

**平成19年度第1回福岡空港調査連絡調整会議幹事会  
議事録**

**1 日 時** 平成19年12月26日(水) 14:00～14:50

**2 場 所** ホテルレガロ福岡 3階レガロホール

**3 出席者**

**(1) 幹事**

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長	鈴木 勝
国土交通省大阪航空局飛行場部長	傍士 清志
福岡県企画振興部理事兼空港対策局長	西村 典明
福岡市総務企画局理事	阿部 亨

**(2) 国土交通省航空局飛行場部からの参加**

国土交通省航空局飛行場部計画課空港計画企画官	大越 康史
------------------------	-------

**4 議事**

**(1) 開会**

**事務局：**

皆様、こんにちは。定刻となりましたので、ただいまから平成19年度第1回福岡空港調査連絡調整会議幹事会を始めさせていただきます。

まず、本日出席をいただいている皆様方を紹介させていただきます。

国土交通省九州地方整備局港湾空港部長、鈴木勝様。

同じく、国土交通省大阪航空局飛行場部長、傍士清志様。

福岡県企画振興部理事、西村典明様。

福岡市総務企画局理事、阿部亨様。

以上、4名の幹事の方々に加えまして、本日は国土交通省航空局飛行場部計画課空港計画企画官の大越康史様にご出席をいただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まず本日の配付資料を確認させていただきます。一番上に配付資料一覧というのがございますけれども、ここに記載のとおり、まず式次第、それから出席者名簿、それに配席図、それと本日の議題でございますけれども、資料1といたしまして「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(案)」でございます。それから、資料2といたしまして「『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』の公表及びP I(ステップ3)における意見受付の終了時期について」、以上の資料が2点でございます。よろしくお願いいたします。

ここで、マスコミの皆様をお願いを申し上げますけれども、テレビ、それからカメラによる撮影は、冒頭の事務局の説明までとさせていただきますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、これからの議事につきましては、九州地方整備局の鈴木部長によりましてお願いいたします。

## (2) 議事

### 「福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見とそれに対する考え方について」

#### 鈴木部長：

どうもありがとうございます。九州地方整備局の鈴木でございます。

それでは、お手元の議事次第に従いまして議事を進行させていただきたいと思っております。最初は、福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見とそれに対する考え方についてというものでございます。資料としては、資料1と、それから資料2になると思っておりますので、事務局のほうからのご説明をお願いしたいと思います。

#### 【資料1 福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見とそれに対する考え方(案)】

#### 事務局：

それでは、事務局からご説明いたします。

まず、資料1と書いてあります「福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見とそれに対する考え方(案)」についてご説明いたします。

まず、お手元の1ページを開いていただきまして、「はじめに」と書いてありますが、こちらに今回のPIの概要等をまとめさせていただいております。9月18日にPIレポートを公表しまして、その後、意見募集を開始しております。9月から11月にかけて、レポートの配布や説明会、オープンハウス等を開催し、意見収集を行っております。

ここで寄せられたご意見とそれに対する考え方につきまして、意見収集期間が終わる前に公表するというので、去る12月10日までの意見を集約してこちらにまとめさせていただいたものであります。

意見数としましては、2,580名の方から7,650件のご意見をいただいております。これにつきましては、本日ご了解をいただければ、ホームページなどで公表したいというふうに考えております。

意見の内容としましては、2,580名の方に選択式の属性などの調査項目の整理を行った上で、また、これが重要なところですが、個別に記述で意見をいただいておりますので、その概要とそれについての考え方というのを整理いたしております。

また、お手元にこの分厚い冊子がありますが、これは意見を要素ごとに整理しまして、7つのカテゴリーに分類しておりますけれども、個別にいただいた生のご意見をまとめたものであります。これは、また後ほどご覧いただければと思います。

資料1に戻りますけれども、2ページ、3ページには、今回実施しました周知広報や催しの概要を整理しております。

周知広報につきましては、国や県、市の広報紙やチラシ、あるいはテレビ、ラジオでの広告などを実施しております。

また、情報提供と意見収集につきましては、2ページの下の方になりますけれども、PIレポートの配布として約7万5,000部を配布するほか、説明会、あるいはオープンハウス、懇談会を実施するとともに、今回から新たに意見発表会や公開懇話会というものを実施しております。

これらの催しに、現時点で約9,000名の方にご参加いただいている状況であります。

続きまして、4ページ目からになりますけれども、この2,580名の方に選択式で属性等についてお聞きしておりますので、それについて整理しております。

主なところだけご説明させていただきますが、まず4ページ目の右下に年齢層というのがありますが、各年代からほぼ満遍なくご意見をいただいているという状況でございます。

めくっていただきまして5ページ目、右上になりますけれども、航空機の利用状況ですが、こちらについても幅広くいただいておりますが、昨年のステップ2に比べますと、利用回数の少ない方からのご意見がやや増えているかなということでございます。

続きまして6ページ目に、今回のPIレポートのわかりやすさということで、一番上のグラフになりますけれども、「わかりやすかった」、あるいは「普通」とお答えいただいた方で約76%ということで、昨年に比べますと6ポイント増となっております。

続きまして7ページ目、問3の、各対応案の特徴や考え方はわかったかという問いについて、「わかった」、あるいは「概ねわかった」とお答えいただいた方が約71%となっております。

真ん中の問3の、評価の視点を今回五つお示ししておりますけれども、その視点の中のどの視点に関心があるかという問いをしたところ、利用者利便性についてが約50%、次いで環境・安全の視点が38%、その次にまちづくりや地域振興、あるいはすべての視点、需給逼迫緩和の視点、事業効率性の視点という順番になっております。

一番下のグラフになりますが、レポートの内容についてどのように感じましたかというご質問については、71%以上の方が「興味深かった」、あるいは「少し興味深かった」ということでお答えいただいております。

以上が属性でございます。

次からは、具体的な意見と考え方の説明に入らせていただきます。

まず、意見の仕分けについてですけれども、仕分けの仕方ですが、このちょっと分厚いほうの資料の折り込みで5ページに意見の分類の仕方というか、取りまとめの仕方というのを例示として示しております。この例示を見ていただくとおり、ご意見の中身について、一人の方が幾つかの論点で記入されている場合がありますので、その場合は複数の意見として扱っております。例えばBさんで言うと、「アクセスのよい空港であるので」というようなご意見があるので、まず近隣空港との連携というように話をしているので、これは近隣空港との連携方策に関する意見というご意見。もう一つ、「新空港ができて現空港は」というような記述については、どの対応方策というのが一概に言えませんので、これは対応方策全般に関する意見というように分類にして分けていっているということでございます。

このいただいたすべての意見を性質的に似ているものを集めまして、カテゴリーとしては7つに集約しております。それが、資料1の8ページ目にお示しているものであります。将来需要への対応方策について4つのカテゴリーに分け、その他評価の視点とPI全般について、あるいはステップ4に関する意見ということで7つのカテゴリーに分けております。

ここでは意見の分類と数を整理しております。ステップ3に関するものにつきましては、上から6つのカテゴリー、将来対応方策四つと評価の視点、PIについてということで、ステップ4に関するものとしては、評価の方法というカテゴリーを設けております。この分類に沿いまして、さらに詳細に整理をしております。

分類ごとの意見の件数としましては、そこにお示ししておりますとおり、近隣空港との連携に関する意見が882件、滑走路増設に関する意見が1,114件、新空港に関する意見が1,705件、対応方策全般に関する意見が1,058件、評価の視点に関する意見が1,775件、P Iに関する意見が389件、評価の方法に関する意見が27件というふうになっております。

9ページにつきましては、意見の分類内容ということで、今回ステップ3で抜本方策としてお示ししました滑走路増設と新空港について意見の傾向を整理したものであります。今回のP Iで寄せられた7,650件の意見を整理しますと、約7割が将来対応方策に対するものでありまして、具体的な案に対する関心の高さがうかがわれる結果となっております。

ご意見の中には、対応方策に積極的なものや、あるいは消極的なものもありましたが、どちらかに明確に分類できないものや、あるいはどちらにもとり得るものも多数ありましたので、ここでお示ししている分析結果は、大まかな傾向を整理したものであるというご理解をいただいて、正確な割合を示したものではありませんということをご理解いただければと思います。

滑走路増設につきましては1,114件の意見をいただいておりますが、対応方策に積極的なご意見としては58%、消極的なご意見としては28%いただいております。主な意見としては、利便性の高さが保たれることや、抜本方策としては事業費が比較的小さいことから賛意を示すご意見がある一方で、騒音区域が広がることについて懸念する等のご意見が寄せられているところであります。

また、新空港については1,705件のご意見をいただいておりますが、対応方策に積極的なご意見は46%で、消極的なご意見は36%程度でありまして、内容としては現空港における騒音問題の解消の観点から新空港を支持するというご意見がある一方、事業費の大きさを懸念するご意見が寄せられているという状況であります。

続きまして、10ページ目から折り込みで、代表的なご意見とそれに対する連調会議としての考え方を取りまとめしております。

主なところを中心にご説明いたしますが、まず10ページ目の近隣空港との連携につきましては、882件の意見をいただいております。国際線や貨物路線、あるいは離島便などの移設といった利用制限型についての意見や、連絡バス、アクセス鉄道の設置、近隣空港の着陸料やアクセス費用の軽減、あるいは近隣空港の路線や便数の拡充などといった需要誘発型の施策に関する意見をいただいております。

我々の考え方としましては、実現性や課題、あるいは問題点など、提供した情報については概ねの理解が得られたのではないかと考えておりますが、今後も質問等には丁寧にご説明していくことが必要としております。

その下の現空港における滑走路増設方策についてですが、1,114件のご意見をいただいております。現空港の利用者利便性の高さに関する意見でありますとか、あるいは周辺への騒音や安全性を危惧する意見、あるいは建設費や借地料、環境対策費に関する意見、用地買収の困難性に関する意見などをいただいております。

これにつきましては、利便性や騒音、安全性、あるいは空港周辺への影響など、滑走路増設のメリット、デメリットについてご意見をいただいております。提供した情報については概ねの理解が得られたものと考えております。

今回の意見を参考にしつつ、ステップ4で比較、評価していきたいというふうにしております。

11ページ目になりますけれども、新空港につきましては1,705件のご意見をいただいております。新空港につきましては、アクセス利便性の低下や自然環境への影響、あるいは高額な建設費について懸念する意見があります。一方、現空港の需給逼迫や福岡空港の役割、あるいは現空港の騒音、安全性の観点から新空港の必要性について意見をいただいているという状況でございます。

これにつきましては、費用やアクセス、自然環境への影響などの特徴についてご説明しておるところですが、提供情報の内容について概ねの理解が得られたのではないかとこのように考えております。

これにつきましても、今回いただいたご意見を参考としつつ、ステップ4で比較評価をしたいということとしております。

12ページ目になりますが、対応方策全般に関するご意見です。1,058件いただいておりますが、内容としては空港能力や現空港の有効活用、あるいは需要予測の精度、あるいは他の交通機関の利用も含めた交通対策等に関する意見となっております。

これに対して考え方といたしましては、将来需要に対応するための方策が必要ということがありますので、その意見等を踏まえて比較、評価をしていきたいというふうにしております。また、需要予測につきましては、人口やGDP等の動向について、福岡空港の利用状況とあわせて今後も注目していく必要があるということとしております。

次ですが、13ページになります。将来対応方策の評価の視点であります。これについては1,775件のご意見をいただいております。これは各視点についてご意見をいただいておりますが、航空需要とその対応についてのご意見、あるいはアクセス利便性や周辺環境への影響についてのご意見、あるいはアジアとの関係、福岡、九州の将来像を見据えた評価についてのご意見、費用についてのご意見などとなっております。

考え方といたしましては、福岡空港の現状と課題、あるいは地域の将来像というものをステップ2までで整理していきまして、そこから導かれる福岡空港の役割に基づき、設定した5つの視点の内容についておおむねの理解が得られているのではないかとこのことで、ステップ4では各対応案を定性的、あるいは定量的に比較、検討し、評価したいとしております。

13ページ目の下側に、P Iに関するご意見、389件いただいておりますけれども、P Iの取り組みに対して評価をいただいている意見でありますとか、あるいはレポートがわかりにくい等のご意見をいただいております。

これに対する考え方といたしましては、透明性や公正性を基本としまして、新たな取り組み等も加えつつ、工夫しながらステップ3のP Iについては実施しております。今後ともわかりやすい内容になるよう工夫していきたいということとしております。

最後に、評価の方法に関する意見、27件いただいておりますが、評価の主体でありますとか、あるいは中長期的な観点や、あるいは方策の組み合わせに関するご意見をいただいております。

これにつきましては、ステップ4におきまして評価項目を設定し、各対応案の比較、評価を行うこととしているということを記載させていただいております。

以上が、ご意見とそれに対する考え方でございますが、ステップ1でも将来の対応方策や評価の視点に多く意見が寄せられていたんですが、今回も同様にこれらについて多くの意見が寄せられており、市民等の皆さんの関心が高いという結果になっていると考えてお

ります。

14ページからにつきましては、これは参考資料となりますけれども、意見記入はがきの記入欄ごとに意見数を分類しております。

ちょっと飛ばしていただきまして17ページ、参考 - 2 になりますけれども、これにつきましては、今回ステップ3で新たな催しとして行ったものですが、従来、空港に関係する方々にお集まりいただいた懇談会に参加していただいている方の中から有志の方にお集まりいただきまして、幅広い視点からご議論をいただきました公開懇話会というものを3回、今回行いましたが、そこでまとめられましたご意見について掲載させていただいております。

このご意見につきましては、先ほどA3折り込みで4枚ほどありました10ページからの意見と考え方に準じる形で、いただいたご意見に対する考え方につきましてもあわせて掲載をさせていただいております。

以上が、資料1のご説明でございます。

**【資料2 「福岡空港の総合的な調査に係るPI（ステップ3）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」の公表及びPI（ステップ3）における意見受付の終了時期について】  
事務局：**

引き続きまして、資料2のご説明をさせていただきます。

資料2につきましては、「福岡空港の総合的な調査に係るPI（ステップ3）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」、今のこの資料1のほうですけれども、これの公表及びPI（ステップ3）における意見受付の終了時期についてということでございます。

これは、先ほどご説明しました、寄せられたご意見とそれに対する考え方についての公表について、また、この公表に関連して、いつまで意見を受け付けるかについての案となっております。

意見と考え方の公表につきましては、連絡調整会議のホームページ、各情報提供窓口、空港などのインフォメーションコーナーへの配置、県内市町村の窓口への配置などをお願いなどで行うこととしております。詳細につきましては、2ページ目以降に記しております。

なお、市町村への依頼文等については、事務局に一任いただければと思っております。

最後に、PI（ステップ3）における意見受付の終了時期についてですけれども、年が明けまして平成20年1月10日までとしたいというふうに考えております。

資料の説明は以上です。

**事務局：**

テレビ、カメラの撮影はここまでとさせていただきますので、よろしく願いをいたします。

**鈴木部長：**

どうもありがとうございました。

今の資料1及び資料2に関してでございますけれども、幹事のほうから何かご意見、コメント等はございませんでしょうか。

ちょっと私のほうからいいですか。資料1で、例えば5ページ目以降、前回との回答状況との違いを織り込んでご説明があったわけですが、そもそもどういう方がこのPIステップ3に意見を寄せていたのか、いわゆる属性という部分ですね。それがPIのステップ2と比べてどんな感じだったのかなというのをもうちょっと補足していただくとありがたいなと思いますけれども。

**事務局：**

それでは、私のほうから若干補足で説明させていただきます。

まず、最終的にいただいた方の人数、それと意見でございますけれども、まずステップ2では、1,352名の方から3,921件のご意見をいただいております。今回は、先ほど説明しましたように2,580名の方から7,650件ということで、今回、非常に具体的な方策を示したということもございまして、大変関心を持っていただいたのかなというふうに思っております。

属性のほうで、大きく2点、前回と違う点があるかと思えます。

1点は、図の性別、男女別でございますけれども、今回、女性の方が30.5%でございます。前回は女性の方は19.1%でしたので、今回30.5%、かなり女性の方々に参加をいただいた結果となっております。これの分析は詳しくはしておりませんが、今回のオープンハウスのやり方、休日ですとか、そういったことを中心に、非常に人が集まりやすい時期に工夫したということもあって、女性の方々の参加がいただけたのではないかなというふうに考えてございます。

それから、年代のところ非常にバランスよく今回ご意見をいただいておりますけれども、前回は20代以下、いわゆる20代までが大体9.9%ぐらいの方々にございました。今回、これが17.9%ということで、若い方に大変多くご意見をいただいている。これは、有識者委員会のご助言もございまして、やっぱりこれから空港を使うだろうという若い層にももう少し積極的にアプローチすべきじゃないかというご助言をいただいております。それで出前説明会、例えば学校あたりでの出前説明会をかなり拡充したということ、こういった効果があらわれているのではなかろうかというふうに考えています。

主なところは以上のようなところでございます。

**鈴木部長：**

そうしますと、確かに前回は何となく50代男性が多かったというふうなイメージがありましたけれども、PI有識者委員会からも指摘がありましたとおり、男女別の比率も非常に適正になってきたし、年齢別にも幅広い層の意見を集めたという感じですかね。ありがとうございます。

何かありますでしょうか。

**傍士部長：**

大阪航空局の飛行場部長でございますけれども、同じく資料1の7ページのところに、将来対応方策の評価の視点について、皆さんがどんな視点に関心を持っておられるかというグラフがございます。これを見ますと、一番関心が高いというのが利用者利便性の視点、これが5割を超える方から意見が出ております。それから、次いで環境・安全の視点です

ね。利用者利便というのは、要は現空港が大変利便性が高いわけですから、新空港になったときその利便性がどれだけ確保されるかというところがポイントかと思えますし、また、環境・安全につきましては、現空港の安全性への懸念、環境問題、それから新空港について基本的に安全性は向上するのかもしれないけれども、環境についてはまだ未知数だというようなご懸念があると思うのですが、そういった視点について、今後我々はどのように答えていくべきであろうかという点について、まず1点ご質問させていただきたいと思えます。

あわせて、似たようなことになりませうけれども、現空港の滑走路の増設案と新空港について、皆さんがどのような懸念をお持ちになって、何が課題になっているのかといったような点について、お教えいただければありがたいと思っております。

以上でございます。

### 事務局：

それでは、まず評価の視点のところですが、一番ご意見をたくさんいただいている利用者利便性について、これはやはりアクセス利便性に関するご意見ということで、現空港の高いアクセス利便性の維持を求めるといような意見でありますとか、あるいは新空港になった場合に、現空港に比べるとアクセスが低下するといったようなことを懸念するご意見をまず多くいただいているというほか、航空ネットワークの拡充を求めるといったようなことが主な意見であったかなというふうに分析しております。

また、環境・安全につきましては、今、部長のほうからも話がありましたが、現空港の市街地における航空機騒音でありますとか、あるいは事故の危険性ということ、新空港につきましては、やはり自然環境や景観への影響を懸念する意見というのが多かったかなというふうに考えております。

最もその関心の高い利用者利便性につきましては、新空港の場合は特にアクセスについてのご懸念があるのかなというふうに考えておりますので、新空港の具体的な位置をある程度決めた上で、アクセス条件の違いによる需要への影響なども検討した上で、ステップ4でアクセスの利便性やあるいは路線数、便数などの観点から比較、評価をしていきたいというふうに考えております。

また、環境・安全についても、騒音等の生活環境や自然環境への影響でありますとか、あるいは安全性の向上の観点から、これは定量化できるものとそうでないものを含めまして、ステップ4で比較、評価をしていきたいというふうに考えております。

もう1点の抜本方策と呼んでおります滑走路増設と新空港について、皆さんがご懸念をされているところですが、まず現空港の滑走路増設方策につきましては、やはり周辺地域への騒音や安全性について懸念される意見のほか、借地や環境対策の費用や、あるいは用地買収の実現性などを懸念するご意見が多く寄せられているということでもあります。

また、新空港につきましては、これは、一番多いのはやはり建設費に対する懸念が多いかなというふうに考えておりますが、そのほかとしましてはやはり自然環境への影響、あるいはアクセス利便性の低下についても意見をいただいているということでございます。

我々としましては、これら皆さんからいただいた意見を参考にしまして、評価項目を設定した上で、ステップ4で比較、評価を行ってきたいというふうに考えております。

**鈴木部長：**

ありがとうございました。  
ほかに何かありますでしょうか。

**阿部理事：**

資料からは話が離れるんですが、那覇空港のP Iが進行しておいて、P Iステップ3まで進んでいますけれども、今日、大越企画官がせっかくお見えということもありますので、少し那覇のP Iの模様といたしますか、状況などをお話しただければと思います。

**大越企画官：**

航空局飛行場部計画課の大越でございます。

今、我々のほうで、この福岡空港と並行いたしまして那覇空港に関する総合的な調査を実施して担当しておりますので、その進捗といたしまして、状況について若干触れさせていただきます。

那覇空港の総合的な調査でございますが、これは並行してやっているわけですが、向こうはこの福岡と違いまして、ステップ3までのP Iで終了になっておりまして、P Iステップ3につきましては、つい先週ですが終了いたしまして、その実施報告書等についても公表したところでございます。

P Iステップ1からステップ3、これは終わったわけですが、今、総合的な調査、全体の取りまとめ、これを実施しているところでございまして、多分あと1カ月ぐらいでそれもまとまって、公表という形になろうという進捗になっております。そして、総合的な調査全体の結果を踏まえまして、次の段階といたしまして、構想段階に移っていくものと考えているところでございます。

なお、この構想段階というところでは、大きな目的として案を絞り込んでいく、そういう段階になっておりますが、そういうところに移っていくということで考えているところでございます。

以上です。

**鈴木部長：**

何かありますでしょうか。

ちょっと私のほうからもう1回確認したいのですが、例えば資料1の9ページのグラフとかありますけれども、これはあくまでこのいただいた意見を分析するときに、1人の人が1つの意見なら1コメントだけれども、1人の人が2つコメントを出せば2コメントとして整理しているんですね。

**事務局：**

はい。7,650件のうち5,226件が将来対応方策に関するご意見ですけれども、それぞれについて増設は1,114件、新空港は1,705件ですが、この件数は1人の方が複数、3つとかあるいは4つご意見を出されている場合もありますので、人数ベースというものではありませんで、あくまでもご意見ベースということなので、そこは人ベースにしますとまたちょっと割合は変わってくるものであるというご理解をいただければと思います。

**鈴木部長：**

ただ、実際問題として、例えば一人の方が複数コメントを出していても、滑走路増設に消極的なコメントと積極的なコメントと両方出すってのはあんまりないので、大まかな傾向はこれで把握できますよということですよね。

**事務局：**

そうです。はい。そういうことになります。

**鈴木部長：**

何かございますでしょうか。よろしいですか。

**西村理事：**

ちょっと今の件数の話ですけれども、鈴木部長がおっしゃったように、記述式で長い文があって、それを2つとか3つに分けるところがどうしても出てくるので、その辺は、件数は件数で今回きちっと数字が出ているんですけれども、若干いろんなニュアンスで分類しているところがあるということをちょっと理解していただきたいというのが1点です。

それから、今回中間まとめなので、最終的にはまだしばらく意見収集が続きますけれども、ステップ3を始めたときに、私は説明する立場にいたんですけれども、福岡空港調査連絡調整会議の本会議の時には、鈴木整備局長、そのときの副局長さんとか、あと副市長さんから幅広く十分な周知を図るよという意見をいただいて、さっきご報告いただいたのを見る限りは、いろんな形で幅広く意見が来ているかなというふうに思います。それで特にステップ1、2でいろいろ苦労しながら意見を集めた頃と比較すると、やっぱり幅広い意見が多いのと、具体案がステップ3では出たものですから、非常に具体的な意見が出たというのが感想です。

それで、特に具体的な意見が出ますと、やはりより意見を出した人の考え方というのが出てきますので、我々が今回考え方というのを出しましたけれども、その考えについてもまだまだ1月までホームページとかでその考え方を公表しますので、何か希望があれば説明に行くぐらいの丁寧な対応が必要かなというふうに思っています。

以上です。

**鈴木部長：**

そうですね。私もというか、個人的には福岡市内での説明会、あるいは公開懇話会にもオーディエンスの一人として参加いたしましたけれども、説明会はいつも夕方6時ぐらい、いわゆる勤務時間、普通の方の勤務が終わった後でしたよね。あるいは公開懇話会についてもいろいろお仕事がある方が、確かこれは午後の時間帯だったと思いますけれども、皆さんいろんなお仕事の都合、あるいは夕方の貴重な時間、よく集まっていたかなというふうに思っております。そういう意味では前の福岡空港調査連絡調整会議で幅広く意見を集めるよよということには、幅広さには限りはないんでしょうけれども、随分対応できてきたのかなというふうに思っております。

そのほかご意見はございませんでしょうか。なければ、いろいろご意見、ご質疑いただきましたが、基本的に今回のステップ3に寄せられたご意見とそれに対する考え方という

のは修正を要するという事ではないんだらうと思ひますので、速やかに公表に向かつてまいりたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

あと議事では「その他」とありますが、何かありますでしょうか。

(「なし」との声あり)

**鈴木部長：**

特にならうであれば、以上で議事終了ということでございます。事務局に進行をお返ししたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

**( 3 ) 閉会**

**事務局：**

どうもありがとうございました。

それでは、これをもちまして本日の福岡空港調査連絡調整会議幹事会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。