

## 「公開懇話会でのご意見」

### 「公開懇話会」開催実績

日 時：第 1 回 2007 年 10 月 24 日（水）14:00～16:00

第 2 回 2007 年 10 月 31 日（水）14:00～16:00

第 3 回 2007 年 11 月 7 日（水）14:00～16:00

会 場：福岡県吉塚合同庁舎

参加者：空港周辺地域関係者等、空港関連事業者等、航空関係事業者等、  
交通事業者等、利用企業等、市民団体等

### 「公開懇話会でのご意見」

#### 検討全般について

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

#### 需要予測について

- ・ 需要予測について、2004 年以降の実態も踏まえて再度精査すべきではないか。
- ・ 検討の出発点は滑走路の処理容量と将来の需要予測である。処理容量と需要予測は慎重に検討することが必要ではないか。
- ・ 対策を実施してもすぐに限界に達する。また、経済成長もサブプライムローン問題などで世界経済も減速傾向にある。新空港を作りたいがための需要予測ではないか。
- ・ 航空旅客の中心である中産階級の所得が低下してきており、利用者は増加しないのではないか。
- ・ 貨物については、既に需要が容量をオーバーしており、年間 9 万トンの輸出入貨物が他空港を利用しているので、旅客と分けて需要予測すべきである。

- ・ 利用者が乗りたい便に乗れない状況は、容量限界の一つといえるのではないか。
- ・ 経済の衰退は、生活に直結する問題であり、需要を創造する都市戦略、また、アジアの航空需要をいかに取り込むかという戦略的な視点も必要ではないか。
- ・ 需要予測に過度の信頼をおくよりも、将来の福岡をどのようにすべきかを考えることが大事ではないか。

## 1、将来需要への対応方策について

### (1)近隣空港との連携について

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

### (2)現空港における滑走路増設について

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

### (3)新空港について

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

#### **(4)対応方策全般について**

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

## **2、将来方策の評価の視点について**

### **(1)需給逼迫緩和の視点について**

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

### **(2)利用者利便性の視点について**

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

### **(3)環境・安全の視点について**

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

### **(4)まちづくりや地域振興の視点について**

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

### **(5)事業効率性の視点について**

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

### **(6)評価の視点全般について**

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