

福岡空港の総合的な調査PI実施結果のとりまとめ

福岡空港の総合的な調査 PI REPORT
PIレポート ステップ1

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港調査連絡調整会議

福岡空港の総合的な調査 PI REPORT
PIレポート ステップ2

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港調査連絡調整会議

福岡空港の総合的な調査 PI REPORT
PIレポート ステップ3

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港調査連絡調整会議

福岡空港の総合的な調査 PI REPORT
PIレポート ステップ4

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港の今後の発展について、市民の方から意見を伺いました。

福岡空港調査連絡調整会議

福岡空港調査連絡調整会議

国土交通省九州地方整備局／国土交通省大阪航空局／福岡県／福岡市

はじめに

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、国内21路線（平成21年2月現在）を有し、主要地域拠点空港として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に大きな役割を果たしています。

また、東アジアに国内路線並みの時間で行けるといふ地理的特性を生かし、アジアの玄関口として国際17路線16都市（平成21年2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。

福岡空港の2007年度の年間発着回数は14.2万回、年間旅客数は1,783万人、年間貨物取扱量は26万トンで、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。

しかし、福岡空港の年間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の将来像の実現に影響を及ぼすことが予想されることから、福岡空港の将来対応方策についての検討が課題となっておりました。

そこで、国、福岡県、福岡市は福岡空港調査連絡調整会議を設置し、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」を実施してまいりました。

この調査では、空港利用者も含めた幅広い市民等のみなさんに対し、積極的に情報を提供し、幅広くご意見を収集していく「パブリック・インボルブメント（PI）」を4段階（ステップ）に分けて実施し、PIの最終段階であるステップ4を去る平成21年1月27日に終了しました。

この「福岡空港の総合的な調査PI実施結果のとりまとめ」は、これまで実施してきた調査結果やPI活動の実施結果を総括し、とりまとめたものです。

平成21年3月
福岡空港調査連絡調整会議

福岡空港調査連絡調整会議構成メンバー
国土交通省九州地方整備局／国土交通省大阪航空局／福岡県／福岡市

も く じ

I 総合的な調査およびPIについて 3

- 1 福岡空港の総合的な調査およびPI導入の経緯 -----3
- 2 PIの進め方と各ステップで実施した情報提供の内容 -----3
- 3 PI活動を通して、各ステップで情報提供した主な内容 -----4

II PIの実施結果 8

- 1 PIの周知広報および活動の内容 -----8
- 2 PI活動の結果 -----8
- 3 ご意見を寄せられた方の属性 -----11
- 4 提供した情報についての理解度 -----13
- 5 寄せられたご意見の分類 -----14
- 6 寄せられたご意見の傾向 -----17
- 7 PI実施結果のまとめ -----18

I-1 福岡空港の総合的な調査およびP I 導入の経緯

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年度から国（九州地方整備局、大阪航空局）と地域（福岡県、福岡市）が連携・協力し総合的な調査を行うこととなりました。

調査を進めるにあたっては、空港整備を含む公共事業全般に求められている透明性の確保や、説明責任の一層の遂行の観点から、本調査では、みなさんからのご意見をいただきながら進める、パブリック・インボルブメント（略してP I*）の手法を取り入れることとしました。

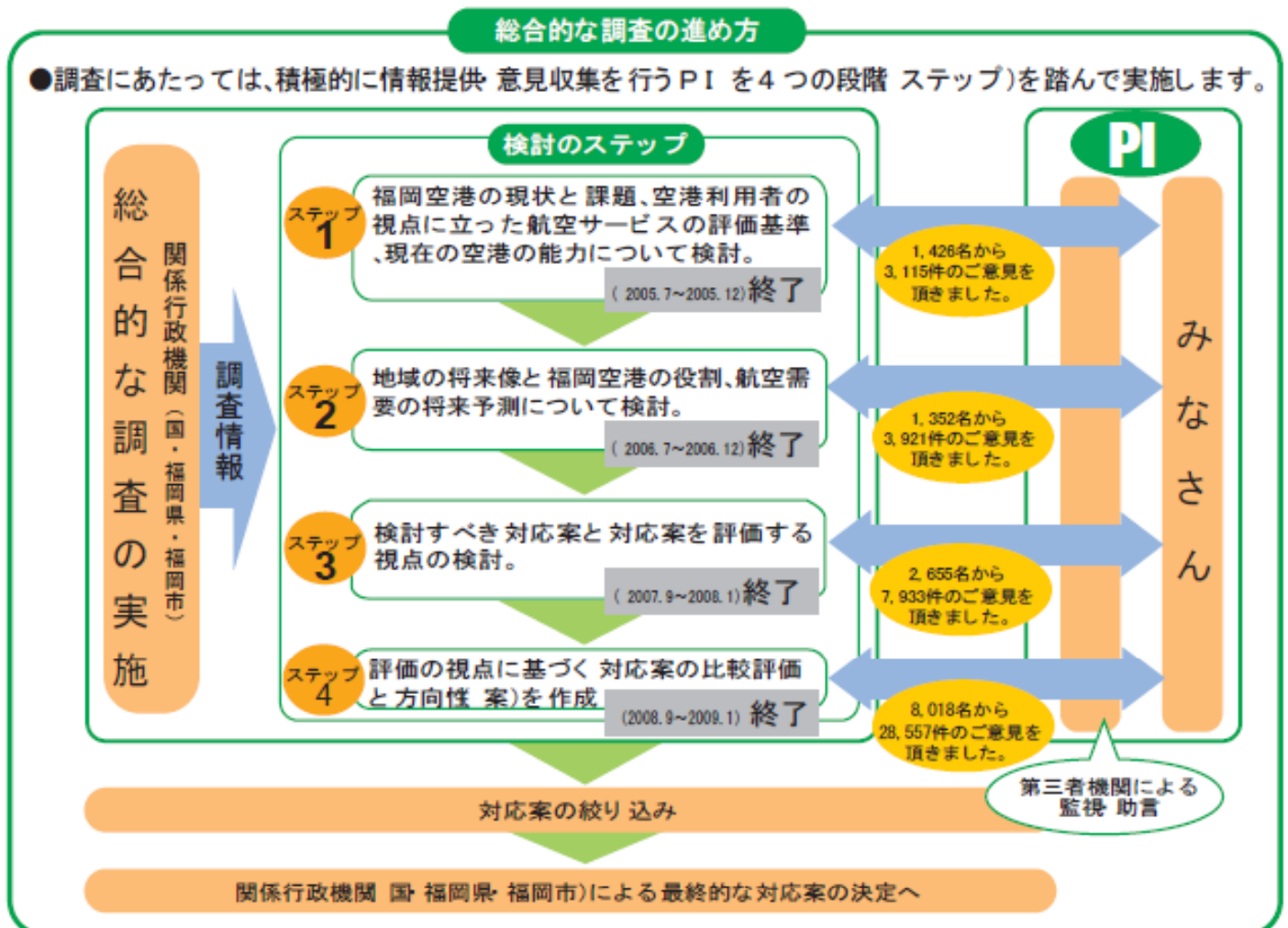
I-2 P I の進め方と各ステップで実施した情報提供の内容

P I は、「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」（平成16年6月）に基づき、4つの段階（ステップ）を踏んで実施しました。

各ステップの実施時期は、ステップ1が2005年7月から12月まで、ステップ2が2006年7月から12月まで、ステップ3が2007年9月から2008年1月まで、ステップ4が2008年9月から2009年1月まで実施しました。

各ステップで提供した情報や検討した内容は、ステップ1が「福岡空港の現状と課題」と「空港能力の見極め」、ステップ2が「地域の将来像と福岡空港の役割」と「将来の航空需要の予測」、ステップ3が「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」、ステップ4が「将来対応方策の比較評価」と「方向性（案）」でした。

なお、P I の実施にあたっては透明性・公正性を確保するために、第三者機関である「福岡空港調査P I 有識者委員会」を設置して、P I の実施計画や活動、実施結果について、監視や助言、評価をいただきながら進めました。



※ P I：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、検討を進めていく方法のことです。

I-3 PI活動を通して、各ステップで情報提供した主な内容

●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。

○福岡空港の現状と課題

利用者から見ると（利用者アンケート結果）

- ・利用者は「路線数」、「便数」、「アクセス」、「航空運賃」を重視していることがわかりました。
- ・利用したい時間帯は朝・夕のピーク時であることや便数の少ない路線が多いことに不満があることがわかりました。

地域から見ると

- ・福岡空港は九州、福岡の経済発展を支えています。
- ・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ています。
- ・航空機騒音や建物の高さ制限などの課題があります。

福岡空港の施設面から見ると

- ・駐機場、滑走路、誘導路等に混雑の原因があります。

○空港能力の見極め

- ・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始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、年間滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれることがわかりました。

●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。

<p>【着目する論点】</p> <p>①グローバル化 : 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</p> <p>②少子高齢化 : 国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に富んだ地域</p> <p>③地方分権 : 地域性を活かして競争力のある自立した地域</p> <p>④価値観の多様化 : 様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域</p> <p>⑤IT化(高度情報化) : 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</p> <p>⑥社会資本形成 : 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</p> <p>⑦環境重視 : 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</p>	<p>【地域の将来像】</p>
<p>【福岡空港の現状と課題】(ステップ1の結果から)</p> <p>利用者の視点・地域の視点・航空ネットワークの視点・空港施設の視点</p>	

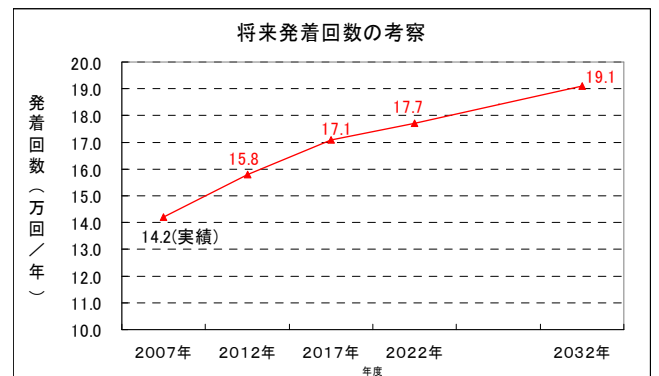
<p>【福岡空港の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港 【必要となる取り組み:航空ネットワークの拡充】 ●サービス向上を促進し、航空需要を支える空港 【必要となる取り組み:空港容量の確保】 ●福岡の交通結節機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港 【必要となる取り組み:利用者の利便性向上】 ●地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港 【必要となる取り組み:幅広い航空利用と安全・環境等への配慮】
--

- ・航空需要予測の結果、福岡空港は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ことがわかりました。



なお、ステップ2、3において需要予測に関するご意見が多数寄せられたことから、ステップ4では平成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。



●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。

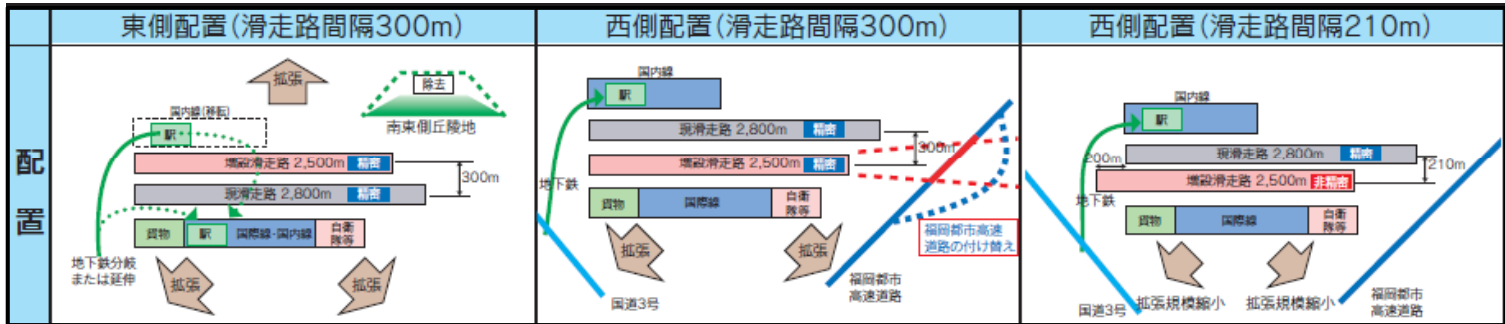
○将来需要への対応方策

①近隣空港との連携

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現困難であるため、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。

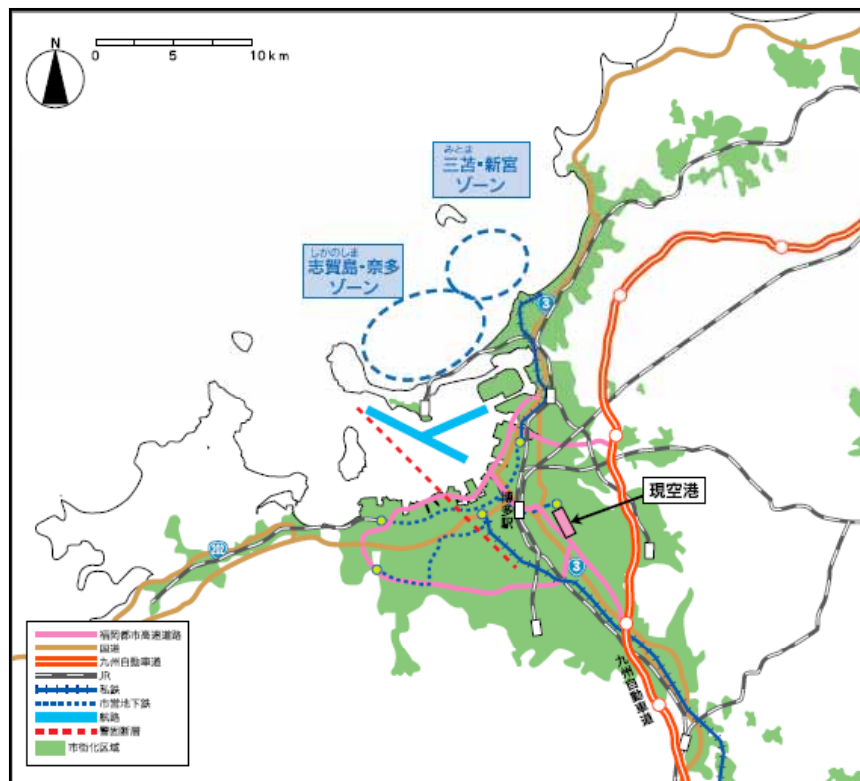
②現空港における滑走路増設

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て、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の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

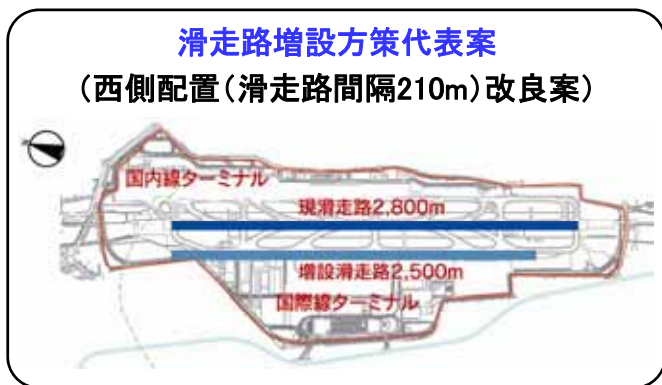
将来対応方策を比較するにあたっての視点として、「福岡空港の現状と課題」および「地域の将来像」から導き出された「福岡空港の役割」を基に以下の5つを設定しました。

- 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

●ステップ4では、「将来対応方策の比較評価」「方向性（案）」についてまとめました。

○将来対応方策の比較評価

- ・方策ごとに代表案を選出し、各方策の比較評価を行いました。
- ・現空港における滑走路増設では、周辺への影響および事業費・工期の面で最も優位である「西側配置（滑走路間隔210m）改良案」を代表案としました。
- ・新空港では、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案のうち、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「三苦・新宮ゾーンN61° E案」を代表案としました。
- ・将来対応方策の比較評価については、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や空港整備事業の評価項目、他空港の評価事例を参考に「評価項目」を設定し、この評価項目を用いて、滑走路増設と新空港の代表案の比較評価を行い、それぞれの特徴を整理しました。



評価視点	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 (三苦・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【処理容量: 18.3万回/年(19.7万回/年)*】 ●新空港方策より早く需要増加への対応が可能【工事期間: 約7年】 ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●2032年頃までの需要には十分対応可能【処理容量: 21.3万回/年(22.6万回/年)*】 ●滑走路増設方策よりも供用までに長期間を要する【工事期間: 約9年】 ●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
利用者利便性の視点	<ul style="list-style-type: none"> ●現状の良好なアクセスを維持【所要時間(博多駅から鉄道): 5分】 ●利用時間の制限(7:00~22:00)が継続する ●ウインドカバレッジは現空港と同じ【ウインドカバレッジ: 99.8%】 	<ul style="list-style-type: none"> ●アクセス時間は現空港より長くなる【所要時間(博多駅から鉄道): 概ね15~20分】 ●24時間の利用が可能となる ●ウインドカバレッジは現空港よりやや劣る【ウインドカバレッジ(津屋崎ステーション): 98.1%】
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 	<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
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 	<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
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【概算費用: 約2000億円】 ●将来に渡って環境対策費、借地料の支払いが継続する【環境対策費: 約62億円 借地料: 約82億円(直近10年間の平均値)】 ●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"> ●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【概算費用: 約9200億円】 ●環境対策費、借地料が不要になる【環境対策費: 約62億円 借地料: 約82億円(直近10年間の平均値)】 ●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

* 処理容量の()書きはピーク時以外の昼間時間帯を有効活用した場合

○方向性（案）

・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

II-1 P I の周知広報および活動の内容

P I の活動は、各ステップの目標の達成を目指し、各ステップの「P I 実施計画」に基づき、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に努めました。また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で実施しました。

具体的には、ステップ2では、外国の方からのご意見も募集できるように英語版のP I レポートを作成したり、国際交流機関誌にP I 活動に関する告知を掲載しました。また、P I の実施期間が当初3ヶ月の予定だったものを、催しの追加にあわせて1ヶ月間延長して実施しました。

ステップ3では、より幅広い市民等の方に参加していただくために、これまでの新聞広告やラジオ放送、ラジオCMに加え、TV放送やTVCMなどメディアを活用した広報を積極的に実施しました。また市民相互の意見交換を行う場として、意見発表会や公開懇話会を実施しました。

ステップ4では、市民からの要望に応じて開催する出前説明会を数多く実施し、また、前回のステップ同様に市民相互の意見交換を行う場として、市民意見交換会を実施しました。

II-2 P I 活動の結果

●P I では、より多くの方々に情報を提供するために、各段階で実施したP I 手法を検証し、より効果の高かった手法を重点的に実施する等、様々な工夫を行ってまいりました。

●P I をどのような方法で知ったかについては、各ステップにおいても、PIレポートの街頭配布でお知りになった方が最も多い結果になっております。

表1 各ステップの情報提供および意見収集活動

手法	実施数量 (上段：実施回数、資料配付等) (下段：参加人数)			
	ステップ1	ステップ2	ステップ3	ステップ4
情報提供及び意見収集期間	H17.7.25～10.27 (約3ヶ月)	H18.7.10～11.14 (約4ヶ月)	H19.9.18～H20.1.10 (約4ヶ月)	H20.9.29～12.25 (約3ヶ月)
PI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 H17.8.17～10.31)	4ヶ所 6,935人 (福岡空港 H18.7.10～11.14)	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 H20.9.29～12.25)
説明会	5回 235人	5回 243人	6回 192人	5回 209人
出前説明会 (出前説明会及び要望による個別説明会)	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 51人	—
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	—	—

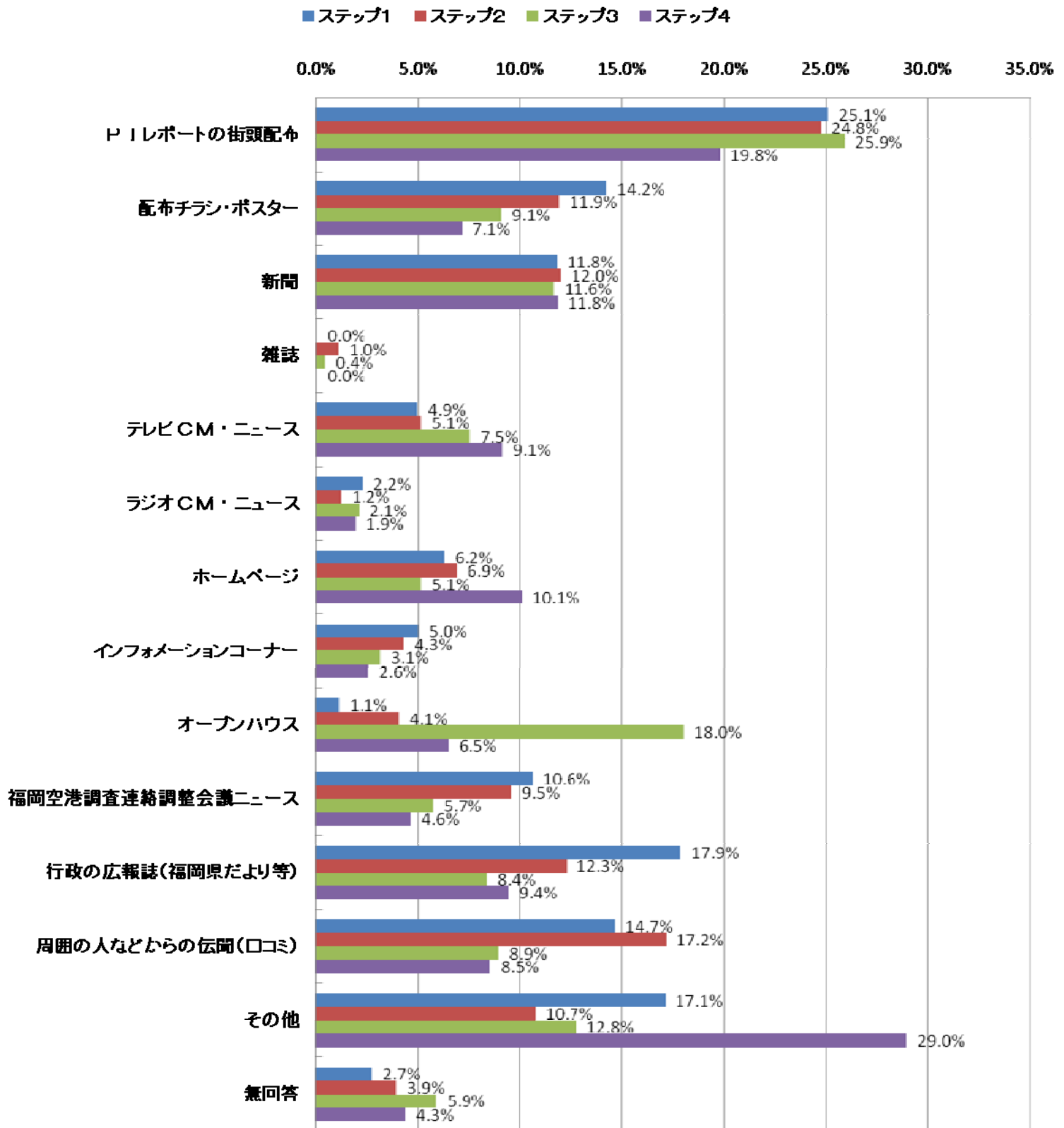


図1 どのような方法でPIを知ったか

●P I 活動の結果、参加したP I の催しへの満足度は、ステップ1から4を通して、「満足」「ほぼ満足」「普通」の方が約65%から86%を占めていました。また意見数は、ステップ3でこれまでのステップの約2倍、P I の最終段階であるステップ4で、そのステップ3の更に約3倍の8,018名の方から意見が寄せられ、ステップが進むごとに意見数も増加してきました。

福岡空港調査連絡調整会議では、その活動結果について①P I 活動は適切に行われたか、②提供された情報が周知されたか、③提供した情報が理解されたか、④幅広く意見を収集し、それらへの対応を示しているか、の4つの視点において、各ステップの目標が達成されたか自己評価を行い、また福岡空港調査P I 有識者委員会からの評価を受け、平成21年1月27日にステップ4を終了しました。

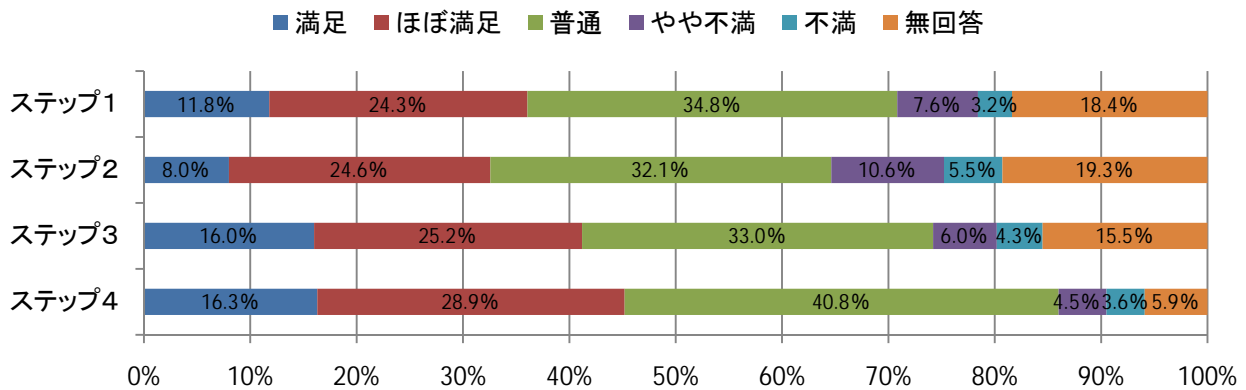


図2 参加した催しへの満足度

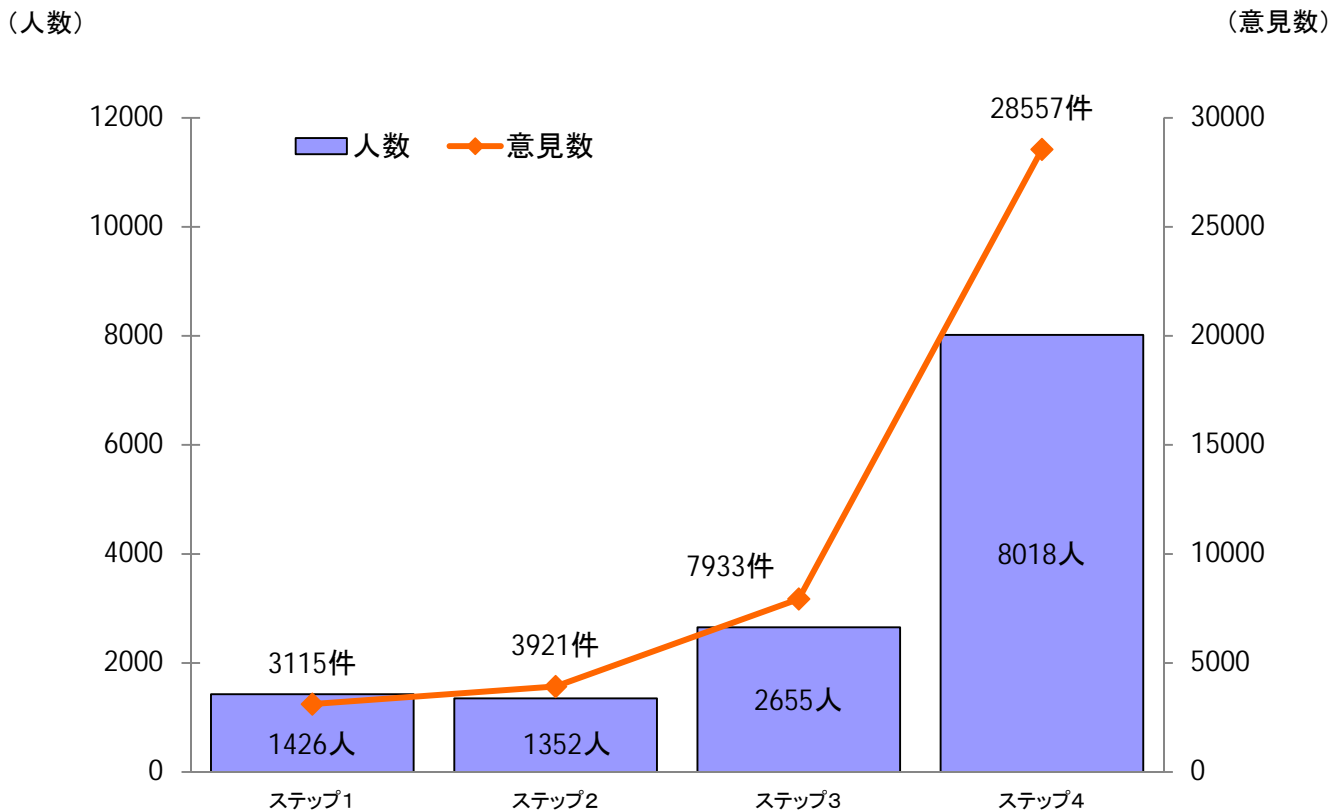


図3 ご意見を寄せられた方の人数と意見数の推移

Ⅱ-3 ご意見を寄せられた方の属性

●居住地については、ステップ1から4を通して、福岡県内在住の方の意見が約8割でしたが、福岡県以外の方からも一定のご意見をいただくことができました。福岡県以外では、東京を中心とした関東地方から意見が多く、福岡以外の九州他県では佐賀県からの意見が多い結果でした。

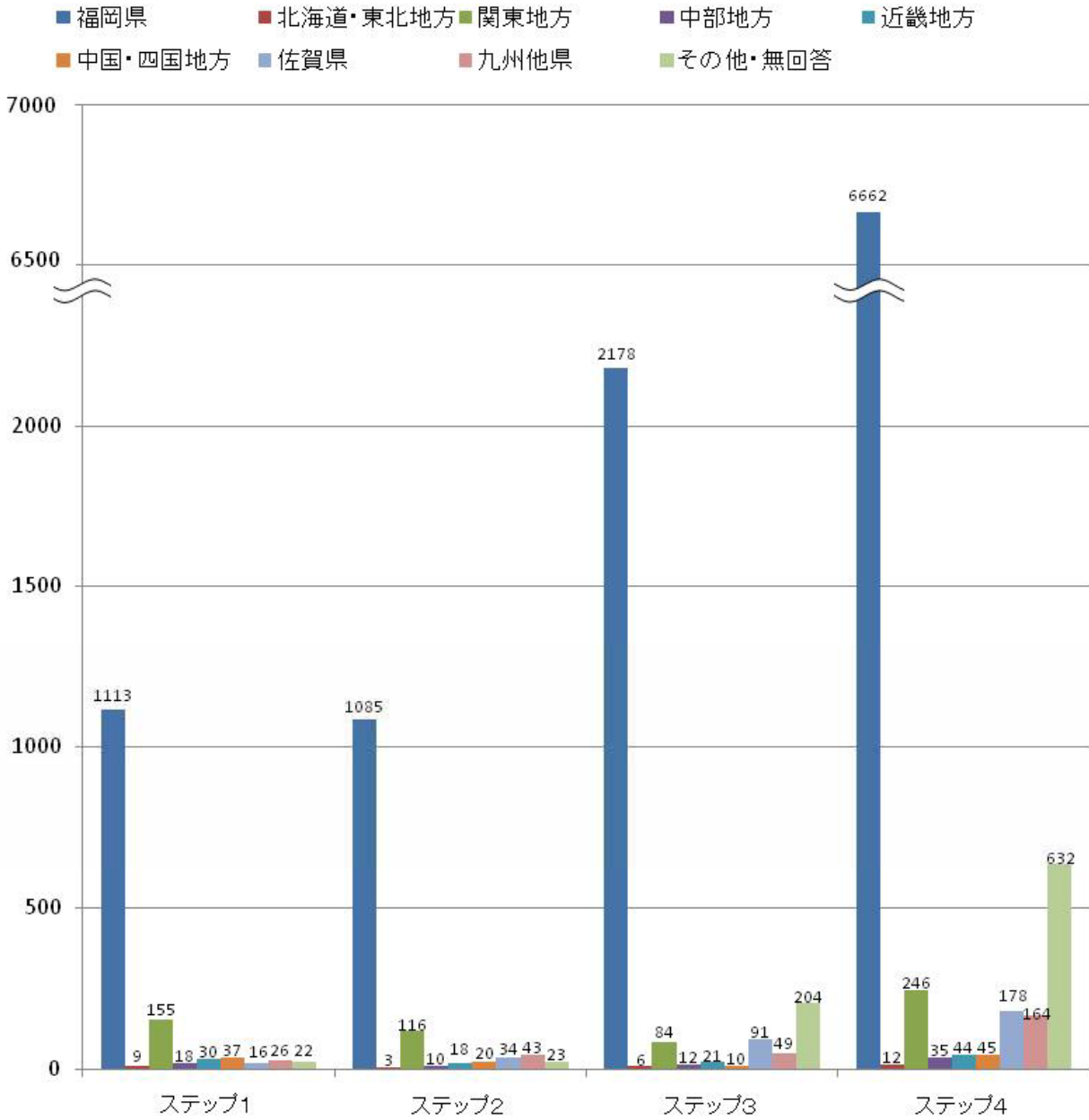


図4 ご意見を寄せられた方の属性（居住地）

●性別については、ステップ1、2では、男女の比率にかなりの偏りがありましたが、ステップ3以降は、女性等が集まる商業施設を中心にオープンハウスを実施するなど、P Iの取り組みを強化した結果、男女の比率も10ポイント以上改善されました。

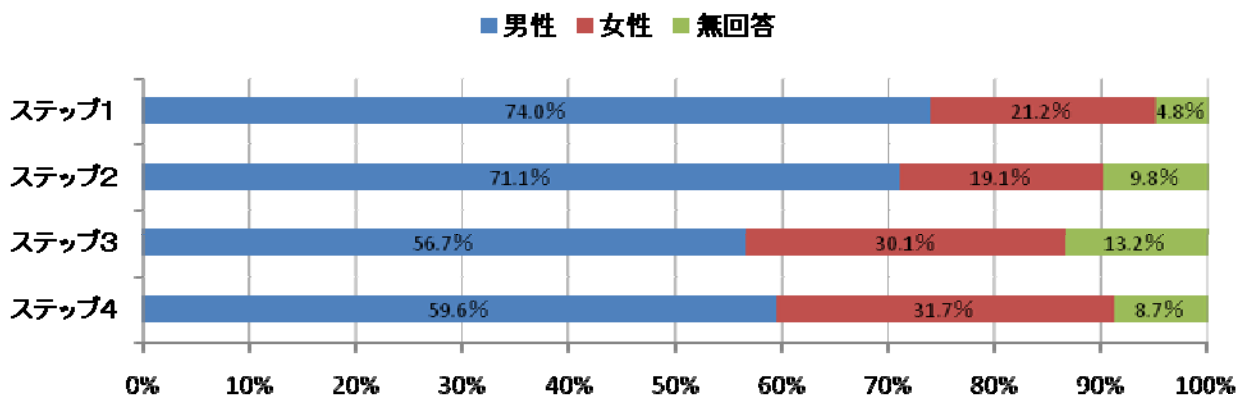


図5 ご意見を寄せられた方の属性（性別）

●年齢については、ステップ1、2では、20歳未満、20代と若年層の比率が少なかったことから、ステップ3から若年層の参加を促すために、大学等での出前説明会も行いました。その結果、ステップ3では、若年層の割合がステップ2より9ポイント上昇し、さらにステップ4では、ステップ3より14ポイント上昇し、各年齢層からバランスよく意見を集めることができました。

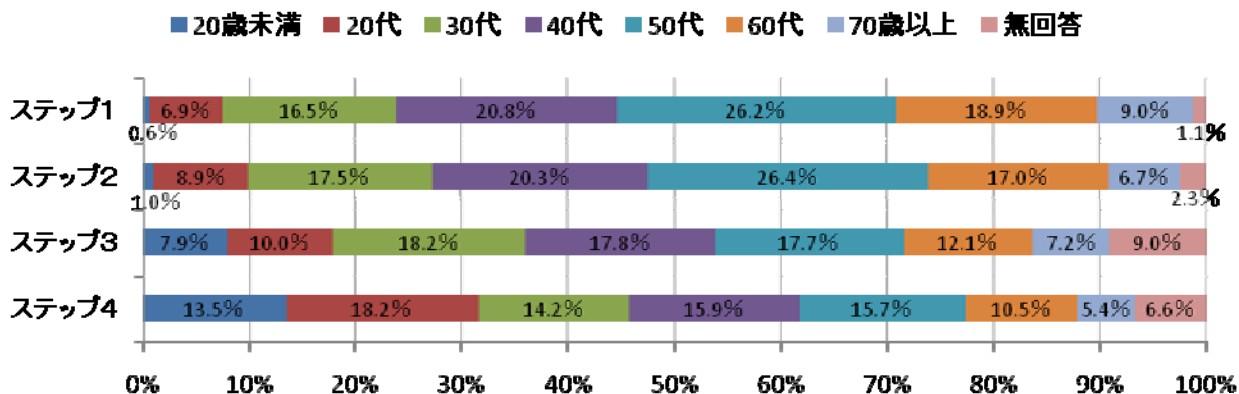


図6 ご意見を寄せられた方の属性（年齢別）

●福岡空港の利用頻度別では、ステップが進むごとに、利用頻度の少ない方からの意見の割合が増加しており、空港利用者のみならず、空港利用者以外の方からも広く意見を集めることができました。

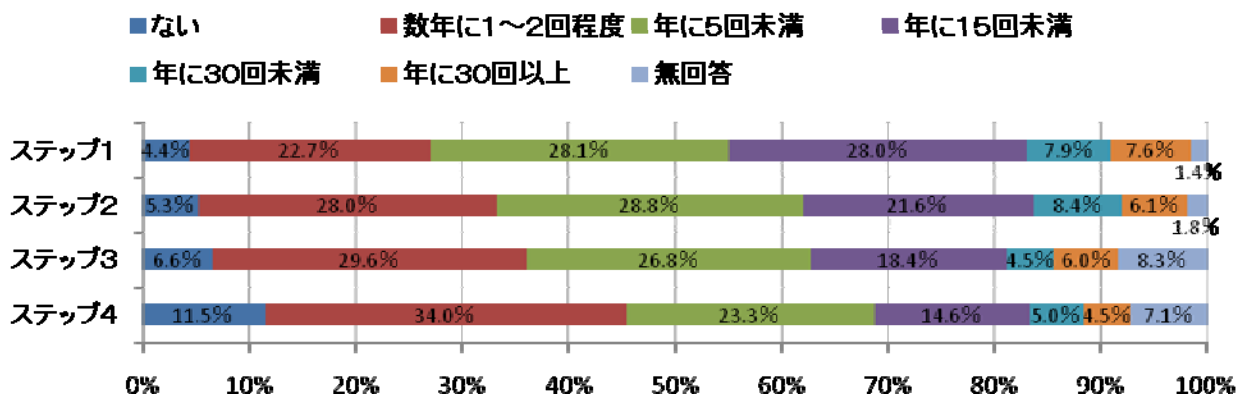


図7 ご意見を寄せられた方の属性（利用頻度別）

●職業別では、全てのステップで会社員や会社役員などのビジネスパーソンから特に多くのご意見をいただきましたが、それ以外の多種多様な職業の方からもご意見をいただきました。また、将来の利用者となる学生の割合がステップが進むにつれて、増加する傾向でした。

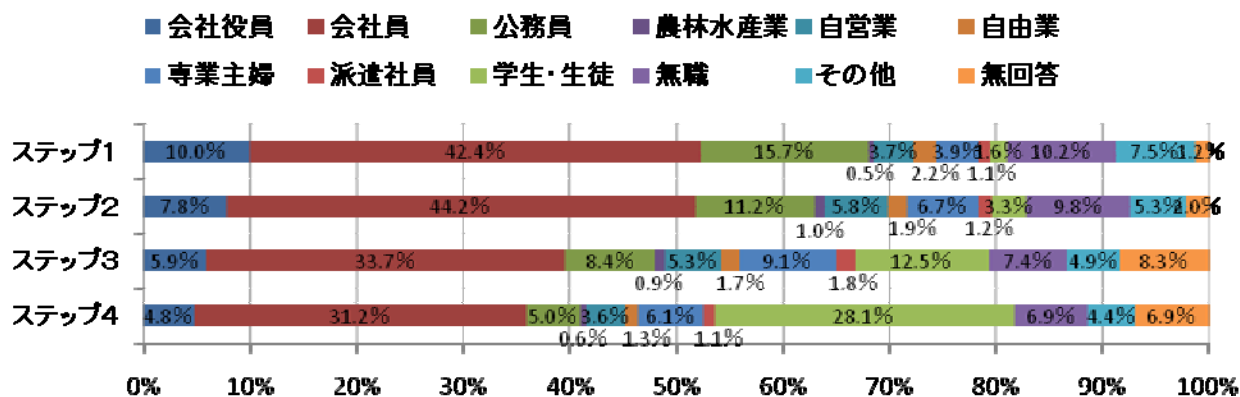


図8 ご意見を寄せられた方の属性（職業別）

Ⅱ-4 提供した情報についての理解度

●PIレポートのわかりやすさについては、「わかりやすかった」「普通」と回答した方が全てのステップを通して、約70%から約86%となっており、PI活動を通して、PIレポートを受け取った市民等のみなさんに、提供した情報への概ねの理解が得られたと考えております。

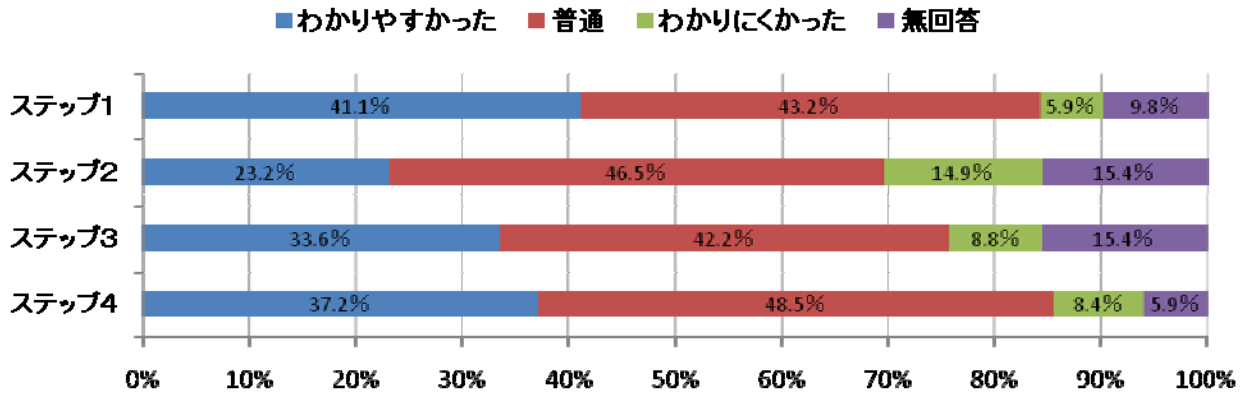


図9 PIレポートのわかりやすさ

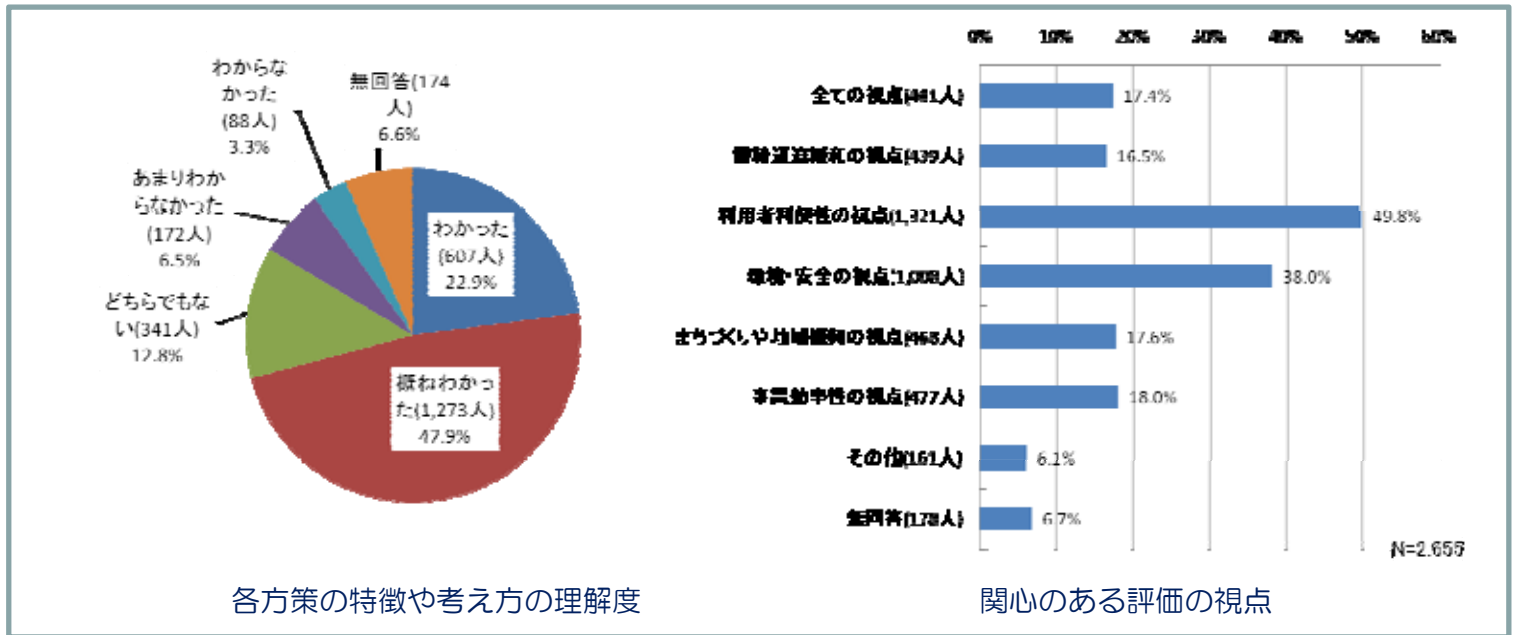


図10 ステップ3の情報の理解度

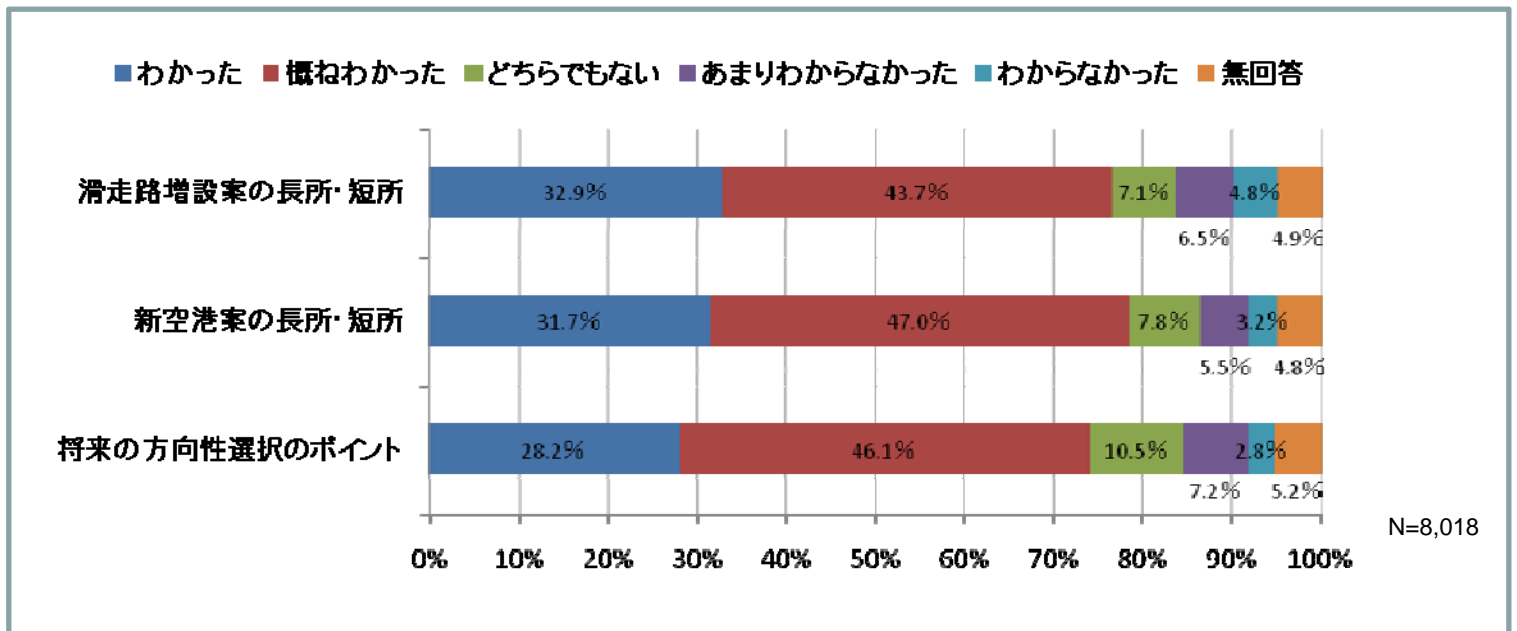


図11 ステップ4の情報の理解度

II-5 寄せられたご意見の分類

●PIで寄せられたご意見については、その内容を把握するために、複数の内容を含む意見について、要素ごとに分割の後、類似した意見を集め、いくつかのグループにとりまとめて整理しました。

●ステップ1では、提供した情報に関する意見やPI活動に関する意見が多くありました。また、ステップ2以降で情報提供する予定の内容に対する意見も約3割を占めていました。

表2 寄せられたご意見の概要（ステップ1）

		寄せられたご意見	
		意見分類	件数
ステップ1	PIに関する意見	395 件	12.7%
	空港能力の見極めに関する意見	315 件	10.1%
	福岡空港の有効活用方策に関する意見	263 件	8.4%
	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	8.4%
	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	6.7%
	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	6.8%
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	151 件	4.8%
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	89 件	2.9%
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	10.4%
	近隣空港との連携方策に関する意見	270 件	8.7%
	福岡空港の将来像に関する意見	223 件	7.2%
	将来の航空需要予測に関する意見	214 件	6.9%
	その他	187 件	6.0%
合計		3,115 件	100.0%

●ステップ2では、「福岡空港の役割」に関する意見と「将来の航空需要予測」に関する意見が多く、それぞれ約25%と約28%の割合でした。また、ステップ3以降で情報提供する予定の内容に対する意見も約2割を占めていました。

表3 寄せられたご意見の概要（ステップ2）

		寄せられたご意見	
		意見分類	件数
ステップ2	地域の将来像に関する意見	439 件	11.2%
	福岡空港の役割に関する意見	967 件	24.7%
	将来の航空需要予測に関する意見	1,080 件	27.5%
	PIに関する意見	285 件	7.3%
ステップ3以降	有効活用方策など現空港に関する意見	210 件	5.4%
	近隣空港との連携方策に関する意見	342 件	8.7%
	現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見	397 件	10.1%
	その他	201 件	5.1%
合計		3,921 件	100.0%

●ステップ3で寄せられた意見のうち、約7割、5,416件が将来対応方策に対する意見であり、将来対応方策への関心の高さが現れたものと考えられます。またその内訳としては、「新空港」に関するものが1,805件、「現空港における滑走路増設」に関するものが1,149件、「近隣空港との連携」に関するものが908件、「対応方策全般」に関するものが1,085件、「その他」469件でした。

表4 寄せられたご意見の概要（ステップ3）

ステップ の区分	意見					
	分類	件数	概要			
ステップ 3	将来需要への対応方策について	5,416 件	68.3 %			
	近隣空港との連携	908 件	11.4 %	(意見の構成)		
				1.利用制限型の方策への意見	129 件	14.2 %
				①国際線の利用制限について	74 件	8.1 %
				②貨物、離島便等の利用制限について	43 件	4.7 %
				③自衛隊等の利用制限について	12 件	1.3 %
				2.需要誘発型の方策への意見	232 件	25.6 %
				①空港へのアクセス向上について	200 件	22.0 %
				②利用者負担の軽減について	19 件	2.1 %
				③路線・便数の拡充について	13 件	1.4 %
				3.近隣空港との連携方策全般への意見	547 件	60.2 %
	現空港における滑走路増設	1,149 件	14.5 %	(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	58.0 %
				①需給逼迫緩和の効果について	49 件	4.3 %
				②利用者利便性の確保について	155 件	13.5 %
③周辺環境への影響、安全性について				192 件	16.7 %	
④都市開発への影響について				22 件	1.9 %	
⑤費用(建設、ランニング)について				159 件	13.8 %	
⑥用地・補償等について	89 件	7.7 %				
2.滑走路の位置・規模について	200 件	17.4 %				
3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	283 件	24.6 %				
新空港	1,805 件	22.8 %	(意見の構成)			
			1.新空港の効果や影響に関する意見	1,034 件	57.3 %	
			①需給逼迫緩和について	47 件	2.6 %	
			②利用者利便性の確保について	296 件	16.4 %	
			③周辺環境への影響、安全性について	142 件	7.9 %	
			④自然環境保全について	143 件	7.9 %	
			⑤費用(建設、ランニング)について	351 件	19.4 %	
			⑥用地・補償等について	27 件	1.5 %	
			⑦利用時間について	28 件	1.6 %	
			2.候補地の選定について	246 件	13.6 %	
3.新空港方策全般への意見	525 件	29.1 %				
対応方策全般	1,085 件	13.7 %	(意見の構成)			
			1.空港能力について	93 件	8.6 %	
			2.現空港の活用について	108 件	10.0 %	
			3.利用者の利便性確保について	204 件	18.8 %	
			4.需要予測について	403 件	37.1 %	
			5.ターミナル施設の機能・設備について	46 件	4.2 %	
			6.総合的な交通対策について	39 件	3.6 %	
			7.その他	192 件	17.7 %	
その他	469 件	5.9 %	(意見の構成)			
			1.空港能力について	93 件	8.6 %	
			2.現空港の活用について	108 件	10.0 %	
			3.利用者の利便性確保について	204 件	18.8 %	
			4.需要予測について	403 件	37.1 %	
			5.ターミナル施設の機能・設備について	46 件	4.2 %	
			6.総合的な交通対策について	39 件	3.6 %	
			7.その他	192 件	17.7 %	
			将来対応方策の評価の視点について	1,839 件	23.2 %	(意見の構成)
						1.評価の視点全般について
2.需給逼迫緩和の視点について	115 件	6.3 %				
3.利用者利便性の視点について	434 件	23.6 %				
4.環境・安全の視点について	405 件	22.0 %				
5.まちづくりや地域振興の視点について	237 件	12.9 %				
6.事業効率性の視点について	510 件	27.7 %				
7.その他	38 件	2.1 %				
PIについて	406 件	5.1 %				(意見の構成)
						1.PIの取り組みに対する意見
			2.PIの催し等に関する意見	99 件	24.4 %	
			3.PIレポートに対する意見	122 件	30.0 %	
ステップ 4に関する 意見	28 件	0.4 %	(意見の構成)			
			1.評価の方法について	25 件	89.3 %	
			2.その他	3 件	10.7 %	
その他	244 件	3.1 %				
合計	7,933 件	100.0 %				

●ステップ4で寄せられたご意見を整理すると、意見全体の約7割、20,282件が将来対応方策に対する意見であり、具体的な案に対する関心の高さが伺われる結果でした。

またその内訳としては、「現空港における滑走路増設」に関するものが8,840件、「新空港」に関するものが10,220件、近隣空港との連携や現状維持を求めるものなどの「将来対応方策全般」に関するものが1,222件でした。

表5 寄せられたご意見の概要（ステップ4）

意見分類		件数		詳細		
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	31.0 %	代表案の選出や内容について	448 件	5.1 %
				代表案の選出について	251 件	2.8 %
				代表案の内容について	175 件	2.0 %
				その他	22 件	0.2 %
				需給逼迫緩和の視点について	1,234 件	14.0 %
				発着需要への対応について	781 件	8.8 %
				事業期間について	292 件	3.3 %
				将来の拡張性について	161 件	1.8 %
				利用者利便性の視点について	2,078 件	23.5 %
				アクセス利便性について	1,663 件	18.8 %
				乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	84 件	1.0 %
				利用時間について	170 件	1.9 %
				運航等の確実性について	65 件	0.7 %
				航空路線・便数の拡充について	96 件	1.1 %
				環境・安全の視点について	1,564 件	17.7 %
				生活環境への影響について	819 件	9.3 %
				自然環境への影響について	147 件	1.7 %
				安全性の確保について	598 件	6.8 %
				まちづくりや地域振興の視点について	386 件	4.4 %
				まちづくりへの影響について	259 件	2.9 %
福岡・九州にもたらす効果について	127 件	1.4 %				
事業効率性の視点について	2,015 件	22.8 %				
費用と効果について	1,603 件	18.1 %				
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)	412 件	4.7 %				
その他	1,115 件	12.6 %				
新空港案について		10,220 件	35.8 %	代表案の選出や内容について	612 件	6.0 %
				代表案の選出について	333 件	3.3 %
				代表案の内容について	251 件	2.5 %
				その他	28 件	0.3 %
				需給逼迫緩和の視点について	849 件	8.3 %
				発着需要への対応について	546 件	5.3 %
				事業期間について	178 件	1.7 %
				将来の拡張性について	125 件	1.2 %
				利用者利便性の視点について	2,495 件	24.4 %
				アクセス利便性について	1,635 件	16.0 %
				乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	64 件	0.6 %
				利用時間について	529 件	5.2 %
				運航等の確実性について	180 件	1.8 %
				航空路線・便数の拡充について	87 件	0.9 %
				環境・安全の視点について	2,123 件	20.8 %
				生活環境への影響について	484 件	4.7 %
				自然環境への影響について	1,317 件	12.9 %
				安全性の確保について	322 件	3.2 %
				まちづくりや地域振興の視点について	844 件	8.3 %
				まちづくりへの影響について	421 件	4.1 %
福岡・九州にもたらす効果について	423 件	4.1 %				
事業効率性の視点について	2,438 件	23.9 %				
費用と効果について	2,148 件	21.0 %				
方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について	290 件	2.8 %				
その他	859 件	8.4 %				
将来対応方策全般		1,222 件	4.3 %			
将来の方向性選択のポイントについて		6,692 件	23.4 %	需給逼迫緩和について	1,291 件	19.3 %
				利用者利便性について	1,262 件	18.9 %
				環境・安全について	1,079 件	16.1 %
				まちづくりや地域振興について	928 件	13.9 %
				事業効率性について	1,403 件	21.0 %
				その他	729 件	10.9 %
PIIについて		1,253 件	4.4 %	PIの取り組みに対する意見	654 件	52.2 %
				PIの催し等に関する意見	124 件	9.9 %
				PIレポートに対する意見	426 件	34.0 %
				その他	49 件	3.9 %
平行誘導路二重化について		83 件	0.3 %			
その他		247 件	0.9 %			
合計		28,557 件	100.0 %			

Ⅱ-6 寄せられたご意見の傾向

●ステップ4で将来対応方策として、特徴を整理した「滑走路増設」と「新空港」へのご意見の内容は多岐に渡っており、積極的なものや消極的なものもありました。ご意見には明確に分類できないものやどちらにも採りうるものもありましたが、寄せられたご意見の内容や傾向を示すと図12のようになります。

なお、今回いただいたご意見は、任意のものであり、統計的な代表意見でないことに留意する必要があります。

●「滑走路増設」については、現在の利便性の高さが保たれることや、新空港と比較して少ない初期投資で済むことなどから積極的な意見がある一方、騒音等、生活環境への影響や、万が一の事故の際の安全性に関する課題が残ることなどから消極的な意見もありました。

●「新空港」については、24時間利用可能であることや事故の際の安全性向上、九州・福岡の経済発展などの観点から積極的な意見がある一方、事業費の大きさやアクセス利便性の低下、埋立による自然環境への影響などから消極的な意見もありました。

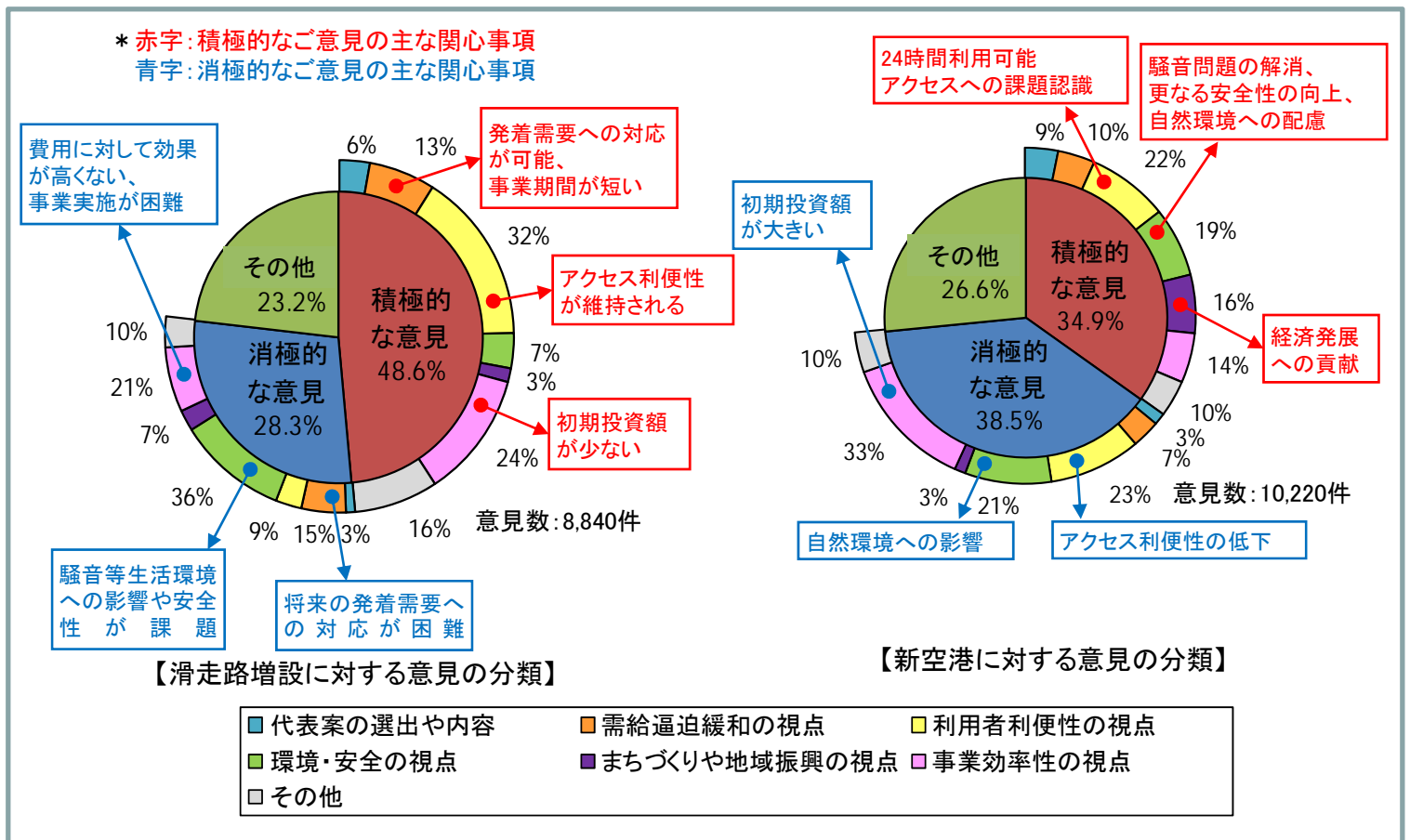


図12 寄せられたご意見の内容の傾向（ステップ4）

II-7 PI実施結果のまとめ

●PIでは、より多くの方々に情報を提供するために、各段階で実施したPI手法を検証し、より効果の高かった手法を重点的に実施する等、様々な取り組みを実施しました。

その結果、PIの最終段階であるステップ4では、ステップ3の約3倍の約8,000名の方から意見が寄せられ、市民等のみなさんとの情報共有を図ることができたと考えております。

また、PI全般について、第三者機関である福岡空港調査PI有識者委員会からも妥当との評価をいただきました。

●寄せられたご意見については、ステップ1、2では、各段階で示した調査内容の他、その後のステップの内容に関する意見も多くありました。また、ステップ3、ステップ4では、将来対応方策に関する意見が全体の約7割を占めました。

●ステップ4では、抜本的な空港能力向上策である「現空港における滑走路増設」と「新空港」について比較評価した結果をお示したところ、抜本方策自体が不要といったご意見は少数であり、福岡空港における抜本的な対応方策の必要性については概ね理解が得られたものと考えております。

●また、滑走路増設案と新空港案に対していただいたご意見の傾向については、明確に分類できないものもありましたが、全体として見ると滑走路増設案に積極的な意見の数が新空港案に積極的なものを上回っていました。

●今後、更なる検討を進める際には、これまでに寄せられたご意見等を踏まえ、様々な観点から十分検討していくことになります。