

福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 1) に

9月26日以降寄せられたご意見

意見募集用紙により「福岡空港の現状と課題」について9月26日以降に寄せられたご意見

ステップ の区分	寄せられたご意見
ステップ 1	<p><b>現空港の課題に関する意見</b> (周辺地域への騒音問題、建築物の高さ規制等の都市問題及び空港用地)</p>
	<p>4件 環境対策費が70億円、地代が84億円とあるが、その内容の内訳。地代は坪当たり(反当りか)年間平均いくら位か？</p>
	<p>・現在の空港で支払われている地主への借地料が、小さくしか載っていない。1人当りいくら支払われ、地主がどのような生活をし、いかに税金を無駄使いしているか公表すべき。</p>
	<p>騒音対策に70億円、民間借地料が80億円、この金額が毎年支出されているのに驚いた。 課題が多く、対策が遅れてしまっている。わが国の基幹空港である福岡空港を周辺の土地利用で使いにくくしてしまったのは残念である。</p>
	<p><b>航空機の運航による周辺地域等への安全性に関する意見</b></p>
	<p>9件 福岡空港の騒音対策区域の図面を見て、今までよく事故が起らなかったと、背すじが寒くなる。</p>
	<p>空港近辺の上空で事故が起きた場合の被害想定。本気でアジアのハブ空港にしたいのか？</p>
	<p>安全性(市街地上空を通過する他の空港はどの程度あるのか？)</p>
	<p>離着陸時の安全性。新福岡空港の計画。</p>
	<p>安全性から見た都市型空港のあり方</p>
	<p>1.航空管制(タワー)による、管制官業務から見た、現状と安全を守る為のお話を伺いたかった。特にピーク時における離発着機への指示や承認伝達等。福岡空港は1本(2800m)で本当に大丈夫なのか知りたい。 ・事故が起きた時の危険性を他空港と比較しシミュレーションしてみてもは、 1本の滑走路での離発着が最も多く、ピーク時の発着が2分を切っている現在、いつ事故がおきてもおかしくない。都市部にあり、事故が起きた時の事を考えると恐ろしい。 2.パイロット側(航空会社)から見た、福岡空港離発着についての意見も知りたい。私の聞いた限りでは福岡空港は16、34どちらも住宅密集地なので非常に気を使うと言っている。(九州では長崎大村空港が海上空港なので一番着陸しやすいらしい)</p>
	<p><b>福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見</b></p>
	<p>2件 地域から見た場合～東アジアとの結びつきを深めるとは具体的にどんな計画があるか？ 国際線がハワイ便とか直接行けるように又、なることを期待しています。</p>
	<p><b>現空港の利便性に関する意見</b> (空港へのアクセス及びターミナルの使いやすさ等)</p>
	<p>5件 市街地・ターミナル駅からのアクセス比較 (他空港との比較) 羽田・成田・関空・伊丹・小牧・中部・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島</p>
	<p>国際線から国内線ののりつきが不便な感じがします。人が多かったせいかごちゃごちゃしていて、インフォメーションセンターがあると便利だと思いました。(あるのかも?) 空港内で働いている制服(各航空会社の窓口のような方)の方に3回くらい聞いたのですが、国際線で働いている方は国内線のことはぜんぜんわからないようですし、ANAが航空チケットでもちがう呼び名J? ? nなっていて、JALでもないし、ANAでもないし、他のチャーター機でもないみたいだし、とつてもとまどいました。これはANAに言うべきでしょうかね。</p>
	<p>…施設面のみ。羽田や上海浦東のような、国際線と国内線をつなぐプロムナードが必要では？ 地下鉄から見た国際線の利用性が悪い。地下鉄の駅舎の拡大が行われれば、第1ターミナルと第2ターミナルの間での混雑も減る。その駅舎拡大を利用して建設すると良い。バスだけではダメだ。</p>
	<p>上記にあるように朝夕にピークがあり滑走路、誘導路の混雑により遅延が発生し移動時間が少なくても出発までに時間がかかり遅延したりしてあまり飛行機に乗るメリットがなくなっている。今のままでは新幹線に利用客を取られてしまうのではないのでしょうか。 ・アクセスの良さが、利用者を増やしているのに、それがなくなると北九州空港・佐賀空港・JRなど変更する人もでてくるのでは？</p>

ステップ の区分	寄せられたご意見
	<p><b>空港能力の見極めに関する意見</b> 5件</p> <p>世界中の都市内型空港(居住地や商業地域の中または隣接している空港)では、どのような課題があり、それに対してどのような工夫をして都市内で共存しているのかを調べて、福岡空港でもその方策の適用検討をするべきと思う。</p> <p>施設面から見た場合～今後便数増加が期待される中で、駐機場、滑走路、誘導路等における混雑の原因をどう解決するか？</p> <p>航空貨物の処理能力についても知りたい。</p> <p>今は以前より便数が減少してきているのに、移転ありきで話が進んでいるように思える。</p> <p>多分羽田の処理能力で福岡空港の処理能力も限定されている面もあると思うので、単に福岡の滑走路の処理能力だけではないと思う。</p>
	<p><b>福岡空港の有効活用方策に関する意見</b> 1件</p> <p>「経済性、利便性、時間(開港までの)から空港の移転のメリットがはたしてあるか？」という疑問を持っていますが、現空港の効率化との比較についてももう少し具体的な検討(段階別)を行なってほしい。たまには「結論ありき」という極めて役所的な発想ではないシミュレーションなり、アクセスの実施が行なわれることを望みます。</p>
	<p><b>福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見</b> 0件</p>
	<p><b>PIに関する意見</b> 1件</p> <p>TVの力は、かなり大きいと思います。この問題点をもっとアピールする必要があると思います。公共事業の大幅削減の方向にある中、大規模工事は厳しい目にさらされます。だからこそ、理解を得られる様、もっと公開していく必要があると思いました。</p>
ステップ2以降	<p><b>近隣空港との連携方策に関する意見</b> 4件</p> <p>仮に、現福岡空港が無い場合、どのような影響が考えられるか。新北九州空港や、佐賀空港を活用することが可能か。</p> <p>・周辺空港との協力等の情報が知りたい。 ・新北九州空港が開港した後の利用者、発着便数の予測データ 新北九州空港と連携した、国内国際線の整理、及びそれに伴う道路、鉄道の整備 現状及び課題共によく理解しているが何故福岡APのみで対応しようとしているか全く理解出来ない。来年3月開港の新北九州空港も含んでの対策を講じるべきである。</p>
	<p><b>現空港での滑走路増設や新空港に関する意見</b> 2件</p> <p>騒音対策に70億円、民間借地料が80億円払われている現状の中、早期に海上に空港を作る必要がある。1本の滑走路では、今から先、九州、福岡の経済発展は、他の外国から追い抜かれ、寂しい都市に転落していく。</p> <p>新福岡空港みたいに巨大公共事業は、昨今の国や福岡県の財政赤字の状況を踏まえる必要有。例え必要な事業であっても1兆円を超える大型プロジェクトであり、そのために使われる税金は、国民や県民の血税です。新福岡空港を建設する費用や、周辺市町村における関連工事費を情報として県民に公開してほしい。建設費用やその内訳としての国税・県税の額を県民に示した上で、国や自治体財政が赤字だが、新福岡空港がそれでも必要となれば、県民の意志として建設できる。私の感想を述べると、東アジアの拠点として新福岡空港は欲しいが、福岡県は2兆円以上も赤字ならば、景気が良くなって、赤字が減少した時に建設すべし、今は、現空港で『我慢』する時期です。</p>
	<p><b>将来の航空需要予測に関する意見</b> 0件</p>
	<p><b>福岡空港の将来像に関する意見</b> 0件</p>
	<p><b>その他</b> 2件</p> <p>・国の全国的な航空政策が見えない。(どうせ無政策か?) 先日福岡空港でデパーチャーをされていた人から福岡空港の話を知ることができました。福岡空港で実際に勤務されている人 事務・保安検査員・受付・整備員・パイロット・運航管理者 の人の意見や体験談などが知りたいです。</p>

意見募集用紙により「空港能力の見極め」について9月26日以降に寄せられたご意見

ステップの区分	寄せられたご意見
ステップ1	<p><b>空港能力の見極めに関する意見</b></p>
	<p>5件</p>
	<p>来春の新北九州空港開港の影響は？国内線・国際線の利用者がどこから来ているのか？ピーク時には必ず遅れて困る。平均的な遅れ時間は？航空管制のやり方でどう増やすことができるのか？</p>
	<p>現状の空港能力を維持してほしい。 新空港や他空港との連携と比較しないと考える方がない。現空港で、いつまで持たせるのか、将来も移転しないのかによって、有効活用方策もいろいろ出てくるのではないかと。</p>
	<p>空港能力を、ピーク時や年間の利用客数等だけで判断するのは疑問が残ります。逆に平日の一番利用客の少ない時は、発着回数を増やす必要性はそこまでないと思っています。回数の幅を持たせることも必要かと思えます。いずれにせよ、国のお金を使うので、ここ20年30年のことだけでなく、100年後のことまで考えて判断して欲しいです。</p>
	<p><b>福岡空港の有効活用方策に関する意見</b></p>
	<p>7件</p>
	<p>現空港敷地内で平行誘導路の二重化した場合、滑走路処理容量や旅客の利用・航空機の運航の制約が、若干緩和されるにとどまらずとありますが、平行誘導路の二重化をしたらスポット数が少なくなるとレポートに書いてあります。現状の福岡空港でスポット数が足りないと言っているのにスポット数を減らしたらスポットが開かずに誘導路上で待機する時間が増えるだけで、結果として現状と比べて全然変わらない状態になるのではないのでしょうか？巡回道路を常に維持することと県警から言われているそうですが、大変なことです。また、ターミナルをほぼ立て替えるということは、保安検査場のある第2ターミナルが使用不能になるわけであり、長期間利用者に不便を掛けた上で高額な費用を費やした結果が1時間に1回の離着陸の増加では費用対効果あまりにも悪すぎます。</p>
	<p>誘導路の二重化に対して、ターミナルを移動せねばならず、その対策費に300億円もの多額の金額が必要で、その結果、時間当たり32回が33回になるだけで、投資の割に利便性少なく、二重化は意味がない。</p>
	<p>飛行機の小型化と多頻度運航が進んでいるとのことなので、航空会社に大型化による便数の抑制を働き掛けたらどうか。その他、まだまだ運用の改善や施設の改善で能力拡大が可能と思える。説明が「移転有りき」で、移転の必要性へ誘導しているように思える。</p>
	<p>ピーク時の離発着が2分を切っている現在、増やす事が出来ないため、福岡、九州の発展のさまたげになっている。誘導路の二重化なんて、ターミナルを移動させて32回が33回に時間当たり一便増すのみでは、多額の金額を使った意味がない。</p>
	<p>・国内線第1ターミナルビル前の駐機場は広げられないのか。 ・誘導路の形状は変えられないのか。 これらがどういう風に検討されたのかわからない。場合によっては処理容量はもっと上がる可能性がある。 の有効活用では、本当に足りないほど制約ができてきているのか？をもうすこし工夫や改善ができないのか。 ・平行誘導路の二重化などの有効活用方策については、もっとPRすべきだと思います。</p>
	<p><b>航空機の運航による周辺地域等への安全性に関する意見</b></p>
	<p>1件 ILS(16・34)増設や、誘導路拡張等、打つべき手は打っても根本的な能力向上とは言えない。ガルーダ機のような事故が住宅密集地で発生した場合の総合事故対策が早急に必要！</p>
	<p><b>PIに関する意見</b></p>
	<p>1件 調整会議の情報は客観的にみて、片寄った情報となっている。国会の党首討論やディベートなどのように、賛成・反対の情報を両方提供してほしい。調整会議の情報は、福岡空港能力はいっぱいいっぱいですよ、一刻も早く新福岡空港を建設しましょうという一方的な情報提供である。</p>
	<p><b>現空港の利便性に関する意見(空港へのアクセス及びターミナルの使いやすさ等)</b></p>
	<p>1件 滑走路のことだけでなく、旅客の立場にたった見直し、検討も必要ではないかと。</p>
	<p><b>現空港の課題に関する意見(周辺地域への騒音問題、建築物の高さ規制等の都市問題及び空港用地)</b></p>
	<p>1件 福岡空港の現状については、あまり知られていないのでは？</p>
	<p><b>福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見</b></p>
	<p>1件 航空会社の考え。福岡発着を増便したいのか？特に国際線。</p>
	<p><b>福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見</b></p>
	<p>0件</p>

ステップ の区分	寄せられたご意見
ステップ 2以降	<b>現空港での滑走路増設や新空港に関する意見</b> 8件
	<p>もし、新空港に移転することになるとしたら、現有的問題点は、どれ位解消されるのか。</p>
	<p>空港能力向上には、ステップがあると思う。過去にも行なった誘導路の改築程度から周辺の土地を取得して滑走路を複数にするまで種々の方法が考えられる。滑走路を複数にしても海上空港より安いのでは？という気もする。B/Cを示し、妥協点を探しては？</p>
	<p>新空港を作る資金はどこから(私たちの税金なのでは、もう少し大事に使ってほしい)。地下鉄・人口島・オリンピックなど、本当に必要なのか、よく考えて欲しい。</p>
	<p>インフラストラクチャーの構造問題、課題に対しては、つきつめれば抜本的な改造、機能の分散しか有りえない。最終的には、地域交通網とのリンケージ、東側エプロンの拡大と国内線ターミナルの改築、移築、滑走路と誘導路の適正化、そういったことが必要になることを明確にせねばいけない。いつ容量に対して、危険な現象が増加するという実害がでるか不明である。今すぐに空港能力の限界の先に対する複数年予算をつけるべきである。</p>
	<p>今すぐやれることは、やるとして、抜本的な対策を早く例示すべきである。</p>
	<p>現在の空港の国際線を更に西に移動するか、旧国内線No3に仮設するかして、その間に工事施工滑走路を1本(併行止むなし)増設してはどうか？補償金の算定、仮設工事、本工事を算定しても別に新規に空港を作るより勝っていると思う。</p>
<p>後地利用方法</p>	
<p>有効活用方策を実施して若干緩和されるくらいではとても今の空港の状態は改善されないと 思う。やはり新しい空港の建設が必要だと思う。</p>	
	<b>将来の航空需要予測に関する意見</b> 1件
	<p>利用客数予測が右肩上りというのも社会情勢に反していないだろうか？</p>
	<b>近隣空港との連携方策に関する意見</b> 5件
	<p>問5と同じ(来年3月開港の新北九州空港も含んでの対策を講じるべき)である。県民として無駄な税金を使うべきでない。福岡APは現状が精一杯。オーバーフローした分は新北九州APを利用するのが一番。何故それ程福岡APにこだわるのか理解出来ない。</p>
	<p>新北九州空港や佐賀空港との協力による空港能力の情報が欲しい。</p>
	<p>新空港を建設するにしても直ぐには出来ないで、その間自衛隊、海上保安庁、米軍などの施設だけでも北九州空港、佐賀空港に移設すべきだと思います。</p>
	<p>他の九州の空港との関係について、新北九州空港や佐賀空港とのバランス。海外定期航空路はだんだん減ってきているはず。</p>
	<p>仮に、国際線すべてを新北九州空港へ移すと、どうなるのか。現空港用地を拡大することは、どの程度可能か。現空港の能力を拡大する策は、これですべてなのか。新空港を建設する費用分を、すべて現空港の改修に充てた場合、どこまで能力拡大が望めるのか。</p>
	<b>福岡空港の将来像に関する意見</b> 0件
	<b>その他</b> 0件

意見募集用紙の「その他」及び説明会等での発言により9月26日以降に寄せられたご意見

ステップ の区分	寄せられたご意見
ステップ 1	<b>PIに関する意見</b> 14件
	<p>今後、空港移転案も出して比較しながらStep 2以降を進めるのでしょうか、移転によるデメリットを正確に評価の中に入れて検討をして欲しいです。県民・市民・利用者の要望より土建業界の要望を優先することが無いよう、今後も見させて貰います。</p>
	<p>チラシを見るといろいろなことをやっているが、やっていることを知らせる方法が弱い。もっと新聞やポスターなどで実施していることを知らせないとわからない。</p>
	<p>PI方式には賛成であるが、物事の行動には必ず反対者がいるもの。</p>
	<p>しかも、反対者に限って声が大きく、無言の賛成者の多い事に気付いて欲しい。100年の計でやっていく建設に目先だけの反対者の声にまどわされる事なく、勇気を持って将来の日本を考えて目的達成の為頑張ってもらいたい。</p>
	<p>・市の新空港ありきの態度に迷わされることなく、冷静に検討されることを望む。 ・発着回数はこの3年間減少傾向にあるのに、資料のグラフにはそれが示されていない。意図的なのか</p>
	<p>まだまだ認知度が低い。利用者の意識も低い。利用者の立場を一番にした方向に進んでほしい。これまでの対策はすべて後手にまわっていると思う。</p>
	<p>PIを行うことは大変良いと思います。ただ、この問題興味のある人以外には構え方がカタくて、一般の利用者の意見が出て来にくいかも知れません。もっと簡単な利用者アンケートを作ってみる(搭乗ゲートでアンケートを渡すとか)等とつきやすくする方法を考えてみてはいかがでしょうか？</p>
	<p>色々な観点から調査してあり、レポートは分かりやすかった。また、今まで何となく不便に思っていたこと(時間や便)のなぜそのようなのかということが分かってとても良かった。このレポートをみていると、過密(場所、時間)であるので、もうちょっとゆとりがある方が安全を考えたときに良いのではないかな、と思った。また、このような取り組みは、私のように空港についてよく分かっていない人にも考える機会となって良かった。もう、されているのかも知れないが、福岡発の飛行機にこのアンケートをおいておくと、時間もあるし、利用者の声もきけて良いのではと思う。</p>
	<p>今回の各地区での説明会やオープンハウスの取り組みは大変評価できます。次のステップでもこのようなイベントを続けてほしい。</p>
	<p>イベント企画として、新空港賛成と反対と立場を明らかにして、争点ごとに討論するイベントを要望したい。</p>
	<p>広報、PR不足。</p>
	<p>PIのやりすぎは、航空行政の自信のなさを示すことにもなる。時間、対象者も適当に制限し、反対派の声ばかりに耳を傾けないことを希望します。</p>
	<p>今後も、HPや見学会に参加出来ればと思っています。</p>
<p>空港内でPIレポートの街頭配布により、地域住民だけの問題でないため、利用者に現状がよくわかりよかった。</p>	
	<b>現空港の利便性に関する意見 (空港へのアクセス及びターミナルの使いやすさ等)</b> 3件
	<p>現在の空港立地は、騒音等の問題もあるものの、日本で最も大都市密着型の空港で、利用価値が高い空港だと思います。</p>
	<p>飛行機の遅れは、滑走路が原因となる場合もあるが、手荷物検査の混雑もあると思う。特にこの空港旅客ターミナルは南北に細長く、検査場がヶ所しかないため、旅客の動線から見ても不合理であると思う。そのため手荷物検査場の分散化を図ることも必要ではないか。また、待合所もいすの数が少ないなど、快適に待てる空間があればそんなに不満はないと思う。</p>
	<b>航空機の運航による周辺地域等への安全性に関する意見</b> 1件
	<p>たまたま福岡市のHPを見て、このような事を行っているのを知った。国内線利用者(主に羽田)から見れば非常に便利な空港である。しかし、空港を利用しない周辺住民から見れば騒音などの公害や事故の際の危険性を考えると両刃の剣である。これだけの発着があれば、いずれ空港近辺での事故はおこるであろう。そうなれば、必ず移転を訴える市民の声が強まると思う。</p>
	<b>空港能力の見極めに関する意見</b> 0件

ステップ の区分	寄せられたご意見
	<p><b>福岡空港の有効活用方策に関する意見</b> 3件</p> <p>福岡空港の実態も少し判るような気がしますが、今の場所で頑張ってほしいものです。 福岡空港の場所を変えないで欲しい。 いずれにしても、現状の場所、敷地を有効活用することで、空港機能の強化を図ればよいと思う。</p> <p><b>現空港の課題に関する意見 (周辺地域への騒音問題、建築物の高さ規制等の都市問題及び空港用地)</b> 2件</p> <p>・高いビルの制限を課題にしているが、高いビルが街中にあるのが、いいのか？今でも、とてもよく工夫され、魅力的な街づくりができていないのか。 ・空港の近くに住んでいるが、そんなに混雑しているように見えず、騒音も理解し住んでいる。</p> <p>航空騒音に対してかなりの投資は既に行っているため、夜間21時騒音を23時に延長、対策を立案して、市民の理解を得る努力をしてはどうか？</p> <p><b>福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見</b> 1件</p> <p>国際線は各航空会社とも撤退続きである。JALウェイズはホノルル便を廃止する検討もしているようだが、ハワイにも行けない国際空港はどうなのだろうか... おそらく、今後もアジアのハブ空港にはなれないであろう。今更言っても、あまりに遅すぎた。現在の羽田空港のように採算の合う、近隣に行く国際線だけを飛ばすほうが現実的だと思う。</p> <p><b>福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見</b> 1件</p> <p>現在の成田便が余りに少ないのも気になる。日に4往復ほどしかないもので、平日でも満席である。時間も遅い便が無いので、成田で前泊後泊が必要な場合が多い。せめて、当日に行帰りができるくらいに便数を増やして欲しい。これは航空会社への要望だが! 国内線重視の考えで、回転の良い空港を目指していく事が採算の合う空港になる方法だと思う。また、九州新幹線が前線開通することを考えると、いずれは鹿児島線がなくなると思う。鹿児島発の小型離島便を福岡から飛ばす事は可能だろうか？同じ九州内から集客を取る事は心苦しいが、そうすれば離島便乗り継ぎの羽田や大阪からの集客も増やす事が出来ると思う。</p>
ステップ2以降	<p><b>現空港での滑走路増設や新空港に関する意見</b> 9件</p> <p>新福岡空港を建設する場合、次の点について考慮をお願いします。1. 3000m滑走路2本を備えた新福岡空港を作る場合。2. 3500m滑走路1本を備えた新福岡空港を作る場合。何故かという、仮に新福岡空港を建設後福岡空港を廃止して全便を新福岡空港に移動したとしても利用者が新福岡空港を必ず利用するとは限りません。利用者が減れば減便される可能性があります。一方で福岡空港は便数が多いので滑走路が閉鎖されると他への影響が大きいです。滑走路の閉鎖リスクを減らすには二つの方法が考えられます。滑走路を増やす 安全な滑走路を作る (長い滑走路を作る) 3000m滑走路2本を備えた新福岡空港を作る場合では、滑走路の閉鎖リスクは減りますが、利用者が減った場合問題になる可能性があります。3500m滑走路1本を備えた新福岡空港を作る場合は、滑走路の閉鎖リスクは安全面で(精神的に)減ります。また滑走路が長いという価値があるので、国際線や貨物便の就航が期待できます。利用者が減っても滑走路は1本なので問題にはならないでしょうし、利用状況を見て滑走路の増設をすることもできます。参考として、新福岡空港の最善と思われる配置を示します。http://new-fukuoka-airport.hp.infoseek.co.jp/index.html http://new-fukuoka-airport.hp.infoseek.co.jp/newfuk.html</p> <p>情報がいかにも新空港を作らなければならないような意図で作成されているような感じをうける。将来性や需要があるからといって採算がとれるかどうかは別問題。福岡圏内の市場の力と比べて考えるべき。</p> <p>空港見学会に参加させていただきまして、ありがとうございました。(当日(8/22)遅れましたけど職員の方にやさしく接していただきました。)</p> <p>新空港建設ありきではなく、日本一アクセスの良い空港作りで需要増を図り世論を作り上げて行くのも大事だと思います。(地下鉄空港線開業等は、時間が読めるとの事で、他県から利用者が増加している。)</p> <p>1.九州新幹線の乗入れ 博多から先フリーゲージにて千早付近から地下鉄延伸路線で新空港へ乗り入れとする。【路線図記載あり】</p> <p>地下鉄貝塚から西鉄宮地岳へ相互乗入れ(1067m、15000) 西鉄宮地岳線新空港迄各駅ホーム延長(6両化) JR九州新幹線交直流及びフリーゲージ車両の開発(長崎新幹線で実用化) JR吉塚・電留線付近にフル規格からフリーゲージ設定区間新設 JR千早駅付近にて西鉄へ相互乗入(1067m、15000) 途中停車駅無しで空港へ直行。 新幹線が無理ならJR九州(交直流電車 概415系交直流両用電車)で千早から宮地岳相互乗入れで15分アクセス可能と思われます。</p>

ステップ の区分	寄せられたご意見
	<p>福岡空港の現状や課題等は、今迄に見聞したことと、ほぼ同じでした。今後福岡がアジアの拠点都市として発展していくためには、滑走路が一本の現状は心もとない気がします。今後の御検討結果を待ちたいと思います。</p> <p>戦時中から(板付飛行場といっていた)その後アメリカ軍の駐留からそして途中飛行機(米軍の)のつい落事故、一家七人の死亡等々、なにかと変遷は覚えている。世界にも例を見ない都心までの5分~15分で到着するこの離れ便空港の存在は誇りである。今この一本の滑走路はもう極限にきているから、このようなPIが始まったと思うが、この今の施設から十分考えられることを推進して欲しい。すこしでも滑走路を拡張するとか、土地の買収作業とか工夫して欲しい。</p> <p>確かにPI方式採用には敬意を表するが、現状を見た場合、早期に新空港建設は必要だ。20~30年、いや100年先を見越した、アジアでの九州の置かれた重要性を考えて、安易な、目先だけで反対をしている住民に理解させる事は至難の業。必ず反対者はいる。強い信念を持って建設出来る様、切望します。</p> <p>・今の現状で、新空港を作るほどではないような気がする。 ・もう少しよく見極め、"税金のムダ使い"にだけはなって欲しくないと思う。</p> <p>売れないで苦戦しているアイランドシティに空港を移動する事は考えなかったのだろうか?今更言っても始まらないが...</p> <p>佐賀空港・新北九州空港を閉鎖し、(採算が取れなくなると思うので)福岡市近郊に2滑走路の海上空港を設け、地下鉄で結ぶ。アクセスの良さはそのままに、住民の安全を守る。現実的には無理そうだが...</p>
	<p><b>福岡空港の将来像に関する意見</b> 1件</p> <p>国の航空政策が見えない中で、現空港に課題が出たから検討したのでは、根本的におかしいと思う。地方が要望しないと国は動かないのか。全国的に不必要な空港を作っておきながら、福岡空港を放置してきた責任は国にある。全国の空港を整理する中で、福岡空港を西のゲートウェイと位置付け、早急に、検討すべき。佐賀空港など、無駄な空港は(3種であっても)廃止してもよい。</p>
	<p><b>近隣空港との連携方策に関する意見</b> 3件</p> <p>むしろ新北九州空港の利用についてPRすべきなのにこの連絡調整会議は後向の考えである。アンケートなど設問の仕方、方法によってどうにでるのである。今後新北九州空港との併例で考えていかねばなるまい。新北九州空港をPRするよう切望する。 P.S.当ニュースを送付願います。 【住所・氏名の記載あり】</p> <p>現在の利便性を放棄してまでもとなると難しい。24hr型の新北九州空港との連携などを考えた方がよい。高速バスで市内までをつなぐとか?!(他の空港も!)現在の福岡の良さを"だいなし"にしてしまうよりも福岡県さらに九州の一体感を求める!</p> <p>観光目的の利用者が、例えば、福岡空港で降り、県内を観光し新北九州空港から帰って行く等の計画があれば、空港、地域共に良い結果が出ると思う。</p>
	<p><b>将来の航空需要予測に関する意見</b> 0件</p>
	<p><b>その他</b> 0件</p>