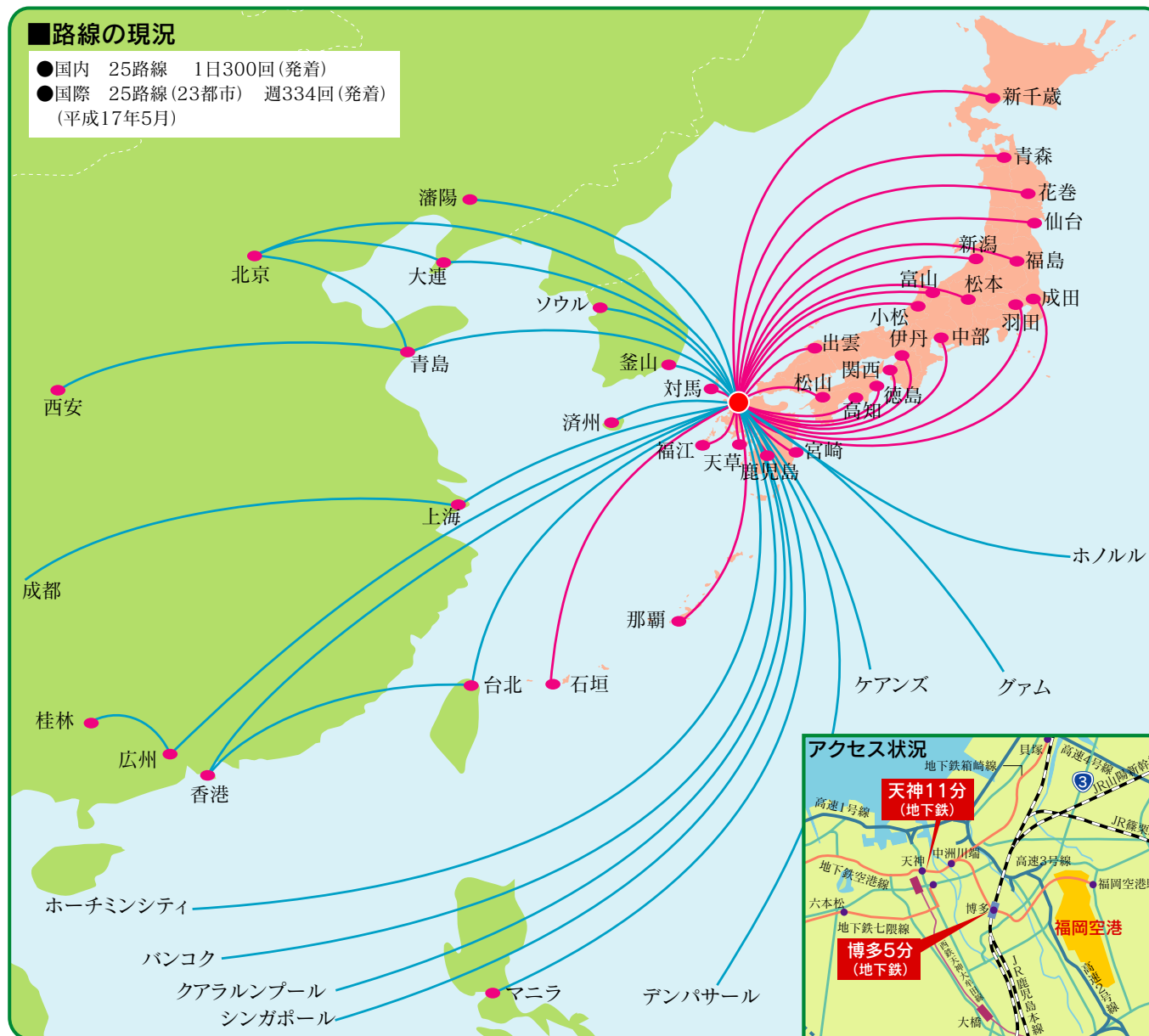
年間約1,900万人(平成15年)の乗降客数がありました。
(※JR博多駅の新幹線乗客1.8万人/日)

「国内線と国際線の両方がある空港」です。

国内の25都市、国際線はアジアを中心に23都市と結ばれています。

■路線の現況

- 国内 25路線 1日300回(発着)
- 国際 25路線(23都市) 週334回(発着)
(平成17年5月)



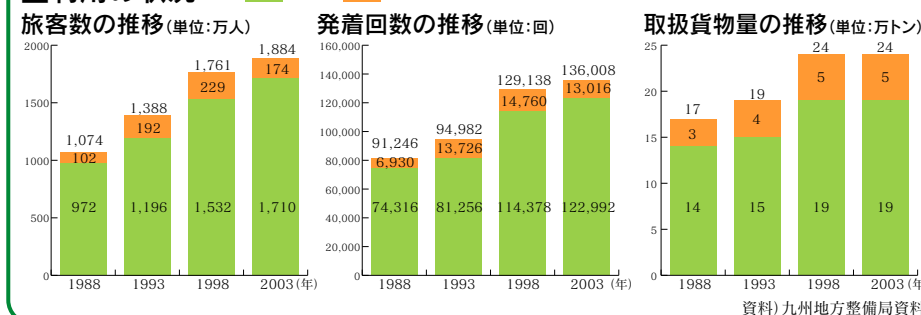
■アクセス状況



■福岡空港の概要

空港の種類	第二種空港(空港整備法)
設置管理者	国土交通大臣
面積	353ha (国有地65%、私有地32%、市有地3%)
滑走路	1本(長さ2,800m×幅60m)
駐機場	43機分
旅客ターミナルビル	国内線第1～第3ターミナルビル 国際線ターミナルビル
貨物ビル	国内線貨物ビル、国際線貨物ビル
駐車場	普通車930台、大型車18台(国内線) 普通車897台(国際線)

■利用の状況

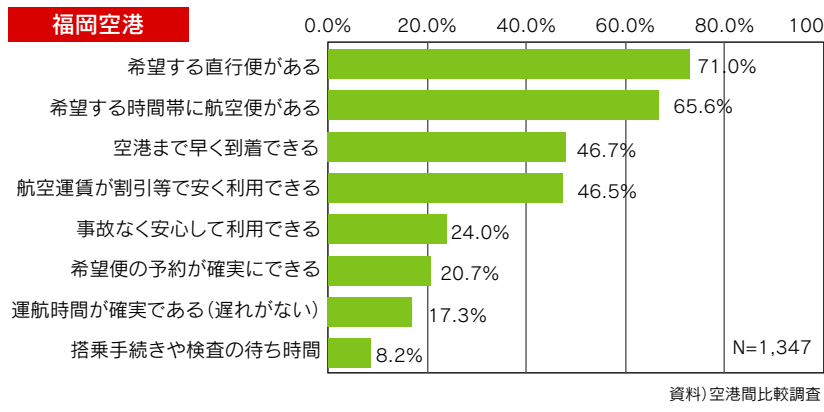


利用者は福岡空港の国内線をどう見ているの?

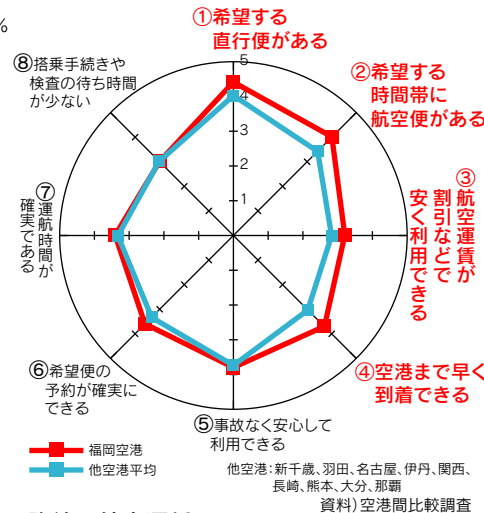


- 利用者アンケートを実施したところ、利用者の重視する項目は「路線数」「便数」「アクセス」「航空運賃」という結果でした。
- 利用者の満足度は他空港より高いのですが、路線別に見ると満足度の低い便数の少ない路線がたくさんあります。
- 利用したい出発時間帯は、朝・夕の時間帯であり、この時間帯に増便できることが重要です。
- 航空運賃を安くしていくためには、新規航空会社の参入などがいつでもできるように、空港施設に余裕があることが重要です。

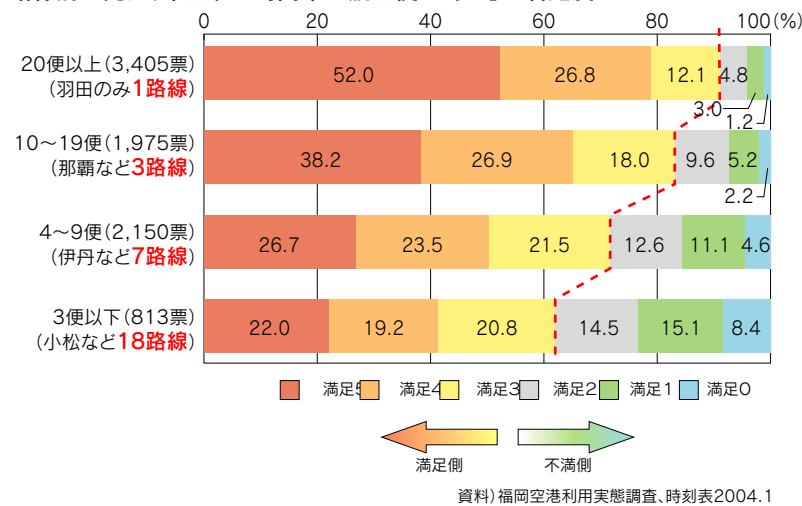
国内線利用の場合、利用者が重視する項目の回答割合



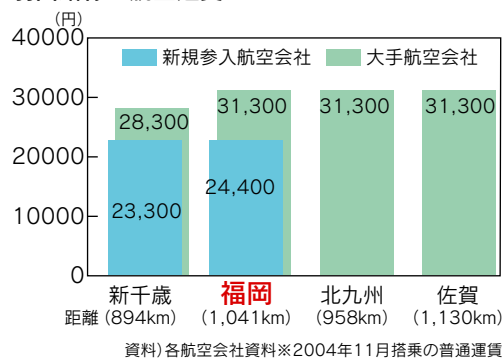
国内線利用者の満足度



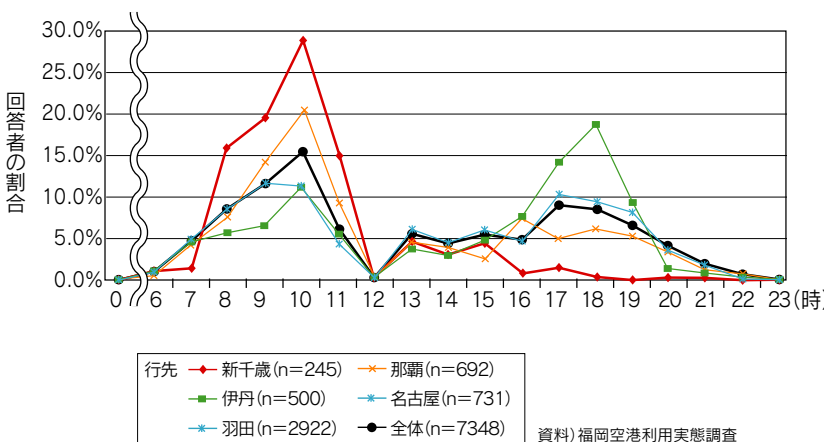
路線別に見た「希望する時間帯に航空便がある」の満足度



羽田路線の航空運賃



福岡空港で利用したい出発時間帯



不満足な面(分析結果)

希望する時間に便がない
遅れることがある
航空運賃がもっと安くなればいいのだが
行きたいところの1日の便数が少ない

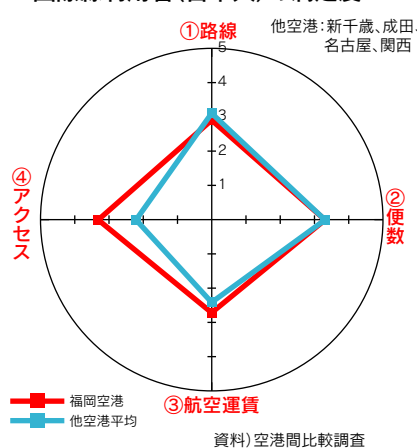
福岡空港をよく利用する人

国際線の方はどうかな?

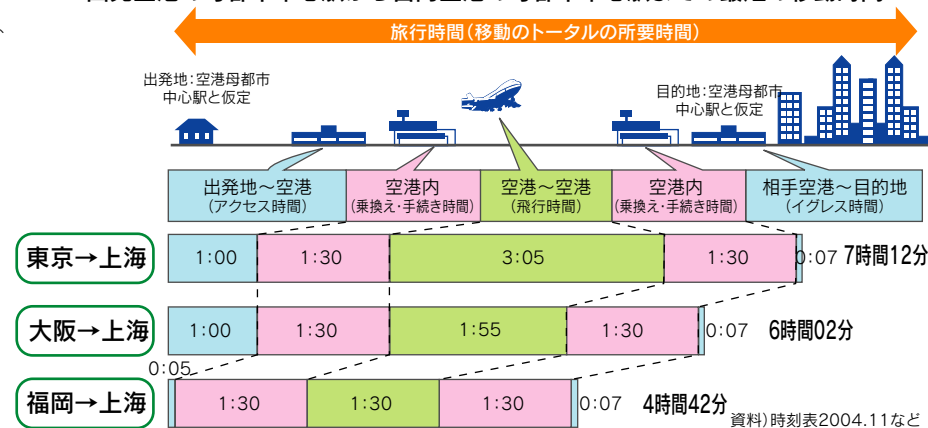


- 国際線利用者(日本人)の満足度は、路線、便数において国内線より低くなっています。
- 福岡空港はアジアに近くアクセスもいいため、東アジア方面への旅行時間は、他の空港より短くなっています。
- 便数は東アジア路線でも、成田・関西空港と比べて少なくなっています。
- 利用したい出発時間帯については、日本人が朝方にピークがあるのに対して、外国人は主に午後の時間帯となっています。

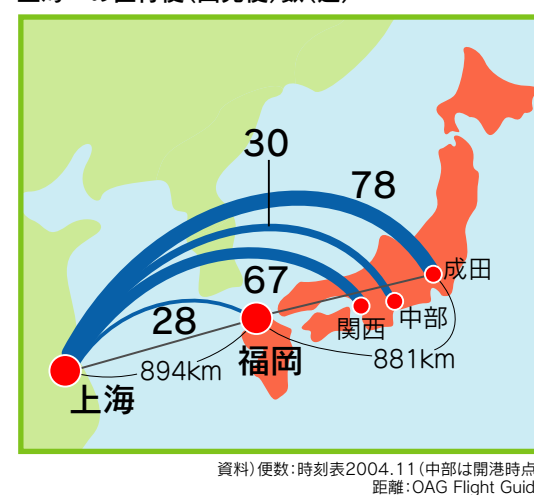
国際線利用者(日本人)の満足度



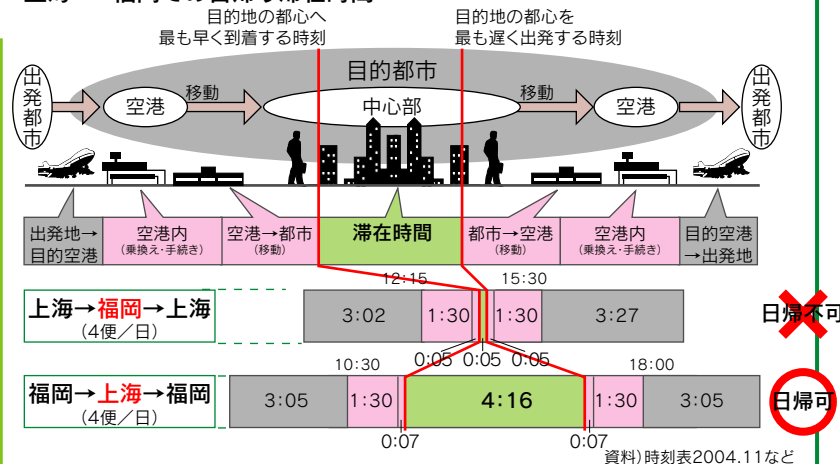
出発空港の母都市中心駅から目的空港の母都市中心駅までの最短の移動時間



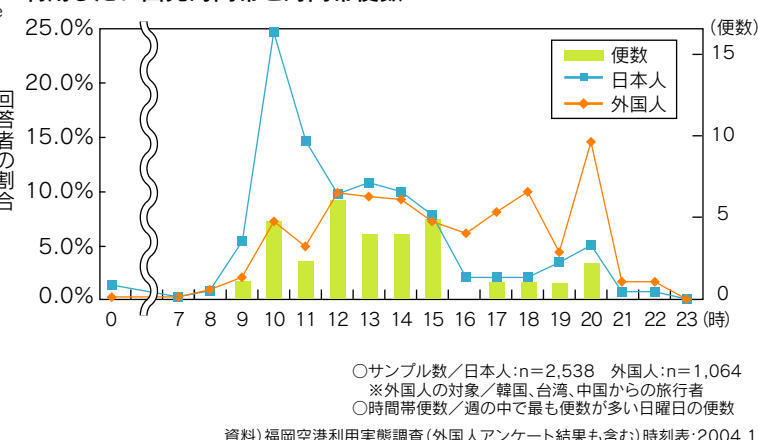
上海への直行便(出発便)数(週)



上海↔福岡での日帰り滞在時間



利用したい出発時間帯と時間帯便数



アジアは近いんだよなあ

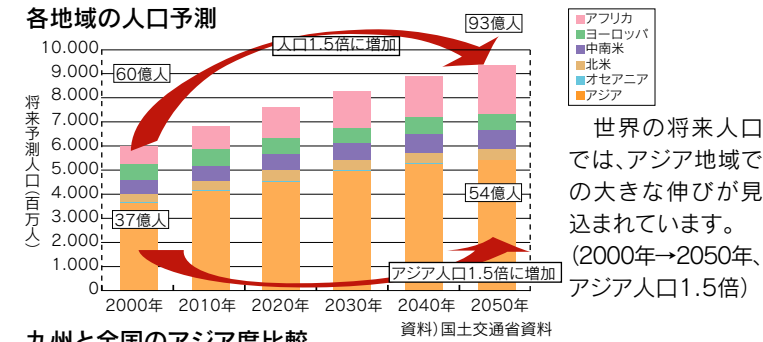
アジアに近いという長所を生かし、東アジア方面を中心とした直行路線を増やすとともに、増便や便利なダイヤ編成により利便性を高めることが重要です。

東アジアと福岡空港ってどんな関係があるの？

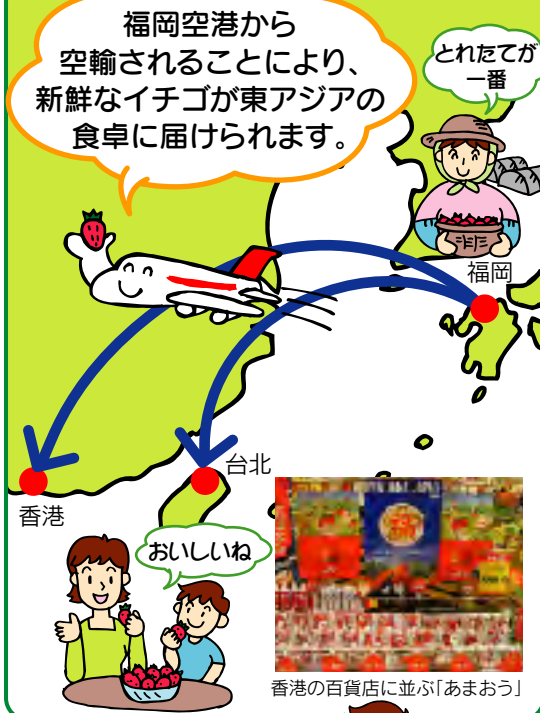
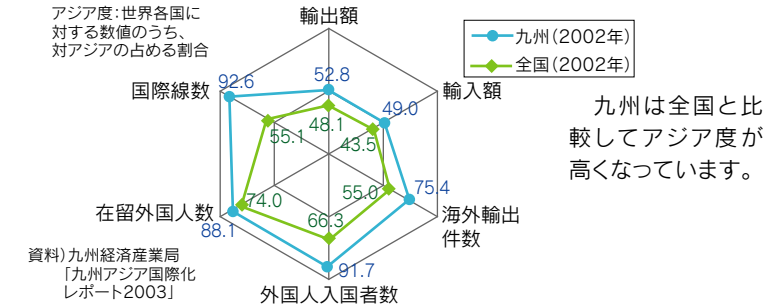


- 東アジアは、いま世界経済の中で重要な地域として注目され、将来にわたって人口や経済、貿易の面で飛躍的な伸びが予想されています。
- 特に九州は歴史的・地理的に東アジアとの結びつきが強く、近年、貿易などの関係が強まっています。
- 福岡空港には九州と東アジアとの結びつきを深めるための期待が寄せられています。

成長するアジア経済圏と結びつきを強める九州経済



九州と全国のアジア度比較



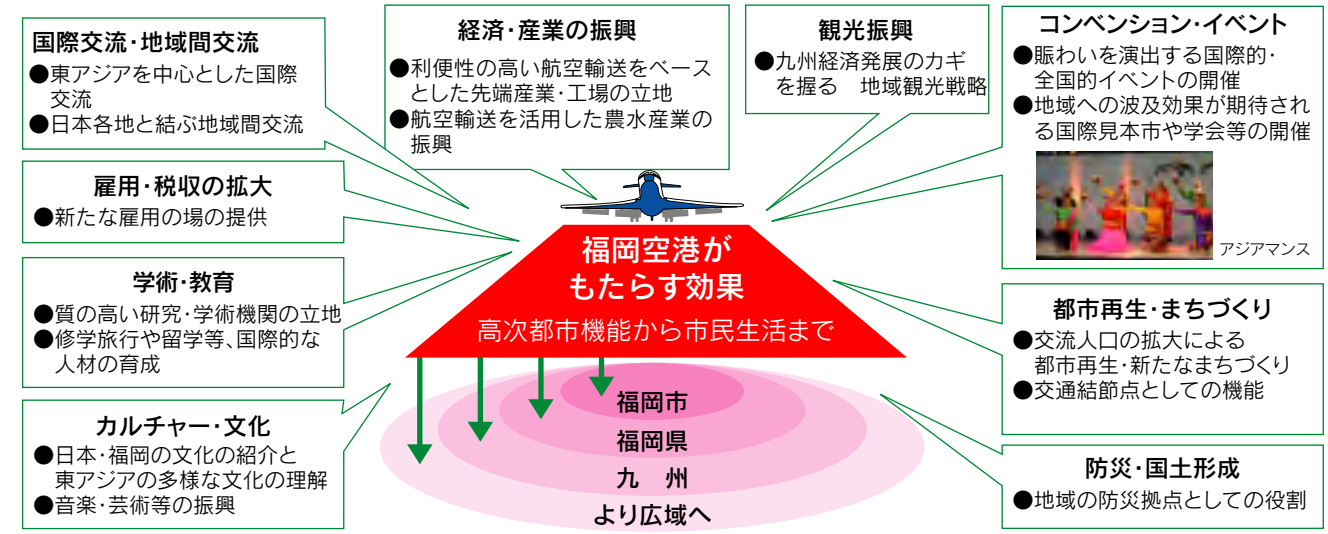
九州・福岡を支える福岡空港の役割って何？



- 福岡空港は福岡県だけでなく、九州、山口にかけた広い地域にとっても大切な空の玄関口となっています。
- 農水産業や、半導体製品などの製造業が活発な九州地方。品物を早く運ぶために航空機が利用され、九州の経済発展を力強く支えています。

福岡空港がもたらす効果

福岡市の都心に近く、全国の主要都市や東アジアと結ばれた福岡空港は、旅行や物流だけでなく、国際交流、雇用の創出、防災への貢献などの点で、さまざまな効果をもたらしています。また、福岡空港による九州全体の経済波及効果は年間約8000億円、雇用創出効果は約5.2万人です。



国内外ネットワークにおいて福岡空港が将来果たすべき役割は？



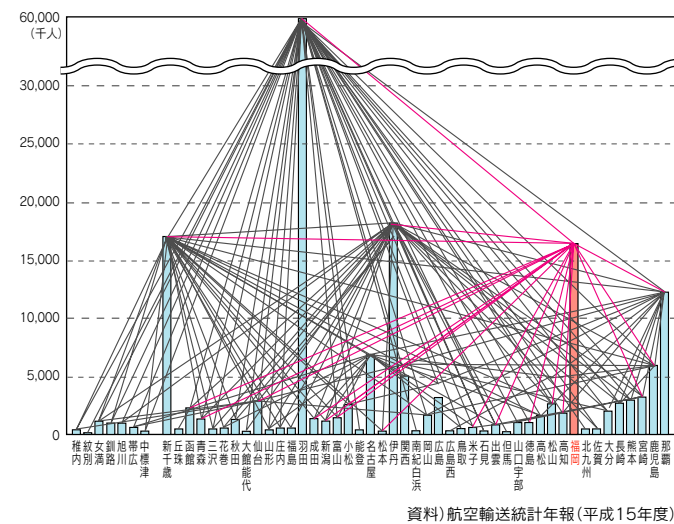
- 福岡空港の国内航空ネットワークについては、三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市や九州北部の離島とのネットワークの維持が求められています。
- 国際航空ネットワークについては、今後の東アジア諸国間との交流が増大する可能性をにらんで、東アジア諸国に近いという特性を生かし、国内線と国際線との乗継ぎ機能を強化し、新たな路線および便数増加も含めたネットワークの拡充も期待されます。

国内航空ネットワークの形成

羽田空港の拠点性が高く、福岡空港も全方位的なネットワークが形成されています。

平成16年10月時点のネットワーク

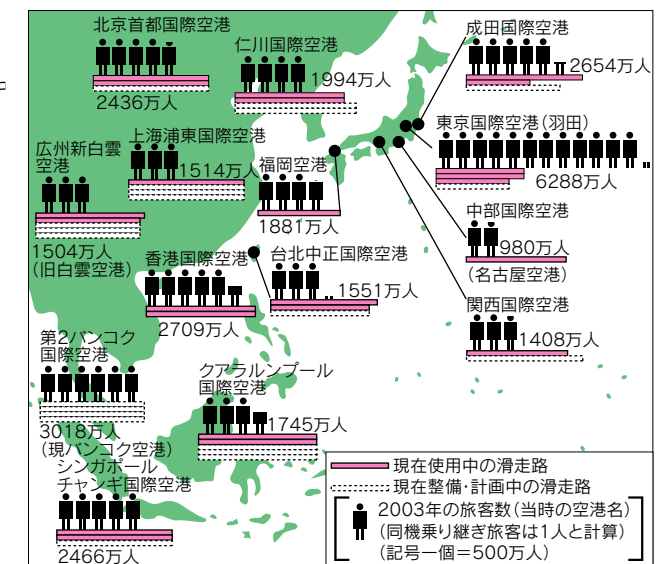
(旅客数は平成15年度実績)



国内外の空港整備の進展

国内の容量制約となっている羽田空港の整備や東アジアの主要都市での国際空港の整備が進展しています。

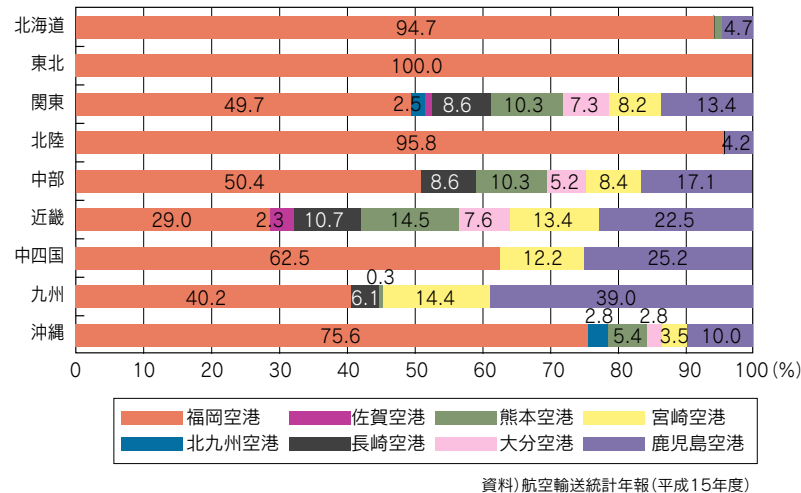
東アジアの主要空港の整備状況と旅客数



三大都市圏や全国主要都市との流動を支える福岡空港

福岡空港は、三大都市圏や全国主要都市と九州を結ぶ航空旅客の需要を支えています。

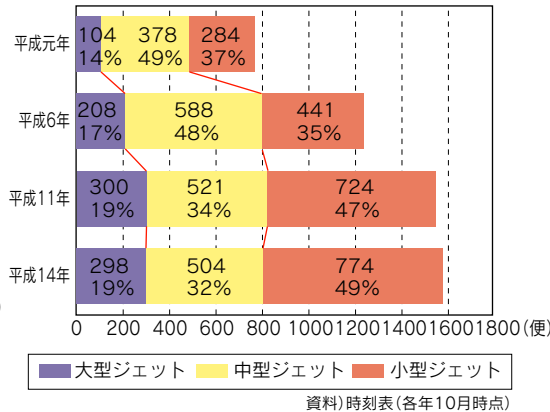
九州の主要空港の地域別航空旅客輸送実績の割合



今後見込まれる航空機の小型化と多頻度運航化

国内航空輸送では航空機が小型化してきており、旅客サービスの向上を意識した多頻度輸送が進んでいます。

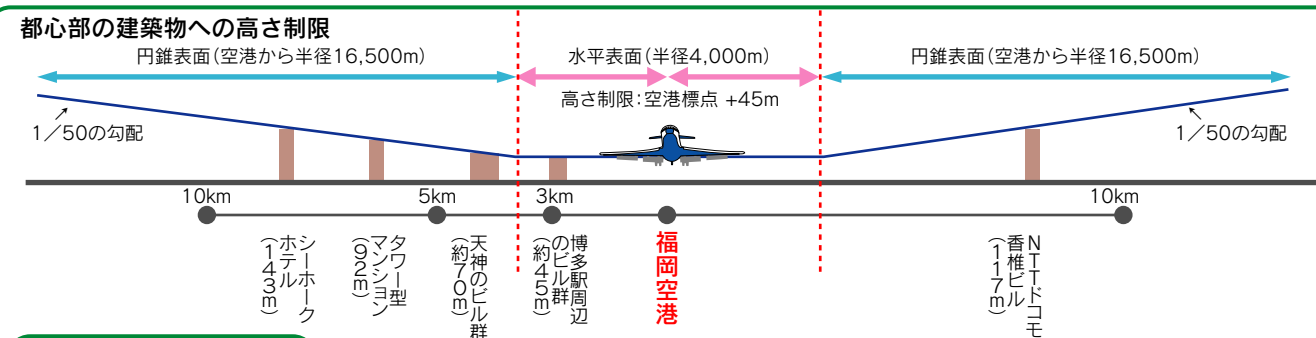
日便数全体の推移(ジェット機)



福岡空港と周辺地域の関係は どのようなものがあるの？



- 空港が都市に近いので、航空機の飛行に影響しないよう、天神、博多などの市街地では建物の高さ制限があります。
- 周辺家屋の防音工事などの対策も実施されていますが、今後とも騒音被害を軽くするさまざまな努力を続けていく必要があります。
- 航空機の騒音問題を含め、環境対策事業費として年間約70億円(H16年度)が支出されています。
- 空港用地の約1/3を民間から有償で提供していただき、その借料として年間約84億円(H16年度)を支払っています。

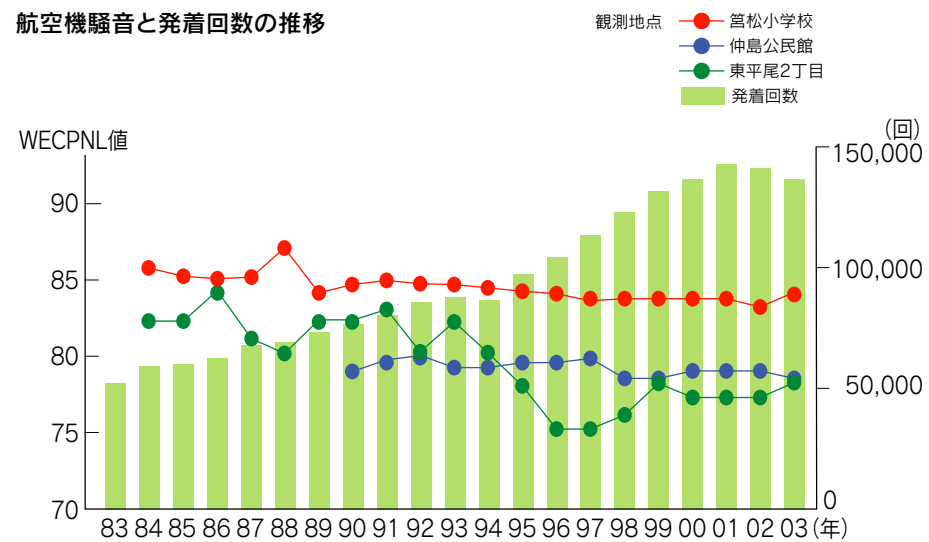


福岡空港の騒音対策区域



福岡空港による航空機騒音

航空機騒音と発着回数の推移



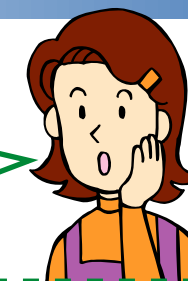
WECPNL値(加重等価平均感覚騒音レベル)

1日あたりの航空機騒音の大きさを表すため、夕方の騒音は昼間の3倍、夜間は10倍というように時間帯によって重みづけをし、換算した単位。

福岡空港の騒音対策は、国土交通省・自治体・独立行政法人空港周辺整備機構・航空会社などが協力しあって行っています。主に、機材改良・発着規制・運航方法を改善する発生源対策や、防音工事・移転補償など空港周辺対策があります。

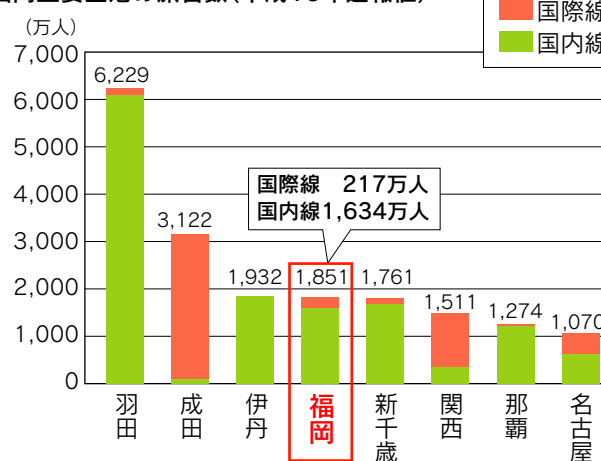
国土交通省福岡空港事務所パンフレットに加筆

今の福岡空港には どんな問題があるのかしら？

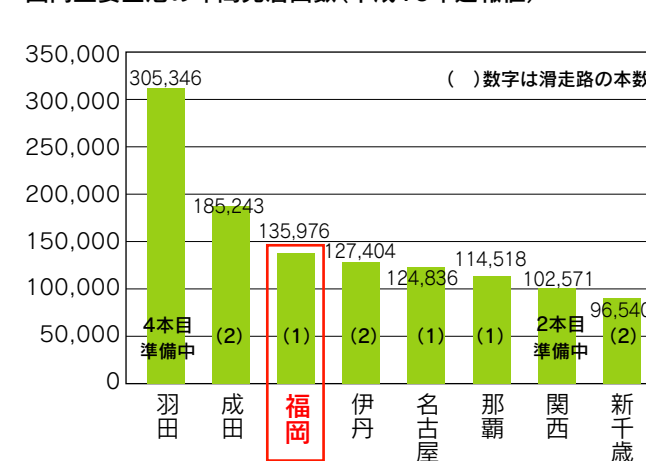


- 福岡空港は、旅客数では羽田、成田、伊丹空港に次いで国内第4位、発着回数では羽田、成田に次いで国内第3位の空港です。
- 1本の滑走路の空港では、旅客数、発着回数とも国内で最も多い空港です。
- ピーク時には発着の間隔は2分を切る状況となっています。また、駐機場も窮屈な運用となっています。

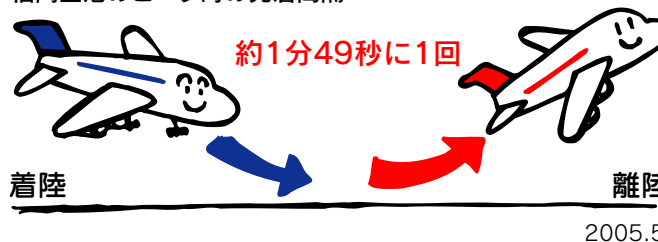
国内主要空港の旅客数(平成16年速報値)



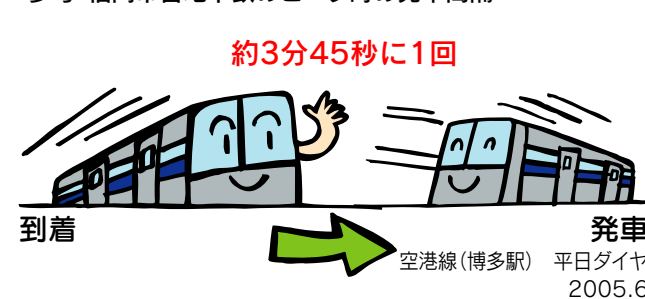
国内主要空港の年間発着回数(平成16年速報値)



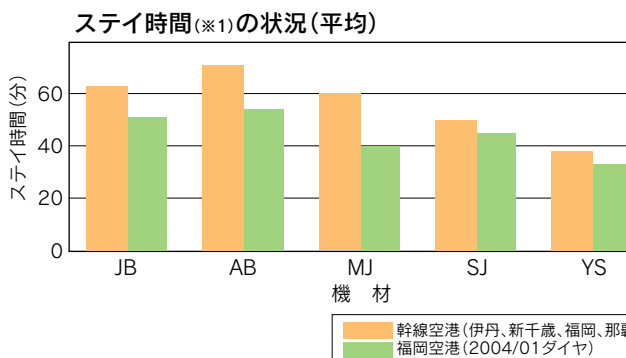
福岡空港のピーク時の発着間隔



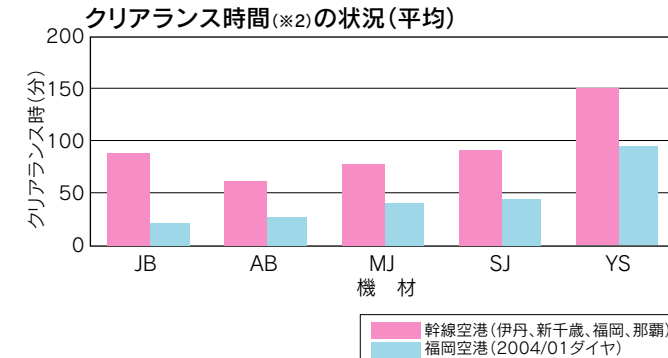
参考:福岡市営地下鉄のピーク時の発車間隔



運航・運用実態調査結果の概要~エプロンのステイ時間等~



※1)ステイ時間=スポットに航空機がとどまっている時間
※2)クリアランス時間=前の航空機がスポットから出て、次の航空機が入ってくるまでの時間



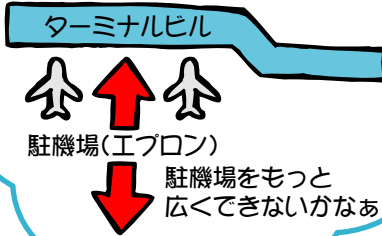
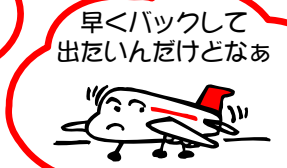
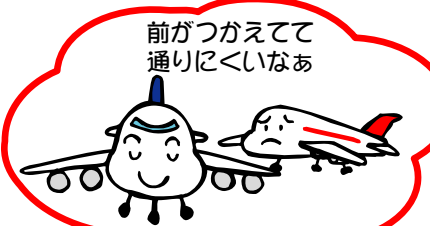
JB = 大型ジェット(B747)クラス
AB = B747を除く大型ジェットクラス
MJ = 中型ジェットクラス
SJ = 小型ジェットクラス
YS = プロペラクラス

福岡空港の施設には どんな課題があるのかな？



誘導路

出発する大型航空機が待機できるよう背後の誘導路が駐機場側に曲がっているため、飛行機の滞留が起こります。

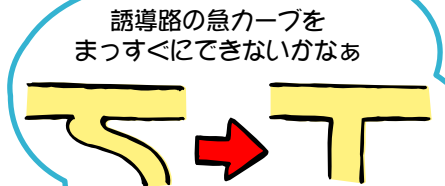


旅客ターミナルビル

- 旅客動線については、地下鉄駅に近い側に出発機能が集中しているため混雑しています。
- セキュリティーゲート(保安検査ゲート)が混雑しており、航空会社カウンター前、セキュリティーゲート前の行列ができる場所が狭くなっています。
- 地下鉄から航空会社カウンターまでの移動距離(特に第1ターミナルビル)、ゲートラウンジにおける移動距離、スポットによる利便性の違いがあります。
- 第1ターミナルビルと第2、3ターミナルビルが分離されており、他社便の乗換客がビル外に出なければならない等の不便があります。

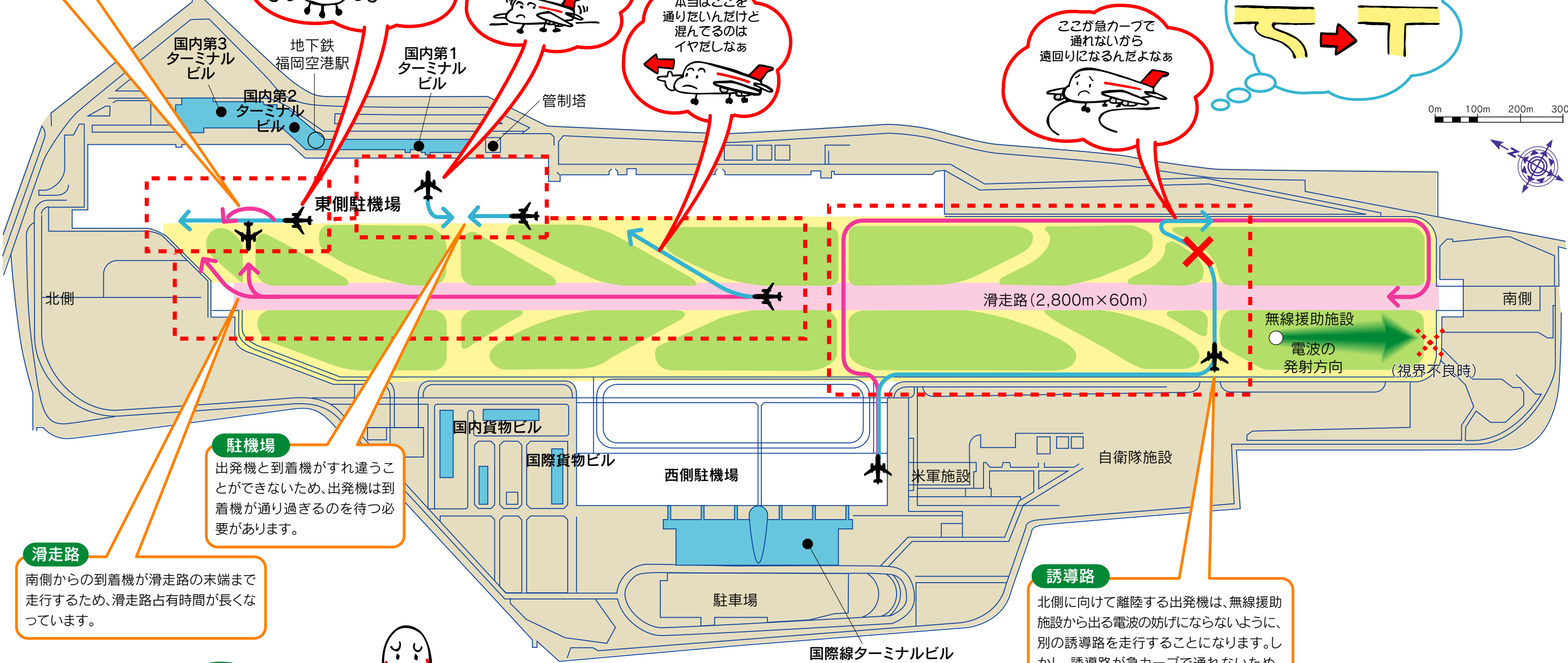
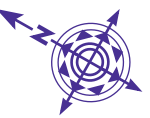


第2ビル航空カウンター前



誘導路の急カーブをまっすくにできないかなあ

0m 100m 200m 300m



駐機場

出発機と到着機がすれ違うことができないため、出発機は到着機が通り過ぎるのを待つ必要があります。

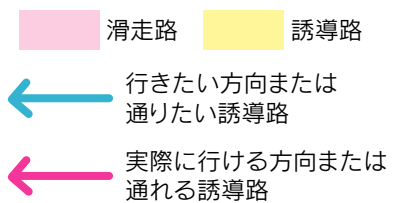
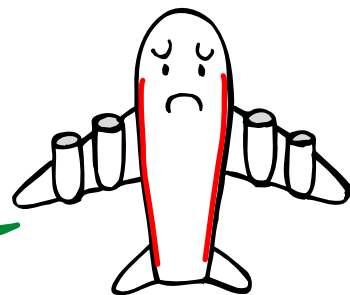
滑走路

南側からの到着機が滑走路の末端まで走行するため、滑走路占有時間が長くなっています。

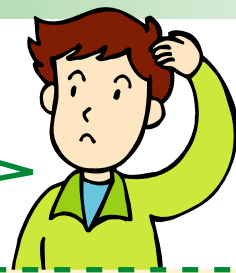
誘導路

北側に向けて離陸する出発機は、無線援助施設から出る電波の妨げにならないように、別の誘導路を走行することになります。しかし、誘導路が急カーブで通れないため、遠回りして別の誘導路を通っています。

僕たちの気持ちを聞いてください!!
本当はみなさんのためにより早く、より確実に離着陸したいのに...



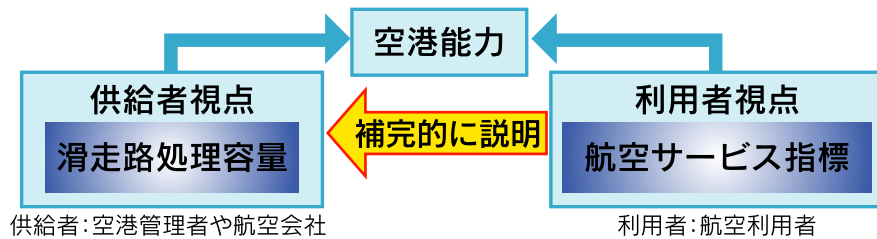
空港能力って、どのようにして評価するのかな？



●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。

■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。



■空港能力を評価する指標の構成

滑走路処理容量

評価対象

年間の滑走路処理回数の余力

具体的な評価方法

年間の滑走路処理容量に対する現在の発着回数を示し、余裕があるかどうかを示します。

航空サービス指標

【利用者のニーズ】



●希望する時間帯に航空便があること



●希望する目的地へ直行便で行けること



●飛行機を遅延なく利用できること



●希望便の予約ができること

【航空サービス指標】

●ピーク時増便可能数・可能率

希望時間帯(ピーク時間帯)に増便できる空港施設の余力

●路線増加可能数・可能率

新規路線を開設できる空港施設の余力

●離着陸の混雑時間

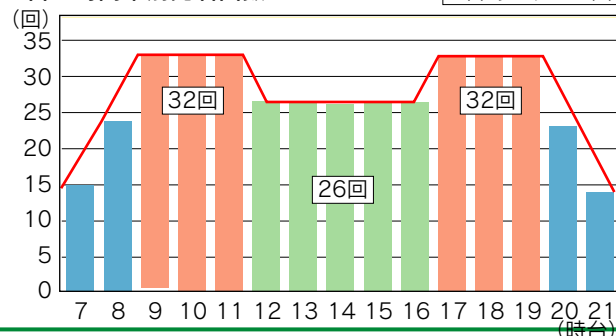
飛行機の遅延に影響を与える離着陸の混雑時間

●予約の取りづらさ

路線別に希望便の予約の取れない確率

■滑走路処理容量の基本的な考え方

1日の時間帯別発着回数



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。

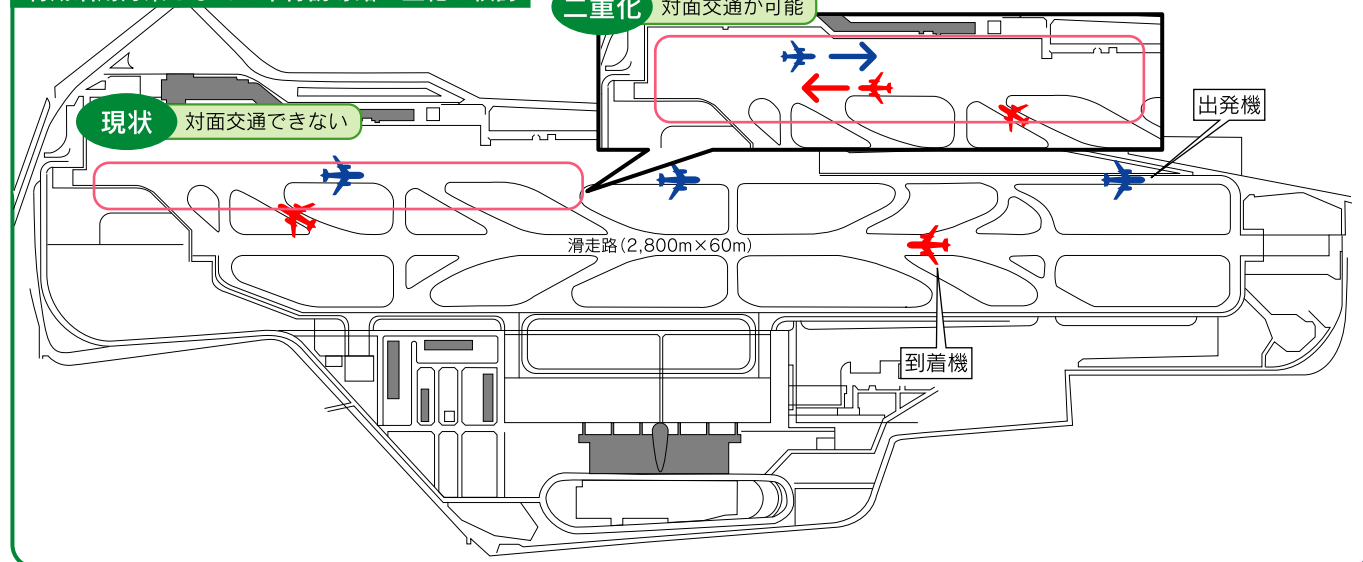
なお、上記の前提のもとでは、実際の発着可能回数はこれより多いことも少ないこともあります。

今の空港をもっと有効に利用する方法ってないの？



●現空港敷地内での有効活用方策として、国内線駐機場付近の誘導路を二重化し、混雑の解消を図ることの効果調べました。

有効活用方策としての平行誘導路二重化の検討



到着機が滑走路から早く脱出
滑走路占有時間の短縮

滑走路処理容量の増加
32回/時⇒33回/時

有効活用方策を実施した場合の年間滑走路処理容量は、時間当たり処理容量33回/時をもとに、前ページで説明した考え方と同じやり方で、14.9万回と算出しました。

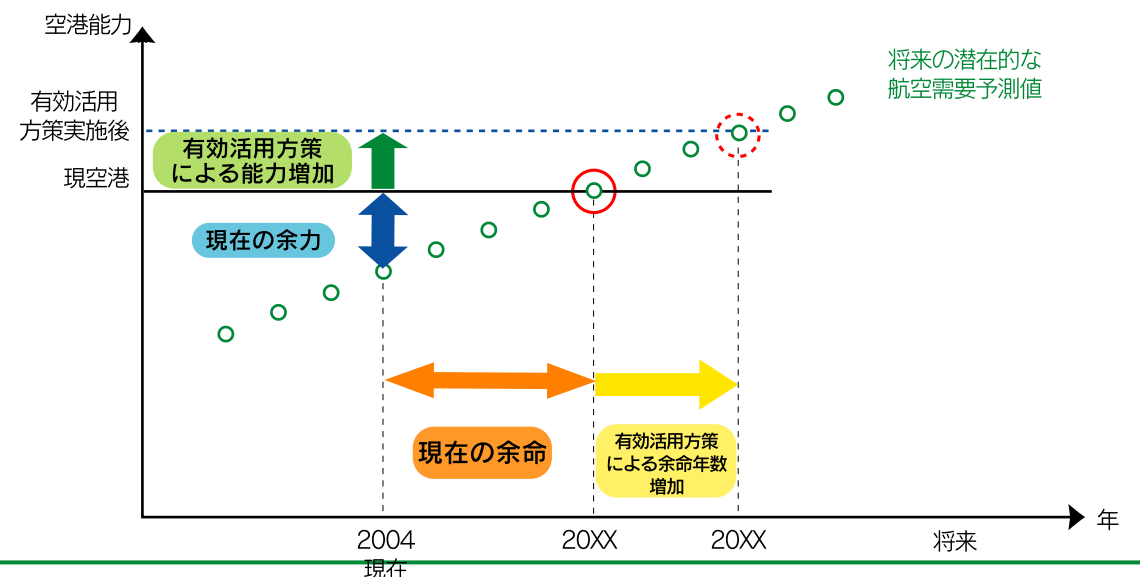
■空港能力の評価及び見極めの方法

空港能力の評価とは

空港能力を供給者視点と利用者視点の双方の指標を用いて決めることです。

空港能力の見極めとは

供給者視点と利用者視点の双方の指標を用いて、需要に対する空港能力にどれだけの余力があるか、また、どれだけの余命があるかをみとどけることです。



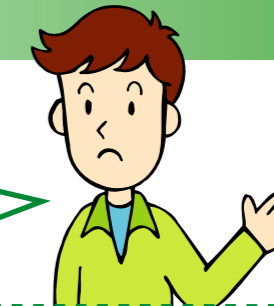
将来の潜在的な航空需要予測値

2004 現在 20XX 将来 年

今の福岡空港の能力は
どうなっているのかな？



施設の改善ができたとしたら
能力はどのようになるんだろう？



〈現在の福岡空港の空港能力の評価〉

現在の福岡空港の空港能力としては、年間滑走路処理容量には若干余裕があるものの、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福岡空港の空港能力の評価〉

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、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にとどまることになります。

■空港能力の評価

空港能力

滑走路処理容量	有効活用方策前		有効活用方策後	
<p>年間滑走路処理容量</p> <p>滑走路処理容量 14.5万回 年間滑走路処理容量 有効活用方策の実施 14.9万回</p> <p>2003(平成15)年実績で約13.6万回の発着回数であり、福岡空港の年間滑走路処理容量14.5万回という前提のもとでは、約0.9万回程度の余力があります。しかし、過去のピークであった2001(平成13)年の発着回数は14.3万回であり、近年発着回数の余力は極めて低くなってきています。</p>	<p>2003(平成15)年実績で約13.6万回の発着回数であり、福岡空港の年間滑走路処理容量14.5万回という前提のもとでは、約0.9万回程度の余力があります。しかし、過去のピークであった2001(平成13)年の発着回数は14.3万回であり、近年発着回数の余力は極めて低くなってきています。</p>		<p>福岡空港の年間滑走路処理容量が約3%向上し、14.9万回になるという前提のもとでは、2003(平成15)年の実績からみると約1.3万回、過去最高であった2001(平成13)年の実績14.3万回に対しては、約0.6万回の余力となります。</p>	
航空サービス指標	過去(1993年)	現在(2003年) 有効活用方策前 (1時間あたりの滑走路処理容量が32回の場合)	現在(2003年) 有効活用方策後 (1時間あたりの滑走路処理容量が33回の場合)	評価
<p>ピーク時増便可能数・可能率</p> <p>2003年11月実績値 【ピーク時】 増便可能数 0回 増便可能率 0% ピーク時間数2時間</p>	<p>6回・19% ピーク時間数:0時間</p>	<p>0回・0% ピーク時間数:2時間</p>	<p>0回・0% ピーク時間数:1時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1997年から0回となっており最も需要が集中する時間帯で既に増便が不可能となっています。 (有効活用方策を施した場合)ピーク時増便可能数に変化はありません。 したがって、最も需要が集中する時間帯の利用者に対しては、混雑発生や満席により十分な航空サービスを提供できない状況が継続します。
<p>路線増加可能数・可能率</p>	<p>(1日1便) 66路線・33% (1日2便) 16路線・34%</p>	<p>(1日1便) 5路線・3% (1日2便) 2路線・4%</p>	<p>(1日1便) 10路線・5% (1日2便) 3路線・7%</p>	<ul style="list-style-type: none"> 日帰り可能な路線の増加可能数(朝夕のピーク時間帯の双方に路線が就航できる数)は現在2路線です。2001年には一度0路線となっており、近い将来再度0路線となる可能性があります。 (有効活用方策を施した場合)日帰り可能な1日2便の路線増加可能数は1路線増え3路線となります。
<p>離着陸の混雑時間</p>	<p>1時間 (利用時間の7%)</p>	<p>11時間 (利用時間の73%)</p>	<p>10時間 (利用時間の67%)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現在利用時間15時間中11時間が混雑時間(1時間あたりの滑走路処理容量の約8割を超える時間)です。 特に朝に混雑時間が連続しており、遅延が生じやすくなっています。 (有効活用方策を施した場合)混雑時間が連続する状況がほとんど解消されず、混雑による遅延が発生・伝播しやすい状況が継続します。
<p>予約の取りづらさ</p> <p>羽田路線において前日又は1週間前に希望便の予約が取れない確率</p>	<p>— (インターネット予約未導入であり現在と予約環境が異なるため比較データは作成していません。)</p>	<p>羽田路線については搭乗率が90%以上となる便は前日に予約が取れない確率が50%を超えます。</p>	<p>(有効活用方策後の就航便数・搭乗率等不明のため評価対象から除きます。)</p>	

まとめ

●福岡空港の現状と課題

利用者から見ると

・重視する項目は、路線数、便数、アクセス、航空運賃という結果。便数の少ない路線が多い、利用したい時間帯は朝夕にピーク。

地域から見ると

・九州、福岡の経済発展を支えている福岡空港には、今後、成長する東アジアとの結びつきを深めていくことが期待される。また、航空機騒音や建物の高さ制限などの問題あり。

日本の航空ネットワークから見ると

・国内外の空港整備の進展や東アジアの経済発展などを踏まえた航空サービスの維持・向上が必要。

施設面から見ると

・駐機場、滑走路、誘導路等において混雑の原因となる課題あり。

●空港能力の見極め

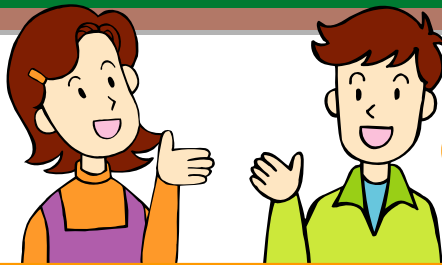
現在の福岡空港の能力

・福岡空港の年間処理容量は14.5万回という前提のもとでは、平成15年の実績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は制約が生じはじめている。

有効活用方を施した場合の福岡空港の能力

・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るにとどまることになる。

福岡空港では、
旅客の利用や
航空機の運航に
制約が出始めて
いるのね。



だから、将来のために
みんなで考えていく
必要があるんだね。

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(ステップ1)に対するご意見記入用紙」をご覧ください。

検討のステップ

PIレポート ステップ2についての予告



次のステップ2では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検討します。

福岡のまちは
どんなふう
に発展する
のかしら



福岡に来る
お客さんがどのくらい
増えるのかな



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(空港整備調整課)

〒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)

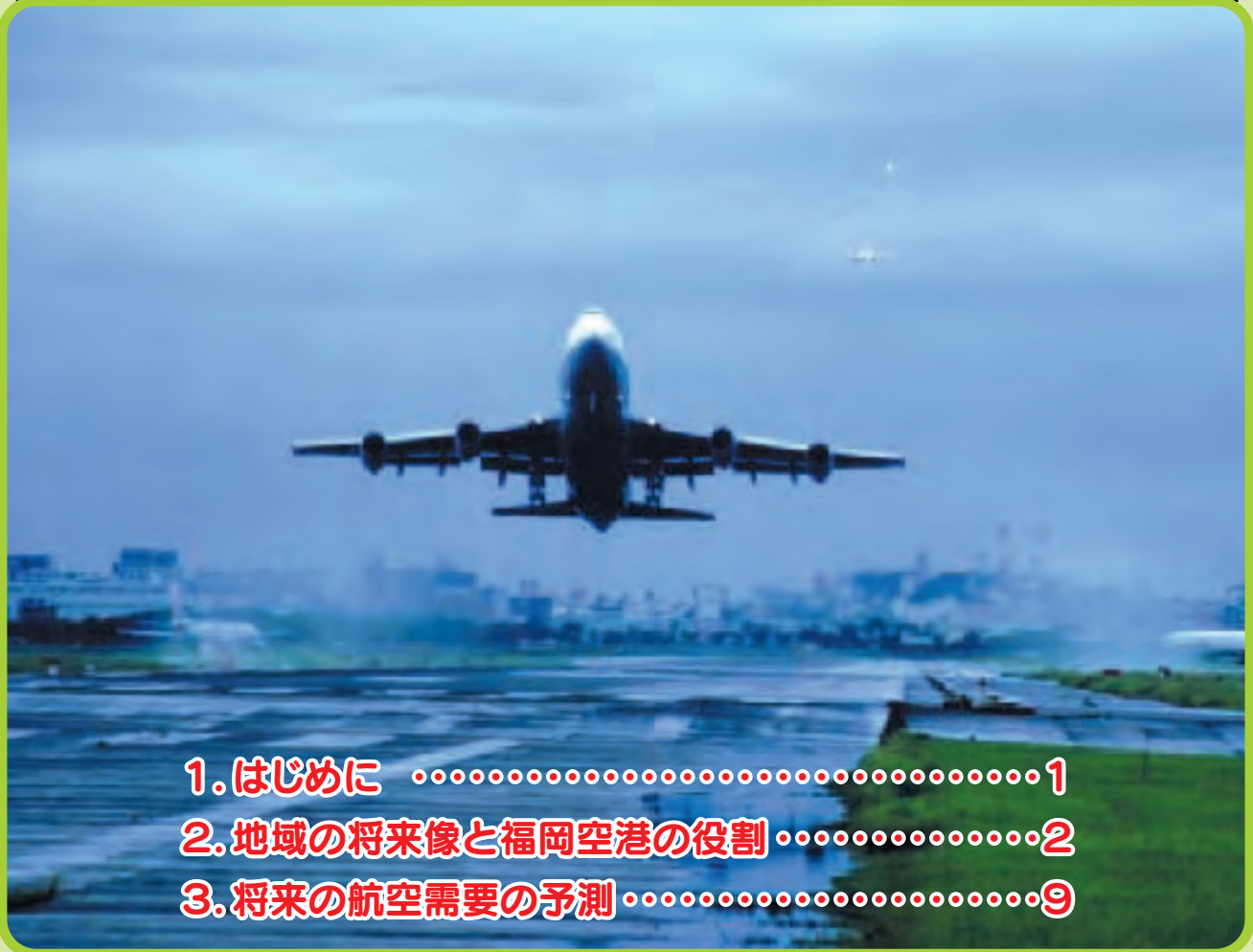
〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1
TEL.092-711-4102 FAX.092-733-5582
<http://www.city.fukuoka.jp>

福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ2



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。



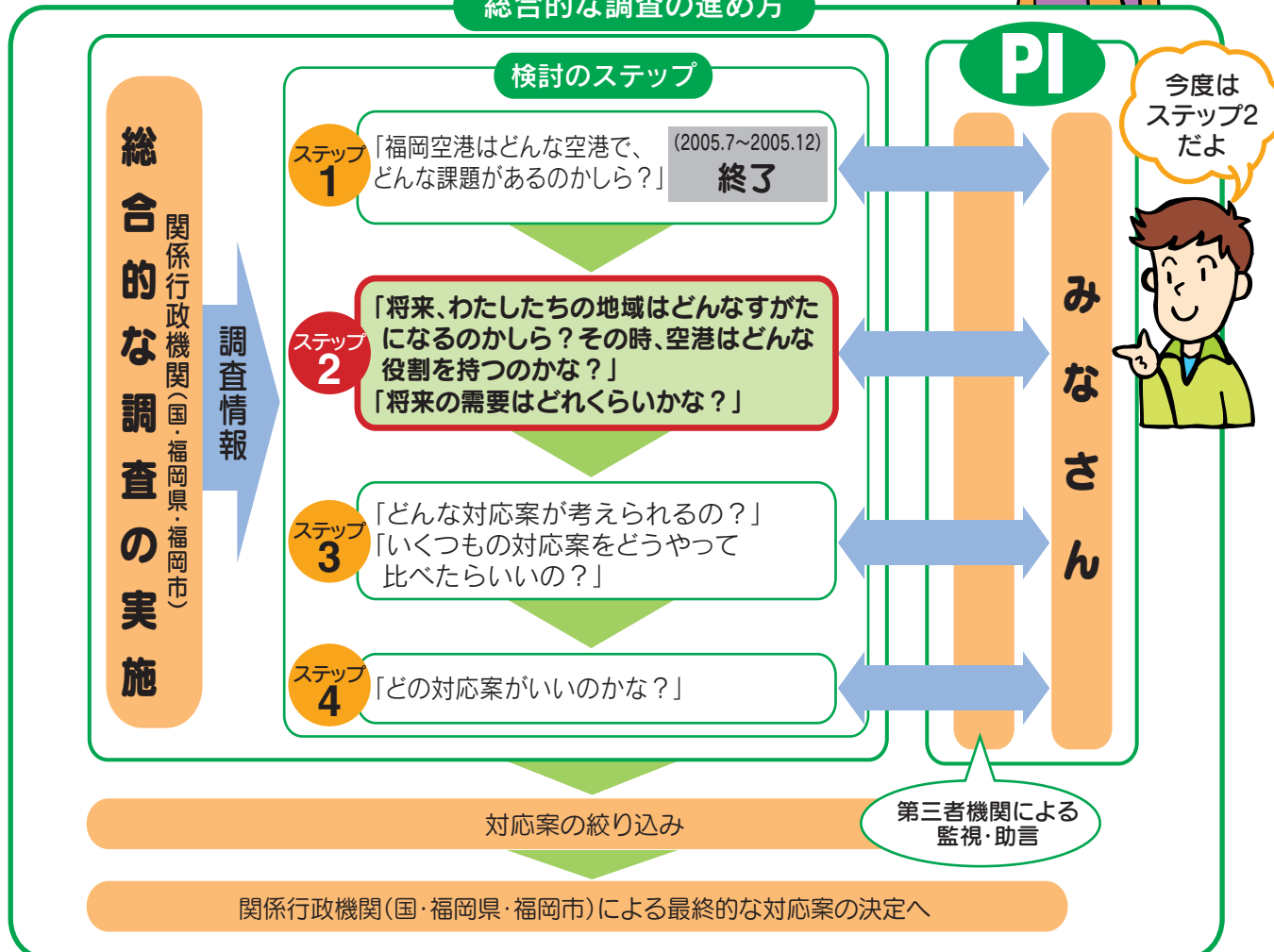
- 1.はじめに1
- 2.地域の将来像と福岡空港の役割2
- 3.将来の航空需要の予測9

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 パブリック・インボルブメントの略称で、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。

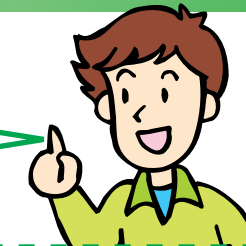
PIステップ1では何が分かったの？

- ・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。

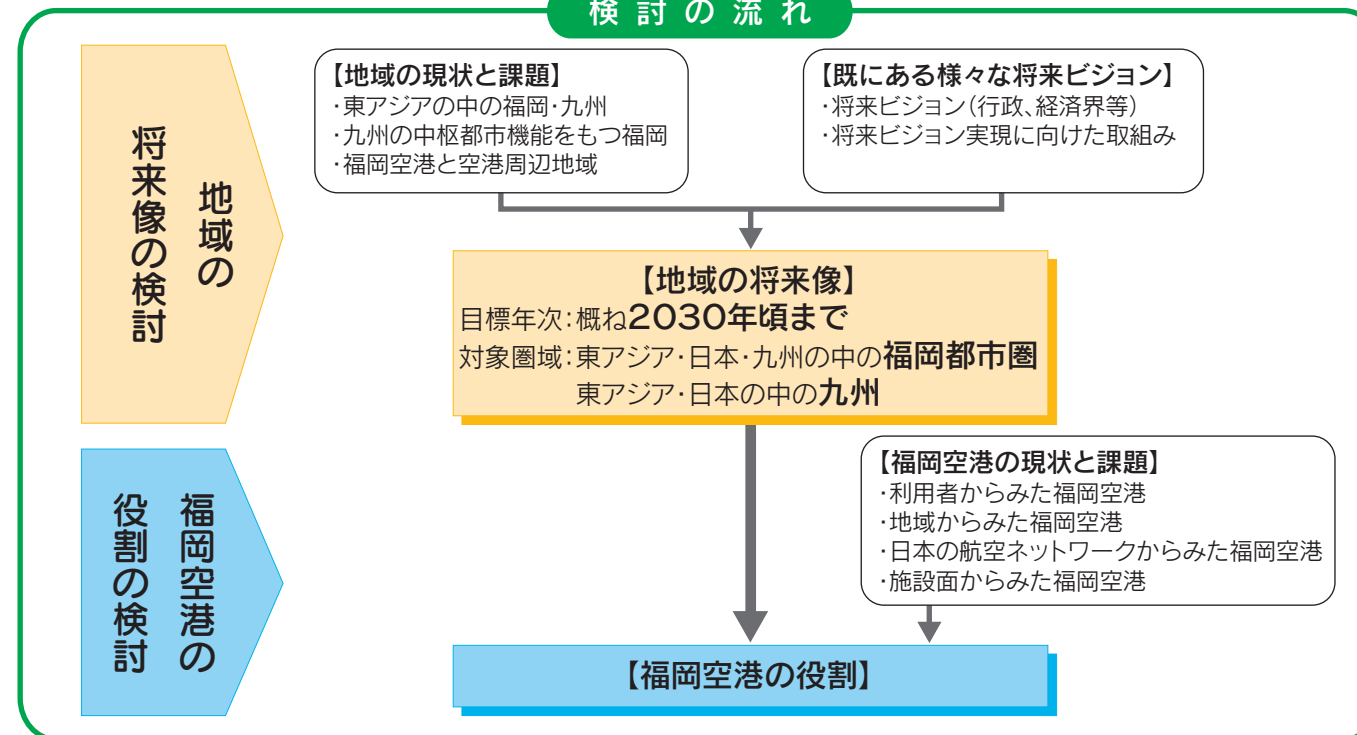


「地域の将来像と福岡空港の役割」って どのようにして検討するの？

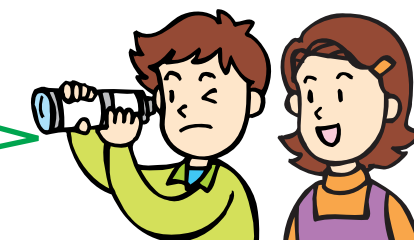


- 「福岡空港の役割」の検討にあたっては、まず「地域の将来像」を描きました。
- 「地域の将来像」を描く際には、「地域の現状と課題」と「既にある様々な将来ビジョン(*)」を整理し、それらの将来ビジョンの実現に向けて行われている様々な取り組みを再認識することからスタートしました。そして、それら全体の方向性を確認した上で、現在地域が目指している、また、地域が目指すべき将来像を描きました。
- そして、地域の将来像の実現に必要な「福岡空港の役割」を、PIステップ1で整理した「福岡空港の現状と課題」を考慮して検討しました。
(*)この検討で使用した様々な将来ビジョンは、行政や経済界等が策定した「日本」・「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

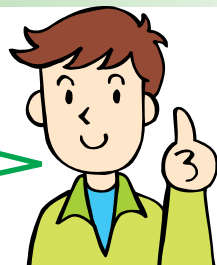
地域の将来像 7つの論点

- ① グローバル化
- ② 少子高齢化
- ③ 地方分権
- ④ 価値観の多様化
- ⑤ IT化(高度情報化)
- ⑥ 社会資本形成
- ⑦ 環境重視

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。



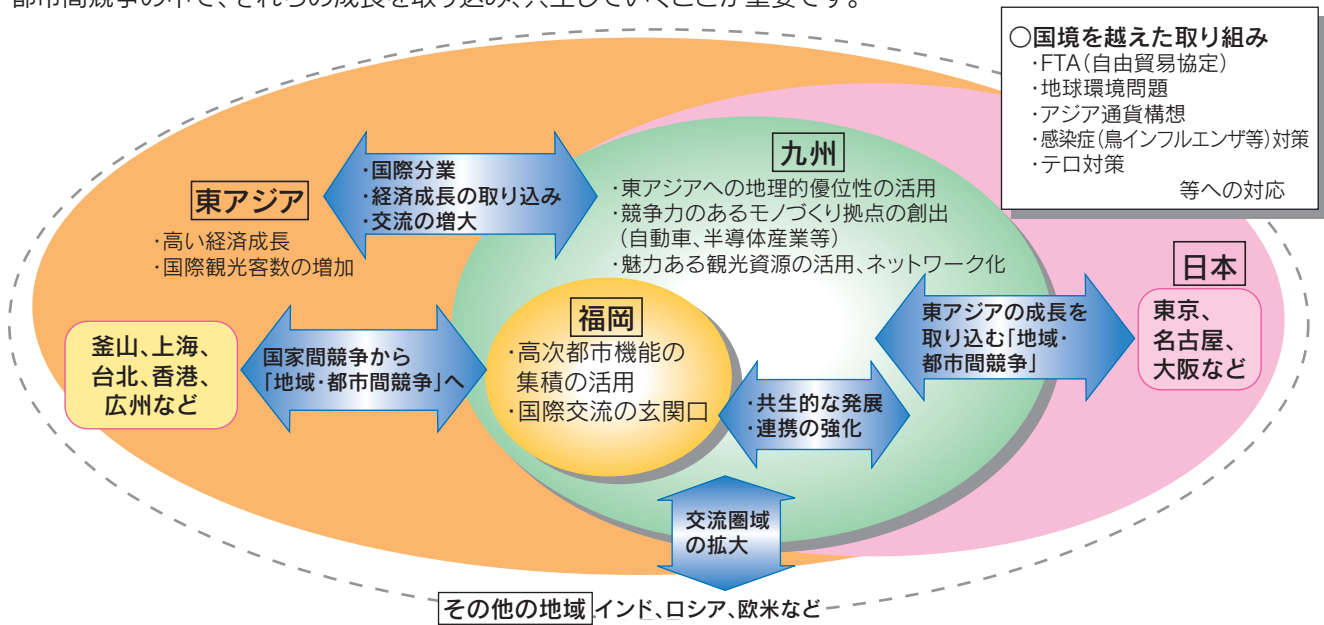
それで、今考えられている「地域の将来像」って、どんなものなの？



●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

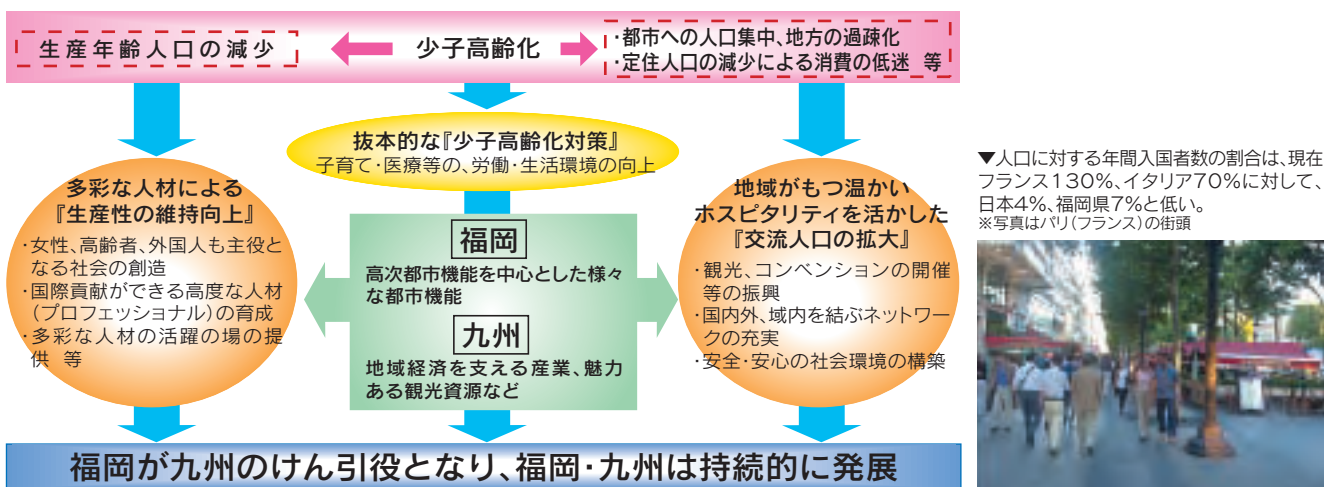
近年、国・地域間の垣根が低くなり、人・モノ・カネ・情報等の行き来が活発化する「グローバル化」が急速に進んでいます。経済的な成長の著しい東アジアの諸都市に対して地理的に近い福岡・九州は、その近さを活かし、今後の地域・都市間競争の中で、それらの成長を取り込み、共生していくことが重要です。



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が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。



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: 日本の中核都市から、『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

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

▼九州とオランダとの比較

九州の面積、人口、総生産は、オランダとほぼ同じ規模であり、九州はオランダ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

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。

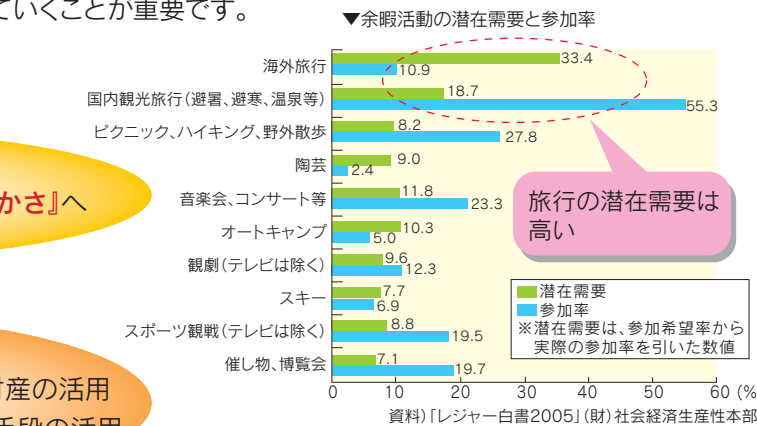
価値観の多様化
 生活の力点: 『モノの豊かさ』から『心の豊かさ』へ

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

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



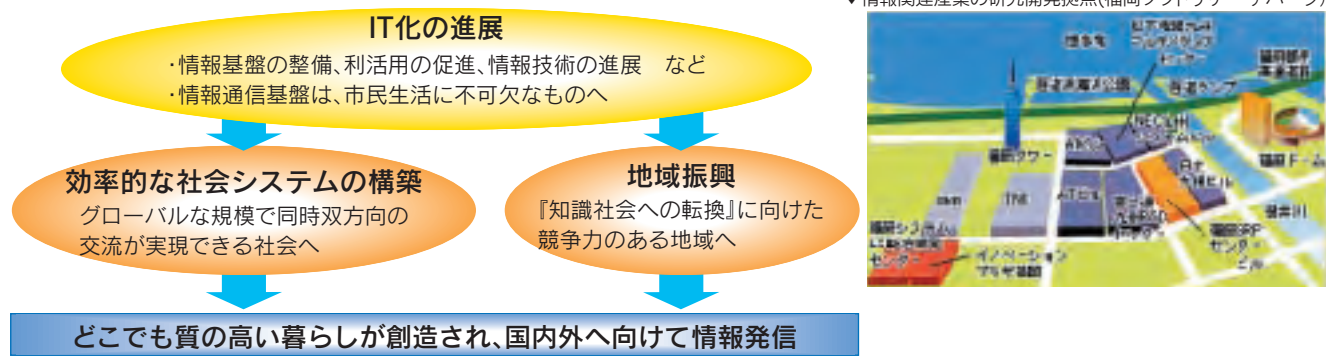
▼地域の文化・学術的な交流拠点となった九州国立博物館



資料)九州国立博物館

⑤IT化(高度情報化)

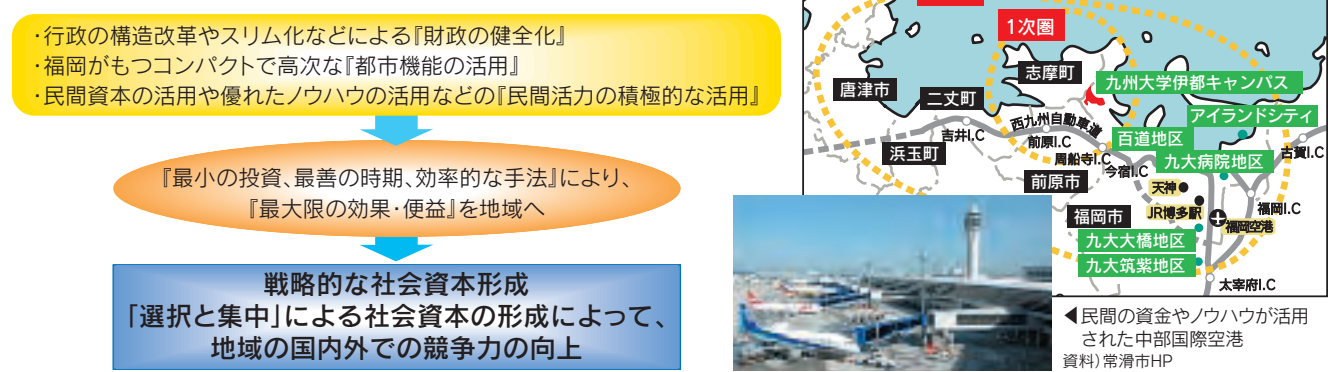
近年、世界規模でのIT化が進んでいます。福岡・九州は、今後もITの普及による効率的な社会システムの構築を目指すとともに、福岡に集積しているIT関連産業を活かした地域振興を図り、質の高い生活と国内外へ情報発信が可能な地域を目指すことが重要です。



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

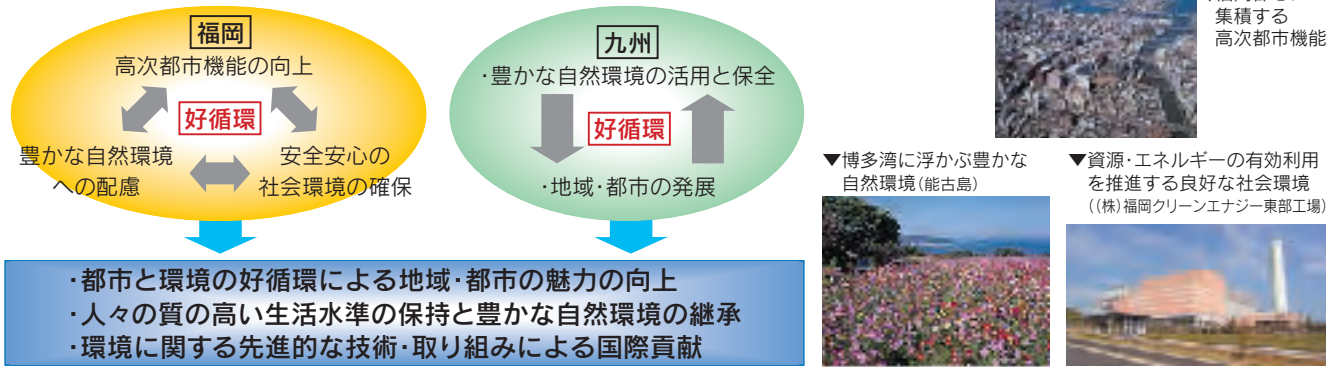
現在、日本では国と地方の財政が逼迫しており、今後は「選択と集中」の考えに基づく効率的・戦略的な社会資本形成が必要です。福岡・九州は、とりわけ福岡の拠点性を活かした社会資本形成を行うことにより、地域の競争力を養っていくことが重要です。



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

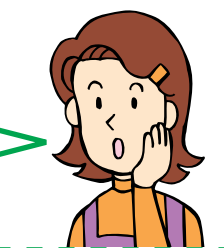
⑦環境重視

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。



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・報道活動等を支援しています。)
- 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。

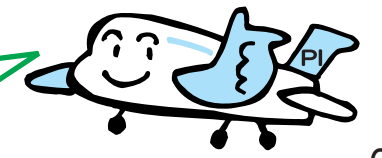
国内外の空港整備の進展や東アジアの経済発展等を踏まえて、福岡空港の東アジアとの近接性を活かしたさらなる国際・国内航空ネットワークの充実が求められます。

④空港施設の視点

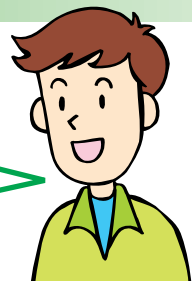
- 駐機場、滑走路、誘導路において能力を制約する課題があります。
- 福岡空港では混雑時間が増加し、ピーク時における運航に制約が生じはじめています。
- 国内線では、最も旅客数の多い金曜日では予約が取りにくいなど、利用者への影響も生じはじめています。
- 国際線では、観光利用の特性である曜日や季節による変動がみられます。
- 福岡空港の利用時間帯は騒音対策等の観点から7時から22時までとなっています。

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。

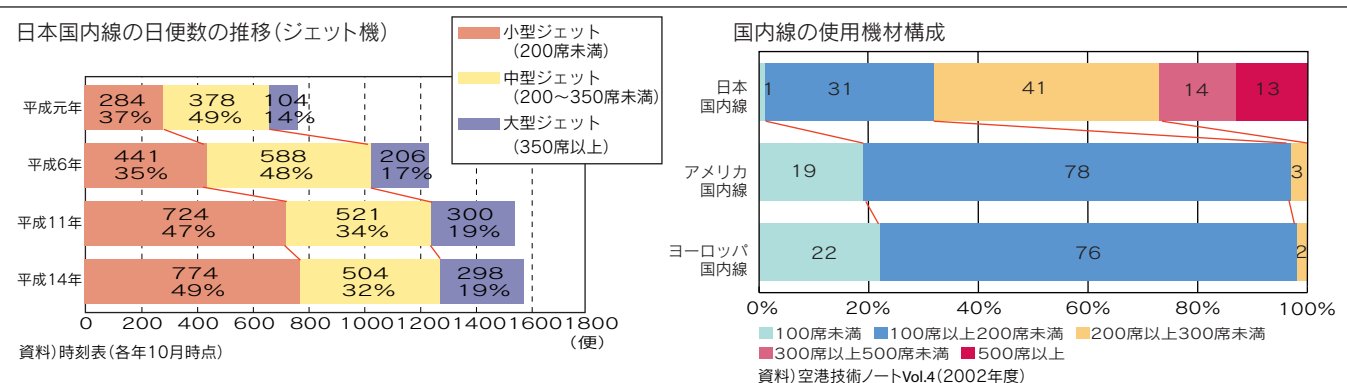


福岡空港の役割 ② サービス向上を促進し、航空需要を支える空港

【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

海外との交流(観光・ビジネス・物流)

充実した国内航空ネットワークの活用

海上交通ネットワークの活用(博多港)

九州域内への陸上交通ネットワークの活用(観光・ビジネス・物流)

▼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。

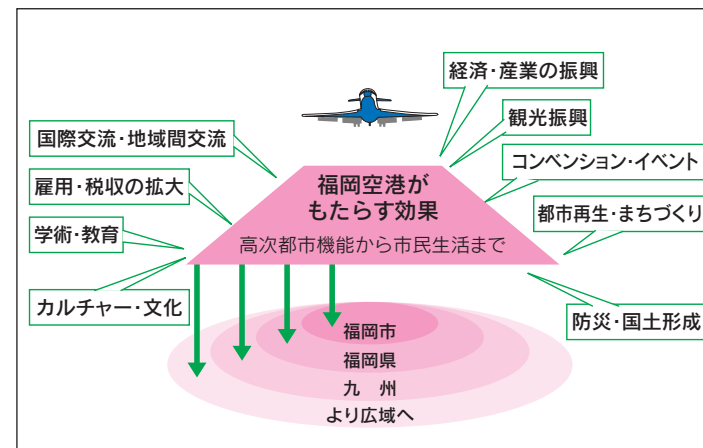
また、空港の運用にあたっては、空港周辺地域の安全確保、環境影響の軽減への取り組みや、効果的・効率的な整備・運営による財政負担軽減と利便性向上の両立も求められます。

▼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

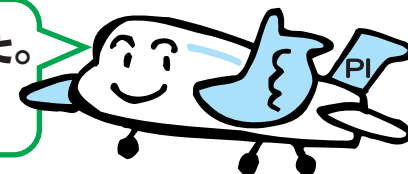
▼福岡空港がもたらす効果



▼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

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

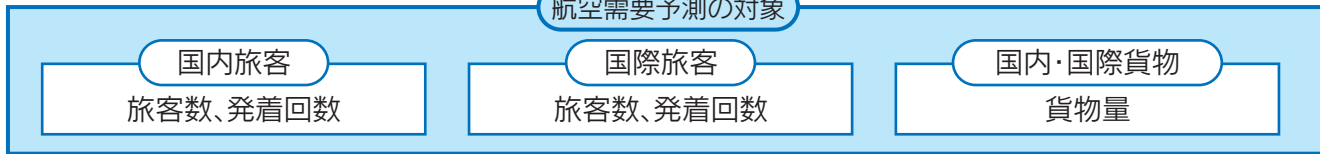
- 将来の航空需要は、国内旅客、国際旅客、国内貨物、国際貨物の4つに分けて計算します。
- 今回は予測時点を2012年、2017年、2022年、2032年に設定(※1)し、それぞれの時点で世の中の状況(※2)を想定し、福岡空港を利用する旅客数や貨物量、発着回数を計算します。なお、需要予測は2004年度の実績を起点として計算します。

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

(詳:「PIレポートステップ2詳細版」のことです。)



国内旅客はどうなるの？



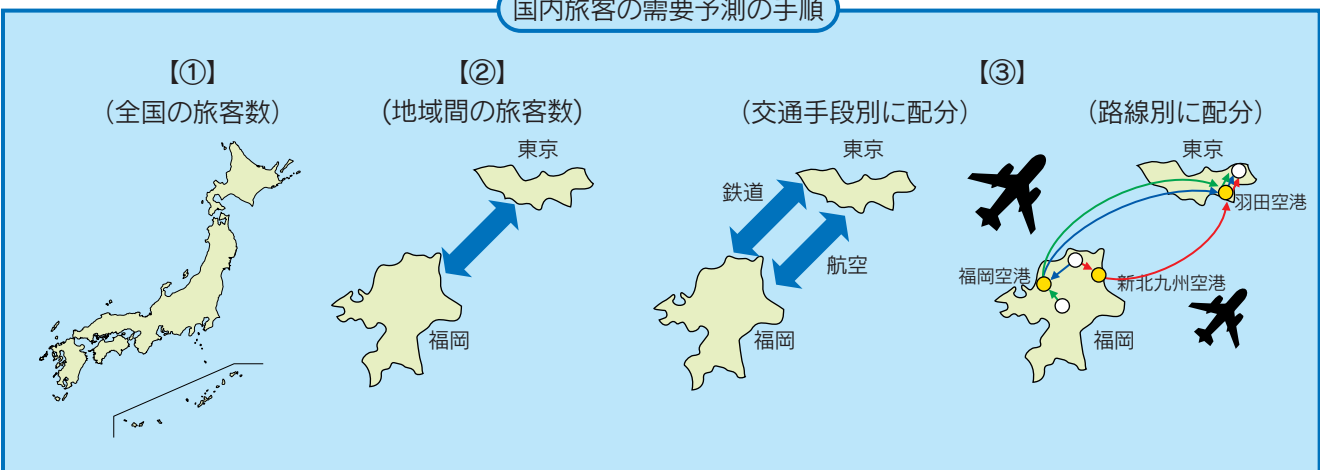
計算の流れ

- 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

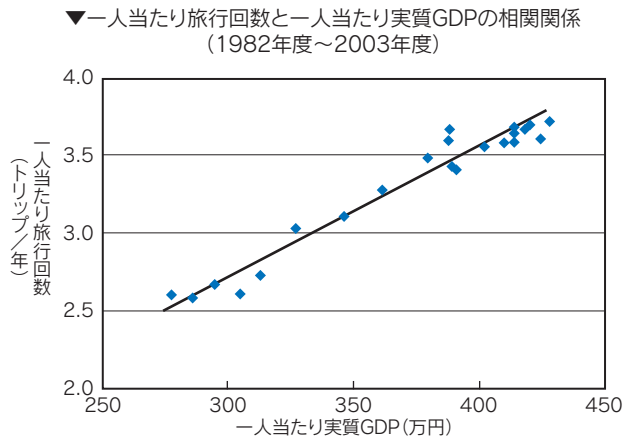


【①】 全国の旅客数の計算

- 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]



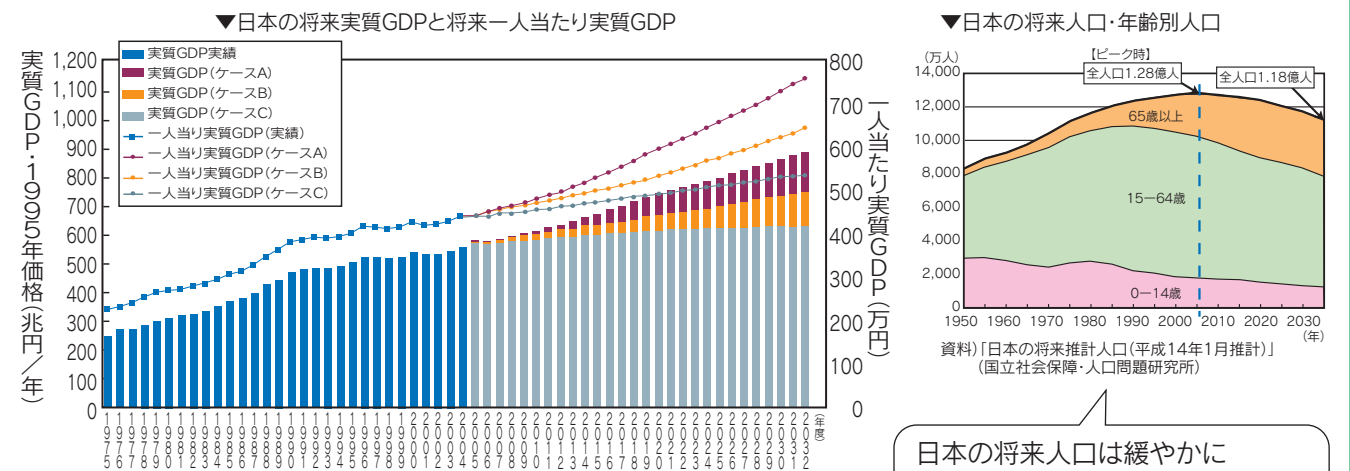
※一人当たり実質GDPは1995年暦年価格。航空利用の可能性のある都道府県庁所在地間のうち道路距離が200km以上の交通を対象。
資料)「旅客地域流動調査」「全国幹線旅客純流動調査」「国民経済計算年報」「国勢調査報告」

※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仮定した場合の予測を行います。[詳P.98参照]

▶ 将来GDPの伸び率設定値(年率%)

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



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)

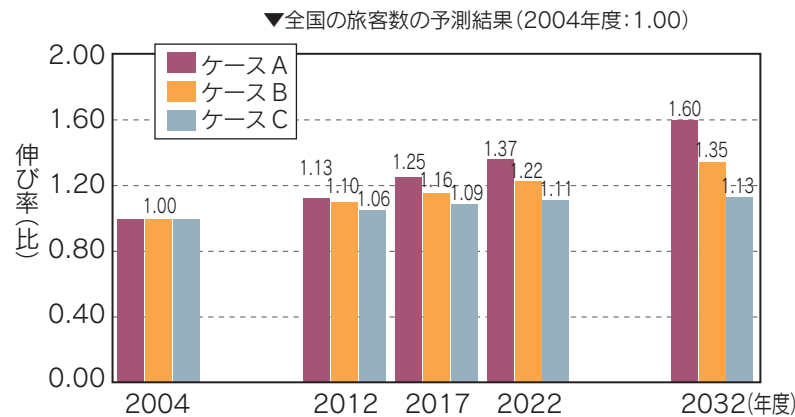
日本の将来人口は緩やかに減少することが見込まれています。



需要予測は、いろいろ前提条件を与えて計算するんだね!

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。

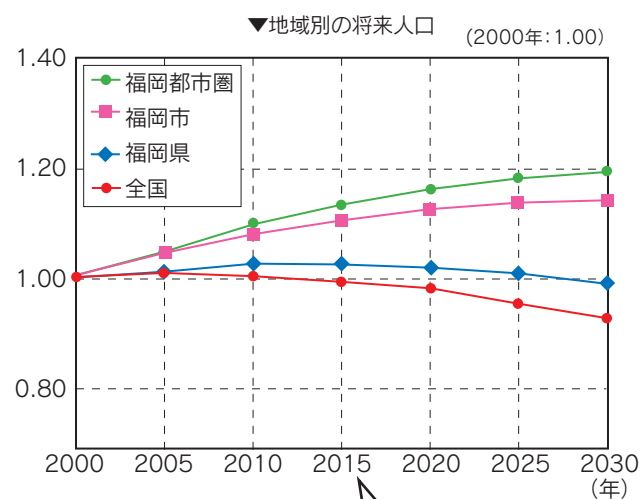


【2】 地域間の旅客数の計算

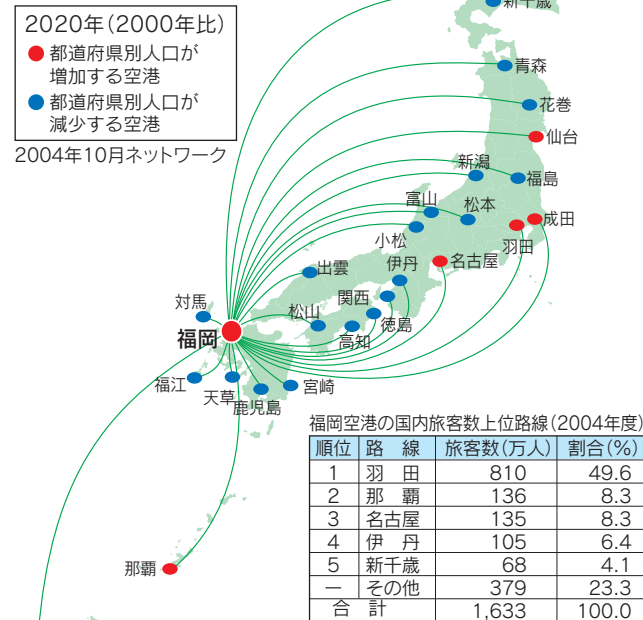
- 現状の地域間(※1)の旅客流動パターンを基本とし、これに将来の交通網整備や交通サービス水準向上の影響を加味(※2)します。
- 将来の交通サービス水準等については、基本的に2004年10月時点の実績データを用います。
- その上で、**将来の地域毎の実質GDP(GRP)と人口(※3)**等を考慮し、地域間の旅客数を計算します。

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。



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

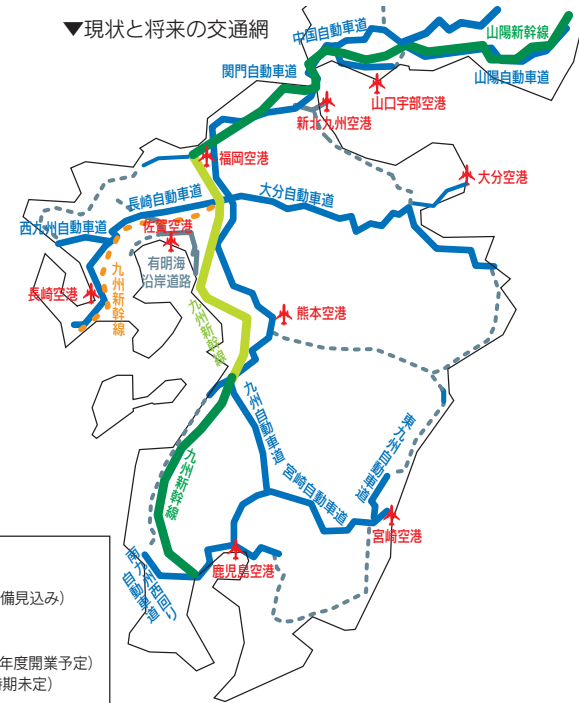
- 地域間の旅客数を、**交通手段別の旅客数**に振り分けます。また航空については、**利用空港の路線別の旅客数**に振り分けます。具体的には所要時間が短く、料金が安く、頻度(便数)が多い交通手段・航空路線ほど多く配分されます。
- なお需要予測は、静岡空港、百里飛行場の開港や新幹線の開業、高速道路の開通なども考慮して行います。
- こうして得られた航空を利用する地域間の旅客数を集計し、福岡空港の総旅客数を求めます。
- 最後に旅客数を**航空機一機当たりの輸送人数(※1)**で割ることで、**空港の発着回数**を計算します。

解説

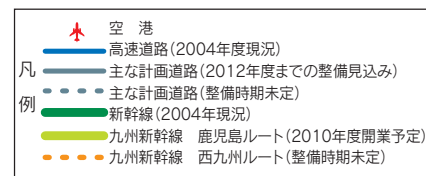
- ※1.旅客数と便数・機材構成の関係は、基本的に現在の関係が続くと想定します。ただし、現在よりも機材は小型化するという見方もあり、その場合は同じ旅客数でも発着回数が増加することとなります。

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)



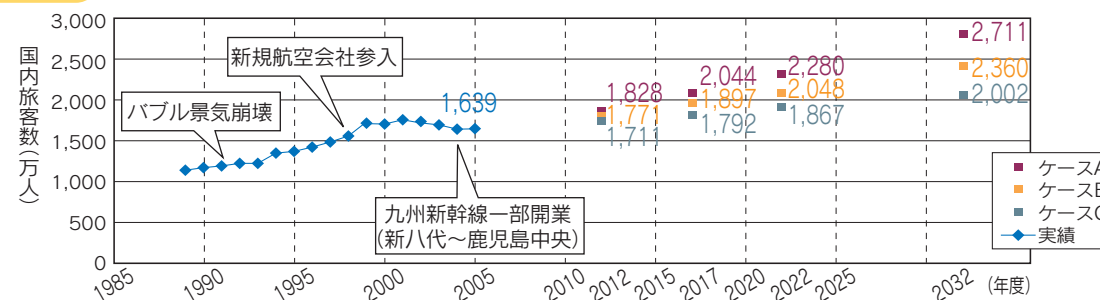
- ※2.将来の需要は2012年度までに供用の見込まれる交通網で計算します。ただし、ケースAの2032年度の予測には、2013年度以降(整備時期未定を含む)の交通網整備も見込んで計算します。



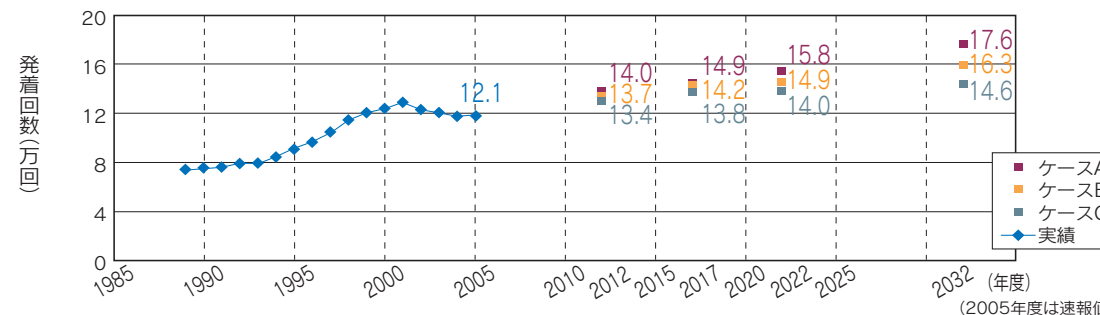
資料)国土交通省九州地方整備局発行「社会資本整備に係る九州ブロックの将来の姿」(平成16年3月)、みらいビジョン中国21策定委員会「みらいビジョン中国21"2004"」(平成16年7月)、「高速道路便覧」JH公表資料、「連携具体化検討会議報告書」(佐賀空港機能強化推進期成会・平成16年3月)等

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



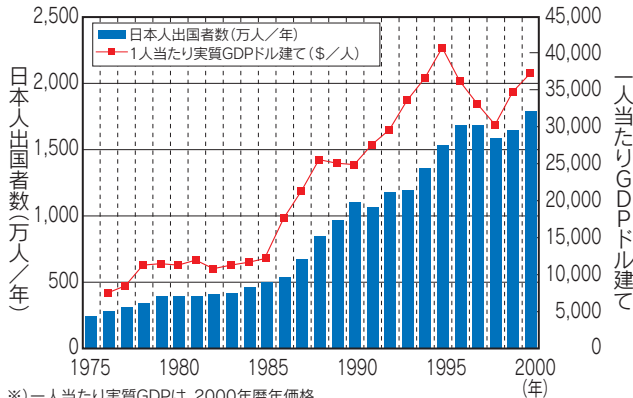
【①】日本と世界間の旅客数の計算

- 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。

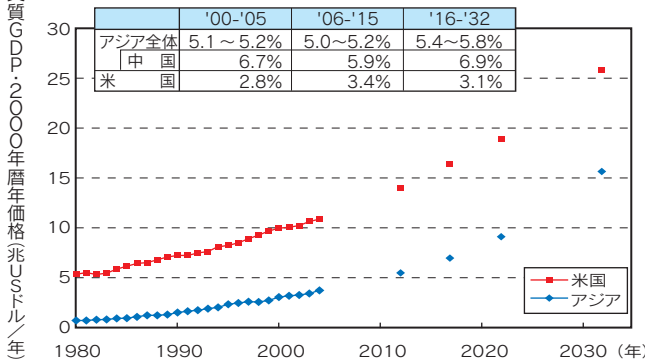
解説

- ※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]

▼日本人出国者数と一人当たり実質GDPの相関関係



▼アジア・米国の将来実質GDP



※) 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)

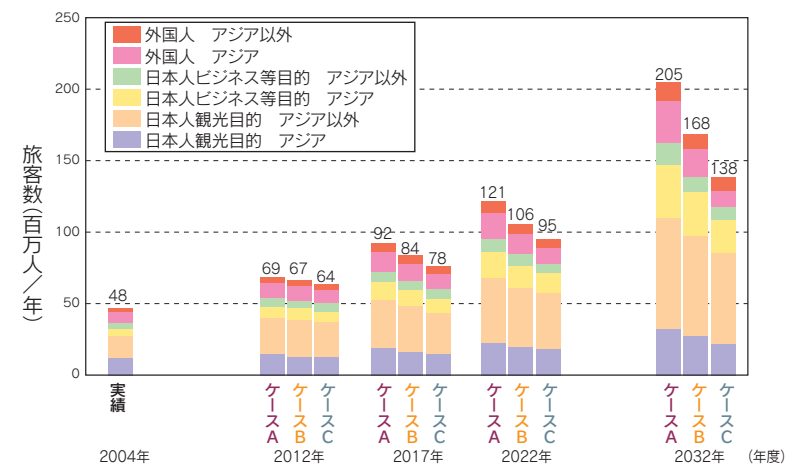
【②】地域間の旅客数の計算

- 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。

▼日本人・外国人別・方面別国際旅客数



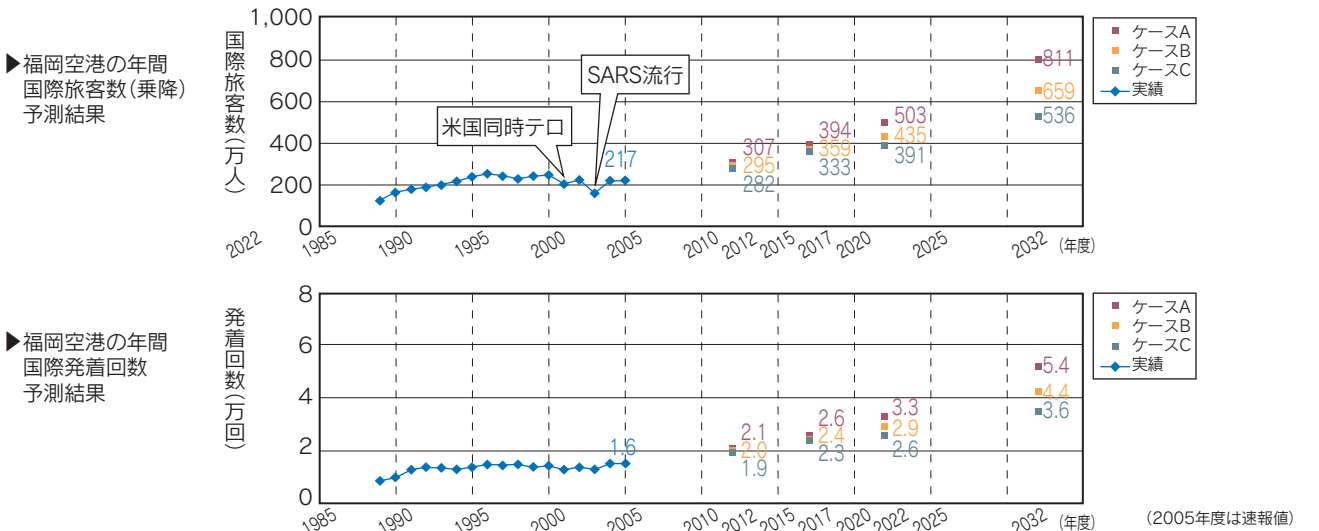
【③】路線別の旅客数の計算

- 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



将来の福岡空港の航空需要予測結果は？



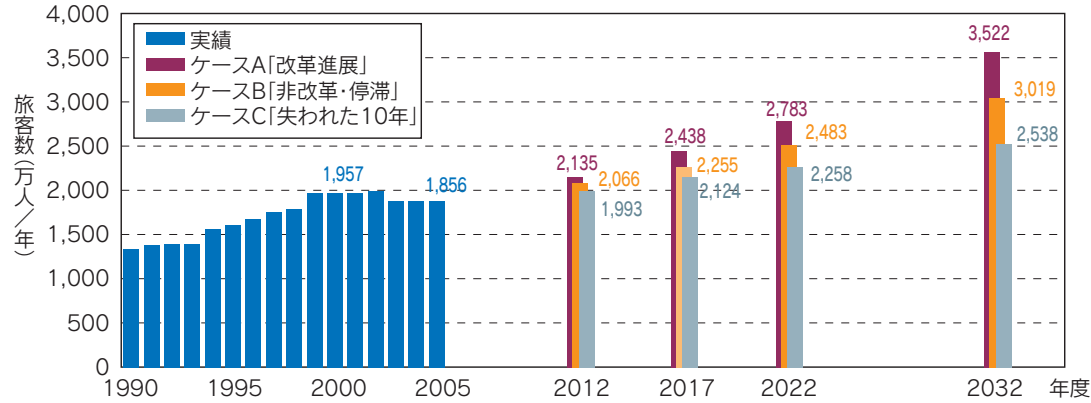
- 将来の福岡空港の航空需要はいずれのケースも増加が見込まれ、2012年には国内線・国際線合計で年間乗降客数1,993～2,135万人、年間発着回数15.3～16.1万回と見込まれます。また、2022年には年間乗降客数2,258～2,783万人、年間発着回数16.6～19.2万回と見込まれます。
- なお、需要予測は、将来の経済情勢等いろいろと前提を設けて、潜在的な需要を計算するものであり、今後も前提条件や実際の利用状況がどうなるのか、注目していく必要があります。

▼需要予測ケースと予測結果

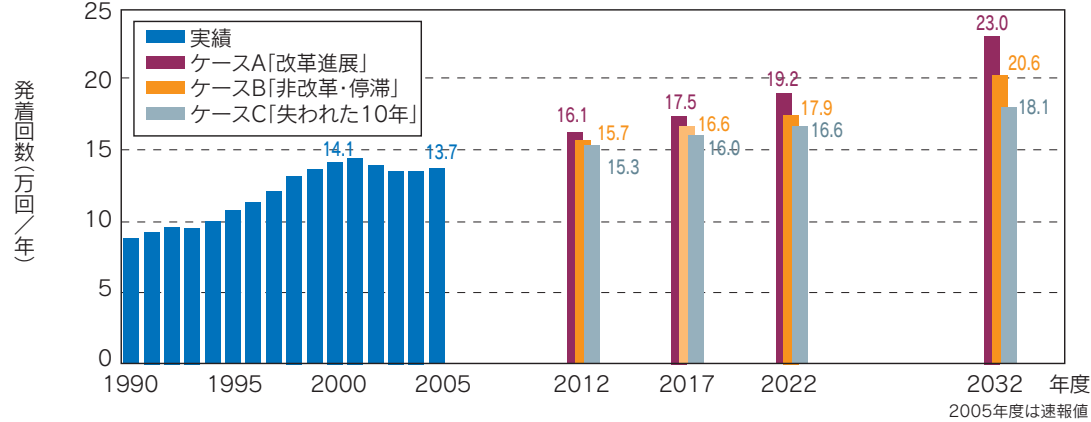
前提 ケース	前提 ・静岡空港、百里飛行場の開港 ・九州新幹線鹿児島ルート ^① の全線開業 ・2012年度までに整備の見込まれる高規格幹線道路、地域高規格道路の供用	予測結果			
		2012年度	2017年度	2022年度	2032年度
ケースA 「改革進展」	構造改革等が進展した場合の経済成長を見込んだ場合	2,135 31.9 16.1	2,438 37.2 17.5	2,783 42.4 19.2	3,522 52.2 23.0
ケースB 「非改革・停滞」	構造改革等が進展せず、生産性の向上等が進まない場合	2,066 30.5 15.7	2,255 33.0 16.6	2,483 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(ペリール)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？

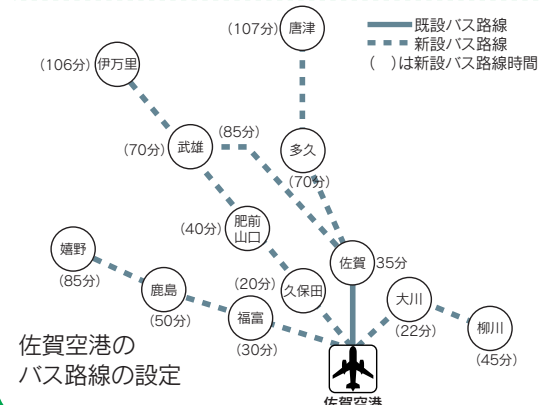
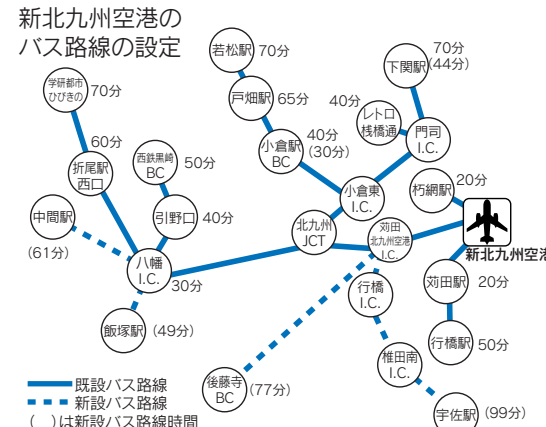


- 新北九州空港と佐賀空港への交通アクセス利便性を飛躍的に向上させた場合の福岡空港の需給逼迫緩和効果を試算してみました。なお、開港したばかりの新北九州空港の利用状況や福岡空港への影響については、今後、注目していく必要があります。
- また、試算におけるアクセス交通の設定は、事業主体や採算性を考慮したものではありません。

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。



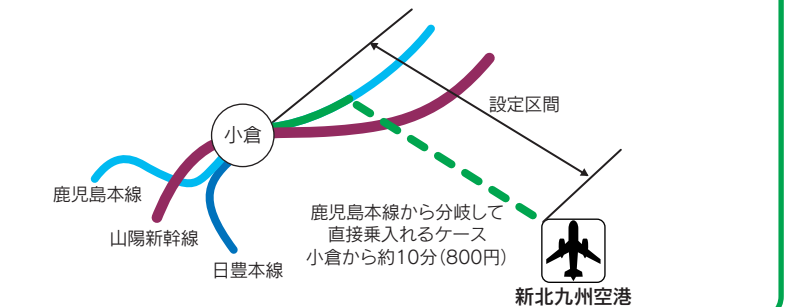
▼福岡空港、新北九州空港、佐賀空港利用者の分布



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

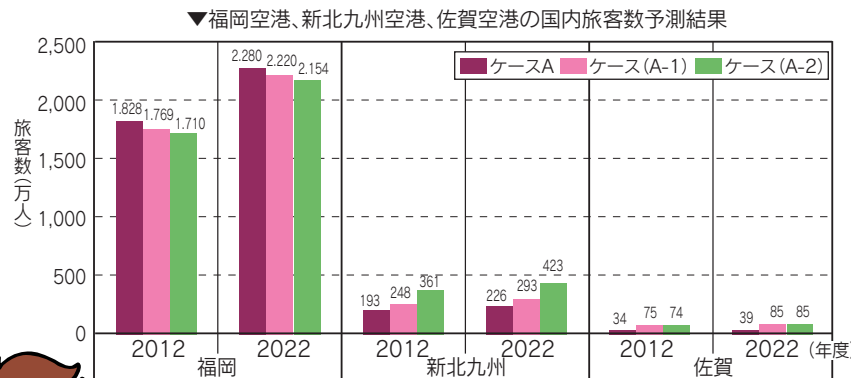
ケース(A-2)

・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	2012年度	2022年度
ケースA	1,828	2,280	14.0	15.8
ケース(A-1)	1,769 (59)	2,220 (60)	13.8 (0.2)	15.7 (0.1)
ケース(A-2)	1,710 (118)	2,154 (126)	13.3 (0.7)	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うか？

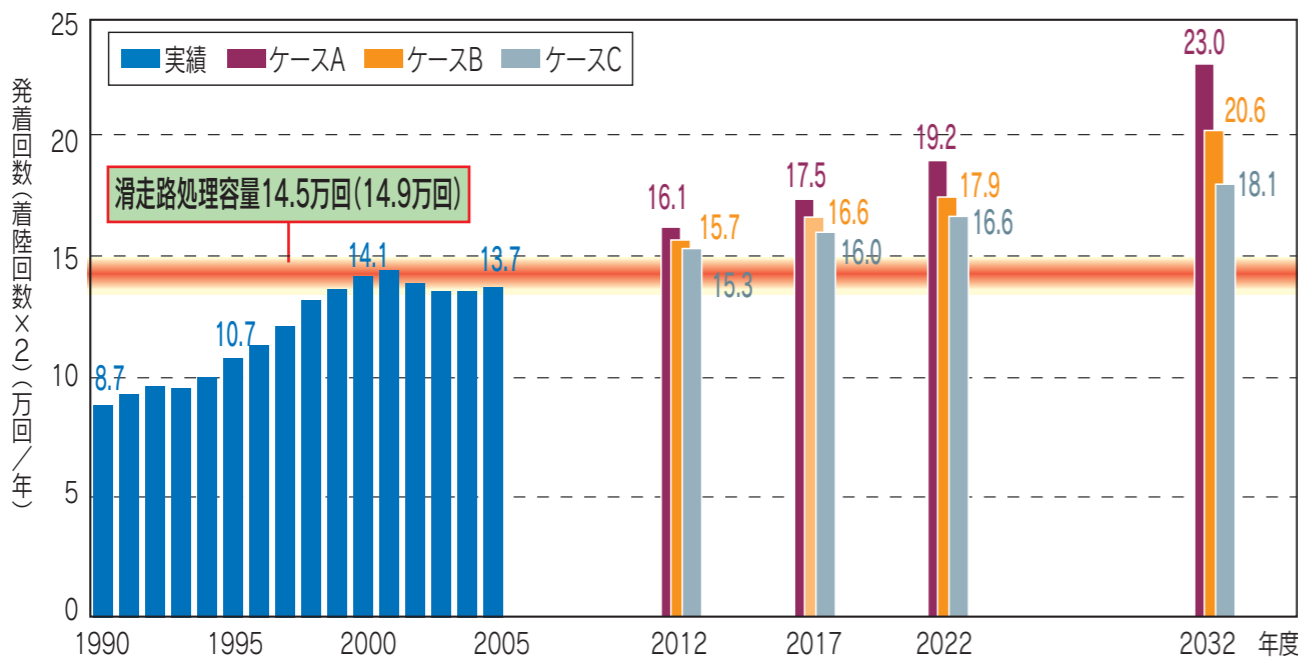


- 福岡空港が将来どのような状況になるのか、需要予測結果に基づいて空港能力を評価しました(※1)。
- 今回の需要予測によれば、2010年代初期には、年間滑走路処理容量に余力がなくなり、混雑状況が拡大し、需要に十分応えられなくなるものと予想されます。
- 今後とも、需要予測で前提としたことに変化がないかどうか、また、福岡空港の実際の利用状況がどうか、引き続き注目の必要があります。

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



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

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

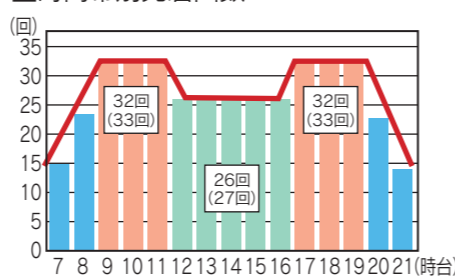
時間あたりの滑走路処理容量は、滑走路の使用方向、出発機と到着機の割合、大型機の混入率等により変動します。ここでは、日々の定期便が安定して運航できるよう、幅広い条件に対応する数値として、32回/時(33回/時)を代表値としました。1日あたりの滑走路処理容量は、朝夕のピーク時(※3)は32回/時(33回/時)、その間は遅延が発生しない程度の使用状況を想定して26回/時(27回/時)(ピーク能力の8割程度)、早朝及び深夜は現状程度の使用状況を想定し、398回/日(409回/日)としました。年間の滑走路処理容量は、1日あたりの処理容量を365倍して14.5万回(14.9万回)と算出しました。

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。

()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

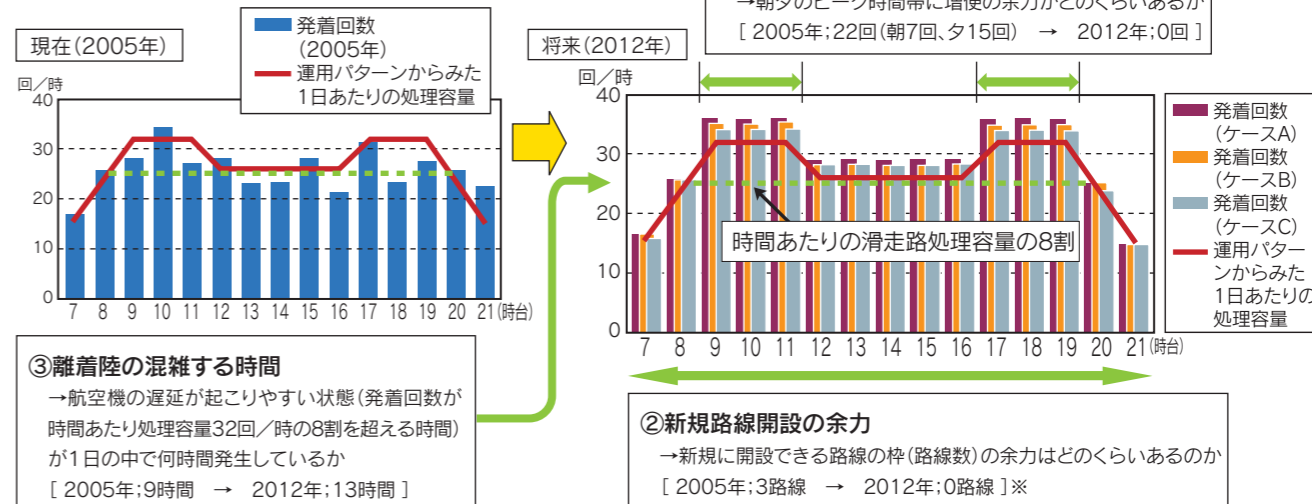
■時間帯別発着回数



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。

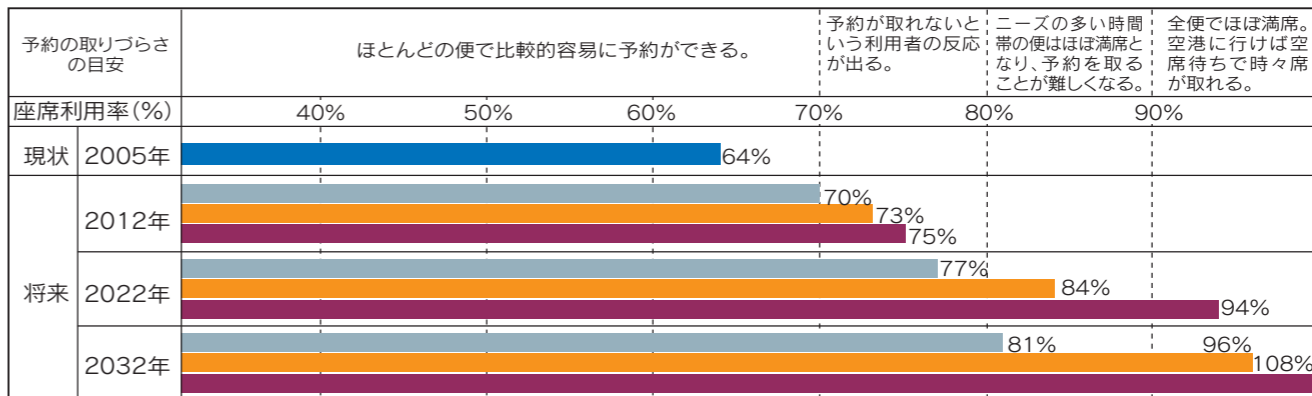
■時間帯別の発着回数



※福岡空港と相手空港の双方から朝に出发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。

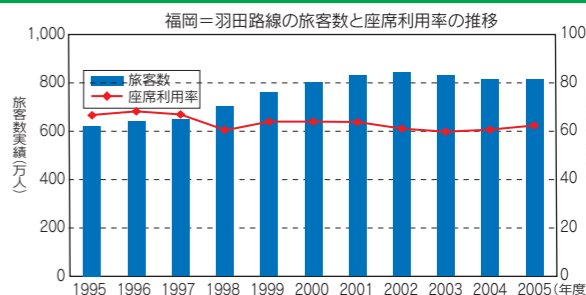


羽田路線を例として、2005年11月の実績をもとに将来の月平均座席利用率を仮想的に推計しています。

※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

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、需要に十分対応さ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…



その対応案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3



将来的に需給が逼迫する等の事態が予想される中、どのような対応案が考えられるか調査しました。



また、複数の対応案をどのような視点で比べていくのかについて検討しました。
みなさん、一緒に考えましょう。



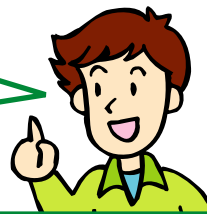
- 1. はじめに 1
- 2. 将来需要への対応方策の検討
 - (1) 近隣空港との連携について 5
 - (2) 現空港における滑走路増設について 7
 - (3) 新空港について 13
- 3. 将来対応方策の評価の視点の検討 19

ピーアイ
PIとは

PI (Public Involvement; パブリックインボルブメント)
みなさんに調査内容などの情報を積極的に提供し、ご意見を聞きながら、検討を進めていく方法です。

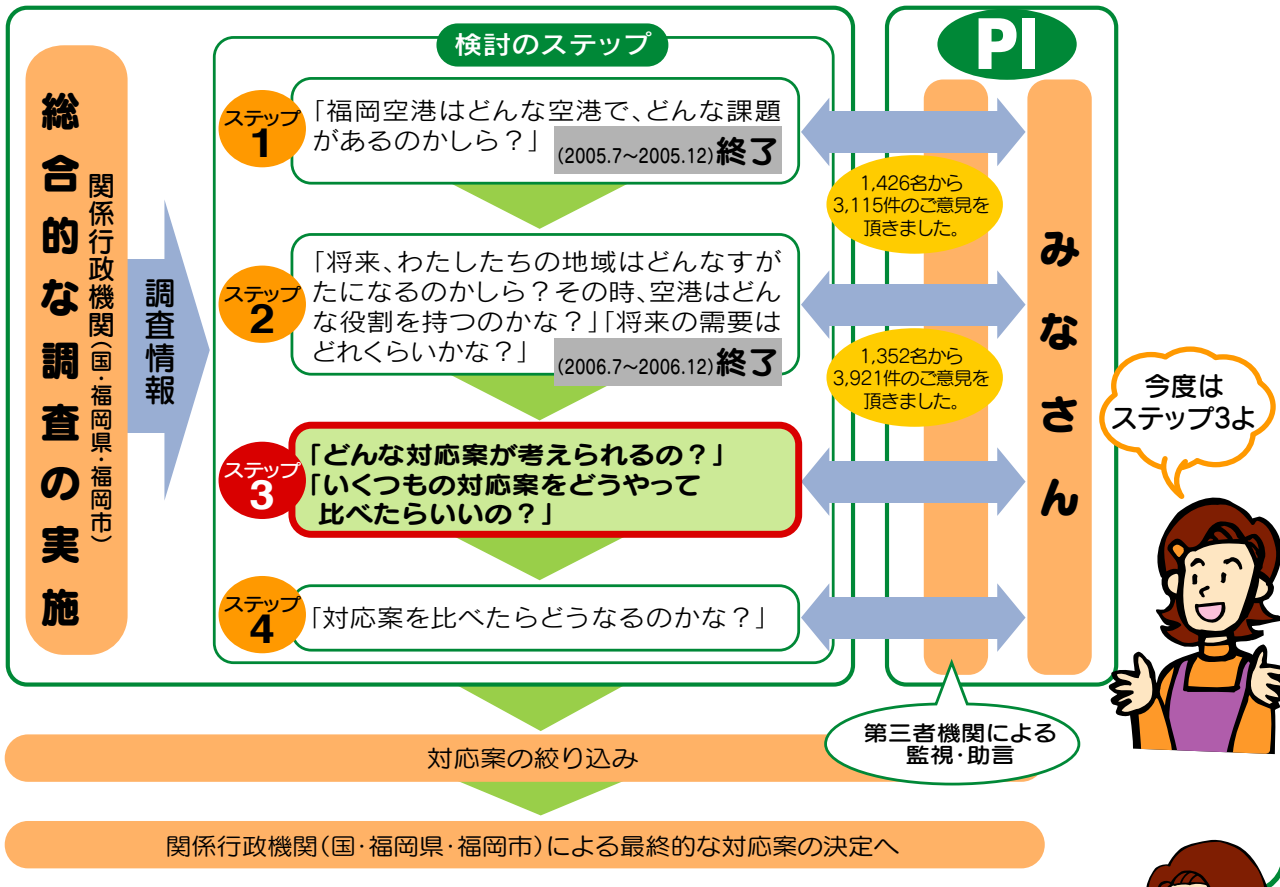
福岡空港の混雑問題などについて、国、福岡県、福岡市が協力して、総合的な調査を行っています。
将来、福岡都市圏における航空需要が増えた場合、今の福岡空港でどれくらいまで対応できるのか、将来のために何が
必要なのか、などを幅広く調査し、必要な対応案を考えます。

福岡空港の総合的な調査って何？



総合的な調査の進め方

●調査にあたっては、積極的に情報提供・意見収集を行うPIを4つの段階(ステップ)を踏んで実施します。



PIステップ1、2ではそれぞれ何が分かったの？



PIステップ1では、「福岡空港の現状と課題」「空港能力の見極め」についてまとめました。

- アンケート調査により、利用者は「直行便がある」「希望する時間帯に航空便がある」「空港まで早く到着できる」「航空運賃が安く利用できる」の4項目を重視しており、福岡空港はこれらの項目で他空港より高い満足度であることがわかりました。
- 建物の高さ制限や航空機の混雑などの課題があるとともに、年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、実績に対して余力があるものの、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わかりました。
- 現空港敷地内で有効活用方策(平行誘導路二重化)を実施した場合は、滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれることがわかりました。

PIステップ2では、「地域の将来像と福岡空港の役割」「将来の航空需要の予測」についてまとめました。

- 地域がめざす7つの将来像とその実現に必要な福岡空港の4つの役割を導きました。
- 2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなり、混雑状況が拡大することで、需要に十分応えられなくなるということがわかりました。

参考

- ◆PIステップ1及びステップ2では、インフォメーションコーナー、説明会、空港見学会などの活動やホームページを通じ、みなさんに情報を提供し、その結果、みなさんからたくさんのご意見が寄せられています。なお、PIステップ1、ステップ2の提供資料及びみなさんからいただいたご意見とそれに対する考え方をまとめたPI実施報告書については、福岡空港調査連絡調整会議ホームページに掲載しています。
福岡空港調査連絡調整会議ホームページ <http://www.fukuokakuko-chosa.org/>

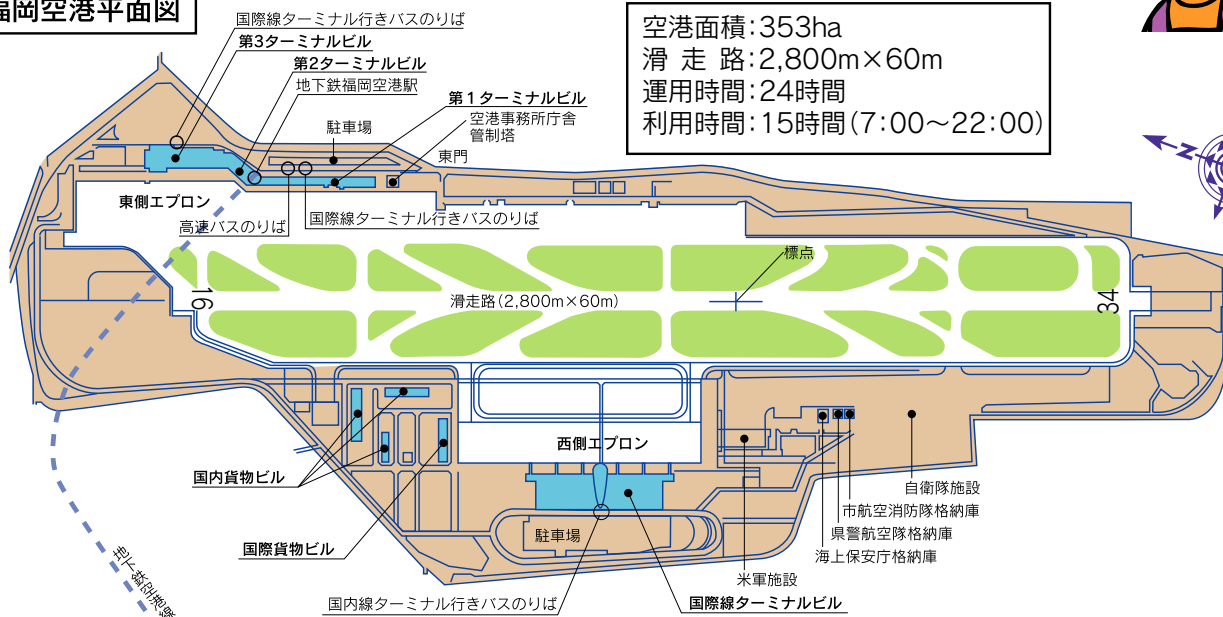
今回のステップ3では、「将来需要への対応方策の検討」「将来対応方策の評価の視点の検討」について皆さんに情報提供します。



今の福岡空港ってどうなっているのかしら？



福岡空港平面図



福岡空港周辺図

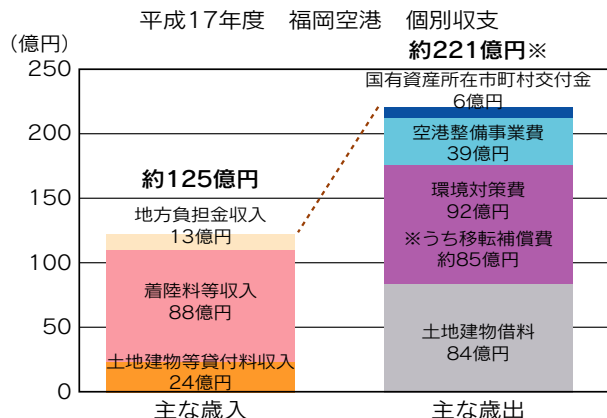


福岡空港周辺は市街化が進んでおり、周囲に住宅密集地や事業所、福岡都市高速道路、国道3号さらには、丘陵地が近接している状況です。

参考

福岡空港の個別収支について

- 福岡空港の面積は353haありますが、そのうち約1/3にあたる民有地109ha、市有地7haを借地しています。平成18年度の借地料は約84億円でした。
- 環境対策費は、騒音区域内の移転補償や防音工事にかかる費用です。平成17年度では、環境対策費全体で約92億円、そのうち約85億円程度が移転補償費です。また、過去5年間の平均では年間の環境対策費全体で約60億円、うち移転補償費が約53億円/年になります。
- 福岡空港の平成17年度の個別収支は、国内空港全体の共通的な経費を除いても歳出が歳入を上回る状況でした。



※歳出は上記の他に空港別に区分できていない共通的な経費(空港整備特別会計全体で1,266億円)があります。

何もしなかったらどうなるの？

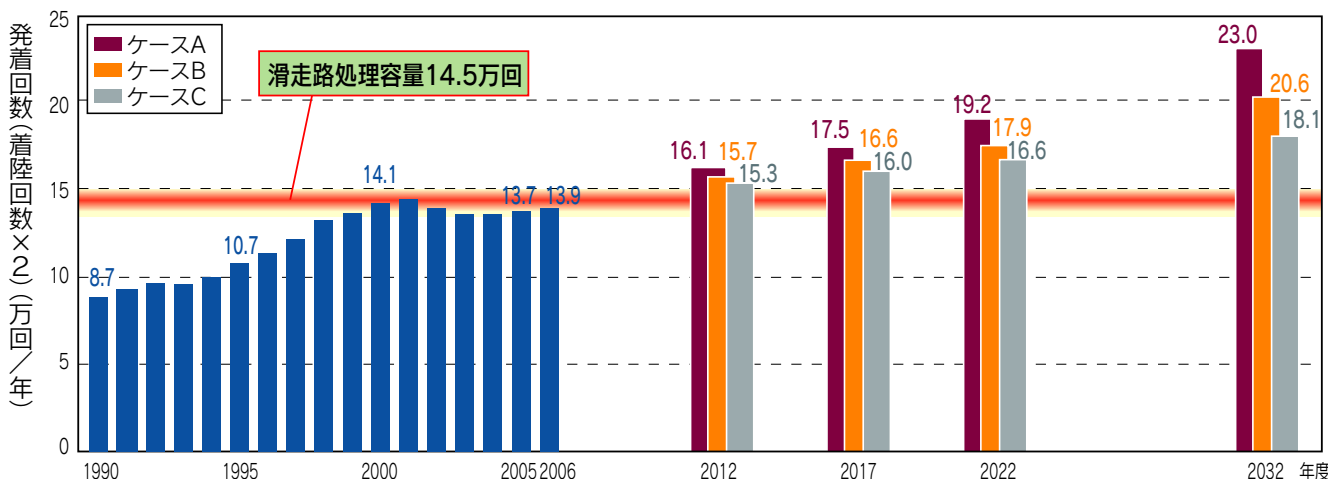


- 福岡空港では、現在でもピーク時(朝9時～11時台、夕方17時～19時台の計6時間)における増便が困難となっているなど、制約が生じはじめています。
- PIステップ2では、2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなることが予想されています。
- 何も対応策を実施しない場合、「海外・全国との相互交流の拡大を支える」「サービス向上の促進・航空需要を支える」「速く・安く・快適な移動を支える」「福岡・九州の自立的発展を支える」といった、福岡空港が求められる役割を十分に果たすことができなくなり、利用者の利便性や地域の将来像の実現に影響を及ぼすことが予想されます。

このまま何もしないと…

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
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
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

【年間発着回数の予測結果】



2010年代初期には、年間滑走路処理容量に余力がなくなる

ピーク時以外でも増便できなくなる

新たな路線の開設が困難になる

慢性的に遅延が生じやすくなる



早く戻りたいのに、日帰りできる便がないな…

福岡へノ直行便がナイカラ 相互交流二不便ダネ…



いつも遅れるから予定より早い便で行かなくちゃ…

希望する便がもう予約でいっぱいじゃ…



このまま何もしないと、福岡空港は利用者にとって不便になるね。地域の将来も心配だし、何か対応方策を考える必要があるね。





対応方策にはどんなメニューがあるの？

平成14年12月の交通政策審議会航空分科会の答申では、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想されるとして、「既存ストックの有効活用方策」「近隣空港との連携方策」「新空港及び滑走路増設等の抜本的な空港能力拡充方策」について、総合的な調査を進める必要があることが示されました。

また、平成19年6月の同分科会答申においても、総合的な調査の結果を踏まえ、抜本的な空港能力の向上のための施設整備を含め、将来需要に適切に対応するための方策を講じる必要があることが示されています。

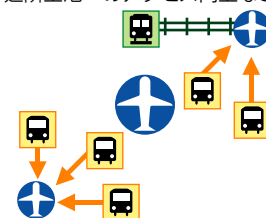
なお、「既存ストックの有効活用方策」については、平行誘導路の二重化をステップ1で検討しましたので、今回は、3方策について検討します。

■対応方策について

(1)「近隣空港との連携」

- 混雑している福岡空港の需要を近隣空港（新北九州空港・佐賀空港）へ分散させる案です。
連携事例や上記3空港の位置関係から、福岡空港への乗入れ制限や近隣空港へのアクセス向上策などを検討しました。

近隣空港へのアクセス向上など

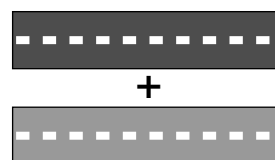


抜本的な空港能力拡充方策

(2)「現空港における滑走路増設」

- 現空港で滑走路を1本増やす案です。
現滑走路の東側または西側に増設した場合の標準的な配置例について検討するとともに、周辺の影響に配慮して滑走路間隔を狭くした場合等の空港施設の配置などを検討しました。

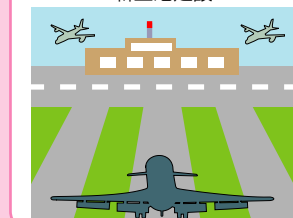
滑走路増設



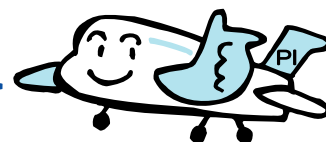
(3)「新空港」

- 現空港に替えて他の場所に新しい空港を造る案です。
地形条件や運航空域、騒音の影響などから、滑走路が配置できる可能性を検討し、候補地ゾーンを選出しました。

新空港建設



次のページから
それぞれの対応方策についてご紹介します。

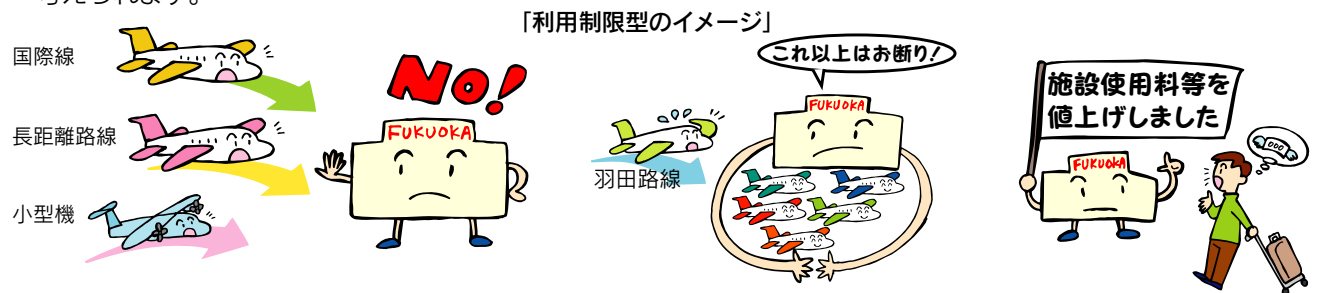


(1) 近隣空港との連携について

- 近隣空港との連携について、複数空港を運用している国内外の事例を参考に、北部九州地域における空港の位置関係と利用特性を踏まえ、「**利用制限型**」と「**需要誘発型**」に分けて検討を行いました。
- 福岡空港には、近隣空港までの距離が遠く、また利用者は福岡都市圏の居住者や来訪者が中心であるという特徴があります。
- 「**利用制限型**」は、利用者にとって不便になり、北部九州の拠点としての機能が失われるなど、利用者や地域に大きな負担を課すこととなるため、また現在の航空自由化の流れからも実現が困難であるため、**対応方策とはなり得ません**。
- 「**需要誘発型**」は福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、**抜本的な対応方策とはなり得ません**。

福岡空港での利用制限型

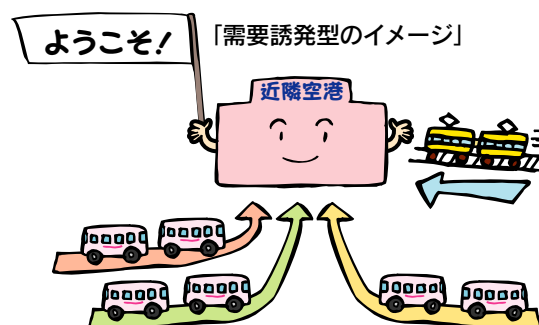
- 福岡空港での利用制限を行うことで福岡空港からの需要の移転を図る手法です。
- 利用制限の例として、国際線・長距離路線や小型機の乗入制限、高需要路線の便数制限、利用者への負担増加等が考えられます。



- 航空自由化の流れに逆行するものであり、航空政策として実現困難です。
また、乗入制限や便数制限を実施した場合でも、市場原理の下で、利用を制限された路線や便が、福岡空港から近隣空港に移ることは不確定です。
- 近隣空港に路線や便を移すことは、福岡都市圏の利用者や地域にとって以下の点でマイナスが大きいです。
 - ・福岡都市圏の利用者にとって不便になる。
 - ・他地域との交流が縮小する。
 - ・北部九州の拠点としての機能が失われる。

近隣空港での需要誘発型

- 近隣空港の特性を活かした需要誘発を行うことで、福岡空港から需要の移転を促し、市場原理に基づいた近隣空港の活用を図る手法です。
- 需要誘発の例として、近隣空港のアクセス(ソフト)向上、アクセス(ハード)整備、利用者負担の軽減、マルチエアポート(近隣空港の正規運賃同一化と手数料なしの空港変更)等が考えられます。



- 福岡空港の需給逼迫緩和効果はわずかです。
- コスト負担、事業採算性が課題です。

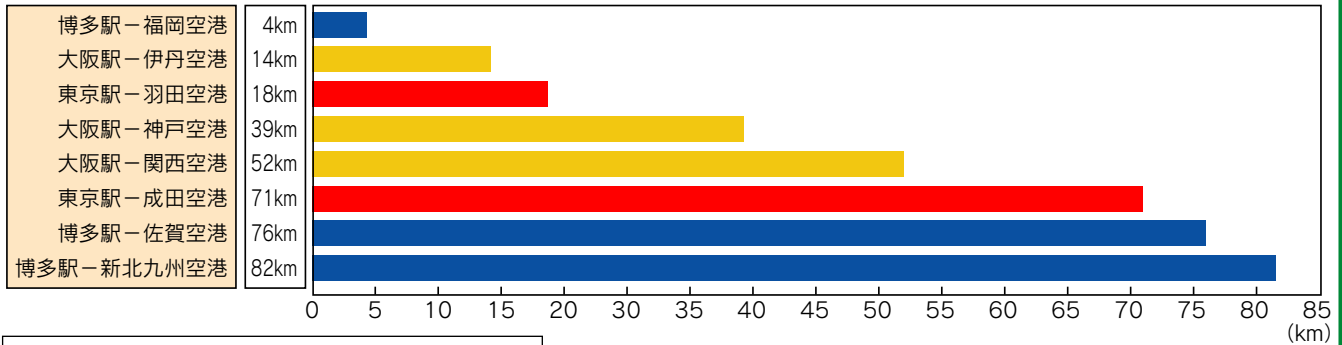
福岡空港の特徴

都市中心駅から空港までの距離の比較

都市の中心駅から空港までの距離を比較した場合、福岡(博多駅)から、新北九州空港・佐賀空港までの道路距離は、首都圏や関西圏に比べて長くなっています。

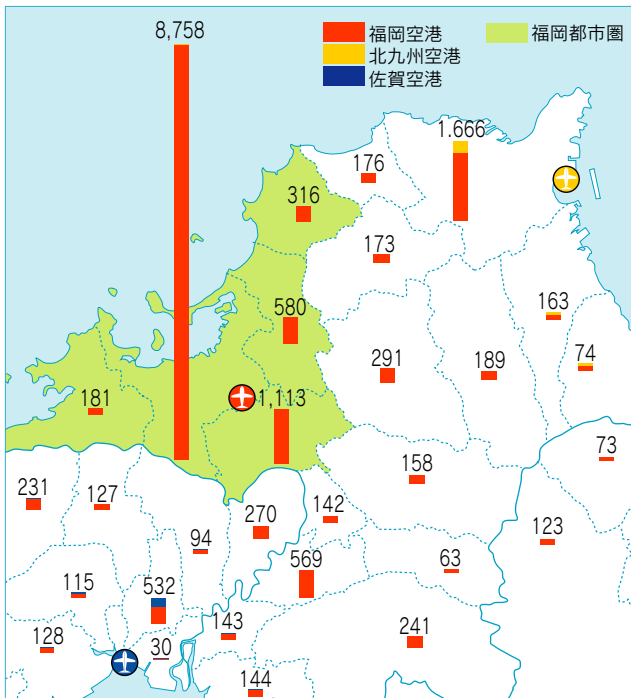
▼都市の中心駅から空港までの道路距離

※インターネットルート検索より



福岡空港、北九州空港、佐賀空港利用者の分布

福岡空港の利用者は福岡都市圏からの利用者が中心です。



3空港別利用者数(居住地・旅行先計)(2003年、単位:人/日)
資料)平成15年度航空旅客動態調査を基に作成(新北九州空港開港前)

航空自由化について

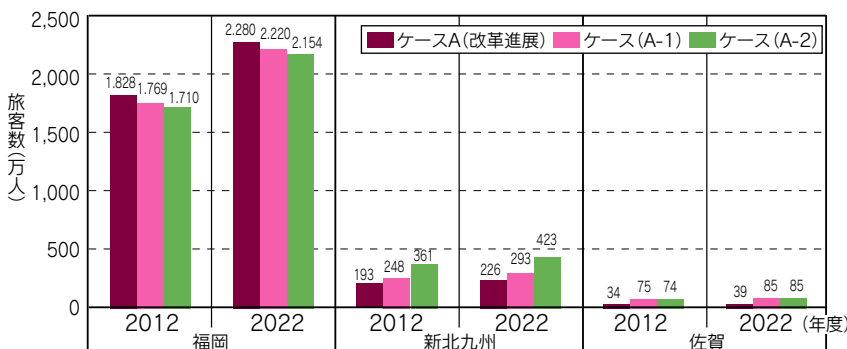
国内航空運送事業については、平成12年2月施行の改正航空法により、需給調整規制は廃止され、参入規制や運賃・料金規制等が緩和されました。このため、近隣空港への航空路線・便のシフト、減便、撤退は、各航空会社の経営判断にゆだねられています。

国際航空運送事業については、政府が掲げる「アジア・ゲートウェイ構想」でも、日本が今後とも世界にとって魅力のある場となるには、海外の成長や活力を取り込むことが重要であり、日本を更にオープンにする必要があると示されています。

以上のことから、利用制限型の方策は、航空自由化の流れに逆行したものであると言えます。

福岡空港の需給逼迫緩和効果

●ステップ2では、将来の福岡空港の航空需要予測(ケースA「改革進展」)を基に、新北九州空港、佐賀空港へのバス路線を大幅に拡充した場合(A-1)、さらにA-1に加えて、新北九州空港へのアクセス鉄道が整備された場合(A-2)の需要予測を行いました。その結果、2012年時点で福岡空港の年間発着回数は0.2~0.7万回程度、国内旅客数は3~6%程度減少し、近隣空港へのアクセス利便性向上による福岡空港の需給逼迫緩和効果はわずかであることが明らかになりました。



▲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	2012年度	2022年度
ケースA(改革進展)	1,828	2,280	14.0	15.8
ケース(A-1)	1,769 (59)	2,220 (60)	13.8 (0.2)	15.7 (0.1)
ケース(A-2)	1,710 (118)	2,154 (126)	13.3 (0.7)	15.5 (0.3)

()はケースAとの差

▲福岡空港への需給逼迫緩和効果

(2) 現空港における滑走路増設について

滑走路増設案の検討条件

現空港における滑走路増設案の検討にあたっては、空港南東部の丘陵地や都市高速道路などの周辺地域への影響、利用者の利便性、建設事業費や滑走路処理容量など、考慮すべき事項が多数あります。また、増設滑走路長や配置間隔、配置位置など多数の組合せが考えられ、配置案によっては考慮すべき事項が変化することから、様々な視点から総合的に検討する必要があります。

これらを踏まえ検討条件は、国内事例や現行基準を参考に設定しました。

【検討条件】

滑走路長	⇒	現滑走路2,800m、増設滑走路2,500m
滑走路配置	⇒	平行滑走路(クロスパラレル)方式
滑走路間隔	⇒	300mまたは210m
進入方式	⇒	精密進入方式または非精密進入方式

- 現滑走路について、国際航空ネットワーク形成のためには滑走路長3,000mが望まれますが、抜本的な能力向上方策である滑走路増設案に比べ優先度が低いため、現滑走路長2,800mはそのままとしました。
- 増設滑走路は、国内線の大型機が離着陸できる2,500mを基本としました。
- 滑走路間隔は、滑走路間に大型機を一時待機させても他の離着陸機に影響のない300mを基本とし、また滑走路間に大型機が一時待機すると他の離着陸機に影響がありますが、国内最小の事例(整備中)である滑走路間隔210mについても検討しました。
- 進入方式は、悪天候時でも誘導電波を受けて着陸が可能な精密進入方式を基本としました。また、周辺地域への影響を軽減するため、悪天候時には着陸が困難である非精密進入方式も検討しました。

解説: 平行滑走路について

平行滑走路は一般的に、オープンパラレル滑走路とクロスパラレル滑走路とに区分されます。

オープンパラレル滑走路は、2本の滑走路の間隔を広くとり、それぞれの滑走路を独立に運用できるようにしたものであり、一般的にターミナル地域を平行滑走路の間に配置します。

滑走路処理容量は、ターミナル配置により異なりますが、一般的に離陸・着陸専用とした場合、滑走路1本の場合の1.6倍程度とされ、各々の滑走路を離陸・着陸共用とした場合には2倍程度とされています。

これに対しクロスパラレル滑走路は、2本の平行滑走路の間隔を狭くしたもので、空港の面積を狭くできますが、他の滑走路を利用する航空機の影響を受けます。

滑走路処理容量は、一般的に滑走路1本の場合の1.3倍程度とされていますが、ターミナル配置により異なります。

オープンパラレル滑走路の国内事例としては、成田国際空港や東京国際空港があり、クロスパラレル滑走路では、大阪国際空港(滑走路間隔300m)や現在整備中の百里飛行場(茨城空港)(滑走路間隔210m)などがあります。



オープンパラレル事例) 東京国際空港

クロスパラレル事例



新千歳空港

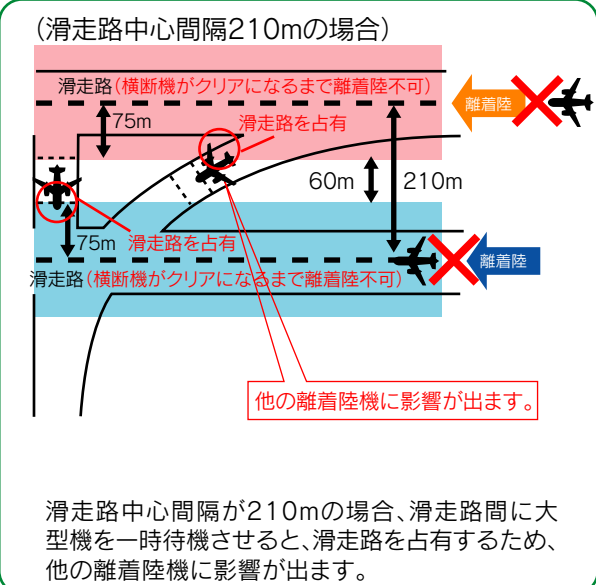
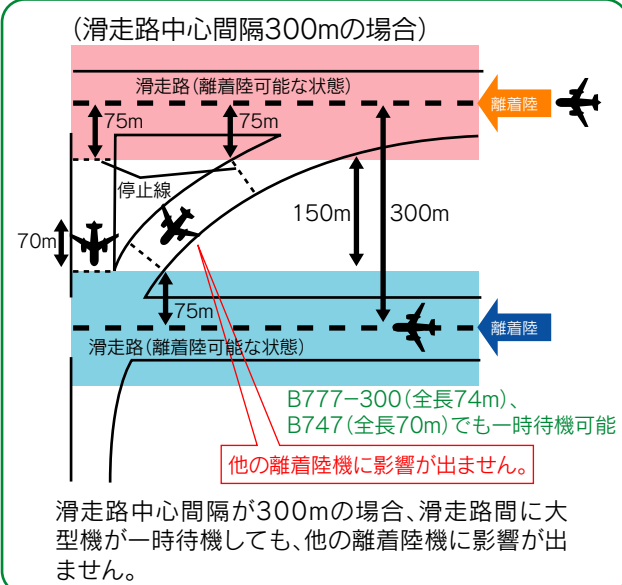


大阪国際空港



百里飛行場 完成イメージ図
写真出典: 東京航空局、大阪航空局HP

解説：滑走路間隔の違いについて



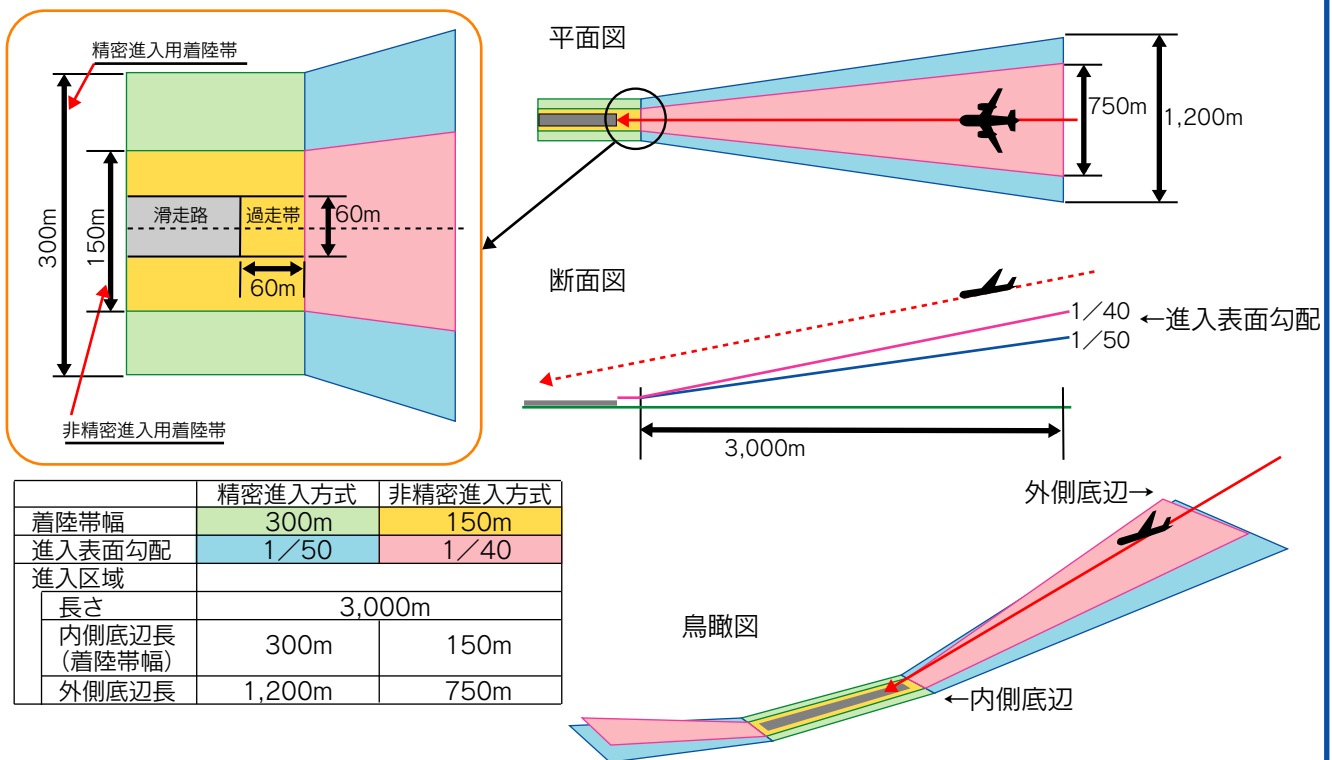
解説：精密進入・非精密進入とは？

精密進入は、計器飛行による進入のうち、2種類の誘導電波(航空機に対する進入方向・降下経路)の指示を受けられる進入方式であり、悪天候時でも所定のコースに沿って正確に進入着陸できます。

非精密進入は、計器飛行による進入のうち精密進入以外の進入をいい、進入方向もしくは位置情報のみ指示を受け進入着陸するため、悪天候では着陸できません。

航空法では精密進入と非精密進入に対して確保すべき進入区域、進入表面について規定されており、それぞれ平面の大きさ、面の勾配が異なります。

精密進入方式は悪天候等の視界不良時でも進入着陸可能ですが、非精密進入方式よりも、航空機の安全確保に必要な着陸帯幅や進入区域が大きく設定されており、制限表面による周辺地域への影響が大きくなります。

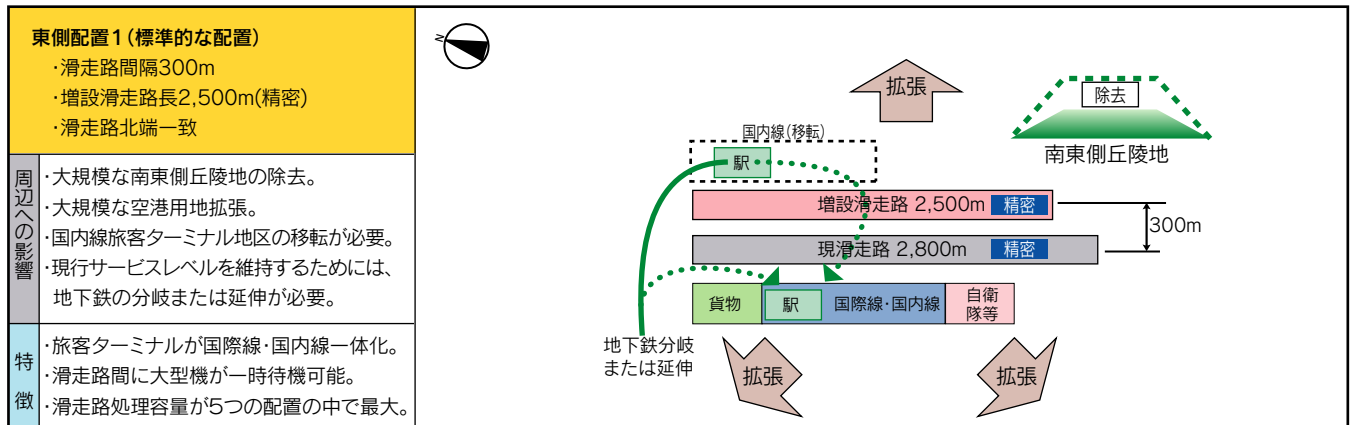


2. 将来需要への対応方策の検討

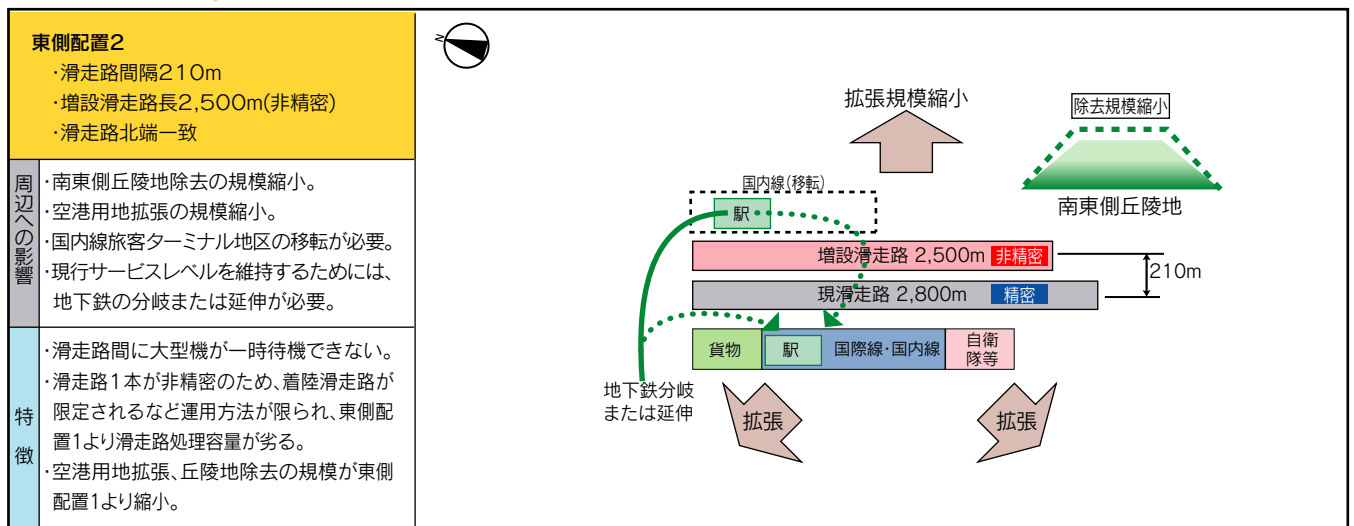
滑走路増設の配置の考え方

滑走路増設案検討条件をもとに、配置を検討しました。

東側配置



周辺への影響を軽減するため
 ・滑走路間隔300m→210m
 ・進入方式 精密→非精密

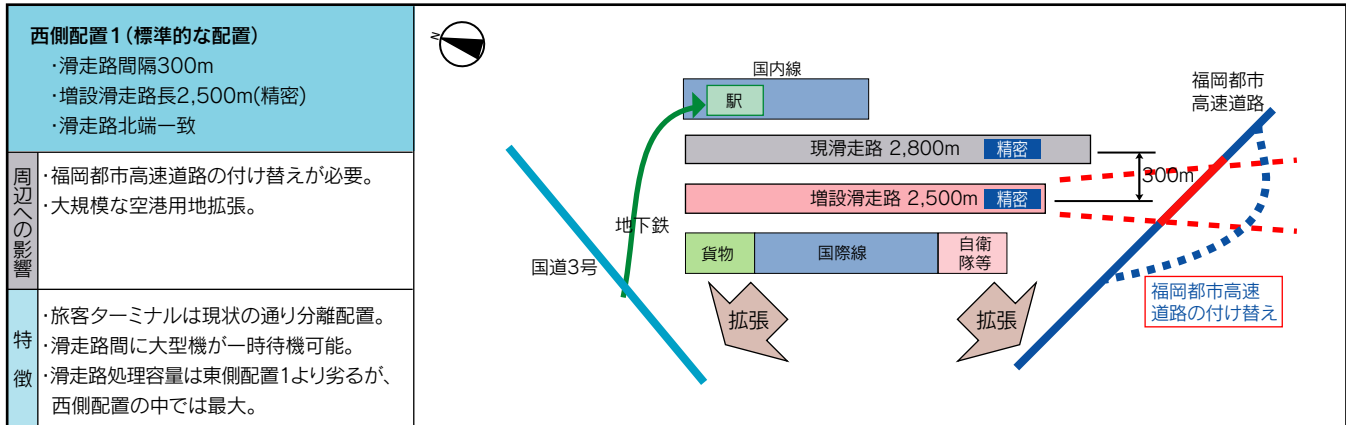


これらは、現滑走路の東側または西側に滑走路間隔300m、長さ2,500mの精密滑走路を配置した場合(標準的な配置)と、その配置の課題である周辺地域への影響を軽減するための配置を検討したものです。

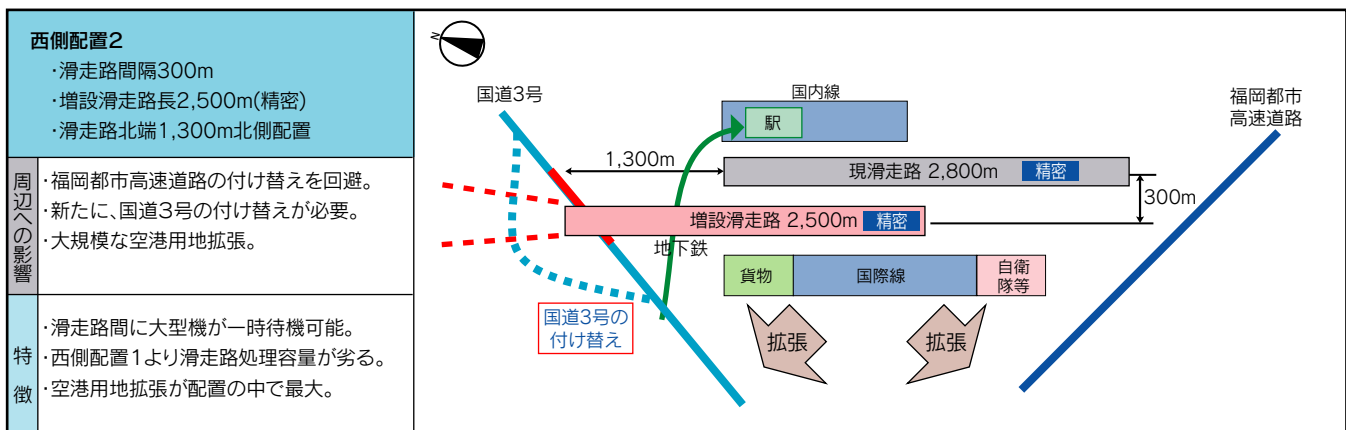
なお、周辺地域への影響の軽減、建設事業費の縮減等の観点と滑走路処理容量を踏まえ、増設滑走路の長さ(2,000~2,500m)や配置についても今後詳細に検討を行っていきます。

※滑走路処理容量の算定においては、将来の機材動向、複数滑走路での管制処理の複雑性等を踏まえ、実際の運用に即した検討が必要です。

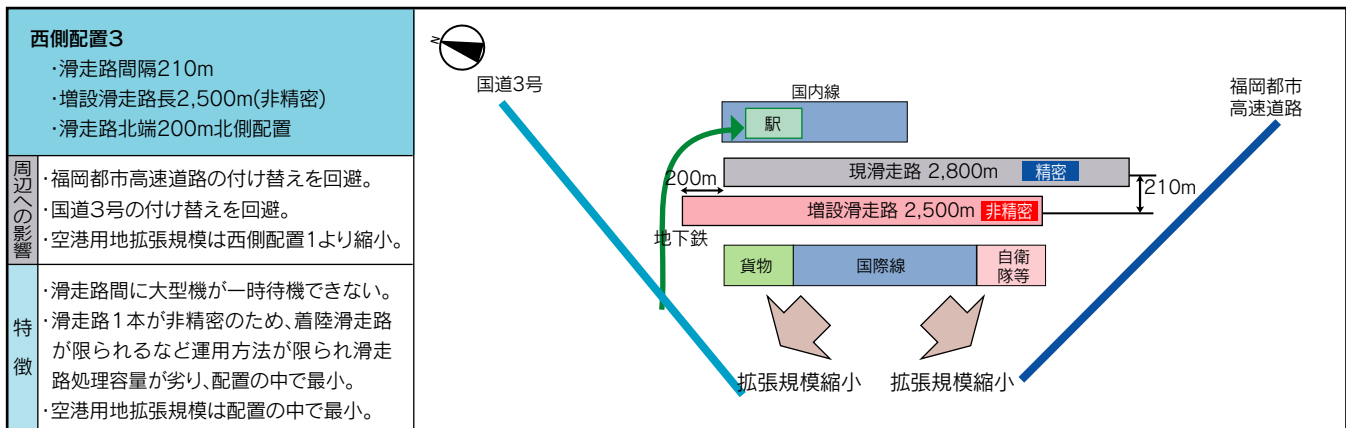
西側配置



福岡都市高速道路を回避するため
 ・滑走路北端を北側へ1,300mずらす



福岡都市高速道路と国道3号を回避するため
 ・滑走路間隔 300m→210m
 ・進入方式 精密→非精密
 ・滑走路北端 1,300m北側→200m北側



これらの中から、東側と西側への標準的な配置と、最も周辺地域への影響が軽減される配置として西側配置3(増設滑走路:非精密、滑走路間隔210m)の3つを代表例とし、それぞれの特徴を整理しました。

滑走路増設の代表的な配置の特徴って、どんなかしら？



滑走路増設の代表的な配置の特徴

項目		東側配置(滑走路間隔300m)	
各案の配置			
配置の特徴		<ul style="list-style-type: none"> ・現滑走路の300m東側に2,500mの精密滑走路を増設(滑走路北端合わせ) ・南東側丘陵地が制限表面に抵触 ・空港の東側西側への用地の拡張が必要 ・国内線旅客ターミナルの移転が必要。西側の国際線ターミナルに一体化、地下鉄の分岐または延伸が必要 	
利便性	ターミナル配置	旅客ターミナル	国内線・国際線ターミナルが一体化し利便性が向上
	アクセス利便性	博多駅からの所要時間(地下鉄) 福岡ICからの所要時間	国内線は現状程度、国際線は向上 現状と同じ
制限表面	増設滑走路の進入表面		南東側の丘陵地に抵触し、除去が必要。
	増設滑走路の転移表面		住宅・事業所等に抵触し、移設が必要。
	空港の水平表面		現状とほぼ同じ
	増設滑走路の延長進入表面		現状とほぼ同じ
社会環境	航空機騒音		拡大する
	周辺既存施設への影響		空港用地拡張が、他の2つの配置より大きい。現行サービスレベルを維持するためには地下鉄の分岐又は延伸が必要。
	空港用地拡張		約90ha(東側約40ha、西側約50ha)
滑走路処理容量			航空機の地上走行がシンプルであり、3つの配置の中では最も滑走路処理容量が優れている
建設	概算事業費		概ね7,500億円 (滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費、地下鉄整備費用など)
	工事期間 (別途、環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査などの調査期間の考慮が必要)		14年程度
	事業の困難性		<ul style="list-style-type: none"> ・南東側丘陵地に制限表面が抵触し、除去が必要 ・国内線旅客ターミナルの西側への移転が必要であるとともに、地下鉄の分岐または延伸が必要 ・空港の東西両側で大規模な拡張用地の取得が必要

※概算事業費は、滑走路増設に伴う整備に要する費用です。滑走路増設案の場合には、別途環境対策費等の支出が必要となります。(平成14～18年度実績の平均で環境対策費60億円/年、土地建物借料84億円/年、詳細は2ページ参照)。
なお、滑走路増設に伴い、現状より環境対策費が増加することが考えられます。

西側配置 (滑走路間隔300m)	西側配置 (滑走路間隔210m)
<ul style="list-style-type: none"> ・現滑走路の300m西側に2,500mの精密滑走路を増設(滑走路北端合わせ) ・都市高速が制限表面に抵触 ・空港西側への用地の拡張が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・現滑走路の210m西側に2,500mの非精密滑走路を増設(滑走路北端を北側に200mずらす) ・都市高速や国道3号には抵触しない ・空港西側への用地の拡張が必要(規模小)
国内線・国際線ターミナルが分離(現状と同じ)	国内線・国際線ターミナルが分離(現状と同じ)
現状と同じ	現状と同じ
現状と同じ	現状と同じ
福岡都市高速道路2号線に抵触し、付け替えが必要。 住宅・事業所等へ抵触し、移設が必要。	住宅・事業所等へ抵触し、移設が必要。
現状とほぼ同じ	現状とほぼ同じ
現状とほぼ同じ	精密進入を行わないため設定しない
拡大する	拡大する
空港用地拡張が、東側配置より小さい。 福岡都市高速道路2号線の付け替えが必要。	空港用地拡張が、他の2つの配置より小さい。
西側で約60ha	西側で約30ha
旅客ターミナルが東西に分離し、航空機の地上走行が複雑となるため、滑走路処理容量は東側配置より小さい	増設滑走路が非精密進入であり、悪天候時の運用に制約がある。旅客ターミナルが東西に分離し、かつ滑走路間に大型機の一待機ができないため、航空機の地上走行が複雑となり、滑走路処理容量は3つの配置の中では最も小さい
概ね5,000億円 (滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、都市高速道路付け替え等の補償工事費用など)	概ね2,500億円 (滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費用など)
10年程度	8年程度
<ul style="list-style-type: none"> ・都市高速に制限表面が抵触し、付け替えが必要 ・空港西側で大規模な拡張用地の取得が必要であるが、東側配置案より規模は小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ・空港西側で拡張用地の取得が必要であるが、規模は3案の中で最も小さい

なお、周辺地域への影響の軽減、建設事業費の縮減等の観点と滑走路処理容量を踏まえ、増設滑走路の長さ(2,000~2,500m)や配置についても、今後詳細に検討を行っていきます。

(3) 新空港について

新空港方策の特徴と候補地ゾーン選出のための前提条件

新空港方策は、現空港に替えて他の場所に新しい空港を造る案です。

このことによって、騒音、借地、利用時間、建築物の高さ制限など、現空港が抱える問題と課題を解消することができます。

また、現空港跡地の有効利用により、新たな都市機能の付加や一体的な市街地形成が可能になります。

候補地ゾーン選出にあたって、以下のとおり新空港の前提条件を設定しました。

- 滑走路長は、3,000mとしました。
- 滑走路処理容量、空港運用の柔軟性及び非常時などを考慮して滑走路は2本としました。
- 滑走路間隔は精密進入が可能な滑走路を300m間隔で配置しました。

これらの前提条件は、今後の検討により変更する場合があります。

前提条件		
対象施設	諸元	考え方
滑走路	本数	平行滑走路2本(クローズパラレル)
	滑走路長	3,000m
	滑走路間隔	300m
誘導路	施設規模	二重平行誘導路・エプロン誘導路等の設置
エプロン		規模に見合う用地・スポット確保(国内・国際)
旅客取り扱い施設		規模に見合う用地確保(国内・国際)
道路・駐車場		規模に見合う用地確保
貨物取扱施設		設置すべき施設と規模に見合う用地確保
航空保安施設		給油・小型機施設などの規模に見合う用地確保
その他		

右に示す図は前提条件から考えられる施設配置例です。

候補地ゾーン選出までの流れ

新空港候補地ゾーンの検討

(1) 候補地検討対象範囲の選定

検討対象範囲: 博多駅から30km、福岡都市圏

(2) 検討対象メッシュの選出

選出条件
第1段階

地形条件

地形起伏量 (起伏量150m以内)

水深 (平均水深25m以浅)

社会環境条件

市街化区域面積比率 1%以下

建物用地面積比率 5%以下

1km²メッシュにより対象地域を選出

選出条件
第2段階

空港用地を配置したときに、空港標点配置可能で、かつ海上・沿岸域では制限表面(水平表面片側・進入表面両側)の確保が可能なメッシュを選出(平均水深は20m以浅に限定)

検討対象メッシュ選出

(3) 候補地ゾーンの選出

検討対象候補地ゾーンの設定

検討対象とする候補地ゾーンの設定

候補地ゾーン
選出

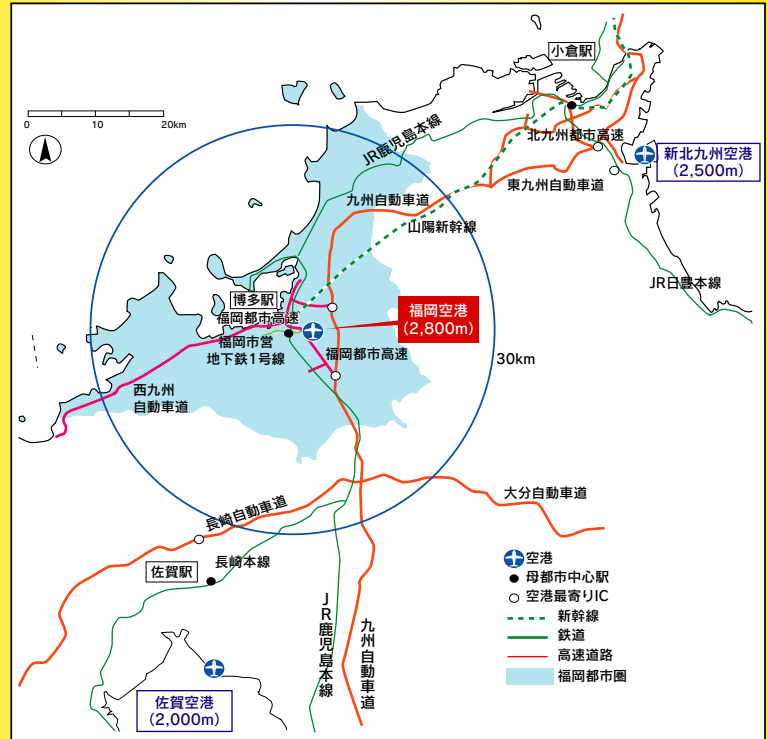
選出条件

気象、制限表面、運航空域、環境、航空機騒音等を考慮した候補地ゾーンの選出

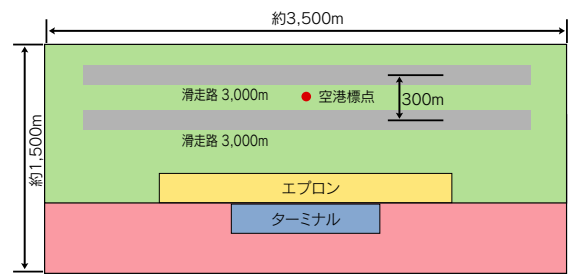
候補地ゾーンの選出

候補地検討対象範囲

福岡空港の利用状況及び福岡都心部からの移動時間を考え、検討対象範囲は都心部(博多駅)から30km以内の福岡都市圏を基本として検討を行いました。



施設配置



検討対象メッシュ選出結果

●第1段階(検討対象メッシュの選出)

地形起伏量(150m以内)、平均水深(25m以浅)、市街化区域面積比率(1%以下)、建物用地面積比率(5%以下)の4条件により、検討対象メッシュの選出を行いました。

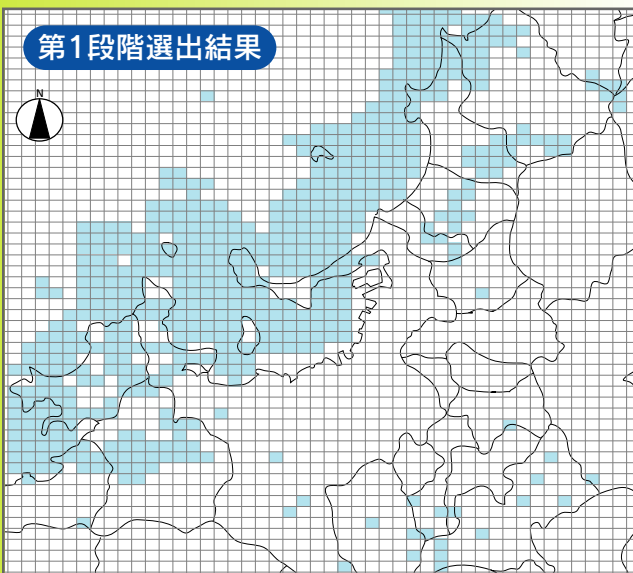
●第2段階(空港標点を配置可能なメッシュの絞り込み)

空港用地を配置したときに、空港標点を配置可能なメッシュを選出しました。

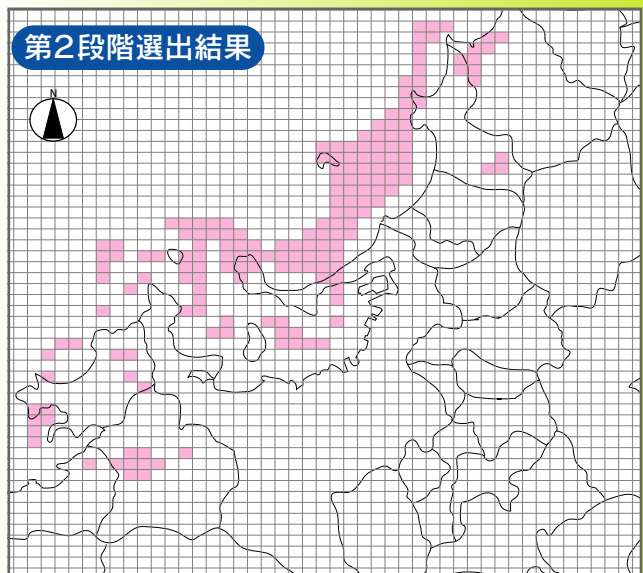
なお、海上・沿岸部については、空港用地内の平均水深が20m以浅で、さらにこの段階では水平表面片側および進入表面両側の確保が可能なメッシュとしました。

また、博多湾内の航路を含むメッシュは対象外としました。

第1段階選出結果



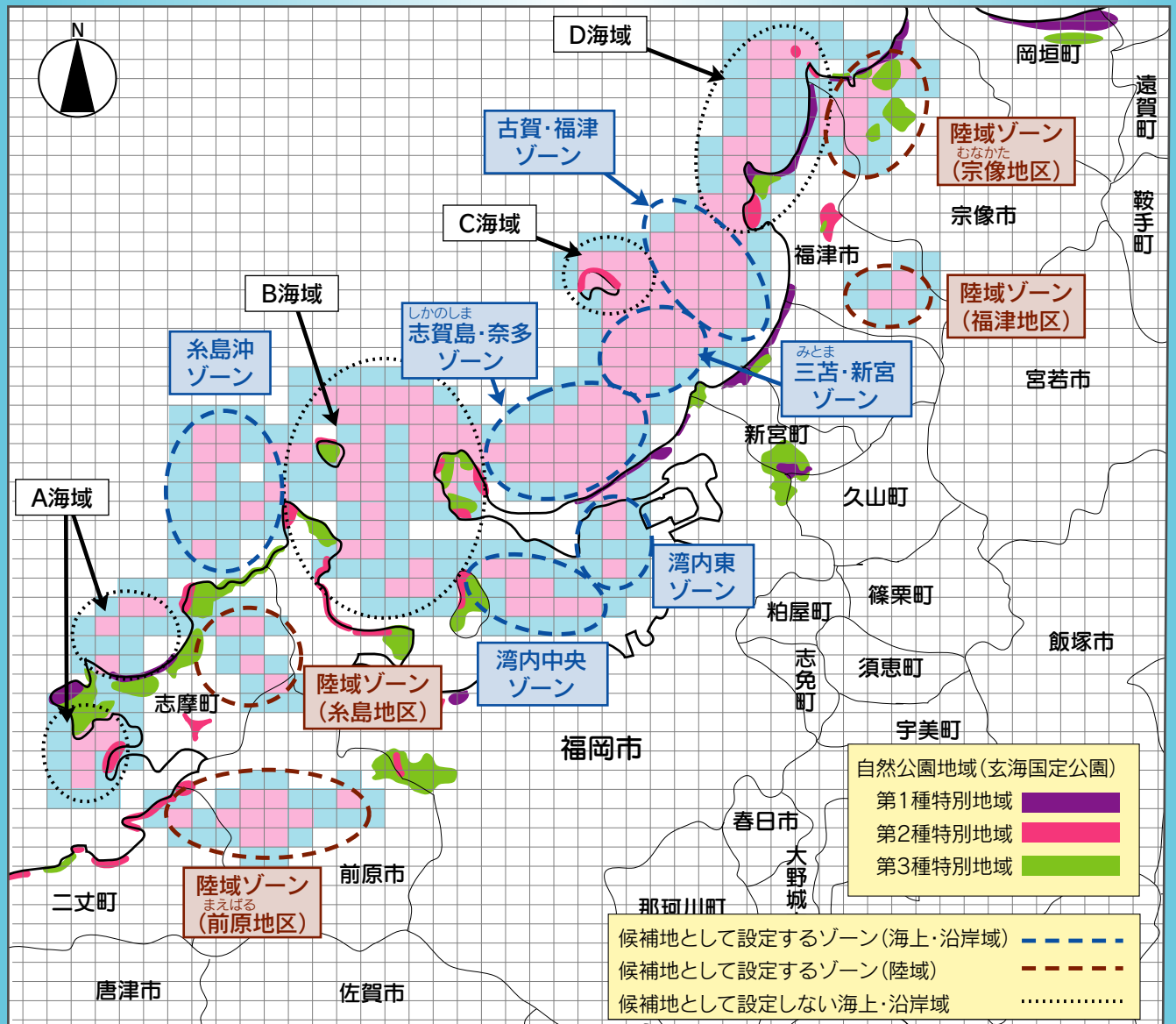
第2段階選出結果



2. 将来需要への対応方策の検討

検討対象候補地ゾーンの設定

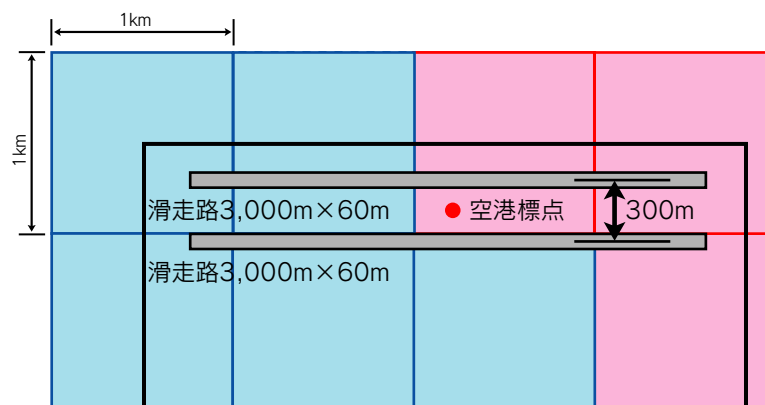
選出した検討対象メッシュのうち、まず、A海域、B海域、C海域、D海域については、国定公園（特別地域）への抵触が避けられないこと、周辺の山など適切な運航空域が確保できないことなどの理由からゾーン設定の対象外としました。その他の海域と陸域については、メッシュの近接状況や沿岸部の地象（岩礁部、砂浜部）に着目して、検討対象10ゾーンの設定を行いました。



補足

赤メッシュ(■)は空港標点(滑走路の中心となる点)が配置可能な範囲を示しています。

青メッシュ(■)は、赤メッシュに空港標点を設置した場合に大きさ約1.5km×約3.5kmの空港用地が及ぶ範囲を示しています。

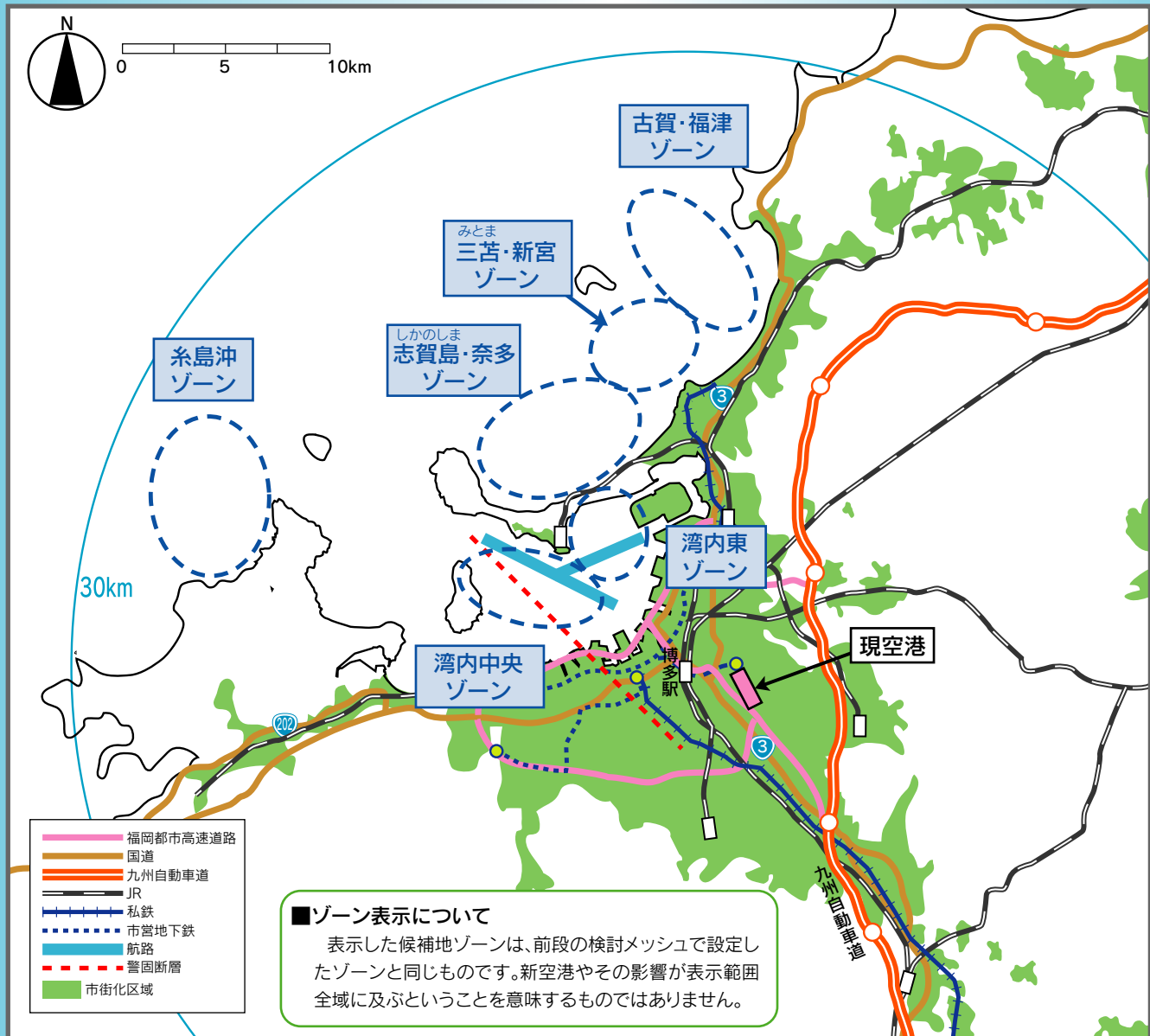


候補地ゾーンの選出

検討対象10ゾーンについて、以下の基本的な候補地選出条件により、滑走路配置の可能性を検証し、候補地ゾーンを選出しました。

■候補地ゾーンの基本的な選出条件

- ① ウインドカバレッジ(許容横風分力20ノットを超えない風の割合)が95%以上確保されること。
 - ② 必要な制限表面および適切な進入・出発経路が確保されること。
 - ③ 空港用地が玄海国定公園の特別地域に抵触しないこと、また制限表面による玄海国定公園内の地形等の改変が生じないこと。
 - ④ 航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと。
- 陸域ゾーン(宗像地区・福津地区・前原地区・糸島地区)については、進入・出発経路と航空機騒音などの条件を満足できないため選出しませんでした。



解説

■ウインドカバレッジの確保について

航空機は風に向かって離着陸を行います。横風が一定限度を超える場合には離着陸ができません。一定限度(許容横風分力)を超えない風の割合をウインドカバレッジと呼び、ウインドカバレッジが大きくなる方向に滑走路を配置することが必要です。空港として最低限必要なウインドカバレッジはICAO ANNEX14(国際民間航空条約第14付属書)において、許容横風分力20ノット、ウインドカバレッジ95%以上と勧告されています。

■制限表面、進入・出発経路の確保について

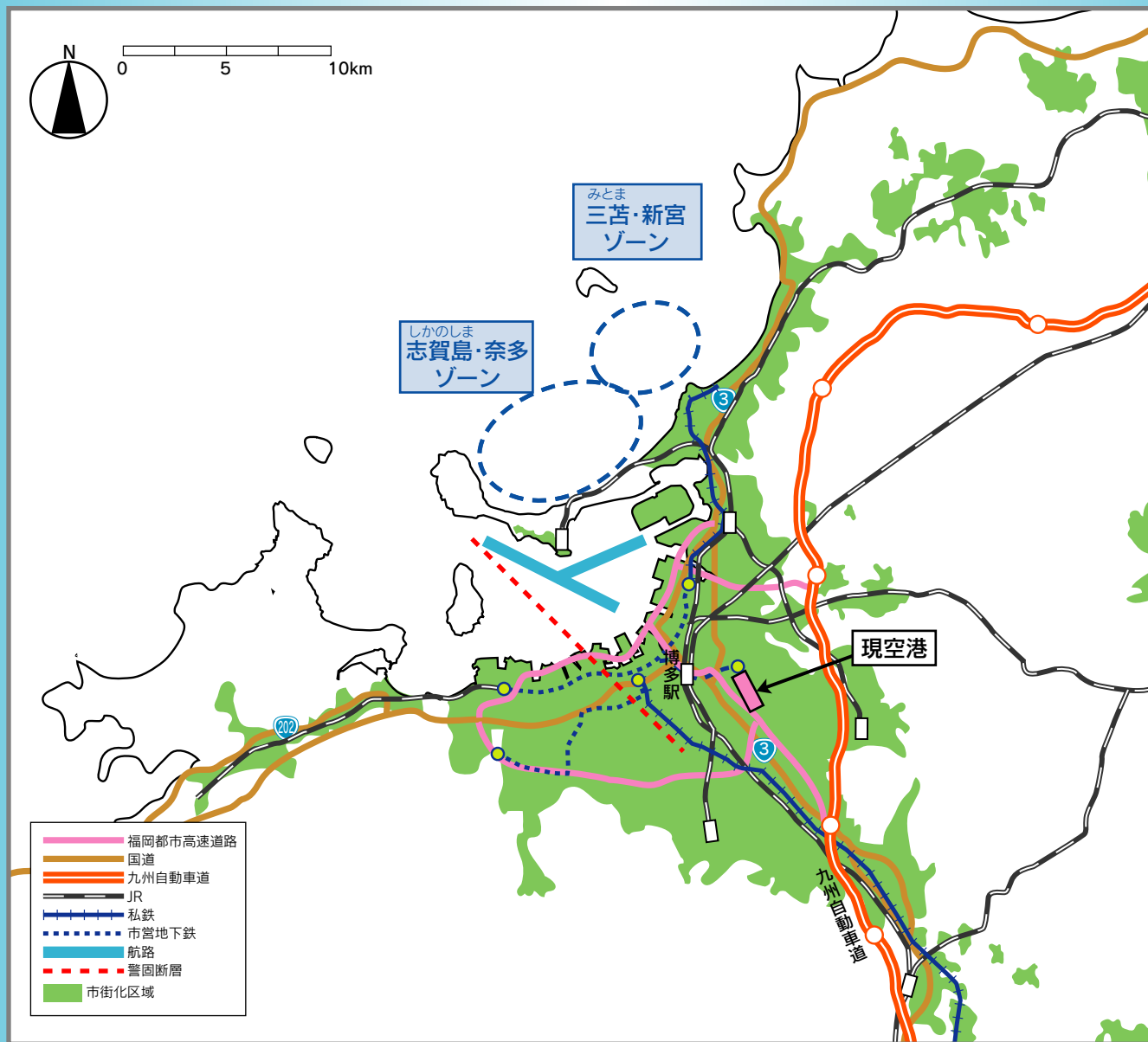
航空機が安全な運航を行うためには、制限表面と適切な進入・出発経路を確保する必要があります。制限表面については、進入表面と転移表面は両側、水平表面は少なくとも片側が確保されることを条件としました。また、精密進入方式を想定した進入経路と安全な出発経路が確保されることも条件としました。

2. 将来需要への対応方策の検討

選出された6候補地ゾーンの検討

選出された海域6ゾーンについて、現時点での課題について整理しました。

- 湾内中央ゾーンについては、必要な制限表面を確保しようとする、警固断層の直上に空港島が位置します。
- 湾内東ゾーンについては、市街地への騒音の影響を回避しようとする、港湾機能へ影響を与えます。
- 古賀・福津ゾーン及び糸島沖ゾーンについては、水深が深く、都心からも遠い位置にあります。
- 現時点においては下図に示す「三苫・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンの実現可能性が高いと考えられます。



解説

■ 警固断層について

警固断層は筑紫野市付近から北西方向へ博多湾を横切る形で存在が確認されている活断層です。

この断層は福岡市地域防災計画の中でも、県内主要活断層の一つとして記載されています。また、政府地震調査研究推進本部に設置されている地震調査委員会の長期評価(H19.3.19)では、今後30年以内の地震(M7級)発生確率は最大6%と報告されています。これは、国内110ヶ所の主要活断層の中でも10番目に高い確率です。

三苫・新宮ゾーンや志賀島・奈多ゾーンはどのような特徴があるの？



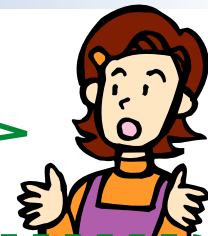
ゾーンの特徴

項目	三苫・新宮ゾーン		志賀島・奈多ゾーン	
周辺自然・都市環境	沿岸部の地象は岩礁・海浜であり、玄海国立公園及び市街化区域が広がっている。ゾーン北側には相島、南側には磯崎鼻、東側には対馬見山が存在する。		沿岸部の地象は海浜であり、玄海国立公園が広がっている。ゾーン西側には志賀島、東側には磯崎鼻や電波塔が存在する。	
水深条件	ゾーン内赤メッシュの平均水深	平均水深18m程度		
利便性	博多駅からゾーン両端部までの直線距離	15~20km程度	10~15km程度	
制限表面	進入表面	確保可能		
	転移表面	確保可能		
	水平表面	滑走路配置によっては、磯崎鼻や相島が抵触する可能性あり(片側確保可能)	滑走路配置によっては、電波塔や志賀島が抵触する可能性あり(片側確保可能)	
社会環境	法的規制等	国立公園への抵触状況	陸域に近接して滑走路を配置した場合、空港用地が普通地域に抵触する可能性あり	
	周辺社会基盤への影響	既存周辺施設移設等	移設が生じない滑走路配置が可能	
自然環境	配慮すべきと考えられる事項			
滑走路処理容量	利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい			
建設	空港用地面積	約530ha		
	概算事業費	概ね10,000億円 (護岸・埋立、滑走路等の基本施設、ターミナル施設、アクセス施設、漁業補償費用など)	概ね11,000億円 (護岸・埋立、滑走路等の基本施設、ターミナル施設、アクセス施設、漁業補償費用など)	
	工事期間	13年程度(漁業補償、環境アセスメント等の期間は含まない)		
	建設上の留意点	冬季の高波浪に対する護岸施工手順・越冬対策、強風による飛沫対策など		

※概算事業費について
概算事業費は、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額であり、今後ステップ4に向けてさらに検討を深めていくことにより、変更する場合があります。

ステップ4に向けて

- 新空港ゾーンについては、皆様方のご意見を踏まえ、ステップ4において詳細な検討を行います。
- 具体的な空港配置について
ウインドカバレッジ等を踏まえた滑走路方位や、航空機騒音、海浜変形等、周辺地域への影響の程度について検討を行うとともに、ゾーンにおいて具体的な空港用地の配置を示します。
- ウインドカバレッジについて
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、滑走路の配置方向の検討を行うにあたっては、ウインドカバレッジのより詳細な検討を行う必要があります。

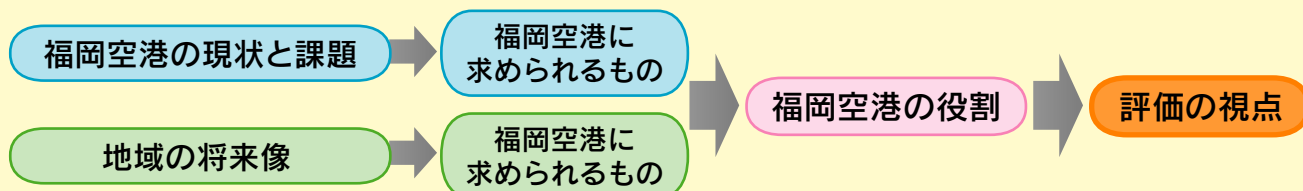


いっぱい対応案があるけど、どうやって選んでいくの？

将来対応方策の評価の視点の検討

- 「評価の視点」の設定にあたっては、以下の検討フローに基づき、まず、PIステップ1と2で検討した「福岡空港の現状と課題」と「地域の将来像」から導かれた「福岡空港の役割」をもとに検討しました。

評価の視点 検討フロー



- まず、PIステップ2で検討しました、「福岡空港の現状と課題」から福岡空港に求められるものについて、これらを主なキーワードを中心に整理してみました。

「福岡空港の現状と課題」および課題解決に向けて福岡空港に求められるもの

福岡空港の現状と課題 (ステップ1)

福岡空港に求められるもの (ステップ2)

①利用者の視点

- 旅行時間や運航頻度を重視
- 利用したい時間帯は朝・夕に集中
- アクセスを中心とした高い満足度

- 直行路線の維持・拡充
- 多頻度化への対応
- 多様なアクセスの確保
- 運賃等の低廉化

②地域の視点

- 周辺住民とともに歩んできた
- 地域経済と市民生活に貢献
- 都市構造や都市環境への影響

- 福岡・九州の経済活動への対応
- 航空機騒音等の環境対策確保への取り組み
- 航空の安全確保への取り組み

③航空ネットワークの視点

- 国内航空ネットワークによる地域間流動
- 国際航空ネットワークによる東アジアとの流動

- 更なる国際・国内航空ネットワークの充実

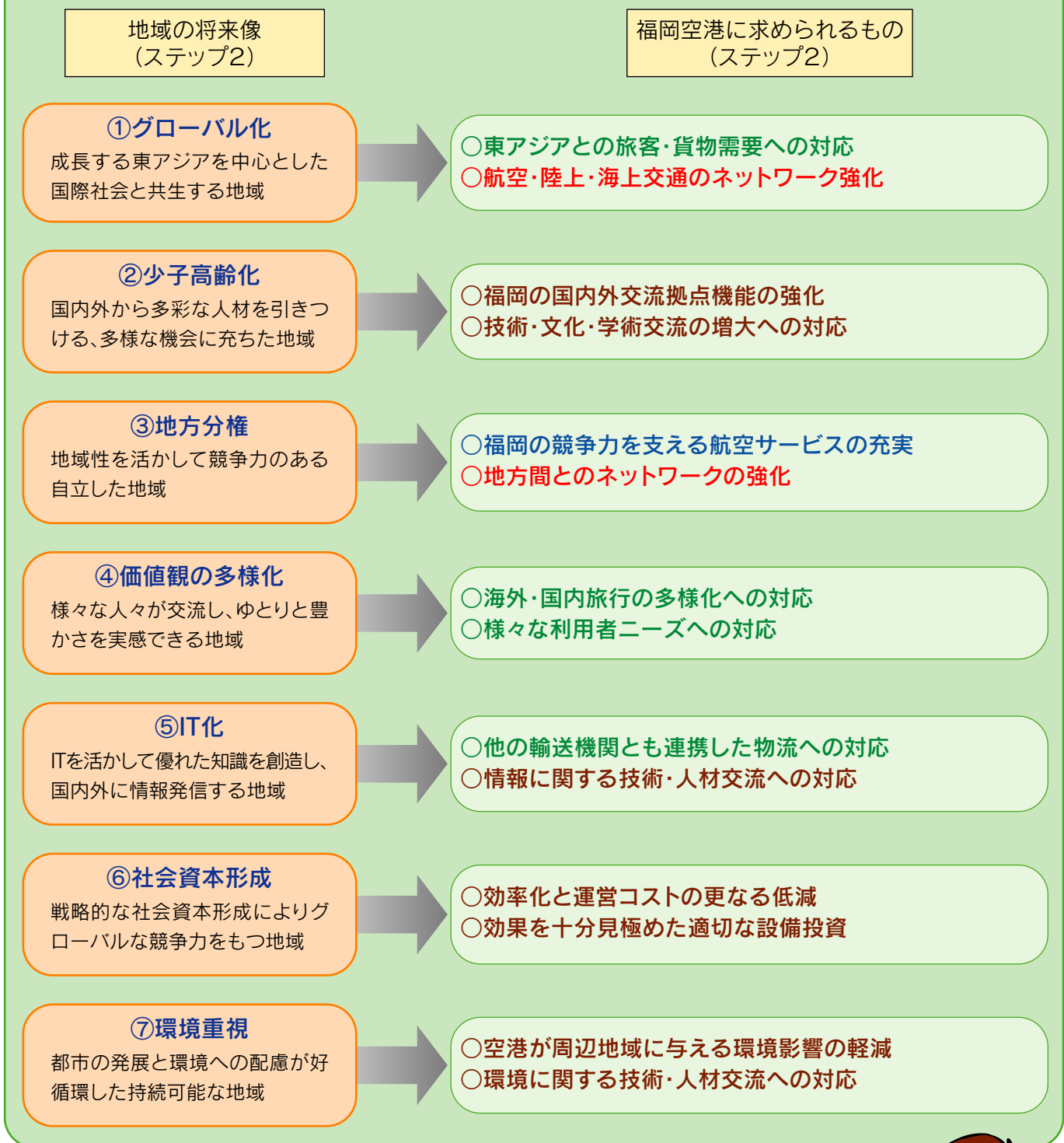
④空港施設の視点

- ピーク時間帯での能力の制約
- 曜日・季節により航空需要が変動
- 空港利用は7時～22時までに制限

- 中・長期的な航空需要を満たし、利用者ニーズに対応した空港容量確保

●次に、福岡・九州の目指すべき「地域の将来像」から福岡空港に求められるものについて、主なキーワードを中心に整理してみました。

「地域の将来像」および将来像の実現のために福岡空港に求められるもの



※文字の色は、次頁の「福岡空港の役割」に対応しています。

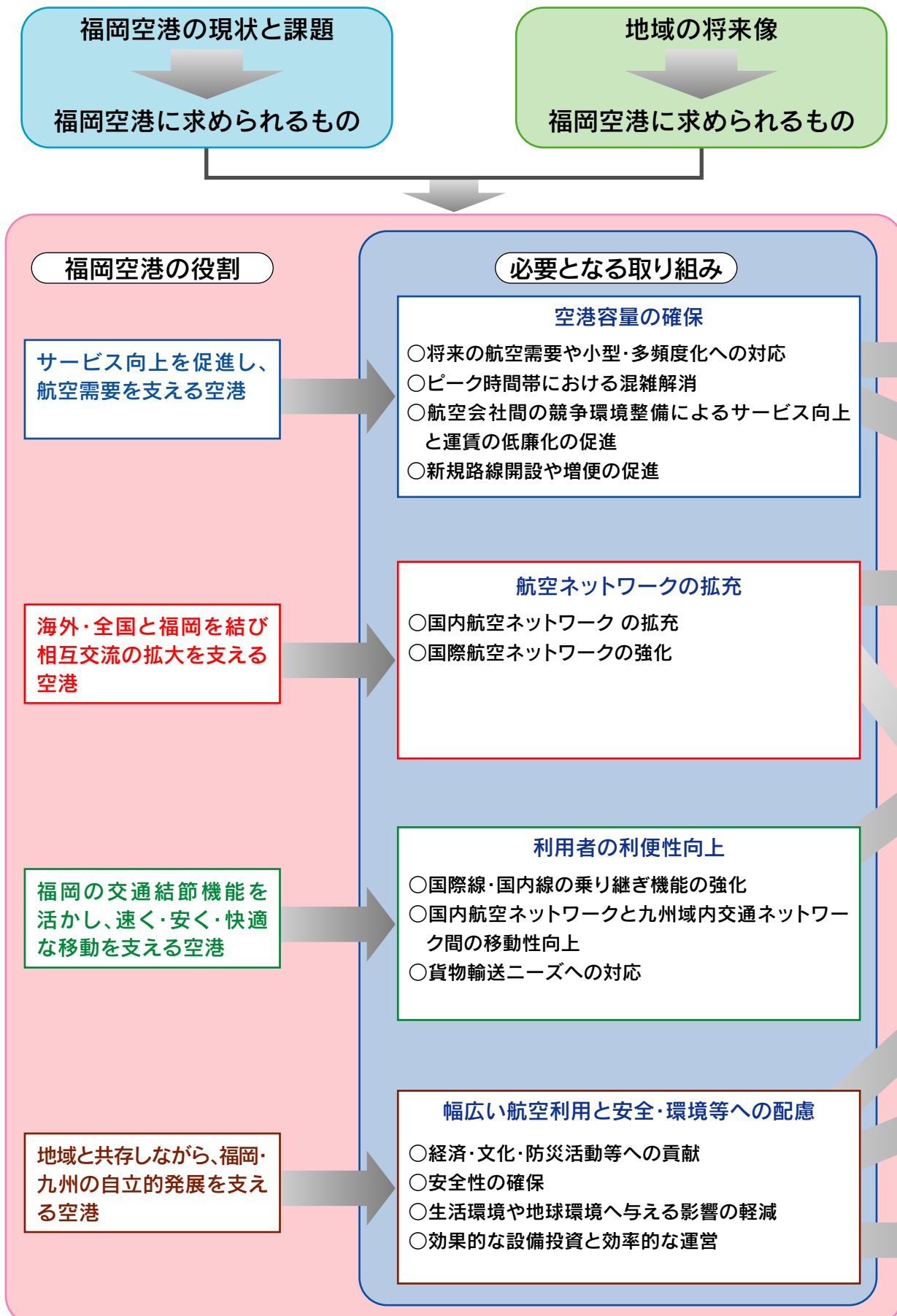
これらの、「福岡空港に求められるもの」から、福岡空港の役割が導き出されるんだね。



3. 将来対応方策の評価の視点の検討

将来対応方策の評価の視点の検討

- 「福岡空港の現状と課題」および「地域の将来像」から導き出された「福岡空港の役割」を基に、PIステップ1、2で皆様からいただいた評価に関する意見も踏まえつつ、将来対応方策を比較評価するにあたって基本となる5つの「**評価の視点**」を設定しました。



ステップ4の検討内容(予定)

- 将来対応方策を定性的・定量的に比較検討するため、今回示した評価の視点に対する皆様からのご意見等を踏まえ評価項目を設定します。
- 現空港の滑走路増設や新空港の建設による抜本的な対応方策については、以下に示すような検討を行います。
 - ・現空港の滑走路増設案については、空港の運用方法を踏まえた具体的な滑走路処理能力について検討するとともに、増設滑走路の長さや配置について検討を行います。
 - ・新空港については、ウインドカバレッジや周辺地域への影響を踏まえて、候補地ゾーンの中に具体的な滑走路位置を設定します。
- これらの検討結果や皆様からのご意見等を踏まえ将来対応方策の長所、短所を整理した上で比較評価し、今後の方向性を示します。

ステップ3まで実施

以降 ステップ4で実施予定

評価の視点

需給逼迫緩和の視点

福岡空港の需給逼迫の緩和に寄与することができるか
例えば、
・発着需要への対応 など

利用者利便性の視点

福岡空港が将来にわたって国内外の航空ネットワークにおける拠点性を発揮し、利用者の利便性向上に資することができるか
例えば、
・航空路線の拡充
・アクセス利便性 など

環境・安全の視点

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か
例えば、
・自然環境への影響
・安全性の確保 など

まちづくりや地域振興の視点

方策を実施した場合、まちづくりや地域の振興にどのような効果を及ぼすと考えられるか
例えば、
・まちづくりへの影響
・福岡・九州にもたらす効果 など

事業効率性の視点

方策の実施に必要な費用に照らして、利用者等が十分な効果を得られるか
例えば、
・効果の発現時期 など

評価項目の設定

(長所・短所の整理等)
対応案の比較評価

方向性(案)

- ・滑走路の長さや配置の検討
- ・新空港案の具体の配置 等

どんな評価項目があるのかな？



経済や文化など、
いろんな交流を支えることができるかな？

今の利便性を維持
できるのかな？

飛行機の便数は
増やせるのかな？

将来の需要へ
対応できるかしら？



PIレポートステップ3 まとめ

●将来需要への対応方策の検討

1) 近隣空港との連携

利用制限型は、利用者や地域に大きな負担を課すこととなるため、また現在の航空自由化の流れからも実現が困難であるため、対応方策とはなり得ません。

需要誘発型は、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策とはなり得ません。

2) 現空港における滑走路増設

現空港における滑走路増設は、周辺地域への影響や滑走路処理容量など多くの考慮すべき事項があります。また、滑走路長や間隔など多数の組合せが考えられることから、標準的な滑走路配置と周辺地域の影響を軽減した配置を例示し、それぞれの特徴を整理しました。

- ・現滑走路東側へ増設した場合の標準的な配置[東側配置(滑走路間隔300m)]
- ・現滑走路西側へ増設した場合の標準的な配置[西側配置(滑走路間隔300m)]
- ・周辺地域への影響が軽減される配置[西側配置(滑走路間隔210m)]

3) 新空港

新空港は、都心部からの距離や地形条件などから、検討対象ゾーンを10ヶ所設定し、さらに気象、空域、自然環境、航空機騒音などから6ゾーンを選出しました。

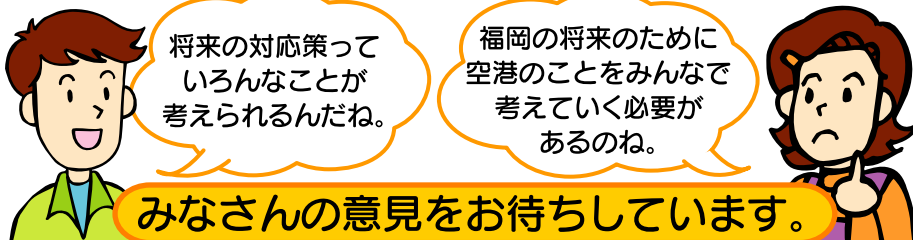
その中から、有力な「三苫・新宮ゾーン」及び「志賀島・奈多ゾーン」の特徴を整理しました。

●将来対応方策の評価の視点

将来対応方策を比較するにあたっての視点として、「福岡空港の現状と課題」及び「地域の将来像」から導き出された「福岡空港の役割」を基に以下の5つを設定しました。

- ①需給逼迫緩和の視点
- ②利用者利便性の視点
- ③環境・安全の視点
- ④まちづくりや地域振興の視点
- ⑤事業効率性の視点

なお、PIステップ4では、現空港の滑走路増設や新空港についてさらに検討するとともに、評価項目を設定し、将来対応方策の長所、短所などを整理した上で比較評価し、今後の方向性を示す予定です。



添付の「福岡空港調査PI(ステップ3)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4についての予告

検討のステップ



次のステップ4では対応案の比較評価を行い、方向性(案)について検討します。

いっぱいある
対応案を比べたら
どうなるのかしら…



その評価のあと
どんな方向性(案)が
考えられるのかな…

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>

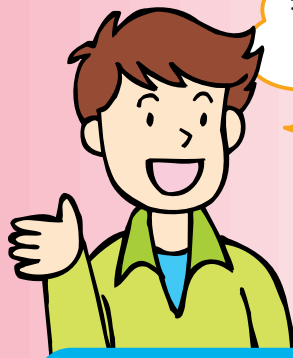
福岡県(空港対策局空港計画課)

〒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(総務企画局空港将来方策担当)

〒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4



抜本方策を詳細に検討し、
将来対応方策について
比較評価を行いました。



将来対応方策の比較評価から考えられる
将来の方向性選択のポイントを整理しました。
みなさんも、将来の方向性について
一緒に考えていきましょう。



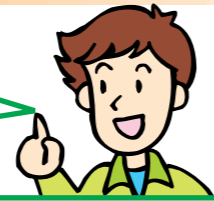
- 1. はじめに 1
- 2. 滑走路処理容量について 5
- 3. 抜本方策の詳細な検討
 - (1) 現空港における滑走路増設について 7
 - (2) 新空港について 9
- 4. 将来対応方策の比較評価 13
- 5. 方向性(案)～将来の方向性選択のポイント～ .. 21
- 6. 今後の進め方 22

ピーアイ
PIとは

パブリック・インボルブメントの略称で、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、検討を進めて行く方法のことです。

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、福岡都市圏における航空需要が増えた場合、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 필요한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何？



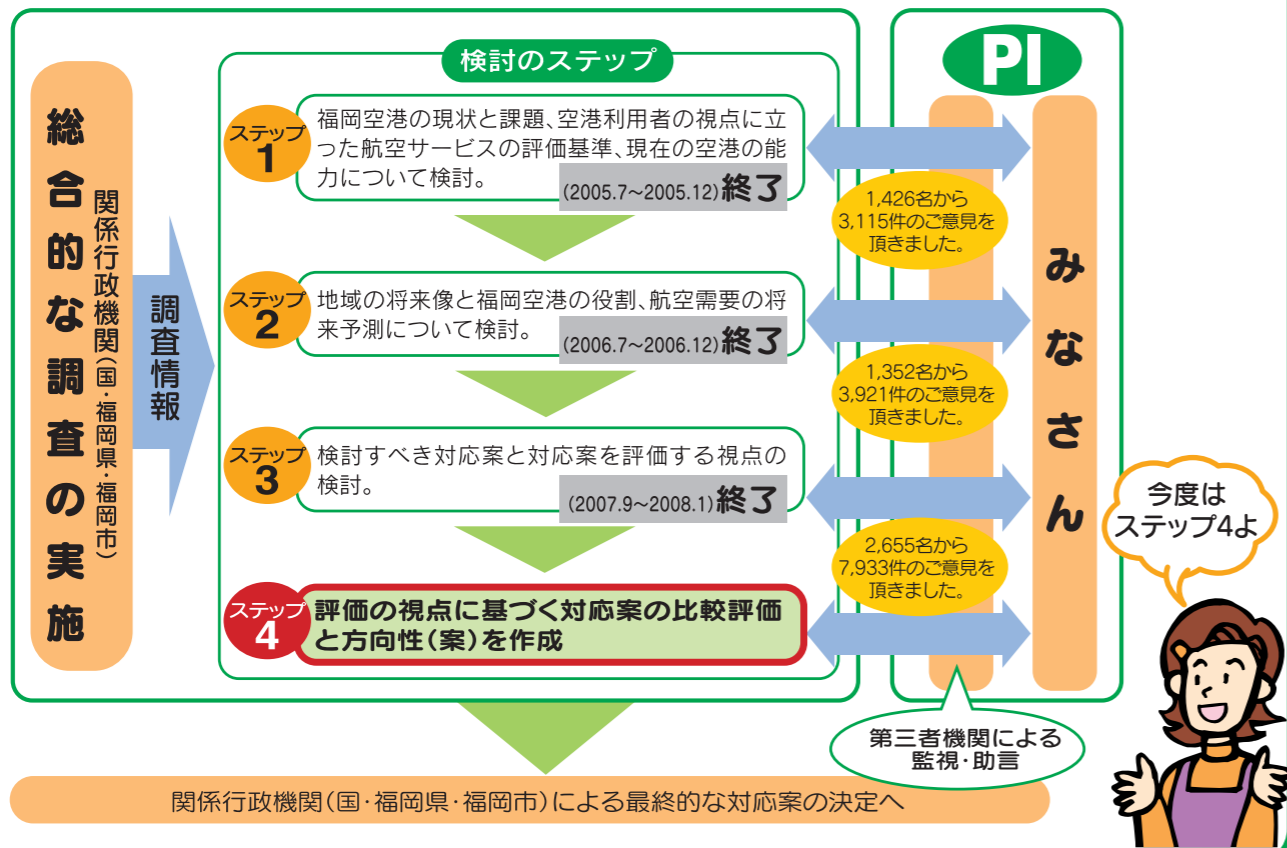
平成14年12月の交通政策審議会航空分科会の答申では、福岡空港について将来的に需給が逼迫する等の事態が予想されるとして、既存ストックの有効活用方策、近隣空港との連携方策とともに新空港、滑走路増設等の抜本的な空港能力向上方策等について、幅広い合意形成を図りつつ、総合的な調査を進める必要があると示されました。

このため、平成15年から国(九州地方整備局、大阪航空局)と地域(福岡県、福岡市)が連携・協力して、総合的な調査を進めています。

また、平成19年6月の同分科会答申においても、総合的な調査結果を踏まえ、抜本的な空港能力向上のための施設整備を含め、将来需要に適切に対応するための方策を講じる必要があると示されました。

総合的な調査の進め方

●調査にあたっては、積極的に情報提供・意見収集を行うPIを4つの段階(ステップ)を踏んで実施します。



PIステップ1~3では何がわかったの？

ステップ1では、「福岡空港の現状と課題」「空港能力の見極め」についてまとめました。

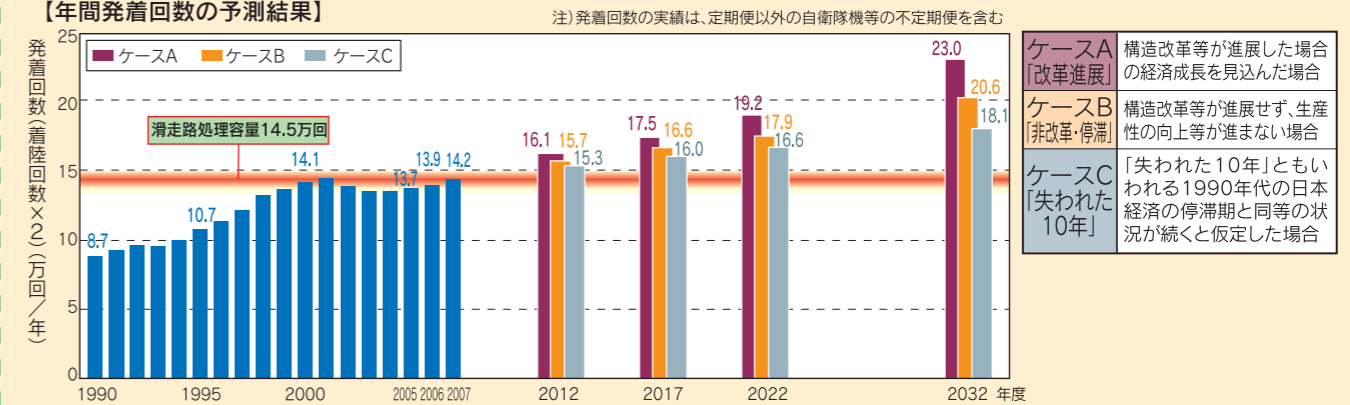
- アンケート調査により、利用者は「直行便がある」「希望する時間帯に航空便がある」「空港まで早く到着できる」「航空運賃が安く利用できる」の4項目を重視しており、福岡空港はこれらの項目で他空港より高い満足度であることがわかりました。
- 建物の高さ制限や航空機の混雑などの課題があるとともに、年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、実績に対して余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航に制約が生じはじめていることがわかりました。
- 現空港敷地内で有効活用方策(平行誘導路二重化)を実施した場合は、滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれることがわかりました。

なお、PIを通して、現空港の課題や空港能力、有効活用、具体的な対応策などについてのご意見を多数いただき、空港問題に関する関心の高さがわかりました。

ステップ2では、「地域の将来像と福岡空港の役割」「将来の航空需要の予測」についてまとめました。

- 地域が目指す7つの将来像とその実現に必要な福岡空港の4つの役割を導き出しました。
- 2010年代初期には、年間滑走路処理容量に余力がなくなり、混雑状況が拡大することで、需要に十分応えられなくなることがわかりました。

【年間発着回数の予測結果】



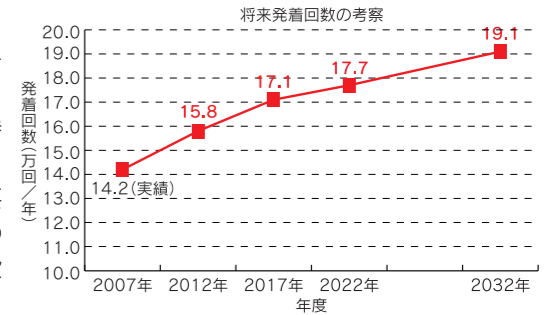
なお、PIを通して、対応策の検討にあたって幅広い視点が必要であることや、福岡空港に求められる役割や将来の需要予測への関心が高いことがわかりました。

将来発着回数の考察について

ステップ3までに需要予測に関するご意見が多数寄せられたことを踏まえ、平成19年6月に出された航空分科会の航空需要予測を参考に、簡易な手法を用いて将来の発着回数を考察しました。

その結果、2032年度の発着回数は19.1万回/年となり、ステップ2予測時のケースBとケースCの間に入ることがわかりました。

そのため、今後の比較評価にあたっては、ケースB~ケースC間の発着需要への対応について検討することとします。なお、需要予測については、昨今の燃料高騰に伴う運賃上昇や航空ネットワーク再編の動向も踏まえつつ、構想段階において改めて見直しを行う予定です。



ステップ3では、「将来需要への対応方策」「将来対応方策の評価の視点」についてまとめました。

●将来需要への対応方策

①近隣空港との連携:

複数空港を運用している国内外の大都市圏の事例を参考に、福岡空港で一部の路線・便の就航に制約をかける「利用制限型」と、近隣空港の利便性向上により市場原理の下で福岡空港の需要を分散させる「需要誘発型」に分けて検討しました。

その結果、利用制限型は利用者利便性を著しく損ない、航空自由化の流れからも実施困難であるため対応方策とはなり得ないことがわかりました。また、需要誘発型も福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため抜本的な方策とはならないことがわかりました。

②現空港における滑走路増設:

国内事例や現行基準から検討条件を設定し、3つの配置を代表例とし、その特徴を整理しました。

③新空港:

地形や制限表面確保などから6ゾーンの候補地を選出し、その中から現時点で実現可能性が高いと考えられる2ゾーンについて特徴を整理しました。

●将来対応方策の評価の視点

ステップ2までに整理した「福岡空港の役割」等を基に、5つの評価の視点を設定しました。

なお、PIを通して、各対応方策や評価の視点に関して多数のご意見をいただきました。特に将来対応方策に対するご意見が約7割を占め、具体的な案に関する関心の高さがわかりました。

参考

これまでのPIステップで提供した資料やみなさんからいただいたご意見とそれに対する考え方をまとめたPI実施報告書を福岡空港調査連絡調整会議ホームページに掲載しています。

福岡空港調査連絡調整会議ホームページ: <http://www.fukuokakuko-chosa.org/>

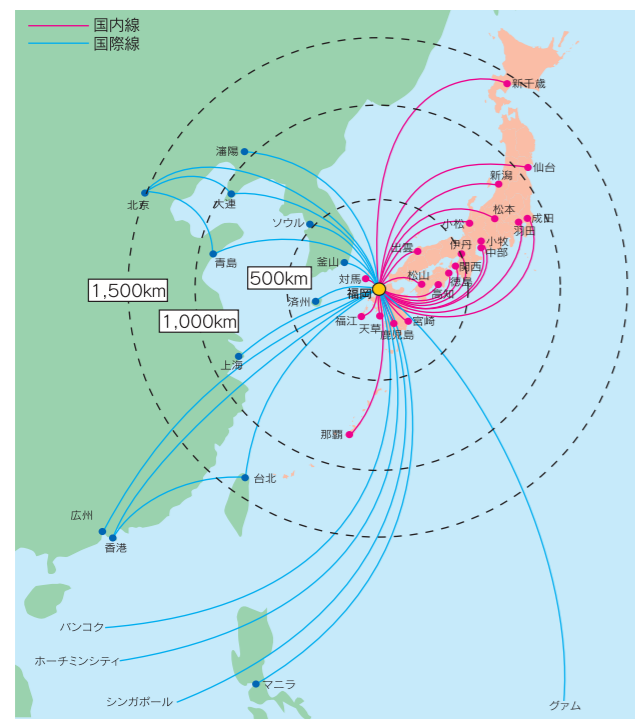


今の福岡空港ってどうなっているのかしら？

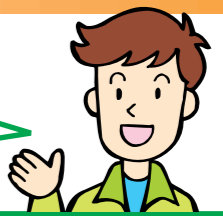
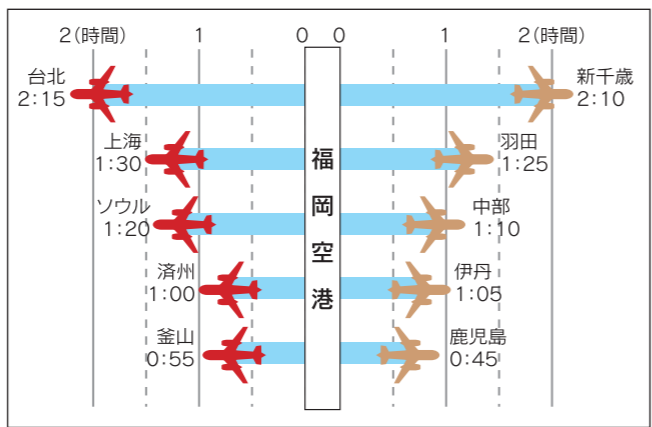
- 福岡空港は、JR博多駅から約3kmと極めて都心に近く、アクセス利便性が高い空港です。
- 年間旅客数は1,783万人で国内第4位、年間発着回数は14.2万回で国内第3位、年間貨物取扱量は26万トンで国内第4位(数値はいずれも2007年度速報値)となっており、滑走路1本の空港としては、国内で最も利用されています。
- 福岡空港の発着回数は近年増加を続け、その能力は限界に近づいており、現状のままでは、新規路線の開設や増便が困難になるとともに、慢性的な遅延が発生し、利用者の利便性や地域将来像の実現に影響を及ぼすことが予想されます。



九州及びアジアの玄関口である福岡空港

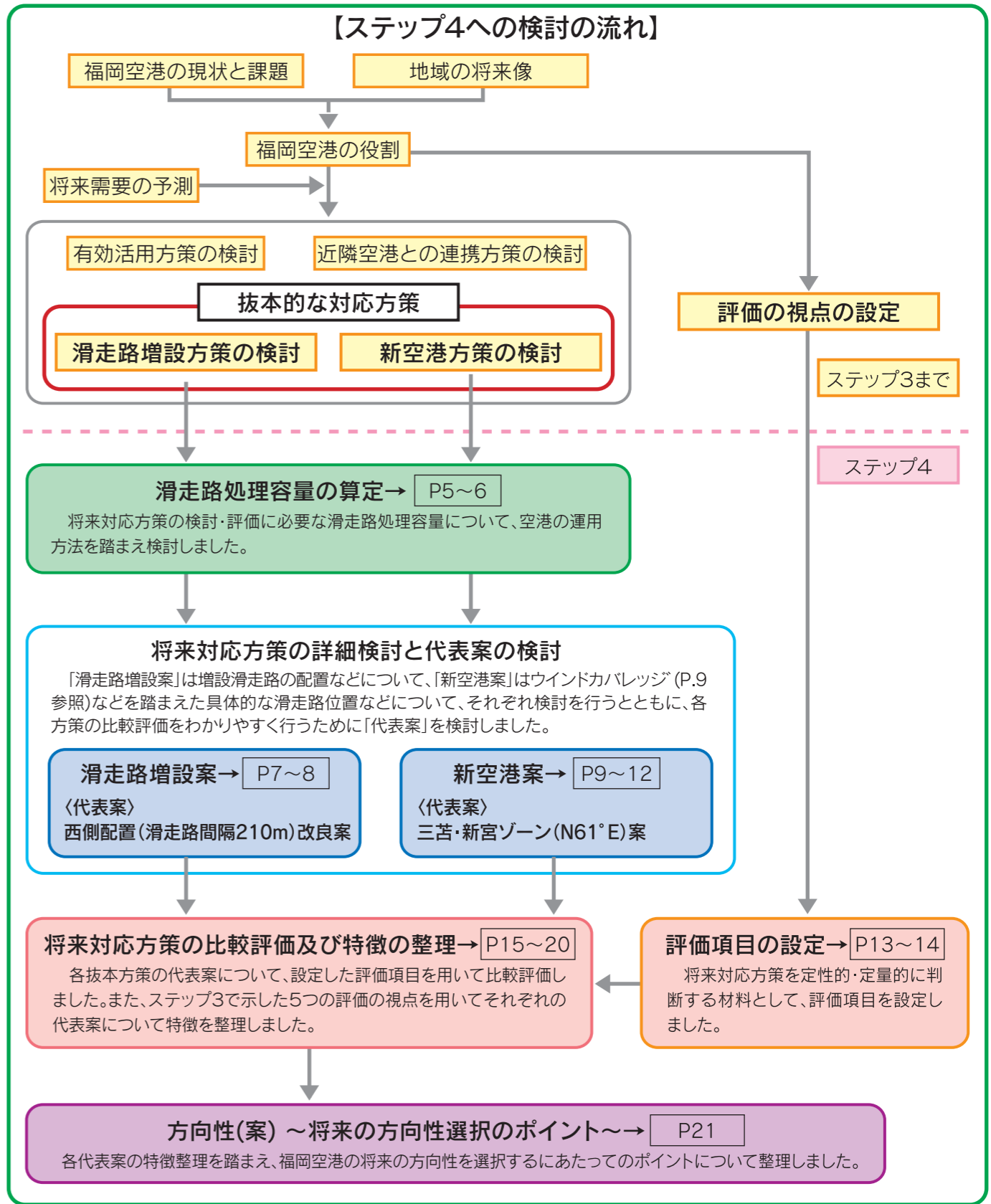


- 福岡空港は、主要地域拠点空港として、国内21路線(平成20年5月現在)を有し、北部九州地域を中心に、離島を含めた国内各都市との人・物の流動を支えており、九州における社会経済活動の中心として大きな役割を果たしています。
- 東アジアに国内路線並みの時間で行けるといいう地理的特性を生かし、急成長を続けるアジアの玄関口として、国際18路線(16都市・平成20年5月現在)を有し、ビジネス・観光などの相互交流において重要な役割を果たしています。



PIステップ4では何を検討するの？

ステップ1からステップ3までの様々な検討で、「有効活用方策」「近隣空港との連携方策」は抜本的な対応方策とはなり得ないことがわかりました。またステップ3において、将来対応方策として「滑走路増設方策」(3つの代表配置)及び「新空港方策」(2つの候補地ゾーン)の例示を行い、これらの評価に必要な「評価の視点」を設定しました。ステップ4では、これらを踏まえ、以下の内容について検討します。



滑走路処理容量とは、ある時間内に滑走路に発着できる能力(航空機機数)のことをいいます。実際に発着できる航空機機数は、上空(空域)での条件や滑走路の配置、気象条件、地上走行の状況によって変わります。ここでは、抜本的な方策を比較検討するために、滑走路に離着陸する場面に着目して、その回数(滑走路処理容量)を試算しました。なお、滑走路使用方向によって能力に差がある場合、安定した運航を確保する必要があることから、能力の小さい方を滑走路処理容量とします。

滑走路処理容量の算定結果

区分	1時間あたりの最大値(回/時間)	年間処理容量(万回/年)
滑走路増設案	東側配置(滑走路間隔300m)	40 (18.8(20.0))
	西側配置(滑走路間隔300m)	39 (18.3(19.6))
	西側配置(滑走路間隔210m)	38 (17.7(18.9))
	西側配置(滑走路間隔210m)改良案	40 (18.3(19.7))
新空港案(滑走路間隔300m)	43 (21.3(22.6))	

※年間処理容量の()内数字は、昼間の時間帯の有効活用が行われた場合を示します。
 ※年間処理容量は日便数の365倍ですが、日便数を算出する際、ピーク時間帯の各時間あたりの処理機数は、各時間の発着比率により若干変化するため、表中の1時間あたりの最大値と年間処理容量は比例するものではありません。
 ※算出した滑走路処理容量は、空域上の制約がないなど、多くの仮定に基づき算定した試算値であり、実際の発着回数はこの試算と変わる可能性があります。
 ※実際の運用にあたっては、安全性や効率性等を考慮し、今回の前提とは異なった滑走路運用を行うこともあります。

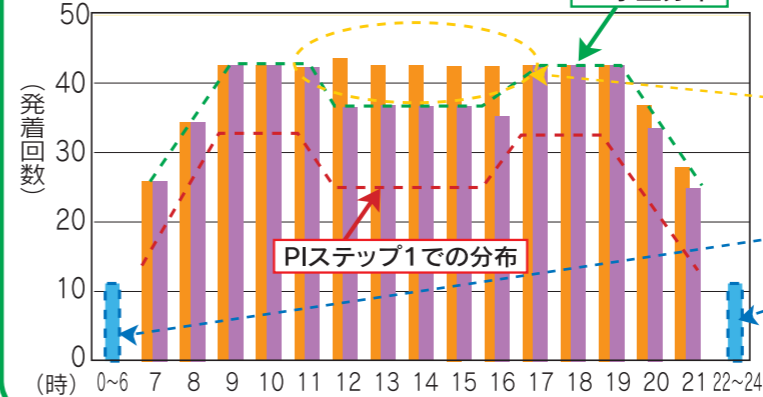
日便数への変換

(時間帯別の運航パターンがM字型になると仮定した場合)

左図は一日の時間あたりの発着回数をグラフ化したもので、横軸が時間(24時間)、縦軸が発着回数を示したものです。M字型分布とは、一日の発着回数の分布が昼間時間帯や朝夕の時間帯にはピーク時間帯と比べ少ない傾向をふまえ、M字型にパターン化したものです。

ピーク時(9時~11時、17時~19時)は滑走路処理容量が最大限に利用されていますが、それ以外の時間帯(比較的に利用されない時間帯)は、PIステップ1で示された時間帯分布が、分布形状はそのまま、ピーク時間帯が増加した分だけ、発着回数が増加すると仮定したものです。

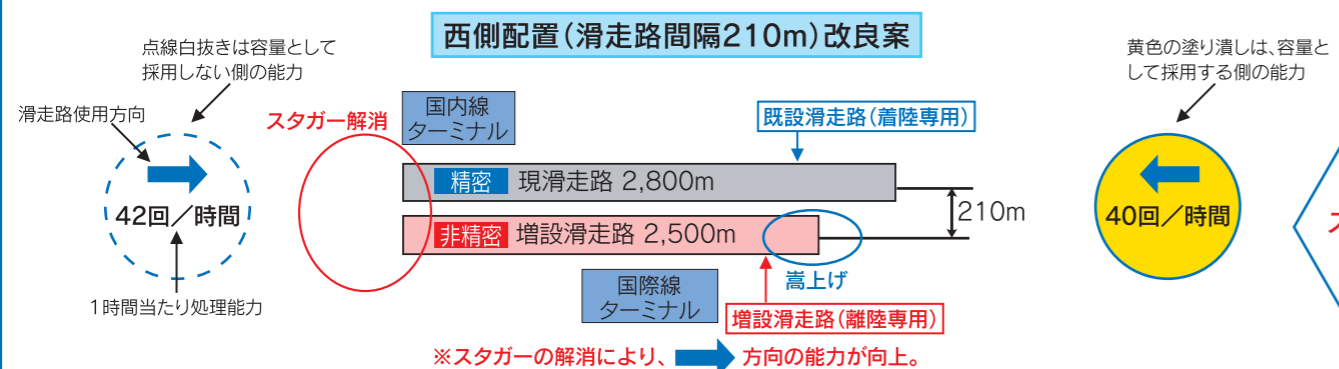
【日分布イメージ】



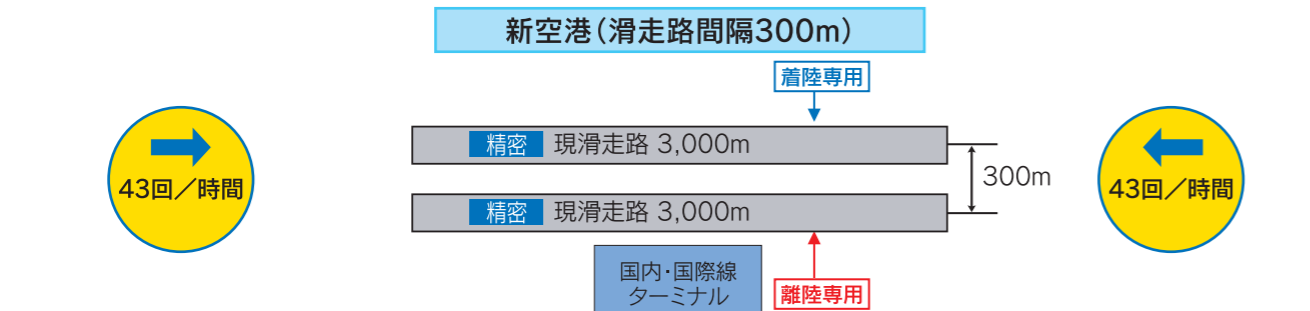
現状では、昼間時間帯(12時~16時)は、ピーク時より発着回数が増える傾向にありますが、ここではその昼間時間帯も滑走路処理容量相当まで有効活用されると仮定した場合も算定しました。

新空港の日便数の算定では、現在の利用時間(7時~22時)の総便数の4%(国内他空港の実績)が、深夜早朝時間帯に利用されると仮定し、算定しました。

1時間値の算定結果の例：滑走路増設西側配置(滑走路間隔210m)とその改良案および新空港案

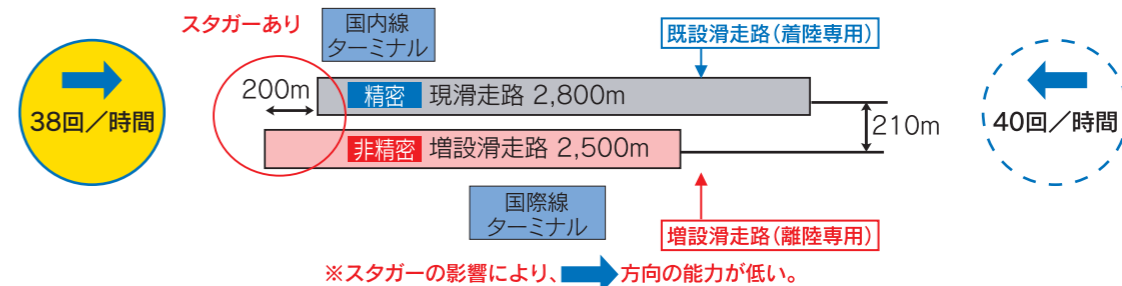


●西側配置(滑走路間隔210m)の場合、増設する滑走路の高さを調整し、滑走路南端を高くすることにより、両滑走路の北端部を合わせても、制限表面が都市高速道路へ抵触しないことがわかりました。これにより、滑走路北端部のスタガー解消が可能となりました。



●新空港案の場合、スタガーの影響がないことに加え、ターミナルも片側に集約できることから、滑走路を横断する回数が少ないことにより時間あたりの処理能力が向上しています。また、滑走路が300m間隔であるため、滑走路間で航空機が待機できるなど運用上の利点があります。

西側配置(滑走路間隔210m)

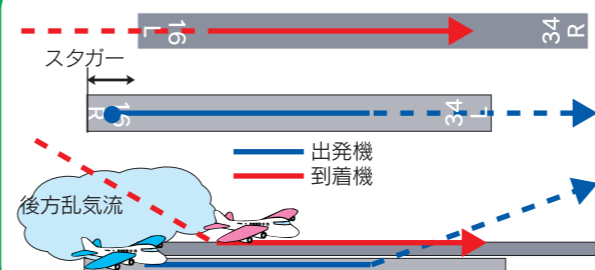


●西側配置(滑走路間隔210m)の場合、スタガーによる後方乱気流の影響があり、図左側方向からの処理能力が低くなるものです。また、増設する滑走路が非精密進入用となるため、離陸専用となり、現滑走路が維持補修等で閉鎖された場合で悪天候時には、この増設滑走路に着陸できないことがあります。くわえて210m間隔であるため、滑走路間で大型機が待機できないなど、運用上での制約があります。

解説:非精密進入

●精密進入は、計器飛行による進入のうち、2種類の誘導電波(航空機に対する進入方向・降下経路)の指示を受けることができる進入方式であり、悪天候(視界不良時)でも所定のコースに沿って正確に進入着陸できます。非精密進入とは、計器飛行による進入のうち、精密進入以外の進入を行い、進入方向もしくは位置情報のみ指示を受け進入着陸するため、悪天候(視界不良時)では着陸できない場合があります。

解説:スタガーについて



●2本の滑走路の末端のずれをスタガーといいます。
 ●着陸用滑走路末端が離陸用滑走路末端の内側に位置するスタガーがある滑走路配置では、大型機の着陸に引き続き後続機が離陸する場合に、後方乱気流による影響を排除し、安全な航空機運用を確保するため、航空機間隔を通常よりも大きく設定する必要があります。その結果、このようなスタガーのある滑走路配置では、ない場合に比べて処理能力が低下します。

(1) 現空港における滑走路増設について

配置案の再検討と特徴再整理・代表案の検討

配置案		東側配置(滑走路間隔300m)		
項目				
空港能力	滑走路処理容量	18.8万回/年(20.0万回/年)(注1)		
	現滑走路処理容量14.5万回/年との比較	1.30倍(1.38倍)(注1)		
利便性	ターミナル配置	旅客ターミナルビル	国内線・国際線ターミナルが一体化し利便性が向上	
	アクセス利便性	博多駅からの所要時間 鉄道系	国内線:現状とほぼ同じ 国際線:利便性向上	
運航	制限表面	進入表面	南東側丘陵地に抵触し除去が必要	
		転移表面	住宅・事業所等に抵触し移設が必要(約280件)	
		水平表面	現状とほぼ同じ	
		延長進入表面	確保可能(現状とほぼ同じ)	
社会環境	空港拡張面積	約90ha		
	空港拡張面積に含まれる可能性のある物件数	約650件		
	航空機騒音	騒音対策区域	東側に拡大する可能性が大きい	
	周辺社会基盤への影響	既存周辺施設	県道福岡空港線(約3.5km)の付け替えを伴う 地下鉄の分岐又は延伸が必要	
建設	現地着手後の工事期間	約13年		
	現地着手に要する期間(注2)	移転対象物件が非常に多く、用地買収、移転補償に要する期間の長期化が避けられない。		
	概算事業費	用地費(注3)	約4,200億円	
		基本施設(滑走路等・航空保安施設、補償工事等)整備費(注4)	約1,200億円	
		その他施設整備費等(注5)	約2,000億円	
		計	約7,400億円	
空港場内における主な工事	・滑走路、誘導路、エプロン等の整備 ・西側(現国際線)ターミナル地区の拡張整備 ・貨物地区、自衛隊地区等の移転 ・地下鉄の分岐又は延伸			

注1): 空港能力の()書きはピーク時以外の昼間時間帯を有効活用した場合
 注2): 現地着手までには環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要
 注3): 用地費には、空港拡張に伴う用地買収費及び物件移転補償費用を含む
 注4): 基本施設整備には、都市高速付け替え等の補償工事費を含む
 注5): その他施設整備費等には、ターミナル施設、アクセス整備費を含む
 注6): 平行誘導路二重化の事業費(約340億円)は含まない

滑走路増設案の場合には、別途現在も毎年支出している環境対策費・土地借料の支出が今後も必要となります。
 直近10年間の平均では、環境対策費で約62億円(うち移転補償費は約50億円)、土地借料で約82億円、合計で年間約144億円です。なお、土地建物等貸付料収入(PIレポートステップ3参照)など、借地から得られる収入が別途あります。

前述の滑走路処理容量の検討において、西側配置(滑走路間隔210m)の北側スタガーを解消することにより、滑走路処理容量が向上し、かつ用地拡張面積の縮小が可能となることが分かりました。
 このため、西側配置(滑走路間隔210m)を、スタガーを解消した配置である「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」に変更し、特徴の再整理を行いました。

西側配置(滑走路間隔300m)		西側配置(滑走路間隔210m)改良案		
項目				
空港能力	滑走路処理容量	18.3万回/年(19.6万回/年)(注1)		
	現滑走路処理容量14.5万回/年との比較	1.26倍(1.35倍)(注1)		
利便性	ターミナル配置	旅客ターミナルビル	国内線・国際線ターミナルが分離(現状と同じ)	
	アクセス利便性	博多駅からの所要時間 鉄道系	国内線:現状とほぼ同じ 国際線:利便性向上	
運航	制限表面	進入表面	福岡都市高速道路2号線および月隈JCTに抵触し付け替えが必要 住宅・事業所等に抵触し移設が必要(約70件)	
		転移表面	住宅・事業所等に抵触し移設が必要(約70件)	
		水平表面	現状とほぼ同じ	
		延長進入表面	確保可能(現状とほぼ同じ)	
社会環境	空港拡張面積	約60ha		
	空港拡張面積に含まれる可能性のある物件数	約490件		
	航空機騒音	騒音対策区域	西側に拡大する可能性が大きい	
	周辺社会基盤への影響	既存周辺施設	福岡都市高速道路2号線(約2.5km)の付け替えを伴う	
建設	現地着手後の工事期間	約9年		
	現地着手に要する期間(注2)	移転対象物件が多く、用地買収、移転補償に要する期間の長期化が避けられない。		
	概算事業費	用地費(注3)	約2,500億円	
		基本施設(滑走路等・航空保安施設、補償工事等)整備費(注4)	約1,800億円	
		その他施設整備費等(注5)	約800億円	
		計	約5,100億円(注6)	
空港場内における主な工事	・滑走路、誘導路、エプロン等の整備 ・国際線ターミナル地区、貨物地区、自衛隊地区等のセットバック ・貨物地区、自衛隊地区等のセットバック (国際線ターミナル地区のセットバックは不要)			

配置案3案について、特徴を再整理した結果、
 ・滑走路処理容量では3案とも大きな差はない
 ・周辺への影響及び事業費・工期の観点からは、西側配置(滑走路間隔210m)改良案が最も優位であることから、「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」を以降行う「将来対応方策比較評価」の滑走路増設代表案としました。

※今後の検討においては、ターミナル地域の施設、規模、位置の詳細な検討を行う必要があり、その過程において、記載の数値等は変更となる場合があります。

(2) 新空港について

検討プロセス

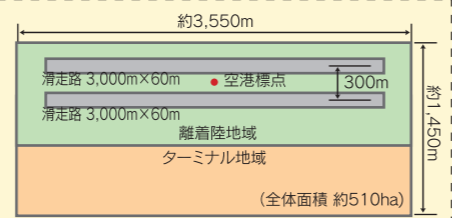
PIステップ3では地形条件、社会環境条件、気象条件、空域条件等から滑走路配置の可能性を検討し、実現可能性が高いと考えられる2つの候補地ゾーン(三苫・新宮ゾーン、志賀島・奈多ゾーン)を示しました。

PIステップ4ではこの2ゾーンを対象として、ウインドカバレッジを算出した上で具体的な滑走路配置を検討し、配置案の特徴整理および将来対応方策比較評価のための代表案を検討しました。

新空港滑走路配置の検討

(1) 検討条件の設定

- 滑走路規模および空港島規模(右図参照)
- ウインドカバレッジ(許容横風分力20ノット)
 - ・年間ウインドカバレッジは98%以上確保
 - ・冬季ウインドカバレッジも95%以上確保
- 制限表面・運航空域の確保
- 環境(玄海国定公園特別地域への抵触回避)
- 航空機騒音(市街化区域への影響回避)



(2) ウインドカバレッジの検討

滑走路配置検討に必要なウインドカバレッジを算出

(3) 滑走路配置の検討

- ウインドカバレッジを確保でき、極力陸に近接する配置
- 年間ウインドカバレッジが最大となる配置

計6案を検討

検討した配置について、コストに大きな影響を及ぼす平均水深が優位な配置案を候補地ゾーンごとに絞り込み

2案に絞り込み

(4) 配置案の特徴整理・代表案の検討

絞り込んだ配置案について特徴整理を行い、将来対応方策比較評価のための代表案を検討

三苫・新宮ゾーン N61°E案を選出

解説: ウインドカバレッジについて

航空機の離着陸に悪影響を及ぼす風(横風分力)が一定限度を超えない割合をウインドカバレッジと呼び、滑走路方向はこのウインドカバレッジが大きくなる方向に設定する必要があります。空港として最低限必要なウインドカバレッジはICAO ANNEX14(国際民間航空条約第14付属書)において、許容横風分力20ノット、ウインドカバレッジ95%以上と勧告されています。

ステップ3ではこの勧告を検討条件としましたが、ウインドカバレッジがより大きくなる滑走路配置を模索するため、ステップ4では国内海上空港の事例から年間ウインドカバレッジを98%以上に設定しました。さらに、冬季ウインドカバレッジについても勧告値である95%以上を確保することとしました。

参考: 新空港への移転による需要への影響について

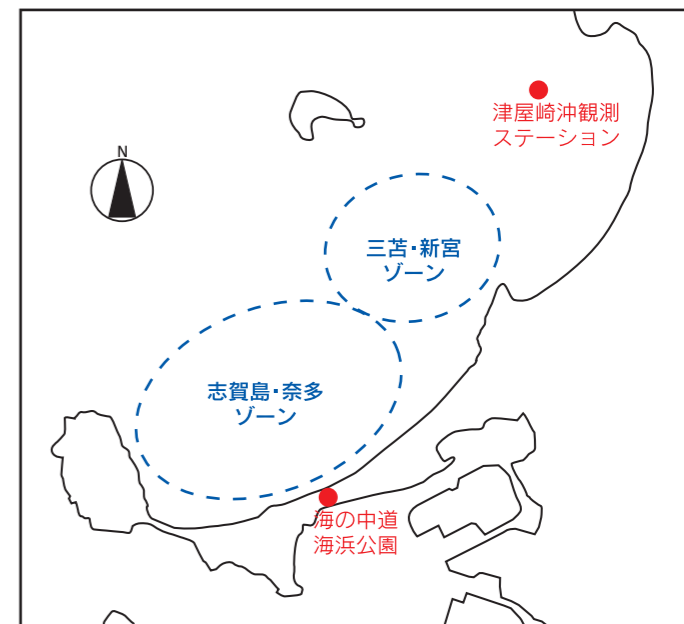
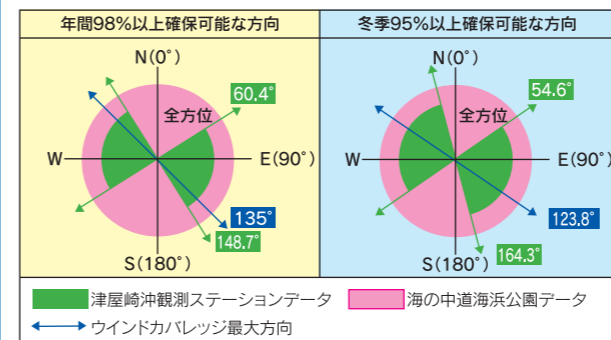
PIステップ2で示した福岡空港の将来需要予測は、空港が現空港位置にあることを前提としていますが、新空港の場合、空港の立地位置が変わるため、予測結果がステップ2とは変わることになります。このため、ステップ2で実施した需要予測におけるアクセス等の前提条件を新空港の代表案である三苫・新宮案の場合に置き換え、空港移転による需要への影響について分析を行いました。

この結果、ケースB(非改革・停滞)の2032年についてPIステップ2の予測結果と比較してみると、年間旅客数については約3%の減、年間発着回数については約2%の減となることがわかりました。

ウインドカバレッジの検討

滑走路配置の検討に先立ち、候補地ゾーンの周辺で観測された既存の風向風速データをもとに、許容横風分力20ノット(風速10.3m/s相当)における年間および冬季(12月~2月)のウインドカバレッジを16方向毎に算出しました。

既存の風向風速データとしては、『津屋崎沖観測ステーション(九州大学応用力学研究所)』と『海の中道海浜公園(国土交通省海の中道海浜公園事務所)』の2地点の観測データを活用しました。



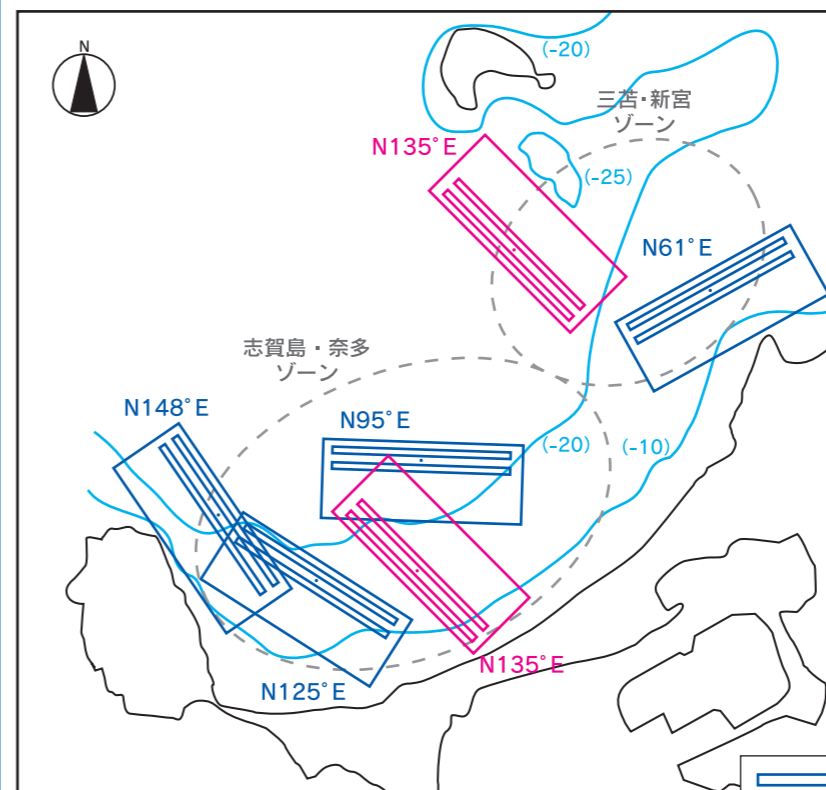
- 両地点でウインドカバレッジ条件を満たす方向は津屋崎沖データで年間98%以上となるN61°E~N148°E
- 年間ウインドカバレッジの最大方向はN135°E (注)表示の角度は真北から時計回りの角度

滑走路配置の検討

滑走路配置の検討では、制限表面、運航空域、環境条件、航空機騒音などの検討条件を踏まえつつ、候補地ゾーンごとに次の配置を検討しました。

- ①ウインドカバレッジを確保でき極力陸に近接する配置(滑走路方向はN61°E~N148°Eの範囲)
- ②年間ウインドカバレッジが最大となる配置(滑走路方向はN135°E)

配置の検討結果および各配置のウインドカバレッジ(許容横風分力20ノット)、平均水深は以下のとおりです。



ゾーン	滑走路方向	ウインドカバレッジ(許容横風分力20kt)				平均水深
		津屋崎沖データ		海の中道データ		
		年間	冬季	年間	冬季	
三苫・新宮	N135°E	98.7%	99.0%	99.6%	99.8%	約24m
	N61°E	98.1%	96.1%	99.1%	98.5%	約12m
志賀島・奈多	N135°E	98.7%	99.0%	99.6%	99.8%	約16m
	N95°E	98.4%	98.9%	99.2%	99.7%	約21m
	N148°E	98.1%	97.4%	99.5%	99.2%	約17m
	N125°E	98.6%	99.4%	99.6%	99.9%	約13m

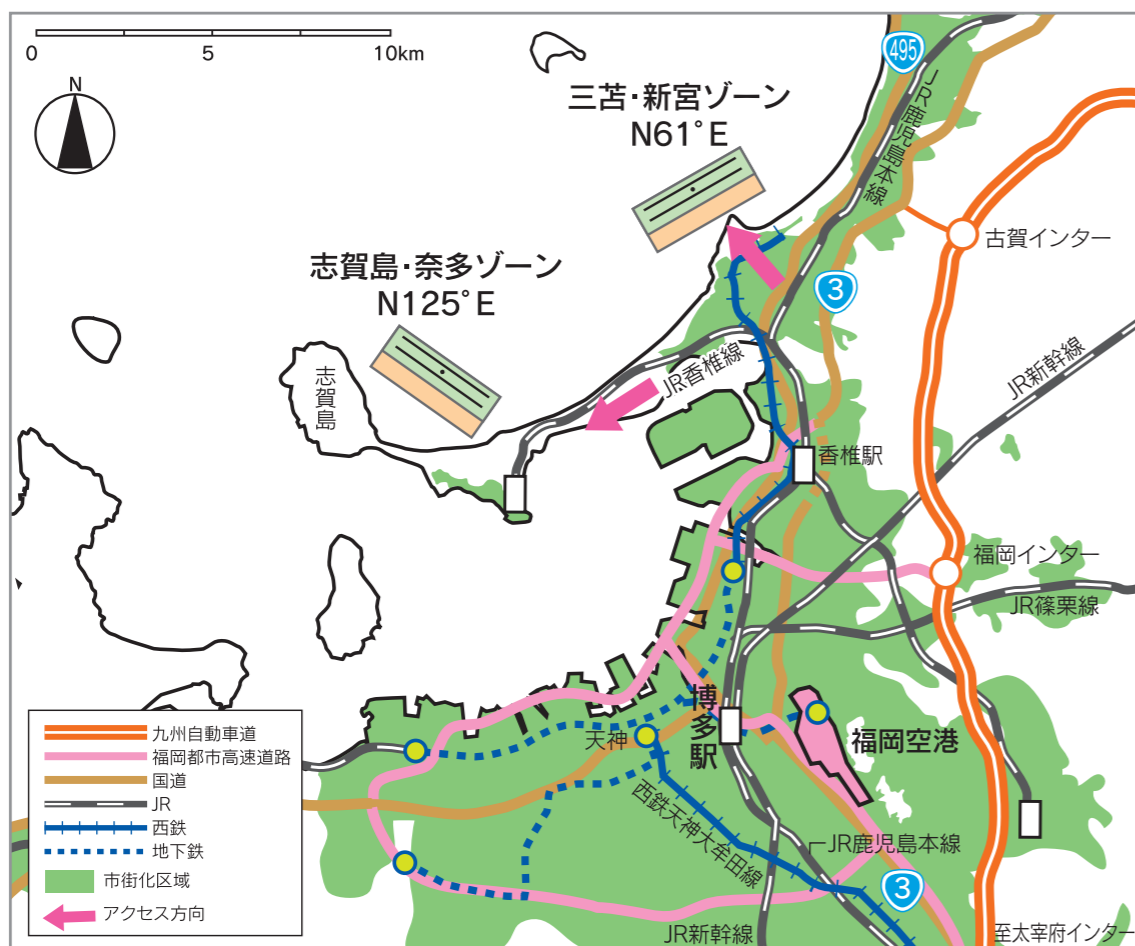
※上記のウインドカバレッジは既存の観測データのみで検討しており、実際には空港立地位置における風況データを用いてウインドカバレッジを検討する必要がある。よって、滑走路方向は今後変更となる可能性がある。

- ウインドカバレッジを確保でき極力陸に近接する配置
- 年間ウインドカバレッジが最大となる配置

配置案の絞り込み

検討した滑走路配置は、検討条件をすべて一様に満たしており、この条件下ではその特徴に大きな差はありません。よって、配置案としては、検討した滑走路配置の中から、PIステップ3の意見を踏まえ、空港島の建設コストに大きな影響を及ぼす「平均水深」が優位な配置を候補地ゾーンごとに絞り込むこととしました。

この結果、三苫・新宮ゾーンではN61°E(平均水深約12m)、志賀島・奈多ゾーンではN125°E(平均水深約13m)の2案に絞り込みました。



配置案の特徴整理・代表案の検討

配置案		志賀島・奈多ゾーン		三苫・新宮ゾーン		
		項目		項目		
滑走路方位		N125°E		N61°E		
空港能力	滑走路処理容量	21.3万回/年(22.6万回/年)(注1)		21.3万回/年(22.6万回/年)(注1)		
	現滑走路処理容量14.5万回/年との比較	1.47倍(1.56倍)(注1)		1.47倍(1.56倍)(注1)		
利便性	博多駅からの距離と所要時間	約23km、20~25分		約17km、15~20分		
	福岡ICからの距離と所要時間	約22km、概ね20分		約19km、概ね20分		
運航	ウインドカバレッジ 許容横風 津屋崎沖観測ステーションデータ 分力20ノット 海の中道海浜公園データ	制限表面	確保可能		確保可能	
		社会環境	航空機騒音 WECPNL75以上の市街化区域への抵触	抵触しない		抵触しない
自然環境	法的規制等	法定公園(特別地域)への抵触	抵触しない		抵触しない	
		周辺自然環境への影響	海浜に変形(前進あるいは後退)が生じる可能性がある。また、藻場、漁場、貴重生物、自然景観などに配慮する必要がある。		海浜に変形(前進あるいは後退)が生じる可能性がある。また、藻場、漁場、貴重生物、自然景観などに配慮する必要がある。	
空港規模	全体用地面積(埋立面積)	約510ha		約510ha		
	滑走路長×本数	3,000m×2本		3,000m×2本		
建設	概算事業費	護岸・埋立(漁業補償含む)	約5,400億円[平均水深約13m]		約5,200億円[平均水深約12m]	
		基本施設	約1,600億円		約1,600億円	
		ターミナル施設	約1,500億円		約1,500億円	
		その他(アクセス施設)	約1,200億円		約900億円	
		合計	約9,700億円		約9,200億円	
工事着手後の工事期間		約9年		約9年		
その他	背後地域における物流施設等の立地可能性	海の中道海浜公園区域が背後にあり、空港近くでの立地の可能性が少ない。		空港と幹線道路の双方に近い位置に立地できる可能性がある。		

注1) 空港能力の()書きはピーク時以外の昼間時間帯を有効活用した場合

配置案として絞り込んだ2案について、ステップ4で判明した特徴を整理しました。この結果からは、2案は甲乙つけがたく、現段階で2案の優劣を判断することは困難です。一方で、滑走路増設案との比較評価を分かりやすく行うためには、新空港の案も1つにすることが望ましいと考えられます。よってここでは、現段階でアクセス、事業費の面で比較的優位であると考えられる「三苫・新宮ゾーンN61°E案」を「将来対応方策比較評価」の新空港代表案としました。なお、今後のさらなる検討によっては変更となる可能性があります。

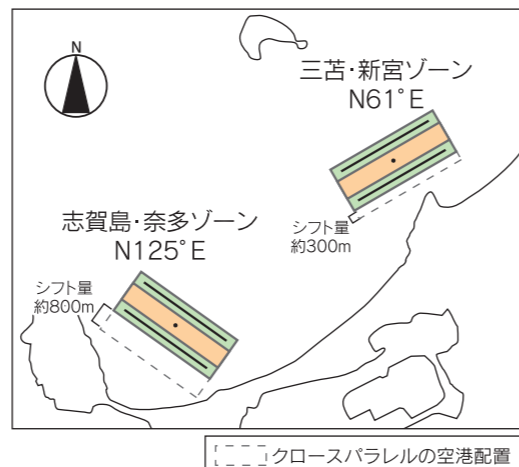
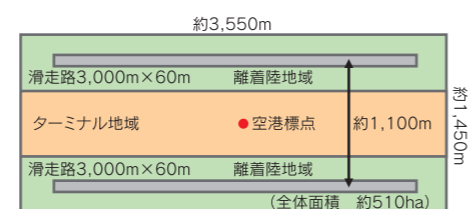
滑走路処理容量の向上方策について

滑走路処理容量は滑走路間隔を拡大することにより段階的に大きくなり、セミオープンパラレル(滑走路間隔760m~1,310m)の場合では、クロスパラレルの1.2倍程度の滑走路処理容量とすることが見込まれます。

このことから、さらなる滑走路処理容量の向上方策として、基本条件の空港島規模において確保できる最大の滑走路間隔(約1,100m)での配置の可能性を検討しました。

この結果、下表に示すとおり、空港島の位置をずらすことにより配置が可能であることがわかりました。ただし、空域が十分確保できているか、ターミナル地域の用地は滑走路処理容量に見合っているのか等の詳細な検討が必要です。

以上のように、新空港を選択した場合は、超長期的な戦略も含めて様々な滑走路配置のバリエーションについて検討を行うことが可能です。

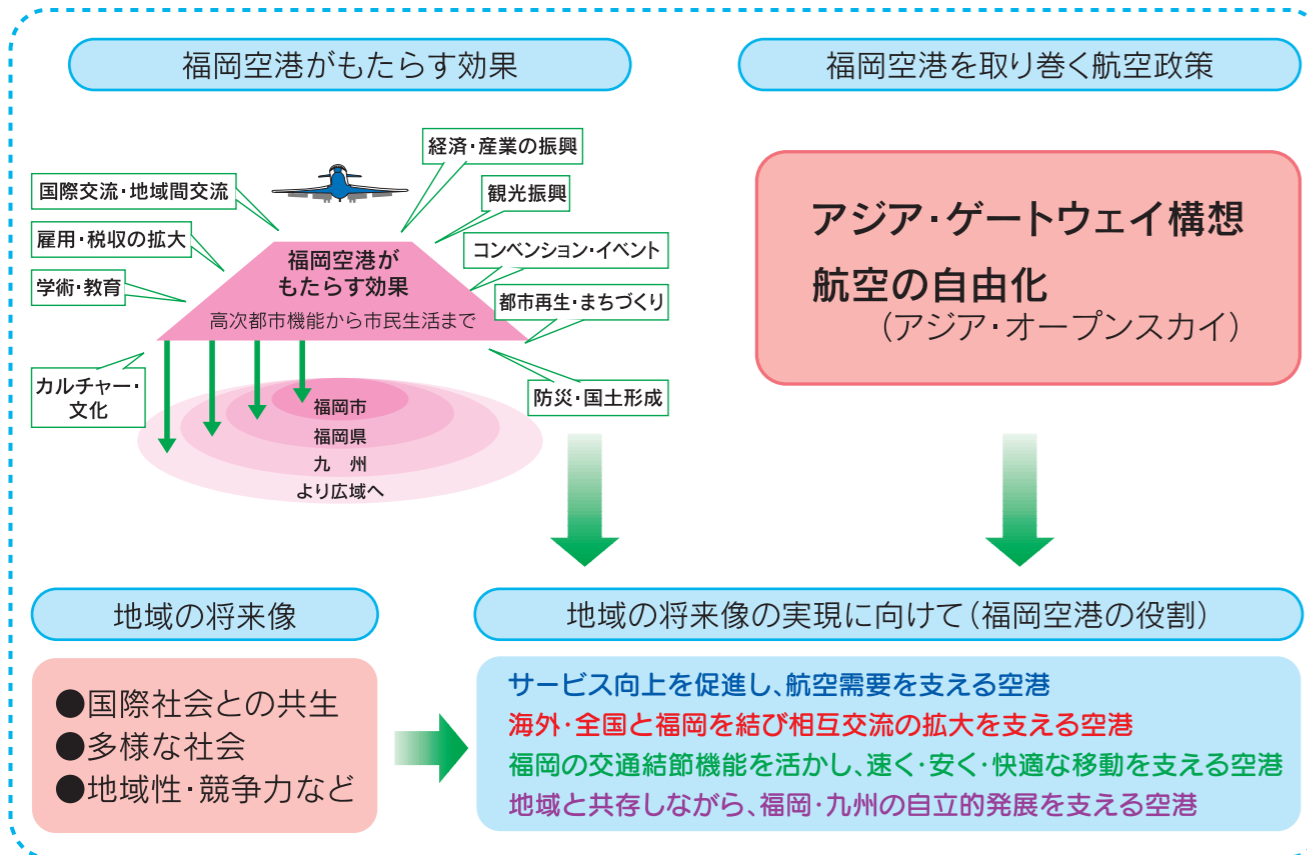


志賀島・奈多ゾーン N125°E	三苫・新宮ゾーン N61°E
空港島を北東側へ約800mシフトすることにより配置できる可能性がある。この場合、平均水深は約5m増、概算事業費は約1.2倍となる。	空港島を北西側へ約300mシフトすることにより配置できる可能性がある。この場合、平均水深は約1m増、概算事業費は約1.1倍となる。

これまでに福岡空港の将来対応方策の代表案を検討してきました。
ここからは、方向性(案)を導き出すために、各代表案を定量的・定性的に判断する材料として、評価項目を設定します。

評価項目の設定の考え方

これまでのステップで議論してきた福岡空港の現状や、福岡空港を取り巻く航空政策を念頭に置きながら検討を進めました。



評価の視点

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

空港整備事業の評価項目

他空港の評価事例

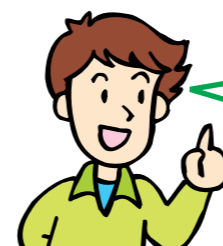
PIステップ1~3で寄せられた意見

評価項目の設定

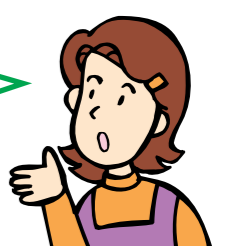
代表案の比較評価

評価項目の設定

評価の視点	評価項目	評価する内容
需給逼迫緩和	発着需要への対応	将来の発着需要に対する空港能力(滑走路処理容量)を比較評価しました。
	事業期間	工事に着手した後の工事期間の年数を比較評価しました。なお、供用着手までに要する期間について定性的に比較評価しました。
	将来の拡張性	将来的に大幅に需要が増大した場合に対応するための、更なる拡張及び施設増強の際の困難さについて、比較評価しました。
利用者利便性	アクセス利便性	都心部~空港間の鉄道アクセス利便性や福岡IC~空港間の自動車アクセス利便性を比較評価しました。
	乗り継ぎ利便性	ターミナル配置による国内線と国際線の乗り継ぎ利便性について比較評価しました。
	利用時間	空港の利用時間について比較評価しました。
	運航等の確実性	運航する上で重要となる諸条件(ウインドカバレッジ)の確保状況や航空機の遅延状況について比較評価しました。
	航空路線・便数の拡充	需要に応じた路線数・便数の拡充や多様な航空サービスが利用可能なのか比較評価しました。
	環境・安全	生活環境への影響
自然環境への影響		用地の拡張や空港島を建設することで懸念される自然環境への影響について比較評価しました。
安全性の確保		飛行ルートの変化により、安全性について比較評価しました。
まちづくりや地域振興	まちづくりへの影響	空港周辺地域における土地利用や交通体系などまちづくりへの影響を比較評価しました。
	福岡・九州にもたらす効果	交流レベルの拡大によってもたらされる福岡・九州の生活・文化・経済等への効果を比較評価しました。
事業効率性	費用と効果	想定される概算事業費について比較評価するとともに、想定される整備効果(時間短縮効果、一般化費用の低減等)について比較評価しました。
	方策実施の難易度	用地買収や移転補償など工事着手に至るまでの困難性や施工時における技術的難易度について比較評価しました。

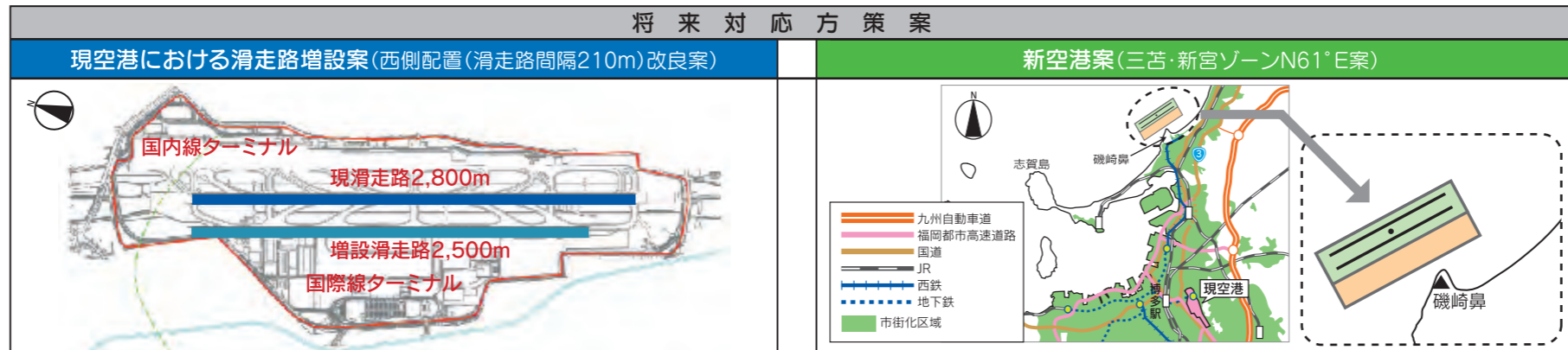


いろんな切り口から評価していくことになるんだね



具体的に比較評価してみると、どうなるのかしら？

将来対応方策である滑走路増設と新空港の代表案について、設定した評価項目を用いて比較評価しました。

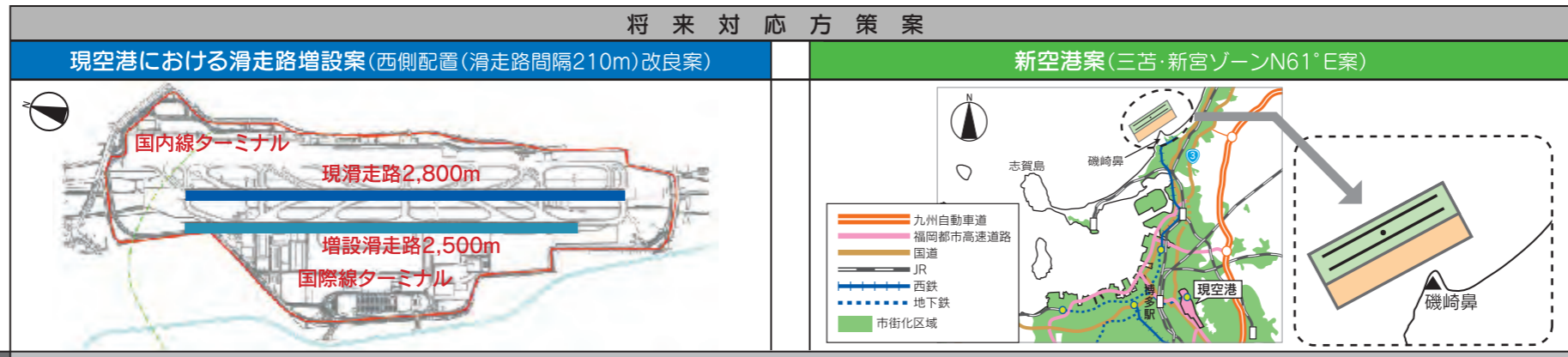


将来対応方策案		比較評価		【参考】現状の福岡空港のままの場合
現空港における滑走路増設案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)	新空港案(三苫・新宮ゾーンN61°E案)	現空港	新空港案	
需給逼迫緩和	発着需要への対応	・将来発着回数の考察(P2)で示した2032年での発着回数(19.1万回/年)に概ね対応可能 ・ステップ2の需要予測で示したケースCにおける2032年での発着回数(18.1万回/年)に対応可能	・将来発着回数の考察(P2)で示した2032年での発着回数(19.1万回/年)に十分対応可能 ・ステップ2の需要予測で示したケースBにおける2032年での発着回数(20.6万回/年)にも対応可能 ・更なる長期的な需要増加にも対応可能	・将来の需要へは対応不可
	○滑走路処理容量	18.3万回/年(19.7万回/年)	21.3万回/年(22.6万回/年)	14.5万回/年
	事業期間	・工事(約7年)の他、環境影響調査、用地買収、埋蔵文化財調査などの期間が必要	・工事(約9年)の他、建設予定地周辺における現況調査、環境影響調査、漁業補償、アクセス用地買収などの期間が必要であり、滑走路増設案より長期間を要することが想定される	-
	○工事期間	約7年	約9年	-
将来の拡張性	・更なる拡張は周辺への影響が極めて大きく、現実的には困難	・滑走路をセミオープンパラレル配置することで更なる容量拡大も可能となる ・更なる拡張や施設増強(駐機場、ターミナル等)にも柔軟な対応が可能	-	
利用者利便性	アクセス利便性	・現空港の高いアクセス利便性が維持される	・現空港よりアクセス利便性が低下する	・高いアクセス利便性が維持される
	○博多駅から空港までの所要時間(鉄道)	5分	概ね15~20分	5分
	○福岡I.Cから空港までの所要時間(道路)	15分	概ね20分	15分
	乗り継ぎ利便性	・国内ターミナルと国際ターミナルが分離し、利便性が現状と同等	・国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するため乗り継ぎ利便性が向上	・国内ターミナルと国際ターミナルが分離し、利便性が低い
	○国内・国際線間の最低乗り継ぎ時間	90~110分	70~80分	90~110分
	利用時間	・深夜・早朝など利用時間に制限あり[利用時間7:00~22:00(15時間)]	・24時間利用可能。	・深夜・早朝など利用時間に制限あり[利用時間7:00~22:00(15時間)]
	○空港の利用時間	15時間/日	24時間/日	15時間/日
	運航等の確実性	・混雑など空港施設面の問題による遅延は緩和されると考えられる ・ウインドカバレッジは、現空港と同じ ・2本の滑走路が配置されることにより、滑走路の維持補修工事や滑走路上で航空機の故障時等、1本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能となる(但し、現滑走路が閉鎖された場合、増設滑走路が非精密進入用のため、気象条件が悪い場合等には着陸ができなくなる可能性がある)	・混雑など空港施設面の問題による遅延はほぼ解消する ・ウインドカバレッジは、現空港より多少劣る ・2本の滑走路が共に精密進入用に配置されることにより、滑走路の維持補修工事や滑走路上で航空機の故障時等、1本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能となる	・混雑による遅延の慢性化が懸念
	○ピーク1時間の滑走路処理容量	40回/時	43回/時	32回/時
	○ウインドカバレッジ	99.8%	津屋崎ステーション:98.1%、海の中道:99.1%	99.8%
航空路線・便数の拡充	・容量増等により、需要に応じた路線の拡充や増便が一定程度可能 ・小型・多頻度化の進展や、チャーター便等不定期便、格安航空会社等の参入にも現状以上に対応でき、より多様なサービスの提供も可能 ・航続距離や積載重量の制約は現状どおりであり、長距離国際線や貨物専用便の開設に制約あり ・深夜・早朝便は就航不可	・容量増等により、需要に応じた路線や便数の拡充が可能 ・小型・多頻度化の進展や、チャーター便等不定期便、格安航空会社や貨物専用便の参入にも十分に対応でき、より多様なサービスの提供も可能 ・滑走路長が3,000mとなり、航続距離や貨物積載可能重量等の制約が緩和され、長距離国際線や貨物専用便の就航も可能 ・深夜・早朝便の就航も可能 ・アクセス利便性によっては、他の交通機関との競合路線の減便が懸念	・路線の拡充に対応不可 ・増便する余力なし ・チャーター便等不定期便への対応が不可 ・航続距離や積載重量に一部制限残る ・深夜・早朝便は就航不可	
環境・安全	生活環境への影響	・航空機騒音の影響区域が拡大する可能性は小さいが、現空港周辺の騒音は残る(注1)	・騒音区域は市街化区域には影響を及ぼさない。 ・現空港周辺の騒音がなくなることにより環境対策費が不要となる	・航空機騒音の影響が継続
	自然環境への影響	・空港内の河川の水質や洪水調整池の機能確保等への配慮が必要 ・埋蔵文化財の保護対策が必要	・海域の埋め立てによる生物や水質等の環境保全に配慮が必要 ・海浜変形が生じる可能性があるため、抑制のための保護対策が必要 ・陸域のアクセス交通(鉄道・道路)整備に伴い、沿線の自然環境にも配慮が必要	・自然環境等に大きな影響を与える新たな要因はない
	安全性の確保	・現状と同じ	・飛行ルートが主に海上となり、更なる安全性の向上が図れる	・現状と同じ

※新空港については、現空港と位置が異なることから、需要予測に影響を及ぼすことになる(P9参照)
※滑走路処理容量の()書きはピーク時以外の昼間時間帯を有効利用した場合

注1:航空機の低騒音化の動向等を踏まえ、現在の騒音対策区域内での運用を想定する(仮に騒音対策区域が拡大する場合には、別途騒音対策費用が必要)

将来対応方策である滑走路増設と新空港の代表案について、設定した評価項目を用いて比較評価しました。



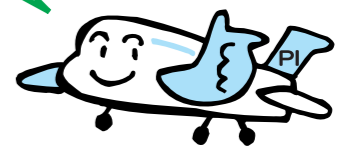
評価の視点		評価項目	比較評価	
まちづくりや地域振興	まちづくりへの影響	<ul style="list-style-type: none"> 空港の存在により東西方向の道路網や市街地の分断などの問題が残る 高速道路等の広域的な交通基盤が集積する空港周辺の流通・生産の機能が維持される 空港周辺では航空機騒音が住宅系の土地利用に今後も支障となる 拡張用地内の代替地の確保が必要 福岡都心部などで、高さ制限が継続 	<ul style="list-style-type: none"> 新空港周辺では空港を活かしたまちづくり、景観形成、観光戦略立案なども可能。また、流通・運輸系施設の立地が予想され、計画的なまちづくりが必要。なお、計画を進めるには新空港周辺地域の住民との合意形成が必要 現空港周辺では、騒音影響による土地利用上の制約がなくなる 地域住民の合意形成を図りながら、現空港跡地及び周辺地域の利活用を進めていく必要がある 	
	福岡・九州にもたらす影響 (地域の将来像実現への寄与)	<ul style="list-style-type: none"> 市民生活の向上や経済活動の活性化に寄与 東アジアとの結びつきが強まるなど、経済、文化、学術交流が進む 航空会社間または他の交通機関との競争環境が一定程度整備される 	<ul style="list-style-type: none"> 市民生活の向上や経済活動の活性化が大きく促進 東アジアとの結びつきが更に強まるなど、経済、文化、学術交流が一層拡大 航空会社間または他の交通機関との競争環境が整備される 空港施設や利用時間帯の制約がなくなり、深夜便も含めた航空ネットワークの拡大により貨物輸送の利便性が向上し、生産性の向上や産業立地等も期待され、ビジネスジェット、自家用ジェットなどの幅広い航空利用への対応が可能 	
事業効率性	費用と効果	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は約2,000億円だが、引き続き借地料(注1)、環境対策費(注1)が継続的に必要となる 2032年時点で、利用者便益は現行のアクセス利便性を維持することが可能であるため、新空港と比較して大きい 2032年時点で、供給者便益は借地料の支払いが続くことから、新空港と比較して小さい。但し、発着回数に余力がないため、需要増加に応じた便益の幅は小さい 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費は約9,200億円であり、借地料(注1)、環境対策費(注1)が不要となる 2032年時点で、利用者便益はアクセス利便性低下による不利益が発生することから、増設案と比較して小さい 2032年時点で、供給者便益は借地料が不要となることから、増設案より大きい。但し、発着回数に余力があることから、需要に応じて便益は増加する 現時点では計測困難であるが、空港跡地の利活用効果、高さ制限の緩和効果等が見込まれる 	
	○概算費用[億円]	約2,000億円(注2)	約9,200億円	-
	○利用者便益[2032年次](注3)	約450億円/年～約530億円/年	約230億円/年～約460億円/年	-
	○供給者便益[2032年次](注3)	約60億円/年～約80億円/年	約130億円/年～約180億円/年	-
	○地域の便益	-	62億円/年(不要となる環境対策費の平均値) ※その他、空港跡地の利活用効果、高さ制限緩和効果が見込まれる	-
	方策実施の難易度	<ul style="list-style-type: none"> 拡張用地の確保が必要で用地買収などが難航すれば更なる期間を要する恐れがある 現空港を運用しながらの施工であり、工事实施に制約がかかる 	<ul style="list-style-type: none"> 漁業補償やアクセス交通整備に伴う用地買収などが難航すれば更なる期間を要する恐れがある 初期投資が多額となるため、資金調達や財政面での工夫が必要 冬季の高波浪対策が必要 	

【参考】現状の福岡空港のままの場合

- 空港の存在により東西方向の道路網や市街地の分断などの問題がある
- 空港周辺では航空機騒音が住宅系の土地利用に支障となっている
- 福岡都心部などで、高さ制限が継続
- 航空ネットワークは拡充せず、地域の将来像実現の妨げとなる懸念
- 航空会社間や他機関との競争環境が整備されない
- 幅広い航空利用に対して現状以上の対応が困難
- 借地料(注1)、環境対策費(注1)が継続
- 2032年時点で、年間約450億円～約600億円の機会費用損失が発生(注4)

※利用者・供給者便益については、需要予測値ケースBとケースCについて試算した結果を幅で示す
 注1: 借地料及び環境対策費は、直近10年間の平均値で環境対策費で約62億円(うち移転補償費は約50億円)、土地借料で約82億円
 なお、土地建物等賃付料収入(PIレポートステップ3参照)など、借地から得られる収入が別途ある
 注2: 平行誘導路二重化の事業費(約340億円)は含まない
 注3: 利用者便益とは、旅行費用の低減や旅行時間の短縮などの効果を貨幣換算したものであり、供給者便益は着陸料や地代等の収入から、飛行場管制業務に係る費用や維持管理費等の支出を差し引いたもの
 注4: 機会費用損失とは、福岡空港を利用したい利用者が利用できずに、他の空港や他の交通機関を利用せざるを得ないことによる損失

次のページでは比較評価の内容をわかりやすく整理しました。

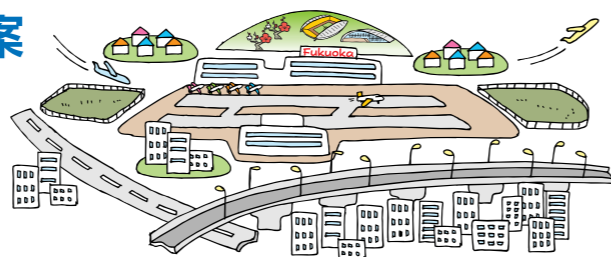


将来対応方策の特徴整理

P15～18で行なった比較評価の結果を踏まえ、5つの評価の視点をういて特徴をわかりやすく整理しました。

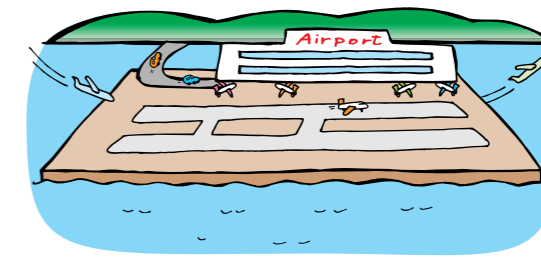
滑走路増設方策代表案

西側配置(滑走路間隔210m)
改良案



新空港方策代表案

三苫・新宮ゾーンN61°E案



需給逼迫 緩和の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・2032年頃までの需要には概ね対応可能 ・新空港方策より早く需要増加への対応が可能 ・更なる拡張は現実的に困難であることから、将来の大幅な需要増加への対応は困難
利用者 利便性の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の良好な空港アクセスを維持することが可能 ・利用時間の制限が継続する
環境・安全 の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・航空機騒音の影響区域が拡大する可能性は小さいが、現空港周辺の騒音は残る ・安全性は現状と同じ
まちづくり や地域振興 の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・東アジアとの結びつきが強まるなど、経済、文化、学術交流が進む ・都心部での高さ制限が継続する他、空港周辺での住宅系の土地利用への支障や道路網等の形成などの問題が残る
事業効率性 の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・新空港と比べて初期投資が小さく、供用までの期間が比較的短い ・将来に渡って環境対策費、借地料の支払いが継続する ・拡張用地の確保が必要であり、用地買収などが難航すれば、更なる期間を要するおそれがある

<ul style="list-style-type: none"> ・2032年頃までの需要には十分対応可能 ・長期的な需要にも対応可能であり、滑走路の配置によっては、更なる滑走路処理容量の増加も可能 ・滑走路増設方策よりも供用までに長期間を要する
<ul style="list-style-type: none"> ・24時間の利用が可能となる ・国内線・国際線の乗り継ぎ利便性が向上する ・アクセス時間は現空港より長くなる ・ウインドカバレッジは現空港よりやや劣る
<ul style="list-style-type: none"> ・航空機の騒音区域は、市街化区域に影響を及ぼさない ・飛行ルートが主に海上となり、更なる安全性の向上が図れる ・埋立による自然環境への影響が考えられるため、配慮が必要
<ul style="list-style-type: none"> ・利用時間帯等の制約がなくなり、東アジアとの経済などの交流が一層拡大するとともに幅広い航空利用への対応が期待される ・都心部での高さ制限が緩和される他、新空港周辺地域では、地域住民の理解を得ながら空港のポテンシャルを活かしたまちづくりが期待される ・現空港の跡地利用について、地域住民との合意形成を図りながら検討を進める必要がある
<ul style="list-style-type: none"> ・環境対策費、借地料が不要になる ・初期投資が多額であるため、財政面や資金調達の工夫が必要 ・漁業補償やアクセス交通整備に伴う用地買収などが難航すれば更なる期間を要するおそれがある

同じ評価の視点で比べてみても、滑走路増設方策と新空港方策でこんなに特徴に違いがあるのね!

地域の将来を展望しながら、これからの福岡空港について考えることが必要だね!

●福岡空港の将来の方向性は、これまでの検討結果や次に示す将来の方向性選択のポイント等を念頭に置いて、さまざまな立場や観点から総合的に考えていく必要があります。

ステップ3までの検討で既存ストックの有効活用と近隣空港との連携は抜本的な対応方策とはならないことが分かりました。

ステップ4では、抜本的な対応方策である滑走路増設と新空港の代表案の特徴整理を踏まえ、福岡空港の将来の方向性を選択するにあたってのポイントについて整理しました。

将来需要への対応方策の検討

既存ストックの有効活用

近隣空港との連携

抜本的な対応方策

滑走路増設

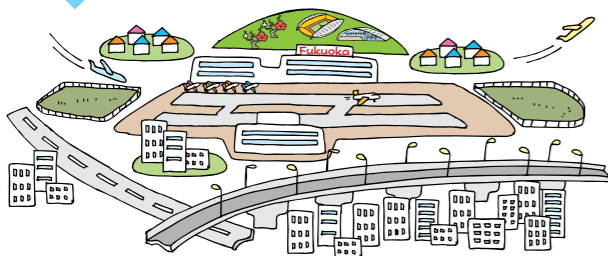
新空港

抜本的な対応方策の特徴整理

将来の方向性選択のポイント

- 滑走路処理容量を早期に拡大する
- 現在の高いアクセス利便性を維持する
- 新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応する

これらの実現を重視した場合



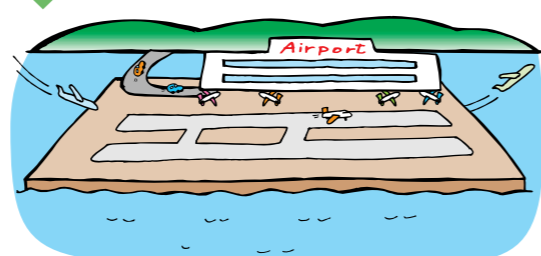
滑走路増設が優位な方策です。

ただし、滑走路を増設する場合、以下の点について留意が必要です。

- 早期整備の実現には、用地買収等に対する空港周辺地域の理解が必要
- 福岡都心部での高さ制限や空港の利用時間など、市街地に近接していることによる制約が継続

- 将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できるようにする
- 利用時間の制約などの現空港の抱える課題を解消する
- 長期的な視点に立った計画的なまちづくりを行う

これらの実現を重視した場合



新空港が優位な方策です。

ただし、新空港を建設する場合、以下の点について更に検討が必要です。

- 多額な初期投資に対する資金調達方法
- 現空港の跡地利用
- 自然環境の保全
- 予定地周辺の住民等との合意形成 など

将来の方向性

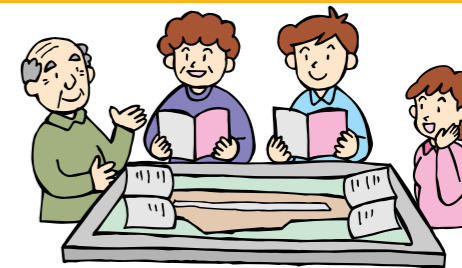
P15～18で整理した特徴をじっくり見比べた上で、将来の方向性を考える必要があるわね。



今後はみなさんのご意見や福岡空港の総合的な調査結果を取りまとめた後、関係行政機関により最終的な対応案を決定します。また、整備の必要があると判断された場合には、詳細な検討を行うこととしており、構想・施設計画段階のPIなどを通して、みなさんと合意形成を図りながら進めていきます。

PIステップ4

みなさんのご意見を募集



福岡空港の総合的な調査の終了

関係行政機関(国・福岡県・福岡市)による最終的な対応案の決定

当面の対応策

平行誘導路の二重化

構想段階

幅広い選択肢から、滑走路の概ねの位置、方位などの基本的な諸元に関する候補を選定する段階

施設計画段階

具体的な施設の配置等の計画案を決定する段階

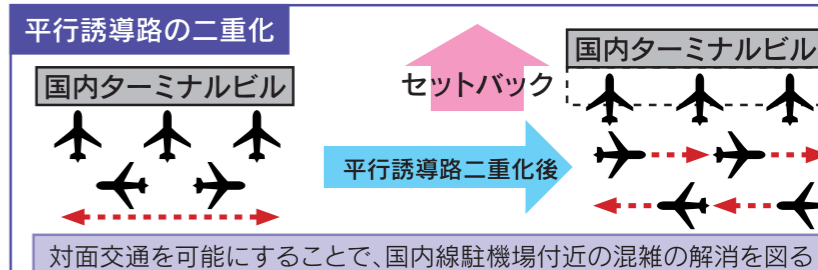
構想・施設計画段階におけるPIの実施

事業の評価及び採択

事業実施

当面の対応策

- 既存ストックの有効活用方策としてステップ1で検討した平行誘導路の二重化は、抜本的な対応方策が効果を発現するまでの間の方策として有効であることから、事業実施に向けた検討を進めていくこととします。



PIレポートステップ4 まとめ

●滑走路処理容量について

抜本方策を比較検討するにあたり、滑走路に離着陸する場面に着目して、その回数(滑走路処理容量)を試算しました。

その結果、現空港における滑走路増設は現空港の約1.3倍程度、新空港(クロスパラレル)は約1.5倍程度の滑走路処理容量でした。

●抜本方策の詳細な検討

1) 現空港における滑走路増設について

西側配置(滑走路間隔210m)をスタガーを解消した改良案に変更し、特徴を再整理しました。その結果、滑走路処理容量は3案とも大きな差はなく、周辺への影響および事業費・工期の面で最も優位な「西側配置(滑走路間隔210m)改良案」を将来対応方策比較評価の滑走路増設代表案としました。

2) 新空港について

新空港はウインドカバレッジを算出した上で具体的な滑走路配置を検討し、建設コストに大きな影響を及ぼす平均水深が優位な配置2案について特徴整理を行いました。その結果、2案の特徴に大きな差は見られませんが、現段階でアクセス、事業費の面で比較的優位であると考えられる「三苫・新宮ゾーンN61°E案」を将来対応方策比較評価の新空港代表案としました。

●将来対応方策の比較評価

まず評価するに当たり、ステップ3で設定した評価の視点やこれまでのPIで寄せられたご意見、空港整備事業の評価項目や他空港の評価事例を参考に「評価項目」を設定しました。

この設定した評価項目を用いて、滑走路増設の代表案(西側配置(滑走路間隔210m)改良案)と新空港の代表案(三苫・新宮ゾーンN61°E案)の比較評価を行い、5つの評価の視点を用いて特徴をわかりやすく整理しました。

●方向性(案)～将来の方向性選択のポイント～

滑走路増設と新空港の代表案の特徴整理を踏まえ、福岡空港の将来の方向性を選択するにあたってのポイントについて整理しました。

滑走路処理容量を早期に拡大すること、現在の高いアクセス利便性を維持すること、新空港に比べて小さい初期投資で需要増に対応することの実現を重視した場合、滑走路増設が優位な方策です。

将来的にさらに需要が増えた場合にも対応できるようにすること、利用時間の制約などの現空港の抱える課題を解消すること、長期的な視点に立った計画的なまちづくりを行うことの実現を重視した場合、新空港が優位な方策です。



今回が最後のステップだね。
ぼくたちもしっかりと
意見を伝えようね。

福岡空港の将来を
みんなで考える
必要があるわね。



福岡空港の将来について、みなさんのご意見をお聞かせください。

添付の「福岡空港調査PI(ステップ4)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。

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)

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-9-13東福ビル3F
TEL.092-432-0853 FAX.092-451-7396
<http://www.pa.qsr.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>

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>

福岡市(総務企画局空港将来方策担当)

〒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.lg.jp>

参考資料

- ・各ステップの意見記入様式（用紙・ハガキ）
- ステップ1

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。「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。（様式は任意で結構です）

□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。様式は任意、お直し支えなければ、ご郵葉と年額もお書き下さい。

□申込方法：郵送 〒812-8577 福岡県空港計画課 空港PI部 宛（郵便番号と宛先を教えてください。）
〒810-8620 福岡市西区全島町 空港推進推進部 宛（郵便番号と宛先を教えてください。）
ファックス 092-643-3217（福岡県）
092-733-0582（福岡市）
電子メール kuko@pref.fukuoka.jp（福岡県）
kuko@city.fukuoka.jp（福岡市）



福岡空港調査連絡調整会議用紙

「福岡空港の総合的な調査PIレポート(ステップ1)」 に対するご意見を募集しております。

○福岡空港の総合的な調査の結果をまとめたPIレポート（ステップ1）について意見募集を行っております。レポートについては、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ（<http://www.fukuokakuko-choss.org>）や県内各市町村の窓口、福岡県、福岡市の情報コーナーや県内の各総合庁舎窓口などで提供しております。

○お寄せになるご意見は、インフォメーション・コーナー（福岡空港、福岡県庁、福岡市役所に設置）、オープンハウス、福岡空港見学会、説明会などの会場に設置している意見回収箱に投函いただくか、封付の返信用封筒にて郵送ください。また、ホームページ上でもお寄せいただくことが可能です。

○9月16日までにお寄せ頂いたご意見を持って、一度、集計を行います。その後、お寄せ頂いたご意見も、随時、集計の中に加えていく予定です。

○みなさまからいただいたご意見は、個人が特定される情報を除き、取りまとめて公表する予定です。

福岡空港調査連絡調整会議

□PI実施に関するお問い合わせ

福岡県空港対策局空港計画課 TEL:092-643-3216 FAX:092-643-3217
福岡市総合空港局空港推進部 TEL:092-731-4182 FAX:092-732-5382
国土交通省九州地方整備局（空港PI室） TEL:092-732-8401 FAX:092-724-2489
国土交通省大分県空港（空港整備調整部） TEL:096-6469-6469 FAX:096-6469-6218

ご意見の送付先と集計業務については、（株）三菱総合研究所に委託しております。

※1. 今回のPI(ステップ1)が行われていることをご存知ですか？（回答は1つでも）

- PIレポートの取組が、記事やパンフレット、テレビニュース、新聞
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、市報だより等）、関係者などからの伝言（口コミ）
その他（ ）

※2. PIレポートの文章や調査など調査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レポートが印象に残りましたか？ 詳細版（40頁の冊子） 簡潔版（12頁のパンフレット）
②どのPIレポートが分かり易かったですか？ 分かり易かった 普通 分かりにくかった
③参加した理由はありますか？（複数回答可） 情報見知り 説明会 懇談会 オープンハウス
インフォメーション・コーナー なし
④参加した理由の理由が何かありましたか？ 興味 ほげ情報 普通 今や普通 不満足
（理由に追加した経路がある方はお書きください）

※3. PIレポートに記載されている福岡空港の現状や課題について、ご存じでしたか？（回答は一つ）

- よく知っていました。 大抵は知っていました。 あまり知らなかった。 全く知らなかった。

※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？（回答は一つ）

- とても興味深かった。 興味深かった。 普通な興味もてなかった。 興味がなし。

PIレポートで整理した「福岡空港の現状と課題」の概要は以下の通りです。これについて、簡8にお答えください。

- （利用客から見た場合）
● 国内線利用客の増加する項目は、路線数や便数の多さ、アクセスの良さ、航空運賃の安さという結果であり、利用した時間帯は、朝・夕にピークがあります。一方で便数の少ない経路が多くあります。
● 国際線利用客（日本人）の満足度は、前編、後編において国内線より低くなっています。
（地域から見た場合）
● 九州、福岡の経済発展を支えている福岡空港には、今後、成長する航空ビジネスの結びつきを促していくことが期待されます。
● 空港周辺地域への総合開発や、交通、商業などの市街地も広げて空港周辺では建物の高さ制限があります。
（日本の航空ネットワークから見た場合）
● 三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市や九州全域の航空ネットワークの構築、国内線と国際線との乗継や乗り換えの利便性向上が課題として挙げられています。
（施設面から見た場合）
● 詳細版、後編版、調査結果において課題の原因となる課題があります。

※5. 上記の現状と課題について、どう思いますか？（回答は1つでも）

- 知りたい情報は既に提供されている もっと知りたい情報がある その他

（具体的に書き下さい。）

PIレポートで整理した「福岡空港の能力の基盤的」の結果は以下の通りです。これについて、簡8にお答えください。

- ①現在の空港能力の評価
*空港周辺地域発展には若干の余力があるものの、航空の利用や航空機の運航には制約が生じておられます。
②有効な地方道（平野部等）の二重化を施した場合は空港能力の評価
*後述の航空量の増加や航空機・航空機の運航の制約は、若干緩和されることとなります。

※6. 上記の空港能力の基盤的について、どう思いますか？（回答は1つでも）

- 知りたい情報は既に提供されている もっと知りたい情報がある その他

（具体的に書き下さい。）

○ その他、今回提供した情報や催しなどについて、ご意見やご感想をお書き下さい。

（ここに自由にお書き下さい）

○貴方ご自身のことについてお答え下さい。

性別	男	女	年齢	職業	世帯	世帯収入	世帯人数	世帯構成
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"/> 会社員 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> その他	世帯収入	<input type="checkbox"/> 専業主婦 <input type="checkbox"/> 専業主夫 <input type="checkbox"/> 専業主婦・専業主夫 <input type="checkbox"/> 専業主婦・専業主夫
世帯収入	<input type="checkbox"/> 10万円未満 <input type="checkbox"/> 10万円～19万円未満 <input type="checkbox"/> 20万円～29万円未満 <input type="checkbox"/> 30万円～39万円未満 <input type="checkbox"/> 40万円～49万円未満 <input type="checkbox"/> 50万円～59万円未満 <input type="checkbox"/> 60万円～69万円未満 <input type="checkbox"/> 70万円～79万円未満 <input type="checkbox"/> 80万円～89万円未満 <input type="checkbox"/> 90万円～99万円未満 <input type="checkbox"/> 100万円以上							
世帯人数	<input type="checkbox"/> 1人 <input type="checkbox"/> 2人 <input type="checkbox"/> 3人 <input type="checkbox"/> 4人 <input type="checkbox"/> 5人 <input type="checkbox"/> 6人 <input type="checkbox"/> 7人 <input type="checkbox"/> 8人 <input type="checkbox"/> 9人 <input type="checkbox"/> 10人以上							
世帯構成	<input type="checkbox"/> 単身 <input type="checkbox"/> 夫婦 <input type="checkbox"/> 夫婦＋子供 <input type="checkbox"/> 夫婦＋子供＋高齢者 <input type="checkbox"/> 夫婦＋子供＋高齢者＋ペット <input type="checkbox"/> 夫婦＋子供＋高齢者＋ペット＋ペット							

ステップ2 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。)

1008788

306

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**

1 0 0 8 7 8 8 3 0 6

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。(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 テレビニュース 新聞 雑誌
 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) 同僚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。 P I レポート (今回提供の冊子:18頁)
 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。 分かり易かった 普通 分かりにくかった

③参加した催しは何ですか。(複数回答可) 空港見学会 シンポジウム 説明会 懇談会
 オープンハウス インフォメーション・コーナー
 パネル展示(大学) グループヒアリング
 その他(個別説明等) 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
(催しに参加した経数がある方のみ回答)

Q3 貴方で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、どの程度出かけられますか。(最近の4週で結構です)			
	<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

Q4 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ましたが。(回答は一つ)

①地域の将来像と福岡空港の役割について 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。
 十分に提供されていると思わない。

②将来の航空需要の予測について 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。
 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)

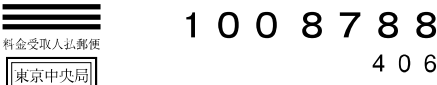
とても興味深かった。 興味深かった。 余り興味がもてなかった。 興味がない。

ご意見、ありがとうございました

表

裏

ステップ3 意見記入はがき



1008788
406

料金受取人払郵便


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



1008788 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 まあ満足 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。(回答は一つ)

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

◎ 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
(誤字や懸念等、皆さん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
(誤字や懸念、追加すべき視点等、皆さん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)

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

◎ 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15回未満(3~7往復程度)		<input type="checkbox"/> 年に5回未満(2往復程度以下)	
<input type="checkbox"/> 年に30回以上(15往復以上)		<input type="checkbox"/> 年に30回未満(8~14往復程度)	

ご意見、ありがとうございました

表

裏

ステップ4 意見記入はがき

料金受取人私郵便

銀座支店
承認

3549

差出有効期間
平成22年8月
31日まで

(切手を貼らずに
お出し下さい。)

1008788

406

東京都千代田区大手町2-3-6
三菱総合研究所
社会システム研究本部

福岡空港の総合的な調査
PIレポート(ステップ4)に
関する意見募集事務局 行

1 0 0 8 7 8 8 4 0 6

Q1 今回のPI(ステップ4)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 配布チラシ・ポスター 新聞
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 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。

① どの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
参考資料(PIレポート詳細版) (ホームページ等で公開)

② PIレポートはわかりやすかったですか。(回答は一つ)

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。(複数回答可)

説明会 出前説明会 懇談会 オープンハウス
市民意見交換会 インフォメーションコーナー なし
その他()

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のみ回答)

満足 ほぼ満足 普通 やや不満 不満

Q3 「将来対応策の比較評価」、「将来の方向性選択のポイント」について、お尋ねします。(各問、それぞれ回答は一つ)

① 滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか。

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 新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか。

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。

③ 「将来の方向性選択のポイント」はわかりましたか。

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。

引き続き、裏面もご記入ください

◎ 今回のPI(ステップ4)では、「抜本方策の詳細な検討」、「将来対応策の比較評価」、「将来の方向性選択のポイント」について情報を提供させていただいております。このPIレポートの内容について、是非ご意見をお聞かせください。

「滑走路増設案」について ※詳細な検討 P7~P8 比較評価 P13~P20

.....

.....

.....

.....

.....

「新空港案」について ※詳細な検討 P9~P12 比較評価 P13~P20

.....

.....

.....

.....

.....

「将来の方向性選択のポイント」について ※P21

.....

.....

.....

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)

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

◎ 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)			

ご意見、ありがとうございました

表

裏