

平成17年1月20日

福岡空港調査連絡調整会議幹事会（第3回）
関連資料

- ・ 審議事項 ・ 福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）について

- ・ 資料1 ・ 福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）素案に対するご意見と当会議の考え方について（案）

- ・ 資料1別添1 ・ いただいたご意見の概要

福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）について

福岡空港調査P I実施計画については、市民等の意見を反映しつつ作成するため、平成16年9月から10月にかけてP Iに関するアンケートを実施し、それを踏まえて福岡空港調査P I実施計画(ステップ1)素案を作成し、その上で、平成16年11月1日から12月10日まで当該素案について、意見募集を実施した。

この結果を踏まえ、資料1「福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）素案に対するご意見と当会議の考え方について（案）」に示すとおり、福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）素案の一部について修正のうえ成案とし、決定することとしたい。また、決定後、本成案について福岡空港調査P I有識者委員会の評価等を受けるため、同委員会に対し、福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）策定に係る一連の連絡調整会議関係資料を付して送付することとしたい。

資料1 ... 福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）素案に対するご意見と当会議の考え方について（案）

資料2 ... 福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）案

福岡空港調査 P I 実施計画（ステップ 1）素案に対する
ご意見と当会議の考え方について（案）

検討の第 1 ステップ「課題と実現すべき政策的目標」に対応する P I の実施計画については、空港利用者をはじめ幅広い市民等のご意見を反映しつつ検討するため、第 1 段階として P I に関するアンケートを平成 16 年 9 月 29 日から 10 月 18 日（インターネットは 20 日）まで実施し、いただいた 677 名の方の回答を踏まえ、素案を作成しました。その上で、今回、第 2 段階として当該素案について平成 16 年 11 月 11 日から 12 月 10 日までの間、ご意見の募集を実施しました。

その結果、125 名（3 団体含む）の方から 233 件のご意見をいただきました。ご意見の内容は、別添 1、2 のとおりですが、実施計画について評価するご意見をはじめ、時間管理（全体プロセスの迅速な実施等）や情報提供へのご要望（分かりやすさ、具体的な情報の種類）、留意点（マスメディアの利用、収集した意見の取扱い）などのご意見が寄せられました。

福岡空港調査連絡調整会議としては、それらのご意見を精査した上で、別添 2 に考え方を示しておりますが、それらのご意見は、概ね、P I 実施にあたっての姿勢や留意点、P I 実施に先だって作成する P I レポートのあり方等について、ご指摘をいただいたものであります。

従いまして、実施計画素案については、分かり易く構成を変更するとともに、空港利用者への情報提供などの新たに検討すべき事項や素案の表現では誤解を招く可能性のある箇所について修正を加えた上で、成案としたいと考えております。

今回、いただいたご意見や P I アンケートの結果などを踏まえて、来年度予定している第 1 ステップの P I の実施に際し、皆様の信頼を得られるよう鋭意努力して参りたいと考えております。

（素案変更箇所）

- ・全体の構成を分かり易く変更。
- ・表「ステップ 1 の手法と実施期間」の空港利用者、福岡空港に関心を有する個人等に対応する手法について、説明会の参加が可能であることを明示。また、同ページのインフォメーションコーナーについて、空港での実施を検討することを明示。その他分かりにくい表現等について変更。

別添 1 ... いただいたご意見等の概要

別添 2 ... いただいたご意見の内容とご意見に対する考え方

< 参考 > ... 「福岡空港の総合的調査に係る P I 実施計画」作成にあたっての意見収集アンケート結果

いただいたご意見等の概要

実施期間	2004年11月11日～12月10日
配布方法	空港・駅等での配布、県市情報提供窓口、市町村への配布、福岡空港連絡調整会議関係機関HPによる募集、郵送等
回収方法	郵送、ファックス、電子メール
回収数	125名 ご意見 233件

1 福岡空港調査PI実施計画（ステップ1）素案に関するご意見 115件

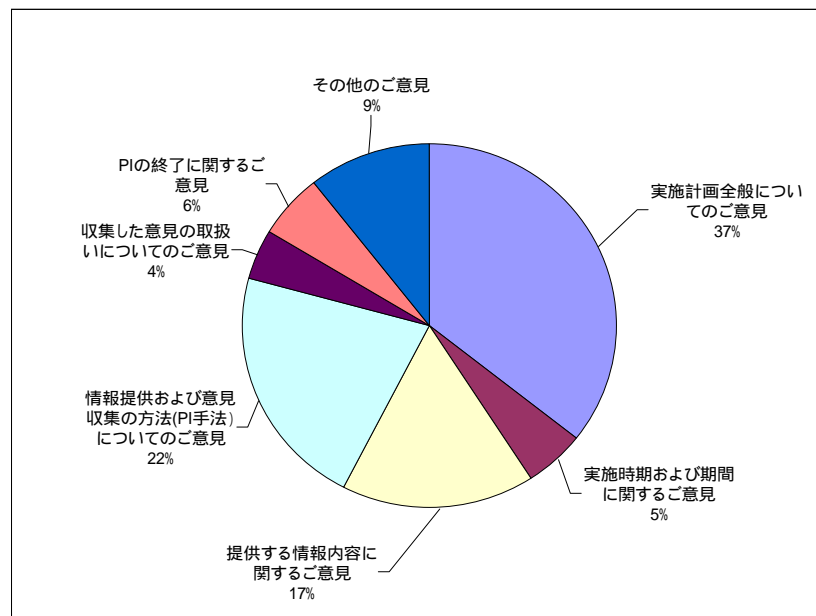
別添2において、ご意見と当会議の考え方を示しています。

- （主なご意見）
- ・素案の内容を評価するとのご意見。（27件）
 - ・素案の内容等についてもっと分かりやすくすべきとのご意見。（10件）
 - ・PIの取り組み自体に疑いがあるとされるご意見。（3件）
 - ・PI実施期間に関して、速やかに実施し時間管理すべき、また、逆に時間をかけるべきとのご意見。（6件）
 - ・情報の内容について、分かりやすく、適切な方法で提供すべき、また、福岡空港以外の空港（計画中含む）の状況や現状、課題等の詳しい情報を提供すべきとのご意見。（10件）
 - ・多くの方が参加できるよう様々な手法を実施すべき、特にマスコミ等のメディアを活用すべき等のご意見。（14件）
 - ・PI手法について、空港利用者の意見を重視すべき、また、利用者でない方の意見も幅広く聞くべきというご意見。（11件）

2 福岡空港の総合的な調査に関するご意見 118件

別添2参照

3 福岡空港調査PI実施計画（ステップ1）素案に関するご意見の分布（グラフ）



福岡空港調査PI実施計画(ステップ1)素案についていただいたご意見の内容とご意見に対する考え方

ご意見の内容	考え方
PI実施計画についてのご意見	115件
実施計画全般についてのご意見	43件
<p>(PI実施計画素案を評価するとのご意見 27件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本素案については良いと考える。 ・素案は、漠然として理解し難い部分もあるが、進め方としてよいのではないかと思う。 ・素案については十分と思う。 ・素案はよくまとめであると思う。 ・ステップ1の素案とてもよいと思う。 ・どのような賢明な施策にも反対はつきものであり、幅広く各分野にわたり、意見収集する等、的確な第1ステップと思う。 ・素案の内容・手続については、これで良いと評価する。 ・福岡空港調査PI実施計画(ステップ1)素案は、精緻によくできていると思う。 ・おおむね良い案。 ・大変良い計画や方法がとられるようで嬉しく思う。今後の情報を楽しみにしている。 ・幅広く市民の意見を聞く姿勢は高く評価できる。情報公開、透明性の向上は、人口島問題もあり、福岡市民には見逃せない点であり、今後の公共事業のあり方の指針となる様努力してもらいたい。 ・PI方式およびプロセスについて、賛同、理解した。望ましい空港のあり方を探究するのに必要なデータや各方面のニーズ、利便性や安全、財政面からの検討、そして将来を見据えた都市戦略も加え最善の姿を全体で考えていきたい。 ・先の知事選挙の際に、新宮町沖に新空港をとの声が大きくなり、一度始まると採算や市民のことなどお構いなしで進められていく過大公共事業の怖さを感じていたので、今回改めてこのような実施計画が進められていくことになり、よかったと思っている。 ・有識者の意見のみならず、利用者や市民を含めた幅広い意見を取りまとめ、福岡空港のあり方の検討に反映するというPI活動の主旨に感動した。調査情報や参加者の意見をホームページ等で公表するなど、容易に情報入手出来る環境づくりに、開かれた活動であると信頼を持てる。 ・市民の声を聞きながら大きな計画を前向きに進めて行く方法はとても素晴らしいこと。ただし、あまりいろんな所でいろんな人から意見を聞きすぎても、まとめるのに大変ではないか。 ・素案を確実に実施してもらえれば、何も意見はない。ただ、意見を聞くだけの機関にはならないでほしい。今の空港は本当に便利で利用しやすい。 ・立派な素案だと思う。このとおりに取り進めて欲しい。公正・中立的な視点で、情報はすべて公開し、一般市民にも分かるように分かりやすく公表・説明をお願いする。特定の政党・業界・団体等の圧力があることも想定されるが、そうしたものは絶対に排除して進めてもらいたい。 ・実施計画の内容に関しては、特に申し上げるべき事項はない。素案の内容を透明性を保って県民、市民の民意が最大限に生かされるよう、十分に時間をかけて、検討を進めてもらえればと考える。 ・計画にあるように中立・公正に行われれば、本当に良いことだと思う。これまでは、住民に広く意見を聞くということが、パフォーマンスで、上部ですでに決定されていることを実行するために住民が利用されていた感がある。厳しい経済状況の中、今回は是非そういうことがないようにしてもらいたい。子供達につけを回さないよう宜しくお願いする。 	<p>福岡空港の将来の混雑問題など様々な課題について検討する総合的な調査は、福岡空港が国内外の交流拠点として、社会的、経済的に大きな役割を果たしており、国にとっても、地域にとっても極めて重要な調査です。</p> <p>そのため、この福岡空港の重要性や影響範囲の大きさ、多面性、また公共事業に求められる透明性や説明責任の遂行等を踏まえ、この調査を進めるにあたり、幅広い市民等の皆さんと情報を共有し、幅広くご意見をいただきながら検討を進めていくパブリック・インボルブメントの手法を取り入れることとし、平成16年6月に「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方(Pi計画)」を決定、公表いたしました。</p> <p>今回ご意見をお伺いしたPI実施計画(ステップ1)は、先の計画の中で明らかにした「基本的なところから段階を踏んで進めていく」検討の第1ステップ「課題と実現すべき政策的目標」に対応するPIを実施するための計画です。</p> <p>この最初の段階のPIを進めていくに当たっては、十分な周知広報に努めると共に皆様の信頼とご期待に応えられるよう、鋭意努力して参りたいと考えております。皆様におかれても、福岡空港の重要性等をご理解いただき、幅広くご参加いただくようお願い致します。</p>

ご意見の内容	考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・福岡空港調査にあたり、PI計画の採択は全面的に賛成する。 ・国際空港移設で(性急)すぎた為の失敗、PIは大いに結構。 ・福岡空港をより多くの人に利用してもらい、より良く活用してもらうためにも、PIは必要だと思う。現在利用している人の意見を聞くことはとても大事だと思う。これからも皆様の意見を反映して頑張ってもらいたい。 ・今回の調査にPI手法を導入したことについては、基本的に同意する。しかし、その趣旨(透明性の確保、客観性の担保等)が遵守されなければ、市民参画の形式を採るだけに、「始めに結論ありき」を押しつける隠れ蓑として作用しかねない危険性がある。この危惧を払拭するための最大限の配慮を求める。 ・新空港ありきにならないように、急がず広く深く意見を反映するものにしてもらいたい。 ・計画倒れにならないようにいつも初心に戻って計画を実行に移してもらいたい。 ・地域住民とのコミュニケーション不足と空港事業の不透明性は常々考えていた。 ・税金を使った大型プロジェクトが、知らないところで勝手に進み、一部の方々がどんなに反対したところで全く無視される状況を遺憾に思っている。終わってからではどうにもならない。空港の問題も知り、この件は1部の私利のためでなくぜひ市民の意見を反映させてもらいたい。 	
<p>(PI実施計画素案について分かり易くすべきのご意見 10件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PI実施計画素案は長くて読みにくい。 ・素案の内容について、もっと分かりやすい資料を作ってもらいたい。 ・内容が難しい。 ・内容が、レベル的に難しく、くどい、もっと簡潔にまとめて欲しい。 ・福岡空港調査PI実施計画(ステップ1)素案を読んだが、難しく理解できない。 ・素案は、一読するだけでは難解。もっとわかりやすくすべき。 ・少し理解しづらい内容になっており、かなりむずかしい。分かり易く簡潔な内容にした方がよい。こういう素案では、読破するのはかなりむずかしいものと思う。 ・わかりやすい言葉で表現(文章構成も含め)願いたい。また、進め方について聞きたいのか、内容についてなのか、何を求めているのか明確にして欲しい。福岡空港をよく利用しており、そこそこの関心がある。よりよい活動になるよう期待している。 ・素案を読んだが、何について意見を述べるのかが、よく理解できない、もっと意見を述べるべきポイントを明確にすべき。 ・素案の内容について、何を聞きたいのか、どういう意見を求めているのか、具体性がなく、漠然として良く理解できない。 	<p>PI実施計画は、PIを実際に行うに当たって、どのような内容について、具体的にどのような方法で情報提供・意見収集を行うかなどを明らかにするために作成したものです。</p> <p>そのため、具体的な内容や手続きについて、PI計画の紹介から細かく説明を加えたこともあり、ご指摘があったものと考えます。そのため、全体の構成や表現について分かり易く変更しました。</p> <p>また、今後、この計画が第三者機関(福岡空港調査PI有識者委員会)の評価を経て確定次第、多くの皆様にご承知いただくため、福岡県、福岡市の情報提供窓口やホームページ等を通じてお知らせすることとしておりますが、その際には、この実施計画とともに内容をできるだけ分かり易く解説したリーフレットを作成したいと考えておりますので、よろしく願い致します。</p>
<p>(PI自体に疑いがあるのご意見 3件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・何の意見を求めたいのか、意味が分らない。このような調査(意見募集?)でPIを果したという免罪符を受けた、儀式をしたと思われては、非常に困る。税金のムダ。資料が多過ぎる。 ・パブリック・インボルブメントという概念はわかりにくいのではないのか。その内容の持つ積極性にも共感しにくいのでは、基本方針の情報公開にとどまらない積極的な情報提供の実施とあるが、法的に義務付けられた情報公開よりも積極的な情報提供を重視しているようだが、情報公開がスムーズに実施されれば、それでよいと考える。また、市民等との多重多層のコミュニケーションは言葉の遊びに聞こえる。 ・今までの政治のあり方を見ていると、福岡空港問題についてもやはり、結論は分かっているがまことしやかに、民主主義の段取りをふまえて(PI実施計画)進行させていることに、疑問を抱く。 	<p>平成16年6月に公表しましたPI計画は、福岡空港の重要性、これまでの検討の経緯等から、総合的な調査を進めるにあたっては、幅広い皆様との間で、情報公開にとどまらない積極的な情報提供や意見収集を実施していくことが必要であるとの認識のもとに策定したところです。</p> <p>今回のPI実施計画においても、この基本認識のもと、検討の第1ステップ「課題と実現すべき政策的目標」についてのPIを実施するに当たってのアウトラインを明らかにしております。</p> <p>今後、実際のPI実施に当たって、この計画に基づいて、開かれた形での議論を積み重ね、皆様の信頼を得るように、進めていきたいと考えております。</p>
<p>(PIという用語がわかりにくいのご意見 3件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PIというタイトルは、ほとんどの人に馴染みのない略語であり、敬遠するのではないのか。情報を提供し意見を収集して検討し要約していくつかの方向にまとめるのが目的のようだが、馴染みの無い言葉を使うのは効果的でないと思う。 ・PIなどという横文字は使わないこと。 ・PIとパブリック・コメントの違いは。 	<p>PIとはパブリック・インボルブメントの略であり、直訳すれば、市民参加、市民参画などとなりますが、「市民等を対象に施策の内容等について情報提供、意見収集を行い、地域のニーズにあったより良い施策の選定とその施策に対する意思決定を支援するプロセス」という主旨をすべて含んだ言葉が現在の日本語にないため、PIという言葉を使用しております。ご理解をお願い致します。また、PIとパブリック・コメントの違いについては、パブリック・コメントは、PIにおいて実施する情報提供・意見収集の一つの手法として位置づけられているものです。</p>

ご意見の内容	考え方
実施時期および期間に関するご意見 6件	
<ul style="list-style-type: none"> ・余りダラダラと年月を経過していると関心も遠のくので、すみやかに進めてもらいたい。 ・PIの実施期間3ヶ月程度について、幅広く、多くの市民の方に新空港建設の理解を深めるため、期間を6ヶ月程度に延長できないか。 ・ステップ1から4まで可能な限り早く終了して具体的な動きにつなげてもらいたい。 ・素案はすばらしいと思う。しかも、ステップ4まであり、十分手順を踏んでいる。市民等が十分納得できる案の策定を期待している。ステップ4までの策定があまり長時間にならないようにすること。 ・素案そのものは解り難いが、国の財政事情等から細かい段階を踏まえなければならない事情は理解できる。福岡空港は早急に移転拡張しなければ、将来に禍根を残すことは大方が認める多数意見であり、早く結論を出せるように意見を集約してもらいたい。 ・PI実施計画全体の行程表の作成が必要。PI活動は時間を要する作業であり時間管理が重要。現在の福岡空港の状況からすれば、早急な対応に迫られているが、PIが終了し、一定の方向性が示され、それが政策に反映され実行されるとなれば、相当な期間が経過することとなる。今回のステップ1の実施期間だけでなく最終ステップまでのおおまかな期間目標は設定されてしかるべき。 	<p>PI実施期間については、第1ステップが今後の検討のベースとなる基本的な情報を的確にお知らせするという性格などを考え、皆様の関心と参加が得やすいように一定期間に高い密度で情報提供等ができるよう、概ね3ヶ月程度としておりますが、どの段階で終了するかどうかは、PIの実施状況等を踏まえて、総合的に判断することとしております。</p> <p>また、実施計画で準備期間としておりますが、この実施期間3ヶ月より以前の段階でも、提供情報の準備が整い次第、迅速に皆様にお知らせすることとしております。幅広い皆様からご意見がいただけるよう適切な時間管理のもと実施したいと考えております。</p> <p>全体を通しての期間についても、PIを実施しながら調査検討を進めていくことから、明確な期間を示すことは困難ですが、適切な時間管理のもと、迅速な情報提供、意見収集、時期を失しない判断などに努めて参りたいと考えております。</p>
提供する情報内容に関するご意見 19件	
<p>(ステップ1で提供する情報についてのご意見 10件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「課題と実現すべき政策的目標」といわれても意味が理解できない。普通の人に理解できる表現の仕方をもっと工夫しなければ一部の有識者の意見のみで民意の反映にはならない。 ・現福岡空港のみならず、佐賀空港、新北九州空港、仁川空港等の現状、課題も情報提供のこと。とくに福岡・佐賀両県知事、福岡・北九州両市長、韓国・釜山・仁川等の首長の意見も知りたい。 ・提供情報の11ページ表中の、(例)国内外の空港の状況について、()書きで、「とくに近隣の空港にあっては既存空港だけでなく計画中の空港を含む」と明記してもらいたい。 ・福岡空港は既に過密状態にあると思われるので、情報提供については、現状、課題等を詳しく提供してもらいたい。 ・空港整備特別会計と利用者負担(公租公課を含めて)の情報を開示すべき。 ・「課題と実現すべき政策的目標」について、空港 = 飛行機に乗る際にのみ、利用するという感覚では、事業としての先行きが見えている。普段の生活により近く、おしゃれで楽しいスポット、スペースなどのイメージや空間づくり等が求められている時代という視点が必要では。 ・PI実施計画の概要、おおそ把握出来たが、一読しただけでは理解しづらい。わかりやすい情報の提供を基本方針に掲げるのであれば、わかりやすく簡潔なものを作成してもらいたい。例えば既存ストックの有効活用などの表現も一見では理解しづらく、補足をつけるなり、最初からわかりやすい表現のみで説明するなど工夫が必要。その方が、フィードバックも多いのでは。 ・PIでの提供情報(11ページ)の内容が早くほしい。 ・どのようにわかりやすく公開(情報提供)できるのかよく分からない。 ・素案については、概ねわかったが、わかり易い情報の提供をしてもらいたい。 	<p>検討のステップ1「課題と実現すべき政策的目標」は、福岡空港の現状と課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等、今後の検討の基本となる事項、情報について提供し、皆様と共通のベースをもつことを目的としております。</p> <p>内容的には、「福岡空港の利用状況、問題、課題」「航空を取り巻く情勢」「航空サービスの考え方」「福岡空港の能力」など、今の空港がどのような状況にあり、どのような能力を持つのか、また、どういったサービスを空港という交通施設として基本的提供すべきかなどの調査検討を今後進めていく際に最も基本となる情報を提供する予定としております。</p> <p>この情報を提供する際には、関係の調査報告書等をお示しするだけでなく、分かり易く取りまとめたPIレポートとして提供することとしております。また、このPIレポートを要約したパンフレット等も合わせて提供したいと考えております。このPIレポートの取りまとめにあたっては、皆様から見て分かり易く、且つ正確、客観的な情報を提供できるよう、表現や注釈等も含め鋭意工夫していきたいと考えております。</p> <p>また、「航空を取り巻く情勢」に関わる情報につきましては、航空、空港に関わる情報でこれからの議論の基礎知識として必要と考えられるものを提供することとしております。</p>

ご意見の内容	考え方
<p>(ステップ2以降に提供する情報についてのご意見 8件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡空港と新北九州空港を一体化した空港能力の見極めがほしい。 ・福岡空港の現状・課題・能力の検討については、北九州空港、佐賀空港についても、同一レベルの検討を要するのでは。 ・費用対効果を開示すべき。 ・地方財政自立のために、中・長期の施策、対策の情報開示をすべき。 ・PI実施計画(ステップ1)の「課題と実現すべき政策目標」として、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等についての検討があげられているが、利用者は、当然、利便性、安全性、低料金などの航空サービス向上を望む。しかし、航空問題は利用者だけの問題ではなく、空港や航空機による自然環境や生活環境への負荷は、県民・住民に関わる重要な問題である。評価基準は、利用者の視点に立った航空サービスに矮小化するのではなく、広く一般県民・住民に福岡空港のあり方について意見を求めたうえで、福岡空港の評価基準にすべき。ステップ1に、このような取り組みを加えるよう求める。 ・今後具体的な提起・発案についての議論が予想されるが、情報公開にあたっては、特にメリットだけを強調することなく、デメリットもきちんと提示することを求める。 ・課題と実現すべき政策的目標のなかで、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価等基準等について検討とあるが、空港近隣市民への騒音、危険性などへの対応や空港の廃止も検討内容に含めるべき。 ・提供される情報が、きわめて不十分。空港を廻る問題を考える場合、地球的視野に立ったマクロ的視点と福岡空港をとりまくミクロ的視点に立った考察の双方が検討されなければならないが、マクロ的視点があったく欠如している。地球規模での環境保全と航空機による大気汚染の関係に着眼しての検討や、エネルギー消費の観点から航空機の位置づけを明らかにする検討も行われるべきである。また、国として総合的な交通体系の中で航空事業はどのように位置付けられるべきかについて検討が加えられなければならない。それに対して明確なものが策定されなければ、調査会でそれに代わるものを県民の前に提示するべきである。 	<p>福岡空港の総合的な調査の検討の進め方につきましては、平成16年6月に公表しました「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方(PI計画)」のなかでお示ししているとおり(今回の実施計画の参考の1、福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方(PI計画)の概要参照)、4つの段階(ステップ)を踏んで進めることとしております。</p> <p>具体的には、第1ステップ「課題と実現すべき政策的目標」、第2ステップ「対応策検討の前提条件」、第3ステップ「評価の視点と検討すべき対応策」、第4ステップ「対応策の比較評価と方向性(案)」のステップに沿って進めることとしており、調査の進捗を勘案しながら、それぞれのステップ毎に必要な情報を取りまとめて提供していくこととしております。</p> <p>今回以降のステップにおいて、福岡空港のあり方や近隣空港との関係、様々な対応策や対応策をどういう視点で評価するかなどについても順次検討していくこととなりますので、それぞれのステップの前にお示しする実施計画において、たくさんのご意見をいただきますようお願い致します。</p>
<p>(その他のご意見 1件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・提供される情報の内容については、事前に第三者機関の評価が必要ではないか。情報の内容、記述の仕方によって受け取る側の印象はかなりの影響を受ける。提供する情報については客観的な事柄、実態を記述することを原則とし、その内容について事前に第三者機関の評価を得ておく必要がある。 	<p>提供する情報の内容については、第一義的にPI実施主体が責任を持つこととなります。この提供する情報について、正確かつ客観的内容であることは当然のことであると認識しております。</p> <p>第三者機関(福岡空港調査PI有識者委員会)は、PI実施主体と市民等の皆様との間のコミュニケーションが十分であるか、適切な対応が取られているか等、PIのプロセスのあり方について、客観性、中立性をもって監視する機関として評価や必要な助言等を行う役割を担います。</p> <p>また、分かり易く取りまとめたPIレポートを提供することとしておりますが、その際には、そのもととなった調査報告書などについても、ホームページや福岡県、福岡市などの情報提供場所において公開し、透明性を確保することとしております。</p>

ご意見の内容	考え方
情報提供および意見収集の方法(PI手法)についてのご意見 25件	
<p>(PI手法についてのご意見 14件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空港新設、拡張には、利害が絡むため、成田空港問題、関西空港・大阪空港併立問題を生きた教材として十分に参考にし、「現状説明」や「将来計画」に、十分期間をかけ、現地説明会、地域説明会方式、パネルディスカッション方式、メディア活用などにより、意見・要望集約に努めることを要望する。 ・情報公開については、ホームページを開けない人も多いことから、あらゆる方法で適切に願いたい。 ・PI手法やプロセス、公正中立性などPIに関する情報をもっと知りたい。 ・PI計画のあり方はとてもよいと思うが、もっと広く福岡・九州の市民に知ってもらい、意見をいただきたいなら、マスコミ(TV、新聞)で老人・若人にも理解してもらえるよう、もっとわかりやすく、利点と欠点を出してほしい。 ・都合の悪い情報は隠し、都合の良いもののみ出して、世論を操作することがないように(とくにメディアを介して)してもらいたい。 ・県民一人ひとりの意見がどれだけ集まるかは、調査計画自体がどれだけ世間に認知されるかによって大きく影響されるものと思う。そのため、報道機関への情報提供及びマスメディア(とくにテレビ)による広報は、継続的・大々的に行うべきではないかと思う。 ・ステップに分ける試みは評価するが、PI手法の内容が今までと大差ないのではないかと、テレビを使うなどすべき。 ・新空港ありきではないかとの疑念がある。透明公正にするのであれば、テレビでリアルタイムのアンケート等を実施して、新空港への賛否の意見を聞けばよいのでは。 ・これからPIのプロセス段階の情報の発信、意見の収集が行われるわけだが、新聞、テレビ等のメディアによる評価など、一般市民に大きな影響を与えている意見については、慎重に取り扱ってもらいたい。マスコミの意見が市民の意見と誤解されやすいので、フィルターを通らず生の意見が聞ける体制をお願いしたい。 ・市民への情報の開示については、ホームページとオープンハウスで十分であり、お金をかけてインフォメーションコーナーを作る必要はないと思う。仮に作っても、活用度は低いものと推測される。それよりも、福岡発着の全便の機内に、このことに関するチラシやリーフレットを配布した方がよいと思う。また、ミーティングについては、空港利用者にはサラリーマンも多いので、土曜日が日曜日にして頂ければと思う。 ・意見収集の方法がいくつかあるが、内容が同じか、またどのような時期に行われるのかよく分からない。 ・何か事が起ったら福岡空港廃止論が優勢になることがある。状況により、投票は思いもしない結果になる事があり、十分留意が必要。 ・空港の見学会には、佐賀空港、新北九州空港等も入るのか。 ・見学会の開催について、県内及び近くの近隣空港の現状を把握することで、新福岡空港の有り方に参考になる意見を求めることができるため、福岡空港のみでなく、北九州・佐賀空港も対象に実施できないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 福岡空港の総合的な調査に係るPIに関しましては、福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ、多面性等から、幅広く多様な手段で幅広く情報をお伝えし、ご意見をいただくことがまず重要であると考えております。 今回のPI手法選定に当たっても、今回のPIが今後の検討の基本となる事項、情報について提供し、皆様と共通のベースをもつことを目的としていることを念頭に、情報を正確、十分に、幅広く伝達し、意見収集できる手法を選定したところです。 具体的には、情報を提供する際には、関係の調査報告書等をお示しするだけでなく、分かり易く取りまとめたPIレポートやこれを要約したパンフレット等により分かりやすい情報の提供に努めると共に、その伝達方法についても、PIレポート等基本情報については、福岡県、福岡市の情報提供窓口や公共交通機関での配布、自治体への配布のお願い、ホームページでの公表など、様々な形で容易に入手できるよう考えております。 また、まとまった情報伝達や意見収集が可能ではあるものの範囲が限られる説明会やオープンハウス等については、県内複数の場所で開催し、さらには、県域に縛られず幅広く伝達するために、ホームページの活用や空港、駅等での資料配付等を取り入れるなど、全国にお住まいになる空港利用者をはじめ県民、市民、また、県域にとらわれない参加者を想定した手法を選定しております。 マスコミ等メディアの活用につきましても、報道機関に対する適宜の情報提供に努めると共に、関係行政機関が有する広報メディアを活用するなど、十分配慮しつつ、対応して参りたいと考えております。 具体的な日時等の設定につきましては、この実施計画確定後に準備作業を進め、決定していくこととなりますが、その設定に際しては、先に行ったPIに関するアンケートを参考にしながら、週日に拘らず柔軟に対応して参りたいと考えております。 また、今回の見学会につきましては、総合的な調査の最も基本となる情報である福岡空港の現状と課題を把握いただく一環と考えており、福岡空港を対象に考えております。

ご意見の内容	考え方
<p>(PI参加者についてのご意見 11件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PI手法では、地元住民の意見を聴取することはもちろん、利用者の意見を十分取り込む必要がある。とくに、地元在住者のみではなく、広く大きな視野で次世代も利用できるように、他からの利用者、国外(特にアジア)からの要望も収集する必要がある。 ・PI手法の説明会、懇談会の対象に空港利用者がなっていないが、空港利用者は受益者として、レベルが高いと感じる。参加できるかどうかは別として、対象を限定するべきではないと思う。場所は特定限定しても、対象は限定しなくてもよいと思う。 ・現に空港を利用している人にPIに参加してもらう最大の努力をすべき。机上論、理想論では、利用増大は望めない。 ・空港利用者が利用しやすい空港づくりを、利用者の意見が一番参考になる。 ・隣接県市民(佐賀県・北九州市等)福岡県、福岡市に居住する以外の人々からの意見収集は行うのか。また、どのような方法で行うのか。 ・近隣空港には佐賀空港も含める必要があると思うが、そうすると佐賀県民の意見も聞く必要がでてくると思う。 ・(参考資料2 PI手法の概要)PI手法の参加者については、全ての県民及び近隣住民であるべき。北九州市民にとって、2006年3月開港予定の新北九州空港と福岡空港の将来がどうなるかは、最大の関心事であることを忘れないでほしい。 ・想定するPI参加者に福岡空港に関心を有する...とあるが、地方の人は福岡に関心があり福岡に来るのではないか。交通手段は、飛行機、新幹線、車の選択肢があり、その事業者(国交省道路局、JR、西鉄等々)も対象とすべきではないか。 ・空港は利用者だけのものではない。すべての国民にかかわるものである。したがって、利用者の意見を聞くことは必要であるが、空港のあり方をどうするか判断は、国民多数の声に従うことは当然である。 ・PI参加者として、空港用地の土地所有者の意向をどう位置づけているか教えてほしい。 ・福岡空港は、市街地にあり利便性が極めて高い。また、同時に周辺住民に対する影響も大きい。今回のアンケート内容等は空港及びその利用者の立場に片寄っている様に思われる。空港能力、及びサービス向上と地域との共存の条件を求める方策を探したい。 	<p>福岡空港の総合的な調査に係るPIに関しましては、福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ、多面性等から、幅広く多様な手段で幅広く情報をお伝えし、ご意見をいただくことが大事であると考えております。</p> <p>そのため、空港を利用される方のご意見はもちろんですが、交通事業者、福岡空港の周辺地域住民、空港を利用されない方などのご意見も大事であると認識しております。また、その範囲についても、県域に拘らず幅広く考えていくことが大事であると考えております。このことを踏まえて、場所が特定される手法から、ホームページの活用や多様な地域からいらっしゃる方も考慮した空港等での資料配付まで、県域内はもちろんのこと、県域以外の空港利用者等にも幅広くご参加いただけるよう、多様な手法を選定したところです。</p> <p>説明会等場所が特定される手法については、当該地域在住の方の利便を第一に考えて実施することにはなりますが、他地域、また県外の空港利用者等の参加もできるよう、範囲を限定しない方向で考えております。この点実施計画素案の該当欄の記載を誤解しないよう変更させていただきました。また、インフォメーションコーナーの設置箇所についても、福岡空港での設置に関し検討させていただきたいと考えています。</p> <p>今回、実施計画に計上した手法のうち、特に場所を特定する手法については、具体的な実施場所や日時について、この実施計画が確定した後、関係機関と協議調整する必要があり、今の時点では確定していませんが、確定次第取りまとめて迅速に情報提供し、より多くの皆様にご参加いただけるよう努めて参りたいと考えております。</p>

ご意見の内容	考え方
収集した意見の取扱いについてのご意見 5件	
<ul style="list-style-type: none"> ・集約された意見に対するPI実施主体の考え方、対応の公表に対する意見の提出はあるのか。 ・とり上げることのできない意見などに対しては、なぜ”NO”なのかの理由も丁寧に示してもらいたい。 ・本当に市民の意見が取り入れられるかどうかの検証を入れるべき。 ・PIの運用にあたっては、とりわけ幅広く収集した市民の意見を検討に反映していくためのルールを明確に公開することを求める。国・県の様々な分野での公聴会や意見聴取などが、聞き置くだけの、あるいは主催者に都合のよいものだけのツマミ喰いであった経緯を、国民・県民はいやというほど知っている。調査に関わって寄せられる市民からの資料提供や情報提供には誠実に応えるよう要望する。 ・意見の集約、反映については、公共事業へのアレルギーや反対される方の意見に偏らないよう配慮してもらいたい。 	<p>収集したご意見については、どのようなご意見が出ているのか、随時、皆様に公表し、また、必要な対応については迅速に対応するとともに、これも公表するなど、意見収集の過程でも透明性を確保することとしております。</p> <p>また、ご意見の提出状況や内容等から判断してある程度ご意見が集約されたと判断された段階では、ご意見とそのご意見に対するPI実施主体としての対応方針や考え方を取りまとめ、これについて、パブリック・コメントの手法により再度ご意見をいただく方向で考えております。</p> <p>その上で、PI実施主体として、必要な対応を実施し、ステップ1を終了するかどうか判断し、終了して良いと判断した場合に第三者機関に報告書を提出し、皆様のご意見やそれに対するPI実施主体としての対応方針などについて、第三者機関の目で、再度、点検、評価していただくこととなります。これらの過程も、ホームページ等を通して公表しながら進めていくなど、透明性を確保していくこととしております。</p> <p>ご意見は多種多様に及びまた予め想定できるものではありませんので、どういった意見であればどう対応するといった基準をお示しすることは困難ですが、前述のように透明性を確保していくことで、皆様から信頼していただけるPIを実施していけるものと考えております。</p>
PIの終了に関するご意見 7件	
<p>(PIの終了についてのご意見 1件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次のステップへ移行するかどうかの総合的な判断の指標は何か、定量的な判断なのかよく分からない。 	<p>まず、ご意見の提出状況や内容等から、情報が十分に周知されたかどうか、また、意見が幅広く収集されているかどうかなどをPI実施主体として判断し、ある程度集約されたと考えられる段階で、いただいたご意見とご意見に対する対応方針、考え方等を公表し、パブリック・コメントの手法により再度ご意見をいただきます。その結果を踏まえて、PI実施主体が第一義的に終了するかどうかについて判断します。その上で、第三者機関の点検、評価をいただくこととなります。</p> <p>この第三者機関の評価を受けて、その内容や当該ステップのPIの性格、次以降のステップとの関連等を総合的に考慮し、最終的な判断を行うことを考えております。多種多様なご意見が想定されるなか、定量的に計るのではなく、パブリック・コメントでいただくご意見や第三者機関のご意見など様々な要素を勘案して、判断していくことが必要であると考えております。</p>

ご意見の内容	考え方
<p>(第三者機関(福岡空港調査PI有識者委員会)についてのご意見 6件)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有識者委員会の委員選任者は誰が行うのか。 ・福岡空港調査PI有識者委員会の委員選出方法(案)について、利害関係者を除外しては決定後又揉めるのではないかと、反対意見を勸告し説得する案を作る必要があると思う。 ・第三者機関「福岡空港調査PI有識者委員会」の委員についても、公募や住民団体の代表を採用することによって、透明性、客観性、公正性を高めてもらいたい。 ・第三者機関への市民代表の公募選出もPIの趣旨に照らせば当然であり、その実現を求める。 ・有識者委員会に、空港周辺地域の実情を知る人間を委員として入れるべき。 ・有識者委員会にマスコミ・ジャーナリズムの有識者が必要か、広告のことが頭の片隅にあり、マスコミ関係者は、ハクがつくように見えるが、有識者にマスコミを加えたがる団体には胡散臭さを感じる。 	<p>第三者機関(福岡空港調査PI有識者委員会)は、PI実施主体と市民等の皆様との間のコミュニケーションが十分であるか、適切な対応が取られているか等、PIのプロセスのあり方について、客観性、中立性をもって監視する機関として設置(平成16年12月9日)したものです。</p> <p>また、この委員の選任に当たっては、当該委員会がPIのプロセスを監視する役割を持つこと、実際のPI監視活動等に際して、迅速性、機動性等が求められることなどから、空港計画や、PI、法制度、マスコミュニケーションなど、プロセスの監視に関連する専門的な知見を有する有識者をお願いするのが適当であると判断し、事前に委員会の役割や委員選定の考え方について公表(平成16年9月22日連絡調整会議幹事会)した上で、選任させていただいております。</p> <p>平成16年12月9日に開かれた第一回福岡空港調査PI有識者委員会において、関係行政機関と一定の距離を保って、透明、客観、中立的な機関として活動すること、会議についても一般傍聴も含めて原則公開とするなど開かれたスタンスの委員会とすること等が確認されたところであり、皆様のご信頼に足る活動がなされるものと考えております。</p>
<p>その他のご意見 10件</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ステップの区分け等についても、パブリックの意見を入れるべきではないか。また、パブリックの定義と何を期待するのかをもっと明確にすべき。物理的な最適設計に加えるソフトとしての意見を募るのか、事業推進や用地運営・管理の協力を得やすいような環境創出としての立場なのか、多数他項目のアンケート方式の調査がまず必要と考える。 ・Step2は不要。公共工事の場合、常に前提条件が問題になるが、少しの変更でも大きく結果が変わる。希望的観測での前提条件であれば、失敗した(成功しない)場合、誰が責任をとるのか。 ・実施計画には特に意見はない。時々空港を利用しているので、福岡空港については関心を持っている。今後は個人の視点から総合的に理解していきたいと思う。 ・調整会議等委員には飛行の嫌いな人や旅行の嫌いな人は入れないほしい(とくに年配の人) ・HPの構成がわかりにくい。素案にたどりつくまで多くのクリックが必要。これではPIとは言えない。 ・福岡市担当部局が「空港推進担当」というのは始めから「推進ありき」では、 ・もっと具体的な実施計画でないと意見を述べにくい。 ・形式論にとらわれすぎている。素案を見ただけでは意見が書けない。 ・提案型の意見でないと自分には書きにくい。 ・何か手伝いができるならばとおもったが、30ページにも及ぶパンフレットをみて、官公庁の人・物・金の無駄使いを切実に痛感した。 	<p>この総合的な調査は、福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ、多面性など、国にとっても、地域にとっても極めて重要な調査です。</p> <p>そのため、透明性、公正性を確保しながら、検討を進めるため、幅広い市民等の皆様と情報を共有し、幅広くご意見をいただきながら検討を進めていく「パブリック・インボルブメントの手法を取り入れることとし、平成16年6月に「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方(PI計画)」を決定、公表したところです。</p> <p>今回ご意見をお伺いしたPI実施計画(ステップ1)は、この計画の中で明らかにした「基本的なところから段階を踏んで進めていく」検討の第1ステップ「課題と実現すべき政策的目標」に対応するPIを実施するための計画です。</p> <p>この最初の段階のPIを進めていくに当たっては、実施計画で定める内容を踏まえ、皆様の信頼を得られるよう鋭意努力して参りたいと考えております。</p>

ご意見の内容	考え方
総合的な調査に関わるご意見	118件
総合的な調査全般に関するご意見	
<p>(総合的な調査全般に関するご意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡空港は年毎に手狭になることは明白、満杯になる前に、急ぎ対応を進めることが大事。 ・福岡空港は市街地のため、検討の余地はある。 ・福岡空港は、市街地にあるため、付近の人には騒音の問題がある、また、滑走路も短いのが1本という状況も改善してもらいたい。最近、東南アジアの便がなくなり、閑空などからの出発となり困っている。 ・福岡市の総合発展の見地からみれば、現空港は、福岡市の東に伸びる力を削いでいるため、規模縮小するか、ない方が好ましい。空港行政には総合的視野が欠落している。この行政リード型を打破しないと利用者にとって良い空港は造れない。 ・基本的計画(空港調査)を早期に完了し、情報を提供して欲しい。特に現状とその分析から現空港の増設(滑走路)、新空港建設いずれかの方向を示すべき。アジアに向けた空港のあり方と第1種空港の拡大を希望している。 ・空港問題については、国の基本方針を打ち出すべき。 ・東アジア、日本、九州の中での空港の位置づけを前提に取り組んでいく必要がある。国土から考えてもハブ化を目指すべき、その手法を具体的に、柔軟に考えていく必要がある。その場合、環境破壊を最小限度に抑える事は絶対条件であり、その為に予算がふくらむならば、その分の負担方法は別途市民も交えて広く検討・協力していくべき。現空港の拡大方法は、本当に無いのか、新方式(海上プロトタイプ等)への挑戦の検討も含め、あらゆる方法を具体的に、個別に検討してみることが必要。 ・福岡空港は、自宅から近いので大変便利でありがたく思っている。反面、便利故に事故の心配も大きく、どのような対策が講じられるのか関心がある。広く意見を聞き、より安全、より便利な空港作りができますように思う。時々、出発ラッシュで遅くなることがあるが、移転は気になる。 ・上空から見ると飛行経路に市街地が迫っている。また滑走路が東南からの進入の場合は飛行経路が市街地の上になる。航空事故の多くは出発進入中に起こっており、現状では危険を内感している。 ・第一に安全運航に関わる具体的要件の追究を求める。また、無駄な空港建設といわれる神戸・静岡の教訓をどう活かすか(需要予想の誤り等)考えるべき。 ・何故これ程迄に現在の福岡空港が利用されるのか、環境を一度破壊したらどんなに恐ろしいか(例...和白干潟)、為政者は、知見を集めて考えてもらいたい。 ・空港問題は、今や喫緊の国際的課題である地球環境保全との整合を図る上で、国民的な問題である。福岡空港の調査を進める際もこの観点を踏まえ、例えば京都議定書の履行に福岡空港はどのように貢献するのか等も議論されるよう求める。 ・環境への負荷についての視点はどうなるのか。 ・環境と採算性の問題に配慮してもらいたい。 ・将来、福岡空港は必ず手狭になってくると思われるので、地域環境を破壊しないで、どの様に対応出来るかなども考える必要があるのではないか。 ・空港の建設・整備には、閑空や愛知(中部国際)空港の例をみても、膨大なコストを要する事業である。財源調達法と採算性にも言及することが必要。また、アセスメントの結果についても公表してもらいたい。 ・「滑走路増設をしない場合...」とは、現状を見れば、冒頭に出て来る項目ではない。とらえ方が片寄っていないか。 <p>(現在の福岡空港に関するご意見・・・改善)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年2回福岡空港国際線に乗るが、その場合、国内線を回って行くことになり、時間がかかるため、高速バスで行く。福岡空港の中の国際線、国内線を一体化してほしい。 	<p>福岡空港については、平成14年12月の国の審議会答申で、将来の混雑問題などについて、「総合的な調査」が必要であることが示されました。</p> <p>このことを受けて、平成15年度から国と地域(県・福岡市)が連携・協力して、「今の滑走路一本でどれくらい活用できるのか」「近隣の空港を活用できないか」「今の空港で滑走路を一本増やせないか」「新しい空港を作って対応するか」</p> <p>などについて幅広く調査し、必要な対応案を考えていくこととし、現在一部の調査に着手しているところ です。</p> <p>この総合的な調査は、福岡空港が国内外の交流拠点として国や地域にとって重要な役割を果たしていること、社会、経済、学術、文化などの交流を通じて、社会・経済的に大きな役割を有するとともに、地域の将来に大きな関わりを持つこと等から、国にとっても、地域にとっても極めて重要な調査です。</p> <p>そのため、この調査検討を進めるにあたり、幅広い市民等の皆さんと情報を共有し、幅広くご意見をいただきながら検討を進めていくパブリック・インボルブメントの手法を取り入れることとし、平成16年6月に「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方(Pi計画)」を決定、公表したところです。</p> <p>この調査検討によって、皆様にとって最善の結果が得られるよう進めてまいりたいと考えております。今回いただいた調査そのものについてのご意見につきましても、今後の検討の中で参考とさせていただきたいと考えております。</p>

ご意見の内容	考え方
<p>・現在、国際線と国内線が分れており、運行上、支障がある。</p> <p>・滑走路を挟んで国内線と国際線が分かれ、運航管理、Wx(航空気象)にスムーズさを欠いている。運航管理、Wxは一つ所で統一する必要がある。鉄道がなく国際線のアクセスが不便。</p> <p>・空港周辺の広告塔を撤去すべき、空港周辺の道幅を広く、本数を多くすべき。飛行機に乗るだけの利用者ではなく、休みの日に家族で遊びに行ける空港とすべき。「スーツケースが入るトイレ」、「子供とゆっくり入れるトイレ」、「トイレの中で着がえられる広さ」などトイレを改善すべき。1週間程度、無料で荷物を預けられるロッカーを設置すべき。(日本が冬で行く先が暑い所の場合など服が預けられ便利)</p> <p>・福岡空港は、市内連絡など案内が複雑。利用者の視点から見て工夫すれば、移動がスムーズになり、利用しやすくなるのではないかと。また、博多駅で、チェックインと荷物の預けが出来れば、地下鉄に乗りやすくなると思う。関西空港のようにCATサービスを試験的に始めれば、チェックインと荷物の預けが同時にできるので、サービス向上になるのではないかと。日本で一番便利な空港であり、サービスを向上すれば利用が増えると思う。福岡空港にアクセスする際、重いスーツケースを持っての地下鉄の移動が不便。荷物を置く場所がない。航空サービスについて、空港内を案内出来る人を配置してみてはどうか。初めて利用する人には少し分かりにくいのでは。</p> <p>・良港というのは、空に向かって旅立つ場所なので、荷物もあり、ゆっくりしたスペース、広い出入口(何かあったら出入口が広い方がよい)、スーツケースと一緒に入れる広いトイレの数も多く、鏡もあり、館内放送も聞こえるような形であるべき。また、約24時間のオープンなレストランや九州の県別物産店を設け、空港の周囲は広告塔は禁止すべき。</p> <p>・福岡空港をよく利用するが、老人や子連れへの配慮、少子高齢化時代への対応など、バリアフリー化に力を入れてほしい。国内線のエレベーターの手すりに広告があったが、よいとは思えない。もっとソフト面に力を入れてもらいたい。</p> <p>・空港ターミナルが細長く、長い距離を歩くことが問題。高齢者を連れているときつい。改善すべき。</p> <p>・搭乗時の手荷物・身体検査がいつも混雑し待たされる印象(利用時は朝が多い)。入場検査の体制を増やし、長く待つことのないよう改善すべき。</p> <p>・空港は、地域住民にとって慢性的な航空機騒音、車輦騒音、交通渋滞など、毎日の生活に支障をきたす迷惑施設である。しかし、現代生活に欠かせない施設であり、現在地に必要である。航空機以外から発する二次的公害はある程度緩和できる。朝の通勤時間帯に、空港周辺道路の交通渋滞を緩和するため、空港周辺道路網を整備する、例えば、空港周辺の道路を進入禁止、一方通行で時間帯による進入禁止道路にするなど、生活道路を整備する。</p> <p>・すぐに地下鉄やバスを利用できるので福岡空港は便利がよい。反面、広すぎて待ち合わせなど分かりにくい、もっと分かり易いシステムになるとよいと思う。</p> <p>(近隣空港との連携に関するご意見)</p> <p>・北九州新空港の運営を危惧している。福岡市の立場だけではなく北部九州として考えることで、地球温暖化防止・京都会議の指針も達成できると思う。</p> <p>・国際線のみ新北九州空港に移す。(モノレール等の利用、海上空港考慮)</p> <p>・佐賀空港の今後の活用対策</p> <p>・現在、できつつある新北九州空港を生かす方向にいくことを希望。新北九州空港から、博多・天神までの高速道路を造った方が新たに福岡空港を造るより、早道で経済的である。現在ある福岡空港は国内線に、新北九州空港は国際線と住み分けると良い。</p> <p>・新北九州空港に中国・韓国便を一部移してはどうか。</p>	

ご意見の内容	考え方
<p>・福岡空港は国内線専用、北九州空港はアジア方面、佐賀空港はその他の国とし、博多駅、天神からそれぞれに無料シャトルバス(県・市・空港会社負担)で結べばいいのでは。</p> <p>・ひとつの考えとして、現在の福岡空港を国内線専用として、もうひとつは24時間の貨物と国際線として利用するのもよいかと思う。</p> <p>・福岡空港は、大都市に最も近い空港で利用価値及び利便性が最も高い、大都市の中にある空港であるが故に、北(博多湾)からの進入にビル等が障害になる危険性が高い、滑走路が1本なので、発着の枠に制限があり、これ以上の増便が難しい、玄界灘に福岡空港を移転する案は、冬季の季節風等を考えると問題がある、九州のメイン空港(国際空港)なら福岡市に設置する必要はない、など考えると、国際空港として位置付けられる空港が必要であれば、現佐賀空港を拡張すればよい。(九州新幹線が長崎ルート等整備されれば福岡市に置く必要がない)将来の拡張性を持った発展持続できる国際空港として設置するのなら九州の北端(福岡市)に置く必要がなく、福岡空港は地方空港として残しておけばいいのではないかと。</p> <p>・羽田、成田の例のように国際線を廃止して、佐賀空港を24時間利用の九州国際空港として拡張すればどうか。福岡空港の国際線ターミナルは国内ローカル線専用にして、誘導路の内側へ何メートルか移動し、小型機専用で利用できる。福岡は九州で第一の都市であり、博多から佐賀空港へ鉄道と高速道路の直結により時間短縮され、気になる時間でもなくなるのではないかとと思う。高速道路に関しては、東背振方面から佐賀市横を通り、佐賀空港と直結、又湾岸道路として、武雄より福富町、佐賀空港、柳川、山川PA方面の新設により、長崎、熊本、鹿児島方面の利便性も向上、鉄道に関しては、西鉄は柳川より、JRは佐賀駅より延長し、特急を走らせることによりスピード化可能。工事費に関しても、玄界灘を作るより、また仮に同額とした場合でも利用効果にすれば、遥かに潤いをもたらすと思う。有明海は浅瀬により工事費も安くでき、騒音の心配がなく24時間利用が可能。ソウル、上海空港に負けない発着利用料金を設けることによりアジアの中継地となり、さらには欧州、北米への期待も膨らむのではと思う。</p> <p>・近隣の佐賀空港と24時間利用可能な1年後開港予定の新北九州空港と物流のすみ分けを考えれば、福岡空港の対策のポイントがはっきりすると考える。新北九州空港の開港を待って政策的目標等を考えても十分と考える。</p> <p>・北九州空港と佐賀空港を直結のミニ新幹線で結び相互利用の利便性を高め、福岡空港については、投資した騒音対策費、今後の対策費等を考慮し、永久に残すべき。</p> <p>・佐賀空港は、4000mのR/Wが4本も作れるといわれている。軟弱地盤も技術的に対策可能であり、九州の主要都市からミニ新幹線と高速道で結び、物流拠点としても活用し、他地域で新たな開発が発生しない方法をとるべきである。</p> <p>・現在周防灘に建設中の新北九州空港及び隣県の佐賀空港(すでに数年前に開港されているが、利用度が低いと聞く。)との連携について、アクセスを整備すれば、距離的には(例えば、同じ九州管内にある鹿児島、大分、長崎空港の位置関係からみても。)問題はないのではないかと考える。それぞれの空港の利用促進につながり、十分に検討に値すると考える。</p> <p>・全ての要素を検討すべきだが、特に近隣空港との連携方を最優先に検討すれば、結果は早く見えてくると思う。先日大分空港に行き、1時間待ったが飛行機が一機も飛んでいなかった。</p> <p>・福岡空港は、日本一便利な空港であり、わざわざ別に造る必要を認めない。拡幅することで対応出来る。それでも不足なら、佐賀空港との連携も考えてみてはどうか。</p> <p>・現在の福岡空港の路線等を佐賀空港や新北九州空港、長崎空港などの北部九州の空港へ振り分ければ、混雑が緩和されると思う。</p> <p>・現福岡空港の更なる効率的運用と周辺空港(佐賀、北九州)の併用によって十分需要に対応出来るため、新福岡空港は必要ない。人口も減少傾向になり、今迄のように右肩上りの増加は考えられない。投資額を考えてもとても財政的にも無駄。周辺空港のアクセス開発で地域も活発になる。</p> <p>・新宮沖とか、海上空港とかの話があるが、玄界灘の荒海の中、水深も60mか100mはあり、これを埋めたてるといふのか。冬は風が強く連絡橋を作っても危険。他の空港を利用する方が良い。</p>	

ご意見の内容	考え方
<p>・福岡空港の騒音が気になっている。将来深夜便利用の空港となるのは問題。その点で北九州空港、佐賀空港がよいのであれば、深夜便は両空港を利用するようにした方がよいのではないかと思う。</p> <p>・近隣空港との連携方を徹底的に研究し、問題点を列挙し、市民とともに考える姿勢を基本としてもらいたい。</p> <p>・佐賀空港は現在殆ど運航の態様をなしていない。しかしこれをないがしろにする訳にはいかない。佐賀空港は福岡空港の代替空港として位置づけるにしても今後相当な検討が必要。代替空港については北九州空港も考えられるが、これも管制圏等について十分な検討が必要。</p> <p>・北九州、佐賀両空港へのアクセスと利用方法を徹底的に考察する必要がある、大阪伊丹と関空の現状など検証することが必要である。</p> <p>・高速道路を、新北九州空港や佐賀空港まで延長し、交通アクセスを良くし、両空港と機能分担をする。</p> <p>・21世紀の早い時期にニューヨーク～日本間が4時間を目標にされるなど、地球が狭くなるような時代、福岡空港は国内一利用者に利便性を持つ空港であり、北九州空港と相互活用していくべきだと思う。北九州空港の取付道路等を整備すれば、九州、四国の西部、中国等も視野に活用できると思う。百年の大計で計画して欲しい。</p> <p>・国も地方も合わせて700兆円という大借金をしている。個人ならとうに個人破産。福岡空港の過密は認めるが、隣りの佐賀、新北九州空港等を利用するよう行政が道路等環境を整備し、危険がある場合に限り空港の新設を考慮すべき。負債は国民又市民の借金、行政は市民の血税を無駄のない様に使う</p> <p>・県内に空港は2港あるが、両空港を有機的に活用すべき。新線建設案は3件あるがいずれも北九州市をベースに考えられている。両空港を直結することを考えるべき。</p> <p>・佐賀空港、新北九州空港などの話は、東京の人間の言うこと。</p> <p>(中長期的な観点から抜本的な対応策に関するご意見・・・滑走路増設等)</p> <p>・総合的な調査は滑走路を増設しない場合の能力の見極めと将来需要への対応策の検討に大別され、この中に滑走路増設の検討があるが、福岡空港は、一本の滑走路では時間帯によっては、限界に近い現状にあり、滑走路の増設、運用時間帯の拡大も大きな課題と思う。滑走路を増設した場合、一本は離陸専用にするれば用地取得も可能で、能力も拡大すると考える。</p> <p>・福岡空港は、都心に近い利点があり、出張者には大変好評であるため、当然数も増え、お金も落としていくことになる。このような人間の心理面はなかなか表面にでてこない。仮に新空港を作るとしても、工期中に限った活況であり、街の永続性を考えると現空港の拡張の可能性という点を検討してもらいたい。</p> <p>・地理的に大変便利な現空港の能力見極め、すなわち有効利用が一番と思う。空港ビルなどまだ十分使用可能と思われるし、現在の周辺道路、駐車場、店舗等を全部地下道路、地下駐車場とすれば、地上には相当な空地が見込まれると思う。まずエプロンの移設などを行い、のちに第二滑走路の建設を検討すればよいのではないか。立退き、用地買収、地下工事など相当な期間と予算も必要だろうが、新空港建設(移設)の比ではないと思う。</p> <p>・現空港は利用者の交通など極めて利便性が高く、恐らく日本で一番の空港と思う。また、佐賀空港は不便、佐賀の人でも福岡空港を利用していると聞いている。現空港の拡張、滑走路の増設が最高と考える。</p> <p>・現段階では、離着陸が飽和状態であり、危険な状態ではないか。近隣APとの連携は非常に難しいと思う。短い滑走路1本では、危険であり、滑走路の増設が出来るのなら、それが1番よいのではないか</p> <p>・現空港への交通アクセスから考え、近い将来満杯といわれているが、滑走路1本では対応が困難と思われるため、滑走路の1本増設が必要である。増設に伴う用地確保については、地権者との折衝の課題があるが、滑走路の端を横切る南側の道路を地下道にし、3,000mにし、空港東側(国内線入口)付近を再開発してはどうか。</p> <p>・現空港の滑走路の増設が必要。</p> <p>・現在の福岡空港は狭すぎ、滑走路2本の余裕はない。</p> <p>・現在、出発、着陸にかなり待たされる。現在の空港は狭隘で、R/W(滑走路)を増設する余裕はない。</p> <p>(中長期的な観点から抜本的な対応策に関するご意見・・・新空港)</p> <p>・アジア展開を見込んで、新福岡空港の建設は必須だと思う。</p> <p>・東南アジア諸国の経済発展はめざましく、豊かさが日本への観光を増幅していく事は目に見えている。その窓口としては福岡が最適であり、香港、仁川の空港に匹敵する規模の空港を期待する。</p>	

ご意見の内容	考え方
<p>・空港は、ぜひ新設して頂きたい。いまの議論は離着陸のキャパシティに終始し、「騒音」と「危険」という重要な部分が欠落している。現空港は昭和10年代、軍飛行場として田の真ん中に作られたもので、今であれば、絶対にここに立地しないだろう。約40年前、米軍機が九大に墜落した当時は「都会の中の危険な空港」という烙印を押されたこともある。朝7時半から夜10時半まで騒音に悩まされ、かつ墜落の心配を年中強いられている周辺住民のこともぜひ考えてもらいたい。</p> <p>・地方第二種空港として、移転は大いに結構と思っていた。自宅の上空を毎日低空で進入している飛行機が落ちない補償はなく、直近ではフィリピンでも(事故が)あった。そうなった場合、誰が責任を取るのか、反対のための反対は困る。</p> <p>・現福岡空港は利便性は日本一、ただし危険と紙一重の立地である。(特に着陸時、博多港より進入し風の向きによりUターンして着陸するとき)よって新空港は利便性を確保しつつ安全な施設とすべき。</p> <p>・政府のJT株(100万株50%を保有しています)を売却すれば、1兆円にはなる。新空港には8200億円かかると聞いているが、このお金で地下鉄箱崎線の空港への直接のり入れをしても良いと思う。早くしないと事故が起きる可能性もあり、議論しているひまはないと思う。知事が国会議員に陳情すべき。</p> <p>・福岡空港は現在満杯の状態にある。事故が起きる可能性もあり、心配している。年間の離着陸回数は14万回を数え2分21秒に1回の間隔で離着陸している(2000年3月)。名古屋や成田よりも過密といえ、日本一過密といえる。一気に空港を建設するという訳にはいかないで、2006年には北九州新空港もでき、佐賀は空港ができたばかりであり、約10%をしめる北九州市都市圏、6%をしめる佐賀県の利用者に遠慮してもらうことはできないか。安くて早い等から飛行機の利用が多いことを考えると、新空港がほしい。新博多駅も新空港ができてから作っても遅くないと思います。70年もあれば出来ると思う。</p> <p>・日本一過密といわれているのを実感する。危険が迫っているのでは。なるべく迅速にstep2、step3、step4と進めた方がよいと思う。新空港の建設をできるだけ早く願いたい。</p> <p>・国際線のみ西戸崎(志賀島)に移転する。(アイランドシティとの連携、福岡地下鉄線の延長考慮)</p> <p>・全体的な九州圏的な見地から九州の中心地に大型空港を建設し(熊本等)交通アクセスを検討。(航空機の大型化、スピードの高速化等を十分考慮し50年後の見通し等の計画を)</p> <p>・24時間運航が可能な、志賀島の博多湾側、海の中道につけて新空港を作るのがよいと思う。新北九州とふたつは、万一の事故を考え必要と思う。</p> <p>・福岡空港の目指すものをどこに置くのかにより今後の事が決まってくる。これまでのやり方や見通しては新空港の建設は困難。博多湾埋立地の利用、福岡市民の利便さを考慮すれば、海/中道付近に建設し、埋立地を物流基地として利用することが東アジアのハブとして好条件ではないかと考える。</p> <p>・以前、新宮沖に新空港を造る案があったが、波が荒く、難工事となり、莫大な事業費となる。新空港は、荒尾・大牟田沖に造るべき。新幹線なら大牟田まで20分程度で着く。</p> <p>・一部で予想されている玄界灘方面の空港は、日本海の天候で就航率に懸念がある。また、新しい空港と市街地との間にアクセス(鉄道)が必要。他空港と管制面での錯綜を避ける必要もある。</p> <p>・ここ数年は離陸・着陸が時間帯によってはかなり待たされる。運航便が多く機能麻痺の寸前。滑走路が1本しかない弊害といえる。空港の移設、滑走路の増設が必要である。玄界灘は裏日本の天候。冬季には雪等が予想される。雪等で空港の閉鎖も考えられ、就航に影響が考えられる。また海上は風向きの変化が考えられ、滑走路1本ではかなりの支障が考えられる。最適地は南の鳥栖付近ではないか。鳥栖付近では佐賀空港と官制上錯綜が考えられるがWx(航空気象)の影響も少ないし、鉄道等のアクセスも問題ない。</p> <p>・PI方式を採用するのは良いが、本当に新福岡空港が必要に迫られているのかどうか疑問がある。その1つに人口問題、2007年から日本の人口は激減するのに福岡は増加するのか。次に人工島(アイランドシティ)の問題が未解決のまま進めて良いのか。大型船が往来する中、博多湾は汚染されないのか、過剰な開発で中央区ではイノシシが、東区ではサルが出没している状況もあり、これ以上開発を進めるべきなのか。もう少し時間を掛けて新空港に取り組むべきではなからうか。</p> <p>・空港が移転する際、跡地整備と東区アイランドシティー及び九州大学が移転した後どの様に計画するか。住宅計画等であれば飲料水の問題が心配。</p> <p>・海を埋立てるとした場合、「環境整備をどの様に進めていくのか。」「沈下が生じた時の処置をどの様にするのか。」「埋立造成に用いる建設費用はどの位か。」「埋立の深さは何m位で検討されているか。」「関西空港と新福岡空港の比較。」について検討すべき。</p>	

ご意見の内容	考え方
<p>・新空港移転ケースの場合には、現空港敷地の1/3以上を占める私有地の地権者への対処法、また、跡地が都心に近接し、利便性が高く、好条件を有するポテンシャルの高い位置であることから、再開発に関しても、併せて論議の必要があると考える。</p> <p>・現空港の位置関係で福岡市都心部の建物には高度制限がかかっている。都心部が高度制限から外れる位置に空港を移転することへの賛否(メリット、デメリットを含め)を、もっと検討すべき。</p> <p>・福岡空港の問題点は、世界に例を見ない、都心から4km以内にある点にある。郊外に移転することを絶対に条件とすることが必要。</p> <p>・福岡空港は西日本最大の玄関ではないかと思う。現空港周辺の騒音対策費だけでも相当額が支払われていると聞いており、新空港を作り、移転後に、空港跡地を売却すればよいのではないかと思う。</p> <p>・仮に新空港をいづれかに建設するとしても空港建設だけではなくアクセス整備への再投資が大きな問題ではないかと思う。</p> <p>・福岡空港を我が国で一番便利の良い空港として利用している。新福岡空港については、一つの県に海上空港を2つは、問題があるし、交通・輸送の面でもマイナスが多い。</p> <p>・海上空港建設に反対。(経費、今後の利用者減少)</p> <p>・未来を背負う青少年育成のために、玄界灘の海をこれ以上、汚したり、奪ってはいけない。私達大人は経済成長のために随分これまで野山の自然や海を汚し、子供達から奪ってきた。そのつけが今、少年犯罪や非行として現れてきている面がある。幼少時自然の中で、海や山で過ごす事により将来、たくましい人間が育つと考える。</p> <p>・現福岡空港は国内で最も利便性の高い空港と思っている。航空需要の大巾な増大に伴う対応策については、数年前有識者をメンバーとした委員会を立ち上げ、(会長は牧野昇氏)数件の案を比較・検討し、博多湾に近接した相島周辺の海を埋立て造成する海上空港が決定され、公表されたと記憶しているが、今回の調査において、この案はどう取り扱うのか。</p> <p>・一体现在の空港にいかなる問題があるのか。これ以上の設備投資は、財政難の折からみても贅沢に思える。多少の不便是長続きしないのだから辛抱すればよい。福岡空港は現状のまま凍結し、新規設備投資は我慢すべき。弊害が生じるとは考えられない。</p> <p>従って、空港の容量の増加は必要ない。もし、現状維持ですべての問題があれば、それこそ大いに広く周知徹底すべきである。それが市民の共感を得る近道である。</p> <p>・今まで通りで良いかと思う。</p> <p>・現在の福岡空港は、日本でも最高の立地であると思う、そこは、絶対に守ってもらいたい。</p> <p>・福岡空港は都心から近く、利便性が高いため、現在の場所で効率を向上させ、諸問題を解決してほしい。国、地方とも財政が非常に厳しく、不要な事業はやめてほしい。</p> <p>・今の空港は博多、天神から地下鉄で5分ないし10分と交通の便利が良いこと、便数も多く料金も割安、約70キロ圏内はおろか高速バス等利用して、佐世保、熊本、大分方面からの利用者もある。福岡空港は条件として整っており、将来も残す必要があると思う。</p> <p>・交通利用においては、安全と利便性こそ第一優先。現空港へのドアツードアアクセスは国内でも最高であり、県内の東西南北すべての地域からのアクセスが整備されていると思う。来県者を含み利用者の大部分は国内・国際線とも現空港が最適であると考えていると思う。</p> <p>・利用者の立場からすると、現在の国内有数のアクセスの良さを保ちつつ、拡張性や安全性が更に向上するような方向性が検討されることを期待する。</p> <p>・現空港の地上アクセスの利便性は日本一、海外の大空港と比べても、この点ではトップクラス。この利点を損なわず、いくつかの改善を施せば、滑走路は1本でも稼働率のいい素晴らしい都市空港に生ま</p> <p>・世界一便利な福岡空港に誇りを持っている。地下鉄を利用すれば博多駅5分、天神まで10分でこのような空港は、他にはない。</p> <p>・現福岡空港については、空港の管制能力は年13万回(離着で1回)で2005年には満杯になるといわれているが、福岡空港は世界的にも利便性が高く各航空会社は福岡空港を望んでいる。</p> <p>・バブル期以来、24時間空港、海上空港と騒がしかったが、福岡市に生まれ育ったものにとっては、今の場所ですべて自分たちの空港だという思いがある。この場所を捨て、海上なり他の場所へ移れば、今の場所には住宅やビルなどが立ち並び息苦しい場所になるのは目に見えている。この空間を是非今後も残してほしい。</p> <p>・日本は少子高齢化で人口が減少するので、朝の発着時間帯を集中させるダイヤを組まないことなど工夫し、福岡空港は現状のままでよい。新福岡空港を作って膨大な負債を子孫に残してはならない。</p>	

ご意見の内容	考え方
<p>・現状での混雑解消へ向けた対応策としては、午前、午後一定時間帯に集中する離陸着便の調整、民間機優先使用となる、混雑空港指定化等々を検討すべき。</p> <p>(需要予測等に関するご意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・問題の前提となる福岡都市圏の需要予測を公募による機関を設置して論議すること。 ・空港についての意見を述べるにはデータが不足。過去、現在、将来の見通しのデータ、その背景として人口、企業、物流、周辺空港のデータ、将来の人口、企業、物流等の見通し、また福岡空港拡大の可能性等のデータが必要。 ・新北九州空港により、北九州圏内利用エリアができ福岡空港利用が減少 ・福岡空港の需要予測については、新北九州空港が完成した場合のことも考慮のうえ検討してもらいたい。また、羽田空港の許容量の将来予測も検討すべき。 ・関西空港をはじめとして、最近建設された空港は建設計画時点の需要見込みと建設後の需要実績の乖離がはなはだしく、経営的に苦境に陥っている例が多いと聞く。この20年間に国内で開港した空港について、計画時点における需要見込みと開港後の需要実績、年度毎の経営内容の状況等の資料を提示してもらいたい。 ・福岡空港が現状維持ででてくる問題とは何か、具体的に知らされていないし、不透明。特に重要なのは将来の需要予測が、説得力あるものか疑問。日本の総人口は(2003年の統計)平成18年1277414百人をピークに減少に転じ、平成32年には1241014百人に減少し、平成72年は915934百人に激減する。しかも福岡は既に人口減少に突入した北九州空港を控えている、内外の人と物流は、今後減少傾向になるであろうし、外需が増加する見透しも乏しい。福岡市に、空港設備に、回収見通しの不透明な投資をし、子孫に負担増を押しつけることは許されない。 <p>・福岡空港の総合的な調査については、三空港(福岡、佐賀、北九州)の役割・効果を検討し、三空港の航空需要の予測の上に、A案近隣空港、B案滑走増設、C案新空港、といった形で取りまとめるべき。</p> <p>(その他のご意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の空港を利用されている方々から、どのような空港が利用してて良かったか、パターン別にアンケートをとるのがいいのでは。 ・佐賀空港は赤字であり、廃止すべき。新北九州空港へは、新幹線を分岐させ小倉から小文字山のトンネルを掘り、乗り入れを考えるべき。新北九州空港の空域が狭いなら、小月の飛行場は閉鎖。芦屋に統合すれば、空域は確保できる。 ・福岡空港は、都市の中心部に極めて近く、アクセスもよく、一番便利な空港である。帰途は佐賀空港であったが不便極りなく、北九州に長崎、佐賀、熊本と空港があるがこんなに必要なかと思う。 <p>・調査委員会は既に発足し、PIを監視し助言するという第三者機関の選出もされているようだが、調査委員会委員が、公募することなく一方的に選任されたことは、公正・中立を旨とする謳った今回空港調査のあり方を損なうものである。ただちに公募委員を補充することを求める。</p> <p>・調査委員会の選出について疑問がある。この委員会は、福岡空港の現況と将来像に関する基礎的調査のみならず、今後の調査の方向性に至るまで検討することとされており、当然メンバーは公正・中立の立場から選出されなければならず、公募などの方法で県民の意志が十分に反映されるメンバーで構成されるべきであった。にもかかわらず、当局の一方的な判断で選出されたため、納得できる人選になっていない。今からでも公募して補強すべきである。</p> <p>・10年間以上にわたって、福岡県当局を中心に行った調査活動が情報公開が不十分だったため無駄に終わったことを正式に陳謝すべき。行政の御用委員会、シンクタンクなどを排除すること。</p> <p>・開空では、伊丹が廃止されるどころか、最近は便数も増えているし、また、神戸空港も、35キロ圏内に3空港では公共事業、税金の無駄遣いだと思う。</p>	