福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

実施報告書

（参考資料）

平成 20 年 1 月

福岡空港調査連絡調整会議

構　成

１．ＰＩレポート

○　「福岡空港の総合的な調査」ＰＩレポート（ステップ３）
○　(参考資料)「福岡空港の総合的な調査」ＰＩレポート（ステップ３）〈詳細版〉
○　「福岡空港の総合的な調査」ＰＩレポート（ステップ３）英語版

２．ＰＩ手法実施計画書

○　インフォメーションコーナー実施計画書
○　説明会実施計画書
○　出前説明会実施計画書
○　懇談会実施計画書
○　公開懇話会実施計画書
○　オープンハウス実施計画書
○　福岡空港見学会実施計画書
○　福岡空港意見発表会実施計画書

３．ＰＩ実施結果

○　周知広報活動実施結果
○　ＰＩレポート配布実施結果
○　インフォメーションコーナー実施結果
○　説明会実施結果
○　出前説明会実施結果
○　懇談会実施結果
○　公開懇話会実施結果
○　オープンハウス実施結果
○　福岡空港見学会実施結果
○　福岡空港意見発表会実施結果

４．有識者委員会からの助言と対応

○　福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の助言と対応

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

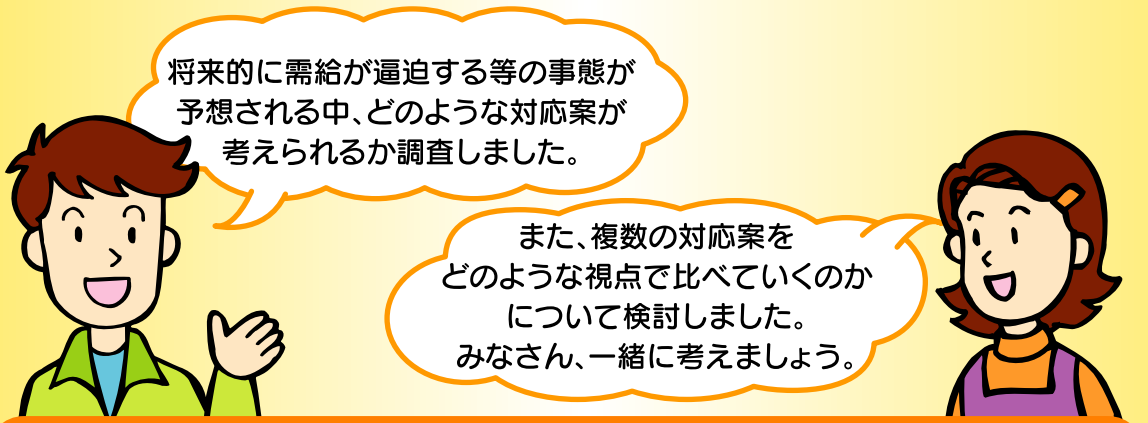
○　福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）に寄せられたご意見とそれに対する考え方
○　福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）に寄せられたご意見
○　福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）に 12 月 11 日以降に寄せられたご意見
○　「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」の公表について

６．ＰＩ実施計画

○　福岡空港調査ＰＩ実施計画（ステップ３）
○　福岡空港調査ＰＩ実施計画（ステップ３）パンフレット

PI REPORT Step 3

福岡空港の総合的な調査
PIレポート ステップ3



1. はじめに ……1
2. 将来需要への対応方策の検討
（1）近隣空港との連携について……5
（2）現空港における滑走路増設について ……7
（3）新空港について ……13
3. 将来対応方策の評価の視点の検討……19

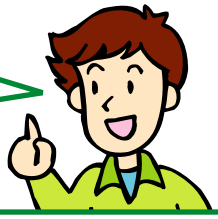
PIとは（ピーアイ）

PI（Public Involvement;パブリックインボルブメント）
みなさんに調査内容などの情報を積極的に提供し、ご意見を聞きながら、検討を進めていく方法です。

福岡空港の混雑問題などについて、国、福岡県、福岡市が協力して、総合的な調査を行っています。
将来、福岡都市圏における航空需要が増えた場合、今の福岡空港でどれくらいまで対応できるのか、将来のために何が必要なのか、などを幅広く調査し、必要な対応案を考えます。

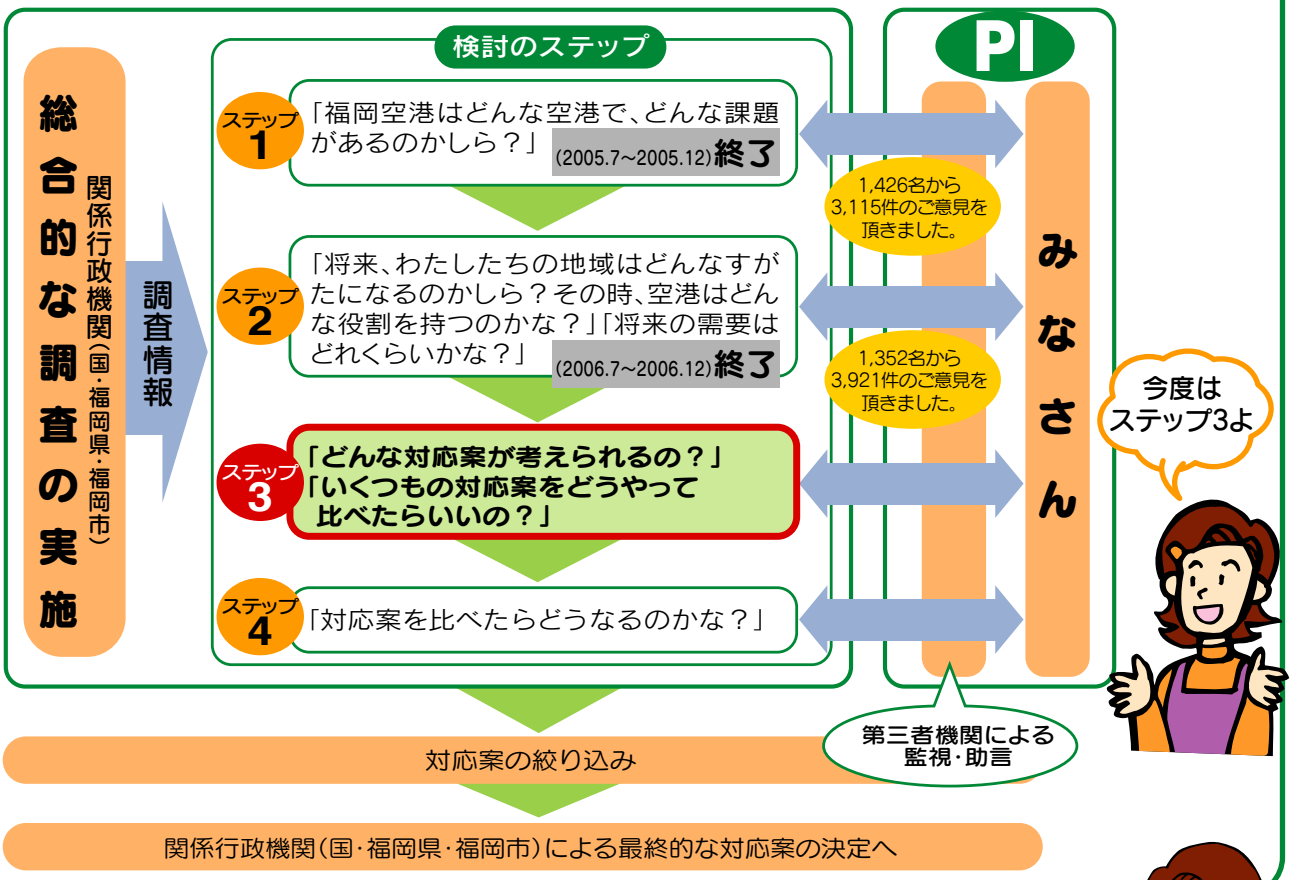
福岡空港調査連絡調整会議

福岡空港の総合的な調査って何？



総合的な調査の進め方

●調査にあたっては、積極的に情報提供・意見収集を行うPIを4つの段階（ステップ）を踏んで実施します。



PIステップ1、2ではそれぞれ何が分かったの？

PIステップ1では、「福岡空港の現状と課題」「空港能力の見極め」についてまとめました。

- ●アンケート調査により、利用者は「直行便がある」「希望する時間帯に航空便がある」「空港まで早く到着できる」「航空運賃が安く利用できる」の4項目を重視しており、福岡空港はこれらの項目で他空港より高い満足度であることがわかりました。
- ●建物の高さ制限や航空機の混雑などの課題があるとともに、年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、実績に対して余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航に制約が生じはじめていることがわかりました。
- ●現空港敷地内で有効活用方策（平行誘導路二重化）を実施した場合は、滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれることがわかりました。

PIステップ2では、「地域の将来像と福岡空港の役割」「将来の航空需要の予測」についてまとめました。

- ●地域がめざす7つの将来像とその実現に必要な福岡空港の4つの役割を導きました。
- ●2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなり、混雑状況が拡大することで、需要に十分応えられなくなることがわかりました。

参　考

◆PIステップ1及びステップ2では、インフォメーションコーナー、説明会、空港見学会などの活動やホームページを通じ、みなさんに情報を提供し、その結果、みなさんからたくさんのご意見が寄せられています。

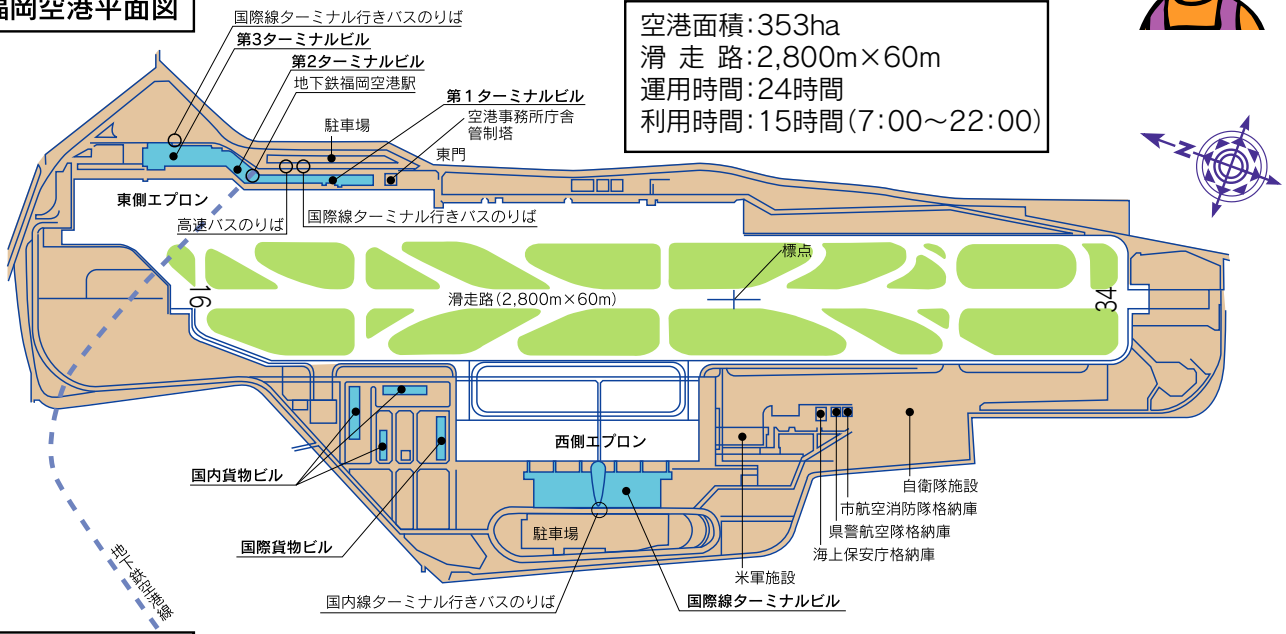
なお、PIステップ1、ステップ2の提供資料及びみなさんからいただいたご意見とそれに対する考え方をまとめたPI実施報告書については、福岡空港調査連絡調整会議ホームページに掲載しています。

福岡空港調査連絡調整会議ホームページ　http://www.fukuokakuko-chosa.org/

今回のステップ3では、「将来需要への対応方策の検討」「将来対応方策の評価の視点の検討」について皆さんに情報提供します。

今の福岡空港ってどうなっているのかしら？

福岡空港平面図



空港の概要

空港面積：353ha
滑 走 路：2,800m×60m
運用時間：24時間
利用時間：15時間（7:00～22:00）

福岡空港周辺図

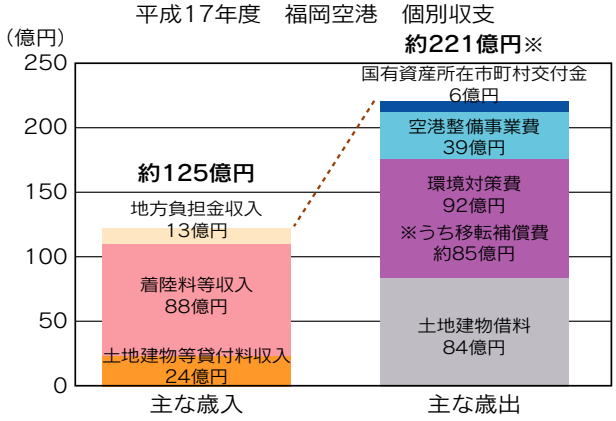
福岡空港周辺は市街化が進んでおり、周囲に住宅密集地や事業所、福岡都市高速道路、国道3号さらには、丘陵地が近接している状況です。

参 考

■福岡空港の個別収支について

- ●福岡空港の面積は353haありますが、そのうち約1／3にあたる民有地109ha、市有地7haを借地しています。平成18年度の借地料は約84億円でした。
- ●環境対策費は、騒音区域内の移転補償や防音工事にかかる費用です。平成17年度では、環境対策費全体で約92億円、そのうち約85億円程度が移転補償費です。また、過去5年間の平均では年間の環境対策費全体で約60億円、うち移転補償費が約53億円／年になります。
- ●福岡空港の平成17年度の個別収支は、国内空港全体の共通的な経費を除いても歳出が歳入を上回る状況でした。

平成17年度　福岡空港　個別収支



※歳出は上記の他に空港別に区分できていない共通的な経費（空港整備特別会計全体で1,266億円）があります。

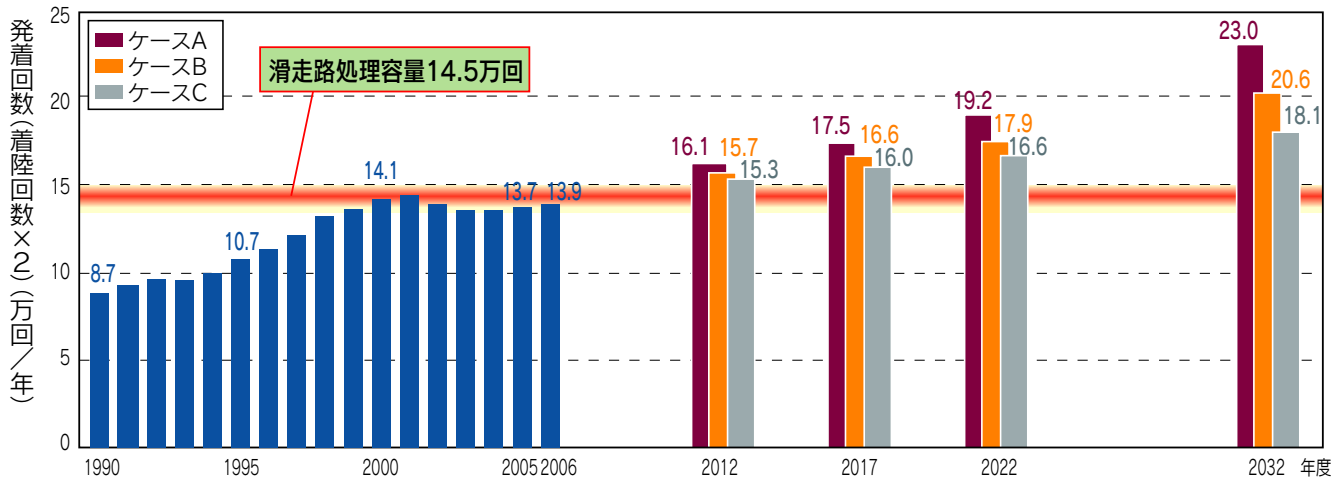
何もしなかったらどうなるの？

●福岡空港では、現在でもピーク時（朝9時～11時台、夕方17時～19時台の計6時間）における増便が困難となっているなど、制約が生じはじめています。
●PIステップ2では、2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなることが予想されています。
●何も対応策を実施しない場合、「海外・全国との相互交流の拡大を支える」「サービス向上の促進・航空需要を支える」「速く・安く・快適な移動を支える」「福岡・九州の自立的発展を支える」といった、福岡空港が求められる役割を十分に果たすことができなくなり、利用者の利便性や地域の将来像の実現に影響を及ぼすことが予想されます。

このまま何もしないと…

ケースA「改革進展」	構造改革等が進展した場合の経済成長を見込んだ場合
ケースB「非改革・停滞」	構造改革等が進展せず、生産性の向上等が進まない場合
ケースC「失われた10年」	「失われた10年」ともいわれる1990年代の日本経済の停滞期と同等の状況が続くと仮定した場合

【年間発着回数の予測結果】

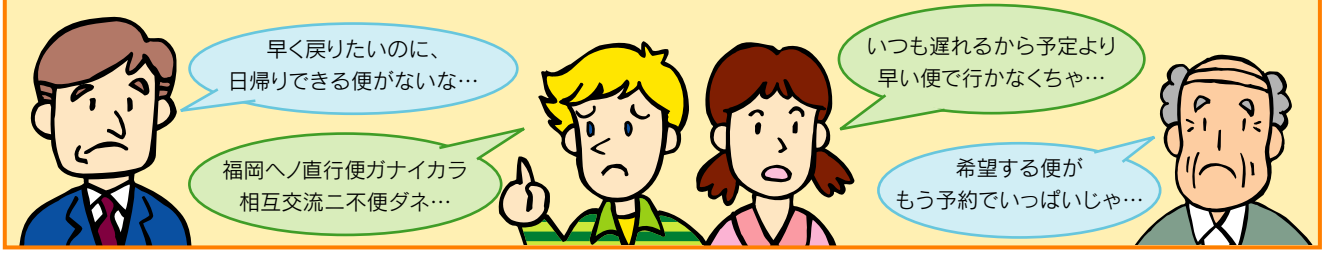


2010年代初期には、年間滑走路処理容量に余力がなくなる

ピーク時以外でも増便できなくなる

新たな路線の開設が困難になる

慢性的に遅延が生じやすくなる



このまま何もしないと、福岡空港は利用者にとって不便になるね。地域の将来も心配だし、何か対応方策を考える必要があるね。

対応方策にはどんなメニューがあるの？

平成14年12月の交通政策審議会航空分科会の答申では、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想されるとして、**「既存ストックの有効活用方策」「近隣空港との連携方策」「新空港及び滑走路増設等の抜本的な空港能力拡充方策」**について、総合的な調査を進める必要があることが示されました。

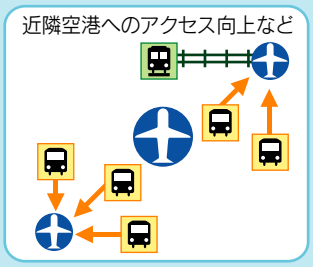
また、平成19年6月の同分科会答申においても、総合的な調査の結果を踏まえ、抜本的な空港能力の向上のための施設整備を含め、将来需要に適切に対応するための方策を講じる必要があることが示されています。

なお、**「既存ストックの有効活用方策」**については、平行誘導路の二重化をステップ1で検討しましたので、今回は、3方策について検討します。

■対応方策について

(1)「近隣空港との連携」

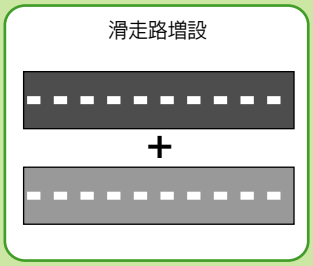
●混雑している福岡空港の需要を近隣空港（新北九州空港・佐賀空港）へ分散させる案です。
連携事例や上記3空港の位置関係から、福岡空港への乗入れ制限や近隣空港へのアクセス向上策などを検討しました。



抜本的な空港能力拡充方策

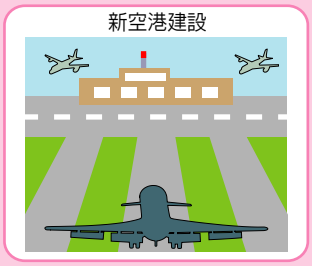
(2)「現空港における滑走路増設」

●現空港で滑走路を1本増やす案です。
現滑走路の東側または西側に増設した場合の標準的な配置例について検討するとともに、周辺の影響に配慮して滑走路間隔を狭くした場合等の空港施設の配置などを検討しました。

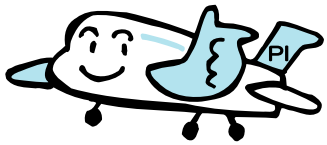


(3)「新空港」

●現空港に替えて他の場所に新しい空港を造る案です。
地形条件や運航空域、騒音の影響などから、滑走路が配置できる可能性を検討し、候補地ゾーンを選出しました。



次のページから
それぞれの対応方策についてご紹介します。



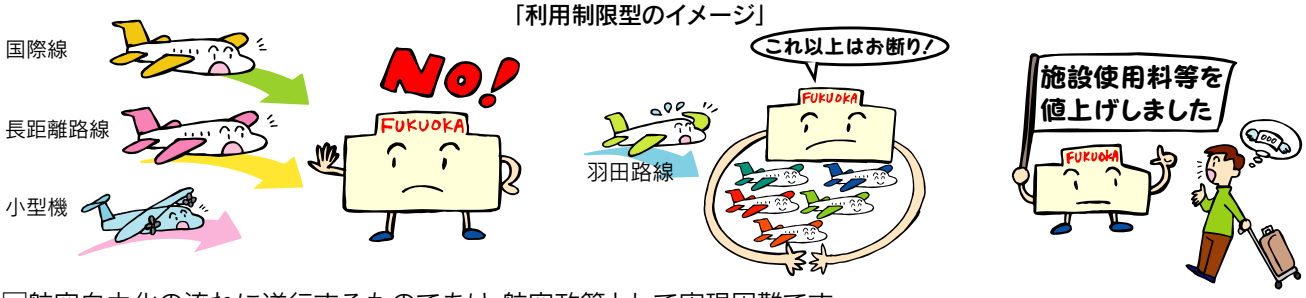
(1)近隣空港との連携について

●近隣空港との連携について、複数空港を運用している国内外の事例を参考に、北部九州地域における空港の位置関係と利用特性を踏まえ、**「利用制限型」**と**「需要誘発型」**に分けて検討を行いました。
●福岡空港には、近隣空港までの距離が遠く、また利用者は福岡都市圏の居住者や来訪者が中心であるという特徴があります。
●**「利用制限型」**は、利用者にとって不便になり、北部九州の拠点としての機能が失われるなど、利用者や地域に大きな負担を課すこととなるため、また現在の航空自由化の流れからも実現が困難であるため、**対応方策とはなり得ません。**
●**「需要誘発型」**は福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、**抜本的な対応方策とはなり得ません。**

福岡空港での利用制限型

○福岡空港での利用制限を行うことで福岡空港からの需要の移転を図る手法です。
○利用制限の例として、国際線・長距離路線や小型機の乗入制限、高需要路線の便数制限、利用者への負担増加等が考えられます。

「利用制限型のイメージ」

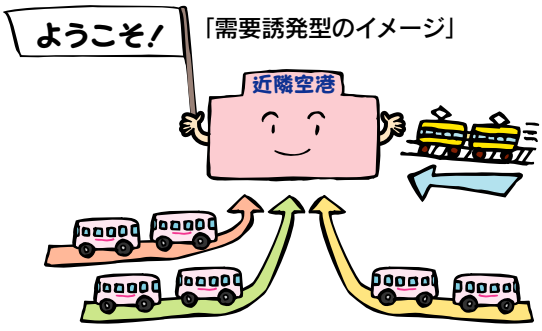


□航空自由化の流れに逆行するものであり、航空政策として実現困難です。
また、乗入制限や便数制限を実施した場合でも、市場原理の下で、利用を制限された路線や便が、福岡空港から近隣空港に移ることは不確定です。
□近隣空港に路線や便を移すことは、福岡都市圏の利用者や地域にとって以下の点でマイナスが大きいです。
・福岡都市圏の利用者にとって不便になる。
・他地域との交流が縮小する。
・北部九州の拠点としての機能が失われる。

近隣空港での需要誘発型

○近隣空港の特性を活かした需要誘発を行うことで、福岡空港から需要の移転を促し、市場原理に基づいた近隣空港の活用を図る手法です。
○需要誘発の例として、近隣空港のアクセス(ソフト)向上、アクセス(ハード)整備、利用者負担の軽減、マルチエアポート(近隣空港の正規運賃同一化と手数料なしの空港変更)等が考えられます。

「需要誘発型のイメージ」



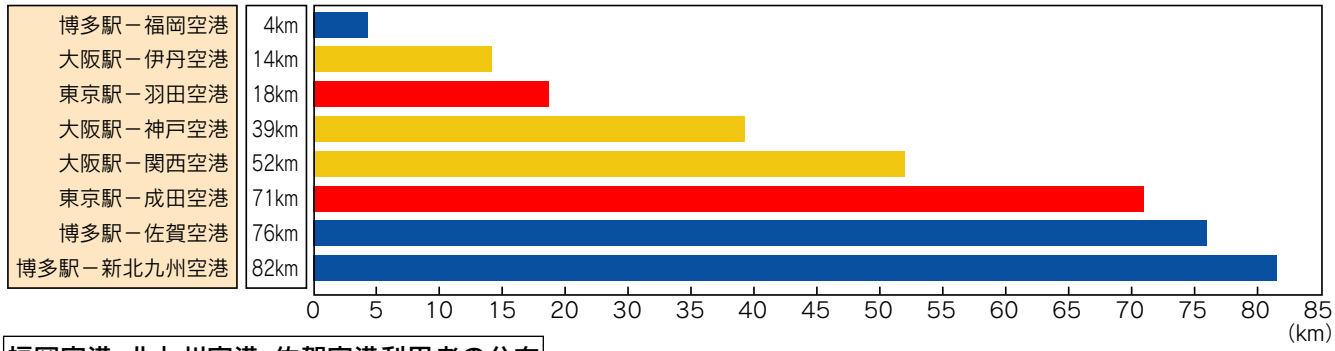
□福岡空港の需給逼迫緩和効果はわずかです。
□コスト負担、事業採算性が課題です。

福岡空港の特徴

都市中心駅から空港までの距離の比較

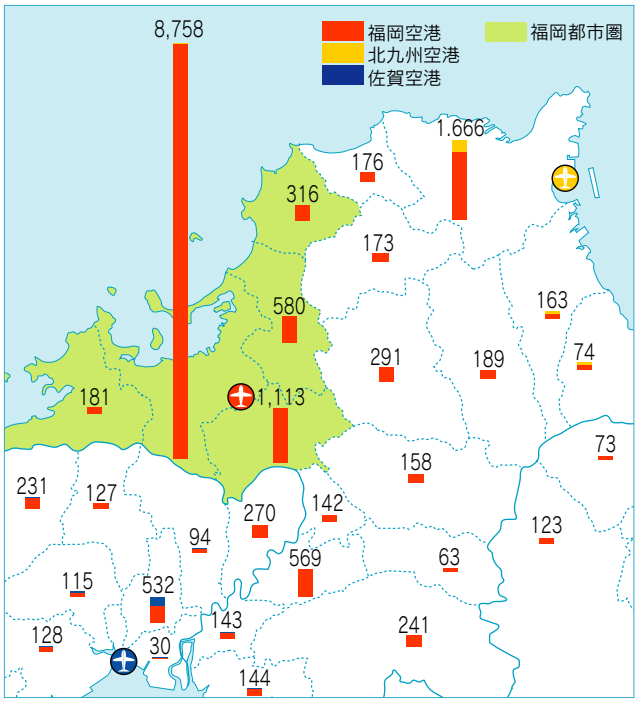
都市の中心駅から空港までの距離を比較した場合、福岡（博多駅）から、新北九州空港・佐賀空港までの道路距離は、首都圏や関西圏に比べて長くなっています。

▼都市の中心駅から空港までの道路距離　※インターネットルート検索より



福岡空港、北九州空港、佐賀空港利用者の分布

福岡空港の利用者は福岡都市圏からの利用者が中心です。



3空港別利用者数（居住地・旅行先計）（2003年、単位：人／日）
資料）平成15年度航空旅客動態調査を基に作成（新北九州空港開港前）

航空自由化について

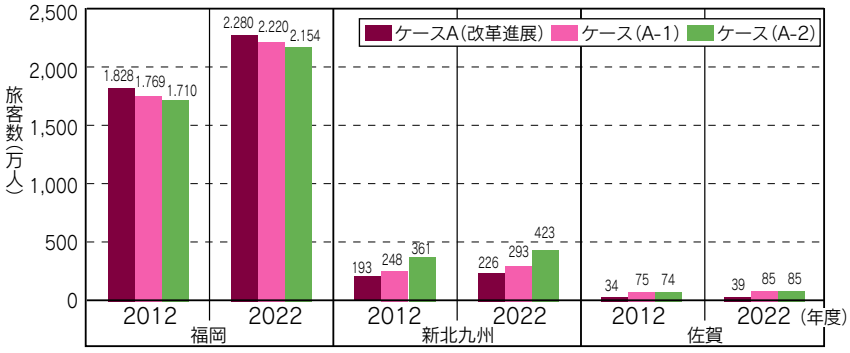
国内航空運送事業については、平成12年2月施行の改正航空法により、需給調整規制は廃止され、参入規制や運賃・料金規制等が緩和されました。このため、近隣空港への航空路線・便のシフト、減便、撤退は、各航空会社の経営判断にゆだねられています。

国際航空運送事業については、政府が掲げる「アジア・ゲートウェイ構想」でも、日本が今後とも世界にとって魅力のある場となるには、海外の成長や活力を取り込むことが重要であり、日本を更にオープンにする必要があると示されています。

以上のことから、利用制限型の方策は、航空自由化の流れに逆行したものであると言えます。

福岡空港の需給逼迫緩和効果

●ステップ2では、将来の福岡空港の航空需要予測（ケースA「改革進展」）を基に、新北九州空港、佐賀空港へのバス路線を大幅に拡充した場合（A-1）、さらにA-1に加えて、新北九州空港へのアクセス鉄道が整備された場合（A-2）の需要予測を行いました。その結果、2012年時点で福岡空港の年間発着回数は0.2～0.7万回程度、国内旅客数は3～6%程度減少し、近隣空港のアクセス利便性向上による福岡空港の需給逼迫緩和効果はわずかであることが明らかになりました。



▲福岡空港、新北九州空港、佐賀空港の国内旅客数予測結果

福岡空港の国内旅客予測結果	上段：旅客数（万人／年度） 下段：発着回数（万回／年度）	
	2012年度	2022年度
ケースA（改革進展）	1,828 14.0	2,280 15.8
ケース（A-1）	1,769 (59) 13.8 (0.2)	2,220 (60) 15.7 (0.1)
ケース（A-2）	1,710 (118) 13.3 (0.7)	2,154 (126) 15.5 (0.3)

（　）はケースAとの差

▲福岡空港への需給逼迫緩和効果

(2) 現空港における滑走路増設について

滑走路増設案の検討条件

現空港における滑走路増設案の検討にあたっては、空港南東部の丘陵地や都市高速道路などの周辺地域への影響、利用者の利便性、建設事業費や滑走路処理容量など、考慮すべき事項が多数あります。また、増設滑走路長や配置間隔、配置位置など多数の組合せが考えられ、配置案によっては考慮すべき事項が変化することから、様々な視点から総合的に検討する必要があります。

これらを踏まえ検討条件は、国内事例や現行基準を参考に設定しました。

【検討条件】
滑走路長　⇒　現滑走路2,800m、増設滑走路2,500m
滑走路配置　⇒　平行滑走路（クロースパラレル）方式
滑走路間隔　⇒　300mまたは210m
進入方式　⇒　精密進入方式または非精密進入方式

- ●現滑走路について、国際航空ネットワーク形成のためには滑走路長3,000mが望まれますが、抜本的な能力向上方策である滑走路増設案に比べ優先度が低いため、現滑走路長2,800mはそのままとしました。
- ●増設滑走路は、国内線の大型機が離着陸できる2,500mを基本としました。
- ●滑走路間隔は、滑走路間に大型機を一時待機させても他の離着陸機に影響のない300mを基本とし、また滑走路間に大型機が一時待機すると他の離着陸機に影響がありますが、国内最小の事例（整備中）である滑走路間隔210mについても検討しました。
- ●進入方式は、悪天候時でも誘導電波を受けて着陸が可能な精密進入方式を基本としました。また、周辺地域への影響を軽減するため、悪天候時には着陸が困難である非精密進入方式も検討しました。

解説：平行滑走路について

平行滑走路は一般的に、オープンパラレル滑走路とクロースパラレル滑走路とに区分されます。

オープンパラレル滑走路は、2本の滑走路の間隔を広くとり、それぞれの滑走路を独立に運用できるようにしたものであり、一般的にターミナル地域を平行滑走路の間に配置します。

滑走路処理容量は、ターミナル配置により異なりますが、一般的に離陸・着陸専用とした場合、滑走路1本の場合の1.6倍程度とされ、各々の滑走路を離陸・着陸共用とした場合には2倍程度とされています。

これに対しクロースパラレル滑走路は、2本の平行滑走路の間隔を狭くしたもので、空港の面積を狭くできますが、他の滑走路を利用する航空機の影響を受けます。

滑走路処理容量は、一般的に滑走路1本の場合の1.3倍程度とされていますが、ターミナル配置により異なります。

オープンパラレル滑走路の国内事例としては、成田国際空港や東京国際空港があり、クロースパラレル滑走路では、大阪国際空港（滑走路間隔300m）や現在整備中の百里飛行場（茨城空港）（滑走路間隔210m）などがあります。

オープンパラレル事例）東京国際空港

クロースパラレル事例

新千歳空港

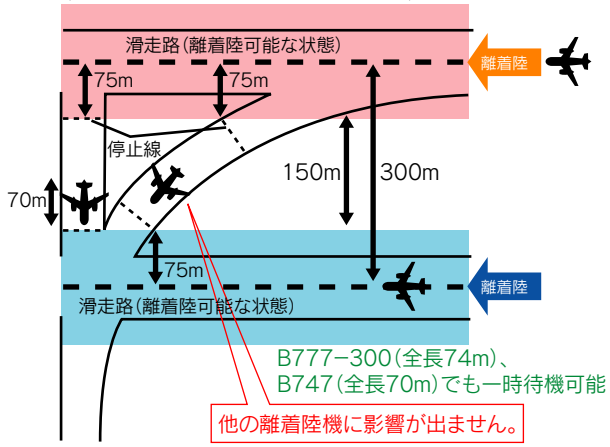
大阪国際空港

百里飛行場　完成イメージ図

写真出典：東京航空局、大阪航空局HP

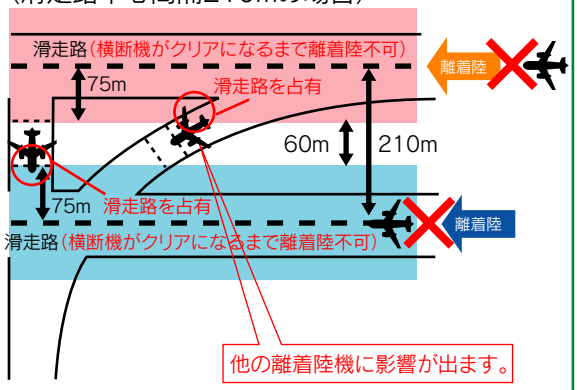
解説：滑走路間隔の違いについて

（滑走路中心間隔300mの場合）



滑走路中心間隔が300mの場合、滑走路間に大型機が一時待機しても、他の離着陸機に影響が出ません。

（滑走路中心間隔210mの場合）



滑走路中心間隔が210mの場合、滑走路間に大型機を一時待機させると、滑走路を占有するため、他の離着陸機に影響が出ます。

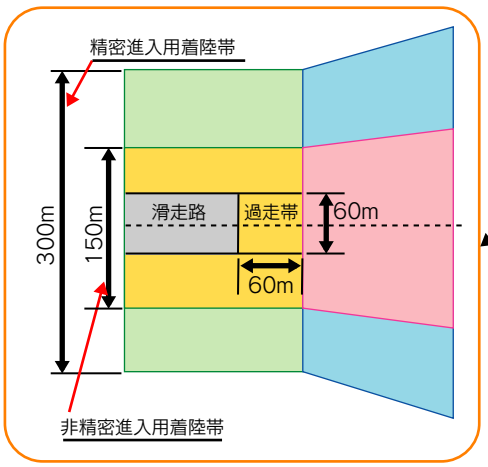
解説：精密進入・非精密進入とは？

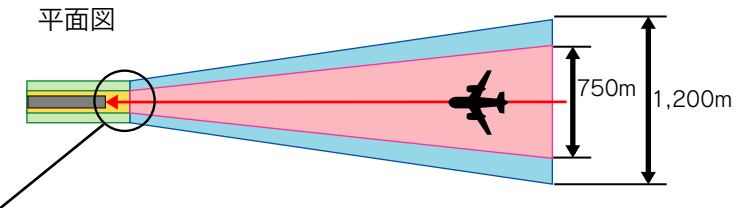
精密進入は、計器飛行による進入のうち、2種類の誘導電波（航空機に対する進入方向・降下経路）の指示を受けることができる進入方式であり、悪天候時でも所定のコースに沿って正確に進入着陸できます。

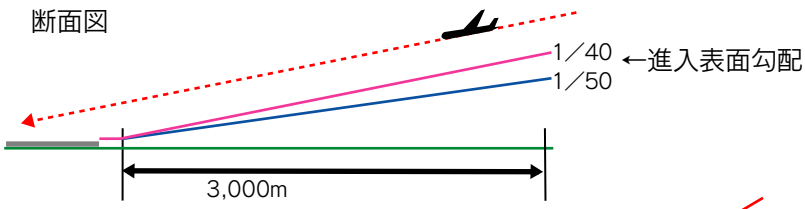
非精密進入は、計器飛行による進入のうち精密進入以外の進入をいい、進入方向もしくは位置情報のみ指示を受け進入着陸するため、悪天候では着陸できません。

航空法では精密進入と非精密進入に対して確保すべき進入区域、進入表面について規定されており、それぞれ平面の大きさ、面の勾配が異なります。

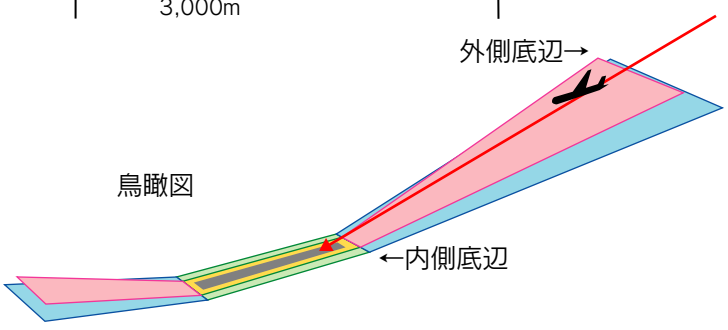
精密進入方式は悪天候等の視界不良時でも進入着陸可能ですが、非精密進入方式よりも、航空機の安全確保に必要な着陸帯幅や進入区域が大きく設定されており、制限表面による周辺地域への影響が大きくなります。







	精密進入方式	非精密進入方式
着陸帯幅	300m	150m
進入表面勾配	1／50	1／40
進入区域		
長さ	3,000m	
内側底辺長（着陸帯幅）	300m	150m
外側底辺長	1,200m	750m



滑走路増設の配置の考え方

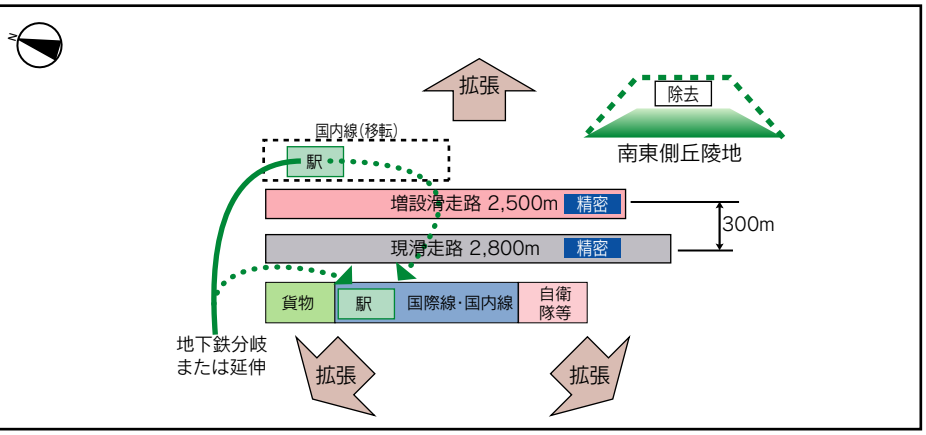
滑走路増設案検討条件をもとに、配置を検討しました。

東側配置

東側配置1（標準的な配置）
- 滑走路間隔300m
- 増設滑走路長2,500m(精密)
- 滑走路北端一致

周辺への影響
- 大規模な南東側丘陵地の除去。
- 大規模な空港用地拡張。
- 国内線旅客ターミナル地区の移転が必要。
- 現行サービスレベルを維持するためには、地下鉄の分岐または延伸が必要。

特徴
- 旅客ターミナルが国際線・国内線一体化。
- 滑走路間に大型機が一時待機可能。
- 滑走路処理容量が5つの配置の中で最大。

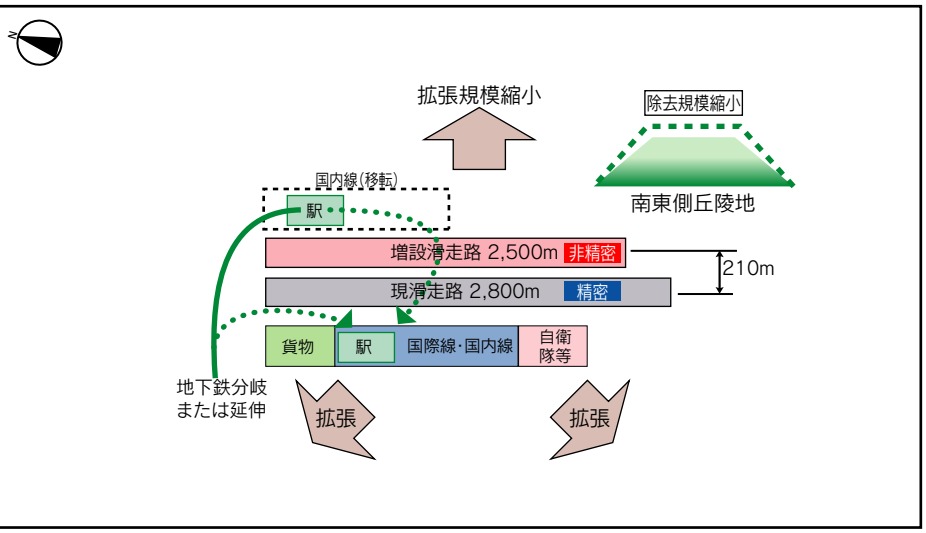


周辺への影響を軽減するため
- 滑走路間隔300m→210m
- 進入方式　精密→非精密

東側配置2
- 滑走路間隔210m
- 増設滑走路長2,500m(非精密)
- 滑走路北端一致

周辺への影響
- 南東側丘陵地除去の規模縮小。
- 空港用地拡張の規模縮小。
- 国内線旅客ターミナル地区の移転が必要。
- 現行サービスレベルを維持するためには、地下鉄の分岐または延伸が必要。

特徴
- 滑走路間に大型機が一時待機できない。
- 滑走路1本が非精密のため、着陸滑走路が限定されるなど運用方法が限られ、東側配置1より滑走路処理容量が劣る。
- 空港用地拡張、丘陵地除去の規模が東側配置1より縮小。



これらは、現滑走路の東側または西側に滑走路間隔300m、長さ2,500mの精密滑走路を配置した場合（標準的な配置）と、その配置の課題である周辺地域への影響を軽減するための配置を検討したものです。

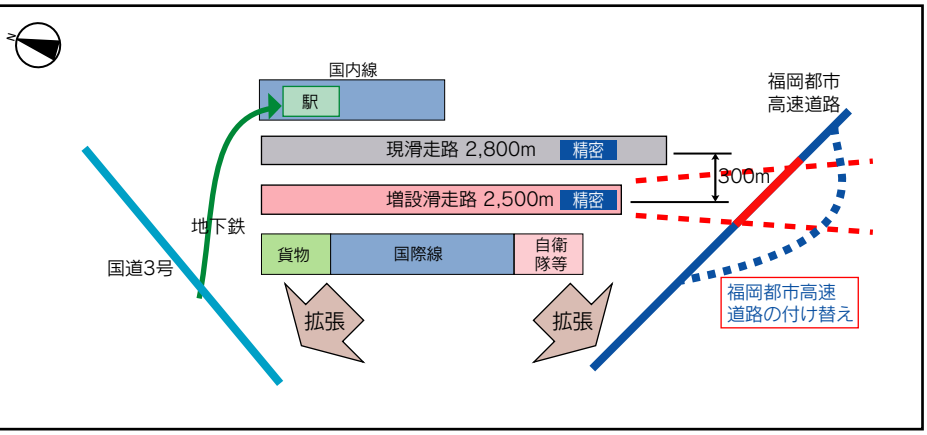
なお、周辺地域への影響の軽減、建設事業費の縮減等の観点と滑走路処理容量を踏まえ、増設滑走路の長さ（2,000～2,500m）や配置についても今後詳細に検討を行っていきます。

※滑走路処理容量の算定においては、将来の機材動向、複数滑走路での管制処理の複雑性等を踏まえ、実際の運用に即した検討が必要です。

西 側 配 置

西側配置1（標準的な配置）
・滑走路間隔300m
・増設滑走路長2,500m(精密)
・滑走路北端一致

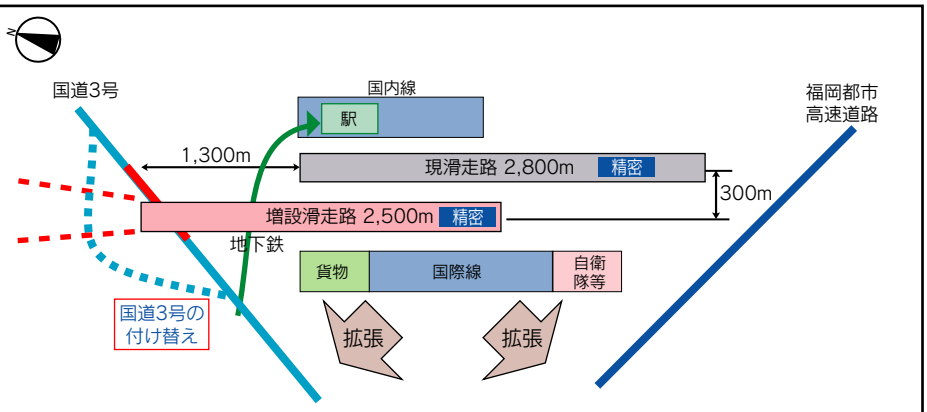
周辺への影響	・福岡都市高速道路の付け替えが必要。 ・大規模な空港用地拡張。
特徴	・旅客ターミナルは現状の通り分離配置。 ・滑走路間に大型機が一時待機可能。 ・滑走路処理容量は東側配置1より劣るが、西側配置の中では最大。



福岡都市高速道路を回避するため
・滑走路北端を北側へ1,300mずらす

西側配置2
・滑走路間隔300m
・増設滑走路長2,500m(精密)
・滑走路北端1,300m北側配置

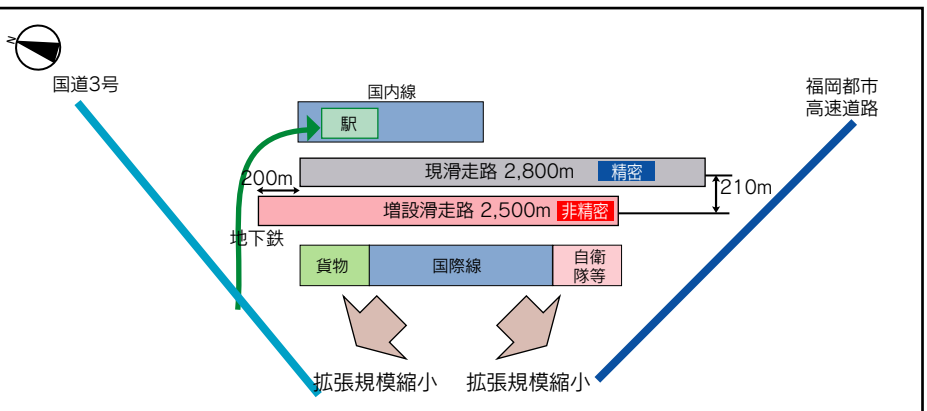
周辺への影響	・福岡都市高速道路の付け替えを回避。 ・新たに、国道3号の付け替えが必要。 ・大規模な空港用地拡張。
特徴	・滑走路間に大型機が一時待機可能。 ・西側配置1より滑走路処理容量が劣る。 ・空港用地拡張が配置の中で最大。



福岡都市高速道路と国道3号を回避するため
・滑走路間隔　300m→210m
・進入方式　　精密→非精密
・滑走路北端　1,300m北側→200m北側

西側配置3
・滑走路間隔210m
・増設滑走路長2,500m(非精密)
・滑走路北端200m北側配置

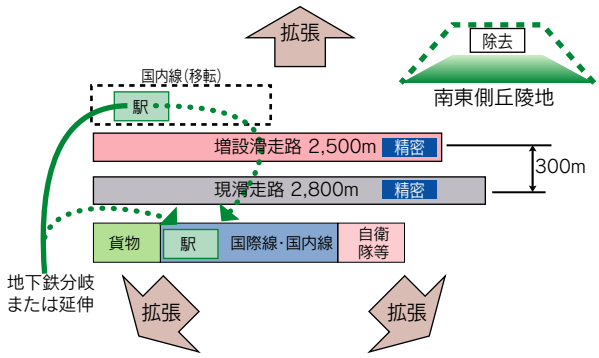
周辺への影響	・福岡都市高速道路の付け替えを回避。 ・国道3号の付け替えを回避。 ・空港用地拡張規模は西側配置1より縮小。
特徴	・滑走路間に大型機が一時待機できない。 ・滑走路1本が非精密のため、着陸滑走路が限られるなど運用方法が限られ滑走路処理容量が劣り、配置の中で最小。 ・空港用地拡張規模は配置の中で最小。



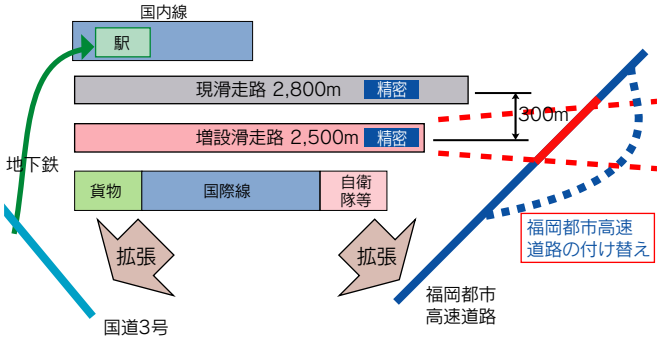
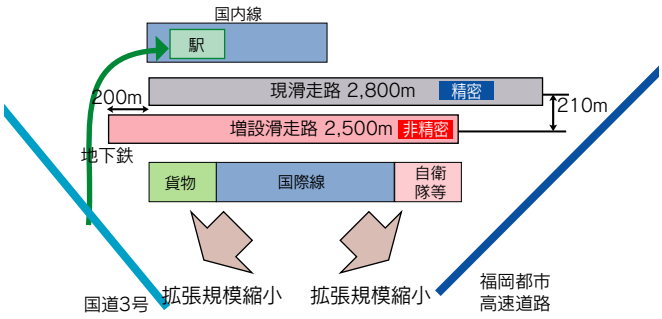
これらの中から、東側と西側への標準的な配置と、最も周辺地域への影響が軽減される配置として西側配置3（増設滑走路：非精密、滑走路間隔210m）の3つを代表例とし、それぞれの特徴を整理しました。

滑走路増設の代表的な配置の特徴って、どんなかしら？

滑走路増設の代表的な配置の特徴

項　目			東側配置（滑走路間隔300m）
各案の配置			
配置の特徴			・現滑走路の300m東側に2,500mの精密滑走路を増設（滑走路北端合わせ） ・南東側丘陵地が制限表面に抵触 ・空港の東側西側への用地の拡張が必要 ・国内線旅客ターミナルの移転が必要。西側の国際線ターミナルに一体化、地下鉄の分岐または延伸が必要
利便性	ターミナル配置	旅客ターミナル	国内線・国際線ターミナルが一体化し利便性が向上
	アクセス利便性	博多駅からの所要時間（地下鉄）	国内線は現状程度、国際線は向上
		福岡ICからの所要時間	現状と同じ
制限表面	増設滑走路の進入表面		南東側の丘陵地に抵触し、除去が必要。 住宅・事業所等に抵触し、移設が必要。
	増設滑走路の転移表面		
	空港の水平表面		現状とほぼ同じ
	増設滑走路の延長進入表面		現状とほぼ同じ
社会環境	航空機騒音		拡大する
	周辺既存施設への影響		空港用地拡張が、他の2つの配置より大きい。現行サービスレベルを維持するためには地下鉄の分岐又は延伸が必要。
	空港用地拡張		約90ha（東側約40ha、西側約50ha）
滑走路処理容量			航空機の地上走行がシンプルであり、3つの配置の中では最も滑走路処理容量が優れている
建　設	概算事業費		概ね7,500億円 （滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費、地下鉄整備費用など）
	工事期間 （別途、環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査などの調査期間の考慮が必要）		14年程度
	事業の困難性		・南東側丘陵地に制限表面が抵触し、除去が必要 ・国内線旅客ターミナルの西側への移転が必要であるとともに、地下鉄の分岐または延伸が必要 ・空港の東西両側で大規模な拡張用地の取得が必要

※概算事業費は、滑走路増設に伴う整備に要する費用です。滑走路増設案の場合には、別途環境対策費等の支出が必要となります。（平成14～18年度実績の平均で環境対策費60億円／年、土地建物借料84億円／年、詳細は2ページ参照）。
なお、滑走路増設に伴い、現状より環境対策費が増加することが考えられます。

西側配置（滑走路間隔300m）	西側配置（滑走路間隔210m）
	
・現滑走路の300m西側に2,500mの精密滑走路を増設（滑走路北端合わせ） ・都市高速が制限表面に抵触 ・空港西側への用地の拡張が必要	・現滑走路の210m西側に2,500mの非精密滑走路を増設（滑走路北端を北側に200mずらす） ・都市高速や国道3号には抵触しない ・空港西側への用地の拡張が必要（規模小）
国内線・国際線ターミナルが分離（現状と同じ）	国内線・国際線ターミナルが分離（現状と同じ）
現状と同じ	現状と同じ
現状と同じ	現状と同じ
福岡都市高速道路2号線に抵触し、付け替えが必要。 住宅・事業所等へ抵触し、移設が必要。	住宅・事業所等へ抵触し、移設が必要。
現状とほぼ同じ	現状とほぼ同じ
現状とほぼ同じ	精密進入を行わないため設定しない
拡大する	拡大する
空港用地拡張が、東側配置より小さい。 福岡都市高速道路2号線の付け替えが必要。	空港用地拡張が、他の2つの配置より小さい。
西側で約60ha	西側で約30ha
旅客ターミナルが東西に分離し、航空機の地上走行が複雑となるため、滑走路処理容量は東側配置より小さい	増設滑走路が非精密進入であり、悪天候時の運用に制約がある。 旅客ターミナルが東西に分離し、かつ滑走路間に大型機の一時待機ができないため、航空機の地上走行が複雑となり、滑走路処理容量は3つの配置の中では最も小さい
概ね5,000億円 （滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、都市高速道路付け替え等の補償工事費用など）	概ね2,500億円 （滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費用など）
10年程度	8年程度
・都市高速に制限表面が抵触し、付け替えが必要 ・空港西側で大規模な拡張用地の取得が必要であるが、東側配置案より規模は小さい	・空港西側で拡張用地の取得が必要であるが、規模は3案の中で最も小さい

なお、周辺地域への影響の軽減、建設事業費の縮減等の観点と滑走路処理容量を踏まえ、増設滑走路の長さ（2,000～2,500m）や配置についても、今後詳細に検討を行っていきます。

(3) 新空港について

新空港方策の特徴と候補地ゾーン選出のための前提条件

新空港方策は、現空港に替えて他の場所に新しい空港を造る案です。
このことによって、騒音、借地、利用時間、建築物の高さ制限など、現空港が抱える問題と課題を解消することができます。
また、現空港跡地の有効利用により、新たな都市機能の付加や一体的な市街地形成が可能になります。
候補地ゾーン選出にあたって、以下のとおりに新空港の前提条件を設定しました。

- ●滑走路長は、3,000mとしました。
- ●滑走路処理容量、空港運用の柔軟性及び非常時などを考慮して滑走路は2本としました。
- ●滑走路間隔は精密進入が可能な滑走路を300m間隔で配置しました。

これらの前提条件は、今後の検討により変更する場合があります。

前提条件		
対象施設	諸元	考え方
滑走路	本数	平行滑走路2本(クロースパラレル)
	滑走路長	3,000m
	滑走路間隔	300m
誘導路	施設規模	二重平行誘導路・エプロン誘導路等の設置
エプロン		規模に見合う用地・スポット確保(国内・国際)
旅客取扱い施設		規模に見合う用地確保(国内・国際)
道路・駐車場		
貨物取扱施設		
航空保安施設		設置すべき施設と規模に見合う用地確保
その他		給油・小型機施設などの規模に見合う用地確保

右に示す図は前提条件から考えられる施設配置例です。

候補地ゾーン選出までの流れ

新空港候補地ゾーンの検討

(1) 候補地検討対象範囲の選定

検討対象範囲:博多駅から30km、福岡都市圏

(2) 検討対象メッシュの選出

選出条件 第1段階

地形条件
地形起伏量 (起伏量150m以内)
水深 (平均水深25m以浅)

社会環境条件
市街化区域面積比率 1%以下
建物用地面積比率 5%以下

1km^{2}メッシュにより対象地域を選出

選出条件 第2段階

空港用地を配置したときに、空港標点が配置可能で、かつ海上・沿岸域では制限表面(水平表面片側・進入表面両側)の確保が可能なメッシュを選出(平均水深は20m以浅に限定)

検討対象メッシュ選出

(3) 候補地ゾーンの選出

検討対象候補地ゾーンの設定

検討対象とする候補地ゾーンの設定

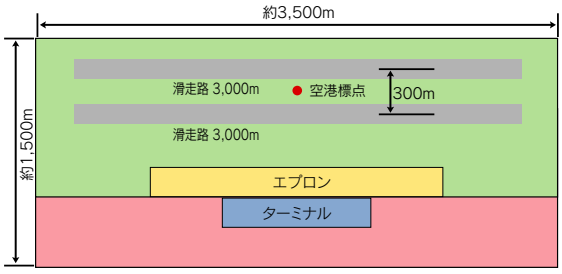
候補地ゾーン選出

選出条件

気象、制限表面、運航空域、環境、航空機騒音等を考慮した候補地ゾーンの選出

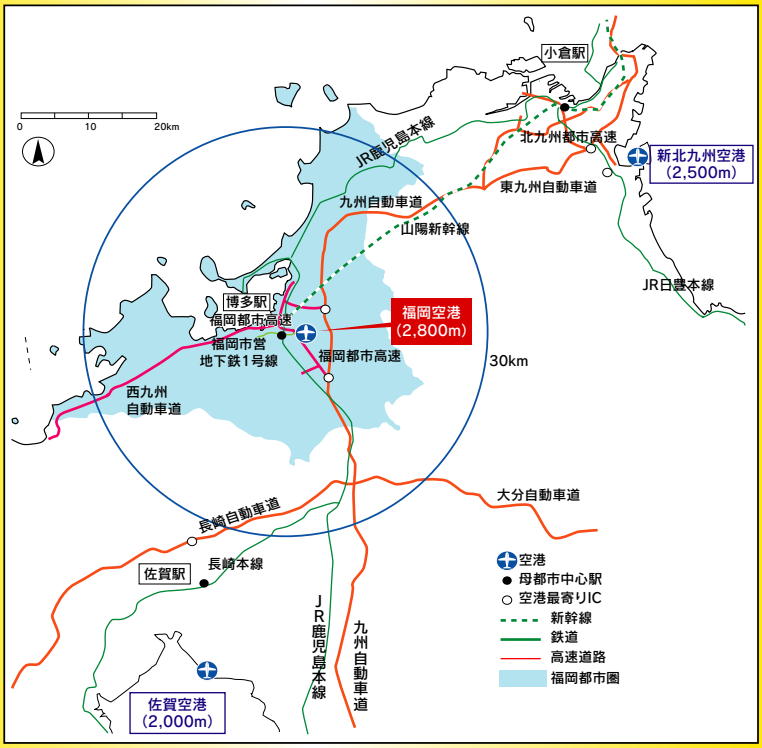
候補地ゾーンの選出

施設配置



候補地検討対象範囲

福岡空港の利用状況及び福岡都心部からの移動時間を考え、検討対象範囲は都心部（博多駅）から30km以内の福岡都市圏を基本として検討を行いました。



検討対象メッシュ選出結果

●第1段階（検討対象メッシュの選出）

地形起伏量（150m以内）、平均水深（25m以浅）、市街化区域面積比率（1%以下）、建物用地面積比率（5%以下）の4条件により、検討対象メッシュの選出を行いました。

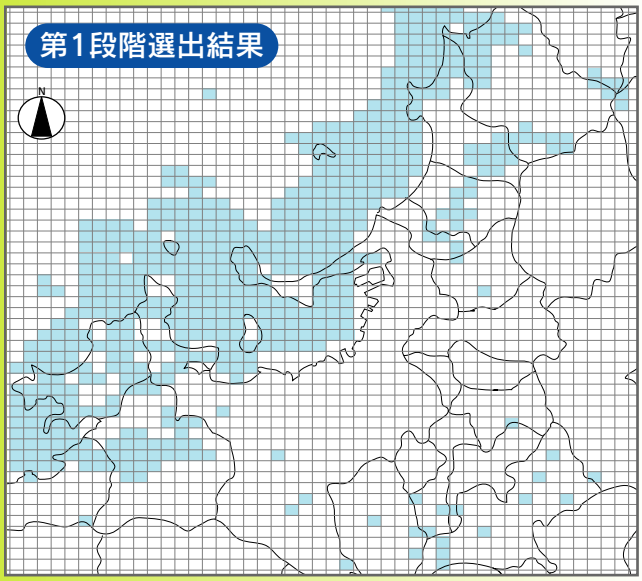
●第2段階（空港標点を配置可能なメッシュの絞り込み）

空港用地を配置したときに、空港標点を配置可能なメッシュを選出しました。

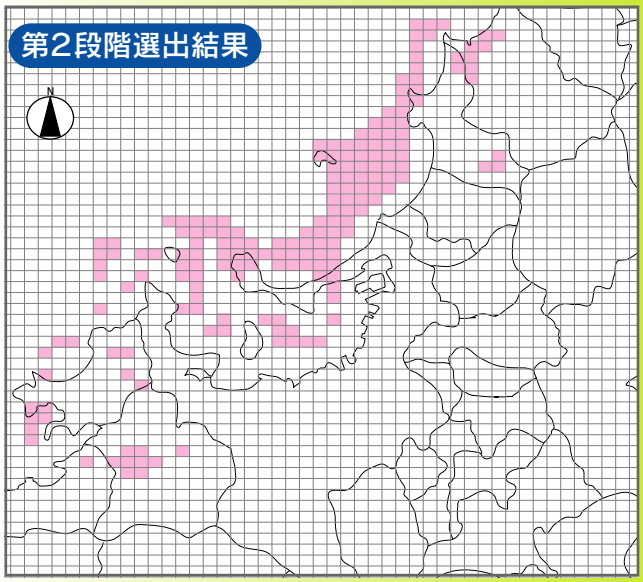
なお、海上・沿岸部については、空港用地内の平均水深が20m以浅で、さらにこの段階では水平表面片側および進入表面両側の確保が可能なメッシュとしました。

また、博多湾内の航路を含むメッシュは対象外としました。

第1段階選出結果

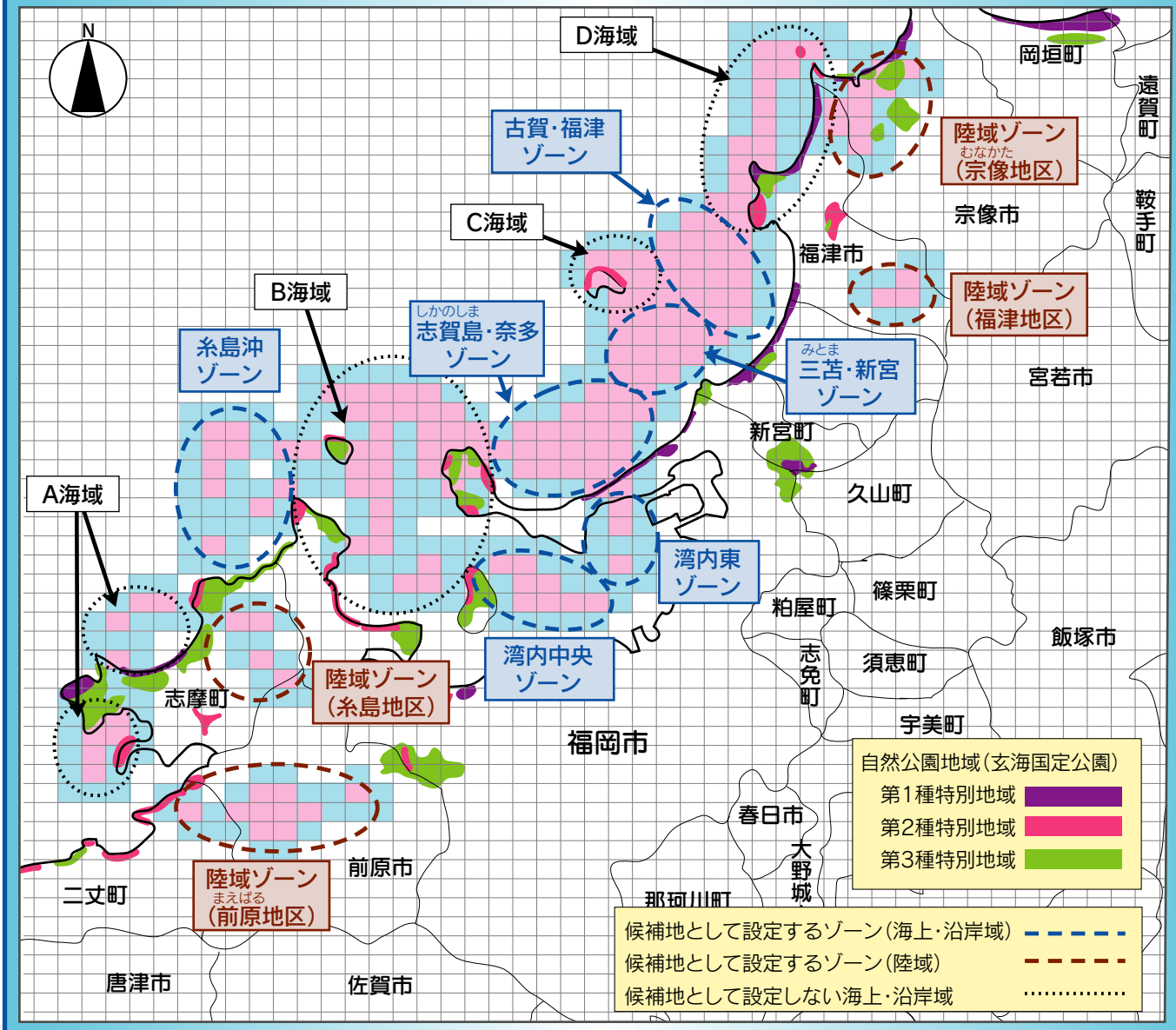


第2段階選出結果



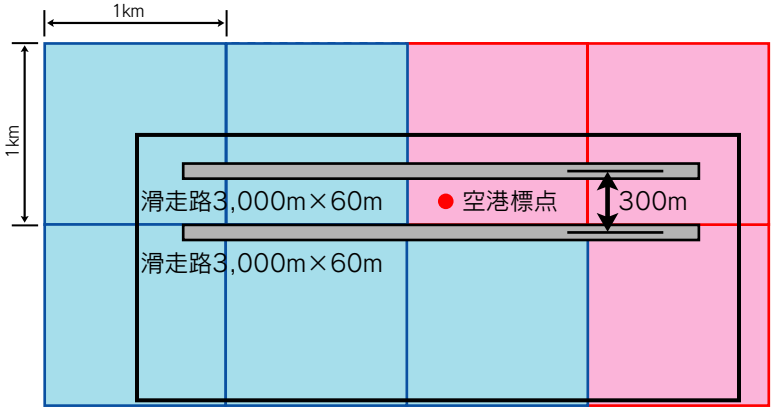
検討対象候補地ゾーンの設定

選出した検討対象メッシュのうち、まず、A海域、B海域、C海域、D海域については、国定公園（特別地域）への抵触が避けられないこと、周辺の山など適切な運航空域が確保できないことなどの理由からゾーン設定の対象外としました。その他の海域と陸域については、メッシュの近接状況や沿岸部の地象（岩礁部、砂浜部）に着目して、検討対象10ゾーンの設定を行いました。



補 足

赤メッシュ（■）は空港標点（滑走路の中心となる点）が配置可能な範囲を示しています。
青メッシュ（■）は、赤メッシュに空港標点を設置した場合に大きさ約1.5km×約3.5kmの空港用地が及ぶ範囲を示しています。



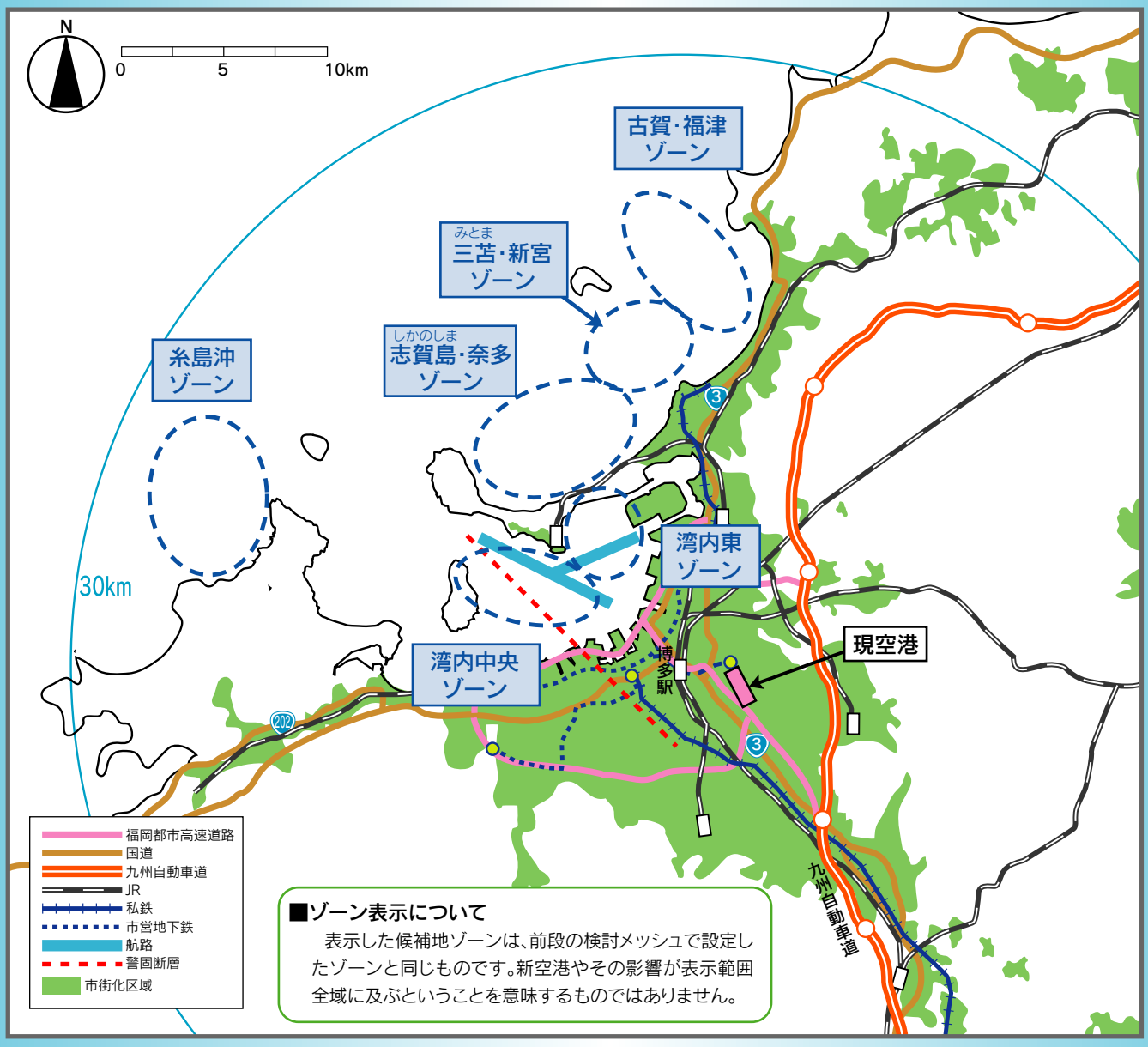
候補地ゾーンの選出

検討対象10ゾーンについて、以下の基本的な候補地選出条件により、滑走路配置の可能性を検証し、候補地ゾーンを選出しました。

■候補地ゾーンの基本的な選出条件

① ウインドカバレッジ（許容横風分力20ノットを超えない風の割合）が95%以上確保されること。
②必要な制限表面および適切な進入・出発経路が確保されること。
③空港用地が玄海国定公園の特別地域に抵触しないこと、また制限表面による玄海国定公園内の地形等の改変が生じないこと。
④航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと。

●陸域ゾーン（宗像地区・福津地区・前原地区・糸島地区）については、進入・出発経路と航空機騒音などの条件を満足できないため選出しませんでした。



解 説

■ウインドカバレッジの確保について

航空機は風に向かって離着陸を行いますが、横風が一定限度を超える場合には離着陸ができません。一定限度（許容横風分力）を超えない風の割合をウインドカバレッジと呼び、ウインドカバレッジが大きくなる方向に滑走路を配置することが必要です。空港として最低限必要なウインドカバレッジはICAO　ANNEX14（国際民間航空条約第14付属書）において、許容横風分力20ノット、ウインドカバレッジ95%以上と勧告されています。

■ 制限表面、進入・出発経路の確保について

航空機が安全な運航を行うためには、制限表面と適切な進入・出発経路を確保する必要があります。制限表面については、進入表面と転移表面は両側、水平表面は少なくとも片側が確保されることを条件としました。また、精密進入方式を想定した進入経路と安全な出発経路が確保されることも条件としました。

選出された6候補地ゾーンの検討

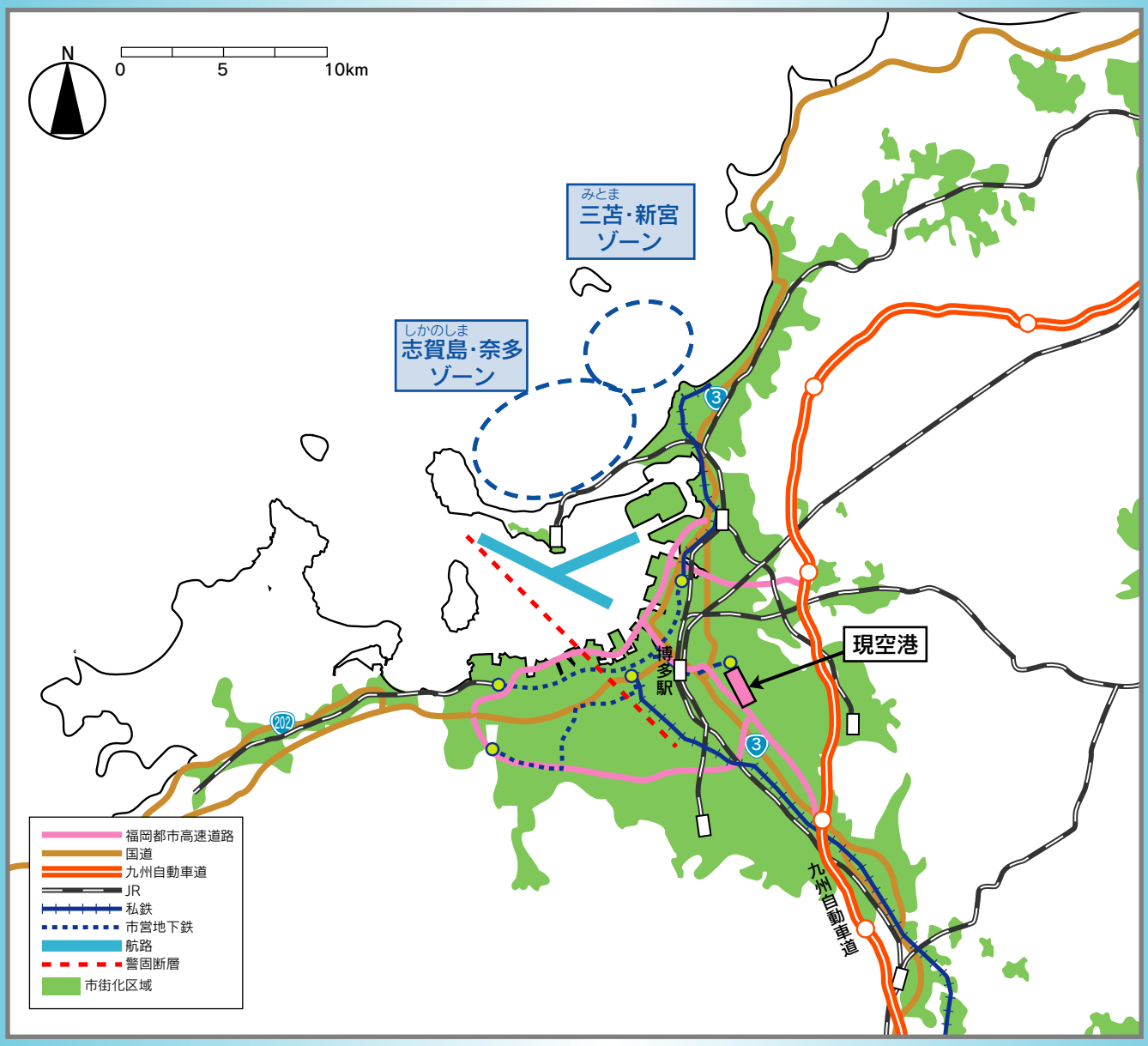
選出された海域6ゾーンについて、現時点での課題について整理しました。

●湾内中央ゾーンについては、必要な制限表面を確保しようとすると、警固断層の直上に空港島が位置します。

●湾内東ゾーンについては、市街地への騒音の影響を回避しようとすると、港湾機能へ影響を与えます。

●古賀・福津ゾーン及び糸島沖ゾーンについては、水深が深く、都心からも遠い位置にあります。

●現時点においては下図に示す「三苫・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンの実現可能性が高いと考えられます。



解 説

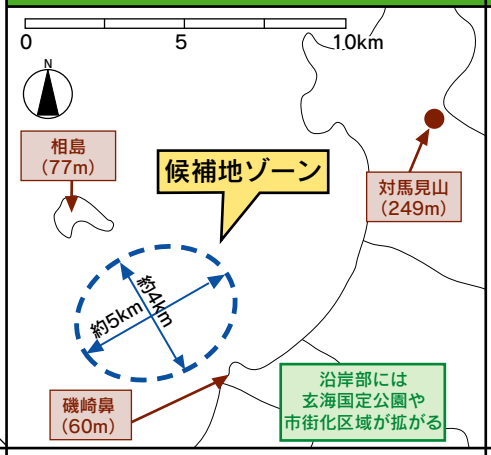
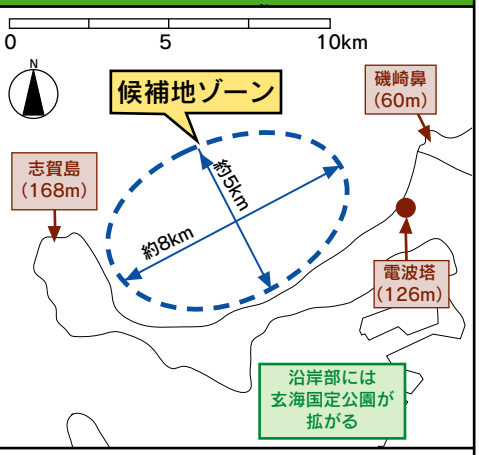
■警固断層について

警固断層は筑紫野市付近から北西方向へ博多湾を横切る形で存在が確認されている活断層です。

この断層は福岡市地域防災計画の中でも、県内主要活断層の一つとして記載されています。また、政府地震調査研究推進本部に設置されている地震調査委員会の長期評価（H19.3.19）では、今後30年以内の地震（M7級）発生確率は最大6%と報告されています。これは、国内110ヶ所の主要活断層の中でも10番目に高い確率です。

三苫・新宮ゾーンや志賀島・奈多ゾーンはどのような特徴があるの？

ゾーンの特徴

項目＼各案			三苫・新宮ゾーン	志賀島・奈多ゾーン
				
周辺自然・都市環境			沿岸部の地象は岩礁・海浜であり、玄海国定公園及び市街化区域が拡がっている。ゾーン北側には相島、南側には磯崎鼻、東側には対馬見山が存在する。	沿岸部の地象は海浜であり、玄海国定公園が拡がっている。ゾーン西側には志賀島、東側には磯崎鼻や電波塔が存在する。
水深条件	ゾーン内赤メッシュの平均水深		平均水深18m程度	
利便性	博多駅からゾーン両端部までの直線距離		15～20km程度	10～15km程度
制限表面	進入表面		確保可能	
	転移表面		確保可能	
	水平表面		滑走路配置によっては、磯崎鼻や相島が抵触する可能性あり（片側確保可能）	滑走路配置によっては、電波塔や志賀島が抵触する可能性あり（片側確保可能）
社会環境	法的規制等	国定公園への抵触状況	陸域に近接して滑走路を配置した場合、空港用地が普通地域に抵触する可能性あり	
	周辺社会基盤への影響	既存周辺施設移設等	移設が生じない滑走路配置が可能	
自然環境	配慮すべきと考えられる事項		自然海岸、藻場、漁場、貴重生物、自然景観など	
滑走路処理容量			利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい	
建設	空港用地面積		約530ha	
	概算事業費		概ね10,000億円 （護岸・埋立、滑走路等の基本施設、ターミナル施設、アクセス施設、漁業補償費用など）	概ね11,000億円 （護岸・埋立、滑走路等の基本施設、ターミナル施設、アクセス施設、漁業補償費用など）
	工事期間		13年程度（漁業補償、環境アセスメント等の期間は含まない）	
	建設上の留意点		冬季の高波浪に対する護岸施工手順・越冬対策、強風による飛沫対策など	

※概算事業費について
概算事業費は、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額であり、今後ステップ4に向けてさらに検討を深めていくことにより、変更する場合があります。

ステップ4に向けて

■新空港ゾーンについては、皆様方のご意見を踏まえ、ステップ4において詳細な検討を行います。

■具体的な空港配置について

ウィンドカバレッジ等を踏まえた滑走路方位や、航空機騒音、海浜変形等、周辺地域への影響の程度について検討を行うとともに、ゾーンにおいて具体的な空港用地の配置を示します。

■ウインドカバレッジについて

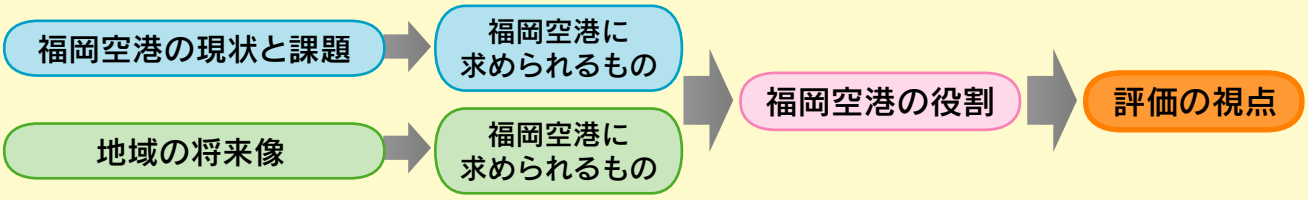
現在の福岡空港のウインドカバレッジは99.8%程度（2003年3月～2005年2月実績値）であり、今後、滑走路の配置方向の検討を行うにあたっては、ウインドカバレッジのより詳細な検討を行う必要があります。

いっぱい対応案があるけど、どうやって選んでいくの？

将来対応方策の評価の視点の検討

●「評価の視点」の設定にあたっては、以下の検討フローに基づき、まず、PIステップ1と2で検討した「福岡空港の現状と課題」と「地域の将来像」から導かれた「福岡空港の役割」をもとに検討しました。

評価の視点　検討フロー



●まず、PIステップ2で検討しました、「福岡空港の現状と課題」から福岡空港に求められるものについて、これらを主なキーワードを中心に整理してみました。

「福岡空港の現状と課題」および課題解決に向けて福岡空港に求められるもの

福岡空港の現状と課題（ステップ1）	福岡空港に求められるもの（ステップ2）
①利用者の視点 ○旅行時間や運航頻度を重視 ○利用したい時間帯は朝･夕に集中 ○アクセスを中心とした高い満足度	○直行路線の維持･拡充 ○多頻度化への対応 ○多様なアクセスの確保 ○運賃等の低廉化
②地域の視点 ○周辺住民とともに歩んできた ○地域経済と市民生活に貢献 ○都市構造や都市環境への影響	○福岡･九州の経済活動への対応 ○航空機騒音等の環境対策確保への取り組み ○航空の安全確保への取り組み
③航空ネットワークの視点 ○国内航空ネットワークによる地域間流動 ○国際航空ネットワークによる東アジアとの流動	○更なる国際･国内航空ネットワークの充実
④空港施設の視点 ○ピーク時間帯での能力の制約 ○曜日･季節により航空需要が変動 ○空港利用は7時～22時までに制限	○中･長期的な航空需要を満たし、利用者ニーズに対応した空港容量確保

●次に、福岡・九州の目指すべき「地域の将来像」から福岡空港に求められるものについて、主なキーワードを中心に整理してみました。

「地域の将来像」および将来像の実現のために福岡空港に求められるもの

地域の将来像（ステップ2）	福岡空港に求められるもの（ステップ2）
①グローバル化 成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域	○東アジアとの旅客・貨物需要への対応 ○航空・陸上・海上交通のネットワーク強化
②少子高齢化 国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充ちた地域	○福岡の国内外交流拠点機能の強化 ○技術・文化・学術交流の増大への対応
③地方分権 地域性を活かして競争力のある自立した地域	○福岡の競争力を支える航空サービスの充実 ○地方間とのネットワークの強化
④価値観の多様化 様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域	○海外・国内旅行の多様化への対応 ○様々な利用者ニーズへの対応
⑤IT化 ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域	○他の輸送機関とも連携した物流への対応 ○情報に関する技術・人材交流への対応
⑥社会資本形成 戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域	○効率化と運営コストの更なる低減 ○効果を十分見極めた適切な設備投資
⑦環境重視 都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域	○空港が周辺地域に与える環境影響の軽減 ○環境に関する技術・人材交流への対応

※文字の色は、次頁の「福岡空港の役割」に対応しています。

これらの、「福岡空港に求められるもの」から、福岡空港の役割が導き出されるんだね。

将来対応方策の評価の視点の検討

●「福岡空港の現状と課題」および「地域の将来像」から導き出された「福岡空港の役割」を基に、PIステップ1、2で皆様からいただいた評価に関する意見も踏まえつつ、将来対応方策を比較評価するにあたって基本となる5つの**「評価の視点」**を設定しました。

福岡空港の現状と課題 → 福岡空港に求められるもの

地域の将来像 → 福岡空港に求められるもの

福岡空港の役割

- サービス向上を促進し、航空需要を支える空港
- 海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港
- 福岡の交通結節機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港
- 地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港

必要となる取り組み

空港容量の確保
- ○将来の航空需要や小型・多頻度化への対応
- ○ピーク時間帯における混雑解消
- ○航空会社間の競争環境整備によるサービス向上と運賃の低廉化の促進
- ○新規路線開設や増便の促進

航空ネットワークの拡充
- ○国内航空ネットワーク の拡充
- ○国際航空ネットワークの強化

利用者の利便性向上
- ○国際線・国内線の乗り継ぎ機能の強化
- ○国内航空ネットワークと九州域内交通ネットワーク間の移動性向上
- ○貨物輸送ニーズへの対応

幅広い航空利用と安全・環境等への配慮
- ○経済・文化・防災活動等への貢献
- ○安全性の確保
- ○生活環境や地球環境へ与える影響の軽減
- ○効果的な設備投資と効率的な運営

ステップ4の検討内容（予定）

●将来対応方策を定性的･定量的に比較検討するため、今回示した評価の視点に対する皆様からのご意見等を踏まえ評価項目を設定します。
●現空港の滑走路増設や新空港の建設による抜本的な対応方策については、以下に示すような検討を行います。
・現空港の滑走路増設案については、空港の運用方法を踏まえた具体的な滑走路処理能力について検討するとともに、増設滑走路の長さや配置について検討を行います。
・新空港については、ウインドカバレッジや周辺地域への影響を踏まえて、候補地ゾーンの中に具体的な滑走路位置を設定します。
●これらの検討結果や皆様からのご意見等を踏まえ将来対応方策の長所、短所を整理した上で比較評価し、今後の方向性を示します。

ステップ3まで実施

評価の視点

需給逼迫緩和の視点
福岡空港の需給逼迫の緩和に寄与することができるか
例えば、
・発着需要への対応　など

利用者利便性の視点
福岡空港が将来にわたって国内外の航空ネットワークにおける拠点性を発揮し、利用者の利便性向上に資することができるか
例えば、
・航空路線の拡充
・アクセス利便性　など

環境･安全の視点
方策の実施によって、生活環境や自然環境、安全性の面で、どのような影響が考えられるか
例えば、
・自然環境への影響
・安全性の確保　など

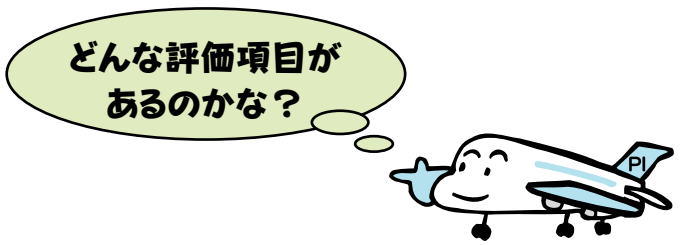
まちづくりや地域振興の視点
方策を実施した場合、まちづくりや地域の振興にどのような効果を及ぼすと考えられるか
例えば、
・まちづくりへの影響
・福岡･九州にもたらす効果　など

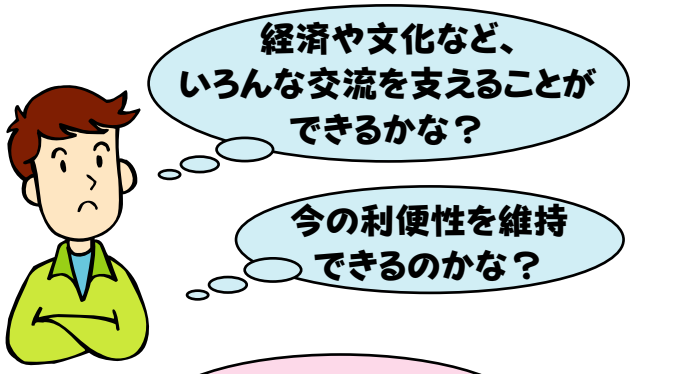
事業効率性の視点
方策の実施に必要な費用に照らして、利用者等が十分な効果を得られるか
例えば、
・効果の発現時期　など

以降 ステップ4で実施予定

評価項目の設定 → （長所・短所の整理等）対応案の比較評価 → 方向性（案）

・滑走路の長さや配置の検討
・新空港案の具体の配置　　等





PIレポートステップ3　まとめ

●将来需要への対応方策の検討

1)近隣空港との連携

利用制限型は、利用者や地域に大きな負担を課すこととなるため、また現在の航空自由化の流れからも実現が困難であるため、対応方策とはなり得ません。

需要誘発型は、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策とはなり得ません。

2)現空港における滑走路増設

現空港における滑走路増設は、周辺地域への影響や滑走路処理容量など多くの考慮すべき事項があります。また、滑走路長や間隔など多数の組合せが考えられることから、標準的な滑走路配置と周辺地域の影響を軽減した配置を例示し、それぞれの特徴を整理しました。

・現滑走路東側へ増設した場合の標準的な配置[東側配置(滑走路間隔300m)]
・現滑走路西側へ増設した場合の標準的な配置[西側配置(滑走路間隔300m)]
・周辺地域への影響が軽減される配置[西側配置(滑走路間隔210m)]

3)新空港

新空港は、都心部からの距離や地形条件などから、検討対象ゾーンを10ヶ所設定し、さらに気象、空域、自然環境、航空機騒音などから6ゾーンを選出しました。

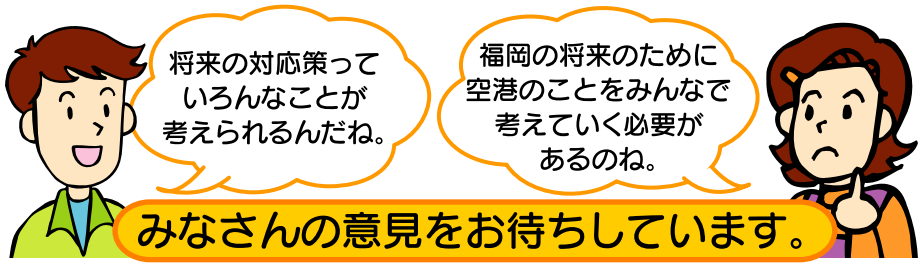
その中から、有力な「三苫・新宮ゾーン」及び「志賀島・奈多ゾーン」の特徴を整理しました。

●将来対応方策の評価の視点

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

①需給逼迫緩和の視点
②利用者利便性の視点
③環境・安全の視点
④まちづくりや地域振興の視点
⑤事業効率性の視点

なお、PIステップ4では、現空港の滑走路増設や新空港についてさらに検討するとともに、評価項目を設定し、将来対応方策の長所、短所などを整理した上で比較評価し、今後の方向性を示す予定です。



添付の「福岡空港調査PI(ステップ3)に対するご意見記入用紙」をご利用ください。

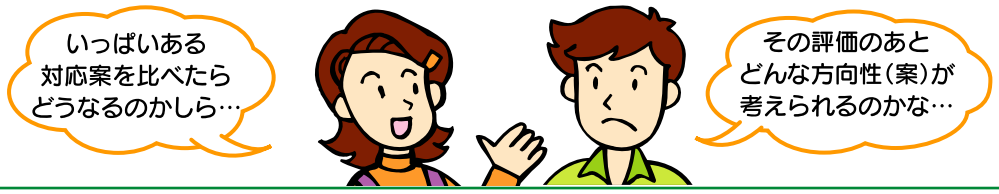
詳細版については、福岡空港調査連絡調整会議のホームページをご覧ください。
数に限りがございますが福岡県・福岡市の行政情報コーナーにも配置しております。

PIレポート　ステップ4についての予告

検討のステップ

ステップ1 課題と実現すべき政策的目標 → ステップ2 対応策を検討するための前提条件 → ステップ3 評価の視点と検討すべき対応案 → ステップ4 対応案の比較評価と方向性(案)

次のステップ4では対応案の比較評価を行い、方向性(案)について検討します。



福岡空港調査連絡調整会議・関係行政機関
http://www.fukuokakuko-chosa.org/

国土交通省九州地方整備局(空港PT室)
〒810-0074　福岡市中央区大手門2-5-33
TEL.092-752-8601　FAX.092-724-2480
http://www.pa.qsr.mlit.go.jp

国土交通省大阪航空局(空港企画調整課)
〒540-8559　大阪市中央区大手前4-1-76
TEL.06-6949-6469　FAX.06-6949-6218
http://www.ocab.mlit.go.jp

福岡県(空港対策局空港計画課)
〒812-8577　福岡市博多区東公園7-7
TEL.092-643-3216　FAX.092-643-3217
http://www.pref.fukuoka.lg.jp

福岡市(総務企画局空港将来方策担当)
〒810-8620　福岡市中央区天神1-8-1
TEL.092-711-4102　FAX.092-733-5582
http://www.city.fukuoka.jp

PI REPORT Step 3

福岡空港の総合的な調査

PIレポート ステップ3

〈詳細版〉

福岡空港調査連絡調整会議

もくじ

I　はじめに

1. ステップ1、2で分かったこと ……003
2. ステップ3で知っていただきたいこと
   1）今回ステップの位置づけ・役割と次回ステップとの関わり ……005
3. 福岡空港の概要
   1）福岡空港の概況 ……006
   2）福岡空港の利用状況 ……008
   3）補償費 ……009
   4）福岡空港の現状能力からみた将来 ……010

II　将来需要への対応方策の検討

1. 近隣空港との連携について ……020
   1）北部九州地域における空港の位置関係と利用特性 ……021
   2）連携事例の分類 ……024
   3）利用制限型と需要誘発型の検証 ……027
   4）連携のまとめ ……037
2. 現空港における滑走路増設について
   1）滑走路増設の検討条件 ……038
   2）滑走路増設の配置の考え方 ……046
   3）滑走路増設の代表的な配置の特徴 ……052
3. 新空港について
   1）新空港の基本的な考え方の整理 ……058
   2）新空港候補地ゾーンの検討 ……060
   3）新空港候補地ゾーン選出結果と特徴 ……074

III 将来対応方策の評価の視点の検討

1. これまでの検討状況 ……078
2. 評価の視点の設定 ……084
3. 評価項目の例示 ……085

IV　おわりに

1. ステップ3のまとめ ……086
2. ステップ4の検討内容（予定） ……087

序　言

福岡空港の総合的な調査とは

福岡空港は、平成14年12月の国の交通政策審議会航空分科会答申において、将来的に需給が逼迫する等の事態が予想され、将来にわたって国内外航空ネットワークにおける拠点性を発揮しうるよう、各種方策について幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進めることとされました。

これを受け、国、福岡県、福岡市は平成15年7月に福岡空港調査連絡調整会議を設け、協力しながら調査を行っています。

調査に当たっては、広くみなさまに内容や進め方をお知らせするとともに、ご意見をいただきながら進めていくこととしています（このことを、パブリックインボルブメント（PI）といいます）。

順々に段階を踏んで検討を進め、各段階ごとにPIを行います。

みなさまにとってわかりやすく、また意見を出しやすいように、4つのステップを踏んで課題や解決方法の検討を行い、そのステップごとにPIを実施しています。

今回はステップ3について検討しています。

調査結果の一層の理解のためPIレポート詳細版をお届けします。

このPIレポート詳細版は、レポートの理解を深めるためにまとめた参考資料です。

調査結果の一層の理解のため、PI期間中は、説明会、オープンハウスなどを開催し、内容のご説明を行っていきます。是非ご来場ください。

最後になりますが、このPIレポートが福岡空港の将来を考えていただく際にみなさまのご理解の一助になることを期待しています。

福岡空港調査連絡調整会議

1. ステップ1、2で分かったこと

ステップ1

●ステップ1では、福岡空港の現状と課題や空港の能力などについて調査しました。

●福岡空港の現状と課題

利用者から見ると（利用者アンケート結果）

・利用者は、「路線数」、「便数」、「アクセス」、「航空運賃」を重視していることが分かりました。

・利用したい時間帯は朝・夕のピーク時であることや便数の少ない路線に不満があることが分かりました。

地域から見ると

・福岡空港は九州、福岡の経済発展を支えています。

・福岡空港には、今後、成長する東アジアとの結びつきを深めていくことが期待されています。

・航空機騒音や建物の高さ制限などの課題があります。

施設面から見ると

・駐機場、滑走路、誘導路等に混雑の原因があります。

●空港能力の見極め

現在の福岡空港の能力

・福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回という前提のもとでは、平成15年の実績13.6万回に対して約0.9万回の余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航には制約が生じはじめています。

有効活用方策を施した場合の福岡空港の能力

・現空港敷地内で有効活用方策（平行誘導路二重化）を実施した場合、年間滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれ、滑走路処理容量や旅客の利用・航空機の運航の制約が若干緩和されることになります。

ステップ2

●ステップ2では、7つの「地域の将来像」と4つの「福岡空港の役割」をまとめました。

【着目する論点】	【地域の将来像】
①グローバル化	:成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域
②少子高齢化	:国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充たした地域
③地方分権	:地域性を活かして競争力のある自立した地域
④価値観の多様化	:様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域
⑤IT化（高度情報化）	:ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域
⑥社会資本形成	:戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域
⑦環境重視	:都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域

【福岡空港の現状と課題】（ステップ1の結果から）
利用者の視点・地域の視点・航空ネットワークの視点・空港施設の視点

【福岡空港の役割】

●海外・全国と福岡を結び相互交流の拡大を支える空港
【必要となる取り組み：航空ネットワークの拡充】

●サービス向上を促進し、航空需要を支える空港
【必要となる取り組み：空港容量の確保】

●福岡の交通結節機能を活かし、速く・安く・快適な移動を支える空港
【必要となる取り組み：利用者の利便性向上】

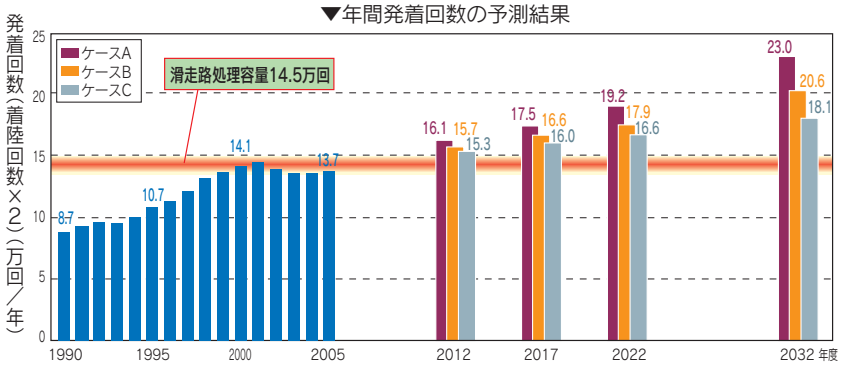
●地域と共存しながら、福岡・九州の自立的発展を支える空港
【必要となる取り組み：幅広い航空利用と安全・環境等への配慮】

●将来の航空需要予測については、国内・国際航空旅客は今後の経済成長や福岡都市圏の人口増等に伴い増加が見込まれ、福岡空港では2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなり混雑状況が拡大し、需要に十分応えられなくなるものと予想されることが分かりました。

▼需要予測ケース

ケース ＼ 前提	・静岡空港、百里飛行場の開港（2012年度供用） ・九州新幹線鹿児島ルートの全線開業（2010年度開業） ・2012年度までに整備の見込まれる高規格幹線道路、地域高規格道路の供用
ケースA「改革進展」	構造改革等が進展した場合の経済成長を見込んだ場合
ケースB「非改革・停滞」	構造改革等が進展せず、生産性の向上等が進まない場合
ケースC「失われた10年」	「失われた10年」ともいわれる1990年代の日本経済の停滞期と同等の状況が続くと仮定した場合

▼年間発着回数の予測結果



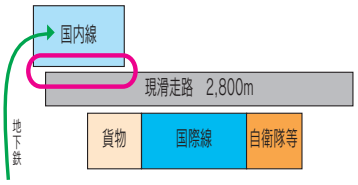
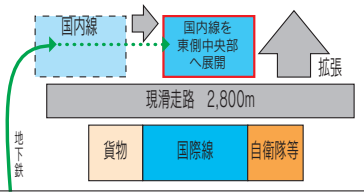
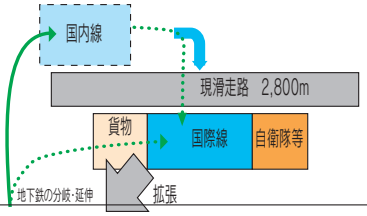
注）発着回数の実績は、定期便以外の自衛隊機等の不定期便を含む

1. ステップ1、2で分かったこと

コラム1 現空港の有効活用の追加検討

●PIステップ1では、現空港敷地内での有効活用方策として、国内線エプロンの平行誘導路の二重化を検討し、若干の混雑緩和効果があることが確認できました。その後、「誘導路二重化以外の方策があるのでは？」「ターミナルビルの滑走路中央部への移転が役に立つと思う。」などのご意見がみなさんから寄せられました。これらのご意見を踏まえて、現国内線ターミナルを移転した場合の下記の2ケースを追加検討しました。

●追加ケース1、2とも、滑走路処理容量が若干増加することが予測されますが、将来需要に対応できるほどの容量とはならないことが考えられます。また、整備費は平行誘導路の二重化案（ステップ1）と比較して多大なものとなります。

	ステップ1	追加ケース1	追加ケース2
			
整備概要	現行国内線エプロン誘導路を二重化する案	国内線ターミナル地区を滑走路東側中央部に移設する案	国内線ターミナル地区を滑走路西側に移し、国際線ターミナル地区と統合する案
用地買収面積	**用地買収なし**	**約30ha**	**約25ha**
概算整備費	**340億円程度** （エプロン、ターミナルビル、道路・駐車場整備費用など）	**2,000億円程度** （エプロン、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費、地下鉄整備費用など）	**1,500億円程度** （エプロン、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費、地下鉄整備費用など）
特　徴	・ターミナルビルをセットバックする必要があり、現行サービスレベルを維持するためにはターミナル道路の切り回し等に工夫が必要。また、ターミナルビルの運用を維持しながらの工事に課題がある。 ・貨物施設については、現況と同じ滑走路西側地区での運用となる。 ・滑走路処理容量は14.5万回／年から14.9万回／年に増加	・国内線ターミナルビル中央部に大型機材用スポットを集中させれば、利便性は向上する。 ・旅客ターミナルビル、管制塔等全ての東側ターミナル施設の移設が必要であり、これらの運用を維持しながらの工事に課題がある。 ・現行サービスレベル維持のためには地下鉄の延伸費用、用地購入費用が必要。 ・貨物施設については、現況と同じ滑走路西側地区での運用となる。 ・滑走路処理容量はステップ1案より若干増加することが予測される。	・国内線・国際線ターミナルを統合する場合、ターミナルが長くなること、またエプロン間口の制約から、ビルに直接接続しないスポットが増えることから、移動に関して利用者利便性が低下する。 ・現行サービスレベル維持のためには地下鉄の分岐又は延伸費用、用地購入費用が必要。 ・貨物施設については、旅客ターミナル地区と貨物地区が並列配置されることから利便性に優れる。 ・滑走路処理容量はステップ1案より若干増加することが予測される。

2. ステップ3で知っていただきたいこと

1）今回のステップの位置づけ･役割と次回ステップとの関わり

ステップ1では、様々な視点から福岡空港の現状と課題をとりまとめ、現在の福岡空港の能力と有効活用方策を実施した場合の福岡空港の能力の見極めについて検討しました。

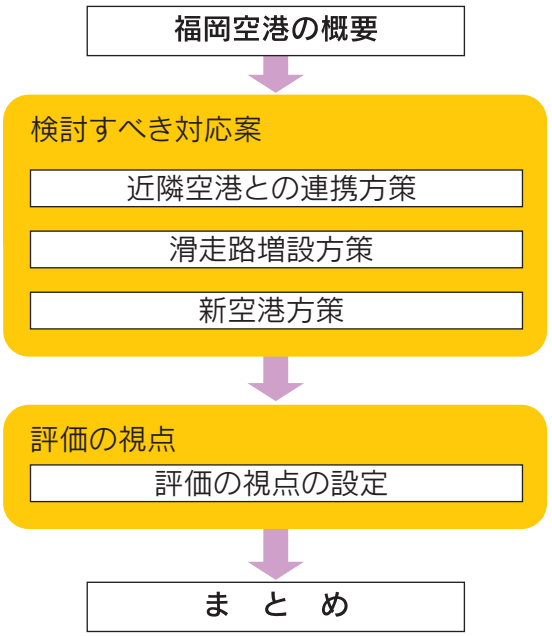
また、ステップ2では、ステップ1で得られた成果を活用して、地域の将来像と福岡空港の役割をとりまとめ、将来の航空需要の予測を行いました。

これらを踏まえて、今回ステップ3では、「将来の福岡空港にはどんな対応が考えられるのか、（検討すべき対応案）」、「それぞれの対応案をどんな‘‘観点’’でくらべるのか（評価の視点）」について理解を深めます。

なお、「既存ストックの有効活用方策」については、平行誘導路の二重化をステップ1で検討しましたので、今回は、3方策について検討します。

そして、次のステップ4では評価の視点に基づいて対応案の比較評価を行い、方向性（案）を作成します。

■福岡空港の総合的な調査　ステップ3　PIレポート



■福岡空港PIステップの全体構成とステップ3の位置

ステップ1　**課題と実現すべき政策的目標**

●福岡空港の現状と課題、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準、現在の空港の能力について検討。　(2005.7~2005.12)終了

ステップ2　**対応策を検討するための前提条件**

●地域の将来像と福岡空港の役割、航空需要の将来予測について検討。

(2006.7~2006.12)終了

ステップ3　**評価の視点と検討すべき対応案**

●検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討。

ステップ4　**対応案の比較評価と方向性（案）**

●評価の視点に基づく対応案の比較評価と方向性（案）を作成。

3. 福岡空港の概要

1）福岡空港の概況

福岡空港は、福岡市東南部（福岡市博多区大字下臼井）に位置し国土交通大臣が設置・管理する第二種空港です。

福岡市中心部に近い場所に位置し（都心から7km）、福岡市都心部から空港へのアクセスは、福岡市営地下鉄空港線が国内ターミナル地域に乗り入れており、JR博多駅からは5分、天神から11分と非常に利便性に優れた空港です。

国内線24路線、国際線17路線を有し（平成19年5月現在）、平成18年度速報値で年間約1589万人の国内航空旅客と約224万人の国際線旅客に利用され、年間の発着回数は13.9万回（国内線12.3万回、国際線1.6万回）にのぼっています。

旅客ターミナルは、滑走路を挟んで東側に国内線、西側に国際線があります。貨物ビルは国内、国際ともに西側にあります。

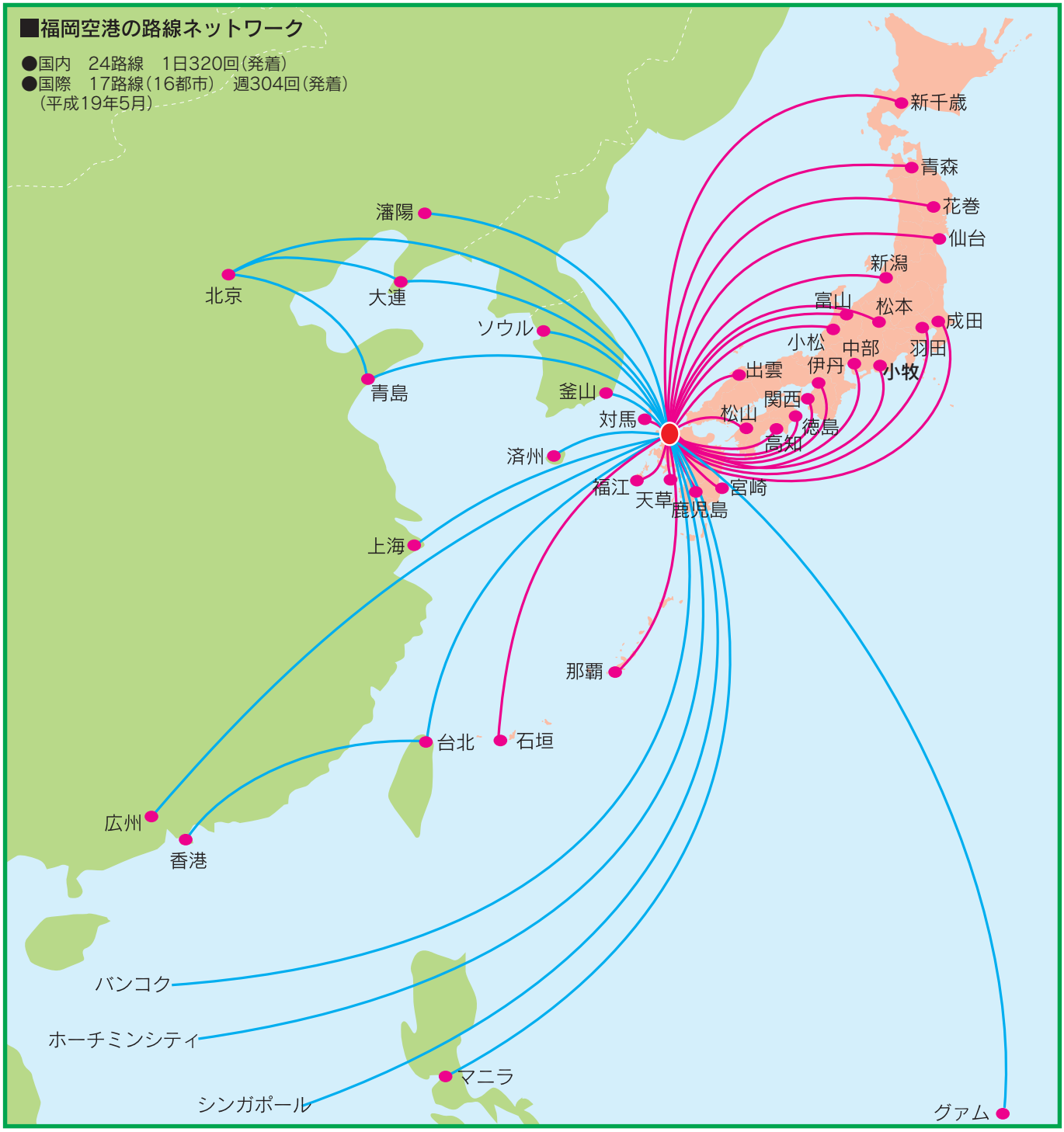
3. 福岡空港の概要

1）福岡空港の概況

■路線の現況

福岡空港の平成19年5月現在の国内定期航空路線は、東京、大阪方面、名古屋及び南九州を中心とし、東北、北陸、山陰及び四国も含め24路線320回（発着）／日、国際定期航空路線は、中国・台湾、韓国及び東南アジアを中心に17路線304回（発着）／週が運航されています。

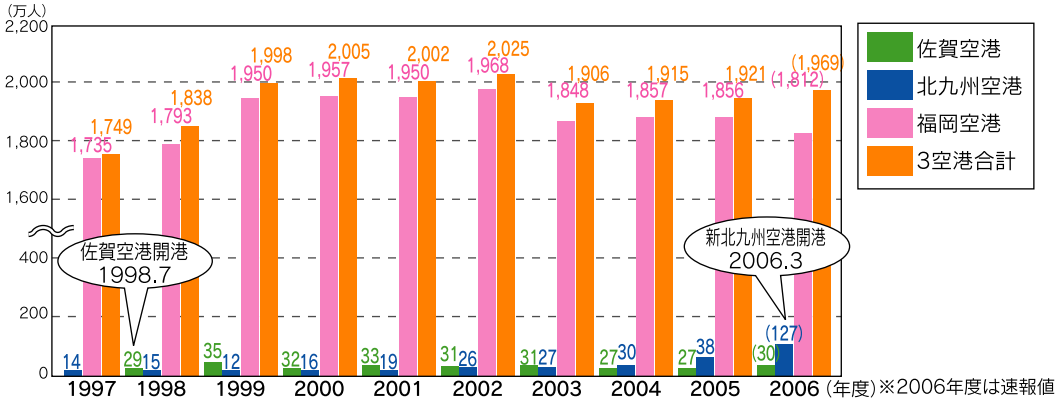
福岡空港へ就航する便の航空会社は、国内線が6社、国際線が国内社3社、外国社14社となっています。



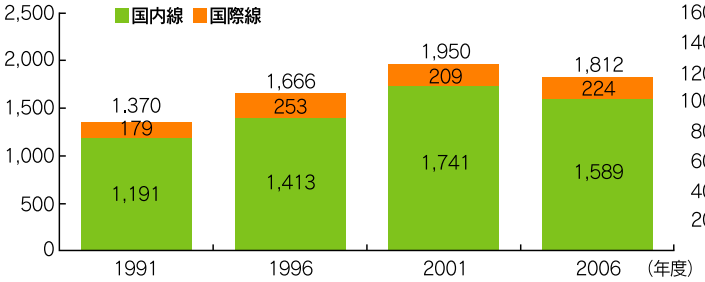
3. 福岡空港の概要

2）福岡空港の利用状況

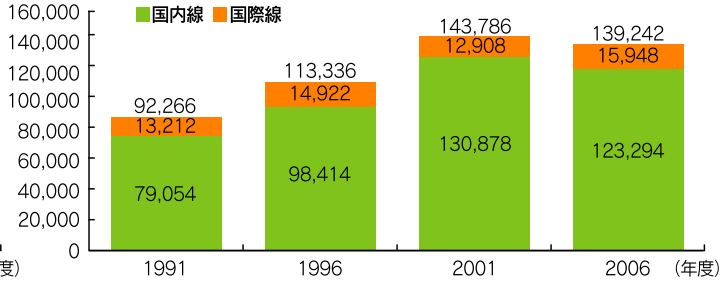
■福岡空港及び近隣空港の旅客数の推移



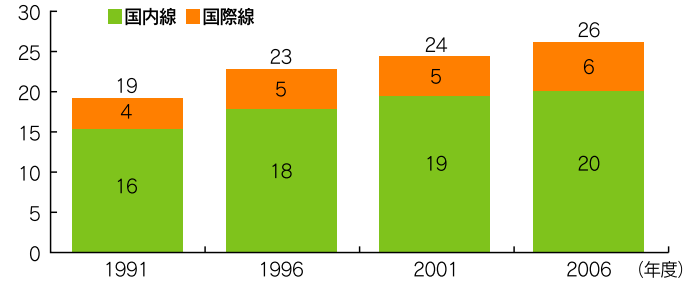
■旅客数の推移（単位：万人）



■発着回数の推移（単位：回）



■取扱貨物の推移（単位：万トン）



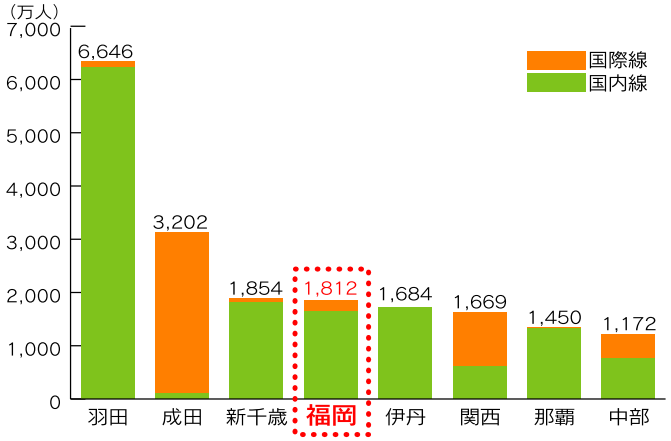
※2006年度は速報値

■利用の状況

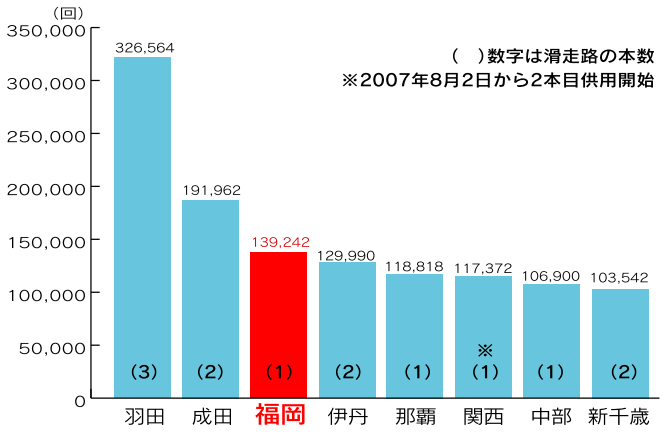
航空旅客数は羽田、成田、新千歳について全国第4位（2006年度速報値）、年間発着回数は羽田、成田についで全国第3位(2006年度速報値)となっています。

滑走路1本の空港としては、旅客数、発着回数とも国内で最も多い空港です。

■国内主要空港の旅客数（2006年度速報値）



■国内主要空港の年間発着回数（2006年度速報値）



歴史的な経緯

福岡空港は、昭和19年2月に旧陸軍によって席田飛行場として建設に着手され、昭和20年5月に滑走路が完成しました。終戦によって昭和20年10月に米軍により接収され、その後米軍管理の下で板付基地として運営されました。

その過程において、飛行場・基地の拡張用地として、旧陸軍、米軍による民有地の強制接収が行われましたが、それが現在の福岡空港に多数の民有地が存在することの源流となっています。民有地の所有者は、昭和46年7月には国を相手取り、「土地明渡し請求訴訟」を起こしましたが、同年11月国との間で、「福岡空港用地に関する覚書」の締結がなされ、提訴を取り下げました。

昭和47年3月、米軍板付基地は我が国に返還され、福岡空港として運輸省に引き継がれました。

民有地については、同年6月に「土地賃貸借契約書」及び「協定書」が締結され、現在まで国が地権者から賃貸する状況が続いています。

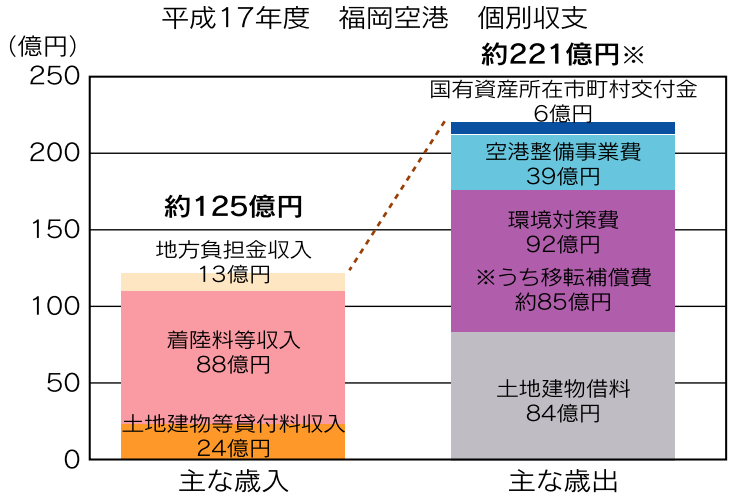
民有地の状況

福岡空港の告示面積は353ha（うち、自衛隊使用部分9.4ha、米軍使用部分2.2ha）です。平成18年現在の国有地は237haであり、民有地109ha及び福岡市有地7haを借地しています。民間から有償で提供していただいている空港用地の借地料として平成18年度は約84億円（民有地：約80億円、市有地：約4億円）を支払っています。

福岡空港の個別収支

福岡空港の平成17年度の個別収支は、国内空港全体の共通的な経費を除いても歳出が歳入を上回る状況でした。

主な歳出の環境対策費は、騒音区域内の移転補償や防音工事にかかる費用です。平成17年度では、環境対策費全体で約92億円、そのうち約85億円程度が移転補償費です。また、過去5年間の平均では年間の環境対策費全体で約60億円、うち移転補償費が約53億円／年になります。



※歳出は上記の他に空港別に区分できていない共通的な経費
（空港整備特別会計全体で1,266億円）があります。

3. 福岡空港の概要

4）福岡空港の現状能力からみた将来

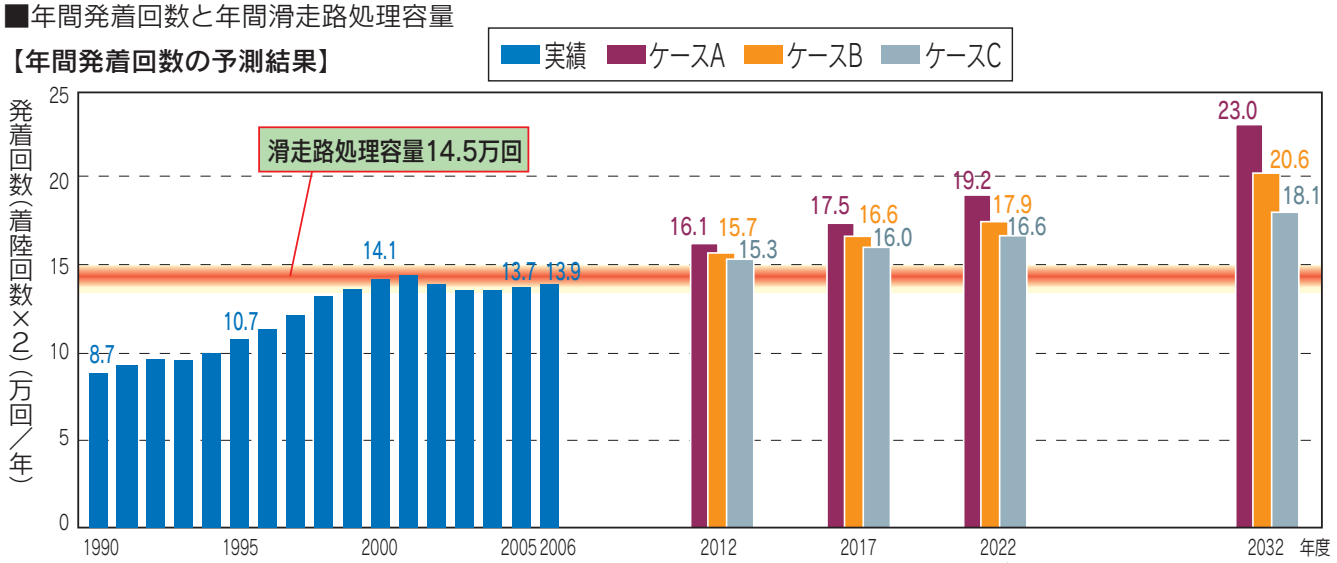
（1）滑走路処理容量について

福岡空港において何も対応しない場合、どのようなことが起きるのか、PIレポートステップ1および2の検討結果を再掲整理して以下に示しています。

・現況の福岡空港の滑走路処理容量は、PIレポートステップ1において、年間値「14.5万回／年」（1時間値「32回／時」、1日値「398回／日」）と算出しています。
・また、PIステップ2における需要予測結果から、将来の潜在的な福岡空港の年間発着回数を算出しており、2012年度で15.3～16.1万回であることから、約0.8～1.6万回の超過が見込まれます。
・2012年度以降も発着回数は増加し、2032年には、発着回数が最も少ないケースCでも18.1万回となり、滑走路処理容量を3万回以上超過することになるなど、2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると見込まれます。

■年間発着回数と年間滑走路処理容量

【年間発着回数の予測結果】



※PIステップ2のグラフに2006年度の実績を追加している

▼需要予測ケースと予測結果

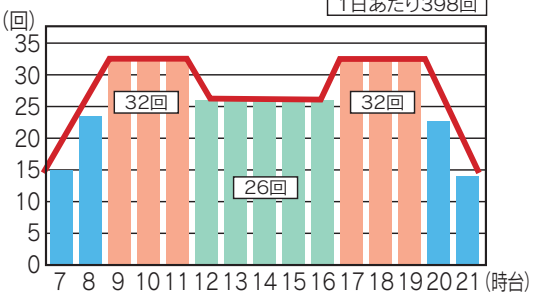
ケース ＼ 前提	・静岡空港、百里飛行場の開港（2012年度供用） ・九州新幹線鹿児島ルートの全線開業（2010年度開業） ・2012年度までに整備の見込まれる高規格幹線道路、地域高規格道路の供用
ケースA「改革進展」	構造改革等が進展した場合の経済成長を見込んだ場合
ケースB「非改革・停滞」	構造改革等が進展せず、生産性の向上等が進まない場合
ケースC「失われた10年」	「失われた10年」ともいわれる1990年代の日本経済の停滞期と同等の状況が続くと仮定した場合

	2005年度実績	2012年度	2017年度	2022年度	2032年度
ケース（A）	13.7（-0.8）	16.1（+1.6）	17.5（+3.0）	19.2（+4.6）	23.0（+8.5）
ケース（B）		15.7（+1.2）	16.6（+2.1）	17.9（+3.4）	20.6（+6.1）
ケース（C）		15.3（+0.8）	16.0（+1.5）	16.6（+2.1）	18.1（+3.6）

※発着回数の下段（　）書きは滑走路処理容量14.5万回／年との差

（滑走路処理容量の基本的考え方）

■時間帯別発着回数



時間当たりの滑走路処理容量は、滑走路の使用方法、出発機と到着機の割合、大型機の混入率等により変動します。ここでは、日々の定期便が安定して運航できるよう、幅広い条件に対応する数値として、32回／時を代表値としました。

1日当たりの滑走路処理容量は、朝夕のピーク時は32回／時、その間は遅延が発生しない程度の使用状況を想定して26回／時（ピーク時能力の8割程度）、早朝及び深夜は現状程度の使用状況を想定し、398回／日としました。

年間の滑走路処理容量は、1日当たりの処理容量を365倍して14.5万回と算出しました。

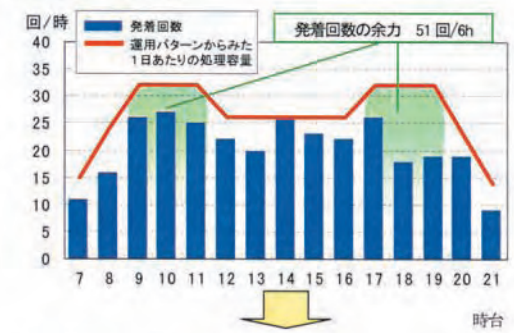
なお、上記の前提のもとでは、実際の発着回数はこれより多いことも少ないこともあります。

(2)増便について

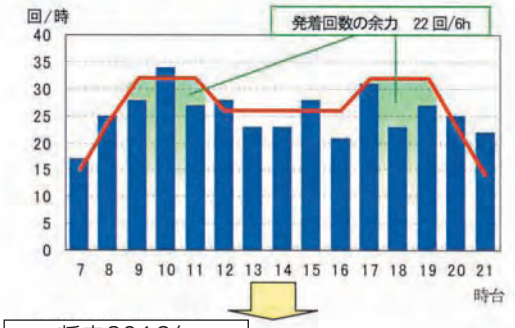
・将来2012年では潜在的な需要が滑走路処理容量を上回るため、ピーク時間帯の増便可能数は0回となり、増便の余力はなくなっているものと見込まれます。またピーク時間以外でも、同様の結果となっています。
・2012年以降、2022年、2032年と増便に対する潜在的な需要はさらに高まり、増便が不可能な状況が続きます。
・増便ができない場合、利用者のニーズにあった路線設定・時刻設定などが難しくなります。また、新たな航空会社の参入や航空会社間の競争を阻害する要因となり、低廉な航空運賃の維持ができなくなる可能性が考えられます。

■時間帯別発着回数と処理容量の比較

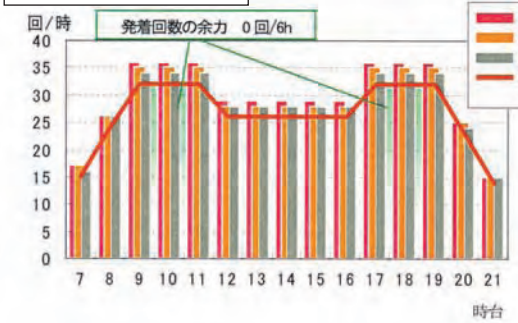
1995年11月



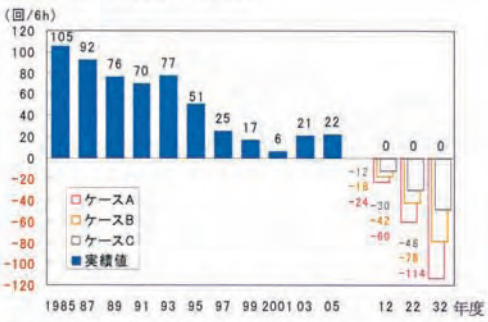
2005年11月



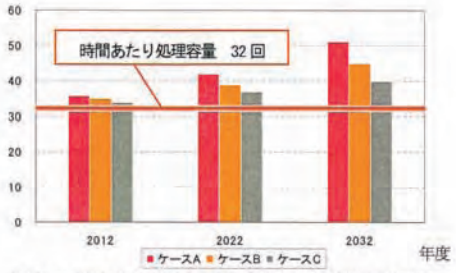
将来2012年



■ピーク時間帯の発着回数の余力(時系列)



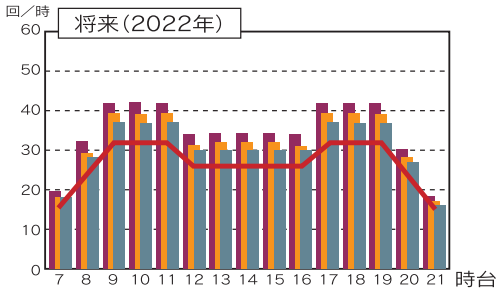
■将来におけるピーク時の潜在的な発着回数

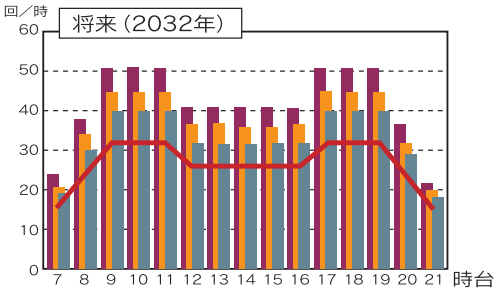


※ピーク時間帯における潜在的な時間あたり発着回数と時間処理容量との関係を示しています。

・ピーク時間帯とは、朝の9～11時台、夕方の17～19時台の計6時間。
・将来の時間帯別発着別発着回数は、1日あたりの滑走路処理容量を求めた際の時間帯別発着回数の比率で拡大していくものと仮定。

(参考)将来(2022・2032年における時間帯別発着回数と処理容量の比較





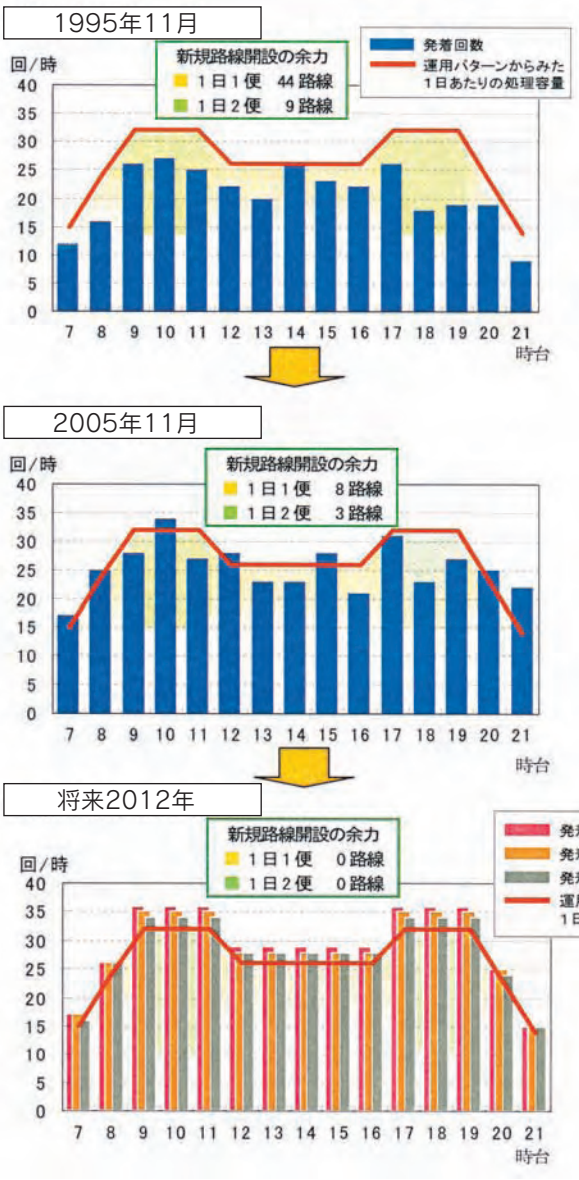
3. 福岡空港の概要

4) 福岡空港の現状能力からみた将来

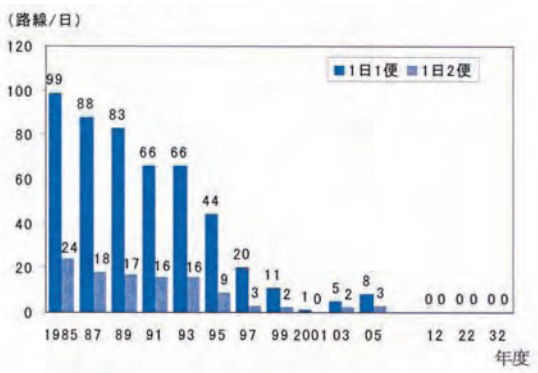
(3)新規路線の開設について

・2012年には、①1日1便の新規路線を開設できる数、②朝と夕のピーク時間帯に各1便の路線(日帰り可能路線)が開設できる数はいずれも0であり、新たな路線の開設は不可能な状況です。
・こうした日帰り可能な路線が新たに就航できなくなると、利用者に対して「いつでもどこでも行ける」という航空サービスの提供に制約がかかることになります。これは国内線に限らず、福岡と海外の相互交流の拡大を支える新たな国際航空ネットワークの拡充にも制約がかかることになります。
・また、新規路線の開設ができない場合、新たな航空会社の参入や航空会社間の競争を阻害する要因となり、低廉な航空運賃の維持ができなくなる可能性が考えられます。

■時間帯別発着回数と処理容量の比較



■新規路線開設の余力(時系列)

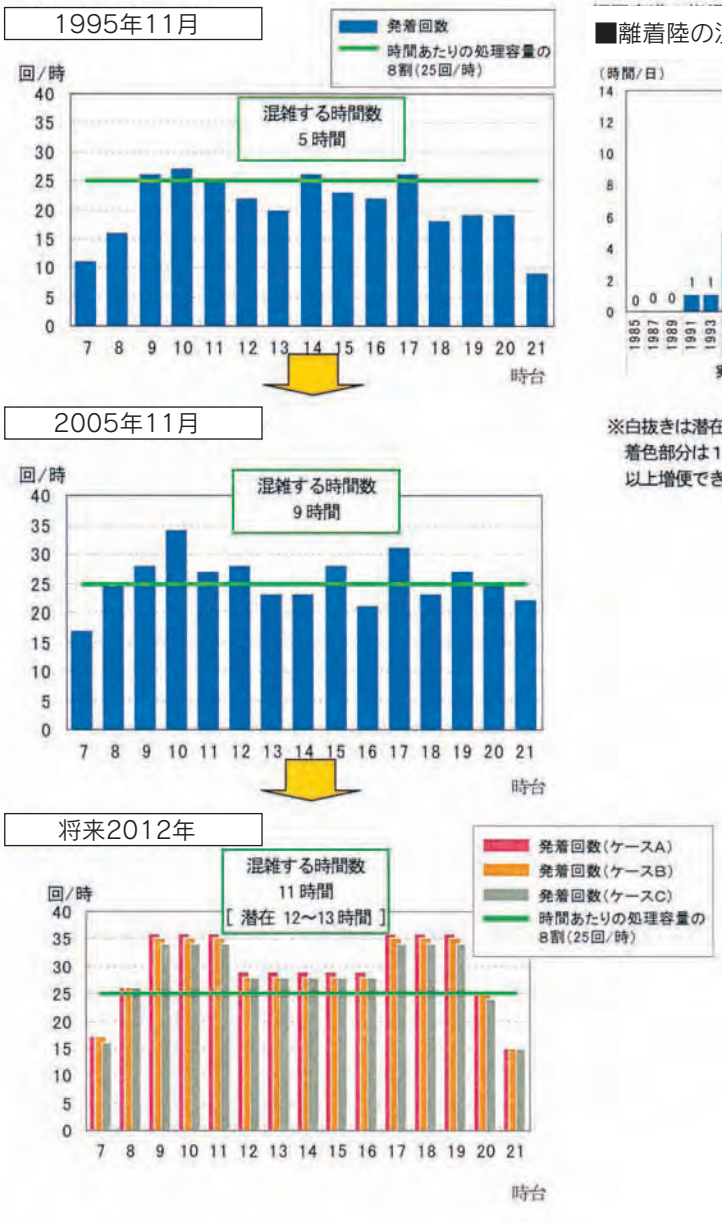


・将来の時間帯別発着別発着回数は、1日あたりの滑走路処理容量を求めた際の時間帯別発着回数の比率で拡大していくものと仮定。
・日帰りできる路線は、発地、着地それぞれからの日帰りを可能とするため、朝のピーク時間帯、夕方のピーク時間帯、それぞれに往復便の就航が可能な場合(朝・夕の時間帯で各々往復1便、計発着4回の余力がある場合)に路線増加可能性があると仮定。

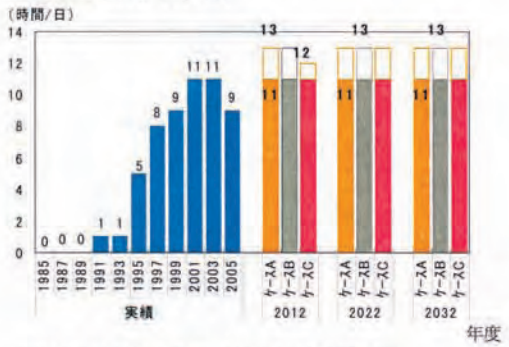
(4)離着陸の混雑する時間数

・現在(2005年)は、福岡空港の運用時間15時間中、9時間が発着回数からみた混雑時間です。
・2012年以降になると、潜在的には8～20時までの連続13時間が混雑時間となり、慢性的に遅延が起こりやすい状態になっていることが見込まれます。
・このような遅延の影響は、福岡空港のみならず、全国の航空ネットワークへの波及が懸念されます。

■時間帯別発着回数と時間当たり処理容量の比較



■離着陸の混雑する時間数(時系列)



※白抜きは潜在的な需要から想定される混雑時間数。
着色部分は1日あたりの滑走路処理容量を前提として、それ以上増便できないと想定した場合の混雑時間数。

・1時間あたりの滑走路処理容量は32回／時。
・過去の時間あたり発着回数と航空機の離着陸時の遅延の状況から、時間あたり発着回数が滑走路処理容量の約8割(25回／時)を超過している時間帯を混雑時間帯と設定。
・将来の時間帯別発着別発着回数は、1日あたりの滑走路処理容量を求めた際の時間帯別発着回数の比率で拡大していくものと仮定。

（参考）福岡空港に対する利用者ニーズや満足度について

・PIステップ1において、利用者からみた福岡空港の利用特性について把握するために、アンケート調査（インターネット及び聞き取り、サンプル数29,920票）を実施し、利用者ニーズや満足度について、関連する統計データなどとの比較・分析を行っています。
・この分析結果からは、利用者が、現状の福岡空港に対して一定の満足度を持っている一方で、「希望する時間に便がない」「地方路線の便数が少ない」「遅れることがある」などの不満を持っていることがわかります。

国内線について

利用者のニーズ（満足度の項目）	主な分析結果
希望する直行便がある【路線数】	福岡路線がない県（山形県など）の利用者については、満足度がやや低い傾向にあります。
希望する時間帯に航空便がある【便数（時間帯）】	日当たり便数が1～3便と羽田などの幹線と比べて、**便数が少ない地方路線等**では、満足度が低い傾向にあります。 **空港の利用頻度が高い**利用者ほど、満足度は低い傾向にあります。
航空運賃が割引等で安く利用できる	便数が比較的多い羽田路線や名古屋路線等では、満足度がやや高い傾向にあります。航空会社間の競争や新幹線との競合による影響と推測されます。 予約時期が遅い利用者ほど、満足度がやや低い傾向にあります。航空券は、予約時期が遅いほど普通運賃の占める割合が多い傾向にあり、満足度に影響していると推測されます。 **空港の利用頻度が高い**利用者は満足度が低い傾向にあります。
空港まで早く到着できる【アクセス】	空港までの所要時間が1時間未満の地域では、利用者の約9割が満足側に回答しています。
事故なく安心して利用できる	路線に就航している機材（プロペラ機など）によっては、満足度がやや低い傾向にあります。
希望便の予約が確実にできる	過去に福岡空港発着の航空券で希望時間帯のチケットを購入できなかった経験がある利用者が多い九州の路線では、満足度がやや低い傾向にあります。
運航時間が確実である【遅れ】	**空港の利用頻度が高い**利用者ほど満足度が低い傾向にあります。
搭乗手続きや検査の待ち時間が少ない	地方路線が多い第1ターミナルビルの利用者の方が、第2ターミナルビルの利用者と比べて、満足度はやや低い傾向にあります。

国際線について

利用者のニーズ（満足度の項目）	主な分析結果
路線数（目的地の種類）	「路線数」については、**満足度に大きなバラツキ**が見られ、不満側に回答した割合も他のニーズと比べると高い傾向にあります。 ・海外での乗り継ぎ客が比較的多い路線は、台北やシンガポール、ソウルとなっています。また、最終目的地は、台北やシンガポール路線では、主にASEAN、ソウル路線では、主に欧米となっています。 【福岡発成田・関西路線の海外乗り継ぎ客について】 「乗り継ぎ」に対しては、不満側に回答した人が、満足側より多くなっています。 ・乗り継ぎ客の旅行先は、主に欧米となっています。
空港までのアクセス（時間、費用、頻度）	アクセス2時間未満の地域では、利用者の約7～9割が満足側に回答しています。
利用した路線の出発時刻【便数（時間帯）】	旅行先での滞在時間が取りにくいと考えられる**出発時刻が遅い便**については、満足度が低い傾向にあります。
航空運賃	**ビジネス目的**の利用者は、観光目的よりも満足度は低い傾向にあります。 ・観光目的は、団体旅行の形態が全体の約2／3を占めています。

3. 福岡空港の概要

4）福岡空港の現状能力からみた将来

コラム3 現空港の利用時間の延長の効果について

ステップ1でいただいたご意見の中に、需給逼迫の緩和策として「空港を24時間化したら？」「早朝、深夜の時間を活用することも検討しておくことではないでしょうか？」といったご意見がありました。現在は7:00～22:00を利用時間としているところですが、この利用時間帯を延長するためには、次のような点に注意する必要があります。

①地元の皆様のご理解が得られるか？
②深夜早朝の時間帯にどれだけの需要を見込むことができて、それがどれくらい需給逼迫緩和に貢献するのか？

①については、過去のいわゆる「福岡空港騒音公害訴訟」の判決・経緯を十分に認識し、地元住民のご理解を頂いた上で、検討を進めなくてはなりません。現在の環境基準では、22:00から翌7:00までの航空機騒音は1回の飛行を10回の飛行としてカウントするものであり、基準の上でもこの深夜早朝の時間帯の騒音の評価は重いものとなりますが、そのような評価の前に地元の皆様のご理解を頂くことが大前提と考えます。

②については、23:00台の到着や6:00台の出発には幾分需要が見込まれるものの、新北九州空港の実績や空港のアクセス状況をふまえるとそれほど多くの需要があるとは考えにくいことも事実です。

ちなみに、新北九州空港での実績をふまえ約300人乗りのB767クラス（新北九州空港ではA320で約160人乗り）が到着4便、出発2便が深夜早朝時間帯に就航したとして、

年間旅客数　46万人程度（搭乗率70%として）
離発着回数　約2200回程度　となります。

この便数が騒音コンターに与える影響は小さいものと試算しております。

利用時間の延長は福岡空港の需給逼迫緩和のための方策としての効果は、小さいものと考えられ、ピーク時の混雑解消にも、さほど貢献しないことが予想されます。

今後このPIを通じて、地元の皆様のご意見を踏まえ、検討していくことが重要と考えております。

東京 → 北九州		北九州 → 東京	
発時刻	着時刻	発時刻	着時刻
7:35	9:20	5:30	6:55
9:10	11:00	6:45	8:10
9:15	11:05	8:10	9:40
10:25	12:10	8:30	9:55
12:20	14:05	9:55	11:25
12:45	14:35	11:35	13:05
13:55	15:40	11:50	13:15
15:40	17:25	12:55	14:25
16:55	18:40	14:45	16:15
17:25	19:15	15:25	16:50
18:40	20:30	16:30	18:00
20:15	22:05	18:10	19:40
20:30	22:15	19:30	21:00
21:40	23:25	20:10	21:35
23:30	25:15	21:20	22:50

左記ダイヤは、北九州ー東京便の2007年3月ダイヤです。北九州ではスターフライヤーのA320型機（約160人乗り）が就航しています。

福岡空港の利用時間を当てはめると赤い部分が利用時間外運航となります。

2007年6月ダイヤでは、これより22:00以降の到着便が1便減っている状況です。

Ⅱ 将来需要への対応方策の検討

平成14年12月の交通政策審議会航空分科会の答申では、福岡空港において将来的に逼迫する等の事態が予想されるとして、「既存ストックの有効活用方策」「近隣空港との連携方策」「新空港及び滑走路増設等の抜本的な空港能力拡充方策」について、総合的な調査を進める必要があることが示されました。また、平成19年6月の同分科会答申においても、総合的な調査の結果を踏まえ、抜本的な空港能力の向上のための施設整備を含め、将来需要に適切に対応するための方策を講じる必要があることが示されています。

この章では、「近隣空港との連携」と抜本方策である「現空港における滑走路増設」及び「新空港」について、順をおって説明していきます。

なお、「既存ストックの有効活用方策」については、平行誘導路の二重化をステップ1で検討しましたので、ここでは割愛しました。

「近隣空港との連携」は、混雑している福岡空港の需要を近隣空港（新北九州空港・佐賀空港）への分散させる案です。

この章では、国内外の連携事例を参考に福岡空港への乗入制限や近隣空港へのアクセス向上策などを検討しました。

「現空港における滑走路増設」は、現空港で滑走路を1本増やす案です。

この章では、現滑走路の東側または西側に増設した場合の標準的な配置例について検討するとともに、周辺の影響に配慮して滑走路間隔を狭くした場合等の空港施設の配置などを検討しました。

「新空港」は、現空港に替えて他の場所に新しい空港を造る案です

この章では、地形条件や運航空域、騒音の影響などから、滑走路が配置できる可能性を検討し、候補地ゾーンを選出しました。

Ⅰ章 はじめに
現空港の概要

Ⅱ章 将来需要への対応方策の検討

近隣空港との連携について P20

現空港における滑走路増設について P38

新空港について P58

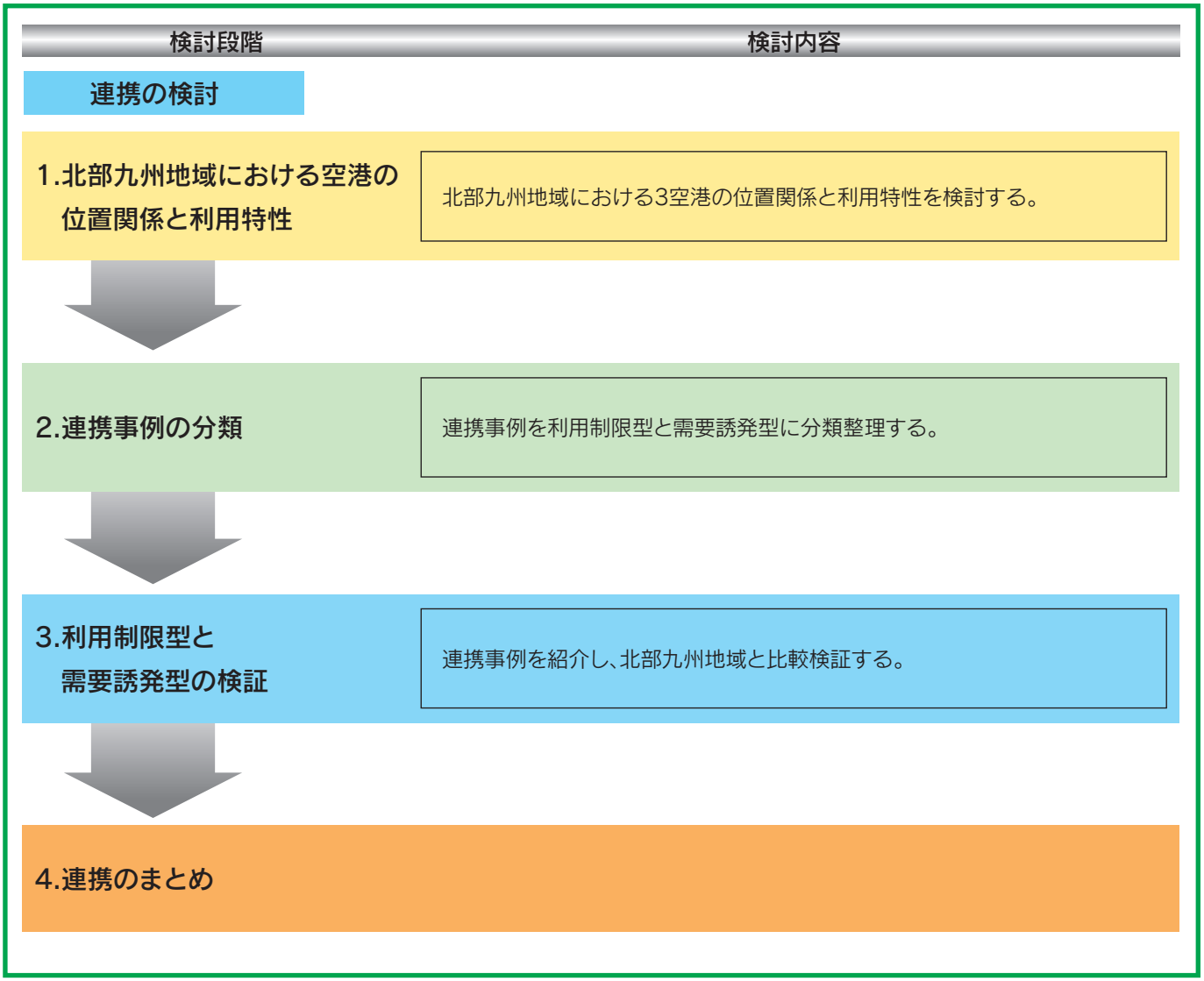
Ⅲ章 将来対応方策の評価の視点の検討

Ⅱ　将来需要への対応方策の検討

1.　近隣空港との連携について

近隣空港との連携については、以下のプロセスにより整理を行います。

検討プロセス



1. 近隣空港との連携について

1）北部九州地域における空港の位置関係と利用特性

（1）近隣空港の概要

●新北九州空港

[概要（諸元等）]

設置及び管理者　国土交通大臣（第2種空港）	滑 走 路　2,500m×1本
運用時間　24時間	
開港日　2006年3月16日	

旅客数（2006年度速報値）
1,270,666人
貨物取扱量（2006年度速報値）
4,842トン

●佐賀空港

[概要（諸元等）]

設置及び管理者　佐賀県（第3種空港）	滑 走 路　2,000m×1本
運用時間　6:30～21:00 （18.5時間）0:00～ 4:00	
開港日　1998年7月28日	

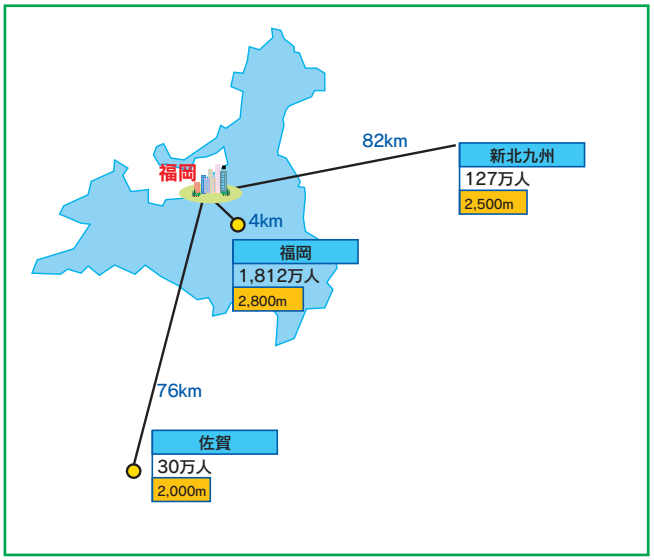
旅客数（2006年度速報値）
298,554人
貨物取扱量（2006年度速報値）
17,848トン

1. 近隣空港との連携について

1）北部九州地域における空港の位置関係と利用特性

(2)位置関係

福岡空港とその近隣空港の位置関係は以下に示すとおりです。複数空港を運用している国内の他都市と比較し、近隣空港は福岡空港からの距離が遠く、需要が大きい福岡都市圏の外に位置しています。

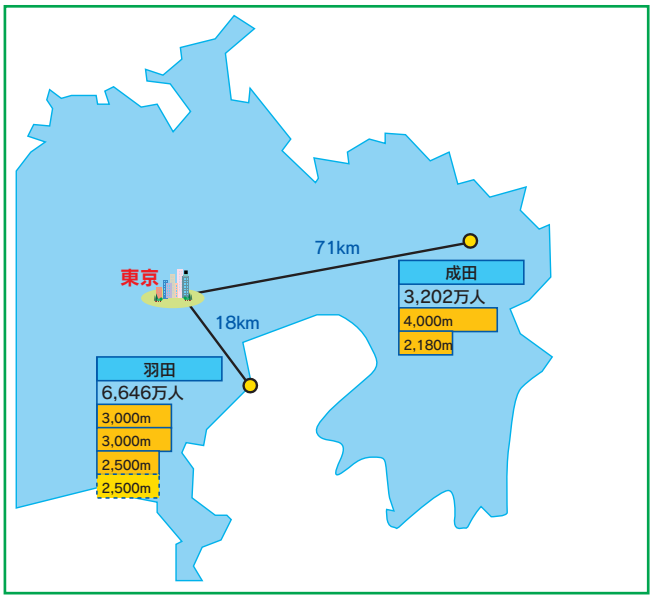


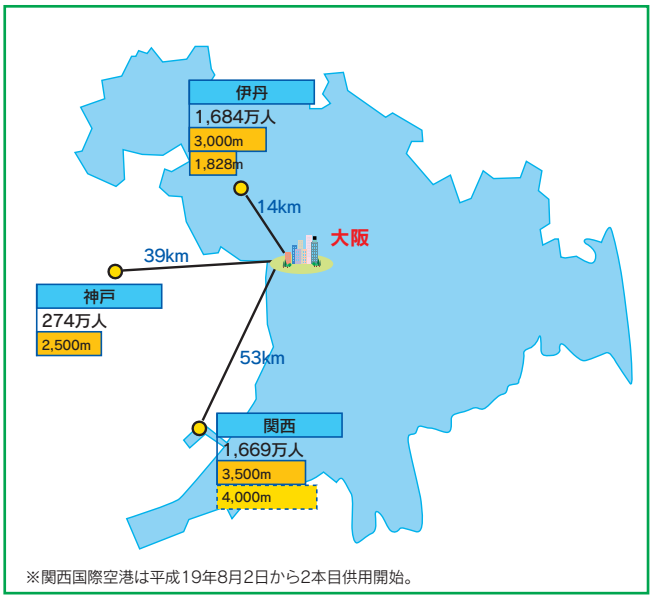
〔凡例〕

空港名
2006年度の旅客数
(国際線・国内線計 万人/年)
供　用　滑走路(m)
予定

[道路距離km]
都市の中心駅(博多駅、東京駅、大阪駅)から空港までの道路距離
(インターネット検索より)

母都市への
通勤依存率10%以上





※関西国際空港は平成19年8月2日から2本目供用開始。

※母都市への通勤依存率:定住地から福岡市、東京都特別区、大阪市へそれぞれ通勤している人口の割合が10%以上のものを指しています。

(3)利用特性

福岡空港の利用者は福岡都市圏が中心であり、北部九州全体に分布しています。
居住地又は旅行先が北九州空港や佐賀空港の周辺でも、航空路線・便数の多い福岡空港を利用する人が多数存在します。
一方、北九州空港、佐賀空港の利用者は、それぞれ各空港周辺に分布しています。

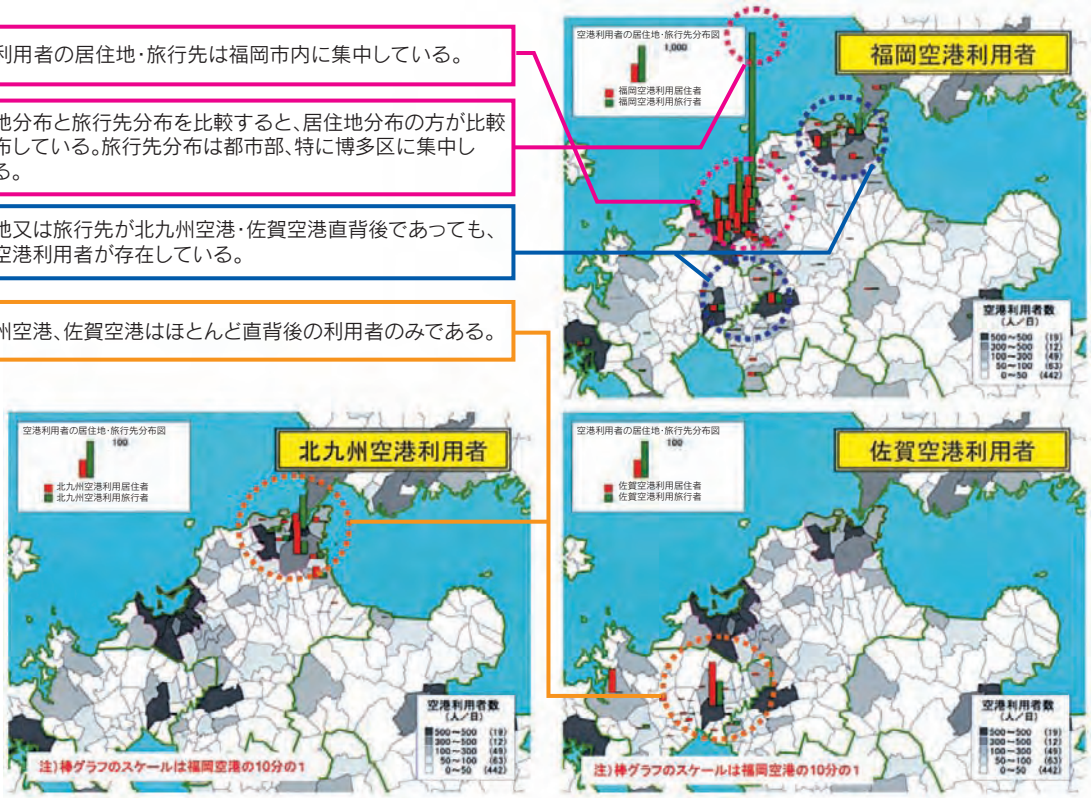
空港利用者の居住地・旅行先分布図

空港利用者の居住地・旅行先は福岡市内に集中している。

居住地分布と旅行先分布を比較すると、居住地分布の方が比較的分布している。旅行先分布は都市部、特に博多区に集中している。

居住地又は旅行先が北九州空港・佐賀空港直背後であっても、福岡空港利用者が存在している。

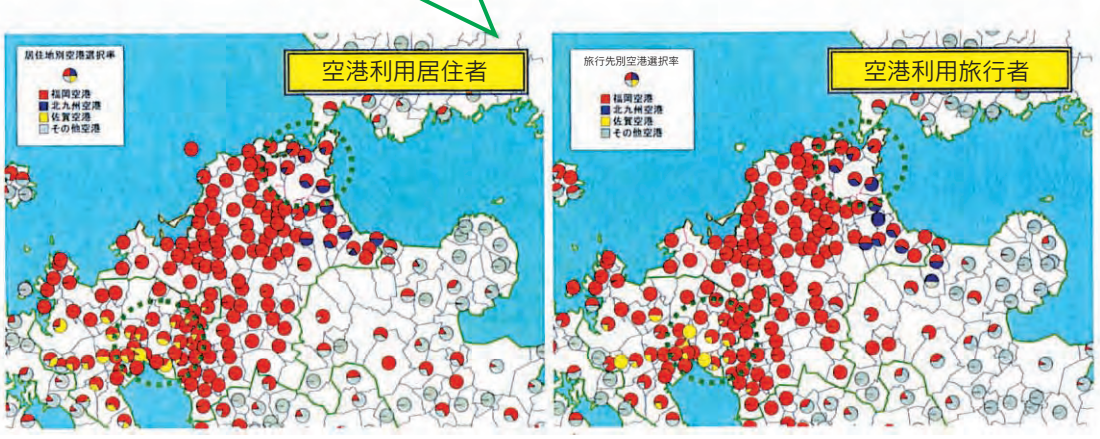
北九州空港、佐賀空港はほとんど直背後の利用者のみである。



資料：「平成15年度 航空旅客動態調査」（国土交通省航空局）をもとに作成

空港利用者の空港選択率

居住地又は旅行先が北九州空港・佐賀空港直背後であっても、福岡空港利用者が存在している。



1. 近隣空港との連携について

2）連携事例の分類

複数空港を運用している国内外の近隣空港の連携事例等から大きく「福岡空港での利用制限型」と「近隣空港での需要誘発型」に分類し、整理しました。

連携事例	分類
①国際線の乗入制限	福岡空港での利用制限型
②長距離路線の乗入制限	
③小型機による定期便の乗入制限	
④ゼネラルアビエーション機等の乗入制限	
⑤貨物専用定期便の乗入制限	
⑥非定期便（チャーター便）の乗入制限（公用・緊急の場合を除く非定期便の乗入制限）	
⑦深夜便・早朝便の乗入制限	
⑧高需要路線の便数制限	
⑨利用者負担の増加による需要分散（施設使用料等の割増徴収）	
⑩ピーク時の利用者負担の増加による需要分散（ピーク時の着陸料・施設使用料の割増徴収）	
⑪近隣空港へのアクセス費用の低減（近隣空港の駐車料金の低廉化、連絡橋の無料化）	近隣空港での需要誘発型
⑫近隣空港へのチャーター便を含む航空路線の誘致（近隣空港への国内・国際、旅客・貨物、チャーター便、ゼネアビ、深夜早朝便等、様々な路線の誘致）	
⑬近隣空港のアクセス（ソフト）向上による需要分散（近隣空港への複数方面からの空港バスの運行）	
⑭近隣空港のアクセス（ハード）整備による需要分散（道路・軌道系アクセスの整備）	
⑮近隣空港の利用者負担の軽減による需要分散（近隣空港の着陸料・施設使用料の軽減）	
⑯近隣空港の正規運賃同一化と手数料なしの空港変更（マルチエアポート）	

「福岡空港での利用制限型」と「近隣空港での需要誘発型」の分類比較表

	内　容
福岡空港での利用制限型	福岡空港での利用制限を行うことで近隣空港への需要の移転を図る手法
近隣空港での需要誘発型	近隣空港の特性を活かした需要誘発を行うことで、近隣空港への需要の移転を促し、市場原理に基づいた近隣空港の活用を図る手法

コラム4 「移管」と「乗入制限」の違い

近隣空港との連携を考えた場合、以前は、航空会社に対して規制を加え、近隣空港へ路線を強制的に「移管」させる方法があり、これにより空港間の「機能分担」（※）などが行われていました。しかし現在は、そのような行政による需給調整規制は、航空法において廃止されています。

このため、今回の検討では、需要の分散を促すために「乗入制限」を設定しています。ただし、制限された航空路線・便が近隣空港に乗り入れるかどうかについては、航空会社の経営判断にゆだねられます。（一部の路線・便は減便・撤退する可能性があります。）

国内他空港の乗入制限の事例【大阪国際（伊丹）空港】

大阪国際空港は、平成6年の関西国際空港開港時に、概ね路線距離1,000km以内の国内線の就航する空港と位置付けられました。しかし、平成12年の航空法改正後は、混雑飛行場に指定されている大阪国際空港においても、単に「混雑緩和」を理由にした規制は行われておらず、「環境」という観点から、騒音対策協議会との協議や航空会社との調整、パブリックコメント等の実施を経た上で運用の見直しが行われています。

〈主な運用〉

・YS代替ジェット枠の段階的削減

ジェット枠(250回)のうち、YS代替ジェット枠（50回）を段階的に削減、最終的に、ジェット枠200回・プロペラ枠170回となった（平成19年4月以降）。

・長距離便の就航制限

ジェット枠は、中・近距離路線に優先的に使用し、北海道や沖縄など長距離路線への就航を大幅に制限する。

※空港間の「機能分担」について

空港間の「機能分担」は、一般的に、混雑空港から近隣空港へ国際線や貨物便など特定の機能の移転を図ることがイメージされます。

上述のとおり、行政により特定の機能を近隣空港へ強制的に移管することは、現在できませんが、乗入制限によりこのような「機能分担」をめざす施策として、P24の事例のうち①～⑦が該当します。

［ただし、このような制限を課すことによる「機能分担」は、利用者利便性を損ない、地域の発展を阻害する可能性があることに、十分留意する必要があります。］

1. 近隣空港との連携について

2）連携事例の分類

コラム5 制限する路線を長距離路線にする理由

近隣空港との連携を考えた場合、「長距離路線」の乗入れを制限した方が、「短距離路線」を制限した場合に比べ、目的地までの全行程に対する、近隣空港までのアクセスにかかる時間や距離、費用の割合が小さく、利用者の負担感も比較的小さいものとなります。また、鉄道等の他の交通手段と競合することも少なくなります。

そのため、「長距離路線」の乗入れを制限した方が「短距離路線」を制限した場合に比べ、相対的に当該地域の航空需要の喪失が少なくて済む可能性があります。

長距離路線のアクセス比較

【長距離路線】
全行程に占めるアクセスの時間や距離、費用の割合が小さい
⇒近隣空港へのアクセスに対する負担感が比較的小さい

【短距離路線】
全行程に占めるアクセスの時間や距離、費用の割合が大きい
⇒近隣空港へのアクセスに対する負担感が大きい
⇒鉄道等の交通手段が競合する

(1)国内外の複数空港の連携事例

近隣空港との連携を検討するにあたっては、国内外の複数空港の連携事例を参考にしました。

複数空港の連携事例としては、国内では首都圏(成田・羽田)や近畿圏(関西・伊丹・神戸)、海外ではロンドン都市圏、ソウル都市圏、サンフランシスコ湾岸地域などがあります。

これらの国内外の事例と比較すると、北部九州の3空港(福岡・新北九州・佐賀)は、

・巨大な人口、経済を有する地域と比較すると航空需要は小さい
・福岡市中心部から各空港までの距離の差が大きい
・地域内での航空需要は福岡都市圏に一極集中している

などの違いがあります。

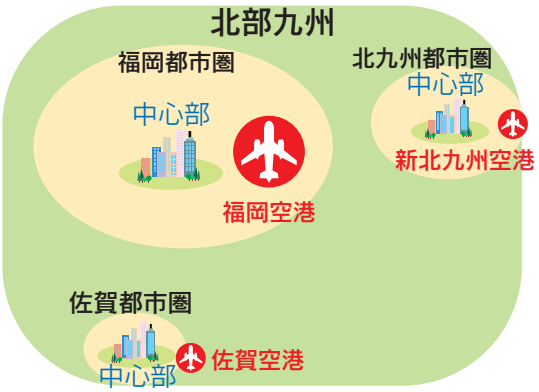
このため、航空ネットワークが充実し、九州各地からのアクセスも良い福岡空港に需要が集中し、近隣空港では、東京便など高需要路線以外は成立しづらい状況となっています。

北部九州での空港の連携を考える場合、これらの相違点や世界的な航空自由化の流れに十分留意する必要があります。

以下、

①大都市圏内に複数空港がある事例
②都市圏の郊外に新空港を建設した事例
③複数都市圏のそれぞれに空港がある事例

に分けて、検証します。

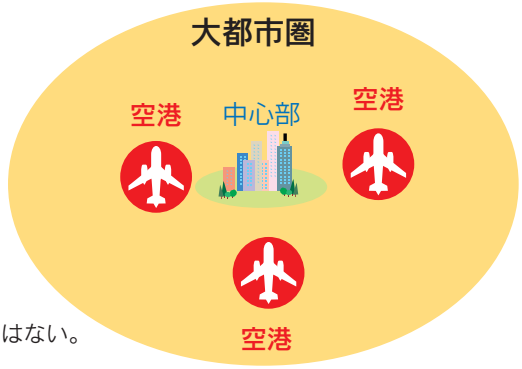


1. 近隣空港との連携について

3）利用制限型と需要誘発型の検証

①大都市圏内に複数空港がある事例

・ロンドン（イギリス）
・パリ（フランス）
・ニューヨーク（アメリカ）　など



1. 主な特徴

（地域特性、空港の立地特性等）

・世界有数の大都市圏であり、航空需要も大きい。
・複数の空港は同じ都市圏内に位置し、中心部からの距離は、空港間で大きな差はない。

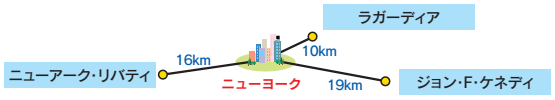
（規制・制限等）

・各空港の能力等に応じて、混雑緩和を図るための制限（長距離路線の乗入制限、混雑時間帯での貨物専用便等の乗入制限など）が一部存在する場合もあるが、利用空港の選択は基本的に航空会社に任されている。

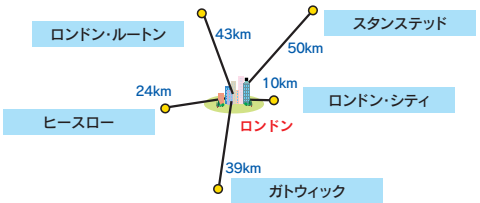
（各空港の利用状況）

・複数の空港で、その能力に応じた大きな需要がある。

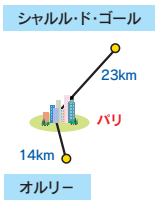
2. 連携の考え方（例：ロンドン、パリ、ニューヨーク）



空港名（中心部との距離）	滑走路	連携の考え方	主な就航路線
ジョン・F・ケネディ（約19km）	4,442m 3,460m 3,048m 2,560m	利用制限はない	国際線（全方面） 国内線
ニューアーク・リバティ（約16km）	3,353m 3,048m 2,073m	利用制限はない	国際線 国内線
ラガーディア（約10km）	2,134m×2	直行便は運航距離1,500NM（約2,800km）以内に原則制限	国際線 （カナダ・中南米方面） 国内線



空港名（中心部との距離）	滑走路	連携の考え方	主な就航路線
ヒースロー（約24km）	3,902m 3,658m 1,966m	混雑時間帯から貨物専用便、一般航空を排除	国際線（全方面） 国内線
ガトウィック（約39km）	3,159m 2,565m	混雑時間帯から貨物専用便、一般航空を排除	国際線 国内線
スタンステッド（約50km）	3,048m	利用制限はない	国際線（欧州方面） 国内線・貨物専用便
ロンドン・ルートン（約43km）	2,160m	利用制限はない	国際線（欧州方面） 国内線
ロンドン・シティ（約10km）	1,508m	利用制限はない	国際線（欧州方面） 国内線



空港名（中心部との距離）	滑走路	連携の考え方	主な就航路線
シャルル・ド・ゴール（約23km）	4,215m 4,200m 2,700m×2	利用制限はない	国際線（全方面） 国内フィーダー線
オルリー（約14km）	3,650m 3,320m 2,400m	航空会社毎の便数上限設定あり ただし路線毎の旅客数に応じて一定座席以上の機材を使用すれば制限は免除	国際線 （欧州、アフリカ方面） 国内線

3. 北部九州との違い

○ロンドン、パリ、ニューヨークなどでは、都市圏の航空需要が大きく、かつ中心部から各空港への距離の差が小さいため、複数の空港それぞれに大きな需要があり、各空港で航空路線やアクセス交通が充実するなど高い利便性が確保されている。よって、その能力や利便性に応じた市場原理に基づく連携がなされている。

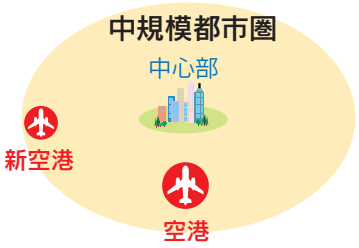
4. 北部九州での留意点

○世界有数の大都市圏と比べ、**北部九州**は人口、経済がさほど大きくなく、**航空需要も世界有数の大都市圏ほど大きくない**。さらに、**新北九州空港、佐賀空港は福岡都市圏**の外にあり、福岡空港と比べ**福岡市中心部から両空港まではかなり遠い**。

○以上のことから、市場原理のもとで、最も需要が大きく利便性の高い**福岡空港に利用者、航空会社とも集中するのは必然**であり、**利便性に劣る近隣空港に福岡空港の需要を分散させることは困難**と考えられる。

②都市圏の郊外に新空港を建設した事例

・首都圏(東京)
・近畿圏(大阪)
・ソウル(韓国)
・上海(中国)
・過去のモントリオール(カナダ) など



1.主な特徴

(地域特性、空港の立地特性等)

・中心部に近い空港の容量不足や騒音問題等により、郊外に新空港を建設した経緯がある。
・中心部との距離は、近い空港と新空港とで差が大きい。

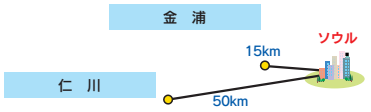
(規制・制限等)

・中心部に近い空港には、国際線や長距離路線の乗入制限などがある場合が多い。
・国策として機能の高い新空港が整備されている例も多い。

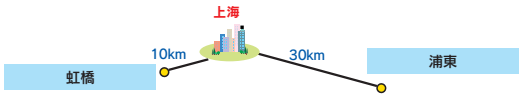
(各空港の利用状況)

・首都圏やソウル、上海などの世界有数の大都市圏では、利便性の高い空港だけでは担えない需要を他の空港が補完し、複数の空港でその能力等に応じた大きな需要がある。
・モントリオールなど中規模の都市圏では、利便性に劣る空港の利用は低迷する。

2.連携の考え方



空港名(中心部との距離)	滑走路	連携の考え方	主な就航路線
金 浦(約15km)	3,600m 3,200m	国内線の拠点空港	国内線 (羽田とのチャーター便)
仁 川(約50km)	3,750m×2	国際線の拠点空港	全ての国際線 国内フィーダー線



空港名(中心部との距離)	滑走路	連携の考え方	主な就航路線
虹 橋(約10km)	3,400m	国内線の拠点空港	国内線
浦 東(約30km)	4,000m 3,800m	国際線・国内線の拠点空港	全ての国際線 国内線

3.北部九州との違い

○首都圏(東京)やソウルのような世界有数の大都市圏では、中心部に近い空港への利用制限を課しても、旺盛な航空需要があるため、利便性に劣る郊外の新空港でも大きな需要があり、航空路線やアクセス交通も充実するなど競争力を持っている。

4.北部九州での留意点

○中規模の都市であるモントリオールでは、利便性の低い郊外の新空港では航空路線が充実せず、利用制限を課された中心部に近い空港の拠点性までもが低下し、地域全体の衰退に繋がった。
○世界有数の大都市圏ほど**航空需要の大きくない北部九州においては**、モントリオールと同様、**福岡空港に利用制限を課しても、利便性に劣る近隣空港に、期待どおり**福岡空港の需要が**全て移転する保証はない**。さらに、**福岡空港の拠点性までもが低下する可能性もある**。また、新北九州空港、佐賀空港は福岡都市圏の外にあり、**福岡市中心部から両空港までの距離は、上記の事例よりさらに遠い**。
○以上のことから、**市場規模の小さい北部九州では、福岡空港への利用制限を課せば、地域全体の衰退に繋がる**と懸念される。

1. 近隣空港との連携について

3）利用制限型と需要誘発型の検証

③複数都市圏のそれぞれに空港がある事例

・サンフランシスコ湾岸（ベイ・エリア）地域（アメリカ）
・ノルトラインラント-ルール地域（ドイツ） など

1. 主な特徴

（地域特性、空港の立地特性等）

・100km四方程度のまとまりのある地域に複数の都市圏が点在し、主な都市に空港が存在する。
・母都市から各空港までの距離は比較的近い。

（規制・制限等）

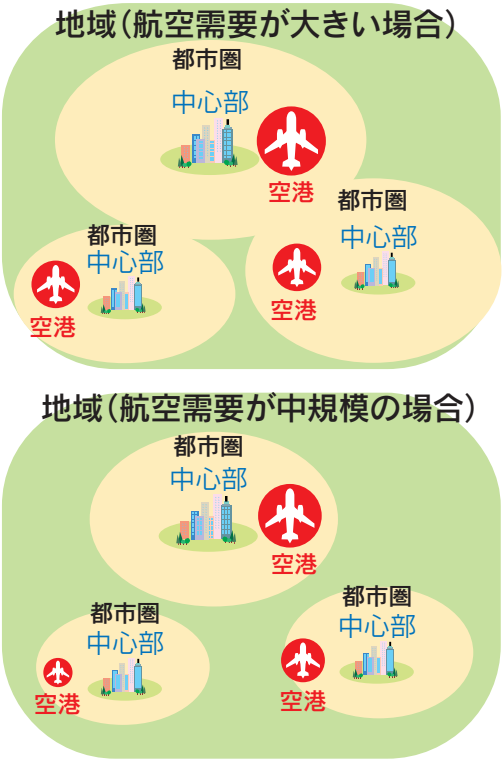
・連携を促すための規制は特にない。

（各空港の利用状況）

・地域全体の航空需要の規模や、各都市圏の航空需要のバランス等によって、各空港の利用状況は左右される。
・国際線や長距離路線などは、地域の中心となる特定の空港に集中する。

2. 連携の考え方

特になし（一部の空港・路線等への規制・制限等はない）



3. 北部九州との違い

○サンフランシスコ湾岸地域では、地域全体の航空需要が大きく、かつ各都市圏の規模が大きく地域内での航空需要のバランスが取れている。
このため、各空港の背後圏に大きな需要があり、第二、第三の空港でも航空路線やアクセス交通が充実するなど高い利便性が確保されており、市場原理に基づく連携がなされている。

○ノルトラインラント-ルール地域は、各都市圏の規模のバランスは取れているが、各空港の背後圏の需要が比較的小さく、地域全体の航空需要がサンフランシスコ湾岸地域と比較して小さい。
このため、中心となる空港に地域の需要が集中し、第二、第三の空港となるにつれて需要が小さくなり航空路線も少なくなるなど利便性が低くなる。

4. 北部九州での留意点

○**北部九州の**人口、経済、**航空需要は**ノルトラインラント-ルール地域よりもさらに**小さく**、かつ**航空需要は福岡都市圏に一極集中**しているため、競争力の弱い**近隣空港では、就航する路線は**東京便など**一部の高需要路線に限られる。**

○以上のことから、市場原理のもとでは、**福岡空港の混雑を緩和できるほどの適正な機能分担の実現は困難**と考えられる。

1. 近隣空港との連携について

3）利用制限型と需要誘発型の検証

複数空港の運用事例　各空港の利用状況等

〈参考〉北部九州　2006年度速報値　※福岡からの直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
福岡	18,123,731	139,242	2,800m	約 3km	233万人	2000年の10%通勤圏人口
新北九州	1,270,666	18,094	2,500m	約57km	143万人	2000年の10%通勤圏人口
佐賀	298,331	9,620	2,000m	約52km	41万人	2000年の10%通勤圏人口
上記空港計	19,692,728	166,956	-	-	-	

【大都市圏内に複数空港がある事例】

ロンドン　2005年　※直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
ヒースロー	67,915,403	477,884	3,902m、3,658m、1,966m	約24km	-	混雑時間帯から貨物便、一般航空を排除
ガトウィック	32,784,330	261,271	3,159m、2,565m	約39km	-	混雑時間帯から貨物便、一般航空を排除
スタンステッド	22,018,232	193,505	3,048m	約50km	-	利用制限はない
ロンドン・ルートン	9,165,235	107,894	2,160m	約43km	-	利用制限はない
ロンドン・シティ	1,997,922	70,912	1,508m	約10km	-	利用制限はない
上記空港計	133,881,122	1,111,466	-	-	707万人	グレーター・ロンドンの人口

パリ　2005年　※直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
シャルル・ド・ゴール	53,798,308	522,619	4,215m、4,200m、2,700m×2	約23km	-	利用制限はない
オルリー	24,860,532	227,075	3,650m、3,320m、2,400m	約14km	-	航空会社毎の便数上限設定あり
上記空港計	78,658,840	749,694	-	-	932万人	都市圏の人口

ニューヨーク　2005年　※直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
ジョン・F・ケネディ	41,885,104	351,508	4,442m、3,460m、3,048m、2,560m	約19km	-	利用制限はない
ニューアーク・リバティ	33,999,990	437,402	3,353m、3,048m、2,073m	約16km	-	利用制限はない
ラガーディア	26,671,787	404,853	2,134m×2	約10km	-	直行便は運航距離約2,800km以内に原則制限
上記空港計	102,556,881	1,193,763	-	-	1,780万人	都市圏の人口

【都市圏の郊外に新空港を建設した事例】

首都圏（東京）　2006年度速報値　※直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
羽田	66,461,680	326,564	3,000m×2、2,500m	約15km	-	国内線主体
成田	32,016,338	191,962	4,000m、2,180m	約57km	-	国際線主体
上記空港計	98,478,018	518,526	-	-	3,173万人	2000年の10%通勤圏人口

近畿圏（大阪）　2006年度速報値　※大阪からの直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
伊丹	16,842,868	129,990	3,000m、1,828m	約13km	-	国内線のみ
関西	16,676,608	117,372	4,000m、3,500m	約38km	-	
神戸	2,743,130	21,258	2,500m	約28km	-	
上記空港計	36,262,606	268,620	-	-	1,700万人	2000年の10%通勤圏人口

ソウル　2005年　※直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
金浦	13,448,657	104,024	3,600m、3,200m	約15km	-	国内線主体
仁川	26,223,291	163,575	3,750m×2	約50km	-	国際線及び国内フィーダー路線
上記空港計	39,671,948	267,599	-	-	2,135万人	ソウル＋仁川＋京機道の人口

上海　2005年　※直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
虹橋	17,797,365	169,954	3,400m	約10km	-	国内線主体
浦東	23,720,185	205,046	4,000m、3,800m	約30km	-	
上記空港計	41,517,550	375,000	-	-	1,435万人	

過去のモントリオール（国内・国際分離）※1995年　※直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
ドルバル（現トルドー）	6,069,816	198,427	3,353m、2,926m、2,134m	約19km	-	国内線及び米国路線のみ
ミラベル	2,505,832	55,534	3,658m×2	約40km	-	米国路線を除く国際線
上記空港計	8,575,648	253,961	-	-	322万人	都市圏の人口

モントリオール（国内・国際一元化）2005年　※直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
モントリオールP.E.トルドー	10,889,125	208,342	3,353m、2,926m、2,134m	約19km	-	旅客便を一元化
ミラベル	0	23,640	3,658m×2	約40km	-	貨物専用
上記空港計	10,889,125	231,982	-	-	357万人	都市圏の人口

【複数都市圏のそれぞれに空港がある事例】

サンフランシスコ湾岸地域　2005年　※サンフランシスコからの直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
サンフランシスコ	32,802,363	352,871	3,618m、3,231m、2,636m、2,286m	約15km	78万人	サンフランシスコの人口
オークランド	14,417,575	334,544	3,048m、1,893m、1,662m、1,028m	約18km	40万人	オークランドの人口
ノーマン・ミネタ・サンノゼ	10,755,978	193,975	3,353m×2、1,402m	約70km	89万人	サンノゼの人口
上記空港計	57,975,916	881,390	-	-	453万人	サンフランシスコ都市圏＋サンノゼ都市圏の人口

ノルトラインラント・ルール地域 2005年　※デュッセルドルフからの直線距離

空港名	旅客数(人/年)	発着回数(回/年)	滑走路	中心部との距離	人口	備考
デュッセルドルフ	15,511,072	200,619	3,000m、2,700m	約 6km	169万人	デュッセルドルフ＋デュースブルク＋エッセンの人口
ケルン-ボン	9,452,185	154,594	3,815m、2,459m、1,863m	約45km	126万人	ケルン＋ボンの人口
ドルトムント	1,716,109	38,918	2,000m	約65km	98万人	ドルトムント＋ボーフムの人口
上記空港計	26,679,366	394,131	-	-	-	

資料）旅客数、発着回数：ACI2005Worldwide Airport Traffic Report、国土交通省航空局
滑走路：http://worldaerodata.com/countries/
人口：Demographic Yearbook 2003、国内は2000年国勢調査

1. 近隣空港との連携について

3) 利用制限型と需要誘発型の検証

(2)福岡空港での利用制限型と近隣空港での需要誘発型の検証

■福岡空港での利用制限型

国内外の複数空港の連携事例で紹介した国内外の事例と比較すると、北部九州の3空港(福岡・新北九州・佐賀)は、

・巨大な人口、経済を有する地域と比較すると航空需要は小さい

・福岡市中心部から各空港までの距離の差が大きい

・地域内での航空需要は福岡都市圏に一極集中している

などの違いがあります。

したがって、福岡空港での利用制限により、近隣空港に路線や便を移した場合、次のような課題が考えられます。

福岡空港での利用制限型の課題

○福岡空港の利用を制限された路線をどうするかは、各航空会社の経営判断に委ねられる。市場原理のもとで、利便性が劣る近隣空港に、期待どおり福岡空港の需要が全て移る保証はなく、地域全体としては路線・便数が減少する可能性が非常に高い。

○福岡空港の利用制限により削減される路線・便の利用者の中心である福岡都市圏の居住者や来訪者にとっては、利便性が著しく低下し、住民生活や企業活動等に悪影響をもたらす。

○利用者利便性が低下し、航空路線・便数も減少すれば、他地域との交流も縮小する。

○他地域との交流が縮小すれば、福岡の拠点性も失われ、航空ネットワークの維持・拡充が困難になり、福岡のみならず九州全体の衰退につながる可能性もある。

○また、利用制限を課すことは、航空自由化の流れに逆行するものであり、航空政策として実施は困難である。

コラム6 行政の規制による空港間の連携

コラム4では、行政による近隣空港への航空路線の強制的な移管は、現在既にできないことをご説明しましたが、行政の規制により空港間の連携を行うという方策そのものにも、大きなリスクが伴うことが、過去の事例から分かっています。

1970年代から、カナダのモントリオールにおいて、以下のような行政の規制による空港間の連携が行われていました。これは、都心に近い空港の混雑が予想されたことから、郊外の新空港へ国際線を移管するというものでしたが、都心から遠く利用者利便性が低下したため、新空港の利用は低迷し、アクセス整備も進まなかったことや、国内線と国際線の空港を分けたことによる国内／国際線の乗り継ぎ利便性の低下もあり、多くの航空会社が撤退し、他都市へ移る結果となりました。これにより、モントリオールの拠点性も失われ、人口や航空旅客数でトロントに大きく水をあけられるなど、地域の衰退の要因ともなりました。

このように、市場原理に基づかない、行政の規制による空港間の連携は、大きなリスクを伴います。

モントリオールにおける空港間の機能分担の事例

政策的な連携

ドルバル空港の容量問題と土地買収の困難性から、都心から約40km離れたミラベル空港と機能分担

1975年に機能分担ルールを導入
・ミラベルへ長距離国際線の移管
・ドルバルは国内線及び米国路線

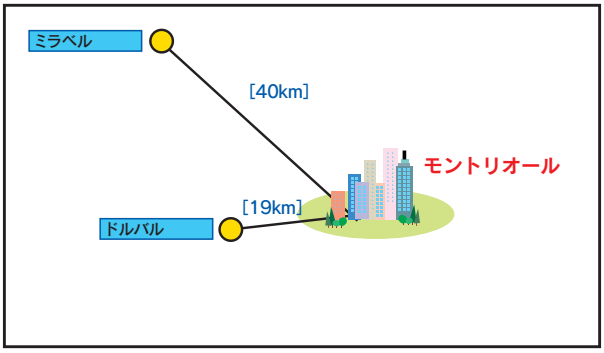
空港利便性の低下

・他都市から国際線への乗継客がドルバル経由でミラベルへ行かねばならず、空港機能が大きく低下
・ミラベルの需要が伸びず、アクセス整備が未完
・多くの航空会社がモントリオールから他都市へ

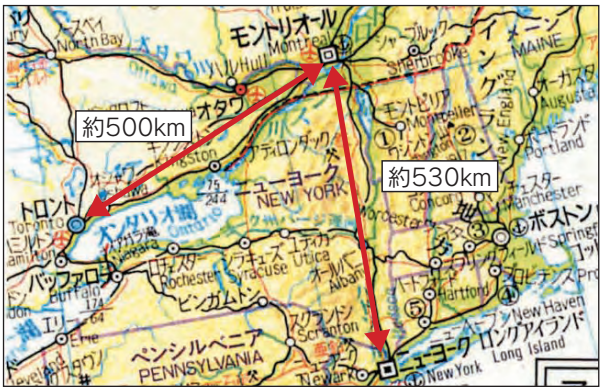
・アリタリア航空、ルフトハンザ航空はトロントへ
・スカンジナビア航空はカナダからニューヨークへ国際線を集約

政策的連携の見直し

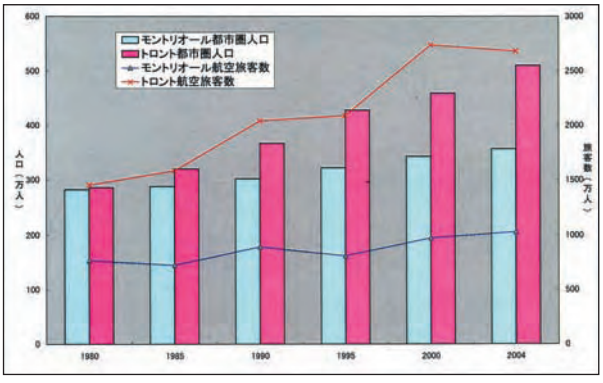
1997年に下記のとおり見直し
・ドルバル空港へ長距離国際線の定期旅客便が復帰
・ミラベル空港では貨物及び不定期便を運航
2004年に下記のとおり見直し
・ドルバル空港へ不定期便を含め全ての旅客便を集約
・ミラベル空港は貨物便専用の空港として運用



▲ドルバル空港とミラベル空港の関係



▲モントリオールとトロント、ニューヨークの距離



▲モントリオールとトロントにおける人口と旅客数の推移
（資料：Transport Canada、Demographic Yearbook UN）

1. 近隣空港との連携について

3）利用制限型と需要誘発型の検証

■近隣空港での需要誘発型

近隣空港での需要誘発型による連携のうち、近隣空港のアクセス（ソフト）向上及び近隣空港のアクセス（ハード）整備については、ステップ2での検討において、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであることが分かりました。

また、近隣空港においては空港の利用促進のために、既に取り組んでいる事例があります。

近隣空港での需要誘発型の課題

○福岡空港の需給逼迫緩和効果はわずかである。
○コスト負担、事業採算性が課題である。

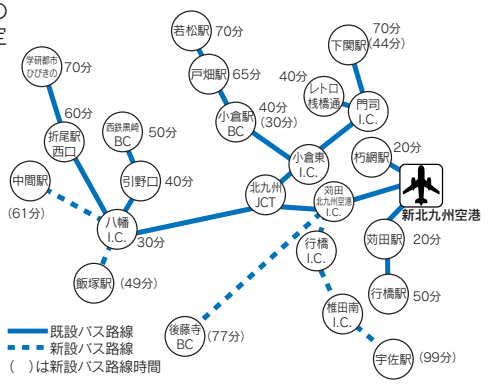
コラム7 近隣空港へのアクセスが向上したケースの検討

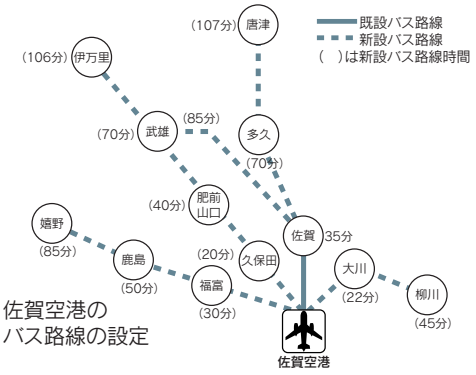
需要誘発型の方策のうち、近隣空港のアクセス（ソフト）向上及び近隣空港のアクセス（ハード）整備については、ステップ2での検討において、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであることが分かりました。

空港アクセス向上の各ケース

ケース（A-1） ・新北九州空港、佐賀空港へのバス路線を大幅に拡充する設定とします。

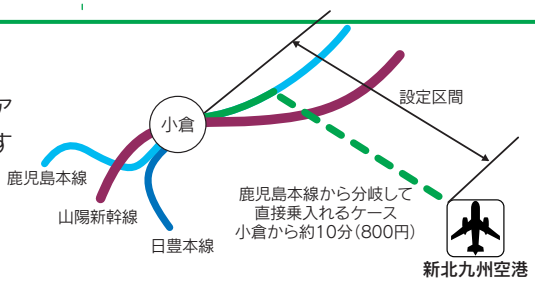
新北九州空港のバス路線の設定





ケース（A-2）

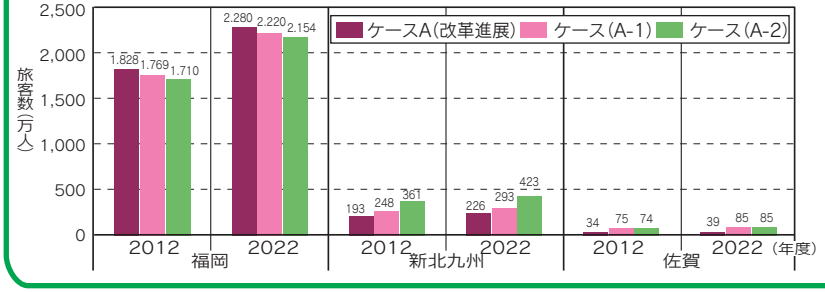
・ケース（A-1）のバス路線に加えて、新北九州空港へのアクセス鉄道が整備されて、空港アクセスがさらに充実すると仮定します。



福岡空港の需給逼迫緩和効果

●今回仮定した近隣空港のアクセス向上の各ケースでは、2012年時点で福岡空港の年間発着回数が0.2～0.7万回程度減少し、国内旅客数は3～6%程度減少する結果となりました。

▼福岡空港、新北九州空港、佐賀空港の国内旅客数予測結果



▼福岡空港への需給逼迫緩和効果

福岡空港の国内旅客予測結果	上段：旅客数（万人／年度） 下段：発着回数（万回／年度）	
	2012年度	2022年度
ケースA（改革進展）	1,828 14.0	2,280 15.8
ケース（A-1）	1,769 （59） 13.8 （0.2）	2,220 （60） 15.7 （0.1）
ケース（A-2）	1,710 （118） 13.3 （0.7）	2,154 （126） 15.5 （0.3）

（ ）はケースAとの差

近隣空港の取り組み事例

【⑪-1 駐車料金の低廉化関係】

○新北九州空港

管理者：株式会社　合人社計画研究所（PFI事業者）
料　金：普通車　1時間まで200円　24時間390円
　　大型車　1時間ごと500円　24時間2,000円
駐車可能台数：普通車約1,750台　大型車4台　自動二輪車約10台
※2006年3月開港後、変更なし。但し、駐車可能台数は、開港後2006年8月に200台分増設。

○佐賀空港

管理者：佐賀県
料　金：無　料
駐車可能台数：普通車約700台ほか　※1998年7月開港後、変更なし。

【⑪-2 連絡橋の無料化】

○新北九州空港

通行料金：無　料　※2006年3月開港後、変更なし。
（参考）・関西国際空港　通行料金：普通車（往復）1,500円
　　・中部国際空港　通行料金：普通車（片道）　350円

【⑬ 複数方面からの空港バスの運行】

○新北九州空港

バス会社：西鉄バス北九州(株)、北九州市交通局、サンデン交通(株)

▼新北九州空港への空港バス

	路線	所要時間	便数(1日)	料金
現在(2006.12)	小倉・戸畑・若松線	約40分	16.5往復	～600円
	引野・黒崎線	約50分	15.5往復	～700円
	折尾・学研都市線	約60分	12往復	～700円
	門司港・下関線	約70分	8往復	～1,000円
	朽網駅シャトル	約20分	32往復	～400円
	苅田・行橋線	約55分	17往復	～600円

※2006年3月開港後、便数には変更なし。
※500円で乗車できる優待券を開港から1年間配布（500円を超える分は北九州市負担）。
※北九州市の2006年度当初予算では、北九州空港アクセス推進事業（北九州空港の活性化、利用促進、利便性向上のためにエアポートバスの運行経費の一部を助成）として276,900千円を計上。

○佐賀空港

バス会社：佐賀市営バス

▼佐賀空港への空港バス

	路線	所要時間	便数(1日)	料金
開港時 (1998.7.28)	佐賀駅バスセンター	約35分	5往復	～600円
	唐津	約107分	2.5往復	～1,500円
	嬉野	約85分	3往復	～1,200円
	伊万里	約106分	2.5往復	～1,500円
	武雄	約70分	2往復	～1,000円
	西鉄柳川	約45分	5往復	～760円
現在(2006.10.31)	佐賀駅バスセンター	約35分	5往復	～600円

※上記空港バスとは別に、現在、佐賀県では、空港振興対策費の一部である有明佐賀空港活性化推進協議会負担金を通じて、低額レンタカー、乗合タクシー事業を実施中。

1. 近隣空港との連携について

3) 利用制限型と需要誘発型の検証

【⑮ 着陸料の軽減】

○福岡空港・新北九州空港・佐賀空港の着陸料

国内便着陸料（2007年8月現在）

羽田路線　機材：Airbus320（166人乗り）　利用率：60%（乗客100人）　の場合

（税抜）

	九州側空港着陸料	羽田空港着陸料	往復着陸料計	片道当たりの着陸料	乗客1人当たり着陸料（片道）
福岡空港　（第2種空港）	77,700円	111,000円	188,700円	94,350円	944円
新北九州空港（第2種空港）	77,700円	99,900円	177,600円	88,800円	888円
佐賀空港　（第3種空港）	39,240円	55,500円	94,740円	47,370円	474円

・国が管理する第二種空港（福岡・新北九州）については、当分の間、7/10に軽減
　また、羽田空港を午後8時30分以降に出発する便については、1/2に軽減
・佐賀空港については、佐賀県条例で定める額の1/3（国の基準額の約1/3）に減免
・羽田空港については、当分の間、福岡・伊丹・新千歳を除く11便/日以上の路線は9/10、3便/日以下の路線は1/2に軽減
　また、羽田空港に午前8時29分以前に到着する便については、1/2に軽減

1. 近隣空港との連携について

4)連携のまとめ

福岡空港での利用制限型による連携は、利用者にとって不便になり、北部九州の拠点としての機能が失われるなど、利用者や地域に大きな負担を課すこととなるため、また現在の航空自由化の流れからも実現性が困難であるため、対応方策とはなり得ません。

次に、近隣空港での需要誘発型による連携は、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策とはなり得ません。

福岡空港での利用制限型	課題
○福岡空港での利用制限を行うことで、近隣空港への需要の移転を図る手法。 **(事例)** ・国際線の乗入制限 ・長距離路線の乗入制限 ・小型機による定期便の乗入制限 ・ゼネラルアビエーション機等の乗入制限 ・貨物専用定期便の乗入制限 ・非定期便(チャーター便)の乗入制限(公用・緊急の場合を除く非定期便の乗入制限) ・深夜便・早朝便の乗入制限 ・高需要路線の便数制限 ・利用者負担の増加による需要分散(施設使用料等の割増徴収) ・ピーク時の利用者負担の増加による需要分散 (ピーク時の着陸料・施設使用料の割増徴収)	・利用者にとって不便になる。 ・他地域との交流が縮小する。 ・北部九州の拠点としての機能が失われる。 ・航空施策として実現困難。 ・貨物専用定期便及び深夜便・早朝便は、現在、福岡空港において乗入れが実施されていない。

近隣空港での需要誘発型	課　題
○近隣空港の特性を活かした需要誘発を行うことで、需要の移転を促し、市場原理に基づいた近隣空港の活用を図る手法。 **(事例)** ・近隣空港へのアクセス費用の低減 (近隣空港の駐車場料金の低廉化、連絡橋の無料化) ・近隣空港へのチャーター便を含む航空路線の誘致 (近隣空港への国内・国際、旅客・貨物、チャーター便、ゼネラルアビエーション、深夜早朝便等、様々な路線の誘致) ・近隣空港のアクセス(ソフト)向上による需要分散 (近隣空港への複数方面からの空港バスの運行) ・近隣空港のアクセス(ハード)整備による需要分散(道路・軌道系アクセスの整備) ・近隣空港の利用者負担の軽減による需要分散(近隣空港の着陸料・施設使用料の軽減) ・近隣空港の正規運賃同一化と手数料なしの空港変更(マルチエアポート)	・需給逼迫緩和効果はわずか。 ・コスト負担、事業採算性が課題。

2. 現空港における滑走路増設について

1）滑走路増設の検討条件

現空港における滑走路増設案の検討にあたっては、空港南東部の丘陵地や都市高速道路などの周辺地域への影響、利用者の利便性、建設事業費や滑走路処理容量など、考慮すべき事項が多数あります。

また、増設滑走路長や配置間隔、配置位置など多数の組合せが考えられ、配置案によっては考慮すべき事項が変化することから、様々な視点から総合的に検討する必要があります。

滑走路増設案の検討にあたり、検討条件として以下の項目について整理しました。

①滑走路配置の考え方について
②滑走路長について
③滑走路間隔（300mまたは210m）について
④進入方式について
⑤エプロン・ターミナル等の施設規模について

2. 現空港における滑走路増設について

1）滑走路増設の検討条件

①滑走路配置の考え方について

福岡空港周辺は市街化が進んでいることに加え、空港南東側の丘陵地、空港西側の福岡都市高速道路、北側に国道3号が近接している状況であることから、滑走路増設案ではこれらへの影響を最小限に止め、空港拡張面積を極力小さくし、かつ現在の空港施設を有効活用できることが望ましいと考えられます。

このため、現滑走路に対して東側または西側に平行滑走路を増設することについて検討することとしました。

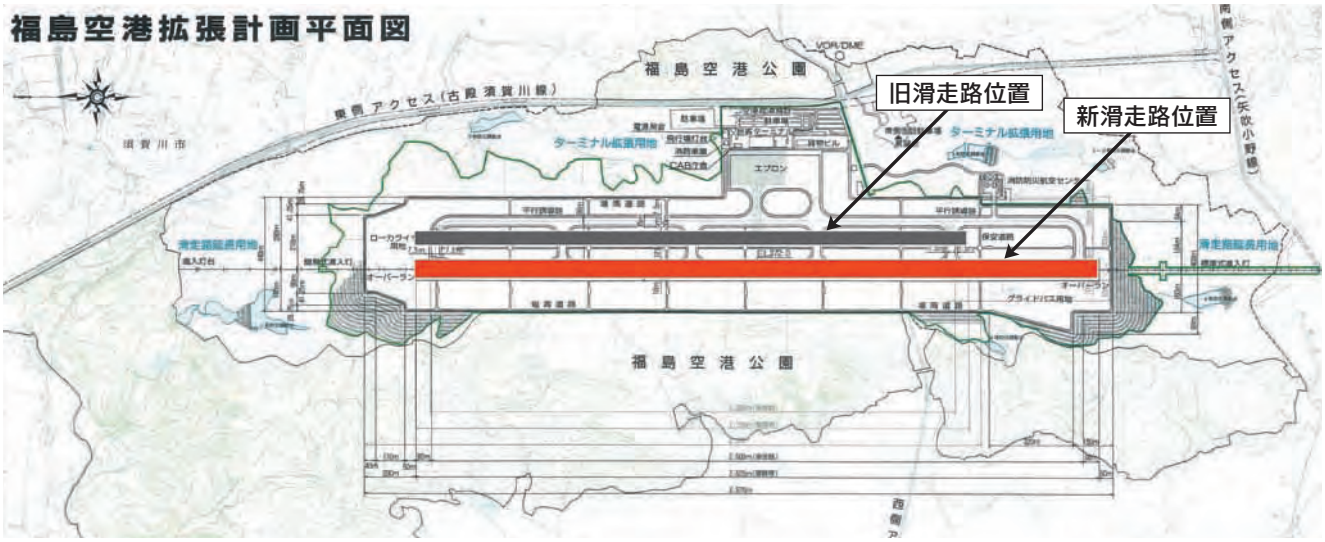
なお、現滑走路の移設を含めた配置の可能性については、現滑走路の両側に新たに2本の滑走路を新設することなどが考えられますが、滑走路1本を新設する場合よりも整備中における運用面や安全面での課題が多くなり、事業の長期化が懸念されるため現滑走路の移設については設定しないこととしました。

コラム8 滑走路の移設延長整備事例（福島空港）

福島空港では、2,000mの旧滑走路を西側（図面下側）に120m移設し、2500mに延長する事業が空港を運用しながら実施され、工事期間は約4年半（平成7年11月～平成12年3月）でした。

福島空港での滑走路延長工事の特徴としては、離着陸回数が20便/日程度、運用時間が8:30～20:00の11.5時間であったことから、移設展開が、昼夜作業可能となり、現滑走路の運用に大きな支障を及ぼさない内容であったことがあげられます。

項　目	福島空港
運用時間	11.5時間(8:30～20:00)
利用時間	11.5時間
離着陸回数	約20回/日
ターミナル配置	滑走路の片側に一体
航空機の地上走行経路	滑走路の片側
滑走路設置位置	ターミナルから最遠側



2. 現空港における滑走路増設について

1）滑走路増設の検討条件

②滑走路長について

現空港における滑走路増設案の検討にあたり、平行滑走路の組合せは現滑走路2,800mと増設滑走路2,500mを標準的な検討条件として設定しました。

なお、周辺地域への影響の軽減、建設事業費の縮減等の観点と滑走路処理容量を踏まえ、増設滑走路の長さ(2,000～2,500m)や配置についても、今後詳細な検討が必要です。

■現滑走路について

福岡空港の国際航空ネットワーク形成のためには、滑走路長3,000mの確保が望ましいですが、平行滑走路の増設による抜本的な方策での滑走路処理容量の確保よりも、現滑走路の3,000m化は優先度が低いため検討から除外しました。

なお、現滑走路2,800mを3,000m化する場合には、北側へ200mまたは南側へ200m、あるいは南北へ各100m延長する方法などが考えられますが、福岡都市高速道路をはじめ多くの物件が進入表面、転移表面に抵触することとなります。

コラム9 滑走路長3,000mについて

■国際定期便就航空港の滑走路長

国土交通大臣が設置管理している第2種空港のうち、国際線定期便が就航している既存空港の滑走路長は、以下の通りです。

滑走路の設置条件にもよりますが、多くの空港で国際線定期便就航に対して滑走路長3,000mが整備されている状況です。

福岡空港でも国際航空ネットワーク形成には、滑走路長3,000mの確保が望ましいと考えられます。

空港名	滑走路長	空港名	滑走路長
新千歳	3,000m	福岡	2,800m
函館	3,000m	長崎	3,000m
仙台	3,000m	熊本	3,000m
新潟	2,500m	大分	3,000m
広島	3,000m	宮崎	2,500m
高松	2,500m	鹿児島	3,000m
松山	2,500m	那覇	3,000m
新北九州	2,500m		

出典：数字で見る航空2007（平成19年4月1日時点）

2. 現空港における滑走路増設について

1）滑走路増設の検討条件

■増設滑走路について

増設滑走路長　2,500m

福岡空港に就航する航空機全体の約9割は国内線であり、また、国内線の就航機材に対しては最大2,500mの標準長さで運航できることから、周辺への影響を考慮し増設滑走路長2,500mを設定しました。

■滑走路長の設計基準について

滑走路の長さ

滑走路は、対象航空機が安全に離着陸するために十分な長さを有さなければならない。

[解説]

(1)滑走路の長さは、航空機の離着陸性能、すなわち、航空機の離陸距離、加速停止距離および着陸距離の3つに対して温度、高度、滑走路の縦断勾配等を考慮して十分な長さとする。

(2)滑走路の長さとしては、一般に、設計対象航空機により下表の値を標準としている。

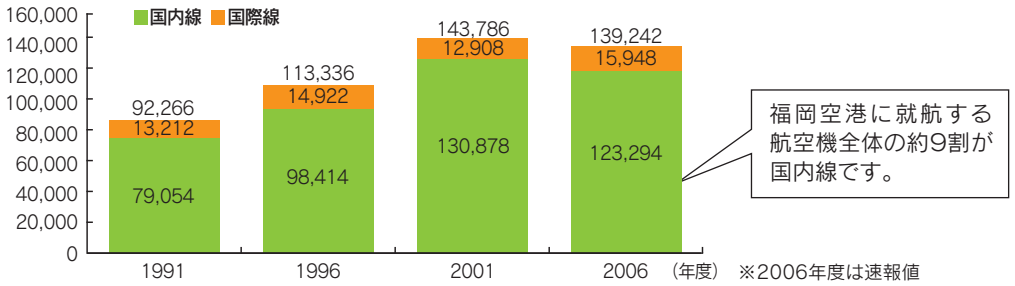
■滑走路の標準長さ（国内線）

設計対象航空機	滑走路
B747、B777、MD11などの大型ジェット機	原則として2,500mの滑走路長を確保するものとする。
A300、B767、MD81、MD87、MD90、B737、A320などの中小型ジェット機	原則として2,000mの滑走路長を確保するものとする。
YS11などのプロペラ機	原則として1,500mの滑走路長を確保するものとする。
ドルニエ228-200、DHC-6-300、N24A、BN2Aなどの小型機	800m～1,000mの滑走路長を確保するものとする。

（注）表は国内線用の滑走路長の標準的な値を示すものであり、国際線が就航する場合や暫定的にジェット化する場合等は別途検討する必要がある。

出典：空港土木施設設計基準（国土交通省航空局）

■発着回数の推移（単位：回）

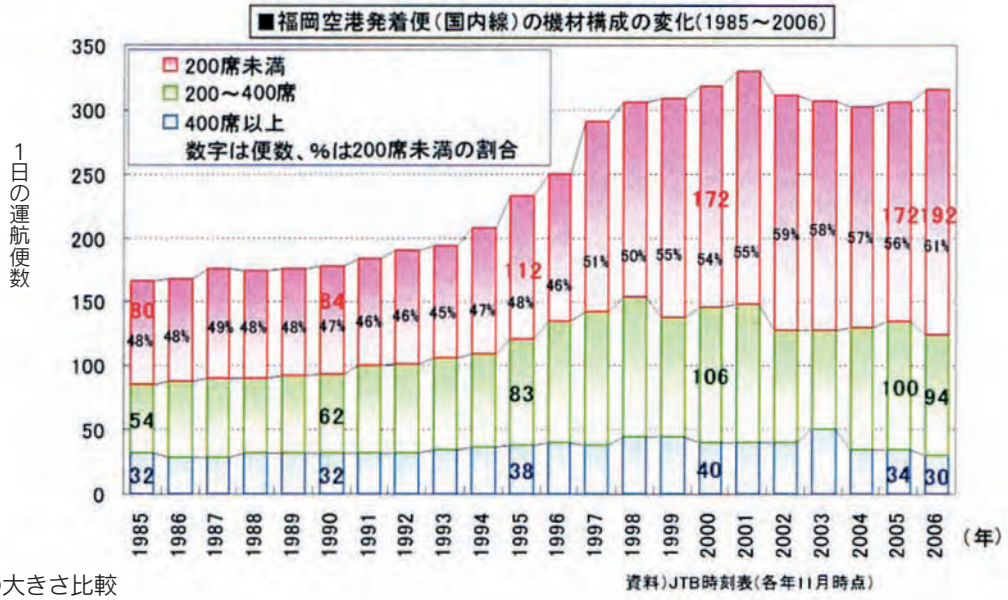


2. 現空港における滑走路増設について

1）滑走路増設の検討条件

コラム10 就航機材の動向について

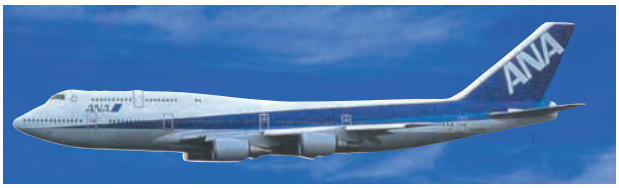
福岡空港の就航機材構成を見ると1990年代以降、小・中型機材の増加傾向が確認できますが、大型機については近年減少傾向が見られます。



■航空機の大きさ比較

B777-300
全長73.9m：全幅60.9m：標準座席数470席：巡航速度905km/h

写真提供：日本航空



B747-400D
全長70.7m：全幅59.6m：標準座席数569席：巡航速度910km/h

写真提供：全日本空輸

B767-300ER
全長54.9m：全幅47.6m：標準座席数309席：巡航速度880km/h

写真提供：スカイマーク

MD90
全長46.5m：全幅32.9m：標準座席数166席：巡航速度815km/h

写真提供：：日本航空

A320
全長37.6m：全幅34.1m：標準座席数166席：巡航速度840km/h

写真提供：全日本空輸

DASH8-100
全長22.3m：全幅25.9m：標準座席数39席：巡航速度502km/h

写真提供：天草エアライン

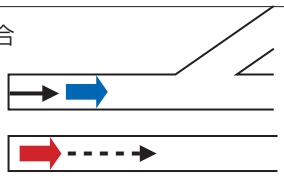
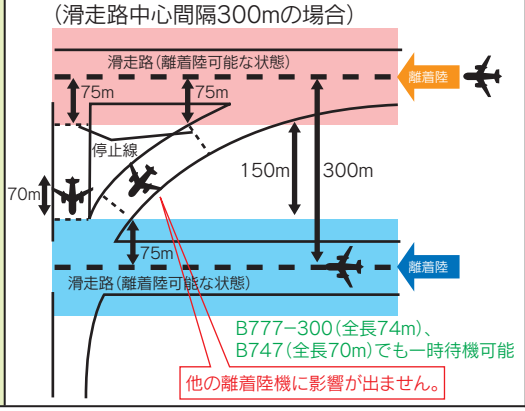
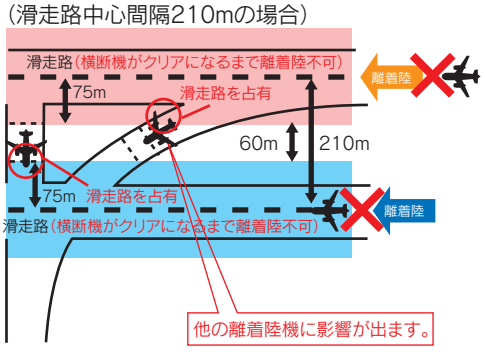
0m 10m 20m 30m 40m 50m 60m 70m 80m

※標準座席数は航空会社ごとに異なります。

③滑走路間隔（300mまたは210m）について

滑走路間隔は、現在の管制方式基準（国土交通省航空局）による最小間隔300mでは、滑走路間に大型機が一時待機でき他の離着陸機への影響が出ません。

一方、ICAO ANNEX14（国際民間航空条約 第14付属書）による最小間隔、210mでは滑走路間での大型機の一時待機が他の離着陸機に影響が出るなど制約が大きくなります。

滑走路間隔	300m	210m
間隔設定の考え方	【管制方式基準】 現在の国内基準における平行滑走路の最小間隔	【国際民間航空条約 第14付属書】 国際的な基準における平行滑走路の最小間隔
事　例	新千歳空港 大阪国際空港	百里飛行場（整備中） （航空自衛隊百里飛行場と共用）
滑走路処理容量が、単一滑走路と比較して向上するポイント	・滑走路１本で、離着陸交互運用の場合、先行着陸機が滑走路をクリア(離脱)した時点で後続離陸機に離陸許可が発出されます。 ・平行滑走路を離陸・着陸専用とした場合、先行着陸機の着陸が確認された時点で後続離陸機に離陸許可が発出されるため、この分の間隔が短縮されます。 ・但し、後方乱気流の影響を考慮すると、全ての場合に適用されるわけではありません。	【離陸・着陸専用滑走路の運用】 滑走路1本の場合 先行着陸機が滑走路をクリアするまで、後続離陸機は離陸できない。 滑走路2本の場合  間隔210m・300mともに、先行着陸機の着陸を確認した時点で、後続離陸機は離陸することができる。但し、後方乱気流を考慮する必要あり。
滑走路間隔300mと210mの相違点	滑走路間に両方の滑走路に影響を与えない位置で大型機の待機が可能です。 下図のとおり、大型機が滑走路間に待機しても前後の滑走路に影響を与えないため、他の離着陸機の管制間隔を多めに確保する必要はありません。 （滑走路中心間隔300mの場合） 	滑走路間に大型機が待機すると、他の離着陸機に影響が出ます。 下図のとおり、大型機を滑走路間に待機させた場合、滑走路を占有するため、他の離着陸機の管制間隔を多めに確保する必要があります。 （滑走路中心間隔210mの場合） 

2. 現空港における滑走路増設について

1）滑走路増設の検討条件

④進入方式について

航空機が滑走路に着陸進入するための進入方式については、悪天候等の視界不良時でも誘導電波を受けて着陸が可能な精密進入方式を基本としました。また、周辺地域への影響を軽減するため、悪天候時には着陸が困難である非精密進入方式も検討しました。

解説：航空機の飛行方式と進入方式について

航空機が空を飛ぶルール（飛行方式）には、計器飛行方式（IFR：Instrument Flight Rules）と有視界飛行方式（VFR：Visual Flight Rules）の2種類があります。

計器飛行方式（IFR）は、旅客機のようにある程度天気が悪い中でも安全に飛ぶ方法で、常に地上の管制官が航空機専用のレーダーを見ながら指示を行い、パイロットはその指示通りに飛行機を操縦します。このため、雲の中とか視界が悪くても安全に飛ぶことができます。

また、有視界飛行方式（VFR）は、パイロットが航空法上の一定の規則を守りながら目視によるパイロット自身の判断で、自由に飛行できますが、気象条件が限定されます。

一方、航空機が滑走路に着陸するための進入方式には、精密進入と非精密進入があります。
精密進入とは、計器飛行による進入であって、進入方向と降下経路の指示を受けることができる進入（ILS（計器着陸装置）進入または、精密レーダー進入）のことを指します。

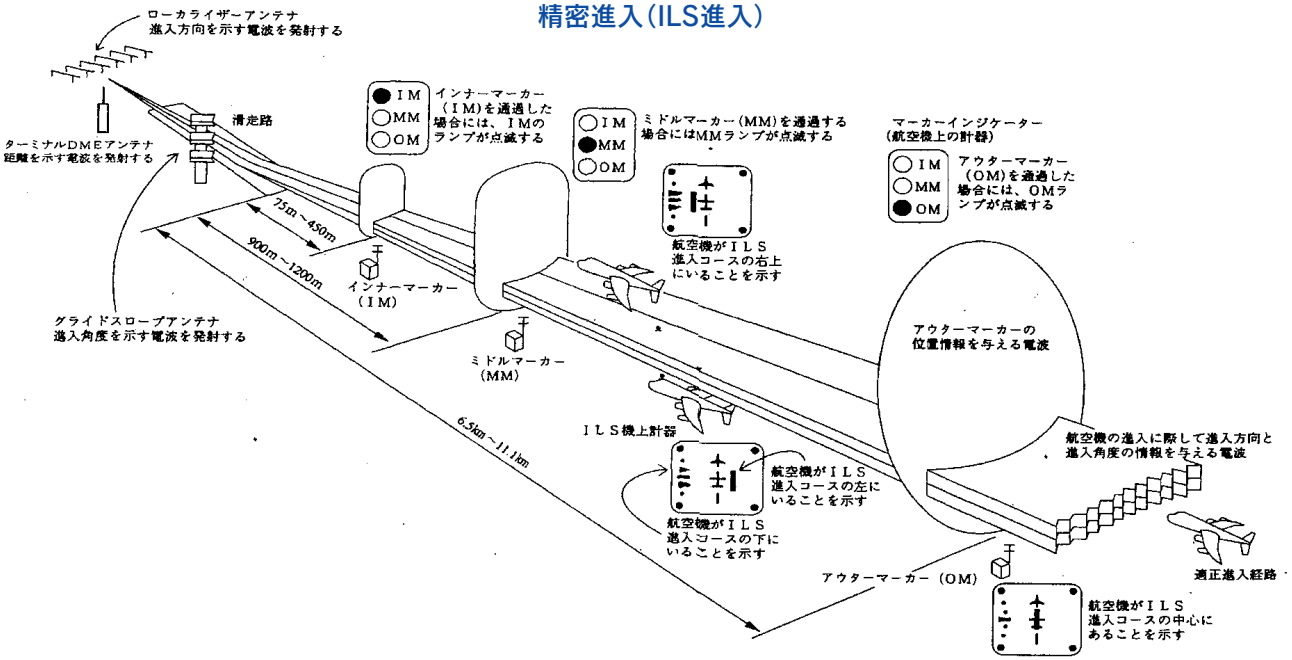
非精密進入とは、以下の表にもありますが計器飛行による進入のうち精密進入以外の進入を指します。

進入方式別の滑走路の分類

対象とする進入方式	本基準における滑走路の分類		条約14附属書における滑走路の分類	
計器飛行による進入（精密進入）	精密進入を行う滑走路	計器着陸用滑走路	Instrument runway	Precision approach runway (category I,II.III)
計器飛行による進入（非精密進入）				Instrument approach runway
計器飛行によらない進入	精密進入を行わない滑走路	計器着陸用以外の滑走路	Non-instrument runway	

（資料）空港土木施設設計基準より

精密進入（ILS進入）



2. 現空港における滑走路増設について

1）滑走路増設の検討条件

⑤エプロン、ターミナル等の施設規模について

滑走路増設をはじめとする空港施設の検討においては、対象となる需要をもとに設定する必要があります。

PIレポートステップ2において、需要予測の予測年次は、短・中期的な需要見通しをみるため、2012年から2022年までの3時点を設定しており、さらに長期的な需要見通しを見るため2032年についても設定しています。

一方、滑走路増設案の整備にあたっては、別途環境アセスメント・用地買収・埋蔵文化財調査などの調査期間の考慮が必要であり、特に用地買収・埋蔵文化財調査に要する期間を現時点で想定することが困難です。

このため施設規模の想定としては、平行滑走路（クロースパラレル方式）による滑走路処理容量が一般的に滑走路1本の場合の1.3倍程度とされていることを勘案し、現滑走路の処理容量とされている年間14.5万回の1.3倍程度である2022年のケースA、19.2万回/年を詳細検討の参考としました。

(3) 予測年次及びゾーンの設定

予測年次については、福岡空港の短・中期的な需要見通しをみるため2012年から2022年まで3時点を設定しました。さらに、長期的な需要見通しを見るために2032年も設定しました。

なお、今回の需要予測手法は、現状をもとにして将来を予測するものであり、長期的な予測については社会経済構造が現状と大きく変化することも考えられるため、計算結果の取扱いには特に注意が必要です。

交通の発生・集中の基本単位となるゾーン設定（ゾーニング）にあたっては、地域ごとの空港までの交通サービス水準の違いが的確に需要予測に反映されるように、福岡空港の利用が想定される地域を中心に細かく設定します。

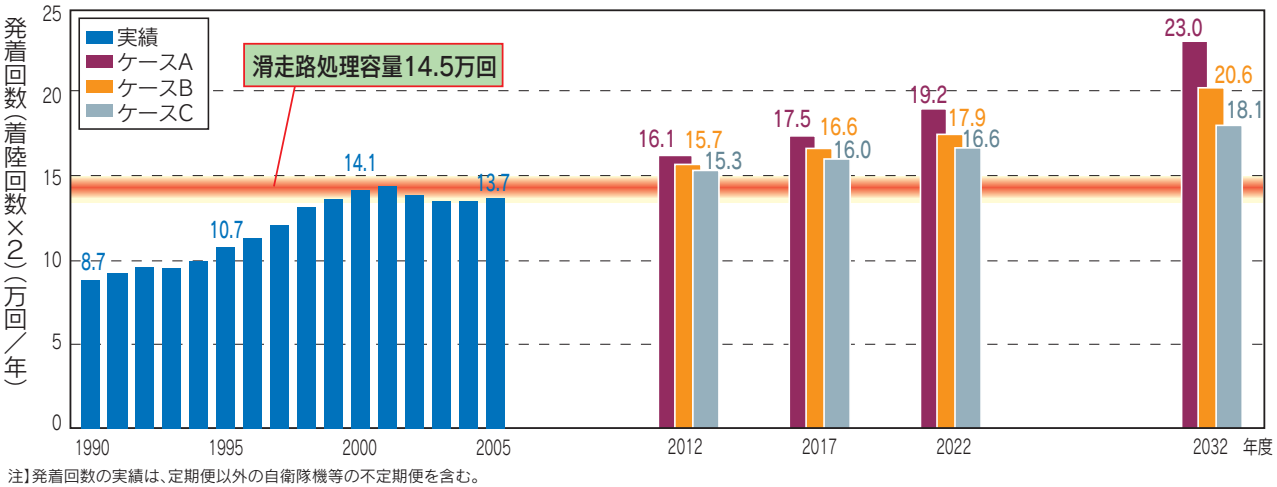
具体的には、全国幹線旅客純流動調査等で用いられている207の生活圏に全国を分割したゾーンの地域区分界を基本としました。ただし、福岡空港の利用が想定される地域については概ね市区町村単位のゾーンに分割し、空港、鉄道駅等の交通サービス条件が似通った地域については、それらを束ねて1つのゾーンとしました。なおゾーニングの基礎となる市区町村区分については、2000（平成12年）年時点の国勢調査を用います。

①予測年次の設定

予測年次	設定の考え方
2012年	福岡空港の短・中期的な需要見通しをみるため21世紀第1四半期の範囲で、5年おきの予測年次としました。
2017年	
2022年	
2032年	福岡空港の長期的な需要見通しとして、21世紀第2四半期を2022年に続く10年後の2032年として設定しました。

（資料）PIレポートステップ2詳細版　P95 より

【年間の滑走路処理容量】



注】発着回数の実績は、定期便以外の自衛隊機等の不定期便を含む。

2. 現空港における滑走路増設について

2）滑走路増設の配置の考え方

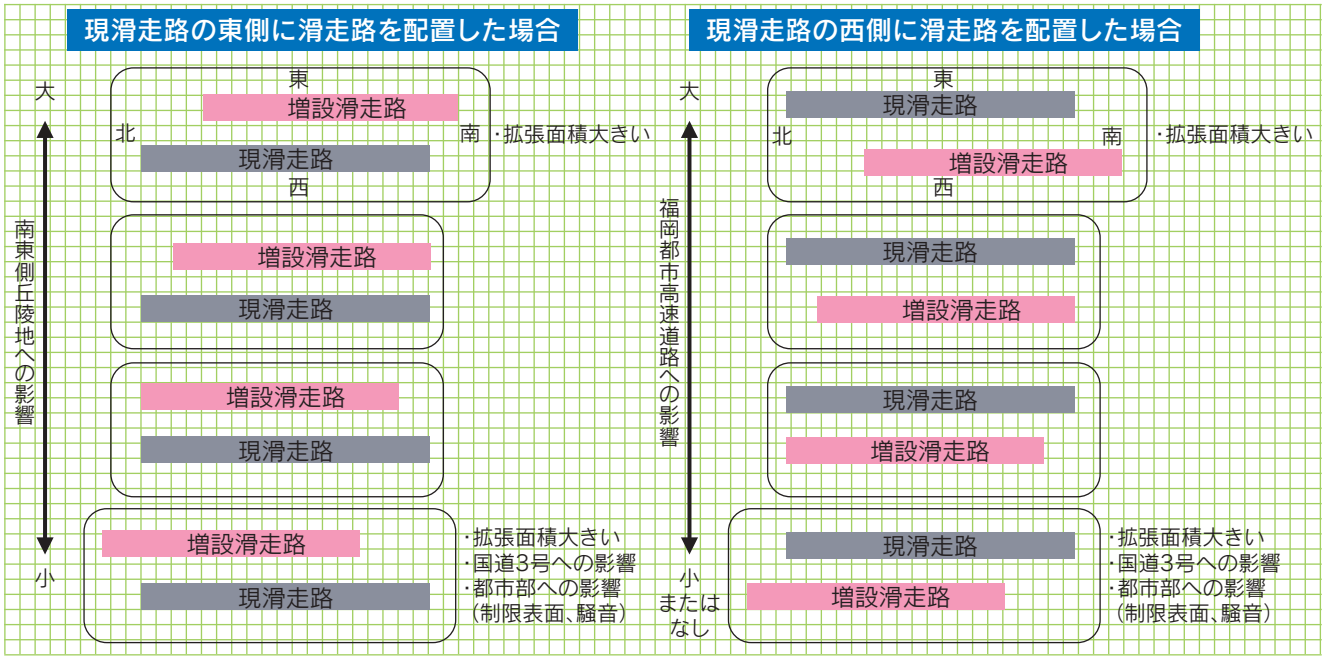
滑走路配置の南北方向への影響と、ターミナル配置の基本方針

1）滑走路配置の南北方向の影響把握

増設滑走路の配置は南北方向への配置によっても周辺への影響が異なるため、増設滑走路端の配置方針を検討する必要があります。

増設滑走路端を現滑走路の南側寄りに配置する場合、空港南東側の丘陵地、南西側の福岡都市高速道路に対し、増設滑走路の制限表面が抵触しやすくなります。

逆に、北側寄りに配置する場合、空港南東側の丘陵地、南西側の都市高速道路に対する影響は小さくなりますが、都市部や国道への影響が大きくなります。



これらを踏まえ、増設滑走路端は現滑走路北端とあわせることを基本とし、場合によってはさらに北側への配置検討を行うこととしました。

2. 現空港における滑走路増設について

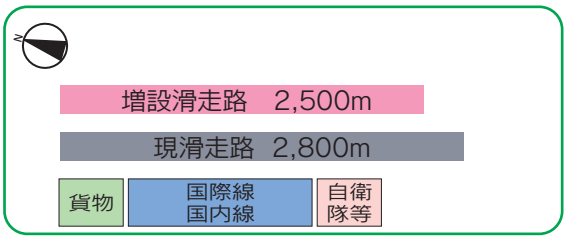
2）滑走路増設の配置の考え方

2)滑走路増設に伴うターミナル配置の基本方針

現滑走路の東側へ増設滑走路を配置する場合には、現在の国内線旅客ターミナル地区の移転が必要であり、西側地区で国際線・国内線ターミナルを一体化することが標準的な配置となります。

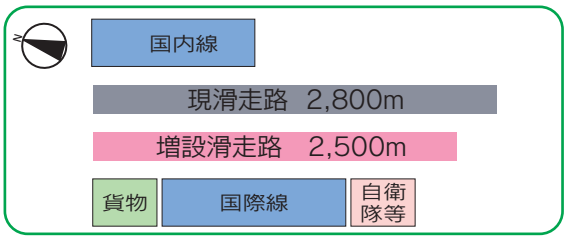
一方、現滑走路の西側へ増設滑走路を配置する場合には、国内線、国際線旅客ターミナルが現状の通り分離配置することが標準的な配置となります。

東側への増設滑走路配置例



特徴
- 滑走路増設により国内線ターミナル地区の移設が必要となり、空港西側に国内線と国際線が一体化します。
- 南東側丘陵地への制限表面の抵触や空港アクセス（地下鉄等）に課題

西側への増設滑走路配置例



特徴
- 現在の国内線ターミナルを有効活用
- 国内線と国際線は、現在と同様に分離配置
- 地下鉄及び東西間のアクセスは、現状程度

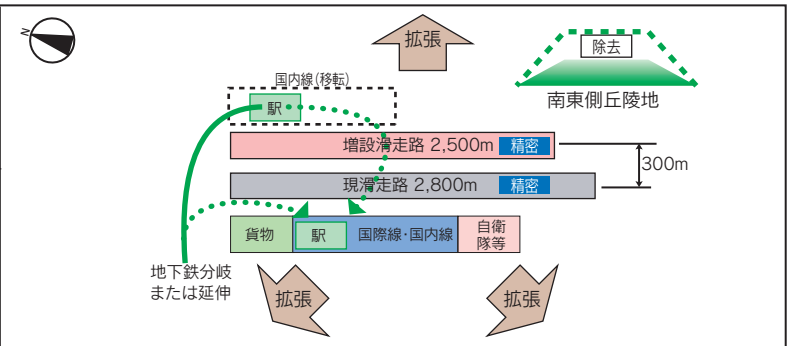
2. 現空港における滑走路増設について

2）滑走路増設の配置の考え方

現滑走路の東側及び西側に滑走路間隔300m、長さ2,500mの精密滑走路を配置した場合をそれぞれ標準的な配置とし、その標準的な配置の課題である周辺地域への影響を軽減するために検討を進めました。

東　側　配　置

東側配置1（標準的な配置）



配置条件

東側への標準的な配置として
- ・滑走路間隔300m
- ・増設滑走路長2,500m
- ・滑走路北端一致

とした増設滑走路配置です。

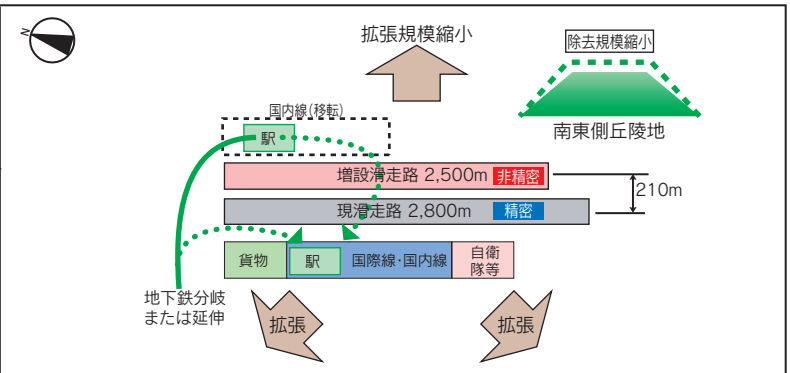
周辺への影響

現滑走路の東側へ300m間隔で精密進入用の増設滑走路を配置するため、制限表面に抵触する南東側丘陵地の大規模な除去が必要です。また、国内線旅客ターミナル地区の移転が必要であり、西側地区にスポットが集中するため西側ターミナル地区のセットバックも含めて空港用地拡張が大規模となります。
なお、現行サービスレベルを維持するためには、地下鉄の分岐又は延伸が必要となります。

特徴

国内線旅客ターミナルの移転により、国際線・国内線旅客ターミナルが一体化し、航空機の地上走行がシンプルになります。また、滑走路間で大型機が一時待機できるため、現滑走路を出発専用、増設滑走路を到着専用として利用することで、効率的な運用が可能となり最も滑走路処理容量が優れる案です。

東側配置2



配置条件

南東側丘陵地への影響を軽減するため、東側配置1の滑走路間隔を210mに短縮し、さらに増設滑走路を非精密としたものです。
- ・滑走路間隔210m
- ・増設滑走路長2,500m(非精密)
- ・滑走路北端一致

周辺への影響

制限表面に抵触する南東側丘陵地の除去規模は東側配置1よりも縮小されます。また、空港用地拡張の規模も縮小されます。国内線旅客ターミナル地区の移転が必要であり、西側地区にスポットが集中するため西側ターミナル地区のセットバックが必要です。現行サービスレベルを維持するためには、地下鉄の分岐又は延伸が必要となります。

特徴

国内線旅客ターミナルの移転により、国際線・国内線旅客ターミナルが一体化します。しかし、滑走路間では小型機しか一時待機できないことや、滑走路1本が非精密であるため、着陸滑走路が限定されるなど運用方法が限られるため、東側配置1よりも滑走路処理容量が劣ります。
空港用地拡張、丘陵地除去の規模が東側配置1よりも縮小します。

2. 現空港における滑走路増設について

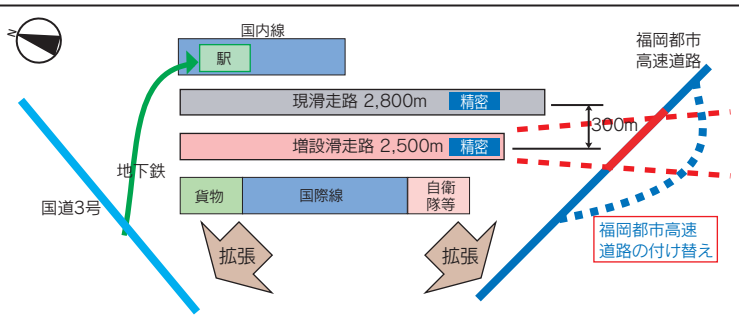
2）滑走路増設の配置の考え方

西 側 配 置

西側配置1（標準的な配置）

配置条件

西側への標準的な配置として
・滑走路間隔300m
・増設滑走路長2,500m（精密）
・滑走路北端一致
とした増設滑走路配置です。



周辺への影響

現滑走路の西側へ300m間隔で精密進入用の増設滑走路を配置するため、制限表面に抵触する福岡都市高速道路の付け替え及び西側ターミナル地区のセットバックを伴い、大規模な空港用地拡張が必要です。

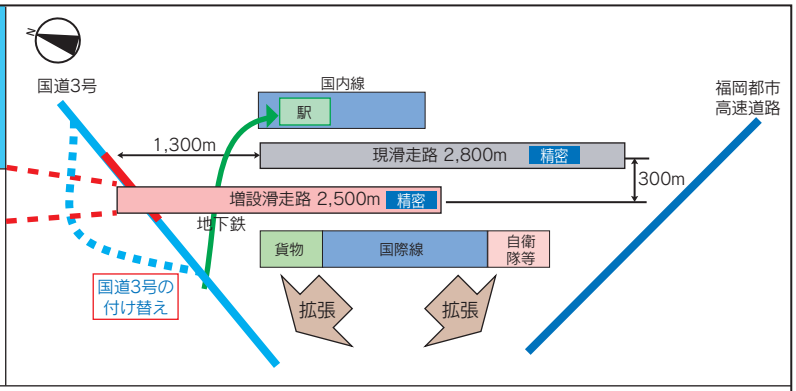
特徴

旅客ターミナルが現状の通り分離配置であり、滑走路処理容量は東側配置1より劣ります。
しかし、滑走路間で大型機が一時待機でき、滑走路のズレも小さいことから、西側配置の中では最も優れる案です。

西側配置2

配置条件

福岡都市高速道路を回避するため、西側配置1の滑走路北端を北側へ1,300mずらしたものです。
・滑走路間隔300m
・増設滑走路長2,500m（精密）
・滑走路北端1,300m北側配置



周辺への影響

東側配置1の増設滑走路を1,300m北側へずらし、福岡都市高速道路の付け替えを回避することにより、新たに国道3号の付け替え及び西側ターミナル地区のセットバックを伴い、大規模な空港用地拡張が必要となります。

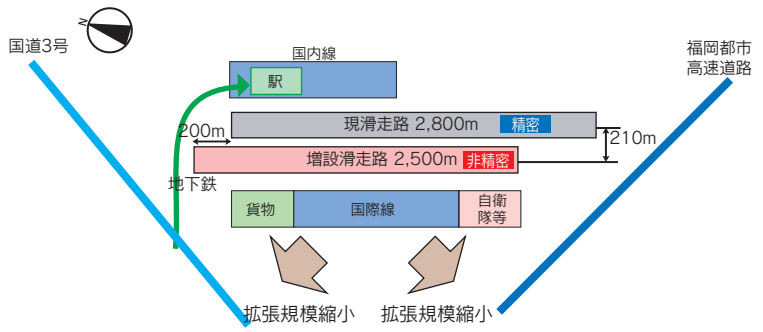
特徴

旅客ターミナルが現状の通り分離配置であり、滑走路間で大型機が一時待機可能ですが、地上走行が非効率となるため西側配置1より滑走路処理容量が劣ります。
空港用地拡張が配置の中で最大となります。

2. 現空港における滑走路増設について

2）滑走路増設の配置の考え方

西側配置3



配置条件	福岡都市高速道路と国道3号を回避するため、西側配置1の滑走路間隔を210mに短縮し、さらに増設滑走路を非精密としたものです。 ・滑走路間隔210m ・増設滑走路長2,500m（非精密） ・滑走路北端200m北側配置
周辺への影響	福岡都市高速道路と国道3号の付け替えを回避したものです。 貨物や自衛隊等のセットバックが必要ですが、国際線ターミナルビルは改築で対応可能なため空港用地の拡張規模が西側配置1より縮小します。
特徴	旅客ターミナルが現状の通り分離配置です。また、滑走路間で大型機が一時待機できないことや、滑走路1本が非精密であり、着陸滑走路が限られるなど運用方法が限られるため滑走路処理容量が配置の中で最小です。 空港用地拡張は、配置の中で最小となります。

これらは、現滑走路の東側または西側に滑走路間隔300m、長さ2,500mの精密滑走路を配置した場合（標準的な配置）と、その配置の課題である周辺地域への影響を軽減するための配置を検討したものです。

なお、周辺地域への影響の軽減、建設事業費の縮減等の観点と滑走路処理能力を踏まえ、増設滑走路の長さ(2,000～2,500m)や配置についても今後詳細に検討を行っていきます。

※滑走路処理容量の算定においては、将来の機材動向、複数滑走路での管制処理の複雑性等を踏まえ、実際の運用に即した検討が必要です。

これらのなかから、東側と西側への標準的な配置と、最も周辺地域への影響が軽減される配置として西側配置3（増設滑走路：非精密、滑走路間隔210m）の3つを代表例とし、それぞれの特徴を整理しました。

代表的な配置について

代表的な配置としなかった案について

■東側配置2について

東側配置2は、空港西側に国内線・国際線ターミナルを一体化する案であり、非精密の増設滑走路を出発専用とする場合には、すべての出発航空機の滑走路横断が必要となります。

一方、滑走路間隔が同じ210mの西側配置3において、非精密の増設滑走路を出発専用とする場合には、国内線の出発航空機が滑走路横断するだけとなり、東側配置2は西側配置3よりも、非精密増設滑走路に対する出発機の滑走路横断が増えるため、滑走路運用での制約が大きくなると考えられます。

また、東側配置2は、空港用地拡張規模が西側配置3より大きいと見込まれることもふまえ、西側配置3に劣る東側配置2は代表的な配置とはしませんでした。

■西側配置2について

西側配置2は、滑走路間隔が同じ300mの西側配置1より滑走路の南北方向のズレが大きいため、地上走行性など運用面で劣り滑走路処理容量が期待できません。

また、周辺施設への影響について、西側配置2は国道3号の付け替え、西側配置1は都市高速道路の付け替えを伴うなど、両案とも大きな課題を有していますが、、西側配置2は、滑走路の南北方向のズレが大きいことから、空港用地への効率的な施設配置の点が劣るとともに、空港用地拡張規を縮小できないため西側配置2は代表的な配置とはしませんでした。

代表的な3つの配置について

■東側配置1

空港西側に国内線・国際線ターミナルを一体化する案であり、現滑走路を出発専用、増設滑走路を到着専用として利用することで、滑走路横断が到着機のみに限定され、最も効率的な運用が可能です。空港用地として東西約90haの拡張を伴い、制限表面が南東丘陵地へ大きく抵触しますが、最も滑走路処理容量の増大が期待できる案です。

■西側配置1

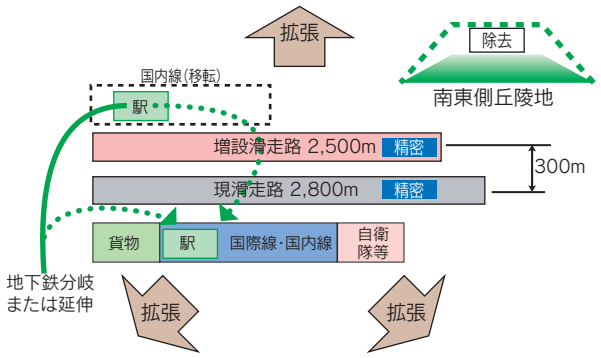
現滑走路の西側へ300m間隔で増設滑走路を配置することで、空港用地の拡張は西側約60haとなり、東側住宅密集地への影響を抑制することが可能です。制限表面が都市高速道路へ約1.2km抵触しますが、東側配置1に次いで滑走路処理容量を期待できるとともに、東側住宅密集地への影響が少ない案です。

■ 西側配置3

西側配置3は、現滑走路の西側へ210m間隔で非精密の増設滑走路を配置することで、空港用地の拡張は西側約30haとなり、増設滑走路の5つの配置の中で最も空港拡張面積が少ないが、滑走路処理容量は最も劣る案です。

2. 現空港における滑走路増設について

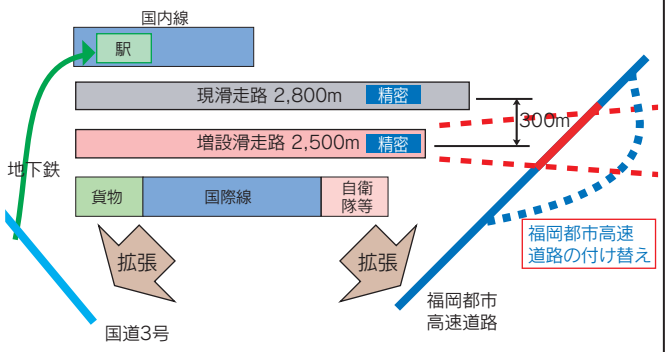
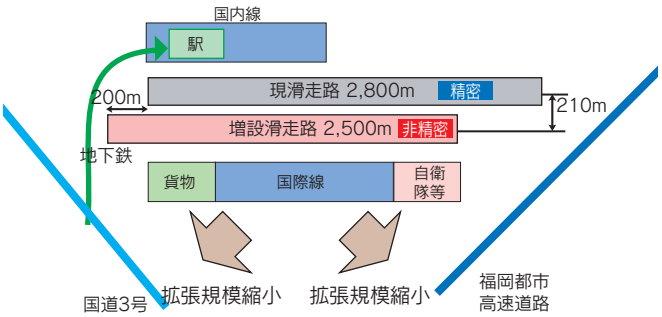
3）滑走路増設の代表的な配置の特徴

項　目			東側配置（滑走路間隔300m）
各案の配置			
配置の特徴			・現滑走路の300m東側に2,500mの精密滑走路を増設（滑走路北端合わせ） ・南東側丘陵地が制限表面に抵触 ・空港の東側西側への用地の拡張が必要 ・国内線旅客ターミナルの移転が必要。西側の国際線ターミナルに一体化、地下鉄の分岐または延伸が必要
利便性	ターミナル配置	旅客ターミナル	国内線・国際線ターミナルが一体化し利便性が向上
	アクセス利便性	博多駅からの所要時間（地下鉄）	国内線は現状程度、国際線は向上
		福岡ICからの所要時間	現状と同じ
制限表面	増設滑走路の進入表面		南東側の丘陵地に抵触し、除去が必要。 住宅・事業所等に抵触し、移設が必要。
	増設滑走路の転移表面		
	空港の水平表面		現状とほぼ同じ
	増設滑走路の延長進入表面		現状とほぼ同じ
社会環境	航空機騒音		拡大する
	周辺既存施設への影響		空港用地拡張が、他の2つの配置より大きい。現行サービスレベルを維持するためには地下鉄の分岐又は延伸が必要。
	空港用地拡張		約90ha（東側約40ha、西側約50ha）
滑走路処理容量			航空機の地上走行がシンプルであり、3つの配置の中では最も滑走路処理容量が優れている
建　設	概算事業費		概ね7,500億円 （滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費、地下鉄整備費用など）
	工事期間（別途、環境アセスメント、用地買収、埋蔵文化財調査などの調査期間の考慮が必要）		14年程度
	事業の困難性		・南東側丘陵地に制限表面が抵触し、除去が必要 ・国内線旅客ターミナルの西側への移転が必要であるとともに、地下鉄の分岐または延伸が必要 ・空港の東西両側で大規模な拡張用地の取得が必要
	その他		・供用しながらの滑走路等の整備 ・西側ターミナル地区セットバック

※概算事業費は、滑走路増設に伴う整備に要する費用です。滑走路増設案の場合には、別途環境対策費等の支出が必要となります。（平成14～18年度実績の平均で環境対策費60億円／年、土地建物借料84億円／年、詳細は9ページ参照）。
なお、滑走路増設に伴い、現状より環境対策費が増加することが考えられます。

2. 現空港における滑走路増設について

3）滑走路増設の代表的な配置の特徴

西側配置（滑走路間隔300m）	西側配置（滑走路間隔210m）
	
・現滑走路の300m西側に2,500mの精密滑走路を増設（滑走路北端合わせ） ・都市高速が制限表面に抵触 ・空港西側への用地の拡張が必要	・現滑走路の210m西側に2,500mの非精密滑走路を増設（滑走路北端を北側に200mずらす） ・都市高速や国道3号には抵触しない ・空港西側への用地の拡張が必要（規模小）
国内線・国際線ターミナルが分離（現状と同じ）	国内線・国際線ターミナルが分離（現状と同じ）
現状と同じ	現状と同じ
現状と同じ	現状と同じ
福岡都市高速道路2号線に抵触し、付け替えが必要。 住宅・事業所等へ抵触し、移設が必要。	住宅・事業所等へ抵触し、移設が必要。
現状とほぼ同じ	現状とほぼ同じ
現状とほぼ同じ	精密進入を行わないため設定しない
拡大する	拡大する
空港用地拡張が、東側配置より小さい。 福岡都市高速道路2号線の付け替えが必要。	空港用地拡張が、他の2つの配置より小さい。
西側で約60ha	西側で約30ha
旅客ターミナルが東西に分離し、航空機の地上走行が複雑となるため、滑走路処理容量は東側配置より小さい	増設滑走路が非精密進入であり、悪天候時の運用に制約がある。 旅客ターミナルが東西に分離し、かつ滑走路間に大型機の一時待機ができないため、航空機の地上走行が複雑となり、滑走路処理容量は3つの配置の中では最も小さい
概ね5,000億円 （滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、都市高速道路付け替え等の補償工事費用など）	概ね2,500億円 （滑走路等の基本施設、ターミナル施設、用地買収費、補償工事費用など）
10年程度	8年程度
・都市高速に制限表面が抵触し、付け替えが必要 ・空港西側で大規模な拡張用地の取得が必要であるが、東側配置案より規模は小さい	・空港西側で拡張用地の取得が必要であるが、規模は3案の中で最も小さい
・供用しながらの滑走路等の整備 ・西側ターミナル地区セットバック	・供用しながらの滑走路等の整備 ・貨物地区及び自衛隊等セットバック

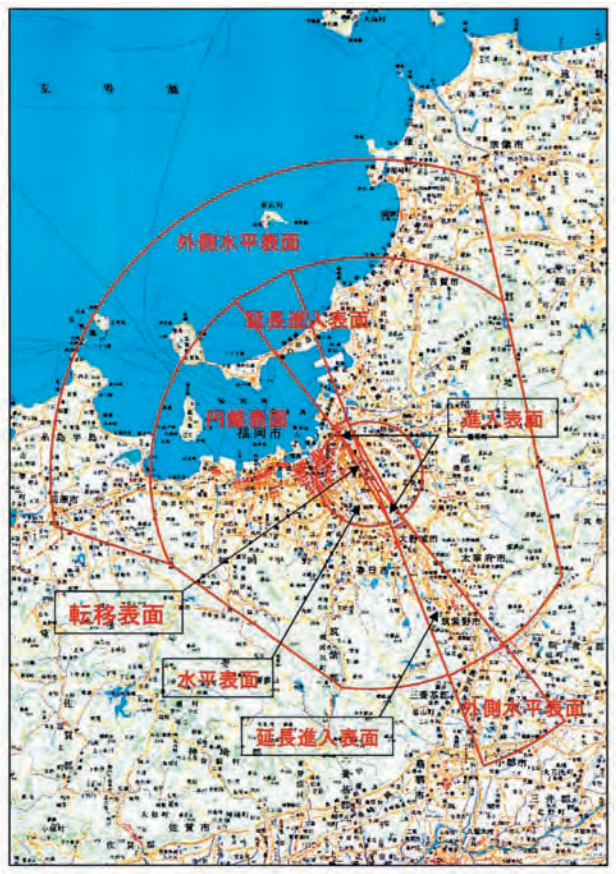
なお、周辺地域への影響の軽減、建設事業費の縮減等の観点と滑走路処理容量を踏まえ、増設滑走路の長さ（2,000～2,500m）や配置についても、今後詳細に検討を行っていきます。

2. 現空港における滑走路増設について

3）滑走路増設の代表的な配置の特徴

制限表面の確保について

福岡空港の制限表面区域図



制限表面は、飛行場において予定される航空機の運航が安全に実施され、かつ飛行場周辺の障害物の増大等により飛行場が使用不可能になることを防止するため、飛行場の周辺において障害物のない空域を確保するために設定されます。

ここでは滑走路増設の代表的な配置案（東側配置1、西側配置1、西側配置3）に対して、増設滑走路の制限表面（進入表面、転移表面）が空港周辺の物件に及ぼす影響について確認しました。

水平表面については、滑走路増設案においては現滑走路と比較して変化しないこととしており、検討対象から除外しています。

（制限表面解説はP68コラム参照）

〈検討条件〉

各滑走路増設各の制限表面の諸元は以下のとおりです。

各案の制限表面の諸元

		東側配置1	西側配置1	西側配置3
増設滑走路		精密進入を行う滑走路		精密進入を行わない滑走路
着陸帯幅		300m		150m
進入区域	長さ	3,000m		
	内側底辺の長さ	着陸帯の幅と同じ		
	外側底辺の長さ	1,200m		750m
進入表面	勾配	1/50		1/40
転移表面	勾配	1/7		

〈検討結果〉

配置	周辺物件に対する制限表面（進入表面および転移表面）の抵触状況
東側配置1	丘陵地に大きく抵触することに加え、事業所・住宅等についても他の2案より大きく抵触します。
西側配置1	都市高速2号線に約1.2km抵触し、事業所・住宅等にも抵触します。
西側配置3	他の2案と比較して、事業所・住宅等への抵触は小さくなります。

※空港用地拡張に伴う物件は含みません。

2. 現空港における滑走路増設について

3)滑走路増設の代表的な配置の特徴

(1)航空機騒音の影響予測

滑走路増設に伴う航空機騒音影響予測では、現在の告示(第1種区域)より騒音影響が拡大します。

(2)地下鉄アクセス

滑走路増設の東側配置1では、国内線及び国際線のターミナルビルが空港西側に集約されることから、現在の空港アクセスの水準を確保する対策として、天神・博多等の福岡都心と現在の国内線ターミナルビルを結んでいる福岡市営地下鉄1号線の改良を行い、西側の新ターミナルビルへの直接乗り入れを行うことが考えられます。

地下鉄の整備ルート案としては、大きく分けて現在の福岡空港駅から延伸する案や、博多駅と福岡空港駅の間で分岐する案が考えられます。

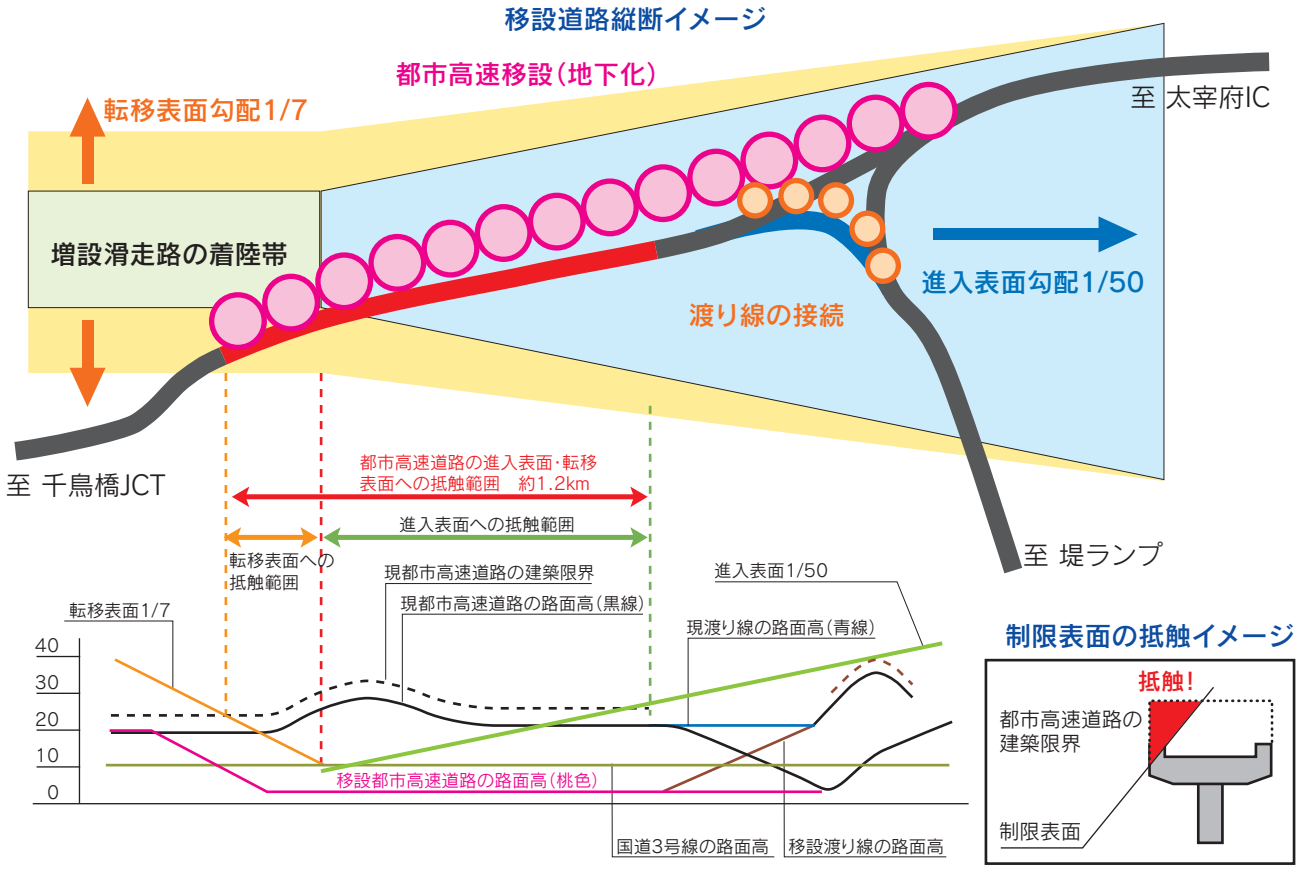
2. 現空港における滑走路増設について

3)滑走路増設の代表的な配置の特徴

(3)福岡都市高速道路への影響

滑走路増設の西側配置１では、増設する滑走路の制限表面（進入表面や転移表面等）が既存の福岡都市高速道路２号線の構造物及び道路空間として必要な建築限界に抵触します。

このため、抵触区間については都市高速道路の付け替えが必要となります。ここでは検討の一例として、都市高速道路の高さを下げることで制限表面をクリアさせる道路案を示しました。この案から都市高速道路を付け替える場合に生じる課題を整理しました。



都市高速道路を付け替えるには、既存区間の撤去・取り壊し、新設区間と既存区間の走行面の片勾配のすりつけなどが必要なことから通行止めは不可避と考えられます。

なお、通行止め期間中は都市高速道路を利用していた交通が国道３号や県道に分散し、極度の交通渋滞を発生させ、福岡都市圏の経済活動に大きな影響を与えるほか、周辺のその他の生活道路にも影響が及ぶことが予想されます。

2. 現空港における滑走路増設について

3）滑走路増設の代表的な配置の特徴

3. 新空港について

1）新空港の基本的な考え方の整理

検討プロセス

PIステップ2までに検討、整理された事項を踏まえて、新空港候補地ゾーン選出に必要な前提条件を検討し、さらに地形、環境、気象、運航などの条件も加味して候補地ゾーンを選出しました。検討プロセスは、以下のとおりです。

1.新空港候補地ゾーン選出に必要となる前提条件の検討

各対象施設の前提条件、施設配置

2.新空港候補地ゾーンの検討

(1)候補地検討対象範囲の選定

検討対象範囲：博多駅から30km、福岡都市圏

(2)検討対象メッシュの選出

選出条件 第1段階

- 地形条件
  - 地形起伏量（起伏量150m以内）
  - 水深（平均水深25m以浅）
- 社会環境条件
  - 市街化区域面積比率 1%以下
  - 建物用地面積比率 5%以下

1km²メッシュにより対象地域を選出

選出条件 第2段階

空港用地を配置したときに、空港標点が配置可能で、かつ海上・沿岸域では制限表面（水平表面片側・進入表面両側）の確保が可能なメッシュを選出（平均水深は20m以浅に限定）

検討対象メッシュ選出

(3)候補地ゾーンの選出

検討対象候補地ゾーンの設定

検討対象とする候補地ゾーンの設定

候補地ゾーン選出

選出条件

気象、制限表面、運航空域、環境、航空機騒音等を考慮した候補地ゾーンの選出

候補地ゾーンの選出

3.候補地ゾーンの特徴

周辺自然・都市環境 / 地形・水深 / 利便性 / 制限表面 / 社会環境 / 自然環境 / 建設条件

新空港候補地ゾーン選出に必要な前提条件の検討

PIステップ2までに明らかになった「地域から見た将来の福岡空港の役割」、「航空需要予測の見通し」、「現空港の需給逼迫性」を踏まえて、新空港において備えておくべきと考えられる各対象施設の前提条件(対象施設・諸元・考え方)、および設定した前提条件から考えられる施設配置を以下に示します。

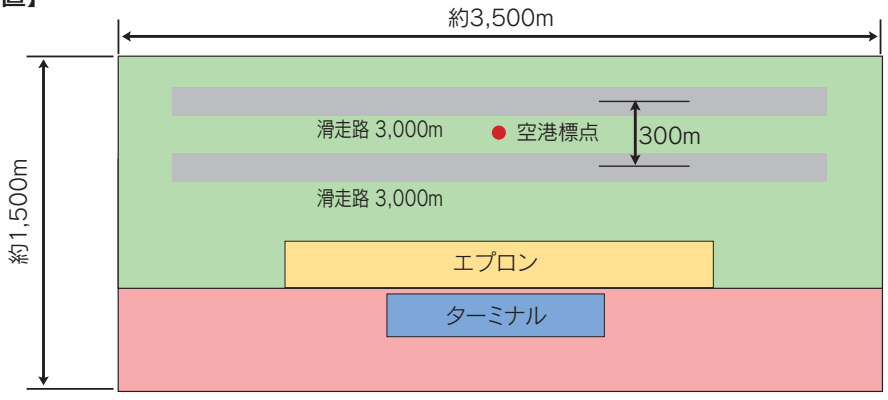
なお、前提条件は今後の検討により変更する場合があります。

【新空港の前提条件】

対象施設	諸　元	考え方
滑走路	本数	平行滑走路 2本〔クロースパラレル〕 (滑走路処理容量、空港運用の柔軟性及び非常時などを考慮して2本を設定)
	滑走路長	滑走路長　3,000m (国際航空ネットワーク形成に向けて3,000mを設定)
	滑走路間隔	滑走路間隔　300m (管制方式基準を参考に設定)
誘導路	誘導路種別	二重平行誘導路・エプロン誘導路の設置 (国内既存の国際空港の実態から設定)
エプロン	施設規模	規模に見合う用地確保(国内線・国際線)
	スポット数	ローディングスポット・ナイトステイスポット・予備スポット確保(国内線・国際線)
	GSE置場	規模に見合う用地確保(国内線・国際線)
ターミナル地域	旅客取扱施設	規模に見合う用地確保(国内線・国際線)
	道路・駐車場	
	貨物取扱施設	
	その他	給油施設・管理施設・小型機施設などの規模に見合う用地確保
航空保安施設	航空保安施設	空港運用で必要となる施設の規模に見合う用地確保

※GSEとは航空機の運航に必要な地上支援設備(Ground Support Equipment)のこと。
※施設規模の想定は滑走路増設案の考え方に準じている。

【新空港の施設配置】



クロースパラレル方式

3. 新空港について

2)新空港候補地ゾーンの検討

候補地検討対象範囲の選定

新空港の候補地検討対象範囲は、現在の福岡空港の立地特性や近隣空港との立地関係などを考慮し、以下のように選定しました。

博多駅から30km内で、福岡都市圏を候補地検討対象範囲として選定

■現在の福岡空港の立地に関する特徴は以下のとおり整理できます。

・都心に近接し、福岡都市圏の中心に立地している。

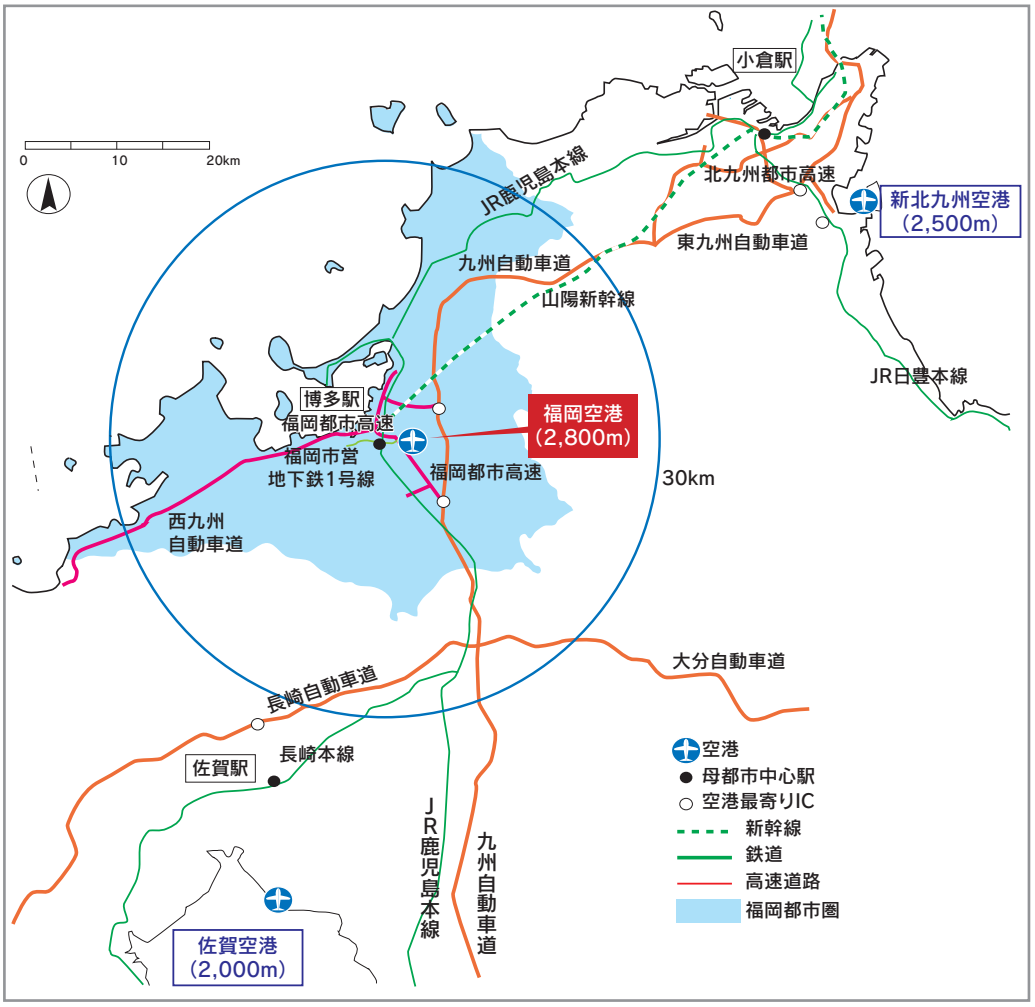
・鉄道、都市高速道路により都心と直結しており、母都市および周辺都市からのアクセスもよい。

■以上の現福岡空港の特徴を踏まえて、以下の理由により「博多駅から30km内の福岡都市圏」を候補地検討対象範囲として選定しました。

・北部九州地域において、近隣空港(新北九州空港、佐賀空港)と適度な位置関係であること。(下図参照)

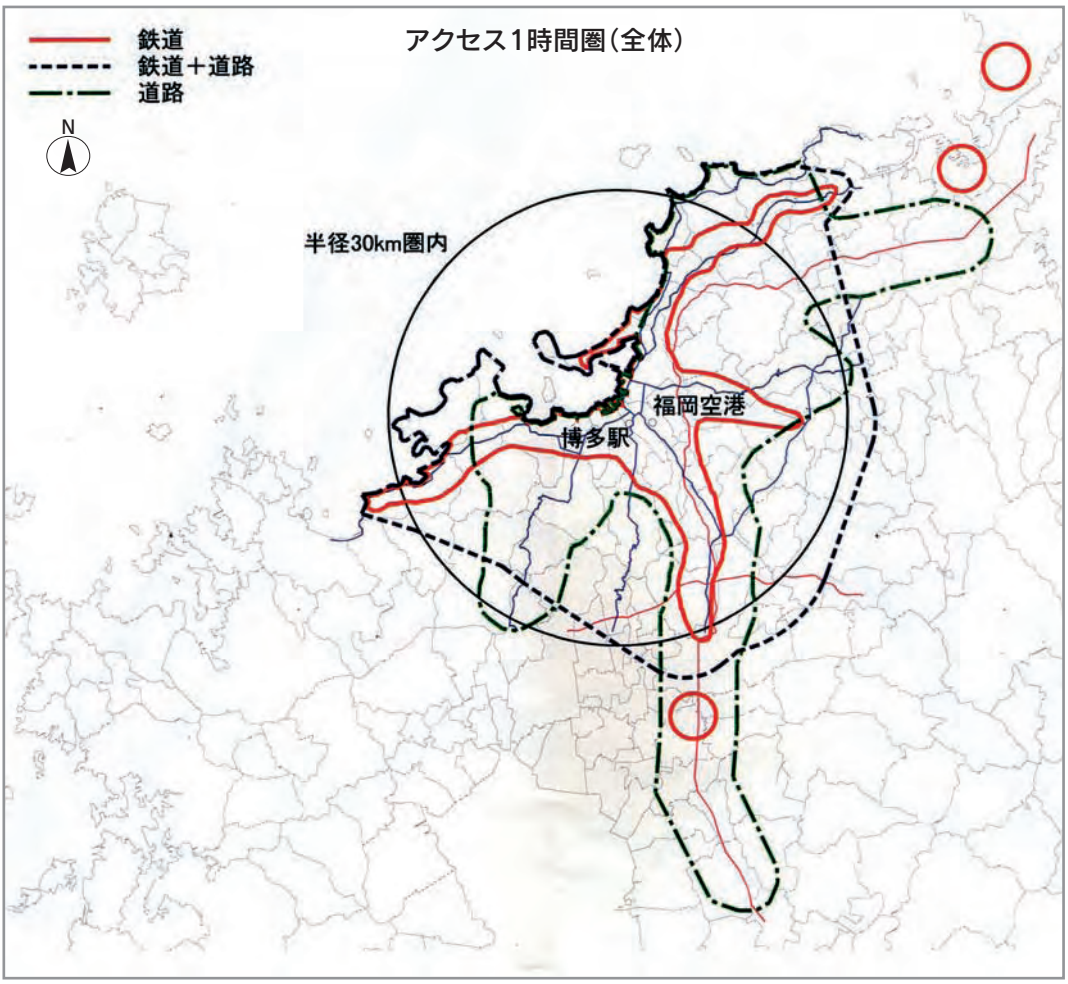
・需要の多い地域である福岡都市圏内に立地すること。(下図参照)

・旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。(次頁図参照)



3. 新空港について

2）新空港候補地ゾーンの検討



コラム11 福岡都市圏について

福岡都市圏は地理的に近接し、歴史的にもつながりが深く、就業・購買・医療・教育・娯楽など、住民の日常社会生活面で一体と認められる以下の9市10町を圏域としています。

・福岡市
・筑紫地域（筑紫野市、春日市、大野城市、太宰府市、那珂川町）
・粕屋地域（古賀市、宇美町、篠栗町、志免町、須恵町、新宮町、久山町、粕屋町）
・宗像地域（宗像市、福津市）
・糸島地域（前原市、二丈町、志摩町）

福岡都市圏では、圏域の総合的かつ一体的な発展を図るため、道路等交通基盤整備や水、福祉、環境等の都市圏に共通する課題についての取り組みが進められています。

（福岡都市圏ホームページより）

3. 新空港について

2)新空港候補地ゾーンの検討

検討対象メッシュの選出

候補地検討対象範囲から検討対象メッシュを選出するにあたり、まず、以下の4つの条件を設定しました。

検討対象メッシュは、候補地検討対象範囲を3次メッシュ区画に分割し、設定した条件に基づいて国土数値情報のメッシュデータを処理することにより選出します。

■標準的な工法、工費で空港建設の可能性を検証するためには、候補地における土地の起伏量や水深の規模が適切な範囲内であることが必要です。

地形条件:起伏量150m以内(陸域)

丘陵地に立地する広島空港(起伏量155m程度)、秋田空港(起伏量120m程度)、高松空港(起伏量75m程度)を参考に、**起伏量が150m以内のメッシュを選出**します。

水深条件:平均水深25m以浅(海域)

海上埋立空港である関西国際空港2期工事(平均水深20m程度)、中部国際空港(平均水深6m程度)、神戸空港(平均水深17m程度)、および候補地検討範囲の水深状況を勘案し、**平均水深25m以浅のメッシュを選出**します。

■空港立地の可能性を検証するためには、空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること、また、土地利用計画、道路計画、用途地域指定など他の法定または公的計画などと整合が図られているか、図られる見込みがあることが必要です。

市街化区域面積比率: 1%以下

空港は市街地の近くに立地する方が利便性の面で有利となります。しかし、市街地周辺では公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難であるとともに、航空機騒音の影響が大きくなります。したがって、ここでは検討対象個所に対する土地利用の前提条件として**市街化区域面積比率1%以下のメッシュを選出**します。

建物用地比率: 5%以下

市街化区域外での住宅地を検討対象からできる限り除外するために、ここでは**建物用地面積比率5%以下のメッシュを選出**します。

解 説

■メッシュデータについて

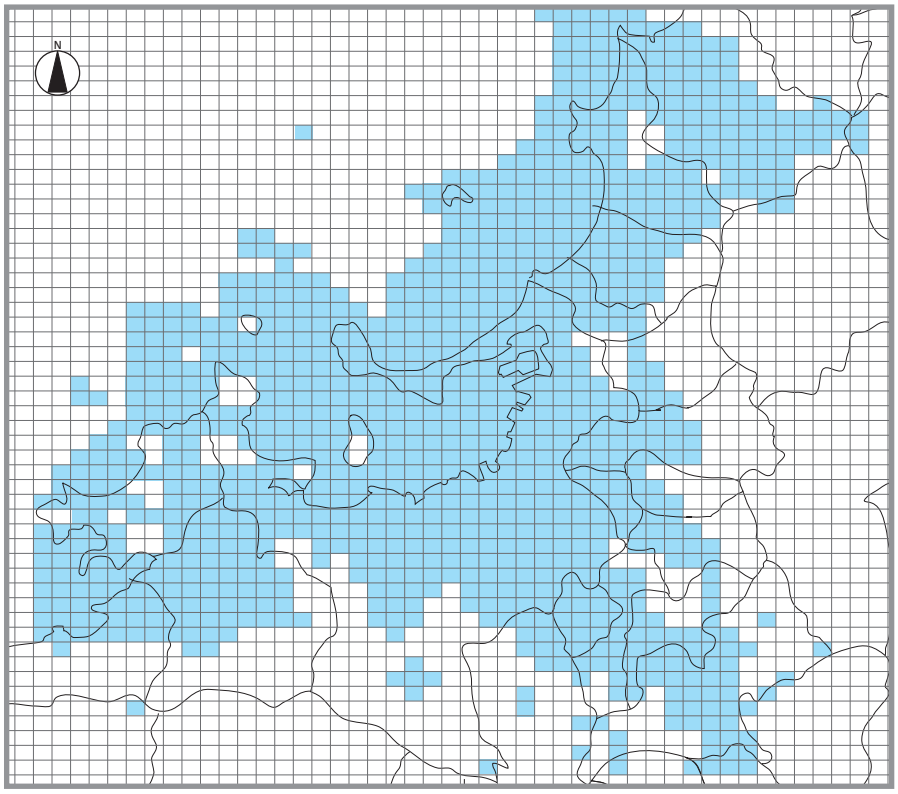
メッシュデータとは、地図上の情報デジタル化、各種統計情報の表示のために地図上の経緯度方眼として定められた地域メッシュのことです。国土数値情報のメッシュデータは、総務省が定めた統計に用いる標準地域メッシュおよび標準地域メッシュレコードに従って、それぞれの区域に関する統計データを編集したものです。

・1次メッシュ区画:東経100度、北緯0度を基準とし、各度の経線と、偶数緯度及びその間隔を3等分した緯線とで縦横に分割した区域。
・2次メッシュ区画:1次メッシュ区画を緯線方向及び経線方向に8等分してできる区域。
・3次メッシュ区画:標準(基準)地域メッシュとも呼ばれ、2次メッシュ区画を緯線方向及び経線方向に、10等分してできる区域、1区画が緯度30”、経度45”で区分された区画で、一辺1kmに相当する。

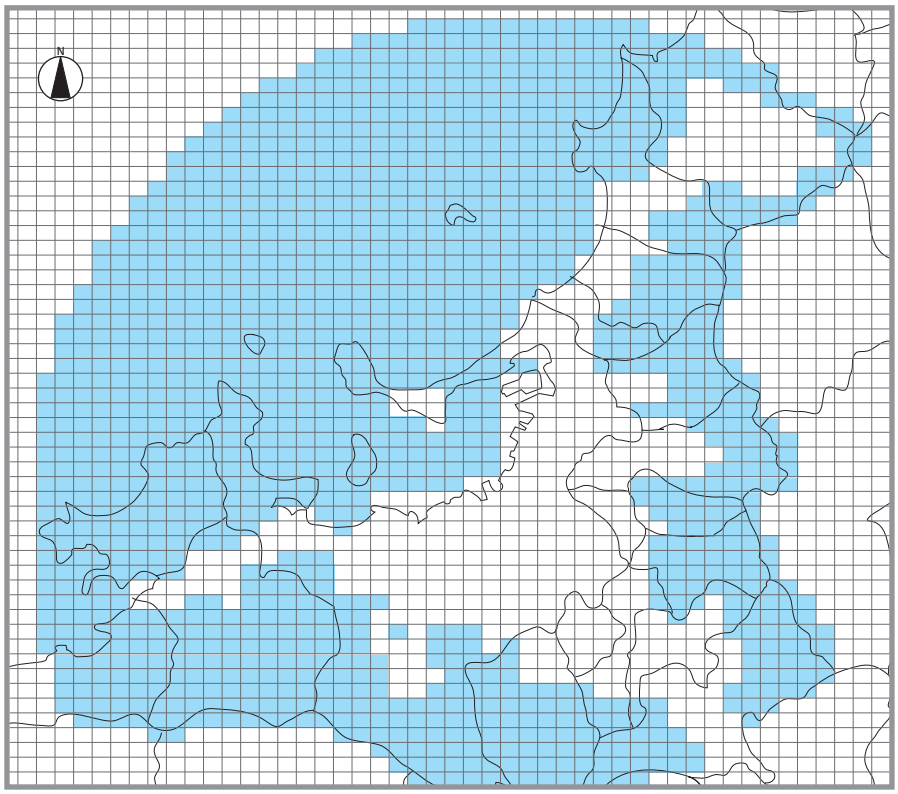
■4条件による検討対象メッシュの選出結果

設定した4条件による検討対象メッシュの選出結果を条件毎に以下に示します。

起伏量150m以内、
水深25m以浅の
選出結果



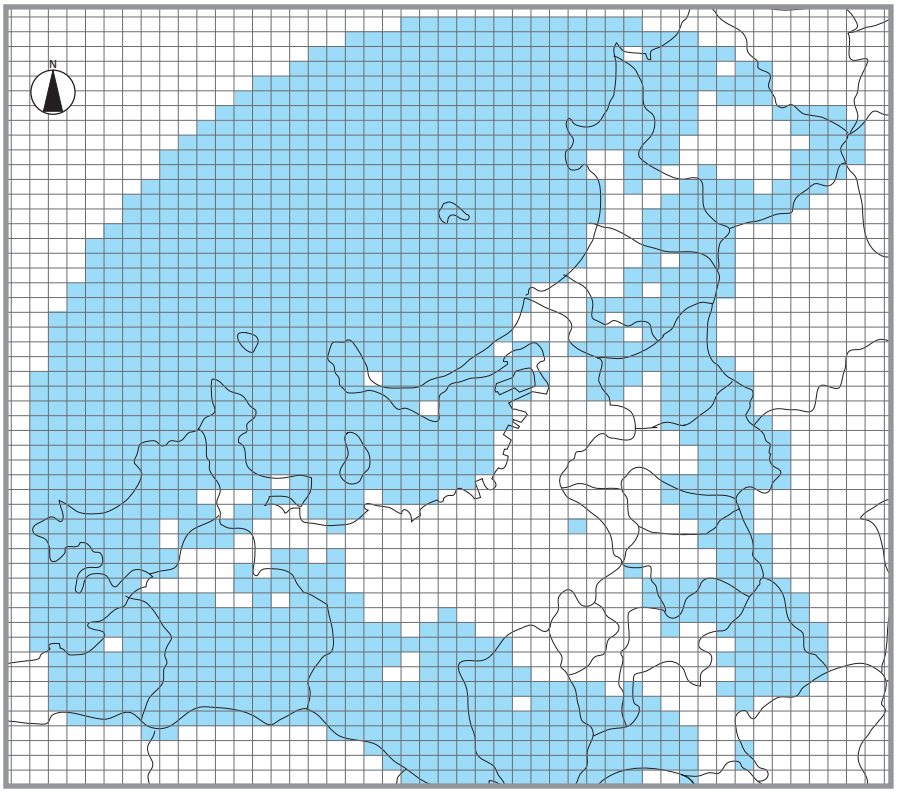
市街化区域
面積比率1%以下の
選出結果



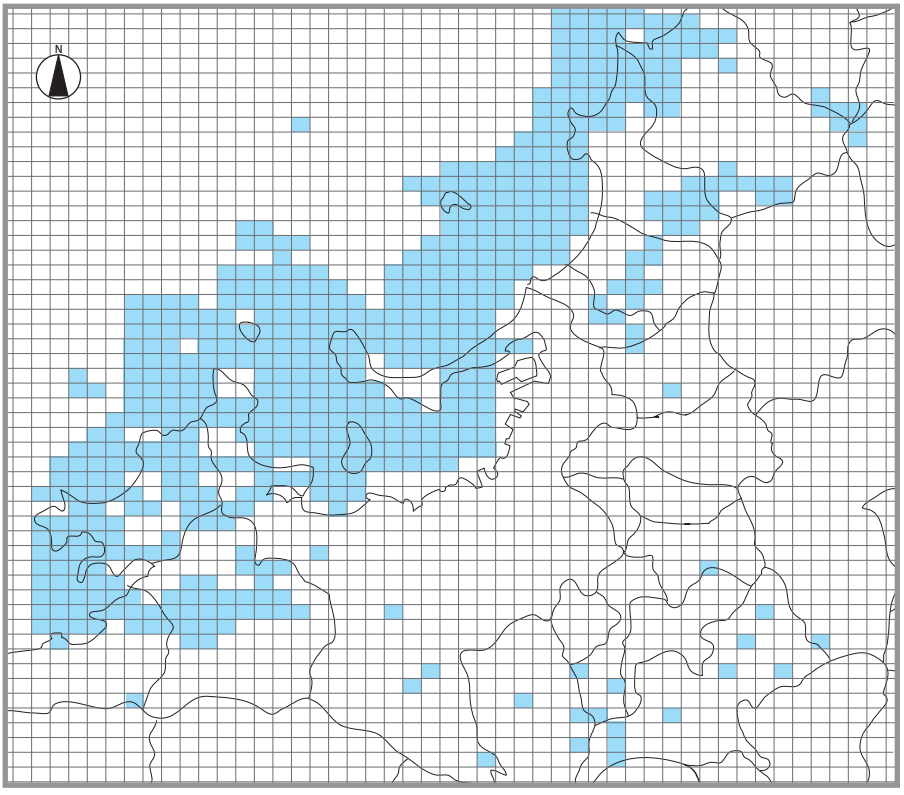
3. 新空港について

2)新空港候補地ゾーンの検討

建物用地面積
比率5%以下の
選出結果



4条件全てを満足する
検討対象メッシュの
選出結果



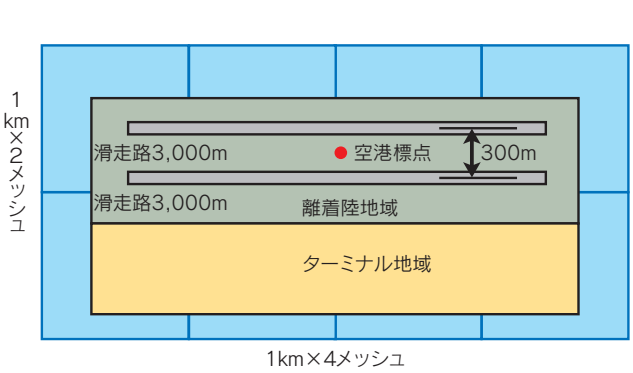
■さらなる検討対象メッシュの絞り込み

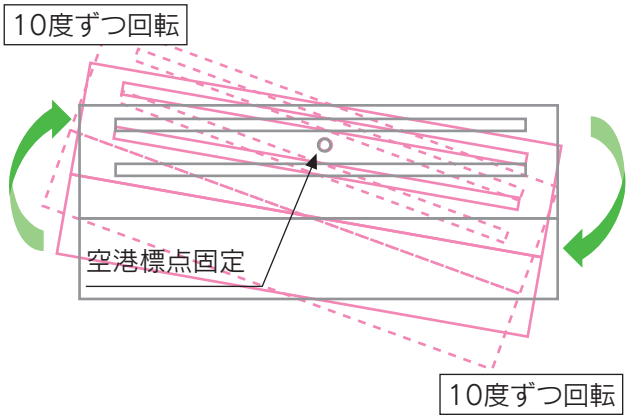
下図に示すように、新空港の規模は前述の前提条件から概ね1km²メッシュで8(4×2)メッシュの範囲に及ぶものと想定されます。よって、まず前ページの4つの条件によって選出した検討対象メッシュから、4×2程度の塊を形成するメッシュを抽出しました。

さらに、端部メッシュに空港標点を配置すると空港用地がメッシュ範囲から大きくはみ出すことから、外縁の1メッシュを除いた内側のメッシュを空港標点の配置を検討するメッシュとし、以下に示す条件により、さらなる検討対象メッシュの絞り込みを行いました。

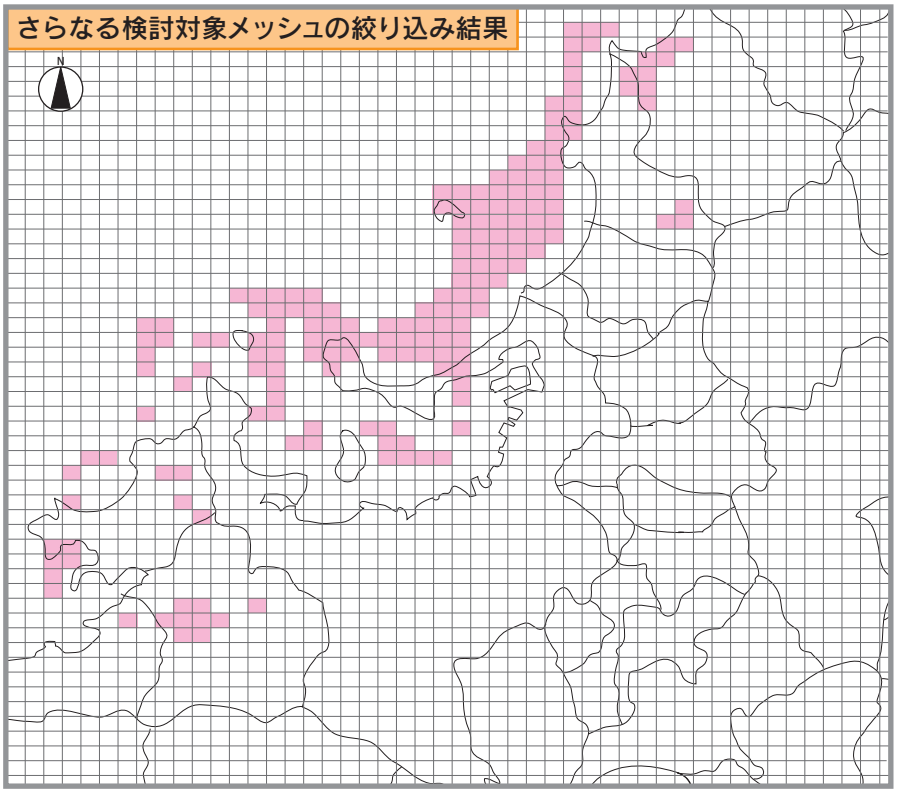
なお、絞り込みは1メッシュ内で100m毎に空港標点を配置・固定し、空港形状を10度刻みで回転させる方法により、1メッシュに対して10列×10列×36方位=3,600ケースを検証しました。

①地形条件 : 空港用地内において、起伏量が150m以内
②水深条件 : 空港用地内において、平均水深が20m以浅
③海域条件 : 博多湾内の航路を含むメッシュは対象外
④制限表面 : 海上・沿岸域では水平表面(片側)および進入表面(両側)を確保





さらなる検討対象メッシュの絞り込み結果



3. 新空港について

2)新空港候補地ゾーンの検討

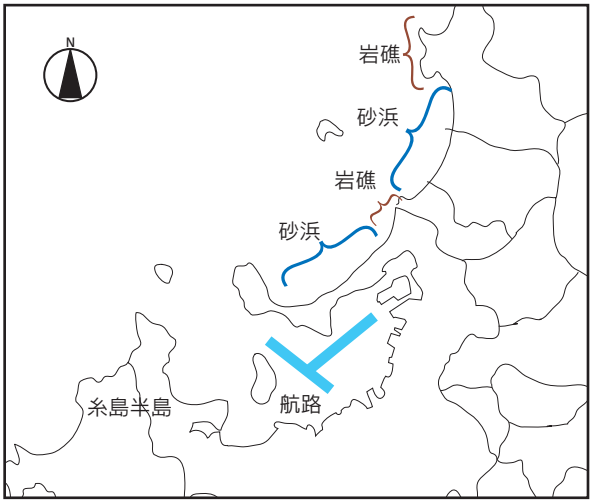
候補地ゾーンの選出

(1)検討対象候補地ゾーンの設定

これまでに選出した検討対象メッシュをもとにして、検討対象候補地ゾーンを設定します。ここではおもに、メッシュの近接状況や沿岸部の地象状況に着目して設定を行いました。

■設定条件

エリア		設定条件
海上・沿岸域	湾外西	糸島半島沖に点在する検討対象メッシュについて、近接しているメッシュの塊をゾーンと設定
	湾外東	当該海域の沿岸部は、右図のとおり砂浜と岩礁が拡がっている。よって、沿岸部の地象状況によりゾーンを設定
	湾　内	当該海域には右図のとおり主要航路が存在する。よって、航路の北側と南側にゾーンを設定
陸　域		各メッシュを地域別にまとめてゾーン設定

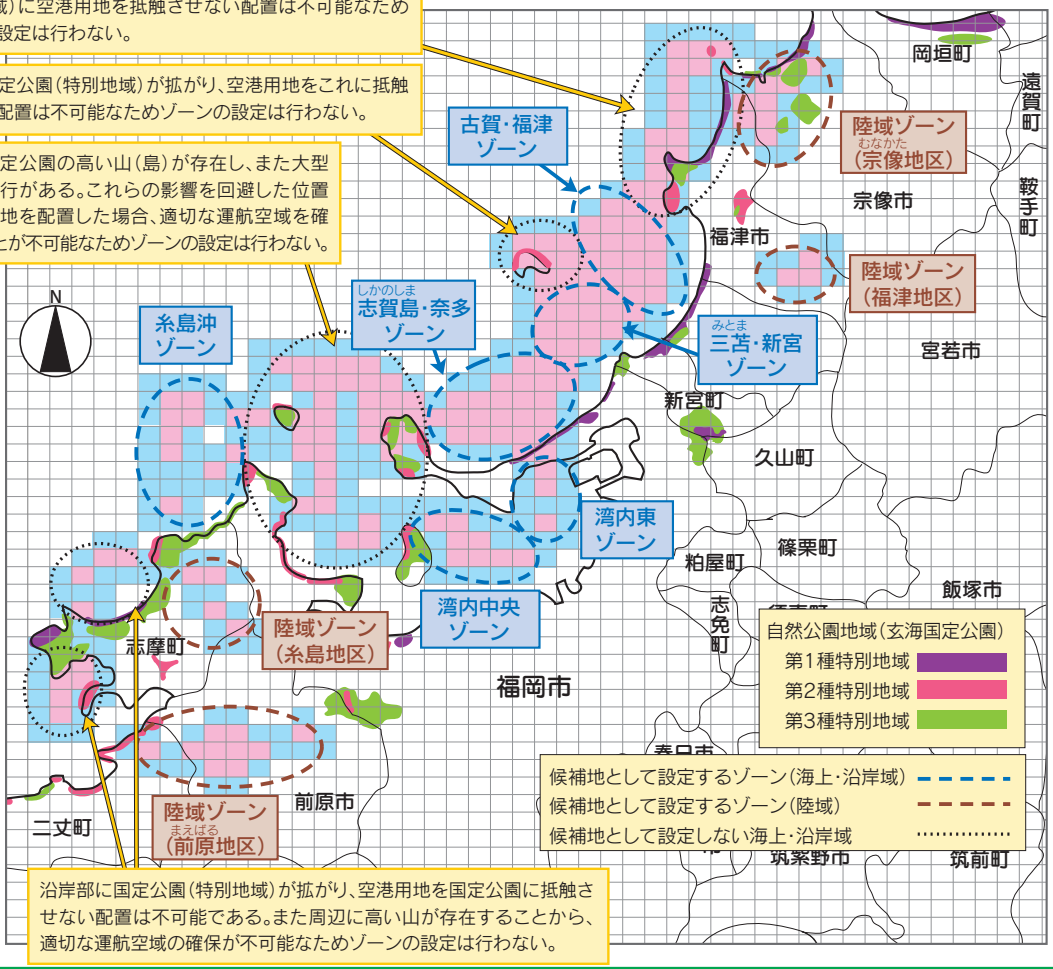


■設定結果

本海域北側エリアは都心部からのアクセス距離が最も遠く、水深についても優位性がない。また、南側エリアでは国定公園(特別地域)に空港用地を抵触させない配置は不可能なためゾーンの設定は行わない。

相島に国定公園(特別地域)が拡がり、空港用地をこれに抵触させない配置は不可能なためゾーンの設定は行わない。

周辺に国定公園の高い山(島)が存在し、また大型船舶の航行がある。これらの影響を回避した位置に空港用地を配置した場合、適切な運航空域を確保することが不可能なためゾーンの設定は行わない。



注)赤メッシュ(■)は、空港標点(滑走路の中心となる点)が配置可能な範囲を示しています。青メッシュ(■)は赤メッシュに空港標点を配置した場合に大きさ約1.5km×約3.5kmの空港用地が及ぶ範囲を示しています。

沿岸部に国定公園(特別地域)が拡がり、空港用地を国定公園に抵触させない配置は不可能である。また周辺に高い山が存在することから、適切な運航空域の確保が不可能なためゾーンの設定は行わない。

3. 新空港について

2)新空港候補地ゾーンの検討

(2)候補地ゾーンの選出条件

設定した検討対象10ゾーンから、候補地ゾーンを選出するため、滑走路配置の可能性に係わる基本的な選出条件(気象、制限表面・運航空域、環境、航空機騒音の影響)を設定しました。

■気象を考慮した選出条件

ウインドカバレッジ(許容横風分力20ノットを超えない風の割合)が95%以上確保されること

航空機は風に向かって離着陸を行いますが、横風が一定限度以上の場合には離着陸ができません。

したがって、滑走路方向は横風により航空機の離着陸ができなくなる頻度が少なくなる方向に設定することが望まれます。

ある滑走路について許容横風分力を超えない風の割合をウインドカバレッジとよび、ウインドカバレッジが大きくなる方向に滑走路を配置することが必要となります。

空港として最低限必要なウインドカバレッジはICAO ANNEX14(国際民間航空条約第14付属書)に記載されており、許容横風分力20ノット、ウインドカバレッジ95%以上と勧告されています。

今回は、右図に示すとおり、設定した検討対象ゾーンの周辺にある風観測施設の既往データを参考にして検討を行いました。

コラム12 ウインドカバレッジについて

■最大許容横風分力

右表のとおり、計画段階での最大許容横風分力は滑走路長ごとに規定されています。

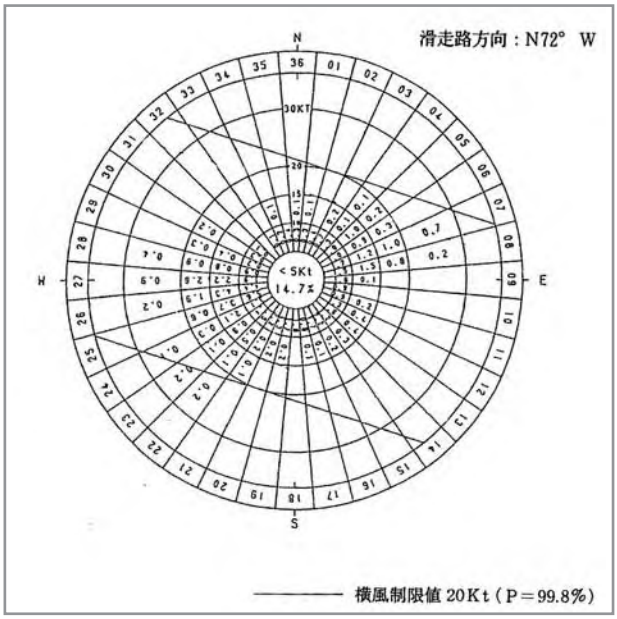
滑走路長	許容横風分力
1,500m以上	20ノット(10.3m／sec) (注)不十分な摩擦係数時折経験される場合は13ノット(6.7m／sec)
1,200m以上1,500未満	13ノット(6.7m／sec)
1,200m未満	10ノット(5.2m／sec)

■ウインドカバレッジの算出方法

空港の予定地またはその付近での風向、風速について、1日8回以上、3カ年に亘る観測結果を、風向は32方位または16方位に、風速は5ノット単位で分割し、それぞれの出現頻度として右図の例に示すような図を作成します。

この図において、滑走路方向に許容横風分力の円に接する2本の直線を引き、この2本の直線に囲まれた部分の出現率を総計します。

これがウインドカバレッジであり、現在では一般的にコンピュータを使って計算しています。



3. 新空港について

2)新空港候補地ゾーンの検討

■制限表面・運航空域を考慮した選出条件

必要な制限表面および適切な進入・出発空域が確保されること

制限表面は、航空機の安全な運航を確保し、かつ飛行場周辺の障害物の増大等により飛行場が使用不可能になることを防止するため、飛行場の周辺において障害物のない空域を確保するために設定するものです。また、適切な進入経路や出発経路が確保されることも安全の運航のためには必要です。

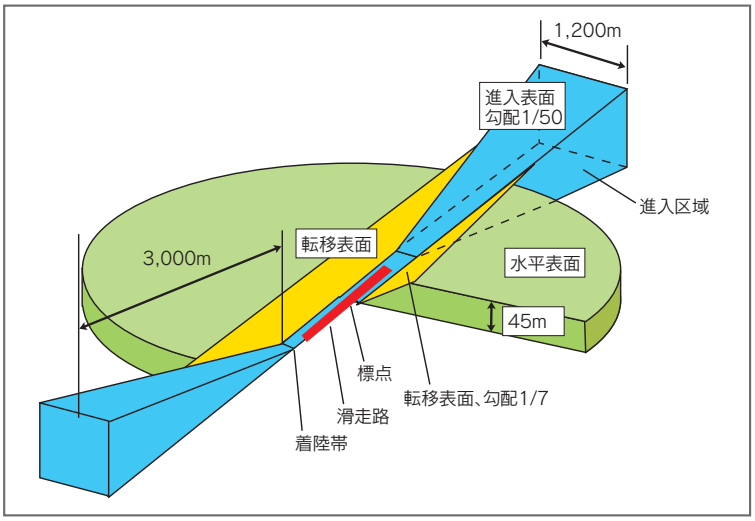
コラム13 制限表面について

空港に離着陸する航空機の安全運航を確保するため、空港周辺の一定の上部空間を建造物、立木のない無障害の状況にしておく必要があります。この目的のために設定されるのが制限表面であり、制限表面は確保されるべき空間の底面を示しています。制限表面において重要なことは、公共用飛行場では制限表面に抵触する物件の設置が「航空法」により禁止されるという私権の制限を課すものであることです。

・進入表面…航空機の離陸直後または最終着陸の際の運航の安全を確保するために物件を制限する表面。
・転移表面…航空機が着陸のための進入を誤ったときに急旋回して離脱する場合などの安全を確保するために物件を制限する表面。
・水平表面…航空機の安全な離着陸経路を確保するために物件を制限する表面。ただし、水平表面については、仮設物、建築基準法に基づく避雷設備、地形または既存物件で航空機の飛行の安全を特に害しない物件は、空港設置者の承認を受けて設置または留置することができる。

注)規定によれば、一定の手続きによって両側の水平表面内に抵触物件の存在が許容されることになるが、今回の候補地ゾーン選出条件では航空機運航がより安全となるよう、少なくとも片側は抵触物件は存在しないことを条件としている。

進入区域	長さ	3,000m
	内側底辺の長さ	300m(着陸帯幅に同じ)
	外側底辺の長さ	1,200m(精密進入を行う場合)
進入表面	勾配	1/50(精密進入を行う場合)
転移表面	勾配	1/7
水平表面	半径	4,000m(滑走路長が2,550mを超える場合)
	標点からの高さ	45m



■環境を考慮した選出条件

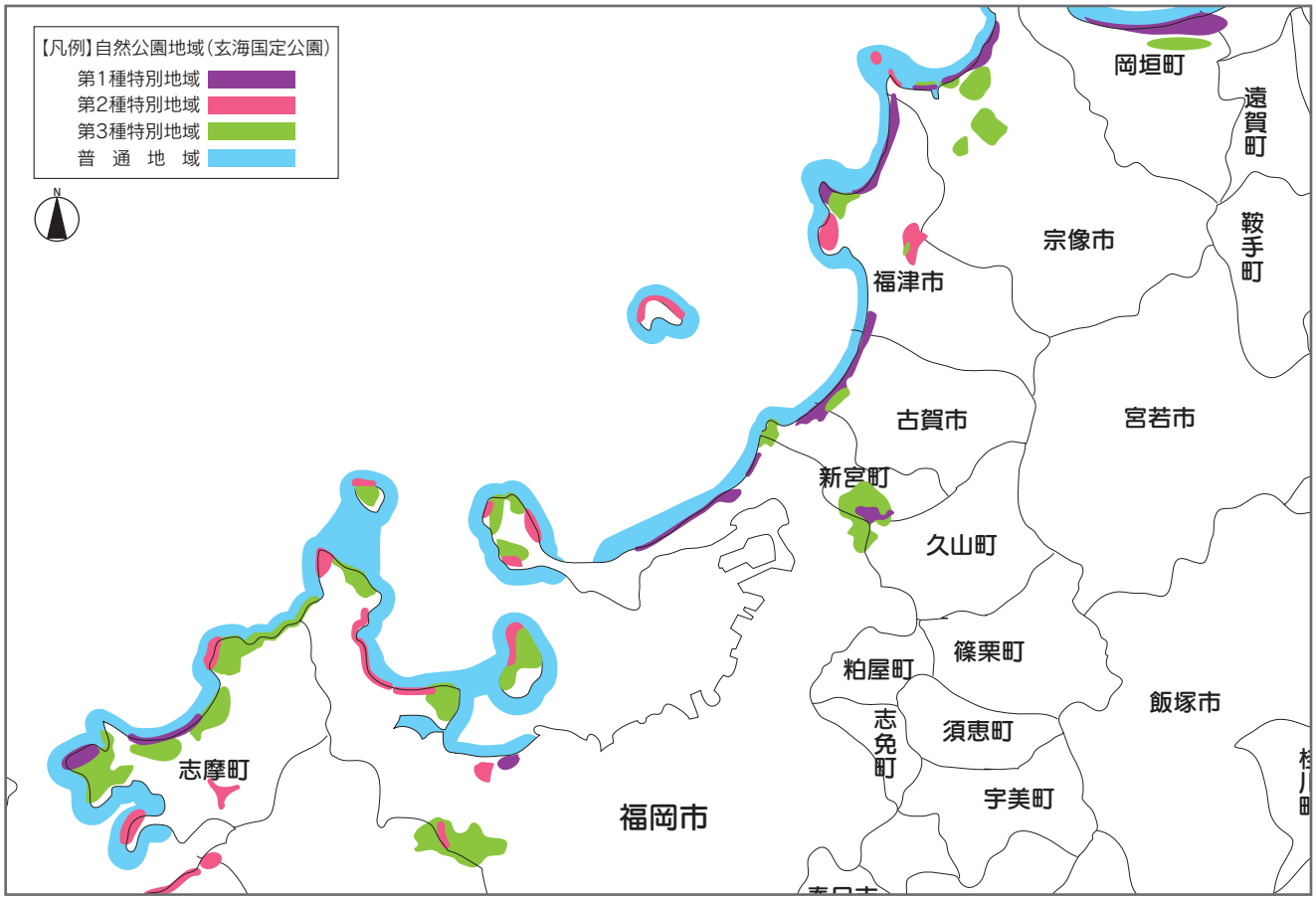
空港用地が玄海国定公園の特別地域に抵触しないこと
制限表面による玄海国定公園特別地域の地形等の改変が生じないこと

検討対象候補地ゾーンの周辺には玄海国定公園が存在し、島を含む陸域部には特別地域が指定されています。特別地域は風致を維持する必要性が高い地域として位置づけられていることから、空港用地や制限表面によってこの地域内の土地の形状変更や樹木の伐採などが生じないように配慮する必要があります。

コラム14 玄海国定公園について

国定公園は「自然公園法」に基づいて指定されるもので、玄海国定公園もその一つです。検討対象候補地ゾーンに隣接する地域の指定状況は、概ね下図に示すとおりです。特別保護地区の指定はありませんが、島を含む陸域部に特別地域、海上部に普通地域が指定されています。各地域は「自然公園法」において、概ね以下のように位置づけられています。

・特別保護地区……特別地域内で特に厳重に景観の保護を図る必要がある地区で、学術研究のための行為など極めて限定された範囲の行為のみが許可される地区。
・第１種特別地域…特別保護地区に準ずる景観を有し、特別地域のうちでは風致を維持する必要性が最も高い地域であって、現在の景観を極力保護することが必要な地域。地域内において土地の形状を変更するなどの行為は許可を要する。
・第2種特別地域…第１種および第3種以外の特別地域であって、地域内において土地の形状を変更するなどの行為は許可を要する。
・第3種特別地域…特別地域の中では風致を維持する必要性が比較的低い地域であって、地域内において土地の形状を変更するなどの行為は許可を要する。
・普通地域……特別地域に指定されていない自然公園の地域（海面含む）であって、地域内において水面を埋め立てるなどの行為は届出を要する。



3. 新空港について

2)新空港候補地ゾーンの検討

■航空機騒音を考慮した選出条件

航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと

周辺地域の環境を保全するためには、航空機騒音の影響が市街地に及ばない滑走路配置とする必要があります。よって、現空港において環境対策の対象となっている第1種区域(加重等価平均感覚騒音レベルWECPNL75以上)が市街化区域に及ばないことを条件としました。

コラム15 航空機騒音について

■航空機騒音の発生のメカニズム

航空機からの騒音発生源は、ファン、圧縮機、タービンなどの回転部分、ジェット排気、燃焼機等のエンジン本体から発生する騒音及び機体が空気中を移動することから発生する騒音とに大別されます。現在までのところエンジン本体からの騒音が大部分を占めています。

■航空機騒音で使用する騒音単位

航空機騒音では、WECPNL(加重等価平均感覚騒音レベル)を使用します。日中(7時～19時)、夕方(19時～22時)、夜間(22時～7時)の3つの時間帯において発生した航空機騒音の回数に、時間帯毎に定めた重みづけ係数(日中は1、夕方は3、夜間は10)を乗じることにより、人への影響が大きい夜間の騒音が日中よりも大きく評価されるように補正したものです。

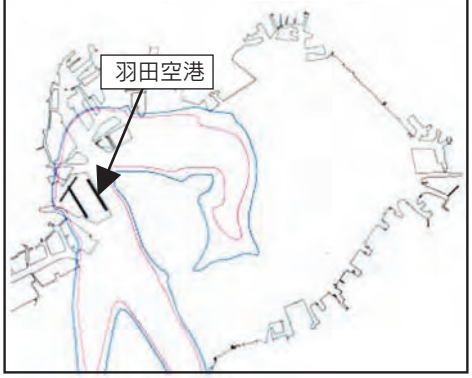
例えば、騒音レベル90デシベル程度である犬の鳴き声(正面5m)を1日15回聞く場合がWECPNLは75に相当します。、1日15回聞く場合とは、前述の重みづけ係数をあてはめると、日中2回、夕方1回、夜間1回聞く場合に相当します。

■航空機騒音が及ぶ範囲の把握

航空機騒音が及ぶ範囲は、騒音コンター図を用いて把握します。滑走路方向、航空機進路、機種によって、騒音コンターの形状や範囲が異なってきます。新空港についても、この騒音コンター図をもとにして今後空港配置を検討していきます。

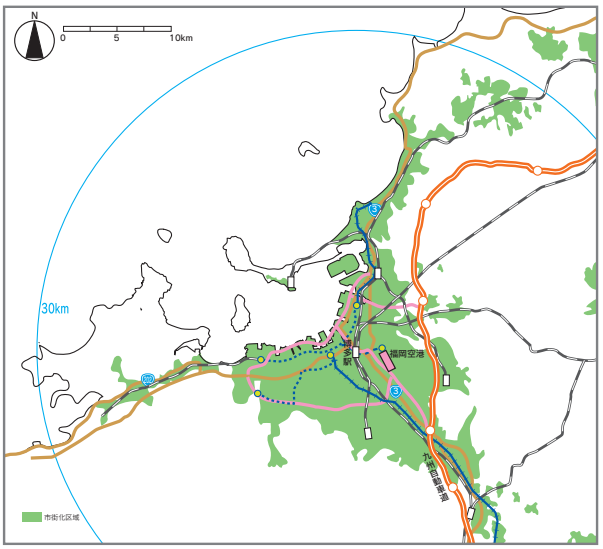
右図に羽田空港の事例を示します。 (国土交通省ホームページより)

沖合展開事業の環境アセスにおけるWECPNLコンター図



コラム16 市街化区域について

「都市計画法」に基づいて指定される都市計画区域は、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、市街化区域(既に市街地を形成している区域と概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を促進する区域)と市街化調整区域(当分の間は市街化を抑制する区域)に区分されています。検討対象候補地ゾーン周辺では右図のとおり市街化区域が指定されています。

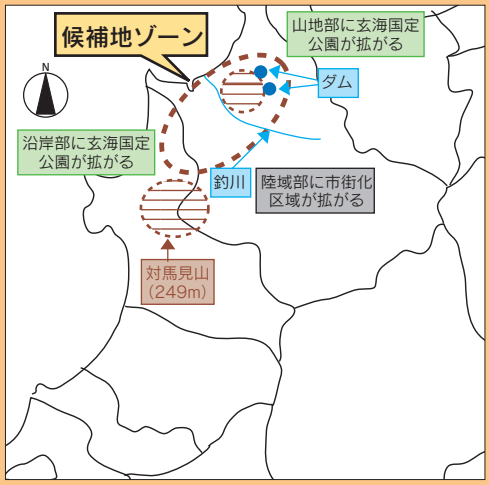


(3)滑走路配置の可能性の検証

検討対象10ゾーンについて、その位置や周辺状況に関する特徴を整理するとともに、前述の基本的な選出条件に基づいて滑走路配置の可能性を検証しました。

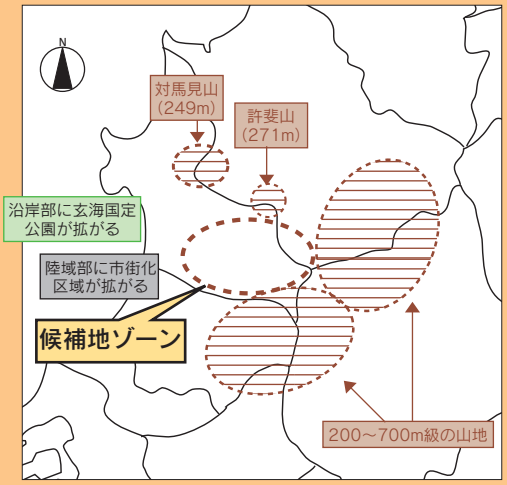
■ 陸域ゾーン

陸域ゾーン(宗像地区)



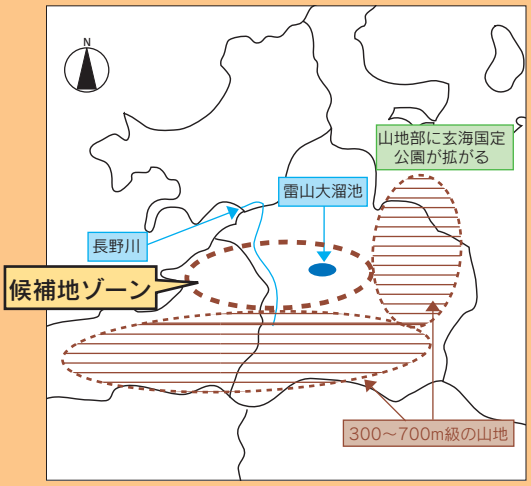
ゾーンの位置	博多駅から30km程度
周辺自然・都市環境	沿岸部や山地部に玄海国定公園が拡がる。ゾーン南側には市街化区域が拡がり、対馬見山が存在する。ゾーン内には釣川(二級河川)、ダム、130m級の山地が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	河川や玄海国定公園に抵触しない空港配置は河川西側の範囲に限定され、その位置に配置した場合、市街化区域へ航空機騒音が及ぶ。都心部からのアクセス条件は他のゾーンより劣る。

陸域ゾーン(福津地区)



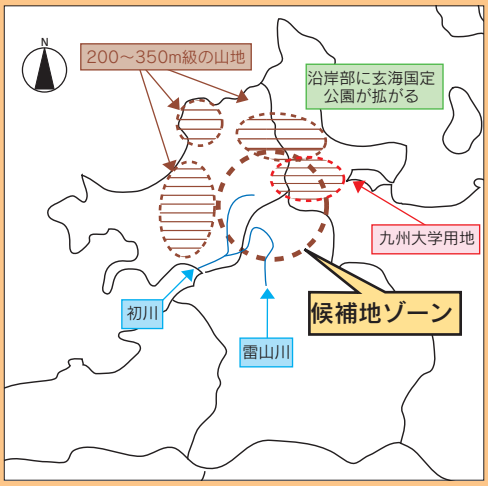
ゾーンの位置	博多駅から20km程度
周辺自然・都市環境	沿岸部には玄海国定公園が拡がる。ゾーン東側には市街化区域が拡がる。北側には対馬見山、許斐山が存在し、南~東側には200m~700mの山地が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	三方を山地に囲まれ、適切な進入・出発経路を確保できない。また、航空機騒音が市街化区域に影響を及ぼす。

陸域ゾーン(前原地区)



ゾーンの位置	博多駅から20km程度
周辺自然・都市環境	山地部に玄海国定公園が拡がる。ゾーン南~東側には300~700mの山地が拡がる。ゾーン内には長野川(普通河川)や雷山大溜池が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	山地の存在により適切な進入・出発経路を確保できない。また、滑走路配置によっては山岳地の玄海国定公園(特別地域)が制限表面に抵触する。河川の付け替えが生じる可能性がある。

陸域ゾーン(糸島地区)



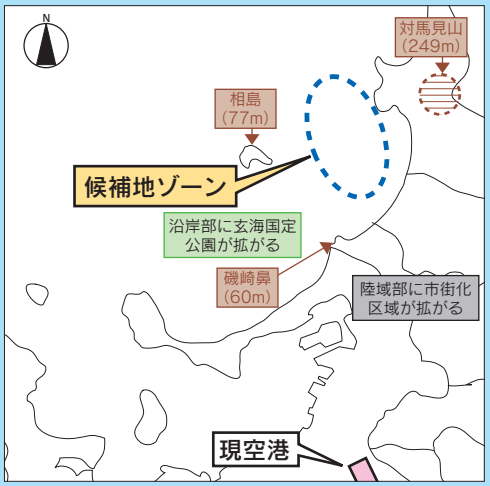
ゾーンの位置	博多駅から20km程度
周辺自然・都市環境	沿岸部に玄海国定公園が拡がる。ゾーン北~西側には200m~350mの山地が拡がる。雷山川(二級河川)や初川(普通河川)、九州大学用地が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	山地の存在により適切な進入・出発経路を確保できない。また、河川の付け替えが生じる可能性がある。航空機騒音が九州大学に影響を及ぼす。

3. 新空港について

2)新空港候補地ゾーンの検討

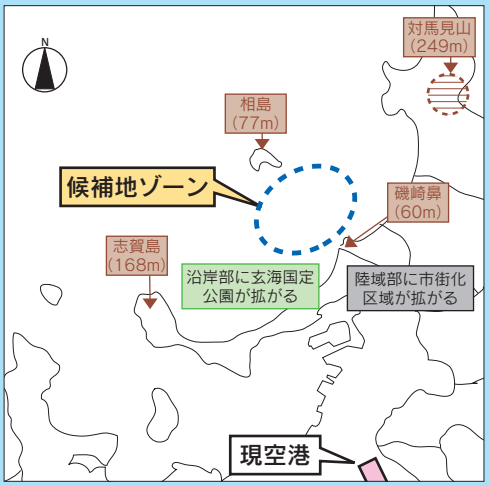
■ 海上･沿岸域ゾーン

古賀･福津ゾーン



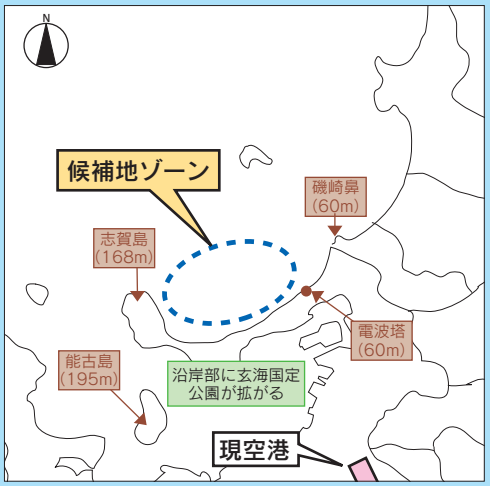
ゾーンの位置	博多駅から25km程度
周辺自然･都市環境	沿岸部の地象は海浜であり、玄海国定公園および市街化区域が拡がっている。ゾーン東側には対馬見山、西側には相島、南側には磯崎鼻が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	滑走路配置は可能であるが、三苫･新宮ゾーンや志賀島･奈多ゾーンと比較して水深条件やアクセス条件が劣り、コストが増加する。

三苫･新宮ゾーン



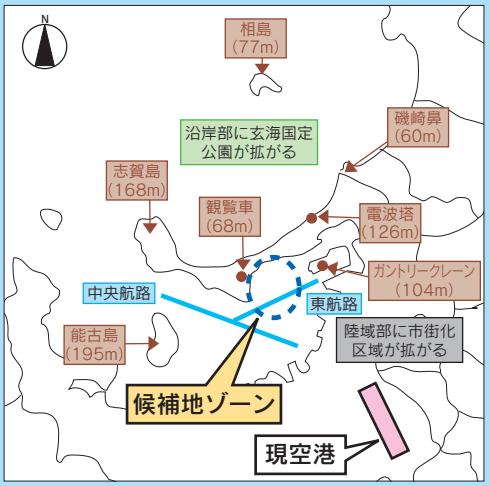
ゾーンの位置	博多駅から20km程度
周辺自然･都市環境	沿岸部の地象は岩礁･海浜であり、玄海国定公園および市街化区域が拡がっている。ゾーン北側には相島、南側には磯崎鼻、東側には対馬見山が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	滑走路配置は可能である。都心部に比較的近く、水深条件やアクセス条件が他の海上ゾーンと比較して優位である。

志賀島･奈多ゾーン



ゾーンの位置	博多駅から15km程度
周辺自然･都市環境	沿岸部の地象は海浜であり、玄海国定公園が拡がっている。ゾーン西側には志賀島、東側には磯崎鼻や電波塔が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	滑走路配置は可能である。都心部に比較的近く、水深条件やアクセス条件が他の海上ゾーンと比較して優位である。

湾内東ゾーン

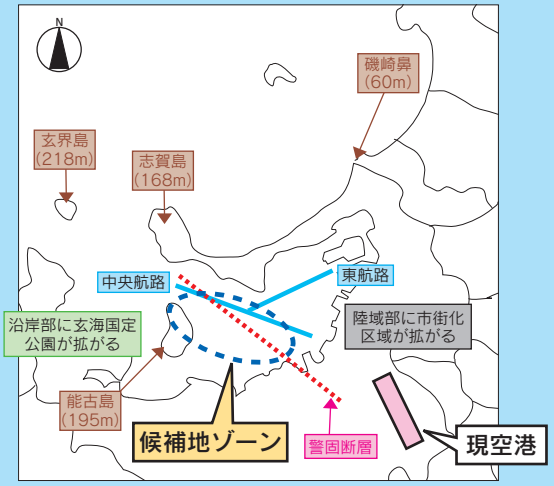


ゾーンの位置	博多駅から10km程度
周辺自然･都市環境	ゾーン北側には玄海国定公園、周辺一円には市街化区域が拡がる。北東側には磯崎鼻、西側には能古島や志賀島が存在する。ゾーン内には東航路が存在し、観覧車やガントリークレーンも近接している。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	滑走路配置によっては観覧車またはガントリークレーンが制限表面に抵触する。航空機騒音の影響が市街化区域に及ばない滑走路配置とした場合、空港用地が東航路上となり、香椎パークポートやアイランドシティの船舶入出港に支障が生じる。

3. 新空港について

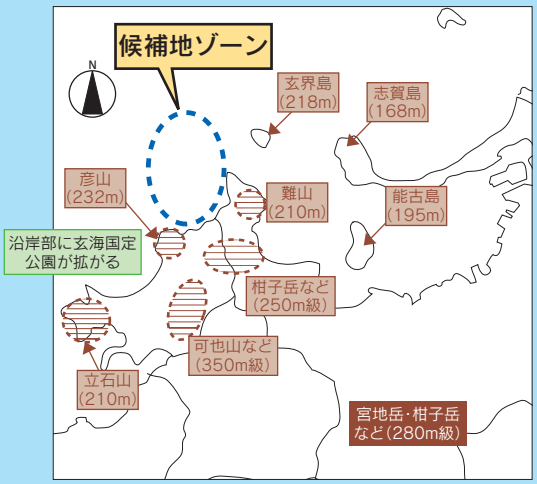
2)新空港候補地ゾーンの検討

湾内中央ゾーン



ゾーンの位置	博多駅から10km程度
周辺自然・都市環境	沿岸部には玄海国定公園、周辺一円には市街化区域が拡がる。ゾーン北側には志賀島や玄界島が存在し、西側に能古島が近接する。ゾーン内には中央航路、警固断層が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	滑走路配置によっては能古島（玄海国定公園特別地域）が制限表面に抵触する。これを回避した場合、警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。

糸島沖ゾーン

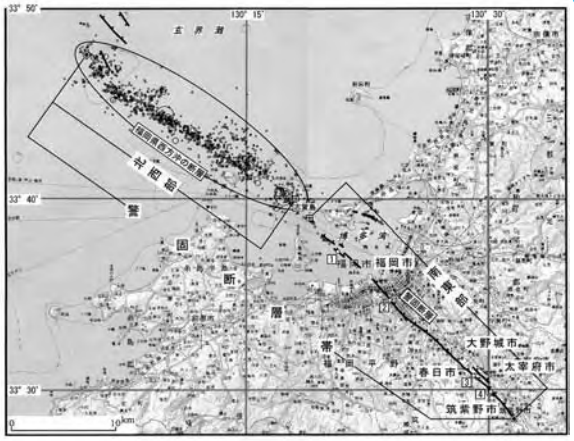


ゾーンの位置	博多駅から25km程度
周辺自然・都市環境	沿岸部には玄海国定公園が拡がる。ゾーン東側には玄界島や志賀島が存在する。南側には230～350m級の山岳地帯が存在する。
選出条件に照らした滑走路配置の可能性、その他の考察	滑走路配置は可能であるが、三苫・新宮ゾーンや志賀島・奈多ゾーンと比較して水深条件やアクセス条件が劣り、コストが増加する。

コラム17 警固断層について

警固断層は筑紫野市付近から北西方向へ博多湾を横切る形で存在することが確認されています。(右図参照、地震調査研究推進本部HPより)

政府地震調査研究推進本部に設置されている地震調査委員会の長期評価(H19.3.19)では、南東部断層の今後30年以内の地震(M7級)発生確率は最大6%と報告されています。これは、国内110ヶ所の主要活断層の中でも10番目に高い確率です。さらに、独立行政法人産業技術総合研究所活断層研究センターが行った新たな試算では、平成17年3月の西方沖地震で受けた圧力を加味した場合、同確率が最大10%に高まることがわかっています。



コラム18 博多港について

博多港は九州・西日本の海の玄関口として、また、アジア・世界につながる拠点港湾として発展しており、鉄道・航空機など多様な輸送手段が連携する国内外の充実した物流ネットワークを形成しています。平成7年には我が国の国際海上コンテナ輸送の拠点となる「中枢国際港湾」に位置づけられています。中でも香椎パークポート地区やアイランドシティ地区は船舶の大型化や貨物のコンテナ化の進展に対応できる重要な港湾機能を有しており、これらの地区の入出港には中央航路および東航路が航行ルートとして利用されています。

3. 新空港について

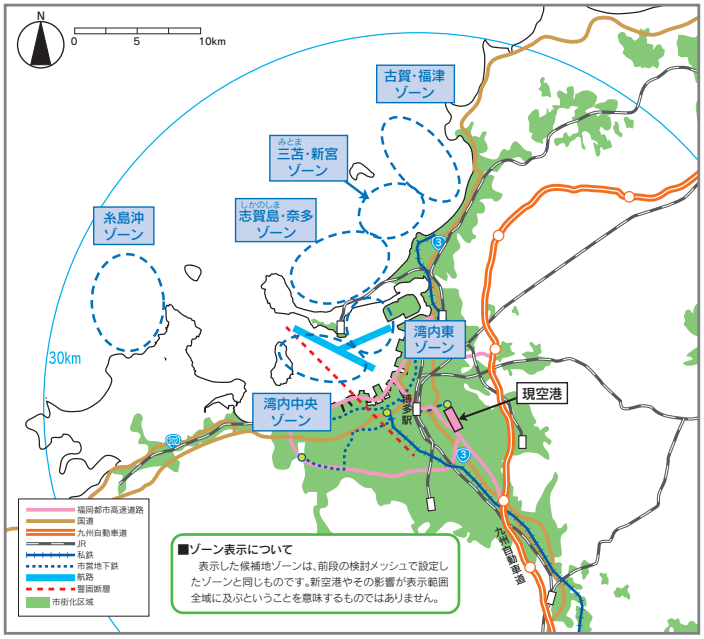
3）新空港候補地ゾーン選出結果と特徴

候補地ゾーンの選出と課題

これまでの検討結果から、候補地ゾーンを選出し、現時点での課題を整理しました。

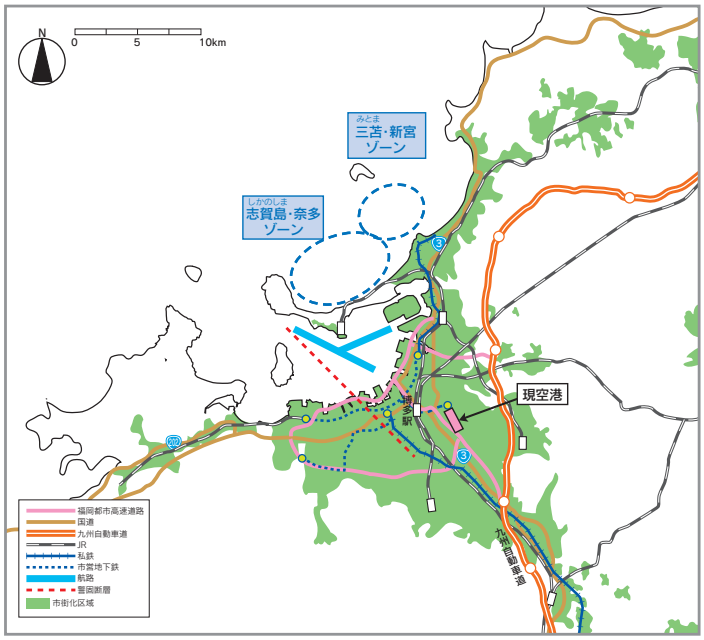
■候補地ゾーンの選出

陸域ゾーン（宗像地区・福津地区・前原地区・糸島地区）については、進入・出発経路と航空機騒音等の基本的条件を満足できないため選出しませんでした。



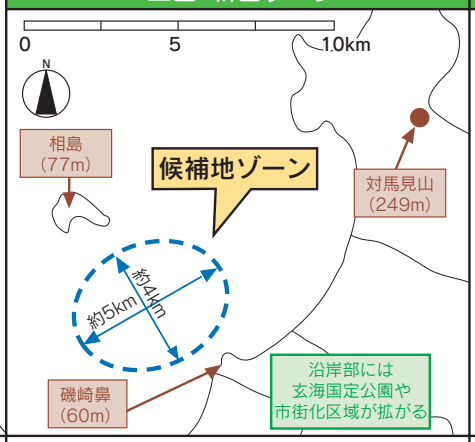
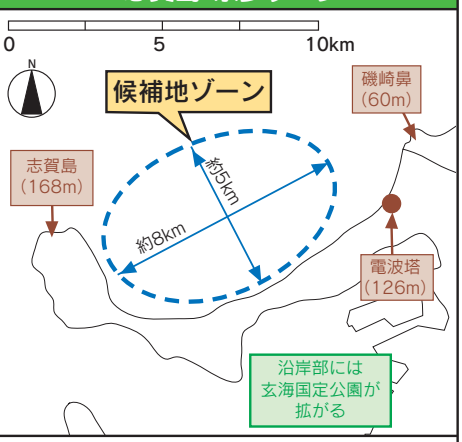
■選出された海域6ゾーンについて、現時点での課題について整理しました。

- ●湾内中央ゾーンについては、必要な制限表面を確保しようとすると、警固断層の直上に空港用地が位置することとなります。
- ●湾内東ゾーンについては、市街地への騒音の影響を回避しようとすると、港湾機能へ影響を与えることとなります。
- ●古賀・福津ゾーン及び糸島沖ゾーンについては、水深が深く、都心からも遠い位置にあります。
- ●現時点においては、「三苫・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンの実現可能性が高いと考えられます。



ゾーンの特徴

選出した6ゾーンの内、現時点において実現可能性が高いと考えられる三苫･新宮ゾーンと志賀島･奈多ゾーンについて、特徴を整理しました。

各案 ＼ 項目			三苫･新宮ゾーン	志賀島･奈多ゾーン
				
周辺自然･都市環境			沿岸部の地象は岩礁･海浜であり、玄海国定公園及び市街化区域が拡がっている。ゾーン北側には相島、南側には磯崎鼻、東側には対馬見山が存在する。	沿岸部の地象は海浜であり、玄海国定公園が拡がっている。ゾーン西側には志賀島、東側には磯崎鼻や電波塔が存在する。
水深条件	ゾーン内赤メッシュの平均水深		平均水深18m程度	
利便性	博多駅からゾーン両端部までの直線距離		15～20km程度	10～15km程度
制限表面	進入表面		確保可能	
	転移表面		確保可能	
	水平表面		滑走路配置によっては、磯崎鼻や相島が抵触する可能性あり（片側確保可能）	滑走路配置によっては、電波塔や志賀島が抵触する可能性あり（片側確保可能）
社会環境	法的規制等	国定公園への抵触状況	陸域に近接して滑走路を配置した場合、空港用地が普通地域に抵触する可能性あり	
	周辺社会基盤への影響	既存周辺施設移設等	移設が生じない滑走路配置が可能	
自然環境	配慮すべきと考えられる事項		自然海岸、藻場、漁場、貴重生物、自然景観など	
滑走路処理容量			利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい	
建設	空港用地面積		約530ha	
	概算事業費		概ね10,000億円 （護岸･埋立、滑走路等の基本施設、ターミナル施設、アクセス施設、漁業補償費用など）	概ね11,000億円 （護岸･埋立、滑走路等の基本施設、ターミナル施設、アクセス施設、漁業補償費用など）
	工事期間		13年程度（漁業補償、環境アセスメント等の期間は含まない）	
	建設上の留意点		冬季の高波浪に対する護岸施工手順･越冬対策、強風による飛沫対策など	

※概算事業費について
概算事業費は、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額であり、今後ステップ4に向けてさらに検討を深めていくことにより、変更する場合があります。

ステップ4に向けて

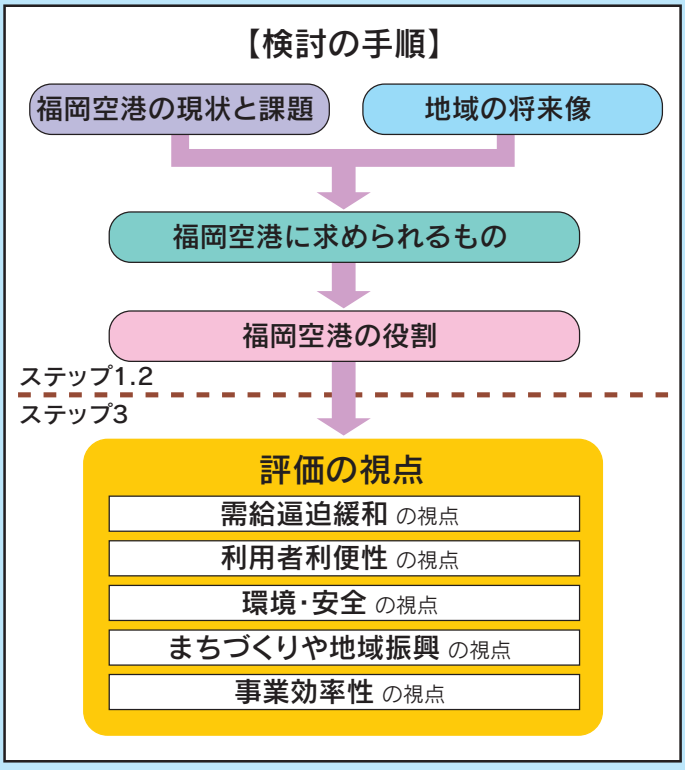
■新空港ゾーンについては、皆様方のご意見を踏まえ、ステップ4において詳細な検討を行います。
■具体的な空港配置について
ウィンドカバレッジ等を踏まえた滑走路方位や、航空機騒音、海浜変形等、周辺地域への影響の程度について検討を行うとともに、ゾーンにおいて具体的な空港用地の配置を示します。
■ウインドカバレッジについて
現在の福岡空港のウインドカバレッジは99.8%程度（2003年3月～2005年2月実績値）であり、今後、滑走路の配置方向の検討を行うにあたっては、ウインドカバレッジのより詳細な検討を行う必要があります。

III

将来対応方策の評価の視点の検討

この章では、第II章「将来需要への対応方策の検討」で示された、各対応方策について、PIステップ4で比較評価を行うための視点について説明します。

「福岡空港の現状と課題」及び「地域の将来像」から導き出された「福岡空港の役割」を基に、PIステップ1、2で皆様から頂いた評価に関する意見を踏まえつつ、将来対応方策を比較評価していくにあたって基本となる5つの視点を設定します。



Ⅱ章 将来需要への対応方策の検討

Ⅲ章 将来対応方策の評価の視点の検討

これまでの検討状況 P78

評価の視点の設定 P84

評価項目の例示 P85

Ⅳ章 おわりに

Ⅲ　将来対応方策の評価の視点の検討

1.　これまでの検討状況

これまでのPIステップ1、2では「福岡空港の現状と課題」、「地域の将来像」、「福岡空港の役割」等について検討しました。

(1)福岡空港の現状と課題

「福岡空港の現状と課題」については、利用者・地域・航空ネットワーク・空港施設の視点から、考察を行いました。

福岡空港の現状と課題

①利用者の視点

○利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視する
○利用したい時間帯は、朝・夕にピークがある
○利用者の満足度はアクセスを中心に他空港より高い
○満足度の低い路線（便数の少ない地方路線など）も多い

②地域の視点

○地域経済と市民生活への貢献 →
- ●九州で年間約8千億円の幅広い経済波及効果
- ●市民の航空利用、周辺離島等との連携、防災・報道等での貢献

○都市構造に及ぼしている影響 →
- ●日本一良好な都心と空港のアクセス
- ●空港周辺への流通・生産機能の効率的な集積
- ●空港東部での緩やかな市街地形成
- ●都心部の建築物高さ制限

○万一の事故の危険性

○福岡空港と都市環境 →
- ●航空機による騒音問題
- ●家屋移転等による空港周辺地域コミュニティへの影響
- ●航空機による大気への影響

③航空ネットワーク

○国内航空ネットワーク →
- ●北部九州地域と三大都市圏との流動を支える
- ●九州・山口地域と主要都市との流動を支える
- ●離島と他地域との流動を支える
- ●国内貨物輸送における航空輸送の大幅な伸び

○国際航空ネットワーク →
- ●全国第4位の国際線旅客、貨物の取扱量
- ●アジア路線が多く占める国際定期路線
- ●九州・山口地域と海外との流動を支える
- ●高度化する物流を支える航空輸送

【航空・空港を取り巻く状況】
・国内・海外での空港整備の進展
・東アジアをはじめ世界で増加が見込まれる国際航空需要
・経済成長著しい中国や韓国との交流の進展
・国内主要空港と比べ十分とは言えない国際線

○航空ネットワーク形成 →
- ●基礎需要の高さと九州各地から福岡都市圏への良好なアクセス利便性を背景にした需要増加と航空ネットワーク形成

④空港施設

○駐機場、滑走路、誘導路において能力を制約する課題がある
○福岡空港では混雑時間が増加し、ピーク時における旅客利用や増便・日帰り路線就航等の航空機運航に制約が生じはじめている
○福岡空港の年間滑走路処理容量は14.5万回と見込まれ、その前提のもとでは平成15年実績で約0.9万回の余力がある
○国内線では、最も旅客数の多い金曜日では羽田路線で予約が取りにくいなど、曜日や時期などによる利用者への影響も生じはじめている
○国際線では、観光利用の特性である曜日や季節による発着回数の変動がみられる
○福岡空港では騒音対策等の観点から、実際の利用時間帯は7時から22時となっている

【航空・空港を取り巻く状況】
・我が国の航空輸送における路線需要や目的による機材の使い分けと小型・多頻度化の傾向
・運航の多頻度化による利便性向上や低コスト運航の取り組み
・規制緩和を契機とした航空会社間競争による運賃低廉化と需要拡大

1. これまでの検討状況

4つの視点からみた福岡空港の課題解決に向けて福岡空港に求められるものをまとめると以下のとおりです。

「福岡空港の課題解決」に向けて福岡空港に求められるもの

①利用者の視点

- ●直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化への取り組み
- ●空港アクセス、搭乗手続き、航空機の乗り継ぎの時間短縮や快適性の向上
- ●航空運賃やアクセス料金など、費用の低減

②地域の視点

- ●福岡都市圏を出発・目的地とする国内外の旅客や貨物需要への対応
- ●市民の航空利用と物流など、福岡の生活・経済・文化活動に貢献する交通基盤としての機能
- ●周辺離島と福岡を結ぶ生活路線やこれらの地域と他地域を結ぶ乗り継ぎ拠点機能
- ●消防、警察、海上保安庁、テレビ局等、周辺地域の防災・報道等における航空活動支援
- ●運航の安全をより高める努力と万一事故が起こった場合の危機管理
- ●騒音や大気汚染等、空港周辺の生活環境への影響低減のための対策の実施

③航空ネットワークの視点

- ●海外・国内の拠点空港との競争を見据え、相互交流拡大が見込まれる東アジアを中心とした国際航空需要への対応
- ●成長するアジアの活力を取り込み、福岡・九州の観光産業の活性化、自動車や半導体産業の集積という地域特性を活かした成長を目指すため、現在、福岡空港に就航していない各国・各地域への国際航空ネットワークの強化
- ●国内幹線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との直行路線の確保及び離島等の生活路線の維持
- ●羽田空港の容量拡大、静岡空港開港、百里飛行場の民間共用化など、国内の空港整備を踏まえた新たな路線開設及び便数増加による国内航空ネットワークの拡充
- ●高度化する物流システムに対応し、今後増大が見込まれる航空貨物需要への対応

④空港施設の視点

- ●国内外の情勢や九州の空港や交通基盤の整備を考慮した、中・長期的な航空需要を満たし、繁忙期やピーク時間帯での旅客ニーズに対応できる空港容量
- ●路線の新規開設や増便を可能にし、小型・多頻度化や航空会社間の競争等によるサービス向上を活性化させるためのゆとりのある空港容量

Ⅲ　将来対応方策の評価の視点の検討

1.　これまでの検討状況

(2)地域の将来像

「地域の将来像」については、既にある様々な将来ビジョンや地域の現状と課題を参考に着眼すべき論点を抽出し、その論点を中心として、概ね2030年頃までを対象とする地域(福岡・九州)の目指すべき将来像として描きました。

地　域　の　将　来　像

①グローバル化

成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

●国際連携の強化　●アジアビジネス展開　●産業基盤の強化　●訪日の促進

②少子高齢化

国内外から多彩な人材を引きつける、多様な機会に充ちた地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

●生産性の維持向上　●労働・生活環境の向上　●観光・学術・文化等国内外交流の拡大

③地方分権

地域性を活かして競争力のある自立した地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

●分権型社会への移行　●自立した地域社会の形成

④価値観の多様化

様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

●多様な余暇の過ごし方の提供　●余暇活動の促進　●モビリティの向上

⑤IT化

ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

●情報化の基盤整備　●ITの利用促進　●情報関連産業の振興

⑥社会資本形成

戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

●効率的な社会資本形成　●地域の戦略的投資

⑦環境重視

都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域

(将来像の実現に向けた様々な取り組み)

●循環型社会への対応　●環境関連産業の振興

1. これまでの検討状況

「地域の将来像」の実現に向けて福岡空港に求められるものをまとめると以下のとおりです。

「地域の将来像」の実現に向けて福岡空港に求められるもの

①グローバル化

- ●東アジアを中心とした産業集積地域と行き交う旅客・貨物需要への対応
- ●中国主要都市等の訪日観光需要増大への対応
- ●福岡から乗り継ぎ、周遊しやすい航空・陸上・海上交通のネットワーク
- ●旅客や貨物の利用者が早く・快適に利用できるターミナル施設

②少子高齢化

- ●九州をけん引する福岡の国内外交流拠点機能の強化
- ●技術交流、文化交流、学術交流の増大による旅客需要への対応
- ●東アジアを中心とした外国からの人材受入による旅客需要への対応
- ●中国主要都市等の訪日観光需要増大への対応（再掲）

③地方分権

- ●高次都市機能が集積する福岡の競争力を支える航空サービスの充実
- ●分権の拠点となる地方中枢・中核都市とのネットワークの強化

④価値観の多様化

- ●海外・国内旅行の多様化への対応
- ●季節便や臨時便、出発到着時刻など様々な利用者ニーズへの対応
- ●ユニバーサルデザインなど全ての人が利用し易いターミナル施設

⑤IT化

- ●IT活用により促進されるグローバルな旅客交流の増大への対応
- ●ITを活用し、他の輸送機関とも連携した迅速・確実な物流への対応
- ●情報関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応

⑥社会資本形成

- ●効率的な経営による運営コストの低減
- ●直接的、広域的効果を十分見極めた適切な設備投資
- ●民間活力導入等による、公的な設備投資額の抑制

⑦環境重視

- ●騒音等、空港が周辺地域に与える環境影響の軽減
- ●エネルギーや水等、省資源、リサイクル型空港への取組み
- ●環境関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応

Ⅲ　将来対応方策の評価の視点の検討

1.　これまでの検討状況

(3)福岡空港の役割

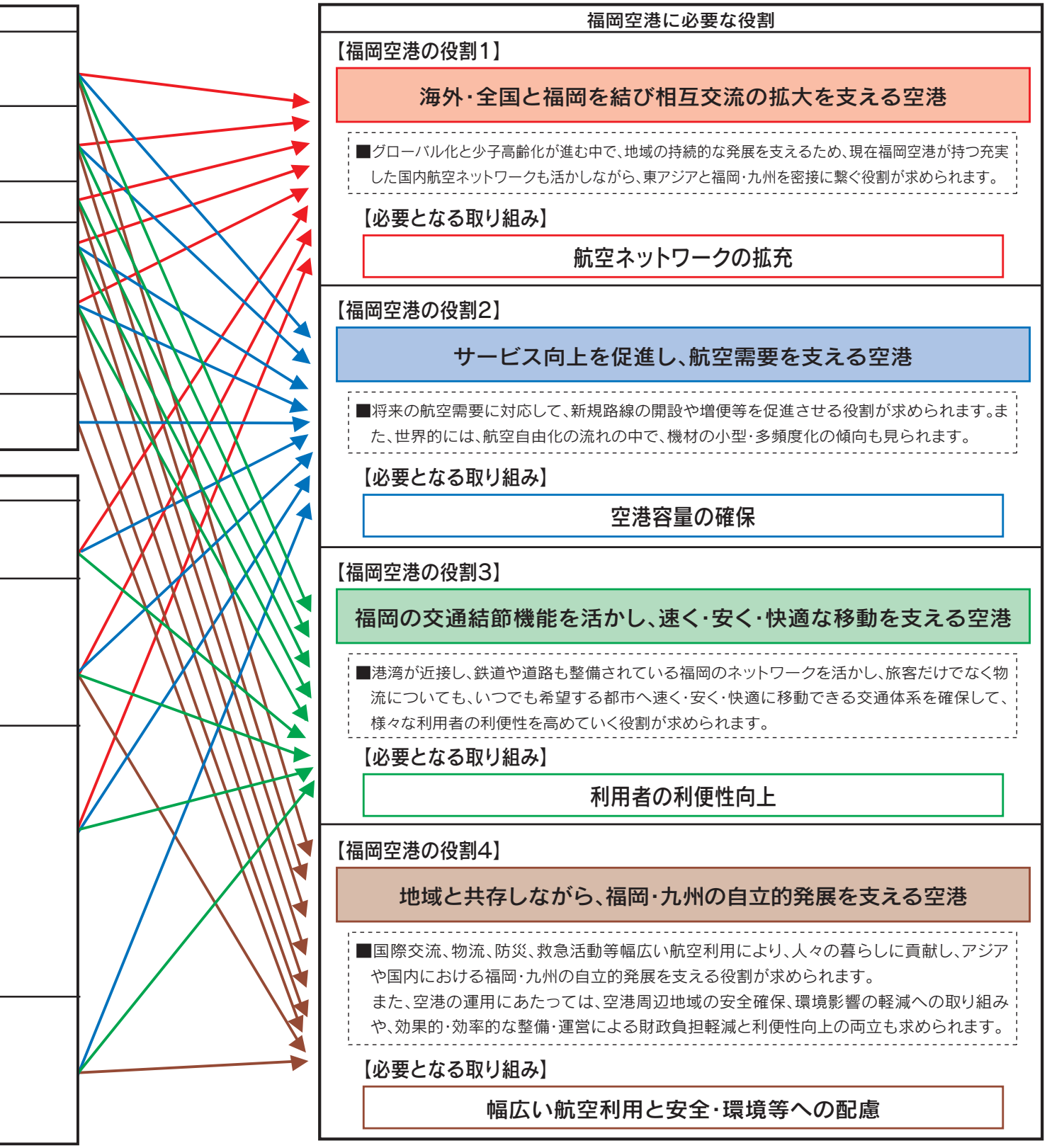
これまで整理した「地域の将来像の実現」及び「福岡空港の課題解決」に向けて「福岡空港に求められるもの」をまとめ、これから導かれる将来の福岡空港に必要な役割を「福岡空港の役割」として次ページ以降に整理しました。

	論　点	将来像	福岡空港に求められるもの
地域の将来像の実現に向けて	①グローバル化	成長する東アジアを中心とした国際社会と共生する地域	○東アジアを中心とした産業集積地域と行き交う旅客・貨物需要への対応 ○中国主要都市等の訪日観光需要の増大への対応 ○福岡から乗り継ぎ、周遊しやすい航空・陸上・海上交通のネットワーク ○旅客や貨物の利用者が早く・快適に利用できるターミナル施設
	②少子高齢化	国内外から多彩な人材を引きつける多様な機会に充ちた地域	○九州をけん引する福岡の国内外交流拠点機能の強化 ○技術交流、文化交流、学術交流の増大による旅客需要への対応 ○東アジアを中心とした外国からの人材受入による旅客需要への対応 ○中国主要都市等の訪日観光需要の増大への対応（再掲）
	③地方分権	地域性を活かして競争力のある自立した地域	○高次都市機能が集積する福岡の競争力を支える航空サービスの充実 ○分権の拠点となる地方中枢・中核都市とのネットワークの強化
	④価値観の多様化	様々な人々が交流し、ゆとりと豊かさを実感できる地域	○海外・国内旅行の多様化への対応 ○季節便や臨時便、出発到着時刻など様々な利用者ニーズへの対応 ○ユニバーサルデザインなど全ての人が利用し易いターミナル施設
	⑤IT化	ITを活かして優れた知識を創造し、国内外に情報発信する地域	○IT活用により促進されるグローバルな旅客交流の増加への対応 ○ITを活用し、他の輸送機関とも連携した迅速・確実な物流への対応 ○情報関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応
	⑥社会資本形成	戦略的な社会資本形成によりグローバルな競争力をもつ地域	○効率的な経営による運営コストの低減 ○直接的、広域的効果を十分見極めた適切な設備投資 ○民間活力導入等による、公的な設備投資額の抑制
	⑦環境重視	都市の発展と環境への配慮が好循環した持続可能な地域	○騒音等、空港が周辺地域に与える環境影響の軽減 ○エネルギーや水等、省資源、リサイクル型空港への取組み ○環境関連産業に関する技術交流、人材交流の増大による旅客需要への対応

	視　点	主な現状と課題	福岡空港に求められるもの
福岡空港の課題解決に向けて	①利用者の視点	・利用者は旅行時間、目的地での滞在時間、運航頻度を重視している ・利用時間帯は朝・夕にピークがある ・アクセスを中心に満足度は高い	○直行路線の維持・拡充や運航の多頻度化への取り組み ○空港アクセス、搭乗手続き、航空機の乗り継ぎの時間短縮や快適性の向上 ○航空運賃やアクセス料金など、費用の低減
	②地域の視点	・福岡・九州での幅広い経済波及効果 ・市民や周辺離島の航空利用への貢献 ・防災・報道等における航空活動支援 ・日本一良好な都心と空港のアクセス ・都心部の建築物高さ制限 ・万一の事故の危険性 ・航空機による騒音問題	○福岡都市圏を出発・目的地とする国内外の旅客や貨物需要への対応 ○市民の航空利用や物流など、福岡の生活・経済・文化活動に貢献する交通基盤としての機能 ○周辺離島と福岡を結ぶ生活路線やこれらの地域と他地域を結ぶ乗り継ぎ拠点機能 ○消防、警察、海上保安庁、テレビ局等、周辺地域の防災・報道等における航空活動支援 ○運航の安全をより高める努力と万一事故が起こった場合の危機管理 ○騒音や大気汚染等、空港周辺の生活環境への影響低減のための対策の実施
	③航空ネットワーク	○国内航空ネットワーク ・北部九州地域と三大都市圏との流動を支える ・九州・山口地域と主要都市との流動を支える ・離島と他地域との流動を支える ・全国第4位の国内旅客、全国第3位の国内貨物取扱量 ・国内貨物輸送における航空輸送の大幅な伸び ○国際航空ネットワーク ・全国第4位の国際線旅客、貨物の取扱量 ・アジア路線が多く占める国際定期路線 ・九州・山口地域と海外との流動を支える ・高度化する物流を支える航空輸送 ○航空ネットワーク形成 ・基礎需要の高さと九州各地から福岡都市圏への良好なアクセス利便性を背景にした需要増加と航空ネットワーク形成	○海外・国内の拠点空港との競争を見据え、相互交流拡大が見込まれる東アジアを中心とした国際航空需要への対応 ○成長するアジアの活力を取り込み、福岡・九州の観光産業の活性化、自動車や半導体産業の集積という地域特性を活かした成長を目指すため、現在、福岡空港に就航していない各国・各地域への国際航空ネットワークの強化 ○国内幹線である三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市との直行路線の確保及び離島等の生活路線の維持 ○羽田空港の容量拡大、静岡空港開港、百里飛行場の民間共用化など、国内の空港整備を踏まえた新たな路線開設及び便数増加による国内航空ネットワークの拡充 ○高度化する物流システムに対応し、今後増大が見込まれる航空貨物需要への対応
	④空港施設	・ピーク時間帯での旅客利用や航空機運航への制約が生じはじめている ・曜日・季節により航空需要は変動する ・空港利用は7時～22時までに制限 ・路線需要や目的による機材の使い分けと小型・多頻度化の進展 ・航空会社間競争による運賃低廉化とそれに伴う需要拡大	○国内外の情勢や九州の空港や交通基盤の整備を考慮した、中・長期的な航空需要を満たし、繁忙期やピーク時間帯での旅客ニーズに対応できる空港容量 ○路線の新規開設や増便を可能にし、小型・多頻度化や航空会社間の競争等によるサービス向上を活性化させるためのゆとりのある空港容量

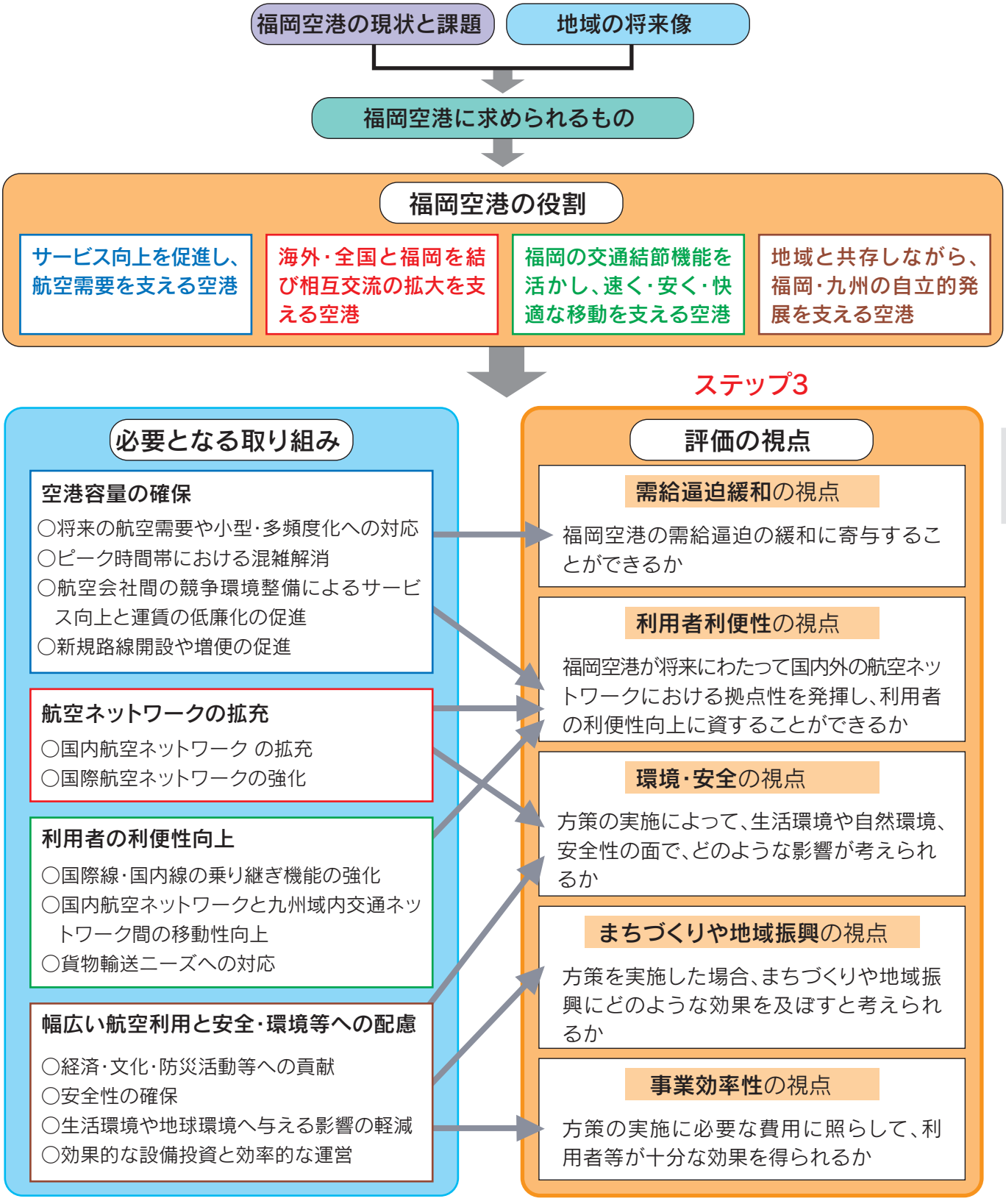
1. これまでの検討状況

【福岡空港の役割】



2. 評価の視点の設定

「福岡空港の現状と課題」及び「地域の将来像から」導き出された「福岡空港の役割」を基に、PIステップ1，2で皆様から頂いた評価に関する意見を踏まえつつ、将来対応方策を比較評価するにあたっての基本となる5つの評価の視点を設定しました。

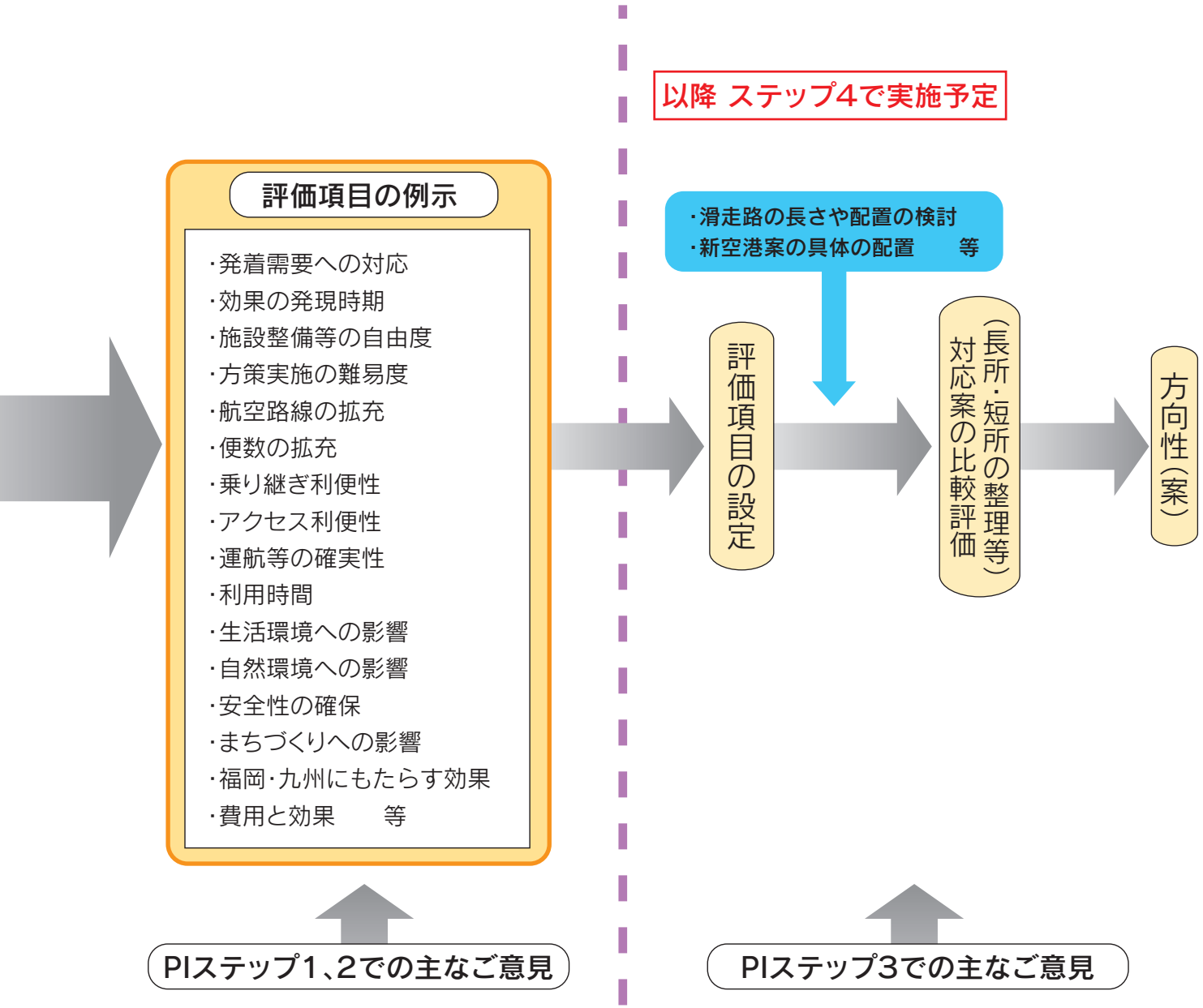


3. 評価項目の例示

ここでは、将来対応方策を比較検討するための評価項目(案)を検討します。

これらの方策は事業費や効果、自然環境・生活環境への影響等の度合いが大きく異なることを踏まえ、将来対応方策を定量的・定性的に比較検討する材料として、評価の視点やPIで寄せられたご意見等から、現時点で想定される評価項目を以下のように例示します。

今後、PIステップ4では、評価項目を設定し、将来対応方策ごとの長所・短所等の整理をしていく予定です。



Ⅳ おわりに

1. ステップ3のまとめ

●将来需要への対応方策の検討

1）近隣空港との連携

利用制限型は、利用者や地域に大きな負担を課すこととなるため、また現在の航空自由化の流れからも実現が困難であるため、対応方策とはなり得ません。

需要誘発型は、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策とはなり得ません。

2）現空港における滑走路増設

現空港における滑走路増設は、周辺地域への影響や滑走路処理容量など多くの考慮すべき事項があります。また、滑走路長や間隔など多数の組合せが考えられることから、標準的な滑走路配置と周辺地域の影響を軽減した配置を例示し、それぞれの特徴を整理しました。

・滑走路東側へ増設した場合の標準的な配置［東側配置（滑走路間隔300m）］
・滑走路西側へ増設した場合の標準的な配置［西側配置（滑走路間隔300m）］
・周辺地域への影響が軽減される配置［西側配置（滑走路間隔210m）］

3）新空港

新空港は、都心部からの距離や地形条件などから、検討対象ゾーンを10ヶ所設定し、さらに気象、空域、自然環境、航空機騒音などから6ゾーンを選出しました。

その中から、有力な「三苫・新宮ゾーン」及び「志賀島・奈多ゾーン」の特徴を整理しました。

●将来対応方策の評価の視点

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

①需給逼迫緩和の視点
②利用者利便性の視点
③環境・安全の視点
④まちづくりや地域振興の視点
⑤事業効率性の視点

2. ステップ4の検討内容（予定）

●ステップ4の検討内容（予定）

1）将来対応方策を定性的・定量的に比較検討するため、今回示した評価の視点に対する皆様からのご意見等を踏まえ評価項目を設定します。

2）現空港の滑走路増設や新空港の建設による抜本的な対応方策については、以下に示すような検討を行います。

・現空港の滑走路増設案については、空港の運用方法を踏まえた具体的な滑走路処理能力について検討するとともに、増設滑走路の長さや配置について検討を行います。

・新空港については、ウインドカバレッジや周辺地域への影響を踏まえて、候補地ゾーンの中に具体的な滑走路位置を設定します。

3）これらの検討結果や皆様からのご意見を踏まえ、将来対応方策の長所、短所を整理した上で比較評価し、今後の方向性を示します。

福岡空港調査連絡調整会議・関係行政機関
http://www.fukuokakuko-chosa.org/

国土交通省九州地方整備局（空港PT室）
〒810-0074　福岡市中央区大手門2-5-33
TEL.092-752-8601　FAX.092-724-2480
http://www.pa.qsr.mlit.go.jp

国土交通省大阪航空局（空港企画調整課）
〒540-8559　大阪市中央区大手前4-1-76
TEL.06-6949-6469　FAX.06-6949-6218
http://www.ocab.mlit.go.jp

福岡県（空港対策局空港計画課）
〒812-8577　福岡市博多区東公園7-7
TEL.092-643-3216　FAX.092-643-3217
http://www.pref.fukuoka.lg.jp

福岡市（総務企画局空港将来方策担当）
〒810-8620　福岡市中央区天神1-8-1
TEL.092-711-4102　FAX.092-733-5582
http://www.city.fukuoka.jp

2007.9.PIレポートステップ3（詳細版）

福岡空港の総合的な調査

PIレポートステップ3（詳細版）

（別冊付録）
航空・空港についての関連知識
用語集

空港の種類	設置管理者	
第一種空港	国土交通大臣	成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港および国際航空路線に必要な飛行場であって政令で定めるもので、国土交通大臣が設置し、および管理するものをいう。ただし、成田国際空港は成田国際空港株式会社が、関西国際空港は関西国際空港株式会社がそれぞれ設置し、および管理する。
第二種(A)空港	国土交通大臣	主要な国内航空路線に必要な飛行場であって政令で定めるもので、国土交通大臣が設置し、および管理するものをいう。ただし、国土交通大臣が認める場合は、地方公共団体が管理することができる。
第二種(B)空港	(設置) 国土交通大臣 (管理) 地方公共団体	
第三種空港	地方公共団体	地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場であって政令で定めるもので、地方公共団体が設置し、管理するものをいう。

■日本の空港分布図

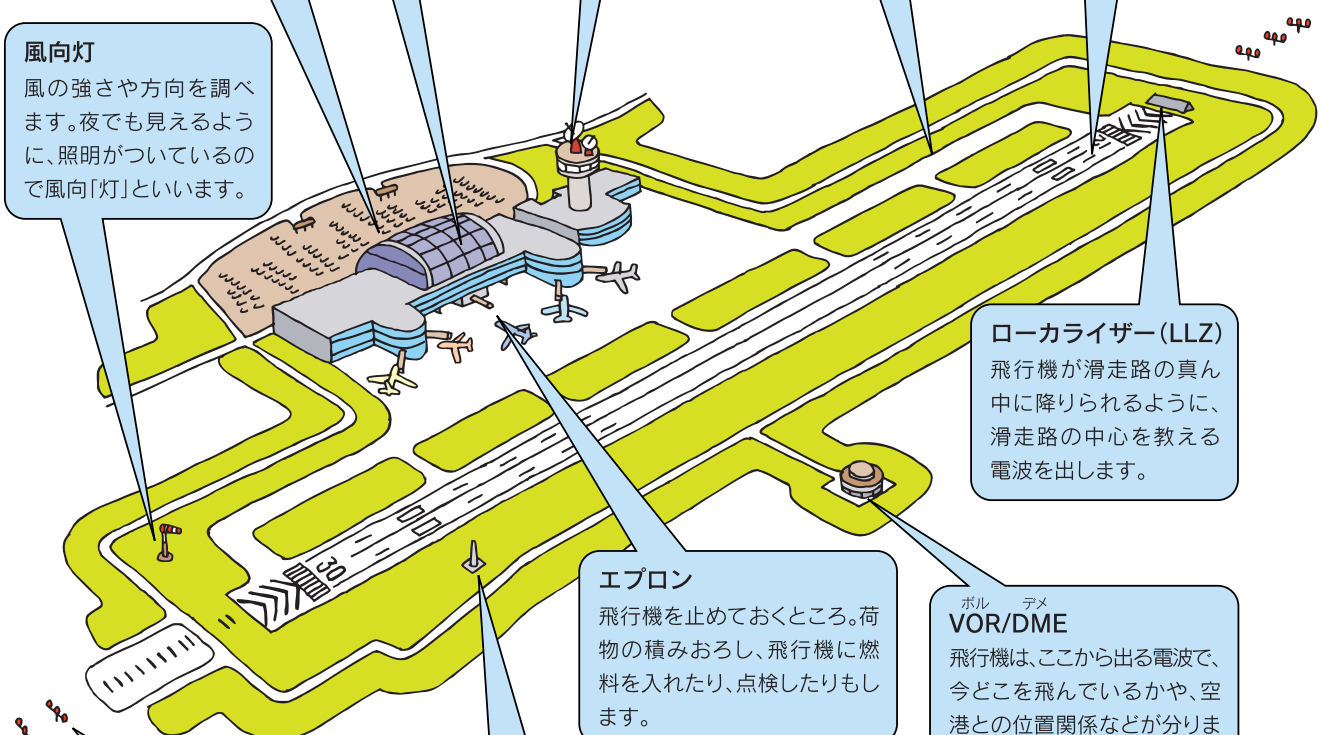
■ 第一種空港
● 第二種(A)空港
● 第二種(B)空港
▲ 第三種空港
★ その他飛行場

■ はジェット化空港を示す。
うち、■は大型化空港(2,500m級以上)を示す。
■ は新設整備中および計画中の空港を示す。
□ は非ジェット化空港を示す。
下段の数字は滑走路長(m)で、
( )は整備中、〈 〉は計画中。

礼文空港 800
利尻空港 1,800
稚内空港 2,000
紋別空港 2,000
女満別空港 2,500
中標津空港 2,000
旭川空港 2,500
新千歳空港 A 3,000 B 3,000
弟子屈飛行場 550
札幌(丘珠)飛行場 1,500
釧路空港 2,500
千歳飛行場 2,700 3,000
帯広空港 2,500
奥尻空港 1,500
函館空港 3,000
青森空港 3,000
大館能代空港 2,000
三沢飛行場 3,050
秋田空港 2,500
庄内空港 2,000
花巻空港 2,500
新潟空港 A 1,314 B 2,500
山形空港 2,000
佐渡空港 890
仙台空港 A 1,200 B 3,000
松本空港 2,000
能登空港 2,000
大阪国際(伊丹)空港 A 1,828 B 3,000
富山空港 2,000
福島空港 2,500
(百里飛行場) (2,700)
福井空港 1,200
美保(米子)飛行場 2,000 (2,500)
隠岐空港 2,000
鳥取空港 2,000
調布飛行場 800
成田国際空港 A 4,000 B 2,180〈2,500〉
但馬飛行場 1,200
岡山空港 3,000
岡南飛行場 1,200
小松飛行場 2,700
東京国際(羽田)空港 A 3,000 B 2,500 C 3,000 新設〈2,500〉
山口宇部空港 2,500
広島空港 3,000
出雲空港 2,000
新北九州空港 2,500
石見空港 2,000
大島空港 1,800
広島西飛行場 1,800
静岡空港 (2,500)
新島空港 800
対馬空港 1,900
名古屋飛行場 2,740
神津島空港 800
三宅島空港 1,200
壱岐空港 1,200
中部国際空港 3,500
八丈島空港 2,000
福岡空港 2,800
徳島飛行場 2,000 (2,500)
八尾空港 A 1,490 B 1,200
小値賀空港 800
大分県央飛行場 800
松山空港 2,500
神戸空港 2,500
関西国際空港 A 3,500 B 4,000
喜界空港 1,200
福江空港 2,000
高松空港 2,500
南紀白浜空港 2,000
奄美空港 2,000
上五島空港 800
大分空港 3,000
高知空港 2,500
徳之島空港 2,000
長崎空港 A 1,200 B 3,000
枕崎飛行場 800
宮崎空港 2,500
沖永良部空港 1,350
佐賀空港 2,000
鹿児島空港 3,000
熊本空港 3,000
新種子島空港 2,000
与論空港 1,200
天草飛行場 1,000
屋久島空港 1,500
新石垣空港 (2,000)
下地島空港 3,000
粟国空港 800
伊江島空港 1,500
宮古空港 2,000
那覇空港 3,000
北大東空港 1,500
与那国空港 1,500 (2,000)
石垣空港 1,500
久米島空港 2,000
南大東空港 1,500
慶良間空港 800
波照間空港 800
多良間空港 1,500

資料)エアポートハンドブック2007など

■空港の設備



管制塔
飛行機がスムーズに運航できるよう、パイロットなどへ離着陸の指示などを行うところ。

ターミナルビル
人が飛行機に乗り降りする場所。お店や飛行機をながめられるデッキなどがあります。

駐車場
乗客又は乗客の送迎のための車を止めておく場所。

誘導路
エプロンと滑走路の間を移動するための飛行機の通路。

滑走路
飛行機が飛んだり降りたりするための場所。

風向灯
風の強さや方向を調べます。夜でも見えるように、照明がついているので風向「灯」といいます。

ローカライザー(LLZ)
飛行機が滑走路の真ん中に降りられるように、滑走路の中心を教える電波を出します。

エプロン
飛行機を止めておくところ。荷物の積みおろし、飛行機に燃料を入れたり、点検したりもします。

VOR/DME(ボル/デメ)
飛行機は、ここから出る電波で、今どこを飛んでいるかや、空港との位置関係などが分ります。

VOR(ボル):飛行機が正確な航空路を飛べるように、方位を教える電波を出しています。

DME(デメ):飛行機からDMEに電波を発射し、返ってくるまでの時間でDMEまでの距離が分ります。

進入灯
着陸する飛行機に、滑走路の場所を知らせるためのライトです。

グライドスロープ(GS)
飛行機がスムーズに滑走路に着陸できるよう、安全に降りられる角度を電波で教えます。

ミニ知識

滑走路に書かれている数字は「指示標識」といいます。たとえば、右の図のように、北から時計回りにはかった角度が300度だった場合、「30」と表します。飛行機の進入方向から見た滑走路の方位を表しているのです。

用　語	用　語　の　意　味
IT化	従来の情報伝達手段を、コンピューターを使った通信技術で効率的に行えるようになること。高度情報化。ITとはInformation Technologyの略称で、情報通信技術のことであるが、近年はコンピューターを使ったインターネット等の通信技術のことを指すことが一般的である。
アクセス／イグレス	一般にはある目的地へ移動するための経路や移動する行為をいう。特に航空機を利用する場合には、出発地から空港に至るまでの交通を「アクセス」といい、航空機で到着した空港から目的地に至るまでの交通を「イグレス」という。
ASEAN	東南アジア諸国連合（Association of South East Asian Nations）の略称。1967年8月にバンコクで発足し、加盟国は、ベトナム、フィリピン、ブルネイ、マレーシア、インドネシア、シンガポール、カンボジア、タイ、ミャンマー、ラオスの10ヶ国。1997年にマレーシアで開催されたASEAN首脳会議に、日中韓の首脳が招待されて以来、ASEAN首脳会議にあわせてASEAN＋3が年1回開催されている。
ICAO	読みは「イカオ」。国際民間航空機関(International Civil Aviation Organization)の略称。国際民間航空条約に基づき国際民間航空の安全かつ秩序ある発展を目的に設立された国連の専門機関。本部はモントリオール。
加速停止距離	航空機が離陸滑走中に離陸を中止し停止する場合に、離陸開始地点から完全に停止する地点までの距離。
滑走路処理容量	離陸機、着陸機の滑走路占有時間を基本として、大型航空機（ヘビー機）の割合や管制指示応答時間等を考慮して算出する航空機を安全に離着陸させるための値を処理能力といい、それを基本としてある単位時間当たりの航空機の発着回数の上限値として算出されるものを滑走路処理容量という。
環境アセスメント	開発がもたらす環境への影響を、事前に予測・評価すること。1970年、米国の国家環境政策法（NEPA）で初めて法制化された。環境影響評価。
ガントリークレーン	橋桁の両端に2本の車輪を設け、地上のレール上を走行する構造のクレーン。橋桁を外側に張り出すことで、貨物の積み卸し範囲を広くできる特徴を持ち、港湾等において、船舶へのコンテナ積卸しに多く用いられる。
軌道系	鉄道や新交通システム等のように専用の軌道を走る交通機関のこと。
グローバル	資本や労働力の移動が活発化し、貿易や投資が増大することによって世界における社会的・経済的な結びつきが深まること。
建築限界	道路や鉄道において、車両や歩行者が安全かつ円滑に通行できるように、建築物などを制限する範囲、限界のこと。
航空サービス	本調査では、空港の利用者が、旅行計画の段階から目的地に到着するまでの一連の旅行プロセスの中で提供を受けるサービスをいう。
航空ネットワーク	空港と空港を結ぶ路線網のことをいう。
高次都市機能	都市自体が持つ機能のうち高いレベルのもののこと。行政、教育、文化、情報、商業、交通、レジャーなど、都市が住民生活や企業の経済活動に対して提供する各種機能(サービス)のうち、都市圏を越え、広域的に影響のあるものを指す。
交通結節機能	空港や港湾、鉄道、自動車・バスなど各交通施設間で円滑に移動や乗り換えを行う機能。

用　語	用　語　の　意　味
後方乱気流	航空機の運航時に、機体後方に発生する空気流の乱れ。
混雑飛行場	当該飛行場の使用状況に照らして、航空機の運航の安全を確保するため、当該飛行場における一日又は一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要があるものとして国土交通省令で指定する飛行場をいう。現在、国土交通省令で指定されている飛行場は成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港、大阪国際空港の4飛行場。
市場原理	自由市場において需要と供給により、供給量や価格が決定される際の調整機能のこと。
施設使用料	旅客サービス施設使用料のことで、旅客がターミナルビルの設置者に対して支払う使用料をいう。
ゼネラルアビエーション（ゼネアビ）	一般的には、定期航空・防衛航空以外の小型航空機や、ビジネス機やヘリコプター等を指す。
騒音コンター	コンターとは等高線のことで、騒音レベルの等しい地点を地図上に結んだものが、騒音コンターとなる。引かれたコンターで表される部分、つまり同一騒音レベルにより影響を受ける面積のことを指すこともある。
第二種空港	空港整備法において定義する空港の種類であり、「主要な国内航空路線に必要な飛行場であって、政令で定めるもの」を第二種空港と定義づけられている。福岡空港は、国土交通大臣が設置管理する第二種(A)空港であり、基本施設の新設又は改良を行う場合、工事費の1／3を県・市で負担している。
チャーター便	旅行会社などが航空機を貸し切り、旅客のニーズに合わせて日時や方面を決め、臨時に運航するもの。
着陸帯	航空法において「特定の方向に向かって行う航空機の離陸又は着陸の用に供するために設けられる飛行場内の矩形部分」と定義されており、離着陸の際、航空機が滑走路から逸脱したり、進入復行（着陸を再度試みるために上昇すること）する場合に、その安全性を確保するため、あるいは被害を軽減するために設けられる矩形（長方形）の区域。
着陸料	空港使用料のひとつで、航空機の着陸1回ごとに発生し、航空会社が空港管理者に対して支払う使用料をいう。着陸料のほかに、停留料（駐機料）、保安料（警備料）がある。
中核都市	地方圏（東京圏、関西圏、名古屋圏の三大都市圏以外の地域）における県庁所在地や人口が概ね30万人以上の都市。
駐機場（エプロン）／スポット	乗客の乗降や貨物の積み下ろし、給油、駐留または整備のために航空機を駐機させることを目的として指定される区域（駐機場）。駐機目的によって、ローディングエプロン（乗降のためのエプロン）、ナイトステイエプロン（夜間駐機のためのエプロン）等がある。また、エプロン内にあり、航空機が駐機する位置をスポットという。単位は、バース。
ノット	航空分野で速さを表すものとしてよく使用される単位。1ノットは、1時間に1海里(=1,852m)進む速さであり、1ノット＝1,852m/時＝0.514m/秒となる。
パブリックコメント	規制の設定又は改廃にあたり、政省令等の案を公表し、この案に対して住民のみなさんから提出していただいた意見・情報を考慮して意思決定を行う手続のこと。
フィーダー線	拠点空港間を結ぶ「幹線」に対し、拠点空港とローカル空港間など、端末輸送を担う支線のこと。

用　語	用　語　の　意　味
プレクリアランス	事前審査。出発国の空港に到着国の政府が審査官を派遣し、旅客が航空機に搭乗する前に入国審査を行う制度。 例えば、カナダ発アメリカ行きの国際航空路線の場合、出発地のカナダの空港でアメリカの入国審査を行い、アメリカの空港に到着した際には、国内線の到着と同様、審査は行われない。 これにより、到着側の空港にCIQ（入国・検疫・税関の検査）の体制が整っていなくても、国際航空路線の就航が可能となる。
マルチエアポート	同一地域に存する複数の空港を同一運賃で利用でき、また乗降地を自由に選択できること。航空会社のサービスのひとつ。
モビリティ	自由な行動の可能性(自由な行動のしやすさ)。
ユニバーサルデザイン	ユニバーサルとは「普遍的な、全体の」という意であり、年齢・性別・能力や障がいの有無などにかかわらず、できるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすること。
YS代替ジェット枠	伊丹空港における航空機のジェット化等に伴う騒音問題対策として航空機材代替（ジェット機からプロペラ機）の緩和措置であるYS11型機の経年化等に対応するため、昭和63年12月から関西国際空港開港時までの間、ジェット機200回とは別に1日50回のYS代替のためのジェット機発着回数枠が特別に設定。

PI REPORT Step 3

Comprehensive Study of Fukuoka Airport Public Involvement (PI) Report Step 3

1. Foreword 1
2. Consideration of possible measures to deal with future demand
(a) Distributing air travel demand of Fukuoka Airport to neighboring airports ... 5
(b) Developing a second runway at the existing airport 7
(c) Relocation of Fukuoka Airport 13
3. Consideration of the viewpoints for evaluating the alternatives ... 19

What is PI?

PI (Public Involvement)

This method is for fully disclosing the information in the survey to the public, and to move forward with our examination while incorporating public opinion.

The national government, Fukuoka Prefecture and City of Fukuoka organized FUKUOKA KUKO CHOSA RENRAKU CHOSEI KAIGI(Fukuoka Airport Study Commission, FASC) to conduct a comprehensive study addressing the problem of overcrowding at Fukuoka Airport. The questions involve the extent to which the current Fukuoka Airport can handle the increased airport demand forecast for the Fukuoka metropolitan area in the future, and what solutions are required for the future. We are conducting a wide-ranging survey of these and other questions, as well as considering the measures required to deal with them.

FUKUOKA KUKO CHOSA RENRAKU CHOSEI KAIGI
(Fukuoka Airport Study Commission)

What is the comprehensive study of Fukuoka Airport?

Overall plan

In this study, PI is conducted in four steps to provide information and hear opinions.

Implementation of the study by FASC

Providing study information

Assessment steps

Step 1 The first step survey was to assess the Fukuoka Airport capacity for aircraft take-offs & landings. The first step survey and the PI were completed last year. (2005.7~2005.12) **Complete**

Step 2 The second step survey is about to define a role of the airport in Fukuoka metropolitan area and to estimate the airport demand forecast. A draft report is now prepared to the public for PI procedure. (2006.7~2006.12) **Complete**

Step 3 The third step is to provide countermeasures for growing air travel demand, including distributing the demand of Fukuoka Airport to neighboring airports in northern Kyushu, developing a second runway in the existing airport, and relocation of Fukuoka Airport in Fukuoka metropolitan area.

Step 4 The final step will be conduct a comparative evaluation of the measures and examine a proposed direction.

PI

Citizens, and other entities

We received 3,115 opinions from 1,426 persons.

We received 3,921 opinions from 1,352 persons.

Now we're starting step 3.

Supervision and advice by third parties

Proposal of possible countermeasures

Decision of final solution by FASC

What was learned from PI Steps 1 and 2?

In PI Step 1, we summarized the current conditions and challenges facing Fukuoka Airport, and examined the airpor's capabilities.

- Passengers emphasized four criteria in the survey. These criteria were that (1) There are direct flights, (2) There are flights in the desired time periods, (3) It doesn't take long to arrive at the airport, and (4) The air fares are inexpensive enough to facilitate use. In these four categories, we found there was a greater degree of satisfaction with the Fukuoka Airport than with other airports.
- We learned that almost the whole area of Fukuoka City has a building height restriction, and that the annual runway capacity of Fukuoka Airport is 145,000 aircraft movements. Congestion of the airport has caused the deterioration of passenger service and inefficient aircraft operation is found in the airport.
- We learned that implementing a policy of effective utilization of the current airport grounds (building parallel taxiways) would result in an annual runway capacity of 149,000 aircraft movements.

In PI Step 2, we summarized the vision of the region for the future and the role of Fukuoka Airport, and forecasts for future airport demand.

- We identified seven aspects for the future that are regional objectives, and the four roles Fukuoka Airport must fulfill in order to achieve them.
- The annual runway capacity of the airport will reach its limit early next decade. The airport will not be able to sufficiently meet demand due to greater congestion.

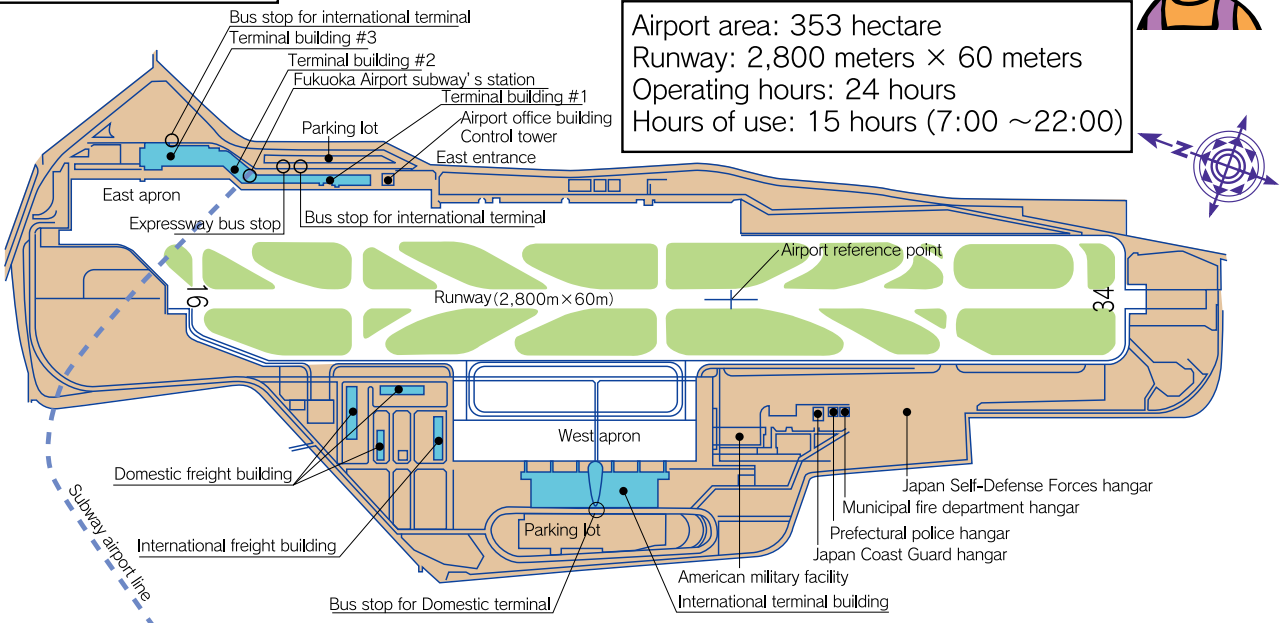
Reference

◆In PI's Step 1 and 2, we provide information to the public through such activities as an "information corner", meetings, and airport tours, as well as our website. This has enabled us to receive many opinions from the public. The PI activity report, which summarizes the information provided in Steps 1 and 2, the opinions we received, and our ideas about those opinions, is available for viewing on the Fukuoka Airport Survey Liaison and Coordination Council website.
FUKUOKA KUKO CHOSA RENRAKU CHOSEI KAIGI website: http://www.fukuokakuko-chosa.org/

In Step 3, we will provide information for everyone on the possible measures for dealing with future demand and the viewpoints for evaluating the alternatives.

What are conditions at Fukuoka Airport like today?

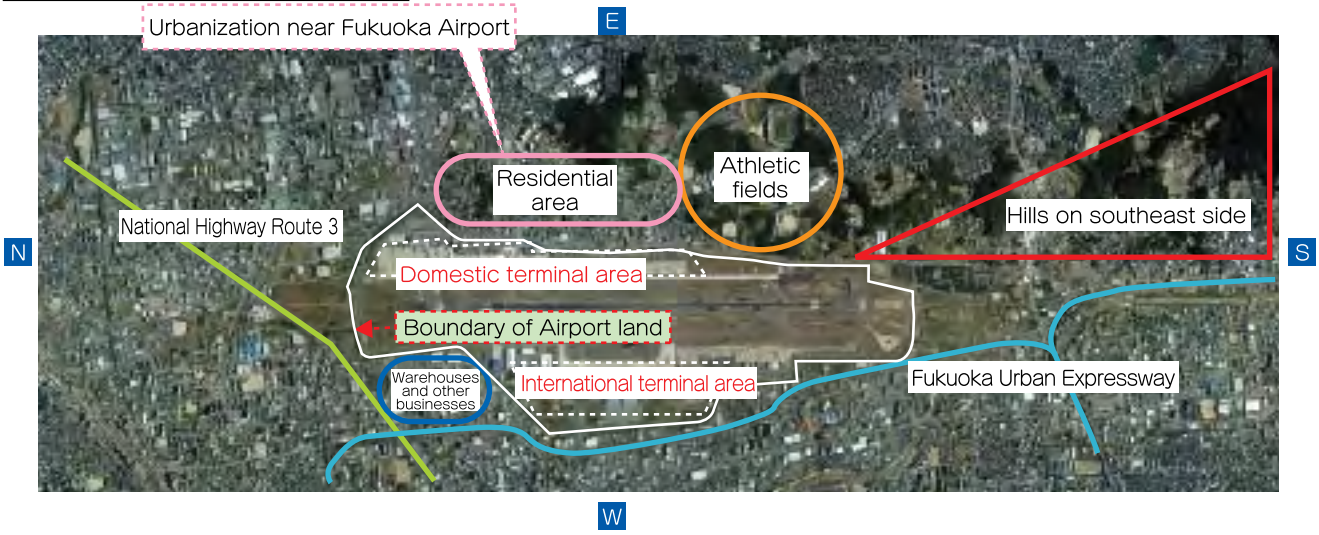
Fukuoka Airport ground plan



Airport overview

Airport area: 353 hectare
Runway: 2,800 meters × 60 meters
Operating hours: 24 hours
Hours of use: 15 hours (7:00 ~22:00)

Area surrounding Fukuoka Airport



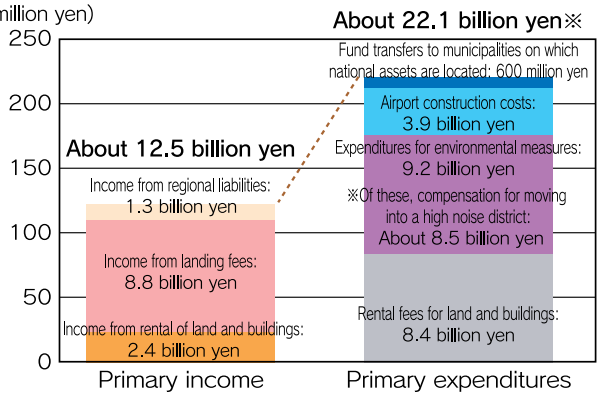
Area surrounding Fukuoka Airport: Urbanization is progressing in the area around Fukuoka Airport. Surrounding the immediate vicinity is a residential area, offices, Fukuoka Urban Expressway, National Highway Route 3, and hills.

Reference

■Regarding individual items for income and expenditure by Fukuoka Airport

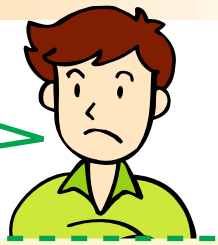
- The area of the airport is 353 hectares, but 109 hectares are privately owned and seven hectares are owned by the city. That land is rented. The amount of rent paid in fiscal 2006 was about 8.4 billion yen.
- Expenditures for environmental measures include compensation for moving into a high noise district and the funds for sound insulation work. The total amount of expenditures for environmental measures in fiscal 2005 was about 9.2 billion yen, and of this about 8.5 billion yen was for moving into a high noise district. The average amount of annual expenditures for environmental measures over the past five years was about 6.0 billion yen. Of that amount, about 5.3 billion yen per year was spent in compensation for moving into a high noise district.
- A breakdown of individual items for income and expenditures by Fukuoka Airport in fiscal 2005 shows that expenditures exceeded income. The common operating expenses for all domestic airports were omitted from the calculations.

Fiscal year 2005 / Fukuoka Airport /Individual items for income andexpenditures



※In addition to the above, expenditures also include the common expenditures that are not classified by the individual airport.
(Total special account for airport construction: 126.6 billion yen)

What happens if we don't do anything?

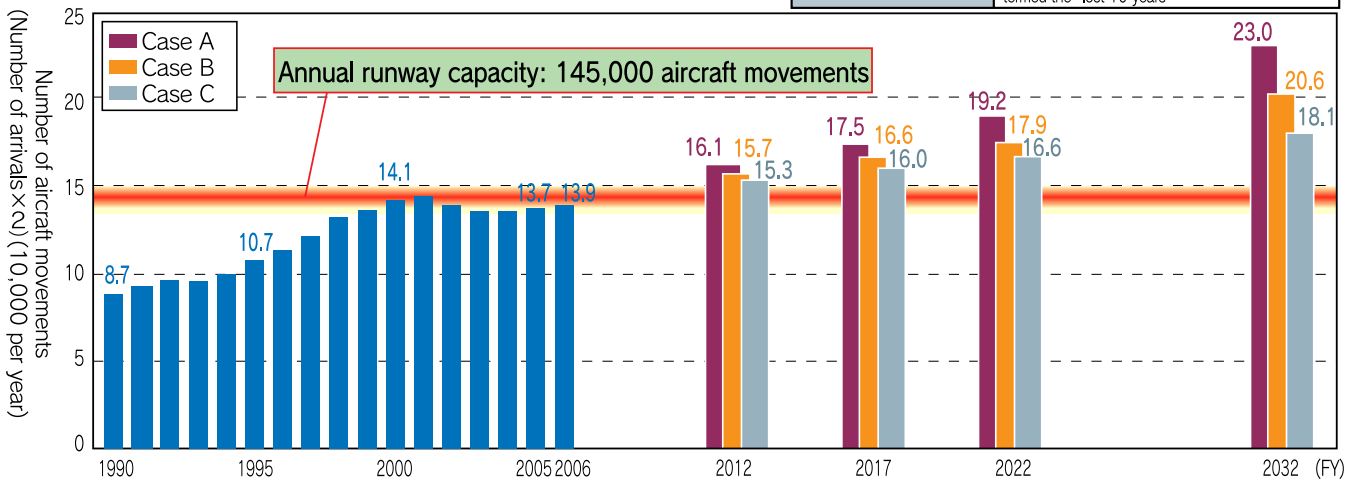


- Restriction on the use of Fukuoka Airport have already begun to emerge. It would be difficult to add flights during the hours of peak use: 9:00 a.m. to noon and 5:00 to 8:00p.m.
- PI's Step 2 anticipates that the annual runway capacity for the airport will reach its limit around 2010.
- If no steps are taken, Fukuoka Airport will be unable to meet the demands of its users. These include supporting the expansion of international and domestic interaction, promoting improvements in services and supporting airport demand, supporting fast, inexpensive, and comfortable movement, and supporting the independent growth of Fukuoka and Kyushu. This will have an effect on user convenience and the achievement of regional aspirations in the future.

If nothing is done

Case A (The progress of reform)	Anticipated economic growth with the progress of structural reform
Case B (Lack of reform and stagnation)	There is no structural reform and no improvement in productivity
Case C (The "lost 10 years")	Anticipated continuance of economic stagnation in Japan in a situation similar to the 1990s, termed the "lost 10 years"

【Forecast results for the annual aircraft movements】

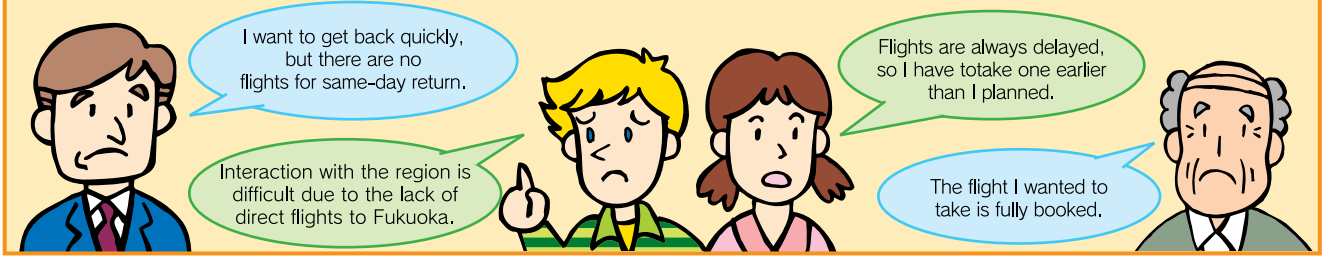


Annual runway capacity to reach its limit around 2010

Cannot add more flights

Inability to establish new air routes

Worse delays



If nothing is done, Fukuoka Airport will fail to serve the need of passengers and the region. We must think about solution to these problems.

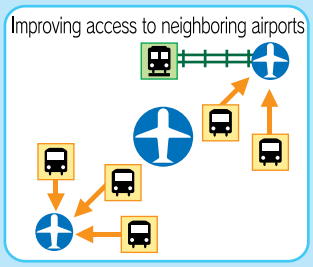
What measures do we have to solve these problems?

In response to forecasts of supply and demand problems in the future, the December 2002 report of the Aviation Subcommittee for the Transportation Policy Council declared it was necessary to proceed with comprehensive surveys of the following: **(1) the effective use of existing assets, (2) distributing the demand of Fukuoka Airport to neighboring airports, (3) substantial improvement of the airport, including relocation and developing a second runway.**
The June 2007 report by the same subcommittee declared that in light of the results of the comprehensive surveys, it was necessary to devise policies for appropriately responding to the future demand. These were to include facility construction for substantially improving airport capacity.
In regard to **policies for the effective use of the existing assets**, we examined the possibility of making parallel taxiways. Therefore we will examine three measures.

■Measures

(1) Distributing the demand of Fukuoka Airport to neighboring airports

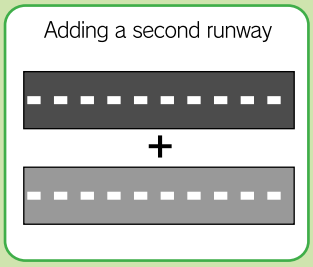
●We studied restricting the use of Fukuoka Airport and promoting demand at neighboring airports, with consideration of the location of three airports in northern Kyushu and other examples of operations at multiple airports.



Policies to substantially improve airport capacity

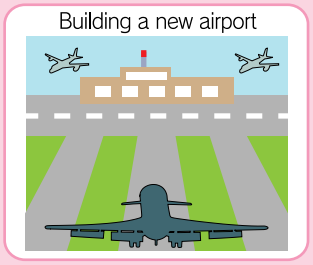
(2) Developing a second runway at the existing airport

●We examined typical airport layouts which developed a second runway east or west of the current runway. We also examined the placement of airport facilities if the space between runways were narrow due to changes in the surrounding area.

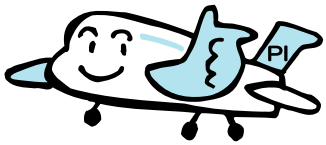


(3) Relocation of Fukuoka Airport

●We examined potential positioning of runways, considering such factors as topography, airspace and noise, and selected sites.



Next we present the possible solutions in greater detail.



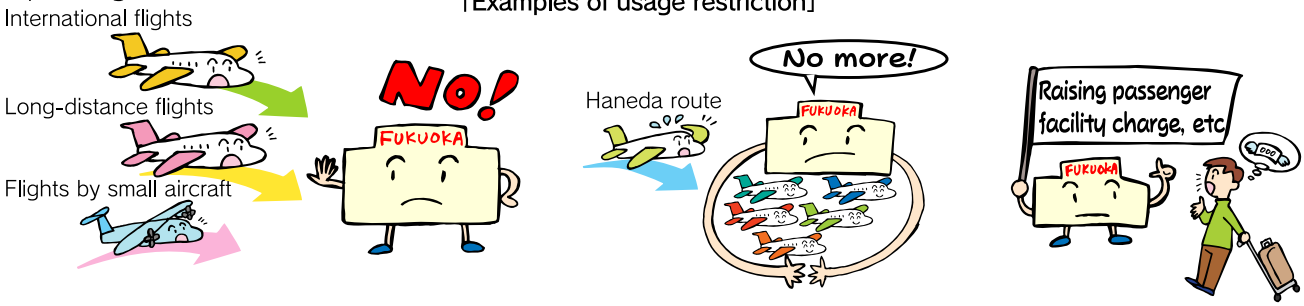
(1) Distributing the demand of Fukuoka Airport to neighboring airports

- In regard to distributing the demand of Fukuoka Airport to neighboring airports, we referred to examples of operations at multiple airports both in Japan and overseas. We examined possibilities from perspectives of "restricting use" and "promoting demand", taking into consideration the location of airports in northern Kyushu and their characteristics.
- Two important characteristics of Fukuoka Airport are the great distance between it and other neighboring airports, and that most of its passengers either live in or are visiting the Fukuoka area.
- The restriction of use inconveniences passengers and prevents the Fukuoka metropolitan area from acting as a major transport hub and is thus not a viable option.
- Promoting demand would have only a minimal impact on alleviating the tightness of the supply-demand balance, so this is not possible as a large-scale measure.

Restricting use of Fukuoka Airport

○Restricting use is a method to transfer the demand of Fukuoka Airport to neighboring airports.
○Some examples of usage restriction would limit international and long-distance flights, and flights by small aircrafts; limiting the number of flights on routes with high demand; and increasing the liabilities of the passenger.

「Examples of usage restriction」

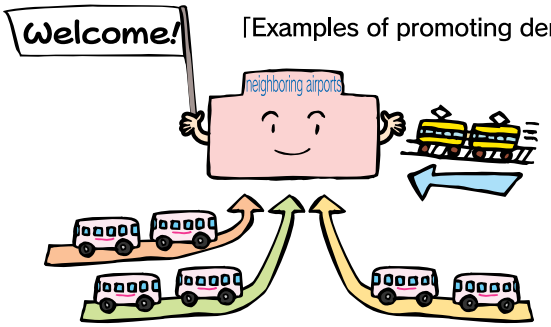


□This would run counter to the trend toward aviation deregulation, and would be difficult to implement as an aviation policy. Even if incoming flights and the number of flights on individual routes were limited, under market principles, it is by no means certain that the routes and flights for which usage were limited would shift from Fukuoka Airport to neighboring airports.
□Moving routes and flights to neighboring airports would have the following serious drawbacks for users and communities in the Fukuoka metropolitan area. It would be inconvenient for the users in the Fukuoka metropolitan area. It would restrict interaction with other areas. Northern Kyushu would lose its function as the regional hub.

Promoting the demand at neighboring airports

○Promoting demand by leveraging the characteristics of regional airports is a method to promote the transfer of demand from Fukuoka Airport and utilize neighboring airports based on market principles.
○Some examples of promoting demand would include improving access to nearby airports, building the infrastructure for that access, reducing the liabilities on users, and implementing a multi-airport policy. The latter would include a system of uniform fares and the elimination of fees at neighboring airports.

「Examples of promoting demand」



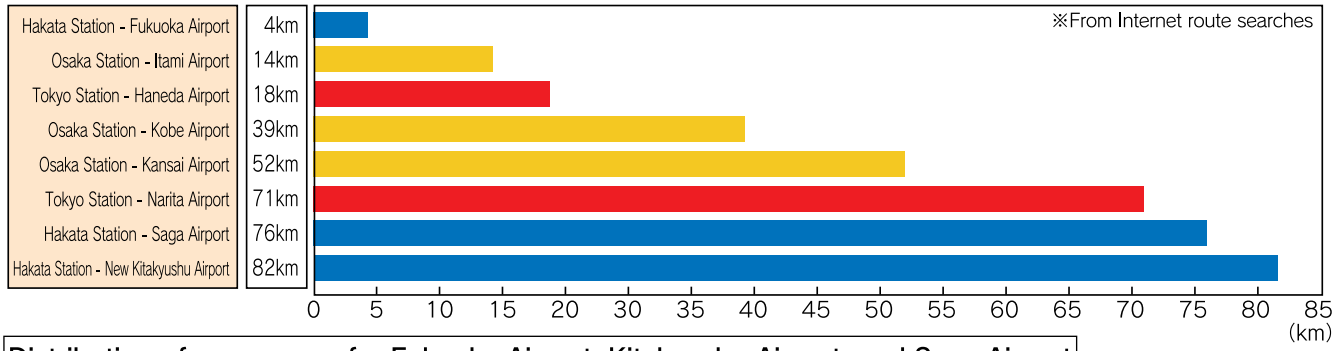
□This would have only a minimal effect on ameliorating the tightness of supply and demand at Fukuoka Airport.
□The burden of costs and corporate profitability would be a problem.

The characteristics of Fukuoka Airport

Comparing Fukuoka Airport to neighboring airports

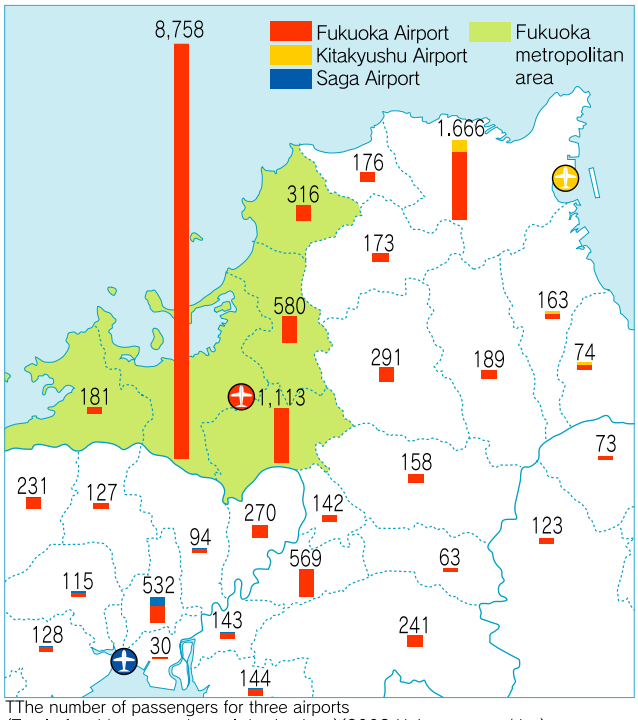
A comparison of the distance from urban center train stations to airports shows that the driving distance from Fukuoka City's Hakata Station to the New Kitakyushu Airport and Saga Airport is farther than the station-airport distance in the Tokyo and Kansai areas.

▼The driving distance from the urban center train station to the airport



Distribution of passengers for Fukuoka Airport, Kitakyushu Airport, and Saga Airport

Most of the passengers of Fukuoka Airport are concentrated in the Fukuoka metropolitan area.



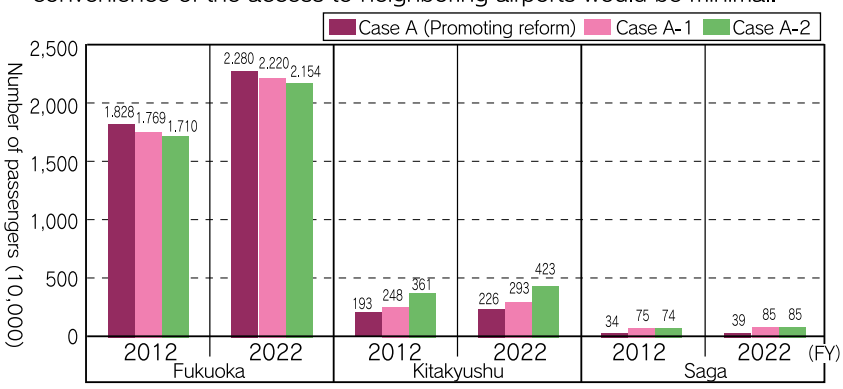
TThe number of passengers for three airports
(Total of residences and travel destinations)(2003 Units: persons/day)
Data: Created based on air travel passengersurveys for 2003
(Before the New Kitakyushu Airport opened)

Aviation deregulation

The amendment of the Airport Law in February 2000 eliminated restrictions on regulating supply and demand in the Japanese air transport business. Also, there was an alleviation in both restrictions on entry in the industry, and fares and fees. As a result, the responsibility for shifting air routes and flights to neighboring airports, and reducing or eliminating flights, was entrusted to the business decisions taken by each airline.
In fact, indications suggest that Japan must become more open in the international air transport business. The government is promoting its Asia Gateway Concept, and it will be important for establishing Japan's international appeal in the future to incorporate overseas growth and dynamism.
For these reasons, we think a policy of use restrictions would run counter to the trend of aviation deregulation.

If the ground access of neighboring airports is improved...

●Forecasts showed that the annual total of arrivals and departures at Fukuoka Airport would decline from 2,000 to 7,000, and passenger totals would drop 3% to 6%.
Therefore, it was clear that the effect of improving the supply and demand balance at Fukuoka Airport by improving the convenience of the access to neighboring airports would be minimal.



▲Results of forecasts for domestic passengertotals at Fukuoka Airport, New Kitakyushu Airport, and Saga Airport

Results of forecasts for domestic passenger totals at Fukuoka Airport	Upper row: Number of passengers (10,000 people/year) Lower row: Arrival/departure total (10,000 times/year)	
	2012 (FY)	2022 (FY)
Case A (Promoting reform)	1,828 14.0	2,280 15.8
Case A-1	1,769 (59) 13.8 (0.2)	2,220 (60) 15.7 (0.1)
Case A-2	1,710 (118) 13.3 (0.7)	2,154 (126) 15.5 (0.3)

The numbers in parentheses indicate the difference from Case A

▲The effect of ameliorating the tight supply and demand balance at Fukuoka Airport

(2) Developing a second runway at the existing airport

Conditions for examining the options to develop a second runway

There were several factors that had to be considered when examining the options to develop a second runway at Fukuoka Airport. These included the impact of the surrounding area, including the hilly section to the southeast of the airport and Fukuoka Urban expressway. Other factors included the convenience of the passengers, construction costs, and runway capacity. Moreover, other factors, including the length of a second runway, the amount of space between it and the existing runway, and the placement of the second runway, must be considered as parts of a whole, and considerations change for each different option. Therefore, it is necessary to examine this issue comprehensively from several different perspectives. In view of this, the conditions for examining options were established with existing domestic situations and current standards were used as a reference.

【Examination conditions】
Runway length: Current runway, 2,800meters; second runway, 2,500 meters
Runway placement: Parallel to the existing runway (Close parallel)
Space between runways: 300 meters or 210 meters
Approach procedure: Precision approach procedure or non-precision approach procedure

- In regard to the current runway, we will maintain its length of 2,800 meters. A 3,000- meter runway is the ideal for creating an international aviation network. But extension of the existing runway is of lower priority than the proposal for developing a second runway, a policy that would significantly improve capacity.
- In principle, a second runway would have to be 2,500 meters long to enable takeoffs and landings of large aircraft for domestic flights.
- In principle, the distance between the two runways would be 300 meters so that planes landing or taking off would not interfere with large aircraft waiting on the other runway. We also considered a distance of 210 meters, which is the shortest distance between runways in Japan (at an airport now under construction). Large aircraft waiting on one runway would interfere with planes taking off or landing on the other runway, however.
- In principle, a precision approach procedure will be adopted, which enables landings using guidance systems even in bad weather. We also examined the nonprecision approach, which would render landings difficult in bad weather, because it reduced the impact on the surrounding area.

Explanation: Parallel runways

Generally speaking, there are two types of parallel runways: open parallel runways and close parallel runways.
Open parallel runways have large spaces between them, which enables them to be operated independently of each other. Usually, the terminal area is placed between runways. If one runway is only used for takeoffs and the second only for landing, the total capacity of the two runways will be only 1.6 times that of single runway. On the other hand, if both runways are used for takeoffs and landings, the total capacity will be 2.0 times that of single runway, though, in both cases, runway capacity differs depending on terminal placement.
In contrast, close parallel runways have narrower space between them. This enables overall size of the airport to be reduced, but this will have an effect on the use of the other runway. The total runway capacity of close parallel will be 1.3 times that of single runway, depending on the terminal placement.
Narita and Haneda airports are examples of open parallel runways, and Osaka International and New Chitose airports are examples of close parallel runways (with 300 meters distance), Hyakuri Airbase (Ibaraki Airport) , under construction, is an example of close parallel runways (with 210 meters distance).

An example of open parallel runways:Haneda Airport

Examples of close parallel runways

New Chitose Airport

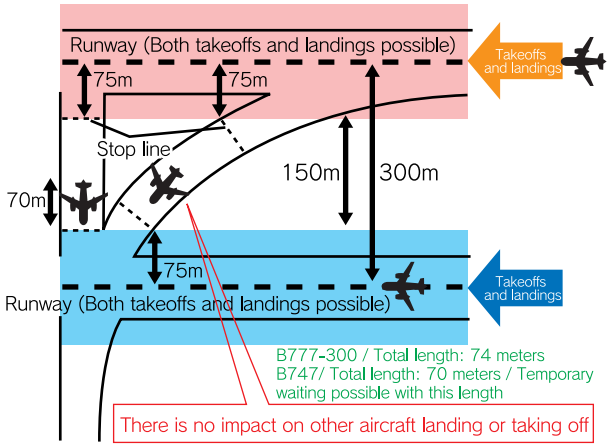
Osaka International Airport

Hyakuri Airbase(Artist' s conception aftercompletion)

Photographs: Tokyo Regional Civil Aviation Bureau, Osaka Regional Civil Aviation Bureau websites

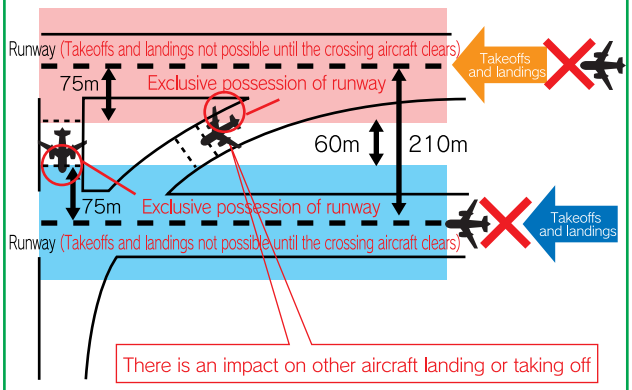
Explanation: The differences in runway spacing

When the space between the center line of both runways is 300 meters



When the space between the center line of both runways is 300 meters, there is no impact on other aircraft landing or taking off, even when a large aircraft is waiting between the runways.

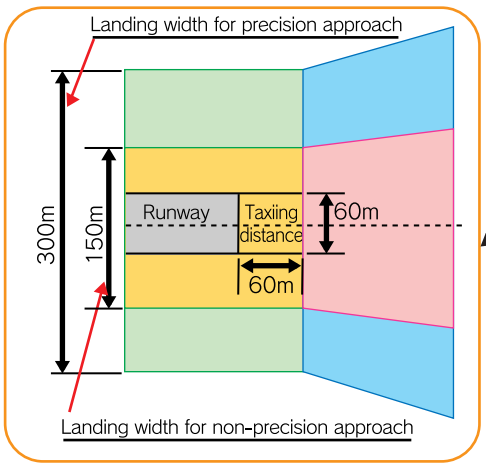
When the space between the center line of both runways is 210 meters

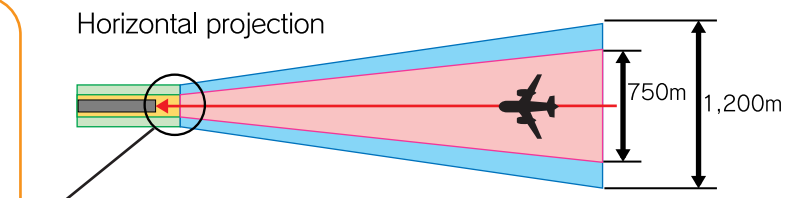


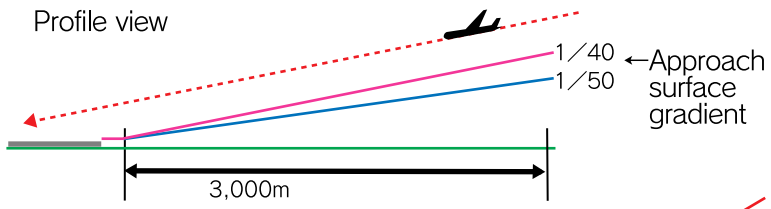
When the space between the center line of both runways is 210 meters, there is an impact on other aircraft landing or taking off, because when a large aircraft is waiting between the runways, it has exclusive possession of the runway.

Explanation: What is precision approach and non-precision approach?

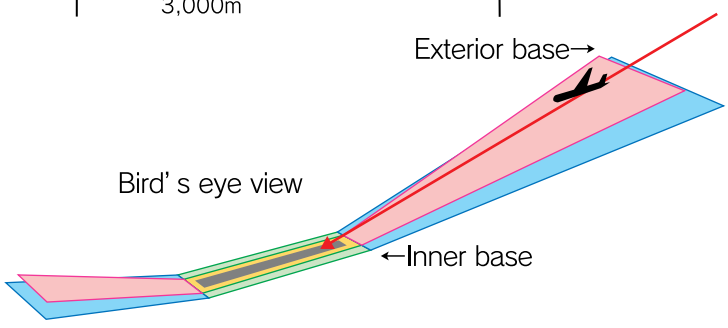
Precision approach is a procedure of approach using instrument flight in which an aircraft can receive instructions from two types of guide beams (approach direction for the aircraft and descent path). An aircraft can approach and land even during bad weather by following a designated course.
The non-precision approach procedure refers to an approach other than precision approach when approaching using instrument flight. It is an approach and landing in which instructions are received for approach direction or location information. Therefore, it cannot be used in bad weather.
The Aviation Law provides for the approach area and the plane of approach that should be used during both precision approach and non-precision approach. The size of the twodimensional surface and the plane's angle of descent differ in both cases.
With the precision approach, it is possible to approach and land when visibility is poor due to bad weather. The landing width and entry area required to maintain aircraft safety are larger than with the nonprecision approach, so there is a major impact on the surroundings due to the limited surface area.







	Precision approach	Non-precision approach
Landing width	300m	150m
Approach surface gradient	1/50	1/40
Approach area		
Length	3,000m	
Inner base length (landing width)	300m	150m
Outer base length	1,200m	750m



Considerations for the airfield layout

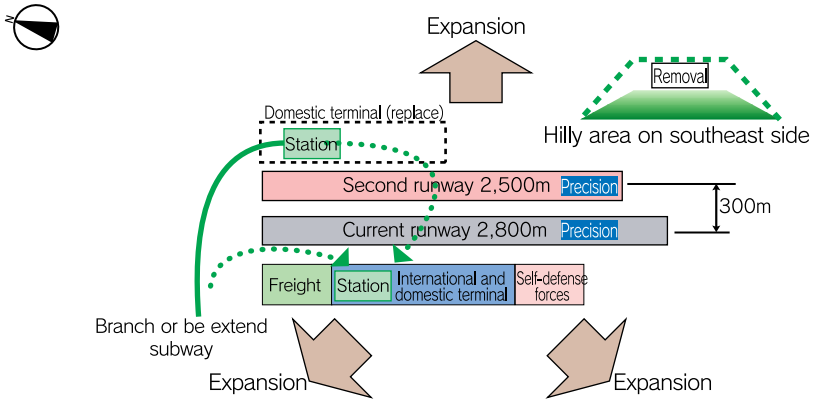
Based on the conditions for examining the options for a second runway, we considered the airfield layout.

Second runway east of the existing runway

Option 1 east side (standard)

- Space between runways: 300 meters
- Length of second runway: 2,500 meters (Precision)
- North end of both runways in alignment

Impact on area	・Removal of large hill on the southeast side ・Large expansion of airport land ・Requires moving the domestic line passenger terminal ・The subway must branch off or be extended to maintain the current service level
Characteristics	・Unification of international and domestic passenger terminals ・Large aircraft can wait between the runways ・Of the five locations possible for airport capacity, the current location is the largest



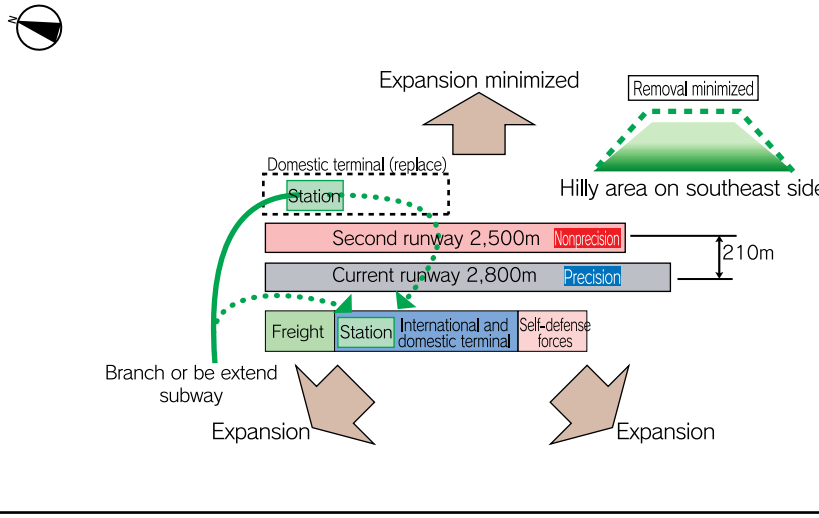
To minimize the impact on the surrounding area

- Reduce the space between runways from 300 meters to 210
- Approach procedure / From precision approach to non-precision approach

Option 2 east side (non-standard)

- Space between runways: 210 meters
- Length of second runway: 2,500 meters (Non-precision)
- North end of both runways in alignment

Impact on area	・Reduce of large hill on the southeast side ・Reduce the expansion of airport land ・Requires moving the domestic passenger terminal ・The subway must branch off or be extended to maintain the current service level
Characteristics	・Large aircraft cannot wait between the runways ・The operation methods will be limited, including restrictions of the runway for landing, because one runway uses the non- precision approach. Also, the runway capacity will be inferior to that of option 1 east side. ・The expansion of the airport land and the removal of the hilly area will be less than for option 1 east side.



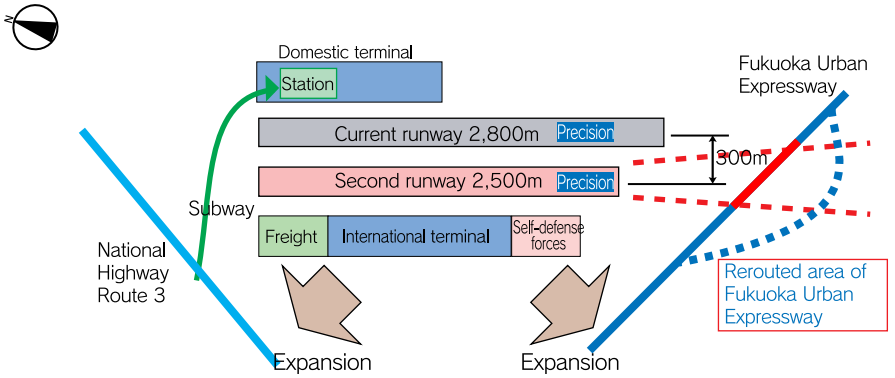
These are examinations of the standard placement, in which a 2,500-meter precision approach runway will be placed 300 meters apart from the existing runway either to the east or to the west, or placement to minimize the impact on the surrounding area, which is a problem with the previous placement.
In addition, we will examine in detail in the future the length of the new runway (2,000 to 2,500 meters) and its placement from the perspective of minimizing the impact on the surrounding area, reducing construction costs, and runway capacity.

※The calculation of the runway capacity will require an examination in conformity with actual operation, taking into consideration trends for future aircraft materials and the complexity of controlling multiple runways.

Second runway west of the existing runway

Option 1 west side (standard)
- Space between runways: 300 meters
- Length of second runway: 2,500 meters (Precision)
- North end of both runways in alignment

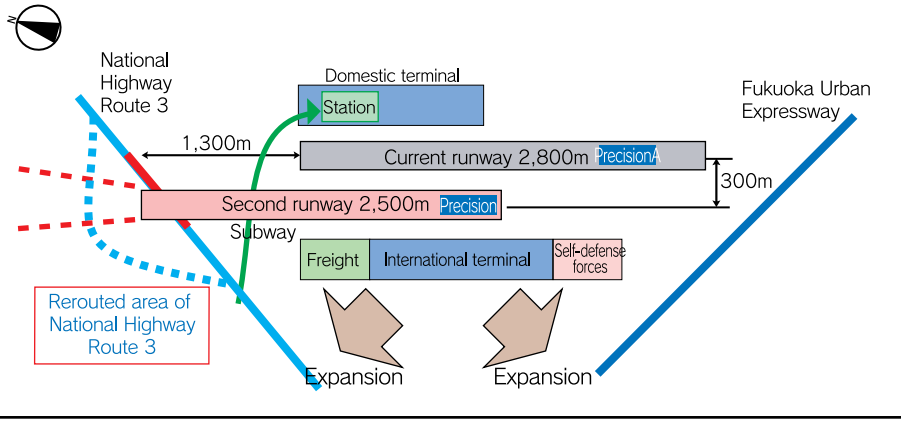
Impact on area	・Fukuoka Urban Expressway must be rerouted. ・Large expansion of airport land
Characteristics	・The international and domestic passenger terminals will remain separate. ・Large aircraft can wait between the runways ・Runway capacity is inferior to Option 1 east side, but this is the best placement for runway capacity on the west side.



To avoid the Fukuoka Urban Expressway
- Move to the northern end of the runway 1,300 meters further north.

Option 2 west side (standard)
- Space between runways: 300 meters
- Length of second runway: 2,500 meters (Precision)
- North end of runway moved 1,300 meters to the north

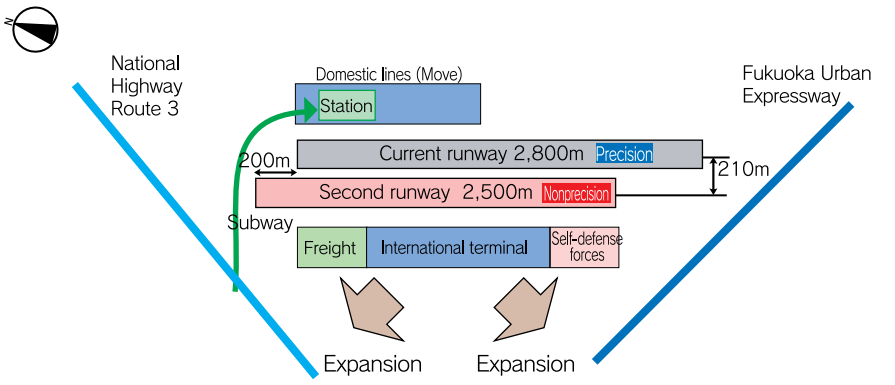
Impact on area	・Rerouting Fukuoka Urban Expressway will be avoided ・National Highway Route 3 must be rerouted instead ・Large expansion of airport land
Characteristics	・Large aircraft can wait between the runways ・Runway capacity is inferior to Option 1 west side ・Of all the positions, this will require the largest expansion of airport land



To avoid the Fukuoka Urban Expressway and National Highway Route 3
- Space between runways: 300 meters to 210 meters
- Entry procedure: Precision to Non-precision
- Northern end of runway: Move 200 meters north instead of 1,300 meters north

Option 3 west side (non-standard)
- Space between runways: 210 meters
- Length of second runway: 2,500 meters (Non-precision)
- North end of runway moved 200 meters to the north

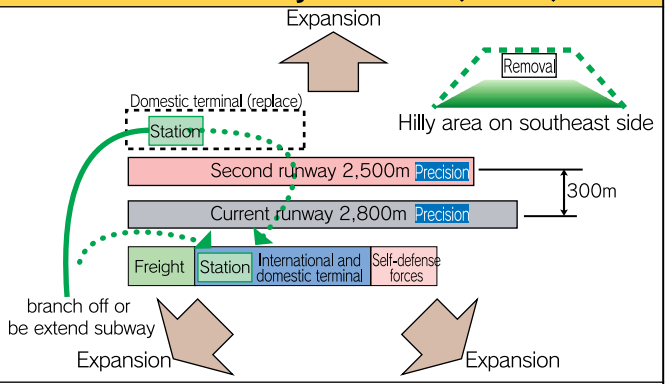
Impact on area	・Rerouting Fukuoka Urban Expressway will be avoided ・Rerouting National Highway Route 3 will be avoided ・Expansion of airport land is less than Option 1 west side
Characteristics	・Large aircraft cannot wait between the runways ・One runway will use the non-precision approach procedure. Therefore, operation methods and runway capacity will be inferior due to such factors as restrictions on the runway for landing. This is the smallest of the three options. Runway capacity is inferior to Position 1 west side ・Of all options, this will require the least expansion of airport land the west side



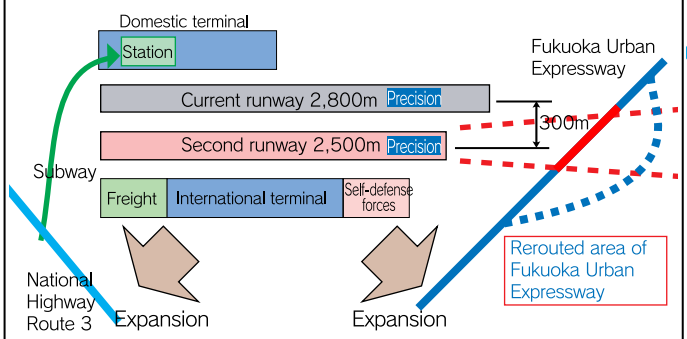
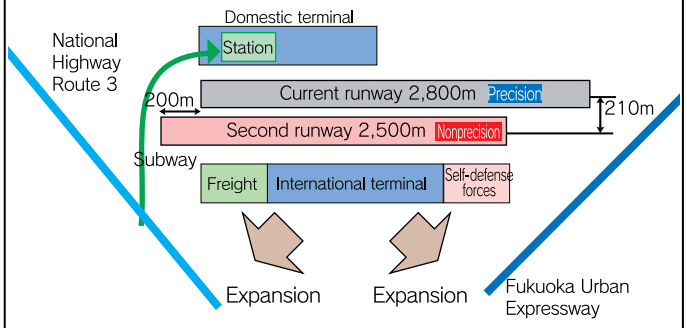
Of all the possibilities, we select the option 1 east side (standard), the option 1 west side (standard), and option 3 west side (non-standard), which minimize the impact on the surrounding area, as representative examples to examine. On the next page, we show the characteristics of each.

I wonder...what are the characteristics of the representative examples of second runway?

The characteristics of the optimum positioning for the new runway

Categories			Second runway east side(300m)
Airfield layout			
characteristics			・Developing a 2,500 meters second runway with precision approach, 300 meters to the east of the existing runway, with their north end in alignment. ・The hilly area to the southeast interferes with the obstacle cleance surface. ・Airport expansion to the east and west required. ・Moving the terminal for domestic passengers is required. It will have to be integrated with the west side terminal for international passengers. The subway will have to branch off or be extended.
Passengers Convenience	Terminal location	Passenger terminal	Integrating the domestic and international terminals improves convenience.
	Convenience of access	Time required by subway from Hakata Station	Same as now
		Time required from Fukuoka interchange	Same as now
Obstacle clearance surface	Approach surface for new runway		Removal is required because it interferes with the hilly area to the southeast.
	Moved surface for new runway		Moving is equired because it interferes with homes and business offices.
	Airport horizontal surface		About the same as now.
	Extended approach surface for new runway		About the same as now.
Surrounding area	Aircraft noise		Will grow worse.
	Impact on existing facilities nearby		The amount of airport land expansion for this position will be greater than the other two positions. The subway will have to be divided or extended to maintain the current service level.
	Expansion of aircraft land		About 90 hectares (About 40 hectares to the east and 50 hectares to the west)
Annual runway capacity			Aircraft land movement is simple, and this location has the highest runway capacity of the three locations.
Construction	Rough calculation of construction costs		About ¥750 billion. (This includes basic runway construction, terminal construction, land acquisition, compensatory construction costs, and subway construction costs.)
	Construction period (It is necessary to consider the survey period separately, including environmental assessments, land acquisition, and the survey for cultural assets buried underground.)		About 14 years.
	Difficulty of work		・The restricted surface interferes with the hilly area to the southeast, so removal is necessary. ・The domestic terminal must be moved to the west, and the subway will have to be divided or extended. ・A large amount of land must be acquired to the east and west of the airport.

※The rough calculation of construction costs is for those construction costs involved in developing a second runway. A proposal to develop a second runway will require separate expenditures for environmental measures. The average expenditures for environmental measures from 2002 to 2006 were ¥6 billion annually. The rental fees for land and buildings were ¥8.4 billion annually. Refer to page 2 for details. It also must be taken into consideration that the expenditures for environmental measures will cost more than at present if a new runway is deveped.

Second runway west side(300m)	Second runway west side (210m)
	
・Developing a 2,500 meters second runway with precision approach, 300 meters to the west of the existing runway, with their north end in alignment. ・The restricted surface will interferes with the urban expressway. ・Requires an expansion of land to the west of the airport.	・Developing a 2,500 meters second runway with precision approach, 210 meters to the west of the existing runway, positioning 200 meters north. ・Fukuoka Urban expressway and National Highway Route 3 will not interfere with the runway. ・This runway requires a small expansion of land to the west of the airport.
The domestic and international terminals will be separate, as is the case today.	The domestic and international terminals will be separate, as is the case today.
Same as now	Same as now
Same as now	Same as now
There will be interference with Fukuoka Urban Expressway, requiring rerouting. There will also be interference with homes and offices, and they must move.	There will be interference with homes and offices, and they must move.
About the same as now.	About the same as now.
About the same as now.	Not fixed, because precision approach will not be used
Will grow worse.	Will grow worse.
Less land for expansion is required in comparison to the east side position. Fukuoka Urban Expressway must be rerouted.	Less land for expansion is required for this position than the other two positions.
About 60 hectares on the west side.	About 30 hectares on the west side.
The runway capacity will be smaller than the east side position because the passenger terminals will be separated into east and west, complicating aircraft ground movement.	The new runway will use non-precision approach, resulting in operational restrictions in bad weather. The passenger terminals will be separated into east and west positions, and large aircraft will not be able to wait between runways. This will complicate aircraft ground movement. As a result, the runway capacity for this position is the lowest of the three positions.
About ¥500 billion. (This includes basic runway construction, terminal construction, land acquisition, and compensatory construction costs, such as rerouting the municipal expressway.)	About ¥250 billion. (This includes basic runway construction, terminal construction, land acquisition, and compensatory construction costs.)
About 10 years.	About 8 years.
・Fukuoka Urban Expressway will interfere with the restricted surface, necessitating rerouting. ・A large amount of land to the west of the airport must be acquired, but the amount is still less than that for the east side position.	・Land to the west of the airport must be acquired, but the amount is the least of the three positions.

Such issues as the length of the new runway (2,000 to 2,500 meters) and its location will be examined in detail later from the perspectives of reducing the impact on the surrounding area, reducing construction costs, as well as the options for runway capacity.

(3) Relocation of Fukuoka Airport

The characteristics of the measure and preconditions for screening potential zones

This would eliminate several problems and challenges facing the existing airport, including aircraft noise, land rental, restriction for midnight flights, and building height restrictions. Also, the effective use of the existing airport site after relocation could create new urban functions and an integrated urban areas.
The following are preconditions for relocation.

- ●Each runway length of 3,000 meters.
- ●Two runways to provide sufficient capacity and flexible operations in emergencies.
- ●Two runways locate 300 meters apant for precision approach.

Future considerations could cause a change in these preconditions.

Preconditions			Fa
Facilities	Factors	Specification	
Runways	Total	Two parallel runways (close parallel)	The right draft shows the layout of the facilities based on the preconditions
	Layout	3,000meters each	
	Separation	300meters each	
Taxiways	Facility Size	Construction of double parallel taxiway and aprons	
Aprons		Adequate scale or space	
Passenger facilities			
Roads - Parking lots			
Freight handling facilities			
Aviation safety facilities			
Others			

Selection procedure for candidate zones

Examining the potential zones for a new airport

(1) Selecting the potential areas

Areas under consideration; In Fukuoka metropolitan area, within 30 kilometers from Hakata Station.

(2) Screening the grid squares to be considered

1st stage

- Topography
  - Extent of land undulation (within 150 meters)
  - Water depth (Average water depth less than 25meters)
- Conditions for the surrounding area
  - Percentage of land area in the urbanization promotion areas; less than 1%
  - Percentage of land area with buildings; Less than 5%

Screening the potential zones using a grid square of one square kilometer

2nd stage

A grid square in which an airport reference point is possible to locate. In addition, maritime or coastal areas, one in which an obstacle clearance surface (one side of a horizontal surface and both sides of an approach surface) can be clear (limited to an average water depth of less than 20 meters)

Screening the grid square

(3) Screening the potential zones

Screening the potential zones

Setting the potential zones to be considered

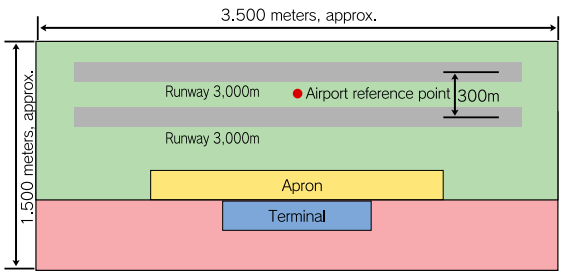
Screening the potential zones

Factors for screening

The potential zones screened by factors such as weather, obstacle clearance surface, airspace for operation, environment, and aircraft noise.

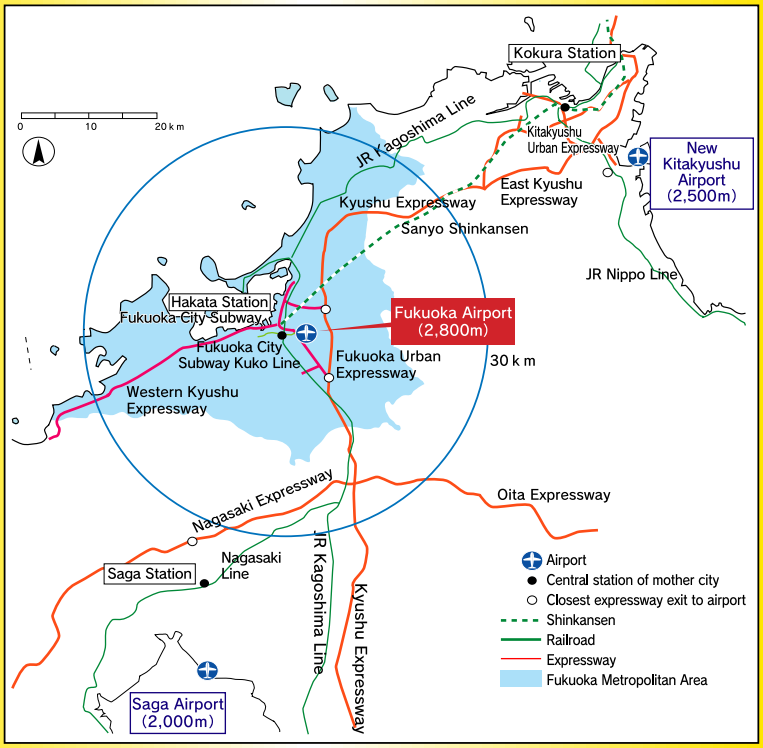
Potential zones screened

cility location



The range for the potential areas considered

The criteria for potential areas is that the site be within the Fukuoka metropolitan area and less than 30 kilometers from Hakata Station. To be considered are regarding the distribution of air travel passengers and travel time from the center of Fukuoka City.



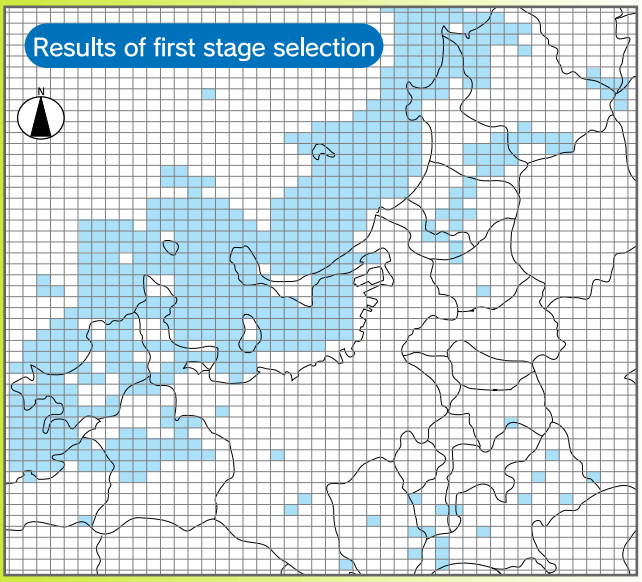
Result of grid square screening

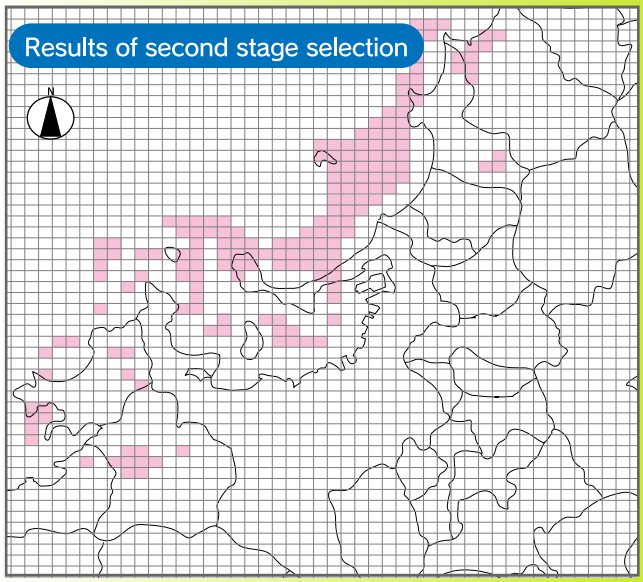
●1st stage

The selections of the grid squares for consideration must meet four conditions ①A land undulation of less than 150 meters, ②An average water depth of less than 25 meters, ③A land area percentage in an urbanization promotion area of less than 1%, ④A land area percentage with buildings of less than 5%.

●2nd stage

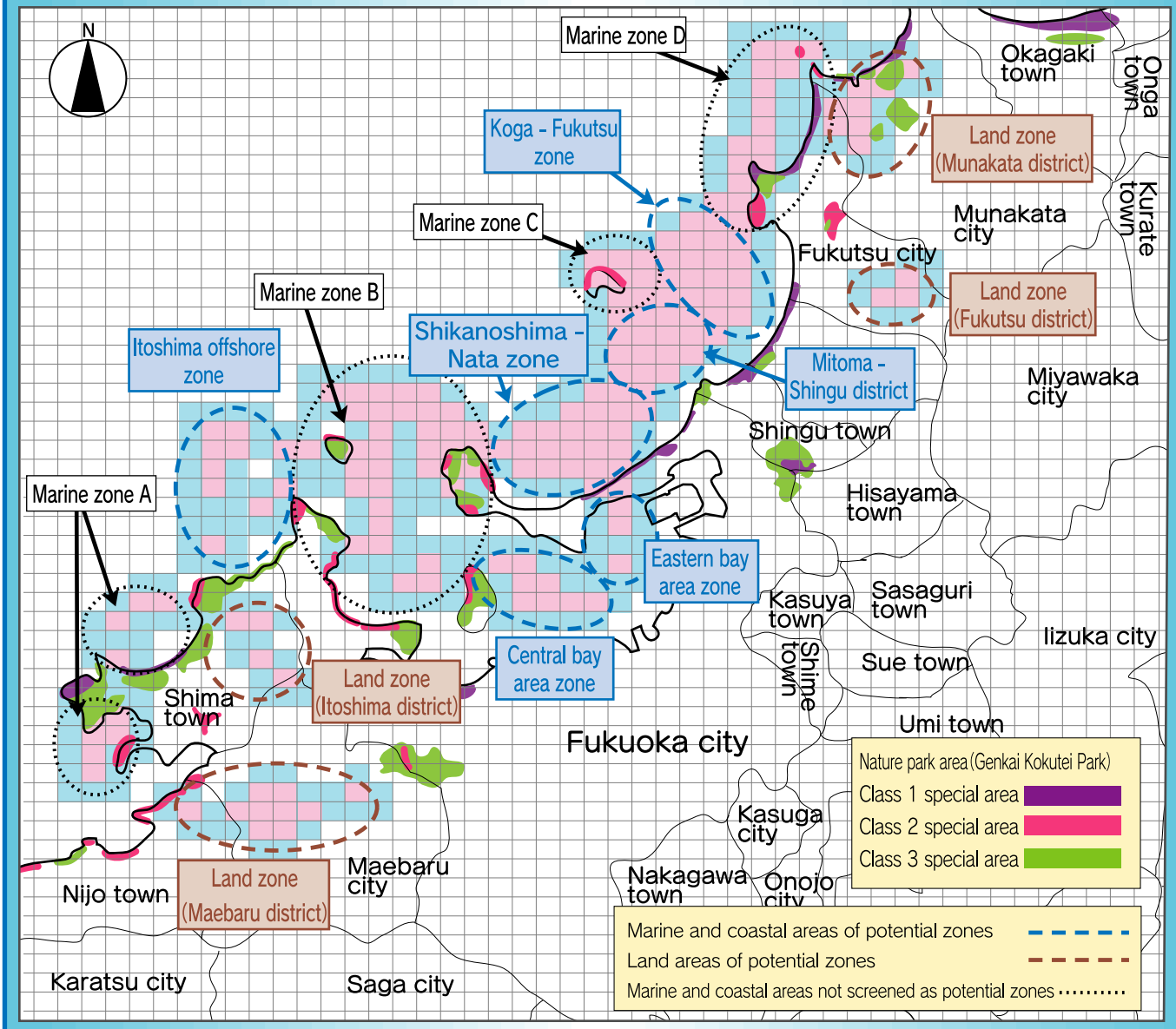
We screened grid squares in which an airport reference point is possible to locate.
In addition, in maritime or coastal areas, it is also important to select land for the airport site in which the average water depth is less than 20 meters, and, during this stage, a grid square in which one side of a horizontal surface and both sides of an approach surface can be established.
Those grid squares on the shipping lanes were not considered.





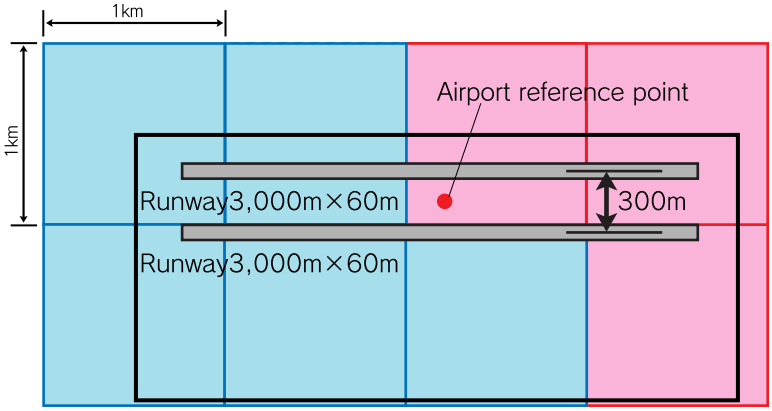
Setting the potential zones considered

Of the grid squares selected for consideration, Marine Areas A, B, C, and D have been removed from consideration because there was an unavoidable interference with national parks (special areas), and the appropriate operating airspace could not be secured due to surrounding mountains and other reasons. We focused our attention on other maritime and land areas (areas with reefs and beaches), and selected 10 areas for consideration.



Grid

Red grid squares indicate areas in which it is possible to establish an airport reference point (Point centered on the runways)
Blue grid squares indicate areas in which the land area for the airport is about 1.5 kilometers by about 3.5 kilometers, when an airport reference point has been established.



Screened potential zones

The 10 zones under consideration were examined for their possibility of runway location by the following conditions. Potential zones were then screened.

■**The basic conditions for potential zones**

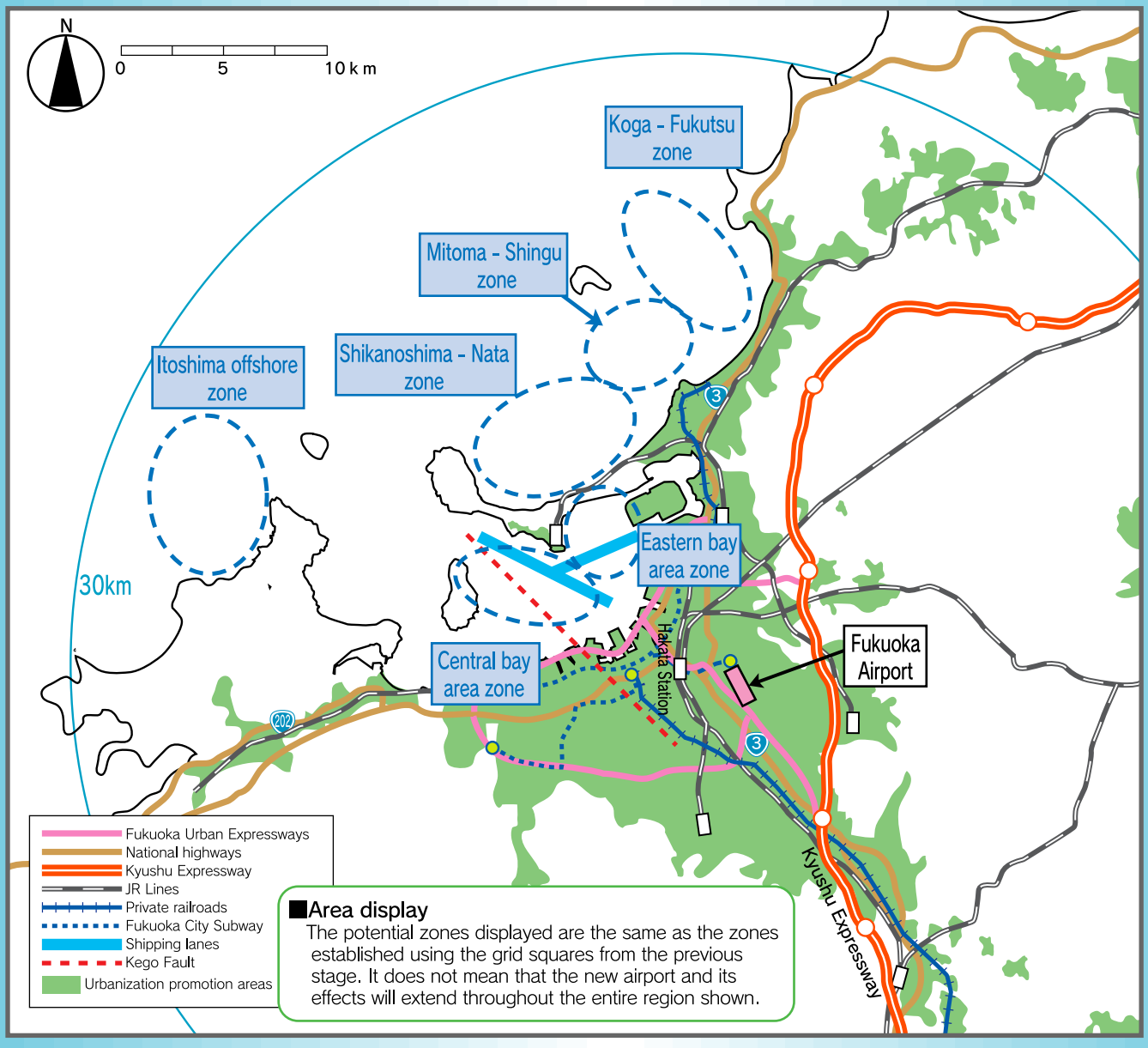
① Wind coverage (the ratio for the allowable crosswind component that is less than 20 knots) exceeding 95% can be obtained

②The required obstacle clearance surfaces and appropriate airspace can be obtained

③The airport land does not interfere with the land of the Genkai Kokutei Park, and the obstacle clearance surfaces do not require modification of the park's land suface.

④The aircraft noise does not extend to the urban districts

●The land zones (Munakata, Fukutsu, Maebaru, and Itoshima) were not screened because they did not satisfy such conditions as airspace and aircraft noise.



■**Area display**

The potential zones displayed are the same as the zones established using the grid squares from the previous stage. It does not mean that the new airport and its effects will extend throughout the entire region shown.

Explanation

■**Obtaining wind coverage**

Aircraft land and take offs heading into the wind. If crosswinds exceed a specified level, then the aircraft cannot land and take off. The percentage of winds that do not exceed the specified level (the allowable crosswind component) is called wind coverage. The runways must be placed in a direction with large wind coverage. The lowest wind coverage permitted for an airport is at least 95% of the allowable crosswind component, according to ICAO Annex 14.

■**Obtaining restricted surfaces and access and departure corridors**

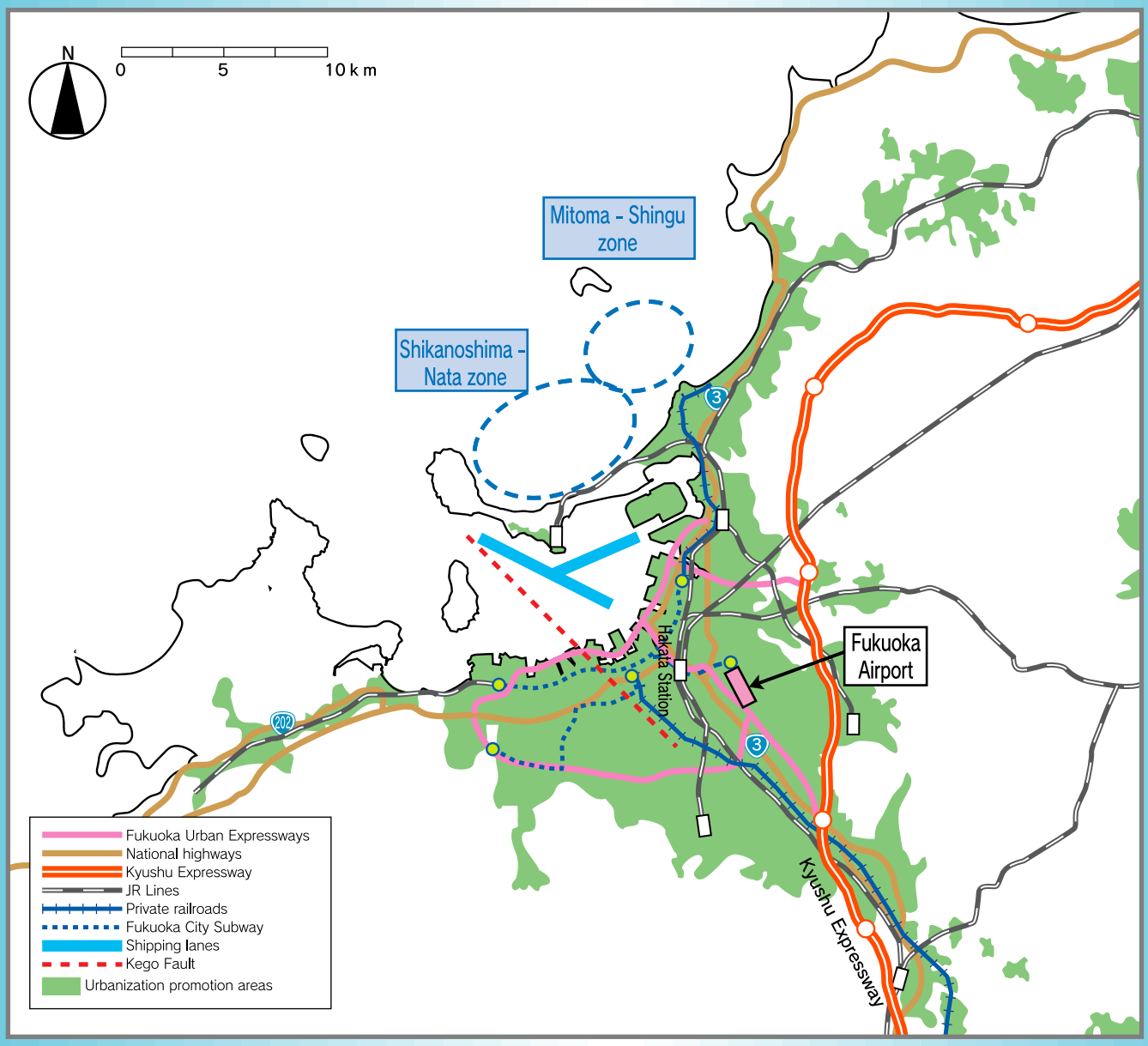
Restricted surfaces and appropriate access and departure corridors must be obtained to ensure safe aircraft operation. For restricted surfaces, the conditions for an approach surface and a moving surface is that a horizontal surface be obtained for at least one of the two sides. Also, the conditions included obtaining an approach corridor envisioning precision approach procedures, and a safe departure corridor.

The examination of six potential zones

Here we look at the current issues involving the six marine zones screened.

- Central bay area zone: Obtaining the required obstacle clearance surface would require placing the airport site directly on Kego fault.
- Eastern bay area zone: Steps to reduce aircraft noise in the urbanized area would affect the facilities of Port of Hakata.
- Koga-Fukutsu zone and Itoshima offshore zone: Located in deep water areas and far from the center of the city.

- At present, we think that two zones are possible to locate the new airport site, Mitoma-Shingu zone and Shikanoshima-Nata zone shown in the map below.



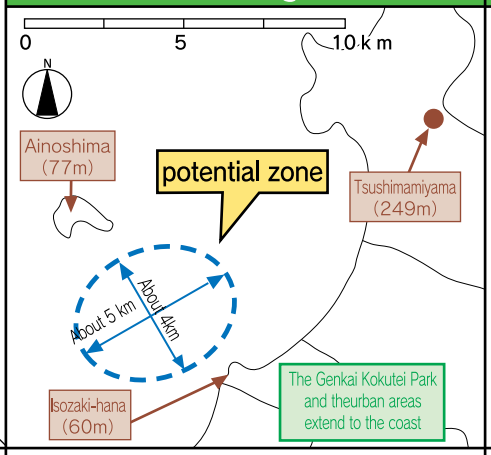
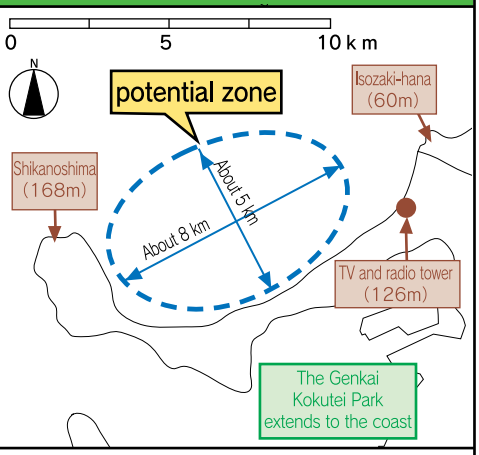
Explanation

■Kego fault

Kego fault is a confirmed active fault. It runs from near Chikushino City to the northwest, cutting across Hakata Bay. This fault is considered one of the prefecture's primary active fault in the Fukuoka City Disaster Prevention Plan. Also, Also, a long-term evaluation conducted of the fault, issued on March 19, 2007, by the Earthquake Survey Committee of the national government' s earthquake survey and research promotion headquarters, reports that the likelihood of a magnitude 7 earthquake occurring within the next 30 years at this location is a maximum of 6%. In Japan this location ranks 10th out of 110 locations on active fault lines, in terms of the likelihood of an occurrence of an earthquake.

What are the characteristics of Mitoma-Shingu zone and Shikanoshima-Nata zone?

Area characteristics

Category \ Potential zone	Mitoma-Shingu zone	Shikanoshima-Nata zone
		
The natural and urban envirnment	The geographical characteristics of the coastal areas include reefs and beaches. The Genkai Kokutei Park and the urban areas extend to the coast. Ainoshima is in at the northern part of this area, Isozaki-hana is to the south, and Tsushimamiyama is to the east.	The geography of the coastal areas is characterized by beaches, and Genkai Kokutei Park surrounds the zone. Shikanoshima is in the western part of the area, and Isozaki-hana and a TV and radio tower are to the east.
Water depth — Average depth of thered grid squares in the area	About 18 meters deep	
Distance — From Hakata Station to the edge of the zone	About 15 to 20 kilometers	About 10 to 15 kilometers
Obstacle clearance surface — Approach surface	Can be obtained	
Obstacle clearance surface — Movingsurface	Can be obtained	
Obstacle clearance surface — Horizontal surface	Could interfere with Isozaki-hana and Ainoshima, depending on the runways' direction (Obtaining one side possible)	Could interfere with TV and radio tower and Shikanoshima, depending on the runways' direction (Obtaining one side possible)
Surrounding communities — Legal restrictions — Interference with Kokutei Park	If runways positioned close to the land area, the airport site could interfere with the surrounding area.	
Surrounding communities — Impact on surrounding areas — Relocating facilities in the area	Runways are possible to be positioned so that facilities do not have to be moved.	
Natural environment — Factors for consideration	Natural coastline, edible seaweed beds, fishing beds, valuable organisms, natural views, etc.	
Runway capacity	No restriction on time use makes the runway capacity greater than that of developing a second runway in the existing airport.	
Construction — Airport land area	About 530 hectares	
Construction — Rough estimate of costs	Roughly 1,000 billion yen (Including quays, landfill, runways and other facilities, terminals, terminals, access facilities, fishing industry compensation)	Roughly 1,100 billion yen (Including quays, landfill, runways and other facilities, terminals, terminals, access facilities, fishing industry compensation)
Construction — Construction period	About 13 years (not including the period for fishing industry compensation and environmental assessment)	
Construction — Considerations for construction	Procedures for building quays to protect against high waves in winter, winter protection measures, and measures against spray caused by strong winds	

※Rough estimate of costs
The rough estimate of costs is the predicted amount that will need to be spent on locating the airport in a shallow area near land. This is subject to change as the examination progresses toward Step 4, the final step.

Toward Step 4

■A detailed examination of the area for a new airport will be conducted in Step 4, taking into consideration all opinions offered regarding this step,

■Specific airport location
Considerations will be made as to the runway direction (taking wind coverage into account), aircraft noise, and the effect on the seashore contours and the surrounding area. We will indicate a specific location for the airport site.

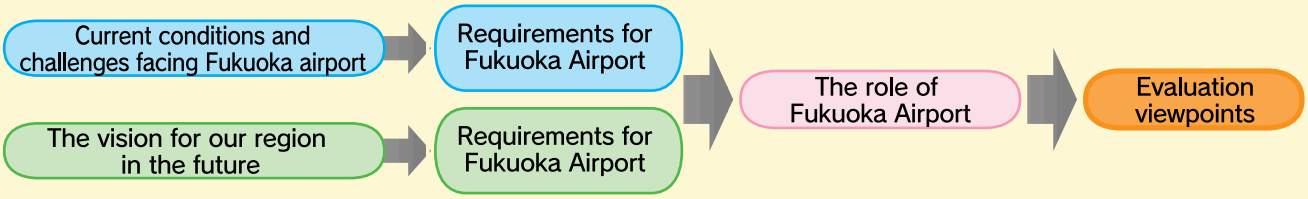
■Wind coverage
The wind coverage at Fukuoka Airport from March 2003 to February 2005 was about 99.8%. A more detailed study of wind coverage must be conducted to examine the direction of the runways.

There are plenty of proposals, but how will one be selected?

Viewpoints for evaluating the alternatives

●The following examination flow chart is the basis for setting the evaluation viewpoints. Examination is conducted by studying the role of Fukuoka Airport, derived from the current conditions and challenges facing Fukuoka Airport, and the vision of the region for the future as studied in PI step 1 and 2.

Evaluation viewpoints / flow chart



●First, we arranged the key points for the issues regarding the current conditions and challenges facing for Fukuoka Airport, and the requirements for Fukuoka Airport, as examined in PI Step 2.

Current conditions and challenges facing Fukuoka Airport ,and the requirements for Fukuoka airport to solve them

Current conditions and challenges facimg Fukuoka Airport (Step 1)	Requirements for Fukuoka Airport (Step 2)
①The passengers (shippers) ○Emphasis on travel time and operating frequency ○Desired times of use are concentrated in the morning and the evening ○High degree of satisfaction based on access	○Maintaining and expanding non-stop destinations ○Response to growing frequency on routes ○Obtaining diversified ground access ○Lower airfares
②The regional ○Growing with the citizens in the area ○Contributing to the regional economy and the life of the citizens ○Impact on the urban structure and urban environment	○Enhancement of the economy of Fukuoka and Kyushu ○Efforts for environmental measures, including aircraft noise ○Efforts for aviation safety
③The air transport network ○Interregional flow using the domestic aviation network ○Flow with East Asia using the international aviation network	○Further enhancing the international and domestic network
④The airport facility ○Restrictions on capabilities during peak hours ○Fluctuation in air travel demand by day and season ○Airport use restricted from 7:00 a.m. to 10:00 p.m.	○Further enhancing the international and domestic network

●Next, we arranged the key points for the demands on Fukuoka Airport as derived from the vision of the region in the future, for which Fukuoka and Kyushu is striving.

The vision of the region for the future and the requirements for Fukuoka Airport to it

Vision of the region in the future (Step 2)	Requiremets on Fukuoka Airport (Step2)
①Globalization A region coexisting with the international community, centered on the growing East Asia region	○Response to the passengers' and shippers' demands from / to East Asia ○Strengthening the network of air, land, and sea transport
②An aging society with fewer children A region with a diversity of opportunity capable of attracting many different people from other parts of Japan and overseas	○Strengthening the function of Fukuoka as an area for domestic and international exchange ○Helping to increase technological, cultural, and academic interaction
③Regional devolution A self-sufficient, competitive region that utilizes local characteristics	○Enhancing air transport service that support Fukuoka's competitiveness ○Strengthening the network between regions
④Diversified values A region with the interaction of different kinds of people, that provides a sense of comfort and abundance	○Responding to air transport logistics in concert with other transportation modes. ○Responding to diversified user needs
⑤IT A region that is an information center both for Japan and abroad, and uses IT to create exceptional knowledge	○Responding to distribution in concert with other transportation facilities ○Responding to the interaction of technology and personnel regarding information
⑥Formation of social capital A region with global competitiveness due to its formation of strategic social capital	○Increasing efficiency and further reducing operating costs ○Appropriate capital investment focused fully on its effectiveness
⑦Environmental emphasis A sustainable region with a virtuous circle of urban development and environmental considerations	○Reducing the airport's environmental impact on the surrounding area ○Helping the interaction of technology and personnel regarding information technology.

The colors of the lettering correspond to theroles of the Fukuoka Airport explained on thefollowing page.

We can determine the role of Fukuoka Airport by examining these demands.

Examining viewpoints for evaluating the alternatives

●We set five basic viewpoints to evaluate and compare the alternatives to solve the problems. This examination was conducted by studying the role of Fukuoka Airport ,which was derived from the airport's current conditions and challenges it will face in the future, as well as the future of the region. We incorporated the opinions received regarding our evaluation in PI Steps 1 and 2.

The current conditions of and issues for Fukuoka Airport

↓

The requirements for Fukuoka Airport

The vision of the region for the future

↓

The requirements for Fukuoka Airport

The role of Fukuoka Airport	The efforts required
An airport that promotes improved services and supports aviation demand	**Obtaining airport capacity** ○Responding to future airport demand, while incorporating the trends towards compactness and greater frequency ○Eliminating crowding at peak hours ○Improving services by creating a competitive environment between airlines, and promoting inexpensive fares ○Promoting the opening of new routes and additional flights
An airport that supports expanded interaction by linking Fukuoka with the rest of Japan and countries overseas	**Expanding and emhancing the aviation network** ○Expanding and enhancing the domestic aviation network ○Strengthening the international aviation network
An airport that supports rapid, inexpensive, and comfortable transport by utilizing Fukuoka's function as a transport hub	**Improving passengers' (shippers') convenience** ○Strengthening transfers between international and domestic lines ○Improving the mobility between the domestic aviation network and the Kyushu regional transportation network ○Responding to freight shipment needs
An airport that supports the self-sufficient development of Fukuoka and Kyushu as a member of the community	**Considerations for greater aviation use, safety, and the environment** ○Contributing to the economy, culture, and disaster prevention ○Ensuring safety ○Minimizing the impact on the living environment and the global environment ○Effective capital investment and efficient utilization of that investment

Provisional content to be examined in Step 4

- We will establish evaluation factors to qualitatively and quantitatively examine and compare policies for the future, incorporating the options we received regarding the evaluation perspectives shown here.
- We will conduct an examination as shown below regarding the sweeping measures regarding the development of a second runway to the existing airport or the relocation.
  - In regard to the proposal for developing a second runway to the exising airport, we will examine the specific capabilities for runway capacity in light of airport operating procedures. In addition, we will examine the length and location of a new runway.
  - In regard to a relocation, we will establish a specific runway position in the candidate area in light of the wind coverage and the impact on the surrounding region.
- We will make a comparative evaluation after assessing the advantages and disadvantages of the measures for the future, in light of the examination results and the opinions received, and indicate a future direction.

Work through Step 3

Points of evaluation

Improving the pressure on the supply and demand balance

Can the proposal contribute to the impvovemnt of the pressure on the supply and demand balance?
For example
- meeting the demand

Passengers' (shippers') convenience

Can the proposal grasp the centrality of Fukuoka Airport in the domestic and international aviation network for the future, and contribute to the convenience of the user?
For example
- Expanding and enhancing air routes
- Convenience of access

Environment and Safety

What effect will the implementation of the proposal have on the living environment and natural environment from the perspective of safety?
For example
- Impact on the natural environment
- Securing safety

Development of the city and the region

In the event the proposal is implemented, what effect could it have on promoting urban and regional development?
For example
- Impact on urban development
- The effect on Fukuoka and Kyushu

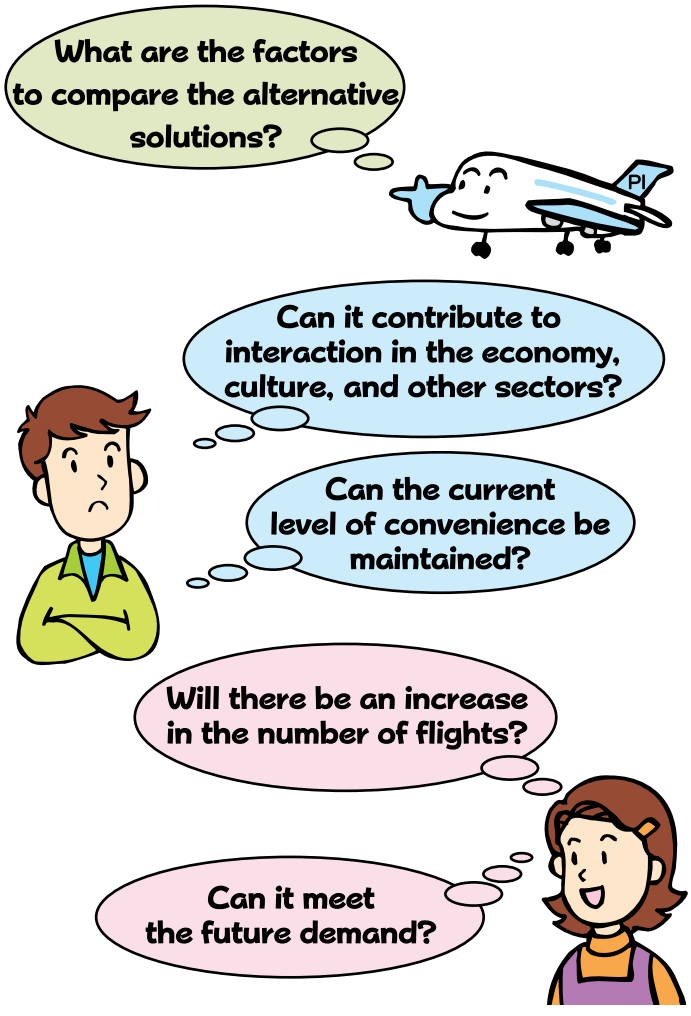
Enterprise efficiency

Will there be a sufficient effect for the users in view of the costs required to implement the plan?
For example
- The period for the manifestation of the effects

The following are planned to be carried out in Step 4

Establishing evaluation factors → Comparing and evaluating proposals (examining advantages and disadvantages) → Proposed direction

- Examining the runway length and location
- Considering a specific location for a new airport Others



PI Report Step 3: Summary

●Examination of possible measures to meet future air travel demand

1) Distributing the demand of Fukuoka Airport to neighboring airports

This measure is not viable because restrictions will create a major burden on both passengers and the region, and it will be difficult to achieve in the current aviation deregulation.
Promoting the demand at the neighboring airports is not a viable comprehensive option because its effect on alleviating the tight supply and demand imbalance will be minimal.

2) Developing a second runway to the existing airport

This measure has many factors that must be considered, including the effect on the surrounding area and runway capacity. Many possible variations of this measure can be considered, including runway length and space between runways. Therefore, we cited examples of the standard runway position and runway positioning that would minimize the impacts on the surrounding area, and listed their characteristics.

- ·The standard location of a second runway developed east side of the existing runway, 300 meters apart
- ·The standard location of a second runway developed west side of the existing runway, 300 meters apart
- ·The minimal distance location of a second runway developed west side of the existing runway, 210 meters apart

3) Relocation of Fukuoka Airport

Ten locations were considered as potential zones for relocation, considering the distance from the center of the city and topographical conditions. We selected six areas based on such factors as weather, air space, natural environment, and aircraft noise.
On these, we listed the characteristics of the most promising sites: Mitoma-Shingu area and Shikanoshima-Nata area.

●Viewpoints for evaluating the alternatives for the future air travel demand

We established the following five viewpoints for comparing alternatives for the future based on the roles of Fukuoka Airport as derived from current conditions at the airport and the challenges it will face in the future, as well as the vision of the region for the future.

1. Improving the pressure on the supply and demand balance
2. Passengers' (shippers') convenience
3. Environment and Safety
4. Development of the city and the region
5. Enterprise efficiency

In PI Step 4, we plan on further examining the measures of developing a second runway, of relocation, and plan establishing evaluation factors. Then we will compare the advantages and disadvantages of the alternatives, and show the draft for the future airport.

We are looking forward to hearing your opinion!

Please visit our websaite

Announcements concerning PI Report Step 4

Evaluation process

Step 1	Identification of issues and policy targets	Step 2	Assumptions used to evaluate proposed responses	Step 3	Evaluation guideline and proposals to be evaluated	Step 4	Comparative evaluation of proposals, and proposal on the direction to take

In Step 4, the next step, we will conduct a comparative evaluation of the measures and examine a proposed direction.

FUKUOKA KUKO CHOSA RENRAKU CHOSEI KAIGI (Fukuoka Airport Study Commission)
http://www.fukuokakuko-chosa.org/

Kyushu Regional Planning Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (Airport PT Office)
2-5-33 Otemon, Chuo-ku, Fukuoka 810-0074
Tel: 092-752-8601 Fax: 092-724-2480
http://www.pa.qsr.mlit.go.jp

Osaka Civil Aviation Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport (Airport Planning and Adjustment Section)
4-1-76 Otemae, Chuo-ku, Osaka 540-8559
Tel: 06-6949-6469 Fax: 06-6949-6218
http://www.ocab.mlit.go.jp

Fukuoka Prefecture (Airport Planning Division, Airport Planning Bureau)
7-7 Higashi-Koen, Hakata-ku, Fukuoka 812-8577
Tel: 092-643-3216 Fax: 092-643-3217
http://www.pref.fukuoka.lg.jp

Fukuoka City (Administrative Planning Bureau, section responsible for future airport measures)
1-8-1 Tenjin, Chuo-ku, Fukuoka 810-8620
Tel: 092-711-4102 Fax: 092-733-5582
http://www.city.fukuoka.jp

２．ＰＩ手法実施計画書

- インフォメーションコーナー実施計画書
- 説明会実施計画書
- 出前説明会実施計画書
- 懇談会実施計画書
- 公開懇話会実施計画書
- オープンハウス実施計画書
- 福岡空港見学会実施計画書
- 福岡空港意見発表会実施計画書

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

インフォメーションコーナー実施計画（抜粋）

（1）目的

インフォメーションコーナーは、福岡空港、県庁、市役所及び九州地方整備局（博多港湾・空港整備事務所）の４箇所に設置し、ステップ３のＰＩ活動において提供するＰＩレポートの内容を、市民等にわかりやすく情報提供し、広く意見を収集することを目的とする。

常設的に設置することで、ホームページと並んでＰＩに関する情報拠点としての役割を担う。

（2）実施内容

- 福岡空港、県庁、市役所及び九州地方整備局（博多港湾・空港整備事務所）において、ＰＩレポートの内容をパネルにより展示し、空港利用者や市民等に自由に見てもらう。
- 空港においては、設置物の管理の面、さらには、ＰＩレポートの内容について正確かつ深い理解を得るため、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を実施する。
- その場で意見を回収できるよう意見記入ハガキと記入場所、記入済用紙の回収ボックスを準備する。
- パネルを見た後など市民等が自由に持ち帰ることが出来るようＰＩパンフレットや関係資料等を設置する。

（3）設置期間・設置時間

- インフォメーションコーナーの設置期間は、ステップ３のＰＩ活動の実施期間として９月 18 日から 11 月 30 日とする。
- インフォメーションコーナーの開館時間は、福岡空港が９時～17 時、福岡県庁、福岡市役所及び博多港湾・空港整備事務所が開庁時（平日のみ）とする。

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

説明会実施計画（抜粋）

（1）目的

説明会は、ステップ３のＰＩ活動において提供するＰＩレポートの内容を、総合的な調査の調査主体が直接、市民等に説明し、広く意見を収集することを目的とする。

（2）実施内容

- 福岡県内の主要な公共施設等において、ＰＩレポートの内容を調査担当職員より直接、説明を実施し、意見を収集する。
- 市民等からの意見は、当日の質疑、意見記入用紙のいずれかにより収集する。意見記入用紙は、会場または持ち帰っての記載に対応する。
- 参加者には、当日の説明に用いた資料と共に、他のＰＩ活動を紹介したチラシなどＰＩ活動に関する関係資料等を配布する。
- 開催時間は、１時間 30 分を基本とする。

（3）開催日・開催場所

- より多くの市民等が利用できるように、福岡県の地域区分に従い各地域において開催する。
- 時間等については、会場等の状況を勘案し決定する。

表 説明会開催場所･開催日一覧

開催場所	住所	開催日	定員
【福岡市内】 あいれふ 10階講堂	福岡市中央区舞鶴２-５-１	9月20日(木) 18:00-19:30	80名
【福岡地区】 まどかぴあ 大会議室	福岡県大野城市曙町２-３-１	10月8日(月) 14:30-16:00	81名
【北九州地区】 ＫＭＭビル ４階第２,３会議室	北九州市小倉北区浅野２-14-１	10月3日(水) 18:00-19:30	84名
【筑豊地区】 飯塚市市民交流プラザ	飯塚市吉原町６-１ あいタウン２階	9月25日(火) 18:00-19:30	60名
直方市中央公民館	直方市津田町７－２０	11月12日(月) 13:30-15:00	60名
【筑後地区】 六ツ門大学	久留米市六ツ門町７-13　六ツ門ビル２階	10月5日(金) 15:30-17:00	50名

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

出前説明会実施計画（抜粋）

（1）目的

出前説明会は、各地域の市民講座など各種の集まりにおいて、要望に応じて総合的な調査の調査主体が直接、ＰＩレポート（ステップ３）の内容を説明し、広く意見を収集することを目的とする。

（2）実施内容

- 各地域の市民講座など各種の集まりにおいて、要望に応じてＰＩレポートの内容を調査担当職員より直接説明し、意見を収集する。
- 市民等からの意見は、当日の質疑、意見記入はがきのいずれかにより収集する。意見記入はがきは、会場または持ち帰っての記載に対応する。
- 参加者には、当日の説明に用いた資料と共に、他のＰＩ活動を紹介したチラシなどＰＩ活動に関する関係資料等を配布する。
- 説明時間は、30 分から 1 時間 30 分とする。

（3）申し込み概要

- 対象：概ね 15 人以上が参加する会合や市民講座等の集まりなど。ただし、営利・宗教・政治活動を目的とするものや苦情・陳情を目的とするものは対象外とする。
- 開催日時：申込者の要望に応じて開催することとするが、申し込み多数の場合は日程調整を行う。開催日は、平日の 10 時から 18 時を原則とし、それ以降の時間又は土・日・祝日等についても相談に応じる。
- 会場：申込者で用意いただき、会場使用料等は申込者の負担とする。原則、福岡県内とするが、それ以外の場所についても相談に応じる。
- 申し込み方法:14 日前までに申込書を提出いただき、日程調整の上、実施を決定する。

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

懇談会　実施計画（抜粋）

（1） 目　的

『ＰＩレポート（ステップ３）』の内容である「評価の視点と検討すべき対応案」について、空港関連事業者、空港利用企業・団体、市民団体・ＮＰＯ、空港周辺住民等に対し説明し、参加者の意見を収集することを目的とする。

（2） 実施内容

- 福岡市役所内の会議室及び空港ターミナルビル等において、ＰＩレポートの内容を調査担当職員より直接、説明を実施し、意見を収集する。
- 参加者からの意見は、当日の質疑により収集するが、追加の意見等がある場合に備え、意見記入用紙も配布する。
- 参加者の発言時間は，発言者間の公平を期するために，特定の発言者に偏らないように配慮する。
- 開催時間は、２時間を基本とする。

（3） 参加者及び開催計画

- 懇談会は、①空港関連事業者、空港利用企業・団体②市民団体・ＮＰＯ、③空港周辺自治体、④空港周辺住民等の４つのグループ別に 12 回開催する。
- １回の懇談会あたり、15～20 名程度の参加を予定。
- 具体的な日程・場所は下表の通り。

表　懇談会の開催一覧

参加者	日　時	場　所
空港関連事業者、空港利用企業・団体	第１回　９月 26 日(水)　10:00～12:00	福岡市役所 1505 会議室
	第２回　９月 27日(木)　10:00～12:00	福岡市役所 1505 会議室
	第３回　10 月 １日(月)　10:00～12:00	空港ビル待合室Ｄ，Ｅ
	第４回　10 月 １日(月)　14:00～16:00	空港ビル待合室Ｄ，Ｅ
	第５回　10 月 ９日(火)　10:00～12:00	福岡市役所 1505 会議室
	第６回　10 月10 日(水)　10:00～12:00	福岡市役所 1505 会議室
市民団体・ＮＰＯ	10 月16 日(火)　10:00～12:00	福岡市役所 1503 会議室
空港周辺自治体	10 月 ９日(火)　14:00～16:00	福岡市役所 1505 会議室
空港周辺住民等	第１回　９月 28 日(金)　14:00～16:00	福岡空港事務所Ａ会議室
	第２回　10 月 ２日(火)　14:00～16:00	席田会館
	第３回　10 月10 日(水)　19:00～21:00	ニュー堅粕団地３棟集会所
	第４回　10 月15 日(月)　15:00～17:00	下臼井町会館

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

公開懇話会　実施計画（抜粋）

（1）目的

・ 従前の懇談会に参加し、「総合的な調査」に高い関心と知識を有している周辺住民・市民団体や企業等を対象として参加を募り、横断的に構成し、多様な意見を持つ参加者が、参加者相互の意見・考え方を踏まえ、広い視点で「検討すべき対応案」や「評価の視点」について議論する。

・ 公開（市民、マスコミ傍聴）で行うことにより、市民等に対して議論の過程を明らかにし、ＰＩ活動の透明性を高めるとともに、市民等のＰＩへの関心を高める。

（2）実施内容

・ ＰＩステップ３のテーマである「検討すべき対応案」及び「評価の視点」についてＰＩレポートをもとに、参加者による議論を行う。

・ 概ね３回の懇談の場を想定し、議論のテーマごとに、意見を整理する。

・ 傍聴（市民、マスコミ）を認める。（公開）

・ 開催時間は、２時間程度とする。

・ ＰＩ（ステップ３）に係る一連の懇談会の終了後に実施する。

（公開懇話会の位置付け）

○ 意見の取扱について

・ 公開懇話会の意見は、過去の情報提供等を十分に踏まえ、分野横断的な幅広い視点からの議論により深められた意見であり、「寄せられた意見と考え方」及び「実施報告書」において、他のＰＩ活動で寄せられた意見と区別して整理する。

・ 公開懇話会の参加者数や意見数は、数の集計には含めない。

（3）参加者及び開催計画

・ 議論を深めるために、多様な分野のメンバーをもって構成することとし、従前の懇談会に参加し、「総合的な調査」に高い関心と知識を有している周辺住民・市民団体や福岡空港を利用する企業等を対象として参加を募り、横断的に構成する。（希望者が多い場合は抽選）

・ 予定定数　15 名。

※　傍聴者 20 名程度（マスコミ別）を予定。

（参加メンバー構成イメージ）

参加者：周辺住民・市民団体等、経済団体、エアライン、空港利用企業

※　ステップ１またはステップ２の懇談会に参加し、かつ、ステップ３の懇談会に参加された方。

・ 具体的な日程・場所は下表の通り。

表　公開懇話会の開催一覧

日　　時	場　　所
第１回　10月24日（水）14:00～16:00	福岡県吉塚合同庁舎　会議室 （福岡市博多区吉塚本町13-50）
第２回　10月31日（水）14:00～16:00	〃
第３回　11月７日（水）14:00～16:00	〃

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

オープンハウス実施計画（抜粋）

（1）目的

オープンハウスは、ステップ３のＰＩ活動において提供するＰＩレポートの内容を、市民等にわかりやすく情報提供し、広く意見を収集することを目的とする。

特に、ショッピングセンターなど市民等が日常生活において頻繁に利用する施設において実施することで、市民等の情報収集と意見提出の負担感を解消すると共に、効果的・効率的な情報提供と意見収集を行うもの。

（2）実施内容

- ショッピングセンター等において、ＰＩレポートの内容をパネルにより展示し、市民等に自由に見てもらう。
- ＰＩレポートの内容について正確かつ深い理解を得るため説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を行う。
- その場で意見を回収するため意見記入はがき、記入場所及び回収ボックスを準備する。
- 市民等が自由に持ち帰ることが出来るようＰＩレポートや関係資料等を設置する。

（3）開催日・開催場所

より多くの市民等が利用できるように、福岡県の各地域およびその他の地域において、開催場所ごとに２日間開催する。

具体的な開催場所と開催日は次のとおり。

表　オープンハウス開催場所・開催日一覧

開催場所	住所	開催日
【福岡市内】 三越ライオン広場	福岡市中央区天神２-１-１ TEL：092-734-5462	９月 23 日（日）・24 日（月） 10：00～19：00
ショッパーズモールマリナタウン	福岡市西区豊浜３-１-10 TEL：092-883-4038	10 月 27 日（土）・28 日（日） 10:00～19:00
【福岡地区】 THE MALL 春日	春日市春日５-17 TEL：092-583-5555	９月 29 日（土）・30 日（日） 10：00～19：00
福岡東サティ	糟屋郡志免町大字御手洗字高原６ TEL：092-611-2121	10 月６日（土）・７日（日） 10:00～19:00
【北九州地区】 リバーウォーク北九州	北九州市小倉北区室町１-１-１ TEL：093-573-1500	９月 29 日（土）・30 日（日） 10：00～19：00
【筑豊地区】 イオンショッピングタウン穂波	飯塚市枝国長浦 666-48 TEL：0948-26-1717	10 月 13 日（土）・14 日（日） 10：00～19：00
【筑後地区】 ゆめタウン久留米	久留米市新合川１-２-１ TEL：0942-45-7100	10 月 13 日（土）・14 日（日） 10：00～19：00
【その他の地区】 ゆめタウン佐賀	佐賀市兵庫町兵庫北土地区画整理地内 22 街区 TEL：0952-33-3100	10 月６日（土）・７日（日） 10：00～19：00

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

福岡空港見学会　実施計画（抜粋）

（1）目的

一般市民を対象に、福岡空港、新北九州空港の見学を実施し、ステップ３で提供する混雑問題への対応案等について説明し、意見を収集することを目的に実施する。

（2）実施内容

- 一般市民を対象に、福岡空港、新北九州空港を見学し、ステップ３関連情報について説明する。
- （福岡・新北）空港ビル内の見学は徒歩により実施し、場周道路の見学はバス車中より実施する。
- 昼食は弁当を用意し、北九州エアターミナル内会議室でとっていただく。
- 見学会終了後、福岡空港ビル会議室にて、意見記入時間を設ける。
- 参加希望者の選定は、公募により実施し、先着順で整理して決定する。

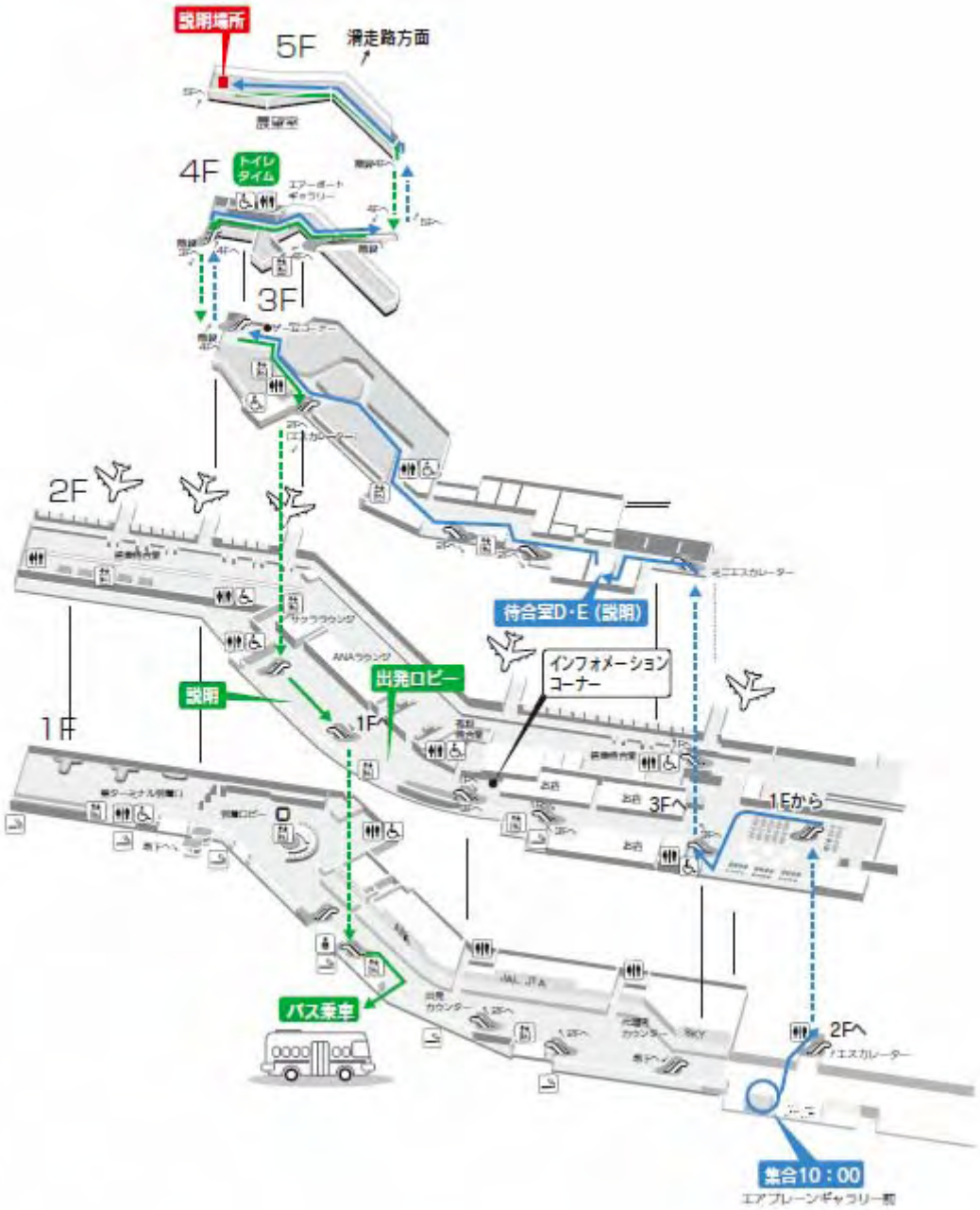
（3）開催日時及び参加人数

平成 19 年 10 月 21 日（日）　10：00～16：00（予定）　40 名

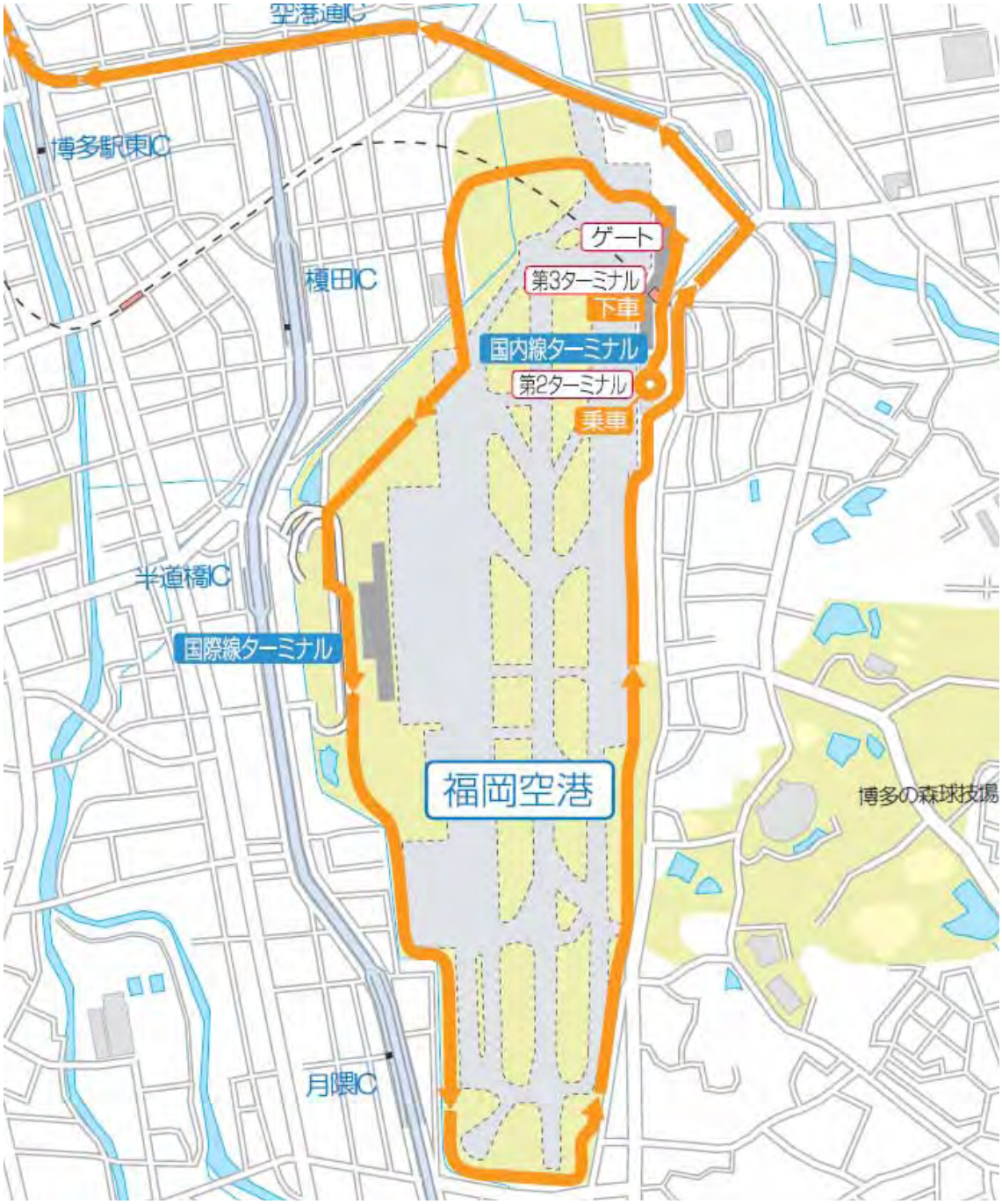
＊参加者として中学生以上を募集。１回のみの開催とし、追加開催は行わない。

（4）当日動線計画

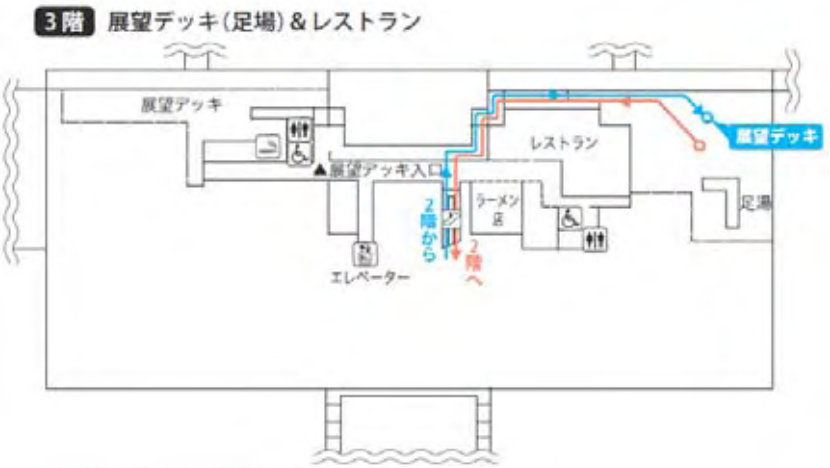
○福岡空港国内線ターミナル

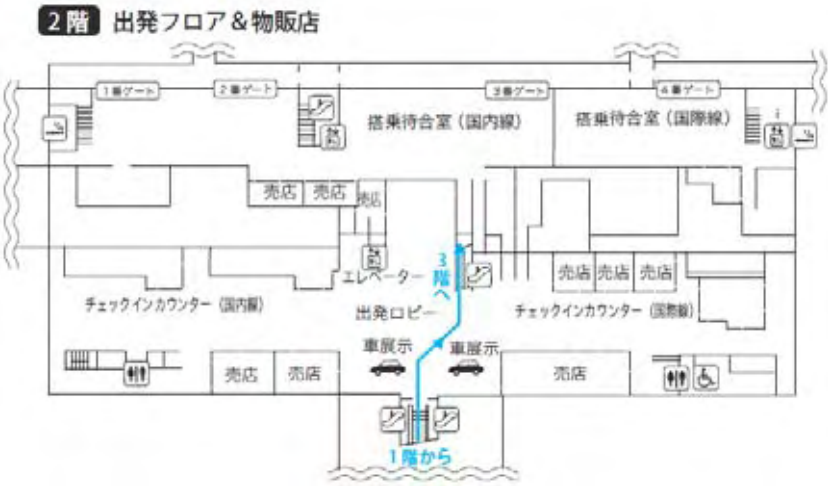


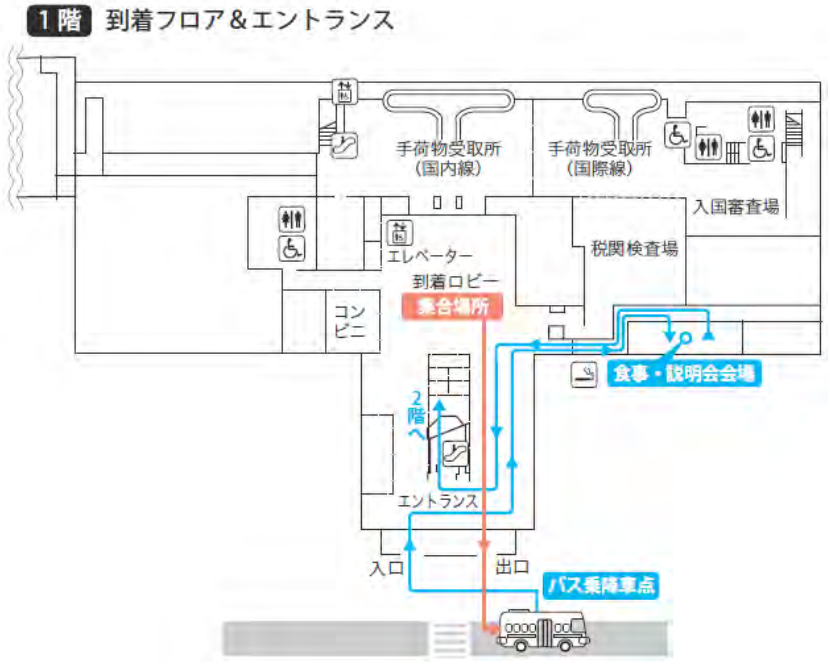
○福岡空港外周


空港通IC
博多駅東IC
榎田IC
ゲート
第3ターミナル
下車
国内線ターミナル
第2ターミナル
乗車
半道橋IC
国際線ターミナル
福岡空港
博多の森球技場
月隈IC

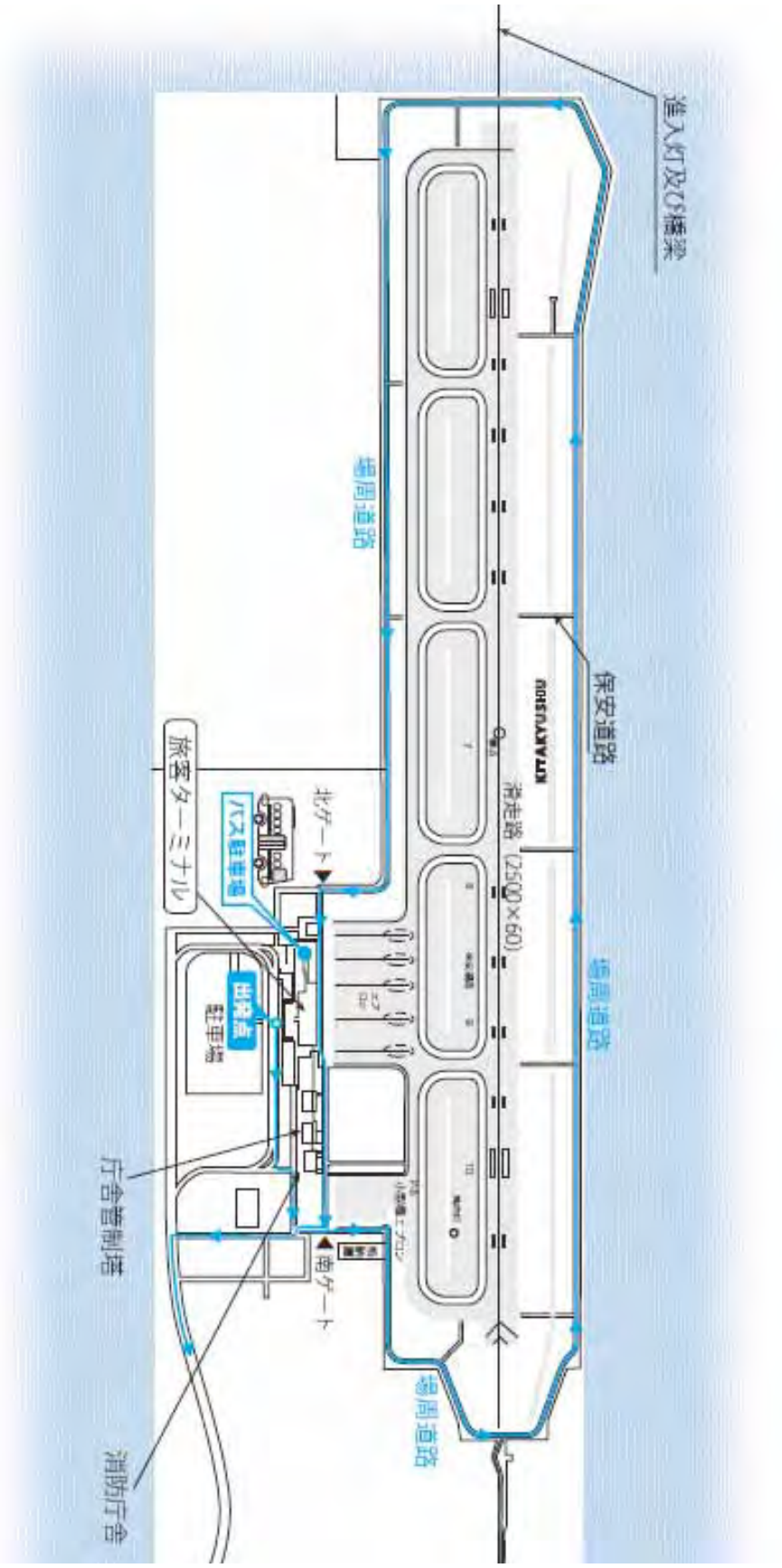
○新北九州空港内


3階 展望デッキ（足場）＆レストラン
展望デッキ
▲展望デッキ入口
レストラン
展望デッキ
ラーメン店
足場
2階から
2階へ
エレベーター


2階 出発フロア＆物販店
搭乗待合室（国内線）
搭乗待合室（国際線）
売店
エレベーター
3階へ
チェックインカウンター（国内線）
出発ロビー
チェックインカウンター（国際線）
車展示
車展示
1階から


1階 到着フロア＆エントランス
手荷物受取所（国内線）
手荷物受取所（国際線）
入国審査場
税関検査場
エレベーター
到着ロビー
集合場所
コンビニ
食事・説明会場
2階へ
エントランス
入口
出口
バス乗降車点

○新北九州空港外周


進入灯及び橋梁
場周道路
保安道路
KITAKYUSHU
滑走路 (2500×60)
旅客ターミナル
北ゲート
バス駐車場
出発者駐車場
庁舎管制塔
南ゲート
消防庁舎

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

福岡空港意見発表会　実施計画（抜粋）

（1）目的

福岡空港の将来のあり方などについては、以前から市民等の中にも独自に研究されている方がおられることから、意見発表会では、市民等（発表者）自らが考えた研究成果を自由に発表してもらい、この研究成果について市民等（一般参加者）を含め、意見交換をおこなってもらうことで、市民相互間のコミュニケーションを促進し、総合的な調査に対する市民等の関心を高めることを目的とする。

（2）実施内容

・ この催しは、ＰＩレポートの説明の場でなく、テーマに沿った市民自らが研究された成果を意見として自由に発表していただき、それに対して意見交換できる場を一般公開にて実施する。

「発表テーマ：福岡空港の将来のあり方やこれを評価する視点について」

・ 発表者は一般公募により 10 名程度選出する。なお、応募者が多数の場合は、原則として先着順に発表者を選定する。ただし、発表内容のバランス等を考慮のうえ、発表者を選出する。また、ＰＩレポートに対する意見は発表の対象としない。

・ 意見発表会は２部構成とし第１部を意見発表、第２部を意見交換とする。第１部の意見発表では発表者が決められた時間の中で意見を発表する。

（発表についてはパワーポイント、ＯＨＰ、模造紙の使用を可とする。また、事前にＡ４紙２枚でレジメ、図面等を提出していただき実施主体はこれを一般参加者に配布する。図面等については実施主体において拡大しパネル展示する。）

・ 第２部の意見交換では司会者の進行のもと、発表者同士の意見交換や一般参加者からの意見、要所で有識者からのコメントをもらいながら進める。

・ 意見発表や意見交換の内容を専門的な視点から総評してもらう空港計画等に知見を有する有識者を加える。

・ 正式名を「福岡空港意見発表会」とするが、実際の募集・実施にあたっては愛称を付記する。

〈タイトル〉　　福岡空港意見発表会～福岡空港ＰＩどんたく～

（3）開催日時・開催場所

・ より多くの市民等が参加できるように、交通利便性の高い福岡市中心部にて開催する。

表　開催日時・場所

開催日時	開催場所	定員
11 月 5 日(月) 13:00～16:00	アクロス福岡７階 （大会議室）	一般参加者 100 名(程度)

（４）プログラム

- 意見発表会の構成は、大きく２部構成とする。
- 前半の第１部は、市民等による意見発表を行う。後半の第２部は、意見発表者がパネラーとなり、討論を実施する。
- 意見発表者による発表時間は、一人当たり 10 分以内(全員で 100 分以内)を目安とする。
- 開催時間は、第１部・第２部を合わせて、３時間程度とする。
- 意見発表者数は、第２部の意見交換を考慮し、10 名程度とする。（ただし、各発表者の発表時間（事前申告）等の調整が可能であればこの上限に捉われない。）

表　意見発表会のプログラム

プログラム	内容	時間配分
開会等	・意見発表会に先立ち、以下を行う。 ➢ 主催者挨拶 ➢ 主旨説明 ➢ 進行説明	10 分
第1部:意見発表	・応募者が意見を発表する。(一人当たり 10 分程度(意見発表者の紹介、準備・交替時間を含む))	最高 100 分
休憩	※　意見交換のためのフロアの準備等を行う。	10 分
第2部:意見交換	・発表者同士の意見交換 ・一般参加者からの意見 ・要所で有識者からのコメント	40 分
	・有識者による発表会の総評。(一人当たり 5 分程度)	15 分
閉会		5 分
	計	180 分程度

福岡空港の意見発表会　～福岡空港 PI どんたく～

意見発表者・一般参加者募集　主催：福岡空港調査連絡調整会議

発表会概要

1. 目的

福岡空港の将来の混雑問題などについて、福岡空港調査連絡調整会議(国、福岡県、福岡市)が「福岡空港の総合的な調査」を実施しています。調査は、段階(ステップ)を踏んで情報提供や意見収集を行いながら進めており、今回は全4段階中の3つ目の段階(ステップ3)で、「検討すべき対応案」や「対応案を評価する視点」をテーマに情報提供し意見収集を行っています。

福岡空港の将来のあり方などについては、以前から市民等の中にも独自に研究されている方がおられることから、空港問題等についてさらに市民等の関心を高めるきっかけづくりとして、市民等のみなさんに研究成果を自由に発表していただき、一般参加者を含めた中で意見交換をおこなう「福岡空港の意見発表会　～福岡空港 PI どんたく」を開催します。

2. 開催概要

■ 日時　2007年11月5日（月）13:00～16:00

■ 場所　アクロス福岡　7階(大会議室)

■ 内容　**第１部(意見発表)** 10名程度(1人10分以内)

会場で1人ずつ成果を発表していただきます。

※発表については団体も可

第2部(意見交換)

発表者、一般参加者、有識者で意見交換を行います。

募集要項

1. 応募期間

2007年10月5日(金)まで(必着)

2. 応募方法

裏面、注意事項を確認のうえ、応募用紙に必要事項をご記入していただき、下記の応募先まで郵便またはファックス、Eメールにて申し込んでください。(※一般参加者については申込み不要です。)

3. 選定結果

選定結果については、10月11日(木)までに応募者全員に通知するとともに、選定結果をホームページで公開します。(裏面注意事項を参照。)

4. 提出資料(発表者に選ばれた方)

10月30日(火)までに次の資料を提出してください。

①発表する際に使用する資料(パワーポイント、OHP、模造紙等で作成したもの)

②会場の一般参加者等に配布する資料原稿1部(A4紙2枚:レジメ、図面等)

※図面等1枚については主催者が拡大して、会場に展示します。

(不明な点は事務局までお問い合せください。)

応募・問い合わせ先

福岡市総務企画局 空港将来方策担当 〒810-8620 福岡市中央区天神 1-8-1

〈TEL〉092-711-4102　〈E-mail〉kukosyourai.GAPB@city.fukuoka.jp

応募用紙　※締切：１０月５日（金）必着

宛先：福岡市総務企画局 空港将来方策担当 行　〒810-8620 福岡市中央区天神 1-8-1

FAX：０９２－７３３－５５８２　[E-mail: kukosyourai.GAPB@city.fukuoka.jp]

■ 意見発表希望者

氏名	(ふりがな)	
連絡先	住所	〒
	電話	
	FAX	
	E-mail	

※ご記載いただいた個人情報は、「福岡空港の総合的な調査」に関する事業目的以外には使用しません。

■ 発表概要

テーマ	福岡空港の将来のあり方やこれを評価する視点について
概要	※ 欄が足りない場合は、適宜用紙を追加してください。
注意事項	➢ PIレポートに関する意見については発表の対象としません。 ➢ 意見発表者は、発表した意見、配布した資料を福岡空港調査連絡調整会議が自由に使用、複製、改変(発表内容の趣旨を損ねない範囲)、公開等することを無償で許諾することとします。※提出された資料(A4 紙 2 枚:レジメ、図面等)はPI実施報告書に掲載を予定しております。 ➢ 福岡空港調査連絡調整会議が発表内容を公開する場合、発表者の氏名を表示します。 ➢ 応募者が多数の場合には、原則として先着順に発表者を選定します。ただし、発表内容のバランスを考慮のうえ、発表者を選出する場合があることをご了承ください。 ➢ 発表資料における、著作権は、原則として発表者に帰属します。なお、資料中の他者の著作物への対応について、主催者は責任を持ちません。

※　10月30日までに次の資料を提出してください。

①壇上で発表する際に投影表示する資料(パワーポイント、OHP 等で作成したもの)

②会場の一般参加者等に配布する資料原稿(A4紙2枚:レジメ、図面等)をご準備いただきます。

意見発表者・一般参加者募集要項（左：表面、右：裏面）

３．ＰＩ実施結果

- 周知広報活動実施結果
- ＰＩレポート配布実施結果
- インフォメーションコーナー実施結果
- 説明会実施結果
- 出前説明会実施結果
- 懇談会実施結果
- 公開懇話会実施結果
- オープンハウス実施結果
- 福岡空港見学会実施結果
- 福岡空港意見発表会実施結果

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

周知広報活動　実施結果

１． 周知広報活動実施結果

ＰＩ活動に関する新聞広告を実施しました。

表 1　新聞広告掲載紙と掲載日

掲載紙	掲載日
西日本新聞	平成 19 年 9 月 11 日朝刊 半 5 段広告
読売新聞	
朝日新聞	

図 1　新聞広告

① 雑誌広告

ＰＩ活動に関する雑誌広告を実施しました。

表 2　雑誌広告掲載紙発行日と発行部数

掲載誌	発行日	発行部数
ぐらんざ　10 月号　1/2 広告	平成 19 年 9 月 20 日	160,000 部
リビング福岡（中央・西・南・東）「PICKUP まいたうん」面の 1 枠	平成 19 年 9 月 22 日	リビング福岡： 中央・西　222,850 部 南　201,530 部 東　83,700 部

図 2　雑誌広告（ぐらんざ）

図 3　雑誌広告（リビング福岡）

② ラジオ広告

ＰＩ活動に関するラジオ広告を実施しました。

表 3　ラジオ広告放送局と放送日

放送局	放送日	放送時間
ＲＫＢラジオ	平成 19 年 9 月 18 日～10 月 16 日	20 秒(平日) 合計 20 本
ＬＯＶＥ－ＦＭ	平成 19 年 9 月 20 日～9 月 30 日	60 秒, (日本語＋英語、日本語＋中国語、日本語＋韓国語)　合計 107 本

表 4　ラジオ広告の放送内容（ＲＫＢラジオ）

国、福岡県、福岡市では福岡空港の調査を行っています。将来の混雑問題への対応策などに関する調査結果について、説明会などを実施し、ご意見をうかがいます。お問い合わせは、福岡県空港計画課まで。(約 20 秒)

表 5　ラジオ広告の放送内容（ＬＯＶＥ－ＦＭ　日本語）

＜調査結果周知編＞

福岡空港の混雑問題について、国土交通省・福岡県・福岡市が協力して現空港の有効活用や拡張の可能性、近隣空港との連携、新空港の建設などについて調査を行っています。

詳しくお知りになりたい方は県庁、各市区町村の広報窓口にある調査レポートまたはホームページを「福岡空港調査」で検索してご覧ください。

＜イベント告知編＞

福岡空港が抱える課題解決へ向けた調査の途中経過について、皆さんに情報提供を行うイベントが今月下旬より福岡県内を中心に開催されます。

詳しいスケジュール、開催場所は県庁、各市区町村の広報窓口にあるチラシまたは「福岡空港調査」でホームページを検索してふるってご参加ください。

＜意見募集編＞

福岡空港の混雑問題について、国土交通省・福岡県・福岡市が協力して調査を行っています。今回「福岡空港の将来対応方策案」などの検討結果について市民の皆さんからご意見募集します。

詳しくは県庁、各市区町村の広報窓口にある調査レポートまたはホームページを「福岡空港調査」で検索してご意見をお寄せください。

表 6　ラジオ広告の放送内容（ＬＯＶＥ－ＦＭ　英語）

1)
Regarding congestion problems at the airport, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, together with Fukuoka City, are looking into solutions. Possibilities include: expansion, connecting with nearby airports, and construction of a new airport. For more information, pick up the report, at the public relations counter of any Fukuoka prefecture, city, or town office. You can also check the web by typing in "Fukuoka Kuko Cho-sa" on any major search engine.

2)
To provide information about what investigative steps are being taken toward solving congestion problems at Fukuoka Airport, an event will be held, starting at the end of this month. For more information, pick up a leaflet, at the public relations counter of any Fukuoka prefecture, city, or town office. You can also check the web by typing in "Fukuoka Kuko Cho-sa" on any major search engine. And, please do participate in the event.

3)
Regarding congestion problems at the airport, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, along with Fukuoka city, invites public opinion. Ideas and solutions towards the further handling of the Fukuoka Airport are requested. For more information, pick up a leaflet, at the public relations counter of any Fukuoka prefecture, city, or town office. You can also check the web by typing in "Fukuoka Kuko Cho-sa" on any major search engine. Please give your opinion.

表 7　ラジオ広告の放送内容（ＬＯＶＥ－ＦＭ　中国語）

国土交通省,福冈县,福冈市为改善福冈机场的拥挤现状,现就现有机场的合理使用,扩充的可能性,和周围机场的合作,新机场的建设等
问题,展开调查.想了解有关详情的朋友,请您去县厅,各市区町村的广报窗口领取调查报告,或输入关键词汇[福冈机场调查]直接上网查阅,

为改善福冈机场的拥挤现状而实施的调查的进展如何,您一定关注这件事吧,有关部门从本月下旬开始在福冈县内通过各种活动向大家汇报其
进展情况.有关活动日程,地点等,请参照县厅,各市区町村的广报窗口颁发的材料,·或输入关键词汇[福冈机场调查]直接上网查阅,

国土交通省,福冈县,福冈市就福冈机场的拥挤情况展开调查,现将[福冈机场的未来对策]等调查结果汇报给大家,以听取市民朋友们的意见.有关详情
请您参考县厅,各市区町村的广报窗口提供的调查报告,·或输入关键词汇[福冈机场调查]直接上网查阅

表 8　ラジオ広告の放送内容（ＬＯＶＥ－ＦＭ　韓国語）

1.
후쿠오카 공항의 혼잡문제에 대해
국토교통성/후쿠오카현/후쿠오카시가 협력하여
현공항의 유효활용과 확장 가능성, 부근공항과의 연대,
신공항 건설 등에 대해　조사하고 있습니다.
자세한 사항이 궁금하신 분은
후쿠오카 현청, 각 시, 구, 정, 촌의 홍보창구에 있는
조사 리포트를 보시거나
<후쿠오카 공항조사>로 홈페이지를 검색하시기 바랍니다.

2.
후쿠오카 공항의 과제를 해결하기 위한 조사의 중간경과에 대해
여러분에게 정보를 제공해 드리는 행사가
이번달 하순부터 후쿠오카현내를 중심으로 개최됩니다
자세한 일정과 개최장소는
후쿠오카 현청, 각 시, 구, 정, 촌의 홍보창구에 있는
조사 리포트를 보시거나
<후쿠오카 공항조사>로 홈페이지를 검색하여 참가해 주시기 바랍니다.

3.
후쿠오카 공항의 혼잡문제에 대해
국토교통성/후쿠오카현/후쿠오카시가 협력하여
조사하고 있습니다.
이번에 <후쿠오카 공항의 장래대응방책안> 등 검색결과에 대해
시민 여러분들의 의견을 모집합니다.
자세한 내용은
후쿠오카 현청, 각 시, 구, 정, 촌의 홍보창구에 있는
조사 리포트를 보시거나
<후쿠오카 공항조사>로 홈페이지를 검색하시기 바랍니다.

③ テレビ広告

ＰＩ活動に関するテレビ広告を実施しました。

表 9　テレビＣＭ放送局と放送日

放送局	放送日	放送時間
ＴＮＣテレビ西日本	平成 19 年 9 月 23 日～9 月 29 日	15 秒スポット×16 本
ＦＢＳ福岡放送	平成 19 年 9 月 23 日～9 月 29 日	15 秒スポット×21 本
ＫＢＣ九州朝日放送	平成 19 年 9 月 23 日～9 月 29 日	15 秒スポット×17 本

図 4　テレビＣＭ（一部）

④ テレビ番組

ＰＩ活動に関する告知をテレビで放送しました。

表 10　テレビ番組放送局と放送日

放送局	放送日	放送時間
ＴＮＣテレビ西日本 「フレッシュ！ふくおか県」	平成 19 年 10 月 7 日	8:55～9:00(5 分)
ＦＢＳ福岡放送局 「金曜トレビアン」番組内告知	平成 19 年 10 月 26 日	9:55～10:50(30 秒)

表 11　テレビ番組内での告知内容(ＦＢＳ福岡放送局「金曜トレビアン」)

福岡空港の混雑問題などに対応するため、国、福岡県、福岡市では、福岡空港の総合的な調査を実施しています。今回のパブリック・インボルブメント（ステップ 3）では、福岡空港の「将来需要への対応方策の検討」および「将来対応方策の評価の視点」について、みなさんのご意見をお伺いしています。お問い合わせは、福岡県空港計画課まで(092-643-3172)　（約 30 秒）

⑤ チラシ街頭配布

福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等（25 ヶ所）で街頭配布を実施しました。また、県内市町村、中学校、高等学校、大学等にチラシを配布しました。

表 12　チラシ街頭配布箇所

	配布箇所	配布日	配布日 （ＰＩレポートに同封）
福岡市内	福岡空港　第 1 ビル	平成 19 年 9 月 10 日、9 月 15 日	9 月 18 日、9 月 22 日、10 月 22 日
	福岡空港　第 2 ビル、第 3 ビル	平成 19 年 9 月 10 日、9 月 15 日	9 月 18 日、9 月 22 日、10 月 22 日
	福岡空港　国際線	平成 19 年 9 月 10 日、9 月 15 日	9 月 18 日、9 月 22 日
	ＪＲ博多駅	平成 19 年 9 月 10 日、9 月 15 日	9 月 18 日、9 月 22 日
	地下鉄天神駅	平成 19 年 9 月 12 日、9 月 15 日	9 月 18 日、9 月 22 日、9 月 26 日
	西鉄福岡駅	平成 19 年 9 月 12 日	9 月 18 日、9 月 26 日
	ＪＲ香椎駅	平成 19 年 9 月 12 日	9 月 21 日
福岡地区	ＪＲ筑前前原駅	平成 19 年 9 月 11 日	9 月 21 日、10 月 2 日
	西鉄二日市駅	平成 19 年 9 月 11 日	9 月 20 日、10 月 2 日
	西鉄春日原	―	9 月 25 日
北九州地区	ＪＲ小倉駅	平成 19 年 9 月 12 日、9 月 15 日	9 月 21 日、9 月 22 日
	ＪＲ行橋駅	平成 19 年 9 月 12 日	9 月 21 日、10 月 2 日
	ＪＲ宇島駅	平成 19 年 9 月 12 日	9 月 21 日、10 月 2 日
筑豊地区	ＪＲ新飯塚駅	平成 19 年 9 月 13 日	9 月 19 日、9 月 26 日
	西鉄飯塚バスセンター	平成 19 年 9 月 13 日	9 月 19 日、9 月 26 日
	ＪＲ直方駅	平成 19 年 9 月 13 日	9 月 19 日
	ＪＲ田川後藤寺駅	平成 19 年 9 月 13 日	9 月 19 日
筑後地区	西鉄久留米駅	平成 19 年 9 月 11 日	9 月 20 日、9 月 25 日
	西鉄柳川駅	平成 19 年 9 月 11 日	9 月 20 日
	ＪＲ大牟田駅・西鉄大牟田駅	平成 19 年 9 月 11 日	9 月 20 日
その他の地区	ＪＲ鳥栖駅	平成 19 年 9 月 11 日	9 月 20 日
	ＪＲ唐津駅	平成 19 年 9 月 12 日	9 月 21 日
大学	北九州市立大学	―	10 月 2 日
	福岡大学	―	9 月 25 日
	九州産業大学	―	9 月 25 日

表 13　主なチラシ配布箇所

配布箇所	
市町村	福岡県内の全市町村
中学校	福岡県内の全中学校
高等学校	福岡県内の全高校
大学	福岡市内の全大学（短大を除く）及び福岡県内の国公立大学

（表）

福岡空港の
総合的な調査では、
みなさんのご意見を
募集しています。
Step 3
検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討
考えられる対応案の概要と評価するにあたっての視点を検討しています。
福岡空港の「総合的な調査」を行っています。
「総合的な調査」では、福岡空港の将来の混雑問題等の様々な課題について、今の空港でどれ位対応できるか、将来どんな対策が必要となるかなど、幅広く調査し、必要な対応案を考えます。
この調査にあたっては、積極的に情報提供・意見収集を行うＰＩを４つの段階（ステップ）を踏んで実施します。
今の空港をどこまで活用できるの？
近隣の空港と連携しては？
今の空港で滑走路を一本増やせないの？
新しい空港をつくって対応するの？　など
今回は３番目（ステップ３）にあたります。
今回は、３番目のステップとして、検討すべき対応案と対応案を評価する視点などについて、わかりやすく取りまとめ、ＰＩレポート（ステップ３）として情報提供します。
ご協力をお願いいたします
ステップ１
課題と実現すべき政策的目標
終了しました。
ステップ２
対応策を検討するための前提条件
終了しました。
ステップ３（今回はここです）
「評価の視点と検討すべき対応案」
検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討します。
ステップ４
対応案の比較評価と方向性（案）
※ＰＩ（パブリック・インボルブメント）とは、みなさんに積極的に情報を提供し、ご意見をいただきながら検討を進めていく方法です。
問い合わせ先
福岡空港調査連絡調整会議
http://www.fukuokakuko-chosa.org/
国土交通省九州地方整備局（空港ＰＩ室）
〒810-0074　福岡市中央区大手門2-5-33
TEL：092-732-8601　FAX:092-724-2480
福岡空港対策局空港計画課
〒812-8577　福岡市博多区東公園7-7
TEL：092-643-3172　FAX:092-643-3217
国土交通省大阪空港事務所（空港企画調整課）
〒560-8559　大阪市中央区大手前4-1-76
TEL：06-6949-6469　FAX:06-6949-6218
福岡市総務企画局空港将来方策担当
〒810-8620　福岡市中央区天神1-8-1
TEL：092-711-4102　FAX:092-733-5582

（裏）

みなさんへの情報提供およびご意見募集の方法
ステップ３「検討すべき対応案と対応案を評価する視点」に関する情報のご提供とご意見募集は、次のところで行っています。積極的にご参加ください。
なお、インフォメーションコーナー、説明会、オープンハウスの参加には事前のお申し込みは必要ございませんので、開催会場や時間をご確認の上、もよりの会場へ直接お越しください。
説明会
ＰＩレポートの内容について説明し、ご意見をお伺いする催しです。
オープンハウス
ＰＩレポートの内容についての展示や説明を行って、ご意見をお伺いする催しです。
福岡空港見学会
福岡空港や新北九州空港の現場見学を行います。
インフォメーションコーナー
総合的な調査に関する情報提供窓口です。
福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局（博多港湾・空港整備事務所）にて、常設
福岡空港ターミナル　8:00～17:00(毎日)
福岡県庁・福岡市役所1階　開庁時(平日のみ)
九州地方整備局　博多港湾・空港整備事務所　開庁時(平日のみ)
今回はどれに参加しようかな？
福岡市内
あいれふ10階調堂（福岡市中央区舞鶴）
9月28日(木)　18:00～19:30
三越ライオン広場（福岡市中央区）
9月25日(日)、26日(祝)　10:00～19:00
ショッパーズモールマリナタウン（福岡市西区）
10月27日(土)、28日(日)　10:00～19:00
福岡地区
まどかぴあ大会議室（大野城市）
10月9日(祝)　14:30～16:00
THE MALL春日（春日市）
9月29日(土)、30日(日)　10:00～19:00
福岡東サティ（福岡都市発館）
10月8日(土)、7日(日)　10:00～19:00
北九州地区
KMMビル4階会議室（小倉駅北口）
10月3日(水)　18:00～19:30
リバーウォーク北九州（北九州市小倉北区）
9月29日(土)、30日(日)　10:00～19:00
筑豊地区
飯塚市市民交流プラザ（あいタウン2階）
9月25日(火)　18:00～19:30
イオンショッピングタウン嘉穂（飯塚市）
10月13日(土)、14日(日)　10:00～19:00
筑後地区
六ッ門大学（久留米市六ッ門商店街内）
10月5日(金)　15:30～17:00
ゆめタウン筑紫（久留米市）
10月13日(土)、14日(日)　10:00～19:00
その他の地区
ゆめタウン佐賀（佐賀市）
10月8日(土)、7日(日)　10:00～19:00
意見発表会 -福岡空港ＰＩどんたく- 開催!!
開催日：平成19年11月 5日(月)13:00～16:00(開場12:30)
福岡空港の将来のありかなどについて、市民等のみなさんに研究成果を自由に発表していただき、一般参加者を含めた中で意見交換を行います。●会場：アクロス福岡（大会議室）●入場：無料
意見発表者を募集!!
●募集人数：10名程度
●選考方法：抽選。先着順。ただし、発表内容のバランスを考慮の上、発表者を選出する場合があります。
●募集期間：平成19年10月 5日(金)必着
●申込方法：福岡サ・ビ局合せいただくか、福岡空港調査連絡調整会議ホームページをご覧下さい。
福岡空港見学会・参加者募集!!
開催日：平成19年10月21日(日) 10:00～16:00(予定)
福岡空港や新北九州空港の見学を行います。
●募集人数：40名（中学生以上を対象）　●応募締切：9月28日(金)必着（先着順）
●申込方法：ご希望される方は、「福岡空港見学会参加希望」と記載の上、氏名（フリガナ）、住所、年齢、電話番号（日中、電話番号が特定しられない方はその方法）をご記載ください。葉書、様式は自由です。
各種催しのお申し込み先
■郵送（郵便番号もあて名で書きます）
〒812-8577
福岡県空港計画課空港ＰＩ担当あて
〒810-8620
福岡市総務企画局空港将来方策担当あて
■ファクス
福岡県 092-643-3217
福岡市 092-733-5582
■Ｅメール
福岡県 kuko2@pref.fukuoka.lg.jp
福岡市 kukosyourai.GAP8@city.fukuoka.jp
各種催しの詳しい情報やＰＩレポートは、ＰＩの催し、インフォメーションコーナー、福岡県・福岡市の情報コーナー、県内各市町村の窓口などで提供しています。
また、ホームページでも情報をご確認いただけ、ご意見の提出もできます
福岡空港調査
検索
福岡空港調査連絡調整会議ホームページ　http://www.fukuokakuko-chosa.org/

図 5　チラシ

⑥ ポスター配布

県内市町村、中学校、高等学校、大学等にポスターを配布しました。

表 14　ポスター配布箇所

配布箇所	
市町村	福岡県内の全市町村
中学校	福岡県内の全中学校
高等学校	福岡県内の全高校
大学	福岡市内の全大学（短大除く）および福岡県内の国公立大学

図 6　ポスター

⑦ 行政だより配布等

○行政だより

ＰＩ活動に関する告知を九州地方整備局、福岡県、福岡市の行政だよりに掲載しました。

表 15　行政だより発行日と配布数

行政だより名	発行日	配布数
九州地方整備局港湾空港部情報誌 「プエルト」 2007.10 No.65、2007.11 No.66	平成 19 年 9 月 25 日、10 月 26 日	約 6,800 部
福岡県だより 2007 年 7 月号	平成 19 年 7 月 1 日	約 200 万部
ふくおか市政だより 2006 年 9 月 1 日号、9 月 15 日号、10 月 15 日号	平成 19 年 9 月 1 日、9 月 15 日、10 月 15 日	約 67 万部

図 7　行政だより（九州地方整備局港湾空港部情報誌「プエルト」左：10 月号、右：11 月号）

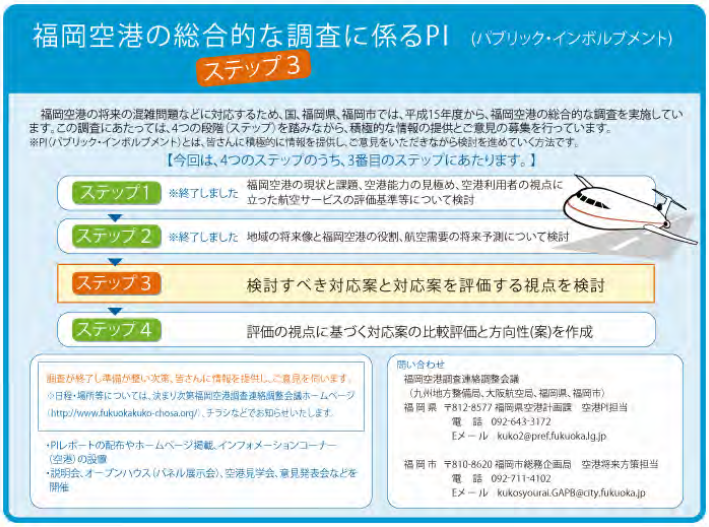


図 8　行政だより（福岡県だより　2007 年 7 月号）

図 9　行政だより（ふくおか市政だより　左上：９/１、左下：９/15、右：10/15）

○ケーブルテレビ番組

ＰＩ活動に関するテレビ放送を実施しました。

表 16　テレビ番組放送局と放送日

放送局	放送日	放送回数
Ｊ：ＣＯＭ福岡	平成 19 年 10 月 5 日～11 日	1 日 3 回
ＦＣＶ	平成 19 年 10 月 5 日～11 日	1 日 3 回

⑧ 国際交流機関広報誌への掲載

ＰＩ活動に関する告知を国際交流機関広報誌に掲載しました。

表 17　掲載誌と発行部数

国際交流機関広報誌名	発行日	発行部数
こくさいひろば （(財）福岡県国際交流センター）	平成 19 年 9 月発行	英語 4,500 部 中国語 2,000 部 韓国語 2,000 部
レインボー （(財）福岡国際交流協会）	英語版：平成 19 年 7 月号、 中国語・韓国語：平成 19 年 7・8 月号	英語 5,000 部 中国語 1,500 部 韓国語 1,500 部

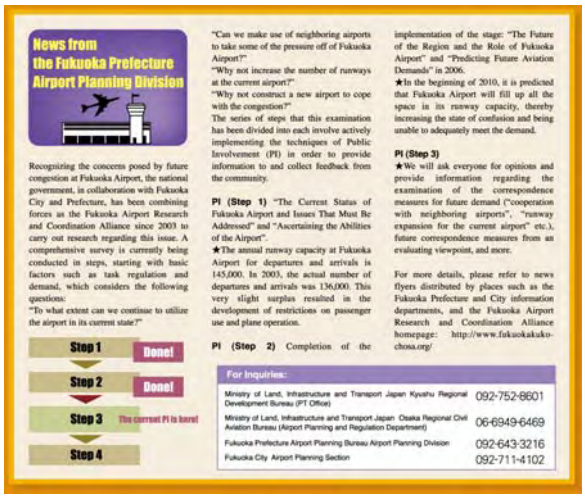
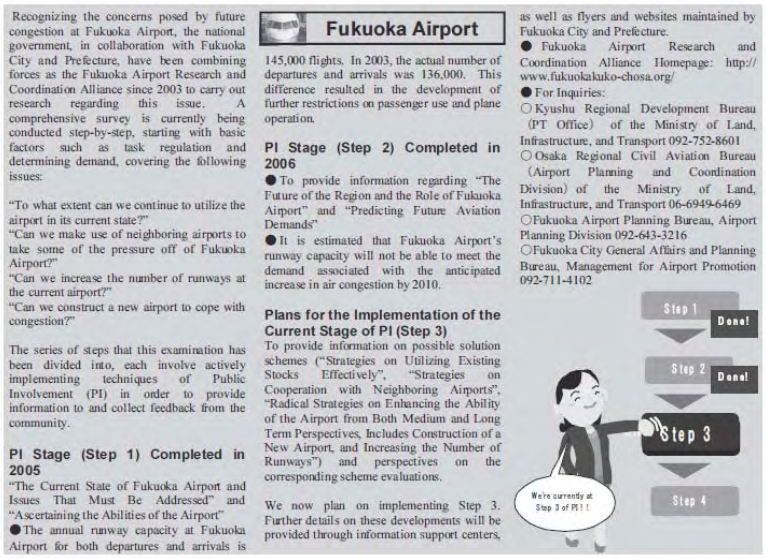


図 10　こくさいひろば（左上：英語、右上：中国語、下：韓国語）



Recognizing the concerns posed by future congestion at Fukuoka Airport, the national government, in collaboration with Fukuoka City and Prefecture, have been combining forces as the Fukuoka Airport Research and Coordination Alliance since 2003 to carry out research regarding this issue. A comprehensive survey is currently being conducted step-by-step, starting with basic factors such as task regulation and determining demand, covering the following issues:

"To what extent can we continue to utilize the airport in its current state?"
"Can we make use of neighboring airports to take some of the pressure off of Fukuoka Airport?"
"Can we increase the number of runways at the current airport?"
"Can we construct a new airport to cope with congestion?"

The series of steps that this examination has been divided into, each involve actively implementing techniques of Public Involvement (PI) in order to provide information to and collect feedback from the community.

PI Stage (Step 1) Completed in 2005

"The Current State of Fukuoka Airport and Issues That Must Be Addressed" and "Ascertaining the Abilities of the Airport"

● The annual runway capacity at Fukuoka Airport for both departures and arrivals is 145,000 flights. In 2003, the actual number of departures and arrivals was 136,000. This difference resulted in the development of further restrictions on passenger use and plane operation.

PI Stage (Step 2) Completed in 2006

● To provide information regarding "The Future of the Region and the Role of Fukuoka Airport" and "Predicting Future Aviation Demands"

● It is estimated that Fukuoka Airport's runway capacity will not be able to meet the demand associated with the anticipated increase in air congestion by 2010.

Plans for the Implementation of the Current Stage of PI (Step 3)

To provide information on possible solution schemes ("Strategies on Utilizing Existing Stocks Effectively", "Strategies on Cooperation with Neighboring Airports", "Radical Strategies on Enhancing the Ability of the Airport from Both Medium and Long Term Perspectives, Includes Construction of a New Airport, and Increasing the Number of Runways") and perspectives on the corresponding scheme evaluations.

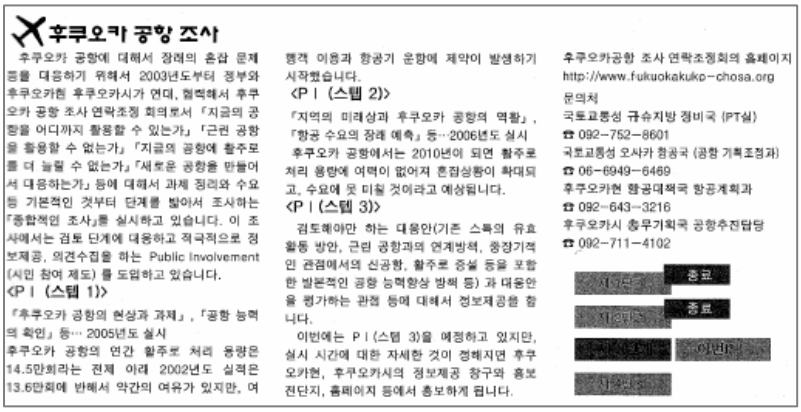
We now plan on implementing Step 3. Further details on these developments will be provided through information support centers, as well as flyers and websites maintained by Fukuoka City and Prefecture.

● Fukuoka Airport Research and Coordination Alliance Homepage: http://www.fukuokakuko-chosa.org/

● For Inquiries:
○ Kyushu Regional Development Bureau (PT Office) of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport 092-752-8601
○ Osaka Regional Civil Aviation Bureau (Airport Planning and Coordination Division) of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport 06-6949-6469
○ Fukuoka Airport Planning Bureau, Airport Planning Division 092-643-3216
○ Fukuoka City General Affairs and Planning Bureau, Management for Airport Promotion 092-711-4102

Fukuoka Airport

Step 1 Done!
Step 2 Done!
Step 3
Step 4
We're currently at Step 3 of PI!!



후쿠오카 공항 조사

후쿠오카 공항에 대해서 장래의 혼잡 문제를 대응하기 위해서 2003년도부터 정부와 후쿠오카현 후쿠오카시가 연대, 협력해서 후쿠오카 공항 조사 연락조정 회의로서 「지금의 공항을 어디까지 활용할 수 있는가」「근린 공항을 활용할 수 없는가」「지금의 공항에 활주로를 더 늘릴 수 없는가」「새로운 공항을 만들어서 대응하는가」등에 대해서 과제 정리와 수요등 기본적인 것부터 단계를 밟아서 조사하는 「종합적인 조사」를 실시하고 있습니다. 이 조사에서는 검토 단계에 대응하고 적극적으로 정보제공, 의견수집을 하는 Public Involvement (시민 참여 제도) 를 도입하고 있습니다.

<P I (스텝 1)>

「후쿠오카 공항의 현상과 과제」,「공항 능력의 확인」등… 2005년도 실시

후쿠오카 공항의 연간 활주로 처리 용량은 14.5만회라는 전제 아래 2002년도 실적은 13.6만회에 반해서 약간의 여유가 있지만, 여객 이용과 항공기 운항에 제약이 발생하기 시작했습니다.

<P I (스텝 2)>

「지역의 미래상과 후쿠오카 공항의 역할」,「항공 수요의 장래 예측」등…2006년도 실시

후쿠오카 공항에서는 2010년이 되면 활주로 처리 용량에 여력이 없어져 혼잡상황이 확대되고, 수요에 못 미칠 것이라고 예상됩니다.

<P I (스텝 3)>

검토해야만 하는 대응안(기존 스톡의 유효활용 방안, 근린 공항과의 연계방책, 중장기적인 관점에서의 신공항, 활주로 증설 등을 포함한 발본적인 공항 능력향상 방책 등) 과 대응안을 평가하는 관점 등에 대해서 정보제공을 합니다.

이번에는 P I (스텝 3)을 예정하고 있지만, 실시 시간에 대한 자세한 것이 정해지면 후쿠오카현, 후쿠오카시의 정보제공 창구와 홍보 전단지, 홈페이지 등에서 홍보하게 됩니다.

후쿠오카공항 조사 연락조정회의 홈페이지
http://www.fukuokakukp-chosa.org

문의처
국토교통성 규슈지방 정비국 (PT실)
☎ 092-752-8601
국토교통성 오사카 항공국 (공항 기획조정과)
☎ 06-6949-6469
후쿠오카현 항공대책국 항공계획과
☎ 092-643-3216
후쿠오카시 총무기획국 공항추진담당
☎ 092-711-4102

종료
종료

福冈机场调查

自2003年国家、福冈县、福冈市为解决将来福冈机场拥挤状况，成立了福冈机场调查联络会议，就《机场今后的发展前景》、《能否利用就近机场》、《今后能否增加跑道》、《是否建新机场解决当前矛盾》等问题，从整理课题和需求方面有步骤地进行了综合调查。此调查，为应对各讨论阶段，采用积极提供情报，收集意见的居民参与（PI）方式。

■"去年实施的PI,第一阶段"《福冈空港的现状与课题》、《评估空港能力》等。

·福冈机场跑道的最大负荷是14．5万次/年，而2002年福冈机场实际起降13．6万架次，虽有一点余地，但已开始对飞机运行采取一定的限制措施。

■"这次准备实施的PI（第二阶段）"

·提供《本地将来发展蓝图和福冈机场的作用》，2006年完成了《对将来航空需求的预测》方面的调查。

福冈机场预测，到2010年初，跑道容量将到极限，拥挤不堪，机场管理将陷入混乱状态，不能满足航空事业的发展与需求。

■PI（第三阶段）"

·提供对应该研究的『（更加充分利用现有跑道）』，『（与附近机场的协作）』，《从中长期战略眼光着手，探讨建设新机场，新跑道在内的从根本上解决提高机场能力的方法等）措施的对准备实施PI（第三阶段）调查。实施时期一旦决定，将通过县及福冈市的有关窗口用广告和网站等发布通知。

■福冈空港调查联络会议网站
HTTP://WWW.fukuokakuko-chosa.org/

■咨询处:
- 国土交通省九州地方整备局（PT室）
  092-752-8601
- 国土交通省大阪航空局
  06-6949-6469
- 福冈县空港对策局空港计划课
  092-643-3216
- 福冈市总务企划局空港推进担当
  092-711-4102

第一阶段 已结束
第二阶段 已结束
第三阶段 关于PI调查实施
第四阶段

図 11　レインボー（左上：英語版、左下：韓国版、右：中国版）

⑨ ホームページ

福岡空港調査連絡調整会議のホームページを開設し（平成 17 年 6 月 24 日～）、これまでの福岡空港の総合的な調査に係る関連資料等を集約・掲載すると共に、ＰＩ（ステップ３）の活動等に関する開催日や開催場所等の周知を行いました。

なお、平成 19 年９月 10 日より、ＰＩ（ステップ３）の周知広報をホームページにて開始しました。

図 12　ホームページのトップページ

また、福岡空港調査連絡調整会議ホームページへのアクセスがより容易になるよう、検索サイト Yahoo と Google において、検索キーワード連動型広告へ登録を行いました。

対象サイト	登録期間	キーワード	表示回数	内クリック数
Yahoo Overture	平成 19 年 9 月 10 日～12 月 10 日	福岡空港	264,599	506
		福岡空港調査	1,956	297
Google Adwords		福岡空港	10,857	33
		福岡空港調査	638	146

図 13　検索キーワード連動型広告表示例（キーワード：福岡空港、Yahoo の場合）

図 14　検索キーワード連動型広告表示例（キーワード：福岡空港、Google の場合）

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

ＰＩレポート配布　実施結果

２． 資料配布

ＰＩレポート（ステップ３）及び参考資料（ＰＩレポート（ステップ３）詳細版）を、福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等（25ヶ所)、市町村、学校、見学会・説明会・オープンハウス等のＰＩ催し会場などで配布し、情報提供を実施しました。

※詳細版は希望者のみ

表 18　資料街頭配布箇所

配布箇所		配布日	配布物
福岡市内	福岡空港　第１ビル	平成19年9月18日、9月22日、10月22日	ＰＩレポート（ステップ 3)、チラシ、意見記入はがき
	福岡空港　第2ビル､第3ビル	平成19年9月18日、9月22日、10月22日	
	福岡空港　国際線	平成19年9月18日、9月22日	
	ＪＲ博多駅	平成19年9月18日、9月22日	
	地下鉄天神駅	平成19年9月18日､9月22日､9月26日	
	西鉄福岡駅	平成19年9月18日、9月26日	
	ＪＲ香椎駅	平成19年9月21日	
福岡地区	ＪＲ筑前前原駅	平成19年9月21日、10月2日	
	西鉄二日市駅	平成19年9月20日、10月2日	
	西鉄春日原	平成19年9月25日	
北九州地区	ＪＲ小倉駅	平成19年9月21日、9月22日	
	ＪＲ行橋駅	平成19年9月21日、10月2日	
	ＪＲ宇島駅	平成19年9月21日、10月2日	
筑豊地区	ＪＲ新飯塚駅	平成19年9月19日、9月26日	
	西鉄飯塚バスセンター	平成19年9月19日、9月26日	
	ＪＲ直方駅	平成19年9月19日	
	ＪＲ田川後藤寺駅	平成19年9月19日	
筑後地区	西鉄久留米駅	平成19年9月20日、9月25日	
	西鉄柳川駅	平成19年9月20日	
	ＪＲ大牟田駅・西鉄大牟田駅	平成19年9月20日	
その他の地区	ＪＲ鳥栖駅	平成19年9月20日	
	ＪＲ唐津駅	平成19年9月21日	
大学	北九州市立大学	平成19年10月2日	
	福岡大学	平成19年9月25日	
	九州産業大学	平成19年9月25日	

表 19　主な資料配布箇所

配布箇所	
市町村	福岡県内の全市町村
中学校	福岡県内の全中学校
高等学校	福岡県内の全高校
大学	福岡市内の全大学（短大を除く）及び福岡県内の国公立大学

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

インフォメーションコーナー　実施結果

３．　インフォメーションコーナー実施結果

福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局において、ＰＩレポートの内容を空港利用者等に自由に見てもらえるよう、レポートの内容をパネルにしたものを展示したり、レポートや関係資料等を自由に持ち帰ることが出来るよう配置したインフォメーションコーナーを開設しました。特に、福岡空港においては、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を行ないました。

また、パネル等をご覧になった方々が、後日郵送やＦＡＸで意見を提出できるよう、意見記入はがきを設置するとともに、その場で意見を提出できるよう、意見記入場所、意見記入済みはがき回収ボックスを設置しました。

開設後、ホームページに実施結果を掲載しました。

表 20　インフォメーションコーナー実施結果

開催場所	開催日	参加者数
福岡空港　第２ターミナル２階	平成 19 年９月 18 日(月)～平成 20 年１月 10 日	3,253 人 (福岡空港 H19/9/18 ～ H20/1/10)
福岡県庁　１階ロビー	平成 19 年９月 18 日(月)～平成 20 年１月 10 日	
福岡市役所　１階ロビー	平成 19 年９月 18 日(月)～平成 20 年１月 10 日	
九州地方整備局　博多港湾・空港整備事務所　１階ロビー	平成 19 年９月 18 日(月)～平成 20 年１月 10 日	

■インフォメーションコーナー

・会場の状況

図 15　福岡空港

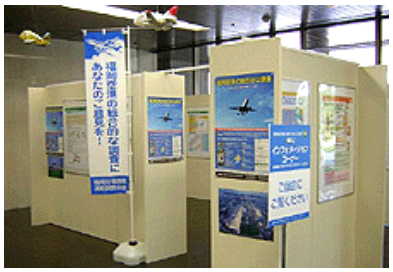


図 16　福岡県

図 17　福岡市

図 18 九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所

福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所の４ヶ所にインフォメーションコーナーを開設し、ＰＩレポートに関する情報を提供しました。福岡空港のコーナーには、平成 20 年１月 10 日までに 3,253 人の方が来訪されました。

各インフォメーションコーナーでは、ＰＩレポートの内容を紹介した展示パネルをご覧いただいたり、ＰＩレポートをお読みいただいたりするとともに、説明員による説明を受けていただきました。

ホームページに図 19 のとおり実施状況を掲載しました。

図 19　インフォメーションコーナーの実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

説明会　実施結果

４． 説明会実施結果

福岡県内の主要な公共施設等において、ＰＩレポートの内容の説明会を実施しました。
当日の質疑応答や、意見記入はがきによって、参加者から意見をいただきました。
また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 21　説明会実施結果

開催場所	開催日	参加人数
【福岡市内】 あいれふ 10 階講堂	平成 19 年 9 月 20 日(木) 18:00～19:30（20:00 まで延長）	54 人
【福岡地区】 まどかぴあ 大会議室	平成 19 年 10 月 8 日(月) 14:30～16:00（16:15 まで延長）	47 人
【北九州地区】 KMM ビル 4 階会議室	平成 19 年 10 月 3 日(水) 18:00～19:30（20:00 まで延長）	37 人
【筑豊地区】 飯塚市市民交流プラザ	平成 19 年 9 月 25 日(火) 18：00～19:30	10 人
直方市中央公民館	平成 19 年 11 月 12 日(月) 13：30～15:00（15:30 まで延長）	16 人
【筑後地区】 六ツ門ビル 2 階 六ツ門大学	平成 19 年 10 月 5 日(金) 15:30～17:00	28 人

■福岡市内

・開催場所　あいれふ 10 階講堂
・開催日時　平成 19 年 9 月 20 日(木)　18:00～19:30（20:00 まで延長）
・参加人数　54 人

図 20　連絡調整会議による説明の状況

当日、54 人の方にご参加いただきました。説明会では、ＰＩレポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答では、ご参加のみなさまから約 70 分にわたり、ＰＩレポートに関するご質問やご意見をいただきました。

■福岡地区

・開催場所　まどかぴあ 大会議室

・開催日時　平成 19 年 10 月 8 日(月)　14:30～16:00（16:15 まで延長）

・参加人数　47 人

図 21　連絡調整会議による説明の状況

当日、47 人の方にご参加いただきました。説明会では、ＰＩレポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答では、ご参加のみなさまから約 60 分にわたり、ＰＩレポートに関するご質問やご意見をいただきました。

■北九州地区

・開催場所　KMM ビル４階会議室

・開催日時　平成 19 年 10 月 3 日(水)　18:00～19:30（20:00 まで延長）

・参加人数　37 人

図 22　連絡調整会議による説明の状況

当日、37 人の方にご参加いただきました。説明会では、ＰＩレポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答では、ご参加のみなさまから約 70 分にわたり、ＰＩレポートに関するご質問やご意見をいただきました。

■筑豊地区

・開催場所　飯塚市市民交流プラザ

・開催日時　平成 19 年 9 月 25 日(火)　18：00～19:30

・参加人数　10 人

図 23　連絡調整会議による説明の状況

当日、10 人の方にご参加いただきました。説明会では、ＰＩレポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答では、ご参加のみなさまから約 40 分にわたり、ＰＩレポートに関するご質問やご意見をいただきました。

・開催場所　直方市中央公民館

・開催日時　平成 19 年 11 月 12 日(月)　13：30～15:00（15:30 まで延長）

・参加人数　16 人

図 24　連絡調整会議による説明の状況

当日、16 人の方にご参加いただきました。説明会では、ＰＩレポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答では、ご参加のみなさまから約 70 分にわたり、ＰＩレポートに関するご質問やご意見をいただきました。

■筑後地区

・開催場所　六ツ門ビル 2 階 六ツ門大学

・開催日時　平成 19 年 10 月 5 日(水)　15:30～17:00

・参加人数　28 人

図 25　連絡調整会議による説明の状況

当日、28 人の方にご参加いただきました。説明会では、ＰＩレポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答では、ご参加のみなさまから約 40 分にわたり、ＰＩレポートに関するご質問やご意見をいただきました。

ホームページに図 26 のとおり実施状況を掲載しました。

図 26　説明会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

出前説明会　実施結果

５． 出前説明会実施結果

各地域の市民講座など各種の集まりにおいて、要望に応じてＰＩレポートの内容を説明し、ご意見をいただきました。

参加者の方々には、当日の説明に用いた資料と共に、他のＰＩ活動を紹介したチラシなどＰＩ活動に関する関係資料等を配布しました。

表 22　出前説明会実績

開催対象	回数	参加人数
○学校等	7回	654人
○一般市民・自治体等	10回	341人
○企業・経済団体等	8回	183人

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

懇談会　実施結果

６． 懇談会実施結果

福岡市内の公共施設、福岡空港ターミナルビル等において、福岡空港と関わりのある事業者や関心を有する市民団体等を対象にＰＩレポートの内容の説明や意見交換を実施しました。

当日の質疑応答や、意見交換、意見記入はがきによって、参加者からご意見をいただきました。

表 23　懇談会実施結果

対象者		開催場所	開催日	参加人数
空港関連事業者	第 1 回	福岡市役所 1505 会議室	平成 19 年 9 月 26 日（水）10:00～12:00	5 団体、5 人
	第 2 回	福岡市役所 1505 会議室	平成 19 年 9 月 27 日（木）10:00～12:00	10 団体、11 人
	第 3 回	福岡空港ビル待合室Ｄ, Ｅ	平成 19 年 10 月 1 日（月）10:00～12:00	10 団体、16 人
	第 4 回	福岡空港ビル待合室Ｄ, Ｅ	平成 19 年 10 月 1 日（月）14:00～16:00	9 団体、13 人
	第 5 回	福岡市役所 1505 会議室	平成 19 年 10 月 9 日（火）10:00～12:00	9 団体、10 人
	第 6 回	福岡市役所 1504 会議室	平成 19 年 10 月 10 日（水）10:00～12:00	11 団体、15 人
空港周辺住民等	第 1 回	福岡空港事務所Ａ会議室	平成 19 年 9 月 28 日（金）14:00～16:00	19 人
	第 2 回	地元集会所	平成 19 年 10 月 2 日（火）13:30～16:00	21 人
	第 3 回	地元集会所	平成 19 年 10 月 10 日（水）19:00～20:00	27 人
	第 4 回	地元集会所	平成 19 年 10 月 15 日（月）15:00～17:00	16 人
周辺自治体		福岡市役所 1505 会議室	平成 19 年 10 月 9 日（火）14:00～16:00	12 自治体、1 団体、14 人
市民団体		福岡市役所 1503 会議室	平成 19 年 10 月 16 日（火）10:00～12:00	9 団体、11 人
合計				178 人

■空港関連事業者

表 24　懇談会開催日時、開催場所及び参加人数（空港関連事業者）

開催日時	場所	参加人数
平成 19 年 9 月 26 日（水） 10:00～12:00	福岡市役所 1505 会議室	5 団体、5 人
平成 19 年 9 月 27 日（木） 10:00～12:00	福岡市役所 1505 会議室	10 団体、11 人
平成 19 年 10 月 1 日（月） 10:00～12:00	福岡空港ビル待合室Ｄ，Ｅ	10 団体、16 人
平成 19 年 10 月 1 日（月） 14:00～16:00	福岡空港ビル待合室Ｄ，Ｅ	9 団体、13 人
平成 19 年 10 月 9 日（火） 10:00～12:00	福岡市役所 1505 会議室	9 団体、10 人
平成 19 年 10 月 10 日（水） 10:00～12:00	福岡市役所 1504 会議室	11 団体、15 人

図 27　会場の状況

空港利用企業の方との懇談会は６回開催され、合計で 54 団体、70 人の空港利用企業の方にご参加いただきました。懇談会では、ＰＩレポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、ＰＩレポートに関する様々なご意見をいただきました。

■空港周辺住民等

表 25　懇談会開催日時、開催場所及び参加人数（空港周辺住民等）

開催日時	場所	参加人数
平成 19 年 9 月 28 日（金） 14:00～16:00	福岡空港事務所Ａ会議室	19 人
平成 19 年 10 月 2 日（火） 13:30～16:00	地元集会所	21 人
平成 19 年 10 月 10 日（水） 19:00～20:00	地元集会所	27 人
平成 19 年 10 月 15 日（月） 15:00～17:00	地元集会所	16 人

周辺住民の方との懇談会は４回開催され、合計で、83 人の周辺住民の方にご参加いただきました。懇談会では、ＰＩレポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、ＰＩレポートに関する様々なご意見をいただきました。

■周辺自治体

・開催場所　福岡市役所 1505 会議室
・開催日時　平成 19 年 10 月９日（火）　14:00～16:00
・参加人数　12 自治体、１団体、14 人

図 28　会場の状況

当日、12 自治体、１団体、14 人の方にご参加いただきました。懇談会では、ＰＩレポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、ＰＩレポートに関する様々なご意見をいただきました。

■市民団体

・開催場所　福岡市役所 1503 会議室
・開催日時　平成 19 年 10 月 16 日（火）　10:00～12:00
・参加人数　９団体、11 人

図 29　会場の状況

当日、９団体、11 人の方にご参加いただきました。懇談会では、ＰＩレポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、ＰＩレポートに関する様々なご意見をいただきました。

ホームページに図 30 のとおり実施状況を掲載しました。

図 30　懇談会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

公開懇話会　実施結果

７． 公開懇話会実施結果

公開懇話会では、様々な分野の懇談会参加者の方々にお集まりいただき、ＰＩレポート（ステップ３）の内容について、相互に意見交換を行い、広い視点からのご意見をいただきました。

第１回は、「対応方策の検討」について、第２回は、「評価の視点」についてご議論いただきました。そして、第３回の公開懇話会において、第１回、第２回の議論の内容をとりまとめた「公開懇話会でのご意見（案）」について議論いただきました。

表 26　公開懇話会開催日時等

日時	場所	人数	議論のテーマと概要
第１回　10月24日(水) 14:00～16:00	福岡県 吉塚合同 庁舎	17名	●対応方策の検討について 「近隣空港との連携方策」「現空港の滑走路増設」「新空港」の方策ごとに、ご議論いただきました。
第２回　10月31日(水) 14:00～16:00			●評価の視点について ＰＩレポート（ステップ３）に挙げられた５つの視点ごとに、ご議論いただきました。
第３回　11月 7日(水) 14:00～16:00			●議論された意見について 第１回、第２回の議論の内容をとりまとめた「公開懇話会でのご意見(案)」についてご議論いただきました。

ご参加いただいた団体の分野、団体数は以下のとおりです。

表 27　公開懇話会参加者（分野及び団体数）

分野	参加団体数
空港周辺地域関係者等	4団体
空港関連事業者等	3団体
航空関係事業者等	1団体
交通事業者等	3団体
利用企業等	1団体
市民団体等	5団体
合計	17団体

図 31　会場の様子(第 1 回公開懇話会)

図 32　会場の様子(第 2 回公開懇話会)

図 33　会場の様子(第 3 回公開懇話会)

ホームページに図 34 のとおり実施状況を掲載しました。

図 34　公開懇話会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

オープンハウス　実施結果

８． オープンハウス実施結果

福岡県内及び県外（佐賀県）のショッピングセンター等において、ＰＩレポートの内容を自由に見てもらえるよう、レポートの内容をパネルにしたものを展示したり、レポートや関係資料等を自由に持ち帰ることが出来るよう配置した、オープンハウスを開催しました。オープンハウス会場では、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を行ないました。

また、パネル等をご覧になった方々が、後日郵送やＦＡＸで意見を提出できるよう、意見記入はがきを設置するとともに、その場で意見を提出できるよう、意見記入場所、記入済みはがき回収ボックスを設置しました。さらに、会場周辺でエコバッグやティッシュを配布しました。

開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 28　オープンハウス実施結果

開催場所	開催日	来場者数 及び配布数
【福岡市内】 三越ライオン広場	平成 19 年 9 月 23 日（日）・24 日（月） 10：00～19：00	来場者 1,018 人 配布数 1,156 部
ショッパーズモールマリナタウン	平成 19 年 10 月 27 日（土）・28 日（日） 10:00～19:00	来場者 640 人 配布数 1,679 部
【福岡地区】 THE MALL 春日	平成 19 年 9 月 29 日（土）・30 日（日） 10：00～19：00	来場者 834 人 配布数 1,489 部
福岡東サティ	平成 19 年 10 月 6 日（土）・7 日（日） 10:00～19:00	来場者 427 人 配布数 1,492 部
【北九州地区】 リバーウォーク北九州	平成 19 年 9 月 29 日（土）・30 日（日） 10：00～19：00	来場者 417 人 配布数 1,194 部
【筑豊地区】 イオンショッピングタウン穂波	平成 19 年 10 月 13 日（土）・14 日（日） 10：00～19：00	来場者 297 人 配布数 1,296 部
【筑後地区】 ゆめタウン久留米	平成 19 年 10 月 13 日（土）・14 日（日） 10：00～19：00	来場者 612 人 配布数 1,510 部
【その他の地区】 ゆめタウン佐賀	平成 19 年 10 月 6 日（土）・7 日（日） 10：00～19：00	来場者 682 人 配布数 1,455 部
合計		来場者 4,927 人 配布数 11,271 部

図 35　エコバッグ

図 36　ポケットティッシュ

■福岡市内

・開催場所　三越ライオン広場

・開催日時　平成 19 年 9 月 23 日(日)、24 日(月) 10:00～19:00

・来場者数　1,018 人（1 日目 586 人、 2 日目 432 人）

図 37　ご意見をご記入いただいている様子

図 38　説明員による説明の状況

福岡市天神の三越ライオン広場において、 2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、1,018 人の方が来場され、ＰＩレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,156 部のＰＩレポートを配布しました。

・開催場所　ショッパーズモールマリナタウン

・開催日時　平成 19 年 10 月 27 日(土)・28 日(日) 10:00～19:00

・来場者数　640 人(1 日目 350 人、 2 日目 290 人)

図 39　パネルをご覧いただいている様子

図 40　説明員による説明の状況

福岡市西区のショッパーズモールマリナタウンにおいて、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、640 名の方が来場され、ＰＩレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,679 部のＰＩレポートを配布しました。

■福岡地区

・開催場所　THE MALL 春日

・開催日時　平成 19 年 9 月 29 日(土)、30 日(日) 10:00～19:00

・来場者数　834 人（1 日目 329 人、 2 日目 505 人）

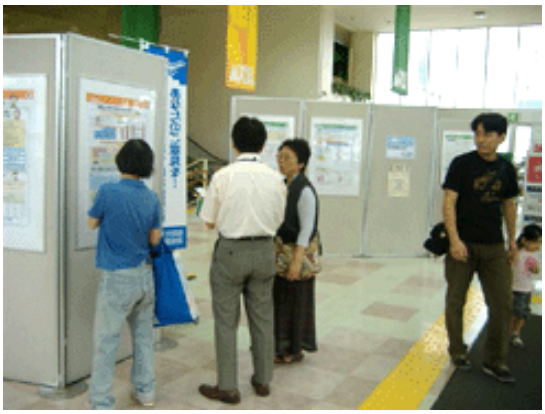


図 41　説明員による説明の状況

図 42　会場の様子

春日市の THE MALL 春日において、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、834 人の方が来場され、ＰＩレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,489 部のＰＩレポートを配布しました。

・開催場所　福岡東サティ

・開催日時　平成 19 年 10 月 6 日(土)、7 日(日) 10:00～19:00

・来場者数　427 人（1 日目 225 人、 2 日目 202 人)

図 43　説明員による説明の状況

図 44　ご意見をご記入いただいている様子

志免町の福岡東サティにおいて、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、427 人の方が来場され、ＰＩレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,492 部のＰＩレポートを配布しました。

■北九州地区

・開催場所　リバーウォーク北九州

・開催日時　平成 19 年 9 月 29 日(土)、30 日(日) 10:00～19:00

・来場者数　417 人（1 日目 175 人、2 日目 242 人）

図 45　説明員による説明の状況

図 46　ご意見をご記入いただいている様子

北九州市のリバーウォーク北九州において、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、417 人の方が来場され、ＰＩレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,194 部のＰＩレポートを配布しました。

■筑豊地区

・開催場所　イオンショッピングタウン穂波

・開催日時　平成 19 年 10 月 13 日(土)・14 日(日) 10:00～19:00

・来場者数　297 人（1 日目 73 人、2 日目 224 人）

図 47　ご意見をご記入いただいている様子

図 48　パネルをご覧いただいている様子

飯塚市のイオンショッピングタウン穂波において、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、297 人の方が来場され、ＰＩレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,296 部のＰＩレポートを配布しました。

■筑後地区

・開催場所　ゆめタウン久留米
・開催日時　平成 19 年 10 月 13 日(土)・14 日(日) 10:00～19:00
・来場者数　612 人（１日目 197 人、２日目 415 人）

図 49　ご意見をご記入いただいている様子

図 50　パネルをご覧いただいている様子

久留米市のゆめタウン久留米において、２日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、612 人の方が来場され、ＰＩレポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,510 部のＰＩレポートを配布しました。

■その他の地区

・開催場所　ゆめタウン佐賀
・開催日時　平成 19 年 10 月６日(土)、７日(日) 10:00～19:00
・来場者数　682 人（１日目 213 人、２日目 469 人)

図 51　会場の様子

図 52　説明員による説明の状況

佐賀市のゆめタウン佐賀において、２日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、682 人の方が来場され、ＰＩレポートの内容を記載した展示パネルをご覧い

ただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、1,455 部のＰＩレポートを配布しました。

ホームページに図 53 のとおり実施状況を掲載しました。

図 53　オープンハウスの実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

福岡空港見学会　実施結果

９． 福岡空港見学会実施結果

福岡空港見学会では、福岡空港及び新北九州空港のターミナル施設や関連施設などをご見学いただき、利用状況やＰＩレポートなどについての説明を行いました。

また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 29　福岡空港見学会実施結果

開催日	参加人数
平成 19 年 10 月 21 日(日)　10:00～16：00	37 人

図 54　見学会の様子(１)

図 55　見学会の様子(２)

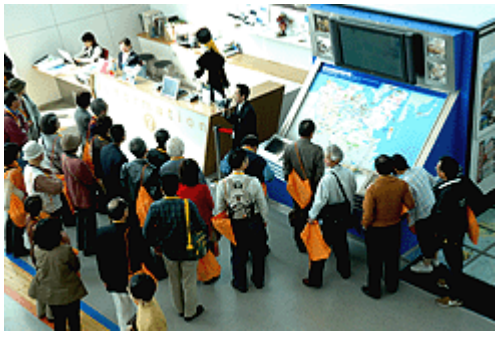


図 56　見学会の様子(３)

図 57　見学会の様子(４)

ホームページに図 58 のとおり実施状況を掲載しました

図 58　見学会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）

福岡空港意見発表会　実施結果

１０． 福岡空港意見発表会実施結果

意見発表会当日は、一般参加として 136 名の方々にご参加いただきました。

意見発表会の、第１部（意見発表）では、11 名の発表者が各々の思う福岡空港の将来のあり方について研究成果の発表を行いました。続いて、第２部（意見交換）では、発表者同士の意見交換の他、一般参加者から発表者への意見、要所で有識者からのコメントをいただきながら進められました。

表 30　福岡空港意見発表会実施結果

開催場所	開催日	発表者	参加人数
アクロス福岡 7 階 （大会議室）	平成 19 年 11 月 5 日(月) 13:00～16:00 第 1 部（意見発表） 第 2 部（意見交換）	11 人	136 人

表 31　意見発表会　当日発表順

No	氏名(敬称略)	タイトル
1	三宅真仁	日本一の良か空港ば残さんですか
2	豆塚慶治朗	21 世紀の空港にふさわしい、省エネ、省資源の近未来都市空港のモデルとなる様、土木、建築、ＩＴなどハイテク技術を結集する
3	山下豊治	海上空港を否定する
4	椎場裕	福岡空港　将来需要への対応方策の検討
5	陣内正人	新福岡空港は博多湾能古島東海上で
6	C&C21 研究会	福岡市のグランドデザインを空港の観点から考える
7	糸島半島新空港誘致推進協議会	糸島半島新空港計画
8	脇義重	私が新福岡空港(拡充)を要らないと思う理由
9	牧忠孝	現空港で充分
10	湊直樹	飛行機の腹を見たいですか？轟音とともに
11	矢住勝大	福岡空港をアジアのハブ空港へ

表 32　意見発表会（第２部）で総評等を行った有識者

視点	有識者
空港・航空計画	高田　和幸　（東京電機大学准教授）
運航・運用	山下　善三　（民間航空会社ＯＢ）
地域・市民	中川　茂　（西日本新聞社経営企画委員会副委員長）

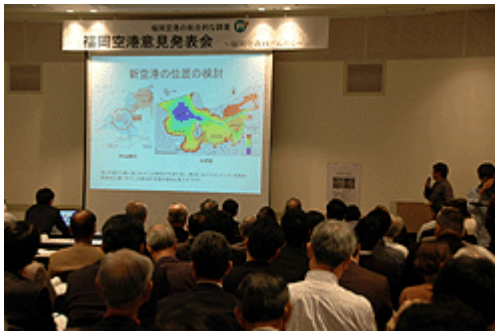


図 59　意見発表の様子

図 60　意見交換の様子

図 61　一般参加者からの意見の様子

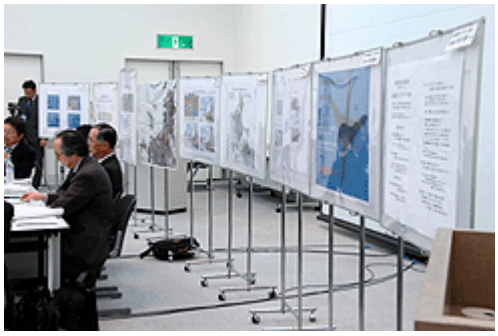


図 62　発表者のパネル展示

ホームページに図 63 のとおり実施状況を掲載しました。

図 63　意見発表会の実施状況

意見発表者資料

①日本一良か空港ば残さんですか
　　発表者　三宅 真仁
②２１世紀の空港にふさわしい、省エネ、省資源の近未来都市空港のモデルとなる様、土木、建築、ＩＴなどハイテク技術を集結する
　　発表者　豆塚 慶治朗
③海上空港を否定する
　　発表者　山下 豊治
④福岡空港　将来需要への対応方策の検討
　　発表者　椎場 裕
⑤新福岡空港は博多湾能古島東海上で
　　発表者　陣内 正人
⑥福岡市のグランドデザインを空港の観点から考える
　　発表者　Ｃ＆Ｃ２１研究会
⑦糸島半島新空港計画
　　発表者　糸島半島新空港誘致推進協議会
⑧私が新福岡空港（拡充）を要らないと思う理由
　　発表者　脇 義重
⑨現空港で充分
　　発表者　牧 忠孝
⑩飛行機の腹を見たいですか？　轟音とともに
　　発表者　湊 直樹
⑪福岡空港をアジアのハブ空港へ
　　発表者　矢住 勝大

※各発表者の資料については、右上に番号を記載しています。

2007/11/5

福岡空港意見発表会
～福岡空港 PI どんたく～

日本一の良か空港ば残さんですか！

福岡県筑紫郡那珂川町在住
三宅　真仁

行政方針について一言

- 北海道夕張市生まれ　現在は那珂川町在住　福岡を気に入り、永住するつもりです。
- ご存知の通り、財政再建団体となってしまった生まれ故郷の夕張市・・・
- 第二の故郷～終の住処の福岡は、その二の舞になって欲しくない！　（西日本新聞記事参照）
- 赤字を生む箱物行政に終止符を打って欲しい！
- 国内人口は昨年から減少に転じ・少子高齢化（出生率1．3以下）で国民の移動数は減少する？
- 国際線利用者は、北九州からの出発も我慢できる！
- これを移転で無くすのは、どう考えてももったいない！

福岡空港の利便性

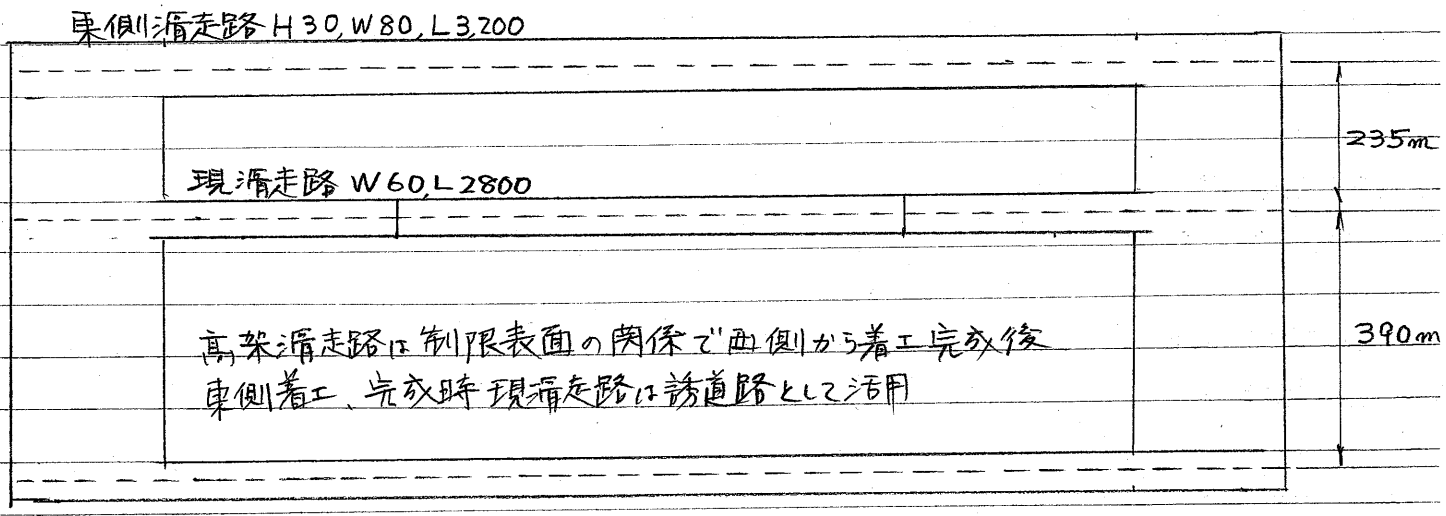
- 今年はすでに50回以上、福岡空港を利用している私の意見と希望です。
- 全国どの空港と比べても、その利便性は最高。
- 約20年福岡で暮らしており、時々見上げる飛行機の姿も音も、最高の利便性には換え難いと思っています。
- 郡部の自宅まで、空港から一時間以内の仕事環境は、誇らしいものです。
- 東京からの出張者も福岡市内へのアクセスに感動して帰ります。
- 全国に誇れる、福岡空港を残さんですか！！

21世紀の空港にふさわしい、省エネ、省資源の近未来都市空港のモデルとなる様 土木、建築 I.T. など ハイテク技術を結集する。

コンセプト

1. 空港周辺の環境を破壊せず、空港機能の倍増を目差す
2. 空港建設はもとより 完成後も CO_2 排出量を最小におさえる。
3. 空港機能ならびに利便性の向上はもとより、投資額以上の経済的波及効果を創出する。

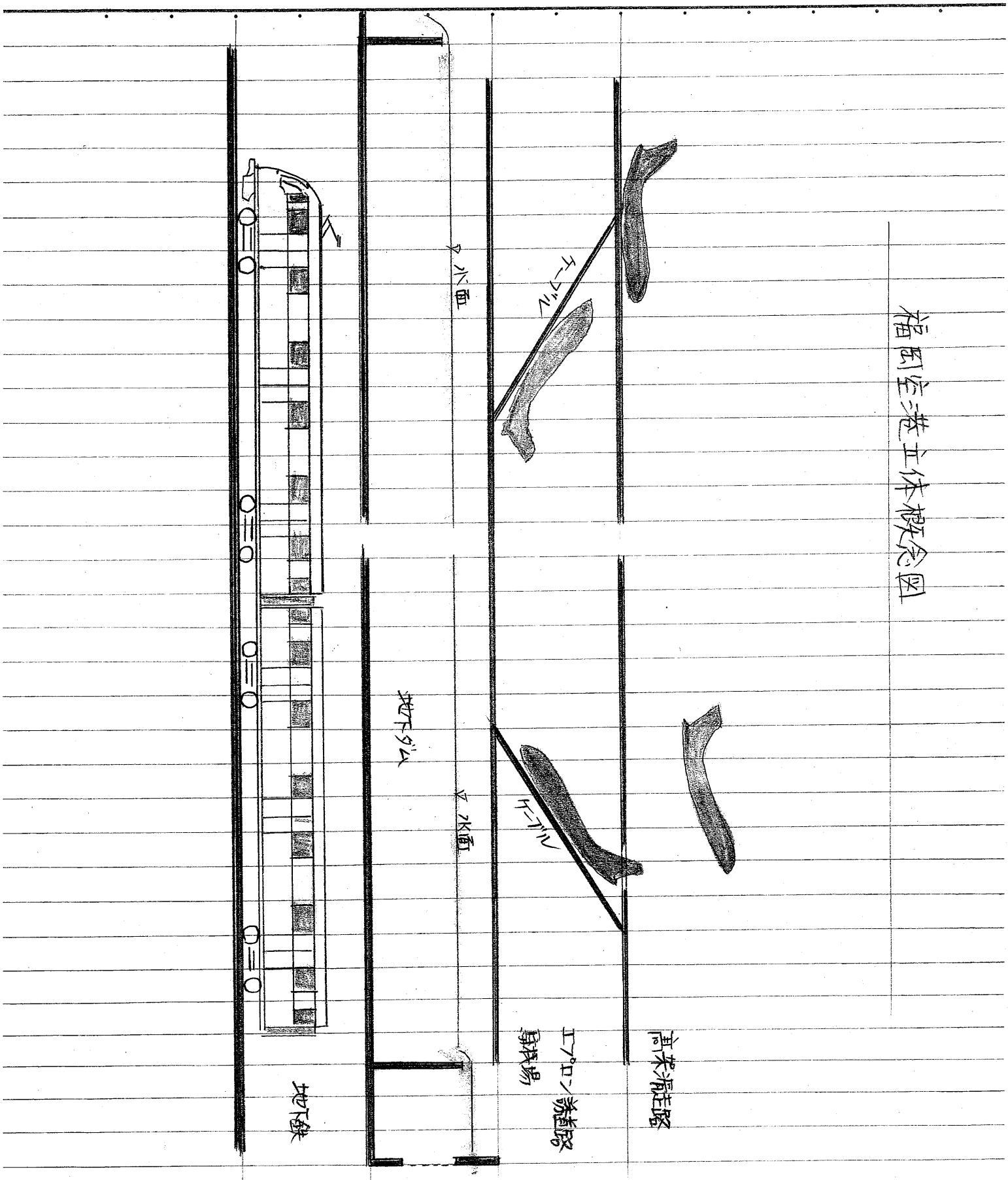
現空港を運用しつつ高架型滑走路を建設する



高架式滑走路の特徴

- クロス パラレル 新設滑走路精密進入方式 H30, W80×1260, L3,200×2
  空港処理能力 現行の2倍以上
- 国際線側に国内線ターミナルを一体化、地下鉄の分岐又は延伸
- 空港用地 北西及び南西 約 10.9ha 拡張
- コントロール タワー 設置は制限表面の制約を受ける為空港敷地外となる
- エプロン、駐機場は滑走路と上、下に分岐する為拡大する
- 博多駅、天神地域の高さ制限が緩和され建築物の容積率が拡大する
- 地下ダム設置の場合、御笠川による洪水を制御し、蓄えた水は中水道として活用

102



海上空港を否定する　　山下豊治

福岡空港の抱える問題点解消のためには

1. 近隣空港との機能分担をはかりつつ、
2. { a. 短期的には滑走路の新設(西側配置)
   { b. 長期的には海上空港への移設

が研究機関の資料より提起されている。

然し海上空港建設費(1～1.5兆円)は余りにも巨額すぎる。
主体となるべき国の財政は安定成長への移行後は年々
ひっぱくしつつあり、これを補完する県市の財政も同様であり、

表1.

表2.

海上空港建設は資金面からみて、絶望的である。
結論としては1、および2a(滑走路の新設)にとどめるべきであろう
(機能分担)

6-1 一般会計，特別会計，政府関係機関，地方普通会計歳出額及び財政投融資額（昭和50年度～平成15年度）

EXPENDITURE OF GENERAL ACCOUNTS AND SPECIAL ACCOUNTS OF THE NATIONAL GOVERNMENT, GOVERNMENT-AFFILIATED AGENCIES AND ORDINARY ACCOUNTS OF LOCAL GOVERNMENTS AND VALUE OF THE TREASURY INVESTMENTS AND LOANS (F.Y. 1975～2003)

131ページ「財政歳入及び歳出」参照。 See page 133 "Revenue and expenditure of public finance."

（単位 10億円） (In billions of *yen*)

年度 Fiscal year		一般会計歳出 Expenditure of general accounts of the national government (A)	特別会計歳出 Expenditure of special accounts of the national government (B)	政府関係機関歳出 Expenditure of government-affiliated agencies	財政投融資額 Value of treasury investments and loans	地方普通会計歳出 Expenditure of ordinary accounts of local governments (C)	一般会計及び特別会計純計 Net total of general accounts and special accounts of the national government			一般会計及び地方普通会計純計 Net total of general accounts of national government and ordinary accounts of local governments		
							重複額 Duplications (D) 1)	国債整理基金特別会計における借換償還額 (E) 4)	純計額 Net total (A+B−D−E)	国から地方に対する支出 Disbursements of the national government to local governments (F) 2)	地方から国に対する支出 Disbursements of local governments to the national government (G) 3)	純計額 Net total (A+C−F−G)
昭和50年	1975	20,861	33,876	12,605	10,561	25,654	20,750	416	33,571	9,236	20	37,259
〃 55	1980	43,405	83,946	20,754	18,104	45,781	54,130	290	72,931	18,164	37	70,986
〃 60	1985	53,005	111,775	13,952	20,491	56,293	64,988	8,957	90,834	20,334	59	88,906
平成2年	1990	69,269	168,584	5,165	35,814	78,473	102,283	18,711	116,858	27,548	87	120,107
〃 7	1995	75,939	232,466	7,536	42,189	98,945	127,703	25,377	155,325	27,391	94	147,398
〃 12	2000	89,321	305,776	6,988	34,966	97,616	143,467	52,164	199,466	29,770	50	157,118
〃 13	2001	84,811	363,337	6,628	24,211	97,432	145,797	54,007	248,343	31,804	49	150,390
〃 14	2002	83,674	373,898	5,997	19,647	94,839	149,448	62,748	245,376	29,669	42	148,802
〃 15	2003	82,416	357,691	5,206	a)19,009	92,582	141,101	68,153	230,854	30,558	44	144,395

1) 一般会計，特別会計間の繰入関係，特別会計相互間及び勘定間の繰入関係，資金運用による利子の支払，受取等。 2) 地方交付税交付金，地方特例交付金，国庫支出金，国有財産所在市町村交付金等。 3) 国の一般会計歳入の公共事業負担金。 a) 実績見込額。

6-2 A 経費負担，事業目的別投資実績（昭和60年度～平成15年度）

RECORDS OF ADMINISTRATIVE INVESTMENT BY COST ALLOTMENT AND WORK PURPOSE (F.Y. 1985～2003)

（単位 10億円） (In billions of *yen*)

年度，経費負担区分 Fiscal year and burden share		総額 Total investment	産業基盤投資 Industry investment									
			計 Total	市町村道 City, town and village roads	計 Total	国県道 National highways and prefectural roads	港湾 Harbours 3)	空港 Airport	工業用水道 Industrial water	文教施設 Educational facilities	水道 Water supplies 2)
昭和60年	1985	26,506	11,966	1,475	4,902	4,104	565	154	80	2,642	1,122
平成2年	1990	36,794	17,575	2,143	7,222	6,041	770	323	88	3,347	1,365
〃 7	1995	50,894	24,493	2,522	9,758	8,097	1,094	470	96	4,087	1,722
〃 12	2000	41,391	19,222	2,060	9,155	7,951	870	255	78	2,838	1,578
〃 13	2001	38,449	18,004	1,946	8,585	7,449	797	279	59	2,657	1,484
〃 14	2002	35,903	16,470	1,808	8,314	7,240	748	270	57	2,121	1,474
15	**2003**	**31,594**	**15,166**	**1,661**	**7,008**	**6,055**	**658**	**233**	**63**	**2,429**	**1,373**
国	National government	11,926	4,002	108	3,896	3,386	324	181	4.5	692	127
都道府県	Prefectures	8,529	2,509	26	2,841	2,556	196	43	44	466	311
市町村	Cities, towns and villages	11,138	8,656	1,526	272	113	137	8.5	14	1,270	935

福岡空港　将来需要への対応方策の検討

～海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区 新福岡空港案～

椎場 裕

コンセプト『日本からアジアへの、そしてアジアから日本へのゲートウェー空港』

項目	内容	理由(詳細)
建設する場所	海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区	都心部からの距離・人口密度・平坦性・施工性・建設費等を考慮。
滑走路の向き	Rwy16/34	冬季の季節風(北西風)を考慮。
滑走路の長さ	3,000mと2,500m	国際線対応及び建設場所で確保できる最大限の滑走路長。 2,500m滑走路は用地的に延長が可能であれば、可能な限り延長する。
滑走路の本数・配置	オープンパラレル 3,000m×1本 2,500m×1本 滑走路と滑走路の間隔は1,310m ※オープンパラレルでの最小間隔	将来の需要に対応する為。 空港の建設費を抑える為、オープンパラレルでの最小間隔である 1,310mに設定。 離着陸可能回数は、約30万回(6:00～24:00)と想定。 24:00～6:00は、騒音や滑走路の点検等を考慮して民間定期便は 1日6便(離着陸回数12回/日)とする。 22:00～7:00は、騒音を考慮して3,000m滑走路だけで離着陸を行う。
空港面積	564ha	(1,310m＋300m)×3,500m＝5,635,000m2≒564haと同等の面積を確保。 564haで空港面積が足りない場合には、アイランドシティの用地を使用する。
空港対応基準	ICAO基準『コードF』	エアバスA380に対応する為。 ※B787やA350は長距離(福岡～欧米)が可能です。

※工法は埋立工法を主に採用し、水の流れを確保する必要がある箇所については桟橋工法も採用する。

新空港に関する諸問題について

空港アクセス	道路系	空港アクセスとしては特に整備しない。
	鉄道系	・博多駅～新福岡空港駅 分岐新線約4km 11分(各駅停車) ・天神駅～新福岡空港駅 分岐新線約4km 21分(各駅停車)
	運営形態	・鹿児島本線分岐新線区間　運行会社　JR九州　第2種鉄道事業者 ・箱崎線延伸区間　運行会社　福岡市地下鉄　第2種鉄道事業者 (将来的には博多駅～新福岡空港駅に九州新幹線の乗り入れも検討する。) ・鹿児島本線分岐新線および箱崎線延伸区間 鉄道下物管理会社　新福岡空港㈱　第3種鉄道事業者
事業費	埋立費	3,430億円(アイランドシティの施工単価より)
	空港ターミナルビル等建設費	1,600億円(新福岡空港基本構想より)
	滑走路等建設費	1,500億円(新福岡空港基本構想より)
	空港アクセス鉄道事業費	1,610億円(鹿児島本線分岐新線および箱崎線延伸区間)
	漁業補償費	148億円(神戸空港の事例より)
	総事業費	8,288億円
玄海国定公園への影響		空港敷地は抵触しない。進入灯のみ抵触。
空域		他の管制区と進入経路が重なることはない。
横風		問題無し。
高さ制限		安全上問題無し。
騒音		運用を工夫することにより減少させることが可能。

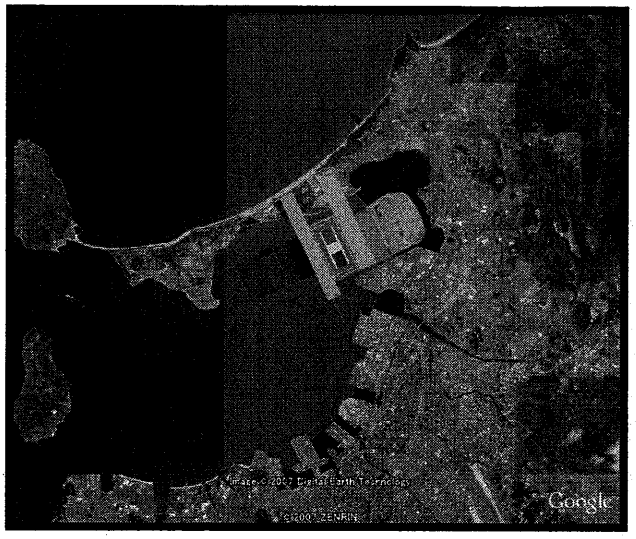
※埋立費には、港湾施設整備費、航路浚渫費、道路整備費等を含む。
※香椎パークポート、アイランドシティの両コンテナターミナルは公設民営の上下分離方式で運営されています。
・現空港並みの利便性の確保と事業費を少なくすることを優先して空港を配置しました。
・空港会社を上下一体で民営化した場合、関西国際空港や中部国際空港との事業費や利用状況等の比較から充分黒字化が可能であると考えられます。
・本私案のより詳しい内容については
http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff/index.shtml
をご覧下さい。

福岡空港　将来需要への対応方策の検討

～海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区 新福岡空港案～

椎場 裕

詳細配置図



広域配置図

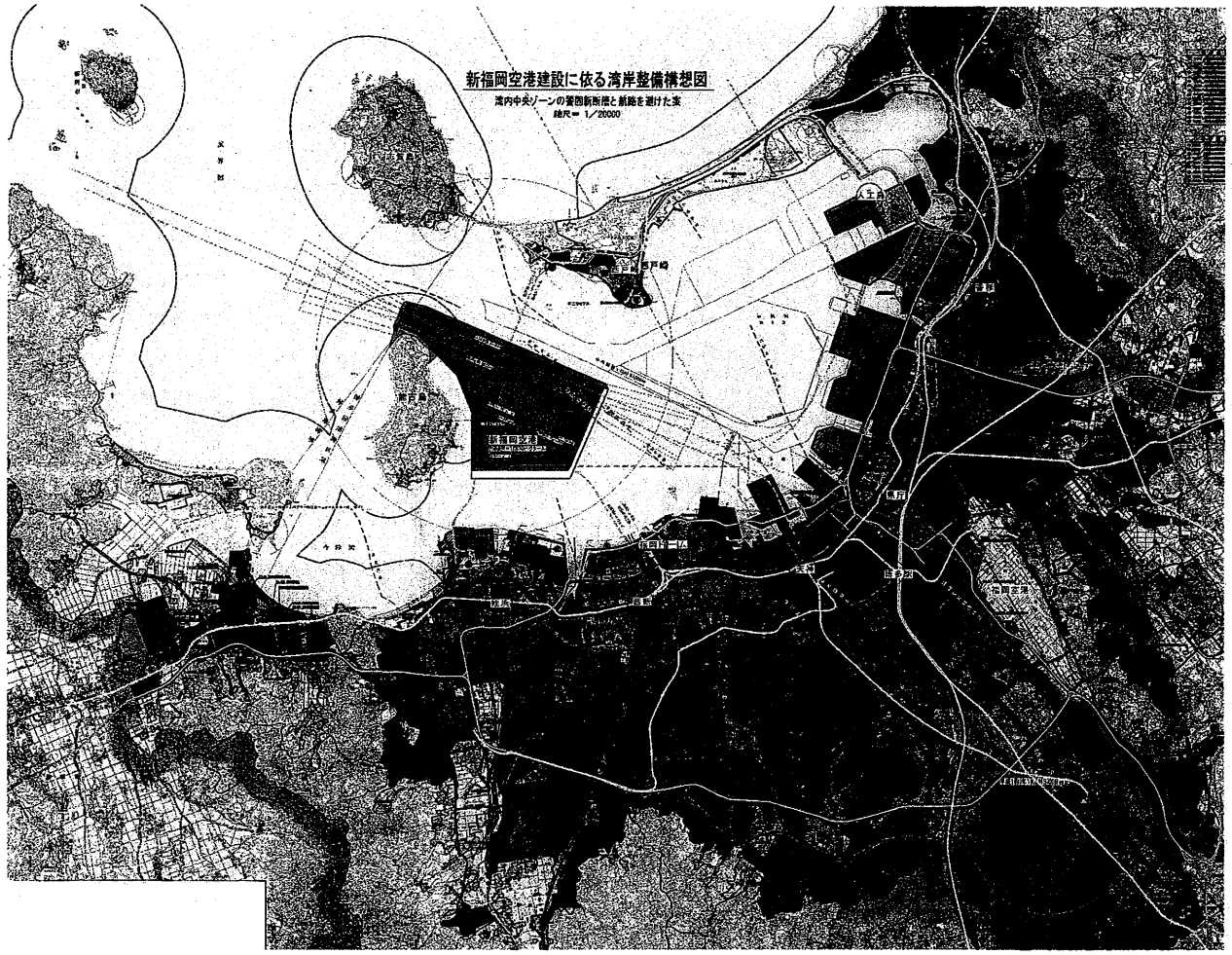
位置			海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区
周辺自然・都市環境			ゾーン北側には玄海国定公園、周辺一円には 市街化区域が拡がる。北東側には磯崎鼻、 西側には能古島や志賀島が存在する。
水深条件	ゾーン内の平均水深		平均4m程度
利便性	博多駅から新福岡空港駅までの距離および時間		約8.4km　11分（各駅停車）
	天神駅から新福岡空港駅までの距離および時間		約9.5km　21分（各駅停車）
制限表面	進入表面		確保可能
	転移表面		確保可能
	水平表面		※）両側とも確保できない
社会環境	法的規制等	国定公園への抵触状況	空港敷地は抵触しない 進入灯は抵触する
	周辺社会基盤への影響	既存周辺施設移設等	アイランドシティ・香椎パークポートの 港湾施設を新福岡空港の西側へ移設
自然環境	配慮すべきと考えられる事項		自然海岸、漁場など
滑走路処理容量			運用時間は24時間であるが騒音を考慮して 6:00～24:00 30万回/年 0:00～6:00 民間定期便は1日6便 （離着陸回数12回/日）にすると想定
建設	空港敷地面積		約564ha（(1,310m＋300m)×3,500m＝5,635,000m2≒564ha）
	総事業費		8,288億円 （護岸・埋立、滑走路等の基本施設、 ターミナル施設、アクセス施設、漁業補償費用など）
	工事期間		三苫・新宮ゾーンや志賀島・奈多ゾーンよりも短い（13年未満） （漁業補償、環境アセスメント等の期間は含まない）
	建設上の留意点		博多湾内船舶の運航への影響

※）規定によれば、一定の手続きによって両側の水平表面内に抵触物件の存在が許容されることになる。
（福岡空港PIステップ3 PIレポート詳細版『コラム13 制限表面について』より）

新福岡空港は博多湾能古島東海上で

新福岡国際ハブ空港を考える会
発表者　考える会代表　陣内正人

私達はアジアゲート、極東の24時間運用国際ハブ空港を目指します。
跡地は九州道庁等、都心の超高層ビル建設が可能になります。
そこで博多湾内中央ゾーンで空港はできないだろうか？



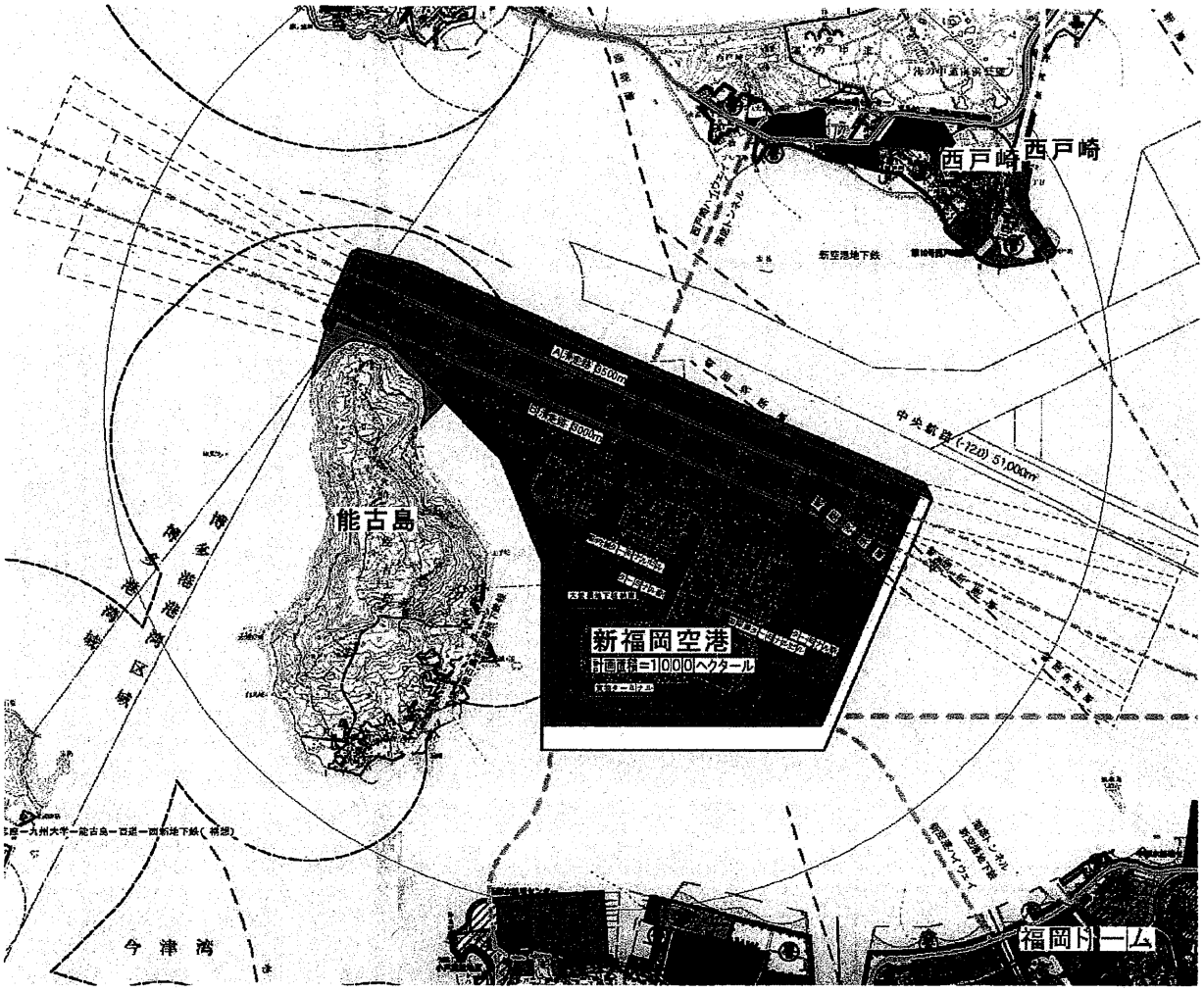
空港建設で湾岸交通網整備も連動した博多湾内中央ゾーンの優位性がある。

1．穏やかな博多湾内で平均水深8mで干拓工事がしやすい。
2．百道の福岡ドームと西戸崎を海底トンネルで直結。
3．博多湾内をループする交通網で都市機能が充実。
4．新空港と連動し人口島の存在価値が上昇。
5．台風時外海と比べて欠航や塩害が少ない。
6．福岡天神から6kmと現空港とほぼ同距離。
7．糸島半島への地下鉄構想の可能性がある。

問題点　能古島をとりこまない為、航路等に多少課題が残る。
警箇断層で空港ビルは免震構造、滑走路は乾燥土で干拓。

新福岡空港の概要

計画場所　福岡市西区能古島東海上博多湾内　面積1000ヘクタール



滑走路　北側Ａ滑走路3500ｍ　南側Ｂ滑走路3000ｍ
空港ターミナル国内線・国際線・貨物専用ターミナル
空港施設　地下鉄ターミナル駅２箇所（国内線、国際線）
　地上駐車場5000台 地下駐車場2000台飛行機格納施設
交通アクセス市営地下鉄乗入　　西新～新空港約5ｋｍ
　　新空港～西戸崎5ｋｍ
　　都市高速道乗入　　百道～新空港約4ｋｍ
　　新空港～西戸崎6ｋｍ小戸～新空港約3ｋｍ
主要地距離西鉄福岡天神　直線6ｋｍ　地下鉄で15分程度

総事業費

総事業費7000億円は民間資金＝ＰＦＩ事業による
空港ビル・保安施設・地下鉄・海底道路工事等含む

新福岡国際ハブ空港を考える会
発表者　考える会代表　陳内正人

C&C21研究会　発表資料

福岡市のグランドデザインを 空港の観点から考える

結論

現空港が移転しなければ、

空港問題の本質

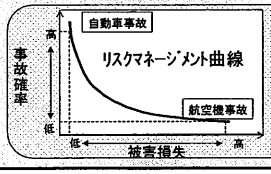
は解決しない!!

1．危険性に対する周辺住民の不安について

・「空港」が危険だといっているわけではない。
・空港の周辺が市街地化してしまったことにより、安全で安心な市民生活を送る上で、不安が生じてきている。

現在の航空機事故率は100万回飛行に1回の割合
この割合は10年間変わっていない
ハード面の技術的な問題はほぼ解決
ヒューマンファクターが8割

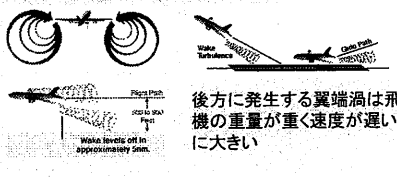
出典：日本乗員組合連絡会議資料



危険性の問題は、確率論や他空港との比較で話をしてはいけない。
100万回に1回の確率であっても、その1回は今日起こるかもしれない。

混雑空港に発生する見えざる危険

- Wake Turbulence後方乱気流



後方に発生する翼端渦は飛行機の重量が重く速度が遅いときに大きい

ヒューマンファクターへの不安

福岡都心部や春日・大野城・太宰府上空を飛ぶ、南側進入のほとんどがパイロットの目視による非精密侵入である。
福岡の市街地で一度でも事故が起こってしまっては、取り返しがつかないことを認識すべきである。

2．年間約176億円の空港対策費について

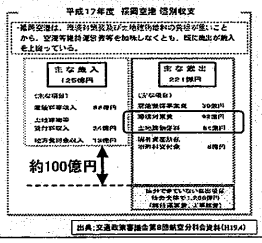
A：環境対策費92億円

羽田	1億円
新千歳	0円
大阪	50億円
新潟	1億円
高知	1億円
那覇	0.2億円
広島	0円

出典：交通政策審議会第8回航空分科会資料(H19.4)

B：土地建物借料84億円

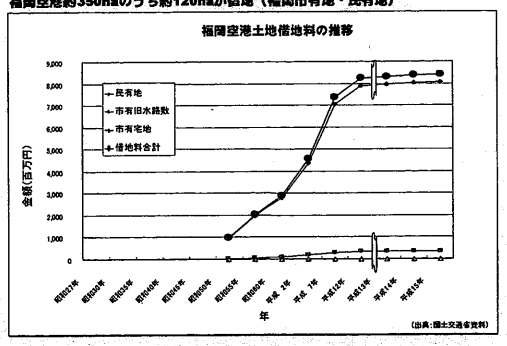
歴史的背景を踏まえ、地権者の方々に不利益にならないような計画案を検討し、返却すべき



出典：交通政策審議会第8回航空分科会資料(H19.4)

・今後も毎年100億円近い赤字を続けていくのか？
・単純に2つの費用176億円が30年続くとしたら、5,280億円。50年で8,800億円。
新空港建設費用にも匹敵する。

福岡空港約350haのうち約120haが借地（福岡市有地・民有地）



<問いかけ>
『連携案』と『拡張案』

▼

安全に対する不安は無くなるのでしょうか？

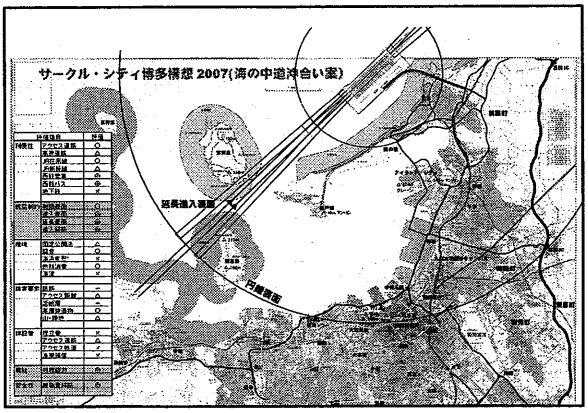
環境対策費や土地借地料が削減できるのでしょうか？

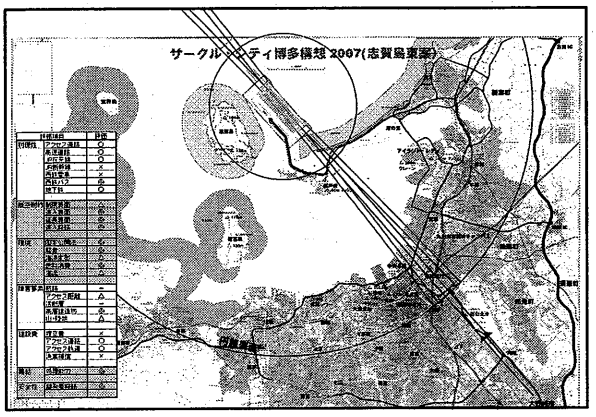
最も重要なキーワード：福岡の将来像
（街のあり方、方向性、夢、次の世代へ）

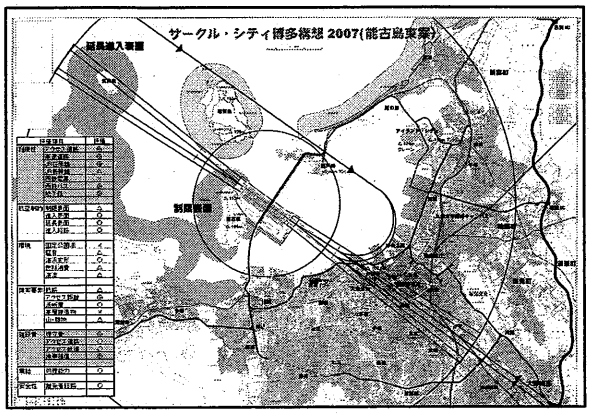
九州を牽引し、成長していくべき都市の玄関口（空港）として
危険性や赤字の課題を抱えたまま３０年、５０年先も現在の場所
にありつづけるべきではない！　（現空港の役目は終わった）

▽

**空港施設の建設論議だけをするのではなく、
豊かで活力があり、
そして夢のある福岡市の都市ビジョンと
そのグランドデザインを検討することで
近くて、便利で、安全で、環境にやさしい、
空の玄関口のあり方が見えてくる。**







空港計画概要説明－国直轄以外の独立事業体による運営を目指して

1　現空港　－　立地は超便利。：時間的利用制限－騒音公害
施設能力は超過密。１４万回／年　朝夕　約３２回／時（限界平均３０回／年）

2　新空港企画条件

①　自立可能な企画予測数値の最少化
現空港　離着陸　２６回／時　約１４２０００回／年（２００１年ピーク時実績）

●　自立可能な企画予測数値　約１５０８５０回／年（２００２年以後減少傾向）
国内線１８００万人　国際線３００万人　合計　２１００万人／年　６％ＵＰ．

②　施設規模・能力の最大化
現空港の拡張計画では２５㌫ＵＰ：他海上空港計画　クロスパラレル５０㌫ＵＰ
●　能力の最大化計画　オープンパラレル　３０００㍍２本現空港の２倍以上可。
●　航空貨物処理能力の最大化
③　施設使用時間の自由化
現空港利用時間　１５時間（ＡＭ７－ＰＭ１０）アジアの拠点としては利用時間限定されるのは国際的に開かれた空港としてはふさわしくない。
●　利用時間の自由化　２４時間空港：離着陸は海上　滑走路は陸上とすることで騒音公害が最少になる。九大キャンパスとは４ＫＭ離れ（約現空港と天神間）

④　既設都市の制限の自由化
現在空港により　博多駅近辺５０Ｍ　天神近辺７０Ｍの高度制限。
●　２１世紀の都市の発展に制限のあることはそれだけでマイナス要因。未来に禍根は残すべきではない。

⑤　開港までの時間の最少化
海上空港は技術上工事に時間が掛り　技術的不安がある。現空港拡張は周辺が市街地のため用地買収にやはり時間が掛かる。
●　計画地は標高１５０－２４０ｍくらいの山並が大半　海際・谷筋に畑・集落が少しある過疎地域。用地買収も土木工事も九大で実証済み。

⑥　利便性の最適化と最大効果
現空港の利便性には及ばないが　都心より２０㎞圏内である。また既存プロジェクトとの相乗最大効果が期待出来る。

3　運営の自立・持続可能な企画の提案

① 海上空港の利点・長所を備えた陸上空港
② 姉妹都市フォーラムによる（知＋ＦＴＡ）
③ 運営・試算

◇ ~~新福岡空港企画では面積約600㌶　３０００m級滑走路を複数整備。~~
◇ 旅客面では国内第３位（１９４９万人／２００２年　羽田・成田の次）。
　　国際旅客数　第４位　　（成田・関空・名古屋の次）。
◇ 輸出入面では　第３位（１２１４４億円／２００２年）
◇ 旅客数の見通しは　２００１年をピークに減少にあるが　２００３年を底に上昇し　２００１年ピークに並ぶ傾向あり。（国内旅行動向に似る）
◇ 企画条件
　旅客需要量　国内線　１８００万人　国際線　３００万人（開港時予測）
　年間離着陸回数　　１５０８５０回／年（開港時予測）
　需要の伸び　開港後１０年　１．８％　以後１．４％
　建設工期　　用地買収後　５年（造成２年　施設３年）
　建設費　　３５３５億円　（用地・造成費　１２５０億円
　　施設整備費　　２２８５億円）
　資金計画　　長期借入金　　建設費の７０％
　　金利　５％　　償還期間　~~40~~ 35年　元利均等払
　減価償却・固定資産税は建設期間中なし。
　不動産取得税は開港時一括課税とする。

●開港時必要予定資金　用地・造成・施設費３５３５億円。開港時税金３６億円。
　開港までの管理費・工事金利等　３００億円　合計　３８７１億円。
● 開港後予定運転資金状況　収入４２９．６８億円。支出　２５２．２５億円
　差引剰余金　１７７．４３億円。

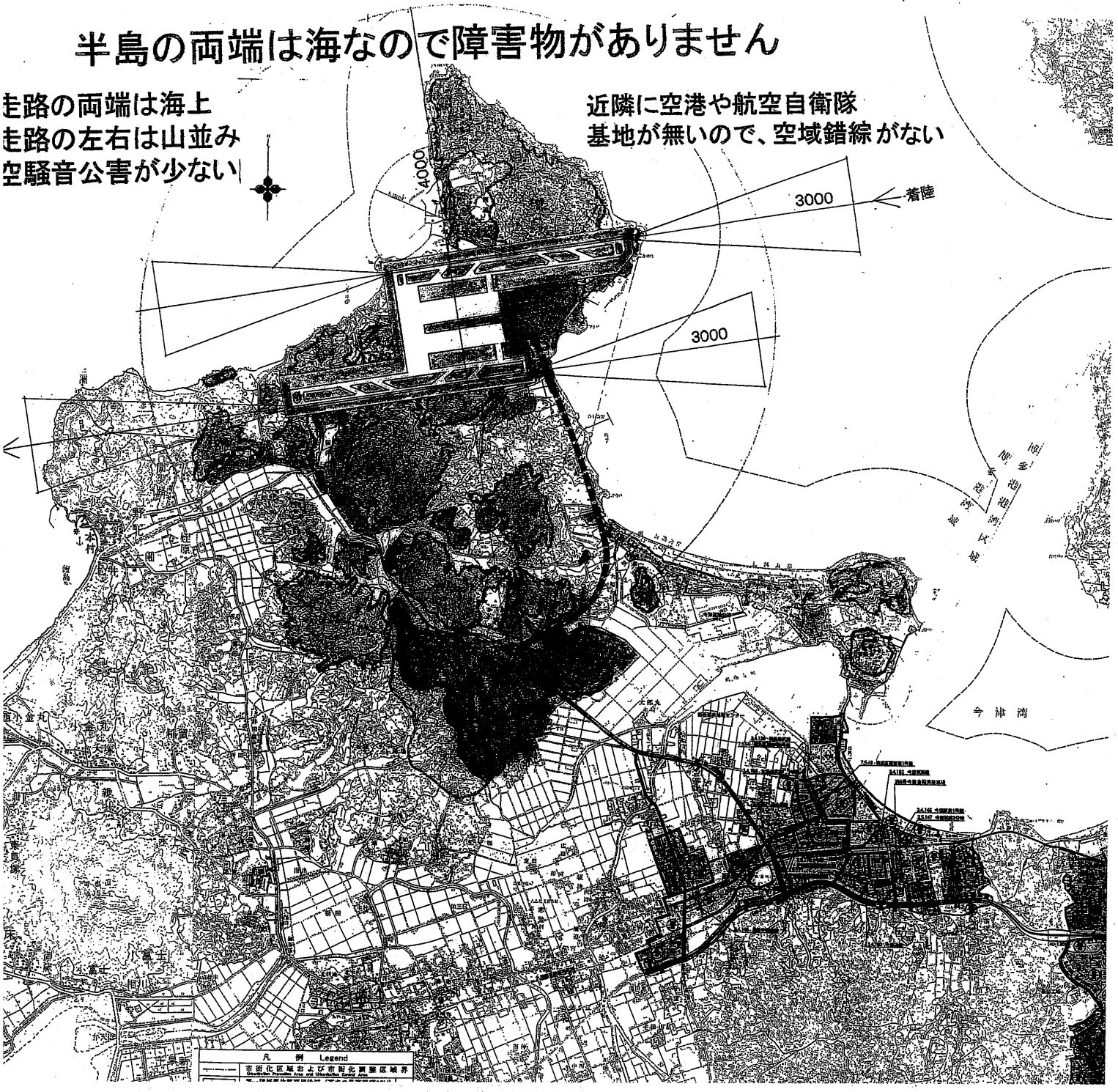
① 総事業費約３９００億－荒利益１７７億－返済出来る金額を逆算
　－１０００億程度の資本金
② 総事業費約３９００億－キャッシュフロで考えて－減価償却分の現金を返済に当てるとすると２００億程度の資本金
③ 総事業費約３９００億－姉妹都市フォーラムを併設－外国航空会社の乗入れ及び国内外の観光客の増を図る－２００億程度の資本金

☆ 現空港ビル（６６４１㎡）の売上　約１５０億／年　本計画（５４７４０㎡）の売上　約１８９億　面積規模は８倍以上でさらなる増が見込める。
☆ 設定離着陸料は　国外５０．８万円／回。国内１３．４万円／回。
（他　成田　９４．８万／回　関空　８２．５万／回　中部　６５．５万／回）

半島の両端は海なので障害物がありません

走路の両端は海上
走路の左右は山並み
空騒音公害が少ない

近隣に空港や航空自衛隊
基地が無いので、空域錯綜がない



私が新福岡空港(拡充)を要らないと思う理由

脇　義重

はじめに

私は、滑走路を増設する必要も新空港を建設する必要がなく、現空港容量限界を超える需要が発生しても、近隣空港との連携や新幹線など陸上交通との代替で需要に対応できることを述べます。そして、交通政策の根本に資源・エネルギー問題を入れることを視点から移動需要を代替交通機関に振り分けなどによる国の総合的交通政策体系整備を提言します。そして、結論として福岡空港の現在地点での利用が当為だと訴えます。そして、付随する諸点について付言します。

１．福岡空港航空需要が滑走路の限界を超える理由に根拠はない

今まで公表された拡充・新空港建設必要論はいずれも将来の空港需要が現空港の処理能力、厳密にいえば現滑走路の処理能力を超えるというものですが、その主張には合理的根拠が乏しく説得力は感じられません。ＰＩの資料にも掲載されている将来福岡空港の発着回数(路線数)も旅客数も日本と世界経済の動向と正の相関関係にあるのですが、２０００年あたりをピークとしてその双方とも減少しています。将来は次ぎの理由によってむしろ需要は減っていく傾向にあるといえます。

その理由として個々航空需要の要因である日本経済の急成長が見込めないことが挙げられます。米国住宅ローンの焦付問題に発した信用危機はＧ７でも短期には解消しない世界経済危機であることが確認され、ＩＭＦは世界経済の成長率を下方修正し、日本の０７年度と０８年度予測は２．０，１．７ポイントに下方修正されました。日本バブル崩壊直前の数値です。米国住宅ローンが世界経済に与える影響を考えるとき、「失われた１０年」が形を変えて起きる予兆でもあります。その期間に福岡空港に乗り入れていた国際線航空会社は廃止ないし減便しました。福岡空港を基点とする国内路線も廃止されてきました。その傾向は最近まで続いています。さらに、航空自由化によって、航空路線は航空会社の判断で増設・維持・廃止を決めるように変更されましたから、経済動向が航空路線数の増減と直結する時代を迎え、国の住民福祉の視点が後退しています。こうした福岡空港の利用者の縮小・減少傾向は福岡空港の将来のあり方を考えるうえで基本的な視点とすべきです。

さらに、日本の済成長を支えてきた日本市場が急速な少子化と高齢化の進展などによって、漸次的に縮小していくことが予想されます。子どもの数が減ってきていることは近い将来の労働生産性に影響を与え、旅行人口すなわち潜在航空需要が減少することであり、高齢者の割合が増えることは交通需要総体が減少していくことを意味します。総じて、日本経済の縮小傾向によって、絶対的な交通需要は伸び悩み、航空に振り分けられる相対的需要も減少していく傾向にあります。結論として、滑走路拡充論や新空港建設の理由として挙げられている福岡空港航空需要が滑走路の限界を超えるという理論に根拠がないのです。需要超過した場合には需要発生地での北九州空港や佐賀空港への振り分けやアクセス整備による連携で対応できます。

２．交通体系整備が求められている

以上の他にも航空需要はじめ交通需要全体の伸び悩みの原因として昨今の輸入原油高があります。航空も含めて高騰した交通料金は交通需要を一層抑制することでしょう。今、資源・エネルギーの浪費と気候変動の原因のひとつに挙げられる航空機の製造や、燃料使用などから航空機の生産と運用のあり方を直す時期にさしかかっていま

すが、こうした社会的コストの面から福岡空港のあり方を考えなければなりません。福岡空港や新福岡空港へのアクセスで使用される資源・エネルギーの問題も考慮にいれなければなりません。

３．滑走路増設・新福岡空港の建設とアクセス建設費の分担などの問題

１兆円になる新福岡空港の建設費分担は膨大な国と福岡県・福岡市の財政赤字を助長します。滑走路増設費用やアクセス建設費用も含めて、一体どの行政主体がこの建設費用を受け持つのか、民間活用方式を導入するのか。新福岡空港建設の場合、２４時間運用を利点として海上空港が措定されています。西風乃至西北風が強く不適な玄界灘に空港を建設する技術的困難性が指摘されていますが、騒音被害は海上ではなく周辺の地上で発生し、２４時間騒音被害に苦しめられ生活に困るのはそこで暮らしている住民であることを忘れてはなりません。また、滑走路増設・新福岡建設の場合アクセス経路の位置の問題も重要です。それは立ち退きの可能性も含め地域住民の福祉の問題でもあります。現空港の騒音被害地は次々と大阪航空局に買い上げられ、街の過疎化の原因とされています。新空港が街の空洞化を招来させてはなりません。

博多湾人工島開発の失敗を糊塗するだけの目的で新空港が志賀島・奈多沖に設定されるとすれば破綻した人工島事業の救済策であり、国と福岡市が建てた新港湾計画の失敗を反省するどころか、空港建設という新たな失政を重ねることになりかねません。

４．世界と日本の自然を破壊しない航空・空港行政が求められる

漁業など自然依存の生業と海洋生物の生息地を破壊することは許されません。

５．専門家と行政、国民・県民・市民が広範に討論する制度が必要

需要予測の方法などはもう一度専門家の意見を聞くシンポジウム開催が大切だとする有識者会議の座長発言は活かされていません。簡単にいえば、新空港建設という結論を導き出すために将来航空需要を措定することがＰＩレポートの狙いではないでしょうか。どれだけの市民がこの新福岡空港の問題に関心を示しているのでしようか。関心が少ないのは現空港に不便を感じていないからだと思います。ただ、航空行政の進展を的確に把握する必要があるとき、多くの国民・市民が意見を述べ納得するまで討論していく制度設定が必要です。住民の拡充・新空港不要論を含めた意見が公開の場で討論され、最終意思決定に国民が参与する制度が実現することを強く望みます。

６．現空港が軍事専用空港になる危険性

現福岡空港は１９７２年に返還され自衛隊が使用し始め、米軍は有事駐留権を保持し未だに米軍基地は機能しています。１９９５年から１０年間に１５７０回米軍機が飛来しています。博多港に米空母が入港し福岡空港で艦載機訓練実施の恐れもあります。新福岡空港に軍事機能が随伴すれば、新福岡空港の建設地は軍事基地となります。

７．航空需要予測の特徴と再立論の必要性

一般的に敷衍可能ですが、航空需要は他の交通供給との競合になり潜在交通需要の航空需要量への転化が企図されます。空港自体が航空需要を喚起するのです。空港単独ではなく交通政策全体から福岡空港の将来需要予測を再構築する必要があります。

８．まとめとして

不要不急で、しかも住民生活を圧迫し、破綻寸前の財政にありながら、一層の負担を国民・県民・市民に強い、資源・エネルギーの大量消費と自然環境の破壊となる滑走路増設や新福岡空港建設は絶対阻止すべきです。現空港の完全民間空港化を実現し、また、軍事利用することになりかねない新福岡空港は建設すべきではありません。

福岡空港意見発表会（２００７．１１．５）用レジュメ

新福岡空港ストップ連絡会　　牧　忠孝

現空港で充分

１　はじめに～２つの要望

（１）地球環境保全の視点をもちエネルギー資源の見通しを考慮に入れること

＊CO_2 排出等による地球温暖化の危機的状況は周知の事実。空港問題を検討する際この視点を欠落させるわけにはいかない。

＊石油などの化石燃料資源の枯渇は時間の問題と言われている。航空運輸の将来像を描く上でその見通しをできる限り明らかにしなければならない。

（２）ＰＩで得られた市民の意見は正当に検討・評価され適切に生かされること

＊ＰＩ手法が市民を提案に賛同するよう「巻き込む（＝involve）」恣意的なものであってはならない。ステップ３では「新空港建設しかありえない」というトーンになってはいないだろうか。

２　現空港で充分

（１）現空港の余力はあるのではないか

①ステップ２に示された需要予測の怪しさ

②発着回数は容量限界に近くても搭乗率は高くはない

（２）現空港能力が発着回数で容量限界を迎えても、乗客や航空会社が対処するのでは

乗客：近場は新幹線など利用（新幹線の時間短縮は必至）、近隣空港の利用、etc.

会社：利益幅低位路線の減便・廃止で利益が見込まれる路線への転換etc.

３　失うものが大きすぎる現空港拡張や新空港建設

（１）膨大な経費（２５００億円～１兆１千億円）～結局は国民負担に

（２）住環境悪化や自然環境破壊、地球環境への負荷増にも荷担

＊滑走路拡張でも騒音拡大や丘掘削などの自然破壊は避けられない。新設の場合は自然環境への悪影響は予測しがたいし周辺地域への住環境悪化もまた必至。さらに、航空機発着の飛躍的増加は地球温暖化へ手を貸すものとなる。

＊工事期間（８年～１４年）中は現空港の有効利用や近隣空港の活用でしのぐそうだが、これだけの長期間をクリアできる見通しがあるのなら拡張・新設しなくても何とかなるということにもなろう。

４　おわりに

（１）経済成長至上主義を冷静に見直したい

（２）航空運輸依存より総合的交通運輸体系の整備を国に求めたい

（３）今回ＰＩは、「既存ストックの有効活用」「近隣空港との連携」、「空港能力の抜本的向上」（拡張・新設）の３方策について、容量限界対応に限らず総合的な視点でメリット・デメリットを適切に整理して提示すべきである。

<参考>　　ＰＩレポート・ステップ３に関する意見　（１０／２０送付）

はじめに

今春ＩＰＣＣ（気候変動に関する政府間パネル）が出した第４次報告書はCO_2の排出量即時削減が人類存続にとって喫緊の課題であると警告した。京都議定書以来、我が国でもこの問題は重視されてきたはずにもかかわらず、今回のパブリック・インボルブメントでは一言半句も触れられることはなかった。

とりわけ「ステップ３」では「将来需要への対応策」を扱うわけだから、航空需要増大事態における航空機運用による地球環境への負荷の問題は当然提起されなければならなかった。また、航空燃料についても資源枯渇と価額高騰はつとに想定されていたがこの問題にも一切触れていないのは、「将来需要」を考える上では致命的な手落ちである。

「需要増」に伴う負の問題を明示せず、航空機運航の将来像も描かず、「需要増」は必然だとして「ステップ２」で示した過大な需要予測で、滑走路増設か新空港建設かと県民に選択を迫る「ステップ３」の手法はきわめて公正を欠くと言わねばならない。

「将来需要への対応方策の検討」について

２００２年１２月の国交省交通政策審議会航空分科会の答申では、福岡空港の需要逼迫事態への対応策として①既存ストックの有効活用②近隣空港との連携③新空港および滑走路増設等の抜本的空港能力拡充、について総合的に調査を進める必要があるとした。

ところで「ステップ３」では、①は「ステップ１」で検討済み、②は対応方策として取り上げたものの「対応方策とはなりえない」と切り捨て、事実上③のみを「対応策」として提示している。しかしＰＩというからには②を「対応策とはなり得ない」と断じて示すべきではなかった。国交省答申の示す３方策について改めて問題点や利不利などを整理（「ステップ３」における③と同様のスタンスで整理）して提起すべきである。

さて、③についてであるが、私たちは滑走路増設も新空港建設も不要・無用と考える。現空港の能力範囲内で運用をすれば足りるという立場である。「このまま何もしないと」増便できない、新路線開設が困難、遅延の慢性化が生じる、などと言う（ＰＩレポート・ステップ３，３ページ）が、利用者や経済活動にとってさほど支障があるとは思われない。このような不便さは、拡張や新設によって生じる膨大な経済的負担・多大な環境への負荷というデメリットに比べれば何ほどのことがあろう。

仮に発着回数１４．５万回の容量限界が到来したとしよう。空港能力が変わらないとしたら乗客や航空会社がそれぞれの思惑で対処するしかない。乗客の場合、どうしても空路という時は空席のある便を選ぶだろうし、大阪程度の近場であれば新幹線など他の交通機関を使えば済む。航空会社はシビアだから利益が薄くなった路線は廃止し利用者の多い路線に変更すること等は容易に想像される。空港までのアクセスでは誰しもがその利便性を認める福岡空港は、拡張せずとも充分な存在意義をもつ。

１兆円以上も投入して山を削り海を埋め立て、建設決定から１３年後にしか完成せず、しかもアクセスの劣化は否めない新空港の建設は、「費用対効果」さえ示さない点でもいたずらに幻想をふりまくだけの空論でしかない。論外の方策である。

空論ということでは、拡張案も新空港建設案もその費用負担主体が全く不明であるため

両案のいずれかを選択してもその実現性がきわめて疑わしく（国も自治体も財政難、九州財界も非力）、方策の選択論議そのものが「空論」になりかねない。外資依存の噂も流れたことがあったが、費用負担の見通しさえ提示しないのでは議論にもならないのではないか。

「将来対応方策の評価の視点」について

評価の視点として５項目挙げられているが、先述した、地球環境保全の視点、エネルギー資源の視点は福岡空港の問題を考える上でも不可欠と考える。補充してほしい。

提示された５つの視点について簡単に意見を記す。

①「需給逼迫緩和の視点」について

まず需要予測がおかしい。発着回数の実態は２００１年をピークに減少し微増となっている（ＰＩレポート・ステップ３、３ページ）。その原因をきちんと分析し「需要予測」を修正すべきである。また、搭乗率も考慮しなければならない。『数字でみる航空２００７』（国交省航空局監修）によれば、最も利用者が多い東京便で２００４年６０．５%、２００５年６２．２%である。余力は充分あると言える。

航空行政は、京都議定書遵守、化石燃料消費節減などの課題に応えるべく航空運輸の在り方を見直す必要がある。いたずらに航空需要促進に走らず他の交通機関との調和が図れる途を追求すべきであろう。むろん国交省には早急な総合的交通運輸体系の整備を求めたい。

②「利用者利便性の視点」について

利便性は高いほどありがたく思えるものだが、利便性を求めすぎるとその代償が高くつく。相対的にみれば現空港に対する利用者の満足度は高い。拡張などではなく改善で足りるのではないか。

③「環境・安全の視点」について

拡張案および新設案の場合、自然環境や住環境にどのような影響が生じるのか丁寧なシミュレーションが不可欠である。「ステップ３」でこの点にほとんど言及していないのは、拡張や新設想定の地域住民への配慮を欠いたとしか思えない。自然と地域住民の暮らしにどういうメリット・デメリットが生じるのか想定される限りをすべて整理して示すべきである。

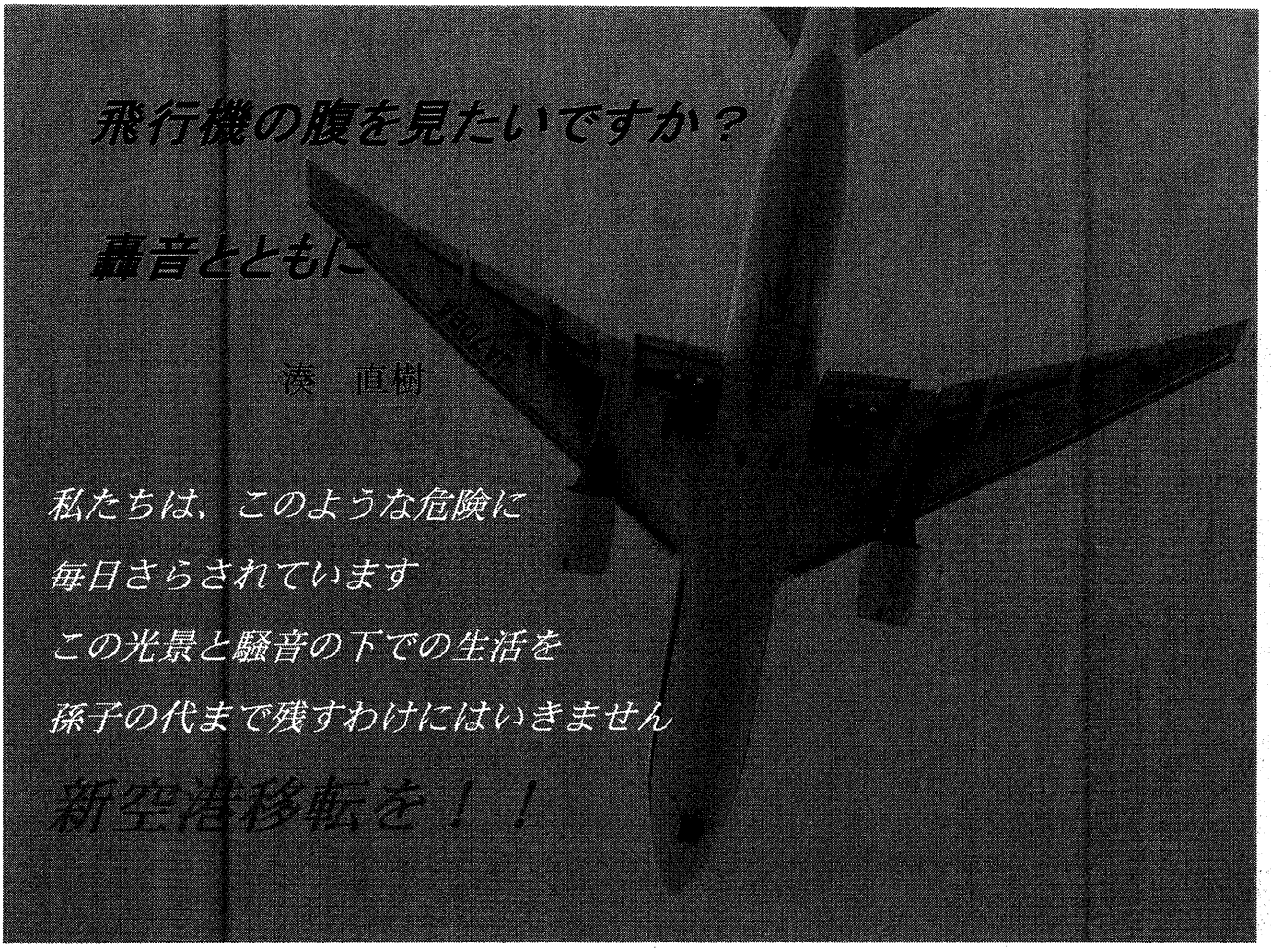
安全の視点の重要性は言うまでもない。特に拡張案では市街地の中の空港であるため細心の配慮が求められる。

④「まちづくりや地域振興の視点」について

空港は周辺住民にとっては迷惑施設である。新設空港の場合、隣接地域は利用者の通過点にすぎず地元住民の雇用拡大や地元産物消費増大なども大して見込めないことは関西空港などの先例をみれば推測できる。税収はあるにせよ地域振興には必ずしもつながらないと思われる。しかし「視点」に据えたからには、先行地の実態をきちんと紹介することを求めたい。

⑤「事業効率性の視点」について

滑走路増設は費用対効果の面だけから考えても事業効率性は悪い。空港新設は、先に触れたように環境に与える負荷の途方もない大きさや投入される事業費の膨大さ、そして航空機運用の将来的な危うさなどから、到底「事業効率」を云々するにも至らないと考える。



I. こんなこと知らなかった！！

借地料（空港面積の 1/3 が借地）
環境対策費（防音工事、移転保障費）　昭和 47 年から、34 年間支払い続けている.

	平成 18 年	昭和 47 年－平成 18 年　総計
借地料	84 億円	1635 億円
環境対策費	92 億円	2760 億円
合計	176 億円	4395 億円

（国土交通省大阪航空局より確認）

「現空港の滑走路増設」では、これらが、さらに増加する

＝ 国民負担が増加し、いつまでも継続する（将来的には、建設費以上の金額になる）

これらはなくすべき負担と言えます.

II. 「滑走路増設案」と「新空港建設案」の比較

a. 滑走路増設案

問題点：(非常に多い)

1. 地域住民への被害(騒音、振動、危険性)がさらに増悪する.
2. 空港用地拡大に伴う自然・環境破壊
3. 建設費　7500 億円／14 年
4. 借地あるいは買取面積増加：　新たな借地料、買取料　上乗せ
5. 環境対策費(騒音、移転保障費など)：　さらに増加

すなわち、増加分を見込むと

借地料：100 億円／年

＋　環境対策費：110 億円／年

計　210 億円／年を、空港消滅まで払い続けることになる.

このような費用を　誰が？　いくら払うのか？　県民負担は？　詳細を公表すべき

利点： 地域住民を犠牲にした上での「利便性」

b. 海上新空港移転案

問題点：(滑走路増設案に比べると少ない)

1. 市中心部からやや遠くなる
2. 移転先(海)の環境、漁場破壊の可能性
3. 漁業保障費の発生
4. 建設費用　約 1 兆円／13 年

利点：多い

1. 地域住民への被害、危険性の消滅
2. 借地料の消滅(医療・福祉など、他の目的に有効活用できる)
3. 環境対策費の消滅(医療・福祉など、他の目的に有効活用できる)
4. 過去に強制接収され、現在では借地となった土地を地主に返還できる.
5. 空港跡地の開発により、福岡の経済発展を期待できる.
6. 借地料、環境対策費の消滅、空港跡地開発による経済発展などにより、結果的には、建設費の差はほとんどなくなるか、むしろプラスバランスに.

総合的に見て、海上新空港建設が、福岡県民に幸福や経済発展をもたらす.

福岡空港をアジアのハブ空港へ

～世界のエアラインや旅客から選ばれる空港へ向けて手始めに第２種空港Ａから第１種空港への格上げを～

〔第１部意見発表者(11名中発表順11番目)・第２部意見交換会参加者〕　こけいじゅく

熊本県熊本市在住　矢住 勝大(やずみ かつひろ)　学校法人 熊本壺溪塾学園（http://www.kokei.ac.jp/）勤務

〔学歴・職歴・技能等〕

熊本県熊本市出身。大阪大学法学部卒業後、和光経済研究所（現在の新光総合研究所）の研究員として主に土木・建設・金属業界等を中心に産業・企業分析や投資調査・判断の業務等に従事した後、現在は母校である学校法人熊本壺溪塾学園に勤務。旧七帝大や一橋大等の最難関国立大または慶應義塾大・早稲田大への合格を目指す受験生を集めたクラスを担任すると同時に、地理・現代社会・政治経済・簿記会計等の講義や社会科学系小論文の執筆・添削を担当。生徒に対する講義内容の改善・向上を図りながら基礎学力を高めることを目的に、自ら国会議員政策担当秘書資格試験や海事代理士試験等に最終合格を果たしたほか、航空行政や海運行政も独自に研究。現在、日本経済学教育協会が主催する〔経済学検定(ＥＲＥ)〕個人戦で３回連続して全国ランキング第１位を継続中。

〔世界的な視点から〕

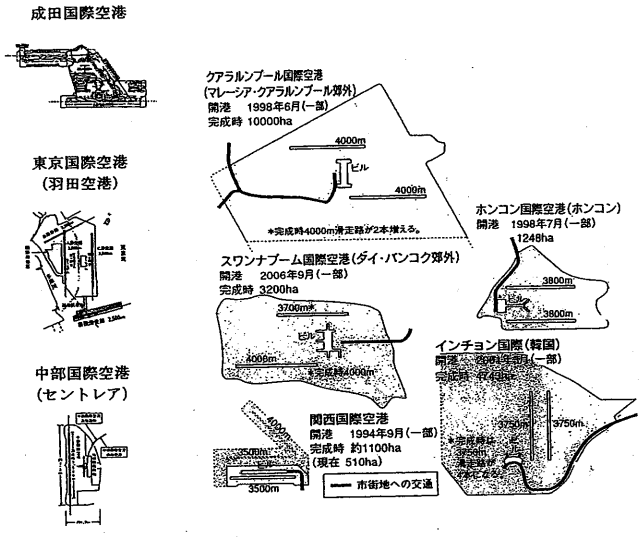
〔Ⅰ〕わが国は空港間競争、とりわけ“ハブ空港”の整備でアジア諸国に遅れ気味…

～日本にはＧＤＰ・旅客数・貨物取扱量等から見て４～６か所のハブ空港が必要である！～

〔Ⅱ〕新しい福岡空港はアジア有数のハブ空港でなければならない！

～九州・沖縄・山口９県の経済圏のＧＤＰが大韓民国に迫る水準に達している以上、
福岡空港には大韓民国の仁川空港に匹敵する規模と施設を具備するべきである！～

〔資料１〕わが国の第１種空港とアジアの主要なハブ空港の規模の比較

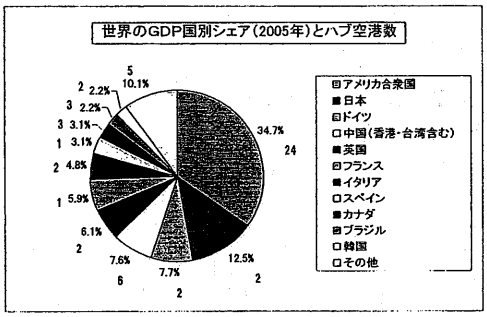


〔解説〕

航空機による貿易が盛んになり、アジアの国々は巨大空港建設に注力しています。各路線の航空機が必ず経由する「ハブ空港」として認知されれば、離発着料金の収入のみならず、旅客や貨物の動きに伴う経済効果が大きいためです。日本でも、関西国際空港(関空)及び中部国際空港(セントレア)がハブ空港を目指して24時間開港にしましたが、上の図のように規模や施設等の点で他のアジア諸国の巨大空港に大きく引き離された面があることは否定できません。

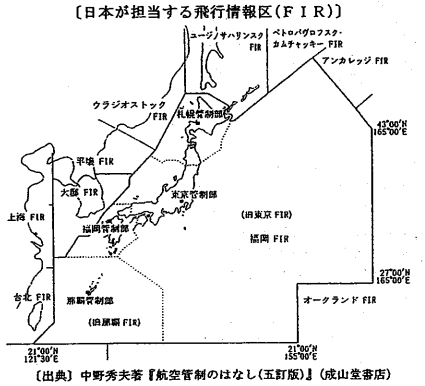
〔出典〕わが国の第１種空港の概略図
…国土交通政策研究会『2007 国土交通行政ハンドブック』(大成出版社) 1190～1195頁
アジアの主要なハブ空港及び関西国際空港の概略図
…帝国書院編集部『新詳 地理資料 COMPLETE 2007』(帝国書院) 159頁
〔縮尺は統一：4,000m滑走路が１cmになるように調整しています〕

〔資料２〕世界のＧＤＰ(国内総生産)に占める主要国のシェアとハブ空港の数



〔出典〕世界の国別ＧＤＰ・・・世界銀行（国際復興開発銀行：ＩＢＲＤ）
ハブ空港・・・・・・・24時間利用可能で国際線と国内線の両方が乗り入れている空港数を合算

〔資料３〕日本が担当する飛行情報区(ＦＩＲ)の呼称は“福岡ＦＩＲ”です！



〔出典〕中野秀夫著『航空管制のはなし(五訂版)』(成山堂書店)

〔国内的な視点から〕

〔Ⅲ〕新しい福岡空港を第２種空港Ａから第１種空港へ格上げすべし！

～着陸回数・旅客数・貨物取扱量とも全国３～４位の福岡が第２種空港に放置される理由はない！～

〔Ⅳ〕リニアモーターカーの台頭によって大阪(伊丹)・関西の存在感は低下する公算

～新しい福岡空港の地位を“わが国の不動の３番手空港”に押し上げ、離発着回数を
増やして規模の利益を追求し、離発着１回あたり料金を引き下げることは国益にも合致する！～

〔資料４〕乗降客数全国第３位にもかかわらず〔第２種Ａ〕に放置される福岡空港
リニアモーターカーが走り始めると“羽田便への依存度”が大きな３大都市圏の空港〔具体的には関西国際空港や大阪国際空港(伊丹)〕が苦況に追い込まれる公算
年間500万人以上の乗降客がある９空港(2005年度)（注)2006年２月開業の神戸空港を含まず。

順位	空港名	旅客合計(T)	国内線		国際線	羽田便への依存度	空港種別
			国内合計	うち羽田便(H)		(H)÷(T)	
1	東京(羽田)	63,595,441人	62,294,265人	－ 人	1,301,176人	－ %	第１種
2	成 田	31,290,470人	1,107,999人	－ 人	30,182,471人	－ %	第１種
3	福 岡	18,560,570人	16,386,878人	8,093,383人	2,173,692人	43.61%	第２種Ａ
4	大阪(伊丹)	18,519,027人	18,519,027人	6,473,480人	－ 人	34.96%	第１種
5	新千歳	17,738,000人	17,110,876人	9,116,627人	627,124人	51.40%	第２種Ａ
6	関 西	16,428,399人	5,289,063人	1,844,371人	11,139,336人	11.23%	第１種
7	那 覇	13,666,846人	13,387,304人	4,939,689人	276,542人	36.14%	第２種Ａ
8	中 部	12,078,464人	7,021,552人	－ 人	5,056,912人	－ %	第１種
9	鹿児島	5,716,534人	5,646,454人	2,271,714人	70,080人	39.74%	第２種Ａ

〔出典〕国土交通省『空港管理状況調書』(2005年度)

〔資料５〕〔空港整備のしくみ〕及び〔空港整備事業費〕における国の負担率及び補助率一覧表

空港の種類	設置管理者	負担補助の別	施設	新設又は改良					災害復旧	地方空港整備特別事業
				一般	北海道	離島	奄美	沖縄		
第一種空港	国土交通大臣	負担	基本施設	100(%)	－	－	－	－	100	－
			附帯施設	100	－	－	－	－	100	－
第二種空港	国土交通大臣	負担	基本施設	2/3	85	80	－	95	80	－
			附帯施設	100	100	100	－	100	100	－
	(設)国土交通大臣(管)地方公共団体	負担	基本施設	55	2/3	80	－	90	80	－
		補助		－	－	－	－	－	－	40以内
		補助	附帯施設	55以内	2/3以内	80	－	90	80以内	0
第三種空港	地方公共団体	負担補助	基本施設	50	60	80	80	90	80	－
				－	－	－	－	－	－	40以内
		補助	附帯施設	50以内	60以内	80	80	90	80以内	0
自衛隊との共用飛行場	防衛大臣	負担	基本施設	2/3	85	－	－	－	80	－
			附帯施設	100	100	－	－	－	100	－

〔出典〕国土交通政策研究会『2007 国土交通行政ハンドブック』(大成出版社)1188～1189頁

〔資料６〕リニア中央新幹線をめぐる最近の注目記事
下線を付した箇所に注目して下さい。2025年にはリニア中央新幹線が開通して関西国際空港や大阪国際空港(伊丹空港)にとってドル箱路線である東京－大阪間の航空便が大きく減少する可能性があります。

リニア中央新幹線をめぐる最近の注目記事

〔出典：フジサンケイビジネスアイ(Fuji Sankei Business i)2007年10月17日朝刊より引用(一部加筆修正)〕

ＪＲ東海が2025年に開業を目指す東京－名古屋間のリニア中央新幹線について、用地買収を含む建設費を４兆～６兆円と試算していることが１６日、明らかになった。同社の投資余力を勘案すると、自力での建設は可能とされる。

関係者によると、１キロ当たりの建設費は都心部の大深度地下で300億～400億円、山岳地帯のトンネルで80億円だが、平均では150億～200億円と試算。東京－名古屋間を最短で結ぶ280キロを前提とすると、総額４兆～６兆円の計算になる。

ＪＲ東海の収支状況を見ると、設備投資に回せる資金が毎年3,000億～4,000億円発生する。この大部分をリニア建設費に充てれば25年の完成は可能という。

同区間は、東京－名古屋間がリニアで約40分となり、名古屋－大阪間は現在の東海道新幹線で約50分であることから、東京－大阪間は最短１時間30分、乗り換え時間を含めても３時間以内で結ばれ、航空機に対抗。現在は「航空機から１日３万人の乗客が逃げ、同区間全体から見ると半数」（幹部）と見込んでいる。

ＪＲ東海は山梨県内のリニア実験線を総延 3,550億円を投じて13年間かけて42.8キロに延伸。実用化に向けて12両編成の時速500キロ走行試験などを実施し、将来は東京－名古屋間の営業路線の一部として活用する見通しだ。

【用語解説】リニア新幹線

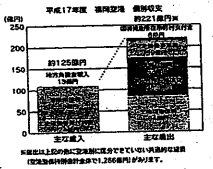
磁力を使って車両を浮上させる次世代鉄道システム「リニアモーターカー」で、東京－大阪間を約１時間で結ぶ「中央新幹線」を実現しようという構想。すでに基盤技術は確立しており、2003年に世界最速の時速 581キロメートルを記録、2016年度までに実用化技術の開発を目指す。

ＪＲ東海が今後、第一弾として2025年を目途に東京－名古屋間で営業運転を開始する計画を打ち出した。

最高時速581ｋｍを表示する電光掲示板

〔写真はＪＲ東海の特設サイト〔Linear-Express【走り始めた未来～時速500キロの世界～】〕より引用〕

〔資料７〕平成１７年度 福岡空港 個別収支
福岡空港の平成17年度の個別収支は、国内空港全体の共通的な経費を除いても歳出が歳入を上回る状況でした。
主な歳出の環境対策費は、騒音区域内の移転補償や防音工事にかかる費用です。
平成17年度では、環境対策費全体で約92億円、そのうち約85億円程度が移転補償です。また、過去５年間の平均では年間の環境対策費全体で約60億円、うち移転補償費が約53億円／年になります。



〔出典〕 福岡空港の総合的な調査 ＰＩレポート(ステップ３)詳細版 009頁
〔１ はじめに〕のなかの〔３ 福岡空港の概要〕のなかの〔３〕補償費〕から引用

〔九州・沖縄・山口に住む者の視点から〕

〔Ⅴ〕“警固断層等の活断層を避ける”“環境への負荷を最小化する”
２つの視点を大切にしながら〔三苫・新宮〕沖、〔志賀島・奈多〕沖
または〔糸島半島〕沖に“パイロットにとっても優しい”
アジアでも有数の機能を有する大規模なハブ空港の建設を！

～福岡“ハブ”空港の24時間運営実現には、住宅密集地で脊振山系に近い現空港からの移転は不可避！～

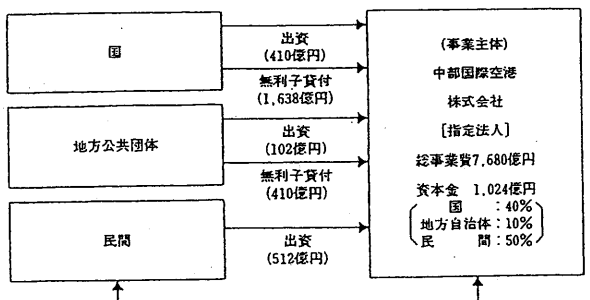
〔Ⅵ〕政府から財源を引き出すために九州・沖縄・山口の政・官・財が為すべきこと！

～長い目で見れば新ハブ空港の建設財源は現行の福岡空港の維持経費の30～40年分でしかない！～

～民間の知恵と活力を引き出す中部国際空港方式から学び、関西地方での失敗例を繰り返すな！～

〔Ⅶ〕福岡“ハブ”空港がアジア諸国から集めた旅客や貨物を“スポークの先”である
地方空港へ送り込み、観光振興等を通じ九州・沖縄・山口９県の全体に活力を！

〔資料Ａ〕中部国際空港の事業スキーム



〔出典〕国土交通政策研究会『2007 国土交通行政ハンドブック』(大成出版社)1200頁

〔資料Ｂ〕空港運営の新法制定へ向けた国土交通省の方針をめぐる最近の注目記事
下線を付した箇所に注目して下さい。国土交通省が大阪国際（伊丹）空港を第１種から第２種Ａへ格下げする方向で検討に入ったことがわかります。

国交省 空港運営の新法制定へ 民営化後の外資規制盛る

〔出典：西日本新聞2007年10月 8日朝刊より〕

国土交通省は７日、現行の空港整備法を抜本的に見直し、空港運営について規定した新法を制定する方針を固めた。新法では空港種別や管理者といった現行法の内容に加え、空港使用料や、国際拠点空港の民営化に向けた外資規制など空港事業の中身に関する規定が盛り込まれる見通し。新法案は来年の通常国会に提出する。(中略)各空港の施設整備に対する国と自治体の負担割合は、原則的に現状を踏襲する見通しだ。ただ、大阪国際(伊丹)空港は、国際線がないことなどから、現在の３：１：１から３：２：１へ見直すことになるため地元の反発が予想される。

〔資料Ｃ〕神戸空港の開港１年目の実績が当初計画を下回ったことを伝える記事

数字で見る神戸空港１年(２回連載) 上：予測割れ 開けぬ視界

〔出典：神戸新聞2007年 2月16日朝刊より〕

2007年 2月16日、開港から１年を迎えた神戸空港。乗客数や貨物取扱量は当初の予測や目標を下回り、空港島の土地売却は進まない。一方で、開港前に懸念されたニアミスはなく、運航トラブルも少なかった。２回に分けて、開港１年を数字でたどる。

乗客数２７０万人 搭乗率６１％

神戸市が2002年に作成した「需要予測」では、開港初年の乗降客数を 319万人と見込んでいた。しかし実際には約 270万人で、予測の約85％にとどまった。(後略)

４．有識者委員会からの助言と対応

○　福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の助言と対応

福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の助言と対応

日時	活動	助言	対応
H19/9/20	説明会(福岡市内)	(所見) ・これまで参加した説明会のなかでは、今回が内容的にも一番充実していた。 ・説明も手慣れていたし、これに対する質問も無駄が少なく、かなり成果を上げたのではないか。ただ、出席者の大半が、いつも特定の関心がある人に片寄っている感じがする。もっと幅広く一般市民を集める努力が引き続き必要だろう。 ・ＰＩ有識者委員会での議論も取り上げられ、ＰＩ活動が着実に定着してきている感じがする。特に公開双方向での議論を期待する声が強かった。今後こうした機会をさらに増やす必要がある。 (助言) ①１人の発言、時間を３分程度とし、少しでも多くの人に発言する機会をつくった方がよい。 ②当日、質問に適切に答えられなかった問題（例えば、(1)滑走路増設によって需給逼迫度合いはどの程度緩和されるか、(2)近隣空港に安い政策料金を設定し、乗客を誘導することはできないか等）については、早い機会に何らかの回答を示した方が、今後の信頼につながる。	①発言時間は１人あたり５分とし、より多くの方に発言いただけるよう工夫いたしました。また、ご意見が多い場合は、質疑時間を最大 30 分延長し対応いたしました。 ②ご質問に即答できなかった、需給逼迫緩和効果など今後調査を進め、ステップ４でお示しすることとしております。
H19/9/23	オープンハウス(福岡市内)	(所見) ・全体的には、小規模のオープンハウスであった。展示物だけでは、趣旨自体をすぐに理解することは難しいが、説明を希望する市民には担当者から適切に説明が行われ、アンケートの回収状況も良好であると思われた。 (助言) ①３つのブロックに分けて展示がされていたが、それぞれのテーマごとに分けられたブロックについて、説明する内容が一目では分	①それぞれのテーマごとに「近隣空港との連携について」、「現空港における滑走路増設について」、「新空港について」と見出しを付け全体の流れが把握できるよう工夫しました。 ②会場付近でのＰＩレポートの配布やのぼりの設置など様々な工夫を行ってきたところですが、ご指摘を踏まえ、ステップ４においても工夫して参りたいと考えております。

日時	活動	助言	対応
		からないので、大きな見出し等をつけることにより、全体の流れが把握できるようにするほうが良かった。 ②オープンハウスの横に、休憩する人、通行する人ほかたくさんの人が行きかっているが、積極的な働きかけは、あまりされていないように見受けた。オープンハウスがここで開催されているというご案内、盛り上げ方法にもう少しの工夫が欲しかった。	
H19/9/27	懇談会(空港関連事業者・団体)	(所見) ・行政側からの説明が、順序よく短時間で焦点が絞られて行われていた。回を重ねたこともあるが、参加者の意見を主体とすることが定着してきたと思う。 ・連携型に対する今回のステップ３の冊子の表現に関し、対象者が事業者団体であっても、様々な意見があった。ことに、長期間を要する工事期間中の対応に関する問題の指摘、事業費の具体的内容の情報開示に関する意見が多かった。 ・質問・答えの時間配分は、当初の注意が効を奏して、かなり合理的になった。	
H19/9/29	オープンハウス(福岡地区)	(所見) ・ショッピングセンターのメインの入り口に設定されており、位置としては最高である。 ・展示パネルはよく工夫され、代替案の比較検討がうまくなされるとともに、分かりやすく表示されていて、良かった。 ・提出されたアンケートを見せていただいたが、自由回答欄にぎっちりと意見を記入したものがかなりの割合を占め、関心・意識の高さを物語っているようであった。 ・一般的な印象であるが、マスコミの報道の様子、市民の関心の高さなどから判断して、ＰＩも浸透しつつあると考えたい。ステップ４が最終であり、情報提供と提案もより具体化するであろうことか	

日時	活動	助言	対応
		ら、ますます関心も高くなると思われる。より良いＰＩの実施のためにも、その足固めとしてのステップ３は重要である。この意味で、市民からの意見の要約と総合的調査への反映状況を詳しく、的確に具体的に示すことが重要であり、連絡調整会議に期待したい。	
H19/10/1	懇談会(空港関連事業者・団体)	(所見) ・参加者が空港に直接関係のある団体であるので、需要構造，空港の収支、スロット数に関する質問など専門性の高い質問があったのが特徴的といえよう。 ・「どういった空港にするのか」は「どういった利用者像を想定するのか」に答えることに等しい、という指摘はもっともであり、ＰＩを浸透させるには想定される利用者像をもっと明解にする必要があろう。 (助言) ①空港の収支やスロット数の勘定など、現段階では数値化されていない項目に関しての質問についての答が中途半端で生煮えの観のあることが否定できない。確かに現段階で答えられないことであろうが、いくつかケースを想定してもう少し具体的に答えられることを希望する。	①ご質問に明確にお答えできなかった各方策の処理容量などについては、今後調査を進め、ステップ４でお示しすることとしております。
H19/10/2	出前説明会(福岡市内)	(所見) ・回答に一工夫を 内容が具体的になったためか、これまでに比べ活発に意見が出るようになった。しかし、質問に対する主催者側の回答でやや歯切れが悪い面が見られ気になった。質問に対しては、まず「イエス、ノー」をはっきりさせたうえで、その理由を説明した方がよい。また、答弁が不十分な場合は別の主催者が補足する必要がある。 ・もっと議論を深める努力を	①わかりやすい説明資料となるよう、ステップ４ではパワーポイントの作成等の工夫をして参ります。

日時	活動	助言	対応
		説明会では、会場からの質問に答えて次に移るのではなく、問題点を整理、さらに関連質問を求めて、議論を深める努力が必要だろう。 （助言） ①説明資料はわかりやすいものにパソコンを使ってＰＩレポートの説明をしているが、冊子をそのままパソコンに取り込んで使っているので、文字などゴミゴミとしてわかりにくい。別途説明用資料を作った方がよい。	
H19/10/3	説明会(北九州地区)	（所見） ・当初の会場への経路に参加者の戸惑いがあった。案内人を各階に配置してからは人の流れがスムーズになった。 ・冒頭の行政側説明に関し、今回の説明会の開催場所所在地から、対象とする者の興味を考え、各ステップでの経過と今回のステップでの連携問題の位置づけに関し、焦点の説明に工夫があると良いと思った。説明も同じ事柄でも柔軟な対応ができると思う。 ・当初の司会者からの時間配分に関する説明は、かなり効果があり質問者の発言は、これをよく反映していた。これを受ける質問のまとめの方に工夫が必要で、必ずしも質問と回答がマッチしていなかった。 （助言） ①連携型に関する今回の冊子の表現には、誤解を受けた参加者が多かったように思う。今後ステップ４に進むに際し、充分練った表現や説明に配慮することが必要と感じた。	①今後ともわかりやすいレポート作成と丁寧な説明を心がけて参りたいと考えております。
H19/10/4	出前説明会(福岡市内)	（所見） ・出席者は 25 名で、九州の交通に関連した方々ということもあり、出前説明会は非常に有意義なものとなった。 ・説明資料は、ステップ３にかかる	

日時	活動	助言	対応
		ＰＩレポートと詳細版が使用され、画像による説明もあったので、出席者にとっては、分かりやすかったのではと思われる。 ・質疑も活発に行われ、特に「空港連携」について、ＰＩレポート上「対応策にならない」という説明になっているところや今後の「評価の視点」についての議論もあり、大変盛り上がった質疑となった。 ・以上のことから、十分、出前説明会の役割は果たせたと思われた。なお、主催者からも、活発な意見交換ができたことを喜ぶコメントもあった。	
H19/10/9	懇談会(空港関連事業者・団体)	(所見) ・参加者が空港を直接利用する業者であるので、特に需要構造に関する質問が多かったように思われる。 ・「需要誘発型」のイメージはＰＩレポート、口頭説明ともにわかりにくい。「誘発」という言葉のイメージが違うのではないかと思われる。 ・「需要に対応できなくなる」ということに関する説明が「潜在的な需要」という意味で伝わっているのか不明瞭である。どのように足りなくなるのか」ということをもう少し明確に説明しなければならないように感じる。 ・10 月 1 日のレポートでも触れたが，現段階では数値化されていない項目に関しての質問についての答が中途半端である。第 4 ステップで検討する、というのは受け答えとしてはやはりいかがなものかと思う。 (助言) ①新・旧空港の併存についての管理者側の見解はＰＩ レポートにも事前に書いておくべきであろう。	①今後ともわかりやすいレポート作成と丁寧な説明を心がけて参りたいと考えております。
H19/10/10	懇談会(空港関連事業者・団	(所見) ・懇談会の参加者は、空港に関連する事業体からの参加者で、20 名程	①出前説明会については、ホームページ、自治体への周知等、広く周知を図っており、開催の依

日時	活動	助言	対応
	体）	度であったが、非常に熱心な意見交換、質疑があり、全体として空港に関する意識の高さが伺われた。 ・説明については、ＰＩ レポート、画像を中心に行われたが、説明者の説明スピードがやや速く、用語の聞き取り、理解が難しいのではと思われたが、ＰＩレポートでその点は補われたようで、その後の質疑では、そのような懸念はないような感じで進められた。 ・司会者が最初に意見募集はがきについて説明し、投稿を呼びかけられたが、出席者の意見を聴取したいという主催者の趣旨がさらによくわかり効果的であったと思われる。 ・質疑については、１時間程度を取って行われた。空港の立地に関する専門的な質問、出席者の事業に直接かかわるような質問、貨物の利用状況に関する質問、空港の跡地の検討状況に関する質問、評価の視点など、かなり突っ込んだ質問があった。回答については、航空局、市当局から適確に行われていた。 ・司会者の働きによって、すべての人が意見を発表する機会が与えられたので、良かった。 （助言） ①市民一人一人、福岡空港について、色々意見を持っているということがさらに認識できたので、出前説明会をもう少し多く開催し、直接意見を聴ける対象が広がるようにしたほうが良いと思われた。例えば、商工会議所、中小企業関連諸団体については懇談会に出席している団体の代表に説明するより、直接出前説明会の方が望ましいと思われた。	頼があれば積極的に対応することとしております。回数も20回を超える見込みとなっておりますが、今後とも努力して参りたいと考えております。

日時	活動	助言	対応
H19/10/14	インフォメーションコーナー(福岡空港)	（所見） ・出発ロビー正面という位置は、いままでになく良い立地と思う。 ・出発前の待ち合わせ客が、この展示を見たり、空港問題の進行状況を各話している場面が随所にあり、問題が具体的になってきたことが関心を高めてきていると思う。 ・意見募集という問題意識より、問題が絞られてきたという意識が浸透していると感じた。	
H19/10/24	公開懇話会（第１回）	（所見） ・関係者団体の代表の方々を交えた公開懇話会であり、意見がはっきり出てわかりやすかった。 （助言） ①出席者同士の間で質問があったが、それに対して答える時間がなかったように思う。事前に出席者同士で質問事項を整理してはいかがかと思われる。 ②懇話会であるので、ＰＩレポートの説明はある程度簡略化してもよいのではないか（事前に出席者の方に配布し、意見を聴取した方が効率的)。	①公開懇話会は、参加者の発言を受け、自由に、触発された他の参加者が意見などを表明し、コミュニケーションがとられることを目的としております。そのため事前に質問事項等をとることは困難です。今後、進行のやり方や司会者の対応について検討したいと思います。 ②懇談会から一定の期間があくこと､マスコミや傍聴者の方にも、論点をわかりやすくすることが必要であること等から、説明を10分程度として実施したところです。
H19/10/31	公開懇話会（第２回）	（所見） ・公開懇話会では、非常に活発に、また多岐に渡る議論がなされ有意義であった。 ・出席者17名のうち、14名は第１回にも出席されていた。週日の午後という出席しにくい時間帯にもかかわらず、議論に参加していただいている皆さんの努力には感謝を表明したい。 ・また、１回あたりの発言もルール通りに短く、発言は簡潔で分かりやすかった。これに関しても高く評価できる。またこの背景にはファシリテータの適切な司会があったことも記憶すべきである。 ・この公開懇話会は、誰にでも傍聴可能な公開の場で、関心と立場の異なる人々が、心配・懸念・関心	

日時	活動	助言	対応
		を互いに表明し、色々な考え方が存在することを相互了解することを目的とするものであると考える。この視点からすれば、公開懇話会は目的を達しつつあると思われる。 ・しかし、少し残念な点があったことも事実である。これは、一部の発言の中に、根拠や理由を示さずにポジション（反対である、信用できない）の表明が含まれていたことである。時間制約がある中での発言であり、言いたいことをかなり省略せざるを得なかった結果であると思われるが、認識や懸念の共有のためには、立場にこだわるだけではなく、実質の心配・不安・関心についての意見交換が重要であろう。 ・第３回は連絡調整会議に向けての公開懇話会の意見のとりまとめを行うとのことであるが、意見の集約ではなく、表明された意見を、例えば、関心領域毎、これまでの検討事項毎に整理するだけで十分であろう。 ・ステップ４においても、公開懇話会方式は有効であると思われる。この経験と成果をステップ４においても活用すべきであろう。	
H19/11/5	福岡空港意見発表会	（所見） ・今回の意見発表会は、初めての試みだったが、参加者も多く、発表内容もきちんとしていて大変好評だった。会場からも、今後こうした機会を増やしてほしいとの要望があったが、同感である。 ・ただ、運営上いくつか気になることもあった。 （助言） ①主催者あいさつか進行説明のなかで、11 人の意見発表者をどんな基準で選んだのか、その経緯を説明した方がよかった。 ②第２部の意見交換はもう少し時間をとって討論をさせた方がよい。	①今後、この様な催しを開催する場合は、経緯を含め丁寧な説明を心がけたいと考えております。 ②会場からは今後もこうした機会を増やして欲しいとの要望があがるなど好評であり、主催するにあたっての目的であった空港問題に対する市民の関心を高め、市民相互間の交流促進のきっかけづくりについては一定の成果があったと考えております。ただ、初めての試みということもあり、時間配分についての助言につきましては、今後の参考にしたいと考えております。

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

平成１９年１２月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

福岡空港については、国、福岡県、福岡市が連携・協力して平成 15 年度から将来の混雑問題等への対応策を検討する「総合的な調査」を実施しております。

この調査にあたっては、基本的なところから段階を踏んで検討を進めることとしており、検討のステップに対応して情報提供とそれに対する意見収集を行うパブリック・インボルブメント（以下「ＰＩ」と略す）を実施することとしております。

一昨年は、福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ１）を実施し、「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」についての情報を提供し、多くの方からご意見をいただきました。

また昨年は、福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）を実施し、「地域の将来像と福岡空港の役割」や「将来の航空需要の予測」についての情報を提供し、多くの方からご意見をいただきました。

今回実施いたしました福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）では、平成 19 年９月 18 日から「将来需要への対応方策の検討」と「将来対応方策の評価の視点と検討」についての情報提供をするとともに、新たな取り組みとしてＰＩ（ステップ１、２）でみなさんからいただいたご意見などを踏まえ、出前説明会、公開懇話会、意見発表会などを従来の取り組みに加えて実施した結果、12 月 10 日までに 2,500 人を超える方から 7,650 件のご意見が寄せられました。

この度、福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ実施計画（ステップ３）に基づき、寄せられたご意見を集約し、それに対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方をとりまとめましたので公表します。

なお、今回の「総合的な調査」に係るＰＩ(ステップ３)に皆様から寄せられたすべてのご意見につきましては、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ

http://www.fukuokakuko-chosa.org/にてご覧いただけます。

１．今回実施したＰＩの概要

手法		実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
周知広報	新聞広告	3 回	3 紙 （読売、朝日、西日本） 半 5 段広告 (9/11) 各紙 1 回	―
	雑誌広告	2 回	2 誌 ぐらんざ 10 月号 1/2 広告 (9/20) リビング福岡（中央・西・南・東） 「PICKUP まいたうん」面の 1 枠 (9/22)	ぐらんざ: 160,000 部 リビング福岡: 中央・西 222,850 部 南 201,530 部 東 83,700 部
	ﾗｼﾞｵ広告	127 回	1 局 (RKB)20 秒 (9/18～10/16) (平日のみ) 合計 20 本 1 局(LOVE-FM) 60 秒 (9/20～9/30) (日本語＋英語、日本語＋中国語、日本語＋韓国語) 合計 107 本	―
	ﾗｼﾞｵ放送	2 回	1 局 RKB(9/18 10:30～) 1回 1 局 FM福岡(9/24 福岡県広報番組「福岡県だより」内でのお知らせ)	―
	ﾃﾚﾋﾞ広告	54 回	3 局 TNC(9/23～9/29)15 秒ｽﾎﾟｯﾄ×16 本 FBS(9/23～9/29)15 秒ｽﾎﾟｯﾄ×21 本 KBC(9/23～9/29)15 秒ｽﾎﾟｯﾄ×17 本 合計 54 本	―
	ﾃﾚﾋﾞ番組	2 回	2 局 TNC「フレッシュ！ふくおか県」 (10/7 8:55～9:00) 5 分 FBS「金曜トレビアン」番組内告知 (10/26 9:55～10:50) 30 秒	―
	ﾁﾗｼ配布	―	25 ヶ所 (福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等)での街頭配布(9/10～10/2、10/22) 県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	90,000 部
	ﾎﾟｽﾀｰ配布	―	・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100 部
	行政だより配布等	―	・九州地方整備局港湾空港部情報誌ﾌﾟｴﾙﾄ2回(10/1、11/1発行) ・福岡県だより1回(7/1 発行) ・ふくおか市政だより 3 回(9/1、9/15、10/15 発行) ・J:COM 福岡、FCV 10 分広報番組 (10/5～10/11) 3 回/日×7 日間×2 局	プエルト: 約6,800部 福岡県だより: 約200万部 市政だより: 約67万部 J:COM、FCV:約56万世帯
	国際交流機関広報誌	―	・こくさいひろば((財)福岡県国際交流センター) 1 回(9 月発行) ・レインボー((財)福岡国際交流協会) 1回(英語版:7 月号 中国語版、韓国語版:7・8 月号)	こくさいひろば:英語 4,500 部、中国語 2,000 部、韓国語 2,000 部 ﾚｲﾝﾎﾞｰ:英語 5,000 部、中国語 1,500 部、韓国語 1,500 部
PIレポートに関する情報提供・意見収集	PI ﾚﾎﾟｰﾄ	―	・25 ヶ所(福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等)での街頭配布(9/18～10/2、10/22) ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布 ・インフォメーションコーナーや公共機関の情報提供窓口等への設置	75,000 部
			・ホームページ掲載(9/18～)※PIレポート英語版も掲載	―
	ｲﾝﾌｫﾒｰｼｮﾝｺｰﾅｰ	4 ヶ所	○福岡空港(9/18～) ○福岡県庁(9/18～) ○福岡市役所(9/18～) ○九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所(9/18～)	2,651 人 (福岡空港 9/18～12/10)
	ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ	―	・PI(ｽﾃｯﾌﾟ3)の周知広報開始 (9/10～)	12,543 アクセス (9/10～12/10)

手法		実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
PIレポートに関する情報提供・意見収集	説明会	6 回	[福岡市内]　あいれふ 10 階講堂(9/20)	54 人
			[福岡地区]　まどかぴあ 大会議室(10/8)	47 人
			[北九州地区]　KMM ビル 4 階会議室(10/3)	37 人
			[筑豊地区]　飯塚市市民交流プラザ(9/25)	10 人
			直方市中央公民館(11/12)	16 人
			[筑後地区]　六ツ門ビル 2 階 六ツ門大学(10/5)	28 人
	出前説明会	22 回	○学校等 ○一般市民・自治体等 ○企業・経済団体等	6 回、500 人 10 回、341 人 6 回、136 人 (9/18～12/10)
	懇談会	12 回	○空港関連事業者 第 1 回(9/26 福岡市役所) 5 団体、5 人参加 第 2 回(9/27 福岡市役所) 10 団体、11 人参加 第 3 回(10/1 福岡空港ビル) 10 団体、16 人参加 第 4 回(10/1 福岡空港ビル) 9 団体、13 人参加 第 5 回(10/9 福岡市役所) 9 団体、10 人参加 第 6 回(10/10 福岡市役所) 11 団体、15 人参加 ○空港周辺住民等 第 1 回(9/28 福岡空港事務所) 19 人参加 第 2 回(10/2 地元集会所) 21 人参加 第 3 回(10/10 地元集会所)　27 人参加 第 4 回(10/15 地元集会所)　16 人参加 ○周辺自治体(10/9 福岡市役所) 12 自治体、1団体、14 人参加 ○市民団体(10/16 福岡市役所) 9 団体、11 人参加	178 人
	公開懇話会	3 回	第1回(10/24 吉塚合同庁舎) 17 団体、17 名参加 第 2 回(10/31 吉塚合同庁舎) 17 団体、17 名参加 第 3 回(11/7 吉塚合同庁舎) 17 団体、17 名参加	
	ｵｰﾌﾟﾝﾊｳｽ	8 ヶ所(2 日/ヶ所)	[福岡市内]　○三越ライオン広場 (9/23～9/24、福岡市中央区) ○ショッパーズモールマリナタウン (10/27～10/28、福岡市西区)	来場者 1,018 人 配布数 1,156 部 来場者　640 人 配布数 1,679 部
			[福岡地区]　○THE MALL 春日 (9/29～/30、春日市春日) ○福岡東サティ (10/6～10/7、糟屋郡志免町)	来場者　834 人 配布数 1,489 部 来場者　427 人 配布数 1,492 部
			[北九州地区]　○リバーウォーク北九州 (9/29～9/30、北九州市小倉北区)	来場者　417 人 配布数 1,194 部
			[筑豊地区]　○イオンショッピングタウン穂波 (10/13～10/14、飯塚市枝国)	来場者　297 人 配布数 1,296 部
			[筑後地区]　○ゆめタウン久留米 (10/13～10/14、久留米市新合川)	来場者　612 人 配布数 1,510 部
			[その他の地区]　○ゆめタウン佐賀 (10/6～10/7、佐賀県佐賀市兵庫町)	来場者　682 人 配布数 1,455 部
	福岡空港見学会	1 回	1回開催(10/21)　中学生以上の方を募集	37 人
	福岡空港意見発表会	1 回	○アクロス福岡　7 階(大会議室)(11/5)	発表者　11 人 一般参加者　136 人

２．意見記入はがき等により寄せられたご意見

○ホームページやＰＩレポートの街頭配布、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会などを通じて配布した意見記入はがき等により、12 月 10 日までに 2,580 人から 7,650 件のご意見が寄せられました。

○意見数は、１人の方が複数のご意見を出している場合もあることから、それらを意見毎に分類・集計したものです。

(１)ご意見を寄せられた方の人数及び件数：2,580 人（7,650 件）

(２)ご意見を寄せられた方の属性

●住所

- **福岡県にお住まいの方が 2,125 人と最も多く、その他、東京都や神奈川県、大阪府といった福岡空港への旅客の多い地域の方や近県である佐賀県にお住まいの方から多く寄せられております。**

表１　住所

都道府県	回答数
北海道	2
岩手県	1
宮城県	3
埼玉県	5
千葉県	12
東京都	50
神奈川県	14
新潟県	1
石川県	1
山梨県	1
岐阜県	2
静岡県	2
愛知県	4
三重県	1
京都府	1
大阪府	14
兵庫県	5
和歌山県	1
岡山県	1
広島県	1
山口県	7
愛媛県	1
福岡県	2,125
佐賀県	90
長崎県	7
熊本県	26
大分県	6
宮崎県	2
鹿児島県	2
沖縄県	5
その他	2
無回答	185
計	2,580

●性別

- **男性から約６割､女性から約３割のご意見が寄せられております。**

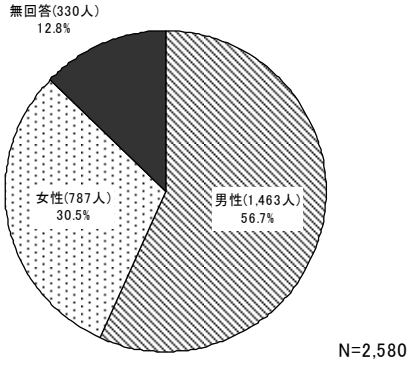


図 １　性別

●年齢

- **30 代、40 代、50 代からそれぞれ約２割、20 歳未満、20 代、60 代、70 代以上からそれぞれ約１割のご意見が寄せられております。**

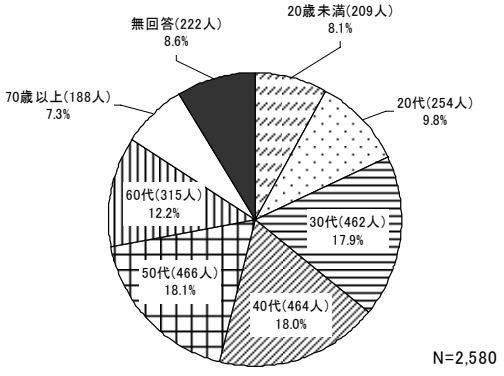


図 ２　年齢

●職業

- 会社員、公務員、会社役員といった仕事で空港を利用する機会の多い方々や主婦の方などを含め、幅広くご意見が寄せられております。

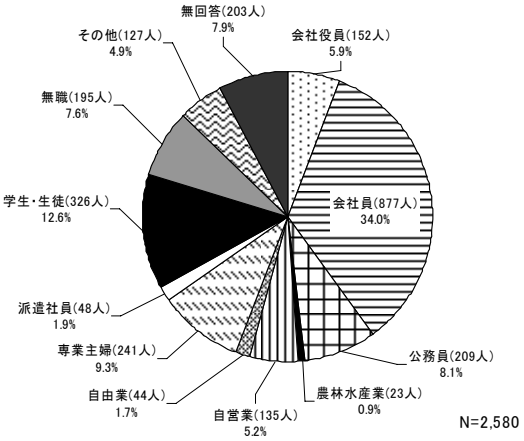


図 3　職業

●福岡空港からの航空機利用状況

- 数年に１～２回から年に15回未満(３～７往復程度)の方からのご意見が全体の約８割を占めております。また、利用されない方や年に 30 回以上利用される方からもご意見が寄せられております。

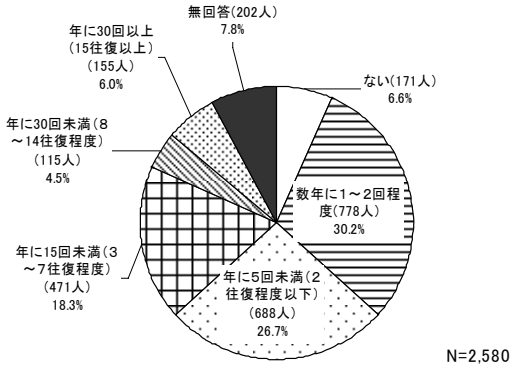


図 4　福岡空港からの航空機利用状況

(３)意見記入はがき等各問の回答状況

問１．今回のＰＩ（ステップ３）が行われていることをどのような形でお知りになりましたか。(複数回答可)

- ＰＩレポートの街頭配布による回答が最も多く、次いでオープンハウスでの回答が多くなっております。
- その他、新聞やテレビＣＭ・ニュースなども含め多様なメディアを介してＰＩについて周知されております。

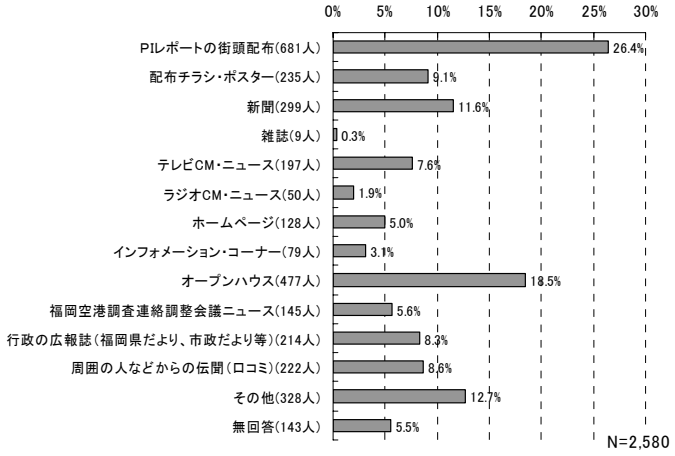


図 5　今回のＰＩ（ステップ３）が行なわれていることをどのような形でお知りになりましたか

問２．ＰＩレポートの文章や図表など表現のわかりやすさやイベントの印象についてお尋ねします。

①どのＰＩレポートをお読みになりましたか。(複数回答可)

- ＰＩレポートを読まれている方が約９割となっております。また、参考資料（ＰＩレポート詳細版）を読まれている方が約１割となっております。

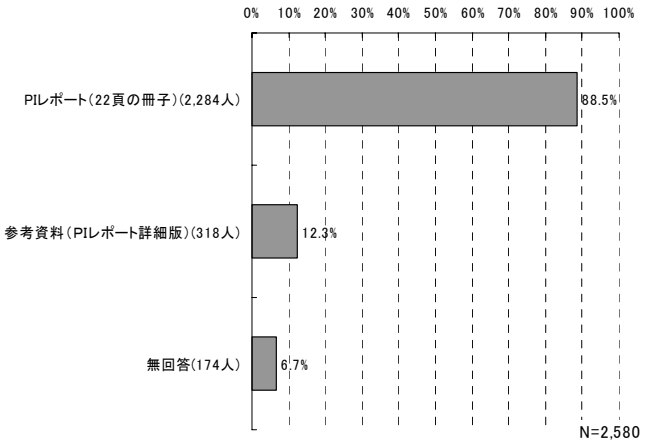


図 6　どのPIレポートをお読みになりましたか

②ＰＩレポートはわかりやすかったですか。

・ 「わかりやすかった」、「普通」とされた方が全体の約８割を占めております。

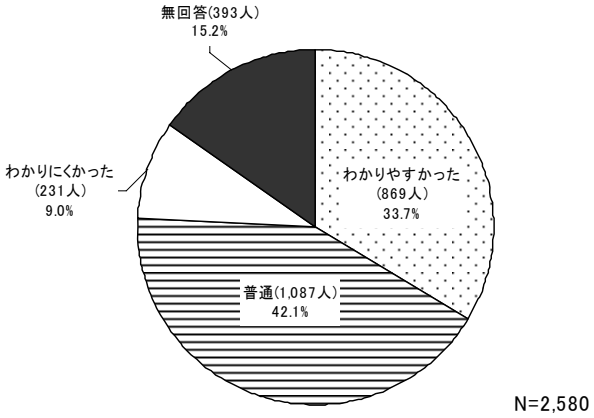


図 7　ＰＩレポートはわかりやすかったですか

③参加した催しは何ですか。(複数回答可)

・ ご意見をお寄せいただいた方の約６割の方が、何らかの催しに参加されております。

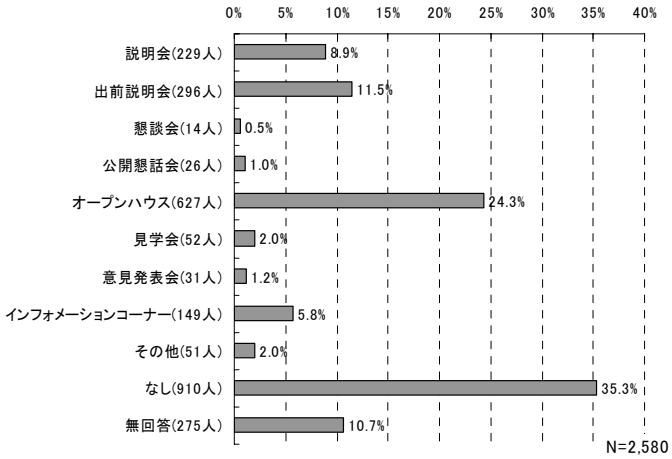


図 8　参加した催しは何ですか

④参加した催しの印象はいかがでしたか。（催しに参加した経験がある方（1,395 人）のみ回答）

・ 「満足」、「ほぼ満足」とされた方が全体の約５割、普通まで加えると約９割となっております。

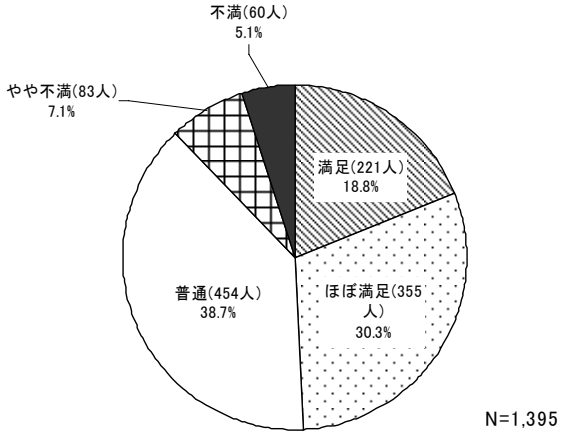


図 9　参加した催しの印象はいかがでしたか

問３．

①「将来需要への対応方策の検討」について、方策（近隣空港との連携、滑走路増設、新空港）毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか。

・　**「わかった」、「概ねわかった」とされた方が全体の７割を超えております。**

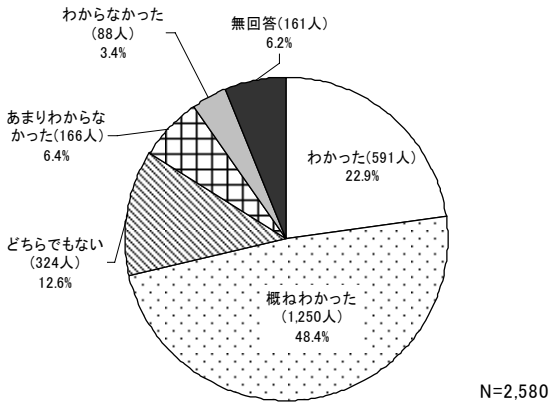


図　１０　「将来需要への対応方策の検討」について、方策毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか

②「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか。(複数回答可)

・　**「利用者利便性の視点」とされた方が約５割となっております。次いで「環境・安全の視点」で約４割となっております。**

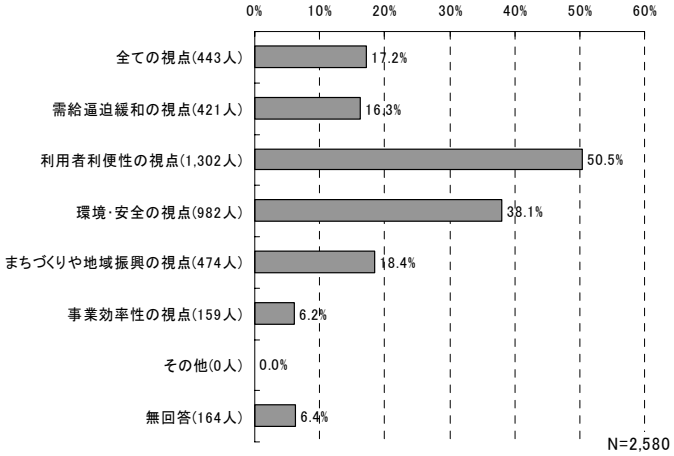


図　１１　「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか

問４．今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか？

・　**「興味深かった」、「少し興味深かった」とされた方が全体の７割を超えております。**

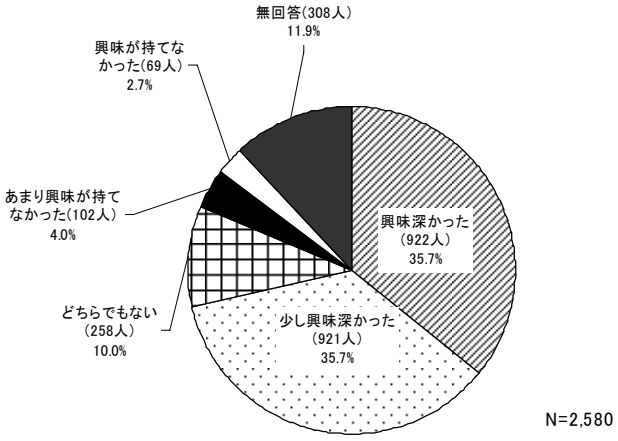


図　１２　今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか

３．寄せられたご意見

○　意見記入はがき等により寄せられたご意見の合計

ステップの区分	意見			
	分類		件数	概要
ステップ３	将来需要への対応方策について		5,226 件	
		近隣空港との連携	882 件	
				（意見の構成）
				1.利用制限型の方策への意見　125
				①国際線の利用制限について　71
				②貨物、離島便等の利用制限について　43
				③自衛隊等の利用制限について　11
				2.需要誘発型の方策への意見　219
				①空港へのアクセス向上について　188
				②利用者負担の軽減について　18
				③路線・便数の拡充について　13
				3.近隣空港との連携方策全般への意見　538
		現空港における滑走路増設	1,114 件	
				（意見の構成）
				1.滑走路増設の効果や影響に関する意見　640
				①需給逼迫緩和の効果について　47
				②利用者利便性の確保について　151
				③周辺環境への影響、安全性について　185
				④都市開発への影響について　22
				⑤費用（建設、ランニング）について　155
				⑥用地・補償等について　80
				2.滑走路の位置・規模について　195
				3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見　279
		新空港	1,705 件	
				（意見の構成）
				1.新空港の効果や影響に関する意見　987
				①需給逼迫緩和について　44
				②利用者利便性の確保について　279
				③周辺環境への影響、安全性について　136
				④自然環境保全について　140
				⑤費用（建設、ランニング）について　337
				⑥用地・補償等について　26
				⑦利用時間について　25
				2.候補地の選定について　220
				3.新空港方策全般への意見　498
		対応方策全般	1,058 件	
				（意見の構成）
				1.空港能力について　88
				2.現空港の活用について　97
				3.利用者の利便性確保について　202
				4.需要予測について　396
				5.ターミナル施設の機能・設備について　46
				6.総合的な交通対策について　39
				7.その他　190
		その他	467 件	
	将来対応方策の評価の視点について		1,775 件	
				（意見の構成）
				1.評価の視点全般について　98
				2.需給逼迫緩和の視点について　112
				3.利用者利便性の視点について　421
				4.環境・安全の視点について　392
				5.まちづくりや地域振興の視点について　229
				6.事業効率性の視点について　488
				7.その他　35
	PIについて		389 件	
				（意見の構成）
				1.PIの取り組みに対する意見　174
				2.PIの催し等に関する意見　96
				3.PIレポートに対する意見　119
ステップ４に関する意見	評価の方法に関する意見		27 件	
				（意見の構成）
				1.評価の方法について　25
				2.その他　2
	その他		233 件	
合計			7,650 件	

４．意見の分類内容

(１)集計方法

今回のＰＩでは、2,580名の方からご意見が寄せられました。ご意見を寄せられた方には、１人で複数のご意見を述べている方もおられ、意見数としては7,650件に分類されました。

また、各将来対応方策に積極的なご意見や消極的なご意見もありましたが、明確に分類できないご意見やどちらにも採りうるご意見も多数ありました。

このため、今回、お示しするご意見の内容の分析の結果については、ご意見の大まかな傾向であり、正確な割合を示したものではありません。

(２)寄せられたご意見の内容

寄せられたご意見7,650件を整理すると、意見全体の約７割、5,226件が将来対応方策に対するご意見であり、具体的な案に対する関心の高さが伺われる結果でした。

将来対応方策に対するご意見の内訳としては､｢現空港における滑走路増設｣に関するもの1,114件、「新空港」に関するもの1,705件、「近隣空港との連携」に関するもの882件、「対応方策全般」に関するもの1,058件、「その他」467件でした。

ＰＩレポートにおいて抜本的な将来対応方策として提示した「滑走路増設」及び「新空港」に対して寄せられたご意見の傾向を図13及び図14に示しています。

「滑走路増設」については、利便性の高さが保たれることや、抜本方策としては事業費が比較的小さいことなどから賛意を示すご意見がある一方、騒音区域が広がることなどについて懸念するご意見も寄せられています。

「新空港」については、現空港における騒音問題の解消などの観点から支持するご意見がある一方、事業費の大きさなどを懸念する声も多く寄せられています。

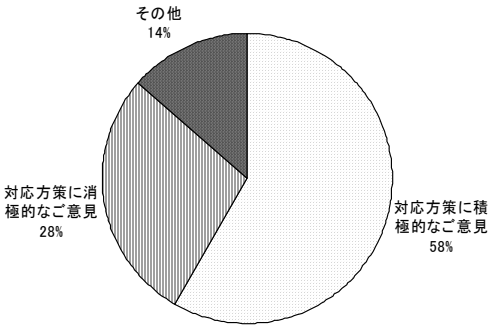


図13　寄せられたご意見の分類【滑走路増設】

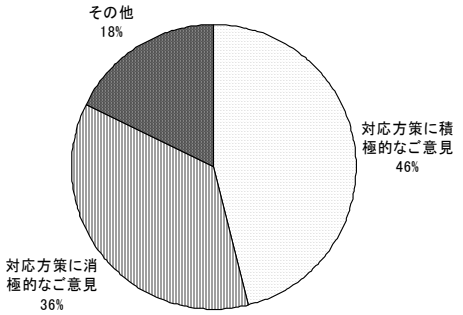


図14　寄せられたご意見の分類【新空港】

５．意見に対する考え方

ステップの区分	意見				意見に対する考え方
	分類		件数		
ステップ３	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携	882 件	国際線や貨物、離島便、自衛隊等を近隣空港に移設を求める利用制限型に関する意見や連絡バスやアクセス鉄道の設置、近隣空港の着陸料の軽減や近隣空港までのアクセス費用の軽減、近隣空港の路線・便数の拡充などの需要誘発型に関する意見がありました。	近隣空港との連携方策については、「利用制限型」、「需要誘発型」それぞれの実現性や課題、問題点等について説明を行い、PIの取り組みを進めた結果、様々なご意見を頂きました。 連携方策については、その内容について概ね理解が得られたものと考えておりますが、引き続き、ご質問等には丁寧にご説明していくことが大事であると考えております。
				（意見の構成）	
				1.利用制限型への意見（125件）	
				①国際線の利用制限について（71件） 国際線を近隣空港に移すべきという意見が多数ありました。一方で、地域の経済発展、利用者利便性等の観点から移すべきでないとする意見も寄せられました。	世界的な航空自由化の流れの中、近隣空港に国際線を強制的に移すことや福岡空港への国際線の乗入制限を実施することは、非常に困難です。 仮に福岡空港への国際線等の乗入制限を実施した場合、多少の福岡空港の需給逼迫緩和効果があることが予測されます。しかし、PIレポートにもありますように、近隣空港への路線や便が移転するかどうかは、航空会社の経営判断に委ねられており、北部九州地域から減便や撤退につながる可能性があります。 このため、北部九州地域の利用者利便性を著しく低下させるとともに、福岡空港の拠点性が低くなり、北部九州地域の発展への悪影響に留意する必要があります。
				②貨物、離島便等の利用制限について（43件） 貨物や離島便、地方路線、不定期路線を近隣空港に移すべきという意見がありました。一方で、貨物や離島便、地方路線、不定期路線を近隣空港に移しても混雑緩和効果が無く無意味であるという意見や離島便を移すことは、福岡都市圏から離島への観光客減少につながり、離島経済にマイナスであるという意見も寄せられました。	航空自由化の流れのなか、不定期路線や地方路線についても、近隣空港への移設は非常に困難だと思われます。近隣空港への路線・便の移転は航空会社の経営判断に委ねられており、福岡空港で利用制限を実施した場合、北部九州地域から減便や撤退の可能性があります。 仮に離島便の利用制限を福岡空港で実施した場合、島民にとって福岡市との往来が不便になり、大変な不便を強いることになります。また、全国各地から福岡空港で乗り換えて離島に向かう観光客の減少も懸念され、さらに北部九州で離島路線が就航できなくなるおそれもあります。 また、定期貨物専用便は、現在、福岡空港には就航していませんので、需給逼迫緩和効果はありません。
				③自衛隊等の利用制限について（11件） 米軍や自衛隊を近隣空港に移すべきという意見がありました。	自衛隊や米軍については、本調査においては今後も現在の機能を継続することを前提にしております。 なお、福岡空港における自衛隊や米軍の離発着回数は年間3000回程度であり、仮にこれらを他に移転させたとしても需給逼迫緩和効果はわずかしかなく、抜本的な解決にはならないと考えられます。
				2.需要誘発型への意見（219件）	
				①近隣空港へのアクセス向上について（188件） バス路線の拡充やアクセス鉄道、高速道路の整備を要望する意見がありました。一方で、アクセス鉄道の設置について、採算性を懸念する意見もありました。	バス路線の拡充やアクセス鉄道の整備により近隣空港への交通アクセスの利便性を飛躍的に向上させた場合の福岡空港の需給逼迫緩和効果を試算しておりますが、その結果、福岡空港の需給逼迫緩和効果は国内旅客数の３～６%程度であることが分かっており、抜本的な対応方策にはならないと考えられます。 また、コスト負担や事業採算性の課題があります。
				②利用者負担の軽減について（18件） 近隣空港の着陸料の軽減や駐車場の無料化、近隣空港までのアクセス費用の軽減などによる利用者負担の軽減を求める意見がありました。	国の設置管理する空港の着陸料については、航空行政に関する全体の収支バランスを踏まえ、告示により設定しております。このため、新北九州空港では、着陸料を個別に設定することは困難です。 アクセス費用の低減については、佐賀空港で駐車場の無料化、新北九州空港で連絡橋の無料化など既に実施されております。
				③路線・便数の拡充について（13件） 近隣空港の路線・便数の拡充を求める意見がありました。	国内航空運送事業については、平成１２年２月施行の改正航空法により、需給調整規制は廃止され、参入規制や運賃・料金規制等が緩和されました。このため、航空路線・便の設定、減便、撤退は、各航空会社の経営判断に委ねられております。
				3.近隣空港との連携全般への意見（538件） 新空港や滑走路増設が無駄な公共事業であるため、近隣空港との連携を図るべきという意見がありました。一方、近隣空港は不便で、市場原理を考慮すれば、近隣空港との連携は抜本的な対応方策とはなり得ないという意見もありました。 また、新空港や滑走路増設の効果発現までには時間が掛かるので、近隣空港との連携も組み合せて検討するべきという意見もありました。	近隣空港との連携については、利用制限型は対応方策とはなりえず、需要誘発型でも需給逼迫緩和の効果がわずかであることから、抜本方策とはなりえないと考えております。なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、検討する必要があると考えております。 また、各対応方策の事業効率性については、ステップ４で検討してまいります。
		現空港における滑走路増設	1,114 件	現空港の利用者利便性の高さに関する意見や周辺への騒音や安全性を危惧する意見、建設費や借地料、環境対策費の費用に関する意見、用地買収の困難性に関する意見などがありました。	福岡空港は、福岡都市部にある空港で、アクセス等の利用者利便性が良い半面、騒音や安全性、建築物の高さ制限など空港周辺地域に大きな影響を及ぼしております。 その点を踏まえつつ、現空港の滑走路増設の方策について説明を行ったところ、滑走路増設のメリットやデメリットについて多数の意見を頂きました。このため、滑走路増設については、広く住民や航空利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えております。 なお、皆様から頂いた多数の意見を参考に、ステップ４では比較評価してまいります。
				（意見の構成）	
				1.滑走路増設の効果や影響に関する意見（640件）	
				①需給逼迫緩和の効果について（47件） 混雑緩和のためにも滑走路増設が必要とする意見がありました。一方で、将来需要に対応できるか疑問を呈する意見がありました。	ステップ４では、滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定です。
				②利用者利便性の確保について（151件） 福岡空港はアクセスが良く、利用者の利便性が高い空港であるため、滑走路増設が望ましいとする意見がありました。また、滑走路処理容量の増加により、路線数や便数が増えることによる更なる利便性の向上を求める意見がありました。	アクセスなどの利用者利便性については、ステップ4において各案を比較評価する予定です。

ステップの区分	分類		件数	意見	意見に対する考え方
ステップ3	将来需要への対応方策について	現空港における滑走路増設		③周辺環境への影響、安全性について(185件) 周辺への騒音や安全性、滑走路増設による水害、周辺の自然環境の悪化、環境対策費の増加を懸念する意見がありました。	滑走路増設になった場合、現在より騒音区域が広がる可能性がありますが、その影響を予測する場合、将来機材の動向などを精査した上で検討する必要があります。 また、滑走路増設にあたっては、現状と同様の安全性を確保することが前提であると考えております。
				④都市開発への影響について(22件) 建物の高さ制限などまちづくりへの影響に関する意見がありました。	福岡空港は、建物の高さ制限などまちづくりに大きな影響を与えており、この点についてもステップ4で比較評価する予定です。
				⑤費用(建設、維持管理費)について(155件) 新空港より建設費が抑えられるので滑走路増設が良いという意見がある一方でこれ以上莫大な建設費用をかけるべきでないという意見がありました。また、現空港を残すことで毎年、借地料、環境対策費が掛かることや滑走路を増設することによる借地料、環境対策費の増加を懸念する意見がありました。	環境対策費や借地料等の維持管理費も含め事業効率性の視点の中で、ステップ4において比較評価する予定です。 なお、滑走路増設に伴う拡張用地については、買収を想定しており、概算事業費に含んでおります。
				⑥用地・補償等について(80件) 用地買収の困難性に関して懸念する意見がありました。	現空港における滑走路増設については、用地拡張やターミナル移設が伴うため、多くの課題があります。現空港における滑走路増設が選択された場合は、周辺地域の皆様と合意形成に努めてまいります。
				2.滑走路の位置・規模について(195件) 増設滑走路の延長を小・中型機用に短くする意見や長距離路線用に長くする意見、滑走路間の間隔を空港の処理能力を上げるために広げる意見や周辺への影響を考慮して狭くする意見がありました。 また、非精密進入の滑走路については、悪天候時での運用を懸念する意見がありました。	滑走路の延長や滑走路の間隔については、今後も詳細に検討する予定です。 また、非精密進入の滑走路を増設する案においては、悪天候時には精密進入が可能な現滑走路を着陸用に使うことも想定しておりますので、運用の確実性については特段の問題は生じないと考えております。
				3.現空港の滑走路の増設全般への意見(279件) 増設についてよくわかったとする意見が多数寄せられました。一方で、供用中の空港整備の困難性に対する意見がありました。	供用中の空港での滑走路増設整備については、他空港の事例等から技術的には可能であると考えております。
		新空港	1,705 件	新空港については、アクセス利便性の低下や自然環境への影響、高額な建設費について懸念する意見がありました。 一方、現空港の需給逼迫や福岡空港の役割、現空港の騒音、安全性から新空港の必要性に関する意見もありました。	新空港については、新空港の費用やアクセス、自然環境への影響等の特徴について説明を行い、PIの取り組みを進めた結果、新空港については多数の意見を頂きました。 このため、新空港については、広く住民や航空利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えております。 なお、皆様から頂いた多数の意見を参考に、ステップ4では比較評価してまいります。
				(意見の構成)	
				1.新空港の効果や影響に関する意見(987件)	
				①需給逼迫緩和について(44件) 航空需要は今後も伸びると予想されるので、混雑緩和のためにも新空港が必要になるという意見がありました。	ステップ4では、滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定です。
				②利用者利便性の確保について(279件) 現空港へのアクセスと比較して新空港へのアクセスに懸念があるといった意見がありました。また、アクセス利便性の低下による需要への影響を指摘する意見もありました。	新空港の候補地検討対象範囲は博多駅から30km、福岡都心部からアクセス時間を概ね1時間以内を想定し候補地の選出を行っており、今後、アクセスルート、時間、費用等の検討を行います。 また、新空港については、ステップ4において現空港とのアクセス条件の違いによる需要への影響を検討する予定です。
				③周辺環境への影響、安全性について(136件) 現空港の周辺への騒音や安全を懸念し、新空港建設を求める意見がありました。また、新空港を建設した場合の周辺への騒音、安全等について配慮を求める意見がありました。	周辺環境への影響、安全性について、今後ステップ4で比較評価する予定です。なお、新空港を検討する上での候補地ゾーンの選出条件として、航空機騒音の影響を考慮し選出しております。具体的な滑走路配置についてはステップ4で検討する予定です。
				④自然環境保全について(140件) 新空港における海上埋立による自然環境等への影響について懸念する意見がありました。	候補地ゾーンの周辺における自然環境の影響についてはステップ4で比較評価する予定です。
				⑤費用(建設、維持管理)について(337件) 建設コストが高額になるため費用負担について懸念する意見が多数ありました。	対応案として新空港が選択された場合、費用負担スキームについては構想・計画段階での検討を予定しております。 なお、ステップ4では、参考として既存の海上新空港の事例について、費用負担の実例の紹介を行う予定です。
				⑥用地・補償等について(26件) 漁業補償の困難性に関して懸念する意見がありました。	候補地ゾーン周辺には、漁業権が設定されていることから、埋立にあたっては、漁業補償も想定しております。 なお、対応案として新空港が最終的に選択された場合は、漁業関係者との合意形成に努めて参りたいと考えております。
				⑦利用時間について(25件) アジアとの交流、貨物輸送の拠点性の観点から24時間対応可能な空港が必要との意見がありました。	新空港については、市街地に騒音がかからない配置が可能であることから、24時間利用は可能と考えております。
				2.候補地の選定について(220件) 候補地ゾーンについてよくわかったとする意見がありました。また、横風の影響を懸念する意見、断層の危険性について考慮すべきとの意見がありました。 また、湾内案2案については、今後より詳細に特徴を整理してほしいという意見がありました。	現在の福岡空港のウインドカバレッジは99．8%程度(2003年3月～2005年2月実績値)であり、今後、ウインドカバレッジも考慮した上で、新空港の滑走路配置について検討を行いステップ4にてお示しする予定です。断層の危険性については、今回ステップ3にて考慮しております。(詳細版P73参照) なお、ステップ3では、湾内中央ゾーンは警固断層の存在、湾内東ゾーンは博多港の港湾機能への影響があることから、想定される課題が少なく、現時点で実現可能性が高い「三苫・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンについて特徴を整理しました。湾内2ゾーンについては、ステップ4において上記の課題を整理する予定です。
				3.新空港全般への意見(498件) 長期的な観点等から新空港建設が必要との意見がある一方で建設コスト・環境の観点等から新空港は不必要との意見がありました。	各対応方策については、5つの評価の視点に基づき、ステップ4で長所、短所を整理した上で比較評価する予定です。

ステップの区分	意見				意見に対する考え方
	分類		件数		
ステップ3	将来需要への対応方策について	対応方策全般	1,058 件	空港能力や現空港の有効活用、需要予測の精度、他の交通機関の利用も含めた交通対策等、対応方策全般に関する意見が多数ありました。	将来需要に対応するための方策が必要との意見が寄せられました。それらの意見を踏まえ今後各対応案の比較評価を行います。 また、ステップ2で情報提供しました需要予測に関する意見が多数寄せられました。将来の人口やGDP等の将来値については、客観的なデータを用いるとともに、将来計画として示されている交通ネットワーク等も考慮して需要予測を行っております。これらの動向については今後とも実際の福岡空港の利用状況と併せて注目していく必要があると考えております。
				（意見の構成）	
				1.空港能力について（88件） アジアとの交流拠点にふさわしい空港として空港能力拡充が必要との意見、現空港の能力は限界であるとの意見がありました。	福岡空港は海外・全国と福岡を結ぶ拠点空港として今後も重要であると考えており、それを踏まえた対応が必要であると認識しております。
				2.現空港の活用について（97件） ターミナルビルの移設やエプロン増設が必要であるとの意見がありました。一方で、このような有効活用方策では将来需要に対応できないとする意見もありました。	現空港の有効活用方策については、ステップ1でお示しし、その後検討した結果、ターミナルの移設、統合には多額の費用を要することが判明しております。（詳細版P4参照）
				3.利用者利便性の確保について（202件） アクセスや路線数など利用者の利便性を考慮した対応方策が必要との意見がありました。	利用者利便性については、評価の視点の1つとして考えております。
				4.需要予測について（396件） 少子高齢化・燃料高騰・廃止、休止路線の増加等により将来の航空需要が伸びないとする意見、需要予測の精度に関する意見が多数ありました。	ステップ2で実施した需要予測は、GDPと相関の高い全国生成交通量をベースに福岡空港の潜在的な利用者数を推計したものです。また、推計に用いたデータはその時点で最新のものを使用し、将来のGDP等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大小幅のある3ケースを設定したことにより経済の伸展が小幅の場合の需要予測値も示しており、算定の手法としては妥当と考えております。 将来、日本の人口は、少子高齢化とともに、緩やかに減少していくことが見込まれておりますが、福岡市や福岡都市圏の人口は当面増加していくものと予想されております。（ステップ2　詳細版P97参照） 予期せぬ事象による世界経済の変動や原油価格の高騰など、経済活動全般に広範囲に影響が及ぶものについては、その影響がGDPの伸びの鈍化等で現れるものと予想されます。 ただし、2001年以降、関西方面及び南九州方面を中心に新幹線などとの競合による旅客の減少や、2006年の新北九州空港の開港などによる影響があること、また、福岡空港はピーク時には既に容量限界で、増便によるサービスレベルの向上は困難な状況であることから、実際の旅客数は頭打ちの状態になっていると考えられますが、これらについては、ステップ4において、さらに分析を行いたいと考えております。 なお、GDP、将来人口や交通ネットワークなど、需要予測に影響を与えるような社会状況の変化については、今後とも注視するとともに、計画案を絞り込む構想・計画段階において、需要予測を見直して精査していく必要があると考えております。
				5.ターミナル施設の機能・設備について（46件） 国内線と国際線の統合やターミナル施設の充実を求める意見がありました。	新空港と同様に、滑走路増設案においても、国内線・国際線ターミナル統合案があります。なお、施設規模、配置等については、構想・計画段階で詳細に検討していく予定です。
				6.総合的な交通対策について（39件） 鉄道など他の交通機関の活用や航空機の大型化などの対応方策の検討が必要である旨の意見がありました。	九州新幹線鹿児島ルートの全線開業など航空と他の交通機関との競合、需要分散については、需要予測において考慮しており、福岡・鹿児島路線で減少する旅客数の数値をお示ししております。（ステップ2　詳細版P131参照） また、航空機材は、現在、小型化の傾向にあり、今後のジャンボジェット機の退役や航空事業者の経営計画なども加味すると航空機の大型化を想定するのは困難であると考えております。（ステップ2　レポートP7参照）
				7.その他（190件）	
		その他	467 件		

ステップの区分	意見			意見に対する考え方
	分類	件数	概要	
ステップ3	将来対応方策の評価の視点について	1,775 件	評価の視点については、主な意見として、今後の航空需要とその対応についての意見、現空港における滑走路増設や新空港の場合のアクセス利便性や周辺環境への影響についての意見、今後のアジアとの関係、福岡・九州の将来像を見据えた上での評価についての意見、対応方策に要する費用についての意見等、5つの評価の視点について、意見がありました。	5つの評価の視点については、ステップ1で整理した「福岡空港の現状と課題」およびステップ2でお示しした「地域の将来像」から導かれる「福岡空港の役割」に基づき設定・提示したものであり、今回のPIステップ3での取り組みの結果、多くの意見をいただきました。評価の視点については、市民等の方々へ広く情報を提供することができ、内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えております。 今後ステップ4では、各対応案を定性的・定量的に比較検討する「ものさし」として、今回お示しした5つの評価の視点に基づく評価項目を設定し、各対応案の比較評価を行い、方向性（案）をお示ししていきたいと考えております。
			（意見の構成）	
			1.評価の視点全般について（98件） 今回お示しした5つの評価の視点について、概ね良いとする意見がありました。 その他、特定の視点に偏ることなく評価すべきとの意見、5つの視点の間で重み付けをすべきとの意見等もありました。	評価の視点のどれを重視するかについては、価値観等の違いにより、人によって様々な考え方があります。今後ステップ4で抜本的な対応方策となり得るものの比較評価をするにあたっては、評価の視点はいずれも重要ですので、重み付けについては慎重に検討すべきと考えております。
			2.需給逼迫緩和の視点について（112件） 増加が予想される将来の航空需要に対し、しっかりと対応すべき、早急に対応すべきという意見がある一方、今後の需要の伸び自体に疑問を呈する意見もありました。	福岡空港の将来の航空需要については、ステップ2でお示ししたとおり、今後も増加し2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると予想されております。福岡・九州が今後も地域として活力を保っていくためには、福岡空港の将来需要にしっかりと対応していくことが必要であると考えております。
			3.利用者利便性の視点について（421件） 現空港の良好なアクセスについての意見や、新空港方策に決定した場合のアクセス利便性低下を懸念する意見もありました。 その他航空路線・便数の拡充、乗り継ぎ利便性向上に関する意見がありました。また、利便性と併せて環境への影響や安全面について言及する意見などもありました。	ステップ4では、この利用者利便性の視点から、アクセス利便性を含め、航空路線・便数の拡充の可能性、乗り継ぎ利便性等について、各対応案を比較評価していきたいと考えております。 また、環境への影響や安全面については、「環境・安全の視点」で比較評価していきたいと考えております。
			4.環境・安全の視点について（392件） 現在の福岡空港について、騒音問題や万一の場合の事故の危険性を懸念する意見がありました。 これら現空港の環境・安全問題等から新空港が望ましいとする意見がある一方、建設した場合の周辺環境への影響を懸念する意見もありました。	ステップ1では「福岡空港の現状と課題」についてお示しし、ステップ2では、「福岡空港の役割」から導かれる「必要となる取り組み」の一つとして、「幅広い航空利用と安全・環境への配慮」をお示ししております。「環境・安全の視点」は、これを踏まえ設定しているものであり、方策の実施によって、生活環境や自然環境、安全性の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。
			5.まちづくりや地域振興の視点について（229件） 今後のアジアとの交流増大など、福岡・九州の将来像・役割を見据えた上での評価を求める意見がありました。 また、空港に対して今後の地域の活力の維持発展のための役割を求める意見や、福岡一極集中を懸念する意見などがありました。	グローバル化や地方分権などの今後の社会・経済の動向を踏まえた、「地域の将来像」とそこから導かれる「福岡空港の役割」については、ステップ2でお示ししたところであり、地域の持続的な発展のためには、福岡の国内外交流拠点機能の強化が重要と考えております。 「まちづくりや地域振興の視点」では、各方策を実施した場合の福岡・九州にもたらす効果やまちづくりへの影響について、比較評価していきたいと考えております。
			6.事業効率性の視点について（488件） 財政負担を懸念する意見や、現空港の環境対策費・借地料についての意見、財政負担を小さくするために近隣空港との連携・現空港の有効活用を求める意見などがありました。 一方、費用・期間がかかっても課題解決のために必要な整備を行うべきなどの意見がありました。 また、費用に対する方策毎の効果が重要とする意見がありました。	事業効率性の視点は、方策の実施に必要な費用に照らして、利用者が十分な効果を得られるか、また方策実施の困難性などを評価するものです。ステップ4では、各対応案についての滑走路処理容量などお示しし、費用の面に加え、それに対する効果の両面から各対応案の比較評価を行っていく予定です。
			7.その他（35件）	
	PIについて	389 件	周知広報などPRの強化や催しの充実などへの意見、PIの取り組みを評価する意見、PIレポートがわかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見えるなどの意見がありました。	PIについては、透明性、公正さを基本に実施しております。今回のPIでは、ステップ1、ステップ2でみなさんからいただいた意見等を踏まえ、テレビCMの放送などによる広報の強化、新しい催しとして意見発表会や公開懇話会の開催など、その内容を充実させたところですが、今後とも工夫して参りたいと考えております。 また、PIレポートについては、客観的かつわかりやすく作成することとしておりますが、内容が広範かつ専門分野にわたることから、PIレポートとりまとめにかかるデータや、参考事例などをとりまとめた詳細版を併せて作成し、みなさんに公開しております。今後ともわかりやすい内容になるよう工夫していくとともに、みなさんから一層の信頼が得られるよう努力して参ります。
			（意見の構成）	
			1.PIの取り組みに対する意見（174件） 周知広報などを強化すべきとの意見、PIの取り組みを評価する意見、PIの取り組みについて偏っているのではないかなどの意見がありました。	福岡空港の総合的な調査に係るPIは、透明性、公正さを確保することを基本として、幅広くみなさんに情報を提供し、それに対するみなさんの意見をいただきながら検討を進めていくことを目的として実施しております。また、福岡空港の総合的な調査にかかる福岡空港調査連絡調整会議や福岡空港調査PI有識者委員会の審議の過程や報告の内容等をホームページで公開するなどしております。PIへの取り組みの評価や取り組みに関する広報等への意見を踏まえつつ、今後も工夫し、みなさんの期待に応えるとともに一層の信頼が得られるよう進めて参ります。
			2.PIの催し等に関する意見（96件） PIの催し充実や実施内容のあり方などについての意見がありました。	PIの催し等については、PIの各ステップの内容に合わせ、多くのみなさんが参加しやすい方法を選定し、各ステップ毎に実施計画として取りまとめ、公表することとしております。今後とも工夫しながら、充実させていきたいと考えております。
			3.PIレポートに対する意見（119件） PIレポートの内容について、わかりやすい、興味深いとされる意見がある一方、わかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見えるなどの意見がありました。	PIレポートについては、客観性とわかりやすさを基本としてとりまとめておりますが、内容が広範かつ専門分野にわたることからPIレポートのほか、PIレポートとりまとめにかかるデータや、参考事例などをとりまとめた詳細版を作成し、ホームページや福岡県、福岡市の情報窓口、インフォメーションコーナーに配架するなどして公開しております。今後ともみなさんの信頼を得られるよう、客観性・透明性を確保しつつ、また、わかりやすくお伝えできるよう努力して参りたいと考えております。
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見	27 件	評価の主体についての意見や中・長期的な観点から評価すべきとの意見、方策の組み合わせを検討すべきとの意見がありました。	ステップ4では、これまでいただいた意見等を踏まえ、評価項目を設定し、各対応案の比較評価を行って参ります。
	その他	233 件		
合計		7,650 件		

参考－１

① 意見記入はがき「①将来需要への対応方策の検討について」欄に寄せられたご意見

ステップの区分	意見				
	分類		件数	概要	
ステップ３	将来需要への対応方策について		2,933 件		
		近隣空港との連携	526 件		
				（意見の構成）	
				1.利用制限型の方策への意見	64
				①国際線の利用制限について	36
				②貨物、離島便等の利用制限について	23
				③自衛隊等の利用制限について	5
				2.需要誘発型の方策への意見	119
				①空港へのアクセス向上について	100
				②利用者負担の軽減について	9
				③路線・便数の拡充について	10
				3.近隣空港との連携方策全般への意見	343
		現空港における滑走路増設	730 件		
				（意見の構成）	
				1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	413
				①需給逼迫緩和の効果について	35
				②利用者利便性の確保について	111
				③周辺環境への影響、安全性について	106
				④都市開発への影響について	12
				⑤費用（建設、ランニング）について	96
				⑥用地・補償等について	53
				2.滑走路の位置・規模について	140
				3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	177
		新空港	833 件		
				（意見の構成）	
				1.新空港の効果や影響に関する意見	525
				①需給逼迫緩和について	23
				②利用者利便性の確保について	153
				③周辺環境への影響、安全性について	78
				④自然環境保全について	74
				⑤費用（建設、ランニング）について	178
				⑥用地・補償等について	9
				⑦利用時間について	10
				2.候補地の選定について	90
				3.新空港方策全般への意見	218
		対応方策全般	613 件		
				（意見の構成）	
				1.空港能力について	48
				2.現空港の活用について	55
				3.利用者の利便性確保について	113
				4.需要予測について	251
				5.ターミナル施設の機能・設備について	13
				6.総合的な交通対策について	14
				7.その他	119
		その他	231 件		
	将来対応方策の評価の視点について		161 件		
				（意見の構成）	
				1.評価の視点全般について	5
				2.需給逼迫緩和の視点について	6
				3.利用者利便性の視点について	41
				4.環境・安全の視点について	53
				5.まちづくりや地域振興の視点について	16
				6.事業効率性の視点について	39
				7.その他	1
	PIについて		113 件		
				（意見の構成）	
				1.PIの取り組みに対する意見	42
				2.PIの催し等に関する意見	19
				3.PIレポートに対する意見	52
ステップ４に関する意見	評価の方法に関する意見		12 件		
				（意見の構成）	
				1.評価の方法について	10
				2.その他	2
	その他		56 件		
合計			3,275 件		

② 意見記入はがき「②将来対応方策の評価の視点について」欄に寄せられたご意見

ステップの区分	意見				
	分類		件数	概要	
ステップ3	将来需要への対応方策について		1,037 件		
		近隣空港との連携	168 件		
				（意見の構成）	
				1.利用制限型の方策への意見	32
				①国際線の利用制限について	20
				②貨物、離島便等の利用制限について	9
				③自衛隊等の利用制限について	3
				2.需要誘発型の方策への意見	40
				①空港へのアクセス向上について	35
				②利用者負担の軽減について	4
				③路線・便数の拡充について	1
				3.近隣空港との連携方策全般への意見	96
		現空港における滑走路増設	197 件		
				（意見の構成）	
				1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	115
				①需給逼迫緩和の効果について	8
				②利用者利便性の確保について	22
				③周辺環境への影響、安全性について	38
				④都市開発への影響について	5
				⑤費用（建設、ランニング）について	27
				⑥用地・補償等について	15
				2.滑走路の位置・規模について	33
				3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	49
		新空港	417 件		
				（意見の構成）	
				1.新空港の効果や影響に関する意見	226
				①需給逼迫緩和について	12
				②利用者利便性の確保について	66
				③周辺環境への影響、安全性について	29
				④自然環境保全について	35
				⑤費用（建設、ランニング）について	67
				⑥用地・補償等について	11
				⑦利用時間について	6
				2.候補地の選定について	70
				3.新空港方策全般への意見	121
		対応方策全般	194 件		
				（意見の構成）	
				1.空港能力について	14
				2.現空港の活用について	15
				3.利用者の利便性確保について	31
				4.需要予測について	60
				5.ターミナル施設の機能・設備について	19
				6.総合的な交通対策について	13
				7.その他	42
		その他	61 件		
	将来対応方策の評価の視点について		1,482 件		
				（意見の構成）	
				1.評価の視点全般について	88
				2.需給逼迫緩和の視点について	99
				3.利用者利便性の視点について	351
				4.環境・安全の視点について	308
				5.まちづくりや地域振興の視点について	186
				6.事業効率性の視点について	418
				7.その他	32
	PIについて		94 件		
				（意見の構成）	
				1.PIの取り組みに対する意見	41
				2.PIの催し等に関する意見	20
				3.PIレポートに対する意見	33
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見		9 件		
				（意見の構成）	
				1.評価の方法について	9
				2.その他	0
	その他		79 件		
	合計		2,701 件		

③ その他のご意見や感想（意見記入はがき等の「③その他」、自由な様式で寄せられたご意見、説明会等での発言により寄せられたご意見など）

ステップの区分	意見				
	分類		件数	概要	
ステップ3	将来需要への対応方策について		1,256 件		
		近隣空港との連携	188 件		
				（意見の構成）	
				1.利用制限型の方策への意見	29
				①国際線の利用制限について	15
				②貨物、離島便等の利用制限について	11
				③自衛隊等の利用制限について	3
				2.需要誘発型の方策への意見	60
				①空港へのアクセス向上について	53
				②利用者負担の軽減について	5
				③路線・便数の拡充について	2
				3.近隣空港との連携方策全般への意見	99
		現空港における滑走路増設	187 件		
				（意見の構成）	
				1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	112
				①需給逼迫緩和の効果について	4
				②利用者利便性の確保について	18
				③周辺環境への影響、安全性について	41
				④都市開発への影響について	5
				⑤費用（建設、ランニング）について	32
				⑥用地・補償等について	12
				2.滑走路の位置・規模について	22
				3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	53
		新空港	455 件		
				（意見の構成）	
				1.新空港の効果や影響に関する意見	236
				①需給逼迫緩和について	9
				②利用者利便性の確保について	60
				③周辺環境への影響、安全性について	29
				④自然環境保全について	31
				⑤費用（建設、ランニング）について	92
				⑥用地・補償等について	6
				⑦利用時間について	9
				2.候補地の選定について	60
				3.新空港方策全般への意見	159
		対応方策全般	251 件		
				（意見の構成）	
				1.空港能力について	26
				2.現空港の活用について	27
				3.利用者の利便性確保について	58
				4.需要予測について	85
				5.ターミナル施設の機能・設備について	14
				6.総合的な交通対策について	12
				7.その他	29
		その他	175 件		
	将来対応方策の評価の視点について		132 件		
				（意見の構成）	
				1.評価の視点全般について	5
				2.需給逼迫緩和の視点について	7
				3.利用者利便性の視点について	29
				4.環境・安全の視点について	31
				5.まちづくりや地域振興の視点について	27
				6.事業効率性の視点について	31
				7.その他	2
	PIについて		182 件		
				（意見の構成）	
				1.PIの取り組みに対する意見	91
				2.PIの催し等に関する意見	57
				3.PIレポートに対する意見	34
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見		6 件		
				（意見の構成）	
				1.評価の方法について	6
				2.その他	0
	その他		98 件		
合計			1,674 件		

参考－２

「公開懇話会」でのご意見とご意見に対する考え方

Ⅰ　「公開懇話会」の実施概要

公開懇話会は、様々な分野の懇談会参加者の皆様にお集まりいただき、ＰＩレポート（ステップ３）の内容について、相互に意見交換を行い、広い視点からのご意見をいただくことを目的に実施しました。

第１回は、「対応方策の検討」について、第２回は、「評価の視点」についてご議論いただきました。そして、第３回の公開懇話会において、第１回、第２回の議論の内容をとりまとめた「公開懇話会でのご意見」について議論いただきました。

日　時：第１回　2007 年 10 月 24 日（水）14:00～16:00「対応方策の検討について」
　　第２回　2007 年 10 月 31 日（水）14:00～16:00「評価の視点について」
　　第３回　2007 年 11 月　7 日（水）14:00～16:00「議論された意見について」
会　場：福岡県吉塚合同庁舎
参加者：空港周辺地域関係者等（４団体）、空港関連事業者等（３団体）、
　　航空関係事業者等（１団体）、交通事業者等（３団体）、利用企業等（１団体）、
　　市民団体等（５団体）

Ⅱ　「公開懇話会でのご意見」

○検討全般について

・ 福岡空港は、昭和 19 年の接収、昭和 20 年の米軍による再接収など地元に多くの負担をかけて現在に至っている。このような歴史を踏まえて検討すべきである。
・ 空港周辺地域は、住民が移転し過疎が進展する中、これに耐えながら空港と共存してきた。この事実を認識して検討すべきである。
・ 経済成長、便利さを求めるのではなく自然環境・地球環境を重視すべきではないか。
・ 財政問題や少子高齢化の進展、石油エネルギーの将来見通し、CO_2 問題など地球温暖化を踏まえ、交通政策全体から見直すべきである。
・ 経済が安定しなければ、福祉の充実や環境問題への対応も十分に行えない。福岡は観光客を誘致し、産業を伸ばそうとしているところであり、30 年、50 年後の福岡経済を視野に空港の問題を考えるべき。また、需要は伸ばしていくことが必要ではないか。
・ 九州新幹線の全線開業を控え、博多駅周辺ではまちづくりも動き出した。このような動きもあることから、早めに福岡空港の方向性を提示すべきではないか。
・ 広く議論する場を設けてもらいたい。

（ご意見に対する考え方）

福岡空港の歴史や騒音の状況等については、ステップ１のＰＩレポートの中で触れておりますが、接収の事実や騒音対策の経緯や必要性については、認識しているところです。

現在福岡空港が我が国の航空ネットワーク及び地域経済に果たしている役割や、国内外との多様な交流が更に展開されていくと予想されることなどを考えると、今後も海外・全国を結ぶ拠点としての空港機能を有することが大事であると考えております。

また、環境面については、方策の実施によって、生活環境や自然環境の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩは、透明性、公正さを確保することを基本として、幅広く皆様に情報を提供し、それに対する皆様の意見をいただきながら検討を進めていくことを目的として実施しております。ＰＩへの取り組みの評価や取り組みに関する広報等への意見を踏まえつつ、今後も工夫し、皆様の期待に応えるとともに一層の信頼が得られるよう進めて参ります。

○需要予測について

- 需要予測について、2004 年以降の実態も踏まえて再度精査すべきではないか。
- 検討の出発点は滑走路の処理容量と将来の需要予測である。処理容量と需要予測は慎重に検討することが必要ではないか。
- 対策を実施してもすぐに限界に達する。また、経済成長もサブプライムローン問題などで世界経済も減速傾向にある。新空港を作りたいがための需要予測ではないか。
- 航空旅客の中心である中産階級の所得が低下してきており、利用者は増加しないのではないか。
- 貨物については、既に需要が容量をオーバーしており、年間９万ﾄﾝの輸出入貨物が他空港を利用しているので、旅客と分けて需要予測すべきである。
- 利用者が乗りたい便に乗れない状況は、容量限界の一つといえるのではないか。
- 経済の衰退は、生活に直結する問題であり、需要を創造する都市戦略、また、アジアの航空需要をいかに取り込むかという戦略的な視点も必要ではないか。
- 需要予測に過度の信頼をおくよりも、将来の福岡をどのようにすべきかを考えることが大事ではないか。

（ご意見に対する考え方）

ステップ２で実施した需要予測は、GDP と相関の高い全国生成交通量をベースに福岡空港の潜在的な利用者数を推計したものです。また、推計に用いたデータはその時点で最新のものを使用し、将来のＧＤＰ等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大小幅のある３ケースを設定したことにより経済の伸展が小幅の場合の需要予測値も示しており、算定の手法としては妥当と考えております。

予期せぬ事象による世界経済の変動や原油価格の高騰など、経済活動全般に広範囲に影響が及ぶものについては、その影響が GDP の伸びの鈍化等で現れるものと予想されます。

また、貨物の需要予測につきましては、ステップ２において、旅客の需要とは別に算出しております。

なお、GDP、将来人口や交通ネットワークなど、需要予測に影響を与えるような社会状況の変化については、今後とも注視するとともに、計画案を絞り込む構想・計画段階において、需要予測を見直して精査していく必要があると考えております。

１、将来需要への対応方策について

(1)近隣空港との連携について

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

（ご意見に対する考え方）

航空自由化の流れのなか、近隣空港への路線・便の移転は航空会社の経営判断に委ねられており、仮に福岡空港で利用制限型方策を実施した場合、北部九州地域から減便や撤退の可能性があると考えております。

また、需要誘発型の代表例として、バス路線の拡充やアクセス鉄道の整備により近隣空港への交通アクセスの利便性を飛躍的に向上させた場合の福岡空港の需給逼迫緩和効果を試算しておりますが、その結果、福岡空港の需給逼迫緩和効果は国内旅客数の３～６％程度であることが分かっております。また、コスト負担や事業採算性の課題があります。

したがって、近隣空港との連携方策については、利用制限型は対応方策とはなりえず、需要誘発型でも需給逼迫緩和の効果がわずかであることから、抜本方策とはなりえないと考えておりま

す。
なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、別途検討する必要があると考えております。

(2)現空港における滑走路増設について

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

（ご意見に対する考え方）

現空港における滑走路増設については、用地拡張やターミナル移設が伴うため、多くの課題があります。現空港における滑走路増設が選択された場合は、周辺地域の皆様と合意形成に努めてまいります。

また、滑走路増設にあたっては、現状と同様の安全性を確保することが前提であると考えております。安全性については、安全面での影響等について、ステップ４で各対応案を比較評価していきたいと考えております。

なお、需給逼迫緩和効果については、ステップ４において、各対応案の滑走路処理容量をお示しし検討する予定としております。

(3)新空港について

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

（ご意見に対する考え方）

抜本的な対応策の方向性が、新空港となった場合には、現空港の跡地などについて、地権者を始めとする周辺地域の皆様と検討することが必要であると考えております。

周辺環境への影響、安全性については、今後ステップ４で比較評価する予定としております。また今回の新空港の候補地ゾーンの選出条件として、航空機騒音の影響も考慮し選出しております。

候補地の自然条件については、既存の情報でわかる範囲内で把握しており、抜本的な対応方策の方向性が新空港となった場合には、今後、構想段階や計画段階など、検討が進んでいく過程で、現地観測などにより詳細に把握することになります。

また、新空港については、ステップ４において現空港とのアクセス条件の違いによる需要への影響を検討する予定としております。

ステップ３では、湾内中央ゾーンは警固断層の存在、湾内東ゾーンは博多港の港湾機能への影響があることから、想定される課題が少なく、現時点で実現可能性が高い「三苫・新宮」及び「志賀島・奈多」の２ゾーンについて特徴を整理しました。湾内２ゾーンについては、ステップ４において上記の課題を整理する予定としております。

(4)対応方策全般について

・ 各案の処理能力が示されないと判断が難しい。
・ 滑走路増設、新空港とも十数年かかる。この間の短期的方策を検討すべきである。

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

（ご意見に対する考え方）

福岡空港は海外・全国と福岡を結ぶ拠点空港として今後も重要であり、それを踏まえた対応が必要であると考えております。

ステップ４では、各対応案の滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定としております。

なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、検討する必要があると考えております。

九州新幹線鹿児島ルートの全線開業など航空と他の交通機関の競合、需要分散については、需要予測において考慮しております。

福岡空港の利用状況をみますと、利用者のニーズ・利用したい時間は朝夕の時間帯に集中しております。搭乗率については、年間を通しての平均値が約 63%で、季節・曜日・時間で異なるものの、朝夕の時間帯では、搭乗率が 90%近くなっており、この時間帯の搭乗率を上げることは困難となっております。また、この時間帯の利用者に他の時間帯の利用を求めることは、利用者のニーズにあった航空サービスの提供という面から考えますと、困難であると考えております。

また、航空機の大型化が進めば、離着陸回数の減少要因になると考えられますが、航空機材は、現在、航空事業者の経営計画などからも小型化の傾向にあり、大型化を想定するのは困難ではないかと考えております。

２、将来方策の評価の視点について

(1)需給逼迫緩和の視点について

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

（ご意見に対する考え方）

ステップ２で実施した需要予測は、最新のデータを使用し、将来のＧＤＰ等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大小幅のある３ケースを設定したことにより経済の伸展が小幅の場合の需要予測値も示しており、算定の手法としては妥当なものと考えております。これによりますと、福岡空港の将来の航空需要については、今後も増加し 2010 年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると予想されております。福岡・九州が今後も地域として活力を保っていくためには、福岡空港の将来需要にしっかりと対応していくことが必要であると考えております。

(2)利用者利便性の視点について

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

（ご意見に対する考え方）

ステップ 4 では、この利用者利便性の視点から、アクセス利便性を含め、航空路線・便数の拡充の可能性、乗り継ぎ利便性等について、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

(3)環境・安全の視点について

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

（ご意見に対する考え方）

ステップ１では「福岡空港の現状と課題」についてお示しし、ステップ２では、「福岡空港の役割」から導かれる「必要となる取り組み」の一つとして、「幅広い航空利用と安全・環境への配慮」をお示ししております。

「環境・安全の視点」は、これを踏まえ設定しているものであり、方策の実施によって、生活環境や自然環境、安全性の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

(4)まちづくりや地域振興の視点について

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

（ご意見に対する考え方）

グローバル化や地方分権などの今後の社会・経済の動向を踏まえた、「地域の将来像」とそこから導かれる「福岡空港の役割」については、ステップ２でお示ししたところであり、地域の持続的な発展のためには、福岡の国内外交流拠点機能の強化が重要と考えております。

「まちづくりや地域振興の視点」では、各方策を実施した場合の福岡・九州にもたらす効果やまちづくりへの影響について、比較評価していきたいと考えております。

(5)事業効率性の視点について

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

（ご意見に対する考え方）

事業効率性の視点は、方策の実施に必要な費用に照らして、利用者が十分な効果を得られるか、また方策実施の困難性などを評価するものです。

ステップ 4 では、各対応案についての滑走路処理容量などをお示しし、費用の面に加え、それに対する効果の両面から各対応案の比較評価を行っていく予定です。

また、今後も、わかりやすく、適切な情報提供を行うこととしております。

(6)評価の視点全般について

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

（ご意見に対する考え方）

ステップ 4 では、各対応案を定性的・定量的に比較検討する「ものさし」として、今回お示しした５つの評価の視点に基づく評価項目を設定し、また、滑走路処理容量などもお示ししながら、各対応案の比較評価を行い、方向性（案）をお示ししていきたいと考えております。

(参考)　意見記入はがき

料金受取人払郵便

東京中央局
承　認
7319

差出有効期間
平成20年２月
28日まで

(切手を貼らずにお出し下さい。)

１００８７８８
４０６

東京都 千代田区 大手町2-3-6
三菱総研ビル1F　MBE-228号

福岡空港の総合的な調査
ＰＩレポート(ステップ３)に
関する意見募集事務局　行

１００　８７８８　４０６

このまま、ポストに投函できます。

Q1 今回のＰＩ(ステップ３)が行われていることをどのような形でお知りになりましたか。(複数回答可)

□ＰＩレポートの街頭配布　□配布チラシ・ポスター　□新聞　□雑誌
□テレビCM・ニュース　□ラジオCM・ニュース　□ホームページ
□インフォメーションコーナー　□オープンハウス
□福岡空港調査連絡調整会議ニュース　□行政の広報誌(福岡県だより、市政だより等)
□周囲の人などからの伝聞(口コミ)　□その他(　　)

Q2 ＰＩレポートの文章や図表など表現のわかりやすさやイベントの印象についてお尋ねします。

①どのレポートをお読みになりましたか。(複数回答可)　□ＰＩレポート(今回提供の冊子:22頁)　□参考資料(ＰＩレポート詳細版)(ホームページ等で公開)

②PIレポートはわかりやすかったですか。□わかりやすかった　□普通　□わかりにくかった

③参加した催しは何ですか。(複数回答可)　□説明会　□出前説明会　□懇談会　□公開懇話会　□オープンハウス　□見学会　□意見発表会　□インフォメーションコーナー　□その他　□なし

④参加した催しの印象はいかがでしたか。□満足　□ほぼ満足　□普通　□やや不満　□不満
(催しに参加した経験がある方のみ回答)

Q3 ①「将来需要への対応方策の検討」について、方策(近隣空港との連携、滑走路増設、新空港)毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか。(回答は一つ)

□わかった　□概ねわかった　□どちらでもない　□あまりわからなかった　□わからなかった

※裏面に理由などご意見をお書きください。

②「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか。(複数回答可)

□全ての視点　□需給逼迫緩和の視点　□利用者利便性の視点　□環境・安全の視点
□まちづくりや地域振興の視点　□事業効率性の視点
□その他(　　)

※裏面に理由などご意見をお書きください。

引き続き、裏面もご記入ください

表

◉ 今回のＰＩ(ステップ３)では「将来需要への対応方策の検討」及び「将来対応方策の評価の視点」の情報を提供させていただいております。
このＰＩレポートの内容について、ぜひ、ご意見をお聞かせください。

①「将来需要への対応方策の検討」について
(課題や懸念等、皆さんのご意見をお書きください)

②「将来対応方策の評価の視点」について
(課題や懸念、追加すべき視点等、皆さんのご意見をお書きください)

③その他

Q4 今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか。(回答は一つ)

□興味深かった　□少し興味深かった　□どちらでもない　□あまり興味が持てなかった　□興味が持てなかった

◉ 貴方ご自身のことについてお教えください。

住所	都・道・府・県	市・郡	区・町・村
性別	□男　□女	年齢	□20歳未満　□20代　□30代　□40代　□50代　□60代　□70歳以上
職業	□会社役員　□会社員　□公務員　□農林水産業　□自営業　□自由業 □専業主婦　□派遣社員　□学生・生徒　□無職　□その他(　　)		

福岡空港から航空機を利用して仕事や観光などに、どの程度お出かけになりますか。(最近の状況で結構です)

□ない　□数年に１～２回程度　□年に5回未満(2往復程度以下)
□年に15回未満(3～7往復程度)　□年に30回未満(8～14往復程度)
□年に30回以上(15往復以上)

ご意見、ありがとうございました

裏

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）に寄せられたご意見

平成１９年１２月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

福岡空港については、国、福岡県、福岡市が連携・協力して平成１５年度から将来の混雑問題等への対応策を検討する「総合的な調査」を実施しております。

この調査にあたっては、基本的なところから段階を踏んで検討を進めることとしており、検討のステップに対応して情報提供とそれに対する意見収集を行うパブリック・インボルブメント（以下「ＰＩ」と略す）を実施することとしております。

一昨年度は、福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ１）を実施し、「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」についての情報を提供し、多くの方からご意見をいただきました。

また昨年は、福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）を実施し、「地域の将来像と福岡空港の役割」や「将来の航空需要の予測」についての情報の提供を行い、多くの方からご意見をいただきました。

今回実施いたしました福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）では、平成１９年９月１８日から「評価の視点と検討すべき対応策」についての情報提供をするとともに、新たな取り組みとしてＰＩ（ステップ１、２）でみなさんからいただいたご意見などを踏まえ、出前説明会、意見発表会、公開懇話会などをこれまでの取り組みに加えて実施し、２，５００名を超える方から７，６５０件のご意見が寄せられました。

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ実施計画（ステップ３）に基づき、寄せられたご意見を集約しましたので公表します。

なお、今回の「総合的な調査」に係るＰＩ(ステップ３)に皆様から寄せられたすべてのご意見につきましては、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ http://www.fukuokakuko-chosa.org/にてご覧いただけます。

平成１９年１２月
福岡空港調査連絡調整会議

ご意見をお寄せいただいた方法

ＰＩ（ステップ３）については、平成１９年９月１８日から情報を提供し、同年１２月１０日までに、２，５８０名の方からご意見が寄せられました。

今回実施したＰＩの概要

手法		実施回数 実施ヶ所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
周知広報	新聞広告	3 回	3 紙 (読売、朝日、西日本) 半 5 段広告 (9/11) 各紙 1 回	―
	雑誌広告	2 回	2 誌 ぐらんざ 10 月号 1/2 広告 (9/20) ﾘﾋﾞﾝｸﾞ福岡 (中央･西･南･東) 「PICKUP まいたうん」面の 1 枠 (9/22)	ぐらんざ: 160,000 部 ﾘﾋﾞﾝｸﾞ福岡: 中央･西 222,850 部 南 201,530 部 東 83,700 部
	ﾗｼﾞｵ広告	127 回	1 局 (RKB) 20 秒 (9/18～10/16) (平日のみ) 合計 20 本 1 局 (LOVE-FM) 60 秒 (9/20～9/30) (日本語＋英語、日本語＋中国語、日本語＋韓国語) 合計 107 本	―
	ﾗｼﾞｵ放送	2 回	1 局 RKB(9/18 10:30～) 1回 1 局 FM福岡 (9/24 福岡県広報番組「福岡県だより」内でのお知らせ)	―
	ﾃﾚﾋﾞ広告	54 回	3 局 TNC (9/23～9/29) 15 秒ｽﾎﾟｯﾄ×16 本 FBS (9/23～9/29) 15 秒ｽﾎﾟｯﾄ×21 本 KBC (9/23～9/29) 15 秒ｽﾎﾟｯﾄ×17 本 合計 54 本	―
	ﾃﾚﾋﾞ番組	2 回	2 局 TNC「フレッシュ！ふくおか県」 (10/7 8:55～9:00 5 分) FBS「金曜ﾄﾚﾋﾞｱﾝ」番組内告知 (10/26 9:55～10:50(30 秒))	―
	ﾁﾗｼ配布	―	25 ヶ所 (福岡空港や福岡県内及び県外 (佐賀県) の主要駅等)での街頭配布(9/18～10/2) 県内市町村、中学校･高等学校･大学等に配布	90,000 部
	ﾎﾟｽﾀｰ配布	―	･県内市町村、中学校･高等学校･大学等に配布	1,100 部
	行政だより配布等	―	･九州地方整備局港湾空港部情報誌ﾌﾟｴﾙﾄ2回 (10/1、11/1発行) ･福岡県だより 1 回 (7/1 発行) ･ふくおか市政だより 3 回(9/1、9/15、10/15 発行) ･J:COM 福岡、FCV 10 分広報番組 (10/5～10/11) 3 回/日×7 日間×2 局	ﾌﾟｴﾙﾄ: 約6,800部 福岡県だより: 約200万部 市政だより: 約67万部 J:COM、FCV:約56万世帯
	国際交流機関広報誌	―	･ こくさいひろば ((財) 福岡県国際交流センター) 1 回 (9 月発行) ･ レインボー ((財) 福岡国際交流協会) 1 回 (英語版:7 月号 中国語、韓国語:7･8 月号)	こくさいひろば:英語 4,500 部、中国語 2,000 部、韓国語 2,000 部 ﾚｲﾝﾎﾞｰ:英語5,000 部、中国語 1,500 部、韓国語 1,500 部

手法		実施回数 実施ヶ所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
PIレポートに関する情報提供・意見収集	PIレポート	—	・25 ヶ所（福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（9/18～10/2、10/22） ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布 ・インフォメーションコーナー等情報提供窓口への設置	75,000 部
			・ホームページ掲載（9/18～）※PIレポート英語版も掲載	—
	ｲﾝﾌｫﾒｰｼｮﾝｺｰﾅｰ	4 ヶ所	○福岡空港（9/18～） ○福岡県庁（9/18～） ○福岡市役所（9/18～） ○九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所（9/18～）	2,651 人 (福岡空港 9/18～12/10)
	ﾎｰﾑﾍﾟｰｼﾞ	—	・PI(ｽﾃｯﾌﾟ3)の周知広報開始（9/10～）	12,543 ｱｸｾｽ (9/10～12/10)
	説明会	6 回	[福岡市内] あいれふ 10 階講堂(9/20)	54 人
			[福岡地区] まどかぴあ 大会議室(10/8)	47 人
			[北九州地区] KMM ビル 4 階会議室(10/3)	37 人
			[筑豊地区] 飯塚市市民交流プラザ(9/25)	10 人
			直方市中央公民館(11/12)	16 人
			[筑後地区] 六ツ門ビル 2 階 六ツ門大学(10/5)	28 人
	出前説明会	22 回	○学校等 ○一般市民・自治体等 ○企業・経済団体等	6 回、500 人 10 回、341 人 6 回、136 人 (9/18～12/10)
	懇談会	12 回	○空港関連事業者 第 1 回(9/26 福岡市役所) 5 団体、5 人参加 第 2 回(9/27 福岡市役所) 10 団体、11 人参加 第 3 回(10/1 福岡空港ビル) 10 団体、16 人参加 第 4 回(10/1 福岡空港ビル) 9 団体、13 人参加 第 5 回(10/9 福岡市役所) 9 団体、10 人参加 第 6 回(10/10 福岡市役所) 11 団体、15 人参加 ○空港周辺住民等 第 1 回(9/28 福岡空港事務所) 19 人参加 第 2 回(10/2 地元集会所) 21 人参加 第 3 回(10/10 地元集会所) 27 人参加 第 4 回(10/15 地元集会所) 16 人参加 ○周辺自治体（10/9 福岡市役所） 12 自治体、1団体、14 人参加 ○市民団体（10/16 福岡市役所） 9 団体、11 人参加	178 人
	公開懇話会	3 回	第 1 回(10/24 吉塚合同庁舎) 17 団体、17 名参加	
			第 2 回(10/31 吉塚合同庁舎) 17 団体、17 名参加	
			第 3 回(11/7 吉塚合同庁舎) 17 団体、17 名参加	

手法		実施回数 実施ヶ所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
PIレポートに関する情報提供 意見収集	ｵｰﾌﾟﾝﾊｳｽ	8 ヶ所（2日/ヶ所）	[福岡市内] ○三越ライオン広場 (9/23～9/24、福岡市中央区)	来場者1,018 人 配布数1,156 部
			○ショッパーズモールマリナタウン (10/27～10/28、福岡市西区)	来場者 640 人 配布数1,679 部
			[福岡地区] ○THE MALL 春日 (9/29～/30、春日市春日)	来場者 834 人 配布数1,489 部
			○福岡東サティ (10/6～10/7、糟屋郡志免町)	来場者 427 人 配布数1,492 部
			[北九州地区] ○リバーウォーク北九州 (9/29～9/30、北九州市小倉北区)	来場者 417 人 配布数1,194 部
			[筑豊地区] ○イオンショッピングタウン穂波 (10/13～10/14、飯塚市枝国)	来場者 297 人 配布数1,296 部
			[筑後地区] ○ゆめタウン久留米 (10/13～10/14、久留米市新合川)	来場者 612 人 配布数1,510 部
			[その他の地区] ○ゆめタウン佐賀 (10/6～10/7、佐賀県佐賀市兵庫町)	来場者 682 人 配布数1,455 部
	福岡空港見学会	1 回	1 回開催(10/21) 中学生以上の方を募集	37 人
	福岡空港意見発表会	1 回	○アクロス福岡 7 階（大会議室）(11/5)	発表者 11 人 一般参加者 136 人

寄せられたご意見・・・・２，５８０名
[うち記述意見の数 ７，６５０件]

寄せられたご意見のとりまとめ方法（例）

皆様から寄せられたご意見を要素ごとに集約し、分類としてとりまとめました。下図はそのとりまとめの方法を事例を用いて模式化したものです。

寄せられたご意見（個人毎）	ご意見の要素	ご意見の分類
Aさん ・近隣の空港と連携しつつ、滑走路も1本増やせばいいと思う。	・近隣の空港と連携しつつ、滑走路も1本増やせばいいと思う。	1．将来需要への対応方策について ＜近隣空港との連携方策に関する意見＞
Bさん ・現空港は博多駅から数分と非常にアクセスの良い空港であるので、需要の多い東京、名古屋、大阪等の路線に特化させて国際線も近くのみとして、長距離路線はまず佐賀・北九州等の近隣空港で対応して様子を見ながら新空港を考えていけば良い。 ・新空港ができても、現空港は東京、大阪、名古屋便の空港として残してはどうか。	・現空港は博多駅から数分と非常にアクセスの良い空港であるので、需要の多い東京、名古屋、大阪等の路線に特化させて国際線も近くのみとして、長距離路線はまず佐賀・北九州等の近隣空港で対応して様子を見ながら新空港を考えていけば良い。 ・新空港ができても、現空港は東京、大阪、名古屋便の空港として残してはどうか。	1．将来需要への対応方策について ＜現空港における滑走路増設に関する意見＞
Cさん ・これからますます需要は増えてくると思うので、拡大の必要はあると思います。ただ、今の場所（特に国内線）は、大変利便性が良く他県に比べ福岡の自慢できる点の一つであると思っています。 ・しかし、別の候補地で新空港を作るのならば、陸続きでバイパスもある前原あたりが便利なのではないかと考えています。	・これからますます需要は増えてくると思うので、拡大の必要はあると思います。ただ、今の場所（特に国内線）は、大変利便性が良く他県に比べ福岡の自慢できる点の一つであると思っています。 ・別の候補地で新空港を作るのならば、陸続きでバイパスもある前原あたりが便利なのではないかと考えています。	1．将来需要への対応方策について ＜新空港に関する意見＞
Dさん ・新空港は遠すぎるし不便なので、移転はしてほしくない。移転して作るのに費用がかかりすぎるし、それが市民の税金で使われるということは、市民の税金の負担が大きくなるので、移転はしてほしくない。 ・将来、空港の対応策は、税金をあまり使わなくて良い方法でしてほしい。	・新空港は遠すぎるし不便なので、移転はしてほしくない。移転して作るのに費用がかかりすぎるし、それが市民の税金で使われるということは、市民の税金の負担が大きくなるので、移転はしてほしくない。 ・将来、空港の対応策は、税金をあまり使わなくて良い方法でしてほしい。	1．将来需要への対応方策について ＜対応方策全般に関する意見＞
Eさん ・利便性が良い事が福岡空港の特長と思いますので、利便性は残るように検討してほしい。	・利便性が良い事が福岡空港の特長と思いますので、利便性は残るように検討してほしい。	2．将来対応方策の評価の視点に関する意見
Fさん ・もっとたくさんの人々に空港について、興味や関心を持ってもらえるように働きかけるべきだと思う。PIレポートは、りっぱすぎ（長すぎ）で、最後まで読んでもいまいちわからない点が多い。 ・今の場所での拡張の案に賛成したい。福岡ほど、空港までの便利が良い所はないと思っている。	・もっとたくさんの人々に空港について、興味や関心を持ってもらえるように働きかけるべきだと思う。PIレポートは、りっぱすぎ（長すぎ）で、最後まで読んでもいまいちわからない点が多い。 ・今の場所での拡張の案に賛成したい。福岡ほど、空港までの便利が良い所はないと思っている。	3．PIに関する意見
Gさん ・ステップ4では、福岡空港がもたらす正の効果、負の効果についてしっかり示して欲しいです。曖昧だと何がいいのかよくわかりません。	・ステップ4では、福岡空港がもたらす正の効果、負の効果についてしっかり示して欲しいです。曖昧だと何がいいのかよくわかりません。	4．評価の方法に関する意見

①将来需要への対応方策の検討

主なご意見	件数	割合（%）
将来需要への対応について	2,933	89.6
近隣空港との連携	526	16.1
現空港における滑走路増設	730	22.3
新空港	833	25.4
対応方策全般	613	18.7
その他	231	7.1
将来対応方策の評価の視点に関する意見	161	4.9
PIについて	113	3.5
評価の方法に関する意見	12	0.4
その他	56	1.7
合計	3,275	100.0

②将来対応方策の評価の視点

主なご意見	件数	割合（%）
将来需要への対応について	1,037	38.4
近隣空港との連携	168	6.2
現空港における滑走路増設	197	7.3
新空港	417	15.4
対応方策全般	194	7.2
その他	61	2.3
将来対応方策の評価の視点に関する意見	1,482	54.9
PIについて	94	3.5
評価の方法に関する意見	9	0.3
その他	79	2.9
合計	2,701	100.0

③その他

主なご意見	件数	割合（%）
将来需要への対応について	1,256	75.0
近隣空港との連携	188	11.2
現空港における滑走路増設	187	11.2
新空港	455	27.2
対応方策全般	251	15.0
その他	175	10.5
将来対応方策の評価の視点に関する意見	132	7.9
PIについて	182	10.9
評価の方法に関する意見	6	0.4
その他	98	5.9
合計	1,674	100.0

ご意見（①～③）の合計

主なご意見	件数	割合（%）
将来需要への対応について	5,226	68.3
近隣空港との連携	882	11.5
現空港における滑走路増設	1,114	14.6
新空港	1,705	22.3
対応方策全般	1,058	13.8
その他	467	6.1
将来対応方策の評価の視点に関する意見	1,775	23.2
PIについて	389	5.1
評価の方法に関する意見	27	0.4
その他	233	3.0
合計	7,650	100.0

意見記入はがき等により「将来需要への対応方策の検討」に寄せられたご意見

区分	意見分類			寄せられたご意見
ステップ3	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携方策	1．利用制限型の方策への意見	①国際線の利用制限について 36 件
				● 国際便の移転 ＝ 地域にマイナス、絶対にやってはならない 行政が強制的に路線を「移転」させることはできない。できるのは、福岡空港から「追い出す」ことである。ただし、追い出すためには正当な理由が必要である。追い出した路線を他空港へ「就航させる」ことを強制はできない。他空港に就航するかは、各航空会社の経営判断に依る。福岡空港の国際線旅客の中心は、福岡都市圏住民または福岡都市圏（＋他地域）への来訪者である。北九州空港や佐賀空港では、人口や産業等の重心から離れ、福岡に比べて新幹線や高速道路を整備したところで交通の便が劣るため、福岡空港から国際線を追い出せば、九州に就航する国際便は間違いなく激減する。また、四国や北陸等との国内線ネットワークがなく、将来とも路線が開設されるとは考えにくいため、国内線と国際線との乗り継ぎもほとんど見込めない。 北九州や佐賀に就航するとすれば、今の福岡で1日に複数便就航する高需要路線（ソウル、台北、上海など）だけであろう。なぜなら、福岡で1日1便orそれ以下ということは、福岡でも需要が採算ラインギリギリであることの裏返しであり、需要や利便性の落ちる北九州や佐賀では路線が成立する可能性は極めて低くなる。福岡で採算が取れない路線が他空港で成立するわけがない。 将来的には、グアム、シンガポール、バンコクなど比較的近距離の路線は僅かな可能性があるかも知れないが、ハワイやオセアニアなどの長距離路線は絶望的であろうこのように、九州から直行便で行ける海外の都市は激減し、例えば、シンガポールに行くにはソウルや台北経由で、青島へは上海経由で行かざるを得ないなど、直行便で行けた都市へも乗換が必要となり、目的地までの所要時間が大幅に増え、九州の住民生活や企業活動にとって大きなマイナスとなる。 羽田と成田の関係とは違い、九州の航空市場は首都圏よりはるかに小さい。したがって、海外との航空ネットワークの維持・拡充ができるのは福岡空港だけであり、アクセス交通の整備などを行ったところで磁力の小さい北九州空港・佐賀空港では国際線はソウル便など一部のフィーダー路線以外は飛ばないことは容易に予想でき、これでは、豊かな市民生活や国際競争力の維持・向上、九州の持続的な発展を実現できなくなる。
				国際線のみを佐賀、または北九州に移すことも考えられる。（成田案）
				★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、全く意味が違う。 ★今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。　連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。　しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。　高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？　佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。
				これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。　離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡・九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済・生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡・九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。
				近隣空港との役割分担では、佐賀空港や北九州空港は、東京と成田空港よりも遠くなり困難となっているが、羽田と成田のように、国内線は福岡、国際線は佐賀として対応していけばいいと思います。そのためには、長崎自動車道の佐賀大和インターと、有明海湾岸道路の佐賀空港インター（仮称）を高速道路でつなぐことも必要だと思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港の建設については全くもって反対。一案としては、国際線を北九州空港もしくは佐賀空港へ分散すれば良いのでは。距離があると言っても、成田空港とちがいトランジットでの利用客は少ないので、考慮の必要性なし。ただ年々国際線の便数が減少しているので、ピーク時間帯の混雑解消対策は必要が。現空港の滑走路増設が最適と考える。
					関西と同様に、近隣に佐賀、北九州があり、地上交通の利用による国際線の分散化により需給バランスの調整は可能だと思う。総合的に交通政策の実施が急務であり、航空行政のみの解決は急ぐべきではないと思う。
					候補地の三苫、新宮･志賀島･奈多ゾーン共、沿岸部に玄海国定公園があり、和白干潟に続き又海を埋めるのは如何なものかと思います。さらに周辺各県のことも考えれば「佐賀国際空港」も選択肢の一つではないでしょうか。
					新北九州空港との連携を図って、国際便や地方路線を新北九州空港のみにすれば 今後の需要増加も問題ないと思う。
					国際線は、北九州空港に移せないか？将来の発着枠に対応できるか？
					1,近隣空港との連携について 佐賀空港との連携、特に深夜海外便について共同で受け入れるとかなり海外からの無理な受入れがしやすくなり、近隣空港での需要誘発（交通機関、宿泊etc）される。新たに空港建設の膨大な費用を考えると上記の方が良いと思う。
					･国際線を北九州や佐賀に分散させるのも一方だが、圧倒的に乗客数は福岡が多いのでそれも負担がかかる。
					福岡市を中心とした視点にしか感じ取れなかった。航空機の利用者数が、少子高齢化も含め減少傾向にあるにもかかわらず、発着回数の増加を理由に福岡空港の拡張、新空港建設にしか対応が無い様なものであるとしか言えない。近隣空港との連携は出来ないと否定的な内容のものとしか言いようが無い。市民に課税を強いることになるのは明白である。福岡空港は地下鉄開通後から発展してきているのであれば、近隣空港のアクセス改善による発展がありうる、再度検討も考えなくてはならない。現在の北九州空港利用状況からもアクセスの改善だけでも変化が起きている。B-747の廃止増大からも使用機の小型化は進むので、近隣空港へのシフトは容易と考えられる。また新幹線の開通に伴い、九州管内の航空機移動は減少傾向になる。国際線の発着も24時間体制が必要であり北九州空港への試験的な利用も行うべきだろう。長距離国際線は関空、中部国際空港の利用を強いられるであろう。
					自衛隊、海上保安庁の佐賀空港、北九州空港への移転を考えてはいかがでしょうか？ 佐賀空港、北九州空港との連携が検討対象から外されていますが、空港と博多駅を新幹線で結んでしまえば、30分以内で連絡できると思います。その上で国際線を福岡空港から移転させてはいかがでしょか？
					①現空港はこのままにして国内専用にされたらいいと思います。
					③利用者が少なくて困っている佐賀空港、長崎空港、北九州空港に自衛隊機、貨物機、国際線などを移し、機能分担が図れる。
					新空港を建設するよりは現空港を整理して滑走路等の増設が望ましいのではないか。又は国際線のみ移設する。
					まず現状を考えると福岡空港の拡張や新空港の建設は論外。予算をどうつけるか。むだづかいとしか考えられない。現状の北九州、佐賀をうまく使い、福岡を羽田専用、国内を佐賀、国際を北九州というふうに考えればうまくいくのではないか？
					軍（米、日本）と貨物を近隣へ。それでも不足の場合は外国便を近隣へ！！
					（2）近隣空港との連携対策について、連携方法が甘すぎるのでは？極端な話、「福岡空港は国内線に絞り、新北九州空港は国際線をメインに据える」という発想もなく「根本的解決にはならない」と結論めいた表現をしている。
					前回も提案いたしてましたが、第2滑走路案が浮上しているようで歓迎いたします。中でも西側配置案1が現状を有効に利用されての都市高速の付け替え案を強く望みます。そして、地下鉄の延伸により2つの新駅（博多の森駅、国際線駅）を新設され、自衛隊の芦屋、築城基地への移転と、その近隣住宅買収、又貨物基地は周辺企業移転買収により西側移転、新国内線上りの新設により、例えば千歳、関西、名古屋とかに絞り、残りはこれまで通りの国内線としての使用、又国際線は香港、台湾、上海、韓国とかに絞り、中国、シンガポール、タイ、ベトナム、グアム等は佐賀空港拡張により3000mを2本にして九州国際空港として、鉄道、高速道、一般道のアクセスによる早期実現、また一つの案として、新鳥栖から筑後川沿いへ南下して九州国際空港へ新幹線の新設により都市間の時間短縮、そして北九州までのミニ新幹線を走らせる。又、他の九州各県の国際線は全て廃止にして九州国際空港の一本にして、各県からのアクセスの早期実現を望みます。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					これだけのお金をかけて、人工動態が福岡にどれだけあるのかわからないので、福岡空港保存して、現在のままで補修していく。佐賀空港の利用をする。 福岡空港国際線廃止。他に国際線をもっていく。
					・新北に国際線を利用するのがいいのでは。
					北九州空港が24時間なので国際線とし、福岡空港を国内線にしたら良いと思う。しょうしかでせいさんねんれいじんこう2007年8300万人、2055年4595万人に低下するのに、新空港を作り海を埋め立て、環境破壊につながることでもあるし、借金ばかり増やして子供や孫につけを残したくありません。
					福岡には空港が2つもあるので、福岡空港を国内専用、北九州空港を国際線にするのが良いと思う。 先日新聞で福岡県は債権団体になるとか？ 少子化で生産年齢人口は2007年8,300万人、2055年4,595万人に低下するそうです。そんな時に借金して、新空港又滑走路増設とかいって、20年～30年先借金を返せるか？子や孫に借金のつけを残したくありません。
					新北九州空港の対応を強化して、国際線、国内線の増便は北九州で行い、福岡空港は新設せずに進めるのはいかがなものでしょうか。
					現空港での対応を望む。 国際線を佐賀空港に移せば、国内線需要に対応できるのでは。
					現空港は博多駅から数分と非常にアクセスの良い空港であるので、需要の多い東京、名古屋、大阪等の路線に特化させて国際線も近くのみとして、長距離路線はまず佐賀・北九州等の近隣空港で対応して様子を見ながら新空港を考えていけば良い。新空港ができても、現空港は東京、大阪、名古屋便の空港として残してはどうか。
					近隣空港との連携が対応方策となり得ないという意見は疑問がある。世界各国では国際空港と国内空港を分けて運営しているし、佐賀空港など利用人員が伸び悩んでいることを考えれば、佐賀国際空港、福岡国内空港と分けて考えるか、または北九州空港を国際空港とする案もあってしかるべき。新空港を作る莫大な費用を考えると、現空港の滑走路増設が一番良いのではないか。日本国内すでに関西、中部、成田と3箇所ハブ空港があるので、これ以上税金お無駄使いはやめること。 新空港増設も仕方ないかもしれませんが、その場合は貨物機や国際線の移行で、現行の国内便は利便性や地下鉄の便も考えて現状の場所がいいと思います。
					北九州、佐賀、福岡空港の連携を重視すべし。 九州の人々が関空、成田から海外に飛ばなくとも、北九州を拡大して西日本の国際空港とすること可。
					福岡空港と北九州空港のペアハブ空港構想は無理ですか？北九州空港は深夜・早朝便も可能な24時間の海上空港だから、旅客・貨物便ともに国際線も含めた、福岡県近隣地域の航空ニーズに応じた機能分担を検討してもよいのでは？
					佐賀空港等は搭乗率が低くて県が補助をしてるとか、国際便とか、荷物便等振り分けをしたら良い。 交通アクセスをもう一度考えるべき。
					・現空港は街中にあるからこそ便利で利用者も多い。しかし他所に移転すれば不便になり、当然他の近隣空港に利用客は散ってしまう。それなら最初から近隣空港へのアクセスを良くし、もっと活用することが現福岡空港の負担を減らし、福岡市民や九州全体の利用者のためになる。 ・外国からの客はいずれもバスで九州全域へ散ってゆく訳で、何も空港が福岡である必要は全くなく、貨物ならなおさらである。 ・国際線と国内線の乗り換えも1時間程度なら珍しいことではない。 ・これ以上新空港に固執することは、それ自体税金の無駄遣いの何ものでもない。これまでの関わりや個人的利害を勇断をもって断ち、近隣の活用と国際空港化に方向転換するのが行政としての務めである。（福岡市や県及び一部の福岡市民、業者の利害だけを考えるのは県民にとって百害あって一利もない。） ・結論、納税者としては、新空港建設は絶対反対。便利な福岡空港は国内線専用としたらよい。以上。
					北九州空港は深夜・早朝便も可能な24時間の海上空港であり、旅客・貨物便とも国際線を含めた福岡県近隣地域の航空ニーズに応じた機能分担をしっかりと検討すべき。
					費用の問題などがあると思いますが、国内線と国際線を別にしてみたらどうでしょうか。例えば、現福岡空港が国内線、北九州空港や新福岡空港を国際線ということです。
					国際線を北九州空港、佐賀空港にもっていく。 国内線は利便性、ＪＲとの競合を考えると、北九州・佐賀にもっていくのは難しいが、国際線は福岡からでなくても構わない。 北九州空港、佐賀空港へのアクセスをもっとよくすることが条件ではあるが、東京においてあんなに遠い成田空港から国際線を飛ばしている。博多から北九州・佐賀の方が都23区内から成田行くより近い。実現するにあたっての費用面でも安くすむと思う。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				②貨物、離島便等の利用制限について 23 件

● 離島便の移転 ＝ 地域にマイナス、絶対にやってはならない　　国際線同様、移転させる正当な理由が必要である。島民の生活や観光の振興を考慮すると、極めて冷酷な策と言える。離島の住民は、北九州や佐賀にはほとんど用はないだろう。観光については、最も人口の多い福岡都市圏からの観光客の減少にとどまらず、中部→福岡→五島、伊丹→福岡→天草など、全国各地から福岡で乗り換えて離島へ向かう観光客も若干名いると考えられるため、交通利便性の低下は観光の不振にも繋がると予想される。

● 貨物専用便の移転 ＝ 混雑緩和効果はなく、無意味　　貨物専用便は深夜の発着が有利であるため、そもそも定期便は福岡空港に就航していない。北九州、佐賀には既に就航しているので、現状と変わらず混雑緩和効果はゼロである。航空貨物需要の重心に最も近い福岡空港に就航できるのならば、物流の全体最適化に繋がり、九州の競争力向上や物価の安定等により、市民生活がより豊かになることが期待できるのは言うまでもない。

● 不定期便の移転 ＝ 混雑緩和効果は小さく、無意味　　現在でも定期便の合間を縫って運行されているので、その混雑緩和効果は小さいだろう。就航が難しい場合は、自然と他に移るだろうし、今でもそのような状況があると思う。

★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、全く意味が違う。
★今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。　連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。　しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。　高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？　佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。
これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。　離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡・九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済・生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。
貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡・九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。

新北九州空港との連携を図って、国際便や地方路線を新北九州空港のみにすれば 今後の需要増加も問題ないと思う。

佐賀空港はほとんど利用されていないので貨物専用の空港にしてはいかが！！

最初から結論ありきで、証拠を残すための意見集めなのが見えている……と感じてしまいますが……。
連携…①小倉駅⇔北九州空港に高規格鉄道（新幹線）を敷設すれば博多駅から30分で北九州空港を利用できる。
②両空港の特徴を生かせば、北九州は貨物重点、福岡は旅客重点で両空港が一つになりハブ空港としても十分使えるのではなかろうか。

需要が益々伸びる中で現在の場所では対応不可、若しくはすぐ限界になる。
貨物輸送などは佐賀や北九州は分離、分担させても良いのではないか？九州からも外国へ出入りできる本格的な規模にし、内陸の交通手段を新幹線や高速道路でスピードアップを図り、九州のハブ空港として活用する。それにかなう条件を備えた空港にしては？

福岡空港の利便性を失いたくはありません。実家が遠いので、よく空港を利用するからです。西側配置（300m）と同時に交通の充実により近隣空港へ貨物をまかせるなどして、現空港を活かして欲しい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					③利用者が少なくて困っている佐賀空港、長崎空港、北九州空港に自衛隊機、貨物機、国際線などを移し、機能分担が図れる。
					軍（米、日本）と貨物を近隣へ。それでも不足の場合は外国便を近隣へ！！
					③将来需要は貨物と乗客の区分が定かでない。貨物や自衛隊の分は他空港でも可では？
					・貨物便を新北、佐賀で飛ばす。
					現空港は博多駅から数分と非常にアクセスの良い空港であるので、需要の多い東京、名古屋、大阪等の路線に特化させて国際線も近くのみとして、長距離路線はまず佐賀・北九州等の近隣空港で対応して様子を見ながら新空港を考えていけば良い。新空港ができても、現空港は東京、大阪、名古屋便の空港として残してはどうか。
					(2)物の輸送は、北九州空港（or佐賀空港）の24H空港か工場などが近くにあるところを利用する（そもそもそれが目的で新設したと考えています）。
					新空港増設も仕方ないかもしれませんが、その場合は貨物機や国際線の移行で、現行の国内便は利便性や地下鉄の便も考えて現状の場所がいいと思います。
					旅客便については近隣空港との連携は不要と思います。貨物や軍用に関しては全て北九州や佐賀へ移すのがよいかと思います。それにより空いたスペースを旅客向けに使うことで福岡空港のターミナル敷地に充てることができるかと思います。
					地下鉄の赤字を考えずに移転策を展開してはいけない。移転すれば福岡空港の良さは失われる。貨物は北九州空港の24時間対応にまかせれば良い。貨物はつかれないし、しゃべらない。
					福岡空港と北九州空港のペアハブ空港構想は無理ですか？北九州空港は深夜・早朝便も可能な24時間の海上空港だから、旅客・貨物便ともに国際線も含めた、福岡県近隣地域の航空ニーズに応じた機能分担を検討してもよいのでは？
					佐賀空港等は搭乗率が低くて県が補助をしてるとか、国際便とか、荷物便等振り分けをしたら良い。 交通アクセスをもう一度考えるべき。
					・現空港は街中にあるからこそ便利で利用者も多い。しかし他所に移転すれば不便になり、当然他の近隣空港に利用客は散ってしまう。それなら最初から近隣空港へのアクセスを良くし、もっと活用することが現福岡空港の負担を減らし、福岡市民や九州全体の利用者のためになる。 ・外国からの客はいずれもバスで九州全域へ散ってゆく訳で、何も空港が福岡である必要は全くなく、貨物ならなおさらである。 ・国際線と国内線の乗り換えも1時間程度なら珍しいことではない。 ・これ以上新空港に固執することは、それ自体税金の無駄遣いの何ものでもない。これまでの関わりや個人的利害を勇断をもって断ち、近隣の活用と国際空港化に方向転換するのが行政としての務めである。（福岡市や県及び一部の福岡市民、業者の利害だけを考えるのは県民にとって百害あって一利もない。） ・結論、納税者としては、新空港建設は絶対反対。便利な福岡空港は国内線専用としたらよい。以上。
					北九州空港は深夜・早朝便も可能な24時間の海上空港であり、旅客・貨物便とも国際線を含めた福岡県近隣地域の航空ニーズに応じた機能分担をしっかりと検討すべき。
					福岡県内に福岡空港と北九州空港がある。旅客用は福岡空港で、旅客・貨物は北九州空港という風に利用し、福岡空港は基本的に板付のまま拡張する方が利用者にとっても安全面でも良いのではないか。（立地・交通の便）新しく移転するにはコストもかかり、海上空港となると、風等の気象の問題で離発着できないことが増えるのではないか。
				③自衛隊等の利用制限について 5 件	
					● 自衛隊・米軍の移転 ＝ 混雑緩和効果は小さいが、実施すべき　削減される年間発着回数は小さいだろうが、相手が民間企業ではなく、行政機関の間での協議となるので、実現の可能性はあるだろうし、当面の混雑緩和策としては有効と考えられる。 移転すれば、滑走路増設の場合、自衛隊・米軍の必要面積分の用地拡張が不要となり、事業費削減が可能となる。また、新空港となっても、今の空港に残留すると借地料＋環境対策費で年間１００億円超の負担が防衛省に移るが、そんな予算は財務省主計官が認めないだろうから、出て行かざるを得ないだろうし、自衛隊・米軍分の造成費が不要となる。 これらを考慮すれば、今のうちから移転を検討するのは有意義である。滑走路増設、新空港建設いずれの場合でも、自衛隊・米国の利用に係る費用を、防衛費からではなく空港整備特別会計から支出するのは、理にかなっていないとも思える。 北九州空港や佐賀空港への移転は、空港がガラガラで、騒音の影響もなく、いくらでも演習ができることがメリットである。特に、佐賀は国際的知名度がゼロに近いため、某国の将軍様に狙われる可能性が低いことも防衛上のメリットである。春日駐屯地の土地を売れば相当な金額になり、移転費用は賄えることも考えられ、過疎化した移転先空港周辺地域の活性化も期待できる。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					自衛隊、海上保安庁の佐賀空港、北九州空港への移転を考えてはいかがでしょうか？ 佐賀空港、北九州空港との連携が検討対象から外されていますが、空港と博多駅を新幹線で結んでしまえば、30分以内で連絡できると思います。その上で国際線を福岡空港から移転させてはいかがでしょか？
					③利用者が少なくて困っている佐賀空港、長崎空港、北九州空港に自衛隊機、貨物機、国際線などを移し、機能分担が図れる。
					軍（米、日本）と貨物を近隣へ。それでも不足の場合は外国便を近隣へ！！
					③将来需要は貨物と乗客の区分が定かでない。貨物や自衛隊の分は他空港でも可では？
			2．需要誘発型の方策への意見		①空港へのアクセス向上について 100 件
					● 空港アクセス鉄道の整備 ＝ 混雑緩和効果は小さく、実現性に乏しい 北九州空港または佐賀空港へのアクセス鉄道は採算が取れないであろうことは言うまでもない。両空港周辺の人口や集客力そのものが小さいため、アクセス鉄道を整備したところでサービスの受け手が少なく、福岡空港の潜在的な需要を分散させる効果など大きくない。北九州市などが、どうしても必要と主張するのなら、市単独で、勝手にやればよい。
					滑走路が混雑するのであれば佐賀空港との連携（佐賀空港から柳川までのシャトルバスを運行しそこから鉄道で福岡入りするルートを創るなど。）をとるなど。
					近隣空港との役割分担では、佐賀空港や北九州空港は、東京と成田空港よりも遠くなり困難となっているが、羽田と成田のように、国内線は福岡、国際線は佐賀として対応していけばいいと思います。そのためには、長崎自動車道の佐賀大和インターと、有明海湾岸道路の佐賀空港インター（仮称）を高速道路でつなぐことも必要だと思います。
					【北九州空港アクセス鉄道の試算（現況ケース）】 ◎試算条件・旅客数：１２７万人／年（開港初年度と同じ）・アクセス鉄道分担率：３０％ （福岡空港国内線約５０％、羽田約６０％、成田・関西・中部・新千歳約４０％、宮崎２０％以下） ◎試算結果・北九州空港駅の1日の乗降客数： （１２７万人／年）÷（３６５日／年）×（３０％）＝ １０４４人／日 従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約１５００人／日 （廃止された西鉄宮地岳線の終着駅＝津屋崎駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人） 【北九州空港アクセス鉄道の試算（絶対にありえない超過大な旅客数ケース）】 ◎前提条件・国内線旅客数：３５０万人／年 （開港初年度の約3倍、将来予測値とほぼ同じ）・国際線旅客数：２５０万人／年 （福岡の国際線全旅客を移管と妄想）・アクセス鉄道分担率：３０％ ◎試算結果・北九州空港駅の1日の乗降客数： （３５０＋２５０万人／年）÷（３６５日／年）×（３０％）＝ ４９３２人／日 従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約６０００人／日 （非電化単線赤字ローカル線であるＪＲ香椎線の終着駅＝宇美駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人） これじゃムリですね。
					「近隣空港との連携」について興味深く読ませて頂きました。福岡空港は市街地から近いため利便性は高いですが、近隣空港での需要誘発型での連携を目指してほしいと考えます。佐賀～福岡～北九州間のシャトルバス、鉄道運行により、福岡空港の負荷も減るのではないでしょうか？
					基本的に現空港の維持、佐賀空港、北九州空港への交通インフラを増強し両空港への利用を増加する事。それ以上の利用増加の場合現空港両側への滑走路の増設。ターミナルビルは地下にして土地の効率化を図る。 現空港の利便性は最高！これは維持すべきである。
					「近隣空港との連携」を切り捨てたのは疑問。 高速鉄道（新幹線）建設等によるアクセス改善について充分議論したのだろうか？ 初めから「新空港」との結論ありきではないのか？
					【北九州空港アクセス鉄道の試算（現況ケース）】 ◎試算条件 ・旅客数：１２７万人／年（開港初年度と同じ） ・アクセス鉄道分担率：３０％（福岡空港国内線約５０％、羽田約６０％、成田・関西・中部・新千歳約４０％、宮崎２０％以下） ◎試算結果 ・北九州空港駅の1日の乗降客数：（１２７万人／年）÷（３６５日／年）×（３０％）＝ １０４４人／日 従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約１５００人／日（廃止された西鉄宮地岳線の終着駅＝津屋崎駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人） 【北九州空港アクセス鉄道の試算（絶対にありえない超過大な旅客数ケース）】 ◎前提条件 ・国内線旅客数：３５０万人／年（開港初年度の約3倍、将来予測値とほぼ同じ） ・国際線旅客数：２５０万人／年（福岡の国際線全旅客を移管と妄想） ・アクセス鉄道分担率：３０％ ◎試算結果 ・北九州空港駅の1日の乗降客数：（３５０＋２５０万人／年）÷（３６５日／年）×（３０％）＝ ４９３２人／日 従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約６０００人／日（非電化単線赤字ローカル線であるＪＲ香椎線の終着駅＝宇美駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人） 【北九州都市モノレール】 建設期間：S53～S60 路線延長：8.4km（12駅） 建設費：３３５億円 （延伸分） 建設期間：H7～H9 路線延長：0.4km（1駅） 建設費：１０５億円 利用者数：約3万人/日 結果＝「債務超過」 【新北九州空港アクセス鉄道】 建設費：６００～１０００億円 利用者数：（現況ケース）１５００人/日＋α （ありえない超過大なケース）６０００人/日＋α 結果＝「採算が確保できる」？？？？？（意味不明、採算が確保できるわけがない）

区分	意見分類				寄せられたご意見
					私は、まず第一に、佐賀空港、北九州空港との機能分散･相互調整、および空港までの地域ごとのアクセス改善が最も現実性がある必要と感じます。私は筑後地区在住ですが、便数の多さ、実勢価格の安さ、アクセスの面からほとんど福岡空港を利用します。筑後地区から、福岡空港だけでなく、佐賀空港への空港バス路線が増えればと思います。第一の分散で不充分ならば、新滑走路建設は、3号線を動かす必要があるものの、最小限の費用投入で済みそうな西側増設第3案がいいと思います。それから、もし、新空港建設となる場合、人工島アイランドシティに移転させるという案を提案したいと思います。アイランドシティは、巨費を投じながら、また、自然環境を犠牲にしながら、結果的に有効活用されていない。アイランドシティを新空港に出来ないだろうかと考えます。
					対応方策の検討について、①近隣空港との提携は、福他空港への移動手段は、バス路線設置、鉄道の整備、自家用車利用、について現実的な数字を示してもらいたい。
					佐賀、北九州と福岡空港のハブ空港として活用すると今まで掲げてきたと思いますが、具体的には空港間の利用機関がしっかり整備されていない気がします。今後は 1　空港間の連絡（ノンストップ）バス（私鉄会社等利用）を運行するなど陸上輸送面を強化する。 2　ＪＲと共同して新たに路線を設け空港間の利便性向上を図る。 3　1もしくは2が実現すれば、佐賀と北九州に便を振り分け福岡空港の便数を減便す ることが可能になる。 因みに北九州空港は今後ＪＲの乗り入れが実現しそうなので、これが実現すればその路線から分岐で福岡空港路線を建設可能だと思うし、工事にかかる雇用についてもある程度よくなるのでは？
					福岡空港の便利さは日本一だと思う。地下鉄で行ける空港はすばらしい。ただ、福岡空港に集中しすぎ。東京行･大阪行はたくさんありすぎて空席が目立つしもったいない。他の空港にもっと分担してもいい。そのためには空港までの交通手段（バス･電車）をもっと整備しないと不便で行きたくない。新しい空港や滑走路なんて必要ない。現在あるものを最大限に使えばよい。
					最初から結論ありきで、証拠を残すための意見集めなのが見えている……と感じてしまいますが……。 連携…①小倉駅⇔北九州空港に高規格鉄道（新幹線）を敷設すれば博多駅から30分で北九州空港を利用できる。 ②両空港の特徴を生かせば、北九州は貨物重点、福岡は旅客重点で両空港が一つになりハブ空港としても十分使えるのではなかろうか。
					近隣空港と連携して地方路線を北九州空港に乗り入れてほしい。空港間バスも増便してほしい。例として福岡空港⇔北九州空港etc
					近隣空港（北九州･佐賀）をもっと活用できるように、よく案を考えてほしい。特に、佐賀空港は、広大な土地がありさらに拡大が容易だと思う。福岡県、長崎県と有明海を挟んで熊本県があるので、福岡空港よりも九州広域の需要を受け入れられると思う。道路を通すとか、海を使うとか、佐賀空港とのアクセスをもっと良くすれば、人はそちらに流れるのでは。
					福岡市を中心とした視点にしか感じ取れなかった。航空機の利用者数が、少子高齢化も含め減少傾向にあるにもかかわらず、発着回数の増加を理由に福岡空港の拡張、新空港建設にしか対応が無い様なものであるとしか言えない。近隣空港との連携は出来ないと否定的な内容のものとしか言いようが無い。市民に課税を強いることになるのは明白である。福岡空港は地下鉄開通後から発展してきているのであれば、近隣空港のアクセス改善による発展がありうる、再度検討も考えなくてはならない。現在の北九州空港利用状況からもアクセスの改善だけでも変化が起きている。B-747の廃止増大からも使用機の小型化は進むので、近隣空港へのシフトは容易と考えられる。また新幹線の開通に伴い、九州管内の航空機移動は減少傾向になる。国際線の発着も24時間体制が必要であり北九州空港への試験的な利用も行うべきだろう。長距離国際線は関空、中部国際空港の利用を強いられるであろう。
					自衛隊、海上保安庁の佐賀空港、北九州空港への移転を考えてはいかがでしょうか？ 佐賀空港、北九州空港との連携が検討対象から外されていますが、空港と博多駅を新幹線で結んでしまえば、30分以内で連絡できると思います。その上で国際線を福岡空港から移転させてはいかがでしょか？
					･北九州や佐賀を利用すれば良い。新幹線利用すれば支障はない。
					需要が益々伸びる中で現在の場所では対応不可、若しくはすぐ限界になる。 貨物輸送などは佐賀や北九州は分離、分担させても良いのではないか？九州からも外国へ出入りできる本格的な規模にし、内陸の交通手段を新幹線や高速道路でスピードアップを図り、九州のハブ空港として活用する。それにかなう条件を備えた空港にしては？
					マイナー路線の削減など。 近隣空港へのアクセス改善を考える。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					私の住んでいる北九州市に新しい空港が出来、振り分けをすれば福岡空港の渋滞緩和が出来るのではないか。同じ福岡県に立派な国際空港二ヶ所もあるのに、税金の無駄遣いのなにものでもないと思います。とくに全国的に赤字都市が増えている昨今、補修で済むものに多額の予算を使うのは如何なものかと思う。聞くところによると、新空港を作るのに数千億円かかるそうですが、新北九州空港へのアクセス・ＪＲの延長は600億円位で出来るのであれば、時間にして20～30分の負担であれば24時間空港の利便があるので有効に使えると思う。もっと国民、県民、市民のことを考えていかに税金の無駄遣いをしないかという事を考えてほしい。新空港絶対反対！
					北九州空港アクセス鉄道や佐賀空港アクセス鉄道は、宮崎空港アクセス鉄道や仙台空港アクセス鉄道の事例と比べて条件悪過ぎて全く採算は合わないと思います。近隣空港との連携策だけで福岡空港の需要増加に対応することは不可能です。
					新規の開設より、近隣空港との連携が望ましいと思う。省燃費小型機の活用（環境への低負荷）、ジャストタイムの運行（多種多様な需要への対応）、移動時間の短縮（近隣空港の活用）などが理由である。
					近隣空港との連携策は需要の増加に対応できないし空港アクセス鉄道を造っても採算は合わないと思います。しかし、抜本的対応策である滑走路の増設や新空港を建設することになったとしてもその前に福岡空港は満杯状態になります。何らかの福岡空港の有効活用方策を行ったとしてもすぐに満杯になるでしょう。そこで、北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備してはどうでしょうか？福岡空港調査連絡調整会議では、北九州空港アクセス鉄道の採算は合わないと考えていますが、北九州市の調査では採算が合う場合もあるとのことですので、北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備すれば採算が合う可能性も高くなると考えられます。何らかの福岡空港の有効活用方策を行いつつ並行して北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備すれば、福岡空港の滑走路の増設や新空港を建設するまでは何とか対応できるのではないでしょうか？
					福岡空港PIステップ3詳細版を読んでの感想は、今回の案はどれも無理だと思いました。現状のままや福岡空港の有効活用方策では全く需要に対応できないです。近隣空港との連携策では需要逼迫緩和効果はほとんど期待できないし空港アクセス鉄道の採算は全く合わないと思います。
					北九州、佐賀空港へのアクセスをもっと整備し、福岡空港は移転すべきでない。
					近隣空港との連携策として新北九州空港は対象になり得ない（利用制限型・需要誘発型）と否定されているが、この結論を出した資料に不備な物が見られ、当日（9月25日）一部は指摘しました。2年もかけて調査しているに、大切な所が欠けている。 ①福岡・北九州（旧）、佐賀3空港利用者の分布は平成15年の物である。 ②新北九州空港は開港前にSKYMARK社が定期便開設を申請したが却下された（利用者減）。 ③都市中心駅から空港までの距離比較の博多駅-新北九州空港82ｋｍとあるが、八木山バイパスは庄内から田川に向かって工事中であり、来年度は使用可能見込みであり、これが田川市まで延長使用出来れば、82ｋｍは大幅に短縮出来る筈です。5～10年先を目指しての計画であれば、当然これらの事は把握して資料提出すべきと思うが、これらの不充分な資料を元にして、近隣空港は対象から除外したのであれば再検討をお願いします。
					北九州空港の有効利用をもっと真剣に検討すべきである。（博多駅から北九州空港への新幹線導入等）
					②北九州空港との連携については「距離が遠い」「航空会社が希望しない」とのことであったが、現在の距離感を縮める方策（新幹線等）についても検証すべきである。
					近隣の空港までのアクセスが不便。佐賀空港は便が少ないので、変更の時福岡空港まで行かなくてはいけないので、不便を感じるので佐賀からは乗らない。
					福岡空港→分散（佐賀、新北九州） →・リムジンバス等の検討
					2025年以降は福岡都市圏でも人口減社会に突入する。しかも超高齢化社会。もちろん都市圏外の九州では超高齢化、人口大幅減。人口問題研究所の予測によると2030年から2050年までの間に生産年齢人口が3分の2になるという予測もある。新空港などの方策を講じても、20年近くを要し、完成は2025～2030年。どれだけ活用されるというのか？また、アクセス鉄道などは採算が合わず、高い運賃や税金からの赤字補填が考えられる。いいことなし。やるとすれば工期も工費も短い拡張西側案にすべき。それも福岡空港が中小型機中心の空港であることを考え、滑走路長は2000～2200m程度でよい。
					③そうなると、佐賀や北九州空港を利用するのがいいと思いますが、直通でなるべく短時間で福岡空港からも乗り継ぎしやすいアクセス方法を考えてはどうでしょうか。新幹線だと博多－小倉間20分で行けるくらいですから。
					①近隣空港との連携 佐賀空港のダイヤの充実（東京、大阪便）のため交通路の整備、西鉄電車路線の延伸、高速道路よりの延伸等で福岡県南北部、熊本、佐賀の需要増加を図る。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					③現佐賀空港の西側に1000～1500m拡張して、これを九州国際空港専用として福岡空港は佐賀の人も利用できるよう交通路を整備して国内線専用としてほしい。2年後には九州新幹線も前面開通となる見通しですので、新幹線筑後駅と佐賀空港間にモノレールを新設すればアクセスは完璧とみなします。
					新北九州空港であるが、高速道のインターチェンジも近くにある。また、小倉・博多間には新幹線もある。これら既存の施設をうまく活用すれば、交通の利便性においては、たとえば、新宮沖に新空港を建設した場合と大差がないのではないか（推定で、2倍は変わらないと思われる）。何しろ、現在の福岡空港は利便性が良すぎるので、どこに新空港を作ったとしても、絶対に現在よりアクセスは悪くなり、なにがしかの客の不満は必ず出るはずである。 しかし、現在の福岡空港では、市街地に飛行機が墜落し、大事故となる可能性があるため、行政としては何らかの手を打つ必要があることは理解できる。
					前回も提案いたしてましたが、第2滑走路案が浮上しているようで歓迎いたします。中でも西側配置案1が現状を有効に利用されての都市高速の付け替え案を強く望みます。そして、地下鉄の延伸により2つの新駅（博多の森駅、国際線駅）を新設され、自衛隊の芦屋、築城基地への移転と、その近隣住宅買収、又貨物基地は周辺企業移転買収により西側移転、新国内線上りの新設により、例えば千歳、関西、名古屋とかに絞り、残りはこれまで通りの国内線としての使用、又国際線は香港、台湾、上海、韓国とかに絞り、中国、シンガポール、タイ、ベトナム、グアム等は佐賀空港拡張により3000mを2本にして九州国際空港として、鉄道、高速道、一般道のアクセスによる早期実現、また一つの案として、新鳥栖から筑後川沿いへ南下して九州国際空港へ新幹線の新設により都市間の時間短縮、そして北九州までのミニ新幹線を走らせる。又、他の九州各県の国際線は全て廃止にして九州国際空港の一本にして、各県からのアクセスの早期実現を望みます。
					既に海上空港を作る為の説明会で、その魂胆が明らかに見え隠れしており、近隣空港との連携策はいい加減にしか検討されていないのは残念です。例えば、小倉⇔北九州空港に新幹線をつければ、博多⇔北九州空港は30分の距離、更に福岡空港と北九州空港をつなげば、国内と国際線の乗り継ぎは35分で両空港が使える。
					佐賀の利用しやすく。
					少子化時代、新空港の必要性はいらない。佐賀空港の活用を！福岡⇔佐賀空港をモノレール等で連絡すれば良い。佐賀空港は環境が良い。
					近隣の空港との関係はとても賛成です。そのアクセス方法としてのバスの使用はとても大切だと思いました。
					北九州・佐賀空港はかなり利用者が少ないみたいなので、この2つの空港と連携すればいいと思う。久留米に住んでるので、佐賀空港から乗ってもかなわないと思う。ただし、バスが出ているならば、あと、少し航空運賃が安くなれば…。
					始めに新空港建設の姿勢が見られ、ここに大いに問題があります。現在の国、自治体の財政事情や貴重な福岡県の自然環境を考えた場合、新北九州空港や佐賀空港の活用がよいと思います。福岡市の方が現福岡空港を利用する比率が高いというのは話しになりません。他地域の方はとても不便でもそこを使うしかなかったか、新幹線等の鉄道の方が便利で安心だったからです。 福岡-北九州間はJR,, バス利用に、北九州空港の陸域の交通アクセスの充実を図ればさほど福岡市の方も不便とは思われません。海域を埋立（沿岸部）は工事費（補償費）など後々まで県民への負担を増やします。
					近隣空港へのアクセス案 ①（鉄道） 北九州空港→（専用線新設）→小倉→（新幹線）→博多 佐賀空港→（モノレール新設）→新幹線舟小屋（羽犬塚？）→（新幹線）→博多 ②（道路） 北九州空港→(高速道新設）→高速九州道（小倉JCT)→福岡 佐賀空港→（高速道新設）→高速九州道（八女付近）→福岡
					近隣連携って、誰かが遠い空港を利用してくれるのでしょうか？アクセス向上させてもあまり効果なさそうですね。
					作った以上は新北九州空港も活用する必要がある。また、博多港（国際ターミナル）を活用して船便での移動等も考慮し、両施設の公共交通機関を整備すれば、現在の福岡空港の多少の拡張で対応可能ではないだろうか。
					案の中に「近隣空港との連携」とありましたが、混雑しているからとはいえ、近隣空港へ分散したら、逆に交通の便が悪くなることもあると思うし、少し難しいことだとは思う。
					・福岡空港から北九州空港へのチャーターバスを作り、北九州空港の便を多くし、人の数を分散させる。
					・佐賀空港を発展させ、佐賀空港まで行きやすい交通整備をして利用客を増やし、福岡空港の負担を減らす。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					近隣空港（特に北九州空港）との連携策を簡単に切り捨てているが、様々なアクセスの改善等により乗降客数は大幅に増える可能性が高く、また現空港の改善、新空港設置にしても10年間は必ずかかり、この間の需要対策が何も考えられないのは不都合。
					・近隣空港と連携すべく必要なインフラを整備する。
					近隣空港との連携案について。例えば各空港への交通の便を良くするなどの話もありましたが、空港に程近いところからならまだしも、結局市外の人間などはその交通手段を使うまでの道のりが不便であれば、何の解決にもならないと思うのです。そうなるとかなりの範囲で交通の便を整えなければならなくなったりするし、あまり生産的とは思えないのですが…。どちらにしてもお金と時間がかかるなら長い目で見て必ず良い結果につながると思うので中途半端なものを作るのではなく、しばらくはこれで大丈夫！と思えるものを作ってもらいたいと思います。どちらかといえば新空港を作る方が良いような感じもしましたが…。難しい問題です。
					近隣空港との連携策は無理だと思います。福岡空港は、博多駅から地下鉄で5分、天神駅から11分。北九州空港は、小倉駅からバスで35分。佐賀空港は、佐賀駅からバスで35分。この時点で福岡空港と比べてアクセスが極めて悪いことが分かりますが、近隣空港との連携をする場合博多駅から小倉駅または佐賀駅までの時間も加算されることになり さらにアクセスが悪くなります。
					北九州市のHPにある新北九州空港アクセス鉄道構想の内容はひどすぎる。 ①在来線新門司ルート16.6㎞を10分で走破するには評定速度100㎞。これに対応できる普通車両はJR九州にはない。 ②単線で10分なら行き違いは無理で、1編成での運行となるが、これだと1時間に2往復（30分毎）しか本数がない。 ③中間部に交換施設を設けて行き違いさせると、所要時間が2～3分延びる。よって、・所要10分・1時間4往復は並び立たず、・所要13分・1時間3往復が現実的。さもなくば、単線では無理であり事業費が増える。
					長期将来的には国内における需要はそれほど伸びないと思うが、福岡周辺地域においては今後ますます経済活動が進展する中国、インド、その他のアジア及び中東地域との交流が増大するものと期待されるため、福岡空港の抜本的な拡大等が望まれるが、海域の埋め立てによる新空港の設置は経費が大きすぎると考える。終日活用、周域からの利便性等多角的視点から、佐賀、北九州空港との連関性をもっと考慮すべきでは。例えば、国際便は北九州、物資は佐賀等のように機能分担を行い、両空港と福岡都市圏との交通網を本格的に考えること。現在でも、北九州空港の深夜便はこちらに着いた後の交通網が不整備と聞く。モノレール、高速鉄道の整備等が必要。
					・現空港と北九州、佐賀の両空港の既設のインフラストックはどの程度評価するのか！きめ細やかな活用等（機能分担）、高速道路網等とのリンクを！（貨物便は24時間可能な北九州空港への集中等の論議）
					・北九州へは行けない。
					・福岡空港から近隣空港までの距離は近い。それに高速の乗り継ぎで時間的に速くつく。そして博多駅からの距離ではなく、小倉駅や佐賀駅からの距離で説明すべきだ。
					需要が伸びる事は明白ですし、九州の活性化には必要な事だと思います。今回のP13の内容で、一点気になったのは「新空港、新滑走路増設」という視点でしか、可能性が描かれていない事です。近隣空港との連携が、冒頭から否定で入ってますので、個人的な意見としては非常に政治的背景を感じざるを得ません。 九州地区の良い部分として、近隣に多くの空港が存在する事です。首都圏は、羽田、成田の2箇所しかありません。 せっかくの素晴らしい地域特性を、全く活かせていない気がします。 福岡空港の発着枠を、近隣空港へ振り分けする事を推奨します。 理由としては、近隣都市が恩恵を受けて更に発展する事が期待出来るからです。 同時に、各空港間の交通の利便性を追求する必要が生じますが、現状はバス及び鉄道といった「陸路」のみです。 ここに、「空路」という選択肢は考えられないでしょうか。首都圏では、空港までのアクセスのひとつとして「ヘリコプター」が活用されています。九州の空に、渋滞（特にヘリ）はないと思われます。空港内ねの離発着ですが、特に滑走路は必要とせず、30m四方の離発着空間と国土交通省の許認可があれば、簡単に整備できる路線だと考えます。 コスト的な部分に関しても、福岡空港へ離発着している各航空会社の出資及び運営を望みます。それにより、利用者へのメリットが飛躍的に増えるはずです。 近隣空港への発着枠振り分けは、航空会社の利益が先ずは重視されるはずです。そういった既得権などに縛られないよう、もっと柔軟な発想を持って調査に当たって頂きたいと思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					1　近隣空港との連携について 　近隣空港との連携が非常に現実的でないことが分かった。佐賀空港、北九州空港への現状のアクセスでは、年間数百万人の移動は難しいと思う。仮に、アクセスを整備するのであれば、それは鉄軌道が主となると思うが、事業費規模と効果を考えると、実現は難しいのではないか。　私自身、福岡市に在住しており、仮に現在の福岡空港乗り入れの国際線が、北九州空港へ振り分けられた場合、成田もしくは仁川空港経由での旅行が中心になると思う。両空港であれば、乗り入れ航空会社も多く、適正な競争により航空券価格の低減が期待できる。しかし、北九州空港に現在の福岡空港乗り入れ路線が移転しても「利用者の減少→価格の高止まり→減便」といった悪循環になるのではないかと思う。また、親類は九州各県に居住しているが、アジア方面に向かう際、国内線で福岡空港に移動し、それから北九州空港に陸路で移動し、国際線に乗るのは心理的に抵抗があるし、九州各県・西日本地域と北九州を結ぶ、国内線が成り立つとは思えない。結局、近隣空港のいずれも利用者が減少するのではないか。
					少子高齢化が進む中、新空港を作ったところで誰が飛行機を利用するのだろう。一番いいのは、24時間対応できる北九州空港をもっと利用できないのだろうか？小倉から北九州空港まで新幹線でつなぎ、国際便を北九州空港でまかなってもらえればいいような気がする。借金は後世に残さず、リフォーム・リサイクルであって欲しい。
					FUK-KKS間を新幹線で結び、一体運用とした場合、費用及び利便性はどうなるのか。
					「近隣空港との連携」の効果について、佐賀空港の場合はバスだけ、北九州空港の場合もバスや鉄道といった、公共交通機関の充実だけが検討されていますが、自家用車の利用が容易であれば自家用車を利用する人が多いと思うので、近隣空港の道路アクセス整備を行った場合まで含めて検討する必要もあるのではないでしょうか。それによって、現地拡張及び新空港建設より安い工事費で需要逼迫に対応できる可能性もあるように思います。
					佐賀APへのアクセスをもっと増してほしい（発便時間、着便時間問わず）。そうすれば、筑後、佐賀、朝倉方面から利用数増えるのでは。
					・近隣空港（現ストック施設）との連携は重要。 ・アクセスをよくすれば効率があがり連携が良くなるのでは？
					今ある空港をもっと多く利用しないといけないと思う。もう少し交通アクセスを便利にしてほしいと思う。
					近隣空港へのアクセスをもっと便利にすれば良いと思う。
					近隣空港をもっと活用してほしい。 アクセスもっと便利になるようにしてほしい。 これ以上税金使わないで！！
					「新空港が必要」という大前提があるようだが、空港内国内線はそこそこ活気があるものの、国際線は閑散としているし、直行便も休止になったりして、ただの関空や成田への出発空港になっているだけなのでは？と思う。近くに空港がいくつもあり、ほとんど活用されていないように感じる。交通の便が悪いという印象もあるが、それらを有効に使って分散させる方法はないのか？（レポートではよく分からない）
					「近隣空港との連携」について、レポートでは抜本的な対応方策とはなりえません。との見解がありますが、最近、新聞等で「近隣空港との連携」の再検討のようなお話を目にしましたが、新北九州空港等との距離を考えると、やはり対応策とはなりえないと考えます。
					近隣空港との連携方策の検討にあたって、需給逼迫緩和効果を検証してあるが、アクセスが公共交通機関に限ってある。佐賀空港は駐車場無料ということもあり、利用者のほとんどは自家用車での利用が多い。また北九州空港は乗合タクシーが充実している。そういう近隣空港のアクセス方法の特徴も考慮されるべきなのではないでしょうか。
					需要は今以上に多くなることは目に見えている。既存する他の空港との連携により北九州全体としての利便性に重きを置いてほしい。 アクセスが十分であれば、佐賀・北九州との連携はアップすると思う。
					近隣空港と連携できないと思います（交通の便・距離）。 現空港増設を希望する。
					近隣空港の利便性向上が第一で、次に滑走路の増設を、西側の2案目ぐらいで。 自然環境に配慮して対応すれば。
					新北九州空港に鉄道を入れても、利用者はさほど増えないだろう。仙台空港アクセス鉄道が3月に開通し、仙台駅からバスで40分が快速で17分になったのに、仙台空港の利用者は増えていない。北九州は田舎でクルマ社会、人口も激減（脱北者多し）、工場労働者は飛行機は使わない。
					佐賀空港等は搭乗率が低くて県が補助をしてるとか、国際便とか、荷物便等振り分けをしたら良い。 交通アクセスをもう一度考えるべき。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・現空港は街中にあるからこそ便利で利用者も多い。しかし他所に移転すれば不便になり、当然他の近隣空港に利用客は散ってしまう。それなら最初から近隣空港へのアクセスを良くし、もっと活用することが現福岡空港の負担を減らし、福岡市民や九州全体の利用者のためになる。 ・外国からの客はいずれもバスで九州全域へ散ってゆく訳で、何も空港が福岡である必要は全くなく、貨物ならなおさらである。 ・国際線と国内線の乗り換えも1時間程度なら珍しいことではない。 ・これ以上新空港に固執することは、それ自体税金の無駄遣いの何ものでもない。これまでの関わりや個人的利害を勇断をもって断ち、近隣の活用と国際空港化に方向転換するのが行政としての務めである。(福岡市や県及び一部の福岡市民、業者の利害だけを考えるのは県民にとって百害あって一利もない。) ・結論、納税者としては、新空港建設は絶対反対。便利な福岡空港は国内線専用としたらよい。以上。
					新北は選択肢に入らない。
					歳も取り、動くのがやっとの思いである。新北九州空港迄公共交通機関を利用してまで出かけようとは思わない。もっと効率のよい運営方法をとるべきである。
					近隣空港との連携と言われても、佐賀空港は便数も少なく、交通の便も悪いので利用する気にならない。
					・北九州や佐賀はそれぞれの所で需要拡大すべきで、福岡の人が遠くまで出かけて使うとは思わない。 ・増設については、用地買収できないと思う。
					利便性を損なわずに、現空港の課題を解決するには、海上空港がベストである。他空港との連携も考えられるが、各空港のアクセス整備の費用もバカにならない。
					・福岡空港から近隣空港まで距離が遠い。 ・福岡都市圏への来訪者が利用者の中心であり、近隣空港利用は利用者にとって不便となる。 ・現状から判断して新規の用地買収ができると思えない。増設案では更に赤字が拡大すると思う。
					佐賀と北九州との連携は考えられない。アクセスが悪いし、わざわざ不便なところへ行かない。増設は借地料が増える。危険性も増えるが思ったほど容量は増えない。30年50年と考えると新設した場合のコストと変わらない。
					新北九州や佐賀では路線が限られ、便数、時間帯等利用しずらい。また、空港までのアクセスが不便である。空港周辺の安全性と騒音問題を考えると、新空港を沖合いに作るほうが良い。
					距離としては佐賀空港までほぼ同じだが、交通アクセスがないので、佐賀空港は利用できない。
					近隣空港(北九州、佐賀)は遠すぎ。またアクセスが悪いので使いにくい。 滑走路の増設は騒音や危険性が拡大するので反対である。 24時間利用出来る新空港を作るべきと思う。
					北九州や佐賀へわざわざ行こうとは思わない。増設案は環境問題が益々悪化する。また、借地料が増大する。
					(1)近隣空港との連携について アクセスが相当良くなり、かつ近隣空港における発着便が相当増えない限り利用しないであろう。もしくは、近隣空港からの発着便の航空運賃を、福岡空港発着便よりもかなり安く設定しないと利用者は増えないと思う。自分が利用したいと思う方策を考えなければ、利用者は増えない！
					バス代や特急賃を払ってまでは北九は使わないのではと思う。海外なら羽田や関空を使うし、仁川やシンガポールの方が便利と思います。 新空港を作った方がいいと思います。
					将来需要への対応は、現存する福岡、北九州、佐賀の空港を有効に最大限利用し、北九州と佐賀は特にもっと地上アクセスを充実させるべきです。福岡空港はもう大型機は就航しない国内専用の都市型空港として生かしていけばいい。大型機も離着陸できる国際空港はもう今の場所に作るのは不可能です。千歳、成田(将来は羽田が国際空港)、セントレア、関空、この次は九州に将来性のある国際級の一種空港を作る必要があります。
					他の空港は利用したくない。 借地料をずっと払うのはおかしい。
					・福岡市民は北九州まで行かないのではないか。 ・現空港の民有地買収も出来ていないのに、増設時の用地買収が出来るとは思わない。 ・騒音の増大、市街地が張り付いている現空港増設では危険性が増すと考える。 ・福岡の将来を見据えて、新空港の計画を進めてもらいたい。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		・新北九州空港まで遠く、交通アクセスが悪いので利用しにくい。 ・滑走路の増設では、費用の割合に効果が小さい。 ・将来を見据えて新空港の計画を進めるべき。
		久留米に住む者としては、現空港での増設または佐賀空港の利便性を良くする連携がいいと思うが、事業を取り巻く状況を注視し、変更や中止など思いきった判断が出来る柔軟な姿勢が大切と思う。
		新北九州空港まで電車賃やバス賃、時間をかけて行くつもりはありません。
		佐賀、北九州の飛行場へ行くアクセスをもっと便利にするとかいかないものでしょうか。全部移転するのは、ちょっと福岡市の経済も大変だと思いますが？
		(近隣空港との連携について) レポートに記載されているとおり、利便の良い福岡空港とともに発展してきた市民にとって遠い空港へ行くことは大変不便になり費用もかかる。 (増設について) 現在の空港を出来るだけ活用すべきです。影響の少ない増設を望みます。 (新空港について) 美しい博多湾をこれ以上埋め立てることは賛成できません。費用も大変です。外海は波が荒く、空港として適地でしょうか？
		このまま何もしないと2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなると聞き、早めに対応方策に取り組まなければいけないと思いました。 これから飛行機の利用者が多くなっていくので、現空港における滑走路増設が必要だと思います。また、福岡空港は都心にとても近くとても便利な空港だと思うので、滑走路増設に伴い、近隣空港や都心へのアクセス向上なども必要になってくると思います。
		国際線を北九州空港、佐賀空港にもっていく。 国内線は利便性、ＪＲとの競合を考えると、北九州・佐賀にもっていくのは難しいが、国際線は福岡からでなくても構わない。 北九州空港、佐賀空港へのアクセスをもっとよくすることが条件ではあるが、東京においてあんなに遠い成田空港から国際線を飛ばしている。博多から北九州・佐賀の方が都23区内から成田行くより近い。実現するにあたっての費用面でも安くすむと思う。
	②利用者負担の軽減について 9 件	
		● 着陸料、駐車場料金、バス料金の値下げなどの利用促進策 ＝ 混雑緩和効果は小さく、無意味 両空港で既に様々な利用促進策が行われている。しかし、バス路線が廃止されるなど、費用に比して効果が出ていない。 新聞記事によると、北九州市の平成18年度予算では利用促進費として十数億円を計上している。佐賀県でも着陸料の減免やレンタカー代の補助など、相当の出費をしていると思われる。これほど多額の出費をしても、大きな効果が現れているとは言い難く、これは将来好転するはずもない。
		近隣の空港と協力して、佐賀や北九州を利用してバスなどで福岡に来た人などは、安く利用できるようにする。ツアーなどは飛行機アンドバスみたいな感じにする。
		よくわからんけど、福岡空港がいっぱいなら北九州空港や佐賀空港に分散してもいいが、飛行機代とかどこから乗っても同じでなくばならないと思う。あと、空港までの交通費(バス代、地下鉄とか)も共通してなければならない。利用者(金だす人)の身になってやってくんなきゃ困るなぁ。とにかく。
		空港利用はこれからますます増えていくことは明らかなので、現空港の拡張、もしくは新空港の建設は必要不可欠だと思う。 利用者にとって値上げは苦しいものであり、値上げにより空港利用者層が固定されてしまうことは公共性に反するものとなってしまう。皆が利用しやすいように運営していくことが一番大事でしょう。
		・佐賀、新北九州駐車場無料化(複数日)
		北九州・佐賀空港はかなり利用者が少ないみたいなので、この2つの空港と連携すればいいと思う。久留米に住んでるので、佐賀空港から乗ってもかなわないと思う。ただし、バスが出ているならば、あと、少し航空運賃が安くなれば…。
		新北九州空港までの交通費がかさむ。
		(1)近隣空港との連携について アクセスが相当良くなり、かつ近隣空港における発着便が相当増えない限り利用しないであろう。もしくは、近隣空港からの発着便の航空運賃を、福岡空港発着便よりもかなり安く設定しないと利用者は増えないと思う。自分が利用したいと思う方策を考えなければ、利用者は増えない！ 航空運賃が福岡空港での半額以下でないと新北まで行かない。
	③路線・便数の拡充について 10 件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					筑後方面では有明沿岸道が完成すると、佐賀空港へのアクセスが容易になる。現在でも福岡への所用時間よりも短いので、本当は佐賀を使いたいが、便数が少ない（無い！と言った方が現状に近い。）ので利用しない。 PIレポートでは福岡空港からのアクセスの不便さが強調されていたが、違うのでは？？？利便性を考えたら、⇔羽田、伊丹、中部国際（小牧はビミョウ）各一日往復3便欲しい。せめて2便。
					近隣空港と連携して地方路線を北九州空港に乗り入れてほしい。空港間バスも増便してほしい。例として福岡空港⇔北九州空港etc
					①新北を増強（便の増加）すれば、北九州の人はそちらを使う。ローカル便は難しいので、関空・名古屋・成田便を増やせばよい。空港をいじる金があるならJALとANAに補助金を出してでも増やす。そうすれば福岡も緩和される。バス（新北）も増やすべき。事実上使えない状態。
					新規の開設より、近隣空港との連携が望ましいと思う。省燃費小型機の活用（環境への低負荷）、ジャストタイムの運行（多種多様な需要への対応）、移動時間の短縮（近隣空港の活用）などが理由である。
					佐賀、北九州への分散化については、前々から感じていた事であり良いのではないかと思う。筑後、佐賀在住者からすれば、空港からの帰宅を考えれば、佐賀空港の位置は非常に良いのではと思うし、実際年4～5回福岡空港を利用していますが、佐賀空港の便数が増えれば、佐賀空港を利用してもいいと思っています。
					便数は多い方がよい。 北九に大阪便を飛ばしてほしい。
					近隣空港の活用策について、福岡ほどの便数、時間帯は佐賀、北九州では見込めないと思われ、それならば福岡を大半の方が利便性の観点で利用するのではないでしょうか？ また、毎週飛行機を利用していますが、これほど利便性の高い空港はないと思います。確かに出発時の混雑もあるようです現空港の活用が福岡全体にとって必要ではないかと考えます
					近隣空港との連携と言われても、佐賀空港は便数も少なく、交通の便も悪いので利用する気にならない。
					新北九州や佐賀では路線が限られ、便数、時間帯等利用しずらい。また、空港までのアクセスが不便である。空港周辺の安全性と騒音問題を考えると、新空港を沖合いに作るほうが良い。
					(1)近隣空港との連携について アクセスが相当良くなり、かつ近隣空港における発着便が相当増えない限り利用しないであろう。もしくは、近隣空港からの発着便の航空運賃を、福岡空港発着便よりもかなり安く設定しないと利用者は増えないと思う。自分が利用したいと思う方策を考えなければ、利用者は増えない！
			3.近隣空港との連携方策全般への意見 343 件		
					近隣空港との連携など、あり得ない。地域全体にメリットがあり、有効で合理的な連携策など、いくら探しても見あたらない。連携すべき、との意見が多いが、そう主張する人には、具体的にどうすればよいのかを具体的に説明してもらいたい。 空港は広域的に影響を及ぼすものであるからこそ、どこに立地してもその機能を発揮できるものではない。 北九州空港や佐賀空港は、人口減少地域で集客力も小さく、投資に見合う航空路線と利用者を確保できているとは言い難い。ヒンターラントにおける一定の都市規模や観光地としての類い希な魅力、航空路線が成立する大都市圏との距離、他の交通機関との競合関係等の条件がある程度揃わなければ、地域の発展に資する利便性の高い空港は成立し得ないことは、両港が既に開港している今、白日の下に晒されている。
					新しく作るのは博多沖埋立地同様、手抜き関空のようにゼネコンがもうかるだけ。他空港との連携がみんなうるおいにつながる。
					利用制限については、これからの福岡を考えていくのであれば難しいと思う ただ、北九州、佐賀の空港への需要移転も、福岡から遠い為難しいと思う
					近隣空港との連携策について、もっと真剣に考えていただきたい。
					現在の利便性を保つためには、現空港の場所を移動するという事は考えられない。 そのため、現空港を移転せず、滑走路の増設、近隣空港との連携がのぞましと思う。しかし、滑走路増設の際、都市高速、国道3号などが問題となる可能性があるようだが、それぞれを建設する時に今回のようなことを考えて作っているのか？？すべてが後手後手で行われているように思えます。
					・近隣空港との連携を「対応策にはなり得ない」と非常に簡単に切り捨てているが、何を根拠に判断しているのか？特に北九州空港との連携、機能分担をもっと真剣に考えるべきである。せっかく作った空港を使いこなさないうちに、もう他の空港を作ることを考えるなんてナンセンス。税金を使って仕事をしている国家公務員と地方公務員のすることではない。当たり前である。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港との連携について、何の議論もなく、入口の段階で検討からはずすということは、とても承服しかねる。今回の検討には期待していただけに、新空港あるいは滑走路増設ありきでの検討であったことが分かり、憤りと落胆の感で一杯である。最低でも2，500億円もの公金を投入する事業で、結論が決まっていて、中途半端な検討しかしないのであれば、こんな検討はやめてしまったほうが良い。 今からでも、真剣に、近隣空港との連携について検討されることを望む。
				近隣空港との連携は、福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるため、抜本的な対応方策にならないことは正しいと思う。しかし、それとは別に何らかの近隣空港の活性化策は必要なのではないか？
				近隣空港との連携を強化すべき。今後少子高齢化は確実に進み、また国及び地方自治体の財政困難が増すことは確実であり、これまでの新規公共事業のような施策はとるべきではないと考えます。日本国内及び北部九州における空港及び交通網を総合的に判断し、役割分担を考慮した空港運営が必要と考えます。
				レポートの中で、福岡空港が「近隣空港まで遠い」とか「福岡都市圏中心の利用」という表現については、北九州に住んでいる人間の実感としてはピンとこない。他空港から遠いというのは、他のどこと比べてそうなのか？北九州からでも非常に近いという印象が強い。また、地方路線や国際線は、九州・山口地区では福岡空港しかない路線も多数ある。都市圏中心というのも素直には受け入れにくい表現、見解である。
				分刻みで離発着している現状の中、さらに需要が増すと福岡空港はパニックしてしまう。その需要の中には本当に福岡空港じゃないといけないのか、近隣の空港でも十分必要を充たすものが含まれているのではないか、ということをはっきりさせる必要がある。ただでさえ、福岡に集中しがちであるのに、拍車をかけることになる。どうして福岡かというと、便利さがゆえだと思うが、福岡から物か人が分散していくことを考えるのであれば、福岡空港でなくてもむしろそれ以外の方が都合がいいのかもしれない。
				私は佐賀県民で、年に2回ぐらい福岡空港を利用しています。たくさんの対応策が考えられていることが分かりました。中でも「現空港における滑走路増設」の方が私はいいと思う。私は、佐賀空港を使わないのは、佐賀空港周辺の町に魅力がないからだ。福岡空港を使うのは、ちょっと天神でショッピングをして東京などへ行くことが楽しみなので、わざわざ福岡空港を使っている。だから、「近隣空港との連携」では困る。私は今後も福岡空港を利用したい。だから「現空港における滑走路増設」でお願いしたい。
				「近隣空港との連携」は効果が少ないとして切り捨てとあるが、効果が少ないとしても、この視点はやはり持つべきではないか。効果が少ないとしても、この視点はやはり持つべきではないか。確かに、これだけで対応できるとは思えないが、需要増に対応し、費用を少しでも抑えるためには、福岡空港でどれだけの需要に応える必要があるのかをギリギリまで詰めることが大切である。生命保険と同じで、大きな保障があったにこしたことはないが、費用との兼ね合いをもっとシビアに見るべきである。
				・福岡空港の需要観点だけで検討していくのではなく近隣空港（北九州、佐賀など）の利用状況も含め展開してほしい。
				確かに福岡空港は、便数も多く利便性に優れているが、始発から終便までの全便が満席で乗れないという状況ならまだしも、1日の中では、空席のめだつ便もあり、新滑走路や、新たな空港の整備をするまでもないと思う。 隣県の空港jもあるわけだから、隣県空港を最大限利用すればよいのでは？
				ムダな公共事業は必要ないので、既存の近隣空港（新北九州・佐賀）との連携をすすめるべきである。
				需要は創造・誘発も考えていく必要がありますが、基本は、利用者が目的に応じて使いやすい方法を選んで行動することだと思う。近隣空港へ福岡ＡＰの需要分散することはほんの一部分でしか実現しないと思う。 福岡都市圏及び福岡県・佐賀・熊本・大分など北部九州の拠点空港として、需要を集約する方法を考えていくべき。
				北九州空港を利用すれば良い
				「近隣空港との連携」にも気を使っておられるが、あまり他空港に遠慮気兼ねをしていると結局は中途半端な計画で終わってしまう。他空港も当初それなりに必要性や存続可能性を熟慮の上設置したのであろうから当空港が近隣空港との協調や共生を言うのは越権行為である。その他、地元生活環境に配慮し現空港縮小案も検討して欲しい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				『近隣空港との連携』私はこの案に賛成です。理由は、最後にお話します。『現空港における滑走路増設』都市からのアクセスの良さを維持するためには、この案が一番だ。しかし、騒音問題など地域住民への影響の拡大は避ける事ができない。また、莫大な整備費用の割に処理能力の拡大が見込めない。よって長期的な都市計画としては疑問が残る。『新空港』現在の福岡空港が抱える問題をすべて解消できるのがこの案だが、数値データに疑問が残る。いくら都心部からのアクセスが30km以内に抑えられるとはいえ、現在よりも乗降客数が減少する事は必至だ。現在の乗降客数がそのまま新空港へシフトするというのはあくまで希望的観測であり、想定を誤ると響灘コンテナターミナルの二の舞だ。以上のことを考えると、課題は残るが、当面経費面でのリスクが少ない『近隣空港との連携』を考えるべきではないだろうか。試験的に取り組む価値はあるのではないだろうか。他の2つはそれから考えればよい。
				空港が便利だから需要が多いのではなく、福岡空港に利用者が集中しすぎているのがそもそもの原因だと思う。東京の人でも羽田、成田の使い分けをしているのだから、地方都市である福岡県も福岡空港、新北九州空港等を使い分けるべき。
				まずは連携策だと思います。お金は誰が払うのでしょうか？税金の無駄遣いはやめてください。九州には空港が多すぎます。
				福岡市営空港であるなら今の検討のやり方には異存はない。検討の最初の段階から、県民の2割以上の人口のある北九州を抜きに、北九州空港との連携策を頭から外して意見を問うのであれば、一切県税は使わないでほしい。
				①近隣空港との連携は非現実的。
				・北九州との連結はしない方がと思います。
				新規滑走路の新設が難しいことはわかります。特に交通至便の福岡空港は山の中にあるわけではありませんから土地を広げる事は困難でしょう。でも、ニアミス等の話は本当に恐いですね。 私は素人考えですが、やはり既製の空港を用途に応じて使い分けるのが無駄がないと思います。海上の新空港は投資の額を考えると勿体ないと思うのです。 ・抜本的な空港能力拡充は必要。(他との連携は現実的に無理。かつ、需要は集中させた方が効率的で結果的に国民の利便向上に資する)
				(2)現空港の利用(滑走路増設)がいいと思う。交通便がとても良いし、天神にも近いので。 (1)は具体的に無理だし(3)はお金がかかるのでやめてほしい。
				福岡都市圏を中心に検討しているが、九州全体を考えた方が良いのではないか。これを読んで、新空港を作りたいと思っているのが分かる。私は「近隣空港との連携」に賛成だ。佐賀空港や北九州空港が東京都市圏にどれだけ知られているか分からないし、発着便数も少ないだろう。この空港をもっと宣伝しメジャーにしたら、福岡空港以外の選択肢も考えられるのではないか。これを読んで、福岡市のことだけを考えているのが不満だ。
				24時間空港を目指すならば「新空港」も視野に入れてもいいが、自然環境に対する配慮が心配。佐賀空港はあまり使われていないので有効活用ができれば佐賀にとっても良いこと。「滑走路増設」が一番現実的かなと思う。
				今あるこの空港を十二分に活用し佐賀、北九州空港を第二福岡空港として利用者に利用していただくことを望みます。 業者との癒着は博多湾の造成等であり又か？
				PIステップ2でも意見を書きましたが、現在の空港規模を大きく変更する案には反対です。将来において、可能な限りの最大限の便が運航され、更にその全てが満席になるにしても近隣空港の便の利用や他の交通手段が利用できる状況にあり、満席で溢れた一部の乗客のために多額の税金が使われる判断は無いと思います。「現在予想される程度の需要規模について新たな空港建設等の処置は採らず、需要が伸びるようであれば近隣空港便やJR等を活用する」というのが妥当な結論だと思います。
				①福岡空港において現在の利用者はピーク時より低い状態で推移している。 ②福岡市ではまだ若干の人口増加が見られるが，新空港ができあがる時点ではもう人口 は減少している。 ・将来的に空港利用者の増を見込んでいるが，これらのことから今後極端な利用者の増は見込めない。向こう20年間は若干厳しいであろうが，その間を空港連携などで何とか乗り越えれば，その後は十分な容量，さらには余裕ある空港になる。 ・近い将来から始まる加速度的な人口減少が見込まれる中，ピークに合わせた整備は子孫に余計な大きな負担を強いることになる。 ・ピークカットをどうするか考えるべきである。
				需要については、これからも増加することは間違いないと思います。現在の福岡空港は日本中でも最も都心に近く便利な空港であることは間違いありませんが、このため、滑走路の増設は困難な状況だと思います。利用者の立場からは、近隣空港への振り分けを行っても、わざわざ、不便な空港の利用は行わないと思います。このため代替空港の建設が最も有効だと思われます。 北九州空港や佐賀空港を活用した方策が充分に検討されたのか疑問に感じました。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡空港について、関西や中部地区と比較して、、、関西(伊丹も含む)は近畿地区を国内は伊丹、海外は関空で基本的に対応しており、中部空港に関しても基本的には中部地区を一つの空港で対応していると言う事です。それにたいして、福岡空港は九州各県に空港が有るにもかかわらず、需要が国内第三位になる程の利用実績があると言う点を考えていないのではないかと思っております。
				・「近隣空港との連携」と将来需要を勘案した「滑走路増設」の並行して検討すべきである。
				ほとんど空港を利用することもないうえ、現在の福岡空港の課題など全く知る機会がなかったのでたいした意見は述べられませんが、私は「近隣空港との連携」が最もコスト面では負担が少ないのかなと思いました。
				(1)近隣空港の利用はありえません。佐賀空港は駐車場も無料等のようですが、一日に数便では機材トラブル等あった場合の代替がありません。リスクのともなう空港は利用しないと思います。 人口も減っていくので、将来的に飛行機も減っていき需要が多ければ、佐賀空港などにまわすことも考えるべき。
				・他の空港を使うようにする。
				近隣空港との連携は、利便性を考えると、とても便利悪いです。新空港もコスト面、土地の面、騒音などを考えると、一番は現空港で滑走路の増設が一番いいです。
				博多港の計画ミス、今度は玄界灘をつぶすつもり！！現有空港の拡大増設が限度の対応。佐賀・北九州空港と連動すれば良い。新空港建設はゼネコンの利益優先のみ。自然をできるだけ残すことは大きな役割、使命であるはず。小学、中学校が減る様に人口が減り、空港も大きな物が必要なくなる。『富士静岡空港からどこへ行く便ができるのかと心配している。』
				このPIレポートは、意識的に新空港建設に誘導しているものに思える。既存の社会資本の有効利用という手法をほんの数ページでかたずけてあるが、もっと詳細なデータをのせて、平等に客観的に意見を求めるべきだと思う。佐賀空港や北九州空港を建設する前に福岡空港を検討すべきだったろう。建設した以上、この空港との連携で対処すべき。
				①とした場合の概算金額は？新空港建設よりかない安価では？
				近隣空港との連携について、利用制限とか需要誘発とかで否定的な記述でくくって、選択肢から排除しようと意図している。 福岡には新幹線もあり、移転すると利便性が低下し航空需要は減る。佐賀空港や北九州空港の需要は新福岡空港の利便性が低下することで若干増えるかもしれないが、多大な投資を行う意味がなくなる。
				北九州市は、「連携すべき」などときれいごとを言っているが、航空路線や便を貰おうという魂胆が見え見えで、我田引水、単なるわがままに過ぎない。 福岡空港が、路線数・便数の面で圧倒的に便利なのは市場原理に基づいた当然の現象。これを無理やり近隣空港に移すなんてできるわけがない。 航空路線数・便数は、都会人が享受できる「メリット」「都会の利便性」の一つであるが、これはタダで手に入るものではなく、高い家賃や住宅価格、固定資産税、通勤地獄など、一定の負担を負うことで初めて手に入るものである。 北九州や佐賀などの田舎で、安い家賃で広い家に住み、スローライフを楽しみつつ、航空路線・便数は便利にしてほしい、なんてムシのいい話はない。 そんなに航空路線・便数が欲しいなら、福岡に引っ越すべき。東京からはモスクワにノンストップで行けるが、福岡からは行けないとの同じ。どうしてもモスクワにノンストップで行きたければ、高い家賃を払って東京に住めば良い。 近隣空港との連携など、田舎の住民にとってのムシのいい話、そんなウマい話などありえない。
				やはり今後は空港に滑走路を増やすなども大切だと思うが、それだけでは今後カバーしきれないケースがあると思うので、他（近隣）空港との連携も考えておくべきだと思う。
				近隣空港との連携は人は誰でも早く目的地にたどり着く方がいいと思うので、あまり意味がないと思う。新しく作るとなると1兆ものお金、自然をこわすことになるので、あまり賛成できない。やはり、滑走路増設が一番良いと思う。地上走行が複雑になっても、パイロットならそこまで苦にはならないと思うから。
				私はこの説明を聞いて、PIレポートの3ページに書いてある年間滑走路処理容量を2012年にはこえてしまうと書いています。今から滑走路の工事をしても間に合わないと思うので、私は近隣空港との連携しか道はないのではないかと思いました。
				私個人としての意見は、利用制限型が一番良いと思います。なぜなら、滑走路増設となると年数がかかる点もあるし、環境破壊の問題も出てくると思うからです。
				私は滑走路増設の方策が一番良いと思います。近隣空港との連携は利用者にとって不便な場合があり、難しいと思います。新空港については、とても良い案だと思うのですが、時間とお金がかかると思います。滑走路増設も時間とお金がかかりますが、新空港を作るより場所も取らず良いと思います。
				・近隣空港との連携は空現空論に過ぎない。福岡都市圏民の犠牲による佐賀、北九州空港の延命理論でしかない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				埋め立てた新空港を作らせたいという意図の感じられる作り方だと思いました。何が何でも福岡でなければならない仕事や旅行ではないと思います。他の空港も使えるように整備（空港からの足も含めて）して、九州全体の発展を考えた方が良いと思いますが。
				財政難でツケを子、孫に負担させている現在、福岡県に2ヶ所の海上空港は不要。近隣空港との調整をもっと真剣に考えよ。
				・国際線はアジア地区さらに中国、インド、東南で経済発展が続き、急速に往来が増加すると考えられる。外国人の入国、出国には北九州空港、佐賀空港をPRして利用拡大を図り対応を図れば良い。観光立国をめざす政府方針もあり、国際線の充実は急務と思われる。
				北九州空港をもっと活用する方法を考えてほしい。
				近隣空港との連携ではアクセス条件、需要発生地域がわかりにくい。そもそも需要発生が少ない場所に空港はあるので、都市とどう結ぶかにある。 分界境界を概ねしたで区切れば自ずと利用者数の限界がみえる。無理に福岡市民を北九、佐賀へ誘導すべきでない。
				北九、佐賀と連携しやっていくこと。
				北九州空港、佐賀空港との連携
				増設の連携方策で進めていくべきと考える。（環境問題・経済性から）
				◎北九州空港の充実
				P5で「福岡都市圏の利用者にとって不便になる」というマイナス点があるが、新空港の方がマイナス点が大きいと思う。「他地域との交流が縮小する」も何が理由なのかわからない。 P6 小倉駅－新北九州空港の距離も必要と思う。 P18　利便性で、直線距離は意味がない。
				①近隣空港との連携案は机上の空論であり、北九州・佐賀空港に機能分担しても、福岡都市圏住民は利用しないと思う。今回（ステップ3）残り2案に絞られたことは好ましい結果である。
				現空港の滑走路増設や福岡市近辺への移転をメインに検討しすぎである。費用の面等を考えるとまず北九州空港を第1に検討しなくてはならない。とにかく、北九州空港を利用するということを大前提として検討をすることが普通の考えでなかろうか。福岡市民のことばかりを考えているようでは話になりません。オリンピックの福岡誘致のようなバカげたことをしてはいけません。
				私の住んでいる北九州市に新しい空港が出来、振り分けをすれば福岡空港の渋滞緩和が出来るのではないか。同じ福岡県に立派な国際空港二ヶ所もあるのに、税金の無駄遣いのなにものでもないと思います。とくに全国的に赤字都市が増えている昨今、補修で済むものに多額の予算を使うのは如何なものかと思う。聞くところによると、新空港を作るのに数千億円かかるそうですが、新北九州空港へのアクセス・ＪＲの延長は600億円位で出来るのであれば、時間にして20～30分の負担であれば24時間空港の利便があるので有効に使えると思う。もっと国民、県民、市民のことを考えていかに税金の無駄遣いをしないかという事を考えてほしい。 新空港絶対反対！
				アジア線特化の大型空港の展開、一部の分散、北九州空港へのシフトも必要。
				このままでは、空港容量が増加することが予想される。しかし、このまま増加するとは限らないし、逆に本数を制限して増加を防止するような対応をしてほしい。
				久留米在住の者にとっては、現空港の利便性、交通アクセスの良さもあり、多くなった便を、近隣空港への分散というのが良いと思っています。
				(1)近隣空港との連携は必要ではあるが、基本的にはP1ステップ2における地域の将来像及び福岡空港の役割に合致しないし、わずかな効果しか期待できないのであれば、根本的な解決にはならないと思う。
				北九州市議会が国土交通省と福岡県、福岡市でつくる福岡空港調査連絡調整会議に福岡空港と北九州空港の連携を再検討するよう求める意見書を賛成多数で可決したそうだが、これは筋が違うのではないか？
				1．近隣空港への連携について　福岡のみ一極集中は他地域の衰退を招くので、北九州新空港をはじめ、佐賀空港などが無駄（財政赤字）にならないような観点で検討していただきたい。
				できれば、今の空港（佐賀や北九州）を活用してほしい。
				近隣空港との連携が一番お金がかからない。北九州と佐賀の活性化にもなる。航空機の小型化、燃料の値上げ等、将来需要は不確定である。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				北九州、佐賀空港との住み分けを考え、その為の方法を練る事。このレポートに説得力はない。その為連絡調整会議には、北九州、佐賀の関係者もメンバーとして入れる事。巨大な公共事業はストップする事。現状施設に手を加え、少ない費用で効果的な対策を考える事。
				地方交付税の減額、少子高齢化、人口減による歳入減と歳出増。夕張市に見られるよう地方財政は年々厳しさを増している。その中で多額の財政赤字をかかえた団体は歳出カットに努めている。住民サービスも低下があるが心配される。空港というのはたしかに大切なインフラではあるが、万能ではない。やれる範囲でやればよい。多くの金はつぎこめない。連携あるいは拡張すべき。
				近隣空港との連携策として新北九州空港は対象になり得ない（利用制限型・需要誘発型）と否定されているが、この結論を出した資料に不備な物が見られ、当日（9月25日）一部は指摘しました。2年もかけて調査しているに、大切な所が欠けている。 ①福岡・北九州（旧）、佐賀3空港利用者の分布は平成15年の物である。 ②新北九州空港は開港前にSKYMARK社が定期便開設を申請したが却下された（利用者減）。 ③都市中心駅から空港までの距離比較の博多駅-新北九州空港82kmとあるが、八木山バイパスは庄内から田川に向かって工事中であり、来年度は使用可能見込みであり、これが田川市まで延長使用出来れば、82kmは大幅に短縮出来る筈です。5～10年先を目指しての計画であれば、当然これらの事は把握して資料提出すべきと思うが、これらの不充分な資料を元にして、近隣空港は対象から除外したのであれば再検討をお願いします。
				・ビジネスに需要が多い福岡～東京便を充実し、観光等の時間の余裕がある便（千歳、仙台、沖縄）は他の空港を利用する方法
				福岡空港は日本（九州）のアジアに向けての大きな玄関口である。連携については出来ない事は十分わかるが、減空港の増設については将来の日本（アジア）を見据えたものではない。福岡は絶対的な空港であってほしい（ローカルなんておかしな話ではないか）。
				・福岡、北九州の両空港を最大限活用しても不足する根拠が信用できない。十分だと思う。
				空港から都市までの距離を考えた場合、博多駅から佐賀空港等への距離が長いというのは比較の対象がおかしい。佐賀空港へ行く可能性のあるのは、久留米大牟田地区の人なので、そこを考えるべき。
				今の福岡空港をそのままにして、増加する需要は北九州空港に移す。税金のムダ使いをしない様望む！
				投資した負債を未来の若者に残すことは、良い事と思われません。現空港に滑走路の増設と近隣の空港との連携と空港利用の割りふりをする。福岡と北九州と佐賀が競争するのでなく協調して空港の利便性を高めていく事が重要である。概算事業費に偽誤がある。（滑走路増設には地下鉄整備費が入っている。新空港案にはない。）
				・現空港の拡張、近隣空港との利用は単なる夢でしかない。空港という国家的プロジェクトは選択と集中が大事である。航空行政の過ちは国を滅ぼすことになる。
				現空港は利用者にとって利便性の面では本当に助かります。ただ、近隣の方にとっては騒音公害等迷惑な事もあり、将来航空事情も益々多くなり、事故の面からも心配です。北九州空港ができたことにより、近隣空港との連携が一番望ましいと思います。
				現空港で充分だと思っています。住宅街が近くに多いので（うちもです）、夜間の飛行はなるべく避けてもらいたい。（その場合は郊外の近隣空港を利用する）など考えます。
				新しくする必要ない。現空港のまま佐賀や北九州の空港を有効利用すべきだ。
				西側の第二案等、現在の予算等を考え、少し押さえながら北九州、佐賀との空港の連携を考えていって欲しい。
				コストの点からいえば連携、新空港は絶対にダメ。
				現空港の安全のために佐賀空港の利用を考慮して下さい。
				・佐賀空港に分散させる案を重点的に。
				(1)「近隣空港との連携について」と（2）「現空港における滑走路増設について」では、今後の検討はなされないのか。とりあえず記述だけして、（3）「新空港について」だけの議論を進めようとしているように見える。
				連携策が良いと思う。
				近隣空港との連携。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				発着数が多くなっており、今後も多くなる一方とは思うが、空港を新しく建設したり、一本増設したりなど、箱物を増やすことを前提とするのではなく、今ある北九州空港や佐賀空港に近い人達は、そちらを利用してもらえるよう使い方を再検討してほしい。それを十分論議した上で、方向性の検討として下さい。
				3)福岡県には二つの空港がある。狭いと思うなら、なぜ北九州空港（海上）を繁栄させるよう努力できないのか。北九州空港を生かせ。
				個人的には、久留米に住んでいるので現在の福岡空港の拡張、または佐賀空港への振り替えが望ましい。
				佐賀空港と連携をはかって頂いて、佐賀空港の便数が増えるようになったら良いと思います。
				近隣空港との相互発展の可能性について、やや懸念のある気がします。
				現空港の対策費は国負担となっているが、新空港などの対策費は1/3は地方負担。地方負担が最も少ない対策がよい。→ 拡張の小規模な案 or 連携案 地方負担が最大となる新空港はダメ。
				・今事業化を決定しても供用開始まで１０年を大きく超える相当の年数を必要とするであろう。その時に経済情勢が好転していたとしても，もう福岡都市圏においても人口減少傾向が目に見えてきている。需要予測のケースCでも，事業を進めたい人の希望的観測であると推測する。日本においては少子化により年数が経過するほどに人口の減少度合いが増える。向こう２０～３０年間，需要に対する不足分を何とか対処すれば，その後は現施設で十分となり，さらに余裕ある空港になること間違いなし。ピークに合わせて事業を進めた場合は，半世紀後には必ず余裕がありすぎる空港となっており，その付けを子々孫々に回すことになり，年金に対する負担も多くなっている中，さらに厳しい生活を強いることになる。何とかピークカット（他空港との連携や，少ない事業費での対処）で対応して貰いたい。
				1)はレポートで否定されている通り。
				現在、板付は市内から大変近く便利なため利用しやすいと感じています。他の空港への分散となりますと、時間もかかり利用しずらくなりますので反対です。ですから、空港の場所は現行のままで東側配置がよいと考えます。又、将来のことを考えますと大規模にきっちりした方がよいと思います。
				近隣空港との連携の再考を。 ①地域振興の観点
				拡張+連携が費用も安くてよい。
				連携案を生かした方がよいでしょう。この先日本は（もちろん福岡も）人口が減り、少子高齢化の時代を迎えます。20年近く、あるいはそれ以上かけて拡張や新空港を建設しても、十分に活用されないまま維持管理のかかるお荷物になるだけでしょう。税金の無駄遣いです。連携案は安く、県がかかげる県内均衡発展にも役立ちます。
				①「近隣空港との連携は、対応方策とはなり得ない。」と切り捨てているが、根本的に間違っている。 ②PIレポートの3頁では、2010年前半には処理容量がなくなる、5頁では、連携は対応策となり得ないと云っているが、2012年頃から2020年頃の間はどうするのか。（北九州空港を活用しないと利用者の利便性が悪くなる）
				②近隣の佐賀空港は現在朝8時前後に東京行き2便、大阪行き1便、午後の6時頃に東京行き、大阪行きそれぞれ1便の合計一日5便のようで、日中の10～17時の貴重な時間帯は閑古鳥が鳴くという「もったいない」限りです。
				④九州は一つという政治理念のもと国内線を利用する佐賀の86万の人は我慢して福岡空港を利用し、また、福岡県民を含め九州1200万人の人はすべて佐賀国際空港を利用していただきたい。過去の新空港の建設では当初予算の2倍に値上がりしている。新空港は税金のムダ遣い。絶対に駄目と思います。
				過渡期の方法として、他都市の需要拡大もあわせて促進してほしい。
				「近隣空港との連携」についても、それぞれの目的（仕分け）が必要となり、うまく競合できるのか問題である。
				「新空港」となると、今からの時間がかかりすぎるという問題はあるが、将来的なことを考えると新空港案になると思われる。新空港が出来るまでの間は「近隣空港との連携」を視野に入れて運用が必要。
				近隣空港と連携すれば現福岡空港の機能強化はいらないという主張を北九州方面から聞くが、やはり現空港の機能強化により県全体の利用性を高めることによって新北九州空港の需要も高まると考える。福岡をひきずり落とせば、北九州が浮き上がると思ってのことだろうが、市場原理の流れに逆行すれば共倒れすることになる。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				連携案にすべき。悪くとも最小限の拡張。昨年出された需要予測と実績をてらし合わせ数年かけて決めればよい。新空港はコストがかかりすぎ。九州一円からの利便性も低下する。新空港は地方財政をも圧迫する。とるべき方策ではない。
				あまり使われていなさそうな新北空港をもっと使うべきだと思います。さらに空港との連携のみならず、近年飛躍的に利便性が増している「新幹線との連携」も検討に値するのではないでしょうか。航空局内のツールにこだわらない自由な発想で取り組んでください。さらに言えば、新北の需要予測結果と実績を比べて予測手法の妥当性を再度見直すべきではないでしょうか。
				PIレポートは行政のやりたい結論に方向づけられたもので、イヤ気がさす。将来の快適な空の旅を目指す事を口実に新空港建設へと導いているのがミエミエすぎる。少子高齢化が予測され、福岡県も赤字転落の危機にあるというのに、いかに国の予算を獲得するにしても、子孫へのツケは大きすぎる。もう新空港建設の調査はケッコウです！近隣空港（北九州、佐賀、熊本）との連携を早く調査して欲しいと思います。
				①近隣空港との連携に賛成 ある地域は佐賀空港に近く、また北九州空港に近いのでしょうが、空港までのアクセスが悪いこと、また飛行機の便数が少ないあるいは”ない”ので利用しにくいのだと思う。
				検討の前提が、福岡市中心となっているようだ。福岡市が、必ずしも北部九州の拠点にならねばならない理由でもあるのか。北九州市に拠点機能の一部を移転することを考えてもいいのではないか。よって、近隣空港との連携が「対応方策とはなり得ません。」と断じている結論には納得できない。
				また、維持管理に借地代として多大な費用がかかっているらしいので、この際、福岡空港はいっそのこと、完全廃止にして、新北九州空港一本にすればいいのではないか。福岡県南部の方々には佐賀空港を利用してもらいましょう。
				北九州空港を活用できないでしょうか。
				・「近隣空港との連携」の旗を降ろしたのは蓋し当然。人為的に需要を移すことは有り得ない。
				現福岡空港での滑走路増設は無理と思うし、近隣空港との連携も利用者の利便を勘案しても現実的ではない。新空港建設の方が将来の需要及び利用者の観点から宜しいのではないか？
				やっぱり今の土地が他へ移動してしまうとなると残念です。個人の意見としては、滑走路を増やす方法（国内線ターミナルを移動して）が良いと思います。他空港に分散させるのは、利用客も減りそうで意味がなさそうなので、今の場所を動かさずに使っていただきたいと思います。
				現在の案として新空港予定地場所について非常にアクセスが悪い様な気がします。現空港での検討をもう一度見直す必要があるのではないでしょうか。又、佐賀空港との統合なども検討してみてはどうでしょうか。
				今後人口減になり、現空港の補充整備、近隣空港とのネットワーク充実で充分対応できる。
				北九州空港の有効活用を国と県は必死で考えてください。北九州空港がガラガラになったときの責任は国土交通省がとってくれるのですか？
				発着回数が増えると言い続けられながら、この7～8年横ばいの状態は、様々な努力の成果と思われる。今後の予測もそれなりの企業等努力を考えると見込みと異なるのでは…。失われた10年との理由づけのみでは不十分。また、他空港への分散等が利便性を第一に考えれば現実的と思う。
				福岡都市圏の住民は連携を強化しても新北や佐賀へは移らない。連携は抜本策にはならないと思う。
				新北九州空港をもっと利用したら北九州の人々が福岡空港を利用しなくてよいのではないか？
				今の福岡空港は大変便利。地下鉄を上れば目の前は空港。滑走路は拡げられると私は思う。道路は地下道に、福岡都市高速は部分的に作りかえる…などの工夫が出来ないだろうか。私は佐賀空港を利用したいとは思わない。不便。北九州にも出来たが、いずれ赤字になりそう。
				これだけのお金をかけて、人工動態が福岡にどれだけあるのかわからないので、福岡空港保存して、現在のままで補修していく。佐賀空港の利用をする。 福岡空港国際線廃止。他に国際線をもっていく。
				・新空港にするよりは佐賀を使う。
				・佐賀はもったいないので何らか対策を立ててほしい。
				私達は久留米に住んでいます。年に2回ほど福岡空港を利用しています。1時間弱で行けるので大変便利です。しかし、新空港になると遠くなってしまう。できれば現在の空港を増設するか、佐賀空港との連携を望みます。佐賀はもっと活用すべきであると思います。南部（筑後地方）の人達は佐賀が便利になると利用すると思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				特に佐賀空港との連携
				出来れば、近隣空港との連携又は現空港の滑走路増設が利用しやすいので、その方向で。
				近隣には佐賀、北九州空港があり、それらとの連携を考える方が現実的。
				お金をかけないで、連携を重視。
				北九や佐賀の振興をはかった方がよい。
				今あるものを転用すべきで佐賀空港を拡充して九州の拠点となる。夜間でも可能な九州国際空港に整備すべきだと思います。今のうちに用地を確保すれば、住民との関係も心配ないし、現空港を売却すれば100坪買うのに1坪で良いかと思う。
				他空港との連携は分析が少ない。他交通機関との連携の評価が低すぎる。
				今日の国･自治体の財政難の中で、新空港建設は絶対反対です。福岡空港の利便性は他に類を見ないもので福岡市民の誇りです。このまま何もしなかったら大変なことが起こることも図で良くわかります。従って、第1に近隣空港との連携を考え、問題が残れば現空港の滑走路増設を考えればよいのではないですか。第一の解決策には専門家の良い知恵が沢山おありだと考えます。英知を結集して下さい。お願いします。
				日本の人口は減少しており、現在は増便が困難であるが、将来は解消すると思われる。北九州空港もあり、大いに活用すべきである。佐賀空港もあるので、既設を流用しピーク時を乗り越えることで、将来需要も解消可能と思います。
				事業費のかさむ新空港の建設より、交通網の整備による既存の空港利用を考えてほしい。
				1.近隣空港との連携を目指すべき ①北九空港の利用を主張する人がいるが、(福岡市在住) 私は利用しないと思う。北九から国際線が飛ぶことになった場合、佐賀の人はどうなるのだろうか。 ①のような人達は皆が納得する具体的な連携策を示してもらいたい。
				消費税増税がさけられない情勢であるが、当然歳出のさくげんが大前提である。新空港のような不必要な事業は国民の理解を得ることはできあい。増税時代にふさわしい国民の理解を得られる対応策を望む。個人的には拡張の最安案か近隣空港との連携がよい。
				始めに新空港建設の姿勢が見られ、ここに大いに問題があります。現在の国、自治体の財政事情や貴重な福岡県の自然環境を考えた場合、新北九州空港や佐賀空港の活用がよいと思います。福岡市の方が現福岡空港を利用する比率が高いというのは話しになりません。他地域の方はとても不便でもそこを使うしかなかったか、新幹線等の鉄道の方が便利で安心だったからです。 福岡-北九州間はJR,、バス利用に、北九州空港の陸域の交通アクセスの充実を図ればさほど福岡市の方も不便とは思われません。海域を埋立 (沿岸部) は工事費 (補償費) など後々まで県民への負担を増やします。
				近隣空港との連携では、利用制限はなかなか困難ということだが、北九州空港は24時間使えるだろうから、そちらをもっとPRすれば効果があると思う。
				本当に航空旅客数が増えつづけていくのか、疑問に思います。既存の施設 (北九州空港や佐賀空港) をフルに活用して対応していくこともっと検討すべきだと思います。
				新北九州空港などは遠すぎて飛行機より新幹線の方が時間的に早いという人が出てくると思う。
				クロースパラレル方式で容量を3割アップしても2022年には限界に近づき、抜本的な対応策とはなり得ないのではないか。北九州空港と連携すれば3倍 (1+2 (24時間換算)) 位の容量アップが期待できるため、連携策を最優先させるべきで、レポートの結論は「先に結論ありき」で間違っている。
				近隣空港に分散して有効活用したほうがいいと思う。
				北九州空港もあり現状の拡張案検討して、2つの空港でうまくやれないか。
				将来の少子高齢化時代を考えると需要の伸びは一時的。国際線が1割程度の福岡では、アジア云々はそれほど大きな影響をあたえない。将来的には現在程度かそれ以下になるだろう。新空港など不要。現在の利便性の高い空港を残すべきだ。それには連携か拡張にすればよい。
				利便性のみを追求するのは、地域社会全体の発展から見るとおかしいと考える。福岡一極集中はさけるべきであり、北九州、佐賀にも乗客を分散すべきであり、福岡が満杯で不便であれば、自ずと北九州、佐賀にも乗客は流れると考える。福岡が便利だからといって乗客が佐賀、北九州からも集まっており、福岡空港の増便対策の必要はない。福岡が不便であれば、北九州、佐賀にも乗客が流れることで、地域の平等の発展につなげるべきである。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				このレポートの結論づけは少しおかしいと思います。“利用制限型”も“需要誘発型”も私にはその否定する根拠が素直に納得できません。
				福岡空港を利用しているものとして、利便性の面からは、①現空港の拡張、②近隣地区へ新空港の建設が優勢を持つが、総合的な見地からは、北九州空港との連携が最適と考えられる。その理由は、 1.21世紀のインフラ整備の基本的な考え方は、人間にとっての利便性より環境や（エネルギー）コストを主体的に考えていかなければ成り立っていかない時代に入っている。
				できるだけ安くという視点から見ると、近隣空港との連携は残し、新空港は除外すべきでした。新空港では世論が納得しません。
				身近な空港として利用しやすく、他交通機関との住み分け＆アクセスの良さを活かしてほしい。数年前、国際線ターミナル韓国仁川経由独国フランクフルト、それから陸路鉄道にてコペンハーゲンなど一人旅の経験をしましたが、帰路経由地の英国ヒースロー空港の大きさのみ驚きましたほどで、特に独、北欧の公共交通の利用し易さ、アクセスの便利性は未だもって忘れません。欧米かではございませんが、是非欧州化してほしい。米国の馬鹿でかさはゴメンです。
				国や県の財政赤字をこれ以上増やしては、少子化している国民に負担が重すぎるので、近隣空港を利用し、共存共栄しながら効率性を高めていくようにしてもらいたい。
				近隣空港との連携はマイナスが大きいんですか。 事業費や自然環境を考えれば、一番理想的と思ったんですが。
				今の社会全体の経済情勢を考えると、連携を現段階で落とすのは拙速すぎる。事業効率を考えると、最も効率的である。
				当初から「新空港ありき」の視点でなく、佐賀、北九州等をいかに活用するかを主点として論議すべきである。現空港の利便性を損なえば、関空の二の舞になる。道州制も考え、福岡県だけの利害には反対です。
				連携策について、もっといろんな視点で検討すべき。
				今ある空港と周辺の空港を有効に使うのが現在の情勢にあっていると思います。
				3.出来たものは仕方がないが、使用効率の悪い近隣空港との連携を進めるべき。（佐賀・北九州）
				新空港はコストがかかるので近隣空港と連携案で良いor増設
				北九州の利用の拡大をしてもらいたい。
				金銭的な面も考えたら、近隣空港との連携がいいと思った。
				将来生活が不透明で不安定なときに、多額な費用をかけることは許せません。費用を安くすることが最大のポイントです。空港移転には大反対です。効果が少なくても連携で安く押さえるべきです。
				・福岡と北九州に分けて人数を半分半分にして運航をスムーズにしていくこと。
				拡張か連携がよい。建設費が莫大で県財政の再建にも逆行する新空港はやめて下さい。
				連携策にもう少し工夫を加えればあまりお金をかけずに福岡空港の需給逼迫の緩和になるのではないでしょうか。今はお金をたくさん使う時代ではないと思います。
				日本の人口も減じる予想の中で需要の予測を過大に評価しすぎでは。建設費は財源等を考え現空港拡張にとどめる。需要の予測を上回るものは近隣空港との連携を取り込むべき。
				抜本的な解決方法を検討する訳であるが、なぜ「連携」をこの段階で否定しているのか。三案を組み合わせる方法をなぜ検討しないのか。処理容量を明記しない三案比較はナンセンスである。
				なぜ「近隣空港との連携」案をこの段階で切り捨てたのか、理由が十分ではない。他の2案と総合的に評価すべきである。
				年間発着台数予想がグラフのように推移するのか疑問。滑走路を2本にして赤字がなくなるのか？ 以上より、国際便、長距離便を近隣空港に移転し、costをかけないようにしてはどうか。例)伊丹－関空
				福岡空港対策として、なぜ福岡空港と北九州空港等の活用を基本に検討しないのか。すでにあるストックを利活用する視点が必要。「新空港」「滑走路増設」の能力と将来需要の関係が全く説明からぬけている。このような段階での「連携」オミットは納得できない。
				なぜ処理容量を三案とも明らかにしていないのか。三案を併記し、容量、コスト、工期などすべてを総合的に評価すべきである。「連携案」の否定した理由が不十分。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				連携案を切るのは時期尚早。既存ストックを活用する視点や組み合わせによる解決方法を何で検討しないのか疑問である。
				「連携案」切りすての理由を説明会において質問があったが、当局の説明は全く説明になっていなかった。逆に説明を聞くと、当局が「増設案」か「新空港案」をやりたがっている意図がわかった。このような説明会は帳消しである。
				「近隣空港連携案」はずしのデータは、北九州空港か移行前のデータであり、説明には不十分。「連携案」も緩和の効果があるのだから、根本的解決にはならないまでも、組み合わせにより、既存ストックを活用した全体最適という考えを検討しないのか。
				公開懇談会で出された意見を新聞記事でみました。「短期的には連携が必要」だとか、「近隣空港には多大なカネがかかっている。なぜ活用しないのか」など、まさにそのとおりだと思います。
				①佐賀空港、新北九州空港への分散させるのが最良の案と思われる。佐賀空港はせっかく多額の投資をしても、活用されていない。福岡県南地方の積極的な利用策を講ずればと考える。
				・近隣空港は利用出来ると思われない
				・近隣空港へは行く必要がない。
				・近隣空港連携は不可。
				各方面への直行便の中止が実施されている現状で、年間発着回数の予測はそのまま受け取り難い。現在のターミナルビル等の人の流れなどはまだまだ余力があると考えます。 近隣空港、特に北九州新空港との連携を強化する方策をぜひ検討すべきです。
				・「利用制限型」の説明で、地域に大きな負担とあるが、それは現空港に入れなかった便の分だけで負担は少ない。それと自由化の流れからいっても、発着料が空港の連携案より高くなる新空港や滑走路増設は逆に自由化の流れに対応できない。
				・そもそも「利用制限型」と「需要誘発型」の2案にわけるのがおかしい。2案を1つにまとめて近隣空港の連携案になるのだから。
				・福岡一極集中の緩和という所から見ても、北九州や佐賀を考え、赤字空港に便を回してやったら良い。
				・新空港や滑走路増設という公共事業をしたいために地下鉄3号線や佐賀空港の様に過剰な需要予測をし、事業を進めている。もっと真剣に近隣空港との連携を考え、後の世代に借金を残さないようにしてほしい。
				近隣空港との連携により、需給緩和が一番望ましいと思う。
				県全体を踏まえて近隣空港との機能分担について詳細な検討を望む。調査・検討のデータ（その方法等）具体的に公表すべきである。
				今の段階で連携案をなくすのは時期尚早ではないか。最後まで全ての方策を残しておいた方が良いと思う。一度なくすと後戻りできない。
				国や地方の財政状況を考えると、新空港はありえません。拡張の一番安い案でいくべきです。連携については再度検討する必要があります。
				近隣空港との連携策や滑走路の増設案は現実的に無理だと思います。
				福岡空港の最大の特徴は、天神や博多駅に近いという利便性。一方、福岡空港に国際便や貨物便を集める必要は薄いと思う。新幹線や高速道路網を活用すれば、国内線も幹線と一部地方線で十分と考える。周辺にある佐賀空港や北九州空港に国際便や貨物便を移せばすむこと。一極集中を前提にした需要予測で考えるのではなく、近隣空港との連携や福岡空港の利用制限について、再度検討を行うべきではないか。
				新たに施設を作るだけの考え方ではなく、もっと深く近隣既存空港と連携をとる道は考えられないのか。経済的効率を考えると重要と思われるが。
				②大きい事業費と年数をかけて、新設or増設してもすぐ需要の減少傾向を迎える。 ・将来のピークに合わせて整備するのはムダになる。 ・現空港で対応できない短い期間は近隣空港でカバーすべき。 ・大きな事業費をかけて整備した場合、減少していく利用者or住民がその経費を支払う能力はなく事業採算性はない。
				最近の航空需要の動向を見ると、果たして福岡空港の将来需要が容量限界に達するか疑問である。 これが大前提で議論しているが、もう一度精査する必要を強く感じる。仮に限界を越えても、その度合に応じて「連携案」も再検討することが大切。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新聞紙上で福岡空港の対策について公開懇話会が開催された記事を見ました。近隣空港との連携が当初から除外されたことは、限られた施設を有効に活用する視点や、当面の対策として有効であるなど、当局の対応に対する再考を促す意見は当然です。まさに、この公開懇話会の意見が一般市民の感じ方です。
				公開懇話会のニュースで「連携策」を当初から除外したことに対し、再考を促す意見がでたことは当然である。 抜本的な解決にはならないまでも、当面の対策としては必要であり、ストックを生かす面からや財政の厳しいことからしても当然であり、自然な考え方である。
				(1)近隣空港との連携について「利用制限型」「需要誘発型」の検討で、福岡空港から近隣空港までが遠いこと。型の前者は不便になる。後者は需要逼迫緩和効果がわずかとあるが、重視すべきアンケートによる利用者の現空港の満足度の①直行便がある、②希望する時間帯に航空便がある、③空港まで早く到着できる、④航空運賃が安く利用できる、の全機能が近隣空港になければ、近隣空港を利用するものは期待できないと思う。連携というが利用者が移らねば意味がないのでは？
				近隣空港との連携について、他の対応方策と違い積極性が感じられない。他の方策同様2,500～11,000億円投入できる場合、もっと方策が考えられると思う。
				近隣空港との連携策について、北九州市側には、現在の福岡空港の利用者の一部を誘導し、北九州空港の利用者増につなげたい考えもあり、説明会に出席した企業幹部は「滑走路増設などより、鉄道整備の方が安上がり。費用対効果を議論する価値は十分あるのに、選択肢にすら入らないのはおかしい」と語気を強めた。 市議会も反発し、連携案の再検討を求める意見書を賛成多数で可決した。北橋市長は連携案について「最小限の投資で需要に対応でき、北部九州全体の発展にもつながる」と、麻生知事に再考を促すつもりだ。 以上の内容の記事がありましたが、PIレポートステップ3の詳細版には具体的事例を示したうえで連携策は難しいと結論付けています。北九州市側の意見は、福岡空港の需給逼迫にどう対応するかではなく、福岡空港の需給逼迫を利用して北九州空港の利用者増加を目論んでいるのが目に見えるようで不快です。
				需要見込みのたて方は、現在はない路線でかつてあった就航先まで含められている。しかし新聞紙上でもわかるように最近の国内線は、福岡―仙台や福岡―新潟のように、実際は逆にさらなる縮小傾向にあり、各航空会社は、地方都市間については、直行便を廃止して乗り継ぎを指向し始めており、福岡空港で廃止された路線が復活する可能性は低いように思う。そうなると、現在示されている需要見込みは過大となり、抜本方策は不要、近隣空港との連携による需要逼迫の緩和効果だけで対応できる可能性もあるのではないか。　とにかく、これまでの公共事業の実施在りきの論調になっている。作ることが目的のレポートに感じる。これからの時代は作るより、うまく使う時代になっているにもかかわらず、作ることのための論理展開はもう一度見直していくべきである。
				新空港には①24時間運用、②3000m級の滑走路、③複数の滑走路、と3機能が求められている。3年前全ての機能を網羅する「新宮沖案」が県民に提示された。その結果は巨大な投資と県民の反発を買った。投資額を抑えないと県民の理解を得るのは難しい。 福岡県内の空港に3つの機能を揃えることには大賛成です。だが、何も大金を叩いて一つの空港で全て満たす必要はないのでは。これらの機能を「近隣空港で分担する」ことを考えれば別の解答を引き出せる可能性もあります。例えば、①は既に北九州空港で達成されている。②も拡張余地があり、大きいことだけを一途に求める北九州空港に任せればよい。 逆に新福岡空港として絶対に確保しなくてはならない機能はなんだろう。それは成長著しいアジアからの飛行便を際限なく受け容れることが出来るよう、③の複数滑走路と効率的でゆったりとした21世紀にふさわしいターミナル地区を確保することです。滑走路長は2500mでもよい。コンパクトな空港なら建設地を陸域に求められないか。2000億円で可能では。広島は陸域（高地）に3000m滑走路1本を1000億円で作った。肝心なことは、福岡は作れるものを一日も早く作ることです。アジアは待ってはくれない。
				「近隣空港との連携」を対応策とはなり得ないとバッサリ切り捨てて良いものですか。最終的にはもう二つの対応策の採択が難しくなった折、あるいは滑走路増設、空港新設には10～20年を要するため、一時的にせよ「近隣空港との連携」に縋らざるを得ないような事態が生ずるのではないでしょうか。その際、市民へどう協力要請される心づもりですか。 ただ、今回の結論に北九州地区が反発していると聞くが、愚劣で笑止千万な話である。「近隣空港との連携」が謳われれば、利用客が北九州空港へ大きく流れるとでも思っておられるのならおめでたい話である。空港の利用はあくまでもエアライン、利用者がその利便性、経済性に基づいて判断するものである。行政の机上の計算通りには進まないもの。
				佐賀や北九州までわざわざ利用しに行きません。増設を願います。しかし、自然が壊され、福岡の良いところ（海の幸が美味しいことや動植物が残っている事）が失われるのも止めなければいけないので、折り合いがつくところを考えて下さい。
				福岡空港の需要予測を2022年にとどめているが、その後をどう見るかが重要である。まず人口減少を考えなければならない。日本の総人口は既にピークを越え、今後は坂道を転げ落ちるように減少することは確実である。航空機利用者のピークはタイムラグがあり、およそ今から十数年後くらいではないかと思われる。近隣空港の連携については、マイナス点を列挙して一蹴するのではなく、万難を排して実現に向け努力すべきである。将来にツケを残す巨大な公共投資は絶対に避けなければならない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港をうまく利用して、福岡空港を少なくしていけたらいいと思う。 これ以上お金をかけないでやれる範囲で考えてほしい。
				近隣空港をもっと活用してほしい。 アクセスもっと便利になるようにしてほしい。 これ以上税金使わないで！！
				なぜ近隣空港との連携を最初から外すのですか？せっかくPIをするんだったら、意見を集めることに重点を置いたやり方をしないと意味がない。
				佐賀空港、北九州空港が新たに造られたのに、何故福岡空港利用率は減少しないのですか。元々佐賀空港も、北九州空港も必要がなかったと考えるべきものだったのでしょうか？この二つの空港が無くなるのであれば、福岡空港の移転も納得できるのですが‥。
				同県内にある空港を使っての需要への対応を検討するべき。
				北九州空港の活用を前提とする方策が選択肢に必ずなくてはならない。
				近隣空港との連携が外されることはおかしい。
				福岡空港と北九州空港の住み分けをする具体案はあるのでしょうか？
				福岡･北九州の両空港を「ペア･ハブ空港」という構想ができないのか。
				現在ある空港の機能分担を図ることが望ましい。
				少子高齢化が進む中、人口が急激に伸びることは期待できず、現在ある空港において機能分担を図ることが望ましい。
				24h離発着可能な北九州空港の利活用をもっと検討すべきだ。
				福岡には福岡空港の他に新北九州空港があるのだから、それを利用する方法が良いと思う。確かに抜本的な対策にはならないかもしれないが、莫大なお金を使って新空港を建設するよりは良いのではないだろうか。
				本来なら滑走路増設や新空港などの議論以前に、羽田･成田のように発着調整基準を導入してダイヤの平準化を図り、現空港を最大限に活用する等の対策がまずあるべきと思います。しかし、この調査が福岡空港の利用者のニーズ、つまり朝夕のピーク時間帯の増便等に将来的に対応し続けていくことを検討の目的としているのであれば、現空港よりも明らかに利便性が劣る「近隣空港連携」と「新空港」は策としてはあり得ないと思います。
				･福岡空港と北九州空港の棲み分けは出来ないのか。
				･福岡空港と北九州空港の使い分けはどうするのか？ ･資金面は大丈夫なのか？
				近隣空港の特性を活かした需要誘発を行うことで、市場原理に基づいた近隣空港の活用を図るとありますが、棲み分けは出来るのでしょうか？
				②近隣との連携を「対応方策とはなりません」の結論は早計であり、空港の滑走路容量を超える需要が滑走路増設でも新空港建設の場合でも、その工事中に現空港に発生する計画になっていることを併せ考えると、再度連携を考慮に入れることが大切である。又、巨費を投じ自然に影響を与えることを承知で建設された空港との連携は不可欠です。又実施には少子高齢化社会を迎える社会で、「限界容量」を越える需要はない。
				北九州空港や佐賀空港との連携を否定するのは、北九州市の西部や佐賀県の鳥栖周辺（大牟田、荒尾も含む）の需要が削られて、福岡空港の移転･拡張論が展開できないからだと考える。公平にきちんと説明すべき。
				新空港はいらない！！ 北九や佐賀はどうなってる！ せっかく作った空港をもっと活用することを考えて！ 税金使うことばっかり考えんと頭使えば！
				北部九州の拠点として成長していくためには、制限の多い対応方策は避けるべきである。
				対策費の大きな案は財政への負担が大きく反対。 連携を再考すべきです。 新空港は反対です。
				福岡市民は北九州までなかなか行かない。
				1.福岡都市圏の利用者にとって不便になる。 2.福岡から新北九州空港まで行かない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港の有効活用を考え、なおかつコストを抑えられる方法が望ましい。少々利用者の利便性だけを求めるには限界があると思います。
				交通の便を考えると新空港を作ってほしいけれど、安全性など考慮すれば北九州との連携を使用してほしい。
				今のままで充分便利ですのでＯＫだと思います。 日本一便利な空港を手放すのは理解できない。増便が必要なら北九州空港で増やせばよいのでは？
				近隣の空港と連携しつつ、滑走路も1本増やせばいいと思う。
				連携は難しい。使わない。 増設はできるのなら良い。 新空港は湾内中央がだめなら糸島。
				財政事情等を考えると、現状の施設（北九州空港）を利用した方がよいと思う。
				近隣空港との連携方策は実施しても効果はなさそうだと思う。 新空港案の湾内中央案はアクセス面において有効と思われるので、断層の詳細な位置等再検討の必要あり。
				将来需要はそんなに延びるとは思えない。人口が減少しているので、近隣と協力又は増設で検討する。
				新聞、テレビなどから現状は（パンク寸前）理解していましたが、このPIレポートで知らなかった事を改めて理解できました。 私が考える対応方策は、今ある他の空港を利用するのが一番よいのでは！利用者にとっては少々不便にはなると思いますが、環境・お金の事を考えれば、それが一番良い方法ではないでしょうか。
				北九州、佐賀空港をもっとうまく利用する方向性を支持します。
				・いずれの案も巨額の費用を必要とする。慎重に議論すべき。 ・一定の効果が期待できるのならば、「近隣空港との連携」が良い。そうすれば、佐賀も北九州もその近隣も発展の可能性が出てくる。
				先日北九州空港を利用したが、高速を使えば福岡空港と同じ位の時間で着き、駐車場も安かった。今後の出張は北九州空港も考慮に入れる。ついては、24時間の空港でもあるので、福岡空港と北九州空港、また佐賀も機能分担できると考える。また、少子高齢化の時代、利用数の下げ止まりも考えられる。新空港の建設が果たして新空港が必要なのか。
				近隣空港との連携が抜本的な対応方策となり得ない理由が理解できない。
				近隣空港との連携は必要。
				近隣空港との連携をもっと掘り下げて検討すべきである。
				近隣空港との機能分担が十分議論されていないのではないか。特に新北九州空港は開港して間もないので、データの検証が難しいとのことであるが、最近の搭乗率など見ると、需要予測や機能分担は可能になると思う。 県民は莫大な負担を強いる新空港建設の費用対効果には疑問が残る。
				近隣空港との棲み分け・連携を考慮してほしい。 単なる増設や新空港では不透明な部分が多い。
				各地空港の特徴を生かした棲み分けや機能分担を配慮した上での検討をしてほしい。
				機能分担案が否定されたのはおかしい。
				近隣空港との連携策についてもっと検討すべきである。
				10/26の公開懇話会でも近隣空港との連携に対して、再考を求める声があったようだが、自分も今の時点で連携を選択肢から落とすべきではないと思う。
				近隣空港との連携が最も現実的な方策だと思う。他の2案は用地買収や事業費のことを考えても無理。
				現段階で近隣空港との連携方策をなくすのであれば、何のためのPIなのかわからない。短期的には連携が最良方策だと思う。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				個人的には次の順と考える。 1.（不便を覚悟して）近隣空港との連携 2.滑走路増設 3.新空港 特に、佐賀空港の活用をはかることが重要と思う。
				近隣空港との連携方策については、簡単に切り捨てすぎ。もっといろいろなことを考えて、既存空港の有効活用を図るべきだ。それが一番現実的だと思う。
				1)交通予測調査会社（聞いたところによりますと地下鉄七隈線の予測）と大幅な狂い（50%以下）があったと聞いています。大学の研究室又は他の予測調査会社に再依頼したらと思います。①将来予測的に少子高齢化、②テレビ電話、テレビ会議の普及、③大幅な近隣空港への振り分けによる利用客の減少見込等、抜本的に再調査の必要性があると思います。
				北九州、佐賀等の近隣空港とのバランスを含め検討、評価をして頂きたい。 移転については早期決定を希望します。
				これからの経済は、構造改革を進めながら無駄な公共投資をせず、現有施設を有効利用するべきだ。現福岡空港は都心部にあって、日本で最も利便性の高い空港なのだから、この資産はそのまま活かした方がいい。需要増分については北九州、佐賀の両空港を効率的に役割分担させることで対応できるのではないか。
				なぜ連携がダメなのか分かりにくい。 福岡空港への一極集中は、福岡のためにも良くなし、代替ルートを持つのも良い。 移転すると便利が悪くなり、良いことは何もない。
				既存施設の利用をもっと積極的に考えるべきではないか。新空港をつくればある程度問題は解決するかもしれないが、既存空港の問題は残ったままになる。
				すでである他の空港を利用せず福岡空港だけで考えたがる姿勢が時代の流れについていけない古い体質の行政側の考えとしか思えません。
				今の福岡空港を移転したり、拡大したいことはよく分かったが、福岡県全体としての利益を考えているとは思えない。少ない投資で最大の効果を考えれば連携することと思う。連携するためのやり方を知恵を出すべき。
				近隣空港との連携は本当に効果が小さいのですか？24時間利用可能な北九州空港との連携を考えるべき。 現空港の滑走路増設や新空港の開設には資金がかかりすぎる。負担は誰がするのか？
				福岡空港は都市中心部、駅までの距離が近いことが利用客の多い最大の長所であるのにそれをだめにする移転は考えるべきではない。周辺空港との連携がうまくできるように方法を考えるべき。 連携策を抜本的に解決策とならないと説明をしているが、説明が不足していると思う。「抜本的解決策にはならないが、新たな対応策が機能するまでの間は連携により対応していく」と説明すべきではないか？
				新北九州空港まで福岡市民はわざわざ行くつもりはないです。
				大川市は福岡県ですが、佐賀空港が出来てからは近くて便利で、時間がある限り佐賀空港を利用しています。福岡空港にも限りがあると思われるので、北部九州の空港での連携が必要だと思われます。既存の佐賀空港と北九州空港を利用し、連携することで負担も少なくてすむのではないでしょうか。佐賀と北九州を最大限利用し、福岡空港の拡張などに費やす投資を最小限に留めるよう努力していくことが必要なのではないでしょうか。
				近隣空港との連携についてですが、新北九州空港や佐賀空港まで時間や交通費を費やしてまで行くつもりはない。
				福岡空港の利便性はよいので、わざわざ北九州まで行く必要がない。
				福岡市民は北九州空港まで行かない。その時間分がロスタイムだ。
				抜本的解決方法として、限られた財政状況の中で既存施設を十分に利活用する視点から、例えば「滑走路2本」＋「連携」などの選択を考えてはどうか。 解決方法として、当面の方法＋中長期方法という検討も必要である。
				今の福岡空港の利便性の良さが全国的に見ても異常なだけで、これを基準にすれば、連携が成り立たないのは当たり前で、初めからやる気がないのではないかと疑わざるを得ません。連携によって利便性が低下するにしても、環境対策なども含めた費用負担の増加とを比較し、多少は福岡都市圏の人の利便性が低下しても、トータルとして、北部九州全体での最適化がなされれば良いと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				現在示されている福岡空港の需要予測は、将来の地域面の移動需要のみをもって発着回数（需要）が為されているが、航空会社の採算に合わなければ、路線は開設されないのであり、本当に航空会社が路線を開設するのかという検証をして需要予測をすることが必要である。そうした上で、近隣空港との連携による対応方策の可能性も再度議論されるべきと考える。
				連携案を再検討すべきである。 他の2案の能力を明示せずに、連携案のみ能力を示し、抜本的解決にはならないとしたことには疑問を持つ。 当然他の2案の能力を示し、その上で3案を比較すべきである。
				航空需要自体疑わしいが、今回のPI3は、「新空港建設」や「滑走路拡大」の2案は能力も示さず、一方で「連携案」を排除するやり方は益々疑わしいレポートであることを公にしたものである。
				連携案の再検討を希望する。なぜ他の2案の能力を記述した上で議論しないのか。おかしい！
				利用者としての課題として、やはり今の空港から移るあるいは近隣の空港利用を考えた時に、不便になると感じる人が多いのではないかということがあります。私もそうですが、今の便利さと都心に近い空港の都市、福岡として知られている以上、やはり現空港維持を皆さん考えるのではないでしょうか？ また、航空会社の現状としては、ローカル便の整理、機材の小型化が進んでいることから、あまり大きく便数が伸びるとは感じないため、将来的にこれ以上需要が増えるとは正直感じないです。（2011年に九州新幹線も全通しますし）
				新空港新設及び現空港拡充の案は拡充した方が望ましいと思うが、北九州空港・佐賀空港との連携を第1に考えるべきだ。両空港とも発着についてのキャパは多くあると思う。特に北九州空港は海上空港及び24時間運行可能であり、これを利用すべきである。
				新空港建設よりも既存港との連携をもっと情報を出して議論していただきたい。
				できたばかりの北九州空港ももっと有効に使うべきだ。税金の無駄遣いはやめてほしい。
				コストのかからないように、北九州空港との役割分担をしっかり検討すべきだ。
				北九州空港は深夜・早朝便も可能な24時間の海上空港であり、旅客・貨物便とも国際線を含めた福岡県近隣地域の航空ニーズに応じた機能分担をしっかりと検討すべき。
				最もコストのかからない機能分担をなぜ否定するのか？
				「新空港案」と「滑走路拡張案」は容量を明示せず、なぜわずかとはいえ効果がある「連携案」を当初から消して論議を進めるのか。能力のみだけでなく、費用や工期など総合的に評価すべきである。抜本的解決にならないと「連携策」を切り捨てるやり方は不当である。
				このレポートで能力を示している中で、なぜ「連携案」だけを消すのか！他の2案「新空港」、「滑走路増設」が抜本的解決となると言えないではないか。「連携案」も横並びで評価すべき！
				ステップ3で「近隣空港との連携」を切り捨てるのは言語道断だ。調査の進め方が片寄りすぎだ。
				多くの税金をつぎ込んでまで移転をする必要があるか。かなり疑問に思う。少し遠いが、佐賀や北九州に分散させれば解決できるのでは？
				福岡空港がいっぱいなら新北九州空港を使えばいい。福岡市から北九州市は便利が悪いと思うかもしれません。（佐賀空港も。）北九州、佐賀とも福岡市内でのアピールが足りないのではないでしょうか。一度使ってみると、そんなに不便を感じないかもしれません。福岡市民限定の他空港利用キャンペーンなどやってみては如何でしょうか。
				個人的には、今の福岡空港で十分。それでも足りないのなら、増設や新空港の建設より、他空港との連携をもっと真剣に考えるべき。
				北九州空港や佐賀空港への分散策が前記2空港の有効活用にもつながり、九州内での福岡一極集中をさけ、バランスの良い経済発展につながるのではないでしょうか。
				最終的な問題として財政赤字。 また、佐賀、北九州と併せて考えると供給過剰の可能性はないのか？
				福岡市内に住んでいるので北九州や佐賀の空港に行かない。増設の場合、用地買収ができるとは思えない。現在の借地料の問題を考えると増設案は困難である。新設の方が可能性がある。空港周辺の騒音問題と危険性を考えると新設案が良い。
				・近隣空港との連携はまずあり得ない。 ・現空港で増設しても費用対効果を考えると意味がない。ムダである。 ・新空港の建設がイニシャルコストは掛かるが、将来の福岡の発展を考えるとベストである。
				わざわざ新北まで行かない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新北、考えられない。
				「利用制限型」の連携はできないとされているが、福岡空港がオーバーフローしてしまえば、羽田空港のように発着の枠に制限をしないといけないのでは？それで結果として需要を他の空港に分散できたら巨額の投資をしなくて良いと思う。
				・福岡空港は利便性が第一で、他に移転すると乗客数も減ると思います。 ・北九州空港や佐賀空港などうまく連携してやっていくと良い。 ・福岡市がこれ以上の借金をして新空港を作るということにはとても賛成できません。 ・少子・高齢化の時代に需給逼迫は見込まれないと思います。 ・税金は高くなるばかりなのに、新空港などとんでもないと思います。
				近隣空港の利用は考えてない。 福岡空港が民有地、私有地を借地しているとは知らなかったし、借地料が年間84億円とは驚いたし、高すぎると思う。また、環境対策費も高すぎる。
				近隣空港と機能分担を否定するのは早すぎる。福岡空港も仙台、新潟などの便も廃止となっており、少子化などから需要も伸びないのでは？
				・新北九州空港というのは選択肢の1つにもならない。
				・近隣空港との連携はナンセンス。 ・増設案は反対である。 　・安全性、騒音等環境問題の解決にならない。 　・借地料が増大し、借金が益々増大する。 ・跡地の有効活用を考えた新空港案が良い。
				北部九州発展のためにも、北九州空港との相乗効果を検討した方がよい。
				・ステップ1やステップ2の時も言われていた過大な需要予測を見直さなければ、議論のやりようがない（佐賀空港や地下鉄3号線で失敗）。 ・近隣空港との連携は、最後まで選択からはずすべきではないと思う。 ・佐賀・北九州空港の限界処理容量も示してほしい。
				危険性がさらに拡大してしまうし、周辺の用地買収ができると思えないので、滑走路増設には反対。 また、近隣との連携は遠すぎて無理。 新空港が一番良いと思う。
				都心に近く大変便利であるが、将来の対応について北九州までは遠く、今のところ複合は考えづらい。
				（近隣空港の件） 東京へ出張でよく利用するのですが、東京まで1時間半、北九州空港まで2時間では利用しないと思う。
				福岡市内から北九州までは遠く感じる。
				私は北九州等の空港まで行くことはないし、まして佐賀はありません。 滑走路の増設については、万が一の場合大変危険と思います。 それに処理能力のアップも1.3倍程度ではあまり意味をなさないと感じます。
				福岡市民にとって連携案は不便になるだけであって、何のメリットもないので、絶対にやめて欲しい。 福岡にとって国際を移すことなどはこれまで進めてきた国際化のまちづくりに反するのではないか。 北九州空港が国際線が少ないから、鉄道を作ることは北九州空港の問題であって、この福岡空港の問題とは切り離して考えるべきである。 「近隣空港との連携」がろくな調査、検討もせず「対応方策とはなり得ない」とは合点がいかぬ。初めからその気はさらさらないのだろう。
				北九州空港へは自家用車で2時間以上かかるので利用できない。借地での増設は無理と思われる。なぜならば、ランニングコストがかかりすぎていて将来の子供達に借金を残すことに反対です。PIは工事費で判断して安くあがる方ばかり書いてある。福岡市の赤字財政の中での判断より、子供達のためを考えて判断すべきです。
				近隣連携は、詳しく検討せずに切り捨てたのではないか？もっと検討して長所・短所を公表すべきである。
				近隣空港との連携策では対応できないのは明らかです。問題は、滑走路増設案にするか新空港案にするかですが、今回のPIの検討では滑走路増設案のときの建設条件と新空港案の建設条件が違うので、比較ができません。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				北九州や佐賀空港との連携は意味がないとされているが、どういう検討が行われたのか。利用者等は最新のデータは異なるのではないか。もっとストック（北九州・佐賀などの空港）との連携を図るべきだ。
				・3空港提携案は非現実。 ・増設案、山を削る案不可。またスムーズに買収できるとは考えられない。 ・早く新空港を。
				・拡幅案は無理がある。 ・提携案、うまくいく便がない。 ・新空港が良い。安全
				・危険性（現在の空港）最近の事故多発。 ・3空港提携案は非現実。 ・最新の技術で安全な新空港を。
				・3空港は無理がある。 ・現空港はこれ以上望めない。出来るとは思わない。成田の二の舞。 ・利便性、安全性ある海上空港。
				・3空港提携は無駄。 ・現空港これ以上はこわい！！ ・新空港
				将来需要は、現行の路線を全て維持した場合の想定であるが、新幹線との役割分担により、鹿児島線や伊丹線は削減が可能 ⇒現空港で十分対応可能
				現状のままでは将来需要に全く対応できないので何らかの対応策が必要だと思います。有効活用方策は需給逼迫緩和効果が僅かしかないので抜本的対応策としては不適と思います。近隣空港との連携策は北九州都市圏と佐賀空港周辺の地域の羽田・中部・伊丹ぐらいの地域へ行く人にしか効果が無く、福岡都市圏の人は利用しないので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、210m間隔案では滑走路処理容量が僅かしか増えない上に悪天候時に精密進入ができないので離着陸に混乱を与える可能性が高いので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、300m間隔案では滑走路処理容量が将来需要予測に対応できない上に用地買収が現実的に困難であるので抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、志賀島・奈多ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。また、冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに海岸の砂浜への悪影響を技術的に回避することが困難であるため抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、三苫・新宮ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。かといって冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに南東方向には山岳地帯があるのでILSが設置できず滑走路を造ること自体ができません。よって抜本的対応策としては不適と思います。
				増設案の内、東1は丘（東南）と市街地が広がっており、実現性はほとんどないのではと思う。西側の1案における都市高速の異説は、交通混雑による都市機能のマヒで取るべき策とは考えられない。（西3案で整備する。）利用者は強制的に近隣空港に移せない。行政施策としてあり得ない。それぞれの空港は需要に見合った整備をすべき。近隣空港は、まず自らのエリアの需要をしっかり確保することを考えるべき。
				「近隣空港との連携」の案が出されていると思うけど、佐賀に住んでいる私の意見として、これ以上便が増えていくことで騒音が多くなるのはあまり賛成できません。だから、滑走路増設してほしいです。
				2010年には年間滑走路処理容量に余力がなくなり、その対応策が進んでいるということを初めて知った。今あがっている対応方策、「近隣空港との連携」、「現空港における滑走路増設」、「新空港」の中で、「近隣空港との連携」は福岡空港だけでなく他の空港も活気づくのでいいと思う。逆に「新空港」は騒音問題など住民との問題もあるので難しいと思いました。
				近隣空港との連携は非常にいいと思う。福岡空港だけが利用者数が多いため、佐賀や北九州の方が非常に利用者が少ない。だから連携して分散させる事によって、近隣空港の利用者が増え、福岡付近全体が栄えて発展していくといいと思う。
				近隣空港に分散する案を需給逼迫効果がわずかだと説明されていましたが、なぜ効果がわずかなのか。また、これから航空需要は伸びると説明されていましたが、なぜなのかもっと具体的に。 新空港という方策は現在の3つの方策の中では一番いいと思います。しかし、地域の問題などがあるため、近隣空港との連携を上手く活用してほしいと思います。
				現在の空港が処理容量がいっぱいになるということで、今後近隣の空港などと連携をとっていけるのかと思った。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港を作るよりも、近隣の空港とのアクセスを便利にして、そちらの方も利用してもらった方がいいと思います。
				私的には、近隣空港への需要誘発型はいい対応策と思いました。
				福岡空港は、佐賀や北九州に代替できない。特に旅客は絶対不可能。時間に追われているから航空機を使うわけだから、佐賀や北九州の空港でいいなら、むしろ新幹線を使うことになる。
				近隣空港との連携策は、福岡空港の需給逼迫緩和にはほとんど効果が無いと思います。
				近隣空港との連携策は、福岡空港の需要増加をおぎなう目的では全然ダメだと思います。単純に北九州空港や佐賀空港を活性化させるだけであるならば、交通アクセス網を整備することも考えられるのではないか？
				他の空港との連携ではあまり見込がないと調査レポートにはあったのですが、他に手はないのでしょうか。
				福岡空港での利用制限型と近隣空港での需要誘発型にそれぞれ課題が示されているので、課題を解決できるようになってほしいと思いました。コストを負担するというのの具体的な例を知りたいです。
				「近隣空港との連携」について、「抜本的な対応方策とはなり得ない」としているのはその通りであると思う。残念だが、福岡都市圏の人達が新北九州空港や佐賀空港まで行くとはとても思えない。あまりに遠すぎる。周りでは連携策を支持する人が多いような気がするが、その人達は福岡市の地下鉄七隈線ができた時、天神駅と天神南駅がたったあれだけ離れているだけで、不便だと大騒ぎしたことをしっかりと思い出すべきである。
		現空港における滑走路増設	1．滑走路増設の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和の効果について 35件
				今回は示されていないが、各抜本方策の滑走路処理容量で将来需要をまかなえるのかが重要。滑走路増設案は周辺の制約が多いが「周辺への影響をおさえつつ能力を上げる案」の検討が必要。
				現在の「滑走路増設」と「新空港」では、建設事業費しか明記されておらず、維持管理等含めた、トータルの金額を示した上で、それぞれの長所、短所を比較すべきでは？【新空港】・本当に1兆円でできるのでしょうか？・現空港と比べて利便性は？【滑走路増設】・自由に飛行機が飛べない都市の魅力は半減です。本当に需要をまかなえるのか？・天神や博多駅周辺に高層ビルが建てれないのは、福岡市としてデメリットもあるのでは？
				福岡空港の需給逼迫からスタートして ステップ2で将来の需要予測を行ったにもかかわらず需要増加に対応できない案しか示されていないのはおかしい。 首都圏のように滑走路を1本作ってもすぐに満杯になるほどの需要があるならば 話は別だが、福岡の場合、需要予測年内（2032年まで）でオープンパラレルならば 対応可能なので新空港と現空港での増設案ではオープンパラレルで当然検討するべき。
				現空港の滑走路増設が可能であることに驚きました。利便性から考えれば増設が一番望ましいと思われます。 容量の増加が1．3倍程度であり、何年先までの将来需要に対して有効か疑問が残ります。工事期間が14年とされていますが、工期の短縮が望まれます。
				増設案について処理能力がどれくらい増えるのかの数字が出ていないので、需給に対する解決策になるのかどうかわからない。 又、敷地が今よりどれぐらい広がるのか、地図で示さなければわからない。ﾎﾟﾝﾁ絵では判断つかない。
				・将来需給が逼迫しているので、ぜひ拡張すべきだ。
				・現空港拡張案で、どの位増発が可能かが明らかにならないと判断できない。
				空港利用はこれからますます増えていくことは明らかなので、現空港の拡張、もしくは新空港の建設は必要不可欠だと思う。 利用者にとって値上げは苦しいものであり、値上げにより空港利用者層が固定されてしまうことは公共性に反するものとなってしまう。皆が利用しやすいように運営していくことが一番大事でしょう。
				空港は今までほとんど利用した事ないので、良くわからないけど、福岡空港がもの凄く混み合っていると聞いたから、やっぱり増設などをしたほうが良いと思う。
				・P3のグラフを見る限りでは増設の方が望ましい。
				現空港は現状で存続し、新空港を海上・海岸ではなく、内陸の陸上大空港（R/W2本の九州国際空港）を久留米市北野町あたりに建設してほしい。（成田の二の舞にならなぬよう要注意）海岸・海上は地震による津波が心配。また現空港のR/W二本化は騒音の増加が心配だし、山を崩したり、道路を付け替えたりしても容量が105倍にしかならぬので早晩またパンクするだろう。
				今後ストレス無く福岡空港が利用できるよう現在の5割増程度の能力を確保が必要。滑走路増設で実現できればベスト。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・増設（滑走路）したとして、2本分の容量がほぼフルに活用できるのならいいが、余りが多く出るのであれば、逆に少し足りない方がよい。（税金の無駄遣いだ）
					・現在の滑走路1本では将来需要に対応できないであろう。
					新空港の三苫・新宮ゾーンと志賀島・奈多ゾーンについて『利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい』と書いてありますが、コラム3 現空港の利用時間の延長の効果についてで『利用時間の延長は福岡空港の需給逼迫緩和のための方策としての効果は、小さいものと考えられ、ピーク時の混雑解消にも、さほど貢献しないことが予想されます。』とあります。夜間の旅客便は関西国際空港も中部国際空港もありませんし、夜間に貨物便が何十便も運航されることも無いと思います。以上より、『利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい』のは確かだと思いますが、福岡空港PIステップ3詳細版の記述からは大幅に多いのではなく僅かに多い程度と考えるのが自然と思います。よって現空港をクロスパラレル（300m）で拡張しようと新空港をクロスパラレル（300m）で建設しようと滑走路処理容量は大差無いことになります。これでは福岡空港の将来需要予測値に対応できないですし特定の時間帯に離着陸回数が増える傾向をもつ福岡空港で同時離陸や同時着陸ができないのでは航空会社も就航しにくく地域にとっても大きなマイナスだと思います。現空港の拡張も新空港も同時離着陸が可能なオープンパラレルで検討するべきです。
					滑走路を増しても、空路の一つなので、現状どおり地上待機は避けられない。よって増便は期待できない。
					現空港の滑走路を300m間隔で増設した場合の離着陸可能回数は、調査報告書（http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/16-5.pdf）の10ページより 41回/時（新千歳空港は、平行誘導路の2重化がされていますので、滑走路増設と平行誘導路の2重化がされたときに41回/時になります。）で、PIレポートステップ1詳細版の122～123ページの式から ①ピーク時間帯　41×6＝246回 ②12時台～16時台　41×0.8×5＝164回 ③早朝と夜の2時間　76×41÷32＝97回 ①＋②＋③＝246＋164＋97＝507回（1日あたりの離着陸可能回数）　507×365＝185、055回（1年あたりの離着陸可能回数） 新空港を滑走路を300m間隔のクロースパラレルで造った場合、『利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい』と書いてありますが、コラム3　現空港の利用時間の延長の効果についてで『利用時間の延長は福岡空港の需給逼迫緩和のための方策としての効果は、小さいものと考えられ、ピーク時の混雑解消にも、さほど貢献しないことが予想されます。』とあることからも夜間時間帯の便数は少ないことが予想されます。また、アクセス鉄道は夜間に保守点検を行うことが考えられ夜間の運転が行えないので民間定期便の離着陸時間帯を6時から24時までとして①ピーク時間帯を8時台～11時台と17時台～20時台の8時間、②12時台～16時台と21時台の計6時間はピーク時間帯の8割③早朝と夜の2時間（合計4時間）と想定して離着陸可能回数を計算すると、滑走路間隔300mのクロースパラレル配置での離着陸可能回数は 調査報告書の10ページ（http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/16-5.pdf）より41回/時で、 PIレポートステップ1詳細版の122～123ページの式から ①ピーク時間帯　41×8＝328回 ②12時台～16時台と21時台　41×0.8×6＝196回 ③早朝と夜の2時間 76×41÷32＝97回 ①＋②＋③＝328＋196＋97＝621回（1日あたりの離着陸可能回数）　621×365＝226、665回（1年あたりの離着陸可能回数） となります。 一方、需要予測では2032年に最大で国内線と国際線を合わせて離着陸回数23万回が予測されています。 さらにこの予測結果には、 ・不定期便：1万4千回（2000年実績14、378回） ・機材のダウンサイジングによる多頻度化 ・国際線の新規就航路線（中国の新規就航路線で2022年に1.01万回） ・査証（ビザ）の発給でアジア各国からの訪日の制約が緩和以上が含まれていないので、さらに離着陸回数が増える可能性があります。故にクロースパラレルでは予測期 限内に需要に対応できなくなることが考えられる為、容量の大きいオープンパラレルで検討するべきだと思います。仮にオープンパラレルで検討しない場合には需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられるので、再度需給が逼迫したときの対応策を考慮済みであることが必要だと思います。
					滑走路の増設の各案で、「滑走路処理容量」の表現があいまいで、一般人に理解できない。約1.2倍とかいう数値を入れるべきである。又、道路の付け替えなど問題外であり、ナンセンス。現空港の「地代」の要因が加味されず検討比較するのは全くおかしい。 現空港の増設に関する用地買収や工事の困難さなどの要因を過小評価したレポートであり、絵に書いたモチごときのものである。
					クロースパラレル方式で容量を3割アップしても2022年には限界に近づき、抜本的な対応策とはなり得ないのではないか。北九州空港と連携すれば3倍（1+2（24時間換算））位の容量アップが期待できるため、連携策を最優先させるべきで、レポートの結論は「先に結論ありき」で間違っている。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					金銭面でもアクセス面においても、滑走路増設が将来需要への一番いい対応策だと思います。全国探してもこんなに利便性のいい空港はありません。山陽新幹線と九州新幹線との相互直通運転の実施も決定した事を踏まえて、今後ますます福岡の街が発展していくには、今の利便性のいい空港が絶対不可欠に必要だと思います。
					滑走路増設案に「2022年のケースA、19.2万回/年を詳細検討の参考としました」とありますが、福岡空港PIステップ2で2032年まで予測しています。滑走路の処理容量が1本のときの約1.3倍程度しかなかったら2032年のケースA、32万回/年に対応できませんが、どのように対応するつもりなのでしょうか？
					2　現空港での滑走路増設について 滑走路増設では根本的な需要対策にはなり得ないし、人流、物流の活性化を目指したアジアのゲートウェイとはなり得ないと思う。日本国土の位置関係から考えれば、成田、関空だけで人流、物流を担う必要はないと思うし、千歳からの欧州、北米便の増設や福岡からの中国、アジア向け路線の拡充を検討し、国土の特徴を生かした戦略が必要と思う。そのためにも、24時間もしくはそれに近い運行時間を確保できる空港が望ましいのではないか。仮に、成田・関空が完全24時間化されてもそこから先の人流、物流が確保できなければ、翌日の移動、搬送となり非効率的と思う。事業費についても、都市高速道路や地下鉄の移設など地元負担が大きくなることが懸念される。
					現地拡張に関しては、代表的な考え方として3案が示されているが、どの程度発着回数の増加が達成できるかが示されていないため、当面必要な規模やその後の再拡張の可能性がわからない上に、回数増のコストパフォーマンスが不明であり、判断しがたい。
					・滑走路増設は、まわりへの影響を抑えつつ、一定程度の離発着回数と利便性が確保できることを基本として計画するべき。（例：西側に滑走路を配置し東側にターミナルを統合する）
					・このまま何もしないと利用者にとって不便になると書いてありますが、ほとんど空港を利用しない私にとっては何もしないことのデメリットが分かりません。
					国と県と福岡市が一体となって福岡市周辺の利益を確保するためのエゴしかみえない。総合的な調査ではなく、建設・拡張のための調査になっている。連携が抜本的対策になり得ないのであれば、巨費投入でも大きく魅力が向上しない拡張案も同じく抜本的対策になり得ないのではないか？
					佐賀と北九州との連携は考えられない。アクセスが悪いし、わざわざ不便なところへ行かない。増設は借地料が増える。危険性も増えるが思ったほど容量は増えない。30年50年と考えると新設した場合のコストと変わらない。
					・滑走路増設・東側配置1案について、11ページの項目、利便性、アクセス不便性について羽田空港のような都市高速の直接接続による利便性向上が考えられる。処理容量については、東側配置が処理容量が増加しても、安全性を確保できるとともに、近年整備された精密進入施設の活用を図ることができると考えられる。 ・新空港2ゾーン（三苫・新宮/志賀島・奈多）の実現可能性はあると考えられるが、ともに2本のうち1本の滑走路について、今後の発展について問題（相島・磯崎鼻・志賀島・電波塔）があると考えられ、玄海国定公園という今後、注目されていく自然環境への配慮、アクセス不便性（地下鉄、私鉄、JR、高速道路が延伸できるか？）が問題として発生すると考えられる。
					・新北九州空港まで遠く、交通アクセスが悪いので利用しにくい。 ・滑走路の増設では、費用の割合に効果が小さい。 ・将来を見据えて新空港の計画を進めるべき。
					今後、アジア地域の経済発展にともなう生活水準の向上が見込まれ、旅客機は中型機が主力になりつつあり、発着回数は増加するものと思われるので、滑走路の増設が必要と思います。また、現在の滑走路は少し短いので延長する必要があります。
					将来需要は伸びようにも、混雑してこれ以上は伸ばせないと思います。出発が良く遅れますし、仕事の約束等ギリギリは無理なようです。非精密滑走路増設が一番コストが安いですが、混雑はあまり変わらないのに、危険性は増加するものと思いますし、環境対策費も増加して、子供達に危険と借金を残すことになります。
					私は北九州等の空港まで行くことはないし、まして佐賀はありません。 滑走路の増設については、万が一の場合大変危険と思います。 それに処理能力のアップも1.3倍程度ではあまり意味をなさないと感じます。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現状のままでは将来需要に全く対応できないので何らかの対応策が必要だと思います。有効活用方策は需給逼迫緩和効果が僅かしかないので抜本的対応策としては不適と思います。近隣空港との連携策は北九州都市圏と佐賀空港周辺の地域の羽田・中部・伊丹ぐらいの地域へ行く人にしか効果が無く、福岡都市圏の人は利用しないので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、210m間隔案では滑走路処理容量が僅かしか増えない上に悪天候時に精密進入ができないので離着陸に混乱を与える可能性が高いので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、300m間隔案では滑走路処理容量が将来需要予測に対応できない上に用地買収が現実的に困難であるので抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、志賀島・奈多ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。また、冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに海岸の砂浜への悪影響を技術的に回避することが困難であるため抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、三苫・新宮ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。かといって冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに南東方向には山岳地帯があるのでILSが設置できず滑走路を造ること自体ができません。よって抜本的対応策としては不適と思います。 このまま何もしないと2010年代初期には年間滑走路処理容量に余力がなくなると聞き、早めに対応方策に取り組まなければいけないと思いました。 これから飛行機の利用者が多くなっていくので、現空港における滑走路増設が必要だと思います。また、福岡空港は都心にとても近くとても便利な空港だと思うので、滑走路増設に伴い、近隣空港や都心へのアクセス向上なども必要になってくると思います。 平行滑走路（クロースパラレル方式）による滑走路処理容量が一般的に滑走路1本の場合の1.3倍程度とありますが、現空港における滑走路の増設の場合、現滑走路（2、800m）と新滑走路（2、500m）は滑走路の長さが異なります。那覇空港の総合的な調査／調査報告書3 http://www.pref.okinawa.jp/koutsuu/nahakuukou/pdf/report3/report3_4.pdfにおいてA型滑走路とB型滑走路という種類があり、（A型滑走路とは2本の滑走路の両端が揃っている場合をいい、B型滑走路とは両端が揃わない場合をいいます。那覇空港の場合、増設滑走路は現滑走路と同規模の3000mとして検討を行いますが、配列の方法によっては、A型、B型の両方が考えられます。）とあります。760m以上1310m未満の場合の検討で B型滑走路はA型滑走路よりも離着陸可能回数が1割以上少なくなっています。このことから、現空港における滑走路の増設では滑走路間隔が300mのとき滑走路1本の場合の1.2倍（年間17.4万回）程度、滑走路間隔が210mのとき滑走路1本の場合の1.1倍（年間16万回）程度にしかならないのではないでしょうか？尚、滑走路間隔が210mのときは悪天候時に精密進入ができないので滑走路1本の場合の1.1倍も困難であるのが現実だと思います。
				②利用者利便性の確保について 111 件	今後予想される福岡空港の需要増に対しては現空港の滑走路増設が望ましい。理由は何よりも国内でのトップの都市部へのアクセスの良さ。航空需要の中心は1．ビジネス、2．観光だと思われるが、ビジネスでは時間が大変重要であり、アクセスの良さは最大のポイントである。よって現状位置での処理能力増強を望む。 現在の利便性を保つためには、現空港の場所を移動するという事は考えられない。 そのため、現空港を移転せず、滑走路の増設、近隣空港との連携がのぞましと思う。しかし、滑走路増設の際、都市高速、国道3号などが問題となる可能性があるようだが、それぞれを建設する時に今回のようなことを考えて作っているのか？？すべてが後手後手で行われているように思えます。 滑走路を東側に増設するのがベストと思う。費用面や利用客の利便性等考えると、現在の場所から動かすなんて、とんでもない。アクセスも最高なのに、新空港建設となると、利用客は減少するんではないかと思います。 ・現在の福岡空港は市内から近く大変便利。特にビジネスマンの利用が多いこの空港が糸島などの海へ移動してしまうと、新幹線に客が流れる事も多くなるのでは・・・。現福岡空港の滑走路増設が良いと思う。 国内線においては、幹線ということも有り、特に羽田－福岡便は他頻度に就航しており、現状問題はないかと思いますが、福岡離発着の海外路線の拡充に期待します。従って、滑走路の増設も必要かと思います。 福岡空港は地下鉄と直結しており、他の都市では考えられないほどスムーズに移動ができ、それが大きな魅力でもあります。それは、福岡市という都市に空港があるからです。したがって、新空港を造る案には反対です。候補地はどこも遠い。近隣空港と連携しつつ、滑走路を増設するのがよいかと思うが、騒音や安全性の問題が気にかかる。 基本的に現空港の維持、佐賀空港、北九州空港への交通インフラを増強し両空港への利用を増加する事。それ以上の利用増加の場合現空港両側への滑走路の増設。ターミナルビルは地下にして土地の効率化を図る。 現空港の利便性は最高！これは維持すべきである。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現空港における滑走路増設 分散案は人口密度からも無理。平成となって新しい空の路と思っても喜びはつかの間というところが多いように、人口は福岡ですから連携、アクセスすべて現空港がよい。新空港はまず費用そしてアクセス、バイパスができてもいつの間にか混雑のこと。交通情報を聞いていても考えるといやになります。現在のところがよい。
					･環境や利便性を考えると、増設以外ないと思います。 ･近隣町村又は他空港移転等は困難さが伴いむりです。 ･費用最小にするためにも増設が可。
					現空港における滑走路増設が良い。これから高齢者が増える中、現空港アクセスの良さを大事にすべき。
					『現空港における滑走路増設』都市からのアクセスの良さを維持するためには、この案が一番だ。しかし、騒音問題など地域住民への影響の拡大は避ける事ができない。また、莫大な整備費用の割に処理能力の拡大が見込めない。よって長期的な都市計画としては疑問が残る。
					滑走路増設希望 現在の福岡空港の便利さはすばらしいので、場所移動なしでやってほしい。
					現空港における滑走路増設。家から近いので。
					市内に一番近い現在の空港は日本で唯一福岡だけなので、この利点を崩さず滑走路を延ばす事を考えるべき。この利点がなくなると日本にある他の空港と何のかわりもない。
					滑走路の増設がいいと思う。福岡空港の便利の良さを重視して欲しい。
					現在の空港はせっかく中心地から近いので、移動しないでほしい。東京の羽田とか朝早い便に乗りたいけど、始発の電車に乗っても間に合わないぐらい遠い距離だと、不便だし利用者の毎回の負担が大きくなってしまう。そうなると、近場移動とかは他の新幹線とかを使う人もでてくると思います。
					交通アクセスもズバリ日本一便利だし、現空港の滑走路増設で対応してほしい。これで年間滑走処理容量の増大、1.5倍位は確保できるのではないか。 これ迄色々なされている報道されている事案等を検討してみると、需要予測の課題予測、水増し評価とも見られることが多い。 今後、人口は九州は20年後には200万～250万減る予測もある。そんなに利用者は爆発的には絶対増えない。
					(2) 現空港の利用 (滑走路増設) がいいと思う。交通便がとても良いし、天神にも近いので。 (1) は具体的に無理だし (3) はお金がかかるのでやめてほしい。
					なるべく〈②案 (増設) です。 理由：福岡空港は港に日本一便利。
					増設の方が場所も変わらないので便利。
					現空港における滑走路増設については、住居地域に対する騒音だけでなく、不時着による事故等に対するリスク、近隣地区の水害対策などからも問題が大きいと考える。 また、用地取得に大きな労力がかかる上に、将来の拡張の可能性が困難である。 現在の空港は福岡駅等からの利便性も良いが、新空港における、鉄道アクセスの可能性についても言及すべきである。
					現空港における滑走路増設がいいと思います。 地下鉄も整備され、博多駅からも便利になりました。 他の方策では、お金もかかりますし、利用しにくくなります。 是非、現空港での検討をお願いします。
					(2)やはり現在の大変便利な場所をそのまま利用してほしい。間隔300mの滑走路を作ってほしい。今以上に需要が増えても対応できるようにしてほしい。国際線にも地下鉄で行けると便利。
					現在の福岡空港の立地を考えると、そのままこの空港を活用してほしいと思います。しかし、周辺地域への影響、将来の需要を考えると、新空港建設もやむを得ない状況であることもこのレポートを見てわかりました。その際には、中心部と空港を結ぶアクセスも充実してほしいと思います。(上海空港のような高速列車で短時間で移動)
					もっとたくさんの人々に空港について、興味や関心を持ってもらえるように働きかけるべきだと思う。PIレポートは、りっぱすぎ (長すぎ) で、最後まで読んでもいまいちわからない点が多い。今の場所での拡張の案に賛成したい。福岡ほど、空港までの便利が良い所はないと思っている。
					現在の空港は大変便利です。需要が増加したら滑走路を二本にしたら解決できると思います。移転はアクセスが悪くなって不便になり反対。
					北九州空港ができて中心地までが時間も交通も不便になりました。理由はリムジンバスが飛行機と連鎖しないからです。又タクシーを使うには遠くなりました (料金も)。福岡空港は日本一すぐれた利便性のある空港です。ぜひこの使いやすい空港立地への便利、無くさないでください。拡大に希望します。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港は都市密着型空港であり、市民の足でもあります。利便性は他空港に比べて一段と秀でています。この利点は将来ともに他空港に遅れてはいけないと思います。多少無理でも現在の空港の拡張を望みます。都市高速道路の変更は無理でも、3号線のほうは地下を通すとか方法があるのではないでしょうか。又最初から国際線の建物を少し西の方へずらして建てれば滑走路の間を210米でなく300米にできたのではないでしょうか。南東側の丘陵地は効率的な活用の面からいずれ除去の方向で志免地区との一体化へ向けて進んだ方が良いのでは？
					「福岡」の誇れるものの一つが「空港の利便性」。よって現空港を移転することは市民はあまり望んでいないのではないか。少子高齢化により中長期的には、現在の需要程度で収まる日も来る可能性もあり、滑走路増設で対応いただきたい。
					駅から空港までの距離を少しでも縮めたらいいと思います。滑走路も増やした方がスムーズにいけると思います。
					今回のレポートを読んで福岡空港の将来への対策がわかりました。アクセスの利便性等を考えると現在の位置で滑走路を増設するのがいいと思いますが、やっぱり周辺への影響を考えると志賀島あたりに建設するのがいいのかもしれないと思います。ただ海上空港を建設するとなると海洋漁業への影響があるのでその問題が出てくると思います。
					それぞれの案についてメリット・デメリットがあると思います。私は滑走路増設が最も良い案だと思います。世界的に見てもこれほど利便性の良い空港は他にないです。この福岡空港の良さをさらに伸ばすことが都市の発展につながるはずです。
					年々利用する人が増えてきているので、それにつれて飛行機の数も多くなり、時刻（出発する）が遅れたり利用するお客様に悪影響がかかるので、滑走路を大きくするのに賛成します。
					現在の空港がある位置が天神や博多からとても近く便利な所にあるので、滑走路増設が良いと思います。そして、その中でも西側配置3が工事期間も短く、困難性が最も小さいので良いと思います。
					新空港の建設よりも、滑走路を増やす意見に賛成です。福岡空港はとても便利な場所にあるので、他の場所に空港を作ると不便だと思います。
					騒音が増すのは地域住民への負担になるかもしれないが、しかたがないものだと思う。実際福岡空港を利用して、ダイヤの乱れで予定が多少狂ったこともあるので、やはり滑走路を増やすべきだと思います。
					利用者の視点から、博多駅まで地下鉄で5分、天神まで13分というのは失いたくないところです。現空港における滑走路増設（300米間隔）を希望します。
					①環境面、②利便性をキーワードとすると現空港の拡大が望ましい。 ①環境面の配慮：21世紀は環境の世紀と言われており、大規模な海上埋立は、時代に逆行している。環境破壊による外部不経済のリスクが大きすぎ、海上空港とのトレード・オフは成立しない。
					現在の福岡空港は現在利用しているどの空港よりも使い勝手がよいです。一番は自宅より到着時間が読めるという所（JR-地下鉄）。個人的には現在地に滑走路を増設して頂きたいです。もし新空港ということになれば、交通手段をバス等のものでなく、キチンと定刻に到着する何かを用意していただきたいですが、これ以上遠くなると利用頻度が減るでしょう。できれば羽田のように同場所に！（モノレールは2駅ですが）。関西よりもイタミを使う心理は大阪に出るのに便利だから。
					・飛行機の会社によっては、乗るまでの通路等が遠く時間がかかるので、滑走路が増えることによって、便数が増えたり、窓口が近くなったりと便利になりそうな気がして期待しています。
					福岡県民の利便性を考えてもらいたい。現在の空港の拡張など。
					現在の福岡空港は博多駅から5分という世界的に見てもトップレベルの利便性を備えている。これは福岡市民ばかりでなく遠方からJRなどを利用して福岡空港を使う人たちにとって財産である。この利便性を守り抜くことが大切であり、子孫への贈り物となりうる。新空港は利便性が低下するばかりか巨額の借金を子孫に押しつけるものであり、到底容認できない。
					現空港における滑走路増設について。 　この案が一番いい方法のように思えます。空港は今の場所が都心部に近く、アクセスもしやすいからです。増設案の中では、東側配置1か西側配置3がいいように思います。西側3案で将来の需要に対応できれば西側3案を支持しますが、できないようであれば今できる最大級の増設をすべきだと考えます。
					現空港は、世界的にみてもまれなほど都心に近く便利です。空港が都心から遠くなれば、福岡を訪れる人は減り、福岡でのイベントや会議も減るでしょう。福岡は、空港が近く便利だから、全国規模の会議も福岡で行う、ということもよくあります。したがって、現空港の滑走路増設がよいと思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					成田ができても羽田を拡張せざるを得ない、関空ができても伊丹を閉鎖できないということを考えれば、現板付からの移転は得策ではないだろう。世界一便利な空港という優位性を守るために拡張、整備すべき。
					将来需要の対応策としての現空港滑走路増設では、 ②将来的に国際空港として夜間利用が出来ない
					どうしても対策が必要であれば拡張すべき。今の博多駅から5分という利便性は我々の財産であり、残していくべき。新空港は利便性を低下させ、路線もかなり減るだろう。
					交通アクセス等を考えると、現在の空港を利用した拡張が適当と思う。地下鉄利用が出来るので便利です。
					現在の福岡空港が便利なので、滑走路を増やす方に共感をもてた。
					今の空港の場所は利便性がよいので、場所は変えずに滑走路の増設等をしてほしい。
					私は飛行機が飛んでいる姿を見るのが好きで、よく空をながめます。飛行場にも足を運びます。利便性など考えても今の空港のまま滑走路を増設して頂きたいと思います。
					現空港に滑走路を増設する方向で考えて頂きたい。福岡空港は利便性が良く、ビジネスの拠点、アジア諸国へのハブ空港としても機能している。将来を見すえた上でも滑走路増設案を支援します。
					都心に近いという立地は福岡の強みであり、現在の位置での設備拡張が利用者の立場からいうとベストだと思います。 しかし、航空機の離発着回数の増加が見込まれているのであれば、安全性や周辺の住民への配慮、十分なキャパシティの確保のために、会場に新空港を作る方法が良いのではないかと思います。
					場所はいまのままで、滑走路を1本増やす計画に賛成します。私自信、東京や大阪、京都などに行く時、飛行場から目的地までのアクセスを考えたら、面倒で新幹線や、高速バスを利用することが増えました。海外の友人からも福岡はとても便利がいいといわれています。よそに移すのは絶対に反対です。
					対策方策としては、一番、現実的なものは、今後の利便性・需要・経済効率性を考えると、 「(2)現空港における滑走路増設」が一番と思われる。理由として、 1．全国でもトップクラスのアクセスの確保 先行事例として、いくつか移設した空港がありますが、結局、利便性が悪化し、他の交通機関と差が少ないって、利用者には不便になった例が多いと思う。 ①広島空港　現在も、旧広島空港はコミューター空港として「広島西飛行場」としてがあるが、そこまでのアクセス手段の差は明らかである。近隣住民の方はともかく、市民の間に移転は失敗との意見が多数ある。また、新幹線との競合により、比較的近くにＪＲ線があるにもあるにも関わらず、未接続で、バスしかなくとても不便である。 ②鹿児島空港　①同様に市街地からの移転で、アクセスは大幅に悪化している。 ③名古屋空港　小牧空港が現存し、一部の航空会社が現在も、名古屋市内へのアクセスのよさから福岡⇔名古屋便を運行している。 ④伊丹空港・関西国際空港　関西国際空港ができても、結局、利便性が悪いので、伊丹空港は廃止できない状況 以上、私が知る限りでも、移転して、あまり良い事例はないと思われる。 2．財政的な問題 いろいろな案があるが、昨今の国・地元の財政状況を考えると、空港建設以外の追加投資が必要で、アクセス・需要が不明な新空港案には反対である。(上記1．であげた例のようになる懸念あり)
					交通アクセスを考えると、現在の位置にあるのが一番便利なので、滑走路を増設した方が良いと思う。
					家から近いから、滑走路増設。
					新しい空港を造るとなると、問題がたくさん出てくると思うので、今ある空港に滑走路を増やすという案に関心を持ちました。そしたら、本数も多少増えて利用しやすくなると思うので、便利になると思います。
					滑走路を1本増やす方法がよい。 今の場所が便利。
					福岡空港へは市内中心部からも短時間で行けるので、このメリットは何物にも替えがたい。 よって、滑走路増設で対処した方がよい。
					飛行機を使って旅行することもあるので、飛行機の発着がスムーズに行くよう、滑走路を増やしたりなどの対策は必要だと思います。空港を新設するよりは、今の場所に増設するほうがよいと思います。今の位置はとても便利いいので、利用しやすいです。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					滑走路増設 福北ゆたか線が電化され、福岡へのアクセスが格段に向上した。また八木山バイパス及び201のバイパスの延伸により、飯塚の地の利便性は増している。福岡空港の特長は都心にあることであり、現在のメリットを活かしつつ改善していくことがベストである。人口減少、高齢化に伴い、航空機利用も今がピークだと考える。新空港建設の投資は必要ない。
					現在の空港でも今は余り不便は感じていないが、増設することによって便数が多くなることは賛同します。福岡への回りの県からのアクセス方法等が多くなれば、需要が多くなるとは考えられますが、高齢化社会が終わった時点ではもったいないとの気もないであhない。いらぬ心配かも？
					△(1) 近隣空港との連携 ◎(2)現空港における滑走路増設－賛成です。 ×(3)新空港 福岡空港は日本の中で最も都心に近い利便性があります。新空港にかける費用に較べれば、現空港に増設する方がはるかに安くできるはずです。
					関西や名古屋は海上空港のせいか風などの心配があり、成田等は遠くて不便そう。その点、今の福岡空港は場所的には時間、アクセス共に便利。町中のため、事故等は周りの住民は心配と思うが、自分の都合で考えると今の空港で滑走路2本にして欲しい。
					今の福岡空港は大変便利。地下鉄を上れば目の前は空港。滑走路は拡げられると私は思う。道路は地下道に、福岡都市高速は部分的に作りかえる…などの工夫が出来ないだろうか。私は佐賀空港を利用したいとは思わない。不便。北九州にも出来たが、いずれ赤字になりそう。
					私達は久留米に住んでいます。年に2回ほど福岡空港を利用しています。1時間弱で行けるので大変便利です。しかし、新空港になると遠くなってしまう。できれば現在の空港を増設するか、佐賀空港との連携を望みます。佐賀はもっと活用すべきであると思います。南部（筑後地方）の人達は佐賀が便利になると利用すると思います。
					現空港の増設を希望します。 福岡空港は地理的に大変便利です。
					今の場所の方が便利も良いし、地下鉄も整備されているのでやはり今の場所で安全に考えて欲しい。
					現空港へのアクセスは非常に便利なので、是非滑走路増設の方を考えてください。
					出来れば、近隣空港との連携又は現空港の滑走路増設が利用しやすいので、その方向で。
					現在の位置が一番気に入っていて、利便性も大。何とか工夫して移転なしで考えてみて欲しい。
					福岡県は赤字が多いので、ムダに新しい空港を作る必要はない。今の利便性で工夫して滑走路を作ってはどうか？他にもっと有効にお金を使ってほしいです。
					現福岡空港は便利がとてもよく今の場所で滑走路を国道、県道を迂回させても広げて使用してほしい。
					現福岡空港は世界一便利であるので現空港を望む。 滑走路増設を望む。東側、西側どちらでも良い。
					費用対効果を考えた場合：現空港の増設が望ましいと思う。環境問題の観点から考えた場合：同上 利便性の観点から考えた場合：同上（国内で一番だと思う） 安全性の観点から考えた場合：空港移設もやむを得ないと考えます。 総合的に判断した場合：現空港の増設及び近隣空港との連携が望ましいと考えます。（但し、近隣空港との連携には、相互の空港間のアクセス面で考慮する必要が有る）
					やはり都心から遠くなると利用するのに難を感じます。できるなら現在地での対応が望ましいと思います。ただ、財政上の問題もあるかと思われ、十分な検討を願います。
					最初に「新空港ありき」ではなく、本当に現空港では無理なのかどうかをもう一度真剣に見直す必要がある。世界中の主要空港は殆どみんな知っているが、福岡ほど立派な立地条件は他にない。これを使わずして如何するのか疑問です。
					都市に空港があるのは福岡くらいなので、この便利性は継続してもらいたい。時間と金がかかっても増便する滑走路は300m間隔で精密にするべき。
					福岡市は都市に空港があるから少しうるさいけど、交通がいいし、セントレアなどの空港は道が一本しかなく、しかも有金道路なので名古屋にも少し遠いし、成田も都心から遠いので、このまま滑走路だけ増やした方がいいと思う。
					利便性の観点よりいうと、既設空港を充実した方が良い。説明の中で滑走路を増設が必要であれば、ターミナルビルを地下に入れて滑走路を増設すれば現況の利便性の良い空港になると思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					自分はたくさん飛行機を使う方で、夏休みなどはアメリカから大阪国際空港、そしておばあちゃんの家の佐賀に行くために福岡空港を利用して、戻る時は飛行機がたくさん並んで飛行機の中で待っている時間がすごく長いです。だから滑走路を1本増やしてほしいです。
					現空港は国内において1、2を争う利便性アクセス、立地等好位置に有り、又30分で行ける範囲がこれより東側に移ると市内のラッシュ等に引っかかり、時間が3倍も4倍もかかるようになり、便利が悪くなる。
					現在の利便性を保つよう拡張案支持。遠く離れる移設は支持しない。
					利用者のことを考えれば、今の空港で利便性を守る。 納税者のことを考えれば、できるだけ税金の投入を少なくする。 よって、今の空港をしっかり活用し、その上で実態を見て拡張を考える。
					利便性の視点からいえば、絶対に（2）が良い。日本中のどこの空港よりも便利な福岡空港が遠方になるのは、利用者としては大変困ります。JRや陸路を利用したりして、航空便を使う回数が減ることは間違いないです。
					(1)現空港を拡張し、人の移動に対しては対応をとる（滑走路増設に賛成）。
					利用者の利便性や県の財務状況を考えると、拡張が好ましい。
					滑走路増加に賛成です。今、みんな交通の便利が良いから立地条件を重視します。それが利用者の利便性にかなってると思うからです。
					現在の空港は地下鉄で結ばれており、利便性が高いので、空港を動かすよりはこのまま拡張する方が、将来的によいと思う。
					これからますます需要は増えてくると思うので、拡大の必要はあると思います。ただ、今の場所（特に国内線）は、大変利便性が良く他県に比べ福岡の自慢できる点の一つであると思っています。しかし、別の候補地で新空港を作るのならば、陸続きでバイパスもある前原あたりが便利なのではないかと考えています。
					現空港に増設する。 アクセス。新空港に費用がムダ。増設することによって周辺のメンテナンス費が二重でムダ。
					拡張で現在の利便性を保つことを望みます。 拡張は用地買収が大変と言われるが、新空港にしてもアクセス整備でかなりの用地買収が必要。条件は同じだと思います。
					将来の事はよく判りませんが、燃料の値上がりや他の交通手段の開発などがあれば飛行機の利用者が急激に増加するとは思えません。現在の空港も国内線、国際線、地下鉄のなどが1ヶ所にまとまっていると利用するものにとっては便利だろうと思います。
					現空港を拡張し、今の利便性の高さを保ってほしい。
					便利なところにあるが、安全性、騒音等を考えると増設案は反対である。
					現在の福岡空港は非常に便利がいい。そういう意味で「近隣空港との連携」か「現空港における滑走路増設」がよいと思う。
					現空港の利便性からも、現空港を利用した滑走路増設、事業費・工事期間・財政等も考えて西側増設が良いのではと思う。
					・滑走路増設・東側配置1案について、11ページの項目、利便性、アクセス不便性について羽田空港のような都市高速の直接接続による利便性向上が考えられる。処理容量については、東側配置が処理容量が増加しても、安全性を確保できるとともに、近年整備された精密進入施設の活用を図ることができると考えられる。 ・新空港2ゾーン（三苫・新宮/志賀島・奈多）の実現可能性はあると考えられるが、ともに2本のうち1本の滑走路について、今後の発展について問題（相島・磯崎鼻・志賀島・電波塔）があると考えられ、玄海国定公園という今後、注目されていく自然環境への配慮、アクセス不便性（地下鉄、私鉄、JR、高速道路が延伸できるか？）が問題として発生すると考えられる。
					現空港の利便性はベストです。従って増設を希望します。新空港の財源が巨大すぎるので、現時点では賛成しかねます。
					福岡県内に福岡空港と北九州空港がある。旅客用は福岡空港で、旅客・貨物は北九州空港という風に利用し、福岡空港は基本的に板付のまま拡張する方が利用者にとっても安全面でも良いのではないか。（立地・交通の便）新しく移転するにはコストもかかり、海上空港となると、風等の気象の問題で離発着できないことが増えるのではないか。
					絶対今の福岡空港がある場所が一番いいと思います。新空港の方策を聞いてとても魅力がある話だなと思いましたが、利便性を考えるとやはり今の場所が一番です。滑走路増設は新空港の方策より問題が多いと思いますが、日本で一番利便性がいい空港になれるようにしてほしいです。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港が利用者が多く、離発着も多いということは良い点だと思います。しかし、福岡空港は滑走路が少ないため難しくなっているため、移転する可能性があると聞いたけど、福岡空港はとても便利なので移転という形ではなく、増設という形になった方が今までのようにお客様の利用も多く、活気ある場所になると思います。個人的にも今のままの場所であってほしいです。
					福岡空港の利用者が多い理由の一つに中心部から近いということが含まれていると思います。そのため、拡張する際にはできる限り今の状態（交通の便の良さなど）を崩さずに行うことが大切だと思いました。またビデオを見て、空港の利用の多さに驚きました。飛行機の騒音による被害も大きいと思います。それに加えて、工事による騒音…となるとさらに被害も大きくなってくると思います。
					私個人の意見としては、新空港を開設した方が便数も増やせるし、遅延も少なくなるのかも知れませんが、増設して欲しいというのが本音です。やはり福岡市の中心から近いというのは魅力的ですし、そのおかげで観光客が少なからず増えていると思います。博多駅から5分というのは福岡空港の特徴であり、魅力であると思います。
					一番いい方法を選んでほしいですけど、私はもう一本の滑走路を今の福岡空港に作ってほしいと思います。そしたら、便利性はそのままで、使用する人ももっふえると思います。
					今の福岡空港は都心部に近くとても便利だと思います。3つの課題の中で、私は滑走路を増築することが一番よいのではないかと思いました。 人を1番に考えて、すべての人が納得する結論が出ればいいと思います。
					滑走路を作るのはすごく良いことだと思います。ですが、空港はこのままの場所にあってほしいです。今空港まで地下鉄ですぐ行けるのは、私達にとってとても便利なことだし、空港まで近い空港はなかなか無いので、働く側としては大変かも知れませんが、利用する側としてはとても助かります。
					現在の福岡空港の場所は、博多駅から地下鉄で数分で行ける距離でとても利用者にとって便利だと思います。なので、現在の場所に滑走路増設が良いのではないかなと思います。
					今の福岡空港の位置だったら利用しやすいので、滑走路を増やした方がいいと思います。中心部から北九州空港も遠いし、移動してしまうと福岡空港も遠くなるので不便になります。
					新空港よりも滑走路増設がよいと思います。やはり、現空港の利便性を考えるとその方がいいと思います。
				③周辺環境への影響、安全性について 106 件	
					今回は示されていないが、各抜本方策の滑走路処理容量で将来需要をまかなえるのかが重要。滑走路増設案は周辺の制約が多いが「周辺への影響をおさえつつ能力を上げる案」の検討が必要。
					環境、安全面を考えれば、増設案は問題がある。
					福岡空港は地下鉄と直結しており、他の都市では考えられないほどスムーズに移動ができ、それが大きな魅力でもあります。それは、福岡市という都市に空港があるからです。したがって、新空港を造る案には反対です。候補地はどこも遠い。近隣空港と連携しつつ、滑走路を増設するのがよいかと思うが、騒音や安全性の問題が気にかかる。
					・現在でも私の居住地（騒音防止対策地域の隣接地）では騒音で迷惑を受けているのに、滑走路を増設するとさらに騒音が増す。家屋の騒音防止対策地域に編入されないと、生活満足度は著しく低下していく。
					『現空港における滑走路増設』都市からのアクセスの良さを維持するためには、この案が一番だ。しかし、騒音問題など地域住民への影響の拡大は避ける事ができない。また、莫大な整備費用の割に処理能力の拡大が見込めない。よって長期的な都市計画としては疑問が残る。 ・現空港拡張案は非現実的。支障移転を要する家屋は○戸？騒音被害の拡大範囲は？街づくりへの障害は？
					現空港における滑走路増設については、住居地域に対する騒音だけでなく、不時着による事故等に対するリスク、近隣地区の水害対策などからも問題が大きいと考える。 また、用地取得に大きな労力がかかる上に、将来の拡張の可能性が困難である。 現在の空港は福岡駅等からの利便性も良いが、新空港における、鉄道アクセスの可能性についても言及すべきである。
					現在の福岡空港は承知のとうり、市街地に近くとても便利で利用者にとっては便利この上ないと思います。何より福岡都市圏の発展を担っている存在でもあります。ただ一方で、航空機騒音の問題や航空機事故のリスク、都心部の建物高さ規制、土地使用料の高さなどの問題や課題もあります。そして21世紀は航空機の時代と世界的に言われる程ですから、個人的な理想は、24時間対応の国際海上空港が必要だと思います。ただ、財政の事を考えたら残念ながらちょっと実現は厳しいでしょうか。中間案として、滑走路の増設が現実的だと思います。
					便利な空港であってほしい。今の場所がベスト。コストも安くあがる。 現空港拡張では騒音問題などがあると思うが、新空港では環境問題がおきると思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					運賃の費用に関しては、これからも頭を悩ます事と思う。今以上に環境に重視して、滑走路を作ったり、開発していくと需要も増えると思います。
					私はステップ1の時に近隣空港との連携を強く望んでおりましたが、今回のPIレポートステップ3で対応方策とはなり得ないとのことでしたので、現空港における滑走路増設か新空港建設課の二者択一しかないと思います。 現空港における滑走路増設の方が新空港建設より費用は少なくてすみますが、空港周辺で進む市街化の影響で近くの住宅街や倉庫等の事業所、競技場等、あってはなりませんが万一の飛行機の墜落事故が起こった時、非常に危険です。安全性から費用は高くても新空港建設しか選択できないのではないでしょうか。
					現空港域での対応策については、次の点から実現の困難性を感じる。 ①周辺住民からの土地買収は一般的にスムーズにいかない（居住者がいれば成田空港の二の舞となる）。 ②周辺に対する環境対策が未来永劫必要となる。 ③将来に向けた余裕のあるスペース確保は無理。 ④市街地への航空機墜落の危険性は永久に続く。 ⑤空域の制限は福岡市の自由な土地開発の妨げとなる。
					西側配置No.1が良い。人工物である高速道路の付け替えがともなうが、住民と自然に一番やさしく精密路が2本とれるため。
					日夜ジェット騒音に悩まされている住民には事故の危険性と合わせ考えるとき、現空港は撤去しか考えられない。パイロットの共通認識も「アジアで最も危険を感じる空港のひとつ」が福岡空港だ。滑走路増設はこの「欠陥空港」を拡大・永久に固定化するだけ。福岡市の未来を考えれば新空港しか考えられない。建設費が問題となっているが、滑走路増設も結構かｋることが分かった。しかも費用が実際に発生するのはまだ遠い話。アジアにも大きな窓を向けた大計を考えるときはいまだ。
					滑走路増設は周辺の人口が多く実現不可能。新空港しかない。博多湾内でアクセスの良い新空港が理想。
					滑走路増設については、近隣に住む住民や都市高速道路などへの影響が心配な部分があります。私は新空港を作ることに一番賛成しています。なるべく近隣の住民の方や建物や公共のものに配慮することを重視すべきだと思います。
					私個人としての意見は、利用制限型が一番良いと思います。なぜなら、滑走路増設となると年数がかかる点もあるし、環境破壊の問題も出てくると思うからです。
					私は滑走路増設に賛成です。なぜなら、環境のことも考えて最小限に自然を壊さない方策をとった方がいいと思ったからです。
					騒音が増すのは地域住民への負担になるかもしれないが、しかたがないものだと思う。実際福岡空港を利用して、ダイヤの乱れで予定が多少狂ったこともあるので、やはり滑走路を増やすべきだと思います。
					①滑走路増設の検討をされているが、現空港より航空機が増える事になるので、環境問題が増大する。又、年間の環境対策費など、土地借料も増加する事より、海上空港での絞り込みの強調をすべき。
					滑走路を増やす意見に賛成だが、住民の方々の迷惑にならないような増設をするべきだと思いました。
					対応方策の検討を見ると、現空港における滑走路増設の方向で検討しているようだが、福岡空港は福岡都市圏に隣接しており、航空機騒音などの被害をこれ以上拡大する必要はない。三苫・新宮ゾーンへの新空港建設が最も望ましいと考えている。
					都市中心部から空港が近いということは、それだけでも存在価値が充分ある。しかし、騒音、航空機エンジンからの排気ガスについては言及が無い。毎日頭上を大量の排気ガスが降り注いでいると考えると郊外の新空港も検討の余地がある。
					福岡空港PIステップ3詳細版を読んでの感想は、今回の案はどれも無理だと思いました。現状のままや福岡空港の有効活用方策では全く需要に対応できないです。滑走路増設は、用地買収・埋蔵文化財調査に要する期間を現時点で想定することが困難といういつ供用開始できるのか全く分からない対応策を検討している時点で話になりません。また、騒音問題で裁判に負けているので滑走路増設をした場合、再度裁判を起こされたら確実に負けます。最悪の場合、伊丹空港と同様に21時までの門限を設定することになる可能性も高く、そうなると現状よりも利便性が大きく悪くなります。
					・街の真中に有り、事故があると危険
					将来需要の対応策としての現空港滑走路増設では、 ①騒音対策が満全でない

区分	意見分類				寄せられたご意見
					将来需要の対応策としての現空港滑走路増設では、 ⑥市街地での事故の危惧
					・現空港は便利だが危険と一体である。
					現在の位置での増設には無理があります。 今でも騒音がある。 都心部に高層建築が出来ない。
					増設して、なるべく自然をこわさない。
					現空港は町中にあり、ある面では利便性が良い反面、騒音問題も大きいものがあると思います。現空港で滑走路の延長や増設をし、便数を増やせば益々騒音問題が大きくなるでしょう。
					少なくとも、滑走路34番での視認進入は止めるべきです。ILSでの進入ができるようになったのですから。成田空港や羽田、大阪のあたりでは、福岡のような方法はすでに通用しません。福岡地元の人達は、空港に頼っている方々が多いのかもしれませんが、他方からきた者にとっては、周りの環境にやさしい空港には見えませんので、新空港案で考える事も大切かもしれません。予算があるのであれば…。
					「現空港での滑走路増設案」が中央の空港専門家の間で対応案として表に出てきたのに驚いています。航空専門家の航空機騒音問題に対する認識度はこの程度なのですか。 平成6年の「福岡空港騒音公害訴訟最高裁判決『騒音被害は国の諸対策で低減されているが、なお受忍限度を超え、人格権が侵害されている。』と損害賠償請求を一部容認。」（PIレポートステップ1＜詳細版＞P.71：福岡空港調査連絡調整会議）をどのよう受け止めた上での判断なのですか。損害賠償金さえ払えば一件落着ですか。さらに、「発生源対策の努力によって、1機あたりの騒音は減少しています。そのため、発着回数が大幅に増加しているにもかかわらず、機数や時間帯を考慮した航空機騒音レベルは横ばいとなっています。」（同上P.81）と横ばいに安堵、さも自慢げにそれを評価、何等改善への心配りもなしに、一段と騒音源を付加するような計画案が講じられてよろしいものでしょうか。
					「現空港での滑走路増設案」は航空機騒音、用地問題、ターミナル地区の狭隘問題、万が一の事故への不安等ステップ1で指摘された課題の解決方策は何等示されていない案である。「海上での空港新設案」には建設資金調達が可能か、気象条件が厳しい玄界灘での空港運用等の問題がある。そして「陸域での空港新設案」にも指摘されている課題がある。 ステップ4では、これらについて計画の長短、課題解決の難易度等を同一基準で総合的に整理して、市民の最終的判断を求めるようにしてもので欲しいものである。
					②滑走路を増やすのも反対です。それでなくても騒音がすさまじいのに、なお一層うるさくなります。 環境・安全を無視した現空港の拡張には反対します。別の場所（三宮・新宮沖）への移転を求めます。
					2)現空港は拡張案 ①借地の上にあることが変 ②市街地の上空を通る不安、恐怖は拭えない。
					現空港の増設にしても充分な長さと幅員をとれば単価の高い用地所得費がかかり、立ち退き等スムーズに運ばないのでは。広くなり、2本になり50%増の運行になれば又新しい騒音問題も起こる。 ③増設した場合、騒音域の拡大や空港周辺の安全性への不安がますます大きくなる。
					現空港における滑走路の増設、施設の再配置では抜本的な解決策にはならないと考えられる。滑走路が増設され、処理容量が増大したとしても、依然として騒音問題、安全の問題、制限（高さ）による建築制限は重大な問題として取り残される。工事期間にしても、現空港において多くの民有借地を有している状況で用地買収は殆ど望めず、いたずらに時間を費やすこととなる。運用制限を伴う中途半端な整備であってもならない。空港建設に関し、百年の計をもって論ずるならば、新空港しかあり得ないと思われる。
					福岡空港はこれからも需要は増えると思う。中国、インド、韓国の発展が著しく、このままでは需要に対応できないと思います。現空港拡張では何も対応できないと思います。24時間利用できる海上空港が必要。アジアへのハブ空港として活用できる新規空港がいいと思います。 理由①現空港拡張では防音対策費が将来も必要 理由②無駄な工事がある（地下鉄、都市高速、ターミナルビルの新設等）
					・空港内のトラブルは避けるのが最良である。滑走路を増やせば飛行機の事故も発生しにくくなる。 現空港は現状で存続し、新空港を海上・海岸ではなく、内陸の陸上大空港（R/W2本の九州国際空港）を久留米市北野町あたりに建設してほしい。（成田の二の舞にならなぬよう要注意） 海岸・海上は地震による津波が心配。また現空港のR/W二本化は騒音の増加が心配だし、山を崩したり、道路を付け替えたりしても容量が105倍にしかならぬので早晩またパンクするだろう。 2本目の滑走路は、メンテナンスや事故時に対応するためにも必要。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現空港での滑走路増設 　福岡に引っ越してきて、初めて空港周辺に行った時に騒音に驚いた。私は空港の近くで育ったので慣れていたが、福岡はひっきりなしなので、周辺の住民の方はどの案も受入れ難いと思う。
					現在の場所で検討されていることに賛成ですが、近くに住んでおられる方には説明を十分されたし。
					現空港での滑走路増設の案は、騒音の影響区域が現状とどう変わるのかを併せて示すべきだと思う。新空港の検討では、なぜ、クロスパラレルの滑走路のみでオープンパラレルは取り上げてないのか分からない。（滑走路容量がクロスで足りるかどうか根拠がない）
					滑走路の増設は市街地が近いので危険性が増すのではないか。また、夜間の騒音問題も大きくなるのではないか。
					航空機の安全問題や騒音問題、多額の借地料などを抱えて、本当に現空港での滑走路増設が可能なのですか？窮屈な空港でトラブルとか増えないのですか？
					近隣住民のことを少しは考えて下さい。窓を閉め切っても降下する航空機の音を遮ることが出来ず、この間テレビの声は全く聞くことが出来ません。現空港での拡張計画は断じて反対です。便利が良いということだけで議論することは止めて下さい。住民の声を聞いて下さい。
					現空港滑走路増設案では、住民の被害や危険性がかえって増すことや、借地料、環境対策費を今後もずっと払っていかなければならないことから、不支持です。それらが解消される新空港建設を支持します。
					今の空港の位置は駅からも近くて便利なので、増設をしてくれた方が近隣住民としてはもっとスムーズに離発着が出来るのであればとても賛成です。でも作るからには近すぎて事故が起きたりすることがないように安全でみんな使いやすい空港になってほしいです。これからも福岡に沢山の人が来たり、福岡から外に行ったりすることがもっと身近に思えるような移動手段になってほしいです。なのでこれからも福岡に住むものとして、しっかり考えてもらい、また自分も心がけていたいと思います。
					現空港での滑走路増設は周辺地域への影響を考えると無理があると思うが、新空港建設には膨大な事業費が必要となる。従って将来の見通しを十分に検討してほしい。
					増設（滑走路）するにあたって、山（自然）を削るのはあまり賛同できない。しかし増設は必要なので、違う道（方法）も模索しなければならない。
					・現空港の有効活用（東側又は西側に1本滑走路増設）についてはQ3の「需給逼迫緩和」「利用者利便性」等の解決になるが、未来永劫環境対策費と借地料は発生する。又24時間OPEN（運用）する空港とはいかず現行どおりでMERITはない。又用地買収や周辺道路の移設などの課題が立ちはだかる。
					・増設は全く理解出来ない。危険性及び諸費用の増加及び拡大。
					・増設の説明が多すぎる。全然後ろ向き。危険だ。アブハチ取らず、増設が成功するとは思えない。何もならない。
					現空港、アブナイ。拡大買収できない。新空港を作れ。
					財政状況や利便性を考慮すると、現空港拡張が望ましい。それもできるだけ対策費を抑えるようにしたい。空港移転は費用がかかりすぎ、利便性も低下する。対策が完了する２０３０年ごろ、九州は人口激減、福岡都市圏も２０２５年以降人口減少。さらにその先は人口大幅減少。需要は激減する。そう考えると、対策は一時の需要増に対応すればよいことになる。無理に新空港を作ることはない。また騒音や危険性の問題も、将来需要が減ることや、技術の進展により、解消されるものと考える。
					２　現空港での滑走路増設について 福岡空港は都心にある空港でこれまでも幾たびも、死傷者を含む航空機事故を経験している。これまでは幸いに、都心部への被害はなかったが、空港南側からの進入のためには福岡市都心部を飛行しており、万が一の場合には史上稀な大惨事になることは必至である。もちろん乗客の立場としても、海上への不時着と都心部への墜落では、生存可能性に大きな差が出ることは考えるまでもない。無論、航空機事故が発生しないことを願うばかりであるが、事故は必ず発生するものであり、それが福岡ではないとの断言はできない。事故発生時の被害は人的な被害にとどまらず、賠償の負担によって航空会社の存続にも影響しかねない被害となると思う。
					(2)滑走路の増設が良いように思えるが、環境、安全面の心配は消えず、諸手を挙げて賛成とされない。
					・滑走路増設は、まわりへの影響を抑えつつ、一定程度の離発着回数と利便性が確保できることを基本として計画するべき。（例：西側に滑走路を配置し東側にターミナルを統合する）

区分	意見分類				寄せられたご意見
					基本中の基本である騒音コンターの記載がない。騒音コンターのない空港計画などありえない。重要な情報は隠さずに出すべき。騒音コンターを出してしまうと、滑走路増設案は消えてしまうことは分かりますが。
					現福岡空港の滑走路の増設がのぞましいと思うが（地下鉄など交通アクセスが整っているので…）、風向きによっては、私の家の真上を飛行機が飛ぶのでめいわくしている。（春日市）また、NHKの電波塔が昔からじゃまだと問題視されている。将来的には、アジアとの交流が深まり、航空機の便も増えるだろうと予想される。現実的には、福岡空港の移設も必要になってくるだろうと思われる。
					滑走路増設について 滑走路が増えると市街地がはりつく福岡では、危険性が多いのではないか。騒音等、公害が増えるので、増設は反対である。
					便利なところにあるが、安全性、騒音等を考えると増設案は反対である。
					増設することにより騒音、安全性について益々拡大すると思うので、増設案は反対である。
					空港、滑走路横（東側）に住んでおり、住宅の移転がない方が良く、西側配置の方で考えていただきたい。
					滑走路を増やすということは、借地料、環境対策費の増大となる。また、市街地であり、危険性が増すと思う。
					滑走路の増設など不可能。東側は用地買収に加えターミナルがなくなることでにぎわいがなくなり、地元の反対大。 西側は住宅密集地（特に吉塚）への騒音拡大の影響が大。国交省（特に霞ヶ関の「本省」）は現地を歩いたことがあるのだろうか？机上の作業で済む問題ではない。
					佐賀と北九州との連携は考えられない。アクセスが悪いし、わざわざ不便なところへ行かない。増設は借地料が増える。危険性も増えるが思ったほど容量は増えない。30年50年と考えると新設した場合のコストと変わらない。
					・滑走路が増えると騒音の問題等が心配です。
					・滑走路増設・東側配置1案について、11ページの項目、利便性、アクセス不便性について羽田空港のような都市高速の直接接続による利便性向上が考えられる。処理容量については、東側配置が処理容量が増加しても、安全性を確保できるとともに、近年整備された精密進入施設の活用を図ることができると考えられる。 ・新空港2ゾーン（三苫・新宮/志賀島・奈多）の実現可能性はあると考えられるが、ともに2本のうち1本の滑走路について、今後の発展について問題（相島・磯崎鼻・志賀島・電波塔）があると考えられ、玄海国定公園という今後、注目されていく自然環境への配慮、アクセス不便性（地下鉄、私鉄、JR、高速道路が延伸できるか？）が問題として発生すると考えられる。
					滑走路の増設はますます赤字の増大につながることであり、又安全性も保障されない。
					新北九州や佐賀では路線が限られ、便数、時間帯等利用しずらい。また、空港までのアクセスが不便である。空港周辺の安全性と騒音問題を考えると、新空港を沖合いに作るほうが良い。 現空港の民有地も買収できていないのに、増設時の用地買収できるとは思えない。更に借地料が増加するだけである。又、騒音や危険性が拡大し反対です。もう少し、考えて、新空港の計画を進めた方がよい。
					空港周辺住民としては、利用者の利便性よりも環境問題や安全性を考慮すると拡張案には反対である。
					現空港の地形から増設には無理があり、市街地の空港なので危険性が増す。
					近隣空港（北九州、佐賀）は遠すぎ。またアクセスが悪いので使いにくい。 滑走路の増設は騒音や危険性が拡大するので反対である。 24時間利用出来る新空港を作るべきと思う。
					今日名古屋空港で戦闘機が墜落しました。住宅地とは500mしか離れていなかったと聞きました。福岡も少し心配ですので、移転した方がいいと思います。
					北九州や佐賀へわざわざ行こうとは思わない。増設案は環境問題が益々悪化する。また、借地料が増大する。
					空港利用者の利便性だけを考えれば、増設案に賛成だが、維持費（土地代、環境対策費）が増える結果となり、また環境問題や安全性の問題が悪化する事を思えば移転の方がよいと思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・福岡市民は北九州まで行かないのではないか。 ・現空港の民有地買収も出来ていないのに、増設時の用地買収が出来るとは思わない。 ・騒音の増大、市街地が張り付いている現空港増設では危険性が増すと考える。 ・福岡の将来を見据えて、新空港の計画を進めてもらいたい。
					＜滑走路増設について＞ 現在大野城に住んでおり、騒音、安全性（危険性）に悩まされています。増設するとこれらが益々拡大してしまうので、大反対です。
					滑走路の増設案では、周辺の市街地の危険性が増すので反対する。新空港を望む。
					騒音や安全性が問題となっているのに、増設案を考えること自体が地元（周辺）住民をバカにしていると思う。特に、都市高速の付け替え（西側配置：300m）など渋滞のもとであるし、非現実的と思う。
					・近隣空港との連携はナンセンス。 ・増設案は反対である。 　・安全性、騒音等環境問題の解決にならない。 　・借地料が増大し、借金が益々増大する。 ・跡地の有効活用を考えた新空港案が良い。
					将来需要は伸びようにも、混雑してこれ以上は伸ばせないと思います。出発が良く遅れますし、仕事の約束等ギリギリは無理なようです。非精密滑走路増設が一番コストが安いですが、混雑はあまり変わらないのに、危険性は増加するものと思いますし、環境対策費も増加して、子供達に危険と借金を残すことになります。
					滑走路の増設は、以前から問題になっていた。騒音や借地や高度制限の問題は何ら解決されないのではないか。空港周辺にこれだけ街が広がっているのに、増設で土地を買収していくなど、何年かかるかわからない。そもそもこの増設案は、方策にふさわしくないのではないか。福岡の将来にとってもマイナスである。
					・騒音や危険性が益々拡大してしまうので、滑走路増設については反対。 ・国家戦略と福岡の将来を見据えて、新空港の計画を検討していただきたい。
					危険性がさらに拡大してしまうし、周辺の用地買収ができると思えないので、滑走路増設には反対。 また、近隣との連携は遠すぎて無理。 新空港が一番良いと思う。
					・滑走路が増えると、市街地が張り付いている。現状の空港では危険性が増すのではないか！ ・処理能力が示されてない。 ・結局夜10時～朝6時？までは使えない。 ・もし増設されると、騒音対策費を自宅（春日）にも支払ってほしい。（春日市若葉台東） ・新空港の建設を福岡の将来を見据えて進めてほしい。
					私は北九州等の空港まで行くことはないし、まして佐賀はありません。 滑走路の増設については、万が一の場合大変危険と思います。 それに処理能力のアップも1.3倍程度ではあまり意味をなさないと感じます。
					新空港について新空港候補地ゾーンの検討がされていますが、検討対象メッシュの選出で市街化区域面積比率1％以下（空港は市街地の近くに立地する方が利便性の面で有利となります。しかし、市街地周辺では公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難であるとともに、航空機騒音の影響が大きくなります。したがって、ここでは検討対象個所に対する土地利用の前提条件として市街化区域面積比率1％以下のメッシュを選出します。）と建物用地比率5％以下（市街化区域外での住宅地を検討対象からできる限り除外するために、ここでは建物用地面積比率5％以下のメッシュを選出します。）の条件を設定しています。現空港における滑走路の増設では、検討区域内はどの案も市街化区域面積比率1％以下と建物用地比率5％以下の条件をクリアしていませんが、これは明らかに矛盾していると思いますが、どうなのでしょうか？あと、「市街地周辺では公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難である」とありますが、民有地ではなく公有地や国有地であれば用地確保は可能なのではないでしょうか？公有地や国有地での用地確保すら困難では、民有地ばかりの現空港における滑走路の増設は検討するまでもなく無理だと思いますが？あと、航空機騒音に係る環境基準では、市街地周辺でも「住居の用に供される地域」と「住居の用に供される地域以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域」に分けられていて騒音の基準も異なります。地域によって基準が異なるのに「航空機騒音の影響が大きくなります」と地域を考慮せずに市街化区域外を避けるエリアを設定したのはおかしいのではないでしょうか？騒音は、空港を海上沖合に造り物理的に騒音が聞こえないようにする以外にも機種や運用を工夫することによっても減らすことができるので、もう少し柔軟に検討するべきだと思います。
					現空港の南東側丘陵地に位置する会社で働いていますので、南東丘陵地を削って空港を拡張するのは、個人的に抵抗があります。しかし、空港の西側に都市高速や3号線があるので、西側へ拡張するのは難しいと思います。新宮や志賀島に新空港を作る必要があると思います。 新空港と現空港で国内線と国際線に分けて運用する方法はないのですか？

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・拡張による山削ることetc、緑の保護。 ・事故のこと ・海上空港
					・今空港の拡幅は無茶（環境、税金） ・新空港しかない。
					・現空港の利便性は認めるがこれ以上は危険。 ・いろいろ夢のあることをやれ！！新しい空港。
					・3空港提携は無駄。 ・現空港これ以上はこわい！！ ・新空港
					・拡幅で山を削り、緑を減らすな。 ・新しい海上空港を。便利な、安全な。
					・現空港の無理。これ以上は危険。 ・新しい空港をつくれ。
					安全を第一に考えてほしいものです。空港の増設はもう限界があります。次の空港の対策として、国際化、24時間営業を主とし住民に問題が起こらないように計画を立ってて欲しいものです。 航空機は機械であり、すべて安全とは限らないため、都市部ではなく、三苫・新宮ゾーンがよいと思います、私の考えでは。
					・狭い空港。多発する事故 ・国際的大空港をつくれ
					現空港滑走路増設では、住民の安全性や騒音等がさらに悪化するので、むしろ害悪である。方策として成り立たない。
					福岡空港の利用者が多い理由の一つに中心部から近いということが含まれていると思います。そのため、拡張する際にはできる限り今の状態（交通の便の良さなど）を崩さずに行うことが大切だと思いました。またビデオを見て、空港の利用の多さに驚きました。飛行機の騒音による被害も大きいと思います。それに加えて、工事による騒音…となるとさらに被害も大きくなってくると思います。
					精密進入方式は、航空機に乗っている人にとって安全な方であるから良いと思う。悪天候で進入着陸できないこともある意味では周辺地域に影響を与えてしまうのではないか、と考えた。 拡張する場合は、やはり周辺の住宅街は避けた方が良いと思った。
				④都市開発への影響について 12 件	
					現在の「滑走路増設」と「新空港」では、建設事業費しか明記されておらず、維持管理等含めた、トータルの金額を示した上で、それぞれの長所、短所を比較すべきでは？【新空港】・本当に1兆円でできるのでしょうか？・現空港と比べて利便性は？【滑走路増設】・自由に飛行機が飛べない都市の魅力は半減です。本当に需要をまかなえるのか？ ・天神や博多駅周辺に高層ビルが建てれないのは、福岡市としてデメリットもあるのでは？
					・現空港拡張案は非現実的。支障移転を要する家屋は○戸？騒音被害の拡大範囲は？街づくりへの障害は？
					現在の福岡空港は承知のとうり、市街地に近くとても便利で利用者にとっては便利この上ないと思います。何より福岡都市圏の発展を担っている存在でもあります。ただ一方で、航空機騒音の問題や航空機事故のリスク、都心部の建物高さ規制、土地使用料の高さなどの問題や課題もあります。そして21世紀は航空機の時代と世界的に言われる程ですから、個人的な理想は、24時間対応の国際海上空港が必要だと思います。ただ、財政の事を考えたら残念ながらちょっと実現は厳しいでしょうか。中間案として、滑走路の増設が現実的だと思います。
					現空港域での対応策については、次の点から実現の困難性を感じる。 ①周辺住民からの土地買収は一般的にスムーズにいかない（居住者がいれば成田空港の二の舞となる）。 ②周辺に対する環境対策が未来永劫必要となる。 ③将来に向けた余裕のあるスペース確保は無理。 ④市街地への航空機墜落の危険性は永久に続く。 ⑤空域の制限は福岡市の自由な土地開発の妨げとなる。
					・現空港滑走路増設　現空港は、建物の高さ制限・周辺住民の危険、市街地分断、利用時間制限といったことが、地域発展の阻害要因になっているのが現状であり、現空港滑走路増設案が出てくることじたい信じられない。福岡、北部九州の将来発展を潰すつもりですか？その為に大金を使うのですか？

区分	意見分類				寄せられたご意見
					将来滑走路を増やした時に周りの建物にどう影響があってそれをどういった方法で解決していくかが大切だと思うので、そのあたりを考えてもらいたい。
					将来需要の対応策としての現空港滑走路増設では、 ③建築制限の解除ができない
					・航空法上、天神～博多地区の高層ビル建設が制限されている。
					現在の位置での増設には無理があります。 今でも騒音がある。 都心部に高層建築が出来ない。
					現空港における滑走路の増設、施設の再配置では抜本的な解決策にはならないと考えられる。滑走路が増設され、処理容量が増大したとしても、依然として騒音問題、安全の問題、制限（高さ）による建築制限は重大な問題として取り残される。工事期間にしても、現空港において多くの民有借地を有している状況で用地買収は殆ど望めず、いたずらに時間を費やすこととなる。運用制限を伴う中途半端な整備であってもならない。空港建設に関し、百年の計をもって論ずるならば、新空港しかあり得ないと思われる。
					滑走路の増設は、以前から問題になっていた。騒音や借地や高度制限の問題は何ら解決されないのではないか。空港周辺にこれだけ街が広がっているのに、増設で土地を買収していくなど、何年かかるかわからない。そもそもこの増設案は、方策にふさわしくないのではないか。福岡の将来にとってもマイナスである。
					・都市発展の阻害！！
				⑤費用（建設、ランニング）について 96 件	
					借地費用の80億？信じられない。これらの金額で楽な生活をしている人が多く居るであるのは確実！必要施設なのだから、協力させるやり方も考え、省コストで！！
					5案の概算事業費が記載されており、これだけ見ると、増設西側配置案が最も安上がりで良いように思える。しかしながら、数十年にわたる環境対策費・借地料の予想総金額（数千億円か）と、キャパシティ増加見込みを考えると、増設西側案は最適ではないと推測される。
					・環境や利便性を考えると、増設以外ないと思います。 ・近隣町村又は他空港移転等は困難さが伴いむりです。 ・費用最小にするためにも増設が可。
					経済性、他空港の利用を考えて新空港よりももう一本の滑走路を作ったら良いと思う。
					将来の需要はお役所の予測などあてになりません、現在の空港で滑走路を増やせるのであれば新規に空港を建設するよりは確実にコストが下がるはずです、事前の予算算出は内容がはっきりせずいい加減な気がします、新空港を建設すれば事前の予算がかなり膨らむのはみえみえです、現在の空港の整備が良いのではないでしょうか。
					『現空港における滑走路増設』都市からのアクセスの良さを維持するためには、この案が一番だ。しかし、騒音問題など地域住民への影響の拡大は避ける事ができない。また、莫大な整備費用の割に処理能力の拡大が見込めない。よって長期的な都市計画としては疑問が残る。『新空港』現在の福岡空港が抱える問題をすべて解消できるのがこの案だが、数値データに疑問が残る。
					・海の空港設置案→良いと思います。場所も説明していただいた所がよいかと思います。また、今の3418空港に増設案はもう少し詳しく予算なども含め、お聞きしたいです。
					現在の福岡空港は承知のとうり、市街地に近くとても便利で利用者にとっては便利この上ないと思います。何より福岡都市圏の発展を担っている存在でもあります。ただ一方で、航空機騒音の問題や航空機事故のリスク、都心部の建物高さ規制、土地使用料の高さなどの問題や課題もあります。そして21世紀は航空機の時代と世界的に言われる程ですから、個人的な理想は、24時間対応の国際海上空港が必要だと思います。ただ、財政の事を考えたら残念ながらちょっと実現は厳しいでしょうか。中間案として、滑走路の増設が現実的だと思います。
					新しい候補地で新設するよりも現在の場所で増設した方がコストが安いので、増設が好ましいと感じた。その中で福岡都市高速のつけかえまでやるとコスト高になるので間隔210mで西側に増設するのがよいと感じた。
					現空港域での対応策については、次の点から実現の困難性を感じる。 ①周辺住民からの土地買収は一般的にスムーズにいかない（居住者がいれば成田空港の二の舞となる）。 ②周辺に対する環境対策が未来永劫必要となる。 ③将来に向けた余裕のあるスペース確保は無理。 ④市街地への航空機墜落の危険性は永久に続く。 ⑤空域の制限は福岡市の自由な土地開発の妨げとなる。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					将来について何年を限度に計画、需要なのか。今後は50年後100年迄とかの方策対応が必要と思います。現在、高齢化が進んでいる中で50年後とか100年後とかいう話になると、どうでも良くなる。従って現在の空港に滑走路増設が一番早く費用も安く良いと思います。
					将来的に回数が伸びることを前提にして話が成り立っている。今後団塊世代の人が皆旅行に行って需要が増えるという考え方は無理がある。お金のことを考えると土地借料84億について買い取る方向性でへらしていく移転補償は大分減っていると思う。などで移転は反対。上記の理由で本当に拡張も必要かどうかも大いに疑問である。
					将来、福岡空港に滑走路増設するなら東側配置が一番いいと思った。ただ、今は事業費の問題などから必要ないと思う。
					滑走路増設を早くしてほしいなぁと思っていますが、こんなに建設に年数とお金がかかるとは思っていませんでした。西側配置のようなお金も時間もほかよりかからない建設をした方がいいと思います。 最近中国などのアジアが発展しているのでアジアの便を増やすのは大事だと思います。
					滑走路の増設は良いと思います。それにおいて、金額面などは少し気になります。
					私は滑走路増設の方策が一番良いと思います。近隣空港との連携は利用者にとって不便な場合があり、難しいと思います。新空港については、とても良い案だと思うのですが、時間とお金がかかると思います。滑走路増設も時間とお金がかかりますが、新空港を作るより場所も取らず良いと思います。
					増設の連携方策で進めていくべきと考える。(環境問題・経済性から)
					地方の空港は各県に出来ているが、地方は赤字で困っているし、赤字は又税金の市民に負担となることが多いし、利用する予想もいつも計画が甘く、費用もいつも初めより色々理由をつけて増加することが多い。今の費用より完成する時には1.5倍位になるのではと心配している。本当に今の空港ではだめなのかよくよく検討する必要がある。増設の一番小さい案に賛成。この説明では、費用の比較だけであるが建設したあとの収支がどうなるのか説明がない。これが一番だと思うし、あと今の土地はどうなるのかも説明がない。
					・充分な増発ができるなら、コストの安い現空港拡張案が良い。
					(2)滑走路の増設は、新たな用地を確保するのに解決すべき課題が多すぎて非現実的である。更には新たに莫大な借地料や環境対策費が毎年発生し、着地料等収入の微々たる増ではとても賄えるものではない。
					2．現空港における滑走路増設について　まず借用地の買い上げ等も先決考慮しその他の運用コストも検討がだと考えます。
					空港問題は年間滑走路処理容量が元で検討されている訳ですが、国際空港として発展していく為には、24時間運用の空港でなければならないはずで、現空港を小細工してもダメではないのか？現空港の借地料、騒音対策費等が年間いくらかかっているのか公表すべきです。現空港を小細工するのと、新空港建設費は同じくらいになるのでは？
					まず現状を考えると福岡空港の拡張や新空港の建設は論外。予算をどうつけるか。むだづかいとしか考えられない。現状の北九州、佐賀をうまく使い、福岡を羽田専用、国内を佐賀、国際を北九州というふうに考えればうまくいくのではないか？
					①海上埋立だと1兆円、現空港拡張だと2500～7500億円で、需要は1.3倍。どちらも無理がある。 将来需要の対応策としての現空港滑走路増設では、 ④民間借地料の増大
					・現空港が現存する限り永久に赤字（毎年50億の欠損）である。
					西側の第二案等、現在の予算等を考え、少し押さえながら北九州、佐賀との空港の連携を考えていって欲しい。
					現空港の対策費は国負担となっているが、新空港などの対策費は1/3は地方負担。地方負担が最も少ない対策がよい。→ 拡張の小規模な案 or 連携案 地方負担が最大となる新空港はダメ。
					どんな対応策もお金があればできるし、お金がなければできない。現状は国も県も財政再建中。拡張の最も低コストな案を支持する。
					拡張+連携が費用も安くてよい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港はこれからも需要は増えると思う。中国、インド、韓国の発展が著しく、このままでは需要に対応できないと思います。現空港拡張では何も対応できないと思います。24時間利用できる海上空港が必要。アジアへのハブ空港として活用できる新規空港がいいと思います。 理由①現空港拡張では防音対策費が将来も必要 理由②無駄な工事がある（地下鉄、都市高速、ターミナルビルの新設等）
					△(1) 近隣空港との連携 ◎(2)現空港における滑走路増設－賛成です。 ×(3)新空港 福岡空港は日本の中で最も都心に近い利便性があります。新空港にかける費用に較べれば、現空港に増設する方がはるかに安くできるはずです。
					・現滑走路の最も安価な西側（210m）でよい。
					将来需要について、ＧＤＰ予測では余り伸びはしない。又、将来人口にしても少子化時代の福岡の将来性についても余り伸びはしないと思慮される。 飛行機需要としては考えられ、現状の福岡空港の需要はもっと考えられるので、現地での滑走路増設案（予算が少ないもの）とした方が良いと考えられる。
					滑走路の増設の各案で、「滑走路処理容量」の表現があいまいで、一般人に理解できない。約1.2倍とかいう数値を入れるべきである。又、道路の付け替えなど問題外であり、ナンセンス。現空港の「地代」の要因が加味されず検討比較するのは全くおかしい。 現空港の増設に関する用地買収や工事の困難さなどの要因を過小評価したレポートであり、絵に書いたモチごときのものである。
					今回の資料によると福岡地区が最も多く次に北九州となってますね。新空港予定地を玄海域にと考えてある様です。今北九州新空港も出来てこれの利用者を増やさなければならぬ。だから、玄海沖でなく、今のまま又はもっと南方或いは東方はどうでしょう。しかし地下鉄も出来てますから、現地のままで滑走路を増やす。新空港を作るより、住宅移転の方が安いのでは？
					将来的な少子高齢化人口減社会、財政問題を考えると、できるだけ安く早く供用できるものが望ましい。また、需要はある時点をピークに下がっていくと考えられる。あまり立派なものを作っても活用されないおそれが十分ある。そのうえで連携もしくは拡張（いちばん安い案）がよい。新空港に関しては、海岸近くに浅い海に建設して、1兆円、13年かかるのだから、実際は2兆円、20年かかるのではないか。供用は2030年代中頃で、人口が急激に減っている時代。活用されないばかりか、利便性の悪さだけが残ることになる。
					費用のかかりすぎる案は、財政への負担も大きくとるべきでない。拡張の最安案を勧める。
					滑走路増設計画を見ても、高額な費用を計上されている。しかし諸問題が発生し現計画でおさまるとは思われたが、最近の空港の建設地が海上等 長崎、北九州、大分、宮崎、関空等（万一に対■■対策）
					（ア）現在の福岡空港は世界でも非常に利便性が高い空港であるので、滑走路増設（東側・西側）を行い、現在の空港の活用を財政的にも考えていくべきである。
					・本工費は、海面埋立案に比べ低価で可、工事期間も短くてすむ。
					安全性は大切な要素ですが、空港移転により二次被害を防ぐのではなく、墜落しない仕組みをつくるのに税金を投入すべきです。空港移転は実質1.5～2兆円とも言われています。費用が安く効率も良い拡張が良いと考えられます。
					拡張か連携がよい。建設費が莫大で県財政の再建にも逆行する新空港はやめて下さい。
					私は増設をした方がいいと思います。お金も安くすむし、埋め立てて新設しなくてもいい。しかも交通が便利である為。
					他地域から来る場合、博多駅に近いことは地域間競争を考えても有利です。中心部から20分以上かかるような案では、他地域との違いが出せず有利とは言えません。現在ある施設を最大限活用し、拡張するにしても、滑走路の長さを短くするなど投資は最小限に抑えるべきです。財政の体力もなければ地域間競争に勝つことは一層困難になります。
					日本の人口も減じる予想の中で需要の予測を過大に評価しすぎでは。建設費は財源等を考え現空港拡張にとどめる。需要の予測を上回るものは近隣空港との連携を取り込むべき。
					消費税を見直すなら対応策も見直せ！新空港など論外。最悪でも一番安い拡張がよい。
					近隣空港との連携が対応方策となり得ないという意見は疑問がある。世界各国では国際空港と国内空港を分けて運営しているし、佐賀空港など利用人員が伸び悩んでいることを考えれば、佐賀国際空港、福岡国内空港と分けて考えるか、または北九州空港を国際空港とする案もあってしかるべき。新空港を作る莫大な費用を考えると、現空港の滑走路増設が一番良いのではないか。日本国内すでに関西、中部、成田と3箇所ハブ空港があるので、これ以上税金お無駄使いはやめること。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・現空港の有効活用（東側又は西側に1本滑走路増設）についてはQ3の「需給逼迫緩和」「利用者利便性」等の解決になるが、未来永劫環境対策費と借地料は発生する。又24時間OPEN（運用）する空港とはいかず現行どおりでMERITはない。又用地買収や周辺道路の移設などの課題が立ちはだかる。
					・増設は全く理解出来ない。危険性及び諸費用の増加及び拡大。
					・増設は経費面からも実現性からも不可。
					国や地方の財政状況を考えると、新空港はありえません。拡張の一番安い案でいくべきです。連携については再度検討する必要があります。
					財政状況や利便性を考慮すると、現空港拡張が望ましい。それもできるだけ対策費を抑えるようにしたい。空港移転は費用がかかりすぎ、利便性も低下する。対策が完了する２０３０年ごろ、九州は人口激減、福岡都市圏も２０２５年以降人口減少。さらにその先は人口大幅減少。需要は激減する。そう考えると、対策は一時の需要増に対応すればよいことになる。無理に新空港を作ることはない。また騒音や危険性の問題も、将来需要が減ることや、技術の進展により、解消されるものと考える。
					２　現空港での滑走路増設について 　借地料の負担が明示されていない点が問題である。借地料は永年必要となる経費であり、その負担を明確にしない（空港特会の負担の）まま、増設を考えることは著しく公平を欠いている。事業費ばかりに注目していては、真に正確な議論はできない。30～50年間の必要経費も明らかにすべきではないのか。
					利用者のことを考えれば、今の空港で利便性を守る。 納税者のことを考えれば、できるだけ税金の投入を少なくする。 よって、今の空港をしっかり活用し、その上で実態を見て拡張を考える。
					新空港は概ね1兆円（過少見積）で出来るのか。滑走路増設のうち、西側配置で5,000億円又は2,500億円（過大）もかかるのか。新空港を作りたいがための数字としか思えない。福岡の人工島、地下鉄七隈線、これらは見積の甘さからの結果である。2010年代初期には滑走路容量に余力がなくなる予想は本当にそうなるのか。空港需要は減少すると予想する少子高齢化など、経済活力を失い、経済力の低下が予想される中で、新空港はやめた方が良い。
					西側配置は費用が安いのでいいのでは？
					新空港を新しく作れば、海上ということになり、予算的に負担が多くなる。やはり滑走路を増やす方法を考えるべきである。
					国も地方も財政再建中、高齢者の増加による経費増などで増税は避けられない情勢。当然歳出削減を厳しく徹底的に行う必要がある。空港問題の対策についても、財政的にできることは何か、できないことは何かを考える必要がある。その点、西側拡張案（２１０m）は費用も少なくてすむ。空港周辺対策費を考えても、割に合うし、地方財政に与える悪影響も最小限にとどまる。しかし、それ以外の案、特に新空港は、財政に与える影響も大きく、地方が行っている福祉関連事業の縮小につながる。また、現空港と違って利便性も下がる。県民も元々反対しており、新空港は財政面からも民意からも、現実的対策とはいえない。
					現空港の拡大が大前提。地下鉄の工事をしなくて済む。費用が安い方法を！
					財政への負担を考えると、使えるお金は最大限でも一番安い拡張。新空港は負担が大きすぎ反対。
					拡張する所の土地を持っている人は、土地は売却せず高額で貸した方が得策であることを知っている為、毎年毎年空港が続く限り支払が続く為、滑走路増設案に反対します。新空港計画をした方がよいのでは！
					現空港に増設する。 アクセス。新空港に費用がムダ。増設することによって周辺のメンテナンス費が二重でムダ。
					新空港を作るより、滑走路を増やした方が土地代も少ないから。
					滑走路増設が2,500億円～7,500億円、新空港建設案が1兆円～1.1兆円と莫大の事業費がかかるが、この資金はどうするのか。税金でまかなうのか。地元負担（経済界を含む）について議論し合意は得られているのか。
					近隣空港との連携が最も現実的な方策だと思う。他の2案は用地買収や事業費のことを考えても無理。
					空港機能が満杯なのは理解できる。新滑走路の新設は必要かもしれないが、海上又は他の地域に新空港を作る事は市の財政から見ても賛成できない。何とか知恵を絞って、現地点での拡張にしてほしいと思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港はアジアへの拠点であることは間違いのないところだと思いますし、その使命を思慮しつつ、特色あるものにしてほしいと思います。これまで都心より近いと云う利便性を享受して来ましたが、今一つは安全性をより重視したものでありたい。 これまで土地建物借料が84億円とはあまりにも高額、これだけを捉えても必■です。
					近隣空港との連携は本当に効果が小さいのですか？24時間利用可能な北九州空港との連携を考えるべき。 現空港の滑走路増設や新空港の開設には資金がかかりすぎる。負担は誰がするのか？
					これ以上借地料が増えるのは断ります。
					現空港の利便性からも、現空港を利用した滑走路増設、事業費･工事期間･財政等も考えて西側増設が良いのではと思う。
					滑走路を増やすということは、借地料、環境対策費の増大となる。また、市街地であり、危険性が増すと思う。
					福岡市内に住んでいるので北九州や佐賀の空港に行かない。増設の場合、用地買収ができるとは思えない。現在の借地料の問題を考えると増設案は困難である。新設の方が可能性がある。空港周辺の騒音問題と危険性を考えると新設案が良い。
					･近隣空港との連携はまずあり得ない。 ･現空港で増設しても費用対効果を考えると意味がない。ムダである。 ･新空港の建設がイニシャルコストは掛かるが、将来の福岡の発展を考えるとベストである。
					･福岡空港から近隣空港まで距離が遠い。 ･福岡都市圏への来訪者が利用者の中心であり、近隣空港利用は利用者にとって不便となる。 ･現状から判断して新規の用地買収ができると思えない。増設案では更に赤字が拡大すると思う。
					佐賀と北九州との連携は考えられない。アクセスが悪いし、わざわざ不便なところへ行かない。増設は借地料が増える。危険性も増えるが思ったほど容量は増えない。30年50年と考えると新設した場合のコストと変わらない。
					滑走路の増設はますます赤字の増大につながることであり、又安全性も保障されない。
					現空港の民有地も買収できていないのに、増設時の用地買収できるとは思えない。更に借地料が増加するだけである。又、騒音や危険性が拡大し反対です。もう少し、考えて、新空港の計画を進めた方がよい。
					福岡空港におけるこれ以上の環境対策費、借地料が増えるのはお断りしたい。
					北九州や佐賀へわざわざ行こうとは思わない。増設案は環境問題が益々悪化する。また、借地料が増大する。
					新しく空港を作ることだけ、ばかりを考えるのではなく、今ある空港をどうしたら良いのか考えて欲しい。福岡は玄海に作るとか波風のひどいとんでもないことを考えるのでなく、現在のに滑走路を足すこと考えた方が予算的にも良い筈。
					空港利用者の利便性だけを考えれば、増設案に賛成だが、維持費（土地代、環境対策費）が増える結果となり、また環境問題や安全性の問題が悪化する事を思えば移転の方がよいと思う。
					･近隣空港との連携はナンセンス。 ･増設案は反対である。 　･安全性、騒音等環境問題の解決にならない。 　･借地料が増大し、借金が益々増大する。 ･跡地の有効活用を考えた新空港案が良い。
					環境対策費や借地料が増えるのはおかしい。
					将来需要は伸びようにも、混雑してこれ以上は伸ばせないと思います。出発が良く遅れますし、仕事の約束等ギリギリは無理なようです。非精密滑走路増設が一番コストが安いですが、混雑はあまり変わらないのに、危険性は増加するものと思いますし、環境対策費も増加して、子供達に危険と借金を残すことになります。
					･現空港の再構築が望ましいが、環境対策借地料が176億円/年もかかるとは驚きでこれではマイナスである。 ･人口が減少していく中で日本だけを考えると、増設、新設は必要とは考えられない。しかし、アジアの視点からすると、人々の行き来は増していくと考えられる。 ･安全面から考慮しても、海上空港が検討に値する。 ･ハブ空港までは望まないで、中型機がこれから主役と考えられるので、3,000m未満の長さで十分である。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					将来需要、増加することは理解できるが、新空港建設費用等考えると、当面現空港の拡張で（西側配置案）進むことを望む。
					滑走路の増設は、以前から問題になっていた。騒音や借地や高度制限の問題は何ら解決されないのではないか。空港周辺にこれだけ街が広がっているのに、増設で土地を買収していくなど、何年かかるかわからない。そもそもこの増設案は、方策にふさわしくないのではないか。福岡の将来にとってもマイナスである。
					現在の運営が赤字とのことに驚きました。このままでは永久に赤字。新空港に賛成します。
					便利の良さは反面、都市部の上空を直接通過する為リスクが大きく、万一に大事故が起こる可能性を考えると、移転し24時間空港を開設すべし。 現在の空港の土地借地料や対策費を使い続けることは大きな負担が増え、拡張する土地の確保にも大きな資金が使用されることに反対です。
					滑走路増設案は一見安価でより良い解決策に見えるかもしれないが、長い将来を考えると、ムダな（目に見えない費用）費用が膨大であり、根本的な解決にならないと思われる。ここは初期投下費用は多少膨らんでも、新空港を建設すべきと考える。
					現滑走路増設案→すべてに反対します。 税金の無駄遣い。
					北九州空港へは自家用車で2時間以上かかるので利用できない。借地での増設は無理と思われる。なぜならば、ランニングコストがかかりすぎていて将来の子供達に借金を残すことに反対です。PIは工事費で判断して安くあがる方ばかり書いてある。福岡市の赤字財政の中での判断より、子供達のためを考えて判断すべきです。
					福岡県財政は2兆5千億円の財政赤字を抱え、単年度でも、基金の取り崩しが行われており、赤字の危機にある。当然歳出カットがなされ、市民生活への影響も大きい。航空問題に割ける金額もごく限られたものにしなければならない。空港移転はまずありえない。拡張にしても、需要動向をきちんと把握しながら、将来的には人口減少で需要も減ることを念頭に、最低限のものにしなければならない。過去の開発と同様な発想では、財政は破綻する。そのことをきちんと考慮すべきである。
					・今空港の拡幅は無茶（環境、税金） ・新空港しかない。
					1つの滑走路を作るのに9000億円かかるとおっしゃっていたので、余計に滑走路の増設や新空港の建設には快く賛成できません。 自然を今以上に破壊して良いものかとも思います。福岡に新たに空港が出来たから、すぐに地球に影響するわけではないと思いますが、立派な害になると思います。地球あっての日本、福岡、人間だと思うので、発展ばかり考えることに疑問を抱きます。
				⑥用地・補償等について 53 件	
					滑走路の増設で用地買収と埋蔵文化財調査に何年かかるのか具体的数字で示してほしい。用地買収に何十年もかかるようでは意味が無い。 成田空港のような前例があるので、用地買収を行うのであれば交渉期間を設定して交渉がまとまらない場合は即強制収用を行うことの確約と用地買収を完了する年数を決めてほしい。
					・現空港拡張案は非現実的。支障移転を要する家屋は○戸？騒音被害の拡大範囲は？街づくりへの障害は？
					現空港における滑走路増設については、住居地域に対する騒音だけでなく、不時着による事故等に対するリスク、近隣地区の水害対策などからも問題が大きいと考える。 また、用地取得に大きな労力がかかる上に、将来の拡張の可能性が困難である。 現在の空港は福岡駅等からの利便性も良いが、新空港における、鉄道アクセスの可能性についても言及すべきである。
					需要については、これからも増加することは間違いないと思います。 現在の福岡空港は日本中でも最も都心に近く便利な空港であることは間違いありませんが、このため、滑走路の増設は困難な状況だと思います。 利用者の立場からは、近隣空港への振り分けを行っても、わざわざ、不便な空港の利用は行わないと思います。 このため代替空港の建設が最も有効だと思われます。
					現空港域での対応策については、次の点から実現の困難性を感じる。 ①周辺住民からの土地買収は一般的にスムーズにいかない（居住者がいれば成田空港の二の舞となる）。 ②周辺に対する環境対策が未来永劫必要となる。 ③将来に向けた余裕のあるスペース確保は無理。 ④市街地への航空機墜落の危険性は永久に続く。 ⑤空域の制限は福岡市の自由な土地開発の妨げとなる。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					滑走路増設では、新たな移転補償跡地が発生し、地区そのものが崩壊する。しかも、空港がある以上、移転補償跡地は有効活用もできない。公園･緑地にするくらいしかないが、人が住んでもいないところに街区公園などを今以上に整備しても意味はなく、人気のない公園など犯罪の温床になるだけである。　実際に、２００４年1月１８日の早朝、空港そばの大井北公園で、通勤途中の若い女性が殺されるという、痛ましい殺人事件が発生している。　このように、今の福岡空港での滑走路増設は、今以上に住環境の著しい悪化を招き、周辺地区においてはマイナスの影響が大きいことに十分留意すべきである。
					滑走路拡大の際に土地を広げると思うのですが、周囲の人民への対応はどのようにするのかが詳しく知りたい。
					･用地拡張や道路付け替えのための用地買収の困難性の度合い 1、現空港における滑走路増設　　概算工事費、事業の困難性については、その数字等が新空港のものと比較ができないものではないのか。(ステップ4をどのように進めるのか) また、既存市街地での３０から９０haの用地買収が可能と考えているのか。工事期間には、用地買収のための期間をどのように考えているのか。現時点で、用地買収期間がどの程度かかるのか、責任を明確にするため、提示すべきである。
					･その場合用地買収の可能性 (第2の成田にならないか) が懸念される。
					(2)滑走路の増設は、新たな用地を確保するのに解決すべき課題が多すぎて非現実的である。更には新たに莫大な借地料や環境対策費が毎年発生し、着地料等収入の微々たる増ではとても賄えるものではない。
					滑走路増設案が案外によさそうに見えました。用地買収が大変そうですが…。
					将来需要の対応策としての現空港滑走路増設では、 ⑤西、東側拡張に対し、土地買収のめどがつきにくい
					「現空港での滑走路増設案」は航空機騒音、用地問題、ターミナル地区の狭隘問題、万が一の事故への不安等ステップ1で指摘された課題の解決方策は何等示されていない案である。「海上での空港新設案」には建設資金調達が可能か、気象条件が厳しい玄界灘での空港運用等の問題がある。そして「陸域での空港新設案」にも指摘されている課題がある。 ステップ4では、これらについて計画の長短、課題解決の難易度等を同一基準で総合的に整理して、市民の最終的判断を求めるようにしてもので欲しいものである。
					2)現空港は拡張案 ①借地の上にあることが変 ②市街地の上空を通る不安、恐怖は拭えない。
					現空港の増設にしても充分な長さと幅員をとれば単価の高い用地所得費がかかり、立ち退き等スムーズに運ばないのでは。広くなり、2本になり50%増の運行になれば又新しい騒音問題も起こる。 ②増設した場合、拡張する為の用地買収ができるとは思えない。収用など強権をともないかねない。またそれによる現空港への悪影響が懸念される。
					事業費のかかる方策は地域の財政を圧迫するので反対。拡張西側案210m間隔で滑走路長は2200m程度とする。将来の需要動向を見て用地を買収し、滑走路を2500mまで徐々に延ばす。新空港は事業費があまりに大きく反対だ。
					現空港における滑走路の増設、施設の再配置では抜本的な解決策にはならないと考えられる。滑走路が増設され、処理容量が増大したとしても、依然として騒音問題、安全の問題、制限 (高さ) による建築制限は重大な問題として取り残される。工事期間にしても、現空港において多くの民有借地を有している状況で用地買収は殆ど望めず、いたずらに時間を費やすこととなる。運用制限を伴う中途半端な整備であってもならない。空港建設に関し、百年の計をもって論ずるならば、新空港しかあり得ないと思われる。
					現空港の滑走路増設案は、制限表面の確保や土地の確保に、多大な労力、費用、長期間を要するだろうし、1人でも反対すれば、強制収容を発動しない限り実現しない案 (成田は人家が少ないのに何十年も長年不可のまま)。
					環境対策費、補償費、土地建物借料が解決すれば現空港の増設を望む。 交通便の良い所をお願いしたい。
					拡張するための周辺の土地の買収は難しいと思う。
					現在、空港北側は国道3号線バイパス (百年橋通り) あたりまでの用地の買収がほぼ終わっているように見えますが、さらにその北側の社領地区でも空港用地が点在してあります。滑走路を増設した場合には、吉塚中の真上を飛ぶことになりそうですしその周辺の用地買収も必要になります。進入表面も広がりますが、抵触する物件も多数ありそうですがどうするのでしょうか？その辺の用地買収や対応策についての検討がされていないようですが？

区分	意見分類				寄せられたご意見
					また、南東側丘陵地除去についても空港跡地を狙っている不動産業界が空港跡地開発に走り出していることは承知しておりますが丘陵開発に方向転換すれば良い。すでに用地買収している土地は何の目的か？只の移転補償とも思えない所があるのではないでしょうか。
					現空港滑走路増設案では、住民の被害や危険性がかえって増すことや、借地料、環境対策費を今後もずっと払っていかなければならないことから、不支持です。それらが解消される新空港建設を支持します。
					・現空港の有効活用（東側又は西側に1本滑走路増設）についてはQ3の「需給逼迫緩和」「利用者利便性」等の解決になるが、未来永劫環境対策費と借地料は発生する。又24時間OPEN（運用）する空港とはいかず現行どおりでMERITはない。又用地買収や周辺道路の移設などの課題が立ちはだかる。
					・増設のメリットなし。出来るとは思わない。地主の買収がながびく、成田の二の舞。
					現空港、アブナイ。拡大買収できない。新空港を作れ。
					（私案1）現空港を可能な限り拡張して対応。 （メリット）市内アクセス利便 （デメリット）拡張制限あり。 （私案2）新空港建設（場所は提言場所いずれでも可） （メリット）ハブ空港としての機能発揮 （デメリット）市内交通アクセスの不便、又は新規アクセス方法のコストの処理
					近隣空港との連携が最も現実的な方策だと思う。他の2案は用地買収や事業費のことを考えても無理。
					滑走路増設案についてですが、現空港の民有地も買収できないのに増設時の周辺用地買収ができるとは思えません。
					周辺用地買収ができるとは思えません。
					周辺の用地買収ができるとは思わない。
					・北九州や佐賀はそれぞれの所で需要拡大すべきで、福岡の人が遠くまで出かけて使うとは思わない。 ・増設については、用地買収できないと思う。
					福岡市内に住んでいるので北九州や佐賀の空港に行かない。増設の場合、用地買収ができるとは思えない。現在の借地料の問題を考えると増設案は困難である。新設の方が可能性がある。空港周辺の騒音問題と危険性を考えると新設案が良い。
					・福岡空港から近隣空港まで距離が遠い。 ・福岡都市圏への来訪者が利用者の中心であり、近隣空港利用は利用者にとって不便となる。 ・現状から判断して新規の用地買収ができると思えない。増設案では更に赤字が拡大すると思う。
					滑走路の増設など不可能。東側は用地買収に加えターミナルがなくなることでにぎわいがなくなり、地元の反対大。 西側は住宅密集地（特に吉塚）への騒音拡大の影響が大。国交省（特に霞ヶ関の「本省」）は現地を歩いたことがあるのだろうか？机上の作業で済む問題ではない。
					用地買収の強制執行もあるのですか。それとも民有地として借地にするのですか。
					現空港の民有地も買収できていないのに、増設時の用地買収できるとは思えない。更に借地料が増加するだけである。又、騒音や危険性が拡大し反対です。もう少し、考えて、新空港の計画を進めた方がよい。
					拡張するところの土地をもっている人は土地を売却はしない。現空港借地のうまみを知っている。
					現空港における滑走路増設案ですが、周辺の地権者が簡単に土地を売ってくれるとは思いません。多分泥沼化して、いつまで経っても空港が出来ず経費（すなわち税金）がムダに使われるだけだと思います。 そうであれば、早めに新空港を作った方が安上がりです。たぶん…。
					・福岡市民は北九州まで行かないのではないか。 ・現空港の民有地買収も出来ていないのに、増設時の用地買収が出来るとは思わない。 ・騒音の増大、市街地が張り付いている現空港増設では危険性が増すと考える。 ・福岡の将来を見据えて、新空港の計画を進めてもらいたい。
					危険性がさらに拡大してしまうし、周辺の用地買収ができると思えないので、滑走路増設には反対。 また、近隣との連携は遠すぎて無理。 新空港が一番良いと思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港建設については、今日の福岡の自然環境を破壊してしまい結果的に取り返しのつかない状況になってしまう。 新空港建設に支弁する多額の資金があるのならば、それをもって今の空港の土地等を地主と交渉し買い上げ、滑走路増設等周辺整備の資金に充てた方がよいと考えます。 福岡の街の中から空港が離れることによって、活力が低下し、かえって逆効果になりそうに思われます。
					新空港について新空港候補地ゾーンの検討がされていますが、検討対象メッシュの選出で市街化区域面積比率1％以下（空港は市街地の近くに立地する方が利便性の面で有利となります。しかし、市街地周辺では公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難であるとともに、航空機騒音の影響が大きくなります。したがって、ここでは検討対象個所に対する土地利用の前提条件として市街化区域面積比率1％以下のメッシュを選出します。）と建物用地比率5％以下（市街化区域外での住宅地を検討対象からできる限り除外するために、ここでは建物用地面積比率5％以下のメッシュを選出します。）の条件を設定しています。現空港における滑走路の増設では、検討区域内はどの案も市街化区域面積比率1％以下と建物用地比率5％以下の条件をクリアしていませんが、これは明らかに矛盾していると思いますが、どうなのでしょうか？あと、「市街地周辺では公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難である」とありますが、民有地ではなく公有地や国有地であれば用地確保は可能なのではないでしょうか？公有地や国有地での用地確保すら困難では、民有地ばかりの現空港における滑走路の増設は検討するまでもなく無理だと思いますが？あと、航空機騒音に係る環境基準では、市街地周辺でも「住居の用に供される地域」と「住居の用に供される地域以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域」に分けられていて騒音の基準も異なります。地域によって基準が異なるのに「航空機騒音の影響が大きくなります」と地域を考慮せずに市街化区域外を避けるエリアを設定したのはおかしいのではないでしょうか？騒音は、空港を海上沖合に造り物理的に騒音が聞こえないようにする以外にも機種や運用を工夫することによっても減らすことができるので、もう少し柔軟に検討するべきだと思います。
					新空港ゾーンの内、湾内中央ゾーンはアクセスなどの点でメリットがある。ステップ4で詳しく情報提供してほしい。警固断層は、実際のラインと異なるところに線が引いてある。 現空港増設案は、用地買収の点で現実的ではない。
					滑走路の増設案は、用地買収期間や埋蔵文化財調査期間に何年かかるのでしょうか？何年かかるか見通しがつかないのでは、そもそも対応方策にはならないのでは？現空港を運用しながら滑走路の増設工事が8年～14年で終わるかどうかも疑問です。
					滑走路増設案では空港の敷地面積は、353+90=443ha、353+60=413ha、353+30=383haになっていますが、新福岡空港構想の推進について http://www.city.fukuoka.jp/plan/kihonkeikaku/singikai/singi_siryo/pdf/shiryo/s5/singisiryo4.pdfの現空港の拡張イメージでは拡張だけで約300haの用地が必要としています。つまり353ha＋300ha=653haになります。新空港案では『規模に見合う用地確保（国内線･国際線）』を行った結果530haが必要になっており、新空港では土地を有効活用できるのに対して滑走路の増設では国内線と国際線が分離していて平行誘導路も国内線と国際線それぞれで2重化が必要であることと空港の敷地がいびつなので無駄な用地が出てくることを考慮すると、新空港よりも空港用地は広めになると考えられます。増設滑走路の長さが2、500mと短い点はありますが、PIでの検討よりも新福岡空港構想の拡張イメージの方が現実に近いと思います。
					･3空港提携案は非現実。 ･増設案、山を削る案不可。またスムーズに買収できるとは考えられない。 ･早く新空港を。
					現状のままでは将来需要に全く対応できないので何らかの対応策が必要だと思います。有効活用方策は需給逼迫緩和効果が僅かしかないので抜本的対応策としては不適と思います。近隣空港との連携策は北九州都市圏と佐賀空港周辺の地域の羽田･中部･伊丹ぐらいの地域へ行く人にしか効果が無く、福岡都市圏の人は利用しないので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、210m間隔案では滑走路処理容量が僅かしか増えない上に悪天候時に精密進入ができないので離着陸に混乱を与える可能性が高いので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、300m間隔案では滑走路処理容量が将来需要予測に対応できない上に用地買収が現実的に困難であるので抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、志賀島･奈多ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。また、冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに海岸の砂浜への悪影響を技術的に回避することが困難であるため抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、三苫･新宮ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。かといって冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに南東方向には山岳地帯があるのでILSが設置できず滑走路を造ること自体ができません。よって抜本的対応策としては不適と思います。
					前原に住んでいるから、新しく作るなら前原にできてほしい。新しく空港を作るんだったら、今ある空港にもう一つか走路を作った方がお金もかからないし、海を埋めて作ったら漁業にも影響すると思うからいいと思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					私は新空港設立の案に賛成です。今の福岡空港は市街地にあるので、新滑走路を作ったりなどは住民の皆様に大変な迷惑がかかると思いますし、住民以外の交通機関の方も対策を考えなくてはならなくなります。だから、新空港を設立し、海の方なら騒音もあまり迷惑がかからないので、それが一番良いと思います。
					成田空港では数百戸の移転が必要でしたが、1978年5月20日に開港してから約30年が経ちますが 未だに当初予定した全ての用地の取得はできていません。 都市化が進んでいる福岡空港周辺では、用地の取得は成田空港以上に困難になることが予想されます。 現実に福岡空港の南端の東側誘導路の直線化工事の際30、000m2の用地を取得して整備するのに 平成6年から平成12年の6年もかかっています。 60m幅の滑走路で例えると500m分用地取得して整備するのに6年かかったことになります。 ということは、国内線のB747型機が離着陸できる2、500m滑走路の用地を取得して整備するのに30年かかる計算になります。 故に現空港の拡張は非現実的だと思います。
			2.滑走路の位置･規模について 140 件		
					離発着をそれぞれの専用の滑走路とするのであれば、西側配置案で充分ではないだろうか？
					今後は少子化もありそれほど旅客は増えない。誇大な計画を立てても不便さが出るだけ。現空港の滑走路を主と従の2本に作り直す方向が一番良い。
					9ページの東側配置2が良いとおもいました。国内線側に住宅街があるということで、拡張するなら2案かと。またターミナルは一つにまとめた方が利用者も利便性が良いです。
					今回の滑走路増設案は、全て現行の2800m滑走路に平行な2500m滑走路を増設することで案が作成されていますが、今後は中小型機での他頻度運行がベースとなりそうでもあるため、増設滑走路は当面2000m（滑走路間隔は300m）で良いのではと考えます。それにより買収用地の面積縮小や東側丘陵地の切り崩し等の大幅な費用削減が可能になるものと思います。それと平行してA380のような大型機が部分的に運用されることも考慮して、現行の2800m滑走路を3000mに延長しておく必要があるものと考えます。よって、現行滑走路の延長（2800m→3000m）と2000m滑走路の東側新設がもっとも効率がよいように思います。 ご検討の程、よろしくお願いいたします。
					拡張西側２１０m案は全くダメ、話にならない。西側（国際線側）の新設滑走路で計器着陸ができないために、 西側（国際線側）の新設滑走路２５００mが離陸用、 東側（国内線側）の現滑走路２８００mが着陸用、という運用方法になる。 拡張西側２１０m案の問題点① 着陸より離陸の方がより長い滑走路を必要とするのに、短い方の西側（国際線側）の新設滑走路２５００mが離陸用となる。 よって、滑走路長という観点では、今より条件が悪化する。 拡張西側２１０m案の問題点② 発着の約9割を占める国内線の離陸機は、東側（国内線側）の現滑走路での着陸機の進入の妨げにならぬよう、一旦、滑走路2本を横断し、国際線側まで移動した後に離陸となる。 滑走路上の離陸機や着陸機は急には止まれない。また、航空機は地上では鈍重。 地上を走行する鈍重な離陸機は、急には止まれない他の離着陸機が行き交う中、うまくタイミングを合わせて2本の滑走路を横断しなければならない。 例えてみれば、車椅子の人が、高速道路を横断するようなものである。 車椅子の人の安全を優先すれば、高速道路に信号機を設け、十分な横断時間を与える必要がある。 しかし、こうすると高速道路の容量は極めて小さくなる。 国内線離陸機の横断時間が十分でなければ、危険性が増すとともに、横断できずにいる離陸機が国内線エプロンに溜まってしまい、今と変わらぬ状況ともなりうる。 かといって、国内線離陸機の滑走路横断時間を十分に与えると、離着陸機に大きな制約を課すことになり、発着回数が稼げなくなる。 以上の2つの理由から、西側拡張２１０m案は、まともな策ではない。 おそらく今の滑走路1本の状態とあまり変わらず、安全性の点を加味すると、1本の方が余程マシということにもなろう。 結局、西側２１０m案では、その西側（国際線側）の増設滑走路は、滑走路横断を必要としない国際線の発着のみに利用、または完全な補完的な（サブの）滑走路としての運用、しかできないだろう。 用地買収が不透明な上、回数こそ少ないだろうが西側に騒音を拡げる割には、西側２１０m案は、整備効果があまりにも薄い。
					＜現在の滑走路拡張に賛成＞ ターミナルについては第3や国際線は余裕がある、第1の東側への拡張も出来るので、 国際線のターミナルを取り壊し、国内線側に移設。 自衛隊は北九州に移設。貨物も国内線東側に移設。 そうすれば、2本滑走路間の３００mは取れるのでは ないか？ もっと、現在の空港拡張に知恵を出して欲しい。 熊本空港のように、3号線を地下にする事も検討できる。
					福岡空港の需給逼迫からスタートして ステップ2で将来の需要予測を行ったにもかかわらず需要増加に対応できない案しか示されていないのはおかしい。 首都圏のように滑走路を1本作ってもすぐに満杯になるほどの需要があるならば 話は別だが、福岡の場合、需要予測年内（2032年まで）でオープンパラレルならば 対応可能なので新空港と現空港での増設案ではオープンパラレルで当然検討するべき。
					将来の需要が考えられているほど増えるかは疑問ですが，早めに到着したときのスッポトがないときしばらく機内で待たされるのでその意味では，ターミナルの整備を兼ねた拡張が必要と考える。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				滑走路を東側に増設するのがベストと思う。費用面や利用客の利便性等考えると、現在の場所から動かすなんて、とんでもない。アクセスも最高なのに、新空港建設となると、利用客は減少するんではないかと思います。
				・滑走路を増設する場合はオープンパラレル方式にする方が良いと思う。ガルーダインドネシア機のオーバーラン事故等の様に航空機トラブルがあった場合、全く空港が使えなくなるのは困る。他の航空機に影響しない滑走路増設を！！
				いずれの案も甲乙つけ難いほどに良案と思うが、特に良好なのは、①海の中道附近（志賀島ゾーン）、②同時に現空港の300m延長も（安全の確保）
				東側に滑走路追加が良いと思う。国際線、国内線一緒が良い。地下鉄も分岐させたら近くなるし、この案は良いと思う。
				5案の概算事業費が記載されており、これだけ見ると、増設西側配置案が最も安上がりで良いように思える。しかしながら、数十年にわたる環境対策費・借地料の予想総金額（数千億円か）と、キャパシティ増加見込みを考えると、増設西側案は最適ではないと推測される。
				⑵ 現空港における滑走路増設、西側配置が望ましい。
				Runwayの増設が最も有効と思います。西側に加え両RunwayでILSアプローチができるとより安全に運行できると思います。2つのRunwayが同時使用できる案が良いと思います。
				1.滑走路増設東側配置を推奨致します。（300m離す） ・滑走路増設案で滑走路処理量が最大であることと、南東側丘陵地の再開発をすることにより、空港の形もスマートです。古い国内線のターミナルは撤去して国際線側に再構築されれば、利用者の利便性もあがります。道路も当然山側にシフトすることにより、現空港を使いながら、対応できると考えます。日本一の利便性の良い福岡空港を是非、処理能力を増やして継続使用したいと考えます。
				基本的に現空港の維持、佐賀空港、北九州空港への交通インフラを増強し両空港への利用を増加する事。それ以上の利用増加の場合現空港両側への滑走路の増設。ターミナルビルは地下にして土地の効率化を図る。 現空港の利便性は最高！これは維持すべきである。
				西側配置2が最良と考える
				・建設コストからすれば既存の空港を拡張した方が良いと思われる。 ・そこで西側配置（210m）案を採用しながら都市高、R３号線に影響がないよう増設滑走路を建設しかつ、精密侵入方式がとれる間隔300mの所に増設滑走路を建設し、既存の滑走路は撤去もしくは再利用する。
				2)強行しても現地での滑走路増設をする（L字型）or（並行型）
				用地が確保できれば、現空港を拡張して2500m滑走路と横風用滑走路を確保して欲しい
				滑走路増設東西210m間隔配置案は検討する必要もなく却下していいと思う。精密進入ができないのであれば、悪天候時には欠航が頻発することになる。また、管制も中途半端すぎてかえって遣り辛いと思う。そもそも茨城空港は平行誘導路が"への字"形になっていて 平行誘導路的な使い方をする平行滑走路というのが実態。便数も少ないので福岡空港の滑走路増設で扱うのは不適切。
				私は、まず第一に、佐賀空港、北九州空港との機能分散・相互調整、および空港までの地域ごとのアクセス改善が最も現実性がある必要と感じます。私は筑後地区在住ですが、便数の多さ、実勢価格の安さ、アクセスの面からほとんど福岡空港を利用します。筑後地区から、福岡空港だけでなく、佐賀空港への空港バス路線が増えればと思います。第一の分散で不充分ならば、新滑走路建設は、3号線を動かす必要があるものの、最小限の費用投入で済みそうな西側増設第3案がいいと思います。それから、もし、新空港建設となる場合、人工島アイランドシティに移転させるという案を提案したいと思います。アイランドシティは、巨費を投じながら、また、自然環境を犠牲にしながら、結果的に有効活用されていない。アイランドシティを新空港に出来ないだろうかと考えます。
				②滑走路増設については、ターミナル一体化でA380－800型を対象にしつつ東側設置をさらに細分化した提案がほしい。PIパンフの東側設置２案に加え、滑走路中心間隔２５０mで非ILS滑走路、現滑走路西側シフト(約１０m、ILS保存)と中心間隔３００mILS滑走路、現滑走路西側シフト(約１０m、ILS保存)と中心間隔２５０mで非ILS滑走路、など。
				滑走路増設　東側配置1がよいです。 今でも離陸を待たされる時間が長いと感じることがあるので、滑走路間の幅は、300mにしてスムーズな離陸をしてほしい。
				西側配置（間隔300m）案　大賛成！ 博多駅が益々重要な拠点駅となるであろう。 現在地と博多駅が「福岡」の魅力。最短距離が魅力！！

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新しい候補地で新設するよりも現在の場所で増設した方がコストが安いので、増設が好ましいと感じた。その中で福岡都市高速のつけかえまでやるとコスト高になるので間隔210mで西側に増設するのがよいと感じた。
				・国際線を北九州や佐賀に分散させるのも一方だが、圧倒的に乗客数は福岡が多いのでそれも負担がかかる。 ・よって、現空港の増設策西側が良いと思う。
				増設案について処理能力がどれくらい増えるのかの数字が出ていないので、需給に対する解決策になるのかどうかわからない。 又、敷地が今よりどれぐらい広がるのか、地図で示さなければわからない。ﾎﾟﾝﾁ絵では判断つかない。
				【現空港における滑走路増設について】 ・滑走路間隔は、B777-300が一時待機しても滑走路を占有しないよう誘導路の長さを80mとし、中心間隔230mとするケースも考えてはどうか。同様に、B747が高速脱出誘導路に待機しても滑走路を占有しない程度の中心間隔とするケースも考えてはどうか。なお、翼長が最も長い航空機はA380だが、福岡空港の需要を鑑みて滑走路間隔が適切な短さになるようにすべきだと思う。 ・西側配置の場合でも、東側ターミナル地区の拡張（国際線ターミナルの移転統合、平行誘導路の2重化など）するべきではないか?あるいは国内線を西側に移転することは考えられないか。こうしたほうが利用者の利便性は増すし、地上走行もシンプルになる。国内線を移転するケースでは、跡地に自衛隊を持ってくるなどすればいいと思う。 ・西側配置では、現在西側ターミナル地区の背後にある都市高速2号線の付け替えが必要になると思うが、これは想定されているか? ・滑走路長と滑走路間隔は関連していると思う。増設滑走路を中小型機用の短いものにするなら、滑走路間隔も中型機が待機できる程度のものでいいと思うが。
				日本の将来もさることながら、世界情勢も余り予測できない。すべて伸びるとは限らない。 西側配置の案で十分ではないかと考えられる。安全面から考えると新空港が良いが、金が余りにもかかりすぎる。
				西側配置（1）が望ましい。 新設（移転）は期間、予算からも到底無理。又こんなに便利な空港は他には無い。急がねばならない。
				(2)やはり現在の大変便利な場所をそのまま利用してほしい。間隔300mの滑走路を作ってほしい。今以上に需要が増えても対応できるようにしてほしい。国際線にも地下鉄で行けると便利。
				現空港東側配置1を支持。
				現空港の利便性を考えると、滑走路増設が最も良い。また、国内線と国際線は同じターミナルビルにある方が良い。従って、東側配置で滑走路間隔300mの案が良いと思う。
				福岡空港の利便性を失いたくはありません。実家が遠いので、よく空港を利用するからです。 西側配置（300m）と同時に交通の充実により近隣空港へ貨物をまかせるなどして、現空港を活かして欲しい。
				P3で2010年代初期に年間滑走路処理容量（14.5万回を越えて）の余力がなくなるとしている。これに対する方策である以上、抜本的方策で示したいくつかの複数滑走路配慮で具体的な滑走路処理容量を示すべきである。又、新空港の場合は、なぜ3000m2本となるのか、増設案では、1本は2500mだったので、3000mと2500mの組み合わせがなぜないのか分かりづらい。又、新空港の滑走路処理容量は、利用時間の制限がないため、増設案より大きいとの記述はあいまい。深夜・早朝の回数をどのように見ているのか、書くべき。
				福岡空港は都市密着型空港であり、市民の足でもあります。利便性は他空港に比べて一段と秀でています。この利点は将来ともに他空港に遅れてはいけないと思います。多少無理でも現在の空港の拡張を望みます。都市高速道路の変更は無理でも、3号線のほうは地下を通すとか方法があるのではないでしょうか。又最初から国際線の建物を少し西の方へずらして建てれば滑走路の間を210米でなく300米にできたのではないでしょうか。南東側の丘陵地は効率的な活用の面からいずれ除去の方向で志免地区との一体化へ向けて進んだ方が良いのでは？
				西側配置No.1が良い。人工物である高速道路の付け替えがともなうが、住民と自然に一番やさしく精密路が2本とれるため。
				滑走路増設、東側配置1（滑走路間隔300m）が将来的又は効率的にいいなぁと思いました。
				②滑走路増設は逆に詳しすぎてわかりにくい。結局何なのか？

区分	意見分類			寄せられたご意見
				東京だけに目を向け、大物政治家も有力企業もいない福岡のことなど真剣に考えていない霞ヶ関は、滑走路増設の西側２１０m案でお茶を濁そうと思っているのだろうが、西側２１０m案が使い物にならないことは、素人でも分かる。　案ごとの処理能力が示されていないのは、算定していないからではなく、算定できないほどダメな案だからと推測される。そうでなければ、少なくとも新空港の能力は算定できるはず。
				駅から空港までの距離を少しでも縮めたらいいと思います。滑走路も増やした方がスムーズにいけると思います。
				滑走路は2本必要だと思う。
				将来、福岡空港に滑走路増設するなら東側配置が一番いいと思った。ただ、今は事業費の問題などから必要ないと思う。
				様々な面から考えられており、いろいろな案が出されていて良かったと思います。自分は、あまり環境に影響を及ぼさないであろう西側配置3が良かったと思います。
				滑走路増設を早くしてほしいなぁと思っていますが、こんなに建設に年数とお金がかかるとは思っていませんでした。西側配置のようなお金も時間もほかよりかからない建設をした方がいいと思います。 最近中国などのアジアが発展しているのでアジアの便を増やすのは大事だと思います。
				現在の空港がある位置が天神や博多からとても近く便利な所にあるので、滑走路増設が良いと思います。そして、その中でも西側配置3が工事期間も短く、困難性が最も小さいので良いと思います。
				少し難しい話だった。私は、滑走路増設派です。新空港を造るには位置的に微妙に思いました。でも東側配置だの西側配置だの分かりづらかったです。少し勉強しようと思いました。
				・西側配置1を支持します。
				国も地方も借金まみれの現在、数千億の投資は一石三鳥の効果がなければ意味がない。故に次の提案をします。 1.現滑走路に並行して東西の端に3200m×80m高さ30mの滑走路2本を新設する。各滑走路感は235mを確保し、空港を運用しながら、西滑走路、東滑走路の順に建設する。ターミナルは現国際線ターミナルに統合し、各フロアー毎に到着、国際線、国内線、展望等に分ける。 2.空港敷地に推進13mの地下ダムを作り、御笠川の洪水調整を行う。
				1）R/W増設は東側配置1がベストであると思われる。
				仮に今回の試算が正確で、今後福岡空港の需要が増加し、何らかの対策を打ち出すのであれば、滑走路増設の西側配置1案が良いと思います。 中途半端にお金をかけて西側配置3案などにしてしまうと、お金をかけたわりに安定した運用が出来ないのではないでしょうか。航空機同士の事故も心配です。 東側配置案は地域や、自然への影響が大きすぎます。
				現空港における滑走路増設について。 　この案が一番いい方法のように思えます。空港は今の場所が都心部に近く、アクセスもしやすいからです。増設案の中では、東側配置1か西側配置3がいいように思います。西側3案で将来の需要に対応できれば西側3案を支持しますが、できないようであれば今できる最大級の増設をすべきだと考えます。
				滑走路の増設、西側（1）
				東側配置に同意します。
				東側配置に同意します。1の方が一番いいと思う。
				現国内線ターミナルを国道より山側に移動して、現国内線前に1本2,500m以上の空路を作る。
				個人的には、国内線の需要を中心に考えるべきであり、試案の中では、建設期間・利便性・コストのバランスを考えると「西側配置1案」に賛成する。
				現在の空港では、大型機も小型機も同じ滑走路に離発着しているため、ピーク時のトラフィックを低減する方策が必要と考える。 　そのため晴天時に小型機を離発着させるために西側に非精密な滑走路を増設して晴天時のトラフィックを処理することとし、悪天候時は現在の精密進入のみによりトラフィックを許すこととする。処理能力の低下については、悪天候時の視界不良により、現精密進入時の能力と同等なるが、福岡空港における悪天候による滑走路クローズの割合は極めて低いと思われる。
				東側配置1が良いと思う。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				2025年以降は福岡都市圏でも人口減社会に突入する。しかも超高齢化社会。もちろん都市圏外の九州では超高齢化、人口大幅減。人口問題研究所の予測によると2030年から2050年までの間に生産年齢人口が3分の2になるという予測もある。新空港などの方策を講じても、20年近くを要し、完成は2025～2030年。どれだけ活用されるというのか？また、アクセス鉄道などは採算が合わず、高い運賃や税金からの赤字補填が考えられる。いいことなし。やるとすれば工期も工費も短い拡張西側案にすべき。それも福岡空港が中小型機中心の空港であることを考え、滑走路長は2000～2200m程度でよい。
				②空港の拡張と滑走路の増設 ・倉庫等事業所域の移転による拡張 ・国内、国際線ターミナルの統合ビルの建設による滑走路増設 ・増設滑走路は2,300m程度（それ以下でも可）とし、中小型機専用として使用する。
				5.総合的に、私案としては「東側配置2」が最上のプランと思う。ぜひこの案で早急に工事着工、竣工を望む。（地下鉄は羽田空港の下を京浜急行が走っていることから、技術的にはそれ程難しくない）
				西側配置（滑走路間隔210m）案に賛成です。 理由 早くできる：8年 安くできる：2500億円
				1.利便性が良くて費用も少なくてよい方法が提起されていない。 ①現在の国内線を西側へ移転、高速バスも便利になる。
				④増設滑走路を北側へ200m、滑走路間を300目確保する。
				現在、板付は市内から大変近く便利なため利用しやすいと感じています。他の空港への分散となりますと、時間もかかり利用しずらくなりますので反対です。ですから、空港の場所は現行のままで東側配置がよいと考えます。又、将来のことを考えますと大規模にきっちりした方がよいと思います。
				福岡空港の容量確保策が先ず第一の課題であり、更に実現可能な対応策の実現を期待しています。財政状況及び市民感情からいっても、最適なのは、滑走路増設西側配置（滑走路間隔210m）であると思います。他の案は実現できる可能性がほとんどないと思われます。
				連携案にすべき。悪くとも最小限の拡張。昨年出された需要予測と実績をてらし合わせ数年かけて決めればよい。新空港はコストがかかりすぎ。九州一円からの利便性も低下する。新空港は地方財政をも圧迫する。とるべき方策ではない。
				事業費のかかる方策は地域の財政を圧迫するので反対。拡張西側案210m間隔で滑走路長は2200m程度とする。将来の需要動向を見て用地を買収し、滑走路を2500mまで徐々に延ばす。新空港は事業費があまりに大きく反対だ。
				西側配置案に賛成。近くて便利。アクセス良。現施設の有効利用。東側より工期、費用低。
				・増設案で3パターン示しているが、他にアイデアはないのか？例えば東側県道をトンネル化して、その上に国内・国際ターミナルを新設する案など。
				滑走路が2本がよい（増設）。
				滑走路二本が良い（増設）。
				前回も提案いたしてましたが、第2滑走路案が浮上しているようで歓迎いたします。中でも西側配置案1が現状を有効に利用されての都市高速の付け替え案を強く望みます。そして、地下鉄の延伸により2つの新駅（博多の森駅、国際線駅）を新設され、自衛隊の芦屋、築城基地への移転と、その近隣住宅買収、又貨物基地は周辺企業移転買収により西側移転、新国内線上りの新設により、例えば千歳、関西、名古屋とかに絞り、残りはこれまで通りの国内線としての使用、又国際線は香港、台湾、上海、韓国とかに絞り、中国、シンガポール、タイ、ベトナム、グアム等は佐賀空港拡張により3000mを2本にして九州国際空港として、鉄道、高速道、一般道のアクセスによる早期実現、また一つの案として、新鳥栖から筑後川沿いへ南下して九州国際空港へ新幹線の新設により都市間の時間短縮、そして北九州までのミニ新幹線を走らせる。又、他の九州各県の国際線は全て廃止にして九州国際空港の一本にして、各県からのアクセスの早期実現を望みます。
				利用者の利便性や財政負担による県民生活を考えると、拡張2500m案がよい。滑走路はまず早期に2000mで整備し、その後需要動向を見ながら2200～2500へと延ばしていけばよい。
				今の空港で増設した方がいい。
				現空港が交通の便がよく、現在の増設の方法が望ましい。
				・現滑走路の最も安価な西側（210m）でよい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				お金のかからない西の3案がいい。
				滑走路増設案についてはもう少しバリエーションは持てないのか？機種毎に使い分けたり、間隔のバリエーションは選択肢があってもよい気がする。
				新空港の三苫･新宮ゾーンと志賀島･奈多ゾーンについて『利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい』と書いてありますが、コラム3 現空港の利用時間の延長の効果についてで『利用時間の延長は福岡空港の需給逼迫緩和のための方策としての効果は、小さいものと考えられ、ピーク時の混雑解消にも、さほど貢献しないことが予想されます。』とあります。夜間の旅客便は関西国際空港も中部国際空港もありませんし、夜間に貨物便が何十便も運航されることも無いと思います。以上より、『利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい』のは確かだと思いますが、福岡空港PIステップ3詳細版の記述からは大幅に多いのではなく僅かに多い程度と考えるのが自然と思います。よって現空港をクロースパラレル（300m）で拡張しようと新空港をクロースパラレル（300m）で建設しようと滑走路処理容量は大差無いことになります。これでは福岡空港の将来需要予測値に対応できないですし特定の時間帯に離着陸回数が増える傾向をもつ福岡空港で同時離陸や同時着陸ができないのでは航空会社も就航しにくく地域にとっても大きなマイナスだと思います。現空港の拡張も新空港も同時離着陸が可能なオープンパラレルで検討するべきです。
				現空港は最も利便性がある。滑走路増設は東側が効果的。
				私は現空港を拡張するべきだと思います。この投資は福岡の未来のために高くないと思うからです。都市高速を付け替える案がいいかなと思いました。東側配置案はより自然を壊すので、時代にそぐわないと思うからです。
				現空港における滑走路の増設で間隔が210mの場合は検討する必要はない。運用上の制約が多く精密進入ができないのでは悪視界時には空港が混乱するのは必至です。
				現空港における滑走路の増設で西側配置（滑走路間隔300m）と西側配置（滑走路間隔210m）の空港拡張面積はそれぞれ約60haと約30haとなっているが明らかにおかしいと思います。単純計算で滑走路の増設に必要な空港拡張面積は、滑走路長2、800m、過走帯60m＋60m＝120m、他にも騒音対策用の緑地帯が必要だが滑走路方向の空港敷地長さを3、000mと仮定すると西側配置（滑走路間隔300m）の場合には最低でも3、000m×300m＝900、000m2＝90ha、西側配置（滑走路間隔210m）の場合には最低でも3、000m×210m＝630、000m2＝63ha必要になります。西側配置（滑走路間隔300m）の場合には計算上最低でも90ha拡張する必要があるのにPIでの検討では約60ha、西側配置（滑走路間隔210m）の場合には計算上最低でも63ha拡張する必要があるのにPIでの検討では約30haしかなく両案ともに約30ha拡張面積が少なく検討されています。この客観的事実から推測されるのは、国際線ターミナル側の駐車場が無くなり国際線ターミナル側のエプロン面積が縮小されることです。駐車場が無くなったり規模縮小されれば自家用車を利用する人は福岡空港へ行くこと自体ができなくなりますし、エプロン面積が縮小されればスポット数が減ったり2重化されている国際線ターミナル側誘導路が1本の誘導路になると考えられます。国際線の増加が予想されているのにスポット数が減ったり1本の誘導路になったりしたらますます増便に対応できなくなります。
				･滑走路の増設、東西どちら側でもよい。
				現福岡空港は都市便利で現空港でよい。滑走路増設を望む。東側西側どちらでもよいと思う。
				滑走路増設を西側に望みます。
				将来需要は必ずしも「右上がり」とは限らない。米国テロ以降、減っているのも事実であり、国内でも機体の小型化が進み、以前の様にジャンボ神話が変化している。又、新幹線の整備や高速道の延長とも関係しているので、その点も含めて2本目滑走路の長さも考えなければならない。
				滑走路増設を望みます。東、西側どちらでもよい。
				･どうしても必要なら。昭和25年朝鮮勤乱時は西側滑走路も滑走路として使用していた。つい最近迄西側専用のコントロールタワーもあった。又西側を使用し失敗し現航自の格納庫にヒッカケた飛行機も居た。どうしても滑走路がほしければ西側を再利用すればすむ事である。
				･滑走路増設を望む。（東、西どちらでもよい）
				西側配置①の件で 都市高速を付け替え 金隈RPから三笠川の上を走る→（出来るだけ）半道橋上牟田あたりで元に戻る。（川の上はあまり高くしない） 滑走路3本は？
				現空港における滑走路増設　東側、西側でも良い。
				滑走路増設を望む。東側、西側どちらでも良い。
				･従って、滑走路増設を望みます。（東側、西側はどちらでも構いません）

区分	意見分類			寄せられたご意見
				・現RWを挟んでE側、W側に二本同時建設（現RWは後日廃止）
				・E、W2本のRW使用法について（都市高速道路の付け替え不要） 北風の時…W側RWは発便専用、E側RWは着便専用 南風の時…E側RWは発便専用、W側RWは着便専用 どちらでも同時使用可。
				・滑走路を望む。東、西側どちらでもよい。
				西側配置案（滑走路間隔300m）に賛成します。
				同時に利便性を考えると、出来るだけ都心部に近い場所に新空港、又は月隈、金の隈の丘陵地を削って東側配置増設に絞るべき。その他の案は単に現在の「混雑緩和」のみの問題に当面答えただけとしか思えず、そのようなものを作るくらいなら費用がもったいないと思える。
				抜本策については特に作業が追いついていない感がする。（空港能力、新空港アクセス、…） 滑走路増設案は利用者の利便性を高めた上である程度空港能力が上昇し、かつまわりへの影響の小さい案をベースに検討を進めるべき。（西側に増設しターミナルを東側に集めるなど）
				現空港で滑走路を1本増やす。 現滑走路の東側または西側に増設。
				もう1本Runwayを増設して、離陸、着陸を別管制すれば、充分に（充分すぎる）活用可能であり、利便性大である。需要をoverに見積もってはダメです。それは数字の遊びに過ぎないのではないか。 都市に空港があるのは福岡くらいなので、この便利性は継続してもらいたい。時間と金がかかっても増便する滑走路は300m間隔で精密にするべき。
				作った以上は新北九州空港も活用する必要がある。また、博多港（国際ターミナル）を活用して船便での移動等も考慮し、両施設の公共交通機関を整備すれば、現在の福岡空港の多少の拡張で対応可能ではないだろうか。
				今の空港を残す方針がよい。新空港はお金がかかるし、自然が破壊されます。個人的には西側配置がいいと思います。
				精密滑走路がよい。 2本の滑走路東側です。
				滑走路2本 国道3号線　付け替え 都市高速　付け替え 精密滑走路配置 3000mと2800mの2本
				国内線専用、国際専用で拡張
				・10年以内の現地拡張増設（東側配置案を軸）
				滑走路を西側へ拡張については、少なくとも都市の方へ拡張することは疑問である。東側に国内、国外を直結し地下鉄を博多の森まで伸ばす方が利にかなっていると思います。
				西側配置（210m）案で進めていくとよい。現空港を最大限活用すべきである。
				全国有数の利便性は今後も維持してほしい。よって東側配置1の増設を支持。
				・長期開発計画がなされないまま、博多の森競技場を空港側に造った！（丘陵側に増設する計画が一番いいのでは）
				博多駅から5分の利便性は守ることが必要です。拡張案がよい。西側の拡張規模が最小の案がよい。
				滑走路増設－西側を望む。西側配置1。
				滑走路増設－西側を望む。西側配置1。
				東側滑走路増設を望む。 現空港の利用を望む。
				とても難しいのですが、西側配置が費用面や環境面でもよろしいのではないでしょうか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				オープンハウスでの説明で尤も移転理解もできたし、もともとこのテーマには関心あり。 私としては西側にもう1本のランウェイを増設し、ボーイング737以下クラスの短距離で着陸できる飛行機とジャンボクラスと住み分け、拡張して利用することが経済合理性にかなうものと判断します。 新空港の建設など県の財政からいってもこの考え方は絶対に無理と思われる。
				新空港建設の場合は、処理容量が大きくなり、需要増に十分耐えられると思うが、環境、費用面での懸念がある。又、冬期の強風等への対策も必要であり、建設後に天候により遅延が生じたりすることも想定されると、アクセスが現在より悪くなるため、利用者の利便性についての満足度は下がるかもしれない。 個人的には、アクセスの良さが福岡空港の一番の売りだと思うので、滑走路増設で対応した方が良いと思う。東側配置か西側配置（300m）にし、増設滑走路の長さは、飛行機の大きさ（現行、将来）などを分析して、最適な長さを選択すべきと思う。
				アクセスを重点に考えていただきたい。 東側配置案が良いと思います。
				西側配置がいいと思います。
				・需要予測の前提が全て伸びていくのは不自然である。少子高齢化が進むなど多面的な予測も必要であり、この様な前提条件で議論すること自体矛盾がある。（公共事業で予測が正しかったことは少ない） ・どのような空港にしろ、財政を抜きに考えることは無理。国、地方の財政と整合性を持ちながら、事業を考えることが大切（海上空港など論外）。 ・従って、現空港の都心からの利便性を考え、投資・期間を考えると西側（300m）配置が望ましい。
				拡張で現在の利便性を保つことを望みます。 拡張は用地買収が大変と言われるが、新空港にしてもアクセス整備でかなりの用地買収が必要。条件は同じだと思います。
				まず需要が伸びていない。やるとしたら、需要予測をやり直して、最小限の拡張でよい。 新空港は利便性を低下させるだけ。建設費もべらぼうに高い。
				空港、滑走路横（東側）に住んでおり、住宅の移転がない方が良く、西側配置の方で考えていただきたい。
				①将来需要や役割は他の交通機関や他の空港との関係（役割分担）が大きい。日本の空港需要予測はほとんどが過多ぎみだが大丈夫か？ ②アジアの空港としてハブ化する必要があるかないのか？（このレポートではみえない） ③事業費・空港の個別収支が将来どうなるのか？新空港10000億、個別収支125億、移転補償費85億円等のデータからすると収支は破綻していると思える。 ④福岡は九州新幹線との連動も含め現空港位置での国際化（ハブ化）をすべき。滑走路増設西側配置（210m）案をベースにハブ化修正して那覇や中部に対抗すべきと考える。
				西側210m案では、処理能力は上がらない上に、騒音域が拡大し、用地買収が出来ず借地料が増え、出来た頃には容量限界、後方乱気流が頻繁になり、危険性も高まるのではないか。
				移転すると利用客が減ると考える。（福岡空港の最大の長所は博多駅からのアクセスの良さ、天神方面へのアクセスの良さだと考えるため。） 将来需要の対応としては、東側配置の滑走路増設が最も適切ではないかと考える。（国道や都市高といった公道の工事をする必要がないため）
				事業費は大きいが、東側配置が好ましいと思う。
				増設案の内、東1は丘（東南）と市街地が広がっており、実現性はほとんどないのではと思う。西側の1案における都市高速の異説は、交通混雑による都市機能のマヒで取るべき策とは考えられない。（西3案で整備する。）利用者は強制的に近隣空港に移せない。行政施策としてあり得ない。それぞれの空港は需要に見合った整備をすべき。近隣空港は、まず自らのエリアの需要をしっかり確保することを考えるべき。
				滑走路の増設は丘陵地を除去するよりも、西側配置にした方がいいと思う。
				滑走路を増設するのならば、標準的な配置をした方が良いと思う。
				滑走路の増設も新空港もクロースパラレルでは需要予測で示された需要に対応できない。クロースパラレルで滑走路の増設か新空港を造った後、需要予測期間内に再び満杯になった場合にどのような対策をするのか？

区分	意見分類			寄せられたご意見
				関西国際空港が開港したとき、開港前年（大阪国際空港（伊丹空港））と開港年（大阪国際空港（伊丹空港）+関西国際空港）の便数を比較すると一気に1割～2割は増加したと思います。中部国際空港が開港したとき、開港前年（名古屋空港）と開港年（名古屋空港+中部国際空港）の便数を比較すると一気に1割～2割は増加したと思います。ということは、福岡空港の場合も同様に一気に1割～2割増加することが考えられ、滑走路増設210m案では供用開始直後に再度満杯になる恐れがあります。滑走路増設300m案や新空港案もクロースパラレルではすぐに満杯になるのではないでしょうか？
				もし滑走路を増設することになった場合、作るのであれば悪天候では着陸できないという非精密な滑走路を作るのではなく、きちんと精密な滑走路を作ってほしいと思います。
			3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見 177 件	
				どの案もそれぞれ、短所、長所がありどれが一番いいとは言えませんが、現空港拡張が最も現実的ではないかと思います。
				・南側にある高速道路を移動させるのではなく、北側の国道3号線をトンネルにすると事業費はどちらかが高いのでしょうか？
				現在の利便性を保つためには、現空港の場所を移動するという事は考えられない。そのため、現空港を移転せず、滑走路の増設、近隣空港との連携がのぞましと思う。しかし、滑走路増設の際、都市高速、国道3号などが問題となる可能性があるようだが、それぞれを建設する時に今回のようなことを考えて作っているのか？？すべてが後手後手で行われているように思えます。
				・福岡空港自体を拡大することが実用的だということは伝わりました。
				新空港の建設については全くもって反対。一案としては、国際線を北九州空港もしくは佐賀空港へ分散すれば良いのでは。距離があると言っても、成田空港とちがいトランジットでの利用客は少ないので、考慮の必要性なし。ただ年々国際線の便数が減少しているので、ピーク時間帯の混雑解消対策は必要が。現空港の滑走路増設が最適と考える。
				・(3)の「新空港」の案がよいと思う。(2)の案では現在予想されている問題以外にも新たな障害が出る可能性が大きい。 ・同じ年数をかけるなら、新空港が望ましい。
				私は佐賀県民で、年に2回ぐらい福岡空港を利用しています。たくさんの対応策が考えられていることが分かりました。中でも「現空港における滑走路増設」の方が私はいいと思う。私は、佐賀空港を使わないのは、佐賀空港周辺の町に魅力がないからだ。福岡空港を使うのは、ちょっと天神でショッピングをして東京などへ行くことが楽しみなので、わざわざ福岡空港を使っている。だから、「近隣空港との連携」では困る。私は今後も福岡空港を利用したい。だから「現空港における滑走路増設」でお願いしたい。
				今のところに2本の滑走路
				福岡空港を同じ場所に新空港を作りたい
				現空港における滑走路増設が良い。
				新空港は費用が大きくなるのでまず現空港に滑走路を増設して様子を見るのが良い。ただ今後国際交流が重要になるので、費用がかかっても新空港も必要だと思う。博多区に住んでいるので騒音の点からもそう思う。いずれにせよ、無駄のない計画的な整備をして欲しい。
				今のところに2本滑走路
				③よって、現空港の滑走路増設で対応すべき。
				「現空港における滑走路増設」新しく空港を作るとなると、時間や場所などさまざまな困難がでてくると思うので、滑走路をもう一つ増やす方が早いと思ったから。
				(2)の案の滑走路を増やすことが一番良いと思います。
				現在の空港に滑走路を増設する方向で進めてほしい。
				(2)現空港における滑走路を1本増やす案です。今の空港で良い。
				新空港はいらないと思う。福岡空港のできる範囲で、滑走路を増やしたりすればよい。日本人は急ぎすぎている。 筑後地域の人は、今後新北九州空港利用に移行できるようにしていければよいのではないか。
				現空港滑走路増設案であったが具体的には良案はないようだ。
				滑走路増設で対応可能なら、それが一番です。行革の時代です。需要予測が課題になっているように感じられる。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				24時間空港を目指すならば「新空港」も視野に入れてもいいが、自然環境に対する配慮が心配。佐賀空港はあまり使われていないので有効活用ができれば佐賀にとっても良いこと。「滑走路増設」が一番現実的かなと思う。
				費用対効果より先ずは増設を前提。
				コラム8 滑走路の移設延長整備事例（福島空港）とあるが、滑走路の移設をしない増設案でも福岡空港の運用に与える影響を最小限にしつつ工事をするというのは現実的に困難なのではないか？福岡空港の場合は、福島空港と違って運用時間が24時間なので民間定期便の利用時間の7時～22時以外の時間にも不定期便の運航が行われています。便数も桁違いに多いので、夜間でも制限を受けつつ工事をすることになります。
				・「近隣空港との連携」と将来需要を勘案した「滑走路増設」の並行して検討すべきである。
				・拡張も不要。
				②湾内東ゾーンと現空港の延長線上に滑走路を延ばし博多駅に近い方に昇降口のある国際線本部（本庁）を設置し、現空港と博多駅の中間位が（本部）この三者はモノレールで結ぶ。飛翔方向は奈多・新宮方面へ向かって結ぶ。
				増設及び新設を早急にするべきだと思います。
				私は滑走路増設がよいのではないかと思いました。しかし、悪天候時のことを考えると少し懸念があるなぁと感じました。
				近隣空港との連携は、利便性を考えると、とても便利悪いです。新空港もコスト面、土地の面、騒音などを考えると、一番は現空港で滑走路の増設が一番いいです。
				博多港の計画ミス、今度は玄界灘をつぶすつもり！！現有空港の拡大増設が限度の対応。佐賀・北九州空港と連動すれば良い。新空港建設はゼネコンの利益優先のみ。自然をできるだけ残すことは大きな役割、使命であるはず。小学、中学校が減る様に人口が減り、空港も大きな物が必要なくなる。『富士静岡空港からどこへ行く便ができるのかと心配している。』
				2)の現空港を利用する案で充分だと思う。国内線は増便しているのかもしれないが、実際国際線は減便、休便しているフライトが多く名ばかりの国際線である。しかもターミナルにいたっては、施設が充分に活用されていない。人が少なく活気も無い。こんな状況で新空港を作っても意味が無い。
				新しい滑走路を1つ増設した方がいいと思います。
				福岡空港は、他県の空港と違って周辺にいろいろあって、空港を拡大しようとしてもなかなか上手くいかないので大変だと思った。がんばって下さい。
				近隣空港との連携は人は誰でも早く目的地にたどり着く方がいいと思うので、あまり意味がないと思う。新しく作るとなると1兆ものお金、自然をこわすことになるので、あまり賛成できない。やはり、滑走路増設が一番良いと思う。地上走行が複雑になっても、パイロットならそこまで苦にはならないと思うから。
				滑走路を増やす。また、空港での待ち時間を暇なくするように考える。
				滑走路を増設することはとても大変だと思うが、福岡にもっと多くの飛行機が飛んでくることはとても良いことだと思う。なので、このまま増設案を進めてほしいと思います。
				現空港に滑走路を1本増やす案が良いかなと思いました。
				滑走路を増やした方がいいと思いました。
				新空港を造るという案は、一番費用がかかると思うので滑走路を増やすことがいいと思います。
				新しい場所に新空港を建てるという案より、滑走路をもう1本作るという案が良いです。
				・現位置での拡張が望ましい。（滑走路増設）
				全ての面において慎重に議論しないといけないとは思うが、私は滑走路を増やすのが一番いいと思う。「スポットを増やした」とニュースでは言っていましたが、過密な便数は変わらないのでいい案が見つかるといいと思います。
				現空港における滑走路の増設では、東側に滑走路を増設する場合には地下鉄の分岐または延伸が必要とあるが、地下鉄の分岐工事は実現可能なのでしょうか？地下鉄の運転を停止することはできないので工事をするのは難しいと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港との連携策は需要の増加に対応できないし空港アクセス鉄道を造っても採算は合わないと思います。しかし、抜本的対応策である滑走路の増設や新空港を建設することになったとしてもその前に福岡空港は満杯状態になります。何らかの福岡空港の有効活用方策を行ったとしてもすぐに満杯になるでしょう。そこで、北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備してはどうでしょうか？福岡空港調査連絡調整会議では、北九州空港アクセス鉄道の採算は合わないと考えていますが、北九州市の調査では採算が合う場合もあるとのことですので、北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備すれば採算が合う可能性も高くなると考えられます。何らかの福岡空港の有効活用方策を行いつつ並行して北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備すれば、福岡空港の滑走路の増設や新空港を建設するまでは何とか対応できるのではないでしょうか？
				新空港を建設するよりは現空港を整理して滑走路等の増設が望ましいのではないか。又は国際線のみ移設する。
				現在の場所で拡張する方向で検討下さい。
				福岡空港は日本（九州）のアジアに向けての大きな玄関口である。連携については出来ない事は十分わかるが、滅空港の増設については将来の日本（アジア）を見据えたものではない。福岡は絶対的な空港であってほしい（ローカルなんておかしな話ではないか）。
				現在場所にて複数滑走路増設を希望します。
				・近隣地の空港施設の移転（拡張のための）
				滑走路増設のケースでは、周辺道路の単なる付け替えだけでなく、全ての周辺道路の地下化等安全に配慮した案にすべきである。新立地の空港を計画するよりはるかに安価であろう。
				国際線の充実を望むところだが、福岡地域のパイの大きさからは、ピークシーズン以外は無理であろう。せめて、チャーター便の増発に重点を置く程度のことはほしいが・・・。関空でさえうまく機能していないので、新空港は無理。滑走路増設を！
				福岡空港は福岡市の「宝」です。移転などもってのほか。現空港の拡張を第一として下さい。おカネがなければ、国際線一回24円、国内50円徴収してもユーザーはOKすると思います。それを担保に直ちにFund組成すれば拡張事業を始められます。
				投資した負債を未来の若者に残すことは、良い事と思われません。現空港に滑走路の増設と近隣の空港との連携と空港利用の割りふりをする。福岡と北九州と佐賀が競争するのでなく協調して空港の利便性を高めていく事が重要である。概算事業費に偽誤がある。（滑走路増設には地下鉄整備費が入っている。新空港案にはない。）
				・現空港の拡張、近隣空港との利用は単なる夢でしかない。空港という国家的プロジェクトは選択と集中が大事である。航空行政の過ちは国を滅ぼすことになる。
				滑走路増設の手法を望む。
				滑走路を増やすべき。
				現空港における滑走路増設が良いと思う。
				将来の需要に対しての方策としては、現在の場所に滑走路をもう一本増設することがいいのではと思っている。
				新聞に記載されているように、2010年には便数がさらに多くなり、空港需要がパンクするまでいわれています。そのためには、いろいろな対策が考えられますが、滑走路の増設をした方が将来の福岡空港を支える上で重要なことだと考えます。
				・現空港での増設が良い。
				滑走路は一本では足りないと思います。
				(1)「近隣空港との連携について」と（2）「現空港における滑走路増設について」では、今後の検討はなされないのか。とりあえず記述だけして、（3）「新空港について」だけの議論を進めようとしているように見える。
				2)現空港のリフォームで結構である。（滑走路の増設）
				個人的には、久留米に住んでいるので現在の福岡空港の拡張、または佐賀空港への振り替えが望ましい。
				増設の場合、西210mは周りへの影響が最小として整理しているが、この条件かつ内際ターミナル統合をベースとして、今後検討を進めていくべき。（単に滑走路を増やすだけが抜本策ではない）
				将来の需給逼迫に対応するには、滑走路の拡張しかあり得ない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				対応策としては滑走路の増設か新空港の建設しか需要の増加に対応できないのは明らかです。問題は事業費と供用開始（又は開港）日時です。今回の場合、供用開始（又は開港）で1兆円以下で供用開始（又は開港）日時が2015年～2020年程度でない案は話にならないと思います。
				赤字状態の中で新空港は必要ない。滑走路の増設で対応。
				滑走路増設が一番現実的な対応であると考えます。新空港は現在の空港に較べて不便になるため、北九州空港や佐賀空港のように利用者が少なく、赤字にならなくても地域に対する負担が大きくなると思います。
				②空港の拡張と滑走路の増設 ・倉庫等事業所域の移転による拡張 ・国内、国際線ターミナルの統合ビルの建設による滑走路増設 ・増設滑走路は2,300m程度（それ以下でも可）とし、中小型機専用として使用する。
				既存空港の拡幅案のいずれかが妥当と思う。
				②地下鉄を西側へ分岐させる。
				③現在の貨物と自衛隊等を東側の国内線跡へ移転させる。
				新空港建設には大反対です。福岡の近郊の海はわりあいきれいで、釣り、海水浴等、市民が楽しく過ごせる場所です。それを新空港を造った場合、海は汚れ、生き物、自然は破壊されてしまい、大変な事になってしまうと思っています。未来の人達にも、この海を残したいです。現空港の滑走路増設で何とかなると思います。
				全ての方法に何らかのメリット・デメリットがあると思いますので、利便性や建設費の面からも現存の空港を用いて拡張していくのが望ましいと思います。世界でもこれ程市街地に近く利便性に優れた空港はないので、場所は現空港のままにしてほしいです。
				これまでも調査PIレポートを継続して精読させてもらってきたが、私の最大の疑念は、滑走路処理量14.5万回の算出のされ方、また、昨今の日本及び世界の経済事情をふまえ今後中長期的にみても処理量を大幅に超える事態が到来するかの先行きの見通しの2点だ。この基本的見地からすると、「新空港の造成」案は論外であり、現空港での必要限度内での「増成」案が支持できるところだと思う。（非常に明快な案はこれだ）
				対応策に3案あるが、「現空港における滑走路増設」は問題が大きいと思われる。
				④増設した場合、夜間運用ができない事にはかわりがない。
				・増設案と新設案では、やはり増設案が現実的。
				新空港になれば北九州を利用すると思うので、滑走路増設。
				現福岡空港での滑走路増設は無理と思うし、近隣空港との連携も利用者の利便を勘案しても現実的ではない。新空港建設の方が将来の需要及び利用者の観点から宜しいのではないか？
				やっぱり今の土地が他へ移動してしまうとなると残念です。個人の意見としては、滑走路を増やす方法（国内線ターミナルを移動して）が良いと思います。他空港に分散させるのは、利用客も減りそうで意味がなさそうなので、今の場所を動かさずに使っていただきたいと思います。
				現在の案として新空港予定地場所について非常にアクセスが悪い様な気がします。現空港での検討をもう一度見直す必要があるのではないでしょうか。又、佐賀空港との統合なども検討してみてはどうでしょうか。
				滑走路増設 多数増設
				・レポートにあったように、滑走路を増設すべきである。
				西側に滑走路を1本増やして、上から見て走路の複線になればいいと思う。
				滑走路の増設については検討する必要があると思うが、新空港の建設は反対です。安全性、環境への影響、利便性の低下、莫大なコストなどなど、不安材料は山ほどあり、妥当な対応策とは到底考えられません。
				現空港のままがよいor増設
				現行に増設を希望。
				今はとても便利なので、新空港はうれしくない。遠くなりすぎる。今の場所で工夫して広げてほしい。
				滑走路の増設が望ましいが、都市高速などの問題もあり難しい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				今日の国･自治体の財政難の中で、新空港建設は絶対反対です。福岡空港の利便性は他に類を見ないもので福岡市民の誇りです。このまま何もしなかったら大変なことが起こることも図で良くわかります。従って、第1に近隣空港との連携を考え、問題が残れば現空港の滑走路増設を考えればよいのではないですか。第一の解決策には専門家の良い知恵が沢山おありだと考えます。英知を結集して下さい。お願いします。
				現空港の利用者利便性や予算面などを考えると滑走路増設がいいと思います。
				美しい玄海の海岸線を破壊してしまう「埋立」という手法は絶対に容認できない。福岡は身近に美しい海を持つ都市として、その恵まれた環境は維持されなければならない。この点から考えても、現実的に現空港の滑走路増設に絞って検討してほしい。この際、長期的視点に立って第一期整備、第二期と整備を進め、都心に近い空港が福岡の大きな財産として活用されることを望みます。一部道路の地下化も検討していいのではと思います。
				消費税増税がさけられない情勢であるが、当然歳出のさくげんが大前提である。新空港のような不必要な事業は国民の理解を得ることはできあい。増税時代にふさわしい国民の理解を得られる対応策を望む。個人的には拡張の最安案か近隣空港との連携がよい。
				将来の少子高齢化時代を考えると需要の伸びは一時的。国際線が1割程度の福岡では、アジア云々はそれほど大きな影響をあたえない。将来的には現在程度かそれ以下になるだろう。新空港など不要。現在の利便性の高い空港を残すべきだ。それには連携か拡張にすればよい。
				増設の必要性は十分理解できました。環境と事業性を考える事が必要であると思います。
				移転するよりも現在の場所での拡張が良いと思いますが、大阪空港と同じように音に対しての苦情を考えると、今日見学した北九州空港のような案も仕方ないように思います。
				現空港拡張で全て解決する。
				現空港における滑走路増設が望まれる。他のものには問題点が多すぎる！
				1.費用最小のこと。少子高齢化に向かう時代に負担を出来るだけ少なくすることが第1。 2.経済性、効率化を第2。 3.近く便利 以上より現空港の拡張、滑走路増設すべきである。
				現空港の滑走路増設は無理だろう。用地買収で成田化（ナリバンとの抗争が激化）したり、周辺住民から訴えられると何十年もかかる。対策として、便利な現空港は残し、博多湾に2000m滑走路1本、約150haの新空港を作るのはどうか？これなら3000億円くらいで出来ないか？ 新空港を作っても、伊丹や小牧、広島西のように、どうせ現空港は残るのか？自衛隊や米軍はどうなるのか？
				平成18年度実績は新千歳に抜かれた。需要もそれほど伸びていないどころかマイナスになっている。よく考えて対応策を決めないとダメだ。よくても最小限の拡張、新空港なぞ全く説得力がない。
				1.将来需要が過大になっている。 ア．原油高騰 イ．高齢者年金の減（生活の不安） ウ．高齢者医療費の増 エ．都市人口の減 2.以上より不安定な経済状況から見て現空港の拡充しか他にないのでは。
				新空港はコストがかかるので近隣空港と連携案で良いor増設
				近隣空港との連携が有効な方策となり得ないのであれば、滑走路の増設または新空港建設しかないのであろう。どれも巨額の事業費と工事期間がかかり、工事着手後後戻りできないものであるから、今の段階での十分な検討が不可欠である。現状のそれぞれの検討方策をもっと掘り下げて検討を進めるべきだと思う。
				滑走路を増設してほしい。
				新空港の建設は土地や金銭的な問題もあって難しいが、滑走路増設や近隣空港との連携はいい案だと思った。福岡空港が3番目に忙しい空港なら、滑走路は増やすべきだと思う。
				あまり福岡空港を使用しないのでよくわかりませんが、滑走路は増やした方がこれからのことを考えると効率が良くなると思います。
				福岡空港の飛行機便を他の空港と共同運航したりして下さい。 また、空港の滑走路を増やすべきという考えには賛成です。
				増設を考えてほしい。
				･可能なら、今の空港を広げてこの場所を維持してもらいたい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				･福岡空港は便利なので残して拡張
				福岡空港を利用する人が多いので滑走路を増やしてほしい。
				新千歳空港や大阪国際空港は、クロスパラレルで滑走路が配置されているが誘導路の2重化が行われています。滑走路の増設案では誘導路の2重化は検討されていませんが対応できるのでしょうか？
				現福岡空港は世界一便利であるので現空港の利用を望む。 滑走路増設を望む。東側西側どちらでもよい。
				･増設案の考え方がわからない。
				近隣空港との連携策や滑走路の増設案は現実的に無理だと思います。
				空港の拡張をする場合、福岡空港は市の中心部にあり、それを拡張するのは時代と逆行していると思われる。
				遅きに期した感もありますが、現空港の利便性を活用し、滑走路増設をした方が良いと思います。福岡は福岡のサイズを活かすべき。
				確かにピーク時の増便が困難なのは分かるが、現在の空港を敷地をなんとかとれるよう確保する方がいい。また、埋め立てて環境を崩していくのは納得がいかない。異常気象が続出していて昔はこんなんじゃ…という事が起きている現実を見てほしい。もう既に百道全体が海だったというのに、また…。人間の欲ばかりで自然を大事にしないのはどうかと思う。たった1人の意見なんてどうせ中止にならないでしょうね。
				現空港に増設がいいと思います。
				佐賀や北九州までわざわざ利用しに行きません。増設を願います。しかし、自然が壊され、福岡の良いところ（海の幸が美味しいことや動植物が残っている事）が失われるのも止めなければいけないので、折り合いがつくところを考えて下さい。
				滑走路増やしてもらう。
				①現在の空港で滑走路増設を希望。
				今の空港で滑走路をなんとか増加してほしい。
				増設する方が良いと思います。
				今の場所で、低料金でサービス向上で安全に増設を希望。
				(1)現空港を拡張し、人の移動に対しては対応をとる（滑走路増設に賛成）。
				現行空港の拡張、滑走路の増設希望。
				滑走路もう1本必要。
				現在、福岡空港の需要は減少し続けています。需要予測は予想通りはずれました。現状では対応方策を施すことはないと考えます。今後伸びるとしても、最低限の現空港拡張にすればよいでしょう。新空港は絶対に避けるべきです。
				資料の例にもありますように、少子高齢化、また新幹線の利便性等々空の便への需要は極端に伸びるとは考えられません。現空港の西か東側に増設させることが望ましいと思われます。
				現空港の便利さは、他の空港に見られない福岡市民の足として貢献しており、将来もこの空港を広げることで需要に対応することがベターと考えます。そのためには、東側、西側の増設に対し、市民の協力と県･市の積極的な対応を期待します。
				福岡空港の需要は十分高いと思うが、増設ありきの計画に感じる。
				福岡市民としてはこのままの場所にあってほしいので、できる限り拡張案で検討してもらいたいと思います。
				現空港における滑走路増設で、新たな課題に対応していくのがベストではないかと思う。
				近隣の空港と連携しつつ、滑走路も1本増やせばいいと思う。
				別の場所への空港を作るよりも、同じところで滑走路を作ってもらった方が利用しやすいと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				連携は難しい。使わない。 増設はできるのなら良い。 新空港は湾内中央がだめなら糸島。
				(1)アクセスに問題有。全国的に見て福岡空港ほど利便性に富んだ空港はありません。 (2)増設対応が利用する側としては希望します。
				現状の維持の方向を第一として、やむを得ない場合は増設を。
				現在の空港を拡張してほしい。
				現空港における滑走路の増設。
				地下鉄との連携も良く、現在の空港に滑走路をもう一つ増やす案で検討いただきたいです。もしそれが不可能であれば志賀島・奈多ゾーンを。
				将来需要はそんなに延びるとは思えない。人口が減少しているので、近隣と協力又は増設で検討する。
				増設がいいと思う！！
				現状空港の拡大
				難しいことはわかりませんが、便利で県内外の皆様から重宝がられている空港が、そのままあるいは増設される程度で利用できることを願っております。
				福岡空港についは滑走路を2本に増やす案もあるようですが、増設するものを短くすることでコストを下げることが可能ではないかと思います。短距離線では滑走路は短くてもよいと思うので、検討に値するのではないかと思います。
				近隣空港と連携できないと思います（交通の便・距離）。 現空港増設を希望する。
				近隣空港の利便性向上が第一で、次に滑走路の増設を、西側の2案目ぐらいで。 自然環境に配慮して対応すれば。
				・現空港の拡張（増設）は困難と考えます。 ・新空港を建設すべきと思います。
				抜本的解決方法として、限られた財政状況の中で既存施設を十分に利活用する視点から、例えば「滑走路2本」＋「連携」などの選択を考えてはどうか。 解決方法として、当面の方法＋中長期方法という検討も必要である。
				財政状況などを考えると、拡張がいいと思います。新空港は市民の理解を得ることができないでしょう。
				福岡空港の良さは都心に近くて利便性が高いことだ。東京－福岡は新幹線でも六時間近くかかるため、空港が都心から離れることは利用者にとって不便である。現に新空港が都心から離れて不便になった例として、広島や鹿児島の例がある。現空港の場所で滑走路増設などの方法を検討してほしい。
				滑走路増設に関してですが、どの配置の特徴もわかりやすく説明してありますが、事業の困難性を見ると、どの案も可能性は低いと思います。
				滑走路増設案は全て反対です。新空港を建設してほしいですが、建設費や建設される方の意見はどの様なものがあるのか、問題が多そうです。
				①現福岡空港は世界一便利であるので現空港の利用を望む。（続行） ②滑走路増設を望む。東側西側どちらでも良い。 ③少子高齢化を見定めて策定すること。（需給逼迫は見込まれない）との意見に賛同する。 ④国、県、市の赤字財政予算である。 ⑤将来新空港について反対で、意見として、自然破壊で軍事基地になる恐れがあります。（過去例） ⑥博多湾開発人工島土地売却ゼロ。市立新病院用地計画で新空港はむずかしい。 ⑦佐賀空港、北九州空港赤字経営である。
				現空港を利用しながらの拡張工事は時間がかかりすぎるのでむずかしいと思う。
				滑走路増設案に全て反対します。
				滑走路増設案に反対します。
				滑走路増設は現実的でない。新空港建設においては事業費が曖昧であり、もっときちんと示すべきである。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港の対策が完成するのは、今から20年先。そのことを考えると、福岡都市圏の人口は減少に転じ、九州の人口は大幅に減っている。労働人口を考えると 吸収では全国平均より高い22%も減少する。時短や高齢化を考えると、「労働力」は さらに減るものと考えられる。あまりの速さの労働力の減少に、技術の進歩はまったく追いつかない。以上の点を考慮すると、対策としては、一番規模の少ない拡張がよい。 新空港は莫大な建設費で県や市の財政を悪化させ、財政再建ができなくなる。利便性も低下し、福岡の競争力を弱めてしまう。したがって新空港には賛同できない。
					早期に完成運用できるものがよいと思います。新空港になると完成まで20年はかかります。そのころは高齢化も進み人口もかなり減っています。需要も減っていることでしょう。そんなころに完成しても意味がありません。混雑している今こそ対策が必要だと思います。また、将来需要が減ることを考えると、最小限の拡張で十分でしょう。技術の進歩や需要の減少で将来は、騒音や危険性も減少します。新空港は地方財政の大きな負担となります。将来にわたって借金を返していくことになり、絶対反対です。
					新空港は反対。 滑走路増設での検討を望む。
					必ず現空港では財政的にも安全面でも破綻すると思われる。
					滑走路増設案が浮上していますが、安全性の問題及び24時間空港化、環境対策費、借地料の点からも推進すべきではないと思う。
					・安全・環境と需要増大を考えると、海上新設しかない。 ・ただし、その場合も九州の空港需要を対応するためにはアクセス、利用者利便を第一に考えること。(需要地に近いこと) ・現空港で対応できるとは思えない。(空域、管制、障害物、騒音、都市拡張の阻害…)
					(近隣空港との連携について) レポートに記載されているとおり、利便の良い福岡空港とともに発展してきた市民にとって遠い空港へ行くことは大変不便になり費用もかかる。 (増設について) 現在の空港を出来るだけ活用すべきです。影響の少ない増設を望みます。 (新空港について) 美しい博多湾をこれ以上埋め立てることは賛成できません。費用も大変です。外海は波が荒く、空港として適地でしょうか？
					・拡幅案は無理がある。 ・提携案、うまくいく便がない。 ・新空港が良い。安全
					・3空港は無理がある。 ・現空港はこれ以上望めない。出来るとは思わない。成田の二の舞。 ・利便性、安全性ある海上空港。
					・現空港はいくらいじってもダメ。 ・税金が投下され続けていたこと、知らなかった。
					「近隣空港との連携」の案が出されていると思うけど、佐賀に住んでいる私の意見として、これ以上便が増えていくことで騒音が多くなるのはあまり賛成できません。だから、滑走路増設してほしいです。
					PIレポートの内容を聞いて、まず福岡空港の利用者の中で都市圏の人々が非常に多いので、その点をはじめに改善していく事が大事なのではと思いました。その中でも、やはりPIレポートでも書いてあった滑走路を増やすという考えが一番いいのではと思いました。
					滑走路増設が1番いい案だと思います(空港を増やすより)。今の福岡空港は便利なので、(買物とか)増設した方が人も増えると思います。もっと発展させた方がいいと思います。例えば、国際線を増やす！！とか。いちいち成田に行くのはしんどいと思います。福岡空港の利用者多いから、損はないと思います。
					滑走路増設でもターミナルが東西に分かれたままだと処理容量は大きくは増えないと思う。もしかすると詳細版の有効活用の追加ケースと大差ないことも考えられ、この場合西側配置案は意味が無くなる。有効活用の追加ケースとして、拡張なしに西側にターミナルを統合するケースを検討すべき。(西側にターミナル統合、貨物・自衛隊等は東側に移す)
		新空港	1．新空港の効果や	①需給逼迫緩和について 23件	今後も伸びる航空需要、安全性、騒音問題などを考えれば、早急に九州の発展を牽引する新空港をつくるべき。
					需要が増加すると思う。(福岡はアジアの玄関口)早急に、海側(中)に移設すればよい。
					慢性的な混雑を抜本的に解決するには「新空港」の建設が望ましいと感じた。

区分	意見分類				寄せられたご意見
			影響に関する意見		需要については、これからも増加することは間違いないと思います。現在の福岡空港は日本中でも最も都心に近く便利な空港であることは間違いありませんが、このため、滑走路の増設は困難な状況だと思います。利用者の立場からは、近隣空港への振り分けを行っても、わざわざ、不便な空港の利用は行わないと思います。このため代替空港の建設が最も有効だと思われます。
					・今のままではおさまらない需要が出てくると思います。滑走路は初めに2本、最終的には4本になると思います。思い切り広いスペースが必要です。
					・福岡空港も移転すれば北九州空港のようになってしまう。今の場所で利用すべきではないか。
					現空港での需要が増加に対応となると、新空港の建設がベターと考える。特に現状とのアクセスバランスを考えると、志賀島・奈多ゾーンが好適地と思う。
					空港利用はこれからますます増えていくことは明らかなので、現空港の拡張、もしくは新空港の建設は必要不可欠だと思う。 利用者にとって値上げは苦しいものであり、値上げにより空港利用者層が固定されてしまうことは公共性に反するものとなってしまう。皆が利用しやすいように運営していくことが一番大事でしょう。
					今後の需要は今以上に利用者の増加が考えられます。早急に現空港での増設を望みます。
					需要が増える前に空港能力を大きくする必要があるのはわかりました。1点に集中すると、アクセス面はよくても空港まで行くのに渋滞など時間がかかったり思想なので、新空港を造る方法はいいと思いました。でも、福岡空港は数ある空港の中でもとても便利！
					熊本県出身の私にとって、福岡空港は大きくて便利だと思っていました。ですが、今日の話を聞いて、日本で3番目に利用されている空港としては、今のままではダメなんだと思いました。これから、もっと利用客が増えるだろうといわれていて、遅延が生じたり、増便できないのは不便だと思う。 候補地も決まっていて、その周りに住む人達の反対もあるかもしれないけど、私としてはこの計画は良い事だと思ってます。
					現福岡空港での滑走路増設は無理と思うし、近隣空港との連携も利用者の利便を勘案しても現実的ではない。新空港建設の方が将来の需要及び利用者の観点から宜しいのではないか？ 海洋上の空港については、環境保全について充分な検討をしてほしいと思います。一定規模を確保する上では洋上が将来的には効率的だと思います。
					国家財政が赤字の状態での福岡空港の検討するとなると、当事者である福岡県北部以外の国民は必ず現空港をリフォームして財政負担を少なくすべしとの意見が大多数を占めるであろうが、現空港を拡張しても、また必ず行き過ぎるのは必定であるので、今は50年先、100年先を考えて、他地に新空港を建設するようにしてもらいたい。
					新空港の三苫・新宮ゾーンと志賀島・奈多ゾーンについて『利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい』と書いてありますが、コラム3 現空港の利用時間の延長の効果についてで『利用時間の延長は福岡空港の需給逼迫緩和のための方策としての効果は、小さいものと考えられ、ピーク時の混雑解消にも、さほど貢献しないことが予想されます。』とあります。夜間の旅客便は関西国際空港も中部国際空港もありませんし、夜間に貨物便が何十便も運航されることも無いと思います。以上より、『利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい』のは確かだと思いますが、福岡空港PIステップ3詳細版の記述からは大幅に多いのではなく僅かに多い程度と考えるのが自然と思います。よって現空港をクロースパラレル（300m）で拡張しようと新空港をクロースパラレル（300m）で建設しようと滑走路処理容量は大差無いことになります。これでは福岡空港の将来需要予測値に対応できないですし特定の時間帯に離着陸回数が増える傾向をもつ福岡空港で同時離陸や同時着陸ができないのでは航空会社も就航しにくく地域にとっても大きなマイナスだと思います。現空港の拡張も新空港も同時離着陸が可能なオープンパラレルで検討するべきです。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現空港の滑走路を300m間隔で増設した場合の離着陸可能回数は、調査報告書（http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/16-5.pdf）の10ページより 41回/時（新千歳空港は、平行誘導路の2重化がされていますので、滑走路増設と平行誘導路の2重化がされたときに41回/時になります。）で、PIレポートステップ1詳細版の122～123ページの式から ①ピーク時間帯　41×6＝246回 ②12時台～16時台　41×0.8×5＝164回 ③早朝と夜の2時間　76×41÷32＝97回 ①＋②＋③＝246＋164＋97＝507回（1日あたりの離着陸可能回数）507×365＝185、055回（1年あたりの離着陸可能回数） 新空港を滑走路を300m間隔のクロースパラレルで造った場合、『利用時間の制限がないため、現空港における滑走路増設方策より滑走路処理容量は大きい』と書いてありますが、コラム3　現空港の利用時間の延長の効果についてで『利用時間の延長は福岡空港の需給逼迫緩和のための方策としての効果は、小さいものと考えられ、ピーク時の混雑解消にも、さほど貢献しないことが予想されます。』とあることからも夜間時間帯の便数は少ないことが予想されます。また、アクセス鉄道は夜間に保守点検を行うことが考えられ夜間の運転が行えないので民間定期便の離着陸時間帯を6時から24時までとして①ピーク時間帯を8時台～11時台と17時台～20時台の8時間、②12時台～16時台と21時台の計6時間はピーク時間帯の8割③早朝と夜の2時間（合計4時間）と想定して離着陸可能回数を計算すると、滑走路間隔300mのクロースパラレル配置での離着陸可能回数は 調査報告書の10ページ（http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/16-5.pdf）より41回/時で、PIレポートステップ1詳細版の122～123ページの式から ①ピーク時間帯　41×8＝328回 ②12時台～16時台と21時台　41×0.8×6＝196回 ③早朝と夜の2時間 76×41÷32＝97回 ①＋②＋③＝328＋196＋97＝621回（1日あたりの離着陸可能回数）621×365＝226、665回（1年あたりの離着陸可能回数） となります。 一方、需要予測では2032年に最大で国内線と国際線を合わせて離着陸回数23万回が予測されています。さらにこの予測結果には、 ・不定期便：1万4千回（2000年実績14、378回） ・機材のダウンサイジングによる多頻度化 ・国際線の新規就航路線（中国の新規就航路線で2022年に1.01万回） ・査証（ビザ）の発給でアジア各国からの訪日の制約が緩和以上が含まれていないので、さらに離着陸回数が増える可能性があります。故にクロースパラレルでは予測期限内に需要に対応できなくなることが考えられる為、容量の大きいオープンパラレルで検討するべきだと思います。仮にオープンパラレルで検討しない場合には需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられるので、再度需給が逼迫したときの対応策を考慮済みであることが必要だと思います。
					将来福岡空港の処理容量に余力がなくなることに対しては、福岡空港の移転が1番の対応策だと思うし、候補地に関しても、条件のいい候補地があがっているのでこのまま進んで欲しいと思います。ただ、志賀島の付近は、普通でも交通渋滞がひどい場所なので考慮して欲しい。
					・このまま何もしないと利用者にとって不便になると書いてありますが、ほとんど空港を利用しない私にとっては何もしないことのデメリットが分かりません。
					現福岡空港の滑走路の増設がのぞましいと思うが（地下鉄など交通アクセスが整っているので…）、風向きによっては、私の家の真上を飛行機が飛ぶのでめいわくしている。（春日市）また、NHKの電波塔が昔からじゃまだと問題視されている。将来的には、アジアとの交流が深まり、航空機の便も増えるだろうと予想される。現実的には、福岡空港の移設も必要になってくるだろうと思われる。
					21世紀の航空関係需要については、ハブ空港の機能を持たせるため、是非海上の新空港の建設が必要。又、安全性の観点からも、早期の決定を望みます。12年以前、ガルーダ・インドネシア航空のＤＣ10の離陸失敗事故から、大きな事故は表面上ありませんが、市街地に密着している今の空港では必ず将来事故が想定されます。 JET機体の性能向上で、騒音の問題、補償問題は30年以前（成田AP完成）よりはるかに少なくなっている筈です。外資に頼らず、純国産の技術で世界に誇れる3500m×２滑走路を有するオープンパラレルＡＰが実現する日が１日も早いことを願っています。
					・安全・環境と需要増大を考えると、海上新設しかない。 ・ただし、その場合も九州の空港需要を対応するためにはアクセス、利用者利便を第一に考えること。（需要地に近いこと） ・現空港で対応できるとは思えない。（空域、管制、障害物、騒音、都市拡張の阻害…）
					現在、存在をしている福岡空港は、私達にとっては地下鉄で博多から5分で行けるということで大変便利だけど、福岡空港は滑走路が広くないので、2分間隔で離発着して混雑しているので、やはり新空港を作らねばいけないのかなと思う。
					私は新空港の建設に賛成しています。福岡はアジアの窓口としてもっと発展していかなければならないと考えているからです。そのためにはやはり新空港建設が一番良い方法だと感じます。
				②利用者利便性の確保について 153 件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現在の「滑走路増設」と「新空港」では、建設事業費しか明記されておらず、維持管理等含めた、トータルの金額を示した上で、それぞれの長所、短所を比較すべきでは？【新空港】・本当に1兆円でできるのでしょうか？・現空港と比べて利便性は？【滑走路増設】・自由に飛行機が飛べない都市の魅力は半減です。本当に需要をまかなえるのか？・天神や博多駅周辺に高層ビルが建てれないのは、福岡市としてデメリットもあるのでは？
					近隣空港との距離は非常に理解しやすい資料だが、以前より提出可能だったのでは？ 滑走路増設・新空港共に具体的方向性が示されていて、良いものになっている。 新空港については想定可能な交通アクセス（所要時間）を示してほしい。（JR香椎線・西鉄貝塚線・福岡都市高速）
					新福岡空港建設は、おそらく、関西空港のようになってしまう懸念があるように感じられる。現在の福岡空港は便利で都心から近いということで、福岡からだけでなく、佐賀や北九州からも利用客があり、需要があると考えれる。しかし、新空港を建設した場合、需要が新幹線に移ることも考えられ、また九州新幹線の開通などもあり、需要が減ると思う。また海上の志賀島などに建設すると恐らく現空港は、アプローチなどの関係上使えなくなるだろうと思われ、今後現空港をどうするのかまた地盤沈下などの問題で、建設後の費用は要らないのかなどの問題もあるので、新空港の建設は、反対である。現空港の滑走路増設が一番ベストと思われる。
					他交通機関との連絡が非常に良い状態だから利用している。他の場所に移るなら他の空港の利用が増えるだけ。
					空港と地下鉄が直結している都市は世界でも類を見ない。この評価は、国際的ビジネスマンの間でも高い。世界の中の福岡を考えると、空港移転は論外と言える。
					福岡は日本一アクセスの良い空港だと思っています。利用者もそれに慣れてしまっているので、今より悪くなると不満がでます。JR、地下鉄、私鉄がうまく連携してくれれば良いですが。
					福岡空港は地下鉄と直結しており、他の都市では考えられないほどスムーズに移動ができ、それが大きな魅力でもあります。それは、福岡市という都市に空港があるからです。したがって、新空港を造る案には反対です。候補地はどこも遠い。近隣空港と連携しつつ、滑走路を増設するのがよいかと思うが、騒音や安全性の問題が気にかかる。
					現空港における滑走路増設 分散案は人口密度からも無理。平成となって新しい空の路と思っても喜びはつかの間というところが多いように、人口は福岡ですから連携、アクセスすべて現空港がよい。新空港はまず費用そしてアクセス、バイパスができてもいつの間にか混雑のこと。交通情報を聞いていても考えるといやになります。現在のところがよい。
					現福岡空港は、他空港に比べて利便性が圧倒的に良い（中心地から近い）ことは、他県民から見ても有名であり、国内線は、絶対に現空港が望ましいと思う。その反面、現空港はパンク寸前であることも事実の問題であるため、国際線においては、新空港案に賛成である。但し、新空港も、中心地から最高で1時間以内である必要があると思う。また、可能であれば海上空港が良いと思う。
					今の場所の方が地下鉄と接続していて便利なので新空港はちょっといやです…。近いのもいいし…。
					今現在の空港はまわりの住人がうるさくて可哀想。できれば海の方で（北九州空港みたい）開港したいが、また交通のアクセスが大変ですね。できれば誰でも利用できるような空港にしてほしい。いまだに空港は使ったことはありません。
					『新空港』現在の福岡空港が抱える問題をすべて解消できるのがこの案だが、数値データに疑問が残る。いくら都心部からのアクセスが30km以内に抑えられるとはいえ、現在よりも乗降客数が減少する事は必至だ。現在の乗降客数がそのまま新空港へシフトするというのはあくまで希望的観測であり、想定を誤ると響灘コンテナターミナルの二の舞だ。
					全国でも一番便利な空港で場所を移動させれば福岡の良さが薄れてしまうと思われます。
					移転反対。日本一便利な空港を残して欲しい。
					便利が良いから利用が多いのであって不便であれば九州内の他の空港を利用することになる人も多いと思う。
					近くの新空港 時間をかけたくない。
					都市を離れすぎたら不便で行く人も通りすぎる。
					「新空港」糸島を希望。家に近いから。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					この「将来需要」ですが、どうやって算出しているのでしょうか？ 過去に、この「将来需要」が増加すると見込んで新空港を建設したが、まったく 違った結果になっている空港は多数あると思います。 本当に将来必ず需要が増加するのでしょうか？ どうしても希望的な予想に見えてしまいます。 私はたまに福岡空港から飛行機を利用しますが利便性の向上という理由だけで、 増便するべきでないと思いますので現状維持を望みます。 ただ、どうしても、どうしても現状の空港では出来ないということになるのなら、 新空港建設には絶対反対です。理由は、 1．莫大な建設費をかけて、はたして本当に「将来重要」が増加するのか。 2．現状の空港の設備を生かした滑走路増設案があるのなら、それを最重要案　　として進めるべき。（現状設備の有効利用） 3．福岡空港は全国的に見て利便性の高い空港であり、新空港になれば中心地　　アクセスが悪くなる。 ということからです。
					私は大牟田市からですので空港は今のままで良いと思います。志賀島は遠いですから
					現空港における滑走路増設については、住居地域に対する騒音だけでなく、不時着による事故等に対するリスク、近隣地区の水害対策などからも問題が大きいと考える。 また、用地取得に大きな労力がかかる上に、将来の拡張の可能性が困難である。 現在の空港は福岡駅等からの利便性も良いが、新空港における、鉄道アクセスの可能性についても言及すべきである。
					新空港だと交通の便が悪くなる。
					やはり24時間利用できる空港が必要だと思うし、必要とされていると思います。私だったらそうゆう利便性のある空港を利用したいと思うからです。
					【新空港について】 ・前提条件にある「滑走路3000×2」の規模は大きすぎないか?新空港では利用時間も増加するだろうし、ターミナルやエプロンの配置を最適化することで滑走路一本でも現空港より効率が上がると思う。さらに、現空港よりアクセス時間・料金が増加するは避けられないので、大阪・名古屋・九州内の交通は新幹線などにシフトし新福岡空港の需要は現空港よりも落ちるのではないか。 ・建設候補地については、空港島本体のみならず連絡橋が自然公園地域に及ぼす影響も考慮してほしい。 ・自衛隊等も新空港に移転するのか?名古屋では既存の空港に残ったが。
					滑走路の増設で騒音が酷くなる方策を述べる一方で新空港には騒音が住宅地に及ばないことという条件を付けてありますが、どうして両極端な条件にしたのでしょうか？アクセスはそこそこ良いが騒音もある新空港という選択肢があっても良いと思いますが。
					新しく1兆円以上の財源を使い、海の中道の環境、交通機関の新設で、我々東区の住民の生活が破壊されることを恐れています。 現福岡空港は利便性もよく、九州縦貫道との接続、JR、地下鉄、全てにおいて利に叶っているのに、また新空港をつくることに反対です。現空港の拡張と市民の足を考えて下さい。人工島に無駄金を使い、次に志賀島周辺の破壊なのですか？
					(3)新空港は考えられません。（一番お金がかかるとTVで見ました）もしも新空港にするなら、道路以外の交通機関が（JR、地下鉄）つながらないと、そのような空港は利用しづらい。全国的にみてもありえない。
					現在の福岡空港の立地を考えると、そのままこの空港を活用してほしいと思います。しかし、周辺地域への影響、将来の需要を考えると、新空港建設もやむを得ない状況であることもこのレポートを見てわかりました。その際には、中心部と空港を結ぶアクセスも充実してほしいと思います。（上海空港のような高速列車で短時間で移動）
					将来日本の人口は高齢化・減少化していくことが推測されるなかでの新空港建設には反対である。 ①税収が減少する ②バリアフリー化を考えると都市に近いほうが便利である。
					現在の空港は大変便利です。需要が増加したら滑走路を二本にしたら解決できると思います。移転はアクセスが悪くなって不便になり反対。
					新空港は必要と思うが、博多湾の人工島にしては？（福岡空港は非常に都心への交通は便利）
					福岡空港は、今の場所（とても便利がよい）にあるので、利用者が多いという気がします。現在の利点を生かしながら、地域住民の安全性などを確保し、さらに利用しやすい空港になればと願いますが、現状はかなりむずかしいと思います。海の真ん中にできた場合、そこまでの交通機関がまたバスだけ及び道路使用料まで加算されたりすると、飛行機を利用するのがおっくうになりそうな感じです。
					今後の福岡市が担うべき立場（九州の拠点として国際化）をふまえた上で、人口減少の問題、環境への配慮、資金はどうするのか。もし新空港開設になった場合その後交通アクセスなどへの資金も含めた上で莫大な金額になる。ひととおりの環境が整ったとき、福岡市は現在想定できる立場のままいられるのか。借金だけいが残り地域の自立を叫ばれている中で、新設はどうなったのだろう。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港は市内にあり非常に危険であり、また、過密である。どの飛行機も旋回しながら着陸している状態です。できれば海岸方面へ移転した方がよいかと思いますが、わかっていながら実行されないのが今の始末じゃないでしょうか。飛ぶものはいつかは落ちるときがあるから早く処理された方がよいかと思います。
					福岡空港は日本中で一番他の交通機関を使用して短時間に市街中心部へアクセスできている空港であり、移転などがやむを得ない場合には、アクセス（道路、鉄道の建設を先ず考えて）を第一に考慮した計画として欲しい。
					福岡空港は便利なので利用客も増え続けると思います。周辺の安全が最も気がかりです。近くにアパートを所持していますので、事故がないように祈ります。時に旅行で利用しますので、移転はのぞみません。
					これからの空港を利用する者にとっては、行きたい時に行き、しかもコストが安くなるという風な人が多くなると思うので、24時間対応の空港等が期待できるのではないでしょうか？
					近隣空港との連携について、利用制限とか需要誘発とかで否定的な記述でくくって、選択肢から排除しようと意図している。 福岡には新幹線もあり、移転すると利便性が低下し航空需要は減る。佐賀空港や北九州空港の需要は新福岡空港の利便性が低下することで若干増えるかもしれないが、多大な投資を行う意味がなくなる。
					滑走路増設は周辺の人口が多く実現不可能。 新空港しかない。博多湾内でアクセスの良い新空港が理想。
					私は、今の空港がある場所の方がいいです。福岡に来た時一番印象に残ったのが福岡空港の便利さでした。しかし、便利となるとますます人が増えどちらにしろ場所を移ることになると思います。そうなった場合、今の福岡空港の便利さを中心に考えてもらいたいです。
					私は新空港を造る案が一番いいと思います。費用はかかるけど場所は博多駅から近いし、長い目で見ると新空港がいいと思います。
					利用者を増やすためには、交通の便が良いところに空港を作るべきだと思う。
					利便性が一番であると思う。空港に来る際大きな荷物などがあるため、利用しやすい交通機関が必要である。場所を改める場合、周りの交通機関との調整も必要となってくる。空港を利用する年齢層は広いため、私は交通の利便性を一番に考えて欲しい。
					新空港を開設するのであれば、都心からなるべく近く利用者が利用しやすい場所が良いと思います。
					新空港の建設よりも、滑走路を増やす意見に賛成です。福岡空港はとても便利な場所にあるので、他の場所に空港を作ると不便だと思います。
					・新空港へのアクセスが心配。第二の成田空港になると不便になる。
					新空港についてはアクセスの問題で心配です。
					現在の福岡空港は今まで何度も利用していたが、交通の利便性から考えると、とても便利な空港だと考えていた。しかし、今回年間の土地建物借料が84億円と聞き、早急に代替地に新空港を作るべきだと思った。 しかしながら、現在の利便性をそのままキープするためには、博多駅頭からモノレールや地下鉄の交通網を充実させなければ利用者は増えないと思う。
					現福岡空港は全国で一番街に近く利便性の良い空港です。この特徴をいかさなければ意味がありません。新空港案には反対です。例として、広島空港が市内から奥地へ移転し不便になって、利用者から不満の声が出ていると聞いたことがあります。福岡ではこのようなことがあってはならないと思います。
					・「移転した場合」の交通アクセスにも対応した対策を。
					現空港は公共交通機関利用でとても便利です。新空港移転と決まるのであれば交通の便も同時に整備されることを望みます。
					現在の福岡空港は現在利用しているどの空港よりも使い勝手がよいです。一番は自宅より到着時間が読めるという所（JR-地下鉄）。個人的には現在地に滑走路を増設して頂きたいです。もし新空港ということになれば、交通手段をバス等のものでなく、キチンと定刻に到着する何かを用意していただきたいですが、これ以上遠くなると利用頻度が減るでしょう。できれば羽田のように同場所に！（モノレールは2駅ですが）。関西よりもイタミを使う心理は大阪に出るのに便利だから。
					どうしても対策が必要であれば拡張すべき。今の博多駅から5分という利便性は我々の財産であり、残していくべき。新空港は利便性を低下させ、路線もかなり減るだろう。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					佐賀に以前住んでいましたが、自動車以外の交通手段がとても不便、東京行きが少なく日帰りが難しい。運賃も福岡→羽田の方が安価。（佐賀⇔福岡の交通費を含めても）このような理由から、福岡を利用しているのが現実です。 安全を考えると、海上に新しい空港とは思いますが、利便性を重く見たいと思います。
					新空港を立ち上げる、世界一の利便、安全、親切をぶちあげる。
					新空港は遠すぎるし不便なので、移転はしてほしくない。移転して作るのに費用がかかりすぎるし、それが市民の税金で使われるということは、市民の税金の負担が大きくなるので、移転はしてほしくない。将来、空港の対応策は、税金をあまり使わなくて良い方法でしてほしい。
					対策方策としては、一番、現実的なものは、今後の利便性・需要・経済効率性を考えると、 「(2)現空港における滑走路増設」が一番と思われる。理由として、 1．全国でもトップクラスのアクセスの確保 先行事例として、いくつか移設した空港がありますが、結局、利便性が悪化し、他の交通機関と差が少ないって、利用者には不便になった例が多いと思う。 ①広島空港　現在も、旧広島空港はコミューター空港として「広島西飛行場」としてがあるが、そこまでのアクセス手段の差は明らかである。近隣住民の方はともかく、市民の間に移転は失敗との意見が多数ある。また、新幹線との競合により、比較的近くにＪＲ線があるにもあるにも関わらず、未接続で、バスしかなくとても不便である。 ②鹿児島空港　①同様に市街地からの移転で、アクセスは大幅に悪化している。 ③名古屋空港　小牧空港が現存し、一部の航空会社が現在も、名古屋市内へのアクセスのよさから福岡⇔名古屋便を運行している。 ④伊丹空港・関西国際空港　関西国際空港ができても、結局、利便性が悪いので、伊丹空港は廃止できない状況 以上、私が知る限りでも、移転して、あまり良い事例はないと思われる。 2．財政的な問題 いろいろな案があるが、昨今の国・地元の財政状況を考えると、空港建設以外の追加投資が必要で、アクセス・需要が不明な新空港案には反対である。（上記1．であげた例のようになる懸念あり）
					利便性は必要だが、現状から考えて危険性と拡張の困難性がある。将来とも、海上空港を。
					・個人的には西九州道の整備と併せ、糸島沖ゾーンが良い。
					新空港の設置場所については、利用者の使い勝手を考えて、便利なものとなるようにして下さい。
					福岡空港までの地方都市からのアクセスについて、現在は非常に利用しやすい場所に空港がある。新設を検討することとなった時は、まずは空港までのアクセスの利便性を重視してほしい。
					海上空港等他の場所に作るのは、膨大な建設費と利便性の低下、高速道路通行料、駐車料等の負担増、環境破壊など考慮すれば絶対反対である。
					・たとえば新宮沖に移転した場合は，福岡都心から離れることから空港利用者の利便性が薄らぐ事は間違いない。その場合は他空港利用や新幹線利用の選択肢が増え，新空港利用者は今の需要予測から大きく減少することになる。
					新空港は博多駅を基点に30km圏内に位置決めしたありますが、天神からのアクセスはどうなのでしょうか？天神駅から地下鉄で博多駅まで行ってそこからJRに乗り換えて新空港まで行くのでは伊丹便や中部便は新幹線に流れる人が大勢いると思いますが？
					今回選出の2ゾーンについては、賛成である。新空港を作るなら、福岡北部からのアクセスも容易だからである。鉄道アクセスは必須。旧西鉄津屋崎線跡地の再利用も考えられる。
					現空港の増設にしても充分な長さと幅員をとれば単価の高い用地所得費がかかり、立ち退き等スムーズに運ばないのでは。広くなり、2本になり50%増の運行になれば又新しい騒音問題も起こる。将来への対応として、50～100年後のことを考えれば、志賀島・奈多ゾーンを選びたい。海なら埋立拡張出来る。
					市街地空港の利便性を考慮し、近隣地域住民の安全性を考慮すれば海上空港が最少の事故防止が図れる。利用者の交通（陸上）機関は、道路混雑に関係せず、リニアモーターカー（消音効果）の起動が望まれる。（居住地上空の（待機、通過、旋回）安全確保）
					新北九州空港であるが、高速道のインターチェンジも近くにある。また、小倉・博多間には新幹線もある。これら既存の施設をうまく活用すれば、交通の利便性においては、たとえば、新宮沖に新空港を建設した場合と大差がないのではないか（推定で、2倍は変わらないと思われる）。何しろ、現在の福岡空港は利便性が良すぎるので、どこに新空港を作ったとしても、絶対に現在よりアクセスは悪くなり、なにがしかの客の不満は必ず出るはずである。 しかし、現在の福岡空港では、市街地に飛行機が墜落し、大事故となる可能性があるため、行政としては何らかの手を打つ必要があることは理解できる。
					新空港を設立したとして、交通アクセスは確保してほしいと思いました。鹿児島に住んでいたとき、空港まで行くのに大変な思いをしたので交通アクセスが便利だと助かると思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現在の案として新空港予定地場所について非常にアクセスが悪い様な気がします。現空港での検討をもう一度見直す必要があるのではないでしょうか。又、佐賀空港との統合なども検討してみてはどうでしょうか。
					新しい空港を作ることはお金が必要になってくると思いますが、近隣の空港の利便性を考えると、思いきって新しい場所にする方がいいのではないかと思います。
					新空港案は利便性についての視点が決定的に欠けていると思う。成田空港も関西空港も利便性の視点を重要視していなかったから現状でもアクセスが悪い空港だと思われています。両側ILSで騒音は市街地におよばない長大滑走路をオープンパラレルで配置し24時間運用の空港が空港の機能面では理想的ですが、旅客側が重視するのはアクセスが良いかどうかです。この単純な事実を考慮してこなかったから成田空港も関西空港も旅客からは評価されません。
					遠くに離れると新幹線を使うようになる。
					私は現空港の滑走路の増設でなく、志賀島・奈多の新空港を造る案に賛成です。 理由は、経費は最も高いが、30年、50年もっと先を見据えることが必要と思う。現空港の拡張をしても近い将来の限界が見えており、捨て金になると思う。福岡市の発展のためにも是非新空港を造ってほしい。その場合、同時に新空港へのアクセスも示すべきである。具体的には無理としても、ＪＲ・地下鉄（西鉄）・高速道路の案は必要では。
					新空港方策 　候補地は大規模な埋め立てが必要な上、道路や鉄道の整備など莫大な税金が投入される。これを回収できるか費用対効果の面での不安がある。また、北九州空港のように「どうしようもない所」に空港をつくられても、いくら深夜まで便があるとしても利用しにくい。
					・新空港は遠くなるので反対します。
					私達は久留米に住んでいます。年に2回ほど福岡空港を利用しています。1時間弱で行けるので大変便利です。しかし、新空港になると遠くなってしまう。できれば現在の空港を増設するか、佐賀空港との連携を望みます。佐賀はもっと活用すべきであると思います。南部（筑後地方）の人達は佐賀が便利になると利用すると思います。
					・アクセスの心配。
					利用者利便性の視点として、現在福岡空港、佐賀空港のどちらへも同時間をかけている状態であるため、今後別地域への空港建設には、特に北九方面などへの場合は反対です。
					利用者の視点で考えると、新空港は絶対に反対。場所が遠くなり、時間もお金も余分にかかる。今まではタクシーを使うこともよくあったが、遠い新空港では使えない。空港に着いても施設使用料が値上げ。強風が多く遅れがもっとひどくなる。着陸料が上がれば運賃に跳ね返るかも。LCCの展開には不利。
					[湾内中央ゾーンへのアクセス鉄道] ①ＬＲＴまたはガイドウェイバス案（都心部の回遊性向上も狙う） 　博多駅～住吉～渡辺通（七隈線乗換）～天神南（七隈線、西鉄乗換）～天神（空港線、西鉄乗換）～那の津～須崎埠頭～新空港 ＜博多駅から約20分、天神駅から約10分＞ ②地下鉄七隈線延伸案（七隈線の博多駅延伸と併せて考える） 　博多駅～住吉～七隈線・薬院（西鉄乗換）～七隈線・薬院大通～七隈線・桜坂～七隈線・六本松～鳥飼～唐人町または西新（空港線乗換）～シーサイドももち～新空港　＜博多駅から約20分、天神駅から約20分＞ ③地下鉄空港線分岐案（博多および天神からの所要時間を最短にする） 　空港線・唐人町または西新～シーサイドももち～新空港　＜博多駅から約18分、天神駅から約12分＞
					現在福岡空港は、世界一便利であり、その為に栄えてきたと思う。新空港案の候補地は利便性が悪く、仮に新空港を作ったとしても利用者はかなり減ると思う。その後借金だけ残り、県民、市民にしわ寄せが必ずくるので新空港建設案は反対だ。
					空港が郊外へ移れば利便性が低下し、求心力も低下する。福岡空港には今まで数千億円かけてきたという。であれば今の施設を最大限活用するのが当然だと思う。
					新しい空港を作ることは反対です。コストがかかるし、場所も遠くなって交通も不便になるからです。
					空港位置を変えるなどしてはいけない。利便性が落ちることのないようしてほしい。他地区化や県外から福岡空港を利用する場合、博多駅に近いことが非常に便利で使いやすい。このことが福岡空港のみならず、福岡市あるいは福岡県、九州の原動力の一つになっていると思う。また、今までに多くのお金をかけてきた今の空港をしっかりと活用していくことが大切。空港移設など無駄遣いは決してしないでほしい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					せっかく、利便性のいい空港なので場所は絶対に移さないで欲しい。
					日本で便利な所のため、場所の移転は不便となるため×です。
					空港の移転については慎重にすべきで、利用者の利便性はもちろんであるが、環境配慮等に充分配慮し検討すべき。
					福岡が海につながる都市であるから、志賀島・奈多ゾーンに移転することも考えられるが、まず公共交通機関の整備を考えてほしい。
					利便性維持を考えると現空港を活用するのがよい。需要予測に反し、関西方面へは航空旅客が著しく減少している。この上高コストな新空港となると、施設使用料は値上げされ、アクセス費用や時間も多くかかる。とても新幹線には太刀打ちできなくなる。航空路線は撤退し、滑走路容量を増やす意味が小さくなる。旅客への負担も大きい。
					新空港へのアクセスの検討を追加する必要があるのでは？
					都心に一番近い便利な空港からバランスのとれた空港にするプランとしては理解できる。ただ、北九州空港でもアクセス面は後回しにしていると思われる。モノレール、地下鉄の整備と同時に出来るようにしてほしい。
					将来福岡空港の処理容量に余力がなくなることに対しては、福岡空港の移転が1番の対応策だと思うし、候補地に関しても、条件のいい候補地があがっているのでこのまま進んで欲しいと思います。ただ、志賀島の付近は、普通でも交通渋滞がひどい場所なので考慮して欲しい。
					新空港案の三苫・新宮ゾーンや志賀島・奈多ゾーンは、博多駅や天神駅から遠過ぎるのが気になります。以前、福岡県が主体になって調査した福岡空港基本構想ではアクセスの遠さや事業費が高くなるので反対の意見が多かったように思います。
					新空港建設の場合の1兆1000億円の投資はあまりに過大だ。現在のまま需要が伸びても発着回数が制限されれば、航空運賃が高止まりするとしているが、新空港を建設した場合の建設費や維持費用を結果的に利用者に負担させることになるで、現状よりも移動コストが安くなるとは考えにくい。また航空会社は新幹線と競争をしている。新幹線がさらに高速化されると、東京－福岡移動の飛行機との時間差が縮まり、名古屋－福岡は逆転する。福岡都心部とのアクセスタイムが長くなる新空港ではその競争に明らかに不利となるのではないか。1兆円以上かけて新空港を作ったのに、そのことでかえって東京・名古屋・大阪間の旅客が新幹線に流れて総需要が減少するのでは、意味がないと思われる。
					・海上空港の場合のアクセス（時間・利便性）の問題
					新空港建設の場合、他空港との連携に関するこれまでの議論が成り立たなくなるのではないかと感じました。現在の福岡空港の位置を念頭に他空港との連携が難しいとの結論ですが、福岡空港の位置が変われば、利用者は他空港に流れるかもしれません。新しい空港に当初の見込み通りの利用客が集まらないこともありうるかと思います。
					交通の不便さがでる恐れある（場所により）。
					・新空港の案がいいが、海上のポイントについてもう少し具体的な案がほしい！！ ・空港までの交通機関とか。 ・漁業業者との折衝の問題。
					今、地下鉄やバスが走っているので、滑走路を増した方がいいんじゃないかと思ってましたが、同じような利便性を考えるなら新空港もアリかなと思いました。なるべく近場で利用しやすいのがいいです。
					都市までの交通の便がどうか？利用しにくくなりそうで心配。
					これ以上税金を使って、利用が見込めない便利の悪い所に、新空港を使って作るのはどうかと思います。 今ある空港を利用して（もっと利用しやすい方法を考える）考えてほしい。
					福岡空港は年に数回利用するのですが、とてもきれいで便利で交通の便がよいので、このまま福岡にあればいいと思う。移転には反対。
					現空港からの移転は、安全面は賛成ですが利便性では劣るので…。やはり現空港からの移転は不賛成です。
					新空港はアクセスなどで不便になるので、最適とは思えない。
					また、現在の福岡空港は大変便利な立地条件にあると思うので、新空港建設により場所が移転するのは利用者にとって負担になると思う。福岡空港を利用する身としては、現在の福岡空港を移転させずに将来に対応してもらいたい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					本来なら滑走路増設や新空港などの議論以前に、羽田･成田のように発着調整基準を導入してダイヤの平準化を図り、現空港を最大限に活用する等の対策がまずあるべきと思います。しかし、この調査が福岡空港の利用者のニーズ、つまり朝夕のピーク時間帯の増便等に将来的に対応し続けていくことを検討の目的としているのであれば、現空港よりも明らかに利便性が劣る「近隣空港連携」と「新空港」は策としてはあり得ないと思います。
					新空港建設の場合は、処理容量が大きくなり、需要増に十分耐えられると思うが、環境、費用面での懸念がある。又、冬期の強風等への対策も必要であり、建設後に天候により遅延が生じたりすることも想定されると、アクセスが現在より悪くなるため、利用者の利便性についての満足度は下がるかもしれない。 個人的には、アクセスの良さが福岡空港の一番の売りだと思うので、滑走路増設で対応した方が良いと思う。東側配置か西側配置（300m）にし、増設滑走路の長さは、飛行機の大きさ（現行、将来）などを分析して、最適な長さを選択すべきと思う。
					現空港はＪＲ（博多）や天神から交通の便はよいし、自宅からも車で近いので大変便利。空港を利用する場合は荷物が多いこともあり、この交通の利便性は欠くことが出来ない。福岡は便数も多く、許容量ギリギリといった話を聞くが、他所に移した場合、交通の利便性が確保できるか心配。 国際線の直行便が次々になくなっているようだが、なぜか？福岡からアジア･オセアニア方面の直行便がなくなるのでは意味がない。そういう点の検討はされた上で、新空港を作る話になっているのか懸念を持っている。
					現空港が交通上大変利便性が高いので、新空港へのアクセス問題を解決してほしい。
					交通の便を考えると新空港を作ってほしいけれど、安全性など考慮すれば北九州との連携を使用してほしい。
					（私案1）現空港を可能な限り拡張して対応。 （メリット）市内アクセス利便 （デメリット）拡張制限あり。 （私案2）新空港建設（場所は提言場所いずれでも可） （メリット）ハブ空港としての機能発揮 （デメリット）市内交通アクセスの不便、又は新規アクセス方法のコストの処理
					(3)現在の福岡では難しいと思われます。（アクセス、投資、環境から見て）
					新空港について、福岡市から近場の方がアクセスが便利か。
					この点については、東京（羽田･成田）の経験があるわけで、それを踏まえて対応が後手にならないように早急に対応を決める必要があると思われます。福岡については、都心部や比較的近い場所に新空港候補地があり、その点で恵まれた環境にあると思います。
					福岡空港は都市中心部、駅までの距離が近いことが利用客の多い最大の長所であるのにそれをだめにする移転は考えるべきではない。周辺空港との連携がうまくできるように方法を考えるべき。
					糸島志摩半島地区に九州大学が移転し、JR線の設置を検討する際に、その糸島陸域ゾーンと糸島沖ゾーンが検討方策に追加されるとJR線の延長問題が解決されるし、公共工事として採算上も解決されると思われる。
					まず需要が伸びていない。やるとしたら、需要予測をやり直して、最小限の拡張でよい。 新空港は利便性を低下させるだけ。建設費もべらぼうに高い。
					佐賀空港はアクセスの交通が不便で、車での利用しか手段がない。福岡空港はアクセスもよく利用しやすいため、市内への移転で検討してもらいたい。
					･現空港は街中にあるからこそ便利で利用者も多い。しかし他所に移転すれば不便になり、当然他の近隣空港に利用客は散ってしまう。それなら最初から近隣空港へのアクセスを良くし、もっと活用することが現福岡空港の負担を減らし、福岡市民や九州全体の利用者のためになる。 ･外国からの客はいずれもバスで九州全域へ散ってゆく訳で、何も空港が福岡である必要は全くなく、貨物ならなおさらである。 ･国際線と国内線の乗り換えも1時間程度なら珍しいことではない。 ･結論、納税者としては、新空港建設は絶対反対。便利な福岡空港は国内線専用としたらよい。以上。
					利用者としての課題として、やはり今の空港から移るあるいは近隣の空港利用を考えた時に、不便になると感じる人が多いのではないかということがあります。私もそうですが、今の便利さと都心に近い空港の都市、福岡として知られている以上、やはり現空港維持を皆さん考えるのではないでしょうか？ また、航空会社の現状としては、ローカル便の整理、機材の小型化が進んでいることから、あまり大きく便数が伸びるとは感じないため、将来的にこれ以上需要が増えるとは正直感じないです。（2011年に九州新幹線も全通しますし）

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港は現空港より確実にアクセスが不便になるので好ましくない。福岡空港の売りは何より便利なアクセス。これがあって、今の博多の発展があると言っても過言ではない。新空港には反対。
					更なる国際・国内航空ネットワークの充実、また、競争力、国外旅行への多様化への対応といった点が気になる。 福岡空港は博多駅からも非常にアクセスが良く、そのために成長力があると思うが、あれもこれもと進めると現状では限界があり、移動させることになると、果たして現時点でのアクセスの良さなどが損なわれ、今の成長力はキープできるのか？
					移転するとしたら、空港までの交通を新たに作るのでしょうか。地下鉄はとても便利ですが、移転後現在の地下鉄は大赤字になるのでは？大丈夫でしょうか？既存の施設で本当に足りないのか、いろいろ検証してほしいです。
					新空港の場合交通アクセスが最重要課題。 ※日本最大の便利な空港が不便な空港にならないようにして欲しい。
					利便性を損なわずに、現空港の課題を解決するには、海上空港がベストである。他空港との連携も考えられるが、各空港のアクセス整備の費用もバカにならない。
					博多湾内の2ゾーンは利便性にすぐれていると思います。ただ、安全面の方も心配です。
					・滑走路増設・東側配置1案について、11ページの項目、利便性、アクセス不便性について羽田空港のような都市高速の直接接続による利便性向上が考えられる。処理容量については、東側配置が処理容量が増加しても、安全性を確保できるとともに、近年整備された精密進入施設の活用を図ることができると考えられる。 ・新空港2ゾーン（三苫・新宮/志賀島・奈多）の実現可能性はあると考えられるが、ともに2本のうち1本の滑走路について、今後の発展について問題（相島・磯崎鼻・志賀島・電波塔）があると考えられ、玄海国定公園という今後、注目されていく自然環境への配慮、アクセス不便性（地下鉄、私鉄、JR、高速道路が延伸できるか？）が問題として発生すると考えられる。
					・新空港の建設に賛成。 ・アクセスの利便性については、公共交通機関の拡充で対応できる。
					・福岡空港は利便性が第一で、他に移転すると乗客数も減ると思います。 ・北九州空港や佐賀空港などうまく連携してやっていくと良い。 ・福岡市がこれ以上の借金をして新空港を作るということにはとても賛成できません。 ・少子・高齢化の時代に需給逼迫は見込まれないと思います。 ・税金は高くなるばかりなのに、新空港などとんでもないと思います。
					移転すると利用客が減ると考える。（福岡空港の最大の長所は博多駅からのアクセスの良さ、天神方面へのアクセスの良さだと考えるため。） 将来需要の対応としては、東側配置の滑走路増設が最も適切ではないかと考える。（国道や都市高といった公道の工事をする必要がないため）
					福岡空港の対策が完成するのは、今から２０年先。そのことを考えると、福岡都市圏の人口は減少に転じ、九州の人口は大幅に減っている。労働人口を考えると 吸収では全国平均より高い２２％も減少する。時短や高齢化を考えると、「労働力」は さらに減るものと考えられる。あまりの速さの労働力の減少に、技術の進歩はまったく追いつかない。以上の点を考慮すると、対策としては、一番規模の少ない拡張がよい。 新空港は莫大な建設費で県や市の財政を悪化させ、財政再建ができなくなる。利便性も低下し、福岡の競争力を弱めてしまう。したがって新空港には賛同できない。
					新空港建設案に賛成である。 ・国家プロジェクトとして推し進める。 ・アクセスの整備を充実させる。
					・安全・環境と需要増大を考えると、海上新設しかない。 ・ただし、その場合も九州の空港需要を対応するためにはアクセス、利用者利便を第一に考えること。（需要地に近いこと） ・現空港で対応できるとは思えない。（空域、管制、障害物、騒音、都市拡張の阻害…）
					新空港の建設は以下の点で反対です。 ・福岡空港は市街地へのアクセスが良く、ビジネスに便利 ・新空港の建設には莫大な費用がかかる ・新空港の建設により、自然が破壊される。
					・３空港は無理がある。 ・現空港はこれ以上望めない。出来るとは思わない。成田の二の舞。 ・利便性、安全性ある海上空港。
					・利便性は最高だが心配。 ・利便性ある新しい空港を。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・拡幅で山を削り、緑を減らすな。 ・新しい海上空港を。便利な、安全な。
					利用者の利便性を最も重要視したい。 新空港を作ったときに、新幹線が新宮とかでとまるようになるのかが気になる。 24時間の空港になると、それに対応したバスやＪＲも運行時間を広げるのか。
					三苫・新宮・志賀島・奈多ゾーンにすると天神・博多駅から遠くなってしまう。私達にとっては多少不便だと思った。福岡空港のよさは、博多駅から空港までかなり近いことだと思う。このまま何もしないとやむを得ないなら、私達も理解できる。けれど、環境やお金を考えるなら、しない方がいい。
					私は新空港移転について反対です。 福岡空港にはお年寄りのお客様がたくさん利用します。サラリーマン風の方も多いですが、お年寄りの方もよく目にします。もし移転したら、交通機関がとても不便になり大変だと思います。
					私は利用者の方のことを考えると、福岡空港は今の位置のままがよいと思う。博多から地下鉄に乗ったらすぐ着くから利便性も良いと思うし、三苫や志賀島に新設すると、少し遠くなり、交通の便も考えていかなければならなくなると思う。今の空港を無くしてしまうのは勿体ないと思います。
					福岡空港は都心に近いというところが一番の長所だと思うので、都心から離れると旅行客が減るのではないかと思った。
					新福岡空港の位置はお客様が利用することを考えて、あまり不便ではないところに建設された方がいいと思います。
					福岡空港はやはり利用面で一番利用しやすいので、今のままの場所で検討していただきたいです。交通面が不便になりますと、利用回数が減ってしまうかも知れません。
					現在の福岡空港は、都心からとても近く利便性がとても良いので、移転することで利用者が不満に思うのではないかと思う。
					今の福岡空港の位置だったら利用しやすいので、滑走路を増やした方がいいと思います。中心部から北九州空港も遠いし、移動してしまうと福岡空港も遠くなるので不便になります。
					今は博多駅と空港が地下鉄で5分で行ける距離でとても便利だったのだが、三苫・新宮ゾーンや志賀島・奈多ゾーンに作ると遠くなってしまい、不便になりそう。
					需要の高い福岡空港の最も目玉とされるものは、公共機関の利便性だと思う。よって、新しく空港を作る場合は、利便性を考えた立地条件の所に作ってほしい。
					他の大都市空港建設事例を検討した上で、対応方策の参考にするべきだと思います。あと、福岡空港は博多駅から5分、天神駅から11分で着きます。この利便性の良さに慣れている福岡空港利用者は、新空港に移転することになった場合に博多駅と天神駅から何分以内であれば許容できるかをアンケートを取って調べた方が良いと思います。少なくとも博多駅と天神駅から電車で乗り換えなしで行くことができることは必須条件になると思います。
					短期的なことを考えると、九州福岡は自動車や半導体産業などで、伸びる可能性がある。しかし、空港対策が完了する２０年後以降のことを考えると、九州の人口は大幅に減少している。福岡都市圏に限っても、減少が始まっている。そのような状況の中で、3大都市圏並みの新空港は必要ない。うまく活用されず、不便さだけが残されるだろう。 3大都市圏と同様のことをやっても、市場は3大都市圏よりはるかに小さく、勝負にならない。福岡は現空港の利便性を最大限に活用すべきだ。確かに騒音対策など多額の出費を必要とするが、利便性に低下による損失のほうがはるかに大きい。他都市との競争に打ち勝つには、他都市と差別化を図らなくてはならない。利便性は九州福岡の大きな武器となりうる。新空港では利便性が保てず、新幹線との競合路線では大幅減便が避けられなくなる。また、アクセス料金以外に施設使用料の値上げは、旅客を遠ざけ、航空会社も敬遠する。
				③周辺環境への影響、安全性について 78 件	
					今後も伸びる航空需要、安全性、騒音問題などを考えれば、早急に九州の発展を牽引する新空港をつくるべき。
					特にアジア地域の国々との物流面、人的面の交流が将来ますます盛んになると予測できますので、安全面、環境面を考えると、新空港建設を検討する必要があると考えます。
					現空港の増設の費用と新空港建設の費用の差が500億円以内なら、新設のほうが良い。私は年3～4回の福岡空港利用だが、博多駅から地下鉄で数分の便利さはありがたい。その県の中心都市からバスで30～60分のもあり、大変な思いをしたことがある。ただ、住宅地に近く万一の事故を考えると住民をまきぞえにしかねないし、下に住んでいる人は音がうるさかろうと思う。→よって新設案賛成。
					新空港は費用が大きくなるのでまず現空港に滑走路を増設して様子を見るのが良い。ただ今後国際交流が重要になるので、費用がかかっても新空港も必要だと思う。博多区に住んでいるので騒音の点からもそう思う。いずれにせよ、無駄のない計画的な整備をして欲しい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港で対応。市街地の騒音をなくす（将来の需要に対応できるようにスペースを大きく取れる場所）
					新聞等で福岡空港は飛行機の発着に限界があるとよく書いてある。⇒私も飛行機はあまり利用しないが、安全の為に早く対応した方がいいと思う。⇒関西みたいに、海に移設した方が良い。
					今現在の空港はまわりの住人がうるさくて可哀想。できれば海の方で（北九州空港みたい）開港したいが、また交通のアクセスが大変ですね。できれば誰でも利用できるような空港にしてほしい。いまだに空港は使ったことはありません。
					滑走路の増設で騒音が酷くなる方策を述べる一方で新空港には騒音が住宅地に及ばないことという条件を付けてありますが、どうして両極端な条件にしたのでしょうか？アクセスはそこそこ良いが騒音もある新空港という選択肢があっても良いと思いますが。
					新しく1兆円以上の財源を使い、海の中道の環境、交通機関の新設で、我々東区の住民の生活が破壊されることを恐れています。 現福岡空港は利便性もよく、九州縦貫道との接続、JR、地下鉄、全てにおいて利に叶っているのに、また新空港をつくることに反対です。現空港の拡張と市民の足を考えて下さい。人工島に無駄金を使い、次に志賀島周辺の破壊なのですか？
					新空港が望ましい。ただし、地域環境に充分に配慮する必要がある。
					・利便性は少々犠牲になってもあたり前。現在は余りにも便利が良すぎる。しかし危険性も高すぎる。少々遠くても安全であること、地域住民にも安心した環境が提供できることが最大のポイント。
					新空港の有力ゾーンに今住んでいるので、人ごととは思えず、興味深く読みました。これに伴う交通渋滞など生活にいろんな影響がでることを考えるとやはりイヤだなーと思います。
					空港をひとつにまとめていいというのは、少々無理ではなかろうかと思います。土地も限られていますし、環境・住人・交通等に配慮もしなければなりません。少し手を加えるだけで、既存の施設が十分に使えるならば良いのでしょうが、そういう訳にもいかない…みたいですね。
					日夜ジェット騒音に悩まされている住民には事故の危険性と合わせ考えるとき、現空港は撤去しか考えられない。パイロットの共通認識も「アジアで最も危険を感じる空港のひとつ」が福岡空港だ。滑走路増設はこの「欠陥空港」を拡大・永久に固定化するだけ。福岡市の未来を考えれば新空港しか考えられない。建設費が問題となっているが、滑走路増設も結構かｋることが分かった。しかも費用が実際に発生するのはまだ遠い話。アジアにも大きな窓を向けた大計を考えるときはいまだ。
					福岡空港は市内にあり非常に危険であり、また、過密である。どの飛行機も旋回しながら着陸している状態です。できれば海岸方面へ移転した方がよいかと思いますが、わかっていながら実行されないのが今の始末じゃないでしょうか。飛ぶものはいつかは落ちるときがあるから早く処理された方がよいかと思います。
					福岡空港は便利なので利用客も増え続けると思います。周辺の安全が最も気がかりです。近くにアパートを所持していますので、事故がないように祈ります。時に旅行で利用しますので、移転はのぞみません。
					湾内東ゾーンは市街地への騒音を避けられないとの理由で落選しているが、今の空港よりははるかにマシなのではないか？これが落選なら、滑走路増設はおろか、現空港自体がダメという論理になる。新空港しかない。　そもそも、現空港での騒音区域内の面積・人口・戸数はいくらなのか？湾内東ゾーンだとこれがどう変化するのか？この客観的なデータがないのか？　湾内東ゾーンの方が現空港より騒音が酷いとはとても思えない。騒音区域となるのは、雁ノ巣、西戸崎、姪浜あたりか？現空港よりも明らかに改善されるように思える。　湾内東ゾーンが騒音の条件をクリアできないから選出されないなら、現空港は最初から不適格。ましてや、滑走路増設なんてもってのほかでしょう。　このように同一尺度で比較すると、新空港しかありえないことが、よく分かる。　新空港の候補地の条件を厳しくすればするほど、現空港の問題点があぶり出される。空港計画の基本どおり、素直に、騒音のない、最新の技術・ノウハウを凝縮した高機能の新空港を作るべき。
					今回のレポートを読んで福岡空港の将来への対策がわかりました。アクセスの利便性等を考えると現在の位置で滑走路を増設するのがいいと思いますが、やっぱり周辺への影響を考えると志賀島あたりに建設するのがいいのかもしれないと思います。ただ海上空港を建設するとなると海洋漁業への影響があるのでその問題が出てくると思います。
					滑走路増設については、近隣に住む住民や都市高速道路などへの影響が心配な部分があります。私は新空港を作ることに一番賛成しています。なるべく近隣の住民の方や建物や公共のものに配慮することを重視すべきだと思います。
					町中での空港では、限界があると思います。建物も周辺では制限され、騒音対策等でも課題は山積みされると思います。早く関空のように海岸近くに建設される方が今後の発展にもよい事だと思っております。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現空港は歴史という地理の背景にあります。大野城市に在住していますが、騒音はさほど気になっていません。 空港移転の件は、10数年前から議題となっていますが、西方沖地震にて、警固断層の存在がクローズアップ、更に海の環境破壊を伴う、福岡市街地への交通アクセスの遠方代などを考えると、現状位置から移転させる必要が果たしてあるのか。
					佐賀に以前住んでいましたが、自動車以外の交通手段がとても不便、東京行きが少なく日帰りが難しい。運賃も福岡→羽田の方が安価。（佐賀⇔福岡の交通費を含めても）このような理由から、福岡を利用しているのが現実です。 安全を考えると、海上に新しい空港とは思いますが、利便性を重く見たいと思います。
					これほどの市街地に空港があるケースは、福岡以外に例をみない。事故が起こった際の影響や周辺環境を考慮するに移転もやむを得ないと思われるところもあるが、今の利便性が失われるのも悲しい。困難な問題ではあるが、両面を解決するソフトランディングを期待する。
					新空港を立ち上げる、世界一の利便、安全、親切をぶちあげる。
					安全性からは、大阪のように海上に建設した方が良いかもしれません。費用については問題が多いでしょうが…。
					将来のことを考えると、今の空港は狭いし騒音がうるさいので、新空港を建設されることを望みます。
					都心に近いという立地は福岡の強みであり、現在の位置での設備拡張が利用者の立場からいうとベストだと思います。 しかし、航空機の離発着回数の増加が見込まれているのであれば、安全性や周辺の住民への配慮、十分なキャパシティの確保のために、会場に新空港を作る方法が良いのではないかと思います。
					安全性から海上につくった方が良いかもしれません。
					少なくとも、滑走路34番での視認進入は止めるべきです。ILSでの進入ができるようになったのですから。成田空港や羽田、大阪のあたりでは、福岡のような方法はすでに通用しません。福岡地元の人達は、空港に頼っている方々が多いのかもしれませんが、他方からきた者にとっては、周りの環境にやさしい空港には見えませんので、新空港案で考える事も大切かもしれません。予算があるのであれば…。
					利便性は必要だが、現状から考えて危険性と拡張の困難性がある。将来とも、海上空港を。
					着陸時滑走路が短い為、急に高度を下げたりするのですごく恐い。他の国などは滑走路を長くとっているので、ゆったり降りてくれるので安心感がある。福岡も移動した方がいいと思う。
					現在地では将来的に対応するのは不可能であり、1日も早い移転が求められる。騒音、受信障害、大気汚染等比較衡量しても、陸域方式を止め、海域方式にした方が良いと思う。
					新空港候補地の選定過程で、警固断層の直上に立地することが足切り条件になるなら、当然、現空港も安全性の観点から足切りで不可となる。そうでなければ論理的に矛盾が生じる。 終戦直前の現福岡空港開港以来、約60年間で、福岡空港周辺では、墜落事故が2度、オーバーランが1度起きている。 昔に比べ福岡空港の発着回数がはるかに多くなってしまった状況では、民間機･軍用機の安全性は飛躍的に向上しているとはいえ、市街地での航空機事故の発生確率は、地震のそれとは比べものにならないほど大きいはず。仮に、今後の市街地での離着陸時の航空機事故発生確率が何百年に一度くらいとしても、警固断層を震源とする地震は何千年に一度しか起こらない。しかも、一度大地震が起こったら、再び歪みが蓄積するまで次の大地震は起こらない。それより、現空港が市街地に立地することに起因する、市街地における第三者を巻き込む航空機事故の方が、はるかに危険性が高い。しかも、一度事故が起こったからといって、当分の間、次の事故は起きないというものではない。 そもそも、警固断層の直上に空港島があることなど重大な問題ではない。なぜなら、活断層直上に空港島があることが原因となって死に至るケースなど、ほとんど考えられないからである。あるとしても、以下のような場合のみであり、その確率は極めて低い。 ①着陸直後のスピードが落ちていない時に地震が起き、直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。 ②離陸機の助走中かなりスピードが上がった時に地震が起き、離陸を止めたが直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。 ③直下の断層を境に海底地盤が変動し、連絡橋が崩壊（阪神大震災では、明石海峡大橋の直下にある野島断層が動き、支柱間隔が80cmも伸びたにもかかわらず、問題なし）。 こんな確率の低いことを心配する必要がどこにあるだろうか？ しかも、③以外は現空港でも起こりうる。それより、現空港で、南北にある道路に飛行機がオーバーランし、車数台が巻き込まれて数人が死亡する確率の方がはるかに高い。 したがって、湾内中央ゾーンは、現空港よりはるかに安全であり、問題はない。 安全性を重視するなら、一刻も早く市街地以外の場所に空港を移転させるべきであろう。
					空港の前に入ると住宅地なので、安全な場所に移転してほしいと思っています。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港のゾーンについては、環境破壊や気象の問題もあり、又関空のように地盤沈下の問題があったり、強風の時は通行止めとなり空港まで行けないこともあり、デメリットが大きいと考えます。ゾーンの利点は騒音が減ると思います。
					市街地空港の利便性を考慮し、近隣地域住民の安全性を考慮すれば海上空港が最少の事故防止が図れる。利用者の交通（陸上）機関は、道路混雑に関係せず、リニアモーターカー（消音効果）の起動が望まれる。（居住地上空の（待機、通過、旋回）安全確保）
					新北九州空港であるが、高速道のインターチェンジも近くにある。また、小倉・博多間には新幹線もある。これら既存の施設をうまく活用すれば、交通の利便性においては、たとえば、新宮沖に新空港を建設した場合と大差がないのではないか（推定で、2倍は変わらないと思われる）。何しろ、現在の福岡空港は利便性が良すぎるので、どこに新空港を作ったとしても、絶対に現在よりアクセスは悪くなり、なにがしかの客の不満は必ず出るはずである。 しかし、現在の福岡空港では、市街地に飛行機が墜落し、大事故となる可能性があるため、行政としては何らかの手を打つ必要があることは理解できる。
					陸上空港を主張する理由：東・南海地震がもし同時に発生した場合、羽田、中部、関空（神戸）などの主要空港は津波に襲われる心配が大きい。福岡は西方沖（玄界島）地震が気にかかる。
					又、現空港の拡張では、市街地に住む私達にとっては危険確率の倍増を示すものでもある。事故がないと言っても、昨今のアジア航空機を見れば、人為的なものも見られる。今回の趣旨であるかは別として、安全度や騒音のことも市民にもっと知らせるべきではないか。福岡市では空港に限らず人口島など何でも反対（同じ人達？）の人がいるが、市民の安全性、市の将来を見据えた西の玄関にふさわしい空路を作ってほしい。 ①，②の質問に答えているかどうか判りませんが、私の意見も参考にしてほしいと思う。どうか福岡市長さんも先頭に立って旗を振っていただきたいと思います。どうぞ宜しくお願いします。
					この空港は都心に近く、他に例のない程に利便性があり、利用する側は大変好都合ですが、近隣の住民は雑音で大変迷惑してます。早く移設してほしい。
					増便が困難な状態を考えると、滑走路増設を行ったところで安全上の問題が出てくると同時に、近隣住民の保障が煩雑となる。新空港を考えるべきである。
					費用対効果を考えた場合：現空港の増設が望ましいと思う。環境問題の観点から考えた場合：同上 利便性の観点から考えた場合：同上（国内で一番だと思う） 安全性の観点から考えた場合：空港移設もやむを得ないと考えます。 総合的に判断した場合：現空港の増設及び近隣空港との連携が望ましいと考えます。（但し、近隣空港との連携には、相互の空港間のアクセス面で考慮する必要が有る）
					新空港建設案(移転)に賛成です。私は春日市に住んでいますが、騒音で大変こまっています。住民のことを考えてください。よろしくお願いします。
					おはようございます。空港利用はそれほど多くありませんが、家の真上を飛行機が飛んでいます。何か落ちてこないか等不安です。くわしいことはわかりませんが、新空港建設を希望します。
					移転するよりも現在の場所での拡張が良いと思いますが、大阪空港と同じように音に対しての苦情を考えると、今日見学した北九州空港のような案も仕方ないように思います。
					福岡空港の利便性は誰もが感じ恩恵を受けていることは圧倒的事実です。それでも航空機の騒音、危険性etcを考えると、原則的には市街地外にあるべきものと考えます。住民の意見は充分聞きながらも、最終的には新しい候補地を設定すべきものと考えます。
					福岡（九州）の将来を考えると、海上空港（三苫・新宮）ゾーンが一番ベターと思います。24時間発着出来る空港で借地料も防音対策も（現在程）必要ないと思います。出来れば相島又は沿岸部を利用すれば尚よろしいかと思います。だが国定公園の重みがわかりません。
					空港増設には絶対反対！どうしても拡張が必要ならば新空港建設に賛成です。近隣住民や騒音に悩まされている方々の意見をもっと聞くべき！！！
					今でも危険な便数。すぐにも新空港を。
					あまりに市街地に近い。安全な新空港を。
					新空港が出来ることはいい事だと思います。が…。福岡の人々の住みやすい環境などを害することがない様にしてもらいたい。
					現空港は交通の便は大変便利だけど飽和状態に近く、過密スケジュールの運航は安全面でも問題があると思うので、神戸空港、北九州空港、関空などのような新空港は必要と思う。
					現空港からの移転は、安全面は賛成ですが利便性では劣るので…。やはり現空港からの移転は不賛成です。
					事故多発。アジアへのゲートウェイ空港を。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					都心部の危険。空港近辺だけでなく。 私は箱崎に住んでおり、昔九州大学に米軍ジェット機が校舎に落ちたこと等考えると、海上空港が必要と思う。
					70歳を超えた年金受給者です。 現職時代東京方面を主によく福岡空港を利用しました。市内から空港まで以前はバスのみでしたが、地下鉄で飛躍的に利便性が増しました。ただ、懸念するのは、市街地の上空を飛ぶ危険性です。大型機が市街地に落ちれば、かつて米軍機の九大墜落どころではありません。いつか大事故との懸念は消えません。私は市街地上級を避けた海上移転を最善だと考えています。
					21世紀の航空関係需要については、ハブ空港の機能を持たせるため、是非海上の新空港の建設が必要。又、安全性の観点からも、早期の決定を望みます。12年以前、ガルーダ･インドネシア航空のＤＣ10の離陸失敗事故から、大きな事故は表面上ありませんが、市街地に密着している今の空港では必ず将来事故が想定されます。 JET機体の性能向上で、騒音の問題、補償問題は30年以前（成田AP完成）よりはるかに少なくなっている筈です。外資に頼らず、純国産の技術で世界に誇れる3500m×2滑走路を有するオープンパラレルＡＰが実現する日が1日も早いことを願っています。
					多額の費用のいる、そして環境破壊にも繋がる「新空港」は必要ない！そんな余裕があるのなら、もっと違うことにお金を使うべき。
					博多湾内の2ゾーンは利便性にすぐれていると思います。ただ、安全面の方も心配です。
					新しく空港を作ることだけ、ばかりを考えるのではなく、今ある空港をどうしたら良いのか考えて欲しい。福岡は玄海に作るとか波風のひどいとんでもないことを考えるのでなく、現在のに滑走路を足すこと考えた方が予算的にも良い筈。
					滑走路の増設案では、周辺の市街地の危険性が増すので反対する。新空港を望む。
					･現空港の再構築が望ましいが、環境対策借地料が176億円/年もかかるとは驚きでこれではマイナスである。 ･人口が減少していく中で日本だけを考えると、増設、新設は必要とは考えられない。しかし、アジアの視点からすると、人々の行き来は増していくと考えられる。 ･安全面から考慮しても、海上空港が検討に値する。 ･ハブ空港までは望まないで、中型機がこれから主役と考えられるので、3,000m未満の長さで十分である。
					便利の良さは反面、都市部の上空を直接通過する為リスクが大きく、万一に大事故が起こる可能性を考えると、移転し24時間空港を開設すべし。 現在の空港の土地借地料や対策費を使い続けることは大きな負担が増え、拡張する土地の確保にも大きな資金が使用されることに反対です。
					新空港の選出条件に『航空機騒音を考慮した選出条件 航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと 周辺地域の環境を保全するためには、航空機騒音の影響が市街地に及ばない滑走路配置とする必要があります。よって、現空港に おいて環境対策の対象となっている第1種区域（加重等価平均感覚騒音レベルWECPNL75以上）が市街化区域に及ばないことを条件としました。』とありますが、航空機騒音に係る環境基準の注意書きには、『航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、1の達成期間で環境基準を 達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を 希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と 同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。』とある以上、この条件設定はおかしいと思います。 現空港における滑走路の増設では騒音が現状以上に酷くなるのですから、市街地への騒音エリアが現状よりも狭い場合には、新空港の設置を検討して良いと思います。
					現空港の南東側丘陵地に位置する会社で働いていますので、南東丘陵地を削って空港を拡張するのは、個人的に抵抗があります。しかし、空港の西側に都市高速や3号線があるので、西側へ拡張するのは難しいと思います。新宮や志賀島に新空港を作る必要があると思います。 新空港と現空港で国内線と国際線に分けて運用する方法はないのですか？
					･拡幅案は無理がある。 ･提携案、うまくいく便がない。 ･新空港が良い。安全
					･拡張による山削ることetc、緑の保護。 ･事故のこと ･海上空港
					･危険性（現在の空港）最近の事故多発。 ･3空港提携案は非現実。 ･最新の技術で安全な新空港を。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・3空港は無理がある。 ・現空港はこれ以上望めない。出来るとは思わない。成田の二の舞。 ・利便性、安全性ある海上空港。
					・新空港しかない。 ・危険性、最近の事故多発。
					・安全の視点で新空港をつくれ！！
					・拡幅で山を削り、緑を減らすな。 ・新しい海上空港を。便利な、安全な。
					私は糸島に住んでいるので、空港が近くなるのは賛成です。しかし、糸島や今検討されている志賀島などは自然がたくさんあってとてものんびりした地域です。そこに空港が出来るとなると、生活環境が大変異なってくると思います。その時に生じた住民の精神的ケアが重要になってくるのではないでしょうか。
					私は「新空港」の案に賛成です。やはり今の空港では近隣の騒音問題等ありますので、関西空港のように思いきって作る方がいいと思います。問題点も大きいので、私はそのような考えをもっております。
					私は新空港設立の案に賛成です。今の福岡空港は市街地にあるので、新滑走路を作ったりなどは住民の皆様に大変な迷惑がかかると思いますし、住民以外の交通機関の方も対策を考えなくてはならなくなります。だから、新空港を設立し、海の方なら騒音もあまり迷惑がかからないので、それが一番良いと思います。
					私は志賀島・奈多ゾーン、三苫・新宮ゾーンに住んでいるのですが、人の出入りなどが激しくなり、街が汚くなったり、交通の面はどうなるのか。
					2010年には年間滑走路処理容量に余力がなくなり、その対応策が進んでいるということを初めて知った。今あがっている対応方策、「近隣空港との連携」、「現空港における滑走路増設」、「新空港」の中で、「近隣空港との連携」は福岡空港だけでなく他の空港も活気づくのでいいと思う。逆に「新空港」は騒音問題など住民との問題もあるので難しいと思いました。
					深夜便が設定できないのは、もはや手詰まり状態である。騒音や安全性を考えるのなら、移転しかない。
				④自然環境保全について 74 件	
					採算割れの路線などもあり需要は現行の維持ではないかと思われる、現在以上の利用環境は無いし必要以上の自然破壊の必要もないと思う。
					・海上の空港ではなく、早い時期に糸島半島に空港を作るべきでした。もう宅地が進んだので時期遅しですけど。滑走路を作れる平坦な土地がたくさんあったと思います。海上は環境保護の観点からお勧めできないです。
					新空港建設はすべきではないと考える。山をけずって海を埋めることはかなり大きな自然破壊であり近年の地球温暖化の問題に逆行する。(博多人工島と同じようなもの)
					候補地の三苫、新宮・志賀島・奈多ゾーン共、沿岸部に玄海国定公園があり、和白干潟に続き又海を埋めるのは如何なものかと思います。
					・湾岸地区は国定公園などの指定区域もあり環境については和白の人工島問題の様にならないよう十分配慮してほしい。
					・新空港建設については、コスト、自然環境、インフラ整備面で反対である。
					こんなにも需要対策が逼迫しているとは思わなかった。現空港は利用者のアクセスは日本一であるため、現在空港の拡張がよいと単純に考えるが後世のことを考えると、海上空港を新設し、しかも自然環境の破壊に十分考慮するべきである。
					便利な空港であってほしい。今の場所がベスト。コストも安くあがる。 現空港拡張では騒音問題などがあると思うが、新空港では環境問題がおきると思う。
					運賃の費用に関しては、これからも頭を悩ます事と思う。今以上に環境に重視して、滑走路を作ったり、開発していくと需要も増えると思います。
					24時間空港を目指すならば「新空港」も視野に入れてもいいが、自然環境に対する配慮が心配。佐賀空港はあまり使われていないので有効活用ができれば佐賀にとっても良いこと。「滑走路増設」が一番現実的かなと思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港の説明で『概算事業費は、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額』と書いてあるが、この配置の場合には、滑走路が海岸線に平行になるように配置することになります。しかし福岡市では、冬季に北西からの強風が吹くのは常識であり滑走路が海岸線に平行になるように配置したら北西風は滑走路の真横から受けることになるので横風で欠航がでるのは確実です。といって横風用滑走路を造るのは、水深が深くなるとともに空港面積も増えるので事業費はさらに増加します。さらに三苫・新宮ゾーンの場合には、横風用滑走路（北西－南東）を造っても犬鳴山がありILSの設置ができません。志賀島・奈多ゾーンの場合には、玄海国定公園（海ノ中道）の砂浜に壊滅的影響を与える可能性が大きいので、ここも極めて難しいです。そもそも開港時に3本も滑走路がある新空港を造ることは可能なのでしょうか？（滑走路2本なら分かりますが）
					【新空港について】 ・前提条件にある「滑走路3000×2」の規模は大きすぎないか?新空港では利用時間も増加するだろうし、ターミナルやエプロンの配置を最適化することで滑走路一本でも現空港より効率が上がると思う。さらに、現空港よりアクセス時間・料金が増加するは避けられないので、大阪・名古屋・九州内の交通は新幹線などにシフトし新福岡空港の需要は現空港よりも落ちるのではないか。 ・建設候補地については、空港島本体のみならず連絡橋が自然公園地域に及ぼす影響も考慮してほしい。 ・自衛隊等も新空港に移転するのか?名古屋では既存の空港に残ったが。
					新しく1兆円以上の財源を使い、海の中道の環境、交通機関の新設で、我々東区の住民の生活が破壊されることを恐れています。 現福岡空港は利便性もよく、九州縦貫道との接続、JR、地下鉄、全てにおいて利に叶っているのに、また新空港をつくることに反対です。現空港の拡張と市民の足を考えて下さい。人工島に無駄金を使い、次に志賀島周辺の破壊なのですか？
					福岡県内に2つ（北九州空港新設）の空港が必要なのか。福岡空港新空港案には北九州は怒っていると聞きます。現空港は地下鉄駅、又JR駅との連携も良く、非常に利にかなっている。 現空港を滑走路増設し、現在の施設活用を願う。財源の莫大な支出をし、我々の納めた税金で大空港をつくり、環境を壊すやり方には反対。
					新空港が望ましい。ただし、地域環境に充分に配慮する必要がある。
					空港をひとつにまとめていいというのは、少々無理ではなかろうかと思います。土地も限られていますし、環境・住人・交通等に配慮もしなければなりません。少し手を加えるだけで、既存の施設が十分に使えるならば良いのでしょうが、そういう訳にもいかない…みたいですね。
					糸島沖ゾーン、志賀島・奈多ゾーン、三苫新宮ゾーン、古賀福津ゾーンなどは海洋汚染の見地から賛成しかねます。現在候補地にはあがっていませんが「海の中道」があるのですから、西戸崎にかけた陸地の開発はできないものですか？従来雁巣飛行場もあったことだし、陸地面積も充分あり、交通アクセスも最も計画しやすいものではないでしょうか？西方面からも海上交通も可能です。
					博多港の計画ミス、今度は玄界灘をつぶすつもり！！現有空港の拡大増設が限度の対応。佐賀・北九州空港と連動すれば良い。新空港建設はゼネコンの利益優先のみ。自然をできるだけ残すことは大きな役割、使命であるはず。小学、中学校が減る様に人口が減り、空港も大きな物が必要なくなる。『富士静岡空港からどこへ行く便ができるのかと心配している。』
					近隣空港との連携は人は誰でも早く目的地にたどり着く方がいいと思うので、あまり意味がないと思う。新しく作るとなると1兆ものお金、自然をこわすことになるので、あまり賛成できない。やはり、滑走路増設が一番良いと思う。地上走行が複雑になっても、パイロットならそこまで苦にはならないと思うから。
					交通の利便性と環境問題。福岡の自然破壊は当然さけてほしい。博多湾内　人工島では対応できないか？
					・コストが莫大にかかり、玄海国定公園の環境破壊につながる新空港は不要ではないか。億単位で記載してあるが、1兆円を上回ることは間違いない。誰が資金を負担し、その効果があるのかが欠落している。
					新空港が建設され、玄界灘が博多湾の美しい自然が破壊されたり、水質悪化が心配です。
					①環境面、②利便性をキーワードとすると現空港の拡大が望ましい。 ①環境面の配慮：21世紀は環境の世紀と言われており、大規模な海上埋立は、時代に逆行している。環境破壊による外部不経済のリスクが大きすぎ、海上空港とのトレード・オフは成立しない。
					現空港は歴史という地理の背景にあります。大野城市に在住していますが、騒音はさほど気になっていません。 空港移転の件は、10数年前から議題となっていますが、西方沖地震にて、警固断層の存在がクローズアップ、更に海の環境破壊を伴う、福岡市街地への交通アクセスの遠方代などを考えると、現状位置から移転させる必要が果たしてあるのか。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					かねて候補地にあがった新宮近くに住むものとして、新しい空港建設には心より反対です。環境破壊は人工島だけで充分です。人間中心の利便性のみを考える時代はもう終わりだと思います。既存の空港の利用を考えるべきだと思います。原油高騰も声高に言われ、飛行機が今後、今より身近に感じられることは無い（少なくとも私は）。より便利に！では無く、今あるものをいかに有効に使うか。多少の不便があったとしても、長～い目で見れば、環境破壊による不便さより不便ということは絶対に無いと思う。より便利な空港を作るより、より安心できる環境を後世に残すことが大切だと信じています。国が中心となり、その舵取りをしてほしい。
					②自然公園の第2種地域には着手しないという前提は外すべき。
					懸念： ・新空港建設で自然が破壊されること。
					・博多湾や玄界灘の水質悪化。
					・国定公園への影響
					新空港にするには、環境面から見ても良い事もなければ、新たな税金が増設より増えると思います。
					現状を維持するのが良いのでは。新しい空港は自然破壊につながる恐れがあるためです。
					・福岡空港は現時点のままで。交通が便利である。海側に移転すれば、海側の環境及び歴史的なものへの影響が大になる。
					新空港（新宮沖または奈多沖）の建設は行うべきではない。近隣空港の活用または福岡空港の滑走路増設の方向でさらに検討すべきである。 ＜理由＞ ①新宮沖、奈多沖は何れも外海に面しており、水深が深く潮流が強い。以前近くに住んでいたのでよく知っている。しかも冬季は玄界灘の強風と大波がまともにあたり、内海に建設された関空や中部国際空港と条件が全く異なる。外海に建設された空港はない、と聞いている。説明会で質したところ、水深については平均18mとしか考えておらず、潮流の影響については検討していない、として明確に答えられなかった。真実を言えないのであろう。想像以上の難工事となることは明らかで、深刻な海洋汚染と潮流の異変を引き起こすことは間違いない。潮流の変化で周辺の海岸線の様相は一変し、環境や住民に多大の被害をもたらすであろう。 ②工事費は1～1.1兆円と見積もられているが、予想外の難工事となり実際は大幅に増加することは確実である。国も地方も財政は逼迫し、県も自治体も赤字転落寸前である。このつけを次の世代に残すべきでない。多少の不便は忍ぶべきであり、費用の掛からない方法を選択してもらいたい。 福岡周辺の市民の便利のみを優先すべきでない。久留米市で行われた説明会でも殆どの発言者が同じような立場で意見を述べていた。重ねて主張する、新空港の建設は絶対に行うべきでない。
					新空港案に反対します。 ①環境面の危惧は当然あります、どのゾーンを選択したとしても。
					現在地では将来的に対応するのは不可能であり、1日も早い移転が求められる。騒音、受信障害、大気汚染等比較衡量しても、陸域方式を止め、海域方式にした方が良いと思う。
					①新空港の建設には断固反対です。環境への影響は大変なものがあり、尚かつ費用が掛かりすぎます。
					海上空港等他の場所に作るのは、膨大な建設費と利便性の低下、高速道路通行料、駐車料等の負担増、環境破壊など考慮すれば絶対反対である。
					新空港のゾーンについては、環境破壊や気象の問題もあり、又関空のように地盤沈下の問題があったり、強風の時は通行止めとなり空港まで行けないこともあり、デメリットが大きいと考えます。ゾーンの利点は騒音が減ると思います。
					新空港建設には大反対です。福岡の近郊の海はわりあいきれいで、釣り、海水浴等、市民が楽しく過ごせる場所です。それを新空港を造った場合、海は汚れ、生き物、自然は破壊されてしまい、大変な事になってしまうと思っています。未来の人達にも、この海を残したいです。現空港の滑走路増設で何とかなると思います。
					移転反対です。これ以上自然破壊をしてほしくない。移転に伴い、多々変わってくるはずです。
					糸島でも新宮沖でも新空港なんか造ろうとした日には、市民の反対運動が起こることは火を見るよりも明らかです。また、現在の最大の課題は、二酸化炭素排出量の削減です。新空港の建設は、この点からも、賛成できません。二酸化炭素の排出のみならず、その環境に与える負荷は、多大であります。
					海洋上の空港については、環境保全について充分な検討をしてほしいと思います。一定規模を確保する上では洋上が将来的には効率的だと思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・海洋生物への影響等が心配。
					美しい玄海の海岸線を破壊してしまう「埋立」という手法は絶対に容認できない。福岡は身近に美しい海を持つ都市として、その恵まれた環境は維持されなければならない。この点から考えても、現実的に現空港の滑走路増設に絞って検討してほしい。この際、長期的視点に立って第一期整備、第二期と整備を進め、都心に近い空港が福岡の大きな財産として活用されることを望みます。一部道路の地下化も検討していいのではと思います。
					海上空港が最近主流ですが、環境特に鳥害問題が発生し、離着陸時の安全が問題である。
					北九州空港が24時間なので国際線とし、福岡空港を国内線にしたら良いと思う。しょうしかでせいさんねんれいじんこう2007ねん8300万人、2055年4595万人に低下するのに、新空港を作り海を埋め立て、環境破壊につながることでもあるし、借金ばかり増やして子供や孫につけを残したくありません。
					・海面埋立反対（高額建設費、白砂青松景観破壊） ※現空港を利用する、推進するためのアテ馬案と思われるが。
					私は新空港建設に強く反対する。現在の空港で充分である。問題はその必要性にある。現在の空港では、将来の需要に応えられないということであるが、その考え方が根本的に間違っている。将来の見透しが狂っているからである。現下の最大の課題、そして緊急課題は地球の温暖化にどう立ち向かうかである。悪の最たる原因は国家総力を挙げての経済活性化策優先の姿勢にある。新空港はそれを煽り立てる一翼である。地域の活性化など言っておれる時ではないからである。航空機の利用は商業上の必要最小限にとどめ、遊楽客を減らせば（昔はそれで済んでいた）、現在の規模で充分である。日本は食糧自給率最低の国になってしまった。将来を見通すなら工業立国はやめて、農水業立国となるべきだ。私は20歳の時福岡空襲に直面した。その時空腹を訴えて泣き叫ぶ子供の声が忘れられない。自動車や飛行機は食べられない。バイオエタノールで揺さぶられるような国は情けない。便利便利が優先して精神文化は遠のく一方、道徳は地に落ちて、今や名実ともに地獄の世界になりつつある。私の住む新宮沖に空港でも出来たら美しい自然も失われて、騒音に悩まされるだろう。それでも皆は嬉しいのだろうか？私は断固として反対するものである。
					費用対効果を考えた場合：現空港の増設が望ましいと思う。 環境問題の観点から考えた場合：同上 利便性の観点から考えた場合：同上（国内で一番だと思う） 安全性の観点から考えた場合：空港移設もやむを得ないと考えます。 総合的に判断した場合：現空港の増設及び近隣空港との連携が望ましいと考えます。 （但し、近隣空港との連携には、相互の空港間のアクセス面で考慮する必要が有る）
					空港の移転については慎重にすべきで、利用者の利便性はもちろんであるが、環境配慮等に充分配慮し検討すべき。
					新空港を作ったら自然を守る事ができるのでしょうか？
					今の空港を残す方針がよい。新空港はお金がかかるし、自然が破壊されます。個人的には西側配置がいいと思います。
					海を埋め立てして作る方法は反対。これ以上自然を消さないで欲しい。
					・空港問題の論議は、長期的な都市構造や将来の街のあり方の議論と同義。入口で、いきなり高いハードルが待ちかまえている。 福岡都市部のスカイラインには空港の制限表面の制約がかかっており、「天気がいいのにいつも雨傘をさしているような鬱陶しさ」を感じてきた。（私は新空港推進派）また環境面での懸念を言えば、外海埋立計画案は実際沖合いに遮蔽物が出来ると、弓なりの砂浜はいっぺんでバランスを崩し、「ビーチパラソルの緑」の形状が壊れてしまうのは直感で分かる。さらに、福岡市の発展は博多湾埋立の歴史の中から生じてきたと常々考えているし、今後もその方向が一番摩擦が少ないフロンティアであると考えている。すなわち、博多港の港湾区域の埋立による方式（新北方式）が有望と思っていたが、この案は途中で用意周到に除外されていると感じる。 ・私の案は、アイランドシティ（人工島）の議論と一緒にしておくべき話で、数周回遅れの議論とは思う。しかし、空港問題は地下鉄などと同様に、100年、200年後の社会基盤インフラのあり方が問われており、議論の余地を残して欲しい。
					・海上空港の場合の海域の環境変化の懸念 ※和白干潟（人口島）と同じまちがいは絶対反対
					・都市空港は危険 ・海上へ出すべし。
					空港移転候補地はどこも自然に恵まれた場所。玄界灘や博多湾の美しい自然を破壊するのは反対。対応策は現在ある施設を有効活用し、足りない物をつけ足す発想で行うべき。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					滑走路処理容量が1.3倍にしかならないクロースパラレル滑走路での対応という流れになっていますが、これでは30年後の見通しに対して既に満足しきれていないことになりませんか？ 又、施設の有効活用期間は何年と見ているんですか？その期間との関係が不明のまま論議されているのは「将来…」という言葉とはリンクしていないのではありませんか？ 環境問題、治安などを考慮すると、海上設置案になるとは思いますが、玄海国定公園との関係が大きく気になるところです。
					確かにピーク時の増便が困難なのは分かるが、現在の空港を敷地をなんとかとれるよう確保する方がいい。また、埋め立てて環境を崩していくのは納得がいかない。異常気象が続出していて昔はこんなんじゃ…という事が起きている現実を見てほしい。もう既に百道全体が海だったというのに、また…。人間の欲ばかりで自然を大事にしないのはどうかと思う。たった1人の意見なんてどうせ中止にならないでしょうね。
					新たに空港を作るという視点はお金がかかりすぎるということや、環境への悪影響を考えるとよくないと思います。
					新空港建設の場合は、処理容量が大きくなり、需要増に十分耐えられると思うが、環境、費用面での懸念がある。又、冬期の強風等への対策も必要であり、建設後に天候により遅延が生じたりすることも想定されると、アクセスが現在より悪くなるため、利用者の利便性についての満足度は下がるかもしれない。 個人的には、アクセスの良さが福岡空港の一番の売りだと思うので、滑走路増設で対応した方が良いと思う。東側配置か西側配置（300m）にし、増設滑走路の長さは、飛行機の大きさ（現行、将来）などを分析して、最適な長さを選択すべきと思う。
					これからの空港は過密しているので、第二の空港は必要であるか、お金や自然を壊してまで作らなくてはならないのか、疑問が残る。
					(3)現在の福岡では難しいと思われます。（アクセス、投資、環境から見て）
					海側への新設には環境の問題がありすぎると思います。基本的には反対です。福岡の海資源（海産物等）が心配です。
					・海上埋立は自然破壊になり、県民のためになりません。 ・現空港は利便性に優れており、整備もされつつあります。更なる整備により、需要増へは対応できると思います。
					多額の費用のいる、そして環境破壊にも繋がる「新空港」は必要ない！そんな余裕があるのなら、もっと違うことにお金を使うべき。
					・福岡空港から近隣空港まで距離が遠い。 ・福岡都市圏への来訪者が利用者の中心であり、近隣空港利用は利用者にとって不便となる。 ・現状から判断して新規の用地買収ができると思えない。増設案では更に赤字が拡大すると思う。 ①現福岡空港は世界一便利であるので現空港の利用を望む。（続行） ②滑走路増設を望む。東側西側どちらでも良い。 ③少子高齢化を見定めて策定すること。（需給逼迫は見込まれない）との意見に賛同する。 ④国、県、市の赤字財政予算である。 ⑤将来新空港について反対で、意見として、自然破壊で軍事基地になる恐れがあります。（過去例） ⑥博多湾開発人工島土地売却ゼロ。市立新病院用地計画で新空港はむずかしい。 ⑦佐賀空港、北九州空港赤字経営である。
					新空港の建設候補地は博多湾周辺に集中しているが、この地域は考古学/歴史的遺跡が数多く発見され、今後も学術調査の必要性が叫ばれている所である。工事開始後に遺跡、遺物が発見された場合、工事が中断するリスクも高い。また、史跡を破壊、隠蔽することはもちろんあってはならないことである。
					・滑走路増設・東側配置1案について、11ページの項目、利便性、アクセス不便性について羽田空港のような都市高速の直接接続による利便性向上が考えられる。処理容量については、東側配置が処理容量が増加しても、安全性を確保できるとともに、近年整備された精密進入施設の活用を図ることができると考えられる。 ・新空港2ゾーン（三苫・新宮/志賀島・奈多）の実現可能性はあると考えられるが、ともに2本のうち1本の滑走路について、今後の発展について問題（相島・磯崎鼻・志賀島・電波塔）があると考えられ、玄海国定公園という今後、注目されていく自然環境への配慮、アクセス不便性（地下鉄、私鉄、JR、高速道路が延伸できるか？）が問題として発生すると考えられる。
					新空港建設については、今日の福岡の自然環境を破壊してしまい結果的に取り返しのつかない状況になってしまう。 新空港建設に支弁する多額の資金があるのならば、それをもって今の空港の土地等を地主と交渉し買い上げ、滑走路増設等周辺整備の資金に充てた方がよいと考えます。 福岡の街の中から空港が離れることによって、活力が低下し、かえって逆効果になりそうに思われます。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港の建設は以下の点で反対です。 ・福岡空港は市街地へのアクセスが良く、ビジネスに便利 ・新空港の建設には莫大な費用がかかる ・新空港の建設により、自然が破壊される。
					(近隣空港との連携について) レポートに記載されているとおり、利便の良い福岡空港とともに発展してきた市民にとって遠い空港へ行くことは大変不便になり費用もかかる。 (増設について) 現在の空港を出来るだけ活用すべきです。影響の少ない増設を望みます。 (新空港について) 美しい博多湾をこれ以上埋め立てることは賛成できません。費用も大変です。外海は波が荒く、空港として適地でしょうか？
					移転先の環境破壊を最小限に止めてほしい。
				⑤費用(建設、ランニング)について 178件	
					現在の「滑走路増設」と「新空港」では、建設事業費しか明記されておらず、維持管理等含めた、トータルの金額を示した上で、それぞれの長所、短所を比較すべきでは？【新空港】・本当に1兆円でできるのでしょうか？・現空港と比べて利便性は？【滑走路増設】・自由に飛行機が飛べない都市の魅力は半減です。本当に需要をまかなえるのか？・天神や博多駅周辺に高層ビルが建てれないのは、福岡市としてデメリットもあるのでは？
					滑走路を東側に増設するのがベストと思う。費用面や利用客の利便性等考えると、現在の場所から動かすなんて、とんでもない。アクセスも最高なのに、新空港建設となると、利用客は減少するんではないかと思います。
					新福岡空港建設は、おそらく、関西空港のようになってしまう懸念があるように感じられる。現在の福岡空港は便利で都心から近いということで、福岡からだけでなく、佐賀や北九州からも利用客があり、需要があると考えれる。しかし、新空港を建設した場合、需要が新幹線に移ることも考えられ、また九州新幹線の開通などもあり、需要が減ると思う。また海上の志賀島などに建設すると恐らく現空港は、アプローチなどの関係上使えなくなるだろうと思われ、今後現空港をどうするのかまた地盤沈下などの問題で、建設後の費用は要らないのかなどの問題もあるので、新空港の建設は、反対である。現空港の滑走路増設が一番ベストと思われる。
					・長期的にみると新空港建設が一番よい方法と考えるが、財源をどのように確保していくのか、見通しが立たない。
					現空港の増設の費用と新空港建設の費用の差が500億円以内なら、新設のほうが良い。私は年3～4回の福岡空港利用だが、博多駅から地下鉄で数分の便利さはありがたい。その県の中心都市からバスで30～60分のもあり、大変な思いをしたことがある。ただ、住宅地に近く万一の事故を考えると住民をまきぞえにしかねないし、下に住んでいる人は音がうるさかろうと思う。→よって新設案賛成。
					現空港における滑走路増設 分散案は人口密度からも無理。平成となって新しい空の路と思っても喜びはつかの間というところが多いように、人口は福岡ですから連携、アクセスすべて現空港がよい。新空港はまず費用そしてアクセス、バイパスができてもいつの間にか混雑のこと。交通情報を聞いていても考えるといやになります。現在のところがよい。
					・新空港建設については、コスト、自然環境、インフラ整備面で反対である。
					基本的には「新宮・三苫沖新空港」案が、最も望ましいと考える。しかし、一兆円を超える建設費がかかるのであれば、とても市民・県民から支持を得るのは難しいだろう。特に福岡市は、人工島問題を抱え、大型公共投資にはかなりシビアになっている。この点を踏まえ、建設費抑制のための精査・工夫が求められる。先ての空港民営化等の可能性も考慮し、“利益の出る空港”でなければ結局“高い空港”では航空機は集まらない。 また、開港までに十数年でかかるのでは、その間の時間的・経済的損失も大きくなる。10年以内の開港を期待する。
					②海上案では、建設コストのみならず、ランニングコストが大きすぎて、効率が悪い。
					滑走路増設についてやりたくない方向へと向いているのではないか。そして新空港についてはやりたいという方向で検討を進めているのではないか？ざっくりとした費用をみてもその意向が伺われる。新空港は海上で24時間対応としているが甘いのではないか。また、海上空港の場合、漁業補償は莫大であり、今までの海上空港の建設費の予定外費用を学習していないのではないか。
					(2)現空港の利用(滑走路増設)がいいと思う。交通便がとても良いし、天神にも近いので。 (1)は具体的に無理だし(3)はお金がかかるのでやめてほしい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					この「将来需要」ですが、どうやって算出しているのでしょうか？ 過去に、この「将来需要」が増加すると見込んで新空港を建設したが、まったく 違った結果になっている空港は多数あると思います。 本当に将来必ず需要が増加するのでしょうか？ どうしても希望的な予想に見えてしまいます。 私はたまに福岡空港から飛行機を利用しますが利便性の向上という理由だけで、 増便するべきでないと思いますので現状維持を望みます。 ただ、どうしても、どうしても現状の空港では出来ないということになるのなら、 新空港建設には絶対反対です。理由は、 1．莫大な建設費をかけて、はたして本当に「将来重要」が増加するのか。 2．現状の空港の設備を生かした滑走路増設案があるのなら、それを最重要案　 として進めるべき。（現状設備の有効利用） 3．福岡空港は全国的に見て利便性の高い空港であり、新空港になれば中心地　 アクセスが悪くなる。 ということからです。
					現在の福岡空港は承知のとうり、市街地に近くとても便利で利用者にとっては便利この上ないと思います。何より福岡都市圏の発展を担っている存在でもあります。ただ一方で、航空機騒音の問題や航空機事故のリスク、都心部の建物高さ規制、土地使用料の高さなどの問題や課題もあります。そして２１世紀は航空機の時代と世界的に言われる程ですから、個人的な理想は、２４時間対応の国際海上空港が必要だと思います。ただ、財政の事を考えたら残念ながらちょっと実現は厳しいでしょうか。中間案として、滑走路の増設が現実的だと思います。
					・新空港は経費、利便性からみて不可。関西空港も経営的には問題が多いようだ。福岡の経済が活発なのも、空港と市内のアクセスの良さも大きく寄与していると考えられる。
					新空港を作りたいの業界の願いは分かりますが、これから確実に人口は減ります（少子化で）。無駄なことに税金を使わない様、借金を子孫に残さない様。
					現在の収支は赤字であることを考慮すれば、新しく空港を建設して、将来の需要に備える方が良いと思う。とにかく、一つの事業主体として、財政収支が黒字でないといけないと思う。土地建物借料を建設費の償還に充当でき、その他の経費も充当することで、事業が成り立つのなら、新空港を建設して将来の需要に応えるべきだと思う中部新国際空港をお手本にやるべきではないでしょうか。
					新空港の説明で『概算事業費は、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額』と書いてあるが、この配置の場合には、滑走路が海岸線に平行になるように配置することになります。しかし福岡市では、冬季に北西からの強風が吹くのは常識であり滑走路が海岸線に平行になるように配置したら北西風は滑走路の真横から受けることになるので横風で欠航がでるのは確実です。といって横風用滑走路を造るのは、水深が深くなるとともに空港面積も増えるので事業費はさらに増加します。さらに三苫・新宮ゾーンの場合には、横風用滑走路（北西－南東）を造っても犬鳴山がありILSの設置ができません。志賀島・奈多ゾーンの場合には、玄海国定公園（海ノ中道）の砂浜に壊滅的影響を与える可能性が大きいので、ここも極めて難しいです。そもそも開港時に3本も滑走路がある新空港を造ることは可能なのでしょうか？（滑走路2本なら分かりますが）
					【新空港について】 ・前提条件にある「滑走路3000×2」の規模は大きすぎないか?新空港では利用時間も増加するだろうし、ターミナルやエプロンの配置を最適化することで滑走路一本でも現空港より効率が上がると思う。さらに、現空港よりアクセス時間・料金が増加するは避けられないので、大阪・名古屋・九州内の交通は新幹線などにシフトし新福岡空港の需要は現空港よりも落ちるのではないか。 ・建設候補地については、空港島本体のみならず連絡橋が自然公園地域に及ぼす影響も考慮してほしい。 ・自衛隊等も新空港に移転するのか?名古屋では既存の空港に残ったが。
					私共の時代は終わりに近く、今さら空港建設とか必要以上の経費の負担ばかり頭をよぎり、これから少子化の時代、建設より（外交面は大切かも？）福岡県民の生活がもっと大事ではないかと話すことばかりでしたが、今回のステップ3を詳しく目を通す中に大事な事だと理解出来る様になり年をとりながらも未来に向けての意欲を大いに感じました。
					新しく1兆円以上の財源を使い、海の中道の環境、交通機関の新設で、我々東区の住民の生活が破壊されることを恐れています。 現福岡空港は利便性もよく、九州縦貫道との接続、JR、地下鉄、全てにおいて利に叶っているのに、また新空港をつくることに反対です。現空港の拡張と市民の足を考えて下さい。人工島に無駄金を使い、次に志賀島周辺の破壊なのですか？
					福岡県内に2つ（北九州空港新設）の空港が必要なのか。福岡空港新空港案には北九州は怒っていると聞きます。現空港は地下鉄駅、又JR駅との連携も良く、非常に利にかなっている。 現空港を滑走路増設し、現在の施設活用を願う。財源の莫大な支出をし、我々の納めた税金で大空港をつくり、環境を壊すやり方には反対。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					私はステップ1の時に近隣空港との連携を強く望んでおりましたが、今回のPIレポートステップ3で対応方策とはなり得ないとのことでしたので、現空港における滑走路増設か新空港建設課の二者択一しかないと思います。 現空港における滑走路増設の方が新空港建設より費用は少なくてすみますが、空港周辺で進む市街化の影響で近くの住宅街や倉庫等の事業所、競技場等、あってはなりませんが万一の飛行機の墜落事故が起こった時、非常に危険です。安全性から費用は高くても新空港建設しか選択できないのではないでしょうか。
					日本の将来もさることながら、世界情勢も余り予測できない。すべて伸びるとは限らない。 西側配置の案で十分ではないかと考えられる。安全面から考えると新空港が良いが、金が余りにもかかりすぎる。
					西側配置（1）が望ましい。 新設（移転）は期間、予算からも到底無理。又こんなに便利な空港は他には無い。急がねばならない。
					現在の空港を海上へ移転しても、関空や羽田と異なり、湾内にあるわけではなく、気象条件に大いに左右されるので、維持費が膨大に発生し、それが経営の足を引っ張る様に思われる。 現状の空港の拡張が望ましいと思う。
					国が赤字なのに何兆円もかけて空港を作る必要はない！ 福岡市も福岡県も予算がなく民間に託するのに国民の税金を増やすだけです。今の空港の滑走路を増設すればいい。
					国が赤字なのに何兆円もかけて空港を作る必要はない！ 市も県も予算はなく民間に託するのに国民の税金を増やすだけです。今の空港の滑走路を増設すればいい。
					将来日本の人口は高齢化・減少化していくことが推測されるなかでの新空港建設には反対である。 ①税収が減少する ②バリアフリー化を考えると都市に近いほうが便利である。
					・新空港は必要ないと思う。税金の無駄。空港使用料（利用料）を低く設定して、空港を利用する全ての人から徴収すれば良いと思う。
					日夜ジェット騒音に悩まされている住民には事故の危険性と合わせ考えるとき、現空港は撤去しか考えられない。パイロットの共通認識も「アジアで最も危険を感じる空港のひとつ」が福岡空港だ。滑走路増設はこの「欠陥空港」を拡大・永久に固定化するだけ。福岡市の未来を考えれば新空港しか考えられない。建設費が問題となっているが、滑走路増設も結構かkることが分かった。しかも費用が実際に発生するのはまだ遠い話。アジアにも大きな窓を向けた大計を考えるときはいまだ。
					今後の福岡市が担うべき立場（九州の拠点として国際化）をふまえた上で、人口減少の問題、環境への配慮、資金はどうするのか。もし新空港開設になった場合その後交通アクセスなどへの資金も含めた上で莫大な金額になる。ひととおりの環境が整ったとき、福岡市は現在想定できる立場のままいられるのか。借金だけいが残り地域の自立を叫ばれている中で、新設はどうなったのだろう。
					博多港の計画ミス、今度は玄界灘をつぶすつもり！！現有空港の拡大増設が限度の対応。佐賀・北九州空港と連動すれば良い。新空港建設はゼネコンの利益優先のみ。自然をできるだけ残すことは大きな役割、使命であるはず。小学、中学校が減る様に人口が減り、空港も大きな物が必要なくなる。『富士静岡空港からどこへ行く便ができるのかと心配している。』
					①とした場合の概算金額は？新空港建設よりかない安価では？
					私は新空港を造る案が一番いいと思います。費用はかかるけど場所は博多駅から近いし、長い目で見ると新空港がいいと思います。
					近隣空港との連携は人は誰でも早く目的地にたどり着く方がいいと思うので、あまり意味がないと思う。新しく作るとなると1兆ものお金、自然をこわすことになるので、あまり賛成できない。やはり、滑走路増設が一番良いと思う。地上走行が複雑になっても、パイロットならそこまで苦にはならないと思うから。
					費用はかかるが、新空港を作るべきだと思った。
					私は新空港の建設が良いと思います。新しい空港を作ることでその土地の良さを知ることができる。お金や完成するまでの日数はかかるが、いずれまた増便することになるので。
					私は滑走路増設の方策が一番良いと思います。近隣空港との連携は利用者にとって不便な場合があり、難しいと思います。新空港については、とても良い案だと思うのですが、時間とお金がかかると思います。滑走路増設も時間とお金がかかりますが、新空港を作るより場所も取らず良いと思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					財政難でツケを子、孫に負担させている現在、福岡県に2ヶ所の海上空港は不要。近隣空港との調整をもっと真剣に考えよ。
					･コストが莫大にかかり、玄海国定公園の環境破壊につながる新空港は不要ではないか。億単位で記載してあるが、1兆円を上回ることは間違いない。誰が資金を負担し、その効果があるのかが欠落している。
					対策に大きなお金が使われ、国や自治体の借金が増えることが懸念。特に新空港建設は1兆円を越える。場所によっては2兆円にもなるのではないか。
					現空港の滑走路増設や福岡市近辺への移転をメインに検討しすぎである。費用の面等を考えるとまず北九州空港を第1に検討しなくてはならない。とにかく、北九州空港を利用するということを大前提として検討をすることが普通の考えでなかろうか。福岡市民のことばかりを考えているようでは話になりません。オリンピックの福岡誘致のようなバカげたことをしてはいけません。
					私の住んでいる北九州市に新しい空港が出来、振り分けをすれば福岡空港の渋滞緩和が出来るのではないか。同じ福岡県に立派な国際空港二ヶ所もあるのに、税金の無駄遣いのなにものでもないと思います。とくに全国的に赤字都市が増えている昨今、補修で済むものに多額の予算を使うのは如何なものかと思う。聞くところによると、新空港を作るのに数千億円かかるそうですが、新北九州空港へのアクセス･ＪＲの延長は600億円位で出来るのであれば、時間にして20～30分の負担であれば24時間空港の利便があるので有効に使えると思う。もっと国民、県民、市民のことを考えていかに税金の無駄遣いをしないかという事を考えてほしい。新空港絶対反対！
					巨額の費用がかかる方策（新空港）は避けるべきだ。
					現在の福岡空港は博多駅から5分という世界的に見てもトップレベルの利便性を備えている。これは福岡市民ばかりでなく遠方からJRなどを利用して福岡空港を使う人たちにとって財産である。この利便性を守り抜くことが大切であり、子孫への贈り物となりうる。新空港は利便性が低下するばかりか巨額の借金を子孫に押しつけるものであり、到底容認できない。
					まず現状を考えると福岡空港の拡張や新空港の建設は論外。予算をどうつけるか。むだづかいとしか考えられない。現状の北九州、佐賀をうまく使い、福岡を羽田専用、国内を佐賀、国際を北九州というふうに考えればうまくいくのではないか？
					①海上埋立だと1兆円、現空港拡張だと2500～7500億円で、需要は1.3倍。どちらも無理がある。 ②海上空港は建設費が高く、別交通機関の整備が必要。海上で気候制約で陸側からの離発着等問題が多い。
					新空港は反対です。莫大な金額を使って作る必要があるのか疑問です。孫や子供に借金を残すことになるのではと心配しています。
					福岡市は財政赤字2.6兆円を抱え、財政再建に取り組んでいる。しかし、それでも実質公債比率は、25%ギリギリになる。さらに市場の統合移転や子ども病院の移転など出費は多い。そんな中で空港問題対策に出せる予算も大変限りがある。新空港などもってのほかだ。
					新空港にするには、環境面から見ても良い事もなければ、新たな税金が増設より増えると思います。
					安全性からは、大阪のように海上に建設した方が良いかもしれません。費用については問題が多いでしょうが…。
					どれも費用がかかりすぎ。特に新空港は県民が知事選などではっきりと「No」を突きつけているにもかかわらず、「1兆円です」などと提示されているのだから腹立たしいくらいだ。
					新空港は遠すぎるし不便なので、移転はしてほしくない。移転して作るのに費用がかかりすぎるし、それが市民の税金で使われるということは、市民の税金の負担が大きくなるので、移転はしてほしくない。将来、空港の対応策は、税金をあまり使わなくて良い方法でしてほしい。
					コストの点からいえば連携、新空港は絶対にダメ。
					少なくとも、滑走路34番での視認進入は止めるべきです。ILSでの進入ができるようになったのですから。成田空港や羽田、大阪のあたりでは、福岡のような方法はすでに通用しません。福岡地元の人達は、空港に頼っている方々が多いのかもしれませんが、他方からきた者にとっては、周りの環境にやさしい空港には見えませんので、新空港案で考える事も大切かもしれません。予算があるのであれば…。
					「現空港での滑走路増設案」は航空機騒音、用地問題、ターミナル地区の狭隘問題、万が一の事故への不安等ステップ1で指摘された課題の解決方策は何等示されていない案である。「海上での空港新設案」には建設資金調達が可能か、気象条件が厳しい玄界灘での空港運用等の問題がある。そして「陸域での空港新設案」にも指摘されている課題がある。 ステップ4では、これらについて計画の長短、課題解決の難易度等を同一基準で総合的に整理して、市民の最終的判断を求めるようにしてもので欲しいものである。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港（新宮沖または奈多沖）の建設は行うべきではない。近隣空港の活用または福岡空港の滑走路増設の方向でさらに検討すべきである。 ＜理由＞ ①新宮沖、奈多沖は何れも外海に面しており、水深が深く潮流が強い。以前近くに住んでいたのでよく知っている。しかも冬季は玄界灘の強風と大波がまともにあたり、内海に建設された関空や中部国際空港と条件が全く異なる。外海に建設された空港はない、と聞いている。説明会で質したところ、水深については平均18mとしか考えておらず、潮流の影響については検討していない、として明確に答えられなかった。真実を言えないのであろう。想像以上の難工事となることは明らかで、深刻な海洋汚染と潮流の異変を引き起こすことは間違いない。潮流の変化で周辺の海岸線の様相は一変し、環境や住民に多大の被害をもたらすであろう。 ②工事費は1～1.1兆円と見積もられているが、予想外の難工事となり実際は大幅に増加することは確実である。国も地方も財政は逼迫し、県も自治体も赤字転落寸前である。このつけを次の世代に残すべきでない。多少の不便は忍ぶべきであり、費用の掛からない方法を選択してもらいたい。 福岡周辺の市民の便利のみを優先すべきでない。久留米市で行われた説明会でも殆どの発言者が同じような立場で意見を述べていた。重ねて主張する、新空港の建設は絶対に行うべきでない。
					②概算事業費の膨大さには、只々驚かされます。誰が、どのように責任をとるのでしょうか？
					市民の税金（どんな形でも）を使っての新空港には反対です。日本の将来もはっきりしない現在、その理由が不明。民間会社を設立して、各企業が出資して設営、運営したらどうでしょう。1つ位そんな空港があってもいいでしょう。
					どんなにいい案があっても非効率であったり、財源が確保できなければダメ。 波の荒い玄界灘を埋め立てるのは高波や台風で工費や工期が増す。やめるべき。
					赤字状態の中で新空港は必要ない。滑走路の増設で対応。
					①新空港の建設には断固反対です。環境への影響は大変なものがあり、尚かつ費用が掛かりすぎます。
					海上空港等他の場所に作るのは、膨大な建設費と利便性の低下、高速道路通行料、駐車料等の負担増、環境破壊など考慮すれば絶対反対である。
					福岡に3空港も必要ない。財政もわるいのに！
					④九州は一つという政治理念のもと国内線を利用する佐賀の86万の人は我慢して福岡空港を利用し、また、福岡県民を含め九州1200万人の人はすべて佐賀国際空港を利用していただきたい。過去の新空港の建設では当初予算の2倍に値上がりしている。新空港は税金のムダ遣い。絶対に駄目と思います。
					将来への対応として、50～100年後のことを考えれば、志賀島･奈多ゾーンを選びたい。海なら埋立拡張出来る。奈多地区は国有地、市有地がほとんどではないか？鉄道、県道のアクセスもあり、新宮地区の鉄道の延長、長い橋の建設費、民有地取得費を考えると安く出来るのでは？人工島への鉄道の話もあるようで、延長すれば万全と思う。
					10月8日（月）「福岡空港の総合的な調査」説明会（大野城市）に出席（夫婦で出席）。新空港建設費の見積額を他2者ぐらいとってレジメにのせて欲しかった。
					連携案にすべき。悪くとも最小限の拡張。昨年出された需要予測と実績をてらし合わせ数年かけて決めればよい。新空港はコストがかかりすぎ。九州一円からの利便性も低下する。新空港は地方財政をも圧迫する。とるべき方策ではない。
					交通アクセスの便利さでは現空港にまさるものはない。しかし、現空港の拡張、拡充策では地形、周辺環境から見て困難と思われる。将来を見越し禍根を残らない抜本的対策として多少お金はかかるけど新空港での対応を希望する。
					PIレポートは行政のやりたい結論に方向づけられたもので、イヤ気がさす。将来の快適な空の旅を目指す事を口実に新空港建設へと導いているのがミエミエすぎる。少子高齢化が予測され、福岡県も赤字転落の危機にあるというのに、いかに国の予算を獲得するにしても、子孫へのツケは大きすぎる。もう新空港建設の調査はケッコウです！近隣空港（北九州、佐賀、熊本）との連携を早く調査して欲しいと思います。
					事業費のかかる方策は地域の財政を圧迫するので反対。拡張西側案210m間隔で滑走路長は2200m程度とする。将来の需要動向を見て用地を買収し、滑走路を2500mまで徐々に延ばす。新空港は事業費があまりに大きく反対だ。
					空港建設に関し、百年の計をもって論ずるならば、新空港しかあり得ないと思われる。確かに1兆円を超える事業費が必要となるが、現空港を廃止し、その跡地を有効利用するならば、その価値はぼう大なものとなり、総体的に見れば1兆円の事業費を補って余りあるものともなる。 新空港建設時の現空港跡地の処分。空港対策費の支出がなくなり、所有した土地は都心でもあり、有利に販売できるのでは？試算して欲しい。特に環境対策費。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					将来需要についても人口減は明確。減少する人口に対し新空港などとんでもない。そんな金があるのならば借金を返せ。将来に向けてさらに借金を重ねるような事業があってはならない。金儲け主義政治屋や土建屋に振り回されるのは行政として失格。
					新空港方策 候補地は大規模な埋め立てが必要な上、道路や鉄道の整備など莫大な税金が投入される。これを回収できるか費用対効果の面での不安がある。また、北九州空港のように「どうしようもない所」に空港をつくられても、いくら深夜まで便があるとしても利用しにくい。
					新空港を建設する場合、海上空港となり財政的な面を考えると無理。
					利用者の視点で考えると、新空港は絶対に反対。場所が遠くなり、時間もお金も余分にかかる。今まではタクシーを使うこともよくあったが、遠い新空港では使えない。空港に着いても施設使用料が値上げ。強風が多く遅れがもっとひどくなる。着陸料が上がれば運賃に跳ね返るかも。LCCの展開には不利。
					現在福岡空港は、世界一便利であり、その為に栄えてきたと思う。新空港案の候補地は利便性が悪く、仮に新空港を作ったとしても利用者はかなり減ると思う。その後借金だけ残り、県民、市民にしわ寄せが必ずくるので新空港建設案は反対だ。
					今日の国･自治体の財政難の中で、新空港建設は絶対反対です。福岡空港の利便性は他に類を見ないもので福岡市民の誇りです。このまま何もしなかったら大変なことが起こることも図で良くわかります。従って、第1に近隣空港との連携を考え、問題が残れば現空港の滑走路増設を考えればよいのではないですか。第一の解決策には専門家の良い知恵が沢山おありだと考えます。英知を結集して下さい。お願いします。
					福岡県は赤字が多いので、ムダに新しい空港を作る必要はない。今の利便性で工夫して滑走路を作ってはどうか？他にもっと有効にお金を使ってほしいです。
					1.国の借金が800兆といわれている現在、新空港開設費用（1兆円以上）を誰が負担するのか？ 1.新空港建設は無駄な公共事業の最たるものだ。
					･福岡市は2．6兆円もの財政赤字を抱え、財政再建に取り組んでいる。しかし、それでも実質公債比率は今後数年25%ギリギリで推移する。しかも人工島事業で今後さらに多額の費用を要し、実質公債比率は25%を超えるかも知れない。こんな状況の中で、多額の費用が必要な新空港建設は絶対に認められない。反対です。
					福岡県財政赤字2．5兆円　福岡市財政赤字2．6兆円　国債残高669兆円 空港特会借入金約1兆円･･･この状況で対応策だとか言われても無い袖は振れません。一番安い案をさらに安くできるよう知恵を絞らないと財政再建ができません。これ以上我々の子孫を借金で苦しめることは許されません。国地方ともに大きな財政赤字を抱え財政再建が必要なときに、1兆円を超えるような新空港事業は、絶対に許されません。また、海岸近くで1兆円ならば、実際は2兆円かかる可能性だって十分あると思います。新空港という策は外すべきです。
					消費税増税がさけられない情勢であるが、当然歳出のさくげんが大前提である。新空港のような不必要な事業は国民の理解を得ることはできあい。増税時代にふさわしい国民の理解を得られる対応策を望む。個人的には拡張の最安案か近隣空港との連携がよい。
					始めに新空港建設の姿勢が見られ、ここに大いに問題があります。現在の国、自治体の財政事情や貴重な福岡県の自然環境を考えた場合、新北九州空港や佐賀空港の活用がよいと思います。福岡市の方が現福岡空港を利用する比率が高いというのは話しになりません。他地域の方はとても不便でもそこを使うしかなかったか、新幹線等の鉄道の方が便利で安心だったからです。 福岡-北九州間はJR,, バス利用に、北九州空港の陸域の交通アクセスの充実を図ればさほど福岡市の方も不便とは思われません。海域を埋立（沿岸部）は工事費（補償費）など後々まで県民への負担を増やします。 今あるインフラを大切に使い、子どもたちに残していきたいです。空港移転は1からつくり直さなければならず無駄が多くなります。もったいないことはこれからの時代やめるべきだと思います。 将来的な少子高齢化人口減社会、財政問題を考えると、できるだけ安く早く供用できるものが望ましい。また、需要はある時点をピークに下がっていくと考えられる。あまり立派なものを作っても活用されないおそれが十分ある。そのうえで連携もしくは拡張（いちばん安い案）がよい。新空港に関しては、海岸近くに浅い海に建設して、1兆円、13年かかるのだから、実際は2兆円、20年かかるのではないか。供用は2030年代中頃で、人口が急激に減っている時代。活用されないばかりか、利便性の悪さだけが残ることになる。
					現空港の充実（国際ターミナル）、地下鉄、都市高速の延伸、佐賀、新北九州空港、の整備、北九州空港連絡橋･･･今までいったいどれだけ空港関連で投資してきたのか？そのうえ「連携」は無理なので1兆円で新空港か？国民をバカにするな！
					多大な建設費をかければかけるほど財政は圧迫され、福祉の低下につながる。費用負担をできるだけ少なくするようお願いしたい。特に空港移転は費用がかかりすぎるのでやめてほしい。今後予測どおりになっていない福岡空港の実態を見極めながら対策を進めてほしい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					北九州空港が24時間なので国際線とし、福岡空港を国内線にしたら良いと思う。しょうしかでせいさんねんれいじんこう2007ねん8300万人、2055年4595万人に低下するのに、新空港を作り海を埋め立て、環境破壊につながることでもあるし、借金ばかり増やして子供や孫につけを残したくありません。
					・新空港は、現在の国・県・市などの財政を考えますと作る必要はないと思います。
					・海面埋立反対（高額建設費、白砂青松景観破壊） ※現空港を利用する、推進するためのアテ馬案と思われるが。
					これからの高齢社会で福岡空港の国内旅客増加の予測もこんなにあるかと思うし、第一、11,000億円もの税金を投入して新空港を建設する余裕なんか福岡県にないでしょう。
					・また新空港は金がかかりすぎ。高齢化対策に金は回してほしい。
					・国や地方財政を考えて、コストが1兆円を超す海上空港は建設するべきではない。大体予想どおりに作られる例を私はあまり知らない。実費はもっと上回るのではないか。（道路の整備等も含めて）
					今の空港を残す方針がよい。新空港はお金がかかるし、自然が破壊されます。個人的には西側配置がいいと思います。
					・国や地方の財政を考えて海上空港には絶対反対です。
					お金の多くかかる空港移転には反対です。拡張や連携など現実的な案での対応を望みます。
					新空港のアクセス（必要あれば）がまだはっきりしていない。工事費の中にアクセス道路含んでいるのか。小型機の利用（1万回）が多い（離島便）等の離発着も利用予測に含まれている。
					新しい物を作る時にかかる費用を削減してほしい。第1に安全面の確保をしてほしい。
					拡張か連携がよい。建設費が莫大で県財政の再建にも逆行する新空港はやめて下さい。
					現空港での滑走路増設は周辺地域への影響を考えると無理があると思うが、新空港建設には膨大な事業費が必要となる。従って将来の見通しを十分に検討してほしい。
					新空港建設の場合の1兆1000億円の投資はあまりに過大だ。現在のまま需要が伸びても発着回数が制限されれば、航空運賃が高止まりするとしているが、新空港を建設した場合の建設費や維持費用を結果的に利用者に負担させることになるで、現状よりも移動コストが安くなるとは考えにくい。また航空会社は新幹線と競争をしている。新幹線がさらに高速化されると、東京－福岡移動の飛行機との時間差が縮まり、名古屋－福岡は逆転する。福岡都心部とのアクセスタイムが長くなる新空港ではその競争に明らかに不利となるのではないか。1兆円以上かけて新空港を作ったのに、そのことでかえって東京・名古屋・大阪間の旅客が新幹線に流れて総需要が減少するのでは、意味がないと思われる。
					新空港を作った場合に必要となる費用が、ここに書かれている額でおさまるとはとても信じられません。オーバーした場合は誰が責任をとるのでしょうか？ 万一新空港を作ることになった場合は、費用の予想額と実際にかかった額との比較を明確に示し、責任のあり方をしっかり議論、対応すべし。
					利便性＞騒音が従来方針でした。だから巨額の資金が福岡空港に投入されました。それを活かしながら今後もその方針原則でやって欲しい。今までの投資が無駄になるような新空港は反対します。
					新空港は不要です。ムダ遣いだと思います。
					長期将来的には国内における需要はそれほど伸びないと思うが、福岡周辺地域においては今後ますます経済活動が進展する中国、インド、その他のアジア及び中東地域との交流が増大するものと期待されるため、福岡空港の抜本的な拡大等が望まれるが、海域の埋め立てによる新空港の設置は経費が大きすぎると考える。終日活用、周域からの利便性等多角的視点から、佐賀、北九州空港との連関性をもっと考慮すべきでは。例えば、国際便は北九州、物資は佐賀等のように機能分担を行い、両空港と福岡都市圏との交通網を本格的に考えること。現在でも、北九州空港の深夜便はこちらに着いた後の交通網が不整備と聞く。モノレール、高速鉄道の整備等が必要。
					・新空港は長期間を要し、莫大な費用がいるので難しいのでは。ともするとタイミングを逸してしまうのでは。
					・安価で出来る方法を真剣に検討。近くの海上、安全な海上を考えてください。
					福岡発展の要因の一つは空港の近さ。現在の利便性を維持することがさらなる発展へとつながる。対応策もそのことを強く意識する必要がある。また、建設費の面から考えても、高いもの（1兆円の新空港）は、福岡政財界力を合わせても3分の1負担できるものではない。借金を増やすような対応策は対応策になり得ない。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					･財政に悪影響を与える新空港は反対
					国や地方の財政状況を考えると、新空港はありえません。拡張の一番安い案でいくべきです。連携については再度検討する必要があります。
					新空港はウインドカバレッジを現空港並みに保てるのでしょうか？ 新空港調査会の資料によると、ウインドカバレッジはよくても９８％程度だそうです。この場合、国際基準は満たしていますが、航空会社から見れば就航率が大変下がることになり、非常に問題だと思います。しかし横風用滑走路を設けようとすると、費用が数千億円上昇し、騒音問題などの可能性も出てきます。　市民の関心は、建設費が財政や市民生活に与える影響です。建設費が高騰すると、福祉関係の予算は抑えられ、市民生活に影響します。調査では、新空港の建設費を1～1.1兆円としていますが、海岸線付近に建設する場合であり、実際はウインドカバレッジや騒音などを考慮すると、1.5兆円にはなるのではないでしょうか。さらに、横風用滑走路建設となると、2兆円近くに建設費は膨らみます。新空港については、きちんとした建設費と、ウインドカバレッジをどの程度にするのかなど、明らかにしてほしいと思います。新空港には反対します。 新空港の建設費についても早く滑走路方向や、予定場所の水深、横風用滑走路の有無等をはっきりとさせ、きちんとした建設費を示すべきだろう。間違っても県民を欺くような安い費用は出さないことを望む。以前の新空港論議では、県民の信用を失った。
					3　新空港について 新空港については、ほぼ全ての懸念事項が解消できるが、事業費の問題がある。海上空港となるのは、条件から仕方ないと思うが埋立以外の方法、浮体構造式や桟橋形式などの工法を検討すべきではないか。
					(2)少子高齢化の進むなか、新空港の新設には反対。国･県･市の財政も考えるべき。
					(2)少子高齢化の進むなか、新空港の新設は如何か？国･県･市の財政を考えるべき。
					少子高齢化が進むなか、国･県･市の財政を考えれば新空港の新設は反対。
					新空港は完成までの時間もかかるし費用も莫大。需要の予測がレポートどおりであるのならば、とにかく早く方向性を出すことが重要だと思う。
					将来的に考えるとやはり新空港が一番よいのではと思う。建設費の比較でも極端に差があるとは思えない。
					また、仮に新空港建設となった場合、供用開始まで相当の年数を要し（工事期間だけでも13年程度となっています）、その頃には超高齢社会を迎え経済が現状のまま推移するとは考えられず、運営も採算がとれないと思います。そうなるとさらに公金投入の必要が生じることとなります。 新空港は概ね1兆円（過少見積）で出来るのか。滑走路増設のうち、西側配置で5,000億円又は2,500億円（過大）もかかるのか。新空港を作りたいがための数字としか思えない。福岡の人工島、地下鉄七隈線、これらは見積の甘さからの結果である。2010年代初期には滑走路容量に余力がなくなる予想は本当にそうなるのか。空港需要は減少すると予想する少子高齢化など、経済活力を失い、経済力の低下が予想される中で、新空港はやめた方が良い。
					新たに空港を作るという視点はお金がかかりすぎるということや、環境への悪影響を考えるとよくないと思います。
					経済界はもともと新空港を作りたいと思っている。国の財政を考えることだ。
					オープンハウスでの説明で尤も移転理解もできたし、もともとこのテーマには関心あり。 私としては西側にもう1本のランウェイを増設し、ボーイング737以下クラスの短距離で着陸できる飛行機とジャンボクラスと住み分け、拡張して利用することが経済合理性にかなうものと判断します。 新空港の建設など県の財政からいってもこの考え方は絶対に無理と思われる。 新空港を新しく作れば、海上ということになり、予算的に負担が多くなる。やはり滑走路を増やす方法を考えるべきである。
					数年前にも論議がありましたが、新空港はコストがかかりすぎ賛成できません。とにかくお金のかからない方策を考えて下さい。
					新空港は費用がかかりすぎ。県民は理解しない。
					財政への負担を考えると、使えるお金は最大限でも一番安い拡張。新空港は負担が大きすぎ反対。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港建設の場合は、処理容量が大きくなり、需要増に十分耐えられると思うが、環境、費用面での懸念がある。又、冬期の強風等への対策も必要であり、建設後に天候により遅延が生じたりすることも想定されると、アクセスが現在より悪くなるため、利用者の利便性についての満足度は下がるかもしれない。 個人的には、アクセスの良さが福岡空港の一番の売りだと思うので、滑走路増設で対応した方が良いと思う。東側配置か西側配置（300m）にし、増設滑走路の長さは、飛行機の大きさ（現行、将来）などを分析して、最適な長さを選択すべきと思う。
					新空港について事業費の安くなるゾーン案も検討すべきではないだろうか。
					これからの空港は過密しているので、第二の空港は必要であるか、お金や自然を壊してまで作らなくてはならないのか、疑問が残る。
					（私案1）現空港を可能な限り拡張して対応。 （メリット）市内アクセス利便 （デメリット）拡張制限あり。 （私案2）新空港建設（場所は提言場所いずれでも可） （メリット）ハブ空港としての機能発揮 （デメリット）市内交通アクセスの不便、又は新規アクセス方法のコストの処理
					(3)現在の福岡では難しいと思われます。（アクセス、投資、環境から見て）
					都心へのアクセスは、国内空港の中では一番良いと思います。現在の借地料を含む対策費が維持コストを高いものにしているようですが、将来的なコストを考えると新たな空港を建設する意味はあると思います。
					現空港存続を強く希望します。日本一（世界一）便利な空港を閉鎖するようなことをしないで欲しい。計画予定地（東側、海側？）のアクセスから必要になり、多大な費用がかかる。
					・どのような空港にしろ、財政を抜きに考えることは無理。国、地方の財政と整合性を持ちながら、事業を考えることが大切（海上空港など論外）。
					近隣空港との機能分担が十分議論されていないのではないか。特に新北九州空港は開港して間もないので、データの検証が難しいとのことであるが、最近の搭乗率など見ると、需要予測や機能分担は可能になると思う。 県民は莫大な負担を強いる新空港建設の費用対効果には疑問が残る。
					滑走路増設が2,500億円～7,500億円、新空港建設案が1兆円～1.1兆円と莫大の事業費がかかるが、この資金はどうするのか。税金でまかなうのか。地元負担（経済界を含む）について議論し合意は得られているのか。
					近隣空港との連携が最も現実的な方策だと思う。他の2案は用地買収や事業費のことを考えても無理。
					第三ターミナルや南側の国際ターミナルの離発着、また、現状スペースを観察すると十分に需要に対応可能である。海上沖に新空港建設となると、膨大な税金を投資することになり、現在の慢性的な財政赤字を更に悪化させ、県民・利用者にも到底納得されない。
					少子高齢化で必要経費が増大し、増税や保険料の値上げが続いています。消費税も上がることでしょう。当然ながら切り詰めが必要です。需要動向を把握しながら、対策費の少ない案にすべきです。新空港は論外です。増税に苦しむ県民は絶対に許しません。
					近隣空港との連携は本当に効果が小さいのですか？24時間利用可能な北九州空港との連携を考えるべき。 現空港の滑走路増設や新空港の開設には資金がかかりすぎる。負担は誰がするのか？
					糸島志摩半島地区に九州大学が移転し、JR線の設置を検討する際に、その糸島陸域ゾーンと糸島沖ゾーンが検討方策に追加されるとJR線の延長問題が解決されるし、公共工事として採算上も解決されると思われる。
					まず需要が伸びていない。やるとしたら、需要予測をやり直して、最小限の拡張でよい。 新空港は利便性を低下させるだけ。建設費もべらぼうに高い。
					必要経費の増大で増税は仕方ないでしょう。ただし、必要なものを最小限で整備するようにしなければなりません。従って、この問題の場合、新空港は国民の理解を得ることができません。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・当然といえば当然だが、「作りたい人達」からの説明・見通しであり、大変失望した。特に（新空港などについての）予算と財源が曖昧で無責任と感じた。 ・特に新空港については、世界初という「外海」での工事であり、今からでも非常に困難な工事が予想される。とても予算内で治るとは考えられない。納税者としては絶対反対である。 ・海上の空港は、波しぶきによる飛行機機体への塩害も予想され、航空会社に敬遠されがちという。まして外海ならなおの事で、台風など気象条件に航空予定が左右されることも多いのではないか。 ・現空港の跡地を高値で売って、新空港の費用にあてるという意見があるが、それはバブル期の見果てぬ“夢”である！売れるという保証はどこにもない。 ・結論、納税者としては、新空港建設は絶対反対。便利な福岡空港は国内線専用としたらよい。以上。
					財政状況などを考えると、拡張がいいと思います。新空港は市民の理解を得ることができないでしょう。
					多額の費用のいる、そして環境破壊にも繋がる「新空港」は必要ない！そんな余裕があるのなら、もっと違うことにお金を使うべき。
					財政面からも実現可能な方策を検討するべきではないでしょうか？新空港の建設はどう考えても無理だと思います。
					多くの税金をつぎ込んでまで移転をする必要があるか。かなり疑問に思う。少し遠いが、佐賀や北九州に分散させれば解決できるのでは？
					・近隣空港との連携はまずあり得ない。 ・現空港で増設しても費用対効果を考えると意味がない。ムダである。 ・新空港の建設がイニシャルコストは掛かるが、将来の福岡の発展を考えるとベストである。
					滑走路増設案は全て反対です。新空港を建設してほしいですが、建設費や建設される方の意見はどの様なものがあるのか、問題が多そうです。
					日頃あまり飛行機を利用しないのでわかりませんが、税金を使ってのことだと思うので、慎重にやって欲しいです。（新空港について）
					現空港における滑走路増設案ですが、周辺の地権者が簡単に土地を売ってくれるとは思いません。多分泥沼化して、いつまで経っても空港が出来ず経費（すなわち税金）がムダに使われるだけだと思います。 そうであれば、早めに新空港を作った方が安上がりです。たぶん…。
					将来需要予測は「過大」に思える。 新空港建設予算は「過少」に思える。 もっと納得できる根拠をわかりやすく発表して欲しい。
					・福岡空港は利便性が第一で、他に移転すると乗客数も減ると思います。 ・北九州空港や佐賀空港などうまく連携してやっていくと良い。 ・福岡市がこれ以上の借金をして新空港を作るということにはとても賛成できません。 ・少子・高齢化の時代に需給逼迫は見込まれないと思います。 ・税金は高くなるばかりなのに、新空港などとんでもないと思います。
					滑走路増設は現実的でない。新空港建設においては事業費が曖昧であり、もっときちんと示すべきである。
					建設費の高い新空港反対
					建設費の高い新空港反対
					福岡空港の対策が完成するのは、今から20年先。そのことを考えると、 福岡都市圏の人口は減少に転じ、九州の人口は大幅に減っている。労働人口を考えると 吸収では全国平均より高い22%も減少する。時短や高齢化を考えると、「労働力」は さらに減るものと考えられる。あまりの速さの労働力の減少に、技術の進歩はまったく追いつかない。以上の点を考慮すると、対策としては、一番規模の少ない拡張がよい。 新空港は莫大な建設費で県や市の財政を悪化させ、財政再建ができなくなる。利便性も低下し、福岡の競争力を弱めてしまう。したがって新空港には賛同できない。
					早期に完成運用できるものがよいと思います。新空港になると完成まで20年はかかります。そのころは高齢化も進み人口もかなり減っています。需要も減っていることでしょう。そんなころに完成しても意味がありません。混雑している今こそ対策が必要だと思います。また、将来需要が減ることを考えると、最小限の拡張で十分でしょう。技術の進歩や需要の減少で将来は、騒音や危険性も減少します。新空港は地方財政の大きな負担となります。将来にわたって借金を返していくことになり、絶対反対です。
					現空港の利便性はベストです。従って増設を希望します。新空港の財源が巨大すぎるので、現時点では賛成しかねます。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					将来需要、増加することは理解できるが、新空港建設費用等考えると、当面現空港の拡張で（西側配置案）進むことを望む。
					滑走路増設案は一見安価でより良い解決策に見えるかもしれないが、長い将来を考えると、ムダな（目に見えない費用）費用が膨大であり、根本的な解決にならないと思われる。ここは初期投下費用は多少膨らんでも、新空港を建設すべきと考える。
					福岡県内に福岡空港と北九州空港がある。旅客用は福岡空港で、旅客・貨物は北九州空港という風に利用し、福岡空港は基本的に板付のまま拡張する方が利用者にとっても安全面でも良いのではないか。（立地・交通の便）新しく移転するにはコストもかかり、海上空港となると、風等の気象の問題で離発着できないことが増えるのではないか。
					新空港絶対反対！！ 税金の無駄使いはやめて下さい。
					新空港の建設は以下の点で反対です。 ・福岡空港は市街地へのアクセスが良く、ビジネスに便利 ・新空港の建設には莫大な費用がかかる ・新空港の建設により、自然が破壊される。
					（近隣空港との連携について） レポートに記載されているとおり、利便の良い福岡空港とともに発展してきた市民にとって遠い空港へ行くことは大変不便になり費用もかかる。 （増設について） 現在の空港を出来るだけ活用すべきです。影響の少ない増設を望みます。 （新空港について） 美しい博多湾をこれ以上埋め立てることは賛成できません。費用も大変です。外海は波が荒く、空港として適地でしょうか？
					福岡県財政は2兆5千億円の財政赤字を抱え、単年度でも、基金の取り崩しが行われており、赤字の危機にある。当然歳出カットがなされ、市民生活への影響も大きい。航空問題に割ける金額もごく限られたものにしなければならない。空港移転はまずありえない。拡張にしても、需要動向をきちんと把握しながら、将来的には人口減少で需要も減ることを念頭に、最低限のものにしなければならない。過去の開発と同様な発想では、財政は破綻する。そのことをきちんと考慮すべきである。
					現状のままでは将来需要に全く対応できないので何らかの対応策が必要だと思います。有効活用方策は需給逼迫緩和効果が僅かしかないので抜本的対応策としては不適と思います。近隣空港との連携策は北九州都市圏と佐賀空港周辺の地域の羽田・中部・伊丹ぐらいの地域へ行く人にしか効果が無く、福岡都市圏の人は利用しないので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、210m間隔案では滑走路処理容量が僅かしか増えない上に悪天候時に精密進入ができないので離着陸に混乱を与える可能性が高いので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、300m間隔案では滑走路処理容量が将来需要予測に対応できない上に用地買収が現実的に困難であるので抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、志賀島・奈多ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。また、冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに海岸の砂浜への悪影響を技術的に回避することが困難であるため抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、三苫・新宮ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。かといって冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに南東方向には山岳地帯があるのでILSが設置できず滑走路を造ること自体ができません。よって抜本的対応策としては不適と思います。
					新空港の設立は費用や期間もかかり利用者や近隣住民のとまどいや不満もあると思います。
					経済性の観点から新空港建設が得策と思う。 移転すれば、跡地利用で経済効果が見込めるし、住環境も格段にアップする。
					国地方合わせて１０００兆円の借金がある。財政の厳しい中、国、福岡県、福岡市ともに財政再建中である。当然福岡空港の問題で使える予算は限られる。できるだけ低く抑えなければならない。まともとはいえない需要予測より実際の需要動向をきちんと把握し、極力無駄な投資を避けるようにする必要がある。1兆円かかる新空港など論外である。納税者・利用者の一人として絶対に認めない。
					1つの滑走路を作るのに9000億円かかるとおっしゃっていたので、余計に滑走路の増設や新空港の建設には快く賛成できません。 自然を今以上に破壊して良いものかとも思います。福岡に新たに空港が出来たから、すぐに地球に影響するわけではないと思いますが、立派な害になると思います。地球あっての日本、福岡、人間だと思うので、発展ばかり考えることに疑問を抱きます。
					新空港案の概算事業費については、『概算事業費は、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額であり』と注意書きがしてあり、確かに砂浜から沖合100m程度の場所に空港島を海岸線に沿うように配置すれば概算事業費の金額になると思います。しかし、平均水深はゾーン内の平均水深である18mではなくもっと浅い（せいぜい平均水深10m程度）でしょうから、その辺のことはちゃんと表記しておくべきではないでしょうか？

区分	意見分類			寄せられたご意見
				⑥用地･補償等について 9 件
				滑走路増設についてやりたくない方向へと向いているのではないか。そして新空港についてはやりたいという方向で検討を進めているのではないか？ざっくりとした費用をみてもその意向が伺われる。新空港は海上で24時間対応としているが甘いのではないか。また、海上空港の場合、漁業補償は莫大であり、今までの海上空港の建設費の予定外費用を学習していないのではないか。
				今回のレポートを読んで福岡空港の将来への対策がわかりました。アクセスの利便性等を考えると現在の位置で滑走路を増設するのがいいと思いますが、やっぱり周辺への影響を考えると志賀島あたりに建設するのがいいのかもしれないと思います。ただ海上空港を建設するとなると海洋漁業への影響があるのでその問題が出てくると思います。
				将来への対応として、50～100年後のことを考えれば、志賀島･奈多ゾーンを選びたい。海なら埋立拡張出来る。奈多地区は国有地、市有地がほとんどではないか？鉄道、県道のアクセスもあり、新宮地区の鉄道の延長、長い橋の建設費、民有地取得費を考えると安く出来るのでは？人工島への鉄道の話もあるようで、延長すれば万全と思う。
				新空港は費用がかかりすぎ。 地方が税金を使うのはバランスが大切。 基盤整備にばかりつぎこめない。基盤整備も下水･道路･港など他にも多い。福祉、教育、医療、子育てなど他に財源のいるものは多い。そしてこれらの支出はバランスをとることが大切。基盤整備にばかり支出が偏ってはいけない。 新空港案は実質1.5兆円はかかるだろうが、地方財政のバランスを大きく崩し、福祉など他へのしわ寄せは確実。とるべき方策ではない。
				現在の福岡空港では立地上とても便利で、このまま存続されるよう、移転等新しく事業することは、税金の無駄遣いはやめるべき。
				･新空港の案がいいが、海上のポイントについてもう少し具体的な案がほしい！！ ･空港までの交通機関とか。 ･漁業業者との折衝の問題。
				現存の空港はごく最近まで整備が拡充されて、新地での開港は経済的にもったいなく感じる。国際ターミナルの新設に伴い、利用価値が高くなっているのではないかと思えます。現存の空港を残したいのが希望です。確かに限界はあるかと思いますが。新空港建設は計画をもっと充実させる必要があるかと思います。
				近隣空港との連携が最も現実的な方策だと思う。他の2案は用地買収や事業費のことを考えても無理。
				前原に住んでいるから、新しく作るなら前原にできてほしい。新しく空港を作るんだったら、今ある空港にもう一つか走路を作った方がお金もかからないし、海を埋めて作ったら漁業にも影響すると思うからいいと思う。
				⑦利用時間について 10 件
				西日本から、中国、韓国、フィリピンなどのアジアに開かれている福岡空港の需要は今後も増加するはずで、路線増に対応するための供給を可能にするための準備は必要。現行の市街地に囲まれた空港は夜間運行規制や騒音対策等あり、現在地の併行滑走路は現実的でない。24時間運行できる場所に2滑走路以上の空港を建設することが妥当。
				[航空貨物輸送も重視すべき] 航空貨物は旅客に比べ軽視されがちだが、航空貨物は付加価値の高いものが多く、今後大きな成長の見込める分野でもある。高付加価値貨物の輸送に有利であれば、高い価値を生む産業の立地や生産の増加も期待され、福岡･九州の産業活性化への展望が開ける。つまり、航空貨物輸送に優位な空港を持つことは、地域の将来を切り拓く1つの戦略として非常に有効であると考えられる。　　だが、現在の福岡空港は、日中は旅客機で精一杯で貨物専用便は邪魔者扱いされる、貨物スペースが狭い、騒音問題で早朝深夜の離着陸ができないなど、航空貨物輸送には極めて不利な条件となっている。では、現在深夜貨物便が就航している北九州空港や佐賀空港は、拠点的な役割を担い九州全体の発展に資することができるだろうか？残念ながらそれは不可能であろう。なぜならば、両空港は消費･生産の重心である福岡都市圏から遠く離れており、少量多頻度の貨物輸送を行うには陸送の費用と時間が嵩み、結果としてコスト増･物価上昇に繋がるため、物流･流通を全体最適化できないからである。よく、貨物は遠くの空港でも構わないから、北九州空港や佐賀空港で扱えばいい、と言う人がいるが、それは間違いである。人と違って貨物は時間がかかっても文句は言わないが、貨物は自ら動いたり申告したりできないので、遠い空港までの陸送や諸手続には費用がかかる。単位重量･体積あたりの付加価値が相対的に低い海上貨物でさえ、横浜港より東京港の方が、神戸港より大阪港の方が、北九州港より博多港の方が、国際海上コンテナ取扱個数が増加していることからも、より消費地に近い港湾や空港を利用する方が物流のトータルコストを低減化できるのは明らかである。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					よって、物流・流通の全体最適化を図り、九州全体の経済の活性化や市民生活の質の向上を促すためには、消費地・生産地の重心に最も近い福岡都市圏の空港が貨物輸送の中心的役割を担う必要がある。福岡は世界的なハブ空港とはなれないだろうが、航空貨物市場が拡大する中、海を隔てた至近距離に、貨物取扱量世界第4位で大韓航空の拠点であるソウル（仁川）や、FedExの広州、UPSの台北・上海、DHLの香港など世界的な航空貨物輸送大手やインテグレータのハブ空港が存在することから、高速交通基盤が整い九州・西日本一円からの集荷・配送に有利な福岡には、これら貨物のハブ空港とのスポークとして貨物専用便が就航する可能性は十分にあるだろう。つまり、福岡・九州には航空貨物輸送が拡大するだけの地理的優位性があり、地域の発展のためには、この地理的優位性を生かし、地域の発展のチャンスを逃さないことが重要である。貨物専用便は深夜の発着が有利なため、貨物輸送拠点として機能するためには、24時間フルオープンが可能な複数の滑走路を有する空港が望まれる。したがって、福岡・九州における物流・流通の全体効率化を図り、地域の発展に貢献するためにも、福岡都市圏において複数の滑走路を持つ24時間利用可能な空港が必要である。
					滑走路増設についてやりたくない方向へと向いているのではないか。そして新空港についてはやりたいという方向で検討を進めているのではないか？ざっくりとした費用をみてもその意向が伺われる。新空港は海上で24時間対応としているが甘いのではないか。また、海上空港の場合、漁業補償は莫大であり、今までの海上空港の建設費の予定外費用を学習していないのではないか。
					福岡空港はこれからも需要は増えると思う。中国、インド、韓国の発展が著しく、このままでは需要に対応できないと思います。現空港拡張では何も対応できないと思います。24時間利用できる海上空港が必要。アジアへのハブ空港として活用できる新規空港がいいと思います。 理由①現空港拡張では防音対策費が将来も必要 理由②無駄な工事がある（地下鉄、都市高速、ターミナルビルの新設等）
					福岡（九州）の将来を考えると、海上空港（三苫・新宮）ゾーンが一番ベターと思います。24時間発着出来る空港で借地料も防音対策も（現在程）必要ないと思います。出来れば相島又は沿岸部を利用すれば尚よろしいかと思います。だが国定公園の重みがわかりません。
					都市機能として福岡がどこを目指しているのか明確でない。要は現在ネックとなっている夜間飛行についての視点での説明がなかった。24hオープンの空港が必要なのかどうか…。安心・安全と利便性を比較することが難しい。警固断層を近くに抱えていることで跡地を民間へ売却することも？で、緑地とかで残すとなれば莫大な資金が回収できないことになる？本音の部分が見えてこなかった！！
					近隣空港（北九州、佐賀）は遠すぎ。またアクセスが悪いので使いにくい。 滑走路の増設は騒音や危険性が拡大するので反対である。 24時間利用出来る新空港を作るべきと思う。
					現在アジアが占める航空需要は世界の35%、今後10年を待たず50%に上昇すると予想される中、早急に24時間利用の世界に誇れる空港を作るべきである。これは日本の国づくりの一端であり、単に福岡だけの問題ではない。日本の人口は減少に転ずるが、世界からの交流人口はものすごい勢いで増える。それを受け入れるレールづくりが無くて何で日本の将来があろうか。福岡にハブ空港は国益にもかなうものである。
					新しく建設などを考えていく中で、地域住民との談話などで24時間の利用可能の実現など。
					深夜便が設定できないのは、もはや手詰まり状態である。騒音や安全性を考えるのなら、移転しかない。
			2.候補地の選定について 90 件		
					博多駅から地下鉄で数分、このような国内唯一のアクセスの良さを生かす方法はないのでしょうか。 現空港では、将来的に解決策がないとして新空港を建設するとすれば、あくまでも利用者のアクセスに利便性を第一にすべきだと思います。 もう一つの考え方として「対応策にはどんなメニューがあるの？」の（2）「現空港における滑走路」がベストですが、それでは周辺への影響などで無理だというならば、近接地区、例えば博多湾内に第二空港を建設することはできないのでしょうか。
					新空港、湾内中央ゾーンがベスト。 現空港と変わらぬ利便性が期待でき、騒音も年数%の計器着陸時を除き博多湾内に収まるので住民への影響はほとんどない。　アクセスは、天神ビルの建て替えに併せて天神～須崎埠頭～湾内中央ゾーンのモノレールを建設。または、博多駅～渡辺通1丁目～天神～須崎埠頭～湾内中央ゾーンのＬＲＴ、これなら渡辺通のＬＲＴ構想にも合致。 新空港、湾内中央ゾーンが絶対にベストの選択。
					新空港を選択すべき。湾内中央ゾーンが最善
					湾内中央ゾーンに、新空港を！

区分	意見分類			寄せられたご意見
				いずれの案も甲乙つけ難いほどに良案と思うが、特に良好なのは、①海の中道附近（志賀島ゾーン）、②同時に現空港の300m延長も（安全の確保）
				地盤条件が分からないが、三苫・新宮ゾーンが良いと思う。
				湾内中央ゾーンの案が警固断層を理由に候補地から消されているが、警固断層をあまり重視しすぎではないかと思う。断層を理由にするなら志賀島や三苫も危ないと思う。 空港へのアクセス性やアクセス機能の整備（地下鉄や道路）が最も効率的で経済的に行える湾内中央ゾーンが一善いい案だと思うし、志賀島や三苫は今の空港へ行くのから比べるとやはり遠くなる気がする。
				基本的には「新宮・三苫沖新空港」案が、最も望ましいと考える。しかし、一兆円を超える建設費がかかるのであれば、とても市民・県民から支持を得るのは難しいだろう。特に福岡市は、人工島問題を抱え、大型公共投資にはかなりシビアになっている。この点を踏まえ、建設費抑制のための精査・工夫が求められる。先ての空港民営化等の可能性も考慮し、“利益の出る空港”でなければ結局“高い空港”では航空機は集まらない。 また、開港までに十数年でかかるのでは、その間の時間的・経済的損失も大きくなる。10年以内の開港を期待する。
				財政的には負担が大きいが将来のことを考えると三苫・新宮ゾーンがいいと思う。一番安価にできる滑走路（間隔210m）と比べると、7500億の差が出るが、将来需用がふえて、また空港を手直ししなければならなくなった場合は、ムダな投資となる。 全県的（あるいは周辺県も加えて）に各地方自治体からの負担金を徴収して対応すべきものと考えます。
				博多湾内に新空港を！
				私は、まず第一に、佐賀空港、北九州空港との機能分散・相互調整、および空港までの地域ごとのアクセス改善が最も現実性がある必要と感じます。私は筑後地区在住ですが、便数の多さ、実勢価格の安さ、アクセスの面からほとんど福岡空港を利用します。筑後地区から、福岡空港だけでなく、佐賀空港への空港バス路線が増えればと思います。 第一の分散で不充分ならば、新滑走路建設は、3号線を動かす必要があるものの、最小限の費用投入で済みそうな西側増設第3案がいいと思います。 それから、もし、新空港建設となる場合、人工島アイランドシティに移転させるという案を提案したいと思います。アイランドシティは、巨費を投じながら、また、自然環境を犠牲にしながら、結果的に有効活用されていない。アイランドシティを新空港に出来ないだろうかと考えます。
				都心部からの移動時間を考え、検討対象範囲を都心部（博多駅）から30km以内の福岡都市圏を基本として検討したとあるが、福岡の場合の都心は玄関口が博多駅で商業の中心は天神である。博多駅と地下鉄天神駅双方からの利便性を確保していない前提条件自体に問題がある。
				福岡は今度東アジアへのネットワークを強化することにより、東アジアの重要拠点として経済的にも政治的にも重要な地域を占めることとなる。又ここをハブとして日本国内の主要又九州内の空港へネットワークを拡大することができる。そのためには全空港の拡大では不足であり、志賀島・奈多ゾーン又は三苫・新宮ゾーンに新たに空港が必要である。
				新空港の説明で『概算事業費は、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額』と書いてあるが、この配置の場合には、滑走路が海岸線に平行になるように配置することになります。しかし福岡市では、冬季に北西からの強風が吹くのは常識であり滑走路が海岸線に平行になるように配置したら北西風は滑走路の真横から受けることになるので横風で欠航がでるのは確実です。といって横風用滑走路を造るのは、水深が深くなるとともに空港面積も増えるので事業費はさらに増加します。さらに三苫・新宮ゾーンの場合には、横風用滑走路（北西－南東）を造っても犬鳴山がありILSの設置ができません。志賀島・奈多ゾーンの場合には、玄海国定公園（海ノ中道）の砂浜に壊滅的影響を与える可能性が大きいので、ここも極めて難しいです。そもそも開港時に3本も滑走路がある新空港を造ることは可能なのでしょうか？（滑走路2本なら分かりますが）
				滑走路の増設で騒音が酷くなる方策を述べる一方で新空港には騒音が住宅地に及ばないことという条件を付けてありますが、どうして両極端な条件にしたのでしょうか？アクセスはそこそこ良いが騒音もある新空港という選択肢があっても良いと思いますが。
				・三苫・新宮ゾーン　相島住民の唯一の交通手段である「相島渡船」に対応する「住民が納得する解決策」は検討されているのでしょうか？
				24時間発着可能な空港が必要。志賀島奈多ゾーンを陸地によせて空港がつくれると良いと考えられる。
				糸島沖ゾーン、志賀島・奈多ゾーン、三苫新宮ゾーン、古賀福津ゾーンなどは海洋汚染の見地から賛成しかねます。現在候補地にはあがっていませんが「海の中道」があるのですから、西戸崎にかけた陸地の開発はできないものですか？従来雁巣飛行場もあったことだし、陸地面積も充分あり、交通アクセスも最も計画しやすいものではないでしょうか？西方面からも海上交通も可能です。
				三苫・新宮ゾーン移転に賛成。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡空港直下および近辺には、幾つかの断層の存在が確認されている。　これらは、警固断層に平行していること、福岡西方沖地震の余震域とも一致していることなどから、同じ断層群を形成しているとも考えられ、断層のメカニズム、つまり地震を引き起こすプレートのせめぎ合いによる地殻の歪みの源は全く同じであると推測される。　さらに、これら警固断層以外の断層については調査が進んでいないことから、危険性が低いという保証は全くない。 今年起きたばかりで記憶に新しい能登半島地震や中越沖地震のように、危険性が認識されていなかった、あるいは存在さえも認識されていなかった断層が動いて、大地震が発生する可能性は否定できない。　したがって、他の断層には全く着目せず、単に調査が進んでいるだけの警固断層のみを殊更に強調するのは、論理的に無理がある。
				中越沖地震があったので、福岡では断層はどこにあるのかネットで探してみたら、何と、福岡空港の下にもあるようです。すぐ横にも複数の断層があります。 http://www.gsj.jp/jishin/fukuoka_0320/14_051.jpg 身近な空港がこんなに危険をはらんでいるとは思いませんでした。一方、新宮沖には断層はないようです。この際、新宮沖に移転すべきでしょう。
				ゾーンの流れをもっと増やしてほしいです。
				少し難しい話だった。私は、滑走路増設派です。新空港を造るには位置的に微妙に思いました。でも東側配置だの西側配置だの分かりづらかったです。少し勉強しようと思いました。
				いろんなゾーンがある中で、いろいろなことを考えないといけないんだと思った。
				現空港での需要が増加に対応となると、新空港の建設がベターと考える。特に現状とのアクセスバランスを考えると、志賀島・奈多ゾーンが好適地と思う。
				①滑走路増設の検討をされているが、現空港より航空機が増える事になるので、環境問題が増大する。又、年間の環境対策費など、土地借料も増加する事より、海上空港での絞り込みの強調をすべき。
				そもそもの理由が需給逼迫にあるため、優先すべきポイントは2つ。①滑走路処理容量、②利便性 上記を考えると、志賀島・奈多ゾーンの配置が良いと思います。
				九州の大都市福岡市と北九州市が利用できる古賀・福津ゾーン適当思われる。
				対応方策の検討を見ると、現空港における滑走路増設の方向で検討しているようだが、福岡空港は福岡都市圏に隣接しており、航空機騒音などの被害をこれ以上拡大する必要はない。三苫・新宮ゾーンへの新空港建設が最も望ましいと考えている。
				福岡空港PIステップ3詳細版を読んでの感想は、今回の案はどれも無理だと思いました。現状のままや福岡空港の有効活用方策では全く需要に対応できないです。新空港は、概算事業費が空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置した場合の金額なのでこの配置ではオープンパラレルではないので需要に対応できないことと冬季北西風に対応できないので横風用滑走路が必要になりさらに事業費が増えることになります。今回の概算事業費以上に高くなるようでは全く現実的ではないと思います。
				いちばんいいのは志賀島・奈多ゾーンがいちばんいいと思います。
				早急に海上に設置する方向がよいと思う。
				海上につくるのは沈みそう。
				③例えば、能古島の丘陵部を造成すれば3000億程度でオープンパラレルの空港が出来る実現性大なものを、環境の制約から検討対象としないのはおかしい。大方の市民が賛成するなら、能古島を造成しても損はなく、コンセンサスも取りやすいと思う。
				将来需要への対応方策については、ゾーンは三苫・新宮ゾーンが望ましいと思われます。
				三苫・新宮ゾーンあたりがいい。
				新空港を奈多ゾーンに作ってほしい。
				「陸域での空港新設案」をこの段階で棄却するのは惜しいと考えます。 最小限の投資で空港を造ることが出来るという一つの選択肢であると評価していますが。
				「陸域での空港新設案」が棄却された理由についてもっと具体的で詳細な説明が欲しい。「進入・出発経路」の問題は致命的なものか、「航空機騒音の条件を満足していない」とあるが、「現空港での仮想路増設案」では満足されていると判断されているのですか。ケース・バイ・ケースによって恣意的な判断をされたのでは市民はコの調査にはついていけません。
				・個人的には西九州道の整備と併せ、糸島沖ゾーンが良い。
				ただ、福岡は都心部に近く便利が良いので、他県や海外の人から好評です。私的ではありますが、湾内東もしくは湾内中央ゾーンが好ましいと思う。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				警固断層は地下鉄工事に併せて調査を行ったり、地震が起きたりして、詳しく調査がなされ、その活動状況がある程度明らかになっているが、このように調査が行われた活断層は氷山の一角に過ぎない。「伏在断層」と呼ばれる地下に眠っている断層もたくさんある。そもそも、全国で存在が明らかになっている活断層とは、①静岡糸魚川構造線のように、地形から明らかなほど規模が大きなもの　②16世紀に地震が起こったばかりの四国の中央構造線や、7世紀に起こった耳納山地北縁の水縄断層のように、最新のイベントから千年前後しか経っておらず航空写真から容易に見つけられるもの　③濃尾地震の根尾谷断層のように、地震が起こって初めて分かったもの　などである。このうち、①以外は、活動周期に比べ最新のイベントからの日が浅いため、断層としての活動が活発だとしても差し迫った危険性は低く、現在では、①のような活断層のみが要注意として「マーク」されている。しかし実際は、能登半島地震（2007年3月　M6.9）、中越沖地震（2007年7月 M6.8）のように、「ノーマーク地域」の「ノーマーク断層」でも大地震が頻発している。ノーマーク断層は、最新のイベントからは活動周期以上の時間が経っており、断層特有の地形も砂に埋もれてしまい、その存在が分かりづらくなっている。むしろ、これらノーマーク断層の方が、上記の②、③のタイプより危険度が高いと考えるべきである。このように、警固断層だけが危険であるかのような判断は適切ではなく、未知の断層や調査が未だ不十分な断層はたくさんあり、むしろこれらの方が危険性は高いと想定して、空港計画を行うべきである。日本列島で断層を避けた施設の立地は不可能で、地震が起こることを前提とした設計をすること、起きた場合の避難救助活動などソフト面の対策を準備することしか、人命を守る方法はない。
				福岡空港の直下にある「月隈断層」や、警固断層に平行し福岡空港のすぐ西側にある「石堂－海の中道断層」、すぐ東側にある「東平尾断層」は、警固断層と同じ断層群であると考えられる。 http://www.gsj.jp/jishin/fukuoka_0320/14_051.jpg http://unit.aist.go.jp/actfault/katsudo/news/no.55/topics/fig.01.html　これらの断層では、少なくとも有史以来地震の記録がない、太宰府の水城堤に地震によるズレが見受けられないことなどから、前回の活動から相当の期間、少なくとも数千年以上が経っているはずであり、つい数年前に前回の活動を終え、歪みを開放したばかりの警固断層の北西部と比較すれば、危険度はより高いと考える方が自然ではないか。実際に、警固断層の北西部（博多湾内外の海域）は、2005年3月の福岡西方沖地震（M7.0）が起きたことにより、歪みが一気に開放され、逆に警固断層の南東部（福岡都市圏の陸域）および現空港周辺などでは、より危険性が高まっているとの分析結果が発表されている。　http://www.gsj.jp/gsjnl/html/nl7/02.html この分析が正しいとしたら、新空港の湾内中央ゾーンは、新空港候補地および現空港の中では、安全な部類に入ることになり、警固断層の直上にあることを理由に、湾内中央ゾーンを選出しないのは、論理性を欠くと言わざるを得ず、断層が直下および直近にある現空港も、空港としては不適格ということになる。
				3)新空港案 ベストの案と思う。但し、色々な問題はあるだろうが、極力沖合いに設置するべき。
				今回選出の2ゾーンについては、賛成である。新空港を作るなら、福岡北部からのアクセスも容易だからである。鉄道アクセスは必須。旧西鉄津屋崎線跡地の再利用も考えられる。
				将来への対応として、50～100年後のことを考えれば、志賀島･奈多ゾーンを選びたい。海なら埋立拡張出来る。奈多地区は国有地、市有地がほとんどではないか？鉄道、県道のアクセスもあり、新宮地区の鉄道の延長、長い橋の建設費、民有地取得費を考えると安く出来るのでは？人工島への鉄道の話もあるようで、延長すれば万全と思う。
				ゾーンの特徴で西側に三苫･新宮ゾーンに候補地ゾーンを進める。そうしたらステップ4にいける。
				現空港は現状で存続し、新空港を海上･海岸ではなく、内陸の陸上大空港（R/W2本の九州国際空港）を久留米市北野町あたりに建設してほしい。（成田の二の舞にならなぬよう要注意） 海岸･海上は地震による津波が心配。また現空港のR/W二本化は騒音の増加が心配だし、山を崩したり、道路を付け替えたりしても容量が105倍にしかならぬので早晩またパンクするだろう。
				私は現空港の滑走路の増設でなく、志賀島･奈多の新空港を造る案に賛成です。 理由は、経費は最も高いが、30年、50年もっと先を見据えることが必要と思う。現空港の拡張をしても近い将来の限界が見えており、捨て金になると思う。福岡市の発展のためにも是非新空港を造ってほしい。その場合、同時に新空港へのアクセスも示すべきである。具体的には無理としても、ＪＲ･地下鉄（西鉄）･高速道路の案は必要では。
				三苫･新宮ゾーンが最も良いとおもう。今この地区自体が西鉄線も廃止されて衰退している。活性化のためにも是非このゾーンで実施してもらいたい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				波風荒い玄界灘海上に、将来の一大交通拠点となる新空港を造って大丈夫ですか。海上における波、風の強さ、恐ろしさは対岸距離の2乗、3乗に比例して増していくとその道の専門家に聞いた。関西国際空港、中部国際空港は四方を陸地や大きい島に囲まれた、いわば池の中に造られた海上空港である。この2つの海上空港が成功しているからといって、何処でも良いわけではないらしい。卑近な例で、北九州空港は三方が陸地に守られていたが、東側が大きく開けていて、建設途上の台風襲来に弱かったとか。さて、新福岡空港建設候補地は北側半分の180度が大きく開けているが大丈夫なのでしょうか。台風は数年、数十年に一度来るか来ないかの頻度。しかも短時間で過ぎていく。だが、玄界灘の冬季季節風は毎年必ず数度は来襲、2、3日は居座り、北の強風に海は大シケ。3年前「新宮沖案」が白紙に戻されたとき、エアライン関係者から「あんなところに空港を造られなくて良かった。大事な機体を潮風と海水の脅威に曝されてたまるものか。」という安堵の声を耳にした。先人は海岸に防風の為、松林を造成して生活を守ってきた。今回これらを無視し手海上へ飛び出している。本当に使い物になる空港になるのですか。海ノ中道と糸島半島に囲まれて穏やかな博多湾を見ていただけでは判断を間違うのでは。計画担当者は虚心坦懐に先輩3空港における運用実態を精査し、エアラインの意見にも耳を傾け、厳冬に玄海島で寝起きして、住民、漁師の声を聞いてみる必要はないのですか。 同時に利便性を考えると、出来るだけ都心部に近い場所に新空港、又は月隈、金の隈の丘陵地を削って東側配置増設に絞るべき。その他の案は単に現在の「混雑緩和」のみの問題に当面答えただけとしか思えず、そのようなものを作るくらいなら費用がもったいないと思える。 抜本策については特に作業が追いついていない感がする。(空港能力、新空港アクセス、…) 滑走路増設案は利用者の利便性を高めた上である程度空港能力が上昇し、かつまわりへの影響の小さい案をベースに検討を進めるべき。(西側に増設しターミナルを東側に集めるなど) ・空港問題の論議は、長期的な都市構造や将来の街のあり方の議論と同義。入口で、いきなり高いハードルが待ちかまえている。 福岡都市部のスカイラインには空港の制限表面の制約がかかっており、「天気がいいのにいつも雨傘をさしているような鬱陶しさ」を感じてきた。(私は新空港推進派) また環境面での懸念を言えば、外海埋立計画案は実際沖合いに遮蔽物が出来ると、弓なりの砂浜はいっぺんでバランスを崩し、「ビーチパラソルの緑」の形状が壊れてしまうのは直感で分かる。さらに、福岡市の発展は博多湾埋立の歴史の中から生じてきたと常々考えているし、今後もその方向が一番摩擦が少ないフロンティアであると考えている。すなわち、博多港の港湾区域の埋立による方式 (新北方式) が有望と思っていたが、この案は途中で用意周到に除外されていると感じる。 ・私の案は、アイランドシティ (人工島) の議論と一緒にしておくべき話で、数周回遅れの議論とは思う。しかし、空港問題は地下鉄などと同様に、100年、200年後の社会基盤インフラのあり方が問われており、議論の余地を残して欲しい。 ・警固断層が動くほどの大地震に見舞われたら、その付近を逃げても、福岡の候補地はどこも地震の影響があるに違いない。 能古島と糸島半島の海上に複数の滑走路を持つ24時間空港を造るべき (滑走路の向き東-西)。市街地から遠い糸島沖、志賀島、三苫、古賀ゾーンには意味がない。空港等と志賀島間にブリッジをかける ・近くて便利な海上空港、湾内が望ましい。 ・新空港、湾内便利。安全が望ましい。 最近事故多し。高速道、JR　etc.　事故大変。 新しく作れ。湾内、便利。 三苫・新宮ゾーンに賛成です。 福岡・北九州の方両地にもいいと思います。 福岡では将来高層ビルが出現するかもしれません。(世界一,二の高層ビル) 新宮に設置してほしい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				詳細版の73ページに「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」とあるが、とても地震地質学の専門家のチェックが入った記述とは思えない。活断層が動く内陸型の地震の場合、震源の深さは多くが10km程度である。福岡西方沖地震も約10kmであった。震源に近い地下では地盤にズレが生じるが、その断層ズレが地表面や海底面まで達するとは限らない。福岡西方沖地震でも、海底面での断層ズレは確認されておらず、地下数キロまでしかズレは起きていないようである。このように、地下で断層が動いても、断層ズレが地表面や海底面まで達することは少ない。ましてや埋立地であれば、海底基礎地盤と埋立土砂とは縁が切れている。分かりやすい例を挙げよう。2枚の板をくっつけて置き、その上に粘土を押し固める。2枚の板の境目（触れ合う部分）が活断層のラインで，上の粘土が空港島と考える。そして、下に置いた板を加速度をつけて横にズラしてみる（警固断層は左横ずれ断層）。このとき、上の粘土は下の2枚の板の境目に沿った位置でスパッとズレるであろうか？ 容易に分かることだが、粘土と下の板とは縁が切れているし、粘土にミシン目が入っているわけでもないので、そんなことはあり得ない。このように、断層直上に空港用地が位置しても、断層ズレによる大事故に繋がる確率など極めて低い。復旧不能となるほどの損傷を受けるとは考えにくく、心配なら断層に交わる方向の2辺について、護岸（ケーソン）の耐震強度を高めれば十分であろう。もちろん、震源が空港用地の直下にあれば揺れも激しく液状化もするだろうから空港の損傷は大きくなると考えられる。しかし、それは数千年に一度の出来事であり、空港ができて間もない頃にそんなことが起きたら数千年に一度の不運とあきらめるしかない。これは現福岡空港でも、どこの空港でも同じことである。逆に一度大地震が起きれば、その後数千年は起こらないと安心できる。 西鉄天神大牟田線沿線地域など警固断層直上の市街地であれば、昼間・夜間人口も多く、看板やガラス窓の下を歩く人も多く、ライフラインや建築物も多数存在するので、大地震が発生すれば人命や財産、日常生活に多大な影響を及ぼすであろうが，空港であれば看板やガラス窓の下を歩く人も少なく、ターミナルビルさえ大きな痛手を受けなければ人命の点では懸念材料は少ない。ライフラインなども水道管・汚水管・ガス管・電力通信ケーブルが地下に埋設されるのはターミナル周辺だけで、空港用地全体にわたって埋設されるのは電力ケーブルくらいであろう。仮にＦＲＰ管など地下埋設管路が破損しても、管内の電力ケーブル自体は余程の強い引っ張りを受けなければ切断されない。これはケーブルの接続部（ハンドホール部など）でケーブル延長に余裕を持たせておけば容易に予防できることである。このように、「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」という記述には学術的な正当性は見出せないと考えられる。それほど危険であるなら、同様に「月隈断層の直上に位置する現福岡空港でも地震時の断層ずれ等により空港用地がダメージを受ける可能性は十分にあり、空港として不適」ということになる。違うというなら、能登半島地震や中越沖地震は活断層の長期評価の対象外の断層が動き大地震となったが福岡では長期評価の対象となった警固断層だけが危険であり他の断層は考慮しなくてよい、警固断層直上の空港島は危険だが月隈断層直上の現空港は安全である、と判断できる根拠となる地震地質学の研究者による学術的な意見を示していただきたい。
				現状は福岡の都市に近いことが大変評価されているので、できる限り都市に直結するような場所を第一に考えてほしい。
				国際化、24時間運用を最重要目標に掲げて、余裕のある計画を立てるべきだと考えます。その場合、運用条件の厳しい現地増設よりも、新空港建設をとりたいと思います。そして福岡中心部に近い志賀島・奈多ゾーンを選ぶことを希望します。
				新空港について事業費の安くなるゾーン案も検討すべきではないだろうか。
				これからますます需要は増えてくると思うので、拡大の必要はあると思います。ただ、今の場所（特に国内線）は、大変利便性が良く他県に比べ福岡の自慢できる点の一つであると思っています。しかし、別の候補地で新空港を作るのならば、陸続きでバイパスもある前原あたりが便利なのではないかと考えています。
				近隣空港との連携方策は実施しても効果はなさそうだと思う。 新空港案の湾内中央案はアクセス面において有効と思われるので、断層の詳細な位置等再検討の必要あり。
				近隣の新空港、志賀島に作る。
				地下鉄との連携も良く、現在の空港に滑走路をもう一つ増やす案で検討いただきたいです。もしそれが不可能であれば志賀島・奈多ゾーンを。
				新空港は2ゾーンが有力としてるが、外海にあるため風、波が強いと思われ、この点では湾内の2ゾーンに劣る。新空港については6ゾーンを再度客観的に整理比較するべきである。湾内東ゾーンの港湾機能への影響は同じ国交省内の調整で済む話である。
				・候補地が多すぎる。もっと絞った形での内容とならないか。 ・実現化するまで相当な時間を要するようなイメージを受けた。
				博多湾内の2ゾーンは利便性にすぐれているのではないだろうか。
				なぜ新設案を2候補地に絞ったのだろうか。 今回の意見発表会（H19.11.5）の11人の報告でも多くの立地案が出ている。私は雁の巣＋奈多沖合の新立地を支持するものですが、なぜこの案が落ちたのかわからない。（地元紙の一面トップに市案として観測記事も出たのにー）。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港の湾内の2つの案は、工事費も安く、アクセスも良いと思う。メリットが多いのに落としてしまうのはおかしいと思う。断層や港湾機能に影響が考えられるのであれば、ステップ4ではちゃんと図面などで示してどこに問題があるのかを説明してほしい。
				よく検討されていると思う。 湾内案はもう少し踏みこんで欲しかった。
				住居の用に供される地域 70WECPNL以下 住居の用に供される地域以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域 75WECPNL以下 新設飛行場は直ちにこの基準を達成することとなっているように見えますが、実際には 住居の用に供される地域 70WECPNL以下 住居の用に供される地域以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域 75WECPNL以下 をクリアできなくても空港は作れますし、航空機騒音に係る環境基準を破ったことにはなりません。 航空機騒音に係る環境基準の注意書きには、 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、1の達成期間で環境基準を 達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を 希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と 同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。と書いてあります。 よって、航空機の騒音が市街化区域に抵触する場合も含めて新空港の位置を再検討するべきです。
				新空港ゾーンの内、湾内中央ゾーンはアクセスなどの点でメリットがある。ステップ4で詳しく情報提供してほしい。警固断層は、実際のラインと異なるところに線が引いてある。 現空港増設案は、用地買収の点で現実的ではない。
				新空港候補地ゾーンの検討で、前提となる条件を再検討するべきです。候補地選定条件は最大限緩やかにして、現空港における滑走路の増設での条件と同等にして、現空港における滑走路の増設と新空港を比較検討するべきです。
				候補地ゾーンの選出のうちで、湾内中央ゾーンに近隣する能古島を利用し、新空港を作ってはどうかと思う。滑走路の向きやその他のことを考慮すれば、不可能ではないと思われる。アクセスは都市高速を分岐延長し、橋を架け、地下鉄を分岐し橋を利用することにより、導入を行う。利便性は非常に良いと思われる。
				・今のままでは無理があるのでは。 ・新空港（湾内の利便性ある）
				安全を第一に考えてほしいものです。空港の増設はもう限界があります。次の空港の対策として、国際化、24時間営業を主とし住民に問題が起こらないように計画を立てて欲しいものです。 航空機は機械であり、すべて安全とは限らないため、都市部ではなく、三苫・新宮ゾーンがよいと思います、私の考えでは。
				PI案の新空港案では、新空港の事業費が関西空港のようにあとから増加するのではないか？ 地面がすでに存在してるところに空港を作るのであれば必要なのは滑走路の舗装とターミナルビルの建築だけ、そのうちターミナルビルは賃料が取れる不動産なのでPFIとかで民間資金を引き出すことも出来るから、地面さえあれば税金で作る部分ではさほどカネはかからないとも言えます。 福岡都市圏の中で人口密度が低くてなるべく平坦な土地を探してみると、雁ノ巣から海の中道あたり、それにアイランドシティってのが発見できます。だいたい雁ノ巣ってのはもともと飛行場だったところだし、海の中道当たりも基本的に公共セクターで持ってる土地とかが多い。 そして、造成してる三セクの博多港開発が銀行から見捨てられた事でもわかるように、アイランドシティが売れなくて困ってるのはご存じの通り。そう考えると今存在してる埋め立て地を使うのが良いのではないでしょうか？
				現状のままでは将来需要に全く対応できないので何らかの対応策が必要だと思います。有効活用方策は需給逼迫緩和効果が僅かしかないので抜本的対応策としては不適と思います。近隣空港との連携策は北九州都市圏と佐賀空港周辺の地域の羽田・中部・伊丹ぐらいの地域へ行く人にしか効果が無く、福岡都市圏の人は利用しないので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、210m間隔案では滑走路処理容量が僅かしか増えない上に悪天候時に精密進入ができないので離着陸に混乱を与える可能性が高いので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、300m間隔案では滑走路処理容量が将来需要予測に対応できない上に用地買収が現実的に困難であるので抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、志賀島・奈多ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。また、冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに海岸の砂浜への悪影響を技術的に回避することが困難であるため抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、三苫・新宮ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。かといって冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに南東方向には山岳地帯があるのでILSが設置できず滑走路を造ること自体ができません。よって抜本的対応策としては不適と思います。
				新空港案は、建設場所の条件設定が厳しすぎると思います。意見発表会では、市民が埋立ではなく干拓で施工することを提案したり、港湾施設を移動して空港を造り騒音は海上を飛行するルートで減らすなど柔軟な意見が提案されていました。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				PI案の新空港案では、新空港の事業費が関西空港のようにあとから増加するのではないか？ 地面がすでに存在してるところに空港を作るのであれば必要なのは滑走路の舗装とターミナルビルの建築だけ、そのうちターミナルビルは賃料が取れる不動産なのでＰＦＩとかで民間資金を引き出すことも出来るから、地面さえあれば税金で作る部分ではさほどカネはかからないとも言えます。 福岡都市圏の中で人口密度が低くてなるべく平坦な土地を探してみると、雁ノ巣から海の中道あたり、それにアイランドシティってのが発見できます。だいたい雁ノ巣ってのはもともと飛行場だったところだし、海の中道当たりも基本的に公共セクターで持ってる土地とかが多い。 そして、造成してる三セクの博多港開発が銀行から見捨てられた事でもわかるように、アイランドシティが売れなくて困ってるのはご存じの通り。そう考えると今存在してる埋め立て地を使うのが良いのではないでしょうか？
				私は糸島に住んでいるので、空港が近くなるのは賛成です。しかし、糸島や今検討されている志賀島などは自然がたくさんあってとてものんびりした地域です。そこに空港が出来るとなると、生活環境が大変異なってくると思います。その時に生じた住民の精神的ケアが重要になってくるのではないでしょうか。
				新空港は2ゾーンを有力としているが、理由が曖昧。湾内中央ゾーンの断層は空港をメガフロートにすればデメリットではない。有力としている2ゾーンが外海であることの方がよっぽど不利だと思う。 いずれにしても、PIレポートに明記の様にステップ4で詳細な検討結果が出てみないと何とも言えない。
				アクセスを考えると新空港の場所は志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンが限度であると思います。しかし、新空港の面積が約530ha、志賀島の面積が578ha、アイランドシティの面積が401haであることを考えると、玄界灘にこれだけの大きさの空港島を造るのはかなり無理があるのではないかと思います。
				新空港は、玄界灘沖合を埋め立てると水深が深く事業費が増加するので、海ノ中道などの陸上を利用して空港を配置するべきだと思います。また、雁ノ巣には淡水化施設などもありますがそこは避けて雁ノ巣レクレーションセンターを潰して野球場などの施設は周辺のアイランドシティ中央公園や港百年公園などに移設し、アイランドシティの未使用地や場合によっては埠頭施設を移設することも検討するべきだと思います。
				湾内中央に新空港を作っていただきたいです。
			3.新空港方策全般への意見 218 件	
				現在の場所は便利だが、満杯ならばやむを得ないので新空港でもいいのでは？
				福岡の経済（力）の維持、発展という視点で、対応方策の検討を行ってほしい。世界にも類を見ないほど、利便性の高い空港を新空港に移すというのであればハブ化できるだけの戦略性が新空港の計画に必要（必須）と思う。将来の需要予測については、少子高齢化を念頭に置きつつも福岡（あるいは北部九州）の経済の発展をどのように見込むのか、その時の空港に対する役割・期待をどのようにするのかという視点が必要と思う。
				新北九州空港から博多駅まで遠いので近くにもう一つ空港をたてるべきであると思います。
				新福岡空港を建設、新北九州空港は廃港
				福岡空港の需給逼迫からスタートして ステップ2で将来の需要予測を行ったにもかかわらず需要増加に対応できない案しか示されていないのはおかしい。 首都圏のように滑走路を1本作ってもすぐに満杯になるほどの需要があるならば 話は別だが、福岡の場合、需要予測年内（2032年まで）でオープンパラレルならば 対応可能なので新空港と現空港での増設案ではオープンパラレルで当然検討するべき。
				将来を展望した「新福岡空港」が必要。既に限界に達しつつある今の空港では、明るい未来など望めない。
				新空港の建設については全くもって反対。一案としては、国際線を北九州空港もしくは佐賀空港へ分散すれば良いのでは。距離があると言っても、成田空港とちがいトランジットでの利用客は少ないので、考慮の必要性なし。ただ年々国際線の便数が減少しているので、ピーク時間帯の混雑解消対策は必要が。現空港の滑走路増設が最適と考える。
				・(3)の「新空港」の案がよいと思う。(2)の案では現在予想されている問題以外にも新たな障害が出る可能性が大きい。 ・同じ年数をかけるなら、新空港が望ましい。
				人口増加が少々あっても、急激な利用者増は見込めないと思う。滑走路延長とターミナルビル、エプロンの増設によって、30～50年対応可と思う。どうしても必要なら、国際線用に空港を作れば良いと思う。
				新空港方策を支持します。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				今、主人の弟が入院＋転居のためかなりの往復を羽田⇔福岡間利用しています。私の住まいから空港が近く、とても助かる反面これからの将来のことを考えると、ただ便利ではすまないと思います。やはり、海ちかくの移設が一番いいのではと思います。頑張って下さい。応援してます。
				現福岡空港は、他空港に比べて利便性が圧倒的に良い（中心地から近い）ことは、他県民から見ても有名であり、国内線は、絶対に現空港が望ましいと思う。その反面、現空港はパンク寸前であることも事実の問題であるため、国際線においては、新空港案に賛成である。但し、新空港も、中心地から最高で1時間以内である必要があると思う。また、可能であれば海上空港が良いと思う。
				・環境や利便性を考えると、増設以外ないと思います。 ・近隣町村又は他空港移転等は困難さが伴いむりです。 ・費用最小にするためにも増設が可。
				新空港がいい。
				海の方は行ったらいいと思う。
				まず、本当に需要が伸びるのか？そうとは思えない。 九州新幹線も出来ていく中で航空機発着数は減るのではないか？ 利便性から言うと福岡空港は世界一 だと思う。 新空港は必要なし！！
				新空港、建設には慎重であらねばなるまい、あくまでも、利用数増と、言うのは予想でしかない。また、関空の例を考えていただきたい。10年後には水没するとまで言われ、海外航空会社は、再び伊丹空港へと動いている。もし、将来的に「作るだけ無駄。」となる可能性は0％ではあるまい。
				③新空港について、志賀島・奈多ゾーンについて、利用者の具体的なケースを提案してもらいたい。鉄道・道路それぞれ、時間(混雑ピーク時間、市内渋滞を考慮)や費用(電車、バス、駐車場)。また、着陸・駐機料値上げの防止が可能か(企業援助)、値上げ幅による乗り入れ会社の増減や運賃の増減も示してもらいたい。
				将来を考えると新空港を望みます。
				新しい空港を考える場合、予算なども大切ですが、近くに住んでいる人の事も最大に考えてて検討が必要です。
				・海の空港設置案→良いと思います。場所も説明していただいた所がよいかと思います。また、今の3418空港に増設案はもう少し詳しく予算なども含め、お聞きしたいです。
				新空港を作ってほしい。今は利便性と経済的な事ばかり考えている。私は天神に仕事場があるが飛行機がかなり低空を飛んでいるので大変危険を感じる時がある。 候補地　雁ノ巣周辺
				新空港はいらないと思う。福岡空港のできる範囲で、滑走路を増やしたりすればよい。日本人は急ぎすぎている。 筑後地域の人は、今後新北九州空港利用に移行できるようにしていければよいのではないか。
				新空港を海上に建設する（4000×2本）
				今の器であればそれに入るものしか入らない。無理してつくらなくてもこのままで十分ではありませんか。新しいものを作っても余っては意味がありません。
				私共の時代は終わりに近く、今さら空港建設とか必要以上の経費の負担ばかり頭をよぎり、これから少子化の時代、建設より（外交面は大切かも？）福岡県民の生活がもっと大事ではないかと話すことばかりでしたが、今回のステップ3を詳しく目を通す中に大事な事だと理解出来る様になり年をとりながらも未来に向けての意欲を大いに感じました。
				・新空港は不要。
				・人工島も作るべきではない。
				新しい空港を建設したりするのはすごくいいことだと思います。新しい空港ができると今よりもっと航空業界が発展し、空港や飛行機を利用する人が増えると思うからです。そういった意味では、新しい空港を建設したりするのはとても良いことだと思います。
				P3で2010年代初期に年間滑走路処理容量（14.5万回を越えて）の余力がなくなるとしている。これに対する方策である以上、抜本的方策で示したいくつかの複数滑走路配慮で具体的な滑走路処理容量を示すべきである。又、新空港の場合は、なぜ3000m2本となるのか、増設案では、1本は2500mだったので、3000mと2500mの組み合わせがなぜないのか分かりづらい。又、新空港の滑走路処理容量は、利用時間の制限がないため、増設案より大きいとの記述はあいまい。深夜・早朝の回数をどのように見ているのか、書くべき。
				新空港は必要と思うが、博多湾の人工島にしては？（福岡空港は非常に都心への交通は便利）

区分	意見分類			寄せられたご意見
				24時間発着可能な空港が必要。志賀島奈多ゾーンを陸地によせて空港がつくれると良いと考えられる。
				増設及び新設を早急にするべきだと思います。
				将来的に需給が逼迫し、新空港を作るという前提で調査されているのは間違いである。(→むだな調査である。税金のむだ遣い)
				近隣空港との連携は、利便性を考えると、とても便利悪いです。新空港もコスト面、土地の面、騒音などを考えると、一番は現空港で滑走路の増設が一番いいです。
				何れの方策も検討と建設期間は10年以上かかると思われます。それならやはり長期的に見て新空港について対応を検討されるのが良いのではないでしょうか。
				2)の現空港を利用する案で充分だと思う。国内線は増便しているのかもしれないが、実際国際線は減便、休便しているフライトが多く名ばかりの国際線である。しかもターミナルにいたっては、施設が充分に活用されていない。人が少なく活気も無い。こんな状況で新空港を作っても意味が無い。
				新空港建設へ導こうとするかなり恣意的なものであると感じます。
				新空港を造るには、まず護岸を造る必要がありますが平均水深が18mもあるので護岸を造るのに1年以上はかかるのではないかと思います。その場合、護岸を造りかけの状態で波の荒い冬場を迎えることになりますが、外海で波が荒い状態で護岸の施工を行った実績はあるのでしょうか？仮に冬場の作業を中止した場合には、護岸を保護しておく必要がありますがそのような施工事例はあるのでしょうか？
				空港を増やしたらいいと思った。
				新しい空港を作った方がいいと思います。
				私はこの説明を聞いて、PIレポートの3ページに書いてある年間滑走路処理容量を2012年にはこえてしまうと書いています。今から滑走路の工事をしても間に合わないと思うので、私は近隣空港との連携しか道はないのではないかと思いました。
				新空港増設
				新しい空港を作った方が良い。
				新しい空港を作った方が良い。
				新空港を作ることは興味がありますが、その時だけよくてもまた同じことだと思う。
				私は新しい空港を福岡県につくるという意見に興味を持ちました。福岡空港に二つめの滑走路をつくるという意見も良い案だと思いましたが、デメリットが少し大きい気がいたしましたので、私は新空港建設の案が良いと思いました。
				埋め立てた新空港を作らせたいという意図の感じられる作り方だと思いました。何が何でも福岡でなければならない仕事や旅行ではないと思います。他の空港も使えるように整備(空港からの足も含めて)して、九州全体の発展を考えた方が良いと思いますが。
				②会場空港の検討で、アクセスを議論されるときには必ず橋架の場合2本の計画を望む。特に地震対応で必要と思われる。
				「新空港」案については、市内では条件を満たす場所であるのは分かった。しかしそれだけで、そこで今現在生活している人の事は具体的に何も調べていなかった。 せめて東区や近郊の住人にアンケートを取って賛否やその理由を確認し、その結果から今後起きる問題等を検討する必要があると思う。 でないと、このようにネットを通して意見を述べたりイベントに参加して話を聞いたり意見を述べたりする機会が持てない人達の意見は無視されてしまうから。
				新空港、増設は必要ないと思う。利用する人が増えていくとは思えない。
				新たに空港を作った場合、北九州空港の利用者がグンと減ってしまうのではないか。
				新空港方策をとった場合の跡地利用を含めた総合的計画が必要なのではないか。
				移転には反対。現地での存続を条件に将来を検討してほしい。
				②現空港は、騒音・借地・利用時間等多くの問題を抱えており、またアジアの拠点都市として福岡の発展を考えた場合、新空港案を選択すべきでると思考する。
				3.九州の発展を考えれば海上空港がよいのではないか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				ちょっと前に出したのと同じ。利用者の負担が増すことはやめてほしい。あと、新たな空港施設も作るのは反対。近くの自衛隊の飛行場を空港利用してはどうか。それか各航空会社に旅客用の飛行艇を導入させるとか。→ それで博多湾を桟場として運用してもいい。
				・「移転した場合」の跡地対策にも対応した対策を。
				現空港と新空港との役割分担を行うべきと思います。 新空港に国際線を持って来て、現空港には国内線をと言う案はどうでしょうか。
				福岡が世界に認知されるよう、情報発信はもとより、何かしらの産業・文化の世界的な拠点に発展しないと１００％将来需要は見込めない。中部国際空港の開港、関西国際空港の2本目の滑走路完成、また将来、道州制で福岡は州都になりうるのか、そしてアジア近隣では巨大空港の開発等、新空港建設を取り巻く環境はたいへん厳しい。新空港開発は、開発によって福岡がいかに発展していけるのか、その将来像も福岡県・福岡市・国交省等、よくよく考えていかないと、建設する意義はない。私は福岡が航空宇宙産業の拠点として発展するしか手がないと考えているし、その手始めに新空港は、アジアの航空機の整備基地にすべきであると考える。日本・韓国（仁川）・中国（上海）の中で福岡の位置すべき所はほぼ、中央であり、この利点を生かすべきである。航空機の整備を福岡で請け負い、自動車産業で培おうとしている産業の裾野を発展的に広げ、深めていけば、決してこのことはゆめではないと思う。建設費用にしても、1兆円近くするのであれば、新空港を海上に作るべきであり、これは将来への先行投資である。増設東側一案が安全面・空港機能面からいっても良い案であると思うが、一地方空港で終わる可能性は大であり、福岡は東京線だけ儲かり、結果的には航空業界から見捨てられてしまうと思う。空港建設は空港の機能向上だけでなく、むしろ、将来的に福岡がどのような都市に成長するか、その1点に建設理由が存在する。福岡が一地方都市であり続けていいのであれば、増設建設も入らない。むしろこのまま滑走路は一本で対応すべきである。（九州新幹線・地方路線の廃止・国際線の撤退で福岡空港から旅立つ人は確実に減少する）
				(3)地域の将来像に合致した役割を福岡空港が果たせる唯一の方策は新空港の建設であると思う。現空港の跡地の問題も併せて、今後新空港建設の詳細検討を進めていただきたい。
				都市中心部から空港が近いということは、それだけでも存在価値が充分ある。 しかし、騒音、航空機エンジンからの排気ガスについては言及が無い。毎日頭上を大量の排気ガスが降り注いでいると考えると郊外の新空港も検討の余地がある。
				近隣空港との連携策は需要の増加に対応できないし空港アクセス鉄道を造っても採算は合わないと思います。しかし、抜本的対応策である滑走路の増設や新空港を建設することになったとしてもその前に福岡空港は満杯状態になります。何らかの福岡空港の有効活用方策を行ったとしてもすぐに満杯になるでしょう。そこで、北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備してはどうでしょうか？福岡空港調査連絡調整会議では、北九州空港アクセス鉄道の採算は合わないと考えていますが、北九州市の調査では採算が合う場合もあるとのことですので、北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備すれば採算が合う可能性も高くなると考えられます。何らかの福岡空港の有効活用方策を行いつつ並行して北九州市営の北九州空港アクセス鉄道を整備すれば、福岡空港の滑走路の増設や新空港を建設するまでは何とか対応できるのではないでしょうか？
				3．新空港について　なぜこの案があるのか（前市長の時点で破棄されていると考えていましたので）理解に苦しみます、検討の対象外です。 人工島の運用も未定、これ以上、不要な負債を市民におしつけないでください。
				移設すると当然、建設費等で空港使用料等の利用者負担が増える。
				空港問題は年間滑走路処理容量が元で検討されている訳ですが、国際空港として発展していく為には、24時間運用の空港でなければならないはずで、現空港を小細工してもダメではないのか？現空港の借地料、騒音対策費等が年間いくらかかっているのか公表すべきです。現空港を小細工するのと、新空港建設費は同じくらいになるのでは？
				需要拡大はまちがいなく、TOYOTA関連の企業への輸送利便を踏まえた立地がのぞましい。
				国際線の充実を望むところだが、福岡地域のパイの大きさからは、ピークシーズン以外は無理であろう。せめて、チャーター便の増発に重点を置く程度のことはほしいが・・・。関空でさえうまく機能していないので、新空港は無理。滑走路増設を！
				アジアに開かれた福岡市として是非福岡国際空港は必要です。中国、韓国に又東南アジアに大規模空港ができている。負けられない。東京、大阪だけでは対応できない。早く海上空港作るべきだ。24時間。
				1.福岡市が発展すれば新空港が必要（24時間空港）
				2.移転後の開発をすれば福岡市が大きく発展すると思います。
				新空港の配置が必要。
				新空港は必要ないと思う。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				小手先の対応ではなく、50年、100年スパンで考えてほしい。個人的には早く新空港を造ってほしい。
				現空港の再開発。
				(1)「近隣空港との連携について」と(2)「現空港における滑走路増設について」では、今後の検討はなされないのか。とりあえず記述だけして、(3)「新空港について」だけの議論を進めようとしているように見える。
				・新空港を建設した方がよい。
				・長期的に見て新空港が望ましいと思う。
				新空港作らないでいい。現状のままで良い。
				新空港(新宮沖または奈多沖)の建設は行うべきではない。近隣空港の活用または福岡空港の滑走路増設の方向でさらに検討すべきである。 ＜理由＞ ①新宮沖、奈多沖は何れも外海に面しており、水深が深く潮流が強い。以前近くに住んでいたのでよく知っている。しかも冬季は玄界灘の強風と大波がまともにあたり、内海に建設された関空や中部国際空港と条件が全く異なる。外海に建設された空港はない、と聞いている。説明会で質したところ、水深については平均18mとしか考えておらず、潮流の影響については検討していない、として明確に答えられなかった。真実を言えないのであろう。想像以上の難工事となることは明らかで、深刻な海洋汚染と潮流の異変を引き起こすことは間違いない。潮流の変化で周辺の海岸線の様相は一変し、環境や住民に多大の被害をもたらすであろう。 ②工事費は1～1.1兆円と見積もられているが、予想外の難工事となり実際は大幅に増加することは確実である。国も地方も財政は逼迫し、県も自治体も赤字転落寸前である。このつけを次の世代に残すべきでない。多少の不便は忍ぶべきであり、費用の掛からない方法を選択してもらいたい。 福岡周辺の市民の便利のみを優先すべきでない。久留米市で行われた説明会でも殆どの発言者が同じような立場で意見を述べていた。重ねて主張する、新空港の建設は絶対に行うべきでない。
				市民の税金(どんな形でも)を使っての新空港には反対です。日本の将来もはっきりしない現在、その理由が不明。民間会社を設立して、各企業が出資して設営、運営したらどうでしょう。1つ位そんな空港があってもいいでしょう。
				福岡空港は移設しないでほしい。
				現在においての空港は限界ならば、新しい空港を作ることによって発展していく福岡があるならば、そちらの方がいいです。もっともっと福岡を都市部に負けない町づくりに力をいれてほしい。
				発着数が多くなっており、今後も多くなる一方とは思うが、空港を新しく建設したり、一本増設したりなど、箱物を増やすことを前提とするのではなく、今ある北九州空港や佐賀空港に近い人達は、そちらを利用してもらえるよう使い方を再検討してほしい。それを十分論議した上で、方向性の検討として下さい。
				新空港方策は、問題点等の解消には一番合理的だと思いますが、その間の対策をどうとるのが、どうなるのかがいまいち分かりずらかったです。
				新空港の場合、跡地はどうするの。国は責任をもって利用策を検討すべき。
				対応策としては滑走路の増設か新空港の建設しか需要の増加に対応できないのは明らかです。問題は事業費と供用開始(又は開港)日時です。今回の場合、供用開始(又は開港)で1兆円以下で供用開始(又は開港)日時が2015年～2020年程度でない案は話にならないと思います。
				2025年以降は福岡都市圏でも人口減社会に突入する。しかも超高齢化社会。もちろん都市圏外の九州では超高齢化、人口大幅減。人口問題研究所の予測によると2030年から2050年までの間に生産年齢人口が3分の2になるという予測もある。新空港などの方策を講じても、20年近くを要し、完成は2025～2030年。どれだけ活用されるというのか？また、アクセス鉄道などは採算が合わず、高い運賃や税金からの赤字補填が考えられる。いいことなし。やるとすれば工期も工費も短い拡張西側案にすべき。それも福岡空港が中小型機中心の空港であることを考え、滑走路長は2000～2200m程度でよい。
				環境・安全を無視した現空港の拡張には反対します。別の場所(三苫・新宮沖)への移転を求めます。
				2.新空港を海上案は(今回初めて発表された空港の必要要素として、ウィンドカバレッジが出たのは進歩である)このウィンドカバレッジからナンセンスに近い。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				現空港はあまりにも市街地の中にあり、諸問題が多すぎる。事業効果の早期発現、利用者の利便性を与えて、市中心部から比較的近い位置に新空港を計画すべきと思う。交通アクセスの良い（良くなりうる）場所とすべきである。課題は様々あるが、何が最も重要か重要度も考えて（利便性が最大）計画すべきと思う。 今回の対応方策はよく検討されていると思う。
				10/8大野城市まどかぴあでの説明会場では、あたかも反対派に対する集まりみないな感じでしたので、正常な質問も出来ずやむなく早退しました。年齢80才を越え活字を見るのも億劫になりましたので、以下のとおり私の質問と意見を申し上げます。 ①福岡空港は都心に近く、利用者には便利ですので、仮に新空港を開港するにも、現空港は国内線専用として是非残し、新空港は国際線専用として頂きたい、が、この案も経費負担増のため、難しいと存じます。
				一般の利用者の目線のみならず、空港関係者（施設所有者）の目線での検討もお願いしたい。施設の移転補償がない場合、その負担の転嫁がなされ、ひいては一般利用者への転嫁でマイナス面もあるのでは。
				「新空港」となると、今からの時間がかかりすぎるという問題はあるが、将来的なことを考えると新空港案になると思われる。新空港が出来るまでの間は「近隣空港との連携」を視野に入れて運用が必要。
				国内であれば新幹線なども有り、航路を増加することのみ考えなければいけないのかと思う。それゆえ、新空港設置には賛成しかねます。
				福岡空港はこれからも需要は増えると思う。中国、インド、韓国の発展が著しく、このままでは需要に対応できないと思います。現空港拡張では何も対応できないと思います。24時間利用できる海上空港が必要。アジアへのハブ空港として活用できる新規空港がいいと思います。 理由①現空港拡張では防音対策費が将来も必要 理由②無駄な工事がある（地下鉄、都市高速、ターミナルビルの新設等）
				今後の航空需要の増加やL.C.C（ローコストキャリア格安航空）の増加などを考える必要がある。新陸上空港は少なくとも4000mと3500mとすべきである。将来の超大型機（旅客貨物とも）HSST（超音速旅客機）等の活路を考えると、この二本のR/Wでさえ不足するかもしれない。この九州国際空港については数年前の県知事による県益競争のようなことのないよう留意すべきである。この空港には勿論国内幹線空路は必要である。現空港は中韓などとの間のシャトル便が就航するだろう。とにかくｱｼﾞｱｹﾞｰﾄｳｪｲは沖縄だけでなく九州アイランドにも必要だ。 陸上大空港は用地の取得が大問題である。空港用土地提供協力者には多様な対応策を考えねばならない。政治の一方的での押しはしてはならない。空整持会があてにできないと仮定すれば、上下とも当初から完全民営とし、例えばP.F.I（プライベートファイナンスイニシアティブ）やインフラファンドひいては外国航空会社や外国空港ビル会社なども株主に迎えるぐらいの度胸と覚悟が必要となるだろう。現在の常識では第一種空港の分散となるだろうが、県に財政的余裕があるかどうか楽観できない。民営とはいえ、国が株主になってもいいのではないか。
				海上案、海岸案は共に現空港を閉鎖せねばならぬ（空域問題）と思われる。現空港は残すべきと考える。
				新空港案は滑走路延長を現空港滑走路増設案と同じ条件にした場合どうなるのでしょうか？
				滑走路の増設については検討する必要があると思うが、新空港の建設は反対です。安全性、環境への影響、利便性の低下、莫大なコストなどなど、不安材料は山ほどあり、妥当な対応策とは到底考えられません。
				・新空港移転は利便性の面及び経費・環境面等から反対。
				新空港建設では2012年までに間に合わないのではないか？
				新空港建設により大きな空港を作っていくのがいい。利便性も考慮しつつ。
				現空港で離発着回数が限度に近づいている現状と思われる。アジアとの密接な関係を構築する上で、新空港を設置する必要があると思われます。
				新空港については、滑走路の向きを論じないと発着枠の制約につながる可能性が高く、もう少し詳細な検討が必要。今示されている2案は、現時点でかなりの制約が含まれていると考える。
				強気の投資をして良いと思います。福岡は九州の拠点だから。後々増設に次ぐ増設とバラバラな施設を作っていくよりもコンパクト（大きいという意味で）まとまった新空港を作ってもらいたいです。
				やはり新空港ありきの計画及び事業推進のように思えました。 市負担金の明確化、今後の市財政状況を考えると、住民の理解を得るのは相当難しいのではないか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				現空港での滑走路増設の案は、騒音の影響区域が現状とどう変わるのかを併せて示すべきだと思う。新空港の検討では、なぜ、クロスパラレルの滑走路のみでオープンパラレルは取り上げてないのか分からない。(滑走路容量がクロスで足りるかどうか根拠がない)
				新空港を建設した場合の跡地の活用方策についても述べるべきではないか！(跡地が200%活用でき福岡中心部がさらに発展するなら新空港建設の経済効果として説明していいのかも)
				現状で充分満足しています。不便な所へわざわざ移す必要は全くないと思います。
				将来の福岡の発展を考慮すべきである。このため、新しい空港をつくるほうがよい。
				始めに新空港建設の姿勢が見られ、ここに大いに問題があります。現在の国、自治体の財政事情や貴重な福岡県の自然環境を考えた場合、新北九州空港や佐賀空港の活用がよいと思います。福岡市の方が現福岡空港を利用する比率が高いというのは話しになりません。他地域の方はとても不便でもそこを使うしかなかったか、新幹線等の鉄道の方が便利で安心だったからです。 福岡-北九州間はJR,,バス利用に、北九州空港の陸域の交通アクセスの充実を図ればさほど福岡市の方も不便とは思われません。海域を埋立(沿岸部)は工事費(補償費)など後々まで県民への負担を増やします。
				将来、日本は少子高齢化で、人口が減少し、労働力が不足する。世界(特に中国)の労働力が必要になる。飛行機で来るようになり、福岡空港の需要が高まる。空港が今のままであると、空港周辺の市民は、騒音と排ガスに悩まされる。又、飛行機は自然(雷、竜巻、鳥)や人為的ミスで事故が起こり、市民の死傷者が出て、補償額が大きくなる。又、福岡市や県は、人工島のためにお金がない。新たに空港を造るより、今ある空港を活用し、道路を整備したらよい。
				今回の資料によると福岡地区が最も多く次に北九州となってますね。新空港予定地を玄海域にと考えてある様です。今北九州新空港も出来てこれの利用者を増やさなければならぬ。だから、玄海沖でなく、今のまま又はもっと南方或いは東方はどうでしょう。しかし地下鉄も出来てますから、現地のままで滑走路を増やす。新空港を作るより、住宅移転の方が安いのでは？
				近隣連携って、誰かが遠い空港を利用してくれるのでしょうか？アクセス向上させてもあまり効果なさそうですね。航空機の安全問題や騒音問題、多額の借地料などを抱えて、本当に現空港での滑走路増設が可能なのですか？窮屈な空港でトラブルとか増えないのですか？やはり十分な検討をして新空港を近い場所に確保してもらった方が良さそうです。
				新空港方策は、空港島を約530haと想定しています。一方、現空港における滑走路の増設で西側配置(滑走路間隔300m)は約60haの用地取得が必要とのことなので空港の面積は353ha＋60ha＝約413haになります。空港島は約530haで滑走路の増設(西側配置(滑走路間隔300m))は約413haで約120haも差があります。これは滑走路長を考慮したとしても明らかにおかしいと思います。空港島の面積約530haが無駄に大き過ぎるか滑走路の増設方策の空港面積が小さ過ぎるかのどちらかが考えられます。どちらの場合も空港の全敷地面積がほぼ同じ面積になるようにして検討しないとおかしいです。
				需要予測と実際が相反している。これでは予測をもとにした判断はできない。実際は予測を大きく下回っていることから対策を考えるのは時期尚早と考えます。これだけ下回っていることを考えれば、空港の移設などもってのほかだと考えます。
				(3)新空港を希望 100年先にも使える空港を考えて下さい。 拡張できうる用地確保必要。 日本の幹線　北海道－東京－大阪－福岡
				できるだけ安くという視点から見ると、近隣空港との連携は残し、新空港は除外すべきでした。新空港では世論が納得しません。
				費用のかかる案が多く、福岡県財政への悪影響が心配です。どの地方もそうでしょうが、国庫補助が減らされ、苦しい状況にあります。今後も少子高齢化などで、必要経費は膨らみ、税収入は先細りが懸念されます。空港問題については、知恵を絞り安くするようお願いします。新空港については福岡県民は知事選や世論調査などではっきりと拒否しています。高負担な対策は避けてください。
				広く考えて、新空港になるというのも仕方のない事だと思う。そのことがよくわかりました。
				新空港を作るばかりでなく、新空港建設と同時に環境を作る視点にも力をいれていただきたい。とりわけ、空港と同じ広さの森を作るとか、日本の将来、地球の将来を見通した環境への配慮、温暖化対策など。
				福岡空港移転に賛成します。
				新福岡空港を作る案は現実問題と実現可能なのか疑問。
				1)、2)は抜本的な対策にはならないでしょう。 3)新空港への対応策が必要です。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港との連携が有効な方策となり得ないのであれば、滑走路の増設または新空港建設しかないのであろう。どれも巨額の事業費と工事期間がかかり、工事着手後後戻りできないものであるから、今の段階での十分な検討が不可欠である。現状のそれぞれの検討方策をもっと掘り下げて検討を進めるべきだと思う。
				現空港は博多駅から数分と非常にアクセスの良い空港であるので、需要の多い東京、名古屋、大阪等の路線に特化させて国際線も近くのみとして、長距離路線はまず佐賀・北九州等の近隣空港で対応して様子を見ながら新空港を考えていけば良い。新空港ができても、現空港は東京、大阪、名古屋便の空港として残してはどうか。
				初めから新空港を作るという方向になっている。
				将来需要に関係なく、新空港への移転が人間としての筋と考えます。
				新空港建設（移転）へ賛成します　しかし利用者の利便性・環境・安全が守られなければいけません
				現空港の跡地利用。土地を売却して工事費に充当する。
				福岡空港をもう一つ作ればいいと思います。人口の割に空港が小さいので空港をもう一つ作ったりもう少し大きくするようにしたらもっと空港が使いやすくなると思います。
				本当に一般利用者の声なのか。疑わしい気がする。（作為があるような結果）方向づけになっている気がする。 空港利用者のグラフなどは2003年のもの。古すぎる。 配置の特徴はわかりやすかった。新空港についてはどこがいいのか示して欲しかった。ピンボケしている感じ。
				色々な対応策があるものなんだなと感じました。新空港は現実的には思えませんし、時間がかかるので、色々な面で手遅れになるのではないかと思います。
				・新空港は不要
				「近隣空港との連携」は抜本的な対応方策とはなり得ないとされているが、仮に「現空港における滑走路増設」が選択されたとしても、この方策だけでは十分ではないだろう。（肝心の効果について明記されていないのは問題）ならば、この2つの案を段階的に行っていくというのがよいのではないか。新空港はいらない。
				近隣空港との連携案について。例えば各空港への交通の便を良くするなどの話もありましたが、空港に程近いところからならまだしも、結局市外の人間などはその交通手段を使うまでの道のりが不便であれば、何の解決にもならないと思うのです。そうなるとかなりの範囲で交通の便を整えなければならなくなったりするし、あまり生産的とは思えないのですが…。どちらにしてもお金と時間がかかるなら長い目で見て必ず良い結果につながると思うので中途半端なものを作るのではなく、しばらくはこれで大丈夫！と思えるものを作ってもらいたいと思います。どちらかといえば新空港を作る方が良いような感じもしましたが…。難しい問題です。
				新空港建設賛成です 土地不足による市街地住宅事情は深刻な問題です 移転後の跡地有効活用で 新しい街づくりを視野に入れて検討していただきたい。
				現在の利便性を守った方がよい。空港が移転することは好ましくない。
				新空港については、知事選や市長選ではっきりと”No”が突きつけられているはず。なぜ対応策として出されるのか。県民をバカにするな。
				新空港を作れ。
				・需要予測が大きく外れている。実態から考えると、新空港は必要ない。
				新空港はウインドカバレッジを現空港並みに保てるのでしょうか？ 新空港調査会の資料によると、ウインドカバレッジはよくても９８％程度だそうです。 この場合、国際基準は満たしていますが、航空会社から見れば就航率が大変下がることになり、非常に問題だと思います。しかし横風用滑走路を設けようとすると、費用が数千億円上昇し、騒音問題などの可能性も出てきます。　市民の関心は、建設費が財政や市民生活に与える影響です。建設費が高騰すると、福祉関係の予算は抑えられ、市民生活に影響します。調査では、新空港の建設費を１～1.1兆円としていますが、海岸線付近に建設する場合であり、実際はウインドカバレッジや騒音などを考慮すると、1.5兆円にはなるのではないでしょうか。さらに、横風用滑走路建設となると、2兆円近くに建設費は膨らみます。 新空港については、きちんとした建設費と、ウインドカバレッジをどの程度にするのかなど、明らかにしてほしいと思います。新空港には反対します。
				今の福岡県の発展があるのは先人が残してくれた文化やインフラによるところが大きいと思う。我々の世代も子孫のために残すべきものがあり、将来的に拡張可能な海上の新空港建設を希望する。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港には①24時間運用、②3000m級の滑走路、③複数の滑走路、と3機能が求められている。3年前全ての機能を網羅する「新宮沖案」が県民に提示された。その結果は巨大な投資と県民の反発を買った。投資額を抑えないと県民の理解を得るのは難しい。 福岡県内の空港に3つの機能を揃えることには大賛成です。だが、何も大金を叩いて一つの空港で全て満たす必要はないのでは。これらの機能を「近隣空港で分担する」ことを考えれば別の解答を引き出せる可能性もあります。例えば、①は既に北九州空港で達成されている。②も拡張余地があり、大きいことだけを一途に求める北九州空港に任せればよい。 逆に新福岡空港として絶対に確保しなくてはならない機能はなんだろう。それは成長著しいアジアからの飛行便を際限なく受け容れることが出来るよう、③の複数滑走路と効率的でゆったりとした21世紀にふさわしいターミナル地区を確保することです。滑走路長は2500mでもよい。コンパクトな空港なら建設地を陸域に求められないか。2000億円で可能では。広島は陸域（高地）に3000m滑走路1本を1000億円で作った。肝心なことは、福岡は作れるものを一日も早く作ることです。アジアは待ってはくれない。
				「近隣空港との連携」を対応策とはなり得ないとバッサリ切り捨てて良いものですか。最終的にはもう二つの対応策の採択が難しくなった折、あるいは滑走路増設、空港新設には10～20年を要するため、一時的にせよ「近隣空港との連携」に縋らざるを得ないような事態が生ずるのではないでしょうか。その際、市民へどう協力要請される心づもりですか。 ただ、今回の結論に北九州地区が反発していると聞くが、愚劣で笑止千万な話である。「近隣空港との連携」が謳われれば、利用客が北九州空港へ大きく流れるとでも思っておられるのならおめでたい話である。空港の利用はあくまでもエアライン、利用者がその利便性、経済性に基づいて判断するものである。行政の机上の計算通りには進まないもの。
				三苫・新宮ゾーンに賛成です。 福岡・北九州の方両地にもいいと思います。 福岡では将来高層ビルが出現するかもしれません。（世界一,二の高層ビル）
				新空港を作るべし。
				移転反対！！
				難しい問題やジレンマがありますが、やはり新空港建設が良いかと思います、現時点では。
				新空港案がいいと思う。
				・新空港は跡地問題について、設置管理者の国が責任を持って検討を進めるべき。
				新空港案は条件を変えて再検討するべきだと思います。
				新空港は必要ない。 需要予測をやり直すこと。
				福岡県発展の為、良い空港を新しく。
				子供達の為に新しい空港を。
				今の空港は便利ですけど、最近航空機事故が多くて福岡で起こったら大変じゃないかと思います。
				いったいいつまで空港論議をしているのでしょうか。 アジア諸国には4000mの滑走路を持つハブ空港が出来ているのに。空港一つ作れなくて、何がアジアのゲートウェイ福岡なんでしょうか！！
				板付がなくなれば福岡の利便性の良さがなくなる。他地域に移すのは反対。
				連携は難しい。使わない。 増設はできるのなら良い。 新空港は湾内中央がだめなら糸島。
				出来れば新空港を作ってほしい。
				現空港と新空港との併用を希望する。
				移転が良いかと考えます。
				福岡空港を見学して、まだまだ今のままで十分です。新空港建設には反対します。（2名の意見です）
				北九州、佐賀等の近隣空港とのバランスを含め検討、評価をして頂きたい。 移転については早期決定を希望します。
				・現空港の拡張（増設）は困難と考えます。 ・新空港を建設すべきと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新しい空港を作るなら、空港周辺の虫食い状態で取得した土地をどうするのか、又現空港跡地をどのように街づくりするのか議論して結果を出してもらいたい。
				更なる国際・国内航空ネットワークの充実、また、競争力、国外旅行への多様化への対応といった点が気になる。 福岡空港は博多駅からも非常にアクセスが良く、そのために成長力があると思うが、あれもこれもと進めると現状では限界があり、移動させることになると、果たして現時点でのアクセスの良さなどが損なわれ、今の成長力はキープできるのか？
				移転するとしたら、空港までの交通を新たに作るのでしょうか。地下鉄はとても便利ですが、移転後現在の地下鉄は大赤字になるのでは？大丈夫でしょうか？既存の施設で本当に足りないのか、いろいろ検証してほしいです。
				・空港問題について検討期間が長すぎる。 ・国際空港、アジアに向けての玄関口等を目指すならば、国家プロジェクトとして、住民の意見集約を早く計るべきである。 ・空港移転に賛成。
				国家戦略と福岡の将来を見据えて新空港の建設を進めていただきたい。
				福岡市内に住んでいるので北九州や佐賀の空港に行かない。増設の場合、用地買収ができるとは思えない。現在の借地料の問題を考えると増設案は困難である。新設の方が可能性がある。空港周辺の騒音問題と危険性を考えると新設案が良い。
				新空港案がいいと思う。
				・需要については、中、小型機の発着回数が多くなるのでは。 ・福岡市全体の街づくりの観点から議論が必要。 ・福岡市の将来のためにも、新空港の建設に反対。
				・早期に結論を出す必要あり。 ・現空港は既に満杯状態で、利用に支障をきたしている。 ・新空港建設に期待する。
				新北九州や佐賀では路線が限られ、便数、時間帯等利用しずらい。また、空港までのアクセスが不便である。空港周辺の安全性と騒音問題を考えると、新空港を沖合いに作るほうが良い。
				福岡の将来に役立つような新空港を考えて欲しい。
				現空港の民有地も買収できていないのに、増設時の用地買収できるとは思えない。更に借地料が増加するだけである。又、騒音や危険性が拡大し反対です。もう少し、考えて、新空港の計画を進めた方がよい。
				今日名古屋空港で戦闘機が墜落しました。住宅地とは500mしか離れていなかったと聞きました。福岡も少し心配ですので、移転した方がいいと思います。
				今の空港は民家に近いので早く移転してほしい！！
				バス代や特急賃を払ってまでは北九は使わないのではと思う。海外なら羽田や関空を使うし、仁川やシンガポールの方が便利と思います。 新空港を作った方がいいと思います。
				空港利用者の利便性だけを考えれば、増設案に賛成だが、維持費（土地代、環境対策費）が増える結果となり、また環境問題や安全性の問題が悪化する事を思えば移転の方がよいと思う。
				将来需要への対応は、現存する福岡、北九州、佐賀の空港を有効に最大限利用し、北九州と佐賀は特にもっと地上アクセスを充実させるべきです。福岡空港はもう大型機は就航しない国内専用の都市型空港として生かしていけばいい。大型機も離着陸できる国際空港はもう今の場所に作るのは不可能です。千歳、成田（将来は羽田が国際空港）、セントレア、関空、この次は九州に将来性のある国際級の一種空港を作る必要があります。
				・福岡市民は北九州まで行かないのではないか。 ・現空港の民有地買収も出来ていないのに、増設時の用地買収が出来るとは思わない。 ・騒音の増大、市街地が張り付いている現空港増設では危険性が増すと考える。 ・福岡の将来を見据えて、新空港の計画を進めてもらいたい。
				・新北九州空港まで遠く、交通アクセスが悪いので利用しにくい。 ・滑走路の増設では、費用の割合に効果が小さい。 ・将来を見据えて新空港の計画を進めるべき。
				良く理解できました。現福岡空港は都市部へのアクセスが非常によいのでこのメリットは無くさないようにお願いしたい。一方、九州大学での騒音もひどいものでしたので、新空港の提案は歓迎する。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				意見交換会を見させていただきました。司会者のフリが雑でよくわかりませんでした。何故、意見を言おうとする人を止めるのですか？ あと安全性の面から新空港建設をということをしきりに言われてましたが、それなら福岡の町からいっそのこと空港なんかなくしてしまえばいいと思います。好きなだけ都市化できます。空港機能は佐賀と北九州が持っていれば十分だと思いました。福岡都市圏から新幹線で結べば数十分もあれば着きます。
				・近隣空港との連携はナンセンス。 ・増設案は反対である。 ・安全性、騒音等環境問題の解決にならない。 ・借地料が増大し、借金が益々増大する。 ・跡地の有効活用を考えた新空港案が良い。
				現在の市内空港の利便性は十分理解できるが、将来長い目で見ると新空港建設が望ましい。
				新空港は反対。 滑走路増設での検討を望む。
				・騒音や危険性が益々拡大してしまうので、滑走路増設については反対。 ・国家戦略と福岡の将来を見据えて、新空港の計画を検討していただきたい。
				現在の運営が赤字とのことに驚きました。このままでは永久に赤字。新空港に賛成します。
				危険性がさらに拡大してしまうし、周辺の用地買収ができると思えないので、滑走路増設には反対。 また、近隣との連携は遠すぎて無理。 新空港が一番良いと思う。
				・滑走路が増えると、市街地が張り付いている。現状の空港では危険性が増すのではないか！ ・処理能力が示されてない。 ・結局夜10時～朝6時？までは使えない。 ・もし増設されると、騒音対策費を自宅（春日）にも支払ってほしい。（春日市若葉台東） ・新空港の建設を福岡の将来を見据えて進めてほしい。
				アジアの拠点として福岡空港を位置づけ、新空港の計画を進めていただきたい。
				アジアの中心となるべく、福岡の将来を見据えて、新空港の計画を進めていただきたい。
				新空港の建設以外の施策を考えてほしい。
				絶対に移転は反対です。空港を大きくしたところで人口は減っているわけだし。
				・仮に新空港構想があるとすれば、現空港の利用方法はどのように考えているのか？ ・関西空港の場合のように、新旧空港で運用していくのではないか？
				・3空港提携案は非現実。 ・増設案、山を削る案不可。またスムーズに買収できるとは考えられない。 ・早く新空港を。
				・今空港の拡幅は無茶（環境、税金） ・新空港しかない。
				・現空港の利便性は認めるがこれ以上は危険。 ・いろいろ夢のあることをやれ！！新しい空港。
				・3空港提携は無駄。 ・現空港これ以上はこわい！！ ・新空港
				新空港はもう遅すぎる計画。
				・現空港の無理。これ以上は危険。 ・新しい空港をつくれ。
				・アジアに向けた国の方策が見えない。 ・今のままではダメ。 ・新しい空港をつくろう。
				・なぜ福岡空港だけオキザリか ・新空港をつくれ！！
				・狭い空港。多発する事故 ・国際的大空港をつくれ

区分	意見分類		寄せられたご意見
			新空港を作ることが一番みんなが喜ぶと思う！混雑していても近くの空港に行きたいし、航空業界の仕事に就きたい人もいっぱいいるから…。
			福岡空港の映像を見せていただいて、本当にひっきりなしに飛行機が飛んでいるという事実がよく分かりました。私は新空港建設にしてほしいです。また、新しい空港が出来ることにより、話題性もありますし、地域振興にも役立つと思うからです。
			私は空港移転に賛成です。多少遠い位がお客様もチェックイン時間に遅れず来てくださると思うからです。
			新空港という方策は現在の3つの方策の中では一番いいと思います。しかし、地域の問題などがあるため、近隣空港との連携を上手く活用してほしいと思います。
			新空港の設立は費用や期間もかかり利用者や近隣住民のとまどいや不満もあると思います。
			移転した跡地利用に期待
			移転は当然の成り行きであり、早期実現に向けて努力いただきたい。
			様々な考え方、意見があると思うが、クリーンな形で事業を行ってほしい。 ◎移転前提
			滑走路の増設も新空港もクロスパラレルでは需要予測で示された需要に対応できない。クロスパラレルで滑走路の増設か新空港を造った後、需要予測期間内に再び満杯になった場合にどのような対策をするのか？
			関西国際空港が開港したとき、開港前年（大阪国際空港（伊丹空港））と開港年（大阪国際空港（伊丹空港）+関西国際空港）の便数を比較すると一気に1割～2割は増加したと思います。中部国際空港が開港したとき、開港前年（名古屋空港）と開港年（名古屋空港+中部国際空港）の便数を比較すると一気に1割～2割は増加したと思います。ということは、福岡空港の場合も同様に一気に1割～2割増加することが考えられ、滑走路増設210m案では供用開始直後に再度満杯になる恐れがあります。滑走路増設300m案や新空港案もクロスパラレルではすぐに満杯になるのではないでしょうか？
		対応方策全般	1.空港能力について 48 件
			現空港では限界である。
			・今の空港では、やはり将来的に狭くなる感じがします。やはり、もう少し余裕のある広い空港がよいかと思います。
			・抜本的な空港能力拡充は必要。（他との連携は現実的に無理。かつ、需要は集中させた方が効率的で結果的に国民の利便向上に資する）
			やはり今後は空港に滑走路を増やすなども大切だと思うが、それだけでは今後カバーしきれないケースがあると思うので、他（近隣）空港との連携も考えておくべきだと思う。
			滑走路処理容量に余力がなくなるとお客様にとって不便である。
			2）時間と費用がかかると思われるが、これくらいの計画で対応しないと将来需要には対応しきれないと思われる。
			今回示された対応方策を行えば離着陸可能回数は年間何回になるか示されなければ、今回の対応方策で対応ができるのかどうか判断のしようがないです。
			数値での試算結果をもっとクリアにしていただいてよいと思う。例えば、滑走路処理容量などは現行比較の数値があるともっとわかりやすい（イメージしやすい）かと思いました。（「見たくない。難しい。」という印象を与えるかもしれないが、数値でクリアにすることで、よく利用する人、きちんと考えようとしている人には伝わることも多い。）
			能力（将来の空港における処理能力）や影響についてもう少し検討した内容や詳しい情報が必要であると思われる。例えば空港が移転した場合の経済効果を設けるべきかと思われる。
			将来的に福岡、九州の発展を考えるときに、100年の計として福岡空港のあり方は重要である。アジアが発展することを考えれば、福岡の存在価値は大きい。人、物の交流をスムーズに、また魅力的に行うには、国際空港として十分なおもてなしのできる空港が必要である。玄関が狭くては、お客様は来てくれないと考える。
			将来処理回数の増加で余力がなくなるという前提が曖昧で、空港の拡張ないし新設の必然性についての説得力が乏しいと思う。
			便数を今以上増やす必要が本当にあるのか？特に東京便とか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				また、費用対効果の点では、工期・予算額は記載がありますが、滑走路処理容量が「優れている」や「3案の中で最も小さい」という抽象表現になっており、仮定や前提を設定した上での見込みが記載されていない点が評価しずらい。　前提がこの条件であれば、滑走路処理容量が○万回～×万回程度の見込みという数字がでていない事が問題だと思います。 なぜ処理容量が足りなくなるという数字はでて、建設するとこの見込みになるという数字が無いのでしょうか？ もし私が工場経営者だとしても、新工場建設に見込み数字がなく建設賛同できません。
				従来この種の調査では、将来の需要を極端に大きく見込み、結果実績が伴わないという形のものが多すぎたような気がします。 空港の許容量については、ある程度の余裕が持てるというのはそうであって欲しいとの希望でありますが、今すぐにでもパンクしそうだというように、危機感を煽るのも頂けません。人口減少などのことを勘案しますと、将来的にも多額の負担を後世に押しつけることのないよう、対処してほしいと思っています。
				①すべての案（増設・新空港）で処理能力が示されていない。将来需要への対応方策なのに。
				アジアのゲートウェーとして、利便性を失くしてしまっては、福岡の将来を失くしてしまうことになる。現空港拡張案でどれくらい能力が増加するかが出ていない。
				・増設案3パターンで処理能力向上率が示されていない。→判断材料として重要
				・発着需要の対応をどうするか。
				・滑走路処理容量の見通しについて、時点修正をするべきである。
				滑走路の処理容量を拡大しようとしているのに、今回示された案で、どの程度になるのか示されていない。かんじんな所が抜けている。説明会では次回示すというような説明があったが、それでは意見の述べようもない。勧め方に問題があると思う。
				・ロスアンゼルスの朝の状況と現福岡の状況を比較してみるがいい。全く比較にならぬ。これで先を見こして云々馬鹿もいい所であろう。世の中は馬鹿が横行し賢者が小さくなっているのが常である。福岡の混雑ぶりは普通の状態でまだまだ飛行機混雑のうちには入らぬ。
				現在でも待機中の待ち時間が長く、滑走路も一本しかないため、危険を感じる時が多々ある。空港内の入場制限等も混雑も多く、九州の顔としての空港機能が果たされていないと考えています。
				今後も続いていく中国、朝鮮半島の経済発展に伴うヒト、モノの流動大幅増とここ数年続いた日本政府の東アジア強硬政策も次第に融和していくことを思う時、空間経済学の観点からも福岡は浮揚するチャンスはいくらでもある。そのチャンスを確かなものにするためには、港湾と空港の整備は必須条件。
				対応方策の検討について時間を一定期間かけることは必要ではあろうが、福岡空港の状況、九州の経済社会の今後を考えると、早期に方策を確定させて早期に実現すべき時期にあると考える。
				もうすぐ需給が逼迫するというのに今頃このような検討していて良いのか。 もっと短期に取り組める方策も検討すべきではないか。
				やはり今のままでは将来余力がなくなり、手に負えなくなってしまうと思います。早めに今出ている案を決定させて、対策として動いた方が良いと思います。
				今のままでは将来需要に対応できなくなるのは明白であり、一刻でも早く取り組むべき。
				福岡空港対策として、なぜ福岡空港と北九州空港等の活用を基本に検討しないのか。すでにあるストックを利活用する視点が必要。「新空港」「滑走路増設」の能力と将来需要の関係が全く説明からぬけている。このような段階での「連携」オミットは納得できない。
				「連携案」を否定する一方で、「滑走路増設案」や「新空港建設案」の処理容量を明記していないやり方は、結論ありきのやり方である。
				なぜ処理容量を三案とも明らかにしていないのか。三案を併記し、容量、コスト、工期などすべてを総合的に評価すべきである。「連携案」の否定した理由が不十分。
				説明会に出席しました。空港容量を明らかにしていないことに対して当局は明確な理由を説明できませんでした。将来需要に対する容量が示せなくて、なぜ根本的に解決と言えるのでしょうか。
				対応方策の処理容量が不明なため、需要予測（発着回数）との関係がよくわからない。PIステップ4にきちんと明示してほしい。
				新空港を作る必要があるほど、需給が逼迫するとは思えない。もっと慎重に進めるべき。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				滑走路処理容量が1.3倍にしかならないクロースパラレル滑走路での対応という流れになっていますが、これでは30年後の見通しに対して既に満足しきれていないことになりませんか？ 又、施設の有効活用期間は何年と見ているんですか？その期間との関係が不明のまま論議されているのは「将来…」という言葉とはリンクしていないのではありませんか？ 環境問題、治安などを考慮すると、海上設置案になるとは思いますが、玄海国定公園との関係が大きく気になるところです。
				・また、滑走路増設と新空港については、滑走路処理容量が書かれていないため判断できませんが、一般的なクロースパラレルの1.3倍前後とすると、抜本的な対策としては2032年のCケースに対応できればよいのですか。
				将来の子どもたちのために、九州の玄関口である福岡空港を拡充するのは大切だと思います。
				近年の旅客数の横ばいを需要の頭打ちと見る向きもありますが、ある意味「飽和」と見る考え方も出来るのではないでしょうか。
				現在使用中の滑走路延長並びに新空港建設にしても、開業までに10年～20年位かかると思われるが、2012年には処理能力が限界とされる現空港の対策はどうするのか。
				人口減少の時代で、仮に2032年に23万回まで延びたとしてそこがピークではないのか。複数滑走路が必要としても1.3～1.4倍程度の能力増で十分ではないか。ピークの数年は不自由かもしれないがそれに予想通り伸びるとは思えない。地下鉄がそうです。
				需要予測に対して対応処理能力がわかりません。 全ケース今の1.3倍で考えていいのでしょうか？
				「新空港案」と「滑走路拡張案」は容量を明示せず、なぜわずかとはいえ効果がある「連携案」を当初から消して論議を進めるのか。能力のみだけでなく、費用や工期など総合的に評価すべきである。抜本的解決にならないと「連携策」を切り捨てるやり方は不当である。
				①将来需要や役割は他の交通機関や他の空港との関係（役割分担）が大きい。日本の空港需要予測はほとんどが過多ぎみだが大丈夫か？ ②アジアの空港としてハブ化する必要があるかないのか？（このレポートではみえない） ③事業費・空港の個別収支が将来どうなるのか？新空港10000億、個別収支125億、移転補償費85億円等のデータからすると収支は破綻していると思える。 ④福岡は九州新幹線との連動も含め現空港位置での国際化（ハブ化）をすべき。滑走路増設西側配置（210m）案をベースにハブ化修正して那覇や中部に対抗すべきと考える。
				九州経済発展のため、将来需要への対応は行っていくべき。
				ステップ2で需要予測が行われたが、今回のステップ3の対応方策にはどの程度の処理能力があるのか書いて無く判断のしようがない。各対応方策の処理能力を示すことが絶対に必要です。
				成田、関西、中部とある中、九州に大きな空港が出来てもよいかなと思います。経済的にも良い事があると思います。
				・滑走路が増えると、市街地が張り付いている。現状の空港では危険性が増すのではないか！ ・処理能力が示されてない。 ・結局夜10時～朝6時？までは使えない。 ・もし増設されると、騒音対策費を自宅（春日）にも支払ってほしい。（春日市若葉台東） ・新空港の建設を福岡の将来を見据えて進めてほしい。
				需要予測で将来の需要を予測しているにもかかわらず、将来の需要に対応できないクロースパラレルで検討しているのは何故でしょうか？滑走路を2本にした場合、オープンパラレルであれば将来の需要に対応できるにもかかわらず検討を全くしていないのは何故なのでしょうか？オープンパラレルで検討した結果、用地買収が困難なためクロースパラレルで検討しなおすとか、新空港の建設上の問題があり造ることができないのでクロースパラレルで検討しなおすと言うのであれば仕方が無いと思いますが、オープンパラレルでの検討を全くしていないのでは検討の順番としてもおかしいです。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				意見発表会において新空港を国際ハブ空港として建設を求める意見が複数ありましたが、大規模な空港を作れば国際ハブ空港になるわけではない。航空会社が空港をどのように利用するかによってハブ空港になるかどうかが決まります。ハブ空港の典型例としてアメリカのダラス、シカゴ、デンバー、アトランタ、デトロイトといった空港がありますが、一方でニューヨーク、ロサンゼルス、マイアミなどは大きな空港ではありますが『ハブ空港』ではありません。これらは『ゲートウェイ空港』的な使われ方をしています。ではどこが違うか？ダラスはアメリカン航空の、シカゴはアメリカン航空とユナイテッド航空、デンバーはユナイテッド航空、アトランタはデルタ航空、デトロイトはノースウエスト航空の一大拠点で、これらの航空会社がそれぞれ乗り継ぐことを最優先に考えた設計の空港になっています。つまりダラス空港がハブ空港なのではなく、アメリカン航空にとってはダラス空港はハブ空港だが、ユナイテッド航空などにとっては1就航地に過ぎません。同じようなことを国際線で行っているのが香港を拠点にするキャセイパシフィック航空やシンガポールを拠点にするシンガポール航空などです。このように『ハブ空港』というのは施設だけでなく『○○航空は××空港をハブとして機能する』というように、航空会社と空港がセットで成り立つものです。また、必ずしもハブ空港に成る必要もありません。『我が国の航空会社は、日本人と、日本を目的地にしてくれる外国人を輸送することに重点を置き、第3国同士の輸送までは積極的に行わない。』というスタンスでも何の問題もありません。新空港は国際ハブ空港ではなく単に予想される需要に対応できるだけの能力を持つ空港として整備すれば良いと思います。
			2.現空港の活用について 55 件	
				現在の場所の利便性を最大の評価。今後は現在地にて費用を負担できる工夫を。
				人口増加が少々あっても、急激な利用者増は見込めないと思う。滑走路延長とターミナルビル、エプロンの増設によって、30～50年対応可と思う。どうしても必要なら、国際線用に空港を作れば良いと思う。
				福岡空港は近くて行きやすいというのが私はとてもいい所だと思っています。できればずっとあの場所にあるのが理想です。就活で東京（羽田）に行くことが多かったのですが、都心までが遠く、本数は多くても、かなり余裕を持っていかなければならないのがつらかったです。 博多の森競技場が近くにあるので、大きな大会もできると思うので、空港が近いと便利だと思います。あと、空港が好きなので、散歩で行ける距離にあるのが嬉しいです。
				滑走路両端の一般道をトンネル化して滑走路の延長を図る。国際線側の倉庫等事務所の立ち退きを図り、また国際線他－ミナルを後方に移動。
				なんとか現在の場所でお願いします。他は遠すぎます。
				現空港の有効利用に係る費用等課題の洗い出しとそれに対する対応の費用対効果が判る様にお願いしたい。
				現空港の発展的な活用。交通至便。便の調整によりまだまだ活用出来る。
				今ある施設･設備を大切に有効に利用することを第一に考えてほしい。飛行機はたくさんの人の命をのせて動くものだし、空港も広大な土地が必要なものなので、その利用にあたっては、いろいろな視点、いろいろな考え方があると思いますが。
				今の場所がよい。
				･現在の福岡空港を残しながらできる方策を考えるべき。
				空港の運用上も問題が残っています。ステップ1ではターミナル地区（エプロン、誘導路を含めて）の狭隘が現空港のネックとしておられます。仮に、滑走路だけの増設で、離発着容量が1.3倍程度に増えた場合、現在でもネックというターミナルは大丈夫なのですか。
				今後人口減になり、現空港の補充整備、近隣空港とのネットワーク充実で充分対応できる。
				海上案、海岸案は共に現空港を閉鎖せねばならぬ（空域問題）と思われる。現空港は残すべきと考える。
				現在の空港バスが通っている道路を地下にしてしまえば、現在の道路が滑走路の位置として使える。
				できれば、既存の施設をもっと有効活用できるように改善してほしい。
				既存ストックの有効活用と集められた意見を反映して下さい。
				現空港の有効利用を図るべき。
				空港が郊外へ移れば利便性が低下し、求心力も低下する。福岡空港には今まで数千億円かけてきたという。であれば今の施設を最大限活用するのが当然だと思う。
				現福岡空港は世界一便利であるので、現空港を望んでいる。又、国、県、市の財政を考えるべきであり、現空港の有効活用をして欲しい。（滑走路増設を望む）

区分	意見分類			寄せられたご意見
				・提案（現空港を生かす）
				③経費節約に徹すべきで現空港の活用を考慮すべき。
				福岡空港の有効活用方策はPIレポートステップ1で検討されています。しかし、この内容を実行するのは無理ではないかと考えられます。 1.周回道路が設置できなかったり周回道路が2車線しか設置できない場合、現実的には使い物にならない可能性が高い。 周回道路が2車線になるということは、 左側（ターミナルビル側）の車線が乗降用の停車場で 右側（県道側）の車線が走行車線になるということになります。 周回道路が4車線ある現状で 周回道路が2車線になると、現状で停車帯（1車線）＋走行車線（3車線）が 停車帯（1車線）＋走行車線（1車線）になります。 2. 工期が長期に亘る。 工事範囲がエプロン、ターミナルビル、周回道路、駐車場と広いです。 また、空港機能をストップさせたり周回道路を不通にすることもできないので 工期が長期に亘り、航空会社や利用客に長期に亘って不便を強いることになります。 3.国内線側エプロンの距離が全長で約2.5kmになります。 国内線の第1ターミナル・第2ターミナル・第3ターミナルの長さを合計しても約1km程度しかないので 国内線ターミナルの全長の2倍以上の長さの範囲にわたって航空機が駐機されることになりますが、これだけ長くなると搭乗のための旅客輸送も大変になります。また、平行誘導路の二重化は国内線ターミナルビル前しか検討してありませんが、 新たに設置される中・小型機用のスポット数も多いのでこの部分も二重化する必要があるのではないかと考えられます。（Rwy34運用時のことしか検討されていませんが、これだけスポット数が多くなると Rwy16運用時にも影響がでてくると考えられます）
				便利性を考えたらこれから先福岡空港は狭くなるだろうと思うが、便を増やさず、現状維持ではいけないのか。無理に大きくする必要は無いと思うし、埋め立てするのも出来ない。
				近隣空港の活用策について、福岡ほどの便数、時間帯は佐賀、北九州では見込めないと思われ、それならば福岡を大半の方が利便性の観点で利用するのではないでしょうか？ また、毎週飛行機を利用していますが、これほど利便性の高い空港はないと思います。確かに出発時の混雑もあるようです現空港の活用が福岡全体にとって必要ではないかと考えます
				福岡空港の需要が多く対応できないと書いてあるが、航空会社も飛行機を大型化するなどして対応するなど協力してもらうべき。すぐに拡張、移転論となるのは慎重に考えるべき。
				・福岡空港は便利でよく利用しますのでぜひ残していただきたい。
				既存のストックを有効利用する方策をまず考える方が良いと思う。少子高齢化等をふまえると現在の需要予測は高見積もりではないのか。精査すべきでは。
				現在の福岡空港は世界で類をみない便利な空港で、他の交通アクセスも非常に良く、現空港の利用活用を強く望みます。
				空港移転候補地はどこも自然に恵まれた場所。玄界灘や博多湾の美しい自然を破壊するのは反対。対応策は現在ある施設を有効活用し、足りない物をつけ足す発想で行うべき。
				利便性を低下させないこと、建設費用を低くおさえることを考えると、現空港を改良することが望ましい。
				現在の福岡空港では立地上とても便利で、このまま存続されるよう、移転等新しく事業することは、税金の無駄遣いはやめるべき。
				現空港の整備
				これ以上税金を使って、利用が見込めない便利の悪い所に、新空港を使って作るのはどうかと思います。 今ある空港を利用して（もっと利用しやすい方法を考える）考えてほしい。
				今ある空港をもっと多く利用しないといけないと思う。もう少し交通アクセスを便利にしてほしいと思う。
				なるだけ今の空港を有効に活用して下さい。
				また、現在の福岡空港は大変便利な立地条件にあると思うので、新空港建設により場所が移転するのは利用者にとって負担になると思う。福岡空港を利用する身としては、現在の福岡空港を移転させずに将来に対応してもらいたい。
				現空港は便利であるので現空港の利用を望む。
				今のままの場所で良い。
				財政事情等を考えると、現状の施設（北九州空港）を利用した方がよいと思う。
				現状の維持の方向を第一として、やむを得ない場合は増設を。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				今の場所がいいです。
				現空港を生かして少ない予算で出来ればいいと思います。
				今の福岡空港はアクセス面でとても便利なので現状維持を強く望みます。 新空港は作らないで、国際線の空港をうまく活用していってほしい。
				現空港の最大限利用する方法をとって欲しい。
				出来ることなら、今の空港を利用しての対応が望ましい。（使い慣れている、便利な点）
				福岡空港を見学して、まだまだ今のままで十分です。新空港建設には反対します。（2名の意見です）
				第三ターミナルや南側の国際ターミナルの離発着、また、現状スペースを観察すると十分に需要に対応可能である。海上沖に新空港建設となると、膨大な税金を投資することになり、現在の慢性的な財政赤字を更に悪化させ、県民・利用者にも到底納得されない。
				既存施設の利用をもっと積極的に考えるべきではないか。新空港をつくればある程度問題は解決するかもしれないが、既存空港の問題は残ったままになる。
				ピーク時に大型旅客機を導入すればよいだけでは？増設、新空港の必要性なし！
				・海上埋立は自然破壊になり、県民のためになりません。 ・現空港は利便性に優れており、整備もされつつあります。更なる整備により、需要増へは対応できると思います。
				あまり利用しないのでわからないけど、今の空港でなんとか出来ないでしょうかね。
				現状のままでは将来需要に全く対応できないので何らかの対応策が必要だと思います。有効活用方策は需給逼迫緩和効果が僅かしかないので抜本的対応策としては不適と思います。近隣空港との連携策は北九州都市圏と佐賀空港周辺の地域の羽田・中部・伊丹ぐらいの地域へ行く人にしか効果が無く、福岡都市圏の人は利用しないので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、210m間隔案では滑走路処理容量が僅かしか増えない上に悪天候時に精密進入ができないので離着陸に混乱を与える可能性が高いので抜本的対応策としては不適と思います。現空港における滑走路の増設で、300m間隔案では滑走路処理容量が将来需要予測に対応できない上に用地買収が現実的に困難であるので抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、志賀島・奈多ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。また、冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに海岸の砂浜への悪影響を技術的に回避することが困難であるため抜本的対応策としては不適と思います。新空港案で、三苫・新宮ゾーンは海岸線に平行になるように滑走路を配置すると冬場の季節風が横風になります。かといって冬場の季節風に対応できるように滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費が大幅に増加します。さらに南東方向には山岳地帯があるのでILSが設置できず滑走路を造ること自体ができません。よって抜本的対応策としては不適と思います。
				私は利用者の方のことを考えると、福岡空港は今の位置のままがよいと思う。博多から地下鉄に乗ったらすぐ着くから利便性も良いと思うし、三苫や志賀島に新設すると、少し遠くなり、交通の便も考えていかなければならなくなると思う。今の空港を無くしてしまうのは勿体ないと思います。
				今の状態でそこまで問題がなければ、お客様が利用する際便利なので、今の方がいいです。駆け込みのお客様がいても。
				短期的なことを考えると、九州福岡は自動車や半導体産業などで、伸びる可能性がある。しかし、空港対策が完了する20年後以降のことを考えると、九州の人口は大幅に減少している。福岡都市圏に限っても、減少が始まっている。そのような状況の中で、3大都市圏並みの新空港は必要ない。うまく活用されず、不便さだけが残されるだろう。 3大都市圏と同様のことをやっても、市場は3大都市圏よりはるかに小さく、勝負にならない。福岡は現空港の利便性を最大限に活用すべきだ。確かに騒音対策など多額の出費を必要とするが、利便性に低下による損失のほうがはるかに大きい。他都市との競争に打ち勝つには、他都市と差別化を図らなくてはならない。利便性は九州福岡の大きな武器となりうる。新空港では利便性が保てず、新幹線との競合路線では大幅減便が避けられなくなる。また、アクセス料金以外に施設使用料の値上げは、旅客を遠ざけ、航空会社も敬遠する。
			3.利用者の利便性確保について 113 件	
				1)福岡空港は、全国の中で利用者にとって利便性が高く、国内線のみの継続をしてほしい。
				・福岡の利便性は無視できないが…。
				福岡はとても交通に便利です。駅から空港が近いという利点があるのでよいです。
				福岡空港は今の場所にあるから利用者が多いと思う。海上など遠くに移動したら、今より少なくなるのではないかと思うので、今の場所にあった方がいいです。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡ＡＰは都心から近く九州各都市へＪＲ、バスでも移動しやすいのでそこだけはなくさずにいてほしい。
				利便性が良い事が福岡空港の特長と思いますので、利便性は残るように検討してほしい。
				大阪伊丹空港と同じような@@なしたと思うが、又住環境等から廃止の方向と考えられていたが現在は全く逆方向で、伊丹の利便性と地域住民の生活維持のため伊丹の振興策を求められており、あまり住民の意見はあてにならない。あれだけ移転を望んでいながら、今は全く逆であります。大いに参考にして下さい。又福岡空港のインフラは充分に整っており、その便利性は日本一と思います。アクセスはＪＲ駅・私鉄はもとよりバス便、船便等への便利性は他の空港をぬくものと考えます。空港温存で計画を考えて下さい。又器材は大型化して参ります。この対応により客数は問題ないと思います。大型化対応を早急に打ち出し東京・中国・韓国等との広がりを増やすことが先決です。（土建屋の意見や土地学者のいいなりになってはだめです）
				いろいろ問題点はあると思いますが、福岡空港の「便利さ」はやはりとても他の空港にはかなわない点です。今ある施設を十分に活用するのが一番ベストと思っています。
				②利便性：都市に近い空港は、全国的にもなく現状のメリットを活用すべき。
				現空港が便利で良いです。
				・福岡空港は大変便利な立地であり、ビジネスマンには有り難い条件である。
				・他の都市でも、新幹線、地下鉄で一時間以内でアクセス可能な点は良い。
				これほどの市街地に空港があるケースは、福岡以外に例をみない。事故が起こった際の影響や周辺環境を考慮するに移転もやむを得ないと思われるところもあるが、今の利便性が失われるのも悲しい。困難な問題ではあるが、両面を解決するソフトランディングを期待する。
				場所は移さない方がいい。 理由→中心地に近い。（福岡が誇れる1つ）
				今の空港が便利なので、今の場所でなんとかしてほしいです。
				国内、国際よく利用させていただいてます。今の場所だから利用してるということもあります。私としては、このまま今の場所にと希望します。
				需要が増える前に空港能力を大きくする必要があるのはわかりました。1点に集中すると、アクセス面はよくても空港まで行くのに渋滞など時間がかかったり思想なので、新空港を造る方法はいいと思いました。でも、福岡空港は数ある空港の中でもとても便利！
				・福岡空港は現時点のままで。交通が便利である。海側に移転すれば、海側の環境及び歴史的なものへの影響が大になる。
				現状の利便性を生かした方策を採用願いたい。
				駅に近いので（自宅）便利な所が良い。
				現空港は便利がいいので、場所はそのままがいいです。
				本案での現空港との利便性についてはアクセスの面からみて悪くなるのではないか？
				⑤地域の均衡ある発展より利便性、効率性重視には反対。
				アクセスにすぐれた現空港を次世代にも残すべきだと思う。
				現在のアクセスの良さをキープしてほしい。アクセスに余分な料金がかからないよう望む。時間も博多駅から5分になれた利用者としては10分でも遠いと感じる。
				空港までの交通機関が地方や都市から離れている人にとって重要だと思います。需要が増えるにはアクセスの便利さも大切かなと思いました。
				新空港案で決定的に欠けているのは利用者の視点です。利用者は騒音や安全性よりもアクセスの良さを第一に考えます。現空港を残したい人の意見の一番重視していることはアクセスだと思います。よってアクセスの良さを確保できることを第一に考えてそこから検討をするべきです。伊丹市は「空港撤去都市宣言」しましたが、「大阪国際空港との共生都市宣言」を新たに宣言しました。
				確かに利用する際に、福岡空港の混雑しているのは分かるが、天神から空港・博多駅から空港迄の交通に要する時間はとても便利だと思います。 ※離陸の際の多少の遅れは仕方がないと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				どの案も一長一短があり違いますが、利用者の利便性を重視することが空港の存在意義を最も高めるように思います。
				色々な国への直行便を増やす。
				交通アクセス、現空港がよい。
				現空港が便利、利便性日本一。
				現福岡空港は世界一便利であるので現空港の利用を望みます。
				国際線の発着がもっと便利になれば良い。
				交通の便を考えるべき。
				・現空港が一番便利であるので現在の空港利用を望む。
				現空港は世界一便利であるので現空港の利用を望む。
				現福岡空港は世界一便利であるので現空港の利用を望む。
				・福岡空港はとても便利な空港なので現在の空港を望みます。
				②朝夕は各社競争させるのでなく（採算性により小型化してきているが）大型便にして協同運行。又はラッシュ時の時間帯は各社交替制等で便数を減らすこと考えるべき。（日中も出来れば羽田⇔東京）
				世界的な利便性の良い福岡空港を是非今の場所での存続できるようにしてほしい。
				色々と対応方策がありましたが、福岡空港は便利もよいし、ぜひ残してもらいたい。
				福岡市内へのアクセス、時間の効率性を考えて、スムーズな移動が可能となるよう検討していただきたい。
				①福岡空港は世界一便利で現空港の利用を望む。
				今の世界一便利な空港の存続を強く希望します。
				現空港の場所での対応を考えて欲しい。
				現福岡空港は世界一便利な空港であるので、現空港の利用を望む。新たな空港は必要ない。
				どこの空港も同じですが、着陸してからの時間が長い。新北九州空港から札幌便を出してほしい。
				1.少子高齢化による人口増はそんなに見込めず、また高齢化による動きが遠いと大変。
				福岡から羽田、羽田から福岡の本数を30分に1本ぐらいにしてほしい。 荷物を預ける時、重さが決まっているので無制限にしてほしい。レストランの値段高すぎ！
				国内線の料金を安くしてほしい。 一人1個のモニターが欲しい（国際線）。 座席を広くしてほしい。 便の数、便の乗り換えの時間差を少なくしてほしい。
				自分の家から近いので、このままでいいと思う。博多など九州の中心地からも交通の便がいいから利用しやすい。
				要領をよくしてほしい。
				待ち時間の緩和。
				・交通の便利さを中心に考えて欲しい。
				福岡空港は非常に便利なので残してもらいたい。
				既得権益を持つ大手航空会社は新空港に反対するでしょう。新空港で容量が増えればスカイマークのような新規会社が参入してきますから。現空港のままで容量が小さいままの方が競争原理が働かず、いくらでも値上げできるので既存大手航空会社には有利です。逆に利用者には不利益となります。大手航空会社が新空港に反対するのは立場上当然ですが、少しは会社の利益だけではなく、利用者のことも考えて欲しいものです。
				羽田－福岡間の便をもっと増やしてほしい。
				・どこの場所からも空港行きバスを運行していくこと。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				都市圏へ近く、利便性大（他空港に比較し） （◎高齢化に移行していく上で最も関心高い） 設備他従事する者の安全への心構えの方向を重用してもらいたい。
				お年寄りにとっては博多駅から5分で空港に着けることは大切で、20分以上かかるようでは足も遠のくでしょう。高齢化社会に向けて、近くて優しい空港を願います。
				移動するとき自宅から空港まで行くのに時間がかかりすぎるようになると、やはり困るなぁーと思います。
				福岡発展の要因の一つは空港の近さ。現在の利便性を維持することがさらなる発展へとつながる。対応策もそのことを強く意識する必要がある。また、建設費の面から考えても、高いもの（1兆円の新空港）は、福岡政財界力を合わせても3分の1負担できるものではない。借金を増やすような対応策は対応策になり得ない。
				現状の場所が良い。（日本一近い空港）
				・現空港の利便性は、空港周辺対策費よりも、はるかに大きいと思う。
				①航空機の利用者［（需要）：人間、貨物など］にとって最適の利便性は？
				福岡は全国一交通が便利。他都市にない空港作りを。
				今の空港は日本一利便性の良い空港です。現在の空港をそのままで需要への対応を希望します。
				現福岡空港は世界一便利であるので、現空港の利用を望む。
				(1)便利である現空港の利用を望む。
				(1)便利である現空港の利用を望む。
				便利である現空港の利用を望む。
				空港へのアクセスが良くなければ新幹線への移行がでて参ります。利用者は利便性を第一と考えています。
				無理してでも都市に近くが好まれる。伊丹、羽田と関空、成田の関係を見てると集客は近い方を望んでいるようだ。
				現在の福岡空港では立地上とても便利で、このまま存続されるよう、移転等新しく事業することは、税金の無駄遣いはやめるべき。
				環境と便利性の両立が大切だと思います。
				・現状のままにして利便性からみてもちょうどよい交通便だと思う。
				空港までのアクセス対応がカギと思う。特に、遠隔地からの駐車場スペースと料金、又は地下鉄・バスの運行時間帯。北九州などのように早朝や深夜便は魅力が高い。
				七隈線（地下鉄）のように、税金を使っても利用されなければ意味がないので、市民が利用しやすい空港にできるようにして頂きたい。
				安全と利便性を考えると、難しいとは思いますがより良くなるようよろしくお願いします。
				また、国際線のハブ空港になり得るのかどうか、国内線との乗換利便性を図る必要がある。 海外キャリアの撤退により、国際線ターミナルは大幅にキャパが余力ある状態。
				需要がますます増大すると思われるか？ 利便性は現状を維持してほしい。（特に地方から空港まで時間がかかる地域の居住者にとって）
				福岡空港ほど便利で使用しやすい空港はありません。国内でも国外でも使用しやすいと思います。これからは国外旅行にももっと便利になるように、国際空港になってほしいと思います。
				地理的な利便性が高いので、国内線については現空港と同様に利用できるようにしてほしい。
				アクセスは良い方がいいが、費用がかかるのは問題。
				空港へのルートが意外とわかりづらい。
				今は便利なところにあり、ＪＨ利用と比較検討しても今の場所にあるからいいのです。よく考えて別の方へ良い経費の使い方を計画して。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				今現在、地下鉄･都市高利用で一番利用しやすい空港が今現在いっぱいという意見ですが、今後も今の位置で保っていただきたいです。 新聞に大いに説明会をお願いいたします。
				今のままで良いと思います。
				現在のままがいい。便利。
				アクセス重視！
				現在の利便性を保った状態で、自然環境に影響の少ない空港を目標にして欲しい所です。
				現空港存続を強く希望します。日本一（世界一）便利な空港を閉鎖するようなことをしないで欲しい。計画予定地（東側、海側？）のアクセスから必要になり、多大な費用がかかる。
				福岡空港は他の地方都市と比べてとても利便性が良く転勤族としてはとても助かっています。この部分は残したまま、福岡空港がより発展することを望みます。
				今の福岡空港の状況から言えば対応策は必要ないでしょう。今後伸びても、最小限の拡張で十分対応できるでしょう。広範囲な拡張や空港移転は、市の借金を増やしたり、利便性を低下させるだけです。移転は問題外です。
				将来需要の予測に大きな疑問を感じます。市営地下鉄や高速道路等需要を見込んで作ったものの、実際は大きく下回っている例が多々あります。将来の経済成長が前提の需要予測は全くあてにならず、その予測に基づいた新空港計画は反対です。 福岡空港の良い点はその利便性です。もし仮に海上にでも作られたら関西までなら確実JRの方を選びます。
				･海上埋立は自然破壊になり、県民のためになりません。 ･現空港は利便性に優れており、整備もされつつあります。更なる整備により、需要増へは対応できると思います。
				滑走路の状況はわかるが、福岡においても人口減となる中、新空港まで作る必要があるのか？需要の予想も自治体の作為的なものを感じる。高速道路にしろ、自治体の将来像程予想と現実が異なるものはないと思う。また、奈多･三苫沖に空港を作ると空港以外のインフラ整備のコストがかかるし（この費用はレポート･資料の中に載っていますか？）、都市部までの移動時間を考えると、関西までなら新幹線の利用が増えるのでは？
				福岡空港の良さは都心に近くて利便性が高いことだ。東京－福岡は新幹線でも六時間近くかかるため、空港が都心から離れることは利用者にとって不便である。現に新空港が都心から離れて不便になった例として、広島や鹿児島の例がある。現空港の場所で滑走路増設などの方法を検討してほしい。
				更なる国際･国内航空ネットワークの充実、また、競争力、国外旅行への多様化への対応といった点が気になる。 福岡空港は博多駅からも非常にアクセスが良く、そのために成長力があると思うが、あれもこれもと進めると現状では限界があり、移動させることになると、果たして現時点でのアクセスの良さなどが損なわれ、今の成長力はキープできるのか？
				良く理解できました。現福岡空港は都市部へのアクセスが非常によいのでこのメリットは無くさないようにお願いしたい。一方、九州大学での騒音もひどいものでしたので、新空港の提案は歓迎する。 空港をよく利用するものとしては、利便性優先で検討して欲しい。増設するにしろ、移設するにしろ今の利便性を守って欲しい。
				近いところがよい。
				現在の空港がとても便利なので、今のところでなんとか出来るようになるといいなと思っています。
				現地点での場所でよい。
				国際空港としては24時間運用は欠かせない。
				空港は利用者のもの。その点を第一に考えることが大事。その点で利便性は何よりも大切。福岡空港はビジネスマンが多い。そのビジネスマンが大切にするものは時間。空港まで時間がかかるようでは敬遠される。やがて空港自体廃れる。今ある便利な位置を守ることが何より大事。機能分担や新空港では、利便性が悪くなる。また高齢化社会を迎えるにあたって、空港からお年寄りの足が遠のくようではだめ。空港が遠ければ、高齢者の足は遠のく。空港も近くで便利だからこそ、高齢者も旅行をしようという気になる。
				福岡空港は九州の玄関口でもあること、また最大の特徴である都心部への近さは残していただきたい思います。住民の方々のご理解を得ることが一番の大変さだとは思いますが、福岡空港がより好まれることを願います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡空港はやはり博多駅からも近いということもあり、利便性も高いのでそのままであってほしいと思います。
				ビデオを見せて頂いてもわかったんですが、やはり滑走路が1本しか無いという事で、時間帯により飛行機が混雑していたので、私の意見としては滑走路を増やした方が良いのではないかなぁと思うのですが、それによって、場所が移動してしまうのは、福岡空港は都心部からも近く、地下鉄で1本で行けるところにあって、人々からもすごく便利だと思われているので、場所が移動してしまうと、人々は利用するのに困るんではないかなぁと思いました。やっぱり飛行機を利用する側にとったら、便利さ、使い易さが1番だと思うので、その辺の事はもう少し考えてもらって、検討してもらいたいと思います。
				空港は交通の便のいい所に作ってほしい。
				福岡空港としては九州や関東の他にも中部地方への交通を増やしてほしいと思います。
				空港の利用者、あるいは乗客の利便性を一番目的だと考えられます。例えば、個人の貨物輸送ニーズへの対応など。
			4.需要予測について 251 件	
				将来の需要を正確に当てることなど神様しかできない。　したがって、予測値より大きく伸びる場合と予測値に届かない場合の両方を想定した計画をつくる必要がある。　まず、予測より大きく伸びる場合や、欧米直行便あるいは長距離貨物専用便への対応が必要となる場合に備えて、滑走路の延長や施設の拡張にも柔軟に対応できることが重要となる。　一方、予測値に届かないことも想定して、第1期事業は必要最低限に留める工夫も必要で、ターミナルビルやスポット等は当初は少なめに整備し、必要に応じて増強できる余地を残しておくことができれば理想的である。　空港整備は一朝一夕にはできないので、ある時期に将来を見通して空港の規模・能力を決断せざるをえない。だから出来る限り将来の需要に柔軟に対応できる方策が望まれる。その点では、現空港の有効活用や近隣空港との連携では、現在より少し需要が伸びただけで対応できなくなる。現空港の滑走路増設もちょっと需要が伸びれば対応できなくなるだろうし、騒音や安全性の問題に対しては航空機性能の向上など他人任せで次に打つべき解決策がない。新空港の建設ならば、小さく産んで大きく育てることが可能で最も柔軟に対応できる。ただし、需要が予測値を大幅に下回った場合は建設自体が無駄だと、騒音や安全性の問題は棚に上げて批判される恐れもある。
				これからの人口減少時代に需要が伸びるような予測は明らかにおかしい。世界を見据えてもこれからどうなっていくか不透明である。これから数年間程度は需要が伸びるかもしれないが、中長期的には需要の伸びはありえないので、短期的な需要の伸びに対する対策を練れば十分だと思う。
				福岡の経済（力）の維持、発展という視点で、対応方策の検討を行ってほしい。世界にも類を見ないほど、利便性の高い空港を新空港に移すというのであればハブ化できるだけの戦略性が新空港の計画に必要（必須）と思う。将来の需要予測については、少子高齢化を念頭に置きつつも福岡（あるいは北部九州）の経済の発展をどのように見込むのか、その時の空港に対する役割・期待をどのようにするのかという視点が必要と思う。
				・福岡国際線の新規路線の拡大は考えられない。近年は減る一方です。
				・そもそも将来の需要予測は適正なのか？アジアとの交流が拡大しても、国内の人口減少、低成長、少子高齢化など航空需要が右肩上がりに伸びる局面ではない。冷静に考えれば、航空需要は「横ばい」か「減少」。誰だってわかるはずである。
				年間発着回数の予測そのものが信用できない。始めから新空港を作る為のデータと思う。
				将来どのようになるかわからない。
				将来急速に高齢化、人口減少が起こることを「予測」で考慮し忘れている。需要は予測を下回ると思う。
				新北九州空港のA－2の需要予測について、A－1に比べ、まだ増えるのでは。（博多からの乗換無しのアクセス鉄道の設定で）
				・人口減少による需要予測も加味する必要があるのではないか？
				2010年前半に処理容量が限界とあるが、利用客が増え続けるのか、1機あたりの乗客率など考えると、ちょっと疑問。（ステップ1の報告で分析されているのかもしれませんが…）
				まず、本当に需要が伸びるのか？そうとは思えない。　九州新幹線も出来ていく中で航空機発着数は減るのではないか？　利便性から言うと福岡空港は世界一 だと思う。新空港は必要なし！！
				将来需要予測については根拠が不明確で分かりにくい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				将来需要については、大きく伸びるとは思われないので、堅実な計画をお願いします。また、福岡の需要であれば、幹線を除き、中大型機よりも小型機で充分と思われ、小型機多頻度を志向すべきと思われる。
				今後どこから需要が増えるのかが不明、少子高齢化し人口が低下、就労人口の低下、どこに需要が増加するのか？今のまま何故航空需要が増加するのか？空港が都心にあるからこその利便性、福岡の高感度がレポートには無い。
				乗客人数up率指数が高すぎると思います。今からは少し減少するかと思います。
				将来需要利用者数の精度はどの程度と考えてよいのでしょうか。
				需要予測は行政の意向にそって予測するのではなく正確にやる方がいいと思う。
				将来需要は増加の一途と考えられるので超長期視点に立った構想を考えるべき。
				交通アクセスもズバリ日本一便利だし、現空港の滑走路増設で対応してほしい。これで年間滑走処理容量の増大、1.5倍位は確保できるのではないか。 これ迄色々なされている報道されている事案等を検討してみると、需要予測の課題予測、水増し評価とも見られることが多い。 今後、人口は九州は20年後には200万～250万減る予測もある。そんなに利用者は爆発的には絶対増えない。
				この「将来需要」ですが、どうやって算出しているのでしょうか？ 過去に、この「将来需要」が増加すると見込んで新空港を建設したが、まったく 違った結果になっている空港は多数あると思います。 本当に将来必ず需要が増加するのでしょうか？ どうしても希望的な予想に見えてしまいます。 私はたまに福岡空港から飛行機を利用しますが利便性の向上という理由だけで、 増便するべきでないと思いますので現状維持を望みます。 ただ、どうしても、どうしても現状の空港では出来ないということになるのなら、 新空港建設には絶対反対です。理由は、 1．莫大な建設費をかけて、はたして本当に「将来重要」が増加するのか。 2．現状の空港の設備を生かした滑走路増設案があるのなら、それを最重要案　として進めるべき。（現状設備の有効利用） 3．福岡空港は全国的に見て利便性の高い空港であり、新空港になれば中心地　アクセスが悪くなる。ということからです。
				福岡空港は、国際線の大幅な減便や、地方の景気回復の遅れ等を考えると、これ程の将来重要が見込まれるのか、とても疑問です。 需要予測の前提が信用できない。
				・今の需要が飛行機の発着回数で試算されているが、本当に不足しているのか、また将来不足するのか疑問。搭乗率などは加味しなくて良いのか?本当に発着回数を増やすべきなのか?
				滑走路増設で対応可能なら、それが一番です。行革の時代です。需要予測が課題になっているように感じられる。
				将来見込まれる需要について、確実に増え、又、現在でも苦しい状況にあることは、新聞等で分かっています。しかしながら、需要が大幅に増加することと、現空港の増設・移転とは全く別問題であると考えております。まずは、どのような需要が増加するのか分析する必要があります。ビジネスなのかsightseeingなのか等。ビジネスとしたら、東京に本拠地を置く会社は既に福岡を中心とする、又、九州をカバーする視点を福岡市内に設けています。そのような初歩の初歩という視点から再考して下さい。
				肝心の需要予測についての多くの疑問に答えず、聞きおくだけで、ステップ3に進むという既定路線に乗ったやり方は、必ずや国民の反発を抱き、かっての福岡県の誤りを繰り返すことになり。いよいよ結論が出るのを遅らせるだけだ。
				・需要予測を再度実施して頂きたい。
				需要逼迫（緩和）に関しては、国内的には人口減少していることだし、航空機の中型化ともきくので、海外路線に関しては増加するかもしれないが、予想されている数値は過大評価だと思う。 ①福岡空港において現在の利用者はピーク時より低い状態で推移している。 ②福岡市ではまだ若干の人口増加が見られるが，新空港ができあがる時点ではもう人口 は減少している。 ・将来的に空港利用者の増を見込んでいるが，これらのことから今後極端な利用者の増は見込めない。向こう２０年間は若干厳しいであろうが，その間を空港連携などで何とか乗り越えれば，その後は十分な容量，さらには余裕ある空港になる。 ・近い将来から始まる加速度的な人口減少が見込まれる中，ピークに合わせた整備は子孫に余計な大きな負担を強いることになる。 ・ピークカットをどうするか考えるべきである。
				需要については、これからも増加することは間違いないと思います。 現在の福岡空港は日本中でも最も都心に近く便利な空港であることは間違いありませんが、このため、滑走路の増設は困難な状況だと思います。 利用者の立場からは、近隣空港への振り分けを行っても、わざわざ、不便な空港の利用は行わないと思います。 このため代替空港の建設が最も有効だと思われます。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				需要増加ありきが前提となった検討内容になっているのが極めて不自然である。実際ここ最近は廃止路線、休止路線が増えており、基本的には生き残るのは国内線では東京便を中心とした幹線しか生き残れないと思う。実際ここ4～5年は旅客数もピークからして減少している。また、少子化高齢化の進展も需要に大きな影響をあたえるものと思う。
				【新空港について】 ・前提条件にある「滑走路3000×2」の規模は大きすぎないか?新空港では利用時間も増加するだろうし、ターミナルやエプロンの配置を最適化することで滑走路一本でも現空港より効率が上がると思う。さらに、現空港よりアクセス時間・料金が増加するは避けられないので、大阪・名古屋・九州内の交通は新幹線などにシフトし新福岡空港の需要は現空港よりも落ちるのではないか。 ・建設候補地については、空港島本体のみならず連絡橋が自然公園地域に及ぼす影響も考慮してほしい。 ・自衛隊等も新空港に移転するのか?名古屋では既存の空港に残ったが。
				人口減少社会にはいるの。行政、民間調査会社の統計を上回るもしくは、予想と同等の変化を示す需要に事業は日本では少ない。
				経済の一層の国際化により需要は上がってくると思う。
				根本的に将来需要が増加するという考え方に疑問あり。逆に減少も十分あり得る。
				日本の将来もさることながら、世界情勢も余り予測できない。すべて伸びるとは限らない。 西側配置の案で十分ではないかと考えられる。安全面から考えると新空港が良いが、金が余りにもかかりすぎる。
				利便性と需要予測との関連 他の交通手段と航空予算との関連調査
				九州の人口が減少していくことが予想される中で、エアラインの採算を考えると将来需要は減少すると思われる。需要予想に疑問を持つ。
				少子化で需要はそう多くならないと思う。
				将来需要の発着回数の見通しの精度はどのくらいあるのか疑問があります。航空機の中型・小型化が進展していますが、大型機への移行により吸収できる余地はないでしょうか？Cargo便と旅客便は別々に推計し、対応を考える必要もあるのではないでしょうか。
				(疑問) ①新空港を作りたいために需要を過大に見積もっている。※ (公共事業を行うための常套手段)
				②少子化で計画通り需要は伸びない (他の新空港をみても分かる)
				予想しているほど発着回数は増えないと思う。各地への直行便は年々減少している。
				将来について何年を限度に計画、需要なのか。今後は50年後100年迄とかの方策対応が必要と思います。現在、高齢化が進んでいる中で50年後とか100年後とかいう話になると、どうでも良くなる。従って現在の空港に滑走路増設が一番早く費用も安く良いと思います。
				「福岡」の誇れるものの一つが「空港の利便性」。よって現空港を移転することは市民はあまり望んでいないのではないか。少子高齢化により中長期的には、現在の需要程度で収まる日も来る可能性もあり、滑走路増設で対応いただきたい。
				・人口減の方向、団塊時代の利用も減。
				将来の需要に対するデータが乏しい。利用する客が今後どれくらい増えるのか？航空運賃の変化、空港内のサービスect.。他にもまだあるかと思うが、将来の空港利用に対する見積もりを"最低限このライン"というのをはっきり示してほしい。
				福岡空港の需給逼迫が少子化を考えてもありうるのか？検討がなされていない。2012年処理容量が14.5万回を超える根拠が理解できない。
				将来的に回数が伸びることを前提にして話が成り立っている。今後団塊世代の人が皆旅行に行って需要が増えるという考え方は無理がある。お金のことを考えると土地借料84億について買い取る方向性でへらしていく移転補償は大分減っていると思う。などで移転は反対。上記の理由で本当に拡張も必要かどうかも大いに疑問である。
				①近隣空港との連携についての需要予測は根拠にとぼしい。
				新空港ありきで議論を進めるのは問題があるのではないでしょうか。ビジネスでの需要予測も、今からの社会を考えれば需要が伸びるとは考えにくいのでは。 不便さばかりを強調せず、既存施設をもっと真剣に利用すべきなのでは。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				多くのインフラ設備は、建設ありきを前提として将来の需要予測をされ、現在はお荷物となり、税金のタレ流し、住民負担を招いている。その責任を問われるべき官は責任者不在。ダム、高速道路、駅etc。MAXの需要だけでなく、MINIMAMの需要予測も公表してもらいたい。
				・需要予測は正しいと思う。都市圏の発展、東アジアとの交流増加、州都としての準備等を考慮すれば近く機能不全は明白。
				・国内線は少子化、老齢化、人口減少の方向が確実であり、将来需要は期待出来ないと推察される。
				・少子高齢化の中で20年先は需要減少必至。現状でよし。
				・地下鉄七隈線と同様。いいかげんな需要予測しないで。
				「現空港」案については、同じ場所を元にしても複数案がある事を知る事が出来た。ただ“年間滑走路処理要領”について、これから高齢化社会が加速する中で‘年間発着回数の予測’が2022年であの数値になるのが理解出来ない。 また“増便”について、具体的にどの時間や路線にどれだけの増便が必要なのかを知りたかった。(私の勉強不足ならすみません)
				福岡空港の需要の増大についてわかりました。住民として感じる事はそれは立地の良さが大きなポイントになっていると思います。近くの空港と比べると北九州、佐賀と大きく異なっているポイントだと思います。場所を移動させると今とは需要が違ってくるのではないかと感じます。
				将来予測を拡大する可能性しか考えていない。現在、日本経済は拡大傾向だが、個人所得は増加しておらず。必ず空港の需要が予測のようになるとは限らない。この数年間の新聞からの情報では、現実の使用増加数は予測をかなり下回っている。
				石油燃料枯渇、不足、中東状況の悪化などにより燃料費高騰が今後も続く。その中で、航空事業は今後も需要増加に答えることができるだろうか。採算がとれずに航空事業自体が減少する可能性はないか。この点の検討が不足していると思う。増加一辺倒の将来予想に警告を発したい。また、空港だけが地域の活性化を担っているのではないことも念頭に置くべきである。
				高齢化・少子化をふまえると人口は減少。バス・鉄道の併用を考えると空の需要が伸びるのか疑問。現在地であれば市内からの交通利便が良く利用者もその点を大いに評価しているが、これが遠方になれば市内に基点のある他の乗物を選択するのではないか。また高齢者にとっては、その点が利用する上で一番の重要案件となる。また、高齢者とともに行動をともにする家族にとっても同じではないか。
				将来の需要予測をあまり楽観的に考えず、ケースC「失われた10年」の観点がよいと考える。(少子化、人口減社会のため) よって、あまり多額の金をかけるべきではないと考える。
				・中・長期的な空港需要の徹底した調査が望まれる。
				まず将来的な需要予測データについて充分な検討がなされているかを問いたいと思います。行政サイドの需要予想は道路、工業団地、年金に至るまではずれることが多いように感じる。羽田の滑走路拡張によって本当に福岡⇔羽田の需要が延びるか、人口減少が続く日本においてよく検討された方がよいです。
				将来需要の予測に信頼が置けない。北九州、佐賀の両空港における需要予測が開港後の実際の利用者数と隔たりがあった。釈明が全くなかった。
				はっきり言って、ネット利用や人口減少などもあり、また九州新幹線全通もあり 新北九州空港の開港で、増える予想しかないのがまずおかしい。 減少する可能性がゼロのわけがない。現にここ2、3年減少している。良くて現状維持と自分でもわかってるはず。 予想で増える可能性しかないのがわからない。 また、新型航空機はエンジン双発で騒音もかなり軽減してきている。 騒音事業の無駄がかなりある。数百億のお金がかなり無駄がないのか？ 新空港を作る、人工島に続く超大型公共事業が欲しいというのがよくわかる。 持ちつ持たれつの関係を絶てないのか？ 将来需要予測に疑問があります。 所得の低下、運賃の高騰化の中、レポートされているほど、利用の伸びは無いと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				将来的に、少子高齢化が加速していく中で、本当に年間発着回数が増加していくのでしょうか。福岡都市圏で今後開発が進み、需要が増えるとの考え方も出来ますが、新規の需要が増えるスピードよりも、少子高齢化の影響での需要減のほうが早く進むと思います。今から現空港に滑走路を増設するにしても、新空港を作るにしても10年前後の期間がかかってしまいます。まず、離発着回数の過去の推移と今後の予想を見たら、2012年にはすでに滑走路の処理容量がオーバーしてしまっています。まず間に合いませんよね？それに、実際の福岡空港の離発着回数を見ると2001年～2002年がピークで、後は減少してきていることが分かります。航空会社も国際線の赤字の路線を減らすなど、実際には頭打ちの様子です。福岡空港も午前中と夕方のピーク時間以外の離発着は極端に少なく、各航空会社に依頼して、時間を分散させるのも検討課題ではないでしょうか？実際にピークの時間帯などでは、JALとANAの羽田行き等で、同時出発や10分も開かずの出発が多数見受けられます。航空会社間で同じ目的地に行く便の時間をずらしたほうが、利便性も高まると思います。実際に、このような大掛かりな公共工事を公的機関が利用者の試算をすると、極端に多くなるようなどんぶり勘定が多々見受けられます。福岡市営地下鉄にしても、利用客数は当初の見積もりの半分以下。福岡市の人工島事業でも、汚職ばかりで実際に需要が無い。福岡空港も同じではないでしょうか？仮に政府の資本が入っていない、民間企業が福岡空港を運営するとなれば、本当にこのような需要の増加を考えるでしょうか？多額のお金を投じて、採算が取れて、地域社会の発展に大きく貢献できる事業であれば、新しく滑走路を増設することも、新空港を作ることも手放しで賛成できるところですが、試算がずさんではないかと心配しています。
				近隣空港との連携が一番お金がかからない。北九州と佐賀の活性化にもなる。航空機の小型化、燃料の値上げ等、将来需要は不確定である。
				2010年にピークとなり、需要に追いつかなくなるとあるが、どんな予測をしているのか。”初めに増設ありき”のいつもの公共事業ゴリ押しの姿勢が垣間見える。調整会議に役人や御用学者やミコシかつぎ人間なかりでなく、多数の一般市民、主婦らも含め、何10年かけて議論すべき。少子化や環境問題で全ての様々な需要は減少するはずだ。他の多くの巨大公共事業の失敗を数々みている国民･市民のまなざしの厳しさをよくよく自覚した上で慎重にも慎重を期してもらいたい。将来にツケを残さぬように。
				需要予測はハズレ！実際は減っている。対応策など必要ない。
				需要見込がいつもあまい！（自分のお金だと思って税金を使ってほしい）
				石油系燃料の枯渇、需給制限のため、燃料費は高騰し続ける。航空事業自体、右肩上がりで発展するのだろうか。採算がとれなくなり、右肩下がりで、年間発着回数が減少する可能性については、何の検討もなされていない。
				①需要見通しは、福岡地下鉄七隈線を反省して、想定の40%と見るべきではないか。
				過去の実績データを基に将来需要を予測されていると思いますが、現在の空港の場所及び航空路の多様から需要が伸びたと理解します。したがって、空港の移転案は今算出されている需要予測数は当てにならない。むしろ下降すると思われます。したがって現況をベースとして検討すべきと考えます。又、人だけに目が向いていますが、貨物についても考慮すべきではないでしょうか。航空機を利用した貨物も無視できない現状ではないでしょうか。
				需要予測が予測どおりにのびていない。検証すべし。
				ステップ2の需要予測と実績の差がひどいと聞く。いくら予測に基づいて対策をたてても、実績が伴わなければ、予算の無駄遣いになってしまう。
				①今後も福岡空港の発着が増えるとあるが、現在、JAL、ANAとも路線の見直しを進めており、福岡-青森、仙台、新潟、富山の便の休止･廃止、及びJALの福岡-羽田も1便減と現実と合っていない。 空港の需要が右肩上がりに増えていくという前提の下での論議はおかしい。若年者の人口は、これから減少していくので、需要はそれ程増えないと思われる。
				少子高齢化、消費税の値上がり等で、旅行に行ったりする人が少なくなるのではないかと考え、新空港を作る必要はないと考えます。
				本当にそんなに需要増になるのか全くギモンです。北九州空港でさえ利用者が少ないのに、これ以上ムダな金を使うべきでないと思います。 福岡空港は全国一のアクセスの良さから高い評価と利用があるわけであり、海の上に新空港を作っても、今と同じ需要があるかはわからない。たぶん不便になったら減ると思う。今のままでぜひ残して。
				需要予想について過大評価していないか。将来的に人口は減少すると思うが…。
				･2010年には、処理容量に余力がなくなる？県民の中でこの予想を本当に信用している人は何%いると思いますか。
				1.発着回数はほとんど横ばいであり、今後、容量は絶対増加しない。なぜなら、日本の人口は今後どんどん減少していくではないか。利用者が増えるはずがない！

区分	意見分類			寄せられたご意見
				日本の高齢化の現象を見た時、30年前から大きな空港の需要は見込めないと感じる国交省のデータは甘い。 外国は平均年齢が低い。
				需要が予想通りに増えるのか。
				・東アジアとの交流が飛躍的に拡大する可能性が高く、その拠点としての福岡空港の位置づけが大切。今の需要の延長ではなく、東アジア諸国との交易の拡大による地域の発展、東アジアをめぐる観光の爆発的増大等をにらんだ需要拡大の検討が必要（これまで検討されているとは思 えない）。
				・すなわち空港の整備次第で、今想定している需要よりはるかに大きな需要も予測される。
				前提とされている需要の伸びは、人口が増加傾向を辿ってきた過去数十年の延長上に試算されているようである。しかし、現空港拡張案で最短の西側210m案でも、工期は8年間であり、他案は15年以上のものもある。総務省や厚労省の試算で、現在1億2千4百万人の総人口は、2030年に8千万人前後と予測されている。拡張ないし新空港完成時に果たして予測通りの需要があるのか、懸念が大きい。
				かなり以前から福岡空港についての問題があがっては話がどうなっているのか、非常に気になってはいましたが、新宮の土地に決定するのかと思いきやはっきりせず、近くに住む住人の一人としてかなり関心は持っています。今回PIレポートに目を通していて、2010年初期には利用者にとって、とても不便になるということで、普段空港はあまり利用しませんが、とても不満になりました。
				1)将来人口が減少し、利用増は見込みなし。
				1. 将来需要の予測、対応方策の事業費などの見積もりを、どこの誰が行ったのか。信憑性に問題がある。我々は、PIレポートの数値を鵜呑みにするしかないが、本当に正しいのだろうか。個人、あるいは、一社の見積もりではなく、複数の見積もりを提示する必要がある。
				2. 少子高齢化社会において将来需要がレポート内容ほど伸びるとも思えないし、燃料高騰時代において航空事業が採算のとれる事業でなくなる可能性もある。また、飛行便数の増便の必要性があるとしても、管制塔員、整備士の能力、人数にも限りがある。現在でも整備不良や管制ミスによる事故が相次いでいるのに、これ以上増便すれば、飛行管理、機体管理などの安全性が損なわれるのは火を見るより明らかである。
				将来に対してどのような対策を立てるかですが、 1.費用の負担を誰がするか。 2.需要予測には地球温暖化に対する目減りをどの程度見込むか。 3.温暖化に対し、航空業界の取組みは何があるのか。（空港開設工事含む） 4.佐賀空港の赤字を誰が負担し、軽減するのか。 これらについての解明が弱いと思います。
				②人口の高齢化と減少の下での右肩上がりの予測は厳密に検討されなければならない。
				福岡空港の「滑走路増設」は絶対反対、「新空港検討」は絶対に反対です。その理由は、「需給逼迫」の根拠がないからです。（これまでうそを塗り重ねてきた国の委員会の答申が根拠のため。）さらに、日本人の人口は確実に減少すること、一度開発により破壊した自然環境は開発費の1000倍、1万倍かかることが反対の理由です。
				PIレポートステップ3の3ページ目の棒グラフに対して多くの疑問があります。①発着回数は必ずしも急増でない。②なぜ旅客数の棒グラフも記載しないのか。③将来予測ケースはなぜ積極的ケースしか記載しないのか。
				今後、将来需要が高まるという予測があるが、地球温暖化を考えると、エネルギーの消費を押さえる必要からも、情報は瞬時に、物・人の移動は時間がかかっても仕方がない、というのが全体的な流れになってゆくと思う。
				乗客が増え続けるとは考え難いし、空席の多い便がかなりある。経済は成長するとは限らず、近隣国が栄え、日本は衰退する可能性が高い。飛行機の需要がのびるとは思えない。
				(1) このまま福岡空港の離発着回数が増える、2010年には限界を超えるという見通しは果たして言い切れるのか。 別の例ですが、市営地下鉄3号線の開通前の見通しの甘さがそのまま収益の悪化、財政悪化を招いているのは福岡市民の記憶に新しいところ。ゆえに新空港移設した場合その後採算はとれるのか？市民に増税という「ツケ」が回るのでは？
				将来需要の予測が少し甘いのではないか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				・今事業化を決定しても供用開始まで10年を大きく超える相当の年数を必要とするであろう。その時に経済情勢が好転していたとしても，もう福岡都市圏においても人口減少傾向が目に見えてきている。需要予測のケースCでも，事業を進めたい人の希望的観測であると推測する。日本においては少子化により年数が経過するほどに人口の減少度合いが増える。向こう20～30年間，需要に対する不足分を何とか対処すれば，その後は現施設で十分となり，さらに余裕ある空港になること間違いなし。ピークに合わせて事業を進めた場合は，半世紀後には必ず余裕がありすぎる空港となっており，その付けを子々孫々に回すことになり，年金に対する負担も多くなっている中，さらに厳しい生活を強いることになる。何とかピークカット（他空港との連携や，少ない事業費での対処）で対応して貰いたい。
				・たとえば新宮沖に移転した場合は，福岡都心から離れることから空港利用者の利便性が薄らぐ事は間違いない。その場合は他空港利用や新幹線利用の選択肢が増え，新空港利用者は今の需要予測から大きく減少することになる。
				需要予測の値については、ケースAからケースCまでのどのパターンでも、増加傾向としており、減少傾向の値が無い事、また現状維持になる可能性の説明がないと感じました。事実2000年以降の発着回数の減少がグラフにありますが、この傾向は無視していると思います。このため、増加傾向で示す値の信頼性は特に説明がありません。この需要予測が外れれば、そもそも空港拡張・新設の必要性が不要となる程の重要な項目ですが、説明が十分にされているとは思えません。統計学的に推計したのであれば、予測の確度があるはずですが、その記述もありません。この点は説明不足ではないでしょうか。
				従来この種の調査では、将来の需要を極端に大きく見込み、結果実績が伴わないという形のものが多すぎたような気がします。 空港の許容量については、ある程度の余裕が持てるというのはそうであって欲しいとの希望でありますが、今すぐにでもパンクしそうだというように、危機感を煽るのも頂けません。人口減少などのことを勘案しますと、将来的にも多額の負担を後世に押しつけることのないよう、対処してほしいと思っています。
				③将来需要は貨物と乗客の区分が定かでない。貨物や自衛隊の分は他空港でも可では？
				これまでも調査PIレポートを継続して精読させてもらってきたが、私の最大の疑念は、滑走路処理量14.5万回の算出のされ方、また、昨今の日本及び世界の経済事情をふまえ今後中長期的にみても処理量を大幅に超える事態が到来するかの先行きの見通しの2点だ。この基本的見地からすると、「新空港の造成」案は論外であり、現空港での必要限度内での「増成」案が支持できるところだと思う。（非常に明快な案はこれだ）
				今後も何十年も右肩上がりの需要は続かないのではないでしょうか。
				・需要予測　空港ができる頃、団塊の世代は高齢になってしまう。福岡都市圏でも人口が減少すると予測するべきで、とても甘いと思う。
				需要予測が皮算用にならないように慎重に検討して頂きたいです。
				滑走路増設 福北ゆたか線が電化され、福岡へのアクセスが格段に向上した。また八木山バイパス及び201のバイパスの延伸により、飯塚の地の利便性は増している。福岡空港の特長は都心にあることであり、現在のメリットを活かしつつ改善していくことがベストである。人口減少、高齢化に伴い、航空機利用も今がピークだと考える。新空港建設の投資は必要ない。
				少子高齢化の時代、新空港ができたときに利用者は本当に増えているのか？飛行機のみの移動がふえるのでしょうか。
				・人口減少など今後予想される。
				1.将来需要があたってもはずれても責任をとる人はいない。
				これから先、石油の値段も上がっていくのに飛行機とばせるんですか？それに事故が多発しているのに、取り返しのつかないことがおこった場合、お金ではすまなくなるのでは？安全対策はどのようにするのか。整備は？その辺がすごく心配です。
				将来需要についても人口減は明確。減少する人口に対し新空港などとんでもない。 そんな金があるのならば借金を返せ。 将来に向けてさらに借金を重ねるような事業があってはならない。 金儲け主義政治屋や土建屋に振り回されるのは行政として失格。
				利用者が減少している中で、将来大幅に利用者が増加するのかを理解しがたい。十分な説明が必要である。
				日本は少子化によって将来需要はありません。このままでは、333年で日本は国土が余ります。それに中国からの公害（酸性雨や黄砂等）で、飛行機どころではありません。日本民族大移動を考えるべきです。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				発着回数が増えると言い続けられながら、この7～8年横ばいの状態は、様々な努力の成果と思われる。今後の予測もそれなりの企業等努力を考えると見込みと異なるのでは…。失われた10年との理由づけのみでは不十分。また、他空港への分散等が利便性を第一に考えれば現実的と思う。
				・もしくは、2010年初頭まで事業を中断して本当に容量オーバーになるかどうか確認するべき。
				・対応策を決めるに当たって重要な判断材料となるはずの需要予測が大きくはずれつつある。予測では伸びるはずが、実際は減っている。予測の基となった２００４年実績から今年の5月までで、すでに約１４０万人も開きがある。短期間とはいえあまりにも酷い実績ではないか。
				需要予測と実績がどうなっているかきちんと示してほしい。ステップ2では約半数の意見が「需要予測を信用できない」というものだったはず。このまま「確定」では済まされない。基となった2004年からどう変化しているのか、また、どうしてそうなっているのか、言い訳ではなく、きちんとした分析をして提示すべき。市民としては当然そのことも判断材料（評価の視点）になる。財政再建中の福岡県や福岡市にとって高額な対策費は、やがて市民への行政サービスの低下へと繋がる。少子高齢化が進む中福祉に係る費用もうなぎのぼりである。対策にはなるべく費用をかけないようお願いしたい。その点から言っても新空港は論外。
				福岡空港の将来需要に対応する対策でいいのか、北部九州地区の航空需要を伸ばすのかによっても対策は変わると思います。
				・少子高齢化を見定める必要がある。
				・需要が今後横ばいか減少すると予想される。
				博多駅から5分の利便性は他地域の利用者にとってはとても大切です。連携か拡張がよいです。
				需要逼迫は見込まれない。
				将来需要について、ＧＤＰ予測では余り伸びはしない。又、将来人口にしても少子化時代の福岡の将来性についても余り伸びはしないと思慮される。 飛行機需要としては考えられ、現状の福岡空港の需要はもっと考えられるので、現地での滑走路増設案（予算が少ないもの）とした方が良いと考えられる。
				北京オリンピックや上海万博など目先の需要で方策を考えている。あと何十年後少子高齢化で将来需要は伸びないと思うし、現に航空会社の路線廃止が始まっているので、もう少し現実的な考えを検討して欲しい。
				日本の人口は減少しており、現在は増便が困難であるが、将来は解消すると思われる。北九州空港もあり、大いに活用すべきである。佐賀空港もあるので、既設を流用しピーク時を乗り越えることで、将来需要も解消可能と思います。
				②将来需要といっても日本の人口は今後急減する。将来需要が増加するわけはない。
				増便は期待できないのでは…。
				・需要予測の検証は欠かせない。現在はかなり減っていると聞く。現状を示し、市民の判断を仰ぐべきである。
				・需要予測と実績がどうなっているかきちんと示してほしい。ステップ2では約半数の意見が「需要予測を信用できない」というものだったはず。このまま「確定」では済まされない。基となった2004年からどう変化しているのか、また、どうしてそうなっているのか、言い訳ではなく、きちんとした分析をして提示すべき。市民としては当然そのことも判断材料（評価の視点）になりますよ。
				少子高齢化の世の中、需要は増えないと思う。
				需給逼迫は見込まれない。
				本当に航空旅客数が増えつづけていくのか、疑問に思います。既存の施設（北九州空港や佐賀空港）をフルに活用して対応していくこともっと検討すべきだと思います。
				福岡空港の実績は需要予測を大幅に下回り、マイナスが続いている。このまま対応策を実施しても無駄になる可能性が高いと考える。
				将来需要は必ずしも「右上がり」とは限らない。米国テロ以降、減っているのも事実であり、国内でも機体の小型化が進み、以前の様にジャンボ神話が変化している。又、新幹線の整備や高速道の延長とも関係しているので、その点も含めて2本目滑走路の長さも考えなければならない。
				将来の少子高齢化時代を考えると需要の伸びは一時的。国際線が1割程度の福岡では、アジア云々はそれほど大きな影響をあたえない。将来的には現在程度かそれ以下になるだろう。新空港など不要。現在の利便性の高い空港を残すべきだ。それには連携か拡張にすればよい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				・新設空港は必要はない。新設を主張するもののデータは常に景気は青空天井に伸びるものと想定してデータを取るのでいつも建設されその後は赤字ばかりの例を挙げればいとまがない。景気に青空天井は絶対にない。株価がそれを示している。統計学をもう少し勉強しなおさなければならぬ。数字に迷わされてはならぬ。
				多大な建設費をかければかけるほど財政は圧迫され、福祉の低下につながる。費用負担をできるだけ少なくするようお願いしたい。特に空港移転は費用がかかりすぎるのでやめてほしい。今後予測どおりになっていない福岡空港の実態を見極めながら対策を進めてほしい。
				需要予測と実際が相反している。これでは予測をもとにした判断はできない。実際は予測を大きく下回っていることから対策を考えるのは時期尚早と考えます。これだけ下回っていることを考えれば、空港の移設などもってのほかだと考えます。
				特定地域は伸びると思うが、全体的には横ばいと思います。 機器の安全性（不備、点検の徹底）
				少子高齢化を見定めて策定すること、需給逼迫はない。 国、県、市の財政を考えよ。
				少子高齢化を見定めて策定する事。
				少子高齢化を見定めて策定する事（需給逼迫は見込まれない）。
				・新幹線も開通することですし、需要はそこまで増えないと思われます。
				これからの高齢社会で福岡空港の国内旅客増加の予測もこんなにあるかと思うし、第一、11,000億円もの税金を投入して新空港を建設する余裕なんか福岡県にないでしょう。
				行政が先走りしているよう思われる。民間から熱く議論が出ていない。現代は世界は以前より治安が悪くなり、人が集まる飛行機、場所がテロの標的になり、飛行機の使用は仕事だけで、レジャーは近場の日帰りのレンタカーを利用となり、行政が言うように乗客が多くならない。人が大量に集まる場所は危険で、人は避けるようになる。昔の米軍が利用した時代より治安が悪い。 私は新空港建設に強く反対する。現在の空港で充分である。問題はその必要性にある。現在の空港では、将来の需要に応えられないということであるが、その考え方が根本的に間違っている。将来の見透しが狂っているからである。
				①新幹線鹿児島⇔福岡によりJET利用無くなる。
				もう少し需要あると思いますが、今後少子化になっていきますのでいかがなものか？
				果たして現空港が将来需要で逼迫するだろうか？路線減少が進中、スロットが開いてくるのでは？羽田の拡張で幹線便の増便も考えられるが、福岡ではまだまだスロットが開いた時間帯もあります。
				もう1本Runwayを増設して、離陸、着陸を別管制すれば、充分に（充分すぎる）活用可能であり、利便性大である。需要をoverに見積もってはダメです。それは数字の遊びに過ぎないのではないか。 航空需要の予測についての見積どおり福岡空港が限界に達するのか？少子高齢化が進み、経済に配慮すると考えられ、成長は見込めないことが考えられる。
				・需要予測は今までの例から考えて下方修正されるべきと思われる。
				需要見積は1回実施したので、これで「よし」という考えではなく、再度見直すことを実施して欲しい。 海外需要、国内需要、貨物需要等具体的にすることが大切であると思われる。 空港整備の基本は需要でありフィードバックする勇気を。
				・需要予測や予算見積は信頼できない。（今後の少子高齢化を考えると）
				将来需要が右肩あがりで伸びるという予想がなされているが、現実性が薄いのではないか。30-50年先のことを予想するのは難しいが、石油系燃料の世界的減少、燃料高騰による航空業界の採算性低下、日本人の少子化、人口減少を考慮すると、航空需要は減少し、航空業界も低迷して行く可能性もある。需要増加をみこして、その対応方策を検討しているが、最も重要なポイントは、地域住民の合意がなければならないこと。その点では、ほとんど住民、県民が「空港拡張計画」自体を知らない。PIレポートを作成し、興味ある人にのみ知らせているが、あまりに、周知されていないのが現実である。
				今後人口が減少していく中で、想定需要がこのように増えるとは思えない。
				予測では近い将来需給が逼迫するようになっているが、現実にはそうはならないのではないか。あまりお金を使わずに静観してもよいのではないか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				1.将来の人口を考えて対応すべき。現実に使用可能は15年～20年と思料すれば需給逼迫は見込めない。
				1.将来需要が過大になっている。 ア．原油高騰 イ．高齢者年金の減（生活の不安） ウ．高齢者医療費の増 エ．都市人口の減 2.以上より不安定な経済状況から見て現空港の拡充しか他にないのでは。
				国土交通省の今までの将来予想が大きくハズレてきた例がある（例：四国架橋）ので、信頼していいかどうか少し不安。その不信感を取り除く方策が欲しい。
				過大評価はしないように。福岡市の地下鉄がいい例。
				将来需要の伸びが実質甘いのではないか。将来、中国等東アジアの旅客は増えると思うが。
				新空港のアクセス（必要あれば）がまだはっきりしていない。工事費の中にアクセス道路含んでいるのか。小型機の利用（1万回）が多い（離島便）等の離発着も利用予測に含まれている。
				あまり細かい需要予測をしても意味がない。 格言「アテと褌は向こうから外れる。」
				需要への確信たるデータ予測は難しいと考えている。ただ激減するのでなく増便の為の予測を行うことが基本的な流れだと考えている。
				あるHPで見ましたが需要予測が完全に外れつつありますね。きちんと県民に公表して下さい。このままでは県民を騙してPIをやってることになりますよ。 今の実績であれば、拡張すら必要ないでしょう。新空港など論外です。
				福岡市営地下鉄の需給予測と同様、試算の根拠が当てにならないのではないか？本当に増加するのか？
				福岡を取り巻く交通環境の変化に対しての検討がされていない。特に九州新幹線の博多開業に伴う変化が全然考慮されていない。九州新幹線の博多開業が実施されると、熊本空港利用者が福岡空港利用へ変化が予想される。このような観点での検討が全然なされていない。
				将来需要の予測前提がかなり甘いのではと感じました。少子化とともに高速道路まで他の需要予測も甘い見通しが多くありました。現状の施設で十分です。
				日本の人口も減じる予想の中で需要の予測を過大に評価しすぎでは。建設費は財源等を考え現空港拡張にとどめる。需要の予測を上回るものは近隣空港との連携を取り込むべき。
				年間発着台数予想がグラフのように推移するのか疑問。滑走路を2本にして赤字がなくなるのか？ 以上より、国際便、長距離便を近隣空港に移転し、costをかけないようにしてはどうか。例)伊丹－関空
				・需要予測と需要誘発→国内線、国際線双方ともに現状と先々伸びが期待できるのか？近隣諸国のハブ空港との棲み分け的な視野での検討は、如何なものか？（緻密な予測を示す）
				人口減の中で、需要の見通しの見直しをきちんとすべき。バカデカイ空港があっても利用者がいなければ、無用の長物になる。
				国も多額の借金をかかえている中で投資には慎重になるべき。その前に果たして航空機の発着回数が本当にのびていくのか、そのチェックが重要。
				①将来の需要そのものが現実的なものであるのかよく見極めること。
				将来的な需給の予想が信用できない。今まで予想通りになったことがない。神戸新空港も名古屋の新空港も現在厳しいと聞いている。静岡もそう。その点北九州は伸びている（利用者が）。福岡は路線も減少しているのに、増加（今後）するとは考えられない。
				・将来、石油は少なくなるのだから、当然飛行運賃は次第に高騰していく。よって手軽に海外旅行などする人は少なくなるし、少子化によって人口も減少するから需要は減っていく。だから飛行場の拡張は必要ない。
				将来の需要予測が大甘すぎる！地方空港間の減便や新幹線・高速道路網整備が進み、需要は横バイのハズ！
				既存のストックを有効利用する方策をまず考える方が良いと思う。少子高齢化等をふまえると現在の需要予測は高見積もりではないのか。精査すべきでは。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				各方面への直行便の中止が実施されている現状で、年間発着回数の予測はそのまま受け取り難い。現在のターミナルビル等の人の流れなどはまだまだ余力があると考えます。 近隣空港、特に北九州新空港との連携を強化する方策をぜひ検討すべきです。
				石油の高騰や環境問題による経済の伸びの世界的な停滞、或いは国内各空港の競合など、将来の需要がそう大きく伸びる一方とは思えません。各案それぞれ長所短所があるようですが、問題は費用で、多少の不便は覚悟してもなるべく国、県、個人の負担を少なくすることを私は望みます。
				「誰が」「いつ」「どんな方法」で将来需要を予測したのか？また、その予測は誰が保証するのか、明確に出来ないなら信用できない！新空港を「作るため」の資料ならいらない。もっと有用に活用すべきであろう。
				・「需要誘発型」で、他の近隣空港に行く便は少ないと言っているが、逆に言えば、北部九州の将来需要が予測ほど増加しないという証明になっている。
				・新空港や滑走路増設という公共事業をしたいために地下鉄3号線や佐賀空港の様に過剰な需要予測をし、事業を進めている。もっと真剣に近隣空港との連携を考え、後の世代に借金を残さないようにしてほしい。
				・将来の人口減少や九州新幹線の開通による利用者の減少も考えるべきです。
				・需要予測が大きく外れている。実態から考えると、新空港は必要ない。
				・需要予測をしっかりとやり直し、必要な場合は最低限の拡張を行うとよい。
				①需要見込が過大である。 ・ピーク時より低い利用が続いている。更に近い将来人口減少になる。
				需給逼迫するとは考えられない。現実は国内線も国際線も廃止になるばかりで予想は当たらない。
				最近の航空需要の動向を見ると、果たして福岡空港の将来需要が容量限界に達するか疑問である。 これが大前提で議論しているが、もう一度精査する必要を強く感じる。仮に限界を越えても、その度合に応じて「連携案」も再検討することが大切。
				ケースA・B・Cともに具現的な前提条件が示されておらず、理解しようがない。少子化が進行する中では低成長が共通認識と思う。2000年以降、需要が微減に転じているにもかかわらず、ケースCでさえ需要増加を予測している点で理解できない。時折、報道で取り上げられるが、需要見通しを誤った公共事業と同じ危うさを感じる。（着工ありきの見通しであり、アンケート調査といいながら一定方向に答えを誘導している。姑息な手段を使って何をしたいのか？）
				将来需要の予測に疑問があります。将来人口推計を考慮すると、今後右肩上がりに需要が伸びるとは考え難い。
				年間発着回数の予測に疑問あり。旅客機は近年減少傾向にあるなかで、需要を拡大して見込んでいないか。
				新空港建設を前提とする需要予測に偏っているように思われる。 需要予測については1業者の予測に寄らず、分野の異なる数社での需要予測による 総合的な分析での、公平な判断をしていただきたい。
				需要見込みのたて方は、現在はない路線でかつてあった就航先まで含められている。しかし新聞紙上でもわかるように最近の国内線は、福岡―仙台や福岡―新潟のように、実際は逆にさらなる縮小傾向にあり、各航空会社は、地方都市間については、直行便を廃止して乗り継ぎを指向し始めており、福岡空港で廃止された路線が復活する可能性は低いように思う。
				PIレポートを読んでいると、初めから新空港が出来る事が一番良いかのような意図が感じられるのですが…。 私の意見としては、本当にこれ以上の需要が見込めるのか疑問です。他の新空港も利用客が見込より少なくて赤字の空港がほとんどだからです。さんざん見込み違いの数を見せられて、はっきりいって信用できないです！もっと既存の空港でなんとかする努力をするべきだと思います！
				新空港は概ね1兆円（過少見積）で出来るのか。滑走路増設のうち、西側配置で5,000億円又は2,500億円（過大）もかかるのか。新空港を作りたいがための数字としか思えない。福岡の人工島、地下鉄七隈線、これらは見積の甘さからの結果である。2010年代初期には滑走路容量に余力がなくなる予想は本当にそうなるのか。空港需要は減少すると予想する少子高齢化など、経済活力を失い、経済力の低下が予想される中で、新空港はやめた方が良い。
				福岡空港の需要予測を2022年にとどめているが、その後をどう見るかが重要である。まず人口減少を考えなければならない。日本の総人口は既にピークを越え、今後は坂道を転げ落ちるように減少することは確実である。航空機利用者のピークはタイムラグがあり、およそ今から十数年後くらいではないかと思われる。近隣空港の連携については、マイナス点を列挙して一蹴するのではなく、万難を排して実現に向け努力すべきである。将来にツケを残す巨大な公共投資は絶対に避けなければならない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				将来の需要想定の考え方について、観光需要、ビジネス需要などの視点でさらに細かく分析する必要があるのではないか。
				現在、福岡空港の需要は減少し続けています。需要予測は予想通りはずれました。現状では対応方策を施すことはないと考えます。今後伸びるとしても、最低限の現空港拡張にすればよいでしょう。新空港は絶対に避けるべきです。
				将来、少子化現象で需要が今以上に多くなるとは、思われない。
				拡張や新空港の必要性は分かるが、少子高齢化や新幹線との競合、燃料高になる運賃値上げ等のマイナス面の検討は？
				将来推計人口は減少が予想されており、経済の中心は日本から韓国、中国へと移っているが、需要の読みが甘いのではないか。また、九州は商業都市ではなく、工業都市が圧倒的に多い。特に福岡県南部は、旧石炭産業であるのに対し、北九州地区～大分は今後も自動車産業の伸びが期待されている。県南部の今後の経済成長は鈍化するのではないか。そこに投資の必要はないと思う。
				①対応方策の前提となっている福岡空港の将来需要予測が、方法論と投入数値において説得力がないので、根本的にやり直すことが必要であることを述べざるを得ません。その上で意見。 ②近隣との連携を「対応方策とはなりません」の結論は早計であり、空港の滑走路容量を超える需要が滑走路増設でも新空港建設の場合でも、その工事中に現空港に発生する計画になっていることを併せ考えると、再度連携を考慮に入れることが大切である。又、巨費を投じ自然に影響を与えることを承知で建設された空港との連携は不可欠です。又実施には少子高齢化社会を迎える社会で、「限界容量」を越える需要はない。
				需要がますます増大すると思われるか？ 利便性は現状を維持してほしい。（特に地方から空港まで時間がかかる地域の居住者にとって）
				新空港は必要ない。 需要予測をやり直すこと。
				・議論の前提が総て需要増加からスタートしている。 ・航空業界は航空機の需要の伸びは見ていないのではないか。 ・JR九州新幹線でJR九州とJR西日本が相互乗り入れ、鹿児島までの直通運転に同意した。 ・航空機利用は、今後各地域の路線バスのように移行していくと思う。料金も距離に応じたものではなく均一運賃制へ移行すると思う。
				将来需要はそんなに延びるとは思えない。人口が減少しているので、近隣と協力又は増設で検討する。
				原油価格の高騰が産業や消費生活へ与える影響も考えるべき。その際、現在日本の最大の貿易国である中国がどの程度この高成長を維持できるか、もっと解析すべきではないか？
				・需要予測の前提が全て伸びていくのは不自然である。少子高齢化が進むなど多面的な予測も必要であり、この様な前提条件で議論すること自体矛盾がある。（公共事業で予測が正しかったことは少ない）
				いつまでも右肩上がりが福岡だけ可能ということはあり得ない。人口減少、高齢化を見据えた議論が必要。
				需要予測は正しいのか。
				1)交通予測調査会社（聞いたところによりますと地下鉄七隈線の予測）と大幅な狂い（50%以下）があったと聞いています。大学の研究室又は他の予測調査会社に再依頼したらと思います。①将来予測的に少子高齢化、②テレビ電話、テレビ会議の普及、③大幅な近隣空港への振り分けによる利用客の減少見込等、抜本的に再調査の必要性があると思います。
				将来の事はよく判りませんが、燃料の値上がりや他の交通手段の開発などがあれば飛行機の利用者が急激に増加するとは思えません。現在の空港も国内線、国際線、地下鉄のなどが1ヶ所にまとまっていると利用するものにとっては便利だろうと思います。
				将来需要の基となった2004年実績から、2005年、2006年と2年連続前年割れになっている。現在2007年も、前年割れの可能性が大きくなっている。需要予測ははずれていると言わざるをえない。 現状では対策など全く必要ない。
				将来需要の予測に大きな疑問を感じます。市営地下鉄や高速道路等需要を見込んで作ったものの、実際は大きく下回っている例が多々あります。将来の経済成長が前提の需要予測は全くあてにならず、その予測に基づいた新空港計画は反対です。 福岡空港の良い点はその利便性です。もし仮に海上にでも作られたら関西までなら確実JRの方を選びます。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				人口減少の時代で、仮に2032年に23万回まで延びたとしてそこがピークではないのか。複数滑走路が必要としても1.3～1.4倍程度の能力増で十分ではないか。ピークの数年は不自由かもしれないがそれに予想通り伸びるとは思えない。地下鉄がそうです。
				需要予測に対して対応処理能力がわかりません。 全ケース今の1.3倍で考えていいのでしょうか？
				まず需要が伸びていない。やるとしたら、需要予測をやり直して、最小限の拡張でよい。 新空港は利便性を低下させるだけ。建設費もべらぼうに高い。
				現在示されている福岡空港の需要予測は、将来の地域面の移動需要のみをもって発着回数（需要）が為されているが、航空会社の採算に合わなければ、路線は開設されないのであり、本当に航空会社が路線を開設するのかという検証をして需要予測をすることが必要である。そうした上で、近隣空港との連携による対応方策の可能性も再度議論されるべきと考える。
				滑走路の状況はわかるが、福岡においても人口減となる中、新空港まで作る必要があるのか？需要の予想も自治体の作為的なものを感じる。高速道路にしろ、自治体の将来像程予想と現実が異なるものはないと思う。また、奈多・三苫沖に空港を作ると空港以外のインフラ整備のコストがかかるし（この費用はレポート・資料の中に載っていますか？）、都市部までの移動時間を考えると、関西までなら新幹線の利用が増えるのでは？
				将来需要はあくまで予測であり、その通りにならないとはこれまでの公共事業を見れば明らか。
				・地下鉄七隈線の見込予測のように。 ・処理能力オーバーを誇大報告していないか？ ・公共工事に群がる人、金、優先の提案ではないのか？七隈線がまさにその通りだと思う。 ・何のために北九州や佐賀に空港を作ったのか。作ればいいってもんじゃない！！ ・移転補償は減っていくものではないのか？ ・人口は減ってるし、海外への直行便も減ってるし、需要は増えるばかりというのは本当か？
				将来需要が過大に見積もられてきている点は、どう改善されるのか？その予想数を基礎に計画するなら、書いてあるように悲観的な予測にならざるを得ない。政策の誘導にならないか？
				対応方策以前に将来の需要予測に疑問を感じる。少子化、高速通信網の発達により、PIレポートに示されたような将来需要になるとは思えない。
				①将来需要や役割は他の交通機関や他の空港との関係（役割分担）が大きい。日本の空港需要予測はほとんどが過多ぎみだが大丈夫か？ ②アジアの空港としてハブ化する必要があるかないのか？（このレポートではみえない） ③事業費・空港の個別収支が将来どうなるのか？新空港10000億、個別収支125億、移転補償費85億円等のデータからすると収支は破綻していると思える。 ④福岡は九州新幹線との連動も含め現空港位置での国際化（ハブ化）をすべき。滑走路増設西側配置（210m）案をベースにハブ化修正して那覇や中部に対抗すべきと考える。
				・需要については、中、小型機の発着回数が多くなるのでは。 ・福岡市全体の街づくりの観点から議論が必要。 ・福岡市の将来のためにも、新空港の建設に反対。
				①現福岡空港は世界一便利であるので現空港の利用を望む。（続行） ②滑走路増設を望む。東側西側どちらでも良い。 ③少子高齢化を見定めて策定すること。（需給逼迫は見込まれない）との意見に賛同する。 ④国、県、市の赤字財政予算である。 ⑤将来新空港について反対で、意見として、自然破壊で軍事基地になる恐れがあります。（過去例） ⑥博多湾開発人工島土地売却ゼロ。市立新病院用地計画で新空港はむずかしい。 ⑦佐賀空港、北九州空港赤字経営である。
				将来需要予測は「過大」に思える。 新空港建設予算は「過少」に思える。 もっと納得できる根拠をわかりやすく発表して欲しい。
				・福岡空港は利便性が第一で、他に移転すると乗客数も減ると思います。 ・北九州空港や佐賀空港などうまく連携してやっていくと良い。 ・福岡市がこれ以上の借金をして新空港を作るということにはとても賛成できません。 ・少子・高齢化の時代に需給逼迫は見込まれないと思います。 ・税金は高くなるばかりなのに、新空港などとんでもないと思います。
				ステップ2で「需要に十分応えられなくなることがわかりました」とありますが、①本当に需要はあるのでしょうか？②どのように「わかりました」なのでしょうか？ 最初から拡張が必要との答えありきの設問のように読みとれました（裏付けするデータが少ない）
				ステップ2で行われた需要予測を再度行うように求める意見もあるようですが、無意味なので行う必要は無いと思います。需要予測の計算式やデータが示されている以上、需要予測結果が大きく変わることは無いと考えられ、毎年やる必要は全く無いです。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港と機能分担を否定するのは早すぎる。福岡空港も仙台、新潟などの便も廃止となっており、少子化などから需要も伸びないのでは？
				福岡空港意見発表会に出席しました。その際、有識者の中で、航空需要予測を専門にしている高田氏（東京電機大）は、「予測は現時点での予測であり、これは変わりうる。今、新しい手法も検討している。現時点での目安にすぎない。」との主旨の発言をしていた。 これまでも国等の予測は過大で、実績とかけ離れた予測で公共事業を実施してきた過去の歴史がある。この発言もやはりそうかという疑問を持たされた。 この問題は、福岡空港の将来需要が空港容量をオーバーするとの予測から出発しているはずであり、このこの前提があやふやとなれば、誤った議論をしていることになり、調査自体がナンセンスである。
				ステップ2の需要予測には多くの疑念があるのに、ステップ3で答えていない。これでは何の為のPIであるのかわからない。このままでいけば、また元の木阿弥となり、前回の福岡県調査の失敗を繰り返すことになることは火を見るより明らかである。世論の多筆会う前に、もう一度ステップ2に戻して需要予測の議論をした方が早道である。（急がば回れ）
				・ステップ1やステップ2の時も言われていた過大な需要予測を見直さなければ、議論のやりようがない（佐賀空港や地下鉄3号線で失敗）。 ・近隣空港との連携は、最後まで選択からはずすべきではないと思う。 ・佐賀・北九州空港の限界処理容量も示してほしい。
				意見発表会でも出ていたが、需要予測は空港を作るために過大に算出している。東アジアのハブを目指すような予測はすべきではない。日本には既に成田、関空等のハブ候補があり、国内で競争中である。4つめは不要だし、背後圏の規模も違う。過大な需要予測に合わせるための投資はすべきではない。現空港で十分である。
				将来需要は必ずあると思います。
				少子高齢化、所得の格差の広がりなどを考慮すると、ケースCよりも着発回数は少なくなるのではないか？ケースA, B, Cのすべてが右肩上がりになっていることに疑問を感じる。
				少子高齢化の影響により航空利用者の増加は考えられない。（国内線） エネルギーの効率的利用、地球環境の上から検討すれば、電気及び水素（将来）エネルギーを利用する交通体系に移行すると考えられる。ヨーロッパ（スイス、オーストリア等）は電気エネルギーを主体とした総合交通体制を活用している。日本－中国間の航空利用客は増加すると予測される。（国際線）
				将来需要は減少し、今のままの福岡空港でちょうど良い。
				需要予測は外れた。
				もちろんどこかから持ってきた資料だとは思うが、ホントにそんなに需要が増えるのか？海外（アジア）は九州よりも東京に興味があるというデータもあるし。
				近隣空港に分散する案を需給逼迫効果がわずかだと説明されていましたが、なぜ効果がわずかなのか。また、これから航空需要は伸びると説明されていましたが、なぜなのかもっと具体的に。
				将来需要はこれから年代別にみていくと高齢者の方々が多くなると予想されますが、社会福祉の面とどう結びつけていくのかという課題があると思います。
			5.ターミナル施設の機能・設備について 13 件	
				現状、国際線と国内線のターミナルが別々になっているのがそもそも問題であると思う。
				・関空やセントレアAPOをよく利用します。ここは同じターミナルに国内線、国際線があり、乗り換えが非常に便利。しかもセントレアは、歩く歩道があり、雨にぬれずにビジネスホテルに行ける。ホテルも高級ホテルでなく利用しやすい値段で非常に嬉しい。電車の乗り換えも便利。空港内に大浴場もあり、長時間の国際線に乗った後はとても助かる。又外国人にも喜ばれそうな日本を意識したデザインのレストラン街。福岡空港とは歴然の差があります。福岡空港は大きなトランクを抱えて海外から帰国すると、バスを待って列を作って乗り、移動するなど不便。同じターミナルに国内・国際線を作って欲しい！！
				国際線のターミナルが遠く離れて不便になりました。国際線と国内線は一体化させた方がよいと思います。（中部国際空港のように）
				ターミナルの一体化、大型機の一時待機が可能な所がいい。
				国内線、国際線ターミナルが分離していること自体おかしいので、一体化し、利便性を向上させるべき。
				国内線を国際線に動かしてターミナルを一体化した方がよい。
				駐車場を広くする。（福岡）

区分	意見分類			寄せられたご意見
				･地下鉄は七隈線を国際線ビルへ延長。現空港線はどちらかで。
				･国内線ビルは国際線側に一本化して廃止。
				飛行機に乗るまでの手続きをもう少しスムーズに出来るように窓口などをたくさん作り、空港の中でスムーズに出来るようにしたらいいと思います。
				すでに自転車、バイク置場がパンクしている。(自転車、バイクは手軽さ、小回りが特徴の乗物だ。利用者もそこを来たいして乗っている。なのに駐輪場が駐車場より不便なところにある。ならば、近くの舗(歩)道に止めるのは当然の心理である。)
				食費売場が増えるといいです。 子供が小さいので、待っている間困らないスペースがもっとほしい。
				私は以前福岡空港で実習をさせていただきました。その時飛行機の早着や遅延が重なり、飛行機がスポットインできず、滑走路にとどまっている状態でした。これから空港を移設、増設されるならスポット付近も改善していただきたいです。
			6.総合的な交通対策について 14 件	
				なぜ飛行機には飛行機という代替案しか発想されないのでしょうか？鹿児島には今でも九州新幹線、高速道という手段があり、将来的にもっとスピードアップされるでしょう。そうすれば鹿児島便は減便できるのではないでしょうか。このような計画は航空会社や空港がやるものではなく、行政施策としてやるわけですから、もっと他の交通機関も含めた大きな交通体系として考え、計画を立てるべきではないのでしょうか。
				★★ 福岡空港の拠点性をさらに高め、九州全体の浮揚に繋げるべき ★★ 福岡一極集中は好ましくない、だから福岡空港だけが立派になるのは良くない、他の空港に機能分担すべき、という意見もある。しかし、他空港それぞれが機能強化を進めること自体は結構であるが、九州全体の発展のためには、福岡空港の拠点性をさらに高め、それを最大限に活かす必要がある。 なぜなら、福岡空港の拠点性を高めないと、九州内のどの空港も「ドングリの背比べ」となり、特に海外のエアラインから見て、就航したいと思わせる空港が九州には1つもないことになる。これでは九州と世界とを繋ぐ航空ネットワークの拡充は望めない。その結果、地域経済の発展や市民生活の質の向上が図れず、地域全体が衰退するという事態が予想される。 九州はオランダ一国並みの人口や経済規模があると言われるが、逆に言えば小国オランダ並みでしかない。首都圏や関西圏と比較すれば、九州の人口や経済規模は圧倒的に小さく、航空需要も小さい。もしオランダに核となる空港がなく中規模空港だけが幾つかあったとしたら、ＥＵ域外との国際線が多く就航するようなことはなかっただろう。オランダの中で背後圏の人口や経済規模が最も大きい首都アムステルダムに機能の高いスキポール空港があるからこそ、小国にもかかわらず多くの便が世界中から集まってくる。 スキポール並みとはいかなくても、航空需要の小さい九州においてエアラインが就航したくなるような拠点空港が一つもない状況になれば、九州の各空港では、国内線では三大都市圏への路線、国際線ではソウル便や上海便など限定された路線は維持できるだろうが、国内の地方路線やアジア太平洋地域をはじめとした国際路線は今以上に充実はしないだろう。これでは、ビジネス･観光両面で不利な状況に置かれ、結果、地域は衰退し、我々住民が豊かな生活を送ることはできなくなる。したがって、九州における航空ネットワークを充実させ、九州全体の経済の振興や市民生活の質の向上を図るためには、少なくとも空港に関しては、九州で福岡空港だけが持つ高い拠点性をさらに増進すべきである。
				関西と同様に、近隣に佐賀、北九州があり、地上交通の利用による国際線の分散化により需給バランスの調整は可能だと思う。総合的に交通政策の実施が急務であり、航空行政のみの解決は急ぐべきではないと思う。
				今現在需要に追いついていないが将来に向けて必要な路線を増やし不要な路線を廃止した方がいいと思いました。新しい空港を作ったり滑走路を作れば周りの住民だけでなく環境にも悪影響であるから。
				福岡空港が将来にわたって国内の外の航空ネットワークなどの利用者をいっぱい作って、少しでも福岡空港を発揮し、結果が効果など福岡空港の需給逼迫の緩和を築いていけばいいと思います。
				大阪伊丹空港と同じような@@なしたと思うが、又住環境等から廃止の方向と考えられていたが現在は全く逆方向で、伊丹の利便性と地域住民の生活維持のため伊丹の振興策を求められており、あまり住民の意見はあてにならない。あれだけ移転を望んでいながら、今は全く逆であります。大いに参考にして下さい。又福岡空港のインフラは充分に整っており、その便利性は日本一と思います。アクセスはＪＲ駅･私鉄はもとよりバス便、船便等への便利性は他の空港をぬくものと考えます。空港温存で計画を考えて下さい。又器材は大型化して参ります。この対応により客数は問題ないと思います。大型化対応を早急に打ち出し東京･中国･韓国等との広がりを増やすことが先決です。(土建屋の意見や土地学者のいいなりになってはだめです)
				①航空路のみで考えるのではなく、鉄道や高速道の整備の実行と併せて、総合的に検討されなければならない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				あまり使われていなさそうな新北空港をもっと使うべきだと思います。さらに空港との連携のみならず、近年飛躍的に利便性が増している「新幹線との連携」も検討に値するのではないでしょうか。航空局内のツールにこだわらない自由な発想で取り組んでください。さらに言えば、新北の需要予測結果と実績を比べて予測手法の妥当性を再度見直すべきではないでしょうか。
				飛行機だけの需要を検討するだけではなく、九州全体、日本全体、アジア全体の交通体系を考えていないのではないか。例えば、福岡⇔鹿児島、福岡⇔熊本、福岡⇔長崎、福岡⇔大阪などは新幹線にまかせるとか。そうすれば、年間1万回程度の離発着は減らせるというような発想はないものかと。他の空港には迷惑かもしれませんが、就航会社は需要が減ると一方的に空路をやめてしまうので、信用はならないと思うのですか。
				他空港との連携は分析が少ない。他交通機関との連携の評価が低すぎる。
				将来、道州制が採用されると思うが、福岡空港は九州のハブ空港であり、遜色の無い立派な食う王を整備しなければならない。韓国、中国、台湾、東南アジアなど経済成長率が5～10%近い国があり、又国内でも団塊の世代がリタイヤするなど観光が重要な産業となる。各県に点在する観光拠点を、九州、長崎新幹線と東側高速道路ができると高速観光網でつながる。以上のことを考えると将来観光客が大幅に増えると思われる。
				当面現地拡張では、高速道路を利用した近隣空港とネットワーク化を計画する。
				・佐賀、北九州を含め九州全体で考えればよいのでは。
				福岡・北九州地域の発展のための基本的な社会インフラの整備を是非進めてほしい。
			7.その他 119 件	
				[③．福岡空港の機能強化の必要性] このような地域の未来に好ましくない事態が懸念される以上、地域の将来を按ずるべき立場の者には、「現状維持でよい＝何もしなくてよい」「抜本的な対策は要らない」という思考停止は許されず、最善の解決策を探り、それを実行する強力なリーダーシップが必要である。(1)成長著しいアジアに近い「九州の地理的優位性」(2)魅力ある観光資源や、アジアに視線を向ける企業が比較的多く存在する「九州の産業における特長」(3)一方で、島国・国内主要地域との離隔という、航空以外の手段では海外や国内主要地域との円滑な往来が困難な「福岡・九州の地理的ハンディキャップ」(4)アジアの一極を担う都市を目指す「福岡市の都市戦略」なども勘案すると、市民生活の質の向上や地域経済の活性化、福岡・九州の持続的な発展等を促進し、次の時代を切り拓いていくためには、福岡空港の機能強化は必要不可欠な要素であると考える。
				2.花巻空港、仙台空港、羽田、成田、大阪、名古屋等利用しているが海外に比べいずれも遅れている。その時々の対応で近視眼である。30年、50年先を見通した戦略で進むべきだ。
				需要がパニック状態に近いので早急に空港をどうするか急ぐ必要有り。
				空港が小さいのでハブ空港に。
				福岡空港はアジアとの交流の場になるため、アジアの人口との対応できる空港になってほしい。
				「近隣空港との連携」にも気を使っておられるが、あまり他空港に遠慮気兼ねをしていると結局は中途半端な計画で終わってしまう。他空港も当初それなりに必要性や存続可能性を熟慮の上設置したのであろうから当空港が近隣空港との協調や共生を言うのは越権行為である。その他、地元生活環境に配慮し現空港縮小案も検討して欲しい。
				佐賀空港は全く必要ない。どうして設置されているのか理解出来ない。福岡空港の方が市街地に近くて利用しやすい。早急に混雑している打開策を立ててもらいたい。滑走路一本でよくやっていると思う。
				市民140万人のためでなく大企業金持ちの為の空港である今のままで良い。県政市政の赤字を考えると全く無駄である。
				・建設の概算事業費の説明はあるが、建設後のランニングコストや事業に関する長期計画書がわからない。
				・新空港は経費、利便性からみて不可。関西空港も経営的には問題が多いようだ。福岡の経済が活発なのも、空港と市内のアクセスの良さも大きく寄与していると考えられる。
				福岡空港について、関西や中部地区と比較して、、、関西(伊丹も含む)は近畿地区を国内は伊丹、海外は関空で基本的に対応しており、中部空港に関しても基本的には中部地区を一つの空港で対応していると言う事です。それにたいして、福岡空港は九州各県に空港が有るにもかかわらず、需要が国内第三位になる程の利用実績があると言う点を考えていないのではないかと思っております。
				費用の面からも現空港の活用を考えるべきだ。これ以上の税金のムダ遣いを許すべきだ。
				①現空港はこのままにして国内専用にされたらいいと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				④航空機の性能向上で現空港でも充分対応できる。
				⑤航空機の大型化によって利用便数を減らせる。
				・東京など便数が多すぎる。会社の効率性に問題。交通費高い。
				・現福岡空港の位置づけ優先。自衛隊→報道（マスコミ）→民間会社（商販）。一般の人々は知らない。PRが必要。
				フランスのシラク前大統領は、引退演説で「自分の仕事をやり遂げたことを誇りに思うと同時に、わが国の未来を信じている」と言って国民に別れを告げました。　リーダーは、ビジョンを語る必要があります。そして、そのビジョンを実現する戦略を示す必要があります。　知事も市長も、引退するときに「福岡の未来を信じている」と言えるような、誇りに思えるような仕事をやり遂げていただきたい。また、それができる人物であるはずです。　福岡空港は、福岡の未来を左右する重要な基盤です。福岡空港の将来を考えるにあたっては、そういう視点から取り組んで欲しいと思います。　そして、われわれ県民・市民も、このような意識を持ちながら福岡空港の将来を考える必要があることを忘れてはなりません。
				【航空貨物輸送も重視すべき】 航空貨物は旅客に比べ軽視されがちだが、航空貨物は付加価値の高いものが多く、今後大きな成長の見込める分野でもある。高付加価値貨物の輸送に有利であれば、高い価値を生む産業の立地や生産の増加も期待され、福岡・九州の産業活性化への展望が開ける。つまり、航空貨物輸送に優位な空港を持つことは、地域の将来を切り拓く1つの戦略として非常に有効であると考えられる。だが、現在の福岡空港は、日中は旅客機で精一杯で貨物専用便は邪魔者扱いされる、貨物スペースが狭い、騒音問題で早朝深夜の離着陸ができないなど、航空貨物輸送には極めて不利な条件となっている。では、現在深夜貨物便が就航している北九州空港や佐賀空港は、拠点的な役割を担い九州全体の発展に資することができるだろうか？残念ながらそれは不可能であろう。なぜならば、両空港は消費・生産の重心である福岡都市圏から遠く離れており、少量多頻度の貨物輸送を行うには陸送の費用と時間が嵩み、結果としてコスト増・物価上昇に繋がるため、物流・流通を全体最適化できないからである。よく、貨物は遠くの空港でも構わないから、北九州空港や佐賀空港で扱えばいい、と言う人がいるが、それは間違いである。人と違って貨物は時間がかかっても文句は言わないが、貨物は自ら動いたり申告したりできないので、遠い空港までの陸送や諸手続には費用がかかる。単位重量・体積あたりの付加価値が相対的に低い海上貨物でさえ、横浜港より東京港の方が、神戸港より大阪港の方が、北九州港より博多港の方が、国際海上コンテナ取扱個数が増加していることからも、より消費地に近い港湾や空港を利用する方が物流のトータルコストを低減化できるのは明らかである。 よって、物流・流通の全体最適化を図り、九州全体の経済の活性化や市民生活の質の向上を促すためには、消費地・生産地の重心に最も近い福岡都市圏の空港が貨物輸送の中心的役割を担う必要がある。福岡は世界的なハブ空港とはなれないだろうが、航空貨物市場が拡大する中、海を隔てた至近距離に、貨物取扱量世界第4位で大韓航空の拠点であるソウル（仁川）や、FedExの広州、UPSの台北・上海、DHLの香港など世界的な航空貨物輸送大手やインテグレータのハブ空港が存在することから、高速交通基盤が整い九州・西日本一円からの集荷・配送に有利な福岡には、これら貨物のハブ空港とのスポークとして貨物専用便が就航する可能性は十分にあるだろう。つまり、福岡・九州には航空貨物輸送が拡大するだけの地理的優位性があり、地域の発展のためには、この地理的優位性を生かし、地域の発展のチャンスを逃さないことが重要である。　貨物専用便は深夜の発着が有利なため、貨物輸送拠点として機能するためには、24時間フルオープンが可能な複数の滑走路を有する空港が望まれる。したがって、福岡・九州における物流・流通の全体効率化を図り、地域の発展に貢献するためにも、福岡都市圏において複数の滑走路を持つ24時間利用可能な空港が必要である。
				旅客数の面では、羽田－福岡路線は世界で2位ということですが、その他の路線はほとんど主要空港－福岡なので、もっと日本全国に路線を増やせたらいいと思いました。
				福岡市周辺の第二空港、第三空港はどうか？パリやロンドンにある様に空港ネットワークは作れないか？現空港の利便性はとても優れているので、この利点をつぶさない様にしてほしい。
				・現空港の借地の問題は周辺一体の再開発で解決できないか。
				・需要予測が新空港建設の最大要件ではない。現空港は利便性を除けば、運営面、環境的にも欠陥空港であり、これの解消こそが最大の要件である。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				航空機騒音を考慮した選出条件に航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこととありますが、航空機騒音に係る環境基準の注意書きには、航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、1の達成期間で環境基準を 達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を 希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と 同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。と書いてあります。新空港を造って仮に市街化区域に騒音が発生しても防音工事等を行えばよいということになります。また、市街化区域でも海岸付近であれば住宅地ではなく港湾施設（埠頭用地）を飛行するようにルート設定すれば、住宅地への騒音は避けることができます。実際、コラム15に載せてある羽田空港の騒音コンター図は市街化区域に騒音が発生していますが港湾施設（埠頭用地）で影響が収まるような飛行ルートになっています。
				・成田空港の不便さなど都市から離れた空港の将来性は見通しはどう考えるのかも検討していただきたい。
				年々国際線などの本数が減少し、国内線も各航空会社が路線廃止を進めている中で、利用客離れを防ぐためにも空港と航空会社間などで、利用客が望む（必要とする）空港になれば良いと思います。
				・現状維持＝停滞との見方には賛成できない。今のままで何が悪い？ 高齢少子化の社会になっていく視点はあるのか。
				空港見学は度々行っています。将来に混雑されると意見に同意致します。近隣の空港を利用する話もあるが、佐賀県の住民は西側、「玄海の海側」の人は福岡空港の方が便利が良いと話す。交通の利便さ優先される。佐賀の人が福岡を多く利用すると話をよく聞きます。
				全てにおいて今のままでよいと思う。
				②福岡には幹線だけ残して、第二福岡空港を近くに作って、ローカル線や国際線をそちらに移してはどうか。滑走路も短くてすむ。
				ちょっと前に出したのと同じ。利用者の負担が増すことはやめてほしい。あと、新たな空港施設も作るのは反対。近くの自衛隊の飛行場を空港利用してはどうか。それか各航空会社に旅客用の飛行艇を導入させるとか。→ それで博多湾を桟場として運用してもいい。
				3）危険性は解消されないと思う。
				・「人口減少時代」に対応した方策を。
				・「少子高齢化社会」に対応した方策を。
				・国際化対応のハブ空港機能が必要である。
				今まで通りで良いと思う。
				お金がかかりすぎだと思う。
				新空港または現空港にするとしても地域住民のことを考えてください。
				需要が増えると言っても、もうこれ位でいいのでは、というのが正直な感想です。確かに直行便や便数が増えるにこしたことはないと思いますが、関西や成田に行けばいいことだし、サービスをどこまで追及していくのか。
				今のまま
				現状を維持するのが良いのでは。新しい空港は自然破壊につながる恐れがあるためです。
				そのまま続行してほしい。 移転反対。
				現空港の安全のために佐賀空港の利用を考慮して下さい。
				航空自由化に逆行するということで取り上げられていませんが、本当に必要な人が飛行機を利用するといった、ロードプライシング的な方策を検討してみてはいかがでしょうか。
				・ある程度の自然環境破壊がやむを得ないと思う。
				今回の対応案にはステップ1での検討成果が反映されていないようです。ステップ1では現空港が抱える問題点が見事に整理されていたので、ステップ3でどのような解決策が提案されるのか、大いに期待していただけにがっかりです。
				住宅街 移転補償費が高い。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港作らないでいい。現状のままで良い。
				アジアに近隣ということもあり、世界のメディア、物資等の流出の基盤となり得ると思われる。
				現福岡空港は都心部に近く、交通の利便性も良く、国際線ターミナル等は完成してあまり年数が経っていないので移転するべきではないと考えます。もっと現空港での活用を考えるべきではと思います。
				新空港方策は、問題点等の解消には一番合理的だと思いますが、その間の対策をどうとるのが、どうなるのかがいまいち分かりずらかったです。
				⑤空港の拡張や新建設を進める前に種々の工夫が求められる。
				空港前に住んでいますが、地の者でないので、空港に土地を貸している人達は沢山のお金が入ってきて金持ちと威張っていますが、私達は家の上を飛行機が飛ぶし、音はうるさくてテレビの音は聞こえません。
				1.将来の設定が当初からすると変化している。問題解決の一要素として、可能な限り早期に工事完成が望ましい。
				3.現空港は、CAPACITY以外これ程良い空港は日本にない。
				・今事業化を決定しても供用開始まで10年を大きく超える相当の年数を必要とするであろう。その時に経済情勢が好転していたとしても，もう福岡都市圏においても人口減少傾向が目に見えてきている。需要予測のケースCでも，事業を進めたい人の希望的観測であると推測する。日本においては少子化により年数が経過するほどに人口の減少度合いが増える。向こう20～30年間，需要に対する不足分を何とか対処すれば，その後は現施設で十分となり，さらに余裕ある空港になること間違いなし。ピークに合わせて事業を進めた場合は，半世紀後には必ず余裕がありすぎる空港となっており，その付けを子々孫々に回すことになり，年金に対する負担も多くなっている中，さらに厳しい生活を強いることになる。何とかピークカット（他空港との連携や，少ない事業費での対処）で対応して貰いたい。
				国内線、国際線とも路線が減らされているなかで、将来路線を増やしたいという航空会社が沢山でてくるでしょうか。
				公共施設は作ることを前提にデータを捏造して進めた結果失敗している。まず現状で改善を考えてどのようになるかを行うことが先決ではないでしょうか。例として、福岡～羽田便では2社間で時間の間隔を調整し乗車率を上げる。 ・路線の廃止も出ている。 ・高齢者の増加
				対応策について、3案言及されているが、近隣空港との連携、現空港の滑走路増設には限界があることがよく分かった。その辺をもっと明確に表現、説明すべきではないか。
				福岡空港はとても利用しやすいので、混雑がないようにしてほしい。
				現状は利便性がよくとても利用しやすいです。新空港ではなく、利用料金の値上げや私有地の買上げをしたらいいと思います。
				現状のままで広く他の方法を活用することを優先して検討するのがよいと思います。
				増設
				増設
				現状のデータから見る限り空港拡張、新空港が必要というのは説得力がない。
				・滑走路処理容量が一杯としても、全便満席というわけではないのに、まるで全く飛行機に乗れなくなるというような誤った考えを押しつけている。
				新空港が出来れば現空港は無くなる（？）ということでしょうか。
				福岡空港をこれ上大きくしなくてよい。他の事業にお金を使ってください。
				便利な今の空港がいい。
				現在の空港のままで良い。
				・事業費に見合った利用料があるのか疑問。
				近隣空港との連携＋現空港における滑走路増設案がベストだと思います。 新北九・佐賀の発展にもなるし利用客が今より増えそうだから…。 滑走路増設案は色々問題があるとは思うけど新たに作るよりはマシ。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				今のままでよいと思う。
				そのままで良い。
				需要増加によるデメリット、能力拡充によるメリットに関し、もっと具体的事例にて詳しく説明された方が良いのでは？
				・福岡空港拡張や志賀島案は福岡一極集中をますます増加させる。
				費用対効果を考えた場合：現空港の増設が望ましいと思う。環境問題の観点から考えた場合：同上 利便性の観点から考えた場合：同上（国内で一番だと思う） 安全性の観点から考えた場合：空港移設もやむを得ないと考えます。 総合的に判断した場合：現空港の増設及び近隣空港との連携が望ましいと考えます。（但し、近隣空港との連携には、相互の空港間のアクセス面で考慮する必要が有る）
				現空港の拡張
				②滑走路増設
				お金の多くかかる空港移転には反対です。拡張や連携など現実的な案での対応を望みます。
				福岡県（市）のみの視点から調査している。他県を含めた視点で考え検討すべき。国家予算を使うのに都合の良い議論はunfairで納税者として不愉快である。なお、私は東京都民であるから、公正な視点で考えている。
				あまり空港を使う機会はないけど、このままでいいです。
				空港の新設や増築などがありましたが、いいと思います。なるべく皆の意見を取り入れてほしいです。
				今のままでいいと思う。
				「近隣空港との連携」は抜本的な対応方策とはなり得ないとされているが、仮に「現空港における滑走路増設」が選択されたとしても、この方策だけでは十分ではないだろう。（肝心の効果について明記されていないのは問題）ならば、この2つの案を段階的に行っていくというのがよいのではないか。新空港はいらない。
				陸続きがいいように思います。
				「近隣空港連携案」はずしのデータは、北九州空港か移行前のデータであり、説明には不十分。「連携案」も緩和の効果があるのだから、根本的解決にはならないまでも、組み合わせにより、既存ストックを活用した全体最適という考えを検討しないのか。
				抜本的な対策である新空港、増設案について具体的な案をもっと掘り下げてほしい。
				対応方策は三者択一に限定せず、もう一つ選択肢が考慮されるべきではないでしょうか。「近隣空港との連携（を図って新たな空港建設は考えない）」だけでなくて、「近隣空港との連携を図りつつ、新たな空港をコンパクトに建設する」も対応案に加えてはどうか。
				・現状のままにして利便性からみてもちょうどよい交通便だと思う。
				・人口が減少していく中で、現在は限界の離着陸数でしょうが、将来を考えると、今少し“我慢”すれば現状施設でも良いという考え方もあるのでは？
				・このまま何もしないと利用者にとって不便になると書いてありますが、ほとんど空港を利用しない私にとっては何もしないことのデメリットが分かりません。
				現空港のままで良い。
				現状のままでよい。
				現状のままで…。
				今のままで十分満足です。
				今の福岡空港の状況から言えば対応策は必要ないでしょう。今後伸びても、最小限の拡張で十分対応できるでしょう。広範囲な拡張や空港移転は、市の借金を増やしたり、利便性を低下させるだけです。移転は問題外です。
				ピーク時に大型旅客機を導入すればよいだけでは？増設、新空港の必要性なし！
				レポートは作る前提で進んでいるが、容量が足りないから作るという発想はやめてほしい。増設も新設もしない、何もしない選択肢がベスト案。年100億円の赤字はどう処理しているの？赤字も建設も税金補填は勘弁してほしい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				個人的には、今の福岡空港で十分。それでも足りないのなら、増設や新空港の建設より、他空港との連携をもっと真剣に考えるべき。
				①将来需要や役割は他の交通機関や他の空港との関係（役割分担）が大きい。日本の空港需要予測はほとんどが過多ぎみだが大丈夫か？ ②アジアの空港としてハブ化する必要があるかないのか？（このレポートではみえない） ③事業費・空港の個別収支が将来どうなるのか？新空港10000億、個別収支125億、移転補償費85億円等のデータからすると収支は破綻していると思える。 ④福岡は九州新幹線との連動も含め現空港位置での国際化（ハブ化）をすべき。滑走路増設西側配置（210m）案をベースにハブ化修正して那覇や中部に対抗すべきと考える。
				増設が必要ならば福岡市内での検討をするべきである。
				PIステップ1.2を見ていないので「何もしなかったら不便になる」ということがよくわからない（←そもそも1.2.3.4.などとやる意味があるのか疑問）。人口は減っているし、個人的な不満は関係ないし、航空会社が自ら本数を減らしているし・・。挙げられた方策についてはごちゃごちゃしているが、おおむねわかりました。
				同時期に那覇空港PIが実施されているので、福岡空港PIでの最終対応策と那覇空港PIでの最終対応策に対応策としての理屈に大きな違いがでないようにするのが自然。福岡空港PIでの需要予測結果は、同時期に行われた那覇空港PIでの需要予測結果と比較して福岡空港の方が那覇空港よりも需要が多いという結論が出されている。
				対費用効果を重視すべきである。 国際線のみの移転を検討する等。
				都心に近い最大の売り条件をアピール、特徴が目立つ数値がもっと欲しい。
				三苫・新宮・志賀島・奈多ゾーンにすると天神・博多駅から遠くなってしまう。私達にとっては多少不便だと思った。福岡空港のよさは、博多駅から空港までかなり近いことだと思う。このまま何もしないとやむを得ないなら、私達も理解できる。けれど、環境やお金を考えるなら、しない方がいい。
				福岡空港は九州でも最大の空港で利用客も多いと思います。福岡空港の新たな路線の開設により、福岡自体が今よりもっと住み易い利便性の高い町になればよいと考えます。
				周辺地域の方々への影響が気になりました。
				滑走路を増やして、将来が広がる国土交通省とはとても素敵です。色んなところと文化の交流ができたら嬉しいです。
				需要人間の欲は無限です。 答えないことが1番だと思う。 なるべくおさえることが大切。
				少子高齢化に伴って、需要が高くなることは期待できることは理解できたが、またその次の時代に入った時の人口問題と照らし合わせ時の対策はいかなるものか。
				少子高齢化のため利用者は増えると思いますが、年寄りに対してのヘルプや安全面などは。
				需要は今現在からは、多少増加していくと思いますが、2050年には8千万人ほどに人口が減っていくことに関する方策はどのようにお考えなのでしょうか。
				私は今のままでも良いと思います。
				福岡一極集中を改めるために、新福岡空港は九州のhubにすべきではない。
				PI案では、（近隣空港との連携策は論外として）現空港における滑走路の増設にしろ新空港にしろ用地買収や建設期間で供用開始まで少なくとも20年程度はかかりそうだが、2012年には増便が困難になることに対してどのように対応するのでしょうか？
				もっとスムーズに離陸できるようにしてほしい。交通の便はよいが、安全面が不安。
				現状で満足。
		その他		231 件
				1.地方空港の取組、意欲に格差が大きい。
				・ハワイなど日本人に人気のある路線がなくなって残念。もう少しJAL等の日本の航空会社の直行便があるといい。アメリカ、ヨーロッパ、方面に行くには、関空、成田等に行かなくてはいけない。
				一刻も早く対応方策をまとめ実行すべき。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			福岡空港の問題は土建屋、建設業者を儲けさせるだけで、これ以上の公共事業はかえって財政事情を悪くさせるだけだ。 「ヤメテモライタイ！」 「モッタイナイ！」 「ムダナコトハスルナ！」
			3)既存空港周辺の市街地は、大半が既存空港で恩恵を受けている住民の為、空港に対する理解、協力制度を市条例で設ける
			もっと便を増やしてほしい
			便利ですけれど、家の上を毎日何機も通っているので少々不安があります。
			現状自分の勤務先が春日原で丁度着陸の飛行機が真上を通過しうるさいし、もし落ちたらという恐怖の毎日です。着陸を海側からにして欲しいしもちろん離陸も海側にして欲しい。
			ＪＲに（○○空港駅）があった方が良いと思う。
			福岡空港中心型の考え方が先行しており、何かをどうかしようという新しい考え方を否定している様な気がした。先ずは福岡空港ありきでの考え方から入っているので他の意見が出る余地はないような気がする。
			また都市高速空港行きのバスを出してほしいです。
			より向上しようという向上心があり良いと思います。飛行機はまだ高い乗り物だというイメージがあり、早く・便利ではあるけれど、手軽な乗り物ではないという印象があります。なのでもっと、民間的な乗り物になればいいなと思っています。頑張って下さい。
			・福岡空港を近隣の空港に対してどのような位置付けにするのか。日本国内の空港の中でどんな役割を果たすべきかの理念、目的をしっかりまとめてそれに添った規模や場所にすること、例えば佐賀空港のように“ただ作っただけ”では時間と費用の浪費。
			空港をひとつにまとめていいというのは、少々無理ではなかろうかと思います。土地も限られていますし、環境・住人・交通等に配慮もしなければなりません。少し手を加えるだけで、既存の施設が十分に使えるならば良いのでしょうが、そういう訳にもいかない…みたいですね。
			滑走路を増やす。また、空港での待ち時間を暇なくするように考える。
			地域経済や市民生活などいろいろな方策に力を入れているので素晴らしいと思いました。
			福岡空港の発着需要への対応など。
			北九州に住んでいますので、新北九州空港が便利に活用できると助かります。
			800円程度北九州発の便なら利用ＯＫ
			①経費分担の実態が不明瞭
			②空港、コスト計算がされているのか？各空港又第1種、第2種空港の比較
			説明会でも質問があった「概算工事費の積み上げ根拠」について、事務所の回答は「約半額が用地費」という者であったが、同じ行政関係者として、用地費以外の積算根拠を回答できないということは常識的にあり得ないため、「回答しない」ということであると受け取られた。P!という看板をかかげる以上、市民の質問に回答できるデータを持ちながらも回答しないという選択をすべきではないと思った。 また、借地料は一般的に5～6％だが、概算工費の用地費と土地単価を比較すると整合しないことに気づいた。まどかぴあで10/8に質問したい。
			・福岡市は人口が増えており、街の発展に阻害する。
			現在の福岡空港はアクセスがよく便利なので、滑走路の増設にはいろいろ問題があると思うが、新空港ではなく増設と近隣空港との連携と組み合わせの方策を望む。
			利便性を考えたら現空港の滑走路を延長した方がコスト及び利便性等がかなりいいのではないか。あくまでも個人的な意見なので、その地域の方のことも話し合いながら推進した方が良いかと思います。
			空港用地が民有地であることが問題だと思う。
			現状の福岡空港の混雑ぶりは、利用者及び周辺住民の混乱を招き、国際都市としての機能を低下しえないので、今後の進展に期待したい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			検討する事はとても重要であるが、役人さん達は一度一般市民として考えてほしい。 「新しいものをつくる」のは必要ない。 「今あるもの」を利用して下さい。 他に税金を使ってほしいものは多くある。
			将来に対してどのような対策を立てるかですが、 1.費用の負担を誰がするか。 2.需要予測には地球温暖化に対する目減りをどの程度見込むか。 3.温暖化に対し、航空業界の取組みは何があるのか。（空港開設工事含む） 4.佐賀空港の赤字を誰が負担し、軽減するのか。 これらについての解明が弱いと思います。
			4.国際空港は24時間使用可能でなければ、その意味は薄い。従って、国際を目指す意味は福岡ではやめた方が良い。
			近隣に国際空港新たに建設すべきと考える。 現在空港としては環境に問題がある。
			経済や便利さの追求に走らず、自然を大切にした動きを作ってほしい。
			福岡地区としての利害だけでなく、全日本的な観点も必要である。 中国等の国際化に負けないよう。
			現在の調子では対策が追いつかない。10年以上工期のかかる案は対象からはずした方がよいでしょう。
			様々な対応方策が示されましたが、やはり最終的には“お金”だと思います。 PIステップ4に向けて、整備手法、事業採算性等をしっかり検討してもらいたいと思います。
			従来この種の調査では、将来の需要を極端に大きく見込み、結果実績が伴わないという形のものが多すぎたような気がします。 空港の許容量については、ある程度の余裕が持てるというのはそうであって欲しいとの希望でありますが、今すぐにでもパンクしそうだというように、危機感を煽るのも頂けません。人口減少などのことを勘案しますと、将来的にも多額の負担を後世に押しつけることのないよう、対処してほしいと思っています。
			②他の案は費用負担が大きい。（増設の西側配置210mを除く）
			④複数滑走路のニアミス等安全システム対策が遅れているように見受けられる。
			連携案を生かした方がよいでしょう。この先日本は（もちろん福岡も）人口が減り、少子高齢化の時代を迎えます。20年近く、あるいはそれ以上かけて拡張や新空港を建設しても、十分に活用されないまま維持管理のかかるお荷物になるだけでしょう。税金の無駄遣いです。連携案は安く、県がかかげる県内均衡発展にも役立ちます。
			国際線に関しては、24時間空港である方が地域の国際競争力が高まると思う。
			「大型開発を断念した結果、ちょっと不便になりますが、これだけの事業費を節約しましたので、皆さん理解してがまんしてね。」というキャンペーンを打ち、不満を言うことがかっこわるい風潮にしてしまえばいいではないですか。 大型開発に対する風当たりの強い今日この頃、市場自由化の波に迎合して、市民の皆様の利便性ばかり追求していてはいけません。
			・費用　もちろん今の価格での費用が算出されていると思うが、市としてどの位の負担になるのか不明。
			その時の問題解決で空港問題を考えるのではなく、数十年後まで考えた上での投資することが必要と思われる。それが出来るなら増設でも新空港でもよい。
			利用する機会は少ないですが、とても近くて便利だと感じています。その上で、安全性を重視して考えた頂けたらいいと思います。
			現空港の場所にて再検討する必要があるのではないでしょうか。
			1.新空港で決定される。－業界と政治
			1.どんなデータを列ねても、これは政治と金のプロジェクト
			1.このプロジェクトで金をつかめない企業や人間は負け組。
			・コストはかかるが、これからの利便性、または利用客の増加を見据えて、初期投資は大事であると思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			これから先、石油の値段も上がっていくのに飛行機とばせるんですか？それに事故が多発しているのに、取り返しのつかないことがおこった場合、お金ではすまなくなるのでは？安全対策はどのようにするのか。整備は？その辺がすごく心配です。
			羽田の拡張が福岡にも有利になるよう考慮すべきだが、福岡は地の利を生かして需要予測をしたい。近隣諸国の大空港化にも比例して福岡もその出入口を拡張すべきだと考える。 今からでも決して遅くない。早く行動をおこすべきだ。今手をこまねいていれば、相対的に退歩していくばかりではないかと心配する。空港は目先のことばかりでなく、中、長期展望すべきものと考える。 久留米市北野町は九州のヘソに近く、九州縦貫道、大分道、長崎道に近く、又鉄道もJRや西鉄、甘木鉄道などに近く引込線を通しやすい。
			私の久留米市北野町あたりの案では大半が農家なので、農地転換が必要となる。従って農水省と国交省との協同作業となる。具体的な用地取得費の試算を専門家にお願いしたい気持ちである。やり方により色々のパターンが考えられる。場所として本当はもっと西よりにしたいが、大きくて広い牧場（牛）があるので配慮せざるを得ない。いずれにせよ、現地周辺には高圧線もなくその点心配ないと思う。陸自・目達原に近い点、それと佐賀空港との問題は避けられないが、お互いに代替空港同志との考えにたってお互いの特色を生かした運用をしたいものである。もう一点、現空港の34ILSとの関係では、出来れば北から進入した場合Uターン地点を少々北にずらせていただけたら幸甚である。
			北日本には新千歳空港というR/W2本の立派な空港がある（空自をいれると4本）。南の玄関にも同等規模の大空港がほしい。将来の見透しは明るい。 再三のお願いです。現空港は現状で是非とも共存させてください。新空港のために閉鎖するのは絶対やめて下さい。新宮沖の海上案はやめて下さい。水深20mの所に2本のR/Wを作るために埋め立てるのは無理です。（土をどこから持ってくるのですか）メガフロド等実績のない案には不賛成です。又、海の中道に沿った海岸案は現空港の閉鎖を来してしまいます。現空港は最高の場所です。この閉鎖をきたすような案はやめて下さい。もったいないから。R/W増設案は投下費用効率から考えると賛成いたしかねます。新空港は福岡近郊でなくてはいけないのですか？九州のヘソ、鳥栖周辺の陸上空港、例えば久留米市北野町周辺を切望します。大局的判断を！！
			滑走路増設建設
			現空港における滑走路増設
			あまりお金をかけないよう。
			お金がかかるんですね。
			駐車場無料
			環境、安全の視点
			自然環境への影響、特に騒音、事故の縮小、対応について
			あまりお金をかけない方がいいと思います。
			利用者の立場としては、便利なのが一番だが、（福岡は便利な方でしょう！）やはり環境問題が最近優先されるのでは？
			まずは第一に、安全は乗る人達だけでなく、周囲住人の安全環境を考えてほしい。
			・夜間発着のできる空港が必要。
			今の場所は大変交通の便利が良い。今までの便数のまま増便しなければ良いのではないでしょうか…。
			24時間型空港。
			海上空港
			福岡空港は一番都市近郊にあり、利便性は良いと思いますが、その分危険度も多いと思うが、出来るなら今のままであって欲しいと願う。
			どの対応方策を見ても費用がかかりすぎる。負担が大きすぎる。滑走路の長さを削るなどして経費を減らすこと、負担する国民や利用者・住民のことを常に考えなければならないと思う。
			赤字が最も少ない方向で考えていって欲しい。
			近隣空港との連携
			物流、貨物　滑走路1本

区分	意見分類		寄せられたご意見
			近隣空港との連携
			①国の借金を増加せせるだけの事業は不要。
			③増加する予想を立てているのは空港を造りたがるための数字を出している（いい加減な予想）にすぎない。
			・どの案が地方財政に最も優しいのか示してほしい。空港特会で全国で負担するものと、地方分担金として支出されるものを区別して算出すべき。
			飛んでいる飛行機から部品が落ちてきたりしたことがありましたが、そのようなことがこれからもおこると思ったら怖いです。実際私の家の上を飛んでいます。絶対おこらないと言い切れないのなら、何かの対策が必要だと思います。私の家の上だけ飛んでほしくないと言っているのではありません。住宅地の上を飛んで欲しくないです。
			・国、県、市の財政を考えて、負担を軽くするように考えるべきだ。
			金がかかりすぎる。
			いくらよい案でも高い建設費で住民にしわよせがきたり、子供たちに借金を残しているようでは全くダメだ。
			国、県、市の財政を考えるべきである。お金のムダ遣いはやめるべき。
			対応方策として、新空港建設や滑走路増設の検討されているが、地球温暖化防止が世界的規模で憂慮されている現状の中では、大変困難を伴う話である。今後、環境悪化を覚悟のうえで福岡空港の機能を更に高めていく必要があるのか、まず検討してもらいたい。これ以上の経済発展が我国に本当に必要なのか、それよりも、少しでも人類が永く生きられるよう環境優先でいきべきなのか。
			借地代などの支出が多すぎる。これ以上環境対策費が増えるのはおかしい。
			（懸念）県や市の赤字がひどくなること。
			豊富な自然をこわさない対応策にして下さい。自然が魅力で九州に来る人は多いと思います。
			話が少し難しかったので、私から言えることは何もありません。
			福岡県には3年前の反省はないのだろうか。またも「新宮沖案」が出てきた。県は3年前にも「新宮沖案」を県民に提示された。その結果は、余りにも投資額が大きいとの県民の反発を買ったのではなかったでしょうか。そして、県知事選挙への影響を憚り、この案を白紙に戻されたのでは。県民が示したこの民意を無視しても構わないでしょうか。県には、3年前のいきさつを真摯に分析して頂きたいのです。県民が示した真意は何かを。新空港の設置場所の選定はそこを出発点とすべきではないでしょうか。あの反対は賢明な県民が余りの無法図な投資額にノーを衝き付けたのであって、新空港の建設そのものまで否定していたのではないのではないだろうか。空港の将来を真剣に考えている県民も多い。そのような反省に立てば、計画の進め方を変えなければならない。この大プロジェクトは土木計画の手法に則って段階を踏んで計画が詰められてきたようだ。今回も、3年前も同様であろう。3年前はその結論として「新宮沖」が県民に提案されたが県民の受容れるところとならなかった。そのような場合には、土木計画学では「フィードバック」を大切にせよと説く。検討の振り出しに戻るのであるが、その際に、「空港の将来像」、すなわち「新空港に求める機能」を再度見直すことが求められているはずだが。「求める機能」も緩めず、基礎的条件も変わっていなければ、導き出される結論は、今回のように同じとなる。違うこと自体おかしいのである。そして、今回も県民の反発を買うことにならなければ良いが。これでは多額の調査費を使って県民を愚弄するのも甚だしい。せっかくの3年前の得難い経験があるのであるから、それを活かして「フィードバック」を、そして「求める機能」の見直しから真剣に取り組んでいって欲しいものである。
			特定地域は伸びると思うが、全体的には横ばいと思います。 機器の安全性（不備、点検の徹底）
			福岡には空港が2つもあるので、福岡空港を国内専用、北九州空港を国際線にするのが良いと思う。 先日新聞で福岡県は債権団体になるとか？ 少子化で生産年齢人口は2007年8,300万人、2055年4,595万人に低下するそうです。そんな時に借金して、新空港又滑走路増設とかいって、20年～30年先借金を返せるか？子や孫に借金のつけを残したくありません。
			地域との共存が必要である。
			少子高齢化を見定めて策定すること、需給逼迫はない。 国、県、市の財政を考えよ。
			近隣空港と連携。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			国、県、市の財政を考えるべき。
			国、県、市の財政を考えるべき。
			・少子化、高齢化を考えて、将来のことも考えるべきと思う。
			・国、県、市の財政を考えてほしい。これ以上税金の無駄使いはやめるべき。
			財政再建の折、財政赤字が拡大しない案が良い。
			これから税負担が増えるという時に、それを助長するような愚策はとるべきでない。具体的には新空港2案と拡張の東側案はやめるべきだ。
			費用のかかる案が多く、福岡県財政への悪影響が心配です。どの地方もそうでしょうが、国庫補助が減らされ、苦しい状況にあります。今後も少子高齢化などで、必要経費は膨らみ、税収入は先細りが懸念されます。空港問題については、知恵を絞り安くするようお願いします。新空港については福岡県民は知事選や世論調査などではっきりと拒否しています。高負担な対策は避けてください。
			まず建設費が1兆円を超えるような案は除外すべきです。新空港は必要ありません。次に現在の利便性を保つことが福岡の発展につながります。あとは福岡空港の実績を見ながら、無駄な投資のないよう拡張規模を考えるといいでしょう。現在の実績を見ると拡張も必要ありません。需要予測は外れました。もう参考になりません。
			事故のないようスムーズに運航できるよう願う。
			費用と誰が負担するのかが不明確であった。
			国や県の財政赤字をこれ以上増やしては、少子化している国民に負担が重すぎるので、近隣空港を利用し、共存共栄しながら効率性を高めていくようにしてもらいたい。
			③財政を考えるべき。福岡もこのままでは3年ぐらいでダメになりそうなので考えてほしい。
			P3にあるように増便する必要がないと思われる。よくガラガラの便に乗ることがあるが、ああいう便を減らすなど工夫次第でどうにかなると思う。利用客としてはガラガラだとゆったり乗れるし、沢山便があるので便利はいいが・。私の周囲にも飛行機に乗る回数が多い人は少ない。年一往復がいいところ。20代の男女がそんな感じなのに、空港を拡張or移設して採算とれるのか。
			(a. 航空機高速化への対応) 滑走路長さ3500m以上必要 (b. 国際ハブ空港への対応) 複数滑走路、24時間運航 (c. 都市インフラとしての価値) 経済効果、文化交流 (d. 環境負荷) 歴史・文化・自然への影響、評価
			＜私的意見＞ ・50年後と想定した移転新築 (海上フロート構法)
			移転計画においては新たな技術を導入し、波力発電、海洋牧場を併用する。
			対策費用の大きな案は財政への影響が心配です。ここ数年で福祉は大きく後退しました。これ以上福祉予算が削られないよう、費用の少ない対策を望みます。
			現空港の滑走路増設は無理だろう。用地買収で成田化 (ナリバンとの抗争が激化) したり、周辺住民から訴えられると何十年もかかる。対策として、便利な現空港は残し、博多湾に2000m滑走路1本、約150haの新空港を作るのはどうか？これなら3000億円くらいで出来ないか？ 新空港を作っても、伊丹や小牧、広島西のように、どうせ現空港は残るのか？自衛隊や米軍はどうなるのか？
			大きな投資をするのだから、綿密な調査をして、計画を実行して欲しい。(空港を作るのだったら) 負担は国民にくるのだから。
			・これからの航空交通のあり方 (大型化？A380効率化 787) などを含めtotalではどうでしょう。発着回数増にこだわっているようですが。
			対応方策の各案には全体事業費が示されていても、その内訳がなく、また国・県・市の負担割合も不明であり、大きな不満を感じた。例えば新空港建設に伴う人工島の護岸費や埋立土砂を堀削する港湾整備が含まれているかどうかが明らかにされないとPIとして不十分である。あいれふの説明会で「内訳は持っていない」との答弁だったが、同じ公務員として内訳なしに全体事業費を算出することはあり得ないと思うので、持っている情報を嘘をついて隠さず、積極的に内訳と負担割合を公開し、説明責任を果たすべき。それができないなら、PIの名前と実態が異なると思う。
			非常に方向性を持ったレポートである。利用者の視点に立っているとは思えない。より歳入増加の努力が弱いイメージがある。 国交省からの天下り人員他の削減等や借地料低減交渉等を努力すべきではないのか。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			2.財政を考えるべきで、無用の長物にならないよう。
			作ることが前提となっているようですネ。
			2.福岡市は水不足（人口増その他で増）で大変。
			3.燃料及び地球温暖化でそんなに多くの飛行機をとばす必要があるのか。将来に向かってもっと技術が発展し小さくてすむ飛行機が（安全な）出来るのでは。
			4.私はもっと住みよい（福岡市）町（街）づくりが大切では。
			福岡空港の利用者数が多く、このままでは様々な問題が出てくるということで、私は新しく空港を作るなら、もっと南側に作ってほしい。できれば久留米あたり。
			増設よりも値段を安くしてほしいんですが、赤字で結局税金を使ってしまうんだったら、意味ないと思うんで、そこら辺の対策とかも考えてほしいなぁーと思いました。
			お金の問題が心配です。
			ターミナルを地下にして滑走路を二つ作ればいいと思います。
			消費税率up、各種費用up、国民が我慢している時に空港問題で1兆円はないでしょう。1兆円といえば、老人福祉費用1年分の伸びですよ。技術的な面も大切ですが、国民感情が許す範囲で対応策を考えて下さい。新空港では国民が大反対し、県政や福岡市政が混乱します。そんなことは望みません。大人の解決を目指して下さい。
			戦略に乏しいのではないか。福岡空港の位置付けが不透明である。福岡空港を今後どのような方向展開しているのか。国は？県は？福岡市は？ 北部九州は10年前（？）の海上空港論が出てきた時よりは変わり、製造業の集積等が進み、東アジアの拠点の可能性が出てきた。国は認識があるのか、なければ県、地域がこれを訴えねばならない。
			数字ばかりで説明されても実感がわかない。大変になるということは示されているが、専門家に言っている論文のよう。作ろうとしている場所の選定は良くわかった。
			管制機能の技術的進歩も対策として考えられないか？（具体的ないことは知らないのですが）
			どの対策もかなり高額であるが現在の財政状況で可能なのでしょうか。とにかく安い案でお願いします。高い案（7500億とか1兆円）は納税者の一人として反対します。
			財政の厳しい所、国民や福岡県民、利用者など納税者の理解の得られることを行うように。福岡空港の実績が伸びず減便廃止が相次ぐ中、巨額の費用がかかる対策が許されるのか、しっかり考えてほしい。
			笑止！今ごろ考えを聞きたいとはいったい何年費やしたのだ？あと数年でパンクする今頃意見を聞きたいとはアホか。空港計画を何年話しているのか？頭のいいあなた方はいったい何にこの何年かを費やしているのか？派閥争いとかでパーになっていきなり市民にすがりつくのはおかど違いだ。どうせ我々の意見を聞いてもバカらしい結論しか出ないだろう。 空港を新しく作ることに対しては、どうせ自然を壊してメチャメチャになると思っている。しかもそこへ行く橋の料金をとるだろう。関空のようにどんどん海に沈んでいくだろう。それもハイスピードで！関空の例を見るととても賛成できない。 ただ、こう言ってもあなた方の耳には届かないと承知している。大金をどうぞドンドンドブのように使いたまえ。どうせ人の金と思っている諸君の検討を祈る。
			近隣空港との連携が対応方策となり得ないという意見は疑問がある。世界各国では国際空港と国内空港を分けて運営しているし、佐賀空港など利用人員が伸び悩んでいることを考えれば、佐賀国際空港、福岡国内空港と分けて考えるか、または北九州空港を国際空港とする案もあってしかるべき。新空港を作る莫大な費用を考えると、現空港の滑走路増設が一番良いのではないか。日本国内すでに関西、中部、成田と3箇所ハブ空港があるので、これ以上税金お無駄使いはやめること。
			国も多額の借金をかかえている中で投資には慎重になるべき。その前に果たして航空機の発着回数が本当にのびていくのか、そのチェックが重要。
			②ムリな返済計画にならない様、投資額はなるべくおさえたものにすること。
			最初から結論ありきの調整を行ったとしか考えられない。意味がない。
			石油の高騰や環境問題による経済の伸びの世界的な停滞、或いは国内各空港の競合など、将来の需要がそう大きく伸びる一方とは思えません。各案それぞれ長所短所があるようですが、問題は費用で、多少の不便は覚悟してもなるべく国、県、個人の負担を少なくすることを私は望みます。
			納税者の視点からいうと、できるだけ安くすることに知恵をしぼってほしい。1兆円などは論外です。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・「利用制限型」の説明で、地域に大きな負担とあるが、それは現空港に入れなかった便の分だけで負担は少ない。それと自由化の流れからいっても、発着料が空港の連携案より高くなる新空港や滑走路増設は逆に自由化の流れに対応できない。
			・5ページのイラストでは、すべての便をNoといっているようで入れなかった便は、北九州や佐賀の空港へという説明がされていない。また、施設使用料のイラストでも新空港や滑走路増設の方が事業費がふくらみ、高くなることを説明すべきである。
			・新広島空港の失敗をくり返してほしくない。
			消費税を増税するという動きがある。それを許すには歳出削減が必要。空港問題でいえば、 ①出来るだけ安い案にする。 ②空港周辺対策費の適正化 ③借地料の適正化 が絶対に不可欠。
			滑走路については安全性については第一。要はあと技術的、経済性。
			利便性重視から現空港の活用がよいと思う。現空港の環境対策費は、この先どうなるのか？移転費用など移転対象が決まっているだろうし、移転希望者もほぼ決まっているだろう。議論の中で対策費が高額のまま永遠に続くような事が言われているが、間違いであることをきちんと示すことが必要でしょう。先日新聞に出ていたが、対策費用が割高である。また、借地料もかなり割高に設定されているといわれている。どちらもきちんと調査し、税金で払っていることを自覚させ、適正価格になるよう指導すべき。そうすれば、対策費用もかなり縮小されるのではないか。
			②大きい事業費と年数をかけて、新設or増設してもすぐ需要の減少傾向を迎える。 ・将来のピークに合わせて整備するのはムダになる。 ・現空港で対応できない短い期間は近隣空港でカバーすべき。 ・大きな事業費をかけて整備した場合、減少していく利用者or住民がその経費を支払う能力はなく事業採算性はない。
			・将来の過大な財政負担の責任はどうするのか。
			・1県1空港の状況は国家的な損失。これ以上の地域エゴは許すべきでない。
			②拡張、増設、新設空港の採算性は？（分析が足りないのではなかろうか）
			③空港以外のインフラの拡張・新設など、総合的安全と投下利益は？（日本国も県も市役所も大赤字である）
			近未来を見た空港作り、黒字経営できる、役人まかせでない民間主導で。
			利便性、黒字、環境保全、市民生活の安全。
			経営失敗のツケを国民にまわさないこと。
			新空港は完成までの時間もかかるし費用も莫大。需要の予測がレポートどおりであるのならば、とにかく早く方向性を出すことが重要だと思う。
			現空港を閉鎖して、KKSに二本目の滑走路を作ってもいいのではないか。
			ステップ3では将来需要への「対応策」が検討されましたが、滑走路の増設も新空港建設も反対です。ステップ2では、地域の将来像で環境重視の点で検討されたはずです。また需要予測についても疑問点が多く出されました。さらに費用負担はどうなるのですか。航空燃料についても、資源の枯渇と価格の高騰で将来の航空機運航に影響を及ぼさざるを得ないと考えます。京都議定書のCO2削減やIPCCの第4次報告書での警告を重視し、今以上の増設、新設は行わないでほしい。
			2010年代初頭には福岡空港の年間滑走路処理容量に余力がなくなり需要に十分に応えられなくなるという予測が示されていますが、これはほんの数年後のことです。現地拡張の場合で8年から14年、新空港建設の場合で約13年もの工事期間が必要とされている中ますので、環境アセスメントや用地買収等に要する期間も考えれば大幅なタイムラグが生じてしまうのではないかと思います。抜本方策だけではかえって利用者の利便性を損ねるのではないかという気がします。
			北九州よ、他力本願は捨て、まず、北九州空港を便利な使いやすい空港とすべく、自ら大いに汗をかきなさい。利用者を200万人、300万人と増やし、評価を高めていくことが肝要である。そうなって初めて前述の実態発生の折等に、空港の連携が現実味を帯びてこよう。北九州空港は出来たが、今でも地元住民の大半が福岡空港を利用しているようでは、他所の人は喜んで使ってくれるものであろうか。 北九州はこれまで空港が貧弱で遠い福岡に頼らざるを得ないことが、地域発展の足枷となっていると辛酸をなめてきたはず。今回、福岡地区で北九州地区の二の舞はごめんだと真剣な検討が進められている折、温かく見守ってやる必要があるのではないか。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			現在の福岡空港は、市内中心地に近く交通上大変便利がよく、私達高齢者でも付添人なしでも利用されるので、とても有り難く思っています。
			佐賀や北九州までわざわざ利用しに行きません。増設を願います。しかし、自然が壊され、福岡の良いところ（海の幸が美味しいことや動植物が残っている事）が失われるのも止めなければいけないので、折り合いがつくところを考えて下さい。
			環境と便利性の両立が大切だと思います。
			環境への配慮を忘れないでほしい。
			・自然もそのまま残してほしい。
			・なるべく税金・費用のかからない方法でして頂きたい。
			多額の地代、騒音費用、便数の多さ、危険。
			騒音（集中する交通機関のこと。
			・極力自然環境を壊さない方向でお願いしたい。
			費用は出来るだけおさえて。
			安全と利便性を考えると、難しいとは思いますがより良くなるようよろしくお願いします。
			ステップ2の需要予測では、すぐにでも需要に対応できなくなる。滑走路の増設や新空港では今から10年間程度の航空需要に対応できないのではありませんか。
			・航空に関することのみに偏っていた。・都市の発展性や経済問題などこそ重要だと思う。
			福岡空港の需要の状況と対応の方策を同一の時系列表に記載した上で、その間の需要にどの方策で対応するのかをきちんと示してほしい。
			現状歳出が上回るとのことだが、需要が増えたとして採算がどうなるのかが不透明。
			都会の中心にあるので、危険性が大都市の発展にも大いに影響している。ビルの高さ制限、環境
			①連携、②拡張が対策費が比較的少ない。できるだけ安い対策にする。
			・資金面は大丈夫なのか。
			・年間のランニングコストはどこから出るのか。
			・福岡空港と北九州空港の使い分けはどうするのか？ ・資金面は大丈夫なのか？
			福岡空港は都市部より近く便利だが、とても利用率もいいかもしれないがパンク状況と聞いてます。環境面を考えて開発してほしい。
			アクセスは良い方がいいが、費用がかかるのは問題。
			滑走路の混雑が気になる。 あれだけ多くの飛行機でよく事故がないものだと感じる。滑走路での待ちもあるし…。安全なのか不安になる。
			現在の利便性を保った状態で、自然環境に影響の少ない空港を目標にして欲しい所です。
			現空港を生かして少ない予算で出来ればいいと思います。
			もう少し時間かけてから。
			・いずれの案も巨額の費用を必要とする。慎重に議論すべき。
			現在使用中の滑走路延長並びに新空港建設にしても、開業までに10年～20年位かかると思われるが、2012年には処理能力が限界とされる現空港の対策はどうするのか。
			福岡空港のあり方の論点ばかりでなく、航空機そのものの改良・発展にも目を向けるべき。（大型化等）
			どれか一つの方策に絞るのではなく、時間軸で考えた場合、まずはあまりお金のかからない連携策、それでもダメなときは現空港の拡張、それから新空港と考えていってはどうでしょうか？

区分	意見分類		寄せられたご意見
			新しい空港ができるまでの間どうするのでしょうか？ 新しくできた空港や拡張して、需要を完全にまかなえるのか？オリンピックがダメになって説明が苦しくなっているようだ。 やめればよい。
			福岡空港はアジアへの拠点であることは間違いのないところだと思いますし、その使命を思慮しつつ、特色あるものにしてほしいと思います。これまで都心より近いと云う利便性を享受して来ましたが、今一つは安全性をより重視したものでありたい。 これまで土地建物借料が84億円とはあまりにも高額、これだけを捉えても必■です。
			滑走路増設案、新空港建設案共に莫大な事業費を必要とするがこの資金が税金だけで賄えるのか？地元経済界だけでなく一般市民にまで負担がかかるのでは？
			近隣空港の利便性向上が第一で、次に滑走路の増設を、西側の2案目ぐらいで。 自然環境に配慮して対応すれば。
			良案でも建設費の高い案は意味がない。 最も安い案で対応すべきだろう。
			連携策を抜本的に解決策とならないと説明をしているが、説明が不足していると思う。「抜本的解決策にはならないが、新たな対応策が機能するまでの間は連携により対応していく」と説明すべきではないか？
			福岡空港の利用者は福岡都市圏からの利用者が中心とされているが、観光で来られる利用者は福岡都市圏だけの観光とはならないと考えられ、九州各地を周遊しているはずであり、空港は福岡空港でなければならないとはならないと思う。観光客の利用実態も十分に検証していくべきである。
			騒音（周辺住民）防止が気になる。
			騒音や危険性が増すのは許せない。
			抜本的解決方法として、限られた財政状況の中で既存施設を十分に利活用する視点から、例えば「滑走路２本」＋「連携」などの選択を考えてはどうか。 解決方法として、当面の方法＋中長期方法という検討も必要である。
			今の福岡空港の利便性の良さが全国的に見ても異常なだけで、これを基準にすれば、連携が成り立たないのは当たり前で、初めからやる気がないのではないかと疑わざるを得ません。連携によって利便性が低下するにしても、環境対策なども含めた費用負担の増加とを比較し、多少は福岡都市圏の人の利便性が低下しても、トータルとして、北部九州全体での最適化がなされれば良いと思います。
			滑走路の状況はわかるが、福岡においても人口減となる中、新空港まで作る必要があるのか？需要の予想も自治体の作為的なものを感じる。高速道路にしろ、自治体の将来像程予想と現実が異なるものはないと思う。また、奈多・三苫沖に空港を作ると空港以外のインフラ整備のコストがかかるし（この費用はレポート・資料の中に載っていますか？）、都市部までの移動時間を考えると、関西までなら新幹線の利用が増えるのでは？
			レポートは作る前提で進んでいるか、容量が足りないから作るという発想はやめてほしい。増設も新設もしない、何もしない選択肢がベスト案。年100億円の赤字はどう処理しているの？赤字も建設も税金補填は勘弁してほしい。
			三案のうち、一案に絞り込むことが今回の目的であるのか？当局に聞きたい。 各案を組み合わせて最適案を探すアプローチをやってはどうか。そうすれば、ストック活用や時間を考えた検討であると市民の理解が深まると思う。
			福岡空港は福岡地域の人だけが使っているわけではない。福岡県と知事の見識の無さが露呈されている。
			・候補地が多すぎる。もっと絞った形での内容とならないか。 ・実現化するまで相当な時間を要するようなイメージを受けた。
			今回の対応策は福岡市中心の考え方で進められており、九州内での福岡一極集中を加速させるものである。福岡市以外のエリアの地盤沈下は最終的に九州エリアの発展を阻害するものと思います。目先の利益を捨てバランスの良い交通網整備を望みます。
			・空港問題について検討期間が長すぎる。 ・国際空港、アジアに向けての玄関口等を目指すならば、国家プロジェクトとして、住民の意見集約を早く計るべきである。 ・空港移転に賛成。
			最終的な問題として財政赤字。 また、佐賀、北九州と併せて考えると供給過剰の可能性はないのか？
			たいへんな反対意見が出て労力を要しそうだ。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・需要については、中、小型機の発着回数が多くなるのでは。 ・福岡市全体の街づくりの観点から議論が必要。 ・福岡市の将来のためにも、新空港の建設に反対。
			飛行機に乗らないのでよくわかりませんが、安全第一でお願いしたい。
			・早期に結論を出す必要あり。 ・現空港は既に満杯状態で、利用に支障をきたしている。 ・新空港建設に期待する。
			よく検討されていると思う。
			名古屋で戦闘機が落ちたり、沖縄で炎上したりヘリコプターが落ちたり、最近航空機事故が多いようです。福岡でおこったらと心配です。
			・海への汚染等色々。 ・我が家より遠くなるので残念ですが…。
			検討内容は良い。
			他の空港は利用したくない。 借地料をずっと払うのはおかしい。
			近隣空港の利用は考えてない。 福岡空港が民有地、私有地を借地しているとは知らなかったし、借地料が年間84億円とは驚いたし、高すぎると思う。また、環境対策費も高すぎる。
			久留米に住む者としては、現空港での増設または佐賀空港の利便性を良くする連携がいいと思うが、事業を取り巻く状況を注視し、変更や中止など思いきった判断が出来る柔軟な姿勢が大切と思う。
			福岡－東京便等メインの路線は多いが、地方路線や外国への路線が少しずつ減少している。その中で考えている発着回数が来るのが少し不安がある。
			経済の変化、国際化等から考えて、将来的に考えなければいけない重大な事として把握できた。
			近隣空港との連携において、福岡空港の需給逼迫緩和効果はわずかということだが、利用制限型の議論を福岡都市圏のために切り捨て、福岡都市圏への人口一極集中を前提に予測しているようにしか見えない。地域（九州）を活性化するという視点に立てないものか。
			・後戻りの会議は不必要。前向きに個人の利害関係なく進めること。 ・税金の無駄遣いは絶対避けるべき。 ・外国人にも気軽に利用できる空港作り。 ・今の政府は全く「アテ」に出来ません。個人の認識？ ・関心度を高め、私が元気なうちに24時間国際空港を利用できることを願っております。
			将来需要への対応方策の検討については、個々に上げられた以外の案は、無いと思います。
			今私達にとって最大の課題はこれ以上の地球温暖化を進めないために何をしなければならないかということです。将来、航空需要が伸びるからという理由で安易に新空港建設や滑走路増設すべきではありません。むしろ航空機を減らすための考察こそが必要です。
			市街地への危険性
			将来を展望した場合、空港は最も重要な問題。欧米の重要空港はハブといわれる。空港ではすべて大規模化を急いでいる。対して日本は、1本の滑走路が殆どといってよく、更に拡張しようにも全ての面で難しいのが実態。
			価格だけでなくサービスの充実も必要だと思います。
			利用者が求めるのは、第一に利便性だと考えます。滑走路の長さや設備などは航空会社、地権者等との問題なのではないでしょうか？ このレポートの結果、福岡市はどうしたいのか、どうするのかわかりません。
			格差社会になっているので、貧しい人でも利用しやすくして下さい。
			とても難しい内容ですが、よく考えられてあり、とても納得できました。私も同じ気持ちです。でも、実際できてしまってから沢山の問題が起きてしまうんではないかと思うと少し不安な気持ちがあります。
			今回のPIレポートステップ3の説明などを聞いて、飛行機が飛ぶのにはいろんな事がからんでくるんだなと改めて実感いたしました。配置や風向きによって、飛行機が初めて飛ぶので、難しいなと思いました。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			大橋在住であるが、航路下にあり騒音に悩まされている。
			騒音、電波障害対策が課題。
			歳入、歳出の額が見当違いだった。空港作るのに9000億円ものお金がかかって将来性といわれるとパッとしないし、正直期待はないかなと…。 他の空港との連携で、お金は2つの空港分と思っていたので、あまり安易に考えられませんね…。

区分	意見分類		寄せられたご意見
	将来対応方策の評価の視点について	1.評価の視点全般について 5 件	
			コスト、安全性もさることながら、将来性と実現性が最も大切！！
			フランスのシラク前大統領は、引退演説で「自分の仕事をやり遂げたことを誇りに思うと同時に、わが国の未来を信じている」と言って国民に別れを告げました。 リーダーは、ビジョンを語る必要があります。そして、そのビジョンを実現する戦略を示す必要があります。 知事も市長も、引退するときに「福岡の未来を信じている」と言えるような、誇りに思えるような仕事をやり遂げていただきたい。また、それができる人物であるはずです。 福岡空港は、福岡の未来を左右する重要な基盤です。福岡空港の将来を考えるにあたっては、そういう視点から取り組んで欲しいと思います。 そして、われわれ県民・市民も、このような意識を持ちながら福岡空港の将来を考える必要があることを忘れてはなりません。
			・すべての観点より調査を重ねて。
			利用者の立場としては、便利なのが一番だが、（福岡は便利な方でしょう！）やはり環境問題が最近優先されるのでは？
			・論点は複数あって、順不同ではあるが →（需給バランス）→（利便性）→（安全性）→（街づくりへの制約）→（環境への負荷）→（総事業費）→（需給バランス）… のように円環のように繋がっている。これらの論点はお互いトレードオフの関係にもなっており、ニワトリと卵の論議と同じで、堂々巡りの循環が出来ており議論は終わらない。 プライオリティをつけるとなると、処理能力のアップ率と事業費の比、つまりB/Cの議論が一番の関心事である。要は、事業費をどう生み出すかの公明が見えれば、この循環は一歩高いレベルに達すると思う。
		2.需給逼迫緩和の視点について 6 件	
			【②．福岡空港の容量不足がもたらす問題】福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠はなく、福岡空港は容量限界に近い状態が１０年近く続いている。このような状況の下、今後需要が増えれば、予約が取りにくくなり、新幹線に振り替えるか、北九州空港か佐賀空港まで自ら運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。また、新規参入や増便の余地もなくなるため、航空会社間の競争がなくなり運賃が高止まりする。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない（予約が取れない、運賃が高い）」では意味を成さなくなる。このように、福岡空港の容量不足によって、予約が取れない、運賃が高い、という状況になれば、市民生活や経済活動等に広く支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。
			利用者の利便性を考えて、早期着工をお願いします。
			福岡空港が将来にわたって国内の外の航空ネットワークなどの利用者をいっぱい作って、少しでも福岡空港を発揮し、結果が効果など福岡空港の需給逼迫の緩和を築いていけばいいと思います。
			そもそもの理由が需給逼迫にあるため、優先すべきポイントは2つ。①滑走路処理容量、②利便性 上記を考えると、志賀島・奈多ゾーンの配置が良いと思います。
			1日は24時間、狭い日本そんなに急いでどうするの・・・？ 今日の対策は20年遅れている様子。少子化の時代、あと20年過ぎたら1000億以上消費し、新しい空港へ移転しても建て枯れになるのでは・・・。いずれにせよ、地域の我々は弱者！現在の周辺の環境対策を忘れないで下さい。
			福岡空港の将来需要への対応方策として必要な前提条件として以下の条件が挙げられます。『将来予測される需要に対して対応できる設備であること』これは一番大事な条件です。『アクセス時間が住民から許容される範囲内であること』アクセス時間が住民から許容されないほど遠くに新空港を造るとそれだけ需要が減ると考えられるので重要です。『事業費は少ないこと』事業費が高いと財源的に空港建設が困難になりますし、空港経営上も大きなマイナスになり、関西国際空港のように航空会社から着陸料の高さから就航を嫌がられる可能性も高くなります。『供用開始までの期間が短いこと』何十年もあとに供用開始しても意味がありません。『気象条件に対応できる空港』横風で欠航が発生するような空港では困ります。『進入表面と転移表面が確保できること』これは確保できないと運航ができないので絶対に必要です。
		3.利用者利便性の視点について 41 件	
			【①．戦略的な基盤としての空港の位置づけ】リー・クワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。実際に、ミュンヒェンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産・雇用・税収が増加するなど地域全体の発展に繋がり、空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。このように、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくるな、という意見が通用するレベルのインフラではない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			博多駅から地下鉄で数分、このような国内唯一のアクセスの良さを生かす方法はないのでしょうか。現空港では、将来的に解決策がないとして新空港を建設するとすれば、あくまでも利用者のアクセスに利便性を第一にすべきだと思います。もう一つの考え方として「対応策にはどんなメニューがあるの？」の（2）「現空港における滑走路」がベストですが、それでは周辺への影響などで無理だというならば、近接地区、例えば博多湾内に第二空港を建設することはできないのでしょうか。
			・交通（道路、鉄道等）のアクセス性も十分に考慮・検討し利用しやすい空港づくりが課題。
			空港までのアクセスの利便性はどうか？
			航空貨物のためのアクセス
			佐賀から用事で福岡まで来ました。佐賀も大変厳しい状況ですが、今回廃止される便もあり、特に東北地方の便も増やしてもらいたいと思います。
			飛行機に年に6回位のっているので、便利の良い様にして下さい。
			航空機の離着陸では騒音などの利害はありませんが、空港から10km以内圏のやや高台に居住しており、着陸時のエンジンバックファイヤ音は時々結構響いてきます。都市圏の空港の抱える問題を踏まえた今回の検討では、それぞれの特徴をよく述べているとは思いますが、具体性(空港までの交通機関、高速鉄道はアイランド構想では頓挫している状況など)をより踏まえた検討がほしかったです。最終的には利用者の利便性が現状と比べてどうかだと思います。 県外の利用者として一番評価すべきはしない、博多駅に近いという点です。九州、アジアの玄関口としてアクセス利便性は重要だと思う。
			福岡に来て驚くのは、空港と町が近接していることです。市内に地下鉄でそのまま行けるのは利用者には魅力です。札幌でさえ、ＪＲで数十分かかるのに古代から続く都市では考えられません。 但し、本日（22日）大濠公園の上を飛ぶ飛行機を見て、やや恐ろしい感覚にとらわれました。市街地上空を低空で飛ぶのはやはり事故など不確定な事柄も考慮すべきと思います。
			できるだけ空港への交通アクセスを便利にしてほしい。
			利用者の利便性を考えて、早期着工をお願いします。
			福岡空港は日本中で一番他の交通機関を使用して短時間に市街中心部へアクセスできている空港であり、移転などがやむを得ない場合には、アクセス（道路、鉄道の建設を先ず考えて）を第一に考慮した計画として欲しい。
			福岡空港が将来にわたって国内の外の航空ネットワークなどの利用者をいっぱい作って、少しでも福岡空港を発揮し、結果が効果など福岡空港の需給逼迫の緩和を築いていけばいいと思います。 利便性が一番であると思う。空港に来る際大きな荷物などがあるため、利用しやすい交通機関が必要である。場所を改める場合、周りの交通機関との調整も必要となってくる。空港を利用する年齢層は広いため、私は交通の利便性を一番に考えて欲しい。
			県民や市民になるべく負担のかからない（財政的にも利便性も）ように対策を考えてほしい。
			環境に適した利便性のある空港
			交通の利便性と環境問題。福岡の自然破壊は当然さけてほしい。博多湾内　人工島では対応できないか？
			利便性最優先での見通しを第一にして検討を。 感より民の思考をより盛り込んで。
			・国際便も増やしてほしい。（ハワイ・グアム）
			便利さ
			そもそもの理由が需給逼迫にあるため、優先すべきポイントは2つ。①滑走路処理容量、②利便性 上記を考えると、志賀島・奈多ゾーンの配置が良いと思います。
			・空港は良く利用するので、利便性を考えてより使いやすくしていただきたい。
			利用者の利便性はもちろん、最近は事故も多いので、安全面で安心して利用できれば多くは望まないと思う。
			アクセスの便利性、環境を考慮して進めて欲しい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			県外から利用する者として、福岡に出かけるのであればむしろ今のままの方が良いと思いますが、交通便も考慮していただきたいと思います。
			利用者、安全面を一番に考えていただきたい。
			もっと便利になって欲しいとは思いますが、費用の点で心配ではあります。
			利用者としては、海外旅行でも福岡から出発した方が便利なので、そのようにしてほしい。例えば、オーストラリアやハワイに行く時、以前のように福岡発がほしい。
			新空港建設（移転）へ賛成します　しかし利用者の利便性・環境・安全が守られなければいけません
			都市機能として福岡がどこを目指しているのか明確でない。要は現在ネックとなっている夜間飛行についての視点での説明がなかった。24hオープンの空港が必要なのかどうか…。安心・安全と利便性を比較することが難しい。警固断層を近くに抱えていることで跡地を民間へ売却することも？で、緑地とかで残すとなれば莫大な資金が回収できないことになる？本音の部分が見えてこなかった！！
			対応策を考える上で必要な視点は、第一に国民（納税者）の視点、その次が利用者の視点、そして路線確保という意味で航空会社の視点は大切だと考えます。まず国民の視点から考えると、国や地方は厳しい財政難に陥っています。福祉予算は切りつめられ、各種料金は値上げされ、さらに増税は避けられない状況にあります。国民は生活を切りつめ耐えている状態です。このことを考えると、対応策で1兆円（実際はきちんと調査すれば分かるが、1兆円をはるかに超える）を使うというのは考えられない。国民の生活は切りつめさせ、空港は贅沢に造るでは、国民が許しません。対応策をとるにしても最低限の拡張にとどめるべきです。次に利用者の視点で考えると、麻生知事も言われるとおり現在の空港位置は大変利便性がよく、使いやすくなっています。そのため九州各地からの利用があり。まさに地域の拠点空港、あるいは海外からの九州への入り口となっています。対応を考える上でこの利便性は欠かせません。それには現空港を活用していくことが最適でしょう。仮に新空港になったとして、博多駅から２０分以上かかるようになったらどうなるでしょう。非常に不便になります。特に福岡以外の人や、お年寄りは、アクセスに苦痛を感じることでしょう。これからは超高齢化社会を迎えます。すでに高齢化の影響で九州から海外へ旅行する人が減ったという報告もあります。現在の利便性を死守することで、弱者にも優しい、経済的にも発展できる、外国人にも便利な、空港を造っていくことが大切だと思います。また、利便性以外にも新空港は、アクセス費用の増加、空港施設使用料の値上げなど、利用者負担の増加にも繋がります。 最後に航空会社の視点ですが、もうお分かりの通り、航空会社は現空港の活用を望んでいます。理由は現在の利便性を落としたくないからです。空港が遠くなると、客足が遠のきます。新幹線との競合路線は、相当厳しくなるでしょう。現在でも大阪、名古屋線は、厳しい状態が続いてます。新空港になれば大阪線は路線撤退の可能性もあります。また、巨大な建設費に伴い、着陸料などの施設使用料が値上げされれば、航空会社の経営を圧迫します。
			利用者が求めるのは、第一に利便性だと考えます。滑走路の長さや設備などは航空会社、地権者等との問題なのではないでしょうか？ このレポートの結果、福岡市はどうしたいのか、どうするのかわかりません。
			利用者の利便性を最も重要視したい。 新空港を作ったときに、新幹線が新宮とかでとまるようになるのかが気になる。 24時間の空港になると、それに対応したバスやＪＲも運行時間を広げるのか。
			福岡空港を利用する上で、やはり利便性を求めて飛行機を使うので、利用者の立場を考えてほしいです。でも、移転や増設に伴う地域住民の心境も重要だと思いました。
			ビデオを見せて頂いてもわかったんですが、やはり滑走路が1本しか無いという事で、時間帯により飛行機が混雑していたので、私の意見としては滑走路を増やした方が良いのではないかなぁと思うのですが、それによって、場所が移動してしまうのは、福岡空港は都心部からも近く、地下鉄で1本で行けるところにあって、人々からもすごく便利だと思われているので、場所が移動してしまうと、人々は利用するのに困るんではないかなぁと思いました。やっぱり飛行機を利用する側にとったら、便利さ、使い易さが1番だと思うので、その辺の事はもう少し考えてもらって、検討してもらいたいと思います。
			空港の利用者、あるいは乗客の利便性を一番目的だと考えられます。例えば、個人の貨物輸送ニーズへの対応など。
			安全第一。利便性はその次として位置づけして推進されることを願います。
			利便性と安全性のバランスを整えることが重要と思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			ステップ4で新空港案を比較するときに以下の条件を考慮して比較検討する必要があると思います。 『滑走路の向きは風向きと風速を考慮すること。』中部国際空港は、(台風以外で) 年に数日横風により欠航やダイバートが 発生しています。空港会社は「確率的には想定の範囲内。現状で特段の対策をしなければということもない」と話していますが、現空港よりも就航率が悪くなっては新幹線との競争もある空港では信用問題になります。また、横風用滑走路を別に造る必要が有り建設費が増加します。 『国内線と国際線の乗り継ぎは同一空港内で行えること。』羽田空港－成田国際空港や伊丹空港－関西国際空港は 国内線と国際線の乗り継ぎがやりにくく不便である。中部国際空港は一つの空港内で乗り継ぎができて便利である。 『建設費は安く抑えること。』関西国際空港は建設費が当初予算よりも大幅に増加したために着陸料が高くなり 敬遠される要因になった。 『陸上の場合は国有地や公有地などを利用して民有地の用地買収面積が小さくなるようにすること。』用地買収は対応を誤ると成田国際空港のように問題化する可能性がある。 『海上を埋立てるときは沖合いではなく海岸のそばにすること。』関西国際空港は沖合いを埋立てたため建設費が嵩み、地盤沈下にも悩まされている。一方、中部国際空港は海岸に近い浅い海を埋立てたので建設費が安く地盤沈下対策もせずに済んでいる。 『できるだけ騒音対策エリアが狭くなるようにすること。』建設費は返済すれば減少していくが、環境対策費 (騒音) は経費が下がりにくく一定の費用負担が続くため、できるだけ騒音対策エリアが狭くなるようにする。 『空港ターミナルビルは、旅客や空港見学者なども考慮した施設･設備にして、非航空系収入の増加を積極的にすること。』非航空系収入の増加を積極的にすることにより、着陸料の低減などで航空会社も新規就航しやすくなる。新千歳空港は、非航空系収入だけで年間50億円以上の黒字である。 『空港会社は上下一体の民間会社にすること。』関西国際空港は半官半民の会社として発足したが、民間のコスト縮減意識が発生せずに建設費の増大を抑えることができなかった。一方、中部国際空港は上下一体の民間会社として発足した為コスト縮減意識が発生して建設費の削減に成功した。建設費の削減や新しいアイデアでの空港運営が見込めるため、空港会社は上下一体の民間会社が良いと思われます。 『空港へはアクセス鉄道を整備すること。博多駅－空港駅、天神駅 (地下鉄) －空港駅は各駅停車の電車で30分以内を目標にすること。現空港と同程度の利便性を目指すならば、各駅停車の電車で現行＋10分以内を目標とすること。博多駅－空港駅 現行5分　博多駅－空港駅 目標15分以内　天神駅 (地下鉄) －空港駅 現行11分　天神駅 (地下鉄) －空港駅 目標21分』福岡空港は利便性が良すぎる為、空港アクセス鉄道の整備は必須です。成田国際空港や関西国際空港は都心や市内から特急でも30分以上かかり不評です。また、中部国際空港は空港特急「ミュースカイ」に乗れば市内から30分以内で空港に着きますが特急料金が必要です。新幹線との競争や現空港の利便性を考えると特急で30分以内だと遠すぎます。福岡空港の場合は、普通電車 (各駅停車) で30分以内であれば 快速や特急で20分以内も可能になり何とか許容範囲と言えるレベルです。求められるのは、主要駅である博多駅だけでなく、都心の主要駅である 天神駅 (地下鉄) からも30分以内です。現空港と同程度の利便性や新幹線との競争力を保つことを考えた場合、ターミナルの構造や博多駅でのJR線から福岡市地下鉄への乗換、旅客便の運航本数増加等を考慮したら現行のアクセス時間＋10分であれば現空港とほぼ同等のアクセスであると思います。 『福岡都心部からの鉄道系アクセス時間は、実際のダイヤから計算すること。表定速度が向上された場合ではだめ。』長距離であればあるほど時間がかかるだけでなく、運賃が高くなったり運行本数が少なくなります。
			福岡空港の将来需要への対応方策として必要な前提条件として以下の条件が挙げられます。『将来予測される需要に対して対応できる設備であること』これは一番大事な条件です。『アクセス時間が住民から許容される範囲内であること』アクセス時間が住民から許容されないほど遠くに新空港を造るとそれだけ需要が減ると考えられるので重要です。『事業費は少ないこと』事業費が高いと財源的に空港建設が困難になりますし、空港経営上も大きなマイナスになり、関西国際空港のように航空会社から着陸料の高さから就航を嫌がられる可能性も高くなります。『供用開始までの期間が短いこと』何十年もあとに供用開始しても意味がありません。『気象条件に対応できる空港』横風で欠航が発生するような空港では困ります。『進入表面と転移表面が確保できること』これは確保できないと運航ができないので絶対に必要です。
		4.環境･安全の視点について 53 件	
			･安全に配慮した空港に！！
			人口減少の中、今後期待できるのか？質問の中で自分もそう思っていました。その後説明がありましたが、大丈夫だろうということの様ですが、環境問題 (主に騒音) に重視していただきたいです。
			便利さを追求するばかりでなくテロ等も含めて目に見える安全を示して欲しいです。
			航空機の離着陸では騒音などの利害はありませんが、空港から10km以内圏のやや高台に居住しており、着陸時のエンジンバックファイヤ音は時々結構響いてきます。都市圏の空港の抱える問題を踏まえた今回の検討では、それぞれの特徴をよく述べているとは思いますが、具体性(空港までの交通機関、高速鉄道はアイランド構想では頓挫している状況など)をより踏まえた検討がほしかったです。最終的には利用者の利便性が現状と比べてどうかだと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			福岡に来て驚くのは、空港と町が近接していることです。市内に地下鉄でそのまま行けるのは利用者には魅力です。札幌でさえ、ＪＲで数十分かかるのに古代から続く都市では考えられません。 但し、本日（22日）大濠公園の上を飛ぶ飛行機を見て、やや恐ろしい感覚にとらわれました。市街地上空を低空で飛ぶのはやはり事故など不確定な事柄も考慮すべきと思います。
			新しい空港を考える場合、予算なども大切ですが、近くに住んでいる人の事も最大に考えてて検討が必要です。
			これ以上飛行機の需要を増やすとCO2が増えるのではないかと思います。地球温暖化といわれているのでこれ以上飛行機をとばして環境を悪くしてほしくないです。
			・これ以上の環境破壊は避けてほしい。
			・利便性は少々犠牲になってもあたり前。現在は余りにも便利が良すぎる。しかし危険性も高すぎる。少々遠くても安全であること、地域住民にも安心した環境が提供できることが最大のポイント。
			家が空港の近くということもあり福岡、九州の経済活動への対応や航空機騒音等の環境対策確保、航空の安全確保への取り組みに力を入れてもらいたい。
			滑走路増設については、近隣に住む住民や都市高速道路などへの影響が心配な部分があります。私は新空港を作ることに一番賛成しています。なるべく近隣の住民の方や建物や公共のものに配慮することを重視すべきだと思います。
			環境問題がとても大変な問題だと思う。
			環境に適した利便性のある空港
			交通の利便性と環境問題。福岡の自然破壊は当然さけてほしい。博多湾内　人工島では対応できないか？
			周囲への環境悪化
			・処理容量の増加と費用や環境負荷とのバランス
			現空港における滑走路増設案は大変興味深く読ませて頂きました。 特に、それぞれの案とも充分に周辺への影響や特徴を比較、検討されており、費用対効果を含め、今後の空港対策の重要な事項として、判定項目に組み込まれることを期待します。
			地域と共存しながら、福岡と九州の自立的発展を支える空港。
			利用者の利便性はもちろん、最近は事故も多いので、安全面で安心して利用できれば多くは望まないと思う。
			1日は24時間、狭い日本そんなに急いでどうするの・・・？ 今日の対策は20年遅れている様子。少子化の時代、あと20年過ぎたら1000億以上消費し、新しい空港へ移転しても建て枯れになるのでは・・・。いずれにせよ、地域の我々は弱者！現在の周辺の環境対策を忘れないで下さい。
			アクセスの便利性、環境を考慮して進めて欲しい。
			とにかく安全でお願いします（市街地に近いので）
			利用者、安全面を一番に考えていただきたい。
			安全面で気になるが、今以上に対策をしていけばいいと思う。
			現空港の安全のために佐賀空港の利用を考慮して下さい。
			お金はある程度かかるかも知れないが、一度こわした自然は戻らない。
			中央の先生方の答申に全て追随していく必要もなかろう。地元の実情は地元の関係者が一番理解しているはず。件の先生方は福岡空港に降りたって講演会場やホテルへ急ぐだけ。その利便性には大満足だが、騒音に曝される住民の存在には一顧だにしてくれないのです。 　皮肉にも判決の後、地下鉄が都心と空港を繋ぎ、「世界一便利な空港」、「空港あっての福岡の発展」等々福岡空港称賛の声が高まり、被害者は不満の声をあげるのも憚り、じっと我慢に耐えざるを得ない立場に置かれることになったのではないか。そういう人々がいることを重く考える必要はないのだろうか。行政も経済界も市民の被害者がじっとこらえ声さえ出さなければ、それに甘えていていいのだろうか。 　21世紀、アジアの代表都市を目指す福岡のまちづくりがそれでいいのだろうか。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			今回立ち寄ったのは、人類の為になることかどうかをここに記すためである。 30年後には北極がなくなり海面が1mくらい上昇することを考えると、空港の増便など小さなことだと思う。仮に今（10年後）に海上に完成しても沈むだろうし、エネルギー資源もなくなるのにどうやって飛行機をとばすのか。
			③資源としての航空機燃料の将来の見透しや燃料使用による環境への負荷への配慮。
			空港前に住んでいますが、地の者でないので、空港に土地を貸している人達は沢山のお金が入ってきて金持ちと威張っていますが、私達は家の上を飛行機が飛ぶし、音はうるさくてテレビの音は聞こえません。
			住民対策、環境対策、公害対策について具体的な対策が必要。
			⑦環境重視である。
			環境、安全の視点
			利用者の立場としては、便利なのが一番だが、（福岡は便利な方でしょう！）やはり環境問題が最近優先されるのでは？
			まずは第一に、安全は乗る人達だけでなく、周囲住人の安全環境を考えてほしい。
			増設の必要性は十分理解できました。環境と事業性を考える事が必要であると思います。
			新空港を作るばかりでなく、新空港建設と同時に環境を作る視点にも力をいれていただきたい。とりわけ、空港と同じ広さの森を作るとか、日本の将来、地球の将来を見通した環境への配慮、温暖化対策など。
			（a．航空機高速化への対応）滑走路長さ3500m以上必要 （b．国際ハブ空港への対応）複数滑走路、24時間運航 （c．都市インフラとしての価値）経済効果、文化交流 （d．環境負荷）歴史・文化・自然への影響、評価
			新空港建設（移転）へ賛成します　しかし利用者の利便性・環境・安全が守られなければいけません
			新しい物を作る時にかかる費用を削減してほしい。第1に安全面の確保をしてほしい。
			都市機能として福岡がどこを目指しているのか明確でない。要は現在ネックとなっている夜間飛行についての視点での説明がなかった。24hオープンの空港が必要なのかどうか…。安心・安全と利便性を比較することが難しい。警固断層を近くに抱えていることで跡地を民間へ売却することも？で、緑地とかで残すとなれば莫大な資金が回収できないことになる？本音の部分が見えてこなかった！！
			・環境面配慮の視点から新たな開発は不要。航空燃料ケロシンの影響も心配。
			様々な視点から福岡空港や利用者、周辺の環境のことも考えていらっしゃったのでよかったと思います。が、もう少し環境のことを考えた上で考えてほしい。
			福岡空港を利用する上で、やはり利便性を求めて飛行機を使うので、利用者の立場を考えてほしいです。でも、移転や増設に伴う地域住民の心境も重要だと思いました。
			需要への課題をこなしていくあまり、環境や安全に目が回らなくならないようにお願いします。
			滑走路を増やすにしろ新たに空港を作るにしろ、やはり環境などに最大の配慮が必要になってくると思います。
			環境問題（騒音、廃棄物などによる汚染） 方策に対しての金
			環境を配慮し、事故等のない空港、また高齢者に対しての環境作りも必要だと思う。
			危険度の排除は最重要命題と考えて下さい。
			以前から飛行機の騒音について苦々しく感じていた。利便性と安全・環境のどちらを選択するかを問われれば、当然後者になる。
			安全第一。利便性はその次として位置づけして推進されることを願います。
			利便性と安全性のバランスを整えることが重要と思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			ステップ4で新空港案を比較するときに以下の条件を考慮して比較検討する必要があると思います。 『滑走路の向きは風向きと風速を考慮すること。』中部国際空港は、(台風以外で) 年に数日横風により欠航やダイバートが 発生しています。空港会社は「確率的には想定の範囲内。現状で特段の対策をしなければということもない」と話していますが、現空港よりも就航率が悪くなっては新幹線との競争もある空港では信用問題になります。また、横風用滑走路を別に造る必要が有り建設費が増加します。 『国内線と国際線の乗り継ぎは同一空港内で行えること。』羽田空港－成田国際空港や伊丹空港－関西国際空港は 国内線と国際線の乗り継ぎがやりにくく不便である。中部国際空港は一つの空港内で乗り継ぎができて便利である。 『建設費は安く抑えること。』関西国際空港は建設費が当初予算よりも大幅に増加したために着陸料が高くなり 敬遠される要因になった。 『陸上の場合は国有地や公有地などを利用して民有地の用地買収面積が小さくなるようにすること。』用地買収は対応を誤ると成田国際空港のように問題化する可能性がある。 『海上を埋立てるときは沖合いではなく海岸のそばにすること。』関西国際空港は沖合いを埋立てたため建設費が嵩み、地盤沈下にも悩まされている。一方、中部国際空港は海岸に近い浅い海を埋立てたので建設費が安く地盤沈下対策もせずに済んでいる。 『できるだけ騒音対策エリアが狭くなるようにすること。』建設費は返済すれば減少していくが、環境対策費 (騒音) は経費が下がりにくく一定の費用負担が続くため、できるだけ騒音対策エリアが狭くなるようにする。 『空港ターミナルビルは、旅客や空港見学者なども考慮した施設･設備にして、非航空系収入の増加を積極的にすること。』非航空系収入の増加を積極的にすることにより、着陸料の低減などで航空会社も新規就航しやすくなる。新千歳空港は、非航空系収入だけで年間50億円以上の黒字である。 『空港会社は上下一体の民間会社にすること。』関西国際空港は半官半民の会社として発足したが、民間のコスト縮減意識が発生せずに建設費の増大を抑えることができなかった。一方、中部国際空港は上下一体の民間会社として発足した為コスト縮減意識が発生して建設費の削減に成功した。建設費の削減や新しいアイデアでの空港運営が見込めるため、空港会社は上下一体の民間会社が良いと思われます。 『空港へはアクセス鉄道を整備すること。博多駅－空港駅、天神駅 (地下鉄) －空港駅は各駅停車の電車で30分以内を目標にすること。現空港と同程度の利便性を目指すならば、各駅停車の電車で現行＋10分以内を目標とすること。博多駅－空港駅 現行5分　博多駅－空港駅 目標15分以内　天神駅 (地下鉄) －空港駅 現行11分　天神駅 (地下鉄) －空港駅 目標21分』福岡空港は利便性が良すぎる為、空港アクセス鉄道の整備は必須です。成田国際空港や関西国際空港は都心や市内から特急でも30分以上かかり不評です。また、中部国際空港は空港特急「ミュースカイ」に乗れば市内から30分以内で空港に着きますが特急料金が必要です。新幹線との競争や現空港の利便性を考えると特急で30分以内だと遠すぎます。福岡空港の場合は、普通電車 (各駅停車) で30分以内であれば 快速や特急で20分以内も可能になり何とか許容範囲と言えるレベルです。求められるのは、主要駅である博多駅だけでなく、都心の主要駅である 天神駅 (地下鉄) からも30分以内です。現空港と同程度の利便性や新幹線との競争力を保つことを考えた場合、ターミナルの構造や博多駅でのJR線から福岡市地下鉄への乗換、旅客便の運航本数増加等を考慮したら現行のアクセス時間＋10分であれば現空港とほぼ同等のアクセスであると思います。 『福岡都心部からの鉄道系アクセス時間は、実際のダイヤから計算すること。表定速度が向上された場合ではだめ。』長距離であればあるほど時間がかかるだけでなく、運賃が高くなったり運行本数が少なくなります。
		5.まちづくりや地域振興の視点について 16 件	
			【①. 戦略的な基盤としての空港の位置づけ】リー･クワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。実際に、ミュンヒェンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産･雇用･税収が増加するなど地域全体の発展に繋がり、空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。このように、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくるな、という意見が通用するレベルのインフラではない。
			【②. 福岡空港の容量不足がもたらす問題】福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠はなく、福岡空港は容量限界に近い状態が１０年近く続いている。このような状況の下、今後需要が増えれば、予約が取りにくくなり、新幹線に振り替えるか、北九州空港か佐賀空港まで自ら運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。また、新規参入や増便の余地もなくなるため、航空会社間の競争がなくなり運賃が高止まりする。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない (予約が取れない、運賃が高い)」では意味を成さなくなる。このように、福岡空港の容量不足によって、予約が取れない、運賃が高い、という状況になれば、市民生活や経済活動等に広く支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			福岡の経済（力）の維持、発展という視点で、対応方策の検討を行ってほしい。世界にも類を見ないほど、利便性の高い空港を新空港に移すというのであればハブ化できるだけの戦略性が新空港の計画に必要（必須）と思う。将来の需要予測については、少子高齢化を念頭に置きつつも福岡（あるいは北部九州）の経済の発展をどのように見込むのか、その時の空港に対する役割・期待をどのようにするのかという視点が必要と思う。
			福岡空港の地の利や飛行機の発着の頻度数から考えても、滑走路の増設が必要と考えられます。（発着を別にした）滑走路増設と新空港を作る比較案ですが、両者の場合には、今後の九州地方及び日本の経済発展に伴って考えられると思います。前者で良いと思います。
			九州における福岡一極集中激化懸念→九州各県とのすり合わせも必要。
			福岡空港は現状のままで良い。福岡空港を大きくして利便が良くなると、福岡市の町が大きくなり、大都市になる。これはすべてにおいて良くない。今の状態が福岡市民にとって生活しやすい。町がこれ以上大きくなるのは反対である。
			・経済効果優先は決して良くないと思う。
			家が空港の近くということもあり福岡、九州の経済活動への対応や航空機騒音等の環境対策確保、航空の安全確保への取り組みに力を入れてもらいたい。
			埋め立てた新空港を作らせたいという意図の感じられる作り方だと思いました。何が何でも福岡でなければならない仕事や旅行ではないと思います。他の空港も使えるように整備（空港からの足も含めて）して、九州全体の発展を考えた方が良いと思いますが。
			地域と共存しながら、福岡と九州の自立的発展を支える空港。
			・アジアの福岡市は、中国、韓国、他東南アジアとの重要な日本への窓口である。
			能力（将来の空港における処理能力）や影響についてもう少し検討した内容や詳しい情報が必要であると思われる。例えば空港が移転した場合の経済効果を設けるべきかと思われる。
			アジアの中での九州、特に福岡をどう位置付けるかといった視点が必要。
			中央の先生方の答申に全て追随していく必要もなかろう。地元の実情は地元の関係者が一番理解しているはず。件の先生方は福岡空港に降りたって講演会場やホテルへ急ぐだけ。その利便性には大満足だが、騒音に曝される住民の存在には一顧だにしてくれないのです。 皮肉にも判決の後、地下鉄が都心と空港を繋ぎ、「世界一便利な空港」、「空港あっての福岡の発展」等々福岡空港称賛の声が高まり、被害者は不満の声をあげるのも憚り、じっと我慢に耐えざるを得ない立場に置かれることになったのではないか。そういう人々がいることを重く考える必要はないのだろうか。行政も経済界も市民の被害者がじっとこらえ声さえ出さなければ、それに甘えていていいのだろうか。 21世紀、アジアの代表都市を目指す福岡のまちづくりがそれでいいのだろうか。
			（a．航空機高速化への対応）滑走路長さ3500m以上必要 （b．国際ハブ空港への対応）複数滑走路、24時間運航 （c．都市インフラとしての価値）経済効果、文化交流 （d．環境負荷）歴史・文化・自然への影響、評価
			戦略に乏しいのではないか。福岡空港の位置付けが不透明である。福岡空港を今後どのような方向展開しているのか。国は？県は？福岡市は？ 北部九州は10年前（？）の海上空港論が出てきた時よりは変わり、製造業の集積等が進み、東アジアの拠点の可能性が出てきた。国は認識があるのか、なければ県、地域がこれを訴えねばならない。
		6.事業効率性の視点について 39 件	
			空港特別会計は、大赤字である現実がわかった。
			・コストの精査も行って頂きたい。
			・b／cをしっかりとしてもらいたい。
			従来の交通網、道路、橋etcは、概して計画を更新する毎に増加し、建設終了後は膨大な建設費に長年苦しんでいる。建設総額を十分考慮して、創設のための建設、工事にならぬよう留意を。
			現空港の有効利用に係る費用等課題の洗い出しとそれに対する対応の費用対効果が判る様にお願いしたい。
			県民や市民になるべく負担のかからない（財政的にも利便性も）ように対策を考えてほしい。
			・処理容量の増加と費用や環境負荷とのバランス
			財政上の点が気になります。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			将来の需要予測をあまり楽観的に考えず、ケースC「失われた10年」の観点がよいと考える。（少子化、人口減社会のため） よって、あまり多額の金をかけるべきではないと考える。
			2.現空港の収支が歳出の多さに驚きだ。
			・「財政逼迫」に対応した方策を。
			現空港における滑走路増設案は大変興味深く読ませて頂きました。 特に、それぞれの案とも充分に周辺への影響や特徴を比較、検討されており、費用対効果を含め、今後の空港対策の重要な事項として、判定項目に組み込まれることを期待します。
			建設費の問題
			・今の福岡空港の借地料、環境対策費等の経費と新空港の建設費との比較を明示し、その損益をもっと詳しく説明したほうがよい。
			・何年後に投資回収出来るのか明示すべき。
			市財政への影響。2.6兆円の財政赤字。
			④人口減少等後世代に負の遺産を残すのがいいかどうか。
			国も地方も大きな財政赤字をかかえている。できるだけ財源を必要としない方策にすべきである。 子や孫に借金を残すような方法はいけない。
			現空港の対策費であるが、今後どう変わっていくのか。移転費用にしろ、緑化費用、防音費用にしろ、終われば維持管理費だけになる。読売新聞によると、福岡では防音など割高になっているという。こういうムダを省いた費用の算出をお願いしたい。またデータマックス社によると、借地代は、天神・博多駅並みの高さだという。全く許されないことばかりだ。適正価格だとどうなるのか、算出をお願いしたい。
			どれも費用がかかりすぎ。特に新空港は県民が知事選などではっきりと「No」を突きつけているにもかかわらず、「1兆円です」などと提示されているのだから腹立たしいくらいだ。
			どの案もコストがかかりすぎる。完全に全てを解決しようとするのではなく、身の丈にあった方策にすべき。子どもたちによい物を残してやることは大切だが、借金も一緒に残したのでは子どもたちは幸せになれない。おまけに我々未来の老人たちの面倒を見てくれでは子どもたちもたまらないだろう。子どもたちの肩にかかる老人の数は、我々の現在よりずっと多くなっているのだから。 対応策としては見た目の良さなどで決めるのではなく、いかに子どもたちへの借金を少なくするかに重点を置くべき。
			新空港は遠すぎるし不便なので、移転はしてほしくない。移転して作るのに費用がかかりすぎるし、それが市民の税金で使われるということは、市民の税金の負担が大きくなるので、移転はしてほしくない。将来、空港の対応策は、税金をあまり使わなくて良い方法でしてほしい。
			(1)については、福岡県の利用等についての検討はなされているが、福岡以外の地域の総便益についても比較してもよいのではないか。
			もっと便利になって欲しいとは思いますが、費用の点で心配ではあります。
			お金をかけない方法で。
			将来に対してどのような対策を立てるかですが、 1.費用の負担を誰がするか。 2.需要予測には地球温暖化に対する目減りをどの程度見込むか。 3.温暖化に対し、航空業界の取組みは何があるのか。（空港開設工事含む） 4.佐賀空港の赤字を誰が負担し、軽減するのか。 これらについての解明が弱いと思います。
			④膨大な投資によって得られる便益の増加と、投資に伴う負担の大きさとの比較で考えれば、多少の不便を容認することもこれからは重要なこととなる。
			増設の必要性は十分理解できました。環境と事業性を考える事が必要であると思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・論点は複数あって、順不同ではあるが →（需給バランス）→（利便性）→（安全性）→（街づくりへの制約）→（環境への負荷）→（総事業費）→（需給バランス）… のように円環のように繋がっている。これらの論点はお互いトレードオフの関係にもなっており、ニワトリと卵の論議と同じで、堂々巡りの循環が出来ており議論は終わらない。 プライオリティをつけるとなると、処理能力のアップ率と事業費の比、つまりB/Cの議論が一番の関心事である。要は、事業費をどう生み出すかの公明が見えれば、この循環は一歩高いレベルに達すると思う。
			(1)コスト負担、事業採算性について 近隣空港での需要誘発型と新福岡空港建設とを比較した場合の優劣を国民経済的観点で検討してほしい。（例えば、福岡空港の個別収支年間100億円の赤字と新空港建設費1兆円を比較すると、赤字額はわずかに1％足らず。しかも建設費は1兆円では済まず、環境対策費、移転補償費は地元市民の収入となっており、地域経済としては収入となっている） (2)現行空港との距離比較は地理的距離でなく時間距離で。
			対費用効果を重視すべきである。 国際線のみの移転を検討する等。
			対応策を考える上で必要な視点は、第一に国民（納税者）の視点、その次が利用者の視点、そして路線確保という意味で航空会社の視点は大切だと考えます。まず国民の視点から考えると、国や地方は厳しい財政難に陥っています。福祉予算は切りつめられ、各種料金は値上げされ、さらに増税は避けられない状況にあります。国民は生活を切りつめ耐えている状態です。このことを考えると、対応策で1兆円（実際はきちんと調査すれば分かるが、1兆円をはるかに超える）を使うというのは考えられない。国民の生活は切りつめさせ、空港は贅沢に造るでは、国民が許しません。対応策をとるにしても最低限の拡張にとどめるべきです。次に利用者の視点で考えると、麻生知事も言われるとおり現在の空港位置は大変利便性がよく、使いやすくなっています。そのため九州各地からの利用があり。まさに地域の拠点空港、あるいは海外からの九州への入り口となっています。対応を考える上でこの利便性は欠かせません。それには現空港を活用していくことが最適でしょう。仮に新空港になったとして、博多駅から20分以上かかるようになったらどうなるでしょう。非常に不便になります。特に福岡以外の人や、お年寄りは、アクセスに苦痛を感じることでしょう。これからは超高齢化社会を迎えます。すでに高齢化の影響で九州から海外へ旅行する人が減ったという報告もあります。現在の利便性を死守することで、弱者にも優しい、経済的にも発展できる、外国人にも便利な、空港を造っていくことが大切だと思います。また、利便性以外にも新空港は、アクセス費用の増加、空港施設使用料の値上げなど、利用者負担の増加にも繋がります。 最後に航空会社の視点ですが、もうお分かりの通り、航空会社は現空港の活用を望んでいます。理由は現在の利便性を落としたくないからです。空港が遠くなると、客足が遠のきます。新幹線との競合路線は、相当厳しくなるでしょう。現在でも大阪、名古屋線は、厳しい状態が続いてます。新空港になれば大阪線は路線撤退の可能性もあります。また、巨大な建設費に伴い、着陸料などの施設使用料が値上げされれば、航空会社の経営を圧迫します。
			環境問題（騒音、廃棄物などによる汚染） 方策に対しての金
			歳出の大きさ、歳入の小ささ。
			地権者への支払が多額であるのには驚いた。 効率的な推進をお願いしたい。
			・経済面 ・安全面 ・環境面 全てにおいて移転が良いのでは？

区分	意見分類		寄せられたご意見
			ステップ4で新空港案を比較するときに以下の条件を考慮して比較検討する必要があると思います。 『滑走路の向きは風向きと風速を考慮すること。』中部国際空港は、(台風以外で) 年に数日横風により欠航やダイバートが 発生しています。空港会社は「確率的には想定の範囲内。現状で特段の対策をしなければということもない」と話していますが、現空港よりも就航率が悪くなっては新幹線との競争もある空港では信用問題になります。また、横風用滑走路を別に造る必要が有り建設費が増加します。 『国内線と国際線の乗り継ぎは同一空港内で行えること。』羽田空港－成田国際空港や伊丹空港－関西国際空港は 国内線と国際線の乗り継ぎがやりにくく不便である。中部国際空港は一つの空港内で乗り継ぎができて便利である。 『建設費は安く抑えること。』関西国際空港は建設費が当初予算よりも大幅に増加したために着陸料が高くなり 敬遠される要因になった。 『陸上の場合は国有地や公有地などを利用して民有地の用地買収面積が小さくなるようにすること。』用地買収は対応を誤ると成田国際空港のように問題化する可能性がある。 『海上を埋立てるときは沖合いではなく海岸のそばにすること。』関西国際空港は沖合いを埋立てたため建設費が嵩み、地盤沈下にも悩まされている。一方、中部国際空港は海岸に近い浅い海を埋立てたので建設費が安く地盤沈下対策もせずに済んでいる。 『できるだけ騒音対策エリアが狭くなるようにすること。』建設費は返済すれば減少していくが、環境対策費 (騒音) は経費が下がりにくく一定の費用負担が続くため、できるだけ騒音対策エリアが狭くなるようにする。 『空港ターミナルビルは、旅客や空港見学者なども考慮した施設･設備にして、非航空系収入の増加を積極的にすること。』非航空系収入の増加を積極的にすることにより、着陸料の低減などで航空会社も新規就航しやすくなる。新千歳空港は、非航空系収入だけで年間50億円以上の黒字である。 『空港会社は上下一体の民間会社にすること。』関西国際空港は半官半民の会社として発足したが、民間のコスト縮減意識が発生せずに建設費の増大を抑えることができなかった。一方、中部国際空港は上下一体の民間会社として発足した為コスト縮減意識が発生して建設費の削減に成功した。建設費の削減や新しいアイデアでの空港運営が見込めるため、空港会社は上下一体の民間会社が良いと思われます。 『空港へはアクセス鉄道を整備すること。博多駅－空港駅、天神駅 (地下鉄) －空港駅は各駅停車の電車で30分以内を目標にすること。現空港と同程度の利便性を目指すならば、各駅停車の電車で現行＋10分以内を目標とすること。博多駅－空港駅 現行5分　博多駅－空港駅 目標15分以内　天神駅 (地下鉄) －空港駅 現行11分　天神駅 (地下鉄) －空港駅 目標21分』福岡空港は利便性が良すぎる為、空港アクセス鉄道の整備は必須です。成田国際空港や関西国際空港は都心や市内から特急でも30分以上かかり不評です。また、中部国際空港は空港特急「ミュースカイ」に乗れば市内から30分以内で空港に着きますが特急料金が必要です。新幹線との競争や現空港の利便性を考えると特急で30分以内だと遠すぎます。福岡空港の場合は、普通電車 (各駅停車) で30分以内であれば 快速や特急で20分以内も可能になり何とか許容範囲と言えるレベルです。求められるのは、主要駅である博多駅だけでなく、都心の主要駅である 天神駅 (地下鉄) からも30分以内です。現空港と同程度の利便性や新幹線との競争力を保つことを考えた場合、ターミナルの構造や博多駅でのJR線から福岡市地下鉄への乗換、旅客便の運航本数増加等を考慮したら現行のアクセス時間＋10分であれば現空港とほぼ同等のアクセスであると思います。 『福岡都心部からの鉄道系アクセス時間は、実際のダイヤから計算すること。表定速度が向上された場合ではだめ。』長距離であればあるほど時間がかかるだけでなく、運賃が高くなったり運行本数が少なくなります。
			福岡空港の将来需要への対応方策として必要な前提条件として以下の条件が挙げられます。『将来予測される需要に対して対応できる設備であること』これは一番大事な条件です。『アクセス時間が住民から許容される範囲内であること』アクセス時間が住民から許容されないほど遠くに新空港を造るとそれだけ需要が減ると考えられるので重要です。『事業費は少ないこと』事業費が高いと財源的に空港建設が困難になりますし、空港経営上も大きなマイナスになり、関西国際空港のように航空会社から着陸料の高さから就航を嫌がられる可能性も高くなります。『供用開始までの期間が短いこと』何十年もあとに供用開始しても意味がありません。『気象条件に対応できる空港』横風で欠航が発生するような空港では困ります。『進入表面と転移表面が確保できること』これは確保できないと運航ができないので絶対に必要です。
		7.その他 1 件	可能性実現は

区分	意見分類		寄せられたご意見
	PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 42 件	地域社会の住民の声を大切にして下さい。福岡県として文化、経済が発展に伴う事業として考えるなら、需要は必要かも知れませんが、一部や企業の経済展開のためにならない様考慮してもらいたい。
			まだステップ3なのに近隣空港との連携方策を評価してしまって良いのか。
			肝心の需要予測についての多くの疑問に答えず、聞きおくだけで、ステップ3に進むという既定路線に乗ったやり方は、必ずや国民の反発を抱き、かっての福岡県の誤りを繰り返すことになり。いよいよ結論が出るのを遅らせるだけだ。
			もっとたくさんの人々に空港について、興味や関心を持ってもらえるように働きかけるべきだと思う。PIレポートは、りっぱすぎ（長すぎ）で、最後まで読んでもいまいちわからない点が多い。今の場所での拡張の案に賛成したい。福岡ほど、空港までの便利が良い所はないと思っている。 ・現福岡空港の位置づけ優先。自衛隊→報道（マスコミ）→民間会社（商販）。一般の人々は知らない。PRが必要。
			近隣空港との連携や現空港の滑走路増設などいろいろな対応方策が検討されていることを今日初めて知り驚いた。
			「新空港」案については、市内では条件を満たす場所であるのは分かった。しかしそれだけで、そこで今現在生活している人の事は具体的に何も調べていなかった。 せめて東区や近郊の住人にアンケートを取って賛否やその理由を確認し、その結果から今後起きる問題等を検討する必要があると思う。でないと、このようにネットを通して意見を述べたりイベントに参加して話を聞いたり意見を述べたりする機会が持てない人達の意見は無視されてしまうから。
			1、現空港における滑走路増設　　概算工事費、事業の困難性については、その数字等が新空港のものと比較ができないものではないのか。（ステップ4をどのように進めるのか）また、既存市街地での30から90haの用地買収が可能と考えているのか。工事期間には、用地買収のための期間をどのように考えているのか。現時点で、用地買収期間がどの程度かかるのか、責任を明確にするため、提示すべきである。 2、新空港　　ウインドカバレッジについては、今後詳細な検討をするとしているが、現地海域で気象調査を実施してないのに、何を元に検討するのか。また、現地海域での海象調査を実施していないのに、概算工事費をどのように算出したのか。（現地海域では、埋め立て護岸は防波護岸だけでは持たない）更に、現地海域では、気象条件が悪く、ウィンドカバレッジを確保するため、斜め滑走路が必要との強い意見もある（この意見に反論するためにも、現地海域での気象観測が不可欠である）。現地海域での気象・海象調査を行わずに、ステップ4に進むことは、科学的調査としていかがなものか（仮説に基づく調査では、PIにならない）。
			説明会でも質問があった「概算工事費の積み上げ根拠」について、事務所の回答は「約半額が用地費」という者であったが、同じ行政関係者として、用地費以外の積算根拠を回答できないということは常識的にあり得ないため、「回答しない」ということであると受け取られた。PIという看板をかかげる以上、市民の質問に回答できるデータを持ちながらも回答しないという選択をすべきではないと思った。 また、借地料は一般的に5～6％だが、概算工費の用地費と土地単価を比較すると整合しないことに気づいた。まどかぴあで10/8に質問したい。
			もっと多くの人に届くような情報発信をしてほしい。知らない人が多いと思う。
			北九州、佐賀空港との住み分けを考え、その為の方法を練る事。このレポートに説得力はない。その為連絡調整会議には、北九州、佐賀の関係者もメンバーとして入れる事。巨大な公共事業はストップする事。現状施設に手を加え、少ない費用で効果的な対策を考える事。 2010年にピークとなり、需要に追いつかなくなるとあるが、どんな予測をしているのか。”初めに増設ありき”のいつもの公共事業ゴリ押しの姿勢が垣間見える。調整会議に役人や御用学者やミコシかつぎ人間なかりでなく、多数の一般市民、主婦らも含め、何10年かけて議論すべき。少子化や環境問題で全ての様々な需要は減少するはずだ。他の多くの巨大公共事業の失敗を数々みている国民・市民のまなざしの厳しさをよくよく自覚した上で慎重にも慎重を期してもらいたい。将来にツケを残さぬように。
			テレビで見たことはありましたが、今回初めて知りました。もっと広く意見を収集するために、新聞広告に入れるなどしたらどうでしょうか。オープンハウスといっても買い物に来ている人が内容も詳しく知らないまま安易にアンケートに回答するのでは意味がないと思います。
			多く利用される方を対象にしたアンケートを実施し、見合った対応をして頂きたい。
			この調査結果が発表された後はそれに向かって、国土交通省が主導し始めるのでしょうか？このときPIの結果ですという民意を反映したような結論でまとめるのはいかがなものかと思います。というのもPIレポートで収集された意見は聞いただけ。何も反映されていないと思うのですがどうでしょう？各ステップの中でどの意見がどういうふうに反映されたのか示していただけるものと思ってきましたが、有識者委員会やこの会議で決めたことを淡々と進められていると思います。最後は国民投票を行って、賛否を結論づけていただきたい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			ステップ2では、7つの「地域の将来像」と4つの「福岡空港の役割」をまとめてありますが、滑走路の増設なり新空港を造った場合に住民や企業はどのように福岡空港を活用していくのかの意見が知りたいです。
			今回の対応案にはステップ1での検討成果が反映されていないようです。ステップ1では現空港が抱える問題点が見事に整理されていたので、ステップ3でどのような解決策が提案されるのか、大いに期待していただけにがっかりです。
			中央の先生方の答申に全て追随していく必要もなかろう。地元の実情は地元の関係者が一番理解しているはず。件の先生方は福岡空港に降りたって講演会場やホテルへ急ぐだけ。その利便性には大満足だが、騒音に曝される住民の存在には一顧だにしてくれないのです。 皮肉にも判決の後、地下鉄が都心と空港を繋ぎ、「世界一便利な空港」、「空港あっての福岡の発展」等々福岡空港称賛の声が高まり、被害者は不満の声をあげるのも憚り、じっと我慢に耐えざるを得ない立場に置かれることになったのではないか。そういう人々がいることを重く考える必要はないのだろうか。行政も経済界も市民の被害者がじっとこらえ声さえ出さなければ、それに甘えていていいのだろうか。 21世紀、アジアの代表都市を目指す福岡のまちづくりがそれでいいのだろうか。
			「陸域での空港新設案」が棄却された理由についてもっと具体的で詳細な説明が欲しい。「進入・出発経路」の問題は致命的なものか、「航空機騒音の条件を満足していない」とあるが、「現空港での仮想路増設案」では満足されていると判断されているのですか。ケース・バイ・ケースによって恣意的な判断をされたのでは市民はコの調査にはついていけません。
			④それにしても、立派なレポートです。結論を上手に誘導する手法、地域振興や利用者利便性をふまえた場合の住民の賛同を得やすくするアンケートの取り方、これ程多くのエネルギーを費やしてまでも「コンセンサスもどき」を既成事実にしたいのでしょうか。国交省のそして日本政府の、人に対する接し方の角度、本当にひどいと思います。
			どの位の年数をかけて調査をしているのか興味を持ちました。
			既に海上空港を作る為の説明会で、その魂胆が明らかに見え隠れしており、近隣空港との連携策はいい加減にしか検討されていないのは残念です。例えば、小倉⇔北九州空港に新幹線をつければ、博多⇔北九州空港は30分の距離、更に福岡空港と北九州空港をつなげば、国内と国際線の乗り継ぎは35分で両空港が使える。
			同じ県内に北九州空港があり、北九州市側の意見も取り入れるべきだ。県内人口の20%の北九州がシャットアウトされているのもおかしい。
			既存ストックの有効活用と集められた意見を反映して下さい。
			PIステップ1,2がどういう内容であったか全く一般には報告が行き届いていないように思う。
			将来需要が右肩あがりで伸びるという予想がなされているが、現実性が薄いのではないか。30-50年先のことを予想するのは難しいが、石油系燃料の世界的減少、燃料高騰による航空業界の採算性低下、日本人の少子化、人口減少を考慮すると、航空需要は減少し、航空業界も低迷して行く可能性もある。需要増加をみこして、その対応方策を検討しているが、最も重要なポイントは、地域住民の合意がなければならないこと。その点では、ほとんど住民、県民が「空港拡張計画」自体を知らない。PIレポートを作成し、興味ある人にのみ知らせているが、あまりに、周知されていないのが現実である。
			対応方策の各案には全体事業費が示されていても、その内訳がなく、また国・県・市の負担割合も不明であり、大きな不満を感じた。例えば新空港建設に伴う人工島の護岸費や埋立土砂を堀削する港湾整備が含まれているかどうかが明らかにされないとPIとして不十分である。あいれふの説明会で「内訳は持っていない」との答弁だったが、同じ公務員として内訳なしに全体事業費を算出することはあり得ないと思うので、持っている情報を嘘をついて隠さず、積極的に内訳と負担割合を公開し、説明責任を果たすべき。それができないなら、PIの名前と実態が異なると思う。
			PI調査の人がどんどんいろんな所に説明しに行くことでいろんな意見がもらえるので良いと思いました。がんばって下さい。
			本当に一般利用者の声なのか。疑わしい気がする。（作為があるような結果）方向づけになっている気がする。 空港利用者のグラフなどは2003年のもの。古すぎる。 配置の特徴はわかりやすかった。新空港についてはどこがいいのか示して欲しかった。ピンボケしている感じ。
			意見や疑問等は沢山あり、とてもこの用紙には書けないので別途直接福岡空港調査連絡調整会議（福岡県空港計画課）に書面で提出した。
			難しい言葉ばかりでよく分からなかったけど、福岡空港の滑走路等の問題で僕達の見えないところで話し合いをしていることを聞いて、僕達の生活を楽にする為に色んな人ががんばっていることを知りました。生活を楽にする為には沢山の努力と時間が必要になってきます。僕達一人一人が出来ることは非常に小さなことですが協力していきたいです。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			信憑性に問題があると感じた。
			本PIレポートについては初めて知りましたが、ステップを踏んで利用者の声を聞くことは大変良い事だと思いますし、将来良い結果を残す事となると思います。
			今回のオープンハウスのように広く市民、県民の声を聞く事が大切。土木関連会社やそれらと通じる者（大学関係者含む）の考えは一般人からみると受け入れにくい。
			PIステップ1.2を見ていないので「何もしなかったら不便になる」ということがよくわからない（←そもそも1.2.3.4.などとやる意味があるのか疑問）。人口は減っているし、個人的な不満は関係ないし、航空会社が自ら本数を減らしているし・・。挙げられた方策についてはごちゃごちゃしているが、おおむねわかりました。
			・後戻りの会議は不必要。前向きに個人の利害関係なく進めること。 ・税金の無駄遣いは絶対避けるべき。 ・外国人にも気軽に利用できる空港作り。 ・今の政府は全く「アテ」に出来ません。個人の認識？ ・関心度を高め、私が元気なうちに24時間国際空港を利用できることを願っております。
			今回は調査内容が広く整理するのも大変だったと思います。しかし、初期の説明会にPIレポート詳細版が間に合わないのは問題だと思います。あと、PIステップ3開始を新着情報で示してから第1回目の説明会までほとんど間が無かったのもどうでしょうか？那覇空港の総合的な調査のステップ3は、2007年8月29日に開始して第1回目の説明会が2007年9月14日であるのに対して、福岡空港の総合的な調査のステップ3は、2007年9月10日に開始して第1回目の説明会が2007年9月20日でした。
			今回の説明会で私達が知らなかった対応方策がたくさんあり、いろんな問題に沿って対策されていてすごい関心が深まりました。
			とても難しい内容ですが、よく考えられてあり、とても納得できました。私も同じ気持ちです。でも、実際できてしまってから沢山の問題が起きてしまうんではないかと思うと少し不安な気持ちがあります。
			福岡空港は非常に便利な空港だが、現状を知ることによってその問題点が浮き彫りになって、関心を持つチャンスがあった。
			県民の意見を大切にしてほしい。
			新空港建設のみに集中していて、本気で3つの案を平等に検討している様に見えない。新空港建設に割り当てられているページがあまりに多い。利点ばかりが載せられている様に思える。不利な点においての検討が不十分に見える。逆に近隣空港との連携と滑走路増設は不利な点が表立っている様に見える。これでは建設業とかと癒着があると思われても仕方ない。本当に無いのか？
		2.PIの催し等に関する意見 19 件	
			小倉駅、新宮駅に@から職員を見たが、他の駅にも配置してかなりの人員が居るのではないかと思われた。
			初めて説明会に参加したんですが、現代の課題や今後の対応策がよくわかったので参加してよかったです。金額が大きいので、あらゆる角度から検討していただいてるということもわかりました。地域の声を拾ってくれて、結果だけをいきなり出すのではなく、途中経過の報告もしてくれてるので、初めての参加でもわかりやすかったです。
			テレビで見たことはありましたが、今回初めて知りました。もっと広く意見を収集するために、新聞広告に入れるなどしたらどうでしょうか。オープンハウスといっても買い物に来ている人が内容も詳しく知らないまま安易にアンケートに回答するのでは意味がないと思います。
			福岡空港の意見発表会 ～福岡空港PIどんたく～ は面白い試みだと思う。・・・が、タイトルを観ると、本当に福岡空港PIを行っている意味を理解しているのかどうか甚だ疑問なタイトルが散見されます。
			今回、国が福岡空港と那覇空港でお金と時間をかけてPIを行っているのは、国が福岡空港と那覇空港が現状のままではよろしくないと考えているからです。つまりPIを行っているのは、何らかの対応（事業）を行いますと暗に示しています。よって福岡空港PIどんたく（意見発表会）は、『私が思う福岡空港の将来のあり方などについて研究成果を発表していただきます。』という内容である以上、PIで検討されて示された案のどれかへの賛同もしくはそれ以外の対案である必要がありますが、何ら案や対案になっていないのではないかと疑念を抱かざるをえないようなタイトルが付けられている発表があるのは何故でしょうか？
			滑走路の処理容量を拡大しようとしているのに、今回示された案で、どの程度になるのか示されていない。かんじんな所が抜けている。説明会では次回示すというような説明があったが、それでは意見の述べようもない。勧め方に問題があると思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			話を聞いてもよくわからなかった。難しいことばかりだったので。 1日の飛行機の利用量はよくわかった。
			「連携案」切りすての理由を説明会において質問があったが、当局の説明は全く説明になっていなかった。逆に説明を聞くと、当局が「増設案」か「新空港案」をやりたがっている意図がわかった。このような説明会は帳消しである。
			今回のオープンハウスのように広く市民、県民の声を聞く事が大切。土木関連会社やそれらと通じる者（大学関係者含む）の考えは一般人からみると受け入れにくい。
			①展示コーナーの見易い工夫 ・見る順序 ・要旨を太字でまとめる。 ・ゴチャゴチャ並べない。 設問が多すぎて分かり難い。平易な説明を為すこと！
			今現在、地下鉄・都市高利用で一番利用しやすい空港が今現在いっぱいという意見ですが、今後も今の位置で保っていただきたいです。 新聞に大いに説明会をお願いいたします。
			ボンチ絵ばかりで具体性に欠けている。肝心な所は”次のステップで”との答弁ばかりで、つまらなかった。
			福岡空港の意見発表会～福岡空港PIどんたく～で市民側からの対応案や意見交換等があったのは、画期的で良かったと思う。ただし、発表者のうち2～3人しか制限時間内に発表を終えられなくて時間をオーバーして最後のまとめが簡略化されたりしたのは残念で、発表者側はもうちょっと発表の内容を詰めておくべきだったと思います。
			福岡空港の意見発表会～福岡空港PIどんたく～についての意見。①「日本一よか空港ば、のこさんですか」②「21世紀の空港にふさわしい、省エネ、省資源の近未来都市空港のモデルとなる様、土木建築・ITなどハイテク技術を終結する」③「海上空港を否定する」④「福岡空港 将来需要への対応方策の検討」⑤「博多湾内、能古島東海上に国際ハブ空港建設の企画を提案します」⑥「福岡市のグランドデザインを空港の観点から考える」⑦「糸島半島新空港計画」⑧「私が新福岡空港（拡充）をいらないと思う理由」⑨「現空港で十分」⑩「飛行機の腹を見たいですか？轟音とともに」⑪「福岡空港をアジアのハブ空港へ」の内、対応方策として独自案を示したのは、②（滑走路増設）、④⑤⑥⑦（新空港）となるが、PIステップ3で新空港案は三苫・新宮ゾーンと志賀島・奈多ゾーンの2ゾーンが現時点では有力と書いてあるので、各案には何らかの問題点があると考えられます。問題点についての検討と対応策は④の発表のみ行われていたが、他の案では問題点の検討や対応策は特に行われておらず配置図が示されていただけであったのは残念だった。また、問題点の検討や対応策についての有識者の意見を聞く機会もほとんどなかった（安全面での意見だけが記憶に残る程度）ことも残念だった。 意見交換会を見させていただきました。司会者のフリが雑でよくわかりませんでした。何故、意見を言おうとする人を止めるのですか？ あと安全性の面から新空港建設をということをしきりに言われてましたが、それなら福岡の町からいっそのこと空港なんかなくしてしまえばいいと思います。好きなだけ都市化できます。空港機能は佐賀と北九州が持っていれば十分だと思いました。福岡都市圏から新幹線で結べば数十分もあれば着きます。
			福岡空港の意見発表会は、福岡空港PIで初めての試みでいろいろな意見や私案を聞くことができたところは良かった。しかし資料原稿を見ると、パソコンで作られ画像があったりPIの新空港案と比較できるような構成にしてあるなど見易いものや手の込んだものがある一方で、手書きで雑に書いてあるだけのものもありました。また、発表する際に使用する資料でもパワーポイントで動きのあるものがある一方で、資料自体を作らずに一般参加者に配布された資料を読むだけの人もいました。発表時間も時間をオーバーする人が続出する中で時間内で分かり易く説明を終える人や詳細資料まで作ってきた人もいました。聞いたところでは、今回意見発表した人以外にも意見発表を申し込んだ人がいたようですが、重複内容を省いた結果、意見発表者が決まったようです。それにもかかわらず、手書きで雑に書いてあるだけの配布資料を作ったり、発表する際に使用する資料を作らずに一般参加者に配布された資料を読むだけの人がいたというのはどうなのでしょうか？発表内容はともかくとして発表資料を雑な資料しか作らない人や発表する際に使用する資料を作らない人には、発表をやめてもらうなどの対応が必要だったのではないでしょうか？意見発表者の熱意度が違い過ぎたと思います。
			福岡空港意見発表会で提案された私案についてはどのように取り扱うのでしょうか？
			福岡空港意見発表会は、初めての試みで良かったと思う。しかし、発表者によって内容の質に違いが有り過ぎたと思います。発表でレジメを読むだけなら、「レジメを読んで下さい」の一言で済みます。レジメの内容を簡潔に説明する必要があったと思います。
			意見発表会で多様な意見が出た点は評価できるが、各新空港私案については発表だけで終わらせるのか、それともPI案と含めて検討するのかどちらなのでしょうか？「提出された資料(A4紙2枚：レジメ、図面等)はPI実施報告書に掲載を予定しております。福岡空港調査連絡調整会議が発表内容を公開する場合、発表者の氏名を表示します。」としか書かれていないが、せっかく出た私案なのだから、PI案と同列に比較検討するべきです。

区分	意見分類	寄せられたご意見
	3.PIレポートに対する意見 52 件	
		・空港利用者数の空港別、市町村別のデータが古すぎる。少なくとも新北九州空港が開港してから1年経過したので、利用者数の傾向は大きく変わっているはず。正々堂々とPIするなら、北九州空港開港前後で比較したデータを開示する必要がある。今のままではインチキPIと言われても仕方がないのではないか？
		近隣空港との距離は非常に理解しやすい資料だが、以前より提出可能だったのでは？ 滑走路増設・新空港共に具体的方向性が示されていて、良いものになっている。 新空港については想定可能な交通アクセス（所要時間）を示してほしい。（JR香椎線・西鉄貝塚線・福岡都市高速）
		・拡大に際して、海側に行く程思わぬ天候に飛行機の運航が大きく左右されるので、季節ごとの人員と天災の関係も明記していただければと思います。中部国際空港が参考になるのでは、と。
		・私達、一般市民には少し難しい冊子でした。
		移転前提に感じさせる内容で不満。
		子供にもわかりやすく私達大人が読んで説明しやすい本を作ってほしい。
		よく読みこまないとわかりづらい。
		・構成はわかりやすく、結論も妥当性がある。
		対応方策の検討はよくわかりました。しかし私は大野城に住んで10年近くなりますが、騒音の対策が全くなされていないのに驚いています。
		何げなしに通りすがりに頂いた小冊子でしたが、内容のすばらしさに唯々感謝でした。地下鉄のおかげで便利だったと思うので、移転など考えもしなかったのですが、ぎっしりつまった調査結果に驚きばかりです。どうしようもない私などに…と答えるのみです。皆中流時代から国民の足となった飛行機ですが陸の乗物との関係も考慮して、緊急時に利用するもの、外国の客への利便性等を重視してよいのではないでしょうか。 テレビを見ずに、アンケートに答えるべく読ませていただきましたが、この年齢では疲れ、途中で投稿と相成りました。
		私共の時代は終わりに近く、今さら空港建設とか必要以上の経費の負担ばかり頭をよぎり、これから少子化の時代、建設より（外交面は大切かも？）福岡県民の生活がもっと大事ではないかと話すことばかりでしたが、今回のステップ3を詳しく目を通す中に大事な事だと理解出来る様になり年をとりながらも未来に向けての意欲を大いに感じました。
		もっとたくさんの人々に空港について、興味や関心を持ってもらえるように働きかけるべきだと思う。PIレポートは、りっぱすぎ（長すぎ）で、最後まで読んでもいまいちわからない点が多い。今の場所での拡張の案に賛成したい。福岡ほど、空港までの便利が良い所はないと思っている。
		Step3PIレポートでは、課題が網羅的に列挙評価及び方向性等も複数取り上げられており、関係者の努力の程が窺え、返信を提出する気になった次第。
		このPIレポートは、意識的に新空港建設に誘導しているものに思える。既存の社会資本の有効利用という手法をほんの数ページでかたずけてあるが、もっと詳細なデータをのせて、平等に客観的に意見を求めるべきだと思う。佐賀空港や北九州空港を建設する前に福岡空港を検討すべきだったろう。建設した以上、この空港との連携で対処すべき。
		新空港建設へ導こうとするかなり恣意的なものであると感じます。
		かたよったレポート内容であるおうに思われます。
		滑走路増設の配置の考え方や特徴のところでは、私が気になっていたことがわかりやすくいくつも書いてあったので、読みやすかったです。
		少し難しい話だった。私は、滑走路増設派です。新空港を造るには位置的に微妙に思いました。でも東側配置だの西側配置だの分かりづらかったです。少し勉強しようと思いました。
		埋め立てた新空港を作らせたいという意図の感じられる作り方だと思いました。何が何でも福岡でなければならない仕事や旅行ではないと思います。他の空港も使えるように整備（空港からの足も含めて）して、九州全体の発展を考えた方が良いと思いますが。
		P5で「福岡都市圏の利用者にとって不便になる」というマイナス点があるが、新空港の方がマイナス点が大きいと思う。「他地域との交流が縮小する」も何が理由なのかわからない。 P6 小倉駅－新北九州空港の距離も必要と思う。 P18　利便性で、直線距離は意味がない。
		1.レポートステップ3の内容は先に移転ありきの感が強い。
		量（内容）が多すぎて、よく理解できない。ポイントがはっきりしない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			よくわかりました。
			北九州、佐賀空港との住み分けを考え、その為の方法を練る事。このレポートに説得力はない。その為連絡調整会議には、北九州、佐賀の関係者もメンバーとして入れる事。巨大な公共事業はストップする事。現状施設に手を加え、少ない費用で効果的な対策を考える事。 2010年にピークとなり、需要に追いつかなくなるとあるが、どんな予測をしているのか。”初めに増設ありき”のいつもの公共事業ゴリ押しの姿勢が垣間見える。調整会議に役人や御用学者やミコシかつぎ人間なかりでなく、多数の一般市民、主婦らも含め、何10年かけて議論すべき。少子化や環境問題で全ての様々な需要は減少するはずだ。他の多くの巨大公共事業の失敗を数々みている国民･市民のまなざしの厳しさをよくよく自覚した上で慎重にも慎重を期してもらいたい。将来にツケを残さぬように。
			他空港と横並びにして比較できるように資料を整えられたし。現状資料では初めて見る者はうがった見方に傾かざるを得ない。
			もう少し簡単に書いてもらって、子供とかでもわかるようにかいてあるとうれしいかもです。文字数が増えるかもしれませんが…。
			(1)「近隣空港との連携について」と（2）「現空港における滑走路増設について」では、今後の検討はなされないのか。とりあえず記述だけして、（3）「新空港について」だけの議論を進めようとしているように見える。
			「陸域での空港新設案」が棄却された理由についてもっと具体的で詳細な説明が欲しい。 「進入･出発経路」の問題は致命的なものか、「航空機騒音の条件を満足していない」とあるが、「現空港での仮想路増設案」では満足されていると判断されているのですか。ケース･バイ･ケースによって恣意的な判断をされたのでは市民はコの調査にはついていけません。
			1. 将来需要の予測、対応方策の事業費などの見積もりを、どこの誰が行ったのか。信憑性に問題がある。我々は、PIレポートの数値を鵜呑みにするしかないが、本当に正しいのだろうか。個人、あるいは、一社の見積もりではなく、複数の見積もりを提示する必要がある。
			那覇空港PIと比べて、情報は詳しく提供されていると思います。
			③対応方策絞込み検討において、先入観が入りすぎている。（結論先にありきとなっている）
			PIレポートは行政のやりたい結論に方向づけられたもので、イヤ気がさす。将来の快適な空の旅を目指す事を口実に新空港建設へと導いているのがミエミエすぎる。少子高齢化が予測され、福岡県も赤字転落の危機にあるというのに、いかに国の予算を獲得するにしても、子孫へのツケは大きすぎる。もう新空港建設の調査はケッコウです！近隣空港（北九州、佐賀、熊本）との連携を早く調査して欲しいと思います。
			対応策について、3案言及されているが、近隣空港との連携、現空港の滑走路増設には限界があることがよく分かった。その辺をもっと明確に表現、説明すべきではないか。
			･滑走路処理容量が一杯としても、全便満席というわけではないのに、まるで全く飛行機に乗れなくなるというような誤った考えを押しつけている。
			しっかりと丁寧な調査がされていると思います。 ステップ4でのとりまとめを期待しています。
			今イチPIレポートステップ3というのがよく内容が理解できないので、解答も充分に出来ていない。 滑走路の増設の各案で、「滑走路処理容量」の表現があいまいで、一般人に理解できない。約1.2倍とかいう数値を入れるべきである。又、道路の付け替えなど問題外であり、ナンセンス。現空港の「地代」の要因が加味されず検討比較するのは全くおかしい。 現空港の増設に関する用地買収や工事の困難さなどの要因を過小評価したレポートであり、絵に書いたモチごときのものである。
			このレポートの結論づけは少しおかしいと思います。“利用制限型”も“需要誘発型”も私にはその否定する根拠が素直に納得できません。
			3つの方策から（提示されている）自分なりの考えをまとめようとした…。その点の参考になった。
			難しくてよく意味がわかりませんでした。だけど新空港のは少しわかった気もします！？
			特にありません。分かりやすいレポートでした。 もっと空港をキレイにしてほしい。トイレを増やしてほしい。 お土産の人がうっさい。
			数字ばかりで説明されても実感がわかない。大変になるということは示されているが、専門家に言っている論文のよう。作ろうとしている場所の選定は良くわかった。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			本当に一般利用者の声なのか。疑わしい気がする。（作為があるような結果）方向づけになっている気がする。 空港利用者のグラフなどは2003年のもの。古すぎる。 配置の特徴はわかりやすかった。新空港についてはどこがいいのか示して欲しかった。ピンボケしている感じ。
			このような難しい文言。①、②違いも分かりにくい。
			・増設の説明が多すぎる。全然後ろ向き。危険だ。アブハチ取らず、増設が成功するとは思えない。何もならない。
			新聞、テレビなどから現状は（パンク寸前）理解していましたが、このPIレポートで知らなかった事を改めて理解できました。 私が考える対応方策は、今ある他の空港を利用するのが一番よいのでは！利用者にとっては少々不便にはなると思いますが、環境・お金の事を考えれば、それが一番良い方法ではないでしょうか。
			ボンチ絵ばかりで具体性に欠けている。肝心な所は”次のステップで”との答弁ばかりで、つまらなかった。
			PIステップ1.2を見ていないので「何もしなかったら不便になる」ということがよくわからない（←そもそも1.2.3.4.などとやる意味があるのか疑問）。人口は減っているし、個人的な不満は関係ないし、航空会社が自ら本数を減らしているし・・。挙げられた方策についてはごちゃごちゃしているが、おおむねわかりました。
			資料の作成に恣意性が見受けられる。そんな連絡調整会議に失望した。
			今回は調査内容が広く整理するのも大変だったと思います。しかし、初期の説明会にPIレポート詳細版が間に合わないのは問題だと思います。あと、PIステップ3開始を新着情報で示してから第1回目の説明会までほとんど間が無かったのもどうでしょうか？那覇空港の総合的な調査のステップ3は、2007年8月29日に開始して第1回目の説明会が2007年9月14日であるのに対して、福岡空港の総合的な調査のステップ3は、2007年9月10日に開始して第1回目の説明会が2007年9月20日でした。
			様々な検討がありおもしろかった。
			新空港建設のみに集中していて、本気で3つの案を平等に検討している様に見えない。新空港建設に割り当てられているページがあまりに多い。利点ばかりが載せられている様に思える。不利な点においての検討が不十分に見える。逆に近隣空港との連携と滑走路増設は不利な点が表立っている様に見える。これでは建設業とかと癒着があると思われても仕方ない。本当に無いのか？

区分	意見分類		寄せられたご意見
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見	1.評価の方法について 10 件	④どのような配置にするかについては、より具体的な、滑走路処理容量を市民に示して、住民投票等によって決すべき。
			「現空港での滑走路増設案」は航空機騒音、用地問題、ターミナル地区の狭隘問題、万が一の事故への不安等ステップ1で指摘された課題の解決方策は何等示されていない案である。「海上での空港新設案」には建設資金調達が可能か、気象条件が厳しい玄界灘での空港運用等の問題がある。そして「陸域での空港新設案」にも指摘されている課題がある。 ステップ4では、これらについて計画の長短、課題解決の難易度等を同一基準で総合的に整理して、市民の最終的判断を求めるようにしてもので欲しいものである。
			抜本的な解決方法を検討する訳であるが、なぜ「連携」をこの段階で否定しているのか。三案を組み合わせる方法をなぜ検討しないのか。処理容量を明記しない三案比較はナンセンスである。
			なぜ「近隣空港との連携」案をこの段階で切り捨てたのか、理由が十分ではない。他の2案と総合的に評価すべきである。
			「新空港建設案」、「滑走路増設案」、「連携案」の中から1案を選ぶような議論を展開しているが、それらを組み合わせて、総合評価をしてもいいのではないか。したがって、現在の時点で、「連携案」を切り捨てるべきではない。
			なぜ処理容量を三案とも明らかにしていないのか。三案を併記し、容量、コスト、工期などすべてを総合的に評価すべきである。「連携案」の否定した理由が不十分。
			連携案を切るのは時期尚早。既存ストックを活用する視点や組み合わせによる解決方法を何で検討しないのか疑問である。
			対応方策は同一レベルで評価することは難しい。個々の内容を理解するのがやっと分かる程度。
			近隣空港との連携策では対応できないのは明らかです。問題は、滑走路増設案にするか新空港案にするかですが、今回のPIの検討では滑走路増設案のときの建設条件と新空港案の建設条件が違うので、比較ができません。
			滑走路の増設と新空港は、前提条件が異なるので比較検討はできないのではないでしょうか？例えば、滑走路の増設を行えば騒音が酷くなることが分かっているのに『騒音』という項目で前提条件が異なる滑走路の増設と新空港を比較して良いのでしょうか？私は前提条件の異なることを比較検討することは問題があると思います。
		2.その他 2 件	※現空港と周辺の話し合いでやって欲しい。
			意見発表会において対応方策案が発表されましたが、これらの案についてもPIレポートステップ4で内容を検討してみてはどうでしょうか？「提出された資料(A4紙2枚：レジメ、図面等)はPI実施報告書に掲載を予定しております。」としか書かれていなかったので、PIレポートステップ4で内容を検討することを求めます。近隣空港との連携策で具体的提案も無いままに再検討を求める声が上がりましたが、具体的提案も無いのに再検討をする必要は無いと思いますし、再検討のしようがないと思います。一方で、意見発表会において発表された対応方策案は、埋立ではなく干拓で施工したり、運用を工夫して騒音を減らしたり、湾内東ゾーンで港湾施設に影響を与えるという課題を港湾施設そのものを移設することによって港湾施設への影響を無くすなど、PIにて検討されていない提案がされています。また、港湾施設の耐用年数や港湾機能施設整備にかかる資金計画も考慮してある対応方策案があるなど、将来的に新たな負債が発生することを防ぐことになる可能性もあるので充分検討に値するのではないでしょうか？

区分	意見分類	寄せられたご意見
	その他 56 件	
		・アジアに大きく開くのと同時に、出入国の検査体制への強化、安全管理を、人材、システム両面でとこまで出来るのかもご検討下さい。
		国民県民の血と涙と汗と油の血税を使って又又ハコものを強引に押しすすめようとしている。需要予測なども自分たちに都合のいい数値をはじき出して小学生的。
		初めてなので
		もっと整備された近代的なターミナル作りを望みます。
		中部空港は遊ぶところが多いのでよいです。
		人に聞かなくてもわかりやすい標示（トイレ、売店会社名など）
		エレベーターが小さいなども考えて。
		空港特別会計は、大赤字である現実がわかった。
		対応方策の検討はよくわかりました。しかし私は大野城に住んで10年近くなりますが、騒音の対策が全くなされていないのに驚いています。
		2007年2月1日現在 国際定期航空路線一覧＜県空港精微化＞では、便数は片道を一便としての注記があります。これだと実際の便数の二倍以上運行している事になります。＜フィリピン航空 沖縄経由＞このように水増しの資料に基づいて全てが検討されているとすれば、とても正確に現状が検討されているとは言えません。
		・今の北九州空港は海の方へ移転すべきではなかったか交通の便が悪いし、乗客が少ない。移転したばかりで閉鎖しなければならなくなっているようだ。
		前から感じていましたが、売店の人達はすべてほとんどの人が感じ悪い。もっときたえたらどうですか。
		佐賀に便を増やしてください。
		今の福岡空港は、到着ゲートが少しわかりにくい気がするので、初めて来た人でもわかりやすくした方がいいと思う。
		地域の方々との意見交換のもと、まちづくりを形成していくべき。
		新空港にのったことがあります。お母さんといっしょにいきました。
		・業者と癒着見え見え。
		・西鉄の高速バスで行くことが多いです。他社のバスは走らないのでしょうか？
		・羽田空港のように沢山のお店、レジャー場所にしてほしい。
		新北九の通行を門司の方からも。
		・少子高齢化による人口減少
		③地方空港の乱立（造成）で、主要路線の100年計画がない。空港政策がない。 注）成田、羽田が良い例である。
		このような形での調査のみで、最終的には政治的な結論が出る事にならないよう願いたい。
		・再々福岡空港より海外旅行に出発しますが、外国の空港は滑走路が複数有り広い。
		・現在自宅近くの上空を福岡空港方面に2～3機が飛んで行くのが一度に目に入ります。合間に出発する飛行機も有り、よく衝突しないものだと思います。
		・空港で滑走路が1分40秒くらいしかあいてなく、4～5機が待機しているようです。
		・1本の滑走路ではトラブル発生時、空港が閉鎖されると思う。
		福岡空港が一番街に近いと自慢の空港でした。このまま行けると一番いいのですが、将来的にはやはり厳しいのかなと思います。
		・利用客を別途で処理
		③県単位に空港が必要か（福岡は2つ？）再検討

区分	意見分類	寄せられたご意見
		書いても没になると思いつつも言わずにはおれない福岡県民の良識を知って欲しい。危急存亡にかかわる大気汚染や水、ゴミの問題であればともかく、県民より自らの陳情や要請の動きのない空港問題を、数億円の費用をかけて万人の庶民に語りかける行政指導の開発は、シーガイヤや年金保養施設○○トピア、又他の新空港、新港（コンテナ基地）の膨大な負債を見ても、その計画性、必要性がいかに虚構であったかである。要は仕事欲しさのゼネコンや施設員の息づかいが聞こえる、誠に庶民をばかにした、又人の金と思って自らのいたみも感じない。それゆえ○億もその負債に責任を取らない、まったく原野商法や商品取引と同じ。公務員として恥ずべき自らの責任もない、おろかな作業であることをこれを機に解って欲しい。
		とにかくガンバリあるのみ。
		現在の空港が自宅から近いので便利です。
		・福岡空港がキャパシティ目前である。
		・よく利用するが便利である。
		検討する事はとても重要であるが、役人さん達は一度一般市民として考えてほしい。 「新しいものをつくる」のは必要ない。 「今あるもの」を利用して下さい。 他に税金を使ってほしいものは多くある。
		もう少し駐車場の確保と料金を安め（1日500円とか）だったら、もっと福岡空港を利用すると思います。
		③人工島の繰り返し、公共事業と一部企業の利益確保、そんな風景が予感されます。
		駐車場までの道のりをさらにわかりやすくしてほしいです。
		福岡空港は国内のどの空港よりも市街地に近く、便利で、東京・大阪からの出張によく利用されていると思う。
		私の居住する地域の上空は空路にあたっており、現在の状況でも騒音がひどいと思います。 特に夜10時過ぎの低空飛行は違反ではありませんか？
		①現状の福岡空港の投資対効果が不明確。 ②どの立場の人が何について懸念しているかわからない。 ③どの立場の人がどうしたいのかわからない。 ④将来の当該空港の移動あるべきなのかわからない。 ⑤①～4により結果的に何に的を絞って移動したいのかというvisionがないので、いくら方法論を議論しても、利用者のためになるとは考えにくい。
		もっと休憩できるところがほしいです。そして子供が遊べる所も作ってほしいです。
		福岡空港はよく利用するのですが、早く着きすぎた時に、お土産とレストランしかなく時間待ちをする時に暇な時が多いから、もっと店を増やしてほしい。お金をおろす所を増やしてほしい。
		福岡から羽田、羽田から福岡の本数を30分に1本ぐらいにしてほしい。 荷物を預ける時、重さが決まっているので無制限にしてほしい。レストランの値段高すぎ！
		特にありません。分かりやすいレポートでした。 もっと空港をキレイにしてほしい。トイレを増やしてほしい。 お土産の人がうっさい。
		福岡空港を利用した事はほとんど無いのですが、飛行機の時間までの間の時間つぶしをする所が少ない。子供向けの何か施設もなく、子供にとってはとても時間つぶしが出来ない。
		・視界が悪い時には折り返すらしいですが、それが出来る燃料はあるんでしょうか？
		・荷物を預け、目的地に着いてない場合はどうするんですか？
		福岡空港を利用してみてもっと休憩できる場所が欲しいと思う。あともう少し案内人が欲しい。暇をつぶす場所が欲しいと思った。
		お店を増やしてその料金を安くして、待ち時間も使いやすく、また見送りをする人も狙った方がいいと思う。
		結論ありきで説明責任を果たす努力が感じられない。
		三案のうち、一案に絞り込むことが今回の目的であるのか？当局に聞きたい。 各案を組み合わせて最適案を探すアプローチをやってはどうか。そうすれば、ストック活用や時間を考えた検討であると市民の理解が深まると思う。
		今後の動向を注視したい。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		福岡市の経済 PIレポートP18にあるように、新空港については新空港候補地ゾーン6つに一般からの意見をふまえた他のゾーンも含め、ステップ4でこれらの詳細な検討結果が出ないと何ともいえない。

意見記入はがき等により「将来対応方策の評価の視点」に寄せられたご意見

区分	意見分類			寄せられたご意見
ステップ3	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携方策	1．利用制限型の方策への意見	①国際線の利用制限について 20 件
				福岡で空港（国内線）は残して欲しい。国際線を関空の様に移動してはどうでしょうか？
				★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う ★今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。 これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡・九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済・生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。 貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡・九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。
				②利用者利便性の視点1位『現空港における滑走路増設』やはり現状維持が一番であろう。2位『近隣空港との連携』東京－福岡間など、需要の多い路線は現空港で、海外路線など週に2、3便の路線は近隣空港に、という具合に振り分けが可能。3位『新空港』朝夕の交通渋滞に不安が残り、公共交通機関の増設が不可欠。
				近距離国際線の利用者が急増する可能性があると考えられます。 ハブ空港的な利用は、容量から困難と思われるので、長距離国際線と東南アジアの近距離利用と分けることも考えられる。
				路線の整理：国内線→不採算路線の廃止 国際線→アジア中心とし欧米向け路線の廃止（成田とのトランジット便の拡大） 空港へのアクセスへの詳細検討
				・需要調整のために、海外からの旅行者中心は（長崎）、佐賀、北九州等の利用。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					羽田・成田のように国内・国際線を分離すればいいとでも思っている無知な人間（特にマスコミ関係者）は、P1レポート詳細版を熟読すべき！！！1つの空港でその地域の航空需要を担うことができたら理想的だ。しかし、東京をはじめ、ロンドン、ニューヨークなどの巨大都市では、とても1空港ではその需要は担えない。だから「しかたなく」複数空港に「分散」させなきゃならなくなる。ここでいつも、北朝鮮いや北九州の工作員や、反対するしか能がない政党、いかがわしい市民団体などが、一般市民やマスコミの無知につけこみ《洗脳》しようとするのが、「ならば福岡も北九州や佐賀を複数空港としてみなし、機能分担すべき」という『大ウソ』だ。ロンドンやニューヨークなどの複数空港は、すべて「その都市圏の中」にある。北九州や佐賀のように地域の中心都市（福岡）から離れてはいない。しかも、ロンドンやニューヨークなど海外の複数空港の多くは、国内・国際の分離など、行政がムリヤリ路線を振り分けてはいない。市場原理にしたがって、航空会社が就航する空港を自由に選んでいる。その上で、複数空港間の利用のされ方はバランスが取れている。つまり、自由競争の下で、各空港の競争力を背景に、自然と機能分担が出来ている。それにひきかえ、北九州や佐賀は、旅客数や便数が福岡より桁違いに少なく機能分担などできていない。これでは同一都市圏の複数空港とは言えない。単なる他地域の弱小空港だ。また、サンフランシスコ・オークランド・サンノゼなどは、都市圏内の複数都市それぞれに空港があるが、各々の都市の規模自体のバランスが取れており、結果、複数空港間の利用者バランスも取れている。サンフランシスコ・オークランド・サンノゼと、福岡・北九州・佐賀のように大人・子供・赤ん坊のような都市の大きさに差がある地域とは、全く状況が違う。成田は好き好んであんな遠くに造ったわけではない。しかし、東京だからあんな不便な空港でも使われる。それでももちろん、成田の不便さから、東京の競争力や利用者利便性はダウンしている。この反省から、羽田・成田の内際分離政策は見直され、羽田再拡張を機に羽田でも本格的に近距離国際線が就航する予定である。 同一都市圏の複数空港における内際分離が見られるのは、日本・韓国・台湾・中国＝航空後進地域くらいで、欧米諸国＝航空先進地域ではほとんど例がない。過去のモントリオールも同様の事例であるが、遠く離れた不便な第2空港であるミラベル空港の利用者が伸びず、結局都心に近いトルドー空港に一元化されている。 このように、巨大都市でもなければ、複数空港に分散することは、結局、生活の質の向上や地域の発展に悪影響を与えることになってしまうことを、市民、特にマスコミ関係者はきちんと理解すべきだ。
					福岡からの国際線は北九州空港へ全て移動する。北九州空港は利用が少ないので、それをすることにより乗客が増加し福岡新空港建設費がなくなり国民への負担もなくなり一石二鳥。福岡から海外へ行く国際線はほとんど無い。東京でも成田は東京都内より遠く、福岡から北九州の方が新幹線を使えば20分と近い。
					北九州空港は2600mの滑走路1本です。将来的にはもっと長く（3200m）、もう一本増設も可能な構造です。 空港へのアクセス（ハード）を整備することにより、福岡空港を現状のまま利用出来る。国内線、国際線のすみ分け等知恵を絞っていけばそんなに費用もかけず利用者にとっても利便性の高い空港となると思う。
					佐賀空港の滑走路を延伸して、国際線、チャーター便はそっちにもっていけばよい。
					24時間運用の北九州空港との連携がいいと思う。国際線の多くを北九州空港に移す。 福岡空港の利便性のメリットが大きい韓国、中国等の近いアジアは福岡空港に残す。 その他の便は、北九州空港に移す。 両空港の移動に新幹線軌道を北九州空港まで延伸することはできませんか？ 博多発北九州空港行きの新幹線とか、小倉乗り換えで行くとか。 利便性、乗客の理解を考えれば、小倉駅から最低でもJRの普通の軌道、できれば新幹線軌道の直行便があれば使いやすい。 東京の羽田／成田の関係を考えれば、新幹線で30分程度で移動できる福岡／北九州空港の連携は利用者の理解は得られると思う。
					東京が具体例となっている。羽田が国内で、成田が国際線に分けている。北九州が24時間利用できる。
					東京の羽田空港と成田空港と同じように考えればよい。福岡空港を国内線、佐賀空港を国際線、そして北九州空港を貨物運搬線にする。もしできなければ、国際線を二つに分ける。佐賀空港を東南アジアにし、福岡空港をその他の外国にする。
					現在の国や自治体の財政状況を考慮すると、事業効率性（経済性）を最重視すべき。また2022年の発着回数はホームページによれば19.2万回、そのうち3.3万回は国際線であり、国際旅客は北九州空港から福岡市に移動しても、鉄道で30分、バスで1時間程度なら誰も不便と感じない。そのくらいは海外では当たり前だ。したがって、事業費が最も低いと言われている連携策を採用して、財政負担を抑えるべきと考える。
					出来るだけ小さいコストで、環境に負荷を与えない施策の中で利便性も考えていけば、最終的には現福岡、北九州空港を新幹線を利用した輸送系で30分前後で運べれば、その選択が最も良いと考えられる。国際、国内、貨物をそれぞれ使い分けるしかないと思う。
					どうしても代替空港必要と考える場合は佐賀空港（佐賀を貨物国際港として活用等）を利用（国際線夜間空港利用も出来る）
					成田と羽田のように、福岡は国内便、新北九州は国際便専用にすれば新空港を作らなくても良いのでは？その余った資金で交通等のインフラ整備をし、アクセスをよくすればいいと思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡は国内線だけで良々と思う。国際線は24時間使用できる北九州に移せばいい。最初は不便でも人は慣れる。
					北九州空港との機能分担について検討内容が不明である。北九州空港は24時間可能な海上空港であり、旅客、貨物便ともに国際線も含めた航空ニーズに応じた機能分担をしっかり検討すべきである。
					北九州空港を国際便専用（或いはそれに近い形）にして、福岡空港は国内線のみにすれば今の状態でよいのでは。それとも、もう造ることが先に決まっているので、いいわけをしているだけですか？ それとも、北九州に国際線が行くと、海外からの観光客が博多に来なくて困るからですか？でもこれは福岡空港を新たに移転するための理由にはありませんよね。
				②貨物、離島便等の利用制限について 9 件	
					路線の整理：国内線→不採算路線の廃止
					・Cargoは北九州、佐賀の利用の促進を行うべき。
					★★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う 今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。 これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。　離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡・九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済・生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡・九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。
					東京の羽田空港と成田空港と同じように考えればよい。福岡空港を国内線、佐賀空港を国際線、そして北九州空港を貨物運搬線にする。もしできなければ、国際線を二つに分ける。佐賀空港を東南アジアにし、福岡空港をその他の外国にする。
					出来るだけ小さいコストで、環境に負荷を与えない施策の中で利便性も考えていけば、最終的には現福岡、北九州空港を新幹線を利用した輸送系で30分前後で運べれば、その選択が最も良いと考えられる。国際、国内、貨物をそれぞれ使い分けるしかないと思う。
					どうしても代替空港必要と考える場合は佐賀空港（佐賀を貨物国際港として活用等）を利用（国際線夜間空港利用も出来る）
					北九州は貨物専用で24時間フル活動して福岡は旅客を乗り入れ。
					建設コスト及び建設後のランニングコスト（環境対策費、借地料）を考えると、その負担金額は多額となってくる。北九州及び京築地区の方は北九州空港利用の場合の割引（1,000～2,000円）を図るとか、貨物便の主流を北九州空港に移すとか今ある空港の最大利用を第一に検討すべきである。
					新空港のメリットは貨物便の取り扱いができる点にあるようですが、北九州、佐賀に任せても良いのではないですか。
				③自衛隊等の利用制限について 3 件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う ★今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。 これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡・九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済・生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。 貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡・九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。
					新空港になった場合、自衛隊や米軍はどうなるのか不明。空港は遠くなった、騒音はひどくなった、財政は赤字が増え続ける、では住民はたまらない。自衛隊、米軍が移転したら、処理容量は増えるのではないですか。
					北九州空港や佐賀空港などとの連携について、ふれていながら最初から考慮すべきとしていない。国土交通省の範囲を超えた話だが、民間の航空以外について、近隣の空港への移転がかなえば、少しでも発着回数を民間の航空会社が使うことができるはずだ。また小倉－北九州空港を新幹線で結べば、博多－北九州空港は25分となる。これは羽田空港－浜松町と同じだ。新空港建設の1桁小さな費用で、新空港よりもアクセスタイムが短い空港が手に入ることになる。新空港までのリムジンバス代＋新空港利用料と博多－北九州空港の新幹線運賃は大して変わらないはずだ。
			2．需要誘発型の方策への意見		①空港へのアクセス向上について 35件
					【北九州空港アクセス鉄道の試算（現況ケース）】　◎試算条件・旅客数：127万人／年（開港初年度と同じ）・アクセス鉄道分担率：30%　（福岡空港国内線約50%、羽田約60%、成田・関西・中部・新千歳約40%、宮崎20%以下）　◎試算結果・北九州空港駅の1日の乗降客数：　（127万人／年）÷（365日／年）×（30%）＝ 1044人／日　従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約1500人／日　（廃止された西鉄宮地岳線の終着駅＝津屋崎駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人） 【北九州空港アクセス鉄道の試算（絶対にありえない超過大な旅客数ケース）】　◎前提条件・国内線旅客数：350万人／年　（開港初年度の約3倍、将来予測値とほぼ同じ）・国際線旅客数：250万人／年　（福岡の国際線全旅客を移管と妄想）・アクセス鉄道分担率：30%　◎試算結果・北九州空港駅の1日の乗降客数：　（350＋250万人／年）÷（365日／年）×（30%）＝ 4932人／日　従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約6000人／日　（非電化単線赤字ローカル線であるＪＲ香椎線の終着駅＝宇美駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人）　課題が大きすぎるようです。
					・鉄道との連携が必要です。バスよりは鉄道の方がスピード的に速い。福岡空港と佐賀空港の間は鉄道は難しいですが、福岡空港と北九州空港の間はＪＲ九州との連携で2タイプの列車を設けることが可能ではないでしょうか？ひとつは直行列車 博多⇔北九州空港。もうひとつは1日の乗降客の多い駅で停車する特急。例えば停車駅ですが、香椎、中間、折尾、黒崎、八幡、小倉。
					・北九州空港に小倉駅からの軌道系アクセスを導入すれば、新空港建設や福岡空港内での平行滑走路の整備よりも少ない投資で問題が解決できるはずである。北九州都市圏、とりわけ八幡西区、若松区、遠賀町方面からの福岡空港利用客を取り込むだけでも相当な効果があるはず。日本は人口減少局面であることを忘れてはならない。
					②新空港では筑後地方は遠くなるので、佐賀空港へのアクセス道（高架）の建設も必須。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					③将来、空港事故などを考慮すれば、佐賀空港へのアクセス建設も必須。
					近隣空港へ福岡空港から需要を移す必要があることを具体的に考えてプランを挙げてほしい。例えば人の場合、その空港までのアクセスが良いことが必要条件といえる。福岡空港利用者のほとんどは福岡都市圏からというが、それだけの圧倒的人口を有していて、他地域、他県から福岡空港や地方の空港へ移動する人は結構多いのではないか。なぜなら海外や（主要都市以外の）地方都市への路線が近く（自分の居住地から近い）の空港にはないからである。せっかく北九州空港や佐賀空港ができたので、大分、宮崎方面からだと北九州が近いだろうし、福岡南部は佐賀空港が近いことから、そのアクセスを良くすれば、海外路線などを福岡空港から別の空港に移せば、すぐに新しい滑走路を作らなくても対応できるのではないか。他の空港のニーズを満たし、増加させることも必要である。今あるものを工夫して生かしてほしい。もったいない。
					近隣空港（佐賀、北九州）は離れているため、連携はきびしいと思う。連携するなら、無料バス（乗り継ぎ）でないと。例）羽田→成田（￥3000）は高いと思う。現福岡空港をよく利用するものにとっては、切実な問題であるので、慎重な検討をお願いしたいと思います。
					アクセス　連携バスの対応がほしい。 利用者利便性を重視してほしい。←北九州空港への視点
					空港へのアクセスへの詳細検討
					先月、夫が福岡空港からの航空券を買うタイミングを失敗して、止むを得ず北九州空港から羽田へ移動したことがありましたが、自動車で移動して、空港パーキングを利用しても、春日～北九州空港までを電車とバスで移動する経費よりも安く済ませることが可能なことを知りました。もし、佐賀空港に高速道路が伸ばされて、空港の便数が増えたら、佐賀空港を利用する方法も有望と感じています。
					・よく検討し、佐賀空港、北九州空港と連絡道路考える！
					福岡空港のみで考えても難しいと思うので、佐賀や北九州の空港利用へ転換を図るために、それらの空港周辺に福岡のある施設の移転、類似施設の新設をして、人の流れを変える手助けを福岡空港が行うなどが必要では？福岡へ来るために他空港を利用するのは不便ですが、福岡で行われていた会合が佐賀であり、それのために東京から佐賀へと飛ぶのなら需要があるかもしれません。
					北九内への電車の進入とか。
					北九州空港アクセス鉄道で小倉駅から新幹線を北九州空港に乗り入れさせればどうかという意見もありますが、広島空港アクセス鉄道の検討で広島空港アクセス鉄道ができると広島空港利用者が増えることにより新幹線利用者が減るためJR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否し、広島県は広島空港アクセス鉄道の建設を断念しました。また、空港の直下に東海道新幹線が走る静岡空港では、静岡県がJR東海に新幹線静岡空港駅を造るのに協力するように求めていましたが、航空機との競争があるためJR東海は全く協力していません。以上の事例から博多-新大阪はJR西日本が運行しており当然北九州空港と新幹線は競合状態になるため、JR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否すると考えられます。その辺のことの説明も必要と思います。
					②道州制を見据えた位置決め ・佐賀空港の再検討（東京～成田相当） ・大牟田線（西鉄）への整備（リニアを含め？）、広い土地あり
					２４時間運用の北九州空港との連携がいいと思う。国際線の多くを北九州空港に移す。福岡空港の利便性のメリットが大きい韓国、中国等の近いアジアは福岡空港に残す。その他の便は、北九州空港に移す。両空港の移動に新幹線軌道を北九州空港まで延伸することはできませんか？博多発北九州空港行きの新幹線とか、小倉乗り換えで行くとか。利便性、乗客の理解を考えれば、小倉駅から最低でもJRの普通の軌道、できれば新幹線軌道の直行便があれば使いやすい。東京の羽田／成田の関係を考えれば、新幹線で３０分程度で移動できる福岡／北九州空港の連携は利用者の理解は得られると思う。
					仙台便や山形、新潟方面の便がなくなっているのには不便を感じています。佐賀空港の充実については、アクセス面の改善が必要に思います。
					◎近隣空港の問題 佐賀空港等もっと空港迄の交通の便、その他の取り組み等により、利用客を増やす努力をした方が良いと思います。 建設の費用は、とても高額なはずなので、もっと佐賀空港等の利用するように考えて欲しい。
					・新北の夜のバスの便をよくしてほしい。 深夜…福岡へのバス
					・佐賀のアクセスをよくしてほしい。 地元の振興になると、モノレールやレールバスなど安い方法でふな小屋～長崎本線まで。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					近隣空港との連携策は有効と思われます。分析結果だけでなく、それに至るまでの手続きを示して下さい。PIの主旨からはずれています。交通アクセスを大幅に改善としている割に、検討されているバスアクセスが北九州だけに集められているのは何故？福岡都市圏と北九州都市圏を結ぶバス路線の検討は？どうなっているのでしょうか？
					まとめの1）と2）の議論は納得できません。これでは3）以外の道はないように思われます。利用者の地域を分析し、これらが北九州、佐賀空港への交通手段を便利にすれば需要は格段に増えるはずです。
					近隣空港である佐賀空港を活用すべきである。北九州もあるが利便性を考えると佐賀が近いと思う。道路等の整備が必要であるが、他地域へ新設すると考えれば、予算及び工事期間が少なく短期間で完成する。
					第1は北九州空港を使用した24時間対応。鉄道等（新幹線、高速バス）を利用した30分圏内の移動手段が確立すれば、利用できる。現空港で発着が増加すれば、今後益々航空各社の手抜き整備で市街地に被害が及ぶ。
					もういい加減、騒音に悩む人達を楽にしてあげたい。又、玄界灘は風が強く危険。周防灘がよい。新幹線、高速を使いましょう。借金は増やさぬよう。ただし、北九州空港→小倉駅の連結が非常に悪いため、これは改善が必要。
					高速道路と一般道路で佐賀空港と福岡空港をつなぎ、中型バスを数時間おきに片道千円で走らせる。しかし、時間が1時間以上かかるので、鳥栖インターから差が空港まで新しく専用の高速道路を造るとよいと思う。
					出来るだけ小さいコストで、環境に負荷を与えない施策の中で利便性も考えていけば、最終的には現福岡、北九州空港を新幹線を利用した輸送系で30分前後で運べれば、その選択が最も良いと考えられる。国際、国内、貨物をそれぞれ使い分けるしかないと思う。
					3空港への相互アクセスについて検討をお願いしたい。
					成田と羽田のように、福岡は国内便、新北九州は国際便専用にすれば新空港を作らなくても良いのでは？その余った資金で交通等のインフラ整備をし、アクセスをよくすればいいと思う。
					佐賀の便が増え、バス等が出るようになればとす～荒尾近辺のユーザーは佐賀を使うようになるのではないか。今でも、久留米以南は熊本までアクセスよくなれば利用者増で、福岡はそれほど大規模な対応は必要ないのでは？
					国内線の料金を安くしてほしい。 いつも福岡空港を利用するのですが、もっと佐賀空港へも行きやすい環境にしてほしい。
					北九州空港や佐賀空港などとの連携について、ふれていながら最初から考慮すべきとしていない。国土交通省の範囲を超えた話だが、民間の航空以外について、近隣の空港への移転がかなえば、少しでも発着回数を民間の航空会社が使うことができるはずだ。また小倉－北九州空港を新幹線で結べば、博多－北九州空港は25分となる。これは羽田空港－浜松町と同じだ。新空港建設の1桁小さな費用で、新空港よりもアクセスタイムが短い空港が手に入ることになる。新空港までのリムジンバス代＋新空港利用料と博多－北九州空港の新幹線運賃は大して変わらないはずだ。
					北九州空港へ鉄道アクセス事業の方が経費面で安くすむ。
					福岡空港は、現位置にあることによる利便性に価値があると考えます。処理容量については、滑走路の増設により対応し、24時間空港の問題については、北九州空港との連携により対応すべき。（福岡、北九州間のアクセス強化）
					現空港の利用についての評価で、何しろ便数が少なくアクセス交通の不便なままになっており、航空運賃にも差がある中で、北九州空港や佐賀空港の利用度が上がらないとするのは、不自然な気がします。広島市と広島空港の関係など、地方空港で不便を強いられながら、それなりに活用されている空港もあるので、考え方次第だと思います。
				②利用者負担の軽減について 4 件	
					①で述べたように近隣空港との連携を図るとなると、連携をした空港に着陸した飛行機のお客様の対処などを考えた方がいいと思います。
					周辺空港があまり利用されないのは、航空運賃の違いが大きいと思う。福岡空港の利用料を少し高くして、その分を周辺空港の便の運賃の大幅引き下げの原資にするといった対策を考えるべきではないか。
					佐賀空港はANAだけだが、JALや他の会社も乗り入れ、路線も増え、各種値引きもあるともっと利用するようになると思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					建設コスト及び建設後のランニングコスト（環境対策費、借地料）を考えると、その負担金額は多額となってくる。北九州及び京築地区の方は北九州空港利用の場合の割引（1,000～2,000円）を図るとか、貨物便の主流を北九州空港に移すとか今ある空港の最大利用を第一に検討すべきである。
				③路線・便数の拡充について 1 件	
					佐賀空港はANAだけだが、JALや他の会社も乗り入れ、路線も増え、各種値引きもあるともっと利用するようになると思う。
			3.近隣空港との連携方策全般への意見 96 件		
					＜福岡にハブ空港は必要か？＞ 確かに、国際都市・九州の玄関口というイメージを最大限に生かしたいのは分かるが、 各地にこれだけ空港が出来て、日本全体のこと、国際的に韓国・中国の重要性増加など を考えると、はたして、福岡にハブ空港並みの大空港が2つも必要なのかと疑問に 思ってしまう。 あくまで、乗り継ぎ空港で生きていく道もあるはずだ。 北九州空港 をもっと整備し、福岡空港との間にコミューターを飛ばして、利便性を図る手もある。 1兆円以上を掛けて作った空港も、板付との共用では、利用度が減るし、板付を廃止にするにはその利便性がもったいない。 １００年の計を考えても新空港は必要ない と思う。
					近隣空港との連携策について、もっと真剣に考えていただきたい。
					北九州は、ひびきＣＴやＡＩＭ、北九州博覧祭など市場原理に逆らった数多くの大規模公共事業を陳情・実行し、ことごとく失敗してきた。また、過去、旧北九州空港は福岡空港に比べれば解決不可能な問題など抱えていなかったのに旧空港の代替となる新空港建設を陳情し、さらには新空港開港直前になると山口県や大分県など近隣空港の圏域内に侵入しエアポートセールスをしまくるなど、オラが空港の建設や利用促進のために、なりふり構わぬ行動を取ってきた。にもかかわらず、福岡空港の混雑問題については、このような過去の自分の行動は棚に上げて、前北九州市長をはじめとする公職に就く者でさえも、新福岡空港が実現してしまうと、・現福岡空港から溢れた路線や旅客を獲得できない、・北九州市西部を中心に利用者を奪われる、・早朝深夜便や深夜貨物専用便が奪われる、など、利用が低迷している新北九州空港の存在意義の消滅を恐れるあまり、数多くの問題を抱える現福岡空港の代替となり、福岡・九州の玄関として広く門戸を開き伸び行く未来を切り拓いていく基礎となる新福岡空港の実現を妨害しようとしている。 具体的には、新福岡空港の建設費などを殊更に強調するとともに、福岡空港と北九州空港との機能分担・棲み分け・連携など実際にはあり得ず、九州全体にとって大きなマイナスであることを知りつつも、「機能分担・棲み分け・連携」という一般受けする美しい言葉を使い、巧みに世論を「新福岡空港反対」へとミスリードしようとしている。そして、「機能分担・棲み分け・連携」論へと一般市民を洗脳し、北九州空港アクセス鉄道や滑走路延長を実現させ、航空路線を強奪しようと目論む。だが、福岡空港の将来を巡る議論が深まるにつれて、このような一部の人間の悪行と矛盾に満ちた言動は、全県民に明らかになりつつある。 このような「北九州の謀略」には、決して騙されてはならない。
					近隣空港との連携を計り、分散の為の施策を検討する方が良い。
					ステップ2によるA-1,A-2の需要予測の前提は佐賀、北九州の産業規模が変化しないということでしょうか？長期的に見れば、もう少し効果があるような気がするのですが・・・。
					福岡県は離島もない（少ない）のに福岡空港と北九州空港の2つの空港がある。それぞれの空港の役割を明確にしないとムダな空港になるかも。
					国も地方行政も逼迫している時代に新たな空港を整備するというのはいかがなものかと思う。 地方に作った空港は、赤字で、空港が地方行政のお荷物になっている都市も少なくない。 経済の発展には、空港事業は大事かもしれないが、赤字空港を利用すべきではないかと思う。 佐賀県はひどいもので、公務員の出張は地元空港を利用させ、表向きに利用率がアップしたと公表している。こういうのは利用率がアップしたとは言えず、国も考えるべきではないでしょうか。
					せっかく北九州、佐賀に空港があるのでこれらを有効活用する。 時間帯がマッチしていないので、福岡をどうしても利用することになっているのではないでしょうか。
					2)福岡中心から遠いと利用客も減る事から、佐賀、新北九は不向き（アクセス悪い）
					滑走路の増設については現実的ではない。 初めから新空港建設に向けてのステップとして本調査が行なわれているようにも思える。近隣空港との連携策をもっと模索すべきであるのでは。
					大阪空港の場合では、関西空港が開港したにもかかわらず、国際線との分離で、どちらかというと利用者(都市部での空港の利便性)によった、いわば痛みわけ的な運用形態になったと思います。福岡の場合、移転での跡地利用が不明瞭であり、政治がらみでのりようが土地所有者を含め利害関係が目立ちすぎる点を考慮すると、大阪と同様の分離運用は不利益であり、現空港での拡大をさらに詳細検討すべきと思います。
					①需給逼迫緩和の視点からみると、1位『現空港における滑走路増設』がベスト。2位『新空港』は現在よりもアクセスが悪化するため、需要が減少する恐れもある。3位『近隣空港との連携』はデータの通りあまり見込めない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				少子高齢によって財政に不安！！近隣空港とパーシャルな利用を考えてほしい。
				･環境問題の視点、財政的視点からも周辺近県の活用と利用アップ策をもっと踏みこんで考えてもいいのではないかと思います。
				上記とダブりますが、各空港間の連絡がスムーズに取れ、北九州内の空港ならどこで降りても、それから先の料金が無料？とかすれば乗客を分散出来ると思いますが素人の夢物語ですね。
				北九州空港を新たな福岡空港にはならないだろうか？北九州空港は24時間発着可能な空港だ。新空港を建設して、環境破壊や巨額な税金を投入するのは本当に九州にとって良い事なのだろうか。建設によって雇用は増えるだろう。でも増税につながらないだろうか。
				貨物便、国際線など24時間利用可能な新北九州空港は「本当に」利用できない？
				福岡空港を大きくするのでなく北九州空港等を利用して、そこの町の活性化につながるように分散した方がよい。北九州市と共に発展するよう協力した方が良い。
				平行誘導路二重化でよい。滑走路を14.5万回で止め他は近隣の空港へ！願い、協力すること！
				佐賀、新北九州との住み分けを十分行えば現状の施設で対応できると思う。
				･佐賀も北九州も乗客が少なくなっているので利用すべき。
				現空港で十分と思う。近隣空港（新北九州、佐賀など）との調整、スミ分けなどで将来もスムースに運営できる。
				･国内便についても旅行客は多い便は、佐賀、北九州、熊本などもAll九州での空港利用の活性化を検討されたらどうでしょう。
				現実ばなれした構想はやめて、年ごとの収支バランスとれるように改善しながら考えていく。北九州などが整備され、新潟便、仙台便などがなくなっていく現状を冷静にとらえて移転、拡張ともあわてて決めることに反対します。
				福岡空港は今のままの状況でいい。利便性、経済性を考えるとそうなる。需要逼迫ならば、北九州空港に国際線や地方路線を一部割り振ればいい。 市街地にあることが不都合で移転するのなら、そういう議論をすればいい。 評価の視点に、経済性の具体的なものがないが、今の国や県の経済状態で新空港を海上に作ることができるのか。
				★★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う 今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者･供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。 これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。　離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡･九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済･生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡･九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				羽田・成田のように国内・国際線を分離すればいいとでも思っている無知な人間（特にマスコミ関係者）は、P!レポート詳細版を熟読すべき！！！1つの空港でその地域の航空需要を担うことができたら理想的だ。しかし、東京をはじめ、ロンドン、ニューヨークなどの巨大都市では、とても1空港ではその需要は担えない。だから「しかたなく」複数空港に「分散」させなきゃならなくなる。ここでいつも、北朝鮮いや北九州の工作員や、反対するしか能がない政党、いかがわしい市民団体などが、一般市民やマスコミの無知につけこみ《洗脳》しようとするのが、「ならば福岡も北九州や佐賀を複数空港としてみなし、機能分担すべき」という『大ウソ』だ。ロンドンやニューヨークなどの複数空港は、すべて「その都市圏の中」にある。北九州や佐賀のように地域の中心都市（福岡）から離れてはいない。しかも、ロンドンやニューヨークなど海外の複数空港の多くは、国内・国際の分離など、行政がムリヤリ路線を振り分けてはいない。市場原理にしたがって、航空会社が就航する空港を自由に選んでいる。その上で、複数空港間の利用のされ方はバランスが取れている。つまり、自由競争の下で、各空港の競争力を背景に、自然と機能分担が出来ている。それにひきかえ、北九州や佐賀は、旅客数や便数が福岡より桁違いに少なく機能分担などできていない。これでは同一都市圏の複数空港とは言えない。単なる他地域の弱小空港だ。また、サンフランシスコ・オークランド・サンノゼなどは、都市圏内の複数都市それぞれに空港があるが、各々の都市の規模自体のバランスが取れており、結果、複数空港間の利用者バランスも取れている。サンフランシスコ・オークランド・サンノゼと、福岡・北九州・佐賀のように大人・子供・赤ん坊のような都市の大きさに差がある地域とは、全く状況が違う。成田は好き好んであんな遠くに造ったわけではない。しかし、東京だからあんな不便な空港でも使われる。それでももちろん、成田の不便さから、東京の競争力や利用者利便性はダウンしている。この反省から、羽田・成田の内際分離政策は見直され、羽田再拡張を機に羽田でも本格的に近距離国際線が就航する予定である。 同一都市圏の複数空港における内際分離が見られるのは、日本・韓国・台湾・中国＝航空後進地域くらいで、欧米諸国＝航空先進地域ではほとんど例がない。過去のモントリオールも同様の事例であるが、遠く離れた不便な第2空港であるミラベル空港の利用者が伸びず、結局都心に近いトルドー空港に一元化されている。 このように、巨大都市でもなければ、複数空港に分散することは、結局、生活の質の向上や地域の発展に悪影響を与えることになってしまうことを、市民、特にマスコミ関係者はきちんと理解すべきだ。
				佐賀空港との連携をもっととってもらいたいです。
				(1)は現実的ではないと思う。誰だって用のあるところの近くに行ければいいと思うだろうから。
				福岡空港は、騒音、振動など地域住民に多大な影響を与えている。新空港を郊外に建設することが望ましいが、それは難しいため、近隣との連携を強化すべきである。北九州、佐賀との連携のみでなく、広島、鹿児島、関空との連携を図ることも考えるべき。新幹線の利用を促進し、飛行機の便数を減らす方向も目指してほしい。
				近隣空港との連携策を採用する場合には、近隣空港の地元自治体は近隣空港との連携を再検討するよう求める意見書を賛成多数で可決するほど積極的なので応分の事業費負担を求めるべきだと思います。意見書は「（両空港の連携は）新空港建設や現空港での滑走路増設よりも少ない財政負担で、福岡空港の混雑を緩和することができる」と主張しているそうですが、福岡空港P!ステップ3詳細版で検討されている事例以上の内容が示されていない現状では、地元空港の利用者を増やす目的で近隣空港との連携策を再検討するように求めているだけにしか見えません。他人のふんどしで相撲を取るような決議をしてでも何ら根拠の無い対応方策案を求めるのであれば、当然応分の負担をしてもらうべきです。
				北九州市の調査では、北九州空港の需要だけでの空港アクセス鉄道の事業採算性を検討してあったので、福岡空港の滑走路の増設や新空港を建設しても北九州空港アクセス鉄道への影響は（北九州空港アクセス鉄道利用者は北九州都市圏に限られるので）小さいと考えられます。北九州市議会は、国土交通省と福岡県、福岡市でつくる福岡空港調査連絡調整会議に福岡空港と北九州空港の連携を再検討するよう求める意見書を賛成多数で可決しました。これは近隣空港との連携策が実行されれば北九州市は金銭面でも協力する（責任を負う）と言っているのと同じことですので、民間や第三セクター方式では赤字が予想されますが、北九州市営方式ならば北九州市の検討上黒字化も可能ですし赤字でも補填することが可能になります。北九州市営方式以外で北九州空港アクセス鉄道を単独で運営することは難しいです。
				・新しい空港を作るのではなく、今ある空港と連携して安全性を高めてほしい。
				とにかく利便性が良い！この空港を利用したすべての人がそう思っているでしょう。近隣空港への需要の移転を促すといっても、結局近隣空港の活性の手助けでしかないような・・・。無駄な税金の投入でしかないような。利便性のメリットだけは譲らないでほしいですが、これも利用者のわがままなのかも。
				近隣空港との連携を検討すべきだ。
				・現福岡空港の移転は、北九、佐賀空港と同じく過疎化を招く可能性がある。リスクは最低限におさえる意味で、他の空港の活用を最優先に考える方が良いと思う。
				・北九、佐賀空港との連携はできない。福岡地区から両空港利用者はほとんどいない。
				海上建設に反対。近くの空港を使用。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				・近隣の空港を利用せよとの意見もありますが、福岡図試験の人達は佐賀空港や北九州空港は遠く、利用はしません。
				STEP3の段階で、近隣空港との連携は「対応方策とはなり得ません」「抜本的な対応方策とはなり得ません」と決めつけているのは時期尚早である。
				④近隣の空港の役割の再決定が必要です。
				福岡空港は利便性から言っても今のままで良く、更に広げたいなら佐賀や北九州空港を国際空港として活用したら良い。
				財政赤字をいかに少なくおさえるか → 連携　○ → 拡張　△ → 新空港 ×
				北九州空港も佐賀空港等各県大都市が競って空港を設置している。県の顔（交通）として必要かもしれないが、発着便のことで利用。例えば、北九州より福岡空港へ！！
				佐賀空港と新北九州空港を利用するのが普通の考えであると思う。航空会社もそのようにするだろう。税金を無駄に使わないで下さい。
				近隣空港（新北九州・佐賀）との連携、機能分担を図るべきではと考えます。
				別の空港を作るのなら、北九州空港や佐賀空港を利用するべきだと思う。
				もしくは、同じ県内の北九州空港の活用に力を注いだ方が現実的である。
				道州制等も視野に入れ、検討する必要もあるのかなと少しだけ疑問に思いました。 ただし、佐賀、新北との連携に賛同するつもりは毛頭ありません。これらについては、漁夫の利を得ようとせず、それぞれが努力する問題だと思います。
				①地域の将来像のうち、①、③、⑥、⑦は近隣空港との連携が適切ではないだろうか。
				②連携について福岡圏域の人が利便性が悪くなることばかり強調されているが、北九州圏域の人は便利になることをどうして云わないのか。
				近隣空港との連携は抜本的な対応策にならなくも、前向きに考えるべきではないでしょうか。
				・新北九州空港などと乗り入れするなどで対応が出来ないか。
				・その後の近隣空港の対策はどうするのか。影響は？ ※もう一度近隣空港との連携策を真剣に検討をやり直す必要があります。
				現空港の拡張または新空港を建設のどちらかと近隣空港との連携策を行い北部九州地区の航空需要を伸ばすのも一つの方策ではないでしょうか？
				新しい土地での空港の建設は反対です。今ある限りで、どう対応していくのかを考えてみれば、近隣の空港との関係を保つ、これから保たせていくのか、私は良いのではないかと思います。 現在、石油などの不足であるので、少しでもあることにプラスしていくのも方法だと思います。
				私達が利用しやすいのは現在の福岡空港なので、増設が良いと思いますが、北九州や佐賀をもっと活用して欲しいとも思います。
				①近隣空港、地方空港の活用に重点置くべき。
				1.近隣空港との連携について、「利用制限型」「需要誘導型」とも抜本的な対応策となり得ないと決めつけているのは問題がある。
				（ウ）北九州・佐賀空港に多少路線を移してでも将来対策は考えるべきである。（九州の中での地方の振興、福岡市への一極集中緩和）
				今ある空港を利用することで、工夫すべきです。佐賀空港も新北九州空港も利用予測が誤っていたのでしょう。そこに投入した税金は無駄になったので、済むはずはないと思います。
				・良識常識で考えれば、今の空港を役割分担し上手に利用すべき。
				近隣空港との協力にしても、福岡から北九州が約1時間の移動を必要とします。移動時間等考えたら、飛行機やめて新幹線での移動にするかも。
				近隣空港との連携については、北九州空港までの道のりを見れば無理と思われる。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港と連携してほしい。せっかく北九州空港ができたのに、利用率が減って使えなくなると、またまた財政難に陥るのでは。
				福岡空港の便利さは残すべき。新空港はどちらの場所に作っても不便。福岡空港の滑走路を増設し、それでも十分でなければ、佐賀空港や北九州空港との連携で補えばよい。
				滑走路を増やすか、それができそうになかった場合は近くの空港と合体するべきだと思います。
				関東圏や関西圏のように一大都市圏を北部九州に形成しようとするならば、ひとつの空港だけに頼っていてはダメだと思います。既存の北九州空港や佐賀空港をうまく使って（連携して）対応していくべきだと思います。
				これまでに整備してきたもの（佐賀空港や北九州空港など）をうまく活用して対応できるのであれば、それがベストだと思います。
				3.他空港との機能分担に全くすげなく、また、その利活用にも全く触れていないのは新空港建設ありきの一言に尽きる。
				現実的に北九州都市圏・佐賀市近辺の人でさえ福岡空港を利用する人が多いです。 北九州空港や佐賀空港から就航していない路線のみならば分かりますが、 東京国際空港（羽田空港）行きなど北九州空港や佐賀空港からも就航している路線でも 北九州都市圏・佐賀市近辺の人が福岡空港を利用していることが多いです。 つまり、北九州都市圏・佐賀市近辺の人でさえ福岡空港を利用する人が多いのに 福岡都市圏の人に北九州空港や佐賀空港を利用しろというのはかなり無理があると思います。
				②周辺空港との連携　現在のPIでは、高速バスによる輸送しか検討されていない。大型ヘリコプタを使用した空港間連携を検討すべきである。アメリカのニューヨークでは、空港からマンハッタンまでヘリコプタで乗客輸送を実施している。現在自衛隊が使用している大型ヘリコプタのチヌークCH47を旅客輸送に使用すれば約40人以上の輸送が可能である。これは、高速バス1台分の輸送力に相当する。福岡空港から高速バスで約1時間30分かかる北九州までヘリコプタを使用すれば約20分で輸送可能である。確かにヘリコプタの購入費・運用費は、高速バスより大きくかかるが、福岡空港の拡張費用を割り当てればかなり安価での運行が可能となる。ぜひとも大型ヘリコプタ運行による他空港との連携も検討してほしい。
				⑤現状の作らなくても良かった佐賀空港を活用すること。
				近隣空港の活用はそのやり方しだいでいくらでもできるはず。納得いかない。
				・近隣空港との連携についてはDE-MERITなかりで抜本的な対応方策とはならない。
				現時点において、近隣空港との連携策は非現実的だと思います。3空港会社を1つの空港会社化するのも一つの方策ですが、現状では3空港全てが赤字空港なのでやはり非現実的です。可能性があるとすれば、新空港を安く造り十分な黒字が確保できる空港を造った上で、3空港会社を1つの空港会社化するぐらいだと思います。（3空港会社を1つの空港会社化しても黒字を確保できることが条件）
				近隣空港との連携ももう少し本格的に考えるべきです。
				滑走路の増設でどのくらいの需要に対応できるのですか？やはり、北九州空港との連携策を考えて下さい。
				近隣空港の利用も考えてほしい。費用面でも利便性でも現状保存が一番いいと思う。書簡の割引運賃などいかがですか？
				もっと北九州の空港をうまく使えるようにしてほしい。 都市高、渋滞、人の流れ、既存の建設物をムダにしてします。
				北九州、佐賀との連携を考えた方がいい。
				現空港の能力を活かし、北九州空港や佐賀空港との連携するのが、最も合理的であり、県民・市民も納得するのではないか。
				新空港を作るより、北九州空港を拡充して一本化すればよい。
				北九州空港は24時間利用可能な海上空港であり、しかも貨物、国際便も利用可能。将来の需要予測を考慮した場合、最も費用負担の少ない機能分担をもっとしっかり検討すべきである。
				道州制の観点から考えると、九州全体のバランスある発展と活性化が必要。空港問題は新幹線や高速道路、海上輸送を含めた輸送システムトータルで総合的に判断するべきだと思う。鉄道、自動車とあわせて、福岡、北九州、佐賀（大分も？）の北部九州全体の空港の役割分担は可能であり、またその方向を目指していかなければ、九州全体の調和のとれた発展は望めない。
				・佐賀や北九州は今でも使わないのに、連携は考えにくい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					国及び地方の財政が厳しい中で、新たな公共投資の是非を議論する必要があるのではないか。佐賀空港や新北九州空港など、既存の公共試算をいかに活用していくかという議論もされるべきではないか。
					財政的視点を最も重要視すべきである。 近隣の空港との連携にて対応すべきです。
					連携の方策はもはや福岡空港とは別の問題であり、新空港などとは一緒に比較できないと思う。
					「福岡空港に求められるもの」が欲張りすぎだ。福岡空港が何でもかんでも優位性を保たなければという発想は政府の方針に反する。近隣空港のため、福岡空港の「利用制限」をある程度受忍せねば、一極集中で「空港格差」（？）が拡がるのみ。
					・福岡、九州の需要に最大限対応できること。少なくとも、需要を各港に分散する方向は都市の勢いを砕くことで避ける必要がある。 ・羽田の拡張はなぜ実施計画されるかを十分検証すべし。決して成田との分散を考えているわけではない。 ・現空港拡張案は騒音対策費、用地費の経常経費を正しく評価されてない。騒音、用地費が毎年計上される空港は福岡以外にない（小さいものはある）状況の中で、この経常経費はローカル経費となり、将来地元負担が強制されると思われる。
					近隣空港との連携、西側配置（210m）の2案の複合で十分と考える。 新空港は建設費や維持費がかさみ、将来的な税収細り、人口減を考えると、賛成できない。 新幹線との競合も進み、魅力が感じられない。たぶん福岡に来たくなくなると思う…。
					特に九州では、その余地はどこも全く不可能といってよく、ならばある金では少し無理かも知れぬが、佐賀を大規模化した方が費用的にも場所的にも最も適していると思う。佐賀空港では東南アジア向けの貨物を扱えば、金はペイできるのでは？（国際空港化）広々とした休日でおくよりも。
					近隣空港のアクセス整備は、北部九州圏の航空需要活性化策として考えるなら効果も考えられるのではないか？
					抜本的対応策（現空港における滑走路の増設か新空港）ができるまでは、北九州空港や佐賀空港の滑走路延長や平行誘導路やエプロンの整備など、建設費がそれほど大きくない対応策を行うのも一つの方法ではないか？
					この問題を知っている人は限られていると思います。より多くの人間に知ってもらえるように、広報すべきではないでしょうか？近隣住民や少数の意見だけでこの問題は解決し得るとは思いません。また、お話を聞いたり、レポートを読んだ限り、近隣空港との連携は視野に入れてないようですが、全体の利益、特に利用者のことを考えるのであれば、連携をもっと考えていただきたいです。結局は福岡空港の利益を考えられているのではと思いました。
		現空港における滑走路増設	1．滑走路増設の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和の効果について 8件	
					①需給逼迫緩和の視点からみると、1位『現空港における滑走路増設』がベスト。2位『新空港』は現在よりもアクセスが悪化するため、需要が減少する恐れもある。3位『近隣空港との連携』はデータの通りあまり見込めない。
					需給逼迫の緩和の視点では、現時点を基点として考えるのではなく、10年後の福岡の姿を経済的、文化交流点視点から考えるべきであり、現空港の拡大ではこれに対処しえない。又、安全の視点からも、市街地上空から空港に侵入する現空港では重大事故の発生の可能性が高く、安全性の高い他地域へ空港を移すべきである。
					滑走路増設で足りるのであれば、その方が良い様に思います。
					処理容量がオーバーしないようにして今の所に増設してほしい。
					福岡空港の将来需給逼迫は明白であり、空港滑走路の拡張は必性。西鉄天神、ＪＲ博多駅あるいは福岡市営地下鉄箱崎～姪浜から支線を延ばし、空港直接乗り入れが可能でなければ、利便性がない。
					福岡空港PIステップ3の検討では、近隣空港との連携策は需給逼迫緩和効果が少ないとなっているが、現空港の滑走路増設にしろ新空港を建設するにしろクロースパラレルでは需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられます。何故需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられるクロースパラレルで検討するのか甚だ疑問です。需要の増加に対応できない案では、近隣空港との連携策と五十歩百歩の違いでしかありません。
					福岡空港はすでに容量は限界であり、新しい近い空港の増設を望む。
					①現空港拡張案において滑走路処理容量の資料が出されていないのはいかがかと思う。具体的な数値となるよう検討して頂きたい。
				②利用者利便性の確保について 22件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					1.福岡空港は非常利用しやすい。現在地の拡張が進むべきだ。
					この空港は交通に非常に便利で、都市に近く地下鉄も天神まで地下鉄が通っているので、都市まで10分で行けるので非常に交通の便利な空港で、成田空港や関西空港に比べて福岡空港が一番便利で非常に良いです。今のこの空港の滑走路をもう一本増設すればいいと思います。
					空港に便利なように地下鉄まで乗り入れて又都市高速まで便利に乗り入れているのだから、絶対ここの空港でいい！ 今の空港の滑走路をもう一本増設すればいい。
					・福岡のビジネス発展の源の一つが空港と市内の近さであることを強く意識して頂きたい。現在の立地は申し分ないので移転には反対です。→「新滑走路増設」とすべき。
					滑走路を増やすという案がいいです。福岡空港は市内からとても近く便利だからです。
					福岡空港はフル回転に近づいていると言われており、新空港か現在地拡大の二案が検討されている。空港整備には巨額がかかり地元負担も要求されるので、できるだけ現在地の利用拡大策が最善と推量される。航空機の著しい進歩で安全性が高くなり、事故防止を前提として二本目の滑走路新設が必要と思われる。利用者の利便性時間の有効活用が出来る方向で検討をして下さい。
					滑走路を改修するとか一本増やすとか改修の方法があると思うし、福岡空港の良さは街中にあり、交通アクセスの良さが一番と思う。
					現空港の利便性を尊重し、滑走路増設案にすべきと思う。
					・県内の一部地域のみ利便性が向上するような場所への移転は絶対反対。特に公共事業費を増やさせるような工事はすべきでない。
					新空港を考える前に滑走路を2本にしたほうが金額的にも少し予算が安くなるので2本にするのは賛成です。 新規にするのは絶対反対！こんなに便利な空港は日本一ですよ。
					新空港に関しては、予算、環境等の面からあまり良いものとは思わない。特に現福岡空港の位置というのは全国一の利便性の良さを感じるので、滑走路増設による可能性を追求した方が良いのではと思います。
					福岡空港の将来需給逼迫は明白であり、空港滑走路の拡張は必性。西鉄天神、ＪＲ博多駅あるいは福岡市営地下鉄箱崎～姪浜から支線を延ばし、空港直接乗り入れが可能でなければ、利便性がない。
					私達が利用しやすいのは現在の福岡空港なので、増設が良いと思いますが、北九州や佐賀をもっと活用して欲しいとも思います。
					将来、日本の人口が減少する方向に行く傾向があるので新空港は必要がないと思います。現空港の利便性を活かして拡充してほしい。
					・利便性としては現地がベスト
					・日本の空港の中で最も便利な福岡空港（博多駅に近く、九州各地へのアクセスが容易、海上空港に比べて横風制限超越による欠航が少ないように思われる）なので、現空港の拡張を望む。 この市内にある福岡空港であり新空港は断念し、必要なら精密滑走路2500㎜の増設でよい。 新空港ができても、現在の空港が■■になることはない。2つの空港が残るだけ。
					新空港は志賀島・奈多が大変よいです。近いからです。でも今は福岡空港2本滑走路です。（志賀島・奈多新空港はね～？？？）
					福岡空港は、現位置にあることによる利便性に価値があると考えます。処理容量については、滑走路の増設により対応し、24時間空港の問題については、北九州空港との連携により対応すべき。（福岡、北九州間のアクセス強化）
					福岡空港の最大の利点は都心から近い所である。それを十分に生かせるのは現空港を拡張することではないか。西側に広げることでよいのではないか。
					現在の板付空港は全国の空港の中で最も強い競争力があり、都心より15分以内の空港は世界でも少ないと思う。現空港を拡大し活用すれば新幹線及び未来のリニア（超電磁力）を利用した高速車両とも競合可能と思います。具体的には現空港の東側に（300m間隔）新設し、西側に国内、国際線ターミナルビル（貨物を含む）を移設する案が最も優れていると判断します。問題点は運用時間（07：00～22：00）ですが、航空機製造技術の進歩により低騒音の航空機は24時間運用できるよう行政機関として認め、地域住民を理解させるよう行動されたい。日本は負戦により昭和20年より27年まで7年間航空機製造研究は認められず、7年間のブランクは現在も続き、製造技術は世界水準で3等国である。車や船舶の製造技術は世界水準にあるが、航空機も世界水準になるよう啓蒙すべきである。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					博多駅も新しくなるし、みんなが使いやすい今の場所がいいと思います。何とか滑走路を増やしてほしいです。私の家は「万葉の湯」のすぐ近くなんですが、とても飛行機が好きだし、都会の近くにあったら飛行機を見によく子供連れの家族が来ていて、いい場所だと思います。
				③周辺環境への影響、安全性について 38 件	
					福岡空港は騒音の裁判で行政側が負けているが、仮に滑走路の増設をした場合に再度裁判を起こされたらどのように対応するつもりでしょうか？ 前回負けているから今回は確実に負けるのは目に見えています。 滑走路を増設したけれど利用時間の制限が厳しくなり大阪国際空港のように21時までの門限を科せられるようなことはないでしょうね？
					これからの社会は環境を無視しては生き残れないのは空港も同じだと思う。自然環境のこと、地域住民のことを考えてこそ、本当の「よい空港」だ。ゆえに、新空港・新滑走路建設には反対！
					現空港を残す率が浮上したのでよかったと思う。環境対策、安全対策も必要だと思う。
					福岡空港の運行計画や安全性の確保については、全幅の信頼をおいています。 しいていえば、離陸時の飛行ルートに当たる地域の騒音と、安全性の問題でしょう。私は筑後地区から福岡空港を時々利用しますが、現空港あるいは滑走路増設で満足します。 事業費の面でも、2500億～3500億円と新空港建設の9000～1兆円では大違いです。税金のムダ使いはやめてほしい。
					需給逼迫の緩和の視点では、現時点を基点として考えるのではなく、10年後の福岡の姿を経済的、文化交流点視点から考えるべきであり、現空港の拡大ではこれに対処しえない。又、安全の視点からも、市街地上空から空港に侵入する現空港では重大事故の発生の可能性が高く、安全性の高い他地域へ空港を移すべきである。
					現時点でも安全性が心配。拡張して離発着の頻度が高くなればその分だけまた危険性も増大する可能性も大きい。地域住民の安全性、乗客の安全性を重視して欲しい。 環境への配慮も十分考えて頂きたい。住民と環境を無視したいかなる利便性も、今後の世界には全くその存在価値がない。
					実現性について、今後踏み込んだ検討が必要ではないか。現空港の拡張では、都市化した周辺に対し、用地の確保、空港表面にかかる建物の撤去等、現実には非常に困難では無いか？（成田空港の第2滑走路が完成していないが、困難さは、その比ではないのではないか）。また、現空港拡張すれば、騒音対策費や用地借り上げ費が大幅に増え、個別空港での収支は破綻すると思われる。
					増設する際には、利便性だけでなく、環境のことも考えた上で行ってほしい。山とか削ったり、海を埋め立てたりしないでほしい。飛行機だって空という自然がないと飛べないので、山と海も大切にしてほしい。
					滑走路を増やすのはいいけど、自然を大切にしてほしい。
					住民の意見をふまえてから滑走路を増やしてほしい。
					福岡空港滑走路を一本増やす話もありますが、それは大変である。私も騒音対策で個人の家の工事を致しましたがそれはそれは大変です。事故が沖縄で、佐賀でもありましたが、都心にある空港では心配が大きいと考えます。先の事故、福岡空港でありましたね。春日市の人々は心配の声を多く聞きました。
					海上を埋め立てる場合、生態系への影響がどれくらいあるのか、特に貴重な絶滅危惧種がその地域にあるのかどうかがわかりませんでした。また、丘陵地を削る場合、史跡等の文化遺産がどの程度失われるのかわかりませんでした。
					既存の空港で、安全対策、滑走路拡張などで、対応して欲しい。
					現在の地に増設案が好ましいのですが、住宅・商業地の近くということもあり、安全性では一抹の不安が残ります。きっとコストが高いだろうと思いましたが、新空港を作ってもかなりコストがかかることを知りました。航空運賃に大きくハネかえらないことを祈ります。
					現在の利便性が新空港になったらどの程度損失がでるのか試算してみた。 ・年間旅客は2022年の予測Cの値 ・時間の価値はPIレポートステップ2にある1分＝70円 ・新空港までの費用が今より200円、15分（片道）余分にかかるとして計算する。 （70円×15分+200円）×2258万人＝約282億円/年 の損失となる。 この数字は、現在の福岡空港の周辺対策費の約倍になる。つまり、拡張で周辺対策費が現在より100億円増えてもまだ新空港による利便性損失の方が大きい。
					海上空港24時間が絶対必要である。今後10年20年かかっても海上であるべきである。現空港（箱崎）地区を車で通るのも恐ろしい。必ず近い将来大きな事故が起こるであろう。小手先の空港整備では国民が笑うだろう。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・借地が多く、市街地に有り、騒音や危険度も高い。
					現空港の改善が望ましいが、航路帯の住宅学校（特に騒音で授業に支障）の安全性・環境に配慮願いたい。
					敷地を広げるためには時間・お金もかかるけど、安全に乗り運航するためには必要と思う。
					騒音に対する配慮は便数が増えると増大するのではないか。現状でも、有視界進入北向きの場合、春日市はかなりうるさく、拡張され便数が増えると耐えられなくなる。
					・現空港の拡大など、環境面、安全性からみてナンセンスであることは明らか。
					また、現在の空港の騒音も気になるので、空港移動が必要になると思う。
					3. 現空港滑走路増設案では、騒音被害の増大、危険性の増大、借地料や環境対策費の増大など、マイナスの面が大きすぎる。それらすべてを解決できる新空港案をとるべきである。
					滑走路を複数にすると事故の可能性が高く、最近も大阪空港で、着陸機が間違えて横の滑走路に着陸したのがありました。
					西側配置（滑走路間隔210m）案にあって運行安全面の確保対策を最大限図っていただきたい。 理由 狭いエリアの中で多数の機体が運行するため、少しのミスでも大事故につながりかねないと懸念します。
					町の中に空港があるのは便利でありがたいが、事故、感染症の拡大等リスクも大きい。 自分の家は飛行機の音がうるさくてＴＶの声が聞こえない。安全性や住環境のことを考えると、移転して欲しい。
					③「滑走路増設対応」の場合、空港近隣の人は騒音の問題が更に増幅するのではないか。
					私は春日市若葉台に居住しているが、今でもTVが聞こえない日があります。これで滑走路が増えるのであれば、ますます騒音に悩まされそうです。窓を二重にする等の費用を国？に出して欲しい。
					1.10月8日説明会で、周辺住民の声を聞き考えさせられた。（周辺住民の苦情を感じた）現空港を拡張するにしても、ステップ3で示された候補地の各ゾーン何れかを選択しても、社会環境、周辺住民の問題等課題は大きい。
					2.何れを選択しても課題は避けられないと思う。航空需要予測通りとするならば、ステップ3に示されている「東側配置」を思いきって選択が必要であろう。しかし、周辺住民の説得が必要。周辺住民の理解を得ることに十分時間をかけて欲しい。
					第1は北九州空港を使用した24時間対応。鉄道等（新幹線、高速バス）を利用した30分圏内の移動手段が確立すれば、利用できる。現空港で発着が増加すれば、今後益々航空各社の手抜き整備で市街地に被害が及ぶ。
					滑走路の増設を行って採算がとれるのでしょうか？石油の高騰、高齢化社会になっていき、これからそんなに飛行機を利用する人が増えるのでしょうか？その辺のことはよく分かりませんが、今の場所で増設をするなら、飛行機の行き来も増えることになり、地域住民の危険はもっと増えることになるので、やめてほしい。それに今の空港の土地は借りているそうですね。借地代に年間84億円も毎年税金から払っていることを知ったら、ここに意見を書かずにはいられませんでした。 ※現空港拡張案 ①建設費が安い。②充分な用地が確保できない。③騒音対策費が嵩む。④借地料がかかる
					新空港の建設を望む。 ・騒音等の環境対策や人命の安全確保等充分念頭にいれてほしい。 理由：現状でも9月以降北風が吹くと着陸航路の進入は那ノ川～天神～日赤通り～中尾上空、旋回している。（5分間3機）
					現在の空港では周りが住宅及び建物が多く、もし事故又騒音等（日頃）で困る、困っている。従って、移転を要望します。ただし、我々市民に費用の負担は？
					1.滑走路増設案何れも騒音域の拡大、借地料の増加等問題が多すぎる。
					私的には、新空港よりも現在の空港の方が交通手段も便利ですし良いなと思います。しかし、地元の人達は騒音などで困っていると聞いたことがあるので、その点で改善できる点がないのかなと思いました。また、海上に空港ができる場合に、新北九州空港のように交通が不便にならないのだろうか。
					滑走路増設はいいと思いますが、近隣に防音対策にはまだ気をつかったほうがいいと思います。
				④都市開発への影響について 5件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港しかないような誘導の意図を感じる。そのわりには財源等が？交通アクセス等に要するコストは？ただ、滑走路増設にも周辺地域の整備など大きなコストがかかることがよくわかった。
					滑走路増設の場合、進入表面に抵触する住宅やマンションが多数あるように思いますがどうなのでしょうか？
					・現空港1本増設、東側。早く東側の買収又は計画法で建物の建築中止・処置をしないとビルが建つ。特に公共の建物が建つことは国民をバカにしている。P2の写真と10年前の写真対比して建物チェックして！
					・周辺建造物への懸念 ・周辺住民及び企業者への補償の懸念 ・空域制限での土地の高度利用の懸念 等を考慮すれば、新しい場所での発展を望む。
					現在福岡市は空港に近い為、「高さ制限」の規制内にあり、今後発展の阻害となっている。海上空港にし、高速道路を九州道「古賀インター」と接続にする（インター周辺の開発予定）空港関連企業の集積基地として活用する。又廃線西鉄宮地嶽線「津屋崎-新宮」間を国道or県道とし道路拡充を計ってはどうでしょう。
				⑤費用（建設、ランニング）について 27 件	
					①現空港の増設（第二滑走路）の設置が一番良いと思われる。コスト的に移転するよりも安く出来そうだ。
					増設案について、空港の個別収支にある環境対策費や土地建物借料はどれくらい増えるのか示してほしい。
					実現性について、今後踏み込んだ検討が必要ではないか。現空港の拡張では、都市化した周辺に対し、用地の確保、空港表面にかかる建物の撤去等、現実には非常に困難では無いか？（成田空港の第2滑走路が完成していないが、困難さは、その比ではないのではないか）。また、現空港拡張すれば、騒音対策費や用地借り上げ費が大幅に増え、個別空港での収支は破綻すると思われる。
					福岡空港はフル回転に近づいていると言われており、新空港か現在地拡大の二案が検討されている。空港整備には巨額がかかり地元負担も要求されるので、できるだけ現在地の利用拡大策が最善と推量される。航空機の著しい進歩で安全性が高くなり、事故防止を前提として二本目の滑走路新設が必要と思われる。利用者の利便性時間の有効活用が出来る方向で検討をして下さい。
					国と地方も赤字財政の中で、巨額の税金を投じて滑走路増設ましては新空港の建設には反対です。民間の視点（航空会社勤務、在福岡歴3年半）としてはそこまでの費用をかけずにできることは現空港でも沢山あります。 ①平行誘導路の建設
					現空港の滑走路増設の際に、新たに借りなければならない土地の面積と賃借料を具体的に予想してもらいたい。現空港においても、土地借地料84億円/年を要し、今後も払い続けることを県民に知らせてほしい。このことを知っている人は少ない。
					新空港を考える前に滑走路を2本にしたほうが金額的にも少し予算が安くなるので2本にするのは賛成です。 新規にするのは絶対反対！こんなに便利な空港は日本一ですよ。
					敷地を広げるためには時間・お金もかかるけど、安全に乗り運航するためには必要と思う。
					・土地建物借料は今後借料のアップで増加する。100億円／年以上になる。環境対策も現空港を拡張すれば現状より大きくなり100億円／年必要でしょう。現空港拡張では、200億円に30年だけでも6、000億 円のコストが必要。
					4. 新空港建設の後は、借地料で84億円、環境整備費で92億円をなにか他の事業、例えば医療、福祉などに使えるし、また、現空港跡地を売却、開発し、福岡の経済発展に貢献できる。新空港建設費は現空港滑走路増設費よりも多く見積もられているが、それらのことを加味すると、同等であろう。
					③海上空港は時間とお金がかかり過ぎ、移転後の諸問題解決の時間とお金は未知数となっている。できれば時間とお金がかからず、他の諸問題も少ない「西側配置（210m）」で検討を。
					・周辺建造物への懸念 ・周辺住民及び企業者への補償の懸念 ・空域制限での土地の高度利用の懸念 等を考慮すれば、新しい場所での発展を望む。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新しい空港をつくるのに兆のお金がかかり、増設にもお金がかかると思いますが、環境のことなどを考えると、一番自然をこわさずに今あるものを利用して、最少額でやる方がいいと思います。アルゴアさんも言うように、海の水も増えていますし、無理はしたくないです。
					赤字を増やさないように、現空港増設に賛成します。
					・現空港のランニングコストを考えると、新空港も増設も費用的にはほぼ同額。であれば、自然環境を破壊しなくてすむ増設の方がいい。ただし、用地買収が可能かどうかは疑問。
					現空港を拡張した場合、売却に応じず、土地使用料も増えるだろうし、騒音対策費は現状の何倍にも増える可能性が高いのではないか？
					滑走路増設案で呈示している事業費は移転案より少ないが、膨れあがるであろう土地使用料や騒音対策費は毎年発生するから、10年もすれば、新空港案と経費が均衡するのではないか？
					利用者や建設費を負担する市民の視点が大切。地方財政に負担をかける新空港はだめである。拡張でできるだけ安くする。
					今でも市街地の真ん中にこの様な空港があるのが不思議ではないでしょうか。空港には不適と思いますが。 新設するには莫大な費用と日時を要します。現在の財政からはムリではないか。拡張するには用地買収、道路の付替（自動車道、都市高速3号線など）を要するし、住民などの対応も大変で理想の空港はできないと思う。新規に建設するよりも費用がかさむかもしれない。
					・事業効率性としても現地増設が良い。
					滑走路の増設を行って採算がとれるのでしょうか？石油の高騰、高齢化社会になっていき、これからそんなに飛行機を利用する人が増えるのでしょうか？その辺のことはよく分かりませんが、今の場所で増設をするなら、飛行機の行き来も増えることになり、地域住民の危険はもっと増えることになるので、やめてほしい。それに今の空港の土地は借りているそうですね。借地代に年間84億円も毎年税金から払っていることを知ったら、ここに意見を書かずにはいられませんでした。
					土地の借地料を支払うより、新空港を作ったほうが良いと思う。
					新空港の方が環境対策費が少なくなると思う。
					※現空港拡張案 ①建設費が安い。②充分な用地が確保できない。③騒音対策費が嵩む。④借地料がかかる
					※志賀島、奈多埋立案 ①充分な用地が確保できる。②陸地に腹付するので護岸の1/3くらいの節約できる。③騒音対策費が少なくてすむ。④現空港の売却費がプラスになる。
					借地料をなんとかしろ！！ 土地を拡大しても誰が売りますか？また借地が増すばかりではなかろうか。
					西側配置（滑走路間隔300m）が望ましい。 海上に新空港を作ると思えば、用地買収や高速道路付け替えの方が安上がりではないか。
				⑥用地・補償等について 15 件	
					実現性について、今後踏み込んだ検討が必要ではないか。現空港の拡張では、都市化した周辺に対し、用地の確保、空港表面にかかる建物の撤去等、現実には非常に困難では無いか？（成田空港の第2滑走路が完成していないが、困難さは、その比ではないのではないか）。また、現空港拡張すれば、騒音対策費や用地借り上げ費が大幅に増え、個別空港での収支は破綻すると思われる。
					・借地が多く、市街地に有り、騒音や危険度も高い。
					・現空港は用地が狭く、拡張は無理と思われる。
					3. 現空港滑走路増設案では、騒音被害の増大、危険性の増大、借地料や環境対策費の増大など、マイナスの面が大きすぎる。それらすべてを解決できる新空港案をとるべきである。
					新空港建設の場合における漁業補償の交渉にかかる年月、現空港増設の場合における用地買収の交渉にかかる年月、移転補償の交渉にかかる年月である。
					2.何れを選択しても課題は避けられないと思う。航空需要予測通りとするならば、ステップ3に示されている「東側配置」を思いきって選択が必要であろう。しかし、周辺住民の説得が必要。周辺住民の理解を得ることに十分時間をかけて欲しい。
					・現空港のランニングコストを考えると、新空港も増設も費用的にはほぼ同額。であれば、自然環境を破壊しなくてすむ増設の方がいい。ただし、用地買収が可能かどうかは疑問。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現空港の滑走路増設案で制限表面の確保で抵触するビルやマンションのオーナー、テナント、住人、及び拡張用地対象の地主にアンケートを実施し、実現の可否を探ったらどうか？
					現空港を拡張した場合、売却に応じず、土地使用料も増えるだろうし、騒音対策費は現状の何倍にも増える可能性が高いのではないか？
					今でも市街地の真ん中にこの様な空港があるのが不思議ではないでしょうか。空港には不適と思いますが。 新設するには莫大な費用と日時を要します。現在の財政からはムリではないか。拡張するには用地買収、道路の付替（自動車道、都市高速3号線など）を要するし、住民などの対応も大変で理想の空港はできないと思う。新規に建設するよりも費用がかさむかもしれない。
					※現空港拡張案 ①建設費が安い。②充分な用地が確保できない。③騒音対策費が嵩む。④借地料がかかる
					新空港方策の空港島は長方形での検討なので空港用地としてほぼすべての土地を有効活用することができると思いますが、現空港における滑走路の増設では空港敷地が長方形の形になることはないので施設として使えない無駄な土地がでてくるはずなので現空港における滑走路の増設の方が空港島よりも面積は多めになるはずです。単純計算でも2、500m×300m＝750、000m2＝75haの拡張用地が必要なので現空港における滑走路の増設策の用地取得面積が少な過ぎるのは明らかです。さらに現空港は国内線ターミナルと国際線ターミナルが滑走路を挟んで向かい合っているのでより無駄な土地が生じやすいはずです。クロスパラレルで時間当たりの離着陸可能回数もほぼ変わらないと考えられるので現空港における滑走路の増設でも空港の全敷地面積が合計で約530haとなるように用地買収面積をしないと空港の機能が対応できないと思います。
					借地料をなんとかしろ！！ 土地を拡大しても誰が売りますか？また借地が増すばかりではなかろうか。
					1.滑走路増設案何れも騒音域の拡大、借地料の増加等問題が多すぎる。
					･赤字を少しでも減らすことが必要であり、土地借地料の減額も考慮すべきではないか。
			2.滑走路の位置･規模について 33 件		
					拡張西側２１０m案は全くダメ、話にならない。　西側（国際線側）の新設滑走路で計器着陸ができないために、西側（国際線側）の新設滑走路２５００mが離陸用、東側（国内線側）の現滑走路２８００mが着陸用、という運用方法になる。　拡張西側２１０m案の問題点①　着陸より離陸の方がより長い滑走路を必要とするのに、短い方の西側（国際線側）の新設滑走路２５００mが離陸用となる。よって、滑走路長という観点では、今より条件が悪化する。　拡張西側２１０m案の問題点②　発着の約9割を占める国内線の離陸機は、東側（国内線側）の現滑走路での着陸機の進入の妨げにならぬよう、一旦、滑走路2本を横断し、国際線側まで移動した後に離陸となる。滑走路上の離陸機や着陸機は急には止まれない。また、航空機は地上では鈍重。地上を走行する鈍重な離陸機は、急には止まれない他の離着陸機が行き交う中、うまくタイミングを合わせて2本の滑走路を横断しなければならない。例えてみれば、車椅子の人が、高速道路を横断するようなものである。車椅子の人の安全を優先すれば、高速道路に信号機を設け、十分な横断時間を与える必要がある。しかし、こうすると高速道路の容量は極めて小さくなる。国内線離陸機の横断時間が十分でなければ、危険性が増すとともに、横断できずにいる離陸機が国内線エプロンに溜まってしまい、今と変わらぬ状況ともなりうる。かといって、国内線離陸機の滑走路横断時間を十分に与えると、離着陸機に大きな制約を課すことになり、発着回数が稼げなくなる。　以上の2つの理由から、西側拡張２１０m案は、まともな策ではない。おそらく今の滑走路1本の状態とあまり変わらず、安全性の点を加味すると、1本の方が余程マシということにもなろう。結局、西側２１０m案では、その西側（国際線側）の増設滑走路は、滑走路横断を必要としない国際線の発着のみに利用、または完全な補完的な（サブの）滑走路としての運用、しかできないだろう。用地買収も不透明、回数こそ少ないだろうが西側に騒音を拡げる割には、西側２１０m案は、整備効果があまりにも薄い。
					東側に拡張するのが，費用･ターミナルの整備などからベストと考えます。
					現空港の利便性の良さは是非残して欲しいが、大幅な拡張は社会環境への影響を考察すると、最小限にとどめるべきであろう。滑走路増設西側配置（210m）と新空港（三苫･新宮ゾーン）との併用対応が良いのでは。
					西側配置1と同2の中間案は成立しないのか？
					周辺道路を空港の下に通すとかして空港を広げて欲しい。東平尾公園側はまだ広げられるはずだから。
					せっかくするなら、ゼロから作り直しといいたいけど、場所は変えてほしくないので（2）の増設を希望します。 東側300mが良いとは思いますが、費用の面も考えると西側300mが良いのかなと…。 でもせっかく設備をやり直しても、また数年後に変更とかになったら意味がないので、それは本当によく考えてほしい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				各視点から考えて西側配置（1）が最も良いと思う。以前よりこの案を主張してきたものです。
				東側300mの案が一番いいと思います。都心から近いというのも福岡空港の売りの1つなので、今の場所でなんとかしてほしいと思います。
				西側（300m）と東側の所を良い所を足したような案はムリなのでしょうか？とシロウト目に思いました。
				乗客増加より、まだ離発着の増加予想ならまだわかる。小型化で、高頻度輸送が主流になるかもしれない。その際、2500mで十分の滑走路を現空港に追加で構想をねったほうがよい
				滑走路増設東側配置がいいなと思います。
				滑走路増設は西側配置2を希望。 地下鉄・都市高の付け替えがいらない事と、非精密はあまり良くないからです。 国道3号博多バイパスは空港通りに迂回すればいいわけですから…。
				西側配置（滑走路間隔210m）案にあって運行安全面の確保対策を最大限図っていただきたい。 理由 狭いエリアの中で多数の機体が運行するため、少しのミスでも大事故につながりかねないと懸念します。
				大きい事業費を要す新設や増設には反対であるが，以下はもし増設の方向で動き出した場合にも最小経費となる方策案を示す。 ・飛行機の大型機が減少傾向にあり，２００席未満の飛行機が過半数であるということは，増設する滑走路は最大でも２０００mあればいいことである。
				・滑走路間隔が２１０mでは離着陸に影響とあるが，大型機が減少傾向にあり影響するのは1割にも満たないので，離着陸に影響する確率はさらに小さくなり，ソフト面で対応できるのでは？ ・大型機でも影響しない最小間隔はいくらか？ 滑走路間隔３００mが一般的であれ，最小間隔とすべき！
				④増設滑走路を北側へ200m、滑走路間を300目確保する。 ま、努力して実現へ具体化してみて下さい。移転ありきで、後向き検討の姿はしないで下さい。
				③海上空港は時間とお金がかかり過ぎ、移転後の諸問題解決の時間とお金は未知数となっている。できれば時間とお金がかからず、他の諸問題も少ない「西側配置（210m）」で検討を。
				事業効率性には時間軸も入れて考えるべきであろう。新空港の建設は、民家が周辺にも多く、反対運動が起きたり、必ず工費もupして、いつできるかわからなくなる可能性もある。需給がタイトであるのが本当なら、スピード感のある、西側配置案で進め。20年後位までに需給タイトなら次の方策を考えるべし。人口減少の時代にも入るので。
				2.何れを選択しても課題は避けられないと思う。航空需要予測通りとするならば、ステップ3に示されている「東側配置」を思いきって選択が必要であろう。しかし、周辺住民の説得が必要。周辺住民の理解を得ることに十分時間をかけて欲しい。 　また、新空港は海を埋め立てるというが、これ以上自然を壊すのも絶対に反対である。よって現在の空港を東側に拡張するのが望ましい。西側は都市高速があるので。
				東側、西側どちらでも良い滑走路の増設を望みます。
				福岡空港PIステップ3の検討では、近隣空港との連携策は需給逼迫緩和効果が少ないとなっているが、現空港の滑走路増設にしろ新空港を建設するにしろクロースパラレルでは需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられます。何故需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられるクロースパラレルで検討するのか甚だ疑問です。需要の増加に対応できない案では、近隣空港との連携策と五十歩百歩の違いでしかありません。
				増設滑走路の長さは2、500m以上必要です。仮に2、000～2、500mで造った場合、何らかの理由で現滑走路（2、800m）が閉鎖されたら大型機の離着陸はできなくなります。成田空港ではB滑走路が2、180mしかなく大型機の離着陸が行えないため大変な運用を余儀なくされています。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港方策の空港島は長方形での検討なので空港用地としてほぼすべての土地を有効活用することができると思いますが、現空港における滑走路の増設では空港敷地が長方形の形になることはないので施設として使えない無駄な土地がでてくるはずなので現空港における滑走路の増設の方が空港島よりも面積は多めになるはずです。単純計算でも2、500m×300m＝750、000m2＝75haの拡張用地が必要なので現空港における滑走路の増設策の用地取得面積が少な過ぎるのは明らかです。さらに現空港は国内線ターミナルと国際線ターミナルが滑走路を挟んで向かい合っているのでより無駄な土地が生じやすいはずです。クロースパラレルで時間当たりの離着陸可能回数もほぼ変わらないと考えられるので現空港における滑走路の増設でも空港の全敷地面積が合計で約530haとなるように用地買収面積をしないと空港の機能が対応できないと思います。
				今の場所の拡張については、PIレポートで東側配置（滑走路間隔300m）をすすめる。
				この市内にある福岡空港であり新空港は断念し、必要なら精密滑走路2500㎜の増設でよい。新空港ができても、現在の空港が■■になることはない。2つの空港が残るだけ。
				滑走路増設の場合で東側に拡張する案はコストもかかるし土地買収も時間がかかり現実性に乏しい。西側の場合、コストも安く済むし、倉庫など企業の土地が多い分、東側に比べれば土地買収がしやすいだろう。滑走路間の距離については、よくわからない。非精密進入でも安全性が担保されるような技術的なブレークスルーがあればそれが一番望ましいが、それがなければ300m必要となろう。滑走路の長さについては、羽田空港の発着枠拡大により、日本の国内線の機材の小型化が進む（グローバルスタンダードに近づく）ことが予想されることから、第2滑走路はB737クラス（あるいはＭＲＪ？）を想定して、2000mでも十分ではないかとも思う。その場合、西側ターミナルを国内線小型機材使用路線用とし、国際線ターミナルを再度東側にするとそれぞれの滑走路まで近くなる。
				福岡空港は九州を代表する国際空港ですので設備投資はかさみますが東側の第1案で実施を望みます。海上に空港を移設する案は天候の悪化での欠航も多くなりました。環境的に河川の悪化に繋がり、また関空等の地盤沈下等の後々の問題も考えられます。
				もちろん事業費も少なくてできれば良いと思いますが、現状で滑走路増設できればベターだと思います。西側配置案がいいかな。
				西側配置（滑走路間隔300m）が望ましい。 海上に新空港を作ると思えば、用地買収や高速道路付け替えの方が安上がりではないか。
				西側300mの方法がよい。
				オープンパラレルであれば需要予測で示された需要に対応できるのだから、滑走路の増設も新空港もオープンパラレルで検討するのが筋ではないか？クロースパラレルで滑走路の増設か新空港を造った後、需要予測期間内に再び満杯になった場合には相当な批判が出ると思いますが？
			3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見 49 件	
				現空港の滑走路の新設程度で十分。新空港の設立の必要なし。
				新空港建設案は、まず考えられないと思う。しかも、海上空港は福岡では無理。 地域を確保し、空港とともに市街地形成も考えられるが、他県での空港近辺での「住み良い町」というのは聞いた事が無い。「東1」の案が一番だと思う。その上で問題になっていた地下鉄だが、 博多の森への交通手段として残し、さらに延長させ、博多の森への交通の便を良くするべきだと思う。また、空港へは分岐させるのではなく、通過できるようにし、山の向こう側からも地下鉄で空港、博多への移動を可能にするべきだと思う。 福岡は、人口に比べて公共の交通機関が弱く、バスに頼りすぎているところが多々ある。その為、道路の混雑がどこでも見受けられそれが普通になってしまっている。 これから、空港を大きくし、国内、海外からの旅行や移住が多くなると考えられるのであれば、同時に電車、地下鉄の交通の便を良くすることも考えて行かなければいけないと思う。しかし、福岡の人工島の計画案のなかで、「電車、地下鉄についての案」は消されていた。空港が変わる前に福岡が変わらなければ空港が変わっても渋滞やらなんやらで、今と変わらないかもしれないと思う
				現空港の拡張（滑走路の増設）は一番有効だと思います。大阪空港も同様の形態ですので、それで対応できると思います。環境への影響（電波障害、音）についての問題についての考察があれば良いと思います。
				現空港以外への候補地は、考えられない。住民の意見を尊重してほしい。
				滑走路の増設については現実的ではない。
				大阪空港の場合では、関西空港が開港したにもかかわらず、国際線との分離で、どちらかというと利用者(都市部での空港の利便性)によった、いわば痛みわけ的な運用形態になったと思います。福岡の場合、移転での跡地利用が不明瞭であり、政治がらみでのりようが土地所有者を含め利害関係が目立ちすぎる点を考慮すると、大阪と同様の分離運用は不利益であり、現空港での拡大をさらに詳細検討すべきと思います。
				やはり、安全策としては、現空港の拡張が一番現実的、と考える。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				海の近所といわれているが金の問題や考えれば今ある所を利用した方が将来対応を良いと思います。
				それぞれのアイテムを詳細にみていけば現空港の拡張がベストであると思います。それをあえて海上空港というのであれば無駄な公共事業のウワヌリとしか思えません。
				では、現空港増設なのか、移転なのか…。やむを得ざる理由で選択するとすれば、現空港増設の方に手を挙げるでしょう。例えば、現在の中部国際空港。それまで長きにわたり使用してきた小牧基地（正確な名称は失念しました）改良・増設を多額の費用を使い行ったばかりにもかかわらず、数年後には、中部国際空港が新設されました。地元愛知県民は、今でも「何故、新空港を建設する必要があったのか？」という疑問と、県政に対する不満と不信感でいっぱいです。福岡も同じてつを踏まないように。
				・幹線、ローカル、国際とちゃんぽん。現況、同空港地に一本増設。
				滑走路を1本増やした方がいいと思った。
				現空港における滑走路の増設は、工事期間以外の期間がどの程度かかるのか示してもらわないといつ供用開始できるのか判断のしようがないです。
				(2) 建設費を抑えられ現実的であると思われる。
				既存の空港で、安全対策、滑走路拡張などで、対応して欲しい。
				国内線は滑走路を増設し、国際線のみを他空港と分担するか、新たに建設する。
				・県内の一部地域のみ利便性が向上するような場所への移転は絶対反対。特に公共事業費を増やさせるような工事はすべきでない。
				福岡の産業もかなり発展しているので、これから先の需要も早急に必要になるでしょうが、今の空港に一本増やす案で良いと思う。新空港が開港しているが、よい営業が出来ているとは思われないので、需要の問題が一番だと思う。
				現空港の改善が望ましいが、航路帯の住宅学校（特に騒音で授業に支障）の安全性・環境に配慮願いたい。
				福岡空港は利便性から言っても今のままで良く、更に広げたいなら佐賀や北九州空港を国際空港として活用したら良い。
				財政赤字をいかに少なくおさえるか → 連携　○ → 拡張　△ → 新空港 ×
				現福岡空港に滑走路増設を希望します。
				やるとすれば、増設ですね。今の空港を少し広げればいいです。都市高速、地下鉄等広域に考えてさらに地域の開発と兼ねて検討していただきたい。
				現空港の滑走路増設を考えて対応出来れば良いと思う。
				・滑走路を2本にする
				現空港の拡張または新空港を建設のどちらかと近隣空港との連携策を行い北部九州地区の航空需要を伸ばすのも一つの方策ではないでしょうか？
				滑走路1本増やして実現してもらいたい。私達は現在でも利用するのに不便なので、場所は移動して作る必要はない。
				新空港を作ると費用が高くつくので新しい滑走路を作るべきだと思います。
				又、自然環境への配慮は最大限検討されるべき。よって、現空港の拡張、整備をあえて行うことで、より福岡空港の特色を活かした素晴らしい「空の港」が完成されると思います。
				・日本の空港の中で最も便利な福岡空港（博多駅に近く、九州各地へのアクセスが容易、海上空港に比べて横風制限超越による欠航が少ないように思われる）なので、現空港の拡張を望む。
				早急にとりまとめて頂いて現状の場所にて拡張して下さい。
				最大限に周辺を拡張。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港方策については、前提条件に『規模に見合う用地確保』とありますが、滑走路増設案の検討条件には『規模に見合う用地確保』という条件が見当たらないのは何故でしょうか？「2022年のケースA、19.2万回/年を詳細検討の参考としました」と書いてありますが、PIレポートステップ2の需要予測ではケースAの場合に国内線の現在発着回数12万回が2022年には15.8万回になると書いてあるにもかかわらず、滑走路の西側配置案では国内線ターミナル側の用地拡張については全く触れられていません。スポット数が足りないことはステップ1で示してありますが、国内線ターミナル側の用地拡張をせずにどのように対応するつもりなのでしょうか？
					人口はむしろ減少していく傾向にあり、他地区への移転は財政のことや地域、利用者の負担増は必須であり、少なく、現福岡空港を滑走路等増設したりして対応が望ましい。
					1.ないものねだりの政策ではない、現在の空港で工夫（滑走路増設等）
					周辺に建物が密集する中、すごく難しいことだとは思うが、一番実現が可能に近そうな滑走路を増設して、もっと時間帯ごとに便を増やしたりとかして、今以上に交通の便がよくなったらいいと思う。
					滑走路を増やすか、それができそうになかった場合は近くの空港と合体するべきだと思います。
					滑走路の増設案の空港用地拡張面積は現空港のエプロンや駐車場を縮小してでも滑走路を無理に増設配置したことが明白ですが、これで対応できるのでしょうか？ 平成19年10月1日の懇談会(空港関連事業者･団体)で空港の収支やスロット数の勘定など，現段階では数値化されていない項目に関しての質問についての答が中途半端で生煮えの観のあることが否定できないとありますが、現空港よりも面積の広い新空港案はともかくエプロンや駐車場の面積が狭くなっている滑走路の増設案ではどのようにして必要なエプロンや駐車場の面積を算出したのでしょうか？
					･滑走路も増設は絶対反対。
					滑走路増設を望む。東側、西側どちらでも良い。
					是非については数多くの■■意見もありましょうが、現在のポジションでは滑走路2本の実現に■■方向として検討すべき。
					現空港の増設による対応がBest。セントレアのような新設による成功例もあるが、北九･佐賀等の（神戸も多分同一）不成功例が散見されます。
					九州のハブ空港を福岡空港一本化にし、滑走路増設を望みます。その際、海上等分けるのではなく、同じ場所での第2、第3滑走路が利便性もありよろしいのでは。
					空港利用するにあたって、今の場所での利用を希望します。 滑走路増設を希望いたします。
					現空港の利便性を生かし、安全で安心して使用できる空港作りをし、滑走路の増設、離発着の時間を前後30分長くすると解決するのではないか。
					現空港の拡張で対処した方が良いのではないか。
					近隣空港との連携、西側配置（210m）の2案の複合で十分と考える。 新空港は建設費や維持費がかさみ、将来的な税収細り、人口減を考えると、賛成できない。 新幹線との競合も進み、魅力が感じられない。たぶん福岡に来たくなくなると思う…。
					上記の理由もあり、 ①新空港構想は反対 ②拡張構想には賛成。
					･今の空港の拡幅は税金の無駄遣い。 ･新しい空港建設の金の集め方は心配ない。
		新空港	1．新空港の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和について 12 件	
					国際線において特に、アジア路線を増便するためには、新空港を作るしかないと思う。専門的なことはわからないが、新滑走路を作っても、国内、国際両方をまかなうのは無理があると思う。もしくは、ビジネス路線（国際線）においては現空港で、観光路線では新空港でいいと思う。
					安全、環境配慮、経済、文化等を考慮して新空港建設は仕方ないとは思うが。
					新設に関しては、その立地条件はおのずと限定されてくるので、新設時においては将来を見据えての十分な能力を有した設備を念頭に考慮いただきたい。
					新しく空港を作るべきだと考えます。海の上に作ることによって24時間離着陸が可能になると思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					そもそも、需給逼迫状態の福岡空港をこのまま放置するなど、許される行為ではない。 福岡の航空需要、地理的条件などを考慮すれば、1兆円の新空港も安いもの。異常に高額な関西空港や、利用者の少ない中部空港に比べれば、たいした額ではない。 新福岡空港は、全国の空の発展にも寄与するものであり、投資効果は大きい。
					今までのとおりだと便利でいいのですが…。飛行機の離発着がこれからも多くなる一方、現実、移転をしなくてはならない状態だと思います。
					新空港を博多湾近郊に建設した場合、客貨の移動に伴う新交通システムの整備等インフラ面において多大な負担が予想されると共に、現空港のアクセス空域と重なる部分が発生するために高度なトラフィック制御を必要とすると共に、離発着ダイヤを大幅に増加させることは出来ないのではないか？
					需要予測で需要が数値で表されているのに対して、今回の調査では滑走路の処理容量が何回になるのか数値で表されていないのは何故でしょうか？
					福岡空港PIステップ3の検討では、近隣空港との連携策は需給逼迫緩和効果が少ないとなっているが、現空港の滑走路増設にしろ新空港を建設するにしろクロースパラレルでは需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられます。何故需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられるクロースパラレルで検討するのか甚だ疑問です。需要の増加に対応できない案では、近隣空港との連携策と五十歩百歩の違いでしかありません。
					福岡空港はすでに容量は限界であり、新しい近い空港の増設を望む。
					自動車はじめ各産業が九州に進出しつつある中、発展を維持するためには、移転して発着回数を増大させる必要がある。
					関西国際空港や中部国際空港が開港したときには一気に2割程度増便したと思いますが、現空港における滑走路の増設で滑走路間隔が300mのとき滑走路1本の場合の1.2倍（年間17.4万回）程度しか増えないのでは開港後数年で再度満杯になるのではないでしょうか？
				②利用者利便性の確保について 66 件	
					いずれの案も多大な税金でまかなわれるのであるので、土建屋だけが得をする新空港には絶対に反対。日本一便利な空港を、今後も継続してもらいたい。
					新空港が新宮にしろ志賀島沖にしろ、鉄道を作りアクセスを良くしてほしい。北九州市に住み、北九州空港の方が距離は近いのだろうが、時間の読めないバスでは行きたくないので、福岡空港にしている。近隣空港への分散利用は大切だと思うが、パック旅行の企画は福岡発着ばかり。旅行社との協力も必要と思う。
					新空港へのアクセス鉄道の路線設定条件での需要 ①博多駅 ②最寄り駅 ③直通か、乗換か 個人的には、博多から新空港までの鉄道新線が、九州の交通ネットワーク上必要と考える。（少々事業費が上がっても将来の為に）
					･空港へのアクセスは鉄道を確保する事
					1)海上空港、関西、名古屋を見ても解るように風の影響を受けやすく、アクセスもよほど考えないと失敗する。海上空港はダメ
					将来、ハブ空港になることも考慮すべきである。利用者の利便性の向上や、安全と環境等への配慮を考えると、海上空港が最良である。北九州空港をなんで海上に作ったか、今考えると早すぎた方策であった。北九と福岡のほぼ中間にある三苫･新宮ゾーンに一つ作ればよかった。今思うと残念である。
					①需給逼迫緩和の視点からみると、1位『現空港における滑走路増設』がベスト。2位『新空港』は現在よりもアクセスが悪化するため、需要が減少する恐れもある。3位『近隣空港との連携』はデータの通りあまり見込めない。
					②利用者利便性の視点1位『現空港における滑走路増設』やはり現状維持が一番であろう。2位『近隣空港との連携』東京－福岡間など、需要の多い路線は現空港で、海外路線など週に2、3便の路線は近隣空港に、という具合に振り分けが可能。3位『新空港』朝夕の交通渋滞に不安が残り、公共交通機関の増設が不可欠。
					洋上に移転した場合、交通の便の悪さから利用客が減る可能性が高いと思う。特に、ビジネス客の多い東京や名古屋の路線の場合、 (1)北九州市周辺利用客の北九州空港利用への移行 (2)JR博多駅周辺、九州新幹線沿線の新幹線利用への移行 がかなり出ると思われるがまったく考慮されておらず、評価が不適切だと思う。自分自身は、北九州市折尾付近だが、現在のJR+地下鉄の利便性があるからこそ福岡空港を利用している。洋上に移転して、乗り換えや空港での待ち時間が増えて、北九州空港利用や新幹線利用よりも時間がかかるようになったら、福岡空港は利用しません。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					容易な新空港建設については、慎むべきと思う。現空港の利便性があるからこそ、北九州からも福岡空港に行くことを考えるが、新空港で遠方になると北九州空港、新幹線利用等に変える可能性が高い。
					検討対象範囲を都心部（博多駅）から30km以内にした根拠が不明。福岡空港は博多駅から5分、天神駅から11分で着く。新空港を造る場合は、博多駅と天神駅からそれぞれ何分までなら許容できるかの意見を聞くべき。そこから電車の移動時間を考慮して都心部（博多駅と地下鉄天神駅）からの距離を設定するべき。個人的には各駅停車の電車で30分以上かかるようでは話にならない。
					滑走路増設で足りるのであれば、その方が良い様に思います。海上空港を新たに設けるのは、利便性が劣るであろうこと、環境面（埋立地による海洋環境への影響）、コスト、いずれの点から見ても賛成できません。
					検討対象範囲を都心部（博多駅）から30km以内にした理由の『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』これはおかしい。福岡空港は、博多駅まで5分、天神駅まで11分です。それにも関らず博多駅から1時間以内というのは利用者を完全に無視しているとしか言いようがありません。また『費用が適正な範囲内』とは具体的にいくらまでなら費用が適正な範囲内と言えるのでしょうか？ 利用者が許容できるのは、せいぜい新空港から博多駅と天神駅の両方の駅まで30分以内（普通電車）です。
					海外を含めた直行便を増やしてほしい。路線が減るばかりで残念だから。 やはり久留米市民から考えると新空港（新宮など）は考えられない。しかも海上に作ると関西空港のように悪天候（台風や強風）のたびに空港閉鎖になると不便。道路以外のＪＲ、地下鉄をつなげることを考えると（これは必要）、現在の空港をそのまま利用してもらう方が大変ありがたいです。
					・福岡空港を移転したら利用する人が大部分減ってしまって、新幹線を利用するようになる。
					・地下鉄で15分という便利さから利用されているのだから、移転すると利用する価値が無くなる。
					現在の福岡空港は市街地から近く、アクセスがとても良く大阪などへも新幹線を使うより飛行機を利用した方が便利です。しかし、新空港ができ市街地から離れてしまうと、空港までの移動に時間がかかり近距離路線の需要は減ると思うのですが。その事について詳しく書かれていませんでした。新空港に移ると、そのまま現在の需要が継続されない路線もあると思うので、その事についても追加すべきではないでしょうか。
					現空港の拡張性のなさ、騒音問題、万が一の事故の可能性を考えると、1兆円前後の事業費や多少のアクセス利便性の低下など、国民・県民・市民にとって当然負うべき負担である。将来の発展を妨げ、周辺住民の生活を土足で踏みつけ、危険性を孕んだままの運用を続けることは、許されることではない。今がよければそれでいい、という考えではなく、将来を見通し、一刻も早く新空港を実現すべきである。
					新しく空港を作った時に、周りの環境の事を考えるべきだと思うし、また利用者の人が使いやすいようにしてもらいたい。
					案の一つである海上の件についてアクセスに大変だと思う。（アクセス土地の点）
					あまり遠くへ動かすと利便性が損なわれる気がします。
					都心からの交通アクセスも問題となる。
					現在の利便性が新空港になったらどの程度損失がでるのか試算してみた。 ・年間旅客は2022年の予測Cの値 ・時間の価値はPIレポートステップ2にある1分＝70円 ・新空港までの費用が今より200円、15分（片道）余分にかかるとして計算する。 （70円×15分+200円）×2258万人＝約282億円/年 の損失となる。 この数字は、現在の福岡空港の周辺対策費の約倍になる。つまり、拡張で周辺対策費が現在より100億円増えてもまだ新空港による利便性損失の方が大きい。
					・交通アクセスは日本一であるが、それ以上の新空港の魅力など違う面をもっともっと理解させるべきで、強調した方がよい。
					③経済性（海上交通）、気象条件（内陸・・・佐賀空港）の点から見直し再検討
					4.新空港を作り、空港へのアクセスが今より悪化すれば、成田空港の二の舞になる気がする。
					現在のように、町に近い方が利用率は高いので、天神の近くの海では…。
					今までのとおりだと便利でいいのですが…。飛行機の離発着がこれからも多くなる一方、現実、移転をしなくてはならない状態だと思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					将来のことを考えると、新空港がベストだと思います。空港までのアクセス（道路、鉄道等の整備）までよく出来た。空港にし、緑を外周部分に整地してほしい。玄海国定公園とマッチした、公園空港を作ってほしい。
					どうしても移転せざるを得ない場合でも、なるべく福岡市域に近い場所でかつ交通網を整備して進めるべきではと思います。
					新宮・津屋崎沖につくる場合、鉄道でのアクセスは重要だと思います。現西鉄貝塚線を複線化、地下鉄との相互直通運転を可能にしてから行うべきではと思います。また、自然環境にも充分配慮すべきではないかと思います。
					変えるとしても、今ある空港の近場で、バスなどの乗り換えなしで行ける所。
					候補地は、「湾内中央ゾーン」か「湾内東ゾーン」がBestであり、モノレールを建設することも候補にいれて欲しい。ただ、警固断層上にある「湾内中央ゾーン」には不安がある。
					新空港を玄界灘側の沖合に造ると風も強くなり航空機の運航への影響が大きくなるだけでなく、アクセス橋の閉鎖といったことも考えられます。そうなるとビジネスへの影響を考えて新幹線へシフトする人も増えるのではないでしょうか？
					今の空港はそのまま残すべきです。博多駅から5分という立地は我々北九州市民にも他県民にも大きな利益となっています。新空港で交通の便が悪い所へ移るのは大反対です。
					中部国際空港のようにアクセスが不便になると利用者にとってはかなりのマイナス。新空港建設の際には、アクセスの利便性にも力を入れていただければと思う。
					新空港になった場合、自衛隊や米軍はどうなるのか不明。空港は遠くなった、騒音はひどくなった、財政は赤字が増え続ける、では住民はたまらない。自衛隊、米軍が移転したら、処理容量は増えるのではないですか。
					現在福岡市は空港に近い為、「高さ制限」の規制内にあり、今後発展の阻害となっている。海上空港にし、高速道路を九州道「古賀インター」と接続にする（インター周辺の開発予定）空港関連企業の集積基地として活用する。又廃線西鉄宮地嶽線「津屋崎-新宮」間を国道or県道とし道路拡充を計ってはどうでしょう。
					P16のとおり、海沿いに設けるのが良い。これだと夜の航行も可能である。ただし、近辺にホテルを設けたり、バス、電車の公共施設をより便利にしていく必要がある。見る限り湾内に増設するのがベスト。
					新空港については検討順序を逆にした方が良いと思います。つまり旅客に許容されるアクセス時間をまず設定して、その時間内に行ける範囲に空港を造ります。空港の機能は、機能面で理想的な空港を目指すのではなく可能な限り条件を緩和して妥協してアクセスの良い空港を目指す。関西空港と羽田空港は、関西空港の方が機能面で理想的な空港であり羽田空港は滑走路の運用に制限を設けていますが、羽田空港の方がアクセスが良く旅客の評価も羽田空港の方が関西空港よりもはるかに上です。
					・人に関する利便性は、新空港ができることにより運賃（空港までの）、時間を示す。
					利用者の利便性を無視して作った関西空港や成田空港は大不評です。この列記とした事実を無視して空港を作ったら、関西空港や成田空港の二の舞です。仮に騒音が市街地に及んだとしてもアクセスを最優先に候補地を選定するべきです。
					有明海を埋め立てて、九州全県を行う国際空港を作り、新幹線かリニアモーターで各県に利用客を送る輸送を考えよ。（公害も少ないし、今大牟田から佐賀へ「海岸道路」が出来つつある。
					海上空港は経費・環境への影響等から実施すべきでない。日本一の利便性を維持すべき。
					全国一便利な福岡空港を移転する必要性を全く感じないのですが？仮に移転して便数も増え、関空や成田迄行かなくても直通で他国に行けても、需要が言われてるほど増えることは無いのでは？
					滑走路1本増やして実現してもらいたい。私達は現在でも利用するのに不便なので、場所は移動して作る必要はない。
					新空港の場合はアクセス、利便性と事業費。
					・利便性も悪化する。
					もし場所が変わるとすれば、志賀島だとわりと行きやすいと思います。
					新空港は、経費（事業費）の面、交通アクセスの面を十分検討する必要がある。民間の協力を得てなるべく無駄を省いた空港にして、経費削減で望んでほしい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港の場所は「志賀島･奈多ゾーン」が最適であると思う。何故ならば、都心に近く鉄道も道路も接続しやすいから。それに、11,000億円の事業費も現空港の都市再開発で費用はある程度確保できるし、50年後、100年後は必ず評価される事は間違いないからだ。
					新空港では現在の利便性は保てない。建設費も異常に高く、地方財政も圧迫する。都市の求心力低下する。
					移転するとなれば交通等便利な所を期待する。
					ステップ2でのことだろうが、本当に右肩上がりの需要が福岡空港にあるのだろうか。私は久留米だが、新空港になったら遠くなるので使うかどうかわからない。あくまで現地の場合で利便性で需要が多いということではないのか。明確な収支見込をたてて、当時の担当者が大きなことを言って、あとは棺おけの中で知らんぷり、泣きをみるのは孫子の世代なんてことは絶対してはいけない。もっと知恵を絞って、利用者にも現空港の利便性を享受している負担を求めていいはず。
					※三苫、新宮埋立案 ①市の中心部から遠い。②埋立は島型になるので、護岸の延長は節約にならない。
					将来的には新空港建設の方向が良いとは思いますが、今のようなアクセス面の充実が求められると思います。
					･海上空港になった場合、列車や高速道、地下鉄などからのアクセスが悪くなるので利用者が大幅に減り、新空港は必要なくなると思われる。
					新しい空港と福岡市内の移動ルートの運賃が現空港とあまりかわらないような空港交通網の位置、地下鉄や高速バスなどの乗り入れなど十分な広さと便利性を考えて、身障者にも利用しやすい工夫をしてほしい。 ルート毎のカラーやバリアフリー化　etc.
					海上空港になった場合、今ほどアクセスがよくないので利用者は大幅に減ると考えられる。
					新空港は車･車社会で高速道路が九州道から直接行ける、都市高速とは別に九州道を利用することがよい。
					将来においては、志賀島･奈多ゾーンへの移設案を有望します。現存空港を利用しつつ、建設すべき時期だと思います。将来移設した新空港においても、更なる拡張が必要となっても、容易ではないかと思います。アクセスは博多港内から沈埋トンネル等で鉄道、道路を計画されてはどうかと思います。
					･新空港を建設して利便性を高くするといいのではないでしょうか？
					･アクセスの良い新空港の建設も早急に検討すべきと思う。
					福岡空港移転にあたって、今までの利点であった都市圏のユーザーのアクセス利便性を維持した方がいいと思います。(他のエリアではバスなどでの遅れなどがあるため) 地下鉄･ＪＲ乗り入れなどを伸ばすべきだと思います。
					私的には、新空港よりも現在の空港の方が交通手段も便利ですし良いなと思います。しかし、地元の人達は騒音などで困っていると聞いたことがあるので、その点で改善できる点がないのかなと思いました。また、海上に空港ができる場合に、新北九州空港のように交通が不便にならないのだろうか。
					利用者の視点からすれば、現空港の利便性はとても高いです。もし、新空港となった場合、地下鉄や道路整備は間に合うのか？
				③周辺環境への影響、安全性について 29 件	
					環境問題、漁業問題が新空港建設に当たっては必ず出てくる。この点もまじめに考えるべきと思う。
					新しくできる空港周辺の住民の方々の住環境が大きく変化しないよう特に配慮すべきと思う。
					海上空港なら、騒音問題も解消できると思う。
					･個人的には、同じ負担をしていくならば、多少の利便性を失ったとしても、安全性･借地料負担、地域整備･開発等の問題が解消できるであろう「新空港建設」しかないと思っている。
					将来、ハブ空港になることも考慮すべきである。利用者の利便性の向上や、安全と環境等への配慮を考えると、海上空港が最良である。北九州空港をなんで海上に作ったか、今考えると早すぎた方策であった。北九と福岡のほぼ中間にある三苫･新宮ゾーンに一つ作ればよかった。今思うと残念である。
					安全、環境配慮、経済、文化等を考慮して新空港建設は仕方ないとは思うが。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					上記をふまえ、海上に新空港を作るのがいいのではないでしょうか。アジアのハブとして新しい空港が望ましい。
					新空港の建設を行う案に賛成である。 1．九州･山口の発展のため、100年の計を立てる 近隣アジア諸国の空港施設との競争を考えたなら、北部九州地域（福岡空港）に24H運用可能な空港が必要である。環境への負荷、安全性を将来的にも考慮する。
					需給逼迫の緩和の視点では、現時点を基点として考えるのではなく、10年後の福岡の姿を経済的、文化交流点視点から考えるべきであり、現空港の拡大ではこれに対処しえない。又、安全の視点からも、市街地上空から空港に侵入する現空港では重大事故の発生の可能性が高く、安全性の高い他地域へ空港を移すべきである。
					安全面からも空港移転が望ましい。現在でも土地借地代や電波障害対策費などで年間１５０億円ほどの費用がかかっていることを考えるとコスト面からしても移転にデメリットは無いと思う。
					安全性から移転はしかたがない。
					現空港の拡張性のなさ、騒音問題、万が一の事故の可能性を考えると、1兆円前後の事業費や多少のアクセス利便性の低下など、国民･県民･市民にとって当然負うべき負担である。将来の発展を妨げ、周辺住民の生活を土足で踏みつけ、危険性を孕んだままの運用を続けることは、許されることではない。今がよければそれでいい、という考えではなく、将来を見通し、一刻も早く新空港を実現すべきである。
					志賀島･奈多ゾーンの場合、海ノ中道の砂浜の海岸変形が起きる可能性が高いと思いますがどうなのでしょうか？また奈多沖には福岡市が建設した淡水化施設の給水口があると思いますが、それへの影響はないのでしょうか？
					新しく空港を作った時に、周りの環境の事を考えるべきだと思うし、また利用者の人が使いやすいようにしてもらいたい。
					なるべく周りに迷惑のかからない所に作るべきだ。
					空港と港湾の物流の地点を近くにもってくるという点では新しい場所も良いかもしれません。しかし、空港を動かす事は町全体の人の流れも変えてしまう点では、どうなっていくのか心配ではあります。
					福岡空港は、騒音、振動など地域住民に多大な影響を与えている。新空港を郊外に建設することが望ましいが、それは難しいため、近隣との連携を強化すべきである。北九州、佐賀との連携のみでなく、広島、鹿児島、関空との連携を図ることも考えるべき。新幹線の利用を促進し、飛行機の便数を減らす方向も目指してほしい。
					空港が拡張する際、移転先の騒音、環境問題が大変気になる。
					･新空港の必要性については、もっと環境面を訴えること。
					海上に新空港を作ることが一番良いと思う。今P13で1兆円以上かかるとでているが、今までのやり方とは違う知恵を使えばもっと安くできると考える。例えば、ターミナルは陸地に造り、サテライトだけを海上に造り、安全性と経済性を兼ね備えた新空港造りというような発想はこのPIの中では行われていない。現在の技術革新を持ってすれば可能だし、今いわれている1兆円の半分の予算で出来ることも考えてほしい。
					路線が多くなると便利になる。現在の空港を考えると新空港になると環境が良くなるし、跡地のまちづくりが出来ていい。
					4. 新空港建設の後は、借地料で84億円、環境整備費で92億円をなにか他の事業、例えば医療、福祉などに使えるし、また、現空港跡地を売却、開発し、福岡の経済発展に貢献できる。新空港建設費は現空港滑走路増設費よりも多く見積もられているが、それらのことを加味すると、同等であろう。
					新空港になった場合、自衛隊や米軍はどうなるのか不明。空港は遠くなった、騒音はひどくなった、財政は赤字が増え続ける、では住民はたまらない。自衛隊、米軍が移転したら、処理容量は増えるのではないですか。
					1.10月8日説明会で、周辺住民の声を聞き考えさせられた。（周辺住民の苦情を感じた）現空港を拡張するにしても、ステップ3で示された候補地の各ゾーン何れかを選択しても、社会環境、周辺住民の問題等課題は大きい。
					利用者の利便性を無視して作った関西空港や成田空港は大不評です。この列記とした事実を無視して空港を作ったら、関西空港や成田空港の二の舞です。仮に騒音が市街地に及んだとしてもアクセスを最優先に候補地を選定するべきです。
					もういい加減、騒音に悩む人達を楽にしてあげたい。又、玄界灘は風が強く危険。周防灘がよい。新幹線、高速を使いましょう。借金は増やさぬよう。ただし、北九州空港→小倉駅の連結が非常に悪いため、これは改善が必要。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港を移転したとしても建設するのに莫大な税金が使われるとは思いますが、騒音被害の減少、住民への危険性の減少、借地料の消滅（この分の税金を少子化対策や医療・福祉に利用する）等、あるので是非税金を使うにしても有効に利用して欲しいと思います。
					・空港島建設におる周辺漁場への影響、中部国際空港で発生しているような鳥の大量発生による航空機の離発着への影響が心配される。
					『航空機騒音を考慮した選出条件 航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと 周辺地域の環境を保全するためには、航空機騒音の影響が市街地に及ばない滑走路配置とする必要があります。よって、現空港に おいて環境対策の対象となっている第1種区域（加重等価平均感覚騒音レベルWECPNL75以上）が市街化区域に及ばないことを条 件としました。』この選出条件では海上の沖合に造るしかないが、それでは建設費も増えるし空港まで遠くなりアクセス時間も長くなる。本当にそんな空港が求められているのか？騒音が酷かった伊丹空港に対してこの選出条件を満たした関西国際空港は騒音面では確かに問題が無くなったが、利用状況では芳しくない。それどころか伊丹空港に便が集中してしまった。この辺を考えても、利用者はアクセスの良さを求めていると思います。
					④自然環境保全について 35 件
					これからの社会は環境を無視しては生き残れないのは空港も同じだと思う。自然環境のこと、地域住民のことを考えてこそ、本当の「よい空港」だ。ゆえに、新空港・新滑走路建設には反対！
					新空港の建設を行う案に賛成である。 1．九州・山口の発展のため、100年の計を立てる 近隣アジア諸国の空港施設との競争を考えたなら、北部九州地域（福岡空港）に24H運用可能な空港が必要である。環境への負荷、安全性を将来的にも考慮する。
					北九州空港を新たな福岡空港にはならないだろうか？北九州空港は24時間発着可能な空港だ。新空港を建設して、環境破壊や巨額な税金を投入するのは本当に九州にとって良い事なのだろうか。建設によって雇用は増えるだろう。でも増税につながらないだろうか。
					海上空港を新たに設けるのは、利便性が劣るであろうこと、環境面（埋立地による海洋環境への影響）、コスト、いずれの点から見ても賛成できません。
					これ以上海を埋め立てて、税金を使い、新空港を建設するのは反対です。 福岡県内の事ばかり考えないで、九州全体を見る視点で考えたほうがよいと思います。
					将来、九州の人口も少子化とともに少なくなるのに。次から次へと空港をつくり、自然を壊す行政のあり方に疑問を感じます。海の中道公園は他の県にない理想的な誇りとなる立派な公園で市民の憩い、健康づくりの場となっている貴重な公園であり、海なのです。 私も美和台に住んで30年、心豊かに生活してるのに、この住宅地近くに空港をつくる案が出てきたのに恐怖をおぼえます。市民の生活の場の住宅街、公園に、すさまじい騒音をまき散らし健康を害する空港には絶対反対です。東京の羽田空港を見事に拡張整備している東京都を見習って欲しい。
					多大な経費をかけて自然環境に負荷をかけて新空港の建設をする必要はない。
					環境にやさしい、自立したある意味ソフト路線。
					福岡は都会でもあり、又、自然もある所が皆好きなので、それを壊してしまう新空港案は大事な海がもったいない。なるべく既存のものを利用し、又、福岡への利便性を失わないでほしい。
					地域の環境や安全の面で特に海上空港などが設置される場合等はよく考えられるものとし、漁業等の方が安全にくらしていける様な補償等を手厚くしてあげないとだめだと思います。それに環境アセスメント等が必要だと思います。
					海上を埋め立てる場合、生態系への影響がどれくらいあるのか、特に貴重な絶滅危惧種がその地域にあるのかどうかがわかりませんでした。また、丘陵地を削る場合、史跡等の文化遺産がどの程度失われるのかわかりませんでした。
					空港が拡張する際、移転先の騒音、環境問題が大変気になる。
					志賀島付近は豊富な海洋資源を有しており、新空港を建設するとそれが損なわれることは明らかである。次世代に住みよい環境を残すことは我々の使命ではないでしょうか？一度壊した環境はお金と時間をどれだけかけても取り戻せないこともあります。また取り戻せたとしても空港建設の費用と時間をしのぐ費用と時間がかかっていることでしょう。
					新空港については反対！ ・環境破壊が激しくなる。 ・新しい物を作りには、更に電車など交通機関など工事し、現在の七隈線のようになる。
					海のうめたて等は、環境破壊等の視点から好ましくないと考えます。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					将来のことを考えると、新空港がベストだと思います。空港までのアクセス（道路、鉄道等の整備）までよく出来た。空港にし、緑を外周部分に整地してほしい。玄海国定公園とマッチした、公園空港を作ってほしい。
					新空港に関しては、予算、環境等の面からあまり良いものとは思わない。特に現福岡空港の位置というのは全国一の利便性の良さを感じるので、滑走路増設による可能性を追求した方が良いのではと思います。
					新宮・津屋崎沖につくる場合、鉄道でのアクセスは重要だと思います。現西鉄貝塚線を複線化、地下鉄との相互直通運転を可能にしてから行うべきではと思います。また、自然環境にも充分配慮すべきではないかと思います。
					環境も考えてほしい。海をなくしたり、山を削るとまた自然がなくなってしまう…。
					空港を造るより自然をもっと多く増やす必要があるのでは。
					50年後の航空機事業を見据えたとき、環境問題等で大きな伸びは望めない。新空港建設（志賀島）するとなると、何千年も続いた環境を破壊することになるので、現在の施設の改善を目指すべき。
					新しい空港をつくるのに兆のお金がかかり、増設にもお金がかかると思いますが、環境のことなどを考えると、一番自然をこわさずに今あるものを利用して、最少額でやる方がいいと思います。アルゴアさんも言うように、海の水も増えていますし、無理はしたくないです。
					・自然環境については、貴重な種については、生活史も含め移動経路が阻害されるかどうかを評価すべき。特に新空港では、鳥、カメなどは特に移動を阻害されると思われる。
					・現空港のランニングコストを考えると、新空港も増設も費用的にはほぼ同額。であれば、自然環境を破壊しなくてすむ増設の方がいい。ただし、用地買収が可能かどうかは疑問。
					海上空港は経費・環境への影響等から実施すべきでない。日本一の利便性を維持すべき。
					新空港にして場所を替えてしまうと、高層ビルを建てられる理由ができてしまうので、温暖化を考えると環境面で良くない事になるような気がする。
					・新しく空港を建設する場合、自然環境への影響が大きいと考える。
					とにかく、新福岡空港は作ってほしくない。海を埋め立てたりはしないでほしいし、離発着の時、街並みを見れるのが楽しい。知ってる街を見ながらのフライトは最高に気分がいいもの。もうこれ以上環境破壊はしてほしくない！！
					また、新空港は海を埋め立てるというが、これ以上自然を壊すのも絶対に反対である。よって現在の空港を東側に拡張するのが望ましい。西側は都市高速があるので。
					自然を壊してまで、新空港を作る意味はないと思う。現空港の近辺を整備すれば、充分対応できると思います。
					①で述べたように、新空港建設を前提としているとしか考えられません。現実的に少子高齢化が進むことで、利用者の増加はどこまで進むでしょうか。また、エネルギー問題から言って、化石燃料を大量に使用する飛行機をこれ以上運行させることに問題もあります。後々の代まで税負担をのこす新空港建設はいろいろな面で（環境破壊を含め）女性に子供を作ることをためらわす要因にもなります。
					海上の場合、漁業者への補償や環境への影響が心配です。
					評価の視点は各項目とも重要な課題と理解しますが、その中で特に「環境・安全の視点」は、最重要課題と思います。今日、地球温暖化を初めとする自然環境への配慮が叫ばれる中、玄海国定公園周辺への新空港建設には絶対反対です。
					財政を考えると空港より他にやることはあると思う。地震のこともあるので海上の空港も反対。自然を壊すのは人工島だけで結構。 何故新空港建設を前提とした調査をするのか。政治家と経済界のために建設を急いでいるように思われる。
					2.新空港案に賛成であるが、環境面に十分配慮してもらいたい。
				⑤費用（建設、ランニング）について 67 件	
					新空港しかないような誘導の意図を感じる。そのわりには財源等が？交通アクセス等に要するコストは？ただ、滑走路増設にも周辺地域の整備など大きなコストがかかることがよくわかった。
					新空港を海上に作った場合、予算としては現在試算の1兆円又は1兆1千億では不可能。この金額の2～3倍はかかる。我々は次世代の人にこの経済的な負担を強いることは出来ない。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					･個人的には、同じ負担をしていくならば、多少の利便性を失ったとしても、安全性･借地料負担、地域整備･開発等の問題が解消できるであろう「新空港建設」しかないと思っている。
					海上空港の場合予算よりかなり大幅に税金をつぎ込むことは明らかで、税金の多額な投入は反対です。（TVや新聞報道では近隣空港との連携は除外すると報じられています。街頭配布の責任者の方の意見では北九州の意見はあまり必要ない…とのことでした。）
					北九州空港を新たな福岡空港にはならないだろうか？北九州空港は24時間発着可能な空港だ。新空港を建設して、環境破壊や巨額な税金を投入するのは本当に九州にとって良い事なのだろうか。建設によって雇用は増えるだろう。でも増税につながらないだろうか。
					新空港案の概算事業費の内訳を示してほしい。1兆円だけが一人歩きするような報道がなされている。
					海上空港を新たに設けるのは、利便性が劣るであろうこと、環境面（埋立地による海洋環境への影響）、コスト、いずれの点から見ても賛成できません。
					新空港建設が望ましいと考える。今の立地は、利便性から判断して、とても良い条件にあるが、もし市街地に飛行機が墜落したら、一発で福岡空港は使用禁止になるのではないでしょうか。そうなる前に上記で述べた理由とともに、博多港沖に建設した方が得策と考える。あとは事業費が莫大になり、資金計画、償還計画等を組み立てられるかということになるが、そこはＰＦＩなどを利用して活路を見出していけばと思うが。
					これ以上海を埋め立てて、税金を使い、新空港を建設するのは反対です。 福岡県内の事ばかり考えないで、九州全体を見る視点で考えたほうがよいと思います。
					これから、日本の人口、九州の地方の人口減ははっきりしています。少子化の時代へ突入。北九州空港をつくり、次に福岡に新空港を海岸方面にという案には反対です。今の空港を新しく整備し、無駄な財源を使わないことです。人工島の造成を見て市民は皆怒っているのですよ。東区の三苫地区は、三苫、美和台、湊坂（新宮）地区に大きな住宅団地があり、安住の地として、30年前からこの地に住み、海の中道公園で健康的な生活をしている住民を踏みにじることは許しません。1兆円以上の財源を投じる必要は無いのです。私共の納めた税金をムダに使わないで欲しい。
					新空港はオリンピックと同様税金のムダだ。福岡市はその金があれば、市民の福祉に使うべきだ。
					･概算事業費11,000億円が獲得可能な金額かどうか？がわからない。
					今の滑走路が逼迫状態であるのは理解できるが、これから人口減少の中での新空港に1兆円もかけて費用対効果はどんなものか疑問である。
					多大な経費をかけて自然環境に負荷をかけて新空港の建設をする必要はない。
					新たな海上空港の設置は費用の面から少し無理があるのではと考えます。福岡市にとっては現空港の固定資産税と解放後の固定資産税なども公開する必要があると思います。空港が都市の分断化をしていると考えるならば、地下道路の推進を進めてはいかがでしょうか。JRは将来性を見込んで、都市の中心を走っています。将来の空港はそのようにならねばならないと考えます。
					新空港という発送はいかがなものか！！県･市の財政、国の財政、最悪ではないか！！最近旧空港が手狭ということで新空港開設、またはうちの県でもとこぞって新空港の開設。それで起こっていることは空転！赤字！借金！国全体でとらえ、国全体でとらえ、県をこえた共存を考えるべき。 新空港→莫大なお金。
					現空港の拡張性のなさ、騒音問題、万が一の事故の可能性を考えると、1兆円前後の事業費や多少のアクセス利便性の低下など、国民･県民･市民にとって当然負うべき負担である。将来の発展を妨げ、周辺住民の生活を土足で踏みつけ、危険性を孕んだままの運用を続けることは、許されることではない。 今がよければそれでいい、という考えではなく、将来を見通し、一刻も早く新空港を実現すべきである。
					･新空港建設費は超1兆円が見込まれるが、高額、高負担とは思えない。理由①空港跡地利用で負担軽減。②現空港維持費（借地料･分割対策等）が不要となる。③現空港周辺の開発による都市価値の創造。
					②運営コストを図る上で、海上空港の建設を望む。（毎年現空港では環境対策費等が約150億かかっている）
					福岡空港はフル回転に近づいていると言われており、新空港か現在地拡大の二案が検討されている。空港整備には巨額がかかり地元負担も要求されるので、できるだけ現在地の利用拡大策が最善と推量される。航空機の著しい進歩で安全性が高くなり、事故防止を前提として二本目の滑走路新設が必要と思われる。利用者の利便性時間の有効活用が出来る方向で検討をして下さい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					(3)建設費がかかりすぎると思うので、反対の考えである。
					国と地方も赤字財政の中で、巨額の税金を投じて滑走路増設ましては新空港の建設には反対です。民間の視点（航空会社勤務、在福岡歴3年半）としてはそこまでの費用をかけずにできることは現空港でも沢山あります。 ①平行誘導路の建設
					現在の地に増設案が好ましいのですが、住宅・商業地の近くということもあり、安全性では一抹の不安が残ります。きっとコストが高いだろうと思いましたが、新空港を作ってもかなりコストがかかることを知りました。航空運賃に大きくハネかえらないことを祈ります。
					地方財政への影響をどう最小限にするかがポイント。新空港は海岸付近ではできない。従って2兆円はするだろう。絶対ムリな話。
					需要が減っていて、台所も苦しいのに、なぜ1兆円もかけて新空港？理解に苦しむ。
					志賀島付近は豊富な海洋資源を有しており、新空港を建設するとそれが損なわれることは明らかである。次世代に住みよい環境を残すことは我々の使命ではないでしょうか？一度壊した環境はお金と時間をどれだけかけても取り戻せないこともあります。また取り戻せたとしても空港建設の費用と時間をしのぐ費用と時間がかかっていることでしょう。
					②建設費は大であるが、現空港の公有地の売却と騒音対策費等が充当出来る。
					海上に新空港を作ることが一番良いと思う。今P13で1兆円以上かかるとでているが、今までのやり方とは違う知恵を使えばもっと安くできると考える。例えば、ターミナルは陸地に造り、サテライトだけを海上に造り、安全性と経済性を兼ね備えた新空港造りというような発想はこのPIの中では行われていない。現在の技術革新を持ってすれば可能だし、今いわれている1兆円の半分の予算で出来ることも考えてほしい。
					新空港に関しては、予算、環境等の面からあまり良いものとは思わない。特に現福岡空港の位置というのは全国一の利便性の良さを感じるので、滑走路増設による可能性を追求した方が良いのではと思います。
					・新空港の方が安いに決まっている。このあたりをよく説明してほしい。
					新空港を博多湾近郊に建設した場合、客貨の移動に伴う新交通システムの整備等インフラ面において多大な負担が予想されると共に、現空港のアクセス空域と重なる部分が発生するために高度なトラフィック制御を必要とすると共に、離発着ダイヤを大幅に増加させることは出来ないのではないか？
					新空港を作る場合、お金も多くかかるし、交通アクセスを整備するのにもお金がかかる。それよりも、もっと別のことに有意義にお金を使って欲しいと思う。（福祉など）
					需要よりも地方財政のほうが逼迫している。多額の赤字を抱え、このままでは市民サービスの低下は避けられない。そういうことが絶対に無いよう対策を考えなければならないと思う。1兆円もかかるような新空港事業は絶対に避けるべき。理想を追うべきではない。現実に即した対応を望む。 確かに、福岡空港の利便性を考えると福岡都市圏を視野に入れて検討するのはわかりますが、格差社会が問題となっている現状ではどうなんでしょうか。新空港では1兆円かかると書いてありますが、果たして現状だけを考えて、予算、将来の国土形成等を考慮すると本当にこれでいいのかな、と。
					③海上空港は時間とお金がかかり過ぎ、移転後の諸問題解決の時間とお金は未知数となっている。できれば時間とお金がかからず、他の諸問題も少ない「西側配置（210m）」で検討を。
					新空港は財政を圧迫するのでやめるべきです。
					新空港になった場合、自衛隊や米軍はどうなるのか不明。空港は遠くなった、騒音はひどくなった、財政は赤字が増え続ける、では住民はたまらない。自衛隊、米軍が移転したら、処理容量は増えるのではないですか。
					新しい空港をつくるのに兆のお金がかかり、増設にもお金がかかると思いますが、環境のことなどを考えると、一番自然をこわさずに今あるものを利用して、最少額でやる方がいいと思います。アルゴアさんも言うように、海の水も増えていますし、無理はしたくないです。
					・他地域に新空港を作る場合、莫大な費用をいくらまで税金を投入するのかを明らかにして意見を聞くべきだ。
					・現空港のランニングコストを考えると、新空港も増設も費用的にはほぼ同額。であれば、自然環境を破壊しなくてすむ増設の方がいい。ただし、用地買収が可能かどうかは疑問。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					◎近隣空港の問題 佐賀空港等もっと空港迄の交通の便、その他の取り組み等により、利用客を増やす努力をした方が良いと思います。 建設の費用は、とても高額なはずなので、もっと佐賀空港等の利用するように考えて欲しい。
					海上空港は経費･環境への影響等から実施すべきでない。日本一の利便性を維持すべき。
					新空港の場合はアクセス、利便性と事業費。
					新空港は、経費（事業費）の面、交通アクセスの面を十分検討する必要がある。民間の協力を得てなるべく無駄を省いた空港にして、経費削減で望んでほしい。
					移転で玄界灘を埋めるのはコスト高になるのでないか。
					滑走路増設案で呈示している事業費は移転案より少ないが、膨れあがるであろう土地使用料や騒音対策費は毎年発生するから、10年もすれば、新空港案と経費が均衡するのではないか？ 利用者や建設費を負担する市民の視点が大切。地方財政に負担をかける新空港はだめである。拡張でできるだけ安くする。
					今でも市街地の真ん中にこの様な空港があるのが不思議ではないでしょうか。空港には不適と思いますが。 新設するには莫大な費用と日時を要します。現在の財政からはムリではないか。拡張するには用地買収、道路の付替（自動車道、都市高速3号線など）を要するし、住民などの対応も大変で理想の空港はできないと思う。新規に建設するよりも費用がかさむかもしれない。
					少子化の時代なのに、今後利用者が増えることはないと思う。現に福岡空港からの地方便をなくす方向でJALもANAも検討しているのに、そんなに極端に増加するわけがない。福岡県もあと数年で赤字の県に入っていくのに、1兆1千億円もかけて新空港を作るのは無駄遣いであり、一番に国、県、市の財政を考えるべきである。
					国と地方合わせて1千兆円の借金があることを念頭にいれること。1兆円もかかるような案ははじめから除外すべき。
					事業効率性の視点からいけば将来は新空港の方がいいとは思う。
					新空港を作ると費用が高くつくので新しい滑走路を作るべきだと思います。
					新しい空港を作る事によっての支出が大きい。 あるものを利用する考えの方が良いと思う。
					新空港を移転したとしても建設するのに莫大な税金が使われるとは思いますが、騒音被害の減少、住民への危険性の減少、借地料の消滅（この分の税金を少子化対策や医療･福祉に利用する）等、あるので是非税金を使うにしても有効に利用して欲しいと思います。
					公共事業に対する国民の眼が厳しくなってきているが、これに増税ということになれば厳しさは増すばかりだろう。「歳出」「財源」を考慮し、借金を増やさないよう努力すべきである。空港問題もこのことを念頭に進めるべきで、新空港のように事業費が1.5兆円程度になるであろう対策は絶対に許されない。
					今ある対応策に財源の裏付けはあるのか？対策費用のかかりすぎる新空港は対応策としては不適切だと思う。
					ステップ2でのことだろうが、本当に右肩上がりの需要が福岡空港にあるのだろうか。私は久留米だが、新空港になったら遠くなるので使うかどうかわからない。あくまで現地の場合で利便性で需要が多いということではないのか。明確な収支見込をたてて、当時の担当者が大きなことを言って、あとは棺おけの中で知らんぷり、泣きをみるのは孫子の世代なんてことは絶対してはいけない。もっと知恵を絞って、利用者にも現空港の利便性を享受している負担を求めていいはず。 莫大な費用と時間を要する新空港の建設は現実的ではないと思います。
					1兆円を超えるような対応策を出すなんて正気とは思えない。いくら負担が3分の1でも地方では無理だ。東京であれば、自治体にも企業にも体力がある。しかし、福岡は財政再建中。地元企業も体力は小さい。住民への行政サービス低下あるいは財政悪化になる新空港は対応策からはずすべき。建設費は3千億円以内などのラインをもうけるべき。
					※志賀島、奈多埋立案 ①充分な用地が確保できる。②陸地に腹付するので護岸の1/3くらいの節約できる。③騒音対策費が少なくてすむ。④現空港の売却費がプラスになる。
					工事費用（新空港建設の場合）の内訳がはっきりしない為、不安を感じる。
					新福岡空港ありきの数字の羅列としか思えない。投資される税金･地元負担金を考えると恐ろしい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					近隣空港との連携、西側配置（210m）の2案の複合で十分と考える。 新空港は建設費や維持費がかさみ、将来的な税収細り、人口減を考えると、賛成できない。 新幹線との競合も進み、魅力が感じられない。たぶん福岡に来たくなくなると思う…。
					・今の空港の拡幅は税金の無駄遣い。 ・新しい空港建設の金の集め方は心配ない。
					土地の賃貸借料を考えると移転の方が得策と考える。
					空港島を海岸線に沿うように配置すると、冬場に季節風が横風になるので横風用滑走路が必要になると思います。横風用滑走路は最低でも2、500mは必要なので余長も含めると海岸線から沖合3kmまでは埋め立てる必要があり、概算事業費が増えるのは避けられないと思います。
				⑥用地・補償等について 11件	
					環境問題、漁業問題が新空港建設に当たっては必ず出てくる。この点もまじめに考えるべきと思う。
					安全面からも空港移転が望ましい。現在でも土地借地代や電波障害対策費などで年間１５０億円ほどの費用がかかっていることを考えるとコスト面からしても移転にデメリットは無いと思う。
					地域の環境や安全の面で特に海上空港などが設置される場合等はよく考えられるものとし、漁業等の方が安全にくらしていける様な補償等を手厚くしてあげないとだめだと思います。それに環境アセスメント等が必要だと思います。
					そもそも、需給逼迫状態の福岡空港をこのまま放置するなど、許される行為ではない。 福岡の航空需要、地理的条件などを考慮すれば、1兆円の新空港も安いもの。異常に高額な関西空港や、利用者の少ない中部空港に比べれば、たいした額ではない。 新福岡空港は、全国の空の発展にも寄与するものであり、投資効果は大きい。
					新空港は決して高くない。 利用者数が福岡の１／１５しかいない新北九州空港では、空港本体に約１０００億円、アクセス道路に約７００億円もかけている。新北九州空港の方がはるかに無駄。背後圏人口が激減する新北九州空港は廃港も検討すべき。
					新空港建設の場合における漁業補償の交渉にかかる年月、現空港増設の場合における用地買収の交渉にかかる年月、移転補償の交渉にかかる年月である。
					もういい加減、騒音に悩む人達を楽にしてあげたい。又、玄界灘は風が強く危険。周防灘がよい。新幹線、高速を使いましょう。借金は増やさぬよう。ただし、北九州空港→小倉駅の連結が非常に悪いため、これは改善が必要。
					・空港島建設におる周辺漁場への影響、中部国際空港で発生しているような鳥の大量発生による航空機の離発着への影響が心配される。
					海上の場合、漁業者への補償や環境への影響が心配です。
					・若し、移転のケースで→現空港用地の広大な土地の活用と返還は・・・。どの程度（双方の面積と売却処分額の概要を）か示すべきだ。（ケーススタディで）
					周辺の住民との十分な意見交換が必要であると思います。少人数でも反対者がでるのであれば、それなりの対応策を考えていくべきだと思います。 海上に作るのであれば、漁業をされている方のケアも必要であると思います。また有明海のような環境にならないように考えるべきです。 説明会を増やして下さい。
				⑦利用時間について 6件	
					・運行便計画、時間帯など実需にあった現実的なものとする。もしくは、新たな活用提案を行い合理的な運用とする。
					新空港の建設を行う案に賛成である。 1．九州・山口の発展のため、100年の計を立てる 近隣アジア諸国の空港施設との競争を考えたなら、北部九州地域（福岡空港）に24H運用可能な空港が必要である。環境への負荷、安全性を将来的にも考慮する。
					海上空港24時間が絶対必要である。今後10年20年かかっても海上であるべきである。現空港（箱崎）地区を車で通るのも恐ろしい。必ず近い将来大きな事故が起こるであろう。小手先の空港整備では国民が笑うだろう。
					アジアの国々に負けない24時間大規模空港が福岡には必要である。 福岡市は都市圏含めると人口は300万人です。将来需要が増える日本一の人口増地区です。
					・空港は24時間使用出来ること。 ・747が満載で離発着出来ること。 以上の条件を満たさない空港は絶対に作ってはいけない。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					P16のとおり、海沿いに設けるのが良い。これだと夜の航行も可能である。ただし、近辺にホテルを設けたり、バス、電車の公共施設をより便利にしていく必要がある。見る限り湾内に増設するのがベスト。
			2.候補地の選定について 70 件		
					需給逼迫緩和、利用者利便性、環境や安全、まちづくりや地域振興、事業効率性、どれをとっても、湾内中央ゾーンの新空港が最も優れた案であろう。
					現空港の利便性の良さは是非残して欲しいが、大幅な拡張は社会環境への影響を考察すると、最小限にとどめるべきであろう。滑走路増設西側配置（210m）と新空港（三苫・新宮ゾーン）との併用対応が良いのでは。
					・福岡空港への航路、進入路など総合的にとらえて立地検討必要。
					・空港へのアクセスは鉄道を確保する事
					・北九州、佐賀との連携を十分図るしくみをつくる事。
					埋め立て地の利用。モノレールでアクセス。あまり利便を考えず、余裕を持って将来の需要に応えられる場所。
					福岡が東アジアの中で都市間競争に生き残るためには、空港の利便性が高い「湾内中央ゾーン」が望ましい。
					検討対象範囲を都心部（博多駅）から30km以内にした根拠が不明。福岡空港は博多駅から5分、天神駅から11分で着く。新空港を造る場合は、博多駅と天神駅からそれぞれ何分までなら許容できるかの意見を聞くべき。そこから電車の移動時間を考慮して都心部（博多駅と地下鉄天神駅）からの距離を設定するべき。個人的には各駅停車の電車で30分以上かかるようでは話にならない。
					新設に関しては、その立地条件はおのずと限定されてくるので、新設時においては将来を見据えての十分な能力を有した設備を念頭に考慮いただきたい。
					検討対象範囲を都心部（博多駅）から30km以内にした理由の『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』これはおかしい。福岡空港は、博多駅まで5分、天神駅まで11分です。それにも関らず博多駅から1時間以内というのは利用者を完全に無視しているとしか言いようがありません。また『費用が適正な範囲内』とは具体的にいくらまでなら費用が適正な範囲内と言えるのでしょうか？ 利用者が許容できるのは、せいぜい新空港から博多駅と天神駅の両方の駅まで30分以内（普通電車）です。
					上記の状況は今後も基本的には変わらないものだと思われます。よって今後対応出来ない状況に陥っていくだろうと思われます。特に九州は高速バス王国と言われる程高速バス網が発達している地域です。九州各地から乗り換えなしで高速バスにて福岡空港へ直行出来るという利点があります。福岡都市圏から近いだけでなく九州・山口からも比較的近いと言うイメージの有る空港だという事だと思います。 需要だけの問題ではなく、場所的に都心に近いのは非常に便利な反面昨今の航空機の故障、事故等の観点からも郊外へ移転を考えるのは必然的な問題だと思われます。 最近は年に数回程度の利用しかないですが、着陸する時に住宅街の上を飛んでいるのは非常に怖いイメージを抱きます。 万が一が起きてでは遅いのです。万が一が起きる前に郊外での移転を実施すべきだと思います。 いつも、行政は何かが起きてからその対応を行っているようですが、先回りをして安全に努めるのが本来の行政の有るべき姿ではないでしょうか？ ちなみに私個人は志賀島の外海側を整地して空港を作る事を提案したいと思います。
					新空港建設候補地ゾーンとして有力な志賀島・奈多ゾーンと三苫・新宮ゾーンの2つに絞ってありますが、どちらも滑走路配置によっては高い障害となるものに接触する可能性ありとなっています。 それならば、2つのゾーンの中間にゾーンを持っていくか、またはもう少し沖合いに建設してもよいのではないでしょうか。平均水深18m程度が少し深くなって費用がもっと高くなるでしょうか。思いきって相島の一部を空港用地として利用するという方法もよいかもしれません。約4km×約5kmでなくやはり約5km×約8kmは必要でしょう。
					海外を含めた直行便を増やしてほしい。路線が減るばかりで残念だから。 やはり久留米市民から考えると新空港（新宮など）は考えられない。しかも海上に作ると関西空港のように悪天候（台風や強風）のたびに空港閉鎖になると不便。道路以外のＪＲ、地下鉄をつなげることを考えると（これは必要）、現在の空港をそのまま利用してもらう方が大変ありがたいです。
					・福岡の地のりを考えるなら、必ず人々はここを利用するはずだし益々の利用拡大が大きくなるはず。内陸では既に拡張の範囲が限られている。将来の拡張傾向を探るには思いきった拡大の地理的に特長のある可能性のある場所を選ぶ必要がある。
					現空港は街の中心からの利便性が日本一よいと思われますので、矢張り新空港も中心街から一番近い志賀島・奈多ゾーンを第一としての対応を評価します。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				志賀島･奈多ゾーンの場合、海ノ中道の砂浜の海岸変形が起きる可能性が高いと思いますがどうなのでしょうか？また奈多沖には福岡市が建設した淡水化施設の給水口があると思いますが、それへの影響はないのでしょうか？
				･新設案に絞られた2ヶ所は妥当なものと思う。もう一案として志賀島を空港化することを提案する。ただし克服する難課題はあると思うが。
				現状のまま、福岡空港の有効活用方策、近隣空港との連携策、滑走路増設では問題に対応することができません。唯一対応できる可能性があるのは新空港だけですが、福岡空港PIステップ3の検討結果では現実的とはとても言えません。そこで新空港の選出条件自体を再検討することを求めます。選出条件の緩和しだいでは新たな可能性があるのではないでしょうか？
				福岡空港調査連絡調整会議が発足する前に、福岡空港新設に対して新宮～津屋崎沖がよいとの結論が一度出されていました。もう一度この内容を参考すべく公表できませんか？大変な費用をかけて専門家で検討された資料ボツにすることはないはずです。
				候補地のエゴによる引っぱりあいにならないようにして欲しいです。
				福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3を詳細に検討した結果、 ①新空港の位置は三苫新宮ゾーンを推薦します。
				決して志賀島沖などに新設しない様にする。
				気象条件などの点では、玄界灘は冬は風向きなどの点では難しいと聞いています。むしろ、有明海上空の方がパイロットの方々も良いということを、以前空港についての討論会でも聞いたことがあります。いかがでしょうか。
				現在のように、町に近い方が利用率は高いので、天神の近くの海では…。
				財政赤字をいかに少なくおさえるか → 連携　○ → 拡張　△ → 新空港 ×
				評価の視点は正しいと思う。ただ、海上に空港を移転した場合に、現在よりも天候による離発着の影響を受けると思われるが、この視点から見た検討がなされていないと思われる。
				どうしても移転せざるを得ない場合でも、なるべく福岡市域に近い場所でかつ交通網を整備して進めるべきではと思います。
				新宮･津屋崎沖につくる場合、鉄道でのアクセスは重要だと思います。現西鉄貝塚線を複線化、地下鉄との相互直通運転を可能にしてから行うべきではと思います。また、自然環境にも充分配慮すべきではないかと思います。
				候補地は、「湾内中央ゾーン」か「湾内東ゾーン」がBestであり、モノレールを建設することも候補にいれて欲しい。ただ、警固断層上にある「湾内中央ゾーン」には不安がある。
				新空港を玄界灘側の沖合に造ると風も強くなり航空機の運航への影響が大きくなるだけでなく、アクセス橋の閉鎖といったことも考えられます。そうなるとビジネスへの影響を考えて新幹線へシフトする人も増えるのではないでしょうか？
				P16のとおり、海沿いに設けるのが良い。これだと夜の航行も可能である。ただし、近辺にホテルを設けたり、バス、電車の公共施設をより便利にしていく必要がある。見る限り湾内に増設するのがベスト。
				利用者の利便性を無視して作った関西空港や成田空港は大不評です。この列記とした事実を無視して空港を作ったら、関西空港や成田空港の二の舞です。仮に騒音が市街地に及んだとしてもアクセスを最優先に候補地を選定するべきです。
				有明海を埋め立てて、九州全県を行う国際空港を作り、新幹線かリニアモーターで各県に利用客を送る輸送を考えよ。（公害も少ないし、今大牟田から佐賀へ「海岸道路」が出来つつある。
				もし場所が変わるとすれば、志賀島だとわりと行きやすいと思います。
				新空港の場所は「志賀島･奈多ゾーン」が最適であると思う。何故ならば、都心に近く鉄道も道路も接続しやすいから。それに、11,000億円の事業費も現空港の都市再開発で費用はある程度確保できるし、50年後、100年後は必ず評価される事は間違いないからだ。
				新空港を造る場合、三苫･新宮ゾーンと志賀島･奈多ゾーンで海岸線に平行に造る場合北西方向からの冬季季節風を横風として受けることになります。よって両ゾーンともに横風用滑走路が必要になりますが、三苫･新宮ゾーンでは山があるので南東方向からのILSでの進入ができませんし志賀島･奈多ゾーンでは水深が大幅に深くなるので事業費が増加します。それに滑走路をいきなり3本も造れるのかどうか疑問です。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				もういい加減、騒音に悩む人達を楽にしてあげたい。又、玄界灘は風が強く危険。周防灘がよい。新幹線、高速を使いましょう。借金は増やさぬよう。ただし、北九州空港→小倉駅の連結が非常に悪いため、これは改善が必要。
				福岡の周辺に作らないと、まちづくりの意味がない。
				新空港は、新宮沖か奈多付近で考えるべきである。将来、一般廃棄物や人骨灰の処理が山間部で不可能になる。そういう焼却灰の処理場として、海上に施設を確保する必要が生じるので、空港のみで検討するのでなく、社会生活全般を含めた総合政策として検討を加えるべきであろう。
				※志賀島、奈多埋立案 ①充分な用地が確保できる。②陸地に腹付するので護岸の1/3くらいの節約できる。③騒音対策費が少なくてすむ。④現空港の売却費がプラスになる。
				※三苫、新宮埋立案 ①市の中心部から遠い。②埋立は島型になるので、護岸の延長は節約にならない。
				地球温暖化、地球の地震活動の巨大化、台風の強大化で候補の海に作ることは危険で、どうしてもなら遠浅の有明海がよい。候補にあがっていなくて、田舎の場所は米軍は避ける、米軍は便利な所を好む。
				新空港は志賀島･奈多が大変よいです。近いからです。でも今は福岡空港2本滑走路です。(志賀島･奈多新空港はね～？？？)
				残った2つの候補のうち、志賀島･奈多ゾーンは景観の問題があるとなれば、残りは1つしかないような書きぶりのミスリードを促すレポートである。
				･内海へ建設、利便性
				･近い湾内での新空港を真剣に考えて下さい。
				･便利で安全な湾内建設が望ましい。
				一番現実的な対応策は新空港の建設だと思いますが、PI案で有力とした2案では新空港派の人でも反対の人が多いと思います。
				福岡空港は九州を代表する国際空港ですので設備投資はかさみますが東側の第1案で実施を望みます。海上に空港を移設する案は天候の悪化での欠航も多くなりました。環境的に河川の悪化に繋がり、また関空等の地盤沈下等の後々の問題も考えられます。
				財政を考えると空港より他にやることはあると思う。地震のこともあるので海上の空港も反対。自然を壊すのは人工島だけで結構。 何故新空港建設を前提とした調査をするのか。政治家と経済界のために建設を急いでいるように思われる。
				新空港は利用者の満足度が最重要と見る、駅から(博多の)近距離であることから、志賀島･奈多ゾーンが望まれると思う。
				将来においては、志賀島･奈多ゾーンへの移設案を有望します。現存空港を利用しつつ、建設すべき時期だと思います。将来移設した新空港においても、更なる拡張が必要となっても、容易ではないかと思います。アクセスは博多港内から沈埋トンネル等で鉄道、道路を計画されてはどうかと思います。
				三苫･新宮ゾーン、志賀島･奈多ゾーンの交通の問題点はKBC、RKBの電波塔が2者ともひっかかるということである。2社の電波塔とも出力50kW(5万kW)もでており、航空機の無線との混変調(強い電波によって、弱い電波がまきこまれること)が心配である。また、交通アクセスが、ここは、新設しなくてはいけない部分もある。西鉄宮地岳線は一部は廃止され、三苫･新宮ゾーンもアクセスが大変。志賀島･奈多ゾーンとJRしかなく大変。
				(新宮～三苫)プランは海上風向きと冬期の嵐の激しさから、離着陸の回数が制限される事があるかもしれないが、比較的障害になる山や塔も少なく、航空管制塔からも近くて周囲で上空待機される事も少ないと思われる。又、埋め立ては遠浅の地形も含まれるし、他の志賀･奈多よりも交通アクセス、特に高速、古賀ICから近い。専用道路を九州道古賀ICから直接取り付ければ、流通もスムーズと思う。但し、現在の新宮･磯崎鼻－相馬間の渡り船は別の交通手段に替える必要があるだろう。
				新空港案で既存の埋立地や陸上を使ったり干拓によって建設したりすると確かに安く建設できるように思います。また、工期も最短で5年程度という案もありましたが、工期が短いところも魅力的です。空港を建設すると発生する問題を、運用を工夫したりして問題を減少させるなどの視点はPI案では見られない視点であり、検討する必要があると思いました。例えば、活断層があるからダメというのがありましたが、想定される地震に対応できる設計施工をするなどの視点はないのでしょうか？

区分	意見分類			寄せられたご意見
				志賀島･奈多ゾーンの案が近いと思いますが、海の中道レクレーション等生かせないものかと思います。昔の雁ノ巣がありました。それが生かせると思います。 福岡市内、春日市内、大野城市内等を通って着陸は危険です。ロケットも落ちるのだから、飛行機も人間が動かしています。トラブルはつきものです。だから、市内ド真ん中の飛行場は危険です。
				･日本の空港は、羽田も中部も関西も皆内湾内で穏やかな所。福岡で考えられている海上空港は外海で、特に玄海の海は北風に弱いので、休航が多数考えられる。やはり博多湾内での検討が必要である。今回11/5（月）の意見交換会で提案された「残島東」案は検討に値すると思われるので、海上案に取り入れたらどうでしょうか。（7,000億円は魅力）※警固断層は再調査 バブル時代とは違い、いかに安く作らないと市民は納得しないでしょう。（国も自治体も金がない）
				新空港案で「活断層がある」とか「船舶航路へ影響を与える」とありますが、地震に対応できる施設を造ったり船舶航路を移設するなどの方法も考えられます。羽田空港D滑走路も以前は建設不可能だと言われていましたが、最終的に運輸省が提示した案は、それまで運輸省自体が無理だと言っていたB滑走路との平行滑走路案でした。その後、船舶航路を移設したり滑走路の角度を変更したりオフセットILSにするなどして建設が決まりました。しかし今回の福岡空港PIでの条件設定は、運用を工夫したり港湾施設を移設したりするなどの対応は全く検討されていません。その辺の再検討が必要ではないでしょうか？
				福岡県が実施した新福岡空港基本構想において、海岸への影響について調査が行われましたが、志賀島･奈多ゾーンでは空港島背後の海岸線に大きな影響が出るとシミュレーション結果が出ています。浮体工法では波の影響を抑えるために大規模防波堤を造る必要があるので海岸線への影響は避けられません。海岸線への影響を避けられる可能性のある工法としては有脚工法が考えられますが、波の荒い玄界灘での維持管理に問題があります。一方、三苫･新宮ゾーンでは北東側からのILS進入ができないし横風用滑走路を設置することもできません（南東側には山があるためILSを設置できない）。国土交通省は、滑走路の両側からILS進入できる必要があると以前に述べています。また、波の荒い海域での大規模埋立を行った事例は無いので、護岸工事の段階で問題が発生する可能性があります。滑走路の向きも海岸線に沿った北東－南西方向では冬場の季節風に対応できません。かといって滑走路の向きを北西－南東方向にすると建設費が大幅に増加します。志賀島･奈多ゾーンや三苫･新宮ゾーンは詳細検討をするまでもなく不適ですので、新空港の位置を設置条件を緩和した上で再検討するべきです。
				新空港案は、滑走路の向きが検討されていませんが、季節風を考慮したときに対応できるのか？事業費が大幅に増えそうで不安です。そもそも玄界灘に造れば難工事になるのは目に見えています。博多湾内に新空港を造ることを検討した方が良いのでは？港湾施設や船舶航路を移設する必要が出てくるかもしれませんが、港湾施設や船舶航路を移設しても玄界灘に造るよりも安く建設できるのでは？
				滑走路の増設と新空港は、前提条件を揃えることは可能だと思います。例えば、滑走路の増設で必要となる用地買収面積と同等の面積までは、新空港でも市街化区域の用地買収を認める。他に新空港でも市街化区域に騒音が及んでも構わないという前提条件にして新空港の候補地を再検討してみてはどうでしょうか？前提条件が同じであれば、騒音の被害の比較やアクセスの比較などが数字で示すことができるのではないでしょうか？
				新空港候補地ゾーンの検討での前提条件に対する疑問点。 『需要の多い地域である福岡都市圏内に立地すること。』新空港を建設する場合に建設費負担に応じられる体力があるのは、地方自治体では福岡県と福岡市ぐらいですので"福岡都市圏内に立地すること"ではなく"福岡都市内に立地すること"にしないとおかしいのではないでしょうか？ 『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』どうして空港までのアクセス時間が概ね1時間以内であれば適正な範囲内であると言えるのでしょうか？以前CONFAで検討されたときに新空港建設を求めた人の中でも反対者がいましたが、その反対した理由の一つに空港までが遠過ぎてアクセス時間がかかり過ぎる点がありました。そのときの候補地が今回のPIでの三苫･新宮ゾーンにあたり博多駅から直線で約15km～20km程度あることを考えたら、博多駅から直線で約15km以下のところにしないと話にならないのではないでしょうか？少なくとも『「博多駅から30km内の福岡都市圏」を候補地検討対象範囲として選定しました。』では範囲が広過ぎると言えます。 『空港立地の可能性を検証するためには、空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること、また、土地利用計画、道路計画、用途地域指定など他の法定または公的計画などと整合が図られているか、図られる見込みがあることが必要です。』現空港における滑走路の増設で都市高速の移設や市街地の用地買収が検討されていますが、これは『空港立地の可能性を検証するためには、空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること、また、土地利用計画、道路計画、用途地域指定など他の法定または公的計画などと整合が図られているか、図られる見込みがあることが必要です。』という条件を満たしていないのではないでしょうか？現空港における滑走路の増設では条件を満たさなくてもいいのであれば、候補地選定条件は最大限緩やかにして新空港でもまず同じ条件で候補地を選定し

区分	意見分類			寄せられたご意見
				『市街化区域面積比率：1％以下　空港は市街地の近くに立地する方が利便性の面で有利となります。しかし、市街地周辺では公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難であるとともに、航空機騒音の影響が大きくなります。したがって、ここでは検討対象個所に対する土地利用の前提条件として市街化区域面積比率1％以下のメッシュを選出します。』この条件も現空港における滑走路の増設では条件を満たしていません。あと、公共施設であれば用地確保は可能なのではないでしょうか？あの成田空港建設でも公共施設の用地確保は問題無かったと思いますが？ 『建物用地比率：5％以下　市街化区域外での住宅地を検討対象からできる限り除外するために、ここでは建物用地面積比率5％以下のメッシュを選出します。』この条件も現空港における滑走路の増設では条件を満たしていません。『制限表面・運航空域を考慮した選出条件 必要な制限表面および適切な進入・出発空域が確保されること』この条件は当然必要ですが、『・水平表面…航空機の安全な離着陸経路を確保するために物件を制限する表面。ただし、水平表面については、仮設物、建築基準法に基づく避雷設備、地形または既存物件で航空機の飛行の安全を特に害しない物件は、空港設置者の承認を受けて設置または留置することができる。』とあるのに『注）規定によれば、一定の手続きによって両側の水平表面内に抵触物件の存在が許容されることになるが、今回の候補地ゾーン選出条件では航空機運航がより安全となるよう、少なくとも片側は抵触物件は存在しないことを条件としている。』という条件を設けているのはおかしいです。安全上問題無いのであれば、候補地選定条件は最大限緩やかにするべきです。何らかの問題があるのであれば、比較検討の段階で落とせばいいだけの話で、候補地選定の段階で条件を設ける必要は全く無いと思います。
				意見発表会であった海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案が上記の条件を満たし、埋立などもアイランドシティで実施されているのでおおよその事業費も推定できます。 港湾施設の設備更新にも費用がかかるみたいだし、セアカゴケグモが発見されましたが港湾施設を沖合に島を造り移転すればそれらへの対応もできます。
				新空港案で、糸島沖ゾーンは福岡市中心部から遠過ぎるので抜本的対応策としては不適と思います。意見発表会で提案があった糸島半島案は福岡市中心部から遠過ぎる上に滑走路の向きが東西方向なので冬場の季節風に対応することが困難であるので抜本的対応策としては不適と思います。故に抜本的対応策としては湾内中央ゾーンと湾内東ゾーンおよび意見発表会で提案があった海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案を中心に検討するべきだと思います。
				意見発表会での柔軟な意見を参考にして候補地ゾーンの再検討をしてみてはどうでしょうか？
				意見発表会であった海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案が上記の条件を満たし、埋立などもアイランドシティで実施されているのでおおよその事業費も推定できます。 港湾施設の設備更新にも費用がかかるみたいだし、セアカゴケグモが発見されましたが港湾施設を沖合に島を造り移転すればそれらへの対応もできます。
				空港への交通の便利さが大事だと思います。JRや西鉄、バスなどで行けるような場所に新しい福岡空港を作ってもらいたいです。
				玄界灘沖合に新空港を造ると事業費が増えてアクセスも悪くなるので、アイランドシティの埠頭施設を移設しても安く済むのであれば、アイランドシティや雁ノ巣あたりに空港を造ることを検討した方が良いと思います。
				以下の条件は、福岡空港の将来需要への対応方策として必要な前提条件として必ずしも必要とは言えないが、考慮はする必要がある条件です。『水平表面が確保できること』規定によれば、一定の手続きによって両側の水平表面内に抵触物件の存在が許容されることになるので、必ずしも必要ではありません。『空港用地が玄海国定公園の特別地域に抵触しないこと制限表面による玄海国定公園特別地域の地形等の改変が生じないこと』許可を得たり届け出をすれば空港を建設することが可能です。『航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと』航空機騒音の影響が市街化区域に及んでも空港の建設は可能です。『警固断層』設備の設計を想定される震度に十分対応できるように設定すれば対応可能です。『市街化区域面積比率：１％以下』、市街地周辺では公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難であるとともに、航空機騒音の影響が大きくなります。したがって、ここでは検討対象個所に対する土地利用の前提条件として市街化区域面積比率1％以下のメッシュを選出します。とあるが、これはおかしい。設定するとしたら"建物用地比率：５％以下"の条件だけで充分である。"建物用地比率：５％以下"であれば、住宅地ではなく倉庫や港湾施設や国有地・公有地であることが予想されます。倉庫や港湾施設であれば、個人所有ではなく会社や公設民営であり1箇所あたりの面積も広いので、交渉が必要となる数も少ないので用地交渉も行い易いことが考えられます。国有地・公有地も移転可能な空き地はアイランドシティなどにあるので問題ありません。新東京国際空港（成田空港）の建設地が成田に決まった理由が宮内庁下総御料牧場があったからであることを忘れたのですか？「1966年（昭和41年）3月、政府は「臨時新東京国際空港閣僚協議会」を改組し、千葉県と協議・検討を続けた結果、富里の東方約10kmに位置する三里塚付近が航空管制、気象条件などの諸条件面で富里と差異がなく、また、国有地である下総御料牧場および県有地を最大限に利用し、かつ敷地面積を航空審議会答申規模の約半分にする事により、民有地の買収を極力少なくして地元住民に対する影響を最小限に留める事ができるなど利点がある事が判明した。同年7月4日の閣議で「新東京国際空港（現・成田国際空港）の位置及び規模について」を決定。牧場は、空港敷地となることに決まった。」

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港PI案・古賀・福津ゾーン・三苫・新宮ゾーン・志賀島・奈多ゾーン・湾内東ゾーン・湾内中央ゾーン・糸島沖ゾーン 意見発表会で発表された案・海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案・能古島東海上案（湾内中央ゾーン）・海の中道沖合案（志賀島・奈多ゾーンと三苫・新宮ゾーン）・志賀島東案（志賀島・奈多ゾーン）・能古島東案（湾内中央ゾーン）・糸島半島案 重複案を整理すると・古賀・福津ゾーン・三苫・新宮ゾーン・志賀島・奈多ゾーン・湾内東ゾーン・湾内中央ゾーン・糸島沖ゾーン・海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案・糸島半島案 以上の6ゾーン＆2案の8つのケースを比較検討して新空港案を決めるべきだと思います。
			3.新空港方策全般への意見 121 件	
				現空港の滑走路の新設程度で十分。新空港の設立の必要なし。
				新空港設立し、そこまでのアクセスを今迄の体制にするべき。
				新空港建設案は、まず考えられないと思う。しかも、海上空港は福岡では無理。地域を確保し、空港とともに市街地形成も考えられるが、他県での空港近辺での「住み良い町」というのは聞いた事が無い。「東1」の案が一番だと思う。その上で問題になっていた地下鉄だが、博多の森への交通手段として残し、さらに延長させ、博多の森への交通の便を良くするべきだと思う。また、空港へは分岐させるのではなく、通過できるようにし、山の向こう側からも地下鉄で空港、博多への移動を可能にするべきだと思う。福岡は、人口に比べて公共の交通機関が弱く、バスに頼りすぎているところが多々ある。その為、道路の混雑がどこでも見受けられそれが普通になってしまっている。これから、空港を大きくし、国内、海外からの旅行や移住が多くなると考えられるのであれば、同時に電車、地下鉄の交通の便を良くすることも考えて行かなければいけないと思う。しかし、福岡の人工島の計画案のなかで、「電車、地下鉄についての案」は消されていた。空港が変わる前に福岡が変わらなければ空港が変わっても渋滞やらなんやらで、今と変わらないかもしれないと思う
				＜福岡にハブ空港は必要か？＞ 確かに、国際都市・九州の玄関口というイメージを最大限に生かしたいのは分かるが、各地にこれだけ空港が出来て、日本全体のこと、国際的に韓国・中国の重要性増加など を考えると、はたして、福岡にハブ空港並みの大空港が2つも必要なのかと疑問に 思ってしまう。 あくまで、乗り継ぎ空港で生きていく道もあるはずだ。 北九州空港 をもっと整備し、福岡空港との間にコミューターを飛ばして、利便性を図る手もある。 1兆円以上を掛けて作った空港も、板付との共用では、利用度が減るし、板付を廃止にするにはその利便性がもったいない。１００年の計を考えても新空港は必要ない と思う。
				コスト面だけでなく、長期的視点からも新空港は必要と考える。
				海上空港の新設を決めて、諸条件の整備や調査を早く開始すべきではないだろうか。
				移転すべきではない。
				結論を押しつけ、マスコミ等を利用して賛美している。現在全国では空港は過剰状態である。将来の見込みもない空港建設計画には絶対反対である。今の福岡空港で十分満足している。
				新宮町沖に新空港を建設するべきではないこと。
				海上がベターだと思います。
				絶対に新空港を造るべき。それでないと再度空港問題が起こる。
				志賀島・奈多ゾーンで3,000m×60m　2本　間隔300mが欲しい。 新空港案なら完全にしたい。 安全とアクセス
				需給逼迫の緩和の視点では、現時点を基点として考えるのではなく、10年後の福岡の姿を経済的、文化交流点視点から考えるべきであり、現空港の拡大ではこれに対処しえない。又、安全の視点からも、市街地上空から空港に侵入する現空港では重大事故の発生の可能性が高く、安全性の高い他地域へ空港を移すべきである。
				新空港をアジアが台頭に来る前に早く建設完成させること（10年内）、でなければアジアに取り残される。30年後完成では何ら意味がないと思います。
				新空港を建設する場合の空域に関する検討は進入経路や出発経路の確保や近くの空港（飛行場）の航空機の運航状況を考慮しなければ北九州空港のように変則的な進入しか実施できない空港になると思います。特に新空港を新宮沖に作った場合は芦屋の航空機が訓練飛行できなくなると思います。（海岸に平行に近い滑走路方位になるでしょうから！）この案について防衛省の意見は得ているのですか？ 昨年開港した北九州空港はこのような事前合意が無かったため変則的な進入しかできない空港になってしまいました。更に周辺空港（飛行場）の運航にも影響を与えるようになっています。
				代替空港の建設のためには、さらに将来の滑走路増設が比較的容易な、ところへの建設を視野に入れておくべきです。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				②国際線のみ新設するのですが、事務、多事多様なリスクがあるので、やはり近くに事務所や修理、従業員配置や連絡を密にする為本部を現空港と博多駅の中間に設置し、高度を上げて飛翔するのは奈多･新宮の上空へ（博多湾上空）。お客の昇降口も、国内線や博多駅へとモノレールで最短距離でゆけます。
				志賀島、奈多ゾーンに国際線と訪問用空港を作って、将来現福岡空港を移転するかどうかも一つの案ではないでしょうか。検討の余地があると考えられます。
				新空港を作る場合（ILS)の設置方向はどの方位に当るのか。また、最低運行高度が現空港より高くなるか低くなるのか。これによって運行率が下がっては欠航率が多くなり、旅客の利用が少なくなるのでこのあたりの検討が重要です。現在の空港も最低安全高度になどの理由から街の（建物等の制限あり）に影響があり、この解決も必要と思います。
				移転した場合の現空港跡地利用による経済効果及び、空港法による高さ制限がなくなることによる経済効果なども含めた総合的検討も必要。
				必要なもの＝新空港には投資すべき。何もせずに、将来福岡･九州が衰退したら、福祉の充実もヘッタクレもない。
				空港を1つ増やしてみたら良いと思います。
				①海上空港になれば、24時間対応の空港に考えていただきたい。
				先に現空港が移転後の活用ビジョンを知らせれば、又し、県民から良いアイデアを募ることはどうか。
				新しい空港が作るためのメリットとデメリットを数字を上げて、収支がどうなるか説明がないし、まず建設ありのような気がするが、市民に説明する必要がある。
				1）将来的には、三苫･新宮ゾーン又は志賀島･奈多ゾーンに国際線及び国内線の一部を移転するのが望ましい。
				2）全面移転は不可能と思われる。 ･現空港の地主の問題 ･現空港で商売している人及び使われている人のことを考えると全面移転には反対すると思われる。
				国内線は滑走路を増設し、国際線のみを他空港と分担するか、新たに建設する。
				･早急に海上空港に変わるべきである。
				･新宮沖が良い。
				海上空港24時間が絶対必要である。今後10年20年かかっても海上であるべきである。現空港（箱崎）地区を車で通るのも恐ろしい。必ず近い将来大きな事故が起こるであろう。小手先の空港整備では国民が笑うだろう。
				海上建設に反対。近くの空港を使用。
				新空港については反対！ ･環境破壊が激しくなる。 ･新しい物を作りには、更に電車など交通機関など工事し、現在の七隈線のようになる。
				③経済性（海上交通）、気象条件（内陸･･･佐賀空港）の点から見直し再検討
				②建設費は大であるが、現空港の公有地の売却と騒音対策費等が充当出来る。
				新空港を考える前に滑走路を2本にしたほうが金額的にも少し予算が安くなるので2本にするのは賛成です。 新規にするのは絶対反対！こんなに便利な空港は日本一ですよ。
				アジアの航空需要は世界の35%だが10年後は50%に上昇する。国内の人口は減少に転ずるが交流人口は確実に増加する。チャンスである。24時間（海上）活用のハブ空港の建設を急ぐべきだ。資金は現空港（102万坪中20%が国有地、30%が民有地）の国有地を坪200万～300万で売却し、14,000億～21,000億を充当すべし。急げ。グローバル化の波に乗り遅れるな。
				課題がいろいろあり、問題点もそれぞれあるが、新規に海上に空港を作るのは反対。あるものを最大限利用してほしい。
				路線が多くなると便利になる。現在の空港を考えると新空港になると環境が良くなるし、跡地のまちづくりが出来ていい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				各々のケースについて、様々な事を考えながら、最終的にどうするのかを決定していくとは思いますが、現在すでにある近隣空港を生かしつつ、新空港を作った場合にどうなるかなどを考慮して、九州全体がなるべく便利になるようにしてほしいと思います。
				・長期的、戦略的、国家的支店から、新空港しかありえない。PIを4ステップもやるのは全くの無駄である。早く新空港を造らないと、ますます東アジア諸国から取り残されるだけ。
				新しい空港を作るとしても、今の伊丹空港のように今の空港はぜひ残してほしいと思います。
				今の福岡空港の利便性と同等に場所や増設する場合など、地域の人々などの意見を今後も取り入れていく必要があると思います。
				また、現在の空港の騒音も気になるので、空港移動が必要になると思う。
				3. 現空港滑走路増設案では、騒音被害の増大、危険性の増大、借地料や環境対策費の増大など、マイナスの面が大きすぎる。それらすべてを解決できる新空港案をとるべきである。
				4. 新空港建設の後は、借地料で84億円、環境整備費で92億円をなにか他の事業、例えば医療、福祉などに使えるし、また、現空港跡地を売却、開発し、福岡の経済発展に貢献できる。新空港建設費は現空港滑走路増設費よりも多く見積もられているが、それらのことを加味すると、同等であろう。
				別の空港を作るのなら、北九州空港や佐賀空港を利用するべきだと思う。
				町の中に空港があるのは便利でありがたいが、事故、感染症の拡大等リスクも大きい。 自分の家は飛行機の音がうるさくてTVの声が聞こえない。安全性や住環境のことを考えると、移転して欲しい。
				私は少し前に、初めて福岡空港の国際線を利用しました。やっぱり福岡は外国の方もたくさん利用されていると思った。福岡だけでなく、九州各地にももっと外国の方に来てもらいたいし、日本の事をもっと知ってもらうためにも、福岡空港を新しくし、もっと便利にし、東京や大阪だけでなく福岡や九州の事にも興味を持ってほしい。 完成するのは10年近く先のことで、今は想像もつかないし、その頃福岡に住んでるか分からないけど、新空港ができることが楽しみです。
				空港のような大きな施設は50年～100年先を考えて対策をうつべきです。人口問題研究所の予測によると、2030年以降人口が激減するそうです。そのことを考え、施設があまり大きなものにならないようした方がいいでしょう。
				②将来の利用形態をどのように考えているのか分からないが、現空港より大きな空港が必要であるならば、二次拡張の生じないような多少大きな空港にしては。
				発展、発展ばかりを考えて、何でそんなに発展しなくてはいけないんですか。欲、利益ですか？新空港建設で、また一部の人がうまい金儲けをしようとしているんじゃないんですか。市民は知っていないと思っているでしょうが、ちゃんと知っているんですよ。とにかく新空港建設は、絶対反対です。
				①地域の将来像のうち、①、③、⑥、⑦は近隣空港との連携が適切ではないだろうか。
				山の岩石を取って埋立するとして、JRや国道を抜ける為、トンネルにしてコンベヤ搬送になると思う。新宮地区の立花山、三日月山は国定公園である。私は市の伏谷埋立場と長谷ダムの間の山を掘り取り、ダムの水を1～2年抜いて掘り取れば、堰堤も揚水施設も作らずに400万tぐらいのダムが出来る。
				・周辺建造物への懸念 ・周辺住民及び企業者への補償の懸念 ・空域制限での土地の高度利用の懸念 等を考慮すれば、新しい場所での発展を望む。
				現在福岡市は空港に近い為、「高さ制限」の規制内にあり、今後発展の阻害となっている。海上空港にし、高速道路を九州道「古賀インター」と接続にする（インター周辺の開発予定）空港関連企業の集積基地として活用する。又廃線西鉄宮地嶽線「津屋崎-新宮」間を国道or県道とし道路拡充を計ってはどうでしょう。
				利用者の利便性及び空港の逼迫緩和の視点の項目設定は正しいと思う。方向性については正しいと思うし、ステップステップで検証して早期に新空港の建設に向かって具体的に行ってほしい。 現空港の拡張または新空港を建設のどちらかと近隣空港との連携策を行い北部九州地区の航空需要を伸ばすのも一つの方策ではないでしょうか？
				新しい土地での空港の建設は反対です。今ある限りで、どう対応していくのかを考えてみれば、近隣の空港との関係を保つ、これから保たせていくのか、私は良いのではないかと思います。 現在、石油などの不足であるので、少しでもあることにプラスしていくのも方法だと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港にして場所を替えてしまうと、高層ビルを建てられる理由ができてしまうので、温暖化を考えると環境面で良くない事になるような気がする。
				将来、日本の人口が減少する方向に行く傾向があるので新空港は必要がないと思います。現空港の利便性を活かして拡充してほしい。
				諸外国にも対応できる新空港が必要と思う。
				とにかく、新福岡空港は作ってほしくない。海を埋め立てたりはしないでほしいし、離発着の時、街並みを見れるのが楽しい。知ってる街を見ながらのフライトは最高に気分がいいもの。もうこれ以上環境破壊はしてほしくない！！
				日本経済も福岡経済も経済のグローバル化の中でしか生きていけないのであるから、これから交通･物流の主役は航空機の時代であるのに、現福岡空港はあまりにも欠点がありすぎるので、早く都心の狭い空港から、もっと広く機能的な新空港に移行すべきだ。
				新空港の場所は「志賀島･奈多ゾーン」が最適であると思う。何故ならば、都心に近く鉄道も道路も接続しやすいから。それに、11,000億円の事業費も現空港の都市再開発で費用はある程度確保できるし、50年後、100年後は必ず評価される事は間違いないからだ。
				福岡空港PIステップ3の検討では、近隣空港との連携策は需給逼迫緩和効果が少ないとなっているが、現空港の滑走路増設にしろ新空港を建設するにしろクロースパラレルでは需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられます。何故需要予測年内に再度需給が逼迫することが考えられるクロースパラレルで検討するのか甚だ疑問です。需要の増加に対応できない案では、近隣空港との連携策と五十歩百歩の違いでしかありません。
				初めに埋め立てありきの新空港建設論は諫早干拓根は一緒の利権がらみで承認できません。今の空港で充分です。誰が利権の中心かはわかっていますが、選挙で覆したいです。
				①で述べたように、新空港建設を前提としているとしか考えられません。現実的に少子高齢化が進むことで、利用者の増加はどこまで進むでしょうか。また、エネルギー問題から言って、化石燃料を大量に使用する飛行機をこれ以上運行させることに問題もあります。後々の代まで税負担をのこす新空港建設はいろいろな面で（環境破壊を含め）女性に子供を作ることをためらわす要因にもなります。
				土地の借地料を支払うより、新空港を作ったほうが良いと思う。
				新空港の方が環境対策費が少なくなると思う。
				新千歳空港の様に回りに民家が少なければ問題は少ないが、福岡の様に民家が隣接している場合は何らかの問題が起こりかねない。他空港（例えば伊丹と神戸･関空）の様に利用を分けても、空域が同じならば他空港離陸時には利用出来ない点もある。新空港を作るならば、この様な他空港の問題点から学ぶ点、及び横風も考えて計画して頂きたい。
				※志賀島、奈多埋立案 ①充分な用地が確保できる。②陸地に腹付するので護岸の1/3くらいの節約できる。③騒音対策費が少なくてすむ。④現空港の売却費がプラスになる。
				新空港の建設を望む。 ･騒音等の環境対策や人命の安全確保等充分念頭にいれてほしい。 理由：現状でも9月以降北風が吹くと着陸航路の進入は那ノ川～天神～日赤通り～中尾上空、旋回している。（5分間3機）
				現在の空港では周りが住宅及び建物が多く、もし事故又騒音等（日頃）で困る、困っている。従って、移転を要望します。ただし、我々市民に費用の負担は？
				従って新空港は必要ないと思われます。
				私も飛行機はよく利用しますので空港は大事ですが、新空港建設を強く希望します。
				利便性や福岡の将来の繁栄を空港に求めるのは良いが、現空港がいかに福岡の振興に役立っていようとも、騒音被害や危険に毎日さらされながら生活する住民の犠牲の上であることをわきまえる必要がある。ことさら、利便性や福岡の繁栄を求めるのは、あまりに利己的であろう。対応方策としては、現空港でのマイナス点が消失する方策を選択する必要がある。滑走路増設案は、騒音被害、危険性がさらに増すこと、借地料や環境対策費を今後もずっと支払わねばならないこと、など問題点がさらに増長する。一方、新空港建設案は、予算は大きいものの、借地料、環境対策費が消滅する点、空港跡地が開発され福岡の振興に役立つ点からすると、結果的には予算の面での差はないと思われる。住民被害や危険性が消滅する点等からみて、新空港建設が福岡にとっては最良の選択といえる。
				近隣空港を活用したところで、外国からきた観光客があっち行ったり、こっち来たりするはずがない。玄海沖に新空港を建設しハブ空港にする！東南アジアをはじめ欧米とも交流できるようになれば、九州･山陽方面まで活性化し、1兆円程度投資額は取り戻せる。決断すべし！

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港方策については、三苫・新宮ゾーンも志賀島・奈多ゾーンも北東側には航空自衛隊芦屋基地の管制圏があり、北東方向からのILS進入ルートを設定すると、着陸機は芦屋基地の管制圏を横切る形になり、芦屋基地を運用することは事実上できなくなるので南西方向からのILS進入ルートしか設置できません。新福岡空港構想で片側ILSの話が出たときに国土交通省は両側ILSでなければいけないというようなコメントをされたと思いますが、北東方向からのILS進入ルートはどうされるのでしょうか？
				「近隣空港との連携」や「現空港における滑走路増設」などその場しのぎ的対策ではなく、新空港を作るべき。
				・新設に伴う利権が生じる。
				新幹線開業でさらに結節点としての機能が強化される博多駅、これに近い今の空港を継続すべきです。費用も莫大で、利便性低下の著しい新空港では地域間競争に負けてしまいます。新空港だけは反対です。
				②新空港は貨物専用（但し県内近接県の産業の発展が前提である）
				③海外利用者（旅行者）は新空港利用。
				アジアの時代。観光客の増加に対応できる新空港を。
				環境が変わっていくことをなるべく避けたいので、新空港の建設には反対です。
				新空港ありきは評価出来ない。
				新空港を作るより、北九州空港を拡充して一本化すればよい。
				新空港建設とした場合、福岡市営地下鉄はどうなるのか？赤字がかさばっているのを需要を減らして採算がとれず税金の投入か？バカにするのもいいかげんにしろ！！ 地下鉄の認可時の目標年次の問題もあると思う。
				移転候補地は、かつて雁の地に存していたことに鑑み、志賀島・奈多ゾーンがよいと思います。交通アクセスも地続きの路線のみならず、西側は能古島に姪の浜あるいは糸島より架橋し、志賀島へ、内回り、外回りの環状線を敷設する。
				新空港建設ありきで事業進行している。
				毎年赤字経営している現空港は問題である。環境対策費と借地料を考えると新空港を建設すべきだ。福岡経済の発展と将来のまちづくりを考えて欲しい。
				現空港で事故が起こると第三者をまき込んで大惨事ですよ・・。早く新空港を作るべき。
				現空港の敷地の何%が借地なのか？84億円/年、何をかいわんや・・・！福岡の将来のため新空港をつくるべき。
				福岡の将来を見据えると、新空港の計画を進めるべきである。市街地住民の安全と騒音の減少が可能であり、跡地はいろいろな可能性を含んでいる。
				福岡の発展など将来を見据えて、新空港の計画を進めて頂きたい。
				安全性や周辺環境の悪化が最小限におさえられる所へ移転すべきと考える。交通アクセスは移転後に順次整備していけばよい。
				福岡空港では新規路線が入れない。新空港を設置すべきである。
				福岡空港は既に容量限界であり、滑走路の増設では将来性はない。新空港（24時間対応型）を作るべき。
				借地などもってのほか。一部の人に税金で利益供与などとんでもない。ましてや84億円/年論外。早く新空港を安全の為（海上）が望ましい。
				拡張か新空港かの選択肢ではありません。新しい一種空港を九州にも作り、現福岡空港は国内専用にし、東西両側に高速離脱誘導路さえ設置すれば滑走路一本でも十分機能します。 「九州国際空港」を新しく福岡空港から近い場所に作り、この2空港間の地上アクセスも充実させれば問題は解決です。お金はかかりますが、福岡県に固執せず、九州地区の国際空港を作る必要があることを国に認識させ、100%国の出資で一種空港を作ればいい。 福岡県は国内専用の空港、福岡・北九州と準福岡地区としての佐賀を有効に生かすことだけを考えればいいのじゃないでしょうか。今の議論を続けているうちは出口が見えてきません。 板付に福岡都市型空港、糸島沖に九州の国際空港です。その他のゾーンは他の空港へ航空管制上問題が多すぎます。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				・借地とは驚きだ。まして84億円/年、地権者は何人いるんだ。強制収用するべき！ ・国家戦略と福岡の将来のため新空港を…。
				滑走路増設した場合に払い続ける借地料は50年以上になり、とんでもない金額になる。やはり新空港にすべきである。
				増設案は非合理、更なる費用の増大は必至である。 新空港を作ることは不可欠である。志賀島沖なら利便性も十分である。
				福岡都市圏より北九州とか佐賀に行くことは利用率が下がり、福岡の発展が止まると考える。 海上が利用出来る福岡の利点を考え、新空港の計画を進めていただきたい。
				PI案では新空港の候補地ゾーンを示されただけで詳細については示されていないのに対して、アクセスや事業費や横風や騒音などについても検討されているものもありましたが、どうなのでしょうか？
				上記の理由もあり、 ①新空港構想は反対 ②拡張構想には賛成。
				・提携案は対費用効果がない。 ・拡幅は事故のもと。 ・新空港で都市発展の展望を。
				・事故のこと、大惨事の脅威 ・投下し続ける税金、国の方策であるべし。 ・最新の設備ある新空港を。
				新空港などという愚案はやめて欲しい。
				・こんなに又将来も税金を投入は許せない。 ・最新の技術で世界一の空港をつくれ。 ・緑あふれる新空港を。
				・こんなに金（税金）が投下されつづけていたとは。何故買収しなかったのか。 ・新空港（アジアへのゲートウェイ） 貨物の集貨
				・投下される税金。遅すぎる対策 ・アジアに向けて新空港を
				環境・安全の視点を最重視すべきと考えます。住宅の上を飛行機が飛ぶことのない新空港建設を支持する。現空港増設案は、借地料、環境対策費をこれからもずっと払わねばならないので廃案とすべきです。
				場所は現在のところがベストだが、都市の発展からすれば、高層ビルの建築が不可能な現状は、アジアの中で勝負できない。（高層ビルで賃料が安くできる）さらに、現在に賃貸料（福岡空港の）も膨大であり、新たに海上に新福岡空港を作るべきだ。
				様々な面から考慮して移転しか残された選択は無い様に思える。 地域経済発展のカンフル剤として取り組んでみてはどうか？
				新空港建設、跡地利用の双方から十分に計画を練り、見返しを繰り返しながら進めてほしい。
				オープンパラレルであれば需要予測で示された需要に対応できるのだから、滑走路の増設も新空港もオープンパラレルで検討するのが筋ではないか？クロースパラレルで滑走路の増設か新空港を造った後、需要予測期間内に再び満杯になった場合には相当な批判が出ると思いますが？ 空港島を海岸線に沿うように配置すると、冬場に季節風が横風になるので横風用滑走路が必要になると思います。横風用滑走路は最低でも2，500mは必要なので余長も含めると海岸線から沖合3kmまでは埋め立てる必要があり、概算事業費が増えるのは避けられないと思います。 空港島を滑走路の向きが海岸線と沿うように海岸線ぎりぎりまで近付けて配置した場合の事業費が1兆円～1兆1000億円とのことですが、この滑走路の向きでは冬の北西風に対応できないのではないでしょうか？海の中道海浜公園の公式ホームページ（http://www.qsr.mlit.go.jp/uminaka/profile/history.html）に『夏は高温多雨の太平洋型気候で好天日数も多いが、冬は日本海型気候で北西の季節風が強く吹き、曇天や降雨が多い。特色としては、当地区は比較的風が強いことです。5m/s以上の風向きは北又は北西に偏っており、強風ほどその傾向が強いようです。』と記載されているぐらいですから、冬場の運航が非常に心配です。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港建設は反対。 関西空港、中部空港ができたあとも、伊丹･名古屋は無くならない。→ 維持、運営費がムダになっている。 新空港作るなら、佐賀を拡張する方がコストは安くないか？
		対応方策全般	1.空港能力について 14 件	福岡空港の就航路線数が減少している。航空の自由化も本格化してきているので、エアラインが就航してくれる魅力的な空港づくりが必要。（ピーク時に就航できるか）
				地域の将来像の実現、そのためには「福岡に」拠点性の高い空港が必要。北九州や佐賀では、九州を牽引する力はない。
				アジアに最も近いのでその基幹空港に一刻も早くなるべきである。
				福岡はアジアの玄関口として活躍してほしい。なのに、東京発アジア各国行の便の方が福岡発よりも数倍多いのはいかがなものか？「アジアに行くなら福岡からバイ！」っていう心意気を示していきたい。
				･私はキャリア関係ですが、福岡空港はこれから大切なpointになると思います。ぜひとも、空港の設備及び“安全”の為にこれから拡張整備をどうぞよろしくお願いいたします。
				本当に需要がでるのかどうか。廃止路線もいっぱいでるでしょう。 足りないぐらいでちょうどいいです。その分他の空港に行かざるを得ないでしょう。 佐賀空港、北九州空港はいい例でしょう。必要以上の空港を作って、余っています。 それらの空港に需要の一部が流れるくらいでいいでしょう。
				発着時間帯を広げればよい。当筑紫野地区は、雲が低いときの騒音値は、空港周辺と変わらない。
				★★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う 今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者･供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。 これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。　離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡･九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済･生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡･九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。
				利用性、安全性を向上する為、容量の確保をされた方が良いと思います。
				福岡空港が処理容量を超えるなら、超えてそれ以上受け入れないと良い。
				新空港は避けて下さい。
				那覇空港PIの方が先に終わるので、その対応策にも注目する必要がある。那覇空港PIではオープンパラレルでの検討も行われているが、福岡空港PIではオープンパラレルでの検討は行わずクロースパラレルでの検討しか行われていないのはおかしい。仮に那覇空港PIでの対応策がオープンパラレルで滑走路を増設することになるのであれば、那覇空港よりも需要の多い福岡空港でも当然オープンパラレルで滑走路を増設する必要がある。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				北九州市の需要も取り込んで、ロンドン･ヒースローの様な空港を福岡と北九州の中心にぜひ作ってもらいたい。アジアの拠点となる空港が必要です。
				クロースパラレル（滑走路間隔が300mの場合）では同時離陸や同時着陸ができないので、現時点で早朝時間帯に国内線駐機スポットが満杯になるのでは対応できないのではないでしょうか？例えば滑走路1本の場合に1時間あたり30回の離着陸ができるとき離陸＋着陸＝30回になります。よって滑走路1本の場合に1時間に離陸は最大で30回できることになります（離陸30回、着陸0回）（離陸20回、着陸10回）（離陸15回、着陸15回）（離陸10回、着陸20回）（離陸0回、着陸30回）。クロースパラレル（滑走路間隔が300mの場合）は、滑走路1本の場合の3割程度容量がアップするので、クロースパラレル（滑走路間隔が300mの場合）の場合に1時間あたり40回の離着陸ができるとき離陸＋着陸＝40回になります。それではクロースパラレル（滑走路間隔が300mの場合）の場合に離陸は最大で何回できるかというと30回しかできません。クロースパラレル（滑走路間隔が300mの場合）では同時離陸や同時着陸ができないので、（離陸30回、着陸10回）（離陸20回、着陸20回）（離陸10回、着陸30回）ということになります。よって国内線駐機スポットを増やそうが離陸ができる回数は滑走路1本でもクロースパラレル（滑走路間隔が300mの場合）でも変わらないので、早朝出発便の増便は不可能であると考えられます。
			2.現空港の活用について 15 件	
				3.東側の丘陵地を活用すべき。スポーツ施設との供用も一考すべきである。
				投資金額を少なくして、現状の空港の改良及び増便に努力すべきだと思う。現状の国内線空港ビルは使いづらい。
				･福岡着の飛行機はいつも100％満席ではない。だから不採算路線撤退も出てくる！それを増便にまわせば良い。
				･新しい空港を作るより、今ある空港を使うべきではないか。
				･現在の空港を最大限活用すべき。
				現空港を最大限に利用する。
				②地下鉄を西側へ分岐させる。
				③現在の貨物と自衛隊等を東側の国内線跡へ移転させる。
				自然を壊してまで、新空港を作る意味はないと思う。現空港の近辺を整備すれば、充分対応できると思います。
				現空港における滑走路の増設と似たようなクロースパラレル滑走路のある新千歳空港は、空港ターミナルのところでは誘導路は2重化されています。しかし、PIでの検討では誘導路の2重化が検討されているとはとても思えません。国内線ターミナル側誘導路の2重化も検討しないと対応できないと思います。
				既存の施設を有効に活用するよう、考えてほしい。これ以上土木建設する必要はない。 この調査は新空港建設を目指すだけのものと受け取りました。
				自然環境が最も重要。 一度空港を作ったら後戻りできない。 新たに空港を作る等必要ない。 便数を制限して現空港で対応できるようにするべき。
				自然環境の保護は世界的潮流です。 新空港ではなく今の空港を生かしていこう。
				滑走路の増設は、平行誘導路の2重化や駐機場の拡張については全く考慮されていないようですが、PIステップ1で平行誘導路の2重化や駐機場の拡張が必要であるように書いておきながら考慮していないのは何故なのでしょうか？
				抜本的対応策（現空港における滑走路の増設か新空港）ができるまでは、北九州空港や佐賀空港の滑走路延長や平行誘導路やエプロンの整備など、建設費がそれほど大きくない対応策を行うのも一つの方法ではないか？
			3.利用者の利便性確保について 31 件	
				福岡空港では、大型機が離着陸できる滑走路が欲しいのは良くわかりますが、離島便も結構多い様に思います。このような便も大きな滑走路が必要なのでしょうか。大きいことはいいことだというのは、わからないわけではありませんが、福岡空港の立地上の利点（多くの人が、福岡空港は使いやすい身近な空港と考えている理由ではないでしょうか）を生かす工夫もあって良いのではないでしょうか。
				時間を長くして欲しい

区分	意見分類			寄せられたご意見
				街が発展し利便性が維持出来るからこそ今の福岡空港の姿だと思います。世界一利便性の良い空港をわざわざなくす事には反対です。飛行機が落ちる時は何処でも落ちます！
				現空港→便利。仮にすべてを満足するマキシムな空港が沖にできても、莫大な金を費やし、大多数の人が今の便利さを失う。B／Cは低いのでは？
				本当に公平な目線で論じられているのかは甚だ疑問です。宇部、芦屋、築城、福岡、佐賀と2000mを超える空港が軒を連ねるにあたり、需要調査よりも現状をしっかり把握すべきでは。
				新空港建設については、費用の面（財源確保の視点）や近隣空港をもう少し見直すという視点からも推進すべきでないと考えます。福岡空港は都市部よりのアクセスに大きな利点があるため、それを生かせる案を推進するという視点に賛成します。
				福岡にとって、現空港のメリットを大いに生かすべきだと思います。経済性（東京などとのアクセス等）
				交通も福岡市内に近いし、より発展すると思います。
				とにかく利便性が良い！この空港を利用したすべての人がそう思っているでしょう。近隣空港への需要の移転を促すといっても、結局近隣空港の活性の手助けでしかないような･･･。無駄な税金の投入でしかないような。利便性のメリットだけは譲らないでほしいですが、これも利用者のわがままなのかも。
				利便性の優れた現空港を生かしてほしい。
				これから福岡がもっともっと伸びてほしいので、経済面でも伸びていけるようにしてほしい。 → そう考えると、「今」の場所から遠い場に移ると経済的にどうかな？と思う。「今」が便利なので…。
				今の福岡空港の利便性は、他の地域に対して絶対的な優位性があります。特に仕事で使う時には非常に便利です。
				日本一便利な空港である福岡空港の利便性を生かした対応を考えていただきたい。
				空港へのアクセスは福岡が一番便利だと評判なので、その点は維持してほしい。ただ、街の中なので、騒音対策、環境対策も十分考えて検討してほしい。
				博多駅とのアクセスが重要である。モノレールにしろ地下鉄にしろしっかりした計画が必要である。
				･次に道州制をにらんだ航空ネットワーク→九州各県に空港があり、それぞれが国際線誘致を行っているのは愚の骨頂。国際線は福岡空港を中心とし、各県へは中小型機で頻繁に飛ばすことこそ、利用者利便性につながる。
				今の利用しやすさと新たな別の場所につくることとを比較すると、海の方に作ったときは利用者は減ると思いますが･･･。
				･博多駅から5分の利便性を守ろう。
				現空港は利便性がいいので、現空港の利用が望ましい。
				福岡に来る知り合いのほぼ全員が福岡空港からの交通の利便性についてびっくりするほどで、もはや空港の場所が今最高であると思っています。便の数を増やせない等あると思いますが、福岡のいい所としてアクセスの利便性を重視すべきと思います。
				現福岡空港は世界でも有数の便利な空港なので、現空港の利用を望む。
				利用者の利便性を最大限に生かすべきだ。
				私は大牟田ですから、有明海上に来てもらうのが好都合ですが最も利用者が多い福岡市民には迷惑と思います。しかし、東京、札幌空港を考えると、1、2時間は常識です。今は福岡西部者の利用が少ない様だから一応現在地一番と考えます。
				（エ）博多駅とのアクセスの面からも現在の福岡空港の利用を一番と考えるべきである。
				JR博多駅とのアクセスの良さが福岡空港の1番の強みと感じます。この点を大切にしてほしいと思います。
				現空港は都心に近く利用者、利便性がよい。
				博多駅に近いという利便性を守ってほしい。
				･今の世界一便利な空港の存続を希望する。
				現空港の場所がポイントである。他の場所では意味がない！

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡空港の便利さは残すべき。新空港はどちらの場所に作っても不便。福岡空港の滑走路を増設し、それでも十分でなければ、佐賀空港や北九州空港との連携で補えばよい。
				今の空港がとても便利なので、現状の空港でもっといい案がないのだろうか。
			4.需要予測について 60 件	
				仕事で福岡空港は年に30回近く利用している。ただし、半分は北九州市への経由として利用していた。北九州空港と小倉駅の交通アクセス（30分程度の高速鉄道など）の整備により福岡県西側の需要はもっと北九州空港にシフトすると思われる。（福岡空港の需給逼迫緩和効果）の予測結果には少々違和感あり）
				福岡空港の需要予測がこのまますっと右肩上がりで増え続けると本気で考えているのが疑問です。増えてくるとは思うが、北九州空港の開港、九州新幹線の開通も控えているため、撤退路線も少なからず出てくると思います。制限なしに路線、便数ばかり増やしても無駄に終わる可能性があることも考えてほしいと思います。
				将来は、東京便等もシャトル便のようになると思うし、航空各社は小型ジェット機の導入を検討している。今よりも、便数は1.5～2倍、国内線の便数は増えると思う。
				利用者の増加は？ 新幹線の鹿児島ルート開業で南九州方面は激減、不採算路線の減便、国際線の激減、航空機の小型化など新たに空港を不便な所に作るなど考えられない。
				現状維持でよい！　何故この先伸びることしか考えないのか？　神戸空港、関西空港…明らかに赤字ではないか！ 飛行機はサイズダウンし、回数が増えているが、もし本当に需要がある時は航空会社がサイズアップするので発着数は問題ないと思われる。
				需要予測に、人口減少、新幹線・高速道の整備による航空需要減少の効果は考慮されているのでしょうか？九州新幹線が開通すれば、鹿児島線利用者は激減すると思われます。
				・将来の需要について過大評価することのないように慎重に検討して欲しい。
				将来統計で語るような需要が本当にあるのだろうか。人口減といわれる中、魅力ある都市は多くあり、観光に至っては福岡以外の九州各地にダイレクトに向かう人も多い。ビジネスでは他の交通機関の発達も考えられるので、むしろ分散されるのではないかと思う。右肩上がりの多大な需要を将来見込むことが間違っている。
				・新空港方策には現在の空港の利用状況が考慮されていないのでは。利用率をさげるのか検討してほしい。
				・国内便も、東北への直行便が本当に必要か検討すべきと思う。
				航空利用の視点が重要なのは、わかるが、他の交通機関とのかかわりも考えるべき。関西、名古屋方面への新幹線利用、鹿児島へも新幹線の利用者が見込めるのではないか。
				国や自治体の借金の状況 需要予測と実態との整合性（実態は大幅なマイナスと聞く） 以上2点を視点に追加すべき。
				「将来の国際環境」 ・原油高騰・枯渇で燃料が高くなって飛行機運賃が暴騰するという説がある。考えているのか？ ・福岡が20年後も右肩上がりかどうか。ピークが5年後なら5年ガマンすればいいだけの話。 ・国内で改革が進んでも国際競争で負ければ同じ。見通し（需要予測）が甘い。
				「需要の変化」 ・少子高齢化、新幹線高速化による需要減などをきちんと分析してほしい。
				将来需要の見立てが甘すぎる。素人目で見ても、福岡空港の需要は減少することは「1」で話したように見えている。もっと福岡の将来像と空港の建設意義を結びつけて考えないと、利用者も納税者も住民も納得しない。
				現在の福岡空港の立地が福岡市内からとても近く、公共交通でのアクセスも日本の空港の中で一番良いことから、利用者が多いと思います。 都心部から離れた場所に作り、交通アクセスが悪くなると逆に新幹線を利用する人も増えるでしょうし、利便性が悪くなれば、かえって福岡都市圏の発展にブレーキをかけてしまうことも考えられます。 空港がもしも移転した場合、現在福岡空港を利用していた人が全て、新空港を利用するわけではないのではないでしょうか？ そのような統計をとり、予測することも大切かもしれません。 また、空港を移設して海上に作ると、空港の運用で時間制限が無くなるので、発着回数が柔軟に増やせるとの事ですが、実際に「新北九州空港」の夜間の便の利用者がどの程度いるでしょうか？ 空港まで夜中に帰ってきても、帰りの公共交通がタクシーしかないような状態で、どの程度の利用が見込めるのでしょうか？
				年間発着回数の予測結果の表し方に疑問がある。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				需要が減っていて、台所も苦しいのに、なぜ1兆円もかけて新空港？理解に苦しむ。
				ステップ2でも需要予測を信用していない人が多かった。こういう対策を考えるとき、国民と行政の信頼関係が大切なはず。国民と意識がズレてはいないか？
				需要予測と実績を2004、2005、2006年と出してもらいたい。当然ステップ4には2007年の予測と実績。ほんとうに伸びるのであれば、対策も必要だが、現状のように伸びがマイナスであれば、対策は必要ない。
				福岡の産業もかなり発展しているので、これから先の需要も早急に必要になるでしょうが、今の空港に一本増やす案で良いと思う。新空港が開港しているが、よい営業が出来ているとは思われないので、需要の問題が一番だと思う。
				2.本当に需要が右肩上がりに増えていくのか。
				需要予測に問題アリ。どんどん減っている。 路線も廃止や減便が相次いでいる。
				レポートで強調されている2010年年に現状の発着数が限界に達することは事実であろう。しかし、その限界状態が何年間継続するかについては言及されていない。必要不可欠な新滑走路のいわば賞味期間で、工費や工期を割り算しなければC/Pは判断できない。
				また、地球温暖化問題をはじめとして、航空燃料の確保、排出物処理にかかるコストを勘案して増便限界は当然想定すべきである。
				貨物輸送の拡大。
				A．2000年以降の処理量は、2000年をピークにして横ばいないし減少の傾向にある。予測の厳密な検討が必要。 B．大量輸送の対応としては、ハブ空港での乗り継ぎを採用し、機材の大型化による離着陸回数の減少も。 C．鹿児島から博多に新幹線が開通すれば、現在6千回近い離着陸は乗客の鉄道へのシフトで減便もあるだろう。 D．膨大な金と広大な美田をつぶして作った佐賀空港の失敗の例が身近にある。
				A．2000年以降の処理量は、2000年をピークにして横ばいないし減少の傾向にある。予測の厳密な検討が必要。
				B．大量輸送の対応としては、ハブ空港での乗り継ぎを採用し、機材の大型化による離着陸回数の減少も。
				C．鹿児島から博多に新幹線が開通すれば、現在6千回近い離着陸は乗客の鉄道へのシフトで減便もあるだろう。
				①人口が減少していく時代に離発着回数（航空旅客の需要予測）が大きすぎないか。
				50年後の航空機事業を見据えたとき、環境問題等で大きな伸びは望めない。新空港建設（志賀島）するとなると、何千年も続いた環境を破壊することになるので、現在の施設の改善を目指すべき。
				・「需要予測と実績」を追加すべき。これは市民と行政の信頼関係に繋がる。やってることが信用されるかどうかの問題。いくら連絡会議が時間と金をかけて調査をやろうが、市民が信用しなければ、事業は成り立たない。事業期間も長期にわたる。推進派の知事が選挙で落選なんてことも十分考えられる。民意無くして事業無し！
				「需要予測と実績」を追加すべき。これは市民と行政の信頼関係に繋がる。やってることが信用されるかどうかの問題。いくら連絡会議が時間と金をかけて調査をやろうが、市民が信用しなければ、事業は成り立たない。事業期間も長期にわたる。推進派の知事が選挙で落選なんてことも十分考えられる。民意無くして事業無し！ 自然環境を守ることは、地球規模での課題になっている。視点に入れるべき。
				全国一便利な福岡空港を移転する必要性を全く感じないのですが？仮に移転して便数も増え、関空や成田迄行かなくても直通で他国に行けても、需要が言われてるほど増えることは無いのでは？
				少子化の時代なのに、今後利用者が増えることはないと思う。現に福岡空港からの地方便をなくす方向でJALもANAも検討しているのに、そんなに極端に増加するわけがない。福岡県もあと数年で赤字の県に入っていくのに、1兆1千億円もかけて新空港を作るのは無駄遣いであり、一番に国、県、市の財政を考えるべきである。
				将来の福岡にとって、空港の充実だけが大切というわけではない。「アジアに開かれた」は日本全国が使っている言葉である。時間的に見ても、アジアから福岡までと三大都市圏までではは1～1.5時間しかかわらない。空港容量を増やしたからといって人や物が集まるとは限らない。甘い需要予測に基づいて建設しうまくいっていない港、空港、道路などは沢山ある。大きな財政赤字を抱える中、何に投資すべきかしっかり考えていかなければならない。空港が全てではない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				①で述べたように、新空港建設を前提としているとしか考えられません。現実的に少子高齢化が進むことで、利用者の増加はどこまで進むでしょうか。また、エネルギー問題から言って、化石燃料を大量に使用する飛行機をこれ以上運行させることに問題もあります。後々の代まで税負担をのこす新空港建設はいろいろな面で（環境破壊を含め）女性に子供を作ることをためらわす要因にもなります。
				ステップ2でのことだろうが、本当に右肩上がりの需要が福岡空港にあるのだろうか。私は久留米だが、新空港になったら遠くなるので使うかどうかわからない。あくまで現地の場合で利便性で需要が多いということではないのか。明確な収支見込をたてて、当時の担当者が大きなことを言って、あとは棺おけの中で知らんぷり、泣きをみるのは孫子の世代なんてことは絶対してはいけない。もっと知恵を絞って、利用者にも現空港の利便性を享受している負担を求めていいはず。
				需要予測の信頼性 予測はマスコミも言うように単なる「期待値」だったようですね。おたく達のやっていることはもはや信頼できません。税金の無駄遣いは今すぐやめるべきでしょう。
				（イ）少子高齢化を見定めて、また、新幹線の高速化、鹿児島への延伸等を考えていくと需給を逼迫は見込まれない。
				「建設費を安くする」「福岡空港の実績」も視点に加えるべきだと思います。「実績」としたのは「需要予測」がまったく当てにならないからです。
				中長期的な航空需要の見通しが不十分。過大な予測からの視点は意味がない。
				最近、福岡空港に就航している路線の一部が廃止されるとのニュースを耳にしますが、本当に発着回数が増加し、滑走路の処理容量をこえるのでしょうか。人口は減っていくし、高齢者の割合は増えるし・・・。
				①それほど需給は逼迫していない。現にANAなど減便しているし、毎日満席で乗れないことはない。 少子高齢化が進み需給逼迫は考えられない。国も余裕は無く、県にしてもすう年内に財政赤字に陥ると見通しを立てている福岡市も債券で補う状態。
				人口減少傾向なのに、利用者数が増加し続けていくということに納得がいかない。これまでの需要予測はことごとくハズれている。何千億円以上の投資をするならば、もっと慎重に対応すべき。 対策費と財政 需要予測と実態
				・07年版少子化白書にも見られるとおり、高齢化、大口減少化が確実な中での需要予測にしては甘い分析。
				新空港を設置・移転した場合、新幹線との競合関係からFUK-NGO、ITM、KIX、KMI、KOJの各路線は撤退する可能性が高く需給に影響があるのでは。
				単に需要予測の数字だけで判断するのではなく、将来の福岡経済の未来像を踏まえ、新空港に移転すべきだと思います。
				市街地の空港は便利だが、安全上問題だ。新空港の必要性は分かるが、需要予測の信憑性が伝わらない。
				ほんとうに高齢化や格差社会の中で利用者は増えるの。
				需要予測と実績と滑走路容量
				・需要予測と実績値。 ・新空港が1～1.1兆円ではできないこと。（海外線付近には建設できない） ・現空港の周辺対策が将来的に減ること。 ・周辺対策費や借地料が割高にされていること。 以上4点をきちんと公表し、世論に問うこと。
				最も根本的な問題だが、本当に発着回数は増えていくのか。需要予測は本当に確からしいのか、そのチェックが必要と思う。
				・利害関係のない人達で予測を立ててほしい。 ・国際線作ったばかりなのにどーするの？
				本当に必要なのか疑問です。需要見込を誤った事例は山ほどあります。その都度税金をつぎ込む杜撰さです。本当に見込はあるのですか？その意味では非常に分かりづらいデータ（データではない思い込み）のPIでした。
				・福岡という都市から考えると余程へんぴな場所に移転しない限りは利用客も増えるのではなかろうか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				予算もないのに、なぜ作るのか？ 需要予測もはっきりしないし、他国の空港は管制の見直しで離発着回数を増やしている。
			5.ターミナル施設の機能・設備について 19 件	
				今回、福岡空港を利用しましたが、使い勝手が悪いです。それは無駄に広すぎるスペースがあまりにも多いなと。デッドスペースが多すぎる。ターミナルを一つにしても問題ないのではないか、十分活用できるだろうと思いました。新千歳空港はその点使いやすいと思います。そして移転すればその土地を活用できるのではないでしょうか。
				誰でも気楽に利用できるようにしてもらいたい。
				イメージがかたい。
				空港の中にショッピングモールや温泉施設、宿泊施設をつくってほしい。
				子どもたちが楽しめるテーマパークをつくってほしい。
				投資金額を少なくして、現状の空港の改良及び増便に努力すべきだと思う。現状の国内線空港ビルは使いづらい。
				・ターミナルビルが分かれているのは不便だし、県外から来る人には、とてもわかりづらい。
				1.国内線・国際線の分離 例…国際線を人工島に造る。この場合、人工島を空港に使って良いのかわからないが、国際線を主要交通機関（博多駅・福岡空港・地下鉄等）で結ぶ必要がある。
				②国内線ターミナルの整理、駐車場の多層化、スポットの増設 　また、空港内の動線等によっても（移動距離と同じぐらいかそれ以上に）疲れを感じることもあるので、土地の確保等の他にもそういうことを考えて下さる方が必要だと感じます。
				1.利便性が良くて費用も少なくてよい方法が提起されていない。 ①現在の国内線を西側へ移転、高速バスも便利になる。
				ハブ空港化を推進するのであれば、陸、海、空の機関（税関、入管等）を統合し、効率化を図り、検査機関が入国。出国の同一舎内で審査すれば如何でしょうか。（したとするならば、X路審査方式とか？） 又、犯罪防止効果も高く、各機関がIT等を活用すれば、国外逃亡（犯罪者）が減少の一端になると考えます。
				50年後の航空機事業を見据えたとき、環境問題等で大きな伸びは望めない。新空港建設（志賀島）するとなると、何千年も続いた環境を破壊することになるので、現在の施設の改善を目指すべき。
				日本の他の空港増設で失敗の二の舞にならない計画をしてもらいたいです。例えば成田の紛争や羽田の無理な増設等。 基盤は安くおさえ、施設にお金をかけて下さい。
				・3,4階駐車場（市営）
				国際線、国内線の乗り継ぎを良くする。
				国際線ターミナルビルの北側で貨物ターミナルビルの西側に空き地があり、小型機や中型機用なら数スポットは設置が可能な程度の広さがあります。ここを駐機場にして国際線ターミナルビルを改装してチェックインカウンターの島を一つ国内線用のカウンターにしてゲートラウンジ機能のみ増築をするか、国内線の第4ターミナルビルを新設してはどうでしょうか？天草、鹿児島、宮崎、札幌、成田、名古屋、中部、沖縄、大阪、関西、東京線以外の国内路線用にすれば規模的には大きなターミナルビルは不要で、北九州空港と同程度の規模のターミナルビルで充分だと考えられます。 そして国内線第一ターミナル及び第二ターミナルのスポットを（一部のスポットを除き）大型機用に変更（天草・鹿児島・宮崎線等の一部のスポットを除く）すれば、国内線ターミナル側誘導路の混雑を緩和できます。
				新北九州・福岡空港ともに感じるが、設備等のハード面より、食事等のソフト面が不充分な気がする。安い食事や独特なイベントで人が集まれば空港も活性化するし、交通機関も整備されると感じる。特に海外からの旅行客に福岡市内と同等以下価格が食事等を提供し、市内への交通費も安くすることが必要である。アクセスのよさばかりでなく検討してほしい。
				館内のサイン等を増やす。 インフォメーションのわかりやすいところへ設置。
			6.総合的な交通対策について 13 件	
				地域の発展のためには空港はどうあるべきかという視点だけでなく、空港を発展させるには地域や住民はどうすればよいかとか交通網整備をどうするかといった逆からの視点も必要ではないか？

区分	意見分類			寄せられたご意見
				①将来対応の視点が空港対策のみであるのが残念だ。九州全体または九州北部（佐賀県を含む）のアクセスを考慮が必要。
				自分は空港を使う（送迎、自分の飛行機利用）ことの方が多いので、利便性がとても大切と思います。ただし、福岡市周辺の交通全体の事等も考えて、全体としての±をもう少し広くとらえていただいてもよいかと思います。
				③新交通体系は、現市営地下鉄の延伸と（福岡市は人工島まで計画あり）又九州自動車道の古賀インターより分岐するとともに福岡都市高速を香椎より延伸する。
				航空ネットワークの拡充
				やるとすれば、増設ですね。今の空港を少し広げればいいです。都市高速、地下鉄等広域に考えてさらに地域の開発と兼ねて検討していただきたい。
				・次に道州制をにらんだ航空ネットワーク→九州各県に空港があり、それぞれが国際線誘致を行っているのは愚の骨頂。国際線は福岡空港を中心とし、各県へは中小型機で頻繁に飛ばすことこそ、利用者利便性につながる。
				交通機関を航空だけでなく新幹線の利用促進も幅広い立場から検討すべき。
				②将来の対応方策の検討項目に人口の減少、大都市への人口の集中及び九州圏内の人・物の流れを他の交通機関と組み合わせた検討を付加して頂きたい。
				航空便のみに頼らず新幹線、バス等の利用（国内のみ）を考えるべき。
				(1)新幹線、バス等の利用も考えるべき。
				航空便のみに頼らず新幹線、バス等の利用を考えるべき。
				道州制の観点から考えると、九州全体のバランスある発展と活性化が必要。空港問題は新幹線や高速道路、海上輸送を含めた輸送システムトータルで総合的に判断するべきだと思う。鉄道、自動車とあわせて、福岡、北九州、佐賀（大分も？）の北部九州全体の空港の役割分担は可能であり、またその方向を目指していかなければ、九州全体の調和のとれた発展は望めない。
			7.その他 42 件	
				環境問題（騒音、大気汚染、環境破壊）の元凶である。「ナニモシナイ選択肢」もあるはず！
				結論を押しつけ、マスコミ等を利用して賛美している。現在全国では空港は過剰状態である。将来の見込みもない空港建設計画には絶対反対である。今の福岡空港で十分満足している。
				3)既存空港を中心に、将来を考え近辺交通緩和として、空港かを東西に通る地下道も検討してほしい（車可）
				②利用者利便性の視点1位『現空港における滑走路増設』やはり現状維持が一番であろう。2位『近隣空港との連携』東京－福岡間など、需要の多い路線は現空港で、海外路線など週に2、3便の路線は近隣空港に、という具合に振り分けが可能。3位『新空港』朝夕の交通渋滞に不安が残り、公共交通機関の増設が不可欠。
				④まちづくりや地域振興の視点1位『近隣空港との連携』福岡だけでなく、九州の活性化という大きな目で見れば、採算が取れていない近隣空港を潤す事や長崎自動車道の需要拡大にもつながり、想定外の地域振興につながる可能性がある。2位『新空港』空港周辺の整備が整う。3位『現空港における滑走路増設』乗降客の増加にともなう効果以外見込めない。
				・国際ハブ空港建設の必要性を日本国がどのように考えているのか？国家的事業としての基本的構想の上に「福岡空港の役割」が示されているとは思えない。
				現在地以外は考えていない。又考えるべきでない。 これからは、第1,少子高齢化社会、第2,国際化、第3,環境重視 益々増大する！
				・関空のように利用料の高いのはダメです。世界の飛行機会社から見放されます。
				九州新幹線の全線開通が近い事も考えれば、近距離部分は新幹線に需要が変わる事が考えられる。他の要素ももっと加え、現状維持的な発想も必要では？（財政赤字の面からも）
				福岡空港調査連絡調整会議が発足する前に、福岡空港新設に対して新宮～津屋崎沖がよいとの結論が一度出されていました。もう一度この内容を参考すべく公表できませんか？大変な費用をかけて専門家で検討された資料ボツにすることはないはずです。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				国、県の財政状況は現在どういう状態ですか。国民が苦しんでいる中、“公共事業ありき”ではないか。 結論：今のままで充分対応出来る！
				空港の今の場所のままで不満などない。
				滑走路の増設なり新空港を造った場合の活用について住民や企業はどのように考えているのか？また、福岡空港の航空需要をさらに伸ばそうと考えた場合に福岡空港の民営化が必要なのではないか？
				国内に関してはそうでもないが、国際に関してはもっとグローバル化する必要があると思う。便が少なすぎます。
				今ある場所を変えずに…。
				福岡空港の役割は今でも充分満たされており、これ以上を求めることは過剰である。
				とても明確な対応策で聞いていて安心しました。もっと市民の人がこうやって意見を出し合う機会が増えるとよいと思いました。
				・博多駅から5分の利便性を守ろう。
				財政措置は並行して論じていくべきである。そういった面で方策のバリエーションは増やす必要はある。
				現状維持（現空港の利用）のまま。
				税金の無駄遣いはやめてほしい。“あるものでなんとかする”が基本。ねんでもかんでも“新しくする”というのは間違いだと思う。
				現空港の利用を望む
				現空港の利用を望む。
				②将来の対応方策の検討項目に人口の減少、大都市への人口の集中及び九州圏内の人・物の流れを他の交通機関と組み合わせた検討を付加して頂きたい。
				現状の空港維持を望みます。無駄な便を減らして対策してほしい。 案：予約数に合わせて便調整（ANAとJALが提携するなど）して、同時間帯の他の便に変わってもらう。参考にならないかもしれないが、バスツアーではそういうことがあった。特に問題なく動けたので。 税金を使っているのであれば、減らす努力をしてください。これ以上の増税はきついです。
				・国際路線が増すので、新空港設ける場合（羽田と成田）国内線と国際線に分ける。
				④地域振興の点でも福岡市は恩恵をこうむっている。
				①現空港を従来通り旅行者使用（専用）
				国内線は現空港で、国際線は志賀島・奈多ゾーンへ。 大阪や名古屋方式は無いのでしょうか。アイランドシティを経由して。
				将来どうしても過密の運航で移転を考えられる場合は、庶民の為、国内線はそのまま存続されますよう心から祈っています。余裕者利用の海外旅行者の為には、近隣の埋立地に新設の方法を考えられますよう願います。
				・燃料の高騰からみても、このままでよい。
				・延長も考えた方が良い。
				・今の空港には満足している。このままで充分だと思います。
				機能分担について…北九州空港との連携は？データが新北九州空港が出来てからの新しいデータで、比較検討の余地があると思われるがいかがなものか。
				発着時刻を調整して、渋滞を緩和する方法がないのか検討してはどうかと思います。
				現在の運用時間拡大というのが抜けているかと思います。現在の7:00～22:00というのは、前後1時間ずつの延長が許容できないでしょうか。滑走路増設までの暫定対策として効果的かと思います。
				現在の民有地を用地買収するべきだと思う。
				・有事の時を想定。 ・現空港は残していてほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			滑走路増設案のときの建設条件と新空港案の建設条件を同じにして数値で比較検討することを求めます。滑走路増設案では『福岡空港周辺は市街化が進んでいることに加え、空港南東側の丘陵地、空港西側の福岡都市高速道路、北側に国道3号が近接している状況であることから、滑走路増設案ではこれらへの影響を最小限に止め、空港拡張面積を極力小さくし、かつ現在の空港施設を有効活用できることが望ましいと考えられます。』とありますが、新空港案では『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』とあり、一見正しいように見えますが、検討内容はおかしいです。滑走路増設案では空港の敷地面積は、353+90=443ha、353+60=413ha、353+30=383ha、一方新空港案では530haになっています。新空港案では『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』を行った結果が530haなので、滑走路増設案での適正な空港敷地面積は滑走路の長さの違いを考慮して滑走路間隔が300mの場合に530ha-(200m×300m＋500m×300m)=509haであると考えられます。滑走路増設案は『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』が行われていないので、『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』=509haの用地を確保した場合での検討を求めます。（滑走路間隔が300mなのは滑走路増設案も新空港案も同じなので、1時間当たりの離着陸可能回数もほぼ同じ。）仮に滑走路増設案が353+90=443ha、353+60=413ha、353+30=383haで『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』されているのであれば、新空港案の530haが無駄に大きいのは明らかなので、新空港案空港面積を滑走路増設案と同程度にして検討することを求めます。『施設規模の想定は滑走路増設案の考え方に準じている。』と書いてありますが、1時間当たりの離着陸可能回数がほぼ同じなのに面積が353+90=443ha、353+60=413haと530haと違うのは何故なのでしょうか？
			現空港で問題なし
			もっと近隣空港との連携と滑走路増設の利点を検討し、新空港の不利な点（例えば漁民とかからの反対の声などは検討だにされていない）を洗い出すべき。新しいきれいな案だけに流されると、前福岡市市長山崎広太郎の様な人工島の建設（公約に嘘をついた犯罪的行為）、民意無限のオリンピック招致運動（完全な無駄）に終わってしまいかねない。
			予算もないのに、なぜ作るのか？ 需要予測もはっきりしないし、他国の空港は管制の見直しで離発着回数を増やしている。
	その他		
		61 件	
			今はグローバル社会になりつつあるので東アジアとの関係を強めつつ、海上交通などを強化すべきであると思います。
			・国際線の直行便は近年では福岡線減っています。利用する方としては成田、関西、中部経由で、それらの空港との連絡便を増やした方がいいではないかと思います。
			あまり道路はいじらないでほしい。
			私は多い時期は、250回以上搭乗しています。正月、夏期、帰省時以外で満席でどうしようもない事はほどんどなかった。新空港が必要というのは、一部の利権者（ゼネコン、政治家）の希望と思います。もっと新幹線との組み合わせも考慮されても良いと思います。
			本来は長期的な視野に基づいた現空港の開発を早期に始めるべきだったと思う。
			予想外に緻密だったのに驚きました。
			滑走路下に車両通過できるトンネルが出来ないですか？迂回しての空港が遠いので。
			①需給逼迫緩和の視点からみると、1位『現空港における滑走路増設』がベスト。2位『新空港』は現在よりもアクセスが悪化するため、需要が減少する恐れもある。3位『近隣空港との連携』はデータの通りあまり見込めない。
			もう少し便数が多い方がよい。
			もう少し具体案がほしかった。
			市の工事等のやり方がわからない。地下鉄も橋本でプツリと切れて次への便利（例えば、姪浜から西の方へ乗り換える時）が悪すぎる。地下鉄ができて大喜びできると思っていたのは、できるまでの事！もし、今回の空港が移転ということになるのなら、またまた期待はずれの交通状態にならないように充分に案をねってほしい。
			これらの事をじっくり考え話し合いをするのは大事なことだけど、何か1つちょっとずつでも実行していかなければ、10年～20年経っても変わらないと思う。なので、何かを1つでもいいので実行していった方がいいと思った。
			・福岡空港将来対応策は現状認識、空港に期待される機能及び都市圏の将来性から正しいと思う。
			運用によっても騒音は減らすことができるので、その点も考慮する必要があると思う。
			空港の周辺に観光施設等をつくり、ビジネス以外の利用者も増やさないといけないと考える。
			自然環境への対応が全く書かれていない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			③低需要路線の減便（季節運航の拡大）
			将来需要への対応策を行い供用が開始されるまでは現空港で対応をすることになりますが、どのように対応するのでしょうか？
			・最近、空路が変わり、自宅附近が今までより飛行機の音がうるさくなった気がします。騒音対策にも力を入れて欲しい。
			大規模な工事を行い、土木建設業者のための空港建設とならないよう希望します。
			・壱岐予定地の反対運動の克服。
			お金の問題を取り上げず、対策を考えたとしても絵にかいたモチ。
			前項の民有地問題を解消しなければ、根本解決はほど遠いと思う。
			貨物量は増えるかもしれないが、飛行機である必要は考えられない。金が天からふる事は100%ない。
			仮に、現在の（空港の）跡地の新築開発に期待が持てることが考えられる事と、空港の需要upに向けてのゆとりと経済の効率化を図る事が予想されるが、余程何か福岡自体に魅力がないとどうかな？とも思いますが…。
			D．膨大な金と広大な美田をつぶして作った佐賀空港の失敗の例が身近にある。
			空港へのアクセスは福岡が一番便利だと評判なので、その点は維持してほしい。ただ、街の中なので、騒音対策、環境対策も十分考えて検討してほしい。
			空港周辺住民への配慮が全く見えない。
			騒音がよくするのが（筑紫野市の実家はよく音が聞こえます）気になりますが、家の建築基準を県で決めてみるなどできたらいいと思います。
			仙台便や山形、新潟方面の便がなくなっているのには不便を感じています。佐賀空港の充実については、アクセス面の改善が必要に思います。
			航空路線の拡充
			自然を壊してまで、新空港を作る意味はないと思う。現空港の近辺を整備すれば、充分対応できると思います。
			日本の他の空港増設で失敗の二の舞にならない計画をしてもらいたいです。例えば成田の紛争や羽田の無理な増設等。 基盤は安くおさえ、施設にお金をかけて下さい。
			将来の福岡にとって、空港の充実だけが大切というわけではない。「アジアに開かれた」は日本全国が使っている言葉である。時間的に見ても、アジアから福岡までと三大都市圏まででは1～1.5時間しかかわらない。空港容量を増やしたからといって人や物が集まるとは限らない。甘い需要予測に基づいて建設しうまくいっていない港、空港、道路などは沢山ある。大きな財政赤字を抱える中、何に投資すべきかしっかり考えていかなければならない。空港が全てではない。
			生活者の視点、多額の費用が地方財政を圧迫し、生活にはね返る。
			「建設費」を意識して案をつくるべき。高くては意味がない。絵にかいたもち。
			環境対策や借地代を減らすことを考えるべき。
			ミニ空港、ハブ空港を既在空港、農業用空港とタイアップして海上空港（国際空港）から24時間利用可能にしたら、近隣国の空港利用率が上がると思う。それと利用料金（離着用費）を国際的から高いと言われているので、安くしたらどうでしょうか。
			・現空港敷地内の地権者、所有権の土地がどこにどれだけあるのか、いくら借地料を支払っているのか、どんな特権を彼らに与えているのか公開して、一般大衆の声を聞くべきだ。大騒動になると思うが、移転であれ、現在地であれ、今後のためにイタミとして通過させる方がいいと思う。
			世の中便利になることはいいのですが、その背景でこまっている人もいます。 他の空港は住民のいない所にあるのではないでしょうか。
			財政的なことが残っている。（私の気持ちの中に）
			近隣空港との協力にしても、福岡から北九州が約1時間の移動を必要とします。移動時間等考えたら、飛行機やめて新幹線での移動にするかも。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			①仮に現状の時間帯、曜日等で満足いく離発着が出来ないという点を課題とするならば、 ⅰ）近隣空港の離発着能力を確認すべき ⅱ）全ての空港での投資対効果を試算すべき ⅲ）ⅰ）＋ⅱ）で他空港を利用した場合、問題解決できる（→投資対効果が出ていないかつ能力に余裕があるなら他の方法を検討する意味はない）ならシェアリング方法について検討すべき。
			国内線の料金を安くしてほしい。 いつも福岡空港を利用するのですが、もっと佐賀空港へも行きやすい環境にしてほしい。
			運賃をもっと考えてもらいたい。
			・国内便をもっと低料金にしてほしい。安いパックを作るとか…。
			日本の航空運賃は高すぎる。運賃が下がるような方策をとるべき。
			現状とトレンド上の問題認識であり、考え方を180度変える必要がある。趣旨は上記の通り。
			福岡空港が赤字であることに驚きました。その上、土地借地料が84億円あるとは初めて知りました。
			1)国の事業としてかかわってくるのであれば、地域格差が叫ばれているとき、地域活性化のために高所より見て決めるべきでないでしょうか。(ｲ)北九州市及び周辺市町、(ﾛ)佐賀市及び周辺市町ともよく話し合ってもって下さい。近隣空港の活性化にも敏腕をふるって下さい。 2)新空港の場合、気象条件として霧はどんなですか。
			借地料（84億円）は高すぎるように思います。この費用でもっと他に有効利用できる事業を見直すべきです。
			福岡空港が赤字とは思わなかった。
			空港を他に作れば借地料などいらないのでは。
			・赤字を少しでも減らすことが必要であり、土地借地料の減額も考慮すべきではないか。 ・アクセスの良い新空港の建設も早急に検討すべきと思う。
			現在の民有地を速やかに用地買収すべきと思います。
			・今まで何十年も借地代を払っていて、買収することは考えられなかったのか疑問である。 ・空港の土地が借地であったことを初めて知って信じられない。
			現在の民有地を速やかに用地買収するべきである。
			現空港の拡張も時間がかかりそうなので、佐賀空港などとの連携もあわせて実施してはどうか。
			現空港の維持管理費で多大なコストのかかる借地料は買い上げる努力をすべきではないか。
			もうちょっと環境や交通を検討した方がいいと思います。
			対応策はたくさんあって、それぞれ良い面と悪い面がありよく調べていると思った。しかし、多すぎて素人にはどれがいいのかよく分かりません。もう少し絞ってほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
	将来対応方策の評価の視点について	1.評価の視点全般について 88 件	
			フランスのシラク前大統領は、引退演説で「自分の仕事をやり遂げたことを誇りに思うと同時に、わが国の未来を信じている」と言って国民に別れを告げました。　リーダーは、ビジョンを語る必要があります。そして、そのビジョンを実現する戦略を示す必要があります。　知事も市長も、引退するときに「福岡の未来を信じている」と言えるような、誇りに思えるような仕事をやり遂げていただきたい。また、それができる人物であるはずです。　福岡空港は、福岡の未来を左右する重要な基盤です。福岡空港の将来を考えるにあたっては、そういう視点から取り組んで欲しいと思います。 そして、われわれ県民・市民も、このような意識を持ちながら福岡空港の将来を考える必要があることを忘れてはなりません。
			◆③『福岡空港の機能強化の必要性』　このような地域の未来に好ましくない事態が懸念される以上、地域の将来を按ずるべき立場の者には、「現状維持でよい＝何もしなくてよい」「抜本的な対策は要らない」という思考停止は許されず、最善の解決策を探り、それを実行する強力なリーダーシップが必要である。(1)成長著しいアジアに近い「九州の地理的優位性」(2)魅力ある観光資源や、アジアに視線を向ける企業が比較的多く存在する「九州の産業における特長」(3)一方で、島国・国内主要地域との離隔という、航空以外の手段では海外や国内主要地域との円滑な往来が困難な「福岡・九州の地理的ハンディキャップ」(4)アジアの一極を担う都市を目指す「福岡市の都市戦略」なども勘案すると、市民生活の質の向上や地域経済の活性化、福岡・九州の持続的な発展等を促進し、次の時代を切り拓いていくためには、福岡空港の機能強化は必要不可欠な要素であると考える。
			難しすぎて良くわかりません。申し訳ありません。
			視点としては概ね妥当であると思う。
			多方面から評価・検討するのは良いことだと思う。ただ、最近の航空会社の動向を見ると、地方空港にはかなり厳しいものになっており、福岡空港も例外ではない。今後の発着回数・路線数にも影響してくるだろう。
			よくわからなかった
			提示された5つの視点で良いと思う。
			「評価の視点」項目の列挙順位に気を使ってほしい。「環境・安全の視点」や「地域振興の視点」はもっと上位にランクされるべき視点であるはずだ。
			評価の視点については、①費用対効果を多分野で多方向から分析して総括してもらいたい。多くの機関がこれまで様々な技術を蓄積していると思う。
			地域の将来像はこれまた福岡地区のみの発展や課題に対しての解決方法の羅列ばかりで他地区（私は北九州地区）の住人からみると「フーン、それで…」という感覚になってしまう。本当に九州の玄関口・中心という意識はあるのか？リトル東京になるばかりで残念である。
			・現福岡ＡＰは利用するものからはとても便利ですが、これからは利用者側からだけの視点でなく、より大局的な視点が必要ではと思います。
			具体的な評価項目が出ていないので評価のイメージがわきにくい。
			アジアの窓口となるべき福岡なので、すべての面で課題をクリアしてほしいと思います。
			周辺のことをよく考えているので特に改善すべきところはないと思う。
			いろいろな視点から見れてると思います。
			視点については主にこの4つで良いと思う。また、環境への影響についても、もっと詳しくあるといいと思う。
			この話を聞いて、いろいろとタメになることばかりでよかった。地域の将来像などと福岡空港に求められるものの中で、自分たちもいろいろ考えないといけないと思った。
			説明を聞くと、どれも当てはまる項目で、これという別の意見はすぐには出来ません。
			空港本来の機能、即ち航空需要の視点が第一にあり、その他は結果として又は方法として付随的についてくるものなので一緒に評価しないこと。まず需要について評価し、課題、効率性は方法論であり、ワンランク下の議論とすべき。利便性やまちづくりも効果の一面であり本来の視点ではない。
			自然環境への対応が全く書かれていない。
			期待していた評価の視点が導き出されていると思う。
			現空港のアクセスの良さをウェート付けして評価すべきである。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			配置場所の利便性
			環境＜利便性
			利用者利便性の視点が一番大事だと思う。
			いろんな視点があると思いますが、やはり安全を第1に考えてほしい。ガルーダ機や最近ではエンジンの破片が落ちてくることがあり、もしものことがあってからでは遅い。
			評価の視点は正しいと思う。ただ、海上に空港を移転した場合に、現在よりも天候による離発着の影響を受けると思われるが、この視点から見た検討がなされていないと思われる。
			・複合的視点にたった評価ができないか。
			一番重要視してほしいのは利用者利便性と、環境、安全を主にしていてほしいと思います。
			良いと思う。
			評価の視点については、現在の項目で追加要望はありません。
			「評価の視点」については、 ①「利用者の利便性の視点」、②費用対効果を重視する「事業効率性の視点」、③「環境・安全の視点」の3つがこの順で重要だと思う。 また、次の2点を付加したい。 一つは、②についても、長期的スパンでの効果は雲をつかむような予測にならざるをえないので、さしあたりの「事業効果」を基準にすればよいと思う。人の世は不定・不常のことばかりだから。もう一つは、「環境・安全」とセットになっているが、「安全」要因が重視されるべきは当然だが、どんな飛行場環境であっても、「安全」要因が失われる時は失われるので、むしろここでは「環境」要因に最大の考慮を払うべきだ。こうした施設の造改事業のために自然環境の造改はむしろゼロにおさえていくべきだ。こうした視点こそが今日緊急に要請されていると思う。 （十分意を尽くせないが、私の意見は以上の通りだが、これが一番モーダルなものだと思っている。）
			評価の視点が並列的に列挙されているが、本来的には重要性に大、小がある等、評価の段階ではそのような事項を加味すべきである。
			・利用者利便性の視点が一番重要。
			事業効率性で十分な効果を得られるかが問題ですね。あとは環境も、利便も…となるとバランスを考えて一番良い方法で実施できることを願います。
			福岡空港の利便性が利用者に見捨てられたら今の福岡の街の賑わいも将来の発展も終わり。従ってもの言わぬ利用者の視点を最も重視するのが賢い評価となる。
			問題ないと考えます。
			安全性とコストを最重点に考えてほしいと思います。
			（利便性）＞（周辺対策費）と考える。 財源や工期の視点も入れること。
			見方としては、妥当ではないかと存じます。
			20年や30年経って、また新空港の建設ということがないよう考慮できるあらゆる角度から評価する必要がある。
			利用者としての意見です。利便性に関しては申し分ない現空港ですが、住民、住宅の上を飛んでおりますと、騒音や危険性など、福岡県民の皆様には大きな被害を与えているのだろうなといつも感じております。利便性や効率性の追求は、福岡県民の人間性を損なうことになると思います。利用者の利便性の比重を落とし、住民の安全性や環境の比重を上げるほうが、人間のためになると思います。
			住民の環境や安全性の視点を重要視すべきで、利用者の利便性などは最後でしょう。
			どの項目を優先して考えるのか、重要度を示して欲しい。他空港との比較もおりまぜて欲しかった。
			利便性を考慮すれば現空港の拡張選択されるが、一方用地買収等予算が本当に妥当なのか疑問に思う。移転を行えば環境への影響は軽減されるが、空港へのアクセス確保のため、さらに税金が投入されることになる。一長一短がある。
			・空港の将来的な発展的意義や役割も大事だが、やはり近隣地域に与える影響や安全性の考慮を1番に配慮してほしい。そこを基盤にしていろいろな視点が発展していくとおもうので。
			先決問題として地域住民の安全や環境を保全しなければならないと思います 安全の上に成り立っている新空港つくりの為の将来対応方策であり 財源問題や利便性は後問題 と考えます

区分	意見分類		寄せられたご意見
			評価の視点が示されていますが、項目の重みづけが必要だと思います。私は事業効率性の視点が重要と考えます。
			評価の視点は各項目とも重要な課題と理解しますが、その中で特に「環境・安全の視点」は、最重要課題と思います。今日、地球温暖化を初めとする自然環境への配慮が叫ばれる中、玄海国定公園周辺への新空港建設には絶対反対です。
			必要な観点は既に織り込まれていると思うが、もっと今後の国、県、市や都市圏への影響を重視した内容にしてほしい。現在の論調では、単に需給が逼迫していることが主として取り上げられており、現在や今後の交流が活性化する時代における空港の役割を大きく取り上げてほしい。 また、それらの考えをまとめるに当たっては、関係市町や県などの意見を十分に考慮してほしい。空港は単なるゲートウェイから社会資本、産業基盤となっており、地域経済を考える上でも欠くことのできない機能であり、その機能の充実、強化には不断の努力が必要である。
			「現状と課題」での評価の視点は、①・②・③
			「地域の将来像」での評価の視点は、①・④・⑦ を中心に。
			評価の視点が5項目ありますが、どの視点を優先して考えるかによって評価が変わると考えられます。県民の視点は費用が最優先だと思います。将来的な負担も含め、事業費の一部は県・市が負担することになります。
			需要予測も大切だが、将来の福岡がどのようにして国内外の都市間競争で生き残っていくかがもっと大事。よって、まちづくりの視点が最も重要と考える。
			利用者の利便性が最重要だと思います。 利用しにくい(時間のかかる)空港であれば、他の交通機関への移行が進み、利用者の減少を起こし事業の採算がとれなくなり、新たな税金投入などが予想されます。 税金は国民、県民、市民のお金であることを十分認識していただきたい。
			評価の視点？結局何をするんでも良い事しか書いてない。CO2をどうやって減らしていくか、世界で問題になっているのに、そのことに対してどう考えているのか分からない。日本はCO2の軽減に世界各国より遅れをとっているというのに、逆に増えてしまう事を全く考えもせず、経済事情ばかりで人間は情けない。土地はいくらでも余っているのに埋め立てなんておかしい。
			自然環境が最も重要。 一度空港を作ったら後戻りできない。 新たに空港を作る等必要ない。 便数を制限して現空港で対応できるようにするべき。
			まちづくりや地域振興の視点、一番考えるべきだと思います。
			全ての視点を考える必要があると思いますが、環境や安全の方策を十分にとっていただきたい。
			1つの課題をクリアすればまた問題が出そうで、すべての事をクリアできそうではありませんね。
			安全性と自然環境に重視してほしいですが、説明を聞いて、どこを選んでいいのかわからないです。難しいですね。
			将来対応方策の評価という点で考えると、利便性は非常に重要な評価項目と考えますが、なんといっても周辺地域の環境と安全性を最優先で考えるべきと考えます。 航空機の離着陸の航空路にあたる地域、特に大野城市等の一部地域では、小学校の真上を200メートルにも満たないような高度で飛行しており、騒音および安全性は大いに問題だと考えますので、滑走路増設による増便などは考えただけで恐怖を感じます。
			需要逼迫に対応できるかどうかは当然の視点であり、対応できなければ意味が無いと思うが、環境、安全、効率性、利便性は重視すべきと思う。また、アジアの玄関口として着陸料などにも配慮し、振興につながれば良いと思う。
			総ての視点での（様々な）検討を行い、将来、現在よりも良いものを作ってほしい。
			まちづくりや地域振興の点から、地域間での誘致活動が激しくなるのでしょうが、利用者の利便性を最優先に選定してほしい。
			全て必要であると思います。 一番は利用者の利便性が大事ではないかと思います。
			①環境・安全の視点 ↓ ②利用者の離縁性の視点
			処理能力が示されていない。 地元負担額が不明。 支持できない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			これらの視点については、空港として機能していく上で欠くことのできないものであるのは事実であるが、その全てを満足のいくものとすることは難しいと思われる。よって、点数化する等して、その評価をより理解しやすいものとすることが望ましいと思います。
			利用者利便性第1だ。 やはり需要がないと羽田･成田のようになると思う。
			現在の利便性の高い飛行場が使いにくくなる。①グローバル化（東アジアとの結びつきはもっと多くなる）、②少子高齢化（人口減、乗る人が少なくなる）、③地方分権（中央もうでが少なくなるのが地方分権）、④価値観の多様化（旅行という点ではルートが多くなる）、⑤IT化（人間が動く必要がなくなる）、⑥社会資本（使い勝手の良い空港を持っている都市）、⑦環境(空港は多かれ少なかれ環境に影響を与えるが、新規に自然を破壊するのはいかがか)
			西日本新聞で、福岡経済界では空港新設の意向が強いとの記事がりました。 人工島をはじめこの新空港建設でも市民団体の反対が多く、その反対意見のみ強調されがちですが、万が一でも墜落事故が起きたら、新設反対意見は吹っ飛ぶでしょう。このレポートでも市街地上空の離着陸の危険性については、あまり触れていませんが、事故が全くないと断言できないでしょうから、もっと評価基準にこの危険性も多く加えるべきです。
			1.課題の優先順位はどうなっているのでしょうか？ 環境問題？　土地問題？　航空券？　建設費？ 2.国はどうしたいのでしょうか？ 3.県･市はどうしたいのでしょうか？ 4.経済界はどうしたいのでしょうか？ 5.若者達はどうしたいのでしょうか？ 皆人まかせ。反対してる人のことばかり。
			必要となる取り組みは全てかなえられたら非常に嬉しいことだが、不可能に近い。優先順位を誤らないよう熟慮の上、決定してほしい。
			あまり内容がないと思う。抽象的すぎる。たとえばこれらの評価基準で点数などをつけていくのかもしれないが、最終的な決定はそのように行われないことが予想される。
			まず結論ありきの視点に絶望した。
			良いと思う。
			良いと思う。
			安全性や周辺環境の悪化が最小限におさえられる所へ移転すべきと考える。交通アクセスは移転後に順次整備していけばよい。
			良いと思う。
			行政側にばかりたって考えないこと。
			特に問題点はないと考える。
			種々の視点について考察されていると思いますが、多くの意見を聴かれて、前進されますように期待しています。
			評価の視点の並べ方が需給逼迫緩和や利便性向上を上位に置いていて、意図的である。現在の我が国の財政状況を考えると、1兆円規模の投資は絶対すべきではない。そういう面からも事業効率性･経済性を最重視すべきである。現空港のままでも欧米等長距離線は成田･関空で、アジア等中近距離は周辺空港に任せれば、大きな投資はすべきでない。
			需要予測によっての評価よりも、福岡の将来にとってどの方策がふさわしいのかが大事である。例えば、地下鉄七隈線は需要は伸びていないが、福岡での交通対策やまちづくりにとって、数字では表せない計り知れない効果があると思う。長い目で見た福岡のまちづくりにとって必要な方策はなにかという大きな視点が大事だと思う。
			これからも様々な視点から見ることが大切だと思う。
			5つの項目全て重要と思うが、一番大切なのは安全面だと思う。
			福岡空港に求められるものとして、福岡空港の役割に4つの内容があったが、全てを含む空港であることは大丈夫なのかなと思いました。どの役割を大切にするか決める必要はないのでしょうか？
		2.需給逼迫緩和の視点について 99 件	

区分	意見分類		寄せられたご意見
			◆②『福岡空港の容量不足がもたらす問題』　　福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠もなく、福岡空港は容量限界に近い状態が１０年近く続いている。このような状況の下、今後需要が増えれば、予約が取りにくくなり、新幹線に振り替えるか、北九州空港か佐賀空港まで自ら運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。また、新規参入や増便の余地もなくなるため、航空会社間の競争がなくなり運賃が高止まりする。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない（予約が取れない、運賃が高い）」では意味を成さなくなる。　このように、福岡空港の容量不足によって、予約が取れない、運賃が高い、という状況になれば、市民生活や経済活動等に広く支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。
			将来の需要を正確に当てることなど神様しかできない。したがって、予測値より大きく伸びる場合と予測値に届かない場合の両方を想定した計画をつくる必要がある。まず、予測より大きく伸びる場合や、欧米直行便あるいは長距離貨物専用便への対応が必要となる場合に備えて、滑走路の延長や施設の拡張にも柔軟に対応できることが重要となる。一方、予測値に届かないことも想定して、第1期事業は必要最低限に留める工夫も必要で、ターミナルビルやスポット等は当初は少なめに整備し、必要に応じて増強できる余地を残しておくことができれば理想的である。空港整備は一朝一夕にはできないので、ある時期に将来を見通して空港の規模･能力を決断せざるをえない。だから出来る限り将来の需要に柔軟に対応できる方策が望まれる。その点では、現空港の有効活用や近隣空港との連携では、現在より少し需要が伸びただけで対応できなくなる。現空港の滑走路増設もちょっと需要が伸びれば対応できなくなるだろうし、騒音や安全性の問題に対しては航空機性能の向上など他人任せで次に打つべき解決策がない。新空港の建設ならば、小さく産んで大きく育てることが可能で最も柔軟に対応できる。ただし、需要が予測値を大幅に下回った場合は建設自体が無駄だと、騒音や安全性の問題は棚に上げて批判される恐れもある。
			発着回数が限界といいながら、現在、路線休止がある現実をみると、これから先のことは、あまり利用客数も伸びないのではないか、と思われる。
			航空需要は将来ますます高くなっていくものと思うが、新規路線開設や増便に制約があるようでは駄目である。
			①需給逼迫緩和の視点からみると、1位『現空港における滑走路増設』がベスト。2位『新空港』は現在よりもアクセスが悪化するため、需要が減少する恐れもある。3位『近隣空港との連携』はデータの通りあまり見込めない。
			･空港の能力及び将来の拡張の可能性
			福岡空港については、将来的に、貨物空港としての発展の可能性、近隣アジア主要都市との中小型ジェットでの発展の可能性などが考えられ将来のエプロンや物流用地などの拡張スペースの確保が評価の視点として加えるべきである。地元調整に要する期間や莫大な用地補償費を評価に加えるべきである。事実上不可能に近いものについても明確に記載しないと、単純なコスト論だけでは、判断を誤ることとなる。米軍基地、自衛隊基地との競合の問題も評価に加えるべきである。都心からのアクセスの手段や必要な時間についても評価に加えるべきである。
			需給逼迫の緩和の視点では、現時点を基点として考えるのではなく、10年後の福岡の姿を経済的、文化交流点視点から考えるべきであり、現空港の拡大ではこれに対処しえない。又、安全の視点からも、市街地上空から空港に侵入する現空港では重大事故の発生の可能性が高く、安全性の高い他地域へ空港を移すべきである。
			新空港をアジアが台頭に来る前に早く建設完成させること（10年内）、でなければアジアに取り残される。30年後完成では何ら意味がないと思います。
			･供用開始時以降の人口の減少（加速度的に減少していく）を的確に評価に反映する。
			･東アジアにおけるハブ空港としての機能を拡充するために、滑走路増設空間が確保できるか、近い将来を見据えた余裕ある検討が行われることが必要であると思います。（第3、第4滑走路計画）。 早く実行されることです。
			そもそも、需給逼迫状態の福岡空港をこのまま放置するなど、許される行為ではない。 福岡の航空需要、地理的条件などを考慮すれば、1兆円の新空港も安いもの。異常に高額な関西空港や、利用者の少ない中部空港に比べれば、たいした額ではない。新福岡空港は、全国の空の発展にも寄与するものであり、投資効果は大きい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			福岡空港が限界を迎えたときに生じる不利益を市民は正しく理解すべき。福岡空港が限界を迎えると、『航空会社が強気に出て運賃が上がる』。現在は、航空会社が将来の限界を見据えて必死になって福岡空港での発着枠を確保しようとしているので、供給過剰気味になっている。このため競争が激しく運賃も安い。しかし、需要が増えても増便や新規参入ができない状況になれば、航空会社は盆正月のような強気な運賃設定を行える期間が増える。特に、新幹線との競合から運賃を上げられない大阪便などを減らし、大幅に値上げできる東京以遠や沖縄便などに枠を回し、運賃は大きく値上がりするだろう。儲かる路線のみを運航する、という流れになり、短距離路線や地方ローカル線が減り、儲かる路線のみ、になってしまうだろう。加えて、ホテル宿泊料付きの安いパッケージなどに流通する航空券も少なくなり、出張や東京ディズニーリゾートへの家族旅行なども高額となる、あるいは真っ昼間の便しか利用できないなどの不都合が生じる。『大手航空会社（ＪＡＬ，ANA）が、新福岡空港に反対する理由はここにある』。容量の大きな新空港になると、スカイマークような新規参入が起こり、競争環境が整ってしまう。既得権益を持つＪＡＬ，ANAにとっては、需要が増えても増便できず、新規参入が不可能な、不健全で競争原理が働かない市場＝今の福岡空港で需給が逼迫する状況 が最も好ましい。一般の利用者にとっては、容量限界一歩手前の今は、多くの便数や安い運賃を享受できる最も良い時期である。今、特に不自由していないから、福岡都市圏住民はアクセスの良い今の空港が一番良い、と漠然と思っている。しかし、これからはそうはいかない。運賃が高くなると、家族旅行もままならないばかりか、経済面での地域間競争にも負け、福岡や九州全体の衰退に繋がってしまう。将来にわたり、利便性の高い航空ネットワークと安価な航空運賃を維持するためには、常に増便や新規参入の余地を持った空港が必要だ。アメリカでは、航空自由化を経て勝ち残った航空会社による寡占化が再び起きているが、それでも安易に運賃値上げをできないのは、十分な空港容量があるからである。安易に値上げをすれば、いつでも別の航空会社が参入してくるため、常に緊張感が保たれている。 以上の理由から、利用者の利便性を維持し、地域が持続的に発展していくためには、アクセス利便性は多少劣っても、十分な容量を持ち総合的に機能の高い空港が必要である。
			5年以内に
			10年以内！！
			空港本来の機能、即ち航空需要の視点が第一にあり、その他は結果として又は方法として付随的についてくるものなので一緒に評価しないこと。まず需要について評価し、課題、効率性は方法論であり、ワンランク下の議論とすべき。利便性やまちづくりも効果の一面であり本来の視点ではない。
			「将来の国際環境」 ・原油高騰・枯渇で燃料が高くなって飛行機運賃が暴騰するという説がある。考えているのか？ ・福岡が20年後も右肩上がりかどうか。ピークが5年後なら5年ガマンすればいいだけの話。 ・国内で改革が進んでも国際競争で負ければ同じ。見通し（需要予測）が甘い。
			将来需要の見立てが甘すぎる。素人目で見ても、福岡空港の需要は減少することは「1」で話したように見えている。もっと福岡の将来像と空港の建設意義を結びつけて考えないと、利用者も納税者も住民も納得しない。
			利用性、安全性を向上する為、容量の確保をされた方が良いと思います。
			新空港を作って、思ったより利用者がいなかった（神戸空港）のような事にはしてほしくないので、コスト面も気になりますが、利用者の動向を最優先して計画してほしいと思いました。
			他の地方中核都市にない、現在の福岡空港の最大のアドバンテージをなくすべきではないという前提に立ち、「利用者の利便性向上」「空港容量の確保」は考えるべきと思う。 また、国際線の需要に対しては、必ずしも、直通である必要はない（特に、アジア線以外）と思うので、「航空ネットワークの拡充」も国内線を中心に考え、国際線に関しては、成田・中部国際・関西国際さらにソウルへのアクセス・乗り継ぎを向上すれば、プライオリティを下げてよいと思う。 以上を考えた上で、「安全・環境への配慮」を十分考慮し、対策を検討すべきである。
			早期完成の視点をもっと強調してよいのではないか。
			右肩上がり、福岡集中だけに偏重しない視点で評価してほしい。
			評価の視点として、方策の実施に要する時間の要素を加える必要がある。
			事業効率性には時間軸も入れて考えるべきであろう。新空港の建設は、民家が周辺にも多く、反対運動が起きたり、必ず工費もupして、いつできるかわからなくなる可能性もある。需給がタイトであるのが本当なら、スピード感のある、西側配置案で進め。20年後位までに需給タイトなら次の方策を考えるべし。人口減少の時代にも入るので。
			利用者の利便性及び空港の逼迫緩和の視点の項目設定は正しいと思う。方向性については正しいと思うし、ステップステップで検証して早期に新空港の建設に向かって具体的に行ってほしい。
			②需給逼迫緩和 これは外国の空港との連携がよい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			(利便性)＞(周辺対策費)と考える。 財源や工期の視点も入れること。
			「建設費を安くする」「福岡空港の実績」も視点に加えるべきだと思います。「実績」としたのは「需要予測」がまったく当てにならないからです。
			1.需給逼迫緩和 2.利用者利便性 理由 ①今後も航空機利用が多くなる。 ②新幹線利用より時間的有利さが無くなれば、利用しない。 ③福岡都市圏に人口が今後も集中してくるので、利便性が高いことが重要になる。
			佐賀の便が増え、バス等が出るようになればとす～荒尾近辺のユーザーは佐賀を使うようになるのではないか。今でも、久留米以南は熊本までアクセスよくなれば利用者増で、福岡はそれほど大規模な対応は必要ないのでは？
			福岡空港の需要が増えるのはわかりますが、施設なので上限があるのは当然だと思います。誰が本当に移転・拡張を望んでいるのかを明記すべきです。福岡県ですか？福岡市ですか？利用者ですか？住民ですか？
			・これまでと違って、人口は減少に転じるし、航空機利用者が予測に示されているように増加し続けるとは思えません。
			九州新幹線開通の影響などを考えると、全く何もしない考えもあると思います。
			何よりも何千億円もの費用のかかるプロジェクトを本当に行わなければならないのか(航空旅客は本当に伸び続けるのか)をキッチリ検証することが必要と思います。
			・スピード感を重視する。
			街づくりや地域振興、事業効率性の視点については現状を考えればあまり心配することはないようにも思われますが、環境・安全についてはやはり新空港を作るにしても滑走路の増設にしても十分な検討が必要だと思います。利便性については、増便等を考えるならやはり根本は需給逼迫緩和につきると思います。中途半端な改革で結局増便も数少なくアクセスもあまり変わらないとなるようならば、今回のこの案は全て意味がない気がします。
			需給逼迫緩和の視点からみると、少子高齢化に向かっている国内状況からして、将来需要がどれだけ見込まれるか、得てして利用者数を多く見積もる傾向が(佐賀空港然り)あるので十分に検討してほしい。
			需要予測と実績　視点 県民に示して判断を仰いで下さい。
			より効率的に国民が利用できるようによく検討してほしいです。 20年以上かかるけど需要に応えられなくなる前に早く作ってほしいです。
			今後航空需要は益々増加するという視点に立ち、早期な対応が必要と考える
			未だ他の新設空港の建設費を考えると、需要予測と利用客の差が大きく、無駄ではないかと考えられ、将来の子供に財源の不足を与えないこと。
			①少子高齢化の中で新しい空港に多額の投資をしても、それに見合う利用客が増加するとは限らない。現空港を活用すると同時に、佐賀、新北九州空港との連携を深めていくのが良策と思われる。
			少子高齢化が進み需給逼迫は考えられない。国も余裕は無く、県にしてもすう年内に財政赤字に陥ると見通しを立てている福岡市も債券で補う状態。
			需要が多いのにこれ以上増やせないのは問題ですけど、遠くなるのは・・
			対策費と財政 需要予測と実態
			・原油高騰の問題等もあり、航空会社側においても減便モードが高まるとも考えられ、新規建設、拡張の視点はこの際放棄すべき。
			需要増加は周辺空港(佐賀・北九州)との連携で対応すべき。関空、伊丹、神戸と同じ道を歩んでどうするのか？いたずらに財政を悪化させることは反対。そもそも佐賀や北九を作った理由は何か？
			「現状と課題」での評価の視点は、①・②・③
			「地域の将来像」での評価の視点は、①・④・⑦ を中心に。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			新空港を設置･移転した場合、新幹線との競合関係からFUK-NGO、ITM、KIX、KMI、KOJの各路線は撤退する可能性が高く需給に影響があるのでは。
			また、福岡空港の需給逼迫への対応策の必要性･緊急性が利用者側からの声としてあがっていないように思われます。このことが新空港建設（方策の1つでしょうが）に対する理解が得られない要因の一つと思われます。
			「需給逼迫緩和の視点」について需要予測を再調査。別の空港や他の交通手段の活用という視点で。 地球環境保全、エネルギー資源、費用の負担割合という視点で検討して下さい。
			適正な評価なのか甚だ疑問に感じます。少子高齢化が進む中で、利用者が右肩上がりになるでしょうか？ 他の調査機関での再調査を望みます。
			現福岡空港の最大の利便性は空港へのアクセスの良さ、近さでありこのメリットは他の場所ではありえない。需要についても現在までの右肩上がりが今後も順調に伸びるとは考えにくい。新空港建設ともなれば膨大な費用が必要となると思われるが、その費用はどの用に念出するのかはレポートには明記されてない。各自治体は財政赤字に苦しんでいる中で、あらたに借金を重ねて、さらに税金負担が県民、関係自治体市民に負担が発生することは、はっきりと公表するべきではないか。プラス面のみを強調せず、マイナス面も充分に説明をするべきである。マイナス面を公表しないようであれば公平さを欠くのではないか。現在、確かに説明会等は実施されてはいるが、参加者は全県民からすればごく少数にとどまっているようで、県民の総意とは言いがたいのではないか。県民の総意を無視しての新空港建設となればそれは一部の建設業者の意見を組んだ議員の利害と疑われても仕方がないのではないか。
			需給逼迫緩和の視点が緊急問題である。これが評価の最大ポイントと思う。しかし、すぐに出来るとは思わない。最近は環境問題もさかんに問題となっている。だが、福岡市民として、福岡空港の問題は重要であり、早急に対策委員会を立ち上げて取り組んでほしい！！
			需給逼迫緩和がいいと思う。福岡空港は他の空港に比べて最終便が早く終わってしまうので。
			たとえ新空港が出来た30年先には少子化の波が押し寄せて、需要は足らないことはない。七隈線がいい例です。
			･福岡空港の特長である空港－市街地アクセスの良さを維持する。つまり、現空港の拡張であと20年位は対応する（その後は再度新たに検討すればよい）。
			需要予測がはずれていること。
			色々な案が示されているが、肝心な「需給逼迫緩和」について、どの程度緩和されるのかが示されていないのは問題だと思う。
			需要増加ばかりに目を向けず、路線の絞り込み（国際線、地方路線優先等）をして、今の空港施設のまま今後もいけるようにならないのか？
			今後10年以上（新空港建設）の間、福岡空港の需要をどうまかなうのか？
			①現空港で将来にわたって航空需要は対応できる。現空港の維持がベスト。
			⑥世界･日本経済の動向と航空需要との関連性明示が必要。
			需要や実績値
			需要逼迫に対応できるかどうかは当然の視点であり、対応できなければ意味が無いと思うが、環境、安全、効率性、利便性は重視すべきと思う。また、アジアの玄関口として着陸料などにも配慮し、振興につながれば良いと思う。
			将来現空港では需要に追いつかないという事になれば、博多湾（中央ゾーン）を新空港の候補地とし、国際線を移転していくことで対応すべきと思う。
			私は南区に住んでおりますが、博多駅にも福岡空港（国際線）へも15分程度で到着します。札幌、東京、名古屋とそれぞれ5～10年の間住んだことがありますが、これ程便利なところはありませんでした。このままの状況が続くことがあまり好ましくはないと頭では理解していますが、一方で案外このままでいてくれたらとも思っています。なぜなら、京都や大阪に旅行に行くより短い時間で台湾や韓国に、本当に気軽に行けるからです。勝手ではありますが、混雑の解消と利便性の確保が両立するのは無理でしょうか。何とかなればと思います。
			航空機の仕様（大型･中型）が増えてきており、国内の基幹、アジアの玄関口としての意味を考えると、それぞれに合わせた滑走路が必要ではないでしょうか。
			現空港の容量限界によって、経済の発展が阻害されないよう、新しい空港を早急に建設してほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			将来性、すなわち再拡張･再々拡張も視野に入れた十分余裕のある計画をすべきだと思います。ただ、環境への配慮は十分すべきで、もし埋め立て等を考えるなら、干潟･浅瀬など魚類･鳥類が豊富な地域を外し、現在の埋め立て方式ばかりではなく、巨大空母のような"浮き船"方式も検討する価値があるのでは。
			将来の需要増や騒音を考えれば新空港が良いのでしょうが、遠くになるので、駅や市内に渋滞のない交通手段が必要になるでしょう。これは空港建設と同じ位大変な事だと思います。現空港でも費用は莫大でしょうが、かなり早く出来るのではないでしょうか。
			需要予測と実績と滑走路容量
			･需要予測と実績値。 ･新空港が1～1.1兆円ではできないこと。(海外線付近には建設できない) ･現空港の周辺対策が将来的に減ること。 ･周辺対策費や借地料が割高にされていること。 以上4点をきちんと公表し、世論に問うこと。
			福岡空港は既に容量限界だと思います。
			現空港の拡張も時間がかかりそうなので、佐賀空港などとの連携もあわせて実施してはどうか。
			将来は、利便性の維持は最低条件でコストのかからない方策をとるべき。 人口と空港利用の頻度及び空輸される物資の量はある程度比例するという視点は忘れないでほしい。
			･「視点」には空港建設による古代史跡へのダメージのリスクが欠落している。 ･北九州の古代史跡は学問的にも貴重であり、観光資源ともなりうる。 ･北九州空港と佐賀空港との連携プランは現状の発着便数をもとにしたデータで判断しており、信頼性がない。上記二空港の発着便を増やせば乗客の分散は可能である。
			評価の視点として「福岡空港自体の発展･拡充が今後も続けられるか否か」が挙げられると思う。今PIにおける、空港事業を実施した後に、航空需要が増加しても、対応できないのでは問題があると考えられる。
			年間発着回数のグラフでは、2001年の14.1万回からのびなやんでいるが、現空港のままだとすでに容量限界に達している状況ではないのか。
			･福岡空港の位置付けについて、市民的コンセンサスをとる。国際空港を目指すのであれば、"需要と供給能力"が足りない。 ･20年～50年の計をもって検討する。 ･現空港の跡地利用を検討する。
			福岡空港は既に容量限界であり、滑走路の増設では将来性はない。新空港(24時間対応型)を作るべき。
			今の福岡空港の赤字をずっと続けるのか、莫大な費用を使って新空港を作るのがよいのか、費用対効果をもっと示すべきである。今の需給予測が本当に当たっているかも良くわからない。
			新空港案については、配置によってアクセス時間が変わるのでステップ4ではケースごとの需要予測結果が必要だと思います。
			各対応方策の処理能力を示した後、需要予測よりも処理能力が上回っていれば問題無いが、需要予測よりも処理能力が下回っているようならば問題である。需要予測よりも処理能力が上回る対応方策ができるのであればそれを実施し、できないのであれば再度需要に対応できなくなったときにどのように対応するのかを今回示しておく必要がある。
			･現空港の需要を考えると、早急に計画を具現化する必要あり。 ･福岡市の将来街づくりに大きく影響を与える。総合的な事業費対効果も含めて考える必要あり。
			1.生産年齢人口が2000年をピークに減少に転じたので、将来需要は横ばい乃至減少となる。 2.市街地に現空港が近いことによる危険性は無いに等しい。 3.現空港の維持費は借地料80億円以外は将来殆ど無くなる。借地料は別途その代償として空港利用料を徴収してもよい。 4.騒音問題は、対策費を費やして解決済。騒音と承知で来た人が後で文句を言っているだけ。便数は増えたが、航空機の発着時の騒音は20～30年前の約半分。 5.滑走路の増設は現滑走路の維持管理上最小限あった方がベター。 6. 24時間空港は北九州、国際ハブ空港は仁川にかなわない。 7.現空港は超便利なので、需要がある。仮に新空港に移れば、大阪、名古屋、方面便(70便)は半減。新空港はガラガラ。
			便利だから現空港の利用は多いのだろうが…。 今後、年金の問題などを考えると、裕福な老後になるのか…。そうなると旅行する人も…どうなるのかなー。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			現福岡空港の利点は、 ①利便性がよいことである（誰もが認める） 不利な点は、 ①市街地の中で危険である。 ②離着陸のキャパシティが一杯である。 ③航空法上、高層ビルが制限されている。 ④毎年赤字であり、現状のままでは100年先まで赤字体質は治らない。 ⑤大野城市・春日市上空の騒音の犠牲の上に成立している。
			・福岡、九州の需要に最大限対応できること。少なくとも、需要を各港に分散する方向は都市の勢いを砕くことで避ける必要がある。 ・羽田の拡張はなぜ実施計画されるかを十分検証すべし。決して成田との分散を考えているわけではない。 ・現空港拡張案は騒音対策費、用地費の経常経費を正しく評価されてない。騒音、用地費が毎年計上される空港は福岡以外にない（小さいものはある）状況の中で、この経常経費はローカル経費となり、将来地元負担が強制されると思われる。
			需要予測で将来の需要を予測しているのですから、仮に将来の需要に対応できないクロースパラレルで滑走路を増設なり新空港を造ってから需要予測の範囲内の期間で空港が需要に対応できなくなった場合どのように対応するのでしょうか？将来の需要に対応できない対応策を行うのであれば、再度需要に対応できなくなった場合の対応策についても今回のPIレポート中で併記して下さい。
			・都市発展の要（アジアへの玄関に）容量の無理。 ・新しい空港を！！ ・現空港へ金をいくら投下（税）しても意味ない。
			需要予測より実績を視点にすべき。
			今の福岡空港はとてもいっぱいなので、早急に対応すべきと思います。
			利用者の視点からすれば、現空港の利便性はとても高いです。もし、新空港となった場合、地下鉄や道路整備は間に合うのか？
			各地方への需要の割りふりの意見の合致。
			実際のところは、現福岡空港の拡張だけでは福岡空港の容量問題を解決できません。何故ならば、現福岡空港を拡張する場合、独立運用可能なオープンパラレル（滑走路の間隔が最小で1，310m以上必要）をするだけの用地を確保することが困難であり、容量増加が少ないクロースパラレルで 滑走路の間隔が300mで配置するぐらいしか方法がない（現実的にはこれも難しい）です。この配置での離着陸可能回数は調査報告書（http://www.fukuokakuko-chosa.org/confe/pdf/16-5.pdf）の10ページより 41回/時（新千歳空港は、平行誘導路の2重化がされていますので、滑走路増設と平行誘導路の2重化がされたときに41回/時になります。）で、PIレポートステップ1詳細版の122～123ページの式から ①ピーク時間帯　41×6＝246回 ②12時台～16時台　41×0.8×5＝164回 ③早朝と夜の2時間 76×41÷32＝97回 ①＋②＋③＝246＋164＋97＝507回（1日あたりの離着陸可能回数）　507×365＝185，055回（1年あたりの離着陸可能回数）　一方PIレポートステップ2詳細版の155ページに需要予測結果がでていますが、ケースAの場合2020年ごろ、ケースBの場合で2025年ごろには再度福岡空港は満杯になります。ケースCの場合でも2032年には18.1万回が予測されています。 つまり現福岡空港の拡張だけでは需要に対応できず再度何らかの対策を行うことが必要になる可能性があります。福岡空港PI終了後、どんなに急いで拡張を行ったとしても用地買収や施設の移転や滑走路の増設で 供用開始は2015年ごろになると考えられますが、その5年後に満杯になるのでは供用開始と同時に再度福岡空港PIを行うことになります。福岡空港の再拡張はさすがに不可能でしょうし近隣空港との連携をしようにも アクセス網の採算性をどうするかという難問が待ち受けています。福岡空港の容量問題を解決するのに現福岡空港の拡張で対応する場合は、再度訪れる可能性のある容量問題をどのようにして解決するかの案も示されなければ案として成立しません。さすがに需要予測で需要を示しておいて「対応策を行っても需要予測を行った範囲内の年で満杯になります。再び満杯になったときの対応策はまた今度考えます」では話になりません。需要予測での最大値（ケースA）2032年に23.0万回をクリアできるだけの対策を想定しておく必要があります。
		3.利用者利便性の視点について 351 件	

区分	意見分類		寄せられたご意見
			★★ ベルリンに学ぶべき ★★　　ドイツの首都ベルリンでは、敗戦後の東西分裂、経済的に成功した西ドイツからの孤立という、不幸な歴史を乗り越えて、現在、新空港「ベルリン・ブランデンブルク国際空港」を建設中である。　ベルリンには、現在、それぞれ滑走路を2本もつ、テーゲル空港（中心部に近く、利用者は最も多い）、シェーネフェルト空港（中心部からは最も遠い）、テンペルホーフ空港（中心部に最も近い）の3空港が存在している。しかし、どれも空港としての機能が貧弱であることから、拡張余地のあるシェーネフェルト空港を拡張させ、滑走路2本を持つ、東ヨーロッパへのゲートウェイとなる本格的な拠点空港として新空港を整備し、その他の2空港は廃止する予定である。　この計画の根底にある思想は、単に都市圏として滑走路の頭数を増やすことが重要ではなく、機能の高い拠点空港こそが必要という「選択と集中」である。滑走路本数だけなら6本から2本に減るが、処理能力をはじめとする空港としての機能は大きく高まり、新空港の拠点性を飛躍的に向上させることができる。　以前、作家で現東京都副知事の猪瀬直樹は「北部九州の航空需要は、福岡、佐賀、新北九州の3本の滑走路で未来永劫まかなえる」と発言したが、地域の発展のために必要なのは、機能の低い空港の乱立や滑走路本数の数合わせではなく、高機能で最適な場所に立地する拠点性の高い空港であることを全く理解できていない。ベルリンの3空港・滑走路6本を滑走路2本の新空港1つに集中させるという選択は、猪瀬直樹に言わせれば愚かなのだろうが、猪瀬直樹とベルリンとは、どちらが賢明だろうか？間違いなく後者である。北部九州も3空港で3本の滑走路があるから十分、という考えは誤りである。新北九州や佐賀を廃止するか否かは別として、最も需要の大きい福岡都市圏において機能の高い空港を整備し、拠点性を高めることが、成長する東アジアへのゲートウェイとしての役割を果たし、福岡・九州の発展に資する重要な将来戦略である。それをしなければ、地域の発展の足かせになる。
			2.地の利を得ているので国内で国外の大きな視点で進むべきである。ハブとしての機能の拡大。
			新空港設立し、そこまでのアクセスを今迄の体制にするべき。
			佐賀空港のある佐賀県の東部地区に住んでいますが、各地区への便数も多くアクセスの便利さから福岡空港の移転、ましてや「糸島沖ゾーン」、「三苫・新宮ゾーン」、古賀・福津ゾーンなどなど論外です。しかし、福岡空港のある周辺地区の住民の意向、環境への影響も無視できないと思います。そのあたりの反応は、どうなっているのでしょうか。
			◆①『戦略的な基盤としての空港の位置づけ』　リー・クワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。　実際に、ミュンヒェンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。　利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産・雇用・税収が増加するなど地域全体の発展に繋がり、空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。　このように、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくるな、という意見が通用するレベルのインフラではない。
			実際に利用する立場からすれば移動の費用、時間等現在の環境以上のものは他の空港施設と比較しても無いものと思われる。
			・福岡空港の最大の特徴は、そのアクセスの良さである。この点からも新空港建設はあり得ない選択肢である。
			今まで利用した空港の中で一番良い場所にあると思う。繁華街へのアクセスが良い。この場所からの移転は望ましくない。
			国内線の充実を基軸にすること。九州には離島が多い。壱岐、対馬、天草、南西諸島・・・。福岡が乗換の一空港という役割を果たすことを考えると、航空機のみならず、他交通機関との相互の利便性を考えると、現在の空港拡充策が望ましいと考える。
			現在福岡空港を利用する最大の理由は、都市部に近いからであり、離れればその分魅力はなくなる。その分需要が減少（特に国内線）が容易に予測できる。投資効果はあまり期待できない。その投資を成田、羽田、関空にして、真の国際空港を作るのが得策かと思う。
			私たちは今のところ、地下鉄乗り入れのため、本当に便利です。年に一、二度の利用ですが。
			東側住宅地、南東側住宅地、共に古くからの住宅地ですから、飛行機の為といっておいだすのはしのびません。財源上新しいところは無理でしょうから、住宅移転の補償を考慮して、滑走路2本への道が好ましいと思います。昔米軍があったころから覚えのあるところですが、愛着もありますし、転勤族として利用しました。他都道県の空港をみたわけですが、まず交通の便の良さ、これはどこにもおとりません。地下鉄で空港までいったことはありませんが、国際線ターミナルや博多駅バスセンターより数回利用しましたが、これほど近いとは考えてませんでした。海上につくることは漁業者のこともありますが、アクセス上、これ以上道路作ると混雑招くという思いです。現在の都市高速の利便性が非常に高いのですから、これも大切にして、ぜひ2滑走路で最大限の住宅補償を考慮お願いします。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			安全性や、自然環境のことが一番気になる所です。それでも、利便性を考えてしまうのは、わがままだろうなと感じました。 飛行機事故は、起きれば大きな事故にしかならず、頻度は低いにしても、安全性を考えたいものです。 あと、近くの東平尾公園は、理想的な公園です。散歩したい公園は、残してほしいです。（緑の景色など）でも利用者にすれば、便数が多ければいいと思うことがあるのも事実です。
			今後の発着回数・路線数にも影響してくるだろう。利用者という視点も、旅客だけではなく、福岡空港を利用する内外のエアラインからも広く、福岡空港の将来性あるいは課題について意見を求める必要もあるのではないだろうか？意外な意見があるかもしれない。（良くも悪くも…）
			4)利用者の事を考え将来を見る（他県も含め関西、関東）
			市から近い
			利用者利便性、自分は1度ものった事がない
			空港評価については、便利さが重要です。
			市から近い
			◆◆ 福岡空港の拠点性をさらに高め、九州全体の浮揚に繋げるべき ◆◆　　福岡一極集中は好ましくない、だから福岡空港だけが立派になるのは良くない、他の空港に機能分担すべき、という意見もある。しかし、他空港それぞれが機能強化を進めること自体は結構であるが、九州全体の発展のためには、福岡空港の拠点性をさらに高め、それを最大限に活かす必要がある。　なぜなら、福岡空港の拠点性を高めないと、九州内のどの空港も「ドングリの背比べ」となり、特に海外のエアラインから見て、就航したいと思わせる空港が九州には1つもないことになる。これでは九州と世界とを繋ぐ航空ネットワークの拡充は望めない。その結果、地域経済の発展や市民生活の質の向上が図れず、地域全体が衰退するという事態が予想される。　九州はオランダ一国並みの人口や経済規模があると言われるが、逆に言えば小国オランダ並みでしかない。首都圏や関西圏と比較すれば、九州の人口や経済規模は圧倒的に小さく、航空需要も小さい。もしオランダに核となる空港がなく中規模空港だけが幾つかあったとしたら、EU域外との国際線が多く就航するようなことはなかっただろう。オランダの中で背後圏の人口や経済規模が最も大きい首都アムステルダムに機能の高いスキポール空港があるからこそ、小国にもかかわらず多くの便が世界中から集まってくる。　スキポール並みとはいかなくても、航空需要の小さい九州においてエアラインが就航したくなるような拠点空港が一つもない状況になれば、九州の各空港では、国内線では三大都市圏への路線、国際線ではソウル便や上海便など限定された路線は維持できるだろうが、国内の地方路線やアジア太平洋地域をはじめとした国際路線は今以上に充実はしないだろう。これでは、ビジネス・観光両面で不利な状況に置かれ、結果、地域は衰退し、我々住民が豊かな生活を送ることはできなくなる。したがって、九州における航空ネットワークを充実させ、九州全体の経済の振興や市民生活の質の向上を図るためには、少なくとも空港に関しては、九州で福岡空港だけが持つ高い拠点性をさらに増進すべきである。
			②利用者利便性の視点1位『現空港における滑走路増設』やはり現状維持が一番であろう。2位『近隣空港との連携』東京－福岡間など、需要の多い路線は現空港で、海外路線など週に2、3便の路線は近隣空港に、という具合に振り分けが可能。3位『新空港』朝夕の交通渋滞に不安が残り、公共交通機関の増設が不可欠。
			利用者利便性を重視。
			利便性が重要だと思います。
			（利便性）
			利用者の利便性を重視して欲しい。最終的に利用者の負担になる（お金その他）ので、利用者のことを考えることが一番だと思う。
			利用者利便性 まちづくり地域振興 外国人との交流がふえるので
			・都心及びターミナル（博多駅）からの利便性、道路・鉄道のアクセス
			・広域的な利便性（特に国際線）の確保
			上記②のとおり、利用者利便性がとても重要と思います。飛行機に乗るのに何度ものりかえは体力的にきついため。
			利用者利便性が一番だけど、環境・安全・まちづくりの為なら考えます。
			利用者利便性の視点

区分	意見分類		寄せられたご意見
			利用者利便性の視点で選んでいった方が、良いと思う。新しい場所は、選ぶことを考えると時間もそれに伴うコスト、天候（きりetc）が増えてくる。
			・市街地から近い、これが最も大事です。
			乗客にとって、利便性がいいのにこしたことはないと思うのですが、利便性 ばかりに特化した視点が多いのではないかと思います。 将来、今以上に環境問題（特に温暖化の問題）が叫ばれることになるでしょうから、 増便＝ＣＯ2増加ですから、利便性ばかりを追い求めるのではなく、 環境が悪化するなら、減便やむなしという姿勢を打ち出す時代になってきている のではないかと感じます。 燃費がいい新型機を飛ばすから環境にやさしいなどと言う建前ではなくて、本気で取り組む環境問題の視点が追加されるべきだと思います。
			福岡空港については、将来的に、貨物空港としての発展の可能性、近隣アジア主要都市との中小型ジェットでの発展の可能性などが考えられ将来のエプロンや物流用地などの拡張スペースの確保が評価の視点として加えるべきである。地元調整に要する期間や莫大な用地補償費を評価に加えるべきである。事実上不可能に近いものについても明確に記載しないと、単純なコスト論だけでは、判断を誤ることとなる。米軍基地、自衛隊基地との競合の問題も評価に加えるべきである。都心からのアクセスの手段や必要な時間についても評価に加えるべきである。
			検討対象範囲を都心部（博多駅）から30km以内にした根拠が不明。福岡空港は博多駅から5分、天神駅から11分で着く。新空港を造る場合は、博多駅と天神駅からそれぞれ何分までなら許容できるかの意見を聞くべき。そこから電車の移動時間を考慮して都心部（博多駅と地下鉄天神駅）からの距離を設定するべき。個人的には各駅停車の電車で30分以上かかるようでは話にならない。
			路線の整理：国内線→不採算路線の廃止 国際線→アジア中心とし欧米向け路線の廃止（成田とのトランジット便の拡大） 空港へのアクセスへの詳細検討
			志賀島・奈多ゾーンで3,000m×60m　2本　間隔300mが欲しい。 新空港案なら完全にしたい。 安全とアクセス
			那珂川町から博多南側で博多駅まで10分、博多から空港まで約10分。現位置はとても便利です。
			大都市の空港では非常に利便性がよい特徴をなくさないようにして欲しい。 他所へ移っても、軌道系のアクセスを備えてください。 広島空港のようにならないで下さい。
			現在の福岡空港は非常に便利であるため、今後も利便性の高い空港環境を作って頂きたい。
			廃止路線が発表される中で収益が上がらない路線に対する方策も無いまま、拡張、新空港建設を是が非でも行わなければならないとしか受け取れない。現在でも全国一の利便性があるのだから、これ以上の利便性を追求必要があるのだろうか。それより年間176億支出する環境対策費、土地建物借料の検討か必要と思われる。
			利用者利便性、特にアクセス利便性が過少に評価されないよう望みます。
			都市部の空港で滑走路を増設した空港として伊丹空港がありますが騒音問題で裁判に負けて多額の環境対策費と門限が科せられました。一方、騒音が住宅地に及ばない空港として関西国際空港が造られましたが、沖合に造られたために建設費が莫大になりアクセスも悪くなり一般人の評価は良くないです。伊丹空港と関西国際空港の中間的な空港として羽田空港があります。騒音はあるけれど運用を工夫することで騒音を減らして地先埋立なのでアクセスも悪くないです。新空港を造る場合は、立地条件的に羽田空港のような空港を目指すべきだと思います。
			航空ネットワークの視点の項で国際航空ネットワークの充実として、具体的な便数の予測ができる説明資料の表示が欲しい。
			海外を含めた直行便を増やしてほしい。路線が減るばかりで残念だから。 やはり久留米市民から考えると新空港（新宮など）は考えられない。しかも海上に作ると関西空港のように悪天候（台風や強風）のたびに空港閉鎖になると不便。道路以外のＪＲ、地下鉄をつなげることを考えると（これは必要）、現在の空港をそのまま利用してもらう方が大変ありがたいです。
			・地下鉄で15分という便利さから利用されているのだから、移転すると利用する価値が無くなる。
			空港に便利なように地下鉄まで乗り入れて又都市高速まで便利に乗り入れているのだから、絶対ここの空港でいい！ 今の空港の滑走路をもう一本増設すればいい。
			2.都市圏外の場合 特に福岡市東部に造ると、交通の便が…なんて事になるのでは？東部の方々は、ＪＲを利用される場合が多いと思いますが、西部だとバスか地下鉄が多数と思うので。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			九州ではやはり福岡、宮崎などの都市部に近いところは非常に利便性を感じてよい。この利便は捨てがたいもの。環境配慮は当然、九州の自然を大切にすべき。
			市の工事等のやり方がわからない。地下鉄も橋本でプツリと切れて次への便利（例えば、姪浜から西の方へ乗り換える時）が悪すぎる。地下鉄ができて大喜びできると思っていたのは、できるまでの事！もし、今回の空港が移転ということになるのなら、またまた期待はずれの交通状態にならないように充分に案をねってほしい。
			・空港への交通手段として、地下鉄、モノレールによる大量輸送手段の確保、高速道路・国道への接続は実際に可能か具体的に検討しておく必要があると思う。
			他に例がないほど空港と博多が近く、大変便利である。この利便性はぜひ生かした将来像を持っていただきたい。
			新空港を作る場合（ILS）の設置方向はどの方位に当るのか。また、最低運行高度が現空港より高くなるか低くなるのか。これによって運行率が下がっては欠航率が多くなり、旅客の利用が少なくなるのでこのあたりの検討が重要です。現在の空港も最低安全高度になどの理由から街の（建物等の制限あり）に影響があり、この解決も必要と思います。
			グローバル化や道州制導入などによりさらに活発に人員の交流が行われるだろうが、一方で新幹線や船などの交通機関の発達もあり、飛行機に頼ることのない社会も発達してくる。福岡が発展するためには、この利便性はぜひとも確保しておくべきではないか。（広島は不便なところへ移転したため、広島空港を利用せず、福岡を利用する人もいると聞く。）
			★★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う 今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。 これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。　離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡・九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済・生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡・九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			◆◆ 福岡空港の拠点性をさらに高め、九州全体の浮揚に繋げるべき　　福岡一極集中は好ましくない、だから福岡空港だけが立派になるのは良くない、他の空港に機能分担すべき、という意見もある。しかし、他空港それぞれが機能強化を進めること自体は結構であるが、九州全体の発展のためには、福岡空港の拠点性をさらに高め、それを最大限に活かす必要がある。　なぜなら、福岡空港の拠点性を高めないと、九州内のどの空港も「ドングリの背比べ」となり、特に海外のエアラインから見て、就航したいと思わせる空港が九州には1つもないことになる。これでは九州と世界とを繋ぐ航空ネットワークの拡充は望めない。その結果、地域経済の発展や市民生活の質の向上が図れず、地域全体が衰退するという事態が予想される。　九州はオランダ一国並みの人口や経済規模があると言われるが、逆に言えば小国オランダ並みでしかない。首都圏や関西圏と比較すれば、九州の人口や経済規模は圧倒的に小さく、航空需要も小さい。もしオランダに核となる空港がなく中規模空港だけが幾つかあったとしたら、EU域外との国際線が多く就航するようなことはなかっただろう。オランダの中で背後圏の人口や経済規模が最も大きい首都アムステルダムに機能の高いスキポール空港があるからこそ、小国にもかかわらず多くの便が世界中から集まってくる。　スキポール並みとはいかなくても、航空需要の小さい九州においてエアラインが就航したくなるような拠点空港が一つもない状況になれば、九州の各空港では、国内線では三大都市圏への路線、国際線ではソウル便や上海便など限定された路線は維持できるだろうが、国内の地方路線やアジア太平洋地域をはじめとした国際路線は今以上に充実はしないだろう。これでは、ビジネス・観光両面で不利な状況に置かれ、結果、地域は衰退し、我々住民が豊かな生活を送ることはできなくなる。したがって、九州における航空ネットワークを充実させ、九州全体の経済の振興や市民生活の質の向上を図るためには、少なくとも空港に関しては、九州で福岡空港だけが持つ高い拠点性をさらに増進すべきである。
			福岡空港が限界を迎えたときに生じる不利益を市民は正しく理解すべき。福岡空港が限界を迎えると、『航空会社が強気に出て運賃が上がる』。現在は、航空会社が将来の限界を見据えて必死になって福岡空港での発着枠を確保しようとしているので、供給過剰気味になっている。このため競争が激しく運賃も安い。しかし、需要が増えても増便や新規参入ができない状況になれば、航空会社は盆正月のような強気な運賃設定を行える期間が増える。特に、新幹線との競合から運賃を上げられない大阪便などを減らし、大幅に値上げできる東京以遠や沖縄便などに枠を回し、運賃は大きく値上がりするだろう。儲かる路線のみを運航する、という流れになり、短距離路線や地方ローカル線が減り、儲かる路線のみ、になってしまうだろう。加えて、ホテル宿泊料付きの安いパッケージなどに流通する航空券も少なくなり、出張や東京ディズニーリゾートへの家族旅行なども高額となる、あるいは真っ昼間の便しか利用できないなどの不都合が生じる。『大手航空会社（JAL，ANA）が、新福岡空港に反対する理由はここにある』。容量の大きな新空港になると、スカイマークような新規参入が起こり、競争環境が整ってしまう。既得権益を持つJAL，ANAにとっては、需要が増えても増便できず、新規参入が不可能な、不健全で競争原理が働かない市場＝今の福岡空港で需給が逼迫する状況 が最も好ましい。一般の利用者にとっては、容量限界一歩手前の今は、多くの便数や安い運賃を享受できる最も良い時期である。今、特に不自由していないから、福岡都市圏住民はアクセスの良い今の空港が一番良い、と漠然と思っている。しかし、これからはそうはいかない。運賃が高くなると、家族旅行もままならないばかりか、経済面での地域間競争にも負け、福岡や九州全体の衰退に繋がってしまう。将来にわたり、利便性の高い航空ネットワークと安価な航空運賃を維持するためには、常に増便や新規参入の余地を持った空港が必要だ。アメリカでは、航空自由化を経て勝ち残った航空会社による寡占化が再び起きているが、それでも安易に運賃値上げをできないのは、十分な空港容量があるからである。安易に値上げをすれば、いつでも別の航空会社が参入してくるため、常に緊張感が保たれている。 以上の理由から、利用者の利便性を維持し、地域が持続的に発展していくためには、アクセス利便性は多少劣っても、十分な容量を持ち総合的に機能の高い空港が必要である。
			PIレポートにも書いてあったように、利用者利便性の視点を評価する点で上げます。 ビデオで見たとおり、福岡空港では毎日多くのANAや、JALその他の会社の機体が行き来していたのを見て、やはり便を増やしたり、滑走路の増加を考えてほしいと思いました。
			福岡住民として、福岡空港にとってプラスになるなら何でもいいと思う。みんなが使いやすい空港を観点にしてほしい。
			利用者の利便性の評価をすること。
			利用者がアクセスしやすい場所を選び、また地域住民との連携、各県とのネットワーク、効率的な空港維持を最も考えるべきだと思います。
			利用者便性を重視すべきだと思います。
			福岡は外国の方が多いという印象を受けました。もっと海外への便を多くするといいと思います。
			使いやすくなればいいなぁと思います。
			福岡空港からの便を増やしてほしい。
			東アジアHUB空港へ向けての視点はないのか？
			便利さだけをそんなに求めなくてもいいんじゃないかと思います。
			600円～800円以内の交通（北九州市内から）

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・福岡空港からの国際航空ネットワークは、どこまで必要かを考えてはどうか。国際便は、例えば韓国・ソウル便、中国は大連か上海便、台湾台北便、香港便などの限られた便が、州に数便（もしくは毎日）あればよいのではないか。他空港から福岡に来て乗り継ぐメリットがある便でないと将来存続できないと思う。
			page3の理由がわからない。なぜ今のままの便数でよくないのか。これ以上利便性を考えなければいけない理由は何か。よくわからなかった。
			24時間航空を望むけど今の現代とのバランスを考えることも大事。
			将来の採算性、利便性を重視して下さい。
			福岡空港が都市中心と近く、都市と空港の共存が得られており、利便性に特に優れているのは、福岡県民、特に地域住民の犠牲の上に成り立っているものである。飛行機の腹を頭上間近に見て、飛行機が通るたびに騒音に神経をとがらせながら毎日過ごしている住民の多くは、「利用者の利便性の視点」の評価を低くすべきと考えている。安全性、環境の視点を重視すべきで、住宅街、市街の上を飛ぶことによる危険性、騒音問題を完全に解消する必要がある。
			まちづくりや地域振興の視点で考えると、これからの道州制への移行も考慮し、九州の首都として、アジアのハブ空港としての役割も担えるような大規模なものが望まれると思います。 また、現在の福岡空港の利便性の良さも無くして欲しくないため、博多駅からの地下鉄直通は必須だと思います。
			・「利用者の利便性」の重視
			・利用者利便性
			自分は空港を使う（送迎、自分の飛行機利用）ことの方が多いので、利便性がとても大切と思います。ただし、福岡市周辺の交通全体の事等も考えて、全体としての±をもう少し広くとらえていただいてもよいかと思います。
			利用者の利便性を重視すべきと思います。
			中心地から移転したことによる経済的なロス、制限表面の緩和による経済効果etc.
			利用者利便の視点や地域振興の視点、及び予算面等で評価できると思われます。
			現空港のアクセスの良さをウェート付けして評価すべきである。
			②日本の今後の発展の一つは観光、教育、医療（海外から客を呼ぶ）です。空港の便利の良さは県での売りものです。
			5.性急に事を進めるべきでない。よくよく考えて行政を行ってほしく思います。便利が良いのは本当に良い事なのか？
			利便性に富んでいる。
			利用者の利便性を第一に！
			利用性、安全性を向上する為、容量の確保をされた方が良いと思います。
			配置場所の利便性
			交通機関が不便で、自家用車利用になるため、駐車場について配慮。
			利便性→重視すべき
			環境＜利便性
			利用者利便性の視点が一番大事だと思う。
			これから福岡がもっともっと伸びてほしいので、経済面でも伸びていけるようにしてほしい。 → そう考えると、「今」の場所から遠い場に移ると経済的にどうかな？と思う。「今」が便利なので…。
			今後の空港のあり方を考える上で大切なことは、騒音あるいは地域の環境問題に配慮し、国民に便利で快適な空港作りをしていただきたいと願います。国際化への時代にふさわしく、アジアとの交流が盛んになっていきます。空港の将来を考える上で忘れてならないのは、公共事業費の支出を削減することです。
			各々のケースについて、様々な事を考えながら、最終的にどうするのかを決定していくとは思いますが、現在すでにある近隣空港を生かしつつ、新空港を作った場合にどうなるかなどを考慮して、九州全体がなるべく便利になるようにしてほしいと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			利便性、安全性
			他の地方中核都市にない、現在の福岡空港の最大のアドバンテージをなくすべきではないという前提に立ち、「利用者の利便性向上」「空港容量の確保」は考えるべきと思う。 また、国際線の需要に対しては、必ずしも、直通である必要はない（特に、アジア線以外）と思うので、「航空ネットワークの拡充」も国内線を中心に考え、国際線に関しては、成田・中部国際・関西国際さらにソウルへのアクセス・乗り継ぎを向上すれば、プライオリティを下げてよいと思う。 以上を考えた上で、「安全・環境への配慮」を十分考慮し、対策を検討すべきである。
			利便性と環境保護のバランス。
			東北方面への利便が悪くなった。青森便がなくなったのが便利が悪い。
			利便性の良い現空港で滑走路の増設が出来ないのであれば、ともかく無駄なお金は使わない様に少額で済む方策でよいと思う。
			必要の費用だけにして、近所の人の便利を図ってほしい。
			福岡空港を利用する機会があるので、博多から近いし、よく利用する空港の便数が増えればいいと思う。
			宮古島や石垣島などの離島の直行便があれば便利です。
			一番重要視してほしいのは利用者利便性と、環境、安全を主にしていてほしいと思います。
			利用者の利便性向上第1。
			安全なる離発着を第一に、機能の改善、導入に努めてほしい。
			「評価の視点」については、 ①「利用者の利便性の視点」、②費用対効果を重視する「事業効率性の視点」、③「環境・安全の視点」の3つがこの順で重要だと思う。 また、次の2点を付加したい。 一つは、②についても、長期的スパンでの効果は雲をつかむような予測にならざるをえないので、さしあたりの「事業効果」を基準にすればよいと思う。人の世は不定・不常のことばかりだから。もう一つは、「環境・安全」とセットになっているが、「安全」要因が重視されるべきは当然だが、どんな飛行場環境であっても、「安全」要因が失われる時は失われるので、むしろここでは「環境」要因に最大の考慮を払うべきだ。こうした施設の造改事業のために自然環境の造改はむしろゼロにおさえていくべきだ。こうした視点こそが今日緊急に要請されていると思う。 （十分意を尽くせないが、私の意見は以上の通りだが、これが一番モーダルなものだと思っている。） 「地域の視点」、「航空ネットワークの視点」、「グローバル化」、「IT化」等航空機等を含む空港は国際的なものを求められるのではないかと思われる。その為には長期的な視点で評価を考えるべきと思う。
			・利用者利便性の視点が一番重要。
			利便性、安全性。
			利用者の利便性及び空港の逼迫緩和の視点の項目設定は正しいと思う。方向性については正しいと思うし、ステップステップで検証して早期に新空港の建設に向かって具体的に行ってほしい。 利便性も必要だが、環境については十分して対策を考えて対応してほしいと思う。
			・利用者の利便性
			サービス向上とまちづくりや地域振興を願う。 北九州空港が出来ておめでとうございます。
			・九州内の観光地へのアクセスも評価する。
			福岡空港の利便性が利用者に見捨てられたら今の福岡の街の賑わいも将来の発展も終わり。従ってもの言わぬ利用者の視点を最も重視するのが賢い評価となる。
			・伊丹も名古屋も旧空港を残しており、利用者が利便性を重視していることは明らか。
			・利用者利便性
			利便性、安全
			①利用者の利便性 空港は全国レベルや各県レベルで考えず、国際線は既に韓国や中国が広くてよい空港がある。何も日本のみで考えない方が良い。外国との共存がよいと私は考える。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			利用しやすい場所が良く。
			費用、利便性への対応に配慮して下さい。
			利便性向上が要望になります。
			環境（周辺住民も含め）のことを考慮の上、そこそこ便利な空港づくりをお願いします。
			私的の判断でいえる事は、便利性を重視、安全確保を望みます。
			今は博多駅からの利便性がいいので、それを今後とも確保しつつ、安く工費を済ませた方がいいのではないか。
			利便性が第一。
			利用者利便性です。
			事業効率性の視点から、自分の住んでいる場所を基点とするため、どうしてももっと近くにと思います。これ以上、離れた場所への移転は残念に思う。
			飛行機の便数が増えるのでよい。
			国際線の路線を増やす。
			③空港の位置は距離ではなく、時間で比較すべきである。
			（利便性）＞（周辺対策費）と考える。 財源や工期の視点も入れること。
			出来るだけ小さいコストで、環境に負荷を与えない施策の中で利便性も考えていけば、最終的には現福岡、北九州空港を新幹線を利用した輸送系で30分前後で運べれば、その選択が最も良いと考えられる。国際、国内、貨物をそれぞれ使い分けるしかないと思う。
			新空港までのアクセスが期待できそうにない。
			安全性、利便性を天秤にかけ、さらに行政、民間の総力を結集し決定していく問題だと思う。行政中心ではうまくいかない。
			1.需給逼迫緩和 2.利用者利便性 理由 ①今後も航空機利用が多くなる。 ②新幹線利用より時間的有利さが無くなれば、利用しない。 ③福岡都市圏に人口が今後も集中してくるので、利便性が高いことが重要になる。
			国際線、貨物の分離を考える。国際線は多少中心部を離れても、成田⇔羽田ほどにはならない。九州経済の動向は必ずしも上向きとは思えないと人口減はどう考慮しているのか。鉄道等アクセスの充実もあわせて検討を深めて下さい。
			仮に新空港を作ったとすれば、現空港の跡地利用はどういう風に考えるのだろうか。まちの発展を考えたとき、新空港が必ずしも良いとは考えない。逆にさびれていくことも考えられる。便利な現空港は残すべきと考える。
			福岡空港の便利さは残すべき。新空港はどちらの場所に作っても不便。福岡空港の滑走路を増設し、それでも十分でなければ、佐賀空港や北九州空港との連携で補えばよい。
			2.各便の搭乗率も検討して、業界と便数検討
			3.安全を優先に、空港の利便性を検討するのが先と考える。利用者がそのことがわかれば、不便でも我慢できる。
			利用者としての意見です。利便性に関しては申し分ない現空港ですが、住民、住宅の上を飛んでおりますと、騒音や危険性など、福岡県民の皆様には大きな被害を与えているのだろうなといつも感じております。利便性や効率性の追求は、福岡県民の人間性を損なうことになると思います。利用者の利便性の比重を落とし、住民の安全性や環境の比重を上げるほうが、人間のためになると思います。
			住民の環境や安全性の視点を重要視すべきで、利用者の利便性などは最後でしょう。
			九州島内交通ネットワークの形成：新空港の需要もアクセスの内容により需要は大幅に違うことが予想され、現空港並みのアクセスが確保できるのか疑問であるが、事業費が少々嵩んでもアクセス鉄道の整備は絶対である。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			北九州空港と佐賀空港との連携及び現空港が博多駅より近く便利。国内の場合、九州新幹線（2011年）を利用したい。
			周辺に建物が密集する中、すごく難しいことだとは思うが、一番実現が可能に近そうな滑走路を増設して、もっと時間帯ごとに便を増やしたりとかして、今以上に交通の便がよくなったらいいと思う。
			もっと空港を大きくしていきましょう。そして、サービスをもっと良くしましょう。
			飛行機の中ではドリンクのサービスだけじゃなくて食べ物のサービスもしてほしい。動く歩道をもっと増やしてくれ！
			喫茶店や飲食店ばかりで、本を読む所や、子供向けの施設（遊具のある広場など）を作り、飛行機までの時間をつぶせる事が出来る施設を作った方がいいと思う。そのためには、もう少し空港を大きくし余裕のあるスペースを作った方が私達一般人利用客は満足できるであろう。
			空港の中にもっとお店などを増やして空港の中で退屈をしないような所がほしいと思います。 また、空港の外も道ばかりで何もないのでお店などを出して、空港近くなどをもっと色々な店などを出したらいいと思います。
			福岡空港までのバス・電車の料金を安くしてほしい。 まわりにタクシーがとまりすぎて邪魔！！
			空港に行くまでの交通機関は車と電車しかないので、駅が空港のすぐ近くなのでとても便利だし、皆時間の狂いがないし地下鉄を利用する人も増えると思うので、増設をするにしても歩いていける距離に駅を設備してほしいです。あと、自分一人で行く時に時間をつぶすというか待ち時間をもっと有意義なものに出来るような設備を作ってほしいです。あと、団体で動く時には大幅に割引してくれるなどの工夫をしてくれたら、クラブ生とかはとても助かるんじゃないかと思います。
			福岡空港を利用する人が多いのにあたって、空港内の設備が整っていないし、飛行機の待ち時間に利用する娯楽など（インターネット、coffee、etc）を作る。また、空港内のcoffe、レストランなどは非常に値段が高くあまり出せない人もいます。少しでも安くするともっと待ち時間を有効に使うことが出来る。
			・福岡空港からさらに国際便を多くしてほしい。
			・都心部に空港があることにより、誰もが利用しやすい環境は素晴らしいと思う。
			まず、空港での待ち時間が何もすることがなくてもったいない。安くインターネットカフェなどを入れてほしい。ショッピングする場所を増やしてほしい。
			現空港は大変利便性が高く、今後も利用を考えるべきだが、毎年コストのかかる空港であり、滑走路増設は現実的でなく、また、新空港となると、投資額は必ず1兆円以上となり、財政を考えると非常識。
			空港駐車場は30～45分くらい無料とすべきだ。 二重駐車などが多すぎる。 2時間以上の客からは多くとって問題ない。 そこで、民間駐車場との住み分けもうまくいくはずだ。
			関西空港のように大きくして迫力のあるようにしよう！！もっとサービスして欲しい。無料のインターネットサービスして欲しい。駐車場を無料にして欲しい。
			利用しやすいように、国内線は今の福岡空港がよい。福岡空港は全国どこの空港よりも便利で利用しやすい。かける時間によってあまり変わらないなら、安全な陸路を選ぶことに。
			利用者の利便性を重視してもらいたい。特に現空港のアクセスの良さを損なわないように。
			福岡空港からの国際便をもっと増やしてほしい。
			・色々なサービスを増やしていくこと。
			・空港での余暇時間を埋めるため何かを作る。
			関空のようなハブ空港を構築するには需要予想、近隣（関空）データから見て予算採算面で厳しい状況が予測される。そのために新空港では、国際、国内全ての対応可能な空港ではなく、国際オンリーのミニハブ空港等の開発コンセプトも視野に入れた展開を期待する。
			新しいお店を置くとか羽田空港みたいに未来的、かっこよくしたらいいと思います。
			より効率的に国民が利用できるようによく検討してほしいです。 20年以上かかるけど需要に応えられなくなる前に早く作ってほしいです。
			福岡市が雁ノ巣地区に新空港を建設したらどうかと発表しましたが、PI案よりもアクセス面を重要視しています。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			①福岡都市圏に24時間対応空港が必要かどうかの議論が必要である。現在のPIでは、この議論が全然されていない。まず福岡都市圏に現在24時間対応空港が必要かどうか、周辺空港の実態とあわせて検討・議論する必要がある。
			・新空港へは遠い。
			・関東にはやはり使用しますが、関西圏には新幹線が多い。（飛行時間は短いが手続きがかかるので）
			なるだけ博多駅に近いこと。
			新幹線開業でさらに結節点としての機能が強化される博多駅、これに近い今の空港を継続すべきです。費用も莫大で、利便性低下の著しい新空港では地域間競争に負けてしまいます。新空港だけは反対です。
			・現空港の利便性（都市部からの至近）の魅力を評価すべきだ。都心部の再開発（超高層ビルの航空法規制）は重視せずとも良いのでは！（都心部への集中緩和に通ずる）
			利便性重視を求む。これだけ便利な空港はない。
			②利便性は現空港が抜群によく日本国内のどの空港よりも最高。
			時間的に遠くなることやアクセス費用が増加しないように願う。
			今の福岡空港の位置はとてもよいので、遠くに作るなど考えず、滑走路の追加を積極的に考えてほしい。
			日本国中、又は、世界中と路線を結ぶ必要もない。仮に現状を変える時、市民一人の負担がどれだけになるのか数字で示すべき。需給予想ができるのなら、費用負担も出せるはずと思う。これ以上負担をしてまで空港の拡張や新空港は必要ない。
			②現空港における滑走路増設は安全上の問題と都心に近いところから、騒音などの問題からこれ以上の増便はよくないと思う。
			麻生知事も言われていたが、「利便性」と「費用」の面はとても大切。
			・便利で安全な湾内建設が望ましい。
			現空港が交通の便から一番。代替ならば空港までのアクセスが第一。
			空港使用者（航空会社）の視点も必要と思う。
			需要が多いのにこれ以上増やせないのは問題ですけど、遠くなるのは・・
			国民にとって大切なものは「財政問題」利用者にとって大切なものは「利便性」国民や利用者の視点に立った対策論議が必要です。
			利用者の利便性や財政の状況をしっかり考えるべき。
			高齢化が進む中人ばかり運ぶのではなく、物品を運んで欲しい。飛行機で運べば新鮮なはず…。様々な国々からのお国自慢も期待できるはず。福岡空港に国際マーケット、いわゆるスーパーを作ってもらえば高齢になっても様々な国々の品々を目で見て味わえるのではないか。また、様々な国々の文化、音楽など運んできてもらえるのがいっぱいあるはず。空輸力に今後期待していきたい。ドイツのビアホールがまるごと来てくれたら、ボジョレーヌーボーをフランスのワイン農家が売りに来たら…世界が近くなるのでは？
			「現状と課題」での評価の視点は、①・②・③
			新空港となるとコストがかかりすぎ。 近隣空港活用とアクセスの確保を考えると、有効性が出てくると考えます。 新空港ありきではないと感じています。
			市中心から新空港までのアクセスについては、羽田空港と比較すると、地下鉄等を利用した直行便が必要と思う。
			・現在の福岡空港はアクセスが大変便利なので残してほしい。
			・新空港がどこにできても今以上に便利になることはない。果たして北部九州地域にとって良いことだろうか。
			現空港より利便性が劣ってはならない。
			納税者や利用者のことを一番に考えて対応する必要がある。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			利用者の利便性が最重要だと思います。利用しにくい(時間のかかる)空港であれば、他の交通機関への移行が進み、利用者の減少を起こし事業の採算がとれなくなり、新たな税金投入などが予想されます。税金は国民、県民、市民のお金であることを十分認識していただきたい。
			現福岡空港の最大の利便性は空港へのアクセスの良さ、近さでありこのメリットは他の場所ではありえない。需要についても現在までの右肩上がりが今後も順調に伸びるとは考えにくい。新空港建設ともなれば膨大な費用が必要となると思われるが、その費用はどの用に念出するのかはレポートには明記されてない。各自治体は財政赤字に苦しんでいる中で、あらたに借金を重ねて、さらに税金負担が県民、関係自治体市民に負担が発生することは、はっきりと公表するべきではないか。プラス面のみを強調せず、マイナス面も充分に説明をするべきである。マイナス面を公表しないようであれば公平さを欠くのではないか。現在、確かに説明会等は実施されてはいるが、参加者は全県民からすればごく少数にとどまっているようで、県民の総意とは言いがたいのではないか。県民の総意を無視しての新空港建設となればそれは一部の建設業者の意見を組んだ議員の利害と疑われても仕方がないのではないか。
			利用者の利便性の視点 福岡空港は、地下鉄で行ける国内で最も利便性のある空港だ。これ以上利便性が向上しなくても今で十分であるが、環境や安全性の視点からは、市街地に空港が無いのが良い。それでも需給逼迫の緩和が必要なら、コストの少ない滑走路の西側配置による増設で良い。都市高速の付け替えなど、新空港建設と比較すればコストもわずかで済む。
			利便性を考えると今より移転して遠くなるのは嫌だ。
			需給逼迫緩和がいいと思う。福岡空港は他の空港に比べて最終便が早く終わってしまうので。
			・将来高齢化、交通の便利からしても福岡で十分。
			日本のみならず世界の人々から受け入れられるか。受け入れやすさ。
			どこにするにしてもアクセスが一番。
			アクセス
			アクセス利便性を重要。
			利用者の立場からいえば、何よりも利便性（空港へのアクセス）が最大の問題点だから、多額の税金を入れて利用者減になるのを避けることが最も重要だと思う。
			海岸で遊べなくなる。 利用料が高くなる？
			利便性が福岡の誇りです。
			ピーク時間帯における混雑解消
			利用者の利便向上
			地下鉄一本で行けるから便利。
			・福岡空港については移動のみ考える。
			・福岡空港の特長である空港－市街地アクセスの良さを維持する。つまり、現空港の拡張であと20年位は対応する（その後は再度新たに検討すればよい）。
			福岡空港はいい場所にあります。便利でいいです。
			利便性の高さ
			新空港になった場合の交通の便を考えると、現空港の増設を望みます。
			利便性（交通アクセスなど）はもちろんだが、安全性も大事だと思う。（福岡空港は街の上を飛ぶので恐いと思っていた）
			市民の意見を取り入れていただきたい。確かに、今の福岡空港はスポットが少なかったり、14番などかなり歩かなければならなかったり、不便なところはありますが、博多駅から5分という便利さは滅多にないと思うので、新しい空港ではなく今の便利さを生かして、より便利になればよいと思います。
			空港移転した場合は、公共交通機関は必要不可欠だと思います。
			空港利用する立場からは、空港までのアクセスについても西鉄バスにのみ頼るというのではなく、よく考えていただきたいと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			現在の空港をどうするかという視点ばかり見えて、新空港を作ってもそれが利用しやすいものになるか、という点が考えられないと意味がない。一般人が空港を利用するのは、旅が多いので荷物が多い。各地から（たとえ県内でも）来る人が、複雑な交通乗り継ぎや渋滞を越えて空港に来なければならないようでは利用しにくし、利用者が少なければ直行便が無くなり、…と悪循環でいっぱいな建物はあるけど、と日本のあちこちにある地方空港と同じになるのでは？本当に利便性の高い施設を作るように広域的な視野を持って計画を進めてほしい。
			利用者の利便性や財政面という視点で考えた方がよい。
			福岡にとって空港の24時間使用や航空機が市街地に落ちるかもしれないことをどの程度重要と考えるべきか難しい。
			財政状況からみた市民生活への影響 市民や利用者の視点 これらの視点を大切にしなければならない。
			今までにうまくいかなかった空港として成田空港や関西空港があります。両空港ともに問題なのはアクセスについてです。両空港ともにアクセスを検討せずに空港の位置を決めました。その結果、アクセスについて大変不評で特に関西空港は伊丹空港が存続する一因になりました。
			・移転案については物流面についても触れるべきだった。福岡都市圏という大消費地との近さや他の交通関連（港湾、道路、鉄道）などとの関係。 以上3点は無視出来ない視点である。
			・新空港迄の交通アクセス利便性を考慮大。
			・国際線が佐賀空港か新北になったら多分利用しないと思います。
			都市中心駅から空港までの距離の他県との比較においても群を抜き、福岡空港は4kmという日本一の最短距離であり、地下鉄にて空港へ乗り込めるというのもビジネスその他一刻を争う用件の場合も、時間を読むことができます。九州の他県の方々でさえ、地元の空港ではなくわざわざ我が福岡空港を利用される方が大勢いらっしゃいますし、福岡だけでなく九州の空の玄関として、現場所が一番最適と思われます。
			⑤新空港へのアクセスではその経路の明示が必要。
			近隣空港の利用も考えてほしい。費用面でも利便性でも現状保存が一番いいと思う。書簡の割引運賃などいかがですか？
			利用者利便性、環境・安全、事業効率性を優先し、まちづくりや地域振興を勘案したものを立案すべきだと考えます。 50年～100年先のことまで見通して、アジアや国内の拠点となる空港を目指したいものです。
			現在の立地の利便性、アクセスの利便性ともにハイクラスである。これを下げることは絶対反対。
			上記の場合、現状以外の場所へ移転などを今更検討している等遅すぎる。福岡空港のアクセスの利便性を（現状）は非常によいと思う（他空港）に比較して。又、出発後の空港内での離陸待ちの時間も他の空港に比較してすこぶる良いと思います。この現状の良い財産に合理的システム、例えばJR九州とタイアップして九州内のアクセスの充実を図る等をした方がよいのではないか。
			作りやすい場所にポンと空港を作るだけでは、各地に有効利用されずに施設だけあるような空港と同じになる。空港を有効に活用するためには人が集まらなくてはならない。どう便利に空港に行けるか、着いた人が次の目的地にスムーズに移動できるかまで考えねば意味がない。
			ピーク時の遅延が慢性化しているので、対策を考えるべきである。
			人工島など有効活用しながら、将来の福岡空港を作るべきだ。今の空港を壊さないで利便性をとるか、自然をとるか、よく考えて作ってほしい。
			利用者が不便にならないような考え方を重視して下さい。例えば、強制的によその空港に便を持っていくなど時代錯誤とならないよう、しっかりとみんなに説明して下さい。流されることなく、賢い政策が進められることを期待しています。
			市街地の空港は便利だが、安全上問題だ。新空港の必要性は分かるが、需要予測の信憑性が伝わらない。
			まちづくりや地域振興の点から、地域間での誘致活動が激しくなるのでしょうが、利用者の利便性を最優先に選定してほしい。
			私は南区に住んでおりますが、博多駅にも福岡空港（国際線）へも15分程度で到着します。札幌、東京、名古屋とそれぞれ5～10年の間住んだことがありますが、これ程便利なところはありませんでした。このままの状況が続くことがあまり好ましくはないと頭では理解していますが、一方で案外このままでいてくれたらとも思っています。なぜなら、京都や大阪に旅行に行くより短い時間で台湾や韓国に、本当に気軽に行けるからです。勝手ではありますが、混雑の解消と利便性の確保が両立するのは無理でしょうか。何とかなればと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			アクセス、環境をよく考えて下さい。
			利便性と環境の点。
			福岡空港の特徴は都市から近いところなので、新空港など遠くに作ってほしくない。
			利用しやすい場所にあるのが一番と思いますが、近隣のことを考えると海に出来るといいと思います。
			全て必要であると思います。 一番は利用者の利便性が大事ではないかと思います。
			今の所在地が一番です。(年齢とともに)利用機関が増していきます。
			国際線利用の時、地下鉄で直接行けないので不便だ。
			新空港を増設するのであれば、地下鉄など交通渋滞に左右されないアクセスを確立してほしいと考えています。
			息子がシンガポールにいるので、将来的に便利にしてほしい。まちの発展や環境も大切。
			利用者利便性はやはり重視する必要あり。
			アクセス利便性。
			近いところがいい。海沿いとか。 今は事故はないけど、少し町の上を飛ぶから危ない。
			九州のハブ空港を福岡空港一本化にし、滑走路増設を望みます。その際、海上等分けるのではなく、同じ場所での第2、第3滑走路が利便性もありよろしいのでは。
			新空港はお金がかかりすぎる。 現空港の利便は福岡の魅力の一つであり、建物についても制限がある方が高層ビル群にならずに良い。
			利便性を重視してほしい。
			空港利用するにあたって、今の場所での利用を希望します。 滑走路増設を希望いたします。
			・利便性、特に市内からの新空港へのアクセスに配慮してほしい。
			①環境・安全の視点 ↓ ②利用者の離縁性の視点
			利用者利便性
			利用者利便性
			・利便性 ・見に行くと、遊びに行くと、便が多いので子供が喜ぶ、楽しい。
			利便性を大事にすべき。
			利便性
			利便性、移動時間、費用が多くなるのは避けてもらいたい。
			利便性がよい。
			※福岡空港は利便性に適していると思う。
			利用者利便性
			アクセスの問題(移転後の問題)
			1)国の事業としてかかわってくるのであれば、地域格差が叫ばれているとき、地域活性化のために高所より見て決めるべきでないでしょうか。(イ)北九州市及び周辺市町、(ロ)佐賀市及び周辺市町ともよく話し合ってもって下さい。近隣空港の活性化にも敏腕をふるって下さい。 2)新空港の場合、気象条件として霧はどんなですか。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			新空港までのアクセスは、現状は、繁華街～空港は他に見られなく、至便で利用者に好評である。 海上沖に新空港となると新たな交通インフラを建設せねばならず、税金・公共投資を注ぎ込むことになり、空港使用料が跳ね上がり、ひいては、利用者にも多大な負担を生じる。
			将来の需要増や騒音を考えれば新空港が良いのでしょうが、遠くになるので、駅や市内に渋滞のない交通手段が必要になるでしょう。これは空港建設と同じ位大変な事だと思います。現空港でも費用は莫大でしょうが、かなり早く出来るのではないでしょうか。
			利用者利便性第1だ。 やはり需要がないと羽田・成田のようになると思う。
			県北部、京築地域の地域活性化が進展し、大分県北部への「東九州自動車道」の開通もまもなくとなり県北部発展を進めていくチャンスだと思う。 長期計画を企てる上で道州制を意識した九州内航空ネットワークの形成と海外とのゲートウェイをどこにするか等九州内空港の機能を福岡空港の規模・立地機能の定義すべきだと思う。 今の利便性の高さが福岡発展の源。
			現在の利便性の高い飛行場が使いにくくなる。①グローバル化（東アジアとの結びつきはもっと多くなる）、②少子高齢化（人口減、乗る人が少なくなる）、③地方分権（中央もうでが少なくなるのが地方分権）、④価値観の多様化（旅行という点ではルートが多くなる）、⑤IT化（人間が動く必要がなくなる）、⑥社会資本（使い勝手の良い空港を持っている都市）、⑦環境(空港は多かれ少なかれ環境に影響を与えるが、新規に自然を破壊するのはいかがか)
			・佐賀や北九州は今でも使わないのに、連携は考えにくい。 ・新空港を建設して利便性を高くするといいのではないでしょうか？
			博多駅から5分という現在の利便性を守る。
			ピーク時に新規路線が入りきれないのは、これからの福岡経済にマイナスである。
			・アクセスの良い新空港の建設も早急に検討すべきと思う。
			ピーク時の遅延が慢性化している。なんとかしてほしい。
			現空港の利便性を生かし、安全で安心して使用できる空港作りをし、滑走路の増設、離発着の時間を前後30分長くすると解決するのではないか。
			今回の件で一番似ているのが、利用する数こそ違うものの、伊丹空港が「いい例」になると考えます。環境問題で地元が空港移転を望んだものの、いざ関西、神戸ができて伊丹を廃止しようとしたら、残せと言われるようになった。利用者としても遠い関空は敬遠され、伊丹を選ぶ人が多い。そういった例もレポートの中に挙がってくると参考になるのではないかと思います。
			将来は、利便性の維持は最低条件でコストのかからない方策をとるべき。 人口と空港利用の頻度及び空輸される物資の量はある程度比例するという視点は忘れないでほしい。
			空港間の移動が便利になるよう考えてほしい。
			現空港をできる範囲で拡張するのが望ましい。利便性と費用のことを考えることが必要。
			利用者の視点、航空ネットワークの視点が需要ではないか。アジアのグローバル化の中で出来るだけ地理的な優位性を生かすべきだ。
			現在の福岡空港の位置を前提にして、いろいろな施設が整備されている。位置が変わればまたその投資が必要になる。効果においてたいした差がないのならば、投資額は小さい方がいい。 様々な条件を考えると移転するのが良いと思うが、佐賀県や福岡県南部の人間も利用するのだから、あまり遠くには移転してほしくない。
			今のところにあると便利ですが、結局夜は使えないし、騒音は広がるし、問題が多い。
			新空港の建設には賛成ですが、今の地下鉄等の需要や次の建設予定地の利便性がもっと気になります。
			・新空港建設の場合、公共交通機関の拡充に努めなければならない。 ・福岡東部の街づくりが劇的に変わると思う。新たな福岡市の創造につながる。
			国際線のアクセスがタクシー、バスのみで不便。鉄道乗り入れがあれば良いと思います。
			空港までの交通の便が良いため利用しやすい空港であるので、現状で赤字を減らす方策を考えるべきである。借地料84億円は高額すぎると思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			福岡空港では新規路線が入れない。新空港を設置すべきである。
			24時間空港を作るべし。
			空港が赤字であることに驚いています。ただ、新空港を建設することで、税金や航空運賃が上がるのも困ります。
			このままだとだんだんと不便になると思います。
			「都心へのアクセスの良さ」は空港の財産である。また、現空港レベルを新たに建設することのコストを考えると、関係者は安易に廃港など考えるべきではない。 現空港を生かしたまちづくりを考えてもらいたい。東京、大阪、名古屋のマネをする必要はない。
			移転する場合には、あわせて交通アクセスの整備も検討して欲しい。現状と同じ利便性は無理しても、少なくとも都市から確実に1時間以内で行けるように整備して欲しい。
			財政面や利便性が大切
			財政面や利便性が大切
			①アジアの玄関口、②建設費だけでなくそれまでにも要する費用も含めた総事業費、③利用者からの視点（処理能力の限界やアクセス性）、④周辺地域の住民からの視点（騒音、安全性等）などの観点（視点）から評価して欲しい。しかも早めに。ズルズルと検討、議論ばかりをしていても税金と時間のムダではなかろうか。
			24時間離発着できる空港を希望する。
			福岡空港は、現位置にあることによる利便性に価値があると考えます。処理容量については、滑走路の増設により対応し、24時間空港の問題については、北九州空港との連携により対応すべき。（福岡、北九州間のアクセス強化）
			福岡空港の最大の利点は都心から近い所である。それを十分に生かせるのは現空港を拡張することではないか。西側に広げることでよいのではないか。
			1.生産年齢人口が2000年をピークに減少に転じたので、将来需要は横ばい乃至減少となる。 2.市街地に現空港が近いことによる危険性は無いに等しい。 3.現空港の維持費は借地料80億円以外は将来殆ど無くなる。借地料は別途その代償として空港利用料を徴収してもよい。 4.騒音問題は、対策費を費やして解決済。騒音と承知で来た人が後で文句を言っているだけ。便数は増えたが、航空機の発着時の騒音は20～30年前の約半分。 5.滑走路の増設は現滑走路の維持管理上最小限あった方がベター。 6. 24時間空港は北九州、国際ハブ空港は仁川にかなわない。 7.現空港は超便利なので、需要がある。仮に新空港に移れば、大阪、名古屋、方面便（70便）は半減。新空港はガラガラ。
			便利だから現空港の利用は多いのだろうが…。 今後、年金の問題などを考えると、裕福な老後になるのか…。そうなると旅行する人も…どうなるのかなー。
			新空港と各都市への高速道路の建設が必要。遠距離の利用者のための安い宿泊施設の建設を願いたい。 現在の騒音対策の見直し、博多区と南区では格差がありすぎる。
			利用者のアクセス
			現福岡空港の利点は、 ①利便性がよいことである（誰もが認める） 不利な点は、 ①市街地の中で危険である。 ②離着陸のキャパシティが一杯である。 ③航空法上、高層ビルが制限されている。 ④毎年赤字であり、現状のままでは100年先まで赤字体質は治らない。 ⑤大野城市・春日市上空の騒音の犠牲の上に成立している。
			増設案は非合理、更なる費用の増大は必至である。 新空港を作ることは不可欠である。志賀島沖なら利便性も十分である。
			環境、安全、利便性を中心に考えてほしい。現行は土地所有者の意見が反映されすぎている感じがする。
			福岡空港の利用者がこれだけあるのに赤字とは驚きました。まず、これの解消を考えるべきと思います。今後借地料をどうするか考えて欲しいと思います。また、滑走路のピーク時の遅延の慢性化をどうにかしてほしいと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			国民の視点から見れば「建設財源」という視点は非常に重要です。国民が生活を我慢している以上、多くの財源を出させるわけにはいきません。利用者の視点から考えると「利便性」という視点は重要です。現在の利便性を是非守ってほしいです。一度この利便性を失えば、二度と戻ってきません。将来的には人口が大幅に減り、滑走路1本の現在の状況でも十分やっていける時代が来ます。また、利用者の視点に立つと、新空港はアクセス料金や施設使用料の値上げにつながり反対です。航空会社の視点で考えると、「利便性」はとても大切です。また、新空港で着陸料が値上げされると、地方路線や離島路線がさらに廃止へと追い込まれていく事でしょう。着陸料の値上げは、海外などからの路線誘致にも、影響を与えます。
			現空港の人気が高いのは、アクセスの点で優れているからであり、新空港ゾーンの内湾内案はアクセスの点でそれほど見劣りしない点、利便性の視点を重視すべきである
			福岡空港の利便性は世界一であり、福岡の発展のためにも維持すべき。
			現在の便数に満足している。 飛行機の混雑（常に満席）は航空会社が小さい機体にしたから。ジャンボにすれば解決する問題である。
			全国でも一番便利な空港だと思います。市街地から近いことと地下鉄などの連絡も良いです。近いので、飛行機に乗らなくても空港に遊びに行ったりします。
			現空港の利便性は否定できません。先日の「空の日イベント」の「空港見学バスツアー」でも案内してくれた空港事務所の方が「こんなに都心に近くて、便利な空港は他にありません。」とおっしゃっていました。新空港を作るにしても、都心からあまり遠くない所に作ってほしいと思います。
			すべての視点が重要だと思いますが、まず利用者にとって利用しやすいということが重要と思います。 もう一点は、費用について出来るだけ低くおさえることも重要。公共事業はどうしても高くなりがち。
			・アジアの玄関口は福岡である。 ・人が集まり貨物が集まる。経済の発展がある。
			・アジアへの農産物輸出。 ・貨物の輸出入、人の出入り、金が落ちる、発展。
			・都市発展。高速ビルが建てられない。 ・集中的（国内、国際乗り換え）。安全、利便性。 ・税金の無駄遣い（投下し続ける税金）
			・こんなに金（税金）が投下されつづけていたとは。何故買収しなかったのか。 ・新空港（アジアへのゲートウェイ） 貨物の集貨
			利用者利便性と環境・安全について主に考えてほしいです。
			私は利用者の視点また地域の視点で、今後計画を立てていってほしいです。やはり、利用するお客様が一番の空港を元気にしてくれるものだと思うからです。
			私は旅行者のコストにもっと目を向けるべきだと思います。現在の空港はとても近く、博多駅から地下鉄で250円で行くことができます。航空運賃は他の交通手段よりも高く、コストはかかります。もしも、今の空港よりも遠くなったり新しい空港が出来ることで空港までの交通コストが増えると、旅行者にとっては更に厳しくなると思うので、一番にメインの旅行者、利用者のことを考えてほしいなと思いました。
			やはり利用される方が不便になる空港ではだめで、今後の利用客の減少にもなると思うので、他の問題も考えつつ、一番に考えたいです。
			空港はなるべく場所を変えてほしくないが、今のように交通に便利な場所にして欲しい。福岡空港は交通が便利な点で、九州の中でもたくさんの利用客がいると思うので。
			利便性によっても利用者数が変わってくると思うので、また現空港のあとの利用方法、それともう利用しないのかが気になりました。
			空港を利用するのはお客様だから、利便性を第一に考えた方が良いと思う。だから、市内に一番近い方が良いと思う。どこに住んでいる人でも利用しやすい場所に空港はあってほしいです。
			環境や利便性などの様々な視点で解決策を見出させて非常に良かった。
			利用者利便性は重要だと思います。働くときも通勤しやすい場所がいいです。
			福岡空港を利用されるお客様の視点や、周辺地域の方の視点を主に考えていった方がいい。
			空港のできる場所が変われば空港までの交通手段や費用も変わってくるので、それに対する飛行機の利用費も変えてもらえれば嬉しいです。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			利用するにあたり、利便性が大切だと思います。公共交通機関を利用し、短時間で市内に行ったりできる利便性はとても良いと思います。
			福岡空港は今とても便利なところにあると思います。新しくもう1ヶ所作るのなら、より利便性の高い、また利用者にとっての効用をより明確にしていってほしいです。
			福岡空港を利用した際に、やはり利便性が良いというのがとても魅力でした。利用者の立場としては、できる限り増設という形で対応してほしいと思います。 移転となると、利便性が悪くなってしまうので、考慮してほしいと思います。
			利用者利便性の視点に1番興味があります。
			空港への交通の便利さが大事だと思います。JRや西鉄、バスなどで行けるような場所に新しい福岡空港を作ってもらいたいです。
			滑走路増設案では丘陵地の除去や都市高速、国道3号線の移動が必要ということなので、自然環境や地域利用者の利便性に損害を与えるのではないでしょうか。
			自分としては利用者利便性の視点と環境･安全の視点とまちづくりや地域振興の視点を重視してほしいと思います。
			利用者や地域の視点が大切だと思います。
			･湾内ゾーンであれば、利便性も損なわれないと思う。
			ステップ4で新空港案を比較するときに以下の条件を考慮して比較検討する必要があると思います。 『新福岡空港は福岡市内に 建設すること。』新福岡空港は福岡市内に建設しなければいけません。何故ならば、他の市町村に建設すると空港からの税収は無くなり雇用も少なくなります。伊丹市が伊丹空港の廃港に反対している理由の一つが経済的な問題です。また、他の市町村に建設すると福岡市外なので、福岡市が新空港建設に参加しにくくなることにより建設費負担のときに問題が起きます。福岡市外への延長になるので福岡市地下鉄の空港への乗り入れも難しくなると考えられます。 『騒音が問題になってもできるだけ都心の近くに空港を造ること。騒音問題は空港を陸地から遠くに造り物理的に聞こえなくするのではなく、 運用を工夫することによって騒音を小さくして可能な限り陸地のそばに空港を造ること。』11市協（伊丹空港周辺自治体）は、当初は伊丹空港の廃港を求めていたが、関西国際空港の着工が決まると方針を転換して伊丹空港の存続を求めました。住民にとって騒音は嫌ですが、不便になるのはもっと嫌というのが実際のところだと考えられます。福岡空港も騒音は嫌だが不便になるのはもっと嫌なので現空港の拡張を求める声もあります。現空港を拡張すると騒音が酷くなるのは確実ですから、騒音よりも利便性を優先したい考えは伊丹空港周辺でも福岡都市圏でも 同じということになります。騒音を物理的に聞こえなくするには空港を陸地から遠くに造るしかありません。しかし、実際に求められているのは利便性であり騒音が聞こえないことではありません。よって、新空港を造る場合の解答は、羽田空港みたいに陸地のそばに空港を造り運用で騒音を減らすのが最善と考えられます。この方法であれば、騒音を減らしつつ利便性も確保することができます。
			飛行機に乗ってから離陸するまでの待ち時間が長い。
			他の大都市空港アクセスと比較して新空港までのアクセス時間が短いことを条件とするのではなく、現福岡空港と比較して新空港が博多駅と天神駅から何分以内であれば許容できるかの方が重要です。他の大都市空港アクセスよりも短時間で行けるのでOKというようでは話になりません。
			利用者利便性の視点では、福岡空港の乗り継ぎ利便性の向上についても評価していっていただきたいと思います。現在は国内線ターミナルと国際線ターミナルが離れていて、利用者にとってとても不便です。
			利用者利便性の視点が大事である。利用者に対しいきどいており、使用することに対し抵抗感が極めて小さい空港にして欲しい。そうでないと、世間から取り残されてしまう。福岡が「コケる」と佐賀も北九州も九州全体もダメになってしまう。 この利用者利便性の視点から考えると、便利が良いと言われる現在の福岡空港にも問題がある。それは国内線ターミナルと国際線ターミナルが別々という「乗り継ぎの便利さ」の問題だ。利用者は不便に感じている。便利だから客が来るのだ、ということを決して忘れてはいけない！！
		4.環境･安全の視点について 308 件	
			佐賀空港のある佐賀県の東部地区に住んでいますが、各地区への便数も多くアクセスの便利さから福岡空港の移転、ましてや「糸島沖ゾーン」、「三苫･新宮ゾーン」、古賀･福津ゾーンなどなど論外です。 しかし、福岡空港のある周辺地区の住民の意向、環境への影響も無視できないと思います。そのあたりの反応は、どうなっているのでしょうか。
			将来に過大な負担を残さない、的確な需要予測と計画立案が必要であり、環境面についても豊かな自然環境を残すことが次世代の豊かな生活にもつながることから、「健全な財政の実現」及び「自然環境の保護」の視点を中心とした評価が必要であると考えます。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			環境保全する事を最優先と考えるべき。こわした自然は戻らない！！
			･環境･安全性の視点／航空機事故や部品落下による周辺住民への危険性を十分に考慮すべき。
			将来対応策の評価の視点について安全。
			様々な視点から物事を考えなければならないが、私は、③環境･安全の視点を第一に考えてほしい。私は佐賀県民だから、福岡空港がどう変わろうと大きな影響はないが、空港周辺の住民にとっては大きな心配であろう。なので、周辺住民の意見をよく聞き、よく話し合って、すばらしい空港づくりを進めてほしい。
			空港へのアクセスは、潮流等に影響が出ないものにする必要があると思う。例えばトンネル。
			新空港建設の場合は、漁業補償、住民の環境悪化などを最小限になるよう充分考慮してほしい。
			発着需要へ対応するために地域住民の生活や自然への影響はそこなわれないのか？最も損なわれない案は3つのうちどれなのか。
			現空港の拡張（滑走路の増設）は一番有効だと思います。大阪空港も同様の形態ですので、それで対応できると思います。環境への影響（電波障害、音）についての問題についての考察があれば良いと思います。
			周辺地域に与える環境影響について、具体的に軽減策を策定し、実施することは欠かせない視点である。
			福岡はわが国の主要都市の中でも、都市部と自然がバランスよく共存している場所の一つと考えます。このため、空港という地理的にも経済的にも広範囲に影響を及ぼす施設を建設する場合は、総合的な街作りの視点が必要と思います。都市高速等からの博多湾のながめを考えると、湾内の空港新設はありえない。糸島沖も同様です。海外、特に欧州の多くの町は、景観や住環境の保全に住民共々注意をはらっています。”これからの街”福岡も空港の利便のみならず、福岡都市圏全体のバランスのとれた検討を切望します。
			②市街地なので事故が発生すると大きな災害となる可能性有。この点をどうするか充分考えておく必要が有ると思われる。
			東側住宅地、南東側住宅地、共に古くからの住宅地ですから、飛行機の為といっておいだすのはしのびません。財源上新しいところは無理でしょうから、住宅移転の補償を考慮して、滑走路2本への道が好ましいと思います。昔米軍があったころから覚えのあるところですが、愛着もありますし、転勤族として利用しました。他都道県の空港をみたわけですが、まず交通の便の良さ、これはどこにもおとりません。地下鉄で空港までいったことはありませんが、国際線ターミナルや博多駅バスセンターより数回利用しましたが、これほど近いとは考えてませんでした。海上につくることは漁業者のこともありますが、アクセス上、これ以上道路作ると混雑招くという思いです。現在の都市高速の利便性が非常に高いのですから、これも大切にして、ぜひ2滑走路で最大限の住宅補償を考慮お願いします。
			安全性や、自然環境のことが一番気になる所です。それでも、利便性を考えてしまうのは、わがままだろうなと感じました。 飛行機事故は、起きれば大きな事故にしかならず、頻度は低いにしても、安全性を考えたいものです。 あと、近くの東平尾公園は、理想的な公園です。散歩したい公園は、残してほしいです。（緑の景色など）でも利用者にすれば、便数が多ければいいと思うことがあるのも事実です。
			新空港の着工に目が向かいがちだが、環境の面でも、今の空港を開発してほしい。
			現空港は市街地にあるため過去の離陸失敗や、沖縄の着陸失敗が空港外であれば重大事故となったと考えられる。又、空港借地費用も払い続けないといけない。
			この際、海上空港における建設費用とアクセス費用等と、現空港の危険負担の減少も考慮すべき点ではないかと考える。
			･現空港の拡張も一つの方法で利便性を第一に考える利用者からは最も好まれることだと思われる。しかし、利便性に相反するものとして安全性の問題をどこまで考えているのだろうか？ただ便利なだけで、いざ福岡都心部に航空機事故が起こり得る可能性をどれだけ考えているのだろうか。
			環境･安全の視点が一番大事だと思う。
			「評価の視点」項目の列挙順位に気を使ってほしい。「環境･安全の視点」や「地域振興の視点」はもっと上位にランクされるべき視点であるはずだ。
			騒音区域の拡大は無理。過去に裁判で負けているのに、騒音被害をさらに拡大させることなど許されない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			③環境･安全の視点1位『近隣空港との連携』大規模な整備が必要ない。交通ダイヤにも余裕。2位『新空港』安全面では申し分ないが、いくら環境に配慮しているとはいえ、自然破壊には変わりない。3位『現空港における滑走路増設』周辺住民への騒音問題など、現状より悪化する事は避けられない。
			マンションが立ち並ぶ市街地へ新たに騒音区域を拡げることはすべきでないし、もしそれをしたら裁判で負けるでしょう。絶対にできない。 そもそも、地域住民の生命と財産を守るべき立場の者の職責とは、体を張ってでも住民のために航空機騒音の拡大を阻止することであり、空港利用者の利便性を維持することなど職責でも何でもありません。
			今は費用より利便性が優先される時代ではなく、まず現状の資源の活用を考えるべき。福岡市だけでなく、福岡県全体が栄えるような視点が必要。北九州、佐賀と近隣に空港があるにこれらの活用を考えずに、今ある自然を壊してまで新たな空港を建設することは理解しがたい。福岡県民として、無駄な投資はして欲しくない。
			これからの社会は環境を無視しては生き残れないのは空港も同じだと思う。自然環境のこと、地域住民のことを考えてこそ、本当の「よい空港」だ。ゆえに、新空港･新滑走路建設には反対！
			②次に、環境については考えうる最大のリスクを前提として評価すべき。
			環境･安全 便利のほうが良いが、便利になりすぎて、環境や安全が悪くなるのは嫌だから。
			安全と環境に対する点、アジアの経済や観光の窓口として。
			安全環境 事故が多発しているので安全を重視してほしい。
			･私はキャリア関係ですが、福岡空港はこれから大切なpointになると思います。ぜひとも、空港の設備及び“安全”の為にこれから拡張整備をどうぞよろしくお願いいたします。
			リスクに対する管理上都心はダメであると思う。
			利用者の利便性ばかり追求すると将来環境問題が起きた時の対応に困ることがあると思うので環境優先でやったらいいと思う。
			安全性
			･環境（特に騒音）この点では関空は非常にすばらしい。海域での問題も特にないと思う。
			福岡空港の運行計画や安全性の確保については、全幅の信頼をおいています。 しいていえば、離陸時の飛行ルートに当たる地域の騒音と、安全性の問題でしょう。私は筑後地区から福岡空港を時々利用しますが、現空港あるいは滑走路増設で満足します。 事業費の面でも、2500億～3500億円と新空港建設の9000～1兆円では大違いです。税金のムダ使いはやめてほしい。
			利用者利便性が一番だけど、環境･安全･まちづくりの為なら考えます。
			まわりの安全、環境面をよくよく調べて下さい。
			利用者利便性の視点で選んでいった方が、良いと思う。新しい場所は、選ぶことを考えると時間もそれに伴うコスト、天候（きりetc）が増えてくる。
			現在地以外は考えていない。又考えるべきでない。 これからは、第1,少子高齢化社会、第2,国際化、第3,環境重視 益々増大する！
			乗客にとって、利便性がいいのにこしたことはないと思うのですが、利便性 ばかりに特化した視点が多いのではないかと思います。 将来、今以上に環境問題（特に温暖化の問題）が叫ばれることになるでしょうから、 増便＝ＣＯ２増加ですから、利便性ばかりを追い求めるのではなく、 環境が悪化するなら、減便やむなしという姿勢を打ち出す時代になってきている のではないかと感じます。 燃費がいい新型機を飛ばすから環境にやさしいなどと言う建前ではなくて、本気で取り組む環境問題の視点が追加されるべきだと思います。
			騒音対策を至急して欲しい。騒音対策なくして新空港、滑走路の増設等の対策方策はないと思います。
			志賀島･奈多ゾーンで3,000m×60m　2本　間隔300mが欲しい。 新空港案なら完全にしたい。 安全とアクセス

区分	意見分類		寄せられたご意見
			需給逼迫の緩和の視点では、現時点を基点として考えるのではなく、10年後の福岡の姿を経済的、文化交流点視点から考えるべきであり、現空港の拡大ではこれに対処しえない。又、安全の視点からも、市街地上空から空港に侵入する現空港では重大事故の発生の可能性が高く、安全性の高い他地域へ空港を移すべきである。
			・充分な安全対策を現状で行う。
			自然環境に関する視野があまりにも少なすぎる。
			・社会経済情勢や構造がどう変わるかはっきりしない中の需要に，安全率を過大に見込んではいけない。
			都市部の空港で滑走路を増設した空港として伊丹空港がありますが騒音問題で裁判に負けて多額の環境対策費と門限が科せられました。一方、騒音が住宅地に及ばない空港として関西国際空港が造られましたが、沖合に造られたために建設費が莫大になりアクセスも悪くなり一般人の評価は良くないです。伊丹空港と関西国際空港の中間的な空港として羽田空港があります。騒音はあるけれど運用を工夫することで騒音を減らして地先埋立なのでアクセスも悪くないです。新空港を造る場合は、立地条件的に羽田空港のような空港を目指すべきだと思います。
			・第1議的には環境・安全優先で検討すべきではないかと思う。
			航空機騒音対策にもっと力を入れてほしい。自宅での騒音は我慢するしかないが、学校（小中学校）の授業には影響大。広範囲の学校へ騒音対策を実施していただきたい。（防音壁やエアコン等）
			現時点でも安全性が心配。拡張して離発着の頻度が高くなればその分だけまた危険性も増大する可能性も大きい。地域住民の安全性、乗客の安全性を重視して欲しい。 環境への配慮も十分考えて頂きたい。住民と環境を無視したいかなる利便性も、今後の世界には全くその存在価値がない。
			・環境保護を充分配慮したものにして下さい。（騒音、排気、海洋生物への対策など）
			②現空港は博多駅からのアクセスはベスト位置といえるが、アクセスの利便性は利用者の問題であり、周辺住民の安全、環境配慮の方が重要と考える。
			③わが国の空港は他国と比較すると狭すぎる。航空機に対する安全という観点から余裕あるスペースを確保すべきである。
			現在、飛行機による事故が世界各地でおきているので、私たちが安全に利用できるように、細かいところまで点検をしてほしいです。
			九州ではやはり福岡、宮崎などの都市部に近いところは非常に利便性を感じてよい。この利便は捨てがたいもの。環境配慮は当然、九州の自然を大切にすべき。
			博多地区は同時に緑も多い。地球温暖化を防止するために山をくずすことは避けたい。
			福岡という活気ある街だからこそ、環境と安全の視点に力を入れてほしいです。
			騒音問題→周辺が海であり問題も最小限ですむ。
			・環境面
			地域の環境や安全の面で特に海上空港などが設置される場合等はよく考えられるものとし、漁業等の方が安全にくらしていける様な補償等を手厚くしてあげないとだめだと思います。それに環境アセスメント等が必要だと思います。
			やはり安全性が一番大切だと思う。
			都市の発展と環境への配慮が
			便利さより自然、環境を重視した方が良い。
			環境によい空港を作る。
			私が思う将来対応方策は、生活環境や自然環境の影響を少しでも少なくして、みんなで自然環境への影響を考えるなどして安全の確保をするなど、もっと木をいっぱい増やして、ゴミをへらして、一人一人が心から環境を大切にしたらいいと思います。
			視点については主にこの4つで良いと思う。また、環境への影響についても、もっと詳しくあるといいと思う。
			今、環境問題がとても問題になっているから、飛行機の出す騒音など考えなければいけないことはたくさんあるんだなと思いました。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			私は環境問題がとても気になりますので、少し新空港のことで気にかかりますが、きちんと配慮していただけると思いますので応援します。
			まず第一に「安全に飛行できるか」を考えて頂きたいです。福岡空港は私もよく利用しますが、とても良い立地条件でできていると思います。別に立地するならば、あまり悪影響のないようにしてほしいです。
			地方都市で空港が都心に近くあるのは非常に利用者にとっては便利であるが、周囲の環境への配慮を十分検討し、福岡市の発展に努めるべきであると考える。
			運用によっても騒音は減らすことができるので、その点も考慮する必要があると思う。
			自然環境は一度壊れたらもとに戻せないので、充分必要性を考えて、最小限度の開発にしてほしい。
			自然問題などを考えてほしい。空港の回りにいる人達の騒音の問題。
			現空港での滑走路の増設、新空港の設置、いずれにしても近隣住民の同意、安全性の確保が最大限必要とされるものだと思います。
			福岡空港が都市中心と近く、都市と空港の共存が得られており、利便性に特に優れているのは、福岡県民、特に地域住民の犠牲の上に成り立っているものである。飛行機の腹を頭上間近に見て、飛行機が通るたびに騒音に神経をとがらせながら毎日過ごしている住民の多くは、「利用者の利便性の視点」の評価を低くすべきと考えている。安全性、環境の視点を重視すべきで、住宅街、市街の上を飛ぶことによる危険性、騒音問題を完全に解消する必要がある。
			環境への影響をもっと具体的に専門家、研究者等に示してほしい。
			自然環境への対応が全く書かれていない。
			地球温暖化の点で、海上空港の場合、エネルギーロス、時間ロス、大気汚染、健康疎外、生産性の低下等経済的損失もマイナス要因として評価が必要。仮に三苫・新宮ゾーンで博多駅から往復20㎞として1人を1㎞輸送時に消費するエネルギー及びＣＯ2の排出を比較すると、鉄道424KJ、ＣＯ2 5.0g、路線バス804KJ、CO2 27.0g、自家用車2730KJ、CO2 47.0g、路線バス8対自家用車2、年間利用者1,828万人で計算すると、CO2だけで11,334t発生し温暖化を加速する。
			・「環境」自然環境の重視
			視点に「財政」「自然環境」がぬけている。新空港への世論誘導ととらえられても仕方がない。
			環境を考えて欲しい。
			将来発展については、商業重点を優先しているとしか思えない。環境破壊を起こしている「商業優先」の更なる負担となる様な気がしています。
			・ちょっと不便になっても、利便性ばかりを考えず、自然環境の事を考えてほしい。
			"自然保護"を視点に加えるべき。
			①地域住民の安全・生活環境重視 ・航空機事故は必ずおきる（離着陸、運行） ・騒音被害は必ず発生（利用者は住民以外が多い）
			福岡市の街の中にあり、便利だが事故がこわい。
			1.曇り及び雨の時は騒音がひどい。
			3.博多の森の森が少ないために騒音がある。
			環境（騒音など）への影響を考えることは重要な視点になると思う。
			環境問題が心配。
			利用性、安全性を向上する為、容量の確保をされた方が良いと思います。
			安全第一
			事業効率性と環境安全に十分配慮して欲しい。
			公害、騒音など考えてほしい。
			いろんな視点があると思いますが、やはり安全を第1に考えてほしい。ガルーダ機や最近ではエンジンの破片が落ちてくることがあり、もしものことがあってからでは遅い。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			飛行機の進入路の下には住宅地があり、風の方向によっては天神を通り春日あたりでUターンして着陸、離着陸の間が一番事故が多いと聞くのでとても恐い。
			安全第一。
			評価の視点は正しいと思う。ただ、海上に空港を移転した場合に、現在よりも天候による離発着の影響を受けると思われるが、この視点から見た検討がなされていないと思われる。
			電波障害との有無
			今後の空港のあり方を考える上で大切なことは、騒音あるいは地域の環境問題に配慮し、国民に便利で快適な空港作りをしていただきたいと願います。国際化への時代にふさわしく、アジアとの交流が盛んになっていきます。空港の将来を考える上で忘れてならないのは、公共事業費の支出を削減することです。
			利便性、安全性
			自然環境にも目を向けながら考えてほしいと思います。
			安全性
			最近では事故が多く報告されているので、安全面第一でお願い致します。
			他の地方中核都市にない、現在の福岡空港の最大のアドバンテージをなくすべきではないという前提に立ち、「利用者の利便性向上」「空港容量の確保」は考えるべきと思う。 また、国際線の需要に対しては、必ずしも、直通である必要はない（特に、アジア線以外）と思うので、「航空ネットワークの拡充」も国内線を中心に考え、国際線に関しては、成田・中部国際・関西国際さらにソウルへのアクセス・乗り継ぎを向上すれば、プライオリティを下げてよいと思う。 以上を考えた上で、「安全・環境への配慮」を十分考慮し、対策を検討すべきである。
			・北九州や佐賀空港との位置関係と警固断層を考慮する。
			・過去の事故例を見ると市街地の中心部は望ましくない。
			・騒音の被害を最小限にする。
			環境・安全を希望。
			騒音問題は切っても切り離すことのできない問題だと思います。将来の子供の為にもっと考えて下さい。
			利便性と環境保護のバランス。
			地球温暖化を防ぐには何をすべきかをみんなで考えよう。科学技術の進歩を止めるべきではないが、さもないと地球は滅ぶと思う。
			一番重要視してほしいのは利用者利便性と、環境、安全を主にしていてほしいと思います。
			最近、夜間の空輸等のことを耳にしますが、夜間は時間制限をした方が良いと思います。
			2. 飛行機が宅地の上空を飛ぶことがないことが絶対条件であり、騒音被害をなくし、安全性を確実にする方策を優先させる。
			自然環境を守ることは、地球規模での課題になっている。視点に入れるべき。
			環境への影響をもっともっと考えるべきだと思います。経済の発展や利便性のために自然を破壊していいはずがありません。生態系への影響を調査してください。
			安全なる離発着を第一に、機能の改善、導入に努めてほしい。
			環境保全も重要だが、テロ対策も気になる。（外からの船舶、ロケット弾等に弱そう）利用者、機の安全の確保が至上命題と思う。あと地震対策も求められる。
			「誰ひとりとして不利益を蒙ることのないように」などあり得ないことを希望する気はさらさらありません。常にどこかに必ず、そのしわ寄せを、被害を受ける人がいて当然です。但し、許容可能の範囲内で。とはいえ、環境問題を第一にしたいと考えるのは常に、何をするにも「人」が中心だからです。 これ以上、自然を壊さずに、改善できる方法をベストでなくてもベターの視点で工夫しながら運営して頂きたいものです。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			「評価の視点」については、 ①「利用者の利便性の視点」、②費用対効果を重視する「事業効率性の視点」、③「環境・安全の視点」の3つがこの順で重要だと思う。 また、次の2点を付加したい。 一つは、②についても、長期的スパンでの効果は雲をつかむような予測にならざるをえないので、さしあたりの「事業効果」を基準にすればよいと思う。人の世は不定・不常のことばかりだから。もう一つは、「環境・安全」とセットになっているが、「安全」要因が重視されるべきは当然だが、どんな飛行場環境であっても、「安全」要因が失われる時は失われるので、むしろここでは「環境」要因に最大の考慮を払うべきだ。こうした施設の造改事業のために自然環境の造改はむしろゼロにおさえていくべきだ。こうした視点こそが今日緊急に要請されていると思う。 （十分意を尽くせないが、私の意見は以上の通りだが、これが一番モーダルなものだと思っている。）
			私は東月隈小学校校区内に35年前から居住し、18年3月まで800世帯の自治会長をした者です。2年前から「空対」による航空機騒音公害地域からはずされました。その結果、NHKの受信料が一般家庭の受信料になりました。NHKの収入も黒字になり値下げをしようかという時期になりましたので、以前の様にNHK受信料を半額になるようにして下さい。騒音公害はテレビ視聴や電話の受信時に支障があり、以前と変わりません。特に朝8～9時ごろがやかましいです。
			新たな工事でどれほどの自然が破壊されるかという視点が足りない。
			環境にも優しい福岡市をこれからアピールできる方法があればいいなと思います。
			・環境への影響は非常に重要だと思います。どのように評価するか、評価の基準も難しいと思います。
			利便性、安全性。
			新しい空港をつくるのに兆のお金がかかり、増設にもお金がかかると思いますが、環境のことなどを考えると、一番自然をこわさずに今あるものを利用して、最少額でやる方がいいと思います。アルゴアさんも言うように、海の水も増えていますし、無理はしたくないです。
			利便性も必要だが、環境については十分して対策を考えて対応してほしいと思う。
			安全にお願いします。
			安全（第一）
			環境を大切にすることも忘れないでほしいです。
			安全第一
			安全第一
			1.100%問題は騒音と海流による環境問題
			1.出来てしまえば勝ち組（一部企業と税金生業者）は“そんなの関係ねー” ならば、スーパーゼネコン、金融、政治家は次の50年、100年を見据え、博多湾を含むエリア（日本でも類なき環境“海・公園・都市”）をどう守り育てるか大局に立ち目先にとらわれない事を願うばかりである。
			騒音問題を何とかすべきである。→立地？？？
			「需要予測と実績」を追加すべき。これは市民と行政の信頼関係に繋がる。やってることが信用されるかどうかの問題。いくら連絡会議が時間と金をかけて調査をやろうが、市民が信用しなければ、事業は成り立たない。事業期間も長期にわたる。推進派の知事が選挙で落選なんてことも十分考えられる。民意無くして事業無し！ 自然環境を守ることは、地球規模での課題になっている。視点に入れるべき。
			・環境安全
			利便性、安全
			環境（周辺住民も含め）のことを考慮の上、そこそこ便利な空港づくりをお願いします。
			私的の判断でいえる事は、便利性を重視、安全確保を望みます。
			騒音問題
			又、自然環境への配慮は最大限検討されるべき。よって、現空港の拡張、整備をあえて行うことで、より福岡空港の特色を活かした素晴らしい「空の港」が完成されると思います。
			視点の中に「財政問題」と「自然環境」が抜けている。新空港に不利になる視点が2つも抜け落ちているのは納得できません。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			安全と環境に重点をおいてほしい。
			①危機管理上の視点が欠落している。気象・事故等により空港が閉鎖された場合、複数の空港が連結されていると旅客の被害が最小限に止められる。
			安全性とコストを最重点に考えてほしいと思います。
			自然環境を守り九州の魅力を高める視点が必要。
			出来るだけ小さいコストで、環境に負荷を与えない施策の中で利便性も考えていけば、最終的には現福岡、北九州空港を新幹線を利用した輸送系で30分前後で運べれば、その選択が最も良いと考えられる。国際、国内、貨物をそれぞれ使い分けるしかないと思う。
			安全性、利便性を天秤にかけ、さらに行政、民間の総力を結集し決定していく問題だと思う。行政中心ではうまくいかない。
			十分な検討を行い、航空騒音や環境への影響を考えていただきたい。
			A．多極分散型の国土軸整備 B．道州制への移行と地方の自立と国際化 C．東アジア経済・文化交流圏の形成 D．地球環境問題への対策取り組み 特にDの視点から新世紀型の海上空港を目指す。波力発電、海水温度差、ヒートポンプ、重水素利用エネルギー、海水面上昇に対応した海上都市プロトタイプ実験
			飛行機は着陸までの15分間が一番危険を伴うと聞きますが、現在の福岡空港はこの着陸までの15分を民家の上を回旋しなければなりません。何かあった時、必要以上に犠牲者を増やしいいのでしょうか。もう一度考えてもらいたいです。
			利便性や福岡の将来の繁栄を空港に求めるのは良いが、現空港がいかに福岡の振興に役立っていようとも、騒音被害や危険に毎日さらされながら生活する住民の犠牲の上であることをわきまえる必要がある。ことさら、利便性や福岡の繁栄を求めるのは、あまりに利己的であろう。対応方策としては、現空港でのマイナス点が消失する方策を選択する必要がある。滑走路増設案は、騒音被害、危険性がさらに増すこと、借地料や環境対策費を今後もずっと支払わねばならないこと、など問題点がさらに増長する。一方、新空港建設案は、予算は大きいものの、借地料、環境対策費が消滅する点、空港跡地が開発され福岡の振興に役立つ点からすると、結果的には予算の面での差はないと思われる。住民被害や危険性が消滅する点等からみて、新空港建設が福岡にとっては最良の選択といえる。
			はじめに海上空港ありきという感じがします。気象等はどうでしょうか？温暖化で大型台風なども問題になりそうです。もともと荒れる玄界灘ではありますが。
			一番大切なのは安全です。昨日（10/21）もニアミスがありましたね。新幹線に負けますよ。
			新空港は必要ない。（費用、環境問題で）
			3.安全を優先に、空港の利便性を検討するのが先と考える。利用者がそのことがわかれば、不便でも我慢できる。
			新空港建設については西方沖地震や北九州芦屋の空港を考えてみても、また費用についても作るべきではない。現在あるものを利用するのが時代背景にあっていると思う。経済発展のみを考えるのでなく負の遺産を増すことなく次世代へ引き継ぐべきである。 地方分権、道州制などもってのほか！ 治安は乱れ、悪代官が増えるばかりであろう。 国家、地方公務員の給与を20%カットすれば飛行場の1つ位簡単に出来ますよ。
			志賀島・奈多ゾーンについては利便性は良いが、志賀島や白砂青松の海浜の玄海国定公園の景観・環境を破壊することとなるので、不適当である。
			評価の視点については、環境・安全及び事業効率性に注目したい。自然環境への影響も当然のことであるが、騒音の大きさ、拡大範囲、影響の度合いも気になる。また、対費用効果が利用者・地域住民にどのような形で受けることが出来るのかを皆が理解できる形で表して欲しい。
			利用者としての意見です。利便性に関しては申し分ない現空港ですが、住民、住宅の上を飛んでおりますと、騒音や危険性など、福岡県民の皆様には大きな被害を与えているのだろうなといつも感じております。利便性や効率性の追求は、福岡県民の人間性を損なうことになると思います。利用者の利便性の比重を落とし、住民の安全性や環境の比重を上げるほうが、人間のためになると思います。
			住民の環境や安全性の視点を重要視すべきで、利用者の利便性などは最後でしょう。
			現在、環境、借地料、安全等が懸念されます。24時間使用できる三苫・新宮ゾーン是非お願いします。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			滑走路を1本増やす点でもかなり金がかかるし、自然環境問題もあるのでなかなか実行できないと思います。時間もかかるし…。自分には何も出来ないですが、空港をたくさん使うので宜しくお願いします。
			よくわかりませんが、安全第1、その次に環境が大切だと思います！だから、その辺が欠けないようにすることを主として進めて欲しいです。
			どの視点も大切であるが、やはり「環境・安全の視点」が一番重視されるべきだと思う。特に「安全性」を第一に考えてくれないと、私達は安心して飛行機を利用することができない。
			海や山に作るのもいいけど、自然破壊になるのでやっぱり普通の町に作るべきだと思う。
			飛行機の騒音など近隣住民へのフォローが必要だと思う。
			利用しやすいように、国内線は今の福岡空港がよい。福岡空港は全国どこの空港よりも便利で利用しやすい。かける時間によってあまり変わらないなら、安全な陸路を選ぶことに。
			飛行場はいわゆる「迷惑施設」の一つ。その周辺に住む住民にとって騒音にとって電話がかけられない、墜落の危険など。世の潮流はそれゆえ海と空港が多くなる傾向にある。関西、中部然り。海上は陸上に比べ費用がかさむと言うが、ちまちましたつぎはぎだらけのものを作っては百年の悔いを残す。成田を見よ。未だに落ち着かない。伊丹を廃止する予定で関空を作ったがそのまま存続させた。こういう関西人特有のせこいやり方は断固排撃する。福岡で海上が出来たら現空港はきっぱりと廃止すべし。
			街づくりや地域振興、事業効率性の視点については現状を考えればあまり心配することはないようにも思われますが、環境・安全についてはやはり新空港を作るにしても滑走路の増設にしても十分な検討が必要だと思います。利便性については、増便等を考えるならやはり根本は需給逼迫緩和につきると思います。中途半端な改革で結局増便も数少なくアクセスもあまり変わらないとなるようならば、今回のこの案は全て意味がない気がします。
			・空港の将来的な発展的意義や役割も大事だが、やはり近隣地域に与える影響や安全性の考慮を1番に配慮してほしい。そこを基盤にしていろいろな視点が発展していくとおもうので。
			先決問題として地域住民の安全や環境を保全しなければならないと思います 安全の上に成り立っている新空港つくりの為の将来対応方策であり 財源問題や利便性は後問題 と考えます
			・環境破壊が進む。
			・自然環境の徹底調査及び公開
			③環境の問題はすでに土地をかなり買い上げ、影響は少なくなっている。
			・30年後には北極の氷はなくなるという予測があるくらい、地球温暖化が進んで海面が上昇するから、海の中にせっかくつくってもそのうち海面下になるから無駄。
			②現空港における滑走路増設は安全上の問題と都心に近いところから、騒音などの問題からこれ以上の増便はよくないと思う。
			・多発する事故への懸念
			・内海へ建設、利便性
			・環境を考えて緑地を造る。千代の松原の再生。
			・湾内再生
			・便利で安全な湾内建設が望ましい。
			湾内、ヘドロ浚渫、浄化。
			評価の視点は各項目とも重要な課題と理解しますが、その中で特に「環境・安全の視点」は、最重要課題と思います。今日、地球温暖化を初めとする自然環境への配慮が叫ばれる中、玄海国定公園周辺への新空港建設には絶対反対です。
			現在の空港を利用し、滑走路をふやすことで、自然環境が守られると思うし、海上の利用には道やうめたての資金にも金がかかるし、たくさんの自然を残してほしい。
			環境保護。財政再建（福岡市財政赤字2.6兆円）
			財政問題 自然環境保護
			福岡空港は九州を代表する国際空港ですので設備投資はかさみますが東側の第1案で実施を望みます。海上に空港を移設する案は天候の悪化での欠航も多くなりました。環境的に河川の悪化に繋がり、また関空等の地盤沈下等の後々の問題も考えられます。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			財政を考えると空港より他にやることはあると思う。地震のこともあるので海上の空港も反対。自然を壊すのは人工島だけで結構。
			航空行政の見直し、人員減、経費減で安全な運航優先に資金をまわす。
			「現状と課題」での評価の視点は、①・②・③
			福岡空港を利用した時感じたtことは、羽田空港との比較しかできないが、億の飛行機か市の中心部を離発着するのは、もし事故があった時を考えると危険な感じがした。
			「需給逼迫緩和の視点」について需要予測を再調査。別の空港や他の交通手段の活用という視点で。 地球環境保全、エネルギー資源、費用の負担割合という視点で検討して下さい。
			騒音問題や建築規制等についても評価の視点として明確に打ち出すべきではないかと思いました。
			評価の視点？結局何をするんでも良い事しか書いてない。CO2をどうやって減らしていくか、世界で問題になっているのに、そのことに対してどう考えているのか分からない。日本はCO2の軽減に世界各国より遅れをとっているというのに、逆に増えてしまう事を全く考えもせず、経済事情ばかりで人間は情けない。土地はいくらでも余っているのに埋め立てなんておかしい。
			利用者の利便性の視点 福岡空港は、地下鉄で行ける国内で最も利便性のある空港だ。これ以上利便性が向上しなくても今で十分であるが、環境や安全性の視点からは、市街地に空港が無いのが良い。それでも需給逼迫の緩和が必要なら、コストの少ない滑走路の西側配置による増設で良い。都市高速の付け替えなど、新空港建設と比較すればコストもわずかで済む。
			自然環境が最も重要。 一度空港を作ったら後戻りできない。 新たに空港を作る等必要ない。 便数を制限して現空港で対応できるようにするべき。
			騒音問題や電波の問題もあると思うので、別に空港を作るのはどうかと思う。
			都発展のため安全な海上空港の新設を。
			危険
			音が気になる。
			安全性に気をつけてもらう。
			海岸で遊べなくなる。 利用料が高くなる？
			全ての視点を考える必要があると思いますが、環境や安全の方策を十分にとっていただきたい。
			安全性と自然環境に重視してほしいですが、説明を聞いて、どこを選んでいいのかわからないです。難しいですね。
			利便性（交通アクセスなど）はもちろんだが、安全性も大事だと思う。（福岡空港は街の上を飛ぶので恐いと思っていた）
			環境に配慮
			福岡にとって空港の24時間使用や航空機が市街地に落ちるかもしれないことをどの程度重要と考えるべきか難しい。
			将来対応方策の評価という点で考えると、利便性は非常に重要な評価項目と考えますが、なんといっても周辺地域の環境と安全性を最優先で考えるべきと考えます。 航空機の離着陸の航空路にあたる地域、特に大野城市等の一部地域では、小学校の真上を200メートルにも満たないような高度で飛行しており、騒音および安全性は大いに問題だと考えますので、滑走路増設による増便などは考えただけで恐怖を感じます。
			・周辺の騒音などにも触れるべきだった。また、以前は航空機事故（かつての九大への墜落事故）についても都市部の空港の欠点として全面に出す機会が多かった行政も、今回はそのあたりの視点もなかった。
			自然環境の保護は世界的潮流です。 新空港ではなく今の空港を生かしていこう。
			福津市や新宮は、海ガメがくるようなきれいな海なので、環境面に充分配慮してもらいたい。
			②自然破壊、住環境への配慮の視点が大切。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			⑦資源エネルギー政策との連携性の明示が必要。
			利用者利便性、環境･安全、事業効率性を優先し、まちづくりや地域振興を勘案したものを立案すべきだと考えます。 50年～100年先のことまで見通して、アジアや国内の拠点となる空港を目指したいものです。
			空港は公共性が高いからといって環境を破壊するようでは困る。福岡や海や山が近く、環境も食べ物も素晴らしいところが自慢なので、それらが守れるようにしなければと思う。
			危険
			あまりにも最近航空機事故が多い。
			人工島など有効活用しながら、将来の福岡空港を作るべきだ。今の空港を壊さないで利便性をとるか、自然をとるか、よく考えて作ってほしい。
			安全で安心して働ける福岡の町になるように、新空港が出来たらいいと思います。
			市街地の空港は便利だが、安全上問題だ。新空港の必要性は分かるが、需要予測の信憑性が伝わらない。
			1.滑走路増設案何れも騒音域の拡大、借地料の増加等問題が多すぎる。 2.新空港案に賛成であるが、環境面に十分配慮してもらいたい。
			アクセス、環境をよく考えて下さい。
			利便性と環境の点。
			環境が変わっていくことをなるべく避けたいので、新空港の建設には反対です。
			利用しやすい場所にあるのが一番と思いますが、近隣のことを考えると海に出来るといいと思います。
			息子がシンガポールにいるので、将来的に便利にしてほしい。まちの発展や環境も大切。
			ひっきりなしに飛んでいるので、少し恐いと思う。
			環境と事業効率性を重視してほしいと思う。
			安全性や環境のことに重視してもらいたいです。
			近いところがいい。海沿いとか。 今は事故はないけど、少し町の上を飛ぶから危ない。
			事業効率性、環境安全の視点を重視してほしい。
			･安全性についても気にかかる点である。
			①環境･安全の視点 ↓ ②利用者の離縁性の視点
			将来性、すなわち再拡張･再々拡張も視野に入れた十分余裕のある計画をすべきだと思います。ただ、環境への配慮は十分すべきで、もし埋め立て等を考えるなら、干潟･浅瀬など魚類･鳥類が豊富な地域を外し、現在の埋め立て方式ばかりではなく、巨大空母のような"浮き船"方式も検討する価値があるのでは。
			自然環境に配慮しながらして欲しいものです。
			もっと環境に対しての施設を作って、安全に対しての良さをわかるようにして。
			巨大な建設費、環境問題など課題山積み。この世紀の日本の生き方、存在価値が問われている。今まで経験したことのない時代をどう生きるのか知恵を出せ。
			将来の需要増や騒音を考えれば新空港が良いのでしょうが、遠くになるので、駅や市内に渋滞のない交通手段が必要になるでしょう。これは空港建設と同じ位大変な事だと思います。現空港でも費用は莫大でしょうが、かなり早く出来るのではないでしょうか。
			西日本新聞で、福岡経済界では空港新設の意向が強いとの記事がりました。 人工島をはじめこの新空港建設でも市民団体の反対が多く、その反対意見のみ強調されがちですが、万が一でも墜落事故が起きたら、新設反対意見は吹っ飛ぶでしょう。このレポートでも市街地上空の離着陸の危険性については、あまり触れていませんが、事故が全くないと断言できないでしょうから、もっと評価基準にこの危険性も多く加えるべきです。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・沖合に移設すれば、騒音も違ってくる。 ・環境を考えた福岡のまちづくりを考える。
			現空港の利便性を生かし、安全で安心して使用できる空港作りをし、滑走路の増設、離発着の時間を前後30分長くすると解決するのではないか。
			(1)新空港建設費の総額試算の根拠を明確に。 (2)環境対策の具体的検討を。 (3)完成までの20年間をどのように対応していくのか。20年後には、現在のBricsの高成長も終わりを告げ、世界的な産業構造変革に関わる国別の競争も終焉しているのでは。 (4)新空港建設における地元負担の考え方及びその効果の比較を。
			⑦環境重視→新たに建設するとなれば、さらに影響（負荷）が加わることになる視点が欠けている。
			国際化し、深夜便増設があったとき、騒音が懸念されます。
			安全上、現空港は移転すべき。市街地に旅客機が落ちることを想像するとおそろしい。早く海上空港をつくるべき（国の施策として・・）。現空港が借地とは国民は知らないと思う。ましてや84億円/年・・・。ばかにするなという感じ。
			今の空港については、大学時代、飛行機が上空に飛んでとてもうるさかった。また、福岡市は高いビルが建てられないなど、福岡のまちづくりの視点から見てマイナスは大きいと思う。（博多・天神地区に百道のような高層ビルがたてばまちづくりは大きく変わる）
			現空港で事故が起こると第三者をまき込んで大惨事ですよ・・。早く新空港を作るべき。
			今のところにあると便利ですが、結局夜は使えないし、騒音は広がるし、問題が多い。
			福岡の将来を見据えると、新空港の計画を進めるべきである。市街地住民の安全と騒音の減少が可能であり、跡地はいろいろな可能性を含んでいる。
			新空港にしなければ安心して暮らせないのではないでしょうか。
			安全性や周辺環境の悪化が最小限におさえられる所へ移転すべきと考える。交通アクセスは移転後に順次整備していけばよい。
			安全の視点をもっと検討して下さい。
			空港周辺の安全性を十分検討すべき。新空港を考える場合、現空港の跡地利用を十分検討すべきである。
			借地などもってのほか。一部の人に税金で利益供与などとんでもない。ましてや84億円/年論外。早く新空港を安全の為（海上）が望ましい。
			・福岡空港が赤字であることにビックリしている。 ・毎年100億の赤字とあるが、対策を講じているのか？ ・土地借地料84億円は法外である。 ・環境対策費92億円も他の空港に比較し高すぎる。 ・増設案はいずれも環境、安全面で現状よりさらに悪化する。また、借地料も増大し収支面でも問題が多い。
			①アジアの玄関口、②建設費だけでなくそれまでにも要する費用も含めた総事業費、③利用者からの視点（処理能力の限界やアクセス性）、④周辺地域の住民からの視点（騒音、安全性等）などの観点（視点）から評価して欲しい。しかも早めに。ズルズルと検討、議論ばかりをしていても税金と時間のムダではなかろうか。
			墜落などの危険性、騒音、借地料の高さなど色々なことを考慮しても新設案がベストな気がします。
			・福岡のまちづくりを考えるべき。 ・危険な空港を市街地から排除すべき。 ・マンションの上空を飛行機が飛びうるさいので、沖合に移設すれば騒音問題も解決する。
			志賀島・奈多ゾーンの案が近いと思いますが、海の中道レクレーション等生かせないものかと思います。昔の雁ノ巣がありました。それが生かせると思います。 福岡市内、春日市内、大野城市内等を通って着陸は危険です。ロケットも落ちるのだから、飛行機も人間が動かしています。トラブルはつきものです。だから、市内ド真ん中の飛行場は危険です。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			1.生産年齢人口が2000年をピークに減少に転じたので、将来需要は横ばい乃至減少となる。 2.市街地に現空港が近いことによる危険性は無いに等しい。 3.現空港の維持費は借地料80億円以外は将来殆ど無くなる。借地料は別途その代償として空港利用料を徴収してもよい。 4.騒音問題は、対策費を費やして解決済。騒音と承知で来た人が後で文句を言っているだけ。便数は増えたが、航空機の発着時の騒音は20～30年前の約半分。 5.滑走路の増設は現滑走路の維持管理上最小限あった方がベター。 6. 24時間空港は北九州、国際ハブ空港は仁川にかなわない。 7.現空港は超便利なので、需要がある。仮に新空港に移れば、大阪、名古屋、方面便（70便）は半減。新空港はガラガラ。
			新空港と各都市への高速道路の建設が必要。遠距離の利用者のための安い宿泊施設の建設を願いたい。 現在の騒音対策の見直し、博多区と南区では格差がありすぎる。
			・安全の視点で考えた場合、どこに作ってもほぼ同じなので、そのことをあまり全面に出してほしくない。 ・事業費を考えるとき、移転した場合はそれにともなう道路や鉄道など関連のインフラ整備まであわせて出してほしい。
			現福岡空港の利点は、 ①利便性がよいことである（誰もが認める） 不利な点は、 ①市街地の中で危険である。 ②離着陸のキャパシティが一杯である。 ③航空法上、高層ビルが制限されている。 ④毎年赤字であり、現状のままでは100年先まで赤字体質は治らない。 ⑤大野城市・春日市上空の騒音の犠牲の上に成立している。
			環境、安全、利便性を中心に考えてほしい。現行は土地所有者の意見が反映されすぎている感じがする。
			安全性が最優先される施設であり、九州、とりわけ福岡にとって空港は都市を支える大黒柱である。小手先の改修や滑走路増幅では何の解決にもならないと考えます。
			借地料があまりにも高額で驚いている。 最近、自宅上も旋回しているので、事故がある毎に心配になる。あと最近騒音が大きくなったようだ。
			・都市の中の空港であり、危険性が高い。 ・地権者への地代支払が負担で、これから払い続ける費用が莫大になる。 ・騒音対策費が高く負担大きい。これから払い続ける費用が莫大になる。
			・安全な海上空港 ・都市の発展阻害のこと ・投下し続ける国費、皆税金だ！！
			・提携案は対費用効果がない。 ・拡幅は事故のもと。 ・新空港で都市発展の展望を。
			・事故のこと、大惨事の脅威 ・投下し続ける税金、国の方策であるべし。 ・最新の設備ある新空港を。
			・事故の危険性。 ・アジアの発展に遅れないよう。遅すぎる対応。
			・都市発展。高速ビルが建てられない。 ・集中的（国内、国際乗り換え）。安全、利便性。 ・税金の無駄遣い（投下し続ける税金）
			・多発する事故。 ・都市発展、容量限界を管理しているが後手後手。 ・投下しているのは国民の金。
			・発展するアジアを取り込め。 ・今のままでは福岡は沈没する。 ・事故の多発。
			・最近の事故多発 ・投下しつづける税金 何故考えないのか

区分	意見分類		寄せられたご意見
			環境･安全の視点を最重視すべきと考えます。住宅の上を飛行機が飛ぶことのない新空港建設を支持する。現空港増設案は、借地料、環境対策費をこれからもずっと払わねばならないので廃案とすべきです。
			空港で一番気になるのは、騒音と景観が大事だと思います。
			利用者利便性と環境･安全について主に考えてほしいです。
			環境のためにしない方がいい。
			やはり、滑走路増設となると、まちづくりの影響や環境や福岡･九州にもたらす効果などが気になるところです。
			環境や利便性などの様々な視点で解決策を見出させて非常に良かった。
			福岡空港を利用されるお客様の視点や、周辺地域の方の視点を主に考えていった方がいい。
			環境がこれ以上悪くならなければ…。
			私は「環境」と「まちづくり」という点に最も興味があります。世界的に見ても、今環境問題は重視されておりますし、人間の利便だけのためを考えてはいけないと思います。「まちづくり」という点におけば、福岡は九州のTopですし、九州が発展していく上でも大きな役割を果たしてくると思っております。色々な問題があると思いますが、やはり物が大きいので、慎重に取り組んでいただきたいと思います。
			埋立にするとしたら、環境にも悪そう。あと、埋め立てするにもお金がかかるし、その後福岡空港も廃止するならその分のお金もかかってしまい、あまり良くなさそう。
			新空港は海上にできるという話ですが、それによって今よりも便が増えて離着陸する数も増えるかもしれないけど、やはりいい面も悪い面もあるんではないかと思います。騒音などの問題で住民に影響がでることへの対策なども明白に対策をねって、住民が便利に利用でき、また安全に生活できるように検討していってほしいと思います。
			最小限に抑えて下さい。地球が壊れます。人間が死んでしまいます。
			滑走路増設案では丘陵地の除去や都市高速、国道3号線の移動が必要ということなので、自然環境や地域利用者の利便性に損害を与えるのではないでしょうか。
			自分としては利用者利便性の視点と環境･安全の視点とまちづくりや地域振興の視点を重視してほしいと思います。
			新空港の建設により、環境へどの位影響があるのかと思った。
			5つの項目全て重要と思うが、一番大切なのは安全面だと思う。
			特に、環境、安全面に配慮してもらいたい。
			僕自身、環境を配慮しているので、環境に気を使っていただいていると聞いて安心しました。
			安全性の面
			福岡空港では数分おきに離着陸があると聞いたので、安全性が求められると思います。
			追加すべき視点というよりも、より安全を追及していただきたいと考えています。
			安全、安定。
			環境面での配慮は忘れないでほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			ステップ4で新空港案を比較するときに以下の条件を考慮して比較検討する必要があると思います。 『新福岡空港は福岡市内に 建設すること。』新福岡空港は福岡市内に建設しなければいけません。何故ならば、他の市町村に建設すると空港からの税収は無くなり雇用も少なくなります。伊丹市が伊丹空港の廃港に反対している理由の一つが経済的な問題です。また、他の市町村に建設すると福岡市外なので、福岡市が新空港建設に参加しにくくなることにより建設費負担のときに問題が起きます。福岡市外への延長になるので福岡市地下鉄の空港への乗り入れも難しくなると考えられます。 『騒音が問題になってもできるだけ都心の近くに空港を造ること。騒音問題は空港を陸地から遠くに造り物理的に聞こえなくするのではなく、運用を工夫することによって騒音を小さくして可能な限り陸地のそばに空港を造ること。』11市協（伊丹空港周辺自治体）は、当初は伊丹空港の廃港を求めていたが、関西国際空港の着工が決まると方針を転換して伊丹空港の存続を求めました。住民にとって騒音は嫌ですが、不便になるのはもっと嫌というのが実際のところだと考えられます。福岡空港も騒音は嫌だが不便になるのはもっと嫌なので現空港の拡張を求める声もあります。現空港を拡張すると騒音が酷くなるのは確実ですから、騒音よりも利便性を優先したい考えは伊丹空港周辺でも福岡都市圏でも 同じということになります。騒音を物理的に聞こえなくするには空港を陸地から遠くに造るしかありません。しかし、実際に求められているのは利便性であり騒音が聞こえないことではありません。よって、新空港を造る場合の解答は、羽田空港みたいに陸地のそばに空港を造り運用で騒音を減らすのが最善と考えられます。この方法であれば、騒音を減らしつつ利便性も確保することができます。
			環境面は見直されるべきだと思う。離陸間の待ち時間で使う燃料もすごいだろうし、その面を改善すれば、コスト削減できるのではないだろうか。また、CO2の排出も減ると思う。
			新空港建設にあたって一番重要視すべき点は環境だと思います。私は新空港建設の予定地にどのような自然があるのかは詳しくは知りませんが、21世紀環境保全が叫ばれる中、環境をないがしろ（そのようなことはあり得ないと思いますが）にするような建設が進めば、もちろん一度破壊された自然は元には戻るには途方もない時間がかかるという理由もあげられますが、何よりそのようなレッテルの貼られた空港は福岡が発展する妨げになるのでは…と感じるからです。
			利用者の利便性、まちづくり、事業効率性などももちろん大事だとは思いますが、何よりも第一に環境や安全のことを考えてやっていってほしいと思います。
			環境のことに重点をおくことで、「空港が環境に悪い」というイメージが変わりそうだと思った。そうなると、今まで環境に悪いと思ってあまり空港を利用してなかった人もたくさん利用してくれるようになるのではないか、と考えた。
			もっと環境面に力を入れてほしいです。周辺地域の安全性をもっと研究し、対策してほしいです。滑走路の増設と海の上に空港を作るのは賛成ですが、作った上でどのようなデメリットがあるのか、それを改善する方法はないのかを知りたいです。
		5.まちづくりや地域振興の視点について 186 件	
			★★ ベルリンに学ぶべき ★★　　ドイツの首都ベルリンでは、敗戦後の東西分裂、経済的に成功した西ドイツからの孤立という、不幸な歴史を乗り越えて、現在、新空港「ベルリン・ブランデンブルク国際空港」を建設中である。　ベルリンには、現在、それぞれ滑走路を2本もつ、テーゲル空港（中心部に近く、利用者は最も多い）、シェーネフェルト空港（中心部からは最も遠い）、テンペルホーフ空港（中心部に最も近い）の3空港が存在している。 しかし、どれも空港としての機能が貧弱であることから、拡張余地のあるシェーネフェルト空港を拡張させ、滑走路2本を持つ、東ヨーロッパへのゲートウェイとなる本格的な拠点空港として新空港を整備し、その他の2空港は廃止する予定である。　この計画の根底にある思想は、単に都市圏として滑走路の頭数を増やすことが重要ではなく、機能の高い拠点空港こそが必要という「選択と集中」である。滑走路本数だけなら6本から2本に減るが、処理能力をはじめとする空港としての機能は大きく高まり、新空港の拠点性を飛躍的に向上させることができる。　以前、作家で現東京都副知事の猪瀬直樹は「北部九州の航空需要は、福岡、佐賀、新北九州の3本の滑走路で未来永劫まかなえる」と発言したが、地域の発展のために必要なのは、機能の低い空港の乱立や滑走路本数の数合わせではなく、高機能で最適な場所に立地する拠点性の高い空港であることを全く理解できていない。ベルリンの3空港・滑走路6本を滑走路2本の新空港1つに集中させるという選択は、猪瀬直樹に言わせれば愚かなのだろうが、猪瀬直樹とベルリンとは、どちらが賢明だろうか？間違いなく後者である。北部九州も3空港で3本の滑走路があるから十分、という考えは誤りである。新北九州や佐賀を廃止するか否かは別として、最も需要の大きい福岡都市圏において機能の高い空港を整備し、拠点性を高めることが、成長する東アジアへのゲートウェイとしての役割を果たし、福岡・九州の発展に資する重要な将来戦略である。それをしなければ、地域の発展の足かせになる。
			あまりにも東京と似すぎている町づくりだ。魅力に欠ける。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			◆①『戦略的な基盤としての空港の位置づけ』　リー・クワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。　実際に、ミュンヒェンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。　利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産・雇用・税収が増加するなど地域全体の発展に繋がり、空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。　このように、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくるな、という意見が通用するレベルのインフラではない。
			◆②『福岡空港の容量不足がもたらす問題』　福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠もなく、福岡空港は容量限界に近い状態が１０年近く続いている。このような状況の下、今後需要が増えれば、予約が取りにくくなり、新幹線に振り替えるか、北九州空港か佐賀空港まで自ら運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。また、新規参入や増便の余地もなくなるため、航空会社間の競争がなくなり運賃が高止まりする。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない（予約が取れない、運賃が高い）」では意味を成さなくなる。　このように、福岡空港の容量不足によって、予約が取れない、運賃が高い、という状況になれば、市民生活や経済活動等に広く支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。
			◆③『福岡空港の機能強化の必要性』　このような地域の未来に好ましくない事態が懸念される以上、地域の将来を按ずるべき立場の者には、「現状維持でよい＝何もしなくてよい」「抜本的な対策は要らない」という思考停止は許されず、最善の解決策を探り、それを実行する強力なリーダーシップが必要である。(1)成長著しいアジアに近い「九州の地理的優位性」(2)魅力ある観光資源や、アジアに視線を向ける企業が比較的多く存在する「九州の産業における特長」(3)一方で、島国・国内主要地域との離隔という、航空以外の手段では海外や国内主要地域との円滑な往来が困難な「福岡・九州の地理的ハンディキャップ」(4)アジアの一極を担う都市を目指す「福岡市の都市戦略」なども勘案すると、市民生活の質の向上や地域経済の活性化、福岡・九州の持続的な発展等を促進し、次の時代を切り拓いていくためには、福岡空港の機能強化は必要不可欠な要素であると考える。
			自然環境の保全が重要なことは当然だが、地域の経済発展なくしては、将来の福祉の充実もできない。　このような今さえよければいい、という考えは誤り。単なる貯金の切り崩し行為でしかない。環境だけを語る人は、新空港も作らなかった場合の将来の生活水準について、責任を持った説明をすべき。将来の福岡・日本に活力がなくなり、働き場もなくなって、息子は中国の空港建設現場まで肉体労働者として出稼ぎに、娘はドバイまで家政婦として出稼ぎに行かなければならなくなる、なんてミジメな事態になっても構わないのですか？
			まちづくりや地域振興の視点という項目を設けるのなら、近隣空港との連携について真剣に検討すべき。また、公金投入の視点も加えるべき。
			地方の中心都市（九州内の福岡）への人口集中はよいことでないのに、新大空港はそれを促進する。
			新空港建設の場合は、漁業補償、住民の環境悪化などを最小限になるよう充分考慮してほしい。
			福岡はわが国の主要都市の中でも、都市部と自然がバランスよく共存している場所の一つと考えます。このため、空港という地理的にも経済的にも広範囲に影響を及ぼす施設を建設する場合は、総合的な街作りの視点が必要と思います。都市高速等からの博多湾のながめを考えると、湾内の空港新設はありえない。糸島沖も同様です。海外、特に欧州の多くの町は、景観や住環境の保全に住民共々注意をはらっています。”これからの街”福岡も空港の利便のみならず、福岡都市圏全体のバランスのとれた検討を切望します。
			福岡空港は九州の玄関口として「人」を中心として海外と九州内及び国内の各空港を結ぶ交流を拡大する空港にしてほしいし、北九州空港は貨物を中心に海外と国内を結ぶ物流拠点空港にしてほしい。
			まちづくりがいいです
			「評価の視点」項目の列挙順位に気を使ってほしい。「環境・安全の視点」や「地域振興の視点」はもっと上位にランクされるべき視点であるはずだ。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			◆◆ 福岡空港の拠点性をさらに高め、九州全体の浮揚に繋げるべき ◆◆ 福岡一極集中は好ましくない、だから福岡空港だけが立派になるのは良くない、他の空港に機能分担すべき、という意見もある。しかし、他空港それぞれが機能強化を進めること自体は結構であるが、九州全体の発展のためには、福岡空港の拠点性をさらに高め、それを最大限に活かす必要がある。 なぜなら、福岡空港の拠点性を高めないと、九州内のどの空港も「ドングリの背比べ」となり、特に海外のエアラインから見て、就航したいと思わせる空港が九州には1つもないことになる。これでは九州と世界とを繋ぐ航空ネットワークの拡充は望めない。その結果、地域経済の発展や市民生活の質の向上が図れず、地域全体が衰退するという事態が予想される。 九州はオランダ一国並みの人口や経済規模があると言われるが、逆に言えば小国オランダ並みでしかない。首都圏や関西圏と比較すれば、九州の人口や経済規模は圧倒的に小さく、航空需要も小さい。もしオランダに核となる空港がなく中規模空港だけが幾つかあったとしたら、ＥＵ域外との国際線が多く就航するようなことはなかっただろう。オランダの中で背後圏の人口や経済規模が最も大きい首都アムステルダムに機能の高いスキポール空港があるからこそ、小国にもかかわらず多くの便が世界中から集まってくる。 スキポール並みとはいかなくても、航空需要の小さい九州においてエアラインが就航したくなるような拠点空港が一つもない状況になれば、九州の各空港では、国内線では三大都市圏への路線、国際線ではソウル便や上海便など限定された路線は維持できるだろうが、国内の地方路線やアジア太平洋地域をはじめとした国際路線は今以上に充実はしないだろう。これでは、ビジネス・観光両面で不利な状況に置かれ、結果、地域は衰退し、我々住民が豊かな生活を送ることはできなくなる。したがって、九州における航空ネットワークを充実させ、九州全体の経済の振興や市民生活の質の向上を図るためには、少なくとも空港に関しては、九州で福岡空港だけが持つ高い拠点性をさらに増進すべきである。
			④まちづくりや地域振興の視点1位『近隣空港との連携』福岡だけでなく、九州の活性化という大きな目で見れば、採算が取れていない近隣空港を潤す事や長崎自動車道の需要拡大にもつながり、想定外の地域振興につながる可能性がある。2位『新空港』空港周辺の整備が整う。3位『現空港における滑走路増設』乗降客の増加にともなう効果以外見込めない。
			今は費用より利便性が優先される時代ではなく、まず現状の資源の活用を考えるべき。福岡市だけでなく、福岡県全体が栄えるような視点が必要。北九州、佐賀と近隣に空港があるにこれらの活用を考えずに、今ある自然を壊してまで新たな空港を建設することは理解しがたい。福岡県民として、無駄な投資はして欲しくない。
			地域の将来像はこれまた福岡地区のみの発展や課題に対しての解決方法の羅列ばかりで他地区（私は北九州地区）の住人からみると「フーン、それで…」という感覚になってしまう。本当に九州の玄関口・中心という意識はあるのか？リトル東京になるばかりで残念である。
			安全と環境に対する点、アジアの経済や観光の窓口として。
			利用者利便性 まちづくり地域振興 外国人との交流がふえるので
			・街づくりへの障害の有無
			利用者利便性が一番だけど、環境・安全・まちづくりの為なら考えます。
			2．現空港の維持には、土地借地料が恒久的に必要となり、その為の予算を新空港の建設費に回すこととし、コスト計算に組み込む。現空港が移転した場合は、新たな都市圏が形成されることで、その便益も相当なものとなる。
			現在地以外は考えていない。又考えるべきでない。 これからは、第1,少子高齢化社会、第2,国際化、第3,環境重視 益々増大する！
			福岡空港については、将来的に、貨物空港としての発展の可能性、近隣アジア主要都市との中小型ジェットでの発展の可能性などが考えられ将来のエプロンや物流用地などの拡張スペースの確保が評価の視点として加えるべきである。地元調整に要する期間や莫大な用地補償費を評価に加えるべきである。事実上不可能に近いものについても明確に記載しないと、単純なコスト論だけでは、判断を誤ることとなる。米軍基地、自衛隊基地との競合の問題も評価に加えるべきである。都心からのアクセスの手段や必要な時間についても評価に加えるべきである。
			福岡空港を大きくするのでなく北九州空港等を利用して、そこの町の活性化につながるように分散した方がよい。北九州市と共に発展するよう協力した方が良い。
			これ以上海を埋め立てて、税金を使い、新空港を建設するのは反対です。福岡県内の事ばかり考えないで、九州全体を見る視点で考えたほうがよいと思います。
			・将来発展の観点から、空港支援地区建設空間の確保といった視点からの考慮が必要と思う。（倉庫・加工工場の誘致、国際会議場、国際展示場、国際ホールの建設、ホテル、商業施設、娯楽施設、難病高度医療病院の誘致、できれば貨物船などの接岸が可能な設備建設）
			アジアの窓口となるべき福岡なので、すべての面で課題をクリアしてほしいと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			新空港を作る場合（ILS)の設置方向はどの方位に当るのか。また、最低運行高度が現空港より高くなるか低くなるのか。これによって運行率が下がっては欠航率が多くなり、旅客の利用が少なくなるのでこのあたりの検討が重要です。現在の空港も最低安全高度になどの理由から街の（建物等の制限あり）に影響があり、この解決も必要と思います。
			･道州制の動向と福岡の役割
			◆◆ 福岡空港の拠点性をさらに高め、九州全体の浮揚に繋げるべき　　福岡一極集中は好ましくない、だから福岡空港だけが立派になるのは良くない、他の空港に機能分担すべき、という意見もある。しかし、他空港それぞれが機能強化を進めること自体は結構であるが、九州全体の発展のためには、福岡空港の拠点性をさらに高め、それを最大限に活かす必要がある。　なぜなら、福岡空港の拠点性を高めないと、九州内のどの空港も「ドングリの背比べ」となり、特に海外のエアラインから見て、就航したいと思わせる空港が九州には1つもないことになる。これでは九州と世界とを繋ぐ航空ネットワークの拡充は望めない。その結果、地域経済の発展や市民生活の質の向上が図れず、地域全体が衰退するという事態が予想される。　九州はオランダ一国並みの人口や経済規模があると言われるが、逆に言えば小国オランダ並みでしかない。首都圏や関西圏と比較すれば、九州の人口や経済規模は圧倒的に小さく、航空需要も小さい。もしオランダに核となる空港がなく中規模空港だけが幾つかあったとしたら、EU域外との国際線が多く就航するようなことはなかっただろう。オランダの中で背後圏の人口や経済規模が最も大きい首都アムステルダムに機能の高いスキポール空港があるからこそ、小国にもかかわらず多くの便が世界中から集まってくる。　スキポール並みとはいかなくても、航空需要の小さい九州においてエアラインが就航したくなるような拠点空港が一つもない状況になれば、九州の各空港では、国内線では三大都市圏への路線、国際線ではソウル便や上海便など限定された路線は維持できるだろうが、国内の地方路線やアジア太平洋地域をはじめとした国際路線は今以上に充実はしないだろう。これでは、ビジネス･観光両面で不利な状況に置かれ、結果、地域は衰退し、我々住民が豊かな生活を送ることはできなくなる。したがって、九州における航空ネットワークを充実させ、九州全体の経済の振興や市民生活の質の向上を図るためには、少なくとも空港に関しては、九州で福岡空港だけが持つ高い拠点性をさらに増進すべきである。
			必要なもの＝新空港には投資すべき。何もせずに、将来福岡･九州が衰退したら、福祉の充実もヘッタクレもない。
			福岡空港が限界を迎えたときに生じる不利益を市民は正しく理解すべき。福岡空港が限界を迎えると、『航空会社が強気に出て運賃が上がる』。現在は、航空会社が将来の限界を見据えて必死になって福岡空港での発着枠を確保しようとしているので、供給過剰気味になっている。このため競争が激しく運賃も安い。しかし、需要が増えても増便や新規参入ができない状況になれば、航空会社は盆正月のような強気な運賃設定を行える期間が増える。特に、新幹線との競合から運賃を上げられない大阪便などを減らし、大幅に値上げできる東京以遠や沖縄便などに枠を回し、運賃は大きく値上がりするだろう。儲かる路線のみを運航する、という流れになり、短距離路線や地方ローカル線が減り、儲かる路線のみ、になってしまうだろう。加えて、ホテル宿泊料付きの安いパッケージなどに流通する航空券も少なくなり、出張や東京ディズニーリゾートへの家族旅行なども高額となる、あるいは真っ昼間の便しか利用できないなどの不都合が生じる。『大手航空会社（JAL，ANA）が、新福岡空港に反対する理由はここにある』。容量の大きな新空港になると、スカイマークような新規参入が起こり、競争環境が整ってしまう。既得権益を持つJAL，ANAにとっては、需要が増えても増便できず、新規参入が不可能な、不健全で競争原理が働かない市場＝今の福岡空港で需給が逼迫する状況 が最も好ましい。一般の利用者にとっては、容量限界一歩手前の今は、多くの便数や安い運賃を享受できる最も良い時期である。今、特に不自由していないから、福岡都市圏住民はアクセスの良い今の空港が一番良い、と漠然と思っている。しかし、これからはそうはいかない。運賃が高くなると、家族旅行もままならないばかりか、経済面での地域間競争にも負け、福岡や九州全体の衰退に繋がってしまう。将来にわたり、利便性の高い航空ネットワークと安価な航空運賃を維持するためには、常に増便や新規参入の余地を持った空港が必要だ。アメリカでは、航空自由化を経て勝ち残った航空会社による寡占化が再び起きているが、それでも安易に運賃値上げをできないのは、十分な空港容量があるからである。安易に値上げをすれば、いつでも別の航空会社が参入してくるため、常に緊張感が保たれている。 以上の理由から、利用者の利便性を維持し、地域が持続的に発展していくためには、アクセス利便性は多少劣っても、十分な容量を持ち総合的に機能の高い空港が必要である。
			都市の発展と環境への配慮が 地方都市で空港が都心に近くあるのは非常に利用者にとっては便利であるが、周囲の環境への配慮を十分検討し、福岡市の発展に努めるべきであると考える。
			③現空港が海上にシフトした場合の現空港の跡地利用も計画
			まちづくりや地域振興の視点で考えると、これからの道州制への移行も考慮し、九州の首都として、アジアのハブ空港としての役割も担えるような大規模なものが望まれると思います。 また、現在の福岡空港の利便性の良さも無くして欲しくないため、博多駅からの地下鉄直通は必須だと思います。
			将来需要の見立てが甘すぎる。素人目で見ても、福岡空港の需要は減少することは「1」で話したように見えている。もっと福岡の将来像と空港の建設意義を結びつけて考えないと、利用者も納税者も住民も納得しない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			福岡地区のみでなく、九州･山口の発展に大きな影響を与える位置にあるハブ空港として、幅広い視点から検討されていることで、今後も充分な検討がなされ、10年後、20年後に良い判断をされたと人々が喜べる事業となることを期待します。
			中心地から移転したことによる経済的なロス、制限表面の緩和による経済効果etc.
			利用者利便の視点や地域振興の視点、及び予算面等で評価できると思われます。
			空港拡張の為移転させられ、今は「過疎化」に悩んでいる。この対策も考えてください。地域の事も十二分に考えた調査資料にして下さい。
			①アジア発展の現実
			②日本の今後の発展の一つは観光、教育、医療（海外から客を呼ぶ）です。空港の便利の良さは県での売りものです。
			グローバル化、特にアジアの中での九州を考えてハブ空港としての役割を。
			これから福岡がもっともっと伸びてほしいので、経済面でも伸びていけるようにしてほしい。 → そう考えると、「今」の場所から遠い場に移ると経済的にどうかな？と思う。「今」が便利なので…。
			･将来的な視点にたった福岡全体の姿は、評価の中に入れられないか。
			今後の空港のあり方を考える上で大切なことは、騒音あるいは地域の環境問題に配慮し、国民に便利で快適な空港作りをしていただきたいと願います。国際化への時代にふさわしく、アジアとの交流が盛んになっていきます。空港の将来を考える上で忘れてならないのは、公共事業費の支出を削減することです。
			グローバル化に対応すべきである。そうでないと国際社会から取り残されてしまう。
			やるとすれば、増設ですね。今の空港を少し広げればいいです。都市高速、地下鉄等広域に考えてさらに地域の開発と兼ねて検討していただきたい。
			アジア地域での共存の視点は良いと思う。もっと交流を多く、深くしていくべきだと思う。
			②福岡への一極集中には疑問。
			右肩上がり、福岡集中だけに偏重しない視点で評価してほしい。
			「地域の視点」、「航空ネットワークの視点」、「グローバル化」、「IT化」等航空機等を含む空港は国際的なものを求められるのではないかと思われる。その為には長期的な視点で評価を考えるべきと思う。
			②福岡市内には大きな空地がいくつもある。これらも含めまちづくりの視点から将来像を考える必要がある。
			サービス向上とまちづくりや地域振興を願う。 北九州空港が出来ておめでとうございます。
			･まちづくりや地域振興の面では、飛行機利用者は飛行場周辺には余り影響しないと思われる。 アジアと日本との橋渡し的立地を意識。新幹線、高速道の整備、九州一体化の意識の進展（道州制論議の活発化）など、福岡の重要性は高まっていくと考えます。
			･九州地区の将来性にあたえる影響度
			･未来の都市としての位置づけ
			自然環境を守り九州の魅力を高める視点が必要。
			新宮沖、三苫沖、佐賀空港拡張案、現滑走路二本化と案があるが、総合的考えのもと、東アジアのハブ空港としての役割を果たせる将来計画を企画してほしい。
			一つの地方に1兆円規模の大事業を行うということを忘れてはならない。新幹線の新駅や高速道路のインターチェンジを作るのとは訳が違う。現状と課題も大切だが、50年、100年後の福岡（地域の将来像）に重きを置くべきである。
			各案の経済効果を出すべき。
			福岡の顔として、アジアに近い福岡空港が必要だと思います。方法は現空港の拡充、新空港があるでしょうが、事業性（採算）は重要です。広く、大きな視点から、この点について検討がされ、良い空港なることを願うものです。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			A．多極分散型の国土軸整備 B．道州制への移行と地方の自立と国際化 C．東アジア経済･文化交流圏の形成 D．地球環境問題への対策取り組み 特にDの視点から新世紀型の海上空港を目指す。波力発電、海水温度差、ヒートポンプ、重水素利用エネルギー、海水面上昇に対応した海上都市プロトタイプ実験
			近隣空港を活用したところで、外国からきた観光客があっち行ったり、こっち来たりするはずがない。玄海沖に新空港を建設しハブ空港にする！東南アジアをはじめ欧米とも交流できるようになれば、九州･山陽方面まで活性化し、1兆円程度投資額は取り戻せる。決断すべし！
			九州の中心である福岡は、ますますその重要性が増すものと考えます。特に、将来道州制は必ず実施されるはずです。その時、ハブ空港的機能を持つべきです。と同時に、福岡全体の経済、交通（物流含む）、高齢者用居住区etcの全体街づくりと連動させたダイナミックな計画により住民に希望を持たせた計画の提案がベターと考えます。
			いち地方空港ということでなくアジア等国際的視野に立った空港として計画をしてほしい。（福岡県としてでなく、九州、あるいは日本として･･
			経済性の視点をもっと入れるべき。
			国際線、貨物の分離を考える。国際線は多少中心部を離れても、成田⇔羽田ほどにはならない。九州経済の動向は必ずしも上向きとは思えないと人口減はどう考慮しているのか。鉄道等アクセスの充実もあわせて検討を深めて下さい。
			仮に新空港を作ったとすれば、現空港の跡地利用はどういう風に考えるのだろうか。まちの発展を考えたとき、新空港が必ずしも良いとは考えない。逆にさびれていくことも考えられる。便利な現空港は残すべきと考える。
			新空港建設については西方沖地震や北九州芦屋の空港を考えてみても、また費用についても作るべきではない。現在あるものを利用するのが時代背景にあっていると思う。経済発展のみを考えるのでなく負の遺産を増すことなく次世代へ引き継ぐべきである。 地方分権、道州制などもってのほか！ 治安は乱れ、悪代官が増えるばかりであろう。 国家、地方公務員の給与を20%カットすれば飛行場の1つ位簡単に出来ますよ。
			県全体で考えてもらいたい。福岡都市圏のみの考え方で固まっているのではないか。新空港建設ありきの考え方でレポート作成している。
			関東圏や関西圏のように一大都市圏を北部九州に形成しようとするならば、ひとつの空港だけに頼っていてはダメだと思います。既存の北九州空港や佐賀空港をうまく使って（連携して）対応していくべきだと思います。
			近隣空港との住み分けか、国策としての東アジアの窓口とするのか。住み分けであれば現空港拡張を国策であれば海上空港で。しかし、観光財政による外国旅行者の呼び込み、道州制をにらんだ福岡市の拠点化なども考慮する必要がある。 現在に至っては、国策としての戦略が必要な時期にきているのではないか。
			･福岡とか北部九州とかいったレベルではなくもっと大きな視点で整理すべき。
			まず念頭に置くべきは費用を最小限に抑えることだと思う。また、北部九州全体の発展を考えた場合、福岡空港だけで処理･対応していこうとするのは適切でない。佐賀や北九州の空港が既にあるのだから十分に活用すべき。
			「地域の視点」と言いながら、実は福岡市の視点でしかない。言葉だけである。
			･人口問題等の半世紀先を見越した計画
			･現空港の利便性（都市部からの至近）の魅力を評価すべきだ。都心部の再開発（超高層ビルの航空法規制）は重視せずとも良いのでは！（都心部への集中緩和に通ずる）
			④地域振興の点でも福岡市は恩恵をこうむっている。
			･跡地利用の効用、費用の捻出も。
			･抜本的な国家戦略を立てよ！
			･アジアに向けて立派な空港を
			･二種空港であるが、国家の視点で100年の計を考えて下さい。
			･イビツな福岡市展望、何でも反対ではない。美しい福岡を造れ。
			･国際都市、アジアゲートの空港を作れ。立派な国際空港を作るべし。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・天神地区に高層ビルが立てられぬ●をした様なもの。
			必要な観点は既に織り込まれていると思うが、もっと今後の国、県、市や都市圏への影響を重視した内容にしてほしい。現在の論調では、単に需給が逼迫していることが主として取り上げられており、現在や今後の交流が活性化する時代における空港の役割を大きく取り上げてほしい。また、それらの考えをまとめるに当たっては、関係市町や県などの意見を十分に考慮してほしい。空港は単なるゲートウェイから社会資本、産業基盤となっており、地域経済を考える上でも欠くことのできない機能であり、その機能の充実、強化には不断の努力が必要である。
			国や地公体が多額の債務を抱えている状況で、大規模な投資を行う姿勢は時代錯誤。周辺空港への既存の投資を考えれば、連携策の方が事業効率性、投資効果の視点で優れている。既存インフラを活用しないのはもったいない。地域開発の観点からも、もう少し面で開発する姿勢が望ましい。東京、大阪、名古屋のように一極集中を目指す必要は薄いのではないか。
			北部九州全体の活性化を考えるべきではないか。
			「地域の将来像」での評価の視点は、①・④・⑦ を中心に。
			・新空港がどこにできても今以上に便利になることはない。果たして北部九州地域にとって良いことだろうか。
			需要予測も大切だが、将来の福岡がどのようにして国内外の都市間競争で生き残っていくかがもっと大事。よって、まちづくりの視点が最も重要と考える。
			上に書いたことと同じですが、新空港の立地を選択する際には、現状の福岡空港一人勝ちの状況を念頭に置くべきではないと感じます。
			九州の中において、福岡都市圏への一極集中を助長しないかという視点が必要だと思う。
			騒音問題や建築規制等についても評価の視点として明確に打ち出すべきではないかと思いました。
			これまで、東京一極集中の中で九州はつらい目にあってきたと思う。　それと同じことを、福岡都市圏への一極集中を助長していく計画を立てている。　全国に「～銀座」を作るというような物まねの愚を犯してはならない。　反省無くしては、九州全体の繁栄はありえない。もっと九州全体での功罪、投資効果を幅広く見ていく視点が必要。
			今、九州の地方都市に住む我々は、福岡との格差が開きつつあることを強く感じながら生活しています。福岡をさらに発展させることによって、九州内での格差を広げないか、あるいはより格差の拡大が少なくてすむという視点での評価も入れてほしいと思います。
			都発展のため安全な海上空港の新設を。
			アジア、特に中国、観光客を受け入れるべし。人が動くと活性化する。
			アジアの時代。観光客の増加に対応できる新空港を。
			まちづくりや地域振興の視点、一番考えるべきだと思います。
			グローバル化の効果について、正の視点でしか評価されていないが、グローバル化には円高・円安による経済の不安定化、治安の悪化など負の面も必ず出てくると思う。そういう負の面も考慮するべきではないでしょうか。
			・福岡市の発展性で欠如している視点が多かった。特に、航空法の制限により建築物の高度制限があり、福岡市の発展の障害となっている。このあたりは、滑走路増設案や移転案のそれぞれの案にも触れるべき。航空法の制限がなければ、もっと業務や商業が集積された都心部が形成されるはずである。
			北九州空港を活かすプランこそが県内の広域振興の視点を持ちうる。
			まちづくりや地域の振興にどのような効果を及ぼすのでしょうか？特に北九州地域には。
			福岡の将来像の実現が最も重要。 空港の機能向上なくしては、麻生知事の公約「県民所得を今の1人あたり260万円から300万円へ」の達成も無理でしょう。1人あたりの年間所得が40万も増えるなら、新空港など安いものです。
			九州道州制を見据えて、福岡空港近隣地区に偏った案ではないか！
			福岡、九州の経済活動への対応とあるが、福岡周辺地区の住民のことだけを考えていないか？
			・移転した場合の空港跡地はどうするのか？

区分	意見分類		寄せられたご意見
			利用者利便性、環境･安全、事業効率性を優先し、まちづくりや地域振興を勘案したものを立案すべきだと考えます。 50年～100年先のことまで見通して、アジアや国内の拠点となる空港を目指したいものです。
			単に需要予測の数字だけで判断するのではなく、将来の福岡経済の未来像を踏まえ、新空港に移転すべきだと思います。
			息子がシンガポールにいるので、将来的に便利にしてほしい。まちの発展や環境も大切。
			アジアの玄関口としての役割なども考えると、より慎重に協議すべき必要がありますね。より多くの意見を得られるようオープンハウスなどの設置場所や意見を述べやすい所を増やしたらよいのではないかと思います。
			航空機の仕様（大型･中型）が増えてきており、国内の基幹、アジアの玄関口としての意味を考えると、それぞれに合わせた滑走路が必要ではないでしょうか。
			現空港の利便は福岡の魅力の一つであり、建物についても制限がある方が高層ビル群にならずに良い。
			現空港の容量限界によって、経済の発展が阻害されないよう、新しい空港を早急に建設してほしい。
			まちづくりからの視点がわかりずらいかもしれません。福岡をどのようなまちにするのか、空港作りが大いにかかわってくると思います。
			処理能力、拡大と投資金額、効果少ない。 九州全員の人々のメリット。
			1)国の事業としてかかわってくるのであれば、地域格差が叫ばれているとき、地域活性化のために高所より見て決めるべきでないでしょうか。(ｲ)北九州市及び周辺市町、(ﾛ)佐賀市及び周辺市町ともよく話し合ってもって下さい。近隣空港の活性化にも敏腕をふるって下さい。 2)新空港の場合、気象条件として霧はどんなですか。
			道州制の観点から考えると、九州全体のバランスある発展と活性化が必要。空港問題は新幹線や高速道路、海上輸送を含めた輸送システムトータルで総合的に判断するべきだと思う。鉄道、自動車とあわせて、福岡、北九州、佐賀（大分も？）の北部九州全体の空港の役割分担は可能であり、またその方向を目指していかなければ、九州全体の調和のとれた発展は望めない。
			近い将来の道州制の議論がなされている状況であり、福岡県や福岡都市圏だけではなく、九州全体を見据えた評価の視点が必要ではないか。
			ステップ4の比較評価で、新空港については跡地のことも含めて考えていくべき。国交省は「地主に返してそれで終わり」と考えているのか。国の空港なので主体的にきちんと考えること。
			県北部、京築地域の地域活性化が進展し、大分県北部への「東九州自動車道」の開通もまもなくとなり県北部発展を進めていくチャンスだと思う。 長期計画を企てる上で道州制を意識した九州内航空ネットワークの形成と海外とのゲートウェイをどこにするか等九州内空港の機能を福岡空港の規模･立地機能の定義すべきだと思う。 九州道州制の検討等については県知事もおしすすめていると思うが、福岡空港近隣地域のみの発展を推進しているように感じる。県全体を見つめて欲しい。
			この調達レポートを含めてこれ以上無駄な税金を使わないで下さい。 政治家と建築、土木業者等との癒着のための事業だということはみなさんわかっています。 福岡市民、県民は「いらない」といったはず。なぜ中止となった事を再びやろうとするのか！！ 日本経済はすでに破綻しており、アジアの経済の中心は中国に移ろうとしている。 少子高齢化で利用者は減るはず。 IT化が進めば、人の移動は少なくなる。
			仮に新福岡空港を作るのに1兆円も費やすのであれば、福岡県民の立場で考えると、福岡県、現状では利便性を考えると福岡都市圏の空港という整備の仕方になるのでしょうか。しかし、それだけの規模の空港であれば、需要を考えると、その狭い範囲のためだけの空港として整備していくのは疑問に思う。とても大きな空港なので、空港整備については北部九州もしくは九州全域として考えてほしい。
			ピーク時に新規路線が入りきれないのは、これからの福岡経済にマイナスである。
			福岡都市圏の空港という視点ではなく、まわりの自治体も含めて論議すべきである。
			少子高齢化を見定めた策定
			･福岡市都心部の街づくりに制限をきたしている。 ･現空港の借地、住民対策費用を考慮しなければならない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			少しでも早く対策をとらないと、福岡の町が活性化しなくなる。
			毎年赤字経営している現空港は問題である。環境対策費と借地料を考えると新空港を建設すべきだ。福岡経済の発展と将来のまちづくりを考えて欲しい。
			今の空港については、大学時代、飛行機が上空に飛んでとてもうるさかった。また、福岡市は高いビルが建てられないなど、福岡のまちづくりの視点から見てマイナスは大きいと思う。（博多・天神地区に百道のような高層ビルがたてばまちづくりは大きく変わる）
			福岡の将来像、まちづくりを根本的に考える必要がある。
			福岡の将来を見据えると、新空港の計画を進めるべきである。市街地住民の安全と騒音の減少が可能であり、跡地はいろいろな可能性を含んでいる。
			福岡の発展など将来を見据えて、新空港の計画を進めて頂きたい。
			・空港移転先の街づくり、インフラ整備にひょる経済の活性化に役立つ。 ・移転後の跡地利用について、福岡市のシンボリックな空間となるよう望む。期待する。
			福岡一極集中を想定した整備となっているように思えるが、九州の他の地域に住んでいる方々のことを考えてた視点でやってほしい。
			・新空港建設の場合、公共交通機関の拡充に努めなければならない。 ・福岡東部の街づくりが劇的に変わると思う。新たな福岡市の創造につながる。
			アジアへのゲートウェイとしての福岡のあるべき姿を十分検討する必要がある。将来への発展性のある空港を造る必要がある。
			・福岡空港の位置付けについて、市民的コンセンサスをとる。国際空港を目指すのであれば、”需要と供給能力”が足りない。 ・20年～50年の計をもって検討する。 ・現空港の跡地利用を検討する。
			1)経済効果（PR up）→直接効果、雇用増進、福岡市内の高さ制限 2)提案■外の参加（企業） 3)検討期間→決断すべき
			空港周辺の安全性を十分検討すべき。新空港を考える場合、現空港の跡地利用を十分検討すべきである。
			「都心へのアクセスの良さ」は空港の財産である。また、現空港レベルを新たに建設することのコストを考えると、関係者は安易に廃港など考えるべきではない。 現空港を生かしたまちづくりを考えてもらいたい。東京、大阪、名古屋のマネをする必要はない。
			アジアの玄関口として、この程度の設備でよいのか、いつも思います。このままでは韓国、中国だけでなくその他の国にも負けてしまう可能性が高いです。「国家戦略」の観点から検討を進めて欲しいです。
			地域の将来像というのが、ありきたりのことしか書かれておらず良くわからない。例えば文化、学術都市したいというのであれば、もっと具体的に大学院、研究所などの誘致を進めているなどの記載がなければ県外居住者にはわからない。また、それによってどういう効果があり、どの程度利用者が増えるのかも試算が必要と思う。
			空港対策が完成する２０年後やそれ以降の状況。 人口減、少子高齢化、労働力不足、税や保険金など高負担の時代、・・・ これらを考慮する。「未来」といえばものすごく発展した福岡を想像しがちだが、そうではない現実を きちんと見据える必要がある。
			①アジアの玄関口、②建設費だけでなくそれまでにも要する費用も含めた総事業費、③利用者からの視点（処理能力の限界やアクセス性）、④周辺地域の住民からの視点（騒音、安全性等）などの観点（視点）から評価して欲しい。しかも早めに。ズルズルと検討、議論ばかりをしていても税金と時間のムダではなかろうか。
			・福岡のまちづくりを考えるべき。 ・危険な空港を市街地から排除すべき。 ・マンションの上空を飛行機が飛びうるさいので、沖合に移設すれば騒音問題も解決する。
			少子化問題のこともあるので、先の方はどうなるのかとも思います。
			需要予測によっての評価よりも、福岡の将来にとってどの方策がふさわしいのかが大事である。例えば、地下鉄七隈線は需要は伸びていないが、福岡での交通対策やまちづくりにとって、数字では表せない計り知れない効果があると思う。長い目で見た福岡のまちづくりにとって必要な方策はなにかという大きな視点が大事だと思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			現福岡空港の利点は、 ①利便性がよいことである（誰もが認める） 不利な点は、 ①市街地の中で危険である。 ②離着陸のキャパシティが一杯である。 ③航空法上、高層ビルが制限されている。 ④毎年赤字であり、現状のままでは100年先まで赤字体質は治らない。 ⑤大野城市・春日市上空の騒音の犠牲の上に成立している。
			福岡都市圏より北九州とか佐賀に行くことは利用率が下がり、福岡の発展が止まると考える。 海上が利用出来る福岡の利点を考え、新空港の計画を進めていただきたい。
			空港が福岡のまちづくり（将来の発展）に欠かせないという視点を強調すべき。
			・都心ビルの高層化 ・空域制限の変化 ・その他制限変化に対応した評価
			滑走路増も新空港も莫大な事業費がかかる。そればかりか人口減などが考慮されていない。 視点が福岡市中心である。
			都市圏の発展阻害。国家的見地から、韓国、中国の窓口たり得ない。
			・安全な海上空港 ・都市の発展阻害のこと ・投下し続ける国費、皆税金だ！！
			・アジアの玄関口は福岡である。 ・人が集まり貨物が集まる。経済の発展がある。
			・提携案は対費用効果がない。 ・拡幅は事故のもと。 ・新空港で都市発展の展望を。
			・アジアへの農産物輸出。 ・貨物の輸出入、人の出入り、金が落ちる、発展。
			・都市発展のため、人物の流れをつくれ！！ ・今の空港は税金の無駄。
			・事故の危険性。 ・アジアの発展に遅れないよう。遅すぎる対応。
			・都市発展。高速ビルが建てられない。 ・集中的（国内、国際乗り換え）。安全、利便性。 ・税金の無駄遣い（投下し続ける税金）
			・多発する事故。 ・都市発展、容量限界を管理しているが後手後手。 ・投下しているのは国民の金。
			・発展するアジアを取り込め。 ・今のままでは福岡は沈没する。 ・事故の多発。
			・アジアへのゲートウェイ、発展するアジアの人物の集積。 ・都市の発展につながる新空港。
			・こんなに金（税金）が投下されつづけていたとは。何故買収しなかったのか。 ・新空港（アジアへのゲートウェイ） 貨物の集貨
			・投下される税金。遅すぎる対策 ・アジアに向けて新空港を
			空港で一番気になるのは、騒音と景観が大事だと思います。
			空港が発展するということは、それだけ福岡に訪れる人も多くなると思います。そういった面でも空港発展に伴った都市の発展（ショッピングセンターやホテル等の建設）も必要になってくると思います。
			私は利用者の視点また地域の視点で、今後計画を立てていってほしいです。やはり、利用するお客様が一番の空港を元気にしてくれるものだと思うからです。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			やはり、滑走路増設となると、まちづくりの影響や環境や福岡･九州にもたらす効果などが気になるところです。
			利便性によっても利用者数が変わってくると思うので、また現空港のあとの利用方法、それともう利用しないのかが気になりました。
			もし、空港新設して今の空港を使用しなくなった場合、その跡地を無駄なく有効に使ってほしいです。
			私は「環境」と「まちづくり」という点に最も興味があります。世界的に見ても、今環境問題は重視されておりますし、人間の利便だけのためを考えてはいけないと思います。「まちづくり」という点におけば、福岡は九州のTopですし、九州が発展していく上でも大きな役割を果たしてくると思っております。色々な問題があると思いますが、やはり物が大きいので、慎重に取り組んでいただきたいと思います。
			自分としては利用者利便性の視点と環境･安全の視点とまちづくりや地域振興の視点を重視してほしいと思います。
			利用者や地域の視点が大切だと思います。
			国際性の視点を加えた方が良いと思います。 国際的な関係を深めるかどうか。
			よりよい県になってほしい。
			グローバル化というのはいい視点だと思うので、もっと深くとりいれてほしい。
			場所は現在のところがベストだが、都市の発展からすれば、高層ビルの建築が不可能な現状は、アジアの中で勝負できない。(高層ビルで賃料が安くできる)さらに、現在に賃貸料(福岡空港の)も膨大であり、新たに海上に新福岡空港を作るべきだ。
			ステップ4で新空港案を比較するときに以下の条件を考慮して比較検討する必要があると思います。 『新福岡空港は福岡市内に 建設すること。』新福岡空港は福岡市内に建設しなければいけません。何故ならば、他の市町村に建設すると空港からの税収は無くなり雇用も少なくなります。伊丹市が伊丹空港の廃港に反対している理由の一つが経済的な問題です。また、他の市町村に建設すると福岡市外なので、福岡市が新空港建設に参加しにくくなることにより建設費負担のときに問題が起きます。福岡市外への延長になるので福岡市地下鉄の空港への乗り入れも難しくなると考えられます。 『騒音が問題になってもできるだけ都心の近くに空港を造ること。騒音問題は空港を陸地から遠くに造り物理的に聞こえなくするのではなく、運用を工夫することによって騒音を小さくして可能な限り陸地のそばに空港を造ること。』11市協(伊丹空港周辺自治体)は、当初は伊丹空港の廃港を求めていたが、関西国際空港の着工が決まると方針を転換して伊丹空港の存続を求めました。住民にとって騒音は嫌ですが、不便になるのはもっと嫌というのが実際のところだと考えられます。福岡空港も騒音は嫌だが不便になるのはもっと嫌なので現空港の拡張を求める声もあります。現空港を拡張すると騒音が酷くなるのは確実ですから、騒音よりも利便性を優先したい考えは伊丹空港周辺でも福岡都市圏でも 同じということになります。騒音を物理的に聞こえなくするには空港を陸地から遠くに造るしかありません。しかし、実際に求められているのは利便性であり騒音が聞こえないことではありません。よって、新空港を造る場合の解答は、羽田空港みたいに陸地のそばに空港を造り運用で騒音を減らすのが最善と考えられます。この方法であれば、騒音を減らしつつ利便性も確保することができます。
		6.事業効率性の視点について 418 件	
			航空分科会の資料では，平成17年度の現福岡空港の収支は，100億円以上の赤字となっている。 借地料と環境対策費の合計約180億円の支出が要因だが，これがなくなれば，約80億円の黒字になる計算である。 仮に借地料と環境対策費の合計額を年間130億円としても，今後30年間に，130億円×30年＝3900億円にも上る額が，現空港ではムダに費やされることとなる。 つまり，仮に福岡空港の機能強化が必要ないとしても，4000億円程度はどうせ必要であるので，単なる代替空港の建設費として国費4000億円くらい，二種Aとして地方分と合わせ，ターミナルビルやアクセス施設分を除いて，6000億円くらいは「タダ」と考えていい。 地方では騒音問題の解決や市街地での事故の危険性低下というメリットがある。 また，アジアに近い地政学的な優位性を生かした大交流時代に相応しいインフラとして，そもそも軍港上がりの現福岡空港の機能強化は必要であるとするなら，国費として1000億円くらい追加した5000億円くらい，地方分と合わせ，ターミナルやアクセスを除いて，7500億円くらいは当然である。 1兆円は高いとの意見があるが，どうせ現空港でも，今後30年に4000億ほどのムダでわが国の空の発展に全く寄与しない国費の支出が必要である。つまり，新空港の建設費は，6000億円くらいを「ベース＝0」と捉えるべきで、建設費1兆円なら，実質的には，民間負担分も含めて＋4000億円。機能が大きく高まり，地域の発展や住民生活の向上の見返りとして，ターミナルやアクセスなど民間事業を除く純公共事業として7500億円前後なら，決して高くはなく妥当な投資である。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・空港の建設には多額の税金が投入される。このPIレポートで示されている事業費だけ見ても途方もない金額。人口減少、低成長、少子高齢化、自治体の破綻…。この困難な時代に新空港の建設という選択肢がありえるはずがない。誰が負担するのか？福岡市民？福岡県民？北九州市民？
			・投資に対してどの程度の利益が見込まれるか。多額の税金を投資するからには必ず評価の視点とするべき。詳しく誰でも理解できて納得できるようにわかりやすく説明すべき。
			「事業効率性」については新空港案では現空港の方向性を示すべき。また土地建物借料・環境対策費がどの程度変化されるのかを試算してみては？（滑走路増設は近隣対策が大きくなる？？）
			まちづくりや地域振興の視点という項目を設けるのなら、近隣空港との連携について真剣に検討すべき。また、公金投入の視点も加えるべき。
			現空港は都市空港であるがゆえ、安全性の確保については懸念されるが、アクセスの利便性では日本一の空港であると考える。上記にも記載したが、国際線の便数が年々減少していると思われるが、事業の効率性を再検討すべきではないか？
			将来に過大な負担を残さない、的確な需要予測と計画立案が必要であり、環境面についても豊かな自然環境を残すことが次世代の豊かな生活にもつながることから、「健全な財政の実現」及び「自然環境の保護」の視点を中心とした評価が必要であると考えます。
			事業効率性、ありていに言えば、建設コストのついては、海上空港案では1兆円を超えている。その額の大きさももちろんだが、その負担の仕組みがどうなるのかも含めて、県民等のもっとも気にかけていることだと思う。ステップ3において、この点は検討されることになるとのことであるが、これについては、十二分に検討し、かつ住民へわかり易い形で説明するよう心がけてもらいたい。ウインドカバレッジのことも出ているが、特に冬場の玄界灘は風が強いと思う。工事への影響や欠航割合などに悪い影響は与えないのか、気になるところである（海上空港の場合）。日本の他の海上空港はすべて湾内や内海にあるので。
			「絵工事」は分かったが、評価の視点については、福岡県（或いは九州）の空港なので、地元負担の金額（補助金を除く）がどれだけあるのか、それが地方都市の財政をどれだけ圧迫するかを検討することが最も重要となる。※増税は年金生活者に不可。
			近隣空港へ福岡空港から需要を移す必要があることを具体的に考えてプランを挙げてほしい。例えば人の場合、その空港までのアクセスが良いことが必要条件といえる。福岡空港利用者のほとんどは福岡都市圏からというが、それだけの圧倒的人口を有していて、他地域、他県から福岡空港や地方の空港へ移動する人は結構多いのではないか。なぜなら海外や（主要都市以外の）地方都市への路線が近く（自分の居住地から近い）の空港にはないからである。せっかく北九州空港や佐賀空港ができたので、大分、宮崎方面からだと北九州が近いだろうし、福岡南部は佐賀空港が近いことから、そのアクセスを良くすれば、海外路線などを福岡空港から別の空港に移せば、すぐに新しい滑走路を作らなくても対応できるのではないか。他の空港のニーズを満たし、増加させることも必要である。今あるものを工夫して生かしてほしい。もったいない。
			・事業効率性の視点／建設費だけでなく、環境対策費、借地料などの維持費用も考慮すべき。
			現在福岡空港を利用する最大の理由は、都市部に近いからであり、離れればその分魅力はなくなる。その分需要が減少（特に国内線）が容易に予測できる。投資効果はあまり期待できない。その投資を成田、羽田、関空にして、真の国際空港を作るのが得策かと思う。
			コスト面だけでなく、長期的視点からも新空港は必要と考える。
			東側住宅地、南東側住宅地、共に古くからの住宅地ですから、飛行機の為といっておいだすのはしのびません。財源上新しいところは無理でしょうから、住宅移転の補償を考慮して、滑走路2本への道が好ましいと思います。昔米軍があったころから覚えのあるところですが、愛着もありますし、転勤族として利用しました。他都道県の空港をみたわけですが、まず交通の便の良さ、これはどこにもおとりません。地下鉄で空港までいったことはありませんが、国際線ターミナルや博多駅バスセンターより数回利用しましたが、これほど近いとは考えてませんでした。海上につくることは漁業者のこともありますが、アクセス上、これ以上道路作ると混雑招くという思いです。現在の都市高速の利便性が非常に高いのですから、これも大切にして、ぜひ2滑走路で最大限の住宅補償を考慮お願いします。
			現空港は市街地にあるため過去の離陸失敗や、沖縄の着陸失敗が空港外であれば重大事故となったと考えられる。又、空港借地費用も払い続けないといけない。
			この際、海上空港における建設費用とアクセス費用等と、現空港の危険負担の減少も考慮すべき点ではないかと考える。
			・現空港の拡張も一つの方法で利便性を第一に考える利用者からは最も好まれることだと思われる。しかし、年間約220億円の賃借料や環境対策費を将来にわたって永続的に負担続けることが、本当に地元住民のためになるのか、真剣に議論してほしい。
			事業採算性の視点が一番大事。市民の税金を使うから。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			環境対策で用地買収が必要な場所の面積180haのうち、現在買収済みの面積が80haしかない現状で滑走路増設のための空港拡張が短期に終わるとはとても思えない。一部の区画でも用地買収ができなければ、滑走路の増設は不可能になりかねないのに 最小でも30haの住宅地化した民有地の用地買収が現実的に可能なのか極めて疑問。
			⑤事業効率性の視点1位『近隣空港との連携』何よりも低コストが魅力。事業失敗時の他の方向への転換も容易。2位『現空港における滑走路増設』現状を基本とする事業のため、乗降客の増加率予測などが容易。リスクが少ない。3位『新空港』交通アクセスの悪化による思わぬ客離れのリスクあり。
			今は費用より利便性が優先される時代ではなく、まず現状の資源の活用を考えるべき。福岡市だけでなく、福岡県全体が栄えるような視点が必要。北九州、佐賀と近隣に空港があるにこれらの活用を考えずに、今ある自然を壊してまで新たな空港を建設することは理解しがたい。福岡県民として、無駄な投資はして欲しくない。
			評価の視点については、①費用対効果を多分野で多方向から分析して総括してもらいたい。多くの機関がこれまで様々な技術を蓄積していると思う。
			①建設コスト＋ランニングコストを含めた、コストを比べるべき。
			福岡空港の運行計画や安全性の確保については、全幅の信頼をおいています。 しいていえば、離陸時の飛行ルートに当たる地域の騒音と、安全性の問題でしょう。私は筑後地区から福岡空港を時々利用しますが、現空港あるいは滑走路増設で満足します。 事業費の面でも、2500億～3500億円と新空港建設の9000～1兆円では大違いです。税金のムダ使いはやめてほしい。
			2．現空港の維持には、土地借地料が恒久的に必要となり、その為の予算を新空港の建設費に回すこととし、コスト計算に組み込む。現空港が移転した場合は、新たな都市圏が形成されることで、その便益も相当なものとなる。
			福岡空港については、将来的に、貨物空港としての発展の可能性、近隣アジア主要都市との中小型ジェットでの発展の可能性などが考えられ将来のエプロンや物流用地などの拡張スペースの確保が評価の視点として加えるべきである。地元調整に要する期間や莫大な用地補償費を評価に加えるべきである。事実上不可能に近いものについても明確に記載しないと、単純なコスト論だけでは、判断を誤ることとなる。米軍基地、自衛隊基地との競合の問題も評価に加えるべきである。都心からのアクセスの手段や必要な時間についても評価に加えるべきである。
			･低コストな費用で最大の効果がでるものが良いと思います。そういう意味では今の空港に滑走路の増設が良いと思います。
			･概算事業費の精査が必要。
			･財源をどうするかの議論が必要。
			税金の無駄遣いをしない様借金を子孫に背負わせない様素晴らしい知恵を絞って下さい。 有能なお方々へ
			移転という意見もあるでしょうが、やはり今回提示された2案（滑走路増設と新空港）が妥当だと思います。 滑走路処理容量が優れている案が一番いいと思いますが、予算の面も考慮していただきながら、最もいい方法をとってもらいたいです。
			これ以上海を埋め立てて、税金を使い、新空港を建設するのは反対です。福岡県内の事ばかり考えないで、九州全体を見る視点で考えたほうがよいと思います。
			廃止路線が発表される中で収益が上がらない路線に対する方策も無いまま、拡張、新空港建設を是が非でも行わなければならないとしか受け取れない。現在でも全国一の利便性があるのだから、これ以上の利便性を追求必要があるのだろうか。それより年間176億支出する環境対策費、土地建物借料の検討か必要と思われる。
			都市部の空港で滑走路を増設した空港として伊丹空港がありますが騒音問題で裁判に負けて多額の環境対策費と門限が科せられました。一方、騒音が住宅地に及ばない空港として関西国際空港が造られましたが、沖合に造られたために建設費が莫大になりアクセスも悪くなり一般人の評価は良くないです。伊丹空港と関西国際空港の中間的な空港として羽田空港があります。騒音はあるけれど運用を工夫することで騒音を減らして地先埋立なのでアクセスも悪くないです。新空港を造る場合は、立地条件的に羽田空港のような空港を目指すべきだと思います。
			①新しく広く大きく新設するのは理想ですが、経済的を考えると、現空港を国内線利用に使えると思います。
			①公共事業は100年の計上をもって是とすべきであり、コストパフォーマンスは次世代に悪しきものを残すことになる。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			財政上の実現可能性の視点が必要と思う。空整特会の中で、二種空港としての整備なら、どこまで出せるのか？その他、どのような事業整備費のスキームがあるのか（もちろん実現的なもので）。国費負担のみならず、福岡県、市の地元負担力も加味すべき。整備の事業費の裏付けのない案は絵にかいたもちである。
			現在の福岡空港の利用形態を見直して再編成、または空港の改良を行うことを基本方針として調査すること。むだな血税を使わなくてすむ。（国は破産していることを認識すること）。自分が財産を差し出すというなら話は別。作るなら血税を使わない方法を調査検討せよ。（例：福岡空港利用税（一般住民はほとんど恩恵なし））
			経費面→海上埋立の3分の1程度で済むはずです。その他離発着時の障害になる山はなし。
			移転した場合の現空港跡地利用による経済効果及び、空港法による高さ制限がなくなることによる経済効果なども含めた総合的検討も必要。
			・事業費は公共工事は少なくなることはないので、比較できる様に検討をしてほしい。国、県、市の負担割合検討してほしい。
			・経済性・・・公共投資の額とその効果は充分検討すべき。
			現実ばなれした構想はやめて、年ごとの収支バランスとれるように改善しながら考えていく。北九州などが整備され、新潟便、仙台便などがなくなっていく現状を冷静にとらえて移転、拡張ともあわてて決めることに反対します。
			有効活用。無駄な投資は避けること。
			必要なもの＝新空港には投資すべき。何もせずに、将来福岡・九州が衰退したら、福祉の充実もヘッタクレもない。
			そもそも、需給逼迫状態の福岡空港をこのまま放置するなど、許される行為ではない。 福岡の航空需要、地理的条件などを考慮すれば、1兆円の新空港も安いもの。異常に高額な関西空港や、利用者の少ない中部空港に比べれば、たいした額ではない。 新福岡空港は、全国の空の発展にも寄与するものであり、投資効果は大きい。
			費用はかかるけど、がんばってほしい。
			・福岡市は多大な借銭あり、無駄な借入金必要なし。
			人口、経済効率、経済力、＠内の力学を
			将来の採算性、至便性を重視して下さい。
			コストはあまりかけてほしくない。
			財源
			国や自治体の借金の状況 需要予測と実態との整合性（実態は大幅なマイナスと聞く） 以上2点を視点に追加すべき。
			住民への財政負担の増加を招くべきではない。
			・新空港案（移転）の場合、発生用地（現空港用地）がいくらで売却できるか（遺跡があるという話があり）
			・福岡空港収支、H17年度のみ記載でなくH7～17年度　10年間又5年以上を発表して下さい。 注）支出の内容、コスト？政策の誤りの対価ではないのでしょうか？
			国や地方の財政の問題。どちらも財政再建中。
			視点に「財政」「自然環境」がぬけている。新空港への世論誘導ととらえられても仕方がない。
			P22「事業効率性の視点」には「効果の発現時期」が書かれているが、肝心な「費用対効果（B/C）」が入っていない。B/Cは需要予測ごとに算出できるし、感度分析もできる。沖合いに新空港を作ると、利用者の移動時間・費用がマイナス便益として発注するため、故意にB/Cを評価項目に入れていないと受け取ってしまう。B/Cの計算は難しいものではなく、役所の職員でも可能なレベルであるので、ひとつの指標として盛り込むべきと思う。 また環境への影響については、早めに環境省や県環境部（環境影響審査係）と事前協議（もしくは相談）をして欲しい。土木サイドだけで突っ走っていないか心配になる説明だった。
			・抽象的なので数値がほしい。・特に負債の返済計画について。
			・事業効率性

区分	意見分類		寄せられたご意見
			将来発展については、商業重点を優先しているとしか思えない。環境破壊を起こしている「商業優先」の更なる負担となる様な気がしています。
			⑤の事業効率性の視点。 福岡空港は、現在財政的にきびしい状態にあると思うので、これの改善に取り組んでほしい。
			関空のように大赤字にならないように事業効率性を重視すべきだと思います。
			財政問題。
			地方財政への影響をどう最小限にするかがポイント。新空港は海岸付近ではできない。従って2兆円はするだろう。絶対ムリな話。
			利用者利便の視点や地域振興の視点、及び予算面等で評価できると思われます。
			国や地方の財政の問題を視点に加えるべき。
			財源の問題。特に市の財政。
			国民の関心は、財政再建にある。なぜ評価の視点にそのことが入ってないのか納得できない。
			3.多額の負債を未来に残す価値があるのか。それに見合う利益があるのか。
			「不要」なものを考えて、少しでも削っていかなければ…。
			事業効率性と環境安全に十分配慮して欲しい。
			景気刺激策として用いられていた時代ならいざ知らず、国も地方も借金減らしに大わらわな時代に5千億円とか1兆円とかふざけすぎ。もっと財政に負担をかけない方策を考えるべきだ。
			公共事業ばかりやってる時代じゃない。これ以上国民に借金させるな。
			今後の空港のあり方を考える上で大切なことは、騒音あるいは地域の環境問題に配慮し、国民に便利で快適な空港作りをしていただきたいと願います。国際化への時代にふさわしく、アジアとの交流が盛んになっていきます。空港の将来を考える上で忘れてならないのは、公共事業費の支出を削減することです。
			新空港を作って、思ったより利用者がいなかった（神戸空港）のような事にはしてほしくないので、コスト面も気になりますが、利用者の動向を最優先して計画してほしいと思いました。
			対応案を比較・見当する時、事業費に制約を設けなくて良いのでしょうか。 九州地区で新に実現可能な、現実的な投資規模というものがあるのではないか。いくら金をかけて良いものでもない、いくらでも金が調達できるものでもあるまいと思いますが。
			国威にかけても造成しなければならない成田・羽田、関空とは立場が違うのではないか。 それは、下記の条件から考えてせいぜい2,000～3,000億円程度ではないか。 ・関空（1期）が約1兆5千億円、中部が約7千億円なのに逆に福岡如きが1兆円とはと国民の理解は得られないのではないか。寧ろ中部の半額程度が妥当なところか。 ・仮に投資規模1兆円としても、中部方式に倣えば、約7百億円、約6千億円に及ぶと思われる地元経済界の負担、地元銀行からの融資は大変厳しいものではないだろうか。結局、空港整備法の第2種空港として整備（国と県が2：1で負担）の道しかない？ ・5年前、福岡県が提案した1兆円規模の新空港建設案に県民は過大投資と反対した。ステップ3での検討過程ではこのような事業費の調達に対するチェックは全く無視されている。P.22の「評価の視点」にもそれが欠落している。これでは市民の判断に大きな誤りを与えることになるのではないでしょうか。 ステップ4では、是非とも「事業費の調達の可能性」を評価項目の一番に加えるべきだ。
			もっと安く出来ないものか？
			今から新空港を建設しはじめても、13年近くはかかるわけですから、現在の福岡空港の余力がなくなる頃には間に合わないということになります。もちろん、急げば良いという問題ではないので。 利便性の良い現空港で滑走路の増設が出来ないのであれば、ともかく無駄なお金は使わない様に少額で済む方策でよいと思う。
			必要の費用だけにして、近所の人の便利を図ってほしい。
			1. 現空港の借地料で84億円、環境整備費で92億円も税金から毎年払う無駄をなくす方策を優先させる。
			“財源”の視点、“民意”の視点、追加

区分	意見分類		寄せられたご意見
			工事費の見積が甘くないか。土木工事は取りかかれば中止は出来ないから、予算をどんどん増やすのみだと聞いている。最初に予算を確立して民間業者に入札させ、超過した場合には不足金額は業者負担とさせるなど、キッチリした財務計画を最初に立てて、納税者を騙さない様、配慮が必要。
			需要よりも地方財政のほうが逼迫している。多額の赤字を抱え、このままでは市民サービスの低下は避けられない。そういうことが絶対に無いよう対策を考えなければならないと思う。1兆円もかかるような新空港事業は絶対に避けるべき。理想を追うべきではない。現実に即した対応を望む。
			視点→ 建設と地方負担
			対応策はどれも金がかかる。視点に「財政」を加える。
			空港以外にも、道路、高速道、高齢化対策、少子化対策、福祉、教育と税金の使い道は多い。県の財政に負担をかけない方法をみなさんでしっかりと考えてください。
			①「事業効率性」を高々にうたいながら、ぜんぜん考慮していない。（現在ある資産（近隣空港も）をいかに活用するかがスタート）
			「評価の視点」については、 ①「利用者の利便性の視点」、②費用対効果を重視する「事業効率性の視点」、③「環境・安全の視点」の3つがこの順で重要だと思う。 また、次の2点を付加したい。 一つは、②についても、長期的スパンでの効果は雲をつかむような予測にならざるをえないので、さしあたりの「事業効果」を基準にすればよいと思う。人の世は不定・不常のことばかりだから。もう一つは、「環境・安全」とセットになっているが、「安全」要因が重視されるべきは当然だが、どんな飛行場環境であっても、「安全」要因が失われる時は失われるので、むしろここでは「環境」要因に最大の考慮を払うべきだ。こうした施設の造改事業のために自然環境の造改はむしろゼロにおさえていくべきだ。こうした視点こそが今日緊急に要請されていると思う。 （十分意を尽くせないが、私の意見は以上の通りだが、これが一番モーダルなものだと思っている。）
			新空港建設の場合における漁業補償の交渉にかかる年月、現空港増設の場合における用地買収の交渉にかかる年月、移転補償の交渉にかかる年月である。
			①環境対策費や借地料についての今後の評価視点に入れるべきである。
			お金（税金）をできるだけ使わないこと。
			福岡県や福岡市の苦しい財政に配慮した方策にすべき。
			福岡空港の需給以上に逼迫する国、地方財政の視点も大切だと思います。
			財政に問題があるので「事業費」を視点に追加すべき。これ以上借金はいらない。
			将来対応策について一定の方向性がなされたとしても、次に重要な問題は事業費を如何に確保するかである。公共事業抑制の傾向が強い状況下で単に国に対し、PIでこういう結果が出るから予算を確保して欲しいといっても認められるものではないと思われる。関空、中部空港の如く、地元自治体、経済界の協力は必須であり、そうした財源問題についても、PIで議論、意見集約が必要と思われるが。
			利便性のみ追求すべきではないなと感じました。ですが、すでにあるものは、有効に使い、税金等を有効に使ってほしいです。
			・財源をどこから持ってくるのか、国の他の様々な問題とも関わってくるのではないでしょうか。
			新しい空港をつくるのに兆のお金がかかり、増設にもお金がかかると思いますが、環境のことなどを考えると、一番自然をこわさずに今あるものを利用して、最少額でやる方がいいと思います。アルゴアさんも言うように、海の水も増えていますし、無理はしたくないです。
			事業効率性で十分な効果を得られるかが問題ですね。あとは環境も、利便も…となるとバランスを考えて一番良い方法で実施できることを願います。
			・財政負担は少なくして県民生活を守ろう。
			費用、利便性への対応に配慮して下さい。
			今は博多駅からの利便性がいいので、それを今後とも確保しつつ、安く工費を済ませた方がいいのではないか。
			事業効率性の視点から、自分の住んでいる場所を基点とするため、どうしてももっと近くにと思います。これ以上、離れた場所への移転は残念に思う。
			・何千億円もかかるのですが、これが出来るとどの位収入増になるのかが判らない。税金を使うのであれば、支出があれば収入見込みを示すのが当たり前ではないでしょうか。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・地元負担金の金額と、どのように手当てするのか。地元への説明がないのでは。
			財政の視点
			投資に対する収益評価をすべき。
			地元市民の了解を得るには、今後の借金問題のクリアが絶対必要。人工島の失敗も今後の説明責任を果たしていないのに、このうえ巨額な公共工事はできないのではないか。
			・「将来対応方策の評価の視点」の選択肢の中になぜ「財政問題」が無いのか？ 市民の一番の関心はそこだろう。いくらよい案があっても、費用がかかれば出来ないし、絵に描いた餅にすぎない。選択肢に入れないことで、財政問題を市民の目からそらさせ、騒音問題などに世論誘導しようとしていると捉えられますよ。きちんと選択肢としてください。
			視点の中に「財政問題」と「自然環境」が抜けている。新空港に不利になる視点が2つも抜け落ちているのは納得できません。
			もったいないの視点。
			②PIレポートは福岡市単独の事業のような展開になっていて、国費・県費を使うにはあまりにも地域を狭くとらえすぎている。
			安全性とコストを最重点に考えてほしいと思います。
			(利便性) ＞ (周辺対策費) と考える。 財源や工期の視点も入れること。
			(追加すべき視点) 赤字財政の問題
			現在の国や自治体の財政状況を考慮すると、事業効率性 (経済性) を最重視すべき。また2022年の発着回数はホームページによれば19.2万回、そのうち3.3万回は国際線であり、国際旅客は北九州空港から福岡市に移動しても、鉄道で30分、バスで1時間程度なら誰も不便と感じない。そのくらいは海外では当たり前だ。したがって、事業費が最も低いと言われている連携策を採用して、財政負担を抑えるべきと考える。
			追加すべき視点：費用、財政。
			実現化ということを考えると、何よりも事業費を抑えるということが重要かと思います。
			投資にみあう採算かどうなのか。現案も最大の問題あります。
			「もったいない」の視点が必要。「どうせ税金だから」と考える低レベルな役人には空港問題をあつかうのは無理！
			地域の財政がどうなるか、考えるべきだ。この先高齢化などで必要経費はふえるばかり。空港問題に莫大な予算をつぎこむ余裕はない。
			財政を考えるべき。(国、県、市)
			福祉予算が削られないよう空港問題にかけるお金は最低限に。→財政、福祉充実の視点、生活弱者を守る始点
			財政面 (国、県の財政赤字) を考慮すべき。
			出来るだけ小さいコストで、環境に負荷を与えない施策の中で利便性も考えていけば、最終的には現福岡、北九州空港を新幹線を利用した輸送系で30分前後で運べれば、その選択が最も良いと考えられる。国際、国内、貨物をそれぞれ使い分けるしかないと思う。
			福岡県や市財政への負担を軽くすることが出来るかどうか。
			財政赤字を増やさないという視点が必要。
			成長、将来に対する対応策とともに、今あるものの最大限に利用し共存するという視点がこれからの時代必要ではないでしょうか。
			一つの地方に1兆円規模の大事業を行うということを忘れてはならない。新幹線の新駅や高速道路のインターチェンジを作るのとは訳が違う。現状と課題も大切だが、50年、100年後の福岡 (地域の将来像) に重きを置くべきである。
			これ以上国や地方の借金を増やさないという視点。
			対策費がどれだけかかるかでなく、少ない対策費から考えて何ができるかを考えるべきです。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			「建設費を安くする」「福岡空港の実績」も視点に加えるべきだと思います。「実績」としたのは「需要予測」がまったく当てにならないからです。
			福岡の顔として、アジアに近い福岡空港が必要だと思います。方法は現空港の拡充、新空港があるでしょうが、事業性（採算）は重要です。広く、大きな視点から、この点について検討がされ、良い空港なることを願うものです。
			安全性、利便性を天秤にかけ、さらに行政、民間の総力を結集し決定していく問題だと思う。行政中心ではうまくいかない。
			20年や30年経って、また新空港の建設ということがないよう考慮できるあらゆる角度から評価する必要がある。
			「建設財源」はどの案なら確保できるのか。はっきりいって地方財政に負担をかけすぎる新空港案には同調できない。
			対策に効果があるとかよりも、私たちの生活を苦しめないで、財源が確保できるのかを しっかり検討してほしいと思います。
			追加になるかどうかわかりませんが、「お金が少なくて住む」を視点にして下さい。
			近隣空港を活用したところで、外国からきた観光客があっち行ったり、こっち来たりするはずがない。玄海沖に新空港を建設しハブ空港にする！東南アジアをはじめ欧米とも交流できるようになれば、九州・山陽方面まで活性化し、1兆円程度投資額は取り戻せる。決断すべし！
			選択と集中。新空港を作るなら、新北九州空港は廃止すべき。利用者も少ない（需要予測値の半分以下！）。新北九州空港は、沖縄米軍移転先、原発、刑務所に転用。
			人口はむしろ減少していく傾向にあり、他地区への移転は財政のことや地域、利用者の負担増は必須であり、少なく、現福岡空港を滑走路等増設したりして対応が望ましい。
			財政への影響をよく考える必要がある。
			とにかく税金に跳ね返るような無駄なものは作らないということをよーく考えてほしい。
			新空港は必要ない。（費用、環境問題で）
			「事業効率性の視点」はB/C算出やプロジェクトの範囲などをしっかりと公開すべき。建設費は起債を伴うはずなので返済の財源も説明すべき。それだけの負担と見合う安全性・利便性の向上なのか？という視点が管理者にはしばしば欠けることが「安全性・利便性向上のためにはいくらでも税金を使って良い」との考えにつながっている。B/Cの考え方はwith-withoutであり、新空港や拡張がなくても、あふれた旅客は新幹線で上京するというものなので、その差額として「時間と費用」を価値換算したら、特に空港島建設はB/Cが相当低くなると予測している。（浚渫土砂処分便益もH18から認められなくなった）もっと借金を負担する若い世代の意見を反映して欲しい。
			対費用効果と新幹線との競合を考えれば2案しか選択肢はないように思う。
			事業費の視点が必要。
			単に空港の能力のオーバーフローを理由に1000億円単位のお金を使うのは許されないと思います。
			財政面からのアプローチも必要ではないか。
			・多額の費用と長い時間を費やして、新しい空港を作る必要性は低いと思います。
			1.ないものねだりの政策ではない、現在の空港で工夫（滑走路増設等）
			新空港建設については西方沖地震や北九州芦屋の空港を考えてみても、また費用についても作るべきではない。現在あるものを利用するのが時代背景にあっていると思う。経済発展のみを考えるのでなく負の遺産を増すことなく次世代へ引き継ぐべきである。 地方分権、道州制などもってのほか！ 治安は乱れ、悪代官が増えるばかりであろう。 国家、地方公務員の給与を20%カットすれば飛行場の1つ位簡単に出来ますよ。
			財政の面を考慮すべき。市・県・国等1人あたりの借金がどれほどあると思います。これ以上借金を重ねるつもりですか。
			2.費用対効果 誰が負担するのか。また何年かかって処理するのか。市民税が増すのか？

区分	意見分類		寄せられたご意見
			評価の視点については、環境･安全及び事業効率性に注目したい。自然環境への影響も当然のことであるが、騒音の大きさ、拡大範囲、影響の度合いも気になる。また、対費用効果が利用者･地域住民にどのような形で受けることが出来るのかを皆が理解できる形で表して欲しい。
			建設費の捻出が気になる。税負担、国債…等… 将来道州制が実施された場合…どうなるのか（負担の方法）。
			九州島内交通ネットワークの形成：新空港の需要もアクセスの内容により需要は大幅に違うことが予想され、現空港並みのアクセスが確保できるのか疑問であるが、事業費が少々嵩んでもアクセス鉄道の整備は絶対である。
			現在、環境、借地料、安全等が懸念されます。24時間使用できる三苫･新宮ゾーン是非お願いします。
			滑走路を1本増やす点でもかなり金がかかるし、自然環境問題もあるのでなかなか実行できないと思います。時間もかかるし…。自分には何も出来ないですが、空港をたくさん使うので宜しくお願いします。
			税金の無駄遣いはやめて下さい。
			やはり財政への影響が気になります。将来の生活に深く関わっているからです。財政赤字がこれ以上増えないようお願いします。 視点→時勢と生活
			現空港は大変利便性が高く、今後も利用を考えるべきだが、毎年コストのかかる空港であり、滑走路増設は現実的でなく、また、新空港となると、投資額は必ず1兆円以上となり、財政を考えると非常識。
			レポートを見て思うのは財政問題の欠落です。非常に不安です。
			何よりも何千億円もの費用のかかるプロジェクトを本当に行わなければならないのか（航空旅客は本当に伸び続けるのか）をキッチリ検証することが必要と思います。
			･出来るだけ金をかけない。
			2.1兆円もの費用は一体誰が負担するのか。国･県･市とも財政逼迫の折、資金手当をどうするかにつき全く触れていないPIステップ3はおかしい。
			関空のようなハブ空港を構築するには需要予想、近隣（関空）データから見て予算採算面で厳しい状況が予測される。そのために新空港では、国際、国内全ての対応可能な空港ではなく、国際オンリーのミニハブ空港等の開発コンセプトも視野に入れた展開を期待する。
			建設費の大小はとても大切な視点です。医療費など高負担な時代です。さらに値上げされるような税金の使われ方は納得できません。
			より効率的に国民が利用できるようによく検討してほしいです。 20年以上かかるけど需要に応えられなくなる前に早く作ってほしいです。
			税金の有効活用すべきだ。
			利便性を考慮すれば現空港の拡張選択されるが、一方用地買収等予算が本当に妥当なのか疑問に思う。移転を行えば環境への影響は軽減されるが、空港へのアクセス確保のため、さらに税金が投入されることになる。一長一短がある。
			今後も払い続ける借地料に疑問を感じる。
			財政再建中です。身の丈にあった対策が出来るようお願いします。財政問題という視点が大変重要です。
			財政赤字を減らして健全化させるためには、どういう方策がよいか。
			評価の視点が示されていますが、項目の重みづけが必要だと思います。私は事業効率性の視点が重要と考えます。
			新北九州空港アクセス鉄道の費用便益分析をすれば、北九州市はぐうの音も出ないでしょう。非効率であることは素人が計算しても分かります。
			上記に包含。対比費用効果を考えること。過去の公共施設設置のような愚を冒さないように。このままでの日本国の有様では、経済力、総合的国力が伸展するとは思えない。
			既存の施設を有効に活用するよう、考えてほしい。これ以上土木建設する必要はない。 この調査は新空港建設を目指すだけのものと受け取りました。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			少し前に地下鉄が出来たばかりなのに、移転論が出て他の空港との連携が対応策とならないのは疑問である。これまでの投資を回収できるという視点は全くないのではないか？
			まず念頭に置くべきは費用を最小限に抑えることだと思う。また、北部九州全体の発展を考えた場合、福岡空港だけで処理･対応していこうとするのは適切でない。佐賀や北九州の空港が既にあるのだから十分に活用すべき。
			「近隣空港との連携」は抜本的な対策となり得ないとして外されています。が、他の案とどの程度ダメなのでしょうか。他の案もどの程度改善されるのかが示されておらず、これでは十分な議論が出来ない。
			建設費用のかからない案が良い。
			新幹線開業でさらに結節点としての機能が強化される博多駅、これに近い今の空港を継続すべきです。費用も莫大で、利便性低下の著しい新空港では地域間競争に負けてしまいます。新空港だけは反対です。
			未だ他の新設空港の建設費を考えると、需要予測と利用客の差が大きく、無駄ではないかと考えられ、将来の子供に財源の不足を与えないこと。
			税金を上げる一方で、平気で1兆円などと言うな！すべて国民の借金になる。国民の視点が大切。
			財政に厳しい国民、県民の目を意識しなくてはならない。
			コスト、周辺住民の理解を含めた実現性。
			採算性の評価も必要ではないですか。
			周囲、世間を見渡しても、不況、不景気な話ばかりで、60才～70才を過ぎても働かなければ生きていけないような世の中、ましてや北九州市においては、生活保護費も出さず、一般市民をも見殺しにする様な世の中、福岡県、福岡市も然り、市債、県債も赤字の中、無駄使いを止め、医療費、健康保険料、介護保険、税金等を下げて福岡県に住んでよかったと思えるような事にお金を使って下さい。
			高齢化社会は費用の面でも歳出が多くなります。対応策はなるべく費用がかからないようお願いします。
			･費用対効果→財源、収支をしっかり見据えてやらねば･･･。国、県、市の財政状況を知らしめた上での計画を！
			日本国中、又は、世界中と路線を結ぶ必要もない。仮に現状を変える時、市民一人の負担がどれだけになるのか数字で示すべき。需給予想ができるのなら、費用負担も出せるはずと思う。これ以上負担をしてまで空港の拡張や新空港は必要ない。
			･だから今、急務は現在飛んでいる飛行機の便を少なくし、常に100%満員に近い状態で飛んで、限りある資源を有効に使うことが望ましい。
			①少子高齢化の中で新しい空港に多額の投資をしても、それに見合う利用客が増加するとは限らない。現空港を活用すると同時に、佐賀、新北九州空港との連携を深めていくのが良策と思われる。 ･海上に新空港を建設するについては、1兆～1兆1000億円の投資が必要とされるが、現空港が抱える問題と課題を解消することが出来るが、工事期間が問題となる。（13年程度+漁業補償、環境アセスメント等の解決がネックとなる）
			税収がのびる事は考えにくいのだろうし、その中で新たな連絡交通機関やアクセス道路整備が必要となる手法が簡単に選択できるのであろうか？
			少子高齢化が進み需給逼迫は考えられない。国も余裕は無く、県にしてもすう年内に財政赤字に陥ると見通しを立てている福岡市も債券で補う状態。
			少子高齢化時代を考えて今後の財政等を見定めて、近隣空港との連携を視野に入れた推進計画を望みます。
			麻生知事も言われていたが、「利便性」と「費用」の面はとても大切。
			･建設費の縮小への智恵を働かせ。PFIとか。
			･跡地利用の効用、費用の捻出も。
			･経費が安くついて早いのではないか。
			･今掛かっている年間維持費は考えられない。知らなかった。
			国際化時代、二種空港で地元負担等1／3はだめ。資金調達はPFIで考えてほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			国の方策として当然の事。今迄かけている金を新空港にまわせ。
			PFIを利用。安価につくれるはず。
			現在の空港を利用し、滑走路をふやすことで、自然環境が守られると思うし、海上の利用には道やうめたての資金にも金がかかるし、たくさんの自然を残してほしい。
			税金を大切にする。
			環境保護。財政再建（福岡市財政赤字2.6兆円）
			新空港については約1兆円～1.1兆円の概算事業費となっている。また増設案についても、一番高い事業費で約7500億円となっている。非常に大きな数字であるので、事業の実現性というものも必要になってくるのではないか。負担をどのようにするか、様々なやり方がある。経済界や地元負担も大きくなるのではないだろうか。自治体は負債を多く抱えており、また、九州の経済界も中部や関西に比べて規模は小さい。本当に事業が成りたつのかもきちんと評価の視点にすべきである。
			財政赤字が増え、市民生活も悪くなったのでは、やっていけない。対応策の支出を最大限押さえること。
			費用をできるだけ少なくし、福岡市の財政再建に支障がないようにする。（現在2.6兆円の借金）
			新空港建設案は莫大な建設費を要し、県民の将来へ大きな負担を残すことになる。県の将来にプラスになるとは思えない。近隣空港との機能分担について再考すべきである。
			事業効率性の中で、財政面の可能性の検討をしっかりやってほしい。
			今ある施設（佐賀空港、北九州空港など）で対応できないか。再考を願う。
			必要となる取り組みも、前述のとおりに既存の設備、環境を最大限に活用した方策を取って頂きたいです。 空きが無いから空港を作る、これをしたいから空港を作る、という考え方は非常に短絡的かと思います。 各地域の企業、銀行、自治体等を踏まえて、是非広く情報収集をお願いします。
			対策費と財政 需要予測と実態
			財政問題 自然環境保護
			建設費がどのくらいかかるのか。低コストな案を望みます。
			国民にとって大切なものは「財政問題」利用者にとって大切なものは「利便性」国民や利用者の視点に立った対策論議が必要です。
			利用者の利便性や財政の状況をしっかり考えるべき。
			長期的な視点が重要で、費用対効果だけで判断すべきではない。
			国や地公体が多額の債務を抱えている状況で、大規模な投資を行う姿勢は時代錯誤。周辺空港への既存の投資を考えれば、連携策の方が事業効率性、投資効果の視点で優れている。既存インフラを活用しないのはもったいない。地域開発の観点からも、もう少し面で開発する姿勢が望ましい。東京、大阪、名古屋のように一極集中を目指す必要は薄いのではないか。
			今回の最大のポイントは、利用者のため地域のためと言うことが書かれていますが、それらは言うまでもないことで空港という公共施設の検討では当然のことだと思います。問題はそれらのことを支えるべき施設自身がP2にあるように個別収支が赤字では話になりません。この点の分析結果が明らかになっていないのが問題です。今回のレポートにある内容はほぼ理解できますが、その方向に向かって対策をとった結果、福岡新空港の収支はどうなるのですか？国から借金をして結果として踏み倒しということに決してならないように。その見通しを明らかにして頂きたいと思います。このことは公表しない計画は計画とはいえません。
			財政を考えると空港より他にやることはあると思う。地震のこともあるので海上の空港も反対。自然を壊すのは人工島だけで結構。 何故新空港建設を前提とした調査をするのか。政治家と経済界のために建設を急いでいるように思われる。
			何故現在あるストックを十分に生かし、その上で次の施策を考えることをしないのか。抜本的解決方法をアプローチする際、これをやらなければ市民の理解は得られない。
			コストの最も金額の少ない施策での第二滑走路増設希望。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			まとめでの将来対応方策の評価の視点5つの項目は、何れも難点があることがわかるので、新空港建設（案）が残るものの次の課題の解決策はどうかであること。 (1)多額の資金が必要であること。 (2)国も地方も財政危機状態にあること。 (3)国政による諸制度の改悪で、住民負担が増え続けていること。 そして、新空港は利用者の満足度が最重要と見る、駅から（博多の）近距離であることから、志賀島・奈多ゾーンが望まれると思う。
			需要増加は周辺空港（佐賀・北九州）との連携で対応すべき。関空、伊丹、神戸と同じ道を歩んでどうするのか？いたずらに財政を悪化させることは反対。そもそも佐賀や北九を作った理由は何か？
			新空港となるとコストがかかりすぎ。 近隣空港活用とアクセスの確保を考えると、有効性が出てくると考えます。 新空港ありきではないと感じています。
			・近隣空港との連携案についてももっと深く検討してみる必要があると思う。より少ない費用で効果が出るような方向になるよう望みます。
			新空港の設置にアクセス鉄道の費用が含まれてない。
			国や地方は財政再建中。費用を低くおさえることが重要。
			納税者や利用者のことを一番に考えて対応する必要がある。
			評価の視点が5項目ありますが、どの視点を優先して考えるかによって評価が変わると考えられます。県民の視点は費用が最優先だと思います。将来的な負担も含め、事業費の一部は県・市が負担することになります。
			関空、成田とは違います。 最初から増設できるならば、もっと早い時期に進めることができたはず。■■と遅いやり方なのか。
			「需給逼迫緩和の視点」について需要予測を再調査。別の空港や他の交通手段の活用という視点で。 地球環境保全、エネルギー資源、費用の負担割合という視点で検討して下さい。
			利用者の利便性が最重要だと思います。利用しにくい(時間のかかる)空港であれば、他の交通機関への移行が進み、利用者の減少を起こし事業の採算がとれなくなり、新たな税金投入などが予想されます。税金は国民、県民、市民のお金であることを十分認識していただきたい。
			現福岡空港の最大の利便性は空港へのアクセスの良さ、近さでありこのメリットは他の場所ではありえない。需要についても現在までの右肩上がりが今後も順調に伸びるとは考えにくい。新空港建設ともなれば膨大な費用が必要となると思われるが、その費用はどの用に念出するのかはレポートには明記されてない。各自治体は財政赤字に苦しんでいる中で、あらたに借金を重ねて、さらに税金負担が県民、関係自治体市民に負担が発生することは、はっきりと公表するべきではないか。プラス面のみを強調せず、マイナス面も充分に説明をするべきである。マイナス面を公表しないようであれば公平さを欠くのではないか。現在、確かに説明会等は実施されてはいるが、参加者は全県民からすればごく少数にとどまっているようで、県民の総意とは言いがたいのではないか。県民の総意を無視しての新空港建設となればそれは一部の建設業者の意見を組んだ議員の利害と疑われても仕方がないのではないか。
			現時点において、近隣空港との連携策は非現実的だと思います。3空港会社を1つの空港会社化するのも一つの方策ですが、現状では3空港全てが赤字空港なのでやはり非現実的です。可能性があるとすれば、新空港を安く造り十分な黒字が確保できる空港を造った上で、3空港会社を1つの空港会社化するぐらいだと思います。（3空港会社を1つの空港会社化しても黒字を確保できることが条件）
			これまで、東京一極集中の中で九州はつらい目にあってきたと思う。　それと同じことを、福岡都市圏への一極集中を助長していく計画を立てている。　全国に「～銀座」を作るというような物まねの愚を犯してはならない。　反省無くしては、九州全体の繁栄はありえない。もっと九州全体での功罪、投資効果を幅広く見ていく視点が必要。
			福岡にそんなに空港はいらないです。 福岡の財政はそんなにゆとりがあるのですか？赤字ではないのですか？ 新空港を作った場合、もし失敗したら、誰が責任をとってくれるのですか？まさか税金ではないですよね？そこをはっきりさせてくれるのなら、新空港を作っても良いけど、責任はとらない！赤字の場合の責任は税金なんて…ふざけた話ですよ。
			このまま運航できないようになった場合は、滑走路を二本に増設して金銭上無駄を省くように願います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			利用者の利便性の視点 福岡空港は、地下鉄で行ける国内で最も利便性のある空港だ。これ以上利便性が向上しなくても今で十分であるが、環境や安全性の視点からは、市街地に空港が無いのが良い。それでも需給逼迫の緩和が必要なら、コストの少ない滑走路の西側配置による増設で良い。都市高速の付け替えなど、新空港建設と比較すればコストもわずかで済む。
			アイランドシティの二の舞を踏まないように。 「使うものにはお金をかけ、安くていいものにはお金を使わない！！」ようにお願いします。
			利用者の立場からいえば、何よりも利便性（空港へのアクセス）が最大の問題点だから、多額の税金を入れて利用者減になるのを避けることが最も重要だと思う。
			・現空港で十分です。余計な税金を使わないこと！
			これ以上お金を使わないようにしてほしい。
			国や自治体の財政需要、書留相の需要想定の困難さを考えると、支出ができるだけ少ないコストパフォーマンスのいい案がセカンドベストであると思う。
			地代、騒音対策費の多さ、またこれが今後も支出され続くこと。
			事業効率性の観点が最も大切だと思います。巨額の事業費を使うことだけを考えず、少ない費用で効果を上げていく工夫を考えていく調査とすべきです。
			滑走路の増設でどのくらいの需要に対応できるのですか？やはり、北九州空港との連携策を考えて下さい。
			利用者の利便性や財政面という視点で考えた方がよい。
			財政状況からみた市民生活への影響 市民や利用者の視点 これらの視点を大切にしなければならない。
			多くの借金をして、やらなければならないとは思われない。 佐賀や北九州空港などをみても、利用が多いとは思われない。 多額の借金をして、返すあてはあるのか疑問だ
			・福岡市民の場合、事業費の負担がいくら位になるのかも知りたい。
			需要増加ばかりに目を向けず、路線の絞り込み（国際線、地方路線優先等）をして、今の空港施設のまま今後もいけるようにならないのか？
			新規インフラありきの時代ではない。既存施設の有効活用をまず考える視点が必要。
			財政難の上、少子高齢化などで必要経費は増えるばかり。対策は費用（特に地方負担分）が少ない方がよい。
			資金について…空港を移動の為だけに移転・拡張するのであれば、高速道路と同じく使用者負担にすべきではないか。税金を使う意味なし。
			資金はどうやって捻出するのでしょうか？
			③国や地方公共団体の借財解消に懸念する方が先決。
			④新空港計画では、建設・管理・運営体を明確にすることが大切。
			⑧新空港・滑走路増設とも財政負担主体の明確化が大切。
			・拡張した場合の費用対効果
			近隣空港の利用も考えてほしい。費用面でも利便性でも現状保存が一番いいと思う。書簡の割引運賃などいかがですか？
			利用者利便性、環境・安全、事業効率性を優先し、まちづくりや地域振興を勘案したものを立案すべきだと考えます。 50年～100年先のことまで見通して、アジアや国内の拠点となる空港を目指したいものです。
			個人的には自由度の大きな計画とすべきと思っているが、新空港となると莫大な財源が必要となる。しかし、事業効率性の視点は設けられているが、財源確保の視点がないように思う。現実的な計画となるためには、この視点が重要ではないか。
			「財政への負担」状況を重視する。
			人工島など有効活用しながら、将来の福岡空港を作るべきだ。今の空港を壊さないで利便性をとるか、自然をとるか、よく考えて作ってほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			財政への負荷を小さくする。
			福岡空港が赤字であることに驚いている。
			借地料をなんとかしろ！！ 土地を拡大しても誰が売りますか？また借地が増すばかりではなかろうか。
			1.滑走路増設案何れも騒音域の拡大、借地料の増加等問題が多すぎる。
			工事費用（新空港建設の場合）の内訳がはっきりしない為、不安を感じる。
			もっと北九州の空港をうまく使えるようにしてほしい。 都市高、渋滞、人の流れ、既存の建設物をムダにしてします。
			環境と事業効率性を重視してほしいと思う。
			もちろん事業費も少なくてできれば良いと思いますが、現状で滑走路増設できればベターだと思います。西側配置案がいいかな。
			事業効率性、環境安全の視点を重視してほしい。
			新空港はお金がかかりすぎる。
			処理能力、拡大と投資金額、効果少ない。 九州全員の人々のメリット。
			新空港建設の費用はどうまかなうつもりなのか？ 1兆円超の費用まかなえなければ実行しないのか？
			巨大な建設費、環境問題など課題山積み。この世紀の日本の生き方、存在価値が問われている。今まで経験したことのない時代をどう生きるのか知恵を出せ。
			処理能力が示されていない。 地元負担額が不明。 支持できない。
			お金は誰がどのように用意するのか、という財政面の視点が必要だと思う。
			新しい空港を作る場合の予算はどう考えているのか。財政面の視点は非常に重要だと思う。
			・新空港案は工事費について信用できない。本当にこの金額で出来るのか。 ・大型公共工事は、予想工事費内に収まった例を知りません。
			西側配置（滑走路間隔300m）が望ましい。 海上に新空港を作ると思えば、用地買収や高速道路付け替えの方が安上がりではないか。
			北九州空港は24時間利用可能な海上空港であり、しかも貨物、国際便も利用可能。将来の需要予測を考慮した場合、最も費用負担の少ない機能分担をもっとしっかり検討すべきである。 北九州空港へ鉄道アクセス事業の方が経費面で安くすむ。
			新空港までのアクセスは、現状は、繁華街～空港は他に見られなく、至便で利用者に好評である。 海上沖に新空港となると新たな交通インフラを建設せねばならず、税金・公共投資を注ぎ込むことになり、空港使用料が跳ね上がり、ひいては、利用者にも多大な負担を生じる。
			対策費を安く押さえる視点、財政再建と1兆円は両立しません。
			将来の需要増や騒音を考えれば新空港が良いのでしょうが、遠くになるので、駅や市内に渋滞のない交通手段が必要になるでしょう。これは空港建設と同じ位大変な事だと思います。現空港でも費用は莫大でしょうが、かなり早く出来るのではないでしょうか。
			これから投資する費用のことだけではなく過去に投資した費用を有効に生かすことも評価に加えるべき。
			財政状況を考える。 特に地方財政への負担が少ない案がよい。
			需要予測と実績と滑走路容量

区分	意見分類		寄せられたご意見
			三苫・新宮ゾーン、志賀島・奈多ゾーンの交通の問題点はKBC、RKBの電波塔が2者ともひっかかるということである。2社の電波塔とも出力50kW（5万kW）もでており、航空機の無線との混変調（強い電波によって、弱い電波がまきこまれること）が心配である。また、交通アクセスが、ここは、新設しなくてはいけない部分もある。西鉄宮地岳線は一部は廃止され、三苫・新宮ゾーンもアクセスが大変。志賀島・奈多ゾーンとJRしかなく大変。
			・需要予測と実績値。 ・新空港が1～1.1兆円ではできないこと。（海外線付近には建設できない） ・現空港の周辺対策が将来的に減ること。 ・周辺対策費や借地料が割高にされていること。 以上4点をきちんと公表し、世論に問うこと。
			言葉使いとかが難しいのでもう少し具体的に解りやすく解説してほしい。この財政難のと気、神戸空港なども問題になっていますしね。子どもたちにこれ以上負担をかけないで欲しい。
			この調達レポートを含めてこれ以上無駄な税金を使わないで下さい。 政治家と建築、土木業者等との癒着のための事業だということはみなさんわかっています。 福岡市民、県民は「いらない」といったはず。なぜ中止となった事を再びやろうとするのか！！ 日本経済はすでに破綻しており、アジアの経済の中心は中国に移ろうとしている。 少子高齢化で利用者は減るはず。 IT化が進めば、人の移動は少なくなる。
			土地、施設の賃貸料、環境安全対策費用をも追加すべきだ。
			対策費の安さ。
			仮に新福岡空港を作るのに1兆円も費やすのであれば、福岡県民の立場で考えると、福岡県、現状では利便性を考えると福岡都市圏の空港という整備の仕方になるのでしょうか。しかし、それだけの規模の空港であれば、需要を考えると、その狭い範囲のためだけの空港として整備していくのは疑問に思う。とても大きな空港なので、空港整備については北部九州もしくは九州全域として考えてほしい。
			対策費用
			連携方策案と滑走路増設案の方策は環境対策費や借地料は減らない。
			・赤字を少しでも減らすことが必要であり、土地借地料の減額も考慮すべきではないか。
			(1)新空港建設費の総額試算の根拠を明確に。 (2)環境対策の具体的検討を。 (3)完成までの20年間をどのように対応していくのか。20年後には、現在のBricsの高成長も終わりを告げ、世界的な産業構造変革に関わる国別の競争も終焉しているのでは。 (4)新空港建設における地元負担の考え方及びその効果の比較を。
			国及び地方の財政が厳しい中で、新たな公共投資の是非を議論する必要があるのではないか。佐賀空港や新北九州空港など、既存の公共試算をいかに活用していくかという議論もされるべきではないか。
			財政状況と対策費を視点に入れてください。
			建設コスト及び建設後のランニングコスト（環境対策費、借地料）を考えると、その負担金額は多額となってくる。北九州及び京築地区の方は北九州空港利用の場合の割引（1,000～2,000円）を図るとか、貨物便の主流を北九州空港に移すとか今ある空港の最大利用を第一に検討すべきである。
			将来は、利便性の維持は最低条件でコストのかからない方策をとるべき。 人口と空港利用の頻度及び空輸される物資の量はある程度比例するという視点は忘れないでほしい。
			費用対効果を最重視すべき。
			滑走路増設案や新空港建設案ともに莫大な事業費を要するが、税金の無駄遣いをすることなく、費用対効果の視点を重視してほしい。
			現空港をできる範囲で拡張するのが望ましい。利便性と費用のことを考えることが必要。
			現在の福岡空港の位置を前提にして、いろいろな施設が整備されている。位置が変わればまたその投資が必要になる。効果においてたいした差がないのならば、投資額は小さい方がいい。
			各プランによって、どの位緩和されるのかが示されていない。PIに時間をかけすぎていないか。チャンスを逃してしまうのではないか。
			事業効率性が重要だと思います。多少不便でもあまりお金をかけずに対応していただきたいと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			建設コストを誰が負担するのか？一般的に過少に見積もりして結果的に2倍近くという例が多い（中部国際空港を除いて）。そのことに対する視点がない。
			安全上、現空港は移転すべき。市街地に旅客機が落ちることを想像するとおそろしい。早く海上空港をつくるべき（国の施策として‥）。現空港が借地とは国民は知らないと思う。ましてや84億円/年‥‥。ばかにするなという感じ。
			赤字を改善すべきことは当然だと思う。
			いつまで借地料を払いつづけるのか。
			･福岡市都心部の街づくりに制限をきたしている。 ･現空港の借地、住民対策費用を考慮しなければならない。
			新空港になれば借地料はいらないし、環境対策費も減らすことができるのではないでしょうか。
			新空港になれば借地料はいらないし、環境対策費も減らせるのではないか。
			現空港がこれまでも赤字経営であり、これからも赤字というのはいかがなものか。
			まず赤字を解消することを考えるべきである。
			毎年赤字経営している現空港は問題である。環境対策費と借地料を考えると新空港を建設すべきだ。福岡経済の発展と将来のまちづくりを考えて欲しい。
			空港が地域の経済や文化に多大な貢献をすることは間違いないが、事業収支が破綻可能性が高ければ、地域や国に大きな負担を将来に亘り残すことになる。ゆえに「事業効率性視点」が重要だが、「事業効率性の視点」というより「どの程度の負担が地域に残るか？」「独立採算が可能となるか」という視点が必要と考える。
			費用対効果についてよく考慮すべき。
			増設については、金も工期もかかり、結果わずかな滑走路の増設分しか確保できなくなり、設備等は今のままで解決策とはならない。
			これ以上環境対策費や借地料がふえるのは納税者としてやめてもらいたい。
			･あれだけの利用者がいるのに、福岡空港が赤字ということに驚いた。 ･いつまで赤字が続くのか？対策を講じているのか？ ･新空港は借地料いらず。環境対策費も軽減できると思われる。
			現空港の敷地の何%が借地なのか？84億円/年、何をかいわんや‥‥！福岡の将来のため新空港をつくるべき。
			84億円の借地料は高すぎます。もっと高齢者や福祉の為に使用していただきたいです。
			まずは赤字を解消すべきです。
			今後のことを考えれば、長期計画で黒字を見込める新空港の建設が必要であると考えられる。
			新空港になれば借地料はいらないし、環境対策費もへらすことができるのではないだろうか。
			福岡空港が赤字だとは知りませんでした。驚きました。
			福岡空港は維持費がかかり過ぎている。利便性から考えると現在地での拡張が望ましいが、これ以上費用がかかるのであれば移転するのも仕方ない。
			空港運営も事業のひとつである。利益を出す必要はないが、少なくとも収入でまかなえる費用で運営できる空港を作る必要がある。
			福岡空港の赤字に驚いている。赤字を解消する方策をとるべきである。
			空港までの交通の便が良いため利用しやすい空港であるので、現状で赤字を減らす方策を考えるべきである。借地料84億円は高額すぎると思う。
			滑走路増設した場合に払い続けなければいけない借地料は50年以上になり、すごい高額になると思う。
			これだけ赤字が多いと大変だと思うが、新空港を作るにもまた大出費だと思う。
			空港が赤字であることに驚いています。ただ、新空港を建設することで、税金や航空運賃が上がるのも困ります。
			土地借地料が84億円には驚いた。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			トータルコストにも視点を置くべきではなかろうか？現在土地借地料で84億かかっているとのことであるが、例えば増設の場合、用地買収費用や借地料、増設に至るまでの費用、増設のための費用をトータルすると、新設案とほとんど変わらないのではないかと思う。東側配置だと逆転するかもしれない。
			土地借地料が84億円には驚いた。10年で840億円にもなるのだから、福祉他もっと有効に利用できないか。収支がこんなにでたらめで良いのか？
			借地などもってのほか。一部の人に税金で利益供与などとんでもない。ましてや84億円/年論外。早く新空港を安全の為（海上）が望ましい。
			今の福岡空港の赤字をずっと続けるのか、莫大な費用を使って新空港を作るのがよいのか、費用対効果をもっと示すべきである。今の需給予測が本当に当たっているかも良くわからない。
			新空港建設もお金がかかるので反対。赤字をなんとかしてもらいたい。
			・福岡空港が赤字であることにビックリしている。 ・毎年100億の赤字とあるが、対策を講じているのか？ ・土地借地料84億円は法外である。 ・環境対策費92億円も他の空港に比較し高すぎる。 ・増設案はいずれも環境、安全面で現状よりさらに悪化する。また、借地料も増大し収支面でも問題が多い。
			新空港になれば借地料はいらないし、環境対策費も減らせる。
			毎年100億もの赤字があるなら、何か対策をとるべきである。
			財政面や利便性が大切
			財政面や利便性が大切
			対策に２０年もかかるような案は除外すべきです。
			1兆円を超える新空港の建設は、事業効率性を考えるとあり得ないと思う。税金＋地元企業が負担するとなると、福岡市民だけでなく県民全体に多大な影響が及ぶ。県の財政状況を考えても無理！！
			・現空港の需要を考えると、早急に計画を具現化する必要あり。 ・福岡市の将来街づくりに大きく影響を与える。総合的な事業費対効果も含めて考える必要あり。 ・借地とは驚きだ。まして84億円/年、地権者は何人いるんだ。強制収用するべき！ ・国家戦略と福岡の将来のため新空港を…。
			滑走路増設した場合に払い続ける借地料は50年以上になり、とんでもない金額になる。やはり新空港にすべきである。
			①アジアの玄関口、②建設費だけでなくそれまでにも要する費用も含めた総事業費、③利用者からの視点（処理能力の限界やアクセス性）、④周辺地域の住民からの視点（騒音、安全性等）などの観点（視点）から評価して欲しい。しかも早めに。ズルズルと検討、議論ばかりをしていても税金と時間のムダではなかろうか。
			墜落などの危険性、騒音、借地料の高さなど色々なことを考慮しても新設案がベストな気がします。 まず赤字を解消すべきである。
			私は現在地での拡張は不十分で、海上に空港を建設するのが最適と思いますが、建設費の多少のみにこだわり将来航空需要予測をやり直すのではないかと危惧しています。 福岡市では、建設排出土の処理場不足で、中断している公共工事もあり、北九州市では鉄鋼スラグが排出され続けています。これらの処理対策を考慮に入れて検討すれば、解決の目途も立つのではないでしょうか。
			1.生産年齢人口が2000年をピークに減少に転じたので、将来需要は横ばい乃至減少となる。 2.市街地に現空港が近いことによる危険性は無いに等しい。 3.現空港の維持費は借地料80億円以外は将来殆ど無くなる。借地料は別途その代償として空港利用料を徴収してもよい。 4.騒音問題は、対策費を費やして解決済。騒音と承知で来た人が後で文句を言っているだけ。便数は増えたが、航空機の発着時の騒音は20～30年前の約半分。 5.滑走路の増設は現滑走路の維持管理上最小限あった方がベター。 6. 24時間空港は北九州、国際ハブ空港は仁川にかなわない。 7.現空港は超便利なので、需要がある。仮に新空港に移れば、大阪、名古屋、方面便（70便）は半減。新空港はガラガラ。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・安全の視点で考えた場合、どこに作ってもほぼ同じなので、そのことをあまり全面に出してほしくない。 ・事業費を考えるとき、移転した場合はそれにともなう道路や鉄道など関連のインフラ整備まであわせて出してほしい。
			評価の視点の並べ方が需給逼迫緩和や利便性向上を上位に置いていて、意図的である。現在の我が国の財政状況を考えると、1兆円規模の投資は絶対すべきではない。そういう面からも事業効率性・経済性を最重視すべきである。現空港のままでも欧米等長距離線は成田・関空で、アジア等中近距離は周辺空港に任せれば、大きな投資はすべきでない。
			現福岡空港の利点は、 ①利便性がよいことである（誰もが認める） 不利な点は、 ①市街地の中で危険である。 ②離着陸のキャパシティが一杯である。 ③航空法上、高層ビルが制限されている。 ④毎年赤字であり、現状のままでは100年先まで赤字体質は治らない。 ⑤大野城市・春日市上空の騒音の犠牲の上に成立している。
			増設案は非合理、更なる費用の増大は必至である。 新空港を作ることは不可欠である。志賀島沖なら利便性も十分である。
			・福岡空港経営がおかしい。 ・84億円の借地料は高すぎる（10年で84億円？）
			土地の借地料84億円はびっくりした。新空港を作らなければ、この金額をずっと払い続けなければならない。やはり新空港を作った方がよい。
			福岡空港の維持費の大きさに驚いた。 福岡県として対策をとるべきである。
			・空港が赤字である事実に驚き、今後も赤字が続くとは対策をとるべきである。 ・借地料が高額すぎる。環境対策費も92億とは驚きです。 ・増設するなら、現空港以上のコストがかかる。 ・地主への支払は利権なのか？政治？と勘ぐりたくなります。
			借地料があまりにも高額で驚いている。 最近、自宅上も旋回しているので、事故がある毎に心配になる。あと最近騒音が大きくなったようだ。
			赤字を解消することを考えてほしい。（借地料がかかりすぎる）
			・空港移転の時、旧地主の方にはどのように考えられているか。 ・また、その方々に対する補償、相談は出来るのか。
			赤字経営については大幅・大胆なコスト削減等を図り、早期に黒字化すべき。赤字経営では拡大議論も成り立たない。
			土地借地料が84億、またその地権者がいることにとても驚いた。借地については、非常に問題である。また、環境対策費についてもしかり。
			対費用効果を需要視すべきだ。関空・佐賀・神戸の失敗を参考にして欲しい。
			財政的視点を最も重要視すべきである。 近隣の空港との連携にて対応すべきです。
			・都市の中の空港であり、危険性が高い。 ・地権者への地代支払が負担で、これから払い続ける費用が莫大になる。 ・騒音対策費が高く負担大きい。これから払い続ける費用が莫大になる。
			福岡空港の赤字の大きさにとても驚いている。
			現状の空港が赤字であることに驚いている。
			福岡空港の利用者がこれだけあるのに赤字とは驚きました。まず、これの解消を考えるべきと思います。今後借地料をどうするか考えて欲しいと思います。また、滑走路のピーク時の遅延の慢性化をどうにかしてほしいと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・福岡、九州の需要に最大限対応できること。少なくとも、需要を各港に分散する方向は都市の勢いを砕くことで避ける必要がある。 ・羽田の拡張はなぜ実施計画されるかを十分検証すべし。決して成田との分散を考えているわけではない。 ・現空港拡張案は騒音対策費、用地費の経常経費を正しく評価されてない。騒音、用地費が毎年計上される空港は福岡以外にない（小さいものはある）状況の中で、この経常経費はローカル経費となり、将来地元負担が強制されると思われる。
			土地借地料84億円はびっくりしている。今後も増えることは考えられないこと。無くすべきである。今をなんとかして残すことがない様にしなければ、金額だけで判断するのは子供達に借金を残すことになります。今移転して費用がかかっても、安全であり借金でない空港の方がいいと思う。
			国民の視点から見れば「建設財源」という視点は非常に重要です。国民が生活を我慢している以上、多くの財源を出させるわけにはいきません。利用者の視点から考えると「利便性」という視点は重要です。現在の利便性を是非守ってほしいです。一度この利便性を失えば、二度と戻ってきません。将来的には人口が大幅に減り、滑走路1本の現在の状況でも十分やっていける時代が来ます。また、利用者の視点に立つと、新空港はアクセス料金や施設使用料の値上げにつながり反対です。航空会社の視点で考えると、「利便性」はとても大切です。また、新空港で着陸料が値上げされると、地方路線や離島路線がさらに廃止へと追い込まれていく事でしょう。着陸料の値上げは、海外などからの路線誘致にも、影響を与えます。
			財源の確保を第一に考えるべき。財源はないと思う。
			滑走路増も新空港も莫大な事業費がかかる。そればかりか人口減などが考慮されていない。視点が福岡市中心である。
			新空港は建設費がかかりすぎる。滑走路方向などを考えると、実際は1．5兆以上必要になると思われる。このうち3分の1が地方負担になる。国家財政もそうだが、地方財政への負担は重すぎる。財政再建への道のりも遠く険しくなる。それは住民サービスへの低下をもたらす。そうならないように、空港問題で「何をすべきか」ではなく、「何ができるのか」を十分考えていただきたいと思う。財政状況を視点に加える必要がある。
			すべての視点が重要だと思いますが、まず利用者にとって利用しやすいということが重要と思います。 もう一点は、費用について出来るだけ低くおさえることも重要。公共事業はどうしても高くなりがち。
			福岡市の財政も危機的状況である。空港問題にお金をかけ、市民の負担が重くならないようしなければならないと思う。
			投下し続ける金額、皆国民の税金。
			・投下し続ける金は国民の税金です。 ・今までの地主さんには感謝！！ ・逆に農地解放を免れ、利権になっているのでは。
			・安全な海上空港 ・都市の発展阻害のこと ・投下し続ける国費、皆税金だ！！
			・提携案は対費用効果がない。 ・拡幅は事故のもと。 ・新空港で都市発展の展望を。
			・事故のこと、大惨事の脅威 ・投下し続ける税金、国の方策であるべし。 ・最新の設備ある新空港を。
			・都市発展のため、人物の流れをつくれ！！ ・今の空港は税金の無駄。
			・都市発展。高速ビルが建てられない。 ・集中的（国内、国際乗り換え）。安全、利便性。 ・税金の無駄遣い（投下し続ける税金）
			・多発する事故。 ・都市発展、容量限界を管理しているが後手後手。 ・投下しているのは国民の金。
			・都市発展の要（アジアへの玄関に）容量の無理。 ・新しい空港を！！ ・現空港へ金をいくら投下（税）しても意味ない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			・最近の事故多発 ・投下しつづける税金 何故考えないのか
			・こんなに金（税金）が投下されつづけていたとは。何故買収しなかったのか。 ・新空港（アジアへのゲートウェイ） 貨物の集貨
			・投下される税金。遅すぎる対策 ・アジアに向けて新空港を
			環境・安全の視点を最重視すべきと考えます。住宅の上を飛行機が飛ぶことのない新空港建設を支持する。現空港増設案は、借地料、環境対策費をこれからもずっと払わねばならないので廃案とすべきです。
			現在の空港における地代、環境費等課題に対する今後の考え方（対策）を具体的に示して、評価すべき。
			埋立にするとしたら、環境にも悪そう。あと、埋め立てするにもお金がかかるし、その後福岡空港も廃止するならその分のお金もかかってしまい、あまり良くなさそう。
			結局どこで作っても大きなお金が必要だと思う。一番良い方法を考えてほしい。
			場所は現在のところがベストだが、都市の発展からすれば、高層ビルの建築が不可能な現状は、アジアの中で勝負できない。（高層ビルで賃料が安くできる）さらに、現在に賃貸料（福岡空港の）も膨大であり、新たに海上に新福岡空港を作るべきだ。
			・赤字運営は現状では致し方ない。
			新空港は埋立、メガフロートなどいくつか手法があるため、それぞれ検討し比較評価すべき。
			お金がなければ何もできない。これが全てと言ってもいいだろう。 予算上他へのしわ寄せは許さない。
			地方財政に負担をかけないという視点。
		7.その他 32 件	
			一方的な視点からではなく、中長期及び官・民両方の意見を取り入れていくことが必要だと思います。
			地域の視点を中心に（第一に）考慮すべきと思う。
			色々と見たい
			大阪空港の場合では、関西空港が開港したにもかかわらず、国際線との分離で、どちらかというと利用者(都市部での空港の利便性)によった、いわば痛みわけ的な運用形態になったと思います。福岡の場合、移転での跡地利用が不明瞭であり、政治がらみでのりようが土地所有者を含め利害関係が目立ちすぎる点を考慮すると、大阪と同様の分離運用は不利益であり、現空港での拡大をさらに詳細検討すべきと思います。
			・外国の空港も参考に！！
			★★「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う 今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか？佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。　離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡･九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済･生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡･九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。
			◆◆　福岡空港の拠点性をさらに高め、九州全体の浮揚に繋げるべき　　福岡一極集中は好ましくない、だから福岡空港だけが立派になるのは良くない、他の空港に機能分担すべき、という意見もある。しかし、他空港それぞれが機能強化を進めること自体は結構であるが、九州全体の発展のためには、福岡空港の拠点性をさらに高め、それを最大限に活かす必要がある。　なぜなら、福岡空港の拠点性を高めないと、九州内のどの空港も「ドングリの背比べ」となり、特に海外のエアラインから見て、就航したいと思わせる空港が九州には1つもないことになる。これでは九州と世界とを繋ぐ航空ネットワークの拡充は望めない。その結果、地域経済の発展や市民生活の質の向上が図れず、地域全体が衰退するという事態が予想される。　九州はオランダ一国並みの人口や経済規模があると言われるが、逆に言えば小国オランダ並みでしかない。首都圏や関西圏と比較すれば、九州の人口や経済規模は圧倒的に小さく、航空需要も小さい。もしオランダに核となる空港がなく中規模空港だけが幾つかあったとしたら、ＥＵ域外との国際線が多く就航するようなことはなかっただろう。オランダの中で背後圏の人口や経済規模が最も大きい首都アムステルダムに機能の高いスキポール空港があるからこそ、小国にもかかわらず多くの便が世界中から集まってくる。　スキポール並みとはいかなくても、航空需要の小さい九州においてエアラインが就航したくなるような拠点空港が一つもない状況になれば、九州の各空港では、国内線では三大都市圏への路線、国際線ではソウル便や上海便など限定された路線は維持できるだろうが、国内の地方路線やアジア太平洋地域をはじめとした国際路線は今以上に充実はしないだろう。これでは、ビジネス･観光両面で不利な状況に置かれ、結果、地域は衰退し、我々住民が豊かな生活を送ることはできなくなる。 したがって、九州における航空ネットワークを充実させ、九州全体の経済の振興や市民生活の質の向上を図るためには、少なくとも空港に関しては、九州で福岡空港だけが持つ高い拠点性をさらに増進すべきである。
			24時間航空を望むけど今の現代とのバランスを考えることも大事。
			5.性急に事を進めるべきでない。よくよく考えて行政を行ってほしく思います。便利が良いのは本当に良い事なのか？
			･北九州や佐賀空港との位置関係と警固断層を考慮する。
			“財源”の視点、“民意”の視点、追加
			･「需要予測と実績」を追加すべき。これは市民と行政の信頼関係に繋がる。やってることが信用されるかどうかの問題。いくら連絡会議が時間と金をかけて調査をやろうが、市民が信用しなければ、事業は成り立たない。事業期間も長期にわたる。推進派の知事が選挙で落選なんてことも十分考えられる。民意無くして事業無し！
			「需要予測と実績」を追加すべき。これは市民と行政の信頼関係に繋がる。やってることが信用されるかどうかの問題。いくら連絡会議が時間と金をかけて調査をやろうが、市民が信用しなければ、事業は成り立たない。事業期間も長期にわたる。推進派の知事が選挙で落選なんてことも十分考えられる。民意無くして事業無し！ 自然環境を守ることは、地球規模での課題になっている。視点に入れるべき。
			福岡空港の需要が増えるのはわかりますが、施設なので上限があるのは当然だと思います。誰が本当に移転･拡張を望んでいるのかを明記すべきです。福岡県ですか？福岡市ですか？利用者ですか？住民ですか？
			利用者を増やすことを一番に考えるべき。
			利用しやすいように、国内線は今の福岡空港がよい。福岡空港は全国どこの空港よりも便利で利用しやすい。かける時間によってあまり変わらないなら、安全な陸路を選ぶことに。
			コスト、周辺住民の理解を含めた実現性。
			視点”県民の意志”。勝手に進めるころは許さない。
			･買収は不可。出来ない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			都市（市街地）空港の見本として。
			グローバル化の効果について、正の視点でしか評価されていないが、グローバル化には円高・円安による経済の不安定化、治安の悪化など負の面も必ず出てくると思う。そういう負の面も考慮するべきではないでしょうか。
			「現地での滑走路増設が現実的に可能なのか？」など、本当に実現が出来るのかといった視点も必要だと思う。
			⑨農林漁業（日本・世界）の調和的発展を阻害しない航空行政が必要。
			長期的な展望に立った調査である以上、だめな既存エアラインのその場しのぎの経営方針などに惑わされることなく、欧米型の真に自由で健全な航空市場を念頭に空港計画を考えるべき。そうしないと将来に禍根を残しかねない。
			現在の利便性の高い飛行場が使いにくくなる。①グローバル化（東アジアとの結びつきはもっと多くなる）、②少子高齢化（人口減、乗る人が少なくなる）、③地方分権（中央もうでが少なくなるのが地方分権）、④価値観の多様化（旅行という点ではルートが多くなる）、⑤IT化（人間が動く必要がなくなる）、⑥社会資本（使い勝手の良い空港を持っている都市）、⑦環境(空港は多かれ少なかれ環境に影響を与えるが、新規に自然を破壊するのはいかがか)
			同じ視点でも、飛行機をよく使う人と、全く使わない人とでは重みが違うので、その点も考慮してほしい。
			②少子高齢化→無理がある
			・「視点」には空港建設による古代史跡へのダメージのリスクが欠落している。 ・北九州の古代史跡は学問的にも貴重であり、観光資源ともなりうる。 ・北九州空港と佐賀空港との連携プランは現状の発着便数をもとにしたデータで判断しており、信頼性がない。上記二空港の発着便を増やせば乗客の分散は可能である。
			・有事の時を想定。 ・現空港は残していてほしい。
			私などは何にもいいません。よろしいように。
			環境、安全、利便性を中心に考えてほしい。現行は土地所有者の意見が反映されすぎている感じがする。
			滑走路増設案のときの建設条件と新空港案の建設条件を同じにして数値で比較検討することを求めます。滑走路増設案では『福岡空港周辺は市街化が進んでいることに加え、空港南東側の丘陵地、空港西側の福岡都市高速道路、北側に国道3号が近接している状況であることから、滑走路増設案ではこれらへの影響を最小限に止め、空港拡張面積を極力小さくし、かつ現在の空港施設を有効活用できることが望ましいと考えられます。』とありますが、新空港案では『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』とあり、一見正しいように見えますが、検討内容はおかしいです。滑走路増設案では空港の敷地面積は、353+90=443ha、353+60=413ha、353+30=383ha、一方新空港案では530haになっています。新空港案では『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』を行った結果が530haなので、滑走路増設案での適正な空港敷地面積は滑走路の長さの違いを考慮して滑走路間隔が300mの場合に530ha-(200m×300m＋500m×300m)=509haであると考えられます。滑走路増設案は『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』が行われていないので、『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』=509haの用地を確保した場合での検討を求めます。（滑走路間隔が300mなのは滑走路増設案も新空港案も同じなので、1時間当たりの離着陸可能回数もほぼ同じ。）仮に滑走路増設案が353+90=443ha、353+60=413ha、353+30=383haで『規模に見合う用地確保（国内線・国際線）』されているのであれば、新空港案の530haが無駄に大きいのは明らかなので、新空港案空港面積を滑走路増設案と同程度にして検討することを求めます。『施設規模の想定は滑走路増設案の考え方に準じている。』と書いてありますが、1時間当たりの離着陸可能回数がほぼ同じなのに面積が353+90=443ha、353+60=413haと530haと違うのは何故なのでしょうか？

区分	意見分類		寄せられたご意見
	PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 41 件	
			宣伝パンフレット配布に人員を差し出すより、テレビラジオ等を使用した方が減額になるのではと感じた。
			初めから新空港建設に向けてのステップとして本調査が行なわれているようにも思える。また検討委員会のメンバーに福岡県、福岡市しか入っていない点にも策略を感じる。
			②航空管制者、航空機操縦者、航空会社関係者、空港会社関係者、旅行会社関係者などの専門家の意見の積極的な取り入れとPI参加啓発、地元住民の配慮状態の提示もすすめてもらいたい。
			海上空港の場合予算よりかなり大幅に税金をつぎ込むことは明らかで、税金の多額な投入は反対です。(TVや新聞報道では近隣空港との連携は除外すると報じられています。街頭配布の責任者の方の意見では北九州の意見はあまり必要ない…とのことでした。)
			知らぬこととはいえ、本当によく調査なさったと唯々感謝です。これからもじっくりと検討なさって下さい。
			やはり空港関係者でもないので正直あまりわかりません。普段から空港のことを私達一般の人にも情報発信してくれると、こういう時にもっと率直な意見が聞けるかもしれません。少しむずかしい課題なので何とも言えないです。
			本当に公平な目線で論じられているのかは甚だ疑問です。宇部、芦屋、築城、福岡、佐賀と2000mを超える空港が軒を連ねるにあたり、需要調査よりも現状をしっかり把握すべきでは。
			住民のみなさんの意見も聞きたいです。
			多くの方がこの事に視点を向けるべきと思います。
			板付空港と新海上空港だけの調査は意味がない。金を使わず頭を使え。
			正直、これだけの内容が述べられているが人工島のように、最終的には帳尻を合わせてより多くの資金が動く「新空港案」が決まると思っている。それくらい信用していない。せめて自分の意見だけは述べておこうと今回参加した次第。 地下鉄七隈線の見込みと実態が大きく違った事を思えば、それぞれの資料は誰が作成し、責任者は誰なのかを明記する位の事をしてほしい。「意見を求めている」と言う事を私はTVで知ったが、きっと知らない人は多いと思う。その事自体をもっと地元のニュース等で繰り返し伝える必要があったのではないか。と言っても、今更遅いが・・・。
			新しい空港が作るためのメリットとデメリットを数字を上げて、収支がどうなるか説明がないし、まず建設ありのような気がするが、市民に説明する必要がある。
			大変よい御意見を聞かせていただきました。私共も今後は国内、外国の視察も希望していいますので、なるべく近い地点に空港が発展する事を希望しています。私に出来ます事がありましたら御協力致しますので、今の地点に重点をおいていただきまして、福岡市内及び福岡県の文化発展を切望致します。田舎の者にも文化に恵まれます様に、県知事様、市長様町長様によろしくお願い申し上げます。
			たくさんの人々の意見を取り入れ、長い目で快適な空港になってもらえれば良いと思う。
			・長期的、戦略的、国家的支店から、新空港しかありえない。PIを4ステップもやるのは全くの無駄である。早く新空港を造らないと、ますます東アジア諸国から取り残されるだけ。
			PI方式ということで、議論の経過を理解することはできるか、パブリックの意見をどこに求めているのか、それがどう反映されるのかが明確でない。
			新たな視点を追加する機会を与えていることはわかるが、誰がいつ作業や決定をしながら進めるかがわかりにくい。
			福岡空港の需給逼迫状態は数年前から分かっていたこと。今頃PIをやっているようでは遅過ぎです。那覇空港と同時に急ピッチで対応策を実施して2015年～2020年までに供用開始(又は開港)できるようにしてほしい。
			2.ステップ1,2は終了したことになっていますが、福岡市民の意見を本当に聞かれたのでしょうか。 ……選挙になっても勝てるよう市民に浸透しておいた方が良いように思えます。
			福岡空港の将来について真剣に検討しているのに未だに『単なる反対論』を相手にするのは時間の無駄なだけではないでしょうか？PI案に反対なら対案を示す。『単なる反対論』はもう無視して良いと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			将来対応策について一定の方向性がなされたとしても、次に重要な問題は事業費を如何に確保するかである。公共事業抑制の傾向が強い状況下で単に国に対し、PIでこういう結果が出るから予算を確保して欲しいといっても認められるものではないと思われる。関空、中部空港の如く、地元自治体、経済界の協力は必須であり、そうした財源問題についても、PIで議論、意見集約が必要と思われるが。
			調査連絡調整会議の活動を無駄にしないよう、結局は中央、上層部の意見通りになりましたというようなことのないように期待しています！（新空港へ移転とか）前市長の爆弾発見みたいなのは嫌ですね。
			評価基準がPIの結果を待たずして決められているように見えます。（最初から新空港建設ありきのような計画にも見えます） 今回のPIの結果を十分に考慮した上で、次のステップに進んで欲しいと思います。
			・地元負担金の金額と、どのように手当てするのか。地元への説明がないのでは。
			現空港の滑走路増設案で制限表面の確保で抵触するビルやマンションのオーナー、テナント、住人、及び拡張用地対象の地主にアンケートを実施し、実現の可否を探ったらどうか？
			・政治家や土建屋の話を聞くべきでない。
			このように意識を高め周知を図ることは良い。
			今の考えでいいと思います。 プロジェクトの成功を望みます。
			行政各部門、JR、地下鉄、私鉄、バスとの連携のもとに進めてほしい。全ての事項でいつもバラバラなようである。
			これからの福岡県の事を考え、いろいろな意見を幅広く集め一番良い方法を決めてもらいたいと思っています。
			この調達レポートを含めてこれ以上無駄な税金を使わないで下さい。 政治家と建築、土木業者等との癒着のための事業だということはみなさんわかっています。 福岡市民、県民は「いらない」といったはず。なぜ中止となった事を再びやろうとするのか！！ 日本経済はすでに破綻しており、アジアの経済の中心は中国に移ろうとしている。 少子高齢化で利用者は減るはず。 IT化が進めば、人の移動は少なくなる。
			各プランによって、どの位緩和されるのかが示されていない。PIに時間をかけすぎていないか。チャンスを逃してしまうのではないか。
			・いろいろ書いても本当に意見が反映されるのか疑問。もう移転することは決まってるのでは？
			こういう問題はマスコミにおどらされる一般大衆の意見（多数決）ではなく、有識者に判断させるべき。国や地域を衰退させたくなければ。ただし、このような活動（PI)は素晴らしい。情報を正しく積極的に出していけば市民の理解も高まる。借地料の話など十年前は大っぴらに言えなかった事。 PIは残念ながら行政の都合で一定方向に強制しようとしすぎている（例えば、新立地2案への絞り込み）。もっとおおらかな運営を心がけてほしい。 その一方で、これから立地案がたくさん出て議論も出るが、専門家の見方、空域、騒音、建設などを速やかに市民に提供するなど十分に対応するようPI事務局は苦心してほしい。
			次回は最終ステップで調査内容も莫大なものになることが予想されますが、次の3点についてしっかりと行ってほしいです。1.ステップ4を開始してから第1回目の説明会まで最低でも2週間は間を取りステップ4の開始を周知徹底してから行う。2.ステップ4の意見募集期間を初めに定めておく。ステップ3では、意見募集期間を初めに定めていないのでダラダラと意見募集しているように思います。3.説明会にはPIレポート詳細版が間に合うようにする。これが無いと説明会で不要な質問を受けることにもなります。
			周辺の住民との十分な意見交換が必要であると思います。少人数でも反対者がでるのであれば、それなりの対応策を考えていくべきだと思います。 海上に作るのであれば、漁業をされている方のケアも必要であると思います。また有明海のような環境にならないように考えるべきです。 説明会を増やして下さい。
			増設であっても新設であっても、その近隣の方々の意見を表に出していただきたいです。
			これからは、まず福岡空港の現状を空港の仕事に関わっていない人々は分かっていないと思うので、これから福岡空港の方針を一般の人々に伝えていく事も大事ではと思いました。
			PIなどによって住民の意見などを採用している点はすばらしいと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			この問題を知っている人は限られていると思います。より多くの人間に知ってもらえるように、広報すべきではないでしょうか？近隣住民や少数の意見だけでこの問題は解決し得るとは思いません。また、お話を聞いたり、レポートを読んだ限り、近隣空港との連携は視野に入れてないようですが、全体の利益、特に利用者のことを考えるのであれば、連携をもっと考えていただきたいです。結局は福岡空港の利益を考えられているのではと思いました。
		2.PIの催し等に関する意見 20 件	
			宣伝パンフレット配布に人員を差し出すより、テレビラジオ等を使用した方が減額になるのではと感じた。
			この話を聞いて、いろいろとタメになることばかりでよかった。地域の将来像などと福岡空港に求められるものの中で、自分たちもいろいろ考えないといけないと思った。
			福岡空港の意見発表会 ～福岡空港PIどんたく～ は、単なる賛成、または単なる反対を述べるだけの発表者がいそうでタイトルを観る限り非常に不安です。
			とても明確な対応策で聞いていて安心しました。もっと市民の人がこうやって意見を出し合う機会が増えるとよいと思いました。
			1.10月8日説明会で、周辺住民の声を聞き考えさせられた。（周辺住民の苦情を感じた）現空港を拡張するにしても、ステップ3で示された候補地の各ゾーン何れかを選択しても、社会環境、周辺住民の問題等課題は大きい。
			・市役所などで説明会をされても足が向かないので、オープンハウスはよい。
			説明の感想は新空港を建設に向けての説明と感じました。
			説明も分かりやすくて、とても良かったと思う。
			とてもわかりやすかったと思うのですが、高校生にはまだまだ難しい話だと思いました。
			・主婦も検討会に参加させれば、こんな難解な展示にはならない筈。
			アジアの玄関口としての役割なども考えると、より慎重に協議すべき必要がありますね。より多くの意見を得られるようオープンハウスなどの設置場所や意見を述べやすい所を増やしたらよいのではないかと思います。
			福岡空港の意見発表会～福岡空港PIどんたく～は、『福岡空港の将来のあり方などについて市民等のみなさんに研究成果を自由に発表していただく』という設問だったので、独自案を発表された人でもその案の問題点を説明するのが少なかったのには、何か違和感を感じました。ハブ空港を目指すことや貨物を増やすといったことは、それはそれで大事だと思いますが、独自案を出すということはPI案では何らかの問題があると判断されたから有力とはならなかったと考えられるので、独自案の問題点についてどのように対処するかの説明をもっとするべきだったのではないかと思います。
			②（滑走路増設）、④⑤⑥⑦（新空港）の各案についての意見。 ②についての意見。「高さ３０メートルの高架滑走路を現空港の敷地内に２本作る」のは、大変ユニークな意見だったと思う。しかし、『誘導路の勾配の問題』『高架滑走路下部の駐機場に排気ガスが溜まる』『着陸時の乱気流を避けられない』『現空港を運用しながら工事を行うのは困難である』などの理由から、無理だと思います。尚、類似案が首都圏第３空港で提案されていましたhttp://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/06_kouhou/04_001.html http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/06_kouhou/04_003.html が、候補地の選定の段階で外されています。 ④についての意見。騒音などが市街地におよぶなど色々な問題点が考えられるが、それらの問題点への対応策も示されていたのは良かった。詳細資料の小冊子があった点も評価できると思う。案としての完成度という点では今回の案で一番だったと思う。 ⑤についての意見。埋立ではなく干拓にしたところは面白いと思う。ただ普通干拓地は農地が多く、仁川空港などの事例もあるが排水の点が不安に思う。あと、クロースパラレル滑走路で処理容量は足りるのかが疑問に思います。 ⑥についての意見。3つの案が示されたが、どの案が有力かは示されなかった。評価項目は書いてあるが、発表では配置図が示されただけで詳細についての説明が無かったのでどの案が有力かは評価しにくいと思います。志賀島東案は遠いと思います。あと、クロースパラレル滑走路で処理容量は足りるのかが疑問に思います。 ⑦についての意見。オープンパラレル滑走路なので処理容量は足りると思います。しかし、市中心部からの距離が遠いことと滑走路の向きが東西方向なので冬場の季節風に対応できるかどうかが問題に思います。
			福岡空港意見発表会で提案された私案について検討する場合、私案の建設に関わる前提条件とPIでの新空港案の前提条件が異なっているものがありますが、それらの私案についてはどのように検討するのでしょうか？PIでの新空港案の前提条件を優先したら検討するまでもなく却下になりますし、私案の前提条件で検討すると新たな候補地も出てくると思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			福岡空港意見発表会は、注意事項に『PIレポートに関する意見については発表の対象としません』と書いてあったのに、レジメでPIレポートに関する意見を書いてあるものがありましたが、これは違反ではないのでしょうか？あと、普通『会場の一般参加者等に配布する資料原稿1部（A4紙2枚：レジメ、図面等）』と書いてあったら、レポート用紙2枚分で内容をおさめると思いますが、レポート用紙の裏面まで使ったらレポート用紙4枚分になってしまうのではないでしょうか？一部の原稿に用紙の表裏まで書いてあるものがありました。もう一つ気になったのが、発表中にパワーポイントやOHPなどを全く使わなかった人がいたことです。福岡空港意見発表会はプレゼンテーションの一種のようなものですから、パワーポイントやOHPなどを用いて説明してほしかったです。前のスクリーンに『福岡空港の意見発表会 ～福岡空港PIどんたく～』だけでは、寂しいというかなんというか・・・。発表資料について内容の質的な面でもっと指導することはできなかったのでしょうか？
			次回は最終ステップで調査内容も莫大なものになることが予想されますが、次の3点についてしっかりと行ってほしいです。1.ステップ4を開始してから第1回目の説明会まで最低でも2週間は間を取りステップ4の開始を周知徹底してから行う。2.ステップ4の意見募集期間を初めに定めておく。ステップ3では、意見募集期間を初めに定めていないのでダラダラと意見募集しているように思います。3.説明会にはPIレポート詳細版が間に合うようにする。これが無いと説明会で不要な質問を受けることにもなります。
			周辺の住民との十分な意見交換が必要であると思います。少人数でも反対者がでるのであれば、それなりの対応策を考えていくべきだと思います。 海上に作るのであれば、漁業をされている方のケアも必要であると思います。また有明海のような環境にならないように考えるべきです。 説明会を増やして下さい。
			もっと県民にアンケート等をした方がいいと思いました。
			意見発表会で海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区新空港案、博多湾内中央ゾーンに干拓で新空港建設案、糸島半島新空港案などが提案されたが、これらは運用や工期的にどうなのでしょうか？現状ある陸地を使ったり埋立をせずに干拓で造るのであれば工期が短くて建設ができるように思いますが？
			意見発表会において発表された新空港案で、内容が一番吟味されていたのは海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区 新福岡空港案だったと思います。他の案の発表が『国際ハブ空港の必要性』『この案の場所に新空港を造ってはどうか？』という内容であったのに対して『将来需要への対応方策の検討』『どこに新空港を造ればよいか？』『新福岡空港配置案』『新福岡空港配置案における問題点とその問題点への対応策』という内容であったことに、プレゼンとしてのスタイルの違いを感じました。発表した案の詳細もホームページに掲載してあり、PI案や意見発表会において発表された新空港案を比較検討する際にも参考になるのではないでしょうか？
		3.PIレポートに対する意見 33 件	
			PIステップ3の簡易版だけでは、内容が薄過ぎて評価できない。
			論点がぼかされすぎてわかりにくい。
			知らぬこととはいえ、本当によく調査なさったと唯々感謝です。これからもじっくりと検討なさって下さい。
			新空港建設ありき的「レポートステップ3」については非常に疑問を感じる。 1.韓国の仁川国際空港と金浦空港の例を見れば分かる。島一つをつぶして新空港を作ったが、結果、東南アジア主要都市との航空便は金浦空港とのラインが始まっているのが現状です。既存の施設を有効利用しながら、開発して行く事が大切と思います。国民の血税を使う事を分かって欲しい。 2.羽田空港も同じ結果になっている。
			このレポートを見ていると「新空港」に意見を誘導するような感がある。
			・新空港建設への意図が強く感じられる。
			航空ネットワークの視点の項で国際航空ネットワークの充実として、具体的な便数の予測ができる説明資料の表示が欲しい。
			・当局が考えている、現時点で1番望ましい方策はどれか？がわからない。
			新空港ありきのようなレポートで感心しません。税金のムダ使いだと思います。
			周辺のことをよく考えているので特に改善すべきところはないと思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			正直、これだけの内容が述べられているが人工島のように、最終的には帳尻を合わせてより多くの資金が動く「新空港案」が決まると思っている。それくらい信用していない。せめて自分の意見だけは述べておこうと今回参加した次第。 地下鉄七隈線の見込みと実態が大きく違った事を思えば、それぞれの資料は誰が作成し、責任者は誰なのかを明記する位の事をしてほしい。「意見を求めている」と言う事を私はＴＶで知ったが、きっと知らない人は多いと思う。その事自体をもっと地元のニュース等で繰り返し伝える必要があったのではないか。と言っても、今更遅いが・・・。
			page３の理由がわからない。なぜ今のままの便数でよくないのか。これ以上利便性を考えなければいけない理由は何か。よくわからなかった。
			自然環境への対応が全く書かれていない。
			視点に「財政」「自然環境」がぬけている。新空港への世論誘導ととらえられても仕方がない。
			大変よい御意見を聞かせていただきました。私共も今後は国内、外国の視察も希望していいますので、なるべく近い地点に空港が発展する事を希望しています。私に出来ます事がありましたら御協力致しますので、今の地点に重点をおいていただきまして、福岡市内及び福岡県の文化発展を切望致します。田舎の者にも文化に恵まれます様に、県知事様、市長様町長様によろしくお願い申し上げます。
			1.新しい空港を作りたいと思って意見を市民に求めてはいないか？ 滑走路増設には地下鉄整備費が入っているが新空港にはない。
			どれの意見が一番いいか丸をつけたりできるとラクかもです。
			PIレポート読むと、当初から移転が目的と考えられる。
			懸念 1.今回のPIレポートを見て、まず感じたことは、飛行場の拡大（滑走路増設、新空港）ありきで展開されていることです。
			1．と重なるのだが、「新空港移設へ」の視点が強すぎるのでは？下記「その他」でも述べるが、市民の考えと乖離しているように思えて仕方がない。
			調査そのものが、まず作ることを前提の調査項目となっている。必要性よりも自分たちが必要なデータを取るためのものに過ぎない気がしている。 数字にしても古いデータを使用。最新データとなっていない。 自分たちの都合よいデータを収集することはやめたほうが良い。
			行政機関が作成したもののようなので、「いいこと」しか書いていないように思う。私は公務員なので、「何か他にあるだろう」と思うが、一般の方がこれを信じてＯＫを出してしまうのか不安だ。いい面も悪い面も含めて評価対象にしないと、後戻りできない事例だけに、次世代に悪い影響を残すと思う。
			近隣空港との連携策は有効と思われます。分析結果だけでなく、それに至るまでの手続きを示して下さい。PIの主旨からはずれています。交通アクセスを大幅に改善としている割に、検討されているバスアクセスが北九州だけに集められているのは何故？福岡都市圏と北九州都市圏を結ぶバス路線の検討は？どうなっているのでしょうか？
			残った２つの候補のうち、志賀島･奈多ゾーンは景観の問題があるとなれば、残りは１つしかないような書きぶりのミスリードを促すレポートである。
			1.現空港の拡充案について判断しやすいように現空港の上に拡充案を記載するとよい。
			1.ひとつも悪い点が書いてない。（反対意見みたいなものを載るべきだ）
			県全体で考えてもらいたい。福岡都市圏のみの考え方で固まっているのではないか。新空港建設ありきの考え方でレポート作成している。
			1.現空港の拡張よりも海上新空港の建設が本命であることがよく判った。
			3.他空港との機能分担に全くすげなく、また、その利活用にも全く触れていないのは新空港建設ありきの一言に尽きる。
			分かりにくい。
			言葉使いとかが難しいのでもう少し具体的に解りやすく解説してほしい。この財政難のと気、神戸空港なども問題になっていますしね。子どもたちにこれ以上負担をかけないで欲しい。
			次回は最終ステップで調査内容も莫大なものになることが予想されますが、次の3点についてしっかりと行ってほしいです。1.ステップ4を開始してから第1回目の説明会まで最低でも2週間は間を取りステップ4の開始を周知徹底してから行う。2.ステップ4の意見募集期間を初めに定めておく。ステップ3では、意見募集期間を初めに定めていないのでダラダラと意見募集しているように思います。3.説明会にはPIレポート詳細版が間に合うようにする。これが無いと説明会で不要な質問を受けることにもなります。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			利用率が上昇する見込みばかりのデータが目立ったように思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見	1.評価の方法について 9 件	
			上記とも関係するが、需要予測にしても、対応策の検討にしても、大きな保障を得たい”底裏”が見え、世論誘導をするための調査結果のように感じる。需要予測をシビアにし、他の空港との連携も図り、それでも対応すべき。ハード需要はどの方法が最も効率的かを合わせ技で検討すべきである。AかBかかではないと思う。
			③決定する責任者や市民･県民の代表者が中･長期(５０年～１００年スパン）で分析して評価してもらいたい。一般市民の意見は時としてメディアの影響で偏ることがあるがゆえ、責任者となりうる方の情報収集能力、分析能力、知識、先見感覚があれば可能だと思う。
			③議会だけではなく、多くの市民、国民の投票によって、評価を下すべき。
			評価基準がPIの結果を待たずして決められているように見えます。（最初から新空港建設ありきのような計画にも見えます） 今回のPIの結果を十分に考慮した上で、次のステップに進んで欲しいと思います。
			ステップ4では、福岡空港がもたらす正の効果、負の効果についてしっかり示して欲しいです。曖昧だと何がいいのかよくわかりません。
			よく検討されており、わかりやすいと思います。 ステップ4での評価に期待します。
			ステップ4の比較評価で、新空港については跡地のことも含めて考えていくべき。国交省は「地主に返してそれで終わり」と考えているのか。国の空港なので主体的にきちんと考えること。
			こういう問題はマスコミにおどらされる一般大衆の意見（多数決）ではなく、有識者に判断させるべき。国や地域を衰退させたくなければ。ただし、このような活動（PI)は素晴らしい。情報を正しく積極的に出していけば市民の理解も高まる。借地料の話など十年前は大っぴらに言えなかった事。
			評価の時は新空港の湾内の2つの案についても、三苫案や志賀島案と比較して、どこが劣っているのかをはっきりと示してほしい。
		2.その他 0 件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
	その他 79 件	
		新北九州空港は廃港！！！！！！開港5年後の年間旅客数５８０万人との予測を基に建設され、昨年開港した新北九州空港の初年度の利用者はわずか１２７万人。５８０万人のわずか２２%。とても4年後にこの数字になるとは思えない。数年前の下方修正した需要予測では、今年度（平成１９年度）で２８３万人だが、半分にも満たないだろう。新福岡空港を建設し、利用者少なくもムダだと判明した、赤字垂れ流し空港である新北九州空港は、新福岡空港の開港とともに廃港とすべき。
		もっと予算を削減してほしい！！
		誰でも気楽に利用できるようにしてもらいたい。
		イメージがかたい。
		空港の中にショッピングモールや温泉施設、宿泊施設をつくってほしい。
		子どもたちが楽しめるテーマパークをつくってほしい。
		新空港建設を前提としない話し合いを続けて欲しい。
		空港を作ると利益を得る一部の人や、政治家の誘導がみてとれる。
		むしろ人口は減っている。政治家が大企業と大金持ちと手を組んで税金を奮っている。政治家は見返りに組織票をもらい当選する。もちつもたれつ、多くの市民を犠牲にして市民の5割以上は飛行機を利用したことはここ2～3年ないのではないか。
		しんだいとか出してほしいです。ふろとかワーつきレディースシニアハンズフリーとか。
		・福岡の自治で、「福岡空港の役割」や「財政発動」を検討するのであれば、さらに自治会活動を通じて議論を深めることが肝要と思う。（それだけの地方財政負担が可能？）
		・国として今後どのような国際戦略で国家の大計を策定するのかが一番の問題。（50年スパンの国家的インフラ）
		・アジアのハブ化は不要。例えば、ソウルの仁川空港はハブとしては立派だが、福岡－仁川のフライト時間よりも仁川ーソウル市内の移動に時間を要しており、必ずしもよくない。実際に成田⇔仁川→羽田⇔ソウルに移行しつつある。
		お客様を第1に考えているのがわかり、素晴らしいと思います。値段が高いだけあるなと思います。九州の第1の空港としていつまでも輝いてほしいと思います。
		・福岡空港は，ハブ空港にはなり得ない。
		現時点で利用者が周辺空港が認知され始めへっいるので、現実を考えて空港よりも財政を改善するべき。
		若い頃老人大学とうに各国に参加してる頃は大いに（航空）利用してましたが、今は年に3往復位の利用（国内）ですが、一人で行ける幸せを感じます。
		技術革新によるジェット機自体の変化（滑走路距離の大幅短縮等）
		・現福岡空港土地は松本組が板付時代から貸している。無理が多い年間土地代は！！表に出せ。
		・成田、関西、福岡、アジアに向ければ国として海上に10年経て設置すべき。西日本地域の10年後の経済力はいかがか。バカなことはやめて、小額で対応。作業する貴殿の給料他、これも税金。
		課題：香椎線の扱い→現在施設は、現空港跡地へ移転。
		発表概要に記載することで本関は省略させて頂く。
		特にないです。
		上記に書くには書いたが、その分の近隣空港との連携、滑走路の増加などの資金はどうするのかが、課題となりそうな気がします。
		今後はもっと福岡空港が進展していくので楽しみです。
		特にありません。
		ひこうきにのったことがあります。また福岡空港にのりたいです。
		板付空港と新海上空港だけの調査は意味がない。金を使わず頭を使え。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		特に問題ないと思う。
		実現しなかったときの責任は。
		特になし
		特になし
		政治家と建設業者との癒着により、方向性が曲げられないことを望む。
		航空業界を目指すものとして、常に対策などに対して自分の考えを持っておくべきだなと実感いたしました。
		福岡空港調査連絡調整会議が発足する前に、福岡空港新設に対して新宮～津屋崎沖がよいとの結論が一度出されていました。もう一度この内容を参考すべく公表できませんか？大変な費用をかけて専門家で検討された資料ボツにすることはないはずです。
		中部国際のように、空港会社トップには民間人を起用して欲しいと思います。
		国や地方自治体の考えるポイントは話半分としてしか評価できない。自らの施策決定に際しての考えが入っているので、正しいものとは思えない。
		空港敷地の半分を民間借り上げとなっている問題が放置されています。戦時中軍隊が強制的に借り上げたとはいえ、戦後60年以上たった今でも処理されていない。地権者にとっては強大な利権となっているので、土地を返還するといったら、猛反対の声が出るでしょう。しかし、この戦後処理をやらないと、いつまでたっても大きな障害として残っていくでしょう。まず、この戦後処理が一番大事ではないでしょうか。
		③港、埋立地、その他すべてをグローバル時代に合わせて考えて下さい。
		とにかくネバリあるのみ。
		2.風向きでは燃料・ハイ@@などが来る。
		特に無し。
		調子のいいことばかりいってはダメ。
		あまりよく解りません。
		特になし
		②谷口から奥の国有林や山を長谷ダムの方から分線して掘る堰堤の底の高さに合わせて箱状に掘り取れば伏谷埋立場の3倍の量、100年の利用も出来るのでは。伏谷はあと14年間の使用と決めてある。（余裕があれば再契約も可能か？）
		③たりなければ、カマミネ山がある。同じように掘れば50万tくらいのダムになる。遠賀川からの送水の中継用に最適と思っていた。市の負担金に対し、かなりの＋になるのではないか。
		③国家戦略として国交省は福岡空港の位置づけを明確にすべき（ただ地方拠点空港とするだけでなく）。
		ガソリン代が高いと思う。
		借地料に84億円。すごくもったいない。他のことに使えるのではないですか。医療や福祉、少子化の問題などに使った方が良いのではないかと思います。税金ですよね。そんなことに使われてることも知らなかったので、知ってよかったです。他にも税金が使われているのではっきりいって腹立たしいです。
		車椅子で利用しにくい。
		空港からゾーロー地下をシャトルバスでも良い。
		わかりません。
		②一部建設、土建屋と連なった政治屋の利権のためだけの事業としか思えない。
		もっと気安く、気楽に立ち寄れるような…。
		・空港を充分に見渡せる場所も（東側）確保してほしい。
		・住宅側には緑のモール

区分	意見分類	寄せられたご意見
		・このぐらいの事がわからないのだろうか。
		北九州空港は効率的で勉強になりました。
		考え抜いてのことと思いますが、もう少し考えてほしいと思います。
		地形、自然環境を活かした町づくり、施設づくりを是非お願いしたい。地下道は3倍のコスト高とか聞きますが、4mの他kさの歩道橋と2mの高さの地下道では、2mのアップ、ダウン差がまさにユニバーサルで、70才のお年寄りには大きい高低差と思いますが。
		新北九州・福岡空港ともに感じるが、設備等のハード面より、食事等のソフト面が不充分な気がする。安い食事や独特なイベントで人が集まれば空港も活性化するし、交通機関も整備されると感じる。特に海外からの旅行客に福岡市内と同等以下価格が食事等を提供し、市内への交通費も安くすることが必要である。アクセスのよさばかりでなく検討してほしい。
		駐車場は（いつもいつも）駐車できるように2万台は駐車場台数はほしいよね。満車はいらない。
		現空港をいくら拡張しても、韓国に対抗できるハブ空港など出来はしない。田中直毅氏が10年以上前に福岡市内で講演され、「福岡は韓国に負けないハブ空港を作らなければいけない」と言われ、新空港建設を提案されていた。前回の県知事選挙で対立候補の九大教授が「新空港反対」を打ち出したところ、麻生知事も新空港推進を取り止めてしまった。全く情けないし、責任は大きい！
		飛行機の中ではドリンクのサービスだけじゃなくて食べ物のサービスもしてほしい。動く歩道をもっと増やしてくれ！
		今対応策を考えている人達に求められる視点 ・国民感情 ・県民感情 ・税を大切にすること
		以前空港のレストランにバックを忘れ、すぐ気が付き電話しましたら、閉店したので保管室に預けたと言われ取りに行くと、中身を全部見られ財布に20万入っているからどうしても金を払うように言われびっくりしましたが、恐いので払いました。どうしてこのようなことがあったのでしょうか。今でも思い出すと気分が悪いです。
		4.新空港は結局国の国防（軍備）の一環であろう。 等が連絡調整会議に提出した意見・疑問の要約です。
		各民間航空会社の組合せの整理統合。
		国交省の分割、実力主義で不要な者はcut。
		計画段階からもう少しオープンにしてもよいと思う。
		館内のサイン等を増やす。 インフォメーションのわかりやすいところへ設置。
		佐賀空港や鳴り物入りで開港した北九州空港の現状を良く考慮すべきである。地下鉄を通した経過や高速（都市）を引き入れたことを再度考えて欲しい。遠くは小倉駅のモノレールの乗り入れ、福岡市では天神南駅の設置の馬鹿さ加減など、政治家の利権の具にすることのないようすべきだと思う。
		国内空港の将来像については、国レベルでの議論が最も大切である。将来的に国内のどの空港が海外とのネットワーク化を推進し、他は国内ネットワークとするなど、国レベルの視点で論ずるべきもので、「地方の視点」で空港や港湾を論すべきものではない。 今のような議論を重ねていく限り、アジアの他の諸国に遅れをとってしまうのではないか。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		②（滑走路増設）、④⑤⑥⑦（新空港）の各案についての意見。 ②についての意見。「高さ３０メートルの高架滑走路を現空港の敷地内に２本作る」のは、大変ユニークな意見だったと思う。しかし、『誘導路の勾配の問題』『高架滑走路下部の駐機場に排気ガスが溜まる』『着陸時の乱気流を避けられない』『現空港を運用しながら工事を行うのは困難である』などの理由から、無理だと思います。尚、類似案が首都圏第３空港で提案されていましたhttp://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/06_kouhou/04_001.html http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/08_shingikai/06_kouhou/04_003.html が、候補地の選定の段階で外されています。 ④についての意見。騒音などが市街地におよぶなど色々な問題点が考えられるが、それらの問題点への対応策も示されていたのは良かった。詳細資料の小冊子があった点も評価できると思う。案としての完成度という点では今回の案で一番だったと思う。 ⑤についての意見。埋立ではなく干拓にしたところは面白いと思う。ただ普通干拓地は農地が多く、仁川空港などの事例もあるが排水の点が不安に思う。あと、クロースパラレル滑走路で処理容量は足りるのかが疑問に思います。 ⑥についての意見。3つの案が示されたが、どの案が有力かは示されなかった。評価項目は書いてあるが、発表では配置図が示されただけで詳細についての説明が無かったのでどの案が有力かは評価しにくいと思います。志賀島東案は遠いと思います。あと、クロースパラレル滑走路で処理容量は足りるのかが疑問に思います。 ⑦についての意見。オープンパラレル滑走路なので処理容量は足りると思います。しかし、市中心部からの距離が遠いことと滑走路の向きが東西方向なので冬場の季節風に対応できるかどうかが問題に思います。
		11月12日説明会に出席しましたら、問題を逸脱した意見がでましたが、国・県の方々が思うようにいかなかったのではないかと思っています。私は福岡空港の状態が将来問題があるために、国から調査費用の予算もあっているのではないかと思います。全ての会合が国・県の考えているようにいきません。 将来新しい空港が出来て、県民が喜ぶ姿を夢見てがんばって下さい。お願いします。宮若市から応援します。
		もし移転になったあとに近隣の方々から反対されたらどうなるのですか。
		飛行機をもっと近くで見れるブース？があってほしいです。飛行機オタクのための資料や写真をおいてほしい。
		熊本や北九州にhubとなるように国家的規制を加えないと、このままだと・・・。

意見募集はがき等の「その他」及び説明会等での発言により寄せられたご意見

区分	意見分類			寄せられたご意見
ステップ3	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携方策	1．利用制限型の方策への意見	①国際線の利用制限について 15 件
				◆「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う 今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか。佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。 これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡・九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済・生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡・九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。
				福岡空港を利用して国内線と国際線を乗り換えている人がどれだけいるだろうか？上記の成田案を検討願いたい。
				大阪府方式は？伊丹と関空新空港（国際線、貨物）の関係のように。（アクセス利便性が非常に良い）
				国内線→現空港を中心に、国際線→北九州、佐賀を活用、など既存ストックを有効活用し、ある程度の取捨選択は必要では。今後の経済成長度合いよりすべてはカバーできない。
				羽田・成田のように国内・国際線を分離すればいいとでも思っている無知な人間（特にマスコミ関係者）は、P.Iレポート詳細版を熟読すべき！！！1つの空港でその地域の航空需要を担うことができたら理想的だ。　しかし、東京をはじめ、ロンドン、ニューヨークなどの巨大都市では、とても1空港ではその需要は担えない。　だから「しかたなく」複数空港に「分散」させなきゃならなくなる。　ここでいつも、北朝鮮いや北九州の工作員や、反対するしか能がない政党、いかがわしい市民団体などが、一般市民やマスコミの無知につけこみ《洗脳》しようとするのが、「ならば福岡も北九州や佐賀を複数空港としてみなし、機能分担すべき」という『大ウソ』だ。　ロンドンやニューヨークなどの複数空港は、すべて「その都市圏の中」にある。北九州や佐賀のように地域の中心都市（福岡）から離れてはいない。しかも、ロンドンやニューヨークなど海外の複数空港の多くは、国内・国際の分離など、行政がムリヤリ路線を振り分けてはいない。市場原理にしたがって、航空会社が就航する空港を自由に選んでいる。その上で、複数空港間の利用のされ方はバランスが取れている。つまり、自由競争の下で、各空港の競争力を背景に、自然と機能分担が出来ている。　それにひきかえ、北九州や佐賀は、旅客数や便数が福岡より桁違いに少なく機能分担などできていない。これでは同一都市圏の複数空港とは言えない。単なる他地域の弱小空港だ。　また、サンフランシスコ・オークランド・サンノゼなどは、都市圏内の複数都市それぞれに空港があるが、各々の都市の規模自体のバランスが取れており、結果、複数空港間の利用者バランスも取れている。サンフランシスコ・オークランド・サンノゼと、福岡・北九州・佐賀のように大人・子供・赤ん坊のような都市の大きさに差がある地域とは、全く状況が違う。　成田は好き好んであんな遠くに造ったわけではない。しかし、東京だからあんな不便な空港でも使われる。それでももちろん、成田の不便さから、東京の競争力や利用者利便性はダウンしている。　この反省から、羽田・成田の内際分離政策は見直され、羽田再拡張を機に羽田でも本格的に近距離国際線が就航する予定である。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					同一都市圏の複数空港における内際分離が見られるのは、日本･韓国･台湾･中国＝航空後進地域くらいで、欧米諸国＝航空先進地域ではほとんど例がない。過去のモントリオールも同様の事例であるが、遠く離れた不便な第2空港であるミラベル空港の利用者が伸びず、結局都心に近いトルドー空港に一元化されている。このように、巨大都市でもなければ、複数空港に分散することは、結局、生活の質の向上や地域の発展に悪影響を与えることになってしまうことを、市民、特にマスコミ関係者はきちんと理解すべきだ。
					国際線を近隣空港に移し、負荷を少なくする。
					福岡市民としては、なるべく現施設を有効利用し、出来うる限りコストの掛からない、環境破壊にならない方策を求めているはず。 また、現福岡空港から、仮に、沖合いに新空港移設したとして、現福岡空港の良さである都心などへのアクセスの良さが失われてなお、現空港の処理限界まで需要が伸びるのか疑問視される。また新空港移設した場合その後採算はとれるのか？市民にツケが回るのではないのか。議論の優先順位から言えば、(1)現福岡空港と近隣空港へのすみわけまで分担(例えば国際線は新北九州空港メイン、国内線は現福岡空港、貨物は佐賀空港等)。(2)現福岡空港の拡張 (1)、(2)を行って尚対応しきれないということであれば、そのとき初めて (3)新空港へ移設 という順番になるのではないのでしょうか？
					国際線を福岡空港から一番近い空港に移して、今国際線のターミナルがある所に滑走路を作ればいいと思う。
					福岡は地域性や利便性こそが競争力の源泉であり、それを活かすべき。物流や国際(観光)需要は佐賀･北九との連携で対応すべき。
					(北部九州の総合的な空港政策として現福岡空港と北九州空港等との連携案を再建することを求める意見書) 国土交通省、福岡県及び福岡市で構成する福岡空港調査連絡調整会議は、「福岡空港の総合的な調査(ステップ3)」を公表しました。 同会議はこの中で、将来的に需要がひっ迫する可能性のある福岡空港の対応策として、新空港建設と現空港での滑走路増設の2つの案を選択肢、北九州空港など近隣空港との連携案については、抜本的な対応策になりえないとして否定的な見解を示しました。 しかし、新空港建設の事業費の試算は約1兆円であり、新空港までの交通基盤を整備すると更なる財政負担が生じます。また、現空港での滑走路増設案も、その試算は2,500億円から7,500億円であり、これに加えて地権者や周辺住民への環境対策費も必要となります。 一方、近隣空港との連携案は、新空港建設や現空港での滑走路増設よりも少ない財政負担で、福岡空港の混雑を緩和することができます。 例えば、福岡空港において伸びが顕著である国際線の一部を北九州空港に移し、併せて同空港へのアクセス鉄道整備と、国際線に接続する国内線の充実を図れば、福岡空港の離発着回数を減少させることが可能です。北九州空港へのアクセス鉄道は、新幹線での場合でも約960億円と試算されており、実現すれば博多駅から同空港へ約30分で移動することができます。 このように、近隣空港との連携案は、福岡都市圏の住民の利便性を損なわず、既存空港の活用によって財政負担を抑制できることから、福岡空港の対応策として効果的です。また、北部九州の拠点として、政令指定都市である本市と福岡市が連携することは、北部九州全体の更なる発展にも寄与します。 よって、本市議会は、政府、福岡県及び福岡市に対し、北九州アクセス鉄道の必要性を認識してもらうとともに、福岡空港調査連絡調整会議において、北部九州の総合的な空港政策として、北九州空港など近隣空港との連携案を再検討するよう強く要請します。 以上、地方自治法第99条の規定に基づき意見書を提出します。 平成19年10月3日　北九州市議会
					例えば佐賀空港に国際便を持って行くこともあるのではないか。個人的には新空港はない。増設方策にしても事業費の安い案、安くて期間が短いものが良い。
					新空港をつくれば福岡空港への一極集中となり、佐賀空港や新北九州空港のニーズ低下が予想される。成田と羽田のように国際線と国内線での住み分けは難しいとしても、貨物と旅客というような、何か別の住み分け方をして、佐賀･新北九州の両空港の利用促進を図れないか。
					連携方策について、詳細版では外国の事例を参考に北部九州の条件をあてはめて検証されており、詳しい検討がなされていると思う。航空自由化の面から現実的ではないかもしれないが、仮に国際線や国内の長距離路線を近隣空港に機能分担できたとした場合、どの程度需要緩和ができるのかといった試算を数字で示した上で、あまり効果がないから抜本策にはならないとしたほうが説得力があると思う。せっかくある近隣空港をなぜ利用しないのかといった素朴な感情に対して、機能分担したとしてもこの程度ということを示したほうがいい。
					国際線を新北九州空港や佐賀空港に移したらどうか。
					近隣空港との関係について、道州制を考えると北九州や佐賀空港との連携は視点に入れるべきだと思う。Ｐ6に空港とＪＲの主要駅の距離があるが、長距離の国際線であれば、このくらいの距離は問題にはならないのではないか。
				②貨物、離島便等の利用制限について 11 件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					◆「近隣空港との連携」と「現福岡空港が抱える問題の顕在化」とは、まるで意味が違う 今でも貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが佐賀空港や北九州空港を利用しているが、これらは「近隣空港との連携」の一例ではなく、単に「現福岡空港が抱える問題が顕在化しているだけ」である。よく言われる、近隣空港への国際線やローカル線を移転すればいい、というのも同様である。連携とはポジティブな言葉である。経済合理性に基づく選択の結果、航空会社や利用者が「有利だから」「喜んで」佐賀や北九州を利用しているなら、貨物専用便やチャーター便の一部、早朝深夜便などが近隣空港を利用するのは連携と言える。しかし、福岡空港の離着陸時間制限や混雑により就航が困難などのネガティブな理由により、経済合理性に反して「しかたなく」近隣空港を利用せざるを得ないのなら、連携とは言えない。高速バスに乗ろうとしたら、満席で1時間後の次の便に乗らざるをえなかったとしたら、「本来乗りたかった便と1時間後の次の便との連携」と言えるだろうか？レベルの高い高校に入りたかったが入試に失敗し、荒れ果てた高校に行かざるをえなかったとしたら、「レベルの高い高校と荒廃した高校との連携」と言えるだろうか。佐賀や北九州に就航している貨物専用便の約半分は福岡の貨物で、福岡空港に就航できれば、陸送費を大幅に低減でき、荷受け締め切り時間を遅くできるなど、ロジスティクスにおける全体最適化が可能となる。また、チャーター便も、福岡空港ならば、最も人口が多い福岡の利用者をより多く獲得でき、さらに九州山口各地からのアクセスも便利で広域的に集客できるなど、利用者・供給者両方にメリットが大きい。早朝深夜便も同様で、福岡空港ならば、北九州空港などと比較してより多くの利用者が見込まれるので、多くの便が就航し、利便性は大きく向上するであろう。 これらを勘案すると、貨物専用便やチャーター便の一部が佐賀空港や北九州空港を利用するのは、それが有利だからとは到底思えず、しかたなくそうしているだけと考えられる。連携というポジティブなものではなく、単に、離着陸時間の制約や空港容量の不足など、現在の福岡空港が抱える問題点が浮き彫りになっているだけである。離着陸制限や混雑など福岡空港の問題点が改善され、経済合理性の観点からも有利な福岡空港に就航できれば、近隣空港に就航する便と比較して利便性や収益性がさらに向上するとともに、近隣空港では無理でも福岡空港なら成立する便もあるはずなので便数の増加も期待でき、福岡・九州の発展や市民生活の質の向上を促す効果がある。逆に言えば、このまま福岡に就航できない状況が続けば、経済・生活の両面にわたり不利益が継続し、九州全体の将来に暗い影を落とすことになる。貨物専用便やチャーター便などに限らず、よく言われる佐賀空港や北九州空港に国際線や一部ローカル線を移せばいい、という意見なども含め、利用者利便性や市場原理に反して、「しかたなく」近隣空港の利用を強いるのは、福岡・九州における経済の振興や豊かな市民生活の実現を阻害するものであることを、我々市民は正しく認識すべきである。
					現行の福岡空港は貨物専門として物流拠点としてはどうか。
					大阪府方式は？伊丹と関空新空港（国際線、貨物）の関係のように。（アクセス利便性が非常に良い）
					・佐賀空港や北九州空港は別途貨物輸送の拠点としての利用価値もある。充分話し合いをして特化した役割分担とするのも良いのでは…。
					福岡市民としては、なるべく現施設を有効利用し、出来うる限りコストの掛からない、環境破壊にならない方策を求めているはず。 また、現福岡空港から、仮に、沖合いに新空港移設したとして、現福岡空港の良さである都心などへのアクセスの良さが失われてなお、現空港の処理限界まで需要が伸びるのか疑問視される。また新空港移設した場合その後採算はとれるのか？市民にツケが回るのではないのか。議論の優先順位から言えば、（1）現福岡空港と近隣空港へのすみわけまで分担（例えば国際線は新北九州空港メイン、国内線は現福岡空港、貨物は佐賀空港等）。（2）現福岡空港の拡張（1）、（2）を行って尚対応しきれないということであれば、そのとき初めて（3）新空港へ移設 という順番になるのではないのでしょうか？
					旅客機を今の場所にして、荷物、自衛隊を別へ移す。
					現空港（近隣を含む）のそれぞれの機能を高める方策を検討すべき。例えば、福岡は夜間発着が出来ないが、北九州は可能であり、貨物便を増加させる。あるいは、ビジネス便を効果的に分けるなどの研究が大切ではないか。
					新北九州空港や佐賀空港との連携についてメリットがないとしているが、例えば旅客と貨物との住み分けをしてそれぞれの可能性について伺いたい。
					「人とモノを分けてはどうか」と、面白いことを言っている人がいた。東京のように国際空港と国内空港という分け方ではなくて、人と物流で分ける。市内に貨物専用の空港を作るなど、そういう考えもあっていいのではないか。
					新空港をつくれば福岡空港への一極集中となり、佐賀空港や新北九州空港のニーズ低下が予想される。成田と羽田のように国際線と国内線での住み分けは難しいとしても、貨物と旅客というような、何か別の住み分け方をして、佐賀・新北九州の両空港の利用促進を図れないか。
					福岡市民は現空港での増設や延長を望んでいる。玄界灘の横風や工事期間を考えると、利便性が確保出来る増設がいいと思う。貨物を北九州や佐賀空港に移せば旅客が増えるのではないか
				③自衛隊等の利用制限について 3 件	
					旅客機を今の場所にして、荷物、自衛隊を別へ移す。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港の朝は混雑しているが昼はガラガラ。路線撤退するエアラインもあるくらいなのでうまく工夫すれば滑走路の増設も不要ではないか？　航空自衛隊も芦屋や築城に移動させ、海上保安庁の航空機も北九州空港に移転させれば緩和策になるのでは。県内には自衛隊を含め4つの空港があるので、それらをうまく活用すれば新空港も滑走路増設も不要だ。
					新北九州空港の増便を福岡空港が邪魔している。もっと分散する方策をとってもらいたい。また自衛隊の空港を共同で使うなどの有効活用についても検討してもらいたい。
			2．需要誘発型の方策への意見		①空港へのアクセス向上について 53 件
					【北九州空港アクセス鉄道の試算（現況ケース）】　◎試算条件・旅客数：127万人／年（開港初年度と同じ）・アクセス鉄道分担率：30%　（福岡空港国内線約50%、羽田約60%、成田・関西・中部・新千歳約40%、宮崎20%以下）　◎試算結果・北九州空港駅の1日の乗降客数：（127万人／年）÷（365日／年）×（30%）＝ 1044人／日　従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約1500人／日　（廃止された西鉄宮地岳線の終着駅＝津屋崎駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人） 【北九州空港アクセス鉄道の試算（絶対にありえない超過大な旅客数ケース）】　◎前提条件・国内線旅客数：350万人／年　（開港初年度の約3倍、将来予測値とほぼ同じ）・国際線旅客数：250万人／年　（福岡の国際線全旅客を移管と妄想）・アクセス鉄道分担率：30%　◎試算結果・北九州空港駅の1日の乗降客数：（350＋250万人／年）÷（365日／年）×（30%）＝ 4932人／日　従業員等旅客以外を多めに加えて丸めると、約6000人／日　（非電化単線赤字ローカル線であるＪＲ香椎線の終着駅＝宇美駅とほぼ同数、地下鉄福岡空港駅は約4万人）　北九州市はまたまた無駄な事業を進めるのだろうか？
					気候条件からは、佐賀空港、熊本空港等との連携も推進していくのが望まれるか、モノレール、高速道路等アクセス向上等を検討して欲しい。（道州制への視点からも）
					新空港建設に向けた大規模公共事業については反対である。近隣空港との連携をもっと真剣に考えて欲しい。例えば「北九州空港」のアクセス改善による利用者の増加や、同空港の滑走路の延長（比較的容易なはず）による海外長距離便路線の誘致、機能分担による需要増など多角的な検討を行って欲しい。
					人口減少時代へと移行しているのに、便数が必ずしも増加するとは思っていない。どうしても必要であるなら、西側配置2案で国道3号線を地下トンネル化するのが個人的にはいいと思う。これ以上の新空港等は必要ないし、北九州空港ももっと利用しやすくすべきだ。24h化して福岡まで高速バス走らす等。
					多大な投資を行ってでも、北部九州のために航空需要を受け入れる必要があるというのなら、福岡空港と新北九州空港をリニアモーターカーで15分くらいでアクセスするというのもおもしろい。国で建設して、運営費を福岡空港と北九州空港の施設使用料で補填し、リニアの利用料を1000円以内にすればいい。
					いずれにしても、福岡県くらいの面積の県に、空港は3つも必要ない。これ以上の税金の無駄遣いはやめてほしい。もっと工夫して、近隣の空港である佐賀空港や北九州空港を有効活用して、税金の無駄遣いをやめてほしい。（他の空港が利用しやすい環境を作る。駐車料金を無料にすることや、空港のアクセスをもっと便利にする。特に、早朝や深夜便を福岡市からでも利用しやすいよう工夫するなどもっとアイディアを出して十分検討することを希望します。
					福岡空港22時以降の深夜便については、24時間対応の新北九州空港を利用する。ただし、鉄道が空港乗り入れし、日豊線経由博多駅行と大分行が接続する必要がある。
					②福空⇔北空　小型フライト実施（30毎）
					北九州や佐賀のアクセスを安価、便利にすれば、無理に福岡を作る必要はないのではないでしょうか。何がなんでも福岡に、という考えは改めて欲しい。他空港の利用の方がメリットが大きいかと思います。
					近隣空港との連携について、詳細版も見たが、アクセス鉄道に関する記述が限定しすぎである。（新幹線等の検証もすべき）。要は「やる気」の問題だと思う。北九州空港との連携を強力に進めるべきである。
					東京で言うなら羽田が福岡空港、成田が佐賀や北九州空港でリムジンバスを用意すれば良い。 佐賀空港へのインフラ整備が現状より進めば増便による（東京、大阪、名古屋）の利用者増加も見込めるのではと思う。
					・佐賀空港と久留米との交通網を整備する必要がある。
					近隣空港との連携策で、例えば仙台空港アクセス鉄道や検討を断念した広島空港アクセス鉄道などの事例と北九州空港アクセス鉄道構想とを比較して実現可能性はどうなのか？
					レポートは福岡都市圏の人は北九州空港を利用しないという趣旨になっているが、旅行者は乗りたい便のある所に行かざるを得ないので、アクセス鉄道等を整備して利便性を向上すれば、必ず利用する。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					①シェアリング方法（アイデア） ⅰ）バスの増便←その通り ⅱ）利用者への便益、運賃安い、優先搭乗etc. ⅲ）空港間シェアリング 利用空港←委託空港（マージンの支払い）
					現在地拡張計画では、高速道路で近隣他空港とネットワーク化する。 滑走路7本のネットワーク空港 ・貨物、・国際線、・国内幹線、・国内地方、・国内離島
					北九州空港アクセス鉄道・佐賀空港アクセス鉄道と他の空港アクセス鉄道を比較すると、他の空港アクセス鉄道よりも条件が悪いことは一目瞭然であると言えます。北九州市 - 組織 - 北九州空港アクセス鉄道構想 http://www.city.kitakyushu.jp/pcp_portal/PortalServlet?DISPLAY_ID=DIRECT&NEXT_DISPLAY_ID=U000004&CONTENTS_ID=14002
					・北九州空港アクセス鉄道の事業費は、仙台空港アクセス鉄道の事業費の約2倍に対して旅客数は半分以下です。
					・北九州空港アクセス鉄道の事業費（在来線新門司ケース）は、中部国際空港アクセス鉄道の事業費より約70億円多いのに対して 旅客数は8分の1以下しかありません。
					・仙台空港アクセス鉄道や中部国際空港アクセス鉄道の沿線は開発により空港利用者以外の アクセス鉄道利用者が増える可能性がありますが、北九州空港アクセス鉄道は全線がトンネルの為途中に駅が無く、空港利用者以外のアクセス鉄道利用者が増える可能性はありません。
					・広島空港アクセス鉄道ができると広島空港利用者が増えることにより新幹線利用者が減るため JR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否し、広島県は広島空港アクセス鉄道の建設を断念しました。新幹線の博多-新大阪は、JR西日本が運行しており当然北九州空港と新幹線は競合状態になるため、JR西日本はアクセス鉄道への協力を拒否すると考えられます。つまり、北九州空港への新幹線の乗り入れは無理だと考えられます。在来線はJR九州が運航していて競合区間が無いため、北九州空港にアクセス鉄道ができるとしたら在来線規格になります。
					・北九州空港アクセス鉄道の採算性が確保できる場合の運賃およびルートとして在来線新門司ケースで800円とあります。小倉～北九州空港が16.6kmで800円（在来線）に対して博多～古賀が17.6kmで360円であり、在来線の同距離区間と比べて倍以上します。が、ホームページをよく読んでみると、これは北九州空港の航空需要が525万人/年のときに採算が取れる運賃になっています。これでは、仮に福岡空港の国際線を全便北九州空港に移したとしても足りません。北九州空港128.5万人/年、福岡空港国際線220万人/年 合計348.5万人程度にしかなりません。
					・宮崎空港は、北九州空港の2倍以上の乗降客数がありますが、宮崎空港駅の1日あたりの利用者数は、500人程度にしかすぎません。これは旧西鉄宮地岳線（現西鉄貝塚線）の西鉄新宮駅の平均乗降客数1,638人(平成16年度1日 平均) よりも少ないです。ところが、在来線新門司ケースで800円のとき6,942人も利用すると書いてあります。
					・佐賀市の人口が約20万人しかいない佐賀空港アクセス鉄道に関してはさらに悪い状況になると考えられます。
					・佐賀空港は、佐賀駅～佐賀空港のバス路線しか残りませんでしたし、北九州空港もバス路線の撤退が起きています。現状では北九州空港アクセス鉄道・佐賀空港アクセス鉄道の建設は 採算が合わずとても無理だと考えられます。結論として現時点で北九州空港や佐賀空港との連携によって福岡空港の容量問題を解決するのは難しいと考えられます。
					北九州空港をもっと便利にしていただきたい。
					「他空港にバスを利用して行く方が現在の福岡空港を利用するよりも安上がりになる」ことを目指すのは難しいのでしょうか。福岡空港で施設利用料を取るなどして、佐賀空港や北九州空港に安価な直行バスを走らせる方が、新しい空港や滑走路を作るよりも各種のリスクが小さいように思います。
					北九州空港に鉄道をつなげば、福岡都市圏からも結構行くと思います。費用対効果を考えると、やっぱり連携でしょう。
					抜本的対応策の工事が終わるまでは、その間の繋ぎとして北九州アクセス鉄道や佐賀空港アクセス鉄道を造り、北九州市営や佐賀県営で運営させるのも一つの方策では？
					現状では福岡・北九州・佐賀の3空港全てが赤字空港であり近隣空港へのアクセス鉄道の整備は非現実的だと思います。近隣空港へのアクセス鉄道の整備を行う場合は、現状では2つの方法しかないと思います。1つ目は、地元自治体が運営し赤字を補填する。2つ目は、黒字化が可能な場所に新福岡空港を造りその黒字を利用してアクセス鉄道の運営をする方法です。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					また、最近オープンした北九州空港や佐賀空港との連携はどうなったのか。北九州空港は24時間利用が可能な空港で、余力は十分にある。空港と周辺整備に1700億円も費やしながら、搭乗率が60%程度で十分に活用されていない。もったいないではないか。県内には2つも空港があるし、お隣の佐賀県にも空港があるのだからこれらの空港と連携をうまくすれば利用者の増加にも十分対応できるのではないか。多少アクセスを整備するのにある程度の費用はかかるかもしれないが数千億から1兆円といった巨額の費用はかからない。巨額の事業費も過去の関西空港など他の例から見てもさらに増えることは確実だ。まず移転や拡張ありきでは、税金の無駄である。5案ではなくて北九州空港や佐賀空港との連携の強化で対応するということも加えて6案で検討してもらいたい。提案に他の空港との連携が入っていないのはおかしい。お金のかからない案も一つぐらい入れてもらいたい。
					近隣空港との連携策はいろいろあると思います。北九州空港の２４時間運用の特徴、福岡空港の特徴をとらえれば、貨物、旅客など検討に十分すぎるほどの材料はあると思います。 また、北九州空港へ高規格鉄道を敷設をすれば、博多駅から３０分で到着が可能です。
					○ 投資対効果から、滑走路を2本にする他に、現在、福岡空港を利用している宗像などの東側地区に軌道系アクセスを引いて分散させる方法もあるのではないか。古賀あたりから北九州空港まで鉄道系アクセスを引けば福岡空港も緩和するのではないか。
					軌道系のアクセスができるだけでも、新北九州空港の利用者がずいぶん増えるはずであり、やりかたによっては対象人口が増えると思う。
					先日第三ステップの調査について福岡空港調査連絡調整会議の調査内容を聞きました。その結果、次のような意見をまとめました。 10月5日　読売新聞西部本社編集委員･加来秀治 結論は「現福岡空港程度のコンパクトな新空港を博多湾内につくり、その空港と北九州空港の連携を実現させる。北九州空港には小倉駅から新幹線を乗り入れる。」 まず新空港が必要な理由は、需要が増え、現福岡空港が利用限界を迎えるからではない。需要予測は往々にしてはずれることが多い。現に福岡空港は2000年を境に需要は低落傾向にある。いずれ増えるかもしれないが、第二ステップでの最も低い予測よりも下回るかもしれない。要するに先のことはわからない。不確定なことを前提に議論してもあまり説得力がない。 新空港建設にあたって場所は、今回の総合調査でも検討された博多湾内とする。警固断層を避けた地点とし、3000億円程度でできる。3000㍍滑走路１本の現福岡空港程度のコンパクトな空港とする。つまり新空港は、現福岡空港の純代替空港とする。また、北九州空港には小倉駅から新幹線を乗り入れ福岡都市圏と30分程度で接続できるようにする。その上で、新福岡空港と北九州空港の機能分担を行う。仮に将来、航空需要が大幅に増えた場合、北九州空港を拡張すればいい。せっかくできた空港であり、拡張余地も大きい北九州空港を徹底的に活用しないのはもったいない。小倉－北九州空港の新幹線建設費は約1000億円といわれているが、現福岡空港の国有地処分費用を当てればいいのではないか。
					新福岡空港の建設、北九州空港への新幹線乗り入れ、両空港の連携－　三点セットを提案したい。連絡調整会議は玄界灘での新空港か現空港の拡張に検討のポイントを絞っているようだが、是非、この三点セットを新たな検討対象に加えて欲しい。
					(北部九州の総合的な空港政策として現福岡空港と北九州空港等との連携案を再建することを求める意見書) 国土交通省、福岡県及び福岡市で構成する福岡空港調査連絡調整会議は、「福岡空港の総合的な調査（ステップ3）」を公表しました。 同会議はこの中で、将来的に需要がひっ迫する可能性のある福岡空港の対応策として、新空港建設と現空港での滑走路増設の2つの案を選択肢、北九州空港など近隣空港との連携案については、抜本的な対応策になりえないとして否定的な見解を示しました。 しかし、新空港建設の事業費の試算は約1兆円であり、新空港までの交通基盤を整備すると更なる財政負担が生じます。また、現空港での滑走路増設案も、その試算は2,500億円から7,500億円であり、これに加えて地権者や周辺住民への環境対策費も必要となります。 一方、近隣空港との連携案は、新空港建設や現空港での滑走路増設よりも少ない財政負担で、福岡空港の混雑を緩和することができます。 例えば、福岡空港において伸びが顕著である国際線の一部を北九州空港に移し、併せて同空港へのアクセス鉄道整備と、国際線に接続する国内線の充実を図れば、福岡空港の離発着回数を減少させることが可能です。北九州空港へのアクセス鉄道は、新幹線での場合でも約960億円と試算されており、実現すれば博多駅から同空港へ約30分で移動することができます。 このように、近隣空港との連携案は、福岡都市圏の住民の利便性を損なわず、既存空港の活用によって財政負担を抑制できることから、福岡空港の対応策として効果的です。また、北部九州の拠点として、政令指定都市である本市と福岡市が連携することは、北部九州全体の更なる発展にも寄与します。 よって、本市議会は、政府、福岡県及び福岡市に対し、北九州アクセス鉄道の必要性を認識してもらうとともに、福岡空港調査連絡調整会議において、北部九州の総合的な空港政策として、北九州空港など近隣空港との連携案を再検討するよう強く要請します。 以上、地方自治法第99条の規定に基づき意見書を提出します。 平成19年10月3日　北九州市議会

区分	意見分類				寄せられたご意見
					国内でも複数空港の連携を行っている。たとえば関西地方は伊丹空港、関西国際空港、神戸空港の3港を使い分けている。 福岡空港の連携策について、新北九州空港や佐賀空港等のもう少し突っ込んだ意見があるべき。3港の使い分けはできる。新北九州空港や佐賀空港の利用拡大を図るべきである。 市内からの長距離バスの充実、交通費補助等によるミックス策を検討したらどうか。 増設に10年かかることから、当面は近隣空港との連携とし、中長期的な視点で検討すべきである。
					新北九州や佐賀空港のアクセス改善の助成制度などを設けて推進すれば、効果的と思うし、新しくつくるより費用も安い。
					今の世の中というのは地方分権が進む中で、一極都市集中型というのはいけないという話もある。「福岡だけは人は幾らでも集まっていい」という話ではなく、ある程度の新北九州空港への交通アクセスの向上等、いろいろな形で連携しなければならないのではないか。
					近隣空港との連携策について、「レポートでは抜本的対策とはなりにくい」とあるが、隣接空港との関係を検討することは当然の流れであるので、今後も是非精査をしていただきたい。
					われわれ筑豊の人間は新北九州空港を使うべきなのだが、交通の便がないので使いたくても使えない。新北九州空港は北九州市民だけのもののように思われがちだが、福北ゆたか線や後藤寺線が充実し、特急を走らすなどしてもらえば福岡の人も北九州空港を利用できる。 極論すれば福岡空港からオーバーフローする便はすべて新北九州空港が引き受けてもよいと思う。そうすれば1兆円かけて新空港を造る必要はない。私が言いたかったのは、北九州は今や自動車産業の大集積地になっている。筑豊の再浮揚につながる鉄道を整備するなどして新北九州空港がより使いやすいようにしていただきたいということです。新空港建設の費用は子･孫たち世代が背負うのでかわいそう。負担がかからないよう近隣空港路線で整備していただきたい。
					近隣空港との連携は対応方策とはなり得ないという結論だが、どこまで掘り下げた上での結論なのか？　事業効率性の視点では、北九州空港を活用するという効率性の部分が足りないのではないか？　新空港建設費用は誰が負担するのか？　新空港建設工事は期間が長い。その間に増加し続ける便数をどう処理するのか？ その対策として、福岡空港の利便性と能力を最大限利用しながら北九州空港を活用する。その間に鉄道等の交通が整備されて北九州空港の利便性が格段に向上するだろう。そうすれば新空港建設のために費用も無用になる。
					レポート6Pにある空港利用者のデータが2003年の数字というのは古すぎないか？　北九州空港へのアクセス鉄道とは？　高規格鉄道であれば博多駅から30分程で着く。両方をうまく使えばハブ空港として活用できるのでは？
					福岡市だけでなく北九州市の行政の意見もきちんと聞いて欲しい。北九州市では空港アクセス鉄道の検討をしている。その過程で対応策にならないと結論づけられては、北九州市民としては立場がない。空港アクセス鉄道整備の視点から再検討の余地はないのか？
					利用制限と需要誘発型をミックスさせた方策もあるのではないか。福岡市内から近隣空港への直通バスや鉄道アクセスの充実、専用バスに対する補助など。費用対効果としてどうかとも思うが、増設や新空港ができる10数年の間は近隣空港で連携していくしかない。
					空港から主要都市までの時間について、国内線は1時間未満、国際線は2時間未満であれば概ね満足との数値が詳細版にある。小倉駅から福岡空港へは1時間で行けるのでそこまで不便を感じないが、博多駅から北九州空港へは1．5時間かかり満足度が低くなる。福岡都市圏だけを考えるのではなく、県内の2つの空港を快適に使ってもらう取り組みをするべきだと思う。福岡空港は九州全体を見据えたものにしたほうがいいと思う。
					九州には各県に空港があるが、福岡だけが発展しすぎている。これ以上便利にするのではなく、新北九州空港や佐賀空港に分散にしないと他の地域が衰退する。新空港に1兆円かけるのではなく、3つの空港をリニアで結ぶなどアクセスの向上にお金をかけてほしい。
					近隣空港との連携があっさりと否定されてしまっている。新北九州空港を造る際には、福岡空港の乗客を分散できると言っており、新幹線の乗り入れの構想もあったはずだが、検討がなされないまま否定されたのが残念である。
					北九州地域の人も福岡空港を利用している割合が高いが、できれば新北九州空港を利用したいと思っている。新北九州空港をもっと使いやすくすれば、福岡空港まで行かなくて済むようになり、福岡空港の利用者を移すことにも繋がると思う。
					福岡空港離発着22時以降の深夜便については、弊害が大きく投資に対する経済効果は期待できず、24時間運行可能で増便を期待する。新北九州空港との連携を強化する方が双方の空港にとってもメリットが大である。ただし、この案には条件があり、深夜便であるがゆえに、公共交通の接続が不可欠である。従って、新北九州空港に鉄道を乗り入れ、日豊線経由小倉･博多行と大分行を運行する事が絶対条件であり、この事が新北九州空港の利便性を高め利用率の増加が期待できる。
				②利用者負担の軽減について 5件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					いずれにしても、福岡県くらいの面積の県に、空港は3つも必要ない。これ以上の税金の無駄遣いはやめてほしい。もっと工夫して、近隣の空港である佐賀空港や北九州空港を有効活用して、税金の無駄遣いをやめてほしい。（他の空港が利用しやすい環境を作る。駐車料金を無料にすることや、空港のアクセスをもっと便利にする。特に、早朝や深夜便を福岡市からでも利用しやすいよう工夫するなどもっとアイディアを出して十分検討することを希望します。
					北九州や佐賀のアクセスを安価、便利にすれば、無理に福岡を作る必要はないのではないでしょうか。何がなんでも福岡に、という考えは改めて欲しい。他空港の利用の方がメリットが大きいかと思います。
					①シェアリング方法（アイデア） ⅰ）バスの増便←その通り ⅱ）利用者への便益、運賃安い、優先搭乗etc. ⅲ）空港間シェアリング 利用空港←委託空港（マージンの支払い）
					ロンドンのヒースローは周辺に2つの空港がある。着陸料に差をつけて振り分けている。連携方策をもっと前向きに検討すべき。
					近隣空港での代替は考えられないのか。北九州空港のスターフライヤーの搭乗率は、昨年は69%だったが、今は88%になっている。空港の需要を増やすのは、運賃を下げること。北九州空港の発着料を安くすることを実験的にやってもらいたい。
				③路線・便数の拡充について 2 件	
					新空港建設に向けた大規模公共事業については反対である。近隣空港との連携をもっと真剣に考えて欲しい。例えば「北九州空港」のアクセス改善による利用者の増加や、同空港の滑走路の延長（比較的容易なはず）による海外長距離便路線の誘致、機能分担による需要増など多角的な検討を行って欲しい。
					北九州空港に多くの路線が就航すれば、福岡空港の混雑状況も緩和される。
			3.近隣空港との連携方策全般への意見 99 件		
					レンケーなど無意味であることは明らか。滑走路増設は新たな騒音区域に入る住民の合意など取れるわけがない。最高裁判決で負けているのに、騒音区域を広げるなど、司法判断をバカにする行為。よって、新空港が最も優れていることはサルでも分かる。これが分からない人間はサル以下の知性の持ち主。
					近隣空港との連携策について、その他の2案と比較して深い検討がなされてない感じで、思いつきで否定してみた。というようなイメージに受け取れますがいかがでしょうか？
					佐賀空港や北九州空港をもっと利用するべき。
					現在の空港に短い滑走路を増設で十分、佐賀空港や北九州空港の利用頻度を上げる話し合いをするべきでは？
					レポートで空港と市街地の距離の比較がされてたが、「距離」ではなく、「時間」で表すべき！
					まず頭に入れて置かなければいけないのが、現在の福岡空港が持つ利便性は奇跡的だということだ。その利便性があってこその現在の乗降者数、発着便数なのである。たとえば福岡－大阪便を例にとってみてみよう。今でこそ都心から4kmという好アクセスによって一定の利用者が確保できているが、20～30km離れた新空港においても、新幹線に太刀打ちできるだろうか。減少することはあっても増加することはないだろう。現空港のデータを、そのまま新空港にスライドさせるのは危険な事だ。現空港の奇跡的な立地条件に頼りすぎ、希望的数値のみを見ていると、佐賀空港や北九州空港の二の舞になる。レポートを拝見し感じたのは、「どうも、空港の整備・建設ありきの内容だ」という事だ。新空港を目指すなら、もっと多彩な数値データの組み合わせが必要だと思うのである。九州のリーダーとして、福岡市は他の都市との連携も含めた、大局的な見地に立ってもらいたいと願うばかりだ。新空港の建設は、需要増加の応急処置として他の空港との連携を模索してみてからでも遅くはないのではないだろうか。
					移転には反対です。使われていないに等しい佐賀空港など他にお願いできる便もあるように感じます。詳しくは分かりませんが、とにかく反対です。
					北九州空港、佐賀空港との共存共栄を計るという考え方が真向こうから否定されている気がしてならない。これ以上福岡地区がリトル東京の様な形で発展を考えているならば地元や地域…といった本来的な九州の発展は全く持って見込めず将来は暗いの一言に尽きるのでは？
					・佐賀空港や北九州空港は別途貨物輸送の拠点としての利用価値もある。充分話し合いをして特化した役割分担とするのも良いのでは…。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				いずれにしても、福岡県くらいの面積の県に、空港は3つも必要ない。これ以上の税金の無駄遣いはやめてほしい。もっと工夫して、近隣の空港である佐賀空港や北九州空港を有効活用して、税金の無駄遣いをやめてほしい。（他の空港が利用しやすい環境を作る。駐車料金を無料にすることや、空港のアクセスをもっと便利にする。特に、早朝や深夜便を福岡市からでも利用しやすいよう工夫するなどもっとアイディアを出して十分検討することを希望します。
				羽田・成田のように国内・国際線を分離すればいいとでも思っている無知な人間（特にマスコミ関係者）は、P!レポート詳細版を熟読すべき！！！1つの空港でその地域の航空需要を担うことができたら理想的だ。　しかし、東京をはじめ、ロンドン、ニューヨークなどの巨大都市では、とても1空港ではその需要は担えない。　だから「しかたなく」複数空港に「分散」させなきゃならなくなる。　ここでいつも、北朝鮮いや北九州の工作員や、反対するしか能がない政党、いかがわしい市民団体などが、一般市民やマスコミの無知につけこみ《洗脳》しようとするのが、「ならば福岡も北九州や佐賀を複数空港としてみなし、機能分担すべき」という『大ウソ』だ。　ロンドンやニューヨークなどの複数空港は、すべて「その都市圏の中」にある。北九州や佐賀のように地域の中心都市（福岡）から離れてはいない。しかも、ロンドンやニューヨークなど海外の複数空港の多くは、国内・国際の分離など、行政がムリヤリ路線を振り分けてはいない。市場原理にしたがって、航空会社が就航する空港を自由に選んでいる。その上で、複数空港間の利用のされ方はバランスが取れている。つまり、自由競争の下で、各空港の競争力を背景に、自然と機能分担が出来ている。　それにひきかえ、北九州や佐賀は、旅客数や便数が福岡より桁違いに少なく機能分担などできていない。これでは同一都市圏の複数空港とは言えない。単なる他地域の弱小空港だ。　また、サンフランシスコ・オークランド・サンノゼなどは、都市圏内の複数都市それぞれに空港があるが、各々の都市の規模自体のバランスが取れており、結果、複数空港間の利用者バランスも取れている。サンフランシスコ・オークランド・サンノゼと、福岡・北九州・佐賀のように大人・子供・赤ん坊のような都市の大きさに差がある地域とは、全く状況が違う。　成田は好き好んであんな遠くに造ったわけではない。しかし、東京だからあんな不便な空港でも使われる。それでももちろん、成田の不便さから、東京の競争力や利用者利便性はダウンしている。　この反省から、羽田・成田の内際分離政策は見直され、羽田再拡張を機に羽田でも本格的に近距離国際線が就航する予定である。 同一都市圏の複数空港における内際分離が見られるのは、日本・韓国・台湾・中国＝航空後進地域くらいで、欧米諸国＝航空先進地域ではほとんど例がない。過去のモントリオールも同様の事例であるが、遠く離れた不便な第2空港であるミラベル空港の利用者が伸びず、結局都心に近いトルドー空港に一元化されている。このように、巨大都市でもなければ、複数空港に分散することは、結局、生活の質の向上や地域の発展に悪影響を与えることになってしまうことを、市民、特にマスコミ関係者はきちんと理解すべきだ。
				私は保守的環境保全論者ではないが、地球的視点から言えば、右にならえの人工島化ではなく、環境破壊をゼロにし現有スペースを最大限工夫して使い続ける努力は歴史的に評価され、現時点であまり期待されていない近隣空港との連携にも活かされる余地を残すべきだと考えます。
				現空港増設案もあってわかりやすい一方、近隣空港連携案はアクセス条件とセットになった境界領域がわかりにくい。
				新福岡空港をつくることには反対です。県の財政も苦しいと聞いています。そのような中、借金をすることになるからです。北九州空港と上手く併用できる方法を考えるべきだと思います。新北九州空港をもっと使いやすい空港にしてもらえたらと思います。
				三苫・新宮ゾーンも志賀島・奈多ゾーンもどちらでも沿岸部に新しく出来ればと考えます。 近隣空港の利用は考えられませんね。
				福岡空港22時以降の深夜便については、24時間対応の新北九州空港を利用する。ただし、鉄道が空港乗り入れし、日豊線経由博多駅行と大分行が接続する必要がある。
				北九州空港を利用しようという考え方が非常に薄いのが残念。
				・早朝、夜間の飛行は、睡眠の障害となるため、福岡空港の本数を減らしてほしい。早朝、夜間の離着陸分は北九州に移してほしい。 ・福岡空港は廃止して、全部北九州に集約してもよいと思う。 ・この取り組みは、飛行機利用の促進をしているみたいでおかしい。
				・利用制限型、需要誘発型の説明は全く経済原理、原則を理解していない。人の考え方、福岡空港の特長はアクセスが良好であるために需要が誘発され、集合化してきたのです。
				②新北九州空港は昨年開港したばかりで24時間対応可能である。
				環境問題を最優先し、拡張及び周辺空港への利便性向上等複数の策で対応すべき。それでもなお足りなくなってから新空港建設に踏み切るべきである。
				佐賀空港、大牟田、大川、佐賀方面の広い土地（空地）、筑後川、嘉穂川、この一体をうまく活用することが必要だと思う。大陸を睨んだ空港、港などの整備が重要と思う。
				福岡市民は北九、佐賀空港は利用しない。（連携できない）
				各空港と連携をとり交通を増やす。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				滑走路の増設なり新空港を造った場合、福岡空港に一極集中しているのがさらに加速されるのではないか？近隣空港の活性化はどのようにするのか？滑走路の増設なり新空港を造りつつ複数空港会社を1つの空港会社化するのはどうか？今回の福岡空港PIでは、福岡空港の需要増加への対応策と近隣空港の活性化の両方を行う必要があるのではないか？
				本音を言えば、北九州空港の利用増加もしてほしい。
				北九州、佐賀の空港利用が、福岡の利便性が増すほど減ると危惧する。今回のレポートにはそのことが記されていない。北九州、佐賀の利用増の方策も併せて記載してほしい。
				連携案は効果は少ないが費用も安い。需要が伸び悩んでいる福岡空港の対策としてはちょうどよいだろう。
				国の借金800兆円。これをどうするのかよく考えて事業を考えるのが必要。 借金を増やす事業はおかしい。近隣空港がいくつもある。これとの連携をやれば新しい空港は必要ない。
				このPIレポート提出の意図が判らない。レポート配布1、2では以前どちらかを受け取ろうとしたところ、係員は何もしなかった。 ◎大体誰が利用するのか？どこに行こうとしているのか？事務局様。 ☆現地増設対応で、危険分散で、北九･佐賀を強化
				①佐賀空港は開店休業状態で国費の無駄使いになっている。福岡県に固執せずオール九州の大きい観点から誘導利用すべきである。
				今ある施設を最大限活用すること。投資は最小限にすること。新空港は許さない。連携、拡張を言って当選した麻生さんが県民を裏切れば、次回の選挙で民主党に入れるだけ。
				福岡空港の逼迫対策は不要である。現状でよい。満杯であれば、北九州、佐賀に廻れば地域の発展につながる（一極集中防止）。
				博多～北九州にかけて将来大都市圏構想というのを描くならば、福岡空港と北九州空港の2つを活かす方策が良いと思う。「近隣空港との連携」であれば事業費も少なくてすむ。
				財政を考えると、今回連携案が落ちることはおかしいのではないか。
				3空港の役割分担策を今後も深く検討すべき。
				「連携案」の切り捨て理由が不十分であり、当局の意図がみえみえである。
				対応策は拡張か連携案にすべき。民意に逆らう新空港には反対。
				既存の近隣空港を有機的に活用する方策検討すべき。税金の無駄遣いはこれ以上必要ない。 近距離の利便性等についても配慮のしすぎ。ベネフィットの対局にはリスクのあることも銘記すべし。
				「連携案」がこの段階で否定されたことは、当局が「滑走路増設」又は「新空港建設」をやりたがっている意図を感じます。三社択一を選択するのではなく、組み合わせることによって、短期、中長期という選択はないのでしょうか。
				私個人としては、福岡空港は今のまま何もせず、ある程度限界が見えた時点で発着枠を設け、それでも満杯になるようであれば、後は航空需要に応じて近隣空港に路線が張り付くという自然の流れに任せるのが最善の策ではないかと思います。
				現空港（近隣を含む）のそれぞれの機能を高める方策を検討すべき。例えば、福岡は夜間発着が出来ないが、北九州は可能であり、貨物便を増加させる。あるいは、ビジネス便を効果的に分けるなどの研究が大切ではないか。
				1空港だけの検討するだけでなく、近隣の空港の利用促進も考えるべきである。無駄な税金の投入はよくないと考える。
				先の新聞報道を見ても、近隣空港との連携を望む市民の声が強いように思う。これに対して、このPIの中で今後どのように対応していくのか。
				公開懇話会の内容をみると、連携方策に期待する声が多いようだが、これが今後の調査に反映されることを希望する。
				PI3でいきなり「連携案」除いたやり方は、どう考えても無理がある。根拠不明！理解できない！
				近隣空港についても検討されていますが、近隣空港の活用策、利用促進も必要だと感じます。
				「連携案」を消去した理由が不明確であり、逆に当局の意図が見え見えである。限られた資源を十分に活用し、効果を上げる視点が欠けている。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				さすがに各整備後の空港処理能力を明示せずに「連携案」をオミットしたやり方は理解を得られない。
				近隣空港との連携方策を求める声が大きい中で、今後の調査の進め方に期待しております。
				福岡空港の利用を周辺の空港に分担すれば、今の状況のままで良いのではないでしょうか。
				今現在ある北九州空港、佐賀空港等の有効活用も考えるべきでは？
				また、最近オープンした北九州空港や佐賀空港との連携はどうなったのか。北九州空港は24時間利用が可能な空港で、余力は十分にある。空港と周辺整備に1700億円も費やしながら、搭乗率が60%程度で十分に活用されていない。もったいないではないか。県内には2つも空港があるし、お隣の佐賀県にも空港があるのだからこれらの空港と連携をうまくすれば利用者の増加にも十分対応できるのではないか。多少アクセスを整備するのにある程度の費用はかかるかもしれないが数千億から1兆円といった巨額の費用はかからない。巨額の事業費も過去の関西空港など他の例から見てもさらに増えることは確実だ。まず移転や拡張ありきでは、税金の無駄である。5案ではなくて北九州空港や佐賀空港との連携の強化で対応するということも加えて6案で検討してもらいたい。提案に他の空港との連携が入っていないのはおかしい。お金のかからない案も一つぐらい入れてもらいたい。
				結論をいえば、処理能力を超える分は、北九州空港や佐賀空港に回す。そうすれば巨額の事業費は不要になる。北九州空港や佐賀空港うまく利用すればいいのに、今の空港を拡張する又は新空港を作ることなどもったいない。子孫に借金を残してほしくない。
				近隣空港との連携策はいろいろあると思います。北九州空港の２４時間運用の特徴、福岡空港の特徴をとらえれば、貨物、旅客など検討に十分すぎるほどの材料はあると思います。 また、北九州空港へ高規格鉄道を敷設をすれば、博多駅から３０分で到着が可能です。
				両空港を上手くかみ合わせることが出来れば、イギリスのような大きな空港を持たずに近隣空港同士で、高額な税金をつぎ込まなくても、十分ハブ空港の役割が果たせると思います。 今の検討のやり方ならば、とてつもない新空港の建設に税金をつぎ込むのは反対です。
				○　将来を考えれば、新空港が必要だと思う。今の空港の毎年100億円を超える支出は無駄だと思う。ただ、そこまでやるには15年以上かかり、今のままでは無理。新北九州空港は24時間使用できる海上空港であり、これを活用することによって、特に貨物などは飛躍的に伸びてくると思う。 福岡空港で対応できないのであれば、新北九州空港で対応するしかない。 福岡市民にとって福岡空港は便利なものであるが、福岡県民にとっては、必ずしもそうではない。新北九州空港の利用圏域は、軌道系アクセスがあれば広がるだろうと思う。 両空港の能力をプラスにしないとどうしようもないと思う。10～15年先まで何もできない、でも何かしなくてはならないのであれば、新北九州空港を活用すればいい。
				○　今回の案では、北九州空港の有効利用についての結論が急がれているように思う。もう少し、つっこんだ検討をしてみるべきではないかと思っている。
				○　早くてお金がかからない案であっても、7～8年で2500億円かかる。この間、何もしないわけにもいかず、北九州空港を利用してカバーしていくしかないのではないか。北九州空港は、それである程度、利用者を増やしていき、その間に地代のいらない新空港を造るなどの対応ができると思う。
				アジアの状況を考えてみると、中国･インド･韓国･ベトナム等のアジア、インドの経済発展 自動車会社はインド、中国に目を向けている。 福岡空港の需要者増は著しいものとなると思います。 これを考慮して提言いたします。 今回PI（ステップ3）の結果が発表されました。 ①近隣空港との連携（佐賀空港、北九州空港） ②現福岡空港の拡張 ③新規空港建設 の3案でありましたが、①の近隣空港の連携は除外されました。 福岡空港は福岡市圏のお客様が多く、佐賀空港、北九州空港までは時間がかかり過ぎて利用しない。 北九州市からの反対がありましたが？ 有識者からの意見で「福岡空港の利用者は「空港が市街地に近いから需要が多い。空港が遠くなれば需要は減少する」との意見がありましたが反対です。
				空港問題の解決を左右する人、決定者は、現在の騒音の真下や周辺の住民の人達であって、騒音も受けない、危険も感じてない遠くにいる人、団体が、他空港と協同すべきだ、税金の無駄遣いだ、と第3者的な発言して迷惑かけている住民を思っての心が無い発言は、外野の発言に私は感じます。
				2-(1)九州は一つといわれる。19.9.28付西日本新聞社説によると、「北部九州港湾基本構想策定委員会」が設立され、博多港、北九州港、下関港、苅田港の4港につき、そのキーワードは連携と協働であるという。港湾にはそれができて、近隣空港との連携ができない。出来たとしても福岡空港の過密緩和効果はわずかであると言い切ることに抵抗を感ずる。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				2-(2)今日のPIレポートステップ3（2007.9作成）の6ページのデータについて イ．都市中心駅から空港までの距離の比較において、少なくとも佐賀空港は佐賀駅から新北九州空港は小倉駅からとすべきである。 ロ．福岡空港、北九州空港、佐賀空港利用者の分布において (ｲ)何故、今はない「北九州空港（曽根）」の利用者数をあげているのか。 (ﾛ)何故4年前のデータを掲げているのか。 些か作為を感ずる。
				2-(4)大体、何のために北九州空港、佐賀空港を作ったのか。 イ．両空港につき夫々利用低迷の理由 ロ．両空港ごとに当初における利用者見込数、開設予定路線数及び飛行予定便数と実績との対比 ハ．両空港ごとに、例えば連絡鉄道、連絡バス等の充実対策について 等を知りたい。特に、佐賀空港はその地先が有明海に面しており、騒音、その他の影響が少なく、北九州空港ともども、せっかく大金をかけて作った空港である。もっと前向きに知恵を出し合って両空港の利用率の向上に努めるべきである。利用率の低い公用･公共用財産ばかりを作るから、国民は税金の無駄遣いと怒るのである。作った以上は骨の髄までしゃぶりつくせ。
				2-(6)現福岡空港の処理容量は限界に近いというが、反面新聞報道によると、福岡空港における路線廃止の動きもある。（これに対しては一時的なものに過ぎないとの反論もあろうが。） また、九州新幹線の山陽新幹線への乗り入れもある。航空機の排気ガスは環境を汚染する。騒音、事故の心配もある。拡充一点張りばかりの姿勢は改め、他空港との機能分担、他空港の利便性充実、他交通手段の利活用等をもっと積極的に推進することこそ、運輸行政を推進する立場にある国。財政の健全化を進めるべき。国･地方自治体のとるべき道である。
				3.佐賀空港を整備していただきたいとは思っていますが、こちらのほうはいつでもできるのではないでしょうか。２０００メートルの滑走路を５００メートル拡張するのに２００億でいいとは、佐賀県の空港課の担当の方からお聞きしています。すでに、用地もあるようですので。湾岸道路の完成や三池港の整備が進んでいますので、佐賀空港を成田空港のような存在として整備していただきたいものです。
				個人的には近隣空港との連携が良いと考えている。レポートには消極的な記載となっているが、この方策をもっと前面に出して検討を進めてほしい。物事には段階がある。まずは、今の空港をできるだけ活用するということで、近隣空港と連携し、それでもだめなら増設や新空港という流れではないか。この3つの方策を同じレベルで三者択一のように議論するのは無理がある。 新空港を実現するには20年くらいかかると思う。その間をどうするのか。近隣空港を利用するしかない。近隣空港を十分に活用していくという表現にしないと先に進まないのではないか。調査のスタンスをそのように改めるべきである。
				地域住民としては、今のままで十分と考えている。将来、ハブ空港にするとかそういった考えがあって、だから増設や新空港をというなら話はわかるが、新北九州など周辺に空港もある中、なぜ莫大な費用をかけてこんなことをするのか。
				現空港でも良いのではないかと思っている。レポートにある近隣空港との連携は抜本的な対策になり得ないと思うので、新空港案を賛成する。
				増設案でも新空港案でもかなりの年数がかかるので、それまでは近隣空港の連携利用を視野に入れた方が良いと思う。
				5年前の調査の時から、近隣空港との連携が良いと主張してきた。今回のレポートでは抜本策にはなりえないとなっている。その根拠として、距離のデータがあるが、アクセスは距離ではなく時間で比較することが必要。現在、新北九州空港にはトンネルの整備が行われているし、佐賀空港もアクセス整備をしており、新宮などに新空港ができたとして、アクセス時間に大きな差があるとは思えない。
				5年前の報告書のデータと比較して、福岡空港を利用する人の居住地が変わっているというのは、北九州の人が新北九州空港を利用しているということの証ではないか。こういうデータをもっと分析し公表してほしい。
				近隣空港との連携は、抜本的な対応策にはなり得ないという結論が示されているが、北九州の方が新北九州空港を使っているのはほんの少しで、福岡空港を使っている方が多い。北九州都市圏の人がなぜ福岡空港を使っているのか。わざわざ福岡空港にこなくてもいいように、新北九州空港を利用できる対応策があるのではないか。
				6ページの近隣空港との関係について、佐賀空港関係者や北九州関係者と検討すべき問題である。距離も、近隣空港と福岡空港の間が遠く感じるように書かれている。でも、単純に遠ければ、鳥栖とか唐津等の佐賀県民は福岡空港に来ないはずだが、福岡の方が便利だから利用している。こういう内容についても表すべき。
				需要予測に対して疑問がある。滑走路増設か新空港に絞っているが、結局、需要予測を元にしており、需要予測通りにいかない。低い場合には、（現空港でも）十分対応できるのではないか。3空港の近隣空港の連携や、ステップ1における現行国内線誘導路を二重化、ターミナルの人員の配慮等を積み重ねれば、ある程度の需要増加には対応できるのではないかと思う。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港の連携の内容は否定的である。確かに大幅な改善はできないかもしれないが、少しでも改善効果があれば方策として一緒に示すべき。
				10年あるいは新空港をつくるにしても20年ぐらいかかる。その間どうするのか。これは真剣につなぎを考えておかないと、今から10年後、15年後というのはどうなるのか。需要予測から考えれば間に合わないわけですから、現在、資産としてある近隣空港も含めて総合的に利用していくことを真剣に考えないと、対応できるものではない。そこで、近隣空港との連携というのは、もう少しクローズアップして、現実問題としてしっかり取り組む方向を具体的に早く打ち出すことがいいのではないだろうか。
				新北九州空港や佐賀空港についても検討することが必要なのではないか。福岡空港の増設・新設によって大きくなれば、新北九州空港や佐賀空港の利用者は今以上に減ってしまう可能性がある。そうなった場合、これら空港を整備した意味がなくなってしまう。可能性の有無は別として、これら近隣空港と連携して利用者を分散していくことも考えた方が良いではないかと思う。
				九州が一体となって発展していくことを考えると、福岡への一極集中は求められているものではない。近隣空港との連携はピークの対応として抜本的な対策にはならないかもしれないが、九州の一体浮揚への仕組みをつくってほしいと思った。
				成田などではチェックイン後、飛行機までバスに乗ってさらに30分待たされることもある。3空港の連携について、福岡空港でチェックインして佐賀や新北九州に移動して離陸するという発想は考えられないか。三つの空港を一つの空港として使うというような。
				PIレポートステップ3の6ページに「福岡空港、北九州空港、佐賀空港利用者の分布」データーとして、新北九州空港開港前の平成15年度の資料が使われている。新北九州空港も開港して1年を経ているのでだいぶ様変わりしていると思う。このような古いデーターで「福岡空港での利用制限型」「近隣空港での需要誘発型」のそれぞれが「対応策となり得ない」という結論は早計だ。「福岡空港、北九州空港、佐賀空港利用者の分布」データは早急に新しい資料に差し替わることを希望。データが古いから新しいデータで再考すべきだと申している。時間はかかるかも知れないが、見直すことに何ら問題はないはず。
				近隣空港との連携は対応方策とはなり得ないという結論だが、どこまで掘り下げた上での結論なのか？　事業効率性の視点では、北九州空港を活用するという効率性の部分が足りないのではないか？　新空港建設費用は誰が負担するのか？　新空港建設工事は期間が長い。その間に増加し続ける便数をどう処理するのか？ その対策として、福岡空港の利便性と能力を最大限利用しながら北九州空港を活用する。その間に鉄道等の交通が整備されて北九州空港の利便性が格段に向上するだろう。そうすれば新空港建設のために費用も無用になる。
				昭和58年の新門司空港建設案に反対運動を起こした。当時も福岡空港が満杯になるというのが新空港建設の理由だった。今や国の借金が820兆円という。北九州だ、福岡だというと地域のエゴが出る。博多の経済ばかりでなく北九州の経済も考えて欲しい。 福岡県は1つ。3つ目の空港はいらない。福岡空港と北九州空港がうまく成り立つように国と県が取り組んでもらいたい。
				博多寄りの八幡西区に住んでいる。福岡空港は便利だ。さらに便利になるなら費用をかけるのは賛成だ。しかし、この時期に新空港のために1兆1千億円を使うのは反対。 使用について一般に是非を問うてから議論を進めるべき。100%民間では不可能なので、そのために税金を使う許しを表明すべきだ。連携の項目が消えたことが残念。文章・数値等も曖昧で、意図的な表現を感じる。滑走路処理能力数値も入っていないので説得力がない。 7、8年でいっぱいになるならその間どうするのか。タイムラグがある間に佐賀、北九州空港を活用すべきだ。その方が費用もかからない。とにかく連携をはずした理由が曖昧だ。費用対効果を明確にして欲しい。ステップ3で連携は否定されているので、ステップ4では比較対象物がない。ステップ4でもさらに連携を検討すべきだ。PIの本質にも合ってないのでは。
				北九州空港は海上空港で24時間空港のメリットが大きい。それを生かして、滑走路の延伸、北九州の活性化、企業誘致、山口・大分県との関係も含めて北九州から福岡県の新しい発展をさぐるべきではないか。福岡県はどう考えているのか。
				費用の使い道が福岡空港の能力を上げるという視点からだけでなく、福岡・北九州・佐賀の3空港を1つのゾーンとして活用して3つを盛り上げる考えはないのか。
				福岡空港のプラスは便利なこと。マイナスはキャパがいっぱい。都市部にあるので危険。天神・博多には高層ビルが建てられない。近隣空港は役に立たない。佐賀、北九州空港があるのでそれを利用しろといっても人は利用しない。
				道州制を前提に考える必要がある。3つの空港は機能分担しないのか。福岡、北九州、佐賀はそのための話し合いはしないのか？
				新空港建設、滑走路増設、高速道路建設においても膨大な費用がかかる。償還に何十年もかかるような借金にならないよう、今の子どもたちの将来の負担にならないようコスト意識を持って事業方策を進めてもらいたい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡県だけの利益ではなく、九州全体、日本全体の利益で計画を考えて欲しい。議論を聞いていると佐賀空港が仲間はずれのような気がする。福岡県知事から見れば新北九州空港は福岡空港より不便に見えているはず。それよりも佐賀空港を活用して欲しい。経済情勢を考えても新空港建設は反対。佐賀空港の活用を。
				佐賀空港を利用すべきではないか。鳥栖から15―20分で行ける。
				空港の増設には反対。佐賀と北九州を有効活用してから考えるべきだ。
				北九州は霧が多い。乗る人も少ない。佐賀は災害が多い、台風が多い。佐賀や北九州の空港に時間をかけて誰が行きますか。玄界沖では砂をたくさん取っている。あれをやめて、新空港に持ってくる。山を削らなくてもよい。大丈夫。
				利用制限と需要誘発型をミックスさせた方策もあるのではないか。福岡市内から近隣空港への直通バスや鉄道アクセスの充実、専用バスに対する補助など。費用対効果としてどうかとも思うが、増設や新空港ができる10数年の間は近隣空港で連携していくしかない。
				増設、新設にしても最低8年はかかる。2012年には容量限界になるのであれば、連携方策をやらないと福岡空港はもたないことになる。連携はどうしても必要であり、しっかり考えていかないといけない。
				新空港の場合、騒音問題は解決するが、地元にとっては不自由になる。新北九州空港や佐賀空港に国際線を移すことはできないのか。北九州空港は24時間利用可能であり、近隣の空港をもっと活用したほうがいい。
				近隣空港との連携はナンセンス。安全第一で考えてほしい。ガルーダの事故は民家に落ちていたら大惨事になっている。新空港を現在の容量程度の規模で造ればいいと思う。その際にはアクセス面にも考慮し、利便性の高いものにしてほしい。頻繁に利用する人でなければ、多少遠くても安全面が優先すると思う。
				新北九州空港の利用促進をしたほうがいいと思う。近くに24時間使用できる空港があるのに1兆円もかけるのはおかしい。
				道州制は大きな観点、財政も厳しいものがある。羽田と成田の関係を見ても需要や利便性から羽田に重点が移りつつあり、近隣空港の連携の需要誘発や利用制限は難しいと思う。
		現空港における滑走路増設	1．滑走路増設の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和の効果について 4件
				現在の年間の発着回数14万5000回の時間帯は。増設案では発着回数が改善するのか、新空港ではどこまで発着回数が伸びるのか。
				2032年度の予測数値をカバーできる空港を造るつもりなのか。そうであれば増設では対応できない。
				増設するのに14年かかると、出来上がるのは2022年頃になる。1．3倍の処理能力では、出来上がった時点ですでに満杯の状態になる。出来上がって、10～20年は余裕ある空港を造らないと意味がないと思う。
				増設は容量が1．3倍にしかならず、お金と時間がかかる割には結果が出ないと思う。
				②利用者利便性の確保について 18件
				利用者の利便性を考えると現空港の拡張がもっともだと思う。 海沿いへの環境の影響、利便性が悪くなることによる利用者の不満や利用減、事業費など、総合的に考えると拡張が妥当ではないだろうか。 今後空港の利用者が増えていく予想も信用できない。
				福岡空港は国内線･国際線ともに利用させていただいております。福岡空港は日本一便利な空港だと他の空港を利用する度に思います。できれば、この便利な立地条件を生かしていただきたいので、新空港への移転は希望致しません。希望は①滑走路の増設、②利用時間の増大（他の交通機関は早朝～深夜まで利用可能で、騒音の問題も同じだと思います。）、③使用していないときの、国際線滑走路の利用。④近隣の国への国際線の増便。（福岡空港から長距離の国際線の増便は困難だと考えますので、韓国･台湾･香港･シンガポールなどの空港への乗り継ぎに便利な便を増設していただければ、福岡空港の国内線･国際線の利用価値はさらに増えるのではないでしょうか？）です。
				増設にしろ移転にしろ、今の空港はとても利用しやすいので、今以下に利便性が下がらないように慎重に検討してほしい。
				国内線航空機を利用することが多いが、幹線空港で福岡空港ほどアクセスのよい空港はなく、この立地は放棄すべきでないと思う。新空港の事業費は予想であり、ほぼ、事業費･建設期間とも膨れがちなので、ぜひ、拡張案の中で、検討していただきたいと思う。
				現在地は市内から近くとても便利であり、環境に留意して現空港の拡張を目指してほしい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現在地拡張計画では、高速道路で近隣他空港とネットワーク化する。 滑走路7本のネットワーク空港 ・貨物、・国際線、・国内幹線、・国内地方、・国内離島
					現空港の自動車アクセスは悪い。周辺道路の渋滞がひどく、時間が読めない。新空港の方がマシだろう。鉄道も博多駅から20分程度なら立派なレベル。
					新空港建設のコストが現在地での滑走路増設と同じくらいかかるとしても、現在地にあるという利便性を損なうことは避けた方がいいと思いますので、現在地での増設が最良と考えます。
					海上空港にするメリットはあるのかと感じました。新北九州空港も交通の不便さで利用者が減っているのに、同じような空港を作って意味があるのでしょうか？交通利便性が福岡空港のウリだと思うので、現空港を拡張したほうがよいと思いました。
					福岡空港調査連絡調整会議　御中　　日本戦略の研究会　npslq9@yahoo.co.jp 以下は、私共の研究会が、メールマガジンとして送信致しました文章に、補正・加筆したものでございます。少しでも、ご参考になります（お役に立ちます）と、幸いに存じます。文末に、日本戦略の研究会に関連する記事を、掲載致しております。 日本の進路★0330★070919★福岡空港を滑走路２本へ拡張 「日本の進路」　日本戦略の研究会　　No.0330　　2007/09/19 ★　表題：　地方とは言え、幹線の福岡空港を、滑走路２本へ拡張せよ ◇　日本国内の幹線航空路の拠点となっている地域として、札幌・東京・大阪・福岡・沖縄があります。都市の規模ばかりではなく、他の代替交通手段（新幹線・高速道路等）の有無が大きく関係しております。 ◇　福岡は、東京・大阪・名古屋等のような巨大都市ではありません。しかしながら、大都会と程よく離れており（距離があり）、航空機活用の利便性が高い都市と申せます。 ◇　福岡空港の離着陸は、2006年度で139,000回に達し、許容限度と推定されている145,000回に、年々近づいています。 ◇　国土交通省・福岡県・福岡市は、連絡調整会議を設置し、福岡空港の将来像を検討中であります。以下の素案（叩き台・有力５案）に関して、2007年9月7日に議論が開始されました。 1、現空港滑走路の西側２１０メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が小さく、概算の事業費が２５００億円と安上がりです。欠点は、悪天候時には２本の滑走路が利用できません。 2、現空港滑走路の西側３００メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が６０ヘクタール必要ですが、殆どは企業所有（トラックターミナルセンター等）のまとまった土地で、買収に関する難渋度は小さいと推定できます。概算の事業費が５０００億円です。常時２滑走路を利用できます。欠点は、都市高速道路の付け替え工事が必要です。 3、現空港滑走路の東側３００メートルに新滑走路を増設：　国内線・国際線の一体化が図れますが、概算の事業費が７５００億円に達します。常時２滑走路を利用できます。欠点は、極めて多くの住居等の立ち退きを要する拡張用地の買収が不可欠で、東南の丘陵地の除去も必要です。 4、三苫・新宮地域に海上の空港を新設：　３０００メートル級の滑走路を２本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が１兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム（鉄道・道路）が必要です。 5、志賀島・奈多地域に新空港（海上中心）を建設：　３０００メートル級の滑走路を２本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が１.１兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム（道路・道路）が必要です。 ◇　上記の５案を検討する前提条件等と検討材料、 1、日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少（半減？）。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い（少ない）と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要かと言われれば、非常に疑問があります。 2、福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分（博多駅）～11分（天神）で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。 3、広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になっては、元も子もありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 4、第「1」案は最も安直です。しかしながら、２１０メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものであります。 ◇　以上を勘案すると、第「2」案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持（第4/5案除去）。2、比較的安価な事業費。3、多人数の立ち退き不要。4、悪天候時でも２滑走路の利用可能。5、都市高速道路の付け替えをトンネル（現在位置の地下工事）にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注)　滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京（羽田）並みに延長すべきと考えております。現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。（朝は4－5機増、夜は10機程度増が可能） （日本の進路★No.0330、福岡空港を滑走路２本へ拡張、完）
					現空港を拡張するのは難しいのか。新空港より増設したほうがいいのではないか。便利な空港なので、新空港ではなく現在の位置で考えてほしい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					増設した場合、利便性は保たれるが騒音問題が残り、加えて借地料等として１７０億円の負担が発生する。それを考えると、２４時間使える新空港がいいと思うが、利便性の問題が出てくると思う。
					１５０億円の現空港のランニングコストは高く驚いている。反面、利便性は高い。
					福岡空港は市街地にあり便利な反面、危険な状態にある。増設し発着回数が増えると危険性も増える。
					借地料８４億円／年、環境対策費９２億円／年を払っていることに驚いた。これは福岡空港が存続する限り続く。Ｓ４７年からＨ１８年までで借地料１６３５億円、環境整備費２７６０億円が我々の税金から出ている。増設の場合は、更に借地や買い取りの土地が増え、約２００億円／年の支出が続くことになり、新空港と増設の費用の差は１０～１５年くらいでなくなる。空港の跡地利用もでき、経済効果は新空港移転のほうがあると思う。増設案の利点は利便性だけで騒音などは増悪する。新空港はすべて解消される。ぜひ新空港でお願いしたい。
					地下鉄空港線は地下ダム工事と平行し、新ターミナルビルに結接すると同時に更に延伸し、博多の森競技場、東月隈、酒殿を経由し香椎線に乗り入れ、長者原、桂川を経由し、筑豊本線に接続、飯塚、直方、折尾と地下鉄ＪＲの相互乗り入れを行い、産炭地の活性化を促すと同時に、唐津、伊万里、平戸、佐世保等の西九州の利便性を高め、経済、観光の起爆剤とし、投資額の数倍の経済効果を創出する。
					福岡市民は現空港での増設や延長を望んでいる。玄界灘の横風や工事期間を考えると、利便性が確保出来る増設がいいと思う。貨物を北九州や佐賀空港に移せば旅客が増えるのではないか
					福岡市の地下鉄やアイランドシティなど、需要予測の方法は課題であると思う。福岡市は他からの転入が多く国際化という面もあるが、少子化社会に向かおうとしている。今の空港を活用することによって、まだ賄えるのではないかと思う。都心部と空港の近さは世界一であり、増設案がいいと思う。
				③周辺環境への影響、安全性について 41 件	
					レンケーなど無意味であることは明らか。滑走路増設は新たな騒音区域に入る住民の合意など取れるわけがない。最高裁判決で負けているのに、騒音区域を広げるなど、司法判断をバカにする行為。よって、新空港が最も優れていることはサルでも分かる。これが分からない人間はサル以下の知性の持ち主。
					九州に親戚がいるので度々利用しております。実際は大分、熊本が目的訪問地であるのですが、数多い本数と空港から各地への交通の利便性を考えると福岡空港はとても使いやすいと思います。 ですので、ぜひこのままの場所でと思うのですが、本数が更に増え、滑走路が増えるとした場合、近隣の方の騒音問題などが気になります。
					現空港ではその日の風向きによって旋回する場合、我が家の真上（南区南大橋）で車輪がでてくるルートになり、その場合飛行機が低空で飛行するため家の中にいても会話がまともにできずまたTVの音もボリュームを上げなければ聞こえないためこのルートが数日間続けば頭痛も起こり日常生活に支障をきたしております。税金を安くしてもらいたい程です。街中の利便性の良い空港ではありますが健康であってもこの騒音には嫌気がさしておりますので病弱な方はなおさらだと察します。騒音問題が解決できないのであれば移転してもらいたいものです。
					①現福岡空港は滑走路が短く、地域的にも危険を感じている。
					地域住民の誰もが、現空港は飽和状態にあることは分かっている。地元一般住民は日々の生活に追われるあまり声高に言うことはないが、内心、何時事故が起こってもおかしくないと思っているはず。福岡市民はおとなしすぎる。いや、無関心すぎるのかもしれない。私には現空港の拡張問題など恐ろしくて考えられない。なお当空港問題の進捗度はあまりにも遅すぎる。リーダーが日和見なのか不在なのか。社会情勢の変化をジッと待っているのか。
					もし福岡空港の滑走路を増設するならば、原町や大野城市周辺の騒音問題に対する保障をすべきです。特に北風の風向きの際、大型の旅客機が低空で旋回して上空を通過する際は、エンジンのものすごい騒音に迷惑をしています。また、テレビも電波障害で画面が揺れる場合も有り、今よりも飛行機の便数が増えるならば、北風時の旋回ポイントになっている地域に何らかの対策を施す（または、自治会などに説明を行う）義務があるはずです。
					滑走路増設は事故が多発する要因になる。
					◎滑走路増設の件は、大きな事故や、近隣住民等の事を考えると危険なことだと思います。 ※時間帯によってはかなり空席の時もある！
					現在地は市内から近くとても便利であり、環境に留意して現空港の拡張を目指してほしい。
					人間のやることには、必ずミスがあり事故がある。福岡市の人口の密集した市街地の真ん中で空港を拡張し、いつか起こるであろう航空機事故とそれによる大惨事の可能性を温存してよいのか？
					･安全確保対策を将来ともキッチリ確保すべきだ。安全面をキープし、現空港（滑走路）増設を考えるべきでは。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					本当に増設不可です。安全の為です。
					私は、今年3月に大野城市に家を新築しました。他県からの異動でわからなかったのですが、我が家の真上を福岡空港に離着陸する飛行機が朝から夜まで何十機と飛んでいます。飛行時間はよる１０時までと聞いていますが、最近は１０時過ぎても飛んでいます。これ以上の増便は考えられませんので滑走路増設には絶対に反対です。とにかく、早期方策の決定を望みます。当面が現状のままと考えるとせめて、航空路の見直しについて考慮していただきたいと考えています。我が家の近くには、小学校もあり現在のような低空での飛行は安全性に大いに問題だと考えています。300mほど山側を飛行すれば、三笠川と都市高速の上空を飛ぶことになるので、住宅も少なく万が一の事故に対しても被害を抑えられるのではと考えます。 　また、現在地の拡張案が有力なそうだが、拡張には絶対反対だ。今でも空港が市街地にあり、飛行機が市内の上を飛ぶのでいつも騒音に悩まされている。飛行機が市内の上を旋回するとテレビの音が聞こえない、人と話ができないなど騒音に悩まされている。これ以上飛行回数が増えるとさらにひどい騒音に悩まされる。墜落や落下物の危険性がある。実際、市街地に飛行機から金属片が落ちてきたことがある。多くの福岡市民は絶えず騒音と落下等の危険性に直面している。早く遠くへ移転してもらいたい気持ちだ。
					福岡空港の今後が話されていますが、空港の拡張・新空港建設の2案で進められています。福岡空港の拡張は問題解決にならないと思います。騒音問題・防音対策費・空域の高さ制限等解決されません。今後の福岡市の発展には空港移転し、現空港の広大な土地の開発が必要と思います。また、空港建設地策定で新宮沖の「相ノ島」と海上を繋いだ空港はできないのでしょうか？海上空港ではなく陸地・海上を使った空港は費用も少しは安くなるのではないでしょうか。 　新空港が必要なのは、現空港が市街地にあり、万一の場合の危険性が高いからである。現空港の拡張だと危険性はさらに高くなる。また、借地料、環境対策費の年間約150億円、特に借地料は現空港が存在する限り、払い続けなければならない。10年～20年単位では1000億～3000億円の膨大な金額になる。この二つの理由から新空港を建設した方が得策と考える。
					現在の2案について提言いたします。 ②現福岡空港の拡張 問題 1.防音対策が更に範囲が広がり更に増える　これは解消されない
					10/8のまどかぴあの説明会に出席しました新宮町の田村です。 真摯な説明でした。又ステップ3の資料も解りやすく出来ていると思います。 説明会に参加しての、私の感想、意見を述べさせて下さい。 2本の滑走路をつくる配置案は、空港問題の大きな課題で、増えるであろうと予測する発着回数を解消する方法ですが、発着回数は増えますので、今でもひどい離発着の騒音で困っている二又瀬付近や白木原付近の騒音、また時として天神上空の騒音は益々増えることが予想されます。 東側案でも、西側案でも現在の空港より空港エリアは拡大となりますので、住民に迷惑かける騒音エリアも拡大します。「空港周辺の住民に迷惑かけて、発着回数を解消する方法だ！国は横暴だ！」という声の高まり、かえって社会問題を起こすのではないかと私は推測しますが。 環境対策費も今より大きく増えます。この金は死金と理解しています。今、空港の収入全部が借地料に消えています。借地料を払うために働いている福岡空港。それでもなお環境対策費を払うお金が不足し税が使われている収支状況の福岡空港の経営は批判されるべきです。この2本滑走路案は社会常識として、世間に通用しない、世間の同意は得られないと私は思います。 福岡空港の課題は、行うべき行動は、これだけ世界で環境問題が大きくクローズアップしている現在、離発着回数が多かろうが、少なかろうが、全く関係なく、今、騒音、危険に何十万人の住民に迷惑かけている事を認識し、これを解消するために空港を移転したいとアピールすることであり、決定すべきであると私は思います。 住民は騒音に我慢し、無いと思いながらも心の奥に、万が一離発着の失敗による住宅地への墜落の危険を抱いておられます。この住民の不安を解消してあげる事が仕事です。その為の施策として移転先の検討をしたいと訴えるべきです。2本の滑走路をつくる配置案は住民に対する目線、視点がぬけていると私は思っています。
					空港問題の解決を左右する人、決定者は、現在の騒音の真下や周辺の住民の人達であって、騒音も受けない、危険も感じてない遠くにいる人、団体が、他空港と協同すべきだ、税金の無駄遣いだ、と第3者的な発言して迷惑かけている住民を思っての心が無い発言は、外野の発言に私は感じます。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港についての意見です。 よく福岡空港を利用させていただいています。博多駅から地下鉄で5分ということで、こんなに便利な空港は、世界でも珍しいと思います。 しかし、それだけ事故などがあれば甚大な被害が予想され、そら恐ろしくなります。実際街の真上を飛んでいる大きな機体を見ると恐怖を感じます。 幸いなことにこれまで大きな事故はありませんでしたが、これからも無いとは言えず、大惨事が「ある！」と仮定して対策を打っておくべきだと思います。起こってからでは、遅い危機管理の問題です。 また、もうひとつ先日のオリンピック誘致運動の際にも指摘されたように、今の空港では、アジアの一部と交流できるだけで、世界各地とつながった国際空港としては広さ的に無理がありローカルのままになるでしょう。世界のどこかに行く、どこかから来る（人間や貨物など）という時に遠い所の空港まで行って乗り換える（積みなおす）など不便このうえないと思われます。これからますます国際的に九州を発展させたいならば、またアジア・世界の日本への貿易・観光の入り口となるよう考えて行くならば、福岡に国際空港がどうしても必要となってきます。 博多湾埋め立てについては、環境問題等できるだけクリアーした案を立てて、やはり海から接近できる安全な広い空港がどうしても必要だと思います。市民を説得し、世論を盛り上げて行くようにして新空港を作っていただきたいと思います。何よりも市民の安全・そして九州の発展のために。
					これまで、ステップ1からステップ3まで聞いてきた。今日のＰＰＴを見ると連携方策は効果がないとしている。今後、検討しないのか。 現空港に対して、安全性や環境整備をお願いしている。 現空港の増設方策の精密・非精密について、非精密進入は安全性に欠けるのではないか。 パイロットの判断のみで着陸するわけだから、安全性が落ちるのではないか。
					環境問題が深刻化する中、増設案の山を削るというのはとんでもない話。木を1本育てるのにどれだけ時間と労力がいると考えているのか。
					新空港建設、あるいは西側及び東側への増設について、21世紀に向けた発展的・建設的な空港のあり方として十分承知している。しかしながら、昭和15年から苦難の道をたどって現状に至っており、今回の新設滑走路によって、月隈校区が存亡の危機にさらされるのではないかと考えている。 専門的なことは十分理解できないが、新空港を玄界灘に持っていった場合は難題が山積であり、現空港の跡地利用・再開発の問題もある。一方で、西側もしくは東側に増設された場合も、存亡の危機にさらされるといった危惧も持っている。 将来の日本とアジアを結ぶ重要な空港であることも十分了解しているが、地元の要望・ニーズを更に反映していただくことを要望している。
					まずは、地元に対してよく説明をしてから、市民にＰＲをしながらでないと、間違った方向に誘導されるのが一番、心配するところである。そういう観点から、福岡空港は市街地にあるから危険だとか高い建物が建てられないとかを前面に押し出して欲しくない。危険性というのはどこの空港でもあり得る話である。新しい空港をつくるのには、それまでの空港を利用しながら行うのであろうし、跡地の問題を心配せずにできるのは、地主がいないからであることをちゃんと踏まえてもらわないと困る。非常に心配である。
					増設案も新設案も一長一短がある。現空港の増設案では24時間利用はありえない。海上空港であれば24時間利用はできるものの、24時間空港が必要なのかといった議論もある。利便性から考えれば現空港が良いし空港の多様性で考えれば海上空港となる。
					白木原に住んでいて、いつも心配している。家すれすれに飛んでいる。需要予想は伸びると思う。海上に安全な空港を造ってほしい。空港を博多湾に造ってほしい。
					福岡空港のプラスは便利なこと。マイナスはキャパがいっぱい。都市部にあるので危険。天神・博多には高層ビルが建てられない。近隣空港は役に立たない。佐賀、北九州空港があるのでそれを利用しろといっても人は利用しない。
					決断して実行する時だ。九大にジェット機が落ちた。それで、新空港の話が出たのに、拡張という話はない。福岡は決断する時期。企業でも手助けしたいというところはある。1兆円の空港があったら、どれくらい経済効果があるのか。アジアの中で、立派な空港にしよう。
					白木原に住んでいる。50分の1の勾配で、上空150メートルとなる。何かあったら白木原に落ちる。福岡西方沖地震があったが、石油タンクは壊滅していない。博多湾中央ゾーンならば、ローコストで早くできる。しかし、今回のノミネートで外された。活断層は、今の空港にも2本ある。
					費用面からみると移転する必要はないと思うので、移転の大きな要素として安全性があると思う。
					東側配置1案がベストだと思う。増設の場合、騒音問題は解決しない。
					増設した場合、利便性は保たれるが騒音問題が残り、加えて借地料等として１７０億円の負担が発生する。それを考えると、２４時間使える新空港がいいと思うが、利便性の問題が出てくると思う。
					福岡空港は市街地にあり便利な反面、危険な状態にある。増設し発着回数が増えると危険性も増える。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					国をはじめとするリーダーが方向付けをするべきことだと思う。収支がこれだけ赤字だと商売としては成り立たない。収支から考えると、増設は１００％ないと思う。増設の場合、買収が進まない、安全性の確保ができないといった問題があり、成田の二の舞になるのではと心配している。
					増設には反対である。騒音がうるさいし、安全性にも問題がある。マスコミは金額だけをピックアップして報道しており、意図的なものを感じ不満に思った。新空港で1兆円を超えれば誰でも反対する。事業費は、やり方次第で安くできると思う。ＰＦＩもある。地方の活性化のために財界とも協力しながら、新空港を実現してほしい。
					1兆円かけて新空港を造るより、増設のほうがいい。騒音や安全性に問題はあると思うが、増設がいいと思う。
					世界一便利な空港である反面、世界一危険な空港でもある。すぐ頭上を飛んでおり、いつ落ちても、ものを落としてもおかしくない。経済状況に関係なく移転、新空港を造ってほしい。
					借地料８４億円／年、環境対策費９２億円／年を払っていることに驚いた。これは福岡空港が存続する限り続く。Ｓ４７年からＨ１８年までで借地料１６３５億円、環境整備費２７６０億円が我々の税金から出ている。増設の場合は、更に借地や買い取りの土地が増え、約２００億円／年の支出が続くことになり、新空港と増設の費用の差は１０～１５年くらいでなくなる。空港の跡地利用もでき、経済効果は新空港移転のほうがあると思う。増設案の利点は利便性だけで騒音などは増悪する。新空港はすべて解消される。ぜひ新空港でお願いしたい。
					今の空港は便利がいいので、残してもらいたい。海上空港には1兆円以上かかる。確かに危険な面はあるが、危険と便利さの接点をどこに求めるかが問題だと思う。
					空港を造るのも税金であり、最小の額で済むものを望んでいる。しっかり検討してもらいたい。福岡は利便性が高いから住みやすく、人が集まっている。両政令市が成り立つ方法を考えてほしい。
				④都市開発への影響について 5 件	
					航空機空域制限があるため、福岡都市部は高層ビルが建設できない、だから移転すべきという声があるのも確かだと思いますが、逆に福岡だから都市の高層化によるデメリット(ビル風、賃貸料金の高価格化など)を心配しなくても良いし、これ以上の発展が本当に必要かということも考慮すべき(中核都市としての機能がこれ以上必要なのでしょうか)だと思います。福岡らしさが居住好感度1位につながっているのではありませんか。
					・福岡市+都市圏の人口は300万人で、福岡空港跡地再開発できる。（ビル高さ制限が問題）
					6.福岡市の発展が空港が近いために疎外されており、空港を移転し、空港跡地を開発すれば福岡市は発展すると思う。（企業の誘致、文化都市への施設、住宅地の開発、天神地区の高層化開発）等、福岡市は支店経済なのが日本の拠点となる。
					まずは、地元に対してよく説明をしてから、市民にＰＲをしながらでないと、間違った方向に誘導されるのが一番、心配するところである。そういう観点から、福岡空港は市街地にあるから危険だとか高い建物が建てられないとかを前面に押し出して欲しくない。危険性というのはどこの空港でもあり得る話である。新しい空港をつくるのには、それまでの空港を利用しながら行うのであろうし、跡地の問題を心配せずにできるのは、地主がいないからであることをちゃんと踏まえてもらわないと困る。非常に心配である。
					福岡空港のプラスは便利なこと。マイナスはキャパがいっぱい。都市部にあるので危険。天神・博多には高層ビルが建てられない。近隣空港は役に立たない。佐賀、北九州空港があるのでそれを利用しろといっても人は利用しない。
				⑤費用（建設、ランニング）について 32 件	
					膨大な負債を減少する子孫に残し追わせないようなreasonableな計画、建設を。 → 現空港を整備拡充することがbetter。
					将来の設備の維持費、利用者の交通の便、都市高速も隣だし、地下鉄もあるし、お金がかかっても（土地買収など）現空港を、拡張したほうが良いと思う。
					現空港における土地貸借料84億円／年を今まで払ってきたこと、今後もずっと払い続けることを知っている県民は少ない。このことを県民の多くに大々的に知らせるべきである。滑走路増設案が採択されると、さらに追加して土地を借りる必要がでてくるはずで、その貸借料についても検討および県民への告知が必要である。
					現在の福岡空港周辺の土地を買収し、滑走路を1本増やす方が現実的で予算も少なくてすむのではないか？
					①資金、工期の件 福岡空港内の滑走路増設案は西側（210M巾）概ね2500億8年。西側（300M巾）概ね5000億10年。東側（300M巾）概ね7500億14年。新空港は三苫1兆円13年、志賀島1兆1千億円13年。アクセスは別途加算。今の福岡県にこんな資金負担は不可能だ。特に子や孫に負担させられません。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現状の実績、利便性の低下によるマイナス、福岡市の財務状況を考慮すると、新空港や拡張東側案はありえない選択である。
					2. 借地料84億円、環境対策費平均60億円を毎年税金から払い続けてきたこと、増設案では増額され、これからも永遠に払い続けなけらばならないことを、県民にもっと声を大にして知らせ、強調すべきである。
					財政的事情が許されれば、精密進入ができ、運行安定が確保できる西側配置（滑走路間隔300m）にも賛成します。
					莫大な費用を負担するのは誰なのですか？国ですか？県ですか？地元の市ですか？社会資本の充実も大事ですが、子孫にツケを（これ以上の…）廻すのは如何なものか？常に「最小の費用で、最大の効果を」をモットーにやってきましたので…。増設で結構。
					現空港の周辺対策費について、移転補償費は移転対象戸数がほぼ決まっているわけであるから、大体の総額を出してほしい。また、拡張3案それぞれ拡張された場合の費用もそれぞれ出されれば参考になる。移転補償費は事業が完了すれば、なくなる。（完了しなければその分費用が少なくなる）防音費用は初めは大きいが一通り終われば、あとはエアコンの取り替えなどだけになり、費用は大幅に減る。緑化事業は植えてしまえば管理費だけになる。公園事業など組織維持のための事業はいらない。国民をバカにするな。借地料は天神･博多駅並の借地料になっていると聞いたが、実際どうなっているのか？一つ一つをきちんと考えていかなければ、現在150億円の対策費がかかっているので20年で3000億円以上だなどと単純に計算する人が現れるようになる。
					新空港建設のコストが現在地での滑走路増設と同じくらいかかるとしても、現在地にあるという利便性を損なうことは避けた方がいいと思いますので、現在地での増設が最良と考えます。
					新空港が必要なのは、現空港が市街地にあり、万一の場合の危険性が高いからである。現空港の拡張だと危険性はさらに高くなる。また、借地料、環境対策費の年間約150億円、特に借地料は現空港が存在する限り、払い続けなければならない。10年～20年単位では1000億～3000億円の膨大な金額になる。この二つの理由から新空港を建設した方が得策と考える。
					10/8のまどかぴあの説明会に出席しました新宮町の田村です。 真摯な説明でした。又ステップ3の資料も解りやすく出来ていると思います。 説明会に参加しての、私の感想、意見を述べさせて下さい。 2本の滑走路をつくる配置案は、空港問題の大きな課題で、増えるであろうと予測する発着回数を解消する方法ですが、発着回数は増えますので、今でもひどい離発着の騒音で困っている二又瀬付近や白木原付近の騒音、また時として天神上空の騒音は益々増えることが予想されます。 東側案でも、西側案でも現在の空港より空港エリアは拡大となりますので、住民に迷惑かける騒音エリアも拡大します。「空港周辺の住民に迷惑かけて、発着回数を解消する方法だ！国は横暴だ！」という声の高まり、かえって社会問題を起こすのではないかと私は推測しますが。 環境対策費も今より大きく増えます。この金は死金と理解しています。今、空港の収入全部が借地料に消えています。借地料を払うために働いている福岡空港。それでもなお環境対策費を払うお金が不足し税が使われている収支状況の福岡空港の経営は批判されるべきです。 この2本滑走路案は社会常識として、世間に通用しない、世間の同意は得られないと私は思います。
					2-(8)ステップ3の2ページの福岡空港の個別収支について イ. 地方負担金収入13億の支出目的及び県･市別負担金額について ロ. 赤字圧縮はないのか。その方策はとれないのか。今後ともどうするのか。 ハ. 現空港の拡張又は海上空港の新設の場合の収支見込等は。
					国交省大阪航空局にて確認 S47（1972）～H18（2006）34年間 借地料　総額 1,635億円、環境整備費 2,760億円　　計 4,400億円 現空港の滑走路増設案 　新たな借地が買い取りを要する。 　その面積及び借地料、買収料を予測し、別枠で公表すべき。空港が存続する限り、「借地料」、「環境費」を我々が払い続けなければならない。県民全員に承認を求める必要がある。
					例えば佐賀空港に国際便を持って行くこともあるのではないか。個人的には新空港はない。増設方策にしても事業費の安い案、安くて期間が短いものが良い。
					現空港の補償の問題だが、増設した場合、昭和49年以降に引っ越してきた人にも補償が発生するのではないか。その場合、どのくらい額が増えるのか。
					土地代と騒音対策費は今後、安くなることはないのか。これまでにいくら払ってきたのか。また、この額を今後とも払い続けるとなると何十年後かには1兆円になる。どこかでストップをかけないといけないと思う。維持費だけで180億円もかかるというのは異常である。今後の環境対策費、土地代がいくらかかるのかは重要な判断の要素になる。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					土地代が㎡辺り7,800円というのは異常に高い。相場はもっと低い。聞くところによると、何もしなくても家族を養えるといわれている。賃料をもっと安くすることが必要。また、環境対策費のエアコンの費用も市場価格並みにすればもっと下がるはず。
					レポート2ページの個別収支について、福岡空港は非常に赤字の大きい空港で、環境対策費として92億円、うち85億円は移転補助費とあるが、わざと大きく掲載していかにも福岡空港は維持費がかかっている空港と示しているように感じられる。移転希望者はたくさんいるが、それに対する補償はしないで情報だけオーバーに示され、地域住民を逆なでしているように感じる。更に、こういったことを知らない方は、「何でこんなに対策費や補償費がかかるのか」といった印象を持ってしまう。
					福岡市民に（地主に対してのお金がかかることを）正直に伝えてほしい。すべて公開すれば、もっと違う観点から市民とか県民が考えるのではないかと思う。選定基準の1つの物差しができるのではないか。「賃貸料はこれだけかかっています」といったことが全てわかると、我々（地主）が取り過ぎだから新空港の方が良いのではないか、といった考えに変わるかもしれない。そういった面から進めていただきたい。
					騒音対策費は毎年波があるし、クーラーの取り替えは10年に一度になる。せいぜいあと100億円ぐらいではないか。借地料で3分の1を使っている。10年で840億円。需要予測はどれだけの信頼性があるのか。福岡市地下鉄の七隈線では4割しか乗らなかった。大まか費用の内訳を。
					新空港建設、滑走路増設、高速道路建設においても膨大な費用がかかる。償還に何十年もかかるような借金にならないよう、今の子どもたちの将来の負担にならないようコスト意識を持って事業方策を進めてもらいたい。
					現空港の借地料は84億円。これは当然、税金。いつから借地が始まり、その総額は。誰からか。なぜ買収しなかったのか。拡張する場合は、借地料は増えるのか。
					増設の場合の借地料は。新空港の場合は自然破壊が心配だ。どこの山を削るのか。
					過去5年の環境対策費の平均は６０億円であり、土地建物借料と合わせると１４０億円が維持コストとして必要になる。現空港を拡張すると、用地を買えればいいが、そうでない場合維持コストが増える。
					１５０億円の現空港のランニングコストは高く驚いている。反面、利便性は高い。
					現空港を維持していくためには、借地料と環境対策費を合わせた１５０億円を最低でも４０年は払い続けないといけない。これは増設案の事業費には含まれておらず、この累積を費用計上する必要があると思う。
					国をはじめとするリーダーが方向付けをするべきことだと思う。収支がこれだけ赤字だと商売としては成り立たない。収支から考えると、増設は１００％ないと思う。増設の場合、買収が進まない、安全性の確保ができないといった問題があり、成田の二の舞になるのではと心配している。
					収支が最も問題だと思う。滑走路を増設すると環境対策費が増えるのではないか。借地については大きな問題だと思う。新空港、増設のいずれにしても借地問題を打開しないことには無理だと思う。収支を考えると増設はないと思う。
					市民が一番関心を持つのは建設費の部分。増設の各案の成功率はどの程度なのか。成田のように混乱するのではないかと心配している。費用の根拠を教えてもらいたい。
					借地料８４億円／年、環境対策費９２億円／年を払っていることに驚いた。これは福岡空港が存続する限り続く。Ｓ４７年からＨ１８年までで借地料１６３５億円、環境整備費２７６０億円が我々の税金から出ている。増設の場合は、更に借地や買い取りの土地が増え、約２００億円／年の支出が続くことになり、新空港と増設の費用の差は１０～１５年くらいでなくなる。空港の跡地利用もでき、経済効果は新空港移転のほうがあると思う。増設案の利点は利便性だけで騒音などは増悪する。新空港はすべて解消される。ぜひ新空港でお願いしたい。
				⑥用地･補償等について 12 件	
					用地買収を行わなければならないエリアを明確に示してもらわないと 一般市民も意見を述べにくいと思う。
					用地買収に何年程度かかっているのか具体的事例で示してほしい。
					ちなみに、拡張案では発掘調査に必要な年限が故意か過失か極端に短く想定されているようである。立地から考えて国宝級遺跡の発見もあり得ると思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現空港の周辺対策費について、移転補償費は移転対象戸数がほぼ決まっているわけであるから、大体の総額を出してほしい。また、拡張3案それぞれ拡張された場合の費用もそれぞれ出されれば参考になる。移転補償費は事業が完了すれば、なくなる。(完了しなければその分費用が少なくなる) 防音費用は初めは大きいが一通り終われば、あとはエアコンの取り替えなどだけになり、費用は大幅に減る。緑化事業は植えてしまえば管理費だけになる。公園事業など組織維持のための事業はいらない。国民をバカにするな。借地料は天神・博多駅並の借地料になっていると聞いたが、実際どうなっているのか？一つ一つをきちんと考えていかなければ、現在150億円の対策費がかかっているので20年で3000億円以上だなどと単純に計算する人が現れるようになる。
					現在福岡空港で新規の用地を取得する場合には新たに借地は行っていないので、全て買収することになることをPIレポートに載せるべきではないでしょうか？
					福岡空港調査連絡調整会議　御中　　日本戦略の研究会　npslq9@yahoo.co.jp 以下は、私共の研究会が、メールマガジンとして送信致しました文章に、補正・加筆したものでございます。少しでも、ご参考になります (お役に立ちます) と、幸いに存じます。文末に、日本戦略の研究会に関連する記事を、掲載致しております。 日本の進路★0330★070919★福岡空港を滑走路2本へ拡張 「日本の進路」　日本戦略の研究会　　No.0330　　2007/09/19 ★　表題：　地方とは言え、幹線の福岡空港を、滑走路2本へ拡張せよ ◇　日本国内の幹線航空路の拠点となっている地域として、札幌・東京・大阪・福岡・沖縄があります。都市の規模ばかりではなく、他の代替交通手段 (新幹線・高速道路等) の有無が大きく関係しております。 ◇　福岡は、東京・大阪・名古屋等のような巨大都市ではありません。しかしながら、大都会と程よく離れており (距離があり)、航空機活用の利便性が高い都市と申せます。 ◇　福岡空港の離着陸は、2006年度で139,000回に達し、許容限度と推定されている145,000回に、年々近づいています。 ◇　国土交通省・福岡県・福岡市は、連絡調整会議を設置し、福岡空港の将来像を検討中であります。以下の素案 (叩き台・有力5案) に関して、2007年9月7日に議論が開始されました。 1、現空港滑走路の西側２１０メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が小さく、概算の事業費が２５００億円と安上がりです。欠点は、悪天候時には2本の滑走路が利用できません。 2、現空港滑走路の西側３００メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が６０ヘクタール必要ですが、殆どは企業所有 (トラックターミナルセンター等) のまとまった土地で、買収に関する難渋度は小さいと推定できます。概算の事業費が５０００億円です。常時2滑走路を利用できます。欠点は、都市高速道路の付け替え工事が必要です。 3、現空港滑走路の東側３００メートルに新滑走路を増設：　国内線・国際線の一体化が図れますが、概算の事業費が７５００億円に達します。常時2滑走路を利用できます。欠点は、極めて多くの住居等の立ち退きを要する拡張用地の買収が不可欠で、東南の丘陵地の除去も必要です。 4、三苫・新宮地域に海上の空港を新設：　３０００メートル級の滑走路を2本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が1兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム (鉄道・道路) が必要です。 5、志賀島・奈多地域に新空港 (海上中心) を建設：　３０００メートル級の滑走路を2本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が1.1兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム (道路・道路) が必要です。 ◇　上記の5案を検討する前提条件等と検討材料、 1、日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少 (半減？)。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い (少ない) と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要かと言われれば、非常に疑問があります。 2、福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分 (博多駅) ～11分 (天神) で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。 3、広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になっては、元も子もありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 4、第「1」案は最も安直です。しかしながら、２１０メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものであります。 ◇　以上を勘案すると、第「2」案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持 (第4/5案除去)。2、比較的安価な事業費。3、多人数の立ち退き不要。4、悪天候時でも2滑走路の利用可能。5、都市高速道路の付け替えをトンネル (現在位置の地下工事) にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注)　滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京 (羽田) 並みに延長すべきと考えております。現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。(朝は4－5機増、夜は10機程度増が可能) (日本の進路★No.0330、福岡空港を滑走路2本へ拡張、完)
					3.丘陵地の排除　　不必要な工事

区分	意見分類				寄せられたご意見
					2頁の具体的収支について聞きたい。100億円近い赤字がある。空港を増設したときに、用地買収に応じてもらえるのか。すごい額になるのではないか。
					土地を買収することはできるのか。
					用地買収について、成田はまだ買い切れておらず、福岡もそうなるのではないかと心配している。
					国をはじめとするリーダーが方向付けをするべきことだと思う。収支がこれだけ赤字だと商売としては成り立たない。収支から考えると、増設は１００％ないと思う。増設の場合、買収が進まない、安全性の確保ができないといった問題があり、成田の二の舞になるのではと心配している。
					増設案になった時点でこの話は終わりだと思う。用地買収が進まず、新空港もできず、何の対策もできないまま現状維持となるのではないか。
			2.滑走路の位置･規模について 22 件		
					拡張西側２１０m案は全くダメ、話にならない。　西側（国際線側）の新設滑走路で計器着陸ができないために、西側（国際線側）の新設滑走路２５００mが離陸用、東側（国内線側）の現滑走路２８００mが着陸用、という運用方法になる。　拡張西側２１０m案の問題点①　着陸より離陸の方がより長い滑走路を必要とするのに、短い方の西側（国際線側）の新設滑走路２５００mが離陸用となる。よって、滑走路長という観点では、今より条件が悪化する。　拡張西側２１０m案の問題点②　発着の約9割を占める国内線の離陸機は、東側（国内線側）の現滑走路での着陸機の進入の妨げにならぬよう、一旦、滑走路2本を横断し、国際線側まで移動した後に離陸となる。滑走路上の離陸機や着陸機は急には止まれない。また、航空機は地上では鈍重。地上を走行する鈍重な離陸機は、急には止まれない他の離着陸機が行き交う中、うまくタイミングを合わせて2本の滑走路を横断しなければならない。例えてみれば、車椅子の人が、高速道路を横断するようなものである。車椅子の人の安全を優先すれば、高速道路に信号機を設け、十分な横断時間を与える必要がある。しかし、こうすると高速道路の容量は極めて小さくなる。国内線離陸機の横断時間が十分でなければ、危険性が増すとともに、横断できずにいる離陸機が国内線エプロンに溜まってしまい、今と変わらぬ状況ともなりうる。かといって、国内線離陸機の滑走路横断時間を十分に与えると、離着陸機に大きな制約を課すことになり、発着回数が稼げなくなる。　以上の2つの理由から、西側拡張２１０m案は、まともな策ではない。おそらく今の滑走路1本の状態とあまり変わらず、安全性の点を加味すると、1本の方が余程マシということにもなろう。結局、西側２１０m案では、その西側（国際線側）の増設滑走路は、滑走路横断を必要としない国際線の発着のみに利用、または完全な補完的な（サブの）滑走路としての運用、しかできないだろう。用地買収が不透明で、回数こそ少ないだろうが西側に騒音を拡げる割には、西側２１０m案は、整備効果があまりにも薄い。
					私は、新空港を作るならば、東側配置（滑走路間隔300m）が一番適当に思います。 おつかれ様でした。福岡がよりよい住みやすくなるように祈念します。
					人口減少時代へと移行しているのに、便数が必ずしも増加するとは思っていない。どうしても必要であるなら、西側配置2案で国道3号線を地下トンネル化するのが個人的にはいいと思う。これ以上の新空港等は必要ないし、北九州空港ももっと利用しやすくすべきだ。24h化して福岡まで高速バス走らす等。
					現空港をオープンパラレルで滑走路を増設した場合はどうか？
					①福岡空港拡張（西側：2本滑走路新設でOK）
					財政的事情が許されれば、精密進入ができ、運行安定が確保できる西側配置（滑走路間隔300m）にも賛成します。
					現空港における滑走路の増設では、平行誘導路の二重化やエプロン面積の増加が考慮されていません。西側配置を読むと、国際線ターミナル側への拡張があるようになっているが、実際には滑走路増設に必要な面積を増設しているだけでエプロンの増設を考慮しているとはとても見えません。具体的根拠として、西側配置で国内線の需要の増加も予想されているのに国内線側の拡張が検討されていないのは何故でしょうか？国内線側の拡張が無いということは、国内線側のスポット数も当然増えません。国内線の増加分の便が着陸したら国内線のスポットが増えていないのにどこに駐機させるつもりでしょうか？平行誘導路の二重化やエプロン面積の増加も考慮していない案では明らかにおかしいと思います。
					今回の検討では少なくとも滑走路の増設と誘導路の2重化とエプロン面積の増加をセットで検討していないので意味が無いです。当然この検討をする場合には駐車場などの面積も増やすことはあっても減らすことは論外です。ICAO基準『コードF』で現空港における滑走路の増設の検討を行った場合の空港拡張面積は、西側配置（滑走路間隔300m）の場合には滑走路の増設で3、000m×300m＝900、000m2＝90ha、誘導路の増設で3、000m×100m＝300、000m2＝30ha、合計で少なくとも120ha。西側配置（滑走路間隔210m）の場合には滑走路の増設で3、000m×210m＝630、000m2＝63ha、誘導路の増設で3、000m×100m＝300、000m2＝30ha、合計で少なくとも93ha。で検討する必要があります。『新福岡空港構想の推進について』http://www.city.fukuoka.jp/plan/kihonkeikaku/singikai/singi_siryo/pdf/shiryo/s5/singisiryo4.pdfの7ページ目の拡張イメージの方が余程正確だと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				国際線を福岡空港から一番近い空港に移して、今国際線のターミナルがある所に滑走路を作ればいいと思う。
				素朴な疑問として、現在の滑走路の両側に2本滑走路を新設し、運用開始と同時に現在の滑走路を廃止するというのは、経済合理性にかなってないのであろうか。空港全体の拡張費用に占める滑走路自体および進入経路上の設備設置費用は、土地の収用費用と比較してもそれなりに大きいのかもしれないが。
				1)もし新空港の決定となるならば、その前に現空港の跡地利用の青写真を知らせてほしい。 2)西側配置（滑走路間隔300m）の場合、福岡都市高速道路の付け替えでなく、地下道路にしたら如何ですか。
				独立運用可能なオープンパラレルであれば、滑走路の処理容量は滑走路が1本の場合の2倍になるので、1時間あたり60回の離着陸ができるとき離陸＋着陸＝60回になります。よって独立運用可能なオープンパラレルの場合に1時間に離陸は最大で60回できることになります（離陸60回、着陸0回）（離陸40回、着陸20回）（離陸30回、着陸30回）（離陸20回、着陸40回）（離陸0回、着陸60回）。以上からも滑走路増設300m案や新空港案もオープンパラレルで検討する必要があると思います。
				福岡空港調査連絡調整会議　御中　　日本戦略の研究会　npslq9@yahoo.co.jp 以下は、私共の研究会が、メールマガジンとして送信致しました文章に、補正・加筆したものでございます。少しでも、ご参考になります（お役に立ちます）と、幸いに存じます。文末に、日本戦略の研究会に関連する記事を、掲載致しております。 日本の進路★0330★070919★福岡空港を滑走路2本へ拡張 「日本の進路」　日本戦略の研究会　　No.0330　　2007/09/19 ★　表題：　地方とは言え、幹線の福岡空港を、滑走路2本へ拡張せよ ◇　日本国内の幹線航空路の拠点となっている地域として、札幌・東京・大阪・福岡・沖縄があります。都市の規模ばかりではなく、他の代替交通手段（新幹線・高速道路等）の有無が大きく関係しております。 ◇　福岡は、東京・大阪・名古屋等のような巨大都市ではありません。しかしながら、大都会と程よく離れており（距離があり）、航空機活用の利便性が高い都市と申せます。 ◇　福岡空港の離着陸は、2006年度で139,000回に達し、許容限度と推定されている145,000回に、年々近づいています。 ◇　国土交通省・福岡県・福岡市は、連絡調整会議を設置し、福岡空港の将来像を検討中であります。以下の素案（叩き台・有力5案）に関して、2007年9月7日に議論が開始されました。 1、現空港滑走路の西側２１０メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が小さく、概算の事業費が２５００億円と安上がりです。欠点は、悪天候時には2本の滑走路が利用できません。 2、現空港滑走路の西側３００メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が６０ヘクタール必要ですが、殆どは企業所有（トラックターミナルセンター等）のまとまった土地で、買収に関する難渋度は小さいと推定できます。概算の事業費が５０００億円です。常時2滑走路を利用できます。欠点は、都市高速道路の付け替え工事が必要です。 3、現空港滑走路の東側３００メートルに新滑走路を増設：　国内線・国際線の一体化が図れますが、概算の事業費が７５００億円に達します。常時2滑走路を利用できます。欠点は、極めて多くの住居等の立ち退きを要する拡張用地の買収が不可欠で、東南の丘陵地の除去も必要です。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				4、三苫・新宮地域に海上の空港を新設： ３０００メートル級の滑走路を２本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が1兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム（鉄道・道路）が必要です。 5、志賀島・奈多地域に新空港（海上中心）を建設： ３０００メートル級の滑走路を２本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が1.1兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム（道路・道路）が必要です。 ◇ 上記の5案を検討する前提条件等と検討材料、 1、日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少（半減？）。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い（少ない）と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要かと言われれば、非常に疑問があります。 2、福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分（博多駅）～11分（天神）で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。 3、広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になっては、元も子もありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 4、第「1」案は最も安直です。しかしながら、２１０メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものであります。 ◇ 以上を勘案すると、第「2」案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持（第4/5案除去）。2、比較的安価な事業費。3、多人数の立ち退き不要。4、悪天候時でも2滑走路の利用可能。5、都市高速道路の付け替えをトンネル（現在位置の地下工事）にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注) 滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京（羽田）並みに延長すべきと考えております。現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。（朝は4－5機増、夜は10機程度増が可能） （日本の進路★No.0330、福岡空港を滑走路2本へ拡張、完）
				2.地下鉄の延伸が必要（国際線への） 国内、国際線の一体化ターミナルビルが必要。
				増設案の東側配置について、住宅、事業所等に抵触とあるが、どのあたりまで移転の対象となるのか。また、この案で発着回数はどのくらい増えるのか。 福岡空港の歴史的経緯が記載されているが、地元は非常に苦労をしてきている。いろいろと要望をお願いしても行政は全く聞いてくれない。地元としては、この東側配置案は絶対に反対である。
				今現状の滑走路を使用しながら、新しく西側に1本入れるための、仮の滑走路をつくり、完成したらこっちを使う。現状の滑走路を最後はなくして東側にも1本入れる方法である。それはできないのか。現滑走路を動かさないでこれを起点にどちらかに滑走路を1本つくるのではなくて、これが中心に来るようなつくり方ができないのか。
				方策案では、2500mや2800m案が提示されているが、需要があるかどうかわからないものの、将来、福岡空港から海外へ輸送できる3000m級の空港にしてはどうか。
				現実的には滑走路の増設が素人目に見ても現実的かなと思う。今の滑走路が2,500㍍あるため、拡張にはかなりの制限があるということだが、実際には飛行機の機材の小型化が進んでいるため、増設する滑走路を2,000㍍に縮めるとか、一歩進んだ考え方はできないのだろうか。
				滑走路の両端にある道路や国道3号線をトンネルにして、全長４０００mの滑走路にしてもらいたい。伊丹のようにせず国際空港にしてほしい。
				東側配置1案がベストだと思う。増設の場合、騒音問題は解決しない。
				増設の場合、２５００mの平行滑走路は本当にいるのか。離島便などの小型機の離発着が約1万回あり、大型機が減る中、２０００mの滑走路でもいいのではないか。
				新滑走路は地上30mの高架式とし精密誘導施設をもった長さ3,200m幅80m２本を建設する。 新滑走路は現滑走路に平行に東側エプロンに1本と西側エプロンに１２本とし、建設位置は現滑走路の中心から新滑走路の中心までの距離をそれぞれ235m、新滑走路間は470mとすることにより、現空港の機能を維持しながら新滑走路の建設が可能となる。 工事の順序は、比較的余裕のある国際線側から着手する。 滑走路を高架にすることにより、滑走路からエプロンへの移動も離発着に影響を及ぼすことなく滑走路の機能を100%発揮することが可能となり、朝夕のラッシュの問題は軽く解消できる。 また、滑走路を地上30mとしたのは、エアバスA380の垂直尾翼の高さ24.1mをクリアーできる高さであり、ボーイング747の19.33mも問題はない。 滑走路を高架にしたことによる波及効果として、空港周辺に与える影響も緩和され、南東側丘陵地、都市高速ならびに国道3号線の付け替え、拡張も必要なく、事業費大幅な削減が可能である。さらに30m高架にしたことで、博多駅周辺ならびに天神地区の建築物の高さ制限が50mから80m、70mから100mとなり、最近の路線価で算出してみると5,000億程度の価値を創出することになる。
			3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見 53 件	

区分	意見分類			寄せられたご意見
				現在の空港に短い滑走路を増設で十分、佐賀空港や北九州空港の利用頻度を上げる話し合いをするべきでは？
				福岡空港として考えるなら、現在の空港の拡張しか選択肢は無いのでは？ 新空港であれば、現在の利用客の北九州空港、佐賀空港、新幹線への分散も含めた検討でないと、利用客にとっては迷惑。
				滑走路増設の場合、本当に空港の拡張工事が期限内にできるのか工程表を示してほしい。
				福岡空港は国内線･国際線ともに利用させていただいております。福岡空港は日本一便利な空港だと他の空港を利用する度に思います。できれば、この便利な立地条件を生かしていただきたいので、新空港への移転は希望致しません。希望は①滑走路の増設、②利用時間の増大（他の交通機関は早朝～深夜まで利用可能で、騒音の問題も同じだと思います。）、③使用していないときの、国際線滑走路の利用。④近隣の国への国際線の増便。（福岡空港から長距離の国際線の増便は困難だと考えますので、韓国･台湾･香港･シンガポールなどの空港への乗り継ぎに便利な便を増設していただければ、福岡空港の国内線･国際線の利用価値はさらに増えるのではないでしょうか？）です。
				現空港増設案もあってわかりやすい一方、近隣空港連携案はアクセス条件とセットになった境界領域がわかりにくい。
				やはり1兆円は高すぎる。拡張の道を探るべき。
				今はふえているけど、そのうち人口は減る。新空港を郊外につくるより、コンパクトな街づくりを目指すべき。やるなら拡張！
				環境問題を最優先し、拡張及び周辺空港への利便性向上等複数の策で対応すべき。それでもなお足りなくなってから新空港建設に踏み切るべきである。
				新空港は費用がかかりすぎ。拡張で対応すべき。
				現状の拡大した方が良い。
				現在の地で拡張しても、50年後位にはまた同じような問題が発生するのでは。その場合、現在の場所で拡張したら対応できないのでは。
				莫大な費用を負担するのは誰なのですか？国ですか？県ですか？地元の市ですか？社会資本の充実も大事ですが、子孫にツケを（これ以上の…）廻すのは如何なものか？常に「最小の費用で、最大の効果を」をモットーにやってきましたので…。増設で結構。
				福岡空港の増設には反対しません。ただ、環境面（特に断層など）には十分注意して下さい。
				アジアの玄関としてのハブ空港とならなければ意味がない。どう見ても考えても現空港はみすぼらしい。ハッキリ言うと、どんなにこねくり回してもますますみすぼらしくなるだろう。他国や他県から来た人々の第1印象があのざまです。一歩外に出ると画然とします。看板ばかりのスラムに感じる。政治は決定してる。それでも私はこの2つのゾーンには絶対来てほしくない。
				前にも申し上げましたが、都市高速道を除き、周辺道路は全部地下道にし、（南東側丘陵地も一部確保し）民有借地を出来るだけ早期に譲渡（国、県、市も協力して）して頂くよう尽力するようにして用地を拡げ、滑走路一本を増設して欲しいものです。倉庫、事業所等の移転もお願いして、ターミナルビルは出来るだけ扱わないようにして出費を抑えてください。
				このPIレポート提出の意図が判らない。レポート配布1、2では以前どちらかを受け取ろうとしたところ、係員は何もしなかった。 ◎大体誰が利用するのか？どこに行こうとしているのか？事務局様。 ☆現地増設対応で、危険分散で、北九･佐賀を強化
				東アジアとの交流拠点としての福岡市のあり方（存在）を考えた場合、将来的に現空港のみでは不足であり、現空港の増設では対応ができないと思うので、それらも検討に付加してほしい。
				今ある施設を最大限活用すること。投資は最小限にすること。新空港は許さない。連携、拡張を言って当選した麻生さんが県民を裏切れば、次回の選挙で民主党に入れるだけ。
				今まで大切にしてきた現在の空港を現在地で発展させてほしい。
				空港の需要としては、今がピークで有り、少子高齢不況の中、あと7～8年もすれば利用者はだんだんと少なくなり、何の為新空港を作ったか無駄使いの象徴になる恐れがある。それでも必要ならば現空港を拡張すれば良い。
				対応策は拡張か連携案にすべき。民意に逆らう新空港には反対。
				いろいろ増設を考えているが、何故固執するのかわからない。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港については徹底した調査がさらに必要と思われる。現段階では、現空港の滑走路増設を含む大改革が必要ではないか。
				現空港の拡大を期待する。
				空港は滑走路を2本にすることで足りるのではないでしょうか？他に移転の必要なし。
				拡張案は物理的に不可能だと思います。
				可能であるなら、現在の位置での拡張ができれば良いなと思っています。
				拡張不要。
				都市高速を一時通行止めにして移設することなど可能なのでしょうか？ただでさえ渋滞が問題になるのに、都市高速を止めるとなると影響が大き過ぎると思います。
				･増設が良いと思います。
				根本的な解決には、新空港の整備が1番だが、これから20年先等の話では遅すぎるし、現在の福岡空港の立地の良さ（都市的には制限もあるが）からまず、現在の空港に滑走路をもう1本増設し、あわせて新空港の計画も行うべきである。
				福岡空港の今後が話されていますが、空港の拡張･新空港建設の2案で進められています。福岡空港の拡張は問題解決にならないと思います。騒音問題･防音対策費･空域の高さ制限等解決されません。今後の福岡市の発展には空港移転し、現空港の広大な土地の開発が必要と思います。また、空港建設地策定で新宮沖の「相ノ島」と海上を繋いだ空港はできないのでしょうか？海上空港ではなく陸地･海上を使った空港は費用も少しは安くなるのではないでしょうか。
				○　投資対効果から、滑走路を2本にする他に、現在、福岡空港を利用している宗像などの東側地区に軌道系アクセスを引いて分散させる方法もあるのではないか。古賀あたりから北九州空港まで鉄道系アクセスを引けば福岡空港も緩和するのではないか。
				福岡がアジア成長に対応するためには、空港を整備する必要があると思っている。このレポートからは、増設は困難とのイメージを受けた。そうであれば、お金がかかっても移転（新空港）を前提に検討したほうがいいと思う。
				現空港を拡張するのは難しいのか。新空港より増設したほうがいいのではないか。便利な空港なので、新空港ではなく現在の位置で考えてほしい。
				ご免下さい。 戦時下登城内閣時代に板付飛行場建設にクワ･スコップ･むしろ等を担いで奉仕作業で建設した飛行場ですから、当時の人々は思い出深いものがあります。市民にとっては地理的にも一番良い場所ですから他に移動せず同じお金をかけるなら今の飛行場を整理して拡張すれば充分活用出来るのではないかと思い図面を書きました。見にくいでしょうが思いがある板付飛行場ですから、私のような素人の考えです。失礼致します。敬具
				●ターミナルビルを現在の駐車場辺りに移転新設（駐車場併設の中層ビル）し現ターミナルビル辺りに滑走路を増設する。 　理由：　現空港ビルは使い勝手が不便。 　　○駐車場とビルが分離されているので雨の日は濡れ、猛暑の日には汗だくだくで旅行前に疲れる。 　　○今からは高齢化が進む社会にマッチングしない。（バリアフリーの観点から） 　　○現ビルは第1ビル、第2ビル、第3ビルがあるが、第2ビル及び第3ビルから第1ビルに屋内から行けず 　　一旦、外を歩いて行かないと行けない。 　　○この案だんだと新ビルが完成後、現ビルを壊し、その跡地に滑走路の増設すれば営業しながら工事がスムーズに行くのでは？ 　　以上、専門的には土地の有効活用、航空の機能上、可能かどうかは解りませんが検討の程宜しくお願いします。
				4.福岡都市高速の路線変更　不必要な工事
				5.ターミナルビルの建て替え　何故新しくビルを作るのか？確かに今は国内･国際線の地下鉄の延伸、丘陵の排除、都市高速の路線変更、ビルの建て替え等の予算は必要ないと思います。また防音対策費は更に増えてきます（将来ずっと）

区分	意見分類			寄せられたご意見
				さて、③についてであるが、私たちは滑走路増設も新空港建設も不要･無用と考える。現空港の能力範囲内で運用をすれば足りるという立場である。「このまま何もしないと」増便できない、新路線開設が困難、遅延の慢性化が生じる、などと言う（PIレポート･ステップ3，3ページ）が、利用者や経済活動にとってさほど支障があるとは思われない。このような不便さは、拡張や新設によって生じる膨大な経済的負担･多大な環境への負荷というデメリットに比べれば何ほどのことがあろう。 仮に発着回数14.5万回の容量限界が到来したとしよう。空港能力が変わらないとしたら乗客や航空会社がそれぞれの思惑で対処するしかない。乗客の場合、どうしても空路という時は空席のある便を選ぶだろうし、大阪程度の近場であれば新幹線など他の交通機関を使えば済む。航空会社はシビアだから利益が薄くなった路線は廃止し利用者の多い路線に変更すること等は容易に想像される。空港までのアクセスでは誰しもがその利便性を認める福岡空港は、拡張せずとも充分な存在意義をもつ。 一兆円以上も投入して山を削り海を埋め立て、建設決定から13年後にしか完成せず、しかもアクセスの劣化は否めない新空港の建設は、「費用対効果」さえ示さない点でもいたずらに幻想をふりまくだけの空論でしかない。論外の方策である。
				2-(7)現空港への滑走路増設は総合的に勘案していずれも賛成し難い。どうしても現空港の根本的充実を望むなら、海上を含む郊外移転しかあるまい。
				2.福岡空港の側で工事をすることは混乱、混雑の元だと思います。
				増設案の東側配置について、住宅、事業所等に抵触とあるが、どのあたりまで移転の対象となるのか。また、この案で発着回数はどのくらい増えるのか。 福岡空港の歴史的経緯が記載されているが、地元は非常に苦労をしてきている。いろいろと要望をお願いしても行政は全く聞いてくれない。地元としては、この東側配置案は絶対に反対である。
				現空港での整備拡張しか（選択肢は）ないと思われる。10年後には航空機が変わっている。先月ボーイング社を見学した。ボーイング787型、今月第1号機が引き渡される。787型機は滑走路も短くてよく、騒音も少ない航空機である。10年後にはもっと進歩している。今までは大型機が主流だったが、中型機が主流になれば、コンパクトな空港でも発着数が確保できるようになるのではないか。中規模の空港で対応できるような対応を検討すべきではないか。
				レポートより、福岡空港の処理容量について2010年以降余裕がなくなるとあるが、現空港の増設でも新空港でも工事着手から短くて8年、長くて14年かかるし、着工も何年先かわからない。その間の超える処理容量の対処の考え方について教えて欲しい。
				福岡空港の朝は混雑しているが昼はガラガラ。路線撤退するエアラインもあるくらいなのでうまく工夫すれば滑走路の増設も不要ではないか？　航空自衛隊も芦屋や築城に移動させ、海上保安庁の航空機も北九州空港に移転させれば緩和策になるのでは。県内には自衛隊を含め4つの空港があるので、それらをうまく活用すれば新空港も滑走路増設も不要だ。
				空港の増設には反対。佐賀と北九州を有効活用してから考えるべきだ。
				緩和策として最もいい東側1案は、工期14年とされているが、需要に対してそこまで待てるのか。
				増設には反対である。騒音がうるさいし、安全性にも問題がある。マスコミは金額だけをピックアップして報道しており、意図的なものを感じ不満に思った。新空港で1兆円を超えれば誰でも反対する。事業費は、やり方次第で安くできると思う。PFIもある。地方の活性化のために財界とも協力しながら、新空港を実現してほしい。
				かなりの投資をするのに1．3倍にしかならない。グローバル化、投資効果、将来の経済効果を考えると新空港がいいと思う。
				福岡空港は便利だし、風向きが一定しているので、使いやすいと聞いている。こんなに便利な空港があるので、新空港ではなく増設したほうがいい。
				現空港の滑走路を2本にしても1．5倍程度の能力にしかならず、投資効率はよくない。現空港は世界一便利な空港であり、なくすとブーイングが起こる。別のところに新たに空港を造ってほしい。内陸の新たな空港を検討してもらいたい。
				予測では、需要は現在の2倍まではいかない。この程度の伸びであれば、1兆円かけるのは現実的ではない。増設の方が現実的だと思う。

区分	意見分類			寄せられたご意見
		新空港	1．新空港の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和について 9 件
				福岡空港が限界を迎えたときに生じる不利益を市民は正しく理解すべき。福岡空港が限界を迎えると『航空会社が強気に出て運賃が上がる。』現在は、航空会社が将来の限界を見据えて必死になって福岡空港での発着枠を確保しようとしているので、供給過剰気味になっている。このため競争が激しく運賃も安い。しかし、需要が増えても増便や新規参入ができない状況になれば、航空会社は盆正月のような強気な運賃設定を行える期間が増える。特に、新幹線との競合から運賃を上げられない大阪便などを減らし、大幅に値上げできる東京以遠や沖縄便などに枠を回し、運賃は大きく値上がりするだろう。儲かる路線のみを運航する、という流れになり、短距離路線や地方ローカル線が減り、儲かる路線のみ、になってしまうだろう。加えて、ホテル宿泊料付きの安いパッケージなどに流通する航空券も少なくなり、出張や東京ディズニーリゾートへの家族旅行なども高額となる、あるいは真っ昼間の便しか利用できないなどの不都合が生じる。『大手航空会社（ＪＡＬ，ANA）が、新福岡空港に反対する理由はここにある。』容量の大きな新空港になると、スカイマークような新規参入が起こり、競争環境が整ってしまう。既得権益を持つＪＡＬ，ANAにとっては、需要が増えても増便できず、新規参入が不可能な、不健全で競争原理が働かない市場＝今の福岡空港で需給が逼迫する状況 が最も好ましい。一般の利用者にとっては、容量限界一歩手前の今は、多くの便数や安い運賃を享受できる最も良い時期である。今、特に不自由していないから、福岡都市圏住民はアクセスの良い今の空港が一番良い、と漠然と思っている。しかし、これからはそうはいかない。運賃が高くなると、家族旅行もままならないばかりか、経済面での地域間競争にも負け、福岡や九州全体の衰退に繋がってしまう。将来にわたり、利便性の高い航空ネットワークと安価な航空運賃を維持するためには、常に増便や新規参入の余地を持った空港が必要だ。アメリカでは、航空自由化を経て勝ち残った航空会社による寡占化が再び起きているが、それでも安易に運賃値上げをできないのは、十分な空港容量があるからである。安易に値上げをすれば、いつでも別の航空会社が参入してくるため、常に緊張感が保たれている。 以上の理由から、利用者の利便性を維持し、地域が持続的に発展していくためには、アクセス利便性は多少劣っても、十分な容量を持ち総合的に機能の高い空港が必要である。
				今でも現空港は、遅れが出たりしています。本当に需要が伸びるのであれば、 新空港を造ったほうが良いと思います。 自由に飛行機が飛ばせなくなった福岡空港･福岡市･福岡県･九州は魅力がないと思います。
				原油の値上がりで航空会社は燃費の良い航空機の購入を進めていますが、福岡空港のように増便余地がほとんどない空港では小型機による多頻度運航ができません。550人乗りのB747型機を1回飛ばすよりも最大330人乗りの新型機B787を2回飛ばした方が安上がりという声もあります。つまり小型機による多頻度運航化を進めた方が、航空会社としては燃費が良い上に利益率も上がり、旅客からは利便性が向上し、環境面でも燃料の消費が減り騒音も1機あたりの大きさが減ることになります。便数が増えてもそれが小型機であればかえって温暖化対策でも現状より良くなる可能性があります。中途半端な対応方策では効果は小さいのでクロースパラレルではなくオープンパラレルでの検討が必要だと思います。
				少子高齢化、人口が減る中、需要が伸びてもほんの一時期でしょう。「一時的な需要の伸びに対処する」ということを忘れずに対策を考えましょう。本格的な新空港などいりません。有効に活用されないでしょう。
				福岡空港は既に容量が限界、早期新空港建設を期待する。
				新空港案もクロースパラレルで検討されていますが、混雑時間帯においては開港直後に満杯になり増便が困難になるのではないでしょうか？航空会社や利用者からすれば混雑時間帯に大幅に増便してほしいのですから、混雑時間帯において開港直後に満杯になり増便が困難になる恐れがあるクロースパラレルではなく、混雑時間帯においても余裕があると考えられるオープンパラレルで検討するべきだと思います。
				現在の年間の発着回数14万5000回の時間帯は。増設案では発着回数が改善するのか、新空港ではどこまで発着回数が伸びるのか。
				最近、国内線の旅客数が減っている。新幹線との競合により関西や鹿児島の客が減っていることを考えると、新空港までの距離は大きな影響となる。現空港の利便性をベースに需要予測しても、新空港になったら１４．５万回を切るようでは意味がない。新空港として需要予測する必要があると思う。
				予測では、需要は現在の2倍まではいかない。この程度の伸びであれば、1兆円かけるのは現実的ではない。増設の方が現実的だと思う。
				②利用者利便性の確保について 60 件
				利用者の利便性を考えると現空港の拡張がもっともだと思う。 海沿いへの環境の影響、利便性が悪くなることによる利用者の不満や利用減、事業費など、総合的に考えると拡張が妥当ではないだろうか。 今後空港の利用者が増えていく予想も信用できない。
				現在の空港の場所を移転すると、利用者は少なくなると思う。すべてが机上の空論とならないようにきっちりと考えてやってほしい。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					まず、海を埋め立てるということに、強く反対します。サーフィンで海を利用してますが、もうこれ以上、自然の海に手を加えないで欲しい。生態系への影響も考慮して欲しい。さらに、現在の空港の立地の良さは、誰もが認めるところと思います。これが移転するとなると、空港の魅力がなくなってしまうと思いますので、新空港建設には反対します。
					新空港建設について関心があります。環境や交通機関の整備など
					全国どこを探しても福岡ほどアクセスが良く、都市としての魅力を持った地方都市は無いと思います。私のような会社員は都市から離れた空港はとても移動に苦痛を感じます。福岡の魅力の一部（空港の立地条件）を移転するのは、自ら誘客を放棄するに等しいと思います。
					・不便で、将来の収支見通しの立たない新空港は不要。
					仮に移転となれば、志賀島近辺で、博多駅から高速鉄道(地下鉄の延伸・ノンストップ運転)で結べば、利便性はそれほど悪くないと思います。
					新設は利便性等から考えてもするべきではないと思います。
					新空港までのアクセスについても、公共交通機関が利用しやすくなることを願います。（福岡の道路整備及び地下鉄整備等）も同時に進むとありがたいです。
					「博多湾内の新空港」がベストの選択。 【理由】 ①アクセス利便性が保たれる ②騒音も海上と港湾区域内に収まる ③比較的水深も浅く事業費もそれほど高くない ④既成市街地と連動したまちづくりが可能
					早く新空港を実現すべき。新宮沖か湾内中央がアクセスや騒音などの条件から優れているだろう。
					福岡空港が限界を迎えたときに生じる不利益を市民は正しく理解すべき。福岡空港が限界を迎えると『航空会社が強気に出て運賃が上がる。』現在は、航空会社が将来の限界を見据えて必死になって福岡空港での発着枠を確保しようとしているので、供給過剰気味になっている。このため競争が激しく運賃も安い。しかし、需要が増えても増便や新規参入ができない状況になれば、航空会社は盆正月のような強気な運賃設定を行える期間が増える。特に、新幹線との競合から運賃を上げられない大阪便などを減らし、大幅に値上げできる東京以遠や沖縄便などに枠を回し、運賃は大きく値上がりするだろう。儲かる路線のみを運航する、という流れになり、短距離路線や地方ローカル線が減り、儲かる路線のみ、になってしまうだろう。加えて、ホテル宿泊料付きの安いパッケージなどに流通する航空券も少なくなり、出張や東京ディズニーリゾートへの家族旅行なども高額となる、あるいは真っ昼間の便しか利用できないなどの不都合が生じる。『大手航空会社（ＪＡＬ，ANA）が、新福岡空港に反対する理由はここにある。』容量の大きな新空港になると、スカイマークような新規参入が起こり、競争環境が整ってしまう。既得権益を持つＪＡＬ，ANAにとっては、需要が増えても増便できず、新規参入が不可能な、不健全で競争原理が働かない市場＝今の福岡空港で需給が逼迫する状況 が最も好ましい。一般の利用者にとっては、容量限界一歩手前の今は、多くの便数や安い運賃を享受できる最も良い時期である。今、特に不自由していないから、福岡都市圏住民はアクセスの良い今の空港が一番良い、と漠然と思っている。しかし、これからはそうはいかない。運賃が高くなると、家族旅行もままならないばかりか、経済面での地域間競争にも負け、福岡や九州全体の衰退に繋がってしまう。将来にわたり、利便性の高い航空ネットワークと安価な航空運賃を維持するためには、常に増便や新規参入の余地を持った空港が必要だ。アメリカでは、航空自由化を経て勝ち残った航空会社による寡占化が再び起きているが、それでも安易に運賃値上げをできないのは、十分な空港容量があるからである。安易に値上げをすれば、いつでも別の航空会社が参入してくるため、常に緊張感が保たれている。 以上の理由から、利用者の利便性を維持し、地域が持続的に発展していくためには、アクセス利便性は多少劣っても、十分な容量を持ち総合的に機能の高い空港が必要である。
					①海上空港には地下鉄でのアクセスを望む。
					便利、経済の言葉の影で失う環境を心配します。海を埋め立ててまで空港はつくらない。
					新空港を新宮沖に造る場合、福岡市地下鉄を空港まで乗り入れるには西鉄貝塚線の貝塚～三苫を福岡市地下鉄企画で複線化する必要がありますが、そのための補助金制度はあるのでしょうか？あと、三苫～西鉄新宮はどうするのでしょうか？
					このレポートをよんで、新空港を作りたいという意図が見えました。財源や環境、利便性を考えても新空港案については反対です。そんな予算があるなら、将来の福祉に回してもらいたいものです。
					県内の2空港への県民のアクセスを考えると、福岡空港は現在の場所から移すべきではない。どうして県北に集中させる必要があるのか。
					対策に20年近くかかることをやっていたのではダメ。新空港は利便性が下がった上、高齢化、人口減のダブルパンチ。うまくいかないだろう。
					現状の実績、利便性の低下によるマイナス、福岡市の財務状況を考慮すると、新空港や拡張東側案はありえない選択である。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					増設にしろ移転にしろ、今の空港はとても利用しやすいので、今以下に利便性が下がらないように慎重に検討してほしい。
					・新空港の最大の問題はアクセスの鉄道でしょう。アクセス距離が10～20kmは他空港と比較しても問題にはならないが、そのためのコストが膨大になれば問題。地域開発と合わせたアクセ ス鉄道の検討を早急に行う必要があると考える。これがないと、新空港の評価はできない。
					アクセスの比較検討がないため、高速道路、鉄道によるアクセスが必要。例えば、関西空港のように計画されれば三苫・新宮ゾーンがよい。
					福岡市民としては、なるべく現施設を有効利用し、出来うる限りコストの掛からない、環境破壊にならない方策を求めているはず。 また、現福岡空港から、仮に、沖合いに新空港移設したとして、現福岡空港の良さである都心などへのアクセスの良さが失われてなお、現空港の処理限界まで需要が伸びるのか疑問視される。また新空港移設した場合その後採算はとれるのか？市民にツケが回るのではないのか。議論の優先順位から言えば、(1)現福岡空港と近隣空港へのすみわけまで分担(例えば国際線は新北九州空港メイン、国内線は現福岡空港、貨物は佐賀空港等)。(2)現福岡空港の拡張 (1)、(2)を行って尚対応しきれないということであれば、そのとき初めて (3)新空港へ移設 という順番になるのではないのでしょうか？
					新空港は建設費が高すぎ。利便性も大きく損なう。人口が減少する中、将来的に見ても必要ない。
					このレポートはまず新空港建設ありきで書かれていると感じました。 便を減らすことは悪いことではないと思います。人間だけの利便性を求めてはならないと思うので、便を減らすことは道理にかなっていると思います。
					新設の場合、アクセスを充分配慮してほしい。
					今でも現空港は、遅れが出たりしています。本当に需要が伸びるのであれば、 新空港を造ったほうが良いと思います。 自由に飛行機が飛ばせなくなった福岡空港・福岡市・福岡県・九州は魅力がないと思います。
					利便性が低下し、財政に負担をかけ県民生活を脅かす新空港には賛同できない。
					これからは超高齢化社会。博多駅＝福岡空港という現在の感覚が大切です。高齢者は博多駅に出てくるだけで大変。さらに15分も20分もかかっていたのでは、旅行を控えるようになるでしょう。往きより疲れている帰りを想像して下さい。わかるでしょう。空港移転はこれから主役の高齢者を旅行から遠ざけます。
					②前記アクセス案によれば、空港→福岡はどのケースでも30分程度で結ばれる。
					福岡空港は利便性がうり！郊外に移転しないてほしい。
					私見：志賀・奈多埋立案は上記以外に、①市の中心部に近く、アクセスは香椎線が利用できる。②見た目は砂浜土であるから埋立費も少なくてすむ。③現空港は地下鉄があるので、高く売却できる。その他名古屋空港が安くできた理由を調査利用すれば安くなるかもしれない。
					現空港の自動車アクセスは悪い。周辺道路の渋滞がひどく、時間が読めない。新空港の方がマシだろう。鉄道も博多駅から20分程度なら立派なレベル。
					利便性が低下し、費用も高い新空港は反対。
					試しに福岡空港利用者にアンケートをしてみてはどうでしょうか？内容は、『新空港を造ることになった場合、博多駅から新空港駅まで何分以内、天神駅から新空港駅まで何分以内なら許容できますか？』『博多駅から新空港駅までの運賃、天神駅から新空港駅までの運賃はいくらまでなら許容できますか？』『博多駅から新空港駅までの途中、もしくは天神駅から新空港駅までの途中で乗り継ぎが必要な場合許容できますか？』このアンケート結果からどの程度の距離までなら許容できるかが分かります。
					現空港の活用がいいと思う。遠くに移しても(東区含め)利用者はＪＲへまわり、採算のとれない路線が増えるため、結果的に移す意味が無いと思う。
					新空港建設のコストが現在地での滑走路増設と同じくらいかかるとしても、現在地にあるという利便性を損なうことは避けた方がいいと思いますので、現在地での増設が最良と考えます。
					福岡空港も24時間化が将来的には必要となってくるだろう。そうすると、現空港では対応ができない(騒音などで)だろう。最終的には、空港移設するしかないだろう。ただ、交通アクセスが非常に問題になるだろうと思われる。
					・福岡空港の交通アクセスの良さは世界でも群を抜いている。このすばらしい長所を投げ出し、リムジンで1時間もかかるようなところに移転するのは愚策である。 ・新空港開発ありきの議論はもってのほかである。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					・現在の空港へは地下鉄で直接に行くことができるが、新空港建設となった場合、新空港へのアクセスはどうなるのか。 ・現在の地下鉄空港線はどうなるのか。
					海上空港にするメリットはあるのかと感じました。新北九州空港も交通の不便さで利用者が減っているのに、同じような空港を作って意味があるのでしょうか？交通利便性が福岡空港のウリだと思うので、現空港を拡張したほうがよいと思いました。
					将来の需要が予測より減少するにしても、都市部で騒音等がまき散らしているよりは、新空港を建設すべき。ただ、需要増が見込まれるとしても、現在の利便性を損なう計画は理解が得づらい。セントレアから名古屋市内に出る時間ぐらいが限界かと。
					志賀島・奈多ゾーンは、横風用滑走路を配置することは可能だと思いますが、海岸変形や景観上問題があると思います。三苫・新宮ゾーンは、横風用滑走路の設置が困難（南東側には山がありILSが設置できない）です。また、3本の滑走路を一度に造ることができるかどうかも疑問です。あと、PI案ではアクセス鉄道の乗り入れは博多駅からJR線を利用した1系統のみの検討のようですが、天神からの乗り入れは検討しないのでしょうか？JR線と地下鉄線の2系統で検討しないと話にならないと思いますが？
					新空港案の前提条件には、利用者の視点が含まれていないと思います。『「博多駅から30km内の福岡都市圏」を候補地検討対象範囲として選定しました。』とありますが、これでは遠過ぎます。福岡空港の利用者は福岡都市圏だけでなく、北九州都市圏、佐賀市周辺、熊本都市圏、大分、長崎などにもいます。このことを考えると博多駅や天神駅からあまり遠くには造れません。 ・新空港という話であれば不便であり、新幹線利用の方が多くなり、空港のお客さんは減ると思う。 移転の場合、アクセス交通は重要。成田空港や関西国際空港は若干遠いと思われる。関西では国内線は伊丹空港の利用が多い。空港までのアクセス時間が一定以上かかる場合、航空利用の需要に変化があると思う。発着枠を増やしても、遠いところには立地させないでほしい。(大阪のように)新空港と現空港の両方を使うことになる。
					現在の福岡空港には地下鉄が通り、頻繁に便数がある。新空港となって鉄道をひいても本数に期待できないし時間が読めない。
					個人的意見として、現空港の混雑状況は根本的な問題であると認識している。そのため新空港がふさわしい。国、県に是非お願いしたい。新空港の問題点は交通アクセスであり、これが解決できれば（新空港で）良いと思う。
					志摩町は、現空港まで筑紫線や市営地下鉄が通っており、町民も現空港へは行きやすい。新空港となった場合にも、現空港へのアクセス同様、うまくいくように考えて欲しい。
					新北九州空港には物流用地が十分にある。見に行ったが、沿岸部にも様々な施設が整備されており立派な物流拠点になると感じた。新空港になった場合、あのような施設をどこにつくるのか。 現在の福岡空港は利便性が良い。仮に新空港になった場合、交通アクセスを考慮すべき。
					増設案も新設案も一長一短がある。現空港の増設案では24時間利用はありえない。海上空港であれば24時間利用はできるものの、24時間空港が必要なのかといった議論もある。利便性から考えれば現空港が良いし空港の多様性で考えれば海上空港となる。
					なかなか納得いかない。有識者委員会で出た意見がフィードバックされていないのではないか。新空港のアクセスはどういうルートにするのか。お金の分担はどうなるのか。
					増設した場合、利便性は保たれるが騒音問題が残り、加えて借地料等として１７０億円の負担が発生する。それを考えると、２４時間使える新空港がいいと思うが、利便性の問題が出てくると思う。 新空港を造る際には、利便性を保つためのアクセスが不可欠だと思う。
					近隣空港との連携はナンセンス。安全第一で考えてほしい。ガルーダの事故は民家に落ちていたら大惨事になっている。新空港を現在の容量程度の規模で造ればいいと思う。その際にはアクセス面にも考慮し、利便性の高いものにしてほしい。頻繁に利用する人でなければ、多少遠くても安全面が優先すると思う。
					福岡空港移転案を聞きますが、現空港はアクセスが最良であることが利用客が多い一因だと思えるので、現況保存で対策をお願いしたい。アクセスが不便になれば利用客数も減少していくと思えるので、移転の効果も薄れるように思える。現存のままでお願いしたい。
					新空港であれば24時間使用可能となるが、深夜に到着した後のアクセスはどうするのか。新空港になると遠い。現空港の国内線と国際線のターミナルを統一すれば、広い用地を確保できるのではないか。
					1兆円の財源はどうするのか。西側3案では2500億円であり、できれば事業費が少なくすむ方法がないかと思う。福岡市の七隈線のように利用者が少ないと何もならない。現空港は近くにあるから利用者が多いのであって、遠くなると少なくなるのではないかと心配している。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					東南アジアから帰るときに、福岡空港が7時からしか利用できないので、現地を真夜中に出発することになり不便であるが、24H空港になると解消される。また、長崎-上海便は週1便しかなく、長崎の人の多くは福岡空港を利用している。便数が多いのは大きなメリットである。
				③周辺環境への影響、安全性について 29 件	②海を大きく埋立することには後日に問題を感じるがやむなし。
					･住宅地対応は十分な情報開示を行いながらすすめる必要がある。
					「博多湾内の新空港」がベストの選択。 [理由] ①アクセス利便性が保たれる ②騒音も海上と港湾区域内に収まる ③比較的水深も浅く事業費もそれほど高くない ④既成市街地と連動したまちづくりが可能
					早く新空港を実現すべき。新宮沖か湾内中央がアクセスや騒音などの条件から優れているだろう。
					志賀島近くに空港を作ったら海水浴などはどうなるの？
					安全性の問題から新空港という人がいるが間違いだろう。そういう人たちがいう安全とは、2次被害を受けない安全であり、飛行自体の安全ではない。新空港は風も強く、CONFAの新宮沖案でウィンドカバレッジ98%であった。7日程空港が閉鎖される計算だが、それ以下の強風がかなり吹いているものと考えられる。パイロットは技術を要し、現在よりも安全性は低下するものと考える。
					海上新空港建設は、住民の安全性、環境問題を解決できる唯一の方法である。より高額であるが、これならば我々の税金を使う価値がある。
					新空港の建設の意見を支持します。 理由－①安全性の視点、②騒音
					安全性の問題から新空港がよいという人がいるが、新空港になったところで事故の危険性は変わらない。2次被害の危険性が低くなるだけで、飛行機に乗っている人は助からない。逆に墜落事故を起こさなければ、乗っている人も地上の人も被害に遭うことはない。莫大な費用をかけて新空港を建設する費用があるなら、事故の起きない技術やシステム開発にお金をかけるべきだろう。新空港は福岡空港周辺の2次被害を少なくするだけ。技術やシステムの開発は、全ての空港でも役に立つ。感情的でなく理性的な議論を望む。
					現空港の拡張では騒音がひどくなったり周辺の住宅地の移転も検討しているのですから 新空港を造る場合でも公有地を利用したり最小限の民有地の用地取得や市街地への騒音も許容することも検討してみてはどうでしょうか？
					空港をどこに造っても騒音などの問題がある。ヒアリング等の期間を考えると30年後ぐらいになりとても間に合わないと思う。
					新空港候補海域は季節を問わず強風が吹くと聞きました。離着陸に支障を伴い、航空機を危険にさらしては意味がありません。安全性の高い今の空港を発展させることを希望します。
					新空港案として博多湾案もあるが、市中心部に騒音や危険性が残り、博多湾の水質も 悪化する。玄界灘の案も含めて反対する。
					福岡空港も24時間化が将来的には必要となってくるだろう。そうすると、現空港では対応ができない（騒音などで）だろう。最終的には、空港移設するしかないだろう。ただ、交通アクセスが非常に問題になるだろうと思われる。
					将来の需要が予測より減少するにしても、都市部で騒音等がまき散らしているよりは、新空港を建設すべき。ただ、需要増が見込まれるとしても、現在の利便性を損なう計画は理解が得づらい。セントレアから名古屋市内に出る時間ぐらいが限界かと。
					騒音は飛行ルートを海上に設定すればかなり抑えられるのではないでしょうか？悪天候時には直線進入する必要があるそうで市街地上空を飛行することもあると思いますが、その割合は年間5%程度のようですので、それほど問題視することはないのではないでしょうか？
					環境に考慮してほしい。海上空港は海の環境を壊す。騒音問題からいうと海上空港はいいと思うが、陸から架けた橋は凍結しやすく、車で行く人が多くなると排気ガスもでる。
					③空港の移転（費用が一番かかる） 1.24時間利用可能 2.防音対策費が必要ない。 3.周辺地域の発展につながる。 まだまだメリットはあると思いますが、 もし新空港建設となれば 区域 新宮沖の「相の島」と繋いだ空港島にできないのでしょうか？ 「国定公園」とのことですが、博多港内に造ると航路の問題にかかる。奈多沖or新宮沖の海上がよいのではないのでしょうか？

区分	意見分類				寄せられたご意見
					素人には、これからの発着回数の予測、経済的な移転先、安価な広報、資金の調達など正直、調査会の人達を説得できるほど知識はもたない。解らないものです。専門家に任します。信頼しますと私は判断しています。ただ、新宮沖につくる場合、新宮町に騒音を撒き散らさないように計画して下さい。それさえなければ新宮沖、賛成します。 p.s. 大きな声の発言者に負けないよう、屈せず自信と信頼と誇りを持って堂々と説明されんことを望みます。
					PIレポート（ステップ3）が公開され、8月～9月に新聞発表されてから住民や議会から「どうなっているのか」と問い合わせが来ている。もし、海上空港案となった場合、騒音や環境問題といった町民生活への影響が生じてくると思われる。現段階では詳細なことがわからないので議論のしようがないが、こういった問題について不安が募っている。住民からの意見についても、実際に（海上空港に）決まった場合と現在のPI調査では、住民の受け取り方が違うと思う。三苫・新宮ゾーンは風の影響が少ないとあるが、ゾーンのみで滑走路の向きが示されていない。
					ミヒャエル・エンデが人類は経済で滅ぶか環境で滅ぶかという有名な言葉を残しているか、環境に対しては、いつも、環境に配慮します、という一文のみである。環境に対しどのくらいマイナスがあるのかという試算の結果は一度も見たことが無い。新空港の候補地になっている場所はアカウミガメが（産卵のため？）上がってくるところであるが、そういった記述はどこにも記載されていない。地域にどの程度の経済効果があるのか、そして環境にどのくらいマイナスの影響があるのかについて計算すべき。
					遅延した飛行機が深夜に飛んでくるということもよくあること。海上空港といっても周辺の住民は不安である。安直に奈多沖というのは反対である。
					新空港建設、あるいは西側及び東側への増設について、21世紀に向けた発展的・建設的な空港のあり方として十分承知している。しかしながら、昭和15年から苦難の道をたどって現状に至っており、今回の新設滑走路によって、月隈校区が存亡の危機にさらされるのではないかと考えている。 専門的なことは十分理解できないが、新空港を玄界灘に持っていった場合は難題が山積であり、現空港の跡地利用・再開発の問題もある。一方で、西側もしくは東側に増設された場合も、存亡の危機にさらされるといった危惧も持っている。 将来の日本とアジアを結ぶ重要な空港であることも十分了解しているが、地元の要望・ニーズを更に反映していただくことを要望している。
					16頁に海上空港の候補地が載っている。博多湾には警固断層があるが、その影響は。現空港の両脇には断層があるそうだが。
					白木原に住んでいる。50分の1の勾配で、上空150メートルとなる。何かあったら白木原に落ちる。福岡西方沖地震があったが、石油タンクは壊滅していない。博多湾中央ゾーンならば、ローコストで早くできる。しかし、今回のノミネートで外された。活断層は、今の空港にも2本ある。
					新空港の場合、騒音の影響はどうなのか。埋め立てた場合の干潟や漁場、ウミガメの産卵などへの影響はどうなのか。
					新空港ができた場合の周辺地域へのメリット、デメリット（騒音や経済効果）について知りたい。
					新空港に選出された6ゾーンについて、警固断層に近いところから2つ選ばれているのが気になる。古賀・福津ゾーンがいいと思う。福岡市内は十分発展していると思うので、空港は郊外に造った方が地域の発展にも貢献できる。
					知事と北九州市長との間で「福岡空港と北九州空港との連携が一歩前進」との報道がありましたが、連携で解決できるのは過密化の緩和だけです。現空港は安全面、高さ制限、莫大な保証金などの負の要素が大きすぎます。なかでも安全面に関しては、たった1回の事故で大惨事を招くことになります。航空機がいくら進化しようと、起こるときは起こるのです。県民を第一に考えるのであれば、そう言った観点で新空港を取扱って欲しいものです。
				④自然環境保全について 31 件	
					利用者の利便性を考えると現空港の拡張がもっともだと思う。 海沿いへの環境の影響、利便性が悪くなることによる利用者の不満や利用減、事業費など、総合的に考えると拡張が妥当ではないだろうか。 今後空港の利用者が増えていく予想も信用できない。
					まず、海を埋め立てるということに、強く反対します。サーフィンで海を利用してますが、もうこれ以上、自然の海に手を加えないで欲しい。生態系への影響も考慮して欲しい。さらに、現在の空港の立地の良さは、誰もが認めるところと思います。これが移転するとなると、空港の魅力がなくなってしまうと思いますので、新空港建設には反対します。
					・特に自然景観保全は重要な課題である。
					新空港建設について関心があります。環境や交通機関の整備など
					便利、経済の言葉の影で失う環境を心配します。海を埋め立ててまで空港はつくらない。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港は環境破壊を起こすので反対。財政にも大きな負担をかけ住民サービスの低下を招きます。
					このレポートをよんで、新空港を作りたいという意図が見えました。財源や環境、利便性を考えても新空港案については反対です。そんな予算があるなら、将来の福祉に回してもらいたいものです。
					海への進出については、生態系が壊れることは必至でしょうから、人間の都合だけで建設するのはどうなんでしょう。とにかく御用機関ではなく、いろんな人の意見を聞いて決めていって下さい。
					今回新空港建設が有力視されているゾーンには、国定公園が含まれている。海洋資源も豊富で、貴重なウミガメも産卵する。これらの地域に空港が建設されると、自然への影響は計り知れない。また、海岸に沿って「特別地域」が伸びているが、アクセス道路や鉄道で破壊されてしまう。 有力視はされていないが、博多湾も人工島が出来てから大きな変化が起きている。これ以上湾内を埋め立てることは、影響が極めて大きいだろう。絶対にやめるべき。
					福岡空港の増設には反対しません。ただ、環境面（特に断層など）には十分注意して下さい。
					・新空港など環境破壊はやめて欲しい。（人工島問題に似ている）
					もうこれ以上海は汚してほしくない！！ アイランドシティや有明海で十分認識されていると思う。
					博多湾の水質をこれ以上悪化させないで下さい。国定公園をこわさないで下さい。玄界灘の自然を守ってください。新空港は絶対だめです。選挙の一票はそのことを考慮します。
					湾内堆積して、積年のヘドロの堆積、洞海湾再生を参考に。
					新空港案として博多湾案もあるが、市中心部に騒音や危険性が残り、博多湾の水質も 悪化する。玄界灘の案も含めて反対する。
					PIレポートを拝見していると、パブリック・コンセンサスを新空港建設（海の埋め立て）の方向に引っ張っていこうとする意図を感じます。福岡は都会のそばに美しい海が維持されている日本では非常に珍しい都市です。 羽田の真似などするな。頼むからこれ以上福岡の海を埋め立てないでくれ、というのが私の心からの願いです。
					玄界灘は魚の宝庫なので、環境面に十分配慮してほしい。
					各方面に多大な負担をかける新空港は対策案からはずした方がよいでしょう。自然環境への悪影響ははかり知れません。
					環境に考慮してほしい。海上空港は海の環境を壊す。騒音問題からいうと海上空港はいいと思うが、陸から架けた橋は凍結しやすく、車で行く人が多くなると排気ガスもでる。
					福岡空港についての意見です。 よく福岡空港を利用させていただいています。博多駅から地下鉄で5分ということで、こんなに便利な空港は、世界でも珍しいと思います。 しかし、それだけ事故などがあれば甚大な被害が予想され、そら恐ろしくなります。実際街の真上を飛んでいる大きな機体を見ると恐怖を感じます。 幸いなことにこれまで大きな事故はありませんでしたが、これからも無いとは言えず、大惨事が「ある！」と仮定して対策を打っておくべきだと思います。起こってからでは、遅い危機管理の問題です。 また、もうひとつ先日のオリンピック誘致運動の際にも指摘されたように、今の空港では、アジアの一部と交流できるだけで、世界各地とつながった国際空港としては広さ的に無理がありローカルのままになるでしょう。世界のどこかに行く、どこかから来る（人間や貨物など）という時に遠い所の空港まで行って乗り換える（積みなおす）など不便このうえないと思われます。これからますます国際的に九州を発展させたいならば、またアジア・世界の日本への貿易・観光の入り口となるよう考えて行くならば、福岡に国際空港がどうしても必要となってきます。 博多湾埋め立てについては、環境問題等できるだけクリアーした案を立てて、やはり海から接近できる安全な広い空港がどうしても必要だと思います。市民を説得し、世論を盛り上げて行くようにして新空港を作っていただきたいと思います。何よりも市民の安全・そして九州の発展のために。
					仮に新空港方策案として説明されていたが、志賀島近くは綺麗な島で、周辺住民は漁業を営んでいる。（あなたがたは）候補地と簡単に言うが、地元の人々にとって死活問題である。
					PIレポート（ステップ3）が公開され、8月～9月に新聞発表されてから住民や議会から「どうなっているのか」と問い合わせが来ている。もし、海上空港案となった場合、騒音や環境問題といった町民生活への影響が生じてくると思われる。現段階では詳細なことがわからないので議論のしようがないが、こういった問題について不安が募っている。住民からの意見についても、実際に（海上空港に）決まった場合と現在のPI調査では、住民の受け取り方が違うと思う。 三苫・新宮ゾーンは風の影響が少ないとあるが、ゾーンのみで滑走路の向きが示されていない。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港だと埋め立てるための土砂も必要。5年前は外国から買ってくるということであったが、最近はそんなこともできない。どの山を削って土砂を確保するのか。大変な環境破壊になる。こういった情報を開示してはじめて方策案の評価ができる。
					ミヒャエル･エンデが人類は経済で滅ぶか環境で滅ぶかという有名な言葉を残しているが、環境に対しては、いつも、環境に配慮します、という一文のみである。環境に対しどのくらいマイナスがあるのかという試算の結果は一度も見たことが無い。新空港の候補地になっている場所はアカウミガメが（産卵のため？）上がってくるところであるが、そういった記述はどこにも記載されていない。地域にどの程度の経済効果があるのか、そして環境にどのくらいマイナスの影響があるのかについて計算すべき。
					海の環境は大切。損失の数字は難しいかもしれないが何とか算出してほしい。
					新空港の水深は18㍍と書いてあるが、前は25㍍だったと思う。この数字がわかりにくい。新空港は環境に負荷がかかるのではないか。海の中道はアカウミガメが上がってくる海岸。自然環境が守ることが大切ではないか。
					空港の重要性は分かった。新空港建設において費用と環境問題も重要。新空港建設候補地の「三苫･新宮」「志賀島･奈多」は外海。潮の流れや水深、環境への影響をどう考えているのか？ 相島海域は外海で水深が深い。海底も傾斜している。関空は内海。内海の条件で考えるのは危険。費用もかかる。
					増設の場合の借地料は。新空港の場合は自然破壊が心配だ。どこの山を削るのか。
					北九州は霧が多い。乗る人も少ない。佐賀は災害が多い、台風が多い。佐賀や北九州の空港に時間をかけて誰が行きますか。玄界沖では砂をたくさん取っている。あれをやめて、新空港に持ってくる。山を削らなくてもよい。大丈夫。
					新空港の場合、騒音の影響はどうなのか。埋め立てた場合の干潟や漁場、ウミガメの産卵などへの影響はどうなのか。
					ウミガメの調査は決まってから調査し、もし悪い結果だったらどうなるのか心配。官庁にとって都合のいい調査結果しか出さないのではないか。
				⑤費用（建設、ランニング）について 92 件	
					新空港は高いという意見があるが、これまで現空港には抜本的な投資をしていないのだから、仕方がないこと。　年間１５０億円にも及ぶ借地料･環境対策費は３０年間だけでも４５００億円かかる。　よって、国費として５０００億円くらいの負担は当然であり、騒音がなくなり住民が幸せな生活を営めるなら、自治体の負担も当然。
					利用者の利便性を考えると現空港の拡張がもっともだと思う。海沿いへの環境の影響、利便性が悪くなることによる利用者の不満や利用減、事業費など、総合的に考えると拡張が妥当ではないだろうか。今後空港の利用者が増えていく予想も信用できない。
					新空港は経費等の負担が大きくなる為、アクセスよき現在の空港を守るべし。
					新空港建設ありきの論議は止めてほしい。福岡県や福岡市の現在の財政状況下において、新空港を建設すれば、赤字再建団体への転落は必須だと思う。また、利便性が悪くなれば、利用者は減り、ＪＲへと流れるでしょう。自分も乗らなくなると思います。利用頻度の高い人ほど利便性を大事にします。
					新空港を建設するとなると今の福岡空港はどうなるのですか？ 国際線のターミナルも新しくなったのに･･･ その費用がもったいない！！と思います。
					･不便で、将来の収支見通しの立たない新空港は不要。
					将来100年の計画を立てるなら新空港がベストは最初から解るが、投資資金の効果がどれだけあるのか検討してほしいと思います。
					「博多湾内の新空港」がベストの選択。　[理由]　①アクセス利便性が保たれる　②騒音も海上と港湾区域内に収まる　③比較的水深も浅く事業費もそれほど高くない ④既成市街地と連動したまちづくりが可能
					新空港を造った場合の採算性はどうか？
					新福岡空港をつくることには反対です。県の財政も苦しいと聞いています。そのような中、借金をすることになるからです。北九州空港と上手く併用できる方法を考えるべきだと思います。新北九州空港をもっと使いやすい空港にしてもらえたらと思います。
					新空港は1～2兆円という多額な費用がかかり、子孫に借金を残すだけ。決して方策としてとるべきではない。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港は環境破壊を起こすので反対。財政にも大きな負担をかけ住民サービスの低下を招きます。
					やはり1兆円は高すぎる。拡張の道を探るべき。
					現在ある施設tを最大限活用し、どうしても必要なときは最小限の投資をする。福岡市などは財政再建中である。できることとできないことがある。軽々しく新空港一兆円などと言わないでほしい。
					このレポートをよんで、新空港を作りたいという意図が見えました。財源や環境、利便性を考えても新空港案については反対です。そんな予算があるなら、将来の福祉に回してもらいたいものです。
					新空港は、市財政、県、国の財政にも大きな負担となるので、絶対にやめてほしい。
					①資金、工期の件 福岡空港内の滑走路増設案は西側（210M巾）概ね2500億8年。西側（300M巾）概ね5000億10年。東側（300M巾）概ね7500億14年。新空港は三苫1兆円13年、志賀島1兆1千億円13年。アクセスは別途加算。今の福岡県にこんな資金負担は不可能だ。特に子や孫に負担させられません。
					海上空港をできるだけ陸地に近づければ事業費も押さえること出来るはず。玄関口として近隣諸国から笑われない立派な空港を願う（時間かかっても）。
					海上新空港建設は、住民の安全性、環境問題を解決できる唯一の方法である。より高額であるが、これならば我々の税金を使う価値がある。
					新空港は海岸近くで1兆円であれば、実際建設となると、1.5～2兆円するのではないか。新空港には反対である。
					新空港は費用がかかりすぎ。拡張で対応すべき。
					まさか新空港が1～1.1兆円でできるとは考えていないだろう。小さな数字で「浅い所に建設した場合」と書き、マスコミ発表でも1～1.1兆円とするとは姑息なやり方だ。実際は1.5～2兆円はするだろう。新空港には絶対反対だ。
					現状の実績、利便性の低下によるマイナス、福岡市の財務状況を考慮すると、新空港や拡張東側案はありえない選択である。
					国内線航空機を利用することが多いが、幹線空港で福岡空港ほどアクセスのよい空港はなく、この立地は放棄すべきでないと思う。新空港の事業費は予想であり、ほぼ、事業費･建設期間とも膨れがちなので、ぜひ、拡張案の中で、検討していただきたいと思う。
					新空港を建設する場合のコストとニーズのバランスのとれた状況が今後も見込めるか、不安あり。
					新空港は建設費が高すぎ。利便性も大きく損なう。人口が減少する中、将来的に見ても必要ない。
					どこもお金がなくて困っている。費用のかかりすぎる新空港は論外。
					貴重な税金を、これから高齢化などで支出が増える中、できるだけ使わない方向で議論が進むことを望みます。はっきり言って新空港だけはやめるべきです。
					･新空港は負担が大きく反対する。
					国の借金800兆円。これをどうするのかよく考えて事業を考えるのが必要。借金を増やす事業はおかしい。近隣空港がいくつもある。これとの連携をやれば新しい空港は必要ない。
					主要国内大都市空港の事業費や利用者数、設備、運用時間などを比較して、新福岡空港を造る場合いくらまでの事業費であれば黒字を確保できるかとかいろいろと比較検討してみてはどうでしょうか？
					新しい空港は必要なし。既存の空港を利用しろ。財政状況が悪い中にする事業ではないし、無駄な出費はおさえるべきだ。新空港案を考えないで既存空港のみの利用で将来需要を！
					新空港の費用について「海岸近くの浅い場所での費用です。変更されることがあります」はひどいな。せめてゾーンの平均水深の場所での費用を出してほしかった。わざと安く見せようとしたととられても仕方がない。現に1～1.1兆円しかマスコミは報じていない。対策を新空港と決めた後値上げということになれば、県民は大反発するだろう。次回福岡市長選や知事選、総選挙の結果を左右する自体になるかも知れない。
					安全性の問題から新空港がよいという人がいるが、新空港になったところで事故の危険性は変わらない。2次被害の危険性が低くなるだけで、飛行機に乗っている人は助からない。逆に墜落事故を起こさなければ、乗っている人も地上の人も被害に遭うことはない。莫大な費用をかけて新空港を建設する費用があるなら、事故の起きない技術やシステム開発にお金をかけるべきだろう。新空港は福岡空港周辺の2次被害を少なくするだけ。技術やシステムの開発は、全ての空港でも役に立つ。感情的でなく理性的な議論を望む。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					利便性が低下し、財政に負担をかけ県民生活を脅かす新空港には賛同できない。
					自治体も企業も弱い福岡では、3セクとか株式会社方式は早々に破綻します。かといって自治体は借金をするしか手だてがありません。新空港案には絶対反対です。
					1.将来にわたって経済成長が続くという視点に立った新空港建設は税金の無駄遣い以外のなにものでもない。
					・新空港は一体どのくらいで出来るのか？1～1．1兆円としているが、「海岸付近の浅い場所」では、空港建設など出来ないことは解っているだろう。CONFA資料などを参考に騒音、障害地形、ILS設置、ウインドカバレッジなどを勘案し、他空港との比較から試算すると、1．5兆～2兆円もかかる可能性もある。全く馬鹿げている。仮に1兆円だとしても今の財政状況でこのようなことが出来るはずがありません。
					新空港の値段が1～1．1兆円とマスコミから報じられています。多くの人がそうだと思っているようですが、実際はステップ3にあるように海岸線付近に配置した試算にすぎません。そんな場所に出来るはずもなく、実際はもっとかかるはずです。おおよその金額を早く公表すべきだと思います。出来ないのであればもっとかかることをマスコミを通してきちんと市民に伝えるべきでしょう。そうでなければ市民は誤った情報に基づき判断することになります。また、需要予測を出したのだから、実績がどのように推移しているのか需要予測の数値、2005年、2006年分の実績をきちんと示して判断を仰ぐべきです。これも需要予測だけで判断するという間違いを招きます。
					1兆円はふざけすぎ。新空港はみとめない。
					建設費がばく大な新空港は借金をふくらませるだけ。認めない。
					新空港は県と市の赤字をふやすだけ。絶対反対。
					私見：志賀・奈多埋立案は上記以外に、①市の中心部に近く、アクセスは香椎線が利用できる。②見た目は砂浜土であるから埋立費も少なくてすむ。③現空港は地下鉄があるので、高く売却できる。その他名古屋空港が安くできた理由を調査利用すれば安くなるかもしれない。
					新空港は空港調査会資料により、海岸線付近へは建設できない。1兆円どころか、1.5～2兆円かかるかもしれない。絶対反対。
					福岡県、福岡市合わせて5兆円を超える財政赤字。さらに大きな借金となる空港移転は非現実的、反対する。
					・費用のかかりすぎる新空港だけは絶対に反対です。
					新空港建設であれば、将来への投資という意味でも、私たちの税金を使うことに賛成です。
					海上となると、三苫・新宮ゾーンだな。志賀島・奈多ゾーンではちょっとごたごたして海上の良さが少し損なわれそう。海上で費用がかさむのは将来の利用者が負担するのは当然だ（受益者負担）。
					新空港は海岸線付近にはできません。滑走路も冬風に対応しなくてはなりません。従って、1兆円ではとてもできません。1.5～2兆円になるでしょう。
					庶民感覚からかけはなれ、費用のかかりすぎる新空港には反対です。
					新空港を建設して赤字で維持するのは税金であることを忘れないこと。聞いた意見を聞きっぱなしにしないこと。
					新空港については、海岸線付近ではなく、建設可能な滑走路位置・方向であれば、1～1.1兆円などできるはずもない。すぐにでも対応策からはずすべき。
					50年先を考えると新空港がよいという人もいますが、50年後は人口は大幅に減少しています。福岡都市圏も2025年以降減少するということです。無駄な投資は避けたいものです。一時の混雑対策に1兆円以上使うのは無駄です。失われた利便性は戻ってきません。アクセス料金や、時間的損失を考えると、毎年数百億円になるという試算もあります。
					新空港を新設する資金・投下経費に対する利益、利用者（貨物・旅行者など）の需要予測などなど、基本設計青写真が不十分だと思う。（税金を使わない民間の資金で新空港を作る設計）
					新空港について、個別収支は参考掲示されているが、建設する場合の①資金調達計画や中長期の運営収支見込を検討して、その結果の（案）を公表願いたい。
					利便性が低下し、費用も高い新空港は反対。
					新空港建設の場合の事業費については、他に必ず必要な社会資本の費用がどこまで含まれているかが不透明です。特に、アクセス道路や場合によっては新交通システムの整備費など多額になると考えられます。それらも示した上で、費用対効果を評価する必要があると思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港を作るための需要予測を行うから、ひどい状態になる。実績は2年続けてマイナス。今年もマイナスになる勢いだ。減便･廃止がこれからも続く。九州新幹線全通でさらに減る。市民は許しません。無駄な事業はやめてください。
					新空港建設のコストが現在地での滑走路増設と同じくらいかかるとしても、現在地にあるという利便性を損なうことは避けた方がいいと思いますので、現在地での増設が最良と考えます。
					年間収入が約100億円なのに、1兆を越える建設費をまかなえるとは思えない。
					費用の高い新空港は×。
					巨額の経費が必要になるのであれば、福岡都市圏だけでなく九州全体としての視点が必要であり、その場合、九州国際空港として調査･検討すべきではないか。
					新空港、本当にいったい幾らかかりますか？正直に出して下さい。そして、今までの事業を見ても必ず初めの予定を上回る費用がかかってますね。それを考慮に入れる必要があるでしょう。 ･現状のままでは毎年100億以上の赤字が発生する。早期に新空港建設に向け取り組むべきである。
					新空港、現在空港も年齢的に利用する事はないと思いますが、税金の無駄遣いを考えます。空港は現在近いので、利用は十分ですか。
					北九州空港、佐賀空港が福岡空港の需要を補完する案も、現空港を拡張する案も決定的な解決にはならない。要は現空港から脱出することだ。跡地（20万坪が国有地）を坪300万で売却し2兆円の資金を捻出すれば、心配はない。航空行政の失敗はこれ以上許されない。
					福岡空港が赤字であるとは思わなかったし、土地借地料が80億円以上必要とは驚いた。ムダなお金を未来にわたって支払うようなバカな考えは即刻中止すべきである。是非、新空港建設が必要である。
					現行の空港用地の売却代金を、新空港建築費に充てれば国庫負担は大きく軽減できる。有効な跡地利用が必要。
					費用削減 　空港島を「浮空港島」にする。 　陸地との連絡は橋ではなく、トンネル（海底にトンネルを沈める－大阪港にある） 　元西鉄宮地嶽線の跡地を道路として、若松－水巻－芦屋－津屋崎の道路と接続し若松－新宮間を道路とする。（住宅が近いため防音壁を作る） 　将来的に2階建てとし、上部道路を北九州道路と福岡高速と繋ぐ。
					2-(8)ステップ3の2ページの福岡空港の個別収支について イ．地方負担金収入13億の支出目的及び県･市別負担金額について ロ．赤字圧縮はないのか。その方策はとれないのか。今後ともどうするのか。 ハ．現空港の拡張又は海上空港の新設の場合の収支見込等は。
					2.新空港開設は黒字を生むランニングコストを目指した設計を (1)移転により節減できる公費負担費用169億円 主な歳出、土地建物借料84億円＋移転補償費85億円＝169億円 (2)平成17年度福岡空港個別収支による純公費負担額108億円 歳出221億円＋共通経費（特別会計支出）※12億円ー歳入125億円＝108億円 ※航空整備特別会計計1,266億円÷国内空港数100ヶ所＝12.66億円 注 PIREPORT･Step3詳細版別冊付録によると国内空港は100ヶ所ある。 (3)移転によりランニングコスト公費負担が減少する事は明らかであり、次世代の負担を懸念する余地は狭くなると同時に新空港の設計及び運用次第では、公費負担をなくせる展望が開ける。公費負担とはすなわち税金投入の事である。 (4)注目すべき株式会社による空港の設置･経営について 関西空港及び成田空港（平成19年上場の発表があった。）は比較的近年に開設された空港である。ともに民間の出資を中心に開設を見たものであり、当然ながら黒字経営を想定している。赤字続きの国鉄が株式会社に民営化され上場を果たし、国鉄時代とは逆に大幅黒字を達成し、少なからぬ諸税を国に納付している。近い将来空港も民営委託により自由な発想に基づく経営が認められ公費負担からの脱却を目指すべきではなかろうか。当然、新空港開設にはかかる視野を包含し、設計･運営に臨むべきであろう。去る9月28日から近鉄エクスプレスは、日帰りを視野に入れた羽田－上海便の貨物到着一日短縮を評価し、従来の成田－上海便を羽田空港に鞍替えした。つまり空港間での競争激化を内外に知らしめる結果の一例である。
					費用について、5年前の報告書では、8200億円、今回は1兆円ということで、2割も上がっている。増設や新空港は13年くらい期間が必要となると、その頃には、1．5兆円くらいになるのではないか。財政状況が厳しい中、こんなことをする必要があるのか。なぜ、一番お金がかからないやり方を選択しないのか。 新北九州空港の時のことから推測すると、1兆円では済まないと考えられる。新北九州は、満潮時から8ミリの高さをとって整備したと思うが、玄界灘は外界であり波も高い。15mくらいはとらないといけないのではないか。そう考えると1兆円では収まらないと考えられる。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					新空港の前提条件として、なぜクロースパラレルではなくオープンパラレルにしないのか。クロースだったら1.6倍位しか処理能力が上がらない。オープンで2倍の滑走路を。、また滑走路を3000mとしているが、つくるのであれば4000mにしたらどうか。新空港の費用が1兆円～1兆1000億円と安く、2本目の滑走路増設の場合の7500億円とあまり変わらない。
					11ページの滑走路について、下に※印でこれだけの費用がかかると詳細に記載されている。新空港の場合も、下に※印で「跡地問題についても金がかかります」という表記が必要ではないか。
					新空港建設は1兆～1兆1,000億円という壮大な事業だが、税金から支払われる部分もあるだろうから、私たちの家計にも無縁ではない。子どもたちに借金を残さない方策を考えてほしい。
					なかなか納得いかない。有識者委員会で出た意見がフィードバックされていないのではないか。新空港のアクセスはどういうルートにするのか。お金の分担はどうなるのか。
					個人的意見としては⑤の事業効率性が重要だと思う。夕張の例を見るように、現在の国、全国の地方自治体は大幅な赤字財政だとか。そんな中で1兆円を出して新空港を造る必要性があるのだろうか？　優先順位があるはず。多少の不便は我慢して金のかからない方法はないかを広く論議してほしい。そのためのPRにも取り組んでいただきたい。 私が言いたいのは、お金はあるのかという観点が大事だということ。コストの意識なくして建物造ろうとか空港造ろうという発想がいかん。まずは建設ありきが先行して調査を進めるから新空港建設という結論になる。金の出を抑えるという考えで調査するのが皆さん方の仕事ではないか。 このような結論が出たことには納得できない。再検討をお願いする。
					われわれ筑豊の人間は新北九州空港を使うべきなのだか、交通の便がないので使いたくても使えない。新北九州空港は北九州市民だけのもののように思われがちだが、福北ゆたか線や後藤寺線が充実し、特急を走らすなどしてもらえば福岡の人も北九州空港を利用できる。極論すれば福岡空港からオーバーフローする便はすべて新北九州空港が引き受けてもよいと思う。そうすれば1兆円かけて新空港を造る必要はない。私が言いたかったのは、北九州は今や自動車産業の大集積地になっている。筑豊の再浮揚につながる鉄道を整備するなどして新北九州空港がより使いやすいようにしていただきたいということです。新空港建設の費用は子･孫たち世代が背負うのでかわいそう。負担がかからないよう近隣空港路線で整備していただきたい。
					近隣空港との連携は対応方策とはなり得ないという結論だが、どこまで掘り下げた上での結論なのか？　事業効率性の視点では、北九州空港を活用するという効率性の部分が足りないのではないか？　新空港建設費用は誰が負担するのか？　新空港建設工事は期間が長い。その間に増加し続ける便数をどう処理するのか？ その対策として、福岡空港の利便性と能力を最大限利用しながら北九州空港を活用する。その間に鉄道等の交通が整備されて北九州空港の利便性が格段に向上するだろう。そうすれば新空港建設のために費用も無用になる。
					周辺環境対策費の150億円、新空港建設費用の1兆1千億円の出所が知りたい。福岡空港では民家ぎりぎりを飛んでいる。周辺住民はどう思っているのか。どう補償しているのか教えて欲しい。いずれにしろ国民負担が大きくなるということか？　これ以上の国の借金は作らないで欲しい。
					空港の重要性は分かった。新空港建設において費用と環境問題も重要。新空港建設候補地の「三苫･新宮」「志賀島･奈多」は外海。潮の流れや水深、環境への影響をどう考えているのか？ 相島海域は外海で水深が深い。海底も傾斜している。関空は内海。内海の条件で考えるのは危険。費用もかかる。
					福岡空港は107万㎡。30%が民有地で70%は国有地。その国有地部分を売れば1兆円は作れるはず。それで新空港は造れる。1兆円がもったいない、環境がどうのと反対するのはおかしい。将来の国の行く末を見つめて国家プロジェクトとして進めるべきだ。
					新空港建設、滑走路増設、高速道路建設においても膨大な費用がかかる。償還に何十年もかかるような借金にならないよう、今の子どもたちの将来の負担にならないようコスト意識を持って事業方策を進めてもらいたい。
					費用面からみると移転する必要はないと思うので、移転の大きな要素として安全性があると思う。
					新空港の事業費はもっと安くなる方法がないか再検討するべき。
					増設には反対である。騒音がうるさいし、安全性にも問題がある。マスコミは金額だけをピックアップして報道しており、意図的なものを感じ不満に思った。新空港で1兆円を超えれば誰でも反対する。事業費は、やり方次第で安くできると思う。ＰＦＩもある。地方の活性化のために財界とも協力しながら、新空港を実現してほしい。
					1兆円かけて新空港を造るより、増設のほうがいい。騒音や安全性に問題はあると思うが、増設がいいと思う。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					借地料８４億円／年、環境対策費９２億円／年を払っていることに驚いた。これは福岡空港が存続する限り続く。Ｓ４７年からＨ１８年までで借地料１６３５億円、環境整備費２７６０億円が我々の税金から出ている。増設の場合は、更に借地や買い取りの土地が増え、約２００億円／年の支出が続くことになり、新空港と増設の費用の差は１０～１５年くらいでなくなる。空港の跡地利用もでき、経済効果は新空港移転のほうがあると思う。増設案の利点は利便性だけで騒音などは増悪する。新空港はすべて解消される。ぜひ新空港でお願いしたい。
					今の空港は便利がいいので、残してもらいたい。海上空港には1兆円以上かかる。確かに危険な面はあるが、危険と便利さの接点をどこに求めるかが問題だと思う。
					予測では、需要は現在の2倍まではいかない。この程度の伸びであれば、1兆円かけるのは現実的ではない。増設の方が現実的だと思う。
					新北九州空港の利用促進をしたほうがいいと思う。近くに２４時間使用できる空港があるのに1兆円もかけるのはおかしい。
					1兆円の財源はどうするのか。西側3案では2500億円であり、できれば事業費が少なくすむ方法がないかと思う。福岡市の七隈線のように利用者が少ないと何もならない。現空港は近くにあるから利用者が多いのであって、遠くなると少なくなるのではないかと心配している。
				⑥用地･補償等について 6 件	
					「新空港」の場所には、海を憩いの場所にしている人･生活の基盤として仕事をしている人が沢山いる。 それを「市内で条件を満たす場所だから」という安易な考えだけで決められたのでは『人工島』の二の舞。自然は取り戻せないのだから！！「現空港」は元々“空港の近く”と理解して生活をしている人が多いと思うが、「新空港」予定地はいずれも元々静かな場所。そこに7時～22時までこれまで以上の飛行機が離発着する事になれば住人にとっては大問題。リゾートホテルや旅館･国営公演のそばで多くの飛行機が離発着する事は好ましいとは思えない。更にあの海は漁師の生活の場。また閑静な住宅街を求めて生活をしている多くの人が居る。 いずれにも必ず悪影響が出るのが分かっていて着手するのは市民生活を脅かす事になり、問題である。「現空港」は、その周辺に対し既に防音対策をしており空港の為に地下鉄を作り‘それだけの投資’をした事を思えば、この投資を無駄にしない為にも「現空港」を利用してほしいと思う。
					現空港の拡張では騒音がひどくなったり周辺の住宅地の移転も検討しているのですから 新空港を造る場合でも公有地を利用したり最小限の民有地の用地取得や市街地への騒音も許容することも検討してみてはどうでしょうか？
					仮に新空港方策案として説明されていたが、志賀島近くは綺麗な島で、周辺住民は漁業を営んでいる。（あなたがたは）候補地と簡単に言うが、地元の人々にとって死活問題である。
					新空港の周辺地域に対しても補償費は発生する。
					中部国際空港でも漁業補償問題が最後まで残っており、時間がかかる問題であると思う。
					新空港を造る場合、現在住んでいる人の移転場所などまで決めてから造るのか。
				⑦利用時間について 9 件	
					[航空貨物輸送も重視すべき] 航空貨物は旅客に比べ軽視されがちだが、航空貨物は付加価値の高いものが多く、今後大きな成長の見込める分野でもある。高付加価値貨物の輸送に有利であれば、高い価値を生む産業の立地や生産の増加も期待され、福岡･九州の産業活性化への展望が開ける。つまり、航空貨物輸送に優位な空港を持つことは、地域の将来を切り拓く1つの戦略として非常に有効であると考えられる。だが、現在の福岡空港は、日中は旅客機で精一杯で貨物専用便は邪魔者扱いされる、貨物スペースが狭い、騒音問題で早朝深夜の離着陸ができないなど、航空貨物輸送には極めて不利な条件となっている。では、現在深夜貨物便が就航している北九州空港や佐賀空港は、拠点的な役割を担い九州全体の発展に資することができるだろうか？残念ながらそれは不可能であろう。なぜならば、両空港は消費･生産の重心である福岡都市圏から遠く離れており、少量多頻度の貨物輸送を行うには陸送の費用と時間が嵩み、結果としてコスト増･物価上昇に繋がるため、物流･流通を全体最適化できないからである。よく、貨物は遠くの空港でも構わないから、北九州空港や佐賀空港で扱えばいい、と言う人がいるが、それは間違いである。人と違って貨物は時間がかかっても文句は言わないが、貨物は自ら動いたり申告したりできないので、遠い空港までの陸送や諸手続には費用がかかる。単位重量･体積あたりの付加価値が相対的に低い海上貨物でさえ、横浜港より東京港の方が、神戸港より大阪港の方が、北九州港より博多港の方が、国際海上コンテナ取扱個数が増加していることからも、より消費地に近い港湾や空港を利用する方が物流のトータルコストを低減化できるのは明らかである。よって、物流･流通の全体最適化を図り、九州全体の経済の活性化や市民生活の質の向上を促すためには、消費地･生産地の重心に最も近い福岡都市圏の空港が貨物輸送の中心的役割を担う必要がある。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡は世界的なハブ空港とはなれないだろうが、航空貨物市場が拡大する中、海を隔てた至近距離に、貨物取扱量世界第4位で大韓航空の拠点であるソウル（仁川）や、FedExの広州、UPSの台北・上海、DHLの香港など世界的な航空貨物輸送大手やインテグレータのハブ空港が存在することから、高速交通基盤が整い九州・西日本一円からの集荷・配送に有利な福岡には、これら貨物のハブ空港とのスポークとして貨物専用便が就航する可能性は十分にあるだろう。つまり、福岡・九州には航空貨物輸送が拡大するだけの地理的優位性があり、地域の発展のためには、この地理的優位性を生かし、地域の発展のチャンスを逃さないことが重要である。貨物専用便は深夜の発着が有利なため、貨物輸送拠点として機能するためには、24時間フルオープンが可能な複数の滑走路を有する空港が望まれる。したがって、福岡・九州における物流・流通の全体効率化を図り、地域の発展に貢献するためにも、福岡都市圏において複数の滑走路を持つ24時間利用可能な空港が必要である。
					福岡空港は24時間運用空港の必要（将来）がないのか。この点の検討が先に必要では！！
					③空港の移転（費用が一番かかる） 1.24時間利用可能 2.防音対策費が必要ない。 3.周辺地域の発展につながる。 まだまだメリットはあると思いますが、 もし新空港建設となれば 区域　新宮沖の「相の島」と繋いだ空港島にできないのでしょうか？ 「国定公園」とのことですが、博多港内に造ると航路の問題にかかる。奈多沖or新宮沖の海上がよいのではないのでしょうか？
					候補地の選定において、市街化区域に入らないようにとあるが、それは、候補地付近の住民にとっては24時間運用に晒されるということであり、到底、納得できるものではない。
					遅延した飛行機が深夜に飛んでくるということもよくあること。海上空港といっても周辺の住民は不安である。安直に奈多沖というのは反対である。
					増設案も新設案も一長一短がある。現空港の増設案では24時間利用はありえない。海上空港であれば24時間利用はできるものの、24時間空港が必要なのかといった議論もある。利便性から考えれば現空港が良いし空港の多様性で考えれば海上空港となる。
					増設した場合、利便性は保たれるが騒音問題が残り、加えて借地料等として１７０億円の負担が発生する。それを考えると、２４時間使える新空港がいいと思うが、利便性の問題が出てくると思う。
					新空港であれば24時間使用可能となるが、深夜に到着した後のアクセスはどうするのか。新空港になると遠い。現空港の国内線と国際線のターミナルを統一すれば、広い用地を確保できるのではないか。
					東南アジアから帰るときに、福岡空港が7時からしか利用できないので、現地を真夜中に出発することになり不便であるが、24H空港になると解消される。また、長崎-上海便は週1便しかなく、長崎の人の多くは福岡空港を利用している。便数が多いのは大きなメリットである。
			2.候補地の選定について 60 件		
					しかし、現実、北九海上空港は出来上がっているからこの議論をしても、せんないことである。三苫・新宮ゾーンをより充実した空港にすべく全力を尽くすべきである。現空港は、ニュータウンを作るべきである。
					新空港を博多湾内に作るべき。　アクセス性はさほど低下しないし、騒音も湾内と居住者がいない港湾地区で収まるはず。警固断層など耐震性を高めておけば問題なし。地震はどこでも起こる。 多額の赤字を計上しているであろう新北九州空港は、新福岡空港開港と同時に廃港にして、跡地は沖縄米軍の移転先とすべきでしょう。赤字解消と沖縄の負担軽減で、一石二鳥です。
					仮に今回提示されている2ゾーンのどちらかに新空港を造ることが決まった場合、福岡空港－中部国際空港、福岡空港－関西国際空港は確実に減便か最悪の場合廃止される可能性があると思いますが、それでもよろしいのでしょうか？現在は福岡空港の利便性のおかげで路線が成立しているのであって、アクセス時間を考慮していない2ゾーンでは路線の成立は厳しいと思う。何ら数値の根拠を示さずに30km以内というテキトーな数値を定めて候補地を決めるのはおかしい。
					新空港の建設条件が極端過ぎます。騒音などは運用を工夫することで減少させることができるのでもっと柔軟に候補地を再選定するべきです。
					「博多湾内の新空港」がベストの選択。［理由］ ①アクセス利便性が保たれる ②騒音も海上と港湾区域内に収まる ③比較的水深も浅く事業費もそれほど高くない ④既成市街地と連動したまちづくりが可能
					新空港は博多湾内がよい

区分	意見分類			寄せられたご意見
				早く新空港を実現すべき。新宮沖か湾内中央がアクセスや騒音などの条件から優れているだろう。
				湾内中央ゾーンに新空港を！
				三苫・新宮ゾーンも志賀島・奈多ゾーンもどちらでも沿岸部に新しく出来ればと考えます。
				新空港がP18のゾーンであれば、新北九州空港は必要なかったと思う。 比較評価はデータのとり方、評価に用いた統計手法も含めて、具体的に数値として公開してほしい。
				新空港の候補地がこんなにあったとは知りませんでした。
				海上空港をできるだけ陸地に近づければ事業費も押さえること出来るはず。玄関口として近隣諸国から笑われない立派な空港を願う（時間かかっても）。
				・新空港を志賀島・奈多ゾーンに早く計画して下さい。
				佐賀空港、大牟田、大川、佐賀方面の広い土地（空地）、筑後川、嘉穂川、この一体をうまく活用することが必要だと思う。大陸を睨んだ空港、港などの整備が重要と思う。
				新空港を早く海の上に。
				候補地検討は必要ない。
				アクセスの比較検討がないため、高速道路、鉄道によるアクセスが必要。例えば、関西空港のように計画されれば三苫・新宮ゾーンがよい。
				新空港を造るのであれば、移転した結果国内旅客数が大幅に減るということが無いような場所にしてください。
				新空港の場所は相の島とつないだ海上空港で浮空港とし、陸地とはトンネルとする。トンネルも海底を掘るのではなく、海底の陸地にパイプを沈めた様なトンネルとする。（技術的に可能）
				アジアの玄関としてのハブ空港とならなければ意味がない。どう見ても考えても現空港はみすぼらしい。ハッキリ言うと、どんなにこねくり回してもますますみすぼらしくなるだろう。他国や他県から来た人々の第1印象があのざまです。一歩外に出ると画然とします。看板ばかりのスラムに感じる。政治は決定してる。それでも私はこの2つのゾーンには絶対来てほしくない。
				私見：志賀・奈多埋立案は上記以外に、①市の中心部に近く、アクセスは香椎線が利用できる。②見た目は砂浜土であるから埋立費も少なくてすむ。③現空港は地下鉄があるので、高く売却できる。その他名古屋空港が安くできた理由を調査利用すれば安くなるかもしれない。
				新宮ゾーンで検討されるよう希望する。
				新空港候補海域は季節を問わず強風が吹くと聞きました。離着陸に支障を伴い、航空機を危険にさらしては意味がありません。安全性の高い今の空港を発展させることを希望します。
				海上となると、三苫・新宮ゾーンだな。志賀島・奈多ゾーンではちょっとごたごたして海上の良さが少し損なわれそう。
				おのおのの「評価の視点」はトレードオフの関係にありますが、どのようにして軽重をつけて、2地区が選ばれたか不明。
				新空港案として博多湾案もあるが、市中心部に騒音や危険性が残り、博多湾の水質も 悪化する。玄界灘の案も含めて反対する。
				他の大都市空港の建設事例はどうだったのか、また利用状況や満足度はどうなのかを参考にして検討する必要があると思います。そして現状での福岡空港のアンケート結果から利用者は何を求めているのかを検討して新空港の立地条件を求めて候補地を選定するべきだと思います。『候補地ゾーンの基本的な選出条件』自体が妥当なものなのかどうか再検討をするべき。『候補地ゾーンの基本的な選出条件』と『利用者が新空港に求める立地条件』が異なった場合には、『利用者が新空港に求める立地条件』を極力優先して『候補地ゾーンの基本的な選出条件』を決めることが重要だと思います。この条件を無視すると利用者の不満度が上がるのは確実で新空港の建設反対の意見が多く出ることになると思います。
				個人的意見ですが、博多湾外は玄界灘の強風と荒波ですから、かつての雁の巣飛行場の存在も頭に入れて、湾内適地への新設が望ましいと思っています。
				新空港の湾内東案や湾内中央案はダメになっているが、どうしてなのかよくわからなかった。一番現実的な案だと思うが、もう少し詳しく解説してほしい。
				出来るだけ北九州市に近い三苫・新宮ゾーンでの建設をお願いします。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港案の建設条件にはおかしいものがたくさんあります。建設条件を滑走路増設案のときの建設条件と同じにすることを求めます。同じにした上で減点方式各案を同じ基準で減点していき一番減点の少ないものを対応策案にするのが分かり易いです。 『空港立地の可能性を検証するためには、空港整備に必要となる用地について確保の見極めができること、また、土地利用計画、道路計画、用途地域指定など他の法定または公的計画などと整合が図られているか、図られる見込みがあることが必要です。』『市街化区域面積比率：１%以下　空港は市街地の近くに立地する方が利便性の面で有利となります。しかし、市街地周辺では公共施設、民家等が集中しており、用地確保が困難であるとともに、航空機騒音の影響が大きくなります。したがって、ここでは検討対象個所に対する土地利用の前提条件として市街化区域面積比率1%以下のメッシュを選出します。』『建物用地比率：５%以下　市街化区域外での住宅地を検討対象からできる限り除外するために、ここでは建物用地面積比率5%以下のメッシュを選出します。』以上の条件は、滑走路増設案では条件を満たすことが困難ですので、この条件を無くすか『滑走路増設案での用地買収面積と同程度の面積の用地買収までなら検討を行う』ように条件を変更して下さい。 『･水平表面…航空機の安全な離着陸経路を確保するために物件を制限する表面。ただし、水平表面については、仮設物、建築基準法に基づく避雷設備、地形または既存物件で航空機の飛行の安全を特に害しない物件は、空港設置者の承認を受けて設置また は留置することができる。』とあるのに『注）規定によれば、一定の手続きによって両側の水平表面内に抵触物件の存在が許容されることになるが、今回の候補地ゾーン選出条件では航空機運航がより安全となるよう、少なくとも片側は抵触物件は存在しないことを条件としている。』これは条件としておかしいです。安全上問題無いのであれば、『注）規定によれば、一定の手続きによって両側の水平表面内に抵触物件の存在が許容されることになるが、今回の候補地ゾーン選出条件では航空機運航がより安全となるよう、少なくとも片側は抵触物件は存在しないことを条件としている。』この条件は不要であるのは明らかです。この条件自体を無くして下さい。 『航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと 周辺地域の環境を保全するためには、航空機騒音の影響が市街地に及ばない滑走路配置とする必要があります。よって、現空港において環境対策の対象となっている第1種区域（加重等価平均感覚騒音レベルWECPNL75以上）が市街化区域に及ばないことを条件としました。』この条件は、滑走路増設案では条件を満たすことが困難ですので、この条件を無くして下さい。以上の条件にすれば滑走路増設案も新空港案も建設条件が同じなので比較条件も同じにできます。その上で比較項目を設定して減点方式で数値で結果が見えるように比較します。特に重要な『建設費･アクセス時間･横風･費用対効果』などを加算して計算します。 以上の内容での比較検討を行うことを求めます。 『航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと　周辺地域の環境を保全するためには、航空機騒音の影響が市街地に及ばない滑走路配置とする必要があります。よって、現空港において環境対策の対象となっている第1種区域（加重等価平均感覚騒音レベルWECPNL75以上）が市街化区域に及ばないことを条件としました。』この条件も現空港における滑走路の増設では条件を満たしていません。さらに航空機騒音に係る環境基準 http://www.env.go.jp/kijun/oto2.htmlには、『住居の用に供される地域 70ＷＥＣＰＮＬ以下 住居の用に供される地域以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域 75WECPNL以下　新設飛行場は直ちにこの基準を達成すること』となっているのですが、航空機騒音に係る環境基準には注意書きがあり、『航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、1の達成期間で環境基準を達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。』と書いてあります。よって仮に『住居の用に供される地域 70ＷＥＣＰＮＬ以下　住居の用に供される地域以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域 75WECPNL以下　新設飛行場は直ちにこの基準を達成すること』を満足しなくても『航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、1の達成期間で環境基準を達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。』を満足させれば空港を建設することが可能である以上、候補地選定の段階で条件を設ける必要は全く無いと思います。 あくまでも問題があるのであれば、比較検討の段階で落とせばいい話です。 『警固断層について』設計段階で地震を考慮すればいいだけのことなので、これを理由に候補地から外すということが無いようにお願いします。 『博多港について』羽田空港D滑走路では、旧運輸省自身が建設できないとしていたB滑走路との平行滑走路を運輸省が造れると言って建設が決まりました。船舶航路との間に問題があることが分かると船舶航路自体を移設することにしました。同様の対応は福岡でも可能のはずなので、船舶航路の移設や場合によっては港湾施設自体の移設も検討するべきです。 新空港案の考え方を変えるべきではないでしょうか？どうも空港の機能面を第一に考えて検討しているとしか思えないのですが。そうではなくて、まず利用者の立場に立ってどこに空港があれば良いかを考えてできるだけ条件を緩和した状態で候補地を選定するべきです。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				今回議案の工事を行う3の1工区は、コンテナヤードを整備する計画であります。コンテナヤードを含む港湾機能施設整備にかかる資金計画は、利子含めて８２３億円の費用を３７年かけて 回収するというものですが、コンテナ貨物量が5年後には今の約2倍にも増えるという過大予測を前提にし、また耐用年数が１７～8年しかないガントリークレーンの取り替えなど維持管理にかかる費用を除外しているなど、もともと収支が成り立たないのであります。さらにスーパー中枢港湾にすれば、港湾施設使用料が 3割引き下げられることとなり、使用料でまかなうという計画は現実性も見通しもないと言わざるを得ません。日本共産党福岡市議団-議会レポート-（http://www.jcp-fukuoka.jp/report/2003/JUN/objection.html）この議会レポートの中身についてはどうなのでしょうか？将来的に負担になるのであれば、海ノ中道･雁ノ巣･アイランドシティ地区案にすることによって解決するのではないか？
				現時点で有力と言えそうなのは湾内中央ゾーンと湾内東ゾーンおよび意見発表会で提案があった海ノ中道･雁ノ巣･アイランドシティ地区案ぐらいだと思います。この2ゾーンと1案は技術的に建設が可能（湾内中央ゾーンの警固断層が近くにあるというのは設計段階で地震に対応できるようにすれば良いし、湾内東ゾーンの船舶航路と交差することについては船舶航路自体を移設して高さをクリアすることもできるでしょうし、海ノ中道･雁ノ巣･アイランドシティ地区案については問題解決や問題を軽減する方法が意見発表会で紹介されましたし。）と考えられますが、他の案は問題を解決することが困難なものばかりです。
				新空港案は、建設場所の条件設定が厳しすぎると思います。市民側は、そのような条件設定を求めているのでしょうか？現空港のアクセスの良さを考えると、建設場所の条件設定をPI案のように厳しくすると都心から遠くに造らざるを得なくなりますが、アクセス面での不満が大きく出るのではないでしょうか？
				今回議案の工事を行う3の1工区は、コンテナヤードを整備する計画であります。コンテナヤードを含む港湾機能施設整備にかかる資金計画は、利子含めて８２３億円の費用を３７年かけて 回収するというものですが、コンテナ貨物量が5年後には今の約2倍にも増えるという過大予測を前提にし、また耐用年数が１７～8年しかないガントリークレーンの取り替えなど維持管理にかかる費用を除外しているなど、もともと収支が成り立たないのであります。さらにスーパー中枢港湾にすれば、港湾施設使用料が 3割引き下げられることとなり、使用料でまかなうという計画は現実性も見通しもないと言わざるを得ません。日本共産党福岡市議団-議会レポート-（http://www.jcp-fukuoka.jp/report/2003/JUN/objection.html）この議会レポートの中身についてはどうなのでしょうか？将来的に負担になるのであれば、海ノ中道･雁ノ巣･アイランドシティ地区案にすることによって解決するのではないか？
				工期やアクセスや空港容量を考えたら海ノ中道･雁ノ巣･アイランドシティ地区新空港案が良いのではないか？
				アイランドシティや香椎パークポートの港湾施設の設備更新問題や福岡城復元運動などの指摘があったが本当なのでしょうか？福岡市のホームページにアイランドシティ整備事業及び市立病院統合移転事業 検証･検討 結果報告が掲載されましたが、どうも埋立地の売却はうまくいっていないようですが、それらの埋立地を空港用地として利用することも検討するべきではないでしょうか？
				福岡県の調査（CONFA）では新宮沖（PI案での三苫･新宮ゾーン）が有力とされましたが、福岡市は新空港候補地を東区雁ノ巣に絞りました。福岡都市圏に利用者が多い福岡空港で、福岡都市圏の中心である福岡市が新宮沖よりも都心部に近い東区雁ノ巣に絞ったことは重視するべきではないでしょうか？雁ノ巣の方が新宮沖よりも都心部に近くアクセスが良く建設費も沖合埋立である新宮沖よりも地先埋立である雁ノ巣の方が安くなることは明らかです。羽田空港の新滑走路建設では既存の船舶航路を移設までするそうですが、新福岡空港も船舶航路や港湾施設の移設も考慮して検討するべきではないでしょうか？船舶航路や港湾施設を移設しても沖合埋立よりは安価に建設できるでしょうし。
				志賀島･奈多ゾーンは、横風用滑走路を配置することは可能だと思いますが、海岸変形や景観上問題があると思います。三苫･新宮ゾーンは、横風用滑走路の設置が困難（南東側には山がありILSが設置できない）です。また、3本の滑走路を一度に造ることができるかどうかも疑問です。あと、PI案ではアクセス鉄道の乗り入れは博多駅からJR線を利用した1系統のみの検討のようですが、天神からの乗り入れは検討しないのでしょうか？JR線と地下鉄線の2系統で検討しないと話にならないと思いますが？
				冬の北西風に対応するには、滑走路の向きを北西－南東方向に向けるか横風用滑走路を造る必要がありますが、この向きに滑走路を配置すると水深が深くなるので事業費は大幅に増加すると予想されます。また、三苫･新宮ゾーンでは滑走路の向きを北西－南東方向に向けるか横風用滑走路を造ると市街地上空を飛行するしかなく前提条件である『航空機騒音の影響が市街化区域に及ばないこと』が守れないだけでなく、南東方向には山が連なっているのでILSによる精密進入もできません。志賀島･奈多ゾーンの場合には、横風用滑走路を仮に2,500mで造っても横風用滑走路方向の空港島の長さは3,000m程度になると考えられ空港島の面積が増えて水深も深くなるので事業費が大幅に増加するのは避けられないと考えられます。事業費を抑える為に海の中道の土地を一部横風用滑走路用地として使用することも考えられますが、羽田空港D滑走路の建設で滑走路端から船舶航路まで1,700m離れているのに滑走路の高さを水面から17.1mまで嵩上げすることになったことを考えると、船舶航路との交差の関係で海の中道の土地を一部横風用滑走路用地として使用しても安くならない可能性もあります。結論として、志賀島･奈多ゾーンで空港島を沖合に造ると事業費が大幅に増加し、海の中道の土地を一部横風用滑走路用地として使用しても東航路との絡みで問題が起きる可能性があります。よって船舶航路の移設もしくは港湾施設の移設は、志賀島･奈多ゾーンに空港を造るとしても有り得ると考えられます。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』と『糸島半島案』はPI案では場所的に検討もされていません。特に前者の案では、PI案での前提条件を工夫することによって問題を解決または軽減することが意見発表会で述べられました。例えば、博多湾東ゾーンでは船舶航路と離着陸経路が交差することが問題視されましたが、港湾施設自体を沖合に移転して港湾施設があった場所に新空港を造ることによって問題を解決することが示されました。また、市街地への騒音の影響についても飛行経路を海上に設定したり滑走路を使用機材によって使い分けるなど運用を工夫することにより騒音の影響を減少させることが述べられました。このような考えはPI案では全く考慮されていなかったことであり、検討の余地があると思います。
				福岡空港の今後が話されていますが、空港の拡張・新空港建設の2案で進められています。福岡空港の拡張は問題解決にならないと思います。騒音問題・防音対策費・空域の高さ制限等解決されません。今後の福岡市の発展には空港移転し、現空港の広大な土地の開発が必要と思います。また、空港建設地策定で新宮沖の「相ノ島」と海上を繋いだ空港はできないのでしょうか？海上空港ではなく陸地・海上を使った空港は費用も少しは安くなるのではないでしょうか。
				先日第三ステップの調査について福岡空港調査連絡調整会議の調査内容を聞きました。その結果、次のような意見をまとめました。 10月5日　読売新聞西部本社編集委員・加来秀治 結論は「現福岡空港程度のコンパクトな新空港を博多湾内につくり、その空港と北九州空港の連携を実現させる。北九州空港には小倉駅から新幹線を乗り入れる。」 まず新空港が必要な理由は、需要が増え、現福岡空港が利用限界を迎えるからではない。需要予測は往々にしてはずれることが多い。現に福岡空港は2000年を境に需要は低落傾向にある。いずれ増えるかもしれないが、第二ステップでの最も低い予測よりも下回るかもしれない。要するに先のことはわからない。不確定なことを前提に議論してもあまり説得力がない。
				新空港建設にあたって場所は、今回の総合調査でも検討された博多湾内とする。警固断層を避けた地点とし、3000億円程度でできる。3000㍍滑走路1本の現福岡空港程度のコンパクトな空港とする。つまり新空港は、現福岡空港の純代替空港とする。また、北九州空港には小倉駅から新幹線を乗り入れ福岡都市圏と30分程度で接続できるようにする。その上で、新福岡空港と北九州空港の機能分担を行う。仮に将来、航空需要が大幅に増えた場合、北九州空港を拡張すればいい。せっかくできた空港であり、拡張余地も大きい北九州空港を徹底的に活用しないのはもったいない。小倉－北九州空港の新幹線建設費は約1000億円といわれているが、現福岡空港の国有地処分費用を当てればいいのではないか。
				③空港の移転（費用が一番かかる） 1.24時間利用可能 2.防音対策費が必要ない。 3.周辺地域の発展につながる。 まだまだメリットはあると思いますが、 もし新空港建設となれば 区域　新宮沖の「相の島」と繋いだ空港島にできないのでしょうか？ 「国定公園」とのことですが、博多港内に造ると航路の問題にかかる。奈多沖or新宮沖の海上がよいのではないのでしょうか？
				1-(3)海上空港とする場合、その土砂は一体どこから調達するのか。また、建設予定候補地はいずれも風波強き玄界灘である。一体日本において、また外国において、外海での海上空港はあるのか。その使い勝手はどうなのか。
				福岡空港についての意見です。 よく福岡空港を利用させていただいています。博多駅から地下鉄で5分ということで、こんなに便利な空港は、世界でも珍しいと思います。 しかし、それだけ事故などがあれば甚大な被害が予想され、そら恐ろしくなります。実際街の真上を飛んでいる大きな機体を見ると恐怖を感じます。 幸いなことにこれまで大きな事故はありませんでしたが、これからも無いとは言えず、大惨事が「ある！」と仮定して対策を打っておくべきだと思います。起こってからでは、遅い危機管理の問題です。 また、もうひとつ先日のオリンピック誘致運動の際にも指摘されたように、今の空港では、アジアの一部と交流できるだけで、世界各地とつながった国際空港としては広さ的に無理がありローカルのままになるでしょう。世界のどこかに行く、どこかから来る（人間や貨物など）という時に遠い所の空港まで行って乗り換える（積みなおす）など不便このうえないと思われます。これからますます国際的に九州を発展させたいならば、またアジア・世界の日本への貿易・観光の入り口となるよう考えて行くならば、福岡に国際空港がどうしても必要となってきます。 博多湾埋め立てについては、環境問題等できるだけクリアーした案を立てて、やはり海から接近できる安全な広い空港がどうしても必要だと思います。市民を説得し、世論を盛り上げて行くようにして新空港を作っていただきたいと思います。何よりも市民の安全・そして九州の発展のために。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				PIレポート（ステップ3）が公開され、8月～9月に新聞発表されてから住民や議会から「どうなっているのか」と問い合わせが来ている。もし、海上空港案となった場合、騒音や環境問題といった町民生活への影響が生じてくると思われる。現段階では詳細なことがわからないので議論のしようがないが、こういった問題について不安が募っている。住民からの意見についても、実際に（海上空港に）決まった場合と現在のPI調査では、住民の受け取り方が違うと思う。三苫・新宮ゾーンは風の影響が少ないとあるが、ゾーンのみで滑走路の向きが示されていない。
				候補地の選定において、市街化区域に入らないようにとあるが、それは、候補地付近の住民にとっては24時間運用に晒されるということであり、到底、納得できるものではない。
				白木原に住んでいて、いつも心配している。家すれすれに飛んでいる。需要予想は伸びると思う。海上に安全な空港を造ってほしい。空港を博多湾に造ってほしい。
				空港の重要性は分かった。新空港建設において費用と環境問題も重要。新空港建設候補地の「三苫・新宮」「志賀島・奈多」は外海。潮の流れや水深、環境への影響をどう考えているのか？ 相島海域は外海で水深が深い。海底も傾斜している。関空は内海。内海の条件で考えるのは危険。費用もかかる。
				白木原に住んでいる。50分の1の勾配で、上空150メートルとなる。何かあったら白木原に落ちる。福岡西方沖地震があったが、石油タンクは壊滅していない。博多湾中央ゾーンならば、ローコストで早くできる。しかし、今回のノミネートで外された。活断層は、今の空港にも2本ある。
				新空港の場合、騒音問題は解決するが、地元にとっては不自由になる。新北九州空港や佐賀空港に国際線を移すことはできないのか。北九州空港は24時間利用可能であり、近隣の空港をもっと活用したほうがいい。
				現空港の滑走路を2本にしても1．5倍程度の能力にしかならず、投資効率はよくない。現空港は世界一便利な空港であり、なくすとブーイングが起こる。別のところに新たに空港を造ってほしい。内陸の新たな空港を検討してもらいたい。
				九州国際空港として、候補地の範囲を広げてもいいと思う。九州の中心あたりに設置したらいいと思う。
				新空港に選出された6ゾーンについて、警固断層に近いところから2つ選ばれているのが気になる。古賀・福津ゾーンがいいと思う。福岡市内は十分発展していると思うので、空港は郊外に造った方が地域の発展にも貢献できる。
				新空港の候補地は2つに決まったのか。久留米あたりがいいと思う。
				有力な2ゾーンに新空港を造ると北九州市の西側の利用者がそちらに流れ、結果、新北九州空港の路線が減少し、深刻な問題となる。せっかく造った空港なので、配慮してもらいたい。
				新空港は湾内にと思っている人は多い。警固断層の上は危なく、人工島のあたりだと航路と交錯してよくないことは理解できた。博多湾内は、環境を考えると埋め立てることに抵抗があるが、利便性の面からはいい場所だと思うがそれも無理。
			3.新空港方策全般への意見 159 件	
				「対応方策」として「現存空港（縮小）＋新空港（拡大）」はどうか。 現存空港→用地1/3返却、環境対策軽減 新空港→将来の需要、環境配慮
				個人的な意見としては、現空港の利便性はすぐれているものの、新空港設立（将来的には）を希望しております。
				レンケーなど無意味であることは明らか。滑走路増設は新たな騒音区域に入る住民の合意など取れるわけがない。最高裁判決で負けているのに、騒音区域を広げるなど、司法判断をバカにする行為。よって、新空港が最も優れていることはサルでも分かる。これが分からない人間はサル以下の知性の持ち主。
				現空港ではその日の風向きによって旋回する場合、我が家の真上（南区南大橋）で車輪がでてくるルートになり、その場合飛行機が低空で飛行するため家の中にいても会話がまともにできずまたTVの音もボリュームを上げなければ聞こえないためこのルートが数日間続けば頭痛も起こり日常生活に支障をきたしております。税金を安くしてもらいたい程です。街中の利便性の良い空港ではありますが健康であってもこの騒音には嫌気がさしておりますので病弱な方はなおさらだと察します。騒音問題が解決できないのであれば移転してもらいたいものです。
				新空港を作るなら、クロースパラレルではなくオープンパラレルにし、今そこまで必要なくても将来また拡張する可能性を考慮し余裕を持たせておいたほうが将来の福岡の発展と航空界の発展につながると思います。
				新空港建設は早計。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				博多湾はリゾート施設がたくさんあるので、新しい空港はリゾート施設や船の発着場などの機能を備えた今までにみたことないような空港にしてほしい。 音速ジェット機が乗入できる空港にしてほしい。
				新空港建設に向けた大規模公共事業については反対である。近隣空港との連携をもっと真剣に考えて欲しい。例えば「北九州空港」のアクセス改善による利用者の増加や、同空港の滑走路の延長（比較的容易なはず）による海外長距離便路線の誘致、機能分担による需要増など多角的な検討を行って欲しい。
				移転には反対です。使われていないに等しい佐賀空港など他にお願いできる便もあるように感じます。詳しくは分かりませんが、とにかく反対です。
				新空港であれば、現在の利用客の北九州空港、佐賀空港、新幹線への分散も含めた検討でないと、利用客にとっては迷惑。
				・新空港は福岡（ひいては九州）の発展のためには絶対必要なインフラ。自信を持って説明して欲しい。
				福岡空港は国内線・国際線ともに利用させていただいております。福岡空港は日本一便利な空港だと他の空港を利用する度に思います。できれば、この便利な立地条件を生かしていただきたいので、新空港への移転は希望致しません。希望は①滑走路の増設、②利用時間の増大（他の交通機関は早朝～深夜まで利用可能で、騒音の問題も同じだと思います。）、③使用していないときの、国際線滑走路の利用。④近隣の国への国際線の増便。（福岡空港から長距離の国際線の増便は困難だと考えますので、韓国・台湾・香港・シンガポールなどの空港への乗り継ぎに便利な便を増設していただければ、福岡空港の国内線・国際線の利用価値はさらに増えるのではないでしょうか？）です。
				新空港反対！別のことに税金を使ってください。
				空港建設は９０年代において、中部国際空港との建設競争に負けたのが、すべてであった。そこから巻き返すには、福岡（九州）の産業・文化をどう発展させるかにつきる。再度申し上げるが、福岡が一地方都市で良ければ、現空港のままでよし。将来的に絶対に重要増にはならない。福岡が世界に羽ばたく都市に発展したいのならば、どう発展したいのか、具体的に発展像を県民に見せて、そのために新空港建設がかかせないことをアピールしなければ、誰も納得はしないと思う。（私の福岡の発展案は「1」に記入している。航空宇宙産業都市への発展、これしかないと確信している）
				・福岡空港の将来については羽田空港規模のハブ空港を目指しているようだが伊丹等の現状をみるかぎり建設コストばかりかかり利用数はのびていません。福岡空港についても今年に入って廃止航路がありますし、（制限をしているかもしれませんが）PIレポートを見る限り２００１年以降は減少しています、資料では増加のメリットのみなので減少した場合のデメリットも検討してください。最後に、何度もいいますが新空港については不要です。
				このレポートをよんで、新空港を作りたいという意図が見えました。財源や環境、利便性を考えても新空港案については反対です。そんな予算があるなら、将来の福祉に回してもらいたいものです。 結論：「新空港建設賛成」です。
				・福岡市+都市圏の人口は300万人で、福岡空港跡地再開発できる。（ビル高さ制限が問題）
				環境問題を最優先し、拡張及び周辺空港への利便性向上等複数の策で対応すべき。それでもなお足りなくなってから新空港建設に踏み切るべきである。
				・将来の繁栄のため、十分に対応出来る2本の滑走路を持った新空港が必要である。
				旅客がへって、どうして新空港がいるのか？いるわけない。新空港反対。
				福岡市民は新空港反対、大型事業見直しをかかげた新市長を選んだ。その事を知っていて、新空港案を出すのなら、それは市民に対する挑戦だろう。決して許さん。
				この新空港計画自体、お金がらみではないのですか？甘い汁を吸う人が推し進めているとしか思えません。福岡空港は今のままで良い！
				空港周辺に柵で仕切られた空き地が点在してもったいない。まちづくりの観点からも新空港を海上に造り跡地を有効に使って欲しい。
				新空港は「No」と県民は言っている。先の福岡市長選でも市民は「No」をつきつけた。 方策としてははじめから外すべき。民意を無視することは許されない。
				移転しても、最低伊丹空港程度の機能は残してほしい。
				新空港を建設する場合のコストとニーズのバランスのとれた状況が今後も見込めるか、不安あり。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				一部の方の考えが強く感じられます。移転したい方向にしか思えません。博多駅が寂れ、各ホテル関係も困る。このアンケートをとることが悪感する。建設会社に金を流し、リベートが欲しいのか。
				“新空港”については、民意が示されている。取り得る方策ではない。
				福岡市近郊の海上空港建設案には断固として反対である。
				新空港建設を望みます。
				新空港は不必要です。そんなものを建設しても完成するのは2020年代後半、少子高齢化は進み県内人口は大幅に減っています。福岡市でも2025年以降人口が減ると経済調査会が予測しています。新空港ができても有効活用される見込みはありません。
				新空港という方向性となった場合、現空港については廃止を前提とするものでなければならない。名古屋空港のように自衛隊、小型機、米軍施設が残り、従来通り空港として利用するのであれば全く意味がなさない。（現空港の処置についてはPIの対象外となるか否や？）
				大新空港を作った場合、北九州、佐賀の両空港は存在価値はなくなり、国の政策が間違って強行されたという結果しか残らないのではないか。
				空港を新設した場合の跡地利用は全く触れられていない。その部分の負担、影響は巨大なものと感じるが、しっかりと踏まえる必要がある。
				いろいろな意味で充実した新空港建設をお願いします。
				空港をどこに造っても騒音などの問題がある。ヒアリング等の期間を考えると30年後ぐらいになりとても間に合わないと思う。
				新空港には絶対反対です。
				空港移転は生活弱者をますます困窮させます。絶対に反対。
				原油の値上がりで航空会社は燃費の良い航空機の購入を進めていますが、福岡空港のように増便余地がほとんどない空港では小型機による多頻度運航ができません。550人乗りのB747型機を1回飛ばすよりも最大330人乗りの新型機B787を2回飛ばした方が安上がりという声もあります。つまり小型機による多頻度運航化を進めた方が、航空会社としては燃費が良い上に利益率も上がり、旅客からは利便性が向上し、環境面でも燃料の消費が減り騒音も1機あたりの大きさが減ることになります。便数が増えてもそれが小型機であればかえって温暖化対策でも現状より良くなる可能性があります。中途半端な対応方策では効果は小さいのでクロースパラレルではなくオープンパラレルでの検討が必要だと思います。
				巨費をかけて候補地の所に新空港を作ると、日米安保条約での米軍を使用させることにならないか。大都会の新空港を使いたがると思う。軍民共同空港になると思う。巨費をかけてバカを見ないか。
				･海上空港の場合、特に冬は海風が強いので、空港の利用できなくなる割合が低くなると思われる。
				新空港を検討する場は現空港を残し機能別として新たなものを作る考え方を導入すべき。このためにも需要見積は人･物･動く場所（地域）等具体的に実施することが重要と思われる。
				早期に新空港を建設する（海上にオープンパラレルの巨大空港を）ことを決定する必要あると思う。
				新空港建設のムードになっているが、関西エリアにならないこと。（新空港建設は反対）
				PIレポートが新空港を作ることを前提でのパフォーマンスであってはならない。すでに候補地も水面下では決定しているかとも思っております。
				新空港への移転を支持します。ビジネスマンは、「空港が近いから」福岡に行くのではなく、福岡に仕事があるなら、例え空港が離れていても行きます。観光客も、「空港が近いから」福岡に行くのではなく、観光がしたいから行くのです。福岡自体の魅力を増すことが重要です。
				少子高齢化で需要の減少が見込まれるが、社会基盤の整備により交流の拡大を図る必要から新空港の建設が望ましいと思う。（現福岡市は建物の高さ制限等から、都市の再開発があまりスムーズに進んで居ないように感じられる。）
				海外の大型空港のように50～100年先を見込んだ国策のように、日本も重要空港としての国策の取り組みが必要ではないか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				現空港跡地等の土地利用について <他の空港跡地における土地利用状況> ・高松空港跡地（香川インテリジェントパーク） 地域産業の高度化・活性化を図り、新規産業の創出を支援するために産業支援機関や支援研究機関が集積した施設。 ・鹿児島空港跡地 旧空港の跡地は日本住宅公団により鴨池ニュータウンとして開発され、1996年には県庁や県警本部がこの一角に移転した。 また、旧空港ビルはスーパーマーケット、旧格納庫は南国交通鹿児島営業所の車庫として利用されている。 ・熊本空港跡地 熊本県立大学や産業道路として利用されている。 ・大分空港跡地 跡地は区画整理で青葉町などとなり、総合運動公園に生まれ変わっています。 ・奄美大島空港跡地 奄美の自然や文化などを紹介する施設、奄美パークと田中一村美術館として利用されています。 ・ルーズベルトフィールド空港跡地 空港跡地に巨大なショッピングモール（ルーズベルトフィールドモール）が建てられている。全米9番目の大きさ。（NYではたぶん一番の規模） ・羽田空港跡地利用大田区案（羽田空港跡地） http://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/machizukuri/saikakucho/riyou/index.html 福岡空港跡地利用として考えられる施設 ・副首都。 ・副都心。 ・州都。 ・国・県・市等の公共施設。 ・集客施設。（東京ディズニーリゾート等） ・博物館・美術館等。 ・団地。 ・都市公園。 ・大学等の施設。 ・福岡市地下鉄の延長。 ・緑化。（ヒートアイランド対策） ・東西間の道路。 ・オフィス用地 ・住宅地。 などが考えられます。新空港建設が決まってから公募するのも良いと思います。 今の経済情勢では、新しい空港を作るのは絶対に無理だと思う。実現可能な方策を考えた方が良いと思う。 今後のスケジュールはどうなっていくのか？新空港を作って、需給の逼迫に間に合うのか疑問である。 空港問題は財政状況を見て、国民の意見を反映させる。増税の一方で新空港など絶対許さん！ 空港移転など対策案からすぐにはずすべき。 空港をあちこちに建設するのはナンセンス。九州地区には福岡に巨大な空港を1つ建設し、他の県に対しては、鉄道などの交通網を充実させ、利便性をはかればいいのでは。（空港だけの視点ではなく、地上交通網との連携が大切） 対応策は拡張か連携案にすべき。民意に逆らう新空港には反対。 日本軍の強制収用により田畑を取られ、麦、菜種が伸びているところを、俘虜や学生動員し、朝鮮からも連れてきてトロッコを押して地均しし、飛行場が出来何ヶ月で米軍に接収、朝鮮動乱では前線基地として地元を苦しめたこの空港。米軍基地の片脇に（空港尾付近）日本航空が小さな営業始めたが、米軍機の轟音に悩む。空港前の町内が現在の地に誘致、其のとき残っていた大事な田を提供、次の拡張で家屋敷地まで空港に奉公している。今更移設とはもっての他だ。 数年前も話がありましたが、新空港はいりません。 新空港は×。市民は認めない。 将来は大きく発展するので新空港が必要などという安易な議論は決してしないよう望む。実際の将来は、人口も減り需要も減るという認識が必要。豪華なものはいらない。 子孫に借金を残すだけ。 空港移設には反対。既に何度も民意が示されている。 年間発着回数は羽田、成田に次いで国内第3位。この事実をもっとアピールして世論に新空港の必要性を伝えていくべき。 造った後で失敗した場合の責任は誰がとるのか明確にした上で造ってください。 PIレポートに明確に記載すれば良いだけですから。 知事が責任をとるというなら損害賠償を受ける覚悟で造ってください。 PIレポートを拝見していると、パブリック・コンセンサスを新空港建設（海の埋め立て）の方向に引っ張っていこうとする意図を感じます。福岡は都会のそばに美しい海が維持されている日本では非常に珍しい都市です。 羽田の真似などするな。頼むからこれ以上福岡の海を埋め立てないでくれ、というのが私の心からの願いです。 新空港については徹底した調査がさらに必要と思われる。現段階では、現空港の滑走路増設を含む大改革が必要ではないか。 新空港の必要性は大変理解できましたが、市民への情報があまりに少なすぎると思います。もっと広くみんなが情報を得られるような機会や広報活動が重要だと思います。 空港は滑走路を2本にすることで足りるのではないでしょうか？他に移転の必要なし。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港建設については、是非住民投票実施してほしい…と市長に訴えたい！！
				1)もし新空港の決定となるならば、その前に現空港の跡地利用の青写真を知らせてほしい。
				建設へ誘導しているとしか思えない。
				新空港だけはやめて下さい。
				新空港ありきという前提のもとで話を持っているような気がします。
				こんな便利な空港はない。遠くに金をかけて持っていくのはおかしい。別の目的があるのではないか。
				巨額の経費が必要になるのであれば、福岡都市圏だけでなく九州全体としての視点が必要であり、その場合、九州国際空港として調査・検討すべきではないか。
				新しく空港は必要ないのではないでしょうか。今のままが便利です。
				新設移転にした場合の跡地利用については何も触れられていないが・・・。
				新空港に移転して、あの見苦しい看板はなくなれば良い。あれば福岡の恥。
				・早期着工をお願いします。 ・新宮沖 ・地下鉄を延ばす。
				新空港絶対反対
				新空港絶対反対
				跡地について、将来の州都をもってくる。
				既述のとおり、西日本には関空がある以上、それに匹敵するような新空港はもはや不要だし作るべきではない。他国のように一国一空港強化策でゆくべきである。
				韓国や上海等の地域が発展しているのも空港の整備からだと考える。真の国際都市となる為にも新空港が必要だ。
				議論があまりにも長くかかりすぎると思います。今は世界が近くなり「スピード化」の時代、遅れない様勇気と決断をもって早く新空港を建設して欲しい。
				「新空港」を作り、国家戦略と福岡の将来を考えた施策の実行が大切である。
				雁ノ巣の飛行場を利用出来ないものでしょうか。板付より古い空港ですが、2本あったと聞いています。
				もし空港が移転する場合には、現在の空港跡地利用をどのように考えるのか？福岡の将来イメージはないのか？!
				福岡空港の意見発表会では、活断層を避けたり埋立ではなく干拓にしたり港湾施設を移設しその場所に空港を造ったりするなど、福岡空港PI案では全く考慮されていない工夫が見られました。市街地への騒音の影響は残るが、運用を工夫することにより住宅地への騒音の影響を減らすなどの対応策も示されましたが、この辺は参考にすべき意見だと思います。
				福岡県は、07年度以降、毎年度400億円前後の歳入不足が発生します。穴埋めをする基金（06年度決算見込みで576億円）が底をつくと、早ければ08年度にも 赤字に転落する可能性があります。福岡市も2.6兆円もの財政赤字を抱え、厳しい財政再建に取り組んでいます。こういう現状をしっかりと認識し、空港問題で「何をするか」ではなく「何ができるか」を考えていくことが大切だと思います。九州では全国平均を上回るスピードで少子高齢化、そして人口減が進んでいます。2030年までに労働人口は２２％も減少します。これは技術革新では全くカバーできないスピードです。福岡都市圏においても、2025年以降人口減少と予測されています。もちろん超高齢化を迎えています。さらにその先となれば、もっと厳しい状況が人口問題研究所の予測でなされています。　空港問題の対応策は完成までに20年程度かかると言われています。となると2030年頃になります。つまり、対応策ができたとしてそれを利用する人はいるのかという問題が出てきます。需要は一時期は伸びるでしょうが、大幅な人口減と高齢化で、減ってくると考えられます。であれば、最低限の策をとるべきで、豪華に新空港というのは採るべき策ではありません。 最後に、空港は国民のためにあります。福岡空港は福岡県民やその利用者のためのものです。よって対応策を考えるときは、民意を最大限尊重すべきです。民意に逆らって策を決めても、政治上の混乱を招くだけです。2002年当時の新福岡空港案ようなことだけは避けてほしいと、県民の一人として思います。大人の対応を望みます。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港案については対応案に工夫が全く無いです。羽田空港の新滑走路の建設では船舶航路の移設や滑走路の高さを上げるなどの工夫をしています。国有地や公有地に造ったり運用を工夫して騒音を減らしたり工夫すれば、仮に既存施設を移設することになったとしても建設費が安くできることも有り得ると思います。もっと工夫をして下さい。
				新空港案の前提条件は、できるだけ条件を緩和して検討するべきだと思います。
				新空港建設以外にない。
				新空港は必要ない。
				移ってほしくないです。
				現状では福岡・北九州・佐賀の3空港全てが赤字空港であり近隣空港へのアクセス鉄道の整備は非現実的だと思います。近隣空港へのアクセス鉄道の整備を行う場合は、現状では2つの方法しかないと思います。1つ目は、地元自治体が運営し赤字を補填する。2つ目は、黒字化が可能な場所に新福岡空港を造りその黒字を利用してアクセス鉄道の運営をする方法です。
				なぜ誰も移転ではなく、2つめの空港を作ろうと言わないのか？東京・大阪に匹敵する様になりたいのであれば、空港を2つ持てばいいではないか？建物の限界高さを上げるために、今の空港を潰すよりいいという意見はないのか？
				独立運用可能なオープンパラレルであれば、滑走路の処理容量は滑走路が1本の場合の2倍になるので、1時間あたり60回の離着陸ができるとき離陸＋着陸＝60回になります。よって独立運用可能なオープンパラレルの場合に1時間に離陸は最大で60回できることになります（離陸60回、着陸0回）（離陸40回、着陸20回）（離陸30回、着陸30回）（離陸20回、着陸40回）（離陸0回、着陸60回）。以上からも滑走路増設300m案や新空港案もオープンパラレルで検討する必要があると思います。
				目先のことに捉われず将来を見据えた福岡空港のあり方を検討すべき。 騒音対策事業を続けることは暫定的な対応にすぎない。 小手先の対応では、将来に渡って空港維持は継続できない。 新空港の建設を急ぐべき。
				また、現在地の拡張案が有力なそうだが、拡張には絶対反対だ。今でも空港が市街地にあり、飛行機が市内の上を飛ぶのでいつも騒音に悩まされている。飛行機が市内の上を旋回するとテレビの音が聞こえない、人と話ができないなど騒音に悩まされている。これ以上飛行回数が増えるとさらにひどい騒音に悩まされる。墜落や落下物の危険性がある。実際、市街地に飛行機から金属片が落ちてきたことがある。多くの福岡市民は絶えず騒音と落下等の危険性に直面している。早く遠くへ移転してもらいたい気持ちだ。
				・新空港を作るのであれば羽田・成田みたいな関係でいってほしい。
				根本的な解決には、新空港の整備が1番だが、これから20年先等の話では遅すぎるし、現在の福岡空港の立地の良さ（都市的には制限もあるが）からまず、現在の空港に滑走路をもう1本増設し、あわせて新空港の計画も行うべきである。
				両空港を上手くかみ合わせることが出来れば、イギリスのような大きな空港を持たずに近隣空港同士で、高額な税金をつぎ込まなくても、十分ハブ空港の役割が果たせると思います。 　今の検討のやり方ならば、とてつもない新空港の建設に税金をつぎ込むのは反対です。
				どうしても海上空港をとなれば、福岡市営空港として建設していただきたい気持ちになります。 少し過激的になったことをお詫びいたします。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡空港調査連絡調整会議　御中　　日本戦略の研究会　npslq9@yahoo.co.jp 以下は、私共の研究会が、メールマガジンとして送信致しました文章に、補正・加筆したものでございます。少しでも、ご参考になります（お役に立ちます）と、幸いに存じます。文末に、日本戦略の研究会に関連する記事を、掲載致しております。 日本の進路★0330★070919★福岡空港を滑走路２本へ拡張 「日本の進路」　日本戦略の研究会　　No.0330　　2007/09/19 ★　表題：　地方とは言え、幹線の福岡空港を、滑走路２本へ拡張せよ ◇　日本国内の幹線航空路の拠点となっている地域として、札幌・東京・大阪・福岡・沖縄があります。都市の規模ばかりではなく、他の代替交通手段（新幹線・高速道路等）の有無が大きく関係しております。 ◇　福岡は、東京・大阪・名古屋等のような巨大都市ではありません。しかしながら、大都会と程よく離れており（距離があり）、航空機活用の利便性が高い都市と申せます。 ◇　福岡空港の離着陸は、2006年度で139,000回に達し、許容限度と推定されている145,000回に、年々近づいています。 ◇　国土交通省・福岡県・福岡市は、連絡調整会議を設置し、福岡空港の将来像を検討中であります。以下の素案（叩き台・有力５案）に関して、2007年9月7日に議論が開始されました。 1、現空港滑走路の西側２１０メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が小さく、概算の事業費が２５００億円と安上がりです。欠点は、悪天候時には２本の滑走路が利用できません。 2、現空港滑走路の西側３００メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が６０ヘクタール必要ですが、殆どは企業所有（トラックターミナルセンター等）のまとまった土地で、買収に関する難渋度は小さいと推定できます。概算の事業費が５０００億円です。常時２滑走路を利用できます。欠点は、都市高速道路の付け替え工事が必要です。 3、現空港滑走路の東側３００メートルに新滑走路を増設：　国内線・国際線の一体化が図れますが、概算の事業費が７５００億円に達します。常時２滑走路を利用できます。欠点は、極めて多くの住居等の立ち退きを要する拡張用地の買収が不可欠で、東南の丘陵地の除去も必要です。 4、三苫・新宮地域に海上の空港を新設：　３０００メートル級の滑走路を２本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が1兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム（鉄道・道路）が必要です。 5、志賀島・奈多地域に新空港（海上中心）を建設：　３０００メートル級の滑走路を２本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が1.1兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム（道路・道路）が必要です。 ◇　上記の５案を検討する前提条件等と検討材料、 1、日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少（半減？）。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い（少ない）と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要かと言われれば、非常に疑問があります。 2、福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分（博多駅）～11分（天神）で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。 3、広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になっては、元も子もありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 4、第「1」案は最も安直です。しかしながら、２１０メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものであります。 ◇　以上を勘案すると、第「2」案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持（第4/5案除去）。2、比較的安価な事業費。3、多人数の立ち退き不要。4、悪天候時でも２滑走路の利用可能。5、都市高速道路の付け替えをトンネル（現在位置の地下工事）にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注)　滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京（羽田）並みに延長すべきと考えております。現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。（朝は4－5機増、夜は10機程度増が可能） （日本の進路★No.0330、福岡空港を滑走路２本へ拡張、完）
				こんにちは。厳しい文体になってしまうのをご容赦ください。 新空港など建設する余裕が、赤字を出し続けている福岡県にあるのでしょうか？ 地下鉄に直結している福岡空港より便利なものはありません。 日本一の空港だと思っています！ 新しい空港はいりません。 ＰＳ　極めて利用しにくい北九州空港には興味がわきません。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				○　将来を考えれば、新空港が必要だと思う。今の空港の毎年100億円を超える支出は無駄だと思う。ただ、そこまでやるには15年以上かかり、今のままでは無理。新北九州空港は24時間使用できる海上空港であり、これを活用することによって、特に貨物などは飛躍的に伸びてくると思う。 福岡空港で対応できないのであれば、新北九州空港で対応するしかない。 福岡市民にとって福岡空港は便利なものであるが、福岡県民にとっては、必ずしもそうではない。新北九州空港の利用圏域は、軌道系アクセスがあれば広がるだろうと思う。 　両空港の能力をプラスにしないとどうしようもないと思う。10～15年先まで何もできない、でも何かしなくてはならないのであれば、新北九州空港を活用すればいい。
				福岡がアジア成長に対応するためには、空港を整備する必要があると思っている。このレポートからは、増設は困難とのイメージを受けた。そうであれば、お金がかかっても移転（新空港）を前提に検討したほうがいいと思う。
				新空港が必要なのは、現空港が市街地にあり、万一の場合の危険性が高いからである。現空港の拡張だと危険性はさらに高くなる。また、借地料、環境対策費の年間約150億円、特に借地料は現空港が存在する限り、払い続けなければならない。10年～20年単位では1000億～3000億円の膨大な金額になる。この二つの理由から新空港を建設した方が得策と考える。
				新福岡空港の建設、北九州空港への新幹線乗り入れ、両空港の連携－　三点セットを提案したい。連絡調整会議は玄界灘での新空港か現空港の拡張に検討のポイントを絞っているようだが、是非、この三点セットを新たな検討対象に加えて欲しい。
				周辺状況 九州高速道「古賀インター」周辺の開発が予定されており、車関連企業の誘致が計画されています。この地に空港関連企業を集約すれば、空港まで近い車関連企業ができれば積み出しは博多港が近く、博多港が便利です。
				福岡空港の課題は、行うべき行動は、これだけ世界で環境問題が大きくクローズアップしている現在、離発着回数が多かろうが、少なかろうが、全く関係なく、今、騒音、危険に何十万人の住民に迷惑かけている事を認識し、これを解消するために空港を移転したいとアピールすることであり、決定すべきであると私は思います。 住民は騒音に我慢し、無いと思いながらも心の奥に、万が一離発着の失敗による住宅地への墜落の危険を抱いておられます。この住民の不安を解消してあげる事が仕事です。その為の施策として移転先の検討をしたいと訴えるべきです。2本の滑走路をつくる配置案は住民に対する目線、視点がぬけていると私は思っています。
				素人には、これからの発着回数の予測、経済的な移転先、安価な広報、資金の調達など正直、調査会の人達を説得できるほど知識はもたない。解らないものです。専門家に任します。信頼しますと私は判断しています。ただ、新宮沖につくる場合、新宮町に騒音を撒き散らさないように計画して下さい。それさえなければ新宮沖、賛成します。 p.s.　大きな声の発言者に負けないよう、屈せず自信と信頼と誇りを持って堂々と説明されんことを望みます。
				さて、③についてであるが、私たちは滑走路増設も新空港建設も不要・無用と考える。現空港の能力範囲内で運用をすれば足りるという立場である。「このまま何もしないと」増便できない、新路線開設が困難、遅延の慢性化が生じる、などと言う（PIレポート・ステップ3, 3ページ）が、利用者や経済活動にとってさほど支障があるとは思われない。このような不便さは、拡張や新設によって生じる膨大な経済的負担・多大な環境への負荷というデメリットに比べれば何ほどのことがあろう。 　仮に発着回数14.5万回の容量限界が到来したとしよう。空港能力が変わらないとしたら乗客や航空会社がそれぞれの思惑で対処するしかない。乗客の場合、どうしても空路という時は空席のある便を選ぶだろうし、大阪程度の近場であれば新幹線など他の交通機関を使えば済む。航空会社はシビアだから利益が薄くなった路線は廃止し利用者の多い路線に変更すること等は容易に想像される。空港までのアクセスでは誰しもがその利便性を認める福岡空港は、拡張せずとも充分な存在意義をもつ。 　一兆円以上も投入して山を削り海を埋め立て、建設決定から13年後にしか完成せず、しかもアクセスの劣化は否めない新空港の建設は、「費用対効果」さえ示さない点でもいたずらに幻想をふりまくだけの空論でしかない。論外の方策である。
				④「まちづくりや地域振興の視点」について 　空港は周辺住民にとっては迷惑施設である。新設空港の場合、隣接地域は利用者の通過点にすぎず地元住民の雇用拡大や地元産物消費増大なども大して見込めないことは関西空港などの先例をみれば推測できる。税収はあるにせよ地域振興には必ずしもつながらないと思われる。しかし「視点」を据えたからには、先行地の実態をきちんと紹介することを求めたい。 ⑤「事業効率性の視点」について 　滑走路増設は費用対効果の面だけから考えても事業効率性は悪い。空港新設は、先に触れたように環境に与える負荷の途方もない大きさや投入される事業費の膨大さ、そして航空機運用の将来的な危うさなどから、到底「事業効率」を云々するにも至らないと考える。
				新空港建設の場合 　空港跡地の開発による経済効果を予測し公表すべき。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				新空港を滑走路4000米の「仮称」九州福岡国際空港に！ 1.ジャンボ機を満タンにして欧州へ直行できる滑走路を是非九州に (1)現在福岡空港（滑走路2800米）からのジャンボ機によるチャーター欧州直行便は滑走路距離不足のため、ガソリンを満タンにすると離陸できず、関空や成田（いずれも滑走路4000米）で着陸給油しガソリンを満タンにして再離陸せざるを得ない。この際火災などによる危険が乗客に及ぶリスクを避けるため、一旦乗客全員が機内から機外への待機が強要され、給油完了後再び乗客は搭乗せねばならない。関空や成田は会社だからチャーター便を受け入れることが出来る。かかる国内における途中給油は福岡から関空や成田までのガソリンの消費、時間、CO2発生等において全く無駄であり、解消の必要性が明白であることを指摘する。 (2)報道によれば国内旅行会社は10月19日から成田発エアバス総2階建て超大型旅客機A380座席数471の就航を開始する。上記(1)の理由により福岡からエアバスは満タンで離陸できない。 (3)国土交通省の空港計画飛行場部計画課の企画官の話によれば、現時点10月17日ではエアバスA380が満タンで離陸できる滑走路の距離については把握していないとの事であった。そして日本のどの航空会社も現時点ではエアバス導入の予定はないとの話であった。しかしながら、エアバスは従来の大型航空機より燃費が2割程少なく飛行できるところから、エアバス社は既に16社から189機を受注済である。新空港のスタートは早くても向こう15年～20年後の事であるから、国内航空会社の現在の態度のみで、国内航空会社が永遠にエアバスを採用しないとの見解は避けねばならぬ。従って将来エアバスの実績が評価されるに至った場合に備えて、エアバスが満タンで離陸できるだけの滑走路を配慮すべきであると強調する。安全確保とテロ対策は欠かせない。 (4)将来の空港は多方面へ多頻度の離着陸が求められ、空港はかかるニーズに即応できる態勢づくりに迫られている。つまりいうところの質及び構造転換であるが、空港の運営資源は不動産が主要であり、機動性を欠き現空港が限界に陥ったような事態を招かぬよう柔軟性を持たせるべきであろう。科学技術の発展には際限がない。 2.新空港開設は黒字を生むランニングコストを目指した設計を (1)移転により節減できる公費負担費用169億円 主な歳出、土地建物借料84億円＋移転補償費85億円＝169億円 (2)平成17年度福岡空港個別収支による純公費負担額108億円 歳出221億円＋共通経費（特別会計支出）※12億円－歳入125億円＝108億円 ※航空整備特別会計計1,266億円÷国内空港数100ヶ所＝12.66億円 注 PIREPORT・Step3詳細版別冊付録によると国内空港は100ヶ所ある。 (3)移転によりランニングコスト公費負担が減少する事は明らかであり、次世代の負担を懸念する余地は狭くなると同時に新空港の設計及び運用次第では、公費負担をなくせる展望が開ける。公費負担とはすなわち税金投入の事である。 (4)注目すべき株式会社による空港の設置・経営について 関西空港及び成田空港（平成19年上場の発表があった。）は比較的近年に開設された空港である。ともに民間の出資を中心に開設を見たものであり、当然ながら黒字経営を想定している。赤字続きの国鉄が株式会社に民営化され上場を果たし、国鉄時代とは逆に大幅黒字を達成し、少なからぬ諸税を国に納付している。近い将来空港も民営委託により自由な発想に基づく経営が認められ公費負担からの脱却を目指すべきではなかろうか。当然、新空港開設にはかかる視野を包含し、設計・運営に臨むべきであろう。去る9月28日から近鉄エクスプレスは、日帰りを視野に入れた羽田－上海便の貨物到着一日短縮を評価し、従来の成田－上海便を羽田空港に鞍替えした。つまり空港間での競争激化を内外に知らしめる結果の一例である。 3.むすび 筆者は連絡調整会議発足当初から関心を有し、当初は新空港開設には反対の姿勢であった。それは現空港の利便性と新空港開設イニシアルコストが次世代の負担になると案じたからであった。しかしながら、調整会議の長期にわたる粘り強い資料の開示、説明等に接するに従い、当初の姿勢を撤回するに至った。調整会議発足当初の市民の無関心さが今や嘘のように思える。ステップ3詳細版によれば旅客数の推移及び発着回数の推移ともに2006年では5年以前の2001年より減少している数字が気にかかる。少子化時代の幕開けを象徴しているかのように移るからである。九州の立地からOPEC・BRICsの経済発展及び北九州・佐賀の両空港との連携につき紙面の都合で触れられないのを残念に思う。 引用資料　1.PIREPORT・Step3詳細版別冊付録（国交省航空局飛行場部計画課より入手） 2.日本経済新聞　07年10月11日、16日朝刊
				1.新空港の建設がベストだろうと思います。玄海灘に造ることは困難かもしれません。しかし、それゆえに、日本の技術力を海外に示すチャンスでもあります。これは、北朝鮮への抑止力にもなるでしょう。軍事行動をしなくても力がある事を示しておけば、安全が保たれます。日本のハイテク技術力が問われましょう。戦艦大和は沈みましたが、関西空港の二の舞になっては困ります。
				新空港の候補地が2箇所出ているが、現空港の跡地利用はどうするのか。米軍との地位協定の問題もある。
				福岡空港は、米軍も利用している空港である。米軍と話をつけずに新しい空港を作るというのはおかしい。 また、懇談会のような催しをやってもらいたい。その場に市長も出て説明すべき。
				現空港でも良いのではないかと思っている。レポートにある近隣空港との連携は抜本的な対策になり得ないと思うので、新空港案を賛成する。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				レポートの２１頁の航空貨物ニーズについては、必要な取り組みであり、ステップ4で是非クローズアップして欲しい。 九州地方の輸出量は約9万トンで、そのうち福岡空港の取扱量は約3万トンで約3割しかなく、その他の約一兆円分が県外から輸出されている。輸入についても九州全体の6万トンに対し、福岡空港の取扱量は2万8千トンとなっている。航空貨物の立場から既に需要が上回っている状況にある。 短期的には近隣空港との連携で対応としているが、貨物については現在、既に行っている状況である。 増設案について、滑走路2800mでは、貨物を満載にした大型フレーターの着陸は無理である。一時期福岡空港に就航していたガーゴルックス航空（ベルギー）では、福岡空港に着陸するために積載量の約7割しか積み込むことができなかった。 新空港方策について、国際航空貨物の利用と言った視点で検討して欲しい。
				個人的意見として、現空港の混雑状況は根本的な問題であると認識している。そのため新空港がふさわしい。国、県に是非お願いしたい。新空港の問題点は交通アクセスであり、これが解決できれば（新空港で）良いと思う。
				例えば佐賀空港に国際便を持って行くこともあるのではないか。個人的には新空港はない。増設方策にしても事業費の安い案、安くて期間が短いものが良い。
				現空港は地下鉄でアクセスできて良い。新しい空港よりも、地域住民と話し合って現空港を良い方向に持って行っていただきたい。新しい空港方策は反対。
				レポートより、福岡空港の処理容量について2010年以降余裕がなくなるとあるが、現空港の増設でも新空港でも工事着手から短くて8年、長くて１４年かかるし、着工も何年先かわからない。その間の超える処理容量の対処の考え方について教えて欲しい。
				新空港にした場合、現空港はどうなるのか。残してほしい。
				新空港の前提条件として、なぜクロースパラレルではなくオープンパラレルにしないのか。クロースだったら1.6倍位しか処理能力が上がらない。オープンで2倍の滑走路を。、また滑走路を3000mとしているが、つくるのであれば4000mにしたらどうか。新空港の費用が1兆円～1兆1000億円と安く、2本目の滑走路増設の場合の7500億円とあまり変わらない。
				空港は将来５０年を見越したものである。戦後空港に依存した都市であり、再度空港を新設していく方策もあるのではないか。
				13ページの現空港の跡地の利用について、3行目に現空港跡地の有効利用とあるが、国自体が考える問題じゃない。これは我々のものであり、我々から意見を聞いて初めて成立するのではないか。一般の市民や県民は納得するかもしれないが、我々に同意も得ずに掲載するのは許せない。我々は、一般市民でありながら会社でいう株主のようなものである。 最後に、この飛行場ができた経緯は知っていると思うが、一方的に「もう土地は要らないので返却する」は困る。我々は、別に新空港建設に反対しているわけではないが、60数年間もこの土地を提供している。但し、その場合にアフターケアしていただければ、一般市民と同じ扱いでも結構である。
				空港整備も重要だが、我々の財産である土地をどのように活かしていくかを打ち出すべき。空港ができるまで10数年かかると思うが、その過程で我々が納得した上で、その他として市民、県民に納得してもらわなければ空港はできない。
				10年あるいは新空港をつくるにしても20年ぐらいかかる。その間どうするのか。これは真剣につなぎを考えておかないと、今から10年後、15年後というのはどうなるのか。需要予測から考えれば間に合わないわけですから、現在、資産としてある近隣空港も含めて総合的に利用していくことを真剣に考えないと、対応できるものではない。そこで、近隣空港との連携というのは、もう少しクローズアップして、現実問題としてしっかり取り組む方向を具体的に早く打ち出すことがいいのではないだろうか。
				新空港の分の概算事業費について、クロースパラレルで2本の滑走路の前提であるが、横風用の滑走路が想定されていないので就航率が下がって、現在の空港に2本増設するよりはもちろん上がるのだろうが、新空港を整備する効果が減るのではないか。また、埋め立ての面積も違ってくると思う。
				新設のメリットについてはもう少しアピールを。発着の需給能力が限界を迎えることは分かるが、騒音など影響を受ける近隣の市民感情としては、メリットとして何があるか納得いかないのではないだろうか。地域の人々の理解をもらわないと計画が頓挫することもある。情報開示にも工夫がほしい。
				新空港を作った場合、現空港は廃止ということだが、緑地帯にするとか、売却するとか跡地利用の案も必要だ。また、売却しても赤字になるのでは。その辺りもしっかりと情報開示してほしい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				近隣空港との連携は対応方策とはなり得ないという結論だが、どこまで掘り下げた上での結論なのか？　事業効率性の視点では、北九州空港を活用するという効率性の部分が足りないのではないか？　新空港建設費用は誰が負担するのか？　新空港建設工事は期間が長い。その間に増加し続ける便数をどう処理するのか？ その対策として、福岡空港の利便性と能力を最大限利用しながら北九州空港を活用する。その間に鉄道等の交通が整備されて北九州空港の利便性が格段に向上するだろう。そうすれば新空港建設のために費用も無用になる。
				福岡空港は107万㎡。30%が民有地で70%は国有地。その国有地部分を売れば1兆円は作れるはず。それで新空港は造れる。1兆円がもったいない、環境がどうのと反対するのはおかしい。将来の国の行く末を見つめて国家プロジェクトとして進めるべきだ。
				福岡空港の朝は混雑しているが昼はガラガラ。路線撤退するエアラインもあるくらいなのでうまく工夫すれば滑走路の増設も不要ではないか？　航空自衛隊も芦屋や築城に移動させ、海上保安庁の航空機も北九州空港に移転させれば緩和策になるのでは。県内には自衛隊を含め4つの空港があるので、それらをうまく活用すれば新空港も滑走路増設も不要だ。
				福岡県だけの利益ではなく、九州全体、日本全体の利益で計画を考えて欲しい。議論を聞いていると佐賀空港が仲間はずれのような気がする。福岡県知事から見れば新北九州空港は福岡空港より不便に見えているはず。それよりも佐賀空港を活用して欲しい。経済情勢を考えても新空港建設は反対。佐賀空港の活用を。
				決断して実行する時だ。九大にジェット機が落ちた。それで、新空港の話が出たのに、拡張という話はない。福岡は決断する時期。企業でも手助けしたいというところはある。1兆円の空港があったら、どれくらい経済効果があるのか。アジアの中で、立派な空港にしよう。
				新空港の場合、現空港の跡地利用についてはどう考えているのか。
				1つの空港で国内、国際を処理するのではなく、国内は現空港、国際は新空港と分ける検討はしないのか。
				新空港に決めるのが前提ではないかと思われる。
				需要予測については、日本は人口が減るので、外国から人を呼ぶしかない。地下鉄3号線と同じレベルで考えてはだめだと思う。新空港を造って、営業し、人をアジアから呼んでこないと、日本、九州、福岡として成り立たなくなる。
				増設には反対である。騒音がうるさいし、安全性にも問題がある。マスコミは金額だけをピックアップして報道しており、意図的なものを感じ不満に思った。新空港で1兆円を超えれば誰でも反対する。事業費は、やり方次第で安くできると思う。PFIもある。地方の活性化のために財界とも協力しながら、新空港を実現してほしい。
				かなりの投資をするのに1．3倍にしかならない。グローバル化、投資効果、将来の経済効果を考えると新空港がいいと思う。
				新空港を造った場合、現空港はどうするのか。もし、残すなら二重の設備投資になるという懸念がある。
				新空港であっても出来上がった頃には今と同じ問題が起こるのではないかと思う。個人的には、現空港はとても便利がいいのでぜひ残してもらいたい。現空港を残しつつ、新しい空港を造る方法もあると思う。
				海域に新設する空港を国際線専用とし、現空港は国内線専用として残してはどうか。
				福岡空港は便利だし、風向きが一定しているので、使いやすいと聞いている。こんなに便利な空港があるので、新空港ではなく増設したほうがいい。
				海上空港について、関西空港では地盤沈下が起きているか、福岡ではどのような対策をとるのか。 世界一便利な空港である反面、世界一危険な空港でもある。すぐ頭上を飛んでおり、いつ落ちても、ものを落としてもおかしくない。経済状況に関係なく移転、新空港を造ってほしい。
				毎日上空を飛行機が飛んでおり、落ちたら最後だと思う。テレビもよく見えず、震動もある。移転してほしい。
				また、新空港の場合、横風対策として平行滑走路だけでいいのか。 跡地利用についても米軍は退かず、結局借地料は払い続けることになるのではないか。その辺りも含めた資料の提示が必要だと思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			新空港の最有力の三苫･新宮沖で考察。 この地域は玄海国定公園に接し、環境破壊をはじめ自衛隊芦屋基地との空域の問題も発生する。更に、博多駅から20㎞を仮定した場合、現空港に対して時間ロス、エネルギーロス、生産性の低下、健康阻害、地球温暖化、又新たな財政支出の面から新空港までの高速道路ならびに鉄道の建設、これらに関連し用地買収、日照権、騒音公害、漁業保証等々が新たに発生する。更に近い将来ＪＲではリニア新幹線が開業されると、都心から空港、搭乗手続、待ち時間等を考えると、関西方面については飛行機を利用するメリットはない。又、海上空港特に玄界灘に面しているため、関西国際空港、中部国際空港、羽田空港等に比して、冬期の気象条件は最大の不安材料である。 最後に、地球温暖化の要因であるＣＯ２で試算すると、１人を１㎞輸送した場合に発生するエネルギー消費、ならびにCO2排出量は 鉄道　424Kj、CO2 5.0g 路線バス　804Kj、CO2 27.0g 自家用車　2,730Kj、CO2 47.0g となり、2022年の年間利用者数2，280万人と仮定し計算すると、年間1,471tの排出量となる。空港関連の排出量を加算するとその数量は更に増大する。 又、現空港に対する移動時間ロスを往復40分として計算すると、15,200,000時間、日数に換算して633,333日となり、生産性、その他諸々を考慮すれば、空港移転が不経済であるから数字の上からも立証可能であると考える。 以上はあくまでも私的見解であるが、公的なデータに基づき検討いただければと願っています。
			新空港が造られた場合、現空港はどうなるのか。
			現空港はアクセスがよく、利便性が高い。新空港になった場合、現在の地下鉄や都市高速など、今まで整備したモノが無駄になるのではないか。
	対応方策全般	1.空港能力について 26 件	●２０１０年の羽田再拡張後が心配。　羽田の枠が増えても福岡空港の枠（スポット、容量）が増えなければ、様々な悪影響が予想されるからだ。　現在、各航空会社は、羽田再拡張を睨み、ジャンボ機の退役など機材の小型化を進めている。当然、Ｂ７４７やＢ７７７の割合が多い福岡～羽田線の機材小型化も進むはずで、その分増便されることとなるだろう。羽田線が増便されると、福岡空港全体の枠が増やせない以上、どこかを減便せざるを得なくなる。そのしわ寄せは地方路線に行くだろう。収益性の高い羽田線がピーク時間帯に集中し、ローカル線は昼間など不便な時間帯に廻され、不便ゆえに搭乗率も低下し、廃止に追い込まれるという悪循環は、現在でも起こっている。四国や北陸など九州では福岡空港にしかない、貴重な路線が奪われれば、日本の空の衰退、九州のみならず他の地域も含めた地方の衰退が憂慮される。こうなったら国の無策が原因であると言わざるを得ない。せめて、国の罪を軽くするためにも、日本の航空ネットワークや地方の持続的な発展の足を引っ張らないためにも、早急に福岡空港の容量拡大策に着手すべきだ。
			福岡空港が限界を迎えたときに生じる不利益について、一般市民は理解できていない。空港の無いところに新たに空港を作る場合は、今が不便だから金を使って近くに空港ができることへの理解もしやすいが、今の空港が便利すぎるために、一般市民は漠然と「なぜ金を使って今より不便にならなきゃいけないんだ？」と思ってしまう。だが、福岡空港が限界を迎えると、下記のような問題が生じる。 ①航空会社が強気に出て運賃が上がる　現在は、航空会社が将来の限界を見据えて必死になって福岡空港での発着枠を確保しようとしているので、供給過剰気味になっている。このため競争が激しく運賃も比較的安いが、需要が増えても増便や新規参入ができない状況になれば、航空会社は盆正月のような強気な運賃設定を行える期間が大幅に増える。また、往復航空券とホテルがセットになった安いパッケージ旅行商品などに回される座席が減り、今のような安いパッケージの利用が難しくなる。 ②真っ昼間の便なら空いている、なんて言われても日帰りのビジネスマンには利用できない。往きの東京行きは取れるが帰りは取れないので北九州を使え、なんて言われても足がなくて困る。 ③運賃が高い、予約が取りにくい、では市民にも来訪者にも悪影響　これでは、生活の質の低下、経済の低迷、ひいては地域の衰退に繋がる。 ④遅延が慢性化する　今でもピーク時間帯では離陸待ち、着陸後のスポット待ちが多く発生している。新福岡空港が多少遠くなっても、出発･到着時の定時性が高まればこれを幾らかカバーできる。 容量限界一歩手前の現在は、多くの便数や安い運賃を享受できる最も良い時期である。現在は特に不自由していないから、福岡都市圏住民は今のアクセスの良い空港が一番良い、と漠然と思っている。しかし、これからはそうはいかない。運賃が高くなると、地域間競争に負け、福岡や九州全体の衰退に繋がってしまう。 将来にわたり、利便性の高い航空ネットワークと安価な航空運賃を維持するためには、常に増便や新規参入の余地を残した空港が必要だ。
			アメリカでは、航空自由化を経て競争に勝った航空会社による寡占化が再び起きているが、それでも安易に運賃値上げができず、イールドが一貫して下落傾向なのは、都市圏の空港群として十分な容量があるからである。安易に値上げをすれば、いつでも別の航空会社が参入してくるため、常に緊張感が保たれている。 安い航空運賃を維持し、地域が発展していくためには、アクセス利便性は多少劣ることくらいは当然負うべき負担であり、十分な容量を持ち総合的に機能の高い空港が絶対に必要である。
			2010年代初期には容量がパンク状態であることが予測されるなら早急に結論を出し対応することが重要であると思われる。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				あまり人が多くて障害者には不便です。
				●《３．福岡空港の機能強化の必要性》　このような地域の未来に好ましくない事態が懸念される以上、地域の将来を按ずるべき立場の者には、「現状維持でよい＝何もしなくてよい」「抜本的な対策は要らない」という思考停止は許されず、最善の解決策を探り、それを実行する強力なリーダーシップが必要である。(1)成長著しいアジアに近い「九州の地理的優位性」(2)魅力ある観光資源や、アジアに視線を向ける企業が比較的多く存在する「九州の産業における特長」(3)一方で、島国・国内主要地域との離隔という、航空以外の手段では海外や国内主要地域との円滑な往来が困難な「福岡・九州の地理的ハンディキャップ」(4)アジアの一極を担う都市を目指す「福岡市の都市戦略」なども勘案すると、市民生活の質の向上や地域経済の活性化、福岡・九州の持続的な発展等を促進し、次の時代を切り拓いていくためには、福岡空港の機能強化は必要不可欠な要素であると考える。
				●《２．福岡空港の容量不足がもたらす問題》　福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠もなく、福岡空港は容量限界に近い状態が１０年近く続いている。このような状況の下、今後需要が増えれば、予約が取りにくくなり、新幹線に振り替えるか、北九州空港か佐賀空港まで自ら運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。また、新規参入や増便の余地もなくなるため、航空会社間の競争がなくなり運賃が高止まりする。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない（予約が取れない、運賃が高い）」では意味を成さなくなる。　このように、福岡空港の容量不足によって、予約が取れない、運賃が高い、という状況になれば、市民生活や経済活動等に広く支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。
				●《３．福岡空港の機能強化の必要性》　このような地域の未来に好ましくない事態が懸念される以上、地域の将来を按ずるべき立場の者には、「現状維持でよい＝何もしなくてよい」「抜本的な対策は要らない」という思考停止は許されず、最善の解決策を探り、それを実行する強力なリーダーシップが必要である。(1)成長著しいアジアに近い「九州の地理的優位性」(2)魅力ある観光資源や、アジアに視線を向ける企業が比較的多く存在する「九州の産業における特長」(3)一方で、島国・国内主要地域との離隔という、航空以外の手段では海外や国内主要地域との円滑な往来が困難な「福岡・九州の地理的ハンディキャップ」(4)アジアの一極を担う都市を目指す「福岡市の都市戦略」なども勘案すると、市民生活の質の向上や地域経済の活性化、福岡・九州の持続的な発展等を促進し、次の時代を切り拓いていくためには、福岡空港の機能強化は必要不可欠な要素であると考える。
				福岡空港は早い機会に「混雑空港」に指定されるべきではないでしょうか。PIステップ1で算出された、現福岡空港の年間滑走路処理容量14.5万回とは航空局御当局で腹を固められた数字ですか。東京国際空港における現行26.9万回と同様に福岡空港における離着陸回数がこの段階に達すれば、福岡空港を「混雑空港」に指定、以降の増便は認めず、発着枠の使用は許認可制とされる計画ですか。あるいは、これは地方整備局、地方航空局がたまたま試算した数値に過ぎないと逃げるのか、はたまた、福岡地区の住民よ新空港の検討を急げと投げつけたビンボールなのか。ことは航空機管制にかかる安全問題でありますので、東京国際空港では1機の増便も認められていない。そして、今巨費を投じて第4滑走路の建設が急がれています。福岡空港でも、空港の安全の限界が公にされた以上は東京国際空港並みに毅然とした態度が貫かれるべきでしょう。安全面で福岡空港の扱いが東京より劣って良いはずがないのですから。国の確固たる態度が見えて始めて、福岡県民は福岡空港のあり方について遅ればせながら真摯に検討に取り組んでいくことになるのではないでしょうか。現在は何も困っていないので、将来も何とかなるだろうと全く無関心でおれるのでしょう。
				需要予測で需要を予測しておきながら需要に対応できない案しかなかったり、両側ILSでなければ対応できませんと言っておきながら「三苫・新宮ゾーン」や「志賀島・奈多ゾーン」を北東－南西方向に滑走路を配置するなど言っていることと検討している内容が逆だと思うのですが？
				将来何十年も利用する空港なので滑走路など処理能力の点でも妥協せず、他の国際空港に負けない空港を作ってもらいたい。
				空港限界、急がないと危険です。
				本題から逸れるかもしれませんが、地方では、既に仁川や上海経由での海外旅行は当たり前であり、成田・関西は都市圏関西圏の需要だけを当てにしてはいけないと思います。すでに、日本は海上コンテナ輸送の取り込みに失敗しており、需要創出の面で大きく出遅れました。今も既に航空需要の取り込みに乗り遅れつつあり、港湾行政の二の舞ではいけません。このままでは、日本は中国の周辺国ぐらいに位置づけられかねません。将来を見据えた、国土の発展、牽引を考えて、日本の発展のためにも、有意義な社会資本整備を進めてください。事業費の工面は難しいと思いますが、投資をしなければ果実を受ける機会すら得られないのであって、後手後手にならないことを切望しています。空港は50年以上は使用する設備です。恐らく地域経済の命運を左右するこの機会を逃せば、挽回は更に苦しい道になるでしょう。皆様方には、是非とも深謀遠慮、勇気果断をもって取り組んでいただきたいと切に願っております。
				既にピーク時の遅延が慢性化している。なんとかしてほしい。
				さすがに各整備後の空港処理能力を明示せずに「連携案」をオミットしたやり方は理解を得られない。
				福岡空港はすでに容量限界に達している。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡空港は既にピークの遅延が慢性化している。早期に対策を講ずるべきである。
				非常に進捗が遅い、上海や仁川は立ち止まって待っていない。空港と港湾はアジアの中で福岡が名誉ある地位を占めるのに整備は絶対条件 しかも、それは九州最大都市福岡市に作らなければ意味がない（もしくは近郊）
				福岡空港の滑走路が1本であることに対する障害は今後到着・出発の遅延という形でさらにひどくなる可能性が高い。
				特に羽田空港の滑走路が増えれば、羽田の発着枠は大幅に緩和され、小型・中型機の導入がすすむのはあきらかである。そうなれば、福岡空港の1本の滑走路では対応できなくなり、地域間競争に留まらずアジア近隣空港との差が広がるばかりである。
				前略 福岡空港の処理能力が満杯に近い問題の解決について、先日、テレビで、現滑走路に並行して、第二滑走路を建設する案が報道されましたが、空港の面積が狭く、第二滑走路建設の為の余地は無いのではと考えられます。 また、数年前、現空港に替わる新空港を海ノ中道近くの海を埋め立てて建設するという案も報道されましたが、これもいつの間にか沙汰やみになったようです。 もう現空港に替わる新空港を建設するのは福岡県にはその代替地がなく、不可能ではないでしょうか。 要するに、現空港の容量問題が解決されればいいのであって、それならば、現空港に替わる新空港ではなくても、現空港はそのままに、小規模の第二空港ではいいのではないでしょうか。 海ノ中道近くの海域を埋め立てて、2,000メートル程度の滑走路を持つ佐賀空港程度の第二空港を建設するのならば、可能ではないか、と思います。 国内線であれば、2,000メートルの滑走路でも十分で、これによって、福岡空港の処理能力満杯問題も一挙に解決できると思います。 環境問題とか、付近の住民の意向とかいろいろ課題もあるかと思いますが、ご一考願えれば幸いです。
				2010初頭に処理容量の余力がなくなるとあるが、既に限界を超えているのではないか。貨物も旅客についても、本来福岡空港で取り扱う分が、他の空港に流れている。また、朝夕等の便がないので、旅客・ビジネス客が利用を控えてしまっているのではないか。
				航空貨物については、限界を超えていると思う。また福岡空港から欧米への直行便がない。航空貨物は鮮度重要視される。
				需要予測について、国土交通省が行った予測は現実の推移より過大になりがちである。もし今回の需要予測値もそのような傾向であるのなら、より精査していただきたい。またステップ2で使用している２００４年時での予測値をそのまま使用されているようなので、最新の値で算出していただく等、適宜、需要予測を見直していただきたい。 14.5万回の処理能力について、福岡空港の国際化などを考慮した場合、朝夕のラッシュ時だけではなく、全時間帯の枠を使い切った場合のケースも検討すべきと思われる。
				需要予測について、14.5万回となっているが、現在ではむしろ下がっている。ピーク時間帯について、お客の需要は朝夕と決まってくる。 容量が上がっても、航空会社は使い切れない。コストの観点から航空会社としては平準化した方が良いと考えている。
				福岡空港の発着容量は１４．５万回であるのに対し、ガトウィック空港は滑走路1本で２５万回である。ガトウィックは大型機の運航が少なく、福岡は3割強が大型機と聞いた。スカイマークの７６７から７３７への変更、全日空やＪＡＬの路線廃止、ＪＡＬの中期再生計画によると旅客はそれほど伸びない予測となっている。本当に発着枠の上乗せが必要なのか。乗客数は本当に伸びるのか。
				滑走路処理容量について、容量をオーバーする前に何らかの対策をとるべきではないか。処理能力と完成時期との関係について、どう考えているのか。
			2.現空港の活用について 27 件	
				今まで便利な所にあるのでこのままで良いような気もします。
				私は保守的環境保全論者ではないが、地球的視点から言えば、右にならえの人工島化ではなく、環境破壊をゼロにし現有スペースを最大限工夫して使い続ける努力は歴史的に評価され、現時点であまり期待されていない近隣空港との連携にも活かされる余地を残すべきだと考えます。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				「新空港」の場所には、海を憩いの場所にしている人・生活の基盤として仕事をしている人が沢山いる。それを「市内で条件を満たす場所だから」という安易な考えだけで決められたのでは『人工島』の二の舞。自然は取り戻せないのだから！！「現空港」は元々"空港の近く"と理解して生活をしている人が多いと思うが、「新空港」予定地はいずれも元々静かな場所。そこに7時～22時までこれまで以上の飛行機が離発着する事になれば住人にとっては大問題。リゾートホテルや旅館・国営公演のそばで多くの飛行機が離発着する事は好ましいとは思えない。更にあの海は漁師の生活の場。また閑静な住宅街を求めて生活をしている多くの人が居る。 いずれにも必ず悪影響が出るのが分かっていて着手するのは市民生活を脅かす事になり、問題である。「現空港」は、その周辺に対し既に防音対策をしており空港の為に地下鉄を作り'それだけの投資'をした事を思えば、この投資を無駄にしない為にも「現空港」を利用してほしいと思う。
				赤字財政にさらなる支出をするよりも知恵を出し現況のままで良い方法を考えるべきだ。将来日本の力が減少し飛行機旅行をする余裕のない層が増加することもあり得る。現に二極化しているとマスコミは流している。
				今の空港のままで、利便性を向上させて欲しい。
				本音 私は福岡空港は世界一便利な空港で市民に愛されていると感じています。このよりどころを失いたくありません。拡大することよりも、利便性と既存設備の活用のため知恵を出すべきと思います。
				福岡市民としては、なるべく現施設を有効利用し、出来うる限りコストの掛からない、環境破壊にならない方策を求めているはず。また、現福岡空港から、仮に、沖合いに新空港移設したとして、現福岡空港の良さである都心などへのアクセスの良さが失われてなお、現空港の処理限界まで需要が伸びるのか疑問視される。また新空港移設した場合その後採算はとれるのか？市民にツケが回るのではないのか。議論の優先順位から言えば、(1)現福岡空港と近隣空港へのすみわけまで分担(例えば国際線は新北九州空港メイン、国内線は現福岡空港、貨物は佐賀空港等)。(2)現福岡空港の拡張（1)、(2)を行って尚対応しきれないということであれば、そのとき初めて (3)新空港へ移設 という順番になるのではないのでしょうか？
				新しい空港は必要なし。既存の空港を利用しろ。財政状況が悪い中にする事業ではないし、無駄な出費はおさえるべきだ。新空港案を考えないで既存空港のみの利用で将来需要を！
				現空港における滑走路の増設では、平行誘導路の二重化やエプロン面積の増加が考慮されていません。西側配置を読むと、国際線ターミナル側への拡張があるようになっているが、実際には滑走路増設に必要な面積を増設しているだけでエプロンの増設を考慮しているとはとても見えません。具体的根拠として、西側配置で国内線の需要の増加も予想されているのに国内線側の拡張が検討されていないのは何故でしょうか？国内線側の拡張が無いということは、国内線側のスポット数も当然増えません。国内線の増加分の便が着陸したら国内線のスポットが増えていないのにどこに駐機させるつもりでしょうか？平行誘導路の二重化やエプロン面積の増加も考慮していない案では明らかにおかしいと思います。
				PIでの有効活用方策案では、駐車場や周回道路などの能力が大幅に減少し利便性が悪くなります。自家用車で空港に行こうとしても駐車場がなければ無意味です。
				現空港を改造して利便を図るべき。→市内からのアクセスが良い。
				今の空港をもっと便利に活用できるようにお願いします。
				「需要があるから公共投資して施設を作ります。」という政策は、何十年前から変わらない行政の身勝手な論理です。その論理でいくつもの公共施設や第3セクターが赤字となり、公金で赤字補填しています。現在ある施設をいかに有効に使うべきかもっとよく考える必要があると思います。
				現空港の活用がいいと思う。遠くに移しても(東区含め)利用者はＪＲへまわり、採算のとれない路線が増えるため、結果的に移す意味が無いと思う。
				現利用している私達は福岡の自慢の一つとして、空港が近くにあることを望んでいる。
				②「利用者利便性の視点」について 　利便性は高いほどありがたく思えるものだが、利便性を求めすぎるとその代償が高くつく。相対的にみれば現空港に対する利用者の満足度は高い。拡張などではなく改善で足りるのではないか。
				2002年の国の審議会答申には現空港の有効活用という方策が挙げられていたはず。個人的には、今の空港能力を精一杯いかすことでいいのではと考えている。環境問題が世界的に深刻化している、エネルギーも枯渇してきている、そういう時代においてどうして拡張しないといけないのか。今でも平均の搭乗率は62%くらい。今後増加したとして多少不便になるかもしれないが、今の能力の範囲内で良いのではないか。
				現在の福岡空港は、利便性もあり、中国地方の需要も含んでいる。この需要が減ることになる。事業の採算性、用地取得の期間として約20年かかると思われることから有効活用すべき。事業費負担が残り、需要減少等もありうる。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				現空港の限界の見極めが重要。エプロンの整備、時間帯の工夫、前提としている14.5万回ではない現状に近い値を検討に加えて欲しい。また、検討に必要な材料を全て出していただきたい。 PIレポートの書き振りについて、気を付けた方が良い（誘導的）。増設の検討箇所では、“検討がある”といった書き方なのに対し、新空港の検討箇所では、“できます。あります”的な書き方になっている。
				需要予測に対して疑問がある。滑走路増設か新空港に絞っているが、結局、需要予測を元にしており、需要予測通りにいかない。低い場合には、（現空港でも）十分対応できるのではないか。3空港の近隣空港の連携や、ステップ1における現行国内線誘導路を二重化、ターミナルの人員の配慮等を積み重ねれば、ある程度の需要増加には対応できるのではないかと思う。
				福岡空港に乗り入れる海外航空会社では路線の撤退が相次いでいる。福岡は非常に国内型の空港といえる。空港が都心から30㌔、40㌔と離れた場所に移設され、同時に高速新幹線など鉄道網が充実してきたとき、鉄道との競争の中で、どれくらいの路線が生き残れるだろうか。旅行業界の立場からすると、遠方に空港をつくるよりも、アクセスの良い現状の空港をうまく活用してもらえればと思う。
				飛行機の小型化が進む中、旅客ターミナルの改装によって混雑を緩和する対応策は考えられないか。それから、国内線ほど混雑していない国際線を利用するという考えは。
				東京などへの出張が多いビジネスマンとしては、言うまでもなく現空港で整備を進めてほしい。気になるのは空港までの直線距離ではなく、要は何分かかるかということだ。
				現空港はとても便利でいいと思う。騒音などの問題はあると思うが、空港周辺の住民は、現空港を整備してもらいたいと思っている人も多い。
				新空港であっても出来上がった頃には今と同じ問題が起こるのではないかと思う。個人的には、現空港はとても便利がいいのでぜひ残してもらいたい。現空港を残しつつ、新しい空港を造る方法もあると思う。
				福岡空港は何もしなくてもやっていけると思う。予測は右肩上がりとなっているが、増加で納得がいくのはアジア便の増だけである。2000年以降、国内線の便が減ったのは航空会社が合理化を図った結果である。旅客の少ない路線は、乗り継ぎをさせたほうが効率よく、結果、発着回数も減少する。石油資源や環境に対する負荷を考えると今のままで十分やれると思う。 利便性を追求しすぎる時代ではなくなりつつあると思う。航空ネットワークの合理化を図り、効率的な運用をする方法も1つの解決策としてあると思う。
			3.利用者の利便性確保について 58 件	
				現在の福岡市の規模は都市機能・生活空間など素晴らしく快適である。 空港も全国一の利便性があり、知恵を出して、地方都市一の乗り継ぎ空港として コマーシャル出来ると思う。
				日本で一番都心に近くて便利な空港というのは、何にもまして一番の魅力であり新空港は考えられない。何とか現在の場所での対策を考えていただきたい。
				世界的に最も利便性の高い空港ですので、今後もこの形をつづけて頂きたいと思います。
				問題も多いと思うが、町中にある、便利な空港で、福岡の特徴でもある空港を残してほしい。海上に作って北九州空港の二の舞にならないように。北九州空港は便利が悪すぎて行く気になれないから。
				日本一の利便性を失ってはいけない。
				新空港は経費等の負担が大きくなる為、アクセスよき現在の空港を守るべし。
				空港は今の場所にあるのが一番良いと思われます。
				年間50回くらい飛行機を利用しているので、現空港と市街地との近さの便利さがなくなれば、福岡を離れようと思っている。
				インフラの整理、アクセスが良ければ良い。
				・利用するのは飛行機に乗るためだけではなく、食事に行ったり観光として友人を連れて行ったりするのに、今の空港では近くて便利だから行くのであって、遠くなったら、別に空港を利用しなくても新幹線があるので空港は利用しなくなる。
				都心へのアクセスが悪くなれば、利用者が減るのではないか。
				時々福岡空港を利用していますが、他の空港にない地下鉄で市中まで短時間で行けるという利便性はすばらしい事ですね。その後のアクセスも便利なので、日帰りもできるので、新幹線よりも飛行機を使っています。今後のこの機能を大事にして下さい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				あとは、もっとみんなが福岡空港を利用しやすいようにしたらいいと思っています。私も気をつけてゴミなどをひろうようにがんばります。
				博多に勤務し、福岡空港はよく利用しています。とにかく便利です。
				・利用制限型、需要誘発型の説明は全く経済原理、原則を理解していない。人の考え方、福岡空港の特長はアクセスが良好であるために需要が誘発され、集合化してきたのです。
				今の空港のままで、利便性を向上させて欲しい。
				現空港の利便性を重視してなるべくお金のかからない空港作りをお願いします。
				便利な福岡空港をお願いします。
				課題が多いのは判ってはおりますが、利便性を考えると、月1回程利用する者にとっては、このままで何か方法はないのかと思います。
				騒音などはしょうがないと思う。でも、それだけ便利（アクセスなど）なので、さほど迷惑ではない。 便利さ重視では福岡空港はとても良い。
				交通は便利だが音は気になる。
				国内線航空機を利用することが多いが、幹線空港で福岡空港ほどアクセスのよい空港はなく、この立地は放棄すべきでないと思う。新空港の事業費は予想であり、ほぼ、事業費・建設期間とも膨れがちなので、ぜひ、拡張案の中で、検討していただきたいと思う。
				現空港アクセスが天神・博多駅中心に偏りすぎている。近隣の吉塚、箱崎などから行く場合、自家用車以外ではタクシーに依存するか、博多駅経由（JR＋地下鉄）で行かなければならず、近いのに不便な状況です。
				個人的に飛行機が好きなので、暮らしの中に飛行機の風景はとても気に入っています。それと同時に住宅地に空港があるということは周辺に事故の起こる可能性も高くなるということになります。便利だけど不安なこともありますね。
				本音 私は福岡空港は世界一便利な空港で市民に愛されていると感じています。このよりどころを失いたくありません。拡大することよりも、利便性と既存設備の活用のため知恵を出すべきと思います。
				現空港は九州一円からのアクセスがよい。九州新幹線ができればなおさら。遠方から博多駅に着いてあと5分というのとあと20分では雲泥の差。福岡市以外の利用者のことも考えて。
				利用者の立場から効果を願ってます。
				福岡空港は利便性が良すぎるために空港までのアクセスするのに求められる時間については大変シビアです。CONFA案への反対意見もアクセスが大幅に悪くなることの指摘がありました。
				現空港の市内への利便性は福岡県外では見られません。また、既存の施設があるのに新しいものを作る必要があるのでしょうか？色々と課題もあるとは思いますが、県民の血税を大切に使ってほしいです！！！とにかく今の空港が絶対便利！！！
				・これ以上ムダなものを作らず今の福岡空港の良さ（他にないアクセスの良さ、わかりやすさ）を表に出して欲しい。
				こんなに便利な空港は無いくらいだ。地下鉄も便利です。
				これからは高齢化社会。九州は全国平均より高齢化が進んでいます。お年寄りが安心して使える空港、近くて便利な空港をお願いします。いくら規模が大きくなっても、きれいになっても、新空港では遠くなり、お年寄りたちの足が遠のきます。また、ビジネス関係の人も余分に時間がかかり、困ることでしょう。
				現在の最大の利点は交通の便が良い事です。この利点は是非確保してほしい点です。
				現在の居住地が福岡空港の離着陸時の旋回ルート下にあり、騒音として感じることがある。また現在、仕事上で月に2,3往復の割合で航空機を利用しているため、空港までのアクセスにも利便性を求めてしまう。どこで妥協できるか多くの人々の納得が必要であると思う。
				飛行機を利用する時、搭乗予定の1時間前には空港に着いていなければいけないため、とにかく空港までの移動時間を考えると2～3時間の余裕を持っていなければなりません。バスの便数が増えようが何しようがやはり遠い場所にある空港へは行こうと思えません。（結局totalの時間がかかるので）今の空港くらいの場所にあるのが一番理想的かも知れないと思います。
				筑豊から福岡空港は比較的近く便利です。遠くにやって不便になるようなことだけは避けて下さい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				社会、経済状況、特に今後の日本国の状況変化は大きなものとなると考えるので、可能な限りの将来予測を行うことが必要である。 現福岡空港は利用者の大多数に利便性が大きいので、残す方向でお願いしたい。
				福岡空港は日本で最も利便性のある空港だと思います。空港自体の見直しも必要ですが、空港へのアクセス等の環境整備も必要ではないでしょうか。
				とにかく利用者の利便性を考えることが大事と思います。
				空港線地下鉄の延伸を希望。（博多の森及び国際線ターミナル方面へ）
				福岡は地域性や利便性こそが競争力の源泉であり、それを活かすべき。物流や国際（観光）需要は佐賀・北九との連携で対応すべき。
				現在の場所の方が交通便がよい。
				利便性の無為な追求は国税の無駄遣い！
				市街地にありアクセスも良いというメリットがあるので、移転しない方が良いと思う。もしアクセスが良くなければ、浜松からだと明らかに新幹線の方が便利になってしまう。（往復割引で￥28,000で博多に行ける。）
				今の現状で可…。今便利で、日本中探してもこんなに便利な空港はないのではないか？お金もかかるし。税金を使うのにもっと考えて使って欲しいと願っています。
				広島では、空港までバスか車しか行けません。バスで広島駅から高速道路を使っても40分ぐらいかかります。福岡では地下鉄でも行けるという恵まれた立地点があります。また、広島空港へ着けない場合、福岡空港へ降りた際に鉄道があれば広島へ着けます。
				こんな便利な空港はない。遠くに金をかけて持っていくのはおかしい。別の目的があるのではないか。
				新しく空港は必要ないのではないでしょうか。今のままが便利です。
				博多駅から5分という現在の利便性は、利用客のため絶対に守ってほしい。
				・今は位置が便利だから結構利用しているし、買い物行ったついでに空港を見たりもできる。
				こんにちは。厳しい文体になってしまうのをご容赦ください。 新空港など建設する余裕が、赤字を出し続けている福岡県にあるのでしょうか？ 地下鉄に直結している福岡空港より便利なものはありません。 日本一の空港だと思っています！ 新しい空港はいりません。 ＰＳ　極めて利用しにくい北九州空港には興味がわきません。
				東京や関西のように、国際線と国内線を分けるつもりか。現空港を国内、新設する空港（新北九州空港？）を国際と分ける構想もあるのか。八幡の友人も新北九州空港はアクセスが不便だからと福岡空港を利用している。高齢者にとっては利便性が大事であり、考慮してもらいたい点である。
				②「利用者利便性の視点」について 　利便性は高いほどありがたく思えるものだが、利便性を求めすぎるとその代償が高くつく。相対的にみれば現空港に対する利用者の満足度は高い。拡張などではなく改善で足りるのではないか。
				現空港は地下鉄でアクセスできて良い。新しい空港よりも、地域住民と話し合って現空港を良い方向に持って行っていただきたい。新しい空港方策は反対。
				航空貨物の取扱量は現時点で横ばい。新空港の移転は10～20年後の話である。20年後の商売を見通すことは難しい。企業のからみもあり、福岡空港を論じるのは難しいと思われる。現空港の利便性はとても高く、この利便性で客を集めているところがある。新空港でこういった需要が減るのではないか。
				現在の福岡空港は、利便性が高い。この利便性が損なわれるのは良くないと思う。また、大規模公共工事に対する市民の負担についても考慮して欲しい。
				福岡空港に乗り入れる海外航空会社では路線の撤退が相次いでいる。福岡は非常に国内型の空港といえる。空港が都心から30㌔、40㌔と離れた場所に移設され、同時に高速新幹線など鉄道網が充実してきたとき、鉄道との競争の中で、どれくらいの路線が生き残れるだろうか。旅行業界の立場からすると、遠方に空港をつくるよりも、アクセスの良い現状の空港をうまく活用してもらえればと思う。
				東京などへの出張が多いビジネスマンとしては、言うまでもなく現空港で整備を進めてほしい。気になるのは空港までの直線距離ではなく、要は何分かかるかということだ。

区分	意見分類			寄せられたご意見
			4.需要予測について 85 件	
				利用者の利便性を考えると現空港の拡張がもっともだと思う。 海沿いへの環境の影響、利便性が悪くなることによる利用者の不満や利用減、事業費など、総合的に考えると拡張が妥当ではないだろうか。 今後空港の利用者が増えていく予想も信用できない。
				ムダな事をやるだけやって、使わず始末の事が多すぎ（工事で得する人はいいですね）。将来需要としきりに言っているが、本当にその読みは正しいのか？
				九州の中心である福岡空港なので、他空港及び他都市道路網のアクセスを将来予測をし考慮して考えてほしい。
				今後の人口減少を考えた場合、今後予想される航空便は、現状の見込みより少なくなるのではないか？
				すでにオイルピークを越え、人口も減少傾向にある今、化石燃料の枯渇の問題が向こう１０年の間に深刻化するのは明らかなのにそのことに言及する将来予測がここでなされていないのはなぜか？ジェット燃料の値段が今日現在の4倍、5倍になるのは何年後で、その時の飛行機の離発着数は現時点の何%あると想定されているのか？それでも飛行場の新設が本当に必要なのか？衛星テレメトリーが発達した今、原油埋蔵量に見落としはない。もう一度、最新データの教える化石燃料の耐用年数と生産量推移予測、価格推移予測をよくよく再検討されては如何か。１０年後、盆暮れの度に一般庶民が飛行機にのることなど私には到底考えられない。少なくとも、我々の孫の世代に飛行機や船が今のように動いていることを保障する楽観的な統計など私は目にしたことがないので、ここで展開されている前世紀的前提に違和感を持つ。
				国内線についても人口減少に伴い現在が最高でないか。他の交通機関についても限界にきている。 ※例として、すべてではないが推計交･自量の予測が殆ど下回っている。
				そもそも福岡空港の将来需要予測が明示されていない。今後どんどん少子化が進み人口減少が見込まれ、かつ、ITの進展は物流や人の動きにも変化をもたらすのではないか。いわゆるビジネスでの移動は少なくなるのではないか。
				新幹線が出来るのに増やす必要があるのか？新幹線が出来たら、駅の近く（久留米など）の人は新幹線を増やすのでは？
				需要や実績の情報をきちんと公表すること。そのうえで市民に判断してもらうこと。
				旅客がへって、どうして新空港がいるのか？いるわけない。新空港反対。
				需要予測の問題をほったらかしてはいけない。現実は減少を続けている。航空会社のHPを見ればわかること。 　きちんとした対応をしないと、方策を実行する段になって県民に反対される。そうなれば方策はとれない。
				航空機は非常に炭酸ガス排出の多い輸送機関です。 地球温暖化対策で、航空機の利用制限が掛かることも無きにしも非ずです。 将来需要の予測因子は景気変動のみでは無いと、私は考えます。
				新空港は建設費が高すぎ。利便性も大きく損なう。人口が減少する中、将来的に見ても必要ない。
				･需要予測と2004年から現在（2007年8月）までの予測と実績を公表すべきです。判断材料になります。
				将来予測が不充分と感じる。これ以上は利用者は増えないし、現に地方の直行便が減っている。
				新空港の値段が1～1．1兆円とマスコミから報じられています。多くの人がそうだと思っているようですが、実際はステップ3にあるように海岸線付近に配置した試算にすぎません。そんな場所に出来るはずもなく、実際はもっとかかるはずです。おおよその金額を早く公表すべきだと思います。出来ないのであればもっとかかることをマスコミを通してきちんと市民に伝えるべきでしょう。そうでなければ市民は誤った情報に基づき判断することになります。また、需要予測を出したのだから、実績がどのように推移しているのか需要予測の数値、２００５年、２００６年分の実績をきちんと示して判断を仰ぐべきです。これも需要予測だけで判断するという間違いを招きます。
				需要予測はきちんと見直しをして提示すべき。少なくとも現状を市民に知らせるべき。あやまった情報をもとに正しい判断はできない。都合の悪い情報もしっかり出していくべきだ。
				需要予測どおりに旅客数などが伸びているのか、きちんと示してほしい。
				予測のとおり、需要が伸び続けていくか否かチェックが必要です。そうしないととてつもない無駄使いになります。
				･少子高齢化でも都市は人口が増えるというが、福岡空港の場合、約半数弱が福岡都市圏外からの利用だ。人口は減っている。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				･需要予測と実績がかけ離れていることを公表しなさい。
				･需要予測に対し実績値はついていっているのか？情報を公開してください。
				需要予測ははっきりいって間違いなく外れるだろう。２００４年の実績から2年と5ヶ月で予測と実績との差はマイナス１００万人を大きく超えている。こんな需要予測をもとに対応策を考えるわけにはいかない。市民にもその事実をしっかり知らせ、判断を仰ぐべきだ。
				判断を下すということはより正しい情報が必要です。あんなひどい需要予測では判断できません。実態をすぐに県民に公表して下さい。
				需要予測は調査時点と現在では状況が全く違います。相次ぐ廃止、減便、開設されるはずの神戸線は開設されないなど、予測はほとんど意味をなさないほど外れています。慎重に再検討すべきだと考えます。
				社会、経済状況、特に今後の日本国の状況変化は大きなものとなると考えるので、可能な限りの将来予測を行うことが必要である。 現福岡空港は利用者の大多数に利便性が大きいので、残す方向でお願いしたい。
				STEP IIの需要予測はその後どうなっているのか？実績値と比べて見れるようにすれば参考になります。
				九州新幹線全線開通及びJR西日本との相互乗り入れによる鉄道への移行も多分に考えられ、慎重な計画を求めます。県･市の借金も多額であり、税金によって賄われている事を重く受け止めて計画をしてもらいたい。
				もともと需要ひっ迫の議論が不十分である。
				需要予測の検証を。実績値をしっかり公開すべき。
				前提としている発着回数増大予想自体に疑問を感じる。団塊世代集団退職、人口減少から考えると、むしろ少なくなるのではないか？特に地方空港の実態データを比較して検討すべきと思う。先ず新空港ありき的な論調が気になる。
				需要予測通りに数値は推移しているのでしょうか？予測は2004年の数値を元にはじき出しています。2005年、2006年と実績は前年度割れしていますね。今年も厳しい状況だと聞きます。路線の廃止などもあり来年も厳しい状況が続きそうですね。需要予測はやり直したほうがよいでしょう。市民に信頼されるものを提供しないとだめですね。このような事業を行う際、必要なのは市民と行政の信頼関係です。市民を騙せば、選挙のときにしっぺ返しが必ずきます。
				福岡空港の実績２００５年、２００６年を一般市民に示してほしい。需要予測どおりになっているのか？
				将来は大きく発展するので新空港が必要などという安易な議論は決してしないよう望む。実際の将来は、人口も減り需要も減るという認識が必要。豪華なものはいらない。子孫に借金を残すだけ。
				少子高齢化、人口が減る中、需要が伸びてもほんの一時期でしょう。「一時的な需要の伸びに対処する」ということを忘れずに対策を考えましょう。本格的な新空港などいりません。有効に活用されないでしょう。
				需要予測と実績の関係をしっかり報道してほしい。
				改めて申し上げると、 ①福岡空港の将来航空需要予測をやり直す。
				新空港を作るための需要予測を行うから、ひどい状態になる。実績は2年続けてマイナス。今年もマイナスになる勢いだ。減便･廃止がこれからも続く。九州新幹線全通でさらに減る。市民は許しません。無駄な事業はやめてください。
				需要予測は毎年きちんと検証すべきです。富山、仙台線など廃止が相次いでいます。予測通りに需要は伸びているのでしょうか。次のステップではそれらの値をきちんと出して下さい。判断材料となります。
				需要予測の正確さが何よりも大切。現在の方法以外にも予測方法があれば、その方法でチェックすることが必要ではないか。
				需要予測と実績の開きが大きすぎます。期待を込めた予測では何の役にも立ちません。市民の不信感を増幅させるだけです。
				将来の旅客需要と貨物需要を予測する際に、人口減少と仁川や上海国際空港利用時のメリット比較も考慮検討しておく方が、主張としてより論理強化できるのではないか。
				昨今の市民をだますにはまだまだ力不足が否めない。そんな国、県、市に絶望した。需給予測も当たったことがない。そんな予測に失望した。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				需要予測の計算式やデータが示されているので、理屈上入力される数値が大きく変わらない限り需要はほとんど変動しないと考えられます。ステップ2で行われた需要予測を再度行うのではなく、需要予測を求める人に対して入力される数値データを募集してみてはどうでしょうか？仮にステップ2で行われた需要予測を再度行う場合には、全く同時期に那覇空港PIでも需要予測を行っているので、那覇空港の需要予測についても需要予測を再度行うことを求めます。
				福岡空港の旅客はここ2年減少している。今年もそうなる可能性が高くなっている。 需要予測とは正反対の状態になっている。需要予測は、航空会社の経営をまったく考慮していない。また、少子高齢化や人口減少など過小評価している。先の予測を基に、対応策を判断するわけにはいかない。そのことをしっかり考慮する必要がある。
				現在の空港が2012年には処理能力の限界を超えるとされ、現在の空港を拡張するか移転するか5案が提案されているが、その前提となる将来の空港利用者の予測が正確かどうか疑わしい。福岡市は地下鉄七隈線の利用者数の予測でいいかげんな予測をして3700億円かけて七隈線を作り、現在の利用者数は予測の半分にも満たない数である。3700億の借金は100年たっても返せない状態だ。空と陸では違うという意見があるかもしれないが、人口数を基にした利用者の予測調査方法は同じだ。その元になる人口数の予測や出生率さえ何度も修正されている。日本の人口は数年後には減少化に向かい、将来の利用者である若年層はますます減少していくし、今後増加する高齢者は頻繁に空港を利用するはずがない。このまま右肩上がりで利用者が増加していくことは考えられない。
				需要予測は、本当に過密となるのか。これからは少子化で人口も減っていく。1兆円も使って新しいものをつくるべきかどうか疑問。
				ステップ2で需要予測が示されているが、原油高など情勢の変化も見られる。より精密な予測とするため、ステップ4までの間に再検討してもらいたい。
				先日第三ステップの調査について福岡空港調査連絡調整会議の調査内容を聞きました。その結果、次のような意見をまとめました。 10月5日　読売新聞西部本社編集委員・加来秀治 結論は「現福岡空港程度のコンパクトな新空港を博多湾内につくり、その空港と北九州空港の連携を実現させる。北九州空港には小倉駅から新幹線を乗り入れる。」 まず新空港が必要な理由は、需要が増え、現福岡空港が利用限界を迎えるからではない。需要予測は往々にしてはずれることが多い。現に福岡空港は2000年を境に需要は低落傾向にある。いずれ増えるかもしれないが、第二ステップでの最も低い予測よりも下回るかもしれない。要するに先のことはわからない。不確定なことを前提に議論してもあまり説得力がない。
				福岡はアジアへの「玄関」であり、空港も新しく建設し、需要に対応できるようにしてほしい。今後、日本からアジアへ、アジアから日本へと需要が増える（特にビジネス）
				はじめに： 今春、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）が出した第4次報告書はCO2の排出量即時削減が人類存続にとって喫緊の課題であると警告した。京都議定書以来、我が国でもこの問題は重視されてきたはずにもかかわらず、今回のパブリック・インボルブメントでは一言半句も触れられることはなかった。 とりわけ、「ステップ3」では「将来需要への対応策」を扱うわけだから、航空需要増大事態における航空機運用による地球環境への負荷の問題は当然提起されなければならなかった。また、航空燃料についても資源枯渇と価額高騰はつとに想定されていたがこの問題にも一切触れていないのは、「将来需要」を考える上では致命的な手落ちである。 「需要増」に伴う負の問題を明示せず、航空機運行の将来像も描かず、「需要増」は必然だとして「ステップ2」で示した過大な需要予測で、滑走路増設か新空港建設かと県民に選択を迫る「ステップ3」の手法はきわめて公正を欠くと言わねばならない。
				「将来対応方策の評価の視点」について 評価の視点として5項目挙げられているが、先述した、地球環境保全の視点、エネルギー資源の視点は福岡空港の問題を考える上でも不可欠と考える。補充してほしい。 提示された5つの視点について簡単に意見を記す。 ①「需給逼迫緩和の視点」について まず需要予測がおかしい。発着回数の実態は2001年をピークに減少し微増となっている（PIレポート・ステップ3，3ページ）。その原因をきちんと分析し「需要予測」を修正すべきである。また、搭乗率も考慮しなければならない。『数字で見る航空2007』（国交省航空局監修）によれば、最も利用者が多い東京便で2004年60.5%、2005年62.2%である。余力は充分あると言える。 航空行政は、京都議定書遵守、化石燃料消費節減などの課題に応えるべく航空運輸の在り方を見直す必要がある。いたずらに航空需要促進に走らず他の交通機関との調和が図れる途を追求すべきであろう。むろん国交省には早急な総合的交通運輸体系の整備を求めたい。
				・少子化と現在航空会社が路線によっては撤退している状況を考えると、新空港を作るのは負債を抱えるだけで失敗した場合誰が責任をとるのか。予測が現実からかけ離れすぎている。
				ここ最近、年間発着回数は伸びていないが、将来的に需要予測にあるように本当にこんなに伸びるのか。新北九州空港も開港している中、こんなに伸びるものなのか疑問である。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				5年前に新空港調査会が報告書を出している。総合的な調査のレポートを見るとそのときの検討結果と数字が変わっている。需要予測がそのときの調査から変わっているがなぜか。前回の予想が過大だったのか。このような不確実なデータで対応方策を検討するのは危険である。また、福岡空港利用者の居住地のデータも違う。5年前の調査では4割も福岡都市圏以外の人であった。今回は、殆どが福岡都市圏の人。なぜこんなにも違いが出るのか。 人口問題研究所の最近の推計によると、合計特殊出生率が、1.26に下がっている。このことで見ても需要予測の結果は納得できない。
				課題は需要予測だと思う。発着回数ではなく利用者数で見ると、ここ8年間は減少している。労働者人口は確実に減少する。また、将来的には燃料も高騰し、航空運賃も値上げしていくと思う。こんな状況の中でこんなに増えるとは思えない。過去8年間に利用者が増えていないという状況を需要予測のモデルで再現できているのか。労働者人口の減少が加味されているのか。
				世界的にオープンスカイの動きの中、需要はそこそこ伸びると思う。
				現代は少子化で1世帯あたり1.25等といったデータがあり、高齢化社会も進んでいることから、需要が右肩上がりになるのかが疑問である。年寄りはいつまでも生きているわけではなくいずれ減少していく。実際に人口が増えて利用者が増えることに疑問が残る。
				需要予測について、国土交通省が行った予測は現実の推移より過大になりがちである。もし今回の需要予測値もそのような傾向であるのなら、より精査していただきたい。またステップ2で使用している２００４年時での予測値をそのまま使用されているようなので、最新の値で算出していただく等、適宜、需要予測を見直していただきたい。 14.5万回の処理能力について、福岡空港の国際化などを考慮した場合、朝夕のラッシュ時だけではなく、全時間帯の枠を使い切った場合のケースも検討すべきと思われる。
				需要予測の話について、潜在的な需要を含めて、航空処理容量をアップすることで福岡経済アップへの期待感のようなものがあると思う。
				需要予測について、14.5万回となっているが、現在ではむしろ下がっている。ピーク時間帯について、お客の需要は朝夕と決まってくる。 容量が上がっても、航空会社は使い切れない。コストの観点から航空会社としては平準化した方が良いと考えている。
				需要予測について、現実的には福岡空港のあるべき姿であり、期待論である。例えば、直行便は多い方が良いのだが、現実には、声がかかったとしても、事業性があるかが重要となる。航空会社は、最近の燃料高騰を含めた現実的な判断を行うと思うので、こういった状況を踏まえた予測をして欲しい。
				航空貨物の取扱量は現時点で横ばい。新空港の移転は10～20年後の話である。20年後の商売を見通すことは難しい。企業のからみもあり、福岡空港を論じるのは難しいと思われる。現空港の利便性はとても高く、この利便性で客を集めているところがある。新空港でこういった需要が減るのではないか。
				よく言われる失われた10年間に、旅客が伸びた。ただし、今まで伸びてきた需要が今後更に伸びるかといわれれば、個人的には正直思いにくい。 これまでは、新規利用者の開拓や高校の修学旅行の解禁等、大型需要が出てきた。しかし、これからは人口減少の社会を向かえることから、厳しく見ていくことが重要である。
				現在の福岡空港は、利便性もあり、中国地方の需要も含んでいる。この需要が減ることになる。事業の採算性、用地取得の期間として約20年かかると思われることから有効活用すべき。事業費負担が残り、需要減少等もありうる。
				ステップ3でも、2ステップのままの需要予測を引用しているのか。また今後、更新していくのか。
				2050年頃に日本の人口は1億人を割り込むと言われており、そういった状況下で、レポートに示してある発着回数の増加はありえるのか？ 潜在需要としてのアジア諸国の人口増加がそのまま福岡空港の発着回数に結びつくのかが疑問。ビジネス客を中心とした空港にするのか、比較的安い航空運賃で利用する観光客中心の空港とするのか、航空機の利用者特性による影響も大きいのではないか。
				発着回数ではなく、旅客者数が重要である。お客の需要がないとあまり意味をなさないのではないか。物流を伸ばしていく方策も必要であると考える。
				騒音対策費は毎年波があるし、クーラーの取り替えは10年に一度になる。せいぜいあと100億円ぐらいではないか。借地料で3分の1を使っている。10年で840億円。需要予測はどれだけの信頼性があるのか。福岡市地下鉄の七隈線では4割しか乗らなかった。大まか費用の内訳を。
				白木原に住んでいて、いつも心配している。家すれすれに飛んでいる。需要予想は伸びると思う。海上に安全な空港を造ってほしい。空港を博多湾に造ってほしい。
				ステップ2は昨年行われており、新北九州空港開港前の調査でもある。それより古いデータが使われていることで、今回の調査結果は信憑性がない。福岡空港の需給逼迫緩和効果にも新しいデータは使えなかったのか？　予測と現実の乖離はないか？

区分	意見分類			寄せられたご意見
				4年前の新宮沖は建設費6500億円だったが今回は1兆円。需要予測で10年後の発着回数は14万5000回というが、同じ会社がやった需要予測で地下鉄七隈線は4割の誤差が出ている。調査はもう一社、検証を第三者機関で行うべきだ。
				九州新幹線ができてアクセスがよくなれば、熊本から航空運賃の安い福岡へ来る客が増えるという話も聞く。大分市内からは大分空港より新北九州空港のほうが利便性が高いという話も聞く。新幹線ができると需要予測が変わってくるのではないか。
				少子高齢化が進めば大きな空港は必要ないのではないか。
				需要予測については、新北九州空港や佐賀空港もそうだが、大きく予測しておいて現実は非常に少なく赤字の空港になっていることが多い。きちんとした数字を出してもらいたい。
				２０００年を境に日本の航空需要は低迷しており、そもそも空港が必要かどうか疑問である。需要予測に使われた人口は古いデータであり、需要予測をやり直す必要があると思う。中国、インドの伸びも考えられる。連携についても新しい情報がない。必要に応じて再調査するべきではないか。
				需要予測については、日本は人口が減るので、外国から人を呼ぶしかない。地下鉄3号線と同じレベルで考えてはだめだと思う。新空港を造って、営業し、人をアジアから呼んでこないと、日本、九州、福岡として成り立たなくなる。
				年間発着回数の予測について、経済が停滞するＣケースの場合でも右肩上がりになっていることが考えられない。実績は２００１年をピークに発着回数は減っている。これを試算したのは地下鉄七隈線の予測をした会社である。七隈線は予測の4割しか利用者がおらず、全く当てにならない予測をした会社が試算したデータを鵜呑みにはできない。最も大事なところであり、再度見直したほうがいいと思う。
				旅行の頻度がＧＤＰに比例するというが、近年、旅客数も減少している。少子高齢化となれば、高齢者が頻繁に移動するとは思えない。
				昔は飛行機は高価なものだったが、身近なものになっており、世界的にもこの状態は続くと思う。需要予測は慎重に行わないとならないが、前向きに行ってほしい。
				２０３２年の予測までしか出ていないが、大きな調査であり、５０、１００年先までの視点で取り組んでもらいたい。
				国も地方も財政赤字の中、この問題を乗り越えられるのか、正確な需要予測が出るのか、みんな心配している。 経済団体は九州は1つと考えている。道州制も踏まえると、今ある空港をどう活用するのか。 九州における地域格差が明確に出るのではないかと思う。 九州新幹線ができると鹿児島も通勤圏内に入る。九州全体の空港、また福岡の2つの空港をどう活用するのか。 香港の空港は、アクセスを徹底的に計算し見事に解決している。 福岡の公共投資は、全て計画を上回った経費となっており、分析がシビアに行われる必要がある。経済状況や博多湾を埋め立てることでの環境問題もある中での合意形成は難しい。 東京には羽田と成田しかなく、九州の人は我慢できないのかと思う。
				需要予測について、少子高齢化はどのような影響があるのか。
				需要予測について、国際化はどのような影響があるのか。
				福岡市の地下鉄やアイランドシティなど、需要予測の方法は課題であると思う。福岡市は他からの転入が多く国際化という面もあるが、少子化社会に向かおうとしている。今の空港を活用することによって、まだ賄えるのではないかと思う。都心部と空港の近さは世界一であり、増設案がいいと思う。
			5.ターミナル施設の機能・設備について 14 件	
				国内⇔国際線のアクセスは悪い（ターミナル間）。連絡バスのルートは現在のものがベストなのか？
				今回は柳川に行く予定で利用しました。佐賀空港から利用したかったのですが、佐賀空港からのアクセス不便なので福岡空港にしました。地下鉄に乗るにしたも到着ロビーから駅までが遠いすぎる。それはターミナルが2つに分かれてるから接合部分まで距離があるのだろうが、ターミナルが1つになるとその距離も解消できるのではないでしょうか。正直二度と使いたくない空港です。
				現在国際ターミナルから博多駅までのアクセスが悪い。国内ターミナルより国際ターミナル迄地下鉄を延長してほしい。又、国際ターミナルから博多駅までのバス便なし、不便を感じている。
				利便性の面から、国内・国際ターミナルは1つにまとめてほしい。または、地下通路を作って、エスカレーターで歩いて移動できるようにしてもらいたい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				前にも申し上げましたが、都市高速道を除き、周辺道路は全部地下道にし、（南東側丘陵地も一部確保し）民有借地を出来るだけ早期に譲渡（国、県、市も協力して）して頂くよう尽力するようにして用地を拡げ、滑走路一本を増設して欲しいものです。倉庫、事業所等の移転もお願いして、ターミナルビルは出来るだけ扱わないようにして出費を抑えてください。
				第3ターミナルがもったいない。
				ターミナル建てかえのときは、お年寄りにやさしい設計に。近くて便利、弱者にやさしい空港にして下さい。
				便利な福岡空港の存続を期待しています。ターミナルが1ビルと2ビルが繋がっていないことは、少々不便でわかりにくいです。
				現在の空港は“空港を利用する人だけのもの”のような気がする。JRや東京メトロが行っている“駅ナカ”的な発想ができないものか。現在の空港ターミナル内にショッピングセンターが入ってもおかしくないと思います。
				ビルとビルが別になっているのは不便。那覇空港の方が便利。機能性も良い。福岡県にしてはダメ。市内だから建物空港場所■■が出来にくい。北九州地方福岡は大都市にしては建物はダメ。
				貨物ターミナルを増築する話があるそうですが、ステップ1では貨物ターミナルについては何も触れられていない。貨物ターミナルも需要増加に対応できていないのでしょうか？
				●ターミナルビルを現在の駐車場辺りに移転新設（駐車場併設の中層ビル）し現ターミナルビル辺りに滑走路を増設する。 理由：現空港ビルは使い勝手が不便。 ○駐車場とビルが分離されているので雨の日は濡れ、猛暑の日には汗だくだくで旅行前に疲れる。 ○今からは高齢化が進む社会にマッチングしない。（バリアフリーの観点から） ○現ビルは第1ビル、第2ビル、第3ビルがあるが、第2ビル及び第3ビルから第1ビルに屋内から行けず 一旦、外を歩いて行かないと行けない。 ○この案だんだと新ビルが完成後、現ビルを壊し、その跡地に滑走路の増設すれば営業しながら工事がスムーズに行くのでは？ 以上、専門的には土地の有効活用、航空の機能上、可能かどうかは解りませんが検討の程宜しくお願いします。
				ターミナルビルは現国際線側に集約し、1階は空港関連施設、2階は到着ロビーと税関、その他、3階フロアーは国際線関連と免税店その他、4階は国内線と土産店その他、5階フロアーは展望、食堂、喫茶、名店街、娯楽関連施設等々人の流れがクロスしないよう設計する。 現国内線側第1,第2,第3ターミナルは、貨物及び官公庁の施設や自衛隊、米軍施設と分離し、より安全性を確保する。建物は外断熱を基本とし、照明は可能な限り自然光を利用、夜間照明ならびに滑走路照明は高機能発光ダイオードを使用する。屋根は太陽光発電パネルを設置する。ガラス面は、空気層を有したガラス二重張りとし、自然エネルギーを利用した空気層の流れにより冬期の結露防止や夏期の空気層による断熱効果で冷暖房効果を活用し省エネを計る。又、ガラスを含む外壁は酸化チタンの光触媒を塗布し、メンテナンスの費用を軽減する。
				新空港であれば24時間使用可能となるが、深夜に到着した後のアクセスはどうするのか。新空港になると遠い。現空港の国内線と国際線のターミナルを統一すれば、広い用地を確保できるのではないか。
			6.総合的な交通対策について 12 件	
				地上交通、特に新幹線との開発政策をパッケージで行うことが急務だと思います。
				北九州市に住んでいるので、本数や1分前のかけこみ乗車可の鉄道のほうが大阪あたりまでならJRの方が好き。増便を考えるばかりでなく、JR利用も図るべきと思う。（割引パック等JRも努力を）
				今便利な空港をなくして1兆円を越す財源を使って、新空港を作るくらいなら 他の交通機関の利便性をあげて欲しい。
				現状を維持するとすれば、JRとの連携を考慮してみる。協力体制をとるetc…。
				新しい物をつくりより、現在の需要具合などみなし、無駄をなくしてほしい。
				交通手段の選択肢を増やすという観点で、空港（現存空港の有効利用）、JR,、船、バスをもっと上手に使えないでしょうか。早く移動する、というだけの視点は考えものです。また福岡県の海や海岸はもっと大切にしていただきたいと思います。
				（オ）AM6時～PM23時迄発着時間を拡大すると現在の空港でも滑走路の処理容量は大幅な拡大が見込める。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				同時に、新幹線乗り入れなど九州全域からのアクセスについても議論するほかに、北九州・佐賀・熊本・長崎・大分といった近隣空港の存廃についても同時に議論すべきものと思う。
				空港をあちこちに建設するのはナンセンス。九州地区には福岡に巨大な空港を1つ建設し、他の県に対しては、鉄道などの交通網を充実させ、利便性をはかればいいのでは。（空港だけの視点ではなく、地上交通網との連携が大切）
				交通機関は陸海空とあり、航空機だけではない。 航空機の利用を減少させ、他の交通機関（新幹線等）にシフトさせるのも空港問題解決の選択肢の一つである。
				2-(5)既設の北九州空港、佐賀空港の利活用のほか、既存の鉄道、寝台特急、高速長距離バス、フェリー等の利活用をも進めるべきである。夜行の新幹線がないのは不思議である。
				飛行機だけでなく、鉄道や高速道路も併せて交通全体で考える必要があると思う。新幹線が速くなると飛行機の役割は低くなる。九州新幹線が開通すれば乗客は減少すると思う。
			7.その他 29 件	
				日本で唯一、都市内部にある利便性の高い空港なので、現在の位置で残してほしい。
				新空港がP18のゾーンであれば、新北九州空港は必要なかったと思う。 比較評価はデータのとり方、評価に用いた統計手法も含めて、具体的に数値として公開してほしい。
				現空港の利用者は都市圏の住民が主との説明であった。ほとんど利用しないものにとっては現状でよいのではと考える。
				現在のままで良い。
				課題が多いのは判ってはおりますが、利便性を考えると、月1回程利用する者にとっては、このままで何か方法はないのかと思います。
				今ある施設を最大限活用し、それ以降は最小限の拡張にすべき。実際福岡空港の利用客は年々減っている。
				何もしないというのも選択肢にあってよい。
				福岡空港の個別収支については、着陸料の値上げで補う。航空運賃は高くなるが、それは受益者負担である。利用制限も伴うが、航空自由化には反しない。
				私個人としては、福岡空港は今のまま何もせず、ある程度限界が見えた時点で発着枠を設け、それでも満杯になるようであれば、後は航空需要に応じて近隣空港に路線が張り付くという自然の流れに任せるのが最善の策ではないかと思います。
				福岡空港は従来の位置（板付）とスペースで十分です。将来予想される需要予測やピーク時の混雑、他ネットワークとのアクセスには、生産年齢人口減、急速な老齢化、現地域の交通利便性（都市と短時間のアクセス）を考えると、空港建設は費用対効果に合わない。
				2010年代初期には余力がなくなるというが、オーバー分は別の所へ行くだけの話。21世紀半ばには人口は9000万人を割る。今の施設で十分間に合う。
				現在の空港のままを希望します。
				おもいきって北九州空港と佐賀空港を閉鎖して、新福岡空港に一本化することも検討してみてはどうか？
				PI案では、『福岡空港の将来需要への対応方策として必要な前提条件として必ずしも必要とは言えないが、考慮はする必要がある条件』をさも『福岡空港の将来需要への対応方策として必要な前提条件』として設定してあったことは非常に問題だと思います。『福岡空港の将来需要への対応方策として必要な前提条件』はその条件ができなければ対応策が絶対にできない場合などに限定するべき。
				今でも福岡市は2兆6500億円、福岡県が2兆4000億円、国が830兆円という巨額の借金を抱えている。もうこれ以上借金を作ることは止めてもらいたい。今でも福岡市民は1人あたり市、県、国合計で930万円の借金を抱えており個人なら破産だ。特に福岡市は地下鉄七隈線と人工島という2つの大規模事業で大失敗をして膨大な借金（七隈線で3700億、人工島で3500億）を抱えている。市や県が空港事業にいくら分担するか知らないが、もうこれ以上借金をしてもらいたくない。
				現在の航空会社の対応は、大型機の導入から燃料費や輸送の効率化のため中型機や小型機にシフトしている。
				2400億円以内に、

区分	意見分類			寄せられたご意見
				東京や関西のように、国際線と国内線を分けるつもりか。現空港を国内、新設する空港（新北九州空港？）を国際と分ける構想もあるのか。八幡の友人も新北九州空港はアクセスが不便だからと福岡空港を利用している。高齢者にとっては利便性が大事であり、考慮してもらいたい点である。
				福岡空港の福岡市に対する経済効果と九州全体に対する経済効果を分けて考えたほうがいい。九州の国際空港は、福岡市でなく成田のように奥地にあってもいいと思う。
				「将来需要への対応方策の検討」について： 2002年12月の国交省交通政策審議会航空分科会の答申では、福岡空港の需要逼迫事態への対応策として①既存ストックの有効活用②近隣空港との連携③新空港および滑走路増設等の抜本的空港能力拡充、について総合的に調査を進める必要があるとした。 ところで、「ステップ3」では、①は「ステップ1」で検討済み、②は対応方策として取り上げたものの「対応方策とはなりえない」と切り捨て、事実上③のみを「対応策」として提示している。しかしPIというからには②を「対応策とはなり得ない」と断じて示すべきではなかった。国交省答申の示す3方策について改めて問題点や利不利などを整理（「ステップ3」における③と同様のスタンスで整理）して提起すべきである。
				1-(6)国・県・市は何故現福岡空港の拡張又は新空港の建設ばかりに傾注し、鉄道・その他の現存諸施設の利活用策を真剣に考えないのか。また、国・県・市民に対して現存諸施設の利活用についての提案・提起をしないのか。利便性の追求のみでなく「今あるものの活用を、今あるものでの我慢を」との啓蒙を全くしない当局側の姿勢に「何か」を感ずる。
				現空港でも良いのではないかと思っている。レポートにある近隣空港との連携は抜本的な対策になり得ないと思うので、新空港案を賛成する。
				レポートより、福岡空港の処理容量について2010年以降余裕がなくなるとあるが、現空港の増設でも新空港でも工事着手から短くて8年、長くて14年かかるし、着工も何年先かわからない。その間の超える処理容量の対処の考え方について教えて欲しい。
				検討の基礎となるデータや計算過程の情報を開示してほしい。
				費用について、2500～11000億円と幅がある中、誰が負担していくのか。その見通しが無いと議論をしても始まらないのではないか。
				九州の貨物輸出は全体の約3割で、約7割は九州外から輸出されている。またコンテナによる輸出が増えている。 一方で、福岡は日本で3～4番目の卸売が集中するところであり、自動車産業等も立地している。ただ、このレポートでは貨物の視点がないという印象である。貨物輸送について、どのように考えられているか。
				この資料は、まず、新空港をつくりたいという風に受け取れる。一般の市民や県民に対してはこのレポートで話が通るのかもしれないが、我々地主にとっては納得しがたい。 3ページの第1行目「福岡空港で現在のピーク時」とあり、非常に混雑している書き方がされている。混雑しているのだろうが我々はそう思っていない面もあることから、搭乗率等も表すべきと思う。 発着回数ではなく、旅客者数が重要である。お客の需要がないとあまり意味をなさないのではないか。物流を伸ばしていく方策も必要であると考える。
				貨物の視点で見ると、福岡を中心に、九州では1カ月約7,000ﾄﾝの貨物が発生している。輸入貨物ですら5,000ﾄﾝある。しかし九州の空港は貨物便の取り扱いが少なく、そのうちの2,500ﾄﾝくらい、全体の3分の2については関空や成田から出さざるをえない。 関空や成田までのトラック輸送費は膨大にかかるし、さらにアジア向けだと、いったん成田まで運んだ荷物が再び福岡の上空を飛んでアジアに向かうこともある。新北九州空港は24時間空港という最大の長所があるわけだから、便が増えれば利便性が増す。九州内ならばリードタイムに大きな影響もないだろう。 また、トラック輸送の場合の高速料金の割引とか、北九州に物流で参入するときの税金の優遇とか、宮崎空港や大分空港での取り扱いなどをご検討いただければ、大きなマーケットを持つ貨物の発生都市としても、活性化していけるのではないか。
		その他	175 件	
				旅客のことだけでなく国際貨物の取り扱いもどうするか考えてもらいたい。拡張するにしても新空港を作るにしても、絶対必要な部分であると思える。
				80ヶ国以上で空港を利用してきたが、日本は遅れている。いつも対策はその場その場である。正しい補償で時には強制施行が必要だ（公共の利益として）
				北九州の前・現市長や北九州市議会議員などの、福岡の足を引っ張り、我田引水的に新北九州空港に航空路線を福岡空港からドロボーしようという魂胆が見え見えであり、あまりにも愚かで見苦しい。
				・東京線はこれ以上便数必要ないと思います。それよりも成田便、関西便を増やして欲しいです。中部便は多くなりました。でも中部は国際線が新規の路線拡大無し。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			現空港は便利です。あんなに便利で使い勝手の良いトコロって他にあるのかな？と思うぐらい。
			現空港は24時間開港していないのにかかわらず空港職員（管制官等）は24時間体制で配置されている。必要最小限の体制にすべきである。
			使用料はやめて
			使用料はやめてもらいたい
			・基幹空港は本来、国の責任において整備すべきであるが、地方の発展にも資することから地元負担はやむを得ないと考える。
			いずれにせよどの案にしても実現は大分先の話ですので、都市発展景観の観点から、航空法の高さ制限の緩和を国に働きかけて頂けないでしょうか。福岡空港周辺にかぎらず、羽田・伊丹・宮崎などの都市も都心部と近いみたいですので同じように困っているじゃないでしょうか。ぜひともよろしくお願い致します。
			福岡市だけでなく、九州にとって一番良い方法をとって欲しい。
			地権者に対して、どの位の基準で賃料を支払っているのか公開してほしい。1haあたり○○円とかで。地権者は随分贅沢しているのでないでしょうか。音を我慢している人との不公平感を無くすべきでしょう。
			空港移転後の跡地問題も含めて考えた場合、空港跡地と言う広大な土地利用は福岡市動物園移転候補地として考えてみたらどうでしょうか？ 一時は市内西区の橋本地区への移転を考えられていたようですが、空港跡地なら土地も広大ですし、都心からも近い割りに近くに自然もあり、現地下鉄福岡駅も利用できるし、県外からも都市高速を利用して行く事が出来ると言う便利さがあります。 動物園ではなく動物公園として跡地利用を考えてみるのはどうでしょうか？ あと、この問題とは関係ないのですが、地下鉄空港線を博多の森競技場まで延長して、サッカーのサポーター導引を図る事も考えてみたらどうでしょうか？
			このような時ですから、経費もかからない方法で頑張っていただきたいです。
			・外部専門家の意見も大事だが、真に必要なものはしっかりした信念のもとに断行しても良いのでは…。
			・石原知事がなんと言おうと福岡県民、九州在住の市民にとり必要なものは早く作ること。グズグズと時間をかけてその間のタイムロスは大きい。
			緊急時、有事の際における対応（自衛隊・米軍）時にも、できるだけ支障なく運行ができるよう考慮しておくべきと思います。この理由からも、国の予算がより多く必要であると思います。国として必要不可避な空港として建設を推進すべきと思います。
			計画通りにならなかった場合の責任は誰もとっていない。この計画に携わるものは国民の税金をむだ使いする重大犯罪者である。
			何回会議してもつまらない。危険と思えば早く結論を出すことです。※私は福岡に行くたびに飛行機をながめています。何分かおきに離着陸しています（ご存知のとおり）。
			いずれにしても、福岡県くらいの面積の県に、空港は3つも必要ない。これ以上の税金の無駄遣いはやめてほしい。もっと工夫して、近隣の空港である佐賀空港や北九州空港を有効活用して、税金の無駄遣いをやめてほしい。（他の空港が利用しやすい環境を作る。駐車料金を無料にすることや、空港のアクセスをもっと便利にする。特に、早朝や深夜便を福岡市からでも利用しやすいよう工夫するなどもっとアイディアを出して十分検討することを希望します。
			福岡空港の使用料が上がることで、料金にかかわることが心配です。
			財政規律をもっと考えてほしい
			東京都心に行くと、どこまでも高層ビルが建ち並んでいて息がつまる思いがする。福岡に帰ってきて、博多・天神の街並みを見てほっとする。これは景観（ビルの高さ制限）によるものもあると思う。経済と景観（環境）は相反する場合が多いが、福岡が住みやすい街と評価される一因だと思う。
			各方策の必要経費の算出根拠がよくわかりませんでした。
			各対応策で事業費の試算が行われていますが、総額表示だけでなく簡単な内訳も示してほしい。
			北部九州圏の航空需要を増やすことを考えれば、福岡空港の滑走路の増設や新空港の建設と近隣空港との連携策を同時並行的に行うことも考えて良いと思います。
			現状では、福岡空港PIステップ3詳細版の内容ではどの案も無理です。
			現空港の利便性を重視してなるべくお金のかからない空港作りをお願いします。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			環境･安全についての視点が今日いただいたパンフレットではあまりなかったように思いますが、空港事業は必要なものなので、拡張や移転の際は空港のための開発に付帯させて何らかの環境保護の事業をすることも考えていただけたらよいと思います。
			県の借金の多さは全国での恥だと思い改善すべき。
			費用が高すぎる…。
			･離発着時における騒音問題があるが、最近高速道路etc.で使用されている@位相の音による騒音を消す方式などを検討してはどうか。
			交通は便利だが音は気になる。
			もっと、将来空間を利用したstationは出来ないものかと…。工学的思考も必要なのでは？危険も伴いますが…。
			個人的に飛行機が好きなので、暮らしの中に飛行機の風景はとても気に入っています。それと同時に住宅地に空港があるということは周辺に事故の起こる可能性も高くなるということになります。便利だけど不安なこともありますね。
			整備は第1種空港として整備するのか？それとも第2種A空港として整備するのか？また、第2種A空港で整備する場合、上下一体の民間会社として運営できるのか？半官半民のような中途半端な状態では事業費の削減は期待ができない（例：関西国際空港）ので民間会社として整備事業から関わってほしい。
			これまでの開発、成長（物理的拡大）の（古い）視点ではなく、接続可能、発展（内容の高度化）の視点に立ち、子供や孫達が伸び伸びと生活できる社会を構築するよう方向転換すべきである。
			･借地料が大きいが，永久に続くことになっている。過去の経緯はあろうが，地権者に協力して貰って買収すべきである。その価格は将来のことを考え評価額を上回ってもトータルで見たら安くなる。国の政策として強制収用も考えるべきである。
			どの事業を見ても、完成時には当初予算を大きく上回ることが多いと見受けられる。事業規模は意志決定の大きな要素であり正確な数字を望む。
			①5000億円、7500億円、1～1.1兆円は誰が負担するのか。予算の内訳が無くて意思決定する事は普通考えられない。
			②検討においてもう少し脈絡一貫性がないと判断できない。（オールorナッシングではなく融合策があるはず）
			現在の国の交通業務に限らず全ての業務から類似する部門の統合を図ると望ましい。日本の未来がみえてくるような気がします。（ムリ、ムダをなくし、シンプルを切望します。）
			理想は追い求めない。財政状況を考え、現実的対応を。
			ガルーダの飛行機が着陸失敗し逆上したときや、空から飛行機の部品が落ちてきたときも他人事ではないと感じた。実際、家の上空を飛んでいるので、私の上にも何か落ちてくるのではと心配です。できれば、住宅のうえではないところを飛んでいただきたいです。
			福岡市の将来人口は減少すると想定されている。地方の空港に莫大な税金をつぎ込むことは反対します。
			･現空港周辺の長期的な緑地化などを安全対策として福岡市は考えるべきである。
			複数空港会社を1つの空港会社化するのも一つの案だと思います。
			現空港の着陸時は、低空で市街地上空を旋回しているが、気圧や突風の異変で、何時大惨事が起こっても不思議ではない。
			運輸には必ず事故がつきもので、この様な狭いところで市街地に近い板付で事故でも起きたら大惨事となる可能性もある。最小限にとどめることも考えていく必要がある。この空港は借地費、環境対策費の持殊の費用がいるので空港として使用することは不適な板付だと思う。
			･税金の無駄はやめて欲しい。
			無駄遣いを避け、既存施設の活用を考えた方が良い。
			①新空港を造る。現空港を拡張する。強大な費用を借金返済にまわせ。
			②必要なインフラは鉄道など代替はいくらでもある。
			既存施設の利用活用に重点をおき、無駄をなくす努力を第一に考えてほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			管制ミス･航空機の製造･整備面で悪いニュースが増している気がする。国やエアラインは航空機の安全運行に手を抜かないでほしい。
			もっと財政のことが知りたかった。バラ色のパンフよりは現実を見せつけられた方が良かった。
			国民の方を向いた議論やレポートを望みます。特に弱者に目を向けて。
			現状の改善ですべて解決するはず。
			交通手段の選択肢を増やすという観点で、空港（現存空港の有効利用）、JR,、船、バスをもっと上手に使えないでしょうか。早く移動する、というだけの視点は考えものです。また福岡県の海や海岸はもっと大切にしていただきたいと思います。
			PIレポートのP2に「福岡空港の個別収支」があるが、赤字は何でうめているのですか。これが一般の税金でうめているならとんでもない話で、あくまで利用者負担して穴埋めすべきものです。空港近くの人には迷惑を自分たちの利便性のためにおかけしているのだから、運賃＋αで、その+α分で穴埋めにあてるべきではないですか。ちなみに赤字額96億円をP6の旅客数1,828万人でわると、一人当たりみますと525円です。
			一県に一空港を作っても、その利用状況から考えて赤字を見込んでも作るべきか？又、航空会社の経営を考えても、毎日毎日それだけの利用客があるか？も必要になる。
			各国の航空機の整備不良等で人命に及ぼす事故も多大である。家屋密集地の電気■道、JR線路等あり、万一の事故も心配される。
			現空港敷地に私有地を有する地権者、所有者について甚だ不愉快な話を耳にする。 ･所有者（M土建会社、個人）は借地料他特権で左うちわ。（特別優遇） ･ゴネ得 ･法律で規制できないか（土地の収用を少しでも楽にするために）
			西月隈3丁目にある我が家もおかげで二重サッシ等、ある程度騒音も慣れているが、今後も空港周辺対策予算がずっと出るとは思えない。この際抜本的な対策をも同時に必要だと思う。
			未来の子供たちのために真剣に考えていきましょう。
			車社会ではなく、福岡は公共交通機関を手軽に利用できる町として、環境にやさしい都市づくりを目指してほしいと思います。
			騒音の問題もあると思いますが、主人が単身赴任（東京）のため、早朝便が都心9：00始業に間に合う時間の便があればといつも思っています。
			日本経済が伸び悩む中で、増設、新設、どの案を採用するにしても、工期と事業費が将来的に負担のかからないものにしてほしい。成田空港のように実質使えない、国際競争に乗ることすらできないものは作らないでほしい。
			新空港の話は以前も出てきていましたが、麻生知事はそれを取り下げ知事に再選されたはずです。関係者の方々には、民意をしっかり汲み取っていただけるよう、お願いいたします。
			借地料、環境対策費の出所が不透明なので、詳細を公表していただきたい。つまり、空港収入のうちの何からいくら支払ったのか、税金であればどの税金から支払ったのか？　県、あるいは、各市の負担分の詳細は？など。県民が借地や環境対策費として、どのくらい負担しているのか不透明なので、公表し、県民に周知させるべきである。 借地料を支払う相手と金額を公表していただきたい（実名なし、個人それぞれにいくら、団体それぞれにいくら）。これも不透明。 これ以上、子どもたちの代に借金を残さないようにしたいものです。
			県民が何に関心を寄せているか考えないと、どんな対応策も拒否される。
			このたびゆめタウンさんのオープンハウスにて子供の頃、今から40余年前の板付空港のイメージしかないので、今回お聞きして全て他人事としてとらえなくて、明日は自分の身として考えていきたい。
			このような一部地域のみに都合の良い議論をする地方行政例として興味深かった。
			根本から再考すべきと考える。
			現在の居住地が福岡空港の離着陸時の旋回ルート下にあり、騒音として感じることがある。また現在、仕事上で月に2,3往復の割合で航空機を利用しているため、空港までのアクセスにも利便性を求めてしまう。どこで妥協できるか多くの人々の納得が必要であると思う。
			日航、全日空が福岡減便し、中部、大阪、関西、羽田空港を中継して1割、1.5割引で地方路線経由の方向へ直行便がなくなっている。（航空会社の経営）

区分	意見分類		寄せられたご意見
			環境対策費を減額したいのは理解できるが、春日市の各自治会の環境対策の助成金が通方向5号線より東へ変更になった。現状では着離航路が大堀地区上空にある。線引きの意味が理解できない。
			今、親がアメリカで仕事をしていて、冬休みはアメリカに帰るので、福岡からアメリカの家まで着くのに23時間かかるので、出来ればもっと時間が縮まればいいと思います。
			機内でコーラが飲みたい。もらえないことがしばしば。
			(以前は年間分引き落としていました。)現在未払いです。(東区松田1丁目の住人)NHK受信料について 現在普通一般の受信料になっていますが、飛行機が通過する時テレビの音が聞こえません。もう一度調査して下さい。以前、国土交通省に電話しましたら画面がぶれないのでダメと言われました。おかしいと思われませんか？
			学生は半額にして欲しい。
			量より質を望みます。
			色々な設備も必要ですが、それに携わる人の質も改善して欲しいものです。
			日本の航空市場はダメすぎる。カボタージュを解禁するなど国内のエアラインがダメなら外国のエアラインにも門戸を開くべき時期にきている。
			風向きによって空路を変更しているが、本当に必要な航路なのか？博多湾からの進入を一本にすることはできないのでか？市内から春日にかけての騒音は相当なものである。市内においても窓を開けているとTVの音が聞き取れないほどの騒音があり、またラッシュ時に5分に1機の頻度で飛行され迷惑である。
			こういうことで無理矢理新しいプロジェクトを進めるから、「また土木屋は…」といった世間からの批判が生じる。いい加減にして欲しい。
			伊万里発のバスは荷物を入れるところがなかったので、足下に置くと自分の足がおろすことが出来ずバスのマイクは四六時中イスに荷物を置かないようにと言われ本当に困りました。空港に行くわけで荷物があるのは当然。
			建設産業等の作る人からの要望は評価しないこと。行政を経験したものとして提言したい。 2007年10.24西日本に沖縄県の人の講演会がのっていいた。参考まで。
			建設工事費がいくらかかるかだけではなく、建設後年間維持費がいくらかかるか、教えて下さい。
			・「もったいない」思想は、一人一人マイバッグ運動のような庶民レベルで行うのでは間に合わない。このような公共の巨大プロジェクトこそ、率先してやっていくべきものである。
			福岡空港の周辺住民への補償金等の余分な支出に対して、圧縮の方策はないのか？航空機の低騒音化を考慮すると、現在の範囲は見直せないものか？
			今の空港が危険でこれだけ経費が掛かっているとは信じられない。
			現空港使用料はもう十分だと思う。強制的、買い上げ。
			自然を守ってこそ福岡市。環境と共生できる都市を目指そう。
			資金計画は万全か。地域住民への負担増に繋がる不安はないのか。
			とにかく、最小経費でピークカットをする視点で検討すべき。
			P2の個別収支の欄が「参考」となっていることが気に入りません。もっと大切な事項の筈ではありませんか。今回の検討結果がこの赤字の要因を解決してくれるかどうか？その内容はどうなのか？「参考」では済まされません！！明確にしてもらわないといけない第一の事項ではないでしょうか！
			よく検討されているので、早く進めてほしい。
			少子高齢化を見定めて下さい。
			費用の負担の仕方など、もっと詳細に公開すべき。 結局、県民1人あたりどの位負担することになるのか。
			財源や負担のスキームまで含めた検討を行った上で、住民や利用者の意見を聞くべきでは。
			この空港は、福岡県のための空港に在らず。地方無くして東京無し、九州無くして福岡無し。ということを真摯に考えるべきである。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			まず最初に投入可能な事業費を示した上で、その範囲内でできる方策を検討すべきではないかと思います。現時点で事業費がわからないので考えてもピンとこないし、もしもわかった事業費が過大ならそこで議論が止まってしまい、かえって対応が進まないということにもなりかねないのではないでしょうか？
			世界に誇れる世界一安全な空港を目指して下さい。（モデル空港になるといいですね。）
			借地料といわれているが税金が多い。
			できるだけ環境を壊さずに作ってほしい。
			利便性の無為な追求は国税の無駄遣い！
			新宮の海はきれいなので、市内のアイランドシティ周辺のようになるのは嫌だ。
			安全対策は、飛行機が落ちない態勢や仕組みを研究していくことが大切。金をかけて空港を郊外に移転しても、落ちれば意味がない。
			「需要があるから公共投資して施設を作ります。」という政策は、何十年前から変わらない行政の身勝手な論理です。その論理でいくつもの公共施設や第3セクターが赤字となり、公金で赤字補填しています。現在ある施設をいかに有効に使うべきかもっとよく考える必要があると思います。
			JR、新幹線（九州）が全通すれば増発となり、航空機利用より待ち時間等を考えると楽になり、遠い空港は国内線に限り必要ない。 国際線の直行便については期待している。
			人口減の時代が福岡市にもやってきます。未来のことを考えると、コンパクトに都市機能が配置されることが望ましいでしょう。
			「もったいない」「金がない」「だから何もしない」では、将来日本はまともな産業のない国になるでしょう。
			②航空需給を交通政策全体の中で位置付け直すこと。
			③空港自体が航空需要創出のもう一つの要因であることに■意すること。
			④「対応方策」への選択肢別言すれば検討課題をもっと増すこと。（例えば環境、資源エネルギー）
			⑤民間（航空会社）公的（空港設備）のバランス
			これまでなぜ空港の借地を買い取ることをしてこなかったのか理解できない。
			環境（自然）が最小限破壊されないよう、進めてもらいたいです。
			福岡市のことだけを考えて、空港のことを議論してはダメ。九州全体、全国の中で考えるべき。今の世の中の流れからして、既存ストックを最大限に活用せずに、新たに巨大な投資をすることは許せない。
			福岡空港は従来の位置（板付）とスペースで十分です。将来予想される需要予測やピーク時の混雑、他ネットワークとのアクセスには、生産年齢人口減、急速な老齢化、現地域の交通利便性（都市と短時間のアクセス）を考えると、空港建設は費用対効果に合わない。
			北九州市長をみならって大型公共事業はやめるべき。ムダな税金を使うのはぜひやめて欲しい。
			世論をしっかり見きわめ、それに従うこと。昨年の五輪招致さわぎのように世論を無視し、混乱させてはならない。財界など一部の人間の意見だけで対策を絶対に決めてはならない。対策には20年近くかかる。その間、知事選などもある。世論に逆らえば、県政は混乱する。
			3案の比較は様々な要素を比較した上で評価を下すべきであり、しかし、組合せによる解決方法も考慮すべきである。
			3案のうち、各案を組み合わせての解決方法はないのか？例えば、「滑走路拡大」＋「連携」など。
			三案を同じ土俵で評価すべきであり、組み合わせる事による解決方法もある。再考すべき。
			自分のもっている土地がかかるのかどうか知りたかった。
			東京の子供達のためにもより良い空港作りをお願いします。
			福岡も人口減の時代。コンパクトシティーを目指すべき。また、立派な空港を作れば、次々に路線が開設されるわけではない。期待は禁物。従来のハコモノ行政では意味がない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			空港の個別収支が年間100億円近く赤字ということには驚きました。土地建物借料が高すぎるのではないでしょうか。これを減らす努力をして欲しい。（役人にそんな気はないのであろう、と思うと納税者には悲しい。）
			早期完成の方策も検討すべき。
			ビルとビルが別になっているのは不便。那覇空港の方が便利。機能性も良い。福岡県にしてはダメ。市内だから建物空港場所■■が出来にくい。北九州地方福岡は大都市にしては建物はダメ。
			結論をいえば、処理能力を超える分は、北九州空港や佐賀空港に回す。そうすれば巨額の事業費は不要になる。北九州空港や佐賀空港うまく利用すればいいのに、今の空港を拡張する又は新空港を作ることなどもったいない。子孫に借金を残してほしくない。
			安全第一、
			前略 福岡空港の処理能力が満杯に近い問題の解決について、先日、テレビで、現滑走路に並行して、第二滑走路を建設する案が報道されましたが、空港の面積が狭く、第二滑走路建設の為の余地は無いのではと考えられます。 また、数年前、現空港に替わる新空港を海ノ中道近くの海を埋め立てて建設するという案も報道されましたが、これもいつの間にか沙汰やみになったようです。 もう現空港に替わる新空港を建設するのは福岡県にはその代替地がなく、不可能ではないでしょうか。 要するに、現空港の容量問題が解決されればいいのであって、それならば、現空港に替わる新空港ではなくても、現空港はそのままに、小規模の第二空港ではいいのではないでしょうか。 海ノ中道近くの海域を埋め立てて、2,000メートル程度の滑走路を持つ佐賀空港程度の第二空港を建設するのならば、可能ではないか、と思います。 国内線であれば、2,000メートルの滑走路でも十分で、これによって、福岡空港の処理能力満杯問題も一挙に解決できると思います。 環境問題とか、付近の住民の意向とかいろいろ課題もあるかと思いますが、ご一考願えれば幸いです。
			福岡空港調査連絡調整会議　御中　　日本戦略の研究会　npslq9@yahoo.co.jp 以下は、私共の研究会が、メールマガジンとして送信致しました文章に、補正・加筆したものでございます。少しでも、ご参考になります（お役に立ちます）と、幸いに存じます。文末に、日本戦略の研究会に関連する記事を、掲載致しております。 日本の進路★0330★070919★福岡空港を滑走路２本へ拡張 「日本の進路」　日本戦略の研究会　　No.0330　　2007/09/19 ★　表題：　地方とは言え、幹線の福岡空港を、滑走路２本へ拡張せよ ◇　日本国内の幹線航空路の拠点となっている地域として、札幌・東京・大阪・福岡・沖縄があります。都市の規模ばかりではなく、他の代替交通手段（新幹線・高速道路等）の有無が大きく関係しております。 ◇　福岡は、東京・大阪・名古屋等のような巨大都市ではありません。しかしながら、大都会と程よく離れており（距離があり）、航空機活用の利便性が高い都市と申せます。 ◇　福岡空港の離着陸は、2006年度で139,000回に達し、許容限度と推定されている145,000回に、年々近づいています。 ◇　国土交通省・福岡県・福岡市は、連絡調整会議を設置し、福岡空港の将来像を検討中であります。以下の素案（叩き台・有力５案）に関して、2007年9月7日に議論が開始されました。 1、現空港滑走路の西側２１０メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が小さく、概算の事業費が２５００億円と安上がりです。欠点は、悪天候時には２本の滑走路が利用できません。 2、現空港滑走路の西側３００メートルに新滑走路を増設：　拡張用地の買収が６０ヘクタール必要ですが、殆どは企業所有（トラックターミナルセンター等）のまとまった土地で、買収に関する難渋度は小さいと推定できます。概算の事業費が５０００億円です。常時２滑走路を利用できます。欠点は、都市高速道路の付け替え工事が必要です。 3、現空港滑走路の東側３００メートルに新滑走路を増設：　国内線・国際線の一体化が図れますが、概算の事業費が７５００億円に達します。常時２滑走路を利用できます。欠点は、極めて多くの住居等の立ち退きを要する拡張用地の買収が不可欠で、東南の丘陵地の除去も必要です。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			4、三苫・新宮地域に海上の空港を新設： ３０００メートル級の滑走路を２本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が1兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム（鉄道・道路）が必要です。 5、志賀島・奈多地域に新空港（海上中心）を建設： ３０００メートル級の滑走路を２本建造し、24時間運用ができます。概算の事業費が1.1兆円に達します。欠点は、空港へのアクセスが現状では非常に悪く、新交通システム（道路・道路）が必要です。 ◇ 上記の5案を検討する前提条件等と検討材料、 1、日本人の人口が22世紀に向けて大幅に減少（半減？）。人が減れば航空機の利用者は、一般論として確実に縮減します。但し、福岡都市圏は、他の地域と比較して、人口減少が無い（少ない）と推測できます。しかし、巨費を投じて、24時間空港が必要かと言われれば、非常に疑問があります。 2、福岡空港から地下鉄によって、都心へは5分（博多駅）～11分（天神）で連絡します。全国随一・世界でも最高水準の利便性を有しています。かかる利便性は、絶対に堅持すべきであります。 3、広範囲の立ち退きを要する拡張は、難渋の危険性が大、と言わざるを得ません。成田空港の二の舞になっては、元も子もありません。更に、国家も地方自治体も財政難を十二分に念頭に置くべきであります。 4、第「1」案は最も安直です。しかしながら、２１０メートル間隔の滑走路は、事故の危険性が高く、資金の調達を工夫して、安全性を高くしたいものであります。 ◇ 以上を勘案すると、第「2」案が最適と言わざるを得ません。理由は、次の通りであります。 1、利便性の堅持（第4/5案除去）。2、比較的安価な事業費。3、多人数の立ち退き不要。4、悪天候時でも2滑走路の利用可能。5、都市高速道路の付け替えをトンネル（現在位置の地下工事）にすれば、地上の改変が殆ど不要。 (注) 滑走路の増設が完了しない間に、離着陸が満杯になった場合は、福岡空港の利用時間を、東京（羽田）並みに延長すべきと考えております。現状の7:00～22:00を、6:20～23:20に変更。（朝は4－5機増、夜は10機程度増が可能） （日本の進路★No.0330、福岡空港を滑走路2本へ拡張、完）
			こんにちは。厳しい文体になってしまうのをご容赦ください。 新空港など建設する余裕が、赤字を出し続けている福岡県にあるのでしょうか？ 地下鉄に直結している福岡空港より便利なものはありません。 日本一の空港だと思っています！ 新しい空港はいりません。 ＰＳ 極めて利用しにくい北九州空港には興味がわきません。
			○ 早くてお金がかからない案であっても、7～8年で2500億円かかる。この間、何もしないわけにもいかず、北九州空港を利用してカバーしていくしかないのではないか。北九州空港は、それである程度、利用者を増やしていき、その間に地代のいらない新空港を造るなどの対応ができると思う。
			切羽詰っているはずなのに緊急性が感じられない。国のインフラ整備は予算的にも難しいとは思うが、緊急性についてはどう考えているのか。
			福岡空港の課題は、行うべき行動は、これだけ世界で環境問題が大きくクローズアップしている現在、離発着回数が多かろうが、少なかろうが、全く関係なく、今、騒音、危険に何十万人の住民に迷惑かけている事を認識し、これを解消するために空港を移転したいとアピールすることであり、決定すべきであると私は思います。 住民は騒音に我慢し、無いと思いながらも心の奥に、万が一離発着の失敗による住宅地への墜落の危険を抱いておられます。この住民の不安を解消してあげる事が仕事です。その為の施策として移転先の検討をしたいと訴えるべきです。2本の滑走路をつくる配置案は住民に対する目線、視点がぬけていると私は思っています。
			2-(9)仮に移転した場合、現空港の利用・転用はどうなるのか。また、周辺整備機構が投じた騒音対策費は結果的に無駄になるのか。
			2-(10)地方財政悪化の原因の一つに、福岡市は「借金残高のほとんどは、国に付き合わされた景気対策で」と言っている（19.10.9付西日本新聞）。人工島事業にせよ、新空港建設構想にせよ、私もそんな気持ちである。もし、現空港の拡張又は海上新空港の建設が決定したら、我々にも国税・県税・市民税として税金がかかってこよう。しかもその税金は福岡空港の恩恵には全く関係のない福岡県以外の全国民及び飛行機には全く乗らない福岡市・県民等にもかかってくる。我々市民は増税、国民健康保険等介護保険料、国民年金掛金等の大幅アップ、医療費増等にあえいでいる。障害者自立支援法という変な法律等福祉面の低下もある。もし、1兆円でもあったら減税、保険料等の減、福祉の充実等に廻してほしい。
			2-(11)航空機を全く利用しない人にとっては、航空機を多く利用する人、現空港のより充実を望む人達のために、福岡空港の拡充等に要する費用を負担する気持ちはあるまい。受益者負担でやってほしい。どうしても負担させたければ、国・県・市は福岡空港の存在、及び同空港の拡張又は海上空港の新設によって我々県・市民が如何なる恩恵、如何なるメリットを受けるかについて詳しく且つ正しく提示すべきである。飛行機を全く利用しない人にもそれなりのメリットがあれば、少しは現空港の拡張又は新空港の建設に同意する人も出てくるかもしれない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			6.もし、東京に大地震が起きたら、日本は大混乱です。セーフテーネットの意味から>も、太宰府政庁のようなものを準備しておく必要があると思います。そのときには、新福岡空港は役目を果たせます。お金はかかるでしょうが、どう考えても必要です。幸い、トヨタなどの大企業も九州に拠点を移しています。古処山にトンネルヲ作ってもらえれば、嘉穂町と筑後平野とがスムーズにつながりますので、トヨタ自動車を三池港からアジアに輸出できるのではないでしょうか。石炭の代わりに、ソーラーカー、ハイブリッドカーになれば進化です。
			個人的には近隣空港との連携が良いと考えている。レポートには消極的な記載となっているが、この方策をもっと前面に出して検討を進めてほしい。物事には段階がある。まずは、今の空港をできるだけ活用するということで、近隣空港と連携し、それでもだめなら増設や新空港という流れではないか。この3つの方策を同じレベルで三者択一のように議論するのは無理がある。 新空港を実現するには20年くらいかかると思う。その間をどうするのか。近隣空港を利用するしかない。近隣空港を十分に活用していくという表現にしないと先に進まないのではないか。調査のスタンスをそのように改めるべきである。
			国内でも複数空港の連携を行っている。たとえば関西地方は伊丹空港、関西国際空港、神戸空港の3港を使い分けている。 福岡空港の連携策について、新北九州空港や佐賀空港等のもう少し突っ込んだ意見があるべき。3港の使い分けはできる。新北九州空港や佐賀空港の利用拡大を図るべきである。 市内からの長距離バスの充実、交通費補助等によるミックス策を検討したらどうか。 増設に10年かかることから、当面は近隣空港との連携とし、中長期的な視点で検討すべきである。
			レポートに、現福岡空港は2012年で処理能力を超えるとある。対応方策は最長で13年もかかることから至急対応しなければならない。 24時間運営できる空港は重要であり、インフラも重要、交通アクセスも検討すべき。 韓国の仁川国際空港と福岡空港との連携、相互乗り入れ等を検討できないか？福岡空港の利用率も上がると思われる。
			市民の意見について例えば、こんなに大きな事業費がかかるのであれば、多少不便でも良いとする意見もあるのではないかと思っている。
			増設も新空港も建設期間が長い。その間に需要は容量を超えるが、その際にどういう措置をとるのか。
			飛行機が大型化するとか、多頻度化すると騒音も酷くなるのではないか。
			現在の空港がなくなることは大きな損失になると認識すべき。
			新北九州空港が開港して1年半。ものすごく進化してきている。ギャラクシーも飛んでいる。このことを十分に認識し踏まえることが必要。
			事業費がかかるということは、利用者への負担になるのではないか。直接ではなくても、着陸料が上がるのではないか。たとえば那覇空港は着陸料が半分ですむので、航空料金に反映されている。福岡空港の場合、その逆のパターンになるのではないか。
			現在の福岡空港は、利便性が高い。この利便性が損なわれるのは良くないと思う。また、大規模公共工事に対する市民の負担についても考慮して欲しい。
			現在の福岡空港は、利便性もあり、中国地方の需要も含んでいる。この需要が減ることになる。事業の採算性、用地取得の期間として約20年かかると思われることから有効活用すべき。事業費負担が残り、需要減少等もありうる。
			環境対策費92億円のうち85億円は移転補償費と記述しているが、この移転補償で土地を購入しており、国としては土地という財産が残っている。これら土地を金額に換算した上で、国が保有する財産がどのくらいあるといった説明も加えていただきたい。ここまで親切に説明しないと、あたかも移転補償費を支払っただけのように感じられる。今後、懇談会等で、移転補償費による土地購入は国にとって財産になっている風に親切していただかないと、わかりづらいのではないかと思う。
			新しい空港は長期計画では必要だが、もう少し費用の面、国、県、市の財政についてよく考えていただきたい。一般市民に理解してもらうには、費用の問題が一番であり、それが分かる表にすべき。
			レポートより、発着回数が現在の年間14.5万回から10年後には約19万回との予測がにもかかわらず、東側増設の工事期間は14年、西側増設案でも10年位かかることになっており、この間14.5万回しか発着できない。一方で航空各社は大型機材から小型機材への移行を進めていると個人的に感じており、結果として発着回数は増えず、機材は小型化となり、利用者に不便を強いることにならないのか。
			各案のメリットとデメリットがそれぞれ見えてきた。スケジュールでは、環境アセスメントや用地買収の時間も考えれば、着工までにも既に時間がない状態。工期をいかに短くするかの方法を練っておかないと、出来あがりのタイミングがずれて大変なことになるのではないか。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			周辺環境対策費の150億円、新空港建設費用の1兆1千億円の出所が知りたい。福岡空港では民家ぎりぎりを飛んでいる。周辺住民はどう思っているのか。どう補償しているのか教えて欲しい。いずれにしろ国民負担が大きくなるということか？　これ以上の国の借金は作らないで欲しい。
			道州制の観点から考えるべきだ。自動車産業も20年後には衰退する、それに取って代わるのが航空産業。それを見越して空港を考えよ。九州は1つの判断を忘れるな。
			ここに住んでいるものは、非常に騒音に迷惑している。
			ここは頭の上を飛行機が飛ぶ地域。どこかに行ってほしい。
			過去5年の環境対策費の平均は６０億円であり、土地建物借料と合わせると１４０億円が維持コストとして必要になる。現空港を拡張すると、用地を買えればいいが、そうでない場合維持コストが増える。
			空港を造るために必要な費用は、どのような形で地元住民が負担することになるのか。
			将来的に福岡は赤字団体になるかもしれない。地元負担分の３０００億円の財源は何を予定しているのか。
			空港周辺は飛行機の騒音がうるさいのでどうにかしてほしい。
			費用はどこが負担するのか。
			経費についての提案として、福岡空港の利用者から使用料を徴収してはどうか。福岡とソウルや上海、台湾がシャトル便で結ばれる時代になると思う。５０、１００年先まで視野に入れ、小型化、多頻度化の傾向にあることも考慮しつつ検討してほしい。
			航空自由化となるが、エアラインだけに任せてもいいものか。伊丹は騒音対策として、ジャンボジェットの乗り入れ制限を行政指導で行っている。全てを民間に任せるのではなく、行政として管理すべき面もあると思う。
			福岡空港は市街地にあり、事故が起こらないか心配である。
			滑走路処理容量について、容量をオーバーする前に何らかの対策をとるべきではないか。処理能力と完成時期との関係について、どう考えているのか。
			現空港の危険性をどのように考えているのか。都市高速もあるし、発着回数が増加すればさらに危険になるではないか。
			国も地方も財政赤字の中、この問題を乗り越えられるのか、正確な需要予測が出るのか、みんな心配している。 経済団体は九州は1つと考えている。道州制も踏まえると、今ある空港をどう活用するのか。 九州における地域格差が明確に出るのではないかと思う。 九州新幹線ができると鹿児島も通勤圏内に入る。九州全体の空港、また福岡の2つの空港をどう活用するのか。 香港の空港は、アクセスを徹底的に計算し見事に解決している。 福岡の公共投資は、全て計画を上回った経費となっており、分析がシビアに行われる必要がある。経済状況や博多湾を埋め立てることでの環境問題もある中での合意形成は難しい。 東京には羽田と成田しかなく、九州の人は我慢できないのかと思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
	将来対応方策の評価の視点について	1.評価の視点全般について 5 件	
			フランスのシラク前大統領は、引退演説で「自分の仕事をやり遂げたことを誇りに思うと同時に、わが国の未来を信じている」と言って国民に別れを告げました。リーダーは、ビジョンを語る必要があります。そして、そのビジョンを実現する戦略を示す必要があります。知事も市長も、引退するときに「福岡の未来を信じている」と言えるような、誇りに思えるような仕事をやり遂げていただきたい。また、それができる人物であるはずです。福岡空港は、福岡の未来を左右する重要な基盤です。福岡空港の将来を考えるにあたっては、そういう視点から取り組んで欲しいと思います。そして、われわれ県民・市民も、このような意識を持ちながら福岡空港の将来を考える必要があることを忘れてはなりません。
			福岡は九州域内の中心的な存在であり、九州全体の総合的なビジョンに基づいた検討をお願いします。
			地域の将来は住みよい町（街）づくりに重点を置いてやってほしい。
			評価は幅広い視点で評価すべき。例えば、アクセス利便性といっても、空港に行く時間、費用だけでなく、空港から主要観光地までのアクセス費用や時間についても評価すべき。また、自然環境についても、野鳥やカメなどの生物の移動経路などを踏まえて評価すべき。
			評価の視点について。経済効果と効率主義の横軸で唯一性格の異なるのが、環境・安全の項目。これからの時代、環境・安全面を特に重視していく必要がある。最近は景観資産という言葉もある。空港周辺は大型看板が乱雑に出現しているものだが、どんなやり方であれば新しい街づくりが進められるのか、文化的視点をぜひ取り入れてほしいと思う。
		2.需給逼迫緩和の視点について 7 件	
			●《２．福岡空港の容量不足がもたらす問題》　福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠もなく、福岡空港は容量限界に近い状態が１０年近く続いている。このような状況の下、今後需要が増えれば、予約が取りにくくなり、新幹線に振り替えるか、北九州空港か佐賀空港まで自ら運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。また、新規参入や増便の余地もなくなるため、航空会社間の競争がなくなり運賃が高止まりする。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない（予約が取れない、運賃が高い）」では意味を成さなくなる。　このように、福岡空港の容量不足によって、予約が取れない、運賃が高い、という状況になれば、市民生活や経済活動等に広く支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。
			需要逼迫、環境・安全の視点も大切ですが。
			関西空港ができる前と後での利用客数や発着回数の変化（伊丹空港→伊丹空港＋関西空港）や中部国際空港ができる前と後での利用客数や発着回数の変化（名古屋空港→名古屋空港＋中部国際空港）などのデータが知りたいです。このデータを調べれば例えば一気に2割発着回数が増加していたとすれば福岡空港でも同様に増えることが有り得るので施設規模の判断ができます。
			先日第三ステップの調査について福岡空港調査連絡調整会議の調査内容を聞きました。その結果、次のような意見をまとめました。 10月5日　読売新聞西部本社編集委員・加来秀治 　結論は「現福岡空港程度のコンパクトな新空港を博多湾内につくり、その空港と北九州空港の連携を実現させる。北九州空港には小倉駅から新幹線を乗り入れる。」 　まず新空港が必要な理由は、需要が増え、現福岡空港が利用限界を迎えるからではない。需要予測は往々にしてはずれることが多い。現に福岡空港は2000年を境に需要は低落傾向にある。いずれ増えるかもしれないが、第二ステップでの最も低い予測よりも下回るかもしれない。要するに先のことはわからない。不確定なことを前提に議論してもあまり説得力がない。
			人口減少の中で九州内での飛行機による移動は減るのでは。これからはアジアからの来日を意識すべきだ。そういった人たちは70～80キロの移動は苦にならないはず。東京、大阪の後を追う形で都市化を進めてきた福岡。福岡を便利にするためだけの発想を続けていいのか？　それは田舎に住む自分のひがみかもしれないが。1兆円規模の事業は九州全体の中で考えるべきだ。
			意見をとる上で、処理能力は大事な要素だと思う。
			評価の視点について、需給逼迫の緩和という最も大事な部分を比較するためには、処理能力を示さないと比較検討が難しい。
		3.利用者利便性の視点について 29 件	
			とにかくアクセスのよさが福岡空港の魅力なので、これから発着数が増えても、まず安全で自然への影響や地域住民との共存の点を考えてなんとか今のところでの対応策を考えてほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			●《１．戦略的な基盤としての空港の位置づけ》　リー・クワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。　実際に、ミュンヒェンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。　利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産・雇用・税収が増加するなど地域全体の発展に繋がり、空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。　このように、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくるな、という意見が通用するレベルのインフラではない。
			★★　ベルリンに学ぶべき　★★　ドイツの首都ベルリンでは、敗戦後の東西分裂、経済的に成功した西ドイツからの孤立という、不幸な歴史を乗り越えて、現在、新空港「ベルリン・ブランデンブルク国際空港」を建設中である。　ベルリンには、現在、それぞれ滑走路を２本もつ、テーゲル空港（中心部に近く、利用者は最も多い）、シェーネフェルト空港（中心部からは最も遠い）、テンペルホーフ空港（中心部に最も近い）の３空港が存在している。　しかし、どれも空港としての機能が貧弱であることから、都心部からの距離は遠いものの拡張余地のあるシェーネフェルト空港を発展させ、滑走路２本を持つ、東ヨーロッパへのゲートウェイとなる本格的な拠点空港として新空港を整備し、その他の２空港は廃止される予定である。　この計画の根底にある思想は、単に都市圏として滑走路の頭数を増やすことが重要ではなく、機能の高い拠点空港こそが必要という「選択と集中」の論理である。滑走路本数は合計６本から２本に減るが、処理能力をはじめとする空港としての機能は大きく高まり、新空港の拠点性を飛躍的に向上すると期待される。　以前、作家で現東京都副知事の猪瀬直樹は「北部九州の航空需要は、福岡、佐賀、新北九州の３本の滑走路で未来永劫まかなえる」と発言したが、地域の発展のために必要なのは、機能の低い空港の乱立や滑走路本数の数合わせではなく、高機能で需要の中心に立地する拠点性の高い空港であることを全く理解できていない。３空港・滑走路６本を滑走路２本の新空港１つに集中させるというベルリンの選択は、猪瀬直樹に言わせれば愚かなのだろうが、猪瀬直樹とベルリンとは、どちらが賢明だろうか？間違いなく後者である。　北部九州も３空港で３本の滑走路があるから十分、という考えは誤りである。新北九州や佐賀を廃止すべきかは別として、最も需要の大きい福岡都市圏において、機能の高い空港を整備し、拠点性を高めることが、成長する東アジアへのゲートウェイとしての役割を果たし、九州全体の発展に資する重要な将来戦略である。それをしなければ、競争力を失い、九州全体が衰退していくと懸念される。
			交通関係はすべてですが、“安全”がすべてです。その次にサービスです。どうぞよろしくお願いいたします。かしこ　2007　9/24
			空港アクセスに関する認識が甘過ぎると思います。
			検討会メンバーの中に運用に当る航空会社の方あるいはパイロットの組織の方等の参加があれば更に運用面で質が向上するのでは？机上の知識だけにとどめずに進めていただきたい。世界一利便性・運用性の高い福岡空港に。決して予算優先で進めて欲しくありません。
			●《１．戦略的な基盤としての空港の位置づけ》　リー・クワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。　実際に、ミュンヒェンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。　利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産・雇用・税収が増加するなど地域全体の発展に繋がり、空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。　このように、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくるな、という意見が通用するレベルのインフラではない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			★★ ベルリンに学ぶべき　　ドイツの首都ベルリンでは、敗戦後の東西分裂、経済的に成功した西ドイツからの孤立という、不幸な歴史を乗り越えて、現在、新空港「ベルリン･ブランデンブルク国際空港」を建設中である。　ベルリンには、現在、それぞれ滑走路を2本もつ、テーゲル空港（中心部に近く、利用者は最も多い）、シェーネフェルト空港（中心部からは最も遠い）、テンペルホーフ空港（中心部に最も近い）の3空港が存在している。　しかし、どれも空港としての機能が貧弱であることから、都心部からの距離は遠いものの拡張余地のあるシェーネフェルト空港を発展させ、滑走路2本を持つ、東ヨーロッパへのゲートウェイとなる本格的な拠点空港として新空港を整備し、その他の2空港は廃止される予定である。　この計画の根底にある思想は、単に都市圏として滑走路の頭数を増やすことが重要ではなく、機能の高い拠点空港こそが必要という「選択と集中」の論理である。滑走路本数は合計6本から2本に減るが、処理能力をはじめとする空港としての機能は大きく高まり、新空港の拠点性を飛躍的に向上すると期待される。　以前、作家で現東京都副知事の猪瀬直樹は「北部九州の航空需要は、福岡、佐賀、新北九州の3本の滑走路で未来永劫まかなえる」と発言したが、地域の発展のために必要なのは、機能の低い空港の乱立や滑走路本数の数合わせではなく、高機能で需要の中心に立地する拠点性の高い空港であることを全く理解できていない。3空港･滑走路6本を滑走路2本の新空港1つに集中させるというベルリンの選択は、猪瀬直樹に言わせれば愚かなのだろうが、猪瀬直樹とベルリンとは、どちらが賢明だろうか？ 間違いなく後者である。　北部九州も3空港で3本の滑走路があるから十分、という考えは誤りである。新北九州や佐賀を廃止すべきかは別として、最も需要の大きい福岡都市圏において、機能の高い空港を整備し、拠点性を高めることが、成長する東アジアへのゲートウェイとしての役割を果たし、九州全体の発展に資する重要な将来戦略である。それをしなければ、競争力を失い、九州全体が衰退していくと懸念される。
			アクセスも重視すべき。
			安全性を最優先に。プラス利便性を考えるべき。
			空港の横なので、地下鉄とつながっているので便利。
			アジアの拠点となるような。 利便性が保たれるようにして頂きたい。
			地下鉄直結しているのでとても便利になりました。
			利便性、環境問題、安全、騒音には十分な配慮をお願い致します。
			北九州空港保護、最多利用者の利便性、福岡空港に来た人の街への近距離、改築に対する費用、これらをよくご検討を願います。
			福岡空港直行便に神戸空港がないのであまり使えないのです。残念です。
			アクセス利便性は特に重要であると考えます。
			利用する時に、丁度いい時間のチケットがとりにくい。
			過去の大規模都市空港の建設事例を参考にしてみてはどうでしょうか？ 現空港での滑走路増設案と類似の事例は無いですが、一番似ているのは大阪国際空港（伊丹空港）の事例です。B滑走路を増設した後どのような影響がでたか？また、福岡空港よりも用地買収が行い易かった名古屋空港で何故増設ではなく新空港を選択したのか？新空港を造る場合、大阪国際空港（伊丹空港）と関西国際空港の事例からアクセスに対する評価やアクセス時間はどうだったか？大阪国際空港（伊丹空港）と比較して福岡空港は博多駅から5分、天神駅から11分で着くが、何分までなら理解を得られるか？この辺を検討した上で、新空港の位置を決めないと無駄な公共事業と言われかねません。アクセス時間が大幅に悪くなるから反対の意見が多いのに、アクセス時間を決めないでエリアを決めるのはおかしいと思います。
			博多駅から5分という現在の利便性は、利用客のため絶対に守ってほしい。
			新空港案の前提条件には、利用者の視点が含まれていないと思います。『「博多駅から30km内の福岡都市圏」を候補地検討対象範囲として選定しました。』とありますが、これでは遠過ぎます。福岡空港の利用者は福岡都市圏だけでなく、北九州都市圏、佐賀市周辺、熊本都市圏、大分、長崎などにもいます。このことを考えると博多駅や天神駅からあまり遠くには造れません。
			レポートの２１頁の航空貨物ニーズについては、必要な取り組みであり、ステップ4で是非クローズアップして欲しい。 九州地方の輸出量は約9万トンで、そのうち福岡空港の取扱量は約3万トンで約3割しかなく、その他の約一兆円分が県外から輸出されている。輸入についても九州全体の6万トンに対し、福岡空港の取扱量は2万8千トンとなっている。航空貨物の立場から既に需要が上回っている状況にある。 短期的には近隣空港との連携で対応としているが、貨物については現在、既に行っている状況である。 増設案について、滑走路2800mでは、貨物を満載にした大型フレーターの着陸は無理である。一時期福岡空港に就航していたガーゴルックス航空（ベルギー）では、福岡空港に着陸するために積載量の約7割しか積み込むことができなかった。 新空港方策について、国際航空貨物の利用と言った視点で検討して欲しい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			5年前の調査の時から、近隣空港との連携が良いと主張してきた。今回のレポートでは抜本策にはなりえないとなっている。その根拠として、距離のデータがあるが、アクセスは距離ではなく時間で比較することが必要。現在、新北九州空港にはトンネルの整備が行われているし、佐賀空港もアクセス整備をしており、新宮などに新空港ができたとして、アクセス時間に大きな差があるとは思えない。
			評価は幅広い視点で評価すべき。例えば、アクセス利便性といっても、空港に行く時間、費用だけでなく、空港から主要観光地までのアクセス費用や時間についても評価すべき。また、自然環境についても、野鳥やカメなどの生物の移動経路などを踏まえて評価すべき。
			新空港の場合、都市部から空港までのアクセス整備方策と移動にかかる時間についても示してもらいたい。
			新空港の場合、距離が遠くなり時間がかかることはわかるが、それに伴って利用者が減るかどうかは移動にかかる時間によると思う。現在もピーク時には３０～４０分の遅延は頻繁にあっている。現在の慢性的な遅延時間と同じくらいの移動時間であれば、客は不便を感じないと思う。こういった部分も評価の中に入れるべきだと思う。
			経費についての提案として、福岡空港の利用者から使用料を徴収してはどうか。福岡とソウルや上海、台湾がシャトル便で結ばれる時代になると思う。５０、１００年先まで視野に入れ、小型化、多頻度化の傾向にあることも考慮しつつ検討してほしい。
			PIに参加した人の地域や利害関係者の分布はどうなっているか。また、九州のハブ空港としては、北九州または熊本のほうがいいと思うがどうして福岡なのか。地球温暖化や地震などを考慮し、総合的に見て一番いいテクノロジーを使用してほしい。
			東南アジアから帰るときに、福岡空港が7時からしか利用できないので、現地を真夜中に出発することになり不便であるが、24H空港になると解消される。また、長崎-上海便は週1便しかなく、長崎の人の多くは福岡空港を利用している。便数が多いのは大きなメリットである。
		4.環境・安全の視点について 31 件	
			③環境問題を大切に願いたい。
			とにかくアクセスのよさが福岡空港の魅力なので、これから発着数が増えても、まず安全で自然への影響や地域住民との共存の点を考えてなんとか今のところでの対応策を考えてほしい。
			交通関係はすべてですが、“安全”がすべてです。その次にサービスです。どうぞよろしくお願いいたします。かしこ　2007　9/24
			安全な空港を…。
			需要逼迫、環境・安全の視点も大切ですが。
			中部国際も成田も大都市からかなりはなれたところではあるが安全や環境を考えると当然といえる判断であろうとおもう。
			環境・安全についての視点が今日いただいたパンフレットではあまりなかったように思いますが、空港事業は必要なものなので、拡張や移転の際は空港のための開発に付帯させて何らかの環境保護の事業をすることも考えていただけたらよいと思います。
			安全第一の対策を乞ふ！
			安全性を最優先に。プラス利便性を考えるべき。
			・福岡空港近くに住んでいるが、騒音で生活に支障が出たことはない。以前住んでいた雑餉隈の方がうるさかった。
			自家用車同様わが家ではできるだけ飛行機を使わない移動の選択をしています。それくらい地球温暖化は深刻だと思います。
			利便性、環境問題、安全、騒音には十分な配慮をお願い致します。
			台風、地震等についての安全性
			私は、今年3月に大野城市に家を新築しました。他県からの異動でわからなかったのですが、我が家の真上を福岡空港に離着陸する飛行機が朝から夜まで何十機と飛んでいます。飛行時間はよる１０時までと聞いていますが、最近は１０時過ぎても飛んでいます。これ以上の増便は考えられませんので滑走路増設には絶対に反対です。とにかく、早期方策の決定を望みます。当面が現状のままと考えるとせめて、航空路の見直しについて考慮していただきたいと考えています。我が家の近くには、小学校もあり現在のような低空での飛行は安全性に大いに問題だと考えています。300mほど山側を飛行すれば、三笠川と都市高速の上空を飛ぶことになるので、住宅も少なく万が一の事故に対しても被害を抑えられるのではと考えます。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			空港が近いことは時には便利だけど、近くの住民にとってはその騒音は苦痛。発着回数を増やす対応策はその視点から見ると我慢の限界を越えかねない。そうした視点が小さくしか取り扱われていない。（基準以内だと言うのだろうが…）
			何より安全性を重視し、都心にある空港の移転を、福岡の将来を見据えて決断していただきたい。 飛行機が天神上空を通過するとぞっとします。
			地球環境保全を第一に考えると、現代文明のあらゆる面にわたって見直すことが必要である。
			自宅から近いとか遠いとかいうのではありません。安全であればどの空港を選ぶか、本人の考えであると思います。
			将来のことも考えて環境第一で考えてほしいです。
			自然環境への配慮が気になりました。
			③「環境・安全の視点」について 　拡張案及び新設案の場合、自然環境や住環境にどのような影響が生じるのか丁寧なシミュレーションが不可欠である。「ステップ3」でこの点にほとんど言及していないのは、拡張や新設想定の地域住民への配慮を欠いたとしか思えない。自然と地域住民の暮らしにどういうメリット・デメリットが生じるのか想定される限りをすべて整理して示すべきである。 　安全の視点の重要性は言うまでもない。特に拡張案では市街地の中の空港であるため細心の配慮が求められる。
			新空港だと埋め立てるための土砂も必要。5年前は外国から買ってくるということであったが、最近はそんなこともできない。どの山を削って土砂を確保するのか。大変な環境破壊になる。こういった情報を開示してはじめて方策案の評価ができる。
			ミヒャエル・エンデが人類は経済で滅ぶか環境で滅ぶかという有名な言葉を残しているが、環境に対しては、いつも、環境に配慮します、という一文のみである。環境に対しどのくらいマイナスがあるのかという試算の結果は一度も見たことが無い。新空港の候補地になっている場所はアカウミガメが（産卵のため？）上がってくるところであるが、そういった記述はどこにも記載されていない。地域にどの程度の経済効果があるのか、そして環境にどのくらいマイナスの影響があるのかについて計算すべき。
			海の環境は大切。損失の数字は難しいかもしれないが何とか算出してほしい。
			飛行機も老朽化しており、街の上、低いところを飛んでいるのを見ると本当に恐ろしい。人の命をどうやって守るのかも重要である。
			評価は幅広い視点で評価すべき。例えば、アクセス利便性といっても、空港に行く時間、費用だけでなく、空港から主要観光地までのアクセス費用や時間についても評価すべき。また、自然環境についても、野鳥やカメなどの生物の移動経路などを踏まえて評価すべき。
			豊な自然があって、おだやかな時間が流れているところが福岡の良いところ。経済中心から考えを変えていただきたい。
			福岡空港は特殊な空港である。繁華街・住宅地の中にある空港はあまり例がない。一方でガルーダの航空機事故等もあることから機材の安全性も重要だが、地域・住民の安全についても考え合わせることが重要。選択するための評価ファクターになる。
			評価の視点について。経済効果と効率主義の横軸で唯一性格の異なるのが、環境・安全の項目。これからの時代、環境・安全面を特に重視していく必要がある。最近は景観資産という言葉もある。空港周辺は大型看板が乱雑に出現しているものだが、どんなやり方であれば新しい街づくりが進められるのか、文化的視点をぜひ取り入れてほしいと思う。
			現空港では追い風で着陸することが多いのではないか。孫がアトピーで、太宰府に移った。飛行機における大気汚染が心配だ。
			PIに参加した人の地域や利害関係者の分布はどうなっているか。また、九州のハブ空港としては、北九州または熊本のほうがいいと思うがどうして福岡なのか。地球温暖化や地震などを考慮し、総合的に見て一番いいテクノロジーを使用してほしい。
		5.まちづくりや地域振興の視点について 27 件	
			自然環境の保全が重要なことは当然だが、地域の経済発展なくしては、将来の福祉の充実もできない。　このような今がよければいい、という考えは誤り。単なる貯金の切り崩し行為でしかない。将来の福岡・日本に活力がなくなり、働き場もなくなって、息子は中国の空港建設現場まで肉体労働者として出稼ぎに、娘はドバイまで家政婦として出稼ぎに行かなければならなくなる、なんて事態になっても構わないのですか？

区分	意見分類		寄せられたご意見
			●《１．戦略的な基盤としての空港の位置づけ》　リー・クワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。　実際に、ミュンヒェンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。　利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産・雇用・税収が増加するなど地域全体の発展に繋がり、空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。　このように、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくるな、という意見が通用するレベルのインフラではない。
			●《２．福岡空港の容量不足がもたらす問題》　福岡空港の需要は今後増えないという論理的かつ科学的な根拠もなく、福岡空港は容量限界に近い状態が１０年近く続いている。このような状況の下、今後需要が増えれば、予約が取りにくくなり、新幹線に振り替えるか、北九州空港か佐賀空港まで自ら運転して往復するか、旅行自体を取り止めるしか選択肢がなくなる。また、新規参入や増便の余地もなくなるため、航空会社間の競争がなくなり運賃が高止まりする。都心部との距離では世界有数の近さを誇る空港も、「近くても利用できない（予約が取れない、運賃が高い）」では意味を成さなくなる。　このように、福岡空港の容量不足によって、予約が取れない、運賃が高い、という状況になれば、市民生活や経済活動等に広く支障をきたし、地域の伸びやかな発展を妨げてしまう。
			★★　ベルリンに学ぶべき　★★　ドイツの首都ベルリンでは、敗戦後の東西分裂、経済的に成功した西ドイツからの孤立という、不幸な歴史を乗り越えて、現在、新空港「ベルリン・ブランデンブルク国際空港」を建設中である。　ベルリンには、現在、それぞれ滑走路を2本もつ、テーゲル空港（中心部に近く、利用者は最も多い）、シェーネフェルト空港（中心部からは最も遠い）、テンペルホーフ空港（中心部に最も近い）の3空港が存在している。　しかし、どれも空港としての機能が貧弱であることから、都心部からの距離は遠いものの拡張余地のあるシェーネフェルト空港を発展させ、滑走路2本を持つ、東ヨーロッパへのゲートウェイとなる本格的な拠点空港として新空港を整備し、その他の2空港は廃止される予定である。　この計画の根底にある思想は、単に都市圏として滑走路の頭数を増やすことが重要ではなく、機能の高い拠点空港こそが必要という「選択と集中」の論理である。滑走路本数は合計6本から2本に減るが、処理能力をはじめとする空港としての機能は大きく高まり、新空港の拠点性を飛躍的に向上すると期待される。　以前、作家で現東京都副知事の猪瀬直樹は「北部九州の航空需要は、福岡、佐賀、新北九州の3本の滑走路で未来永劫まかなえる」と発言したが、地域の発展のために必要なのは、機能の低い空港の乱立や滑走路本数の数合わせではなく、高機能で需要の中心に立地する拠点性の高い空港であることを全く理解できていない。3空港・滑走路6本を滑走路2本の新空港1つに集中させるというベルリンの選択は、猪瀬直樹に言わせれば愚かなのだろうが、猪瀬直樹とベルリンとは、どちらが賢明だろうか？　間違いなく後者である。　北部九州も3空港で3本の滑走路があるから十分、という考えは誤りである。新北九州や佐賀を廃止すべきかは別として、最も需要の大きい福岡都市圏において、機能の高い空港を整備し、拠点性を高めることが、成長する東アジアへのゲートウェイとしての役割を果たし、九州全体の発展に資する重要な将来戦略である。それをしなければ、競争力を失い、九州全体が衰退していくと懸念される。
			住みよい福岡はいつまでも住みよくしていってほしいと思う。
			●《１．戦略的な基盤としての空港の位置づけ》　リー・クワンユー元シンガポール首相は、「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」と語るなど、世界の優れたリーダー達は、空港を地域や国家の発展を図るための戦略的な基盤と位置づけている。　実際に、ミュンヒェンやラスヴェガスなど、近年発展している都市では、「空港機能の向上」「航空ネットワークの拡充」「地域の発展」が好循環していることが多く、空港が都市戦略上、非常に重要な役割を果たしている。　利便性が高く十分な容量を確保した空港が基盤となり、国内外を結ぶ航空ネットワークが充実すれば、経済活動は活性化し、これが生産・雇用・税収が増加するなど地域全体の発展に繋がり、空港を利用しない人の生活にも、好影響が及ぶ。　このように、空港とは、他人の家の前の道路とは訳が違い、空港をあまり利用しない自分には関係がないからつくるな、という意見が通用するレベルのインフラではない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			★★ ベルリンに学ぶべき　　ドイツの首都ベルリンでは、敗戦後の東西分裂、経済的に成功した西ドイツからの孤立という、不幸な歴史を乗り越えて、現在、新空港「ベルリン・ブランデンブルク国際空港」を建設中である。　ベルリンには、現在、それぞれ滑走路2本もつ、テーゲル空港（中心部に近く、利用者は最も多い）、シェーネフェルト空港（中心部からは最も遠い）、テンペルホーフ空港（中心部に最も近い）の3空港が存在している。　しかし、どれも空港としての機能が貧弱であることから、都心部からの距離は遠いものの拡張余地のあるシェーネフェルト空港を発展させ、滑走路2本を持つ、東ヨーロッパへのゲートウェイとなる本格的な拠点空港として新空港を整備し、その他の2空港は廃止される予定である。　この計画の根底にある思想は、単に都市圏として滑走路の頭数を増やすことが重要ではなく、機能の高い拠点空港こそが必要という「選択と集中」の論理である。滑走路本数は合計6本から2本に減るが、処理能力をはじめとする空港としての機能は大きく高まり、新空港の拠点性を飛躍的に向上すると期待される。　以前、作家で現東京都副知事の猪瀬直樹は「北部九州の航空需要は、福岡、佐賀、新北九州の3本の滑走路で未来永劫まかなえる」と発言したが、地域の発展のために必要なのは、機能の低い空港の乱立や滑走路本数の数合わせではなく、高機能で需要の中心に立地する拠点性の高い空港であることを全く理解できていない。3空港・滑走路6本を滑走路2本の新空港1つに集中させるというベルリンの選択は、猪瀬直樹に言わせれば愚かなのだろうが、猪瀬直樹とベルリンとは、どちらが賢明だろうか？ 間違いなく後者である。　北部九州も3空港で3本の滑走路があるから十分、という考えは誤りである。新北九州や佐賀を廃止すべきかは別として、最も需要の大きい福岡都市圏において、機能の高い空港を整備し、拠点性を高めることが、成長する東アジアへのゲートウェイとしての役割を果たし、九州全体の発展に資する重要な将来戦略である。それをしなければ、競争力を失い、九州全体が衰退していくと懸念される。
			アジアの玄関口として、福岡空港は今後益々重要性が大きくなると思われる。グローバルな経済活動や観光交流を支える将来を見据えた余裕の有る空港が必要である。
			「地域」とは福岡都市圏のことと思われるが、福岡県全体として、九州として、日本としてとの視点から検討すべきではないでしょうか。
			現在福岡市は、韓国人、中国人他アジアの人々が、ビジネス、観光であふれている。
			東アジアとの交流拠点としての福岡市のあり方（存在）を考えた場合、将来的に現空港のみでは不足であり、現空港の増設では対応ができないと思うので、それらも検討に付加してほしい。
			地域の将来は住みよい町（街）づくりに重点を置いてやってほしい。
			空港が現在地にあることでビルの高さ制限があった事はあながち悪くない。つまり、一極集中することの歯止めの役割を果たして来たとも思います。
			福岡空港周辺のみでなく北九州・京築地域の振興に心を向けて欲しい。
			将来を考えて、福岡空港をどうすべきか考えるべきだと思います。九州全体を考えると、福岡のウェイトは重くなるのは当然だと思うし、空港もそれに伴い整備していくべきです。
			九州が一致団結して福岡の拠点性を高め、生かしていくべきだと思う。また福岡はそのかわり、九州の代表として他県の良さを対外へアピールし、玄関になるべき。みっともない県民感情など何の役にも立たないし、それどころか地域エゴにとらわれていたら、九州全体がダメになってしまう！！
			福岡空港の福岡市に対する経済効果と九州全体に対する経済効果を分けて考えたほうがいい。九州の国際空港は、福岡市でなく成田のように奥地にあってもいいと思う。
			④「まちづくりや地域振興の視点」について 　空港は周辺住民にとっては迷惑施設である。新設空港の場合、隣接地域は利用者の通過点にすぎず地元住民の雇用拡大や地元産物消費増大なども大して見込めないことは関西空港などの先例をみれば推測できる。税収はあるにせよ地域振興には必ずしもつながらないと思われる。しかし「視点」を据えたからには、先行地の実態をきちんと紹介することを求めたい。 新空港建設の場合 　空港跡地の開発による経済効果を予測し公表すべき。
			5.アジアの時代、ＧＤＰでは、韓国、台湾、デンマーク、オーストラリアなどに匹敵する九州を浮上させることはたいせつだと思います。
			経済発展も必要。挑戦しつつ足元を固めるということが必要。長い目で問題を考えていくべき。
			現空港は魅力ある空港である。ただ一市民として考えた場合、50後100年後を見据えた場合、道州制が導入されて州都になっているかもしれない。その時に向け、日本の中の福岡、アジアの中の福岡空港といった視点でも検討すべきではないか。
			評価の視点について。経済効果と効率主義の横軸で唯一性格の異なるのが、環境・安全の項目。これからの時代、環境・安全面を特に重視していく必要がある。最近は景観資産という言葉もある。空港周辺は大型看板が乱雑に出現しているものだが、どんなやり方であれば新しい街づくりが進められるのか、文化的視点をぜひ取り入れてほしいと思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			新北空港は埋立地をつくって完成したばかりで、佐賀空港も漁業補償から始まって、税金などを投入して大変だっただろう。福岡に新空港ができれば勝負は見えているが、そうなったときに北九州や佐賀の住民感情はどうなるだろうか。道州制も将来的に見えてくるとすれば、考慮の余地があるだろう。
			九州の将来人口を考えると2030年まで福岡都市圏に集中する。こういう人口分布、地方の在り方を国は良しとするのか？　それを改善するために鉄道･道路も整備されるべきだ。空港建設は九州の総合交通体系の関連の中で論議されているのか？
			人口減少の中で九州内での飛行機による移動は減るのでは。これからはアジアからの来日を意識すべきだ。そういった人たちは70～80キロの移動は苦にならないはず。東京、大阪の後を追う形で都市化を進めてきた福岡。福岡を便利にするためだけの発想を続けていいのか？　それは田舎に住む自分のひがみかもしれないが。1兆円規模の事業は九州全体の中で考えるべきだ。
			現空港の跡地はどうするのか。
		6.事業効率性の視点について 31 件	滑走路増設、新空港建設どちらもかなりの予算が必要となる。今ある施設を有効に使うことが現実的だと思う。また、費用対効果について充分な検討が必要。
			今回出されている対応方策では、２５００億円から１１０００億円と額の多少はあるが、多額の事業費が必要となる。そのような多額の予算が必要ならば、福岡空港は今のままでよい。福岡空港は、東京、大阪、名古屋、沖縄、札幌と九州各地の離島への便があれば十分です。
			羽田が国内では良好空港となっているため、参考にして将来を検討すべき。 ＊利用者、納税者の事考え、無駄の無い様に考える事
			予算がかかり、私達の税金がふえるから、いやだです。
			･基幹空港は本来、国の責任において整備すべきであるが、地方の発展にも資することから地元負担はやむを得ないと考える。
			大型公共事業は土建業者のためにしかならない。 福岡県には北九州空港があるのだから、他県から公共事業ばかりで公債費２０％以上という汚名を返上すべしてほしい。
			工法（埋立工法･桟橋工法･浮体工法）についても検討をお願いします。
			行政とその調査を行うコンサルタント会社は一人の国民の視点、民間の視点にたってもっとシビアに費用対効果を考え、今あるものを最大限いかす努力をするべきです。
			余り金をかけるな。効率より事業（人口減になる）。
			地方財政も非常に厳しさを増している。当然考慮すべき。
			北九州空港保護、最多利用者の利便性、福岡空港に来た人の街への近距離、改築に対する費用、これらをよくご検討を願います。
			関西空港ができる前と後での利用客数や発着回数の変化（伊丹空港→伊丹空港＋関西空港）や中部国際空港ができる前と後での利用客数や発着回数の変化（名古屋空港→名古屋空港＋中部国際空港）などのデータが知りたいです。このデータを調べれば例えば一気に2割発着回数が増加していたとすれば福岡空港でも同様に増えることが有り得るので施設規模の判断ができます。
			それぞれの対応策でどの程度混雑が緩和されるのかが示されていないのは不満に感じる。
			私は、今年3月に大野城市に家を新築しました。他県からの異動でわからなかったのですが、我が家の真上を福岡空港に離着陸する飛行機が朝から夜まで何十機と飛んでいます。飛行時間はよる１０時までと聞いていますが、最近は１０時過ぎても飛んでいます。これ以上の増便は考えられませんので滑走路増設には絶対に反対です。とにかく、早期方策の決定を望みます。当面が現状のままと考えるとせめて、航空路の見直しについて考慮していただきたいと考えています。 我が家の近くには、小学校もあり現在のような低空での飛行は安全性に大いに問題だと考えています。300mほど山側を飛行すれば、三笠川と都市高速の上空を飛ぶことになるので、住宅も少なく万が一の事故に対しても被害を抑えられるのではと考えます。
			最少の費用で最大の効果を導くのが役人の仕事と思うが、この視点がない。
			納税者の視点は？
			借地料が年間84億円かかることにはビックリしました。空港は作れば100年位機能するでしょうから、 84億円/年×100年＝8400億円 新設の事業費の8割以上ですね…。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			福岡市は赤字財政です。だから、一番安いのに流れるようなレポートになっている気がします。その場しのぎの仕事はあとで取り返しがつきません。30年、50年、100年と考えていくべきです。
			過去の大規模都市空港の建設事例を参考にしてみてはどうでしょうか？ 現空港での滑走路増設案と類似の事例は無いですが、一番似ているのは大阪国際空港（伊丹空港）の事例です。B滑走路を増設した後どのような影響がでたか？また、福岡空港よりも用地買収が行い易かった名古屋空港で何故増設ではなく新空港を選択したのか？新空港を造る場合、大阪国際空港（伊丹空港）と関西国際空港の事例からアクセスに対する評価やアクセス時間はどうだったか？大阪国際空港（伊丹空港）と比較して福岡空港は博多駅から5分、天神駅から11分で着くが、何分までなら理解を得られるか？この辺を検討した上で、新空港の位置を決めないと無駄な公共事業と言われかねません。アクセス時間が大幅に悪くなるから反対の意見が多いのに、アクセス時間を決めないでエリアを決めるのはおかしいと思います。
			福岡市は確かに素晴らしい街だ。でも将来に向けた借金を作ってはいけない。
			空港建設費がどこからでるのか、税金が使われる割合等、くわしく公表してもらいたい。
			財政再建時代にふさわしい対策のあり方を考えるべき。従来の発想では財政は破綻する。
			2030年人口大幅減少時代。福岡空港対策が出来上がる時期でもある。そのことを十分考慮して対応策を考えるべきだろう。経済は安定期に入り、右肩上がりにパイが膨らむ時代ではない。少ない働き手で多くの老人の面倒を見ながら、莫大な借金を返すような 未来にしてはならない。
			コストに見合うだけの効果はあるのか。ステップ4では、コストと効果について示してもらいたい。特に効果については経済効果、波及効果などについても精密にお願いしたい。
			空論ということでは、拡張案も新空港建設案もその費用負担主体が全く不明であるため両案のいずれかを選択してもその実現性がきわめて疑わしく（国も自治体も財政難、九州財界も非力）、方策の選択論議そのものが「空論」になりかねない。外資依存の噂も流れたことがあったが、費用負担の見通しさえ提示しないのでは議論にもならないのではないか。
			1-(2)福岡市は人工島事業等に多額の公費を投入する等実質公債費比率、経常収支率等極めて厳しく、財政調整基金も底をついている。また、国、福岡県とも財政事情は厳しい。10月5日の福岡市都市問題等調査特別委員会で、PIにつき財政問題・その他についての意見が相次いで出されたというのも至極尤もである。1兆円近くもする費用は、一体誰が、如何なる割合で負担するのか。その負担能力、資金調達の目途はあるのか。また、その1兆円につき国民として、福岡県民として、福岡市民として、1人あたりの税負担は夫々いくらになるのか。民間企業から寄付でも募るのか。「金」がなければ、如何に議論し検討しても実現は困難ではないか。この点（資金調達の点）、PIには何も示されていない。
			1-(4)その善し悪しは別として、国鉄も郵政事業も既に民営化した。福岡空港を利用しているのは、一部を除き民間航空会社である。成田国際空港等ですら民間空港である。とすれば、 イ．福岡空港（新空港を含む）は民営化できないのか。 ロ．利用しているのは民間航空会社であるのに、福岡空港は何故国有行政財産（公用財産）なのか。
			国の借金が莫大な額になっている。これ以上の借金を後世に残してはいけない。
			近隣空港との連携は対応方策とはなり得ないという結論だが、どこまで掘り下げた上での結論なのか？ 事業効率性の視点では、北九州空港を活用するという効率性の部分が足りないのではないか？ 新空港建設費用は誰が負担するのか？ 新空港建設工事は期間が長い。その間に増加し続ける便数をどう処理するのか？ その対策として、福岡空港の利便性と能力を最大限利用しながら北九州空港を活用する。その間に鉄道等の交通が整備されて北九州空港の利便性が格段に向上するだろう。そうすれば新空港建設のために費用も無用になる。
			人口減少の中で九州内での飛行機による移動は減るのでは。これからはアジアからの来日を意識すべきだ。そういった人たちは70～80キロの移動は苦にならないはず。東京、大阪の後を追う形で都市化を進めてきた福岡。福岡を便利にするためだけの発想を続けていいのか？ それは田舎に住む自分のひがみかもしれないが。1兆円規模の事業は九州全体の中で考えるべきだ。
			1兆円かけて新空港を造るとまた赤字になる。市民が最も心配している部分である。ここまでだったら赤字にならないという許容範囲のラインをきちんと示すべきである。収支優先で空港を考えることが大事である。
		7.その他	2 件
			北九州空港保護、最多利用者の利便性、福岡空港に来た人の街への近距離、改築に対する費用、これらをよくご検討を願います。
			国と地域の役割分担はどうしていくべきか。地方空港に対する国の役割は今後どのようにあるべきと考えているか。評価の視点にどのように織り込んでいくのか。

区分	意見分類		寄せられたご意見
	P I に つ い て	1.PIの取り組みに対する意見 91 件	
			地域(特に空港周辺の)住民参加による開発計画が何よりも第一に必要だと思います。
			とにかく県民をだますようなやり方はやめてほしい。…(私が感じたことです) 本当に県民のための空港に努力していただきたい。 ※北九州でも意見発表会はないのですか？京築地区の説明会がないのは何故ですか。
			新空港移転等市民にとり重要な利害を有するのであるから、積極的に広報、啓蒙活動すべき。市民より少しでも多くの意見を集約すべき。なぜなら私を含め殆ど市民には関心が薄い為。
			・もっと多くの人の意見が反映されるようなこういう企画の周知が不足している。
			PIレポートを見る限り、県民の意志は全く考慮されていませんね。麻生知事！役人の机上論とゼネコンの思惑。それが複雑に絡み合ったものではないですか？一般市民の視点に立ってこそ、県民から支持されるんですよ。もう一度言います。省庁出身の麻生さん。
			新空港の候補地は市民又県民の世論調査を行うこと。(6ゾーン)
			PIという手法は素晴らしいと思います。
			アンケートの回収が何人の市民から返信されたのか数量も開示して欲しい。ほとんど空港ではゴミ箱にあった。経費の無駄極まりない。
			今まで新空港の設置ばかり聞いてきましたが、市、県が市民、県民の声を黙殺して関係者だけの声が一人歩きしていたのではないでしょうか。今回の幅広い市民、県民の声を拾い上げようする努力は大いに認めます。
			検討会メンバーの中に運用に当る航空会社の方あるいはパイロットの組織の方等の参加があれば更に運用面で質が向上するのでは？机上の知識だけにとどめずに進めていただきたい。世界一利便性・運用性の高い福岡空港に。決して予算優先で進めて欲しくありません。
			もう少し検討の公開をしてほしい。空港問題の経緯と今検討している必要性、事業主体等がわかりにくい。
			・この種の大型公共事業は、政官主導で進められてきたが、本件についてはPI方式を採用されたのは賢明だったと思う。担当官庁は苦労されると思うが、地域発展のため努力されたい。
			・だつPI手法により結論が長引き、空港整備計画組入れに支障のないように望みます。
			今回パンフレットを受け取って初めてこの取組みを知った。もっと広報して市民に検討の場を提供すべきだ。
			もっと積極的に広報してほしい。
			今回のように、住民その他の意見をもっと聞いていって欲しいと思います。
			・この取り組みは、飛行機利用の促進をしているみたいでおかしい。
			新空港についての是非は全市民のアンケートで行ってほしい。
			このような事ははじめて知りました。
			ただのアンケートに終わらず、ちゃんと市民の意見を聞いて考えてほしいです。
			需要や実績の情報をきちんと公表すること。そのうえで市民に判断してもらうこと。
			・今までの福岡空港の総合調査は良くなされていると思います。
			もっと大きな議論となるよう努力してほしい。
			皆様が利用に一番いい方法で定まる様にPIレポートはいい方法と思います。
			新空港は「No」と県民は言っている。先の福岡市長選でも市民は「No」をつきつけた。 方策としてははじめから外すべき。民意を無視することは許されない。
			各界、地元県市町村の代表、有識者の意見収集の場を設け、もっと多く討論の拡大をすべし。
			少数意見も大事だが、公共の存には多数意見を聞いて欲しい。何とか調和をとる方向で実施してもらいたい。
			一部の方の考えが強く感じられます。移転したい方向にしか思えません。博多駅が寂れ、各ホテル関係も困る。このアンケートをとることが悪感する。建設会社に金を流し、リベートが欲しいのか。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			1. 飛行機が上空を旋回することによる騒音被害、危険性を現実に被っている地方、特に春日、大野城、福岡市においては、市民全体に空港調査を行っていることを知らしめる必要がある。説明会に出席したり、PIレポートを見るのは、その中でも、ほんの一部の市民でしかない。
			PIと云う活動が行われていることをもっとPRしてほしい。
			①PIを知らない人が多すぎる。PR不足！1,500人程度の意見収集で民意が反映しているとは思えない。
			Step by Stepではあるが、Step4に早く取り組んで、方向性をまとめて欲しい。
			とても立派なパンフレットですね。1500人の意見でなく、もっと多くの人に広報することにお金を使ってください。
			・情報開示が不十分。
			・アリバイ作り的合意形成である。
			このPIレポート提出の意図が判らない。レポート配布1、2では以前どちらかを受け取ろうとしたところ、係員は何もしなかった。
			新空港の費用について「海岸近くの浅い場所での費用です。変更されることがあります」はひどいな。せめてゾーンの平均水深の場所での費用を出してほしかった。わざと安く見せようとしたととられても仕方がない。現に1～1.1兆円しかマスコミは報じていない。対策を新空港と決めた後値上げということになれば、県民は大反発するだろう。次回福岡市長選や知事選、総選挙の結果を左右する自体になるかも知れない。
			現空港は旅客がだんだん減っている。需要予測とズレていることをきちんと市民に知らせること。隠すのはおかしい。情報がなければ誤った判断をしかねない。
			国民の方を向いた議論やレポートを望みます。特に弱者に目を向けて。
			需要予測はきちんと見直しをして提示すべき。少なくとも現状を市民に知らせるべき。あやまった情報をもとに正しい判断はできない。都合の悪い情報もしっかり出していくべきだ。
			・需要予測に対し実績値はついていっているのか？情報を公開してください。
			PIレポートという言葉自体一般市民には理解されていない。更なるアピールが必要だと思う。
			需要予測ははっきりいって間違いなく外れるだろう。２００４年の実績から2年と5ヶ月で予測と実績との差はマイナス１００万人を大きく超えている。こんな需要予測をもとに対応策を考えるわけにはいかない。市民にもその事実をしっかり知らせ、判断を仰ぐべきだ。
			他の県の意見はどうするのか。
			空港工事で儲けようとする人に操られた人がPIそして単に実施した事実を作りだして、説明する理由にしているとしか思えない。
			聞いた意見を聞きっぱなしにしないこと。
			今後のステップ4を期待する。
			現状での福岡空港のアンケート結果から利用者は何を求めているのかを検討して新空港の立地条件を求めて候補地を選定するべきだと思います。
			今まで何も知らなかった。今回ステップ3で初めて知った。たまたまショッピングセンターで配布していたが、受け取ろうともしない人はまだ何も知らない。県民全員で考えていくべき事なのに、知らないうちに話が進みすぎていて、いらだちを覚えた。
			新空港の必要性は大変理解できましたが、市民への情報があまりに少なすぎると思います。もっと広くみんなが情報を得られるような機会や広報活動が重要だと思います。
			先の新聞報道を見ても、近隣空港との連携を望む市民の声が強いように思う。これに対して、このPIの中で今後どのように対応していくのか。
			公開懇話会の内容をみると、連携方策に期待する声が多いようだが、これが今後の調査に反映されることを希望する。
			PIによって寄せれた意見をどのように調査に反映したか、PIレポートの内容が変更された点があるのかを明示すべき。意見は聞いたが、結局どこにも修正箇所はなかったというのであれば、PIを実施する意義が疑われるのでは？
			県民の意志を尊重すること。以前のように行政や財界だけで物事を進めないようにして下さい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			現在、国土形成計画の九州広域計画が策定中と聞いていますが、その中では九州の交通の要の一つである福岡空港はどう位置付けられているのでしょうか？交通をどのように整備するかは重要な要素であり、当然どう計画策定作業の中でも議論されていると思いますので、PIにおいてもそれを示した上で意見を求めるべきと思います。
			近隣空港との連携方策を求める声が大きい中で、今後の調査の進め方に期待しております。
			県知事や市長は、地元の発展を考えて、方向性を早く出すべきではないか。
			行政の意見が見えない（どうしたいのでしょうか）。PIの過程が長く何をやっているのかよくわからない。財源など、他にしたいこともある。概要版ならもっと簡単でよいのでは？1000人程度しか意見を言わないのに、コンセンサスがとられたと思われては困る。
			PIの各回や懇談会のお知らせなど資料を送付していただきありがとうございます。今後も意見を提案していきたいと思います。
			次回ステップ4で意見を募集したあとの回答についてはどのようにするつもりなのでしょうか？
			那覇空港PIにおいて、那覇空港調査PI評価委員会（福岡空港PIでは福岡空港調査PI有識者委員会に当たると思われる）の第5回那覇空港調査PI評価委員会の議事録（平成19年8月10日（金）開催）が那覇空港PIステップ3の意見募集期間（8/29～10/28）の終わった10月29日にホームページ上に公開されたが、これは市民の側からすると非常に怪しいことだと思います。福岡空港PIではこのようなことが行われないように希望します。
			本年1月1日の朝日新聞（西部本社版）に国交省が「福岡空港に新滑走路を増設する案を持っている」との記事が掲載された。本レポート発行の9ヶ月も前にである。案を出したのが国交省であるところを見ると、新空港建設は財政難で夢物語だし、近隣空港との連携はオシャカだし、最初から「新滑走路増設ありき」だったのだろう。邪推かも知れぬが、「市民の意見を募るIP」などというのは茶番劇のようで全く不愉快！
			PI全体はとても評価ができる。市民相互が自由に議論できる場が設定されているのがすばらしい。 「PIレポート」の“PI”は何の略かをもう少し大きく書いた方が見やすい。
			素人相手の資料ではないということで、何度か勉強会をしてきましたが、やはり難しかった。しかし、私達の意見、質問を求めているのに、なぜか否定的な感じがしたので、私達のこの学びに意味はあるのかと少し疑問に思った。
			今まで考えていた空港の役割とは違う福岡空港の役割を知り、空港がどれだけ私達の身近に存在しているのかを感じた。
			資料が難しいと言うと、「素人相手のものではない」と言われ、一方で、「みなさんの意見を反映させるには今…」という発言は、納得がいかない。意見を言っても見下されたような返答に感じた。
			お疲れ様です。 　先日のTV、新聞報道では、近隣空港との連携は一応除外して検討する・・・と報じられていましたが、検討委員会には国と県、それに福岡市だけで行われているのは何故なのでしょうか。 　同じ県内には北九州空港が現実にあるのに、北九州市の意見が出せないのはちょっと疑問を感じます。 　また、ステップ3で広く県民の意見を問うとしていますが、真剣に受け止めて本気で検討してもらえるものなのでしょうか。 　始めに結論ありき・・・とかんぐりさえも聞こえてきていますが・・・。 　県民の20%以上が住む北九州での意見発表会はなく、また京築地区での説明会もないようですが何故なのでしょうか疑問があります。 　福岡県を大きく分けると、福岡、北九州、筑後、筑豊、京築とあると思います。
			○　北九州市としてどう対応していくかということについては、今後検討していく。我々としては、できるだけ北九州空港を活用していく必要があると思っており、北九州市民の声を浮かび上がらせたいと思っている。 　先日、北九州市議会のことが新聞にも出ており、PIの仕方が独断的すぎるのではないかという意見があったようだが、行政もそれに対する取り組みをするだろうし、我々も多くの市民の声を集めていきたい。 　北九州利用推進協議会に加入している、北九州市だけでなく京築や筑豊地区の意見も集約したいと思っている。ぜひ配慮をお願いしたい。
			2-(3)19.9.26付西日本新聞によると、北九州市長は北九州空港との機能分担を知事に申し入れる由、佐賀県も佐賀空港との機能分担等をかねて求めている。今回のステップ3においては、これらの意向を斟酌せずに作成したのか。連絡調整会議の姿勢はあまりにも現空港の拡張又は新空港建設ありきの一点張りではないのか。第三者的な我々としては、そうとしか思えない。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			3.PIにつき、過去に市民等が提出した意見等及びそれに対する調査連絡会議又は国・県・市としての回答については、当方としてはインターネット等の施設は持ち合わせていないので私としては全く不明です。また、県庁や区役所等に出向く機会もほとんどありません。もし、ステップ1、ステップ2にかかるこれらがあれば、それはどこに行けば入手できるかをPRしてください。また、ステップ3の集約が出来た場合を含めて、既往のステップについて当方宛ご送付いただけると幸甚です。（東京の三菱総研ビルの意見募集事務局へのハガキも提出しております。）
			3.むすび 筆者は連絡調整会議発足当初から関心を有し、当初は新空港開設には反対の姿勢であった。それは現空港の利便性と新空港開設イニシアルコストが次世代の負担になると案じたからであった。しかしながら、調整会議の長期にわたる粘り強い資料の開示、説明等に接するに従い、当初の姿勢を撤回するに至った。調整会議発足当初の市民の無関心さが今や嘘のように思える。ステップ3詳細版によれば旅客数の推移及び発着回数の推移ともに2006年では5年以前の2001年より減少している数字が気にかかる。少子化時代の幕開けを象徴しているかのように移るからである。九州の立地からOPEC・BRICsの経済発展及び北九州・佐賀の両空港との連携につき紙面の都合で触れられないのを残念に思う。 引用資料　1.PIREPORT・Step3詳細版別冊付録（国交省航空局飛行場部計画課より入手） 2.日本経済新聞　07年10月11日、16日朝刊
			空港が過密でこれ以上飛ばせなくなるというのは、10年以上前から行政のほうは言い続けているではないか。このような地元を混乱させることはいいかげんやめてほしい。空港に付随した仕事により生計を立てている人も大勢いる中、こんなことをされたのでは生活設計ができなくなる。こういう空港が必要だから協力してくれ、と言われれば、協力もできると思うが、どうするかわからない中、拡張だ新空港だといわれると地元も浮き足立つ。そのあたりをもう少し考えてほしい。
			意見の取りまとめにあたっては、地元の意見をきちんと汲み取ってほしい。
			今回の調査で、我々の意見が反映されるのかが、非常に心配である。
			PIレポート（ステップ3）が公開され、8月～9月に新聞発表されてから住民や議会から「どうなっているのか」と問い合わせが来ている。もし、海上空港案となった場合、騒音や環境問題といった町民生活への影響が生じてくると思われる。現段階では詳細なことがわからないので議論のしようがないが、こういった問題について不安が募っている。住民からの意見についても、実際に（海上空港に）決まった場合と現在のPI調査では、住民の受け取り方が違うと思う。三苫・新宮ゾーンは風の影響が少ないとあるが、ゾーンのみで滑走路の向きが示されていない。
			若い人の殆どが、PIのことを知らないし関心も持っていない。これから空港を利用していくのは若い人。そういう人の意見を集める努力が必要ではないか。
			懇談会で意見を言ってどうなるのか。市民も知らないのではないか。5年前は、新空港をつくるということで市民に案が示された。今回はつくるかどうかわからないという中で市民に案が示されている。何について聞かれているのか、発言したことでどういう責任が発生するのか、がわからない。
			ステップ1をクリアせずにステップ2に行き、2もクリアせずに3にきている。特に需要予測が重要でありステップ2に戻るべき。
			空港整備も重要だが、我々の財産である土地をどのように活かしていくかを打ち出すべき。空港ができるまで10数年かかると思うが、その過程で我々が納得した上で、その他として市民、県民に納得してもらわなければ空港はできない。
			福岡市民に（地主に対してのお金がかかることを）正直に伝えてほしい。すべて公開すれば、もっと違う観点から市民とか県民が考えるのではないかと思う。選定基準の1つの物差しができるのではないか。「賃貸料はこれだけかかっています」といったことが全てわかると、我々（地主）が取り過ぎだから新空港の方が良いのではないか、といった考えに変わるかもしれない。そういった面から進めていただきたい。
			新設のメリットについてはもう少しアピールを。発着の需給能力が限界を迎えることは分かるが、騒音など影響を受ける近隣の市民感情としては、メリットとして何があるか納得いかないのではないだろうか。地域の人々の理解をもらわないと計画が頓挫することもある。情報開示にも工夫がほしい。
			福岡空港の場合、利便性に最も大きなウエートが置かれている。どの案を取るにしても、住民にとっては生活にかかわる大きな問題だ。まず案として提示する前に、住民への意見アンケートを取ることも考慮していただきたかった。
			なかなか納得いかない。有識者委員会で出た意見がフィードバックされていないのではないか。新空港のアクセスはどういうルートにするのか。お金の分担はどうなるのか。
			有識者会議の石田先生は、情報を広く伝えることと双方向性が重要と発言している。ディスカッションをする場をつくってほしい。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			個人的意見としては⑤の事業効率性が重要だと思う。夕張の例を見るように、現在の国、全国の地方自治体は大幅な赤字財政だとか。そんな中で1兆円を出して新空港を造る必要性があるのだろうか？　優先順位があるはず。多少の不便は我慢して金のかからない方法はないかを広く論議してほしい。そのためのPRにも取り組んでいただきたい。 私が言いたいのは、お金はあるのかという観点が大事だということ。コストの意識なくして建物造ろうとか空港造ろうという発想がいかん。まずは建設ありきが先行して調査を進めるから新空港建設という結論になる。金の出を抑えるという考えで調査するのが皆さん方の仕事ではないか。 このような結論が出たことには納得できない。再検討をお願いする。
			ウミガメの調査は決まってから調査し、もし悪い結果だったらどうなるのか心配。官庁にとって都合のいい調査結果しか出さないのではないか。
			福岡空港は、過密状態も続いており、ハブ空港としての案件も整っているのに、なぜ調査の結論を出すことが遅れているのか。また、県は、このことをどう考えているのか。
			行政としては、どういう方向で話が進んでいるのか。
			PI（ステップ1、2）を実施して、どのような効果があったか。また、第3者機関からの意見をどのようにして取り入れているか。
			PIに参加した人の地域や利害関係者の分布はどうなっているか。また、九州のハブ空港としては、北九州または熊本のほうがいいと思うがどうして福岡なのか。地球温暖化や地震などを考慮し、総合的に見て一番いいテクノロジーを使用してほしい。
		2.PIの催し等に関する意見 57 件	
			アンケートを取ったようだがその内容だけで、本当に街頭アンケート等をやったのか怪しく思える。個人情報保護法に触れない範囲での掲載は必要ではないでしょうか。
			開催スケジュールを遅らせて説明会、オープンハウス、インフォメーションコーナーを 10月から開催にするべきだったと思う。 PIステップ3の詳細版ができるまえにPIステップ3をスタートしたのは問題があると思う。
			ご意見をお寄せくださいとTVのCMで言っていたので見てみたら 何の意見を寄せればいいのかがPDFでA4サイズで22枚にわたって説明されているようだったので、なんら見ることなくここに意見を書く。 調査したいのか調査報告を読ませたいのかすらわからないサイトであり、非常に残念。 ぼくは駐車場の少なさをどうにかしてほしいと意見したかっただけなのに何も出来なかった。
			意見発表会（福岡空港PIどんたく）は画期的だと思う。
			22ページの冊子を見たが、具体性に乏しい。具体的な処理能力が一目で比べられるような、冊子を作成し、数十万人規模の市民に配布すべき。（ホットペッパーにでも載せてはいかがでしょうか？）
			オープンハウスはより多くの人に知ってもらえるのでPCを持っていない人にもチャンスがあっていいと思いました。
			ありがとうございました。こういう機会があればまた伺いたいと思います。
			ティッシュをかわいくするといいかも。
			このような問題を皆に話を聞いてくれる場所をもっと作って下さい。
			福岡空港がどのように進化していこうとしているのか、仕事を通じてわかりました。より良い空港にしてほしいです。
			オープンハウスについて ショッピングセンターで開催しているので、もっと子供が寄ってくるような風船などを配った方が、もう少し人が集まるのではないかと思います。
			3. 春日市長、大野城市長も交えて、説明会を市内、町内まで説明会を開き、意見を聞く必要がある。被害地域に重点を置く必要あり。
			第2部の意見交換会では特に単なる賛成、または単なる反対を述べるだけの発表者がでないように注意して進行してもらいたい。
			意見発表会は『研究成果を発表』とありますので、研究成果ではなく単なる個人的考えを述べるだけの内容が無いように願います。
			将来グランドスタッフとして、空港で働きたいと思っています。今日この話を聞けてよかったです。
			オープンハウスは、担当者の説明は丁寧でよかったけど、会場はパネルがおいてあるだけで「見てほしい」という思いが伝わらなかった。見せ方等工夫が必要！

区分	意見分類		寄せられたご意見
			未来の発展のため、実はこんなに考えられていることを知れて、いい機会になりました。
			勉強（学習）しようとはりきって参加したのですが、疑問点に対応してもらう時間がない。 一つの点、少々フラストレーション。
			話が長い、長すぎ。 1番大事な今日の「プログラム」 書類なし、同行者のを見せてもらいました。 再度確認必要です。
			参加者層に偏りがありすぎる。高齢の男性ばかりの意見を集めてどうするのか。もっと幅広い調査ができるような対策をとっているのか疑問が残る。ネットを活用するとか工夫してほしい。年配の人の意見はそれはそれで興味深いものがあったが若い意見もほしい。
			大野城まどかぴあでの説明会に参加したが、新空港賛成派の高齢者の意見が多く、また言い方も強くて荒っぽいため、新空港反対の意見が言える雰囲気ではなかった。税金から支出される新空港建設費の負担を負わされる若い世代は説明会に少なく、PI全体に渡って高齢者の意見が多くなるのではないかと大きな懸念を感じた。
			今回は柳川高校へ来てお話しを頂いて、ありがとうございました。これからも様々な問題があると思いますが、皆様で協力し頑張って下さい。これからの事を考え、私達も協力できる事は協力したいと思っています。また機会があれば、柳川高校へ来てお話しに来てくれれば嬉しいです。
			今回はありがとうございました。
			今回はこのような説明会を開いて頂き、ありがとうございました。日頃から普通の人達より飛行機が身近なものなのでとても勉強になりました。福岡空港には様々な問題があるということを初めて知りました。利用する身としてしっかり理解してたいです。ありがとうございました。
			とてもわかりやすかったと思います。福岡空港のことがもっと知れてよかったです。
			プレゼンテーションの時に、ただパンフレットを読んでいただけのように聞こえていたので、自分でパンフレットを読んでも一緒かなと思った。もうちょっとわかりやすく説明してほしかった。
			福岡空港と同様に調査を行っている那覇空港の総合的な調査で対話型アンケートシステムという面白い試みがされていました。・・・が、まだシステム的に不十分で福岡空港PIでは行う必要は特に無いかなと思いました。 以下アンケートの内容。 ≫Q: それでは、お聞きします。調査報告書3には、有効活用方策、抜本的な空港能力向上のような案があります。それらの案も含め、ピエール（ニックネーム）さんは、将来対応方策について、どう考えますか。 A: 抜本的な空港能力向上が必要と思います。 ≫Q: なるほど．．．空港能力についてのご意見ですね。ピエールさんは、空港能力が十分でないことを懸念されていると受け取りました。空港の処理能力が不足することによって、具体的には、どのようなことが問題になりそうか、教えてください A: 潜在需要があるのに処理能力が足りない場合があると思います。 ≫Q: 一つずつ確認させてください。お聞きしたのは、おおまかに空港能力に関するご意見ということでいいですか？ A: はい。 ≫Q: これまでのご意見承りました。では、その他に、これまでのやり取りで十分述べていないご意見はありますか？なんでも気づいたことを教えてください。 A: 抜本的な空港能力向上を行う場合には、中途半端な対応ではなくオープンパラレルで滑走路を増設する必要があると思います。 ≫Q: なるほど、将来対応方策案のうち、抜本的対策に関するご意見ですね。そのように考えた理由を教えてください。例えば、将来対応方策を評価する上で、特にどの評価項目が重要ですか？ A: ピーク時の発着可能回数。 ≫Q: 一つずつ確認させてください。お聞きしたのは、おおまかに抜本的対策に関するご意見ということでいいですか？ A: はい。 ≫Q: なるほど、将来対応方策案のうち、滑走路増設案に関するご意見ですね。そのように考えた理由を教えてください。例えば、将来対応方策を評価する上で、特にどの評価項目が重要ですか？ A: 利便性。 ≫Q: 一つずつ確認させてください。お聞きしたのは、おおまかに滑走路増設案に関するご意見ということでいいですか？ A: はい。 ご意見ありがとうございました。では、記録した内容をご確認下さい。下記の内容で合っていますか？ ※一つでも間違っているものがある場合、[いいえ]を選択して下さい。 ・空港能力が気になる。潜在需要があるのに処理能力が足りない場合があると思います。 ・抜本的対策が気になる。ピーク時の発着可能回数。 ・滑走路増設案が気になる。利便性。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			空港関連事業者とか交通事業者とか何が何やら不明。国土交通省九州地方…とか、駐車場経営者とか、地権者とか身分をはっきりさせよ。なんで抽象的な名にするのかわからん。 また、熱心においでになった傍聴者にも発言の機会を与えよ。前の意見を陳述する人よりも識見の多い人だと認識して。傍聴者にもお茶ぐらいサービスせよ。自分を何様と思っているのか…。しっかりせい！
			もっと簡潔な説明、冊子づくりを心がけるべき。このようなものを空港で配布して、一体どれだけの人が読むと考えているのですか。ただ、実績づくり（配布したという）をしているとしか見えない。
			説明会の当局の説明はいかにも不十分で、PIを一様にやったという実績づくりでしかありません。このようなやり方は県民に不信感をもたらすだけです。
			11月5日の発表会に、是非参加させて頂きます。小職の意見にご興味などございましたら、是非ご一報いただければと存じます。
			オープンハウスではもう少し字・画面を大きくしないと、アピール度が足りないです。
			インフォメーションコーナーはPIレポートと同じ内容だったのでつまらなかった。空港一般の話や航空機の話など色々な内容を掲示してもらいたかった。
			やる気のないオープンハウスにはおどろいた。
			福岡空港の意見発表会～福岡空港PIどんたく～は、意見交換の時間が短過ぎたと思います。また、安全問題や財政などで意見を言う人が多過ぎだったと思います。確かに安全問題は重要なのですが、その質問だけで10人ぐらいの人に意見を述べさせるのはいくらなんでも多過ぎで、3人程度で充分だったと思います。せっかく有識者の方が来られていたのに、意見交換で有識者の方を活かしたとはとても言えないような状況だったと思います。独自案の計画面や運航面でのアドバイスを有識者の人には述べていただきたかったのに、安全問題や財政などの意見で時間を取られてしまったという感じがしました。
			PI(ステップ4)までは、意見発表者の意見は、福岡空港調査連絡調整会議関係者と福岡空港PIどんたくに参加した一般参加者しか知らないことになりますが、せっかく福岡空港の意見発表会～福岡空港PIどんたく～を行ったのだから、福岡空港調査連絡調整会議～福岡空港の総合的な調査～のホームページ上だけでもPI(ステップ3)が実施されている現時点から会場の一般参加者等に配布する資料原稿1部（A4紙2枚：レジメ、図面等）を公開してみてはどうか？あと、福岡空港の意見発表会～福岡空港PIどんたく～では、有識者の専門知識はほとんど活かされずに終わったので、意見発表者の各意見に対して今回有識者として来られた3名の人のコメントも載せてみてはどうか？予定のままだとPI(ステップ4)で意見発表者の各意見を検討して終わりになるが、せっかく対応方策案が提案されたので今の段階で一般に公開しないのはおしいと思います。PI(ステップ3)の段階で意見発表者の資料原稿1部と有識者として来られた3名の人の各意見に対するコメントをホームページ上で公開して、PI(ステップ4)で各意見を比較検討することを提案します。
			発表する際に使用する資料は、例えば模造紙等で作成してもらいそれを役所側がスキャナで読み取ってPDFファイル化して会場で映し出すなどの対応はできなかったのでしょうか？あと、有識者の専門知識を活かす場がほとんど無かったのが残念です。
			機会があったら生の説明が聞いてみたい。この様なレポートを読むのは初めてだったので、完全に理解したとはいえない。 利用しやすい空港だと思っていたが、将来を考えるとこの様なレポートが出され検討されるのももっともと思う。
			福岡空港の意見発表会では、活断層を避けたり埋立ではなく干拓にしたり港湾施設を移設しその場所に空港を造ったりするなど、福岡空港PI案では全く考慮されていない工夫が見られました。市街地への騒音の影響は残るが、運用を工夫することにより住宅地への騒音の影響を減らすなどの対応策も示されましたが、この辺は参考にすべき意見だと思います。
			意見発表会で、発表する際に使用する資料を作ってこなかったり、配布資料を手書きで書きなぐりしてあったり、注意書きに「PIレポートに関する意見については発表の対象としません。」と書いてあるのにPIレポートステップ3に関する意見を配布資料に載せてあったりしましたが、これはどうなのでしょうか？
			説明会や意見発表会の質疑や討論では、一人当たりの質問や発言時間を短く厳しく制限して、質疑や討論の時間を長くして多くの人の色々な意見や質問ができるようにしてほしいです。
			この説明会ですごく興味がわいたので、これから航空業界を目指している私達にはとても貴重な体験・お話しになりました。
			現在の福岡空港の現状や将来性が良くわかった。
			素人相手の資料ではないということで、何度か勉強会をしてきましたが、やはり難しかった。しかし、私達の意見、質問を求めているのに、なぜか否定的な感じがしたので、私達のこの学びに意味はあるのかと少し疑問に思った。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			今まで考えていた空港の役割とは違う福岡空港の役割を知り、空港がどれだけ私達の身近に存在しているのかを感じた。
			どうしてこのような総合的な調査を行っているのかはわかったのですが、レポートに出てくる言葉が難しく、理解するのも後付けの説明でやっとわかったのに、ましてや意見をと言われると困ってしまいました。
			資料が難しいと言うと、「素人相手のものではない」と言われ、一方で、「みなさんの意見を反映させるには今…」という発言は、納得がいかない。意見を言っても見下されたような返答に感じた。
			お疲れ様です。 先日のTV、新聞報道では、近隣空港との連携は一応除外して検討する･･･と報じられていましたが、検討委員会には国と県、それに福岡市だけで行われているのは何故なのでしょうか。 同じ県内には北九州空港が現実にあるのに、北九州市の意見が出せないのはちょっと疑問を感じます。 また、ステップ3で広く県民の意見を問うとしていますが、真剣に受け止めて本気で検討してもらえるものなのでしょうか。 始めに結論ありき･･･とかんぐりさえも聞こえてきていますが･･･。 県民の20%以上が住む北九州での意見発表会はなく、また京築地区での説明会もないようですが何故なのでしょうか疑問があります。 福岡県を大きく分けると、福岡、北九州、筑後、筑豊、京築とあると思います。
			PIの問題の投げかけ方によっては、いろんな意見が出てくると思っており、できるだけ多くの人から意見を集めたい。
			調査の方向性が見えている。増設か新空港のどちらかになると決まっているのではないか。
			懇談会で意見を言ってどうなるのか。市民も知らないのではないか。5年前は、新空港をつくるということで市民に案が示された。今回はつくるかどうかわからないという中で市民に案が示されている。何について聞かれているのか、発言したことでどういう責任が発生するのか、がわからない。
			13ページの現空港の跡地の利用について、3行目に現空港跡地の有効利用とあるが、国自体が考える問題じゃない。これは我々のものであり、我々から意見を聞いて初めて成立するのではないか。一般の市民や県民は納得するかもしれないが、我々に同意も得ずに掲載するのは許せない。我々は、一般市民でありながら会社でいう株主のようなものである。 最後に、この飛行場ができた経緯は知っていると思うが、一方的に「もう土地は要らないので返却する」は困る。我々は、別に新空港建設に反対しているわけではないが、60数年間もこの土地を提供している。但し、その場合にアフターケアしていただければ、一般市民と同じ扱いでも結構である。
			友人による話では、新聞報道で、西側配置案や東側配置案が掲載され、その付近に住んでいるので不安がっている。オープンハウス等も開催しているようだが、周辺住民に対してより多く情報を伝えた方が良い。意見発表会のＰＲは重要。ただし11月5日は平日であることから、人々が集まれる日時にした方がきっと人々が集まると思う。
			有識者会議の石田先生は、情報を広く伝えることと双方向性が重要と発言している。ディスカッションをする場をつくってほしい。
			先ほど話された方は今日資料を受けとったとか。私は資料を受け取ったのは21日、急に資料を読んで意見を問われても答えられない。少なくとも1カ月前には配布すべきではないか。前もって情報が欲しい。
			前回の説明会にも参加したが、今日の説明会の参加者は少ない。アクロスでの説明会にも参加したが、飯塚からは1時間以上もかかるので大変。ホテルであった説明会では先着順なので早く来ないと入れないというはがきの文言に腹が立った記憶がある。
			説明が難しく一度聞いただけでは分らない。事前に資料を配布してほしい。
		3.PIレポートに対する意見 34 件	
			レポートをPDFと別に作ってほしい すごく見難いです パソコンで見ている人の多くは紙媒体の使用頻度が少ないのでPDFにして印刷しやすく･･･なんて必要ないと思います
			私はこれを飛行機の待ち時間に書いている。PIレポートを読ませてもらったが、15分で理解するのは内容が多すぎると思う。アンケート＝すぐできる、というふうにするならば、もっと内容を簡潔にしてすぐに読めるようにしてほしい。PIレポート自体はよくできていて、もっと時間をかければよく理解できる。
			限られた時間･予算の中で多くの人にPIを周知していくのは大変なご苦労があることだと思うが、レポート･パンフレット等できる限り、写真やイラストで示されると、イメージしやすく理解されやすいと思う。対応案も合成写真やＣＧを使って“こんな風になるんだ！”と誰にでもまた、イメー分かりやすく、また、イメージされたものは実現に一歩近づく意識を抱かせることになる。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			前回同様、難しかったです。
			専門用語の説明がわかりづらい。文字をもっと減らし、対話形式にしたら、お年寄りにも、若者にもわかりやすいし、受け入れられやすいと思う。1つの質問に1つの答えといった風に。
			22ページの冊子を見たが、具体性に乏しい。具体的な処理能力が一目で比べられるような、冊子を作成し、数十万人規模の市民に配布すべき。(ホットペッパーにでも載せてはいかがでしょうか？)
			PIレポートを見る限り、県民の意志は全く考慮されていませんね。麻生知事！役人の机上論とゼネコンの思惑。それが複雑に絡み合ったものではないですか？一般市民の視点に立ってこそ、県民から支持されるんですよ。もう一度言います。省庁出身の麻生さん。
			PIレポートは、都市工学？ばりにむずかしいと思う。土木や建築を学んだものでも考え込むに違いない。まして一般人だと…捨ててしまうのでは？と考えた。街頭で配布していた方には気の毒なので、もっと解りやすくして下さると、回答率が上がると思います。
			PIレポートを読んだが、新空港開設を力説していないながらも、少し傾いたようなレポートになっているような？気がした。
			情報量過多、読む気がしない。本当に意見を募る気はあるのか？
			・読むほどに読むほどに立腹します。ダマシの理論。
			このような説明を初めて聞いて、興味をもてたのでよかった。
			今回初めてPIレポートを読ませていただきましたが、なかなかおもしろいです。これからじっくり読んでみたいです。
			・戦略的な位置づけを堂々と説明して、納得できるようなレポートを造ってほしい。
			このレポート、内容が少し難しかったです。
			全般に一時しのぎ、手遅れの事態へのアリバイ作りのPIレポート(ステップ3)という感が否めない。
			今回頂いたPIレポートステップ3は大変詳しく書かれておりましたが、私のような素人にはとても難しく、店内で配布するようなものでしょうか。説明を聞かなくては理解困難です。もっと簡単に説明したものの方が良かったです。
			今回の詳細版、ダウンロードして読みました。印刷の知識が多少あります。版下をそのままアップしたのだと思いますが、できれば1ページずつずらした ダウンロード用を特別に作って欲しかった。 そうすればA3を2つ折りにして、袋じゃやない方をホッチキスで止めれば、 レイアウト通りに見ることができたのに、今のまま2つ折りにするとページが 左右逆になり、みづらいです。
			とても立派なパンフレットですね。1500人の意見でなく、もっと多くの人に広報することにお金を使ってください。
			もっと簡潔な説明、冊子づくりを心がけるべき。このようなものを空港で配布して、一体どれだけの人が読むと考えているのですか。ただ、実績づくり(配布したという)をしているとしか見えない。
			もっとわかりやすいレポートを作成しては如何でしょうか。細かく説明しすぎて分からず。
			造った後で失敗した場合の責任は誰がとるのか明確にした上で造ってください。 PIレポートに明確に記載すれば良いだけですから。 知事が責任をとるというなら損害賠償を受ける覚悟で造ってください。
			レポートの内容そのものが、もう少し簡易でわかりやすいものであれば良かったと思う。
			PIによって寄せれた意見をどのように調査に反映したか、PIレポートの内容が変更された点があるのかを明示すべき。意見は聞いたが、結局どこにも修正箇所はなかったというのであれば、PIを実施する意義が疑われるのでは？
			ステップ1，2に比べ、レポート(特に詳細版)のレベルが大きく下がりましたね。人事異動ですか。ステップ1，2の詳細版は大変わかりやすく、情報も多いので今でもよく読みますが、今回の詳細版はもらう気になりません。参考資料として使えるのは連携の海外の事例くらい。
			全体的な印象だが、「やはり新空港は必要です」という主張が行間に読みとれ、世論を誘導しているように思われる。今後とも関係者は公平なレポート、発表につとめてほしい。
			この程度の資料では民間企業で使いものになりません(打合せの材料、データにならない)。
			機会があったら生の説明が聞いてみたい。この様なレポートを読むのは初めてだったので、完全に理解したとはいえない。 利用しやすい空港だと思っていたが、将来を考えるとこの様なレポートが出され検討されるのももっともと思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			とても分かりやすかったです。
			どうしてこのような総合的な調査を行っているのかはわかったのですが、レポートに出てくる言葉が難しく、理解するのも後付けの説明でやっとわかったのに、ましてや意見をと言われると困ってしまいました。
			2-(2)今日のPIレポートステップ3（2007.9作成）の6ページのデータについて イ．都市中心駅から空港までの距離の比較において、少なくとも佐賀空港は佐賀駅から新北九州空港は小倉駅からとすべきである。 ロ．福岡空港、北九州空港、佐賀空港利用者の分布において (ｲ)何故、今はない「北九州空港（曽根）」の利用者数をあげているのか。 (ﾛ)何故4年前のデータを掲げているのか。 些か作為を感ずる。
			福岡空港は、米軍も利用している空港である。米軍と話をつけずに新しい空港を作るというのはおかしい。 また、懇談会のような催しをやってもらいたい。その場に市長も出て説明すべき。
			現空港の限界の見極めが重要。エプロンの整備、時間帯の工夫、前提としている14.5万回ではない現状に近い値を検討に加えて欲しい。また、検討に必要な材料を全て出していただきたい。 PIレポートの書き振りについて、気を付けた方が良い（誘導的）。増設の検討箇所では、“検討がある”といった書き方なのに対し、新空港の検討箇所では、“できます。あります”的な書き方になっている。
			この資料は、まず、新空港をつくりたいという風に受け取れる。一般の市民や県民に対してはこのレポートで話が通るのかもしれないが、我々地主にとっては納得しがたい。 3ページの第1行目「福岡空港で現在のピーク時」とあり、非常に混雑している書き方がされている。混雑しているのだろうが我々はそう思っていない面もあることから、搭乗率等も表すべきと思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見	1.評価の方法について 6 件	
			新空港がP18のゾーンであれば、新北九州空港は必要なかったと思う。 比較評価はデータのとり方、評価に用いた統計手法も含めて、具体的に数値として公開してほしい。
			圧力を受けても屈せずにPIで詳細に検討した結果から対応方策を決めるように望みます。
			本当に新空港建設、あるいは空港増設いずれかを希望するかには、全県民投票を実施し、その結果を踏まえて検討すべきである。
			県民にアンケートに答えてもらって、多数決をとって知事にも考えてもらいたい。
			意見発表会に出ていろいろな考え方があるのがわかった。その考えを一つにまとめるのは難しいと思われる。それならば、県民、市民に広く情報を開示し、国政・地方選挙などと一緒に住民投票で民意を問うしか方法はないと思う。
			PI案での滑走路の増設と新空港とはそれぞれを言い換えると、『滑走路の増設は騒音が酷くなってもアクセスを重視する施策』であるのに対して『新空港はアクセスが酷くなっても騒音が無くなることを重視する施策』であると言えます。これは求めているものが異なりますので比較検討は無理だと思います。
		2.その他 0 件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
	その他 98 件	
		自分のことしか考えていない、北九州のエゴ丸出しの意見など、無視すべき。北九州は、国民の税金をタップリ使った挙句に大失敗に終わった「ひびきコンテナターミナル」など、自身の無駄な事業は棚に上げて、福岡の事業の足を引っ張ることしか考えていない。
		吉田市長は空港問題に関しては素人だった。　選挙前の主張は一般市民レベルそのまんま。あるいは、選挙向けに票の取れる言い方をしただけか、支持政党の主張を受け入れざるを得なかったのかも知れない。市長になって勉強し、いろんな人の意見を聞けば、考えも変わるかも知れない。吉田市長の一番の基本姿勢は、「心耳を澄ます」であり、「聞く耳もたぬ」ではない。もし考えが変わったら、なぜ変わったのかをきちんと説明すればよい。たとえ公約違反と言われようと、リーダーとして、福岡市のより良い将来をつくるために、これから勉強して、よく考えてくれればいい。何が何でも公約は守れ、と迫るのは、福岡の発展や住民の幸せを望まない人間のやること。福岡市の将来を預かる市長として、立派な仕事をしてくれればよい。
		東側で営業している民間の駐車場が新空港の西側付近にできるのかが心配です。時間がないときなどに利用しているのでなくなると困ることが多いですね。
		・このPIレポートを読む限り、単なるやらせ、もっと言えば新空港建設あるいは平行滑走路整備のアリバイ作りとしか受け取れない。国はそこまでして事業がしたいのかとまで感じてしまう内容である。
		・私は北九州市民であり福岡県民である。また北九州空港の利用者であり福岡空港の利用者でもある。この意見が新空港建設のアリバイ作りのために切り捨てられないことを切に願う。
		考えが子どもですみません。 まだ、このようなことを考えたことがないのですが、大好きな空港のことなので、自分なりに考えてみた次第であります。多くのことを学び、まともな意見が言えるようになりたいと思います。
		現空港は24時間開港していないのにかかわらず空港職員（管制官等）は24時間体制で配置されている。必要最小限の体制にすべきである。
		人員の削減によりかなりの減額になり得るのではないかと思料された。
		国内線ターミナルと国際線ターミナルの連絡バスがわかりにくく、改善すべき。
		空港の待合室が少し狭い。又早朝時の食堂のメニューが少ない。
		信号の長さが短い！身障者や子どもが時間内に渡りきれない！
		私たち一般市民が見えないところで私たちのためにいろいろな努力をされてる方々も多いと思います。この場を借りて感謝の意を伝えさせていただきます。ありがとうございます。
		結局、誰が仕掛け人なんでしょうか？国土形成計画などを見るに国土交通省は造る気なさそうですし、福岡市も市長が変わってから対応が変わったような気がします。県知事が作りたいのならその意思表示をして、進退をかけて県民に問うべきと思います。
		福岡空港はエレベータが少ない。特にベビーカーや障害者用。空港では荷物をたくさん持った人がエレベータを多用するので、ベビーカーや車椅子が入れない。
		とにかく県民をだますようなやり方はやめてほしい。…（私が感じたことです）本当に県民のための空港に努力していただきたい。 ※北九州でも意見発表会はないのですか？京築地区の説明会がないのは何故ですか。
		個人の考えですが、よく考えてほしい。
		最近福岡県や福岡市などの行政当局の熱意が弱く感じられる。このままでは元気な九州、福岡がどうなるのか、大変心配である。
		築上町にある自宅からは夜間飛行する戦闘機の間に北九州空港や宇部空港に着陸する飛行機の着陸灯が見えます。こんな状況で国の危機管理は大丈夫でしょうか？ 整備局や航空局は国の立場で検討しているのですから国家としての責任事項である安全保障に関しても国を代表している限り当然責任があるはずです。北九州空港建設時は、事前にそれらの検討を行っていなかったため運輸省が防衛庁の反対に遭い苦し紛れに（「自衛隊機の運航に迷惑をかけない」との趣旨の）覚書を結んで建設を強行したと記憶しています。今回は是非このようなことがないことを要望します。
		あんなに広々とした佐賀空港を、佐賀の人はどうしてもっと使わないのでしょうか。
		かなり満足度が高い空港だが、盛んに諸問題をおこし、検討していることが不可思議です。
		諸施設、機の性能の進歩により、昔の様に風向きの影響は少なくなった。（私は戦時中は航空兵、搭乗員でしたが）

区分	意見分類	寄せられたご意見
		機内持ち込み品検査の際、ハサミなど少しでも刃渡りが長すぎると没収され、帰着後も返してもらえない。申請すれば返してもらえるようできないだろうか。
		空港地域住民の苦しみを知ってもらうため、離発着コースを変えて飛ばしてもらいたい。
		佐賀空港ができてから進入ルートが変更になり、時間、エネルギーとも非常にムダが多い。
		人工島の病院移設問題がからむと思われます。
		亀井、山崎なる無能なる指導者により、福田ではガタガタ。無駄な公共事業廃止。
		ビルの中のバリアフリー化に配慮してほしい。
		この地方の発展のためには、道州制が必要です。
		とにかく信じぬくことです。なにごとも。
		日本の経済成長は年2%だ。これを1%加え3%にすることで消費税2%に相当する。即ちGDP500兆の1%は5兆円で消費税値上げの必要ない。都市と田舎の所得格差は構造改革の陰の部分ではない、グローバル化の為だ。
		飛行機に乗った気持ちはあまり良くなかった。
		地球あっての人類であり、人類あっての地球ではない。
		理解に苦しむのは、福岡の将来像（ビジョン）と整合性のある、空港の調査なのかという点は分かりません。人口（住民）にしても、空港利用者にしても際限なく増加することはあり得ない事で、福岡のビジョンはどこを目指して優先順位をつけているので、空港事業は どういう位置づけでの「福岡空港の総合的な調査」なのかが明確でないので、うがった見方をすれば、建設したいからPIを利用して、民意の確認をしたという体裁だけ整えて、PIに提示する資料は、建設をする前提で資料しかそろえていないと考えることもできる内容です。その点は明確に表明してほしいです。
		今までに例がないくらい情報の提供がなされていると思います。 一方で、2ちゃんねる等の掲示板などでも議論がされているのですが、以下のようなアンケート操作を求める書き込み等もされています。《悲惨　需要予測》これが新空港（実質1．5～2兆円）を狙う福岡空港の実態需要予測の基になったのは２００４年実績です。そこから２００７年5月までどう実績 が推移したかというと、2年と5ヶ月で、２００４年実績から、実績　：－５４．５万人　　←おどろきのマイナス！ 予測A（構造改革進んだ場合）：＋８４．１万人 予測B（景気停滞の場合）：＋６２．８万人 予測C（失われた１０年と同様の場合）：＋４１．１万人 どんな場合でも予測は「必ず伸びる」ところが実態は、マイナス。新空港なんて絶対イラネ 新空港反対の意見はこちらへ ttp://www.fukuokakuko-chosa.org/info3/pi3_form.html 答え方は、3つの空欄に以下をコピペでＯＫ 1，財政面　2，財政面　3，新空港反対 以上ですが、このような行為についてはどのようにお考えなのでしょうか？
		県内の世論をしっかりつかむこと。世論調査などで。
		応援しています。がんばって下さい。
		北九州の地域エゴに負けないよう、県知事である麻生知事に頑張ってもらいたい。
		・空港ビルなど施設運営は民営化すべし。今の三セク方式（実態として）経営は生ぬるい。セントレア空港をみならってテーマパーク的にヒトを集める経営をすべきであると思う。
		私は空港で飛行機を見ることが大好きです。よく福岡空港にも足を運びます。飛行機に乗らなくても空港で楽しく過ごせるような施設になったらいいなと思います。飛行機と空港をもっと身近に感じられるようになったら素敵ですね…。
		新幹線博多駅の利用者よりも福岡空港の利用者が多いという事実はもっとPRすべきでしょ。
		現空港発着出口付近に地下鉄の発車案内を設置してほしい。
		最終的にどんなプランになっても汚職、利権を貪る人が出ないよう、公正・透明さを開示していって欲しいと思います。
		交通渋滞の緩和のために、ヘリコプター等の小型機の開発するといいと思います。
		ない。
		私は現空港が百姓から陸軍が強制的に土地を借り上げ昭和19年に出来20年に負け進駐軍が来て挑戦動乱があり現在に至っている、それを現実に見て来ている者である。
		茶番に興味はもてません

区分	意見分類	寄せられたご意見
		地下鉄をスポーツ公園→実美町→
		北九州の空港初めて行きました。メーテルかわエエ。足湯最高やった。福岡にも作ったらどうですか？？飛行機のあの音がなんかスキ。
		私鉄（モノレールなど）
		鉄道も考えてね。
		空港内のお土産や食べ物が高いと思います。出来ればもっと低くしてほしいです。
		飛行機に乗るまでに車椅子を何度も乗り換えなければいけないのは、障害のある人達にとっては負担が大きいので改善して欲しいです。
		北九州市の対応はあまりにも見苦しい。恥を知りたまえ。
		北九州市側が調査結果通りに福岡空港への滑走路増設や新空港建設が実現すれば、「福岡ばかりが発展してしまう」と懸念を強めているそうですが、福岡空港問題とは正直言って全く無関係であり毅然とした態度で対応するべきだと思います。
		がんばって下さい。
		今でも不思議ですが、同時刻に複数の飛行機が出発するようになっています。それは絶対ありえないのに何故なんでしょう？定時前に客が乗り込んでも「混んでて滑走路のあき待ちです」とのアナウンスがあることが多いのです。空港自体のあり方とかも検討してほしいです。おまけに遅れた客1人のために数百人がみんな遅れるというシステムも改めるべきですね。
		財界など一部の利益を求める集団の意見ばかりを聞いてはだめ。税金や航空運賃という形で、対策費用を負担する市民や利用者の意見を何よりも尊重すべき。
		鳥栖に住んでいますが、佐賀空港は使ったことがありません。
		くだらないが言わざるをえない。
		真剣さが感じられず、怒りすら感じる。
		行政の意見が見えない（どうしたいのでしょうか）。PIの過程が長く何をやっているのかよくわからない。財源など、他にしたいこともある。概要版ならもっと簡単でよいのでは？1000人程度しか意見を言わないのに、コンセンサスがとられたと思われては困る。
		福岡空港の経営が成り立っていないことが信じられない。
		※麻生知事の■■が、不足が問題。 各担当の努力は評価されます。
		福岡空港が年間100億もの赤字を出していることには驚いている。特に、土地借地料84億には驚いた。高すぎるのではないだろうか？ 土地所有者（賃借者）の言いなりか、何か悪いことをしているのではないかと疑いたくなる。
		借地料の高さには正直なところ驚きました。あと環境対策費にも…。
		あーだ、こーだ言ってる間に、飛行機なんか時代遅れになる。
		福岡県民や福岡市民は知事選や市長選を通して、「新空港はいらない」という結論を出してます。民意に逆らう施策を講じて、県政や市政が混乱し、生活に支障が出るようなことがないようお願いします。民意を割り将来にわたって禍根を残すより、落としどころを探り、大人の対応をしてください。 借地料が84億もかかること、年に100億もの赤字が出ていること、等驚くことばかりでした。
		福岡空港は、（日本の）非常時には米空軍が応援にきた時に使用できるように整備・管理しておく条件で日本側に使用権を委譲した経緯があります。国家間の約束事は尊重されるべきと思います。 空港や港湾にしても日本の決定は遅い。福岡の方向性を早く出して建設を早めないとアジアから取り残されます。安全面、効率面、必要性をもっとＰＲして自治体、国を動かして下さい。 もう少し送金額の詳細を項目に入れた方が説得できるのでは。
		説明者が初めから新空港建築よりの考えであった。これは問題だと思う。
		福岡空港の発着が遅れる要因は羽田空港混雑に依存するものであり、羽田空港の問題を解決すべき。
		福岡空港の発着の遅れは羽田空港にも原因がある。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		詳細版72ページのの志賀島･奈多ゾーンの検討のところの図では電波塔の高さが60mになっているが、湾内東ゾーンの検討のところの図では同じ電波塔の高さが126mになっています。どちらが正しいのでしょうか？
		空港のそばで働いているので、飛行機の離着陸の多さには驚かされます。管制官の人達も大変だろうなと思います。福岡や九州の未来にとって大切なことですので皆が納得いくような議論をお願いします。
		福岡空港意見発表会で発表された独自案についてPIレポートで検討してほしい。
		空港ありきでは今までの公共事業と同じ。そもそも「空港計画課」がこんなことをやっていること自体？
		以前から、気になって止まないのですが、なぜ、伊丹空港と違って この福岡空港では未だにベトナム戦争時の旧式機種の747が牛耳っているのか、納得の行かない、苦しい毎日を強いられています。福岡空港で今、747及び冷戦時代の旧式かつやたらとガソリン食いで快適さに欠けるアナログ旅客機すべてを、伊丹空港と同じく追放したら特にＡＮＡが腹いせに撤退するからなのですか、 ぜひ明らかにして欲しいです。 また、羽田－福岡線は90年代後半にはいってから、ＡＮＡだけでなくＪＡＬにも冷たくあしらわれ、777の時代が著しく遅らされてしまった、辛い経験があったはずです。当時、ＪＡＳの路線に 成り下がった、あの苦しさと屈辱は絶対に忘れません。 だからこそ、遅きに失した感じがしますが、今こそ伊丹空港に続いて、この福岡空港からあの旧式機の747を路線に関係なく、また、栄光の羽田－福岡線から 全ての冷戦時代の機種をこれも伊丹空港と同じ追放するべきです。 伊丹空港は阪神都市圏と、 東京都庁からみて南の中心地だから特別許されるなどというそんな考え方にはまず同意などできません。福岡空港は日本のモハービでもＡＭＡＲＣでもないのだから。 スカイマークにしても、今後も羽田－福岡線を続けるつもりならば、もうたいがいで767とか737とかいったアナログな冷戦期のナローボディ機は卒業するべきではないか。できることならば、冷戦という亡霊から抜け出したうえで福岡に引き続き来て欲しい。撤退しろなどとは言いませんから。未だに東京都庁から、最も見下されている、福岡空港の現状はとても哀しいですが、ここはかなり毅然とした態度で臨んでも少しも恥じることはないはずです。 屈辱を晴らすためにも、 この福岡空港から冷戦の 亡霊達を今こそ追い払うべきです。
		1-(1) 今回のステップ3を拝見し、ここに至って本命はやはり海上への新空港建設であることが判明した。ところで、現福岡空港の拡張又は新福岡空港の建設を最も必要とし、期待し、推進へのイニシアティブをとっているのは、国か、福岡県か、それとも福岡市か。
		1-(5)新福岡空港建設構想、15メートルバースの人工島港湾整備、福北導水路、鹿児島･長崎新幹線延伸等について、当局側は利用者の利便性の向上、福岡市はアジアの門戸であることの強調、地元浮揚、観光客誘導等々、一見平和的なことばかりを喧伝しているが、本心は国家的立場における軍事施設の整備を目論んでいるのではないか。第一、観光客ごときのために、併行在来線の自治体、住民の声を無視してまで巨費を投じて新幹線を延伸する等は考えられない。私は別の目的のために地元浮揚とか観光客誘致等を言っているとしか思えない。
		1-(7)大体、航空機は①人と燃料とを同一のケースに入れ、②推進力だけに頼り、③地球の引力に逆らって、④空中を飛行し、⑤万一事故が発生したら乗員･乗客･地上とも大惨事となる。こんなものが文明の利器と有り難がられるものであろうか。 以上、(1)～(7)の意見･疑問が解明されない限り、私は現福岡空港の拡張、海上新空港の建設のいずれにも賛成しない。
		2-(12)福岡市空港推進担当が福岡市空港将来方策担当と改称したのは当然である。当初から将来方策担当とすべきであった。
		･新空港で成功しているのは北九州くらいで他は赤字状態。
		4.古賀先生が活躍されています今こそ最後のチャンスかもしれません。山崎先生、麻生先生、鳩山先生もいらっしゃいますので。麻生知事もいらっしゃいます。このチャンスを逃したら、お金のかかる工事はできなくなるかもしれません。
		福岡空港の処理容量がいっぱいなのは重々承知している。私自身も空港を利用しており、その便利さを享受している。現状のままでどうしようもないのであれば、周辺住民の意見を反映して、もし増設することになるのであれば、周辺住民が納得できるようにして欲しい。
		航空自由化といわれるが、税金を使ってつくっておいて、利用するかどうかは航空会社の判断というのはいかがなものか。
		地球規模で環境問題が重要になってきている。来年の洞爺湖サミットも環境が主要テーマ。京都議定書で決められた目標があるが、CO2は全く削減されていない。もっとCO2削減に皆で努力すべき。
		福岡空港は利用者から利用料金をとっても良いのではないか。こんなに便利な空港は他には無い。
		環境の問題、エネルギーの問題を良く考えるべき。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		福岡空港は、昭和19年に日本陸軍の飛行場として建設されたとき、空港の敷地内に居住していた人を10日以内に退去させ、多くの人々が被害に遭った。更に、昭和46年～47年の米軍が福岡空港に駐留した際、福岡空港の（民地）返還に地元住民が動いたが、当時の国、県、市の方は「福岡には空港が必要」として、交渉の末に福岡空港として存続を認めた経緯がある。この時に、これから先は地元住民には迷惑をかけないということで、いろいろな取り決めを締結したわけだが、最近では、行政側にいろいろな要望を出しても認めてくれなくなってきている。
		将来、道州制になるとハブ空港になる。韓国、中国、東南アジア…九州は観光産業が需要。長崎新幹線と東九州自動車道ができれば、高速観光ができる。
		航空行政と地元住民との合意形成は細心だと思う。乗る人と乗らない人とで　意見が分かれるところ。北九州市議会でも役割分担について考えてほしいと決議をしている。現空港の拡張案にしても住民との関係が重要になってくる。議会は住民の意志であり、行政間のねじれが生じるのではないかと心配している。
		ＰＩではなく、国のリーダーが将来を見据えて方向づけすべき問題だと思う。
		最近空路が変わったようで、前は北側に離陸した場合、海側に飛んで行ってたものが上空でＵターンするようになった。離陸時の騒音がかなりうるさく、窓を開けているとテレビが聞こえない。
		ＮＨＫ受信料の補助もなくなり、最近、騒音が増したような気がする。
		福岡市は域内に一級河川がなく、慢性的に水不足であると同時に、近年地球温暖化が進む中で、ゲリラ的集中豪雨による博多駅周辺の都市型災害は記憶に新しい。特に、御笠川の上流の三郡山から背振にかけての気候の変動が激しく、下流域は常に危険な状態である。加えて月隈から博多駅周辺にかけて極端に蛇行している為にさらに危険な状態を増幅していると考えられる。 そこで、福岡空港敷地の下に、水深13mの地下ダムを新設し、気象予報とリンクしてコンピュータコントロールにより上月隈で取水する平成15.7.19御笠川の洪水の流量890㎥/ｓの1/2以上500㎥/ｓを地下ダムに貯水する。福岡空港敷地353ヘクタールの約80%を利用したとして、貯水量は約3，672万㎥となり、市水道局が管理する9のダム、瑞梅寺ダム、曲渕ダム、背振ダム、南畑ダム、合所ダム、鳴淵ダム、久原ダム、猪野ダム、長谷ダムの合計を越える貯水量となる。 地下ダムに蓄えた水は都心部の中水道として有効に活用する。又地下ダムの容量を越える場合は、空港の北を流れる宇美川に放流する。又宇美川の川底に航空機用燃料のパイプラインを布設し、筥崎宮の地下を通り筥崎浜よりタンカーから直接空港地下タンクに送油し、安全性の確保とランニングコストの低減を計る。
		行政としては、どういう方向で話が進んでいるのか。
		騒音対策をお願いしたい。（JRを挟んで博多区は対象であるが南区は対象とならない。集会所の数も大きく違うのは不公平である。南区も騒音対策の対象として欲しい。）

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ３）に
12 月 11 日以降に寄せられたご意見

意見記入はがき等により「将来需要への対応方策の検討」に寄せられたご意見

区分	意見分類			寄せられたご意見
ステップ3	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携方策	1.利用制限型の方策への意見	①国際線の利用制限について 2 件
				《未来予想図： もしも新北九州空港に福岡空港の国際線を移そうとしたら》 【北九州空港関係】福岡空港の過密状態を緩和するため、福岡空港の国際線を全て、北九州空港が引き受けることになります。ぜひ、北九州に移ってきて下さい。心より歓迎いたします♪ 【国内大手航空業界関係】北九州だって？冗談でしょう。国際競争力のない弊社では、福岡空港でさえ、自社で国際線を飛ばす力もないんですよ。福岡の半分以下の都市規模で九州全域からのアクセスも改善しようがない北九州空港から、国際線を飛ばせるわけがないでしょう。福岡が国内線専用になるんだったら、福岡～関西線と福岡～成田線を大幅増便します。関西か成田を経由すれば、世界中どこへでもいけますよ。アジア方面への利便性は落ちるけど、どうせ弊社は単独では福岡の国際線に就航していないから、九州で国際線の利便性が落ちたって関係ないし。 【北九州空港関係】そんなぁ～、じゃあ、シンガポールさん、ぜひ北九州空港へお越し下さい！ 【シンガポール航空業界関係】バカか、お前は。何であんなド田舎で需要のない北九州くんだりまで行かなきゃいけないんだ。福岡空港から追い出されるなら、九州から出て行くだけだ。福岡だからこそ、なんとか採算が取れてるんだぞ。需要のない北九州でペイする訳ないだろう。シンガポールでは北九州の評判は最悪だぞ。平成12年からのひびきコンテナターミナルのPFI事業の時、北九州市港〇局と国土交△省▽湾局国◇業□室がグルになったキャッチセールスに、我が国のコンテナターミナルオペレータ：☆SA社は騙されて大損だ。ひびきなんて、貨物需要がまったくないじゃないか！ 【北九州空港関係】いっ、いいえ。ひびきコンテナターミナルにはポテンシャルがあるんです。北九州空港だって、そうです。 【シンガポール航空業界関係】ポテンシャル？笑わせるな。裏を返せば、今は何にもないってことじゃないか。そんなにポテンシャルがあるのなら、ポテンシャルが発揮されてから就航してやる。福岡都市圏並みに都市圏人口が250万を超えたら就航してやるよ。とにかく、北九州なんて名前さえ聞きたくないし、絶対就航しないからな！ 【北九州空港関係】そっ、そんなこと言わないで～、じゃあ、韓国さん、うちに来てよ～。 【韓国航空業界関係】はっはっはっ、お困りのようですね。うちに任せなさい。うちは福岡空港に1日3往復飛ばしています。福岡から追い出されたら、これを北九州・佐賀・熊本に1往復ずつ分けます。長崎、大分、鹿児島線も小型機でデイリーにする、宮崎も考えようかな。これで、九州のみなさまは、ソウル経由で世界中どこへでも行けますから、利便性は確保されますよ。シンガポールへもソウル経由でどうぞ。（これで九州は韓国の支配下に入ったも同然だ。クックックッ） 【北九州空港関係】北九州空港へは、たった1便ですか・・・？ 【韓国航空業界関係】何だ？文句あるのか？北九州～上海便のザマを見れば当然じゃねーか。贅沢言ってると、北九州には飛ばさないぞ！ 【北九州空港関係】（ショボ～ン・・・）
				【意見を読んだ感想①】国際線を新北九州空港に移せば良い、との単細胞的な意見が多いが、福岡都市圏はともかく、長崎や佐賀、熊本などの利用者は一体どうなるのでしょうか？長崎や佐賀、熊本から、遥か彼方の新北九州空港くんだりまで来るはずがない。これらの地域の利用者の多くは、福岡空港発着の国際線が使えなくなれば、北九州発着便ではなく、関西、中部またはソウル経由の便を利用することになるでしょう。したがって、福岡空港と同等に新北九州空港発着の国際線を利用するのは北九州、下関、大分の利用者くらいで、これでは福岡空港に比べて需要は圧倒的に少なくなり、採算がとれる路線などごく一部しかないのは明らかです。いくら素人でも、これくらいのことは考えて意見を出すべきではないでしょうか？
				②貨物、離島便等の利用制限について 0 件
				③自衛隊等の利用制限について 0 件

区分	意見分類			寄せられたご意見
			2．需要誘発型の方策への意見	①空港へのアクセス向上について 5 件

■試算 『新北九州空港アクセス鉄道』の費用対効果
　新北九州空港アクセス鉄道を建設した場合の建設費と利用者便益に着目した費用便益分析の試算を行い、新北九州空港アクセス鉄道が社会経済的に効率的な事業か否かについて、科学的に検証する。
〇費用便益分析の前提条件（アクセス鉄道　開業前→開業後）
・新北九州空港の年間旅客数：150万人→200万人（増加分は全て鉄道利用）
・アクセス鉄道開業前の小倉～空港間のバス年間利用者：30万人（バス分担率20%）
・アクセス鉄道開業後の小倉～空港間の鉄道年間利用者：95万人（鉄道分担率48%）
・小倉～空港間のバス所要時間と運賃：35分、600円　　・小倉～空港間の鉄道所要時間と運賃：10分、800円　　・時間価値：3600円／時（60円／分）
・一般化費用の変化：（10－35）分×60円／分＋（800－600）円＝－1300円
・鉄道開業後の各年の利用者便益（割引前）：(30+95)×1300÷2＝8億1250万円／年
・鉄道の建設費と建設期間：600億円、5年間
・開業前の各年の建設費（割引前）：600億円÷5年間＝120億円／年
・開業後の各年の車両費（割引前）：16億円÷13年（耐用年数）×90%（残存価値考慮）＝1億1077億円／年
・評価期間：5年（建設期間）＋50年（鉄道開通後）＝55年間
・社会的割引率：4%
〇試算結果
・割引後の55年間の総便益（B）＝143億4614万円　　・割引後の55年間の総費用（C）＝553億7770万円
・純現在価値（NPV＝B－C）＝－410億3156万円（＜0）　・費用便益比率（CBR＝B／C）＝0.259（＜1）
〇結論
極めて非効率的で無駄な事業であり、新北九州空港アクセス鉄道など論外である。ちなみに、
・純現在価値（NPV＝B－C）＞0
・費用便益比（CBR＝B／C）＞1　となる、アクセス鉄道整備後の旅客数、アクセス鉄道利用者数を求めたところ、
・空港の年間旅客数：150万人→590万人
・鉄道整備後の小倉～空港間の鉄道年間利用者：485万人（分担率82%）
　が必要という結果になり、却って新北九州空港アクセス鉄道の「非効率」「無駄」がより際立ってしまった。なお、北九州市のHPによれば、2012年の「アクセス鉄道なし」での新北九州空港の旅客数は年間368万人、これがアクセス鉄道（在来線新門司）ができれば年間525万人になるとの夢のまた夢のような数値になっています。実際は年間127万人（2006年度の旅客数）。新北九州空港が開港してしまった今、もう強がりは通用しません。ひびきコンテナターミナルと同様、既に
化けの皮は剥がれています。こんな恥ずかしい報告書は、一刻も早く消去した方がいいのいでは？北九州市さん。

■試算『新北九州空港アクセス鉄道』の費用対効果
　ここでは、新北九州空港アクセス鉄道を建設した場合の建設費と利用者便益に着目した費用便益分析の試算を行い、新北九州空港アクセス鉄道が社会経済的に効率的な事業か否かについて、科学的に検証した結果を紹介する。
①費用便益分析の前提条件（アクセス鉄道　開業前→開業後）
・新北九州空港の年間旅客数：150万人→200万人（増加分は全て鉄道利用）
・アクセス鉄道開業前の小倉～空港間のバス年間利用者：30万人（バス分担率20%）
・アクセス鉄道開業後の小倉～空港間の鉄道年間利用者：95万人（鉄道分担率48%）
・小倉～空港間のバス所要時間と運賃：35分、600円
・小倉～空港間の鉄道所要時間と運賃：10分、800円
・時間価値：3600円／時（60円／分）
・一般化費用の変化：（10－35）分×60円／分＋（800－600）円＝－1300円
・鉄道開業後の各年の利用者便益（割引前）：(30+95)×1300÷2＝8億1250万円／年
・鉄道の建設費と建設期間：600億円、5年間
・開業前の各年の建設費（割引前）：600億円÷5年間＝120億円／年
・開業後の各年の車両費（割引前）：16億円÷13年（耐用年数）×90%（残存価値考慮）＝1億1077億円／年
・評価期間：5年（建設期間）＋50年（鉄道開通後）＝55年間
・社会的割引率：4%
②試算結果
・割引後の55年間の総便益（B）＝143億4614万円
・割引後の55年間の総費用（C）＝553億7770万円
・純現在価値（NPV＝B－C）＝－410億3156万円（＜0）
・費用便益比率（CBR＝B／C）＝0.259（＜1）
③結論　極めて非効率的で無駄な事業であり、新北九州空港アクセス鉄道など論外である。
④おまけ　ちなみに、
・純現在価値（NPV＝B－C）＞0
・費用便益比率（CBR＝B／C）＞1　となる、アクセス鉄道開業後の旅客数、アクセス鉄道利用者数を求めたところ、
・空港の年間旅客数：150万人→590万人
・鉄道開業後の小倉～空港間の鉄道年間利用者：485万人（分担率82%）が必要という結果になり、却って新北九州空港アクセス鉄道の「非効率」「無駄」がより際立ってしまった。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					【新北九州空港アクセス鉄道に関する検証　その①】＜仙台空港アクセス鉄道との比較から新北九州空港アクセス鉄道の非効率性を指摘する＞ 　今年3月に開通した仙台空港アクセス鉄道の仙台空港駅の乗降客数は、1日約3,900人。仙台空港の2006年度の旅客数は年間約339万人。一方、新北九州空港の開港初年度(2006年度)の旅客数は約127万人だから、仙台よりもはるかに田舎、車社会、新北九州空港の駐車料金の安さ、渋滞なし、多極分散型都市構造の中での小倉駅の交通拠点機能の低さ、など鉄道利用が自動車に比べ圧倒的に不利な北九州の特性を考慮すれば、新北九州空港アクセス鉄道の乗降客数は、多く見積もっても1日約1,500人だろう。1日約1,500人の乗降客というのをイメージするために例を挙げる。北九州モノレールの終着駅である企救丘駅および福岡地下鉄七隈線の終着駅である橋本駅の乗降客は、ともに1日約3,700人。つまり、新北九州空港アクセス鉄道の乗客密度は、北九州モノレールまたは地下鉄七隈線の「末端部」の半分以下である。新北九州空港の旅客数が仙台空港並（現在の約2.7倍）になって、ようやく北九州モノレールや福岡地下鉄七隈線の「末端部」並になる。これでは、いくら600～1000億円で済むといっても、効率的とは全く言えない。なお、仙台空港アクセス鉄道開通後の今年4月以降の仙台空港自体の旅客数は、前年比で増えるどころか減少している。自動車利用が有利な田舎の空港にアクセス鉄道を整備したところで、旅客数が増える保証はない。
					福岡空港の利便性の維持（市中央部への所要時間） ・私有地買い上げ ・周辺空港の利用利便性向上により、活用により利用分散化 ・交通便 ・価格 ・存在のアピール（全国的・福岡空港内でも）
					現在、様々なインフラや交通路線が福岡空港へと集中しているので、福岡都市圏のみならず各地からも極めて利便性が高くなっている。逆に言えば他空港（佐賀、北九州）への都市圏からのアクセスを向上すれば、利用の分散化も可能ではないかという視点が薄いように感じた。どこまで前提を設定するか難しいのは承知しているが、今回で切って捨ててしまうのはいかがなものか。
				②利用者負担の軽減について 1 件	
					福岡空港の利便性の維持（市中央部への所要時間） ・私有地買い上げ ・周辺空港の利用利便性向上により、活用により利用分散化 ・交通便 ・価格 ・存在のアピール（全国的・福岡空港内でも）
				③路線・便数の拡充について 0 件	
			3.近隣空港との連携方策全般への意見 6 件		
					近隣空港との連携はPIレポートにあるように、利用制限型は福岡空港のある福岡市や福岡都市圏にとって大きなマイナス、また実施困難だと思うし、需要誘発型は効果が小さいだろう。新聞などからそれでも連携に漠然と積極的な人達がそれなりにいるようだが、その人達は有効な連携策を示すべきである。
					新北九州空港までバス代や電車代をかけて行くのは難しい。
					福岡県の人口は後25年位すると470万人位いになると予測されています。北海道、東北、北陸の地方空港への直行便も次つぎに廃止、減便を余儀なくされています。ハワイ便も今は廃止と思います。サンフランスシスコ空港の管制官の勤務は30分勤務すると30分休憩だそうです。つまり8時間の勤務時間の内4時間は休憩だそうです。1分位に1回の離陸、着陸が頻繁に行われているそうです。福岡空港はどうでしょうか？。何年か前に福岡空港の管制官の話として新聞に掲載されていましたが福岡空港は横が山で横風がないのでまだまだ離陸、着陸の回数は増やせると出ていました。現在福岡市のビルの高さ制限は空港の関係で博多駅周辺が50メートル、天神周辺が60メートルと聞きました。空港が移動すると瞬時にこのルール（条例か建築基準法かしりませんが）が改正され東京並みの高層ビル群となることでしょう。建築業界は忙しくなるでしょう。私は全国の空港巡りをしました。民間で90～95位あります。政治空港とゆうような閑散とした空港、福井空港等は今は定期便は飛んでいません。各県が競争で「おらが 街に空港」と叫んで作らしたのでしょう。費用は国が相当負担し地元負担は少ないので こんな結果になつたのでしょう。福岡はアジアのゲートウエイでと言う人が居ると思いますがハブ空港は韓国に任せていいのではと思います。国の借金返済が先と思います。佐賀、北九州の両空港に補完業務はして頂くことが賢明と思います。現在の動きは建設ありきが先行しているようです。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				飛行機は風に向かって離陸し(風を翼に当て揚力をつける)着陸(風をフラツプに当て滑走距離を短縮する)します。ランウエイの距離を今より1000メートル位長くして海方向に向けてのみの離陸、着陸にすると幾らか騒音の改善にはなるでしょう。全国の空港はその都市の中心より1時間以内にできています(鹿児島空港のみは1時間以上かかるようです)。そこにいくと福岡空港は地下鉄で博多駅まで数分で行けると全国でも有名な空港です。これを「売り」にしない手はないでしょう。せつかく新幹線が開業するのに新宮沖から新しい交通体系ができなければ新空港より博多駅まで1時間(ピーク時)博多から鹿児島まで1時間20分と評判は悪くなると思います。ANA、JALの定期便の廃止がある程度の人口しかない都市とゆうことを忘れないことが大事なようです。カーアイランドで自動車150万台達成から次は200万代となるわけです。船での輸出になりますので港の整備が大切と思います。輸出の90%以上は船です。もう少しプラン立てる方は100近い日本の空港をみてその空港の歴史を勉強してください。そして偉い人に正論進言してください。
				福岡空港の利便性の維持(市中央部への所要時間) ・私有地買い上げ ・周辺空港の利用利便性向上により、活用により利用分散化 ・交通便 ・価格 ・存在のアピール(全国的・福岡空港内でも)
				道州制を叫ばれている中で、福岡中心に考えないで全体の空港間の利用度を考えて進める方が良いと思う。 「人口が(減る)ことを考えているのか？」
				新空港の選択肢が最も適切だと思います。その理由は、24時間対応により現行の15/24(62.5%)から24/24(100%)と容量が高くなり、騒音・借地問題も解決され、非精密進入の問題もないからです。近隣空港との連携については、抜本的な改革ではなく佐賀や北九州への需要と福岡の需要と比べると比較にならないので、この案は不適切だと思います。現空港の滑走路増設については、24時間対応ではなく、騒音・借地問題も残るので、この案も不適切だと思います。
		現空港における滑走路増設	1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和の効果について 1 件
				・今後の過密に対応できない(拡幅) ・都心より10km以内 利便性、安全性ある海上空港であるべし。
				②利用者利便性の確保について 3 件
				県民生活の視点から考えれば、巨大な建設費で県財政を圧迫する新空港は適当でない。利用者の視点から考えれば、近くて利便性に優れる現空港の拡張が最適である。空港は誰のためにあるのか、財政が厳しくなって不利益を被るのは誰かを考えれば、対応策は見えてくるはず。一部の者たちの利益のために新空港を建設してはならない。
				将来需要への対応方策として、滑走路の増設を希望します。 福岡空港の利点の1つとして、都市の中心駅から空港までの距離にあると思います。
				現空港は利便性が良く、拡張が望ましい。
				③周辺環境への影響、安全性について 4 件
				現空港での滑走路増設は、経済政策としては理想的かもしれないが、周辺に住む方々の生活環境を考えると行って良いものかと思う。そう考えると、新空港をそれも湾内(アクセスが良いから)建設して欲しい。お金はかかっても必要な投資だと思います。
				環境対応、拡幅は無理。山を削ることetc. 無理な拡幅→安全性、危険性増大 海上新空港が良い。建設費についての方法は知恵を集めよ。
				周辺の用地買収 騒音
				新空港の選択肢が最も適切だと思います。その理由は、24時間対応により現行の15/24(62.5%)から24/24(100%)と容量が高くなり、騒音・借地問題も解決され、非精密進入の問題もないからです。近隣空港との連携については、抜本的な改革ではなく佐賀や北九州への需要と福岡の需要と比べると比較にならないので、この案は不適切だと思います。現空港の滑走路増設については、24時間対応ではなく、騒音・借地問題も残るので、この案も不適切だと思います。
				④都市開発への影響について 0 件
				⑤費用(建設、ランニング)について 2 件

区分	意見分類				寄せられたご意見
					【現空港を維持するコスト（人件費等は除く）】 ・借地料＝約84億円／年 ・騒音対策費＝約60億円／年　(84＋60)億円／年×30年＝約4320億円 　なお，×30年間としたのは，借地料や騒音対策費は初期投資ではない分金利負担も少なく支出が楽なので,50年間の支払いは，×30年間くらいに相当すると考えたからです。その他，既に使用している管制無線施設，管制塔やCIQ施設など 既存施設の更新費を加える必要があります。以上，4320億円＋既存施設更新費＝約4500億円 【現空港に滑走路を増設する整備・維持のコスト（人件費等は除く）】　※最も安い西側配置滑走路間隔210mを対象 ・借地料＝約84億円／年 ・騒音対策費（現空港分）＝約60億円／年　(84＋60)億円／年×30年＝約4320億円 ・騒音対策費（移転補償事業費）の増加分　対象区域面積の増加＝{4500m(長辺)－2000m(空港用地内)}×210m×0.8(民地比率)＝42ha　過去の移転補償事業は15億円/ha程度と推測され，新たに騒音区域に加わる地区には事業所やマンションが非常に多く田畑は少ないことを勘案して単価を25億円/ha程度とすると，50ha×20億円/ha＝約1050億円 ・滑走路増設事業費＝約2500億円　このうち，ターミナル施設については民間事業と考えられるので，その分を控除する必要がありますが，数百億円もしないと考えられます。 　一方で，既に使用している管制無線施設，管制塔やCIQ施設など 既存施設の更新費を加える必要があるので，±0と仮定します。以上，4320億円＋1050億円＋2500億円＝約7870億円 【新空港を建設する整備・維持のコスト（人件費等は除く）】　※新宮沖を想定 ・借地料および騒音対策費＝0円 ・既存施設の更新費＝0円（全ての施設は新設） ・新空港建設費＝約1兆円　このうち，ターミナル施設（約1500億円）の全額と アクセス交通（約1000億円）の一部は 収益事業（純民間，三セク，公社）でしょうから，純粋な公金（空港整備特会および自治体の負担）＝約8000億円 【まとめ】借地料・騒音対策費を含めた約50年間の維持・整備にかかる総コスト（公金） ■現空港（何もしない）＝約4500億円 ■滑走路増設（西側配置滑走路間隔210m）＝約7870億円 ■新空港（新宮沖）＝約8000億円
					■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設は安い、新空港は高い、という誤解：滑走路増設の2500～7500億円には、借地料や増額となる環境対策費が含まれていない。借地料と環境対策費の合計額は現空港で年間約150億円、30年間で約4500億円、増設の場合は増額となるので、30年分としても5000億円は加算して考えなければならない。さらに、既に何十年も使い続けている既存施設の更新費も含まれていないだろう。一方、新空港の1兆～1兆1000億円には、民間事業であるターミナル施設整備費や、一部民間事業と思われるアクセス施設整備費が含まれている。借地料や環境対策費はゼロ。施設はすべて新設なので既存施設の更新費もゼロ。ターミナル施設1500億円、アクセス施設の民間負担500億円とすると、約2000億円は民間事業なので、この分は控除される必要がある。これらを勘案すると、滑走路増設の最安案である西側配置滑走路間隔210mで2500億円＋5000億円＋α＝7500億円＋α、新空港で1兆～1兆1000億円－2000億円＝8000～9000億円。よって、費用はほとんど変わらない。ましてや、西側配置滑走路間隔300mや東側配置案では新空港よりはるかに高くなる。
				⑥用地・補償等について 5 件	
					周辺の用地買収 騒音
					用地買収はいつまでにする。 1兆円の概算事業費の算出内訳はどのようになっているのか。
					西側300m等は都市高速道路にあたり現実的でない。 買収は現実可能なのか。
					新空港の設置は計画性、将来性において既存施設（現空港）の増設などより遥かに現実的であり選択の余地はない。財政投資金の効率をまず第一に考えるべきである。増設では陸地の不動産（民家、施設等）の立ち退きが全て完了する迄、工期の延長や最悪予定額の倍額近い出費も必ず想定していなければならない。今回の場合、海上空港の優位性は多々あるがまずは投資効率か第一であると思います。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設の方が新空港より早くできる、という誤解：レポートに記されているのは、あくまで「工期＝土木建築の着工から竣工までの期間』。工事に先立ち、滑走路増設の場合は用地確保＋埋蔵文化財調査、新空港では漁業補償＋環境アセスメントなどが必要だが、滑走路増設の場合の既成市街地で広大な用地を確保することの方が圧倒的に長期間を要することは火を見るより明らか。関西空港や中部空港の事例から漁業補償は数年で済むが、市街地で何十ヘクタール単位の用地を短期間で確保した事例など民主主義国家ではないはずで、何十年もかかるはず。市街地での道路整備が用地買収の遅れから遅々として進まないのは周知の事実。畑しかなかった成田空港でさえ開港から30年経った今でも用地買収が終わっていない。滑走路増設の場合は用地確保ができないと何もできない。一方、新空港の場合は漁業補償とアクセス施設整備は同時に開始できる。関西空港では軟弱地盤対策で予想より遅れたが、漁業補償やアクセス施設整備が原因で大きく遅れた事例などない。そもそも、新空港で工期13年、自体が外海の波浪条件を考慮しても余裕を持たせすぎであり、中部空港は5年半で完了している。よって、滑走路増設の方が新空港よりはるかに時間がかかるのは明らかである。
			2.滑走路の位置・規模について 3 件		西側300m等は都市高速道路にあたり現実的でない。 買収は現実可能なのか。
					『福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見とそれに対する考え方』についての意見。『非精密進入の滑走路を増設する案においては、悪天候時には精密進入が可能な現滑走路を着陸用に使うことも想定しておりますので、運用の確実性については特段の問題は生じないと考えております。』とありますが、本当に検討されたのでしょうか？東側配置2案の場合、国内線ターミナルは国際線ターミナル側に移転統合されます。増設滑走路は現滑走路の東側に配置されるので通常のクロースパラレルの運用であれば現滑走路が離陸用滑走路で増設滑走路が着陸用滑走路になります。しかし、悪天候時には精密進入が可能な現滑走路を着陸用に使うのであれば離陸に支障が出るのは明らかです。次に西側配置3案の場合、現状と同じく滑走路を挟んで国内線と国際線のターミナルが向かい合うことになります。国内線と国際線では、国内線の便数が大幅に多いので東側配置2案の場合と同じく現滑走路が離陸用滑走路で増設滑走路が着陸用滑走路になります。悪天候時には精密進入が可能な現滑走路を着陸用に使うのであれば離陸に支障が出るのは明らかです。よって『非精密進入の滑走路を増設する案においては、現滑走路を非精密にし増設滑走路を精密にした上で悪天候時には精密進入が可能な増設滑走路を着陸用に使うことも想定しておりますので、運用の確実性については特段の問題は生じないと考えております。』という回答ではないとおかしいと思います。
					増設滑走路案および新空港案において平行滑走路を検討するのであれば、大阪伊丹空港で発生したの管制トラブル事案をふまえた安全の観点より、ターミナルを挟んだ平行滑走路を設置する案をぜひ加えてもらいたい。
			3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見 1 件		■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいるようだ。 ◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha＋30～90ha＝約383～443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16～28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。
		新空港	1．新空港の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和について 2 件	
					将来の処理能力が示されてない。 もっと事業費の安くなるゾーン案も検討すべきだ。
					アジア大陸に最も近い九州、福岡。 ハブ空港として早期に解決・実現を！！ 海上で「三苫・新宮ゾーン」が最適地と総合的に見ても思われる。
				②利用者利便性の確保について 8 件	
					海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案で九州新幹線まで乗り入れさせればいいのではないか？博多駅からJR在来線の各駅停車の電車で11分、地下鉄天神駅から各駅停車の電車で21分、一方現空港は博多駅から5分、地下鉄天神駅から11分。ただし駅が地下にあることや駅から各ターミナルまで歩いたりバスで移動する時間を考慮したら新空港の駅の位置次第で時間は短縮可能。さらに九州新幹線まで乗り入れさせれば遠距離からのアクセスも万全。
					・今後の過密に対応できない（拡幅） ・都心より10km以内 利便性、安全性ある海上空港であるべし。
					1.航空機事故が起こってから論議するのは如何なものでしょうか。現空港の需要逼迫度は150万台カーアイランド推進が急速に高まってくるとアジアの玄関口としての役割、九州でのリード役の福岡空港の役割は大切となってきます。 2.現空港の収支をみても収入125億、支出221億176%と高く、その中で土地賃借料84億と整備費（環境92億）合わせて176億と高く、抜本的対策の中で新空港計画を立てるべきと思います。ただし、新空港は志賀島・奈多地区で都市高速引き込み、地下鉄引き込みの計画が立て易いと思われます。最大公約数の中で検討していって下さい。
					新空港の前提条件で『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』とあるが、どうして空港までのアクセス時間が1時間以内であれば適正な範囲内であると言えるのか？また、適正な費用とは具体的にいくらなのか？
					新空港を造る場合の問題点として、総事業費をいかにして抑えるか、事業費は負担できるのか、空港の採算はどうか、空港までのアクセスはどうするか、空港アクセスの採算はどうか、自然環境への影響はどうか、ILSの設置は可能かどうか、予測需要に対応できるかどうか、騒音はどうか、横風に対応できるのかどうか、工期はどうか、といったことが考えられます。PI案と意見発表会で提案された案で重複案を整理すると『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『湾内東ゾーン』『湾内中央ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』以上の6ゾーンと2案になります。予測需要（2032年に23万回/年）に対応するためにはオープンパラレル方式での滑走路の配置が必要なので、それに対応できる案を抽出すると、『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』。冬季季節風に対応できることとILSの設置可能性を考えると『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』。この3案で空港アクセスの良さと総事業費の安さを検討すると『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が一番有力と考えられます。
					玄界灘に新空港を造る場合には、以下のように造るしかないと思います。 雁ノ巣から三苫沖に海岸線に並行になるように3,000m滑走路をクロースパラレル方式で配置する。奈多海水淡水化センターの西側の松林上空を飛行するように3,000m滑走路の西端に南北方向に2,500m滑走路（横風用）を造る。空港アクセス鉄道は、JR乗り入れ線も福岡市地下鉄乗り入れ線も複線電化。JR線は香椎線の香椎駅～乗り入れ線区間の複線電化、福岡市地下鉄線は西鉄貝塚線全線の取得と貝塚～三苫の複線電化も必要。総事業費は1兆5000億円程度。ただし延長進入表面については精査する必要があります。雁ノ巣・三苫沖案 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff2/index.shtml
					全くの間違え、空港行政はこれまで全て失敗の過去ばかり。世界BEST3に入る利便性を誇る福岡空港の移転はありえない。役人は本当にバカばかり。国益無視。収益性は、東京⇔福岡以外国内にはない（福岡）。混んでいるのは朝と夕方のみであり、ここがオーバーするからとの理由は全く成り立たない。航空会社の知人も言う。いつも我々はやらされ感しかない。絶対に無駄。広島、神戸、静岡、福島、佐賀、関西、全て失敗。誰が責任をとるのか！！いばらき百里全く問題外。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見を読んで、やはり現在の福岡空港の利便性の良さと事業費負担に対する懸念の意見が多かったように思います。近隣空港との連携策や現空港における滑走路の増設が困難であることは分かりますが、新空港を造る場合、利便性の良さと事業費を安価にすることだけは必要だと思います。
					③周辺環境への影響、安全性について 2 件
					・今後の過密に対応できない（拡幅） ・都心より10km以内 利便性、安全性ある海上空港であるべし。
					新空港の選択肢が最も適切だと思います。その理由は、24時間対応により現行の15/24(62.5%)から24/24(100%)と容量が高くなり、騒音・借地問題も解決され、非精密進入の問題もないからです。近隣空港との連携については、抜本的な改革ではなく佐賀や北九州への需要と福岡の需要と比べると比較にならないので、この案は不適切だと思います。現空港の滑走路増設については、24時間対応ではなく、騒音・借地問題も残るので、この案も不適切だと思います。
					④自然環境保全について 1 件
					新空港を造る場合の問題点として、総事業費をいかにして抑えるか、事業費は負担できるのか、空港の採算はどうか、空港までのアクセスはどうするか、空港アクセスの採算はどうか、自然環境への影響はどうか、ILSの設置は可能かどうか、予測需要に対応できるかどうか、騒音はどうか、横風に対応できるのかどうか、工期はどうか、といったことが考えられます。PI案と意見発表会で提案された案で重複案を整理すると『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『湾内東ゾーン』『湾内中央ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』以上の6ゾーンと2案になります。予測需要（2032年に23万回/年）に対応するためにはオープンパラレル方式での滑走路の配置が必要なので、それに対応できる案を抽出すると、『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』。冬季季節風に対応できることとILSの設置可能性を考えると『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』。この3案で空港アクセスの良さと総事業費の安さを検討すると『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が一番有力と考えられます。
					⑤費用（建設、ランニング）について 7 件
					県民生活の視点から考えれば、巨大な建設費で県財政を圧迫する新空港は適当でない。 利用者の視点から考えれば、近くて利便性に優れる現空港の拡張が最適である。 空港は誰のためにあるのか、財政が厳しくなって不利益を被るのは誰かを考えれば、 対応策は見えてくるはず。一部の者たちの利益のために新空港を建設してはならない。
					大金を使う新空港は反対
					1.航空機事故が起こってから論議するのは如何なものでしょうか。現空港の需要逼迫度は150万台カーアイランド推進が急速に高まってくるとアジアの玄関口としての役割、九州でのリード役の福岡空港の役割は大切となってきます。 2.現空港の収支をみても収入125億、支出221億176%と高く、その中で土地賃借料84億と整備費（環境92億）合わせて176億と高く、抜本的対策の中で新空港計画を立てるべきと思います。ただし、新空港は志賀島・奈多地区で都市高速引き込み、地下鉄引き込みの計画が立て易いと思われます。最大公約数の中で検討していって下さい。
					用地買収はいつまでにする。 1兆円の概算事業費の算出内訳はどのようになっているのか。
					新空港を造る場合の問題点として、総事業費をいかにして抑えるか、事業費は負担できるのか、空港の採算はどうか、空港までのアクセスはどうするか、空港アクセスの採算はどうか、自然環境への影響はどうか、ILSの設置は可能かどうか、予測需要に対応できるかどうか、騒音はどうか、横風に対応できるのかどうか、工期はどうか、といったことが考えられます。PI案と意見発表会で提案された案で重複案を整理すると『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『湾内東ゾーン』『湾内中央ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』以上の6ゾーンと2案になります。予測需要（2032年に23万回/年）に対応するためにはオープンパラレル方式での滑走路の配置が必要なので、それに対応できる案を抽出すると、『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』。冬季季節風に対応できることとILSの設置可能性を考えると『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』。この3案で空港アクセスの良さと総事業費の安さを検討すると『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が一番有力と考えられます。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設は安い、新空港は高い、という誤解：滑走路増設の2500～7500億円には、借地料や増額となる環境対策費が含まれていない。借地料と環境対策費の合計額は現空港で年間約150億円、30年間で約4500億円、増設の場合は増額となるので、30年分としても5000億円は加算して考えなければならない。さらに、既に何十年も使い続けている既存施設の更新費も含まれていないだろう。一方、新空港の1兆～1兆1000億円には、民間事業であるターミナル施設整備費や、一部民間事業と思われるアクセス施設整備費が含まれている。借地料や環境対策費はゼロ。施設はすべて新設なので既存施設の更新費もゼロ。ターミナル施設1500億円、アクセス施設の民間負担500億円とすると、約2000億円は民間事業なので、この分は控除される必要がある。これらを勘案すると、滑走路増設の最安案である西側配置滑走路間隔210mで2500億円＋5000億円＋α＝7500億円＋α、新空港で1兆～1兆1000億円－2000億円＝8000～9000億円。よって、費用はほとんど変わらない。ましてや、西側配置滑走路間隔300mや東側配置案では新空港よりはるかに高くなる。
					福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見を読んで、やはり現在の福岡空港の利便性の良さと事業費負担に対する懸念の意見が多かったように思います。近隣空港との連携策や現空港における滑走路の増設が困難であることは分かりますが、新空港を造る場合、利便性の良さと事業費を安価にすることだけは必要だと思います。
				⑥用地・補償等について 1 件	
					【現空港を維持するコスト（人件費等は除く）】 ・借地料＝約84億円／年 ・騒音対策費＝約60億円／年　(84＋60)億円／年×30年＝約4320億円 　なお，×30年間としたのは，借地料や騒音対策費は初期投資ではない分金利負担も少なく支出が楽なので,50年間の支払いは，×30年間くらいに相当すると考えたからです。その他，既に使用している管制無線施設，管制塔やCIQ施設など 既存施設の更新費を加える必要があります。以上，4320億円＋既存施設更新費＝約4500億円 【現空港に滑走路を増設する整備・維持のコスト（人件費等は除く）】 ※最も安い西側配置滑走路間隔210mを対象 ・借地料＝約84億円／年 ・騒音対策費（現空港分）＝約60億円／年　(84＋60)億円／年×30年＝約4320億円 ・騒音対策費（移転補償事業費）の増加分　対象区域面積の増加＝{4500m(長辺)－2000m(空港用地内)}×210m×0.8(民地比率)＝42ha　過去の移転補償事業は15億円/ha程度と推測され，新たに騒音区域に加わる地区には事業所やマンションが非常に多く田畑は少ないことを勘案して単価を25億円/ha程度とすると，50ha×20億円/ha＝約1050億円 ・滑走路増設事業費＝約2500億円　このうち，ターミナル施設については民間事業と考えられるので，その分を控除する必要がありますが，数百億円もしないと考えられます。 　一方で，既に使用している管制無線施設，管制塔やCIQ施設など 既存施設の更新費を加える必要があるので，±0と仮定します。以上，4320億円＋1050億円＋2500億円＝約7870億円 【新空港を建設する整備・維持のコスト（人件費等は除く）】 ※新宮沖を想定 ・借地料および騒音対策費＝0円 ・既存施設の更新費＝0円（全ての施設は新設） ・新空港建設費＝約1兆円　このうち，ターミナル施設（約1500億円）の全額と アクセス交通（約1000億円）の一部は 収益事業（純民間，三セク，公社）でしょうから，純粋な公金（空港整備特会および自治体の負担）＝約8000億円 【まとめ】借地料・騒音対策費を含めた約50年間の維持・整備にかかる総コスト（公金） ■現空港（何もしない）＝約4500億円 ■滑走路増設（西側配置滑走路間隔210m）＝約7870億円 ■新空港（新宮沖）＝約8000億円
				⑦利用時間について 2 件	
					福岡空港は高度な機能を持つ24時間空港が必要である。人気投票や一部の反対者によって中途半端な空港にしてはならない。福岡市は「アジアの玄関口」という都市像を描いているのであれば、今の空港を拡張してお客様が昼間だけ来てほしいというのはおかしい。今の空港が日本一便利というのであれば、それに負けないように交通アクセスを作ればいい。とにかく空港を作るのであれば、もう一度言うが中途半端はダメ。福岡市はよく対話をしているように見られるが、そのような場に出ているのは一部の偏った人のみである。 福岡空港は福岡だけでなく、今後のやり方によっては東京に次ぐ日本の拠点ともなる。人口の多い大阪や名古屋よりも地政学的にも上である。福岡の将来は博多駅よりも空港が決定的に左右しますよ。 最後になりましたが、福岡市、福岡県国土交通省の方は人気投票でなく本当に将来を考えて決断をお願いします。
					新空港の選択肢が最も適切だと思います。その理由は、24時間対応により現行の15/24(62.5%)から24/24(100%)と容量が高くなり、騒音・借地問題も解決され、非精密進入の問題もないからです。近隣空港との連携については、抜本的な改革ではなく佐賀や北九州への需要と福岡の需要と比べると比較にならないので、この案は不適切だと思います。現空港の滑走路増設については、24時間対応ではなく、騒音・借地問題も残るので、この案も不適切だと思います。
			2.候補地の選定について 10 件		

区分	意見分類			寄せられたご意見
				現時点においてPI案と意見発表会で提案された案で、『工期が短い』『将来需要に対応できる』『利便性（空港アクセス時間が短い）が良い』『気象条件に対応できる』『進入表面と転移表面が確保できる』『事業費が安価である』などの基本的前提条件を満たしているのは"海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案"のみです。
				現空港での滑走路増設は、経済政策としては理想的かもしれないが、周辺に住む方々の生活環境を考えると行って良いものかと思う。そう考えると、新空港をそれも湾内（アクセスが良いから）建設して欲しい。お金はかかっても必要な投資だと思います。
				1.航空機事故が起こってから論議するのは如何なものでしょうか。現空港の需要逼迫度は150万台カーアイランド推進が急速に高まってくるとアジアの玄関口としての役割、九州でのリード役の福岡空港の役割は大切となってきます。 2.現空港の収支をみても収入125億、支出221億176％と高く、その中で土地賃借料84億と整備費（環境92億）合わせて176億と高く、抜本的対策の中で新空港計画を立てるべきと思います。ただし、新空港は志賀島・奈多地区で都市高速引き込み、地下鉄引き込みの計画が立て易いと思われます。最大公約数の中で検討していって下さい。
				新空港候補地で"三苫・新宮ゾーン"と"志賀島・奈多ゾーン"が現時点では有力とありました。確かに滑走路を配置するのは可能と思いますが、現実的には困難なのではないでしょうか？上記2ゾーンで滑走路の配置を検討してみたのですが、現実的には困難ではないかと思われる問題に直面しました。
				将来の処理能力が示されてない。 もっと事業費の安くなるゾーン案も検討すべきだ。
				ベストの解決法は、アイランドシティの空き地や雁ノ巣に新空港を作ることだと思います。意見発表会であった海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案が理想的です。この案であれば需給逼迫問題が解決するだけでなく、建設費が安価、利便性が良い、工期が短いといった空港に関するだけの利点にとどまらず、港湾施設の設備更新も含めて建設費が安価、アイランドシティの土地売却問題が解決、シー・アンド・エアも強化される（志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンでは国内線が減便になる路線が多くなることが予想され、国内線から海上輸送による国際貨物輸送に悪影響がでる）などの利点もあります。志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンに新空港を作ってもアイランドシティへの企業立地が加速されるかどうかは疑問です。関西国際空港と同時に造られたりんくうタウンや中部国際空港と同時に造られた前島の企業立地がスムーズに進んでいるとはとても言えないことからも疑問です。
				玄界灘に新空港を造る場合には、以下のように造るしかないと思います。 雁ノ巣から三苫沖に海岸線に並行になるように3,000m滑走路をクロースパラレル方式で配置する。奈多海水淡水化センターの西側の松林上空を飛行するように3,000m滑走路の西端に南北方向に2,500m滑走路（横風用）を造る。空港アクセス鉄道は、JR乗り入れ線も福岡市地下鉄乗り入れ線も複線電化。JR線は香椎線の香椎駅～乗り入れ線区間の複線電化、福岡市地下鉄線は西鉄貝塚線全線の取得と貝塚～三苫の複線電化も必要。総事業費は1兆5000億円程度。ただし延長進入表面については精査する必要があります。雁ノ巣・三苫沖案 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff2/index.shtml
				新空港案の志賀島・奈多ゾーンから三苫・新宮ゾーンでは、関西国際空港と中部国際空港の悪い点ばかりを併せ持つ空港になる可能性が高いと思います。難工事による事業費の大幅増加（関西国際空港）、アクセスの悪化による国内線の減便（関西国際空港）、横風による運休（中部国際空港）。大阪航空局は関西国際空港と中部国際空港を管轄していますが、それらの空港の経験から新空港を造る場合の問題点は認識していると思いますが、何故両空港の悪い点ばかりを併せ持つような空港の検討を行うのでしょうか？延長進入表面を満足できるかどうかも微妙ですし、那覇空港や神戸空港で離着陸時の空域の問題があることを認識しているのに、空域の問題が発生する方向に滑走路を配置するような検討をするのでしょうか？『県、福岡市などでつくる新福岡空港調査会（会長、麻生渡知事）の資料によると、同空港の 滑走路は、年間の風向調査などに加え、建設費を抑えるため、2本の平行滑走路を北東― 南西方向に配置する案が有力となっている。ところが、北東側には航空自衛隊芦屋基地の管制圏があり、北東方向からのILS進入ルートを設定すると、着陸機は芦屋基地の管制圏を横切る形になり、「芦屋基地を運用すること は事実上できなくなる」（同調査会の報告書）という。このため、南西方向からのILS進入ルートしか設置できない。 国土交通省航空局保安企画課は「そもそも、制約がない空港を作るために、海上にしたので はなかったか。離着陸量の多い拠点空港ではILSは両側に設置すべき」と話している。（2002.7.12 毎日新聞）』
				アジア大陸に最も近い九州、福岡。 ハブ空港として早期に解決・実現を！！ 海上で「三苫・新宮ゾーン」が最適地と総合的に見ても思われる。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度意見を提出する。福岡空港直下および近辺には、幾つかの断層の存在が確認されている。 http://unit.aist.go.jp/actfault/katsudo/news/no.55/topics/fig.01.html http://www.gsj.jp/jishin/fukuoka_0320/14_051.jpg 福岡空港の直下にある「月隈断層」や、警固断層に平行し福岡空港のすぐ西側にある「石堂－海の中道断層」、すぐ東側にある「東平尾断層」についての調査は進んでいないが、警固断層に平行していること、福岡西方沖地震の余震域とも一致していることなどから、断層のメカニズム、つまり地震を引き起こすプレートのせめぎ合いによる地殻の歪みの源は全く同じであると推測され、警固断層と同じ断層群であると考えられる。警固断層は地下鉄工事に併せて調査を行ったり、地震が起きたりして、詳しく調査がなされ、その活動状況がある程度明らかになっているが、このように調査が行われた活断層は氷山の一角に過ぎない。「伏在断層」と呼ばれる地下に眠っている断層もたくさんある。そもそも、全国で存在が明らかになっている活断層とは、①静岡糸魚川構造線のように、地形から明らかなほど規模が大きなもの　②16世紀に地震が起こったばかりの四国の中央構造線や、7世紀に起こった耳納山地北縁の水縄断層のように、最新のイベントから千年前後しか経っておらず航空写真から容易に見つけられるもの　③濃尾地震の根尾谷断層のように、地震が起こって初めて分かったもの　などである。このうち、①以外は、活動周期に比べ最新のイベントからの日が浅いため、断層としての活動が活発だとしても差し迫った危険性は低く、現在では、①のような活断層のみが要注意として「マーク」されている。しかし実際は、能登半島地震（2007年3月　M6.9）、中越沖地震（2007年7月　M6.8）のように、「ノーマーク地域」の「ノーマーク断層」でも大地震が頻発している。ノーマーク断層は、最新のイベントからは活動周期以上の時間が経っており、断層特有の地形も砂に埋もれてしまい、その存在が分かりづらくなっている。むしろ、これらノーマーク断層の方が、長年の歪みを溜めているという点で、上記の②、③のタイプより危険度が高いと考えるべきである。 福岡空港の直下にある「月隈断層」や、直近の「石堂－海の中道断層」、「東平尾断層」では、少なくとも有史以来地震の記録がない、太宰府の水城堤に地震によるズレが見受けられないことなどから、前回の活動から相当の期間、少なくとも数千年以上が経っているはずであり、つい数年前に前回の活動を終え、歪みを開放したばかりの警固断層の北西部と比較すれば、危険度はより高いと考える方が自然ではないか。実際に、警固断層の北西部（博多湾内外の海域)は、2005年3月の福岡西方沖地震（M7.0）が起きたことにより歪みが一気に開放され、逆に警固断層の南東部（福岡都市圏の陸域）および現空港周辺などでは、より危険性が高まっているとの分析結果が発表されている。　http://www.gsj.jp/gsjnl/html/nl7/02.html　この分析が正しいとしたら、新空港の湾内中央ゾーンは、新空港候補地および現空港の中では、安全な部類に入ることになり、警固断層の直上にあることを理由に、湾内中央ゾーンを選出しないのは、論理性を欠くと言わざるを得ず、断層が直下および直近にある現空港も、空港としては不適格ということになる。このように、たまたま調査が進んでいる警固断層だけが危険であるかのような判断は適切ではなく、今年起きたばかりで記憶に新しい能登半島地震や中越沖地震では、危険性が認識されていなかった、あるいは存在さえも認識されていなかった断層が動いていることからも、他の断層でも大地震が発生する可能性は否定できないはずであり、これらの断層には全く着目せず、単に調査が進んでいるだけの警固断層の危険性のみを殊更に強調するのは、論理的に無理がある。未知の断層や調査が未だ不十分な断層はたくさんあり、中越沖地震での柏崎刈羽原発の教訓からも、むしろこれらの方が危険性は高いと想定して、空港計画を行うべきである。日本列島で断層を避けた施設の立地は不可能で、地震が起こることを前提とした設計をすること、起きた場合の避難救助活動などソフト面の対策を準備することしか、人命を守る方法はない。
			3.新空港方策全般への意見 11 件	環境対応、拡幅は無理。山を削ることetc. 無理な拡幅→安全性、危険性増大 海上新空港が良い。建設費についての方法は知恵を集めよ。
				現空港用地で対応できるものについては賛成です。ただし、絶対必要かについては疑問です。 新空港建設は本当に無駄です。税金の無駄遣いはいい加減やめましょう。
				・近年利用者が横ばいにもかかわらず、需要が逼迫しているとの前提で、レポートを作成している点に、違和感を感じる。 ・強引に新空港を建設した場合、（成田）空港と同様中途半端な運用になってしまう。（1．アクセスが未だに良くない，2．滑走路が完全ではない，3．当初拡張不可能と言われた、羽田空港の拡張が大規模に行われている）

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡県の人口は後25年位すると470万人位いになると予測されています。北海道、東北、北陸の地方空港への直行便も次つぎに廃止、減便を余儀なくされています。ハワイ便も今は廃止と思います。サンフランスシスコ空港の管制官の勤務は30分勤務すると30分休憩だそうです。つまり8時間の勤務時間の内4時間は休憩だそうです。1分位に1回の離陸、着陸が頻繁に行われているそうです。福岡空港はどうでしょうか？。何年か前に福岡空港の管制官の話として新聞に掲載されていましたが福岡空港は横が山で横風がないのでまだまだ離陸、着陸の回数は増やせると出ていました。現在福岡市のビルの高さ制限は空港の関係で博多駅周辺が50メートル、天神周辺が60メートルと聞きました。空港が移動すると瞬時にこのルール（条例か建築基準法かしりませんが）が改正され東京並みの高層ビル群となることでしょう。建築業界は忙しくなるでしょう。私は全国の空港巡りをしました。民間で90～95位あります。政治空港とゆうような閑散とした空港、福井空港等は今は定期便は飛んでいません。各県が競争で「おらが 街に空港」と叫んで作らしたのでしょう。費用は国が相当負担し地元負担は少ないので こんな結果になつたのでしょう。福岡はアジアのゲートウエイでと言う人が居ると思いますがハブ空港は韓国に任せていいのではと思います。国の借金返済が先と思います。佐賀、北九州の両空港に補完業務はして頂くことが賢明と思います。現在の動きは建設ありきが先行しているようです。 飛行機は風に向かって離陸し(風を翼に当て揚力をつける)着陸（風をフラツプに当て滑走距離を短縮する)します。ランウエイの距離を今より1000メートル位長くして海方向に向けてのみの離陸、着陸にすると幾らか騒音の改善にはなるでしょう。全国の空港はその都市の中心より1時間以内にできています（鹿児島空港のみは1時間以上かかるようです)。そこにいくと福岡空港は地下鉄で博多駅まで数分で行けると全国でも有名な空港です。これを「売り」にしない手はないでしょう。せつかく新幹線が開業するのに新宮沖から新しい交通体系ができなければ新空港より博多駅まで1時間（ピーク時）博多から鹿児島まで1時間20分と評判は悪くなると思います。ANA、JALの定期便の廃止がある程度の人口しかない都市とゆうことを忘れないことが大事なようです。カーアイランドで自動車150万台達成から次は200万代となるわけです。船での輸出になりますので港の整備が大切と思います。輸出の90%以上は船です。もう少しプラン立てる方は100近い日本の空港をみてその空港の歴史を勉強してください。そして偉い人に正論進言してください。
				新空港の設置は計画性、将来性において既存施設（現空港）の増設などより遥かに現実的であり選択の余地はない。財政投資金の効率をまず第一に考えるべきである。増設では陸地の不動産（民家、施設等）の立ち退きが全て完了する迄、工期の延長や最悪予定額の倍額近い出費も必ず想定していなければならない。 今回の場合、海上空港の優位性は多々あるがまずは投資効率か第一であると思います。
				■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設の方が新空港より早くできる、という誤解：レポートに記されているのは、あくまで「工期＝土木建築の着工から竣工までの期間』。工事に先立ち、滑走路増設の場合は用地確保＋埋蔵文化財調査、新空港では漁業補償＋環境アセスメントなどが必要だが、滑走路増設の場合の既成市街地で広大な用地を確保することの方が圧倒的に長期間を要することは火を見るより明らか。関西空港や中部空港の事例から漁業補償は数年で済むが、市街地で何十ヘクタール単位の用地を短期間で確保した事例など民主主義国家ではないはずで、何十年もかかるはず。市街地での道路整備が用地買収の遅れから遅々として進まないのは周知の事実。畑しかなかった成田空港でさえ開港から30年経った今でも用地買収が終わっていない。滑走路増設の場合は用地確保ができないと何もできない。一方、新空港の場合は漁業補償とアクセス施設整備は同時に開始できる。関西空港では軟弱地盤対策で予想より遅れたが、漁業補償やアクセス施設整備が原因で大きく遅れた事例などない。そもそも、新空港で工期13年、自体が外海の波浪条件を考慮しても余裕を持たせすぎであり、中部空港は5年半で完了している。よって、滑走路増設の方が新空港よりはるかに時間がかかるのは明らかである。
				■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。 騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいるようだ。 ◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足： 滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha＋30～90ha＝約383～443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16～28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。
				新空港案の志賀島・奈多ゾーンから三苫・新宮ゾーンでは、関西国際空港と中部国際空港の悪い点ばかりを併せ持つ空港になる可能性が高いと思います。難工事による事業費の大幅増加（関西国際空港）、アクセスの悪化による国内線の減便（関西国際空港）、横風による運休（中部国際空港）。大阪航空局は関西国際空港と中部国際空港を管轄していますが、それらの空港の経験から新空港を造る場合の問題点は認識していると思いますが、何故両空港の悪い点ばかりを併せ持つような空港の検討を行うのでしょうか？延長進入表面を満足できるかどうかも微妙ですし、那覇空港や神戸空港で離着陸時の空域の問題があることを認識しているのに、空域の問題が発生する方向に滑走路を配置するような検討をするのでしょうか？『県、福岡市などでつくる新福岡空港調査会（会長、麻生渡知事）の資料によると、同空港の 滑走路は、年間の風向調査などに加え、建設費を抑えるため、2本の平行滑走路を北東― 南西方向に配置する案が有力となっている。ところが、北東側には航空自衛隊芦屋基地の管制圏があり、北東方向からのILS進入ルートを設定すると、着陸機は芦屋基地の管制圏を横切る形になり、「芦屋基地を運用すること は事実上できなくなる」（同調査会の報告書）という。このため、南西方向からのILS進入ルートしか設置できない。 国土交通省航空局保安企画課は「そもそも、制約がない空港を作るために、海上にしたので はなかったか。離着陸量の多い拠点空港ではILSは両側に設置すべき」と話している。（2002.7.12 毎日新聞）』
				空港問題、特に新空港建設する場合は少なくとも20～50年位の展望（予測）に基づく対応が必要にもかかわらず、目先の予測にて新空港を議論するのはおかしい。
				福岡空港は高度な機能を持つ24時間空港が必要である。人気投票や一部の反対者によって中途半端な空港にしてはならない。福岡市は「アジアの玄関口」という都市像を描いているのであれば、今の空港を拡張してお客様が昼間だけ来てほしいというのはおかしい。今の空港が日本一便利というのであれば、それに負けないように交通アクセスを作ればいい。とにかく空港を作るのであれば、もう一度言うが中途半端はダメ。福岡市はよく対話をしているように見られるが、そのような場に出ているのは一部の偏った人のみである。 福岡空港は福岡だけでなく、今後のやり方によっては東京に次ぐ日本の拠点ともなる。人口の多い大阪や名古屋よりも地政学的にも上である。福岡の将来は博多駅よりも空港が決定的に左右しますよ。 最後になりましたが、福岡市、福岡県国土交通省の方は人気投票でなく本当に将来を考えて決断をお願いします。
				増設滑走路案および新空港案において平行滑走路を検討するのであれば、大阪伊丹空港で発生したの管制トラブル事案をふまえた安全の観点より、ターミナルを挟んだ平行滑走路を設置する案をぜひ加えてもらいたい。
		対応方策全般	1.空港能力について 1 件	
				福岡空港のみならず、自動車立国九州、ひいては日本の評価をするために、拡大が必要
			2.現空港の活用について 6 件	
				現空港用地で対応できるものについては賛成です。ただし、絶対必要かについては疑問です。 新空港建設は本当に無駄です。税金の無駄遣いはいい加減やめましょう。
				将来必ずしも予想したように需要が増減するとは限らない。それを考えると、既存の建物で活用方法を考えた方がいいと思う。少子化で税収も減るので。
				夜10時～朝6時迄の間は運用できないのか。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡県の人口は後25年位すると470万人位いになると予測されています。北海道、東北、北陸の地方空港への直行便も次つぎに廃止、減便を余儀なくされています。ハワイ便も今は廃止と思います。サンフランスシスコ空港の管制官の勤務は30分勤務すると30分休憩だそうです。つまり8時間の勤務時間の内4時間は休憩だそうです。1分位に1回の離陸、着陸が頻繁に行われているそうです。福岡空港はどうでしょうか？。何年か前に福岡空港の管制官の話として新聞に掲載されていましたが福岡空港は横が山で横風がないのでまだまだ離陸、着陸の回数は増やせると出ていました。現在福岡市のビルの高さ制限は空港の関係で博多駅周辺が50メートル、天神周辺が60メートルと聞きました。空港が移動すると瞬時にこのルール（条例か建築基準法かしりませんが）が改正され東京並みの高層ビル群となることでしょう。建築業界は忙しくなるでしょう。私は全国の空港巡りをしました。民間で90～95位あります。政治空港とゆうような閑散とした空港、福井空港等は今は定期便は飛んでいません。各県が競争で「おらが 街に空港」と叫んで作らしたのでしょう。費用は国が相当負担し地元負担は少ないので こんな結果になつたのでしょう。福岡はアジアのゲートウエイでと言う人が居ると思いますがハブ空港は韓国に任せていいのではと思います。国の借金返済が先と思います。佐賀、北九州の両空港に補完業務はして頂くことが賢明と思います。現在の動きは建設ありきが先行しているようです。 飛行機は風に向かって離陸し(風を翼に当て揚力をつける)着陸（風をフラツプに当て滑走距離を短縮する)します。ランウエイの距離を今より1000メートル位長くして海方向に向けてのみの離陸、着陸にすると幾らか騒音の改善にはなるでしょう。全国の空港はその都市の中心より1時間以内にできています（鹿児島空港のみは1時間以上かかるようです)。そこにいくと福岡空港は地下鉄で博多駅まで数分で行けると全国でも有名な空港です。これを「売り」にしない手はないでしょう。せつかく新幹線が開業するのに新宮沖から新しい交通体系ができなければ新空港より博多駅まで1時間（ピーク時）博多から鹿児島まで1時間20分と評判は悪くなると思います。ANA、JALの定期便の廃止がある程度の人口しかない都市とゆうことを忘れないことが大事なようです。カーアイランドで自動車150万台達成から次は200万代となるわけです。船での輸出になりますので港の整備が大切と思います。輸出の90%以上は船です。もう少しプラン立てる方は100近い日本の空港をみてその空港の歴史を勉強してください。そして偉い人に正論進言してください。
				全くの間違え、空港行政はこれまで全て失敗の過去ばかり。世界BEST3に入る利便性を誇る福岡空港の移転はありえない。役人は本当にバカばかり。国益無視。収益性は、東京⇔福岡以外国内にはない（福岡）。混んでいるのは朝と夕方のみであり、ここがオーバーするからとの理由は全く成り立たない。航空会社の知人も言う。いつも我々はやらされ感しかない。絶対に無駄。広島、神戸、静岡、福島、佐賀、関西、全て失敗。誰が責任をとるのか！！いばらき百里全く問題外。
				意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度意見を提出する。福岡空港直下および近辺には、幾つかの断層の存在が確認されている。 http://unit.aist.go.jp/actfault/katsudo/news/no.55/topics/fig.01.html http://www.gsj.jp/jishin/fukuoka_0320/14_051.jpg 福岡空港の直下にある「月隈断層」や、警固断層に平行し福岡空港のすぐ西側にある「石堂ー海の中道断層」、すぐ東側にある「東平尾断層」についての調査は進んでいないが、警固断層に平行していること、福岡西方沖地震の余震域とも一致していることなどから、断層のメカニズム、つまり地震を引き起こすプレートのせめぎ合いによる地殻の歪みの源は全く同じであると推測され、警固断層と同じ断層群であると考えられる。警固断層は地下鉄工事に併せて調査を行ったり、地震が起きたりして、詳しく調査がなされ、その活動状況がある程度明らかになっているが、このように調査が行われた活断層は氷山の一角に過ぎない。「伏在断層」と呼ばれる地下に眠っている断層もたくさんある。そもそも、全国で存在が明らかになっている活断層とは、①静岡糸魚川構造線のように、地形から明らかなほど規模が大きなもの　②16世紀に地震が起こったばかりの四国の中央構造線や、7世紀に起こった耳納山地北縁の水縄断層のように、最新のイベントから千年前後しか経っておらず航空写真から容易に見つけられるもの　③濃尾地震の根尾谷断層のように、地震が起こって初めて分かったもの　などである。このうち、①以外は、活動周期に比べ最新のイベントからの日が浅いため、断層としての活動が活発だとしても差し迫った危険性は低く、現在では、①のような活断層のみが要注意として「マーク」されている。しかし実際は、能登半島地震（2007年3月　M6.9）、中越沖地震（2007年7月　M6.8）のように、「ノーマーク地域」の「ノーマーク断層」でも大地震が頻発している。ノーマーク断層は、最新のイベントからは活動周期以上の時間が経っており、断層特有の地形も砂に埋もれてしまい、その存在が分かりづらくなっている。むしろ、これらノーマーク断層の方が、長年の歪みを溜めているという点で、上記の②、③のタイプより危険度が高いと考えるべきである。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				福岡空港の直下にある「月隈断層」や、直近の「石堂－海の中道断層」、「東平尾断層」では、少なくとも有史以来地震の記録がない、太宰府の水城堤に地震によるズレが見受けられないことなどから、前回の活動から相当の期間、少なくとも数千年以上が経っているはずであり、つい数年前に前回の活動を終え、歪みを開放したばかりの警固断層の北西部と比較すれば、危険度はより高いと考える方が自然ではないか。実際に、警固断層の北西部（博多湾内外の海域）は、2005年3月の福岡西方沖地震（M7.0）が起きたことにより歪みが一気に開放され、逆に警固断層の南東部（福岡都市圏の陸域）および現空港周辺などでは、より危険性が高まっているとの分析結果が発表されている。 http://www.gsj.jp/gsjnl/html/nl7/02.html この分析が正しいとしたら、新空港の湾内中央ゾーンは、新空港候補地および現空港の中では、安全な部類に入ることになり、警固断層の直上にあることを理由に、湾内中央ゾーンを選出しないのは、論理性を欠くと言わざるを得ず、断層が直下および直近にある現空港も、空港としては不適格ということになる。このように、たまたま調査が進んでいる警固断層だけが危険であるかのような判断は適切ではなく、今年起きたばかりで記憶に新しい能登半島地震や中越沖地震では、危険性が認識されていなかった、あるいは存在さえも認識されていなかった断層が動いていることからも、他の断層でも大地震が発生する可能性は否定できないはずであり、これらの断層には全く着目せず、単に調査が進んでいるだけの警固断層の危険性のみを殊更に強調するのは、論理的に無理がある。未知の断層や調査が未だ不十分な断層はたくさんあり、中越沖地震での柏崎刈羽原発の教訓からも、むしろこれらの方が危険性は高いと想定して、空港計画を行うべきである。日本列島で断層を避けた施設の立地は不可能で、地震が起こることを前提とした設計をすること、起きた場合の避難救助活動などソフト面の対策を準備することしか、人命を守る方法はない。
			3.利用者の利便性確保について 1 件	福岡空港の利便性の維持（市中央部への所要時間） ・私有地買い上げ ・周辺空港の利用利便性向上により、活用により利用分散化 ・交通便 ・価格 ・存在のアピール（全国的・福岡空港内でも）
			4.需要予測について 3 件	・近年利用者が横ばいにもかかわらず、需要が逼迫しているとの前提で、レポートを作成している点に、違和感を感じる。 ・強引に新空港を建設した場合、（成田）空港と同様中途半端な運用になってしまう。（1．アクセスが未だに良くない，2．滑走路が完全ではない，3．当初拡張不可能と言われた、羽田空港の拡張が大規模に行われている）
				まず福岡空港の日本国内でのポジションについて、将来像がないので需要予測に信びょう性が乏しい。福岡都市圏の住民だけが利用する地域空港ならば、現状のままで仮にチケットが取れなくてもビジネス客は新幹線を利用し、観光客は事前予約が必要な旅行が成立しないため、新空港・拡張ともに不要の評価になるのは当たり前だろう。また、需要逼迫をすることを原因とした問題「チケットが取りにくくor取れなくなる」「航空運賃が値上がりする」等を、貨幣換算して損失として計上するまでは、建設費用を示してもそれに見合った効果が分らないので高いか低いか判断ができない。また、建設費用の財源（もしくは事業制度）も示されず、どの程度は受益者負担となっているかもわからない。他にも様々な例があるが、全体的に情報を隠しすぎているため、そのことだけで一般の人には分かりにくい内容となっている。個々の対応方策の課題は今後、どれだけ正直な詳しい数字が発表されるかであり、PIの生命線だと思う。また、B／Cが一般的な再評価等における空港・港湾関係の評価手法で正しく算出されて発表されることを期待しているが、冒頭のように「地域空港」の位置づけでは、おそらく新空港は便益が積めない（＝費用に見合うほどの量は説明できない）ため、あいまいにされることが濃厚であり、諦めに似た懸念を感じる。
				空港問題、特に新空港建設する場合は少なくとも20～50年位の展望（予測）に基づく対応が必要にもかかわらず、目先の予測にて新空港を議論するのはおかしい。
			5.ターミナル施設の機能・設備について 0 件	
			6.総合的な交通対策について 0 件	
			7.その他 1 件	将来50年後、70年後、100年後、私達は子孫に対して申し開きが出来るのでしょうか？ 空港全体に雑草が繁り、きつねやたぬきが走り回っている姿が素人目にも想像が出来ますが如何でしょうか。説明会に出席されていた皆様の人間としての将来が心配になります。呉々も防衛省の守谷のような成り行きの方々が1人でも少なくなるよう祈るのが国民の想いです。
		その他 0 件		

区分	意見分類		寄せられたご意見
	将来対応方策の評価の視点について	1.評価の視点全般について 0 件	
		2.需給逼迫緩和の視点について 1 件	■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいるようだ。 ◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。 ◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha＋30～90ha＝約383～443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16～28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。
		3.利用者利便性の視点について 3 件	■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいるようだ。 ◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。 ◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha＋30～90ha＝約383～443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16～28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		・周辺（空港の）住民への配慮を優先していく。 ・危険補償費を将来にわたって支払うなら、かなりの高額の建設費は「安く考える」べきだと思う。 ・24時間対応の空港を作るべきだ。
		現在の過密状況を見て、2分少々で離発着の状況では、いつ事故が起きてもおかしくないし、雄県福岡の空港としては、現状ではいいはずがない。アジアの交流地点として、昼夜利用出来る空港でないと取り残される恐れあり。
	4.環境・安全の視点について 4 件	
		航空機の離発着技術の向上による周辺地域への負荷軽減も検討できないものか？
		■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足： 滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。 騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足： 空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいるようだ。 ◎アクセスに関する認識不足： 新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足： 滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。 ◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足： 滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha＋30～90ha＝約383～443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16～28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。
		・周辺（空港の）住民への配慮を優先していく。 ・危険補償費を将来にわたって支払うなら、かなりの高額の建設費は「安く考える」べきだと思う。 ・24時間対応の空港を作るべきだ。
		現在の過密状況を見て、2分少々で離発着の状況では、いつ事故が起きてもおかしくないし、雄県福岡の空港としては、現状ではいいはずがない。アジアの交流地点として、昼夜利用出来る空港でないと取り残される恐れあり。
	5.まちづくりや地域振興の視点について 1 件	
		新福岡空港建設で高さ規制撤廃 都心地価総額最大3兆円増＝2008/01/06付 西日本新聞朝刊＝という報道があったが、PIレポート(ステップ1)で『しかしながら、都心周辺で比較的.低密度に利用されている空間も残されており、現状においては、高さ制限が都心機能の集積に必要な建築容積の総量を制約しているとは断定できません。』とあります。また、建物の高さが揃っていることや福岡城復元運動（麻生渡知事と吉田宏市長は「NPO法人鴻臚館・福岡城跡歴史・観光・市民の会」の顧問。）もあり何らかの高さ制限が行われる可能性も有り得ますので、その辺も踏まえた上で検討をお願いします。あと、高さ制限が大幅に緩和された場合、都心部の魅力が高まる一方でアイランドシティの魅力はますます減るのではないか？
	6.事業効率性の視点について 7 件	
		財政面

区分	意見分類		寄せられたご意見
			新空港の設置は計画性、将来性において既存施設（現空港）の増設などより遥かに現実的であり選択の余地はない。財政投資金の効率をまず第一に考えるべきである。増設では陸地の不動産（民家、施設等）の立ち退きが全て完了する迄、工期の延長や最悪予定額の倍額近い出費も必ず想定していなければならない。今回の場合、海上空港の優位性は多々あるがまずは投資効率か第一であると思います。
			まず福岡空港の日本国内でのポジションについて、将来像がないので需要予測に信びょう性が乏しい。福岡都市圏の住民だけが利用する地域空港ならば、現状のままで仮にチケットが取れなくてもビジネス客は新幹線を利用し、観光客は事前予約が必要な旅行が成立しないため、新空港・拡張ともに不要の評価になるのは当たり前だろう。また、需要逼迫をすることを原因とした問題「チケットが取りにくくor取れなくなる」「航空運賃が値上がりする」等を、貨幣換算して損失として計上するまでは、建設費用を示してもそれに見合った効果が分らないので高いか低いか判断ができない。また、建設費用の財源（もしくは事業制度）も示されず、どの程度は受益者負担となっているかもわからない。他にも様々な例があるが、全体的に情報を隠しすぎているため、そのことだけで一般の人には分かりにくい内容となっている。個々の対応方策の課題は今後、どれだけ正直な詳しい数字が発表されるかであり、PIの生命線だと思う。また、B／Cが一般的な再評価等における空港・港湾関係の評価手法で正しく算出されて発表されることを期待しているが、冒頭のように「地域空港」の位置づけでは、おそらく新空港は便益が積めない（＝費用に見合うほどの量は説明できない）ため、あいまいにされることが濃厚であり、諦めに似た懸念を感じる。
			■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設は安い、新空港は高い、という誤解：滑走路増設の2500～7500億円には、借地料や増額となる環境対策費が含まれていない。借地料と環境対策費の合計額は現空港で年間約150億円、30年間で約4500億円、増設の場合は増額となるので、30年分としても5000億円は加算して考えなければならない。さらに、既に何十年も使い続けている既存施設の更新費も含まれていないだろう。一方、新空港の1兆～1兆1000億円には、民間事業であるターミナル施設整備費や、一部民間事業と思われるアクセス施設整備費が含まれている。借地料や環境対策費はゼロ。施設はすべて新設なので既存施設の更新費もゼロ。ターミナル施設1500億円、アクセス施設の民間負担500億円とすると、約2000億円は民間事業なので、この分は控除される必要がある。これらを勘案すると、滑走路増設の最安案である西側配置滑走路間隔210mで2500億円＋5000億円＋α＝7500億円＋α、新空港で1兆～1兆1000億円－2000億円＝8000～9000億円。よって、費用はほとんど変わらない。ましてや、西側配置滑走路間隔300mや東側配置案では新空港よりはるかに高くなる。
			■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設の方が新空港より早くできる、という誤解：レポートに記されているのは、あくまで「工期＝土木建築の着工から竣工までの期間』。工事に先立ち、滑走路増設の場合は用地確保＋埋蔵文化財調査、新空港では漁業補償＋環境アセスメントなどが必要だが、滑走路増設の場合の既成市街地で広大な用地を確保することの方が圧倒的に長期間を要することは火を見るより明らか。関西空港や中部空港の事例から漁業補償は数年で済むが、市街地で何十ヘクタール単位の用地を短期間で確保した事例など民主主義国家ではないはずで、何十年もかかるはず。市街地での道路整備が用地買収の遅れから遅々として進まないのは周知の事実。畑しかなかった成田空港でさえ開港から30年経った今でも用地買収が終わっていない。滑走路増設の場合は用地確保ができないと何もできない。一方、新空港の場合は漁業補償とアクセス施設整備は同時に開始できる。関西空港では軟弱地盤対策で予想より遅れたが、漁業補償やアクセス施設整備が原因で大きく遅れた事例などない。そもそも、新空港で工期13年、自体が外海の波浪条件を考慮しても余裕を持たせすぎであり、中部空港は5年半で完了している。よって、滑走路増設の方が新空港よりはるかに時間がかかるのは明らかである。
			■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいるようだ。 ◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha＋30～90ha＝約383～443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16～28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。
			・周辺（空港の）住民への配慮を優先していく。 ・危険補償費を将来にわたって支払うなら、かなりの高額の建設費は「安く考える」べきだと思う。 ・24時間対応の空港を作るべきだ。
		7.その他 1 件	
			予想外の事態などは対応がしにくいと思いますが、考えうる可能性としてどの程度考えているのでしょうか。
	PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 1 件	
			三菱総研とは思えない程度の低さ。 12月10は過ぎているのに、まだ配布（本日13日）。 一般の方が22ページのレポートを読むと思いますか？何が目的ですか。そもそもPI誰が分かります。専門語ですよ。
		2.PIの催し等に関する意見 1 件	
			『福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見』を一通り読みましたが、調査内容に対する誤解があるように思いました。特に詳細版で詳しく調査検討されているのにPIレポート(ステップ3)(22ページ)だけしか読んでいないことから発生したと思われる意見がありました。PIレポート簡易版（PIレポート(ステップ3)(22ページ)）にPIレポート詳細版があることと詳細が知りたい方は詳細版をご覧下さいと明記するべきだと思います。PIレポート簡易版では詳しい情報が載っていないので詳細版があることを表記しておかないと誤解を受け易いのではないかと思います。説明会やオープンハウスでは必ず簡易版と詳細版を用意しておく必要があると思います。
		3.PIレポートに対する意見 2 件	
			三菱総研とは思えない程度の低さ。 12月10は過ぎているのに、まだ配布（本日13日）。 一般の方が22ページのレポートを読むと思いますか？何が目的ですか。そもそもPI誰が分かります。専門語ですよ。
			『福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見』を一通り読みましたが、調査内容に対する誤解があるように思いました。特に詳細版で詳しく調査検討されているのにPIレポート(ステップ3)(22ページ)だけしか読んでいないことから発生したと思われる意見がありました。PIレポート簡易版（PIレポート(ステップ3)(22ページ)）にPIレポート詳細版があることと詳細が知りたい方は詳細版をご覧下さいと明記するべきだと思います。PIレポート簡易版では詳しい情報が載っていないので詳細版があることを表記しておかないと誤解を受け易いのではないかと思います。説明会やオープンハウスでは必ず簡易版と詳細版を用意しておく必要があると思います。
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見	1.評価の方法について 0 件	
		2.その他 0 件	
	その他	1 件	
			朝日新聞は全日空の株主、読売新聞西部本社はスターフライヤーに出資。偏向記事を書く理由が分かりました。

意見記入はがき等により「将来対応方策の評価の視点」に寄せられたご意見

区分	意見分類			寄せられたご意見
ステップ3	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携方策	1．利用制限型の方策への意見	①国際線の利用制限について 0 件
				②貨物、離島便等の利用制限について 0 件
				③自衛隊等の利用制限について 0 件
			2．需要誘発型の方策への意見	①空港へのアクセス向上について 3 件
				・成田空港の二の舞にならないよう、絶対新空港は反対である。 1．巨額の費用を掛け建設したが、中途半端な空港である。 （1）アクセスが悪い （2）滑走路が、整備出来ていない （3）24時間空港ではない 2．当初拡張不可能と言われた、羽田空港が大規模に拡張されている。よって、新たに空港を建設するのでは無く、既設の空港の有効活用を絶対条件で 検討すべきである。（アクセスの向上、高速道路，鉄道の建設を最優先に検討すべきである）
				【新北九州空港アクセス鉄道に関する検証　その②】＜北九州市が行った新北九州空港アクセス鉄道に関する調査の問題点を指摘する＞ 　新北九州空港アクセス鉄道構想の調査報告書が北九州市のホームページにあるが、在来線新門司ルート（事業費約640億円）の 　◆小倉からの所要時間10分 　◆1時間に4本（15分間隔）運行 は単線では両立できない。小倉からの16.6kmを10分で走破するには表定速度は100km/h、中間部では130km/hくらいで飛ばす必要があり、とても途中停車する暇などない。しかし単線で途中停車なしということは、1編成のみでの運行ということになり、往復の所要時間だけで20分かかる。小倉駅および空港駅での停車時間を含めると、1時間に2本（30分間隔）の運行が現実的。一応調査では交換施設が計上されているので、中間部で行き違いをさせる2編成で運行すれば頻度を上げることができるが、それだと所要時間10分が達成できなくなる。最もスピードが乗るはずの中間部で行き違いのために停車すれば2～3分は余計にかかるため、所要時間13分、1時間に3本（20分間隔）くらいが現実的。　よって、設定条件は 　◆小倉からの所要時間10分 　◆1時間に2本（30分間隔）運行　または 　◆小倉からの所要時間13分 　◆1時間に3本（20分間隔）運行 と修正すべき。どうしても元の条件を変えたくなければ、単線では無理なので、約640億円としている事業費を「複線」という前提で再検討し、「上方修正」すべき。
				鉄道ばかり考えないで、高速、有料道活用してリムジンバスを使ったらよいと思う。 赤字経営が叫ばれているのに何も大金出す必要性を認めない。
				②利用者負担の軽減について 0 件
				③路線・便数の拡充について 0 件
			3.近隣空港との連携方策全般への意見	0 件
		現空港における滑走路増設	1．滑走路増設の効果や影響に関する	①需給逼迫緩和の効果について 1 件
				非精密進入の滑走路を増設する案では運用上次の制限が必要になります。基本的に滑走路上には出発または到着の航空機が1機しか居られない。滑走路と滑走路の間に大型機がいる場合にはどちらか片方（もしくは両方）の滑走路の使用ができない。西側配置の場合には国際線の長距離便などで増設滑走路を横断して現滑走路から離陸しなければならない。悪天候時には精密進入可能な滑走路にしか着陸できない。これらの制限があることを考えると、滑走路300mのクロースパラレルで滑走路の処理容量が滑走路1本の場合の1.3倍程度にしか増えないことを考えると、処理容量の増加はほとんど期待できないと思います。むしろ、運用に複雑な制限を加えることは安全上問題であると言えます。
				②利用者利便性の確保について 0 件
				③周辺環境への影響、安全性について 0 件

区分	意見分類			寄せられたご意見
			意見	④都市開発への影響について 0 件
				⑤費用（建設、ランニング）について 0 件
				⑥用地・補償等について 0 件
			2.滑走路の位置・規模について	0 件
			3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	1 件 非精密進入の滑走路を増設する案では運用上次の制限が必要になります。基本的に滑走路上には出発または到着の航空機が1機しか居られない。滑走路と滑走路の間に大型機がいる場合にはどちらか片方（もしくは両方）の滑走路の使用ができない。西側配置の場合には国際線の長距離便などで増設滑走路を横断して現滑走路から離陸しなければならない。悪天候時には精密進入可能な滑走路にしか着陸できない。これらの制限があることを考えると、滑走路300mのクロースパラレルで滑走路の処理容量が滑走路1本の場合の1.3倍程度にしか増えないことを考えると、処理容量の増加はほとんど期待できないと思います。むしろ、運用に複雑な制限を加えることは安全上問題であると言えます。
		新空港	1．新空港の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和について 1 件 福岡空港PIでは新空港の検討をクロースパラレル方式で検討していますが、次の問題点があります。 『1.予測需要に対応できない』ステップ2で2032年に離着陸回数23万回/年と予測してありますが、これに対応できません。需要予測をしておきながら需要予測に対応できない対応策を行って、需要予測通りに需要が伸びた場合、どのように対応するのでしょうか？ 『2.那覇空港PIと整合性が図れない』福岡空港PIと同時に行われている那覇空港PIでは、クロースパラレル方式から離着陸可能回数が多いオープンパラレル方式まで検討しています。ニュース等を見る限り、オープンパラレル方式が採用される可能性が高いですが、需要予測では2030年に離着陸回数15.6万回/年（自衛隊機等も含めると17.8万回/年）です。那覇空港よりも需要予測で離着陸回数が多いのに滑走路処理容量が少ないクロースパラレル方式でしか検討していないのはおかしいのではないでしょうか？ 『3.クロースパラレル方式では需要の増加が制限される可能性が高い』クロースパラレル方式では滑走路の独立運用ができないので同時離陸や同時着陸ができません。よって最大離陸可能回数や最大着陸可能回数は、滑走路1本のときと変わりません。早朝時間帯は出発便しかない（他の国内空港は運用を開始したばかりだったりアクセス鉄道が動き始めたばかりなので便を設定できない）ので、最大離陸可能回数が増加しなければ便数の増加はできません。航空会社は高需要時間帯に就航したいのであって、どの時間帯でも良いのではありません。高需要時間帯での滑走路処理容量が3割程度しか増えないのでは、需要の増加は限定的なものになり需要予測値を大きく下回る可能性も考えられます。福岡空港は、羽田空港のように圧倒的な需要がある空港ではないので高需要時間帯の容量が少なければ需要に大きな影響を与えます。以上の3点からもオープンパラレル方式で検討するべきだと思います。
				②利用者利便性の確保について 3 件 福岡空港は、国内線の便数が全体の9割を占めています。一方で、九州新幹線の開通や新型の新幹線車両投入による時間短縮や高速道路整備などによる高速バスとの競争など、国内線と他の交通機関との競争はますます激しくなっています。『既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内』という条件では遠過ぎて福岡空港発着の国内線に多大な悪影響を与えるのではないか？特に大阪国際空港（伊丹空港）便や関西国際空港便ではただでさえ新幹線に苦戦しているのに有力とされる志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンではアクセス時間が長くなり大幅な減便になるのではないか？また、中部国際空港便も利用者が減少する可能性が高いと思います。現福岡空港の立地条件の良さから成立している国内路線があるのに、それを全く考慮せずに『既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内』という条件を設けたとしか思えません。国内線への影響を考慮したら、博多駅や天神駅から乗り継ぎ無しで何分までなら利用者に許容できるかを検討して時間や距離を設定するべきです。他の空港のアクセス時間と比べて新空港までのアクセス時間が短ければ良いという考えでは話になりません。現福岡空港までのアクセス時間と比べてどうなのかが問題です。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					志賀島・奈多ゾーンと三苫・新宮ゾーンが水深条件やアクセス条件が他の海上ゾーンと比較して優位であるとあるが、水深条件やアクセス条件は明らかに湾内東ゾーンや湾内中央ゾーンの方が良いです。あと、アクセス条件を比較するべき対象は他案ではなく現福岡空港と比べてどうなのか？です。いくら他案よりもアクセス条件が良くても、利用者が許容できる時間内にアクセスできなければ意味がありません。『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』（つまり博多駅から30分以内）とありますが、博多駅から福岡空港駅は各駅停車の電車で5分です。博多駅から特急電車で30分以内だと特急料金が発生して費用が適正な範囲内であるとは言えないと思います。当然博多駅から各駅停車の電車（普通電車）で30分以内にするべきでしょう。また、福岡空港は天神からも直通していますが、新福岡空港へも天神駅から直通する必要があります（直通しなければ大幅に利便性が悪くなるのは自明です）が、具体的にどのようなルートでの乗り入れを検討してあるのでしょうか？
					福岡空港PIステップ3では、新空港案で志賀島・奈多ゾーンと三苫・新宮ゾーンが有力としましたが、利便性の良さと事業費を安価にすることは可能なのでしょうか？波の荒い玄界灘に造る時点で、一般市民は事業費が高いだろうと予想します。また、外海なので"外海"というイメージだけで＝遠い＝不便になると判断するのではないでしょうか？
				③周辺環境への影響、安全性について 0 件	
				④自然環境保全について 1 件	検討されている候補地には、（海域） （陸域）改めて増設、新設は希望しません。環境問題など。
				⑤費用（建設、ランニング）について 3 件	新規空港が1兆、本当ですか？甘くはありませんか。 高速道路、国際線ターミナルが出来て10年ぐらい、はや移設ですか。何を考えているのですか。
					【意見を読んだ感想②】金額の絶対値に騙され、新福岡空港は高いからダメとの意見が多いようですが、実は新北九州空港はもっと高い。新福岡空港がムダだと言うなら新北九州空港などムダの極致！ 新北九州空港はムダではないと言うなら新福岡空港は極めて効率的ということになります。 新北九州空港の空港基本施設＋アクセス道路の事業費は約1700億円、これを50年間の旅客数で割ると、1700億円÷(127万人/年×50年)＝2,677円/人、本来は港湾事業である造成費も加えるべきであり、もっと高くなります。一方、新福岡空港の事業費約1兆円のうち、ターミナル施設の約1500億円を除いた造成＋空港基本施設＋アクセス交通施設の事業費は約8500億円、これを同じく50年間の旅客数で割ると、8500億円÷(1800万人/年×50年)＝944円/人、不要になる借地料や環境対策費を控除すれば、もっと安くなります。 空港は利用されてナンボ、新北九州空港の方が3倍ほど単価は高いのです。新福岡空港に反対する北九州の方々は、新北九州空港の方が3倍も高いということをよーく考え、利用者が少なく単価の高い新北九州空港の建設を陳情してきた自分のことは棚に上げて他人を批判したり足を引っ張ったりすることのないように！
					福岡空港PIステップ3では、新空港案で志賀島・奈多ゾーンと三苫・新宮ゾーンが有力としましたが、利便性の良さと事業費を安価にすることは可能なのでしょうか？波の荒い玄界灘に造る時点で、一般市民は事業費が高いだろうと予想します。また、外海なので"外海"というイメージだけで＝遠い＝不便になると判断するのではないでしょうか？
				⑥用地・補償等について 0 件	
				⑦利用時間について 1 件	将来の福岡空港はアジアの窓口空港で位置づけるべきと思います。その為には、24時間空港を目指すことで、単なる旅客だけでなく貨物の需要拡大が大切です。新空港は地球温暖化をクリアすべきことも大切です。その為に、都市高速、地下鉄の引き込みと、JR貨物の地下ターミナル計画を国家プロジェクトとして考えてみては如何でしょうか。例えば、古賀駅から地下に引き込み、西戸崎線の活用をして大量貨物輸送とJRで積み卸しをし、電気、電池自動車、水素自動車の幅広いフォークリフト開発をし、狭い所で充電システムの確立等色々とあると思います。今後3電、地下ターミナル、地上ターミナル航空機の温合活用は夢ではないのではないでしょうか。おのずと跡地は知的集合住宅、商業研究街づくりに活用をして！
			2.候補地の選定について 9 件		

区分	意見分類			寄せられたご意見
				海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案は、配置図を見れば分かりますが、羽田空港を180度回転させたような配置（2、500m滑走路が羽田空港のA滑走路、3、000m滑走路が羽田空港のC滑走路。）になっています。離着陸経路も羽田空港に似た経路や運用にすれば、騒音はかなり抑えることが可能ですし、羽田空港よりも小型・中型機の割合が多い福岡空港ならば騒音は羽田空港よりもはるかに小さいはずです。尚、羽田空港の環境対策費は年間1億円に過ぎない。低騒音機であれば2、500m滑走路を都市上空を飛行して離着陸を行っても騒音コンター的にはほとんど問題無いのではないでしょうか？一番騒音が酷いと考えられるのは3、000m滑走路に南側（都市上空）からILSで直線進入してくるときでしょうが、現空港でRWY34でのILS使用による着陸は年間5%程度であり、陸風海風を考慮したら昼間の時間帯である可能性が高い。（深夜・早朝はほとんど無いのではないか？）また現在実用化が進められているGPSによる精密進入が新空港が開港することには運用を開始していると考えられるので、3、000m滑走路に南側（都市上空）からILSで直線進入してくるのは年間1%程度ではないかと思う。
				海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案なら九州新幹線を乗り入れても事業費は1兆2000億円程度。″三苫・新宮ゾーン″と″志賀島・奈多ゾーン″は冬場の季節風に対応できるようにすると水深が深くなり1兆円～1兆1000億円で空港を造ることは困難（しかもPI案はクロースパラレル）だから、九州新幹線を乗り入れてもPI案より安くできてアクセスも3系統もあり（PI案は1系統）安価で利便性も良い。
				検討されている候補地には、（海域） （陸域）改めて増設、新設は希望しません。環境問題など。
				新空港候補地ゾーンの選定で『必要な制限表面および適切な進入・出発空域が確保されること』とあります。″三苫・新宮ゾーン″と″志賀島・奈多ゾーン″は選出条件にある制限表面はクリアしています。しかし、ILSを使用した着陸を検討すると、滑走路両側の延長進入表面を確保することは困難のように思います。志賀島・能古島・糸島半島・宮地岳、柑子岳・脊振山地・犬鳴山・福津地区に高い山があるので、海岸線に沿うように滑走路を配置しようにも延長進入表面を確保することが難しくて極めて困難です。″三苫・新宮ゾーン″で配置しようとしたら北北東－南南西方向しかないですが、雁ノ巣・奈多地区や西戸崎地区への影響を考えて配置すると水深が深くなるので事業費が増えます。さらに冬場の横風に対応できないので横風用滑走路も必要になりますが、ゾーン内に設置することは困難です。次に″志賀島・奈多ゾーン″への配置を考えると、北－南から北北西－南南東方向の30度ぐらいしか自由度は無さそうです。しかしこの方向に滑走路を配置すると水深が大幅に深くなるので確実に事業費が増えます。またこの配置では確実に海岸変形が起きるでしょう。やはり現実的には困難なのではないでしょうか？
				福岡空港は、国内線の便数が全体の9割を占めています。一方で、九州新幹線の開通や新型の新幹線車両投入による時間短縮や高速道路整備などによる高速バスとの競争など、国内線と他の交通機関との競争はますます激しくなっています。『既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内』という条件では遠過ぎて福岡空港発着の国内線に多大な悪影響を与えるのではないか？特に大阪国際空港（伊丹空港）便や関西国際空港便ではただでさえ新幹線に苦戦しているのに有力とされる志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンではアクセス時間が長くなり大幅な減便になるのではないか？また、中部国際空港便も利用者が減少する可能性が高いと思います。現福岡空港の立地条件の良さから成立している国内路線があるのに、それを全く考慮せずに『既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内』という条件を設けたとしか思えません。国内線への影響を考慮したら、博多駅や天神駅から乗り継ぎ無しで何分までなら利用者に許容できるかを検討して時間や距離を設定するべきです。他の空港のアクセス時間と比べて新空港までのアクセス時間が短ければ良いという考えでは話になりません。現福岡空港までのアクセス時間と比べてどうなのかが問題です。
				志賀島・奈多ゾーンと三苫・新宮ゾーンが水深条件やアクセス条件が他の海上ゾーンと比較して優位であるとあるが、水深条件やアクセス条件は明らかに湾内東ゾーンや湾内中央ゾーンの方が良いです。あと、アクセス条件を比較するべき対象は他案ではなく現福岡空港と比べてどうなのか？です。いくら他案よりもアクセス条件が良くても、利用者が許容できる時間内にアクセスできなければ意味がありません。『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』（つまり博多駅から30分以内）とありますが、博多駅から福岡空港駅は各駅停車の電車で5分です。博多駅から特急電車で30分以内だと特急料金が発生して費用が適正な範囲内であるとは言えないと思います。当然博多駅から各駅停車の電車（普通電車）で30分以内にするべきでしょう。また、福岡空港は天神からも直通していますが、新福岡空港へも天神駅から直通する必要があります（直通しなければ大幅に利便性が悪くなるのは自明です）が、具体的にどのようなルートでの乗り入れを検討してあるのでしょうか？

区分	意見分類			寄せられたご意見
				志賀島・奈多ゾーンから三苫・新宮ゾーンに新空港を造るとき、海岸線に沿うように滑走路を配置（北東－南西方向）する場合、オープンパラレル方式で両方向ILSを設置するという条件で滑走路を配置することは無理であると考えられます。新福岡空港基本構想（CONFA案）において『新宮沖ゾーンは、磯崎鼻から相島手前までの広範囲であり、市街地への騒音の影響を考慮した上で滑走路配置の自由度が高いゾーンである。』とありますが、現実的には自由度はあまりありません。ILSを設置する場合には、延長進入表面（滑走路の端にある過走帯の端から15km先まで50分の1勾配）をクリアする必要があります。延長進入表面をクリアしつつ市街地に騒音の影響が及ばないようにすることを考慮すると、志賀島・奈多ゾーンから三苫・新宮ゾーンに新空港を造るのはかなり難しいと考えられます。制限表面に抵触する可能性がある物件・山などに標高を示すとhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff2/img/a3.bmpこの図のようになります。玄界灘に海岸線に沿うように滑走路を配置（北東－南西方向）すると、両方向共に山や島や障害物があり延長進入表面を確保するのは容易ではないと考えられます。恐らく西側は志賀島と能古島の間を飛行するようなルート設定にするしかないと思いますが、その西側には柑子岳があり、東側には対馬見山があります。オープンパラレル方式にすると志賀島と能古島のどちらかに延長進入表面が抵触する可能性大です。多分、周辺の地形データから延長進入表面を確保できる滑走路配置をコンピュータで算出したら候補地はかなり絞られると思います。延長進入表面を確保するには、海ノ中道（雁ノ巣から西戸崎の間）に北北西－南南東方向に滑走路を配置するのが一番良いと考えられます。志賀島・奈多ゾーンにこの配置をすると水深が深く事業費が大幅に増えます。海ノ中道（雁ノ巣から西戸崎の間）に北北西－南南東方向に滑走路を配置する案としては湾内東ゾーンと海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案がありますが、船舶航路と交差しないこと、オープンパラレルで滑走路を配置できること、アクセスが良いこと、港湾施設の強化やアイランドシティの土地売却問題が一気に解決できることなどを考慮すると海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案の方が良いと考えられます。
				意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度意見を提出する。新空港候補地の選定過程で、警固断層の直上に立地することが足切り条件になるなら、当然、現空港も安全性の観点から足切りで不可となる。そうでなければ論理的に矛盾が生じる。終戦直前の現福岡空港開港以来、約60年間で、福岡空港周辺では、墜落事故が2度、オーバーランが1度起きている。昔に比べ福岡空港の発着回数がはるかに多くなってしまった状況では、民間機・軍用機の安全性は飛躍的に向上しているとはいえ、市街地での航空機事故の発生確率は、地震のそれとは比べものにならないほど大きいはず。仮に、今後の市街地での離着陸時の航空機事故発生確率が何百年に一度くらいとしても、警固断層を震源とする地震は何千年に一度しか起こらない。しかも、一度大地震が起こったら、再び歪みが蓄積するまで次の大地震は起こらない。それより、現空港が市街地に立地することに起因する、市街地における第三者を巻き込む航空機事故の方が、はるかに危険性が高い。しかも、一度事故が起こったからといって、当分の間、次の事故は起きないというものではない。そもそも、警固断層の直上に空港島があることなど重大な問題ではない。なぜなら、活断層直上に空港島があることが原因となって死に至るケースなど、ほとんど考えられないからである。あるとしても、以下のような場合のみであり、その確率は極めて低い。　①着陸直後のスピードが落ちていない時に地震が起き、直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。　②離陸機の助走中かなりスピードが上がった時に地震が起き、離陸を止めたが直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。　③直下の断層を境に海底地盤が変動し、連絡橋が崩壊（阪神大震災では、明石海峡大橋の直下にある野島断層が動き、支柱間隔が80cmも伸びたにもかかわらず、問題なし）。こんな確率の低いことを心配する必要がどこにあるだろうか？ しかも、③以外は現空港でも起こりうる。それより、現空港で、南北にある道路に飛行機がオーバーランし、車数台が巻き込まれて数人が死亡する確率の方がはるかに高い。したがって、湾内中央ゾーンは、現空港よりはるかに安全であり、問題は少ない。安全性を重視するなら、一刻も早く市街地以外の場所に空港を移転させるべきであろう。
				新空港案は複数ありますが、滑走路の両側にILSを設ける場合に必要な延長進入表面が確保できるかどうかをまず検討しないといけないと思います。また三苫・新宮ゾーンは『県、福岡市などでつくる新福岡空港調査会（会長、麻生渡知事）の資料によると、同空港の滑走路は、年間の風向調査などに加え、建設費を抑えるため、2本の平行滑走路を北東―南西方向に配置する案が有力となっている。ところが、北東側には航空自衛隊芦屋基地の管制圏があり、北東方向からのILS進入ルートを設定すると、着陸機は芦屋基地の管制圏を横切る形になり、「芦屋基地を運用することは事実上できなくなる」（同調査会の報告書）という。このため、南西方向からのILS進入ルートしか設置できない。航空機は追い風で着陸すると失速の恐れがあるため、向かい風で着陸するのが原則。構想の滑走路配置案では、視界不良にもかかわらず北東方向から進入しなければならない場合、着陸機は南西方向からILSの誘導で降下した後、旋回して北東方向から着陸することになる。着陸機が旋回を終えるまで離陸機は待機せざるを得ず、運用効率も低下する。国土交通省航空局保安企画課は「そもそも、制約がない空港を作るために、海上にしたのではなかったか。離着陸量の多い拠点空港ではILSは両側に設置すべき」と話している。』（2002、7，12毎日新聞）により、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置することは難しいのではないか？また、志賀島・奈多ゾーンも福岡県・市などでつくる新福岡空港調査会の前身「新福岡空港将来構想検討委員会」が97年度に実施した調査の結果『陸部に沿って北東向きに配置すると、航空自衛隊芦屋基地の管制空域と進入経路が重なる。さらに方角を変えても福岡タワーや脊振山地、能古島などのいずれかが障害になると指摘。こうして5案はすべて“問題あり”と結論づけられた。検討委関係者は「海の中道案はその後は調査対象にさえならなかった」と説明する。』［毎日新聞6月15日］により、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置することは難しいのではないか？
			3.新空港方策全般への意見 5 件	

区分	意見分類			寄せられたご意見
				将来の福岡空港はアジアの窓口空港で位置づけるべきと思います。その為には、24時間空港を目指すことで、単なる旅客だけでなく貨物の需要拡大が大切です。新空港は地球温暖化をクリアすべきことも大切です。その為に、都市高速、地下鉄の引き込みと、JR貨物の地下ターミナル計画を国家プロジェクトとして考えてみては如何でしょうか。例えば、古賀駅から地下に引き込み、西戸崎線の活用をして大量貨物輸送とJRで積み卸しをし、電気、電池自動車、水素自動車の幅広いフォークリフト開発をし、狭い所で充電システムの確立等色々とあると思います。今後3電、地下ターミナル、地上ターミナル航空機の温合活用は夢ではないのではないでしょうか。おのずと跡地は知的集合住宅、商業研究街づくりに活用をして！
				・成田空港の二の舞にならないよう、絶対新空港は反対である。 1. 巨額の費用を掛け建設したが、中途半端な空港である。 （1）アクセスが悪い （2）滑走路が、整備出来ていない （3）24時間空港ではない 2. 当初拡張不可能と言われた、羽田空港が大規模に拡張されている。よって、新たに空港を建設するのでは無く、既設の空港の有効活用を絶対条件で 検討すべきである。（アクセスの向上、高速道路，鉄道の建設を最優先に検討すべきである）
				現空港と新空港の併用が最良策と思う。 （現空港～主要都市便） （新空港～国際線、地方都市便） 現空港の廃止は福岡の都市機能（＝価値）維持の観点からあり得ない。
				新空港案は、新空港開港と同時に現空港を廃港するのに、新空港を作りつつ現空港も存続すると思っている人がいるようです。ステップ4で新空港案を『新空港（滑走路2本）開港と同時に現空港を廃港する場合』と『新空港（滑走路1本）を造り現空港も存続する場合』で検討してみてはどうでしょうか？少なくとも現在PIで検討されている案では現空港は廃港になることを示しておく必要があると思います。
				福岡空港PIでは新空港の検討をクロースパラレル方式で検討していますが、次の問題点があります。 『1.予測需要に対応できない』ステップ2で2032年に離着陸回数23万回/年と予測してありますが、これに対応できません。需要予測をしておきながら需要予測に対応できない対応策を行って、需要予測通りに需要が伸びた場合、どのように対応するのでしょうか？ 『2.那覇空港PIと整合性が図れない』福岡空港PIと同時に行われている那覇空港PIでは、クロースパラレル方式から離着陸可能回数が多いオープンパラレル方式まで検討しています。ニュース等を見る限り、オープンパラレル方式が採用される可能性が高いですが、需要予測では2030年に離着陸回数15.6万回/年（自衛隊機等も含めると17.8万回/年）です。那覇空港よりも需要予測で離着陸回数が多いのに滑走路処理容量が少ないクロースパラレル方式でしか検討していないのはおかしいのではないでしょうか？ 『3.クロースパラレル方式では需要の増加が制限される可能性が高い』クロースパラレル方式では滑走路の独立運用ができないので同時離陸や同時着陸ができません。よって最大離陸可能回数や最大着陸可能回数は、滑走路1本のときと変わりません。早朝時間帯は出発便しかない（他の国内空港は運用を開始したばかりだったりアクセス鉄道が動き始めたばかりなので便を設定できない）ので、最大離陸可能回数が増加しなければ便数の増加はできません。航空会社は高需要時間帯に就航したいのであって、どの時間帯でも良いのではありません。高需要時間帯での滑走路処理容量が3割程度しか増えないのでは、需要の増加は限定的なものになり需要予測値を大きく下回る可能性も考えられます。福岡空港は、羽田空港のように圧倒的な需要がある空港ではないので高需要時間帯の容量が少なければ需要に大きな影響を与えます。以上の3点からもオープンパラレル方式で検討するべきだと思います。
		対応方策全般	1.空港能力について 0 件	
			2.現空港の活用について 3 件	
				現空港と新空港の併用が最良策と思う。 （現空港～主要都市便） （新空港～国際線、地方都市便） 現空港の廃止は福岡の都市機能（＝価値）維持の観点からあり得ない。
				目先の対応であれば現空港の改修をすべきである。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度意見を提出する。新空港候補地の選定過程で、警固断層の直上に立地することが足切り条件になるなら、当然、現空港も安全性の観点から足切りで不可となる。そうでなければ論理的に矛盾が生じる。終戦直前の現福岡空港開港以来、約60年間で、福岡空港周辺では、墜落事故が2度、オーバーランが1度起きている。昔に比べ福岡空港の発着回数がはるかに多くなってしまった状況では、民間機・軍用機の安全性は飛躍的に向上しているとはいえ、市街地での航空機事故の発生確率は、地震のそれとは比べものにならないほど大きいはず。仮に、今後の市街地での離着陸時の航空機事故発生確率が何百年に一度くらいとしても、警固断層を震源とする地震は何千年に一度しか起こらない。しかも、一度大地震が起こったら、再び歪みが蓄積するまで次の大地震は起こらない。それより、現空港が市街地に立地することに起因する、市街地における第三者を巻き込む航空機事故の方が、はるかに危険性が高い。しかも、一度事故が起こったからといって、当分の間、次の事故は起きないというものではない。そもそも、警固断層の直上に空港島があることなど重大な問題ではない。なぜなら、活断層直上に空港島があることが原因となって死に至るケースなど、ほとんど考えられないからである。あるとしても、以下のような場合のみであり、その確率は極めて低い。 ①着陸直後のスピードが落ちていない時に地震が起き、直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。 ②離陸機の助走中かなりスピードが上がった時に地震が起き、離陸を止めたが直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。 ③直下の断層を境に海底地盤が変動し、連絡橋が崩壊（阪神大震災では、明石海峡大橋の直下にある野島断層が動き、支柱間隔が80cmも伸びたにもかかわらず、問題なし）。こんな確率の低いことを心配する必要がどこにあるだろうか？ しかも、③以外は現空港でも起こりうる。それより、現空港で、南北にある道路に飛行機がオーバーランし、車数台が巻き込まれて数人が死亡する確率の方がはるかに高い。したがって、湾内中央ゾーンは、現空港よりはるかに安全であり、問題は少ない。安全性を重視するなら、一刻も早く市街地以外の場所に空港を移転させるべきであろう。
			3.利用者の利便性確保について 0 件	
			4.需要予測について 0 件	
			5.ターミナル施設の機能・設備について 0 件	
			6.総合的な交通対策について 0 件	
			7.その他 0 件	
		その他 0 件		
	将来対応方策の評価の視点について		1.評価の視点全般について 2 件	評価の視点では、福岡県に類似した都市を国内、国外かかわらず対照としてとりあげてもよいのではないでしょうか。 どういう点に重点をおくかが重要だと思います。 重要項目が欠落またはマイナス点が多いものを選択肢から消去していく方法がいいと 思います。 オリンピックの開催都市を決める方法のようなもので。
			2.需給逼迫緩和の視点について 0 件	
			3.利用者利便性の視点について 6 件	県民から見ると、「財政問題」という視点が最重要。 利用者から見ると、「利便性」という視点が最重要。 空港はネットワーク産業だから路線の充実が重要だ。利用者の利便を追求して欲しい。また乗りたい時に乗れるよう、便数の充実も必要。現在の空港の国際ターミナルが別になっているのは良くない。非常に不便。改善を検討して欲しい。利用者利便性の視点。 日本一利便性の良い”好かれている福岡空港”でお願いします。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			「三苫・新宮」あるいは「志賀島・奈多」いずれに移転しても博多駅へのアクセスが不便。鉄道では西鉄、JR香椎線どちらにしても現状は1時間に3本程度、また車両数も3両程度。現在の空港と博多駅を結ぶ地下鉄（5～6分に1本、12両編成程度）と比べるとあまりにも少なすぎる。JR鹿児島本線筑前新宮駅へもアクセスが悪い。車やタクシーで移動するにしても県道495号線は和白交差点をはじめ現在でも渋滞が頻発するが、どのように対応するのか。アイランドシティ経由で香椎から抜ける道もあるが、車で運べる人数は限られる。現在の福岡空港の利用人数を移動させるためには交通渋滞にどのように対応するのか。つまり、新空港の建設にあたって、空港自体の建設費だけでなく、新たなインフラの整備費もかかるのではないか。ただでさえ財政面が緊迫しているのに無駄遣いにほかならない。現空港にあと1本滑走路を作る方が財政的にも現実的だと思う。
			新空港の立地については、交通機関の利便性や建設コストが重要であろうと思います。私の意見としては、奈多及び糸島、三苫に陸続きで埋め立て都市圏で最も高い利便性が地下鉄は必須であろうと思います。これだけでも、現空港の利便性に近くなります。
			志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンに新空港を造る場合の航空会社や利用者の利点は何か？これを説明できなければ利用者や航空会社からの支持は減ります。国際線や深夜貨物便などは増便や新規就航できるかもしれませんが、福岡空港の定期便の9割は国内線です。国内線運航会社におけるメリットは何か？また利用者におけるメリットは何か？アクセスの悪化による国内線就航路線が減少するのではないか？福岡－大阪は、新幹線が航空機よりも優勢だが、志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンに新空港を造ると福岡空港－大阪国際空港（伊丹空港）は便の設定自体が無くなるのではないか？さらにそれよりも利用者が少ない福岡空港－関西国際空港は便の設定が無くなるのではないか？福岡空港－中部国際空港も利用者が新幹線に移る可能性が高いがどうなのか？国土交通省は、志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンに新空港を造った場合アクセスが悪くなりその結果国内線の路線に悪影響が出て、関西国際空港や中部国際空港への利用者が減る可能性が高くなっても構わないのでしょうか？
		4.環境・安全の視点について 5 件	
			・拡幅は環境、安全面からダメ。 ・騒音、環境、安全の解決のため、あるいは将来子孫のために借金を残すな。
			航空機事故の約8割は離陸時・着陸時に起きます。国内での航空機事故も，離着陸時以外の事故といえば85年の御巣鷹山の日航機墜落事故くらいで,82年の羽田空港での福岡発日航機の墜落,94年の名古屋空港での中華航空,96年の福岡でのガルーダなど，やはり離着陸時がほとんどです。海外でも，今年起きたタイやブラジルでの事故は離着陸時のものです。航空機事故の8割を占める離着陸時に，市街地の上を飛んでいるか，海上を飛んでいるかで，「第三者」に及ぼす影響はまるで違ってきます。乗員や乗客が死ぬのは空港が市街地にあろうが海上にあろうが同じですが，それ以外の「第三者に危険が降りかかってくる」という，市街地空港の恐ろしさをしっかりと認識していただきたいと思います。　欧米で「Third Party Risk」と呼ばれるのは，このためです。ちなみに，航空機事故の確率を安全側に見て100万回に0.34回　その8割が離着陸時に起きるとすると，福岡空港の年間離着陸回数は約14万回ですから，0.34÷100万÷2×0.8×14万＝0.019回／年となり，「52年に1回」は福岡空港周辺で航空機事故が起こり得る確率となります。 http://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%88%AA%E7%A9%BA%E6%A9%9F%E4%BA%8B%E6%95%85
			環境問題について、今後考えられうる問題はないのか？エネルギー問題について今後、生じうる問題に対して対応策は考えているのか？など様々な問題が生じると思います。特に、地球温暖化など深刻な問題に与える影響などはあるのか、今回の出前事業を聞いて気になりました。なので、もう少しそっち方面の問題について触れてほしいと思います。
			・21Cアジアの時代に対応する空港を作る。 ・九州（府）を想定して作る。 ・空港周辺の住民の安全。
			関西空港を視察した時、田尻町と意見交換したが、一次産業の発展にも空港は貢献している。漁業も空港周辺の魚礁になり、魚が増え、若い漁師も増えているし、レジャーボート、駐艇でも利益が上がっている。人の往来が多くなることで、農業の「道の駅」での販売も増え農業の活性化へも繋がっていた。 海上では音の吸収があるのか、陸上に比べて騒音の心配は誰もしていなかった点が印象に残る。
		5.まちづくりや地域振興の視点について 3 件	
			今の検討枠組みでは無理かもしれないが、九州全体の均衡ある発展という視点も加味してほしい。福岡都市圏の独り勝ち、一極集中状態を是とし、その前提の中でしか考えないのでは、今の福岡空港の担っている役割からすれば不足していると思う。
			・21Cアジアの時代に対応する空港を作る。 ・九州（府）を想定して作る。 ・空港周辺の住民の安全。
			関西空港を視察した時、田尻町と意見交換したが、一次産業の発展にも空港は貢献している。漁業も空港周辺の魚礁になり、魚が増え、若い漁師も増えているし、レジャーボート、駐艇でも利益が上がっている。人の往来が多くなることで、農業の「道の駅」での販売も増え農業の活性化へも繋がっていた。 海上では音の吸収があるのか、陸上に比べて騒音の心配は誰もしていなかった点が印象に残る。

区分	意見分類		寄せられたご意見
		6.事業効率性の視点について 12 件	
			県民から見ると、「財政問題」という視点が最重要。 利用者から見ると、「利便性」という視点が最重要。
			血税を新空港建設に投入するのは反対。「建設費」の視点が大切だ。
			・拡幅は環境、安全面からダメ。 ・騒音、環境、安全の解決のため、あるいは将来子孫のために借金を残すな。
			・拡幅について、費用が永遠に続くこと、将来、地方分権になると全額地方負担になる可能性。 ・安全性
			「三苫・新宮」あるいは「志賀島・奈多」いずれに移転しても博多駅へのアクセスが不便。鉄道では西鉄、JR香椎線どちらにしても現状は1時間に3本程度、また車両数も3両程度。現在の空港と博多駅を結ぶ地下鉄（5～6分に1本、12両編成程度）と比べるとあまりにも少なすぎる。JR鹿児島本線筑前新宮駅へもアクセスが悪い。車やタクシーで移動するにしても県道495号線は和白交差点をはじめ現在でも渋滞が頻発するが、どのように対応するのか。アイランドシティ経由で香椎から抜ける道もあるが、車で運べる人数は限られる。現在の福岡空港の利用人数を移動させるためには交通渋滞にどのように対応するのか。つまり、新空港の建設にあたって、空港自体の建設費だけでなく、新たなインフラの整備費もかかるのではないか。ただでさえ財政面が緊迫しているのに無駄遣いにほかならない。現空港にあと1本滑走路を作る方が財政的にも現実的だと思う。
			福岡空港が赤字であることに驚いている。
			福岡空港の経営が成り立っているのか。 借地料を50年以上になり、莫大な額になる。
			まず赤字を解消すべきだ。
			まず赤字を解消することだ。
			空港経営の赤字の対策を早急にとるべきだ。
			新空港の立地については、交通機関の利便性や建設コストが重要であろうと思います。 私の意見としては、奈多及び糸島、三苫に陸続きで埋め立て都市圏で最も高い利便性が地下鉄は必須であろうと思います。 これだけでも、現空港の利便性に近くなります。
			新空港の評価の視点には、「埋め立て土砂の調達方法」と、「地盤改良用の土砂の調達方法」について触れてほしい。中国が砂の輸出を禁止する方向であり、九州各県が海砂の採取量を減少方向へ規制する流れの中で、博多港の航路浚渫土砂を使わずに調達しようとすれば、事業費は現在発表されている量の2倍程度に膨らむはずだからだ。 また、博多港の航路浚渫土砂を利用する場合は、浚渫・圧送費を「土砂取り費」として新空港の工事費に加算するか、航路整備と空港島埋立を同一プロジェクトとして評価すべきである。
		7.その他 2 件	
			私は新空港についてとても関心あります！色んな対策があると聞きましたが、新空港の考えは滑走路より有力なんですか？私はその候補地のすぐ近くのエリアで、たぶんアイランドシティーなのでは…と思いました。嫌です。（早く言うと）広さとか、金の問題とかばかりで、私の嫌だという住民の声はどうなりますか？行政は一方的で、反対しても絶対作りますよね！？行政のお金のことばかりでなくて、反対の役割とかも調べてほしいです！
			いったい何人の地権者がいるのか。
	PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 1 件	
			自分たちに都合の良い説明に、国民の許しは得られないと思います。佐賀空港23%の利用の責任は誰がとったのですか。空港が出来上がってしまえばそれまでです。高齢社会、それを支える若年者、これからどうやって人間らしい生活が保てていけるのか心配になります。自分達だけ職責を果たし、退職金をもらって、その人物は今はもう職には居ませんので、終わりだということが余りにも多すぎます。
		2.PIの催し等に関する意見 0 件	
		3.PIレポートに対する意見 0 件	
ステップ4に関する意見	評価に関する方法について	1.評価の方法について 0 件	
		2.その他 0 件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
	その他 3 件	検討費用、着工費用を早く確保すべき
		移転ありきの検討はしない
		子供達が可哀想でしょうがない。このような人達に行政を預けていいのだろうか？もうハコモノ入らない。

意見募集はがき等の「その他」及び説明会等での発言により寄せられたご意見

区分	意見分類			寄せられたご意見
ステップ3	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携方策	1.利用制限型の方策への意見	①国際線の利用制限について 1件 【意見を読んだ感想③】北九州市は九州初の百万都市・政令指定都市ですが、人口は激減し、商業機能の流出はとどまるところを知らず、地価の下落は底なし、福岡の地下鉄への対抗心から建設したモノレールは債務超過、一発逆転を賭けて環黄海圏ハブポートを目指したひびきコンテナターミナルは大水深ハブ釣り堀状態。今や福岡市との差は歴然。過去の栄光を忘れられないプライド高き北九州の方々が悔しくてたまらないのはよーく分かりますが、福岡の足を引っ張るのは九州のためにはならず、北九州のためにもなりません。せっかく工場の進出が続いているのに、国際線を北九州に移せ、などと声高に叫んでも、北九州では国際線の路線・便数は減ってしまい、却って利便性が低下します。これでは北九州への我田引水にもならない、自分で自分の首を絞めることになるだけです。
				②貨物、離島便等の利用制限について 0件
				③自衛隊等の利用制限について 1件 昨年12月まとめの標記について、公募されている「最終意見」が以前のように、「考え方」に対する再意見募集をとっていないことを訝しく思っています。その上で、「考え方」についての再度意見を述べます。 ①自衛隊や米軍の利用について 「考え方」では機能継続となっていますが、空港需要量と危険度の両面から軍事利用のあり方について調査項目に入れるべきだと思います。
			2.需要誘発型の方策への意見	①空港へのアクセス向上について 4件 【新北九州空港アクセス鉄道に関する検証　その③】　＜新北九州空港の現実から新北九州空港アクセス鉄道構想の破綻を指摘する＞ 北九州市が行った新北九州空港アクセス鉄道に関する調査報告書によると、【新北九州空港アクセス鉄道に関する検証 その②】＜北九州市が行った新北九州空港アクセス鉄道に関する調査の問題点を指摘する＞で指摘した ◆小倉からの所要時間10分、　◆1時間に4本（15分間隔）運行　という、あり得ない条件の下 ◆鉄道がない場合の2012年の新北九州空港の旅客数＝368万人/年 ◆鉄道がある場合（在来線新門司ルート）の2012年の新北九州空港の旅客数＝525万人/年　となっている。しかし ◆新北九州空港の開港初年度（2006年度）の旅客数＝127万人/年　であり、あと6年で3倍になるとは考えられない。開港2年目に入った今年4月以降の旅客数は早くも前年割れとなっている。しかも、福岡都市圏と違い、北九州都市圏では今後も人口は激減する。また、アクセス鉄道を整備しても飛躍的に空港の旅客数が増えるわけではないことは、仙台空港アクセス鉄道開通後の今年4月以降の仙台空港自体の旅客数が前年比で増えるどころか減少していることから明らかである。さらに ◆鉄道がある場合（在来線新門司ルート）の2012年の新北九州空港の旅客数＝525万人/年　に対し ◆アクセス鉄道の乗降客数＝7,415人/日　うち空港の旅客は6,333人/日　とあるので ◆アクセス鉄道の手段分担率＝6,333人/日×365日/年÷525万人/年＝44% これは福岡空港とほぼ同じ水準であり、車社会の北九州ではあまりにも高すぎる。宮崎空港の鉄道分担率は約15%、北九州では福岡よりむしろ宮崎に近いと考えられる。実際は仙台空港よりも鉄道分担率は低くなるだろう。仮に、多めに見積もって仙台空港と同じ鉄道分担率とし ◆仙台空港駅の乗降客数＝3,900人/日、 ◆仙台空港の旅客数（2006年度）＝339万人/年 ◆新北九州空港の旅客数（2006年度）＝127万人/年 を用いて比例計算すると、もし今、新北九州空港アクセス鉄道がある場合 ◆現実のアクセス鉄道の乗降客数＝3,900人/日×127万人/年÷339万人/年＝1,461人/日→約1,500人/日　となる。ちなみに、調査報告書の運賃550円を用いると ◆1日の運賃収入＝約1,500人/日×550円/人＝約82万5000円/日　これは ◆セブンイレブンの平成17年度の1店舗1日当たりの売上額（全国平均）＝約60万円 とほとんど同じ。北九州市は、600～1000億円もかけてアクセス鉄道を整備するより、セブンイレブンを2店舗経営した方が良い。この方が初期投資ははるかに少ないが売り上げは多い。新北九州空港が既に開港している今、鉄道がない場合の2012年の新北九州空港の旅客数＝368万人/年、鉄道があれば旅客数＝525万人/年、などという強がりはもはや通用しない。開港後の現実を見ると、新北九州空港アクセス鉄道構想は完全に破綻しており、もやや『妄想』である。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					近隣空港は、距離が遠く、利用者が少ないと整理されているが、九州自動車道の乗り入れなどアクセスを整備すれば移動時間は短縮でき、離発着の枠を佐賀空港に移せると思う。利便性として大事なのは距離ではなく時間。アクセスを整備すれば、分散でき、利用客の利便性も損なわず、地元にとっても便利なものになる。 　道州制を踏まえれば、高額な新空港を建設するのではなく、九州の中心に位置する佐賀空港を活用すべき。
					空港は50、100年先の将来を見据えて造るべき。道州制を踏まえれば、福岡県だけ、福岡都市部だけの利便性を考えての過大な投資は将来に禍根が残る。それより、今ある空港をアクセス整備して活用した方が、費用的にも安いと思う。
					利便性は、距離ではなく時間。佐賀空港も高速道路を直結すれば、新宮沖と比べ要する時間は変わらない。福岡都市圏の利便性を30km圏内とするのは無謀だと思う。
				②利用者負担の軽減について 0 件	
				③路線・便数の拡充について 0 件	
			3.近隣空港との連携方策全般への意見 3 件		現空港を移転しましょう。何故ならば、 ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携（福岡市内からのアクセスが遠すぎる） ・滑走路増設 用地拡張（住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。） ・無駄な費用 現空港増設（借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。） ・3年以内にピーク 新たな路線の開設が困難になる。 ・地域住民の犠牲（利便性を手放しで喜んではいられない） ・エアポートは必要である。（島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである）
					過去に2～3回意見書を出したことがあります。2008年福岡県だよりやTV放映等で麻生知事の発言を聞いてますと福岡空港の問題に関しては既に①現空港の現在地での拡充　②新空港の建設のみの2案に絞り、それがあたかも当然のように語られているような感じを受けます。財政面でかなり逼迫しているにも関わらず莫大な費用がかかる案をなぜ強硬に推し進めるのか理解に苦しむ。なぜ北九州空港を積極的に活用する案を検討しないのか、費用検討をとことんやったのか、北九州空港を活用することを大前提として検討したのかさっぱり見えない。次ステップに進む前にもう一度原点に帰り検討し直すべきだと思う。
					②近隣空港との連携について 「考え方」では効果なしとしていますが、近隣空港との連携は各地域経済との相互性、過剰投資是正、需要分散収容、空港拡充（滑走路増設、新空港建設）以前に採るべき全ての対策を行ったという政策充実度の各視点から、尚考慮されるべだと思います。

区分	意見分類			寄せられたご意見
		現空港における滑走路増設	1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	①需給逼迫緩和の効果について 0 件
				②利用者利便性の確保について 1 件
				現在67歳の私が最初に飛行機を利用したのは47年前。板付飛行場に東京より帰福したことに遡ります。エプロンもなく、機体まで歩いて搭乗したことが昨今のように思い出され、40年の時間の早い流れを意識せざる終えません。 福岡空港調査室が出来たり、そして市民参加の意見発表会などが行われるようになってもう既に5年は経過しているようです。つまり時間は待ってくれないと言うことです。私を含めた多くの市民は「こんなに便利な飛行場を…」「何で…どうして…」と、最初は他人事のように単にブツブツ言っていたに過ぎません。しかし、PIレポートの発表や新聞記事などで少しずつ市民として社会人として理解できるようになりました。 ①空港面積の1/3が借地であった（昭和47年～平成18年総計1635億円支払） ②環境対策費（昭和47年～平成18年総計2760億円支払） ※「現空港滑走路増設」ではこれらがさらに増加する。 ③便利さは地域住民の犠牲で成り立っている。 ④飛行場の廻りに想像以上に住宅や建物が建ってしまった。 ※世界一便利で、世界一危険なエアポート ⑤サービスは（空港） 足として利用する市民、離着陸で利用料を支払う航空会社、海外からの人々、物流 ※総轄的に考える必要がある。 ⑥風向き ※特に、③の箱崎、春日原、雑餉隈地域住民の長い年月の犠牲に対して配慮しなければならない。 ④現空港滑走路増設は無理だと思える。 空港用地拡張に住民その他の同意が無理。時間的に無理。 運航しながらの工事で危険。
				③周辺環境への影響、安全性について 3 件
				レポートの作り方に問題あり。まるで滑走路増設は8～14年で全て完了できるかのように取られ，レポートを読んだ人はみな誤解しているだろう。それが狙いであるかのようにも思える。実際はそんな短期間でできるはずもなく，新空港建設に比べてはるかに時間がかかる。これは成田を見れば明らか。そもそも用地買収が何十年かかるか分からない。他の例を出すと，一般国道202号福岡外環状道路（国土交通省施工）は，総延長18km，代表幅員40mなので，全用地買収面積＝18000m×40m＝72ha。もちろん既存道路など公有地は含まないから実際はもっと買収面積は小さい。この福岡外環状道路では何十年も用地買収をしているが，少しずつしか供用できていないのに，空港の滑走路増設があっという間にできるはずがない。ましてや，現空港用地の地権者は借地料でボロ儲けしているのは空港周辺では周知の事実。地権者の豪邸が毎年増えている。だから，「貸してもいいが売らない」と言われるのがオチ。借地ではできない工事もあるだろう。さらに，騒音公害に対して訴えられるのは間違いないから，用地買収ができればよいという話でもない。
				現在67歳の私が最初に飛行機を利用したのは47年前。板付飛行場に東京より帰福したことに遡ります。エプロンもなく、機体まで歩いて搭乗したことが昨今のように思い出され、40年の時間の早い流れを意識せざる終えません。 福岡空港調査室が出来たり、そして市民参加の意見発表会などが行われるようになってもう既に5年は経過しているようです。つまり時間は待ってくれないと言うことです。私を含めた多くの市民は「こんなに便利な飛行場を…」「何で…どうして…」と、最初は他人事のように単にブツブツ言っていたに過ぎません。しかし、PIレポートの発表や新聞記事などで少しずつ市民として社会人として理解できるようになりました。 ①空港面積の1/3が借地であった（昭和47年～平成18年総計1635億円支払） ②環境対策費（昭和47年～平成18年総計2760億円支払） ※「現空港滑走路増設」ではこれらがさらに増加する。 ③便利さは地域住民の犠牲で成り立っている。 ④飛行場の廻りに想像以上に住宅や建物が建ってしまった。 ※世界一便利で、世界一危険なエアポート ⑤サービスは（空港） 足として利用する市民、離着陸で利用料を支払う航空会社、海外からの人々、物流 ※総轄的に考える必要がある。 ⑥風向き ※特に、③の箱崎、春日原、雑餉隈地域住民の長い年月の犠牲に対して配慮しなければならない。 ④現空港滑走路増設は無理だと思える。 空港用地拡張に住民その他の同意が無理。時間的に無理。 運航しながらの工事で危険。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現空港を移転しましょう。何故ならば、 ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携（福岡市内からのアクセスが遠すぎる） ・滑走路増設 用地拡張（住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。） ・無駄な費用 現空港増設（借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。） ・3年以内にピーク 新たな路線の開設が困難になる。 ・地域住民の犠牲（利便性を手放しで喜んではいられない） ・エアポートは必要である。（島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである）
					④都市開発への影響について 0 件
					⑤費用（建設、ランニング）について 2 件
					現在67歳の私が最初に飛行機を利用したのは47年前。板付飛行場に東京より帰福したことに遡ります。エプロンもなく、機体まで歩いて搭乗したことが昨今のように思い出され、40年の時間の早い流れを意識せざる終えません。 福岡空港調査室が出来たり、そして市民参加の意見発表会などが行われるようになってもう既に5年は経過しているようです。つまり時間は待ってくれないと言うことです。私を含めた多くの市民は「こんなに便利な飛行場を…」「何で…どうして…」と、最初は他人事のように単にブツブツ言っていたに過ぎません。しかし、PIレポートの発表や新聞記事などで少しずつ市民として社会人として理解できるようになりました。 ①空港面積の1/3が借地であった（昭和47年～平成18年総計1635億円支払） ②環境対策費（昭和47年～平成18年総計2760億円支払） ※「現空港滑走路増設」ではこれらがさらに増加する。 ③便利さは地域住民の犠牲で成り立っている。 ④飛行場の廻りに想像以上に住宅や建物が建ってしまった。 ※世界一便利で、世界一危険なエアポート ⑤サービスは（空港） 足として利用する市民、離着陸で利用料を支払う航空会社、海外からの人々、物流 ※総轄的に考える必要がある。 ⑥風向き ※特に、③の箱崎、春日原、雑餉隈地域住民の長い年月の犠牲に対して配慮しなければならない。 ④現空港滑走路増設は無理だと思える。 空港用地拡張に住民その他の同意が無理。時間的に無理。 運航しながらの工事で危険。
					現空港を移転しましょう。何故ならば、 ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携（福岡市内からのアクセスが遠すぎる） ・滑走路増設 用地拡張（住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。） ・無駄な費用 現空港増設（借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。） ・3年以内にピーク 新たな路線の開設が困難になる。 ・地域住民の犠牲（利便性を手放しで喜んではいられない） ・エアポートは必要である。（島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである）
					⑥用地・補償等について 4 件
					レポートの作り方に問題あり。まるで滑走路増設は8～14年で全て完了できるかのように取られ，レポートを読んだ人はみな誤解しているだろう。それが狙いであるかのようにも思える。実際はそんな短期間でできるはずもなく，新空港建設に比べてはるかに時間がかかる。これは成田を見れば明らか。そもそも用地買収が何十年かかるか分からない。他の例を出すと，一般国道202号福岡外環状道路（国土交通省施工）は，総延長18㎞，代表幅員40mなので，全用地買収面積＝18000m×40m＝72ha。もちろん既存道路など公有地は含まないから実際はもっと買収面積は小さい。この福岡外環状道路では何十年も用地買収をしているが，少しずつしか供用できていないのに，空港の滑走路増設があっという間にできるはずがない。ましてや，現空港用地の地権者は借地料でボロ儲けしているのは空港周辺では周知の事実。地権者の豪邸が毎年増えている。だから，「貸してもいいが売らない」と言われるのがオチ。借地ではできない工事もあるだろう。さらに，騒音公害に対して訴えられるのは間違いないから，用地買収ができればよいという話でもない。
					強制収用してはどうだ。

区分	意見分類				寄せられたご意見
					現在67歳の私が最初に飛行機を利用したのは47年前。板付飛行場に東京より帰福したことに遡ります。エプロンもなく、機体まで歩いて搭乗したことが昨今のように思い出され、40年の時間の早い流れを意識せざる終えません。 福岡空港調査室が出来たり、そして市民参加の意見発表会などが行われるようになってもう既に5年は経過しているようです。つまり時間は待ってくれないと言うことです。私を含めた多くの市民は「こんなに便利な飛行場を…」「何で…どうして…」と、最初は他人事のように単にブツブツ言っていたに過ぎません。しかし、PIレポートの発表や新聞記事などで少しずつ市民として社会人として理解できるようになりました。 ①空港面積の1/3が借地であった（昭和47年～平成18年総計1635億円支払） ②環境対策費（昭和47年～平成18年総計2760億円支払） ※「現空港滑走路増設」ではこれらがさらに増加する。 ③便利さは地域住民の犠牲で成り立っている。 ④飛行場の廻りに想像以上に住宅や建物が建ってしまった。 ※世界一便利で、世界一危険なエアポート ⑤サービスは（空港） 足として利用する市民、離着陸で利用料を支払う航空会社、海外からの人々、物流 ※総轄的に考える必要がある。 ⑥風向き ※特に、③の箱崎、春日原、雑餉隈地域住民の長い年月の犠牲に対して配慮しなければならない。 ④現空港滑走路増設は無理だと思える。 空港用地拡張に住民その他の同意が無理。時間的に無理。 運航しながらの工事で危険。
					現空港を移転しましょう。何故ならば、 ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携（福岡市内からのアクセスが遠すぎる） ・滑走路増設 用地拡張（住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。） ・無駄な費用 現空港増設（借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。） ・3年以内にピーク 新たな路線の開設が困難になる。 ・地域住民の犠牲（利便性を手放しで喜んではいられない） ・エアポートは必要である。（島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである）
			2.滑走路の位置・規模について 2 件		
					東側案1を最優先として、早期に着工すべき
					福岡空港PIステップ2の需要予測での前提条件に福岡空港に容量の制限が無い場合であるのに、容量の多いオープンパラレルではなく容量の少ないクロスパラレルで検討しているのは何故か？高需要時間帯での増便に制限があるようでは、需要増加に悪影響があるのではないか？24時間運用であっても深夜時間帯には旅客便の運航はほぼ無いと考えられるので、24時間利用できなくてもオープンパラレル方式にして容量を増加させるべきだと思います。事業費返済にしても増便の余地が大きいオープンパラレル方式の方が有利です。
			3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見 2 件		
					『供用中の空港での滑走路増設整備については、他空港の事例等から技術的には可能であると考えております。』とあるが、24時間運用中の空港で駐機エプロン部に滑走路を増設した具体的事例（事例があれば工期はどれぐらいかかったのか？）はあるのか？福島空港の事例は旧滑走路の外側（ターミナルと反対側）なので参考事例としては不適だと思います。羽田空港のB滑走路の移設は、A滑走路やC滑走路があるので参考事例としてはやはり不適だと思います。
					過去に2～3回意見書を出したことがあります。2008年福岡県だよりやTV放映等で麻生知事の発言を聞いてますと福岡空港の問題に関しては既に①現空港の現在地での拡充　②新空港の建設のみの2案に絞り、それがあたかも当然のように語られているような感じを受けます。財政面でかなり逼迫しているにも関わらず莫大な費用がかかる案をなぜ強硬に推し進めるのか理解に苦しむ。なぜ北九州空港を積極的に活用する案を検討しないのか、費用検討をとことんやったのか、北九州空港を活用することを大前提として検討したのかさっぱり見えない。次ステップに進む前にもう一度原点に帰り検討し直すべきだと思う。
		新空港	1.新空港	①需給逼迫緩和について 0 件	
				②利用者利便性の確保について 6 件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
			の効果や影響に関する意見		新空港が建設されれば、今の利便性は2度と帰ってこない。将来的には人口が減り、需要も減ることはわかりきったこと。すでに九州の人口は減少しており、福岡の人口が増えても、福岡空港の旅客数は減っている。このことをしっかりと受け止め、当たったためしのない需要予測をもとに突っ走ることは許されない。世論から厳しいしっぺ返しが必ず来る。優先すべきは県民や利用者の利益だ。
					事業費の内訳は、埋立費が6割、基本施設が3割、その他（アクセスや漁業補償費など）が1割だそうですが、アクセス鉄道について非常に不安に思っています。アクセス鉄道の規模について全く説明が無いので、例えば志賀島・奈多ゾーンへのアクセス鉄道をJR九州の香椎駅から新福岡空港駅までの区間を単線電化工事だけで終わらせるというようなことはないですよね？複線電化じゃないと対応できないし地下鉄天神駅への直通もできません。このようなことは絶対に無い様にお願いします。あと、三苫・新宮ゾーンの場合には西鉄貝塚線の改良が必要ですが、長年福岡市地下鉄との乗り入れが検討されてきたにもかかわらず実現していません。具体的にどのように整備するのでしょうか？意見発表会では、海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区 新福岡空港案（http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff/index.shtml）で、アクセス鉄道の施設規模をJR九州鹿児島本線からの乗り入れ（複線電化）と福岡市交通局箱崎線からの乗り入れ（複線電化）で検討したり、博多駅～新福岡空港駅や天神駅～新福岡空港駅の各駅停車の電車での時間予測を行ったり、運行本数や新福岡空港駅の規模の想定だけでなく香椎線沿線や西鉄貝塚線沿線の調査（該当区間全線の写真撮影）まで行われています。個人レベルの私案でその程度の検討がしてあるのですから、当然福岡空港PIではそれ以上の検討と情報公開を望みます。
					『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』の問題点としては騒音問題が挙げられますが、飛行ルートを海上にしたり運用を工夫することで住宅地への騒音の影響は大幅に減少させることができます。また、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口（平成12 年国勢調査結果）は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向)。」とあり、夜間の運航も夜間人口がゼロであれば問題無いと考えられます。このような地域特性を考慮せずに市街地への騒音の影響をゼロという条件を設けたのは疑問です。もう一つ問題になりそうなのが、香椎かもめ大橋の標高が20m程度あるので東側滑走路の進入表面に抵触するのではないかということですが、滑走路を北側へ延長して着陸点を滑走路南端から北側へずらす、滑走路南端の高さを最大標高10mまで嵩上げする（標高10m以上に嵩上げすると乱気流の影響や建設費の高騰につながるので標高10mまでとする）、それでも駄目であれば玄界灘側へ滑走路を延長してさらに着陸点を滑走路南端から北側へずらす、以上の3つの方法を組み合わせれば解決可能と考えられます。今後アイランドシティで用地売却に長期間必要、売却までの維持費が必要、用地売却が上手くいかなければさらに財政支援が必要、港湾施設の設備更新費が必要、であることを考えれば、これらも一気に解決でき港湾施設の増強（設備更新、港湾が負担する負債が激減、沖合移転により船舶航路短縮による稼働率の向上と浚渫等維持費の減少、シー・アンド・エアの強化）も同時の行われて空港の容量問題やアクセス時間の問題も解決できる『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が最善だと考えます。 また、この案であれば、既存埋立地利用による工期の大幅短縮（大半が国有地・公有地で民有地も数社分で済み、個人所有地は無いので用地取得も容易である。）も可能であり、着工後5年程度で供用開始することも充分可能と思います。さらに九州新幹線の乗り入れによる空港アクセスの強化だけでなく、北九州空港アクセス鉄道と佐賀空港アクセス鉄道を造ったとしても、3空港会社を1つの空港会社化してアクセス鉄道の下物を空港会社が保有し、運行をJRが行う方式での乗り入れも充分可能と考えられます。これだけの整備を行っても1兆5000億円以内で建設可能であると考えられ、関西国際空港や中部国際空港と比較しても充分黒字運営が可能であると考えられます。
					・国内線は福岡から名古屋までは近々にJRにお客は流れますので、航空需要は東京を中心に考えて予想すればいい。 ・今の空港の場所を移すと、お客の流れは大幅にJRへ人は流れ、航空需要は減ります（絶対に）。
					以前は滑走路増設が妥当と考えていましたが、安全面と地権者と環境費用を含めて新空港が良いのではと考えるようになりました。要は、以下を満たしてもらいたいのです。 ・鉄道、道路、駐車場を含めた空港アクセスの利便性が現状と同レベルである事（地元鉄道会社、地元道路関連会社、建設会社、地権者などの大きな協力） ・安全が維持される事 ・長期での厳密な費用対効果を提示して債務が解消できる展望がある事 ・空港全体としてCO2放出が比較的に少なくなる設計の滑走路・ターミナルになる事（多方面の研究機関からの意見徴集）
					③新空港について 「考え方」は説明に責任を果したとありますが、建設・管理・運営主体が相変わらず不明確のままであり、新空港への交通アクセスの方法と経路については明示されていません。ステップ3とステップ4にも相互関連があるものであり、この時点での上記に関する情報提供がないと、ステップ3が不十分な合意のまま、徒に、ステップ4＝新空港建設というステップに世論を向わせることになるのではないでしょうか。
				③周辺環境への影響、安全性について 4 件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					利用者が求める空港が必要。関西国際空港よりも伊丹空港の方が利用者から人気が高いのは何故か考えるべき。ただし空港周辺への影響を考慮すると羽田空港のように海岸付近に空港を造るのが最適だと思います。 『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』の問題点としては騒音問題が挙げられますが、飛行ルートを海上にしたり運用を工夫することで住宅地への騒音の影響は大幅に減少させることができます。また、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口（平成12 年国勢調査結果）は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向)。」とあり、夜間の運航も夜間人口がゼロであれば問題無いと考えられます。このような地域特性を考慮せずに市街地への騒音の影響をゼロという条件を設けたのは疑問です。もう一つ問題になりそうなのが、香椎かもめ大橋の標高が20m程度あるので東側滑走路の進入表面に抵触するのではないかということですが、滑走路を北側へ延長して着陸点を滑走路南端から北側へずらす、滑走路南端の高さを最大標高10mまで嵩上げする（標高10m以上に嵩上げすると乱気流の影響や建設費の高騰につながるので標高10mまでとする）、それでも駄目であれば玄界灘側へ滑走路を延長してさらに着陸点を滑走路南端から北側へずらす、以上の3つの方法を組み合わせれば解決可能と考えられます。今後アイランドシティで用地売却に長期間必要、売却までの維持費が必要、用地売却が上手くいかなければさらに財政支援が必要、港湾施設の設備更新費が必要、であることを考えれば、これらも一気に解決でき港湾施設の増強（設備更新、港湾が負担する負債が激減、沖合移転により船舶航路短縮による稼働率の向上と浚渫等維持費の減少、シー・アンド・エアの強化）も同時の行われて空港の容量問題やアクセス時間の問題も解決できる『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が最善だと考えます。 また、この案であれば、既存埋立地利用による工期の大幅短縮（大半が国有地・公有地で民有地も数社分で済み、個人所有地は無いので用地取得も容易である。）も可能であり、着工後5年程度で供用開始することも充分可能と思います。さらに九州新幹線の乗り入れによる空港アクセスの強化だけでなく、北九州空港アクセス鉄道と佐賀空港アクセス鉄道を造ったとしても、3空港会社を1つの空港会社化してアクセス鉄道の下物を空港会社が保有し、運行をJRが行う方式での乗り入れも充分可能と考えられます。これだけの整備を行っても1兆5000億円以内で建設可能であると考えられ、関西国際空港や中部国際空港と比較しても充分黒字運営が可能であると考えられます。 湾内東ゾーンで滑走路配置によっては観覧車またはガントリークレーンが制限表面に抵触するとあるが、建造物ではないので航空法49条の適用除外である。また、進入表面や転移表面に抵触しない限り、仮設物、建築基準法に基づく避雷設備、地形または既存物件で航空機の飛行の安全を特に害しない物件は、空港設置者の承認を受けて設置または留置することができるので、滑走路両側の水平表面にそれらの物件があったとしても安全上問題無ければ新空港設置は可能のはず。何をもって水平表面の物件を危険であると判断するのか具体的に示してほしい。あと、PIレポート(ステップ1)詳細版の78ページで『都市計画における用途地域別で見ると、空港周辺地域の多くは流通・生産機能を担う準工業地域及び工業地域として指定されています。』『航空騒音等が住宅系の土地利用には障害となる』とありますが、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口（平成12年国勢調査結果）は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向)。」とあり、アイランドシティ・香椎パークポート・箱崎埠頭の臨港道路周辺には住宅地は無いと考えられます。これらの地域では住宅系の土地利用は無いので、航空機騒音があったとしても「準工業地域」「工業地域」としての利用であれば特に問題が無いと考えられます。現福岡空港の滑走路の運用状況は、Rwy16運用が全運用の約65%、Rwy34運用が全運用の約35%（非精密が30%、精密が5%）であり、新空港で海上を飛行する離着陸経路を設定すればRwy16運用時でほとんどの便が海上を飛行することになり、Rwy34運用時であっても非精密時ではほとんどの便が海上を飛行することになります。Rwy34運用時で精密進入時（全運用の約5%）のみ市街地上空を飛行することになりますが、新空港が開港する頃にはGPSを用いた精密進入が実用化している可能性が高いので、市街地上空を飛行するILSを用いた精密進入を行うのは全運用の数%に過ぎず、騒音の影響は極めて小さいと考えられます。 以前は滑走路増設が妥当と考えていましたが、安全面と地権者と環境費用を含めて新空港が良いのではと考えるようになりました。要は、以下を満たしてもらいたいのです。 ・鉄道、道路、駐車場を含めた空港アクセスの利便性が現状と同レベルである事（地元鉄道会社、地元道路関連会社、建設会社、地権者などの大きな協力） ・安全が維持される事 ・長期での厳密な費用対効果を提示して債務が解消できる展望がある事 ・空港全体としてCO2放出が比較的に少なくなる設計の滑走路・ターミナルになる事（多方面の研究機関からの意見徴集）
				④自然環境保全について 1 件	

区分	意見分類				寄せられたご意見
					以前は滑走路増設が妥当と考えていましたが、安全面と地権者と環境費用を含めて新空港が良いのではと考えるようになりました。要は、以下を満たしてもらいたいのです。 ・鉄道、道路、駐車場を含めた空港アクセスの利便性が現状と同レベルである事（地元鉄道会社、地元道路関連会社、建設会社、地権者などの大きな協力） ・安全が維持される事 ・長期での厳密な費用対効果を提示して債務が解消できる展望がある事 ・空港全体としてCO2放出が比較的に少なくなる設計の滑走路・ターミナルになる事（多方面の研究機関からの意見徴集）
				⑤費用（建設、ランニング）について 4 件	
					新空港の資金は大丈夫。良債ある空港に出資者はいくらでもある。
					以前は滑走路増設が妥当と考えていましたが、安全面と地権者と環境費用を含めて新空港が良いのではと考えるようになりました。要は、以下を満たしてもらいたいのです。 ・鉄道、道路、駐車場を含めた空港アクセスの利便性が現状と同レベルである事（地元鉄道会社、地元道路関連会社、建設会社、地権者などの大きな協力） ・安全が維持される事 ・長期での厳密な費用対効果を提示して債務が解消できる展望がある事 ・空港全体としてCO2放出が比較的に少なくなる設計の滑走路・ターミナルになる事（多方面の研究機関からの意見徴集）
					近隣空港は、距離が遠く、利用者が少ないと整理されているが、九州自動車道の乗り入れなどアクセスを整備すれば移動時間は短縮でき、離発着の枠を佐賀空港に移せると思う。利便性として大事なのは距離ではなく時間。アクセスを整備すれば、分散でき、利用客の利便性も損なわず、地元にとっても便利なものになる。 道州制を踏まえれば、高額な新空港を建設するのではなく、九州の中心に位置する佐賀空港を活用すべき。
					③新空港について 「考え方」は説明に責任を果したとありますが、建設・管理・運営主体が相変わらず不明確のままであり、新空港への交通アクセスの方法と経路については明示されていません。ステップ3とステップ4にも相互関連があるものであり、この時点での上記に関する情報提供がないと、ステップ3が不十分な合意のまま、徒に、ステップ4＝新空港建設というステップに世論を向わせることになるのではないでしょうか。
				⑥用地・補償等について 0 件	
				⑦利用時間について 0 件	
			2.候補地の選定について 7 件		
					湾内東ゾーンや"湾内中央ゾーン"ではオープンパラレルが無理なので将来需要に対応することができない。"古賀・福津ゾーン"や"糸島沖ゾーン"や"糸島半島案"では空港までが遠過ぎてアクセスが悪い。また"糸島半島案"の事業費は3、535億円とあるが、空港建設予定地には山があり滑走路延長線上にも山がありそれらを撤去すると事業費が3、535億円では建設は無理ではないかと思います。"三苫・新宮ゾーン"と"志賀島・奈多ゾーン"は冬場の季節風を考慮すると滑走路を北西－南東方向にするしかなく、水深が大幅に増えるのでPIでの海岸線付近に滑走路を北東－南西方向にした場合に比べて事業費が増えるのは避けられない。またPI案はアクセス鉄道を1系統しか考慮していないので、博多駅か天神駅のどちらかは乗り換えなければ新空港に行けないのでアクセスも悪くなります。以上の点を考慮すると、"海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案"が優位であると思います。
					志賀島の標高が168mと表記してあるのに起伏量150m以内の条件をクリアしているのは何故でしょうか？

区分	意見分類			寄せられたご意見
				『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』の問題点としては騒音問題が挙げられますが、飛行ルートを海上にしたり運用を工夫することで住宅地への騒音の影響は大幅に減少させることができます。また、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口（平成12 年国勢調査結果）は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向)。」とあり、夜間の運航も夜間人口がゼロであれば問題無いと考えられます。このような地域特性を考慮せずに市街地への騒音の影響をゼロという条件を設けたのは疑問です。もう一つ問題になりそうなのが、香椎かもめ大橋の標高が20m程度あるので東側滑走路の進入表面に抵触するのではないかということですが、滑走路を北側へ延長して着陸点を滑走路南端から北側へずらす、滑走路南端の高さを最大標高10mまで嵩上げする（標高10m以上に嵩上げすると乱気流の影響や建設費の高騰につながるので標高10mまでとする）、それでも駄目であれば玄界灘側へ滑走路を延長してさらに着陸点を滑走路南端から北側へずらす、以上の3つの方法を組み合わせれば解決可能と考えられます。今後アイランドシティで用地売却に長期間必要、売却までの維持費が必要、用地売却が上手くいかなければさらに財政支援が必要、港湾施設の設備更新費が必要、であることを考えれば、これらも一気に解決でき港湾施設の増強（設備更新、港湾が負担する負債が激減、沖合移転により船舶航路短縮による稼働率の向上と浚渫等維持費の減少、シー・アンド・エアの強化）も同時の行われて空港の容量問題やアクセス時間の問題も解決できる『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が最善だと考えます。 また、この案であれば、既存埋立地利用による工期の大幅短縮（大半が国有地・公有地で民有地も数社分で済み、個人所有地は無いので用地取得も容易である。）も可能であり、着工後5年程度で供用開始することも充分可能と思います。さらに九州新幹線の乗り入れによる空港アクセスの強化だけでなく、北九州空港アクセス鉄道と佐賀空港アクセス鉄道を造ったとしても、3空港会社を1つの空港会社化してアクセス鉄道の下物を空港会社が保有し、運行をJRが行う方式での乗り入れも充分可能と考えられます。これだけの整備を行っても1兆5000億円以内で建設可能であると考えられ、関西国際空港や中部国際空港と比較しても充分黒字運営が可能であると考えられます。
				意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度質問する。「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある」とあるが、警固断層だけを特別視する学術的な根拠はあるのでしょうか？ 詳細版の73ページに「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」とあるが、とても地震地質学の専門家のチェックが入った記述とは思えない。活断層が動く内陸型の地震の場合、震源の深さは多くが10km程度である。福岡西方沖地震も約10kmであった。震源に近い地下では地盤にズレが生じるが、その断層ズレが地表面や海底面まで達するとは限らない。福岡西方沖地震でも、海底面での断層ズレは確認されておらず、地下数キロまでしかズレは起きていないようである。このように、地下で断層が動いても、断層ズレが地表面や海底面まで達することは少ない。ましてや埋立地であれば、海底基礎地盤と埋立土砂とは縁が切れている。 分かりやすい例を挙げよう。2枚の板をくっつけて置き、その上に粘土を押し固める。2枚の板の境目（触れ合う部分）が活断層のラインで、上の粘土が空港島と考える。そして、下に置いた板を加速度をつけて横にズラしてみる（警固断層は左横ずれ断層）。このとき、上の粘土は下の2枚の板の境目に沿った位置でスパッとズレるであろうか？ 容易に分かることだが、粘土と下の板とは縁が切れているし、粘土にミシン目が入っているわけでもないので、そんなことはあり得ない。 このように、断層直上に空港用地が位置しても、断層ズレによる大事故に繋がる確率など極めて低い。復旧不能となるほどの損傷を受けるとは考えにくく、心配なら断層に交わる方向の2辺について、護岸（ケーソン）の耐震強度を高めれば十分であろう。もちろん、震源が空港用地の直下にあれば揺れも激しく液状化もするだろうから空港の損傷は大きくなると考えられる。しかし、それは数千年に一度の出来事であり、空港ができて間もない頃にそんなことが起きたら数千年に一度の不運とあきらめるしかない。これは現福岡空港でも、どこの空港でも同じことである。逆に一度大地震が起きれば、その後数千年は起こらないと安心できる。西鉄天神大牟田線沿線地域など警固断層直上の市街地であれば、昼間・夜間人口も多く、看板やガラス窓の下を歩く人も多く、ライフラインや建築物も多数存在するので、大地震が発生すれば人命や財産、日常生活に多大な影響を及ぼすであろうが、空港であれば看板やガラス窓の下を歩く人も少なく、ターミナルビルさえ大きな痛手を受けなければ人命の点では懸念材料は少ない。ライフラインなども水道管・汚水管・ガス管・電力通信ケーブルが地下に埋設されるのはターミナル周辺だけで、空港用地全体にわたって埋設されるのは電力ケーブルくらいであろう。仮にFRP管など地下埋設管路が破損しても、管内の電力ケーブル自体は余程の強い引っ張りを受けなければ切断されない。これはケーブルの接続部（ハンドホール部など）でケーブル延長に余裕を持たせておけば容易に予防できることである。このように、「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」という記述には学術的な正当性は見出せないと考えられる。それほど危険であるなら、同様に「月隈断層の直上に位置する現福岡空港でも地震時の断層ずれ等により空港用地がダメージを受ける可能性は十分にあり、空港として不適」ということになる。違うというなら、能登半島地震や中越沖地震は活断層の長期評価の対象外の断層が動き大地震となったが福岡では長期評価の対象となった警固断層だけが危険であり他の断層は考慮しなくてよい、警固断層直上の空港島は危険だが月隈断層直上の現空港は安全である、と判断できる根拠となる地震地質学の研究者による学術的な意見を示していただきたい。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				湾内東ゾーンで滑走路配置によっては観覧車またはガントリークレーンが制限表面に抵触するとあるが、建造物ではないので航空法49条の適用除外である。また、進入表面や転移表面に抵触しない限り、仮設物、建築基準法に基づく避雷設備、地形または既存物件で航空機の飛行の安全を特に害しない物件は、空港設置者の承認を受けて設置または留置することができるので、滑走路両側の水平表面にそれらの物件があったとしても安全上問題無ければ新空港設置は可能のはず。何をもって水平表面の物件を危険であると判断するのか具体的に示してほしい。あと、PIレポート(ステップ1)詳細版の78ページで『都市計画における用途地域別で見ると、空港周辺地域の多くは流通・生産機能を担う準工業地域及び工業地域として指定されています。』『航空騒音等が住宅系の土地利用には障害となる』とありますが、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口（平成12年国勢調査結果）は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向)。」とあり、アイランドシティ・香椎パークポート・箱崎埠頭の臨港道路周辺には住宅地は無いと考えられます。これらの地域では住宅系の土地利用は無いので、航空機騒音があったとしても「準工業地域」「工業地域」としての利用であれば特に問題が無いと考えられます。現福岡空港の滑走路の運用状況は、Rwy16運用が全運用の約65%、Rwy34運用が全運用の約35%（非精密が30%、精密が5%）であり、新空港で海上を飛行する離着陸経路を設定すればRwy16運用時でほとんどの便が海上を飛行することになり、Rwy34運用時であっても非精密時ではほとんどの便が海上を飛行することになります。Rwy34運用時で精密進入時（全運用の約5%）のみ市街地上空を飛行することになりますが、新空港が開港する頃にはGPSを用いた精密進入が実用化している可能性が高いので、市街地上空を飛行するILSを用いた精密進入を行うのは全運用の数%に過ぎず、騒音の影響は極めて小さいと考えられます。
				例えば、『水深18mで関西国際空港の1期工事と水深は同じだが事業費は安い』という説明では一般市民は納得しないのではないでしょうか？『水深が4mで浅い』『地先埋立なので埋立面積が少ない』というように、イメージ的にも安くできそうな場所に造るべきではないでしょうか？
				現空港を雁ノ巣へ移転しましょう。 我が国における空港の重要性は少子化になろうとも大である理由は、民主主義国家であるとともに島国であるというほかありません。社会が国を飛び越えて情報が行き交い、ともに物と人々も益々動く訳で、空港は別の意味で基幹産業と云えるのかもしれません。空港はその建設も含めて長い時間と費用を使い、初期においては政府によって国民をサポートする公共的インフラです。国内の移動手段は、ハイウェイや鉄道の整備でそれなりに十分ですが、空港は海外の人々の出入口、つまり玄関です。まさに福岡空港は羽田や関空とは違い、「ビジット九州」なのです。ようこそ九州へのシンボルマークを掲げ、アジア大陸を意識しなくてはなりません。イギリスとフランスを結んだドーバー海峡のプランは現状では間に合いません。従いまして、私達福岡に住む社会的大人は、今日生まれた子供に希望を持たせるためのプランであって欲しいと願うのです。数字とイデオロギーを乗り越えて考えねばなりません。幸いなことに雁ノ巣は条件を70%満たしているのではないかと考えています。
			3.新空港方策全般への意見 11 件	
				湾内東ゾーンや"湾内中央ゾーン"ではオープンパラレルが無理なので将来需要に対応することができない。"古賀・福津ゾーン"や"糸島沖ゾーン"や"糸島半島案"では空港までが遠過ぎてアクセスが悪い。また"糸島半島案"の事業費は3、535億円とあるが、空港建設予定地には山があり滑走路延長線上にも山がありそれらを撤去すると事業費が3、535億円では建設は無理ではないかと思います。"三苫・新宮ゾーン"と"志賀島・奈多ゾーン"は冬場の季節風を考慮すると滑走路を北西－南東方向にするしかなく、水深が大幅に増えるのでPIでの海岸線付近に滑走路を北東－南西方向にした場合に比べて事業費が増えるのは避けられない。またPI案はアクセス鉄道を1系統しか考慮していないので、博多駅か天神駅のどちらかは乗り換えなければ新空港に行けないのでアクセスも悪くなります。以上の点を考慮すると、"海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案"が優位であると思います。
				新空港に全面移転するのではなく、第二福岡空港（3、000m～3、500m級滑走路1本）を造りオーバーフロー分の国内線と国際線をそちらで処理するのはどうか？能古島の西側海上に現空港と同方向に滑走路を配置して姪浜から地下鉄で乗り入れるというのも一案ではないか？これであれば国際線と国内線の羽田便の利用が期待できます。ただし南側方向にILSを設置することはできないですが。
				福岡空港PIステップ2の需要予測での前提条件に福岡空港に容量の制限が無い場合であるのに、容量の多いオープンパラレルではなく容量の少ないクロースパラレルで検討しているのは何故か？高需要時間帯での増便に制限があるようでは、需要増加に悪影響があるのではないか？24時間運用であっても深夜時間帯には旅客便の運航はほぼ無いと考えられるので、24時間利用できなくてもオープンパラレル方式にして容量を増加させるべきだと思います。事業費返済にしても増便の余地が大きいオープンパラレル方式の方が有利です。
				新空港は長期ビジョンに立ち、九州全体を考え検討すべきであり、より九州の中心地（地理的にも）に計画すべきである。
				メリット、デメリットいろいろあると思うが、環境、環境と騒ぎすぎる事あり。荒廃した農地が果たして自然か？ 新宮町沖が一番適当と思うが、いつか組織を作って誘地（[致]じゃない）してみたいとまで思う。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				現空港を移転しましょう。何故ならば、 ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携（福岡市内からのアクセスが遠すぎる） ・滑走路増設 用地拡張（住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。） ・無駄な費用 現空港増設（借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。） ・3年以内にピーク 新たな路線の開設が困難になる。 ・地域住民の犠牲（利便性を手放しで喜んではいられない） ・エアポートは必要である。（島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである）
				現空港を雁ノ巣へ移転しましょう。 我が国における空港の重要性は少子化になろうとも大である理由は、民主主義国家であるとともに島国であるというほかありません。社会が国を飛び越えて情報が行き交い、ともに物と人々も益々動く訳で、空港は別の意味で基幹産業と云えるのかもしれません。空港はその建設も含めて長い時間と費用を使い、初期においては政府によって国民をサポートする公共的インフラです。国内の移動手段は、ハイウェイや鉄道の整備でそれなりに十分ですが、空港は海外の人々の出入口、つまり玄関です。まさに福岡空港は羽田や関空とは違い、「ビジット九州」なのです。ようこそ九州へのシンボルマークを掲げ、アジア大陸を意識しなくてはなりません。イギリスとフランスを結んだドーバー海峡のプランは現状では間に合いません。従いまして、私達福岡に住む社会的大人は、今日生まれた子供に希望を持たせるためのプランであって欲しいと願うのです。数字とイデオロギーを乗り越えて考えねばなりません。幸いなことに雁ノ巣は条件を70%満たしているのではないかと考えています。
				ハードの知識は全くありません。提案書の資料はPIレポート、意見発表会、それに加えて67年間福岡で生きてきた空気で書きました。福岡空港問題が片付いた頃に私はもう居ないかもしれません。福岡が、いや九州が、いやいや日本が世界が地球がいつまでもいい状態であって欲しいと願って書きました。雁ノ巣移転プランが何かのお役に立てれば幸いです。 雁ノ巣移転プランのアイデアは、PIレポートを基礎にして以前あの場所には飛行場があったことを思い出したのが発端です。リンドバークも愛機で着陸したことも聞いています。上空から眺めたときの志賀島、海の中道博多湾の素晴らしさは、誇りにしたいもんです。上空からのビューも資源だと思います。エアポートターミナルから見る夕焼け、朝焼けもきっと素晴らしいと思えます。 私のアイデアは70%です。クリアしなければいけないことが山積みだと思われますが、全て希望を持って…ということが大切です。皆様方の努力に期待します。
				福岡空港に関して意見を申し上げたいと思います。 最近、福岡空港と九州大学に関してWikipediaを見たのですが、感想としては福岡市、福岡県と九州大学との間で十分な意見交換が行われていないように感じました。双方の問題点を列挙すると・・・ 九州大学側・箱崎キャンパスは福岡空港の延長進進入区域であることから、航空機騒音により教育研究に著しい支障を来している。 ・キャンパス内への航空機墜落事故再発が懸念される。 ・箱崎キャンパスで、高層化・集約化した施設を再開発整備することは、航空法上の制限表面による高さ制限など様々な要因からきわめて困難である。 福岡空港側・便数増大に伴い、騒音問題は市民生活に影響を及ぼすほど深刻化 ・早朝深夜の離着陸が規制されているため、深夜の航空貨物便の就航ができない ・現在の福岡空港は容量の面からも限界にきており、実際、2006年現在までに3回の事故が発生している ・都心に近接していることは、福岡市中心部に超高層ビルを建設出来ない理由になっている ・BSアナログ放送などの放送電波と干渉をきたし、電波障害を発生させる 九州大学としては旧帝国大学の遺産として、せっかく都心の利便性至極の地に広大なキャンパスを所有していたにもかかわらず、それを手放して移転する決心をしましたが、その矢先に、今度は移転の根本原因であった空港の方が移転するという事態になっています。糸島半島も移転先候補に挙げられている為、最悪の場合、空港を倦厭して移転した先に再び空港が移転してくる構図になってしまうことも考えられます。九大が箱崎にあるということは福岡や日本にとっても財産です。便利な地にあるからこそ、優秀な人材が全国から集まります。地下鉄七隈線も折角九大六本松キャンパス前に敷設したにもかかわらず、キャンパス事態がなくなってしまうのであれば意味が半減してしまいます。 また、福岡市としても都心に超高層ビルを建設できないのであれば、都市として関東や中部や関西にいつまでたっても遅れを取ることになり、これは九州全体の損失に繋がるものと考え

区分	意見分類			寄せられたご意見
				結論といたしましては、福岡空港は関空や神戸空港のように大規模海上空港とするのが最良と考えます。そもそも空港にアクセスの利便性はそれほど必要でなく、博多駅まで2駅ということ自体が異常なのではないでしょうか。福岡市民も日常生活ではそれほど空港を利用してはいないでしょうから、交通の利便性から得る恩恵よりも被る不利益の方が大きいと思われます。空港の利便性と公害は必ず対になる事柄だと考えます。 また、九州大学は伊都キャンパスを撤収し、箱崎の再整備を行うべきです。その際の費用は福岡市なども補助すべきだと考えます。そのためにも福岡空港調査連絡調整会議に是非九州大学を加えて話し合うべきだと考えます。その場合の双方の利点として・・・ 九州大学側・既存の交通至便の地に存続でき、これはひいては福岡市民、福岡県民、九州や日本国民の利便性に資する ・地下鉄七隈線の六本松駅を有効活用できる 福岡空港側・海上空港の場合、土地の制限がないため、将来の再拡張にも対応できる ・住民などの騒音公害もないため、深夜帯を活用したり、増便が容易 ・博多や天神地区に超高層ビルを建設することが可能となり、九州全体の活性化につながる ・西部に新空港を建設するのであれば、西部の開発ができる 既に相当程度に進行してしまっている事態を含む事柄ですので、変更は困難でしょうが、是非未来に遺恨を残さぬよう、十分な話し合いを望む次第です。
				6. 6ページによれば、現空港利用者5回未満が56.9%に達し、5回以上が28.8%と示されている。需要予測に対する危惧の意見が目立つのは、人間本来の保守性に基づくものであり、小生は2007年11月5日の取りまとめ委員の説明で充分だと思う。 新空港のオープンに備えて、広報・マーケティング等を全く行わなければ、需要予測は単なる作文に留まる。昨年11月～12月にかけて、エアバスは全面広告を日本経済新聞都内板に少なくとも6回以上、地球温暖化に絡め掲載した。あわせて成田のターミナルビルの内容をも公開し、その利便・快適性をアピールした。成田は営利企業であるから、関空や中部空港のように航空会社の誘致に熱心であること、新空港は参考にすべきである。(小生は福岡空港の民間開設を望むものであり、既に福岡市に提言済である)
				過去に2～3回意見書を出したことがあります。2008年福岡県だよりやTV放映等で麻生知事の発言を聞いてますと福岡空港の問題に関しては既に①現空港の現在地での拡充 ②新空港の建設のみの2案に絞り、それがあたかも当然のように語られているような感じを受けます。財政面でかなり逼迫しているにも関わらず莫大な費用がかかる案をなぜ強硬に推し進めるのか理解に苦しむ。なぜ北九州空港を積極的に活用する案を検討しないのか、費用検討をとことんやったのか、北九州空港を活用することを大前提として検討したのかさっぱり見えない。次ステップに進む前にもう一度原点に帰り検討し直すべきだと思う。
		対応方策全般	1.空港能力について 4 件	
				今回の資料を見て、空港の必要性は重視せざるを得ません。皆様の意見が聞き入れられるといいですね。
				特に今回のステップ3とは関係ないかもしれませんが、他に意見を述べる方法が思いつかないのでここで述べさせていただきます。 ホームページでPIどんたくの開催概要を拝見したのですが、需要予測や将来の対応方策以前の問題として、福岡空港の将来像についてコンセンサスがとれていないように向けられました。今後空港は不要になるという意見から、これを機に福岡に東アジアのハブ空港を作ろうという意見までありましたね。本来この問題はステップ1で示されていたはずですが、需要予測にも密接に関わる問題だと思うので指摘させていただきました。ステップを経るたびに新たに参加してくる市民の方も多くなると思いますので、そのような人々にこれまでの議論の過程を明確に示す必要があるのではないでしょうか。ちなみに福岡空港の将来像についてですが、私は現在の「九州地方の拠点空港」とでもいうべきポジションで十分だろうと思います。福岡は一大ハブ空港であるインチョンにも近いので、自信が国際的ハブにならずともインチョン便や成田便が増えればすごく便利になるでしょう。
				ピーク時には新規路線が入りきれないのはこれからの福岡経済にとってマイナスである。
				ピーク時の遅延が慢性化している。
			2.現空港の活用について 2 件	
				新空港に全面移転するのではなく、第二福岡空港(3、000m～3、500m級滑走路1本)を造りオーバーフロー分の国内線と国際線をそちらで処理するのはどうか？能古島の西側海上に現空港と同方向に滑走路を配置して姪浜から地下鉄で乗り入れるというのも一案ではないか？これであれば国際線と国内線の羽田便の利用が期待できます。ただし南側方向にILSを設置することはできないですが。

区分	意見分類			寄せられたご意見
				意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度質問する。「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある」とあるが、警固断層だけを特別視する学術的な根拠はあるのでしょうか？ 詳細版の73ページに「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」とあるが、とても地震地質学の専門家のチェックが入った記述とは思えない。活断層が動く内陸型の地震の場合、震源の深さは多くが10km程度である。福岡西方沖地震も約10kmであった。震源に近い地下では地盤にズレが生じるが、その断層ズレが地表面や海底面まで達するとは限らない。福岡西方沖地震でも、海底面での断層ズレは確認されておらず、地下数キロまでしかズレは起きていないようである。このように、地下で断層が動いても、断層ズレが地表面や海底面まで達することは少ない。ましてや埋立地であれば、海底基礎地盤と埋立土砂とは縁が切れている。 分かりやすい例を挙げよう。2枚の板をくっつけて置き、その上に粘土を押し固める。2枚の板の境目（触れ合う部分）が活断層のラインで、上の粘土が空港島と考える。そして、下に置いた板を加速度をつけて横にズラしてみる（警固断層は左横ずれ断層）。このとき、上の粘土は下の2枚の板の境目に沿った位置でスパッとズレるであろうか？ 容易に分かることだが、粘土と下の板とは縁が切れているし、粘土にミシン目が入っているわけでもないので、そんなことはあり得ない。 このように、断層直上に空港用地が位置しても、断層ズレによる大事故に繋がる確率など極めて低い。復旧不能となるほどの損傷を受けるとは考えにくく、心配なら断層に交わる方向の2辺について、護岸（ケーソン）の耐震強度を高めれば十分であろう。もちろん、震源が空港用地の直下にあれば揺れも激しく液状化もするだろうから空港の損傷は大きくなると考えられる。しかし、それは数千年に一度の出来事であり、空港ができて間もない頃にそんなことが起きたら数千年に一度の不運とあきらめるしかない。これは現福岡空港でも、どこの空港でも同じことである。逆に一度大地震が起きれば、その後数千年は起こらないと安心できる。西鉄天神大牟田線沿線地域など警固断層直上の市街地であれば、昼間・夜間人口も多く、看板やガラス窓の下を歩く人も多く、ライフラインや建築物も多数存在するので、大地震が発生すれば人命や財産、日常生活に多大な影響を及ぼすであろうが、空港であれば看板やガラス窓の下を歩く人も少なく、ターミナルビルさえ大きな痛手を受けなければ人命の点では懸念材料は少ない。ライフラインなども水道管・汚水管・ガス管・電力通信ケーブルが地下に埋設されるのはターミナル周辺だけで、空港用地全体にわたって埋設されるのは電力ケーブルくらいであろう。仮にFRP管など地下埋設管路が破損しても、管内の電力ケーブル自体は余程の強い引っ張りを受けなければ切断されない。これはケーブルの接続部（ハンドホール部など）でケーブル延長に余裕を持たせておけば容易に予防できることである。このように、「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」という記述には学術的な正当性は見出せないと考えられる。それほど危険であるなら、同様に「月隈断層の直上に位置する現福岡空港でも地震時の断層ずれ等により空港用地がダメージを受ける可能性は十分にあり、空港として不適」ということになる。違うというなら、能登半島地震や中越沖地震は活断層の長期評価の対象外の断層が動き大地震となったが福岡では長期評価の対象となった警固断層だけが危険であり他の断層は考慮しなくてよい、警固断層直上の空港島は危険だが月隈断層直上の現空港は安全である、と判断できる根拠となる地震地質学の研究者による学術的な意見を示していただきたい。
			3.利用者の利便性確保について 1 件	
				市内からのアクセスの良さで持っている空港の利便性を犠牲にするのは反対！
			4.需要予測について 4 件	
				新空港が建設されれば、今の利便性は2度と帰ってこない。将来的には人口が減り、需要も減ることはわかりきったこと。すでに九州の人口は減少しており、福岡の人口が増えても、福岡空港の旅客数は減っている。このことをしっかりと受け止め、当たったためしのない需要予測をもとに突っ走ることは許されない。世論から厳しいしっぺ返しが必ず来る。優先すべきは県民や利用者の利益だ。
				・国内線は福岡から名古屋までは近々にJRにお客は流れますので、航空需要は東京を中心に考えて予想すればいい。 ・今の空港の場所を移すと、お客の流れは大幅にJRへ人は流れ、航空需要は減ります（絶対に）。
				6. 6ページによれば、現空港利用者5回未満が56.9%に達し、5回以上が28.8%と示されている。需要予測に対する危惧の意見が目立つのは、人間本来の保守性に基づくものであり、小生は2007年11月5日の取りまとめ委員の説明で充分だと思う。 新空港のオープンに備えて、広報・マーケティング等を全く行わなければ、需要予測は単なる作文に留まる。昨年11月～12月にかけて、エアバスは全面広告を日本経済新聞都内板に少なくとも6回以上、地球温暖化に絡め掲載した。あわせて成田のターミナルビルの内容をも公開し、その利便・快適性をアピールした。成田は営利企業であるから、関空や中部空港のように航空会社の誘致に熱心であること、新空港は参考にすべきである。（小生は福岡空港の民間開設を望むものであり、既に福岡市に提言済である）

区分	意見分類			寄せられたご意見
				④需要予測の方法について 「考え方」では需要予測についての投入数値と算定手法は妥当だとしていますが、ステップ2などに掲載された図表からみても、3ケースにおける予測グラフのようにはならないことは明白です。応募意見はパラメーターとメソッドそのものに疑問を抱いているものが多かったのです。福岡市地下鉄七隈線の赤字が累積しているように、需要予測が過大になる傾向は投入数値と算定方法に遡って是正すべきだとの警告であると受け止めるべきであり、「妥当」とされた根拠を示すべきです。 また、空港自体が航空需要の発生施設であることが見落とされています。福岡空港は国の施設ですが、利用するのは民間の航空会社です。路線割当によって航空需要が喚起・創造されるのです。そのため、GDPや人口は航空需要の与件なのです。
			5.ターミナル施設の機能・設備について	0 件
			6.総合的な交通対策について	1 件
				増設、新空港の工事期間を考えると、2020年くらいまでは現空港でカバーしなければならず、対策が間に合わない。その間、短期的な方策も必要だと思う。アジアゲートウェイ構想などを踏まえ、どういう空港にするのか。九州国際空港との絡みもでてくる。どの時点をベースに検討するのか。
			7.その他	0 件
		その他		2 件
				・国家戦略が全く見えない。 ・50年～100年の九州を考えよ！！
				アジアの玄関、福岡空港を良くするため、どの良策にも賛同する。
	将来対応方策の評価の視点について		1.評価の視点全般について	0 件
			2.需給逼迫緩和の視点について	2 件
				・需要の伸びが鈍化しているのは、飛行機の発着制限をなくしたら増加するのではないか。 ・海上空港で福岡市からのアクセス
				増設、新空港の工事期間を考えると、2020年くらいまでは現空港でカバーしなければならず、対策が間に合わない。その間、短期的な方策も必要だと思う。アジアゲートウェイ構想などを踏まえ、どういう空港にするのか。九州国際空港との絡みもでてくる。どの時点をベースに検討するのか。
			3.利用者利便性の視点について	4 件
				利用者が求める空港が必要。関西国際空港よりも伊丹空港の方が利用者から人気が高いのは何故か考えるべき。ただし空港周辺への影響を考慮すると羽田空港のように海岸付近に空港を造るのが最適だと思います。
				福岡空港PIステップ3では志賀島・奈多ゾーンと三苫・新宮ゾーンを有力としたが、国内航空会社や利用者の視点を無視しているのではないかと思います。志賀島・奈多ゾーンや三苫・新宮ゾーンではアクセスが悪過ぎるから、国際線だけを近隣空港に移した方がマシ、現空港における滑走路の増設、アクセスが良く事業費も安く済む博多湾内に新空港を建設する、といった意見が多数寄せられたのではないか？
				・需要の伸びが鈍化しているのは、飛行機の発着制限をなくしたら増加するのではないか。 ・海上空港で福岡市からのアクセス
				4. 航空機種の将来像について エアバスA380は超大型機種であり、離着陸空港は滑走路容量により制限される。つまり、どこの空港でも離着陸を容認できないのである。 ボーイング社は、生産機種を中小に絞り、カーボンナノを採用し、航空会社への売り込みを計っている。ついに航空会社も一般産業メーカーなみに多頻度多機種を視野に入れざるを得なくなった。つまり、航空産業もやっと一般産業なみの壁に到達したのである。このことは航空会社と共に空港も薄利多売の波に襲われることを意味し、アジア圏を標的にせざるを得ない時代が到来したと我が国全員が認識せねばならぬのである。従って中・小型機の離着陸については、新空港は言うに及ばず、北九州空港及び佐賀空港共に受入態勢は万全であり、残る課題はアクセスの利便性向上を持たざるを得ない。
			4.環境・安全の視点について	4 件
				メリット、デメリットいろいろあると思うが、環境、環境と騒ぎすぎる事あり。荒廃した農地が果たして自然か？ 新宮町沖が一番適当と思うが、いつか組織を作って誘地（[致]じゃない）してみたいとまで思う。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			「福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3」が終わりましたが、PI方法が「議論して民意を問う」まで至らず、むしろ調整会議から市民への一方的な情報伝達手段として利用されたのではないでしょうか。空港問題は一般には難しく、議論できるまでに至らないことが問題です。新福岡空港建設候補地を持つ新宮町では町議会議員へ「空港問題アンケート」を依頼しましたが、回答率も3割ほどで空港問題の関心が低いのが現状です。 新聞報道に、年頭の会見において麻生知事は「滑走路建設か新空港建設かの選択」と2つの選択肢しかないような記事が掲載されていました。しかし、ステップ3の会議では、需要予測は再度精査すべきであり、近隣空港との連携案も再検討課題であるという意見がでていました。また北九州市の北橋市長は近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。 今年は洞爺湖サミットが開催され環境と経済の共生が重要課題となってきます。空港建設など地域に多大な影響を与える大型公共工事は、地球温暖化など環境問題を踏まえた視点で考える時代となります。空港問題は税収など経済発展のプラスばかり主張し、住環境へのマイナスについては考慮されていません。自然環境への影響や建設コスト、地元自治体の費用負担など現実的な課題を明確に示し、将来のまちづくりの視点に沿ったPIレポートステップ4を求めます。 道州制導入の時は九州が一番早いと思われますが、福岡市一極集中ではなく九州全体を視野に入れた議論が求められます。官主導ではなく、住民・議会・行政皆が関心を持ち討議することが必要です。
			福岡空港を完全移転させなさい。どんなに知識の粋を集めたような飛行機でも、一日百機以上も飛ばせばいつかどれかは堕ちます。その恐怖がある場所で暮らす人達からすれば、恐怖の状況を野放しにしている県民、福岡市民、警察官は、全員暴力団です。増設などもってのほか。飛行機が決まった土地の上を飛ぶことは差別です。人権侵害です。安心で安全な生活など送りようがありません。この地で意見せぬものは皆、拳銃を持つ警察官らと関わりたくないから忘却を友として生きているだけです。自己保身もあるでしょう、ストレス発散で身内に執拗な虐待を犯す者もいるでしょう。数十万人の利益に対して数十万人がストレスを抱え、健康な生活を崩してしまうのに、公共の福祉のはずがありません。ただのエゴは「意味不明な犯罪」につながり、「なぜ犯罪が凶悪化しているのか」「なぜキレるのか」「なぜいじめがなくならないのか」「なぜ危険運転致死傷罪が適用されない！」などの声につながり、しかもそれらが繰り返されるという悲しみをうんでいます。
			昨年12月まとめの標記について、公募されている「最終意見」が以前のように、「考え方」に対する再意見募集をとっていないことを訝しく思っています。その上で、「考え方」についての再度意見を述べます。 ①自衛隊や米軍の利用について 「考え方」では機能継続となっていますが、空港需要量と危険度の両面から軍事利用のあり方について調査項目に入れるべきだと思います。
		5.まちづくりや地域振興の視点について 4 件	
			東アジアで国際都市福岡の地位を向上させ認知させるためには空港等のインフラ整備は必用ですし、日本全体の活力にもつながります。また、最近の都心部における土地の有効利用も福岡市内においては周知のとおり空港法により高度利用のうまみが少なく、仙台市や札幌、広島市などの他の中核都市に大きく遅れをとっているのが現状です。
			3. 新空港開設時代は日本の総人口減少の佳境に突入しており、現在65歳以上人口割合20.5%が29.6%に達し、航空会社自体外国航路の開拓による収入の維持を図らざるを得なくなる。空港側も国内航空会社のみに依存できる財務体質を保ち得ず、外国航空会社に空き航空路を売り込む努力が要請されよう。そうなれば空港のみのテーマが福岡県の観光魅力まで問われることになる。東京都が発表した意気込みを見たまえ。つまり、製造業からサービス業にシフトせざるを得ない将来を想定すべきである。目線として提示したいのは、テクノロジーとファイナンスの融合ではなかろうか。
			7. 13ページのまちづくりについて 当該テーマは、地元民間が取り組みのが基本である。しかしながら、福岡県の場合、福岡市がリーダーシップを取るべきであるとはいえ、視点としたクライアントはあくまで日本人であり、シンガポールのように、国際観光国としての責任感は欠落している。まず外国人が来福した場合、どのような観光コースが福岡空港から設定されているのか、土産物販売店で何人が英語で対応できるのか、心細い限りである。ゆえにツーリストは外国人を福岡県に誘致できないのが現状である。外貨を直接受けとれる体制も今や必須になった。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			「福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3」が終わりましたが、PI方法が「議論して民意を問う」まで至らず、むしろ調整会議から市民への一方的な情報伝達手段として利用されたのではないでしょうか。空港問題は一般には難しく、議論できるまでに至らないことが問題です。新福岡空港建設候補地を持つ新宮町では町議会議員へ「空港問題アンケート」を依頼しましたが、回答率も3割ほどで空港問題の関心が低いのが現状です。 新聞報道に、年頭の会見において麻生知事は「滑走路建設か新空港建設かの選択」と2つの選択肢しかないような記事が掲載されていました。しかし、ステップ3の会議では、需要予測は再度精査すべきであり、近隣空港との連携案も再検討課題であるという意見がでていました。また北九州市の北橋市長は近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。 今年は洞爺湖サミットが開催され環境と経済の共生が重要課題となってきます。空港建設など地域に多大な影響を与える大型公共工事は、地球温暖化など環境問題を踏まえた視点で考える時代となります。空港問題は税収など経済発展のプラスばかり主張し、住環境へのマイナスについては考慮されていません。自然環境への影響や建設コスト、地元自治体の費用負担など現実的な課題を明確に示し、将来のまちづくりの視点に沿ったPIレポートステップ4を求めます。 道州制導入の時は九州が一番早いと思われますが、福岡市一極集中ではなく九州全体を視野に入れた議論が求められます。官主導ではなく、住民・議会・行政皆が関心を持ち討議することが必要です。
		6.事業効率性の視点について 3 件	
			環境対策費や土地建物借料を減らすべきだ。
			5. イニシャルコスト及びランニングコストの力点について イニシャルコストは新空港オープンまでに要する投資であり、ランニングコストはオープン以後永遠に負担せねばならぬ費用である。ランニングコストとの大幅削減が見込まれるイニシャルコストの投入をためらってはならない。つまり、イニシャルコストは財産として次世代に継承できるのに対し、ランニングコストは次世代に全部負担がのしかかるのみならず、消えていく性質であることに留意せねばならぬ。
			「福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3」が終わりましたが、PI方法が「議論して民意を問う」まで至らず、むしろ調整会議から市民への一方的な情報伝達手段として利用されたのではないでしょうか。空港問題は一般には難しく、議論できるまでに至らないことが問題です。新福岡空港建設候補地を持つ新宮町では町議会議員へ「空港問題アンケート」を依頼しましたが、回答率も3割ほどで空港問題の関心が低いのが現状です。 新聞報道に、年頭の会見において麻生知事は「滑走路建設か新空港建設かの選択」と2つの選択肢しかないような記事が掲載されていました。しかし、ステップ3の会議では、需要予測は再度精査すべきであり、近隣空港との連携案も再検討課題であるという意見がでていました。また北九州市の北橋市長は近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。 今年は洞爺湖サミットが開催され環境と経済の共生が重要課題となってきます。空港建設など地域に多大な影響を与える大型公共工事は、地球温暖化など環境問題を踏まえた視点で考える時代となります。空港問題は税収など経済発展のプラスばかり主張し、住環境へのマイナスについては考慮されていません。自然環境への影響や建設コスト、地元自治体の費用負担など現実的な課題を明確に示し、将来のまちづくりの視点に沿ったPIレポートステップ4を求めます。 道州制導入の時は九州が一番早いと思われますが、福岡市一極集中ではなく九州全体を視野に入れた議論が求められます。官主導ではなく、住民・議会・行政皆が関心を持ち討議することが必要です。
		7.その他 0 件	
	PIについて	1.PIの取り組みに対する意見 9 件	
			建設費や場所、環境対策費、利便性、など細かい条件が出揃ったら、大規模な世論調査をすべき。質問が誘導的にならないよう、市民団体などにも調査作成に参加してもらうとよい。
			特に今回のステップ3とは関係ないかもしれませんが、他に意見を述べる方法が思いつかないのでここで述べさせていただきます。ホームページでPIどんたくの開催概要を拝見したのですが、需要予測や将来の対応方策以前の問題として、福岡空港の将来像についてコンセンサスがとれていないように向けられました。今後空港は不要になるという意見から、これを機に福岡に東アジアのハブ空港を作ろうという意見までありましたね。本来この問題はステップ1で示されていたはずですが、需要予測にも密接に関わる問題だと思うので指摘させていただきました。ステップを経るたびに新たに参加してくる市民の方も多くなると思いますので、そのような人々にこれまでの議論の過程を明確に示す必要があるのではないでしょうか。ちなみに福岡空港の将来像についてですが、私は現在の「九州地方の拠点空港」とでもいうべきポジションで十分だろうと思います。福岡は一大ハブ空港であるインチョンにも近いので、自信が国際的ハブにならずともインチョン便や成田便が増えればすごく便利になるでしょう。
			公開された意見を見ると、福岡空港の年間用地費84億円が全て借地費だと誤解している人が多すぎることは地味だが大問題だと思った。費目が同じとはいえ、資料を見る人に誤解を与えては問題があるため、機会を捉えてアピールするなど対策すべきと考える。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			滑走路増設に対して積極的な意見の割合が多いといった新聞記事があったが、数ではどうなのか、民意を誘導しているのか。
			対応方策についてPI手法で時間と手間をかけて丁寧に検討されているようだが、それでも何か先入観があるのではないかと思われて仕方がない。そのような疑念を払拭するような取り組みを望む。
			1. 現空港に固執する人達との決着を明らかにすべきである。つまり、現状の意見に引きずられ、現空港支持者と新空港支持者との綱引きをいつまでも容認すべきではない。 例：4Pによれば意見の聴取は30歳代～60歳代で66.2%に達し過半数を占めている。しかしながら、20年後と考えれば、現在19歳代の者は39歳代に至り、現19歳代～50歳代の者はそれぞれ39歳～70歳代に至り、トータルで73.7%の声を反映しているわけで、現時点での意見聴取姿勢は十分と考えられる。将来負担は73.7%と考えざるを得ず、他に良策と考えられる手段は他にない、20年後を想定すれば。 2. ステップ4では、上記1の件については決着すべき英断を求める。小生は自信を持って当該決着に関与する意志を有する。ちなみに小生は当初から新空港開設が正論と考える者である。
			8. 意見総数の感触について (1)新空港への意見　1705件×1/7650×100＝22.28% (2)将来対応方策の評価の視点について　1775件　23.47% (3)対応方策全般　1058件 現空港を50%含むと考えれば　1058×(1-50%)＝529件　6.91% 分母にはその他及びPI含め算定　合計　52.66% (4) 52.66%と過半数を占めており、当該数字はサンプル調査としては充分といえる。逆転することはまずありえない。むしろ%は上昇を示すのではないか。 (5) 14ページについて　新空港833件とダントツに注目 15ページについて　新空港417件とこれもダントツに注目 16ページ　新空港455件とこれもダントツ。 (6) 17ページ　需要は伸ばしていくことが必要ではないか。賛成である。早めに福岡空港の方向性を提示すべきではないか。賛成である。(執行は電光石火の早業が望ましい) 18ページ　航空会社の振り分け便に対する危惧 本件は空港の合理的な熱意と航空会社の採算次第で決まるものであり、当該者問題に過ぎない。 19ページ　(3)新空港について、「反対」との文言があるが、反対の理由明記を求む。 (4)対応方策全般について…仮説しか示せないではないか。 20ページ　小型化の傾向にあり…当然視野にある。大型化を想定するのは困難とあるが、既にANAはA380エアバス導入を発表した。エアバスA380の九州入りを阻む姿勢なのではないか？
			「福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3」が終わりましたが、PI方法が「議論して民意を問う」まで至らず、むしろ調整会議から市民への一方的な情報伝達手段として利用されたのではないでしょうか。空港問題は一般には難しく、議論できるまでに至らないことが問題です。新福岡空港建設候補地を持つ新宮町では町議会議員へ「空港問題アンケート」を依頼しましたが、回答率も3割ほどで空港問題の関心が低いのが現状です。 新聞報道に、年頭の会見において麻生知事は「滑走路建設か新空港建設かの選択」と2つの選択肢しかないような記事が掲載されていました。しかし、ステップ3の会議では、需要予測は再度精査すべきであり、近隣空港との連携案も再検討課題であるという意見がでていました。また北九州市の北橋市長は近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。 今年は洞爺湖サミットが開催され環境と経済の共生が重要課題となってきます。空港建設など地域に多大な影響を与える大型公共工事は、地球温暖化など環境問題を踏まえた視点で考える時代となります。空港問題は税収など経済発展のプラスばかり主張し、住環境へのマイナスについては考慮されていません。自然環境への影響や建設コスト、地元自治体の費用負担など現実的な課題を明確に示し、将来のまちづくりの視点に沿ったPIレポートステップ4を求めます。 道州制導入の時は九州が一番早いと思われますが、福岡市一極集中ではなく九州全体を視野に入れた議論が求められます。官主導ではなく、住民・議会・行政皆が関心を持ち討議することが必要です。
			⑤総論として、「考え方」は処々で、問題を確認しながら、回答をステップ4に先送りしています。しかし、需要予測などステップ3までに提起された疑問や意見に対して明確に回答しないままでは次のステップに進めない、と自覚されるべきです。現に、「有識者会議」では需要予測については繰り返し検討することが望ましいと旨を助言されています。 以上は、特に気になった諸点です。これらの他にも質したいことがありますが、次の機会に譲ります。
		2.PIの催し等に関する意見 2 件	
			このような制度があることを今回の出前授業で初めて知りました。もっとこのような機会を増やしたらいいと思います。

区分	意見分類		寄せられたご意見
			『近隣空港との連携策』は、PIレポート詳細版で詳しく検討されていますが、PIレポート簡易版だけを読んだと思われる人から『現空港における滑走路の増設』『新空港建設』よりも内容が少ないというような意見が目立ったように思います。PIレポート詳細版があることを示しておくだけでなく、説明会のときにはPIレポート詳細版も必ず配布するようにした方が良いと思います。説明会のときに、PIレポート詳細版を配っておけば質問されないようなことも質問されていたように思います。詳細版に載っていることを質問されるのは時間の無駄なので詳細版も配るべきです。
		3.PIレポートに対する意見 1 件	
			『近隣空港との連携策』は、PIレポート詳細版で詳しく検討されていますが、PIレポート簡易版だけを読んだと思われる人から『現空港における滑走路の増設』『新空港建設』よりも内容が少ないというような意見が目立ったように思います。PIレポート詳細版があることを示しておくだけでなく、説明会のときにはPIレポート詳細版も必ず配布するようにした方が良いと思います。説明会のときに、PIレポート詳細版を配っておけば質問されないようなことも質問されていたように思います。詳細版に載っていることを質問されるのは時間の無駄なので詳細版も配るべきです。
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見	1.評価の方法について 0 件	
		2.その他 1 件	
			1. 現空港に固執する人達との決着を明らかにすべきである。つまり、現状の意見に引きずられ、現空港支持者と新空港支持者との綱引きをいつまでも容認すべきではない。 例：4Pによれば意見の聴取は30歳代～60歳代で66.2%に達し過半数を占めている。しかしながら、20年後と考えれば、現在19歳代の者は39歳代に至り、現19歳代～50歳代の者はそれぞれ39歳～70歳代に至り、トータルで73.7%の声を反映しているわけで、現時点での意見聴取姿勢は十分と考えられる。将来負担は73.7%と考えざるを得ず、他に良策と考えられる手段は他にない、20年後を想定すれば。 2. ステップ4では、上記1の件については決着すべき英断を求める。小生は自信を持って当該決着に関与する意志を有する。ちなみに小生は当初から新空港開設が正論と考える者である。
	その他		
		7 件	
			バカですか。もう少しまじめに取り組んだら如何ですか。資金が足りないわけです。
			福岡市のインフラは空港にしろ、港湾にしろ、道路にしろ、ほとんど全てが容量限界。一方、なぜ北九州市の公共事業はこうも失敗続きなのか？ 《ひびきコンテナターミナルのコンテナ取扱個数》 ・PFI公募時の北九州市発表値（取扱容量）：50万TEU／年 ・PSA社の公表値（取扱容量）：110万TEU／年 ・開港初年度の目標値：10万TEU／年 ・開港初年度の実績値：0.5823万TEU／年 ・開港2年目の実績値：3万TEU弱／年 《新北九州空港の旅客数》 ・建設決定時の予測値：開港5年後に580万人／年 ・平成14年度の見直し時の予測値：2007年度に283万人／年　2012年度に328万人／年 ・ターミナルビルの設計：150万人／年 対応 ・開港初年度の目標値：100万人／年 ・開港初年度の実績値：127万人／年
			借地料は条例で決める。
			国土交通省は己の仕事の内容ばかり考えている。国庫金、地方金とも無駄です。
			自信を持って住民の説明に答えている人に、このような意見もむなしく記していますが、親子、何代かの責任を問いたいと思います。将来、父や祖父が何をしていったのか。悲しい将来を残さないで下さい。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		◆EU議会、航空機の温室効果ガス排出規制法を可決 欧州連合(EU)の欧州議会が、域内に乗り入れるすべての航空会社に対し、二酸化炭素(CO2)など温室効果ガスの排出を規制する法案を可決した。2011年から各航空会社に排出量を割り当て、欧州の排出量取引市場への参加を義務づけるという。法案は今後、EU閣僚理事会が承認すれば成立するが、米国、日本などはこの規制に反対してるという。わが国においても、自動車・航空交通など運輸部門でのCO2排出削減対策は、緊急の課題であるにもかかわらずである。 ところで、IPCC(気候変動に関する政府間パネル)の第1次評価報告書(1990年)は「温室効果ガスを現在の濃度で安定させるには直ちに60%削減」を提案していたし、第2次報告書(1995年)でも「現在レベルの50%～70%直ちに削減し、その後さらに削減を強化する必要がある」と警告していた。そこで、島嶼国連合はその前年の94年、先進国が2005年までに20%削減する案を条約事務局に提出し、97年にはEUが先進国一律15%削減案を提案していた。つまり、97年の京都議定書の削減目標5.2%(日本6%、アメリカ7%、EU8%など)は、もともと温室効果ガス濃度を安定化させうる数値目標ではなかった。しかも、世界の温室効果ガス排出量の22%を占める最大排出国アメリカは京都議定書を離脱し、同じく18%を占める中国は除外されているなど、この議定書によってカバーされるのは世界の排出量の約3割に過ぎなかったのである。 わが国の温室効果ガス排出量削減対策の現状はどうか。京都議定書以降も排出量の増大傾向を止めることができずに、政府は03年「地球温暖化対策推進大綱」を策定して6.0%削減目標を決定したものの、逆に8%増えていたことが判明し、05年には削減目標12%に改定し わが国のCO2排出量は、産業部門の37%に次いで運輸部門の21%が多い。運輸のうち自動車18%(運輸部門の85.7%)で、航空、船舶、鉄道は併せても3%(同14.3%)である。したがって、運輸部門の施策は自動車中心になる。京都議定書目標達成計画の見直し基本方針では、公共交通機関の利用促進、海運へのモーダルシフト等の推進も課題になっている。とくに、地方公共団体における運輸部門の対策として、①鉄道、LRT(軽便軌道輸送)等公共交通機関の整備、②自動車交通需要の調整、③自動車輸送から内航海運・鉄道輸送へのモーダルシフトなどが検討項目に組み込まれているのである。 ところが、福岡県地球温暖化対策推進計画でも、福岡市地球温暖化対策地域推進計画でも、運輸部門での国の見直し基本方針を受け入れる具体的な施策は示されていない。とくに、自動車交通の需要調整や都市部でのLRT導入等モーダルシフトに結びつく具体策は見あたらない。 ◆福岡県も福岡市も、CO2削減対策から航空運輸を除外 福岡県での部門別排出量(2002年度)は、産業部門47%、運輸部門20%(内訳は自動車84%、国内航空9%、国内船舶6%、鉄道1%)である。しかし、福岡市(2004年度)の場合、運輸部門39%がもっとも多く、うち自動車21%、国内航空14%、国内船舶3%、鉄道1%で、福岡市では航空輸送の排出量が少なくないことを示している。次いで業務部門32%、家庭20%である。 福岡空港調査連絡調整会議がすすめている「総合的な調査」に関するパブリック・インボルブメント(PI)は、ステップ1「福岡空港の現状と課題など」とステップ2「将来の航空需要の予測など」の検討を終えて、ステップ3「将来需要への対応方策など」の検討に入っている。ところが、航空行政の重要課題ともいうべき航空輸送における省エネルギーと温室効果ガス対策については全く検討されていない。むしろ、これまでの調査報告では、われわれが調整会議に要請していた原油需給の将来予測と航空交通のエネルギー消費の非効率性および地球温暖化への影響予測につながる調査はゼロである。 しかも、福岡県も福岡市も運輸部門のCO2削減対策は自動車を対象としているだけで、航空、船舶、鉄道は除外している。運輸部門のうち、航空、船舶、鉄道は「全国に比べて排出割合が高いが」「広域的対策を必要とする」というのが、除外の理由である。福岡市のCO2排出量は、航空交通が14%を占めているにかかわらずである。 交通機関のなかで航空輸送の利用率は、確かに低いといえる。しかし、航空交通は、1人輸送あたりの消費エネルギー効率が乗用車に次いで悪い(別表参照)。しかも、空港はほとんどの場合、郊外に開設されることから自動車と連動することなしには利用できない。空港利用が増えれば、それだけ自動車利用も増えるのだ。 EUでは、航空機の温室効果ガスの排出を規制するだけではない、自動車についても、すべての新車のCO2排出量を走行距離あたり1995年比で約35%減まで削減することをメーカーに義務づける方針を発表している。しかも、EUは京都後の温室効果ガス削減目標を2020年までに90年比20%で合意している。さらに、ドイツのメルケル首相は昨年12月、2020年までに90 航空輸送は規制しなければならない。航空・乗用車輸送の需要調整を急ぐことである。自動車交通の需要調整は、輸送全般のモーダルシフト構想のなかではじめて可能なのである。(08/1/5) ・輸送機関の1人1kmあたりエネルギー消費量 通勤電車 52キロカロリー 鉄道全体 103キロカロリー ひかり 116キロカロリー 都市バス 215キロカロリー 80年代ローカル線(閑散) 305キロカロリー 乗用車(都市高速) 440キロカロリー 航空機(B747) 530キロカロリー 乗用車(平均) 644キロカロリー 乗用車(大都市) 714キロカロリー

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

平成１９年１２月２７日
福岡空港調査連絡調整会議
（九州地方整備局、大阪航空局、福岡県、福岡市）

福岡空港の将来の混雑問題等への対応策を検討する「総合的な調査」では、ＰＩ（ステップ３）として、９月１８日から「将来需要への対応方策の検討」「将来対応方策の評価の視点」についての情報提供・意見収集を実施しています。

今般、１２月１０日までに寄せられたご意見を集約し、併せてそれに対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方をとりまとめましたので、以下のとおり公表いたします。

なお、ご意見の最終的な提出期限は、平成２０年１月１０日（必着）となっておりますので、よろしくお願いいたします。

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

１　ホームページ
福岡空港調査連絡調整会議ホームページ
http://www.fukuokakuko-chosa.org/

（関連リンク）

○福岡空港調査連絡調整会議

・九州地方整備局のホームページ
http://www.qsr.mlit.go.jp　　トップページ・新着情報
http://www.pa.qsr.mlit.go.jp（港湾空港部）
トップページ・福岡空港の総合的な調査

・大阪航空局のホームページ
http://www.ocab.mlit.go.jp　　トップページ・最新情報

・福岡県のホームページ
http://www.pref.fukuoka.lg.jp
トップページ・「住まいと交通」の道路・交通　→「福岡空港調査連絡調整会議」

・福岡市のホームページ
http://www.city.fukuoka.jp
トップページ・「暮らしの基盤」→「福岡空港」→「福岡空港調査連絡調整会議」

○福岡空港調査ＰＩ有識者委員会

・福岡市のホームページ
http://www.city.fukuoka.jp
トップページ・「暮らしの基盤」→「福岡空港」→「福岡空港調査ＰＩ有識者委員会」

2　窓口等での配布

○国の機関

・国土交通省　九州地方整備局　空港ＰＴ室
〒810-0074　福岡市中央区大手門２－５－３３
TEL(092)752-8601

・国土交通省　大阪航空局　空港企画調整課
〒540-8559　大阪市中央区大手前４－１－７６
TEL(06)6949-6469

○福岡県機関

・空港対策局空港計画課　県庁舎行政棟北側９階
〒812-8577　福岡市博多区東公園７番７号
代表　TEL(092)651-1111　内線　2683
直通　TEL(092)643-3172

・県民情報センター　県庁舎行政棟北側１階
〒812-8577　福岡市博多区東公園７番７号
代表　TEL(092)651-1111　内線　2459
直通　TEL(092)643-3108

・北九州県民情報コーナー　県小倉総合庁舎２階
〒803-0813　北九州市小倉北区城内７番８号
TEL　(093)581-4934

・筑後県民情報コーナー　県久留米総合庁舎１階
〒839-0861　久留米市合川町１６４２番地の１
TEL　(0942)30-1030

・筑豊県民情報コーナー　県飯塚総合庁舎１階
〒820-0004　飯塚市新立岩８番１号
TEL　(0948)29-5459

・京築県民情報コーナー　県行橋総合庁舎１階
〒824-0005　行橋市中央１丁目２番１号
TEL　(0930)23-9189

○福岡市機関

・総務企画局　空港将来方策担当
〒810-8620　福岡市中央区天神１丁目８－１
TEL　(092)711-4102

・情報プラザ　〒810-8620　福岡市中央区天神１丁目８－１
TEL　(092)733-5333

・東区役所　企画課
〒812-8653　福岡市東区箱崎２丁目５４－１
TEL　(092)645-1012

・博多区役所　企画課
〒812-8512　福岡市博多区博多駅前２丁目９－３
TEL　(092)419-1011

・中央区役所　企画課
〒810-8622　福岡市中央区大名２丁目５－３１
TEL　(092)718-1013

・南区役所　企画課
〒815-8501　福岡市南区塩原３丁目２５－１
TEL　(092)559-5017

・城南区役所　企画課
〒814-0192　福岡市城南区鳥飼６丁目１－１
TEL　(092)833-4009

・早良区役所　企画課
〒814-8501　福岡市早良区百道２丁目１－１
TEL　(092)833-4307

・早良区入部出張所　〒811-1102　福岡市早良区東入部２丁目１４－８
TEL　(092)804-2011

・西区役所　企画課
〒819-8501　福岡市西区内浜１丁目４－１
TEL　(092)895-7007

・西区今宿出張所　〒819-0166　福岡市西区横浜１丁目２－１
TEL　(092)806-0004

○インフォメーション・コーナー

・福岡空港第２ターミナルビル２階（出発口前）
・福岡県庁１階ロビー
・福岡市役所１階ロビー

福岡空港調査PI（ステップ3）実施計画

～　幅広い市民参加に向けて　～

（福岡空港の総合的な調査
ステップ3：「評価の視点と検討すべき対応案」）

平成19年5月

福岡空港調査連絡調整会議

http://www.fukuokakuko-chosa.org/

はじめに

福岡空港については、平成１４年１２月に国土交通省交通政策審議会航空分科会の答申において、「既存ストックの有効活用方策」、「近隣空港との連携方策」、「中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策」等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要があると位置づけられました。

これを受けて、国と地域（福岡県、福岡市）において平成１５年度から連携・協力して「総合的な調査」を進めているところです。この調査にあたっては、空港利用者も含めた幅広い市民等のみなさんに対し、積極的に情報を提供するなど透明性を確保し、市民等のみなさんと情報や多様な認識を共有して進めていくことが重要であることから、市民等のみなさんに情報を提供し、幅広くご意見を収集していく「パブリック・インボルブメント（ＰＩ）」を導入することとし、「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（ＰＩ計画）を平成１６年６月に決定し公表しました。

この計画にもとづき、平成１７年度は、「福岡空港の現状と課題」「空港能力の見極め」についてのＰＩ（ステップ１）を実施しました。平成１８年度は、「地域の将来像と福岡空港の役割」「将来の航空需要の予測」についてのＰＩ（ステップ２）を実施し、ステップ３に進むことを決定しました。

本実施計画は、ＰＩ（ステップ３）「評価の視点と検討すべき対応案」を対象とするもので、平成１６年９月に実施したＰＩ実施計画作成にあたってのアンケートや、これまでのＰＩに寄せられたご意見、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会（第三者機関）の助言などを踏まえ、懇談会やオープンハウスの充実、双方向性も考慮した催しについて検討し、策定しました。

みなさんにおかれましては､今回のＰＩ(ステップ３)に積極的にご参加の上、たくさんのご意見をお寄せいただくようお願いいたします。

平成１９年５月

福岡空港調査連絡調整会議

－目　次－

福岡空港調査PI（ステップ3）実施計画

１　福岡空港調査ＰＩ（ステップ３）実施計画策定にあたっての基本方針＿＿＿＿＿＿１
２　対象とするステップと目標＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿３
３　実施時期および期間＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿４
４　提供する情報内容＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿５
５　情報提供および意見収集の方法（ＰＩ手法）＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿６
６　寄せられたご意見の取扱い＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿８
７　ＰＩの終了＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿９
８　本実施計画策定について＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿１０

＜資料＞ＰＩ手法の概要＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿１６

＜参考＞　１「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（PI計画）の概要
２　福岡空港の総合的な調査の概要
３　ＰＩ（ステップ１）の概要
４　ＰＩ（ステップ２）の概要
５　福岡空港調査ＰＩ有識者委員会規約
６　本実施計画に係る福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の評価書
７　関係機関のホームページ、情報提供窓口等

福岡空港調査PI(ステップ3)実施計画

・この福岡空港調査ＰＩ（ステップ３）実施計画は、「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（以後「ＰＩ計画」という）にもとづき、ＰＩ（ステップ３）のＰＩの方法等を明らかにするための計画です。

➢　ＰＩ（パブリック・インボルブメント）とは

・　市民等を対象に施策の内容等について情報提供、意見収集を行い、地域のニーズにあったより良い施策の選定とその施策に対する意思決定を支援するプロセス

１　福岡空港調査ＰＩ（ステップ３）実施計画策定にあたっての基本方針

○　十分な周知広報を実施します。
○　多様で適切なＰＩ手法を選定します。
○　わかりやすい情報の提供を実施します。
○　寄せられたご意見とそれに対する考え方を公表します。
○　中立・公正なＰＩを実施します。
○　適切な時間管理に努めます。

（１）十分な周知広報の実施

・ＰＩの実施にあたっては、福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ等から幅広く、多くの市民等のみなさんにＰＩの実施について知っていただくことが必要です。
・周知広報の充実については、これまでのＰＩにおいてもご意見をいただいており、今回のＰＩの実施にあたっても留意します。

（２）多様で適切なＰＩ手法の選定

・ＰＩ参加者が参加しやすい方法で実施します。
・ＰＩ（ステップ３）の検討内容、ＰＩの目標に合わせた多様で適切な情報提供と意見収集の手法を選定します。
・市民等のみなさんのニーズにあった手法を選定します。

※　ＰＩの実施状況等により見直すなど柔軟に対応します。

（３）わかりやすい情報の提供

・ＰＩ（ステップ３）で提供する情報は、福岡空港の課題解決に向けた検討すべき対応案や、それらを評価する視点の情報など、専門的、技術的な情報が含まれる

ことから、市民等のみなさんにわかりやすくとりまとめ、ＰＩレポートとして提供します。

・とりまとめのもととなった調査等情報についても、参考資料としてＰＩレポート詳細版を提供します。

（４）寄せられたご意見等の公表

・寄せられたご意見については、個人が特定できる情報を除いて集約し、ＰＩ（ステップ３）の内容に照らしてどのように対応するかなど、福岡空港調査連絡調整会議がＰＩ実施主体としての考え方も併せてとりまとめ、公表します。

（５）中立・公正なＰＩの実施

・ＰＩの実施に関し、「ＰＩの開始時」「ＰＩ実施期間内」「ＰＩの終了時」など、ＰＩのプロセスにおいて、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会（第三者機関）の監視、評価・助言を受けます。

・福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の評価や助言については、誠実に対応します。これらについても福岡空港調査連絡調整会議のホームページで公表します。

（６）適切な時間管理

・ＰＩ（ステップ３）の内容、目標等を勘案し、迅速な情報提供、意見収集、時機を失しない判断など、適切な時間管理に努めます。

2　対象とするステップと目標

○　本実施計画は、検討プロセスのＰＩ（ステップ３）「評価の視点と検討すべき対応案」を対象とします。
○　ＰＩ（ステップ３）では、検討すべき対応案と対応案を評価する視点について情報を共有し、ご意見を十分に把握することを目標とします。

・今回のＰＩは、総合的な調査の段階を踏んだ検討の第３ステップ「評価の視点と検討すべき対応案」に対応するものです。
・このＰＩ（ステップ３）は、検討すべき対応案とそれらを評価する視点といった福岡空港の課題解決のための方向性（案）を検討する際に必要となる情報を、市民等のみなさんと共有し、ご意見を十分に把握することを目標とします。

（想定される論点）
・今後検討すべき対応案は適切に示されているか？
・どのような視点で対応案を評価するべきか？

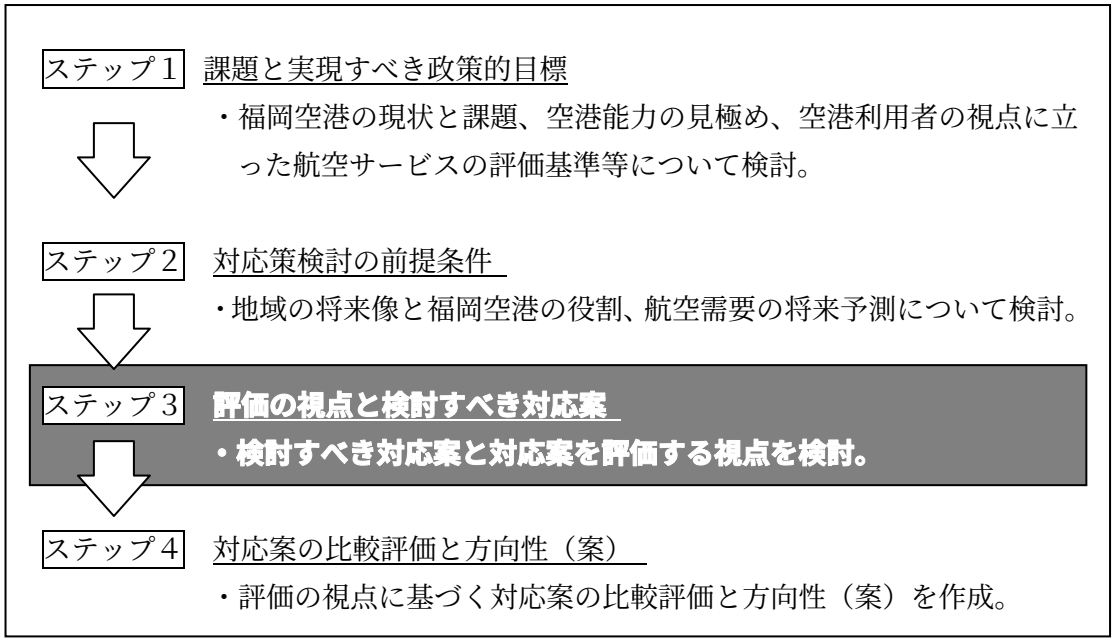


図　対象とするステップ

３　実施時期および期間

○　ＰＩ（ステップ３）は、平成１９年度に実施します。
○　ＰＩの実施期間は、概ね４ヶ月程度を目安とします。

（１）実施時期

・ＰＩ（ステップ３）は、調査等情報が整理され、準備が整い次第、平成１９年度に実施します。
・具体的な開始時期等については、準備状況等を総合的に勘案し、福岡空港調査連絡調整会議において決定し、公表します。

（２）実施期間等

・たくさんのご意見を頂くためには、市民等のみなさんの関心と参加が得られやすいよう一定期間に高い密度の情報提供等を集中して実施することが必要であること等から、ＰＩの実施期間は４ヶ月程度を目安として実施します。
・開始時期は、福岡空港調査連絡調整会議の決定を経て、ホームページに提供情報等を公開し、または、提供情報であるＰＩレポート等の配布を開始する時期とします。
・ＰＩの終了は、情報提供、意見収集、ご意見とＰＩ実施主体の考え方の公表、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会（第三者機関）の評価などを経て、福岡空港調査連絡調整会議で決定し、公表します。

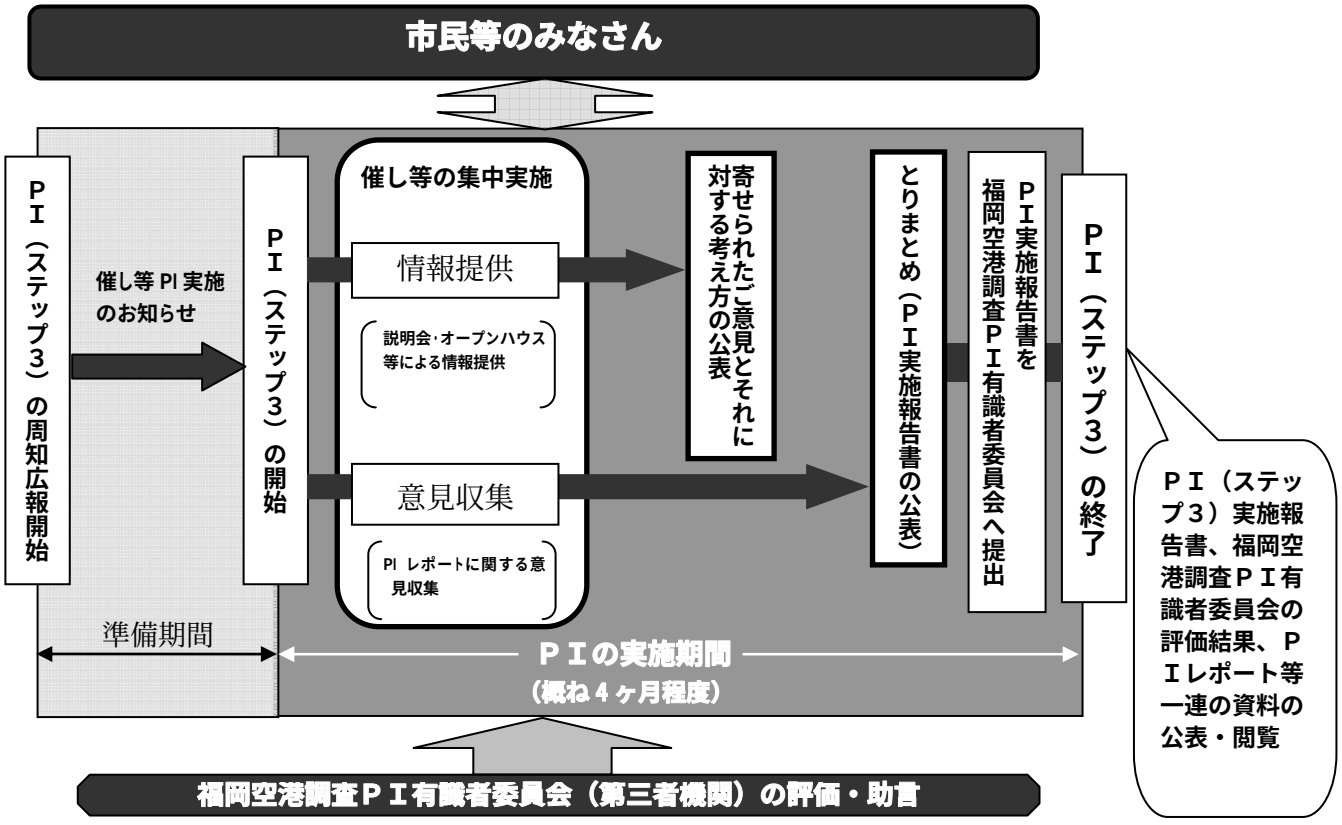


図　ＰＩ（ステップ３）の進め方イメージ

４　提供する情報内容

○　検討すべき対応案と対応案を評価する視点について、情報提供します。
○　情報は、ＰＩ実施主体（福岡空港調査連絡調整会議）においてＰＩレポートとしてとりまとめ、市民等のみなさんにわかりやすい形で提供します。
○　ＰＩレポートのもとになった調査等情報についても、ＰＩレポート詳細版にとりまとめ、参考資料として提供します。

・ＰＩ（ステップ３）では、方向性（案）を検討するために必要となる事項である「検討すべき対応案」「対応案を評価する視点」について検討情報を提供します。
・提供する情報は、ＰＩ実施主体（福岡空港調査連絡調整会議：以下同じ）においてわかりやすくとりまとめ、ＰＩレポートとして提供します。
・ＰＩレポートのもとになった調査等情報についても、ＰＩレポート詳細版にとりまとめ、参考資料として提供します。
・ＰＩ参加者のご意見や、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会（第三者機関）の助言等により、追加や補足の資料とりまとめを行った場合には、これについても公表します。

表　提供情報

提供情報	情報の内容
●検討すべき対応案は？	○「近隣空港との連携」、「現空港における滑走路増設」、「新空港建設」といった将来の対応案について、検討情報を提供します。
●対応案を評価する視点は？	○対応案を比較評価するための評価の視点について、検討情報を提供します。

5　情報提供および意見収集の方法（ＰＩ手法）

○　ＰＩの開始に先立ち、十分な周知広報を実施します。
○　情報を容易に入手でき、ご意見を表明できるＰＩ手法を実施します。
○　ＰＩ参加者は、空港利用者をはじめ福岡県民、福岡市民など幅広い市民等のみなさんを想定します。

（1）ＰＩ実施に関する周知・広報

ＰＩの開始にあたっては、事前に実施の概要を

・関係行政機関の広報手段による広報　・報道機関への情報提供
・各種メディアでの告知　・ホームページへの掲載

等により、幅広くお知らせします。

（2）情報提供および意見収集の方法

・市民等のみなさんから幅広くご意見をいただけるよう、情報をわかりやすい形で提供します。
・市民等のみなさんが様々な手法により、容易に情報を入手でき、ご意見を表明できるような情報提供・意見収集の方法を工夫します。
・なお、ＰＩ手法については、実施状況を見ながら柔軟に対応します。

（3）想定するＰＩ参加者

・福岡空港の広域性、影響範囲の大きさ等から、幅広い市民等のみなさんの参加を想定し、ホームページ等の活用により、県域、住所や空港利用の有無に関わりなく情報を提供して、ご意見を収集します。
・空港や駅での資料配布、ホームページの活用等により、市民等のみなさんが幅広く参加できるよう留意します。

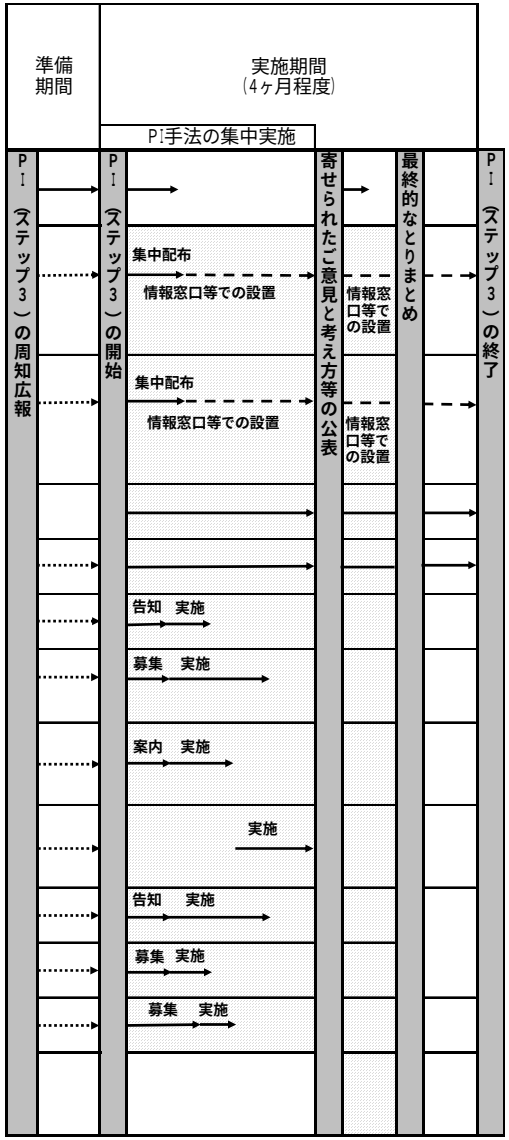
（想定するＰＩ参加者）

・福岡空港の周辺地域住民およびその関連自治体
・福岡県民、福岡市民
・福岡空港利用者（居住地等にかかわりありません）
・県内地方自治体
・福岡空港の利用企業、航空会社、空港・航空関連企業
・地元経済団体
・福岡空港に関心を有する国内外の個人および団体
・その他

※　具体的な情報提供・意見収集の方法等は、次ページ参照。

表　ステップ３のＰＩ手法と実施期間

手法			PI参加者				
			●福岡県民 ●福岡市民 ●福岡空港の周辺地域住民および関連自治体	●空港利用者	●県内地方自治体	●空港利用企業、航空会社、空港・航空関連企業、地元経済団体	●福岡空港に関心を有する国内外の個人および団体
周知・広報	**・関係行政機関の広報手段等各種メディアによる広報 ・ホームページへの掲載 ・報道機関への情報提供**		○				
PIレポートに関する情報提供・意見収集	**PIレポートの配布**	PIレポートを配布する	・インフォーメーションコーナーや公共機関の情報窓口等に設置 ・説明会や出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会等参加者への配布 ・ホームページに掲載 ・県内外の主要駅等や大学での街頭配布	○	○	○	○	○
	PIレポート詳細版の配布	PIレポート詳細版を配布する	・インフォーメーションコーナーや公共機関の情報窓口等に設置 ・説明会や出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会等参加者への配布 ・ホームページに掲載	○	○	○	○	○
	インフォメーションコーナー	福岡空港PIに関する総合的な情報提供を行い、意見収集を行う	・福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局（博多港湾・空港整備事務所）に設置	○	○	―	―	○
	HPへの情報掲載	PI実施主体のホームページに情報を掲載し、意見収集を行う	―	○	○	○	○	○
	説明会	PIレポートの内容についての説明会を開催し、意見収集を行う	・福岡市、福岡地域、北九州地域、筑後地域、筑豊地域にて開催	○	○	―	―	○
	出前説明会	PIレポートの内容についての説明を行い、意見収集を行う	・各地域の市民講座など各種の集まりにおいて要望に応じ実施 ※国、県、市の類似要項に準ずる	○	―	○	○	○
	懇談会	PIレポートの内容について懇談し、意見収集を行う	・空港利用企業、航空会社、空港・航空関連企業、地元経済団体、福岡空港に関心を有する市民団体との懇談会を開催（業界などのカテゴリー別に開催）	○	―	―	○	○
	公開懇話会	PIレポートの内容について様々な分野の方に公開の場で議論いただき、意見収集を行う	・懇談会に参加いただいている市民団体や空港関係企業などのメンバーから参加を募り、様々な分野を横断したメンバーによる公開の懇話会を開催	○	―	―	○	○
	オープンハウス	PIレポートの内容についての展示や説明を行い、意見収集を行う	・福岡市、福岡地域、北九州地域、筑後地域、筑豊地域、その他の地域にて開催	○	○	―	―	○
	見学会	空港の現状や利用状況等について見学会を開催し、意見収集を行う	・福岡空港等で開催	○	○	―	―	○
	意見発表会	PI（ステップ3）のテーマに関する意見発表の場を設ける	・福岡市内で開催	○	○	○	○	○
寄せられたご意見と考え方の公表		・「寄せられたご意見とそれに対する考え方」を公開、配布する	・国、福岡県、福岡市の情報窓口やインフォメーションコーナー、ホームページ、市町村の窓口への設置等	○	○	○	○	○



は、意見提出期間を指す。

６　寄せられたご意見の取扱い

○ 寄せられたご意見は、「寄せられたご意見とそれに対する考え方」として、とりまとめ公表します。

○ 寄せられたご意見や福岡空港調査ＰＩ有識者委員会（第三者機関）の助言により追加や補足資料のとりまとめを行う必要がある場合は、迅速に対応し、ホームページ等で公表します。

（１）ご意見およびご意見に対する考え方等の公表

・説明会、懇談会等の催しについては、実施結果の概要をとりまとめ、ホームページに掲載することとし、発言された主なご意見等は、個人等に関わる情報を除いて実施結果の概要に含め、公表します。

・ＰＩレポート等提供情報に関し、予めお示しする期間内に寄せられたご意見については、「寄せられたご意見とそれに対する考え方」としてとりまとめ公表いたします。

・最終的なご意見の提出期限については、この「寄せられたご意見とそれに対する考え方」公表後のご意見の状況等を踏まえ、ホームページ等でお知らせいたします。

・寄せられたご意見は、ＰＩ（ステップ３）実施報告書にとりまとめ、公表します。

（２）追加および補足のとりまとめ

・寄せられたご意見については、ＰＩ実施主体の構成機関において随時共有し、追加や補足の資料とりまとめが必要と判断される場合は、迅速に対応し、公表します。

・福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の助言によって追加や補足資料のとりまとめが必要な場合も、速やかに対応し、公表します。

7　ＰＩの終了

○　ＰＩ実施主体として当初の目標が達成されたかどうか、まず判断します。
○　ＰＩ実施主体として当初の目標が達成されたと判断した場合は、ＰＩ（ステップ３）実施報告書をとりまとめ、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会（第三者機関）に提出し、評価や助言を受けます。
…このＰＩ（ステップ３）実施報告書および福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の評価や助言についても公表します。
○　福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の評価や助言を踏まえ、ＰＩ（ステップ３）を継続するか、終了するかを総合的に判断し、公表します。

（１）目標達成の判断

・提供した情報の周知や意見集約の状況などについて、ＰＩの実施を通して把握し、目標が達成されたかどうかを総合的に判断します。

表　判断する際の考え方の例

視点	考え方（例）
情報が市民等に十分に周知されたか。	・提供した情報が広く市民等に伝わったか。
市民等から幅広くご意見が収集されているか。	・県民、市民、空港利用者、企業など、幅広いみなさんからご意見が寄せられているか。

（２）ＰＩ（ステップ３）実施報告書の作成と提出

・目標を達成したと判断される場合には、ＰＩの実施状況、寄せられたご意見とそれにに対する考え方などをとりまとめたＰＩ（ステップ３）実施報告書を速やかに作成し、公表するとともに福岡空港調査ＰＩ有識者委員会に提出します。

（３）福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の評価や助言とその公表

・提出したＰＩ（ステップ３）実施報告書は、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会によって内容が評価され、必要に応じ助言がなされます。
※福岡空港調査ＰＩ有識者委員会は、評価に際し、必要がある場合は、ＰＩ実施主体に実施関係資料の提出を求め、また、ヒアリングすることなどができます。
・ＰＩ（ステップ３）実施報告書に関する評価や助言については、公表します。

（４）ＰＩ（ステップ３）の終了と結果の公表

・ＰＩ実施主体は、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の評価や助言を踏まえ、ＰＩを継続するか、終了するかどうかを総合的に判断し、その判断結果を速やかに公表します。

８　本実施計画策定について

本実施計画は、平成１６年６月に策定した「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」を基本とし、平成１６年９月に実施した「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ実施計画」作成にあたっての意見収集アンケートの結果を踏まえ、これまでのＰＩでいただいた「ＰＩに関するご意見」および福岡空港調査ＰＩ有識者委員会（第三者機関）の助言を参考として作成しました。

・ＰＩの取り組みについて

ＰＩに関する広報強化や多くの人が参加しやすい催しについてのご要望をいただいております。これを踏まえて、ＰＩ（ステップ３）では、周知広報の取り組みと併せて双方向性も考慮した市民みなさんの関心を高めるような催しを取り入れることとします。

・ＰＩの催し等について

ＰＩの催し等については、ご意見をお寄せいただいた方のうち、約３～４割の方が催しに参加いただいており、その評価として、「満足」「ほぼ満足」「普通」とお答えいただいた方が、半数を超えておりますが、さらに拡充を望まれるご意見もあることから、懇談会やオープンハウス、出前説明会等の活動を充実させることを検討します。

・ＰＩレポート等について

ＰＩレポートは、「わかりやすかった」「普通」と答えられた方が全体の約７～８割を占め、概ね理解しやすい内容であったと考えられますが、一方で、記述されたご意見の中には、わかりにくい、また、内容を充実すべき等のご意見や偏向的ではないかとのご意見も寄せられており、ＰＩレポートの作成にあたっては、さらにわかりやすく、見やすくするなどの工夫をいたします。また、ＰＩレポートのもとになった調査等情報についても、参考資料としてＰＩレポート詳細版を提供します。詳細版は数が限られるため、閲覧方法や入手方法について、ホームページ、国、福岡県、福岡市の情報提供窓口等でご紹介することとします。

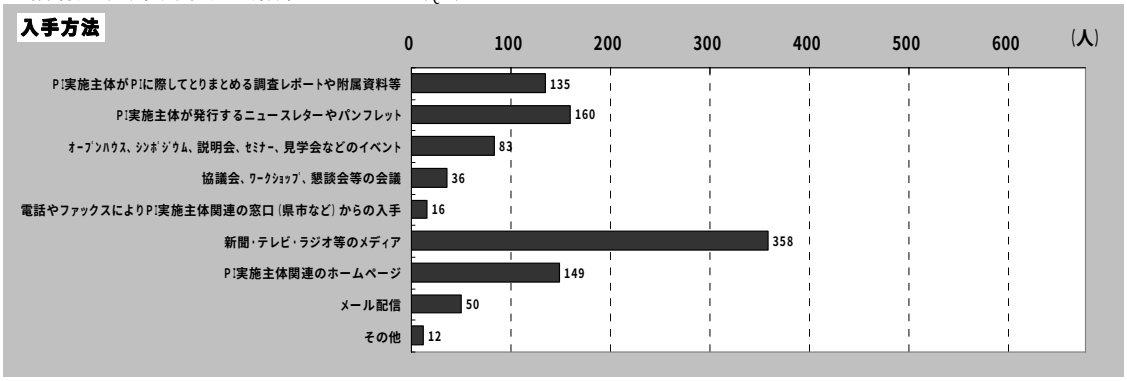
ＰＩレポートの配布に際しては、ご意見が提出しやすいよう、わかりやすく、記載しやすい意見記入はがきを添付します。

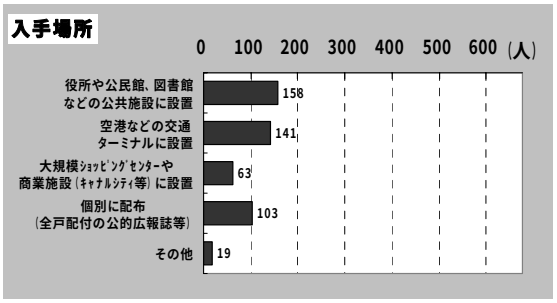
参　考　１：「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ実施計画」作成にあたっての意見収集アンケートの概要

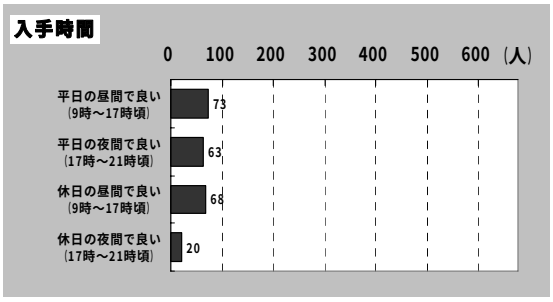
実施期間	2004 年 9 月 29 日～10 月 18 日（Web20 日）
配布方法	郵送、空港・駅等での配布、県市情報提供窓口、市町村への配布、福岡空港連絡調整会議関係機関 HP による Web アンケート等
回収方法	郵送、Web、街頭聞き取り、ファックス
回収数	677 名

アンケートの集計結果（ＰＩ実施関係）

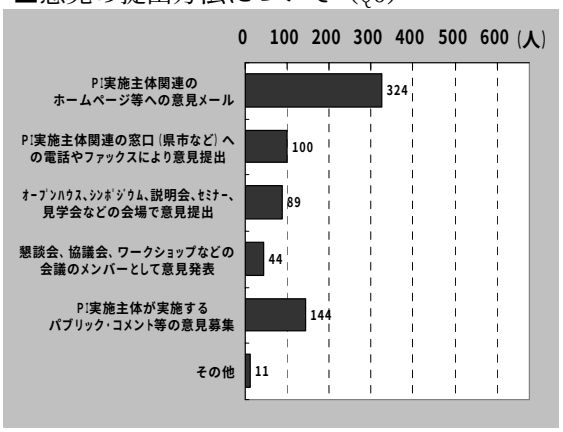
■情報の入手方法や場所について（Q5）



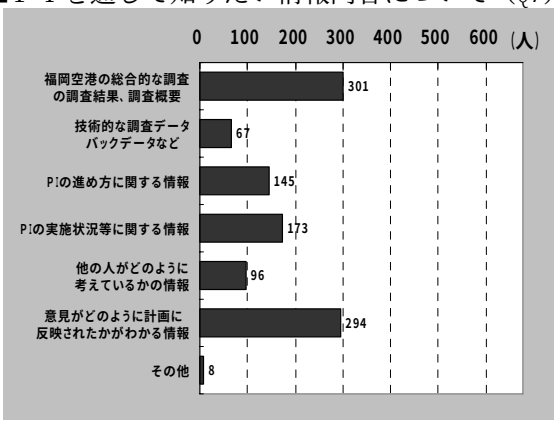




■意見の提出方法について（Q6）



■ＰＩを通じて知りたい情報内容について（Q7）

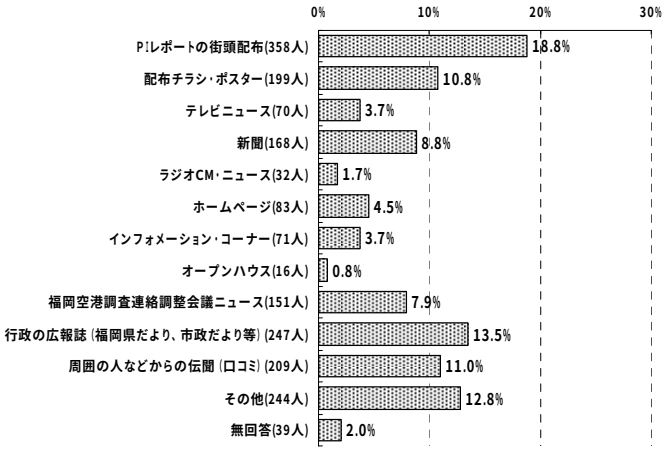


※なお、本意見収集アンケート概要については、平成１６年度第２回福岡空港調査連絡調整会議資料として公表済

参　考　２　：ＰＩ（ステップ１）で寄せられた「ＰＩに関するご意見」の概要

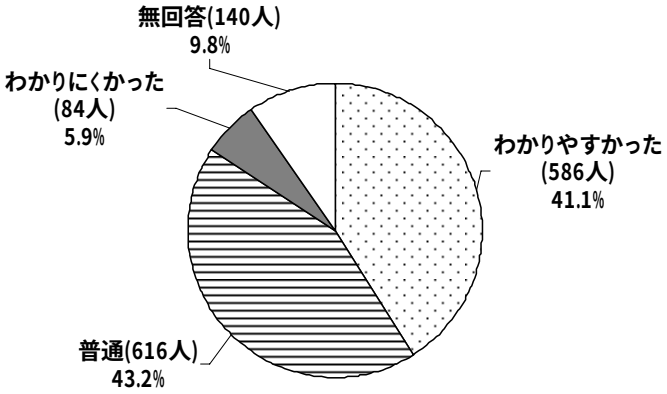
○今回のＰＩ（ステップ１）が行われていることをどのような形でお知りになりましたか。

多様なメディアを介してＰＩについて周知されており、ＰＩ（ステップ１）で実施した手法は、いずれも効果があったと考えられます。特に「ＰＩレポートの街頭配布」「配布チラシ・ポスター」が、全体の３割近くを占めており、この手法についてはステップ２でも実施していくこととしています。



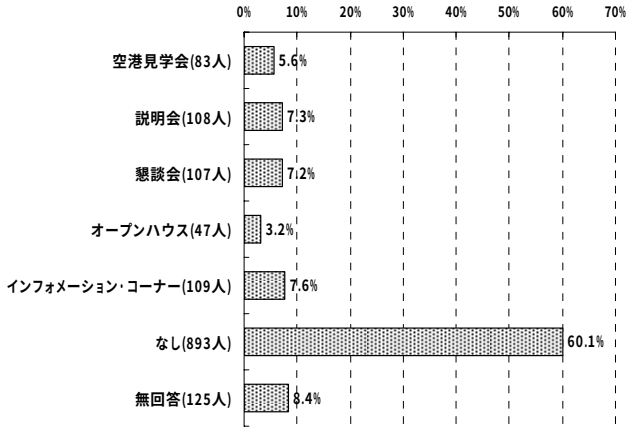
○ＰＩレポートはわかりやすかったですか。

「わかりやすかった」「普通」を答えた方で全体の8割強を占め、概ね理解しやすい内容であったと考えます。



○参加した催しは何ですか（グラフ左）、またその印象はいかがでしたか。（グラフ右）

催しに参加された方は、全体の約３割の方ですが、その評価として、「満足」「ほぼ満足」「普通」とお答えいただいた方が、86%に達しており、概ね適切であったと考えられます。



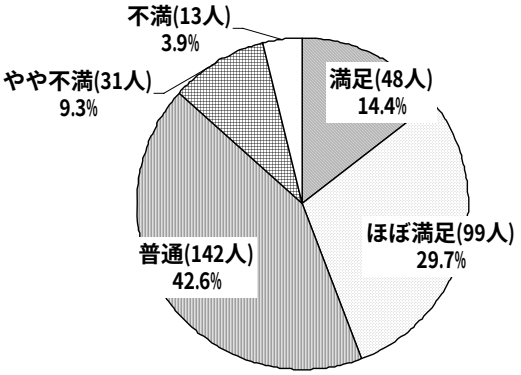


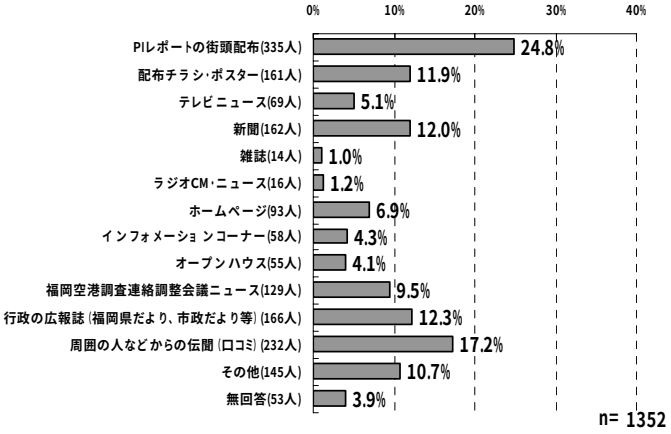
表　ＰＩ（ステップ１）で寄せられた「ＰＩに関するご意見」の概要と意見に対する考え方

内容		意見に対する考え方
PIの取り組みを評価する意見、PRの強化や催し充実などへの意見など、肯定的な意見が多く寄せられました。一方、PIの取り組みやPIレポートについて偏っているのではないかとの意見、レポートがわかりにくいなどの意見、時間管理をしっかり行うべきとの意見もありました。		PIについては、透明性、公正さを基本に、実施しています。今後、検討の段階、ステップに応じて、PIを実施することになりますが、皆様からの意見を踏まえつつ進めて参りたいと考えます。また、PIレポートは、客観的な資料、データに基づき、整理、分析し作成しており、レポート作成に係る調査報告等についても、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ等で公開し、透明性を確保しながら作成しています。今後、PIレポート等はよりわかりやすい内容とするよう工夫するとともに、皆様の一層の信頼が得られるよう努力して参ります。
1.PIの取り組みに対する意見	**168 件**	1　福岡空港の総合的な調査に係るPIは、透明性、公正さを確保しながら、幅広く皆様に情報を提供し、それに対する皆様の意見を検討に反映していくことを目的として実施しています。また、福岡空港の総合的な調査の進め方に関しても、審議の過程や調査報告等をホームページで公開するなどしています。 PIへの取り組みの評価や取り組みについての広報等への意見を踏まえつつ、今後も工夫し、皆様の期待に応えられるよう、また、適切な時間管理のもと進めて参ります。
今後の取り組みに期待する等の意見	76 件	
PIの取り組みへの懐疑的な意見	23 件	
時間管理に関する意見	15 件	
PIの取り組みの広報強化などに関する意見	54 件	
2.PIの催し等に関する意見	**68 件**	2　PIの催し等については、PIの各ステップの内容に合わせ、多くの皆さんが参加しやすい方法を選定し、各ステップ毎に実施計画としてとりまとめ、公表することとしていますが、今後の実施計画の作成に当たって意見を参考とさせていただきます。
催しの評価や拡充のための提案などの意見	64 件	
PIを縮小、やめるべきとの意見	4 件	
3.PIレポートに対する意見	**174 件**	3　PIレポートについては、わかりやすさを旨としてとりまとめていますが、内容が広範にわたることからパンフレット版以外にその詳細版を、福岡空港連絡調整会議のホームページ、福岡県、福岡市の情報窓口、福岡空港などのインフォメーションコーナー等でご覧いただくようにしています。今後も、情報が皆様にわかりやすく伝わるよう努力していきたいと考えます。また、今回のPIレポートの内容については、「福岡空港の現状と課題」、「空港能力の見極め」について、客観的な資料、データに基づき、整理、分析しています。このレポートの作成に係る調査報告等についても、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ等で公開しており、内容の取りまとめに関してもオープンに進めています。今後、より一層の皆様の信頼が得られるよう努力して参ります。
興味深いとされるなどの意見	53 件	
偏向的ではないかとの意見	56 件	
わかりにくい、また、内容を充実すべき等の意見	65 件	
4.その他	**44 件**	―

参　考　３　：ＰＩ（ステップ２）で寄せられた「ＰＩに関するご意見」の概要

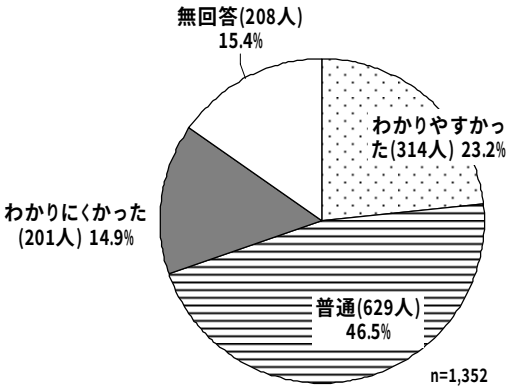
○今回のＰＩ（ステップ２）が行われていることをどのような形でお知りになりましたか。

伝聞なども含め多様なメディアを介してＰＩについて周知されており、ＰＩ（ステップ２）で実施した手法は、いずれも効果があったと考えられます。特に「ＰＩレポートの街頭配布」と「配布チラシ・ポスター」が、全体の３割強を占めており、引き続きステップ３でもこの手法を実施していくこととしています。



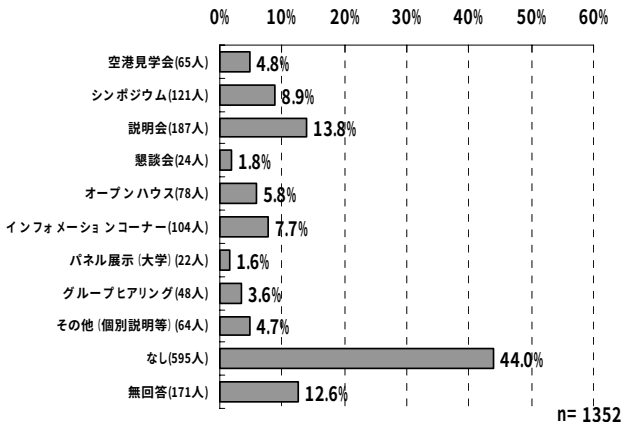
○ＰＩレポートはわかりやすかったですか。

「わかりやすかった」「普通」と答えた方で全体の約７割を占め、概ね理解し易い内容であったと考えます。



○参加した催しは何ですか（グラフ左）、またその印象はいかがでしたか。（グラフ右）

催しに参加された方は、全体の約４割の方ですが、その評価として、「満足」「ほぼ満足」とお答えいただいた方が全体の３割、「普通」まで加えると６割を超えており、概ね適切であったと考えられます。



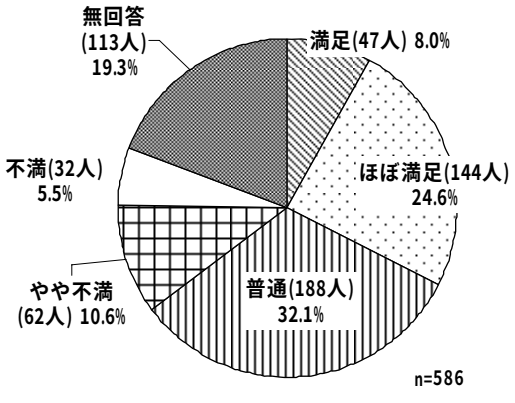


表　ＰＩ（ステップ２）で寄せられた「ＰＩに関するご意見」の概要と意見に対する考え方

概要		意見に対する考え方
PIの取り組みを評価する意見、PRの強化や催し充実などへの意見、取り組みやPIレポートが偏っているのではないかとの意見、PIレポートがわかりにくいなどの意見がありました。		PIについては、透明性、公正さを基本に実施しています。今回のPIでは、前回のステップ１でみなさんからいただいた意見等を踏まえ、広報の強化、県外（佐賀県）におけるオープンハウスの開催、英語版PIレポートの作成など、その内容を充実させたところです。今後もステップに応じて、PIを実施していくことになりますが、その際には、みなさんからの意見を踏まえつつ進めて参りたいと考えております。 また、PIレポートについては、わかりやすく作成することとしておりますが、内容が広範かつ専門分野にわたることから、PIレポートとりまとめにかかるデータや、参考事例などをとりまとめた詳細版を併せて作成し、みなさんに公開していくこととしております。今後ともわかりやすい内容になるよう工夫していくとともに、みなさんから一層の信頼が得られるよう努力して参ります。
1.PIの取り組みに対する意見 PIの取り組みを評価する意見、PRの強化への意見、PIの取り組みについて偏っているのではないかなどの意見がありました。	**86件**	1. 福岡空港の総合的な調査に係るPIは、透明性、公正さを確保しながら、幅広くみなさんに情報を提供し、それに対するみなさんの意見を検討に反映していくことを目的として実施しています。また、福岡空港の総合的な調査の進め方に関しても、審議の過程や報告の内容等をホームページで公開するなどしています。PIへの取り組みの評価や取り組みに関する広報等への意見を踏まえつつ、今後も工夫し、みなさんの期待に応えるとともに一層の信頼を得られるよう、適切な時間管理のもと進めて参ります。
2.PIの催し等に関する意見 PIの催し充実や実施のあり方などについての意見がありました。	**37件**	2. PIの催し等については、PIの各ステップの内容に合わせ、多くのみなさんが参加しやすい方法を選定し、各ステップ毎に実施計画として取りまとめ、公表することとしていますが、今後とも実施計画の作成にあたっては、いただいた意見を参考とし、工夫して参りたいと考えております。
3.PIレポートに対する意見 PIレポートの内容について、興味深いとされる意見がある一方、偏っている、わかりにくいなどの意見がありました。	**139件**	3. PIレポートについては、わかりやすさを旨としてとりまとめていますが、内容が広範かつ専門分野にわたることからPIレポートのほか、PIレポートとりまとめにかかるデータや、参考事例などをとりまとめた詳細版を作成し、ホームページや福岡県、福岡市の情報窓口、インフォメーションコーナーに配架するなどして公開しております。今後ともみなさんの信頼を得られるよう、透明性を確保しつつ、また、わかりやすくお伝えできるよう努力して参りたいと考えております。
4.その他	**23件**	-

＜資料＞

ＰＩ手法の概要

(1) ＰＩレポート

①概要	• 提供情報を、文章や写真でわかりやすく印刷物として製作し、市民等に広く配布。
②目的	• ＰＩの実施状況や調査等のレポートなど関連する情報を広く市民等に伝える。
③手法の特徴	• 福岡空港の総合的な調査に関する調査結果を文章やグラフ、写真等でわかりやすくまとめて提供。 • ＰＩ参加者等への配布、ホームページへの掲載、関係行政機関の公共施設等での陳列等により市民等に情報提供。 • 情報の要点をわかりやすく把握できるとともに、幅広い市民等に配布可能であり、確実な情報提供が可能。また、印刷物として手元に残すことも可能。
④参加者	• 全ての市民等。
⑤提供する情報	• 総合的な調査に関する調査結果全般。
⑥主な実績	ＰＩレポート（ステップ１） **ＰＩレポート** **ＰＩレポート詳細版** ＰＩレポート（ステップ２） **ＰＩレポート** **ＰＩレポート詳細版** **ＰＩレポート英語版**

(2)インフォメーションコーナー

①概要	• 情報提供・収集のための常設の施設。
②目的	• ＰＩおよび関連する調査等の結果をわかりやすく伝える。 • 市民等からの信頼度を高めること。
③手法の特徴	• 市民等と行政スタッフがフェイス・ツー・フェイスのコミュニケーションを行うことで、信頼関係を高めることが可能。
④参加者	• 施設へ直接来訪できる市民等。
⑤提供する情報	• ＰＩに関わる情報。 • ＰＩレポートに関する情報など。
⑥主な実績	ＰＩ（ステップ２）のインフォメーションコーナー 福岡空港 福岡県庁 福岡市役所

(3)ホームページ

①概要	• インターネット上にホームページを開設し、これを活用して関連する情報を提供。
②目的	• 最新情報を迅速にかつ広範囲(全世界)に提供。
③手法の特徴	• 広範で範囲の特定が困難な市民等に対する情報提供手法として有効な手法。 • 市民等は、情報を迅速に得ることができ、精度の高い（ボリュームの多い）情報も入手可能。さらにビジュアル表現によりわかり易い情報を得ることができる。 • 返信メールアドレスを明示することで双方向コミュニケーションが容易に実現。
④参加者	• 市民等に加え、関連する全ての人が対象。
⑤提供する情報	• ＰＩに関するすべての情報（調査等の情報を含む）。
⑥主な実績	福岡空港調査連絡調整会議ホームページ http://www.fukuokakuko-chosa.org/

(4)説明会

<table>
<tr><td>①概要</td><td>・調査等の情報をＰＩ実施主体が説明し、市民等からこれに対する質問や意見を受ける公式の場として開催。</td></tr>
<tr><td>②目的</td><td>・公式にＰＩ実施主体が市民等に対して、調査等の情報を提供する。</td></tr>
<tr><td>③手法の特徴</td><td>・正確な情報を伝えることが可能。
・説明会のみで市民等と十分にコミュニケーションするためには、他の対話手法と組み合わせて用いることが必要。</td></tr>
<tr><td>④参加者</td><td>・全ての市民等。</td></tr>
<tr><td>⑤提供する情報</td><td>・ＰＩレポートに関する情報。</td></tr>
<tr><td>⑥主な実績</td><td>ＰＩ（ステップ２）の説明会
実施結果
<table>
<tr><th>開催場所</th><th>開催日</th></tr>
<tr><td>アクロス福岡(福岡市)</td><td>平成 18 年 7 月 26 日</td></tr>
<tr><td>北九州国際会議場(北九州市)</td><td>平成 18 年 7 月 25 日</td></tr>
<tr><td>のがみプレジデントホテル(飯塚市)</td><td>平成 18 年 8 月 1 日</td></tr>
<tr><td>くるみホール(久留米市)</td><td>平成 18 年 8 月 9 日</td></tr>
<tr><td>まどかぴあ(大野城市)</td><td>平成 18 年 8 月 10 日</td></tr>
</table>

アクロス福岡

まどかぴあ</td></tr>
</table>

(5)出前説明会

<table>
<tr><td>①概要</td><td>・各地域の市民講座など各種の集まりにおいてご要望に応じて説明会を開催する。</td></tr>
<tr><td>②目的</td><td>・ＰＩ実施主体が市民等のご要望に合せて、調査等の情報を提供する。</td></tr>
<tr><td>③手法の特徴</td><td>・説明会と同様の特徴に加え、市民等のご要望に合せて開催するため、参加者が集まりやすく、意見の活発な発言も得られやすい。</td></tr>
<tr><td>④対象者</td><td>・全ての市民等</td></tr>
<tr><td>⑤提供する情報</td><td>・ＰＩレポートに関する情報。</td></tr>
<tr><td>⑥主な実績</td><td>ＰＩ（ステップ２）の出前説明会（その他説明会）
実施結果
<table>
<tr><th>開催場所</th><th>開催回数</th><th>開催日</th></tr>
<tr><td>学校等</td><td>2 回</td><td>平成 18 年 7 月 12、9 月 12 日</td></tr>
<tr><td>その他</td><td>9 回</td><td>平成18 年 8 月 18 日～9 月 22 日</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

(6)懇談会

<table>
<tr><td>①概要</td><td>• 関連事業者や市民、各種の団体、有識者など特定のカテゴリーの関係者と意見交換を行い、情報の共有等を図る。</td></tr>
<tr><td>②目的</td><td>• 情報を提供し、特定のカテゴリー層の意見や論点を顕在化させること。</td></tr>
<tr><td>③手法の特徴</td><td>• 十分に情報提供し、議論することにより、相互の理解を深めることができる。
• 参加者の属性に応じて設置することで、参加者が発言しやすい環境を創出する。</td></tr>
<tr><td>④対象者</td><td>• 関連する事業者や関心を持つ市民、各種の団体（市民団体等も含む）、専門知識を有する有識者など。</td></tr>
<tr><td>⑤提供する情報</td><td>• ＰＩレポートに関する情報。</td></tr>
<tr><td>⑥主な実績</td><td>ＰＩ（ステップ２）の懇談会
実施結果
<table>
<tr><th>対象者</th><th>開催回数</th><th>開催日</th></tr>
<tr><td>空港利用企業等</td><td>6 回</td><td>平成 18 年 7 月 21 日～8 月 3 日</td></tr>
<tr><td>空港周辺住民等</td><td>4 回</td><td>平成 18 年 7 月 18 日～8 月 8 日</td></tr>
<tr><td>市民団体</td><td>1 回</td><td>平成 18 年 7 月 24 日</td></tr>
<tr><td>空港周辺自治体</td><td>1 回</td><td>平成 18 年 8 月 2 日</td></tr>
</table>

福岡市役所での開催

福岡市役所での開催</td></tr>
</table>

(7)公開懇話会　※新規

①概要	• 関連事業者や市民団体など、懇談会参加者から参加を募り、分野を越えて、ＰＩレポートの内容について意見交換及び議論を行う。
②目的	• 様々な意見や考え方について情報を共有するとともに、公開の場とすることで、それらについて市民等に情報発信する。
③手法の特徴	• 多様な意見を持つ参加者が公開の場で意見交換、議論することにより、参加者相互の意見・考え方についての理解を深めることができる。 • 参加者の多様な意見をとりまとめ公表する。
④対象者	• 関連する事業者や関心を持つ市民団体、各種の団体、また必要により専門知識を有する有識者など。 • 原則として、懇談会参加者の中から参加を募り、様々な分野を横断したメンバーにより構成する。
⑤提供する情報	• ＰＩレポートに関する情報。

(8)オープンハウス

<table>
<tr><td>①概要</td><td>• パネルの展示やパンフレット等資料の配布(場合により、図面、写真、模型、ビデオを用いた解説）により、市民等が参加しやすい時間帯に情報を提供する場を設ける。
• 市民等は担当の行政スタッフに対して質問し、コメントカードやアンケートによって意見を述べることが可能。</td></tr>
<tr><td>②目的</td><td>• 市民等が、参加しやすい環境のもと、とりまとめられた PI レポート等に関する正確な情報を提供する。
• 会議形式の行事に抵抗感を有する市民等に機会を提供し幅広く情報提供する。</td></tr>
<tr><td>③手法の特徴</td><td>• 説明会など大勢の前で発言することに抵抗感を有する市民等も参加しやすい。
市民等は、都合の良い時間に立ち寄り、必要な情報を得ることが可能。</td></tr>
<tr><td>④参加者</td><td>• 全ての市民等。</td></tr>
<tr><td>⑤提供する情報</td><td>• ＰＩに関わる情報。
• ＰＩレポートに関する情報など。</td></tr>
<tr><td>⑥主な実績</td><td>ＰＩ（ステップ２）のオープンハウス
実施結果
<table>
<tr><th>開催場所</th><th>開催日</th></tr>
<tr><td>三越ライオン広場(福岡市)</td><td>平成 18 年 7 月 20、21 日</td></tr>
<tr><td>リバーウォーク北九州(北九州市)</td><td>平成 18 年 7 月 24、25 日</td></tr>
<tr><td>THE MALL 春日(春日市)</td><td>平成 18 年 7 月 29､30 日</td></tr>
<tr><td>福岡東サティ(糟屋郡志免町)</td><td>平成 18 年 9 月 16、17 日</td></tr>
<tr><td>イオンショッピングタウン穂波(飯塚市)</td><td>平成 18 年 7 月 29、30 日</td></tr>
<tr><td>ゆめタウン久留米(久留米市)</td><td>平成 18 年 8 月 10、11 日</td></tr>
<tr><td>イオンショッピングタウン大和(佐賀県佐賀市)</td><td>平成 18 年 7 月 22、23 日</td></tr>
</table>

三越ライオン広場　　リバーウォーク北九州</td></tr>
</table>

(9)見学会

<table>
<tr><td>①概要</td><td>・市民等が、検討の対象となる地域や施設を直接訪問し、現状や関連する調査結果について説明を聞くための催し。</td></tr>
<tr><td>②目的</td><td>・現地を見ることで、空港についての市民等の関心を高める。</td></tr>
<tr><td>③手法の特徴</td><td>・地域や施設の実情を直接訪問することで、市民等が理解を深めることができる。</td></tr>
<tr><td>④参加者</td><td>・関心、参加意識が高い市民等。</td></tr>
<tr><td>⑤提供する情報</td><td>・見学対象となる地域や施設に関する情報。</td></tr>
<tr><td>⑥主な実績</td><td>ＰＩ（ステップ２）の福岡空港見学会
実施結果
<table>
<tr><th>開催回数</th><th>開催日</th></tr>
<tr><td>4 回</td><td>平成 18 年 8 月 5 日～27 日</td></tr>
</table>

福岡空港ターミナル屋上から航空機の運航状況を見学（ステップ２）</td></tr>
</table>

(10)意見発表会　※新規

①概要	• 一般市民等が、福岡空港の将来方策や評価の視点など、ステップ３に関わる事項について、自らの意見を発表するとともに、一般参加者も含めた討論を行う催し。
②目的	• 福岡空港の総合的な調査に高い関心を有する市民等が自らの意見やアイデアを広く公表する機会を設け、総合的調査に対する関心喚起と情報浸透を行う。
③手法の特徴	• 市民相互間のコミュニケーションが促進され、関心が喚起される。
④参加者	• 意見発表者は、事前に公募により決定。 • 当日の一般参加は、すべての市民等が参加可能。
⑤提供する情報	• 市民等が作成した意見やアイデアなど

＜参考＞

１　「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（ＰＩ計画）の概要

２　福岡空港の総合的な調査の概要

３　ＰＩ（ステップ１）の概要

４　ＰＩ（ステップ２）の概要

５　福岡空港調査ＰＩ有識者委員会規約

６　本実施計画に係る福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の評価書

７　関係機関のホームページ、情報提供窓口等

１　「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（ＰＩ計画）の概要

ＰＩ計画（平成１６年６月策定）は、福岡空港の将来の混雑問題などについて調査する「総合的な調査」にあたって、パブリック・インボルブメント（ＰＩ）の手法を導入し、みなさんの意見を検討に反映していくための基本的な考え方を示したものです。その内容について以下に概説します。

（１）福岡空港の総合的な調査

福岡空港の総合的な調査は、

・既存ストックの有効活用方策

・近隣空港との連携方策

・中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策

などの調査を通じ、考えられる様々な対応方策の中から、今後講ずべき施策の組合せ等の選択肢を示す方向性（案）を作成するものです。

これは、多様な対応方策の選択肢について、地域のニーズ等を踏まえて、幅広く調査・検討するものであり、候補地を選定する構想段階や事業実施の前提となる計画を決める施設計画段階以前の「調査段階」に位置付けられます。

（２）総合的な調査の実施に当たっての基本方針

総合的な調査の実施に当たっては、

・福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ・多面性。

・これまでの取り組みにおける市民等とのコミュニケーションの不足。

・公共事業全般に求められている透明性の確保と説明責任の遂行。

などから、関係行政機関が政策の方向性の形成・決定を行うに当たっては、その過程で市民等と情報の共有を図りつつ、意見を十分に収集し反映していくことが重要です。

（基本方針）

○情報公開にとどまらない積極的な情報提供の実施。

○市民等との多重多層のコミュニケーションに基づき、市民等に開かれた進め方での調査検討の実施。

○市民等のニーズ・意見を収集し、総合的な調査に適切に反映できる手法の導入。

（3）総合的な調査に係るＰＩについて

①　ＰＩの基本的な考え方

○全体の進め方を明確にし、市民等と共有。

○基本的なところから段階を踏んだ検討とそれに連動したＰＩの実施。

○市民等にとってわかりやすく、公正さを担保できる体制の確保。

②　方向性（案）検討のステップと検討のステップに連動したＰＩの実施

・　福岡空港の総合的な調査においては、その内容等を踏まえ、「課題と実現すべき政策的目標」「対応策検討の前提条件」「評価の視点と検討すべき対応案」「対応案の比較評価と方向性（案）」の４つのステップで検討します。

・　ＰＩは、検討の各ステップに対応して実施し、市民等の皆様の意見を検討に反映します。

４つのステップを踏んで検討を進め、方向性(案)を作成します。

ステップ１　課題と実現すべき政策的目標

・福岡空港の現状と課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等について検討します。

⇩

ステップ２　対応策検討の前提条件

・航空需要の将来予測、地域の将来像と福岡空港の役割について検討します。

⇩

ステップ３　評価の視点と検討すべき対応案

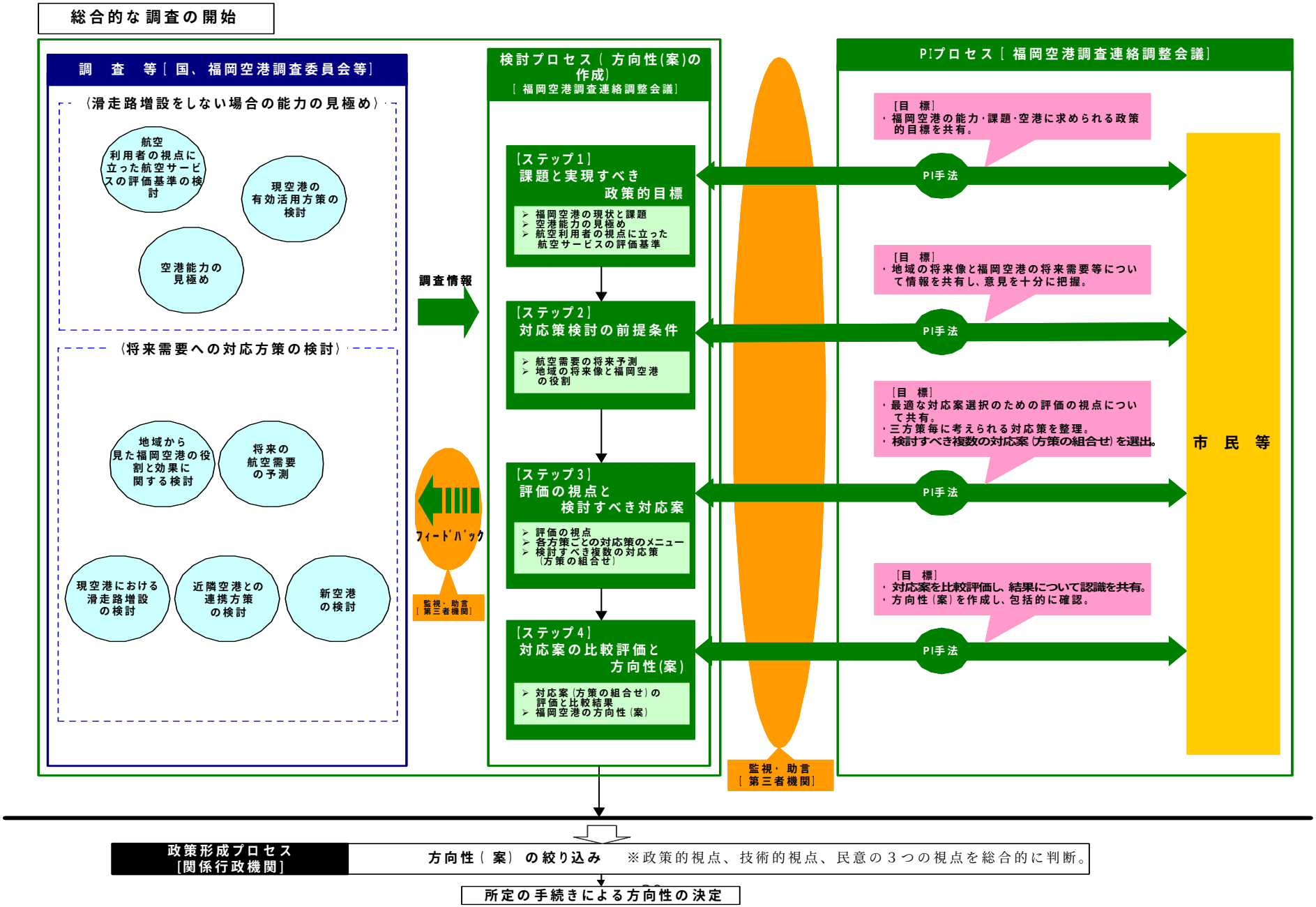
・　検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討します。

⇩

ステップ４　対応案の比較評価と方向性（案）

・評価の視点に基づく対応案の比較評価と方向性（案）を作成します。

図 方向性（案）検討の４つのステップ


総合的な調査の開始
調　査　等［国、福岡空港調査委員会等］
〈滑走路増設をしない場合の能力の見極め〉
航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討
現空港の有効活用方策の検討
空港能力の見極め
〈将来需要への対応方策の検討〉
地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討
将来の航空需要の予測
現空港における滑走路増設の検討
近隣空港との連携方策の検討
新空港の検討
調査情報
フィードバック
監視・助言［第三者機関］
検討プロセス（方向性(案)の作成）
［福岡空港調査連絡調整会議］
［ステップ1］
課題と実現すべき政策的目標
福岡空港の現状と課題
空港能力の見極め
航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準
［ステップ2］
対応策検討の前提条件
航空需要の将来予測
地域の将来像と福岡空港の役割
［ステップ3］
評価の視点と検討すべき対応案
評価の視点
各方策ごとの対応策のメニュー
検討すべき複数の対応策（方策の組合せ）
［ステップ4］
対応案の比較評価と方向性(案)
対応案（方策の組合せ）の評価と比較結果
福岡空港の方向性（案）
監視・助言［第三者機関］
PIプロセス［福岡空港調査連絡調整会議］
［目　標］
・福岡空港の能力・課題・空港に求められる政策的目標を共有。
PI手法
［目　標］
・地域の将来像と福岡空港の将来需要等について情報を共有し、意見を十分に把握。
PI手法
［目　標］
・最適な対応案選択のための評価の視点について共有。
・三方策毎に考えられる対応策を整理。
・検討すべき複数の対応案（方策の組合せ）を選出。
PI手法
［目　標］
・対応案を比較評価し、結果について認識を共有。
・方向性（案）を作成し、包括的に確認。
PI手法
市　民　等
政策形成プロセス［関係行政機関］
方向性（案）の絞り込み　※政策的視点、技術的視点、民意の３つの視点を総合的に判断。
所定の手続きによる方向性の決定

③　実施体制

ＰＩにかかる実施体制は、ＰＩを実施する機能、方向性（案）を作成する機能、ＰＩを監視し、助言を行う機能、各種調査を実施する機能の４つにより構成されます。

- このうち、「ＰＩを実施する機能」、「方向性（案）を作成する機能」は、福岡空港調査連絡調整会議が担うものとします。
- 「ＰＩを監視し、助言を行う機能」を担う第三者機関（福岡空港調査 PI 有識者委員会）を設置します。

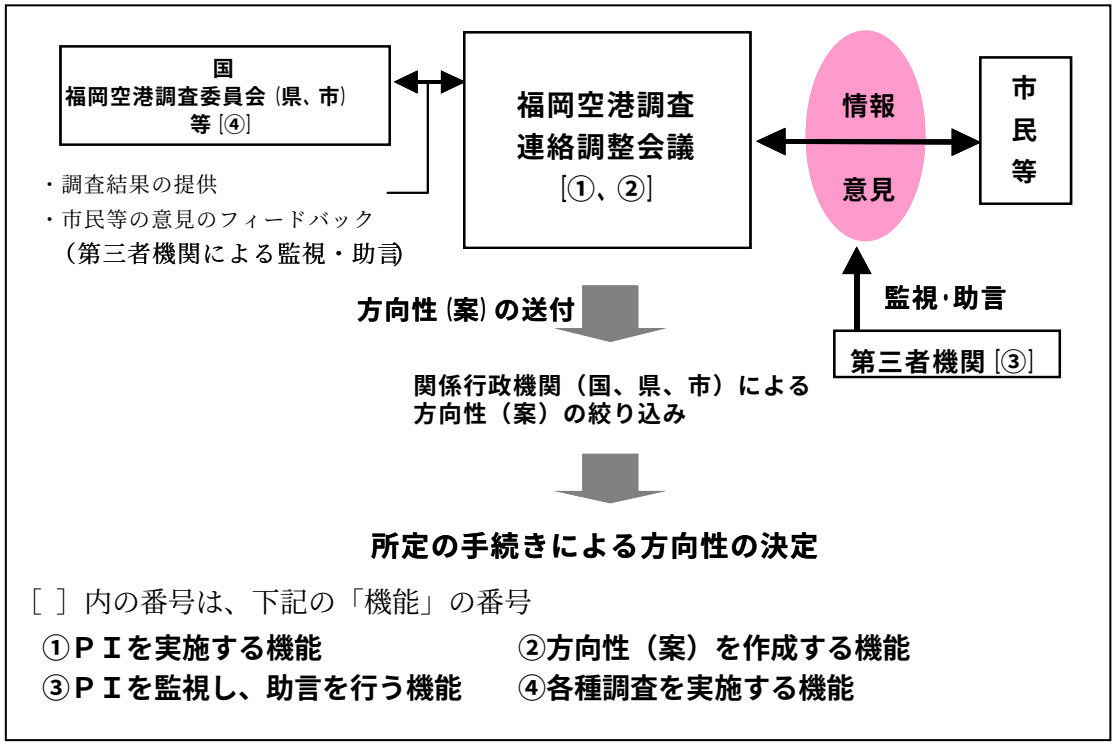


図　実施体制

④　ＰＩ手法

- 各ステップでの検討内容にあわせて、多様かつ適切な手法により市民等との多重多層のコミュニケーションを実施します。
- ＰＩの手法は、状況に応じて見直すなど柔軟に対応します。

⑤　情報提供

福岡空港調査連絡調整会議が情報を提供する際には、

- ＰＩ活動において各ステップに合わせて提供される情報については、市民等にわかりやすく取りまとめて提供します。
- その検討材料となる情報については、ＰＩ活動で提供される情報との区別、検討中であるなどといった情報の性格と位置付けを明確にした上で提供します。

６）ＰＩ計画の策定の経緯

- ＰＩ計画の取りまとめに当たって、幅広い市民等の意見を反映することが必要と考え、平成１５年１１月に計画の取りまとめの方針・方向性を示した「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方の検討に当たっての基本的な考え方」を公表し、意見を募集しました。
- また、その上で、（案）を作成し、平成１６年４月には、インターネットでの公表、小冊子の配布等、幅広く周知広報を実施し、パブリック・コメント（平成１６年４月１２日～５月１２日：ご意見 191 件）を実施しました。

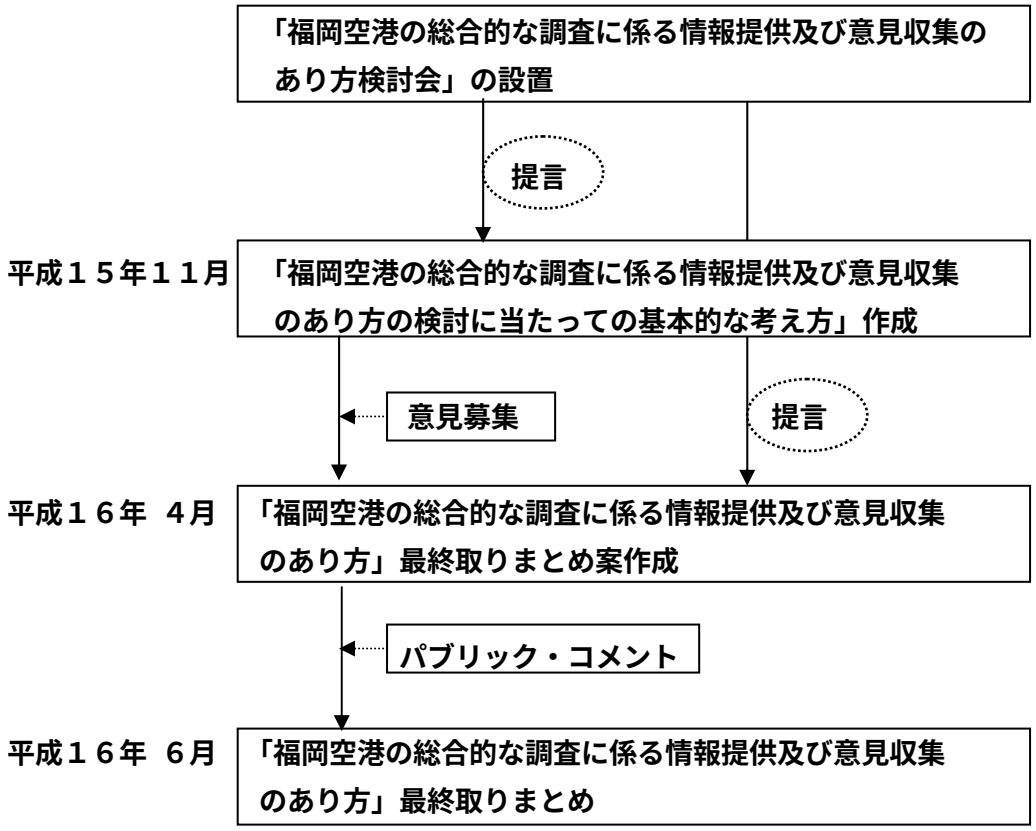


図　ＰＩ計画策定・公表の経緯

2　福岡空港の総合的な調査の概要

福岡空港の総合的な調査

区分	国	地域
滑走路増設をしない場合の現空港の能力の見極め	**航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討**	
	・空港能力の考え方の整理 ・航空ｻｰﾋﾞｽに係る指標及び評価方法の検討	・航空ｻｰﾋﾞｽの現状及び利用者ニーズの把握（☆）
	現空港の有効活用方策の検討	
	・福岡空港の需要分析と利用向上方策の抽出 ・現空港の運用実態分析と課題の抽出 ・現空港の有効活用方策の検討	・福岡空港の航空需要の特性把握（☆☆を活用） ・現空港の有効活用方策の検討
	空港能力の見極め	
	・航空ｻｰﾋﾞｽの評価基準による現空港の空港能力の評価と見極め	・評価のための基礎調査（☆の再整理）
将来需要への対応方策の検討	**地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討**	
	・主要地域拠点空港の役割と効果の検討	・航空の利用特性の把握（☆☆） ・空港の社会経済的役割と効果及び将来像の検討
	将来の航空需要の予測	
	・航空需要の分析 ・地域特性等を考慮した航空需要予測手法の開発と実施	・航空利用者等の現状・動向等地域特性の整理（☆☆を活用）
	近隣空港との連携方策の検討	
	・近隣空港との連携に向けた基本的な考え方の整理 ・近隣空港との連携方策の検討	・空港連携に関する事例等の収集・整理 ・近隣空港との連携方策の検討
	現空港における滑走路増設の検討	
	・滑走路増設に係る空港の計画要件の検討 ・現空港における滑走路増設の検討	・滑走路増設の資料収集・整理 ・滑走路増設に伴う影響と効果の検討
	新空港の検討	
	・空港の計画要件の検討 ・新空港の検討	・空港立地の考え方の整理 ・新空港に係る基礎検討 ・現空港用地の開発計画の検討
と り ま と め		

３　ＰＩ（ステップ１）の概要

○　ＰＩ（ステップ１）は、平成 17 年７月～12 月まで、福岡空港の現状と課題などについて情報共有することを目的とし、周知広報活動と情報提供及び意見収集を実施しました。

○　説明会やオープンハウスなど各種催しを実施し、参加者は 7,000 名を超え、最終的に 1,426 名の方から 3,115 件のご意見をいただき、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会から「ＰＩ（ステップ１）は適切なものであった」と評価されました。

（１）周知広報活動

・　ＰＩ実施計画に基づき、ＰＩ活動の開始前および開催期間を通じて、下表のとおり、新聞、ラジオ広告、チラシ、ポスター、行政だより、ニュースレター及びホームページでの周知広報を実施しました。

・　新聞広告、ラジオ広告などメディアを活用した広報では、大手のメディアを網羅的に活用し、新聞については、5紙にのべ6回広告を掲載、ラジオについては、約5週間にわたり広告を放送するなど、広く周知するよう配慮しました。

・　また、チラシについては、福岡空港及び県内主要駅等計20ヶ所において、約65,000部を街頭配布しました。

・　行政だよりについては、福岡県だより、ふくおか市政だよりの2種類の広報誌を活用し、福岡県だよりについては福岡県内全域、ふくおか市政だよりについては福岡市内全域を対象に全戸配布を実施しました。

表　周知広報活動

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	冊子、チラシ、 ポスター配布数
新聞広告	のべ 6 回	大手 5 紙（読売、朝日、毎日、西日本、日経）、 全 5 段広告　6/26～7/13 1 回×5 紙　5 回 1 紙、全 5 段広告　8/15	―
ラジオ広告	のべ 78 本	大手 3 局（ＦＭ福岡、ＫＢＣ、ＲＫＢ）20 秒広告　7/20～8/23 1 本/日×25 日間×3 局　75 本 ｵｰﾌﾟﾝﾊｳｽ会場からﾗｼﾞｵ中継 8/19,8/23,8/26	―
チラシ街頭配布	―	・県内 20 ヶ所（福岡空港および主要駅）街頭配布 ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	約 65,000 部
ポスター配布	―	県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100 部
行政だより配布	―	福岡県だより 2005 年 7 月号（2005.7.1 発行） ふくおか市政だより 2005 年 7 月号（2005.7.1 発行）	福岡県だより： 約 200 万部 市政だより： 約 70 万部
ニュースレター配布	―	福岡空港調査連絡調整会議ニュース　配布	520 部
ホームページ	―	6/24～	9,028 アクセス (7/25～10/31)

（2）ＰＩレポートに関する情報提供及び意見収集

- ＰＩ実施計画に基づき、平成17年7月25日より、福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ１）に関する情報提供及び意見収集を、下表のとおり実施しました。
- 情報提供として、福岡空港及び県内主要駅等計20ヶ所において、約20,000部のＰＩレポート（ステップ1）概要版を街頭配布しました。また、県内市町村、中学校・高等学校・大学等への配布や、福岡空港、福岡県庁及び福岡市役所の3ヶ所にインフォメーションコーナーを設置し、定常的な情報提供を実施し、合計約50,000部を配布しました。
- 意見収集として、説明会、懇談会及びオープンハウスを開催するとともに、要望により個別説明も実施しました。

表　ＰＩレポートに関する活動結果

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者または 資料配布数
資料配布	―	・県内 20 ヶ所（福岡空港および主要駅）街頭配布 ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	約 50,000 部
福岡空港 見学会	5 回	第 1 回（8/17）、第 2 回（8/21）、第 3 回（9/4）、第 4 回（9/5）、第 5 回（9/10）	152 人
インフォメーションコーナー	3 ヶ所	○福岡空港（8/17～） ○福岡県庁（8/17～） ○福岡市役所（8/17～）	4,828 人 （福岡空港、 10/31 現在）
ホームページ	―	6/24～	9,028 アクセス (7/25～10/31)
説明会	5 回	○あいれふ（8/18） ○イイヅカコミュニティセンター（8/22） ○北九州国際会議場（8/29） ○コミセンわじろ（8/30） ○石橋文化センター（9/14）	235 人
懇談会	13 回	○交通事業者等（9/7　アクロス福岡） ○航空関係事業者（9/8　空港ビル） ○空港関連事業者（9/8　空港ビル） ○利用企業等 第 1 回（9/9　あいれふ） 第 2 回（9/12　天神ビル） 第 3 回（9/12　天神ビル） 第 4 回（9/13　あいれふ） ○空港周辺住民等 第 1 回（9/14　地元集会所） 第 2 回（9/16　地元集会所） 第 3 回（9/17　地元集会所） 第 4 回（9/20　空港ビル） ○空港周辺自治体（9/9　あいれふ） ○市民団体（9/10　アクロス福岡）	227 人
オープンハウス	5 ヶ所 (2 日/ヶ所)	○天神地下街（8/19～20） ○ＪＲ小倉駅（8/23～8/24） ○ダイヤモンドシティ・ルクル（8/26～8/27） ○西鉄久留米駅（8/26～8/27） ○ジャスコ穂波店（9/2～9/3）	1,629 人
経済団体その他個別説明	4 回	○9/2　福岡市内 ○9/13　福岡市内 ○9/15　福岡市内 ○9/15　福岡市内	150 人

（3）寄せられたご意見

- ホームページやＰＩレポート概要版の街頭配布、インフォメーションコーナー、福岡空港見学会、説明会、懇談会、オープンハウス等の活動を通じて配布した意見記入用紙により、9月26日午前中までに1,369人の方からご意見が寄せられました。
- 寄せられたご意見の概要とそれに対するＰＩ実施主体の考え方については、『福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ１）に寄せられたご意見とそれに対する考え方』としてとりまとめ、10月14日に公表しました。
- なお、最終的には、9月26日午後以降に寄せられた意見（57人、104件）を加え、『福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ１)』にとりまとめております。

（4）パブリック・コメント

- 寄せられたご意見を集約し、ご意見に対するＰＩ実施主体の考え方をとりまとめ、『「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ(ステップ 1)に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に係る意見募集（パブリック・コメント)』を実施しました。
- 意見募集（パブリック・コメント）では、49 人の方からご意見が寄せられました。これを拝見したところ、ＰＩ実施主体の考え方を理解していただいた上でのご意見を頂戴できたものと考えております。

（5）まとめ

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ 1）の活動は、ＰＩ実施計画（ステップ 1）に則って、十分な周知広報の実施、多様で適切なＰＩ手法の選定、わかりやすい情報の提供を実施し、収集したご意見とそれに対する考え方を公表してパブリック・コメントを行うなど、中立、公平、適正な時間管理のもと実施できたものと考えております。

また、情報が市民等に十分に周知され、市民等から幅広くご意見が収集されたと考えられることから、ＰＩ（ステップ 1）の目標は達成できたものと考えます。

なお、寄せられたご意見の中には、「将来の航空需要予測に関する意見」や「近隣空港との連携方策に関する意見」などＰＩ（ステップ 2）以降の内容についてのご意見も多く見られました。ＰＩ（ステップ 2）以降の実施に際しては、「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ(ステップ 1)に寄せられたご意見とそれに対する考え方」でお示ししたとおり、今回寄せられたご意見等も踏まえ、皆さんが参加しやすく、ご意見を寄せやすいよう、さらに工夫して参りたいと考えます。

（6）福岡空港調査ＰＩ有識者委員会による評価・助言

次ページのとおり。

平成１７年１１月２９日

福岡空港調査連絡調整会議 御中

福岡空港調査ＰＩ有識者委員会
委員長　　石　田　東　生

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ１）の実施結果
に関する評価等について

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ１）の実施結果について、平成１７年１１月１８日に当委員会を開催し、平成１７年１１月１６日に提出された「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ１）実施報告書」及び当委員会が行った実施状況把握に基づき、下記の通り評価及び助言を行うことを決定したので通知します。

記

１　評　価

ＰＩ活動の実施については、ＰＩ実施計画（ステップ１）に則って、十分な周知広報の実施、多様で適切なＰＩ手法の選定、分かりやすい情報の提供を実施し、収集した意見とそれに対する考え方を公表してパブリック・コメントを行うなど、中立、公正、適正な時間管理のもと実施できたものと認められることから、適切なものであったと評価します。

また、情報が市民等に十分に提供され、市民等から幅広く意見が収集されたと考えられることから、ＰＩ（ステップ１）の当初の目標は達成されたと評価します。

２　助　言

１）周知広報について継続的な努力を行うこと。

２）県外居住者や外国人などからも意見が収集できるよう検討すること。
外国語による情報提供なども検討課題。

３）女性や若年層に対する情報提供等についても検討すること。

４）様々な意見の方が相互にコミュニケーションを図ることも大事であり、そのための方法について検討することが必要。また、説明会や懇談会において多様な意見が出るような議事進行等の工夫を行うこと。

５）福岡空港について市民等に興味を持ってもらうような手法を検討すること。

６）「意見とそれに対する考え方」について、効率的なＰＩ実施という視点を踏まえながら、その着実な実施を検討すること。

４　ＰＩ（ステップ２）の概要

○　ＰＩ（ステップ２）は、平成 18 年７月～12 月まで、地域の将来像と福岡空港の役割や将来の航空需要の予測について情報共有することを目的に、周知広報活動やＰＩレポートによる情報提供及び意見収集を実施しました。

○　説明会やオープンハウス等の各種催しやステップ２の新たな取り組みであるシンポジウム等を実施し、参加者は 10,000 人を超えました。また 1,352 人の方から 3,921 件のご意見をいただき、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会から「ＰＩ（ステップ２）は適切なものであった」と評価されました。

（１）周知広報活動

- PI(ステップ2)実施計画に基づき、PI活動の開始前及び開催期間を通じて、下表のとおり、新聞、雑誌、ラジオ、チラシ、ポスター、行政だより、国際交流機関広報誌、ホームページなどでの周知広報を実施しました。
- メディアを活用した広報について、新聞は5紙に広告を掲載、雑誌は地域情報誌2誌に広告を掲載、ラジオは約1ヶ月にわたり広告を放送する等、広く周知するよう配慮しました。また、外国の方々に対する広報として、福岡県、福岡市の国際交流機関広報誌へのPI活動に関する告知の掲載（英語、中国語、韓国語）、約2週間にわたるラジオ放送（英語、中国語、韓国語、フランス語）などを行いました。
- チラシについて、福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等計20ヶ所の街頭及び県内市町村、中学校･高等学校･大学等へ約60,000部を配布しました。
- 行政だよりについては、福岡県だよりとふくおか市政だよりの2種類の広報誌を活用し、福岡県だよりについては福岡県内全域、ふくおか市政だよりについては福岡市内全域を対象に全戸配布を実施しました。このほか、福岡市内を対象にしたケーブルテレビ放送を活用しました。

表　周知広報活動

手　法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者または 資料配布数
新聞広告	5回	5紙（読売、朝日、毎日、西日本、日経）、 半5段広告　(6/27～7/7)　各紙1回	―
雑誌広告	2回	2誌　あんふぁん 1/3 広告（7/7 発行） ｱﾊﾞﾝﾃｨ福岡 1/2 広告（7/20 発行）	あんふぁん：4.7 万部 ｱﾊﾞﾝﾃｨ福岡：14.5 万部
ラジオ広告	40 回	2局（ＦＭ福岡、ＲＫＢ）20 秒広告 (7/6～8/3)　（平日 20 日間） 1本/日×20 日間×2局	―
ラジオ放送	8回	1局（LOVE-FM）2～3分(7/3～7/6、7/10～7/13) 1本/日(英語、中国語、韓国語、フランス語)	―
チラシ配布	―	・20ヶ所（福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（6/27～7/1、7/7） ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	60,000 部
ポスター配布	―	・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100 部
行政だより配布等	―	・福岡県だより1回（7/1 発行） ・ふくおか市政だより1回（6/15 発行） ・J:COM 福岡、FCV　10 分広報番組 (8/11～8/17) 3回/日×7日間×2局	福岡県だより：約 200 万部 市政だより：約 70 万部 J:COM、FCV：52 万世帯
国際交流機関広報誌	―	・こくさいひろば（(財）福岡県国際交流センター） 1回（7月発行） ・レインボー（(財）福岡国際交流協会） 1回（7月発行）	こくさいひろば：英語 4,500 部、中国語 2,000 部、韓国語 2,000 部 レインボー：英語 5,000 部、中国語 1,500 部、韓国語 1,500 部

（2）ＰＩレポートに関する情報提供及び意見収集

- PI(ステップ2)実施計画に基づき、平成18年7月10日より、福岡空港の総合的な調査に係るPI（ステップ2）に関する情報提供及び意見収集を、下表のとおり実施しました。
- 福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等計20ヶ所において、約20,000部のPIレポート（ステップ2）を街頭配布しました。また、県内市町村、中学校･高等学校･大学等への配布や、福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局の4ヶ所にインフォメーションコーナーを設置し、定常的な情報提供を実施し、合計約60,000部を配布しました。さらに、ステップ2での新たな取り組みとして、PIレポート英語版の作成、大学や福岡市区役所でのパネル展示などを実施しました。
- また、説明会、懇談会、オープンハウスなどを開催するとともに、要望により、個別説明会も実施しました。さらに、ステップ2での新たな取り組みとして、シンポジウムや、グループヒアリングを実施しました。

表　ＰＩレポートに関する活動結果

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者または 資料配布数
ＰＩレポート	―	・20ヶ所（福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（7/10～7/16） ・県内市町村、中学校･高等学校･大学等配布 ・インフォメーションコーナー等情報提供窓口への設置	60,000部
		・ホームページ掲載（7/10～）※ＰＩレポート英語版も掲載	―
シンポジウム	1回	○エルガーラホール（7/31）	370人
ｲﾝﾌｫﾒｰｼｮﾝｺｰﾅｰ	4ヶ所	○福岡空港（7/10～11/14） ○福岡県庁（7/10～11/14） ○福岡市役所（7/10～11/14） ○九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所　(8/1～11/14)	6,935人 (福岡空港7/10～11/14)
ホームページ	―	・ＰＩ(ｽﾃｯﾌﾟ2)の周知広報開始 (6/27～11/14)	10,279ｱｸｾｽ (6/27～11/14)
説明会	5回	○北九州国際会議場（7/25）	43人
		○アクロス福岡（7/26）	42人
		○のがみプレジデントホテル（8/1）	57人
		○くるみホール（8/9）	54人
		○まどかピア（8/10）	47人

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者または 資料配布数
懇談会	12 回	○空港関連事業者 第 1 回（7/21 福岡空港ビル）9 団体 13 人参加 第 2 回（7/21 福岡空港ビル）8 団体 10 人参加 第 3 回（7/24 福岡市役所）10 団体 10 人参加 第 4 回（8/2 福岡市役所）9 団体 11 人参加 第 5 回（8/3 福岡市役所）7 団体 8 人参加 第 6 回（8/3 福岡市役所）12 団体 14 人参加 ○空港周辺住民等 第 1 回（7/18 福岡空港事務所）19 人参加 第 2 回（7/19 地元集会所）22 人参加 第 3 回（8/2 地元集会所）25 人参加 第 4 回（8/8　地元集会所）14 人参加 ○周辺自治体（8/2 福岡市役所） 12 自治体 1 団体 14 人参加 ○市民団体（7/24 福岡市役所） 11 団体 15 人参加	175 人
オープンハウス	7 ヶ所（2 日/ヶ所）	○三越ライオン広場 （7/20～7/21、福岡市中央区）	来場者　384 人 配布数　360 部
		○イオンショッピングタウン大和 （7/22～7/23、佐賀県佐賀市大和町）	来場者　251 人 配布数　556 部
		○リバーウォーク北九州 （7/24～7/25、北九州市小倉北区）	来場者　185 人 配布数　805 部
		○イオンショッピングタウン穂波 （7/29～7/30、飯塚市枝国）	来場者　159 人 配布数　1,120 部
		○THE MALL 春日 （7/29～7/30、春日市春日）	来場者　395 人 配布数　1,285 部
		○ゆめタウン久留米 （8/10～8/11、久留米市新合川）	来場者　325 人 配布数　1,315 部
		○福岡東サティ （9/16～9/17、糟屋郡志免町）	来場者　226 人 配布数　992 部
福岡空港見学会	4 回	第 1 回（8/5）33 人参加、第 2 回（8/6）31 人参加、第 3 回（8/26）27 人参加、第 4 回（8/27）31 人参加	122 人
パネル展示	9 ヶ所	○福岡大学（7/10～14）配布数 45 部 ○北九州市立大学（7/10～21）配布数 37 部 ○九州産業大学（7/18～25）配布数 48 部 ○福岡市東区役所（9/4～8） ○福岡市城南区役所（9/4～8） ○福岡市博多区役所（9/11～15） ○福岡市早良区役所（9/11～15） ○福岡市西区役所（9/19～22） ○福岡市南区役所（9/25～29） （配布数 101 部）	配布数　231 部
ｸﾞﾙｰﾌﾟﾋｱﾘﾝｸﾞ	4 回	○中央市民センター（7/14）2 回 ○あいれふ講堂（7/15）2 回	48 人
その他説明会	11 回	○学校等（7/12、9/12）2 回	170 人
		○その他（8/18、21、22、23、9/2、9/7、9/9、9/14、9/22）9 回	343 人

（3）寄せられたご意見

- ホームページやＰＩレポートの街頭配布、インフォメーションコーナー、福岡空港見学会、説明会、懇談会、オープンハウスなどの活動を通じて配布した意見記入はがき等により、9月末までに1,344人の方からご意見が寄せられました。
- 寄せられたご意見の概要とそれに対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方については、『福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）に寄せられたご意見とそれに対する考え方』としてとりまとめ、10月31日に公表しました。
- なお、以下のとりまとめにあたっては、10月以降に寄せられた意見（8人、33件）を加え、とりまとめております。

（4）『「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に対するご意見募集』により寄せられたご意見

- 福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）に寄せられたご意見を集約し、ご意見に対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方をとりまとめ、『「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に対するご意見募集』を平成 18 年 11 月 1 日（水）から平成 18 年 11 月 14 日（火）まで実施しました。
- ご意見募集では、20 人の方からご意見が寄せられました（意見数は 26 件）。これを拝見したところ、ＰＩ実施主体の考え方を概ね理解いただいた上でのご意見をいただいたと考えております。

（5）まとめ

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）の活動は、ＰＩ（ステップ２）実施計画に則って、十分な周知広報の実施、多様で適切なＰＩ手法の選定、わかりやすい情報の提供を実施し、寄せられたご意見とそれに対する考え方の公表を行うなど、中立、公正、適正な時間管理のもと実施できたものと考えております。

また、情報が市民等に十分に周知され、市民等から幅広くご意見が収集されたと考えられることから、ＰＩ（ステップ２）の目標は達成できたものと考えます。

なお、寄せられたご意見の中には、「近隣空港との連携方策に関する意見」や「現空港での滑走路増設や新空港建設に関する意見」などＰＩ（ステップ３）以降の内容についてのご意見も多く見られました。ＰＩ（ステップ３）以降の実施に際しては、「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」でお示ししたとおり、今回寄せられたご意見等も踏まえ、みなさんが参加しやすく、ご意見を寄せやすいよう、さらに工夫して参りたいと考えます。

（6）福岡空港調査ＰＩ有識者委員会による評価・助言

次ページのとおり。

平成１８年１２月２２日

福岡空港調査連絡調整会議 御中

福岡空港調査ＰＩ有識者委員会
委員長　　石　田　東　生

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）の実施結果
に関する評価等について

福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）の実施結果について、平成１８年１２月８日に当委員会を開催し、平成１８年１２月６日に提出された「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ（ステップ２）実施報告書」及び当委員会が行った実施状況把握に基づき、下記の通り評価及び助言を行うことを決定したので通知します。

記

１　評　価

ＰＩ活動の実施については、ＰＩ実施計画（ステップ２）に則って、十分な周知広報の実施、多様で適切なＰＩ手法の選定、分かりやすい情報の提供を実施するとともに、収集した意見とそれに対する考え方を公表するなど、中立、公正、適正な時間管理のもと実施できたものと認められることから、適切なものであったと評価します。

また、情報が市民等に十分に提供され、市民等から幅広く意見が収集されたと考えられることから、ＰＩ（ステップ２）の当初の目標は達成されたと評価します。

２　助　言

１）ＰＩで提供される情報については、市民等へ十分に情報が伝わるよう、より分かりやすいＰＩレポートの作成等に努めること

２）ＰＩ手法については、これまで実施された企画の結果を踏まえながら、情報がより広く届くための工夫を行うこと

３）懇談会等においては、参加者層に応じた情報提供に努めるとともに、一方的な説明にならないよう、双方向性も考えながら意見交換の促進に努めること

４）専門的な知識が求められる事柄については、市民等の理解を高めるための工夫を行うとともに、これまでに提供された情報も含め、必要に応じて丁寧な説明を行うこと

５　福岡空港調査ＰＩ有識者委員会規約

（趣旨）

第１条　　この規約は、福岡空港の総合的な調査において、福岡空港調査連絡調整会議（以下「調整会議」という。）が行うパブリック・インボルブメント（以下「ＰＩ」という。）に係るプロセスの透明性、客観性及び公正性を確保することを目的として設置された、福岡空港調査ＰＩ有識者委員会（以下「委員会」という。）の所掌事務、委員の構成その他運営に関する事項について定めるものとする。

（所掌事務等）

第２条　　委員会は、次の事務を所掌する。

(1) ＰＩ実施計画に関する評価

(2) ＰＩ実施段階における監視

(3) ＰＩ実施結果に関する評価

(4) その他委員会の目的実現のために必要な事項

２　前項のほか、委員会は必要がある場合は、調整会議に対してＰＩプロセスに関して助言を行い、調整会議は委員会からの助言に対応する責務を負うものとする。

（委員の構成）

第３条　　委員会は、所掌事務の遂行に必要な専門的知識及び福岡空港が抱える課題への対応策について中立的かつ客観的な考え方を有する有識者で構成し、別紙の通りとする。

２　委員の変更に際しては、委員会の承認を必要とする。

（第三者性）

第４条　　委員は、特定の行政機関及び特定の利害関係者の利益を代表してはならない。

（委員の任期）

第５条　　委員の任期は、委員会の所掌事務が完了するまでとする。

（委員長）

第６条　　委員会に委員長をおく。

２　委員長は、委員の互選により選任する。

３　委員長は、会務を総理する。

４　委員長が職務を遂行できない場合は、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。

（委員会の運営）

第７条　　委員会は、委員長の発議により開催する。

２　委員会は、委員の過半数の出席をもって成立する。

３　委員会は、調整会議に対して委員会の会議への出席及び委員会の運営に必要な資料の提出を求めることができる。

（守秘義務）

第８条　　委員は、個人を識別させる情報、個人の権利利益を害する恐れのある情報等を漏らしてはならない。

２　前項の規定は、委員の職を退いた後も同様とする。

（委員会の公開）

第９条　　委員会は、特段の理由がある場合を除き、原則として公開とする。

（庶務）

第１０条　　委員会の庶務は福岡市が行う。

（その他）

第１１条　　この規約に定めのない事項は、委員会が定める。

付　則

この規約は、平成１６年１２月９日に施行する。

この規約は、平成１９年5月１１日に施行する。

＜委員名簿＞

別紙

福岡空港調査ＰＩ有識者委員会委員

（五十音順）

氏　　名	職　　業
石　田　　東　生	筑波大学大学院ｼｽﾃﾑ情報工学研究科教授
杉　尾　　政　博	西日本新聞社特別顧問
竹　林　　幹　雄	神戸大学大学院工学研究科准教授
藤　田　　和　子	公認会計士
山　本　　智　子	弁護士

６　本実施計画に係る福岡空港調査ＰＩ有識者委員会の評価書

平成１９年5月２５日

福岡空港調査連絡調整会議 御中

福岡空港調査ＰＩ有識者委員会
委員長　　石　田　東　生

福岡空港調査ＰＩ（ステップ３）実施計画（案）に関する評価等について

平成１９年４月２７日付で送付のあった福岡空港調査ＰＩ（ステップ３）実施計画（案）については、平成１９年5月１１日に当委員会を開催し、下記の通り評価及び助言を行うことを決定したので通知します。

記

１　評　価

福岡空港調査ＰＩ（ステップ３）実施計画（案）については、基本的にはステップ１及びステップ２の実施計画を踏襲しながら、これまでのＰＩ実施によって得られた市民からの意見及び過去のステップでの経験を踏まえ、市民相互間等の双方向のコミュニケーションに配慮した手法やステップ３の提供情報に応じた手法を設けるなどの工夫がなされており、ＰＩの進捗に伴う進化が認められることから、本計画は適切なものであると判断します。

２　助　言

１）ＰＩレポート等の情報提供にあたっては、提供する情報が市民等に有用であるかどうか吟味するとともに、アカウンタビリティ（説明責任）確保の観点から、市民等から詳細な情報提供の求めがあった場合にはＰＩ活動の中で柔軟に対応すること。

２）過去のＰＩのステップで実施していた「寄せられたご意見とそれに対する考え方の公表」後の「意見収集」については、実効性が伴っていないことが認められるので行わないこととするが、ＰＩ実施中に「寄せられたご意見とそれに対する考え方」について市民等が意見を提出できるような意見収集の仕組みとすること。

３）ＰＩ手法にある「総合懇談会」については、他のＰＩ手法と同等の位置づけであることや「多様な立場の方々が議論を交わす場」であることを表すようなネーミングとすること。

４）ＰＩ手法のうち、説明会などで市民等に意見を求めるときは、発言に時間制限を設けるなど、発言者の機会の公平性を保つ工夫を行うこと。

５）福岡空港の利用実態を考慮し、外国人向けの情報提供・意見収集について引き続き努めること。

7 関係機関のホームページ、情報提供窓口等

(1) ホームページ

○福岡空港調査連絡調整会議　http://www.fukuokakuko-chosa.org/

(2) ＰＩ計画、ＰＩ実施計画冊子等の情報提供窓口

※ ☆印の窓口では、福岡空港調査連絡調整会議で報告された調査報告等の閲覧が可能です。

○国の機関

・国土交通省九州地方整備局（空港ＰＴ室）
〒810-0074 福岡市中央区大手門２－５－３３
TEL(092)752-8601
FAX(092)724-2480

・国土交通省大阪航空局（空港企画調整課）
〒540-8559 大阪市中央区大手前４－１－７６
TEL(06)6949-6469
FAX(06)6949-6218

○福岡県機関

・空港対策局空港計画課　県庁舎行政棟北側９階
〒812-8577 福岡市博多区東公園７番７号
代表TEL(092)651-1111 内線2686
直通TEL(092)643-3172

☆・県民情報センター　県庁舎行政棟北側１階
〒812-8577 福岡市博多区東公園７番７号
代表TEL(092)651-1111 内線2459
直通TEL(092)643-3108

・北九州県民情報コーナー　県小倉総合庁舎２階
〒803-0813 北九州市小倉北区城内７番８号
TEL (093)581-4934

・筑後県民情報コーナー　県久留米総合庁舎１階
〒839-0861 久留米市合川町１６４２番地の１
TEL (0942)30-1030

・筑豊県民情報コーナー　県飯塚総合庁舎１階
〒820-0004 飯塚市新立岩８番１号
TEL (0948)29-5459

・京築県民情報コーナー　県行橋総合庁舎１階
〒824-0005 行橋市中央１丁目２番１号
TEL (0930)23-9189

○福岡市機関

・総務企画局　空港将来方策担当
〒810-8620 福岡市中央区天神１丁目８－１
TEL (092)711-4102

☆・情報プラザ　〒810-8620 福岡市中央区天神１丁目８－１
TEL (092)733-5333

・東区役所　企画課
〒812-8653 福岡市東区箱崎２丁目５４－１
TEL (092)645-1012

・博多区役所　企画課
〒812-8512 福岡市博多区博多駅前２丁目９－３
TEL (092)419-1011

・中央区役所　企画課
〒810-8622 福岡市中央区大名２丁目５－３１
TEL (092)718-1013

・南区役所　企画課
〒815-8501 福岡市南区塩原３丁目２５－１
TEL (092)559-5017

・城南区役所　企画課
〒814-0192 福岡市城南区鳥飼６丁目１－１
TEL (092)833-4009

・早良区役所　企画課
〒814-8501 福岡市早良区百道２丁目１－１
TEL (092)833-4307

・早良区入部出張所　〒811-1102 福岡市早良区東入部２丁目１４－８
TEL (092)804-2011

・西区役所　企画課
〒819-8501 福岡市西区内浜１丁目４－１
TEL (092)895-7007

・西区今宿出張所　〒819-0166 福岡市西区横浜１丁目２－１
TEL (092)806-0004

（本冊子等についての問い合わせ先）

国土交通省九州地方整備局（空港ＰＴ室）　TEL　(092)752-8601

国土交通省大阪航空局（空港企画調整課）　TEL　(06)6949-6469

福岡県企画振興部空港対策局空港計画課　ＰＩ担当
代表TEL(092)651-1111 内線2686
直通TEL(092)643-3172

福岡市総務企画局空港将来方策担当　TEL (092)711-4102

福岡空港調査
ＰＩ（ステップ３）実施計画

Step 3

幅広い市民参加に向けて

平成19年5月

福岡空港調査連絡調整会議

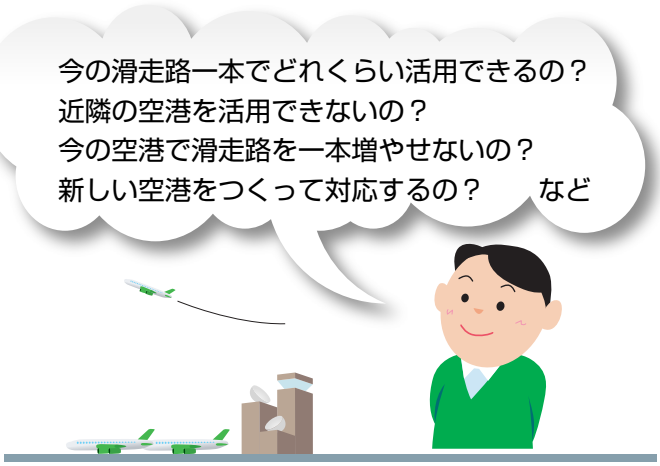
ＰＩ（パブリック・インボルブメント）とは、みなさんに積極的に情報を提供し、ご意見をいただきながら検討を進めていく方法です。

福岡空港の総合的な調査について

☒ 国、福岡県、福岡市は、福岡空港の「総合的な調査」を行っています。

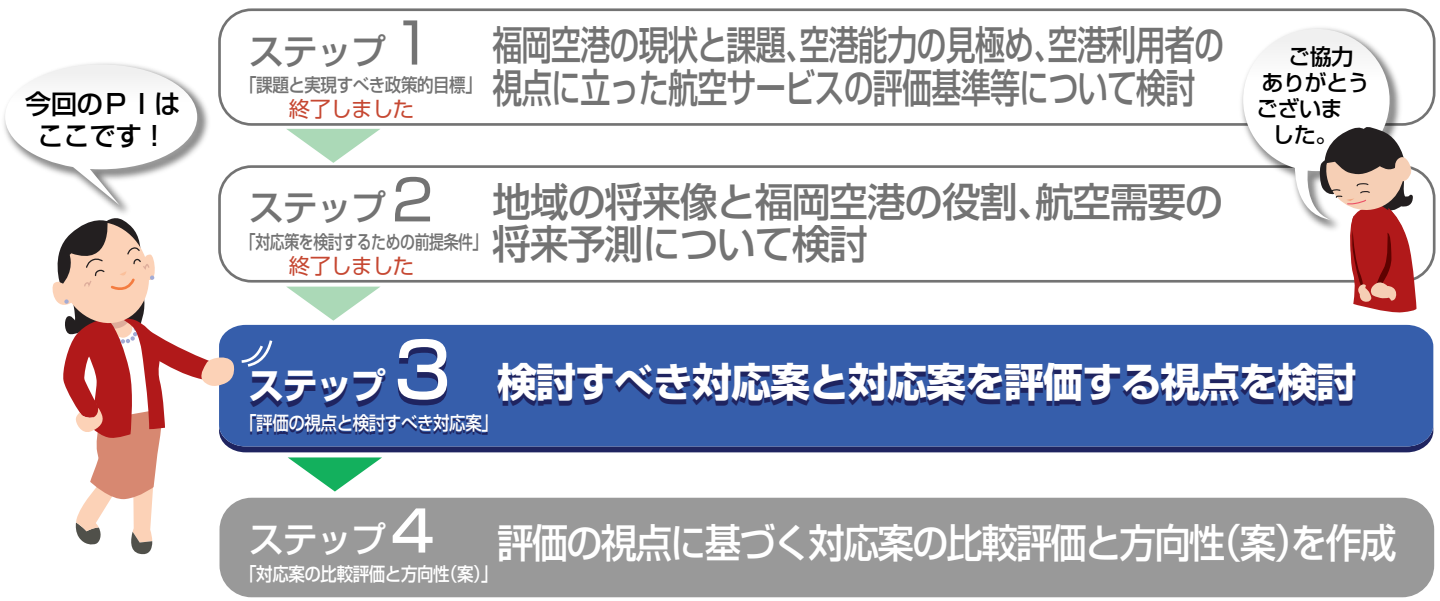
- ☒総合的な調査」では、福岡空港の将来の混雑問題等の様々な課題について、今の空港でどれ位対応できるか、将来どんな対策が必要となるかなど、幅広く調査し、必要な対応案を考えます。

- ☒この調査にあたっては、積極的に情報提供・意見収集を行うＰＩを４つの段階（ステップ）を踏んで実施します。



「福岡空港調査ＰＩ（ステップ３）実施計画」の概要

☒ ＰＩ（ステップ３）は、４つの段階のＰＩのうち、３番目のステップにあたります。



☒ ＰＩ（ステップ３）は、次の基本方針に従い、実施します。

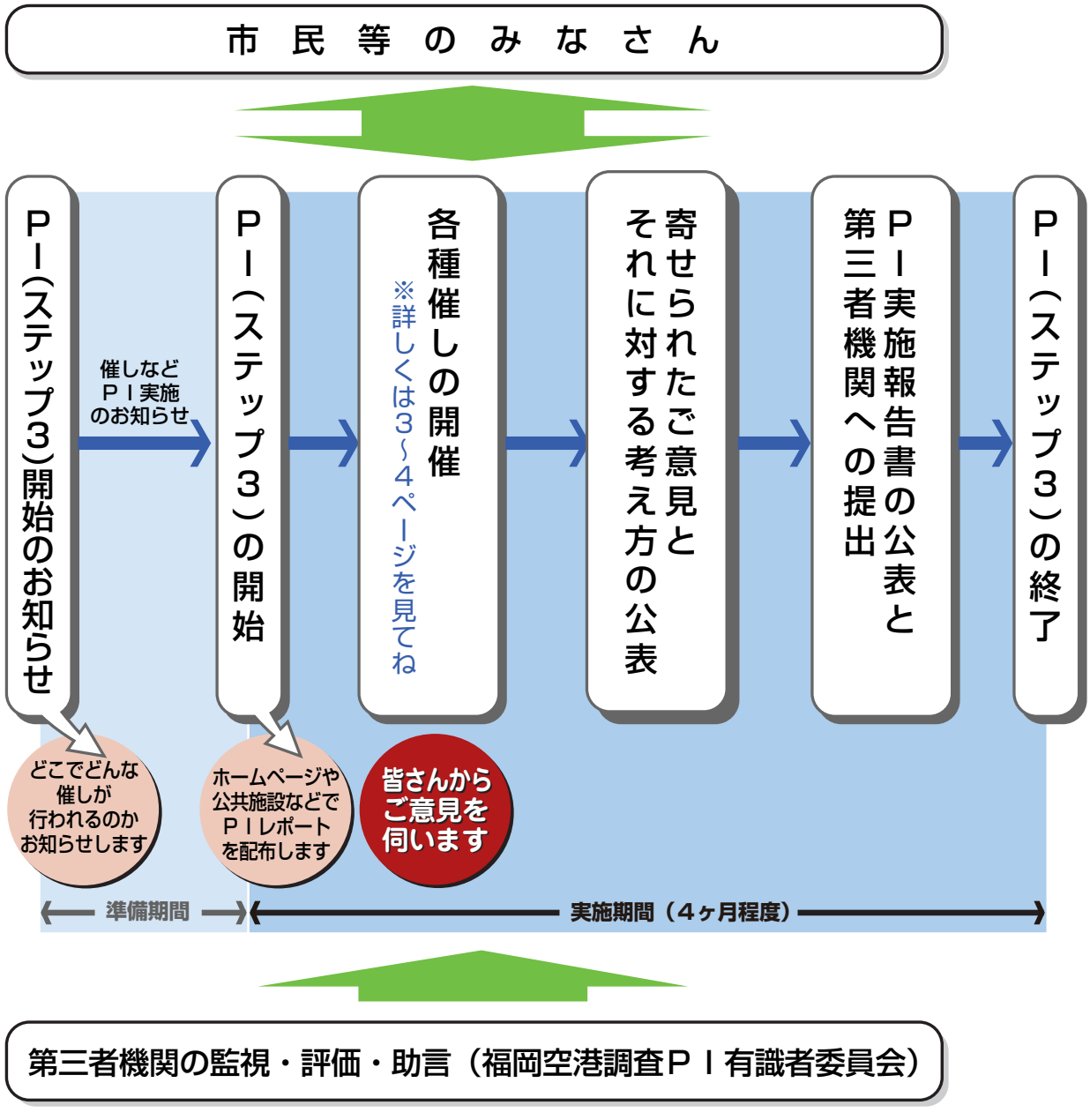
- 十分な周知広報を実施します。
- 多様で適切なＰＩ手法を選定します。
- わかりやすい情報の提供を実施します。
- 寄せられたご意見とそれに対する考え方を公表します。
- 中立・公正なＰＩを実施します。
- 適切な時間管理に努めます。

☒ＰＩ（ステップ３）では、検討すべき対応案と☒対応案を評価する視点についての情報を提供します。

- ☒ＰＩ（ステップ３）では、提供する情報を、ＰＩレポートとしてわかりやすくとりまとめ、みなさんにお知らせします。

☒ＰＩ（ステップ３）は、平成１９年度に実施します。

- ☒ＰＩ（ステップ３）は、調査の情報について準備が整い次第、平成１９年度に実施します。
- ☒ＰＩ活動は、情報提供の開始からステップ３の終了まで、４ヶ月程度の期間を目安として実施します。



ＰＩ（ステップ３）の情報提供と意見収集の方法

・ＰＩの開始に先立って、事前に「どこで」、「いつ」、「どういう活動」を実施するかお知らせします。そして、情報を容易に入手でき、ご意見を出しやすい手法を実施します。
・福岡空港を利用される方、されない方、福岡県民、福岡市民、関心のある方など、幅広いみなさんにご参加いただきたいと考えています。

ＰＩの手法・実施箇所	準備期間	実施期間 ４ヶ月程度 ＰＩ手法の集中実施

みなさんへのお知らせ（広報）の仕方

●関係行政機関の各広報メディアによる広報　●ホームページへの掲載
●報道機関への情報提供など

みなさんへの情報の提供方法とご意見収集方法

●ＰＩレポートの配布
ＰＩレポートを作成し、配布します。
・インフォメーションコーナーや公共機関の情報窓口などに設置します。
・説明会やオープンハウス、懇談会、意見発表会など催しの参加者へ配布します。また、ホームページにも掲載します。

●ＰＩレポート詳細版の配布
ＰＩレポートの詳細版を配布します。
・インフォメーションコーナーや公共機関の情報窓口などに設置します。
・説明会やオープンハウス、懇談会、意見発表会など催しの参加者へ配布します。また、ホームページにも掲載します。

●インフォメーションコーナー（窓口）の設置
ＰＩに関する総合的な情報提供窓口です。
情報提供の他に、みなさんからのご意見もお伺いします。
・福岡空港の国内線ターミナル内や福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局（博多港湾・空港整備事務所）に設置します。

●ホームページへの情報掲載
ホームページ上に、ＰＩに関する情報を掲載します。
情報提供の他に、みなさんからのご意見もお伺いします。
・ＰＩ活動に関する催しの情報などをいち早くお知らせします。

●説明会の開催
ＰＩレポートの内容について説明し、ご意見をお伺いします。
・福岡市、福岡地域、北九州地域、筑後地域、筑豊地域にて開催します。

●出前説明会の開催
みなさんのところへ出向き、ＰＩレポートの内容について説明し、ご意見をお伺いします。
・各地域の市民講座など、各種の集まりにおいて、要望に応じて実施します。
※国、県、市の類似要項に準じます。

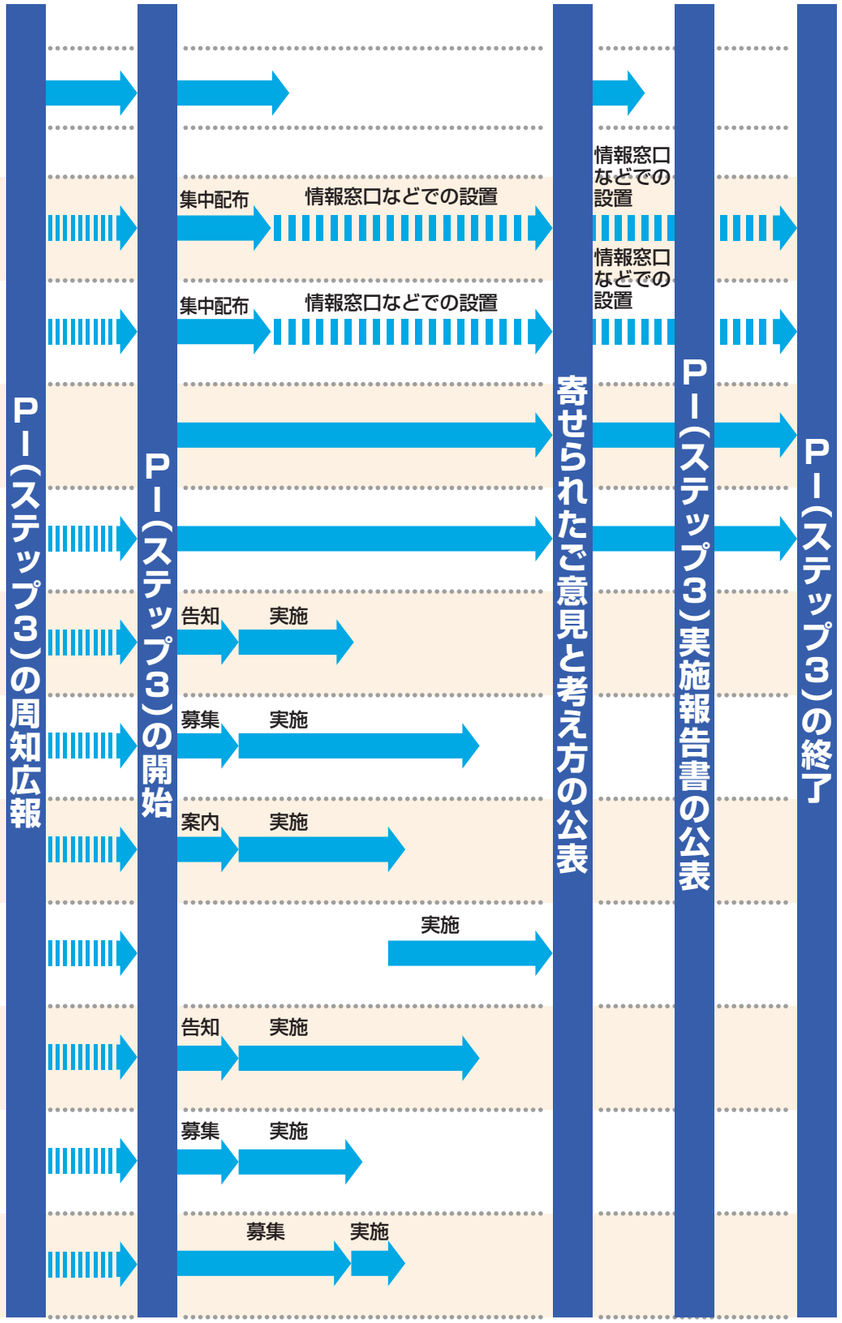
●懇談会の開催
ＰＩレポートの内容についてみなさんと懇談し、ご意見をお伺いします。
・空港利用企業、航空会社、空港・航空関連企業、地元経済団体、福岡空港に関心をお持ちの団体などとの懇談会を開催します。

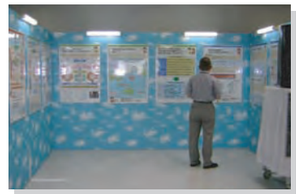
●公開懇話会の開催
ＰＩレポートの内容について、様々な分野の方に公開の場で議論いただき、ご意見をお伺いします。
・懇談会に参加いただいている市民団体や空港・航空関連企業などの参加メンバーから参加をつのり、様々な分野を横断したメンバーによる公開の懇話会を開催します。

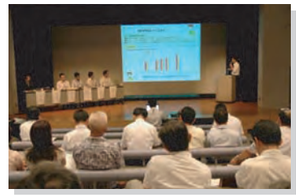
●オープンハウスの開催
ＰＩレポートの内容についての展示や説明を行って、ご意見をお伺いします。
・福岡市、福岡地域、北九州地域、筑後地域、筑豊地域にて開催します。
・他県での開催も予定しています。

●空港見学会の開催
福岡空港の現状等を見学していただき、ご意見をお伺いします。
・福岡空港等で行います。

●意見発表会の開催
ＰＩ（ステップ３）のテーマに関する意見発表会を開催します。
・福岡市内で開催します。




インフォメーションコーナー


説明会

懇談会

オープンハウス

空港見学会

※各種催しの詳しい日時や内容などについては、準備が整い次第、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ（http://www.fukuokakuko-chosa.org/）やインフォメーションコーナーなどでお知らせします。
※意見発表会と空港見学会の募集については、チラシ、ホームページ等で詳細をご案内致します。

福岡空港調査連絡調整会議では、福岡空港の総合的な調査に関する情報を「福岡空港調査連絡調整会議ニュース」（無料）として、希望される方に送付しております。多くの方のお申し込みをお待ちしております。

「福岡空港調査連絡調整会議ニュース」をご希望される方は、必要事項をご記入の上、次のいずれかの方法でお申し込み下さい。（様式は自由です）

記入事項：お名前、ご住所（郵便番号）および「福岡空港調査連絡調整会議ニュース希望」とお書きの上、下記の方法でご提出下さい。

※　差し支えなければ、ご職業と年齢もお書き下さい。

申込方法：**郵送**　〒812-8577　福岡県空港計画課 空港PI担当 宛（郵便番号と宛先を書くだけです。）

〒810-8620　福岡市総務企画局 空港将来方策担当 宛（郵便番号と宛先を書くだけです。）

ファックス　092-643-3217（福岡県）

092-733-5582（福岡市）

電子メール　kuko2@pref.fukuoka.lg.jp（福岡県）

kukosyourai.GAPB@city.fukuoka.jp（福岡市）

お問い合せ先

実施主体：**福岡空港調査連絡調整会議**

（関係行政機関）　国土交通省九州地方整備局（空港PT室）
〒810-0074 福岡市中央区大手門2-5-33
TEL：092-752-8601　FAX：092-724-2480

福岡県空港対策局空港計画課
〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7
TEL：092-643-3172　FAX：092-643-3217

国土交通省大阪航空局（空港企画調整課）
〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76
TEL：06-6949-6469　FAX：06-6949-6218

福岡市総務企画局空港将来方策担当
〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1
TEL：092-711-4102　FAX：092-733-5582

福岡空港調査連絡調整会議ホームページ　：　http://www.fukuokakuko-chosa.org/

平成19年5月発行　古紙配合率100%再生紙を利用しています。R100