

福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ1



福岡空港の今の姿や
能力について
いろんな角度から
調査してみました。



将来も福岡空港が
たくさんの人々にとって、
便利な空港でありつづける
ためには何が必要なのか。

みなさん、一緒に
考えましょう。

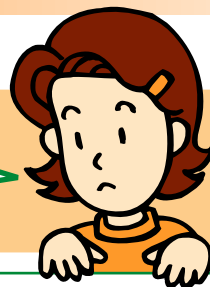


福岡空港調査連絡調整会議



ピーアイ

PIレポートの『PI』って何？



福岡空港の将来の混雑問題などについて、
国、福岡県、福岡市が協力して、総合的な調査を行っています。

総合的な調査って何をするの？

福岡空港で将来、混雑問題が著しくなった場合、今の空港でどれくらいまで対応できるのか、将来のために何が必要なのか、などを幅広く調査し、必要な対応案を考えます。

●今の空港をどこまで活用できるか

- 近隣の空港を活用できないか
- 今の空港に滑走路を増やせないか
- 新しい空港をつくって対応するか…など

『総合的な調査』では、パブリック・インボルブメント(PI)の手法を導入します。

PIとは

みなさんに調査内容などの情報を積極的に提供し、より多くの人の意見を聞きながら、進めて行く方法のことです。

今の空港を
どこまで
活用できるの？
今回はステップ
1だよ

総合的な調査の進め方

総合的な調査の実施

関係行政機関(国・福岡県・福岡市)

調査情報

検討のステップ

ステップ
1

「福岡空港はどんな空港で、
どんな課題があるのかしら？」

ステップ
2

「将来、わたしたちの地域はどんなすがたになるのかしら？その時、空港はどんな役割を持つのかな？」
「将来の需要はどれくらいかな？」

ステップ
3

「どんな対応案が考えられるの？」
「いくつかの対応案をどうやって比べたらいいの？」

ステップ
4

「どの対応案を進めていけばいいのかな？」

PI

みなさん

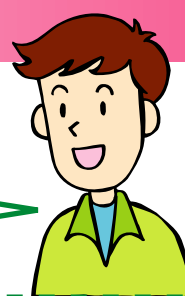


第三者機関による
監視・助言

対応案の絞り込み

関係行政機関(国・福岡県・福岡市)による最終的な対応案の決定へ

福岡空港ってどんな空港なのかな？



「交通アクセスが便利な空港」です。

福岡都心まで地下鉄で直結。

鉄道・高速バスの交通網で九州一円からアクセスできます。

「1日5万人」が利用しています。

年間約1,900万人(平成15年)の乗降客数がありました。

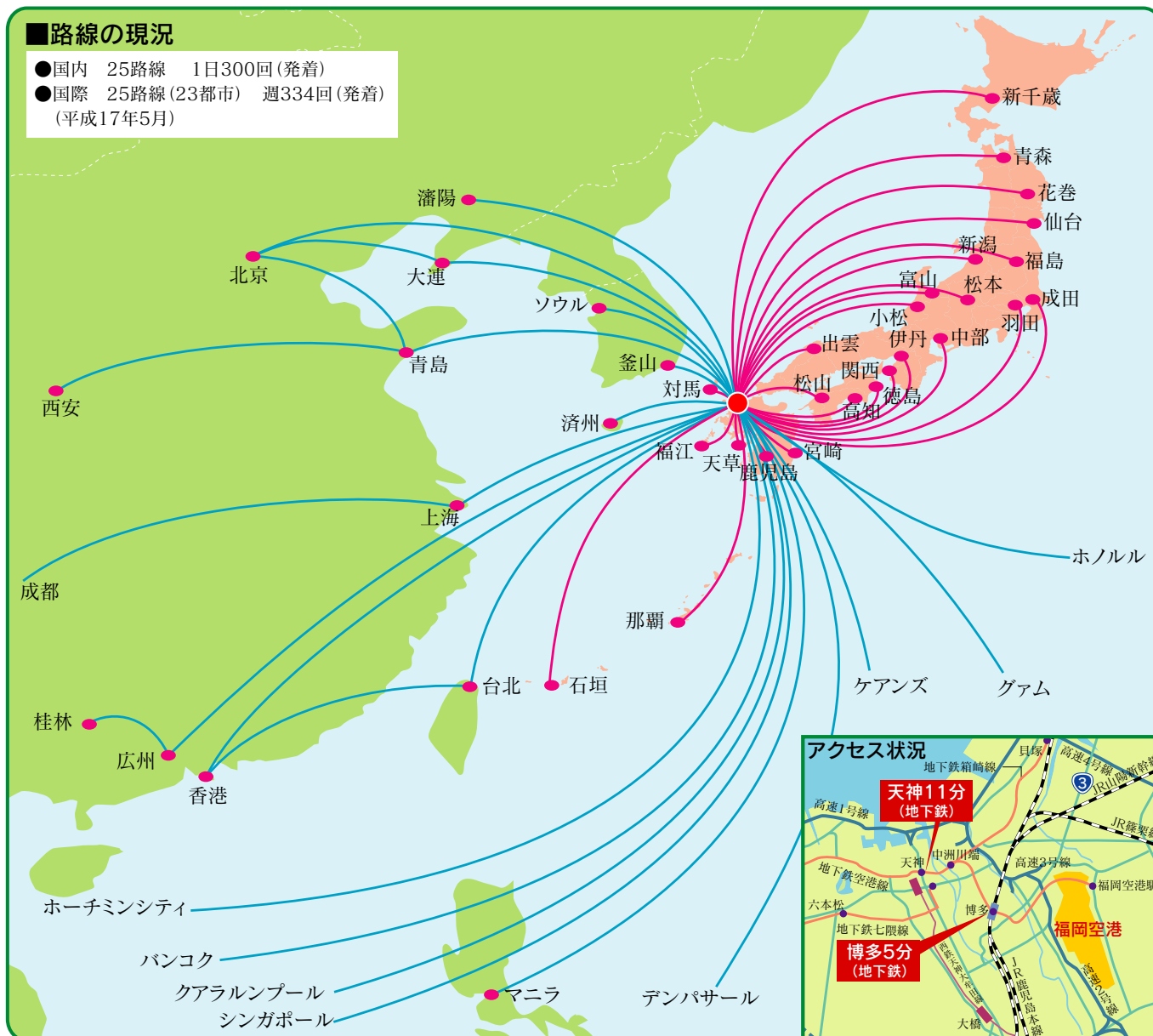
(※JR博多駅の新幹線乗客1.8万人/日)

「国内線と国際線の両方がある空港」です。

国内の25都市、国際線はアジアを中心に23都市と結ばれています。

■路線の現況

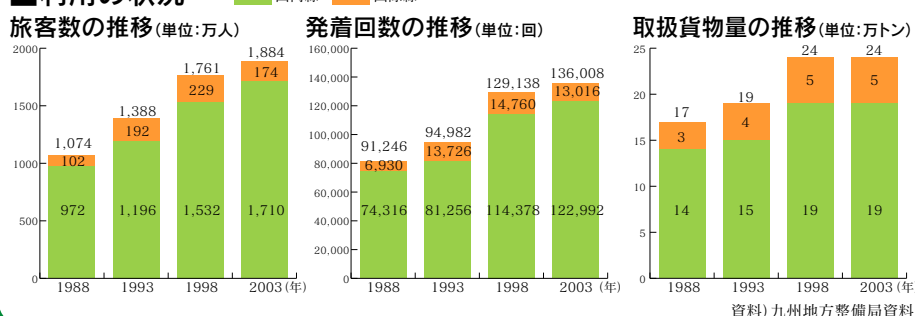
- 国内 25路線 1日300回(発着)
- 国際 25路線(23都市) 週334回(発着)
(平成17年5月)



■福岡空港の概要

空港の種類	第二種空港(空港整備法)
設置管理者	国土交通大臣
面積	353ha (国有地65%、私有地32%、市有地3%)
滑走路	1本(長さ2,800m×幅60m)
駐機場	43機分
旅客ターミナルビル	国内線第1～第3ターミナルビル 国際線ターミナルビル
貨物ビル	国内線貨物ビル、国際線貨物ビル
駐車場	普通車930台、大型車18台(国内線) 普通車897台(国際線)

■利用の状況

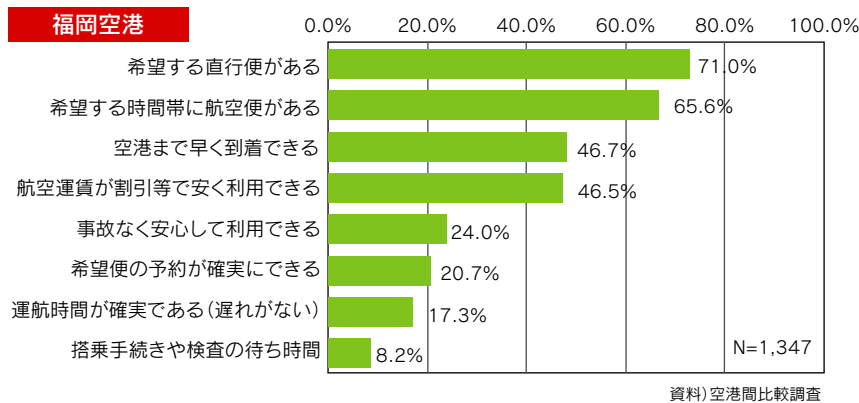


利用者は福岡空港の国内線を どう見ているの？

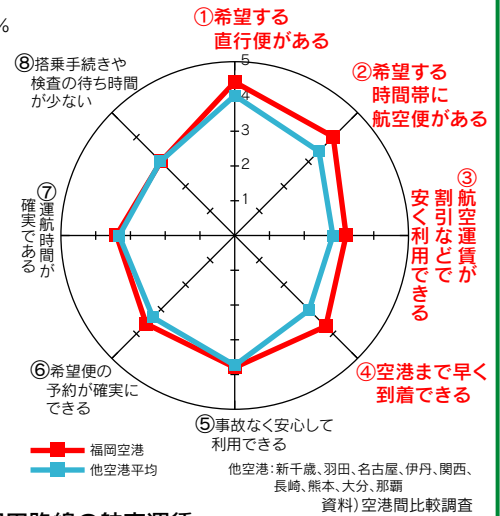


- 利用者アンケートを実施したところ、利用者の重視する項目は「路線数」「便数」「アクセス」「航空運賃」という結果でした。
- 利用者の満足度は他空港より高いのですが、路線別に見ると満足度の低い便数の少ない路線がたくさんあります。
- 利用したい出発時間帯は、朝・夕の時間であり、この時間帯に増便できることが重要です。
- 航空運賃を安くしていくためには、新規航空会社の参入などがいつでもできるように、空港施設に余裕があることが重要です。

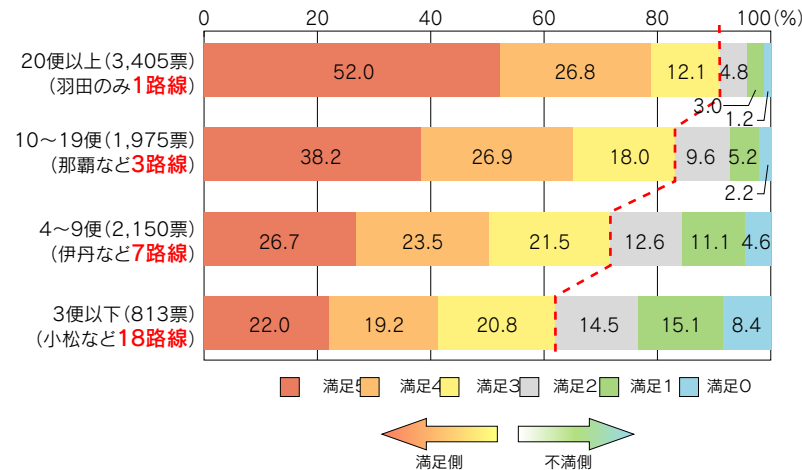
国内線利用の場合、利用者が重視する項目の回答割合



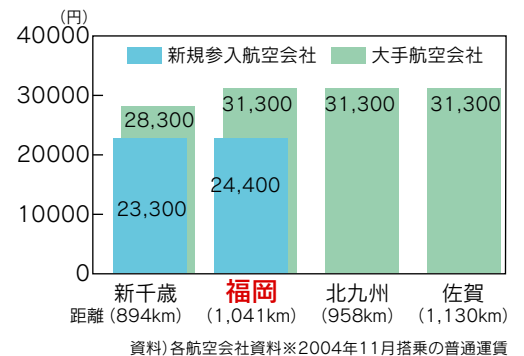
国内線利用者の満足度



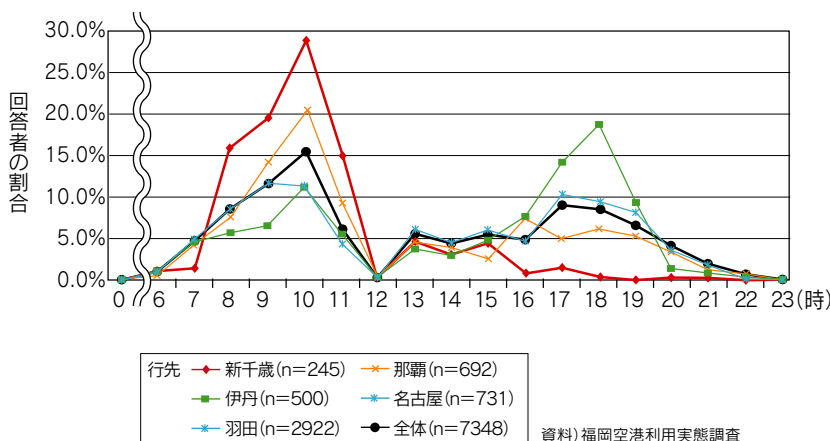
路線別に見た「希望する時間帯に航空便がある」の満足度



羽田路線の航空運賃



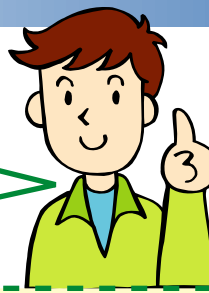
福岡空港で利用したい出発時間帯



■不満足な面(分析結果)

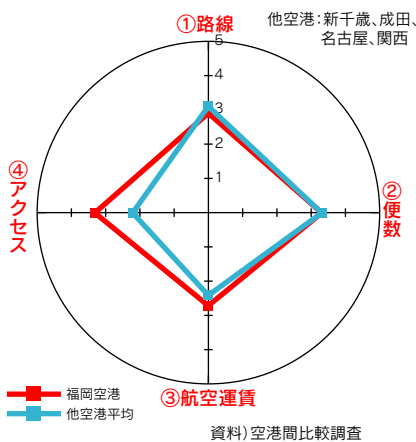


国際線の方はどうかな？

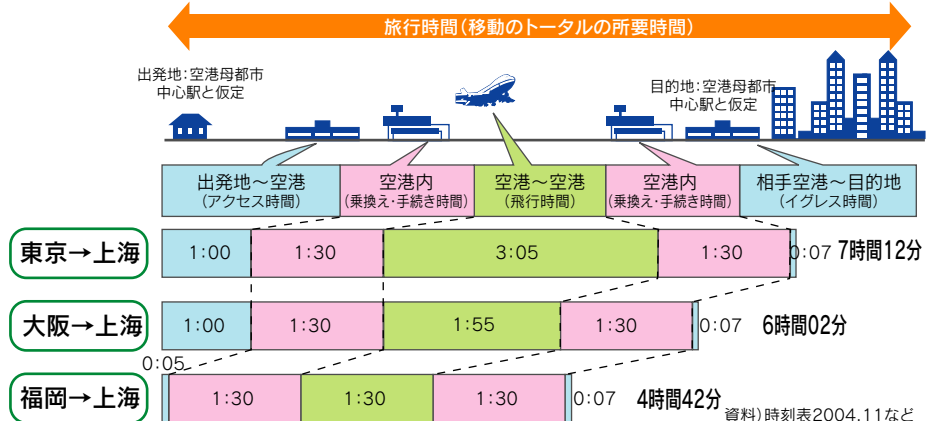


- 国際線利用者(日本人)の満足度は、路線、便数において国内線より低くなっています。
- 福岡空港はアジアに近くアクセスもいいので、東アジア方面への旅行時間は、他の空港より短くなっています。
- 便数は東アジア路線でも、成田・関西空港と比べて少なくなっています。
- 利用したい出発時間帯については、日本人が朝方にピークがあるのに対して、外国人は主に午後の時間帯となっています。

国際線利用者(日本人)の満足度



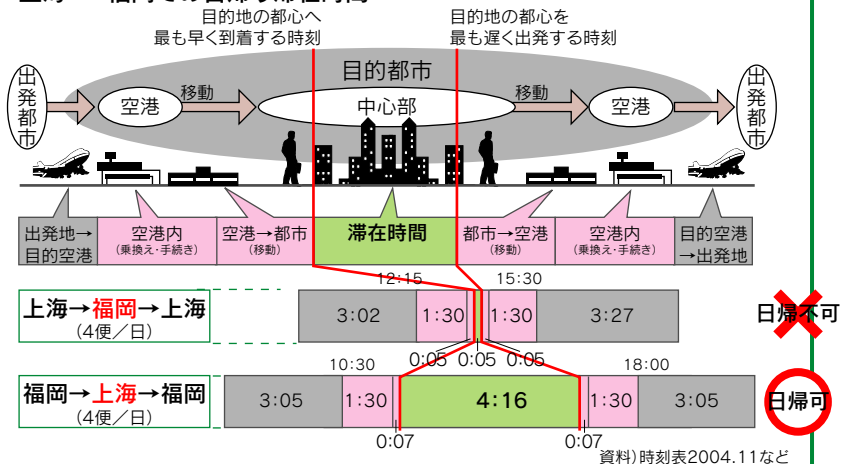
出発空港の母都市中心駅から目的空港の母都市中心駅までの最短の移動時間



上海への直行便(出発便)数(週)



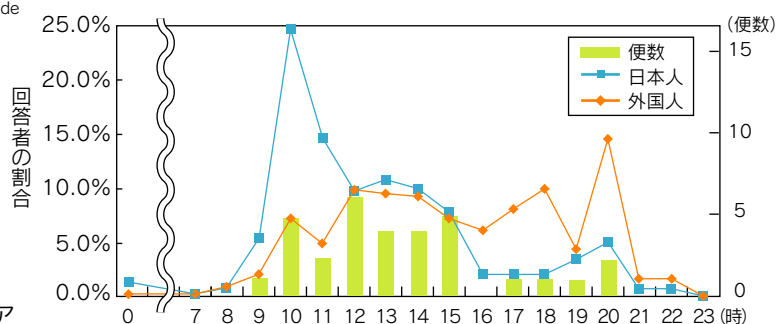
上海↔福岡での日帰り滞在時間



日帰不可

日帰可

利用したい出発時間帯と時間帯便数



アジアは
近いんだよなあ



アジアに近いという長所を生かし、東アジア方面を中心とした直行路線を増やすとともに、増便や便利なダイヤ編成により利便性を高めることが重要です。

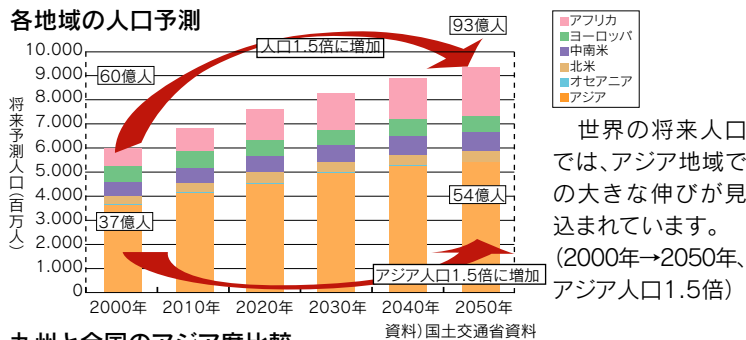
東アジアと福岡空港ってどんな関係があるの？



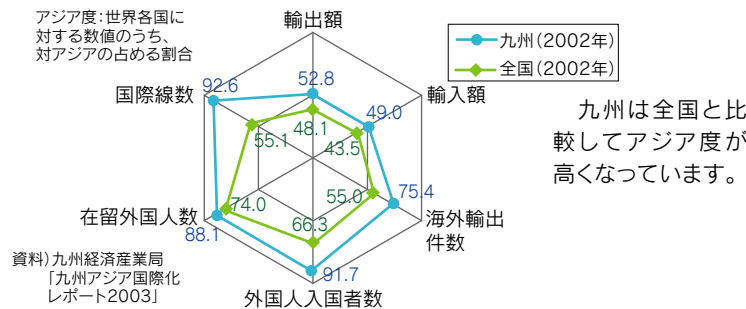
- 東アジアは、いま世界経済の中で重要な地域として注目され、将来にわたって人口や経済、貿易の面で飛躍的な伸びが予想されています。
- 特に九州は歴史的・地理的に東アジアとの結びつきが強く、近年、貿易などの関係が強まっています。
- 福岡空港には九州と東アジアとの結びつきを深めるための期待が寄せられています。

■成長するアジア経済圏と結びつきを強める九州経済

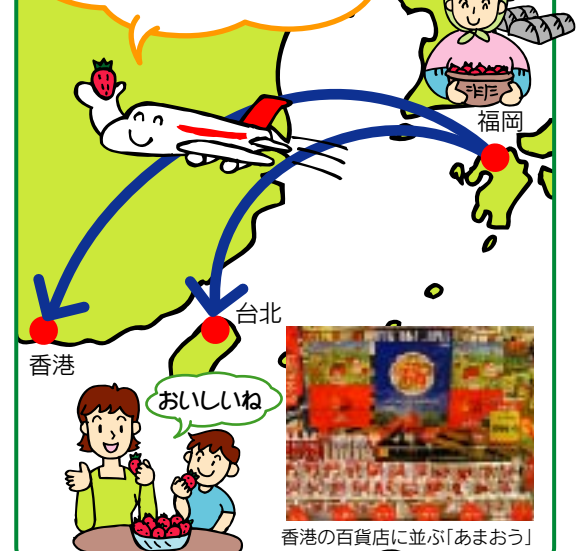
各地域の人口予測



九州と全国のアジア度比較



福岡空港から空輸されることにより、新鮮なイチゴが東アジアの食卓に届けられます。



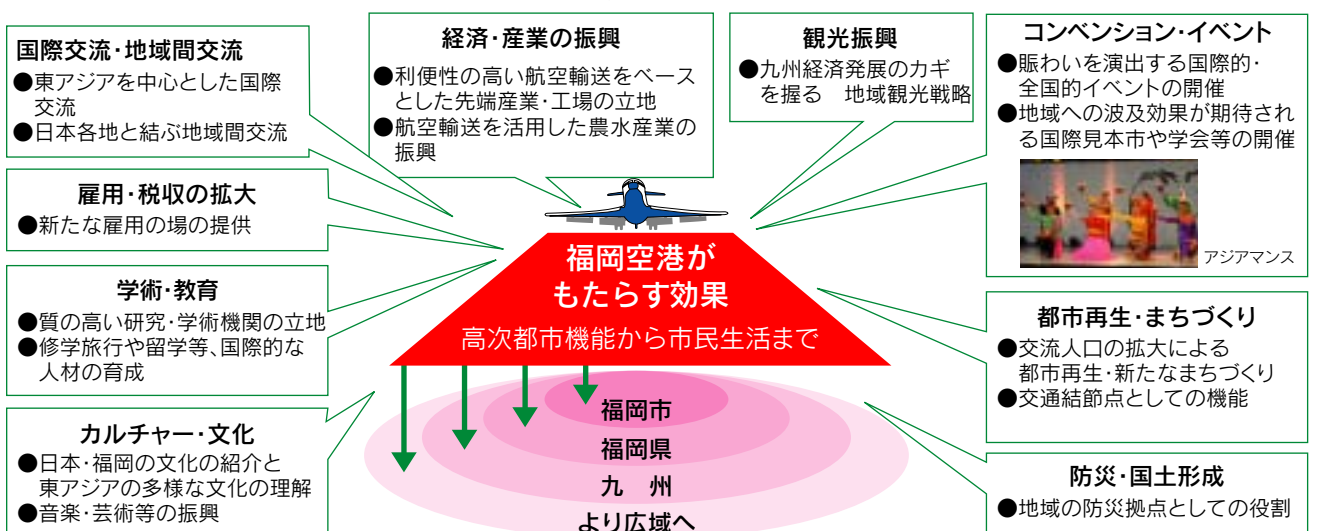
九州・福岡を支える福岡空港の役割って何？



- 福岡空港は福岡県だけでなく、九州、山口にかけた広い地域にとっても大切な空の玄関口となっています。
- 農水産業や、半導体製品などの製造業が活発な九州地方。品物を早く運ぶために航空機が利用され、九州の経済発展を力強く支えています。

■福岡空港がもたらす効果

福岡市の都心に近く、全国の主要都市や東アジアと結ばれた福岡空港は、旅行や物流だけでなく、国際交流、雇用の創出、防災への貢献などの点で、さまざまな効果をもたらしています。また、福岡空港による九州全体の経済波及効果は年間約8000億円、雇用創出効果は約5.2万人です。





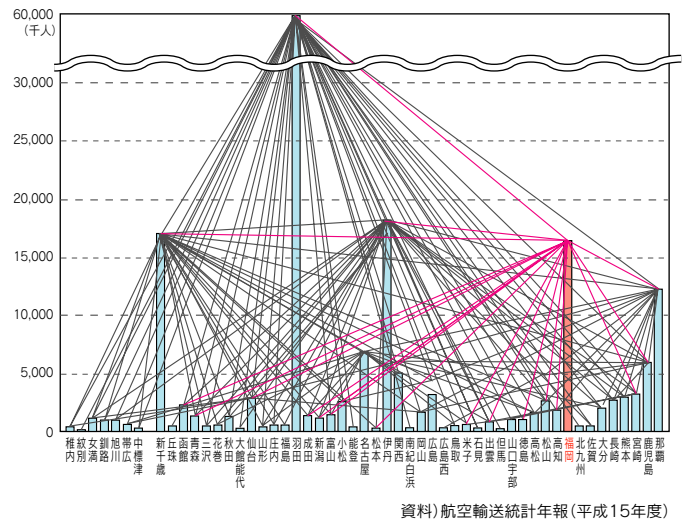
国内外ネットワークにおいて 福岡空港が将来果たすべき役割は？

- 福岡空港の国内航空ネットワークについては、三大都市圏との安定した航空サービスの確保、全国各都市や九州北部の離島とのネットワークの維持が求められています。
- 国際航空ネットワークについては、今後の東アジア諸国間との交流が増大する可能性をにらんで、東アジア諸国に近いという特性を生かし、国内線と国際線との乗継ぎ機能を強化し、新たな路線および便数増加も含めたネットワークの拡充も期待されます。

■国内航空ネットワークの形成

羽田空港の拠点性が高く、福岡空港も全方位的なネットワークが形成されています。

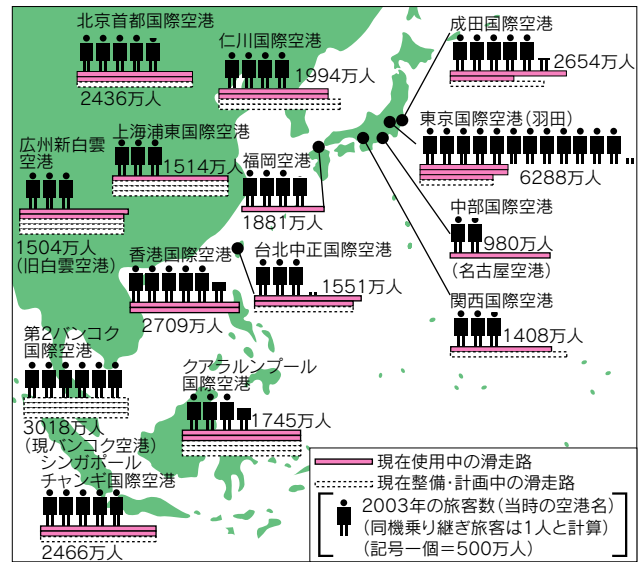
平成16年10月時点のネットワーク
(旅客数は平成15年度実績)



■国内外の空港整備の進展

国内の容量制約となっている羽田空港の整備や東アジアの主要都市での国際空港の整備が進展しています。

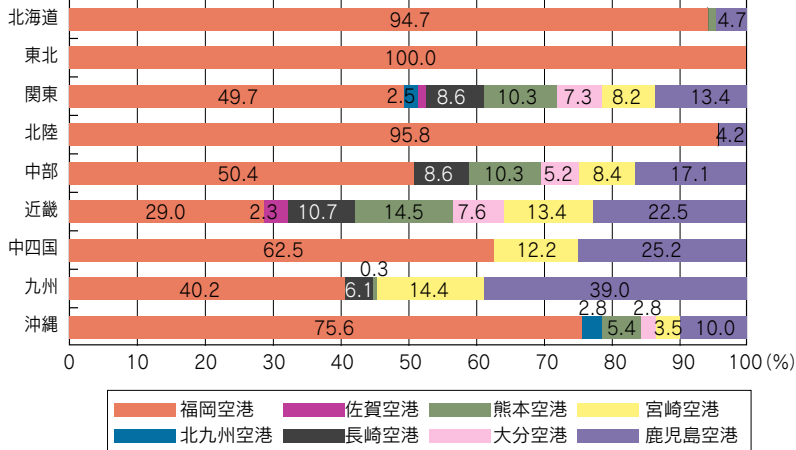
東アジアの主要空港の整備状況と旅客数



■三大都市圏や全国主要都市との流動を支える福岡空港

福岡空港は、三大都市圏や全国主要都市と九州を結ぶ航空旅客の需要を支えています。

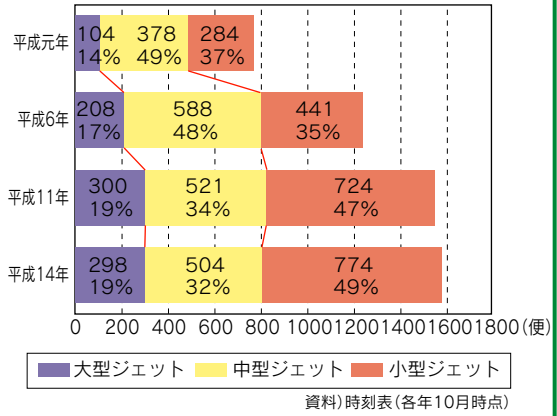
九州の主要空港の地域別航空旅客輸送実績の割合



■今後見込まれる航空機の小型化と多頻度運航化

国内航空輸送では航空機が小型化してきており、旅客サービスの向上を意識した多頻度輸送が進んでいます。

日便数全体の推移(ジェット機)

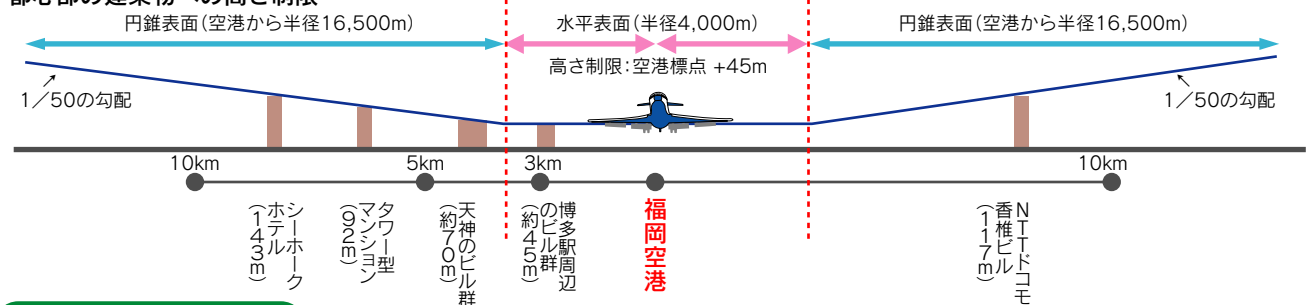


福岡空港と周辺地域の関係はどのようなものがあるの？



- 空港が都市に近いので、航空機の飛行に影響しないよう、天神、博多などの市街地では建物の高さ制限があります。
- 周辺家屋の防音工事などの対策も実施されていますが、今後とも騒音被害を軽くするさまざまな努力を続けていく必要があります。
- 航空機の騒音問題を含め、環境対策事業費として年間約70億円（H16年度）が支出されています。
- 空港用地の約1/3を民間から有償で提供していただいております、その借料として年間約84億円（H16年度）を支払っています。

都心部の建築物への高さ制限



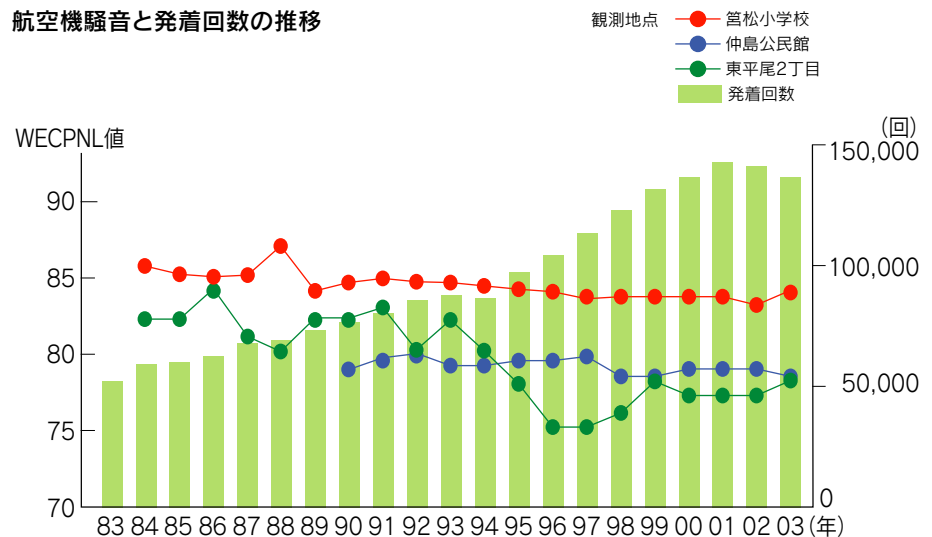
福岡空港の騒音対策区域

- 第一種区域
住宅の防音工事など
- 第二種区域
移転補償など
- 第三種区域
緩衝緑地帯の整備など



福岡空港による航空機騒音

航空機騒音と発着回数の推移



資料) 国土交通省大阪航空局「騒音調査年報」、「福岡空港事務所30年誌」、福岡県環境局「ふくおかの環境」
国土交通省「航空輸送統計年報」

WECPNL値(加重等価平均感覚騒音レベル)

1日あたりの航空機騒音の大きさを表すため、夕方の騒音は昼間の3倍、夜間は10倍というように時間帯によって重みづけをし、換算した単位。

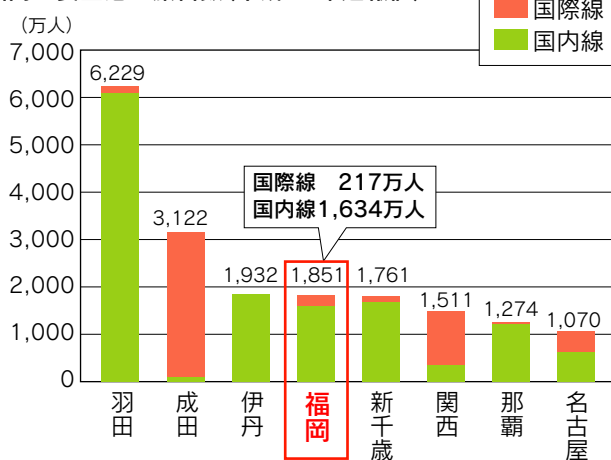
福岡空港の騒音対策は、国土交通省・自治体・独立行政法人空港周辺整備機構・航空会社などが協力しあって行っています。主に、機材改良・発着規制・運航方法を改善する発生源対策や、防音工事・移転補償など空港周辺対策があります。

今の福岡空港には どんな問題があるのかしら？

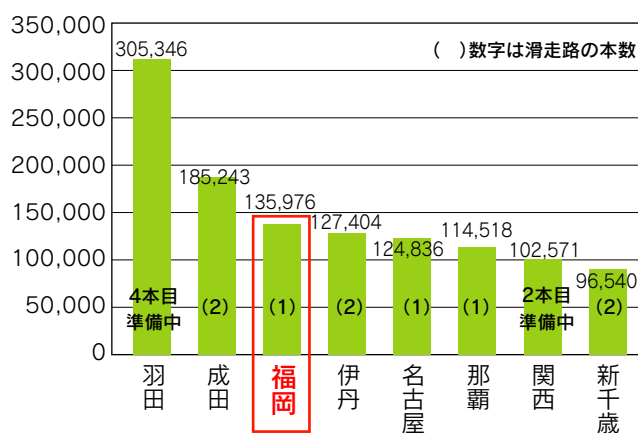


- 福岡空港は、旅客数では羽田、成田、伊丹空港に次いで国内第4位、発着回数では羽田、成田に次いで国内第3位の空港です。
- 1本の滑走路の空港では、旅客数、発着回数とも国内で最も多い空港です。
- ピーク時には発着の間隔は2分を切る状況となっています。また、駐機場も窮屈な運用となっています。

国内主要空港の旅客数(平成16年速報値)



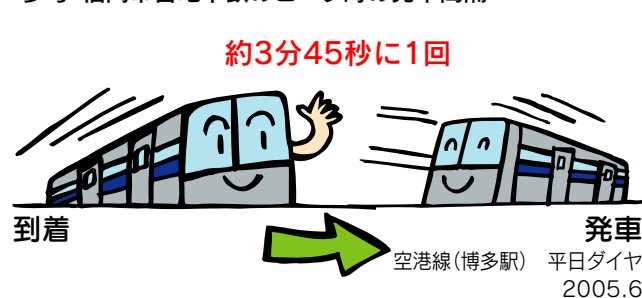
国内主要空港の年間発着回数(平成16年速報値)



福岡空港のピーク時の発着間隔

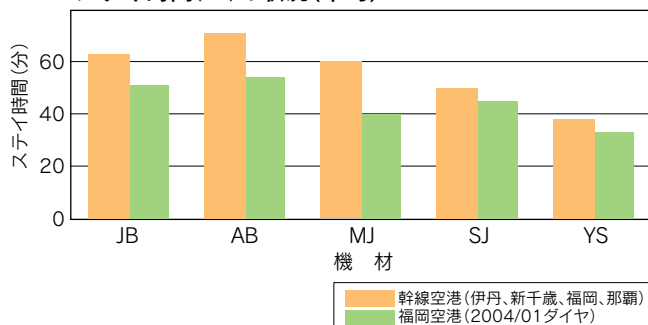


参考:福岡市営地下鉄のピーク時の発車間隔



■運航・運用実態調査結果の概要～エプロンのステイ時間等～

ステイ時間(※1)の状況(平均)

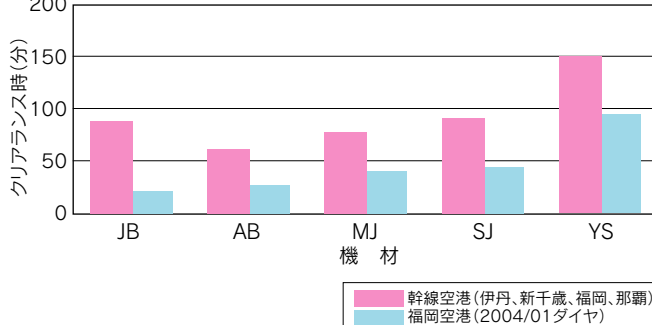


スポットとは航空機が駐機する位置

※1)ステイ時間=スポットに航空機がとどまっている時間

※2)クリアランス時間=前の航空機がスポットから出て、次の航空機が入ってくるまでの時間

クリアランス時間(※2)の状況(平均)



JB = 大型ジェット(B747)クラス

AB = B747を除く大型ジェットクラス

MJ = 中型ジェットクラス

SJ = 小型ジェットクラス

YS = プロペラクラス

福岡空港の施設には どんな課題があるのかな？



誘導路

出発する大型航空機が待機できるように背後の誘導路が駐機場側に曲がっているため、飛行機の滞留が起こります。

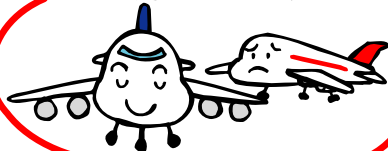
ターミナルビル



駐機場(エプロン)

駐機場をもっと
広くできないかなあ

前がつかえてて
通りにくいなあ



早くバックして
出たいんだけどなあ



本当はここを
通りたいんだけど
混んでるのは
イヤだしなあ



国内第3
ターミナル
ビル

地下鉄
福岡空港駅

国内第2
ターミナル
ビル

国内第1
ターミナル
ビル

管制塔

東側駐機場

北側

駐機場

出発機と到着機がすれ違うことができないため、出発機は到着機が通り過ぎるのを待つ必要があります。

国内貨物ビル

国際貨物ビル

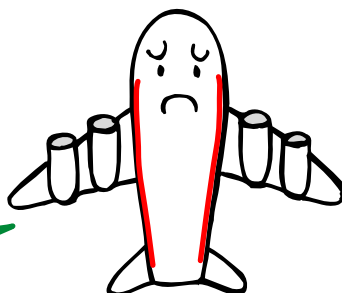
西側駐機場

駐車場

滑走路

南側からの到着機が滑走路の末端まで走行するため、滑走路占有時間が長くなっています。

僕たちの気持ちを
聞いてください!!
本当はみなさんのために
より早く、より確実に
離着陸したいのに...



滑走路 誘導路

行きたい方向または
通りたい誘導路

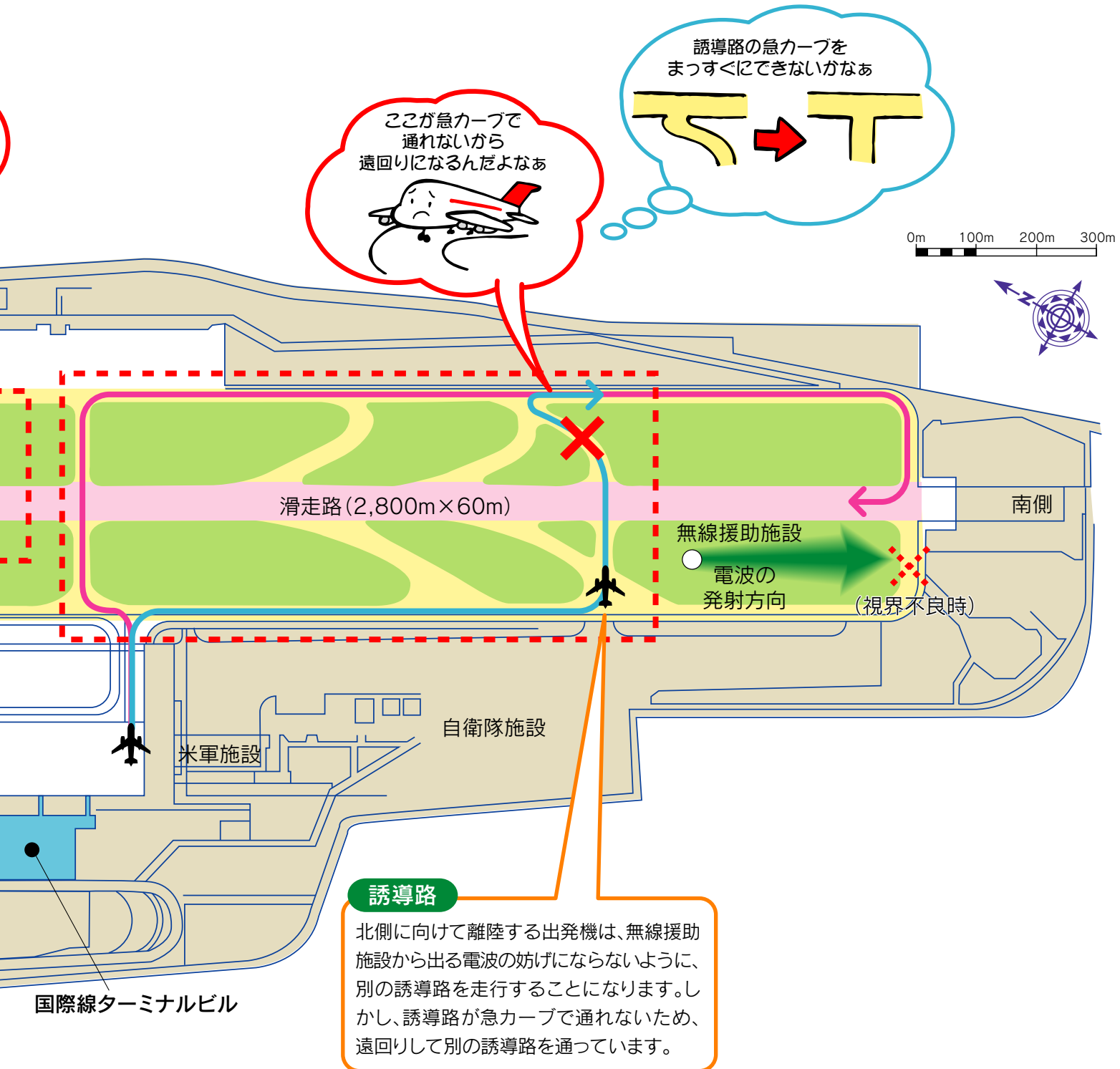
実際に行ける方向または
通れる誘導路

旅客ターミナルビル

- 旅客動線については、地下鉄駅に近い側に出発機能が集中しているため混雑しています。
- セキュリティゲート（保安検査ゲート）が混雑しており、航空会社カウンター前、セキュリティゲート前の行列ができる場所が狭くなっています。
- 地下鉄から航空会社カウンターまでの移動距離（特に第1ターミナルビル）、ゲートラウンジにおける移動距離、スポットによる利便性の違いがあります。
- 第1ターミナルビルと第2、3ターミナルビルが分離されており、他社便の乗換客がビル外に出なければならない等の不便があります。



第2ビル航空カウンター前



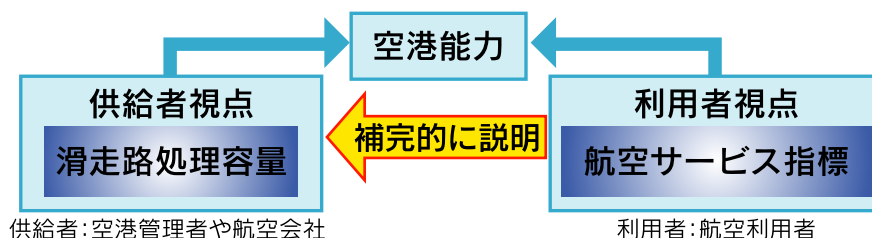
空港能力って、どのようにして評価するのかな？



- 供給者の視点に立った指標（滑走路処理容量）に加え、利用者の視点に立った指標（航空サービス指標）も併せて空港能力を評価します。

■ 空港能力の評価の考え方

供給者の視点に立った指標（滑走路処理容量）に加え、利用者の視点に立った指標（航空サービス指標）も併せて空港能力を評価します。



■ 空港能力を評価する指標の構成

滑走路処理容量

評価対象

年間の滑走路処理回数の余力

具体的な評価方法

年間の滑走路処理容量に対する現在の発着回数を示し、余裕があるかどうかを示します。

航空サービス指標

【利用者のニーズ】



- 希望する時間帯に航空便があること



- 希望する目的地へ直行便で行けること



- 飛行機を遅延なく利用できること



- 希望便の予約ができること

【航空サービス指標】

● ピーク時増便可能数・可能率

希望時間帯（ピーク時間帯）に増便できる空港施設の余力

● 路線増加可能数・可能率

新規路線を開設できる空港施設の余力

● 離着陸の混雑時間

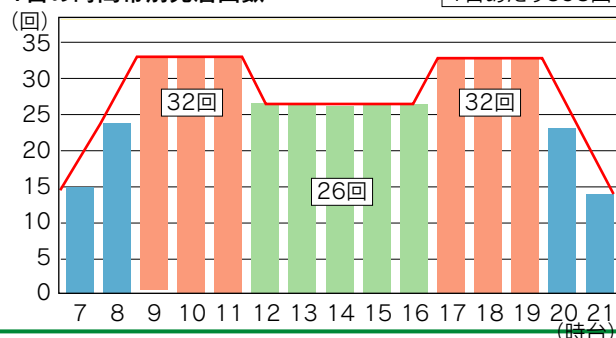
飛行機の遅延に影響を与える離着陸の混雑時間

● 予約の取りづらさ

路線別に希望便の予約の取れない確率

■ 滑走路処理容量の基本的な考え方

1日の時間帯別発着回数



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

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

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

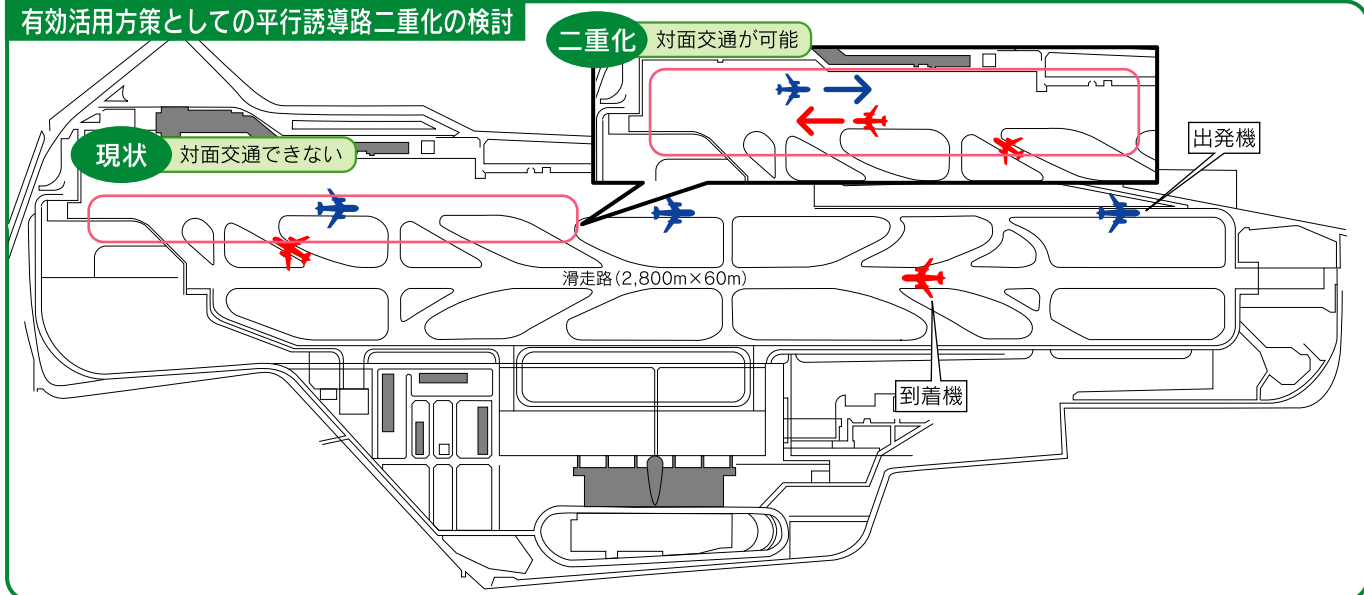
なお、上記の前提のもとでは、実際の発着可能回数はこれより多いことも少ないこともあります。



今の空港をもっと有効に利用する方法ってないのかしら？

- 現空港敷地内での有効活用方策として、国内線駐機場付近の誘導路を二重化し、混雑の解消を図ることの効果を調べました。

有効活用方策としての平行誘導路二重化の検討



到着機が滑走路から早く脱出
||
滑走路占有時間の短縮

滑走路処理容量の増加
32回/時⇒33回/時

有効活用方策を実施した場合の年間滑走路処理容量は、時間当たり処理容量33回/時をもとに、前ページで説明した考え方と同じやり方で、14.9万回と算出しました。

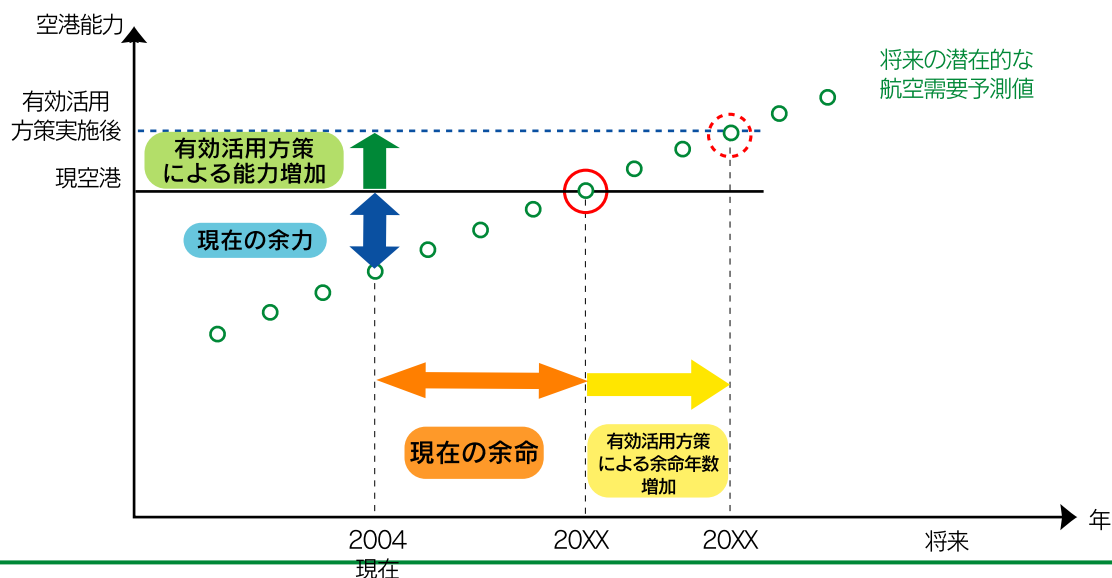
■ 空港能力の評価及び見極めの方法

空港能力の評価とは

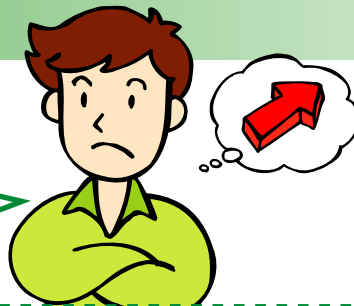
空港能力を供給者視点と利用者視点の双方の指標を用いて決めることです。

空港能力の見極めとは

供給者視点と利用者視点の双方の指標を用いて、需要に対する空港能力にどれだけの余力があるか、また、どれだけの余命があるかをみとどけることです。



今の福岡空港の能力は どうなっているのかな？



〈現在の福岡空港の空港能力の評価〉

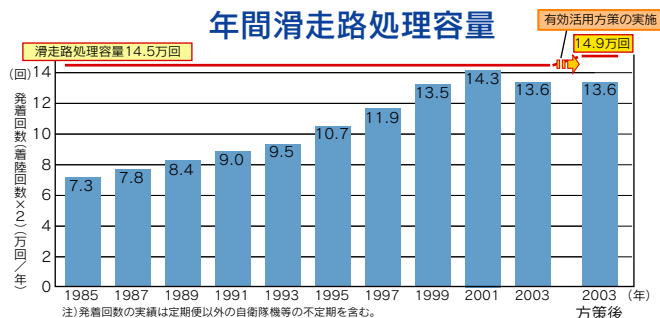
現在の福岡空港の空港能力としては、年間滑走路処理容量には若干余裕があるものの、旅客の利用や航空機の運航には制約が生じはじめています。

■空港能力の評価

空港能力

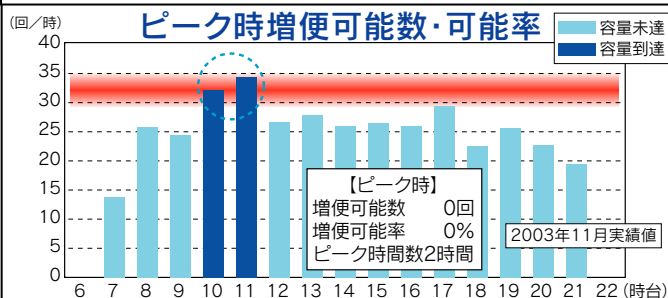
滑走路処理容量

年間滑走路処理容量



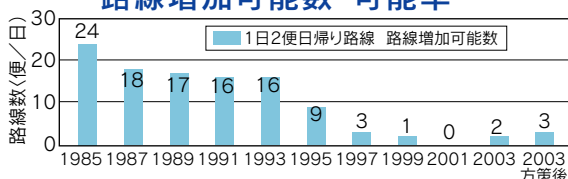
航空サービス指標

過去(1993年)



6回・19%
ピーク時間数:0時間

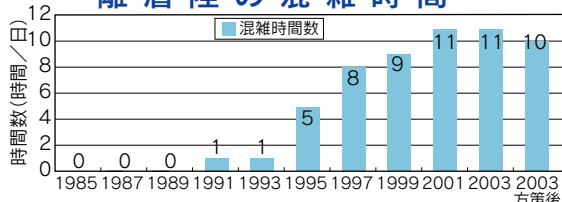
路線増加可能数・可能率



(1日1便)
66路線・33%

(1日2便)
16路線・34%

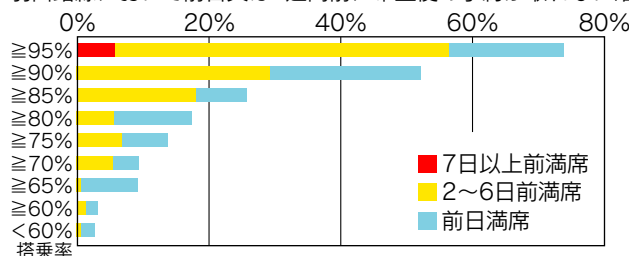
離着陸の混雑時間



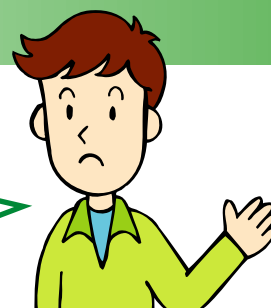
1時間
(利用時間の7%)

予約の取りづらさ

羽田路線において前日又は1週間前に希望便の予約が取れない確率



—
(インターネット予約未導入であり現在と予約環境が異なるため比較データは作成していません。)



施設の改善ができたとしたら 能力はどのようになるんだろう？

〈有効活用方策を施した場合の福岡空港の空港能力の評価〉

現空港敷地内で有効活用方策（平行誘導路二重化）を実施した場合、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ることになります。

有効活用方策前	有効活用方策後
2003（平成15）年実績で約13.6万回の発着回数であり、福岡空港の年間滑走路処理容量14.5万回という前提のもとでは、約0.9万回程度の余力があります。しかし、過去のピークであった2001（平成13）年の発着回数は14.3万回であり、近年発着回数の余力は極めて低くなってきています。	福岡空港の年間滑走路処理容量が約3%向上し、 14.9万回 になるという前提のもとでは、2003（平成15）年の実績からみると約1.3万回、過去最高であった2001（平成13）年の実績14.3万回に対しては、約0.6万回の余力となります。

現在（2003年） 有効活用方策前 （1時間あたりの滑走路処理容量が32回の場合）	現在（2003年） 有効活用方策後 （1時間あたりの滑走路処理容量が33回の場合）	評 価
0回・0% ピーク時間数：2時間	0回・0% ピーク時間数：1時間	・1997年から0回となっており最も需要が集中する時間帯で既に増便が不可能となっています。 ・（有効活用方策を施した場合）ピーク時増便可能数に変化はありません。 ・したがって、最も需要が集中する時間帯の利用者に対しては、混雑発生や満席により十分な航空サービスを提供できない状況が続きます。
(1日1便) 5路線・3% (1日2便) 2路線・4%	(1日1便) 10路線・5% (1日2便) 3路線・7%	・日帰り可能な路線の増加可能数（朝夕のピーク時間帯の双方に路線が就航できる数）は現在2路線です。2001年には一度0路線となっており、近い将来再度0路線となる可能性があります。 ・（有効活用方策を施した場合）日帰り可能な1日2便の路線増加可能数は1路線増え3路線となります。
11時間 （利用時間の73%）	10時間 （利用時間の67%）	・現在利用時間15時間中11時間が混雑時間（1時間あたりの滑走路処理容量の約8割を超える時間）です。 ・特に朝に混雑時間が連続しており、遅延が生じやすくなっています。 ・（有効活用方策を施した場合）混雑時間が連続する状況がほとんど解消されず、混雑による遅延が発生・伝播しやすい状況が続きます。
羽田路線については搭乗率が90%以上となる便は前日に予約が取れない確率が50%を超えます。	（有効活用方策後の就航便数・搭乗率等不明のため評価対象から除きます。）	

ま と め

●福岡空港の現状と課題

利用者から見ると

- ・重視する項目は、路線数、便数、アクセス、航空運賃という結果。便数の少ない路線が多い、利用したい時間帯は朝夕にピーク。

地域から見ると

- ・九州、福岡の経済発展を支えている福岡空港には、今後、成長する東アジアとの結びつきを深めていくことが期待される。また、航空機騒音や建物の高さ制限などの問題あり。

日本の航空ネットワークから見ると

- ・国内外の空港整備の進展や東アジアの経済発展などを踏まえた航空サービスの維持・向上が必要。

施設面から見ると

- ・駐機場、滑走路、誘導路等において混雑の原因となる課題あり。

●空港能力の見極め

現在の福岡空港の能力

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

有効活用方を施した場合の福岡空港の能力

- ・現空港敷地内で有効活用方策(平行誘導路二重化)を実施した場合、年間滑走路処理容量が14.9万回になると見込まれ、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ることになる。

福岡空港では、
旅客の利用や
航空機の運航に
制約が出始めて
いるのね。



だから、将来のために
みんなで考えていく
必要があるんだね。

みなさんの意見をお待ちしています。

添付の「福岡空港調査(ステップ1)に対するご意見記入用紙」をご覧ください。

検討のステップ

PIレポート ステップ2についての予告



次のステップ2では地域の将来像と福岡空港の役割や、航空需要の将来予測などについて検討します。

福岡のまちは
どんなふうに変
展するのかな



福岡に来る
お客さんがどのくらい
増えるのかな



福岡空港調査連絡調整会議・関係行政機関

<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>

国土交通省九州地方整備局(空港PT室)

〒810-0074 福岡市中央区大手門2-5-33
TEL.092-752-8601 FAX.092-724-2480
<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp>

国土交通省大阪航空局(空港整備調整課)

〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76
TEL.06-6949-6469 FAX.06-6949-6218
<http://www.ocab.mlit.go.jp>

福岡県(空港対策局空港計画課)

〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7
TEL.092-643-3216 FAX.092-643-3217
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp>

福岡市(総務企画局空港推進担当)

〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1
TEL.092-711-4102 FAX.092-733-5582
<http://www.city.fukuoka.jp>

2. PI 手法実施計画書

- 福岡空港見学会実施計画書
- インフォメーションコーナー実施計画書
- 説明会実施計画書
- 懇談会実施計画書
- オープンハウス実施計画書

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）
福岡空港見学会 実施計画書（抜粋）

(1) 目的

- ・ 一般市民を対象に、P I レポートの内容説明と、福岡空港の諸施設及びその周辺の見学を実施することで、福岡空港の現状や課題に対し実感を持って理解いただくとともに、PI レポートの内容に対する意見を収集することを目的に実施する。

(2) 実施内容

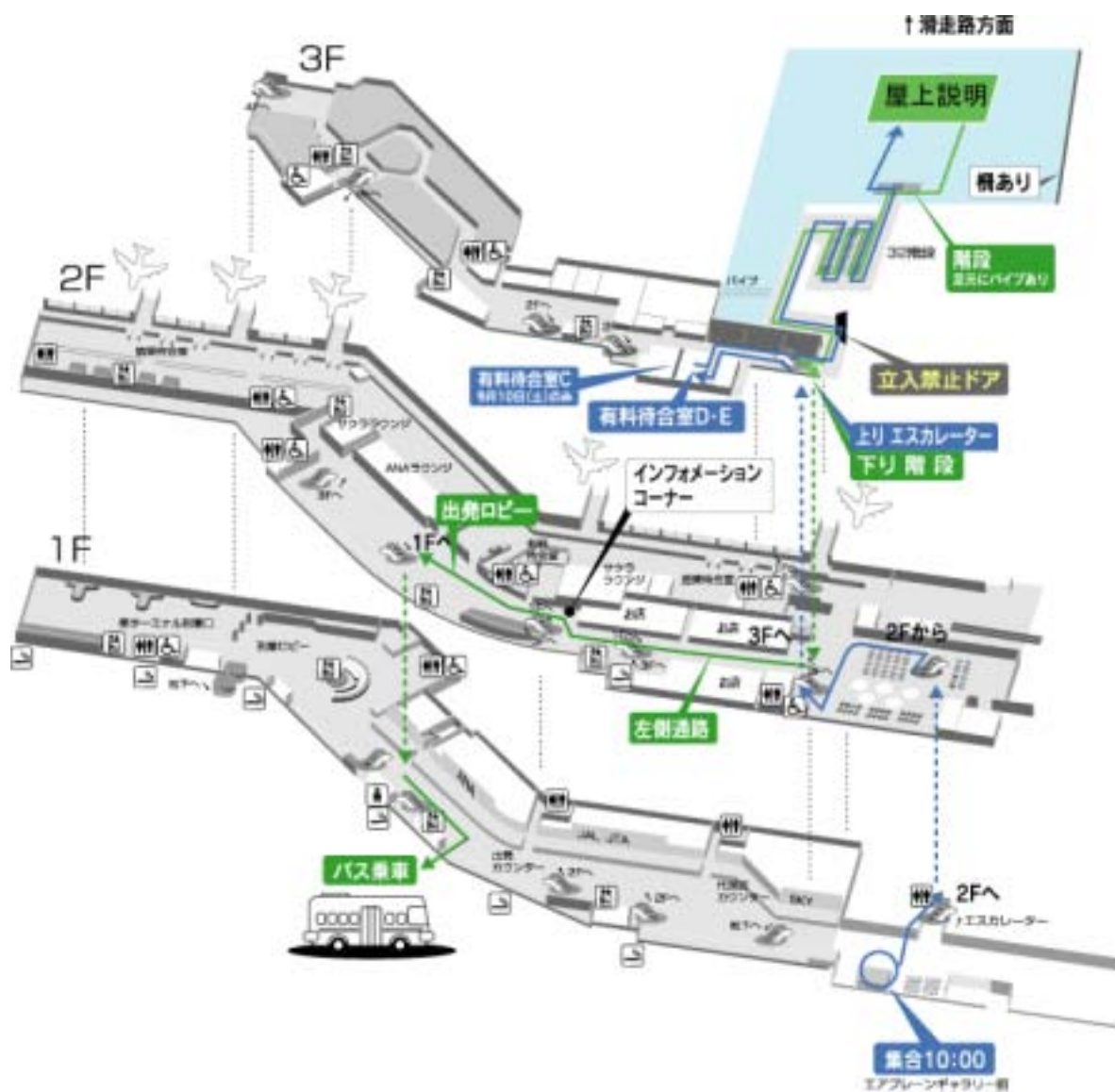
- ・ 一般市民を対象に、P I レポートの内容について説明するとともに、実際に福岡空港の諸施設及び周辺地域を案内・説明する。
- ・ 空港ビル内の施設は徒歩により実施し、貨物地区や空港周辺地域の見学はバスの車中より実施する。
- ・ PI レポートの説明及び見学の終了後、質疑応答およびご意見記入用紙への記載により意見を収集する。なお、ご意見記入用紙は、持ち帰っての記載も可とする。
- ・ 参加希望者の選定は、公募により実施し、先着順で整理して決定するものとする。

(3) 開催日時

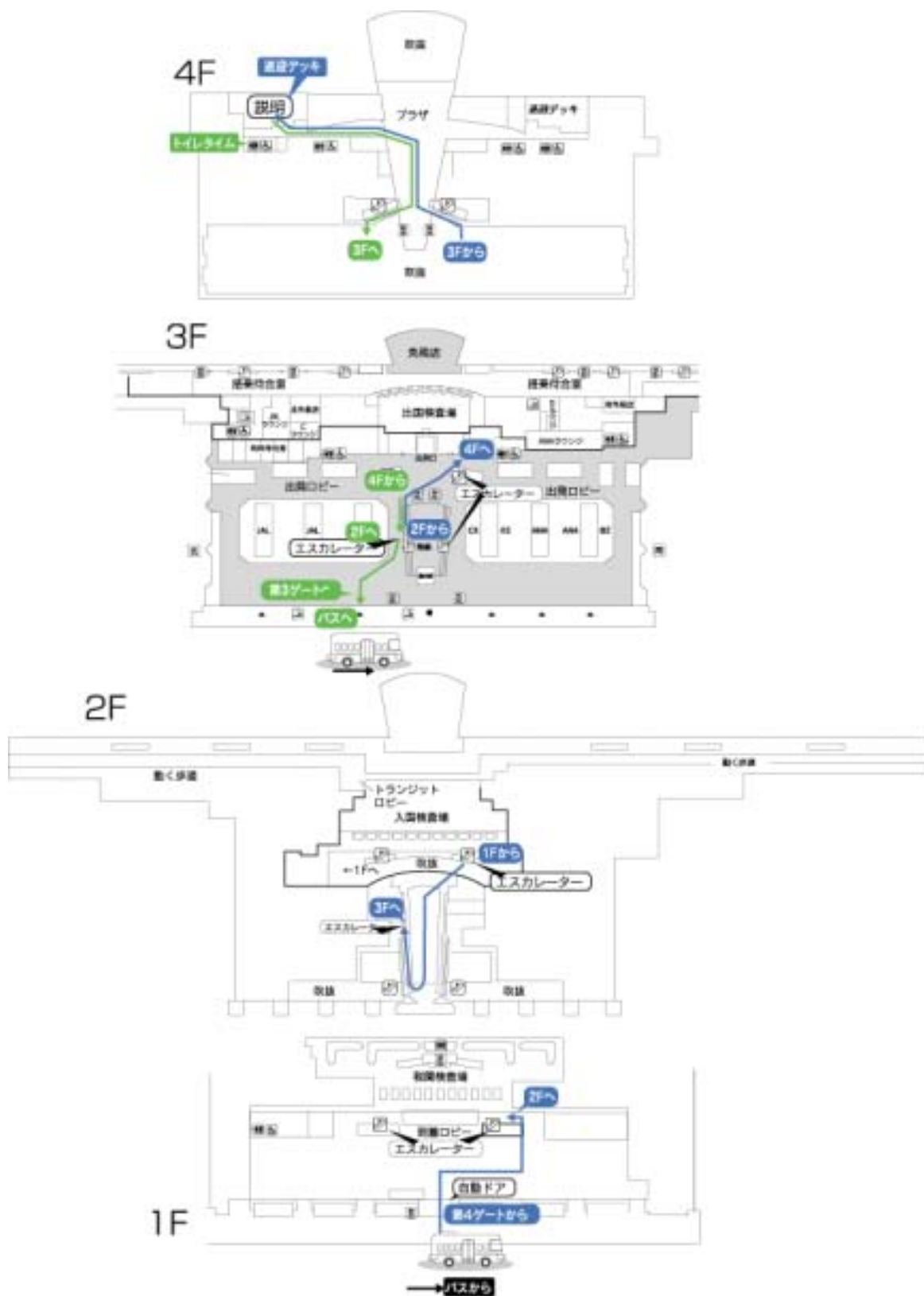
開催日時		参加人数
第1回	8月17日(水) 10:00~12:30	40名
第2回	8月21日(日) 10:00~12:30	40名
第3回	9月 4日(日) 10:00~12:30	40名
予備開催	9月 5日(月) 10:00~12:30	40名
	9月10日(土) 10:00~12:30	40名

(4) 見学会動線計画

□国内線空港ターミナルビル



□国際線空港ターミナルビル



□空港周辺



福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）
インフォメーションコーナー実施計画書（抜粋）

(1) 目的

インフォメーションコーナーは、福岡空港、県庁、市役所の3箇所に設置し、ステップ1のP I活動において提供するP Iレポートの内容を、市民等にわかりやすく情報提供し、広く意見を収集することを目的とする。

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

(2) 実施内容

- ・ 福岡空港、県庁、市役所において、P Iレポートの内容をパネルにより展示し、空港利用者と市民等に自由に見てもらう。
- ・ 空港においては、設置物の管理の面、さらには、P Iレポートの内容を正確かつ深い理解を得るため、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を実施する。
- ・ その場で意見を回収できるよう意見記入用紙と記入場所、記入済み用紙の回収ボックスを準備する。
- ・ パネルを見た後など市民等が自由に持ち帰ることが出来るようP Iパンフレットや関係資料等を設置する。

(3) 設置期間・設置時間

- ・ インフォメーションコーナーの設置期間は、ステップ1のP I活動の実施期間として8月17日～11月中旬とする。
- ・ インフォメーションコーナーの開館時間は、福岡空港が8時30分～17時30分、福岡県庁、福岡市役所が8時30分～17時15分とする。

福岡空港の総合的な調査に係る P I 活動（ステップ 1）

説明会実施計画書（抜粋）

(1) 目的

説明会は、ステップ1のP I活動において提供するP Iレポートの内容を、市民等の理解を得るため、総合的な調査の調査主体が直接、市民等に説明する場を設け、広く意見を収集することを目的とする。

(2) 実施内容

- ・ 福岡県内の主要な公共施設等において、P Iレポートの内容を調査担当職員より直接、説明を実施し、意見を収集する。
- ・ 市民等からの意見は、当日の質疑、意見記入用紙のいずれかにより収集する。意見記入用紙は、会場または持ち帰っての記載に対応する。
- ・ 参加者には、当日の説明に用いた資料と共に、他のP I活動を紹介したチラシなどP I活動に関する関係資料等を配布する。
- ・ 開催時間は、2時間を基本とする。

(3) 開催日・開催場所

より多くの市民等が利用できるように、福岡県の地域区分に従い各地域において開催するとともに、開催時間は19時～21時とする。具体的な開催場所と開催日は次表の通りである。

表 説明会開催場所・開催日一覧

開催場所	住所	開催日	定員
【福岡市内】 あいれふ10階講堂	福岡市中央区舞鶴 2-5-1	8月18日(木) 19:00～21:00	120名
【福岡地区】 コミセンわじろ5階多目的ホール	JR筑前新宮駅ビ ル内	8月30日(火) 19:00～21:00	280席
【北九州地区】 北九州国際会議場21会議室	北九州市小倉北区 浅野3-9-30	8月29日(月) 19:00～21:00	108名
【筑豊地区】 イイヅカコミュニティセンター 4階学習室401	飯塚市飯塚1-4-67	8月22日(月) 19:00～21:00	170名
【筑後地区】 石橋文化センター(石橋文化会館) 小ホール	久留米市野中町 1015	9月6日(火) 19:00～21:00	200名

福岡空港の総合的な調査に係る P I 活動（ステップ 1）
懇談会実施計画（抜粋）

(1) 目的

『P I レポート（ステップ1）課題と実現すべき政策的目標』の内容について、空港関連事業者や空港利用企業、NPO・市民団体、周辺地域住民等に説明し、福岡空港の現状と課題について、認知と理解を得ると共に、レポートの記載内容等について、参加者の意見を収集することを目的とする。

(2) 開催内容

- ・ 福岡県内の主要な公共施設、空港ターミナルビル等において、P I レポートの内容を調査担当職員より直接、説明を実施し、意見を収集する。
- ・ 参加者からの意見は、当日の質疑により収集するが、追加の意見等がある場合に備え、意見記入用紙も配布する。
- ・ 開催時間は、2時間を基本とする。

(3) 懇談会参加者及び開催計画

- ・ 懇談会は、航空関係事業者、空港関係事業者、空港関連事業者、交通事業者、空港利用企業、空港周辺住民、空港周辺自治体、市民団体等の7つのグループ別に開催する。
- ・ 1回の懇談会あたり、15～20 事業者・団体（30～40 名）のご参加を予定。
- ・ 具体的な日程・場所は下表の通り。

表 懇談会の開催一覧

参加者	日時	場所
航空関係事業者	9月 8日（木）10:00～12:00	空港ビル待合室 DE
空港関連事業者	9月 8日（木）14:00～16:00	空港ビル待合室 DE
交通事業者等	9月 7日（水）14:00～16:00	アクロス（607）
利用企業等	第1回 9月 9日（金）10:00～12:00	あいれふ 10 階講堂
	第2回 9月12日（月）10:00～12:00	天神ビル 9 号会議室
	第3回 9月12日（月）14:00～16:00	天神ビル 9 号会議室
	第4回 9月13日（火）14:00～16:00	あいれふ 10 階講堂
空港周辺住民等	第1回（福岡空港地域対策協議会） 9月14日（水）14:00～16:00（調整中）	席田会館
	第2回（福岡空港公害対策協議会） 9月16日（金）19:30～21:30	堅粕集会所
	第3回（地主組合・所有者組合・保有者組合） 9月17日（土）10:00～12:00	席田会館
	第4回（上白井・下白井特別委員会） 9月20日（火）10:00～12:00	空港ビル待合室 DE
福岡空港周辺自治体（20団体）	9月 9日（金）14:00～16:00	あいれふ 10 階講堂
市民団体	9月10日（土）14:00～16:00	アクロス（606）

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）
オープンハウス実施計画書（抜粋）

(1) 目的

オープンハウスは、ステップ1のP I活動において提供するP Iレポートの内容を、市民等にわかりやすく情報提供し、広く意見を収集することを目的とする。

特に、駅やショッピングセンターなど市民等が日常生活において頻繁に利用する施設において実施することで、市民等の情報収集と意見提出の負担感を解消すると共に、P I活動の実施を認知していない、または、関心の低い市民等への効果的・効率的な情報提供と意見収集を行うもの。

(2) 実施内容

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

(3) 開催日・開催場所

より多くの市民等が利用できるように、福岡県の地域区分にしたがい各地域において開催するとともに、参加しやすいよう、週末である金曜、土曜の2日間開催する。

具体的な開催場所と開催日は次頁表のとおり。

表 オープンハウス開催場所・開催日一覧

開催場所	住所	開催日
【福岡市内】 天神地下街 北広場イベントコーナー	福岡市中央区天神 TEL：092-751-7406	8月19日（金）・20日（土） 10：00～20：00
【福岡地区】 ダイヤモンドシティ・ ルクル	福岡県糟屋郡粕屋町大字酒殿 字老ノ木 192-1 TEL：092-938-4700	8月26日（金）・27日（土） 10：00～20：00
【北九州地区】 JR小倉駅3階ジャム広 場	北九州市小倉北区浅野 1-1-1 TEL：093-512-1281	8月23日（火）・24日（水） 10：00～20：00
【筑豊地区】 ジャスコ穂波店	福岡県嘉穂郡穂波町大字枝国 長浦 666 番地 48 TEL：0948-26-1717	9月2日（金）・3日（土） 10：00～20：00
【筑後地区】 西鉄久留米駅 2階イベントスペース	福岡県久留米市東町 309-2 TEL：0942-34-3322	8月26日（金）・27日（土） 10：00～20：00

3. PI 実施結果

- 周知広報活動実施結果
- 資料配布実施結果
- 福岡空港見学会実施結果
- インフォメーションコーナー実施結果
- 説明会実施結果
- 懇談会実施結果
- オープンハウス実施結果

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）

周知広報活動 実施結果

1. 周知広報活動

① 新聞広告

福岡県内の大手 5 紙において、P I 活動に関する新聞広告を実施しました。

表 1 新聞広告掲載紙と掲載日①

掲載紙	掲載日
読売新聞	平成 17 年 6 月 26 日
西日本新聞	平成 17 年 6 月 26 日
毎日新聞	平成 17 年 7 月 10 日
朝日新聞	平成 17 年 7 月 12 日
日経新聞	平成 17 年 7 月 13 日

表 2 新聞広告掲載紙と掲載日②

掲載紙	掲載日
西日本新聞	平成 17 年 8 月 15 日



図 1 新聞広告（読売新聞、西日本新聞 平成 17 年 6 月 26 日）



図 2 新聞広告（毎日新聞 平成 17 年 7 月 10 日、朝日新聞 平成 17 年 7 月 12 日、日経新聞 平成 17 年 7 月 13 日）



図 1 新聞広告（西日本新聞 平成 17 年 8 月 15 日）

① ラジオ広告

福岡県内の主要 3 局において、P I 活動に関するラジオ広告を実施しました。

表 1 ラジオ広告放送局と放送日

放送局	放送日	放送時間
FM福岡	平成 17 年 7 月 20 日～8 月 23 日	平日 1 日 1 回
K B C	平成 17 年 7 月 20 日～8 月 23 日	//
R K B	平成 17 年 7 月 20 日～8 月 23 日	//
オープンハウス会場から ラジオ中継	平成 17 年 8 月 19 日, 23 日, 26 日	3 回

表 2 ラジオ広告の放送内容

国、福岡県、福岡市では、福岡空港の調査を行っています。福岡空港の課題などの調査結果について、説明会や資料展示会などを実施し、みなさんのご意見を伺います。お問い合わせは、福岡県空港計画課まで。（約 20 秒）

③ チラシ街頭配布

福岡空港および県内主要駅計 20 箇所の街頭および県内市町村、中学校、高等学校、大学等にチラシを配布しました。

表 5 チラシ街頭配布箇所一覧

配布箇所		配布日
福岡市内	福岡空港 第 1 ビル	平成 17 年 6 月 29 日、7 月 3 日
	福岡空港 第 2、第 3 ビル	平成 17 年 6 月 29 日、7 月 3 日
	福岡空港 国際線	平成 17 年 6 月 28 日、7 月 2 日
	J R 博多駅	平成 17 年 7 月 1 日、7 月 3 日
	地下鉄天神駅	平成 17 年 6 月 30 日、7 月 3 日
	西鉄天神駅	平成 17 年 6 月 30 日
	西鉄大橋駅	平成 17 年 6 月 27 日
	J R 香椎駅	平成 17 年 6 月 28 日
福岡地区	J R 筑前新宮駅	平成 17 年 6 月 28 日
	J R 筑前前原駅	平成 17 年 6 月 27 日
	西鉄二日市駅	平成 17 年 6 月 27 日
北九州地区	J R 小倉駅	平成 17 年 6 月 28 日、7 月 3 日
	J R 行橋駅	平成 17 年 6 月 30 日
	J R 宇島駅	平成 17 年 6 月 30 日
筑豊地区	J R 新飯塚駅	平成 17 年 7 月 1 日
	J R 直方駅	平成 17 年 7 月 1 日
	J R 田川後藤寺駅	平成 17 年 7 月 1 日
筑後地区	西鉄久留米駅	平成 17 年 6 月 29 日
	西鉄柳川駅	平成 17 年 6 月 29 日
	J R 西鉄大牟田駅	平成 17 年 6 月 30 日

表 6 チラシ街頭配布箇所一覧

配布箇所	
市町村	福岡県内全市町村
中学校	福岡県内全中学校
高等学校	福岡県内全高校
大学	福岡市内の全大学（短大除く）および福岡県内国公立大学

表面



裏面



図 4 チラシ

県内市町村、中学校、高等学校、大学等にポスターを配布しました。

表 7 ポスター配布箇所一覧

配布箇所	
市町村	福岡県内全市町村
中学校	福岡県内全中学校
高等学校	福岡県内全高校
大学	福岡市内の全大学（短大除く）および福岡県内国公立大学

[illegible]

図 5 ポスター

⑤ 行政だより配布

福岡県及び福岡市の行政便りにP I活動に関する告知を掲載、配布しました。

表 8 行政便り発行日および配布数

行政便り名	発行日	配布数
福岡県だより 2005 年 7 月号	平成 17 年 7 月 1 日	約 200 万部
ふくおか市政だより 2005 年 7 月号	平成 17 年 7 月 1 日	約 70 万部



図 6 行政だより（左：福岡県だより、右：ふくおか市政だより）

⑥ ニュースレター配布

福岡空港調査連絡調整会議ニュースにP I活動に関する告知を掲載、配布しました。

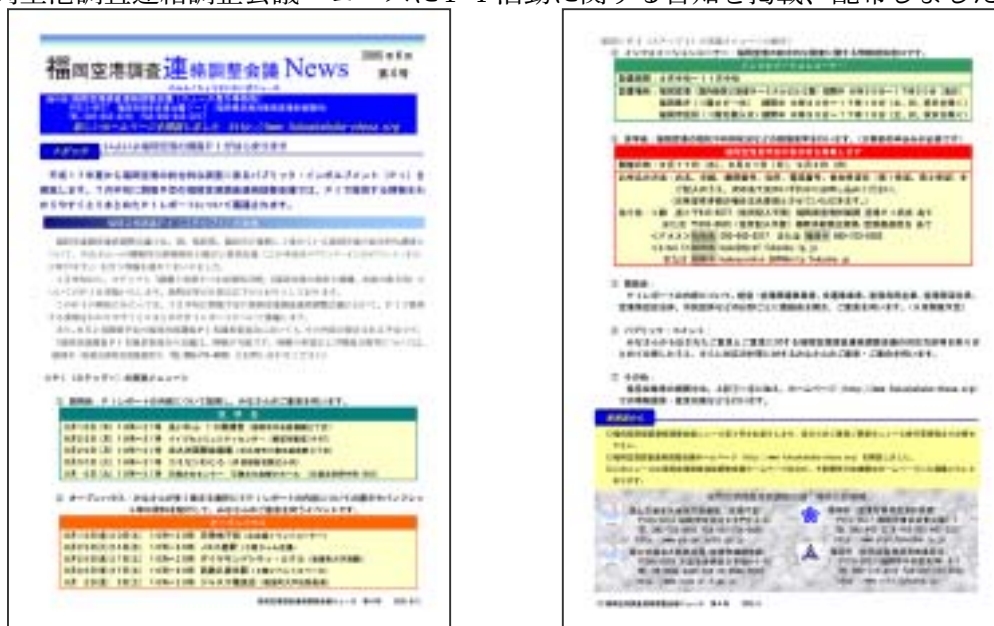


図 7 福岡空港調査連絡調整会議ニュース第 4 号（平成 17 年 6 月発行）

⑦ ホームページ

6月24日より福岡空港調査連絡調整会議のホームページを開設し、これまでの福岡空港の総合的な調査に係る関連資料等を集約し、掲載すると共に、P I（ステップ1）の活動等に関する開催日や開催場所等の周知を行いました。



図 8 ホームページのトップページ

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）

資料配布 実施結果

2. 資料配布

P I レポート（ステップ1）概要版及び詳細版※を、福岡空港や県内主要駅等（県内20箇所）と、市町村、学校、見学会・説明会・オープンハウス等のP I 催し会場などで配布し、情報提供を実施しました。

※詳細版は希望者のみ

表 9 資料街頭配布箇所

配布箇所		配布日	配布物
福岡市内	福岡空港 第1ビル	平成17年7月29日、7月31日	P I レポート （ステップ1） 概要版、チラシ、意見記入用紙、返信用封筒
	福岡空港 第2、第3ビル	平成17年7月29日、7月31日	
	福岡空港 国際線	平成17年7月29日、7月31日	
	J R 博多駅	平成17年7月30日、8月4日	
	地下鉄天神駅	平成17年7月31日、8月3日	
	西鉄天神駅	平成17年8月2日	
	西鉄大橋駅	平成17年8月2日	
	J R 香椎駅	平成17年8月4日	
福岡地区	J R 筑前新宮駅	平成17年8月4日	
	J R 筑前前原駅	平成17年8月2日	
	西鉄二日市駅	平成17年8月5日	
北九州地区	J R 小倉駅	平成17年7月31日、8月1日	
	J R 行橋駅	平成17年8月5日	
	J R 宇島駅	平成17年8月5日	
筑豊地区	J R 新飯塚駅	平成17年8月3日	
	J R 直方駅	平成17年8月4日	
	J R 田川後藤寺駅	平成17年8月3日	
筑後地区	西鉄久留米駅	平成17年8月3日	
	西鉄柳川駅	平成17年8月5日	
	J R 西鉄大牟田駅	平成17年8月1日	

表 10 資料配布箇所一覧

配布箇所	
市町村	福岡県内全市町村
中学校	福岡県内全中学校
高等学校	福岡県内全高校
大学	福岡市内の全大学（短大除く）および福岡県内国公立大学

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）

福岡空港見学会 実施結果（抜粋）

3. 福岡空港見学会実施結果

当見学会は当初 3 回の開催を予定していましたが、非常に好評で定員以上の参加希望をいただいたため、2 回追加し計 5 回実施しました。

見学会では、福岡空港の国内線ターミナルビル屋上から飛行機の発着状況をご覧いただき、貨物地区・国際線ターミナルビル及び空港周辺などをご見学いただきました。

また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 11 福岡空港見学会実施結果

開催日	参加人数
平成 17 年 8 月 17 日（水） 10：00～12：45	32 人
平成 17 年 8 月 21 日（日） 10：00～12：30	36 人
平成 17 年 9 月 4 日（日） 10：00～12：30	41 人
平成 17 年 9 月 5 日（月） 10：00～12：30	14 人
平成 17 年 9 月 10 日（土） 10：00～12：45	29 人

■第 1 回

- ・開催場所 福岡空港
- ・開催日時 平成 17 年 8 月 17 日（水） 10：00～12：45
- ・参加人数 32 人



図 9 第 3 ターミナルビル屋上からの
見学の状況



図 10 質疑応答の状況

この日の空港見学会には、32 人の方にご参加いただきました。

空港見学会では、P I レポート（ステップ 1）についての説明が行われたのち、ターミナルビル屋上などから空港施設をご覧いただきました。引き続き行われた質疑応答の際には、予定時間を超えるほど多くの方々から空港に関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■第2回

- ・開催場所 福岡空港
- ・開催日時 平成17年8月21日（日）10：00～12：30
- ・参加人数 36人



図 11 第3ターミナルビル屋上からの
見学の状況



図 12 質疑応答の状況

この日の空港見学会は、雨の降る中での開催となりましたが、お子さまを含む36人の方にご参加いただきました。

空港見学会では、P I レポート（ステップ1）についての説明が行われたのち、ターミナルビルの屋上などから空港施設をご覧頂きました。引き続き行われた質疑応答の際には、空港施設や航空機の運航に関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■第3回

- ・開催場所 福岡空港
- ・開催日時 平成17年9月4日（日）10：00～12：30
- ・参加人数 41人



図 13 第3ターミナルビル屋上からの見学の状況



図 14 質疑応答の状況

この日の空港見学会は、家族連れの方も含め、41人の方にご参加いただきました。

空港見学会では、P I レポート（ステップ1）についての説明が行われたのち、ターミナルビルの屋上などから空港施設をご覧頂きました。引き続き行われた質疑応答の際には、様々なご意見をいただきました。

■第4回

- ・開催場所 福岡空港
- ・開催日時 平成17年9月5日（月）10：00～12：30
- ・参加人数 14人



図15 第3ターミナルビル屋上からの
見学の状況



図16 質疑応答の状況

この日の空港見学会には、台風が接近する中、14人の方にご参加いただきました。

台風の影響による降雨が予想されたため、はじめにターミナルビル屋上を見学いただいた後、PIレポート（ステップ1）についての説明を行い、バスで移動しながら空港施設等をご覧いただきました。引き続き行われた質疑応答の際には、空港施設の概要や空港の種別などに関するご質問をいただきました。

■第5回

- ・開催場所 福岡空港
- ・開催日時 平成17年9月10日（土）10：00～12：45
- ・参加人数 29人



図17 第3ターミナルビル屋上からの
見学の状況



図18 質疑応答の状況

この日の空港見学会には、29人の方にご参加いただきました。

空港見学会では、PIレポート（ステップ1）についての説明が行われたのち、ターミナルビル屋上などから空港施設をご覧いただきました。引き続き行われた質疑応答の際には、空港の運用時間や空港用地に関するご質問や様々なご意見をいただきました。

ホームページに図 19 のとおり実施状況を掲載しました。



図 19 空港見学会の実施状況（第 1 回）

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）

インフォメーションコーナー 実施結果（抜粋）

4. インフォメーションコーナー実施結果

P I レポートの内容を空港利用者等に自由に見てもらえるよう、パネル化したP I レポートを展示したインフォメーションコーナーを設置しました。P I レポートや関係資料等を自由に持ち帰ることが出来るよう配置しました。特に、福岡空港においては、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を実施しました。

パネル等をご覧になった方々が、その場で意見を提出できるよう、意見記入用紙と記入場所、記入済み用紙の回収ボックスを設置するとともに、後日、郵送でも意見の提出ができるよう返信用封筒も配置しました。

また、ホームページに実施結果を掲載しました。

表 12 インフォメーションコーナー実施結果

開催場所	期間	参加者数
福岡空港 国内線第2ターミナルビル2階	平成17年8月17日～11月中旬	4,828人 (福岡空港、 10/31現在)
福岡県庁 1階ロビー	平成17年8月17日～11月中旬	
福岡市役所 1階ロビー	平成17年8月17日～11月中旬	

■インフォメーションコーナー

・会場の状況



図 20 福岡空港



図 21 福岡県庁



図 22 福岡市役所

福岡空港、福岡県庁、福岡市役所の3カ所に、インフォメーションコーナーを設置し、P I レポートに関する情報を提供しました。福岡空港のコーナーには、10月31日までに4,828の方が来訪されました。

コーナーでは、P I レポートの内容を紹介した展示パネルをご覧いただいたり、P I レポートをお読みいただいたりするとともに、説明員による説明を受けていただきました。

ホームページに図 23 のとおり実施状況を掲載しました。

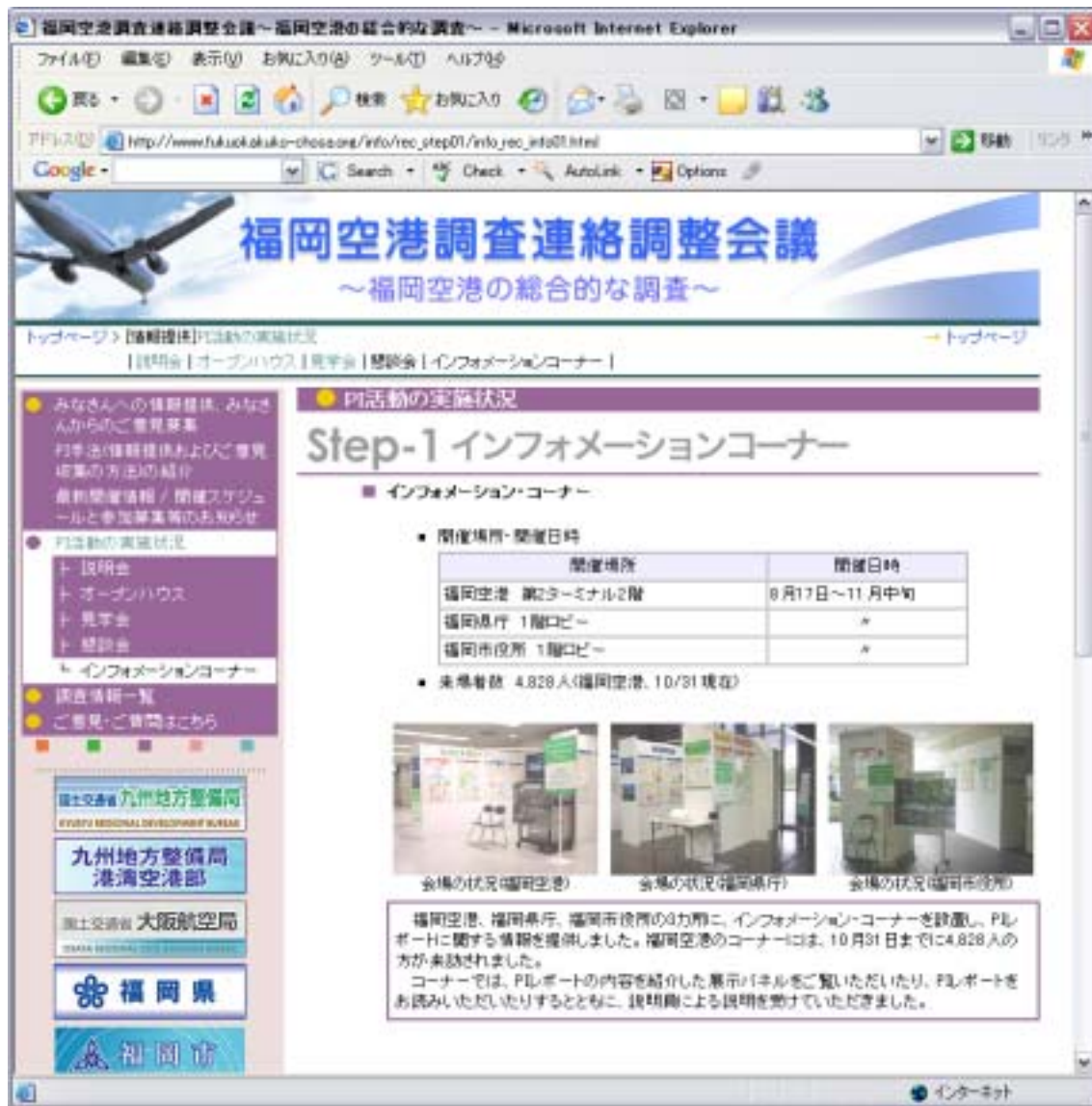


図 23 インフォメーションコーナーの実施状況

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）

説明会 実施結果（抜粋）

5. 説明会実施結果

福岡県内の主要な公共施設等において、PI レポートの内容の説明を実施しました。当日の質疑応答や、意見記入用紙によって、参加者から意見をいただきました。また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 13 説明会実施結果

開催場所	開催日	参加人数
あいにふ(10 階講堂)【福岡市内】	平成 17 年 8 月 18 日(木) 19:00~21:00	61 人
イイヅカコミュニティセンター (4 階学習室)【筑豊地区】	平成 17 年 8 月 22 日(月) 19:00~20:35	20 人
北九州国際会議場(2 階 21 会議室)【北九州地区】	平成 17 年 8 月 29 日(月) 19:00~20:30	45 人
コミセンわじろ【福岡地区】	平成 17 年 8 月 30 日(月) 19:00~21:15	67 人
石橋文化会館【筑後地区】	平成 17 年 9 月 14 日(水) 19:00~21:00	42 人

■福岡市内

- ・開催場所 あいにふ(10 階講堂)
- ・開催日時 平成 17 年 8 月 18 日(木) 19:00~21:00
- ・参加人数 61 人



図 24 連絡調整会議による説明の状況



図 25 会場の状況

当日、61 人の方にご参加いただきました。説明会では、PI レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから約 1 時間にわたり、PI レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■筑豊地区

- ・開催場所 イイヅカコミュニティセンター4階学習室
- ・開催日時 平成17年8月22日(月) 19:00~20:35
- ・参加人数 20人



図 26 連絡調整会議による説明の状況



図 27 会場の状況

当日、20 人の方にご参加いただきました。説明会では、PI レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから約 30 分にわたり、PI レポートの内容や収集した意見の取り扱いに関するご質問の他に様々なご意見をいただきました。

■北九州地区

- ・開催場所 北九州国際会議場 2階 21 会議室
- ・開催日時 平成17年8月29日(月) 19:00~20:30
- ・参加人数 45人



図 28 会場の状況



図 29 パネル展示の状況

当日、45 人の方にご参加いただきました。説明会では、PI レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから約 30 分にわたり、PI レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■福岡地区

- ・開催場所 コミセンわじろ
- ・開催日時 平成 17 年 8 月 30 日(月) 19:00～21:15
- ・参加人数 67 人



図 30 連絡調整会議による説明の状況



図 31 会場の状況

当日、67 人の方にご参加いただきました。説明会では、PI レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、予定の時間を超えて約 75 分にわたり、PI レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■筑後地区

- ・開催場所 石橋文化会館
- ・開催日時 平成 17 年 9 月 14 日(水) 19:00～21:00
- ・参加人数 42 人



図 32 連絡調整会議による説明の状況



図 33 会場の状況

当初 9 月 6 日に開催の予定でしたが、台風 14 号接近のため延期しての開催となりました。当日、42 人の方にご参加いただきました。説明会では、PI レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、PI レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

ホームページに図 34 のとおり実施状況を掲載しました。



図 34 説明会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）

懇談会 実施結果（抜粋）

6. 懇談会実施結果

福岡市内の公共施設、福岡空港ターミナルビル等において、福岡空港と関わりのある事業者や関心を有する市民団体等を対象にP Iレポートの内容の説明や意見交換を実施しました。

当日の質疑応答や意見交換、意見記入用紙によって、参加者の方々からご意見をいただきました。

また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 14 懇談会実施結果

対象者		開催場所	開催日	参加人数
交通事業者等		アクロス福岡 607 会議室	平成 17 年 9 月 7 日(水) 14:00~16:00	16 団体、19 人
航空関係事業者		空港ビル待合室 D, E	平成 17 年 9 月 8 日(木) 10:00~12:00	9 団体、15 人
空港関連事業者		空港ビル待合室 D, E	平成 17 年 9 月 8 日(木) 14:00~16:00	15 団体、23 人
利用企業等	第 1 回	あいれふ 10 階講堂	平成 17 年 9 月 9 日(金) 10:00~12:00	8 団体、10 人
	第 2 回	天神ビル 9 号会議室	平成 17 年 9 月 12 日(月) 10:00~12:00	9 団体、11 人
	第 3 回	天神ビル 9 号会議室	平成 17 年 9 月 12 日(月) 14:00~16:00	12 団体、15 人
	第 4 回	あいれふ 10 階講堂	平成 17 年 9 月 13 日(火) 14:00~16:00	8 団体、11 人
空港周辺住民等	第 1 回	地元集会所	平成 17 年 9 月 14 日(水) 14:00~16:00	20 人
	第 2 回	地元集会所	平成 17 年 9 月 16 日(金) 19:30~21:30	28 人
	第 3 回	地元集会所	平成 17 年 9 月 17 日(土) 10:00~12:00	25 人
	第 4 回	空港ビル待合室 D, E	平成 17 年 9 月 20 日(火) 10:00~12:00	15 人
市民団体		アクロス福岡 606 会議室	平成 17 年 9 月 10 日(土) 14:00~16:00	11 団体、21 人
空港周辺自治体		あいれふ 10 階講堂	平成 17 年 9 月 9 日(金) 14:00~16:00	11 団体、14 人
合計				227 人

■交通事業者等

- ・開催場所 アクロス福岡 607 会議室
- ・開催日時 平成 17 年 9 月 7 日(水) 14:00~16:00
- ・参加人数 16 団体、19 人



図 35 会場の状況

当日、16 団体、19 人の方にご参加いただきました。懇談会では、PI レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、PI レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■航空関係事業者

- ・開催場所 空港ターミナルビル 待合室 D, E
- ・開催日時 平成 17 年 9 月 8 日(木) 10:00~12:00
- ・参加人数 9 団体、15 人



図 36 会場の状況

当日、9 団体、15 人の航空関係事業者の方にご参加いただきました。懇談会では、PI レポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、PI レポートに関する様々なご意見をいただきました。

■空港関連事業者

- ・開催場所 空港ターミナルビル 待合室D, E
- ・開催日時 平成17年9月8日(木) 14:00~16:00
- ・参加人数 15団体、23人



図 37 会場の状況

当日、15団体、23人の空港関連事業者の方にご参加いただきました。懇談会では、PIレポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、PIレポートに関する様々なご意見をいただきました。

■利用企業等

表 15 懇談会開催日時、開催場所および参加人数（利用企業等）

開催日時	開催場所	参加人数
平成17年9月9日(金) 10:00~12:00	あいれふ10階講堂	8団体、10人
平成17年9月12日(月) 10:00~12:00	天神ビル9号会議室	9団体、11人
平成17年9月12日(月) 14:00~16:00	天神ビル9号会議室	12団体、15人
平成17年9月13日(火) 14:00~16:00	あいれふ10階講堂	8団体、11人



図 38 会場の状況

空港利用企業の方との懇談会は四回開催され、合計で 37 団体、47 人の空港利用企業の方にご参加いただきました。懇談会では、PI レポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、PI レポートに関する様々なご意見をいただきました。

■空港周辺住民等

表 16 懇談会開催日時、開催場所および参加人数（空港周辺住民等）

開催日時	開催場所	参加人数
平成 17 年 9 月 14 日(水) 14:00～16:00	地元集会所	20 人
平成 17 年 9 月 16 日(金) 19:30～21:30	地元集会所	28 人
平成 17 年 9 月 17 日(土) 10:00～12:00	地元集会所	25 人
平成 17 年 9 月 20 日(火) 10:00～12:00	空港ビル待合室 D, E	15 人

周辺住民の方との懇談会は四回開催され、合計で、88 人の周辺住民の方にご参加いただきました。懇談会では、PI レポートの内容について連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、PI レポートに関する様々なご意見をいただきました。

■市民団体

- ・開催場所 アクロス福岡 606 会議室
- ・開催日時 平成 17 年 9 月 10 日(土) 14:00~16:00
- ・参加人数 11 団体、21 人



図 39 会場の状況

当日、11 団体、21 人の方にご参加いただきました。懇談会では、PI レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、PI レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

■空港周辺自治体

- ・開催場所 あいれふ（10 階講堂）
- ・開催日時 平成 17 年 9 月 9 日(金) 14:00~16:00
- ・参加人数 11 団体、14 人



図 40 会場の状況

当日、11 団体、14 人の方にご参加いただきました。懇談会では、PI レポートの内容について、スクリーンに写した映像を用いて連絡調整会議から説明を行った後に、質疑応答が行われました。質疑応答の際には、ご参加のみなさまから、PI レポートに関するご質問や様々なご意見をいただきました。

ホームページに図 41 のとおり実施状況を掲載しました。



図 41 懇談会の実施状況

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）
オープンハウス 実施結果（抜粋）

7. オープンハウス実施結果

福岡県内の主要な駅やショッピングセンター等において、P I レポートの内容を自由に見てもらえるよう、パネル化したP I レポートを展示しました。P I レポートや関係資料等を自由に持ち帰ることが出来るよう配置しました。また、説明員を配置し、必要に応じて個別に説明を実施しました。

パネル等をご覧になった方々が、その場で意見を提出できるよう、意見記入用紙と記入場所、記入済み用紙の回収ボックスを設置するとともに、後日、郵送でも意見の提出ができるよう返信用封筒も配置しました。

また、開催後、ホームページに実施状況を掲載しました。

表 17 オープンハウス実施結果

開催場所	開催日	来場者数
天神地下街(北広場イベントコーナー)【福岡市内】	平成 17 年 8 月 19 日(金)、20 日(土) 10:00~20:00	401 人
J R 小倉駅(3F ジャム広場)【北九州地区】	平成 17 年 8 月 23 日(火)、24 日(水) 10:00~20:00	419 人
ダイヤモンドシティ・ルクル【福岡地区】	平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土) 10:00~20:00	521 人
西鉄久留米駅(2 階 イベントスペース)【筑後地区】	平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土) 10:00~20:00	55 人
ジャスコ穂波店【筑豊地区】	平成 17 年 9 月 2 日(金)、3 日(土) 10:00~20:00	233 人
合計		1,629 人

■福岡市内

- ・開催場所 天神地下街(北広場イベントコーナー)
- ・開催日時 平成 17 年 8 月 19 日(金)、20 日(土) 10:00~20:00
- ・来場者数 401 人 (1 日目 183 人、2 日目 218 人)



図 42 会場の状況



図 43 説明員による説明の状況

福岡市の天神地下街において、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、401 人の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただいたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場において、401 部のパンフレットを配布しました。

■北九州地区

- ・開催場所 JR小倉駅(3F ジャム広場)
- ・開催日時 平成 17 年 8 月 23 日(火)、24 日(水) 10:00~20:00
- ・来場者数 419 人 (1 日目 270 人、2 日目 149 人)



図 44 会場の状況



図 45 説明員による説明の状況

北九州市の JR 小倉駅において、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。
両日中に、419 人の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただきたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場付近も含め、529 部のパンフレットを配布しました。

■福岡地区

- ・開催場所 ダイヤモンドシティ・ルクール
- ・開催日時 平成 17 年 8 月 26 日(金)、27 日(土) 10:00~20:00
- ・来場者数 521 人 (1 日目 139 人、2 日目 382 人)



図 46 会場の状況



図 47 説明員による説明の状況

粕屋町のダイヤモンドシティ・ルクールにおいて、2 日間にわたりオープンハウスを開催しました。

両日中に、521 人の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただきたり、説明員による説明を受けていただきました。

また、会場において、298 部のパンフレットを配布しました。

■筑後地区

- ・開催場所 西鉄久留米駅（2階イベントスペース）
- ・開催日時 平成17年8月26日(金)、27日(土) 10:00～20:00
- ・来場者数 55人（1日目 27人、2日目 28人）



図 48 会場の状況



図 49 説明員による説明の状況

久留米市の西鉄久留米駅において、2日間にわたりオープンハウスを開催しました。
両日中に、55 人の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただき、説明員による説明を受けていただきました。
また、会場付近も含め、300 部のパンフレットを配布しました。

■筑豊地区

- ・開催場所 ジャスコ穂波店
- ・開催日時 平成17年9月2日(金)、3日(土) 10:00～20:00
- ・来場者数 233人（1日目 83人、2日目 150人）



図 50 会場の状況



図 51 説明員による説明の状況

穂波町のジャスコ穂波店において、2日間にわたりオープンハウスを開催しました。
両日中に、233 人の方が来場され、P I レポートの内容を記載した展示パネルをご覧いただき、説明員による説明を受けていただきました。
また、会場において、186 部のパンフレットを配布しました。

ホームページに図 52 のとおり実施状況を掲載しました。



図 52 オープンハウスの実施状況

4. 有識者委員会からの助言と対応

- 福岡空港調査 P I 有識者委員会の助言と対応

福岡空港調査 P I 有識者委員会の助言と対応

日時	活動	助言	対応
H17/8/18	説明会 (福岡市内)	(助言) ①全体的な印象として、より幅広く市民を集める努力が必要である。 ②会場の設営については、会場となるビル 1 階に案内板などの誘導があった方がわかりやすい。 ③説明者は、中央で立って説明をした方が大型スクリーンの映像を生かすことができる。 ④質疑の進め方について、できるだけ多くの市民が発言できるよう、一人あたりの発言時間を絞るなどの工夫が必要。 また、発言の内容が幅広くなりすぎないように、「〇〇についての意見はありませんか」など、テーマごとに論点を整理するなどの工夫が必要。 ⑤質疑の内容について、論議がステップ 1 のテーマにそったものになるよう、ステップ 2 以降の内容にかかるものについては、ステップ 2 以降の P I で取り扱うことを明確に説明する必要がある。	①今後開催の説明会においては、該当会場での開催告知のビラ等を用意し、事前に街頭等で配布するなど対応・改善することとしました。 ②今後開催の説明会においては、来場者が混乱しないよう、案内板や人の配置などを対応・改善することとしました。 ③今後開催の説明会においては、レイアウトを工夫し、対応・改善することとしました。 ④質疑応答における進行について、助言の主旨に留意しつつ対応していくこととしました。 ⑤質疑における説明の中で明確にお示しすることとしました。
H17/8/19	オープンハウス (福岡市内)	(助言) ①「福岡空港」にあまり関心がない一般の人からも意見を聴取するのであれば、幟を立てるか、通行者にアンケートを配る等をして、積極的に引き込むような工夫が必要と思われる。多少は「福岡空港」に興味がある人を対象とするにしても、もう少し何を行っているかが分かるようにすべきである。	①オープンハウスの展示パネル複数に「福岡空港の総合的な調査」と明示いたしました。その後開催したオープンハウスでも同様に明示しました。また、小倉駅のオープンハウス、西鉄久留米駅では、P I レポートのパンフレット等資料一式を、会場付近で街頭配布するなど改善を図りました。次回ステップ以降も、興味を引くような会場づくりや展示内容となるよう工夫して参りたいと考えております。
H17/8/22	説明会 (筑豊地区)	(所見) ・会場の設営については、福岡市での説明会の反省もあって、会場への案内板の設置、係の誘導等、適切に行われていた。 (助言)	①今後開催の説明会については、開催告知のビラを、オープンハウスで配布するとともに、街頭配布についても、前日や当日の早い時間に配布するなど工夫することとしました。また、曜日、時間等については、今回の参加

日時	活動	助言	対応
		なくとも地域によって相当認識パターンに差があることは理解できたと思う（事務局にとっても、参加者にとっても）。 ・「何が問題なのか」を皆で考えるのがP Iのステップ1なので、「現状で問題ないのでは？」と素直に意見される人の認識はかなり参考になると思われる。「現在」と「将来」とに問題を整理することも一案。 （助言） ①会場の案内はもう少しわかりやすくした方がよい。 ②受付前の説明パネルも「ただ掲示されている」観が強く、積極的に見るには辛い。 ③質問に対する回答が回りくどい印象を受けた。技術的な質問でなくても簡潔に受け答えされるよう工夫されることを望む。 ④説明の際には難しい・一般的ではない術語（特に外来語の類）は避けた方がよいと思う。	質疑応答における進行について、助言の主旨に留意しつつ対応・改善することとしました。 ④極力、助言の主旨に留意しつつ対応する方向で改善したいと考えております。
H17/8/30	説明会 (福岡地区)	（所見） ・参加者からの質問・意見はかなりパンフレットを読んでいるようであり、P Iにかなりの関心はあるようだった。 ・但し、ステップごとに問題を切り分けるということについては、かなり理解が困難である。 ・次のステップまで踏み込んだ質問・意見が多かった。 （助言） ①進行上、まず発言者に時間制限（5分程度）を行い、多くの参加者に発言の機会を設ける必要がある。 ②会場での私語・発言者へのヤジ等のマナー違反は注意すべきである。 ③有識者委員会に関する質問もあったので、HPを含め全面的に情報公開されている事実を説明して欲しい。 ④参加者の人数・年齢層がもっと	①、②、③質疑応答における進行について、助言の主旨に留意しつつ今後も対応して参ります。 ④より多くの皆さまにご参加頂けるよう、効果的な周知広報について工夫して参ります。 ⑤各種印刷物にホームページアドレスを掲載するなど周知広報に努めておりますが、更に改善等を検討したいと思います。

日時	活動	助言	対応
		多種多様となるように公報の方法を考える必要がある。 ⑤HPはほとんど閲覧されていないように感じた。	
H17/8/30	説明会 (福岡地区)	(所見) ・多くの人(全部で延べ12人)が、多様な意見を発言できたことは良かった。司会の努力もあろうが、発言者の自己規律がよく働いていて、短時間に発言する努力をしていただいているようであった。 ・ただ、質疑応答を含めて20分近くマイクを独占されていた方もいたこと、他人の発言中に「やめろ」等のヤジが飛んだこともあったことなどを考えると、今後は、意見交換をさらに幅広くし、より多くの方が自由に発言できるような環境整備(意見交換等についての一般的原則：例えば、発言時間はできるだけ短く、他人の発言中の野次や談笑の自粛、など)についての工夫が必要かと思われる。 ・PI資料の作成方法についても、重要かつ参考となる意見があったので、今後の参考にするべきである。 ・有識者委員会の中立性の確保と検証の方法についての意見があった。第1回の有識者委員会では、委員会はプライバシー保護等の明確な理由がある以外はすべて公開で実施することが中立性と第三者性を獲得する上での前提条件であること、そしてその中で委員自らが中立性と専門性をもって考え、発言し、活動することを積み重ねることが社会的に受容されるためには決定的であることを議論し、確認したが、このことの重要性を再確認することになった。今後とも心して監視・助言を続けていきたい。 ・PIはまだ始まったばかりなので、徐々に連続的に改善していくという考え方が重要である。	①、②説明会運営全般について、助言の主旨に留意して改善したいと考えております。

日時	活動	助言	対応
		(助言) ①会場の都合もあったのですが、説明要員が2列に並んでいたため、特に後列の方の所属が不明であった。また、所属が書いてあるだけで氏名が不明であったこと、所属も活字が小さくよく見えなかったことなどが指摘できる。顔の見えるP Iが重要なので、氏名を含めて大きく書くこと、及び、説明者紹介の折りにP P Tに所属と氏名を映写することなどを試みられるのはいかがでしょうか。 ②P I レポートの説明用のスクリーンによる表示のフォントが小さく、よく見えなかったことがたびたびあった。手元にレポートがあるのでそれを見てくださいということなのであろうが、今後は更なる工夫が必要かもしれない。	
H17/8/30	インフォメーションコーナー (福岡空港)	(所見) ・展示内容はよく練られていて良かったし、係員の対応も良いと思いました。 (助言) ①ただ、パネルの充実を重視したためか活字が小さく、コーナーの外からは内容が良く分からないというように思いました。関連するパネルの上部にテーマを大きなフォントで示すなどの工夫はいかがでしょうか。 ②空港ターミナル内のコーナーは立地条件がよいと思いましたが、人の動線を考えた場合に特別待合い室側の壁面が全く使用されていないのはもったいないと思いました。大きなフォントで、P I のインフォメーションコーナーであること、皆で情報共有と議論をして調査を進めていく予定であること、などを雰囲気壊さないようにデザインに配慮して、掲示した方がよいのではないのでしょうか。	①ご指摘をふまえ、パネルの上部に見出しを掲示しました。 ②インフォメーションコーナー側面の利用についてですが、空港管理上の問題から掲示することは難しく、次回ステップから、レイアウト等可能な検討をして参りたいと考えております。

日時	活動	助言	対応
H17/9/2	インフォメーションコーナー (福岡空港)	(所見) ・場所的にハンディのある所ながら、スタッフが積極的に足を止める利用者に声をかけて説明をしていた。「福岡空港は新空港に決まったのでは?」「P I って何?」「誰が実施しているのか?」等質問してみたところ適切な説明をもらえました。 (助言) ①インフォメーションコーナーは最も継続される P I 活動であり、照明を明るくする、机や椅子を設置して資料を座って読める、等の工夫が必要。 ②空港や駅などは通過場所となつて、利用者が足を止めにくいのではないか。 ③女性スタッフを配置した方が、女性や若年層が質問しやすいと思う。	①ご指摘をふまえ、机、いす等を設置し、資料を座って読めるようにいたしました。照明につきましては、設置上の問題や空港管理上の問題もあり、今後、検討して参ります。 ②インフォメーションコーナーにつきましては、福岡空港以外にも、福岡県庁や福岡市役所の 1 階にも開催しております。次回ステップ以降は、空港などでも皆さまに足を止めていただけるような工夫をして参りたいと考えております。 ③レイアウト等工夫し、どなたでも気軽に入れるよう工夫して参りたいと考えております。
H17/9/9	懇談会(利用企業等)	(助言) ①会の冒頭に、会議(懇談会)の目的や役割をきっちりと説明したほうがよい。また、その会の出席者がどのような立場で呼ばれているのか、どのような人の懇談会であるのかを説明した方がよい。 ②会の運営方法で、質問と感想を分けて聞いた方がよい。「…の問題について意見はありませんか」とか「…の問題についての感想はありませんか」とか具体的に聞いた方が意見が出やすいのではないかと。「何かありませんか」という漠然とした訊き方では、意見の出方がバラバラになり、出席者相互の議論が深まらない。 ③スライドの内容に、もっと動画を活用した方がよりわかりやすくなる。静止画像より動画の方が、聞く側からすると理解が深まりやすい。今回の懇談会の説明においては、8月18日の説明会の際にはなかった、空港における飛行機の走行を示す動画	①参加者募集の際、また、会議の冒頭において、目的や参加者の方々の役割について説明しておりますが、次回ステップ以降では、十分ご理解頂けるよう留意いたします。 ②助言の主旨を踏まえ、次回ステップ以降では留意いたします。 ③次回ステップ以降では、さらに検討して参ります。

日時	活動	助言	対応
		が加わっていたが、その部分はわかりやすくなった。	
H17/9/10	見学会	(所見) ・見学会は空港の現状と課題を体感し、理解していただく上で意義の大きい試みである。 ・参加者には、子供連れやカップルも見られ福岡空港をめぐる議論の裾野を広げる上での効果も期待できよう。 ・当初の3回を、希望者が多いということで5回に増加させたが、このような柔軟な対応も良かったと考える。 (助言) ①議論を広めるためにも、今後ともこのような機会を確保すべきだと考える。 ②立ち入り制限区域への立ち入りもあり、参加者の引率や、行程管理という面からは、機会や回数の増加は難しい面もあると思われるが、回数増加や今後の継続的実施のための工夫が望まれる。	①、②今回のステップでは、見学会の参加希望者が予想よりも多かったため、当初の開催計画よりも回数を増やしました。
H17/9/10	懇談会（市民団体）	(助言) ①今後のステップにおいては懇談会参加者の輪を広げる努力が必要であろう。そのためにも、懇談会における議論、雰囲気、参加者の広がり、いただいた意見の総合的調査への反映結果等についての積極的な広報が重要であろう。	①ステップ1の各催しについては、実施後、その概要をホームページにおいて公開することとしており、その中で当該催しの際にいただいた「主なご意見」もお示しすることとしています。 また、ご意見の取扱いについても、参加者募集の際に説明しているところです。
H17/9/12	懇談会（利用企業等）	(助言) ①質問が10以上出た。「現空港の機能向上」「周辺サービスの向上」についての質問が多かったため、もう少し現状の問題点を空港だけに限らず、周辺サービスがどのように変化しているのか、今後どのようになるのかなど、空港整備の付加的な要素についてもさらに説明することが望まれる。 ②やはり「現空港での問題」（現状	①説明の内容については、PIレポートを踏まえ、検討して参ります。 ②ステップ2以降で更に工夫して参ります。 ③説明の資料や画像については更に検討して参ります。

日時	活動	助言	対応
		維持を行うと出てくる問題)の認識が調査側の認識とかなりずれている。この「現状維持」についてさらに詳しく説明する必要がある。 ③「空港が混んでいる」点をビデオを使って説明しているが、前回も少し感じたが、どうも今ひとつ実感がわからない。おそらくアングルの問題であろうが、「混んでいる」と伝えるのであれば、もう少し工夫した方がよい。特に実業の方々からすると混んでいることによる不利益は相当大きいはずであり、そのあたりを理解していただくことは重要である。	
H17/9/16	懇談会（空港周辺住民等）	（助言） ①地域住民という利害関係者の立場から、簡易パンフレットに記載された環境対策費の公開に対し、表現が誤解を招くという趣旨の意見が出ていた。詳細資料との対比の説明が事務局からあったが、その場での説明では理解しにくいと思う。 ②アンケートやこの懇談会の参加者の意見が、どのように反映されるのか、形式的にこのような会合が設定されているだけでないか等の意見がかなりあり、各ステップでのP I活動で得られた意見に対する対応は具体的にを行う必要性を強く感じた。 ③参加者が具体的な利害関係者であることから、意見と質問が混在しがちであり、司会者が各質問毎に発言のポイントを整理してから回答することが必要である。 ④参加者概要があらかじめ予測される懇談会では、事前に資料を配布しておく配慮がスムーズな進行のためにも良いと考える。	①今後、P Iレポートの作成について、十分に検討して参ります。 ②いただいたご意見については、とりまとめ、「寄せられたご意見とそれに対する考え方」という形で公表することとしております。 ③助言の主旨を踏まえて、会議の進行について留意いたします。 ④ステップ2以降、配慮していきたいと考えます。
H17/9/17	懇談会（空港周辺住民等）	（助言） ①参加者側より、P Iの実施に関して出された以下のような意見	①今後、P Iレポート等の検討や説明に際して留意いたします。 ②ご指摘については、今後留意い

日時	活動	助言	対応
		①当日、事前に商店街等で説明会実施の案内とパンフレットの配布を行った割には参加者が少なく、しかも参加者は40歳代から50歳代の男性ばかりであった。福岡空港に対する地域住民の関心度にもよると思われるが、曜日、時間等については再考の余地がありそうである。 ②質問等を聞いていると、参加者のP Iのステップの理解が必ずしも十分ではないように思われた。もう少しステップ1の説明会であることを強調した方がよいと思われる。 ③質問や意見がそれほど多くないところでは、差し支えない範囲で他の会場での質問や予想される質問を紹介して、論点を明らかにする工夫があってもよいと思われる。	状況を踏まえ、ステップ2の計画策定に際し検討して参ります。 ②今回のレポート以外の様々な意見についても、十分にお聞きし、ご理解いただくよう対応したいと考えているが、レポートの内容に着目して頂くよう説明、進行においても留意して参ります。 ③ステップ1の各催しについては、実施後、その概要をホームページにおいて公開することとしており、その中で当該催しの際にいただいた「主な意見」もお示しすることとしています。また、説明会の司会進行においても工夫して参ります。
H17/8/26	オープンハウス (筑後地区)	(助言) ①総論として、オープンハウスの実施においては、場所の選定、展示物など、どうすれば多くの人が集まり、所期の目的を達成できるか十分検討する必要がある。 ②場所の選定については、事前に人の流れをチェックし、人の集まりやすい場所を選ぶ必要がある。 ③集客については、オープンハウス内において市民の関心を呼ぶようなイベントを開催するなどの工夫が必要である。 ④展示内容については、パネルのデザイン、パネル以外の展示物など集客を考えた工夫が必要である。	①、②場所の選定につきましては、なるべく人通りが多く、目につきやすいような場所を選んでおりますが、次回ステップ以降は、場所の選定等工夫して参りたいと考えております。 ③次回ステップ以降、企画を検討する際、皆さまが足を止めていただくための工夫をして参りたいと考えております。 ④他のオープンハウス会場において、福岡空港の航空写真や航空機の模型を展示するなどして工夫をおこないました。
H17/8/29	説明会 (北九州地区)	(所見) ・キャパシティ一杯であった。少々手狭。逆に想像以上に(?)多くの方が参加されたのは成功といえる。 ・質問が8つほど出たが、説明によって「福岡空港の問題」がどのような認識をされるのか、がよくわかったのではないかと少	①今後開催の説明会においては、来場者が混乱しないよう、案内板や人の配置など、対応・改善することとしました。 ②各種会場における展示物などについては、よりわかりやすく、興味を引く内容となるよう工夫して参ります。 ③今後開催の説明会においては、

日時	活動	助言	対応
		については、今後考慮すべきと思われる。 ・雁ノ巣云々という市長の一連の発言は、P I の実施において誤解を与える可能性がある。 ・今回のP I レポートは福岡空港のよい面よりも問題となる面を強調するなど、レポート自体が偏っている印象を与える。 ・環境対策費、用地賃借料の費用側だけが記載されているが、収支で説明すべき。 ② P I レポート記載事項に関する質問については、的確に答えることが必要である。答えられない点については、その後の対応を明確に伝える。 ③ 懇談会であるのに交渉の場に近い意見が出されていたが、懇談会の趣旨を明確にし、P I として意義ある意見は取りまとめて公表することを明確に伝えて、進行を図るようにする。 ④ P I の趣旨にそぐわないような意見、主張は制止することも必要である。	たします。 ③、④会議の趣旨の説明を十分に行い、議事進行については、円滑な進行に留意いたします。

5. 「福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ1）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に係る意見募集（パブリック・コメント）

- ご意見募集（パブリック・コメント）要領
- 福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ1）に寄せられたご意見とそれに対する考え方
- 福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ1）に寄せられたご意見
- 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
- 「福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ1）に寄せられたご意見と考え方」に係る意見募集（パブリック・コメント）」により寄せられたご意見

ご意見募集（パブリック・コメント）要領

「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に係る意見募集（パブリック・コメント）について

平成17年10月
福岡空港調査連絡調整会議
(九州地方整備局、大阪航空局、福岡県、福岡市)

福岡空港については、国、福岡県、福岡市が連携・協力して平成15年度から将来の混雑問題等への対応策を検討する「総合的な調査」を実施しております。

この調査にあたっては、基本的なところから段階を踏んで検討を進めることとしており、検討のステップに対応して情報提供とそれに対する意見収集を行うパブリック・インボルブメント（以下「P I」と略す）を実施することとしております。この最初のステップとして「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」についての情報を提供し、ご意見を募集する福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）を7月25日から実施し、9月中旬までに1300名を超える方から約3000件のご意見が寄せられました。

福岡空港の総合的な調査に係るP I実施計画（ステップ1）に基づき、寄せられたご意見を集約し、それに対するP I実施主体の考え方をとりまとめましたので公表します。

これは、皆様から寄せられたご意見を幅広くお知らせするとともに「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」についての情報が皆様に十分に周知されたか、また、皆様から幅広く意見が収集されているかを判断していくため、今般、ご意見の集約やP I実施主体の考え方、その他について皆様より幅広くご意見をお伺いするものです。

-
- 募集対象 「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」
 - 募集期間 平成17年10月14日（金）から平成17年10月27日（木）まで
 - ご意見のご提出方法等
 - ・ 郵送※、電子メール、FAXのいずれかの方法で、必ず「（福岡空港P I）考え方への意見」と明記のうえ、「ご意見」と皆様の「住所等」（以下）を記載してご提出下さい。

当てはまる内容をご記載ください。

住所 ○○都・道・府・県 ○○市・郡 ○○区・町・村

性別 男性 女性

年齢 20歳未満 20代 30代 40代 50代 60代 70歳以上

ご職業等 会社役員 会社員 公務員 農林水産業 自営業
自由業 専業主婦 派遣社員 学生・生徒 無職

※郵送の場合は意見提出用はがきをご活用ください。（送料無料）

1 郵送の場合

- ・「福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に添付された意見提出用はがき（送料無料）をご活用ください。
- ・意見提出用はがきの送付先と集計業務については、(株)三菱総合研究所に委託しております。

任意の様式でご提出される場合の送付先は意見提出用はがきの住所又は以下の宛先です。

国土交通省 九州地方整備局 空港 P T 室宛
〒810-0074 福岡市中央区大手門 2－5－3 3

国土交通省 大阪航空局 空港整備調整課宛
〒540-8559 大阪市中央区大手前 4－1－7 6

福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛
〒812-8577 福岡市博多区東公園 7－7

福岡市総務企画局空港推進担当宛
〒810-8620 福岡市中央区天神 1－8－1

2 電子メールの場合

電子メールアドレス

国土交通省 九州地方整備局 空港 P T 室宛
FUK-PT@pa.qsr.mlit.go.jp

福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛
kuko2@pref.fukuoka.lg.jp

福岡市 総務企画局 空港推進担当宛
kukosuishin.GAPB@city.fukuoka.jp

3 F A X の場合

F A X 番号

国土交通省 九州地方整備局 空港 P T 室宛
092－724-2480

国土交通省 大阪航空局 空港整備調整課宛
06-6949-6218

福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛
092-643-3217

福岡市 総務企画局 空港推進担当宛
092-733-5582

- おことわり
 - ・パブリック・コメントに寄せられたご意見については、氏名、住所、電話番号、電子メールアドレス等個人が特定できる内容を除いて公表を予定しておりますので、予めご承知おき下さい。
 - ・**なお、個別のご意見への回答はいたしかねますので予めご了承下さい。**
- 福岡空港の総合的な調査P I（ステップ1）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」の公表と入手の方法

1 ホームページ

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

(リンク)

○福岡空港調査連絡調整会議

- ・九州地方整備局のホームページ
<http://www.qsr.mlit.go.jp> トップページ・新着情報
<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp>（港湾空港部） トップページ・福岡空港の総合的な調査
- ・大阪航空局のホームページ
<http://www.ocab.mlit.go.jp> トップページ→ 最新情報
- ・福岡県のホームページ
<http://www.pref.fukuoka.lg.jp>
トップページ・「住まいと交通」の道路・交通 → 「福岡空港調査連絡調整会議」
- ・福岡市のホームページ
<http://www.city.fukuoka.jp>
トップページ・「暮らしの基盤」→ 「福岡空港」→ 「福岡空港調査連絡調整会議」

○福岡空港調査P I有識者委員会

- ・福岡市のホームページ
<http://www.city.fukuoka.jp>
トップページ・「暮らしの基盤」→ 「福岡空港」→ 「福岡空港調査P I有識者委員会」

2 窓口等での配布

○国の機関

- ・国土交通省 九州地方整備局 空港PT室
〒810-0074 福岡市中央区大手門2-5-33
TEL(092)752-8601
FAX(092)724-2480
- ・国土交通省 大阪航空局 空港整備調整課
〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76
TEL(06)6949-6469
FAX(06)6949-6218

○福岡県機関

- ・空港対策局空港計画課 県庁舎行政棟北側9階
〒812-8577 福岡市博多区東公園7番7号
代表 TEL(092)651-1111 内線 2697
直通 TEL(092)643-3216
- ・県民情報センター 県庁舎行政棟北側1階
〒812-8577 福岡市博多区東公園7番7号
代表 TEL(092)651-1111 内線 2459
直通 TEL(092)643-3108
- ・北九州県民情報コーナー 県小倉総合庁舎2階
〒803-0813 北九州市小倉北区城内7番8号
TEL (093)581-4934
- ・筑後県民情報コーナー 県久留米総合庁舎1階
〒839-0861 久留米市合川町1642番地の1
TEL (0942)30-1030
- ・筑豊県民情報コーナー 県飯塚総合庁舎1階
〒820-0004 飯塚市新立岩8番1号
TEL (0948)29-5459
- ・京築県民情報コーナー 県行橋総合庁舎1階
〒824-0005 行橋市中央1丁目2番1号
TEL (0930)23-9189

○福岡市機関

- ・総務企画局 空港推進担当
〒810-8620 福岡市中央区天神1丁目8-1
TEL (092)711-4102
- ・情報プラザ 〒810-8620 福岡市中央区天神1丁目8-1
TEL (092)733-5333
- ・東区役所 企画課
〒812-8653 福岡市東区箱崎2丁目54-1
TEL (092)645-1012
- ・博多区役所 企画課
〒812-8512 福岡市博多区博多駅前1丁目1-1
TEL (092)419-1011
- ・中央区役所 企画課
〒810-8622 福岡市中央区大名2丁目5-31

TEL (092)718-1013

・南区役所

企画課

〒815-8501 福岡市南区塩原3丁目2-5-1

TEL (092)559-5017

・城南区役所

企画課

〒814-0192 福岡市城南区鳥飼6丁目1-1

TEL (092)833-4009

・早良区役所

企画課

〒814-8501 福岡市早良区百道2丁目1-1

TEL (092)833-4307

・早良区入部出張所

〒811-1102 福岡市早良区東入部2丁目1-4-8

TEL (092)804-2011

・西区役所

企画課

〒819-8501 福岡市西区内浜1丁目4-1

TEL (092)895-7007

・西区今宿出張所

〒819-0166 福岡市西区横浜1丁目2-1

TEL (092)806-0004

○インフォメーション・コーナー

福岡空港第2ターミナルビル2階

福岡県庁1階ロビー

福岡市役所1階ロビー

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

平成17年10月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

福岡空港については、国、福岡県、福岡市が連携・協力して平成15年度から将来の混雑問題等への対応策を検討する「総合的な調査」を実施しております。

この調査にあたっては、基本的なところから段階を踏んで検討を進めることとしており、検討のステップに対応して情報提供とそれに対する意見収集を行うパブリック・インボルブメント（以下「P I」と略す）を実施することとしております。この最初のステップとして「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」についての情報を提供し、ご意見を募集する福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）を7月25日から実施し、9月中旬までに1300名を超える方から約3000件のご意見が寄せられました。

福岡空港の総合的な調査に係るP I実施計画（ステップ1）に基づき、寄せられたご意見を集約し、それに対するP I実施主体の考え方をとりまとめましたので公表します。

これは、皆様から寄せられたご意見を幅広くお知らせするとともに「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」についての情報が皆様に十分に周知されたか、また、皆様から幅広く意見が収集されているかを判断していくため、今般、P Iで寄せられた意見の集約やP I実施主体の考え方、その他について皆様より幅広くご意見をお伺いするものです。

なお、今回の「総合的な調査」に係るP I（ステップ1）に皆様から寄せられたすべてのご意見につきましては、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ <http://www.fukuokakuko-chosa.org/index.html> にてご覧いただけます。

■ ご意見募集（パブリック・コメント）の概要

○募集対象

「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」

○募集期間 平成17年10月14日（金）から平成17年10月27日（木）まで

○ご意見のご提出方法等

- ・ 郵送※、電子メール、FAXのいずれかの方法で、「（福岡空港P I）考え方への意見」と明記のうえ、「ご意見」と皆様の「住所等」（以下）を記載してご提出下さい。当てはまる内容をご記載ください。

住所 ○○都・道・府・県 ○○市・郡 ○○区・町・村

性別 男性 女性

年齢 20歳未満 20代 30代 40代 50代 60代 70歳以上

ご職業等 会社役員 会社員 公務員 農林水産業 自営業 自由業

専業主婦 派遣社員 学生・生徒 無職

※ 郵送の場合は巻末の意見提出用はがきを切り取りご活用ください。（送料無料）

- ・ 個人情報については、漏洩や滅失等がないよう厳重に管理いたします。これは、意見の集計業務を委託している(株)三菱総合研究所においても同様です。

1 郵送の場合

- ・ 「福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」に添付された意見提出用はがき（送料無料）をご活用ください。
- ・ 意見提出用はがきの送付先と集計業務については、(株)三菱総合研究所に委託しております。

なお、任意の様式でご提出される場合の送付先は、意見提出用はがきの住所又は、以下のとおりです。

国土交通省 九州地方整備局 空港 P T 室宛	〒810-0074 福岡市中央区大手門 2-5-33
国土交通省 大阪航空局 空港整備調整課宛	〒540-8559 大阪府中央区大手前 4-1-76
福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛	〒812-8577 福岡市博多区東公園 7-7
福岡市 総務企画局 空港推進担当宛	〒810-8620 福岡市中央区天神 1-8-1

2 電子メールの場合

国土交通省 九州地方整備局 空港 P T 室宛	FUK-PT@pa.qsr.mlit.go.jp
福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛	kuko2@pref.fukuoka.lg.jp
福岡市 総務企画局 空港推進担当宛	kukosuishin.GAPB@city.fukuoka.jp

3 F A X の場合

国土交通省 九州地方整備局 空港 P T 室宛	092-724-2480
国土交通省 大阪航空局 空港整備調整課宛	06-6949-6218
福岡県 企画振興部 空港対策局 空港計画課宛	092-643-3217
福岡市 総務企画局 空港推進担当宛	092-733-5582

○おことわり

- ・ パブリック・コメントに寄せられたご意見については、氏名、住所、電話番号、電子メールアドレス等個人が特定できる内容を除いて公表を予定しておりますので、予めご承知おき下さい。
- ・ なお、個別のご意見への回答はいたしかねますので予めご了承下さい。

1. 今回実施したPIの概要

手法		実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者または 資料配付数
周知 広報	新聞広告	5回	大手5紙、全5段広告 6/26～7/13 1回×5紙 5回 1紙、全5段広告 8/15	—
	ラジオ広告	75本	大手3局、20秒広告 7/20～8/23 1本/日×25日間×3局 75本	—
	チラシ配布	—	・県内20箇所（福岡空港および主要駅）街頭配布 ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	約65,000部
	ポスター配布	1回	県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100部
	行政だより 配布	1回	福岡県だより 2005年7月号（2005.7.1発行） ふくおか市政だより 2005年7月号（2005.7.1発行）	福岡県だより： 約200万部 市政だより： 約70万部
	ニュースレ ター配布	—	福岡空港調査連絡調整会議ニュース 配布	520部
情報 提供	資料配付	—	・県内20箇所（福岡空港および主要駅）街頭配布 ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	約50,000部
	福岡空港 見学会	5回	第1回（8/17）、第2回（8/21）、第3回（9/4）、 第4回（9/5）、第5回（9/10）	152人
	インフォメ ーションコ ーナー	3箇所	○福岡空港（8/17～） ○福岡県庁（8/17～） ○福岡市役所（8/17～）	2,448人 （福岡空港、8/17 ～9/20）
	ホームペー ジ	—	6/24～	8,579アクセ ス
意見 収集	説明会	5回	○あいれふ（8/18） ○イイヅカコミュニティセンター（8/22） ○北九州国際会議場（8/29） ○コミセンわじろ（8/30） ○石橋文化センター（9/14）	235人
	懇談会	13回	○交通事業者等（9/7 アクロス福岡） ○航空関係事業者（9/8 空港ビル） ○空港関連事業者（9/8 空港ビル） ○利用企業等 第1回（9/9 あいれふ） 第2回（9/12 天神ビル） 第3回（9/12 天神ビル） 第4回（9/13 あいれふ） ○周辺住民 第1回（9/14 地元集会所） 第2回（9/16 地元集会所） 第3回（9/17 地元集会所） 第4回（9/20 空港ビル） ○福岡空港周辺自治体（9/9 空港ビル） ○市民団体（9/10 空港ビル）	227人
	オープンハ ウス	5箇所 （2日/ 箇所）	○天神地下街（8/19～20） ○JR小倉駅（8/23～8/24） ○ダイヤモンドシティ・ルクス（8/26～8/27） ○西鉄久留米駅（8/26～8/27） ○ジャスコ穂波店（9/2～9/3）	1,556人
	その他説明	4回	○その他説明（9/2 福岡市内） ○その他説明（9/13 福岡市内） ○その他説明（9/15 福岡市内） ○その他説明（9/15 福岡市内）	150人

2. 意見募集用紙により寄せられたご意見

(1) ご意見を寄せられた方の人数：1,369 人

(2) ご意見を寄せられた方の属性

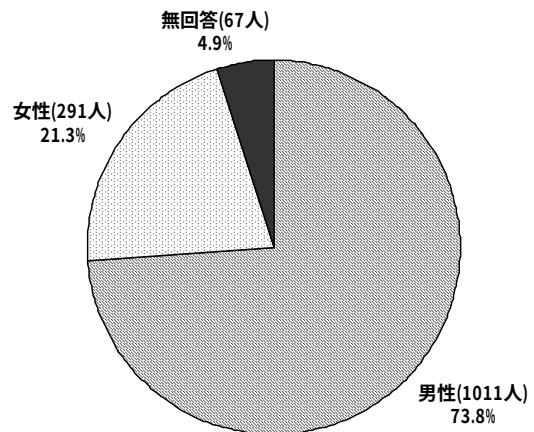
●住所

- ・ 福岡県にお住まいの方が 1068 人と最も多く、ついで、東京都や神奈川県など福岡空港の旅客の多い地域にお住まいの方が多くなっています。

都道府県	回答数
北海道	5
青森県	1
山形県	1
福島県	1
茨城県	4
埼玉県	15
千葉県	29
東京都	63
神奈川県	39
新潟県	3
山梨県	1
長野県	1
岐阜県	1
静岡県	2
愛知県	7
三重県	1
京都府	2
大阪府	18
兵庫県	8
奈良県	1
島根県	3
広島県	1
山口県	32
香川県	1
福岡県	1068
佐賀県	16
長崎県	5
熊本県	4
大分県	8
宮崎県	1
鹿児島県	3
沖縄県	2
その他	2
無回答	20
	1369

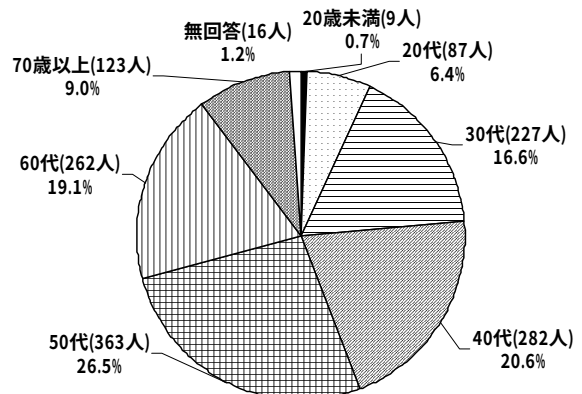
●性別

- ・ 男性から 7 割強、女性から 2 割強のご意見が寄せられました。



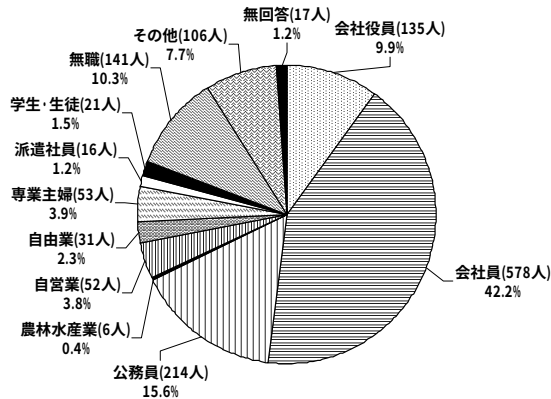
●年齢

- ・ 50代が 26.5%と最も高く、40代から60代の各世代から約2割ずつ、30代から約1.5割のご意見が寄せられました。また、20歳未満、20代、70代以上からも一定の割合でご意見が寄せられており、幅広い世代からのご意見が寄せられました。



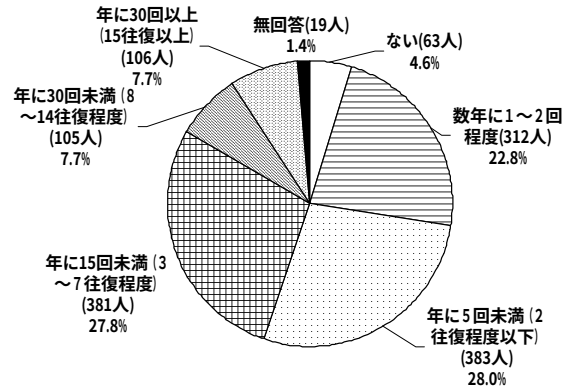
●職業

- ・ 会社員、会社役員及び公務員といった比較的空港を利用する方を中心に幅広い層からのご意見が寄せられました。



●福岡空港からの航空機利用状況

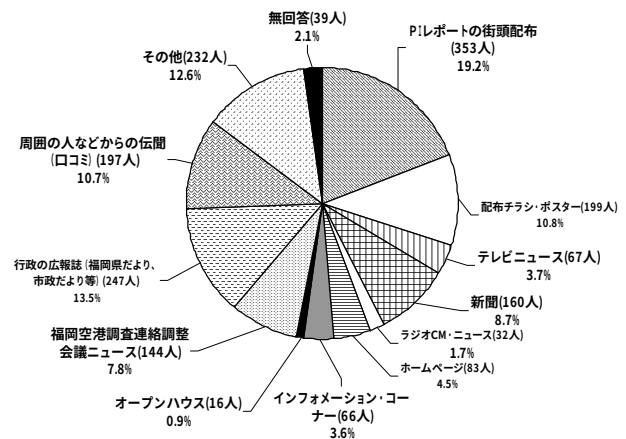
- ・ 年に15回未満の方からのご意見で全体の8割強を占め、他に航空機を利用していない方から年に30回以上利用される方まで幅広い層からのご意見が寄せられました。



(3)ご意見募集用紙各問の回答状況

問1. 今回のP I (ステップ1) が行われていることをどのような形でお知りになりましたか。

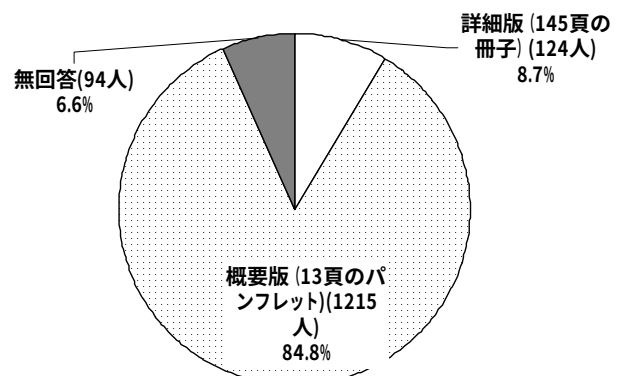
- ・ 多様なメディアを介してP Iについて周知されていることが分かります。



問2. P I レポートの文章や図表など表現の分かり易さやイベントの印象についてお尋ねします。

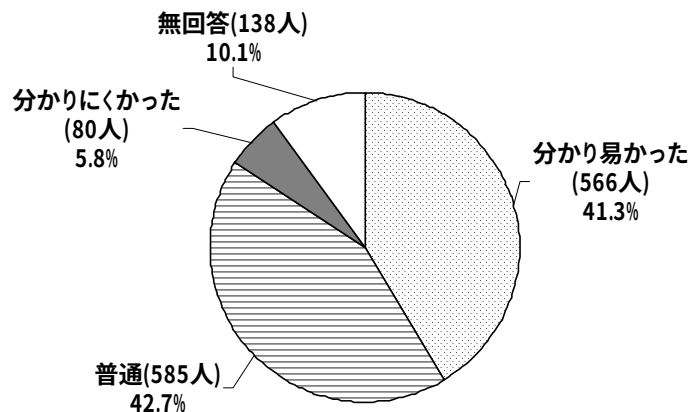
①どのP I レポートをお読みにになりましたか。

- ・ 概要版を読まれている方が8割以上でした。



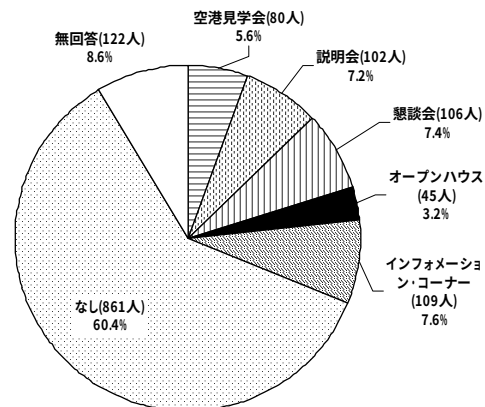
② P I レポートは分かり易かったですか。

- ・ 「分かりやすかった」「普通」を答えた方で全体の8割強を占め、概ね理解しやすい内容であったと考えます。



③ 参加した催しは何ですか。

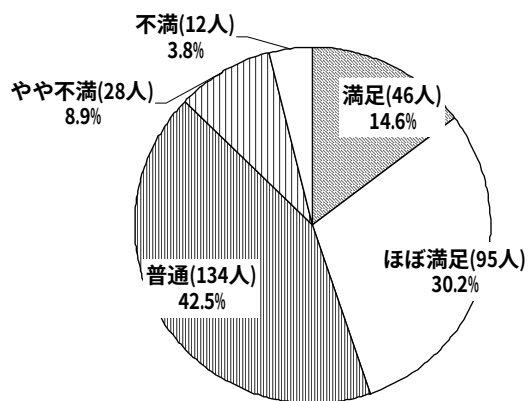
- ・ 約3割の方が催しに参加いただいております、一定の効果が発揮されたと考えます。



④ 参加した催しの印象はいかがでしたか。

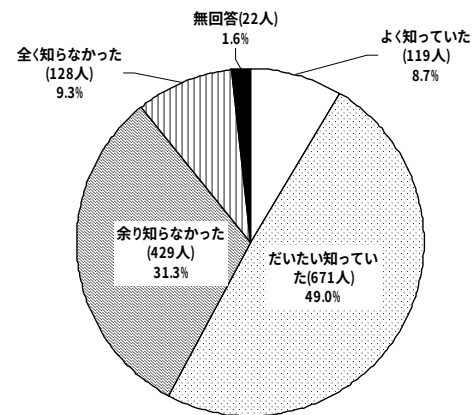
(催しに参加した経験がある方のみ回答)

- ・ 「満足」「ほぼ満足」の意見を加えると全体で4割強の方が催しに良い印象をもたれたことが分かります。



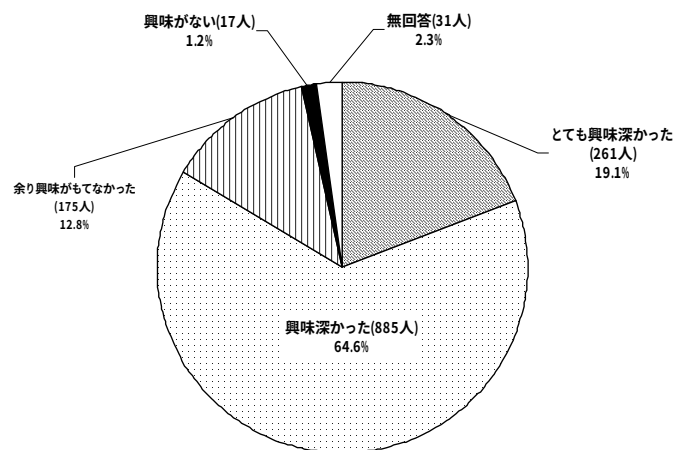
問３．ＰＩレポートに記されている福岡空港の現状や課題について、ご存じでしたか？

- ・ 「余り知らなかった」「全く知らなかった」方が約４割を占めており、これらの方へ福岡空港の現状や課題について情報提供することができたと考えます。



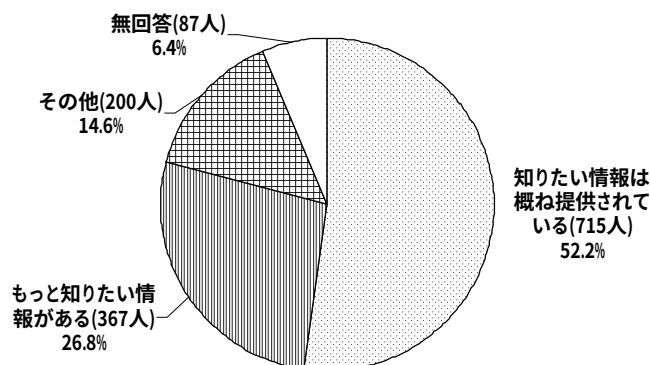
問４．今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか？

- ・ レポートの内容についても「とても興味深かった」「興味深かった」と答えた方が全体の８割を超えており、レポートの内容に対する市民の関心が高かったことが分かります。



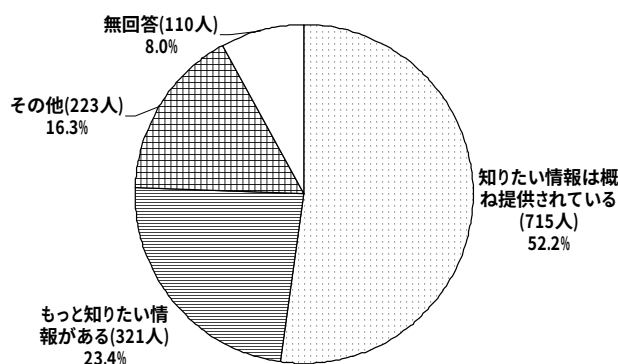
問5 福岡空港の現状と課題について、どう思いますか？

・ご意見を寄せられた方は、1369人であり、うち「知りたい情報は概ね提供されている」との回答は715人（52.2%）と5割を超えました。一方で、「もっと知りたい情報がある」との回答は367人（26.8%）でした。



問6 空港能力の見極めについて、どう思いますか？

・ご意見を寄せられた方は1369人であり、うち「知りたい情報は概ね提供されている」との回答は715人（52.2%）と5割を超えました。一方で「もっと知りたい情報がある」との回答は321人（23.4%）でした。



(4) 記述意見等について

問5「福岡空港の現状と課題についてどう思いますか」、問6「空港能力の見極めについてどう思いますか」及びその他ご意見や感想（意見募集用紙の「その他」及び説明会等での発言により寄せられたご意見）については、複数の内容が含まれているものもあることから、それらの意見については、内容毎に3011件に分解し、同様な意見に整理しました。その結果、別表のとおり12項目（「その他」を除く）となりました。

具体的には、今回のステップ1に係る項目は次のとおりです。

- ・ 「空港能力の見極めに関する意見」
- ・ 「福岡空港の有効活用方策に関する意見」
- ・ 「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」
- ・ 「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）」
- ・ 「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）」
- ・ 「福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見」
- ・ 「福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見」
- ・ 「P Iに関する意見」

又、ステップ2以降に係る項目は次のとおりです。

- ・ 「現空港での滑走路増設や新空港に関する意見」
- ・ 「近隣空港との連携方策に関する意見」
- ・ 「福岡空港の将来像に関する意見」
- ・ 「将来の航空需要予測に関する意見」

上記項目と「その他」に分類されます。

今回のステップ1に係わる項目のうち、「空港能力の見極めに関する意見」が305件、「福岡空港の有効活用方策に関する意見」が252件、「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）」が203件、「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）」が203件、「福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見」が147件、「福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見」が88件でした。

また、「P Iに関する意見」が379件、「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」が251件、ステップ2以降の意見が998件でした。

3. 意見に対する考え方

ステップの区分	意見			意見に対する考え方
	分類	件数	概要	
ステップ1	PIに関する意見	379 件	PIの取り組みを評価する意見、PRの強化や催し充実などへの意見など、肯定的な意見が多く寄せられました。一方、PIの取り組みやPIレポートについて偏っているのではないかと、意見、レポートがわかりにくいなどの意見、時間管理をしっかり行うべきとの意見もありました。	PIについては、透明性、公正さを基本に、実施しています。今後、検討の段階、ステップに応じて、PIを実施することになりますが、皆様からの意見を踏まえつつ進めて参りたいと考えます。また、PIレポートは、客観的な資料、データに基づき、整理、分析し作成しており、レポート作成に係る調査報告等についても、福岡空港調査連絡調整会議のホームページ等で公開し、透明性を確保しながら作成しています。今後、PIレポート等はより分かりやすい内容とするよう工夫するとともに、皆様の一層の信頼が得られるよう努力して参ります。
			(主な意見の構成)	
			1.PIの取り組みに対する意見	
			今後の取り組みに期待する等の意見	
			PIの取り組みへの懐疑的な意見	
			時間管理に関する意見	
			PIの取り組みの広報強化などに関する意見	
			2.PIの催し等に関する意見	
			催しの評価や拡充のための提案などの意見	
			PIを縮小、やめるべきとの意見	
			3.PIレポートに対する意見	
			興味深いとされるなどの意見	
ステップ1	空港能力の見極めに関する意見	305 件	運航の定時性への懸念、需給逼迫に伴う安全性への懸念と能力の限界を肯定する意見がある一方で、ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見がありました。また、能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要との意見もありました。	空港能力の見極めについては、その評価方法や現空港の能力の評価について概ねの共通認識が得られたものと考えます。今後は「将来の航空需要の予測」を踏まえ、将来需要に対する現福岡空港の空港能力の見極めの検討を行って参ります。また、空港能力の評価に環境影響の視点を加えることについても今後検討して参ります。なお、安全性についてはその確保が大前提であり、「空港能力の見極め」以前の問題として、今後の検討に反映させて参ります。
			(主な意見の構成)	
			1.運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見	
			空港能力の限界を肯定	
			需給逼迫に伴う安全性への懸念	
			運航の定時性への懸念	
			2.ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見	
			3.空港能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要とする意見	
			4.福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見	
			5.現ターミナル施設、貨物施設の処理能力を検討すべきとの意見	
			6.海外の空港と比較し、福岡空港の処理容量が少ないとする意見	
			7.その他	
ステップ1	福岡空港の有効活用方策に関する意見	252 件	平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見や施設の老朽化に伴う改良を求める意見があったほか、国内、国際ターミナル施設の統合や定期便以外の施設の移転を求める意見もありました。	現在整備中の誘導路の直線化を進めていくとともに、今後、ターミナル施設のあり方等について検討して参ります。
			(主な意見の構成)	
			1.空港敷地の拡張や国内、国際ターミナルの統合化等大規模な改良の検討を求める意見	
			2.平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見	
			3.定期便以外の施設の移転を求める意見	
			4.費用対効果を問う意見	
			5.現空港の有効活用方策は投資効果等から不必要とする意見	
			6.平行誘導路二重化に伴う安全性を問う意見	
			7.その他	
			(主な意見の構成)	
			1.事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見	
			2.安全面に関する懸念・不安を訴える意見	
			3.安全性が最重要であることや安全面の強化を求める意見	
			4.その他	
ステップ1	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	251 件	部品落下、過去の事故を踏まえ、市街地に存在する空港という問題意識から、現空港の安全性に関する懸念・不安の意見や、事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見がありました。	部品落下、過去の事故事例、現空港が市街地に存在することより、安全面に関心が高いことを踏まえ、今後の検討を進めて参ります。
			(主な意見の構成)	
			1.事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見	
			2.安全面に関する懸念・不安を訴える意見	
			3.安全性が最重要であることや安全面の強化を求める意見	
			4.その他	
			(主な意見の構成)	
			1.今後の対応策の可能性を検討して参ります。	
			2.平行誘導路二重化については、「将来の航空需要の予測」を踏まえ、整備の妥当性、緊急性等について、今後検討して参ります。	
			3.今後、使用事業者をはじめ関係者の意見も伺いながら検討して参ります。	
			4. } 費用対効果や投資効果については、今後検討して参ります。	
			5. }	
			6. 安全性についてはその確保が大前提であると考えますが、平行誘導路二重化が安全性の低下につながることはないと考えます。	

ステップの 区分	意見			意見に対する考え方
	分類	件数	概要	
ス テ ッ プ 1	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)	203 件	航空機騒音が生活環境に与える影響の実態の公開、環境対策費と借地料を含めた空港収支の公開を求める意見がありました。また、騒音・安全への不安、土地利用の規制緩和を求める等市街地に存在する空港であることを問題として捉まえた意見もありました。 (主な意見の構成) 1.航空機騒音に関する意見 環境対策費が多額であることやその情報公開を求める意見 生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見 騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見 2.高さ規制に関する意見 高さ規制問題なし・景観上有利であるとする意見 高さ規制の緩和を求める意見 3.空港用地に関する意見 借地に関する疑問とその情報公開を求める意見 空港の収支の公開を求める意見 4.その他	航空機騒音の実態、環境対策費・借地料については、今後とも可能な限り情報公開して参ります。 航空機騒音が生活環境に与える影響、環境対策費、借地料等に多くの関心が寄せられたことを踏まえ、今後、「現空港における滑走路増設の検討」、「近隣空港との連携方策の検討」、「新空港の検討」を進めて参ります。 (主な意見に対する考え方) 1. } 2. } お寄せいただいた意見は、その内容が本調査において対応を検討できるものも一部ありますが、多くは日々の空港管理業務に関連するものです。当該業務への要望として受け止め、可能な限り対応して参ります。 3. }
	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)	203 件	現空港へのアクセスについては高い評価を得ている反面、ターミナルビルの使いやすさについては不満や要望がありました。 (主な意見の構成) 1.空港アクセスに関する意見 空港へのアクセスは非常に便利 空港移転によるアクセス低下への懸念 現空港の国際線へのアクセスや道路事情に不満 2.ターミナルビルの使いやすさに関する意見 施設の混雑・旅客動線への不満や施設改善要望 ビルの分離への不満や集約化の要望 3.その他	現空港の利便性については、PRレポートの中でも「交通アクセスが便利な空港」とする一方、「ターミナルビルの一部に混雑が生じている」とのとりまとめを行っており、共通認識が得られたものと考えます。空港へのアクセスやターミナルの利便性等に配慮して今後の検討を進めて参ります。 (主な意見に対する考え方) 1. 空港へのアクセスの利便性が重要であることに配慮して、今後の検討を進めて参ります。 2. ターミナルビルの使いやすさについて不満や要望があったことに配慮して、今後の検討を進めて参ります。
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	147 件	東アジア路線の充実やそれへの期待感への意見がありました。一方で今年秋のハワイ便の減便など、将来の路線転換を懸念する意見もありました。	海外の経済発展方向や国内外エアラインの路線転換の動向、さらには、北部九州地域の都市戦略などを踏まえ、「将来の航空需要の予測」を進めて参ります。
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	88 件	福岡空港が有する福岡都市圏と三大都市圏を結ぶ幹線の機能充実や地方路線の便数等のサービス向上など地域拠点空港としてのネットワーク強化を求める意見がありました。	地域拠点空港としての機能を果たせるよう、今後の検討を進めて参ります。
	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	305 件	将来の需要増を前提として、現空港での滑走路増設の検討や、現空港の安全性に関する懸念等から新空港の必要性を求める意見がありました。一方で新空港の必要性に対する疑問の意見もありました。	「現空港における滑走路増設の検討」や「新空港の検討」の中で、その必要性、影響、実現可能性等について検討して参ります。
	近隣空港との連携方策に関する意見	258 件	佐賀空港の有効活用や、新北九州空港の開港による福岡空港の需給逼迫緩和を尋ねる意見がありました。	「近隣空港との連携方策の検討」の中で、その効果等について検討して参ります。
	福岡空港の将来像に関する意見	222 件	今後の地域間交流や国際交流の視点から空港の機能の強化を求める意見や、ハブ空港としての役割を求める意見がある一方、国際線や国内幹線路線の一部を他都市へ移転すべきとの意見もありました。	今後の検討にあたって意見を参考とさせていただきます。
	将来の航空需要予測に関する意見	213 件	最近の福岡空港の航空旅客の需要の伸び悩みや我が国の人口減少下のなかでの将来航空需要への懸念がありました。さらに、新幹線等の開通に伴う航空需要の変化などの意見もありました。	「将来の航空需要の予測」の検討の中で、将来人口や将来の交通ネットワークなどを踏まえ、検討して参ります。
	その他	185 件		
	合計	3011 件		
ス テ ッ プ 2 以 降				

参考－１ 問５「福岡空港の現状と課題」に寄せられたご意見

寄せられた意見数	1369 人	
知りたい情報は概ね提供されている	715	寄せられた意見数(アンケートを提出いただいた方等)は1,369人、うち本設問で「知りたい情報は概ね提供されている」との回答は715人52%と約半数となっています。また、648人の方から記述意見があり、その意見を968件に分類整理しました。その概要は下表のとおりです。
もっと知りたい情報がある	367	
その他	200	
無回答	87	

ステップの区分	意見		
	分類	件数(※1)	概要(※2)
ステップ 1	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)	123 件	航空機騒音が生活環境に与える影響の実態の公開、環境対策費と借地料を含めた空港収支の公開を求める意見がありました。また、騒音・安全への不安、土地利用の規制緩和を求める等市街地に存在する空港であることを問題として捉えた意見もありました。
			(主な意見の構成)
			1.航空機騒音に関する意見
			環境対策費が多額であることやその情報公開を求める意見
			生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見
			騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見
			2.高さ規制に関する意見
			高さ規制問題なし・景観上有利であるとする意見
			高さ規制の緩和を求める意見
			3.空港用地に関する意見
			借地に関する疑問とその情報公開を求める意見
			空港の収支の公開を求める意見
			4.その他
			合計
			50件 20件 17件 13件 27件 18件 9件 35件 26件 9件 59件 171件
	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	101 件	部品落下、過去の事故を踏まえ、市街地に存在する空港という問題意識から、現空港の安全性に関する懸念・不安の意見や、事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見がありました。
			(主な意見の構成)
			1.事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見
			2.安全面に関する懸念・不安を訴える意見
			3.安全性が最重要であることや安全面の強化を求める意見
			4.その他
			合計
			49件 45件 16件 14件 124件
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	90 件	東アジア路線の充実やそれへの期待感への意見がありました。一方で今年秋のハワイ便の減便など、将来の路線転換を懸念する意見もありました。
	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)	88 件	空港へのアクセスについては高い評価を得ている反面、ターミナルビルの使いやすさについては不満や要望がありました。
			(主な意見の構成)
			1.空港アクセスに関する意見
			空港へのアクセスは非常に便利
			空港移転によるアクセス低下への懸念
			現空港の国際線へのアクセスや道路事情に不満
			2.ターミナルビルの使いやすさに関する意見
			施設の混雑・旅客動線への不満や施設改善要望
			ビルの分離への不満や集約化の要望
			3.その他
			合計
			43件 30件 7件 6件 35件 23件 12件 32件 110件

ステップの 区分	意見																							
	分類	件数(※1)	概要(※2)																					
ステップ 1	空港能力の見極めに関する意見	87 件	運航の定時性への懸念、需給逼迫に伴う安全性への懸念と能力の限界を肯定する意見がある一方で、ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見がありました。また、現ターミナル施設、貨物施設の処理能力に関する意見がありました。 (主な意見の構成) <table><tr><td>1.運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見</td><td>38件</td></tr><tr><td> 空港能力の限界を肯定</td><td>26件</td></tr><tr><td> 運航の定時性への懸念</td><td>10件</td></tr><tr><td> 需給逼迫に伴う安全性への懸念</td><td>2件</td></tr><tr><td>2.現ターミナル施設、貨物施設の処理能力を検討すべきとの意見</td><td>10件</td></tr><tr><td>3.福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見</td><td>5件</td></tr><tr><td>4.ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見</td><td>2件</td></tr><tr><td>5.空港能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要とする意見</td><td>2件</td></tr><tr><td>6.その他</td><td>35件</td></tr><tr><td>合計</td><td>92件</td></tr></table>	1.運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見	38件	空港能力の限界を肯定	26件	運航の定時性への懸念	10件	需給逼迫に伴う安全性への懸念	2件	2.現ターミナル施設、貨物施設の処理能力を検討すべきとの意見	10件	3.福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見	5件	4.ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見	2件	5.空港能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要とする意見	2件	6.その他	35件	合計	92件	
	1.運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見	38件																						
	空港能力の限界を肯定	26件																						
	運航の定時性への懸念	10件																						
	需給逼迫に伴う安全性への懸念	2件																						
	2.現ターミナル施設、貨物施設の処理能力を検討すべきとの意見	10件																						
	3.福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見	5件																						
	4.ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見	2件																						
	5.空港能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要とする意見	2件																						
	6.その他	35件																						
合計	92件																							
福岡空港の有効活用方策に関する意見	48 件	平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見や施設の老朽化に伴う改良を求める意見があったほか、ターミナル施設の地下化や定期便以外の施設の移転を求める意見もありました。 (主な意見の構成) <table><tr><td>1.空港敷地の拡張やターミナルの地下化等大規模な改良の検討を求める意見</td><td>18件</td></tr><tr><td>2.平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見</td><td>12件</td></tr><tr><td>3.定期便以外の施設の移転を求める意見</td><td>5件</td></tr><tr><td>4.費用対効果を問う意見</td><td>2件</td></tr><tr><td>5.その他</td><td>14件</td></tr><tr><td>合計</td><td>51件</td></tr></table>	1.空港敷地の拡張やターミナルの地下化等大規模な改良の検討を求める意見	18件	2.平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見	12件	3.定期便以外の施設の移転を求める意見	5件	4.費用対効果を問う意見	2件	5.その他	14件	合計	51件										
1.空港敷地の拡張やターミナルの地下化等大規模な改良の検討を求める意見	18件																							
2.平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見	12件																							
3.定期便以外の施設の移転を求める意見	5件																							
4.費用対効果を問う意見	2件																							
5.その他	14件																							
合計	51件																							
福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	47 件	福岡空港が有する福岡都市圏と三大都市圏を結ぶ幹線の機能充実や地方路線の便数等のサービス向上など地域拠点空港としてのネットワーク強化を求める意見が多数ありました。																						
PIに関する意見	22 件	PIへの期待やPR強化などPIについて評価するご意見、PIレポートの内容がわかりにくいなどの意見がありました。 (主な意見の構成) <table><tr><td>1.PIの取組に関する意見</td><td>8件</td></tr><tr><td> 今後の取り組みに期待する等の意見</td><td>3件</td></tr><tr><td> PIの取り組みの広報強化などに関する意見</td><td>3件</td></tr><tr><td> PIの取り組みへの懐疑的な意見</td><td>2件</td></tr><tr><td>2.PIの催し等に関する意見</td><td>3件</td></tr><tr><td> 催しの評価や拡充のための提案などの意見</td><td>3件</td></tr><tr><td>3.PIレポートに対する意見</td><td>11件</td></tr><tr><td> 分かりにくい、また、内容を充実すべき等の意見</td><td>7件</td></tr><tr><td> 偏向的ではないかととの意見</td><td>4件</td></tr><tr><td>4.その他</td><td>2件</td></tr><tr><td>合計</td><td>24件</td></tr></table>	1.PIの取組に関する意見	8件	今後の取り組みに期待する等の意見	3件	PIの取り組みの広報強化などに関する意見	3件	PIの取り組みへの懐疑的な意見	2件	2.PIの催し等に関する意見	3件	催しの評価や拡充のための提案などの意見	3件	3.PIレポートに対する意見	11件	分かりにくい、また、内容を充実すべき等の意見	7件	偏向的ではないかととの意見	4件	4.その他	2件	合計	24件
1.PIの取組に関する意見	8件																							
今後の取り組みに期待する等の意見	3件																							
PIの取り組みの広報強化などに関する意見	3件																							
PIの取り組みへの懐疑的な意見	2件																							
2.PIの催し等に関する意見	3件																							
催しの評価や拡充のための提案などの意見	3件																							
3.PIレポートに対する意見	11件																							
分かりにくい、また、内容を充実すべき等の意見	7件																							
偏向的ではないかととの意見	4件																							
4.その他	2件																							
合計	24件																							
ステップ 2 以降	近隣空港との連携方策に関する意見	86 件	佐賀空港の有効活用や、新北九州空港の開港による福岡空港の需給逼迫緩和を尋ねる意見がありました。																					
	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	80 件	将来の需要増を前提として、現空港での滑走路増設の検討や、現空港の騒音問題等から新空港の必要性を求める意見がありました。一方で滑走路増設に伴う周辺地域への影響や新空港の必要性に対する疑問の意見もありました。																					
	将来の航空需要予測に関する意見	68 件	最近の福岡空港の航空旅客の需要の伸び悩みや我が国の人口減少下のなかでの将来航空需要への懸念がありました。さらに、新幹線等の開通に伴う航空需要の変化などの意見もありました。																					
	福岡空港の将来像に関する意見	36 件	今後の地域間交流や国際交流の視点から空港の機能の強化を求める意見やハブ空港としての役割を求める意見がある一方、国際線や国内幹線路線の一部を他都市へ移転すべきとの意見もありました。																					
	その他	92 件																						
	合計	968 件																						

※1 寄せられた意見を段落ごとに分割した意見の件数

※2 ※1の意見の内容を考慮し主な意見ごとに分類した件数

○ 件数と意見概要欄記載の件数は、1件で複数の項目に意見をしている場合が見られ合計は一致しない。

参考－２ 問６「空港能力の見極め」に寄せられたご意見

寄せられた意見数	1369 人	
知りたい情報は概ね提供されている	715	
もっと知りたい情報がある	321	
その他	223	人
無回答	110	

寄せられた意見数(アンケートを提出いただいた方等)は1,369人、うち本設問で「知りたい情報は概ね提供されている」との回答は715人52%と約半数となっています。また、630人の方から記述意見があり、その意見を889件に分類整理しました。その概要は下表のとおりです。

ステップ
区分

意見

分類

件数(※1)

概要(※2)

空港能力の見極めに関する意見

157 件

運航の定時性への懸念、需給逼迫に伴う安全性への懸念と能力の限界を肯定する意見がある一方で、ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見がありました。また、能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要との意見もありました。

(主な意見の構成)

1. 運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見	117件
空港能力の限界を肯定	81件
需給逼迫に伴う安全性への懸念	28件
運航の定時性への懸念	8件
2. ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見	13件
3. 空港能力の評価には安全性や環境影響の視点が必要とする意見	7件
4. 福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見	7件
5. 現ターミナル施設、貨物施設の処理能力を検討すべきとの意見	4件
6. 海外の空港と比較し、福岡空港の処理容量が少ないとする意見	4件
7. その他	21件
合計	173件

福岡空港の有効活用方策に関する意見

148 件

平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見や施設の老朽化に伴う改良を求める意見があったほか、国内、国際ターミナル施設の統合や定期便以外の施設の移転を求める意見もありました。

(主な意見の構成)

1. 空港敷地の拡張や国内、国際ターミナルの統合化等大規模な改良の検討を求める意見	67件
2. 平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見	43件
3. 定期便以外の施設の移転を求める意見	17件
4. 費用対効果を問う意見	13件
5. 現空港の有効活用方策は投資効果等から不必要とする意見	8件
6. 平行誘導路二重化に伴う安全性を問う意見	6件
7. その他	8件
合計	162件

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

76 件

余裕のない運航に対する不安、有効活用方策(対面交通)についての安全面への懸念を訴える意見や、運航に余裕を持たせるべきとの意見がありました。

(主な意見の構成)

1. 安全面に関する懸念・不安を訴える意見	37件
2. 事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見	21件
3. 安全性が最重要であることや安全面の強化を求める意見	19件
4. その他	19件
合計	96件

PIに関する意見

33 件

PIレポートの内容について、興味深いとされる意見がある一方、偏っている、わかりにくいなどの意見がありました。

(主な意見の構成)

1. PIの取り組みに対する意見	8件
今後の取り組みに期待する等の意見	6件
PIの取り組みへの懐疑的な意見	2件
2. PIレポートに対する意見	33件
分かりにくい、また、内容を充実すべき等の意見	15件
偏向的ではないかとの意見	12件
興味深いとされるなどの意見	6件
3. その他	7件
合計	48件

ステップ
1

ステップの 区分	意見																								
	分類	件数(※1)	概要(※2)																						
ステップ 1	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)	26 件	空港へのアクセスについては高い評価を得ている反面、ターミナルビルの使いやすさについては不満や要望がありました。 (主な意見の構成) <table><tr><td>1.空港アクセスに関する意見</td><td>2件</td></tr><tr><td> 空港へのアクセスは非常に便利</td><td>2件</td></tr><tr><td>2.ターミナルビルの使いやすさに関する意見</td><td>7件</td></tr><tr><td> 施設の混雑・旅客動線への不満や施設改善要望</td><td>7件</td></tr><tr><td>3.その他</td><td>23件</td></tr><tr><td>合計</td><td>32件</td></tr></table>	1.空港アクセスに関する意見	2件	空港へのアクセスは非常に便利	2件	2.ターミナルビルの使いやすさに関する意見	7件	施設の混雑・旅客動線への不満や施設改善要望	7件	3.その他	23件	合計	32件										
	1.空港アクセスに関する意見	2件																							
	空港へのアクセスは非常に便利	2件																							
	2.ターミナルビルの使いやすさに関する意見	7件																							
	施設の混雑・旅客動線への不満や施設改善要望	7件																							
	3.その他	23件																							
	合計	32件																							
	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)	25 件	航空機騒音が生活環境に与える影響の実態の公開、環境対策費と借地料を含めた空港収支の公開を求める意見がありました。また、騒音・安全への不安、土地利用の規制緩和を求める等市街地に存在する空港であることを問題として捉えた意見もありました。 (主な意見の構成) <table><tr><td>1.航空機騒音に関する意見</td><td>11件</td></tr><tr><td> 生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見</td><td>5件</td></tr><tr><td> 騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見</td><td>4件</td></tr><tr><td> 環境への配慮や環境対策の強化を求める意見</td><td>2件</td></tr><tr><td>2.高さ規制に関する意見</td><td>3件</td></tr><tr><td> 高さ規制の緩和を求める意見</td><td>3件</td></tr><tr><td>3.空港用地に関する意見</td><td>6件</td></tr><tr><td> 借地に関する疑問とその情報公開を求める意見</td><td>3件</td></tr><tr><td> 空港の収支の公開を求める意見</td><td>3件</td></tr><tr><td>4.その他</td><td>9件</td></tr><tr><td>合計</td><td>29件</td></tr></table>	1.航空機騒音に関する意見	11件	生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見	5件	騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見	4件	環境への配慮や環境対策の強化を求める意見	2件	2.高さ規制に関する意見	3件	高さ規制の緩和を求める意見	3件	3.空港用地に関する意見	6件	借地に関する疑問とその情報公開を求める意見	3件	空港の収支の公開を求める意見	3件	4.その他	9件	合計	29件
	1.航空機騒音に関する意見	11件																							
	生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見	5件																							
騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見	4件																								
環境への配慮や環境対策の強化を求める意見	2件																								
2.高さ規制に関する意見	3件																								
高さ規制の緩和を求める意見	3件																								
3.空港用地に関する意見	6件																								
借地に関する疑問とその情報公開を求める意見	3件																								
空港の収支の公開を求める意見	3件																								
4.その他	9件																								
合計	29件																								
福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	21 件	東アジア路線の充実やそれへの期待感への意見がありました。一方で今年秋のハワイ便の減便など、将来の路線転換を懸念する意見もありました。																							
福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	10 件	福岡空港が有する福岡都市圏と三大都市圏を結ぶ幹線の機能充実や地方路線の便数等のサービス向上など地域拠点空港としてのネットワーク強化を求める意見がありました。																							
ステップ 2以降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	106 件	将来の需要増を前提として、現空港での滑走路増設の検討や、現空港の安全性に関する懸念等から新空港の必要性を求める意見がありました。一方で滑走路増設に伴う周辺地域への影響や新空港の必要性に対する疑問の意見もありました。																						
	将来の航空需要予測に関する意見	85 件	最近の福岡空港の航空旅客の需要の伸び悩みや我が国の人口減少下のなかでの将来航空需要への懸念がありました。さらに、新幹線等の開通に伴う航空需要の変化などの意見もありました。																						
	近隣空港との連携方策に関する意見	81 件	佐賀空港の有効活用や新北九州空港の開港による福岡空港の需給逼迫緩和を尋ねる意見がありました。																						
	福岡空港の将来像に関する意見	70 件	海外の空港などで娯楽・遊戯施設等が設置されている例から福岡空港も特徴ある将来像を描くべきとの意見、今後の地域間交流や国際交流の視点から空港の機能の強化を求める意見、ハブ空港としての役割を求める声がある一方、国際線や国内幹線路線の一部を他都市へ移転すべきとの意見もありました。																						
	その他	31 件																							
	合計	869 件																							

※1 寄せられた意見を段落ごとに分割した意見の件数

※2 ※1の意見の内容を考慮し主な意見ごとに分類した件数

○ 件数と意見概要欄記載の件数は、1件で複数の項目に意見をしている場合が見られ合計は一致しない。

参考－３ その他のご意見や感想について

(意見募集用紙の「その他」及び説明会等での発言により寄せられたご意見)

ステップの 区分	意見		
	分類	件数(※1)	概要(※2)
ス テ ッ プ 1	PIに関する意見	324 件	PIの取り組みを評価する意見、PRの強化や催し充実などへの意見など、肯定的な意見が多く寄せられました。一方、PIの取り組みやPIレポートについて偏っているのではないかと、意見、レポートがわかりにくいなどの意見、時間管理をしっかり行うべきとの意見もありました。
			(主な意見の構成)
			1.PIの取り組みに対する意見 145件
			今後の取り組みに期待する等の意見 85件
			PIの取り組みへの懐疑的な意見 19件
			時間管理に関する意見 14件
			PIの取り組みの広報強化などに関する意見 47件
			2.PIの催し等に関する意見 62件
			催しの評価や拡充のための提案などの意見 58件
			PIを縮小、やめるべきとの意見 4件
			3.PIレポートに対する意見 125件
			興味深いとされるなどの意見 45件
			偏向的ではないかと意見 37件
			分かりにくい、また、内容を充実すべき等の意見 43件
			4.その他 34件
			合計 366件
	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)	89 件	空港へのアクセスについては高い評価を得ている反面、ターミナルビルの使いやすさについては不満や要望がありました。
			(主な意見の構成)
			1.空港アクセスに関する意見 46件
			空港へのアクセスは非常に便利 33件
			港移転によるアクセス低下への懸念 8件
			現空港の国際線へのアクセスや道路事情に不満 5件
			2.ターミナルの使いやすさに関する意見 23件
			施設の混雑・旅客動線への不満や施設改善要望 15件
			ビルの分離への不満や集約化の要望 8件
			3.その他 43件
			合計 112件
	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	74 件	空港の立地条件に対する安全面への懸念、余裕のない運航に対する不安とともに、安全性が最重要であるとの認識に基づいた意見、安全性の評価を求める意見がありました。また、騒音問題と合わせて空港を移転すべきとの意見がある一方、安全面が利便性に優先するとともに空港移転反対の立場から増便抑制を唱える意見もありました。
			(主な意見の構成)
			1.安全面に関する懸念・不安を訴える意見 44件
			2.事故実態の公開や事故事例の分析を求める意見 21件
			3.安全性が最重要であることや安全面の強化を求める意見 17件
			4.その他 21件
			合計 103件

ステップの 区分	意見																							
	分類	件数(※1)	概要(※2)																					
ステップ 1	空港能力の見極めに関する意見	61 件	運航の定時性への懸念、需給逼迫に伴う安全性への懸念と能力の限界を肯定する意見がある一方で、ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見がありました。また、世界の空港との空港能力の比較を行う必要性に関する意見がありました。 (主な意見の構成) <table><tr><td>1. 運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見</td><td>32件</td></tr><tr><td>空港能力の限界を肯定</td><td>25件</td></tr><tr><td>需給逼迫に伴う安全性への懸念</td><td>4件</td></tr><tr><td>運航の定時性への懸念</td><td>3件</td></tr><tr><td>2. 発着回数以外の空港能力の評価手法に関する意見</td><td>8件</td></tr><tr><td>3. 福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見</td><td>7件</td></tr><tr><td>4. 海外の空港と比較し、福岡空港の処理容量が少ないとする意見</td><td>4件</td></tr><tr><td>5. ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見</td><td>2件</td></tr><tr><td>6. その他</td><td>24件</td></tr><tr><td>合計</td><td>77件</td></tr></table>	1. 運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見	32件	空港能力の限界を肯定	25件	需給逼迫に伴う安全性への懸念	4件	運航の定時性への懸念	3件	2. 発着回数以外の空港能力の評価手法に関する意見	8件	3. 福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見	7件	4. 海外の空港と比較し、福岡空港の処理容量が少ないとする意見	4件	5. ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見	2件	6. その他	24件	合計	77件	
	1. 運航の定時性、需給逼迫に伴う安全性の懸念と能力の限界を肯定する意見	32件																						
	空港能力の限界を肯定	25件																						
	需給逼迫に伴う安全性への懸念	4件																						
	運航の定時性への懸念	3件																						
	2. 発着回数以外の空港能力の評価手法に関する意見	8件																						
	3. 福岡空港の空港能力は現状のままで十分とする意見	7件																						
	4. 海外の空港と比較し、福岡空港の処理容量が少ないとする意見	4件																						
	5. ピーク時以外の利用の可能性を尋ねる意見	2件																						
	6. その他	24件																						
合計	77件																							
福岡空港の有効活用方策に関する意見	56 件	平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見や、ターミナル施設の地下化や定期便以外の施設の移転を求める意見もありました。 (主な意見の構成) <table><tr><td>1. 平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見</td><td>22件</td></tr><tr><td>2. 空港敷地の拡張やターミナルの地下化等大規模な改良の検討を求める意見</td><td>11件</td></tr><tr><td>3. 定期便以外の施設の移転を求める意見</td><td>11件</td></tr><tr><td>4. 現空港の有効活用方策は投資効果等から不必要とする意見</td><td>2件</td></tr><tr><td>5. 費用対効果を問う意見</td><td>2件</td></tr><tr><td>6. その他</td><td>12件</td></tr><tr><td>合計</td><td>60件</td></tr></table>	1. 平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見	22件	2. 空港敷地の拡張やターミナルの地下化等大規模な改良の検討を求める意見	11件	3. 定期便以外の施設の移転を求める意見	11件	4. 現空港の有効活用方策は投資効果等から不必要とする意見	2件	5. 費用対効果を問う意見	2件	6. その他	12件	合計	60件								
1. 平行誘導路二重化等の有効活用方策の早期実現を求める意見	22件																							
2. 空港敷地の拡張やターミナルの地下化等大規模な改良の検討を求める意見	11件																							
3. 定期便以外の施設の移転を求める意見	11件																							
4. 現空港の有効活用方策は投資効果等から不必要とする意見	2件																							
5. 費用対効果を問う意見	2件																							
6. その他	12件																							
合計	60件																							
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)	55 件	航空機騒音が生活環境に与える影響の実態の公開、環境対策費と借地料を含めた空港収支の公開を求める意見がありました。また、騒音・安全への不安、土地利用の規制緩和を求める等市街地に存在する空港であることを問題として捉えた意見もありました。 (主な意見の構成) <table><tr><td>1. 航空機騒音に関する意見</td><td>27件</td></tr><tr><td>生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見</td><td>12件</td></tr><tr><td>環境への配慮や環境対策の強化を求める意見</td><td>8件</td></tr><tr><td>騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見</td><td>7件</td></tr><tr><td>2. 高さ規制に関する意見</td><td>9件</td></tr><tr><td>高さ規制問題なし・景観上有利であるとする意見</td><td>5件</td></tr><tr><td>高さ規制の緩和を求める意見</td><td>4件</td></tr><tr><td>3. 空港用地に関する意見</td><td>12件</td></tr><tr><td>借地に関する疑問とその情報公開を求める意見</td><td>12件</td></tr><tr><td>4. その他</td><td>30件</td></tr><tr><td>合計</td><td>78件</td></tr></table>	1. 航空機騒音に関する意見	27件	生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見	12件	環境への配慮や環境対策の強化を求める意見	8件	騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見	7件	2. 高さ規制に関する意見	9件	高さ規制問題なし・景観上有利であるとする意見	5件	高さ規制の緩和を求める意見	4件	3. 空港用地に関する意見	12件	借地に関する疑問とその情報公開を求める意見	12件	4. その他	30件	合計	78件
1. 航空機騒音に関する意見	27件																							
生活環境に与える影響の実態の把握や公開を求める意見	12件																							
環境への配慮や環境対策の強化を求める意見	8件																							
騒音による生活環境への不安・不満を訴える意見	7件																							
2. 高さ規制に関する意見	9件																							
高さ規制問題なし・景観上有利であるとする意見	5件																							
高さ規制の緩和を求める意見	4件																							
3. 空港用地に関する意見	12件																							
借地に関する疑問とその情報公開を求める意見	12件																							
4. その他	30件																							
合計	78件																							
福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	36 件	東アジア路線の充実やそれへの期待感への意見がありました。一方で今年秋のハブ便の減便など、将来の路線転換を懸念する意見もありました。																						
福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	31 件	福岡空港が有する福岡都市圏と三大都市圏を結ぶ幹線の機能充実や地方路線の便数等のサービス向上など地域拠点空港としてのネットワーク強化を求める意見がありました。																						
ステップ 2以降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	119 件	将来の需要増を前提として、現空港での滑走路増設の検討や、現空港の安全性に関する懸念等から新空港の必要性を求める意見がありました。一方で新空港の必要性に対する疑問の意見もありました。																					
	福岡空港の将来像に関する意見	116 件	今後の地域間交流や国際交流の視点からの空港の機能の強化を求める意見や、ハブ空港としての役割を求める意見がある一方、国際線や国内幹線路線の一部を他都市へ移転すべきとの意見もありました。																					
	近隣空港との連携方策に関する意見	91 件	佐賀空港の有効活用や、新北九州空港の開港による福岡空港の需給逼迫緩和を尋ねる意見がありました。																					
	将来の航空需要予測に関する意見	60 件	最近の福岡空港の航空旅客の需要の伸び悩みや我が国の人口減少下のなかでの将来航空需要への懸念がありました。さらに、新幹線等の開通に伴う航空需要の変化などの意見もありました。																					
	その他	62 件																						
	合計	1174 件																						

※1 寄せられた意見を段落ごとに分割した意見の件数

※2 ※1の意見の内容を考慮し主な意見ごとに分類した件数

○ 件数と意見概要欄記載の件数は、1件で複数の項目に意見をしている場合が見られ合計は一致しない。

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）に
寄せられたご意見

平成 1 7 年 1 0 月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

福岡空港については、国、福岡県、福岡市が連携・協力して平成15年度から将来の混雑問題等への対応策を検討する「総合的な調査」を実施しております。

この調査にあたっては、基本的なところから段階を踏んで検討を進めることとしており、検討のステップに対応して情報提供とそれに対する意見収集を行うパブリック・インボルブメント（以下「P I」と略す）を実施することとしております。この最初のステップとして「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」についての情報を提供し、ご意見を募集する福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ1）を7月25日から実施し、9月中旬までに1300名を超える方から約3000件のご意見が寄せられました。

福岡空港の総合的な調査に係るP I実施計画（ステップ1）に基づき、寄せられたご意見を集約し、それに対するP I実施主体の考え方をとりまとめましたので公表します。

これは、皆様から寄せられたご意見を幅広くお知らせするとともに「福岡空港の現状と課題」や「空港能力の見極め」についての情報が皆様に十分に周知されたか、また、皆様から幅広く意見が収集されているかを判断していくため、今般、P Iで寄せられた意見の集約やP I実施主体の考え方、その他について皆様より幅広くご意見をお伺いするものです。

なお、今回の「総合的な調査」に係るP I（ステップ1）に皆様から寄せられたすべてのご意見につきましては、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ <http://www.fukuokakuko-chosa.org/index.html> でも、ご覧いただけます。

平成17年10月
福岡空港調査連絡調整会議

ご意見をお寄せいただいた方法

PIのステップ1について、平成17年7月25日から情報を提供し、平成17年9月中旬までに、1,369名の方からご意見が寄せられました。

情報の提供

手法		実施回数実施箇所	実施場所・実施日	参加者または資料配付数
周知広報	新聞広告	5回	大手5紙、全5段広告 6/26～7/13 1回×5紙 5回 1紙、全5段広告 8/15	—
	ラジオ広告	75本	大手3局、20秒広告 7/20～8/23 1本/日×25日間×3局 75本	—
	チラシ配布	—	・県内20箇所(福岡空港および主要駅)街頭配布 ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	約65,000部
	ポスター配布	1回	県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100部
	行政だより配布	1回	福岡県だより 2005年7月号(2005.7.1発行) ふくおか市政だより 2005年7月号(2005.7.1発行)	福岡県だより: 約200万部 市政だより: 約70万部
	ニュースレター配布	—	福岡空港調査連絡調整会議ニュース 配布	520部
情報提供	資料配付	—	・県内20箇所(福岡空港および主要駅)街頭配布 ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布	約50,000部
	福岡空港見学会	5回	第1回(8/17)、第2回(8/21)、第3回(9/4)、第4回(9/5)、第5回(9/10)	152人
	インフォメーションコーナー	3箇所	○福岡空港(8/17～) ○福岡県庁(8/17～) ○福岡市役所(8/17～)	2,448人 (福岡空港、8/17～9/20)
	ホームページ	—	6/24～	8,579アクセス
意見収集	説明会	5回	○あいれふ(8/18) ○イイヅカコミュニティセンター(8/22) ○北九州国際会議場(8/29) ○コミセンわじろ(8/30) ○石橋文化センター(9/14)	235人
	懇談会	13回	○交通事業者等(9/7 アクロス福岡) ○航空関係事業者(9/8 空港ビル) ○空港関連事業者(9/8 空港ビル) ○利用企業等 第1回(9/9 あいれふ) 第2回(9/12 天神ビル) 第3回(9/12 天神ビル) 第4回(9/13 あいれふ) ○周辺住民 第1回(9/14 地元集会所) 第2回(9/16 地元集会所) 第3回(9/17 地元集会所) 第4回(9/20 空港ビル) ○福岡空港周辺自治体(9/9 空港ビル) ○市民団体(9/10 空港ビル)	227人
	オープンハウス	5箇所 (2日/箇所)	○天神地下街(8/19～20) ○JR小倉駅(8/23～8/24) ○ダイヤモンドシティ・ルクス(8/26～8/27) ○西鉄久留米駅(8/26～8/27) ○ジャスコ穂波店(9/2～9/3)	1,556人
	その他説明	4回	○その他説明(9/2 福岡市内) ○その他説明(9/13 福岡市内) ○その他説明(9/15 福岡市内) ○その他説明(9/15 福岡市内)	150人



寄せられたご意見・・・1,369名
【うち記述意見の数 3,011件】

寄せられたご意見（個人毎）

Aさん	・騒音による市民生活への影響がしつかり情報提供されていません。ただ騒音の大きさ、広さだけでなく、下に住む住民（赤ちゃんや小・中学生も含めて）がどれくらいな思いをしているか住民へのヒアリングも含めて情報提供して下さい。 ・8月にもポルル行きのジェット機が火を吹きました。飛行場周辺の市民への安全性について情報提供して下さい。	・騒音による市民生活への影響がしつかり情報提供されていません。ただ騒音の大きさ、広さだけでなく、下に住む住民（赤ちゃんや小・中学生も含めて）がどれくらいな思いをしているか住民へのヒアリングも含めて情報提供して下さい。 ・8月にもポルル行きのジェット機が火を吹きました。飛行場周辺の市民への安全性について情報提供して下さい。
Bさん	・市街地に空港があるのは便利だという半面、騒音の問題や万一事故があった時、被害の甚大さが考えられます。この辺りは当然、検証されていると思いますが。 ・自衛隊と共用になっているが、隊機の発着回数は、イザという時は、 ・諸々のことを考えると移転を是非検討して欲しい。	・市街地に空港があるのは便利だという半面、騒音の問題や万一事故があった時、被害の甚大さが考えられます。この辺りは当然、検証されていると思いますが。 ・自衛隊と共用になっているが、隊機の発着回数は、イザという時は、 ・諸々のことを考えると移転を是非検討して欲しい。
Cさん	・国際線利用者の満足度が国内線より低いとあるが、他空港平均と同等もしくは増便が期待される要因となりえる。入出国目的、利用者数の推移、入国のアクセス手段等についての情報があれば良かった。	・国際線利用者の満足度が国内線より低いとあるが、他空港平均と同等もしくは増便が期待される要因となりえる。入出国目的、利用者数の推移、入国のアクセス手段等についての情報があれば良かった。
Dさん	・空港整備の土地の問題。これ以上、広げられないがどうするのか。アジアとの交流が増える事は必定と思われるので、その対応は、 町から近いのでアクセスが楽、新宮沖への空港の計画はどうなったのでしょうか。私心としては現在地で満足しているけど、ヨロップバ旅行時、羽田、成田を利用するが直接成田・関空へ行く方が楽で安心なのですが、その便を増やすという事は出来るのでしょうか。	・空港整備の土地の問題。これ以上、広げられないがどうするのか。アジアとの交流が増える事は必定と思われるので、その対応は、 ・ヨロップバ旅行時、羽田、成田を利用するが直接成田・関空へ行く方が楽で安心なのですが、その便を増やすという事は出来るのでしょうか。
Eさん	・国内線については便数より先行（路線）を多くされたならばよいと思います。 ・国際線の（福岡空港）利点はストレート（直接）に目的地直行ける事だと思えますので便数により検討されたら。 ・便数の増加については国内、国際線と別々にする等考慮に入れて新空港を建設する事で如何かと思えます。	・国内線については便数より先行（路線）を多くされたならばよいと思います。 ・国際線の（福岡空港）利点はストレート（直接）に目的地直行ける事だと思えますので便数により検討されたら。 ・便数の増加については国内、国際線と別々にする等考慮に入れて新空港を建設する事で如何かと思えます。
Fさん	・「将来の潜在的な航空需要予測値」の右肩の上の一辺倒（何事においてもこの傾向が強い）は本当に正しいのか。 ・九州・福岡の東アジアとの結びつき」の観点に立つとき、新北九州空港や佐賀空港との併用、棲み分けは考慮されないのか。 ・施設の手探間さ解消のため、米軍施設、自衛隊施設は出て行ってもらう考えはないのか。	・九州・福岡の東アジアとの結びつき」の観点に立つとき、新北九州空港や佐賀空港との併用、棲み分けは考慮されないのか。 ・施設の手探間さ解消のため、米軍施設、自衛隊施設は出て行ってもらう考えはないのか。
Gさん	・福岡空港の離発着能力については、平行誘導路二重化」を行うことにより、年間14.9万回の増加になることから、この方策を講ずるべきであると考え、今後中国をはじめとするアジア諸国の発展を考えたとき、我が国、中でも九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考え、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。	・今後中国をはじめとするアジア諸国の発展を考えたとき、我が国、中でも九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考え、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。

ご意見の集

・騒音による市民生活への影響がしつかり情報提供されていません。ただ騒音の大きさ、広さだけでなく、下に住む住民（赤ちゃんや小・中学生も含めて）がどれくらいな思いをしているか住民へのヒアリングも含めて情報提供して下さい。 ・8月にもポルル行きのジェット機が火を吹きました。飛行場周辺の市民への安全性について情報提供して下さい。 ・市街地に空港があるのは便利だという半面、騒音の問題や万一事故があった時、被害の甚大さが考えられます。この辺りは当然、検証されていると思いますが。 ・自衛隊と共用になっているが、隊機の発着回数は、イザという時は、 ・諸々のことを考えると移転を是非検討して欲しい。 ・国際線利用者の満足度が国内線より低いとあるが、他空港平均と同等もしくは増便が期待される要因となりえる。 ・入出国目的、利用者数の推移、入国のアクセス手段等についての情報があれば良かった。 ・空港整備の土地の問題。これ以上、広げられないがどうするのか。アジアとの交流が増える事は必定と思われるので、その対応は、 ・ヨロップバ旅行時、羽田、成田を利用するが直接成田・関空へ行く方が楽で安心なのですが、その便を増やすという事は出来るのでしょうか。 ・町から近いのでアクセスが楽、新宮沖への空港の計画はどうなったのでしょうか。私心としては現在地で満足しているけど、 ・国内線については便数より先行（路線）を多くされたならばよいと思います。 ・国際線の（福岡空港）利点はストレート（直接）に目的地直行ける事だと思えますので便数により検討されたら。 ・便数の増加については国内、国際線と別々にする等考慮に入れて新空港を建設する事で如何かと思えます。 ・「将来の潜在的な航空需要予測値」の右肩の上の一辺倒（何事においてもこの傾向が強い）は本当に正しいのか。 ・九州・福岡の東アジアとの結びつき」の観点に立つとき、新北九州空港や佐賀空港との併用、棲み分けは考慮されないのか。 ・施設の手探間さ解消のため、米軍施設、自衛隊施設は出て行ってもらう考えはないのか。 ・福岡空港の離発着能力については、平行誘導路二重化」を行うことにより、年間14.9万回の増加になることから、この方策を講ずることにし、当面、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。 ・今後中国をはじめとするアジア諸国の発展を考えたとき、我が国、中でも九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考え、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。 ・九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考え、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。その時、福岡空港の抜本的な能力増加は困難である。	・騒音による市民生活への影響がしつかり情報提供されていません。ただ騒音の大きさ、広さだけでなく、下に住む住民（赤ちゃんや小・中学生も含めて）がどれくらいな思いをしているか住民へのヒアリングも含めて情報提供して下さい。 ・8月にもポルル行きのジェット機が火を吹きました。飛行場周辺の市民への安全性について情報提供して下さい。 ・市街地に空港があるのは便利だという半面、騒音の問題や万一事故があった時、被害の甚大さが考えられます。この辺りは当然、検証されていると思いますが。 ・自衛隊と共用になっているが、隊機の発着回数は、イザという時は、 ・諸々のことを考えると移転を是非検討して欲しい。 ・国際線利用者の満足度が国内線より低いとあるが、他空港平均と同等もしくは増便が期待される要因となりえる。 ・入出国目的、利用者数の推移、入国のアクセス手段等についての情報があれば良かった。 ・空港整備の土地の問題。これ以上、広げられないがどうするのか。アジアとの交流が増える事は必定と思われるので、その対応は、 ・ヨロップバ旅行時、羽田、成田を利用するが直接成田・関空へ行く方が楽で安心なのですが、その便を増やすという事は出来るのでしょうか。 ・町から近いのでアクセスが楽、新宮沖への空港の計画はどうなったのでしょうか。私心としては現在地で満足しているけど、 ・国内線については便数より先行（路線）を多くされたならばよいと思います。 ・国際線の（福岡空港）利点はストレート（直接）に目的地直行ける事だと思えますので便数により検討されたら。 ・便数の増加については国内、国際線と別々にする等考慮に入れて新空港を建設する事で如何かと思えます。 ・「将来の潜在的な航空需要予測値」の右肩の上の一辺倒（何事においてもこの傾向が強い）は本当に正しいのか。 ・九州・福岡の東アジアとの結びつき」の観点に立つとき、新北九州空港や佐賀空港との併用、棲み分けは考慮されないのか。 ・施設の手探間さ解消のため、米軍施設、自衛隊施設は出て行ってもらう考えはないのか。 ・福岡空港の離発着能力については、平行誘導路二重化」を行うことにより、年間14.9万回の増加になることから、この方策を講ずることにし、当面、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。 ・今後中国をはじめとするアジア諸国の発展を考えたとき、我が国、中でも九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考え、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。 ・九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考え、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。その時、福岡空港の抜本的な能力増加は困難である。

ご意見の分類

1. 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に関して)	2. 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	3. 福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	4. 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)	5. 空港能力の見極めに関する意見	6. 福岡空港の有効活用方策に関する意見	7. 福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	8. 近隣空港との連携方策に関する意見	9. 現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	10. 将来の航空需要予測に関する意見	11. 福岡空港の将来像に関する意見

皆様から寄せられたご意見を要素ごとに集約し、分類してとりまとめました。下図はそのとりまとめの方法を事例を用いて模式化したものです。

意見募集用紙により、「福岡空港の現状と課題」について寄せられたご意見

区分	主なご意見	数	割合 (%)
ステップ1	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)	123	12.7
	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	101	10.4
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	90	9.3
	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)	88	9.1
	空港能力の見極めに関する意見	87	9.0
	福岡空港の有効活用方策に関する意見	48	5.0
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	47	4.9
	PIに関する意見	22	2.3
ステップ2以降	近隣空港との連携方策に関する意見	86	8.9
	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	80	8.3
	将来の航空需要予測に関する意見	68	7.0
	福岡空港の将来像に関する意見	36	3.7
	その他	92	9.5
	合計	968	100.0

意見募集用紙により、「空港能力の見極め」について寄せられたご意見

区分	主なご意見	数	割合 (%)
ステップ1	空港能力の見極めに関する意見	157	18.1
	福岡空港の有効活用方策に関する意見	148	17.0
	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	76	8.7
	PIに関する意見	33	3.8
	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)	26	3.0
	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)	25	2.9
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	21	2.4
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	10	1.2
ステップ2以降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	106	12.2
	将来の航空需要予測に関する意見	85	9.8
	近隣空港との連携方策に関する意見	81	9.3
	福岡空港の将来像に関する意見	70	8.1
	その他	31	3.6
	合計	869	100.0

意見募集用紙の「その他」及び説明会等での発言により寄せられたご意見

区分	主なご意見	数	割合 (%)
ステップ1	PIに関する意見	324	27.6
	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)	89	7.6
	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	74	6.3
	空港能力の見極めに関する意見	61	5.2
	福岡空港の有効活用方策に関する意見	56	4.8
	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)	55	4.7
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見	36	3.1
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見	31	2.6
ステップ2以降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見	119	9.9
	福岡空港の将来像に関する意見	116	10.1
	近隣空港との連携方策に関する意見	91	7.8
	将来の航空需要予測に関する意見	60	5.1
	その他	62	5.3
	合計	1174	100.0

総数	3011件

意見募集用紙により「福岡空港の現状と課題」について寄せられたご意見

ステップ の区分	寄せられたご意見
ステップ 1	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） 123 件 福岡空港近くに(志免町)土地を所有し、今回整理してワンルームアパートを建設することになりました。一番の売りは「空港に近い」です。今後、移転予定はあるのか、とても気になります。騒音も気になります(NHK受信料はこれまで半額でした)が、アパート建設で、安全でありつづけることは不可能と思っていますことが最大の心配事です。 建物の高さ制限が解除された場合、福岡市内の再開発が進むと思われるが、その経済効果は。 地域経済への影響や効果 建物の高さ制限がある事に対して不満がある。諸外国との比較をしてどうかとかの見直しが必要では？ PIレポートによるとこの21年間に発着回数は約3倍に増えている。朝晩のピーク時騒音間隔1分間3回というひどさも納得させられた。騒音対策として年間70億円を支出、今後さらに対策を講じるむね記述されているが、家屋の防音工事の効果はほとんどない。窓を閉め切っても飛行中はテレビ、電話、会話は完全に中断される。また冬のごく一時期を除いて終日窓を締め切っても生活ができる訳もない。騒音問題はその被害は市民のごく一部で大きな声とはならない。調整会議等関係各位の良識の幅が頼りです。 ・コンター図の根拠。発着回数が年々増加しており、区域外の周辺住民の騒音被害は、看過できないものがある。今後、区域の拡大を行う等、見直しを行う予定はないのか。・博多区板付周辺は路地で区域分けせずに、県道など大通りで区分けすべきではないか。・こうした申し立てはどこにすればよいのか。 福岡空港私有地面積割合32%、市有地同3%とのことだが、その年間賃借料はどれ位かかっているのか。例えば今後20年間でどれ位要するのか。(それに比べ、新空港建設費と比べるとどうなのか)同様に施設改善費(レポートに書いてある滑走路等改善費も含めて)が今後どれ位かかるのか。 現在の敷地は国有地ですか。借地ですか。土地がどうなっているかが重要な問題だと思います。 それに騒音問題は一種から三種迄の地域を解決すればいいものでなく、これ以外の地域の騒音は現にその周辺に住んでいる者しか解らないであろう。早く移転地を決めるべきだ。 騒音問題で迷惑を被っている人たちの意見を掲載すること 空港周辺の買上げ用地の活用法 ・緩衝緑地帯 ・移転地 空港が便利な事は他の空港と比べてもきわだっていてよく利用していましたが(博多駅の近くに住んでいましたので足になっていました。)春日市に移転して騒音に悩まされます。テレビの音を聞こえない時があります。もっと騒音について載せてほしいです。 騒音問題については、低騒音エンジン装備機が増えて行く筈だ。建物の高さ制限があるというが、平地の駐車場をビルにして、その地下を駐車場に。そうすれば高層ビルは必要ない。高層ビルがないのを福岡の特長にしてほしい。 P6に市内中心地の建物高さに制限があることと、市街地に騒音の影響が及んでいることが記載されているが、高度制限を受けているデメリットは損失額というように金額替算で表わせないのか？騒音についても同様、損失額はいくらぐらいなのか？ 国内ターミナルビルの質的な課題についての分析をすべき。 年間の防音対策にかかる費用(全地域への補償等)外国の空港より使用料が高いと聞くが主要空港比？ 年間の地主への賃借料。 便数について深夜便がほとんど無い(騒音の関係か?)ことについての記述。 2. この特徴ある運営コストの問題を含め、当空港をこのまま永久利用した場合の利害損失を検討してもらいたい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	1. 当空港の特徴である3割の民有地に対する借料・騒音対策等に150億円を要しているが、他空港との比較、面積当たりの借料、一戸当たりの騒音対策費が知りたい。 航空事故は離発着時に多いとされる。滑走路からの半径4000m、16,500mに住居数・事業所数がいくつあるか。また住居数・事業所数の他空港との比較。 また空港は地主に対し、借地料をいくら支払っているか。これらの騒音、地代のコストを他空港との比較した資料。 借地料や環境対策費は、いままで累計でどのくらい費やしたのでしょうか？ 天神・博多の市街地に今以上に高層ビルが必要なのでしょうか。私が今住んでいる近辺にも公団が高層（11階建て）住宅を建て、随時入居者を募集していますが、家賃が高いせいか「入居者募集の垂れ幕」が下がったままです。マンションの入居者状況はどうなのでしょうか。自宅によくマンションの入居者依頼の電話が入ります。本当に高層ビルが必要なのでしょうか。公団やマンションの入居率が知りたいところです。 ①経済収支。収益（利用料、着陸料）と費用（メンテナンス、人件費など） ②土地借用料について （地域から見た場合）空港があるために福岡市内15部に、ノッポビルが建てられて景観を害することがない等のメリットもある。 福岡空港を利用する航空機の離発着回数の年度別推移と航空機騒音度数の推移（地域別、年度別） PIレポートの方向性（狙い）には、現福岡空港が経済活動にとって、また利用者の利便性にとっていかに優れているかを嬉々として謳い上げているが、空港周辺に居住する県民の多くが抱えている騒音問題や不安感（住民を威圧するように接近してくる航空機に対する不安感、恐怖感）に対する考慮が全く感じられない。航空機の離発着回数は私が27年前周辺の町に住むようになって以来相当数に増加しており、当方は高齢化してきているが若いうちは気にもならなかった航空機騒音が最近ではいろいろ耳鳴りの原因にまでなっている。結論はもっと周辺住民の住環境を真剣に考えて欲しい、ということである。騒音が与える医学的な検討もお願いしたい。 ・ビルの高さ制限は、地震対策等からしてもむしろ良いのでは？ ・民有地の借地料について、坪単価はいくらぐらいなのでしょう？その場合の金額は適正なのでしょう？（通常の土地価格と比較して） 福岡空港は市街地にあり、市内の中心部からわずか10分程度に立地していますが、周辺の道路の混雑は深刻で、空港周辺に住む私自身も悩まされている面もあります。航空サービスの確保・国際的発展も大切ですが、周辺地域の交通アクセスおよび環境問題も福岡空港の抱える大きな問題だと思います。 ①空港周辺の都市計画 道路、公共施設等と空港整備計画の関連性。 ②災害時（地震、洪水）及び事故発生時の対応、対策。 ・地域からは、一時空港近くに住んでいましたが、着陸時に飛行機の腹が頭の上を飛んでいました。「確かにうるさい！」しかし防音になっていたので扉を閉めてしまえばそんなに気になりませんでした。きちんと騒音対策をしてもらえればいいんじゃないかと思います。 ・それと天神地区などの高さ制限は逆に良いと思います。パリの街並みみたいにきちんと高さを決めた方が町が美しく見えると思う。 航空機騒音対策にかかっている経費や借地料等の維持管理費用はどの程度かかっているのか。 着陸料等の収入はどれくらいなのかを明らかにして、他空港にくらべて高いのか、安いのかを判断の材料として提供してほしい。 周辺の建物の高さについて 福岡はあくまで地方都市であって、ほかの大都市並みの超高層な建物は余り必要ないと思われます。現在の高さの揃った街が、福岡のよさを残していると思う。 民有地を未だ借用しているのは国・市の行政の怠慢である。 現在及びこれまでの空港の借地料、周辺対策に関する状況（貸場に関する維持、現状、金額）を積極的に公表する必要がある。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	1、航空サービス指標として、乗り心地もあると思うが、騒音対策上から福岡空港特有の「急上昇・急降下」が記述されていない。(尻もち事故はなぜ起こったのか？) ・今の福岡空港には、もはや限界がある施設や騒音や市街地飛行も決して安全ではない。 現空港は市街地にあり大変利便性に優れていますが、反面、騒音問題や空港周辺の建物の高さ制限等もあります。 仮に空港が市街地にない場合、建物の高さ制限がなくなること(緩和され)により経済効果等はどうなるのか。 海外に行く時(アジア方面)直行がない為に関西又は成田まで行かなくてはならないさに不便を感じます。又、建物にしても高いビルを建てる事が出来ないというの也有りますが、かと云って移転を賛成しているわけでは有りません。 北九州にも空港が出来ているので、そちらを利用すべきと思います。北九州空港を利用した時のビジョン、お互いのメリット等を考え、情報が必要だと思う。 1、空港の運用に、何年、どれくらいの費用がかかり、また、どの程度収入があるのか。具体的には、費用として、例えば用地借り上げ費、騒音対策費等はどの程度か。収入として、例えば、着陸料はどの程度か。 1、現在の福岡空港は今後の発展は望めない。都心部の建築物の高さ制限もあり、両方がいっきづまっていると思う。(都市部の発展の妨げ) 2、新しい空港の必要性を検討する事が望ましい。年間84億円もの金を支払って現在の空港を維持する事は得策とは思はない。 ・環境対策費と用地の資料が合わせて年間154億円が他の国内空港、諸外国の空港に比べ、どのくらいの水準なのか知りたい。 ・空港の耐用年数が知りたい。 利用者の立場からは、利便性の高い空港であり、空港設備をもっと拡充して欲しいと思う。が、周辺住民にしてみれば、今でも度々飛行機が運行されていて、その都度、会話が途絶える、学校の授業も中断する…といった不満があると思う。地域が納得する形でこの計画もすすめるべきと思う。 ④騒音問題は大きく感じない。建物高さ制限はやむを得ない。 1、環境対策費70億、用地借料84億と航空運賃の関係は 維持・管理に関する経費 また、建物の高さ制限は市街地の有効利用の大きな妨げになっていると感じます。 騒音対策、借地料について 上記に充てる金額は相当のもの、この空港が存続するかぎり、支払っていかねばならないのか。騒音対策として、福岡市東区(箱崎周辺)虫食い状態となっている。これの有効活用を考えては。借地料…これを買収する方向で 一番の問題点だと思います。超高層ビルが建てられないのは致命傷だと思います。福岡市が今回提案された人口島の近くに少しうめたてる案ものすごくいいと思います。新宮沖はやめた方がいいと思います。 100万都市のほぼ中心部に位置する空港である。安全面の対策に最大の力点を置くことが必要だと思います。騒音対策と併せ安全対策について掘り下げた分析と航空業界の認識をもっと明らかにしていただきたい。 2、現在の空港は借地であると聞いている。どれくらい借地料を払っているのか。 福岡空港の現状の課題、問題点だけでなく、同空港の機能拡大に伴う騒音以外の多くの問題点、近隣住民の意見等。 福岡空港だけでなく、来年3月に開港予定の新北九州空港との空港機能分担、地域間のすみわけ等も考える必要があると思います。福岡空港の拡大による空港機能の集中は都市への一層の集中化につながり、地域住民にとっても決して好ましいとは言えないと思います。 (地域から見た場合)5年前まで騒音レベル第2種地域に住んでいたが、本当に騒音で落ち着くことができなかった。夜10時から朝7時までの時間制限はなくさないでほしい。第3種地域の有効活用はパークゴルフ場もできて進んでいると思う。虫食い状の空地进行を「市民菜園」などに活用できないか検討ください。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	①維持費として年間150億円支払っていること、飛行機のトラブル発生を考えたとき市街地から離れた場所を早い時期に考えるべきではないかと思います。 年間の支払い額が合計154億円/年は高すぎてびっくりしました。 福岡空港と周辺地域との関係で騒音問題を含めた環境対策事業費及び空港用地有償借料の年次別の推移を一覧表で示せないか。毎年上昇傾向になっているのではないだろうか？今後の空港のあり方を判断する大切な要素と考える。 福岡空港の最大の問題は、大都市の市街地の真ん中に、大空港があり、騒音、また特に事故があった場合にその規模や影響の大きさである。このことの重要性が平易にわかるような資料になっていない。 ①私有地の借料が年間約87億円となっているが、これを節減する対策はどうなっているか。 【地域から見た場合】1、航空機にとって一番不安定と云われる離着陸時に、必ず市街地の上空を飛行せざるを得ないという問題点がある。このことは騒音問題だけでなく、航空機に何か起こった時に地上にも事によっては甚大な被害を及ぼすことになり、現在地に空港を構える限り、永久に続く問題点として認識しておく必要がある。 <地域の問題>騒音問題周辺地区で騒音とまではいかないが、それに近い対象地域はどの周辺まで広がっているか。(例)航路下の住民地区エリアなど。うすい色で表示するなどのエリア表示が知りたい。その中に病院・学校などの施設はいくつぐらいあるか？ 空港周辺の管理地の状況と活用方針はあるのか。 ・空港敷地の土地所有(国・私・公)の図示と経費内訳(維持管理費状況) 6頁の周辺地図については騒音対策を図示されているが、西側部分の都市高速の民有地について、移転補償の交渉について知りたい。 2005年8月2日(火)午前11時30分～約1時間、羽田空港管制不能になりました。停電(落雷)又は電源故障になりました。他空港へ着陸とのこと。1時間にわたって発着できませんでした。管制塔(故障)福岡空港が市街地に近いことにより建造物の立地条件、騒音、防災に危機管理に対応すべき課題があるということ。利用者、地域、日本の航空ネットワーク、施設面から見た利便性を考えて、安全と安心、環境への配慮が必要であること。 (利用者から)・他の空港から見てアクセスの良さ最高。朝夕のピークは当然である。路線別便数の多少は仕方ない。 ・国際線路線、便数の少ないのはアメリカ、ヨーロッパ等成田関空乗継のため。 (地域から)・騒音、建物の高さ制限解消には空港移転外にない。 (施設面から)・旅客(貨物)ターミナルビルが施設面にないのはおかしい。(課題となる内容は利用者から見た場合には入るのかもしれないが？) ①空港の騒音対策費の内訳を知りたいです。何にばく大なお金が支払われているのか？またいつまで支払うことになるのか？ ・空港は昔からあった。建物は後から建てられた。高い建物を建てたいなら、他の土地に建てればよい。 ・シンガポール等はビルの間を飛んでいる。別に支障はない。 ①経済効果8000億円の内訳、どこにどのくらい効果があるのか。 ①騒音と安全性(事故など)が最大の問題と思うが、そのことがよくわかるような資料にすべきと思う。 *都市の、しかも密集した大都市の真ん中に空港があるのは問題である。 ・騒音対策と土地代に年間約150億円強の費用がかかっている。現福岡空港はまだ半世紀しか使用されていないと思うが、例えば、今後50年間使用した場合、$150 \times 50 = 7500$億もの無駄な金を投入することになる。 ・長期的な都市戦略を考えた場合、これは大きな足かせとなるのではなかろうか。 現在の福岡空港は超便利ですが高い建物は建設できない。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・莫大な空港建設費を次世代の負担にしてはならない。 ・地下鉄沿線の住民が地下鉄の騒音に苦情を述べたら、市の交通局長は地下鉄建設後に住んだ住民には苦情を言う資格は無いと語った。その論理でいえば空港拡張後に住んだ空港周辺住民にも騒音補償は手厚くする必要は無いのではないか？ 2.国際線の誘導路から東側誘導路を直線につなげる。 航空機事故や騒音による住民の健康への影響について詳しくお知らせ下さい。 ①騒音による市民生活への影響がしっかり情報提供されていません。ただ騒音の大きさ、広さだけでなく、下に住む住民(赤ちゃんや小・中学生も含めて)がどれだけいやな思いをしているか住民へのヒアリングも含めて情報提供して下さい。 騒音対策のための地元対策について、こういった対策がなされているのかの情報を知りたいです。 滑走路が1本、おまけに誘導路が足りない。駐機場も狭い。更に莫大な借地料の問題がある。国家百年の計で見た場合、24時間空港を目指しての移転は避けられないと思う。ただ新北九州空港が来年オープンするので、北九州の実績と傾向を詳細に見なければならぬ。 ・アジアとの結びつきを深めることは重要です。騒音問題は、空港へのアクセスの利便性からみて、止むを得ないと思いますが、建物の制限は、何とか緩和できないでしょうか。 ・他の空港の維持費と比べて、デメリットがあるのか？借地料が高いのは聞いていたが、トータルコストの比較表を作成したらどうか？ ④新空港ありきの問題化であって、騒音対策は進んでいるし、高さ制限が都市の発展をさまたげているのではない。 建物の高さというが、県内すべてに高い建物を建てなくてもいいのでは。地震の心配もあるし。 ・空港周辺地域への騒音対策は延々と続くし、市街地での事故は被害が想像以上に大きい。 今回の調査レポートでは、空港能力としての滑走路処理能力として、1時間または1日あたりの発着回数としているが、現空港の滑走路処理能力は航空機騒音による環境条件によって、実際に決定されている現実を明らかにする必要があるのではないのか。現時点で、航空機騒音問題を避けても、現空港での滑走路増設を議論する際には、航空機騒音問題は避けて通れないはずである。 空港用地の1/3を民間から有償で提供を受けているためその借料が高額であることはわかったが、日本中の他の主要空港ではそのへんはどうなっているのか、比較し、他空港よりよいな出費があるのかを示してほしい。 ・過日空港の見学会に参加いたしましたが、地形的制約条件が重複しており、例えば滑走路の延長等拡張のための用地の取得は不可能ではと思われるし、更なる増便は新たな騒音対策の必要性が考えられること、また敷地内には民有地が32%も占めており、このため年間84億円もの借地料の支払いがある事実を知り、何故土地借用法の適用が検討されないのか(成田空港の事例がある。)騒音対策費(70億/年)を合せてコストがかかりすぎる印象でした。 ・課題対処のための視点が外向きに片寄りがちですが、米軍機・自衛隊機との共用解消を検討すべきではないでしょうか。 なぜバンク間際の空港で軍関連の施設スペースが必要なのか？緊急時のみに利用してもらえばいいはず。北部九州各地にヒマな空港は幾らでもある。 ・沖縄と同じで民有地が多すぎと思います。理由が分かりません。新空港を作っても現施設は残りそうである。 事業費と場所 騒音問題や規制等による発展を害している面があるが、60年もの間現在地に空港があるとの意識が定着しており、大きな問題とはとらえられていない。現空港は交通アクセスなどの利便性は、日本一ではないか、現状でよいと考える。 建物の高さ制限は特に問題ないと思います。逆に高さが均一になり景観的にも良いと思います。 一番気になっていることは、空港の狭さです。民家のすぐ直上を飛行しているのは何とも不安です。(特に最近事故が多発しているので)移転も視野に入れておくべきではないかなと思います。 一日のうちの時間別の騒音状況のグラフを載せていただきたい

ステップ の区分	寄せられたご意見
	東京はじめとして大都市は高層化に向っているが、福岡市は空港がネックとなって、都市の発展を大きく阻害されている。百年の計の観点から考慮すべきである。 環境対策費70億、空港用地借地料84億は了解したが、空港の収入(着陸料・駐機料)はいくらなのか?情報がいない! たぶん赤字だと思うけど…。 空港周辺地域の騒音問題に対する調査データがない。 空港周辺の騒音環境の過去からの推移と将来の騒音の変化 路線数や便数を含えることで周辺にどう影響があるのか? 地域の住民の意見が地域外の人に伝わらない。福岡という場所の意見上、空港は必要です。利便性の高さでは非常に満足しているが生活の場ではない。 騒音コンターは新しいエンジン機では減少している。ANA、JALの主力機となる787では効果が出る。 高さ制限があっても、天神で70mの建物は現存しない。九電の新ビル構想も54mといわれている。(必要ない) 騒音・環境対策と土地代で年間154億円も使っていたとは驚きです。税金で払っていると聞きましたが、税金は反対です。 福岡中心部では高さ制限が都市に大きな影響をおよぼしているのですか。具体的な開発者(都市整備)からの依頼や影響による損失はありますか。 福岡空港の為に建物の高さ制限があるのは環境保全に良いことである。高さが高くなれば海からの風、山からの風がさえぎられ、市街地はヒートアイランドになる。 空港用地をだれから借りているのか? 借料は、回りの借料から見ても高くはないのか? もっとほり下げてほしいと思います。又、建物の高さ制限により土地利用の面でどの位の(金額)不利益があるのかを知りたい。 福岡空港は、大変便利な空港です。しかし借料が発生していて、大変な金額を負担している様ですが、これまでいくら払ってきたのでしょうか。又、将来にわたって、永遠とこの負担を支払っていくのでしょうか。買いとる事ができるのなら、買い取るべきです。川辺川ダムでは、収用委員会によって用地を買う話もある様ですが、同様に福岡空港でも行って、将来の負担を減らすべきです。 アジア以外の国(例えばヨーロッパ)への便もあると良いと思う。東区に住んでいたので騒音問題は体験しているが、アクセスの便利さを考えると仕方ない面もあると思う。建物の防音対策は必要。第3ターミナルがさみしい雰囲気。 レポートにあるように空港が都市に近いので利便性も良く周辺地域への騒音問題など避けてとることの出来ないもので協存するしかないのではと思っています。 地域住民としては、安全面と騒音問題にはきちんと対応して欲しい。 空港周辺の整備をきちんとして欲しい。(騒音などや安全面など) 市街地の建物の高さ制限については、大阪の御堂筋の様に高さ制限を行う事により街の景観が非常に良いものになるケースがある。(ヨーロッパの街にも負けない景観) 福岡でも大博通り、明治通り等そういう景観に似てきていると思う。経済発展の面と都市の景観・利便さ等をバランスして考えるべきである。 空港周辺地域の騒音問題は然るべき対応が必要だが、建築制限については都市計画も関わってくるため、空港が弊害の要因であるにしろ一概には言えない。 騒音対策費と借地料計154億円払っている事で、福岡空港が赤字である事をもっと市民に伝えるべきである。 高い建物がないことは、かえって福岡の住みやすい特徴を生かせると思う。逆に、これからは、特色や何かに特化しなければ都市も発展しないのではないだろうか。 空港の騒音への補償として、周辺の自治体や住民、事業所に対し、いくら程の金額を負担しているか。また空港は地主に対し、借地料をいくら支払っているか。これらの騒音、地代のコストを他空港との比較した資料。

ステップ の区分	寄せられたご意見	
		現空港は市街地にあり大変利便性に優れていますが、反面、騒音問題や空港周辺の建物の高さ制限等もあります。 仮に空港が市街地でない場合、建物の高さ制限がなくなること(緩和され)により経済効果等はどうなるのか。 ④新空港ありきの問題化であって、騒音対策は進んでいるし、高さ制限が都市の発展をさまたげているのではない。 空港周辺での騒音が気に成る。住民の苦情などがどの程度出ているか苦情頻度等。又騒音対策費用等のグラフ化。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	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 101 件 安全面に関する情報をもっと欲しい。都心に近い空港＝便利・・・の面が強調されるが、＝危険という側面もあるはず。 ・市街地に空港があるのは便利だという半面、騒音の問題や万一事故があった時、被害の甚大さが考えられます。この辺りは当然、検証されていると思いますが。 現空港は国際的に見て地勢的にも非常にメリットを有する空港であると思います。しかしながら位置的に都心に近接しているため、事故（墜落等）が生じた場合、甚大な被害が起きる物と思われる。騒音問題もさることながら、この1点に慎重に考慮するが肝要である。滑走路処理容量も限界に達しており、将来的には別途、成田・関西空港的な新空港（国際的対応可能）の建設が必要である。現空港はハブ空港として利用を検討すること。 ・飛行場の安全性に関する情報が少ない。現空港の離着陸時における市内各地点と航空機の距離関係など。 安全性（設備・テロ等）、自衛隊との関係 地元以外の者、特に東京の役人や政治家、評論家といわれる者は福岡空港が都市にあり便利でこの上ない場所にあるから移転の必要は無いというが、空港は『駅前空港』である必要はない。事故が起きた時（必ず起きるであろう）の責任は誰がとるのか。 ピーク時の発着間隔が2分弱というのは安全面ではよいのかどうか？ 市街地に近い空港は便利な反面一旦航空機災害が発生すれば大変な災害となる。’96年だったと思うがインドネシアガルーダ航空の事故をもう忘れかけている。市民の安心、安全を守る観点からの資料提供がない様に思う。過去の空港災害事例研究や災害シミュレーションなどの資料が欲しい 施設面で滑走路、誘導路等混雑が多く、安全面において大きな不安を感じる 離着時が航空機の安定性が一番悪いです。なぜ市街地に航空機の墜落の被害の可能性があることを説明していないのですか。それを明記すべきです。騒音が町の発展を阻害してきたことにあまりふれられていません。東区の人々は家は防音工事をしても、毎日屋外では騒音にさらされています。新たに東区の騒音区域にすみたいという人はいません。連日の航空機騒音が町の発展を遅らせてきた原因です。 朝鮮などで争乱があれば在日米軍は福岡空港を使えるのですか？北朝鮮からは軍用機が使える飛行場をまず最初に目標にされます。福岡空港は北に一番近くまたテポドンの精度が悪いので、福岡の都市内にミサイルが落ちる可能性もあります。こうした国の安全保障の課題もはっきり書くべきです。 3. 空港内での災害や事故等に対する現状の問題点 ・欠点（事故に対する対策）等の情報他空港との比較 町中にある空港としての危険度を知りたい。 安全性(先日の羽田のような設備面での)、セキュリティと公開性(開かれた空港)について 2. 空港外での航空機事故発生の場合の評価(又は情報、考え方、対処方針)を知りたい。 実際に起こったトラブルや起こりそうになったトラブルを例示してほしい。 安全性について考えていないのか。アクセスの良さだけで、事故のこと(テロ含む)はどうかんがえているのか。風のえいきょうとかで、3角形に滑走路が必要なのではないか。 需要と供給にアンバランスが生じると重大な事故に結びつき易いことを考慮すると現空港の能力を十分に生かし、均衡のとれ、かつゆとりを持った方法を維持することを望みたい。 ・便数が増えた場合の騒音の増加、ステイ時間を機械点検、安全性の問題など、利便さや、経済性の追求だけでは不満が残ります。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港を利用する航空機の離発着回数の年度別推移と航空機騒音度数の推移(地域別、年度別) PIレポートの方向性(狙い)には、現福岡空港が経済活動にとって、また利用者の利便性にとっていかに優れているかを嬉々として謳い上げているが、空港周辺に居住する県民の多くが抱えている騒音問題や不安感(住民を威圧するように接近してくる航空機に対する不安感、恐怖感)に対する考慮が全く感じられない。航空機の離発着回数は私が27年前周辺の町に住むようになって以来相当数に増加しており、当方は高齢化してきているが若いうちは気にもならなかった航空機騒音が最近ではいらいらや耳鳴りの原因にまでなっている。結論はもっと周辺住民の住環境を真剣に考えて欲しい、ということである。騒音が与える医学的な検討もお願いしたい。 国内線利用者が重視する項目に、「アクセスの良さ」があげられていますが、これは利用するものの身勝手であります。私も頻繁に利用する者で「アクセスが良い」のは好都合ですが、同時に、住宅街の上を飛行機が飛んでゆくという、一歩間違えば生命の危険を感じながら生活しています。8月12日に起こるべくして起きたエンジン部品落下事故は、幸いにも多くの被害はなかったものの、航空会社の整備上の問題以上に、我々住民には、飛行機が住宅街の真上を飛んでゆくということ自体の危険を思い知らされました。人間の上を飛行機が飛ばないような空港建設を要望します。 日本で一番便利な空航と言われていますが、逆に言えば廻りの住民は日本で一番危険な空航と感じていないのは不思議でならない。市街地の真上を飛んで事故がないやJALの8/12事故があった！！これからも危険と隣り合わせの空航である事を関係者の方は知っていて事故防止に当たっておられると思う。 市街地上空を離発着することについて安全性に懸念がないのか。 滑走路、誘導路の混雑によっておこる事故や危険の発生率について ・8月12日JALウェイズのエンジントラブルの件で、市街地空港の安全性について非常に不安を感じました。被害が少なかったのが幸いですが、大事故につながる可能性もある様に思います。 昨日、JALウェイズの事故があったが、市街地空港としての危険性について、全く触れられていないのは、どうかと思う。今回の事故を含め、福岡空港の事故の例や他空港のも含め、知らせた方がよい。 3.空港施設の課題(誘導路、東側駐機場、34方向からの滑走路占有等)の早期対策は出来るのか。これらは安全運行面からも課題である。 ・「もっと便利に」を追い求めていくと、JR西日本の事故のように、多くの犠牲者が出なければストップできないところまで行ってしまう。この事故が生かされていないのが残念。(この企画後の事故だったのかもしれないので、この調査そのものではなく、この調査の関係者の心境に対しての想像です。) ①エアライン各社の希望、考え方 ②安全面に対する課題と対策 ・空港周辺は市街地であり非常に危ない。 1.先般JALの市街地への部品落下事件がありました航空機による事故はどの程度あるのか。その原因は機材の問題か、空港施設の問題か？ 空港は非常に効率的に運用されていると評価するが、住居密集地に隣接している事に伴う、安全性についての評価情報が少ない。安全性を向上させる為の施策を実施すれば運用面にどのような変化が生じるのか知りたい。 伊丹、同様、市街地の施設は大事故への懸念は捨てられない。 利便性との兼ねあいはあるが、将来的には海上空港移転が望ましい。 ・今の福岡空港には、もはや限界がある施設や騒音や市街地飛行も決して安全ではない。 2、周辺が人口密集地ではありますが、航空機事故等(先日はJAL子会社の航空機のエンジン部品が数百個落ちた)があった場合の被害の大きさは「課題」の1つではないでしょうか。 市街地に立地する空港の安全上の問題(オーバーラン事故があったが、空港の特性の影響は考えられないのか。 ①南側から進入するとき、油山附近を急に曲がるが、安全性に問題はないか？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	2、利便性及安全性及び各種制限との関係は 着陸するのに風向きによって天神の上空を低空で低速で飛行するが安全に問題はないのでしょうか？横風の場合はどうしているのでしょうか？正月などのセキュリティゲートの混雑はもう少し緩和できないのでしょうか。かと言って安全性を無視してはいけません。 安全面に関して、どのような対策がなされているのか？(都市に近く、便利は良いが、その反面事故が起きたときに周辺の住宅、市民を事故に巻きこむリスクは高いから) 福岡空港上空でJALの機体の破片が多数、住宅地へ落下した。初めて、住宅密集地への航空機事故の恐ろしさに考えさせられた。住む人の身になって考えると、危険と隣り合わせの暮らしは、一日も早く解消したい。 佐賀空港は作った事、事態がナンセンス、佐賀より福岡は1時間亦唐津より福岡も1時間程度、空港附近の人のみ利用、これでは福岡空港は過密の一途をたどっている。事故にもつながりかねない。 誘導路の混雑又滑走路への着陸亦待合せが常態化しており非常に危険を感じる。 空港運営の安全管理について トラブルが起きた場合、どのような何段階の安全対策が予定されているかどうか。 ・10年前より安全面で危機的状態になることはわかっている。局の努力には敬意を表します。 ・対応が遅すぎる。昨年の中での事故多発を考えると寒けがする。 ・安全面から市街地の中心の施設は不適切で将来近くへ移転すべきだ 100万都市のほぼ中心部に位置する空港である。安全面の対策に最大の力点を置くことが必要だと思います。騒音対策と併せ安全対策について掘り下げた分析と航空業界の認識をもっと明らかにしていただきたい。 もっとちごがないこっして下さい。お願いします。 運航しているパイロットさんからの安全面での状況 重大事故発生がない内に空港移転 事故が起きてからでは大変です。まず安全を考え無理をせず、先手先手と考えて新しい空港を別に考えるべきである。 1、市街地の上を通過せざるを得ないが、このような状況は世界の空港と比べて、まれな例なのか、欧米ではありうるのか、要するに、安全性がどれくらい問題なのかが分からない。 8月には日航機ホノルル便のエンジンが離陸直後の火をふく事故、過去にガルーダ航空機の離着失敗の事故、九大へのファントムの墜落事故などで空港での安全性についての情報がでておりません。市街地の真ん中に空港のあることでの市街地の安全性の議論が抜けています。 地域とそとの最大の課題は、飛行機の離発着による市街地の安全性です。そのことに何にもふれられていません。年間15万回も市街地のどまんなかを飛行機が飛び、このまゑもハワイ行きの飛行機がエンジントラブルで、エンジンを市街地に落としました。こうした安全について情報を提供すべきです。 飛行機の事故が続いています。市街地に空港があることの安全性の課題が情報提供されていません。これから国際化して海外のローコストキャリアなど機体の安全性の向上があまり見込めない航空会社の参入もあります。福岡の空の安全性についてしっかりと情報提供が必要です。空から落ちるのは雨だけでいいです。エンジンの破片はいりません。 ・他空港との比較 ・空港利用料金 ・安全性への対応(運航・防災・テロ対策等) 航空機事故の多くはどんな場合・どんな時に起こるのが多いのですか？先日の説明会の時の説明だと離発着時に事故が起こりやすいとのことだったが、それだけではよくわからなかった。年間の支払い額が合計154億円/年は高すぎてびっくりしました。 福岡空港の最大の問題は、大都市の市街地の真ん中に、大空港があり、騒音、また特に事故があった場合にその規模や影響の大きさである。このことの重要性が平易にわかるような資料になっていない。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	【地域から見た場合】1、航空機にとって一番不安定と云われる離着陸時に、必ず市街地の上空を飛行せざるを得ないという問題点がある。このことは騒音問題だけでなく、航空機に何か起こった時に地上にも事によっては甚大な被害を及ぼすことになり、現在地に空港を構える限り、永久に続く問題点として認識しておく必要がある。 (滑走路の問題)1、滑走路の長さ2800Mというのは、国際空港としては決して満足なものではない。最近では長距離国際線(ホノルル、オーストラリア線等)が就航しており、これらは必然的に燃料をたくさん搭載せざるを得ず機体重量が重くなる。そこで特に離陸性能の低下する夏場は少しでも向い風で離陸しようとし、離陸方向(滑走路方向)をリクエストする傾向があり全体のトラフィックの流れを乱す管制官泣かせの場面があるくらいです。安全面からは離陸機も着陸機も滑走路は長いほどBetterなのも事実で、米軍管理時代は3000M運用であったことでもあり滑走路34側に200M延長するの一案と考えます。この際すぐ南を横切る市道はトンネル式にでもすべきである。か96年のガルーダ航空の離陸断念オーバーラン事故の時、DC-10型機はこの交通量の多い市道をすごいスピードで踏み越えて自動車を間一髪で巻き込むところであったと聞いています。 市街地の中の空港であり、過密ダイヤである。万一の事故発生時のリスク(発着が長期に出来なくなるといった事態)にどういう対処方法を考えておられるのか。米軍や自衛隊と共用となっているが、運用の面で課題はないのでしょうか。 ・国際線が北側に向けて離陸する場合、R/Wを横断して東側T/Wから南端に進入していることを初めて知ったが、時間がかかる以上に安全面で不安がある。国際便全便の内、当該ルートで離陸する便は何%位あるのか。 安全、安心というアプローチがない。当たり前ではすまされない。 福岡空港で行なわれている機体の整備の状況について知りたいです。先日(8/12)もエンジンの調子がよくなくて機体の一部が地上に落ちるということがありました。他の空港と違って市街地に近く、利用者の利便性がよい一方で「もしも」の時の状況は他の空港と比較できないほど悲惨な状況になりかねないと思います。せっかく、このようなレポートがあるのでしたら、機体の整備について(1つの機体にかかる時間や、人数、遅延時の対応など)教えていただきたいと思います。 8/12にJALWAYS機のエンジントラブルがあった。生活圏の上空を飛行する航空機には、このような事故等により被害が起こる可能性があると思います。また、離着陸のときは特に事故が起こりやすく、空港周辺は特に危険性が高いのではないのでしょうか。このような空港の安全性について情報があればと思います。 具体的に示してもらったので、よくわかりました。最近福岡空港から飛行機にのりましたが、かなり混雑しているようで、飛行機の接触事故等が心配になりました。便利さの追求も大事と思いますが、安全第一でいってほしいです。(先日の脱線事故の二の舞にならないように…) 2005年8月2日(火)午前11時30分～約1時間、羽田空港管制不能になりました。停電(落雷)又は電源故障になりました。他空港へ着陸とのこと。1時間にわたって発着できませんでした。管制塔(故障)福岡空港が市街地に近いことにより建造物の立地条件、騒音、防災に危機管理に対応すべき課題があるということ。利用者、地域、日本の航空ネットワーク、施設面から見た利便性を考えて、安全と安心、環境への配慮が必要であること。 混雑時の安全性に問題がないのか不安。管制官の意見も知りたい。 企画されている海上空港、北九州の新海上空港との役割分担について。集中することの便利さと分担することの安全配慮、危機管理のしやすさ等についてよく検討する必要があります。 市街地から地下鉄を利用でき、時間的にもロスがなく、非常に便利に利用させて頂いていますが、一方では市街地の上空を通過するなど、いつも”危険と隣り合わせ”と思っております。このため、航空の安全性についてもう少し説明をして頂きたい。最近の航空機の事故や故障を聞かたびに、特に福岡空港を利用する市民には不安です。 ②福岡空港への飛行機の進入経路では、航空機のつい落の危険性はないのですか？詳細版でもあいまいです。国内だけでなく海外の事故例も含めて情報下さい。 空の安全性についてもう少し分かりやすい情報を下さい。 施設面(駐機場、滑走路、誘導路等)の現状と課題は理解出来ましたが、この状態によりどのような事故が起こったのか、あるいは起るかもしれないか、又、混んだり、遠回りしたりした結果どの位遅れたか、発着便が減ったかが知りたいと思います。米軍施設、自衛隊施設が、滑走路、誘導路にどの程度影響を与えているのかも、知らせて欲しいです。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	①騒音と安全性(事故など)が最大の問題と思うが、そのことがよくわかるような資料にすべきと思う。 福岡空港は便利よく使いやすいが安全面を考えて欲しい。JAL機の部品落下など二度と起こしてはいけないと思います。空便に余裕をもてばしっかり整備出来るのではないかと考えられます。 ◎地域から見た場合 ・着陸体性に入り民家の上空を飛ぶのは恐怖感がある。 ・九州は各県に空港が有り特に福岡県は2ヵ所所有するが空港までの交通機関の整備を望みます。 万が一事故があれば大惨事になる可能性がある。 航空機事故や騒音による住民の健康への影響について詳しくお知らせ下さい。 町なかにある空港です。先日もJALの飛行機が出発してすぐエンジンから出火する事故が発生しています。福岡空港の飛行機が離着陸する際の安全性についての情報が不十分です。 ②8月にもホノルル行きのジェット機が火を吹きました。飛行場周辺の市民への安全性について情報提供して下さい。 市街地に近接している危険度はどの程度でしょうか。 現在の空港は、国内線専用と区別して大惨事をなくす為に過去のガルーダ(インドネシア国管会社)機の離陸失敗を見た時は早く安全な海上空港を建設すべきと痛切に考えます。 ※住宅地に墜落したらぞっとします。早急に国際線用空港の建設を。 飛行機が市街地を飛んでおり、安全性に対する対策について 気流と空路の関係を知りたい。玄海灘から吹いてくる風(玄海おろし)は相当強いと聞くが…どうなのでしょう。 ・空港周辺地域への騒音対策は延々と続くし、市街地での事故は被害が想像以上に大きい。 ・アクセスのよさは危険との裏表ともいえるが安全への配慮点etc 市民の安全性—大事故の発生 課題として、過密化している離発着により、安全面についてもっとくわしく知りたかったです。たとえば、実際に起こっている問題、事故etc 一番気になっていることは、空港の狭さです。民家のすぐ直上を飛行しているのは何とも不安です。(特に最近事故が多発しているの)移動も視野に入れておくべきではないかなと思います。 安全面から見た場合、都心への離発着は、何も問題がないのか、不安である。しかし、利便性から見ると日本一便利と思う。 1.福岡空港の利用状況(ピーク時混雑度)から判断し、安全な空港とは言えないと思う。 市街地に位置する空港が内包する危険性の度合い。それから脱却するための代替空港建設の現実性(費用対効果) 安全輸送について。安全対策。 町中にある空港という事で利便性は高いが、逆に町中の空港という事で、万が一の場合の安全性、被害の大きさ等が気になります。 エプロンでのステイ時間が短いという事は、整備時間が不足している事ではないのか。先日のJALのエンジン部品落下事故もあり、大変不安に思う。 市街地からのアクセスが良い反面、事故発生時の危険と背中合せの点は、重要な点である。朝夕の発着多回時の回数を考えると、滑走路が一本なのは大きな問題である。経験上の話ですが、沖縄からの帰り、福岡空港へ予定より早く到着したため、滑走路が他の飛行機で空いてなく、着陸に待たされた事と誘導路も空いてなく待たされた。夕方の出発時に、着陸の航空機が接近しているにもかかわらず、ジャンボ機が離陸しようと、滑走路へ進入した為、ゴーアラウンドをした事を、重要な事と考えさせられた。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	航空機(パイロット)側から見た安全性を含む操縦性等も知りたい。 福岡空港は市街地の中にあると言って良い。離着陸前後に低空で街の上を飛んでおり、今まで事故がなかったのが不思議なくらい。ガルーダの事故は不幸中の幸とでも言うべきもの。やはり福岡市に近いところに新設すべきと思う。 ハワイ便での事故を考えると天神、博多地区を通過しているので不安になりますが、十分な事故調査が行われなかったことの方が恐ろしい。 24時間利用できるようになると、テロ対策等のチェックが甘くなるのでは、利便性のみ追求し、安全面では対応できるのか？疑問です。 飛行機の遅延は、滑走路が使用できる時間の問題だとわかりました。時間に追われてJR西日本のようにっては困るのでやはり安全第一で。 航空機事故の多くはどんな場合・どんな時に起こるのが多いのですか？先日の説明会の時の説明だと離発着時に事故が起こりやすいとのことだったが、それだけではよくわからなかった。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見 90 件 3.将来にわたって、中国やアジア方面との経済発展のため、便数を増す必要がある。 国際的観点から九州の入口としての福岡空港施設は、狭く貧弱で魅力に乏しい。千歳の方が広く華やかで東南アジアからの観光客に受け入れられている。九州各地との観光ネットワークやそのPRも連携性が見られない。北海道のように立体的、体験的、感動的な内容が不足している。 より詳細な将来の需要予測。九州、東アジア間の交流予想や東南アジア間との交流予想を係数化し、道州制の導入までも踏まえたところで需要予測を算出して欲しい。 福岡空港の最も良い点は交通アクセスが良い点。空港周辺の高さ制限、騒音問題はどこにうつっても起こる問題で、今の立地とは無関係。東アジアとの結びつきといっても物を運ぶならそうだが、人を運ぶならアクセスが良いのはとても大切。東アジアと福岡との関係がどれほど大切かは未知数。今の立地がとっても良いと思う。 ②国際線もヨーロッパや南北米線の場合に関空や成田や名古屋を経由することがあり、特に成田を利用すると時は、ほとんどが羽田を経由して成田に向かい、それから出発及び帰国することが多いので、ソウルや上海や香港をハブとして利用した方が、便利でスムーズで安くつくので、そういうハブ空港との連携での将来的な能力予想値もほしい 国際線、国内線共満足度は利用者に100%まではいかなくても80%位は充足されている。今後成長する東アジアとの結び付きが一番大事なのではないか。 アジアの玄関口と言いながら、国際線に関する調査が少ないように思う。国際線の減便が相次ぎ、アクセスも国内線ターミナルに比べて悪すぎる。ターミナル内の店舗も、国内線に比べておそまつすぎる。セントレアを見習ってほしい。 経済発展のため東アジア等の路線を増便してほしい。 2. 福岡ー成田便の増便の可能性は？各ANA、JALが他国際便への利用枠制限の撤廃計画は？ ・ハブ空港になるための課題 ・国際線は東アジアに視点が行き過ぎ。インドなど南アジア方面もこれからは重要。 ・成田、関西空港、中部空港での欧米や中南米路線の乗継ぎの改善も期待したい。 国際線を利用する場合、直行便がない場合に、関空、成田へのアクセス(発着回数)を増やす又は、アクセスしやすい時間帯の発着を増やして欲しい。ピーク時の発着を工夫して、希望する時間の発着を増やす。空港の使用料を下げ、外国等の乗り入れを増やし、国際化を目指して欲しい。(韓国等に大きく水をあけられている)他の交通機関との利用者数と費用の比較がない。(JR、バス、船)ピーク時間外の出発、到着便での割引サービス等の充実を図り、暇な時間帯での利用が増える様にする。年配者向けの割引サービスを拡大する。何日間(3日～1週間)かの国内線、乗り放題チケットを閑散期に利用出来る様にする。 国内線と国際線(主としてアジア)を結合すべき。名古屋のセントレア方式に早急に統合して下さい。アクセス、特に外国からのお客はチョー不便。国際空港が雁ノ巣案として耳にする。これは如何なる根拠か。市長発言は事実なのか。 今後日本人口の減少に伴い、外国人就業者の増加が予想されるため、ますます増々東南アジアとの路線が重要となる。福岡空港としての安全対策がより重要となる(治安・テロ対策) 国際線が採算があわないため、航空会社が撤退している現状が記載されていない。便数が増加するとは限らない。とくに国際線に関しては新名古屋空港が開港したことによりこれからさらに厳しくなると思う。 東南アジア各国からみた福岡空港の利便性。 私心としては現在地で満足しているけど、ヨーロッパ旅行時、羽田、成田を利用するが直接成田・関空へ行く方が楽で安心なのですが。その便を増やすという事は出来るのでしょうか。 東アジアとの結びつきの要点、今後の計画等 1. 上海～福岡 意味が良く解らない。2. 福岡空港の問題は早朝、深夜の利用が不可能な事です。その結果、アジアでの旅行の時に有効な時間が少なくなる事です。中期的、長期的に考えてみても移転すべきです。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	国内線は利用しやすいが、国際線は関空や成田まで行かなければならず不便である。 中国への便数を現在運航しているところ以外の地域を拡大してほしい。例えば中国の杭州等の直行便も作ってほしい。 PIレポートを精査、熟読しました。現在の空港の状況を的確にとらえて統計的、イラストつきで極めて一般人に理解可能なレポートを読みました。私は南区に住み海外旅行し数60カ国を旅しました。日本の文化歴史と海外の文化歴史の比較をしています。その場合アクセスのよさが一番です。但し、海外より成田に帰国した時福岡空港への便数の少ないことが一番不便を感じている。これは本誌とは関係ないが福岡空港は看板(広告)がでかいと眼につくのには景観は日本中、世界中、私の空港利用で一番いやな思いがする。広告の規制を要望する。 なぜアジアに近いのにアジア便が少ないのか。良い時間帯を大阪・名古屋・東京にとられるのか。北九州空港は造るべきだったのか。 福岡空港の利便性の良さはこれからも大事にすべき点であり、又、アジアへの玄関口としても重要性がますます事は必須であり、他への移転等は現在では考えられない事と思います。 ・国際線はもう少し多くなってほしい(大阪・東京へ行かなくてもよいように！) 2、国際線の(福岡空港)利点はストレート(直接)に目的地迄行ける事だと思いますので便数により検討されたら。 福岡空港は、国内だけでなく東アジアにおいても重要な拠点であることがわかりました。同時に、地域経済や市民生活へも大きな影響があることも理解できました。 国際都市を目指すなら、将来、北米や欧州路線の開設も都市戦略として必要かも知れない。しかし、アジア以外との将来の路線開設や交流についてレポートでは書かれておらず都市戦略として近距離アジア地域以外国際交流をどのように考えているのか見えない。この戦略をしっかりと組み立て、それに対応する空港が将来いるのではないのでしょうか JALの国際線の一部撤退した理由・背景 国際線利用者の満足度は空港が改良され便数が多くなれば上昇すると思われる。国内線は新幹線との競争を考え航空運賃の減額を考慮すべきと考える。 2、ステップ2以降の話題かもしれないが、北部九州圏域佐賀空港に三月に使用開始する「新北九州空港」がある。国内便での貨物の佐賀空港へのシフト又、国際便の新北シフトをすれば、現空港に余裕が生れる。特に上海便など、海上空港「新北」「長崎」を活用すれば、上海からも日帰りが可能となると思うが如何。 今後、益々の発展が見込まれる東アジア、北東アジアとの需要増についての予測をすべき。 「日本の航空ネットワークから…」に記載されている国内線と国際線との乗継ぎ強化や便数増加…となっていますが、 1、何故、米国からの便がだんだん減少しているのか。福岡からの直行。 2、関空便の増加はないのか。 アジア以外の地域への便についての利用状況と増減便の方向性(減便されると成田・中部・関空等に比べて魅力が減る) ・アジア路線が少ない。特にタイやシンガポール、マレーシアなどの路線は午前から午後(昼間)の出発で早朝に福岡到着する便しかない。 1)国際線の時間帯が希望に合わない。特に近くの国夜出発夜着があれば良い。 2)時間帯、朝6時台、夜11時台の発着希望(東京行) 3)同じ時間の出発が何本もある。滑走路が1本なのに非科学的である。 4)荷物チェックに時間がかかりすぎる。特に国際線ターミナル。あと1〜2ヶ所ふやしてほしい。説明の様に90分では不足です。 撤退した路線が多いがその原因について説明が全くなされていない。エアフランス、エアランカ、カーゴルックス、プリティッシュエアー、ノースウエスト、ニューギニア、ハワイアンエア等の撤退は何故防げなかったのか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	海外に行く時(アジア方面)直行がない為に関西又は成田まで行かなくてはならないさに不便を感じます。又、建物にしても高いビルを建てる事が出来ないというの也有りますが、かと云って移転を賛成しているわけでは有りません。 北九州にも空港が出来ているので、そちらを利用すべきと思います。北九州空港を利用した時のビジョン、お互いのメリット等を考え、情報が必要だと思う。 外国旅行の中でもハワイは今低価格の商品も出ていて関心が高いのに、ホノルル直行便がなくなるのはなぜですか？どういう基準で決定されるのですか？ 2、東アジアとの貨物量の都市別量 ・あまおうが空輸され、香港などで食べられている例が東アジアとの結びつきを知るうえでわかりやすかった。このような例がもっと知りたい。 私は年に数回空港を利用する程度ですが、飛行機も当日でも乗れますし、アクセスの良さも満足しており、現状のサービスでいいと思います。また、国際線については、東アジア、東南アジアに行くために、成田まで行く事はどういと思うので、今後は東・東南アジアだけに特化し、便数を増やして欲しい。 (1)利用者から見た場合 この現状と課題について、何か解決策はあるのか？ 例えば、国内線について、利用したい出発時間帯にあてはめることが可能な利用計画は可能か。国際線について、利用者が日本人・外国人との相違があるが、この解決策は可能か？ (3)日本の航空ネットワークから見た場合、本題についてはその通り。 ・福岡を中心としたアジア主要空港への所要時間と羽田・札幌への所要時間の比較 海外一仁川空港の理由 思い切って韓国との協力協同した戦です。福岡空港の利便性を徹底的に強化する必要性 ・福岡空港と九州・アジアの企業活動との関係 アジア・中国への人の流れが具体的に何ヶ所・人数・今後の見通しなど把握できると、おのずと必要な空港像が見えてくるのではないかと想像します。 ①ステップ2での「将来の需要はどれくらいかな！」に関連するが、中国を始めとする国際線については空港能力から需要に対して十分対応していないと見えるのかどうか？資料の中からは読みとれない。(アンケートの取り方、項目立ての問題？) アジアに向けて、福岡が発展しなければいけないと思うため、アジア各国の空港はすごくと聞いています。福岡はそれらに対応できるのいい心配です。 国際線路線の拡大に対応しうる空港整備が不明確 福岡空港はアジアのハブ空港としての特性を持つべきです。早急に新空港(3000-4000m級)の調査、建設に着手すべきです。資金についてはBOT, BTO, PFIなどの要法で。 ・国際線の外国航空会社に更なる乗り入れ希望はあるのか？ 福岡空港の離発着能力については、平行誘導路二重化」を行うことにより、年間14.9万回になるとのことであるから、この方策を講ずることにより、当面、この増加能力を大切に活用すべきであると考えます。しかし、今後中国をはじめとするアジア諸国の発展を考えたとき、我が国、中でも九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考えられるべきであり、空港能力もそれに備えるべきであろう。その時、福岡空港の抜本的な能力増加は困難である。 国際線利用者の満足度が国内線より低いとあるが、他空港平均と同等もしくは良好な値であり、アジア方面の直行路線を主とした増便が期待される要因となりえる。入出国目的、利用者数の推移、入国後のアクセス手段等についての情報があれば良かった。 3.国際空港としての空港の設備のあり方。例えば、滑走路は最低2本必要とか。駐機可能数は、滑走路長は…m必要。 ・エアライン(国際線)の福岡空港乗り入れ希望の状況

ステップ の区分	寄せられたご意見
	(利用者から)・他の空港から見てアクセスの良さ最高。朝夕のピークは当然である。路線別便数の多少は仕方ない。 ・国際線路線、便数の少ないのはアメリカ、ヨーロッパ等成田関空乗継のため。 (地域から)・騒音、建物の高さ制限解消には空港移転外にない。 (施設面から)・旅客(貨物)ターミナルビルが施設面にないのはおかしい。(課題となる内容は利用者から見た場合には入るのかもしれないが?) 日本の航空ネットワークから見た場合、西日本の表玄関として福岡国際空港の存在は大きいと思います。その重要性が県民に理解されることが必要で、現空港拡張には周囲の地権者や、住民の騒音問題が当然起るでしょうし、新空港建設には環境問題が絡んでくるでしょう。しかし、反対のための反対に終始する人々には国や県、市そして財界からの慎重な説得が必要です。同時に県民や利用者側からの色々な案を積極的に提案させるPIプランは大変結構です。県民に関心を深めるために、時期を見て子供達に「福岡空港のぼくの夢」としてアイデア募集をしては…。 一本のPWを有効に活用する手段としてのTWの2重化は有効であると思う。国際線の満足度が低いのは成田、関空の問題であるので、致し方ない部分はあるが、羽田、福岡の国際化である程度解決できるのでは。高さ制限は福岡住民ではないので…便利さは日本一だと思うけど。 花田守也県警本部交通部統括参事官が西日本新聞朝刊の2004年(平成16年)8月22日(日)「地下鉄の路線の拡張」を訴えています。福岡都市圏の鉄道の整備をはじめ、国内、国際兼用の日本初の総合空港として、特に国際線はアジアに限定せず、全世界を完璧に結ぶ国際線をつくって欲しいと思います。 今後、わが国と東アジアとの交流が拡大し、九州ではアジアとの結びつきが強いということとは理解したが、九州の人口、経済規模はわが国の1割程ということを考えると、わが国と東アジアとの交流については、関東、中部、関西地域が今後とも量的(交流人口、貿易額等)に圧倒的で、九州、福岡地区の量は実はそれほどたいした量でないのではないのか? このあたりの情報を知りたい。 ・アジアとの結びつきを深めることは重要です。騒音問題は、空港へのアクセスの利便性からみて、止むを得ないと思いますが、建物の制限は、何とか緩和できないでしょうか。 空港の現状と課題の分析にあたって、福岡空港及び航空機ネットワークの点からの分析が主となっているが、例えば、釜山へはビートル、また九州新幹線開通後は鹿児島線などと他のインフラの状況によって航空ネットワークの変化も起こりえると思うが、その点についての分析はどうなるのか? 東アジアのハブ、日本のアジアにおける玄関口空港として移転を考慮した方が良いのではないのか? 海上に建設し、24時間利用可能が望ましい。今後の経済発展の為には不可欠ではないのか? アジアとの結び付けがさらに強まっていけばいいと思います。 ・アジアを中心とする路線は充実している。できればヨーロッパ便が欲しい。 ①用地買収には相当の費用がかかり、拡張のネックとり難しいのではないのか。 ②今の現状からすれば国際線は減少し、中国・韓国にハブ空港を持っていられる。ハブ空港の可能性は幾らかでもあるのか。 2.勿論東南アジアのハブ空港にすべきです。 ・東アジアのハブ空港を目ざすのなら、相手国との交渉も必要と思うが、仁川へしか行かない(ソウル)は金浦に行くようにできないか? 国際線の路線が少なくなっていました。現在、アジア路線のみで、かつてあったオーストラリアやハワイ便がなくなりましたが、再就航する予定があるのでしょうか。なくなった理由は、福岡空港の容積の問題なのか、営業的にペイしない路線だったのか、理由を知りたいと思います。 ハワイ便がなくなってしまうのが残念です。 ホノルル便が休止になりますが、今後、アメリカ、ヨーロッパ方面のアクセスはどうなるのか。 ・成田行の便が少なく、海外へ行くのに不便 中国だけでなく、韓国や台湾との関係について、より具体的に書いてほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	アジア、アジアと言う理由が判らない。アジアに何を求めているのか？誰も何もアジアに求めている。今から人がへって行くと言う時にアジアを呼び込んで福岡が福岡でなくなる(リトル・アジア)。わけの判らない病気、犯罪、密輸などに振り回されてしまう。 アジア人に福岡が乗取られるぞ。日本人は今から減っていくのにそんなに呼び込んでどうするつもりか？ 東アジアとの結びつきについては、各空港毎の利用実績のデータがない。期待されるだけでは説明になっていない。 仕事で東南アジアによく行くのですが、福岡空港の国際線の乗り入れを増やし、九州のゲートウェイにすべきです。東アジアが経済発展するなか、福岡都市圏の国際性を高めることが大事です。国際線の重要性や集中化することのメリットを主張すべきです。 外国人の利用状況や要望・意見 国際線に関して提供されている数値がもの足りない。年間の利用者数も表わしてないのでは。 利用者にとって、なぜ、国際線利用者の満足度が国内線より低いのかは、路線がアジアに限られているからではないか。どうしてなのか、もっと詳しく知りたかった。個人的にはアジアへの路線だけでなく、アメリカ本土やヨーロッパへの路線が開発されたらよいのと思う。 ・福岡→成田。便数多くしてほしい。 ・アジアだけでなく、ヨーロッパ、米国方面もふやしてほしい。 滑走路が1本では少なすぎ。北九州にも空港ができるんでしょう。 利用者よりの立場から国際線特にアメリカ、ヨーロッパ方面にも発着があると良い。 仁川や上海までのシャトル便で十分。 アジアに近い地域特性を持っていながら、アジア便における日本のハブ的な存在になれない理由。 欧米への直行便はなぜないのか？ 確かに国際線は特に直行便がなく、不便に感じる事がある。 アジア(中国、台湾、韓国等)にも近い事もあり便も沢山あるので、良いと思う。アメリカ等にはどうしても関空、成田で乗り換えは仕方ないと思うが、利用が多いホノルル便がなくなるのは残念。九州の顔として、ホノルル便は残してほしい。 東アジアとの結びつきを深めていくことも重要とは思いますが、オーストラリア便が無くなったり、福岡空港直通の便が減っているのは残念です。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	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） 88 件 利用者から見た場合、空港から市内への利便性の他空港との比較も必要ではないでしょうか。又、ホテルの数など。 ・空港ビルが横に長いので、ゲートまでの距離があるので、検討してほしい。 第一ターミナルは人がいなくてとても不便、第2ターミナルは混雑しすぎるので、なんとか設備投資をして下さい。 利用者から・・・市内にあり大変便利だという点が第一だと思う。途中交通費節約、汽車よりも空港と考えやすい。貨物、荷物などの便は直接人々の足に関係ないので、北九州などの他空港の活用が効率が良く、他空港の能力も活かすことが出来る。福岡空港は”人”を最優先にするのがよいのではないかと。（優先順位） 施設面から・・・別記したが、ゲート間の動く歩道は完全に整備されるべきことだと考える。この便利な時代にあってこの歩道の不備は納得いかない。他の経費を節減してでも歩道だけは優先してもらいたい。需要（年配者など）が増加すると思う。ゲート移動を考えただけで二の足を踏むことがある。 ④新東京や関西やセントレアなど都心より遠くなった分、時間や交通費が高くなっているが、それらの都市の方々の意見をまとめて聞かせてほしい。 国内外でこれだけ中心部へのアクセスの良い空港は福岡だけである。この利点を充分生かした問題の解決を期待する。 誰しも地元の空港から近くにあり、便数が豊富であれば、それに越したことはないが、それはコストパフォーマンス次第。福岡に羽田と成田をあわせた空港があればよいのかと言えばそれは過剰設備だろう。「足を知る」ことも大切だ。今の福岡空港の利便性（都心に近い）をもっと評価すべきだ。田舎の無駄な道路と同じことがおこらないか心配する。 他地域からのアクセスが便利な空港として利用。これが大きい。 利用者の利便性にご配慮いただきたい 現在の空港は都心迄の便利がよく移転はしないで下さい。 国際ターミナルが別なことが不便です。日本一交通便利な空港ですが博多駅から地下鉄－無料バス－国際ターミナルの経由であれば時間として40分程度を考えておく必要があります。第三ターミナルの出来ていない時期は20分をみればよかったです。ビルが分かれた為にVISAラウンジを国際では使用出来ないとか、不便になりました。 現在の福岡空港は都心まで近いし利用者は便利。空港近くの人達は騒音問題もあるが他の場所への移転はしないでほしいです。 （利用者から見た場合）福岡空港はアクセスがよいのが大きなメリット。仮に別の場所に移転するとなると、満足度がどのように変化するか知りたい。現空港を移転する場合、跡地はどのように利用されるか知りたい。その効果も知りたい。 福岡空港を利用する時は旅行の時ぐらいいので良くわからない。私が住んでいる所は地下鉄とつながっていて空港に行くにはとても便利なのでいまの場所のままであってほしい。 1. 地下鉄の国際線駅の開設計画は？ 地下鉄の空港駅から先への延長計画の有無。駐車場の容量や増設 福岡空港（収益）は黒字なのか・赤字なのか？ 国内線のビルと国際線のビルが、別の場所にあるのは、大きな課題ではないでしょうか？ 離島などからの乗り継ぎもいるでしょうし、各地からの空港行き高速バスや地下鉄は国内線 側につくので、国際線を利用する客は、また別の場所にある国際線のビルに手間をかけ移動 を強要されています。国内と国際のターミナルの集約化は調査していないのでしょうか？ ・駐車場の利用状況と対策 1.空港使用料の国内外比較 2.空港用地の賃借料に関する情報（総括的でよい）但し、税控除については必要

ステップ の区分	寄せられたご意見
	近隣に都市高速出入口があるが、空港より接続できる様(高架でも可)検討すべき。(要は空港内の検討のみでなくアクセス面での評価) 新千歳や羽田ターミナルビルのように快適な買物や飲食ができる空間がない。グレード的にかなり低い。特に第一ビルの現況はひどい。 ・都市に近い空港としての利点(都心からの時間) P2の不満足な面(分析結果)の「希望する時間に便がない」のはどの便か？全体的な結果の様に分析されているが、一部の便ではないのか。また、その不満の率は利用者全体のうちのどの位か。 アクセスの良さは、他空港でも類をみないほど良い。このアクセス(例えば博多駅からでも直近である)の良さを武器にしてほしい。 現在の空港は大変アクセスも良く、利用しやすいと思います 利用者から見た場合(個人的)便数とアクセスの良さであり、新空港計画のアクセスの考え方を知りたい。 手荷物検査場が混みあっている。混みあっても他のゲートを開けようとしめない。状況判断でゲートを開けてスムーズに検査が出来るようにする。 博多⇄空港間の地下鉄運賃の値下げを関係機関に要請してほしい。 福岡空港は地下鉄、JR、高速道路からアクセスが良く、大変利用しやすい空港だと思う。 ターミナルビルの使い勝手(利用者の満足度) 自宅から空港迄の便が悪く、これから利用する時不安があります。又、空港が広くターミナルが分かれている為、以前利用したとき分かりづらかったです。待ち時間(待機時間)が長かったような記憶があります。これから子供と旅行する機会(ディズニーランド、USJ)もあると思いますが、利便性の良さと値段が折りあっているかで判断したいと思います。 1、現在の滑走路が限界に近い事は承知しているが、交通アクセスの利便性は捨て難い。 市街地から空港へのアクセスの良さは持筆すべきものであり、維持してほしい。スペースに制約があり、拡張厳しそうに感じる。 地下鉄は国内線側に有り日本で都心から一番近い空港である。だが、国際線へは車でいいいけない。これを直接地下鉄で国内線より地下で動く歩道からつなぐか？有り離れすぎているため、どうにかならないか。 (利用者から見た場合)パンフレットの(P2)不満足な面にある点は、利用者のワガママ(すべての人の要望を満たすことは出来ない。)が多く、又、航空会社の都合(利用者が少ない路線は切り捨てられる)に原因がある (日本の航空ネットワークから見た場合)北九州空港、佐賀空港を加えた3空港で、北部九州の空のネットワーク創りを検討する必要あり、他国でも空港まで30～50分という所要時間は当たり前である。 利便性に関する考察が抜けています。現福岡空港は日本一、もしかすると世界一の利便性を誇っています。ぎりぎりまで福岡市の都心部にいながら確実に空港にたどり着ける。例えば伊丹空港は連絡バスが通っていますが、高速道をが混むことが多いので空港を利用する際に 搭乗時刻に間に合うかどうかいつもひやひやします。羽田空港についても交通網が充実しているものの空港にたどり着くまでに時間とお金がかかると感じます。新福岡空港を作ることでこれらのメリットが無くなるのは非常に悲しいと感じます。 空港ビル施設の利用料が高いのか、概ね提供される物品、食事の価格が高いと思う。 JRや高速バスを利用しなければ行けない都市を調査してどうすれば、便利な移動ができるかを、空港路線以外の利用潜在顧客を調査して欲しい。 福岡←→徳島便のビジネス時間を設定(朝、夕)して欲しい。(四国架橋完成後高速船がすべて運行中止になっている)←関空、神戸、大阪←→徳島 国際線と国内線のアクセスの問題バス以外の方法を考えるべきである。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・まず、利用者から言わせてもらおうとこんなに便利な空港は日本中、世界中探してもありません。だから、ずーと使ってほしいと思います。 〔利用者から見た場合〕 年に数回羽田、名古屋、大阪と利用しておりますが、福岡空港の良さはまず市街地に近いと云う事で利便性がよくとても助かっております。空港から都市部へ15分足らずで行けると云うことは他の空港にはない魅力でそれだけでも現在の利用者の数が多くなっているものと思われます。 空港周辺に宿泊施設がない。前泊を必要とする場合もある為、出来たらエアポートHTLが作れないか？ ・旅客ターミナルビルが継ぎ足し、継ぎ足しで建設された結果、非常に非効率なものとなっている点、特に朝のセキュリティーゲート前の大混雑についての原因分析(9頁上部の説明では不十分) ・国内と国際ターミナルのアクセスが悪い為トランジットやレストランに使いづらい。 1) 国際線の時間帯が希望に合わない。特に近くの日夜出発夜着があれば良い。 2) 時間帯、朝6時台、夜11時台の発着希望(東京行) 3) 同じ時間の出発が何本もある。滑走路が1本なのに非科学的である。 4) 荷物チェックに時間がかかりすぎる。特に国際線ターミナル。あと1〜2ヶ所ふやしてほしい。説明の様に90分では不足です。 ターミナル内の移動時間は？ ①アクセスは良好です。 ②利用時間帯は往路は午前中、帰福は午後が殆ど。 ・国内線の出発ロビー(車からの)と到着ロビーが同じなために、渋滞することがある。(それほど緊急性はないと思うが) ・福岡AirPは利便性がとても良い。ありがたい。 * 第一ターミナルどうして通り抜けできないのか大変不満！ 外国の空港の場合(世界の主要空港)、ダウンタウンから国内線空港にはどの程度の時間がかかるのか、国際線の場合はどの位なのか、示してほしい。 例えば、(国内) (国際) ニューヨーク ラガーディア JFK ワシントン ナショナル ダレス 上海 虹橋 浦東 ソウル 金浦 仁川 その他ロス、サンフランシスコ、ボストンのように国内線と国際線が同じ空港の場合も示して欲しい。 上記の比べて福岡空港はどうなのか？ 福岡空港利用者又、福岡市民から意見を述べさせていただきます。 福岡空港における国内外のネットワーク及び便数は今のレベルにて十分ではないでしょうか。それよりも、福岡空港へのアクセスを今一度再構築して頂きたい。特に、都市高速利用時における国際線へのアクセスの悪さはどうにかならないものか。又、空港からの乗り継ぎは現状、地下鉄及びバスしかない。西鉄バスにいたっては不便極まりないものだ。地下鉄以外は西鉄バスしかないのでは仕方なく利用するしかないが、その横着なサービス及びその企業姿勢。どうにか成らないものか。やはり、3〜4社乗り入れて競合させることによりそのサービスの向上を図るべきではないのか。羽田のようなもっとアクセスの良い空港にして欲しいものだ。 九州の空の玄関口”福岡空港”の特徴は、利便性(都市近郊にある空港)にあると思います。利便性に関するデータをもっと掲載されたらどうでしょうか。 ・国際線ターミナルビルは細長く、ビル内で歩く距離が長い。 ・バスなどの交通アクセスは、それ程便利ではない。 (利用者から見た場合)搭乗前に検査が混雑のため時間がかかる。(朝が特に混雑) 都市近く交通便が大変よく利用しやすい。 ③駐車場の利用方法について、検討してはいかがでしょうか。例えば、近辺の空地に安価な駐車場をつくり、そこからシャトルバスでターミナルまで運行する。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・空港とのアクセス問題で、地下鉄が通じる様になって便利にはなったが、(昔はよく、ぎりぎり走りこみで時間が読めなかった)陸路を利用すると(バス、タクシーなど)非常に混雑する場合もあるが、道路事情はこのままなのか？ ・一番便の時間帯の限界～現在と東京便では、仕事上不都合で必ず前日入りをしなければならぬので。 国際線利用者の満足度が国内線より低いとあるが、他空港平均と同等もしくは良好な値であり、アジア方面の直行路線を主とした増便が期待される要因となりえる。入出国目的、利用者数の推移、入国後のアクセス手段等についての情報があれば良かった。 ☆利用者から見た場合 東京～博多間を見た場合、新幹線より航空運賃の方が安く、市内へのアクセスが非常に便利であるが、ターミナルが第1～3まで有り、方面によって距離があるので、ターミナル毎の表示を多くしてもらったとより便利である。 ☆地域から見た場合 佐賀県に行く場合、県央部までなら佐賀空港を利用するより福岡空港から高速バスを利用した方がはるかに利便性が高いが交通アクセスの周辺地域への案内が少ない。 ☆施設面から見た場合 便数が多いのに比し、出発口検査場の入口数が少ないため混雑する場合がある。 ・少し前まで到着するターミナルが同じでなかった。(今現在はわからないが) ・駐車料金を安くしてもらえないか？ ③ターミナル内の混雑、例えば、セキュリティゲートやチケットカウンターでの混雑はどうなのか。国内線ターミナルは狭く感じるため、その辺りの混雑は生じていないのか。 ◎地域から見た場合 ・九州は各県に空港が有り特に福岡県は2ヵ所所有が空港までの交通機関の整備を望みます。 交通の便が良空港である為。 今後国内線と国際線をもう少し近付けて欲しい。 他の空港より非常に便利です。No1 ・アジアとの結びつきを深めることは重要です。騒音問題は、空港へのアクセスの利便性からみて、止むを得ないと思いますが、建物の制限は、何とか緩和できないでしょうか。 現在の空港までの中心部からのアクセスの良さは世界でも有数であり、もっと評価されてもいい 国内線と国際線のターミナルが分離していることは課題と言えるが、その指摘はされていない ・どのようなお店が入っているのかもできれば知りたい。 ※競合交通機関との関連には説明。 1.アクセスの良さはやはり日本一だと思います。従って福岡空港の移設には反対です。 福岡空港の利用客の利便性の向上やターミナルの快適度、満足度等の課題について取り上げていない。今不便をかけているお客さんへのサービスがどうすればもっと向上できるか、どうすれば満足してもらえる空港かの視点が不足している。貧弱な(羽田や新千歳と比べ)物販機能、レストラン。ターミナルがいくつも分散している不便さ。ローカル線のオープンスポット利用。ピーク時のゲートでの待ち行列。などなど。今の課題もこういった面にもあります。 騒音問題や規制等による発展をそ害している面があるが、60年もの間現在地に空港があるとの意識が定着しており、大きな問題とはとらえられていない。現空港は交通アクセスなどの利便性は、日本一ではないか、現状でよいと考える。 ・第1～3ターミナルビルのアクセス向上(建物の老朽化)→バリアフリー対策、ユニバーサルデザインの取り入れ ・朝・夕の送迎者(車)の混雑の解消→ターミナルビルと同じように、送迎者を分け、2階建て向上 交通アクセス ・交通手段別利用状況 ・駐車場と配置状況

ステップ の区分	寄せられたご意見
	毎年夏に主に利用させていただいております。自宅が千葉なので成田を利用したいのですが、早朝や夜の便だけなのでとても不便です。国際線との関係もあるのでしょうかもう少し便数がふえると良いと思います。 便数の少ない路線があるのは福岡空港だけですか。 便数はかなり細かく書いてあるが乗客率はどれくらいだろう。便は多いにこしたことはないが、ガラガラでは航空会社も飛んでくれないだろう。 福岡空港利用の方(福岡近郊のどの辺からの利用者)が知りたい。空港利用者は佐賀・北九州・熊本の影響を考える場合に必要。福岡空港からアジアへの出発便についてより明確にPRが必要。国際線は国内線に比較してアクセスが悪く不便。 1、国際線⇄国内線の乗り換え乗客の状況が不明である。 国際線と国内線のターミナルが離れているが、極めて不便という指摘がないということは、ハブ空港としては現状のままでいいという意見になる。 アクセスが良いため、利用しやすい。(新幹線より)ヨーロッパに行くときは、韓国経由で行くと便利なので助かっている。 国内線と国際線の乗り継ぎに問題はないか。 乗りつぎで海外より帰国しましたが、国内線への移動に時間もかかり、国内線出発においても、初めての福岡空港はわかりにくかった。チケットをみせて、たずねても、2度聞いてちがう所を教えてくれ、空港関係従業員の教育も必要だと感じました。九州の空の玄関として、もっとわかりやすい空港にしてほしい。 国内線と国際線のターミナルを一つにする事 国内線の幹線路線はしっかり確保してもらって、国際線については、アジアとの乗り継ぎ機能を充実させてほしい。国内・国際線の機能が分散してしまうと、交通ネットワークが充実している福岡の良さがなくなってしまう。 現状には大変満足していますが、空港ビルが横長くなり、移動が大変です。特に動く歩道(エスカレーター)設置が短く、設置場所が悪く利用価値がありません。 ターミナルビルに対する利用者の満足度(特に第1ターミナルに対する不満はかなり高いのではないか) 福岡空港は他と比べ市内にあり、交通手段も充実しているので、とても便利である。 PIレポートの内容はわかったが、利用者として一番大きな利便性は、アクセスの良さだと思うので、場所をどこか遠くへ移転したら、便数は増えて駐車上も広くなったとしても利用者は減ると思う。今の場所だから利用者は多いということを忘れないでほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港能力の見極めに関する意見 87 件 知りたい情報は概ね提供されている。しかし、(…から見た場合)という項目がまだ足りない。実際にこの空港を航空機を就航させて利用する運航者(日本航空や全日空等)や航空管制からの観点が全く知りえない。時間当たりの発着数などは、施設面からだけで決まるものではなく、むしろ航空管制や航空会社の運航により大きく作用している。 1.再び福岡空港より、国内旅行、海外旅行で利用し、股、時には見物に行って気付くのですが、飛行機の着陸で出発機が4～5機待機し出発が遅くなっている。 2.飛行機が着陸したかと思ったら、もう次の飛行機のライトが見える過密状態である。 4.国内線ターミナルと国際線ターミナルをシャトルバスで往来しているため時間に無駄がある。 6.ピーク時には滑走路が1分30秒位しか空いていないように感じる。 ・自衛隊と共用になっているが、隊機の発着回数は。イザという時は。 現在の福岡空港はアクセスが便利であり、増便に対応する為の移転は不要。現行路線の範囲内で運航すればよい。(他の交通機関もある訳だから)。国際線利用者が今後、増え続けるのかは不明(日航3路線の廃止を決定) 現在の空港は至便、混雑の原因を追求調整して現状を確保してほしい 整備不良、出発遅延により新幹線に乗り遅れる事が多い。予定時刻に出発出来るのが当たり前という体制を整えて欲しい。利用する度、不満が残ってます。特にANA！ 2800m滑走を必要としない離着陸機の割合。自衛隊機や米軍機の使用割合 貨物便の離着状況、海上保安庁、自衛隊の発着状況(ヘリコプターが主かな?)が知りたい (利用者から見た場合)定時の離発着ができない原因は何か。 このレポートは本当に現状を把握しているのか疑問。仕事で飛行機を使うことが多いが、予約が取れなかったことはないし、国際線でも路線が廃止になって来たりしている。ピークに合わせて空港を広げても、無駄な時間が多くなる。現状の空港で充分。 1. 軍用空港との共存は中止すべきと思うし(有事の際の空爆防止)その可能性。 東京、大阪と出張や会議が多くよく福岡空港は利用しましたし、現状の運用や運航状況と将来アジアとの交流は日本の拠点となるだろうし、日本各地へ運航する拠点としては限界と思います。 自衛隊と米軍が利用していることに問題はかんじないのか。 1、福岡APにおける自衛隊と米軍使用の実態及びそれ等が福岡APの民間航空機の運行、旅客・貨物に与える影響について ・施設の手狭間さ解消のため、米軍施設、自衛隊施設は出て行ってもらふ考えはないのか。 国内でも非常に過密な空港で利用者に制約が出ていることもわかり、それを解消するため早めの整備が必要と感じました。 ・福岡空港だけでなく、佐賀空港、新北九州空港との共存、共栄を考えるべきである。 福岡市長等をはじめから新空港建設ありきでprojectを進めてあるようですが福岡空港程利便性の高い空港は他にないと思う。香港、Korea等の大型空港をまねることはないと思う。(ハブ空港になる必要はあるのだろうか) ・エプロンの拡張工事は出来ないのでしょうか(P8.9を見て思ったこと)。 ・利用者のニーズに全部合せる必要はないと思う。こんな利便性の高い福岡空港でまだ利用者のニーズに合せるとは…。その分安全面を考えてほしい。 ・設定スケジュール通り運行して欲しい。(出発遅れが多い又遅れ時間が長い) 滑走路が一本だけであるが、空港の維持管理やリダンダンシーとの関連で問題があるのではないか。米軍、自衛隊との共用の中で運用上の問題があるのではないか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	私は専業主婦ですので、娘や嫁の里帰りなどにラッシュを避けて、平日の比較的少ない時間帯に利用させてもらっているのが大満足です。 ・施設面では、混雑とはピーク時の時だけだと思います。1日中ずーと混雑しているわけではないのでは。航空会社に同じ様な時間で競い合う様な出発便にするのではなくて、10分などの時間差をつけて出発させるなどお願いしても良いのではと思います。 ・ピーク時は混んでいるかもしれないけれど、他の時間帯はガラガラな状況も多い。寝台車で移動していた時代を考えれば、他の時間帯に移動することの可能な人もいられる。 空港の重要性は航空機の運航率と、利用者の利便さが課題であり、現在の福岡空港は街に近い都市型空港で地下鉄もあり日本で一番良い空港であり新空港として考える必要性はないと思います。現状で路線便数がピークと云うなら小型機150名乗リクラスのR/Wを現在のタクシーウエーを、1500mクラスのR/Wに改造して運航率増を図ること。西側国際線と国内線を統合し、現在の国内線ターミナルをなくする等検討が必要である。 ・滑走路一本では不足と思う 「空港能力の限界にきつつある」ということについて、利用者、運航関係者、周辺住民それぞれの立場からどう認識しているのかの情報。 主に羽田福岡便を利用しています。 ・始発・最終便の出発・到着時刻に羽田空港・福岡空港に違いがあります。その理由、制約があるとすれば、それに伴う問題点はあるのでしょうか。 ・大体、フライトは、台風時のキャンセル以外運行されていますが、羽田発自体がよく遅れますので余裕を持ってフライトを決めざる終えません。遅れの理由は羽田サイド、福岡サイド要因分析の結果を伺いたい。 現空港の制約条件をもっと教えて欲しい。例えば、どうして離着陸回数を増やさないのか、等。 滑走路が1本しかないことによる問題点（例えば風向きによる欠航）は何か。 2、1つの空港に多機種の航空機 エアラインのジェット機等の他、官公庁の小型機及び、ヘリコプターが多数在籍していると思うが、管制上又は、地上施設から混雑の原因とはなっていないのか、状況が書かれていない。 福岡空港は旅客数で国内4位、発着数で国内3位というデータですが、各空港の所在地の人口密度、交通アクセス等も同時に表示してほしい。 私個人としては、ターミナルそのものに不便を感じています。ターミナルへの利用調査は行わないのですか。 滑走路が短め(基準は満たしているが)ということを目にしたことがあります。滑走路がいくつぐらいで発着ピーク時に空中で待機するということはないのか、そういう運行上の問題点課題はありませんか。 * 軍民共用空港 現在の福岡空港の実態は、航空自衛隊・アメリカ空軍も常時使用する軍民共用使用になっている。このあり方に関しては、何の検討もされていない。軍民共用空港として福岡空港の必然性の議論が必要 (1)利用者から見た場合 この現状と課題について、何か解決策はあるのか？ 例えば、国内線について、利用したい出発時間帯にあてはめることが可能な利用計画は可能か。国際線について、利用者が日本人・外国人との相違があるが、この解決策は可能？ ⑤施設の機能が限界に近い様な感覚はありません。 福岡空港は全国で一番アクセスが良い空港だと思っているが、それだけでは済まない事がいっぱいある事が分かりました。では、今具体的に何処にどれくらいの広さで候補地が上がっているのか。知りたい。関西空港みたいに人工島いいないのか。それは嫌だと思う。あそこは不便で料金も高いし。いろんな計画がどこまですすんでいるのか。 空港がいっぱいいっぱいなのはよくわかるが、そうでなくても飛行機にのるのには搭乗手続きなど時間がかかるので今くらいの位置にあってくれるほうが、利用者としてはうれしい。でないと国内はいける所までは飛行機以外でなんとかしようと思ってしまう。 福岡空港を他に建設するという考えばかりでなく、より良く利用するには再考しよう。 ①空港及び周辺道路を含め、それぞれ市、県、航空局、その他の守備範囲を知りたい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	③福岡、北九州空港等の総合的に滑走路を中心として誘導路、空港支援設備、空港ビル、アクセス等を民間に設計コンペを行ったら良いと思うが、民間の知恵を集めて見たら如何、例えば、ヘリ小型機専用の小型空港を他所に新設する等 伊丹に研究所、福岡に営業所がある為羽田から飛行機を良く使います。私自身の行く所までのアクセスは伊丹・福岡も良好です。”時間の早さ”を求めて飛行機を使う以上、遅れはもちろんの事、ランディングしてからスポット入りを長時間待つのは困る。羽田レベルではないが、ビジネス時間帯の福岡はひどい。 自衛隊・米軍の使用割合 東京方面へ出張の折、滑走路の混雑により出発・到着の遅れがしばしば有り予定していた時間にギリギリとなる事が有る。滑走路を複数化できないのでしょうか。 ②、①と同じような問題であるが、国内線についてもDestinationによっては、増便の需要が多い路線があるのか？ (注)私はもっぱら羽田一福岡便を利用して、この路線については、ほぼすべての評価項目について満足している。 ・米軍、自衛隊の施設を撤去し施設面を充実する。 羽田便全便を500人以上乗れる機材にした場合、供給過剰になった場合、羽田便を減便し、地方路線に振り分けたら良いのではないのか。 これで混雑も解消するのではないのでしょうか。 自衛隊・米軍関係の利用との競合問題について知りたい。 西側地区に空港が展開されましたが、レポートを見ると今だに米軍や自衛隊施設が残存しています。岩口や芦屋など他地区へ集約することが効率的であるし、福岡空港に存続しなければならない理由があれば、明らかにしてほしい。 アクセスの良さは最高だが、1'49"に1回という発着間隔には驚いた。アジアの拠点となる福岡には、余裕のある空港がぜひ必要である。 ・空港とのアクセス問題で、地下鉄が通じる様になって便利にはなったが、(昔はよく、ぎりぎり走りこみで時間が読めなかった)陸路を利用すると(バス、タクシーなど)非常に混雑する場合もあるが、道路事情はこのままなのか？ ・一番便の時間帯の限界～現在と東京便では、仕事上不都合で必ず前日入りをしなければならないので。 【施設面から見た場合】(一般的問題点)1、現空港は、十分な広さの更地に総合的に計画されて建設されたとは言えず、便数の増大、機材の大型化に十分対応できないまま米軍管理下時代から継ぎ足し継ぎ足しで、ターミナル、エプロン、SPOT(駐機場)を増設してきたため、ターミナルビルが分離、エプロンが狭い、SPOTの数が満足でないのがネックであるがそれに加え、ターミナルエリア自体が空港敷地の端(北側)に偏って位置していることで、余計に場内の航空機の流れを阻害している。 (駐機場の問題)1、慢性的にSPOT数が不足している証が、7ページのSTAY時間とクリアランス時間の他空港との比較で、福岡は極端にタイトなSPOT運用を強いられているのがよくわかる。このことが増便の大きなネックとなっており、また地上作業(荷物の搭降載、整備機体点検、給油等々)が急がされ、少しダイヤの乱れ(遅延)が生じるとSPOTの運用が連鎖的に混乱をきたし、到着機、出発機のSPOTへの出入りがスムーズにいかなくなる現状がある。現ターミナル前にSPOTの増設はもう物理的に無理であるから、旅客にとっては不便(遠方)ではあるが東側のオープンSPOT(17番以降)をもって活用せざるを得ない。そのためには旅客用ランプ内送迎バスやバスラウンジのレベルアップ整備が必要であると考えます。 市街地の中の空港であり、過密ダイヤである。万一の事故発生時のリスク(発着が長期に出来なくなるといった事態)にどういった対処方法を考えておられるのか。米軍や自衛隊と共用となっているが、運用の面での課題はないのでしょうか。 ・利用したい時間帯は朝・夕というのは全空港共通と思う。空港能力が増大すれば便数を増加できるというのは、航空会社も承知のことか。 ・利用者の満足度をそれぞれの課題について何%までを改善する必要があると基準にしているのですか？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・24時間空港でない欠点。 4.現在の福岡空港での離発着にパイロットの不满はないのか。気象上、待ち時間などパイロットから見た福岡は良いのか、悪いのか。 ・空港内にある米軍施設、自衛隊施設の利用状況と民間航空機の制限 (利用者から)・他の空港から見てアクセスの良さ最高。朝夕のピークは当然である。路線別便数の多少は仕方ない。 ・国際線路線、便数の少ないのはアメリカ、ヨーロッパ等成田関空乗継のため。 (地域から)・騒音、建物の高さ制限解消には空港移転外にない。 (施設面から)・旅客(貨物)ターミナルビルが施設面にないのはおかしい。(課題となる内容は利用者から見た場合には入るのかもしれないが?) 施設面(駐機場、滑走路、誘導路等)の現状と課題は理解出来ましたが、この状態によりどのような事故が起ったのか、あるいは起るかもしれないか、又、混んだり、遠回りしたりした結果どの位遅れたか、発着便が減ったかが知りたいと思います。米軍施設、自衛隊施設が、滑走路、誘導路にどの程度影響を与えているのかも、知らせて欲しいです。 ◎利用者から見た場合(月2～3回利用している…帰省、出張等) ・発着に時間が掛る→福岡空港だけの理由ではないが。(羽田の混雑等) ・利用したい時間帯は、朝・夕にピークがあるのはよくわかります。利用する度に、5～10分の遅れがあります。国際線利用の日本人の満足度は、低いとのことですが、他の国際空港への移動の時間と金、労力を考えると、我慢できる範囲ではないかと思います。 利用者の利便性を追及すれば、全国各地と毎日直行便で日帰りでき、滞在時間長くということになりますが、全てを満たすことなどできないし、事業として成立つとも思えません。利用者は便利なのに越したことはないで、そういう意見が出るのですが、少し不便な時間帯の運賃を割引するなど乗客を分散させることはできるのではないのでしょうか。 利用してみて、ピーク時の予約は取りにくい、その他は結構空席もあるのでは。どんなに新空港をつくってみても、それはあまり変わらないのでは。もうからなければ航空会社は路線はつくらないだろう。 月別、時間帯別の利用者数(どの時間がとりやすいかをかんがえて旅行計画を立られる) 施設面-これだけ発着便の多い空港なのに滑走路が一つだというのにびっくりした。駐車場も広くないと、今後さらに混雑で大変になると思った。 現空港の能力の限界、周辺地域への影響等が当面する深刻な問題だということがよくわかりました。 今回の調査レポートでは、空港能力としての滑走路処理能力として、1時間または1日あたりの発着回数としているが、現空港の滑走路処理能力は航空機騒音による環境条件によって、實際上決定されている現実を明らかにする必要があるのではないのか。現時点で、航空機騒音問題を避けても、現空港での滑走路増設を議論する際には、航空機騒音問題は避けて通れないはずである。 ・福岡空港の役割など能力はよく理解出来た。図・グラフで見る限り、増々重要な役割を果たす空港に成って来ている。何等かの手を打つ必要性を感じる。(利用状況から) 便利に使わせてもらっています。 これまでの建設計画は利用度が上昇するという設定で、かつ必要性のみが記され、財政面等抑制要素が余りとりあげられていない。すでに実施されたもので、例えば、国際線ターミナル。国内線と一体化していた頃、利用者からみて、さほど過密とは思えなかったが、完成後不便となり、かつオセアニア線など廃止された。 便利さと過密さは裏表です。 不便さと暇とも同じだと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港は全てに便利過ぎです。例えば、アクセス。私は、年に数回、所用で航空機を利用して、さいたま市（JR大宮駅の真ん前）まで行きますが、そこまでの所要時間は羽田到着後、公共交通機関を利用して、約120分かかります。それに比べれば、福岡空港までは、私の住いからにしろ、オフィスからにしろ、同じく、搭乗手続きを含めて約40分です。さいたま市の例をとらずとも、九州では宮崎空港以外は県庁所在地から空港までかなりの時間を要します。要するに、アクセスその他諸々福岡空港は恵まれ過ぎていると思います。さいたま市民や福岡市以外の九州の各県民の立場から考えてみても、福岡空港のサービスが少々削がれてもやむなしといえるでしょう。 空港周辺道路対策にて、空港迄のアクセスが便利になりましたが、課題と今後の計画は。 空港までのアクセス。バス等。 交通の緩和を考え（東西の分断） ①東西の地下トンネル（車両、歩道、自転車道）を整備 ②地下往復のコミューター ③空港内循環バスの一般開放 以上の検討をして欲しい 空港の利便性と都市の魅力の関係 空港内の店舗（飲食店や土産物店）の充実度についての現状と課題。 （日本の航空ネットワークから見た場合） 便数の増加が期待されていると表現されているが、現況ソウル・香港・ホノルル便は減便、国内線ではJR九州新幹線との競合のため福岡-鹿児島線も減便されると予測されるが如何に？ 現況でもナイトステイや予備エプロンは不足している。他空港に比べタイトな運用を行っている。現状で、本来望ましいエプロンの数がどのくらい不足しているのか？ 福岡空港は特に夕方の渋滞がひどい。他港と比べてもひどいと思うがどうなのか？ ターミナルビルの改善も含めた飛行場施設の改善による効果を具体的に表わして欲しい。 混雑のレベルは羽田と比較しても大きいのですか。（遅延とか） 外国の空港の現状と比較してもらいたい。（滑走路の数や発着数、都市の規模が同じような空港と） 空港がピークに近づいていることは分るが、現在利便性が良いから利用が多いのであって、遠くなくても利用数は増えるのか？機体の発達によって空港能力が大きく変わることはないのか？ 航空会社が運航コスト削減のため搭乗率に見合った機材選択の結果、使用機材小型化へシフトする路線が増えているのではないか。高い搭乗率であれば機材の大型化も選択肢として挙げられるだろう。不採算路線の整理による低頻度運航は航空会社の判断であり、空港問題ではない。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の有効活用方策に関する意見 48 件 駐機場を北側に延長できないか。駐機場や誘導路について色々不満があるようだがいつになったらそれが解消されるのか？工事予算のためおくらしているのか。これらのことはPIを待たずにできることではないのか？ 2. 自衛隊や米軍との関係を含めた活用状況 5、8～9ページ(福岡AP施設の課題)は、一般市民には一寸判り難いのではないかと。例えば、 イ、図示の飛行機は出発便か発着便か ロ、また、不便な点や改善してほしい点が多く述べられており、11ページには誘導路の二重化票も示されているが、 a、これ等の改善点は実現可能なのか、可能であれば改善する意思があるのか、ないのか。改善の意思がないとすればその理由は何か。改善の意思も計画もないとすれば、それは単なる「泣きごと」か。新空港建設しかないということへの布石なのか。 b、これ等の改善策は実現不可能なのか、その理由は、 c、たとえ改善したとしても費用対効果の点から効果落なのか、 ハ、赤点線囲みは何を表しているのか 6、ターミナル及び駐機場は、国内線と国際線との共用はできないのか、 7、福岡APにおいても今後就航機の小型化が促進されるのか。それでも出発機到着機とのすれ違いは困難なのか。 (施設面から見た場合) 具体的な課題が提案されているが、現状の空港場内での実施についての問題点はないのか又、実施したとしてどの程度まで空港としての能力維持・向上が出来るのかを具体的に説明をして頂きたい。 (施設面から見た場合)について、具体的な課題が提案されているが、現状の空港場内において、実施したとして、どの程度までの空港としての能力維持又は向上が出来るのか、具体的に説明すべきである。特にすぐにでも出来るものであれば実施をするとかの表明も必要と思われる。 ・深夜便について(遅れた時の離発着) ・空港南西側の空地の有効利用 ①国内及び国際増便時の駐機場etcの有効利用化②もしくは、国内線側にある西日本空輸を移動させ、その空地にオープン駐機に乗られる待合所を作る。 ・福岡東部地区(香椎)からの空港アクセスが不便 ・民間以外の施設(米軍、自衛隊)について他への移転の可能性 1、空港南側のは相当延長出来ると思われる(土地の買収、賃貸が必要)これにより無縁援助施設が南側に移転出来るので誘導路の確保が出来る。南側に延長出来ない理由。 2、誘導路の急カーブが直角に出来ない理由(障害物一切ない) ・滑走路のカーブなどすぐにでも、処理できそうですが、それだけでも効率UPできる。(誘導路もカーブ) 誘導路の混雑又滑走路への着陸亦待合せが常態化しており非常に危険を感じる。 ・福岡の経済発展を支えるには、現在の福岡空港では、規模が小さいと感じます。 国内最高の立地条件(利便性)を継続するのがベターだと考えます。具体的には空港ビルの東側移転と空港侵入道路の1階又は地下化、空港ビル機能の立体化などの方策、等々で空港エリアの拡大を図ること。 3、滑走路舗装等の空港施設のだいぶ痛んでいるようだ。R/Wが一本のため、抜本的な改良ができず、修繕のくりかえしをしていると聞いているが、どのような問題が生じているのか。 1、現空港の2001年以降、有効活用策により空港能力に少しであるが余裕が出ている。PIレポートのP9ページを見るとT/Wの改良により、安全性と効率性が良くなる点が見られるので早急の実施すべきである。現空港の最大限の活用が将来、福岡新空港計画時に問題となる。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の離発着能力については、平行誘導路二重化を行うことにより、難関14.9万回になるとのことであるから、この方策を講ずることにし、当面、この増加能力を大切に活用すべきであるとする。しかし、今後中国をはじめとするアジア諸国の発展を考えたとき、我が国、中でも九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考えるべきであり、空港能力もそれに備えるべきであろう。その時、福岡空港の抜本的能力増加は困難である。 施設面における改善点と問題点をもっと知りたい。 ・滑走路等のメンテナンス、大規模補修等に問題ないか。 (利用者から)・他の空港から見てアクセスの良さ最高。朝夕のピークは当然である。路線別便数の多少は仕方ない。 ・国際線路線、便数の少ないのはアメリカ、ヨーロッパ等成田関空乗継のため。 (地域から)・騒音、建物の高さ制限解消には空港移転外にない。 (施設面から)・旅客(貨物)ターミナルビルが施設面にないのはおかしい。(課題となる内容は利用者から見た場合には入るのかもしれないが?) 一本のPWを有効に活用する手段としてのTWの2重化は有効であると思う。国際線の満足度が低いのは成田、関空の問題であるので、致し方ない部分はあるが、羽田、福岡の国際化である程度解決できるのでは。高さ制限は福岡住民ではないので…便利さは日本一だと思うけど。 1.東側誘導路からエプロンに至るスペースを広くし、対面交通を可能とすることが急務。 ・ターミナルが集中しているのであれば、機能を分けることはできないんですか。 ・もっと広く空港用地にできないものですか。 滑走路が1本、おまけに誘導路が足りない。駐機場も狭い。更に莫大な借地料の問題がある。国家百年の計で見た場合、24時間空港を目指しての移転は避けられないと思う。ただ新北九州空港が来年オープンするので、北九州の実績と傾向を詳細に見なければならぬ。 ・施設面からみた課題は、少しずつでも改善すべきでしょう。 ②廃止された路線などのえいきょう 利用者にとって、便利な現空港を活用していく上での努力方向が、全面的に検討されていない。 九州の経済発展を支えるというのであれば、九州各地の空港をもっと活用しなければならないと思います。 ⑥誘導路などについては提案のとおりによれば良い。 施設面に問題があると言うが、運用面にも問題があるのでは。 地下部分をもっと利用できないかと思う。 ・国内線駐機場付近の誘導路の二重化は、機種大きさによっては対面交通が可能なものと不可能なものがあると思われますが、誘導路の幅は現行通りで拡張しないという前提で考えているのでしょうか。 ・誘導路の急カーブは、設計の変更は出来ないのでしょうか。 ・過日空港の見学会に参加いたしましたが、地形的制約条件が重複しており、例えば滑走路の延長等拡張のための用地の取得は不可能ではと思われるし、更なる増便は新たな騒音対策の必要性が考えられること、また敷地内には民有地が32%も占めており、このため年間84億円もの借地料の支払いがある事実を知り、何故土地借用法の適用が検討されないのか(成田空港の事例がある。)騒音対策費(70億/年)を合せてコストがかかりすぎる印象でした。 ・施設面で改良すれば混雑解消になるので有れば対策を行った場合の効果を入れるべきでは。 4.建設当時設計面で充分検討されたとは思いますが、現在空港管理地の中には遊休地がかなりあるように見受けられるので、有効活用してゆくべきだと思います。 施設面において駐機場(SPOT)間が狭い。 1.現空港を活用して、改造することで使いやすい空港に着手した方が良い。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・施設面の改良出来るところから改善出来ない理由。 レポートをよく読むと、現空港の混雑度がこのままでは限界に達するので、何とかしてみんなの意見を新空港建設の方に持っていきたいという思惑が見え隠れしている。現福岡空港は旅客数では国内4位、発着回数で国内3位であり、都心に近くきわめて利便性の高い自慢できる空港である。将来的には、空港拡張などによりある程度の空港能力の向上を図るとしても、基本的には福岡空港の持つ能力の範囲内で、安全かつ採算の取れる空港の運用を目指すべきではないか。これ以上需要が増えて、安全性や遅延など問題が発生するとすれば、ピーク時の発着本数は制限しなければならない。混雑度と利便性とのバランスの中で、空港能力を保つことができれば、おのずとしてこの福岡都市圏が持つ都市の規模に合った、受け入れ可能な旅客数というものが決まってくるはずである。 8、9頁の課題を全てクリアする方向で調査した方が良い。これをPILした方が良い。 利用者の利便性 横風用滑走路の計画等 空港西側の米軍施設、自衛隊施設の実態は。 課題が分かりやすく挙がっていますが、その対応策と、それに要する費用を具体的に明記すべきだと思います。費用対効果の面から、対応すべき優先順位が一般人に理解してもらいやすくなるのではないのでしょうか。 新大型旅客機の可能性について、かかれてなかった。夜間22時以降の離発着について。 福岡空港の、自衛隊や米軍の利用状況について。 米軍施設、自衛隊施設はどのような位置付で福岡空港内に配置されているのか。維持管理費は、防衛庁からも支出されているのか。 米軍、自衛隊との共用施設であるので、利用状況等の情報がほしい。 福岡空港の利便性は非常に高いため、現状の場所にて改善策を検討していただきたい。空港移転案が検討されているが、利便性、環境問題を考えると現状にて増設を検討すべきである。 混雑することは必ずしも悪い事ではないと思う。うまく回していければ回転率の増加がみこめる。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見 47 件 三大都市圏との安定した航空サービスの確保は現在で第一位であろう。 4. 福岡－名古屋便の増便と時間変更(昼－一日中の増便、朝を早く、夜を遅く) 朝・夕にピークがあるのは当然のこと。混雑時の不便さを考慮しても、アクセスの良さ、安さの魅力の方が優る。三大都市圏との航路は極めて重要。現在の利便性があるからこそ、福岡の経済も成り立つ。確かにパンク寸前ではあるが、今の福岡空港をなくすことは絶対に反対。たとえ他の地に新空港ができるとしても三大都市圏便は板付に残すべき。 ネットワーク上の問題として、旅客や貨物を含め他港(新北、佐賀)へのアクセスの利便性やコストを含めた時間短縮への他機関や省庁への働きかけを至急行うべきである。 全国各都市や九州北部の離島とのネットワークの維持について具体案はどんな内容なのかを知りたい。 伊丹行きが少ない。出発時間が東京に比べて時間があいている。 関東以遠の便数が増えれば大変よくなります(東北等) 2、地方への便が少ない。泊まりになったりする。 羽田便に関しては概ね満足。伊丹・関西行きの便数・フライト時刻のかたよりが不便。 (利用者から見た場合)・便数が少ない路線は考える必要あり 1、国内線については便数より行先(路線)を多くされたならばよいと思います。 国際線利用者の満足度は空港が改良され便数が多くなれば上昇すると思われる。国内線は新幹線との競争を考え航空運賃の減額を考慮すべきと考える。 (利用者から見た場合) ・主に羽田が路線の大半をしめており、幹線(沖縄や札幌)の路線の改良の余地がある。 (3)日本の航空ネットワークから見た場合、本題についてはその通り。 福岡空港の利用状況については判るが、相手側(到着地、出発地)空港の利用時間帯の関連が判れば一層良いと思う。 多少のサービス削減は厭わないので、航空運賃の大幅プライスダウンを望む。 今回のような、このようなパンフレットで福岡空港の今を知る事が出来るのは利用者にとってとっても良い機会であり、いいことだと思う。採算の問題があるものの、便数の少ない路線については、やはり利用者の利便を考慮してもらう事ができればと思う。 ①ステップ2での「将来の需要はどれくらいかな!」に関連するが、中国を始めとする国際線については空港能力から需要に対して十分対応していないと見えるのかどうか?資料の中からは読みとれない。(アンケートの取り方、項目立ての問題?) 航空管制の制約について、(全国的なことですが、福岡空港に係る、すべての情報を提供していただきたいと思います。)(国が関与していることなので、提言等できると思いますが…) 狭い日本にこんなに空港が必要なのか? 大阪・名古屋・東京は便数は満足されていますが、北海道(道東・道北)への直行便は今後期待できますでしょうか? 日本の航空ネットワークから見た場合、西日本の表玄関として福岡国際空港の存在は大きいと思います。その重要性が県民に理解されることが必要で、現空港拡張には周囲の地権者や、住民の騒音問題が当然起るでしょうし、新空港建設には環境問題が絡んでくるでしょう。しかし、反対のための反対に終始する人々には国や県、市そして財界からの慎重な説得が必要です。同時に県民や利用者側からの色々な案を積極的に提案させるPIプランは大変結構です。県民に関心を深めるために、時期を見て子供達に「福岡空港のぼくの夢」としてアイデア募集をしては…。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	住所を見てもらえば分かるが、北海道在住です。札幌便を両社合わせて見てもらえば、あまりにも時刻が片寄っているのがわかんと思います。なぜ、このような状況のままなのか。他に選択しようがないから利用しているにすぎず。(私事です)今日のように、博多着が11時になる場合は羽田経由しかありません。この点を、課題として考えていただきたい。(4往復あっても時刻がかたよっている場合は実質、便数が少ないと考えてほしい) ②福岡空港は、日本の航空ネットワークからみた場合、どういう位置づけにあるのか。北九州や佐賀、長崎、熊本といった北部九州の空港とどこが違うのか。国が管理している空港のようだが、国の考えとしては、どういう位置づけか知りたい。 日本国内における福岡空港の位置づけ(全体の空港ネットワークの中で、どのようなものが望ましいのか。) (日本の航空ネットワークから見た場合) 便数の増加が期待されていると表現されているが、現況ソウル・香港・ホノルル便は減便、国内線ではJR九州新幹線との競合のため福岡-鹿児島線も減便されると予測されるが如何に？ 空港の現状と課題の分析にあたって、福岡空港及び航空機ネットワークの点からの分析が主となっているが、例えば、釜山へはビートル、また九州新幹線開通後は鹿児島線などと他のインフラの状況によって航空ネットワークの変化も起こりえると思うが、その点についての分析はどうなるのか？ 現在の空港は市内中央より大へん便利な処(交通面)で短距離で利用しやすいのでこのまま遠い郊外には絶対に移さないでほしい ・利用者側では、博多駅、天神に近いので、現空港は非常に便利である反面、騒音問題、高さ制限等があり、国際都市福岡の将来の発展を考えた時には、他に新しい空港があると思います。それも近隣諸国と同程度の大型空港があると思います。(年間に150億円も無駄なお金を支払う事は1日も早く解消すべきです。これも運賃にはねかえっていると思いますから) 騒音や、建物の高さの制限等の問題は、至急検討すべきだと思います。 市街地の上空を毎日飛んでいるのを見ると、やはり危険を感じます。 アクセスの良さに拘わらず、将来を考えて、総合的に検討すべきだと思います。 気象その他の条件が良ければ、海上空港も選択肢の一つではないでしょうか。 滑走路、誘導路等の混雑については、2,800mの滑走路が1本の上に、国際線ターミナルとの距離が離れ過ぎて居るのも一因ではないでしょうか。 私は経済発展と環境問題についてまだまだ意見が固まっていないのですが、経済発展を目指すならば、新空港の必要性は高いと思います。 先ず今の空港の課題を片づけることを考えなければならない。省のものであるなら国家の話なので、～ダムの立ちのきの様に国家権力で借地を立ちのかせて広く(西側に)すれぱいい。施設の課題はそれで全てクリアすればいい。 移転すると今のアクセスの良さは失われ利用価値はなくなる。福岡(板付)空港の話ではなくなり”福岡の空港”の話にかわる。 新規に空港を建設した場合の予算はどれぐらいかかるのか？採算性はあるのか、知りたい。 交通アクセス(地下鉄、JR、新幹線、高速道など)より確度の高い時間セッテイができる現空港の利便性は高い評価を持っている。新空港建設においては、これらに劣らない交通アクセスの確保が不可欠と考える。 空港を移転した場合のメリット、デメリット 新空港について。福岡空港との兼ね合いはどうなるのか知りたい。今後の福岡空港のあり方。都心の中にあるが大変便利であるのでそれを活かして欲しい。 新しい空港を作った場合、そこにアクセスする交通網に新しくどれだけの費用が必要になるのかがまったくふれてないのは片手落ちだ。移転の場合、現在使用している市営地下鉄のさらなる利用率の悪化、市民への穴うめふたん増。今、福岡空港の利便性をささえているのはそのまれにみるアクセスのよさだと思うが、他へうつった時その失われた利便性のため減少する顧客がずいぶんあるのではないのでしょうか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	海上もしくは海周辺に空港を建設する時、海洋汚染や渋滞の対策、周辺住民、漁師の方々の意見は尊重されるのか？その報告状況を市民に公表するべきだと思います。 関空、中部、羽田等でも騒音問題等より海上空港として24時間稼働として、かつ市街地への事故波及の面よりみて有効と思っているが、福岡空港は市街地の中にあり、騒音、安全の面よりみても、海上面への移設を考えるべきでないか。他国の市街地内の空港のデータが欲しいところであり、問題点があるか検討すべきと思う。現空港と市内との交通が便利であることから、今後新空港計画でも陸上交通の便利さを現空港なみとするのが望ましい。高速鉄道等。関空での2本目の問題があるが、新たに計画する時は将来の計画がスムーズに実施できるような計画を検討して欲しい。以上九州各地の空港も市街地への影響が少ないところにあることを参考にすることが必要と考える。 個人的には、福岡空港は、アクセスの良さを気に入っていますが、もし、他の空港が出来た場合、アクセスはどんな風になりますか。 現状では限界である。東京へ行くのは便利だが他の便は使いにくい。福岡経済にも新空港建設が期待される。 地域、現在地は都心にあり非常に便利なので今のままにしておいて貰いたい。借地料等問題があれば他に移すこともやむを得ないと思われる。但し、借地料、今後の増便等に関して、情報公開をしっかりとやって貰いたい。 現空港の可能な限りの改善、新空港の建設等で能力を高め、アジア、特に中国との便数を増やすなどの方策を取って、九州圏の経済発展に寄与する方向を作ることが早急に必要と思う。 福岡空港は、九州内での空港では、最も身近で便利です。しかし、先日の機の部品脱落の現実を見ると恐しく感じます。安全確保は万全とは思いますが万々が1の場合を想定し安全確保には絶対な対策をお願いします。私は海上空港の案に賛成です。交通の便利さを考え少なくとも博多駅から15分位で行ける、交通機能を備えて下さい。 以前に比べると飛行機の便数が減少しているのであえて大きく別の場所へ空港を移転させる必要はないと思う。地下鉄などの利便性は他の地域にはないものなので大事にすべきだと思う。海外への便もなくなったり(ハワイ、北米行きなど)しているので、今のままか1つ滑走路を増やせばいいのではないかなと思う。 国内線によつては世界1～2位の利用者なのに国際線(欧州、アメリカ)が少ない。工夫出来るはずだ。建物の高さ制限は福岡経済に悪影響をもたらしている。是非緩和できるようにすべきである。中部空港よりもはるかに利用者が多いのに行政の調整能力を期待したい。都心に空港があると事故が起ってからでは遅い。早目の対策を。空港を移転すべきである。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	PIに関する意見 22 件 今回はじめてPIというものを知ったが、結局課題について「新空港建設」しかないという答えへの誘導の設問になっていると感じた。一応、このような調査をして、「皆の意見」ということでまとめようという意図がみえた。こうやって政府発表の「世論」というものが作られているのかとわかったという意味ではとても勉強になった。 もっと市民レベルで情報を知らせてほしい 資料のとり方、まとめ方にある意図がありありと読み取れる。一般市民が見える程だから。 ・ほぼ、自分が想っていたとおりの現状、課題である。(当り前の結論) ・パンフレットが概要版であるためとは思いますが、各項目の結論とその下にある説明内容との繋がりが不明瞭なところがある。用語の定義等、理解しにくい箇所もある。 ・PI手法は、昨今はやりのやり方のようなのだが、第1ステップのみを抽出してわざわざアンケートする意図が不明。 テレビニュースとして福岡空港の現状をとりあげてもらいたい。 概要版しい見えていないが、図が多く見にくい。小、中学生や婦人にも見やすい構成が必要なのではないか。 構成として、市民にもっと密着した空港である点が全く歌われていない。市民生活の中の良い空港であることを強調すべきである。 今回のような、このようなパンフレットで福岡空港の今を知る事が出来るのは利用者にとってもとても良い機会であり、いいことだと思う。採算の問題があるものの、便数の少ない路線については、やはり利用者の利便を考慮してもらう事ができればと思う。 情報がかたよりがちで、反対意見や第三者及び地元住民の意見等を記載し、客観的な立場でのレポート作成を望みます。 現状について欠点を強調しすぎのきらいがある。(意図を感じる)。空港の不満や混雑状態についてのデータは詳しく書かれているが、アクセスの良さや料金について(都心から空港までの料金)、日本の主要都市と具体的な数字を挙げ比較する等のもっといい点もきちんとデータとして挙げないと(簡単な説明で終わっている)不公平だと思う。それに、有効活用方策や新空港(多分、案としてあるはず)の工事費用もおおよそわかるはずで出すべき。(市の財政も大事な問題) 青森に居ますとすべてとっていいほど東京経由での移動が便利です。飛行機がすべて東京を向いています。しかし、関空、セントレアが整備されることによって移動の選択肢が広がりました。これは国内航空において事実上のハブ空港化が進み、羽田だけでなく、関空やセントレアがハブ空港化しているのだと思います。今後福岡空港が国内第4のハブ空港として整備されることを期待しております。 PIレポートステップ1の表紙下に(将来も福岡空港がたくさんの人々にとって、便利な空港でありつづけるためには何が必要なのか)利便性を考えれば、一方では騒音とか、乗り継ぎの不便とかがともないます。今回の様な見学会を重ねて、結論を出すべきでしょう。 日本の航空ネットワークから見た場合、西日本の表玄関として福岡国際空港の存在は大きいと思います。その重要性が県民に理解されることが必要で、現空港拡張には周囲の地権者や、住民の騒音問題が当然起るでしょうし、新空港建設には環境問題が絡んでくるでしょう。しかし、反対のための反対に終始する人々には国や県、市そして財界からの慎重な説得が必要です。同時に県民や利用者側からの色々な案を積極的に提案させるPIプランは大変結構です。県民に関心を深めるために、時期を見て子供達に「福岡空港のぼくの夢」としてアイデア募集をしては…。 人口減少、高齢化社会、東京一極集中の進行など福岡空港の発着便数が今後飛躍的に増加するか甚だ疑問な要素が多くある。国、地方の債務残高も膨大である。冷静かつ中立な情報提供を望む。 ほぼ十分と思える。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	「利用者から見た…」 「地域から見た…」 「航空ネットワーク…」 に関しては、福岡空港に限らず日本国内の主要空港であれば、どこでも抱える課題や期待であると思われ、“ここが福岡空港の良さあるいは問題点” というのが見えにくい。福岡空港の重要性を説明するのであれば、徹底した他空港との比較が必要ではないだろうか。他に類を見ない都市型空港としての特徴がもう少し強調されてもよいのではないか。①都心からのアクセスの良さ②騒音問題③深夜・早朝の離発着の制限④航空機事故⑤ビジネス利用に好都合など「施設面…」 に関しては、物理的に動かし難い問題であり、今後も強調していったほしい。ただ年に数回、あるいは観光等でしか空港を利用しない人（利用者の多くを占めるのではないか）にとっては、空港の混雑というものが、なかなか意識されにくいと思われるので、うまく伝える工夫がほしい。 各種データの比較の対象が羽田をはじめとする日本国内の他空港だけであるが、福岡空港と立地の諸条件が類似するいくつかの代表的な外国の空港との比較データも欲しい。類似タイプ（国内空港では伊丹）がどんな利用のされ方をしているのか等々のより踏み込んだデータが欲しい。 ・レポート・ステップ1は、数多くのデータと解説で空港の実態をアピールすることに努めておられる事は、十分に理解できますが、表現が固く専門的用語が多様されていた読みづらい感じがします。 現空港の整備や新空港の開設が行われたとして、数年後にそれを利活用していくのは若い世代になってくると思われる。そういった世代層の意見も積極的に取り入れてみてはどうか。 アンケートを空港で取るのはおかしい。利用しない人の声はない。利用者のいない路線は空港とは無関係（航空会社の金のはなし）。 PIを導入しているので、時間管理が事業主体の思うままにならない事情はありそうだがタイムスケジュールをはっきり示さず、人に意見を求めても、緊急の課題なのかどうか分からない。総合的な調査の調査予定期間、PIを各々のステップの行程は、事業主体として想定しているタイムスケジュールを示すべき。 P.8の図がわかりにくく、飛行機の滞留の状況がよくわからなかった。誘導路がどこかもよくわからなかった。飛行機の色が全て黒色なため、わかりにくいのではないかとP.11のように出発機と到着機の色分けをする等の工夫があればもっとわかりやすかったのではないかと。 もっと分かり易く説明して欲しい。（レポートの内容を素人にでも理解できるように）

ステップ の区分	寄せられたご意見
ステップ 2以降	近隣空港との連携方策に関する意見 86 件 地域から見た場合、北九州空港、佐賀空港の情報が皆無で、福岡空港のみで独り相撲をとっている！！県・空対課、国・PT室の存在価値なし！ 関空のように不便で高い空港は不要。かえって課題が生じる。一部はもうかるだろうが北九州や佐賀などと連携を行った場合のメリット・デメリットも考慮すべき。 3. 北九州空港との便の振り分けは？両空港全体で九州パイを広げること可能 ・日本一便利な空港を他に移転はなっとく出来ない。 ・北九州空港、佐賀空港との住み分けで十分。 ・国際便、国内便とも、将来は、減少傾向のデーターが有り、新空港で得をする人達のレポートと思える。 ①今後の人口減少、高齢化で利用者は伸びるか。②九州新幹線の6年後開通に伴ない、九州内の需要は伸びるか。などの観点から、佐賀空港はムダな投資だった。道路公団の民営化も10月スタートする。北九州空港も21時間空港として来年3月動き出す。この際北九州、佐賀は貨物便空港として、福岡は旅客便に特化すればよい。 最初から空港を移すという視点でレポートがまとめられている。新空港を作るに当たっての経費、国民・県民の負担新空港の採算。近くに北九州空港があるのであるからそちらも活用する方法など選択肢が必要。 ・福岡空港が「第2種空港」であることの特徴、および、問題点等 ・九州各空港との連携 2. 佐賀空港、北九州空港とのネットワークの問題について知りたい 福岡空港のみの機能としてだけでなく、新北九州空港や佐賀空港など全体の運用状況や機能、能力についての分析 他の地区に移転したら利用したくない→新北九州空港の利用に重点をおきたい。 北九州に新しく出来た空港との分割利用など出来ないのでしょうか？福岡空港は地下鉄で博多からの利便性にすぐれているので、人の流れを福岡空港で、物流は北九州空港でとか、そういったものを検討した資料があるといい。 3、5ページの「九州の主要空港の地域別航空旅客輸送実績の割合」において、近くの新空港ができる北九州空港は別として、佐賀APが低迷しているのは、基本的に便数と少ないからではないのか。勿論佐賀県民が少ないのは分かっていた筈であるのに、佐賀APを作った理由は何か。人口は少ない、便数・路線数も少なければ利用率が低くなるのは当たり前である。基礎条件が異なっているのに、それを抜きに福岡APと比較するのはおかしい。ステップ1は余りにも福岡APのみに視点をおき過ぎて論じている。「福岡APの課題」であるなら、もっと視野を広げて近隣空港の活用、機能分担等における課題(問題点)をも、ステップ1から触れるべきである。 4、現福岡APは近隣空港の活用・機能分担等を考慮しない限り、即ち当福岡APのみで対処しようとする限りは確かに狭く、かつ使用勝手に難があることは理解できる。その理由は、機会の大型化も原因の一つであろう。然し、例えば南東側の急カーブの誘導路も北側にふれている)を南側にふる等の調整はできないのか。 又、近隣空港の活用についても十分なる検討を要望したい。 それよりも、滑走路等を増やす事を近隣地域と助けあっていった方が、長い目で見たときの経費節約にもなりうる事だと思います。 ・「九州・福岡の東アジアとの結びつき」の視点に立つとき、新北九州空港や佐賀空港との併用、棲み分けは考慮されないのか。 ・運航時間帯を拡げる。 周辺(近隣県、特に佐賀県)空港との関連が全く記載されていない。福岡空港だけの現状分析だけでは「現状」とは言えない。 佐賀空港・新北九州空港との機能分担についても情報が必要。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	近隣空港の活用により航空需要には充分対応出来る。現福岡空港の航空機能を充実させる為には少額の予算ですむ。 現状では国際線はアジア関係だけで良い。 ・国際線を近隣の空港に移動した場合との比較(北九州あるいは佐賀) 福岡空港の問題ばかりで良い点がまったくかかれていない。新空港建設が前提であるようなレポートで不快である。これだけ都心に近い空港は日本にはなく、いまの空港で十分である。九州新幹線や佐賀、北九州空港への分散を考えるべき。 2.06年3月北九州空港の開港で朝夕のピークは緩和されないか。 2、ステップ2以降の話題かもしれないが、北部九州圏域佐賀空港に三月に使用開始する「新北九州空港」がある。国内便での貨物の佐賀空港へのシフト又、国際便の新北シフトをすれば、現空港に余裕が生れる。特に上海便など、海上空港「新北」「長崎」を活用すれば、上海からも日帰りが可能となると思うが如何。 福岡空港は全国で一番利用しやすい空港(市街地に近い)と思っておりますが、北九州空港との役割分担はどのように考えているのでしょうか。 海外に行く時(アジア方面)直行がない為に関西又は成田まで行かなくてはならないさに不便を感じます。又、建物にしても高いビルを建てる事が出来ないというのがありますが、かと云って移転を賛成しているわけでは有りません。 北九州にも空港が出来ているので、そちらを利用すべきと思います。北九州空港を利用した時のビジョン、お互いのメリット等を考え、情報が必要だと思う。 *新北九州空港と福岡空港の連携運用 来年3月に新北九州空港が開港する。この新北九州空港との連携をどのように確立するのか。新北九州空港は、海上空港であるので24時間運用が可能で福岡空港にないメリットがある。また現在の福岡空港は、100万都市としての北九州市の輸送も担当している。当然 新北九州空港が開港すれば北九州市の輸送量は、北九州市へ移動する可能性が高い。その辺の状況が全然把握・検討されていない。 新北九州空港との連携はどうなりますか。 ①便数、アクセスは概ね現状で可。利用時間帯は午前と午後。 ②現空港以外に新空港建設は不要と思う。 ③現状程度の騒音は需要範囲・建物の高さ制限は必要。 ④北九州空港・佐賀空港を併せ現空港を基幹とした運航のネットワークが大事 ⑤施設面で滑走路を補完する設備の改善を検討されたらどうか。 ③北九州空港・佐賀空港を補完的に福岡空港と連携したら充分だと思う。 他空港との連携作とか。 サブとして近隣の佐賀空港、北九州空港の現状と課題も調査して欲しい。 便数やネットワークの問題については新北九州空港の開港後のバランスを考える必要がある。九州西部は福岡、東部は北九州と役割分担を明確にすれば、利用者の満足度も上がるし、夜間発着の問題も解決に向かうはず。 周辺空港の状況(新設される北九州、余裕ありそうな佐賀)。上記とのタイアップ、例えば福岡と北九州を大型ヘリで乗客を移動させる。 新北九州空港と佐賀空港の活用方法も考える資料 ・国際線は北九州空港へ移転すること。 ・近距離の国際線はできるだけ他空港で扱うこと ・福岡空港が、混雑する空港(離発着回数多し)ということは重々わかっているが、周辺に北九州空港や佐賀空港という新しく立派な空港があるので、そことの連携をはかることは出来ないのか。もっと広域にみた福岡空港の情報も欲しい。県ごとにバラバラがらんでいる感じで、それぞれ損をしているように感じるのだ。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港だけでなく、来年3月に開港予定の新北九州空港との空港機能分担、地域間のすみわけ等も考える必要があると思います。福岡空港の拡大による空港機能の集中は都市への一層の集中化につながり、地域住民にとっても決して好ましいとは言えないと思います。 福岡空港の現状の課題、問題点だけでなく、同空港の機能拡大に伴う騒音以外の多くの問題点、近隣住民の意見等。 福岡空港だけでなく、来年3月に開港予定の新北九州空港との空港機能分担、地域間のすみわけ等も考える必要があると思います。福岡空港の拡大による空港機能の集中は都市への一層の集中化につながり、地域住民にとっても決して好ましいとは言えないと思います。 2、新北九州空港が平成18年に開港と聞いているが、JR小倉駅(又は門司駅)からのアクセス計画、とくに定時制に強い軌条の計画を知りたい。 3、福岡空港と新北九州空港、佐賀空港の役割分担を最重点に検討する。 ・周辺空港(佐賀・北九州)との往復割引運賃の導入ができないか。 新北九州空港との関係(競争い共栄か)人口減少、新幹線開通にともなう、便数減少の可能性。 ・福岡空港の現状に不足しているところを近隣の空港(佐賀、北九州)と連携しておぎなうことはできないのでしょうか？ 新福岡空港についての構想。 確かにアジアの玄関口として重要な役割を果たしている福岡空港だが、九州全体の事を考えれば、現空港に固執せず、新北九州空港に割り振るなど、他の空港を有効に活用する事も必要なのでは？ 企画されている海上空港、北九州の新海上空港との役割分担について。集中することの便利さと分担することの安全配慮、危機管理のしやすさ等についてよく検討する必要がある。 周辺空港との連携の可能性(佐賀・新北九州空港) 日本の空港政策が理解出来ない。特に陸、海、空、鉄道の総合アクセスが諸外国と比較して貧弱であり不合理である。成田の整備の遅れとアクセス、大阪(伊丹)、神戸、佐賀、静岡など無駄な空港ばかり作って意味がない。新福岡空港も57%(西日本9/6朝)不要といっている。国際空港として佐賀空港を拡大する事が大事。 福岡空港の売上げ、人数など。 現行の空港が将来需要に対応出来なくなった場合に、近隣の空港と路線別の棲み分けを行うことも可能と思われます。または、国際線、離島線を対象に新空港を建設することが可能と考えられますが、地域住民や福岡空港を利用する旅行者の意向はどうか調査されたいかがでしょうか。 ・便利な空港 ・周辺空港との連携。新北九州空港含む。 2.物流。IT、その他工業製品分野は北九州空港エリアに集約されており福岡空港はその分減少するよう、北九州空港活用を促せる筈。 ①佐賀、新北九州空港などとの役割分担 佐賀、北九州などの隣接空港に関するデータと互いの関係 路線及び便数が最近減っているとの情報を聞いています。今後福岡空港の混雑が進まないよう、利用を他空港に分散させる計画に変更することを希望しています。 新北九州空港との競合または補完性についてもっと情報が欲しい 新北九州空港との競合または補完性について 羽田や伊丹で行われているように航空機の発着の数自体を規制することは検討されていないのでしょうか？能力が限界だからと新しい投資を考える前に、制約の中でどのようにうまく使っていくのか考えることが、空港を管理している国のまず果たすべき責任だと思えます。 3.発着の過密はいわれているとおりですが、北九州空港や佐賀空港との交流利用も必要です。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	新北九州空港との連携と、その利用手法、役割分担 佐賀空港、北九州空港との活用工夫 1.周辺の空港、飛行場を活用。各便を分散させる。 福岡空港の能力を超える航空需要に関しては、他空港との役割分担と連携を考えるべきであり、新空港の建設は避けるべきである。 福岡空港への場周路の設定と航空法の関係。どこまでが、ダウンウインドとベースレグか？転移平面などの飛行場特有の空けておくべき空域が周囲の構造物や地形とのどういう関係(3D図があるとよい)になっているか？ 新たな路線、便数増加とあるが、福岡空港の便利用率を踏まえた上での期待であるのかが甚だ疑問であり、単なる漠然とした希望である可能性もあり。したがって実利用率を公開した上で、また意見聴取する人数を増やして取りまとめるべきではないか？ 利用者から見た場合、利用しない人もいるので参考程度にするべきで、全面に出すな。アクセスの良さは今の場所での話なので関係ない。運賃の安さは航空会社次第でもうけがないと開設(路線を)しないので施設の余力とか参入とかとは関係ない。 2005年9月15日、読売新聞によると、福岡空港は、すでに満杯状態ということになるが、滑走路1本で福岡空港より発着回数の多い空港はないのか。あるとすればどこか。そこはどのような運用をしているのか。また、航空管制のやり方を工夫すればもっと処理量を上げることができるとの声もあるが、福岡空港の場合はどうなのか。これらの点について回答いただければ幸いです。 レポートの中では、「福岡空港の需要パターンは、福岡空港の位置や路線により定まり、基本的に大きく変化することはないと考えられる」といっているが、果たしてそうか。なぜそうなのか。比較的空いている時間に利用するなど空港利用を「誘導する」ことはできないのか。福岡空港の物理的な処理限界は32回/時×15時間/日×365=175200回ということか。 利用者の市民全体に対するパーセンテージ及び利用ひん度とその近年の傾向。例えば私は周囲の人に比べてよく利用する方だと思いますが、年にすれば東京1回、成田1回(国際線へ)、その他3年に1回、海外(国際利用)3年に1回。ビジネスマンなら東京毎週とかあるのでしょうか。でも大多数の市民はヒコウキがブンブンとばなくていいと思っているのでは。このレポートは推進課が書いたものなので、その目線しか感じられない。国際線としては認めなくていい。混雑はどんなに大きくしても、一時的にあり得る。 国際便を佐賀か北九州にうつし、福岡各地へのシャトル便を増やせばよい。 近隣の空港(北九州、佐賀)の利用状況はどうなのか？北九州、佐賀を利用した方が目的地に行くには近くても運賃が安い等の理由で福岡を使っているのなら航空運賃を見直し偏っている利用者を分散させてはどうか。 新空港建設反対。佐賀空港の活用化を計るべき。 福岡空港に集中しすぎだと思います。九州の他の空港がより便利になれば利用者が分散されて、福岡空港にもゆとりが出てくるのでは？ 国際線は近隣空港へ分散するのではなく、福岡空港に集約してほしい。北九州や佐賀に分散すると、他の航空路への乗り継ぎが不便です。また博多にはJR、私鉄、高速道路が集中しており、九州各地への乗り継ぎも便利です。福岡が、九州の交通路の要衝にあるという視点も加味した検討をお願いします。 周辺空港との関連で、各空港の現状と福岡空港の将来展望は(プラン)。特に〔新北九州空港〕、〔佐賀空港〕、〔熊本空港〕 新北九州空港と佐賀空港との使い分けをしたらどうなるのか、知りたい。 新北九州空港との分けかた(利用) ①24時間空港 ②国内線と国外線の使い分け

ステップ の区分	寄せられたご意見
	ステップ2以降では、北部九州の近隣空港の活用が検討されると思うが、その際、新北九州空港や佐賀空港だけでなく、新幹線の延長で福岡との時間が短縮される熊本空港も対象にして欲しい。空港の複合活用では、羽田と成田、神戸空港を含む関西の三空港、さらにはソウル、台北、ロンドンやパリ、ミラノ、ニューヨーク、オランダといった世界の空港の活用例もしっかり研究して参考にしたい。福岡空港を全廃して他の近隣空港を活用するケースも検討して欲しい。 福岡空港についての調査ではあるが、北九州や佐賀との住み分けについての考察が今後ほしいです。 ・全国の多くの空港と他の輸送手段との関連 ・福岡空港の課題の解消には拡張か移設をまたないといけない。→過度の集中、一極集中は利用者の要望のコントロールを含めて、再考のときだと思います。 福岡空港を国内線の専用空港とし、国際空港機能を他の空港（北九州空港、佐賀空港等）に求めることの可否についての検討が必要ではないか。又機能分担した場合の、福岡空港との交通アクセスの検討。 九州には、佐賀空港や、新しく加わる新北九州等の福岡空港近隣の空港がありますが、有効活用されているでしょうか。うまく、人や貨物等の分担をできないでしょうか。 どうして福岡空港の機能を新北九州、佐賀に分割できないか疑問。そのわかりやすい説明がなく、福岡市民自体の考え方も不明。 海外への貨物輸送などについては、周辺の北九州空港の有効的な活用を進めていく。 国内線の路線数、本数的には、地方としてはかなり満足いくものである。路線の充実や、本数の充実といったことは航空各社の経営状況にも関係すること。空港が新しくなって滑走路が増えたり広くなったからといって、利用客が増えたり路線が増えたりするとは思えません。各県にも空港があり、北九州に新しい空港ができたばかりです。アジアとの関係を強めるならそういった空港との連携を考えるべきです。 バスで1時間程度でいけ、今うまく活用されてない佐賀空港を利用できないか？ 北九州空港ができることによって、福岡空港の課題も少しは緩和はされないのか。今後の問題ということで、北九州空港のことについても少し触れていてほしい。（便の分担等）

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見 80 件 滑走路を2本に出来ないのか。周辺の用地を買収し施設をセットバックなどし滑走路を×印形にして離着陸間隔を短く出来ないか？ 現状では飛行機の着陸機が結構遠くにあるにもかかわらず、離陸待機を長い間させているような気がする。特にRW16のときは特に感じる。(しかし、タワーの担当者によっても間隔が違う気がする)工夫は出来ないものか？ 5.現在地での拡張は無理と思われる。 ・諸々のことを考えると移転を是非検討して欲しい。 福岡空港をどうしたら現在の位置に残すことができるか。問題点と課題の情報を知りたい。 現空港は国際的に見て地勢的にも非常にメリットを有する空港であると思います。しかしながら位置的に都心に近接しているため、事故(墜落等)が生じた場合、甚大な被害が起きる物と思われる。騒音問題もさることながら、この1点に慎重に考慮するが肝要である。滑走路処理容量も限界に達しており、将来的には別途、成田・関西空港的な新空港(国際的対応可能)の建設が必要である。現空港はハブ空港として利用を検討すること。 福岡空港の良さは市内から近くにあり便利であるという点が最も利用者が重視する項目である。福岡空港を他の場所にうつすという話を耳にするが、居彼の福岡空港を整備することを考え、便数問題などを増加していけるよう工夫すべきである。例えば、空港の拡張など。 新福岡空港 私案 雁ノ巣～海の中道案 http://new-fukuoka-airport.hp.infoseek.co.jp/にて私の意見を示していますのでよろしければご参考下さい。オープンパラレル(滑走路間隔1500m) & 4000m滑走路2本という最大級の設備で 試算されていますので、福岡空港クラスであれば オープンパラレル(滑走路間隔1310m以上) & 3500m滑走路2本 で能力を充分生かせると思います。(試算よりも安価に建設できる。) (それに比べ新空港建設と比べどうなのか)新空港建設する場合、現空港の国有地を売却した場合、どれ位の収入が見込め、差引新空港建設費はどれ位かかるのか。 2. 空港移転について 国際線は現福岡空港とし、国際線は別な場所へ移す案を提案します 新しい空港を造るという解決方法があると思いますがパンフレットでは全くふれていない様です。 空港を移動すると聞いていましたがどうなってますか。 福岡空港を移転しようという計画は今もあるんですか？ 最初から空港を移すという視点でレポートがまとめられている。新空港を作るに当たっての経費、国民・県民の負担新空港の採算。近くに北九州空港があるのであるからそちらも活用する方法など選択肢が必要。 もし、海上空港を作る場合、現空港は、廃止されるのか。廃止されれば、利用(人の)は減り、殷様商法、役人商法に陥り、そのつけは、市民が、県民が、更に国税が無駄に使われはしないか。その辺も責任もって回答して頂きたい。 現状の課題から空港の代替地の問題は避けて通れない。新宮沖、奈多沖を仮説として、そのメリット、デメリット、クリアすべき課題、空港運営として需給にどの程度対応できるのか、その予測を打ち出す必要性がある。 1. 新空港への移転の問題について知りたい 新空港はどの程度の面積を必要とするのか、例えばドーム〇〇個分、〇〇公園の何倍とか知りたい。 空港の拡張はもう無理なのだろうか？ 地震等自然災害に対する備えは？新空港の立地条件にも影響与えるし、財政的に過大の負担も難しい。 テロ等の標的となる大型施設での防備状況

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現在の福岡空港はアクセス面で非常に優れているので移転についてはあまり賛同できなかったが、確かに朝夕の滑走路の混雑はひどく、このままでは限界に来ていることは感じていたし、今回のレポートを読んで、更に納得は出来た。しかし、移転先の環境に与える影響も無視出来ず、今回のレポートにはその辺りの記述が全くなく、現状の問題点だけを連ねてあったのみにとどまったのが、残念に思われた。 空港整備の土地の問題。これ以上、拡げられないがどうするのか。アジアとの交流が増えてくる事は必定と思われるので、その対応は町から近いのでアクセスが楽、新宮沖への空港の計画はどうなったのでしょうか。 4. 現空港施設を継続使用の場合の改善、拡張に関する必要資金とその余命。新空港建設の場合の必要建設資金。及び、双方の費用効果の比較表 3、便数の増加については国内、国際線と別々にする等考慮に入れて新空港を建設する事で如何かと思います。 空港の新設、増設(駐機場の場合、滑走路の場合、誘導路の場合)など、それぞれに概ね費用がどれくらいかかるか。 ・設備拡充し便数増やして欲しい。 空港の移設問題について。移設の場合のアクセス。福岡の天神、博多周辺の経済効果又はデメリット。現状の設備との費用対効果。 新空港をつくった場合、アクセス(所要時間・料金)はいくらになるのか？ 例えば、新宮沖に移設した場合、環境(海水の質)に大きな影響があるのではないのか？福岡空港が現在地にあるからこそ、博多駅周辺の経済活動に大きな貢献があるのではないだろうか？ 国、県、市などの考え方は？PIのPも大切ですが、そろそろ指導的方向性を打ちだしてください。堂々と遠慮なくでないとはじまりません。 羽田他の発着枠が増えても福岡の発着枠が現状のままなら意味がない。このバランスをうまくとらねばならない。これについての対策は？これは基本的な問題だろう。 現空港は存続し、新空港が必要だ、早急に！需要は創り出すものです。 利用者の立場で理想を言えばきりが無い。大前提として、海上に新空港を作った場合のコストを提示し、後世までの莫大な負担を選ぶのか、現在の少々の不便でもこの場所を選ぶのかを、つきつけるべきだと思う。 2、代替空港(海上、山地等へも)の案と可能性の検討に関わるもの。 伊丹、同様、市街地の施設は大事故への懸念は捨てられない。 利便性との兼ねあいはあるが、将来的には海上空港移転が望ましい。 * 新空港の必要性 現在考えられている新空港論議が話題になっていない。新空港建設と比較検討しての現状の福岡空港の発展を検討すべきである。 新しい福岡空港を作ってほしい。必要性が高くなっていくと思います。 1、現在の福岡空港は今後の発展は望めない。都心部の建築物の高さ制限もあり、両方がいきづまっていると思う。(都市部の発展の妨げ) 2、新しい空港の必要性を検討する事が望ましい。年間84億円もの金を支払って現在の空港を維持する事は得策とは思はない。 (4)施設面から見た場合、空港拡大の構想は地域住民とコンセンサスが重要。余りにも国と地方行政のギャップが大きすぎる。 将来の施設拡張を見越して、滑走路を二本にした場合の見通しを知りたい。具体的に試算を試みる時期であると思う。関東、阪神の次は福岡の空港の需要は必然的に起こると考えるべきだと思う。 移転との対案を具体的に示して欲しい。 2、現在のままで運用した場合の損失等と具体的に示すべきでは？年間経費×〇年＞空港移設費⇒移設可能？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港は全国で一番アクセスが良い空港だと思っているが、それだけでは済まない事がいっぱいある事が分かりました。では、今具体的に何処にどれくらいの広さで候補地が上がっているのか。知りたい。関西空港みたいに人工島しいないのか。それは嫌だと思う。あそこは不便で料金も高いし。いろんな計画がどこまですすんでいるか。 新空港への移行問題についてどのような検討が進められているか知りたい。 東京方面へ出張の折、滑走路の混雑により出発・到着の遅れがしばしば有り予定していた時間にギリギリとなる事が有る。滑走路を複数化できないのでしょうか。 ・福岡空港は、今後滑走路を2本に増やす必要があると思います。 また、滑走路増設の際のメリット・デメリット等の情報 一番の問題点だと思います。超高層ビルが建てられないのは致命傷だと思います。福岡市が今回提案された人口島の近くに少しうめたてる案ものすごくいいと思います。新宮沖はやめた方がいいと思います。 新空港反対の立場で考えています。これは新空港建設のための足がかりなのか？？ 空港移転した場合の費用対効果を考えたメリットを教えてください。 事故が起きてからでは大変です。まず安全を考え無理をせず、先手先手と考えて新しい空港を別に考えるべきである。 ②周辺のお空港の利用増加を考えての位置付けの検討がほしい。 現空港を廃止して(新空港を作る)、空港用地を他に転用した場合の経費の節減は大きな規模になるのではないかな。その効果も含めた新空港の建設費の評価が必要であるので、空港用地の転用による効果の程度を知りたい。今回のレポートの範囲を超える問題ですが。 ②他場所に新規に空港を新設しようとした場合、福岡県および市の負担分は、どれ位の額になるか。(新設予定の場所にもよると思われるが、概算で可。) (利用者から)・他の空港から見てアクセスの良さ最高。朝夕のピークは当然である。路線別便数の多少は仕方ない。 ・国際線路線、便数の少ないのはアメリカ、ヨーロッパ等成田関空乗継のため。 (地域から)・騒音、建物の高さ制限解消には空港移転外にない。 (施設面から)・旅客(貨物)ターミナルビルが施設面にないのはおかしい。(課題となる内容は利用者から見た場合には入るのかもしれないが?) 新空港の建設費用のプラン(事業可能性)、手法 (可)ガンの巣(3000億)←現空港売却(相当額) (可)新交通←天神地区 15分アクセス しっかり伝えて(宣伝して)欲しい。 日本の空港政策が理解出来ない。特に陸、海、空、鉄道の総合アクセスが諸外国と比較して貧弱であり不合理である。成田の整備の遅れとアクセス、大阪(伊丹)、神戸、佐賀、静岡など無駄な空港ばかり作って意味がない。新福岡空港も57%(西日本9/6朝)不要といっている。国際空港として佐賀空港を拡大する事が大事。 利用者からは、現在位置を動いてほしくない。施設面において、米軍自衛隊基地を北九州へ移動した場合使用状況が緩和されるのか。もし海上空港建設ではいくらの事業費が見込まれるのか。現在の空港で滑走路を2本にするにはいくらの事業費が見込まれるのか？海上空港より安価ではないか。 現行の空港が将来需要に対応出来なくなった場合に、近隣の空港と路線別の棲み分けを行うことも可能と思われます。または、国際線、離島線を対象に新空港を建設することが可能と考えられますが、地域住民や福岡空港を利用する旅行者の意向はどうか調査されたいかがでしょうか。 新空港のコストなど 24時間、滑走路2本以上は絶対必要です。 日本の行政は、小さな飛行場をたくさん建設したが福岡は拠点空港であり、3兆円以上使ってもアジア最大の空港つくるべき。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	3.もっと知りたい情報として (1)地権者との交渉状況がもしわかれば示して欲しい。年間84億円の借料はとてつもなく大きい。 (2)福岡市が海の中道に空港を新設したいという意向？が示されたと聞いたが、その模様がわかれば、情報を知らせてほしい。 空港の課題がだいたい分りました。今から光。現状いじで滑走路が二本にできたらと思いますが…。興味をもって見守っていきたいと思います。 移転の件。 色々無理をして、又、ガマンして運行されていることが分かった。さらには、貨物についての情報を知りたかった。課題があるので、移転より拡張で何とかならないか。滑走路2本にするため。(何とかこれで解決に努力してほしいと思う。) ・現空港の施設改善と、かねてから懸案となっている新空港(玄海東、雁ノ巣)との問題はどうか関わっているのか？新空港 ・空港移転問題について ・福岡空港の拡張ができるのか、どうか 東アジアのハブ、日本のアジアにおける玄関口空港として移転を考慮した方が良いのではないのか？海上に建設し、24時間利用可能が望ましい。今後の経済発展の為には不可欠ではないのか？ ・滑走路が一本しかないことがレポートで分かりましたが、場所を移動せずに増やす案はないのでしょうか？ ・空港が移動する話が出ているが、もし移れば、今働いている人たちはどうなるのですか？ 自衛隊や小型機、ヘリ等についての占有儒教についても現状の中で明らかにすべきでは。防衛上の問題も根本を支える予算としては出処は同じであり、限られた社会資本を有効に使うために情報をオープンにすべき。 この資料では一見中立を装いながらも新空港建設が必要というトーンが強すぎる。 5.新空港を(新設・移転)いずれに作るにしても、環境破壊につながるので、現在の場所で善処すべきだと思います。 ・単一のカッソー口では地震、台風、チエン等で問題の発生が起こる。 ・1か0はきびしい。複数のカッソー口の必要性もあるのではないのか？ 便数の少ない路線の利用率(1便あたり何人乗ってるか)。特に、曜日毎のデータと、ビジネスor(パック)旅行者の比率 米軍機や自衛隊機、また小型機も福岡空港でとんでいるがその情報が全くないので不満。 現在の福岡空港を利用する人々は、どの地域から来て空港を利用するのか(乗る人の来る所)。逆に降りた人々はどこに行くのか(来た人の行先)。他の空港(北九州、佐賀)との調整をする方法があると聞くと、現在の状況がわからない。 航空機の規模(搭乗の大小)と搭乗率の関係の調査データがない。利用者の多さに対しては航空機の大型化がひとつの解決策と考えます。(滑走路処理能力(容量)より) 2002年の九州と全国のアジア度比較はあるが、九州だけのアジアとの関係の推移がわかる資料がなかったかな？アジアの人口が増えることが、福岡空港の需要が高まると言えるのでしょうか。九州の観光と言っても、温泉が数多いとかはあるにしても、世界的観光資源が少ないため、観光客数は伸び悩みと思います。 日航の香港、ソウル、ホノルル便の廃止、新北九州空港の開港に伴う便数の減少、九州新幹線の全面開通に伴う福岡ー鹿児島間の航空便全廃などの要素を考慮すれば、福岡空港の限界説はずっと先に延びるのではないのか。 少子化が進む中での空港利用者数の将来予測も重要と考えます。現在だけの課題だけでなく、将来を見据えた姿を論じると説得力があるのではないのでしょうか。 航空の需要動向。最近廃止になる路線も多い。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	「利用者」の地域分布(他空港の有効活用の観点から、「福岡市近郊在住者等、本当に福岡空港を利用する必要度の高い方」と、「北九州市の方や佐賀市の方等、アクセスの良さ、便数の関係で近所の空港に有り、目的地までの便もあるのに福岡空港を利用している方」との数的区分が判ると面白いと考えました。(「詳細版」で触れておられたらすみません。) 新北九州空港開通後の、'06、'07、'08、'10、'15、'20の新北九州空港の利用見込と福岡空港の利用見込み需要予測 混雑しているのは間違いない。新空港を作れば、発着の効率はよくなるだろう。しかし、費用対効果を考えると、新空港を建設すべきではない。「アジアとの交流」を進めるために新空港が必要、という根拠がうすい。「建設ありき」の後付の分析が多すぎる。 空港は国の発展にかかせない大切なもの。福岡は日本というより東アジアの拠点であり、現在の滑走路1本では、中国や韓国に負けてしまう。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	将来の航空需要予測に関する意見 68 件 ①日本の人口減少、②中国の経済見通し(今より急激なUPは期待できるのか)、③日本経済のDOWN傾向と経年変化。 ・以上のような大局から空港の利用を論ずべき。 より詳細な将来の需要予測。九州、東アジア間の交流予想や東南アジア間との交流予想を係数化し、道州制の導入までも踏まえたところで需要予測を算出して欲しい。 利用者の所在地別調査 ③米軍及び自衛隊の利用を完全に他に移転してもらった場合の将来的予想値もほしい。 北九州方面からは不便だが、北九州空港ではANAが無いので、福岡空港を利用している。新北九州空港ができればpeakは減るのではないかと！！検討はその後で良いのではないかと。 ②2001年度より処理量が下がっている。2000年～2004年の処理量、定期便、チャーター便、貨物専用と内容の分析が必要である。 貨物と通常の旅客との輸送の割合は、量や便数等、具体的にどのようになっているのか？自衛隊や小型軽飛行機等も福岡空港を利用していると思うのですが、これらについては、どのような状況なのか？今秋よりJALのハワイ便など運休予定となっているが、今後1年間の運休等などの詳細状況は？ 混雑が強調されているが、今後過密になる可能性があるのだろうか。JALがハワイ、ソウル等のリゾート便から撤退し、数年前迄就航していたデルタやNW撤退のままだし、、まずは利用客の増大確保を必須ではないか。ビジネス客の開拓が必要ではないだろうか。 今度ホノルル路線が廃止されることが決まった。理由は、団体客はある程度あるが一般客が少なく、利益率が悪いと聞いている。このような路線は他にもたくさんあると思う。団体で行く場合または格安のチケットと普通に買った場合の料金の差がありすぎる。そのため、ほとんど普通に買う客はいないと思う。この格差を何とかできないかというのと、国内線における小型化というのが書いてあったが、国際線も小型化とまではいかないにしても、中型化して乗客率の向上を図った方が良いのではないかと。 ①今後の人口減少、高齢化で利用者は伸びるか。②九州新幹線の6年後開通に伴ない、九州内の需要は伸びるか。などの観点から、佐賀空港はムダな投資だった。道路公団の民営化も10月スタートする。北九州空港も21時間空港として来年3月動き出す。この際北九州、佐賀は貨物便空港として、福岡は旅客便に特化すればよい。 問題点を強調せずに現空港の良さを必ず併記してもらいたい。人口は減少する！このことを前提に検討されたい！ 施設面から見た場合、幾つか課題があるというが、出来るところからサッサとやればよい。2001年に比べ2002～2003は発着回数が減少から横ばいになっているが、その原因を知りたい。国際状況なのか病疫(サーズ、鳥インフルなど)が原因なのか。それと2004年の数字を早く知りたい。 佐賀はさておき北九州が2006年春に開港されたら福岡の発着回数がどうなるのかも知りたい。 1. 曜日別利用者数及び夏休み、五月連休中の利用の状況等 現在、福岡空港の利用者が県内のみならず他県からの者も含まれると思うが、利用者はどの県に分れているか、今後、九州の道州制への移行の問題もあり、把握できないだろうか。今後、空港の立地条件を考えるうえからも、知りたい。 空港利用者(空港に出入している人々)は、何人位で、何の為の出入りしているのか？アクセスの方法や、滞在時間は？他の空港、特に国際線のある空港はどうか、他国ではどうか、空港をどう利用しようとしているか？ビジネスと航空、空港、等々空港をめぐる諸問題について広く調査すべきである。 ・今後鉄道(九州新幹線)等の整備によっては路線の縮小等によって、新たな出発便は確保できる見込みはないのか。 利用者的に現状で九州内便数に不満がある。近い時期に列車等との競合があるが、、宮崎等はいっと便利であってほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	国内線の最も利用の多いのは羽田線であるが、これは新北九州空港の開港によりずいぶん需要が減少するのではなかろうか？新空港はほぼ24時間での運用と聞かし…。 航空需要は今後継続的に増加するとは考えにくい。 施設：20年後の人口を考え、その規模に応じた施設とすべき。ネットワーク：離島対策として、地域行政はインセンティブを検討すべき。（生活路線でなく、観光／ビジネス需要喚起のため） 地域：九州全域をデスティネーションとしなければ、アジアとの結びつきは困難。 3. 現有効活用方策を具現化した場合の余命に関する具体的内容。 2. 福岡APは位置的・経済的に福岡地域のみならず、少なくとも九州全体からの利用客があり、また貨物の取り扱いもそうであるが、 イ、九州・山口各県別及び北九州エリアからの福岡AP利用者数、貨物取扱回数、各県ごとに空港があるにもかかわらず、他県の住民が福岡APを利用する理由（特に佐賀AP等、何故各県の空港の利用が低迷するのか、その理由、及び、その改善策） ハ、福岡APに対する他見からの応益負担はあるのか。） ・便数が少なく不満度の高い路線の満席率を図表で示して欲しい。 現状どの程度の減便があるのか、例えば国際線では上海便などは減便されていると聞きます。また九州新幹線が開通した場合、当然鹿児島便は減便が予想されます。その需要見込みを具体的に明示して下さい。 ・「将来の潜在的な航空需要予測値」の右肩の一辺倒（何事においてもこの傾向が強いが）は本当に正しいのか。 近年予定されている九州新幹線及び新北九州空港の開業による影響が見えない。今後の福岡空港における需要の大きなマイナス要因であるにもかかわらずそれに触れていないのは新空港推進ありきで調査を進めているとしか考えられない。 1.国内、及び国際線の利用者の将来的見通しは、十か一か？ ・北九州空港開港後の福岡空港の予測 ・九州新幹線開通後の福岡空港の予測 空港の重要性は航空機の運航率と、利用者の利便さが課題であり、現在の福岡空港は街に近い都市型空港で地下鉄もあり日本で一番良い空港であり新空港として考える必要性はないと思います。現状で路線便数がピークと云うなら小型機150名乗リクラスのR/Wを現在のタクシーウエーを、1500mクラスのR/Wに改造して運航率増を図ること。西側国際線と国内線を統合し、現在の国内線ターミナルをなくする等検討が必要である。 福岡空港を利用している者として、①いつ頃空港容量がオーバーフローするのか。②来年開港する北九州空港が動きだしたらどうなるのか。 1、空港利用希望者数の将来推計（5,10,20,50年後ぐらいで）人口推計・航空機の大型化・機能増、近隣空港状況変化、国際化等）（低騒音機の開発の可能性も） 九州新幹線や新北九州空港開港の影響については、どのステップで検討するのでしょうか。 * 九州新幹線博多開業 九州新幹線が2010年博多開業目標に工事が進行している。九州新幹線開業に伴い九州内の輸送体系の大きな変化が予想されるが それに関する検討がされていない。 * 空港と地方とのアクセス 福岡空港が受け持つべき輸送エリアとそのアクセスに関して検討されていない。 1、東アジアの都市別の乗降者数 1、具体的にどの程度の伸び率を想定して目標を設定すべきなのか。（予測される利用者数も表現しているのか） ・どの地域からどれだけの人が利用しているのか、地域別分析 定期便の廃止や、これから少子化に向かって利用がそれほど増えるとは思いません。利用者が毎日使う訳ではありません。こうなればいいな、という希望であって、それでどうにも困るということじゃありません。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	利用者の訪問地等の目的地、出発地に関する情報が、それこそ「総合的な調査」のためには重要と考える。 ・新幹線との競争 新北九州空港に羽田便が20便/day程度予定されている。開港によりどの程度利用者が減るのかの調査は？ ・九州在住者の福岡空港利用者数の実態は？（近くの空港がありながら、わざわざ福岡空港を利用している人達は？） （日本の航空ネットワークから見た場合）北九州空港の開業、九州新幹線の全通、伊丹空港の縮小（神戸空港開業分は新幹線で吸収される）など、便数が減ることの考えられず。 ・福岡空港につかわれている税金の詳しい内容。 2.国際空港福岡として近未来の各国との便数はどうあるべきか。現状を少々無視しても最小便数として希望する便数は。 10年したら日本人の利用者はかなり減るとされる（高齢化） 日本の人口は2007年にピークが来ると云われている（早まる傾向が出て来た）のでマクロでは間もなく需要はピークを迎える筈です。但し需要の多様化、小型化は別問題として残りますね。 新北九州空港、佐賀空港等近くの空港が如何に不便で無駄であるか。なお新幹線の開通がなれば、鹿児島、宮崎からも福岡空港を利用することを具体的に示し、福岡空港を立派に整備すべきかを示すもの。 新幹線、鉄道への旅客数流出の割合はどうなのでしょう。原油高とうちは数年続くと思うし、JR運賃は上昇しないと思うので、国内移動が新幹線に向う可能性もあるのではないかな？ ②今は3hr以上の交通手段（新幹線）はきつい。3hr以内で列車で行けるハイレは？航空機のシェアは？ エアラインとしての増便の考えがあるか。 滑走路が1本、おまけに誘導路が足りない。駐機場も狭い。更に莫大な借地料の問題がある。国家百年の計で見た場合、24時間空港を目指しての移転は避けられないと思う。ただ新北九州空港が来年オープンするので、北九州の実績と傾向を詳細に見なければならぬ。 ・将来の福岡空港の需要予測はどの程度迄予測されているのか。 日本国内における福岡空港の位置づけ（全体の空港ネットワークの中で、どのようなものが望ましいのか。） 1.人口問題。既に日本全国の人口は減少に転じており、2007年団塊の世代を機に、高齢増が進む。福岡市は幸いこの先人口増が見込まれているが周辺市町村の人口減は確実に進む。2006年北九州空港がオープンした場合、福岡空港利用客の一部は北九州空港に誘導するよう行政面でも望ましい。 ・現在の空港は、アクセス面から非常にすぐれていると思うが、さらに空港機能を拡大する必要性をもっと具体的に！特に、九州新幹線の開通、新北九州空港の開港、佐賀空港との機能分担との関連。将来的な利用予想をもっと詳細なデータで示すべきである。 全国各地と直行便で結ぶ必要性も疑問です。どの程度需要があるのかしつかり見極めなければ、路線を作っても利用が少なければ、航空会社はすぐに撤退するでしょう。ホノルル便などのように。福岡は関東、関西に比べると一地方都市にすぎず、九州圏の人口も関東圏、関西圏の人口の比ではないので、需要予想は希望的数値ではなく、厳しく出した方がよいと思います。高度経済成長の右肩上がりの時代と違い、これから人口減の時代となり、九州は人口の流出が多いので、利用の伸びが期待できるとは思えません。 ⑤さらに増やしてペイする路線があるか？ 実需要についての考え方

ステップ の区分	寄せられたご意見
	利用者・地域・ネットワーク・施設等の理想とする需要を充たす計画をすれば、空港の能力はいくらでも増大させる必要がある。ダイヤの作成でも能力以上は設定できない。ダイヤ作成の考え方を知りたい。 ・北九州空港ができることによって、福岡空港の課題も少しは緩和はされないのか。今後の問題ということで、北九州空港のことについても少し触れていてほしい。(便の分担等) ・利用者の重視項目の1位2位だけでなく3位航空運賃のことにも触れて欲しい。(今度値下げがあるのか、又、会社によって運賃が違う理由等分り易く。) 将来の需要予測、今後便数が増加するのか。 ・新北九州空港 ・九州新幹線 PAX需要予測 航空会社の増(減便計画) 航空会社の将来需要予測および機材の変更(大型化or小型化)等を聞きたい。 大型ハブ空港への改修が不可能な現状、福岡地区での新規立地の困難さが、より明確になる中、現空港の位置付け、目指すべき方向が地域(利用者、住民、経済界etc)に十分説明されていない。 アジアとの結びつきについて、どう交流していくのか？他国の方が日本に興味を持ってもらうには？九州にある空港どうしの関わり合いを持ち全体的に空港を利用しやすくてきたらよいと思う。 福岡・九州全体の経済発展のハブとして非常に重要であると思います。福岡空港と北九州・久留米・熊本等のアクセス・低料金化も併せて必要になると思います。少子化・高齢化に伴い職数の増加、フリーターの減少、高齢者の就労につながれば良いと思います。 国県市のビジョンの具体策と今回の情報との関係。近隣国の福岡空港に対する希望、要望。九州空港として九州全域での拠点としての、位置付けを議論してはいかがでしょうか。いまや1つの県ではたうちできないのではないのでしょうか。 東アジアの経済成長を考えた場合、アジアの玄関口と言ってる福岡の空の玄関口が、このままで良いとは思われない。 将来の空港利用者の需要予測数。今後の人口減少社会や九州新幹線の全面開通等のファクターを慎重に見極めて頂きたい。地下鉄七隈線の二の舞はしない様お願いします。又他県の利用者が現空港の利便性(特にアクセス)で福岡空港を利用しているケースはどの程度いるのか(新空港に移転した場合の利用減少度)？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の将来像に関する意見 36 件 これから更に人的物的交流が盛んとなり、そのための社会基盤として、過去における鉄道、道路、通信等と同様に、市民(県民、九州民、国民)の生活に密接に関係していることを経済波及効果等々でわかりやすく示してほしい。また、同義ですが、近隣国で大型空港が開港することに伴い、福岡、九州さらには西日本地域の航空需要が他国経由となり、国内の航空産業への悪影響が考えられることを明記すべきだと思います。 空港の利用者＝旅客だけではない。空港は、旅客、貨物、郵便を運ぶ航空機の離発着を行うところ。空港に求められる機能はこれら3つの輸送対象を前提として総合的に考えられべきです。空港の現状と課題において、全く言及されていないのはおかしい。 (地域から見た場合)・結びつきを深めて欲しい・しかし、地域の問題は地域の人々と充分な話し合いを！ * 現状と課題は福岡空港だけの問題ではないのですが、日本人の人口の減少化が将来的には見こまれます。今の問題がかならずしも将来の問題になるとは考えにくいと思います。現状を頂点と考え解決して欲しい。 ①近い将来、供用限界に行きつく事は、明らかである。②よって、当空港の我国に於ける重要性を明確に整理し、次の手段を講ずることが必要である。③このことから、とるべき考え方の整理を行ない、本空港の機能のあり方と、本地域でのもって行き方の現時点での検討情報の提供を願う。 国際都市を目指すなら、将来、北米や欧州路線の開設も都市戦略として必要かも知れない。しかし、アジア以外との将来の路線開設や交流についてレポートでは書かれておらず 都市戦略として近距離アジア地域以外国際交流をどのように考えているのか見えない。この戦略をしっかりと組み立て、それに対応する空港が将来いるのではないのでしょうか。 PIレポートの内容はわかったが、利用者として一番大きな利便性は、アクセスの良さだと思うので、場所をどこか遠くへ移転したら、便数は増えて駐車上も広くなったとしても利用者は減ると思う。今の場所だから利用者は多いということを忘れないでほしい。 国際線のみ移設が必要と思われる。国内線は現状でよいと思う。 (2)地域から見た場合、福岡空港をハブとした小さな北九州・佐賀・熊本・大分等物流貨物の向上、産業革命の進展等、福岡空港がもたらす効果については地方の行政・住民はどう考えているか課題が残る。 以上、総合的に課題として、地域の行政機構が本題について関心が薄い思いがする。 福岡空港は私達利用者から見ると他空港に比べ満足度はかなり高いと思う。これ以上のものにしようとするには、それなりのコストがかかるが、そこまでしても必要なものなのでしょうか。 アジア・中国への人の流れが具体的に何ヶ所・人数・今後の見通しなど把握できると、おのずと必要な空港像が見えてくるのではないかと想像します。 地域から見た場合 ・苅田沖の空港との関連性に触れていない。これは佐賀空港とて同様だろう。更なる総合的見地にたって述べるべきと考える。 羽田便全便を500人以上乗れる機材にした場合、供給過剰になった場合、羽田便を減便し、地方路線に振り分けたら良いのではないかな。 世界じゅうどこでも国際空港はいろんな制約があるけど、そういうことが気にならない“サービスの充実”というのを3ヶ月海外旅行してきて感じた。 福岡空港はアジアのハブ空港としての特性を持つべきです。早急に新空港(3000-4000m級)の調査、建設に着手すべきです。資金についてはBOT, BTO, PFIなどの手法で。 ・近い将来、空港を利用する人が増えると予想されたのは分かるが、一般市民はそういった予想に基づいて新たな空港を望んでいるか、このままをすこしずつ改良していくのか、どう思っているのか、ということをきちんと調査してほしい。 福岡空港だけでなく、来年3月に開港予定の新北九州空港との空港機能分担、地域間のすみわけ等も考える必要があると思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の拡大による空港機能の集中は都市への一層の集中化につながり、地域住民にとっても決して好ましいとは言えないと思います。 福岡空港の離発着能力については、平行誘導路二重化を行うことにより、年間14.9万回になるとのことであるから、この方策を講ずることにし、当面、この増加能力を大切に活用すべきであるとする。しかし、今後中国をはじめとするアジア諸国の発展を考えたとき、我が国、中でも九州とアジア諸国との交流はかなりの速度で増加するものと考えられ、空港能力もそれに備えるべきであろう。その時、福岡空港の抜本的な能力増加は困難である。 青森に居ますとすべてと云っていいほど東京経由での移動が便利です。飛行機がすべて東京を向いています。しかし、関空、セントレアが整備されることによって移動の選択肢が広がりました。これは国内航空において事実上のハブ空港化が進み、羽田だけでなく、関空やセントレアがハブ空港化しているのだと思います。今後福岡空港が国内第4のハブ空港として整備されることを期待しております。 ・飛行機便は増えているようですが、乗客は減っているということで移転はしないでしょう。他のサラリーマンなども福岡は市内から近いのでいいと言って、転勤や出張にも来やすいと云ってます。なにとぞ、よろしくお願いします。 他の空港との比較による現状分析が参考になると考える。福岡空港のメリット・デメリットを比較視から検討することにより、いかなる点を優先するかを決定する判断材料が得られると思う。また空港をほとんど利用しない住民への影響をもっと考慮する必要がある。土地利用制限など開発利益のみではなく、生活空間としての空港関連インフラの在り方からも検討することが望ましいと考える。 現在様々な地域で空港ブームであるが、継続的分析で経営していくうえで経済的メリットがあるのかも充分考慮して欲しい。 アジアの玄関口になれない所が世界の国際の玄関口になれるはずがない。こういった信念のもとに福岡はアジアの玄関口のみならず、世界の玄関口になってもらいたい。 1つの県内に2つ以上の空港があるところはあまりない。国内線の羽田に対し、国際線の成田の実現に困難を極めたことは周知の事実である。そして時代は進み、環境問題がクローズアップされるようになった。以上に鑑み、現在の福岡空港には問題があるが、福岡のみで全てを満足する空港を考えると短慮と言うべきと思う。更に借金財政で破綻がささやかれている国・地方の財政を考えておく必要もある。以上の問題を解消できる情報は是非示して欲しい。 路線数や便数の多さ、アクセスの良さ、運賃の安さは、いずれも原因であり結果である。この中で、何が一番の原因かと言えば、アクセスの良さだろう。これから、その他のことが生じて来ている。昼間の利用率をあげるには、空港使用料に混雑時と、そうでない時に差を設けると同時に、航空各社も運賃を下げるなど工夫する余地がある。騒音問題には、相応の対策を要するが、建物の高さ制限は受容すべきでありかえって災害にはプラスとなるだろう。現在の空港を動かすことは、どのデータを見ても考えられない。いかに活かすか工夫を。 利用者からは、現在位置を動いてほしくない。施設面において、米軍自衛隊基地を北九州へ移動した場合使用状況が緩和されるのか。もし海上空港建設ではいくらの事業費が見込まれるのか。現在の空港で滑走路を2本にするにはいくらの事業費が見込まれるのか。海上空港より安価ではないか。 これから少子化時代を迎えるにあたり、現状維持で充分ではないでしょうか。今秋より国際線のホノルル、上海便がなくなる。空港は、年に数回利用している。決められた時刻表の中で少々不満もあるが、JR、バスも変わらない。これ以上別に空港を計画するなど余分な税金は使ってほしくない。関東・関西など超高層ビルをいくつも並べて地震対策は？福岡でよかったですヨ。 ③希望的観測であって、今ほど交流が盛んな時代はないのではないのか。 ※グローバルに検討したら非常に恥かしい空港です。50年先を考えて早急に玄海灘に国際線専用の空港が必要です。 東アジアのハブ、日本のアジアにおける玄関口空港として移転を考慮した方が良くはないか？海上に建設し、24時間利用可能が望ましい。今後の経済発展の為には不可欠ではないのか？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・空港整備の遅れが、福岡都市圏域における経済発展のボトルネックにならないように、中・長期展望での議論が必要（現状と課題が現実論だけに絞られているが、やむを得ないのか。） 日本国内だけの空港の状況だけではなく、海外、とりわけアジアの空港（中国、韓国、台湾、シンガポールなど）ハブ空港としての比較をみないと、真の意味での必要性が認識できないのではないかと思います。世界の中で、地勢的にも拠点空港として、北海道・関東・中部・関西・福岡はハブ空港の機能をもった空港にしないとアジアだけでなく、世界の航空業界の利用が減り、取り残されると考えます。 ・新北九州空港が開港された場合の福岡空港の位置付けなど。 ・福岡空港のこれからの整備計画（具体的な計画） 理想的には、どのような改善策が考えられるのか。他の航空との比較も含め、前向きに考えていければと思います。 北九州空港、佐賀空港との連携、24時間空港、滑走路の延長等も検討してみては？ 福岡空港利用客の約9割を占める国内線旅客の過半数はビジネス客であり、空港迄のアクセス時間が短いことを重視している。国際線は今後近距離路線（ソウル、上海など）が福岡空港に残り、中・長距離線は、新北九州、関西、中部、成田、仁川などに移行していくであろう。騒音問題は第二種地域の移転補償事業が終了すれば解決する。建物の高さ制限は容積率の制限があるので、土地利用の制限とは直接結びつかない。便数は、後述の如く近年頭打ちになっている。旅客数も全国的に減少傾向にある。施設面は改良可能である。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	その他 92 件 ・航空貨物について何も情報がない。 ・航空運賃が高いとか建築高さ制限とか新路線などは空港本来の問題から全く外れた議論。 上記を読んでおおむね理解出来る。 小生は2004年11月20日23:40FAXで意見を述べた(11項目にわたり)が、何の回答もなく無視されて居る。それは解答する勇断が欠けているからであり、小生のFAXを無視しておいて、このような意見を求める態度は思いやりもないところである。本件の関係者は空港増設のため設けられたプロジェクトであり結論は空港キャパシティを不要であっても増やさなければ、彼らは職を失なう。つまり彼らは初めから空港キャパシティの増加を目指して進めなければならぬ縮命という拘束にしばられて居る。日経紙2005.2月11日の記事に対し、小生は2月10日にも05.2.1の記事を添えてFAXしたがこれも無視されている。05年2月23日日経紙によると羽田国内線は04年に比べ利用者が120万人減少との記事がある。福岡は沈黙してる。こんな小生の見解を無視して、何が意見募集か。山崎市長すら何も分かってない。 福岡空港は東南アジアの窓口といえるので、貨物の動向を示したら良いと思う。 空港の維持・整備という点で、収支的なもの、予算的なもの。 航空業界の方や、国土交通省の管制官など専門分野の人の意見も聞きたい。 ①近隣空港(新北九州空港、佐賀空港)などへ機能分担をした場合の福岡空港の将来的な能力の予想値がほしい(特に貨物分野) 大変良いアンケートだと思います。 ①空港(1種、2種等の規格分類)は、利用目的を明確にし、国道の1号幹線、支線のように分類する必要がある。成田と羽田、関空と伊丹、福岡と北九州等近くの空港とのバランスや相乗利用を明確にする。 ③空港周りの住宅、倉庫等、移転すべき建物がある事、又進路も南、北に横断道路がある。この道路をトンネル化する。 ④第2、第3ターミナル建設の時の検討に現在より東側(駐車場方向に)に位置出来なかったのか? 国際線の位置ももっと西側に(高速道路近く)しなかったのか? 1. 現状のままで運営について 国際線のターミナル建設時もう少し滑走路の検討を専門家等の色々と協議して不備部分を少なくして欲しかった(現在の不具合を含めて) 貨物空輸の輸送量と便数。総便数－貨物空輸便＝現在の間空輸＋α(αがどの程度になるか?)佐賀空港、北九州空港の使用量の実数と空港の余力(処理量)空港使用量(人間・貨物) 改善策の実施 右に書いた意見についての課題が無い。とても大事なことを避けている印象を受ける。 空満港従事者さん達の意見はどんな意見があがっているのか。現状の状況が知りたい。 実際の空港が能力アップすることで生活にどう影響するのかが解らない。 先に提案したように周辺道路、施設の殆どを地下に移して考えれば、もっとスペースに余裕ができるものと思われます。 問題点をもっと大きくクローズアップした方が良い 空港ビルを地下方向に立体化して現在の位置より東側に移動。ロータリー、駐車場の問題を解決。空港を横断する道路についても地下へ移行し、滑走路の延長をはかる。 これらの課題に対して、どのような発展的代替案があるか? 1. もっと具体的に課題を記述してもらいたい(自分にとって何が問題なのかわからない) 2. 便数の少ない路線は航空会社の採算性に問題があるのではないか?

ステップ の区分	寄せられたご意見
	公金のむだ使いするな！！ 有事、緊急事態対処能力と対策 現状と課題を現状の福岡空港の機能、能力で解決出来るとは思えない。何かを犠牲にする事をせずに全てを解決は出来ない。 国際空港をつくりたいのは誰なのか？国？福岡県？福岡市？ チケットの価格はどうなっているのかが一番知りたいところ 発着回数が年々減少していると報道では知りましたが、今回のレポートではその点にふれていないようです。行政に対して不信感がつのる報告でした。 実施主宰者は何を第一に考えているのか。また、しようとしているのかが不明である。課題はたくさんあるが、第一優先は何かを示していない。(少なくとも私にはわからない)それ故何を聞きたいのかがわからない。このアンケートから何を導き出したいのかがわからない。 ・パンフレットは問題点が列挙されているだけで、それに対する解決策の案(複数にしても単一にしても)が示されていない。もしくは伝わってこない。代替地問題も含めて現在考えられている案(メリット、デメリット含めて)を複数列挙してはいかがですか。 ・上記理由でパンフレットが何を意図して作成されたのか伝わってこない。 ・利用者が重視する項目をすべて満足するのは無理。(羽田等)路線数や便数の多さを優先すべきだが、便数の少ない路線は現状もしくは減便で仕方がない。 民間利用の国内線、国際線がもし新空港建設が実現すれば佐賀、北九州等の近郊の利用が減り、地方空港不用論になる。もし、軍事的に検討すれば、最優先の海上空港となる憲法9条を守る上でも、新空港の必要性はない。 (施設面から見た場合)混雑の解消には、もっと知恵を出すべきである。 ・進入コースRW34へのルート(OM→8W→34) ・RW34のILS設置予定(計画有無)と設置場所 ・ILSのcatレベルup(1→3)予定の有無 他空港との比較も必要ではないか？例)羽田空港、伊丹空港、関西国際空港、中部国際空港、まだ開港されていないが神戸空港 2.取扱い貨物動向と、その対応は現有設備で可能か？ パンフ4p…また、福岡空港による九州全体の経済波及効果は年間約8,000億…と書いてありますが、この数値についてもう少し詳しく知りたい。 調査の目的がいまいちよく解らない。行政サイドなのかユーザー側からなのか？ 自分が福岡空港との関係において門外漢であり、空港問題の専門家でもなく、何ら評価する立場にない能力もないことをつくづく感じた。 その通り、(1)その対策(2)スケジュール化 ・他空港(佐賀・北九州など近郊の空港上)との比較データ ・他空港ではなく福岡空港を利用する人達の意見 便名別の搭乗率 (日別曜、日、月別の数字これは低い便がは廃止統合する資材にする。) 近隣空港(新北九州、佐賀等)と話し合いは行われているのか内容 一般人にとっては、こんなこと知っていても何の役にも立たない。なぜ、こんなことをしているのか意図が見えない。 満足度がないという事は、このままで良いのではないでしょう。将来の需要は？ 3、上記の将来の推定量 ・あまおうが空輸され、香港などで食べられている例が東アジアとの結びつきを知るうえでわかりやすかった。このような例がもっと知りたい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	どうもデメリットばかり書かれていて、今の福岡空港のメリットが書かれていない様に思えます。メリットもたくさんあると思います。メリットについてもたくさん知りたいです。 ②また、着陸までに余分な時間がかかるが、北側からの進入はできないか？ 3、滑走路が他の空港にくらべて短いと聞いているが ②13,600回の離発着の内訳明細を知りたい。 ・空輸される貿易商品のベスト5(輸入・輸出)(重量t・金額) 周辺住民の声 ・貨物の現況と将来について？ ・国防上の観点は？ ・費用便益の面から、対全国比較は？ 空港混雑の状況は良く分かるが、福岡空港のアクセスの良さで利用者が多いと思う。空港移転の情報を聞くが現在、どういう状況なのか進行情報が知りたい。(移転すれば、利用者は確実に減ると思う) 個人的な欲求に基づくものが大半であり、福岡空港独自の現状と課題ではないと思われる。人間心理として空港に(入る～出る)までの流れがスムーズになるよう設備、什器、その他 ・施設面からみると、ダイヤが過密のために飛行機の離発着が多くなっているのが現状です。そのような事からダイヤを緩やかにする工夫が必要だと思います。 ・滑走路が狭いので、将来は飛行機が時間通りに発着出来るように広げて欲しいと考えています。 ・貨物便は余裕があればもっと増加する可能性は？ 施設の内容・駐車場 かつて福岡空港将来構想検討委員会(CONFA)において津屋崎沖海上空港建設を最有力案として呈示されたことを記憶しています。そのときは現福岡空港は滑走路容量が限界に近く、また、民有地上に建設されている空港として高コスト空港であり、何かい抜本的解決が必要として世論喚起に努められた事を記憶しています。今回の福岡空港調査連絡調整会議は同じく福岡県が事務局のようですが、上記のCONFAとは全く目的とコンセプトが異なるものでしょうか。 滑走路を南へ1000Mほど延長できないか。反対理由と、コストの予想、工期予想。 ・幾年後の人口減少にともなっても必要とする空港であるのか？ ビジネスの関係で承知している。 1.以前専門家による調査の結果新宮沖に新空港建設が一番望ましいとの答申が出された折の検討された現状と課題はどんなものだったのか。 ・飛行機を見にくる人の路上駐車が多い。駐車場付きの公園など、整備できないか？ ※福岡空港が奈多、新宮沖の新福岡空港に移転したら、(仮)福岡空港跡地に福岡スタジアム(サッカースタジアム)をつくり、アビスパ福岡の本拠地にすれば、交通の便がよくなって、無駄がなくなり、いいと思います。 色々無理をして、又、ガマンして運行されていることが分かった。さらには、貨物についての情報を知りたかった。課題があるので、移転より拡張で何とかならないか。滑走路2本にするため。(何とかこれで解決に努力してほしいと思う。) 確かに発着枠は必要であり。 goodです。 ①希望であって必須条件ではない。 ②ニーズは全世界に広がっているから当然であり、それを満足させられる程需要と供給のバランスが取れないから当然である(現にJALのハワイ便撤退)。 利用者が重視する項目として「アクセスの良さ」は第3位であるが、「アクセスの良さ」を抜きにして上位1,2位を優先と考えるのは困難ではないか。言い換えると、現福岡空港がアクセスが良いからこそ、路線数や便数に目が行くのではないか。アクセスを犠牲にしてまで、この上位1,2位を優先するのか調べてほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	将来の飛行機の技術に対する対応 将来の管制についての対応 自衛隊や小型機、ヘリ等についての占有儒教についても現状の中で明らかにすべきでは。防衛上の問題も根本を支える予算としては出処は同じであり、限られた社会資本を有効に使うために情報をオープンにすべき。 この資料では一見中立を装いながらも新空港建設が必要というトーンが強すぎる。 利用者の重視項目の1位2位だけでなく3位航空運賃のことにも触れて欲しい。(今度値下げがあるのか、又、会社によって運賃が違う理由等分り易く。) 交通量の多い場所に空席情報がわかると良い。インターネットもってない者。地下鉄降りた所にはあるが、増やすことは出来ないのでしょうね。 あまり利用しないために、ピンとこない。 ・国内線国際線ターミナルとも就業人数、職種が知りたい。 成田や中部国際空港のように、空港の民営化は検討したんですか？ 地方の空港ですからインフラ部分は、現状どおり国が持つべきでも、日常の管理、運営は民営化も避けられないテーマです。現状の国の空港管理体制では、重要なポートセールスを肝心の管理者は公務員なのであまりやっていません。中部空港やシンガポールのチャンギ空港のような積極的なポートセールスは必要です。空港間競争の原理導入がわが国の空港にも必要です。騒音や環境対策に毎年かなりの金を使っていますが、ならなおさら、管理は民営化して収入を増やし支出を減らしていきましょう。 利用者の分類(職業、年令、目的) 1.国、地方の財政をこれ以上圧迫すべきでない。 現状と課題についてはおおむねカバーしている。 2003年の統一自治体選挙前、麻生知事は、新宮町の沖合に新空港をつくと猛烈に動いた。選挙直前になって、「断念する」と表向を表明した。恐らく政府の中枢から、圧力をかけられ、断念の表明を余儀なくされたのだろう。今度は福岡市長が知事に代って新空港を作りたいと云い始めた。恐らく福博経済界の強い意向が働いているのだろう。要する、景気対策だと思う。小さくなったパイを新空港建設で大きくしたいと云うことだ。 直行便だろうが何だろうがもうけがないと航空会社は路線は申請しない(空港とは関係ない) 福岡空港の経済、運営、経費、収入・支出面からの資料。民有地に対する対策 実際の航空客(国内便客、国際便客、内国人客、外国人客別)の福岡国際空港利用に伴う意識調査(複数項目の満足度アンケート)結果も重要ではないでしょうか。 その結果を「福岡空港の現状と課題」にも反映(補強)することができればベターと思います。 現状の空港収支と新設のコスト 空港をほとんど利用しない人も含めて検討する必要あり。(頻繁に利用する人ばかりクローズUPされても困る)。リポート内容自体、都合の良いデータばかり掲載されているように感じる。 空港のランニングコストと使用料と運賃の関係 福岡から直行で行ける都市、空港を旅行業界とタイアップしてもっとアピールしたらいいと思う。知らない利用者減るしもったいないのでは？ 課題がこんなになるまでなぜ放っておいたのか解らない。 実際の空港の運営コストとその財源 環境についての取り組み等があれば教えてほしい。

意見募集用紙により「空港能力の見極め」について寄せられたご意見

ステップ の区分	寄せられたご意見
ステップ 1	空港能力の見極めに関する意見 157 件 利用者が見極めることでもないでしょう。 ビジネスマンにとって増便が期待されるが(例えば沖縄→福岡14h～16h、17h～19hの間)、上記程度の改良で期待される増便や国内線小型化に伴う増便に対応できるのだろうか。 今ある輸送能力で十分 空港能力の不足は調査の発表データ通りと思う。これに加えて騒音被害と人口密集地の危険性をもっと前面に出し、「環境の安全」面で「欠陥空港」であることを強調してほしい。現空港の手直しは問題にならない。新空港建設をぜひ推進していただきたい。P.S騒音密度の急増など調査したらいかがですか。 空港の能力が不足して来たことは了解です。雁の巣の旧米軍飛行場に新空港をというニュースを見、地理的に良いと思いました。ただし不足分を補う広さが十分にあるのか知りたい。ただの移転になるのであれば、反対。 (知りたい情報)現在の空港騒音対策費、借料、合計154億円に対して雁の巣新空港の建設費用はどれくらいかかるのか年間対応で見てみたい。(又伴う、地下鉄工事費などを知りたい)空港内の移動は年配者ならずも遠すぎる。荷物を持つての移動のため動く歩道は各ゲート全部をつなぐものであってもらいたい。羽田も不備あり。 小生は羽田往復のみに利用しており、海外便の利用は全く考えていなかったもので、空港能力の把握はやや片寄っていた。 運行・離発着状況の詳しい内容を示してもらいたい。少子高齢化、人口の減少などこれ以上の運行が見込めるのかどうか。 余裕がどれくらいか？緊急時の着陸OKか。他空港へうつせるか。 大阪(伊丹)ー福岡便においては空白の時間があり使いにくく、新幹線を使う場合がある。羽田ー伊丹のように1時間1本以上は運航してほしい。 空港の処理能力には限度があるため今後対策が必要です。 正しく見ておられると思います。ただし、最近の空港の様に街から1時間もかかる様な新空港を作られると福岡空港の良さがなくなります。閑空と同様になります。 航空機の発着回数による環境問題(温暖化)について評価すること。 若干の余裕があればその範囲内で活用してほしい。 若干の余裕があると言いながらも、頻繁に利用する(約100日)私にとって処理量として余裕があるようには感じない。定常時には多少の余裕があっても荒天時等の緊急時の対応可能な空港であるべき(多数の命を一時的に預かるわけだから) 早期空港移転の実現。現状のままで有効活用したとしても必ず限度が有る。 能力ギリギリで運航されている印象が強く、不測の事態を考えると大きな不安を感じる。 事故防止の観点から空港の能力を評価してもらいたい。 福岡空港の能力については分かりました。運航に制約が生じはじめていたとは初めて知りました。今後どうなるのか、現在はとても便利な空港だけに気になります。 現空港の利用状況はもはや限界寸前、福岡市の近郊(例えば東区の雁の巣など)に新空港を建設するなど、早く手がけるべきだ。 便数を増やすのも良いが、時刻通りの運営が難しいと新幹線利用と時間(所要)が変わらない。飛行機離れになる！！7月利用時、東京ー福岡ー小倉着5時間もかかったのが残念でした。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現在でも夜、8分間隔位で空満に着路しているの、今後増便となると事故がおきないかな？とちょっと心配していると共に、現在の状況によくやられているなど感心している。 国土交通省(政府)だけの調査ではなく、第三者評価で再度本当に処理能力に制約が生じるか調査の必要があると思う。1番のポイントは、「将来の潜在的な航空需要予測値」の正確性。ダムにしても高速道路にしても、需要予測値が意図的な数字にされて結論を誘導していたことを忘れてはいない。 空港能力の見極めについて航空機の運航能力に焦点をあてすぎ。無論運搬能力(発着回数)は最も大きな要素であるものの、現施設で旅客は1日最大〇〇人扱えるのか？貨物は1日〇〇トン扱えるのかといった面の能力も検証すべき。 1日の中で滑走路の利用が異なるため、10時から11時頃が最も混雑している。これを他の時間に少しまわせるともっと余裕が出るように思う。福岡空港は交通アクセスが良く、利用するのに非常に満足している。できたら現状のまま、利用できればと思う。国際線を宗像沖とかに移動させると、よほど交通アクセスに金をかけてよくしないと不満が出ると思う。 平行誘導路の効果が処理能力が32回→33回/時とあまり効果がないように見えますが、パイロットの余裕・安全性の向上は大きいと思います。 月曜日の朝は民間機以外に、海上保安庁や自衛隊、新聞社などの飛行機がよく飛んでいます。実際の時間あたりの離着陸は今回しめされた32回以上だと思います。保安庁や自衛隊の飛行機は定期便ではないので災害など必要があればいつでも飛びます。空港を常時いっぱいいっぱい使うのは危険な空港の運用です。 滑走路処理容量と有効活用策 自衛隊の施設はなぜ、こんなに忙しい空港にあるのでしょうか？ 芦屋とか築城とか 近辺の自前の基地にいったらいいのではないの？ 処理容量32回/時とか33回/時とあるが、よその空港と比べどうなの？ きついのか？ よそより多いのか？ また、有効活用策は、現空港敷地内と書いてあるが、現空港を拡張して混雑や課題を解消する調査もすべきでしょう。現空港敷地内と限定された理由がわかりませんでした。 出張等で福岡空港を利用するが、現空港の能力にはあまり余力がないことが実感できます。福岡空港は、この地域の将来を支える基盤でありつづける必要があるものです。現状のままの施設で能力の限界がくる時期がいつ頃になるのか？、その時期を迎えるまでにはどのような対応策が必要とされるのか、今後もしっかりと検討し、実現性のある将来需要への対応策への道筋をつけることが大切だと思います。 1・物理的な根拠→現行の滑走路処理容量(安全性) 2. 夜間利用の是非→法的側面と市民感情、音の問題 仮に可であればカーゴについて集中化が不能、その分昼間の増便になる。 1. 福岡は支店経済と言われている。単身赴任者の帰省時(月曜日・金曜日の混雑)はチケットが予約できない等問題あり2. AM10:00~12:00頃は非常に離発着が多く目的地への遅延が多くこまっている。 処理能力に余裕もできたようだし、海外空路から撤退する航空会社もでたりで、やはり現空港の有効利用を基本として会議を進められたほうが良いと思う。 町中では夜間の利用がむずかしいと思われる。更なる国際化はどうか？ 処理容量は多少余裕が必要であり現在は限界ではないのか？ 現在の空港は便利さは最高と思われるが危険度も最高ではないか？ アクセスの良さを加味して空港能力を考察する必要があるのでは。例えば名古屋は飛行機だが空港が遠くなるし、JRになってしまう。乗客動員あつての見極めは重要。 素人目にみても平行誘導路の二重化によって滑走路処理容量の増加は32回/時→33回/時。その程度の増加なのだろうか、疑問に感じる。安全第一なのはわかるが、この説明は現状ですすでに余裕がないという理由づけを持ってくるためだけのものとしてしか思えない。又P9の誘導路が急カーブのため遠回りしているとの理由では、早くまっすぐにすればいいだろうにしか思えないため、説明不足である。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港能力については近年急に厳しくなったのではなく、何年も前からそういった状況だったし、予想もできたと思う。それなのに何故、あのように立派な国際線ターミナルを建設したのかが疑問に思われる。費用のムダだったのでは？ 1. 但し記載の部分的改善のみでは根本的な解決とはなり得ず、又、実行したとしても余命は短いとみる。 2. 根本的、大々的改修を行った場合 将来需要に応じた新空港とした場合でイ：現在地とした場合、ロ：他の場所に移転した場合、等のケースに対する比較評価表を見たい。 東アジアにおけるポテンシャル、経済力及び九州の州都の役割を果たしている福岡都市圏の将来を考えた場合、航空機利用の需要増加は必定で、現空港では対応できないのは明らかである。従ってこのようなPIを実施して時間を費やすより、早期に新空港建設の検討を開始すべきものと思います。有効活用策を講じて、現在の発着回数は90%を超えている。不測の事態に備え且つ安全を図るためにはもう限界ではないかと思えます。 かなり処理容量、滑走路処理容量において、厳しい状況にあると思うので、現在地でこのままいけるのか心配している。 仮に移転する場合も含めて、能力の需要はどのようなのでしょうか？能力は大きい方がもちろん望ましいですが、各航空会社の経営上からも、現状以上の供給ができるのでしょうか。特に最近の大手航空会社の路線廃止や近隣の新空港の開発等、環境は厳しいと思います。 増便が不可能な時間帯ではあるが、利用者が甘受すれば済む問題。すでにそれだけの本数が飛んでいるのだから。 制約については、よそを見ればキリがないと思われ、それについてのPRを十分に行い、又施設の拡充も必要かも知れないが結局管理については最終的には人が行うもので、危機管理面から考えると現状で、ゆとりのある形がよりベターと思います。 観光客等も多いと思いますが、その団体の利用状況等も把握し、利用客の分散も考えて見たらいいと思います。利用客が利用する時間帯が集中しているのは旅行客の利用度が多いためでもあり、これは価格が一番割引されているためだと思えますが、運賃の見直し、割引率の逆転的発想により、時間帯集中がさけられる事を思います。駐車場の整備等も一緒に考え直されていく必要性もあると思います。 ピーク時の各航空会社の発着の是非を検討して、ピーク時でないと、ほんとうにいけないのか、調査する。利用者がそれほど要求してないのに、航空会社の方でかってに、“サービス”の名で、飛ばし過ぎていないか？ ②若干緩和されるにとどまることはあまり意味がない。すぐ飽和状態になると思う。 能力の見極めなどは、簡単にわかること。問題がせっぱづまっているからPIとなっている。解決の方策について、どのようにスタンスで考えているのか知りたい。問題の重要性の真の意味を国民又は住民に知らしむべきだ。あまい。 現状の能力はわかった。現状を発展した場合の能力を示すべきではないか？例えば、現状より大きく広い空港のプランはないのか？土地を取得して滑走路(並行2本)のアイデアはないのか？能力の見極めだから不要かもしれないが、対比するアイデアも必要ではないか。 滑走路容量を3%程度向上させることは焼石に水である。旅客機を対面交通させることについて安全上懸念がある。 利用者の安全性と利便性を十分考えて検討して頂きたい。 ・(ステップ2の)将来の需要予測に対し、上記有効活用方策では一時のしのぎにすぎないのではなからうか？ ・運航に制約が出はじめているのに、余裕があるという表現は変ではないでしょうか？ ①20年以前からの限界は判っていた。アクションが遅すぎる。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	「利用者視点」からの空港能力の見きわめはわかりにくい。空港能力はcapacityであり、それぞれの視点から要求が満たされているか否かという考え方で、評価されるべきではないのではないのでしょうか。 今後の管制技術の向上について検討されていない。 周辺空港への負荷分散を考えるべきだと思います。財政赤字が出ている都市でもあり如何にお金をかけずに交通環境を充実させるか、ということだ大事だと思います。 離発着待ちの旅客機の増加に伴い、時間通りに出発出来る旅客機もしくは出来ない旅客機がどの程度の割合でまたどれくらいの時間遅れているのか知りたいです。飛行機というのはオンタイムに離発着できないという固定概念がある為に、福岡～大阪の距離であれば、オンタイムに運行する新幹線を利用する人が多いのだと思います。 離発着の時間帯を早めたり、遅らせば、もっと運航容量は増えるのに、なぜしないのか。地元との調整を積極的にすべきではないのか。又、既存施設を改良すれば、もっと増便できるはずである。 どのラインが優先されるのか？いっぱいになった場合、どのラインから廃止になるのか？ 至極、当り前の結論だと思う。 空港能力の評価について 余りに便数が多く、小型の飛行機が多く運航されているが混雑のおきている時間帯は集客力が多い機種を利用されれば便数も減らす事が出来るのではないかと思います。それに今後、人口が減少に向っていると云われている昨今、将来的には利用者もだんだん減って行く事と思います。来年開港される北九州空港など相互に利用されれば制約も解消されると思います。 将来予測と滑走処理容量の関係が見えてこない。(ステップ2に期待します。) 空港能力は十分余裕が必要と考えられる。事故があった場合、汽車、自動車事故に比し死傷者が多数生じる。利用者としては安全な空港が欲しい。 ・「調査空港」になっていることについて、いつ迄に国としての具体的回答を出さねばならないのか知りたい。 ・情報をもらうのはありがたいが、又、出来る限りの能力向上策も結構。だが、もうこれ以上打つ手がない状態に近づいている。従って抜粋的対策を検討する段階だと思う。これについての当局の考え方ははやく知りたい。即ち新空港への考え方を知りたい。 一本の滑走路で発着回数が多すぎると思います。上空をよく飛行機が旋回しています。多分、着陸待ちだと思います。管制塔からの指示も人間がすることです。絶対まちがいがあってはいけないと思いますが、大事故がいつ起こるのでは懸念しています。 処理容量が若干余裕があるという評価は利用している者(週1)の実感とは少し違っている様に思いました。(滑走路待ちも多い。) ・このような情報提供はありがたいし、もっとわかりやすく、もっとホームページ等でもお願いします。 ①共に難しい問題で現福岡空港では無理。 ②先日のJ058便の事もあり街中の飛行をさせて、近くの海上に複数の滑走路の新空港を建設すべき。この事で安全性や騒音問題も少なくなる。 1、年間滑走路処理容量14, 5万回 この数字の根拠は何い不明である。いつどのようにして算出された数字なのか明らかにする必要がある。 2、ILS 現在北側からのアプローチのみ使用されているようであるが、南側からのアプローチのためのILSが整備されているのを聞いているが、今後の予定は不明である。 ①現空港の処理容量は規模の現状に依りほぼ完足されている。 離発着する飛行機を見ていると、滑走路及び、空での混雑は常に生じていて、安全面での不安を感じる。空港能力の拡大は空港移転あるいは、国際線の分離も含め、考えていかなければならないだろう。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	1、空港能力に若干の余裕があるとのことだが、増えつづける旅客に将来的に対応できるのか。 3、改造で対応していてもいづれは対応できなくなるのではないか。 現状の福岡空港の能力について良く分かりました。 そうだろうなあ、と思う これ以上の空港の能力UPは事故の増加につながるような気がする。物理的に無理だろう。 処理容量はまだまだ充分にあるとの意見が多くあります。データで知らせる努力を。 現状能力は限界に近いと聞いており、また、発着時間にも多少影響が生じて慢性化している。また、日航の引返し事故も最近生じて大きい事故にならないければと危惧している。新空港の建設を促進すべきと思う。 福岡の経済発展を今後も支える為には、滑走路を増やす必要があると思います。最終便などでは到着がよく遅れるため不便さを感じます。 当局の御努力には敬意を表しますが、5～6%の増便しか望めない。はるかに安全容量を越えていると思わなくてはなりません。急いでください。 処理容量の具体的な計算手法(⇒冬期の降雪時の処理能力の低下に対する手当て) ピーク時の発着間隔が1分49秒というのは、飛行機のスピードを考えると、非常に 短く感じますが、安全面はどのようなシステムになっているのでしょうか。 空港の処理能力としてはいっぱいいっぱいになってきていると実感しています。月曜日や金曜の混雑はものすごいです。滑走路も、ターミナルビルもいっぱいです。駐車場も空港内では収まらず、空港敷地外に虫食い状態で広がっています。みすばらしい空港です。 空港周辺まで駐車場があふれてますし、定刻に飛行機が離発着することはとうてい福岡空港では期待できません。能力は限界にきていると思います。 ・空港能力の拡充が評価されたとうりで推移した場合に、どのような状況が生じるのか、もう少し具体的、多面的に分析、提示されたい。たとえば、制約がそのままの時のエアラインの動き、あふれた利用者の行動パターンと所要時間・費用の増などです。 ①、利用者の増加予測はレポートのように増えないのではないのか。昼間の発着需要は少ないとあるが、私が東京一羽田便の早朝便、夜帰着便をよく利用するのは、割引率が高く、運賃が安いからです。運賃の設定次第で昼間の利用者も増えると考えます。 今後の需要予測と空港能力との関係からどのような問題点が生じてくるのかの情報提供をお願いしたい。空港能力を見極める要素として拡張の可能性、新北九州空港との住み分けがあるのでは。 能力については限界があると思いますが、制約した中で活用されるのが望ましい、と思う。 今後大型機と中型機と小型機のすみ分けが進む方向に向かうと思います。そうすると、現状の空港能力では限界があるのではないのでしょうか。 福岡空港における貨物と旅客の重要度を判断できる資料が欲しい。いずれも重要と考えるが、どの程度の制約緩和ができるのか今のは！ 本来、拠点空港の整備は能力の限界にきてから作り始めるようなものではなく、能力の限界に達する前に整備に着手することが肝要である。また、需要と空港施設の規模はトレードオフの関係にあり、能力の限界に近づけば、需要も伸びないことも、他の大空港の例を見ても分かるとおりである。このようなことを考えれば、福岡空港はすでに抜本的な空港の整備に入るべき空港能力に達していることは明らである。PIIにおいても空港の能力に関して意見を聞くときは、この点を明確に説明して提示しなければ、一般の市民に誤解をまねくことになる。この点からは今回のレポートは十分ではなく、またこのことの重要性を考えれば、問題であるといえる。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	【現状の空港能力の評価】1. 滑走路処理容量がまだ若干余裕があるのではと計算されているが、これは使い勝手の良いSPOTが十分にあって到着機、出発機の出入りがスムーズにいけるということを前提にして、主に航空管制能力上から見た容量ではないかと思慮します。別紙-1の（駐機場の問題）でも述べましたが、この駐機場の数と質の問題すなわち駐機場処理容量とも言うべき視点も空港能力の評価の要素に加えるべきと考えます。その場合に簡単明瞭な1つの資料があります。毎月、空港事務所（CAB）が作成しているSPOT運用表（便のSPOTアサイン表）を見れば一目瞭然で増便がままならない状況がわかると思います。 ・エプロンのステイ時間が他空港に比べて短いのは、ブリッジ不足でそうになっているのか、別の問題があるのか。問題提起の主旨が分からない。（ステイ時間が短かくても運航に支障がなければ、他空港も短縮化すべき） 国際線と国内線と同一視点からみている。能力の見極めには、分離して考えるべき。 国際線は…（すべて国際の場合は…） 国内線は…（すべて国内の場合は…） 空港としての運用に、制約が生じている。今後も余裕ある方向への配慮が必要であります。 このまま現空港を使用し続けると、結果としてどういた事が起こるのか。 欠航率はどうなっているのか。（各空港別） 気象条件は良好なのか。（現状と海上空港の比較） 見極めについては、おおむね承知したが、将来的な安全性（第1）、利便性（第2）、経済性（第3）を具体的にアピールしてもらえればと思う。 空港の航空便の処理能力には、今の福岡空港では限界があります。新しく、奈多から新宮にかけた広い範囲の国内国際兼用の空港島（完璧に海の中にある島）の総合空港が必要です。佐賀空港と新北九州空港と連携する必要はありません。佐賀空港は漁業と環境の問題でこれ以上拡大するのが難しく、新北九州空港は新北九州空港で独自にアイデアを出すでしょう。新福岡空港を独自につくるべきです。 空港の能力が限界にきていることは分かった。そして、事故など危険度を考え、将来の滑走路などの拡大を考えると、空港は海上がベスト（北九州のように）である。そこで自然保護など環境の問題、さらに漁業権の問題、アクセスの問題など、事前に解決すべき事案が多数あると思うがいかが？ 予約のとりづらさと、空港能力の関係がよくわからない。搭乗率は、機材の大きさに関係してくるのではないのか。 福岡空港は能力はほぼ限界でしょう。そのことが的確に簡単にわかる説明方法はあるのではないのか。 空港での離発着の運行時刻が20～30分程度遅れるのが当たり前となっている。毎日の便の遅れを集計し、天候によるもの、整備によるもの、空港能力不足によるものなど原因を究明して欲しい。能力不足の割合が大きいと思える。 *空港の能力はオーバーしているのではないのか。オーバーしているから旅客の伸びが小さくなっている。 特に利用がピークになる時間帯は、発着共かなり遅れる。この点から考えると、容量限界はすでに越えていると思う。 ・管制の問題で制約があることはないのか・軍民共用の問題で制約があることはないのか 1.今回初めて見学したが、エプロン、誘導路の混雑や、発進を待つ航空機の多いのは、問題だと思った。 2.利用者のニーズにより難しいと思うが、発着の時間帯調整はできないものかと思った。 ロンドンなど欧州の空港では、わが国よりも短い間隔で飛行機を離発着させていると新聞記事にでていたが、本当か？ 欧州並みに飛ばせないのか？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・現空港のキャパは理解できる。 ・便利さと総合リスクの選択は、行政がやるべき。(危険でも現位置が良いと思うかの選択) 今後小型化が進むと思いますが、離発着回数に影響すると思います。(便間の短縮)その時は1時間当りの発着値も柔軟に増やしてほしいと考えています。 JRとの競争の公平感の観点で、空港の環境をより充実したものとして頂きたい。特に、混雑緩和策による利便性の確保。 ・空港能力が限界に近づいているのは、よくわかります。 良く調べていると思います。 他頻度輸送が進んだ場合、何年頃パンクするか？ 朝、夕の利用者が多い時間帯の増便が可能かどうか。全体の発着回数が増えても利用しやすい時間でなければ意味が無い。 需要予測がはっきりしないと能力の見極めは難しい 設備なども含めて限界である。 他空港での空港能力はどうなっているのか。イギリスのガトウィック空港は福岡よりも多く発着しているが福岡は、それと比べると小さい。まだ余裕は十分あると思われる。また、将来、航空機の小型化が進めば能力は上がるのではないのでしょうか。大型機の影響が少なくなるはずです。 将来技術に対する対応 年間処理容量は定量的説明だけではピンとこない。実感できるのは離・発着時に待機させられている時間の長さのような気がする。ミックスした表現ができないか。 ①年間滑走路処理容量の14.5万回という限界値は、誰が(どんな機関が)どのようにして算定したのか。 ②限界値の算定を違った人や機関が算定すれば、どうなるのか。算定のオープンな競争が必要ではないか。 ③限界値が低くおさえられているのではないか。 時間あたり処理容量33回/時(32回/時)という数値は羽田や熊本など他の空港と比べるとどうなのか？余裕をみた数値なのか？平均的なものなのか？厚い本には、他の空港の年間発着回数が載っているの、年13.6万回というのが、どのような位置にあるのか分かったが、逆にこの時間あたりの回数の意味が素人にはわからないと思いました。 今回の調査レポートでは、空港能力としての滑走路処理能力として、1時間または1日あたりの発着回数としているが、現空港の滑走路処理能力は航空機騒音による環境条件によって、實際上決定されている現実を明らかにする必要があるのではないのか。現時点で、航空機騒音問題を避けても、現空港での滑走路増設を議論する際には、航空機騒音問題は避けて通れないはずである。 平行誘導路の二重化によって9000回/年増便可能の見込ということで、早く実現できればいいなと思う。 能力の限界は理解できる。利便性ばかりを追求するのは将来に問題を残すのではないのか。 時間帯のあいっている所が多々あると聞くが？ 滑走路処理能力量の拡大を切に望みます。 利用する時に、運賃が安くて、安全に乗れる事を希望します。 便数がより多く、利用しやすくなるのも大切ですが、ゆとりがあって事故のない、安心して利用できる空港が良いです。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	安全な発着の間隔は何分？現在の運航等の状況で、安全を保てるスペースは？安全面を重視した場合の理想のスタイルと現況との比較を示してほしい。 ビデオで福岡空港の混雑度を見たが、非常におどろきました。今後航空機の小型化が進むという話を聞きましたが、福岡では不可能ではないでしょうか。これ以上の多頻度運航は不可能というか、危険だと思います。p5右下の日便数の推移の福岡空港分を見たいです。 業務内容、時間にゆとりがないと事故が増えるのではと心配です。 便利な空港ではあるが、一方で危険というリスクもあわせ持った空港だという事が良くわかりました。 今後航空機の整備には十分注意をし安全に運行する事をお願いします。 他の空港の処理容量は？(ちなみに羽田→福岡便に乗ると滑走路の順番待ちの為、離陸が遅れる事があります。)こういった事から推測すると他の空港も処理能力に余裕はないのでは？ これは私達ではどうにもならないのでピンときません。 上記の空港能力は、数字で示しやすいハード面での能力だと思いますが、数値で示すことが難しいソフト面での能力も積極的に表現してみてもどうでしょうか。PRも兼ねて。 現空港は滑走路1本で国内、国際線があり運航に制限が生じている状況の中で、有効活用にもキャパが小さいので、限度があり、現空港は、もう限界に来ているのがわかる。その反面、パイロットや管制官の現状での意見についても評価する見方がいるのでは？ つまり現空港では能力upの方策を取っても現状以上の大幅な能力upは期待することは出来ないということでしょうか。そうであればはっきり記した方が良いと思います。 「旅客の利用や航空機の運航には制約が生じ」、「有効活用方策を施し」ても「若干緩和されるにとどまる」なら、そこまでを空港のサービスの提供能力の限界と考えて、それ以上の無理なサービスは中止すべきだと思います。 日本の空港は、外国に比べて滑走路処理容量が少ない様に思えますが、どうなのでしょう。又、なぜ日本の空港の容量は少ないのでしょうか。 ピーク容量の余裕度 そろそろスロット調整を行うための混雑飛行場指定の検討も必要ではないか。 空港能力は単に高めれば良いわけではない。高まった場合の影響が知りたい。 発着の際の待機時間(航空機の)の実績が知りたい 今後、その能力は対策を講じることで改善されるのか。 32回/時は論拠不明で、現状でもこれより多く発着あって、これをもって余裕の議論は無意味。幅広い条件に対応させるためには幅をもって設定すべき。 本当に今のままではダメなのか対応策がまるっきりないのかを確実に明確にしてもらわなければ新空港に対してOKとは言えない。 H16年度のデータが出ているにもかかわらず、15年度データが使用されている。16年度の来客数は15年度より減少している。作為を感じる。H17年度は更に減少し、新北九州空港の開通する18年度は2～3割減少すると思われる。福岡空港の見極めは18年度以降のデータをみないと出来ない。 1本の滑走路の年間発着回数等は、他の先進国の空港と比較した場合、多いでしょうか。 羽田便を時々利用するが、絶対といってよいほど遅れが確実である。そのことが、滑走路の容量が原因なのかは即理解できません。

ステップ の区分	寄せられたご意見	
		人と物(貨物)の比率やそれぞれの処理(?)能力は? 有効活用方策は複雑化を招くだけであり、また現空港の根本的な解決にはならない。空港能力は、アジア大陸との今後の交通(飛行)量を考えるに、予想通りパンクすると思う。 現在、利用したい便がたてこんでいるのが問題とのことだが、たてこまないほうが問題なのでは。便が少ないのではなく、利用率が高いすぐれた空港ととらえるべきだ。他の時間に空があるのなら、その時間利用をうながす努力が不足しているともいえるし、便が増えたと、運賃が安くなるかのようにさっかくする書きかたをされているが、空港新しく作ったら、空港使用費はねあがる訳で、むしろ値あげの方がしんぱいなんですけど…。 滑走路処理能力に余裕の有る時間帯をもっと活用する方法を検討する必要が有る。 国内主要空港の旅客数と発着回数で旅客数が福岡空港(滑走路1本)より多い伊丹空港(滑走路2本)の方が発着回数少ないことから航空機の大型化などの対応での対応についての制約及び改善効果があるか否か。 利用数、発着数、減っているデータ、具体的に知りたい。石垣島は3年前くらいから減りました。 時間の遅れは利用客が辛抱すべきだ。 30分～60分遅れたからといって、ビジネスに多大な影響があるとは思えない。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の有効活用方策に関する意見 148 件 現空港の米軍施設・自衛隊施設の移転は検討の余地は無いのですか？移転可能ならば有効利用の再検討も可能ではありませんか？ この有効活用方策は疑問に感じる。現空港敷地で誘導路の二重化を実現するには滑走路を西へ移動することでしか誘導路同士や誘導路と滑走路の間隔を規定通り確保できない。敷地拡張に関しても、今の段階でも借地料が何十億にも上っている現状では無理に感じる。そのような大掛かりな工事が毎日稼働している空港の深夜帯のみの工事では出回るわけがない。よって二重化を施した場合の空港能力の評価をする意味がわからない。 他空港でコレほどまでに借地料をかけている空港はほとんどない。 E-10誘導の直線化など管制官としてはまったく問題などにはしていない。使用頻度が極端に低いからだ。ここでは、低視程時は航空機が遠回りをしなければならないとなっているが、ほとんど遠回りにはなっていない。費用対効果は極めて低い。これにたいして”高いもの”の一例としては大阪伊丹空港などですでに導入しているaiming lightだ。E-2誘導に停止中の航空機の後方は確かに通過しにくい、この導入でパイロットは航空機の鼻先を停止線に無駄なくギリギリの位置で停止することが出来る。現在はいわばパイロットの感で滑走路の手前の停止線に止まっているので方向の通行に障害がある場合がたびたびあり(E-10の仕様より多い！)定時運航の障害になっている。 以上現場管制官として思うことのほんの一例だが、空港に携わる末端の一人一人にまで直接改善点ないかと聞くくらいの勢いがないければ真の空港の改善にはつながらないと思う。 上にも書いたが飛行機同士の間隔距離の短縮が出来たら、能力は若干上がるような気がするが。 プッシュバックのあとタキシングを開始するまでに時間がかかりすぎているような気がする。特に10時台、同時にプッシュバックを開始してタキシング開始まで時間がかかりすぎている気がする。また、上に関することかもしれないが、RW16離陸のとき誘導路から滑走路までの距離が短い為、コントロールチェックなどを行う為、E1やE2に滞留していることが多いような気がする。ただし、私は空港を外部から見ている感覚であり、実際行われていることと異なることがあると思います。悪しからず。 現在の敷地のまま改修によって能力がUPできるのなら、早く改修すべき。 なし 新空港の計画がありますが、現状をもっとうまく活用(運用)する方法はないものでしょうか？ 利用の便利さを考えると、現在の空港の位置はすばらしいので、ぜひ現在の空港を将来にも残して欲しい。そのためにも有効活用方策の実施を強くお願いしたい。 仮に国際線建物側の敷地を拡張し、基地部分を移転・廃止して国内線と合体させた大型の建物を建設。今の国内線建物を壊し、敷地後を拡張、整備士、中型、小型機が発着できる滑走路の建設は困難なのかを確認したい。一部道路を地下通行させれば可能だと思いますが。 滑走路をのぼすことを考える。 今後どう展開していくかわかりませんが、新空港を建設することになっても10年先15年先のことになります。その間、現空港を最大限に効率的に活用するほか手はない。したがって現在の有効活用方策も含め、他に有効活用策をみつけ、多少の出費は伴っても実現させるべきと考える。まだまだ有効活用策はあると思います。 1. 具体的に空港改善の権限者は誰か。改良工事、ビル、空港設備の発注者は誰か？ 3. 福岡空港や大分、熊本、鹿児島、長崎、佐賀、北九州の空港平面図を。(9ページのここが急カーブで通れない。通れない道を作ったのは誰だ) 滑走路処理容量と有効活用策 自衛隊の施設はなぜ、こんなに忙しい空港にあるのでしょうか？ 芦屋とか築城とか 近辺の自前の基地にいてもらうことはできないのか？ 処理容量32回/時とか33回/時とあるが、よその空港と比べどうなの？きついのか？よそより多いのか？ また、有効活用策は、現空港敷地内と書いてあるが、現空港を拡張して混雑や課題を解消する調査もすべきでしょう。現空港敷地内と限定された理由がわかりませんでした。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	上記①②より、当分余裕のある状況にする為の策は何ですか。 ・福岡空港を民間専用とした場合の能力及びその可能性 有効活用した場合の費用対効果が示されていない。 1. 平行誘導路の二重化が物理的に可能か 2. 誘導路の急カーブがなぜ改善できないのか 米軍や自衛隊の施設を廃止するか移転すれば、容量に余裕がでるのではないかと。ソフト的な面や運用面での有効活用策は検討していないのでしょうか？深夜や早朝の時間を活用することも検討しておくことではないのでしょうか。（7～22時以外の時間帯の活用） 二重化だけでなく別の方法の検討（案）も含めて表現した方が良い 有効活用方策の案は他にどのようなものがあるか？検討されたか？ 素人目にみても平行誘導路の二重化によって滑走路処理容量の増加は32回／時→33回／時。その程度の増加なのだろうか、疑問に感じる。安全第一なのはわかるが、この説明は現状ですでに余裕がないという理由づけを持ってくるためだけのものとしてしか思えない。又P9の誘導路が急カーブのため遠回りしているとの理由では、早くまっすぐにすればいいだろうにしか思えないため、説明不足である。 専門的な事は良くわからないが有効利用での支障等が良くわかりません。 1. 但し記載の部分的改善のみでは根本的な解決とはなり得ず、又、実行したとしても余命は短いとみる。2. 根本的、大々的改修を行った場合 将来需要に応じた新空港とした場合でイ：現在地とした場合、ロ：他の場所に移転した場合、等のケースに対する比較評価表を見たい。 ②に関し、誘導路の二重化は安全性を犠牲にしないか。 空港能力に問題がある。駐機場をもう少しふやしてほしい。プロペラをふやして、ジェット機をへらしてほしい。 平行誘導路の二重化をすればいいと思う。→工事費用と緩和されて、出る利益とで採算がとれるならいい。 自衛隊と米軍が利用する容量についてふれていない。 空港は都市の空港のためいろいろと制限があると思うが利便性からより有効活用の知恵をしぼってほしい。 昔から福岡空港のシステムのまずさは言われれば「あっそうか」という感じです。しかし、改善して、結果を出してから、次のSTEPに進むべきではないでしょうか。 （P8～9）の図を見て質問と意見 ・誘導路①北側へ向けて離陸の問題が記載されているが、南側へ向けて離陸する場合の問題点がない。南側へ向けて離陸する場合に問題がないのなら、北側への問題もないはず。又、離陸回数は南側向けが北側向けより、極端に多いはずである。又、国際線は便数は少ないので大きな問題点ではない。 ②両側駐機場から北側に向けて離陸する場合の「誘導路の急カーブ」は今すぐにでも、改善できるはずである。（改善できない理由がわからない） ②の「平行誘導路の二重化」ですが、この方法をとっている空港は多いのですか？また、安全性はどうなのでしょう？高速道路などで考えると「対面交通」はとても事故が発生しやすいような感じを受けるのですが。 （有効活用策）平行誘導路の二重化等を実施できるのであれば、もっと早く実施が出来たのでは無いかと思われるが、現状を見ると場内が狭く実施するのに問題はないのか疑問に感じるが、平行誘導路の二重化を実施することに対する具体的な説明が必要と思われる。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	新しく広い空港が必要なのでは。(継ぎ策として能力upもして欲しい) まだ改善の余地はあると思う。 JBより大型機の導入は、現状設備でOKか。又、導入にて便数、旅客数はどの位まで対応出来るのか。 問5と同じである。 自衛隊や米軍の利用状況 ・有効活用方策を施した場合のB/Cはどうか？ ・有効活用案を数案作成すべき。(平行誘導路の二重化)外。例えば東側道路ギリギリまで空港施設を移動し、1階を引いて2階以上をキャンテで出し、内部通路を建物に引込み、屋上駐車場案等考えられる。空港施設は近代的に建直す案、等。 ・新空港建設案(玄海沖)になった経過説明が欲しい。 ・対面交通をする場合、具体的にどのようにするのですか？費用は？わからない。 ・誘導路の二重化も、とりあえず有効かもしれないが、根本的な解決にならない様に思います。 ・A380の運用は福岡で可能なのでしょうか？シンガポールエアが来年導入されると聞いていますが、福岡に乗り入れができれば、路線も敬遠されると思います。 離発着の時間帯を早めたり、遅らせば、もっと運航容量は増えるのに、なぜしないのか。地元との調整を積極的にすべきではないのか。又、既存施設を改良すれば、もっと増便できるはずである。 ・分散した(国内、国際)旅客・貨物ターミナルビルを移転・再建することで既存の空港の能力は拡大する可能性があるのではないかというシュミレーション(特に上記②とのからみで) ・米軍・自衛隊施設移転の可能性を踏まえた上での既存の空港の能力拡大の検討 周辺のアジア諸国では、殆んどの空港で滑走路の整備や計画が進行中であり、これら諸国との競争に打ち勝つためには、平行誘導路の二重化は一時しのぎに過ぎない。競争に勝つためまた、安全を確保するには、少くとも滑走路二本が必要と思われる。なお、二重化は、実際可能なんですか？二重化した場合、現在の第一T・B前には、全く駐機できなくなりますヨネ。第一T・Bを駐車場側に下げるのであれば別ですが…そうすると、駐車場がなくなりますヨネ。 ①ターミナルビル等関連施設の処理能力の評価。 (物理的容量にとどまらず、旅客の利便性、快適性もふまえた能力についての情報) 1.有効活用方策がとられても抜本的問題は解決されない様ですね。 出発便、到着便が競合しないような誘導路の配置を全体的に考え直すべき。 有効活用方策により能力が少しアップすることは評価できるが、騒音等の環境に対して問題はないのか？又、事故が起きた時の対応は？ 二重化の可能性・・・費用。 現空港の縮小化・転移費用と維持費(環境対策+借料)との比較は。 平行誘導路の二重化を施した場合に、駐機場のスペースが確保できるかを知りたい。 東側ターミナルビル・旅客機用エプロンの南側への拡張と、西側地区の高度利用の可能性 ②有効活用策があまり効果的ではない、と記載されていますが、やり方次第でもっと効果が出るように思います。 もっと前向きに検討してほしいし、なぜ記載のプランしか検討できないのかを詳しく示すべきだと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	平行誘導路の二重化やターミナルビルの滑走路中央部への移転等は処理容量の緩和に役立つと思いますが、用地問題が最大のネックとなることでしょうか可能性は。 ・国際、国内を同一ビルにすべきだ。アクセスの良さとトランジットの便利さを確保しておけば衰退は無い。離れたところに現在の国際線ビルを作ったことは大失策と思う。 * 着陸地帯の拡大 フランクフルトマイン空港等では、滑走路の長さを利用して着陸帯を2ヶ所に分けて処理能力を上げている。同様のことが福岡空港でも出来ないか。実際に離陸時には、このマイン空港方式を採用している。 * 空港アクセスの改善 空港へのアクセスを改善すれば、ターミナル改修のスペース確保は可能となる。特に福岡市内の天神・博多駅でのチェックイン機能を充実させれば空港ターミナルでのチェックインスペース削減が可能。またコンビニでのチェックインを行えば空港到着前のチェックイン乗客が増加してターミナル改修のスペース確保はより容易になる。 * 国内線ターミナルの移設 国際線ターミナルは、移設したが国内線はそのまま現状地に留まっている。特に第1ターミナルビルは、築後年数が経過して老朽化が始まっているし、セキュリティチェックスペースが不足している。場所を移設して平行誘導路の二重化を行なうべきではないか。 ②滑走路の新設が困難なので他の有効利用設備の改善は出来ないのか。 有効活用方策について ・自衛隊・米軍を移設した案は考えられない？ ・もっといろんな案があるのでは？ ・滑走路を2本にする。 ・平行誘導路をもっと広範囲に設置する。 ・できないのであれば、その説明が必要では？ 必要幅〇〇＞現状．．× ①便数・路線は現状で概ね充てられている。 ②滑走路の新設、困難なため、誘導路等の設備の改善費の他有効利用 ③総体的に結論として空港の新設は不要と思います。 しかし、今の空港を拡げる事ができない。せめて、無線援助施設を移動できないのか。 1、自衛隊施設・米軍施設を北九州新空港、佐賀空港に分散配置し、国際線ターミナルに北海道、沖縄方向への発着を国際線と共用すれば相当の余裕出るはずです。 1、南から進入するILSの発振地点をなぜ北からの進入の方法をとらなかつたのか。場所を移動出来ないのか。 平行誘導路の二重化は実施すべきだと思います。多少でも緩和できるならばやるべきです。 安全面と処理量両面において、二重化は有効であると思う。 道路をアンダーパスする等してR/Wの延長の可能性又更に人口地盤にして土地の拡張を図る。 誘導路の二重化以外の方策はないのか ・P8～9に説明されているが、狭い意味での滑走路の能力で空港としての処理が決まっているのか？エプロン周辺の改良、高速脱出誘導路を含めた誘導路の増設、改良は空港としての処理能力の増加にはならないのではないのか。 (乗客へのサービスということは別として) ②米軍、自衛隊の施設を北九州空港へ移転し、跡地を活用する。 安全面についての見極めが不十分だと考えます。平行誘導路の二重化による能力向上は考えられるものの、北側の滑走路末端から先の部分が短いことと併せて考えれば、実現可能な方策いどうか不安に思えます。また、南側滑走路先の(安全地帯?)を道路が横断していることに、常に不安を感じています。この点がふれられていない、残念です。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	平行誘導路を施し、現在の空港で処理できる方法を考えていって欲しい。 平行誘導路の二重化について(ケース①)、これがはたして、有効活用方策といえるのでしょうか？私には、とても稚拙な内容にしい感じられません。これから、小型機による(大型機でもありえる)多頻度運航にシフトしていくと思われるのだ。(スポットを減らして)斜めに駐機させて、土地を作りだす、そんなスポットの余裕は現空港にはないと思います。勝手な思い込みかもしれませんが、あなたが、このように稚拙で、効果のない案を出すのは、新しい空港を作りたがっているからとしか考えられません。このPIは、終着点はまだ決まってないはず。現空港を残すにしても、新空港を作るにしても、市民に意見を求め、それを活かす、と言っている以上、市民の意見を聞かないうちから、片寄った資料を見せて、意見を誘導することはしないでほしいと思います。現空港を良くできる真剣な案を考えて頂けることを期待します。(概要版に①しかのせていないのは、明らかに問題ですし、稚拙と思われるのも仕方ないと思います。)ちなみに、私が考えている改良策は、国内線ターミナルの変形を改善すること。つまり、2ビルで曲がっているターミナルを1ビル東に下げること、1～3ビルが同列に来るようにいすること。つまり、ケース②と同じようなものですが、私が考えていることは、少し違います。 概要版の中での記述を読んだときの感想は”なんて稚拙な考えだろう”でした。もう少し具体的な方策を書かなければ、内容を把握しづらいと思います。詳細版の方を読み、シミュレーション方法などを見たので、納得しましたが。 シミュレーションの結果では、1便/時程度の増便しかできない、となっていました、大型機用のスポットが増加することで、機材の大型化が可能になる、ということ考慮にいれておられないのが残念です。また、現在、どのスポットでも航空会社が混雑しており、機材移動の為に余計なコストがかかっているのですが、セットバックにろり、ある程度まとめることが可能になって、経済的に優れている案だと思われます。しかし、詳細版の中にあるように、これから小型機を中心にした多頻度運航にシフトしていくと考えるにも関わらず、スポット数を減らす案を提示するのは、あなた方の概要版パンフレットにおける配慮の足りなさ同様の稚拙さだと思います。つまり、あなた方は、新空港を作ること(現空港の能力ではもう、これ以上の発展は望めない、という認識を持たせること)にしか興味を持たれていないのだ、と私は考えています。 ターミナルビルの改築等による改善は検討されないのか？ 新国内ターミナルを作った場合の旅客動線の変化 米軍使用時はRW=3000mで運用され現在もそのままオーバーラン部分に残されているはずであり、3000mにした場合、運航距離が延びれば国際線の直行便の数が増加出来るのでは？200mでは無理か？ ・平行誘導路の二重化は、現在の駐機場の移設が必要ではないか？ ・その場所とこれに要する費用は？ ・有効活用方策の費用対効果は？ 有効活用方策の説明が不十分 有効活用策の平行誘導路の二重化が現空港で実施できると余裕がでてくるようですが、そのことの情報がほしい。 1、PIレポートの9ページで西側より東側のT/Wに行くのに急カーブだから通れない理由を分かりやすく説明すべき。空港施設の改良も最大限に活用した後で限界があれば次に進めるべきである。⇒新福岡空港 ②現状の敷地では限られているが、第3ターミナル(旧国際線)は、実際にほとんどつかわれていないので、建てかえて、誘導路の拡大を行えば、充分ではないか。 現在地で南側に必要用地を残し、確保した方が新たに海上など建設するよりTOTALでは安くつくと思う。建設者、土運業者は新たな用地を確保して新規に建設するほうを当然押すだろうが、米軍施設、自衛隊施設の移動・移設は選択肢に入れないのか。 平行誘導路の二重化をしても1時間あたり1回増えるだけでは混雑の緩和にはつながらない！と思います。 ①平行誘導路の二重化を施行して空港能力を良くしてもらいたい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	(平行誘導路二重)を実施した場合の空港能力の見通しを詳しく出した方が、もっと解りやすいと思われる。 旅客ターミナルビルの課題が掘り下げて検討されていないと思います。いろいろと経緯はあるのですが、国内線と国際線が分離している現状は大きな問題ですし、国内線ビルも何棟にも別れ、一部はとても老朽化しています。福岡の玄関として 恥ずかしい。今の空港の有効活用はレポート以外にももっともっとあると思います。 国道3号線や都市高速、九州道太宰府インターからも接続のよい西側が本来ターミナルとしてふさわしい場所です。だからこそ、米軍はここをつかってました。老朽化したターミナルを一新し、西側へ集約することは検討されたのかどうかレポートには 書かれていなかったのではありませんでした。 航空機—平行誘導路の二重化をもう少し拡張しても改良できないか？ 旅客—第1～3ターミナルで人の流れを大幅に改良すること。地上地下でとにかくスムーズに流れるよう(迷わないよう)計画し直すことは可能か？ 【有効活用方策：平行誘導路の二重化を施した場合の空港の能力の評価】1、現1ビル前を二重化誘導路にするということは、当該エリアのSPOTをつぶすことになり、1ビルを後方に移動させない限りSPOT数の不足を招くので現実的でないと思慮します。しかし老朽化した第1ビルを建て変える構想があるのであれば、この際ビルを後方に移動させて、エプロンの奥行きを広くするいいチャンスかもしれません。なお、莫大な労力が必要と思いますが、抜本的に空港の施設改造するのであれば、北端に偏った位置にあるターミナルをもっと東側中央部に移転させるのも一案と考えます。そうすれば、使用滑走路16の場合でも34の場合でも到着機と出発機のエプロンでの流れは一方に流れる(ヘッドオンがなくなる)ことになるので、あえて二重化する必要もないかと考えます。 平行誘導路が二重化されて、便数が増加した場合、利用ターミナルが飽和状態と思われるが、ターミナルの増加・変更で利便性が向上するでしょうか。 高速脱出誘導路の新設・改良等で能力アップは望めないのでしょうか？ 有効活用方策をほどこしても能力増加はわずかなものでいかなものか。空港能力の改善策に多大な経費を掛けるのは好ましくないと思います。 ・空港南島側の誘導路をまっすぐにした場合の改善状況とそれができない場合の理由 ・平行誘導路の二重化以外に可能な有効活用方策はないのか？これまでに改善された点にはどんなものがあるのか？ ②の有効活用した場合若干緩和されるにとどまるとなっているが、若干ということでその後どうなるのかわからない。平行誘導路の二重化にかかるお金にみあうだけのものがあるのかどうか。 着陸したら、その後地下を作って誘導、又は駐機できるようにする。 福岡空港の場合国内線施設旅客ターミナルビルが滑走路に面し北側に位置しているためあらゆる面で不具合が生じてくることはゆがめない。国内幹線主たる取扱いが第2ビルであり利用者から見て幹線利用者はあらゆるアクセス面から便利大であり地下鉄利用し空港に来た場合幹線外の国内ローカル旅客ターミナルビル第1ビル迄の距離かなりあり歩行障害者、高齢者、病弱者いかに大変か一向に改善されない。元々国際線ターミナルであった第3ビル一階フロアがあまり利用されていないように思うが国内ローカルチェックインカウンターを第3ビルに移転(地下1階には第2ビルとの歩く歩道もある)第1ビルを全て撤去したら第3に駐機場等にくらか余裕が出てくるのではと思う。現福岡空港は便利な良い空港である。このままそんぞくを希望する者の1人です。 ②平行誘導路の二重化は滑走路の拡張が出来ない現状では大いに必要です。新北九州空港開港後に多少の利用者減があったとしても国際空港としての重要性を考えるなら駐機場確保と同様、必要であると思います。 内容的にはよく分かるが、実際に方策をやった場合にどの程度コストがかかるかも周知すべき。C/Pの評価が欲しい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	TAXWAYを二重化するのはよいが、そのためのスポコンへの影響やTAXTIMEの複雑化が…。 平行誘導路二重化について エプロン、タクシーウェイの寸法に安全を重視した余裕があるのか不明確。B737、B777の翼幅×2×安全率<タクシーウェイ幅またはエプロン奥行き？ 有効活用方策として、二重化以外にないのでしょうか。もっとつき進め、現在の構造物の立体化、地下埋設化、土地の買収等によるさらなる有効活用の方策を考えられていると思います。それ等を開示願います。 ①設備には、いつか制約が生じるもの。現在地だからこそその有利な条件があり、これを移動したら、有利さは消滅する。制約の中で、他の空港との協調を図り最大限の効果を期待することが最善。米軍の撤収をねばり強く続ける。自衛隊の移転を実行させる。改善の要素であろう。 ②費用対効果から考えれば、全く考えられない。 有効活用方策について、用地買収を含む空港用地敷地外についても詳しく検討すべきだと思います。 ・管制の問題で制約があることはないのか・軍民共用の問題で制約があることはないのか？ ・ターミナルビル移転など、どの程度可能か。 ・滑走路延伸 ・利用客の利用目的や出発地（どこから空港を利用されたか） 対面滑歩にした時の安全性等が心配ですが…。 A380が国内幹線に就航する事になれば、滑走路誘導路、駐機場などに問題が出るのではないか。 ②PEAK時のA380導入等の検討は？（各社） 工夫と改善によりもう少し能力は出せると考えます。 専門的な知識がないので申し訳ないのですが、 ①空港東側と西側を滑走路を横断しない形での迂回誘導路の設置 ②旅客施設を全面的に西側に移転・再配置 ③今後のステップの検討事項だと思いますが、現敷地内での滑走路増設これらは検討可能でしょうか。 ②廃止された路線などのえいきょう 利用者にとって、便利な現空港を活用していく上での努力方向が、全面的に検討されていない。 誘導路やターミナルの改善などに対応して欲しいと思います。 現行の状測では有効活用方策はこの一点でしょうか。 能力をアップする根本的な手段 運航制約を少しでも緩和するために平行誘導路の二重化や、誘導路の急カーブをまっすぐにする等の改善は大切だと思います。 福岡空港は他の空港に比べて都心に近いので、利用しやすいと思いますので、今の空港をもっと活用しやすいようにする方針で工夫されるとよいでしょう。（一部の意見で、空港移転するというような意見を聞きますが、私は反対です。） 滑走路を広げることを検討する 国際線と国内線を右と左と同じ所に（今の国際線の所を）大きくして、国内線を共有して現国内線の所を利用しては？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・現在国内ターミナルと国際ターミナルがあるが、国際ターミナルを広げ、国際ターミナルと国内ターミナルを交換(滑走路はこれ以上広げることができないため)することにより、より現在より航空機の運航を多くできるのではないと思う。 有効活用案は他にもあると思われる。専門家が考えて少額でできることはないのか？ 平行誘導路の二重化によって9000回／年増便可能の見込ということで、早く実現できればいいなと思う。 ②誘導路の二重化が現状のスペースで可能なのか。法による滑走路の基準などとの関係でよくわからない。 有効活用策 ※時間帯24時間体制 ※アクセス計画 空港横の道路をトンネルとし、その上に、空港建物を建設し、空港を広げる。 私は今春日市に住んでいます。エアプレーンが好きで、特に北風が吹く時は家の上空を通過します又、夜などはエアプレーンのライトが家の中から見えてとてもきれいです。現空港の有効利用の情報があまり知らされていません。交通の便も良いので残してもらいたい。 1.航空自衛隊、米軍を芦屋基地又は佐賀空港への移動は？ 1.海上保安庁航空基地の芦屋飛行場、新北九州空港への移動は？ 1.航空自衛隊航空機も午前中の民間便の多い時間帯に離発着が多い。(C-1輸送機2～3機、T4連絡機2～3機、CH472機他) 場所は便利なので今のままがよい。 空港能力を高めるひとつの方法として平行誘導路の二重化について検討(提案)しているが年間処理能力14.5万回に対し、14.9万回とわずかにしか能力をアップすることが出来ず投資効果がない。無駄な投資になるため税金の無駄使いで、止めるべきである。 無線援助施設の移設の可能性は。 福岡空港は旅客数が国内第4位、発着回数では第3位とあり、1本の滑走路の空港では旅客回数とも最も多いとあり、ピーク時には発着の間隔は2分を切る状況のようで、今の駐機場や誘導路などの不合理な状況を改善して動線を最小限にしたら良いのではと考えています。 将来的に駐機場、滑走路、誘導路等の余裕があろう東京国際空港でも空域(航空路)の混雑による遅延は現在の航空行政上、避けられない。福岡空港の場合もこのことは考慮されなければならない。特に九州地方は各県に空港があるため複数の航空機の航空路干渉は日常的ではないのか。有効活用方策は、効率的な地上滑走や駐機のために重要でむしろ評価は高く良いのではないか。 誘導路の二重化をしても、根本的な容量限界問題を解決できるのですか？とてもそうは思えない。20年後、30年後を考えて、どうすれば良いのかを考えるべき。 有効活用方策を実施すべきである。 有効活用策にかかるコスト(総工費)や時間(工事期間)の具体的イメージ 平行誘導路又は小型機用1,000m平行滑走路を作る方がよい。新空港を作ってもオープンパALLELでなければ(高い工事費)、クローズでは現行の1.4倍程度である。 二重化したときの、周辺(ターミナルビル)の対応策とそれにかかる費用。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港の滑走路は、平面的のみ考える必要はないと思います。例えば、2階建(3階建)の滑走路の建設は現在の技術では不可能でないと思われます。 今の空港を最大限利用するには、どうしたらいいのか。どんな方法があるのか。 有効活用方策は平行誘導路の二重化だけか？ 空港能力が満杯になっている状態は判断できた。又利用者には便利な空港である。自衛隊等の利用状況(時間帯含む)によっては、民間利用一本にすれば、余裕がでるのではないか。 有効活用方策の安全性 小型機用の小規模滑走路の建設の可能性、その場合の空港能力の評価。 現空港の地理的な制約から能力増は極めて困難なものと思われる。改善できるものは勿論すべきであるが、土地所有の問題等もあると思われるので、簡単でないと考えられる。滑走路の平行移動の改良ができれば別であるが。 施設を改善するのにかかる費用はどれくらいか。工事期間中の利便性について、利用者層の内訳(年齢・性別・利用目的など) 平行誘導路の二重化以外の有効活用方策について、本当はないのか？ないのであれば、その検討(検証)結果も情報提供すべきではないか？もしくは案として併列して提示すべき。(例:貨物専門機については周辺空港(佐賀、北九州等)を活用することにより、福岡空港の旅客機の発着回数を増やす。)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	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 76 件 時々、空港を利用しますが離発着時に渋滞で、長い時間待機することがあります。混雑がひどくなると事故の確率が高くなるので心配です。ガルーダ航空機のオーバーランによる事故時は黒煙が見えたので非常に怖かったです。 整備関係やセキュリティ等、安全管理の面ではどのようなレベルにあるのか。 現空港は国際的に見て地勢的にも非常にメリットを有する空港であると思います。しかしながら位置的に都心に近接しているため、事故(墜落等)が生じた場合、甚大な被害が起きる物と思われる。騒音問題もさることながら、この1点に慎重に考慮するが肝要である。 空港能力の不足は調査の発表データ通りと思う。これに加えて騒音被害と人口密集地の危険性をもっと前面に出し、「環境の安全」面で「欠陥空港」であることを強調してほしい。現空港の手直しは問題にならない。新空港建設をぜひ推進していただきたい。P.S騒音密度の急増など調査したらいかがですか。 処理容量は今が限界という人と、まだ容量を伸ばせるという人がいるようであるが、飛行機を利用している者とその飛行機の飛んでる下で生活している者の我々からみると飛行機事故は必ずいつかは起こるという事を前提に容量はこれ以上伸ばすべきでなく、安全性を重視すべきである。 現状ではあまり無理をしない方が良いのでは？ と言うのは「事故」が起きて駄目だったでは遅すぎると思います。 若干の余裕があると言いながらも、頻繁に利用する(約100日)私にとって処理量として余裕があるようには感じない。定常時には多少の余裕があっても荒天時等の緊急時の対応可能な空港であるべき(多数の命を一時的に預かるわけだから) 能力ギリギリで運航されている印象が強く、不測の事態を考えると大きな不安を感じる 事故防止の観点から空港の能力を評価してもらいたい。 現在でも夜、8分間隔位で空満に着路しているので、今後増便となると事故がおきないかな？とちょっと心配していると共に、現在の状況によくやられているなど感心している。 平行誘導路の効果が処理能力が32→33回/時とあまり効果がないように見えますが、パイロットの余裕・安全性の向上は大きいと思います。 月曜日の朝は民間機以外に、海上保安庁や自衛隊、新聞社などの飛行機がよく飛んでいます。実際の時間あたりの離着陸は今回しめされた32回以上だと思います。保安庁や自衛隊の飛行機は定期便ではないので災害など必要があればいつでも飛びます。空港を常時いっぱい使うのは危険な空港の運用です。 1・物理的な根拠→現行の滑走路処理容量(安全性) 2. 夜間利用の是非→法的側面と市民感情、音の問題 仮に可であればカーゴについて集中化が不能、その分昼間の増便になる。 1. 福岡空港では騒音被害問題で仕事も致しましたが、「防音工事」市民も騒ぎすぎの所もあった。2. 航空機の火災事故「外国機」が有り、南側には無数の消防車で真赤になる程の車を見た。博多区・春日市の人々が街の中でなかったのが良かった。空港の怖さを感じた人々の話をした。 町中では夜間の利用がむずかしいと思われる。更なる国際化はどうか？処理容量は多少余裕が必要であり現在は限界ではないのか？現在の空港は便利さは最高と思われるが危険度も最高ではないか？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	極めてアクセス性の良い空港であることは理解できるが、滑走路1本での空港全体の敷地としては余裕が無いのでは？滑走路横の広場を縮小して、他の目的に利用することは、着陸する航空機から見て滑走路巾が狭いのは不安になるのでは？敷地を拡張する検討は出来ないか？移転等のむずかしい問題はあるが、航空機の安全性を第一に見据えて検討してもらいたい。 東アジアにおけるポテンシャル、経済力及び九州の州都の役割を果たしている福岡都市圏の将来を考えた場合、航空機利用の需要増加は必定で、現空港では対応できないのは明らかである。従ってこのようなPIを実施して時間を費やすより、早期に新空港建設の検討を開始すべきものと思います。有効活用策を講じて、現在の発着回数は90%を超えている。不測の事態に備え且つ安全を図るためにはもう限界ではないかと思えます。 都市型空港の利便性及び有効性は理解できるが、安全性についての対策等あれば知りたい。 制約については、よそを見ればキリがないと思われ、それについてのPRを十分に行い、又施設の拡充も必要かも知れないが結局管理については最終的には人が行うもので、危機管理面から考えると現状で、ゆとりのある形がよりベターと思います。 この調査は、空港移転を前提としていると思いますが、その予定地はどこですか。空港および施設の現状はよくわかりました。福岡県民として最も危惧するのは、2005年8月12日に起きたJALウェイズのエンジン火災による部品落下事故です。これは麻生知事もおっしゃっておられるとおり、重大な事故であります。航空会社の点検・整備のいいかげんさを表しており、政府にはもっと厳しい対応を期待します。しかし、最も問題なのは、市街地の真ん中に空港があるということです。発着時には住宅の真上を飛行機が騒音をたてながら通過していくのは、福岡県民であればいつでも経験しているとともに、いつか飛行機が落ちてくるのではないかと不安を持っています。今回の事件は、それと同様な事件であります。小さな部品が夜間に降ってきたことで、たまたま被害は最小ですんだわけですが、もし落ちるのが飛行機だったらどうなりますか。あってはならないことです。しかし、重い金属のかたまりが空を飛ぶわけですから、どんなに整備を行っても、必ず事故は起きます。航空会社の飛行機整備の問題だけではすまないのです。福岡空港には切り捨てることのできない重要な役割があることはわかっていますので、早急に移転を計画していただきたい。海方面から着陸し、海方面に向かって離陸し、絶対に市街地の真上を飛ばないような計画をしていただきたい。交通の便を犠牲にしても、県民の安全が第一と考えます。県民も、県庁の公務員も同じ危険にさらされています。自分たちの県民は、自分たちで守る必要があります！ ②の「平行誘導路の二重化」ですが、この方法をとっている空港は多いのですか？また、安全性はどうなのでしょう？高速道路などで考えると「対面交通」はとても事故が発生しやすいような感じを受けるのですが。 これだけ過密になって事故がないのは運が良いのと関係者の方の目に見えない努力があるからだと思う。市街地の真上を通れば飛行機から氷とか落ちないか？恐い気がしてならない！どんな危険回避安全対策をとっておられるか？ 滑走路容量を3%程度向上させることは焼石に水である。旅客機を対面交通させることについて安全上懸念がある。 利用者の安全性と利便性を十分考えて検討して頂きたい。 ③安全の問題、朝夕の低空飛行で危険を感じていた海上移転が中止となり又最近のJAの事故、エアーフランス、キプロス、ベネズエラ事故、これら多発する事故は他人事ではない…やはり海上空港以外にない。 年々、海外特にアジアの人々との交流や、スポーツ万国博など多数の人々の利用が考えられるので、運航の制約なども考慮に入れ、安全第一、人命第一に検討していただきたいと思います。 ②利便性は確かに優れているが、逆に災害時や事故の際の影響が甚大→災害時のシミュレーション

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港能力は十分余裕が必要と考えられる。事故があった場合、汽車、自動車事故に比し死傷者が多数生じる。利用者としては安全な空港が欲しい。 周辺のアジア諸国では、殆どどの空港で滑走路の整備や計画が進行中であり、これら諸国との競争に打ち勝つためには、平行誘導路の二重化は一時しのぎに過ぎない。競争に勝つためまた、安全を確保するには、少くとも滑走路二本が必要と思われる。なお、二重化は、実際可能なんですか？二重化した場合、現在の第一T・B前には、全く駐機できなくなりますヨネ。第一T・Bを駐車場側に下げるのであれば別ですが…そうすると、駐車場がなくなりますヨネ。 安全面との関連性についても併せて検討願いたい。 安全性について過去、現在、将来3時点の危険度レベルの比較(例えば事故の起こりやすさ) 一本の滑走路で発着回数が多すぎると思います。上空をよく飛行機が旋回しています。多分、着陸待ちだと思います。管制塔からの指示も人間がすることです。絶対まちがいがあるとは思いますが、大事故がいつ起こるのでは懸念しています。 ①共に難しい問題で現福岡空港では無理。 ②先日のJ058便の事もあり街中の飛行をさせて、近くの海上に複数の滑走路の新空港を建設すべき。この事で安全性や騒音問題も少なくなる。 発着回数の限界と、周辺地域に対する制約と騒音のみが書かれているが、都市部の空港が周辺に与える危険性や空港施設の利便性が全くない。 市民は空港を単に利用するのみであるので、それらの点の理解度を高める必要がある。 安全性からみた空港能力はどの程度？ 安全面から考えても、代替空港、OR増設の方向を前向きに検討すべき 滑走路処理容量に余裕があまりないということは、安全性にも問題があるということでしょうか。新しい空港の見通しは有りませんか。 離発着する飛行機を見ていると、滑走路及び、空での混雑は常に生じていて、安全面での不安を感じる。空港能力の拡大は空港移転あるいは、国際線の分離も含め、考えていかなければならないだろう。 昨今の航空機事故による都市上空飛行に対する危険防止、又は、対策を述べて戴きたかった。 2、先に書いたがとても大きな経費が必要な空港であると思うし、安全上も不安である。 これ以上の空港の能力UPは事故の増加につながるような気がする。物理的に無理だろう。 安全面と処理量両面において、二重化は有効であると思う。 現状能力は限界に近いと聞いており、また、発着時間にも多少影響が生じて慢性化している。また、日航の引返し事故も最近生じて大きい事故にならないと危惧している。新空港の建設を促進すべきと思う。 問5で記述したように発想を変えるべきである。事故は必ず起こる！だから郊外(世界の常識)に移すべき 安全第一がモットーだと思われます。 ・市街地の中の空港で便利ではあるが、不安もある。 当局の御努力には敬意を表しますが、5～6%の増便しか望めない。はるかに安全容量を越えていると思わなくてはなりません。急いでください。 ①無理な運航は避けるべきだ(万一事故のとき市街地の中心)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	安全面についての見極めが不十分だと考えます。平行誘導路の二重化による能力向上は考えられるものの、北側の滑走路末端から先の部分が短いことと併せて考えれば、実現可能な方策かどうか不安に思えます。また、南側滑走路先の(安全地帯?)を道路が横断していることに、常に不安を感じています。この点がふれられていない、残念です。 年に6回位利用しておりますが、離発着滑走路を増やしてください。時間の短縮、危険度の減少(ある意味では危険度が増加するかもしれませんが) この前、エンジンが燃え、残骸が街に落ち、それを拾った人がやけどをする事故があったが、それに対する航空会社の対応マニュアルはできているのか。 また、スチュワーデスなどをパート、派遣、臨時で雇い、安い賃金で働かせているが、ういた分を安全面対策にはまわせないか。“便利、安い、快適”とCM等で航空会社はやっているが、“安全に部品を地上に落とすこともなく、絶対に墜落しません”とうたったCMをやる会社は1社もない。会社同士が、格安運賃で集客し、空港の快適さ、便利さはうたっても、福岡空港調査連絡調整会議が主催するパネルをみても、安全性についての記述、展示がまったく見られない。また、事故後の被害者の方への保障についても、どこにも記述がなかったこと、そして、今日、ハンサムで頭の良さそうな職員さんたちでさえ、このことに自らふれる様子さえなかったことは大変残念である。 現状能力を聞いて驚きました。大きな事故がないのが不思議な気がします。今の空港が、使えなくなったら、福岡の経済活動が大変な事になると思います。 狭い滑走路短い。市街地に墜落墜落しないとは限らない。 ピーク時の発着間隔が1分49秒というのは、飛行機のスピードを考えると、非常に短く感じますが、安全面はどのようなシステムになっているのでしょうか。 ・安全性から見た望ましい能力(現在の空港規模において) 誘導路上での対面交通は安全管理上問題はありますか。若干の滑走路処理容量アップをしても、福岡空港の場合根本的な解決にならないのでないか。 一本の滑走路で事故等が発生した場合の問題点。 利便性を図る為に安全性にも充分留意して欲しい。 職員の労働環境は大丈夫ですか？整備をギリギリの時間でせねばならなくなったetc…労働環境がわるいと、ミスもおこる率が高くなりそうで心配です。 災害時の対応能力は(他空港のカバーできる能力は) 市街地の上空に進入路、発着路があることについてのリスクについてもっと知らせるべきである。 ・福岡都心の航空法による建築の高度制限等、あるいは、飛行機事故の数々を考え合せると、当地の潜在事情と現空港は既にアン(UN)マッチになっており、整備政策は、当然の責務と考える。(新空港を作りたい) エプロン、タクシーウェイの寸法に安全を重視した余裕があるのか不明確。B737、B777の翼幅×2×安全率<タクシーウェイ幅またはエプロン奥行き？ 空港の能力が限界にきていることは分かった。そして、事故など危険度を考え、将来の滑走路などの拡大を考えると、空港は海上がベスト(北九州のように)である。そこで自然保護など環境の問題、さらに漁業権の問題、アクセスの問題など、事前に解決すべき事案が多数あると思うがいかが？ 最近事故(飛行機以外)が多発しているので、ピーク時とかでなく、安全な航空機に乗りたいたいの、余裕のある空港にはできないですか。 対面滑歩にした時の安全性等が心配ですが…。 ・地域住民に対する危険度の予測(一定の滑空回数にどのくらいの事故が発生するか) ・具体例として、国内駐機場付近の平行誘導路二重化の図解がありましたが、ターミナルビル全体をずらさないとできないとのこと。滑走路処理容量の増加32回/時⇒33回/時と僅かですが、危険度からみても早く改善すべきだと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	JR西日本の事故のこともあり、過密ダイヤは危険だと思うので、昼間の利用を呼びかけるなどして、乗客を分散させ、朝夕のピークを緩和する必要があると思います。 「空港の安全管理について」の情報 ・安全な運営が前提で、この2つの評価がされているとおもいますが、何か目一杯な評価ではないのでしょうか。現状でもヒヤリ・ハットの件数は多いのではないのでしょうか？この目一杯の評価には安全面についての厳しさをもデータなり、表現なりで記載すべきではないのでしょうか。 年間滑走路処理容量を、32回/時から33回/時に上げるという事は、わずかな効果しか望めません。過密ダイヤになる事の危険性は、今年JRの福知山線の脱線事故での惨状で明らかなです。地下鉄の3分45秒/回との比較は、福岡市の地下鉄を用いているので、便数が少なく、主都巻の地下鉄との比較か、羽田空港や外国のとの比較等、もっと比較の対象を多く提示して欲しい。 ・安全指標を作ることは可能でしょうか。（どんな事故がおこったか…ではなく、前向きな検討材料として） 安全第一が第一です。 滑走路だけの処理能力のみではなく、待機場、ターミナルの処理能力、タラップ等多くの問題をかかえていると思われる。この辺ももっと深く分析して欲しい。 ターミナルビルの混雑についてはどう考えているのか？9ページに記述があるだけ。 空港の開発は資金がかかり、便利になったら今利用してる人が使いやすくなるが、今、空港を利用していない人やアジアの方が福岡空港を利用したいと思ってもらえるような他空港ではない特徴(サービス)をつくり福岡を注目してもらえるようにしたいです。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	PIIに関する意見 33 件 1.問5に記述した内容について情報の開示が不透明である。 2.アンケートの取り方に問題がある。福岡空港がもっと便利になる事に反対する者は、受益者負担額を明示しなければ、誰だって自分のふところが痛まない限り、無限の慾求を求めるのは当然である。たたき台としていくらの投資が必要なのか最低価格位示して、併せて償還年数も示すべきであろう。山崎市長は候補地として早々と雁の巣を持ち出しているが、連絡調整会議が、市長発表を論破すべきなのに、沈黙を守っており会議の姿勢には不満である。 何が何でも新空港を作るという印象がありやめてほしい。 公平な空港施設運用専門家の意見を尊重したい。素人に空港能力の見極めのコメントを求めることはナンセンスである。 言葉に具体性を欠き、初めに限界説への誘導論説と思う。あの長さの滑走路が2重化での離着陸が現在、海側と陸側からの誘導が可能なシステムに現在はないので若干(←アンケート中の「若干緩和されるにとどまる」の言葉を受けて)の言葉に虚があると思う。公共事業のネタ探しとして空港新設を思いついたのが真相でしょう。公共事業はOKですが生き金になる結果を出す公共事業を考えるべきです。 もう少し、わかりやすい説明をしてほしい。 読んでいると移設を誘導しているように思えるがおかしいのではないかと？将来はあくまで予測である！！ 借地料、騒音対策費などの経費については、空港利用者(乗客他を含む)から利用料をとってはどうか。それ程便利な空港なのだから。(受益者負担)PIIに時間をかけるのはいいが、作業目標期限を明確にしてほしい。いいかえればスピードアップしてほしい。2004年の発着回数がP12のグラフにないのでこれを早く知りたい。近隣国、国際空港のめざましい発展ぶりを見る時、福岡の相対的おくれをはがゆく感ずる。子孫に対して立派な国際空港を残すべきである。 言葉が抽象的で解かりづらい それで国や自治体、関係先は私たちに何が言いたいのか？「先に結論ありき」の問題的に感じる。 能力の見極めと同時に工事費とのかねあいも説明してほしい。新空港を作ることの良いことばかりが強調されているようで、一方的な印象 空港は都市の空港のためいろいろと制限があると思うが利便性からより有効活用の知恵をしぼってほしい。 P1レポートに興味深く読めた。P2、3とレポートを期待している。そのことで空港に理解共感と愛情が持てることになる。 前提として「新空港ありき」からの能力見極め結果でなければ良いが。 新空港建設に有利な情報だけでなく不利な情報も、「本当の現状」を提供してほしい。 P10 R/W処理容量を32回/時とした具体的根拠を示した方が一般の人には理解しやすい。 PIレポートで少しは理解したが、もっとニュースで流して欲しい。 ・「調査空港」になっていることについて、いつ迄に国としての具体的回答を出さねばならないのか知りたい。 処理容量が若干余裕があるという評価は利用している者(週1)の実感とは少し違っている様に思いました。(滑走路待ちも多い。) ・このような情報提供はありがたいし、もっとわかりやすく、もっとホームページ等でもお願いします。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	①現状の空港能力の評価、これについては同意権であるが、能力の見極めについて国と地方行政、地域住民との意見があまりにも相違がある。国は説明会等を開催して一生懸命にPRしているが、その協力者である地方行政はどういう対処しているのかわからない。その情報が知りたい。 上記以外に現在の空港がいかに便利かということが重視されていないようです。 このセットバックという提案は空港を頻繁に利用される方なら誰でも思いつきそうなものです。実際、私も前々から、ターミナルのゆがんだ形を直せたら、便数が増えなくても、便利な空港になると考えていました。 今回のパンフレットの中で、作ったあなた方は、本当に新空港を作りたいがっているから、としか思えないような表現がいくつかありました。このPIの終着点は、まだ決まっていはいはずです。現空港を残すにしろ、新空港をつくるにしろ、市民に意見を求め、それを活かす、と言っている以上、市民の意見が固まる前から、新空港建設に片寄った意見をもつ文章をのせて、意見を誘導することはしないでほしいです。 このような稚拙で効果のない代替案ではなく、真剣に考えられている、練られた案を出していただけることを期待します。 本来、拠点空港の整備は能力の限界にきてから作り始めるようなものではなく、能力の限界に達する前に整備に着手することが肝要である。また、需要と空港施設の規模はトレードオフの関係にあり、能力の限界に近づけば、需要も伸びないことも、他の大空港の例を見ても分かるとおりである。 このようなことを考えられても、福岡空港はすでに抜本的な空港の整備に入るべき空港能力に達していることは明らである。PIにおいても空港の能力に関して意見を聞くときは、この点を明確に説明して提示しなければ、一般の市民に誤解をまねくことになる。この点からは今回のレポートは十分ではなく、またこのことの重要性を考えれば、問題であるといえる。 空港能力に関して、数値で示されているのはわかりやすいが、具体的なイメージは把握しにくいように思う。仮定や例示でも構わないので、例えばタイムスケジュールがどのように改善可能かなど、仮想シュミレーションを付けてもらえると理解しやすく思う。くわえて周辺地域との関係での空港インフラの能力についても考慮することが望ましいと考える。都市計画の一環として土地利用としての空港を検討する必要があると思う。 見極めの内容について更にくわしい質問を受ける場が更に必要と思う。 ・航空会社(のパイロットなど)もユーザーだと思いますので、彼らからみた空港の評価もあるとよいと思います。 現状のままの運用を中心と考えているのか、移転も含めて検討されるのか分らない点があります。今回のPIはあくまでも現状の見極の視点なので、今後、p2、p3で検討されることではあると思いますが。 概要板のP12、13において航空サービス指標そのものは判りやすいがそれに伴う過去(1993年)、現在(2003年)、現在(2003年)、評価の4列の記事が判りにくいように思います。 「福岡空港の概要」における旅客数、発着回数の推移の棒グラフを見ると、あたかも一本調子で伸びているように見える。しかし、旅客数は2000年、発着回数は2001年をピークに頭打ち、需要は減少傾向にある。しかも、2005年7月に発行したステップ1に2003年迄の数字しか出さないのはおかしい。(他のページには2004年の数字が出ている。) このような意図的かつ姑息なやり方は国民を愚弄するものであり、このPIなるものの先が思いやられる。 早急に改訂するとともに上記の「制約が生じはじめています。」を「上昇傾向は頭打ちとなり、全国的に低迷しています。」と真実を書くべきである。

ステップ の区分	寄せられたご意見	
		福岡空港の施設に問題があると分かっているなら(誘導路の使いにくさ等)このようなPIレポート等で周知公表してアンケートを取るまでもなく、対策改善をすすめてほしい。あえてこんな事をするのはお役所仕事。切羽詰まっているとは思えない。
		若干の緩和策だけでは、またすぐ飽和状態になるのではないかと？抜本的な対策として考えている候補等が列挙されていてもいいのではないかと。
		国内国際乗り換え時間が載っていない。
		P1レポートに興味深く読めた。P2、3とレポートを期待している。そのことで空港に理解共感と愛情が持てることになる。
		市上層部の意図する情報は概ね提供されている。
		ビジネスの関係で概ね承知している。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	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） 26 件 空港での時間の有効利用が出来ると望ましい。（リラクゼーションセンター等） 大阪（伊丹）－福岡便においては空白の時間があり使いにくく、新幹線を使う場合がある。羽田－伊丹のように1時間1本以上は運航してほしい。 発着回数の限界と、周辺地域に対する制約と騒音のみが書かれているが、都市部の空港が周辺に与える危険性や空港施設の利便性が全くない。 市民は空港を単に利用するのみであるので、それらの点の理解度を高める必要がある。 2、地下鉄、国内線より国際線へのアプローチが不可。地下鉄で動く歩道等を考えること。 国際線ターミナルへのアクセス、身障者の為のSVC改善について御努力いただきたい。 国際線ターミナルビルの構造に問題がある。九州を代表する空港であるのに、出発と到着が同じ階で行われていること。それによりターミナル前のバス降車場には一般車両の違法駐車が目立ち、バス乗客の乗り降りの妨げになっているのでは事実である。国際線ターミナルビルのように出発と到着の階を分ける必要があるのでは？ 空港を移転すべきである。 現空港の拡張は困難（場所的な制約条件） 有効利用方策として（平行誘導路の二重化）を施す策が検討課題の1つとされていますが、抜本的対策として空港の能力（利用）向上が期待されるのであれば羽田及び関空の様に滑走路を2本にする代替案の検討した結果はないのでしょうか？福岡空港は非常に使い易い空港（利便性が良い）故に尚更、費用対効果を含めた検討が必要と思われます。（仮に代替案を出す次のステップの検討なのではないでしょうか？） 和白沖に新空港を作ったときにはどうなるのか。（コスト面、経済効果、その他） すでに知っている内容が多かった。もっと、具体的な数字がほしい。現空港を再整備するのなら、いくらかかるのか。新空港を作るのなら、いくらかかって、現空港とのかねあいはどうなるのか。 空港の能力について、制約等において問題が生じているのですが、この評価を組み入れたら、新しく空港を設置する事になると思う。新空港設置の必要性が課題（福岡空港の現状と課題） 余裕があるとは思えない。余裕は安全につながる。早急に根本的な対策が必要では… 移転した場合は、よくなるのか？ 国内線のみを現状。国際線を新空港へ。 空港上空は離発着の待機機の過密で、非常に危険という事であれば、又将来発生が予想されるならば、実行の容易な方策で例えば二重化又は別途空港の建設、誘導路の二階建て等、速やかな能力向上が必要であると思います。 関西における伊丹・関空・神戸と3つの空港が展開することとなったが、その歴史的経緯を考えると、福岡が同じ様にならない様に望む。能力的に満杯になれば新空港という考え方は安易だと思う。 今あるものを更に発展させる事（空港の拡張による処理能力の拡大）により将来を豊かなものにしていく等の考えが優先してあるべきだと思う。（過去「博多駅」は南にセットバックしたが成田みたいにいつまでもゴネた人物は居ない） 誘導路二重化では、将来的な対策にはならないと思われる。安全を含め、抜本的解決が必要なのでは？ 現空港は交通の便、特に地下鉄・バスのアクセスは非常に便利と思うが、万一の危険性については大変勉強になりました。やっぱり、移転した方がいいと思う。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現空港が地権者に支払っている膨大な借地料(年間約180億円位と聞いている)や騒音対策費、その他諸々の費用の実体を一般市民は知りません。アジアの拠点都市を目指す、福岡市の将来の都市プランを考えると、東区の雁の巣が最適地と考えます。 空港移転になった場合、現空港の利用方法は？国際線は新設されたばかりなので、維持できないか？ 他空港に比べて乗ってから離陸までの時間が長い。 国際線から乗りかえたのですが最低の空港です。国内線ターミナルもまったくわかりません!! 第1ターミナルと第2、3ターミナルつなげてほしい。雨や冬はたいへん。 当方は他地域からの旅行者ですが、施設自体、出入口が小さすぎる点に不便さを感じました。 1、空港・滑走路の新設には、まだまだ時間が掛かると思うので住民との協力を得ながら時間帯の延長は検討出来ないか。 2、福岡空港への到着便は遅れることが多い。現地まで来ても満杯で着陸待ちが目立つ。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	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） 25 件 1.市街地の空港であるため、防音対策や民間地の借地料が多額で毎年払う必要がある。 2.空港が街中にあるため、福岡市の建物の高度が制約され、都市開発が規制される。 福岡空港の借地料問題や環境対策費の問題についての情報がありません。大赤字空港である現状を示す必要性があると思います。空港を雁ノ巣地区に移転した場合の 現空港跡地利用 アイランドシティの土地利用 道路・鉄道等の移動手段 等についても知りたいです。（http://new-fukuoka-airport.hp.infoseek.co.jp/ で検討しましたが）『このような問題が有りますよ』だけでなく、『どのような空港にしたいですか？』ということも提案してもらいたいです。チャンギ空港には、多数の免税店やプール・映画館があります。スキポール空港には、美術館があります。ラスベガス空港には、カジノがあります。中部国際空港には、温泉があります。福岡空港をどのような空港にしたいですか？乗客の立場からすればサウスウエスト航空のような多頻度運航をした方が明らかに良いので、現福岡空港が容量が足り無すぎるのは 明らかです。羽田空港D滑走路、神戸空港、静岡空港、百里空港 などが開港すれば、羽田空港への多頻度運航も可能になるなど需要も 増加するでしょうから2本目の滑走路は必須です。個人的には、現福岡空港を存続させるよりも新福岡空港を建設した方が イイ面が多いのは明らかなのでぜひ建設してもらいたいです。CONFA案のような何も考えていない案では困りますが。 空港は24時間空港が必要。しかし、中央区、南区、東区、春日・大野城市に騒音をかける事は、これ以上ストレスをかける事は避けるべきである。新しい空港雁ノ巣に24時間空港を作りて、騒音被害を最低限にしてほしい。 借地料、騒音対策費などの経費については、空港利用者(乗客他を含む)から利用料をとってはどうか。それ程便利な空港なのだから。(受益者負担)PIIに時間をかけるのはいいが、作業目標期限を明確にしてほしい。いいかえればスピードアップしてほしい。2004年の発着回数がP12のグラフにないのでこれを早く知りたい。近隣国、国際空港のめざましい発展ぶりを見る時、福岡の相対的おくれをはがゆく感ずる。子孫に対して立派な国際空港を残すべきである。 離発着時に、周辺地域住民に与える騒音問題の解決 1. 福岡空港では騒音被害問題で仕事も致しましたが、「防音工事」市民も騒ぎすぎの所もあった。2. 航空機の火災事故「外国機」が有り、南側には無数の消防車で真赤になる程の車を見た。博多区・春日市の人々が街の中でなかったのが良かった。空港の怖さを感じた人々の話をした。 空港能力の一杯まで今の空港を使った時、騒音は大丈夫なのでしょう？ 今よりずいぶんひどくなるのか？うるさい地域が広がるのか？あまり変わらないのか？ パンプで現状で、騒音が市街地に及んでいることや、多額の対策費を出していることを挙げているのだから、今よりさらに航空機の数が増えた場合どのようになるのか？ ⑤現空港の借地代騒音対策量これらは別途十分考慮すべし(跡地利用) 空港周辺又は、空港延長線下の住民が現在置かれている状況。例えば騒音問題、飛行落下物など。 有効活用方策により能力が少しアップすることは評価できるが、騒音等の環境に対して問題はないのか？又、事故が起きた時の対応は？ ①共に難しい問題で現福岡空港では無理。 ②先日のJ058便の事もあり街中の飛行をさせて、近くの海上に複数の滑走路の新空港を建設すべき。この事で安全性や騒音問題も少なくなる。 平行誘導路の二重化やターミナルビルの滑走路中央部への移転等は処理容量の緩和に役立つと思いますが、用地問題が最大のネックとなることでしょうが可能性は。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・騒音・環境対策と近郊住民の意見など？ 一本の滑走路の能力に限界があるのでは ・周辺の土地制限について ・制約による損失を金額で知りたい。(ケーススタディ) 知りたい情報は飛行機の降りる時の航路とかを知りたい。 毎年という、5年前と現在では下降時の旋回の仕方が違うと思うのですが、その場合、住民への説明は一切ないようですが・・・騒音に悩まれる事も多い住民への説明は徹底して行って欲しいです。 他空港との金額的な比較情報があれば参考になる。例えば、用地借料、環境対策事業費等は、他空港ではいくらなのか？ ・福岡都心の航空法による建築の高度制限等、あるいは、飛行機事故の数々を考え合 せると、当地の潜在事情と現空港は既にアン（UN）マッチになっており、整備政策は、当 然の責務と考える。（新空港を作りたい） 福岡空港の30%は未だ民間私有地になっていますが、その辺りが支障になっていると 思います。今後の空港能力、有効活用を考慮していく上で、国有地として買い上げてい かないと思うような展開は出来ないと思いますがどのように進められているのでしょうか。 ・滑空能力 ・周辺地域の騒音受任能力（どのくらいまで騒音に耐えられるか） ・他の空港の維持費と比べて、デメリットがあるのか？ 借地料が高いのは聞いていた が、トータルコストの比較表を作成したらどうか？ 今回の調査レポートでは、空港能力としての滑走路処理能力として、1時間または1日あ たりの発着回数としているが、現空港の滑走路処理能力は航空機騒音による環境条件 によって、實際上決定されている現実を明らかにする必要があるのではないのか。現時 点で、航空機騒音問題を避けても、現空港での滑走路増設を議論する際には、航空機 騒音問題は避けて通れないはずである。 ・本数が少ないのがわかった。 民間土地使用代金が高く占めている事は問題ですね。拡張することが一番良いわけだ が、難しい事なのでしょう。 地理的には快適に利用していますが問題が大きいのにおどろきです。 滑走路が増えた場合、周辺住民の環境（騒音）対策がより重視されなければならないと 思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見 21 件 現在の市街地の便はみとめますが、国際的に大きな(ハブ)となるためにはどこか郊外に本格的なAirportをつくってはいかがでしょうか。 町中では夜間の利用がむずかしいと思われる。更なる国際化はどうか？処理容量は多少余裕が必要であり現在は限界ではないのか？現在の空港は便利さは最高と思われるが危険度も最高ではないか？ 国際線は実際に1日にどこに何本発着しているのですか？またホノルル線は10月からJALが撤退しますが、代替りの航空会社の運航はありますか？アジア方面は、充実していますが、それ以外の国際便が少ないので増やして欲しいです。空港はよく利用していますが、キレイで便利良いと思います。 東アジアとの結びつきを強化する必要性から、新空港建設が望ましい。(新空港建設計画の情報) 福岡空港は、小手先の対応ではなく、アジア全体と日本全体の空港の位置付けからして、新空港の開設は絶対必要だと思います。日本国内の空港ではなく、アジア諸国との空港との比較、位置図(地球上)を考えるべきです。 「あまおう」が香港の百貨店に並ぶ…逆のパターンもあるのでしょうかが値段が気になります。きっとお高いでしょうね。 1、今回、香港、ソウル、ホノルルの三国際線が撤退とのこと、国内便・国際便を通じて、他路線での新設・撤退の動きは ②アジアに向けた国の施策、福岡空港移転しかない。 年々、海外特にアジアの人々との交流や、スポーツ万国博など多数の人々の利用が考えられるので、運航の制約なども考慮に入れ、安全第一、人命第一に検討していただきたいと思います。 滑走路の管理又、誘導路の二重化しても、今後、東南アジアの経済成長に伴い、いづれ、限界になると思われる。外国では3000M級の滑走路を2本有した空港がどんどん整備されている。福岡もアジアの玄関として、3000m級の滑走路を整備した空港が必要と思う。 限られた空港能力の中で東アジアの窓口空港として、地域の発展、中国地方も含む国際空港としての位置付けが必要だと思います。 ・市街地の中の空港としての騒音対策として、夜間の離発着は原則禁止されているが、国際線を運航する上でどう考えてゆくか。 米軍使用時はRW=3000mで運用され現在もそのままオーバーラン部分に残されているはずであり、3000mにした場合、運航距離が延びれば国際線の直行便の数が増加出来るのでは？200mでは無理か？ ・関連して国内空港としてのポテンシャル(国際空港としてのポテンシャル)と空港の立地条件からの望ましい利用の方法(国際もどうしてもひつようですか？ 最も悪い点は、国サイAirPortとし、又、日本の西の玄関としてA・B滑走路が無い点です。仕事の関係で年10～15回来ますが、横風時にいつも不安を感じております。抜本的な対策を早急にされる様望みます。 北九州空港をフル稼働させた場合も含めて、向う20年間位先の需要予測を徹底して行ない、その結果を公開すべきである。中国を中心とした対アジア供給需要予測は、北九州空港も含め海運の活用も視野に入れ考えねばならぬ。福岡空港現状の問題は現在40歳台以下の人達に選択を委ねねばならぬ負担費の増加をも年金問題等々まで絡めて考慮せねばならず、結論は5年先位でよいのではないか。 ・九州新幹線の整備、JALの国際線縮小などの影響は？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・ハワイ行き直行希望 ・国際線希望 航空サービス指標の抽出に書かれている希望する時間帯に～、航空運賃～、希望する目的地～、希望便の予約～、は全く関係ないことである。年間発着回数～と言っているが量と回数の関係を考えろ。 1人でも1回で500人でも1回であり機材の種別も出せ(機材によりクリアランス時間の差も考えJBの5倍程のYSを4倍使えば1回減って同等の量になるのでは!?!→これは航空会社側の話だが…。 有効活用を第一に考えあらゆる手段を考えよ。—西側を延ばしターミナルビルを中央にもってくる。用地は国家権力で接收すれば良い(今まで色んな所でしてきた様に)ターミナルビルを奥に延ばし道路は利用者用を地下に、通行者は地上(半トンネル)を通らせる。西側の道路はトンネルにする。東側無線施設の移転。用地の借料の値下げ(今1㎡当りいくら支払っているかも(推移)出せ。84億円と言われてもムダ使いではないのか(時代を考えれば下げて当然)。ここまで空港のことが問題なら接收しろ。 1)南側の無線援助施設の移動 2)誘導路の拡張、整備 3)北側の滑走路を3、400m延ばす(新料金で用地を借用する。道路はトンネル化)→ターミナルビルを出来るだけ中央に位置づける→5)につながる 4)3)の延長として現借地料金の見直し(値下げ)。時代を考えれば当然。—買い取りも地方事業と重ねる。 5)滑走路を西側によせて拡張(90～120m)する(1本なら1本で環をつくる)その際高低差を設ける【図の記載あり】 6)駐機場にターンテーブルを設置する(出来ない!?)大規模すぎる?技術がない? 国際便に関して、福岡からの直行便を減らさないで欲しい。(ハワイ便など)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見 10 件 2、鹿児島新幹線の全通に伴う鹿児島路線の動向は 3、那覇・石垣便は別便でないと不可か。(那覇経由石垣便は？)、また、仙台・花巻便も夫それが必要なのか。 誘導路の二重化ではなく、二本目の短い平行滑走路を作ることは、論議しませんでしたか？面積が、ほぼ同じの伊丹空港は、2本持ってます。九州新幹線が全線開通すると鹿児島路線は、撤退でしょう。宮崎、対馬、天草の短距離・小型機路線は、現在の滑走路では、もったいないでしょう。最後に、ご返事は、頂けますか？ 24時間運営できる空港を作って欲しいです。 問5にも書いたが、FUK→CTSはJAL×2、ANA×1が40分間に集中している。機材の大きさも考えて整理すれば、1本へらせる(他の時間に動かす)こういった考え方が必要だと思う。 ・立話しの説明で現行の福岡空港を維持する為に騒音対策etcに巨額の費用を使用しているのであれば海上を利用する等考えたらどうですか。(安全面も考えて) ・貨物専用便も運行させて(割安値段で) 周辺空港との関連との協調運営での対策等どのように考えられるか、示して欲しい。 1.貨物便は、余裕のある空港にお願い出来ないか。 2.現飛行機は客室と貨物室同時に運ばれているが、貨物機専用の飛行機を製造して、お客専用機として、客室の席数を拡大する方策はないか。 長崎空港、佐賀空港や熊本空港に便数をすこしわけてはいけないんでしょうか。福岡の空港を利用する人が福岡市民だけでないので。久留米とかの人なら佐賀空港でもいいのではないのでしょうか。 国際線専用など東京便の一部を新たな他所に移転し、現空港の安全性を高める必要がある。現空港を、そっくり新たな他所に移転するのは、現空港の地主等を考慮すると無理で有ると思われる。 利便性が一番である。今の機能をもち分散化をはかることが大事。

ステップ の区分	寄せられたご意見
ス テ ッ プ 2 以 降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見 106 件 拡張の可能性について。近隣の住民の方には失礼ですが、現空港の利便性は非常に高く評価される場所ですので、現在地での拡張可能性、費用等について示してほしい。 現状のままだと、目立った制約緩和が期待出来ないという見通しとされますが、現在地からの移転案も含め、抜本的な拡張プラン(敷地の拡大&新滑走路の建設など)を検討されているのでしょうか？ 仮に国際線建物側の敷地を拡張し、基地部分を移転・廃止して国内線と合体させた大型の建物を建設。今の国内線建物を壊し、敷地後を拡張、整備士、中型、小型機が発着できる滑走路の建設は困難なのかを確認したい。一部道路を地下通行させれば可能だと思いますが。 滑走路処理容量も限界に達しており、将来的には別途、成田・関西空港的な新空港(国際的対応可能)の建設が必要である。現空港はハブ空港として利用を検討すること。 100万都市を背景にした空港としては、規模が小さ過ぎる。このACCESSをそのままに拡大できないのか。 経済的具体的採算ペース状況の視点 空港の能力が不足して来たことは了解です。雁の巣の旧米軍飛行場に新空港をというニュースを見、地理的に良いと思いました。ただし不足分を補う広さが十分にあるのか知りたい。ただの移転になるのであれば、反対。 (知りたい情報) 現在の空港騒音対策費、借料、合計154億円に対して雁の巣新空港の建設費用はどれくらいかかるのか年間対応で見てみたい。(又伴う、地下鉄工事費などを知りたい)空港内の移動は年配者ならずも遠すぎる。荷物を持つての移動のため動く歩道は各ゲート全部をつなぐものであってもらいたい。羽田も不備あり。 福岡空港の借地料問題や環境対策費の問題についての情報がありません。大赤字空港である現状を示す必要があると思います。空港を雁ノ巣地区に移転した場合の 現空港跡地利用 アイランドシティの土地利用 道路・鉄道等の移動手段 等についても知りたいです。(http://new-fukuoka-airport.hp.infoseek.co.jp/ で検討しましたが) 『このような問題が有りますよ』だけでなく、『どのような空港にしたいですか?』ということも提案してもらいたいです。チャンギ空港には、多数の免税店やプール・映画館があります。スキポール空港には、美術館があります。ラスベガス空港には、カジノがあります。中部国際空港には、温泉があります。福岡空港をどのような空港にしたいですか? 乗客の立場からすればサウスウエスト航空のような多頻度運航をした方が明らかに良いので、現福岡空港が容量が足り無すぎるのは 明らかです。羽田空港D滑走路、神戸空港、静岡空港、百里空港 などが開港すれば、羽田空港への多頻度運航も可能になるなど需要も 増加するでしょうから2本目の滑走路は必須です。個人的には、現福岡空港を存続させるよりも新福岡空港を建設した方が イイ面が多いのは明らかなのでぜひ建設してもらいたいです。CONFA案のような何も考えていない案では困りますが。 今後どう展開していくかわかりませんが、新空港を建設することになっても10年先15年先のことになります。その間、現空港を最大限に効率的に活用するほか手はない。したがって現在の有効活用方策も含め、他に有効活用策をみつけ、多少の出費は伴っても実現させるべきと考える。まだまだ有効活用策はあると思います。 ①空港の西側施設を移動し、北西と南西部の土地を少し買い足した場合に滑走路がもう一本作れないでしょうか。誘導路ももう一本作れるようにも思えますが。②南側の県道とその先の取り扱い方で、滑走路をもう少し延ばせるかもしれません。その辺りも検討してみた数値を出してみませんか。 夜間飛行の離着陸が制限されているので貨物、国際線に問題が残っている。これを海の中道の方へ移動させることを考えてやっても良いと思う。 新空港の実現について 早期空港移転の実現。現状のままで有効活用したとしても必ず限度が有る。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現空港の利用状況はもはや限界寸前、福岡市の近郊(例えば東区の雁の巣など)に新空港を建設するなど、早く手がけるべきだ。 新空港による県民の負担等 空港は24時間空港が必要。しかし、中央区、南区、東区、春日・大野城市に騒音をかける事は、これ以上ストレスをかける事は避けるべきである。新しい空港雁ノ巣に24時間空港を作りて、騒音被害を最低限にしてほしい。 1.もう少し空港を広げることは、採算的に可能かどうか。 2.1.に関連して、空港新設(他の例(セントレア等)でも可)と現空港拡大のコスト比較 北九州新空港、佐賀、3000Mの滑走路と24時間可能の海上空港という利点を持つ長崎空港との相互補完の可能性とその場合どの程度までの能力を見積もれるか、又そこ迄のアクセスを含めた問題点と解消の大体の見積。新空港建設までの時間と総費用との対比の参考として。 福岡空港は世界に例をみない都市型近接空港だ。然し、新福岡国際空港の教訓を抜きには語れない。私は②に大賛成。国際線と平行してもっと容量問題もあわせて検討いただきたい。 現在の位置の空港よりも代替地、新宮沖の案件はどうなっていますか？ 国際線などを新空港にもって行き、現空港は国内線の一大基点にしてほしい。 1. 但し記載の部分的改善のみでは根本的な解決とはなり得ず、又、実行したとしても余命は短いとみる。2. 根本的、大々的改修を行った場合 将来需要に応じた新空港とした場合でイ:現地とした場合、ロ:他の場所に移転した場合、等、個々のケースに対する比較評価表を見たい。 東アジアとの結びつきを強化する必要性から、新空港建設が望ましい。(新空港建設計画の情報) 東アジアにおけるポテンシャル、経済力及び九州の州都の役割を果たしている福岡都市圏の将来を考えた場合、航空機利用の需要増加は必定で、現空港では対応できないのは明らかである。従ってこのようなPIを実施して時間を費やすより、早期に新空港建設の検討を開始すべきものと思います。有効活用策を講じて、現在の発着回数は90%を超えている。不測の事態に備え且つ安全を図るためにはもう限界ではないかと思えます。 現行の空港整備計画と現状とが、どの程度乖離しているのかを明らかにされたい。空港整備計画の見直しが必要なのか否か。現在海外在住のため、新国際空港の建設計画についての進展が十分に把握できない立場ではあるが、現在の福岡空港の立地的メリットを最大限に活かす方向での検討を望む。 将来にむかっての対応策として現空港の滑走路を増やすことの情報。ステップ3. 福岡空港は、小手先の対応ですのではなく、アジア全体と日本全体の空港の位置付けからして、新空港の開設は絶対必要だと思います。日本国内の空港ではなく、アジア諸国との空港との比較、位置図(地球上)を考えるべきです。 4、5ページの東アジアの重要空港の整備状態(滑走路)をみると、福岡APの姿勢は判る。然し、そのことをもって直ちに福岡APの滑走路の増設又は、新空港の建設とはつながらないし、つなげるべきではない)のではないか。 現空港の周辺を買収し、空港能力を上げる方が、新空港をアクセスの不便な場所に造るより効率的と思うが。その検討資料を充分記載されていない

ステップ の区分	寄せられたご意見
	年に6回位利用しておりますが、離発着滑走路を増やしてください。時間の短縮、危険度の減少(ある意味では危険度が増加するかもしれませんが) 一本の滑走路の能力に限界があるのでは ・新空港になった場合の能力アップ率(都心からの利便を含めて) 一本の滑走路の能力に限界があるのでは ・新空港の能力評価には、騒音対策、借地対策費とのコスト比較も必要では ex) C/便・・・日本一高いのでは？ 短い滑走路を設置した場合の評価について、九州地区は離島が多いため、コンピューター機が多い。大型機と小型機が伴に一本の滑走路による干渉があると感じる。 1、もう一本滑走路ができた場合の評価 ・今の空港が広くできているのであれば、それにこしたことはないと思うので、実際それは不可能なのか、きちんと調査して欲しい。二重化は良いと思う。 ・福岡空港の利便性は他の条件よりもはるかにポイントが高いと思う。いくら広くてきれいでも遠かったら価値が薄れる！！そこも評価しては？ 1、PIレポートの9ページで西側より東側のT/Wに行くのに急カーブだから通れない理由を分かりやすく説明すべき。空港施設の改良も最大限に活用した後で限界があれば次に進めるべきである。⇒新福岡空港 現在地で南側に必要用地を残し、確保した方が新たに海上など建設するよりTOTALでは安くつくと思う。建設者、土運業者は新たな用地を確保して新規に建設するほうを当然押すだろうが、米軍施設、自衛隊施設の移動・移設は選択肢に入れないのか。 新空港建設と既存二空港(福岡・北九州)の活用のメリット・デメリット 本来、拠点空港の整備は能力の限界にきてから作り始めるようなものではなく、能力の限界に達する前に整備に着手することが肝要である。また、需要と空港施設の規模はトレードオフの関係にあり、能力の限界に近づけば、需要も伸びないことも、他の大空港の例を見ても分かることである。このようなことを考えられても、福岡空港はすでに抜本的な空港の整備に入るべき空港能力に達していることは明らである。PIにおいても空港の能力に関して意見を聞くときは、この点を明確に説明して提示しなければ、一般の市民に誤解をまねくことになる。この点からは今回のレポートは十分ではなく、またこのことの重要性を考えれば、問題であるといえる。 ①現在の空港をベースに、周辺の土地・施設を拡大して、空港能力を増大するために要する費用、問題点。(羽田が成し遂げたように) ②全く新しい空港を建設する場合の総費用、期間、空港機能としての現状との比較、解決すべき課題。 土地利用の工夫によって滑走路をもう1本作れないか。空港能力を向上させるには、いろいろ問題はあるかも知れないが、これが一番の近道と考えられる。 1.滑走路が狭いという問題は、西側の民有地を全て移転していただき国際線ターミナル他の空港設備を福岡都市高速道側へ全部移設することで、滑走路1本が増設できると考えます。 2.博多湾へ移設する費用を民有地の買取りに充当していただきたいと考えます。 ・九州圏、福岡都市圏の基幹インフラとしてはその処理能力が限界に到達した。地域の発展、国土の均衡を公平に心配する時に、福岡空港の整備は必須です。 空港能力に制約がきていることが判かるので、第2滑走路を海中フロートとして作製することも考え、当空港と第2空港(海中のフロート)とをアクセスで結んで併用すべきである。 最も悪い点は、国サイAirPortとし、又、日本の西の玄関としてA・B滑走路が無い点です。仕事の関係で年10～15回来ますが、横風時にいつも不安を感じております。抜本的な対策を早急にされる様望みます。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	この調査は、空港移転を前提としていると思いますが、その予定地はどこですか。空港および施設の現状はよくわかりました。福岡県民として最も危惧するのは、2005年8月12日に起きたJALウェイズのエンジン火災による部品落下事故です。これは麻生知事もおっしゃっておられるとおり、重大な事故であります。航空会社の点検・整備のいいかげんさを表しており、政府にはもっと厳しい対応を期待します。しかし、最も問題なのは、市街地の真ん中に空港があるということです。発着時には住宅の真上を飛行機が騒音をたてながら通過していくのは、福岡県民であればいつでも経験しているとともに、いつか飛行機が落ちてくるのではないかと不安を持っています。今回の事件は、それと同様な事件であります。小さな部品が夜間に降ってきたことで、たまたま被害は最小ですんだわけですが、もし落ちるのが飛行機だったらどうなりますか。あってはならないことです。しかし、重い金属のかたまりが空を飛ぶわけですから、どんなに整備を行っても、必ず事故は起きます。航空会社の飛行機整備の問題だけではすまないのです。福岡空港には切り捨てることのできない重要な役割があることはわかっていますので、早急に移転を計画していただきたい。海方面から着陸し、海方面に向かって離陸し、絶対に市街地の上を飛ばないように計画をしていただきたい。交通の便を犠牲にしても、県民の安全が第一と考えます。県民も、県庁の公務員も同じ危険にさらされています。自分たちの県民は、自分たちで守る必要があります！ 現状の改良で対応されるもよい事と思いますが、具体策としては新空港建設を考える時期では 有効活用とは、少し違うかもしれませんが今の空港に滑走路を増設できるのか？できないのか？ということがあまり見えてこない。 新しく広い空港が必要なのでは。(継ぎ策として能力upもして欲しい) 現状の能力はわかった。現状を発展した場合の能力を示すべきではないか？例えば、現状より大きく広い空港のプランはないのか？土地を取得して滑走路(並行2本)のアイデアはないのか？能力の見極めだから不要かもしれないが、対比するアイデアも必要ではないか。 誘導路の二重化では、なく、二本目の短い平行滑走路を作ることは、論議しませんでしたか？面積が、ほぼ同じの伊丹空港は、2本持ってます。九州新幹線が全線開通すると鹿児島路線は、撤退でしょう。宮崎、対馬、天草の短距離・小型機路線は、現在の滑走路では、もったいないでしょう。最後に、ご返事は、頂けますか？ ・有効活用案を数案作成すべき。(平行誘導路の二重化)外。例えば東側道路ギリギリまで空港施設を移動し、1階を引いて2階以上をキャンテで出し、内部通路を建物に引込み、屋上駐車場案等考えられる。空港施設は近代的に建直す案、等。 ・新空港建設案(玄海沖)になった経過説明が欲しい。 離陸と出発の滑走路を日本の空港の主要路線(幹線)は区別するビジョンが必要である。開港後に徐々に拡大工事する例があまりにない。 空港ビジョンの提案 (「出発専用路」と「着陸専用路」を提案する図が記載されている。) 1.現空港を拡張するとすれば、ターミナル側民家の大量移転、ならび国際側の移動し、滑走路二本可能か？の検討情報を知りたい。 ・空港能力を高めるために、現空港の東または西への拡張。新空港建設及びそのアクセス整備費用を考えたら安く上がる。 ①将来的な航空需要に対応できないのであれば早急に新空港プランを具体化すべき→新空港計画はどうなっているのか。 ・既存の空港の拡張というオプションの検討 周辺のアジア諸国では、殆どどの空港で滑走路の整備や計画が進行中であり、これら諸国との競争に打ち勝つためには、平行誘導路の二重化は一時しのぎに過ぎない。競争に勝つためまた、安全を確保するには、少くとも滑走路二本が必要と思われる。なお、二重化は、実際可能なんですか？二重化した場合、現在の第一T・B前には、全く駐機できなくなりますヨネ。第一T・Bを駐車場側に下げるのであれば別ですが…そうすると、駐車場がなくなりますヨネ。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・「調査空港」になっていることについて、いつ迄に国としての具体的回答を出さねばならないのか知りたい。 ・情報をもらうのはありがたいが、又、出来る限りの能力向上策も結構。だが、もうこれ以上打つ手がない状態に近づいている。従って抜粋的対策を検討する段階だと思う。これについての当局の考え方をはやく知りたい。即ち新空港への考え方を知りたい。 海上空港案は立消となったのでしょうか。 限界にきているので、新空港を、という結論に急がない見せ方を北九州、佐賀との連携、役割分担の提供を。 (2)早期建設計画と実施のコンセンサスの確立。 ※今ごろ、福岡市が「海の中道／埋立地道」案→？ ①共に難しい問題で現福岡空港では無理。 ②先日のJ058便の事もあり街中の飛行をさせて、近くの海上に複数の滑走路の新空港を建設すべき。この事で安全性や騒音問題も少なくなる。 1)2本滑走路にするのは、あとどれだけの敷地が必要なんでしょう。 ・平行滑走路建設は可能でしょうか。その費用と効果は？次のステップで結構ですので、知りたいと思います。 発着回数の限界と、周辺地域に対する制約と騒音のみが書かれているが、都市部の空港が周辺に与える危険性や空港施設の利便性が全くない。 市民は空港を単に利用するのみであるので、それらの点の理解度を高める必要がある。 安全面から考えても、代替空港、OR増設の方向を前向きに検討すべき 滑走路処理容量に余裕があまりないということは、安全性にも問題があるということでしょうか。新しい空港の見通しは有りませんか。 離発着する飛行機を見ていると、滑走路及び、空での混雑は常に生じていて、安全面での不安を感じる。空港能力の拡大は空港移転あるいは、国際線の分離も含め、考えていかなければならないだろう。 問5について述べたように、根本的改革案も併行して検討してもらいたい。 4、新福岡空港の構想も出たりはしているがもう少し現空港の課題を(将来的な)市民に分かりやすく説明して新空港の必要性があるのなら理解を求める努力が必要であろう。 駐機場の窮屈な運用や空港敷地内の駐車場の収容車数を考えも、やはり、今後空港の場設などの予定はないのだろうかと思う。 現状能力は限界に近いと聞いており、また、発着時間にも多少影響が生じて慢性化している。また、日航の引返し事故も最近生じて大きい事故にならないと危惧している。新空港の建設を促進すべきと思う。 福岡の経済発展を今後も支える為には、滑走路を増やす必要があると思います。最終便などでは到着がよく遅れるため不便さを感じます。 他の空港開発 ・海上ではなく、陸内での飛行場開発。例えば、福岡県小郡市の福岡県と佐賀県の県境附近(既存は主に農地になっている、交通アクセスは鳥栖ジャンクションに近い、西鉄大牟田線の沿線より鉄道のアクセスOK) 問5で記述したように発想を変えるべきである。事故は必ず起こる！だから郊外(世界の常識)に移すべき 現空港における滑走路増設案の可能性 ・そのとおりであろうが、空港を拡張した場合、周辺住民の生活に著しい支障をきたすことにならないか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港の航空便の処理能力には、今の福岡空港では限界があります。新しく、奈多から新宮にかけた広い範囲の国内国際兼用の空港島（完璧に海の中にある島）の総合空港が必要です。佐賀空港と新北九州空港と連携する必要はありません。佐賀空港は漁業と環境の問題でこれ以上拡大するのが難しく、新北九州空港は新北九州空港で独自にアイデアを出すでしょう。新福岡空港を独自につくるべきです。 空港の能力が限界にきていることは分かった。そして、事故など危険度を考え、将来の滑走路などの拡大を考えると、空港は海上がベスト（北九州のように）である。そこで自然保護など環境の問題、さらに漁業権の問題、アクセスの問題など、事前に解決すべき事案が多数あると思うがいかが？ ②福岡くらいの都市なら、2本の滑走路か、2つの空港が必要ではないのでしょうか？ 現空港は非常に便利であり拡張が望まれます。都心に近いことから拡張は困難と思われますが、小型機用の短距離滑走路の併設は物理的限界があるのでしょうか ・立話しの説明で現行の福岡空港を維持する為に騒音対策etcに巨額の費用を使用しているのであれば海上を利用する等考えたらどうですか。（安全面も考えて） ・貨物専用便も運行させて（割安値段で） 24時間運用の飛行場、滑走路は3本、はっきりいって佐賀や北九州の空港に旅客が移ることは絶対ない。あるとすれば貨物で深夜便は有効と思うが、それ以外利用価値はない。絶対に新空港必要。 やっぱり、現状より何とか対策を要検討！！東側が幸い市街地としてカンサン（比較的）しているので滑走路2本化に努力して、現在の利用便利さを確保したらと思う。 新空港（拡張でもなく、移転）への1ステップですか。 地理的な条件から滑走路の増設は不可能と思われます。また、都心空港の性質上、利用者は便利である反面、周辺住民への影響や都市計画上の問題なども抱えています。このようなことを踏まえ、新空港建設の必要性や問題点等などにも言及してもらいたいと思います。 新空港の場所 滑走路が足りなければ増やせば良い。正接が狭ければ広げれば良い。不便だからといって他に空港を移すのには賛成できない。空港新設のための費用を今の空港の周辺を買収費用にあてれば、比較にならないほどやすい費用を今の空港の周辺を買収費用にあてれば、比較にならないほど安い費用で済むはず。住民も地価の数倍もの価格でかいあげてもらえれば快諾するのではないのでしょうか。安く買いあげようとするればトラブルが起こる。住民が満足するほどの価格を提示しても空港新設の費用と比較すれば安いものである。 滑走路の複線化の予定、可能性 ①ここで問題なのは空港の絶対面積が少ないということです。かといって、移設するには現在より不便になることは否めません。それに莫大な費用がかかることは火を見るより明らかです。 ②ならば現在の与えられた条件の中で対処すべきだと思います。 ③少しですが面積を拡張しているやにきき及んでいます。 ④私達素人の眼では遊休地も眼につきます。有効利用してはと思います。 滑走路増設の物理的可能性、概算 出来る限り現状空港の拡張を望みます。可能であれば山側に広げ滑走路を平行2本として頂きたい。 新北九州空港との機能の分担をどうするか。また、新しい福岡空港が出来た場合のアクセスや、現空港の跡地利用のしかた。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現福岡空港の能力の見極めというならば、平行誘導路の二重化を施した場合の空港能力の向上について記載するだけでなく、滑走路を増設できた場合の空港能力の向上・見極めについても資料として付けるべきである。 現在の空港を十分に活かしきる工夫は大いに評価できるが、制約が生じはじめているとは感じられない。いくつかの地への直行便が増発あるいは新設されてもしばらくすると、なくなっている。それは利用者が思っているより少ないからではないのか。特に国際線では定着する路線が少なく、いつのまにか赤字路線としてなくなっていてガッカリすることばかりだ。 新空港でも気候による遅れもあり、元々、航空機を利用する人は遅延を想定している。先が読めないのに何兆円も投じるのはおかしい。やっぱり「建設ありき」にうつる。 拡張の限界 滑走路を1つ増やす。 300億の公共投資をして、平行誘導路の二重化をしても、混雑状態が根本的に解決できるのか疑問。 現有施設では、早晚限界に達することは明白である。 現空港敷地内で滑走路がもう一本設置できないか。もし可能ならば、その時の処理能力はどの程度となるか。さらに設置に伴う事業費はいくらになるのか。 米軍、自衛隊機も加味した能力の見極めをやってほしい。平行誘導路の二重化をして、駐機場の確保はできるのか？ 今後、現空港の拡張は可能か？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	将来の航空需要予測に関する意見 85 件 上記「能力の見極め」①制約が生じ始め…、②誘導路二重化で若干緩和とあり、直接的な表現ではないものの結論として早晚『現福岡空港のままでは限界』とも読めるが、 1.今後の旅客機座席数大幅up(1000人乗り?)開発動向 2.我国の少子高齢化の影響(乗客数漸減) を考慮すべきではないか。 ・数年後の九州新幹線(鹿児島～博多)等の全面開通による需要予測はどうか。来春に迫った北九州空港開港の影響は。 ・福岡発着便は減っている気がするので、どうして増やしたいのかも不明。 発着回数が2001年から減少している。原油価格の高騰による運賃の上昇などの影響を考えていない。 日本の人口減少とのかねあい。 空港移転すると、旅客利用者の減少が顕著に現われると思う。 今後航空需要の伸びは本当に期待できるのかどうかは疑問。(福岡が今後、他の日本の地域やアジアの地域と比して航空需要が相対的に大きくなる理由は何か示してほしい)少子化やジェット燃料の高騰で逆に航空需要が減る可能性もあるはずだ。近隣の新北九州空港、佐賀空港をうまく活用すれば、滑走路処理容量は大幅に増えるはずだが、その情報は一切ない。 運行・離発着状況の詳しい内容を示してもらいたい。少子高齢化、人口の減少などこれ以上の運行が見込めるのかどうか。 上記①と②から導き出される回答は現空港の大幅な拡張か。新空港の建設しかないように思われるが、近く開港予定の新北九州空港の旅客と貨物の量を考えると福岡空港の利用状況が現状のまま推移するとは思えない。新北九州空港の正確な利用予測を知りたい。 新北九州空港開港後の福岡空港利用率シミュレーションを行うべき。 福岡空港単独ではなく、九州各県の空港の状況を踏まえて、空港能力の見極めをすべきである。具体的に福岡空港の便を九州の他の空港あるいは北九州の新空港へ振り分ける施策とその予測効果を提示すべきである。また需要は必ずしも右肩上がりであるに伸び続けるわけではないはずで若干の余裕がある状態で十分である。十分な空港能力を備えても空港利用料がアップするだけで、利用者や投資される税金の負担が重くなるだけです。利便性は現状維持の施設で、九州地区全体の利用率をUPさせる施策のみで追求すべき。新たな負担によって、得られる利便性は我慢すべきです。閑古鳥が鳴いている佐賀空港をどうするかが先の問題だと思う。九州地区全体の空港のあり方を投資対効果の視点できちんとまとめたレポートをまず提示することが国交省の責務だと思う。甘い予測で国民の税金をムダ使いして無用の長物となった空港施設の活用を一番先にレポートして下さい！！ 問5で述べた様、利用客の容量の拡大が第一歩ではないか。新空港問題等はその先の話では。 国土交通省(政府)だけの調査ではなく、第三者評価で再度本当に処理能力に制約が生じるか調査の必要があると思う。1番のポイントは、「将来の潜在的な航空需要予測値」の正確性。ダムにしても高速道路にしても、需要予測値が意図的な数字にされて結論を誘導していたことを忘れてはいない。 人口減状況下、経済低成長状況下、将来どのように予測(能力を)されるか、しているかを知りたい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	出張等で福岡空港を利用するが、現空港の能力にはあまり余力がないことが実感できます。福岡空港は、この地域の将来を支える基盤でありつづける必要があるものです。現状のままの施設で能力の限界がくる時期がいつ頃になるのか？、その時期を迎えるまでにはどのような対応策が必要とされるのか、今後もしっかりと検討し、実現性のある将来需要への対応策への道筋をつけることが大切だと思います。 将来の航空需要は予測ほどは伸びないと思われる。航空需要の見通しは『希望』ではなく、科学的に求めて下さい。 1. 利用者増の路線別(特に国内と国際の区分)見通し 近未来の人口減少と、その時点での発着処理能力のバランスについての推計上の見通しを知りたい。 日本で最も利便性が高い福岡空港であり、若干の能力の低さには目をつぶる。20年後は人口も減少しているし・・。 年間発着回数の5年間での増減と、今後の予測。 仮に移転する場合も含めて、能力の需要はどのようなのでしょうか?能力は大きい方がもちろん望ましいですが、各航空会社の経営上からも、現状以上の供給ができるのでしょうか。特に最近の大手航空会社の路線廃止や近隣の新空港の開発等、環境は厳しいと思います。 6、11ページの将来の潜在的な航空需要予測について、今後見込まれている小型化(5ページ)と、空港能力との関係は 来年3月の北九州空港のどこまでの発着状態がわからない。 現状を頂点と考え将来を見極めて欲しい。 今後は人口減少により利用度低下になり必要なし。 旅客数の予測値、九経調のデータがあれば掲載して欲しかったのですが、PIRレポートステップ2で説明があるとのこと、期待しています。(データは第三者機関の資料であってほしい) 1.数年後から始まる少子化減少に伴う、空港能力のアセスも必要ではないか。 1.情報化時代(IT産業の発達)に伴う、情報の伝達が、人的移動から電子的移動が進んでいる状況を鑑みた、空港能力のアセスも必要ではないか。 判断が甘いと思う。これから少子化と言うことは利用者が減少に転じるはずで、この点の評価がない。 利用状況のデータを、5年毎に提示されていますが、実際には、利用客数や発着回数のピークはH14年頃で、その後減少傾向にあるのではないのでしょうか。そのあたりが判らなくなっていますし、少子化の影響で今後人口減少型社会になるなかで、過去の高度成長期の右肩上がりの伸びは期待できないのではないのでしょうか。その視点が欠けているように思います。 空港能力の評価について 余りに便数が多く、小型の飛行機が多く運航されているが混雑のおきている時間帯は集客力が多い機種を利用されれば便数も減らす事が出来るのではないかと思います。それに今後、人口が減少に向っていると云われている昨今、将来的には利用者もだんだん減って行く事と思います。来年開港される北九州空港など相互に利用されれば制約も解消されると思います。 ・北九州空港開港後の福岡空港の予測 ・九州新幹線開通後の福岡空港の予測 将来予測と滑走処理容量の関係が見えてこない。(ステップ2に期待します。)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	2003年までの増加状態のグラフが示されているが、少しずつ減少しているという資料も新聞で読んだことがあるが、それは間違っていたのか。数年後には団塊の世代も退職し、時間もたっぶりできるだろうし。ニートだと騒がれている若者が、バリバリのモー烈サラリーマンになる予想もできないし、人口も減っていくのだから、利用実績は減っていくのではないのか。もっともっとという欲望だけでは維持していけず破産するのではないかと心配です。 今の場所だからこそ将来運航に制約が生じこそすれ、場所を変更したら、利用する人は少なくなる。(たぶん新幹線を使うかも) 2.便数の多い羽田路線は機材の大型化で便数を減にすることはできないか。 ・九州損幹線・人口減などにより量的増大はわずかにとどまるだろう。むしろ空港の質(世界一搭乗手続き時間の短い空港をめざすなど…)を現在の空港の場所で改善してほしい。 現在、ベビーブームの年代が50才ですが、あと10～15年すると利用回数も少なくなり、混雑もなくなるのではと思います。そして、問5で述べた様に北九州空港を上手に利用すると国際線も増やせるのではと…先の事を考えた資料、情報を揃える必要があるのでは？ 上記の状況はわかりませんが、2001年をピークに若干減少傾向はあるように見えます。北九州空港の開港により、旅客はいく分流れれると思うし、若干改善されると思います。 なぜ今後、需要が増加すると考えるのい、現在需要が増加しているからといって、今後も増加し続けると考える理由を詳しく知りたいと思う。 良く新しい空港を造ったときに、利用者数が予想より大幅に少ない場合がほとんどです。これからも便数が増えるのか疑問です。九州新幹線が出来れば、鹿児島線はいらなくなるのでその分も数便ではあるが回せると思う。 パンフレットP12,P13からも2001年をピークに足ぶみ又は減少傾向にあり、現時点での判断は難しく、もっと長いスパンでの調査が必要 1、利用者の需要予測は現状認識について大きなファクターには違いないが、これに拘泥わず、空港の現状が欠陥空港であるデータを示し、存続させる場合に、新空港建設との利害得失を強調するべきだと思います。 新北九州空港供用行や他空港の便数を多くした場合、にも利用客は現状の推移を続けるのい、シミュレーション(非常に難しいと思うが)が必要。…ステップ②以降の議論かも知れませんが…。 経済は今や安全成長期にあり、人口もやがてピークを迎える時代の到来が予見されています。すべて右肩上がりの航空需要を前提にした先行投資はやや時代のニーズへのミスマッチが起こる可能性があります。よって現空港の維持保全・創意工夫によって無駄な投資は避け、全国一便利な福岡空港の効率的な運用に努めていただきたい。 今後の人口統計予測と経済発展予測、世界経済の動向も合せて現況で予測される推計データにより福岡空港の容量を予測した推計値を表示されたい。 需要予測値の根拠がわからないし、ずっと増え続けるとは思わない。 今後大型機と中型機と小型機のすみ分けが進む方向に向かうと思います。そうすると、現状の空港能力では限界があるのではないのでしょうか。 先を見据えたプランを！！今後我が国の人口は減少していくので、拡大ありきでは… ・将来の潜在的な航空需要予測値はかなり右肩上りで記載されているが、人口減、少子高齢化、新幹線整備等を考慮してより正確な分析を希望します。(年間発着回数は2001から2003にかけて減少している。) (1)乗降客数の減少要因(15年18,838、16年135,976、17年推定？) (2)発着回数の減少要因(15年136,008、16年135,976、17年度推定？) 上記(1)、(2)の伊丹空港との比較は。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	アジアの拠点となる可能性はどの程度あるか？（拠点とはいかなくても交易可能性の予想試算など） ①空港能力の評価は現状はレポート通りであっても、来春以降、北九州空港が運行開始した場合には、当然変化があると思います。福岡空港利用者の出発地（県市町別）と、到着利用客の帰着地（県市町別）のアンケート集約が必要ではなかったでしょうか。新北九州空港開港後の変化調査が望まれます。 ・これから日本は人口が減少し、利用客がこのまま増え続けるとは思わない。 新北九州、佐賀空港との役割分担した場合のデータ（予測）を提供してほしい。 今後小型化が進むと思いますが、離発着回数に影響すると思います。（便間の短縮）その時は1時間当りの発着値も柔軟に増やしてほしいと考えています。 北九州空港をフル稼働させた場合も含めて、向う20年間位先の需要予測を徹底して行ない、その結果を公開すべきである。中国を中心とした対アジア供給需要予測は、北九州空港も含め海運の活用も視野に入れ考えねばならぬ。福岡空港現状の問題は現在40歳台以下の人達に選択を委ねねばならぬ負担費の増加をも年金問題等々まで絡めて考慮せねばならず、結論は5年先位でよいのではないか。 ①レポートにあるように需要はすでに減り始めている。さらに新幹線が鹿児島まで全線開通すれば、空路は成立たないので、全減すると思うが、それでもまた増え続けるという予想がでてくるのに興味津々である。 ・航空需要が、今後どの程度まで拡大すると見込んでいるのか。 ・その根拠が分析法 需要予測がはっきりしないと能力の見極めは難しい 最近利用の少ない便の廃止などで直行便がなくなってるし、北九州空港ができれば利用者は減るのではないですか？飛行機での乗り継ぎではなく、他の交通手段で近隣空港からの直行便を利用するようにすれば能力も上がるのではないですか？ 日本は徐々に人口減少傾向にあるにもかかわらず、アジアとの結びつきを強化する為にその方面の便数は増やすとされているが、現実として、日本人は減っていくのだから、便数は増やす必要があるのだろうか。 現空港が容量限界とされる14万回を平成14年から3年連続して下回っている事実から、将来を予測すると以下の理由により利便性の高い現空港の能力拡大方策の検討と、同県内がある空港との住み分けを含めた慎重な判断をすべきではないかと考えます。 1.日本の人口は平成6年をピークアウトとして減少に転じると予測されていることによる需要低下が考えられる。 2.IT技術の進歩によるインターネットの発達によってグローバル化した世界では、特にビジネス分野の人々（航空機の利用が多い。）の移動の減少が見込まれる。 3.九州地方の新幹線、高速自動車道の整備の進捗に伴い移動手段の多様化と利便性の向上から選択の範囲の拡大は需要の低下になるのではないか。 需要が今後本当に伸びるのかどうか知りたい。 1.今後航空機の離発着は増えない。（新北九州空港開港、人口減少、少子化） 空港という道具の能力が充分であるか（目的は達成されているか否か）は、対外的な戦略によると思います。どのような外交目的を達成する為には、どのような能力が必要かを明示していただければと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港能力については、市場(需要)動向により、評価基準が変わると思います。需要動向を経済情勢や今後の人口にも目を向けながら見極め、福岡としてどの程度の規模の空港が必要かを早急に決めるべきだと思います。 これ以上増えた場合の対応策は。 今が一番混雑のピークだと思う。今後は減っていく。少子化の等の影響 将来的な航空需要予測、特に、①九州新幹線開通時の予測②今の大量輸送形態から中・小型機(B787、B737)主体となった際の予測が甘いように感じます。 将来の利用の予測、評価の数量化、いつの時点で能力を越えるのかについて知りたい。 今後の福岡空港の発着回数の予想数は、どうなのか。アジアの中核としての役割は大きく(福岡空港の役割)空港全体として見て、空港が小さいと思われる。 福岡空港の能力評価は分かったが、新北九州空港開港後の福岡空港の能力評価はどうなるのか？利用者数、運航数等々現状のままなのか？ 新北九州空港の2006年完成、将来における九州新幹線等で、利用客など減少するのではないかと。また、釜山への渡航、高速船の方が便利であるし、対馬等離島航路も目的地への利便性などから、将来高速船へ転換する方が合理的と思われる。そのような競合因子なども考慮したものであって欲しい。 18年3月の新北九州空港の開港に伴って、福岡空港への影響をどのように考えるか、又、結果をみる必要がある。 自衛隊、米軍、海上保安庁の利用状況 空港能力について、もう少し具体的に何年頃に対応不可とはっきり書けないのか。20XX年では分からない。 北九州空港の開港を控え、色々な面からの影響が知りたい。 今後利用客が今までの調子で伸びるとは思えません。原油高や航空会社の相次ぐ破綻など、航空産業が今後隆盛を極めるとは思えません。今の立地条件であるからこそ利用客も多いわけで、新しい空港が利用客の増加や路線・本数の増加に繋がるとは考えられません。 今後の需給 少子化、鹿児島線は極少となる(JR新幹線開通後)新北九州空港開港により最少200万人位旅客は減少する。 数年前に予想したより、2004年の旅客者数は、減少してないでしょうか。今後、人口が減少していく中で、旅客者数は、増加する予想になっているかおしえてほしい。 現空港では、年間滑走路処理容量に限界がくると言われているが、日本が今年から人口減に向かっていく中で、果たして利用者は増えていくのかと疑問に思う。貨物が増えるのかなあ…？有効活用方策(平行誘導路の二重化)があつて、制約が若干でも緩和されるなら、早くすめたがよいと思う。 つまるところ、今後の需要予測にかかっていると思う。さらに、周辺の空港との連携(新しい北九州APや、利用が少なくて困る佐賀など)活用を併せて考えるべき。加えて、他の交通機関(九州新幹線など)との役割分担や、航空機燃料(環境問題)など、総合的に検討すべき時代だと思います。”足りなくなるであろう→新設”の時代ではありません。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	近隣空港との連携方策に関する意見 81 件 北九州空港との分担。 ・国際線と貨物用の空港を別に作ってその分を国内線の充実に当てると良い。 ・九州で国内線と国際線の空港は同じでなくて良いので、それで今の福岡空港を国内線専用にした方が良い。 北九州空港も開港します。一県二空港は無駄と思う。国際線と国内線に分業すべき。空港アクセスも発達していると思うが経費の無駄。 今後航空需要の伸びは本当に期待できるのかどうかは疑問。(福岡が今後、他の日本の地域やアジアの地域と比して航空需要が相対的に大きくなる理由は何か示してほしい) 少子化やジェット燃料の高騰で逆に航空需要が減る可能性もあるはずだ。近隣の新北九州空港、佐賀空港をうまく活用すれば、滑走路処理容量は大幅に増えるはずだが。その情報は一切ない。 上記①と②から導き出される回答は現空港の大幅な拡張か。新空港の建設しかないように思われるが、近く開港予定の新北九州空港の旅客と貨物の量を考えると福岡空港の利用状況が現状のまま推移するとは思えない。新北九州空港の正確な利用予測を知りたい。 福岡空港単独ではなく、九州各県の空港の状況を踏まえて、空港能力の見極めをすべきである。具体的に福岡空港の便を九州の他の空港あるいは北九州の新空港へ振り分ける施策とその予測効果を提示すべきである。また需要は必ずしも右肩上がりであるに伸び続けるわけではないはずで若干の余裕がある状態で十分である。十分な空港能力を備えても空港利用料がアップするだけで、利用者や投資される税金の負担が重くなるだけです。利便性は現状維持の施設で、九州地区全体の利用率をUPさせる施策のみで追求すべき。新たな負担によって、得られる利便性は我慢すべきです。関古鳥が鳴いている佐賀空港をどうするかが先の問題だと思う。九州地区全体の空港のあり方を投資対効果の視点できちんとまとめたレポートをまず提示することが国交省の責務だと思う。甘い予測で国民の税金をムダ使いして無用の長物となった空港施設の活用を一番先にレポートして下さい！！ 前述したように既存する施設との関係も出すべき(アジアは一つであれば)新しく空港を作りたい気持ちがみえみえ。 新幹線のスピードアップ・増便で南九州・関西・中部への利便性はUPしたと思うので、現在の空港で誘導路や駐機場を整備し南九州・関西への便を他路線へ振替して欲しい。 ・福岡県内には、北九州空港も新設される。そこでの住み分けをどうするのか。 他空港の活用方法 福岡だけ考えるのではなく、佐賀もいっしょに考えるべきでは？例えば、国際線を佐賀にもっていくなど。 北九州新空港、佐賀、3000Mの滑走路と24時間可能の海上空港という利点を持つ長崎空港との相互補完の可能性とその場合どの程度までの能力を見積もれるか、又そこ迄のアクセスを含めた問題点と解消の大体の見積。新空港建設までの時間と総費用との対比の参考として。 2. 国際線を別の空港(例えば北九州や佐賀)に移した場合の功罪、能力の変化等 佐賀空港と北九州空港の発着状況及び空港キャパシティを知りたい。 福岡空港のみの機能としてだけでなく、新北九州空港や佐賀空港など全体の運用状況や機能、能力についての分析 北九州空港が出来てから福岡空港の状況を再度検討してみたいかでしょうか。折角、北九州が福岡県産業育成に立ち上がっているのですから、余り福岡市が勝手なことをすべきではないと考えます。そこで北九州空港が活動し始めて、その実態を数値化した上で、福岡空港を進めることが順序だと存じます。 近隣空港との機能分担

ステップ の区分	寄せられたご意見
	新空港は必要ないと思う。国際線ターミナルも出来たばかりだし、北九州空港と佐賀空港をうまく利用してほしい。 7、5ページのH16、10時点のネットワークを見て、私は、福岡APを含む5大空港に比して、他の空港の利用効率の悪さに今更ながら唖然となった。運輸航空当局はこれをどうみているのか。当面、佐賀、新九州両空港の利用率UPを率いては福岡APとの利用者振分け、機能分担、方策等を講ずるのが、現福岡空港APの空港能力UPの最大方策である。この点如何。 問5の回答と同じく新北九州空港や佐賀空港等との併用、棲み分けが出来れば、総合的な能力UPになると思われるが、そうした分析、検討をやって欲しい。 ・佐賀空港(滑走路の延長を実施)新北九州空港との共存共栄をはかる。 ①基本的に北九州、佐賀空港をもっと活用できないものか。1時間以内での送客等。北九州A/Pはいつもガランとしている。旅客も少ない。佐賀も同じ。 ④三空港供用については全く”なんせんす”各港をアクセス含め24H対応するだけの金ももったいない。 制約が生じ始めているとの事です、近くに北九州、佐賀の両空港があり、そちらを利用すると良いのではと思います。 空港能力の評価について 余りに便数が多く、小型の飛行機が多く運航されているが混雑のおきている時間帯は集客力が多い機種を利用されれば便数も減らす事が出来るのではないかと思います。それに今後、人口が減少に向っていると云われている昨今、将来的には利用者もだんだん減って行く事と思います。来年開港される北九州空港など相互に利用されれば制約も解消されると思います。 ・国際線を近隣の空港に移動した場合との比較(北九州あるいは佐賀) 佐賀、北九州空港とあわせた北部九州としての総合的な評価をすべき 限界にきているので、新空港を、という結論に急がない見せ方を北九州、佐賀との連携、役割分担の提供を。 九州空港の位置→現佐賀空港を大きく拡大することを希望する。 旅客便、貨物便について資材ない貨物便などは近隣空港に振分けで余裕を持つようにする。搭乗率の低いものは廃便などにして、増加予測される便に振り分ける。 現在、ベビーブームの年代が50才ですが、あと10～15年すると利用回数も少なくなり、混雑もなくなるのではないかと思います。そして、問5で述べた様に北九州空港を上手に利用すると国際線も増やせるのではと…先の事を考えた資料、情報を揃える必要があるのでは？ ・佐賀空港圏域、(新)北九州空港圏域の利用者はどの程度でしょうか。次のステップの近隣空港との連携との関係で知りたいと思います。 新北九州空港や佐賀空港との機能分担による福岡空港の能力改善について調査されていない。 ①近隣空港(北九州空港)が供用されたら、福岡空港に全力が出ないのか。その調査結果を知りたい。 ②新北九州空港との連携を検討すべきだ。 福岡空港の場合、佐賀、北九州にも空港があり、都市人口の割合で比べると、九州以上の空港よりも振り分けが可能である様に思えます。特に物流に関しては、佐賀、北九州への振り分けを検討してはいかがでしょう。九州一円から福岡空港に集中して来るというデータですが、佐賀、北九州にも分散し、アジア路も分けてはどうでしょう。福岡だけに集中する現状を考え直し、広い視野で都市全体、九州全体として、とらえていくことも必要だと思います。 他の空港を利用すればこのままでよいと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	上記の状況はわかりますが、2001年をピークに若干減少傾向はあるように見える。北九州空港の開港により、旅客はいく分流れると思うし、若干改善されると思います。 ③現在及び将来の予測より新設空港を必要視する意見は身勝手な将来に大きなツケを残すと考ええる。 ④空港の新設は不要、福岡・北九州・佐賀の三セットの有効利用が大事 ①新北九州空港との役割分担如何 北九州空港との共有(生)についての考え方 新北九州空港等近隣の空港の利便性等を向上させることによって、もっと広域に問題を解決する方法について検討、コメントする必要がある。 一本の滑走路の能力に限界があるのでは ・近隣空港との需要配分 空港能力の見極めについては、年々その運航に制約が生じはじめていているという現状についてまだ一般市民の認識は低いだろう。しかし、福岡空港を利用する者としては、その離陸するまでの待機時間が長い及びその迂回経路が長いといった事実から確認できる。しかし、それは未だ許容範囲でしかない。今後このような弊害が増加すると予想されるのであれば、早急に手を打たなければならないだろう。それはやはり新空港建設という方向性に他ならない。だが、今の状況からするとその必要性は無いものと考えられる。その一つは、新北九州空港の開港だ。おそらく新北九州空港が開港すると福岡空港での国内線利用者は減少すると推測される。新空港建設計画は北九州空港開港後の様子を見て計画すべきだ。 福岡空港があまりに便利が良すぎるため、北九州空港、佐賀空港、長崎空港、熊本空港の利用者を喰っている印象。 新北九州空港の開港による空港能力への影響について。 新北九州空港のような海上空港の計画情報があればお知らせねがいたい。今の福岡空港は能力としては限界があり、将来を考えねばならない。 平行誘導路の二重化に反対はしませんが、空港利用のあくなき利便追求に歯止めをかけ、新北九州空港、及び佐賀空港への利用シフトを政策的に検討する必要があります。今まで打ち上げられた、玄海沖新空港や海の中道空港など屋上屋を架すことに絶対反対です。 今後の需要予測と空港能力との関係からどのような問題点が生じてくるのかの情報提供をお願いしたい。空港能力を見極める要素として拡張の可能性、新北九州空港との住み分けがあるのでは。 新空港建設と既存二空港(福岡・北九州)の活用のメリット・デメリット ②将来のため北九州空港の様に24H体制の空港を近くに作り、現在の空港と共に安全と便利さを確保してもらいたい。 北九との関係 ・福岡周辺の他の空港(佐賀、長崎、北九州)との連携や役割分担などは考えていないのか。 ・JRなど他の交通機関を使っでの輸送システム(九州北部の)は考えていないのか。 北九州・佐賀空港があることだし福岡空港だけの活用能力を考える必要があるのか疑問です。 閑散時間帯を有効活用させる様料金政策を誘導してピーク時間帯を緩和する様に指導啓蒙をする。(ビジネス客は調整はむずかしいが、その他の一般客は比較的容易と思います。)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	①空港能力の評価は現状はレポート通りであっても、来春以降、北九州空港が運行開始した場合には、当然変化があると思います。福岡空港利用者の出発地(県市町別)と、到着利用客の帰着地(県市町別)のアンケート集約が必要ではなかったでしょうか。新北九州空港開港後の変化調査が望まれます。 福岡市への一極集中は九州全体のバランスある発展から考えれば問題である。国際、国内空港として24時間機能を持つ国際空港へ佐賀空港を活用すべき。九州新幹線、高速道路などのアクセスを整備すれば博多←佐賀空港迄10分程度になるのでは。 ・北九州や佐賀の新空港を有効活用すれば、わざわざ福岡空港まで来なくても良い利用客がいるはずであり、その分を考慮していない。 ・金を使うな！頭を使え！ 国内線、国際線二つの機能を分化し国際線は全面的に北九州空港に移転することで現在の福岡空港を有効利用できる。東京都民は成田まで2時間かけて国際線を利用していることから福岡～小倉(新幹線16分)の距離は問題にならないと思う。 新北九州、佐賀空港との役割分担した場合のデータ(予測)を提供してほしい。 ①PEAK時以外での増便販売 ・現在の空港は、アクセス面から非常にすぐれていると思うが、さらに空港機能を拡大する必要性をもっと具体的に！特に、九州新幹線の開通、新北九州空港の開港、佐賀空港との機能分担との関連。将来的な利用予想をもっと詳細なデータで示すべきである。 ①佐賀、新北九州空港などとの役割分担 同じ福岡県なのに、北九州新空港のことが話されない。お互いの有効利用が考えられないか。それと、今の有効活用方策があまり、意味の無いようなことを言われるが、それなら、もっと考えて有効活用方策がもっと有効になるような方策を考えれば。今、話に出ている場所での新空港は反対。 佐賀有明APや新北九州空港との機能分担の可能性や問題点についての記述が全くない。九州新幹線の全線開通による集客減の盛り込みも必要では。 北九州、佐賀とどれくらい分担できるものなのか？ 4.平成18年3月開港予定の新北九州空港は海上空港であり、実質24時間運行可能(深夜便は時差の関係で国外便に有利。)なこと、着陸料や施設使用料が割安に設定できること(土地の借地料、騒音対策にかかるコスト不要。)等福岡空港に比較すると実質的な有利性から、すでに国外便を含む路線の就航計画が発表された。 北部九州で見た容量を他空港も含めて検討すべき。 新北九州空港との機能の分担をどうするか。また、新しい福岡空港が出来た場合のアクセスや、現空港の跡地利用のしかた。 1.新北九州空港の24時間活用で貨物、国際線の分散が可能。 ステイ時間、クリアランス時間の短縮、混雑時間帯が、73%占める等、旅客の利用や航空機の運航に制約があるのに、P12のように滑走路のみとらえてあたかも空港能力にまだ余裕があると見てとれる表現は誤解を招かないか。利用しにくい時間帯を除いてこれ以上、受け入れられる状態ではないと思われるが。混雑時間帯73%は福岡空港の問題だけでなく、他空港、エラーラインの機材繰り等、ネットワークを形成する上で支障となっていないか。問題となっている、今後問題となり得るという事があれば具体的記述があっても良いのでは。 RWY34に対する計器進入について検討する必要があると思います。熊本・長崎・佐賀等の空港がありかなりむづかしいとは思いますが、可動率という点から今後必要と思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	①概要版p12「年間滑走路処理容量」の棒グラフに『注』として「発着回数の実績は定期便以外の自衛隊機等の不定期を含む」とあるが、この不定期便が年間で何便運航されているのかを明示する必要があると考える。情報開示願いたい。 ②概要版p10「1日の時間帯別発着回数」の棒グラフの12時～16時の26回/時の算出根拠について九州地方整備局より「現行ダイヤの数字に近いものを採用した」との説明があったが、これを「イコール容量」とするのであれば、実際の運航便数との間で差がなくなるのは当然のことであり、このデータをもって「旅客の利用や航空機の運航に制約が生じはじめています」と結論づけるのはいささか無理があると言わざるを得ない。「容量」はあくまでも「限界値」であり「12時～16時の実運航便数＝容量＝限界値」とすることは止めていただきたい。また当レポートでは「14.5万回＝容量」としているが、「12時～16時実運航便数≠容量」なので、この時間帯の容量を再計算し直して、正しい容量を提示願いたい。 ③上記①に関連して、「不定期便を発着容量に余裕のある新北九州空港に移すことにより福岡空港の容量に対する余裕を確保する」という案も検討していただきたい。今回の問題を解決するのに「近隣空港との連携」は不可欠と考えられるため、是非とも検討をお願いしたい。 もちっと北九州空港おっくて下さい。おねがいします。 新北九州、佐賀との分担について ①佐賀、新北九州空港などとの役割分担 新北九州空港との関係等。 これ以上ない程、利用する人たちにとって、利便性の高い空港はないと思う。これをこわすことはない。来年、供用開始の新北九州空港、佐賀空港を今後さらに利用度を高める。つまり、現福岡空港の利便性を分散し、とくに新北九州空港の年間利用者数を800万人以上、1,000万人に引き上げる工夫、計画、対策を考えるべきでないか。土建政治の究極点としての福岡市長の福岡空港の新設案に反対だ。 福岡空港の最大の利点は、近くて便利、有効活用方を最大限に生かし、更に国際線を、北九州、佐賀に振りかえる事により、又、大型化する事で、現空港を生かしてほしい。借地か、ダメであれば、土地を購入したらどうか。新たに空港をつくるより、はるかに安価であろう。北九州、佐賀と役割分担出来ないか。 北九州空港並びに佐賀空港を含めた検討が必要である。 例えばイギリスのヒースロー空港は福岡よりも混雑していると聞きますが、うまく効率的に運営されているようです。新空港建設など意味がありません。北九州や佐賀とうまく協力していくべきだと思います。税金のムダです。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の将来像に関する意見 70 件 福岡空港の借地料問題や環境対策費の問題についての情報がありません。大赤字空港である現状を示す必要性があると思います。空港を雁ノ巣地区に移転した場合の 現空港跡地利用 アイランドシティの土地利用 道路・鉄道等の移動手段 等についても知りたいです。(http://new-fukuoka-airport.hp.infoseek.co.jp/ で検討しましたが)『このような問題が有りますよ』だけでなく、『どのような空港にしたいですか?』ということも提案してもらいたいです。チャンギ空港には、多数の免税店やプール・映画館があります。スキポール空港には、美術館があります。ラスベガス空港には、カジノがあります。中部国際空港には、温泉があります。福岡空港をどのような空港にしたいですか? 乗客の立場からすればサウスウエスト航空のような多頻度運航をした方が明らかに良いので、現福岡空港が容量が足り無すぎるのは 明らかです。羽田空港D滑走路、神戸空港、静岡空港、百里空港 などが開港すれば、羽田空港への多頻度運航も可能になるなど需要も 増加するでしょうから2本目の滑走路は必須です。個人的には、現福岡空港を存続させるよりも新福岡空港を建設した方が イイ面が多いのは明らかなのでぜひ建設してもらいたいです。CONFA案のような何も考えていない案では困りますが。 現在の市街地の便はみとめますが、国際的に大きな(ハブ)となるためにはどこか郊外に本格的なAirportをつくってはいかがでしょうか。 福岡空港単独ではなく、九州各県の空港の状況を踏まえて、空港能力の見極めをすべきである。具体的に福岡空港の便を九州の他の空港あるいは北九州の新空港へ振り分ける施策とその予測効果を提示すべきである。また需要は必ずしも右肩上がりである将来的に伸び続けるわけではないはずで若干の余裕がある状態で十分である。十分な空港能力を備えても空港利用料がアップするだけで、利用者や投資される税金の負担が重くなるだけです。利便性は現状維持の施設で、九州地区全体の利用率をUPさせる施策のみで追求すべき。新たな負担によって、得られる利便性は我慢すべきです。関古島が鳴いている佐賀空港をどうするかが先の問題だと思う。九州地区全体の空港のあり方を投資対効果の視点できちんとまとめたレポートをまず提示することが国交省の責務だと思う。甘い予測で国民の税金をムダ使いして無用の長物となった空港施設の活用を一番先にレポートして下さい!! 若干の余裕があればその範囲内で活用してほしい 空港の今後の整備について 1日の中で滑走路の利用が異なるため、10時から11時頃が最も混雑している。これを他の時間に少しまわせるともっと余裕が出るように思う。福岡空港は交通アクセスが良く、利用するのに非常に満足している。できたら現状のまま、利用できればと思う。国際線を宗像沖とかに移動させると、よほど交通アクセスに金をかけてよくないと不満が出ると思う。 出張等で福岡空港を利用するが、現空港の能力にはあまり余力がないことが実感できます。福岡空港は、この地域の将来を支える基盤でありつづける必要があるものです。現状のままの施設で能力の限界がくる時期がいつ頃になるのか?、その時期を迎えるまでにはどのような対応方策が必要とされるのか、今後もしっかりと検討し、実現性のある将来需要への対応策への道筋をつけることが大切だと思います。 1・物理的な根拠→現行の滑走路処理容量(安全性) 2. 夜間利用の是非→法的側面と市民感情、音の問題 仮に可であればカーゴについて集中化が不能、その分昼間の増便になる。 借地料、騒音対策費などの経費については、空港利用者(乗客他を含む)から利用料をとってはどうか。それ程便利な空港なのだから。(受益者負担)PIIに時間をかけるのはいいが、作業目標期限を明確にしてほしい。いいかえればスピードアップしてほしい。2004年の発着回数がP12のグラフにないのでこれを早く知りたい。近隣国、国際空港のめざましい発展ぶりを見る時、福岡の相対的おくれをはがゆく感ずる。子孫に対して立派な国際空港を残すべきである。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	「航空機離発着の能力」のみに限定しているのは、テーマを見誤っている。「国際空港」というテーマを現状と将来につき幅広く分析、洞察すべきである。国民、市民の意見、認識を超えた「国際空港論」へとリードしてほしい。 米軍や自衛隊の施設を廃止するか移転すれば、容量に余裕がでるのではないか。ソフト的な面や運用面での有効活用策は検討していないのでしょうか？深夜や早朝の時間を活用することも検討しておくことではないでしょうか。（7～22時以外の時間帯の活用） 運行時間による制約について 処理能力に余裕もでてきたようだし、海外空路から撤退する航空会社もでたりで、やはり現空港の有効利用を基本として会議を進められたほうが良いと思う。 町中では夜間の利用がむずかしいと思われる。更なる国際化はどうか？処理容量は多少余裕が必要であり現在は限界ではないのか？現在の空港は便利さは最高と思われるが危険度も最高ではないか？ 約この先10年間程度の利用客の動向やエアライン側の計画等をもっと知りたい。これらの計画を含め能力評価を十分に行うべきでは。新設案に対して現状の改良を少ない施設改良で対応するのではなくて、基本的な大手術案も検討されてはどうか（空ビル移転・国際・国内ターミナル変更等々） 空港能力については近年急に厳しくなったのではなく、何年も前からそういった状況だったし、予想もできたと思う。それなのに何故、あのように立派な国際線ターミナルを建設したのかが疑問に思われる。費用のムダだったのでは？ 国際線などを新空港にもって行き、現空港は国内線の一大基点にしてほしい。 福岡は自慢の空港なので移転はしてほしくない 空港を市内近郊に移して発着を増やせば他の問題（騒音）が出て来る。現在の空港をもっと有効に活用したい。 東アジアとの結びつきを強化する必要性から、新空港建設が望ましい。（新空港建設計画の情報） 東アジアにおけるポテンシャル、経済力及び九州の州都の役割を果たしている福岡都市圏の将来を考えた場合、航空機利用の需要増加は必定で、現空港では対応できないのは明らかである。従ってこのようなPIを実施して時間を費やすより、早期に新空港建設の検討を開始すべきものと思います。有効活用策を講じて、現在の発着回数は90%を超えている。不測の事態に備え且つ安全を図るためにはもう限界ではないかと思えます。 福岡空港利用者の為の空港能力拡大は不必要なのは。経済より環境が優先される時代が来ていることを空港移転等考えている人達は早く気付くべき。 現行の空港整備計画と現状とが、どの程度乖離しているのかを明らかにされたい。空港整備計画の見直しが必要なのか否か。現在海外在住のため、新国際空港の建設計画についての進展が十分に把握できない立場ではあるが、現在の福岡空港の立地的メリットを最大限に活かす方向での検討を望む。 空港能力には制約が生じはじめているかもしれないが、福岡空港の移転又は第2空港の設立には絶対に反対！！これをやると次の世代に多額の負債を背負わせる事になる。対策としては北九州空港・佐賀空港の有効活用をすべきである。現空港ほど便利な空港は全国的にないのでこれは永続すべきである。 福岡空港に対する感想、意見 福岡空港を時々利用するが、アクセスはすばぬけて良く、便数も多くて利用に便利が良い。飽和状態で発着が遅れる。九州全体の空港輸送がマチマチで県単位に空港を設置しており、トータルの稼働率、効率が悪い。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港は、小手先の対応ですのではなく、アジア全体と日本全体の空港の位置付けからして、新空港の開設は絶対必要だと思います。日本国内の空港ではなく、アジア諸国との空港との比較、位置図(地球上)を考えるべきです。 1、空港・滑走路の新設には、まだまだ時間が掛かると思うので住民との協力を得ながら時間帯の延長は検討出来ないか。 2、福岡空港への到着便は遅れることが多い。現地まで来ても満杯で着陸待ちが目立つ。 5、但し、現福岡APの状況が手狭等の為に外国便が福岡APへの就航をためらい、かつ、そのことが我が国と外国とにとって大きなマイナスとなっているとすれば問題である。そのようなことがあるのか。 ・運航時間帯を拡げる。貨物便等に当てる。 有効活用方策による空港能力向上が若干では、数年後再び同じ課題が出てくることは容易に予想される。長期的な対策を取るべきだと思う。 ⑥「観光交流年」「外国人誘致アイデア募集」等も、空港整備なしにはナンセンス。 ・国際線は見直し、国内線を中心とした空港でいいのではないか。 ・国際線は都心に近い空港でなくてもいい。九州に1箇所国際線を中心とした空港があっていい。 周辺のアジア諸国では、殆どどの空港で滑走路の整備や計画が進行中であり、これら諸国との競争に打ち勝つためには、平行誘導路の二重化は一時しのぎに過ぎない。競争に勝つためた、安全を確保するには、少くとも滑走路二本が必要と思われる。なお、二重化は、実際可能なんですか？二重化した場合、現在の第一T・B前には、全く駐機できなくなりますヨネ。第一T・Bを駐車場側に下げるのであれば別ですが…そうすると、駐車場がなくなりますヨネ。 (1)アジアでの福岡空港の役割と問題→対策 新しい空港の必要はない。現状が一番です。 福岡空港の場合、佐賀、北九州にも空港があり、都市人口の割合で比べると、九州以上の空港よりも振り分けが可能である様に思えます。特に物流に関しては、佐賀、北九州への振り分けを検討してはいかがでしょう。九州一円から福岡空港に集中して来るというデータですが、佐賀、北九州にも分散し、アジア路も分けてはどうでしょう。福岡だけに集中する現状を考え直し、広い視野で都市全体、九州全体として、とらえていくことも必要だと思います。 様々な制約の中で人々は生活しているんだから、空港も制約があって当然。制約を若干緩和させるためだけの、安易な投資は税金の無駄です。賛成です。 滑走路の管理又、誘導路の二重化しても、今後、東南アジアの経済成長に伴い、いずれ、限界になると思われる。外国では3000M級の滑走路を2本有した空港がどんどん整備されている。福岡もアジアの玄関として、3000m級の滑走路を整備した空港が必要と思う。 限られた空港能力の中で東アジアの窓口空港として、地域の発展、中国地方も含む国際空港としての位置付けが必要だと思います。 福岡市が地理的な存在から、将来期待されるものとして、①2016年オリンピックを誘致したい。②国連の姉妹機関として国際機関が出来る事を望む。③世界各国の文化や世界の人々が持つ個人的な特技等を披露する催しの場「世界平和のテーマパーク」を官民で作り運営する。④アジア外交を初めてとして世界外交の拠点になって欲しい。⑤観光でも玄関口の役目を。以上から新国際空港として生まれ変わって欲しい。 ②有効活用方策、空港内施設構造物の改良と賛成である。他方、現空港は夜間運行(ノータム)の制限があると思うが、もしあるとすれば、20～30年間続いて現在の生活様式とマッチしないと考える。この運行制限の緩和は出来ないものか？これも地域住民とのコンセンサスが大きな課題と考えるか？この措置に対する情報が知りたい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	①便数・路線は現状で概ね充てられている。 ③総体的に結論として空港の新設は不要と思います。 故に国際線は国内線と分離し、空港にしてほしい。住民が安心できる空港を作って欲しい。 先程も書いたが、②や新空港にかかる費用は莫大な金額で福岡市や県がかなりの借金をかかえていることもちゃんと明記すべきで、それにどれだけの工事費がまた負債となる市民に知らせた上で考えてもらわねば、片手落ちではないか。人工島と同じことを繰り返す愚はやめて欲しい。市民に思い負担を増やしてまでやることだろうか。隠さず事前に費用を知らせて欲しい。 ・一極集中はどこかで止めるべきと考える。 ・将来は例えば北海道の新千歳空港と千歳空港のように(又は共用でもよいが)すべきではないのか？ (利用者の少ない国際線を他(新空港)に移してみても) 現状のままで良いと感じます。周辺の空港をもっとうまく利用すればいいと思う。福岡空港の魅力といえば、アクセスの良さです。北九州などに移した時、今までの利用者が同じように利用する疑問です。現在空港そばに住んでいますが、慣れたのい、不具合はあまり感じません。どうぞ現状維持をお願いします。 ・市街地の中の空港としての騒音対策として、夜間の離発着は原則禁止されているが、国際線を運航する上でどう考えてゆくか。 現状能力を聞いて驚きました。大きな事故がないのが不思議な気がします。今の空港が、使えなくなったら、福岡の経済活動が大変な事になると思います。 名古屋、北九州、神戸の新空港開港では、ほぼ24時間体制が可能となっているが、現福岡空港の利用時間の拡大はできる状況であるのか？ 少ない社会資本投資は、必要などころに集中的に投資されるべきです。利用価値の高い、将来性のある空港には、早めの投資が行われるべきだと思います。 ・関連して国内空港としてのポテンシャル(国際空港としてのポテンシャル)と空港の立地条件からの望ましい利用の方法(国際もどうしてもひとつようですか？ ・空港は現状で良いと思うのに、何をしたいの？場所を移ると不便⇒どこに行っても不便なら駐車場がタダの佐賀に行く。 ・できれば国内線と国際線を前のように一緒に良い。 ・地域経済力から見た望ましい空港能力 能力については限界があると思いますが、制約した中で活用されるのが望ましいと思う。 アジアの拠点となる可能性はどの程度あるか？(拠点とはいかなくても交易可能性の予想試算など) ・国際線の方にいくつかの便をまわせないか？ ・国際線の方が使用頻度が少ない人が多いと思うので、別のところに移転させてはどうか？ ・福岡県には、近い内に開港される新北九州空港もあり福岡市と北九州市の方針(集客能力や貿易量)に差異がある様に感じられます。 ・空港処理能力不足を説明すると共に、福岡県として県内空港をどうするかが良く分からない。 ・九州圏、福岡都市圏の基幹インフラとしてはその処理能力が限界に到達した。地域の発展、国土の均衡を公平に心配する時に、福岡空港の整備は必須です。 *アジアの我国のまど口と考えて、大きな能力の空港(周辺国にまけない)を造ることを優先すべき。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・現空港のキャパは理解できる。 ・便利さと総合リスクの選択は、行政がやるべき。(危険でも現位置が良いと思うかの選択) 地下鉄も接続され、高速バスも走り、JRも近く、国内ターミナルの中は、エスカレーター、エレベーターが増設され、子供、老人にやさしい空港ターミナルへと生まれ変わっている。空港を利用する私には、これ以上何をされたいのか意図しているものに理解できかねる。 ・国内線と国際線の飛行場の分離etc ・貨物ターミナルへの貨物コンテナの移動、トンネルを作る計画はないのか？ ・国内線ターミナルの第1、2との移動が、年寄には、困難な感じがする。 5. 今後、航空機の小型化の進行が見込まれるとすれば、滑走路の延長の必要性が薄れることなど、総体的に空港能力の見極めは改めて諮るべきと考えますが、それには本件の政策目標が①アジアのハブ空港を想定しているのか②現空港の能力拡大を目標とするものか(但し、新空港計画は用地確保が困難。また、位置の変更は1990年代の一県一空港の政策に基づき設置された他県の空港に影響を及ぼす。)を明確に示していただきたい。 現状の空港能力枠内で最良の方策を示す。利用者の観点に立ち、一部公共性なものも含ませてある。 ステップ2以降で、滑走路の増設や新空港といった莫大な建設費が予想される対策を検討するようですが、であるなら、なぜまず、一本の滑走路のままでも空港用地を拡張し能力をもっと向上させる策を検討していないのでしょうか？ 安易に、有効な方策は現敷地内でしか検討しないと結論しているのは理解できない。空港を仕事の場にしている我々関係企業は、現空港の位置のまま、なるべく長く使いたいと思っています。(新空港ともなると、営業所の移転、社員の通勤等劇的に替わるし、新規投資が必要となる)でも、現空港は敷地が狭隘な部分もあったり、駐機スポットが不足している、ターミナルビル機能の貧弱さと、課題があり、将来も今のままの空港能力であるなら、なんとなく不安を感じます。空港用地の拡張を一本の滑走路のままで実施ししかるのち、需要面から滑走路能力が不足した場合、滑走路の建設を考えていくのが常道と思います。 キャリアでない我々がよく理解できなかったのが、一時間で32回という処理能力の部分。いろいろな条件で回数に幅があるのはなんとなく分かったが、なぜ、ロンドン等 海外空港のように一時間に40回、50回と処理できないのか？ イギリスのように、管制の民営化についても検討してもいいと思います。改革の世の中です。 航空会社の増(減便計画)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	その他 31 件 様々な方法があると思うが、予算的な比較も分かればよかった。 本当に北九州空港を作る必要があるか、よく分かりません。新会社を作って、スカイネットの二の舞にならないようにして下さい。採用された若い人の人生があると思います。 大変良い福岡空港だと思います。 2. 発注検討会議の出席者(当事者)は誰か。 一部のデーターのみで、正確さを欠く。今の空港で十分と言うレポートは有る程だが出て来ない。誰が不便で、財務が必要な空港を希望するのか。一部の役人、企業だけだ。 具体的なことは良く分からない 公金のむだ使いするな！！ Great airport! 若干の程度。 危ないと思っていることは即やめれ。文句を言う奴はそれでほっといてよい。あなたがたが営業と考えるならどうかするしかないでしょう。 利用料の収支 この調査は、空港移転を前提としていると思いますが、その予定地はどこですか。空港および施設の現状はよくわかりました。福岡県民として最も危惧するのは、2005年8月12日に起きたJALウェイズのエンジン火災による部品落下事故です。これは麻生知事もおっしゃっておられるとおり、重大な事故であります。航空会社の点検・整備のいいかげんさを表しており、政府にはもっと厳しい対応を期待します。 しかし、最も問題なのは、市街地の真ん中に空港があるということです。発着時には住宅の真上を飛行機が騒音をたてながら通過していくのは、福岡県民であればいつでも経験しているとともに、いつか飛行機が落ちてくるのではないかと不安を持っています。今回の事件は、それと同様な事件であります。小さな部品が夜間に降ってきたことで、たまたま被害は最小ですんだわけですが、もし落ちるのが飛行機だったらどうなりますか。あってはならないことです。しかし、重い金属のかたまりが空を飛ぶわけですから、どんなに整備を行っても、必ず事故は起きます。航空会社の飛行機整備の問題だけではすまないのです。 福岡空港には切り捨てることのできない重要な役割があることはわかっていますので、早急に移転を計画していただきたい。海方面から着陸し、海方面に向かって離陸し、絶対に市街地の上を飛ばさないような計画をしていただきたい。交通の便を犠牲にしても、県民の安全が第一と考えます。県民も、県庁の公務員も同じ危険にさらされています。自分たちの県民は、自分たちで守る必要があります！ ・管制をされている方々の風向が10ノット以上にならないとランウェイを変更しないのを、風向が5ノットになると早めの変更をする。 ・離発着が多い時になるべくランウェイを変更しない。 タクシーウエーをR/W1500～以上の改良が検討するべき空港能力の緩和が期待される。世界的にもR/W1本での運航は2番目になっている利用度が高いから欠航がないから。 何をどうしたいのか？又どうする方向なのか？ 自分が福岡空港との関係において門外漢であり、空港問題の専門家でもなく、何ら評価する立場にない能力もないことをつくづく感じた。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・羽田空港の年間就航率は高いと思いますが、更に高めるための改善案はあるのでしょうか。 ・制約の生じた結果、具体的な待ち時間はどの程度増加せざる得なくなるのでしょうか。フライトを決める後の余裕度を事前に把握したい。 二重化の可能性・・・費用。 現空港の縮小化・転移費用と維持費（環境対策+借料）との比較は。 滑走路1本を日本一効率的に使っている空港なので、それは非常に良い事であると思います。 * 滑走路の運用法 福岡空港の滑走路は、純粋な民間空港と比べるとオーバーランが長い。この長さをもっと有効利用できる。旧名古屋空港では、ノースウエストがB747-400を使用して名古屋―デトロイトの直行便を運行していた。公称2700mの滑走路では運用不可能であるがオーバーランの長さを活用して運航していた。このような考えが福岡でも使用可能。 新空港ありきの内容ではないだろうか。新空港にしても、遠賀あたりなら利便性でマイナスだし、海の中道周辺なら中道の自然が破壊される。糸島沖にメガプレートをうかべるのはどうだろうか。 使用者の大半は航空運賃の大幅ダウンを求めていると思う。特別割引サービスなどがあるが、一時的にいい使用できないサービスであり、正直経済的に今の料金設定は使用するに厳しい部分がある。直接的ではないが、上記①②の実現はこの希望が叶う大きな役割を示すと思う。 3、福岡の道路アクセスなどの行政がデタラメで七隈線の例を見ても明らかである。 4、福岡空港のアクセスの良さは何かと言えば時間が読めると言うことであり、“③”の早いからではない。道路をバスや自家用車で行く場合、よく事故渋滞がしばしばあり、特に国際線の場合乗り遅れた場合に代替となる便がない場合が多く困る場合がしばしばある。 滑走路をもう1本増設することができないでしょうか。 ・基本的なことであるが、航空機の主たる進入方向はどちら？（資料では南側⇒北側と読みとれるが、（P8～P9）昔は窓際に席を取っていて、博多湾がよく進入していたように記憶しているが、最近はいつも通路側に席を取っている。） 個人的には飛行機はあまり好きではありません。 ・平行誘導路の二重化で10年～20年実施 ・利用増の見込みによっては新空港や他空港の活用をする ・空港施設の全体的計画を立てる ・バス・地下鉄・タクシー・自家用車等の区分 ・国際線とのアクセス ・ステイ時間とクリアランス時間が、空港能力を良く表わしている福岡空港は他の主力空港より狭くて発着回数が多く、しかも滑走路は1本しかない。 以前、九州知事会議等で、福岡空港が近い将来、その機能が限界に達するとの事で、九州のハブ空港建設の問題が討議されて居りましたが、結局、まとまらず、其の後、音沙汰無しでした。しかし、ここに来て、又、空港問題が再燃して来た以上、今度こそ、必ず結論を出すべく、至急関係者全員で検討すべきだと考えます。上記知事会での事は、当時マスコミ等で度々報道されて居りました。 今後福岡空港に乗り入りたいと希望している国又はエアラインの状況を知りたい。

意見募集用紙の「その他」及び説明会等での発言により寄せられたご意見

ステップ の区分	寄せられたご意見
ステップ 1	PIに関する意見 324 件 年間15往復以上利用しておりますので、福岡空港の今後の発展計画について大変興味があります。利用者からの視点など、分かりやすい分析・情報提供をこれからも期待します。 このような広く一般の人の意見を集めるシステムは大変いいことだと思う。しかし、知名度はほとんどない。いったい空港職員の何人が知っているだろうか。その辺を洗練していただけるとより大変有意義なものになると思います。 このレポートは、今の空港はほとんどがマイナス面ばかりが先にあってつくられているとしか読めない。もっと公平にプラス面は何、マイナス面は何と比較しながらの論議であるべき。今の論理はPIをマイナス面に誘導したいという思惑が見える。 情報(催し等)を今後も知らせてほしいと考える。 チマチマした、自己満足的な情報、イベントで利用客は満足しない。那覇空港で行われているイベントや物産売場等を参考にしたら如何。千歳の市場的雰囲気のみやげ物売場も活気がある。全国各地の空港をみても福岡空港の魅力度はグンと下位にある。 ・PIの手法は大変結構な事と思います。 ・偏向した回答が沢山集まらないことを期待しています。 将来の需要予測と様々な案がどの程度具体性をもっているのかにつきますのであって、今の調査はすでに分かりきった内容を新たに並べているにすぎない。もっと踏み込んだ内容にしないと具体的で活発な意見はでてこない。 いろいろな人の意見を聞くのは良いことだと思います。 とても分かり易い冊子で、とても興味深い内容でした。近隣の住民、団体、企業などにももっとPRし、市民レベルからの整備要望となることを期待します。 福岡空港は利便性に意識が集中しすぎるため、新空港建設議論が敬遠される傾向があるが、1968年のファントム墜落事故を経験したのにとって、(もし平日で少し場所がズレていたら何人の学生が犠牲になったものか)空港の安全性についてが最重要課題として、もっと取り上げられ、市民、利用者との議論が必要だと思われる。 福岡空港のみについての虫瞰的な情報や催しであって、九州地域における福岡空港という鳥瞰的な現状情報、将来展望が全く欠落している。 PIを行う以前に県や市は独自に空港建設の説明会を福岡市や新宮、津屋崎などでしていたが、そのころと比べ新しい情報は見当たらない。福岡市は雁の巣空港建設を発表しており、結局は建設するためのPI活動ですか？北九州空港はなぜ話にでないのでしょうか。 新空港を造るもの(→前提)としての単なるPI・セレモニーにならないことを希望します。 ワークショップの実施をお願いします 今回はこうやって答えたが、いきなりこういう物を配られても困る 新空港を作りたいという行政の気持ちはものすごく伝わったが今回催しにお金を使いすぎているのではないか。他の方法はとれなかったのか。新空港は必要ない！ 6Pの図は小さすぎて、道路の相関関係が判らない。10Pは滑走路で附近の道路や建物が判らない。地図55Pに15,000尺で滑走路を中心に3Kmの地図を添付すべきである。カルダー機事故の時、南側の道路オーバーランしたと思います。 離着陸方向を示して住民に理解を得ることをした方が良い こうしたレポート、調査が行われているのは、初めて知りました。今後もキャンペーンなど(ライオン広場でなど)行っていただけると良いと思いました。今回はよく分からず封筒を受け取った感じだったので、もう少し説明も欲しかったです。また、よく空港は利用するので、自分でも情報を見ていこうと思いました。 無駄な費用を使ってる役人が得意の税金の無駄使い。他の事に使ったら！

ステップ の区分	寄せられたご意見
	興味を持つ人が少数であっても興味のある人にとっては、貴重な情報。これをさらに多くの人の興味を誘うよう工夫をしていただきたい。なお、今回情報は別空港設置目的ではないのかとくちくちとなるような印象。思い切って、主張・本音を述べたら（＝インパクトを与える）反響が大きくなり、PI効果がでるのでは？事務局も大変でしょうが、がんばってください。 重複しますが、空港は旅客、貨物、郵便を扱うところ。貨物・郵便についての認識が欠如している。空港施設を考える場合、これらを同じ比重で検討して総合的計画をつくらないと片輪の空港となる。航空貨物に従事する者として、このレポートを読み、関係者の貨物に対する認識の甘さに大きく失望した。 利用者アンケートはどのようにして集約しているのか？ほぼ毎週のように利用しているが、アンケートをとった（書いた）記憶がありません。アンケート用紙を航空会社の窓口に出したら、航空会社も自分のことなので必死でやるはずで。 空港の現状については、図なども使って解り易く書いてあったが、（難しいかもしれないが）今後の予想もある程度の範囲でよいから示して欲しい。そうしないと緊迫感が伝わって来ない。 当IPの取組み範囲／Stancelについて確認したい。即ち、空港設備、施設だけの問題と捉えた対応をするのか。各航空会社も含めた取組み内容とするのかーがよく見えない為、提供情報や調査が妥当か判断出来ない。 現在の福岡空港は多くの問題を抱えており、対処療法的な対応では限界があり、抜本的な対策が必要である。かなり前からいろいろな議論がおこなわれており、なんで今頃このような調査をする意味がわからない。抜本的な対策案を議論すべき時と思う。もっともやや遅れすぎていると思うが、まだ間に合うと思うので、早急に案を決めるべきである。 もっとPRしない知らない人が多いです。 空港見学会を申し込みましたが、9月3日OKのはがきが来ました。実は9月1日から入院手術の予定が入りましたので、8月中を電話しましたが変更は駄目で、止むなくキャンセルしました。席田（ムシロダ）飛行場と云っていた昭和20年8月15日、ここで終戦を迎えました。100式空偵の整備をしていましたので、愛着は人一倍あります。8月の2回のうちどちらかキャンセル待ち出来ないでしょうか。 将来について、未来の空港作りのあり方としては、このパンフレットは、思考が足りないと思う。 「新福岡空港」の候補地がマスコミ等にも報じられています。このPIが、本当に福岡空港の課題解決のために役立てられ、決して「新空港」ありきのための見かけだおしにならないよう願います。 このような、あるいは、この程度の情報であっても、大いにPRして欲しい。 レポートの街頭配布は、何の目的で何をしてほしいというのか、通行人にはよく解らないと思う。空港についてのアンケートですとわかるように配ってほしい。（これも税金の一部でしょうから。） 空港移転ありきでのレポートのように感じる。日本一便利な場所にあることは万人が感じている事と思いますが国内線利用者の満足度の④が他空港と比較して1ポイントも差がないのは納得いかない。公共事業の試案と実情に多くの違いが見られる。それに対して責任をだれも取らない。今回の空港問題も移転するために良い試料がめだつ。どれ丈の人が移転に賛成しているのかその方面のレポートも欲しい。 交通・物流はトレードオフの状態がつかまとう。現在の福岡空港は最も便利が良い。これを前提に敷地内（例えば米軍自衛隊）は民間主体に調査、検討してほしい。 今後のPI、ステップ2以降を興味深く読ませていただきたいと期待しております。 飛行機は余りのらないので興味がうすいのですが、空港自体がイベントの会場として一般の方々によく知られ親しまれる必要があるのではないかと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	PILレポートでの各項目の問題の解消、施設の改善、有効活用、能力のアップ etcは安全性等々を十分検討して達成されていくものであると考えます。それはそれとして、私なりの意見を述べるならばまず、1. 何もかも良いとこ取りは不可能である2. 九州は1つとの観点をしっかり持つ3. 機能分担を図る。・・・と言った中で福岡空港のあるべき将来像(100～200年先を見越して)をしっかりと描く(様々な外因に惑わされることなく)ことが肝要。東京や札幌にしても中心地まではかなり所要時間を要している。連絡網(交通網)の整備により解決できる部分は多い。 折角、調査連絡調整会議などで官民が一応、協議を重ねつつある中で、先に山崎市長が新空港建設発言をするなどはもってのほかで水をさすものであり、今後は絶対慎んでもらいたいものです。 この様なレポートは多くの人に回数を多く渡して広げた方が良い(大きなイベントよりも効果が有る) また、利用者がもっと意見を言える場を与えてほしい。 とてもわかりやすく、もっと現状を知らせてほしい。できれば空港見学がしたい。 現施設の課題として数点あげられているが、もっと判りやすく説明して問題点をどう処理すれば良いのか掘り下げて子供達でも理解できるくらいの説明が必要と思われる。 新しい施設が出来たり、新しい機種が就航したりしたら、見学会を開いて下さい。 市民の意見を充分に取り入れられるよう、こういった機会をもっと増やしてほしい。 催しなどは参加する時間がないが、情報は今後も流してほしい(空港内のカウンターやサービスコーナーなどに資料をおいておく)待合室などでTVを使ってPRビデオを流してほしい。 このレポートは移転を前提に作られている様な気がします。2～3年の利用者数とか具体的な数字が欲しい。 空港近くに居住しているが、旅行時のみしか空港に行った事がない。イベントがあつていとの事ですが、ほとんど関係ないと言った感じ。 一般県民に対して分かりやすく、必要で十分な情報を提供していただいていると思います PI実施については、関係者の御努力、成果は評価致します。民主主義の政治体制がいかに時間と経費を要するかを知りました。有識者間では現福岡空港の能力の限界、利害損失が判って居る筈ですが、それが声にならないのが残念です。進め始めたPIの実施については、今後とも応援し、理解し、協力し乍ら成果を期待しております。 周辺の住民として、航空機事故が一番の関心である。アクセスの良さと引き替えに安全が保証されていない様に感じる。しかしながら、ハワイ便がなくなる様に発着数が減るのであれば、移転も疑問であるし、移転したら、発着便が増えるとも限らない。ステップ2が楽しみでもある。国や県が主導権を持っているのかは知らないが、福岡市の都市圏の全体の将来像を作る上で、空港の問題は大きな核として、全体の中でどこに配置するのがベストであるか考えていきたい。福岡市はアイランドの失敗も地下鉄の例もあり、行政が疑問が多い。オリンピック誘致等の問題もある。 PILレポート概要版(13頁)を初めて見せてもらいましたが、なかなか図やグラフ等を使って分かり易く作ってあると思います。今後、空港として特に問題となるような件につきもう少しはっきりと分かり易く提示されては如何かと思います。 写真や図表を豊富に取り入れて、分かり易く説明しようとする努力が伺われます。 PILレポートそのものの掲載内容が真剣に読む気がないと内容が理解できないと感じた。 今回の催しについては本資料の街頭配布で知ったため、意見を書こうにも考える時間が少なく具体的なことが書けなかった。 福岡空港見学会参加がやってみようになりまして、楽しみにしております。 福岡空港が国内第3位の発着回数というのを今回はじめて知りました。思っていたよりも利用する人が多い空港という事で驚きでしたし、うれしかったです。ただパンフレットにもありましたが、騒音関係は改善できればいいなあと思います。(春日原の友人宅から見た飛行機の近さにびっくりしました。)今回、なにげにもらったパンフレットを通して、福岡空港の現状を知ることができ良かったです。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	いただいた概要版を見ましたが何が問題なのか、どうしたいのか、まったく読みとれない。いろんな資料がついてましたが、「だから何なのか。」って感じて空港の現状の問題が伝わってこなかった。国内線による利用者の意見も「希望する時間に便がない」は、福岡空港の各方面の時刻表とかを見てみないと検討できない。新しい空港をつくるのは反対です。大阪の伊丹と関西国際空港のように失敗しそうだから。もっとくわしい資料がなければ、あーだ、こーだと無責任に言うことは出来ない。 庶民の意見を広く集めていることに感激いたしました。 17.7.20付西日本新聞によると、福岡空港調査連絡調整会議のメンバーである福岡県知事が、19日の定例記者会見で「空港に制約をつくらず、どんどん使える状態にすることがわれわれの地域の繁栄の基礎となる」との持論を展開された由。調査連絡調整会議の一員である福岡市が空港推進担当という名称を用いているのは、一体どうした訳か。新空港、新大型港湾、新幹線など、便利さを追求することがはたして地域の繁栄、庶民の幸福につながるのであらうい。我々は最早「無間地獄」に「陥っているのではなかろうか。むしろ、政治家たるものは、国民に対して「今あるもので十分だ、これ以上の贅沢はするな」と唱えるべきではないのか。 大体、同一県に大型空港が二つもあること自体がおかしいといえればおかしい。私は、基本的に空港拡張、新空港建設には反対である。「自宅から20分以内で空港へ」というなら筑豊の人には筑豊空港を、筑後の人には筑後空港を作ることになるのか。「行きたい所への便数が少ない」という人の不満解消の為に、どんどん路線と便数を増やすのか。 近隣には佐賀APもある。同空港能力の余力自体は十分にある。これを活用しないではない。新北九州APも近く開港する。この「ステップ1」は現福岡APの現状を主として述べているのだろうが、それにしても余りにも、現福岡APの現況説明にのみ始終しすぎている。 「福岡空港の現状と課題」としては、近隣他空港との相互補完の可能性の有無等についても当然に触れるべきものと思うが、また、8～9ページ及び11ページには、現福岡APの使い勝手の悪さばかり書いてあって、改善工事の可能性、改善計画の有無については全く、というか、敢えて触れていないのかは、このステップ1は初めから「新空港建設やむなし」との結論への世論誘導の意図あり、と思えてしょうがない。 増税・保険料等公租公課の大幅UP、年金等のダウン等にあって空港改造、新空港建設には多額の費用が要る。県・市民全員が飛行機を利用するわけでもない。全く乗らないのに地元負担等は負担させられる。我々も「費用対効果」を主張したくなる。要するに「より満足のいく空港」を作ったら、福岡県民・市民として、金銭面その他において今よりどれだけプラスになるのか、の点について具体的に定時してほしい。納得のいかない税負担には反対する。 なお、新空港建設を含む各地での飛行場増新設、港湾整備(15メートルバース等)、新幹線、福北導水施設等に将来の軍事利用を視野に置いているのであれば最早論外であり、われわれがいくら意見をだしても始まらない。最後に現福岡APの安全対策・災害・危機対策の面についても万全か否か、ステップ1で触れるべきであったと思う。また、「空港見学会」にも参加しなかったが、その案内文に、集合時間、集合場所が示されていない為にスケジュールが組めず見送った。説明会も時間的に他行事が重なり、不参加となった(以前は参加した)。 本レポートは今回到着ゲートでもらったものだが、もともといろんな説明会にも参加したいと考えていたのでちょうどよかった。こんなに便利な位置にあり、もっと時間帯や便の種類を多格化すれば、もっともったいい空港になると思います。都市型の空港のよさは、それなりの制限は必ずあります。それをふまえて、市民や利用客の声をはん映させるのはよいことです。もっともっと情報発信し、よりよい空港に県をあげてすすめていきたいものです。 提供された情報は結構役に立つと思いますよ。こういった情報は、日本中のみんなが見る必要があると思います。 情報は街頭配布で知りましたが、あつてる所が一部なので行くことが出来ません。こういう情報催しの提供はもっと市町村でも行って欲しい。一部分の提供(情報)は、公金の無駄で国民(地域の人々)につたわる物ではない考えます。みんなに理解して欲しいならもっと密に情報提供をしてほしいし、するべきです。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	代替地問題がからむと莫大な税金が投資されると思うが税金の問題はつまるところ、県民、国民にはね返る。 (費用対効果を含めて)ちましまパンフレットを配布して諸経費を使うより(地方)新聞やNHKを利用して、もっと広く県民等に「福岡空港の現状と問題点、打解策案とそれに伴う利点、欠点」を告知すべき。たとえ、インターネットでの公開していようと、シンポジウムを広くとほとんどの人はその存在、開催自体を知らない。 学識経験者を集めて、利用して県民の意見を導入しないで下さい。 県知事選挙に見られる様な政治のカケヒキの道具にするな 空港を新しく造り度いといった感覚で資料を整理しているといった感じがする。 各航空会社の提供情報が、見直しのできるもの、できないもののリストアップをすること。事故ばかり起こしている昨今の航空会社の情報は、信頼できるとは、思えない。 検討ステップのそれぞれの期限(タイムリミット)があれば明示してほしい。特にステップ3の内容に興味がある。 見学会に参加したいのですが、この資料には、定員に達している為、参加できなかった。参加の機会を増して頂きたいと思います。 幅広くいろいろな考え・意見・アイデアを募ること→「募る」方法もいろいろと考えて実施して下さい。 本資料の送付が初めて知った(本件の事を)。PRがゆきとどいていないのではないかな。 多くの意見が出されて有意義でしたが、女性の参加が少ないのが残念です。男性の視点だけでは公正に進められるかという不安もあります。次回(にとどまらず)は地域婦人会や女性団体に積極的な参加を求めて下さい！ もっと催しのアピールをしなければ、我々一般人は空港の問題点についてわからないと今回のPIを通じて、具体的なデータが提示されたことについては、関係者の合意を得る上で、必要なステップであり、適切な進め方と感じます。一方で会場から出された「福岡空港の雁の巣移転」の様な動きは、国土交通省・県・市が共同で空港のあり方を検討する中で、不信感を与えることになります。慎重な対応を期待します。参加者からこれだけ「不信感」という言葉が出されたことについては、今後の空港の検討とPIを実施する上で、充分ご留意いただきたいと思います。 もう少し、片よった意見だけを披露するようなものでなく、市民が参加しやすい(明るい)(親しみやすい)イベントを工夫したらよいと思います。 PIレポートは、判りやすく、ポイントは殆ど網羅されていたと存じます。空港見学会も、空港問題に親近感をもたせる良い企画でした。今後はPIレポートをより多くの人に見てもらい、意見を集約することが、福岡空港だけでなく、九州国際空港にもつながることと思います。私もいろんな機会に、調整会議の存在をPRし、少しでもお役にと考えています。関係者各位の更なるご努力を期待致します。 国際線ターミナルで催し物をするのはどうでしょうか？ 私は家族の送り迎えや友人の送り迎えが主で、自分の旅行は年一回程度ですから、あまり空港の歴史や規模などについては、余り知る機会がありませんでした。この情報は催しなどは、一般の人と空港を結ぶ上でとてもよいと思いますし、マナーの向上にもつながっていくと思います。ますます福岡空港を愛するようになりました。 P方式(多くの市民の声を聞く)での意見等がどれだけ参考にされ採用されるのか、多少疑問視している。従来通りの中央政府(国土交通省)の主導でまってしまうのではないかな。 よくまとめてありよく理解できた 空港を利用する者にとって今回の様な情報を得ることは、有難いことです。 税金の無駄使い(結論ありきのレポートとしか思えない。) 見学会をしてほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	第三者機関(特に地域住民)に意見を聞くというのが、好ましく感じました。せっかく便利な空港なので、利点を生かしつつ、空港能力がUPできることを期待しています。オープンハウス等、参加できるイベントをもう少し告知されてもいいのでは…と思います。また、オープンハウス等でアンケートに答えた際の特典があると、幅広い年齢層からの意見が聞けるような気がします。 市民に情報を提供しその意見を聞くのは民主主義の原則。大変良い企画と思います。今後も継続して下さい。 今回の情報は、福岡空港単独のみの情報だけで、結論が導き出されており、主催者の求める結論に持っていきようにしむけられている印象(→「福岡市内(新宮沖)に新空港という結論)が強い。福岡オンリーでの考え方が目立ちすぎ、大局的見地に立っていない印象がある。 PIを実施する最大の目的は、現状の問題解決の為にいくつかの対応策を提案し、どの対応策が最も良いかを広く意見を聴きながらしぼり込んでゆくことにある。今回のプロジェクト(事業)では、特にプロジェクトと言うべきものではなく、またいくつかの対応案が提示されているわけではない。もっぱら現状の紹介と課題について説明する内容となっている。従って特段の意見を述べる必要もないこととなる。 インディアンやナバホ族にこの地球は子孫から借りているというようなニュアンスの言葉があると聞いたことがあります。政府広報でも「もったいない」という言葉を今更ながら伝えていますが、今この世の中を動かしている大人達が公共という言葉を利用し実は私腹を肥やしている姿は、未来の日本を考えた時、決して胸を張って語れることではないと無力な自分を叱っています。アンケートの設問を考える時、アンケートをまとめる時、公正な立場で行なうことは不可能なことなのではないでしょうか。出来るだけ、片寄ることのないようにお願いしたいと思います。 今回PIが行なわれていることを空港でアンケート用紙を頂いて初めて知りましたが、広報が足りないのではないのでしょうか？ 福岡空港の現状調査資料は良い提案書と考える。しかし意見収集に対する委員は福岡在住者でないことが問題あり。地元交通部会等が委員になり作業を進めるべきである。問題は、現在の福岡空港は将来これで良いのか新しく空港を作るべきなのか2題にしぼって検議するべきで、現在の空港が良いとの地元の意見が多い場合はどうしたらよい空港になるか討議すべきである。先般のPIステップの会議の見解、意見はなにもならないことばかりの意見です。もうすこしはかりやすい問題をピックアップして感想や意見を聞いた方が良くと思う。P2にはしっかり行って下さい。 PI手法に参加は初めてである。この手法が如何に有効に働くのか関心を持って結果を期待している。 初期の段階から情報が提供されることによって、改めて福岡空港について考える機会が出来てよかった。 このような調査は無駄である。もっと現実や利用客の声を聞いて欲しい。まったく、理解できない。 もっと積極的に何度でも広報をやってもらいたい。 Q2-3懇談会に関して、いつどこで行われましたか？又、行われますか。それはいつどこで？又、討論会の予定はありますか？ 説明会、見学会などでどんな質問がでたのか、それらを整理、まとめて回答と共に知らせて欲しい。 3、地域エゴからは、将来に課題をつくる。九州圏域として、他空港、他交通手段も含めた「PILレポート」であって欲しい。 非常にわかりやすく書かれていますが、この実情を理解する人達がどれ位要るだろうか。「空港能力が限界にきつた」というわかり易く、スッキリした説明が最初にあって、次には、その限界をどうすべきか。」という展開で、情報提供されていると興味深く、読み進めると思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	県が一方向的に推進しようとしていた時と比べると、かなり客観的な立場になっていると思った。県民への選択肢として、常に、公平なメリット、デメリット両面の提示を。 PRをもっとすべきです。 福岡空港の現状・課題について具体的な情報を得ることが出来ました。今回主に騒音に関しての説明でした。 利用者の声を聞いて検討するのは良いことだと思います。 市民が意見を出すためにはわかりやすい情報提供が必要です。 一般の移住者として現状空港の種々の項目が分かり易く記載されており、大変役に立ちました。有難うございました。 PI調査とは何かわからない(新設を前提にしているようだ) 東京都内でのPRが必要 福岡空港について、情報提供をしていただき、市民にも意見を聞いていただきありがとうございます。 今回、駅でのポスターや、主催者側の呼びかけではじめてこのような組織が設立されていることを知った。いただいたパンフレットを手にして、まずなぜこのような調査を行っているのか、直接的には分かり難い。パンフレットのタイトルも”PIレポート ステップ1”ではその趣旨が普通の市民には不明で、まず、パンフレットを読んで何のことも理解するのがおっくうである。主催者側も、まず何の予備知識もない一般市民が参画するためには、テレビや新聞でまず意識を呼び起こす必要があるのではないのでしょうか。現状と課題を見ますと特に危機感が伝わってこない。パンフレットではもっとも肝心の、現状と課題がほんのささやかに記載されているだけである。そのようなささやかな問題意識でたとえば新福岡空港建設のエネルギーとなりうるのか。アンケートの回答の多少の不便は、今日本が抱えている年金問題や700兆を超過債務、リストラや若者に仕事がないことなどを考えると、便数が少ないとか贅沢せんばんである。さらに福岡空港以外の空港では空港へのアクセスがどれだけ長距離で時間がかかるのかよくわかる。問題点を洗い出すとすれば、このパンフレットでは将来を見越した長期展望がほとんどないことである。もっとシンクタンクなどや識者に依頼し、現状の空港ではたとえば騒音問題など問題も多いし、将来のアジアとの人的交流や物流を考えたとき、空港を拡張する必然性を示す必要があると思う。今、市民はリストラや乏しい年金等で生活防衛に必死である。小泉改革路線に反し、多額の予算を浪費し、不要な空港建設など絶対に思いつかないでほしい! 何か新しい空港を造るのをもう大前提にこのパンフレットはつくられていると思います。パンフレットはとても読みやすかったです。 北九州でもキャンペーン活動が行われていることは、良いことだと思う。 極めて微密で専門的な情報ですので簡単に説明されても素人で意見を述べるには至りません。しかし、素人の突飛な妙案が無いとは言え切れません。事前に資料を送付して頂き、その上で実地見学の希望者、質問への対応などの機会を設けられたら如何でしょうか。 説明会・見学会はともかくオープンハウスはもっと長い期間でできなかったのか。時間的に行けなかったのが残念です。他の場所で出来なかったのか。例えば各図書館や市役所など... 説明会にわざわざ出向いてまで空応について考えたいとは思っていないけど、商店街やデパート前などでのイベントであれば、ちょっと立ち止まって考えるきっかけに出来ると思う。 職員の方お疲れさまでした。 概要版(13Pパンフ)からでも福岡空港の課題は良く分かった。専門用語の解説にあと一步の努力!!してもらおうと助かる。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の総合的な知識を得ることができました。ありがとうございました。機会がありましたらまたどうぞ利用させていただきたいと思います。 航空会社が発行しているマイレージカードのホルダー向けに、各社とタイアップしてアンケートをとったかどうか。機内では比較的アンケートを記入する時間もあるし、全国的に福岡空港の離発着の遅れに理解を示してもらえる広報活動にも結びつく。 だいたいの内容は知っていたが、概要版を見て、より深くこの問題を理解できた。いち早く課題クリアされることを願う。 3、国からの予算を使い土建業の為に福岡空港を欠陥空港であると定義する為の情報提供である。 PIレポート(ステップ1)の内容が詳細すぎている。簡単にしたい。 専門用語が多く、一般の人には理解しづらい点もある。 このパンフレットを見るまでは催しは知らなかった。もっとPRし、様々な人の意見を集められるよう、地道な努力が必要。 説明会が北九州市でも行われますが、北九州市は、福岡空港の運行便を削ってでも北九州新空港に誘致しようとしています。説明会の必要があるのでしょうか。北九州新空港建設に際しては、福岡市民に何の対処もされておられません。 空港見学、説明会等でよく発言される方々は、現状賛成、新空港建設反対者が多い。どこの会合でそうであるが、担当者はこれらの意見に惑わされないよう冷静に対処してほしいと思います。 手順をふんで空港がこのままではパンク状態になるから有効活用しても限界があり、最終的には新空港を作るしかないという流れを作ろうという意図を感じるステップ1だ。行政側の都合のいい事だけわかりやすくデータにしてあまり考えて欲しくない事や都合のいい事だけわかりやすくデータにしてあまり考えて欲しくない事や都合の悪いことはサラッと目につきににくい(詳しいデータとして出さない)ようにしているのではないかと思った。税金の無駄遣いが問題になっている昨今、今の空港で出来る対応策をもっといろいろ考えて欲しい。安易に新空港を開港する案を考えて欲しくない！国も地方自治体も緊急課題は財政再建ではないだろうか 説明会の時間の設定について、ターゲットを住民におくか、行政におくかで違うものです。再考を。 PIに取り組むことはこれからの行政に重要なことと思われ評価できる。 空港の課題を解決するにあたって、利用者の意見をくみとる試みはありがたい。ぜひとも利用者の視点を取り入れた解決策を組み立ててほしい。 もっと多くの福岡市民に、情報提供出来る方法など更に検討してほしいと思います。 やっぱり今回の提供のことは勉強になりました。もう少し早くアンケートを出してください。お願いします。 1、掲示物の位置について(図の記載あり) テーブル量を増やし、掲示物の位置を台形の形に配置し、掲示物が多くあることをアピールした方が良いと思う。 2、飛行機の模型等を大きいものに。当初、福岡空港の総合的な調査を掲示していることが遠くからわかりづらかったので、一目でわかるようにした方が良いと思う。 3、ニュースで連絡調整会議があることは、知っていたがどのような事をやっているのかわからなかったが、今機会により、知ることができ、良かった。 催しについてはもっとアピールする必要があると思います。 飯塚市のような地方都市において、このような詳細な事項についての説明会を開催される事について、関係機関の熱意が感じられた。残念ながら、地元住民の関心が希薄である。今後はマスメディアの場で論議を行って、哲発する必要があると感じた。 イベントを大々的にやるべき 利用者や住民向けに分かりやすく説明されているので読みやすかった。 空港ではどんなイベントがあっているのか知りません。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・今回、たまたま空港を通りかかって冊子を手にしたが、もっと市民が目につくように、そして、こういった情報を手にしてどう思っているのか意見を出せるように、大々的にしたほうがいいと思う。あまり、目立たない感じがした。 ・その場で意見を書いてもらったり、機内で書いてもらえる様、AIRLINEにはたらきかけたらどうか。 パブリック・インボルメント(PI)などによる大衆に意見を求めることは、今後広く行われると思います。今後も、積極的に意見聴取と情報開示をおこなってください。 あまり空港の現状、今後のあり方について考える機会はほとんどありませんでしたので、このような情報を提供していただけるのは、大変良いことだと思います。 空港見学会、第3ターミナル屋上から、飛行機がすれちがえない誘導路を見て、運用に支障が出ていることを実感できました。 概要版を見せていただいたのですが、もっと簡潔(わかりやすく、見やすく、頁も少ない)な方が良いのではないかと思います。せっかく多くの貴重な情報をご提供していただいているのに、情報量が多すぎて、結論的なものが把握しづかったです。(この調査用紙に書いてある「まとめ」を見た方がわかりやすい様な気がした。 今後も、広く情報を公表して頂きたい。 もっと多くの人に空港の現状について知ってもらいたいと思う。福岡空港は日本一便利(交通の便)な空港であることは皆わかっているが現状を知らせる手段を考えなければならぬと思う。 ・図や表がたくさんあったが、分かりづらい物が多かった。 ・今後のレポートにも期待したいと思います。 朝、時間が早かったので担当の方から説明を聞く機会はありませんでした。 福岡空港を利用することがわりとありますが、空港の現状やかかえる問題については知らないことがほとんどで、このPIレポートは興味深く、読ませていただきました。 個人的には航空運賃がどのようにして決められるのか。飛行機の運航に際して、どのようなことに、どれだけお金がかかるのか(例えば、整備、燃料費)を知りたいと思いました。 スペースの関係があると思うが、せっかく空港内でインフォメーションコーナーを置くならば、もっと人が注目するような所にあった方がよいかも！ 催しについてもっとマスコミなどを使ってアピールしないと意見が集まらないと思います。 オープンハウスの取組みは一般市民への情報提供の手段として大変効的だと思う。特にスーパー等での展示は関心の無い人々への認知度を高めることに役立っていると感じた。多くの人が足を止めて見て納得していた。 PIの手続きのなんとじれったいことか！東アジアの諸国の空港の整備(一国に複数の空港の整備)が進む中、我が国は何をしているのか。このようなのんびりした手続きをしている間にも格差はますます広がる。東アジアの経済、政治の中枢機能は上海、シンガポールなどに移りつつある。我が国の国際空港の整備をみていると、東アジアでの空港ネットワークの中で、我が国の空港のローカル化が進み、取り返しのつかないことにならないのかとの危惧を覚える。特に、発展する東アジアに対する九州地域としての取組みの重要さ、また東アジアへの我が国の重要な窓口であるべき九州の拠点空港の整備を考えると、21世紀全体をにらんだ、新空港の整備に今すぐ取りかかるべきである。新空港の整備にはわが国では10年以上の期間が必要であることをかんがえとなおさらのことである！これはいわば基本的な政策の問題であり、日本の政治家の資質をとらわれる問題であると考え。PIの手続きをして民意を聞くような問題ではないと思う。 まだ、ステップ1の段階の時期なのに、雁ノ巣に新空港を建設しようとする案がでているのですか？県民と意見をかわして今後の空港について話し合う場を設けているのに、“カタチ”だけで国県市だけで決めていっているのではないのかと不安に思います。せっかくなので、PIを通して事務的ではなく、生の声にも耳をかたむけてほしいです。より良い福岡空港になりますように、よろしくお願いします。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	今回の見学会は、見学場所の割に資料(いただいた資料)の内容は、ぼう大な内容で、短時間で理解できませんでした。持帰り後、内容を読んでおりますが、今回の企画と資料を見るかぎり問題としての、今後の利用限度を見いだすに到りません。再々の会合が必要かと考えますが、1点だけ、永久的な現空港の必要性可否についての結論は早急に必要なきものと思います。 今回提供された情報類は大変素晴らしいと思いました。今は景気が落ち込んでいる時期で近未来の予測は大変難しいのではないかと存じます。しかしながら、いずれ空港能力にいきずまりが生じることは分かっていることです。移転問題等早く話をすすめることだと思っています。 福岡空港のインフォメーション・コーナーで今回のことを知りました。でも、搭乗入り口と土産品コーナーの間にこぢんまりと催されていて、あまり目立たない印象を受けました。展示物はグラフや色を効果的に使ってあって見やすかったのに、何だか勿体なく思いました。福岡空港を利用される人に少しでも見ていただく工夫をしてみたらどうかと思います。私自身、手持ちぶさたで空港内をブラブラしていた時に見つけましたが、飛行機の時間が迫っていてゆっくりみることができませんでした。もう少し早く見つけていればゆっくりみることができたので残念です。 オープンハウスは、遠くからでも何をやっているのかわかりやすくした方がいいと思います。近くまで行かないとわからなかった。 各種催しや広報誌・HPによる情報提供が行われているが、市民の関心はかなり低い状態のままのように感じられる。その一方で、マスコミでは新空港建設の報道が先行しており、その影響から市民の参加意欲はさらに低下しているように見える。近時のパブリック・コメント制度における参加低調の現状を考えると、広く一般に参加を呼びかけるにとどまらず、学校や地域グループ単位で勉強会や意見交換会などを進めた方が効果的であるように考える。 説明会が空港新設反対派(?)の陳述の場になる恐れがあるのは残念です。「初めに空港新設ありき」という感じを地域住民に与えて説明会に出ている感があります。 資料はいろいろともらいたくさんであるが見にくいというか読みとりにくいグラフなどあり、もう少し私共一般人にもわかりやすく表示をお願いします。 旅客の利用はあまりしませんが、情報は勉強になりました。 インフォメーションコーナーが閑散としていた。もっと一般利用者へアピールすべきでないか。 ・10人の内、正しい認識を有し、理解があるのは10%の人達と思う。これは統計的に考えても例えば選挙の投票率等を考慮しても充分に分ることです。90%の人は十分な知識や、考察も持っていない。 ・リーダー(行政の長)が、正しいプランや意見をしっかり持って市民をリードすることは、とても大切な現実です。単に無用な意見に引きずられて、足踏みしたりする様な事がない様、しっかりしたリーダーシップをとって下さい。 図表が多く使われており分かりやすい内容になっていると思った。 国などのお役人は、まず「新空港ありき」の発想で、税金の投入に抵抗を考じない人々であることが、社保庁、道路公団などの件で明白になっている。社保庁であった経験で言えば、「自分はそれにかかわっていない。」「自分はその計画に反対した。」等と言い張り、お役人を形づくっている1コのレンガであるという。税金などをあずかっている公務員で、国民や住民が気持ちよく喜ぶサービスを提供しようというものがあるかどうか疑問を覚えしました。 何を目的としているのか、よくわからない。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	提供された情報は、精細で、一部を除いて解り易く、良質であった。ただ、その場で読んで、理解して対応を考えるには時間がない。問5にもっと知りたい情報があるかどうか、があったが、基礎的な知識がないと、どのような情報が必要なのか、よく解らない。現地での説明があったのはよいが、全体像が掴みにくかった。会場での説明は、もっと焦点を絞ることが必要ではなかろうか。また、空港の外周をひとまわり、バスで行なわれたが、説明不足で、何が目的かがよく解らない。予備知識のない、老若男女を集めるのではなく、出席希望者にアンケートを取るなりして、ある程度の理解のある人を集めるのがよいと思う。 ・なんともじれったいやり方(PI)なのか！ ・もっと早く手続を終り、早く新しい空港を造るべし。手続きをやってる間に大事故でもおきたらどうする？ ・空港利用者にとって、かなり不満を持っている人が多いと思う。 ・福岡空港の現状と課題をもっと利用者にアピールして、利用者の声を集約していただきたい。 PI自体のスピードUPが必要と思います。 8月18日の説明会に参加した。反対派の集会という感じで情報のある運動家が長時間自分達の意見を述べ、賛成派の意見を聞くことができなかった。参加した市民の意見を様々な視点から拝聴する意味で司会者は特定の人に多くの時間を割りあててではなく、多数の意見を引き出してもらいたかった。最初の二名の運動家又は専門家の意見だけで予定時間の半分以上費やしてしまっていた。一名の意見発表に制約時間を設けるべき。そうすれば意見を述べる者も要点のみ語ることになる。 9月4日の見学はとても良かった。 詳細版では多くの情報が提供されているが、あまりに情報量が多く、似たような図表があちこちに分散し、逆に言えば、見たいデータがどこにあるのか探しづらいため、読破するのが難しかった。もう少し要点を絞ってコンパクトにまとめた方が理解しやすいと思う。 こういった催しをしてもらえたのは嬉しいが、どちらかといえば土、日にされてはいかがでしょうか？ ・PIではなかなか話が進展しない。 ・両極端の代表者で意見のやりとりを公開でやり問題点を深めていく方法が良い。＜早い＞ ・反対意見は、付帯事項として常にフォローしていけば良い。 国内線見学時「非常口」扉を開いて通路に段ボール箱等が置かれて有るのに「キケン」を感じました。 貴重な機会を与えて下さって有難うございました。 この様な事をドンドンやって下さい。長い事見ていないので雁の巣の航空交通管制部も見せて下さい。 ・便利に利用している福岡空港、今回の説明会に参加して、課題を知ることができ、勉強になりました。 ・バスで周回して、空港の外にも気づばりされているのがわかりました。 ・ミネラルウォーターまで頂き、ありがとうございました。 国際ターミナルは始めて行きました。よかったと思います。周辺も廻る事が出来よかった。世情の安定と病気の発症率が無くなったら旅行したいと思います。 かさの準備や飲み物などお気をつけていただき有り難うございました。おつかれさまでした。 空港ビル関係者の参加もあれば良かった。 ありがとうございました。 もう少し具体的な解決策を示してほしかった。 ステップごとの説明会開催をお願いします。 たいへん興味深く、楽しいものでした。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・「PIレポート・ステップ1」は、概要版・詳細版ともよくまとめてあります。内容のまとまりは流石で空港俯瞰図は有難いです。通常市版地図や空港案内図で納得し、こんなものかと思っていたのですが、虫メガネでみると、駐機の様子や建物、建造物もよくわかり、楽しいです。 ・説明会(8/18)移転反対論？が多かったようですが…。「北九州、佐賀空港とリンクして」…は、できないことだと思いますが…。 ・空港見学会(9/5)通常みられないところも見せていただき有難かったです。”貨物ビル”では、一方の裏方さんの大変さもよくわかりました。 ・5/27日経夕刊に「新空港候補地、雁の巣で独自案」――”福岡市が検討開始”とありましたが、どんな動きになっていますか。 市制日より大きく公表して下さい。ほとんど知らないのでは？ 最新の情報がわかるレポートが欲しい。 現在の福岡空港が抱える問題を解決するには、新空港が必要だろうとする立場からすると、今回のレポートの内容は今さらという気はしますが、できる限り多くの方に福岡空港には何らかの改善策が必要だと理解してもらうには、大切な活動だと思います。福岡では人口島など大型の公共投資にはひじょうに風当たりも強く、今回のこのレポートに関しても、一部新聞報道では「新空港をほのめかす…」といった表現も見られました。総合調査が公正に行われても、マスコミ等の報道いかんによっては、批判を受けることもあると思います。調査の情報提供は常にオープンにして、また主張すべきことは、はっきり主張していただきたいと思います。空港の対応策として①近隣空港との機能分担②現空港の拡張③新空港の3つが挙げられていますが、意見や感想を寄せられる方は①を支持する方が多いのではないのでしょうか。②や③を支持する方の中には、逆にあえて意見を言わないという方も多い傾向にはないのでしょうか。調査の意見の反映のさせ方、意見の採り方等も今後検討していただきたいと思います。 結局のところ、「新空港が必要」という規定路線にそった情報だけを提供している印象が残る。 今回空港見学会に参加させていただき、空港の状況などくわしく知ることができたが、今後は、飛行機についての知識も増やしたいと思うようになった。飛行機についての細かい部分、知られていないことなどを、知る機会があれば…と思う。シブ中の見学などが不可能であっても、資料などの配布があれば、とてもうれしい。 現在の空港の活用のための調査であってほしい。現在の空港の悪い所の強調して、新しい空港が必要という結果にしないでほしい。 処理余力がなくなっているのであれば新空港の必要性をPRすべき。 国土交通省の九州地方整備局の前身に勤務しておりH.3～H.7年ころに当該プロジェクトの立ち上げ等に若干参画したことがあります。 豊かな時代の流れの中で、当該プロジェクトを暖かくはぐくんでおられることに嬉しさを覚えしました。 追伸、実現に向けて、更なるご尽力をご期待申し上げます。 大方についてはよくまとめられていますが、現状での極限までいくことへの徹底した対策についてももう少し、いろんな方向からの検討があるのではないという気がします。 レポートがとても立派でびっくりしました。 利便性、増便などを期待するデータや意見ばかりで偏っていると思います。今のままで良いという意見もあると思います。現空港のアクセスの良さは捨て難いのではないでしょう。新空港を作っても増便しても、空港までのアクセスが悪くなければ、利便性としては劣ることもありえるので九州各地からの集客も望めないかもしれません。現空港を、借地料を払いながら、ターミナルの移築などで利用し続ける場合の費用と、新空港をつくって維持管理していく費用の見積もりなどをきちんと出していただかないと借地料だけの数字が出ていてその印象が強く残ってしまいます。 客観的な意見を取り入れて総合的な判断をお願いいたします。 ・上記の需要予測と今回の課題は一体的に説明すべき ・空港ありきのスケジュールのようだが、PIで不要との意見が多いときはどうするのか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	催し、イベントを行われていたことは知りませんでした。一般の人が足を運び、意見を書くと思わせる魅力的な何いが必要では。 空港管理の実態など空港周辺の運営について短時間で手際よく説明を受けることができました。 空港の機能分担の話(ステップか)があるが、レポートはあまりに福岡空港の良さを強調したものになっている感がある。例えばP.5の「九州の主要空港の…割合」グラフも本来であれば、グロスで論じるのではなく、便数、価格などの要因を交えるべきだと思う。 P.I.という手法は素晴らしいと思うが、4ステップも踏む必要があるのか？時間がかかりすぎるように感じます。 ・「新しい空港を建設すべき」という視点にやや強い印象を持った。 ・もっと「利用者は何を求めて、どのように行動するか」という視点が欲しい。 今後step2以降に期待する。 現空港へのハード整備の為に資金投入(国内線⇒国際線への地下鉄の延伸)を最小限にして、今回のP.I.のレポートの第3、第4ステップへ進むべき。 今後も継続していただきたい。 市民の意見を聞いて進める今回のやり方は大変良いと思う。市民から意見が出された情報を再度出してレポートを作してほしい。 今回の空港見学の説明概ねわかりました。が、これに出席してる人たちは空港問題にとっても関心がある方ばかりです。個々の意見もしっかりもってる人です。せっかくの意見交換の場があったにも関わらず、県の人時間がなくて中途半端に終わってしまいました。県は自分達の思いだけ伝えればそれでよしとおもっているのでしょうか。県民の意見など聞かないと思っているのでしょうか…。意見を生かしきれなかったことがとても残念。時間なんてどうにでもなっただけです。 空港見学会、短時間の間によくPRと運営がなされたと思います。今後も継続して情報公開をお願いします。問5でも述べましたが、日本の空港がアジアの主港と比較して、立ち遅れていることをもっと知らせるべきでしょう。 もともと新空港ありきという姿勢から、そもそも現空港の現状を把握しようということで今回のPIが始まったと理解していたが、そのような中立的な立場でのデータ提供が必要ではないでしょうか。 空港見学会などをもっと行い、住民の理解を深める努力が必要と感じる。じっさいに見学を行うと見方や考えが違ってくると思われるから。 せっかく設けていただいた見学会でしたが、空港の敷地外で一周したのは残念でありました。もっと中を見せていただきたかった。案内をしていただいたスタッフにはご苦労様でした。 ・連絡調整会議の皆様には大いにお世話をお受けしました。ありがとうございました。 ・空港への関心が今まで以上にあがりました。 ・県民への関心を高める努力をお願いいたします。 より多くのマスメディアを使用してのPRが必要である。 総合的調査の内容4項目(現空港の活用限界、近隣空港の活用、現空港滑走路増設、新空港での対応)と検討の4ステップとの整合性がない。具体的に言えば、前者では総合的調査の範囲を示しているのに、後者では総合的調査のうちの現空港の活用限界についてのみ段階的に調査を実施するとし理解できない。特に、新空港での対応が検討ステップのどこで調査されるのかが不明である。 更に言えば、検討の4ステップは、総合的調査の内容4項目をどのように段階的に調査するのかが明確に示されていない。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	新空港調査は、今回の総合的調査において、現空港の活用限界から調査を開始し、最後の選択肢の新空港は最後に調査を実施するものと推測するが、最後に調査を開始すると、以下の理由から、調査検討スケジュールが大幅に延長となる可能性が極めて高いと考える。 その理由として、新空港の調査の大部分が実施済みといえ、新空港調査の原点（スタートライン）の玄海灘の新空港予定海域での気象・海象調査が未実施であり、予想就航率（横風用滑走路の必要性との関係大）、設計波高（建設費との関係大）等の空港計画・設計条件が未確定であり、現空港の滑走路増設等との経済政等の比較検討が具体的にできない。比較検討するとすれば、当該調査が不可欠であり、このため、スケジュールが大幅に延長となる。 以上をまとめれば、新空港調査のうち未実施の玄海灘での気象・海象調査を早急を実施する必要がある。航空法施行規則では、新空港予定地での気象調査を2カ年以上求めている。 福岡市役所1Fのインフォメーション・コーナーを訪問したが、まず、一般市民には、場所が分りにくいし、簡素すぎと思った。 今回は概要版を読みましたが、色や図・絵を使用してあって、とても分かり易くなっていました。これからも情報（ステップ2～）をお待ちしております。 現在の福岡空港のかかえる問題点について、13ページあるパンフレットでもおおむねわかるものだった。グラフや図を多く用いてあり、とても良かったが、グラフや図から判断される状況の説明、つまり問題点の明示は、P8～9ページは力が入れているが、P6、P7はまだ不足していると思われる。もっとこうした状況の理解を求めるため、メディア（マスコミ）等で、解説していかないと、利用の少ない人、ほとんど利用しない人にとっては、全く理解出来ていないと思う。 空港の将来のあり方を方向づける検討会として有識者会議が設けられ、私も傍聴させていただきましたが、弁護士、会計士、新聞記者を含むメンバー構成に若干疑問を感じます。各委員の発言をお聞きしていても現空港の容量限界を示すデータを踏まえて何が問題なのかという視点に立った検証がなされないし、建設的な意見や示唆に富む発言に乏しく、例えば航空行政に明るい方（航空評論家）、空港の機能整備の専門家を含むメンバー構成で討議していただくべきではとの印象を持ちました。 見学会や説明会に参加してみたい。 一生懸命、説明をし、質問にお答えしていただいた担当の方はご苦労さまでした。完成版の資料の説明会の前に、我々、空港利用企業に意見などを聞いてもらえる場があったのなら、良かったと思う。 事前に資料の配布をいただきかった。次回はよろしく。 もっと勉強します。 良い機会であった。チョットかた苦しい感じであった。深い議論にはなっていないと感じ ・大変勉強になりました。 ・各機関との連携（国・民間・旅客会社）が必要と思います。 今日は初めての見学会参加で興味深く見学できました。ありがとうございました。 PIレポートステップ1は、カラー、図や写真が多用されているので、福岡空港の現状と問題点がよく分かりました。しかし、それに対する対応策があまり記載されていないので、今後の空港に対する展望が見えて来ません。次のレポートを期待したいと思います。見学会は非常に楽しい時間を過ごすことが出来ました。ありがとうございました。 ・見学等はおおむね理解できた。 ・もし、もっと別の場所を見学したい。（普段はいることのできない場所）管制塔など ・国際線と国内線との連絡、バスはなく、他の交通機関は考えてないのか。空港は福岡の顔になるので、最新の輸送手段の導入など。 だいたいわかりやすかった。 非常にわかりやすく編集されていますし、知りたいことは概ね取り上げられていると思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	このレポートに関するアンケートになっているので、福岡空港に対してどう思っているか意見が書きにくい。今このような現状なので、どんな意見があるか広く集めるほうが、よい。このアンケート方法では、意見集約できないので、もっとダイレクトに質問項目をつくること。現状打破できるような意見を集めることで、県民の意識も高まる。 この資料の生かし方がわかりません。みんなで考えてその意見が生かされるのでしょうか。 一回の質問の時間と質問数も限定して、多くの方が質問の機会があるような配慮をお願い致します。今回はとても良い会でありました。前進あるのみですね。応援致します。 現空港の能力限界に近い事が良くわかった。PI手法での合意形成を計る方法に感心した。 課題と実現すべき政策的目標とあるが、実現すべき政策的目標は本レポートの役割、課題のことでしょうか。ステップ2の前提条件のことでしょうか。それともこうあるべきだという姿を行政側が複数案別途提示するということでしょうか。 一般の人の空港見学の方は、空港周辺での空地で、非常に多く見られる。一般の方の空港見学等の利用場所等を、成田空港等のように行ったら、もっと福岡空港の状況を知っていただけたと思っています。航空博物館の設置や、周辺の公園の整備。現在の場所では、困難なのかもしれません。 ステップⅠとかⅡとか勝手に役所できめて聞くのはおかしい。もっと最初から総合的な意見を聞くべき。 お世話になりましたスタッフの皆様には厚くお礼申し上げます。お子様の参加もありましたが、子供さん連れの見学者は別途(小学生以下)のプランでお願いしたい。スケジュールで、貨物地区の見学プラン、空港周辺見学迄入れて頂き大変参考になりました。次回は周辺空港(新北九州、佐賀、熊本等)の見学会のプランをお願いしたい。質疑応答時間をもっと取って欲しかった。30分～1時間位。 「近い将来福岡空港はピーク時に滑走路処理容量が満杯になるので新空港建設が必要となると思いませんか?」ということを住民に問うている訳ですね。もっとストレートにそれを出しても良いのではないのでしょうか? そうしないと、「混雑問題」の文言から、チェックインが遅いとか、保安検査場に行列が出来るとか、搭乗待合室が狭いとか、本来意図していない見地からの意見が多発するでしょう。 中学生向けのDVDとかビデオがあると、教材として活用できます。 いただいたレポートはカラフルなグラフなどたくさん使っていて、丁寧な資料だと思いました。展示場では、係りの方もお客さん待ちの様子でしたが、ビデオを流したりやパネルをただ飾るだけでなく、もっと楽しく参加したりできるような雰囲気を出したらいいのになあと思いました。 少数意見でもたくさん意見をのせてほしい。 ・非常に良いことだと思います。(良い方法と思います)＝P1 ・P1に参画したという喜びと、何にか責任も感じます。 ・良い計画が出来るのではと思いますが、意見が分かれた場合の取りまとめ方、方向付けが気になります。 グラフ化や図式化して解説してありわかりやすかった。 ご苦労様です。 PIは初めての経験ですが、市民に良く理解してもらうには有効と思われます。今後ともどんどん情報提供して行って下さい。 情報をもっと開放して欲しい(情報の質も)今回の参加をきっかけにて、さらに勉強し、理解を深めて行きたいので、今後も、このような勉強会にはぜひ参加したい。継続的に連絡を頂きたいと思います。つまり、毎回参加者を募ったら、継続的に連絡をし、参加数を積算的に増やして欲しい。 障害者の方が発言しようとした際のスタッフの対応が良かったと思います。 今後も興味があるので、参加して行きたいと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	街頭など様々なところでアンケートや調査を取ってみたいと思います。もう既に取り ているようでしたらすみません。 空港見学会が次回あれば参加し、もっと細かい空港事情を知りたいと思いました。 説明会のアピールをもっとする方が良いと思います。一般の人は知らない。特に、学生 や、20代を中心とした方々の集まりをすべきでは。 一般の市民は現空港にはほとんど不満を持っていないと思います。その人々に実態をわ かりやすく教えるには、混雑度をビデオで見せるとか、できるだけテレビ等の媒体を使っ た方が良いと思います。 わかりやすく大変よくできています。 また来週も名古屋との往復です。福岡県、福岡市、そして日本の発展をのぞみます。地 域住民の意見を尊重していただければ幸いです。 イベントというか、PRの仕方が、ちかっぱ下手くそ。感心集めたくない？ 空港内のブース展示、他方者ながら大変興味深く拝見しました。今後も乗り継ぎ時間等 になるべくうかがえれば、と思います。 現状の処理容量、危険性については非常に勉強になりました。私自身、生れも育ちも福 岡で、交通の便、自然環境は日本一と思う。次世代は私たちの時代となるので、しっかりと 私たちは考え、先輩たちに意見を求めないといけないと思った。今後、勉強会があれば、積極的に参加したい。 参加者からの質問に、的確に答えられていない。参加者のごく一部しか質問できず(長々 と一人で時間を占める人がいる)残念に思う。進行方法に問題あり。 県内でわずか4回程度、PIをやったからといって、『PI』と言うのは、変だと思う。単に数人 の意見・質問を聞いたにすぎない。 今まで疑問に感じていたことや、施設内容がよく理解できた。現在の課題を解消、緩和す るための対応案の選択肢に関する情報についても知りたい。 空港問題と聞くと難しく自分には関わりなさそうなイメージでしたが、今回お話を聞いて私 達が一番関心を持って考えていくべきだと思いました。なぜ必要なのかなど詳しく話して 頂いたので、ほんの少しかもしれないですが、大切さが理解できました。話を色々聞か ないと知らない事が沢山あるので、こういった機会があれば、どんどん参加したいです。そ れをもっと考えを深めて少しでも福岡に、子孫に何か残せるのなら何んでも一緒にしてい きたいです！！ 今後とも新しい空港建設に向けて、情報や検討結果がほしいし、出来ることがあれば協 力していきたい。 パンフレットの内容が難しくて、わかりづらいです。もっとわかりやすい表現にしてもらえ らと思います。 何人程度の県民の参加があればPIと言えるのか。考え方の整理が必要。行政が一方的 に案を作成するのでなく、県民参加型の事業推進は立派。 このような形で私たちの意見を述べる機会があるのは大変うれしいことです。いろんな課 題に対してもこのようにディスカッションできると嬉しいです。 良くまとめられている。 PI資料は中立、公正でなければいけません、福岡空港については問題点が強調され ている。新空港の必要性を誘導する説明が多々あります。例えば'03年の旅客数1,884万 人と'88年よりうなぎのぼりの傾向を表示していますが'04年は1,851万人と下降しているに もかかわらず表示していない。羽田路線の運賃も新規会社が参入すれば安くなるとの表 示で大手31,300.-、新規24,400.-とありますが、大手は早割等で実質運賃は20,000.-新規 より安いのが実体。福岡空港のピーク時の発着間隔は形態の異なる地下鉄との比較で はなく英国のヒースローとの比較をすべき。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	格好だけでなく、本当に主権者(国民)の意見を反映する気があるなら、先ずPublic Involvementなどという外国語を使うのをやめて、国民(又は市民、住民)参加という国民に解る日本語を使うべきである。日本国の官庁が日本国民の意見を聞くのであるから、国民の大多数が分らない言語を使うのは無意味である。国民の税金で雇われている日本国の公務員であるなら国語を大切にしてもらいたい。 行政当局は空港の実態をPRすべきだ。不足している。 良く分析されていてわかりやすかったです。今後もSTEP2及び3と実施していった下さPIレポートの導入を実施されたことについては、市民への現状認識を促す意味で画期的だと思います。 福岡空港の現状が詳しく記載されていて理解できた。今後、更に便利になればと思いました。 10時頃の東京行便で出発時刻の遅れを体験した。着陸機と出発機の間で、特に出発機の待時間の実情と、その遅れが他に及ぼす影響等の実績をケース毎に追跡調査し、問題点を浮き彫りにしては？ 建設費の詳細がない。理論的には新空港が必要と思うのは当たり前。当然、費用対効果を考える。それなのに「費用」の話がないのはおかしい。 先月12日、日航機墜落事故から20年目の日に、福岡発ホノルル行きの日航機が、エンジントラブルで引き返すという出来事が。東区に部品が落下し、怪我人がでました。福岡空港には、日本でも珍しく都心に近い場所にあって便利ですが、1つ間違えると…今後は、安全面についても取り上げて欲しいと思います。 調査対象はもっと広げるべきである。特に旅行会社にも協力してもらい、団体客の意見を取り入れることも魅力的な空港づくりに必要なのではないかな。 10年前の新空港構想の時と比較し、生データを提供している点は評価できる。今後も引き続き、加工していない生データを出して欲しい。 反対していた新空港構想が白紙に戻ったということで、今日の説明を聞いたが、現在の空港では限界であると言外に言っているように聞こえる。新空港への移転の意図を感じる。 今後も引き続き、加工していない生データを出して欲しい。 今回のレポートは、PIの資料として不十分と感じる。 PIレポートを読む限り、新空港を整備することが前提となっているように感じる。福岡の豊かな自然を残して欲しい。玄界灘は風が強い。空港として適地とは思えない。検討の際には、このような気象条件も考慮すべき。 航空運賃の低下や人口や利用者数が減少しているにもかかわらず、以前の利用状況データを使っている。最新のデータを掲載すべき。 パンフレットにアンケートの実施期間・方法などの記載がないので、意図的ではないかというような印象を受ける。 パンフレットに対して新空港ありきという何か意図的なものを感じられる。 ステップ4までの基本的な考え方は変えずに、今後も抜けのない調査をやって欲しい。調査は目的が偏らないようにやっていただきたい。 今日説明会が開催されることが周知徹底されていなかった。町の広報誌やポスターなど、告知を徹底していただきたい。 次期社会資本整備計画に今の進み方で間に合うのか。 空港の近隣に住んでいる立場としては、事故など不安である。新空港を建設すればこれから20年かかるのに、国の方向をPIの手続きを踏まずに出すことができないのか。 PI自体を一般の方に説明するのは、非常に難しいと思う。 将来的ビジョンについて、検討していく過程で色々な問題点をPIのプロセスを通じて市民に知らせていくやり方は悪くないと思う。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	門外漢に専門的な説明をされても「その通り」としか思えないので、新空港建設に持つていこうとする作意を感じる。 市民や県民が空港をどうかしてほしいとか、切迫したものがあつた上でのPIが基本ではないか。PIの必然性をもっときちっとしてほしい。 結論を出す時期を明確にしなければ、いくら検討しても意味がないのではないかと。 PIレポートにPIのステップのスケジュール、出した意見がどう活用されるかを明記すべき。 空港の問題は、国が主導権を持って、もっとスピードアップして進めていかなければ整備が遅れ、国際的な競争力が低下してしまう。 国の政策、戦略がまずありきでは。単に福岡空港だけのPIと言われても、よく分からない。 11月でステップ1を終了するということだが、そんな短いスケジュールで県民の意見を収集し、結果を出すことができているのか。簡単に考えず、もっと長い時間をかけるべき。 今回のような説明会を開催するにしても、コピーでかまわないので資料を全戸配布する等の配慮が必要ではないか。 PIレポートには専門的な用語が出てくるので分かりにくい。 ステップ4までのシナリオが既にできているように見受けられるので、意見を出しても無駄なのではないかと思う。 現状についてはすでに理解しており、ただ意見は？と言われても建設的な意見は出ない。ある程度方向性を持ってもらわなければ意見も出しづらい。 PIパンフレットは新空港建設に誘導的な情報の出し方をしている。このPIは新空港を作らんがためのカムフラージュではないか。 パンフレット版のP.2には悪いことばかり書いてある。ネガティブな表現をして世論を新空港建設に誘導するのはやめて欲しい。 本来はステップ2の「地域の将来像と福岡空港の役割」が先に来て、それに対してステップ1の「福岡空港の現状と課題」がきて、福岡空港は其中でどういう位置を占めているのか、何が良い点か、何が不足しているのか検討されるべきではないか。建設ありきの進め方なので、今回のような順番になるのだ。 PIレポートは、表現が悪く、課題のみが強調されている。 福岡空港が欠陥だらけの空港のように書かれている。満足な点についてはあまり書かれず、不満足の原因だけが書かれているのが良くない。 現空港の欠陥を前面に押し出して意見を聞かせて欲しいといっても、移転が良いという意見しか出ない。 アンケートのサンプル数、調査機関、調査対象などの詳細がない。 収入は隠して支出のみ提示するのは、新空港を作ろうとする意図を感じる。 行政が独善的に進めている現在の手続きは不満である。質問に対して、しっかりした説明ができるよう準備して欲しい。PIは上で決まってから住民に降りてきていた時代と比べると進歩したと思うが、世論を誘導するような資料の作り方は止めて欲しい。 現状の分析に置いてまず課題を出してくれば新空港が必要という方向に世論が誘導される。 課題はステップ2で将来像が出てから、出てくるもの。現状で課題が出るのはおかしい。 PIレポートを読む限り、福岡空港は「欠陥」空港との主張をしているように受け取れる。パンフレットの2ページ下段にある「不満足な点」を記載しているイラストは、「欠陥」空港であるとのイメージを助長しかねない。 空港の現状や課題を一般の市民や利用者に理解してもらうために、PIレポートにより、これらを分かり易く伝えることは重要である。だが、空港周辺の地元住民の苦勞について、騒音コンターや環境対策事業費のデータを載せるだけではバランスを欠く。空港における収入も並記すべき。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	環境事業対策費や借地料に係る記述を見れば、コスト高の空港であり、新空港に移転すべきとの意見に誘導される可能性が高い。 福岡空港の総合的な調査PILレポートに関する意見と要望 このPILレポートステップ1の報告書は、こんにちの「がらくた経済」といわれる経済体制の延長線上での市民意識と利用者ニーズの調査に偏向しています。これでは「新空港建設」の方向に市民意識を誘導する報告書でしかありません。 さる8月18日「あいれふ」での説明会で、今後のPILレポートに7項目の追加調査を要望したが、正確に伝わったかどうか不安なので、改めて下記の調査報告を加えることを要望します。 1. どの階層、職業の人(企業管理職、経営者、会社員、公務員)がどのくらいの頻度で航空輸送を利用しているのか、社用、公用での利用なのか私用なのか、一般市民の私的旅行での利用はどのくらいの頻度なのか、あるいは、航空機を使う機会が全くないか、ほとんど利用しない人たちがどのくらいの割合を占めているのか、などが分かる調査をすること。 2. 航空機と他の交通手段とのエネルギー効率に関する比較調査。市街地電車、鉄道、新幹線、バス、乗用車、航空機などの比較調査結果を公表すること。航空機の1人1km輸送あたりエネルギー消費量は、鉄道の5倍、乗用車は鉄道の6～7倍とされている。エネルギー効率が悪い航空機と乗用車は縮小・廃止し、市電、鉄道輸送に切り替えるべきである。 3. 現福岡空港への自動車の出入台数と駐車スペースを公表すること。航空輸送のCO2排出量が全体の1%しかないとされているが、航空輸送に連動して自動車輸送は増える。新空港に関しても自動車の出入りを予測調査すること。 4. 航空輸送の社会的費用(エネルギー消費、空港整備、道路・交通網整備、航空管制、事故処理、騒音対策、汚染処理など)を調査すること。 5. ヨーロッパの航空事情を調査して公表すること。1990年当時「ヨーロッパ(西欧)の空路の密度は度を超している」と報告されていた。そうだとすれば、日本の国内空港数94、路線数300は「きちがいじみている」といえる。国土面積が同じくらいのドイツの空港数は22。しかも、1994年の調査で、ドイツではすでに鉄道アクセスを重視し、200～300km程度の距離帯は航空路線を廃止し、鉄道と置き換える方針をとっている、と報告されている。 6. 原油価格の上昇による航空料金への影響調査。原油相場は1バレル60ドルを超えて上昇している。イラク戦争前から4倍の上昇である。燃料費は、航空運営費の中で14.3%を占めている。原油高の影響を調査すること。 7. 原油需給の将来見通し。世界の原油確認埋蔵量は1兆1000億バレル。年間300億バレルの消費で37年で終わる計算だが、10数年後には原油供給国は中東5か国に絞られる。中国の消費がいまの勢いで伸びれば、供給量が需要に追いつかなくなる。価格はさらに上昇する。たとえば、20年後の航空機燃料の需給がどうなるのかの見通しくらいは調査報告すること。 5.福岡空港が福岡市域、福岡県域における航空需要への充足対応を超えて、西日本地域における主要空港を目指すとするれば、その所要費用は福岡市民、福岡県民としての地元負担の外に、国及び他県、他都市が負担する割合はどうなっているのか。 趣味の旅で立ち寄った福岡空港のブースでお取組みにつき拝見しました。私の実家のある関西のような、狭い範囲に空港が3つ(神戸含め)もできるような迷走を避け、うまく着地できるよう、ステップ2以降にも期待しています。 1、調査不十分(意見も入っています) まず需要層の調査。福岡市民の何%が空港を利用しているか。どういう人達か？その目的は仕事？レジャー？見学？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	5、お願い 最後に又お願いしておきます。市民意見が、どこで誰に寄って取捨選択されるのか、知らせて下さい。その会議を傍聴したいと思います。傍聴できないなら発言者の名前入りの議事録を公表して下さい。 9ページも読みました。記述が曖昧です。 ① 今回始めて実施されるPIは、一般の方々からも意見等が数多く寄せられると思うが、一般の方々の理解が得られるよう、意見等には丁寧に、分かりやすく回答していただきたい。 ① 平成19年には、国の交通政策審議会が開催される予定であり、それに間に合わせる為には残された時間は短いものと思われるので、調査を迅速に進めて欲しい。 ① 今回の調査について、ステップ1～ステップ4まで段階的にPIをやっていくという計画のようであるが、今後のタイムスケジュールがわからない。 ② いつまでに何をやるというのが分からない為、一般の市民の方も全体像が理解できないのではないかとと思われる。 中学校の教材として、使用したいと思いました。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	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） 89 件 一方で、都心に近いメリットが大きいと思います。現在は最低週に1回、ビジネスで福岡を訪れていますが、それは都市部へのアクセスが短時間だからです。それは、移動ではなくビジネスに時間が取れるということを意味します。多忙の者としてはその時間も重要です。東京-福岡間と東京-札幌間はほぼ同じ飛行時間ですが、都市部へのアクセスを考えると、ビジネスの拠点としては福岡の優先順位を高くしているのが現状です。空港と主要駅の間が40分かかる札幌と同程度のアクセスになると、福岡を訪れる頻度は間違いなく下がるでしょう。 「市街地の高さ制限」と「空港の利便性」を考えれば、後者の方が重要かと思います。下手に前者の方をとり、将来的に移転するようなことがあれば、九州及び東アジア圏のハブ空港としては全く役立ちません。 福岡空港の良い点は都心に近い点のためアクセスが簡単という点のみ。しかしそれはすべて次の欠点の原因でもある。1. 福岡市の都市の発展を阻害している（都心に存在していること。電波法他）2. 発着ルートの下に住宅街があり安全上問題である。また騒音も問題。3. 24時間使えない空港は国際空港とは言えない4. 国際、国内線ターミナルビルをわざわざ別にしたのは何故か5. しかも地下鉄の駅が国内線側のみというのは何故か（特に上記4、5番は政治的いやらしさを感じる）6. いまだに軍、民共用というのはどうか。どちらにとっても不便 今の空港は世界一便利が良いと思います。 福岡空港は私の知る限り（海外も含めて）最も便利な所です。なくさないでほしいです。 「福岡空港は日本で一番便利な空港」、出張族の我が社の人達が異口同音に言う言葉です。（東京の本社から来る人間も）現在の場所がベスト。他の場所に変わった時の経済的マイナスは大きいと思う。仕事のスケジュールで日帰り出張をしなければならない時、福岡で出来る仕事の量が全く違ってくる。時間と仕事量のコストパフォーマンスを考えると最悪出張がなくなること考えられる。 福岡空港は現在の場所に残り続けた方が良くと思う。そうしなければ国際線の空港を造り直した意味がない。JALの国際線3線の廃止も大きい影響がある。空港にこだわるよりむしろ、地下鉄を六本松から空港まで直通で行ける様にすることなどのアクセスの良さを改善してほしい。北九州や佐賀の空港など空港も多すぎるので。福岡は人工島などムダ使いが多すぎるのでこれ以上ムダ使いを控えるべきです。 県外から車でアクセスする際、なかなか不便である（わかりにくい） 問題があるから移設するという考え方を持たないようにしてもらいたい。私は年間で福岡空港を100回程度利用するがこれ以上便利な空港は他にはない。 現在の空港の最大の利点は交通アクセスが良く、利便性があること。この点を維持する事は重要なポイント。東区の奈多沖は交通アクセスを整備する上でも地理的に有利性があり、都市高速の整備、地下鉄の延伸等でニーズには対応しやすい。建設費の削減にもつながるのではないかな。 福岡への出張で一番おどろかれることは、天神へのアクセスのよさ。これを活かしてほしい。 福岡空港はこの利便性（市中心部から近い、高速道・都市高速に近い）に大きな魅力がある。特に国内線は現在地からの移転には反対。国際線も既存の隣接空港の拡充利用を検討すべき。 現在到着し、1階に降りるまでの間、搭乗者と交互通行になる場合があり、場合によっては高齢者や子供がとまどう場面が見受けられる。乗客の誘導のあり方が問われるのでは？又、地下鉄と国際空港のアクセスが不便、専用連絡通路が考えられないか。又は、専用軌道事があれば、地方から国際線に乗り換える場合が不便。結局関空に飛ぶことになる。 福岡空港は中心部からの他空港に比べてアクセスの良さが利点だと思うので、今の場所のままがいい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の利点は何といっても市街地へのアクセスの良さ。この利点をそこねることなく改善策を練って欲しい。(最近、新しくできる空港は海の上など不便な場所が多く、仕事、レジャーどちらでも使えない)市街地に近いが由に、建物の高さに制限があるとのことですが、歴史ある街に高層建築はあわない。福岡空港から国際線が出なくてもいいので、成田、関西などへ小型でいいので接続便をふやしてほしい。 福岡市に身内がいる為、年に1回は空路を利用して訪問します。地下鉄が大変便利です。中心部に近い空港は他に見当たらないですね。不満は売店。福島便のローカルターミナルは売店が小さく、いつも広い方へ行きますが、往復は結構大変です。 便利さはもうこれ以上必要ないところまで来ています。拡大も決断なら、これ以上、増やさないのも英断です。利用者の意見を100%実現できないのなら、今のままで、より安全で快適なサービスを提供することに努力されては。一番大事なことは安全です。もう忘れてるんじゃないですか？ 博多駅から5分と言う立地は世界一便利な空港といえるでしょう。でも24時間利用が出来ないとか、発着回数が限界に近いとか移転を考える時期と思う。でも駅から10分～15分等の便利性を兼ねた空港となると「海の中道」周辺の内海を埋立てて、空港を作れば、海は浅いし、波も小さいし、建設費も低く抑えられる。建設が低く抑えられれば、実現可能です。(たとえ、国にお金が無くても)今の空港には大きな金をかけずに、改善程度にして移転の方向に力を集中すべきです。 アクセスの良さは、とても大事なことです。出発から到着までの所要時間の内搭乗手続きも含めて、アクセスに時間がかかれば、いくら移動時間が短くても、他の列車等の交通機関に対する優位性が薄れます。(価格では一番高い上に)現空港のバス、列車、新幹線とのネットワークはとても魅力的です。ぜひ現状での存続を望みます。 今の空港は交通手段がよく、利用しやすいです。←天神、博多駅に近いし(バスも地下鉄も利用できる)。だからとても時間もかからず空港に行けるので今の場所での継続はできないのかな、と思っています。新宮とか海の中道とか遠くなるのはハッキリ言って嫌ですね。何とかしてもらいたいです。 空港内で時間をつぶせる施設(休憩所、ショッピング等)が充実すれば、朝早いバスで福岡空港まできても不便さをあまり感じないのでは？ ↑バスの便数が少ない地域など…。 このチラシを天神でもらいよく空港まで利用しているので手にしてみました。このような調査や活動催しがあることを初めて知りました。大分に昔住んでいた私は、福岡空港の便利さはとても良いといつも感じています。色々な問題や色々な方の多くの希望もあるんだなあーと思いました。私の家の上はいつも飛行機が通る場所ですが、やはり、都会(市内から便利)にある空港でとても便利です。周辺地域との問題もあるようですが交通機関は便利であることが大切であると思います。(空港見学会に参加したいと思いました。) 福岡空港発の便がない。この前香港・マカオの行く時、直接福岡空港は関係ないがツアが2泊あるが3泊とかそれ以上が福岡からないので関西まで行って旅行した。又、ハワイ行きも同様で関西発に取られている見たいです。 ☆国内駐機場を国際線と同じ中央・対面側に持って行ったら北側に有りすぎ。 利用者の国内線、国際線とも他の空港に比べても満足度に遜色がないというか、上回っていることは大いに評価したい。 ・利用したい出発時間帯の分布をみせ、10時台が多いことがわかりました。東京へは年に3～4回利用していますが、東京からの出発はこの時間帯でした。今後は早朝か午後利用することにします。北海道へはスキーで毎年1回。 ・各地の空港からの観光案内パンフレットがあるとよいです。(交通アクセスや、レンタカーなどの情報など) 国内線、横移動が長すぎる。(床用エスカレータの再考他) 意見と提案 第1ターミナルビルと第2、第3ビルが離れているため、荷物との運搬移動が大変なので地下鉄を第1ターミナルビルまで延長して利便性を計るべきである。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	非常に立地条件がよく福岡空港は便利ではあるが、空港内が混雑しているのが少々難点に思う。 空港までのアクセスの向上 アクセスの向上等を強化してほしい つまるところは、やはり交通機関へのアクセスが便利だと思う。 国内線→国際線のメールバスは有るが、路線バスをメールバスの様な路線で走らせてほしい。一般道での時間が時間帯では大きく狂うことが課題。 1)国際線に車で迎えにいき国内線に乗り換える場合、車でいってると不便である。 2)ビル内の移動(第3について第1に行く)大変です。空港の評価を考えてみたら。 3)ビル内の店舗、内係、楽しくない空港です。 空港を利用するのはJRやバスを利用するより緊張します。どこに表示があるのか、どの位時間に余裕をもってくればいいのか、等、慣れていないととまどうことが多いのです。空港のサービスなどの情報をもっと提供してほしいです。各空港はどうか、比較やオリジナルグッズ、商品、店舗なども知りたいです。 目的地の空港にはどのようなお店、サービスがあるのか、福岡空港で検索出来たり、フリーペーパーなどがあるとうれしいです。 空港へのアクセスは、日本で一番よいと思います。 単なる国際線利用者という枠組みではなくビジネス用途、観光用途それぞれにおいてサービスが変わっている。 ビジネス・・・時間がない人のためにマッサージ、無料配布雑誌、無料音楽(畳の部屋)(風呂) 観光・・・外国情報のパンフレット、パソコンによるガイド、プリントアウト(無料)(畳の部屋)(風呂) 空き、待ち時間に何をしているかによって満足度は変わる。 人的交流のサポートとなるよう特別割引運賃・回数券にてまず慣れさせる事が大切。 新空港建設は莫大な税金が必要になる。空港建設になれば福岡市民の負担が増えるというのは明らかだ。又、福岡の自然をこれ以上壊してほしくないというのも私、市民の願いでもある。生まれも育ちも福岡である私は、この福岡の街並みの変遷をつぶさに見てきた。それは街の変化というものだけでなく、それと同時にそこで生活している市民の心のゆとりも無くなっているという事に気づかされる。又、福岡空港内に連絡バスとして、西鉄バスが通っているが、なぜ西鉄バスなのか？このサービス悪い横着なバスを何故利用するのか？他に昭和バスなどの会社があるのに何故参入させないのか疑問だ。特に福岡市内を走っている路線バスにはバス専用道路として、車線を占有している。この専用レーンの為に多くの一般車両の弊害となっているのも事実だ。一方特に朝、バスを利用して通勤する人は皆無に等しい。これは止めさせるべきだろう。西鉄は今迄傲慢な企業体質にてその胡坐をかいてきた。またその企業内にて勤務している社員の方々の意識レベルもかなり低い。いわゆる馬鹿の集まりだ。かつての親方日の丸ワンマン経営にて運営されていた企業だけあって、サービス業でありながらその質の悪さは全国一だろう。福岡空港の運営にも西鉄が関わっている。これはどうにか成らないのか？私はこの企業関連会社に勤務していたが、何千人という人員削減にて虫けらのように使い捨てられていた人々を数多く見てきた。このような企業は福岡にあってはならない。会社を首になり又は、憂き目にあった元社員が何千人といふこの事実によりその西鉄を利用する人はいないであろう。社内で問題が発生すると揉み消す体質。社内幹部には官公庁より天下り役員が多く居り行政と癒着している。福岡の経済の足を引いているのは西鉄に他ならない。その事実をあなた方はご存知ですか？西鉄及びその関連企業はロクでもない企業ばかりであり、其れによって泣きを見た人は数知れず居る。福岡空港の調査よりもまず、西鉄の実態調査をし、その事実を明らかにするべきであるという事をここに忠告する。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	1.現在の空港は、アクセスが良く便利。この利点を保存すべきである。すでに地下鉄もあり、これを有効に生かすべきである。 2.新しい空港建設には、莫大な経費を要し、福岡県、市の負担分は税金でまかなわれる。福岡市の「アイランド・シティ建設」の無駄使いで、多くの市民はうんざりしている。責任は誰がとるのか。 3.近隣の空港(北九州、佐賀等)との機能分担を考えるべきである。 空港問題への方針も、県、市の都合ではなく、市民の側をしっかりと向いて、決めてもらいたい。空港新設には反対する。 あまりお役に立ちませんでしたが、空港の立地要件は、町からのアクセスタイムを短くすることにあります。鉄道・地下鉄などの乗り入れが肝心です。新空港を考えるなら、板付と同じくらいのアクセスタイムを提供せねばならないと考えます。 ・出張等で全国の主要空港を利用しますが、都市中心部へのアクセスは福岡がNo.1です。逆に言えば空港周辺が市街化して、騒音・事故時の周辺被害が危惧されます。 ・R/Wを2本有する新空港の整備が必要と思いますが、20年事業になると思われます。当面、現状課題を可能なものからクリヤーして空港能力の増大により安全、利便の強化を図って頂きたい。(第2、3ターミナル前の平行T/Wの二重化、国際線の東側T/Wへの進入口の逆急カーブの改良等は簡単に実施できるように思います。) 国内線ターミナルビルが複数あり、乗り換え時の確認が大変。また移動が面倒。1つのターミナルビルになることを望む。 ・その日の天候によると思うが、低空飛行する時があり、夜間は少しうるさい。 ・以前、遠距離恋愛時によく使っていましたが、福岡空港は、都心や自宅からアクセスがよく、大変利用しやすかったです。 ・国際線へのアクセスが悪い。(バスに乗って国際ターミナルへ行くのが不便である。) ・国内線の発券フロアが狭い。 ・出発通路と到着通路を別々にして欲しい。 その他(館内放送について)今回(8/30)ANA810便を利用した時、娘が搭乗時間に遅れていたで、呼出し放送をしてもらったがよく聞こえなかったと言っていた。声が割れていたとのこと。又はスピーカーの老朽もあるかも。 今回の情報とは少しそれるが、空港内の無線LAN利用エリアの案内が不十分と思う。少なくとも全体案内図に表記するべきだと思う。 空港能力の見極めも大事であるが、全国の基幹空港の施設面で福岡は1歩も2歩も遅れている。市街地の近いというメリットを生かしつつ早急な対応が求められていると思う。 空港を考える場合、アクセスが大事である。先ず鉄道、それから車(専用道路)が必要である。駐車台数も職員、使用者を含めて、かなりの台数になる(15,000台という話もある。) 国際線へ行くバスの時間帯や本数の改善をしてほしい。朝8:00~9:00間は、通勤者と国際線の利用でバスが1.2分で満員になり、ぎゅうぎゅうの状態が続いています。その時間帯は3分に1本くらいの間隔でバスを出してほしい。大きな荷物を持った人もたくさんいるし、事故になると危ないので、早急に対処してください。 個人として空港を利用する際に感じることは、空港までの交通の利便性です。県内はもとより、九州各地からのアクセスがよいことも(JRetc)現在の空港のメリットであると考えます。 福岡空港は時々利用しておりますが、私自身の一番のメリットはアクセスだと思っています。海上空港が多い中、市街地の中にある福岡空港の利便さはバツグンです。 便利な空港ですが、空港内のショップをもっと魅力的にしたいかがでしょうか？羽田空港内のショップは土産店や限定品など多く楽しめます。銀行ATMも24時間利用できる等、コンビニエンス的に利用したいです。飲食・軽食の空港限定おとりよせショップに、利用が少ない便での観光案内ブースを設ける等、より利用したくなる雰囲気があっても良いと思います。 離陸までの待ち時間がもう少し短縮すると嬉しい。 福岡空港は都心に近い空港なので他県の空港に比べてとても利用しやすいと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現状についての問題点や課題を大きく改善するためには、やはり「移転」という事になるのでしょうか？街中にあり、他の空港に比べ周辺が明るい為、いつ事故が起きても不思議ではないといわれながら大きな事故もない為、安心していました。ここで考えなければいけないのがやはり安全面、騒音問題といわれていてもマンションは建っているし、建物の高さ制限がある事他どうでもいいのです。 先月12日、日航機墜落事故から20年目の日に、福岡発ホノルル行きの日航機が、エンジントラブルで引き返すという出来事が。東区に部品が落下し、怪我人がでました。福岡空港には、日本でも珍しく都心に近い場所にあつて便利ですが、1つ間違えると・・・今後は、安全面についても取り上げて欲しいと思います。 かつて騒音地域に住んでいた。地下鉄が開通したためと思われるが、路線バスの本数が減り、周辺地域の住民がタクシーで移動しないといけないという状況になった。今後の検討事項と思うが、周辺地域の方の利便性についても検討すべきと思われる。 ユーザーから見た空港施設の満足度はどうなのか。空港施設内で時間をつぶせるスペースが少ないように感じる。また他の空港と比べると案内標識などが分かりづらい。 空港施設内で時間をつぶせるスペースが少ないように感じる。 他の空港と比べると、案内の標識などが分かりづらい。 現在の福岡空港の問題に、ターミナル前の道路の違法駐車がある。 サービス指標を見ると空港内のファシリティや動線が抜けているが、この点も検討すべきではないか。 国際線ターミナルビルまで地下鉄を延長すればよいのではないか。 現在の国内線ターミナルは、増設の繰り返しで横に長く、地方から来られる団体客は第3ターミナル前のバス乗場まで移動しなければならないはず。こういった面の利用者の利便性を考えるべきではないか。 オープンスポットが多いことや、動線など、今のターミナル施設の課題をまず考えるべきではないか。 周辺自治体の住民は、空港を利用する頻度が高い住民は少なく、空港があるメリットは空港を中心に交通アクセス等の整備が進む点にあるのではないか。 我が町では騒音の問題は比較的少なく、利便性という点では現空港が便利だが、空港能力を考えると移転もやむをえないのではと考えている。 周辺の渋滞解消のため、滑走路の下に道路を通してはどうか。 他の空港と比べると、案内の標識などが分かりづらい。 利用者が多いということは使いやすい空港であるということ。どうしても不満足はあるはずで、少数の不満を前面に出すと欠陥空港のように見える。 現空港に不満がある人は少数。その少数のために税金を使って整備が必要なのか。 空港は安全面が優先されることは十分認識しているが、観光面からいうとアクセスが良いというのは強い“売り”である。現在の空港を活かす方向で考えていただきたい。 今後、アジアからの来訪者を多く迎え入れていくことを考えると、国内線と国際線の乗り換えが不便であり問題である。 現空港の利便性は非常によく、仮に新空港を建設するにしても、交通アクセスは考慮されなければならない。 福岡県に住んでます 35歳 匿名希望 です。 福岡空港の移転計画があるようですが、福岡空港は、日本の空港で最も便利が良い空港だと思います。JR博多駅から地下鉄で5分。 この地下鉄 空港線の建設にも莫大の費用と時間がかかったと思います。 7.福岡空港の満杯を救う方策として、近隣空港の路線・便数の増、及び福岡市域・福岡県域から近隣空港への交通アクセスの整備を図る等の意図の有無。ない場合はその理由。 ②H18年3月高速道が苅田新空港入口I.C.迄開通し、天神～新北九州空港82.5KM、乗用車で60～75分で直結し、駐車料金も390円/1日と割安。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	① 旅客ターミナルは、国内線ターミナルビルと国際線ターミナルビルが滑走路を挟んで分かれており、乗り継ぎ時に不便である。 ② 国際線ターミナルへは、地下鉄を利用した場合、空港内バスに乗り換えて移動しなければならずアクセスが不便である。 たとえ能力が限界にきつあろうとも、福岡空港のよさはとにかくアクセスがよいこと。それ以外には何も無い。日航機が落ちたら大変なことになるけれど、都市部の空港の魅力は捨てがたい。 アメリカ、オーストラリア、南アフリカなどには、空港までタクシーではなくピックアップバス（バン、ステーションワゴン、ミニバス）が沢山利用されています。ホテルや個人の家をまわってお客さんをひろい、空港までタクシーより安く行ってくれます。日本にはないのが不思議。それから大きな荷物をかかえて早朝の満員電車（地下鉄）で国際線まではいけません。私は前日に空港へ手荷物としてあずけ、当日地下鉄で空港までいきます。市内で前日に荷物を検査し、空港まで届けてくれていたら、旅行当日は手ぶらで公共の乗り物で空港にいけるので、空港周辺の渋滞はさけられるのではないのでしょうか。デンマークの国際空港ではスタッフが【図の記載あり】足で歩いて走るのりもので空港内を走っていました。空港は広いのであの乗り物はいいと思いました。 身近な空港の利便性を聞いて参考になりました。 今の福岡空港は交通の便も良くとても利用しやすい空港だと思います。 空港へアクセスする交通手段として、一般的に道路を利用する方法が非常に高いと思われるが、渋滞等で遅延する可能性も高いため、予定どおりに到着できる道路網の計画をしていただきたい。 国際線と国内線が離れている。同じサイドに寄せればエプロン、滑走路を有効に使えないのか。可能であれば2本の滑走路（フルとショートetc）を備えることができればいいと思います。 福岡空港は利便性の良いところにある。それが一番のメリットで、それは充分認めている。ピーク時の発着も多いことは認めるが、その他の面は、やや内容の解釈が弱いような気がする。これらのステップや調査が、ただ単に新空港着工への大義名分に使われないことを望む。 車で福岡空港にいきますが、国内線ビル前面の駐車場は時間によってはかなり混んでいたりします。福岡空港のお客の数を考えるとよその空港より少ないすぎではないか？と感じます。民間の送迎付きの安い駐車場もありますが、本来、安い駐車場を空港がすぐビルの前にもっと増やしてほしい。 今後も九州の中核空港として存続していくならば、空港ビル施設の充実も必要であると考えます（商店、飲食店他） 大体、日本の滑走路は豪華すぎ、ケアンズ空港など大戦の頃使ってたんじゃないかと思うような滑走路にジャンボが降りていた。例えば転移表面の問題はあると思うが、西側の誘導路を滑走路化できないだろうか？伊丹は3,000mを大型ジェット用、1,800mを小型ジェット+プロペラ用に機能分担している。短い滑走路の誘導路は滑走路自体を使えばよい。滑走路を誘導路代わりにすることなど、どこのローカル空港でもやっている、但し便数は少ないが...。それと、1ビルの再開発と立体駐車場化などやれば、それなりに土地は確保できるのではないだろうか？ 福岡は空港が近くて便利というのも魅力の1つだと思うので、このままの場所で利便性を高める事を考えていただきたい。ハワイなどの直行便がなくなったのは、とても不便なので、直行便をふやすようにしてほしいとずっと要求してほしい。 福岡・北九州・宇部・佐賀・熊本の5空港を空港群と捉え、ネットワークの充実を始めとした諸対策を施すことにより、将来の航空需要に対処することが出来る考える。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	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 74 件 空港が私宅から近いといことで大変重宝しています。繁華街にある空港は珍しいと思います。それだけ事故が起きますと大惨事は免れません。常に危機意識を持っていたいものです。「板付空港」時代から親しい施設でした。いつまでも庶民の生活の一部として発展頂きますように。現在の空港の雰囲気はとても気に入っています。従業員の姿勢や勤務のようす、笑顔などすてきです。 年間60～80回、福岡空港を利用していますが、不便さが随所に出ています。又、過密ダイヤでの運航で事故も心配しています。 列車や車と同じくらいに、日々多くの運航をこなしている航空機ということはわかっていても、未だに恐さをぬぐいきれず乗ったことがありません。グローバルな時代には欠くことのできない交通手段なので、もっと安全神話を広める宣伝の仕方が必要と思います。ただ、便数増加や施設の拡大の必要性を指摘するだけでなく、それが安全な運航に、こうつながる・・・という説得がほしい。ダイヤの過密はこわいです。JR福知山線の事故を思い出します。乗務員の方のプロ意識の高さや能力の高さもアピールし、その維持に努めてほしいです。 福岡空港は利便性に意識が集中しすぎるため、新空港建設議論が敬遠される傾向があるが、1968年のファントム墜落事故を経験したものにとって、(もし平日で少し場所がズレていたら何人の学生が犠牲になったものか)空港の安全性についてが最重要課題として、もっと取り上げられ、市民、利用者との議論が必要だと思われる。 地方(国内線)便の充実、早朝、深夜の便等、利用者側にとって大変助かります。しかし、安全面やご近所のことを考えると、このままではよくないと思います。 福岡空港の良い点は都心に近いためアクセスが簡単という点のみ。しかしそれはすべて次の欠点の原因でもある。1. 福岡市の都市の発展を阻害している(都心に存在していること。電波法他)2. 発着ルートの下に住宅街があり安全上問題である。また騒音も問題。3. 24時間使えない空港は国際空港とは言えない4. 国際、国内線ターミナルビルをわざわざ別にしたのは何故か5. しかも地下鉄の駅が国内線側のみというのは何故か(特に上記4、5番は政治的いやらしさを感じる)6. いまだに軍、民共用というのはどうか。どちらにとっても不便 年間100回程度利用している私にとって離着陸時に眼下に見えてしまう市街地をいつも憂いを持って見ています。もっと安心、安全な空港を考えるべきである。一旦発生した場合の損失は莫大なものである(特に多数の命にかかわる問題をもっと議論すべき)発生してからでは遅い！ とにかくオーバーランやニアミス離着陸など処理容量にゆとりがないと万一の時、事故につながり取り返しのつかない事態になる大きな不安を感じる 現空港の課題については福岡市内が飛行機の進入路になっており危険性があるという都市の安全性や、有事の際空港は敵国からの攻撃目標になるという安全保障の課題が漏れています。空港能力の評価は客観的に整理されていると思います。 尚、市街地上空を低高度で飛ばなければならないのも不安でした。 福岡空港は、他の空港とちがい都市部に近いため非常にアクセスがよく助かっている。ただあまりに過密な利用にしてトラブルのないようにした方が良い(JRの事故がよい教訓。飛行機の場合、事故の発生率は低い、発生時の被害は大きい) 周辺の住民として、航空機事故が一番の関心である。アクセスの良さと引き替えに安全が保証されていない様に感じる。しかしながら、ハワイ便がなくなる様に発着数が減るのであれば、移転も疑問であるし、移転したら、発着便が増えるとも限らない。ステップ2が楽しみでもある。国や県が主導権を持っているのかは知らないが、福岡市の都市圏の全体の将来像を作る上で、空港の問題は大きな核として、全体の中でどこに配置するのがベストであるか考えていきたい。福岡市はアイランドの失敗も地下鉄の例もあり、行政が疑問が多い。オリンピック誘致等の問題もある。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	便利さはもうこれ以上必要ないところまで来ています。拡大も決断なら、これ以上、増やさないのも英断です。利用者の意見を100%実現できないのなら、今のままで、より安全で快適なサービスを提供することに努力されては。一番大事なことは安全です。もう忘れていないんじゃないですか？ 17.7.20付西日本新聞によると、福岡空港調査連絡調整会議のメンバーである福岡県知事が、19日の定例記者会見で「空港に制約をつくらず、どんどん使える状態にすることがわれわれの地域の繁栄の基礎となる」との持論を展開された由。調査連絡調整会議の一員である福岡市が空港推進担当という名称を用いているのは、一体どうした訳か。新空港、新大型港湾、新幹線等など、便利さを追求することがはたして地域の繁栄、庶民の幸福につながるのであらう。我々は最早「無間地獄」に「陥っているのではなからうか。むしろ、政治家たるものは、国民に対して「今あるもので十分だ、これ以上の贅沢はするな」と唱えるべきではないのか。 大体、同一県に大型空港が二つもあること自体がおかしいといえればおかしい。私は、基本的に空港拡張、新空港建設には反対である。「自宅から20分以内で空港へ」というなら筑豊の人には筑豊空港を、筑後の人には筑後空港を作ることになるのか。「行きたい所への便数が少ない」という人の不満解消の為に、どんどん路線と便数を増やすのか。 近隣には佐賀APもある。同空港能力の余力自体は十分にある。これを活用しないではない。新北九州APも近く開港する。この「ステップ1」は現福岡APの現状を主として述べているのだろうが、それにしても余りにも、現福岡APの現況説明にのみ始終しすぎている。 「福岡空港の現状と課題」としては、近隣他空港との相互補完の可能性の有無等についても当然に触れるべきものと思うが、また、8～9ページ及び11ページには、現福岡APの使い勝手の悪さばかり書いてあって、改善工事の可能性、改善計画の有無については全く、というか、敢えて触れていないのかは、このステップ1は初めから「新空港建設やむなし」との結論への世論誘導の意図あり、と思えてしょうがない。 増税・保険料等公租公課の大幅UP、年金等のダウン等にあって空港改造、新空港建設には多額の費用が要る。県・市民全員が飛行機を利用するわけでもない。全く乗らないのに地元負担等は負担させられる。我々も「費用対効果」を主張したくなる。要するに「より満足のいく空港」を作ったら、福岡県民・市民として、金銭面その他において今よりどれだけプラスになるのか、の点について具体的に定時してほしい。納得のいかない税負担には反対する。 なお、新空港建設を含む各地での飛行場増新設、港湾整備（15メートルバース等）、新幹線、福北導水施設等々が将来の軍事利用を視野に置いているのであれば最早論外であり、われわれがいくら意見をだしても始まらない。 最後に現福岡APの安全対策・災害・危機対策の面についても万全か否か、ステップ1で触れるべきであったと思う。 また、「空港見学会」にも参加したかったが、その案内文に、集合時間、集合場所が示されていない為にスケジュールが組めず見送った。説明会も時間的に他行事が重なり、不参加となった（以前は参加した）。 現状に平行誘導路二重化で当面はしのげても、ピーク時の発着時間が1分49秒は誠に危険、それに騒音、環境対策費70億円、借地料84億円年間154億円が霧散することに疑問を抱く。些か飛躍するが事業として考えると、アクセスを余り後退させずに港湾と複合の新空港の建設も可能ではと思う。建設には8000億は必要とも聞くが、都心の高層ビル制限緩和、現有地の市街化等により償却も比較的早いのではと推測する。東アジアの国々が急速に発展し、観光日本の窓口となる福岡が香港、仁川にくらべ見劣りがしてならない。 安全＝安心でないことを心にとめて、運行していただきたい。今考えられる安全をクリア、しておくことが重要と考える。予算があるだろうが、安全を切るか、効率を切るかはそちらの考え次第です。 安全は科学的根拠に基づくものであるが、安心は個々の人の心の問題である。故に少なくとも安全な対策をお願いするしだいです。 騒音対策も必要ですがなんといっても“安全”対策が最優先されるべき、最近の主にJALのオソマツさは人災。十分な対応を望みます。 ☆航空各社マイル競争から安全競争を！！

ステップ の区分	寄せられたご意見
	便利なので東京方面へは飛行機を福岡空航より利用させてもらっているが、今後増々航空機の利用が高まるのは必然的と思う。であれば少なくとも国際線だけでもこれ以上増やさない為海の方へ新空航を捜さなければ福岡市街地の真上を北風の時は着陸航路にしなければならない現状を考えるともし事故が起きてからではとりかえしがきかなくなり、手遅れになると非常に懸念しております。市街地空航の恐さをみんなが痛感する前に早く手をうたないと福岡空航そのものの存続が危うくなると心配するものの一人です！！ この度発生したJALウエイズ・ホノルル行き航空機のエンジントラブルは、場合によっては住宅地区に多大の被害をもたらしかねない事故として捉えている。安全性確保についての調査や論議がもっとなされてもよいと考えている。 福岡空港は都心に近くとても便利であるのが利点だと思っているが、都心に近いうえに処理容量にあまり余裕がないとなるといつか大惨事が起こらないかととても心配です。便利よりも安全が一番重要だと思う。 町の真ん中に空港があるので、着陸する時とても恐いです。 利便性より安全性を最優先させるべき。 過去のファントム事故が最近のJALの部品落下という市街地空港の安全、リスクの回避には海上空港こそ適当と考える。つまり人の命はコスト問題で処理すべきか真摯な議論が必要である。 最近、福岡空港の方でも落下物の事故があり、地域、住民の人達も危険にさらされている状況です。一番安全な乗り物とされているだけにちょっとした事故でも人命にかかわるものとなります。これは整備に関する事ですね。 ビルを含めて施設に余裕がなさすぎる。(JR事故例にみるごとく、余裕のない運行は事故のもと)(現空港での拡張が出来ないとすれば、新空港ということになるのが、他空港の例を見るごとくこれには10年以上かかる、と思われる。今から手をつけても遅すぎるくらいではないのか。 先日、飛行機より落下物があり、市民としては、利便性だけでなく、安全性ということにも関心があります。多角的にこれからも調査を行い、情報提供をよろしくお願いいたします。ご苦勞様でした。 何を訴えたいのかサッパリ理解できません。要は、"能力が限界になるから新空港を整備する必要がある"ということへ世論を誘導したいの？ すべてが税金の無駄なような気がする。安全対策(航空機事故の)を最重要視すべきです。それなら制約があっても利用者は納得できます。また、利用料金の増加という制約は最悪です。税金を使って検討するなら、容量うんぬんより、安全と価格に神経を使ってほしいです。 先日の航空機の事故等(日本航空)いづれ、大なり小なり都心部を巻き込んだ事故が発生するような気がする。事故が起きてからでは遅い。 私も空港建設業務に関係していた者ですが、早急に代替空港の建設に着手すべきである。何故なら、利便性は非常によいが、危険性の方が高いからである。 利便性も求められるが、安全性を第一に考えて欲しいです。 福岡市内の上空を飛行機がとぶので、落ちてこないか・・と思うことがあります。 今回の調査資料は良く出来ていると思います。ただ、不足しているのは、便利さとの裏腹である危険性の問題が不足だと思います。200万人の市街地の中に過密な運行をし、利用者1800万人、滑走路2800mの空港で、統計的に推測される事故の発生、更に発生した場合の被害想定等を示してもらい、他の空港利用上の制約、条件等を共に現空港が欠陥空港であり、利便性のみをもって将来、未来永劫に子孫に引継ぐべきものでないことが判るような資料提供を要望したい。 最近では飛行機だけでなく空港についても安全対策がとても気になります。私自身JR派なので、そんな顧客でも安心して利用できるように対策の開示も必要じゃないかなと思います。 騒音、空港周辺の安全性(事故の可能性)についてさらに詳しい情報提供をお願いしたい。 離発着時の航空機事故発生頻度と周辺住民への影響(世界的情報)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	安全努力はしても限界があります。又、安全の容量の限界です。 安全上早く沖合空港に移転を考える(事故が起きてからでは遅い) 福岡空港は、新空港に全部移動して、今の空港は廃止すべきです。 理由:PIレポートを聞けば限界に達していることは理解できるとし、この前の事故を考えれば海に空港を作ったほうが安全だから。それに、客としても今の空港に不便を感じている為。 改善案:今の本数を新北九州空港と佐賀空港に分ける。但し、空港までのアクセスを改善してから。:新空港を作る「今の不便な点を十二分に改善したプランで...」:今の空港を廃止もしくは貨物専用に変える。 時間はそうとう必要だと思うが、今の空港は改善してもたいして変わらないと思います。 仕事の出張でこの空港はよく利用しているが、このような課題があるとは知らなかった。その対策案のうち、「平行誘導路」の実施についてはトラフィックアクシデントの懸念がないのか心配に思った。その部分での不安を解消する説明があればと思う。 福岡空港の現状を理解している者にとっては、ステップ1は少々まわりくどい印象である。早急にステップ2以降に進まれることを要望。 飛行機のピーク時の発着時間が約1分49秒に1回と、地下鉄の発車間隔3分45秒に1回より多いのに驚かされた。ひとたび事故が起これば、大惨事は免れないため、飛行機本体のメンテナンスに十分力を注いで、20年となった日航機墜落事故等起こさないようにして欲しい。これからは、安全、確実、迅速、低料金の優先順位で航空業界の発展を望みたい。 最近の飛行機事故。今の状態での日本航空の営業はやめさせるべきです。 市街地では限界があると思う。 想像していたより利用度が高く、事故に繋がらない事を念じております。 ・出張等で全国の主要空港を利用しますが、都市中心部へのアクセスは福岡がNo.1です。逆に言えば空港周辺が市街化して、騒音・事故時の周辺被害が危惧されます。 ・R/Wを2本有する新空港の整備が必要と思いますが、20年事業になると考えられます。当面、現状課題を可能なものからクリヤーして空港能力の増大により安全、利便の強化を図って頂きたい。(第2、3ターミナル前の平行T/Wの二重化、国際線の東側T/Wへの進入口の逆急カーブの改良等は簡単に実施できるように思いますが。) ・利用客や発着回数等がよく知られている情報なので、むしろ米軍、自衛隊との関係、騒音対策の内容や経費等、突っ込んで、広く情報を提供してもらいたい。 ・空港能力の点と併せて空港安全性(周辺)に課題はないのか探って欲しい。 福岡空港は、アクセスに便利な点はうれしいのですが、住宅地にあり、万一墜落事故があったら、と思うと、不安があります。 最近航空機事故が多発しているが、福岡空港も街中にあるのでもし事故が起きたら非常に大きな被害をもたらす可能性がある。人命はお金ではつぐなえないものであり、どんなにお金と時間がかかっても移転を検討すべきである。 2〜3ヶ月前でしたか、JR西日本福智山線で前代未聞の鉄道人身事故が発生しました。「早さ」と「正確さ」を要求するあまり超過密ダイヤになってしまった。我々、日本人の日常のあり方(生活、仕事面において)が問い直される課題だと思います。人間が時間に縛られるような状況から脱出できるように社会全体を変えていく必要があるのではないのでしょうか。 JRと同様、航空機ややもすると同様の問題に直面することがあるのではないかと思いますので、その点に配慮されつつ、新たな工夫をよろしくお願い申し上げます。 多くの航空事故が離陸、進入着陸時に集中している(魔の11分。離陸時約17%、進入着陸時66%)ことを考えると飛行場だけではなく周辺の地理的条件も考慮しなければならない。 密集した住宅街に囲れて空港が立地することにより生じる事故等のリスク回避の観点からの検討を加え、かつ騒音や市街地における建物の高さ制限から生じる都市発展阻害であることの掘り下げが重要と感じました。 安全のためにはどうすべきか、という点に関しての記述が、見当たらないと思います。利便性のみでは、不安が残ります。そのために、市・県・国のできることを考えるべきではないでしょうか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	〔滑走路延長線上の周辺道路のトンネン化〕 福岡空港の安全の確保という観点から、周辺・隣接道路についてお尋ねする。 平成8年、福岡空港では「ガルーダインドネシア航空機炎上事故」があった。この事故は、離陸を中断しオーバーランした旅客機が、県道を横切って緩衝緑地内で停止、大破・炎上したものである。 あれから9年。現在も福岡空港では、滑走路の延長線上を横断する形で、南側に2本の道路、北側に大きな1本の道路とわき道が走っている。私は安全確保のため、これらの道路を地下トンネン化するか、予算の問題がありそれができないのであれば、それらの道路を廃止して車は他の道路に迂回させるなどの措置が必要であると考えている。また、国際線ターミナルとの間を運行しているシャトルバスの路線の滑走路延長線上の横断部分については地下トンネル化を図るべきである。 これらの隣接道路にかかるオーバーランなどの航空事故発生時の被害想定とその対応策の調査、そして、これら道路の地下トンネル化や道路の廃止などについて、これまで調査したことがあるか。無いのであればぜひ平成18年度の調査に加えてほw・「靴あ いわゆる「魔の11分」に起こる航空機の離着陸時の事故は、一説には全航空機事故の7割と言われている。今月6日にインドネシアで起きた航空機事故も離陸直後に墜落、炎上して、乗客ら150人が死亡している。 レポートによると、年間の発着回数が1万3千回以上で、国内で3番目に発着回数の多い福岡空港である。ピーク時の発着間隔は約1分49秒に1回である。それだけに、常に離着陸時の事故の危険性がある。 滑走路の延長線上をまたぐ一般道路の存在は、福岡空港の安全上の大きな課題であり、福岡空港の混雑の問題や福岡空港の移転を議論する以前に、事故発生に備えて安全対策を実施しておくべき重要な問題である。 ガルーダ事故の時、県道を普段、通っている車が、その時は偶然1台も無かったため、車が事故に巻き込まれることがなかったが、事故になってからでは遅過ぎる。早急に対応策の調査を行い、適切な措置を講じていただきたい。 安全性についての検討がもっと重要視されるべきと思う。 市街地にある空港で交通のアクセスが便利ですが、航空機自体の整備不良や故障が相次ぐ中、発着間隔が過密になっていって安全性が確保されるのかが気になります。 以前、早朝、出張に向かう女性が事故にあいましたが、それ以降治安に対する不安があります。(朝や夜一人で帰る場合など)空港周辺を含め、事件、テロなどでトラブルに対する対策などを(地震も含め)どうするべきか、発生した場合にどうすればよいのか等、周知することは観光や利用率も含めて大切なことだと思います。(課題の対象外だったかもしれませんがあまり重要視されていない印象をうけました。) 福岡空港が市街地の近傍に立地しているため非常に危険だというのが、世界の大都市を見れば、市街地の近傍にある空港が多数存在する。現空港が危険であるというのは、空港移転を行なうための主張にすぎないと思う。 基本的に、安心して利用できるということは当然のこと。運営する側もそうだろうが、我々も安心して飛行機に乗っている。したがってエンジントラブル等があっては困る。もっと管理を強化していただきたい。 現在の福岡空港は非常に便利で満足している。将来方策は慎重に検討して欲しい。 PILレポートの内容には、安全性への配慮が欠けている。 利便性の裏返しとして安全面の問題がある。 安全にフライトができるということが前提であり、その上で利便性を論じるべき。 便利な空港、福岡空港が市街地にあるということで、安全性の面について非常に危惧している。 現在の空港は便利で、佐賀や大分の人も利用しているが、市街地に隣接しているため、危険性が問題である。 整備不良の問題など、規制緩和すればリスクは大きくなる。価格競争だけさせればよいというわけではない。 現空港に2本目の滑走路を作るのは、スペース的に無理である。周辺住民は今の便数でも十分怖いと思っており、これ以上は便を増やさないで欲しい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港は安全面が優先されることは十分認識しているが、観光面からいうとアクセスが良いというのは強い“売り”である。現在の空港を活かす方向で考えていただきたい。 今回のJALウェイズのエンジン火災を伴う部品落下事故を契機に、ますますこれが異常な状況であることを確信しました。事故発生が夜間であり、小学生がけがをしたものの、死亡事故までには至らなかったとのことですが、被害の大小が問題ではないと考えます。今回の事故は、航空会社の整備不良が原因であることは間違いなく、社会および県（麻生知事）は、航空会社の姿勢の問題を重要視しています。それは確かにそうでしょう。とことん原因追及を行っていただきたい。 しかしながら、もっと大きな問題があります。「飛行機が離発着の際に、市街地の真上を騒音をたてながら飛んでゆく」ことです。いくら整備を行っても、金属のかたまりが空を飛ぶわけですから、いつか飛行機自体が落ちるでしょう。起きてから事故を問題にしても、その時の被害や失われる命はもどりません。 福岡都市圏の約半分が騒音被害を受け、大事故の危険性も有り。 ①今回の調査には記されていないが、福岡都市圏の住民にとって、「安全性」の問題は絶対に無視できないものである。 ②過去には、インドネシアのガルーダ航空の墜落事故が起きて、また、先日も、JALウェイズ機が故障して、住宅地にエンジン部品をバラまくという事故が起き、1つ間違えれば大惨事を引き起こすところであった。 ③空港が都市にあることの利便性と、「安全性（＝危険性）」をどう評価するのか。この点についての一般市民への問いかけも必要でないかと思われる。 もっと安全性や、テロ対策についても考えるべきだと思う。 現状についての問題点や課題を大きく改善するためには、やはり「移転」という事になるのでしょうか？街中にあり、他の空港に比べ周辺が明るい為、いつ事故が起きても不思議ではないといわれながら大きな事故もない為、安心していました。ここで考えなければいけないのがやはり安全面、騒音問題といわれていてもマンションは建っているし、建物の高さには制限がある事他どうでもいいのです。 先月12日、日航機墜落事故から20年目の日に、福岡発ホノルル行きの日航機が、エンジントラブルで引き返すという出来事が。東区に部品が落下し、怪我人がでました。福岡空港には、日本でも珍しく都心に近い場所にあって便利ですが、1つ間違えると…今後は、安全面についても取り上げて欲しいと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港能力の見極めに関する意見 61 件 現在の福岡空港をよく利用していますが、朝10時台や金曜日の夕方は満杯状態では滑走路処理能力に限界がきていると実感している。羽田便が過半を占めておりビジネス客にとっては限界をこえた使いかたになっていると思います。また国際線も国内の航空会社より海外の航空会社の就航意向がつかよく、また朝10時台の使いやすい時間帯の利用がすでにできなくなっているのではないかと。今後国内の輸送も定時制や安全性求められ、また東アジアをはじめとした海外の経済発展にともない就航路線がふえるといった国際化がいつそう加速化するものと考えます。このため福岡において早期に十分な処理能力のある空港の整備が必要と切に考えます。 総合評価で現空港が他地域のどの空港よりも良いと考えている。 現状の福岡空港の能力がよくわかりました。場所は今のままでかわってほしくないです。 現在の空港をもっと有効に利用する方法としては、「国内線駐機場」付近の誘導路を二重化し、対面交通出来るようにし、混雑の解消を図り、「滑走路処理容量」の増加、32回／時→33回／時と持っていくべきである。福岡→北京直行便を是非開設して「オリンピック」に九州人が多く行けるようにして下さい。 増便よりも利用性の定員増の大型等の調整により活用して頂きたい。 現状が混雑しているのは理解できます。しかし、日本国内に限れば、直行便をとばす先をしぼるなどの対策も必要だと思います。例えば、中部や羽田便を増やし、そこからの乗り継ぎを便利なものにするなどの手法もあると思います。 現在の空港の限界を知るべきだ。 今回のデータの中で福岡空港のピーク時の発着間隔が約1分49秒に1回という点が一番もびっくりしました。また発着回数で国内3位という重要な空港であることをあらためて思い知らされました 現空港能力として現状と方策案の評価がなされているが、現空港と同様の空港能力の比較をした表が示されないのか？2800m～3000mの健全な空港であれば本来どれくらいの能力が有って処理(便数等の)が可能なのか、わかりやすく説明した資料が必要だと思います。 離発着(ピーク時)の間隔には予想外の過密さを感じた。今後事故等の発生がないか気になる。 博多駅から5分と言う立地は世界一便利な空港といえるでしょう。でも24時間利用が出来ないとか、発着回数が限界に近いとか移転を考える時期と思う。でも駅から10分～15分等の便利性を兼ねた空港となると「海の中道」周辺の内海を埋立てて、空港を作れば、海は浅いし、波も小さいし、建設費も低く抑えられる。建設が低く抑えられれば、実現可能です。(たとえ、国にお金が無くても)今の空港には大きな金をかけずに、改善程度にして移転の方向に力を集中すべきです。 ・現在の出発便の時間は、航空会社の要求で決まっているはず。同じ空港へ行く複数の便があれば、関係航空会社で調整して、便数を減らすとかの対策が可能であるはず。(同じ東京へ行くのにほぼ同じ時刻に出発する便が多い) ・福岡空港ほど立地条件が良い空港は、他の空港にはない。この便利な空港をもっと有効に活用する方策を考えるべきである。 今の福岡空港の問題として、離発着時間の制約があることの記述がないが(P-7)として重要な問題ではないのか(？) 誘導路の運用や増設により、空港の機能増を図る余地が幾分あると考えられるが、それが出来ずにいる理由の記述が欲しい。 福岡空港の能力が限界に近付いているのは理解できる。但し、福岡空港の最大の利点は交通アクセスの良さにあるので新空港の移転ではなく、滑走路増などで対応して欲しい。関西空港の二の舞にならないように。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	1、現状の分析について いろいろな状況で分析されているが、通常の平日の状況、土・日・休日の状況、正月・夏期休暇辞の特別な状況に分けて分析すれば、また別の位がでてくるのではないか。 東京発の最終便が早いので、夜遅くまで飛べる空港にして欲しい。 できるだけ平易に書かれているものの、一般の人には難しい(理解するのに)面があると感じた。 例えば「まとめ」のところの空港能力の見極めに関して、「0, 9万回の余力があるものの、旅客の利用や航空機の運航には制約が生じはじめている」とあるが、 ・余力があれば運航スケジュールなどソフト面での対応 ・他の空港との役割分担 などの対応も考えられ、「0, 9万回の余力」の持つ意味が一般の人にはピンとこないのでは。 福岡空港は、新空港に全部移動して、今の空港は廃止すべきです。 理由：PIレポートを聞けば限界に達していることは理解できると思うし、この前の事故を考えれば海に空港を作ったほうが安全だから。それに、客としても今の空港に不便を感じている為。 改善案：今の本数を新北九州空港と佐賀空港に分ける。但し、空港までのアクセスを改善してから。：新空港を作る「今の不便な点を十二分に改善したプランで・・・」：今の空港を廃止もしくは貨物専用に変える。 時間はそうとう必要だと思うが、今の空港は改善してもたいして変わらないと思います。 ①駐機場の狭さの原因が良く理解出来た。 ②国際線の便の離着する際の誘導路の課題 空港が都市部に近いと、利用しやすく便利な反面、騒音が気になっていたことや、地方便があっても便数が少ないため、結局利用できなかったりで、感じていたことがPIレポートの通りでした。今後の福岡空港の発展、私達利用者のためにも、より良い空港になりますように期待します。 福岡空港の現状と課題。空港能力等についてよく理解できた。(特に滑走路処理容量が限界に来ている) 福岡だけということだけでなく、福岡を拠点として九州・東京・日本・アジアなど経済・観光など幅広く良くなるようにと思います。説明会の時の質疑において、便を減らしてはどうかという意見がでていたが、人も経済も不便になると思う。(まわらない) 機能分担は、今のがかなり使用していて、定着しているので分担しても不便だと思う。(時間とお金が無駄) 時間制限のある中で、これ以上(ピーク時の前後)増便しようとしても難しいと感じた。事故が起こりやすくなるし、飛行機の遅延やカウンターでの混雑など問題多発！！ 他の公共の交通機関(鉄道、バス、船舶等)と比較して考えますに、各々ラッシュ時の対策は、それぞれいろんな方法で対処しますが、結果的には処理能力を超えた場合は利用者に了解を得るのではないのでしょうか。利用者のニーズに合せるのは、重なる事ですが、年一回の祭りに合せて道路を拡げ、駐車を整備する必要はないと思います。朝、夕の混雑は道路も鉄道も一緒です。航空機も例外ではないと思います。常により良くを目指すのは大切です。が、一気には成しとげられない事もたくさんあります。気長に取り組みましょう。 現在の空港は戦前の飛行場である。利用者には地の利はいいが、狭隘である。そして滑走路の増加も含めて拡張の余地はない。また周辺に民家も迫ってきている。現在の便数では飛行場の能力及び管制能力が実感的に不足している。将来予想される離発着便数の確認(予想)(それ次第では滑走路が2本いる)、将来予想される機種(それによって滑走路長、展圧面の強度等)が決まる。誘導路の形態、強度、駐機場の広さ、地上誘導の方法等が検討の対応等になる。また国内線、国際線の使い分け、貨物専用の駐機場、作業施設等も考えなければならない。 福岡空港の重要性和現状(能力的に飽和状態に近い)ということは伝わりました。この課題に対しどんな対応策を考え、進めているところなのか、ステップ2を楽しみにしています。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港は便利が良く、利用者にとっては非常に良い空港であるが、能力面から見ると限度いっぱいになっているので、何等かの手を打つ必要性がある。空港拡張が望ましいが、現状では出来ないのも、近くの空港（北九州、佐賀）と連携する案が必要と考える。（貨物の振分け、国際線の振分け、ピーク時の振分け（調査必要）等 毎月福岡←→羽田を一往復以上、年間では12往復以上しているので、発着便の多さと遅延には危惧を感じています。 現在の福岡空港の状況は、ほぼ満杯状態と考えられ、何らかの対応が必要となっていることが、よく理解できました。今後、どのような方策が考えられるのかが問題であると思います。 現空港がこのままで良いのか、否か。否であればどのような対策があるのか。対策についてのメリット、デメリットを（財政面を含めて）調査する必要があるのでは。 いい機会なので、ついでにちょっと気になる細かい点を（自分の趣味も含めて）挙げておく。 ・売店で売っているものが画一的、福岡は辛子明太子とラーメンしかないのだろうか？北海道はどの店でもバターサンドと生チョコは売ってるが、もっと選択肢が広い。北海道のように努力して、もっと”おしゃれな”お土産も生み出して欲しい。 ・意外と行き先表示が分かりにくい。 ・風月だけでなく、もっと飛行機が眺められるレストランが欲しい。 ・フィンガーの亚克力板外して欲しい。飛行機マニアは空港に何しに来るかという、写真撮影に来る。福岡は”あの”ガラス張りのため、出来た写真に亚克力の色がついたり（注：スライドフィルムを使っていると顕著に影響が出る）、シャープさが損なわれるのでフィンガーに撮影には行かず、みんな滑走路端に行ってしまう（＝微々たるものだが、見学者収入がそれで減っている。）羽田、伊丹、関空、みんなオープンスペースだ。1ビルの網張りフィンガーに到っては問題外。以上 空港見学会で頂いた「福岡空港の概要」という資料によると、2000年、2001年をピークに利用者、発着数ともに減少傾向にあり、福岡空港は満タンだという大前提が崩れてきている。PIレポートで主張する「非常に不便だ」「旅客の利用や航空機の運航には制約が生じ始めています」という表現は適切でなく、事実から言って「その制約が少しずつ緩和されてきています」とすべきなのではないか。 大阪の八尾空港のように、6%の小型飛行機専用の空港を新たに整備すれば、現空港にも余裕ができるのでは。 アンケート結果から、利用者の満足度が高いという結果が出ており、今後、増便等の対策を講じる必要は無いのではないか。 空港能力は発着回数だけでなく、機材の大きさなども加味して実際に運べる旅客数、貨物量で評価して欲しい。 処理容量については、定員に対する旅客の数（搭乗率）などについてのデータも必要ではないか。 滑走路処理容量の基本的な考え方について、12時～16時までの1時間26回は低いのではないか。 福岡空港はガトウィック空港と離着陸回数について比較されることが多いが、スポット数、誘導路数、飛行経路、機材構成が異なっているので、単純に比較できない。 利便性よく離発着機の交通整理ができるようにしてもらえればいい。 離発着回数については、地下鉄でなく他空港との比較で提示していただきたい。 空港能力の現在の若干の余裕は、空港を安全に運用するためのわずかな余裕であって、増便が可能であるという意味の余裕ではない。 これ以上の能力向上を考えず、現状のままでやっていくという選択肢もあってよいと思う。 ビジネスの視点から、空港まで短時間でいけることは非常にプラスであり、利用者の視点に立った指標に加えて頂きたい。 空港アクセスが不便になると観光地にとっては死活問題であり、是非現空港を存続して欲しい。 発着回数はもっと余裕があったほうがいい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	PILレポートの内容は、現空港には多くの利点があるので、現在の位置に存続して欲しいというように感じる。 一般の利用者は、朝、空港が混んでいるのは嫌だ、利便性は高くても良いといった認識を持っていると思うが、それだけで現空港の可否を判断することではないと思う。 周辺住民にとっては今が限界である。これ以上の増便は無理だと思う。 発着回数が多いということは、一本の滑走路を有効活用しているということで、世界には他にも発着回数が多い空港はあるはず。そことの比較をして欲しい。 P.7のステイ時間が短いのはエアラインの飛行機繰りも悪いのではないかな。空港が狭いから悪いという話ではない。 空港容量が発着回数で評価されているが、この発着回数で旅客や貨物がどれだけ運べるのか試算していただきたい。回数だけでは現状の能力を表現しているとは言えない。 発着回数が多いということは、一本の滑走路を有効活用しているということ。世界には他にも発着回数が多い空港はあるはず。 空港の容量は、航空機の小型化の動向、就航便の搭乗率、新北九州空港との連携など航空機の輸送力に大きく依存していることを踏まえると、空港能力の限界を離発着回数で論じるのは無理があるのではないかな。 以前は、「離発着回数は12万回で限界」を論拠に移転を主張してきたが、その後、航空機性能の向上、管制の高度化等もあり、現在ではこれを超えた水準での運用を実現しているが。 離着陸回数だけでなく、大型化や搭乗率を上げることも考慮して空港能力論じるべき。 需要予測は路線ごとに検討していただきたい。いずれ鹿児島便がなくなって発着回数に影響する話なども考慮して欲しい。地下鉄七隈線のような過大評価はせず、現在の空港をできるだけ長く使えるよう検討して欲しい。盆や正月など、年間のピーク時に全ての人が希望する時間帯に利用できていくわけではなく、完璧にニーズを満たす必要はないと思う。 平行誘導路の二重化で一時間に一便の能力向上しか見込めないのでは、ニーズが高いピーク時の増便に対する効果は低く、B/Cはあまりよくないのではないかな。 満足度を調査していますが、あまり意味は無い。不満は一杯あるけれど我慢しているのです。無限に要求すべきでは無い。環境問題は大変厳しいのです。便利な方がいいに決まっているでしょう。私個人とすれば福岡からヨーロッパ直行便が毎日、在れば有り難い。 でも使うのはせいぜい1年に1回。だから 成田と関西に集中していて当たりまえと思っています。朝がいい、とかは勝手な言い分です。誰だって朝暗いうちから出るのは厭ですよ。アンケートに答えた人もそう聞かれればそう答えるという程度だった筈。誘導尋問ですね。欲望はきりが無い。足ることを知れ！です。 ②7～22時で飛行制限。滑走路1本,L=2,800Mで拡張が不可能。 ①福岡空港の最大の課題は、「容量が不足」していることである。特に、ピーク時間(希望する時間)に増便の余地がないことは、本来あるべき福岡空港の需要を抑えていることになるのではないかな。 ②羽田空港の第4滑走路の増設等、今後国内の空港の開港・拡充が続き、福岡空港との間で路線・便数が増えることが予想され、更に、航空会社が航空機の小型化と多頻度運航化する流れの中で、離発着回数が増加することになり、福岡空港は将来的に対応できないことになり、福岡経済にとって大きな経済的損失になると思われる。 8ページをみての感想です。現状では無理のようです。安全の為に、新空港を建設したほうが良いと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の有効活用方策に関する意見 56 件 現在地以上の立地は世界的にもそうないと思う。スペースが足りないのであれば、駐機場、誘導路等を立体化し、出発機と到着機が交叉しないようにとか何か対策は考えられないのでしょうか。 現行設備の有効活用を計るべきで、軽々しく新空港建設すべきではない。 ①他都市空港のように都市から遠くにあるような福岡空港にしてもらいたくない。現状土地の有効性を再検討してもらいたい。②空港地下部の数ヶ所を試掘してもらい、奴国の遺跡があるかどうか調査してもらいたい。(何ができて、空港は移転しないように！)③今、博多から小倉まで新幹線を利用すると20分かかりません。新北九州空港と佐賀空港との分担を考慮してほしい、各国旅行社とも打ち合わせをし、韓国や中国からの修学旅行や団体旅行団で、とりあえず博多に宿泊しない団体は、新北九州空港や佐賀空港や他を利用するように決めておけばよい。(これは一例) お金をかけないでより安全に皆を満足させる空港をつくる。改築をほどこし効率的に発着できるようにすればよい。他空港と競わないのが大事である。 現在の空港をもっと有効に利用する方法としては、「国内線駐機場」付近の誘導路を二重化し、対面交通出来るようにし、混雑の解消を図り、「滑走路処理容量」の増加、32回／時→33回／時と持っていくべきである。福岡→北京直行便を是非開設して「オリンピック」に九州人が多く行けるようにして下さい。 僅かであっても活用方策は採用すべき。ムダにはならない。 いまだに軍、民共用というのはどうか。どちらにとっても不便 有効活用方策をして、JAL、ANA以外の新規参入が活発化してほしい。2大会社の独占的なところを打破してもらいたいと思う。 福岡都市圏と、空港、接続する地下鉄の計画が場当たりと考えられる。都市圏が、公平な発展をしていくためには、特に地下鉄計画が幼稚。東京の山手線みたいに、円形にしていけば、多くの市民、あるいは近隣の市町村の住民が利用できる。都市の発展に結びつく。空港の整備についても、山手側に200m、現空港と平行して拡張すれば、海上空港に比べて、いかにコスト低下になるか検討されたのだろうか。こんなに便利な空港はない。人と物流の仕分けは出来ないのか。自分の市だけ良ければという考えは捨てるべき。一県で幾つもの空港は不要。 誘導路の整備をして発着がスムーズになるようにしてほしい。 現在の福岡空港が抱えている問題は市民も理解している。しかし、この利便性は全国に誇れる福岡のメリット。そんなに新しい空港が作りたいのですか？もういらない。佐賀・北九州・熊本もあるのに。考えて作ればいいのに。空港は近いほうが利用者は喜ぶということ、羽田⇄韓国金浦便倍増で示されていると思う。それは認めるところでしょうか？なのに問題点ばかり挙げているように感じられ、パンフレットを読んでもこのアンケートの内容についても不快。今の福岡空港をもっと有効に使う方法を考えるべき。でもどうせ新空港作るんでしょ・・・。 国際線はこれ以上路線が増える期待はできないので、新空港はつくらず、アクセスの良い現空港で平行誘導路の二重化で充分だと思う。 新空港の建設によって国内・国際の路線が分離された場合、現福岡空港の立地的メリットが必ずしも発揮できない結果となりかねないと思う。 24時間空港が果たして福岡に必要なのか否か、特に国際線フライトの大半が東アジア地区に集中している関係上「希望の時間にフライトがない」という短所はあるかもしれないが、現空港の改良に投資するほうが妥当ではないかと考える。遠距離国際便は関西と成田に任せ、それら空港への直通便を強化することで対応は可能なのではないかと。この時点において再び福岡空港の現状把握をやりなおすという事は、これまでの空港整備計画(周辺の都市計画を含み)そのものが、将来展望に関する見通しが甘いものであったといわざるを得ない。なお、北側からのアプローチにおいて無線援助施設がないという点は(国内でも有数の利用者数がある事を考えれば)早期に改善されるべきと思われる。 できれば現在の空港を拡張して有効活用方策をたてて下さるようお願いしたい

ステップ の区分	寄せられたご意見
	既存の空港が便利なので移転よりも機能の見直しや有効活用策の検討など現空港の改善を考えてほしい。新しい空港をつくればさらに税負担が増えるので反対。 誘導路二重化などの対策による待ち時間のさらなる短縮化を。 誘導路の改良は早くやるといいですね。 現空港の能力又、施設の能力をいくら考えても、若干の緩和はあるものの、多くは望めないと思う。 (別紙タイトルにそぐわない意見となる様ですがよろしくご検討ください。 空港について、 1、現状について移転ありきの前提がみえみえで現状をどう改良すれば良いのだとの提案が何も示されていない。その案を出して欲しい。 手順をふんで空港がこのままではパンク状態になるから有効活用しても限界があり、最終的には新空港を作るしかないという流れを作ろうという意図を感じるステップ1だ。行政側の都合のいい事だけわかりやすくデータにしてあまり考えて欲しくない事や都合のいい事だけわかりやすくデータにしてあまり考えて欲しくない事や都合の悪いことはサラッと目につきにいく(詳しいデータとして出さない)ようにしているのではないかと思った。税金の無駄遣いが問題になっている昨今、今の空港で出来る対応策をもっといろいろ考えて欲しい。安易に新空港を開港する案を考えて欲しくない！国も地方自治体も緊急課題は財政再建ではないだろうか P8＜誘導路の順＞ 背後の誘導路が・・・滞留が起こります。⇒曲がっていない場合、つまり直線の構造ならば滞留が起きないのか？この辺がよく分からない。 私は現在、福岡空港を頻繁に利用しております。現在の福岡空港の能力の見極めについて新空港の建設も含め様々の方面から議論がなされてますが、私のような空港の利用頻度の多い者にとっても福岡空港は世界に類のない程の利便性の高い空港だと認識してます。世界の都市ランキングなどにも都心から空港までの利便性が大きな要因となっていますし、そのため効率的にビジネスや観光出来る都市として福岡の評価は高いと思います。新空港の議論もありますが福岡において莫大な予算と時間を費やして日本のゲートウェイとなる大規模な国際空港の建設の必要性はないと思われますし、福岡空港をハブとするエアラインもないため新空港の運営は成り立たないと思われます。そこで現在の福岡空港の再生を基準に考えた私なりの提案をさせて頂ければと思います。福岡空港は都心型空港のため、その敷地面積は狭くそこに滑走路1本、それを挟んで国際線ターミナルと国内線ターミナルがあり、また敷地内には自衛隊施設、米軍施設などもあるなど空港内のレイアウトとしては大変非効率です。まず福岡の様な都心型空港に自衛隊、米軍施設は必要ありw)・「坪擦鵜 近隣の敷地に余裕のある空港(佐賀、北九州)に移設を行い、国内線ターミナルを自衛隊、米軍施設跡地つまり国際線ターミナルの横に移転します。現在の国内線ターミナルでは増床は難しいですが敷地に余裕のある滑走路西側に移転すれば国際線のターミナル建設も可能になってくると思います、また国内線から国際線への乗り継ぎが便利になり、空港としてのハブ&スポークの機能が強化されます。そして国内線ターミナル跡地周辺を整備し、小型機専用の1500m程度の滑走路を新たに設けます。福岡空港は他の空港と比べて小型機の比率が高く4割が小型機です。小型機の離発着をこちらにふれば現在の滑走路に余裕が出てきます。そうなれば現在問題になっているピーク時の増便に対応できるようになり福岡空港の年間の発着回数は飛躍的に確保できます。また現在に福岡空港の運営を行いながら、実現化できるプランだと思えます。 ・現空港能力が限度にきているための方策をもっと具体的に ・現空港で平行誘導路の二重化 ・利用しやすい空港なので今後も改善を望む。 ・駐車場料金もう少し良くならないか。 ・国内線ターミナル、もっと第3ターミナルを活用しても良いのではないか。 ・利用客や発着回数等はよく知られている情報なので、むしろ米軍、自衛隊との関係、騒音対策の内容や経費等、突っ込んで、広く情報を提供してもらいたい。 ・空港能力の点と併せて空港安全性(周辺)に課題はないのか探って欲しい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	数年前、空港西側展開の計画が持ち上がった時に国内線を移転させるべきだったと思います。東側に比べ西側は広大な敷地を有しており90%以上のシェアを占める国内線を移転させ、国際線と貨物で既存の東側を使用することが最良策だったと思います。地下鉄もそれに合わせて博多駅より西側経由で現在の東側まで引いてくれば国際、国内のアクセスも良くなったのですが、福岡市当局の都市計画とも調整が出来ていないように思われます。九州国際空港の計画も事実上立ち切れのような昨今、国際線と国内線を入れ替えられたら如何でしょうか。地下鉄は逆に西側へ延伸させてもいいと思います。便数、利用者数ともに遥かに国内線が多いわけですから、アクセス的にも当然都市部側にターミナルはあるべきで都市高速との連携も取れて周辺混雑の緩和にもつながると思います。勝手放題に書かせていただきましたが国際線移転当時から私の意見です。 ②空港周辺の土地を買取って拡張する。 ③貨物ターミナルは地下にして滑走路を増設する。他にもまだある。 改良案 ①米軍・自衛隊・海上保安庁施設を移転して滑走路を増設する。 私は21世紀の日本や世界を決定的に左右する経済低成長率や環境問題等への直視から、現福岡空港のフル活用説に立つ者であり(場合によっては当民間空港のフル活用のために、自衛隊-米軍両施設の配置変えを協議してもよいのではないか。)、国内外との利用客増(1頁のデータによると、国際線利用は人も物も増加していない)やそれらを見込んでの福岡市(圏域)の右肩上がりの成長はそれらを追及したいでも良いと思う。成長ではなく、成熟志向こそ当地に必要なのではないだろうか。 地下鉄で短時間で行くこともできるとあって身近に感じている福岡空港にこのような課題があるとは知りませんでした。北九州空港ができて、福岡空港の利用者は減るのではないかと簡単に考えていましたが、平行誘導路の二重化によって増便すればますます利用者は増加するかも、又、それが求められていると知ることができました。 上記自衛隊等の移動が不可能な場合 1.ターミナルの移動(国内線(東側)→国際線(西側)の横に移動する)国内線←→国際線バス不要。貨物の移動も楽。 1.自衛隊、米軍、海上保安庁、消防局を現国内線ターミナル方面へ移動 1.地下鉄を国際線ターミナルまで延長 1.現在飛行場北側、南側を横切る道路を地下道化して、離発着時の万一の事故への対応をする。それにより、ランウェイも2800mから3000mに延長可能である。 1.旅客機はすべて西側ターミナルを利用するが誘導路に余裕ができるので他の飛行機時間が少なくなる。 1.自衛隊、米軍が移転できれば東側にランウェイが増設できるかも(大阪空港的な)→離陸専用がいいかな、又は小型機 福岡(市)だけでなく北部九州全体を視野に入れた根本的な発想の転換が必要！だと思います。 福岡空港の課題と将来像に対する私見 まず、「私」について・・・ ・私は京都の精密機器メーカーに勤める会社員(研究職)です。 ・実家が福岡にあるので年に数回、福岡に帰ります。 ・本来京都からだと新幹線で帰省ですが、飛行機が好きなので、自宅から1時間強かけて私鉄を乗り継ぎ、伊丹から福岡へ帰っています。(ちょっと特殊な部類かも...) ・グライダーの免許(滑空機上級)も持っており、航空関係のそれなりの知識はある。 ・福岡空港に関しては、「将来に渡り」板付」に存続」して欲しいと思っています。 福岡空港は、元米軍の飛行場であった特殊性はあるとはいえ、今尚、市街地に存在している奇跡的な空港と言える。大都市福岡を背景にした、このアクセスの良さが、他の交通機関と競争しうる”真の”空港として機能しているし、もう一つ、本州から海で分断された九州「島」のそれも人口百万を抱えた福岡市にあって、市内に空港を持つということは、災害時における物流基地という観点からも極めて重要であり、これらの特長を持つ福岡空港は、福岡市の財産であると思っている。 現在の滑走路について、現在の場所で長くできるのか？もう1本作る事ができるのか？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	1)発着回数が多い多いと言っているが飛行機の大型化もあるので量や人数が問題 2)来年から人口の減少も言われている→利用者の減少(今が辛抱の時)→余力でガンバ る 3)"総合的な調査"と言っているが空港以外の問題は何も記されていない 4)アジアを意識しすぎている→福岡は今のままで良い(日本の首都?アジアの中心都市 でも目指しているのか?) 5)病気なども入り易くなる(鳥インフルエンザ、BSE、輸入等(密輸)に振り回される様にな る。犯罪も日本人ばなれしている中国大陆等 6)発着間隔の例を新宿駅の全ての発車間隔、ヒースロー空港等と比較してみるのもおも しろい 7)誘導路で大型機をよける為滞留が起こると言っていたが、B747クラスのクリアランス時 間の4倍あるSJ、YSクラスを4倍飛ばせば時間は節約出来る(回数は増えるが量は同 じ) 8)13頁版パンフレットの8、9頁の課題を全てクリアすれば良いのでは→それを目標にする べきである。 9)空港能力の指標は的はずれなものばかり(予約～とピーク時～はあまり関係ない)航空 会社による問題であり、アジアが近かろうが、施設がすばらしかろうが乗る人がいなか れば路線は出来ない。オーストラリア直行便も中止等になってる(直行便～とか言ってい たが要はもうけないと路線は出来ない。) 10)11頁の評価と見極めの方法は増える一方はなぜか? 「新空港建設ありき」ではなく、「現空港の活用」についても十分に議論されるべきと思う。 空港までのアクセスの良さは他の空港では考えられないと思う。多くの困難があると思う が、場所の利便性を生かして問題を解決してほしいと思う。 現滑走路南側道路、北側道路を地下トンネル方式にすることで滑走路の延長南北両方 で800mの延長が可能です。新空港建設より現空港の活用方法を考えるべきではないで しょうか? 予算面でも新空港案の1/10で済む!! 近距離・自衛隊(ヘリ含む)等を鷹の巣空港新設しモノレールで接続する(予算500億円) p9の誘導路の急カーブで…は、改良すれば解消するのでは。 現在の福岡空港の持つ利便性を生かすため、路線の見直しや安全性を確保できる方策 を十分に検討することが必要だとわかった。移転を安易に選択してほしくない。 エプロンを広げる余裕がないのであれば、第3ターミナルの駐車場側を活用するなど検討 できないのか。 今の福岡空港では午前中と夕方にピークが来ているが、需要が少ない時間帯のニーズ をどう底上げして全体としての空港容量を上げるか検討すべきではないか。 福岡空港を、このままで設備拡充してもいいのではないか。 空港の運用によるソフト対策での空港能力向上が可能なのではないか。 空港が狭いのであれば、米軍施設に撤退してもらえばどうか。 最新の大型エアバス機A380が就航した場合、2Fにも客席があるため、2Fの客席に対応 したスポットを増設する必要があるのではないか。 空港は安全面が優先されることは十分認識しているが、観光面からいうとアクセスが良い というのは強い“売り”である。現在の空港を活かす方向で考えていただきたい。 全ての方策について正確に費用対効果を算出して情報提供してほしい。 対応策を費用対効果や市民のコスト負担で比較して説明していただいたほうが分かりや すいのではないか。 平行誘導路の二重化で一時間に一便の能力向上しか見込めないのでは、ニーズが高い ピーク時の増便に対する効果は低く、B/Cはあまりよくないのではないか。 自衛隊、米軍、海上保安庁等の航空機の着陸回数に含めているようなので、これらの内 訳も示して欲しい。 自衛隊や米軍が福岡空港を利用していることに関する記述が少ないのではないか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	仮に、一般市民が「移転」を認めたとしても、自衛隊、米軍との調整をどのように付けるのかといった点の説明が不足している。 仮に現空港を移転した場合、現空港の跡地利用についてどう考えておられるのか。米軍や自衛隊の演習場にならないか不安である。オリンピックを誘致して、ホテルにするという案もある。狭い福岡にこれ以上ホテルは必要ない。税金を無駄遣いしないで欲しい。 今の福岡空港ができた経緯について全く書かれていない。現在の福岡空港の敷地内には軍用地があるので、仮に移転した場合跡地が基地になってしまうのではないか。 特に周辺空港の有効活用(立地は決して悪くないのに存在自体があまりにも知られていない(海上の「新」の方も)北九州空港や、「失敗作」「実質廃港状態」などと酷評されている佐賀空港を福岡空港が混雑する時間帯の東京便を振って再生させる等)につき、何か妙手が出ないか、よそ者の旅行利用者として興味があります。 ①現在の空港の離発着能力が14.5万回と示され、有効活用策として、国内線第1ターミナルを移設して、誘導路を二重化すれば、滑走路の処理能力が約3%向上して、14.9万回になるとの試算が示されている。 ②しかし、この方策では、多額の費用をかけてもピーク時に増便できないことから無駄であるとする。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	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） 55 件 福岡空港の良い点は都心に近い点のためアクセスが簡単という点のみ。しかしそれはすべて次の欠点の原因でもある。1. 福岡市の都市の発展を阻害している（都心に存在していること。電波法他）2. 発着ルートの下に住宅街があり安全上問題である。また騒音も問題。3. 24時間使えない空港は国際空港とは言えない4. 国際、国内線ターミナルビルをわざわざ別にしたのは何故か5. しかも地下鉄の駅が国内線側のみというのは何故か（特に上記4、5番は政治的いやらしさを感じる）6. いまだに軍、民共用というのはどうか。どちらにとっても不便 これらの情報に基づいて新空港建設などの具体的な解決案を出し、実行することで公害問題を解決させるとともに空港の利便性を向上させるべきだと思います。騒音対策区域の広さが狭すぎると思います。第一種区域に以前住んでいましたが、その周辺地域でも騒音が激しく、早急に騒音を解決するためにも、新空港を建設し、現福岡空港の機能を新空港へ移すべきだと思います。 福岡空港の利点は何といっても市街地へのアクセスの良さ。この利点をそこねることなく改善策を練って欲しい。（最近、新しくできる空港は海の上など不便な場所が多く、仕事、レジャーどちらでも使えない）市街地に近いが由に、建物の高さ制限があるとのことですが、歴史ある街に高層建築はあわない。福岡空港から国際線が出なくてもいいので、成田、関西などへ小型でいいので接続便をふやしてほしい。 別途国際線等の空港用地必要と考える。 ただパンフレットにもありましたが、騒音関係は改善できればいいなあと思います。（春日原の友人宅から見た飛行機の近さにびっくりしました。） 民間の用地の借地料は、周辺の民間利用の借地料に比べ、割高ではないのか？ より低騒音のエンジン廻りの技術開発が望ましい。 2、空港内及び周辺の土地 国有地・県有地・民有地別のデータはないのでしょうか。 大野城市住む者ですが最近飛行機の着陸のコースが変わったのか飛行機の音が特にうるさくなりました。どうにかならないでしょうか。 今回、駅でのポスターや、主催者側の呼びかけではじめてこのような組織が設立されていることを知った。いただいたパンフレットを手にして、まずなぜこのような調査を行っているのか、直接的には分かり難い。 パンフレットのタイトルも“PIレポート ステップ1”ではその趣旨が普通の市民には不明で、まず、パンフレットを読んで何のことが理解するのがおっくうである。 主催者側も、まず何の予備知識もない一般市民が参画するためには、テレビや新聞でまず意識を呼び起こす必要があるのではないのでしょうか。 現状と課題を見ますと特に危機感が伝わってこない。 パンフレットではもっとも肝心の、現状と課題がほんのささやかに記載されているだけである。 そのようなささやかな問題意識でたとえば新福岡空港建設のエネルギーとなりうるのか。アンケートの回答の多少の不便は、今日本が抱えている年金問題や700兆を越す債務、リストラや若者に仕事がないことなどを考えると、便数が少ないとか贅沢せんばんである。さらに福岡空港以外の空港では空港へのアクセスがどれだけ長距離で時間がかかるのかよくわかる。問題点を洗い出すとすれば、このパンフレットでは将来を見越した長期展望がほとんどないことである。 もっとシンクタンクなどや識者に依頼し、現状の空港ではたとえば騒音問題など問題も多いし、将来のアジアとの人的交流や物流を考えたとき、空港を拡張する必然性を示す必要があると思う。今、市民はリストラや乏しい年金等で生活防衛に必死である。 小泉改革路線に反し、多額の予算を浪費し、不要な空港建設など絶対に思いつかないでほしい!! よく処理量の限界といわれていますが、一番の問題点は建物の高さ制限ではないのでしょうか。 騒音、空港周辺の安全性(事故の可能性)についてさらに詳しい情報提供をお願いしたい。 建物は低いものの方が良い。ジェット機の音によって反応する家庭・生活において役立つものを周辺民家へ無償配布。 ③空港敷地の年間地代の支払い額が以外と大きいのに驚いた。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・出張等で全国の主要空港を利用しますが、都市中心部へのアクセスは福岡がNo.1です。逆に言えば空港周辺が市街化して、騒音・事故時の周辺被害が危惧されます。 ・R/Wを2本有する新空港の整備が必要と思いますが、20年事業になると思われます。当面、現状課題を可能なものからクリアーして空港能力の増大により安全、利便の強化を図って頂きたい。(第2、3ターミナル前の平行T/Wの二重化、国際線の東側T/Wへの進入口の逆急カーブの改良等は簡単に実施できるように思います。) ・利用客や発着回数等がよく知られている情報なので、むしろ米軍、自衛隊との関係、騒音対策の内容や経費等、突っ込んで、広く情報を提供してもらいたい。 ・空港能力の点と併せて空港安全性(周辺)に課題はないのか探って欲しい。 ・その日の天候によると思うが、低空飛行する時があり、夜間は少しうるさい。 ・以前、遠距離恋愛時によく使っていましたが、福岡空港は、都心や自宅からアクセスがよく、大変利用しやすかったです。 日本経済新聞2005年2月1日の記事によれば、国交省は空域管理の見直しを2～3年で集中的に進めるとあり、羽田―福岡間もその対象になっている。本年10月には福岡市に「航空交通管理センター」の設置も決まっている。当面は今の空港をもっと有効に利用する方法を煮詰め実現を計るべきであろう。資料によると環対事業費約70億円＋借料約84億円＝154億円÷1851万人＝8319円は固定費であり、問題外である。小生の娘は添乗員だが、福岡空港から関空經由外国へ、或いは福岡空港からコリア經由でヨーロッパ等の旅がほとんどで、今後は福岡空港は1級を目ざして貰いたい。今回の空港見学会は誠に有効であった。 空港用地の借料が年間約84億円支払っているのには驚きました。本当に適切な値段なのですか？高い気がします。 利用者のニーズが重要なのは自明だが、同時に空港用地の3分の1を占める土地貸与者のニーズも決定的に重要ではないか。戦前期に日本陸軍基地として建設されて以来、米軍用地を経て今日まで国策に規定されてきた彼等のニーズこそ他方で重要視される必要がある。利便を支えている土台への配慮である。 密集した住宅街に囲れて空港が立地することにより生じる事故等のリスク回避の観点からの検討を加え、かつ騒音や市街地における建物の高さ制限から生じる都市発展阻害であることの掘り下げが重要と感じました。 都市開発まで言わせてもらえれば、場周経路のせいで大型ビルが建てられないという話は関西圏に住んでると何故？と思う。伊丹は摩天楼を横目で見ながら着陸している。福岡のダウンウインド・レグは広くとって天神上空までではないか？大体が元々地代の高い天神地区の開発のみを念頭にしている。百地だとか西新など高層化を図れる地域(＝地下鉄で結ばれている)は福岡には山ほどあるし、地下鉄で4駅離れたところなど、東京・大阪では同一地区の感覚だ。 夜間(深夜、早朝)の発着は避けるべきだ。 現空港に関わる土地所有者等既得権者の我がままを認めるべきでない。空港移設反対論者の説得に当っては、それらの不当利得者の情報開示を行うべきである。如何に不当に高い借地料等が血税でまかなわれているかを公表すべきである。 現在の空港用地(借地分)の負担金は、大きいと思いますが、買取はできないのですか。何か取り組みは、されていますか。 高層ビルを建てない福岡のまちづくり、ということも視点として必要。 福岡が発展したのは空港があったからで、交通手段というのが非常に大きな都市のポテンシャルを占めている。 WECPNL値がどのくらい生活者にとって影響があるのか明確にしてほしい。加重平均ではなく、ピークで評価してほしい。 我が町は空港に近いが、騒音被害があるのはごく一部の地域で、道路の混雑については空港に近すぎてタクシーに乗れないくらい。騒音や混雑といった課題は必ずしも空港とは結びつかない。 騒音は確かにあるが、もう慣れてしまっており、環境対策などのメリットもあることからあって当たり前のことと思っている。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	騒音問題は空港の滑走路の南北、東西の間近に住んでいる人にとっては大きな問題であり、彼らにとって毎日耐え難い状況であるのが市民、周辺自治体、利用者にあまり理解されていない。 周辺は他の地域とは違うということをまず認識しておいてほしい。騒音の影響で、以前、94世帯あった町内が移転で今や2世帯になってしまった。 一般の人には分かりにくいと思うが、飛行機が飛ぶと10秒間は話が出来ない。テレビを見るにしてもリモコンを手を持っていないと聞き取れない。難聴になる。その実態を知ってもらいたい。 環境対策事業費として70億円かかっているという表現があるが、もともとは利用者が負担している分なのに、一般の人が見ると税金が使われているという印象を受ける。きちんと書くべきだ。 空港周辺の、影響を受けている世帯数等も把握すべきではないか。 現在、騒音公害がひどい地区に居住しており、窓も開けられない生活をしている立場としては、空港は移転して欲しい。 環境対策費が70億円という数字を出す必要はない。 今回の説明内容と、現状にはギャップがある。PIレポートには騒音被害の現状とそれによって地域が衰退している点について書かれていない。 詳細版P.81の周辺地域への影響について書かれている部分だが、空港の影響がない場所との比較がないため、知らない人が見たら「この程度なのか」と思われてしまう恐れがある。空港の影響がない場所との比較で、空港がある影響を分かりやすく表現すべきである。 環境対策費は平均値で示すべきではないか。 現空港では、高額な借地料を投じているが、これは致し方ないが、それ以外の支出は減少しており、いずれは空調の維持費と学校の防音施設の維持費になると考えられる。利便性を考えると仕方ない出費だと思う。 地代にどれだけかかっているかを出すならば、空港施設の賃貸料等から国が得ている収入も出すべきである。 現空港では、高額な借地料を投じているが、これは致し方ないが、それ以外の支出は減少しており、いずれは空調の維持費と学校の防音施設の維持費になると考えられる。利便性を考えると仕方ない出費だと思う。 都心部の高さ制限は環境保全の観点からはプラスに働いている。 高さ制限の図が分かりにくい。 高さ制限のための損失額などを提示して欲しい。経済的な視点から考えた場合、数字を明確にした議論が必要である。 現空港の近くに高層の建物を建設できず福岡市の発展を阻害していると言うが、空港近傍には、12階建てのマンションがたくさんあるし、市街地には27階建てマンションも建設されている。高層の建物が建てられないから福岡市が発展できないという主張も説得力がなく、これも新空港を建設せんがための理屈のように思われる。 拝啓 私は、春日市在住の者です。以前より、自分の頭の上を騒音をたてて飛行機が飛んでゆくのを、異常な状況と感じ、また生命の危険を感じながら生活してきました。 質問 告示面積(一般的な「面積」とは違う特別な意味は無いと解釈して話を進めます) 353Ha そのうち国有地は210Ha。民有地:114Ha(うち109Haを国土交通省が借用。)更に福岡市有地を10Ha借りている。 民有地への借地料——国交省の借りている部分は国が払うのでしょうか、残り15Haに対して市が84億円払っているのですか？べらぼうな値段ですね。 市にも10Ha分を借地料を支払うのですか？市が国へ？市が市へ？空港課が財務課へ、とかですか？ 前述の土地と河川他の分18Haを足すと352。計算違いですね。ミスプリント？自衛隊、米軍の分は入ってませんね。この分は誰が誰に借地料払っているのですか？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	四角く囲まれた中に「2の3つ目の● 買収価格を委員会が答申———」とありますが、買収そのものについては議論は無いのですか？地主としては永遠に高い土地代を払って貰った方が孫子の代まで安心と思っているでしょう。本当の気持はどうなのか、調査しておいて貰いたいですよ。ともあれ、この9ページの四角の中に 52年11月 空港用地評価委員会が発足。(国による空港内民有地の買収について価格を審議する第3者機関)とあります。この審議会は今どうなっているのですか？ 土地代は 114万平方メートルに対して84億円？1平方メートルあたり7368円。これで正しいですか？ 土地を買収を進めるべきと考えますが調査しましたか？どうせ移転だという頭では考えが及ばなかったでしょうけど。 ①現在の福岡空港が騒音対策費と借地料で150億円/年もの経費がかかり、1,500億円/10年、4,500億円/30年の損失となる。 福岡都市圏の約半分が騒音被害を受け、大事故の危険性も有り。 3ページ 借地料 ①福岡空港の1/3が民有地であり、その借地料が年間約84億円となっている。更に、騒音対策等の環境対策費として年間約70億円、合計約150億円が支出されており、我国で一番維持費用が高いのではないか。 ②また、これからも毎年これ位の費用が支出されると、空港が民営化されていく流れの中で、福岡空港は赤字空港であり、永久に民営化できないことになる。 ③向こう30年間で約4,500億円の支出となり、新空港を作った方が割安になるのではないか。 ①空港が都心に近い為、便利な反面、市内の建物の高さが制限されている。 ②福岡の都市づくりにおいて、大きな制約となり、都市開発を阻害していることになる。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見 36 件 北京行便数、直行便が少ない。 「市街地の高さ制限」と「空港の利便性」を考えれば、後者の方が重要かと思います。下手に前者の方をとり、将来的に移転するようなことがあれば、九州及び東アジア圏のハブ空港としては全く役立ちません。 国際線についても新千歳と連携して新千歳→福岡→東南アジア、福岡→新千歳→欧米といった新路線も開拓してほしい。 現在の空港をもっと有効に利用する方法としては、「国内線駐機場」付近の誘導路を二重化し、対面交通出来るようにし、混雑の解消を図り、「滑走路処理容量」の増加、32回／時→33回／時と持っていくべきである。福岡→北京直行便を是非開設して「オリンピック」に九州人が多く行けるようにして下さい。 国際線は絶対にもっと増やして欲しい。アジアと一番結びついているのは福岡でいてほしいから。国内線で混み合う時間帯に、空港が狭くて他の飛行機が出発中の為、到着した飛行機がスポットに入れないのはとても嫌だ。何とかして欲しい。 ホノルル線を残してほしい。 もっと福岡から外国への直行便が増えたらいいと思います。国内線は夏休みなどはごったがえして窮屈な感じです。 九州のハブ空航としての約割は今後一層期待されると思うし、はたす役割も一層拡大すると思う。 それにしても、第一、第二ターミナル、国際線等のというハブ空航としてポジションをどこに置いているのい、よくわからいきらいがある、印象を受けた。 福岡空港発の便がない。この前香港・マカオの行く時、直接福岡空港は関係ないがツアが2泊あるが3泊とかそれ以上が福岡からないので関西まで行って旅行した。又、ハワイ行きも同様で関西発に取られている見たいです。 ☆国内駐機場を国際線と同じ中央・対面側に持って行ったら北側に有りすぎ。 ホノルル・ソウル・ホンコン線のJALの運休は利用者に不便なので、それに見合う便の開線。 西の方に住んでいる人間にとっては、国際便をもっとふやしてもらえたら嬉しく思う。 国際線の利用者はこれからもっともっと増えると思います。私も、海外へ行きたいと思っています。 貨物につきましては、PIのグラフによると増加しておりません。九州はますます東北アジアとの結びつきが地勢学的にも高まると思います。地域振興の観点から、「貨物」も非常に重要と考えますが、貨物に係る問題点があるとすれば、その解決策があるのでしょうか。 今後の対応、対処の考え方につきまして、今回と同様な機会を与えていただければと希望します。 福岡空港はアクセスの良さが何よりも魅力です。アジア便をそんなに拡大する必要性をあまり感じません。九州はアジアに近いといっても、日本は狭いので空の便で、福岡だけアジアにこだわる必要は無いと思います。東京・大阪-中国の便で十分と思います。 ※国際線ターミナルは今は夜にナイトステイをしている飛行機が少ない。JAL、ANAの国際線接続がよりスムーズにする様に国際線ターミナルから成田や関空等への直接福岡から成田等への国際線が欲しい。 成田等でのトランジットは大変で空港そのものも飛行機があふれている。乗客にとっても福岡での出入国が可能になれば欧米からの乗り継ぎが便利になる。 福岡国際ターミナルにはナイトステイするのは、チャイナエアライン、中国東方航空、キャパセイパシフィックの三社だけです。 路線ですが、少なくともいいのですが、欧米方面の直行便を検討していただきたい(国内乗換だと、帰りが時間も、体力も楽になります。) 左記にもありますが、日本の中で福岡が東アジアのハブ空港になって欲しい。 現空港、海外23都市、国内25都市とを結び、立派な国際空港です。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	余談であるが、本年10月より、福岡空港からホノルル直行便が廃止されるというような、福岡空港が衰退するようなイメージがある。いずれの方策によるとしても能力強化を図る必要があると考える。 私は現在、福岡空港を頻繁に利用しております。現在の福岡空港の能力の見極めについて新空港の建設も含め様々の方面から議論がなされていますが、私のような空港の利用頻度の多い者にとっても福岡空港は世界に類のない程の利便性の高い空港だと認識しています。世界の都市ランキングなどにも都心から空港までの利便性が大きな要因となっていますし、そのため効率的にビジネスや観光出来る都市として福岡の評価は高いと思います。新空港の議論もありますが福岡において莫大な予算と時間を費やして日本のゲートウェイとなる大規模な国際空港の建設の必要性はないと思われますし、福岡空港をハブとするエアラインもないため新空港の運営は成り立たないと思われます。そこで現在の福岡空港の再生を基準に考えた私なりの提案をさせて頂ければと思います。福岡空港は都心型空港のため、その敷地面積は狭くそこに滑走路1本、それを挟んで国際線ターミナルと国内線ターミナルがあり、また敷地内には自衛隊施設、米軍施設などもあるなど空港内のレイアウトとしては大変非効率です。まず福岡の様な都心型空港に自衛隊、米軍施設は必要ありw)・「坪擦鵜 近隣の敷地に余裕のある空港(佐賀、北九州)に移設を行い、国内線ターミナルを自衛隊、米軍施設跡地つまり国際線ターミナルの横に移転します。現在の国内線ターミナルでは増床は難しいですが敷地に余裕のある滑走路西側に移転すれば国際線のターミナル建設も可能になってくると思います、また国内線から国際線への乗り継ぎが便利になり、空港としてのハブ&スポークの機能が強化されます。そして国内線ターミナル跡地周辺を整備し、小型機専用の1500m程度の滑走路を新たに設けます。福岡空港は他の空港と比べて小型機の比率が高く4割が小型機です。小型機の離発着をこちらにふれば現在の滑走路に余裕が出てきます。そうなれば現在問題になっているピーク時の増便に対応できるようになり福岡空港の年間の発着回数は飛躍的に確保できます。また現在に福岡空港の運営を行いながら、実現化できるプランだと思います。 近年アジア諸国における巨大空港の相次ぐ出現があり、それらと空港建設競争が激化する傾向がありましたが、国土の制約の大きい日本にとっては、傍らにそれらとハブ空港の地位獲得競争におちいる事なく、国際間ネットワークを生かして、利用者にとってより利便性の高い空港建設と現在空港の効率的運用に徹してもらいたい。 日本で初の国内国際空港を実現するために、滑走路を2つにするだけでは足りないので最低でも4つにしなければいけません。空港島は陸ではなく、100%海の島にしなければいけません。人口島に病院がある関係上、騒音の問題があります。空港島の面積を(近い将来できる可能性が高いので)さらに広げるために、さらに埋立工事をしなければいけません。アジアの一部地域だけでなく、全アジア(東南アジアを含む)のみならず、南北アメリカ、ヨーロッパ、中東、アフリカ、オセアニア、オーストラリア等全世界を完璧に結ぶ、国内国際兼用の総合空港として発展して行けば、日本航空(JAL)のソウル、ホノルル、香港線の廃止のような問題はなくなるはずです。国内線利用者は①路線数、便数の多さ②交通アクセス③航空運賃の安さで利用者が多い中で、便数の少ない路線が多くあるなか、国際線は国内線が便数が少ないのが非常に残念です。これは、福岡市内の鉄道整備がきちんとなされていない事に原因があるはずです。日本で一番、外国が集まっている所に近いめぐまれた場所に位置しながら、不思議でしかも残念で仕方ありません。花田守也県警本部交通部統括参事官のおっしゃったとおり、同時に「鉄道の拡張、整備」も必要になるでしょう。 9/4見学会に参加させて頂きました。現福岡空港の制約が分かりました。九州で一番近いアジアに近いので国際線への乗り換えを今以上便利になるのでは？バスに座れない時が多い。(連絡バス)の増便など。 中心部に近く、こんな便利な空港はないと思う。国際線の便数や直行便がもっと増えれば、さらに便利で利用したい空港になると思う。 ホノルル便がなくなるのが淋しい。 国際線の場合、日本の出発時間はちょうど良くても現地到着が夜になる便がある。P.3の満足度についてただ路線と便数という点から捉えられているが、時間の利便性も考慮すべきではないか。 福岡空港には北米向け、ヨーロッパ向けの直行便がなく、貨物専用機も就航しておらず、そのため、そういった便に対するニーズがあっても他空港に回さざるを得ない現状がある。今後の福岡空港の活性化を考える上での問題点である。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港をアジアの玄関口として利用するということが、アジアから一度福岡空港に入って日本国内にトランジットするより、東京、大阪、名古屋などへの直行便があったほうが良いという考え方もある。 現在、福岡空港からヨーロッパへ行くために成田でトランジットしようとするとう運行時間の影響で待ち時間が非常に長く不便である。 今後の福岡空港の需要は、近隣諸国からの利用も開拓していく必要があるのではないかな。 福岡は飛行機のほかにも鉄道や船など交通ネットワークが発達しており、またその利便性によって発展してきたのではないかなと思う。国内線と国際線の分離や新北九州との機能分担などの議論があるが、分けてしまうとネットワークとして機能しなくなるのではないかな。ネットワークとしての機能やアジアとの結びつきを重視すべきではないかな。 今後、アジアからの来訪者を多く迎え入れていくことを考えると、国内線と国際線の乗り換えが不便であり問題である。 福岡が東アジアのハブ空港になるためには、海外や国内の他の拠点との競争が必要であり、他空港と福岡空港の競争力を比較したデータを提供していただきたい。 福岡空港は国際ターミナルを作ったばかり。5年くらいは経ちますか？前の時に1回、韓国へ。現在の国際ターミナルから6月にシンガポールへ始めて使いました。がらがらでした。あれじゃあビル自体が赤字？誰が赤字なのかな、と独り言。 海外に行く時に福岡空港を使いたい人はあまり居ないでしょう。成田が日本の中心空港。航空会社がよく知っています。 国際空港として欠陥を持つ。 ・現在、国内25都市、国際はアジアを中心に25都市と結ばれているが、容量不足により外国航空の乗り入れが制限されていると聞いている。容量不足を解消し、国内幹線については更に充実してもらい、国際線については、アジアの交流拠点都市を目指す福岡にとり、アジアとの新路線の開拓や乗り継ぎ機能を充実させて欲しい。 ・機能が分散してしまうと、交通ネットワークが充実している福岡の良さがわるくなってしまう。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見 31 件 「市街地の高さ制限」と「空港の利便性」を考えれば、後者の方が重要かと思います。下手に前者の方をとり、将来的に移転するようなことがあれば、九州及び東アジア圏のハブ空港としては全く役立ちません。 福岡空港の利点は何といっても市街地へのアクセスの良さ。この利点をそこねることなく改善策を練って欲しい。(最近、新しくできる空港は海の上など不便な場所が多く、仕事、レジャーどちらでも使えない)市街地に近いが由に、建物の高さに制限があるとのことですが、歴史ある街に高層建築はあわない。福岡空港から国際線が出なくてもいいので、成田、関西などへ小型でいいので接続便をふやしてほしい。 九州へ旅行に来たのですが地下鉄などのアクセスはよいと思いましたが、広い九州内での地方への路線の増設を希望します。それにより、より多くの時間を観光に使うことができるのではないのでしょうか。天草から、福岡→松本に帰るため、早朝に天草を出発することが残念でした。 国際～国内線の乗継ぎが不便である。 地方便が少ない為、利用度合が減っている。(宮崎・鹿児島他)←福岡より もっと夜おそく東京から来れる便があったらいいです。 福岡ー羽田便をよく利用しています。便数には満足していますが、新規航空会社の参入等により、航空運賃の値上がりを希望しています。 現空港、海外23都市、国内25都市とを結び、立派な国際空港です。 私は現在、福岡空港を頻繁に利用しております。現在の福岡空港の能力の見極めについて新空港の建設も含め様々の方面から議論がなされてますが、私のような空港の利用頻度の多い者にとっても福岡空港は世界に類のない程の利便性の高い空港だと認識しています。世界の都市ランキングなどにも都心から空港までの利便性が大きな要因となっていますし、そのため効率的にビジネスや観光出来る都市として福岡の評価は高いと思います。新空港の議論もありますが福岡において莫大な予算と時間を費やして日本のゲートウェイとなる大規模な国際空港の建設の必要性はないと思われますし、福岡空港をハブとするエアラインもないため新空港の運営は成り立たないと思われます。そこで現在の福岡空港の再生を基準に考えた私なりの提案をさせて頂ければと思います。福岡空港は都心型空港のため、その敷地面積は狭くそこに滑走路1本、それを挟んで国際線ターミナルと国内線ターミナルがあり、また敷地内には自衛隊施設、米軍施設などもあるなど空港内のレイアウトとしては大変非効率です。まず福岡の様な都心型空港に自衛隊、米軍施設は必要ありw)・「坪擦鵜 近隣の敷地に余裕のある空港(佐賀、北九州)に移設を行い、国内線ターミナルを自衛隊、米軍施設跡地つまり国際線ターミナルの横に移転します。現在の国内線ターミナルでは増床は難しいですが敷地に余裕のある滑走路西側に移転すれば国際線のターミナル建設も可能になってくると思います、また国内線から国際線への乗り継ぎが便利になり、空港としてのハブ&スポークの機能が強化されます。そして国内線ターミナル跡地周辺を整備し、小型機専用の1500m程度の滑走路を新たに設けます。福岡空港は他の空港と比べて小型機の比率が高く4割が小型機です。小型機の離発着をこちらにふれば現在の滑走路に余裕が出てきます。そうなれば現在問題になっているピーク時の増便に対応できるようになり福岡空港の年間の発着回数は飛躍的に確保できます。また現在に福岡空港の運営を行いながら、実現化できるプランだと思います。 p5ネットワークの形成資料がセントレア開港前のため、新しいデータの提供をお願いしたい。 現空港の拡張もしくは新空港の建設が必要か、メリットデメリットの情報をだして、みんなが判断できるような催しをやって下さい。 空港の能力を越えた場合、即対応できない。他の空港を整備するとすれば、10数年を要するものと思われる。以上より至急対応策を考えるべきではないか。 いずれにしても新空港が必要であり、地元とのコンセンサスをとり、このPIをもっとPRして、新空港をつくってほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	私は年間8～10回旅行会社主催のツアーにて空港を利用しています。ツアーでは多分航空運賃も大変やすく設定されていると思われます。それに加え集合場所の福岡空港へは地下鉄利用で30分位で行けます。是非国内線だけは他に移転させる事だけは計画しないで下さい。 今のままでは、福岡空港は近い将来、必ず限界に達するのではないのでしょうか。部分的に、改良に改良を加えても、抜本的、総合的な問題解決には至らないと思います。今後の福岡市及び九州の発展を考えると、むしろ、第一種空港(大型の九州のハブ空港)を建設する方が、より効率的ではないのでしょうか。 予算等の獲得の問題もあり、今からでも至急取り組む必要があると思いますが。余談になりますが、私は殆ど毎日の如く、空港国際線傍の都市高速道路をバスにて、福岡市を往復して居ります。滑走路よりの旅客機の離発着が良く見えます。又、時々空港ビルの送迎デッキに、用もないのに、飛行機を見に行きます。 アジアとの窓口としての位置づけ。もっと拡大できないかを検討してほしい。 少子・高齢化／将来の経済活動が減退。北九州空港での運用と活用でのトータル利用幅の拡大。により、将来の新空港は必要ないと思います。 こんなに深い意味(危険性など)があるとは思わなかった。奥深さを知った。新空港の必要性を感じた。関新空のように、需要を期待して多額の投資がある自治体・市民の大借金、福祉サービス圧迫の経験があるので、かえってマイナスなのかなと思っていたが、経済的な問題で厳しくち密な構想をねって成功しなければならないと思いました。 本空港は九州の玄関口として経済発展の重要な役割を果たしていると思います。福岡市の中心部に位置し交通の便利がよく利用度が高い。従って、航空便数も過密となっている様です。一方環境対策費又借地料も高いようです。来年度からの北九州空港開港との関連も考え、空港整備に限度が考えられようならば、安全対策上からも、交通便利な場所へ移設を考えねばならないと思います。 新福岡空港は新設しないのですか？ 福岡空港を移転させる必要は無い。 内容からすると新空港建設に流れて行きそうですが、福岡空港の良さ、何と言ってもアクセスの良さであり、多くの労力と巨額の費用を投入してまで新空港を建設すべきではないと思います。特に、少子化やエネルギー資源(特に石油等)の問題、CO2排出、巨額の財政赤字など、一部の人の便利さや豊かさのための代償が大きいと考えています。十分な調査と、負うべきリスクを十分に公表してほしいと思います。 福岡空港の設備、運用内容の現状及び問題点の指摘だけでは新空港建設への理由付けとしてはバスセンターの新設などと違い数千億の県費を伴うだけに不足である。九州全域の空港の有機的結わりと有効活用の検討と共に少子化の問題、物流、経路、文化の30年先位迄の予測等が必要であるが、何よりも必要な事は県民、企業等の陳情や署名運動など新空港待望への強い思いがあるかどうか第一である。予測は外れるものである。この県民の思いなくしては空港を活用する側でなく、空港を作る側の都合によって作業が進められ博多港アイランド計画、地下鉄七隈線、リバレイン等の開発と同じく県民の思い負債と成りかねない。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	1.現福岡空港は狭くなり拡張の必要があるが、その為には別紙図1の赤線及び緑線で囲んだ範囲が必要になると思われるので、現地での拡張は殆んど不可能と思われる。 2.利用客の利便性を考慮し、交通網の整備や所要時間等を勘案すれば、新宮沖は適当な地点と思われる。 3.滑走路の長さは大型機発着の安全性に配慮すれば、3,500メートル以上を必要とするのではない。現空港の滑走路は2,800メートルで、その先のオーバーランとの間にフェンスと一般自動車道路があり危険な空港と言わざるを得ない。この障害物がなければ、かのガルーダ航空機の事故は防止出来たかも知れないと思う。 4.機械機器はトラブルを発生する事があり、人間はミスをする事が絶対にないとは言えない。故にラッシュ時間帯と言えども、航空機発着の間隔は多少の余裕を持たせて5分以上あった方がよいと思う。 5.将来はアジア、特に中華民国方面への便が増加するのではないかとわれ、国内でも中型、小型旅客機での目的地直行便の要望が高まる可能性があり、発着便数が増加するのではないと思う。 6.若し滑走路上でトラブルが発生した時に、滑走路1本では、直ちに空港は閉鎖される事になる。電車などはこの様な時には停車して待機出来るが、航空機は停車待機が出来ないので、大量の燃料を浪費する事になる。これは京都議定書の趣旨に反する状態になる。 7.以上4、5、6項の理由から見て滑走路はぜひ2本必要である。滑走路が2本整備されれば、ラッシュ時間帯に他の空港でトラブルが発生した時に、臨時便の発着を受け入れる余裕が生じる。又滑走路の補修整備等にも時間のゆとりが出て来る。 8.国際線ターミナルは、乗り継ぎの利便性を考慮すれば、国内線に隣接するか合体させたがよいと思われる。貨物取扱い施設は離れていてもよいと思う。 9.PIレポートステップ1の資料によれば、誘導路の巾が現在の2倍以上が必要とされているのは当然と思う。ターミナルビルの形態は、国際線と国内線等の乗り継ぎの利便性を考慮すれば、巾広い敷地が必要となる。 10.駐車場は、家用車、バス・タクシー等を区分けして、現在の5倍以上が必要と思われる。 11.米軍、自衛隊の諸施設は、福岡空港の性格上必要不可欠である。 以前から空港用地の借料の高さに疑問を持っていました。手をつけにくい問題でしょうが、政令都市としてのケジメをもうそろそろつけても良いと思います。私は他県から引っ越して来た者ですが、福岡県は”タブー視”されてる問題を引きずりすぎていると思います。商売をやっている時々その壁にぶつかり、今だに引きずっているこの県にびっくりしています。そのためにも新しい空港を造って世の中を活性化しましょう。 距離的に近い目的地であっても直行便がないため不便なので、改善して欲しい。 航空はネットワークで考える必要があるので、単に福岡空港だけの利用について言われても分からない。 福岡は飛行機のほかにも鉄道や船など交通ネットワークが発達しており、またその利便性によって発展してきたのではないと思う。国内線と国際線の分離や新北九州との機能分担などの議論があるが、分けてしまうとネットワークとして機能しなくなるのではない。ネットワークとしての機能やアジアとの結びつきを重視すべきではないか。 今後、アジアからの来訪者を多く迎え入れていくことを考えると、国内線と国際線の乗り換えが不便であり問題である。 ハブ空港として整備した場合、近隣空港との機能分担でやった場合など、それぞれのケースに応じてシミュレーションをしながら進めてはどうか。 航空運賃について(国内線) 一般運賃と旅行社の運賃では格差が大き過ぎると思います。 一般客の運賃を下げることはできないか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
ス テ ッ プ 2 以 降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見 119 件 一刻も早い新空港の建設を期待しています。 利便性と航空事故は裏表の関係にあるものです。最大公約数の国際化(現福岡空港)非常に危険と感じます。この機に敢えて新空港の建設に着手すべきだと思います。 福岡空港の移転を考えるのではなく、今の空港でどうやって行けばよいかということを考えることは、とても良いと思う。 福岡空港の良さは何と言ってもアクセスの良さにある。次号では以下の点を取り上げてもらいたい。 1. 新宮沖案とアイランドシティ案の対比(新宮沖ではアクセスが悪化) 2. アイランドシティとした場合、夜間の離着陸が制限されると考えるが、夜間は北九州空港+陸送(特に物流)で良いのではと考えるため、その是非。 左に書いた建設費の問題、市街地にある安全性の問題がクリアできれば、新空港は必ず必要なものだと思う。関西、伊丹、神戸という無駄な認め方をするよりも重要なことだと思う。北九州、佐賀との機能分担論もあるが、需要地に立地する空港が使い勝手の悪いものであればその意義はなくなるのでは。 現在日本の財政事情の中で日本の地方都市の空港を移転する財源がどこにあるかという事で福岡空港の移転の結論が出ていないのであろうが、関係者は現在の空港が利便性に優れている点だけで結論を出さず現況の環境問題、事故の危険性、滑走路が一本だけの将来性等の分析を行い、九州の玄関としての福岡空港が50年先、100年先でも機能出来る新空港を早く決定してほしい。 新しい空港を作るべきだと思います。新宮沖が挫折したのは残念ですが、良い情報を提供されてスムーズに進行されるよう期待します。 福岡空港の現状と課題については明確になりつつありますが、 現空港の拡大(周辺用地の取得) 新空港建設との比較(費用対効果、利便性等) 現在の福岡空港は多くの問題を抱えており、対処療法的な対応では限界があり、抜本的な対策が必要である。かなり前からいろいろな議論がおこなわれており、なんで今頃このような調査をする意味がわからない。抜本的な対策案を議論すべき時と思う。もっともやや遅れすぎているとは思いますが、まだ間に合うと思うので、早急に案を決めるべきである。 要するに早く方向づけをしてほしい。新空港が必要である。具体的な場所をしばらくはほしい。海上案、半海上案(山崎市長案)には反対する。国定公園の景観はそこなっていない。天神周辺の高層化はやめた方がいい。陸風、海風が通りこくなる。現福岡空港は機能を向上させながら存続すべきと信ずる。平行誘導路の二重化などはもっと早くやるべきであった。(予算の問題もあろうが)→PIレポートステップ1P11の図でブルーの機体は第一ビルからのプッシュバックがないのを前提としているのか？私の陸上案は大刀洗町から久留米市北野町へかけての平野部に3000m～3500mの平行滑走路2本を北東から南西にかけて設置することを提案する。ここでこそ成田の二の舞にならぬよう真のPIが必要である。佐賀空港から反対されるのを気にしては、いつまでたっても何もできなくなってしまう。英断・勇断を切望する。深夜便はなくていい。☆北野町、大刀洗町は農業振興地域として農地補助整備事業地区であることを承知しています。 知事選を境にそれまでの津屋崎沖へ向けての盛上りが急速に冷め唖然とした感をぬぐえない。アジアへの窓口としての福岡の将来を考えると、今回のJALの国際線撤退は企業の事情もあろうが、大変残念なことであり、その理由の一つに現在の空港の比重もあるのではないだろうか。9年前のガルーダインドネシア機のオーバーランの時機内で体験した者として、その後空港には非常に関心を持つようになったが、人家の密集した上を通過する離着陸は搭乗者は仕方ないにしても無関係な人々を巻き込んだ事故を想像すると毎回非常に恐怖を感じる。又セントレアあるいは中国、仁川、東南アジア、ヨーロッパ、アメリカいろんな空港を訪れる毎に福岡空港は本当にローカルになって遅れてしまったとの感が深まる。30年50年の将来を見すえ、第三者に余計な心配を与えずに済む海上に延長可能な3500mと2500mの2本の滑走路を持つ空港は是非必要と思っている。 新空港新設で近隣住民にプラスとなる面より、むしろマイナス面(騒音、公害等)が考えられる際は明示してほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	これらの情報に基づいて新空港建設などの具体的な解決案を出し、実行することで公害問題を解決させるとともに空港の利便性を向上させるべきだと思います。騒音対策区域の広さが狭すぎると思います。第一種区域に以前住んでいましたが、その周辺地域でも騒音が激しく、早急に騒音を解決するためにも、新空港を建設し、現福岡空港の機能を新空港へ移すべきだと思います。 課題が改善され、利用しやすい福岡空港に生まれ変わってほしいです。 空港の便利さは日本一と言われるが、見物にも良く行きますが、街の中で無くとも良いと考えます。幅広く調査するとの事だが、意見が分かれると思いますが、郊外でも良いと思います。 宗像の海岸等への移転問題を取り上げてほしい。出来れば、九州大学も西区に移転するので糸島沖等への空港移転案があっても良いと思う。 予測も難しいが1. 九州国際博物館(太宰府市)オープン2. 中国他学校関係者の旅行(今中止されている?)3. その他今回のタイとのFTA他グローバル化を考えて、新空港は県南部にすべしと言うのが意見です。海中空港では関空で見る通り、地盤沈下は回避できないし、財政的余裕など無い国の実情から断層も無い、地価から見ても安価な地域に目を転じるべしと考える。朝鮮半島に近い場所にもむしろ防衛的視点での施設を優先し、佐賀空港の活用、但し貨物便での民間輸送力の確保とすべし。 国際線の滑走路を増設すべきだと思います 博多駅から5分と言う立地は世界一便利な空港といえるでしょう。でも24時間利用が出来ないとか、発着回数が限界に近いとか移転を考える時期と思う。でも駅から10分～15分等の利便性を兼ねた空港となると「海の中道」周辺の内海を埋立てて、空港を作れば、海は浅いし、波も小さいし、建設費も低く抑えられる。建設が低く抑えられれば、実現可能です。(たとえ、国にお金がなくても)今の空港には大きな金をかけずに、改善程度にして移転の方向に力を集中すべきです。 北九州のように地上(新幹線等)で移動すれば20分もかからないのに、新たに飛行場は要るのか。新空港新設となると都市部より大きく離れ便利が悪い。(例:関西空港、大分空港、新北九州空港)佐賀空港をつくる時、なぜ福岡第2空港の位置づけとして計画しなかったのか。＜まとめ＞九州は一つとして、九州単位の交通体系を構築すべきであり、これまでの空港の無策計画がなげかれる。新福岡空港は絶対に不要である。 今の空港は交通手段がよく、利用しやすいです。←天神、博多駅に近い(バスも地下鉄も利用できる)。だからとても時間もかからず空港に行けるので今の場所での継続はできないのかな、と思っています。新宮とか海の中道とか遠くなるのはハッキリ言って嫌ですね。何とかしてもらいたいです。 空港へのアクセス、費用の面からみても、現在の空港の補修によって問題を解決すべきでは…例:国際線ターミナルの前に貨物ビル、自衛隊施設などを移動してもう一本滑走路をつくり、大型機と小型機の発着滑走路を分ける とにかく新空港推進の姿勢が見え見え。特に詳細版と概要版を比較すると、概要版は推進に有利なデータだけをピックアップしている様に感じられた。また、これほど便利な現空港を移転することによって損なわれる他交通機関に対する競争力についても論じられていない。現在は博多駅から5分程度で着くという利便性により、福岡都市圏だけでなく、北九州・大分・熊本・佐賀・長崎の各空港から吸収している需要があるということについても目をつぶっている。少なくとも九州新幹線の開通による福岡～鹿児島線の全廃と福岡～宮崎線の半減くらいは前提に考えるべきではないか。そうすれば需要は年間12万回程度の発着程度にはなるはずである。飛行機の発着間隔と電車の発着間隔を比較して混雑度を誤認させるような記述は控えるべきだ。地下鉄の発着間隔に余裕があるのは需要がないからであって、技術的には山手線など1時間に30本以上運転している。 福岡空港の処理能力が限界に近くなって来ている事は、ニュースなどで知っていましたが、今回の見学会の説明で「ホーそうなんだ」「へー」と妙に感心しました。担当者は大変だなーと思います。だからと言って、市長が新空港を作るとガーガー言っていますが、私達は新空港はいらないと思います。羽田空港近くに、「福岡新空港建設何年オープン予定」と言う看板が出ているらしいですけど、本当ならば看板取り外してほしいです。まだ出来るかもどうかも決まったわけでもないのに。もし空港を作る場合は県民投票すべきだと思う。無駄な税金を使わないでほしい。何度も言いますが、こんな便利な空港はありませんヨ。大事に使っていきたいと思います。一利用者として。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	新空港建設は絶対反対。 新空港建設と現空港の運営経費(土地代、騒音対策費等)の長期的コスト比較を明らかにすべきである。 当空港が福岡市や周辺地域の経済発展に大きく寄与していることは、衆目の一致するところではありますが、福岡市の中心部の発展には「高さ制限」から支障となっている気もします。アクセスは日本一であり、この条件はなかなか捨て難いものがあります。しかしながら、騒音対策費や借地料を考えますと、非常に無駄な金のかかる空港だなあと感じます。この対策費や借地料だけで10年間に1,500億円ですから。検討のステップ3、4に該当すると思われますが、新空港を玄界灘沖に8,000億円と云う話を耳にしますが、世間ではさらに5割増が必要と云われております。このようなことから私は、渡辺元衆議員が主張しますアイランドシティに旅客T・B、駐車場を整備し、玄界灘には、滑走路・エプロン・誘導路、燃料基地、管制タワーのみを整備し、極力人工島を小さくすることで、安く整備することができ、利用料金も安くできるのではないかと考えております。アクセスは、T・Bから空港まで専用のA・T、市内からT・Bは地下鉄で…非常に良案と思いますが、いかがでしょうか？ 工費がかさみ、又、地震、津波の心配もある。海上空港、臨海空港(海の中道あたりの玄海国定公園附近)には反対です。内陸の陸上空港が必要です。候補地をだし、そこそその周辺のPIこそ必要です。成田の二の舞にならぬよう色々な多様な考え方、やり方を早く議論すべきです。各県知事の争いは厳禁！ 福岡空港の能力が限界に近付いているのは理解できる。但し、福岡空港の最大の利点は交通アクセスの良さにあるので新空港の移転ではなく、滑走路増などで対応して欲しい。関西空港の二の舞にならないように。 小手先の改良だけでは将来の需要に対応できないのは明らかなので、新しく出来た北九州空港との機能分担、或いは、玄海新空港建設など新しい対応を考えたほうがよい。 事実、大阪からのメールからもこの福岡は「便利性」でとてもうらやましがられています。確かに、都市で大変とは思いますが、この場所だからうらやましがられているのです。もちろん、スムーズな滑走路の早急見直しを早めてほしいです。 早く代替の候補地選定を進め、地域住民や全国民に承知してもらうことが重要なのではないのでしょうか。 ビルを含めて施設に余裕がなさすぎる。(JR事故例にみるごとく、余裕のない運行は事故のもと)(現空港での拡張が出来ないとすれば、新空港ということになるのが、他空港の例を見るごとくこれには10年以上かかる、と思われる。今から手をつけても遅すぎるくらいではないのか。 それらを考え、それでも現在の空港で機能不足があれば、新福岡空港の建設も視野に入れるような検討を加えるべきである。 福岡空港には、福岡市の高次都市機能集積に支障となる多くの課題があることは理解している。しかし、地元利用者としては、JR博多駅や天神地区(都心)からのアクセスの良さは何物にも替えがたい。もしも、空港を移転する場合には、新空港にはJR博多駅と新幹線で結ぶなどして博多駅から15分以内で行けるようにしてほしい。 新福岡空港の移転についてもっと検討する時期がきているように思う。 福岡市内(天神・博多駅)から30分くらいで行ける海岸の辺りに新空港が出来れば、いいのではないかと思います。 移転(空港の)問題についてふれていない。情報が欲しい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	そろそろ「福岡空港も限界に近づいた」のかと思うと、やはり24時間運用が必要なのかな？と思う。五大都市圏(札・東・名・阪・福)のうちアジアにもっとも近い福岡にはそんな空港はないと言ったらウソになる。来年2月16日に新北九州空港hが完成するが、同じ日にできる神戸空港と同じく滑走路が2.5kmしかないのだ。これじゃ大型機に乗客・貨物一杯乗せることができません。新しい空港を作るならば最低今の空港よりも200m長い3km以上は必要です。広島、仙台を含めた七大都市圏で比較しても福岡空港は滑走路の長さでは劣ります。(あと六都市圏の空港は3km以上あります。うち関空とセントレアは3, 5km) つまり、大型機に乗客・貨物一杯乗せることができる空港があれば、『中型機続行2便』が『大型機1便』になり、その分だけの滑走路のゆとりが生れます。また、対アジアの輸出入の面でも荷主の要望に応えることができます。 これから日本は人口減少社会になっても、航空需要は伸びる一方です。天神や博多駅に高いビルがないのは他都市の乱開発を見れば整然としています。もし、空港が移ったら、こんな美しい風景がなくなるとしたら残念です。私としては、他市の実績を勘案すれば福岡新空港を造った方がいいと思います。 空港の拡張が不可能な場合、移転となるとと思いますが、天神・博多駅まで30分程度(地下鉄)でないと利便性が薄れるものと思います。(特に大阪までは新幹線を利用するようになる。) 新空港をつくればという土建屋的発想をやめましょう。数十年先には沖縄の空港が軍事から民事にシフトされるはずですよ。 新しい空港を決めたら、いつできるのか、場所別にわかる資料がほしい。(総工事費も) 空港を安心して利用できるように迅速な対応が求められていると思います。新空港計画なども視野に入れて、市民ともども、考えねばならないことだと思います。夢の実現を祈っております。 私自身の空港利用頻度は少ないのですが、利用する際一番助かることは、博多駅から空港まで10分たらずで行けるという事です。行きはもちろん博多まででくる時間が多少かかっても、便数も多く空港まですぐ行けるという事で福岡空港を利用します。帰りも、旅疲れに移動疲れまで加わらないところが本当に助かります。 案として空港を雁の巣近郊に移動させるというのがあると聞きました。それによって新たな利点も多いと思うのですが、他のところのない主要地からのアクセスの良さという大きな自慢も失ってほしくないなぁと考えています。 立地移動にしろ、現在地での立て替えにしろ、これからのPIレポートをかさねて、よりよい空港づくりへと進むよう期待しています。 ・地元の熱意が感じられないのは、第二種空港として、新北九州空港への地元財界の援助がある為、新たな援助には限界がある。 ・伊丹が第一種空港が解除されればこれからのアジアに開かれた空港は福岡空港のみ、中央ばかりでなく、九州初の第一種空港にして地元負担をはずすべきです。大事故がいつ起きても不思議でない空港、早急に海上空港を新設してください。 安全上早く沖合空港に移転を考える(事故が起きてからでは遅い) 福岡空港は、新空港に全部移動して、今の空港は廃止すべきです。 理由:PIレポートを聞けば限界に達していることは理解できると思うし、この前の事故を考えれば海に空港を作ったほうが安全だから。それに、客としても今の空港に不便を感じている為。 改善案:今の本数を新北九州空港と佐賀空港に分ける。但し、空港までのアクセスを改善してから。:新空港を作る「今の不便な点を十二分に改善したプランで・・・」:今の空港を廃止もしくは貨物専用に変える。 時間はそうとう必要だと思うが、今の空港は改善してもたいして変わらないと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	私は現在、福岡空港を頻繁に利用しております。現在の福岡空港の能力の見極めについて新空港の建設も含め様々の方面から議論がなされてますが、私のような空港の利用頻度の多い者にとっても福岡空港は世界に類のない程の利便性の高い空港だと認識しています。世界の都市ランキングなどにも都心から空港までの利便性が大きな要因となっていますし、そのため効率的にビジネスや観光出来る都市として福岡の評価は高いと思います。新空港の議論もありますが福岡において莫大な予算と時間を費やして日本のゲートウェイとなる大規模な国際空港の建設の必要性はないと思われますし、福岡空港をハブとするエアラインもないため新空港の運営は成り立たないと思われます。そこで現在の福岡空港の再生を基準に考えた私なりの提案をさせて頂ければと思います。福岡空港は都心型空港のため、その敷地面積は狭くそこに滑走路1本、それを挟んで国際線ターミナルと国内線ターミナルがあり、また敷地内には自衛隊施設、米軍施設などもあるなど空港内のレイアウトとしては大変非効率です。まず福岡の様な都心型空港に自衛隊、米軍施設は必要ありw)・「坪擦鵜 近隣の敷地に余裕のある空港(佐賀、北九州)に移設を行い、国内線ターミナルを自衛隊、米軍施設跡地つまり国際線ターミナルの横に移転します。現在の国内線ターミナルでは増床は難しいですが敷地に余裕のある滑走路西側に移転すれば国際級のターミナル建設も可能になってくると思います、また国内線から国際線への乗り継ぎが便利になり、空港としてのハブ&スポークの機能が強化されます。そして国内線ターミナル跡地周辺を整備し、小型機専用の1500m程度の滑走路を新たに設けます。福岡空港は他の空港と比べて小型機の比率が高く4割が小型機です。小型機の離発着をこちらにふれば現在の滑走路に余裕が出てきます。そうすれば現在問題になっているピーク時の増便に対応できるようになり福岡空港の年間の発着回数は飛躍的に確保できます。また現在に福岡空港の運営を行いながら、実現化できるプランだと思います。 早期に雁ノ巣移転を望む 新空港が視野にあると思いますが、その費用、能力などを早目に提示した方が良いと思います。 新空港建設促進を前提にしたい書き方が気になる。 PIの手続きのなんとじれったいことか！東アジアの諸国の空港の整備(一国に複数の空港の整備)が進む中、我が国は何をしているのか。このようなのんびりした手続きをしている間にも格差はますます広がる。東アジアの経済、政治の中核機能は上海、シンガポールなどに移りつつある。我が国の国際空港の整備をみていると、東アジアでの空港ネットワークの中で、我が国の空港のローカル化が進み、取り返しのつかないことにならないのかとの危惧を覚える。特に、発展する東アジアに対する九州地域としての取組みの重要さ、また東アジアへの我が国の重要な窓口であるべき九州の拠点空港の整備を考えると、21世紀全体をにらんだ、新空港の整備に今すぐ取りかかるべきである。新空港の整備にはわが国では10年以上の期間が必要であることをかんがえらとなおさらのことである！これはいわば基本的な政策の問題であり、日本の政治家の資質をとられる問題であると考え。PIの手続きをして民意を聞くような問題ではないと思う。 1.現在の空港は、アクセスが良く便利。この利点を保存すべきである。すでに地下鉄もあり、これを有効に生かすべきである。 2.新しい空港建設には、莫大な経費を要し、福岡県、市の負担分は税金でまかなわれる。福岡市の「アイランド・シティ建設」の無駄使いで、多くの市民はうんざりしている。責任は誰がとるのか。 3.近隣の空港(北九州、佐賀等)との機能分担を考えるべきである。 空港問題への方針も、県、市の都合ではなく、市民の側をしっかりと向いて、決めてもらいたい。空港新設には反対する。 あまりお役に立ちませんでしたが、空港の立地要件は、町からのアクセスタイムを短くすることにあります。鉄道・地下鉄などの乗り入れが肝心です。新空港を考えるなら、板付と同じくらいのアクセスタイムを提供せねばならないと考えます。 今後の福岡空港の需要の伸びを考えた場合、新北九州空港、佐賀空港等の周辺空港代用が可能かどうか、福岡からのそれらにアクセスする交通機関の整備にかかる費用、新空港建設にかかる費用等、費用対効果についての情報を提供して欲しい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・出張等で全国の主要空港を利用しますが、都市中心部へのアクセスは福岡がNo.1です。逆に言えば空港周辺が市街化して、騒音・事故時の周辺被害が危惧されます。 ・R/Wを2本有する新空港の整備が必要と思いますが、20年事業になると思われます。当面、現状課題を可能なものからクリヤーして空港能力の増大により安全、利便の強化を図って頂きたい。(第2、3ターミナル前の平行T/Wの二重化、国際線の東側T/Wへの進入口の逆急カーブの改良等は簡単に実施できるように思います。) 現空港の改良も一案だが、新空港の建設についても提案してはどうか。 今回提供された情報類は大変すばらしいと思いました。今は景気が落ち込んでいる時期で近未来の予測は大変難しいのではないかと存じます。しかしながら、いずれ空港能力にいぎずまりが生じることは分かっていることです。移転問題等早く話をすすめることだと思っています。 ・新空港の早期建設を希望します。諸問題を説明し、住民(国民)の理解を得るように頑張ってください。 ・「九州国際空港」と云う、九州全体との調整が遅れているのではないかと思います。ある県知事は今だに”有明海のと真ん中”等と云う非常識な主張をしている様だが、九州県知事会？等の統一した方針を出さないと全国に通用しないと思います。 一部に新空港建設の話がある様だが、私は反対である。 理由①現在、空港へのアクセスは便利であり、新空港だと不便になる。 理由②現在の空港への地下鉄、高速等の社会資本がムダになる。 理由③空港能力は改良すればアップできる。他にもまだある。 最終的には、現空港をどうするかということになるだろう。何とか現空港を維持することにして、滑走路2本化に努力してもらいたいと思う。 最近海上の空港がいろいろ取り沙汰されている。具体的には長崎空港(これは島を潰したものの)、北九州空港、名古屋空港、関西空港、がある。関西空港は最近沈下が進んでいるという話も起きている。長崎空港は島をならしただけなので参考にはならない。中部国際空港は先日個人的に見に行ったが、現段階では広くて立派であった。しかし漁業権でかなり難航したことがあった。広い敷地を確保するため、かなり早い時期からの準備が必要である。海上空港の場合、埋め立て法、干拓法、杭打ち式、フローティング方式等がある。福岡県の場合は冬型の気象もあり、海岸線の形状から「埋め立て」法は実質的ではない。「干拓」法は有明海周辺しかない。その場合、佐賀空港との管制が問題になる。また漁業権が問題になる。佐賀空港は利用者が少なく、定期運航会社は就航を嫌がる傾向にある。したがって便数が極めて少ない。佐賀県が利用者のことも考えず、「我が県にも空港を」という安易な気持ちで空港を造ったのが残念である。「杭打ち方式」は玄海灘側の海岸の形状から、実質的でない。「フローティング」方式は実際に実機で実験が行なわれたが、評判は割によかったと思っている。但し実用化を考えると、天候のこともあり、有明海側になると考える。しかし世界ではまだ実用化されていないので、若干技術的な疑問が残る。これについての実験の結果の資料については、国土交通省にあると思う。 新空港を設置したときの、都心{から、への}アクセスが不便になることが海外から来福した人々にとって、メリットにつながるとは決して思えない。また、新宮の方に新空港を設置した際、玄界灘から吹き込む玄海おろしによって、飛行機の離着陸時に大きな事故が現在以上起こる可能性があると言った専門家は語っていた。 航空輸送は現在も不可欠。将来はなお更である。福岡空港は単なるローカル空港ではない。グローバルハブ空港でなくても、リージョナルハブ空港を目指してほしい。 とても解りやすくまとめてあると思いました。空港移転の問題に関心をもっています。現在の空港はアクセス(交通)が大変よいので、ただ移転だけはしてほしくないという気持ちで一杯です。 都心に近く、とても便利な空港のため、近隣は都市化が進み空港の拡張は事実上不可能なので、新空港の建設構想がでてくるのは、やむを得ないと思った。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現空港は、市街地に隣接し、利用者にとっては、大変便利な空港である反面 ・騒音や事故等による近接居住者の被害の問題（対策費年70億円） ・3分の1が民有地である。（借地料年84億円） ・夜間の発着ができない 等、さまざまな問題提起があっており、この点、今回よく分った。今後は福岡の将来発展 へ向けた新空港建設の是非について真剣な検討を期待したい。 福岡空港は便利が良く、利用者にとっては非常に良い空港であるが、能力面から見ると 限度いっぱいになっているので、何等かの手を打つ必要がある。空港拡張が望ましい が、現状では出来ないのも、近くの空港（北九州、佐賀）と連携する案が必要と考える。 （貨物の振分け、国際線の振分け、ピーク時の振分け（調査必要）等 過日、マスコミの報道で福岡市が博多湾の雁の巣地区へ新空港建設計画を策定中であ り、市議会においても、市の計画をフォローし推進する旨の発言があったと報じていまし た。現在、国・県・市の三者で調査・検討されている本案との関連をどのように解すればよ いのでしょうか。また、福岡市の真意はどこにあるのでしょうか。 現空港にかなりの投資をしても、その効果の程度が小さいことを考えると、もっと抜本的 な方法を考えるべきであると思います。具体的な方法は、考え付かないのですが、成田 や関空のように都市中心から離れ利便性が落ちてしまうのでは、福岡空港のメリットが無 くなってしまふ様に感じられます。良い拡張の提案が期待されるところです。 将来的に考えると、空港移転は必然であるが、風土面・環境面を含めてみると、海上空港 案は、自然（漁場）崩壊・環境変化による悪影響等の問題点があり、反対です。 余りよく判らないが、福岡空港を何とかしなければならぬのではないかとレポートを見て 感じるが、近くに新空港ができるが、それとの関係で良くならないのか。 兎に角、今の便利さは失いたくない。現状の問題点等は示され、今後、別の観点から 需要予測が示されるのであろうが、需要については一方では国土利用の計画論そのもの と言える面あり。この計画論の議論を明らかにして欲しい。 社会的弱者に対する配慮は十分に訓練されていると思うが、国内線は各社競争激化の ため、運賃の安さに比例して不満の多い場合もある。最近度重なる事故のため国内線は JRや高速バスに変える人が多くなった。 近隣の空港利用や運賃の見直しをしても現状が改善されず三大都市の空港と比較して も事故発生率が高いようであれば移転も仕方ないのかと思います。 玄界灘は風が強い。空港として適地とは思えない。検討の際には、このような気象条件も 考慮すべき 仮に海の中道方面に新空港を建設したとしても、空港は安全な施設なので、反対する理 由は無いはずである。 今の空港を有効活用する場合、改築ではなく抜本的な建て直しが必要である。 新空港を造って対応するというテーマがあるみたいだが、空港能力を改善して、今後も現 在の福岡空港を利用した方が良いのでは。 福岡空港の国内線、国際線の役割分担を考慮した場合、旧大刀洗飛行場跡地を空港整 備し、国内線として使用することは検討できないか。 現在の滑走路を大型機用の滑走路として使用し、その隣に、小型機用の滑走路を併設し てはどうか。 例えば3号線側の土地や国内線側のターミナルの後ろの土地を買収するなりという形で、 空港の大きさを拡張して能力を上げる方策を検討すべきではないか。 新空港は、空港内事業者も設備投資がかなりかかる。新空港なら本当にペイするのか現 実問題としてそれを考えて、事業者は投資する。 我が町は福岡県内でも有数の人口急増地帯であるが、その理由は空港を含めて交通ア クセスが便利な点である。仮に空港が移転することになると町のイメージが変わってしま う。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	新空港を建設する場合は、騒音や地代などの経費がかからない空港にすべきである。 駐車場を地下化して滑走路を増設してはどうか。 可能であれば現空港に滑走路を増設していただきたい。 現空港の近くに高層の建物を建設できず福岡市の発展を阻害していると言うが、空港近傍には、12階建てのマンションがたくさんあるし、市街地には27階建てマンションも建設されている。高層の建物が建てられないから福岡市が発展できないという主張も説得力がなく、これも新空港を建設せんがための理屈のように思われる。 新空港を整備するときのコストは課題である。新北九州空港との連携が一番効率的ではないか。 現空港に2本目の滑走路を作るのは、スペース的に無理である。周辺住民は今の便数でも十分怖いと思っており、これ以上は便を増やさないで欲しい。 現空港の利便性は非常によく、仮に新空港を建設するにしても、交通アクセスは考慮されなければならない。 全ての方策について正確に費用対効果を算出して情報提供してほしい。 対応策を費用対効果や市民のコスト負担で比較して説明していただいたほうが分かりやすいのではないかな。 仮に現空港を移転した場合、現空港の跡地利用についてどう考えておられるのか。米軍や自衛隊の演習場にならないか不安である。オリンピックを誘致して、ホテルにするという案もある。狭い福岡にこれ以上ホテルは必要ない。税金を無駄遣いしないで欲しい。 今の福岡空港ができた経緯について全く書かれていない。現在の福岡空港の敷地内には軍用地があるので、仮に移転した場合跡地が基地になってしまうのではないかな。 福岡空港を移転して、多大な税金を投じて不便にするのは余りにも馬鹿げた話だと思います。 神戸にも住んでいましたが、神戸の人工島、ポートアイランド六甲アイランド、交通が不便でうまく行っていないように思いました。 今、国は莫大な財政赤字を抱えていると見聞しております。 県民から集めた税金を無駄な事業に使うのは、あまりにも勿体ないと思います。そのようなお金があるのでしたら、国の借金返済に充てて頂きたいと思っています。 予算があるからといって、必要ないものを作るために、ゼネコンに何百億円というお金をばらまかなくても良いと思うのです。以上、ご検討ください。 私自身も頻繁に空港利用しており、福岡空港の交通の利便性は良いと思っています。しかし、福岡県民の安全確保は、それ以上に大事なことでないでしょうか。県職員の皆様には、県民を代表して、福岡県民の安全を確保するための「空港移転」を計画していただきたく存じます。その際には、海方向から着陸し、海方向に離陸すること、決して住民の上を飛行機が飛ばないことを原則に、場所選定を行っていただきたい。以上、福岡空港に関する要望です。御査収および御検討のほどよろしくお願い申し上げます。 突然のメール、失礼致します。私は筑紫野市に住む30代の男性です。 ホームページにてP1アンケートの回答をしようとしたのですが、うまく送信できなかったため、メールにて意見を述べさせていただきます。お許し下さい。 将来性を考えると、移転が望ましいが、風土・環境面などを考慮すると海上 空港移転案は反対です。まだまだ、私個人が勉強不足で具体的な案を提示するまでには至りませんが、一県民としての意見です。広く県民の声に耳を傾け、今後のより良い発展を期待しています。 福岡空港をどうする 1.博多湾中・北部に新空港建設が有利 ③別紙、藤本A案(能古島ー博多湾中部)、B案(海の中道)は地下鉄、高速道引込みで6千～7千億円の総工事費と推定され、24hの国際空港として、東アジアのハブの一つとして、九州・山口の繁栄を実現。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	① 「滑走路増設」検討に当たっては、 ・追加買収面積、買収費用 ・移転家屋数、移転補償額 ・騒音区域の拡大面積、対策費用 ・ターミナルビルの移設費用 ・工事に伴う空港の閉鎖機関及び閉鎖に伴う地元経済界への影響額 ・閉鎖せずに夜間に行う場合の工事費等、滑走路を増設することによる費用を具体的に例示して説明して欲しい。 ② 上記の費用が出れば、現空港で腕の滑走路増設が、如何に非現実的であるかが一般の人にも理解されると思う。 知りたいのは、滑走路処理容量がいっぱいなのかどうか。知りたいのは、問題点は何か？便が多い？時間が同じだから？滑走路の問題？周辺空港の問題？ 新空港を作るのだけは、絶対にやめてほしい。既存の空港やシステムを活用して、混雑解消してほしい。 福岡空港は福岡市に近く非常に便利な空港です。ぜひ残すことで十分検討してほしい。 過去当空港に離着陸を繰返した者（パイロット）としては、恒常的な1FRでR-34状況での20分、30分のホールドは、燃料費、時間、地球環境的にも”もったいない”気がしたものです。これは、進入時（空中）も離陸待機（陸上）もつかえるため、無駄な、時間、燃料がつかわれていることとなります。スムーズに離着陸出来る、福岡空港の改善なり、新設は、まったなしだと思います。御尽力を切望します。 データが古すぎる1993年とか出しても無意味。この紙にしてもどう思いますか？とか本題からずらしている。もっと知りたい～とかの問題ではなく本当に総合的な調査をせよ。空港の話ばかりでそれについてくる問題にはふれていない。これ以上本数が増やせないなら増やすな。そこまでする必要があるのか？生まれてすぐ500万円以上の借金を背負わされているのにこれ以上背負わせてだれが空港を使うのか。今から人が減っていく時代にかんぽの宿のようになるぞ。今が辛抱の時である。福岡はもう十分である。アジアを入れて混血にしない方がいい。一地方都市で十分である。東京の次、アジアの中心にでもなるつもりなのか？理解出来ない。新空港は不要である。基礎だけで今の予算を使ってしまう。玄海灘の荒波に耐える（沈む）工事は大変。台風や天候不良で利用出来なくなる日が多いと思う（海風も強い）。2兆円費る。 現在、春日市に住んでおり航空機の騒音に頭を痛めている。是非、早期着工を実現させ、便の分散をはかってほしいと思う。 福岡県（国も？）の意向として、新空港建設へ誘導しようとするレポートのような気がしてなりません。現在のアクセスの良さが福岡を発展させて来た重要な要素だと思います。建物の高さ制限は、すなわち突出して高いビルが存在しないことで、景観の美しさに繋がっているし、また、便数も例えば『60%搭乗率を10便』ではなく、『80%搭乗率を8便』という考え方に転換できないものでしょうか？大手航空会社が赤字路線を切り捨てて時代、便数の少ない路線が存在することも、やむをえないのではないのでしょうか？ このPILレポートステップ1とは新空港は必要という前提の元に記されている気がしました。現在の空港のままで不便なところを改善していけばいいと思います。 空港移転や新設は利便性に反するし、ムダ使い、これ以上新空港は不要。 新空港ありきの情報提供であることがあちらこちらに感じられます。新空港をつくるお金や必要がどこにあるというのですか？3セクは相次いで破綻。新空港をつくり、オリンピック誘致し、空港跡地に選手村やでっかいスタジアムを作って等々。夢のようなことを考えるのはもうやめてください。現実を見てください。各県の空港や、できたばかりの北九州空港との連携をまずは考えるべきです。利権がらみで新しいものを作るのはもうたくさん。現在の空港は、現在の立地であるからこそ利用客も多く、また航空産業の現状は大手の航空会社が破綻し、原油が高騰し、とても厳しい状況であり、今後路線や本数が縮小されることはあっても今以上に増えるとは到底考えられません。市であれ、県であれ、国であれ、試算が甘い！ 甘いからあちこちで破綻が起きるのです！ いい加減目を覚ましてください！ 利権にまみれた政治などもうたくさんです！

ステップ の区分	寄せられたご意見
	あまりにも空港建設ありきPIレポートだ。北九州新空港の影響などは十分データとしてとっているのだろうか？自民党が小さな政府をかかげて大勝し、財政投融资が郵政民営化で使えない場合、建設費を利用者(税金)でふたんしなきゃいけないなら、新たならしい空港はいらないです。県下に2つもあるし。 新福岡空港との対比(案) 1.経済的 2.環境 3.着工時期 福岡空港のピーク時の発着間隔がとても短くて驚きました。今の福岡空港は、交通の便もよくて、便利だけど、今後の事を考えれば移転した方がいいと思います。市街地の高さ制限もなくなり、地主とかにも高いお金を払わなくてすむから…。PIレポートはとても分かり易かったです。 福岡空港の概要、課題、見極め等に渡って詳しく説明されているので良く理解できる。現空港は、目一杯という感じで、良い面、不便を強いている面がある事もわかった。飛行の安全を考慮、騒音等を考えた時、内陸型の空港は、海上へと移行が現在は流れになっている。外国から福岡へ来る人は、現地で不便な時間待っていると聞いているので1日も早い、諸問題をクリアする新しい空港の建設を希みます。 現福岡空港に投資した税金の無駄使いになることは極力避けるべき。時間と手間は掛かると思うが、現空港の拡張が望ましい。「成田」の様な反対派も出現しないと思うし、(過去「博多駅」は南にセットバックしたが成田みたいにいつまでもゴネた人物は居ない)関西の様に伊丹がいつまでも残る様な、あるいは良く解らない神戸が今になって出来るとか、不便な場所に関空が出来るとか訳が解らない事にならない施策が重要だと思う。「昭和の3大バカ査定」などと言われない様にすべきだ。将来の福岡の為である。 空港を移転するのであれば志賀島を全島購入そ、不足分を延長して海上空港とすればどうか。 又、住んでる人については、アイランドシティが売れていないのでアイランドシティを今のうちに購入し移転先とすれば交通の市内、北九方面へのアクセスが良いと思われる。 福岡空港は日本で一番便利のいい空港だと思います。出来れば移転して欲しくない。 JALウェイズのエンジン事故は、幸い大きな事故につながらなかったが、市街地空港の安全性を考えた場合、移転する必要があると思う。調査のステップ2、3、4をすばやくやらないと事故が起っては遅すぎる。「現空港の活用」「近隣空港の活用」「滑走路増設」いずれの場合も、150億円の費用と、都市の安全性の問題は何の解決もしないのでは!!今の利便性を確保できるようなアクセスを考えられる所に新空港建設を期待します。 津屋崎、新宮方面に空港が出来れば良いと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の将来像に関する意見 116 件 離陸の遅れは日常茶飯事など、近年の福岡空港の混雑ぶりには辟易しています。とかく費用負担ばかりが問題とされますが、空港はもはや社会基盤の一環であり、利用者の便益、経済効果などを前向きに検討していただきたいと思います。また、空港がこのままであれば、航空需要は他に流れることとなり「九州、福岡」はアジアに近いという有利な地理的条件をみすみす逃し、地域の発展の可能性も削がれることになりかねません。何度も繰り返しますが、空港は社会基盤でありコストのみに注力して検討することには、甚だ疑問を感じざるを得ません。航空機利用は便利な時間帯に集中するのであり、利用可能時間帯から導いた理論的限界数にいたらないのは当たり前です。厳しい経営環境の中、利用しにくい時間帯に増便する程、航空会社は甘くありません。道路の渋滞と同じように、最大処理能力に問題が生じていることが、現福岡空港の最大の問題であり、解決すべき問題です。見識者の前向きかつ生産性のある議論をお願いします。 現在の福岡空港をよく利用していますが、朝10時台や金曜日の夕方は満杯状態では滑走路処理能力に限界がきていると実感している。羽田便が過半を占めておりビジネス客にとっては限界をこえた使いかたになっていると思います。また国際線も国内の航空会社より海外の航空会社の就航意向がつかよく、また朝10時台の使いやすい時間帯の利用がすでにできなくなってきているのではないかと。今後国内の輸送も定時制や安全性求められ、また東アジアをはじめとした海外の経済発展にともない就航路線がふえるといった国際化がいつそう加速化するものと考えます。このため福岡において早期に十分な処理能力のある空港の整備が必要と切に考えます。 1.近隣の空港を利用すれば良いという人達もいますが福岡都市圏に生活している250万人の人達は過密でも近くて便利な福岡空港を利用したい。 2.将来を見据えて、新規に福岡市に近い場所に2本の滑走路(3500m×1、2500m×1)を持つ空港をつくってほしい。 西日本地区全体からの集客ができるように小型機連携便数になれば国際線も各社の増便が期待でき、Uターンも増え、産業も活性化されると思う。又、料金体系も新規航空会社を行政がもっと支援し、既存会社から脱皮を目指すなど地域に根ざした飛行場を目指す。 現在日本の財政事情の中で日本の地方都市の空港を移転する財源がどこにあるかという事で福岡空港の移転の結論が出ていないのであろうが、関係者は現在の空港が利便性に優れている点だけで結論を出さず現況の環境問題、事故の危険性、滑走路が一本だけの将来性等の分析を行い、九州の玄関としての福岡空港が50年先、100年先でも機能出来る新空港を早く決定してほしい。 新空港などといった「夢」のようなものを計画するのではなく、現在の福岡空港の効率化を目指して頑張って下さい。”現在”の福岡空港を応援します！ 東南アジアとのコンテナ戦争に敗れつつある、わが国港湾の二の舞にならぬよう、国家戦略として正面から推進してほしい。又、空港文化、ビジネス空港都市、空港のある都市空間のあり方、さらには東南アジアの人々が集う(暮らす)空港都市など夢のあるコンセプトに育ててほしい。 PILレポートでの各項目の問題の解消、施設の改善、有効活用、能力のアップ etcは安全性等々を十分検討して達成されていくものであると考えます。それはそれとして、私なりの意見を述べるならばまず、1. 何もかも良いとこ取りは不可能である2. 九州は1つとの観点をしっかり持つ3. 機能分担を図る。・・・と言った中で福岡空港のあるべき将来像(100～200年先を見越して)をしっかり描く(様々な外因に惑わされることなく)ことが肝要。東京や札幌にしても中心地まではかなり所要時間を要している。連絡網(交通網)の整備により解決できる部分は多い。 費用対効果 人口減少社会、福岡の拠点都市としての将来像、検討して検討しつくすことはない。アジアにむけて、発信する窓口福岡。国家としての主張、スジー本とおしながら相互理解の社会を作って欲しい。 将来ビジョンをもって、必要不可分なものに公共投資をして行く必要がある。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	周辺の住民として、航空機事故が一番の関心である。アクセスの良さと引き替えに安全が保証されていない様に感じる。しかしながら、ハワイ便がなくなる様に発着数が減るのであれば、移転も疑問であるし、移転したら、発着便が増えるとも限らない。ステップ2が楽しみでもある。国や県が主導権を持っているのかは知らないが、福岡市の都市圏の全体の将来像を作る上で、空港の問題は大きな核として、<u>全体の中でどこに配置するのがベストであるか</u>考えていきたい。福岡市はアイランドの失敗も地下鉄の例もあり、行政が疑問が多い。オリンピック誘致等の問題もある。 問6にも記載しましたように福岡空港を考えるのは早過ぎるし、雁の巣を埋め立てることに反対です。雁の巣つまり海の中道は国定公園の1つで、福岡市にとっては素晴らしい松原と砂浜が存在しています。現在、福岡市の砂浜は急激に減少しています。高額な税金を掛けて、自然破壊されるのは、もうたくさんです。雁の巣の生物、潮流を10年計画で進めて欲しいと願望致します。 九州のハブ空航としての約割は今後一層期待されると思うし、はたす役割も一層拡大すると思う。 それにしては、第一、第二ターミナル、国際線等のというハブ空航としてポジションをどこに置いているのい、よくわからいきらいがある印象を受けた。 17.7.20付西日本新聞によると、福岡空港調査連絡調整会議のメンバーである福岡県知事が、19日の定例記者会見で「空港に制約をつくらず、どんどん使える状態にすることがわれわれの地域の繁栄の基礎となる」との持論を展開された由。調査連絡調整会議の一員である福岡市が空港推進担当という名称を用いているのは、一体どうした訳か。新空港、新大型港湾、新幹線等など、便利さを追求することがはたして地域の繁栄、庶民の幸福につながるものであろうい。我々は最早「無間地獄」に「陥っているのではなからうか。むしろ、政治家たるものは、国民に対して「今あるもので十分だ、これ以上の贅沢はするな」と唱えるべきではないのか。 大体、同一県に大型空港が二つもあること自体がおかしいといえればおかしい。私は、基本的に空港拡張、新空港建設には反対である。「自宅から20分以内で空港へ」というなら筑豊の人には筑豊空港を、筑後の人には筑後空港を作ることになるのか。「行きたい所への便数が少ない」という人の不満解消の為に、どんどん路線と便数を増やすのか。近隣には佐賀APもある。同空港能力の余力自体は十分にある。これを活用しないではない。新北九州APも近く開港する。この「ステップ1」は現福岡APの現状を主として述べているのだろうが、それにしても余りにも、現福岡APの現況説明にのみ始終しすぎている。 「福岡空港の現状と課題」としては、近隣他空港との相互補完の可能性の有無等についても当然に触れるべきものと思うが、また、8～9ページ及び11ページには、現福岡APの使い勝手の悪さばかり書いてあって、改善工事の可能性、改善計画の有無については全く、というか、敢えて触れていないのかは、このステップ1は初めから「新空港建設やむなし」との結論への世論誘導の意図あり、と思えてしょうがない。 増税・保険料等公租公課の大幅UP、年金等のダウン等にあって空港改造、新空港建設には多額の費用が要る。県・市民全員が飛行機を利用するわけでもない。全く乗らないのに地元負担等は負担させられる。我々も「費用対効果」を主張したくなる。要するに「より満足のいく空港」を作ったら、福岡県民・市民として、金銭面その他において今よりどれだけプラスになるのか、の点について具体的に定時してほしい。納得のいかない税負担には反対する。 なお、新空港建設を含む各地での飛行場増新設、港湾整備(15メートルバース等)、新幹線、福北導水施設等々が将来の軍事利用を視野に置いているのであれば最早論外であり、われわれがいくら意見をだしても始まらない。 最後に現福岡APの安全対策・災害・危機対策の面についても万全か否か、ステップ1で触れるべきであったと思う。 また、「空港見学会」にも参加したかったが、その案内文に、集合時間、集合場所が示されていない為にスケジュールが組めず見送った。説明会も時間的に他行事が重なり、不参加となった(以前は参加した)。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現状に平行誘導路二重化で当面はしのげても、ピーク時の発着時間が1分49秒は誠に危険、それに騒音、環境対策費70億円、借地料84億円年間154億円が霧散することに疑問を抱く。些か飛躍するが事業として考えると、アクセスを余り後退させずに港湾と複合の新空港の建設も可能ではと思う。建設には8000億は必要とも聞かすが、都心の高層ビル制限緩和、現有地の市街化等により償却も比較的早いのではと推測する。東アジアの国々が急速に発展し、観光日本の窓口となる福岡が香港、仁川にくらべ見劣りがしてならない。 いろいろな点で不便さ等も感じている事もありますが、福岡空港は大好きな空港でもあり、福岡の自慢できるひとつだと考えています。(個人的には)その良さをそこなわずに拡大されていく必要があると同時にもっと設備等を整備すべきだと思います。むやみに、他の新しい空港をつくる事を考えずに、最少の費用で最大の利便性をいかす方法がもっとあると思います。意見等をもっと広い視野からの考えをとりいれる必要があると思います。未来を担う子ども達にも意見を求め、アイデアを借りるべきだと思っています。大人たちだけが考えていても”机上の空論”で終り、柔軟性に欠けていると思われる。 福岡空港発は市内に非常に近いところにある事に価値があるので、安易に移転すべきではないと思います。 ホームページを見る限り“新空港”を作らないといけなように情報操作しているとしか見受けられません。新北九州空港を作る時になぜ福岡との中間地点に作らなかったのか不思議でなりません。もし新福岡空港を玄界灘付近に作るつもりだったら新北九州空港は佐賀空港と同じように、赤字空港となってしまうでしょう。農産物など旅客以外の荷物を出荷する空港が必要であるなら佐賀空港をもっと活用すべきです。混み合っている現福岡空港にそれら農産物をトラックで運んでくるより佐賀空港に運んだ方がより理にかなってます。国民一人当たり600万円以上の負債を背負い込んでいるのに、なぜまた1兆円以上の工事費を注ぎ込んで新空港を作ろうとするのか、国民には全く判りません。(これは赤字国債を発行してるのに数千億円のODAをやろうとする政府のやり方と同じですが…) 現在ある施設を有効利用する知恵を出してこそ有能な役人と言えるのではないですか？ 一部大手企業は好決算をして中で、中小・零細企業は減少する売上の中で如何に支出を減らそうかと努力しているのですよ。税収が増収になって改めて“新福岡空港”の構想は考えて頂きたいのです! アジアのハブ空港を目指して欲しい。 ・寧ろ、新しく空港を造らないで済ますには、こういったことをやる必要がある。その項目をあげて、その項目が可能か否か検討してみたら如何？ ・世界で最も便利な空港の一つだからその利便性を生かすことを考えるべきと思う。 大変勉強になりました。日本で一番便利の良い空港です。現状から拡張は無理ですが、九州の交通拠点として工夫・合理化を真剣に考えるべきであろうと思います。 地域活性化、利用者の便宜のため改善進めて欲しい。 ①現福岡空港のみに、情報が特化し、国内基幹空港としての姿がつかみにくい。もうすこし、我が国としての重要機能であることを、説明し、意見をとりべきだ。 ②現空港は、R/W一本はどうしようもない現実であり、それで年間相当の費用を要している。この事実からしても、何んらかの他手段、他施設への移向、又は併用など考えられ、それも近々にスタートしないと間に合はない。おそい。急ぐことが必要。 ③今までも、いわれてきているが、周辺空港との機能分担等、九州における空港機能の個々の明確化を早急にすべきであり、当空港のみの議論では、事は進まない。PIのみでは？戦略はいかに？スケジュールは？今後50年間のもって行き方は？ 新空港を完成させるためには予想以上のリードタイムがかかる。災害対策からも空港用地、能力に余裕が要る。あまり極限設計的に考えずにプロジェクトを進めるべきである。 原油価格の高騰が見込まれる中各航空会社の採算性の面から廃止路線又、便数の減が報じられている。福岡空港の今後のあり方について更なる検討が必要と思われる。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・将来の見透しを幅広い視野から(例えば人工のすい移、IT産業と移動減、工場、産業の見透し)等からデータ分析による検討を要します。 ・国の全国的視野による空港施設の一部としての福岡空港が考えられるが、これは切離して、現在の九州旅客の利便性を有先出来ないか。 ・安全性については、どの空港も同じである。メンテ要員の充実が必要。 ・パイが減少しつつあり、路線は赤字でも確保するのか、その時代のニーズに合う路線選定で変更が有っても良い。減少する場合も考えられる。 今回の調査は空港を新設するかどうかも含めて調査されている事と思いますが、巨額の資金までつぎ込んで空港を造る事は余りに無駄な事のように思いますし、市民にもそれ相応の負担を強いられると思います。福岡は人口、又その周辺都市の人口の増え方からして関東とか関西のように有数の大都市にはならないと思いますので現有のまま、利用しやすい様に考えて頂くのが、最良の方法だと思います。 大都市に近接した空港として、かつて名古屋空港があった。名古屋市から南へ約30～40kmの海上に移設してセントレア(中部国際空港)となった結果、交通アクセスに不便が生じ、飛行機を利用していた客が新幹線へと流れる現象が見られはじめた。また、空港付近の海水温度が上昇し、海苔の不作、赤潮の影響が出ている。美しい玄海灘を同じようにさせたくはない。 今回のまとめからすると、現在の福岡空港では対応しきれないということが暗に示唆されている。このままでは新空港がいいという方向に持っていかれそうで不安である。現行の限界の中でまちづくりのあり方を考えていくことも必要ではないだろうか？ 1、地方分権、地方活性化など政府のCMがあったはずだが、近年は首都圏一極化の政策・動向が目立つ。福岡市もしかり。水不足より100万都市を良しとする時期があったはず。何もかも一人占めにする必要はない。 1)始まり、九大に米軍機の激突事故発生 2)九大の移転開始[当初より、古墳地区／開発不可] 3)都市部の飛行ルート(高度)～早期着工(対策) 4)現空港跡地→九大移転(案) 5)海の中道公園を含めて、決定「早期着工決断」を知事が一本化すべき。(プロジェクトが遅すぎる／回り灯)？ 今回、駅でのポスターや、主催者側の呼びかけではじめてこのような組織が設立されていることを知った。いただいたパンフレットを手にして、まずなぜこのような調査を行っているのか、直接的には分かり難い。パンフレットのタイトルも“PIレポート ステップ1”ではその趣旨が普通の市民には不明で、まず、パンフレットを読んで何のことが理解するのがおっくうである。主催者側も、まず何の予備知識もない一般市民が参画するためには、テレビや新聞でまず意識を呼び起こす必要があるのではないのでしょうか。現状と課題を見ますと特に危機感が伝わってこない。パンフレットではもっとも肝心の、現状と課題がほんのささやかに記載されているだけである。そのようなささやかな問題意識でたとえば新福岡空港建設のエネルギーとなりうるのか。アンケートの回答の多少の不便は、今日本が抱えている年金問題や700兆を越す債務、リストラや若者に仕事がないことなどを考えると、便数が少ないとか贅沢せんばんである。さらに福岡空港以外の空港では空港へのアクセスがどれだけ長距離で時間がかかるのかよくわかる。問題点を洗い出すとすれば、このパンフレットでは将来を見越した長期展望がほとんどないことである。もっとシンクタンクなどや識者に依頼し、現状の空港ではたとえば騒音問題など問題も多いし、将来のアジアとの人的交流や物流を考えたとき、空港を拡張する必然性を示す必要があると思う。今、市民はリストラや乏しい年金等で生活防衛に必死である。小泉改革路線に反し、多額の予算を浪費し、不要な空港建設など絶対に思いつかないでほしい! 世界一利便性の良い空港として、現施設を少しでも活かした。差別化空港となるべく、国内だけではなく、東アジアからの希望を聞ける催し企画が必要だと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	2016オリンピックを、福岡市をメイン会場として広島・長崎でも、一部の競技を行い、史上初の複数都市による大会と世界で初めての原爆を投下された街でオリンピックが行われる事の意義は、世界の平和を構築していく上で大変役に立つものです。平和とオリンピックは相互的に深い関係があり、世界の人々の相互理解によって支えられるものです。西市（広島・長崎）自らアピールされるのも大切な事ですが、その中間に位置する福岡市からも平和の尊さを世界にアピールしていくと共に常に平等な話し合いの場を世界中の人々に提供して欲しい。長年、子供を中心とした「アジア太平洋子ども会議」を毎年続けていますが、それを大きく大きくしたものがが必要です。日本は福岡市からも世界中へ、平和の良さをアピールしていくと共に、広島・長崎へ訪れる世界の人々の玄関口として、福岡市が一番適した位置だと思えます。 私は有効活用で充分だと思います。都市部から離れると利用者は減るのは当然だし、建設費が無駄だと思います。広島空港の様にないといいなあと思います。成田にしても結局便利な羽田におされているし、やはり現状のまま改良していけばいいと思います。高さ制限は関係ないと思います。高いビルは今の時代必要ないと思います。政治家の先生やえらい先生方だけでなく私達も話し合いに参加したいです。何い暗い話ばかりですいません。 福岡空港周辺の地域住民・地方行政がこの空港をいかに有効活用し物流・産業革命についてどのように国とリンクして経済発展に向上するか施策として取組みがあまりにももうすいと感ぜられる。 福岡空港について国と地方行政との施策についての相互間の考え方について差し支えない程度の情報の開示等をお願いしたい。 空港に限らず、利便性を求めればきりが無いと思う。（安全面で問題があるなら別ですが）北九州市にも空港があるが、莫大な費用をかけて造らなければならなかったものの疑問だ。北九州市に比べれば福岡市の方が需要が多いだろうが、福岡空港の現状はその莫大な費用をかけて改善しなくてはならない程問題があるのだろうか。 何年、何十年先を見越してということなら空港改善よりもっと着手すべき問題がまだあるのではないかと思う。 福岡空港は都心からのアクセスなど良好で、使い易い空港だと思います。今後の課題は発着便数の飽和状態への対応でしょうが、北九州空港の開港により多少は緩和されるでしょう。福岡市のほかの場所への移転案もあるようですが、交通の利便性から見て現在地の方が優れていると思います。 左記にもありますが、日本の中で福岡が東アジアのハブ空港になって欲しい。 他の交通機関とのネットワークを考えると今の位置にあるのが、ベストであると思う。移転の必要はない。 現在の福岡空港は都心に近く、利用者としては利便性が高いと感じておりましたが、空港機能と将来見通を拝見させていただくと、抱えている課題の大きさと多さに改めて驚いております。日本での第三都市やアジアの中心地を考える中で、福岡空港の役割はますます重要になってくると思われますので、分かりやすい活動をこれからも行ってください。 これから急速に人口減少が進む中、あらたな大きな出費は控えて欲しい。アジアの窓口として、もう少し今の空港を改良するだけでいいと思う。 市内七隈線(地下鉄)の予想利用者の大きな予測の誤りなど、市とい県は少し事業を起こすことに重点をおいて都合のよい見通しを立てすぎる。人工島も果して、どの位の入居者があることや。楽観的な予測を立てず現状や将来を見据えて欲しい。 新たに空港を建設することも必要かと思いますが、行政の経済状況と将来における人口減など問題があると思われるし、既存の空路を充実することが肝要であると思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	要国分析(アンケート)について 結果だけではなく、その結果が生れた理由を考察して書いていただけると、納得しやすいです。例えば、”利用頻度が高い利用者ほど満足度は低い(詳細版14Petc)”とありますが、それについての理由がわかりません。紙面の制約等もあるとは思いますが、結果の出ているものについては、正確な理由も分析してほしいと思います。 経済圏について なぜ九州に山口が付随しているのでしょうか？地方の域を越えてある地方経済圏とみなすのはおかしいと思います。それが正しいとするならば、中国地方や四国地方の経済圏に必ず大阪地方(京阪神)が付随してくることになるでしょうし、東北なら、東京や札幌まで含まれるでしょう。現在の相互関係をなくして、成立たない経済活動において、一地方の経済を見る時、特定の一部地域のみを考慮に入れることは不可能だと思うので、世界全体、アジア全体、日本と範囲を狭くしていったあとは、特定の地方のみに留めるのが妥当だと思います。福岡空港を利用している利用客がいるからだとか、あるいは、距離的に近いから、といったような理由ならば、愛媛、広島もその枠に入ります。九州に山口が入る理由を詳しく客観的に説明して頂きたいと思います。(観光の項では山口は入っていませんよね) 追加: 加えて、山口との経験活動がとりわけ盛んであるとの印象は、今回の資料では読みとれませんでした。高速道の交通量が多いようですが、証明にはならないと思います。また、北九州市と下関市は、一地方都市圏を形成していると思われますが、山口全域まで含めると、同じ地方経済圏というより、交流が盛んな、地方経済圏の一部同士、と言った方が近いと思います。よって、”九州地方”というくくりで経済を考えると、山口を入れることには、納得できません。 ・大金使って、他に空港をつくる必要はないのになぜ？ ・私は陸、海、空の玄関がある博多区が好きです！！ ・便利・安いでいいのか？ ・今更、高さ制限はずされても地震が・・・ 3、都市と空港との共存共栄ができている福岡が良い。(新空港はいらない) 地権者に負けず、外部の力に負けず頑張ってください。 PIの手続きのなんとじれったいことか！東アジアの諸国の空港の整備(一国に複数の空港の整備)が進む中、我が国は何をしているのか。このようなんびりした手続きをしている間にも格差はますます広がる。東アジアの経済、政治の中核機能は上海、シンガポールなどに移りつつある。我が国の国際空港の整備をみていると、東アジアでの空港ネットワークの中で、我が国の空港のローカル化が進み、取り返しのつかないことにならないのかとの危惧を覚える。特に、発展する東アジアに対する九州地域としての取組みの重要性、また東アジアへの我が国の重要な窓口であるべき九州の拠点空港の整備を考えると、21世紀全体をにらんだ、新空港の整備に今すぐ取りかかるべきである。新空港の整備にはわが国では10年以上の期間が必要であることをかんがえらるゝとなおさらのことである！これはいわば基本的な政策の問題であり、日本の政治家の資質をとらわれる問題であると考え。PIの手続きをして民意を聞くような問題ではないと思う。 ネット社会の発達で、福岡に在住しながら東京、韓国への出張や仕事が可能になった福岡は、今後、東京便へのニーズは広がっていくものと思われる。九州の経済活性化のためにも空港再検討は福岡にとって重要な議題になると思う。周辺地区の交通渋滞の状況も緩和できる検討が求められる。 国内線と国際線は空港が同じことはよほどのローカル(現状)空港でないといけません。ローカル空港時代の延長で考えてもダメです。もっと先のことをよく考えて下さい。天神南と天神を歩いて乗り換えさせるアホな(厳しい口調で)発想はしないで下さい。 空港利用者にとって、安全と安心、と時間的に余裕あるスケジュールが取れるように配慮をして頂きたい。福岡空港と周辺地域の住環境について、制約がある。双方向に快適空間に向けて解決しなければならない課題があります。今後ともさまざまな面について努力を続けていく必要があります。 これまではPI、PIが主流で具体的なものが見えなかった。手順を経るにつれより具体的な内容が出てくるものと期待している。都心に近い空港として利用価値が高い、この点は次の空港建設にも生かさねばならない。(アクセスが良くない空港では困る)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	現福岡空港の良さは、市内と近く、公共機関を利用すれば非常にべんりである。あまり利用しにくい空港はいみがなく、空港までのアクセシビリティのいい所にして欲しい。都心と離れすぎた空港は福岡市(県)にとってデメリットのような気がする。 30年～50年後の地域民に苦勞・損失を残さぬ様に。 日本で初の国内国際空港を実現するために、滑走路を2つにするだけでは足りないので最低でも4つにしないといけません。空港島は陸ではなく、100%海の島にしないといけません。人口島に病院がある関係上、騒音の問題があります。空港島の面積を(近い将来できる可能性が高いので)さらに広げるために、さらに埋立工事をしなければいけません。アジアの一部地域だけでなく、全アジア(東南アジアを含む)のみならず、南北アメリカ、ヨーロッパ、中東、アフリカ、オセアニア、オーストラリア等全世界を完璧に結ぶ、国内国際兼用の総合空港として発展して行けば、日本航空(JAL)のソウル、ホノルル、香港線の廃止のような問題はなくなるはず。国内線利用者は①路線数、便数の多さ②交通アクセス③航空運賃の安さで利用者が多い中で、便数の少ない路線が多くあるなか、国際線は国内線が便数が少ないのが非常に残念です。これは、福岡市内の鉄道整備がきちんとされていない事に原因があるはず。日本で一番、外国が集まっている所に近いめぐまれた場所に位置しながら、不思議でしかも残念で仕方ありません。花田守也県警本部交通部統括参事官のおっしゃったとおり、同時に「鉄道の拡張、整備」も必要になるでしょう。 人口の減少、借金の増大、経済は低成長の時代の中ですべての国際化(グローバルスタンダード)はますます進む。アジア近隣諸国の窓口となる空港を九州は一つという考えで取り組むべきと思う。それを提唱出来るのは全国知事会長の麻生渡氏と九州一の大都市市長山崎広太郎氏二人が提案すれば成功まちがいないと考える。 ・空港能力が改善策を実施したとしてもあまり余裕が無いことに驚いています。・新幹線は予約なしでも乗れますが、飛行機もそうならないか希望しています。 ・そのためには空港能力を飛躍的に増強して、乗客に対するサービスを高めて頂きたいと思っています。 こういう催しをもっと積極的にやって欲しい。空港の建設はムダ使いではない。アジアの中で福岡が中心になるためには、空港・港湾は、絶対必要なもの。まして、限界が近い空港は、日本の他の空港であるのか？(羽田をのぞいて。)これからもどんどんやって欲しい。ただし環境の配慮も必要。 現空港を十分管理し安全・騒音・誌面-他の車両などを充実して運営することが一番重要。 新たに造るとすると100年計画いや永遠となると考えるべきだ。一国民を納得させる方法はない。 総合的調査とはいえず、無駄な金遣いと思う。止めた方がよい。一県一飛行物を十分活用すべきでこれ以上増やす必要もないし、多くしようと考えるべきでない。 次々と新しい空港を作るのもいいが、せっかく便利などところにあるのに、いろいろ問題があるが、現在地で生き残ることを考えてほしい。 全国あちこちに転動して回って、いろいろな空港を利用したが、便利というのは一番の要素と思う。 県も市もとんでもない負債を抱えているのに、業者のしり馬に乗って色々作る作ると言っているけど、もっと足元を見つめて、長い計画をたててやってほしい。業者より、県民のことを考えて！ 県学会の説明などが私には新空港を頭においているようで不快でした。 処理能力にはおのずと限界は有る事は事実と思う。しかし限界に近いからとの理由で新空港建設(移転)に成るのは、(多額の費用が必要との観点から)疑問。容量不足分は自ずと周辺空港への分散や他の交通機関への移行となって、限界での運用も選択肢の一つ。 私は色々な空港(海外空港も)へ行っています。福岡空港は世界一中心地まで近い空港であって、とても便利な空港です。しかし、国内主要な空港に比べるとかなり不便な所がある。第一ターミナル、第二ターミナルのチェックインカウンターが方向によって異なるし、移動も大変。とても分かりづらい。交通利用も少し不便。または国内ターミナルと国際ターミナルが離れており、乗り継ぎがかなり不便。中部国際空港や関西国際空港のような海上空港で、利用しやすい空港を建設したほうがいいと思います。そうすれば、騒音問題解決出来るし、初めて訪問者にとって分かりやすい空港になるかもしれません。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港のみの分析ではなく、佐賀・北九州の北部九州地区の総合的な空港運営という視点からの分析も必要ではないかと思う。福岡空港の能力の見極めも確かに大切であるし、一定の今後の拡充は必要と思うが、移転などの課題については慎重な協議が必要と考える。将来の負の遺産を生産しないためにも…。 一般に、飛行場を新しく作るのに約10年はかかるといわれている。世界の大型空港では3,000ヘクタールの広さ(パリ)を計画しているところもある。我が国の場合、それには及ばないが、それに近い広さが必要である。地権者が多い我が国の場合はかなりの年月が必要である、と思われる。管制能力は10年先のことを考えていなければならない。使用機種も10年先のことを考えていなければならない。 将来型航空機については、今後超大型機が予想される。実際にフランスで実験が行なわれている。日本が購入するかどうかは未知であるが、今後超大型機の時代になると思う。その場合、永い滑走路が必要になる。20年前に短距離離着陸実験機(国産 4発ジェット機)の開発と初飛行、実験飛行を担当したことがある。この飛行機の場合離陸着陸に僅か300メートルしかいらぬ。しかし我が国に短距離離着陸の耐空性審査基準がないため、滞空証明を取得するまでいかず、実験機で終わったことがあった。飛行機はこのようにどんどん発展する。新しい技術に対応する空港でなければならない。管制技術も然りである。 航空輸送は現在も不可欠。将来はなお更である。福岡空港は単なるローカル空港ではない。グローバルハブ空港でなくても、リージョナルハブ空港を目指してほしい。 福岡のように都市に近い空港はないのでとても良いのですがこれが遠くになると？今の場所でも良い方法がきっとあると思います。 ・対策事業費、用地借料を考えれば新空港が必要ではないか。オリンピックを福岡に誘致すればこれを機に色々な問題が解決するのではないか。 ・反対されている方の意見は当初から反対ありきの質問で不愉快でした。進行をスムーズにお願いします。 ・オリンピックが誘致されれば本市ではヨットレースを開催したいと考えております。 莫大な各費と維持が予想されが、国際化の中でハブ空港の建設は将来の西日本にとって必要であると思う。 この情報提供が空港移転を正当化するための調査でないことを望みます。 現空港はとても便利です。折角地下鉄の乗り入れもできるようになったのに他に空港新設なんて考えてもらいたくありません。全国の人が福岡空港は市街地に近いし「いいね」といっています。叡智を絞って現空港の維持・発展に努めてください。 (空港開港以前から住み着いている住民は少ないのでは。空港周辺は騒音問題がある。だから地価が安い。そのことを十分承知の上で安い土地を買い求め家を建て、そして「うるさい、うるさい」と抗議する。そんな住民はいませんか。法務局で調べればすぐわかることです。よかったら調べてみてはどうでしょう。) 一時期貨物便(カーゴルクス)が飛来していたが、今では小松が寄港地となっている。福岡空港には貨物定期便がないので、誘致できたら、物流拠点としての重要性が増すと思う。 よく航空機を利用してるので興味がありアンケートしました。福岡空港の現状はまだ、分らないことばかりですが、やはり気になるのは利用者から見た場合です。(左のページに書いてあることです。)特に、滑走路の混雑、運賃、など。それから、空港周辺の交通の不便。よく利用する時間あたりは、とても道路が混雑してて。。。少し困ってます。けど、場所はどうにもならないと思うので、空港だけでも、どうにか便利になってほしいと思います。もっと、気軽に利用できる福岡空港であってほしいです。 ただでさえ、福岡市(周辺)一極集中が顕著となり、他の九州各都市の地盤沈下が問題となっているのに、(福岡のみの発展)に論点を絞った問いかけ自体が間違っていると思う。ロクに移動していない佐賀空港、新しく開港する北九州空港…等、キャパシティは幾らでもある！「九州全体の発展」という大きな観点で空港計画、そして都市計画へと、福岡が譲歩する格好で利益を他地域へ分配すべきである。どう解釈しても「新しい空港を作りたい」もしくは「拡張したい」という意図がうかがえる。世論が「ムダな公共事業をなくせ！」というムダな部類にまさしく合致する案件ではなかろうか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	次世代の子供達が困らない様に長期計画を早めに決めるべきと思います。 経済的観点もさることながら、保健・医療・福祉の観点からの検討を要望します。 何かの本にも載っていたが、福岡市は福岡市のことだけしか考えないくらいがあるのが問題だと思う。もう少し広域で見て、北九州空港や佐賀空港と連携すべき。福岡空港(＝福岡市)の利権だけで考えてるところに、発想の根本的な問題がある。例えば京都から飛行機に乗る場合、電車だと1時間半かけて伊丹に行っている(関空に到っては片道¥3,500！の特急に乗って1時間、私鉄を乗り継げば2時間!!)これは、福岡から佐賀へ行くぐらいの時間だ。問題発言かもしれないが、需要の少ない長距離便は佐賀、貨物便は北九州などにまわして相互繁栄を図るべきだ。福岡は産業構造を考えると、1.東京、名古屋、2.近隣アジア、3.大阪、千歳、沖縄、宮崎、九州離島便、4.それ以外の地方路線を優先すべきだと思う。更に、おそらくは観光主体の長距離便、例えば千歳、沖縄便などの半分は、佐賀や北九州にまわしてはどうか？1週間全部とは言わないが、曜日毎に振り分けてもいいと思う。他空港に回した便の利用者のメリットとして、これらの便の航空運賃を値引きすればよい。西鉄も長距離バス需要が少しは増すでしょう。 福岡空港の利用客は、県民は急にふえないが利用増はみこまれるので、ゆっくり増加すると思われる。安全性から考えると、国際線を佐賀空港に移し、24時間空港とし、福岡空港と佐賀空港を専用電車で30分程度で結ぶ。今の国際線ビルも国内線専用とし、国際線のごくわずかを福岡空港においておくといよい。このくらい大きな見方ができるトップがいれば、現状はかわれるでしょう。空港関係者の見方はあまりに狭いと思う。 現在の空港は利便性は最高なのだから、東京のように国内線のみ限定し、国際線は他のアクセス便利な場所に考えてはどうか？ 今回参加し、ありがとうございました。何よりも「空港の安全が最優先されます。将来を見極め長期的展望の中、あらゆる角度から検討していただきたい」と思います。又佐賀、新北九州空港との連携を考えアジアの窓口APとしての使命を計ってもらいたい。 現在の福岡空港で旅客は対応できていると思う。来年開空する新北九州空港や佐賀空港といった近隣の空港を活用すれば、貨物も十分対応できるのではないかと考える。着陸に関して、滑走路が夜10時ではなく、11時まで利用できるようにしてもよいのではないかと考える。 国際線は近隣空港へ分散するのではなく、福岡空港に集約すべきです。北九州や佐賀に分散すると、他の航空路への乗り継ぎが不便です。また博多にはJR、私鉄、高速道路が集中しており、九州各地への乗り継ぎも便利です。福岡が、九州の交通路の要衝にあるという視点も加味した検討をお願いします。成田へは東京の人はいつも不平を言いながら成田まで国際線にのりに行っています。こうした非効率なことを九州ではないようにしてほしいです。 新北九州空港が平成18年3月16日に開港となる。利用者の交通アクセスを考えると現福岡空港の利用者は利便性よりどれくらいの割合で新北九州空港を利用することになるのかわからないが、今後新北九州空港への交通アクセスが軌道系を含めて整備されることにより改善されていくものと思われる。将来的な人口増加が期待されない社会にあって利用者の増加がこれまでみたいな伸び率を示すとは考えにくく、福岡空港、佐賀空港、新北九州空港の機能分担をより効果的なものの施策の検討が重要ではないかと考えます。 国際線は北九州、佐賀空港に分散させるのではなく、できるだけ福岡に就航させ、国内便とののりつぎの便利のよい空港にして下さい。 地域にとつての空港を考えると、近隣の空港との役割分担や連携といったもの、例えば、新北九州空港との関係を今後どう考えてゆくべきかについての調査や検討も欲しい。大型ジェット機、ハブ空港の時代の考え方が今後どうなるか予想されるのか。このまま続くのか、あるいは、小型ジェット機、直行便の時代が来ないのかなど飛行機利用の行く先などについて、もう少し検討した調査も欲しい。 九州内、羽田便だけは現状に残しておいて頂きたい。他は移転しても止むなし。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港では各社が同じグランドハンドリング機材を各数持っており、空港内の土地を大きく占拠している。共有化して整理するべきである。航空機が遅れる原因は、旅客の集まりが悪いこと、天候、羽田の出発遅れの影響が多いと思う。管制官の仕事を民営化して、新機材、人員を投入してロンドン／ガトビック空港なみの発着管制をするべきと思う。滑走路が多いシカゴでも福岡の数倍の遅れがある。新北・佐賀は関東に住む者から見れば、たった1時間の圏内ですよ。 利便性の良さは失ってほしくない。長距離国際線のみ、別場所からの離発着は可能ではないだろうか。だって、普通の一般人が海外、しかもヨーロッパやアメリカに行くことなんか、そうそうないから。自分だったら、そんな時くらいは若干遠い飛行場でもいいと思える。 読みやすく、わかりやすい。九州内の空港とのアクセス、利用について考えた方が良いのでは？ 近隣空港(特に新北九州、佐賀)との有機的な活用方法やその効果についての情報について記載の必要があるのではないのでしょうか？ 国際線と国内線ターミナル位置を交換する。スペース的に国際線の方が広い。(もちろん米軍、保安庁も東側に。)平行誘導路もつくれるから。国内線は半分佐賀空港へもっていき、間をリニアで結ぶ。(今40分→リニア15分だと使える。) 福岡の街は板付にあるから栄えていると思います。玄海沖に新しく造ると、意味がなくなります。国際便は北九州か佐賀にわけてあげるとその分余裕がでてくると思います。いずれにせよこれ以上ムダな空港をつくるべきではありません。 福岡都市圏の発展に伴い、現行の福岡空港では容量的に限界が来るのは間違いありませんが、少子高齢化に伴う人口減により予想される財政規模縮小という状況から、安易な空港拡張は厳しいと思われます。近隣空港との役割分担に伴う、九州の都市構造再編も視野に入れた対応も必要かと思われます。 福岡空港の最大の魅力は、都心から近いことである。いつまでも今の場所であり続けてほしい。新しい空港を作らずに国際線を他の空港で代行したらよいと思う。 社会的コストも考慮に入れて検討すべき。 アジア各国の人から、福岡市は住みやすい都市として評価されるが、この理由は近傍に自然が残っていることである。空港の検討においてもこの点を重視して欲しい。 空港は、周辺に立地する貨物施設等も含めると、多大な面積を要する。これらについても考慮して欲しい。 利用旅客数が減少傾向にある点を記述しないことに疑義を感じる。今回のステップでは、需要予測に触れないと言いつつ、11ページで今後の見通しに触れている。このような記述をするならば、数値で示すべき。今回のレポートはPIの資料として不十分と感じる。 「福岡市民にとって何が便利か」といった視点に立ち、検討をすべき。 福岡の豊かな自然を残して欲しい。 アジアの中で福岡をどう位置付けるべきかが空港問題を検討する上でのポイントである。 福岡空港そのものに関してだけでなく、地域全体の将来像とその中での空港の位置づけを検討しなければ総合的調査とは呼べないのではないかな。 空港の検討には長い時間がかかっている。しっかりした目標と政策的視点をもって取り組むべきである。 かつての新空港議論に関し、福岡県には複数の空港があるので反対というような意見が他県にあった。経済的な視点などしっかりした視点で議論すべき。 現実の課題に加え、空港の将来展望を考える必要があるのではないかな。 東アジアの主要都市として福岡が将来発展していくためには新しい空港を作る必要がある。 まず将来のマスタープランを作り、フィージビリティ調査をすべき。それに対して現状はどうなのかという視点で進めていかなければならないのではないかな。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港と港と鉄道がもっと隣接しているほうがいい。 詳細版のP36に経済の現状の結びつきについて示されているが、歴史的、地理的な福岡の優位性を空港計画にどう結びつけるかが課題である。 福岡が東アジアのハブ空港になるためには、海外や国内の他の拠点との競争が必要であり、他空港と福岡空港の競争力を比較したデータを提供していただきたい。 4. 空港を利用するのは民間航空会社である。国鉄は民営化した。空港も民営化してはどうか。 意見を送ってもよいみたいなので素人ですが意見を送らせていただきます。 私は家は太宰府にありますが、サラリーマンの宿命で大阪に赴任しています。 毎月一回飛行機で帰ってきますのでそのたびに現在の福岡空港の便利さがよくわかります。 でも以下の理由で海上24時間運用空港が福岡に必要なだと思います。 たぶん、そんなことはとっくに検討済みといわれるでしょうが、最近地震が多いので気になり、意見を言いたくなりました。 いま日本中が東南海地震で対策に躍起になっています。大阪でも津波で大きな影響が出るのではといわれています。 この地震で大きな影響受けない地方の都市は福岡、仙台、札幌です。 仙台は別の地震の心配がありますし、札幌は地続きではないのでいざというときに比較的地震の影響が少ないであろうと思われる福岡に外国からの支援などを24時間いつでも受け入れる空港を作ることが必要と思います。 しかも一度に多くの飛行機が来ても受け入れられ、離陸もできることが必要です。長い滑走路も必要でしょう。 東京大阪名古屋は飛行場は使えても周りがいろいろ混乱していると防災拠点としては機能するのが難しいと思います。 少し離れた福岡から少し冷静に全体を見回して支援などを行うことが有効ではないでしょうか。東南海地震はNHKテレビでは2020年から40年の間に来るのではとっていました。2020年というのと15年ほどしかありません。 飛行場を作るのには10年くらいはかかると聞いていますのでもう時間がありません。 で、飛行場を作ることになれば工事の人が増えますので人口が増えます。 そのうち、少しでも居ついていただければ人口が増えます。 現在の福岡の人口ではまだ人口集積効果による経済効果があまり効いてないのかと思います。大阪は府も市も財政はひどいけど町は人があふれ、福岡から撤退したブランドもあります。 自然も多く気候もいい福岡にさらに人を呼ぶためにも飛行場は役に立ちますよね。 4ページ 「アジア度」の比較：福岡と東京の比較は？ 全国平均との比較は意味ないです。何と言ってもビジネスは東京がいいに決まっている。分厚い方の冊子35ページからの「アジアの中で――」について。 確かに福岡はアジアに近い。企業も進出し易い。アジアに進出して世界に羽ばたく福岡！いいですね。明るい未来です。そこまで賛成です。次が違います。推進課は「だから巨大空港が必要」と結論していますね。短絡しないで下さい。 大部分の荷物は空輸の必要は無いでしょう。出張はなるべく減らして交通費を節約して――それでもアジアと交流／貿易は十分できるでしょう。頭の使い次第です。

ステップ の区分	寄せられたご意見	
		① これまでの過去の実績からのトレンドで判断するのではなく、世界の経済の動向、特に、目覚しく発展する中国を中心とした東アジアとの交流を視野に入れて、予測を行って欲しい。 ② 特に、東アジア諸国では、空港の整備が進められ、「アジアに大航空時代」が来るといわれており、国際間の人の移動も盛んになることが予測されている。このような流れが、アジアに近いという優位性を持ち、アジアのゲートウェイを目指す福岡にどのような影響をもたらすのか、福岡の地域特性を考慮して、予測を出して欲しい。 ③ また、国内的には少子高齢化により需要は減少すると云われているが、福岡都市圏は、2030年ごろまでは人口が増加すると予測されている他、九州新幹線の全線開通による影響等も考慮に入れて予測を行って欲しい。 ④ 予測結果については、一般の方でも理解できるような分かり易い説明をお願いしたい。 ① 「空港づくりは、都市づくり、街づくり」と云われており、空港は都市の発展を左右する戦略的なインフラであると言える。 ② その為には、福岡市の将来ビジョン、将来福岡はどんな町を目指し、日本の中で福岡・九州という地域をどのように位置付けるのかについての地域ビジョンを明確に打ち出すべきである。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	近隣空港との連携方策に関する意見 91 件 福岡空港は羽田に、佐賀空港は成田に似ていると思います。佐賀空港に、深夜便、国際便を受け持ってもらえるように整備されてはいかがでしょうか。便利な福岡空港は、少しの改造にとどめてはいかがでしょうか。千葉県にあります成田空港は東京都民の強い要望で整備されたのではないのでしょうか。限りなく福岡県に近い佐賀空港も同じ考え方で整備できないのでしょうか。有明佐賀空港から有明空港に変え、さらに有明国際空港にされてはいかがでしょうか。 北九州空港が来春開港される海上空港でもあり国際線の主体を移せばよいのでは。佐賀空港も含め3空港を総合的な観点から共用システムの構築が必要では。 近隣の空港を活用することが一番の方策と考える。 北九州に住む者として、北九州空港に少しずつでも移行していただけるとうれしいです。 日本全体で700兆を超える借金があるなかで、本当に新空港が必要なのか、真剣に考えてほしい。私は、津屋崎沖の新空港などもってのほかだと思う。新北九州空港や佐賀空港との施設共用や都市間空港間のアクセスを高めることの方が、よほど安上がりで既存のインフラ活用率を高めることになると思う。伊丹、関空と神戸空港の状況などを見ると、県のエゴという考えられない近さにある。全く馬鹿げた施設だ。福岡にあんなモノを決してつくってはならない。福岡(=伊丹)、新空港(=関空)、新北九州空港(=神戸)とならないかととても心配だ。 北九州空港、佐賀空港等との連携により、将来の空港需要を満たすべきかと考えます。現状の空港位置こそ福岡の財産と考えます。 福岡空港のみだけでなく、周囲の北九州、佐賀等の空港を含めて役割分担すべきで、福岡空港のみに金をつかっても効果はうすい。国際線は周囲にまかせて、国内専用の空港にすべきである。全九州で交通アクセスを加味した金の使い方をしないと全九州の発展につながらない。アンケートは福岡空港のみを考えているがポイントが違うのではないかな。 新福岡空港を建設するか、新北九州区空港との連携、役割、機能分担を図るべき。新北九州空港との連携等を図る場合、航空アクセス(鉄道、高速道、有料道路、幹線道路化(片道3斜線)) 発着の過密化になっている様だが新北九州空港との連帯を計り利便性を見出す事の方が大事ではないだろうか。 私は詳細版を読んだわけでもないし、催しにもまだ参加していないため不十分な意見であると思うが、北九州圏に住まいをしている私としては、新北九州空港の活用を最大限して欲しいと願う次第である。 1. 国際空港と国内線の分離(例、成田と羽田のように)2. 近隣空港との連携等についての情報 移転反対、今のまままで十分 福岡で不足分は佐賀や北九州で対処すべきだと思う 佐賀県に住んでいながら佐賀空港は一度も利用したことがありません。アクセス(鳥栖市から福岡空港まで30分強)、便数。運賃の点で佐賀空港より福岡空港の方が断然有利です。 西空港の機械分担については、旅客便もチャーター便を佐賀ヘシフトしたり、(貨物便が福岡に発着しているなら)貨物便は全面的に佐賀ヘシフトすべきだと思います。そして、新福岡空港などつくらなくていいよう、況福岡空港をできるだけ長く使えるようにしてほしいと思います。 北九州空港が、もう少し便が多ければ北九州空港を使いたい。福岡まで遠いが利用している。北九州空港にも力を入れてほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	・現在の出発便の時間は、航空会社の要求で決まっているはず。同じ空港へ行く複数の便があれば、関係航空会社で調整して、便数を減らすとかの対策が可能であるはず。(同じ東京へ行くのにほぼ同じ時刻に出発する便が多い) ・福岡空港ほど立地条件が良い空港は、他の空港にはない。この便利な空港をもっと有効に活用する方策を考えるべきである。 ・北部九州の考え方で、3空港(福岡・北九州・佐賀)を機能別に使い分ける考え方が必要(交通アクセスの充実が必要) 福岡空港以外に北九州空港や佐賀空港が近辺になります。この3空港を機能分けして、活用していったらいいかなものか？ 行政の希望する事態が予測できる資料のまとめ方である。この様なやり方では、PIという最も民主主義的な方策をとって結論出せば、丁度福岡市営地下鉄七隈線の二の舞となるであろう！(七隈線は地域住民の要望でなく市上層部の…)高齢者が増え(人口減少し)、航空機の利用者もこれまでの様に増加することは予想されない。北九州や佐賀空港との連携、配分を考慮する事こそ重要である。 表紙裏の「総合的な調査って何をするの？」の項の中に「近隣の空港を活用できないか」という一文があるにもかかわらず、ステップ1では全く触れられていない。今後、ステップ2、3の中で触れられるものと期待する。 福岡市、福岡県は、今以上の福岡一極集中を進めるべきではない。九州全県の県民が、均等にサービスを受けられるように努力すべき。 その他 今回のPIの主目的は他に大きな空港を作るとあると思うが、これ以上環境破壊をしてほしくない。現在新宮沖にという案があると思うが反対です。北九州と佐賀空港はもっと活用すべきだと思う。現在北九州、佐賀在住の人達も福岡空港にきていると思うので北九州、佐賀A/Pの便数を増やす、運賃も同じ、アクセスも便利にするとかいろいろ努力してほしい。 少し違った視点から…。北部九州の中心都市と言える福岡市、その空港の話…。先にスタートした佐賀空港と来春開港の北九州空港、この二つと板付を併せて三つの空港が存在してます。北部九州にあると考えて、機能分担を図ったら…。このためには、佐賀空港と北九州空港のアプローチを良くすることが大事でしょう。玄海灘(?)へ新しい空港を創るための投資と、既設(?)の3つの空港の機能分担と、アプローチの改善のための投資は、後者の方が安いのでは…。検討に値するのでは…？ 現空港で改善し、佐賀、新北と役割分担をすれば新空港は不要と思う。 満和状態であれば国際線は佐賀や北九州に機能分担すれば良い。福岡市内にこだわる必要はない。 福岡空港は福岡都市圏のみならず、北九州や佐賀、長崎、熊本などの人々も、路線、便数が便利なことから、数多く利用されています。そのような他空港の利用圏域の方々が、地元の空港を利用できるような対策をとれば、福岡空港の容量にもずいぶん余裕が生まれてくるのではないのでしょうか。せっかく便利な場所にある現空港を、多額の費用をかけて移転するよりも、現空港の容量が満杯にならないように近隣空港の活用を図っていく方が有効だと思います。 現空港を活用し近隣空港に協力を要請し空港処理容量に余裕を待たせ現空港を改善、改良し移設は必要ないと思う。 新北九州空港や、佐賀、長崎空港との補完についても言及すべきである。 せっかくある他空港を利用していくのもいいことだと思います。 福岡空港の現状がよくわかりました。 しかし、今後は多軸分散型に力をいれ、それぞれの地域を強化していくべきであり、福岡空港の能力を拡大するのではなく、周りの佐賀空港や、北九州・新北九州空港の能力を拡大すべきだと思う。 福岡空港は北九州からも、交通アクセスがいい。高速バスや新幹線と地下鉄を利用すれば、北九州空港を使うより、より便利な場合もある。(新北九州空港ができれば、福岡の方が近いからだ)

ステップ の区分	寄せられたご意見
	2、同一県に大型機離発着出来る空港を2面持っていながら不足を不満を言うのは今の日本の現状とこはぜいたくと言わざるを得ない。役所仕事の典型を見ているようである。北九州新空港を交えて利用利便を図るべきである。 発想を変えないと、対処療法のみでは限界は目に見えている！役割分担を明確にしてハブ空港機能は北九州が佐賀（個人空港新幹線整備が条件、福岡都心から直結1時間以内）の現空港を拡大すれば良い。 間違っても所規に空港を持つてくることは地理、地形的にも無理、無駄が多い。これからは民も官も承認しない。 ＊ぜひとも小手先の対処は考えず、上記の構想を100年の計としてご提言ご指導下さい。 ・しかし、その前に、担当部署に囚われることなく、道路部局、鉄道部局、新北九州空港担当部局等を含め、さらに横断的な組織で、協働して、市民（利用者等）の立場にたって、早い段階（対応の数が多い段階）から取組み、検討情報を提供する必要がある。 ・さらに立つと広域的視野で複数空港をクラスター空港として総合的に検討することが、真の意味で市民の立場に立った、ひいては効率的な調査、検討になると考える。 三空港を連携さす為とはアクセスを含め莫大な投資が必要です。 最近、開港した佐賀空港や開港間近の新北九州空港により、福岡空港の利用者が分散されると考えられます。現在の福岡空港がこれ以上の空港能力を必要とするのかとの疑問もあります。 飯塚は北九州市と福岡市の距離が同じくらいのところにありますが、（北九州空港は使ったことがありません）やはり、福岡の方が便利のような気がします。 福岡空港は、新空港に全部移動して、今の空港は廃止すべきです。 理由：PIレポートを聞けば限界に達していることは理解できると思うし、この前の事故を考えれば海に空港を作ったほうが安全だから。それに、客としても今の空港に不便を感じている為。 改善案：今の本数を新北九州空港と佐賀空港に分ける。但し、空港までのアクセスを改善してから。：新空港を作る「今の不便な点を十二分に改善したプランで・・・」：今の空港を廃止もしくは貨物専用に変える。 時間はそうとう必要だと思うが、今の空港は改善してもたいして変わらないと思います。 もし容量に限界があるのなら、新北九州空港、佐賀空港に振り分けてほしい。そうでなければ、最初から上記2つの空港はつくるべきではなかった。北九州、佐賀とともに鉄道のアクセス整備などで、新空港の建設を避けて欲しい。 現在の福岡空港は世界的に見ても、例がないくらい便利な空港と考える。都心に近いので、大阪、名古屋へも飛行機を利用する人がいると考える。九州新幹線ができて「のぞみ」がスピードアップを目指しており、鉄道はますます便利になり、利用者は減ると思う。また、新北九州空港の開港で、北九州、下関、京都駅、中津などの人間（特にスターフライヤー社の株主となっている会社のビジネスマン）はこちらで利用するようになると思う。貨物便も同じことが言える。この中で、本当に今のレポートのように利用者が増えるのか、逆に2001年をピークに今後減っていくのではないかと考える。少なくとも多数の金を使ってまで、場所的に不便な新福岡空港は必要ない。新北九州、佐賀空港の有効利用を！！ ・近頃の空港との連携 ・現空港の拡充などもらった資料ではよくわからない。 ・近頃の空港との連携 何故ならば、福岡空港の平行滑走路建設は不可能であるし、玄海灘新空港建設も現実的ではない。そこで、遠からずOpenする北九州空港と福岡空港の強い連用を考えて当該地域の空港能力の確保を図ることを計画してはいかかがか。 航空需要予測値には来年開港予定の新北九州空港とおの関連が表示されていない。現在、関門、北九州地区の利用者が担当数ある中で、これらの利用者が新北九州空港を利用すれば福岡空港の需要が緩和されると考える。 1、福岡県に空港は2つある。それとの関係がまるでない。 北九州空港と連係して現状の空港の活用が良いと思います。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	上記の他に、北九州空港の有効活用、佐賀空港についても地上交通機関の改善などによって、福岡空港の必要とされる将来能力にどのように影響するのか？など、福岡地域だけに限定せず、北部九州のレベルで考える必要はないのか？ 1.現在の空港は、アクセスが良く便利。この利点を保存すべきである。すでに地下鉄もあり、これを有効に生かすべきである。 2.新しい空港建設には、莫大な経費を要し、福岡県、市の負担分は税金でまかなわれる。福岡市の「アイランド・シティ建設」の無駄使いで、多くの市民はうんざりしている。責任は誰がとるのか。 3.近隣の空港(北九州、佐賀等)との機能分担を考えるべきである。 空港問題への方針も、県、市の都合ではなく、市民の側をしっかりと向いて、決めてもらいたい。空港新設には反対する。 今後の福岡空港の需要の伸びを考えた場合、新北九州空港、佐賀空港等の周辺空港代用が可能かどうか、福岡からのそれらにアクセスする交通機関の整備にかかる費用、新空港建設にかかる費用等、費用対効果についての情報を提供して欲しい。 現空港の改良も一案だが、新空港の建設についても提案してはどうか。 他空港に分散するといった、広い視野に立ったレポートの方が説得力があると感じた。 今回はP1と云う事でしたが、間もなくP2に進む時期に来ているので私の考えを記述します。両空港は距離的には比較的近いが峠を2ヶ通過するので気象条件が異なる事例は多い。福岡空港は日本でも都心に出るのに最も便利な空港であり今後も継続存続させて欲しい。来春3月中旬北九州空港は開港を目指して準備中ですが、現状では、両空港を機能的に結び有効活用するアイデアが私達には見えません。3案ある鉄道は全部北九州起点で考えられている。単に現在の北九州空港のリブレースならば巨資を投入しても真の価値が発揮出来ません。(例23時間運用案)是非新北九州空港を福岡空港の兄弟空港として積極的に活用する施策を講じて頂きたい。今はバイパスの延長工事で庄内町を施工中。両空港を直結する鉄道の開設を目指すべきである。幸い既存路線の福北ゆたか線(篠原迄は複線完成)後藤寺線、平成筑豊の部分活用可能は利用し、特急で結ぶべきである。新規に玄海灘や、博多湾を埋立てて空港を作るより、既存路線の部分活用で鉄道を強化延長する事による両空港の直結化案が経費的にも安く、好立地が確保出来る事になる。尚此の鉄道は空港関係だけでなく、具体化した北部九州の自動車産業対策、県内東西の人の交流円滑化、筑豊の活性化を図る事にも貢献すると考えております。大量輸送には鉄道は不可欠です。 北九州空港の整備が進んでいるようですが、そちらに分散させて、福岡空港の便数を抑えることで混雑を緩和できないのでしょうか？ ステップ1では福岡空港の実態説明にウェイトがおかれ、詳細なレポートが作製されたご苦労には感謝いたしますが、(説明会の中でも少し声が出ていましたが、)福岡空港の現状改善に直接関わるものとして来春開港の新北九州空港との関連は重要であるはずで。国土交通省にも認可した時点で運行計画等の青写真はあるはずでしょう。実際の結果は運行開始して一年位は出ないと思いますが、全く無視しての調査表は不十分ではないでしょうか。勿論次の第2、第3、第4のステップで加筆されるとは思いますが…。ステップ1にも福岡空港能力の未来像として表現して欲しかった気がします。新北九州空港は周辺県外の空港と違い同じ福岡県内にいることから、相互に利用価値を高めながら運営されるべきでしょうから…。羽田国際空港と成田国際空港との関係のように、その結果を見て、福岡空港の拡張、新設問題を考えても遅くはないと思います。 複数空港で機能分担を真剣に考えるべき 佐賀空港は距離的な条件から福岡空港の代替空港にはならない。 福岡空港は便利が良く、利用者にとっては非常に良い空港であるが、能力面から見ると限度いっぱいになっているので、何等かの手を打つ必要がある。空港拡張が望ましいが、現状では出来ないのも、近くの空港(北九州、佐賀)と連携する案が必要と考える。(貨物の振分け、国際線の振分け、ピーク時の振分け(調査必要)等 極めて短時間でしたので、一寸ものたりない感がありました。私の住居から空港まで車で片道25分の時間です。現役時代に羽田で国際貨物の仕事に従事していた関係で、或る程度の知識は持って参加しました。北九州空港も開設されることだし、佐賀空港は赤字の状態ですし、相互協力して、効率のいい運営を希望します。あくまでも新宮沖などの新空港建設には大反対です！

ステップ の区分	寄せられたご意見
	滑走路が、国内、国際便共用で1本というのは、今後の福岡空港においてはやっぱりムリがあると思うし、周りの空港をもっとうまく使ってしっかりとした活用をして欲しいと思います。 新福岡空港に反対です。ニーズがあるから、今の福岡空港では狭いから…。でも、近未来の状況や北九州空港や佐賀空港など（ほしいものと必要なものとは違う）他の空港の活用が可能である。 今迄、現空港への利便性のみを重視しておりましたが、空港能力が低下ぎみと言う事を具体的に始めて知りました。 福岡空港で利用したい出発時間帯が示されており、そのピーク時間帯には既に増便が不可能となっていることが説明されていたが、空港能力の限界を表わす手法（評価方法）として分かりやすいと思いました。 近隣の他空港との連携は、重要な論点であり、今回のステップで出すべき内容である。 「国際線を北九州空港に移す」などの機能分担を検討してはどうか。 福岡空港の利用だけに目を向けるのではなく、他の空港の有効活用も視野に入れるべき。 国際線について、東南アジアに間口を拡げて行こうとするなら、新北九州空港をどんどん利用すべき。福岡地区の空港問題は福岡空港だけでなく、新北九州空港と一緒に考えて考えるべき。 佐賀空港など近隣空港の近くに住んでいる人が実際のどの空港を利用しているのかといったことを踏まえて、近隣空港との連携などを検討すべき。 気象的条件も含めて福岡空港について検討すべきではないか。新北九州空港は気象的条件が悪いと聞いており、連携は難しいのではないかな。 近隣空港の現況を検証したうえで福岡空港の問題を検討すべきである。今回のやり方は総合的調査として問題がある。 近隣空港との連携については、利用者側が空港を選ぶわけであり、行政側が主導したとしても実際問題非常に難しい。近隣空港との連携方策で名案があるなら次のステップで出して欲しい。 新北九州空港の開港も控えた現状においては、今後の福岡空港のあり方は当然新北九州空港との連携を考慮して検討されるべきではないか。 将来展望を検討するにあたり、新北九州空港による福岡空港への影響に関する資料も欲しい。 近隣の新北九州空港や佐賀空港の活用について検討すべきである。 北九州空港や佐賀空港に例えば物流を振り分けて、まずは現空港を有効活用することから考えてはどうか。 国内の空港はそれぞれ役割分担してやっていくべき時代で、どこの地域にも大きな空港を作るといようなことは見直さなければならない。 佐賀、北九州空港との連携も視野に入れ、三空港のPIレポートを作成して検討するべきではないか。 それぞれの特性が異なるので、観光やビジネスなど旅行目的によって利用者を分けて考えるべきではないか。 新空港を整備するときのコストは課題である。新北九州空港との連携が一番効率的ではないか。 福岡は飛行機のほかにも鉄道や船など交通ネットワークが発達しており、またその利便性によって発展してきたのではないかなと思う。国内線と国際線の分離や新北九州との機能分担などの議論があるが、分けてしまうとネットワークとして機能しなくなるのではないかな。ネットワークとしての機能やアジアとの結びつきを重視すべきではないか。 ハブ空港として整備した場合、近隣空港との機能分担でやった場合など、それぞれのケースに応じてシミュレーションをしながら進めてはどうか。 全ての方策について正確に費用対効果を算出して情報提供してほしい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	対応策を費用対効果や市民のコスト負担で比較して説明していただいたほうが分かりやすいのではないか。 6.福岡空港の利用者、企業等に対して、佐賀空港、新北九州空港等の利用を促す気持はあるのか。ない場合はその理由。 7.福岡空港の満杯を救う方策として、近隣空港の路線・便数の増、及び福岡市域・福岡県域から近隣空港への交通アクセスの整備を図る等の意図の有無。ない場合はその理由。 特に周辺空港の有効活用(立地は決して悪くないのに存在自体があまりにも知られていない(海上の「新」の方も)北九州空港や、「失敗作」「実質廃港状態」などと酷評されている佐賀空港を福岡空港が混雑する時間帯の東京便を振って再生させる等)につき、何か妙手が出ないか、よそ者の旅行利用者として興味があります。 2.財政難で不可→新北九州空港鉄道引込みで完全補完 ①福岡空港の改良を最小限にし、別紙藤本C案で、博多駅より新幹線乗り入れで30分で直結し、福岡空港は国内線と近距離国際線に限定すれば充分増便は可能。 ③新北九州空港は24hの海上空港で、滑走路も3,500M迄延長可。人件費、地代、家賃、空港使用料も福岡より格安で、旅客、貨物共十分福岡空港の補完が可能。 ④新北九州空港が国内、国際空港として繁栄すれば、北九州、山口、大分の繁栄につながり、九州・山口の中心都市の福岡市の繁栄に必ずつながります。福岡は顔であり、心臓部。体全体を良くし、繁栄させてこそ、中心の福岡市は輝くのです。心配無用。 ①今、一般の人の間では、新北九州空港や佐賀空港と連携や機能分担すれば良いと云うような論調がみられるが、その定義があいまいなまま、各人勝手な思い込みで使っているように思われる。 ②「連携」や「機能分担」の定義を明確にし、この方策をとった場合、どのような問題が生じるのか、具体的に例示して欲しい。 ・北部九州の考え方で、3空港(福岡・北九州・佐賀)を機能別に使い分ける考え方が必要(交通アクセスの充実が必要) 福岡空港はこの利便性(市中心部から近い、高速道・都市高速に近い)に大きな魅力がある。特に国内線は現在地からの移転には反対。国際線も既存の隣接空港の拡充利用を検討すべき。 人は板付、モノ(貨物)は佐賀、北九州に分担して各(3)空港アクセスを連続させて、空の日本のハブ空港システムを考慮すべきと考えます。板付程便利な空港は日本に存在しません。高層ビル建築が難しいと言いますが忘れてるのが日本は地震大国と言う事です。大陸プレートと太平洋プレートの接点です(日本は！！)地震(天災)の時、今の福岡のビルの高さであれば災害の大きさを縮小できる事を考慮すべきです。高層ビルが立ち並ぶのが大都市と思うのは昔の(田舎モノ)気概だと思います。博多(福岡)らしさを忘れてはいけません。歴史を無視するガラガラポン思想では無く、歴史から学ぶ保守主義の思想での都市計画が先進国の根本都市計画思想だと思います。福岡市はそんなに中国上海が好きですか？ 九州全体で考えて7つの空港(+佐賀)をうまく使い、海外とのネットワークを考える。日本のハブは3大都市圏にまかせておけば良い。九州はもっとヨーロッパ的な使い方の空港を目指していけば良い！ ※要は、既存のストックを活かす事。 福岡は24時間対応無理。新北九州(佐賀)長崎大分→24h可能 3空港(福岡、佐賀、新北九州)の利活用をすべきで、現在地の移転は望まない。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	将来の航空需要予測に関する意見 60 件 来年開港する北九州空港利用者見積もりとの関連を明確にする必要がある 北九州空港が開港した時点における福岡空港利用者は当然減少するものと考えerが見積もり如何 佐賀空港の将来計画は如何 ・国際空港は24時間使用が大原則。従って福岡空港で外国便は将来を踏まえどれだけ位が予測されるのかなどに全くふれていない。 ・国内線乗客は2～3年内に減少してくる(団塊の世代) 新北九州空港ができた場合、少なくとも30%利用客は減少するのではないのでしょうか。そうであれば、現状の問題は解決するのでは？ 福岡・北九州・宇部・佐賀・熊本の5空港を空港群と捉え、ネットワークの充実を始めとした諸対策を施すことにより、将来の航空需要に対処することが出来る考える。 国際線の旅客数、発着回数が減少傾向にあり、その点が地域経済に与える影響があるのではないかと思う。国内外線共に増便に対する対策が急務ではないでしょうか？ 駐車場を低料金か、もしくは無料にしたならば利用客が増大すると思います。 空港に直接関係ないが、たとえば「少子化＝利用者減」 国費を投じた場合、税金がどれだけあがるか利用予測がはずれた場合に誰がどうやって責任をとるのか等の情報が欲しい。 北九州空港も2006年に開港するので、よく見きわめて福岡空港の今後のことを考えた方がいいと思う。とにかく福岡空港の魅力の一番はアクセスがよいことです。いろんな人の意見の中に路線、便数、航空運賃というでしょうが、遠い場所に空港をうつしてはたして利用するのかなという気がします。福岡県人の特質(今まで便利だったものが不便になることにガマンできない)を考えてほしいです。 新幹線の整備に伴い交通機関間の総合的な利用評価についての考え方が提供される必要がある。 2、運輸省は地球環境の視点からモーダルシフトを省策としていた。陸、海、空の総合的な見地から国としての方針を強く示すべき。高齢化が進むなか、今後の需要を見極めた社会資本整備がより重要。釜山に行くには海路が便利。大阪以南は新幹線。鹿児島には新幹線。 新空港が必要となりますが、その為のコンセンサスのとりまとめを、どの様な手法で実施するかが、難しい。福岡は人口の移動が激しいので定住する人が少なく、先の事を考えない無責任な意見に左右され、プロジェクトが失敗しやすい。計画倒れのプロジェクトが数多いのです。学生みたいな安易なばら色の計画はやめて欲しい。つまり、予測値がいつも「ハズレ」るのです。 これから急速に人口減少が進む中、あらたな大きな出費は控えて欲しい。アジアの窓口として、もう少し今の空港を改良するだけでいいと思う。 市内七隈線(地下鉄)の予想利用者の大きな予測の誤りなど、市とい県は少し事業を起こすことに重点をおいて都合のよい見通しを立てすぎる。人工島も果して、どの位の入居者があることや。楽観的な予測を立てず現状や将来を見据えて欲しい。 福岡空港利用者の市・町別利用者数 2、人口減少および、他交通手段の発展により、便数が減少する可能性があるのではないか。 従来の交通量、推計や人口動態について、増加についての予測が多かったが、少子高齢化を加味した推計を十分に配慮した予測、推計にち解析すべきである。 新北九州空港の開港に先立ち多くの航空会社が就航するようです。需要予測が実現していくので楽しみです。なぜ佐賀空港は需要が少ないのでしょうか？なにか制約や規制があるのなら、社会が自由化し競争性が重視されていくので、国は規制を撤廃して佐賀市や佐賀県が自由に航空路誘致ができるようにすべきです。 (その他)新北九州空港の供用による影響はでないでしょうか。調査をお願いしたい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	自宅からの距離があり、空港まで特に利用がない限り行くことはありません。北九州空港の便が増加することを期待している程度です。 今回提供された情報類は大変すばらしいと思いました。今は景気が落ち込んでいる時期で近未来の予測は大変難しいのではないかと存じます。しかしながら、いずれ空港能力にいきずまりが生じることは分かっていることです。移転問題等早く話をすすめることだと思っています。 地下鉄七隈線の様に、いいかげんな利用者数を出し物事を押し進めない様お願い致します。この財政難の折り貴重な市民の税金を無駄使いしないという事を考え現状あるものをいかに利用し活用か。人口は今から増えるのではなく減少する一方だと言う事も考えていただきたいと思います。 今後20年間人口減少期間の予測も必要であると痛感した。 北九州空港の開港で需要の増減がどう変化するか 人口減少により航空機利用者の大幅な増加があるのかについては、慎重な検討を要します。空港移転は不可欠としても、その規模については、よくよく研究を進める必要を感じます。 ステップ2では、将来の社会変化(少子化、情報化)による空港需要の分析も必要にならないか？ 満足度調査では、近隣空港周辺に居住している回答者の回答を分析すべき。 レポートでは、利用者ニーズにのみ焦点を当てているが、利用者ニーズが全てではない。非利用者も含め、調査すべき。合わせて、利用者・非利用者の階層も分析すべき。 欧州の空港政策を調査し、検討に反映して欲しい。ドイツでは、200km以下の都市間の交通については航空から鉄道に強制的に転換させる政策を取っていると聞いている。これを考慮に入れ、検討して欲しい。 原油価格の高騰は、航空運賃に多大な影響を及ぼす。この点を考慮に入れ検討して欲しい。 福岡市民の中にも、空港利用しない市民は多数存在する。これらの状況を把握した上で検討して欲しい。 利用が増えることだけを想定せず、利用者が減り、空港施設が縮小することが、どんなマイナス影響をもたらすかがないと判断できない。このような情報も整理すべき。 需要予測では、少子化やリニア新幹線の整備等の影響も考慮すべき。 来春北九州空港が開港し、旅客流動が変化してからこの調査を行ったほうが良いのではないか。 福岡空港の利用について一時的な落ち込みなどもある。需要想定についてはいろいろな側面から検討が必要。人口の自然増減だけでなく地域としての視点や政策的な視点などでもかわると思う。 これからは少子化の時代であり、需要予測では少子化の問題についても考慮することが必要。 交通手段として飛行機だけを考えるのではなく、鉄道や高速道路も考えてほしい。総合交通の中での飛行機と捉えてほしい。 2002年に作られた需要予測では、乗降客数が増加する予測となっているが、現実には2001年をピークに労働力人口は減少しており、総人口も減少すると予測されていることから、それに伴って乗降客数も減少していくのではないか。 PIレポートの内容には、鉄道等他の交通手段の活用が反映されていない。 新北九州空港ができると、福岡空港から新北九州空港に旅客がシフトし、福岡空港の容量に余裕が出るのではないか。 空港移転によってアクセスが悪くなれば、新幹線と競合する大阪伊丹や鹿児島からの便は減るのではないか。 福岡空港の航空機の発着回数は、航空会社の一部路線撤退等で減少するのではないか。 来年は新北九州空港が開港し、需要に影響を与えようと考えられる。 空港に勤務するものとして不安なのは新幹線との競合関係である。大阪以西は飛行機は弱いのではないか。何らかの方策を講じるべきではないか。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	500km以内の短距離線の需要はかなり落ちてくるのではないかと。行政の方が考えているほど福岡空港の便数が増えてくるのかどうかはキャリアの営業部分との兼ね合いになるが、その点は慎重に議論していただいたうえで、現在の空港を活用するか新空港を建設するか検討しなければ失敗するのではないかと。 新北九州空港の動向も十分踏まえながら、十分踏まえながら調査をやっていたいただきたい。 需要予測には将来の少子高齢化の影響も考慮しなければならないのではないかと。 第2ステップでは、人の需要だけでなく物の需要も出してほしい。 新北九州空港の開港に伴い、福岡空港の能力に余裕が出ることが予測されるので、新北九州空港の需要予測も併せて情報提供していただきたい。 現在の路線は、数年後には廃止されていることも予測されるので、予測も含めて書くべきではないかと。 利用者との関係において、代替交通手段との比較がないため、空港利用の実態が分からない。 空港需要はステップ2で実施といいながら、実際は右肩上がり記載されているのは問題である。 諸外国に比べて日本は国内路線の便数が多く、モーダルシフトを検討すべきではない 将来の限界解消のために、対応策を考えると書かれているが、その限界が来るのが何年後かで取るべき対応策は変わってくるのではないかと。 需要の見通しをある程度示していただかなければ、今の現状だけでは限られた意見しか出ない。 PIレポートは客観的と言われるが、主観的な内容に思える。需要予測はインプットによっていくらでも操作できる。ステップ2では需要予測の計算方法とインプットも公開して欲しい。 今後の福岡空港の需要は、近隣諸国からの利用者も開拓していく必要があるのではないかと。 需要予測は路線ごとに検討していただきたい。いずれ鹿児島便がなくなって発着回数に影響する話なども考慮して欲しい。地下鉄七隈線のような過大評価はせず、現在の空港をできるだけ長く使えるよう検討して欲しい。盆や正月など、年間のピーク時に全ての人々が希望する時間帯に利用できているわけではなく、完璧にニーズを満たす必要はないと思う。 3.大体、この狭い日本にこれ以上の空港及び路線・便数増が必要なのか。神戸・静岡等にまで何故空港が要するのか。離島のローカル空港まで何故滑走路の延長が必要なのか。将来の軍備に備えてか。少なくとも国内だったら既存の鉄道や船舶・バスもある。これ等の交通機関には滑走路は要らない。片や地元住民の足を奪い観光客の誘致に走る新幹線、地元の活性化とはそんなものか。私は今の運輸行政、ひいては政治・行政全般に対して信が掛けられない。 今後の飛行機利用の意向調査も必要。現在の乗客が「今後とも乗るつもりか控えるつもりか。もっと頻繁に乗るのか？」不景気だし、京都議定書尊重の精神もあり、なるべく動かないですむ方法をみんな考え始めています。 レジャーの人は減るでしょう。仕事の人も3回にまとめるでしょう。これは福岡が元気が無いのではなく 福岡の良さを再認識し始めている、旅行も温泉も九州！と方向を変えているのです。いいことですよ。私はヨーロッパ派なので仕方なく乗るのをなるべく控えています。福岡で満足します。 飛行機がぶんぶん飛ばないから静かでゆったりと生活できるのです。 人口は減るのは現実です。飛行機に乗る人も減る。全て減るのです。全て小さく豊かにするべきです。

ステップ の区分	寄せられたご意見	
		2、意見 現在の空港の混雑について 到着便が重なる夕方は駐車場は混みます。でも集中はどこでも起ります。避けられない。 ラッシュアワーは昔からあります。だから大きい空港建設の理由にはならない。 滑走路が短いのは問題ですが、これに合わせて運行できているのだから満足です。 大雪の日機体に氷がついて離陸できなくて えんえんと待ったことがあります。 離陸機が行列しているのはあの時初めて見ました。ロンドンなどの重要路線はいつも行 列していますね。待機する場所の問題もあるでしょう。が、福岡の現状を見ていると、需要 大幅増の予測が無い限り、空港自体は十分。縮小すら可能です。 海外にもよく行きますが、福岡は空いていますよ。混雑は一定の時間だけでしょう？ 3、質問 航空需要を予測するのは誰ですか？推進担当が予測すれば大きい数字を出すでしょ う。計画課でも「新福岡空港計画課」なのでしょうから、当然大きい需要を言うでしょう。仕 事ですものね。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	その他 62 件 私の周りに関して、この問題に関心がある人が非常に少ない。実際問題、飛行機を使用することがほとんどない人にとっては無関係とと思っていることが多いような気がする。 駐車場が高い。少ない。博多駅→福岡空港間の地下鉄料金が安い。 まだ空港見学が行なわれて居ないので、キャパシティの増加を目論む、連絡会議が意図する所の核心があげられて居ず現在の情報(17年2月17日於都ホテル)はまるで雲をつかむようで、調査資料を基に、誰もが分るように、多くの情報を得ているようであるから、全体が分りやすいように、生の情報を単に公開するだけの安直な姿勢でなく、何が問題で、その解決方法も複数示し所要資金は幾ら見込まれ、負担者自治体の金額まで開示すべきである。福岡空港は2級にランクされていると伺っており1級空港なみの設備は必要ない。ちなみに平成17年2月17日於都ホテルで行なわれた有識者委員会の傍聴人はたったの3人で、傍聴人には水一杯出なかった。 テレビの公報などをして(→町内回覧、市政だよりなども含むと思うく市役所、区役所などにポスター)、多くの人が参加、又理解、了解を得られるよう市民、県民に確実にこの問題が知られるよう努力していただきたい。まだまだ多くの人々の目にこの問題がふれていないと思われる。博多港開発のような無責任な事態や、だれかの搾取、賄賂のための事業にならないことを切に望む。この点ですべてを進行・計画する人々を監視するためのオンブズマン的NPO組織の立ち上げを望む。又、中心人物の名前を公表して責任の所在を明らかにすると、ある程度不正の防止に役立つと思う。 今年の5月27日(金)の西日本新聞によると、福岡市の独自案として新空港候補地に雁の巣との報道があり続いて6月12日(日)には山崎市長改選・国の整備計画―来年照準に「離陸」と5月27日の報道より具体的な内容となっていて福岡空港調査連絡調整会議の構成員である福岡市の唐突とも言える発表に唖然としました。無謀ともいえる人工島建設で市民の厳しい批判の的となっている市長及び市当局が窮境の策として今回の発表となったものだろう。先に浮かんで消えた新宮町沖新空港案があまりに唐突で市民を無視したものであったのと今回の状況が拙速である点において刻似しているように思う。人工島で世間の恥をかいた福岡市は恥の上塗りを重ねたことになる。福岡空港調査連絡調整会議の他の構成員の方々にはよほど頑張っていたかしないと会議設立の意義がなくなる。 ・福岡板付空港よい空港 ・事故ない ・新空港を作りたい為のレポートは不要。誰が、新空港を望んでいるのか。財政難の今日、この空港に何ら希望はない。今の空港で十分。 ・今回のレポートの責任者を公表しろ！ 50～70才子供に美田を残さずとの信念で、地球の半分は旅行しました。昨年スペインに行った時、JALの機内に重油880本と云う情報がありました。エコを心がけていたのに、びっくり、です。国内線で、30%の空席で飛ぶのに乗り合せた時、各社で、案がなかろうかと思えます。新空港の建設は反対。石油と沢山使って、忙しい社会は沢山です。地面はコンクリートで固め、ミミズが干からびているのを見ると、心が痛みます。的ハズレのアンケートでしょうが、老人の本音です。 公金のむだ使いするな！！ Bank (in the International Terminal) is terrible. Get rid of it, or it needs competition, Fukuoka Airport should be ashamed of Bank. It does not care about good service. P.13 2003年のデーターを提示してあるが、2004年の数値を出して欲しい。P.7で16年速報が出ているので可能だと思いますので、次回の説明会に添付してもらえれば幸いです。 何をどうしたいのか？又どうする方向なのか？(ビジョンを明確に示して下さい) 自分が福岡空港との関係において門外漢であり、空港問題の専門家でもなく、何ら評価する立場にない能力もないことをつくづく感じた。 福岡空港の収支状況が知りたかった。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	土日や祝祭日等の休日に、家族ぐるみ(幼児も含む)で参加できる催しがあれば、ぜひ参加したい。(料金がからないもの) RJBEはいらんでしょ。 福岡には愛着があり、空港も同様です。ぜひ、更に心地良い街になるよう、検討を重ねて下さい。 最近拝見した「検討をする会」委員(名称は明確ではない。私の勘違いかもしれない。)に学識経験者(大学教授等)、弁護士等、商店の経営者等、が主流になっていたと記憶している。もしそうだとすると基本的に間違っている。彼らは基本的には単なる使用者に過ぎず、大学教授にしても専門的な知識は殆んどない人が多い。飛行場は専門家が多方面から検討するものである。その過程で空港関係者の利便性、使用者の利便性というものが持ち上がってくるものである。 市内に空港を持つということは、大災害時の対策拠点の観点からも非常に大きな意義があると思う。福岡は本州と海を隔てた九州という島に、門司近辺に集中した橋1本とトンネル3本で結ばれているわけで、これらのルートが分断されるほどの災害が生じた際はもちろんだが、最近地震などの災害でニュースを見ていると、航空という輸送システムが意外なほど災害に強く復旧も早いと感じている。特に福岡は人口100万を抱える大都市であり、災害時の物流路を確保できることはもちろん、空港の広い敷地は、緊急時に必要な諸施設の設営地としての機能も危機管理の観点から見逃せない利点だと思う。 位置付けの高い福岡空港がこんな状態では、PIを生かして長期的な航空政策の推進(早急に)を期待します。 安全、定時性、環境に配慮した空港行政を。広く住民の意見を聞いて進める事も良いが、方向性を誤らないよう行政側(広域的見知を持ったプロの目)の対応を望む。 今、さいたま市に住み、実家の住所は北九州で、永い間新幹線を使っていました。今回スカイマークで安くチケットを取得できたので福岡空港を使いました。気持としては飛行機は落ちるので、列車と比べて余り好きでは無く、又、福岡→小倉へバックしないといけないのですが、それでも安い事は魅力です。これが盆・正月・5月連休と年3回となると、かなりの出費を抑える事が出来ます。今回は盆をはずすことが出来、チケット確保が出来たのですが、今後はチケットを確保できる保障はありません。従って、又新幹線で帰省する事になるかもしれません。個人的には、帰省ラッシュ時に、格安チケットを労する事無く、取得出来ればありがたいです。このため福岡空港の空港能力向上は、歓迎します。但し、ばく大な経費を必要とする事と、その捻出を考えると、本当に大丈夫か、賛成して良いのかと思います。 福岡空港がもたらす効果として「雇用の拡大」とあるが、それは拡充することによって、便数、施設が増えることにより雇用が増えるということなののでしょうか?「防災・国土形成」も明確に理解できません。「都市再生・まちづくり」についても、なぜ、まちづくりに役立つのか?高次都市機能の意味もわからなかった。 基本的に航空機という交通手段はあまり使いませんので、いまいちピンときません。日本国民のどの位の人々が日常的に航空機を利用しているのでしょうか?中部国際や神戸、新北九州など次々と新しい空港が造られますが、本当に必要か疑問があります。 滑走路が1本しかなく待ち時間等不便な面が多々あるのはよくわかりましたが、課題や見極めのみで、具体的に今どのような改善策があるのかなどが示されていないため、利用する側からすれば、少し違和感のあるレポートでした。 このPIは誰の視点から採用、不採用を決めるのですか?推進課担当とは新空港建設推進課としか思えません。レポートも、現状ではダメだ、ダメだとページ、行間から聞こえてきます。調査連絡会の議事録を個人名入りで公開して下さい。レポートは推進担当係は書かないで頂きたいです。現状で「カイゼン」する姿勢の人が執筆して下さい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	今回提供された情報は、将来も現空港ありきが大前提となっているような気がしてならない。もっと騒音問題等の環境問題にも突っ込んだ資料提供をお願いしたい。リーダー役の県知事は上辺だけの(良いとこどりの)リーダーではなく一般県民の考えを幅広くもっと真剣に自分自身の頭で考えて欲しい。今県民(福岡市周辺自治体に住む住民)にとっての最重要課題は警固活断層の徹底的な調査とそれにより想定される災害対策への取り組みで。行政取り組みの順番を間違わないで欲しい。 現在、中国の経済における急成長が目立ちますが、数年後に日本は追い越されるのをただ見てるだけではなく、負けないくらいの活性化しなければという気がしました。そういう意味で今回の空港問題は、重要なキーポイントになっているという話を聞いたので、今後も真剣に考えていこうと思います。 「空港経営」という本を読んだら、”2,000万人の利用客のある福岡空港なのに、これまでずっと赤字で、これから赤字が続く”という事が書いてあった様に思います。騒音対策費や借地料が影響しているのでしょうか？ 航空は、エネルギー効率が悪い。この点をレポートに整理すべき。 環境影響の検討で、CO2排出量を分析する時には、空港へのアクセス交通分も考慮して実施すべき。 石油は近い将来枯渇する資源である。これを迎えた時、航空はどうするのか、欧州の動向を調査した上で、整理しておくべき。 利用旅客数の年次が、1ページ(2003年)と7ページ(2004年)で異なる点に不信感を感じる。 7ページ記載データは、現在の福岡空港がいかにも有効に活用されているかという結果であるので、「問題がある」とは言えないのではないかな。 7ページの発着間隔のデータについて、地下鉄と比べる意図は何か。地下鉄と航空機は似て非なるものであり、他空港との比較ならわかるが、地下鉄と比べる意図が理解できない。 航空運賃に関する大手と新規の比較データについて、普通運賃で比較するのではなく、実際に利用している割引運賃などで比較すべき。 貨物専用機を誘致するような環境を作れば、さらに福岡空港も伸びていくのではないかな。 アジアとの関係について、仁川がハブ空港として整備されたことへの言及がない。 航空機と自動車は鉄道と比べてエネルギー効率が悪い点も調査結果として出すべきである。航空機が増えると自動車輸送も連動して増える点が問題である。 原油需給の将来見通しなど関連する要因の将来予測も踏まえて、福岡空港の将来像を検討していただきたい。 アンケート等で得たデータが客観性を持つのかということについて疑問。 なぜ調査に時間がかかるのかわからない。 我々は長年にわたって苦しめられている。今後、移転というケースもあるだろう。そこで、この国、県、市で構成する空港調査連絡会議の構成メンバーに我々の代表をぜひとも加えていただきたい。 過疎化の現実極めて厳しい。その現実も空港の調査の一環として認識してもらわねば困る。 空港周辺地域の環境をどう改善させるか考えて欲しい。 「福岡空港の現状と課題」は利用者からの視点。周辺住民の視点が欠けている。 福岡空港の利便性は、確かに利用者にとっては良い点なのだと思う。利用者の利便性を向上させたいのだと思うが、利用者アンケートの趣旨が良く分からない。 周辺対策をきちんとしてもらって、空港と共栄していきたいと考えている。 市長がオリンピックの誘致などと絡んで新空港の建設ありきの発言を繰り返している。市長の「雁ノ巣」発言は誤りであったと認めてからPIを進めるのが筋ではないかな。 調査連絡調整会議の構成メンバーを考え直して欲しい。行政関係者だけでなく、空港の関係者を加えて欲しい。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の収支について、国・県・市に入る収入も明らかにすべき。 利用者ニーズは必ずしも正しくないことを認識するべきです。これ以上の「経済成長」、「経済活性化」を追い求めるのは、もはや間違いであることを認識するべきである。「環境問題も検討していく」旨の説明もあったが、まったく見当はずれの認識です。今日の問題は、まず地球のエネルギー資源と環境の限界を認識し、その限界の範囲に人類の生活活動を止めることができるかどうかなのです。 今回のPIレポート(ステップ1)に限らず、福岡空港に関する従来からの論調は、余りにもより便利さと拡張の飽くなき追求のみを基調としているとしか思えない。これでは正に無間地獄である。今のうちに抜け出さないと、この無間地獄から抜け出すことは永久にできないであろう。無間地獄、正にブラックホールである。もうこの辺で「今あるもので十分だ。今あるもので辛抱しよう。」との発想に切替えてはどうか。 航空機、そして空港は、人類の生存、人類の幸福にとって必要善か必要悪か。 「応益負担」及び「費用対効果」の見地から、イ.航空機を全く利用しない人 ロ.空港から遠くて航空機の利用ができない人等にとっても、地元負担、国負担等の負担(税金)はかかってくる。これ等の人にとって空港のメリットは何か。 「空港抑制課」と「現空港蘇生課」を作って予測して下さい。こういう部署が無いこと自体、いかに「建設したい！」という姿勢でことが始まっているかの証拠です。それぞれの課の予測を並べて検討しましょう。 自分がアクセスにこだわるのは、やはり飛行機は実際の飛行時間以外に、多くの時間がかかり過ぎる点にある。航空会社も搭乗システムの改善などでかなり頑張っているが、往きは、チェックイン、X線チェック、搭乗で+30分、着は荷物を預ければ+20分と、30~1時間はかかるのが必須で、これに空港へのアクセスの時間が加算されることになる。特に地方空港便では、飛行機に乗ってるより空港へ行くまでの時間が長いという話はよく耳にする(大分空港など最悪だ)。従って、アクセスは出発地・到着地双方の空港で総合的に考えるべきで、アクセスが+10分増えることは、おそらくその倍以上の時間増加(例えば余裕を見るべき時間や、相手空港のアクセスのすり合わせなど)が生ずると思う。因みに、自分が普段出張する際は、大体行き先は東京、手段は新幹線だが、往きは指定席をとっておき、駅に10分前に到着、帰りは駅で並んで30分後の指定席を取り帰還(いざとなれば自由席に飛び乗って待ち時間なしで帰るという手もある)が基本パターンで、この鉄道における時間的利便性を航空輸送に真剣に照らし合わせ、利便性を検討する必要があると考える。 今まであまり意識しなかったこと(騒音問題や建物の高さ制限等)が改めて考えさせられ特に地下鉄七隈線は幹線である空港に接続しないというのは情けない。今市は玄界島の復興に全力をあげるべきだ。 福岡空港をテーマパーク化してほしい(セントレア方式)。デパートの誘致。JR線の導入。 福岡市の予想調査は新空港にありきが前提で今まで人工島、地下鉄七隈線など予想がまったくでたらめとしいいわざるをえません。特に地下鉄七隈線は幹線である空港に接続しないというのは情けない。今市は玄界島の復興に全力をあげるべきだ。 1、空港附近の大きな広告塔全部撤去すること、そうすれば実質的に環境、景観的にも世界の空港と自信が持てる。広告塔が空港の景観をぶちこわしている。海外国内の航空機を利用するたびに不快感をしている。 2、現在の空港の利便性から更に一段と工夫、創意工夫されてより機能的な空港へと発展してほしい。 3、外に空港を考えたことはない。唯一の最高の財産(市民の)と思う。

福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 1）に
9 月 2 6 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	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) 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？ ・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。 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。
	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 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。 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？ 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？) 離着陸時の安全性。新福岡空港の計画。 安全性から見た都市型空港のあり方 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)
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見 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。
	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) 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 国際線から国内線ののりつぎ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、とっでもとまどいました。これはANAに言うべきでしょうかね。 …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。 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？

ステップ の区分	寄せられたご意見
	空港能力の見極めに関する意見 5 件
	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。
	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？
	②航空貨物の処理能力についても知りたい。
	・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。 ①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。
	福岡空港の有効活用方策に関する意見 1 件
	「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、アセスの実施が行なわれることを望みます。
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見 0 件
	PIに関する意見 1 件
	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。
ス テ ッ プ 2 以 降	近隣空港との連携方策に関する意見 4 件
	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。
	・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客、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。
	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見 2 件
	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。 ○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。例えば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。
	将来の航空需要予測に関する意見 0 件
	福岡空港の将来像に関する意見 0 件
	その他 2 件
	・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聞くことができました。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。

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	空港能力の見極めに関する意見 5 件 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？ 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な。 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。
	福岡空港の有効活用方策に関する意見 7 件 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るとありますが、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があまりにも悪すぎます。 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。 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。 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回に時間当り一便増すのみでは、多額の金額を使った意味がない。 ・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分らない。場合によっては処理容量はもっと上がる可能性がある。 ②の有効活用では、本当に足りないほど制約がでてきているのか？ ②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。
	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 1 件 1.L S (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！
	PIに関する意見 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。
	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) 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。
	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) 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？
	福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見 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。
	福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見 0 件

ステップ の区分	寄せられたご意見
ステップ 2以降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見 8件
	もし、新空港に移転することになったら、現有の問題点は、どれ位解消されるのか。
	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？
	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。
	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。
	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。
	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。
	後地利用方法
	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。
	将来の航空需要予測に関する意見 1件
	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？
	近隣空港との連携方策に関する意見 5件
	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。
	①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。
	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。
	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。
	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。
	福岡空港の将来像に関する意見 0件
	その他 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	PIに関する意見 14 件 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。 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。 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。 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。 ・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 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。 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)等とつつきやすくする方法を考えてみてはいかがでしょうか？ 色々な観点から調査しており、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)のなぜそうになる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くれた。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。 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。 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。 広報、PR不足。 PIのやりすぎは、航空行政の自信のなさを示すことになる。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。 今後も、HPや見学会に参加出来ればと思っています。 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。
	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) 3 件 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。 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、検査場が一ヶ所しかないため、旅客の動線から見て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でないと思う。 空港能力について、全体では余裕があると思いますが一方、離陸の順番待ちで10分以上待たされたこともあります。満足度が高いとは思えないです。ターミナルが3つに分かれているのも使いにくいと考えます。
	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 1 件 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。
	空港能力の見極めに関する意見 0 件

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の有効活用方策に関する意見 3 件 福岡空港の実態も少し判るような気がしますが、今の場所でも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。 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) 2 件 ・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ではないか。 ・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。 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？ 福岡空港の国際航空ネットワークに関する意見 1 件 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。 福岡空港の国内航空ネットワークに関する意見 1 件 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ってしまう。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。
ス テ ッ プ 2 以 降	現空港での滑走路増設や新空港に関する意見 9 件 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 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受ける。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。 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。) 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。) 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] ①地下鉄貝塚から西鉄宮地岳へ相互乗入れ (1067m、15000) ②西鉄宮地岳線新空港迄各駅ホーム延長 (6両化) ③JR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) ④JR 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 ⑤JR 千早駅付近にて西鉄へ相互乗入 (1067m、15000) ⑥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。

ステップ の区分	寄せられたご意見
	福岡空港の現状や課題等は、今迄に見聞したこと、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。 戦時中から(板付飛行場とっていた)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便利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。 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。 ・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。 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… 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…
	福岡空港の将来像に関する意見 1 件 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。
	近隣空港との連携方策に関する意見 3 件 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] 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！ 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。
	将来の航空需要予測に関する意見 0 件
	その他 0 件

「福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 1) に寄せられた
ご意見と考え方」に係る意見募集（パブリック・コメント）」
により寄せられたご意見

**「福岡空港の総合的な調査に係るＰＩ(ステップ１)に寄せられたご意見と考え方」に係る
意見募集（パブリック・コメント）」により寄せられたご意見**

ご意見
説明会にも出席しました。こうした経験は初めてでしたが、分かりやすい説明でよく理解できました。こうした制度は公共事業を考える上で非常に重要だと思っています。
ＰＩの結果、多くの方から意見が寄せられたことに驚いています。ＰＩを実施していなければこれだけ多くの人の意見は出なかったと思います。それだけでも今回のＰＩは成功であると思います。
今回のＰＩでは、福岡空港が便利だから移転をしてほしいという意見も多くありましたが、便利な反面「安全性」の問題を取り上げる意見も多くあったように思います。私は女性の立場から「安全」の問題、人の命の問題が一番重要であると思います。
寄せられた意見について丁寧に整理、集約がなれている。またそれぞれの対応方針についても分かりやすいものになっていると思います。多様な意見が今後も寄せられると思いますが、これまで同様中立客観的な調査をすすめて下さい。
ＰＩに出された意見を見ますと空港の能力の限界が安全面に影響するのではないかと心配している人が多いのに驚きました。混雑による管制のミスや整備のミスなどで事故が起こる可能性もあると思われます。ＪＲ西日本の事故に見られるように、空港にはある程度余裕が必要であると思います。
福岡空港の処理能力の限界を日頃から実感している人が多いのに驚いています。私も出張などで離陸前や着陸後に飛行機がなかなか動かないことを体験しておりますが、やはり多くの人が混雑を感じていたのだなあと改めて分かりました。
寄せられた意見が「・福岡県在住者に偏りすぎている・男性に偏りすぎている・会社員に偏りすぎている（＝専業主婦や派遣社員などの意見が等閑視されている）」と思われます。改善されることを望みます。
資料は良くまとまっていると思う。丁寧な手続きである。ただ、意見が出しにくい。
取り組みとしてはいいと思うが、中味がわかりにくい。工夫が必要。
大変な数の意見から自分のだした意見を探すのに苦労しました。みなさん同じような意見をもっていることが良く分かりました。このような意見のやりとりをこれからもしっかりと続けていただきたいと思いました。
行政計画への市民参加を通した社会的合意形成にとって、ＰＩは有効な方法と考えます。これにより、福岡空港の将来像が具体化されることを期待します。
いいと思います。
今回のＰＩについて、多くの意見が出されている。「空港能力の見極め」に関する意見では、多くの人が福岡空港の能力の限界を認めておられるように思う。
安全性についての意見がこんなに出ると思わなかった。それだけ地域の皆さんの空港の安全性に対する関心が高いからだと思う。「安全」というのはなかなか評価しにくい、１つの重要な項目として出すべきだと思う。
出された質問や意見に対しては分かり易い解答をお願いしたい。住民の誤解を解く為にも重要である。
ＰＩステップ１に多くの意見が寄せられており驚いています。公共事業では初めての試みだと聞いていますが、良いことだと思います。
沢山の人が意見を出しており、まとめ方も考え方も十分わかりやすいと思います。
空港の能力の限界が安全面に影響するのではないかと心配が多かったが同感である。ＪＲ西の事故例もあり、空港にはある程度の余裕が必要と思う。
現空港の能力が限界だということは明らかで、将来、国際空港（ハブ）的な整備を望む意見を尊重すべきと思う。
色々な意見を見たが、都市の安全と騒音、借地料を将来的にみるとやはり新空港が必要だと改めて思った。
じっくりとスピードをあげてＰＩを進めていただきたい。
飛行機を利用する際、着陸待ち等がある事を考えると、能力の限界を感じる。安全の面からも心配だ。混雑による管制のミスや整備のミスなどが起こる。空港にある程度の余裕が必要だと思う。
ＰＩをもっと早く、すすめてほしいと思います。混雑している状況が良くわかりました。
ＰＩをするのは良いことだと思いますが、時間がかかりすぎます。国の審議会に間に合うんですか。
現空港の便利さは、他の空港と比較にならないが、騒音問題と安全性に関しては、見直す部分が多いと思う。その為にも、ＰＩを早く進めて欲しい。
将来を見据えて議論をすべきだと思います。
利便性も重要であるが、安全性はより重要である。今の状況はできるだけ早く解消すべきだと感じる。
安全が第一であると思います。
将来を良く見据えて議論をもっと行うべき。

ご意見
〔現空港の課題に関する意見〕 航空機騒音が生活環境に与える影響、環境対策費、借地料等多くの関心が寄せられたことを踏まえ、今後「現空港における滑走路増設の検討」、「近隣空港との連携方策の検討」、「新空港の検討」を進めて参ります。と方針を示していますが、「現空港における滑走路増設の検討」及び「平行誘導路の二重化」等、現空港の有効活用に関しては、空港周辺への環境影響・安全性の低下（部品落下、管制塔の許可なし離発着等含む）が考えられることと空港拡張は現実的に困難であり、特に安全性の評価度を高くする必要があると思います。 〔ＰＩに関する意見〕 現空港の近隣の方は現地の状況は良く理解されていると思いますが、その他の者は、どの程度理解されているか不明のため、現在実施されているＰＩの中で、もっと安全性及び空港拡張等に関しては、現実的に困難な旨を理解して頂けるよう情報公開を積極的に行うべきだと思います。（行政等での関係者は良く理解されているが、特に一般の利用者は基本施設の拡張等については良く理解されていない） ＰＩにて、様々な視点に基づいた意見、拝見させていただきました。建築～都市計画を仕事とさせていただいていることからか、意見申し述べます。よろしくお願いします。 「意見」 航空法による高さ制限と都市開発との調和について 航空機の安全確保のために高さ制限を受けることはやむを得ないとの理解もある上での発言とさせていただきます。福岡市は今後、既存ストックの更新～都市の再開発を進めることが、市の活性化や地域の魅力、ひいてはアジアにおける拠点性を高めていく上で今後不可欠と考えます。全国的にも希有な「都市と空港の共存による、魅力ある都市活動」といった市の特徴を今後も維持していくことが極めて重要と考えます。円錐表面の勾配は、国際標準規格ではもっと緩く定められていると聞きます。高さ制限（勾配）の緩和をしてゆくことが都市と空港の共存策の一つではないのでしょうか？臨空ゲートタワーのような柔軟な航空規制運用が福岡の中心市街地の将来に求められているのではないのでしょうか。福岡は、今や都市と空港の共存を体現している今や国内唯一の都市ととらえています。周辺諸外国をも含めた拠点づくりを目標とする中、中心市街のスカイラインがすり鉢の底というのは、いかがなものでしょうか？ 現在地での空港拡張を希望します。敷地東部に幅 500m、長さ 4000m、200ha の区域を立ちのきエリアとします。この区域内の個人、事業所は優先的に、福岡市の人口島に移転、補償を優遇するものです。地下鉄、高速道と九州全域からのアクセスが最大に生かせて、経費も安上りのはずです。 国内、国際ターミナルが統合した場合の連絡通路等の利便性を良くして頂きたい。 空港移転によるアクセスをどの方面からも便利に成るようにお願いします。 新北や佐賀との連携について一言。北九州市や佐賀市の人が地元の空港を使うのは促進すべきですが、福岡の人に新北や佐賀空港を使うように促すことは不可能だと思います。連携論を云う人は、絶対に新北や佐賀を使わない人です。 今度のＰＩでは、近隣の新北や佐賀と連携をすれば良いではないかと意見がありましたが、福岡空港でも今のような路線数や便数、陸上アクセスが整うには長い年月がかかっており、旅客数の伸びと相まって少しずつ整備されてきた訳で、新北や佐賀がすぐ福岡空港の機能を代替できるとは考えにくい。 1.寄せられた意見を見ると一定の域で停まっており、さらに深く探求するとすれば、新空港の建設を前提にその可否を問うた方が良い。 2.福岡空港は九州域の基幹であり近隣空港との仕分の上に今後はその規模、位置を早期に決定すべき。 今回福岡空港の安全性について多くの意見が寄せられております。それだけ不安を感じる人が多いと思います。先日、旧名古屋空港の近くに住んでいる従兄が訪ねて来ました。空港が移転して騒音が減り安心して暮らせると云っていました。福岡市民にとって羨ましい話です。 ＰＩでの意見の中で、国際線を新北に移したらどうかとの意見もありましたが、この方法ですとどちらかの地域の人に不便が生じる結果となり好ましくないとされます。また国内線と国際線を分けること自体が東京でも失敗しており、絶対にしてはいけないと思います。 ＰＩに出された意見を見ますと、目先の話と将来の話がゴッチャになっているように感じました。最近の２、３年の集客の伸び悩みと３０年、５０年先の航空需要の議論は別に考えるべきであり、しっかり将来を見据えて福岡空港の議論をすべきだと思う。 航空需要について、ここ何年かの旅客数を基に将来の需要を考えてはいけない。地域の将来の姿を描いて、それに必要な空港を計画しなくてはいけない。 空港連携について、実際に連携の手段を持っていない人が連係方法を考えてもあまり意味がない。市場の力にゆだねる事が一番の機能分担である。 雑餉隈に住んですが、まず、上空を飛行機が通過する際は、騒音でテレビ、電話、会話等の音がほとんど聞こえません。それとＪＲ西日本の事故の例もあり、安全面でも非常に不安があります。是非移転の検討をお願いします。 安全を考えて下さい。 安全確保のため、郊外に、空港を造ってほしい。

ご意見

1. 空港能力の見極めについて

福岡空港をよく利用しているため現在の空港能力が限界に近づいていることはよくわかる。空港の設計に問題があるが、見直しをしたところで発着回数的大幅増が望めないことも理解できた。ただし、自衛隊・海上保安庁・米軍などが佐賀または北九州に移転した場合について仮定はなされておらず、それによる発着回数の伸び（あるいはどうしても大きな変化がないということ）についての説明は不足している。

2. 福岡空港の今後の需要予測について

1) 北九州空港開港について

北九州空港の開港を控え、機能がどの程度移転するかについての検証は来年にならないとわからない。おそらく北九州空港の影響として国内旅客便の減便はないだろう。しかし海上空港である北九州空港に国際線や貨物便などの機能が移転し、福岡空港の負担が減る可能性がある。北九州空港は福岡市内から遠いというが、東京都心部と成田空港との距離と変わらない。

2) 新幹線との競合について

空港間の競争も重要だが、無視できないのは、新幹線との競争である。九州新幹線全面開業により、鹿児島便の便数が減少することが考えられる。また山陽新幹線のスピードアップで博多－新大阪間が2時間前後となった場合はさらに伊丹便・関西便の減便もありうる。もし現福岡空港を閉鎖して、福岡市近郊に海上空港を作り、都心部とのアクセスが40分から1時間程度と悪くなると、大阪－福岡都心部間の移動時間で現在の新幹線にも負ける。今の便利な空港だからこそ新幹線に対して優位に立っているという状況を忘れるべきではない。

3. 福岡近郊の海上に新空港を作る意味があるのか

1) 新空港の建設コストを離発着料金に転嫁したらどうなるか

現在の空港の能力がいっぱいであるため、競争がおきにくくなり航空運賃の高止まりが起きるというが、新空港を建設し、そのコスト回収のため高額な離発着料が必要となった場合、それは航空運賃に反映される。また空港とのアクセスの交通機関の運賃や駐車場の代金も問題だ。高コストな新空港では、新幹線やマイカーなどによる移動のトータルコストの競争で不利となる。離発着料金が成田や関西なみとなったら、外国の航空会社の福岡離れは加速する。

2) そもそも東京に十分な空港がないこと

最大の需要があるのは東京路線であり、そもそも羽田の空港の能力が頭打ちであれば、地方空港の能力を一方的に拡大しても意味が半減する。少なくとも福岡空港の能力が低いために航空運賃が高いままとするといった説明の説得力はない。

3) そもそも九州にハブ空港の必要性があるのか

そもそも九州には欧米路線のハブとなる空港は必要性が乏しい。成田・中部・関西・インチョンのいずれかを經由してということで十分機能している。直行便を出すだけの需要が乏しいので、航空会社もすぐ撤退してしまう。空港の能力が低いためではない。ただ東京から中国の各都市を結ぶにあたり、一旦九州の空港を經由するという潜在需要はある。不便な成田からではなく羽田から飛べるからだ。しかしその需要は北九州空港が満たしてくれる。滑走路2本のハブ空港の需要はなく、かといって滑走路1本だけなら移転の意味はほとんどない。

4. 道州制により九州の「州都」は鳥栖・久留米・筑後エリアに

こうなった場合、「州都」の空港は現在の佐賀空港となる。現在の福岡空港移転に莫大な経費をかけるよりも、将来の佐賀空港拡張の投資に備えたほうがよい。

5. 現在の福岡空港は貴重な財産

日本で都心部に近い空港は福岡と宮崎くらいになってしまった。この交通アクセスのよい空港があればこそ、全国各地から参加者を集める大規模なイベント（学会やスポーツイベントなど）の開催候補地として福岡の優位性が際だつ。多少設計が使いづらいとしても、現在の福岡空港は貴重な財産である。

便利さ由、福岡空港を利用。将来を考えると拡張は絶対必要。移転は、安全を考えてもやるべきだと考える。

住宅地が近接しており、以前より住民の方々の安全面はどうか疑問を持っていました。万が一の事故や先日のような部品落下事故など大変心配しております。

ご意見

この調査は、新福岡空港を意識してのものと思います。門外漢で恐縮ですが、意見を申し上げたいと存じます。福岡空港が市内から直近にあることは、福岡市の発展に、相当、役立っており、できれば移転してほしくありません。今から数兆円をかけて不便な場所に空港を作っても、完成には10年かかると思います。国土交通省自身、2030年には少子高齢化で航空需要が頭打ちになると予測されていますので、完成後10年ほどで、新空港建設の効果は薄れてくると思います。便利な場所の空港を残す方が、得策ではないかと思います。むしろ、現在の福岡空港には、進入のための計器が北側にしか設置されていないなどのために、滑走路を十分に活用できないといった問題があると聞きます。さらに、福岡空港の発着便は、ほとんどが国内線または近距離国際線です。離発着回数は、外国の民営化された同規模空港に比べてだいぶ少ないようで、工夫の余地はあると思われます。余裕がなければ、新北九州空港や佐賀空港の活用も考えていただき、鉄道や高速道路でもつないでもらうことも検討されては、いかがかと思います。小倉駅から新北九州空港まで、または佐賀駅から佐賀空港まで、鉄道をひいても、まさか数兆円はかからないのではないかと思います。海を埋め立てて新しい滑走路を造ると、将来の地盤沈下も維持費を押し上げます。福岡市でのオリンピック計画には賛成ですが、無駄な新空港の建設に利用されるようなこともあって欲しくない、と思います。

6. PI 実施計画

- 福岡空港調査 P I 実施計画（ステップ1）～ 幅広い市民参加に向けて ～
- 福岡空港調査 P I 実施計画（ステップ1）～ 幅広い市民参加に向けて ～
パンフレット

福岡空港調査PI実施計画(ステップ1)

～ 幅広い市民参加に向けて ～

〔 福岡空港の総合的な調査
ステップ1:「課題と実現すべき政策的目標」 〕

平成17年 3月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

福岡空港については、平成14年12月に国土交通省交通政策審議会航空分科会の答申において、「既存ストックの有効活用方策」、「近隣空港との連携方策」、「中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策」等について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要があると位置づけられました。

これを受けて、国と地域（福岡県、福岡市）において平成15年度から連携・協力してこの総合的な調査を進めているところです。福岡空港の市民生活に果たす役割の大きさを考えると、調査に当たっては、空港利用者も含めた幅広い市民等に対し、積極的に情報を提供するとともに、広く意見を収集・反映していくなど透明性を確保し、市民等と情報や多様な認識を共有して進めていくことが重要です。

そのため、福岡空港調査連絡調整会議では、市民等に情報を提供し、幅広く意見を収集し、検討に反映していく「パブリック・インボルブメント（P I）」を導入することとし、「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（P I 計画）を平成16年6月に決定し公表しました。

今回、このP I 計画に基づき、検討の第1ステップ「課題と実現すべき政策的目標」についてのP I を平成17年度の早い段階で実施するため、そのアウトラインを明らかにした福岡空港調査P I 実施計画（ステップ1）を、P I に関するアンケートを踏まえて素案を作成し、その素案についても意見募集を行い、とりまとめました。

今後、福岡空港の総合的な調査に係る検討の第1ステップ「課題と実現すべき政策的目標」についてのこの実施計画にもとづき、幅広い情報提供を行って参りますが、皆様におかれましては、積極的にご参加の上、たくさんのご意見をお寄せいただくようお願いいたします。

平成17年 3月

福岡空港調査連絡調整会議

目 次

福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）

1	福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）の策定にあたっての基本方針	1
2	対象とするステップと目標	3
3	実施時期および期間	4
4	提供する情報内容	5
5	情報提供および意見収集の方法（P I手法）	6
6	収集した意見の取扱い	8
7	P Iの終了	9
8	策定の経緯	11

＜参考＞

- 1 「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供
及び意見収集のあり方」（PI計画）の概要
- 2 福岡空港の総合的な調査の概要
- 3 P I手法の概要
- 4 福岡空港調査P I有識者委員会規約
- 5 関係機関のホームページ、情報提供窓口等

福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）

- ・ 福岡空港調査P I実施計画は、「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（以後P I計画という）に基づき、具体的なP Iの方法等を明らかにするための計画です。

※福岡空港調査P I実施計画は、P I計画で示した検討のステップ毎に作成します。

 P I（パブリック・インボルブメント）とは

- ・ 市民等を対象に施策の内容等について情報提供、意見収集を行い、地域のニーズにあったより良い施策の選定とその施策に対する意思決定を支援するプロセス。

1 福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）策定にあたっての基本方針

- 十分な周知広報を実施します。
- 多様で適切なP I手法を選定します。
- わかりやすい情報の提供を実施し、収集した意見とそれに対する考え方を公表します。
- 中立・公正なP Iを実施します。
- 適切な時間管理に努めます。

（1） 十分な周知広報の実施

- ・ P Iの実施に当たっては、福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ等から幅広く意見を収集することが必要です。
- ・ このため、P Iの実施について十分な周知広報に努めます。

（2） 多様で適切なP I手法の選定

P I手法については、

- ・ P I参加者の特性やニーズを踏まえて参加しやすい方法
- ・ 各ステップの検討内容、P Iの目標に合わせた多様で適切な情報提供と意見収集の手法

を選定します。また、P Iの実施状況等により見直すなど柔軟に対応します。

(3) 分かりやすい情報提供と意見等の公表

- ・ 各ステップで提供する情報は、そのもととなる調査が多種多様に及ぶため、福岡空港調査連絡調整会議において市民等に分かりやすく取りまとめて提供します。
- ・ 取りまとめのもととなった調査等情報についても、他の調査等情報と区分して、公表します。
- ・ 収集した意見については、個人が特定できる情報を除いて、取りまとめて公表します。また、意見収集の状況を勘案しつつ、当該ステップの内容に照らしてどのように対応するかなど、P I 実施主体としての考え方、方針等を取りまとめて公表します。

(4) 中立・公正なP Iの実施

- ・ P I の実施に関し、「P I の開始時」「P I 実施期間内」「P I の終了時」など、P I のプロセスにおいて第三者機関（福岡空港調査PI有識者委員会）の監視、評価、助言を受けます。
- ・ 第三者機関（福岡空港調査PI有識者委員会）の評価や助言等については、誠実に対応します。また、この助言や評価結果についてもホームページ等で公表します。

(5) 適切な時間管理

- ・ 各ステップの検討内容、P I の目標等を勘案し、迅速な情報提供、意見収集、時機を失しない判断など、適切な時間管理に努めます。

2 対象とするステップと目標

- **本実施計画は、検討のステップ1の「課題と実現すべき政策的目標」を対象とします。**
- **ステップ1では、福岡空港の能力・課題・空港に求められる政策的目標を共有することを目標とします。**

- ・ このP Iは、検討の4つのステップのうちの第1番目「課題と実現すべき政策的目標」を対象として実施します。
- ・ ステップ1は、福岡空港の現状や課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等の今後の検討の基本的な事項を市民等と共有することを目標とします。

(想定する論点)

- ・ 課題は十分出揃っているか、漏れている点はないか。
- ・ 課題の内容が理解できるものであり、間違いはないか。
- ・ 実現すべき政策的目標は理解できるものであるか。

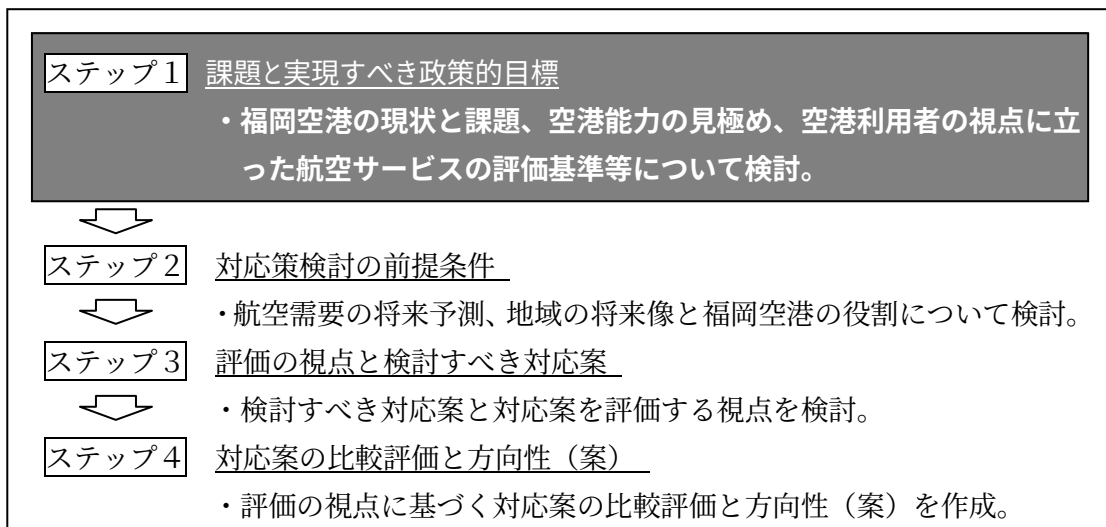


図 対象とするステップ

3 実施時期および期間

- ステップ1のPI活動は、平成17年度に実施します。
- PIの実施期間は、概ね3ヶ月程度を目安とします。

(1) 実施時期

- ・ ステップ1のPI活動は、調査等情報が整理され、準備が整い次第、平成17年度の早い段階で実施します。
- ・ 具体的な開始時期等については、準備状況等を総合的に勘案し、福岡空港調査連絡調整会議において決定し公表します。

(2) 実施期間

- ・ たくさんのご意見を頂くためには、市民等の関心と参加が得やすいよう一定期間に高い密度の情報提供等を集中的に実施することが必要であること等から、3ヶ月程度を目安として実施します。
- ・ 開始時期は、福岡空港調査連絡調整会議が決定した時期を目安とします。また、終了時期は、情報提供、意見収集、意見の反映の過程を経て第三者機関の評価を得た時期とします。

(3) 進め方

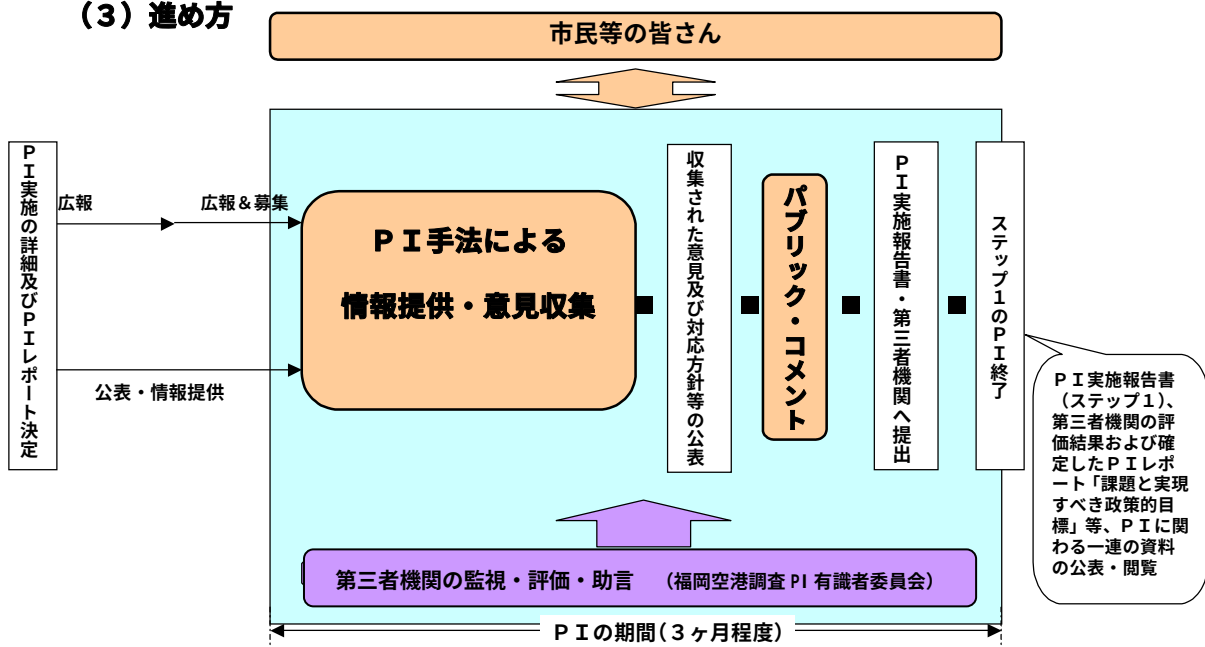


図 PI (ステップ1) の進め方のイメージ

4 提供する情報内容

- 福岡空港の現状や課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準などの今後の検討の共通のベースとなる基本的な事項について提供します。
- これら情報は、P I実施主体（福岡空港調査連絡調整会議）において「課題と実現すべき政策的目標」のP Iレポートとして取りまとめ、わかりやすい形で市民等の皆様に提供します。
- P Iレポートのもとになった調査等情報についても公表します。

- ・ ステップ1のP Iでは、今後の検討の共通のベースとなる基本的な事項である「福岡空港の利用の状況や問題、課題」「航空を取り巻く情勢」などについてお知らせするとともに、「航空サービスの考え方」や「福岡空港の能力」などの検討情報を提供します。
- ・ 提供する情報は、「福岡空港の現状と課題」「空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準」「空港能力の見極め」などの調査等情報をもとに、P I実施主体（福岡空港調査連絡調整会議：以下同じ）において、分かりやすく「課題と実現すべき政策的目標」のP Iレポートとして取りまとめ提供します。

表 提供情報

提供情報	情報の性格
●福岡空港の現状は？ ●福岡空港の問題、課題は？ ●航空を取り巻く情勢は？	○利用や運用の状況、航空を取り巻く情勢など、福岡空港を考える際に必要な基本的な知識、情報について提供します。 （例）・福岡空港の概要、利用状況（路線、便数、離着陸回数等） ・騒音問題や高度制限、運用実態と課題 ・航空の動向、国内外の空港の状況 など
●航空サービスの評価をどう考えるか？ ●福岡空港の能力はどうか？	○福岡空港に関し、航空サービスの現状や水準、空港能力などについての検討情報を提供します。 （例）・福岡空港のサービス水準、利用者の意識 ・利用者の視点に立った空港能力の考え方 ・滑走路増設をしない場合の有効活用策 など

- ・ このP Iレポートのもととなった調査等情報についても、ホームページや関係行政機関の情報提供窓口等で公表し、閲覧できるようにします。
- ・ PI参加者のご意見や、第三者機関（福岡空港調査PI有識者委員会）の助言等により追加や補足資料の取りまとめを行った場合には、これについても公表します。

5 情報提供および意見収集の方法（P I手法）

- **P Iの開始に先立ち、実施に関し十分な周知広報を実施します。**
- **情報を容易に入手でき、意見を表明できるP I手法を実施します。**
- **P I参加者は、空港利用者をはじめ福岡県民、福岡市民など幅広い市民等の皆様を想定します。**

（1） P I実施に関する周知・広報

P Iの開始に当たっては、事前にP I実施の概要を

- ・ 関係行政機関の広報手段による広報 ・ 報道機関への情報提供
- ・ 各種メディアでの告知 ・ ホームページへの掲載

等により、幅広くお知らせします。

（2） 情報提供及び意見収集の方法

- ・ ステップ1のP Iは、今後の検討の基本的な事項について、共通のベースを持つことを目的とすることから、情報を正確且つ十分に、幅広く伝達し、意見収集が可能な手法に重点を置きます。
- ・ P I参加者がいずれかの手法により容易に情報を入手でき、意見を表明できるよう留意します。
 - 空港等での情報提供やホームページの活用により、地域を限定しない情報提供、意見収集を実施します。
 - オープンハウスや説明会など、特定の場所等を要するP I手法においては、福岡市をはじめ福岡地域、筑豊地域、北九州地域、筑後地域を対象に実施します。

（3） 想定するP I参加者

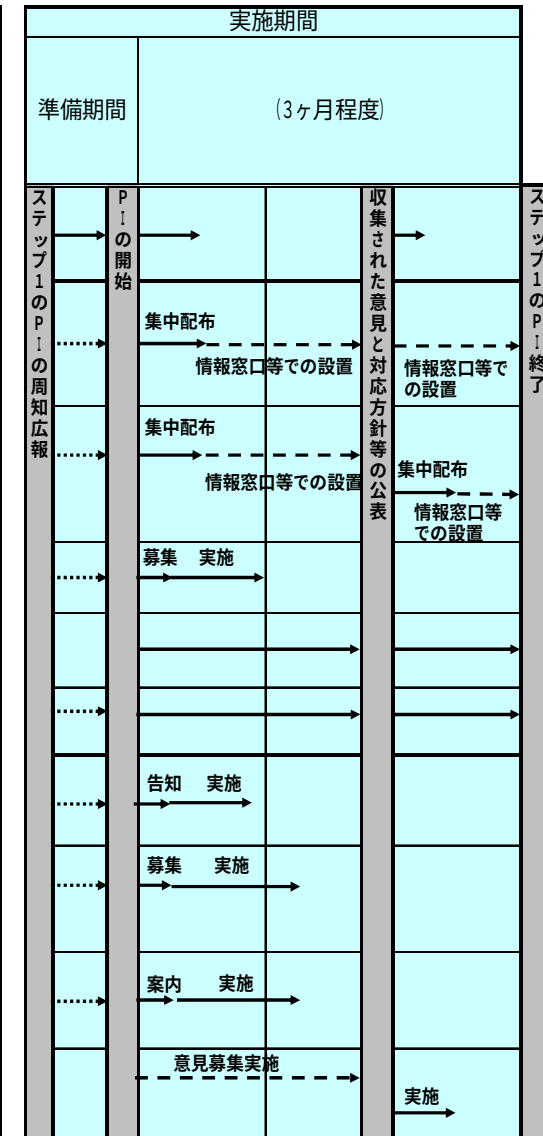
- ・ 福岡空港の広域性、影響範囲の大きさ等から、幅広い市民等の参加を想定するとともに、住所や空港利用の有無に関わりなく、情報を提供し意見を収集します。
- ・ 空港等での情報提供やホームページによる情報提供などにより、市民等の皆様が幅広く参加できるよう留意します。

（想定するP I参加者）

- ・ 福岡空港の周辺地域住民及びその関連自治体
- ・ 福岡県民、福岡市民
- ・ 福岡空港利用者（居住地等に関わり有りません）
- ・ 県内地方自治体
- ・ 福岡空港の利用企業、航空会社、空港・航空関連企業
- ・ 地元経済団体
- ・ 福岡空港に関心を有する国内外の個人及び団体
- ・ その他

表 ステップ1のPI手法と実施期間

手法			PI参加者				
			●福岡県民 ●福岡市民 ●福岡空港 の周辺地域 住民及び関 連自治体	●空港利用 者	●県内地方 自治体	●空港利用 企業、航空会 社、空港・航 空関連企業、 地元経済団 体	●福岡空港に 関心を有する 国内外の個 人及び団体
周知・ 広報	・関係行政機関の広報手段等各種メディアによる広報 ・ホームページへの掲載 ・報道機関への情報提供		○				
情報 提供	PIレポートの 配付	PIレポートを配布するもの。	・インフォメーションコーナーや 公共機関の情報窓口等に設置 ・説明会や見学会、オープンハウ ス、懇談会参加者への配布 ・ホームページに掲載	○	○	○	○
	PIレポート概 要版(パンフ レット)の配 布	PIレポート概要版(パンフレッ ト)を配布するもの。	・インフォメーションコーナーや 公共機関の情報窓口等に設置 ・説明会や見学会、オープンハウ ス、懇談会参加者への配布 ・ホームページに掲載	○	○	○	○
	見学会の開 催	空港の現状や利用状況等につ いて現場を見学するもの。	福岡空港にて実施	○	○	—	○
	インフォー メーション コーナー	福岡空港PIの総合的な情報 提供窓口。※あわせて意見の収集も 実施。	福岡県、福岡市の庁舎内、空港 等:複数箇所検討	○	○	—	○
	HPへの情報 掲載	PI実施主体のホームページに 情報を掲載するもの。※あわせて 意見の収集も実施。	—	○	○	○	○
	説明会	PIレポートの内容についての 説明会を開催し、意見収集を 行うもの。	福岡市、福岡地域、北九州地域、 筑後地域、筑豊地域にて開催	○	○	—	○
意見 収集	懇談会	PIレポートの内容について懇 談し意見収集を行うもの。	空港利用企業、航空会社、空港・ 航空関連企業、地元経済団体、 福岡空港に関心を有する国内外 の個人及び団体との懇談会を開 催	○	—	—	○
	オープンハウ ス	PIレポートの内容についての 展示や説明を行い、意見収集 を行うもの。	福岡市、福岡地域、北九州地域、 筑後地域、筑豊地域にて開催	○	○	—	○
	・意見募集 ・パブリック コメント	ホームページ等を用いて意見 を募るもの。	—	○	○	○	○



6 収集した意見の取扱い

- 説明会等で寄せられた意見については、個人等に関わる情報を除いて随時取りまとめ公表します。
- 意見の集約状況を勘案し、収集された意見とその意見に対する考え方、対応について取りまとめ公表します。
- 収集された意見や第三者機関（福岡空港調査 P I 有識者委員会）の助言により追加や補足資料の取りまとめを行う必要がある場合は、迅速に対応し、公表します。

（１）意見及び意見に対する考え方等の公表

- ・ 説明会、懇談会、オープンハウス等で頂いた意見は、個人等に関わる情報を除き随時公表します。
- ・ 意見がある程度集約された段階で、寄せられた意見とそれに対する P I 実施主体の考え方、対応について取りまとめ、公表します。
- ・ P I 実施主体がステップ 1 の P I の目標を達成したかどうかを判断する際は、収集された意見と意見に対する考え方、対応方針を取りまとめ公表します。

（２）追加及び補足資料の取りまとめ

- ・ 寄せられた意見については、P I 実施主体である福岡空港連絡調整会議の構成機関において随時共有し、追加や補足資料の取りまとめが必要と判断される場合は、迅速に対応し、公表します。
- ・ 第三者機関の助言によって追加や補足資料の取りまとめが必要な場合も、速やかに対応し、公表します。

7 P Iの終了

- P I実施主体として当初の目標が達成されたかどうか、まず判断します。
- P I実施主体として終了と判断した場合は、P I実施報告書（ステップ1）を取りまとめ、第三者機関（福岡空港調査 P I 有識者委員会）に提出し、評価や助言を受けます。
…このP I実施報告書（ステップ1）及び第三者機関（福岡空港調査 P I 有識者委員会）の評価や助言についても公表します。
- 第三者機関（福岡空港調査 P I 有識者委員会）の評価や助言を踏まえ、ステップ1のP Iを継続するか、終了するかを総合的に判断し、公表します。

（1） 目標達成の判断

提供した情報の周知や意見集約の状況などについて、P Iの実施を通して把握し、目標が達成されたかどうかを総合的に判断します。

表 判断する際の考え方の例

視点	考え方 (例)
情報が市民等に十分に周知されたか。	・ 提供した情報が正しく伝わったか。 ・ 「課題と実現すべき政策的目標」の内容が認知されているか。
市民等から幅広く意見が収集されているか	・ 県民、市民、空港利用者、企業など、幅広い皆さんから意見が収集されているか。 ・ 意見に対する考え方や対応方針が正しく伝わったか。

（2） P I実施報告書（ステップ1）の作成と提出

目標を達成したと判断される場合には、P Iの実施状況、収集された意見と意見に対する考え方、対応などを取りまとめたP I実施報告書（ステップ1）を速やかに作成し、第三者機関（福岡空港調査PI有識者委員会）に提出するとともに公表します。

（3） 第三者機関（福岡空港調査 P I 有識者委員会）の評価や助言とその公表

- ・ 提出したP I実施報告書（ステップ1）は、第三者機関（福岡空港調査PI有識者委員会）によって内容が評価され、必要に応じ助言がなされます。
※第三者機関は、評価に際し、必要がある場合は、P I実施主体に実施関係資料の提出を求め、また、ヒアリングすることなどができます。
- ・ P I実施報告書（ステップ1）に関する評価や助言については、個人等に関わる情報を除き公表します。

(4) ステップ1のPI終了と結果の公表

- ・ P I 実施主体は、第三者機関（福岡空港調査PI有識者委員会）の評価や助言を踏まえ、P I を継続するか、終了するかどうか総合的に判断し、その判断結果を速やかに公表します。
- ・ P I の終了を判断した場合は、P I に係る一連の資料（情報提供した資料、意見等の取りまとめ資料等）を整理し、P I 実施報告書（ステップ1）とともに保管します。また、その一式を国土交通省、福岡県及び福岡市の情報提供窓口等に配置し、市民等の閲覧に供します。

8 策定の経緯

- ・ 実施計画の作成にあたり、市民等の皆様のご意見を反映した計画とするため、平成16年9月から10月にかけて「福岡空港の総合的な調査に係るP I実施計画作成にあたっての意見収集」（P Iに関するアンケート）を実施し、その結果を踏まえて福岡空港調査P I実施計画（ステップ1）素案を作成しました。また、この素案についても平成16年11月から12月にかけて意見募集を実施し、お寄せいただいたご意見を踏まえ、福岡空港調査連絡調整会議において成案としてとりまとめました。

① P Iに関するアンケート結果

- ・ 実施期間 … 平成16年 9月29日～10月18日
- ・ 回収数 … 677名
- ・ 集計結果 … 表1（P I関係）参照（次項） ※詳細は別途公表済み。

② P I実施計画素案についての意見募集結果

- ・ 実施期間 … 平成16年11月11日～12月10日
 - ・ ご意見の概要 … 125名の方から233件
 - P I実施計画に関するご意見 … 115件
 - 総合的な調査等に関するご意見 … 118件
 - 主な内容（P I実施計画関係） 表2参照（次次項）
- ※ご意見と当会議の考え方について、別途公表。

<図 P I実施計画策定・公表手順>

（福岡空港調査連絡調整会議：福岡空港調査P I実施計画作成方針の決定）

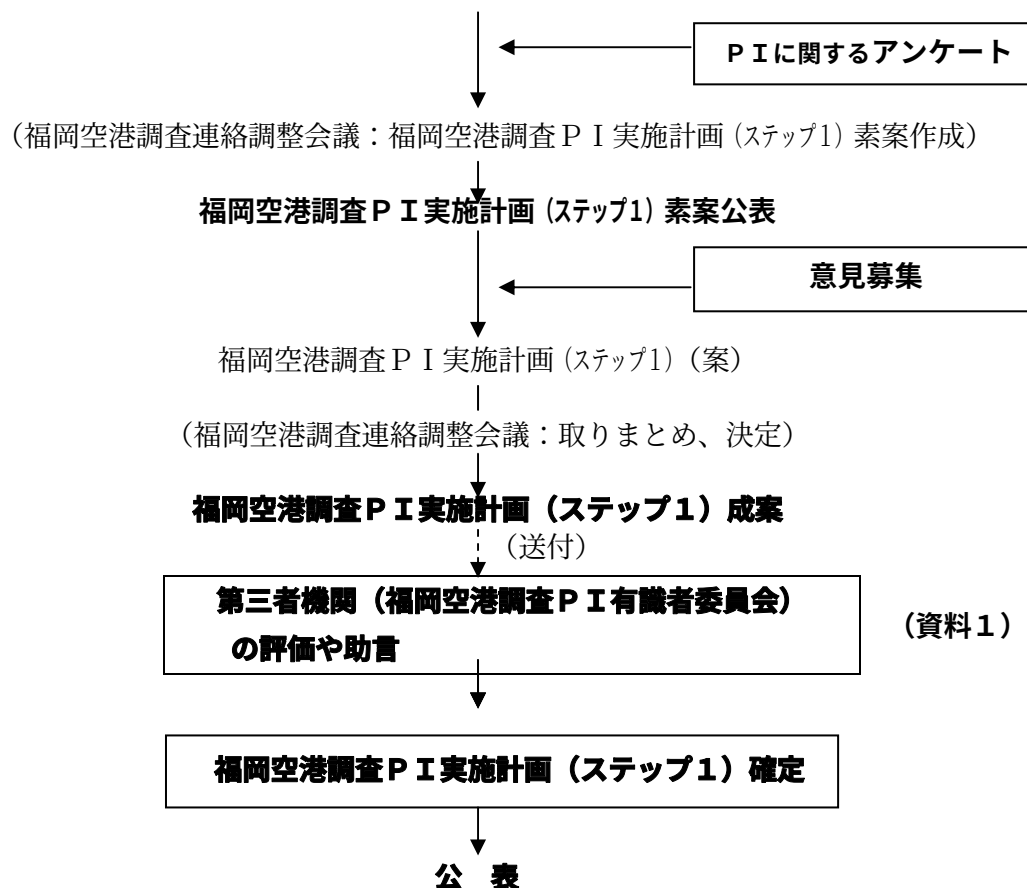
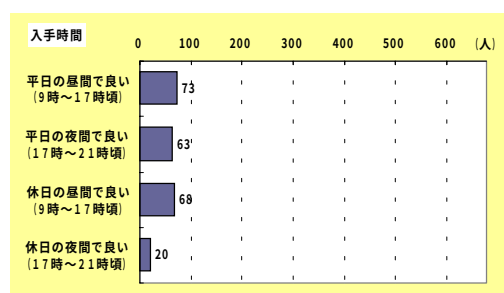
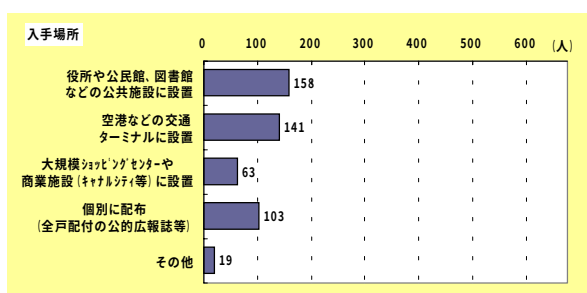
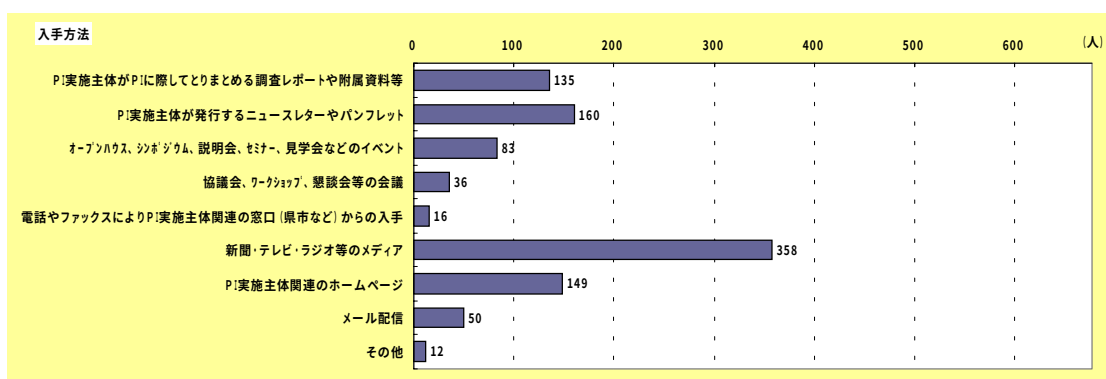


表1 「福岡空港の総合的調査に係るPI実施計画」作成にあたって
の意見収集アンケート概要

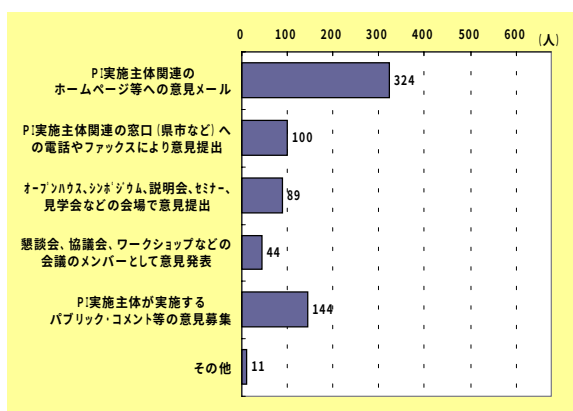
実施期間	2004年9月29日～10月18日（Web20日）
配布方法	郵送、空港・駅等での配布、県市情報提供窓口、市町村への配布、福岡空港連絡調整会議関係機関 HP による Web アンケート等
回収方法	郵送、Web、街頭聞き取り、ファックス
回収数	677名

アンケートの集計結果（P I 実施関係）

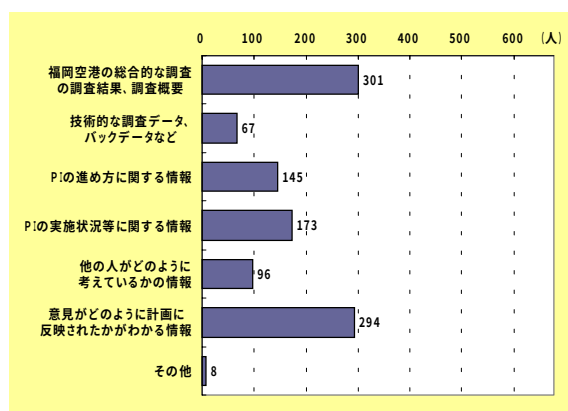
■情報の入手方法や場所について（Q5）



■意見の提出方法について（Q6）



■P I を通じて知りたい情報内容について（Q7）



※なお、本意見収集アンケート概要については、平成16年度第2回福岡空港調査連絡調整会議資料として公表済み。

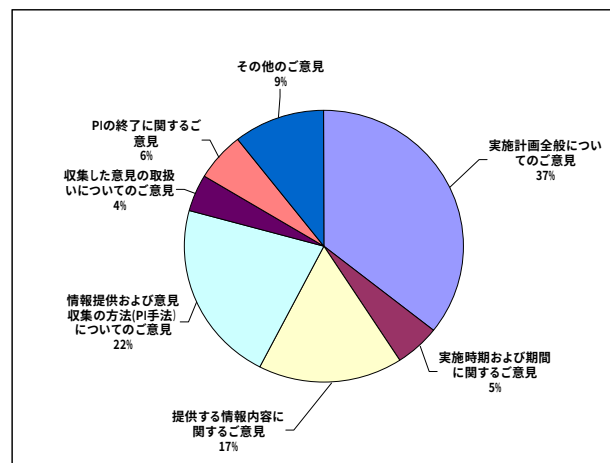
表 2 福岡空港調査 P I 実施計画（ステップ 1）素案に関するご意見募集結果（概要）

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

主なご意見（P I 実施計画（ステップ 1）関係概要）

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

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



※なお、「福岡空港調査 P I 実施計画（ステップ 1）素案に対するご意見と当会議の考え方について」は、別途福岡空港調査連絡調整会議資料として公表

資料1

平成17年 3月16日

福岡空港調査P I 有識者委員会

福岡空港調査P I 実施計画（ステップ1）に対する評価及び助言について

平成17年1月25日付で送付のあった福岡空港調査P I 実施計画（ステップ1）については、平成17年2月17日に当委員会を開催し、下記のとおり評価及び助言を行うことを決定しましたので、通知します。

記

1 評価

福岡空港調査P I 実施計画（ステップ1）は、適切であると判断します。

（評価の視点）

① 策定段階における市民等からの意見の反映

本実施計画については、案を策定する段階においてアンケートを実施するとともに、素案への意見募集の実施により市民等から意見を収集し、それらを実施計画案に反映させている。

② P I 参加者と手法

ステップ1のP Iの目的は、福岡空港の現状や課題、空港能力の見極めなど、今後の検討にあたっての基本的な事項を市民等と共有することであり、これを達成するためには、幅広い参加者と、参加者に応じたP I手法が必要である。

本実施計画については、P I参加者として、地域住民をはじめ、空港利用者や関連企業などの幅広い参加者が想定されており、また参加者に応じた様々なP I手法が計画されている。

また、P I実施期間の中途において、パブリック・コメントによる意見の集約が行われる計画となっているなど、市民等が多様な形で意見を表明できる機会が設けられている。

③ 実施期間

P Iの実施について、事前に周知広報期間を設けたうえで、3ヶ月間に集中して行うことにより、市民等への情報浸透を図っている。また、P Iの時間管理についても配慮している。

④ 情報内容

提供する情報内容については、福岡空港の現状や課題、航空を取り巻く情勢、航空サービスの評価、空港能力の見極めなど、今後の検討において市民等が共有すべき基本的な事項となっており、ステップ1のP Iの目的に合致している。

2 助言

- (1) 情報入手方法として市民等からのニーズの高い報道メディアへの働きかけを積極的に行うこと。
- (2) 提供する情報の質と量を工夫し、市民等の関心が得られるよう配慮すること。
- (3) 市民等から収集した意見と、その意見がどのように反映されているか分かりやすく示すこと。
- (4) 意見の収集にあたっては、年齢、性別等の属性の把握も念頭に置きつつ、意見を出しやすいよう工夫し、幅広い層からの意見把握に努めること。

< 参 考 >

- 1 「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」(P I計画)の概要**
- 2 福岡空港の総合的な調査の概要**
- 3 P I手法の概要**
- 4 福岡空港調査P I有識者委員会規約**
- 5 関係機関のホームページ、情報提供窓口等**

1 「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方」（P I計画）の概要

P I計画（平成16年6月策定）は、福岡空港の将来の混雑問題などについて調査する「総合的な調査」にあたって、パブリック・インボルブメント（P I）の手法を導入し、みなさんの意見を検討に反映していくための基本的な考え方を示したものです。その内容について以下に概説します。

（1）福岡空港の総合的な調査

福岡空港の総合的な調査は、

既存ストックの有効活用方策

近隣空港との連携方策

中長期的な観点からの新空港、滑走路増設等を含めた抜本的な空港能力向上方策

などの調査を通じ、考えられる様々な対応方策の中から、今後講ずべき施策の組合せ等の選択肢を示す方向性（案）を作成するものです。

これは、多様な対応方策の選択肢について、地域のニーズ等を踏まえて、幅広く調査・検討するものであり、候補地を選定する構想段階や事業実施の前提となる計画を決める施設計画段階以前の「調査段階」に位置付けられます。

（2）総合的な調査の実施に当たっての基本方針

総合的な調査の実施に当たっては、

- ・福岡空港の重要性、影響範囲の大きさ・多面性。
- ・これまでの取り組みにおける市民等とのコミュニケーションの不足。
- ・公共事業全般に求められている透明性の確保と説明責任の遂行。

などから、関係行政機関が政策の方向性の形成・決定を行うに当たっては、その過程で市民等と情報の共有を図りつつ、意見を十分に収集し反映していくことが重要です。

（基本方針）

- 情報公開にとどまらない積極的な情報提供の実施。
- 市民等との多重多層のコミュニケーションに基づき、市民等に開かれた進め方での調査検討の実施。
- 市民等のニーズ・意見を収集し、総合的な調査に適切に反映できる手法の導入。

(3) 総合的な調査に係るP Iについて

① P Iの基本的な考え方

- 全体の進め方を明確にし、市民等と共有。
- 基本的なところから段階を踏んだ検討とそれに連動したP Iの実施。
- 市民等にとってわかりやすく、公正さを担保できる体制の確保。

② 方向性(案)検討のステップと検討のステップに連動したP Iの実施

- ・ 福岡空港の総合的な調査においては、その内容等を踏まえ、「課題と実現すべき政策的目標」「対応策検討の前提条件」「評価の視点と検討すべき対応案」「対応案の比較評価と方向性(案)」の4つのステップで検討します。
- ・ P Iは、検討の各ステップに対応して実施し、市民等の皆様の意見を検討に反映します。

4つのステップを踏んで検討を進め、方向性(案)を作成します。

ステップ1 課題と実現すべき政策的目標



- ・ 福岡空港の現状と課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等について検討します。

ステップ2 対応策検討の前提条件



- ・ 航空需要の将来予測、地域の将来像と福岡空港の役割について検討します。

ステップ3 評価の視点と検討すべき対応案



- ・ 検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討します。

ステップ4 対応案の比較評価と方向性(案)

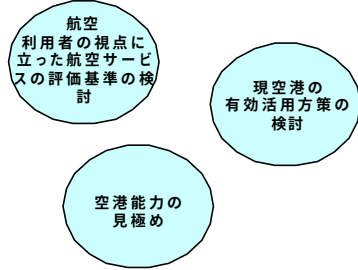
- ・ 評価の視点に基づく対応案の比較評価と方向性(案)を作成します。

図 方向性(案)検討の4つのステップ

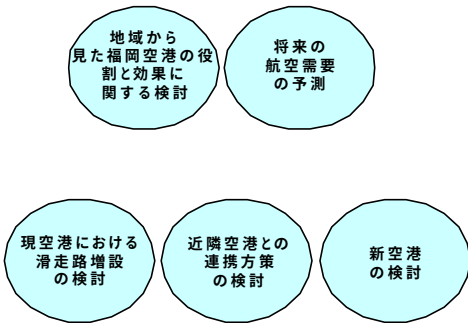
総合的な調査の開始

調査等〔国、福岡空港調査委員会等〕

〈滑走路増設をしない場合の能力の見極め〉



〈将来需要への対応方策の検討〉



調査情報

フィードバック

監視・助言
〔第三者機関〕

検討プロセス（方向性（案）の作成） 〔福岡空港調査連絡調整会議〕

〔ステップ1〕 課題と実現すべき政策的目標

- 福岡空港の現状と課題
- 空港能力の見極め
- 航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準

〔ステップ2〕 対応策検討の前提条件

- 航空需要の将来予測
- 地域の将来像と福岡空港の役割

〔ステップ3〕 評価の視点と検討すべき対応案

- 評価の視点
- 各方案ごとの対応策のメニュー
- 検討すべき複数の対応策（方策の組合せ）

〔ステップ4〕 対応案の比較評価と方向性（案）

- 対応案（方策の組合せ）の評価と比較結果
- 福岡空港の方向性（案）

監視・助言
〔第三者機関〕

PIプロセス〔福岡空港調査連絡調整会議〕

〔目標〕
・福岡空港の能力・課題・空港に求められる政策的目標を共有。

PI手法

〔目標〕
・地域の将来像と福岡空港の将来需要等について情報を共有し、意見を十分に把握。

PI手法

〔目標〕
・最適な対応案選択のための評価の視点について共有。
・三方策毎に考えられる対応策を整理。
・検討すべき複数の対応案（方策の組合せ）を選出。

PI手法

〔目標〕
・対応案を比較評価し、結果について認識を共有。
・方向性（案）を作成し、包括的に確認。

PI手法

市民等

政策形成プロセス
〔関係行政機関〕

方向性（案）の絞り込み ※政策的視点、技術的視点、民意の3つの視点を総合的に判断。

所定の手続きによる方向性の決定

③ 実施体制

P I にかかる実施体制は、P I を実施する機能、方向性（案）を作成する機能、P I を監視し、助言を行う機能、各種調査を実施する機能の4つにより構成されます。

- ・ このうち、「P I を実施する機能」、「方向性（案）を作成する機能」は、福岡空港調査連絡調整会議が担うものとします。
- ・ 「P I を監視し、助言を行う機能」を担う第三者機関（福岡空港調査 P I 有識者委員会）を設置します。

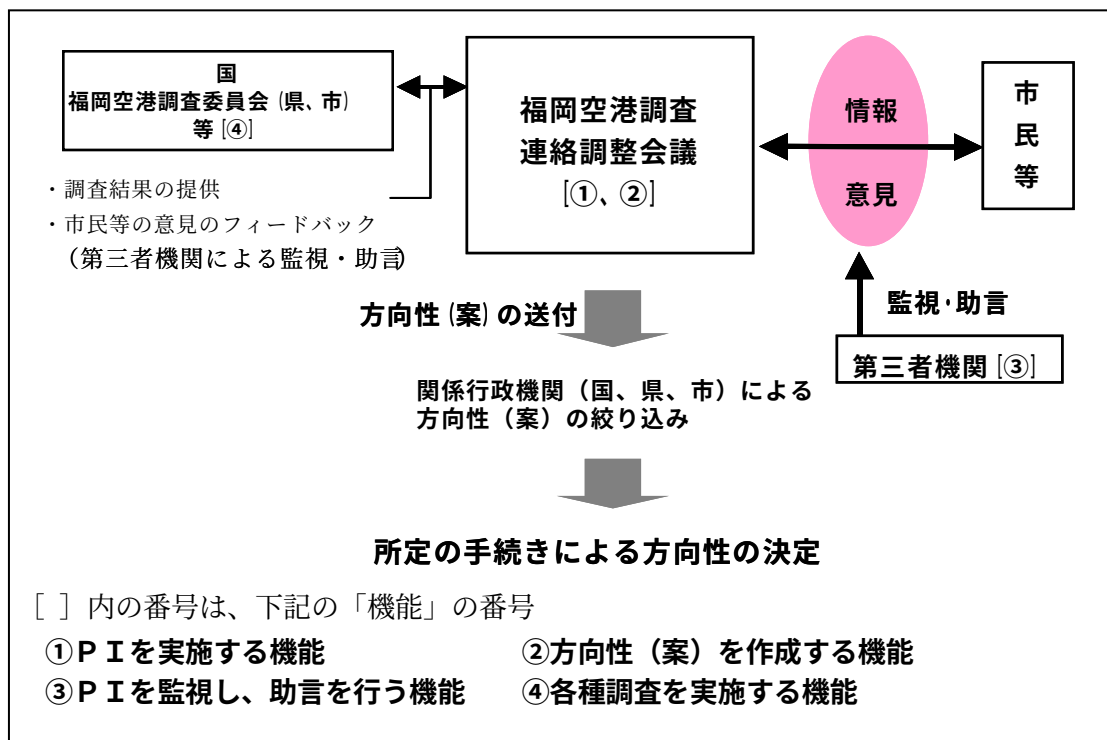


図 実施体制

④ P I 手法

- ・ 各ステップでの検討内容にあわせて、多様かつ適切な手法により市民等との多重多層のコミュニケーションを実施します。
- ・ P I の手法は、状況に応じて見直すなど柔軟に対応します。

⑤ 情報提供

福岡空港調査連絡調整会議が情報を提供する際には、

- ・ P I 活動において各ステップに合わせて提供される情報については、市民等にわかりやすく取りまとめて提供します。
- ・ その検討材料となる情報については、P I 活動で提供される情報との区別、検討中であるなどといった情報の性格と位置付けを明確にした上で提供します。

6) P I 計画の策定の経緯

- ・ P I 計画の取りまとめに当たって、幅広い市民等の意見を反映することが必要と考え、平成15年11月に計画の取りまとめの方針・方向性を示した「福岡空港の総合的な調査に係る情報提供及び意見収集のあり方の検討に当たっての基本的な考え方」を公表し、意見を募集しました。
- ・ また、その上で、(案)を作成し、平成16年4月には、インターネットでの公表、小冊子の配布等、幅広く周知広報を実施し、パブリック・コメント（平成16年4月12日～5月12日：ご意見191件）を実施しました。

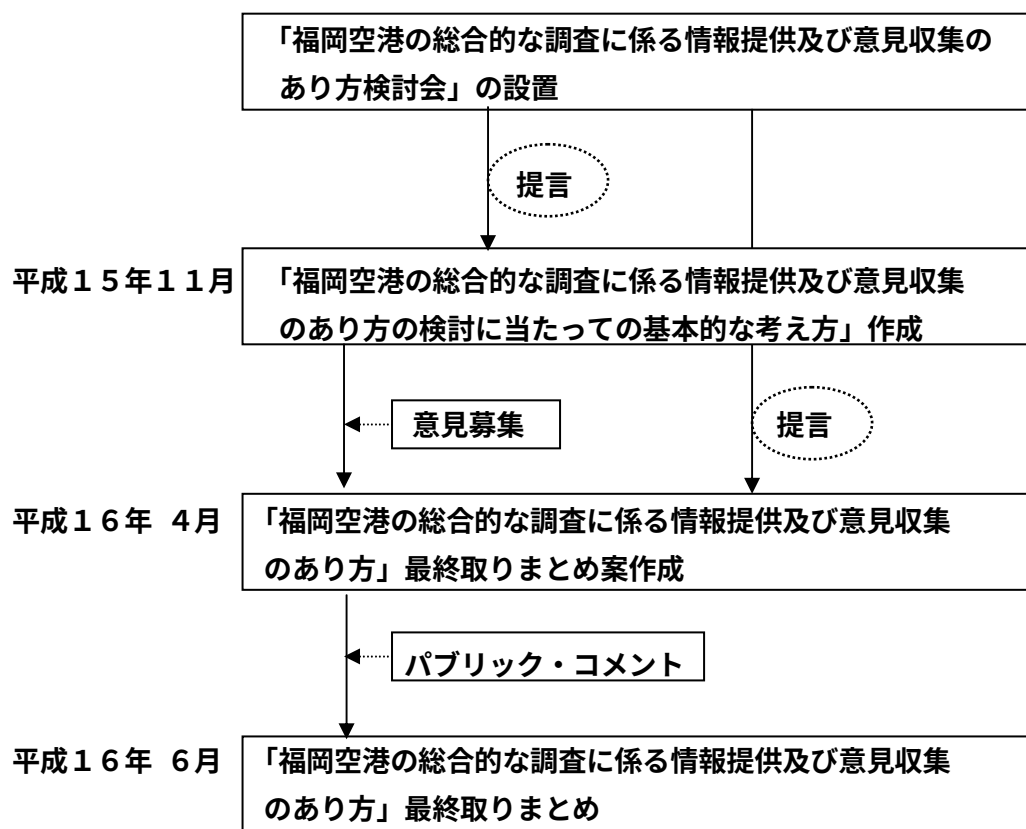


図 P I 計画策定・公表の経緯

2 福岡空港の総合的な調査の概要

福岡空港の総合的な調査		
区分	国	地域
滑走路増設をしない場合の現空港の能力の見極め	航空利用者の視点に立った航空サービスの評価基準の検討 ・空港能力の考え方の整理 ・航空サービスに係る指標及び評価方法の検討	
	現空港の有効活用方策の検討 ・福岡空港の需要分析と利用向上方策の抽出 ・現空港の運用実態分析と課題の抽出 ・現空港の有効活用方策の検討	
	空港能力の見極め ・航空サービスの評価基準による現空港の空港能力の評価と見極め	
将来需要への対応方策の検討	地域から見た福岡空港の役割と効果に関する検討 ・主要地域拠点空港の役割と効果の検討	
	将来の航空需要の予測 ・航空需要の分析 ・地域特性等を考慮した航空需要予測手法の開発と実施	
	近隣空港との連携方策の検討 ・近隣空港との連携に向けた基本的な考え方の整理 ・近隣空港との連携方策の検討	
	現空港における滑走路増設の検討 ・滑走路増設に係る空港の計画要件の検討 ・現空港における滑走路増設の検討	
	新空港の検討 ・空港の計画要件の検討 ・新空港の検討	
	と り ま と め	

3 P I手法の概要

(1)パンフレット、リーフレット

①概要	提供情報を、文章や写真で分かり易く印刷物として製作し、市民等に広く配布。
②目的	P I の実施状況や調査等のレポートなど関連する情報を広く市民等に伝える。
③手法の特徴	〈リーフレット〉 - P I の実施状況や調査等のレポートなど関連する情報をコンパクトにまとめて提供。 - 定期的に出すことを基本とするが、必要に応じ適宜作成することも可能。 - 市民等への配布、関係行政機関の公共施設等での陳列等により、広範囲の市民等が定期的かつ迅速に情報を得ることが可能。 〈パンフレット〉 - P I の実施状況や調査等のレポートなど関連する情報をコンパクトな印刷物として提供する。 - 情報の要点などについて分かり易く入手できるとともに、印刷物として手元に残すことも可能。
④実施のタイミング	リーフレット：最新の情報を定期的に発行。 パンフレット：提供する情報の密度等勘案し、適宜発行。
⑤参加者	全ての市民等
⑥提供する情報	- P I で提供する情報全般 - 特に、アンケート等調査の事前告知・結果報告や関連イベントの紹介・結果報告
⑦事例	リーフレット： - 東京外かく環状道路 「外環ジャーナル」（新聞折り込み等により配付） - 千葉柏道路 「千葉柏道路 NEWS」 - 横浜環状道路 「（仮称）横浜環状北西線広報紙」 平成 15 年/7 月 No.1 発行、平成 16 年/1 月現在 No.5 パンフレット： - 東京外かく環状道路各種パンフレット

(2) 見学会

①概要	市民等が、検討の対象となる地域や施設を直接訪問し、現状や関連する調査結果について説明を聞くための催し。
②目的	現地を見ることで市民等の理解を深める。
③手法の特徴	地域や施設の実情を直接訪問することで、市民等が理解を深めることができる。
④実施のタイミング	随時。
⑤参加者	関心、参加意識が高い市民等。
⑥提供する情報	見学対象となる地域や施設に関する情報。
⑦把握できる情報	現地を訪問したことに対する意見、感想。
⑧事例(イメージ)	「空港施設見学会」(イメージ) 空港施設を訪れ、その場で空港の現状について説明を受けることで、空港機能についての理解が深まる。 出典：富山空港「空の日」イベント紹介ページ (http://www.nsknet.or.jp/~sakuda/travel/toy/)

(3)インフォメーションコーナー

①概要	・ 情報交換のための施設（立寄りセンター）を常設設置して、市民等の意見や提案を直接把握する。
②目的	・ P I および関連する調査等の結果をわかりやすく伝える。 ・ 市民等からの信頼度を高めること。
③手法の特徴	・ 市民等と行政スタッフがフェイス・ツー・フェイスのコミュニケーションを行うことで、信頼関係を高めることが可能。
④実施のタイミング	・ 提供すべき情報が蓄積された段階。
⑤参加者	・ 施設へ直接来訪できる市民等。
⑥提供する情報	・ P I に関わる情報。 ・ 調査等の情報。
⑦把握できる情報	・ 公表済み情報に対する市民等の質問や意見。
⑧事例	〈仙人峠道路〉 ・ 仙人峠道路インフォメーションセンター 所在地 岩手県釜石市甲子町 開館時間 10:30～16:00（土日祝日は休館） ・ 仙人峠道路の事業の必要性、整備効果、構造物の施工方法・工事の進み具合を、パネルや実際に工事で使用している材料の展示で紹介する。 ・ 現在おこなっている仙人トンネルの工事の映像を見ることができる。  

(4)ホームページ

①概要	インターネット上にホームページを開設し、これを活用して関連する情報を提供。
②目的	最新情報を迅速にかつ広範囲(全世界)に提供。
③手法の特徴	- 広範で範囲の特定が困難な市民等に対する情報提供手法として有効な手法。 - 市民等は、情報を迅速に得ることができ、精度の高い(ボリュームの多い)情報も入手可能。さらにビジュアル表現によりわかり易い情報を得ることができる。 - 返信メールアドレスを明示することで双方向コミュニケーションが容易に実現。 - パソコン等のインターネット端末が必要。
④実施のタイミング	- P Iの実施と同時に設置されることが望ましい。 - 以降、こまめに情報を更新し、タイムリーな情報提供を行うことが重要。
⑤参加者	市民等に加え、関連する全ての人が対象。
⑥提供する情報	P Iに関するすべての情報(調査等の情報を含む)。
⑦把握できる情報	ホームページ上に掲載されている情報に対する質問や意見(返信メールアドレスの活用による)。
⑧事例	〈東京外かく環状道路〉 主な掲載コンテンツ 外環とは/スケジュールと経過/外環への意見(意見募集と意見紹介)/有識者委員会/沿線協議会/パンフ・資料/用語集/広報誌 

(5) 説明会

①概要	調査等の情報を PI 実施主体が説明し、市民等からこれに対する質問や意見を受ける公式の場として開催。
②目的	公式に PI 実施主体が市民等に対して、調査等の情報を提供する。
③手法の特徴	- 正確な情報を伝えることが可能。 - 説明会やセミナーのみで市民等と十分なコミュニケーションするためには、他の対話手法と組み合わせて用いることが必要。
④実施のタイミング	取りまとめられた情報等を提供する際に実施。
⑤参加者	全ての市民等
⑥提供する情報	取りまとめられたレポート及び関連する調査等の情報
⑦把握できる情報	提示した情報に関する市民等の意見や疑問
⑧事例	〈余目酒田道路整備事業〉 - 余目酒田道路では、地区の懇談会において、中立的な立場の司会者のもと実施。 - 司会者が、「事業者側の発言を、分かりやすい言葉で解説」し、市民の意見のポイントと背景にある関心等を確認しながら進行することで、多くの参加者から「分かりやすい」との評価を受けた。 ■余目酒田道路整備事業における実施状況 

(6) 懇談会

①概要	・ 関連事業者や市民、各種の団体、有識者など特定のカテゴリーの関係者と意見交換を行い、情報の共有等を図る。
②目的	・ 情報を提供し、特定のカテゴリー層の意見や論点を顕在化させること。
③手法の特徴	・ 十分に情報提供し、議論することにより、相互の理解を深めることができる。 ・ 参加者の属性に応じて設置することで、参加者が発言しやすい環境を創出する。
④実施のタイミング	・ 検討の初期の段階から。
⑤対象者	・ 関連する事業者や関心を持つ市民、各種の団体（市民団体等も含む）、専門知識を有する有識者など。
⑥提供する情報	・ その時点で議題とすべき事項の詳細な情報
⑦把握できる情報	・ その時点での各参加者の関心。
⑧事例	〈国道８号加賀拡幅に係る懇談会〉 ・ 国道８号加賀拡幅事業では、地域住民等との懇談会と、「沿道商業者懇談会」（沿道商業関係者が参加）などを設置。 ・ 沿道の商業事業者としての拡幅事業に対する意見を把握した。 

(7) オープンハウス

①概要	- パネルの展示やパンフレット等資料の配布（場合により、図面、写真、模型、ビデオを用いた解説）により、市民等が参加しやすい時間帯に情報を提供する場を設ける。 - 市民等は担当の行政スタッフに対して質問し、コメントカードやアンケートによって意見を述べる事が可能。
②目的	- 市民等が、参加しやすい環境のもと、取りまとめられたレポートや関連する調査等に関する正確な情報を提供する。 - 会議形式の行事に抵抗感を有する市民等に機会を提供し幅広く情報提供する。
③手法の特徴	- 説明会など大勢の前で発言することに抵抗感を有する市民等も参加し易い。 - 市民等は、都合の良い時間に立ち寄り、必要な情報だけを得ることが可能。 - フリップボード等に参加者の意見を残すことで、他の参加者の意見を知ることが可能。
④実施のタイミング	随時。
⑤参加者	全ての市民等
⑥提供する情報	その時点で議題とすべき事項の詳細な情報
⑦把握できる情報	提示した情報に関する市民等の意見や疑問
⑧事例	〈(仮称) 横浜環状北西線整備事業〉 - 計画検討の開始に当たって、オープンハウスを実施。 - パネル等を用いて計画の目的や今後の進め方等の情報を提示する一方、来訪者から質問や意見を受付。 - 役所のホールに加え、日常的に人が多く集まるショッピングセンター、駅構内、パーキングエリア、動物園等で実施。 ■(仮称)横浜環状北西線整備事業における実施状況 

(8)パブリック・コメント

①概要	調査等の成果に対する市民等の意見を、幅広く集約すること。
②目的	調査等の成果に対する市民等の意向を把握すること。
③手法の特徴	提示された調査等の成果に対して関心のある市民等が、自由に意見を述べる事が可能。
④実施のタイミング	レポートが取りまとめられるなど、一定の成果がまとまったとき。
⑤参加者	すべての市民等。
⑥提供する情報	取りまとめられたレポート及び関連する調査等の情報など。
⑦把握できる情報	提示された調査等の成果に対する市民等の意見。
⑧事例	〈福岡県〉 - 福岡県庁ホームページで公開されているパブリックコメント募集案内 - 掲載内容 趣旨説明/意見書様式/意見募集の対象となる資料/意見書の提出期間/意見の提出方法/(持参、郵送、ファクシミリ又は電子メール)/意見書の提出先  The screenshot shows the official website of Fukuoka Prefecture for public comments. It includes a header with the prefecture's logo and navigation links. The main content area is titled 'パブリックコメント募集' (Public Comment Collection) and provides detailed instructions on how to submit comments, including a list of documents to be reviewed and the submission process via email or fax. A sidebar on the left contains links to various prefectural services.

4 福岡空港調査P I有識者委員会規約

(趣旨)

第1条 この規約は、福岡空港の総合的な調査において、福岡空港調査連絡調整会議（以下「調整会議」という。）が行うパブリック・インボルブメント（以下「P I」という。）に係るプロセスの透明性、客観性及び公正性を確保することを目的として設置された、福岡空港調査P I有識者委員会（以下「委員会」という。）の所掌事務、委員の構成その他運営に関する事項について定めるものとする。

(所掌事務等)

第2条 委員会は、次の事務を所掌する。

- (1) P I実施計画に関する評価
- (2) P I実施段階における監視
- (3) P I実施結果に関する評価
- (4) その他委員会の目的実現のために必要な事項

2 前項のほか、委員会は必要がある場合は、調整会議に対してP Iプロセスに関して助言を行い、調整会議は委員会からの助言に対応する責務を負うものとする。

(委員の構成)

第3条 委員会は、所掌事務の遂行に必要な専門的知識及び福岡空港が抱える課題への対応策について中立的かつ客観的な考え方を有する有識者で構成し、別紙の通りとする。

2 委員の変更に際しては、委員会の承認を必要とする。

(第三者性)

第4条 委員は、特定の行政機関及び特定の利害関係者の利益を代表してはならない。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、委員会の所掌事務が完了するまでとする。

(委員長)

第6条 委員会に委員長をおく。

- 2 委員長は、委員の互選により選任する。
- 3 委員長は、会務を総理する。
- 4 委員長が職務を遂行できない場合は、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。

(委員会の運営)

第7条 委員会は、委員長の発議により開催する。

2 委員会は、委員の過半数の出席をもって成立する。

3 委員会は、調整会議に対して委員会の会議への出席及び委員会の運営に必要な資料の提出を求めることができる。

(守秘義務)

第8条 委員は、個人を識別させる情報、個人の権利利益を害する恐れのある情報等を漏らしてはならない。

2 前項の規定は、委員の職を退いた後も同様とする。

(委員会の公開)

第9条 委員会は、特段の理由がある場合を除き、原則として公開とする。

(庶務)

第10条 委員会の庶務は福岡市が行う。

(その他)

第11条 この規約に定めのない事項は、委員会が定める。

付 則

この規約は、平成16年12月9日に施行する。

<委員名簿>

別紙

福岡空港調査 P I 有識者委員会委員

(五十音順)

氏 名	職 業
石 田 東 生	筑波大学社会工学系教授
杉 尾 政 博	西日本新聞社特別顧問
竹 林 幹 雄	神戸大学工学部助教授
土井良 延 英	公認会計士
山 本 智 子	弁護士

5 関係機関のホームページ、情報提供窓口等

(1) ホームページ

○福岡空港調査連絡調整会議

- ・九州地方整備局のホームページ

<http://www.qsr.mlit.go.jp>

トップページ・新着情報

<http://www.pa.qsr.mlit.go.jp> (港湾空港部)

トップページ・福岡空港の
総合的な調査

- ・大阪航空局のホームページ

<http://www.ocab.mlit.go.jp>

トップページ→ 最新情報

- ・福岡県のホームページ

<http://www.pref.fukuoka.lg.jp>

トップページ・「住まいと交通」の道路・交通 → 「福岡空港調査連絡調整会議」

- ・福岡市のホームページ

<http://www.city.fukuoka.jp>

トップページ・「暮らしの基盤」→ 「福岡空港」→ 「福岡空港調査連絡調整会議」

○福岡空港調査P I 有識者委員会

- ・福岡市のホームページ

<http://www.city.fukuoka.jp>

トップページ・「暮らしの基盤」→ 「福岡空港」→ 「福岡空港調査P I 有識者委員会」

- ・上記福岡空港調査連絡調整会議のホームページからもご覧いただけます。

(2) P I 計画、P I 実施計画冊子等の情報提供窓口

※ ☆印の窓口では、福岡空港連絡調整会議で報告された調査報告等の閲覧が可能です。

○国の機関

- ・国土交通省九州地方整備局 (空港P T室)

〒810-0074 福岡市中央区大手門2-5-33

TEL(092)752-8601

FAX(092)724-2480

- ・国土交通省大阪航空局 (空港整備調整課)

〒540-8559 大阪府中央区大手前4-1-76

TEL(06)6949-6469

FAX(06)6949-6218

○福岡県機関

- ・空港対策局空港計画課

県庁舎行政棟北側9階

〒812-8577 福岡市博多区東公園7番7号

代表 TEL(092)651-1111 内線 2686

直通 TEL(092)643-3216

- ☆・県民情報センター

県庁舎行政棟北側1階

〒812-8577 福岡市博多区東公園 7 番 7 号
代表 TEL(092)651-1111 内線 2459
直通 TEL(092)643-3108

- ・北九州県民情報コーナー 県小倉総合庁舎 2 階
〒803-0813 北九州市小倉北区城内 7 番 8 号
TEL (093)581-4934
- ・筑後県民情報コーナー 県久留米総合庁舎 1 階
〒839-0861 久留米市合川町 1 6 4 2 番地の 1
TEL (0942)30-1030
- ・筑豊県民情報コーナー 県飯塚総合庁舎 1 階
〒820-0004 飯塚市新立岩 8 番 1 号
TEL (0948)29-5459
- ・京築県民情報コーナー 県行橋総合庁舎 1 階
〒824-0005 行橋市中央 1 丁目 2 番 1 号
TEL (0930)23-9189

○福岡市機関

- ・総務企画局 空港推進担当
〒810-8620 福岡市中央区天神 1 丁目 8 - 1
TEL (092)711-4102
- ☆・市政情報コーナー 〒810-8620 福岡市中央区天神 1 丁目 8 - 1
TEL (092)711-4041
TEL (092)733-5333
- ・東区役所 企画課
〒812-8653 福岡市東区箱崎 2 丁目 5 4 - 1
TEL (092)645-1012
- ・博多区役所 企画課
〒812-8512 福岡市博多区博多駅前 2 丁目 9-3
TEL (092)419-1011
- ・中央区役所 企画課
〒810-8622 福岡市中央区大名 2 丁目 5 - 3 1
TEL (092)718-1013
- ・南区役所 企画課
〒815-8501 福岡市南区塩原 3 丁目 2 5 - 1
TEL (092)559-5017
- ・城南区役所 企画課
〒814-0192 福岡市城南区鳥飼 6 丁目 1 - 1
TEL (092)833-4009
- ・早良区役所 企画課
〒814-8501 福岡市早良区百道 2 丁目 1 - 1
TEL (092)833-4307
- ・早良区入部出張所 〒811-1102 福岡市早良区東入部 2 丁目 1 4 - 8
TEL (092)804-2011
- ・西区役所 企画課
〒819-8501 福岡市西区内浜 1 丁目 4 - 1

TEL (092)895-7007

・ 西区今宿出張所

〒819-0166 福岡市西区横浜 1 丁目 2 - 1

TEL (092)806-0004

(本冊子等についての問い合わせ先)

(P I 計画、実施計画、福岡空港調査連絡調整会議関係)

福岡県企画振興部空港対策局空港計画課 P I 担当

代表 TEL(092)651-1111 内線 2686

直通 TEL(092)643-3216

(福岡空港調査 P I 有識者委員会関係)

福岡市総務企画局空港推進担当 TEL (092)711-4102

— 福岡空港の総合的な調査 —

幅広い市民参加に向けて

— 福岡空港調査PI実施計画(ステップ1) —



平成17年3月
福岡空港調査連絡調整会議

PI (パブリック・インボルブメント)とは、みなさんに積極的に情報を提供し、ご意見をいただきながら検討を進めていく方法です。

「福岡空港調査P I 実施計画」(ステップ1)の概要

●~~福岡~~福岡空港のP I は、次の基本方針にしたがって実施します。

- ∴ 十分な周知広報を実施します。
- ∴ 多様で適切なP I 手法を選定します。
- ∴ わかりやすい情報の提供を実施し、収集した意見とそれに対する考え方を公表します。
- ∴ 中立・公正なP I を実施します。
- ∴ 適切な時間管理に努めます。

●~~ステップ~~ステップ1は、P I のスタートとなるステップです。



今度のP I は
ここです。

ステップ 1 課題と実現すべき政策的目標

1

福岡空港の現状と課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準等について検討。

ステップ 2 対応策を検討するための前提条件

2

航空需要の将来予測、地域の将来像と福岡空港の役割について検討。

ステップ 3 評価の視点と検討すべき対応案

3

検討すべき対応案と対応案を評価する視点を検討。

ステップ 4 対応案の比較評価と方向性(案)

4

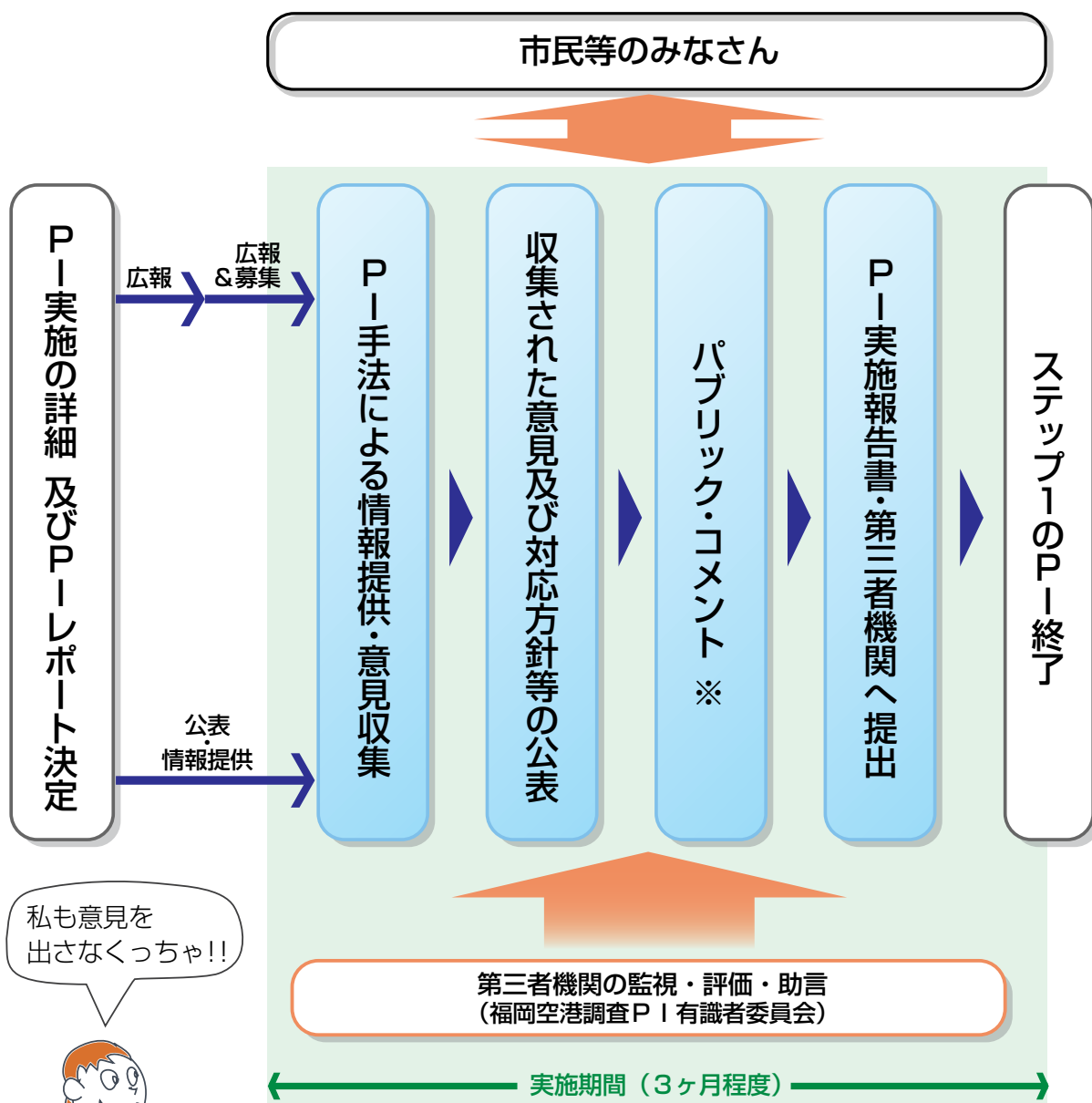
評価の視点に基づく対応案の比較評価と方向性(案)を作成。

●~~今後~~今後の検討の基本となる情報を提供します。

- ∴ ステップ1では … 福岡空港の現状、課題、空港能力の見極め、空港利用者の視点に立った航空サービスの評価基準など、
今後の検討の基本となる情報を、
P I レポートとしてわかりやすく取りまとめ、
みなさんにお知らせします。

●☑平成17年度の早い時期に実施します。

- ☺ ステップ1(課題と実現すべき政策的目標)のP I活動は、平成17年度の早い時期に実施します。
 - ☺☺☺☑開催時期、具体的な実施場所、時間等は、準備が整い次第、福岡空港調査連絡調整会議からお知らせします。
- ☺ ステップ1(課題と実現すべき政策的目標)のP I活動は、3ヶ月程度の期間を目安とします。



私も意見を出さなくっちゃ!!

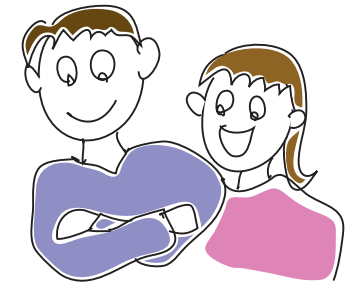


※☑ブリック・コメントとは、対応方針等についてみなさんの意見・意向を把握する手続きのことです。

ステップ1の情報提供および意見収集の方法

- ・☒PI活動の開始に先立って、「どこで」、「いつ」、「どういう活動」で実施するかをお知らせします。
- ・☒情報を容易に入手でき、また意見を出しやすい手法を実施します。
- ・☒また、PIレポート(ステップ1の提供情報等をわかり易くまとめたもの)が完成し次第、情報を提供します。
- ・☒福岡空港を利用される方、されない方、福岡県民、福岡市民、関心のある方など、幅広いみなさんにご参加いただきたいと考えています。

どれに参加しようかな？
ホームページやチラシ等で
チェックしてから考えよう。



みなさんへのお知らせ(広報)の仕方

- ☒関係行政機関の各広報メディアによる広報
- ☒ホームページへの掲載
- 報道機関への情報提供など

みなさんへの情報の提供方法

- ☒PIレポートの配布
 - PIレポートを作成し、配布します。
 - ☒インフォメーションコーナーや公共機関の情報窓口等で配布します。
 - ☒説明会や見学会、オープンハウス、懇談会参加者へ配布、またホーム
- ☒PIレポート概要版(パンフレット)の配布
 - PIレポート概要版(パンフレット)を配布します。
 - ☒インフォメーションコーナーや公共機関の情報窓口等で配布します。
 - ☒説明会や見学会、オープンハウス、懇談会参加者へ配布、またホーム
- ☒見学会の開催
 - 空港の現状や利用者状況等の現場見学を実施します。
 - ☒福岡空港で行います。
 - ※☒詳しい内容についてはインフォメーションコーナーやホームページ等にて掲載します。
- ☒インフォメーションコーナー(窓口)の設置の検討
 - 福岡空港PIに関する総合的な情報提供窓口です。情報提供の他に、みなさんからの意見収集も行います。
 - ☒福岡県、福岡市の庁舎内や福岡空港等、公共施設内に複数箇所の設置を検討します。設置場所などの詳しい内容については、行政機関の各広報メディアやホームページ等にて掲載する予定です。
- ☒ホームページへの情報掲載
 - ホームページ上に、PIに関する情報を掲載します。情報提供の他に、みなさんからの意見収集も行います。
 - ☒PI活動に関する開催イベントや福岡空港に関する新たな情報等を、いち早く更新し、お知らせします。

みなさんからのご意見の収集方法

- ☒説明会の開催
 - PIレポートの内容について説明し、ご意見をお伺いする会を開催します。
 - ☒福岡市、福岡地域、北九州地域、筑後地域、筑豊地域にて開催します。
- ☒懇談会の開催
 - PIレポートの内容についてみなさんと懇談し、ご意見をお伺いする会を開催します。
 - ☒空港利用企業、航空会社、空港・航空関連企業、地元経済団体、そして福岡空港に関心を持っている国内外の個人や団体との懇談会を開催します。
- ☒オープンハウスの開催
 - PIレポートの内容についての展示や説明を行って、ご意見をお伺いする会を開催します。
 - ☒福岡市、福岡地域、北九州地域、筑後地域、筑豊地域にて開催します。
- 意見募集の実施
 - ☒ホームページ等を用いて、みなさんからご意見を募ります。
- ☒パブリック・コメントの実施
 - ☒行政機関の広報メディアやホームページ等を用いて、パブリック・コメントを行い、みなさんからご意見を募ります。

オープンハウス

- ・☒駅のコncourseや公共の施設など、みなさんが訪れやすい場所で仮設のパネル展示などを行い、最新の情報を知ることができます。
- ・☒いつ、どこで実施されるかは、ホームページやニュースレターなどに掲載します。



どんな意見が出ているのかな？



どれにしようかな？

Q. 福岡空港の調査ってなに？

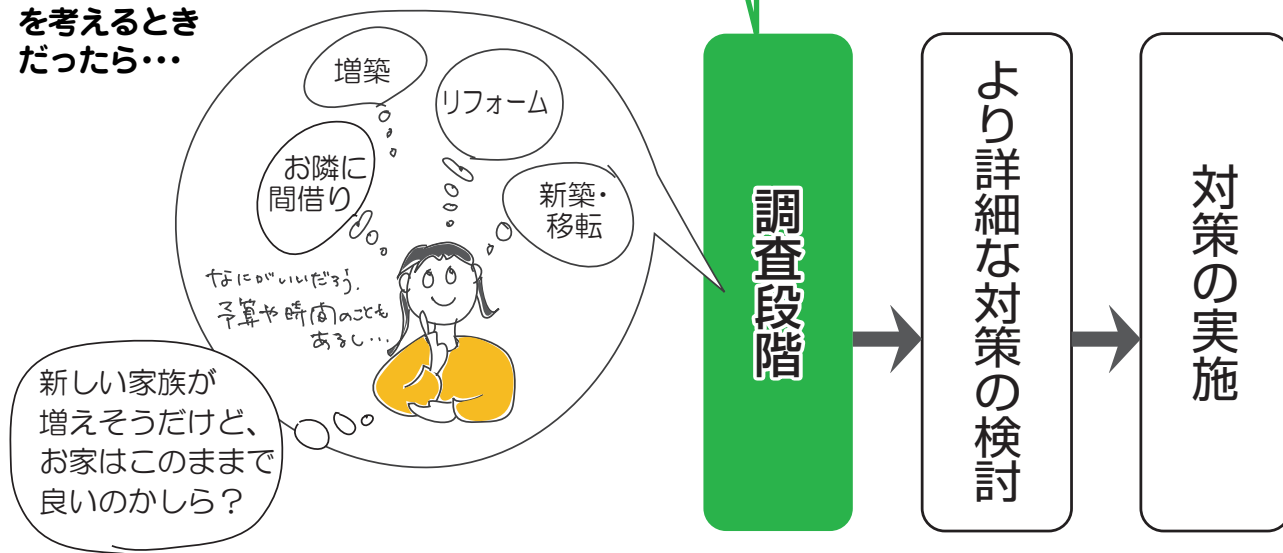
●国、福岡県、福岡市は、福岡空港の「総合的な調査」を行っています。

- ・福岡空港は、国の審議会の答申で、将来の混雑問題などについて、「総合的な調査」が必要であることが示されました。このため、国、福岡県、福岡市が協力して、この「総合的な調査」を実施しています。
- ・「総合的な調査」では、福岡空港の将来の混雑問題等の様々な課題について、今の空港でどれ位対応できるか、将来どんな対策が必要となるかなど、幅広く調査し、必要な対応案を考えます。

→ 今の滑走路一本でどれくらい活用できるのか？
近隣の空港を活用できないか？
今の空港で滑走路を一本増やせないか？
新しい空港をつくって対応するか？ など

<一般的な空港計画の検討の流れ>

例えば、マイホーム
を考えると
きだったら…



※「総合的な調査」で選ばれた対応案は、その後、具体的な計画などが検討され、実施されます。

●「総合的な調査」ではパブリック・インボルブメント(P I)の手法を導入します。

- ・福岡空港は、国や地域にとって重要な役割を果たしており、みなさんの暮らしにも大きな影響を与えています。そこで「総合的な調査」では、みなさんに積極的に情報を提供し、ご意見をいただきながら進めていくことにしました。

「福岡空港調査P I 実施計画」の情報はこちらから

ホームページでの情報提供

福岡空港調査連絡調整会議

- 九州地方整備局のホームページ

□ <http://www.qsr.mlit.go.jp> ☒

トップページ_新着情報

□ <http://www.pa.qsr.mlit.go.jp> (港湾空港部) ☒ トップページ_福岡空港の総合的な調査

- 大阪航空局のホームページ

□ <http://www.ocab.mlit.go.jp> ☒

トップページ → 最新情報

- 福岡県のホームページ

□ <http://www.pref.fukuoka.lg.jp>

☒ ☒ ☒ トップページ_「住まいと交通」の道路・交通 → 「福岡空港調査連絡調整会議ホームページ」

- 福岡市のホームページ

□ <http://www.city.fukuoka.jp>

☒ ☒ ☒ トップページ_「暮らしの基盤」 → 「福岡空港」 → 「福岡空港調査連絡調整会議」

福岡空港調査P I 有識者委員会

- 福岡市のホームページ

□ <http://www.city.fukuoka.jp>

☒ ☒ ☒ トップページ_「暮らしの基盤」 → 「福岡空港」 → 「福岡空港調査P I 有識者委員会」

P I 実施計画(ステップ1)冊子等の情報提供窓口

★印の窓口では、福岡空港連絡調整会議で報告された調査報告等の閲覧が可能です。

国の機関

- 国土交通省九州地方整備局（空港PT室）

☒ ☒ ☒ 〒810-0074 ☒ 福岡市中央区大手門2-5-33 ☒ TEL(092)752-8601 / FAX(092)724-2480

- 国土交通省大阪航空局（空港整備調整課）

☒ ☒ ☒ 〒540-8559 ☒ 大阪市中央区大手前4-1-76 ☒ TEL(06)6949-6469 / FAX(06)6949-6218

福岡県の機関

- 空港対策局空港計画課（県庁舎行政棟北側9階）

☒ ☒ ☒ 〒812-8577 ☒ 福岡市博多区東公園7-7 ☒ TEL(092)651-1111（内線2697）

☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ TEL(092)643-3216（直通）

- ★ 県民情報センター（県庁舎行政棟北側1階）

☒ ☒ ☒ 〒812-8577 ☒ 福岡市博多区東公園7-7 ☒ TEL(092)651-1111（内線2459） ☒ ☒

☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ TEL(092)643-3108（直通）

福岡市の機関

- 総務企画局（空港推進担当課）

☒ ☒ ☒ 〒810-8620 ☒ 福岡市中央区天神1丁目8-1 ☒ TEL(092)711-4102

- ★ 市政情報コーナー

☒ ☒ ☒ 〒810-8620 福岡市中央区天神1丁目8-1 ☒ TEL(092)711-4041 / TEL(092)733-5333

福岡空港調査連絡調整会議では、福岡空港の総合的な調査に関する情報を「福岡空港調査連絡調整会議ニュース」(無料)として、希望される方に送付しております。

より多くの方のお申し込みをお待ちしております。

「福岡空港調査連絡調整会議ニュース」をご希望される方は、必要事項をご記入の上、次のいずれかの方法でお申し込み下さい。(様式は任意で結構です)

■ 記入事項： お名前、ご住所(郵便番号)および「**福岡空港調査連絡調整会議ニュース希望**」とお書きの上、下記の方法でご提出下さい。様式は任意。

☐ ☒※ 差し支えなければ、ご職業と年齢もお書き下さい。

■ 申込方法：
... **郵送** 〒812-8577 福岡県空港計画課 空港PI担当 宛 (郵便番号と宛先を書くだけです)
... ☒ 〒810-8620 福岡市総務企画局 空港推進担当 宛 (郵便番号と宛先を書くだけです)
... **ファックス** 092-643-3217 (福岡県)
... ☒ ☐ 092-733-5582 (福岡市)
... **電子メール** ☒ kuko2@pref.fukuoka.lg.jp (福岡県)
... ☒ ☐ kukosuishin.GAPB@city.fukuoka.jp (福岡市)



福岡空港調査連絡調整会議News

お問い合わせ先

■ 実施主体：福岡空港調査連絡調整会議

(関係行政機関) 国土交通省九州地方整備局(空港PT室)

〒810-0074 福岡市中央区大手門2-5-33
TEL:092-752-8601 FAX:092-724-2480

福岡県空港対策局空港計画課

〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7
TEL:092-643-3216 FAX:092-643-3217

国土交通省大阪航空局(空港整備調整課)

〒540-8559 大阪市中央区大手前4-1-76
TEL:06-6949-6469 FAX:06-6949-6218

福岡市総務企画局空港推進担当

〒810-8620 福岡市中央区天神1-8-1
TEL:092-711-4102 FAX:092-733-5582