

「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
ご意見と考え方」に係る意見募集（パブリック・コメント）」
により寄せられたご意見

**「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ(ステップ１)に寄せられたご意見と考え方」に係る
意見募集（パブリック・コメント）」により寄せられたご意見**

ご意見
説明会にも出席しました。こうした経験は初めてでしたが、分かりやすい説明でよく理解できました。こうした制度は公共事業を考える上で非常に重要だと思っています。
ＰＩの結果、多くの方から意見が寄せられたことに驚いています。ＰＩを実施していなければこれだけ多くの人の意見は出なかったと思います。それだけでも今回のＰＩは成功であると思います。
今回のＰＩでは、福岡空港が便利だから移転をしてほしいという意見も多くありましたが、便利な反面「安全性」の問題を取り上げる意見も多くあったように思います。私は女性の立場から「安全」の問題、人の命の問題が一番重要であると思います。
寄せられた意見について丁寧に整理、集約がなれている。またそれぞれの対応方針についても分かりやすいものになっていると思います。多様な意見が今後も寄せられると思いますが、これまで同様中立客観的な調査をすすめて下さい。
ＰＩに出された意見を見ますと空港の能力の限界が安全面に影響するのではないかと心配している人が多いのに驚きました。混雑による管制のミスや整備のミスなどで事故が起こる可能性もあると思われます。ＪＲ西日本の事故に見られるように、空港にはある程度余裕が必要であると思います。
福岡空港の処理能力の限界を日頃から実感している人が多いのに驚いています。私も出張などで離陸前や着陸後に飛行機がなかなか動かないことを体験しておりますが、やはり多くの人が混雑を感じていたのだなあと改めて分かりました。
寄せられた意見が「・福岡県在住者に偏りすぎている・男性に偏りすぎている・会社員に偏りすぎている（＝専業主婦や派遣社員などの意見が等閑視されている）」と思われます。改善されることを望みます。
資料は良くまとまっていると思う。丁寧な手続きである。ただ、意見が出しにくい。
取り組みとしてはいいと思うが、中味がわかりにくい。工夫が必要。
大変な数の意見から自分のだした意見を探すのに苦労しました。みなさん同じような意見をもっていることが良く分かりました。このような意見のやりとりをこれからもしっかりと続けていただきたいと思いました。
行政計画への市民参加を通じた社会的合意形成にとって、ＰＩは有効な方法と考えます。これにより、福岡空港の将来像が具体化されることを期待します。
いいと思います。
今回のＰＩについて、多くの意見が出されている。「空港能力の見極め」に関する意見では、多くの人が福岡空港の能力の限界を認めておられるように思う。
安全性についての意見がこんなに出ると思わなかった。それだけ地域の皆さんの空港の安全性に対する関心が高いからだと思う。「安全」というのはなかなか評価しにくい、１つの重要な項目として出すべきだと思う。
出された質問や意見に対しては分かり易い解答をお願いしたい。住民の誤解を解く為にも重要である。
ＰＩステップ１に多くの意見が寄せられており驚いています。公共事業では初めての試みだと聞いていますが、良いことだと思います。
沢山の人が意見を出しており、まとめ方も考え方も十分わかりやすいと思います。
空港の能力の限界が安全面に影響するのではないかと心配が多かったが同感である。ＪＲ西の事故例もあり、空港にはある程度の余裕が必要と思う。
現空港の能力が限界だということは明らかで、将来、国際空港（ハブ）的な整備を望む意見を尊重すべきと思う。
色々な意見を見たが、都市の安全と騒音、借地料を将来的にみるとやはり新空港が必要だと改めて思った。
じっくりとスピードをあげてＰＩを進めていただきたい。
飛行機を利用する際、着陸待ち等がある事を考えると、能力の限界を感じる。安全の面からも心配だ。混雑による管制のミスや整備のミスなどが起こる。空港にある程度の余裕が必要だと思う。
ＰＩをもっと早く、すすめてほしいと思います。混雑している状況が良くわかりました。
ＰＩをするのは良いことだと思いますが、時間がかかりすぎます。国の審議会に間に合うんですか。
現空港の便利さは、他の空港と比較にならないが、騒音問題と安全性に関しては、見直す部分が多いと思う。その為にも、ＰＩを早く進めて欲しい。
将来を見据えて議論をすべきだと思います。
利便性も重要であるが、安全性はより重要である。今の状況はできるだけ早く解消すべきだと感じる。
安全が第一であると思います。
将来を良く見据えて議論をもっと行うべき。

ご意見
〔現空港の課題に関する意見〕 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。と方針を示していますが、「現空港における滑走路増設の検討」及び「平行誘導路の二重化」等、現空港の有効活用に関しては、空港周辺への環境影響・安全性の低下（部品落下、管制塔の許可なし離発着等含む）が考えられることと空港拡張は現実的に困難であり、特に安全性の評価度を高くする必要があると思います。 〔ＰＩに関する意見〕 現空港の近隣の方は現地の状況は良く理解されていると思いますが、その他の者は、どの程度理解されているか不明のため、現在実施されているＰＩの中で、もっと安全性及び空港拡張等に関しては、現実的に困難な旨を理解して頂けるよう情報公開を積極的に行うべきと思います。（行政等での関係者は良く理解されているが、特に一般の利用者は基本施設の拡張等については良く理解されていない）
ＰＩにて、様々な視点に基づいた意見、拝見させていただきました。建築～都市計画を仕事とさせていただいていることからか、意見申し述べます。よろしくお願いします。
「意見」 航空法による高さ制限と都市開発との調和について 航空機の安全確保のために高さ制限を受けることはやむを得ないとの理解もある上での発言とさせていただきます。福岡市は今後、既存ストックの更新～都市の再開発を進めることが、市の活性化や地域の魅力、ひいてはアジアにおける拠点性を高めていく上で今後不可欠と考えます。全国的にも希有な「都市と空港の共存による、魅力ある都市活動」といった市の特徴を今後も維持していくことが極めて重要と考えます。円錐表面の勾配は、国際標準規格ではもっと緩く定められていると聞きます。高さ制限（勾配）の緩和をしてゆくことが都市と空港の共存策の一つではないでしょうか？臨空ゲートタワーのような柔軟な航空規制運用が福岡の中心市街地の将来に求められているのではないのでしょうか。福岡は、今や都市と空港の共存を体現している今や国内唯一の都市ととらえています。周辺諸外国をも含めた拠点づくりを目標とする中、中心市街のスカイラインがすり鉢の底というのは、いかがなものでしょうか？
現在地での空港拡張を希望します。敷地東部に幅 500m、長さ 4000m、200ha の区域を立ちのきエリアとします。この区域内の個人、事業所は優先的に、福岡市の人口島に移転、補償を優遇するものです。地下鉄、高速道と九州全域からのアクセスが最大に生かせて、経費も安上りのはずです。
国内、国際ターミナルが統合した場合の連絡通路等の利便性を良くして頂きたい。
空港移転によるアクセスをどの方面からも便利に成るようにお願いします。
新北や佐賀との連携について一言。北九州市や佐賀市の人が地元の空港を使うのは促進すべきですが、福岡の人に新北や佐賀空港を使うように促すことは不可能だと思います。連携論を云う人は、絶対に新北や佐賀を使わない人です。
今度のＰＩでは、近隣の新北や佐賀と連携をすれば良いではないかと意見がありましたが、福岡空港でも今のような路線数や便数、陸上アクセスが整うには長い年月がかかっており、旅客数の伸びと相まって少しずつ整備されてきた訳で、新北や佐賀がすぐ福岡空港の機能を代替できるとは考えにくい。
1.寄せられた意見を見ると一定の域で停まっており、さらに深く探求するとすれば、新空港の建設を前提にその是非を問うた方が良い。 2.福岡空港は九州域の基幹であり近隣空港との仕分の上に今後はその規模、位置を早期に決定すべき。
今回福岡空港の安全性について多くの意見が寄せられております。それだけ不安を感じる人が多いと思います。先日、旧名古屋空港の近くに住んでいる従兄が訪ねて来ました。空港が移転して騒音が減り安心して暮らせると云っていました。福岡市民にとって羨ましい話です。
ＰＩでの意見の中で、国際線を新北に移したらどうかとの意見もありましたが、この方法ですとどちらかの地域の人に不便が生じる結果となり好ましくないとされます。また国内線と国際線を分けること自体が東京でも失敗しており、絶対にしてはいけないと思います。
ＰＩに出された意見を見ますと、目先の話と将来の話がゴッチャになっているように感じました。最近の２、３年の集客の伸び悩みと３０年、５０年先の航空需要の議論は別に考えるべきであり、しっかり将来を見据えて福岡空港の議論をすべきだと思う。
航空需要について、ここ何年かの旅客数を基に将来の需要を考えてはいけない。地域の将来の姿を描いて、それに必要な空港を計画しなくてはいけない。 空港連携について、実際に連携の手段を持っていない人が連係方法を考えてもあまり意味がない。市場の力にゆだねる事が一番の機能分担である。
雑餉隈に住んですが、まず、上空を飛行機が通過する際は、騒音でテレビ、電話、会話等の音がほとんど聞こえません。それとＪＲ西日本の事故の例もあり、安全面でも非常に不安があります。是非移転の検討をお願いします。
安全を考えて下さい。
安全確保のため、郊外に、空港を造ってほしい。

ご意見

1. 空港能力の見極めについて

福岡空港をよく利用しているため現在の空港能力が限界に近づいていることはよくわかる。空港の設計に問題があるが、見直しをしたところで発着回数的大幅増が望めないことも理解できた。ただし、自衛隊・海上保安庁・米軍などが佐賀または北九州に移転した場合について仮定はなされておらず、それによる発着回数の伸び（あるいはどうしても大きな変化がないということ）についての説明は不足している。

2. 福岡空港の今後の需要予測について

1) 北九州空港開港について

北九州空港の開港を控え、機能がどの程度移転するかについての検証は来年にならないとわからない。おそらく北九州空港の影響として国内旅客便の減便はないだろう。しかし海上空港である北九州空港に国際線や貨物便などの機能が移転し、福岡空港の負担が減る可能性がある。北九州空港は福岡市内から遠いというが、東京都心部と成田空港との距離と変わらない。

2) 新幹線との競合について

空港間の競争も重要だが、無視できないのは、新幹線との競争である。九州新幹線全面開業により、鹿児島便の便数が減少することが考えられる。また山陽新幹線のスピードアップで博多－新大阪間が2時間前後となった場合はさらに伊丹便・関西便の減便もありうる。もし現福岡空港を閉鎖して、福岡市近郊に海上空港を作り、都心部とのアクセスが40分から1時間程度と悪くなると、大阪－福岡都心部間の移動時間で現在の新幹線にも負ける。今の便利な空港だからこそ新幹線に対して優位に立っているという状況を忘れるべきではない。

3. 福岡近郊の海上に新空港を作る意味があるのか

1) 新空港の建設コストを離発着料金に転嫁したらどうなるか

現在の空港の能力がいっぱいであるため、競争がおきにくくなり航空運賃の高止まりが起きるというが、新空港を建設し、そのコスト回収のため高額な離発着料が必要となった場合、それは航空運賃に反映される。また空港とのアクセスの交通機関の運賃や駐車場の代金も問題だ。高コストな新空港では、新幹線やマイカーなどによる移動のトータルコストの競争で不利となる。離発着料金が成田や関西なみとなったら、外国の航空会社の福岡離れは加速する。

2) そもそも東京に十分な空港がないこと

最大の需要があるのは東京路線であり、そもそも羽田の空港の能力が頭打ちであれば、地方空港の能力を一方向的に拡大しても意味が半減する。少なくとも福岡空港の能力が低いために航空運賃が高いままとするといった説明の説得力はない。

3) そもそも九州にハブ空港の必要性があるのか

そもそも九州には欧米路線のハブとなる空港は必要性が乏しい。成田・中部・関西・インチョンのいずれかを經由してということで十分機能している。直行便を出すだけの需要が乏しいので、航空会社もすぐ撤退してしまう。空港の能力が低いためではない。ただ東京から中国の各都市を結ぶにあたり、一旦九州の空港を經由するという潜在需要はある。不便な成田からではなく羽田から飛べるからだ。しかしその需要は北九州空港が満たしてくれる。滑走路2本のハブ空港の需要はなく、かといって滑走路1本だけなら移転の意味はほとんどない。

4. 道州制により九州の「州都」は鳥栖・久留米・筑後エリアに

こうなった場合、「州都」の空港は現在の佐賀空港となる。現在の福岡空港移転に莫大な経費をかけるよりも、将来の佐賀空港拡張の投資に備えたほうがよい。

5. 現在の福岡空港は貴重な財産

日本で都心部に近い空港は福岡と宮崎くらいになってしまった。この交通アクセスのよい空港があればこそ、全国各地から参加者を集める大規模なイベント（学会やスポーツイベントなど）の開催候補地として福岡の優位性が際だつ。多少設計が使いづらいとしても、現在の福岡空港は貴重な財産である。

便利さ由、福岡空港を利用。将来を考えると拡張は絶対必要。移転は、安全を考えてもやるべきだと考える。

住宅地が近接しており、以前より住民の方々の安全面はどうか疑問を持っていました。万が一の事故や先日のような部品落下事故など大変心配しております。

ご意見

この調査は、新福岡空港を意識してのものと思います。門外漢で恐縮ですが、意見を申し上げたいと存じます。福岡空港が市内から直近にあることは、福岡市の発展に、相当、役立っており、できれば移転してほしくありません。今から数兆円をかけて不便な場所に空港を作っても、完成には10年かかると思います。国土交通省自身、2030年には少子高齢化で航空需要が頭打ちになると予測されていますので、完成後10年ほどで、新空港建設の効果は薄れてくると思います。便利な場所の空港を残す方が、得策ではないかと思います。むしろ、現在の福岡空港には、進入のための計器が北側にしか設置されていないなどのために、滑走路を十分に活用できないといった問題があると聞きます。さらに、福岡空港の発着便は、ほとんどが国内線または近距離国際線です。離発着回数は、外国の民営化された同規模空港に比べてだいぶ少ないようで、工夫の余地はあると思われます。余裕がなければ、新北九州空港や佐賀空港の活用も考えていただき、鉄道や高速道路でもつないでもらうことも検討されては、いかがかと思います。小倉駅から新北九州空港まで、または佐賀駅から佐賀空港まで、鉄道をひいても、まさか数兆円はかからないのではないかと思います。海を埋め立てて新しい滑走路を造ると、将来の地盤沈下も維持費を押し上げます。福岡市でのオリンピック計画には賛成ですが、無駄な新空港の建設に利用されるようなこともあって欲しくない、と思います。