

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

平成19年12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。

一昨年は、福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 1) を実施し、「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、多くの方からご意見をいただきました。

また昨年は、福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 2) を実施し、「地域の将来像と福岡空港の役割」や「将来の航空需要の予測」についての情報を提供し、多くの方からご意見をいただきました。

今回実施いたしました福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 3) では、平成 19 年 9 月 18 日から「将来需要への対応方策の検討」と「将来対応方策の評価の視点と検討」についての情報提供をするとともに、新たな取り組みとして P I (ステップ 1、2) でみなさんからいただいたご意見などを踏まえ、出前説明会、公開懇話会、意見発表会などを従来の取り組みに加えて実施した結果、12 月 10 日までに 2,500 人を超える方から 7,650 件のご意見が寄せられました。

この度、福岡空港の総合的な調査に係る P I 実施計画(ステップ 3) に基づき、寄せられたご意見を集約し、それに対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方をとりまとめましたので公表します。

なお、今回の「総合的な調査」に係る P I (ステップ 3) 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/>にてご覧いただけます。

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	参加者又は 資料配布数
周知 広報	新聞広告	3回 3紙（読売、朝日、西日本） 半5段広告（9/11）各紙1回	—
	雑誌広告	2回 2誌 ぐらんざ10月号1/2広告（9/20） リビング福岡（中央・西・南・東） 「PICKUP まいたうん」面の1枠（9/22）	ぐらんざ： 160,000部 リビング福岡： 中央・西 222,850部 南 201,530部 東 83,700部
	ラジオ広告	127回 1局（RKB）20秒 （9/18～10/16）（平日のみ） 合計20本 1局（LOVE-FM）60秒 （9/20～9/30） （日本語＋英語、日本語＋中国語、日本語＋韓国語）合計107本	—
	ラジオ放送	2回 1局 RKB（9/18 10:30～）1回 1局 FM福岡（9/24 福岡県広報番組「福岡県だより」内でのお知らせ）	—
	テレビ広告	54回 3局 TNC（9/23～9/29）15秒スポット×16本 FBS（9/23～9/29）15秒スポット×21本 KBC（9/23～9/29）15秒スポット×17本 合計54本	—
	テレビ番組	2回 2局 TNC「フレッシュ！ふくおか県」 （10/7 8:55～9:00）5分 FBS「金曜テレビアン」番組内告知 （10/26 9:55～10:50）30秒	—
	チラシ配布	— 25ヶ所 （福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（9/10～10/2、10/22） 県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	90,000部
	ポスター配布	— ・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 配布等	— ・九州地方整備局港湾空港部情報誌フェルト2回（10/1、11/1発行） ・福岡県だより1回（7/1発行） ・ふくおか市政だより3回（9/1、9/15、10/15発行） ・J:COM福岡、FCV 10分広報番組（10/5～10/11）3回/日×7日間×2局	プエルト： 約6,800部 福岡県だより： 約200万部 市政だより： 約67万部 J:COM、FCV：約56万世帯
	国際交流機関 広報誌	— ・こくさいひろば（（財）福岡県国際交流センター）1回（9月発行） ・レインボー（（財）福岡国際交流協会）1回（英語版：7月号 中国語版、韓国語版：7・8月号）	こくさいひろば：英語 4,500部、中国語 2,000部、韓国語 2,000部 レインボー：英語 5,000部、中国語 1,500部、韓国語 1,500部
PIレポ ートに 関する 情報提 供・意 見収 集	PIレポート	— ・25ヶ所（福岡空港や福岡県内及び県外（佐賀県）の主要駅等）での街頭配布（9/18～10/2、10/22） ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等配布 ・インフォメーションコーナーや公共機関の情報提供窓口等への設置 ・ホームページ掲載（9/18～）※PIレポート英語版も掲載	75,000部 —
	インフォメーション コーナー	4ヶ所 ○福岡空港（9/18～） ○福岡県庁（9/18～） ○福岡市役所（9/18～） ○九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所（9/18～）	2,651人 （福岡空港 9/18～12/10）
	ホームページ	— ・PI（ステップ3）の周知広報開始（9/10～）	12,543アクセス （9/10～12/10）

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数	
P レ ポ ー ト に 関 す る 情 報 提 供 ・ 意 見 収 集	説明会	6回	[福岡市内] あいれふ 10階講堂(9/20) 54人 [福岡地区] まどかぴあ 大会議室(10/8) 47人 [北九州地区] KMMビル 4階会議室(10/3) 37人 [筑豊地区] 飯塚市市民交流プラザ(9/25) 10人 直方市中央公民館(11/12) 16人 [筑後地区] 六ツ門ビル 2階 六ツ門大学(10/5) 28人	
	出前説明会	22回	○学校等 ○一般市民・自治体等 ○企業・経済団体等 6回、500人 10回、341人 6回、136人 (9/18～12/10)	
	懇談会	12回	○空港関連事業者 第1回(9/26 福岡市役所) 5団体、5人参加 第2回(9/27 福岡市役所) 10団体、11人参加 第3回(10/1 福岡空港ビル) 10団体、16人参加 第4回(10/1 福岡空港ビル) 9団体、13人参加 第5回(10/9 福岡市役所) 9団体、10人参加 第6回(10/10 福岡市役所) 11団体、15人参加 ○空港周辺住民等 第1回(9/28 福岡空港事務所) 19人参加 第2回(10/2 地元集会所) 21人参加 第3回(10/10 地元集会所) 27人参加 第4回(10/15 地元集会所) 16人参加 ○周辺自治体(10/9 福岡市役所) 12自治体、1団体、14人参加 ○市民団体(10/16 福岡市役所) 9団体、11人参加	178人
	公開懇話会	3回	第1回(10/24 吉塚合同庁舎) 17団体、17名参加 第2回(10/31 吉塚合同庁舎) 17団体、17名参加 第3回(11/7 吉塚合同庁舎) 17団体、17名参加	
	オープンハウス	8ヶ所(2日/ヶ所)	[福岡市内] ○三越ライオン広場 (9/23～9/24、福岡市中央区) ○ショッピングモールマリナタウン (10/27～10/28、福岡市西区) [福岡地区] ○THE MALL 春日 (9/29～/30、春日市春日) ○福岡東サティ (10/6～10/7、糟屋郡志免町) [北九州地区] ○リバーウォーク北九州 (9/29～9/30、北九州市小倉北区) [筑豊地区] ○イオンショッピングタウン穂波 (10/13～10/14、飯塚市枝国) [筑後地区] ○ゆめタウン久留米 (10/13～10/14、久留米市新合川) [その他の地区] ○ゆめタウン佐賀 (10/6～10/7、佐賀県佐賀市兵庫町)	来場者 1,018人 配布数 1,156部 来場者 640人 配布数 1,679部 来場者 834人 配布数 1,489部 来場者 427人 配布数 1,492部 来場者 417人 配布数 1,194部 来場者 297人 配布数 1,296部 来場者 612人 配布数 1,510部 来場者 682人 配布数 1,455部
	福岡空港見学会	1回	1回開催(10/21) 中学生以上の方を募集	37人
	福岡空港意見発表会	1回	○アクロス福岡 7階(大会議室) (11/5)	発表者 11人 一般参加者 136人

2. 意見記入はがき等により寄せられたご意見

ホームページやP Iレポートの街頭配布、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、公開懇話会、オープンハウス、見学会、意見発表会などを通じて配布した意見記入はがき等により、12月10日までに2,580人から7,650件のご意見が寄せられました。

意見数は、1人の方が複数のご意見を出している場合もあることから、それらを意見毎に分類・集計したものです。

(1)ご意見を寄せられた方の人数及び件数：2,580人(7,650件)

(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2,125人と最も多く、その他、東京都や神奈川県、大阪府といった福岡空港への旅客の多い地域の方や近県である佐賀県にお住まいの方から多く寄せられております。

性別

- 男性から約6割、女性から約3割のご意見が寄せられております。

表1 住所

都道府県	回答数
北海道	2
岩手県	1
宮城県	3
埼玉県	5
千葉県	12
東京都	50
神奈川県	14
新潟県	1
石川県	1
山梨県	1
岐阜県	2
静岡県	2
愛知県	4
三重県	1
京都府	1
大阪府	14
兵庫県	5
和歌山県	1
岡山県	1
広島県	1
山口県	7
愛媛県	1
福岡県	2,125
佐賀県	90
長崎県	7
熊本県	26
大分県	6
宮崎県	2
鹿児島県	2
沖縄県	5
その他	2
無回答	185
計	2,580

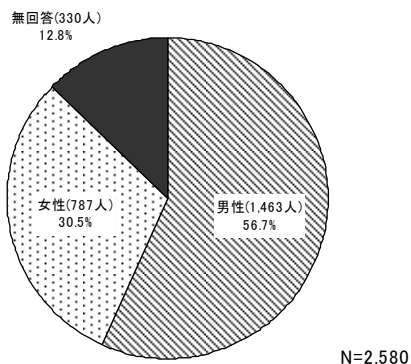


図1 性別

年齢

- 30代、40代、50代からそれぞれ約2割、20歳未満、20代、60代、70代以上からそれぞれ約1割のご意見が寄せられております。

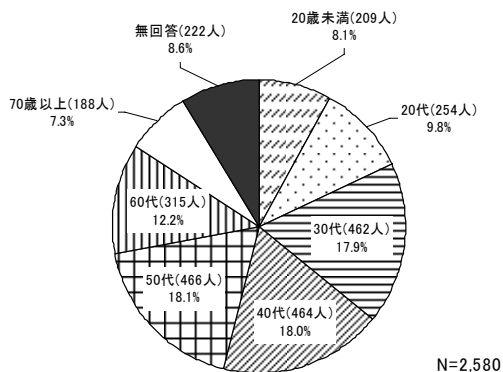


図2 年齢

職業

- ・ 会社員、公務員、会社役員といった仕事で空港を利用する機会が多い方々や主婦の方などを含め、幅広くご意見が寄せられております。

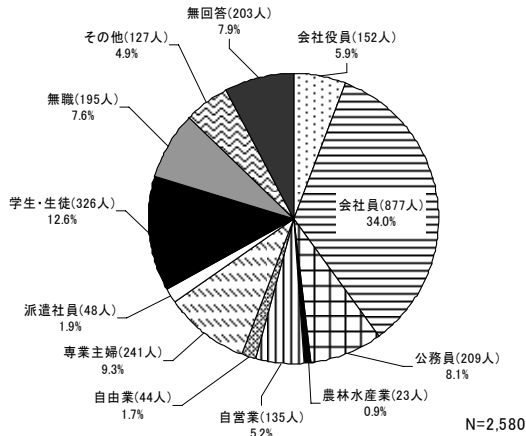


図 3 職業

福岡空港からの航空機利用状況

- ・ 数年に1～2回から年に15回未満(3～7往復程度)の方からのご意見が全体の約8割を占めております。また、利用されない方や年に30回以上利用される方からもご意見が寄せられております。

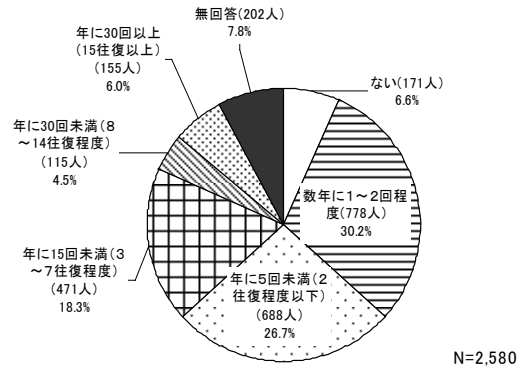


図 4 福岡空港からの航空機利用状況

(3) 意見記入はがき等各問の回答状況

問1. 今回のPI(ステップ3)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。(複数回答可)

- ・ PIレポートの街頭配布による回答が最も多く、次いでオープンハウスでの回答が多くなっております。
- ・ その他、新聞やテレビCM・ニュースなども含め多様なメディアを介してPIについて周知されております。

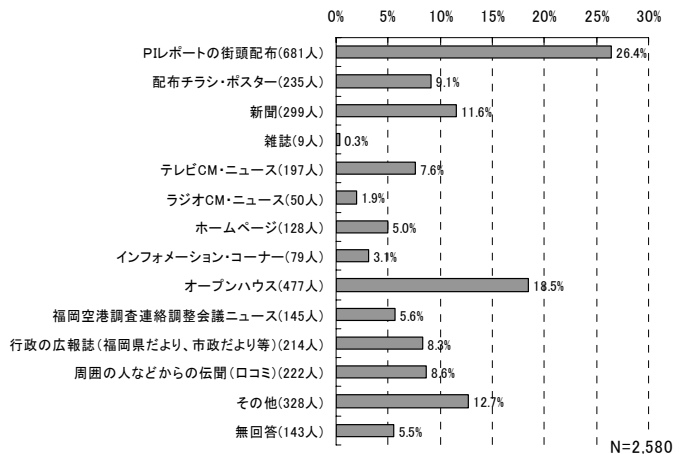


図 5 今回のPI(ステップ3)が行なわれていることをどのような形でお知りになりましたか

問2. PIレポートの文章や図表など表現のわかりやすさやイベントの印象についてお尋ねします。

どのPIレポートをお読みになりましたか。(複数回答可)

- ・ PIレポートを読まれている方が約9割となっております。また、参考資料(PIレポート詳細版)を読まれている方が約1割となっております。

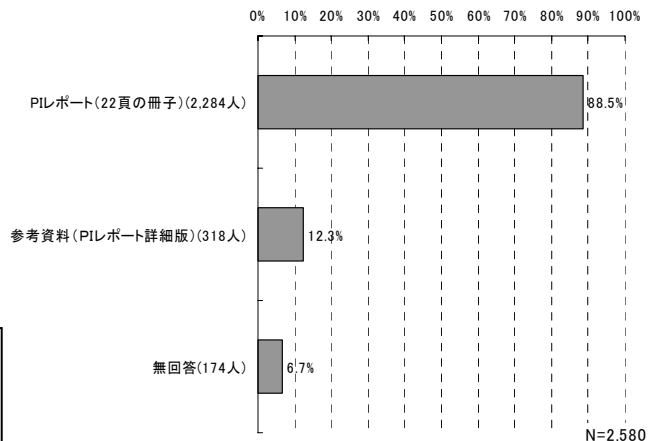


図 6 どのPIレポートをお読みになりましたか

PIレポートはわかりやすかったですか。

・ 「わかりやすかった」、「普通」とされた方が全体の約8割を占めております。

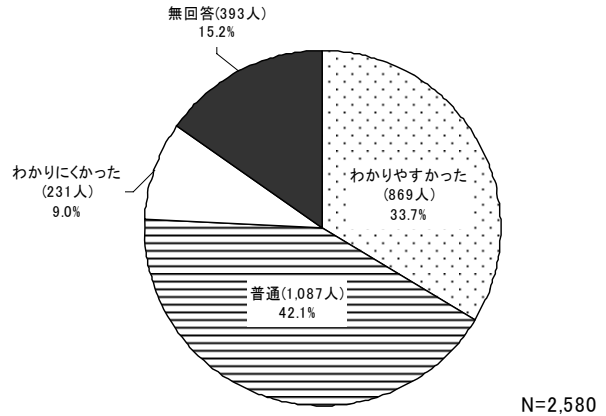


図 7 PIレポートはわかりやすかったですか

参加した催しは何ですか。(複数回答可)

・ ご意見をお寄せいただいた方の約6割の方が、何らかの催しに参加されております。

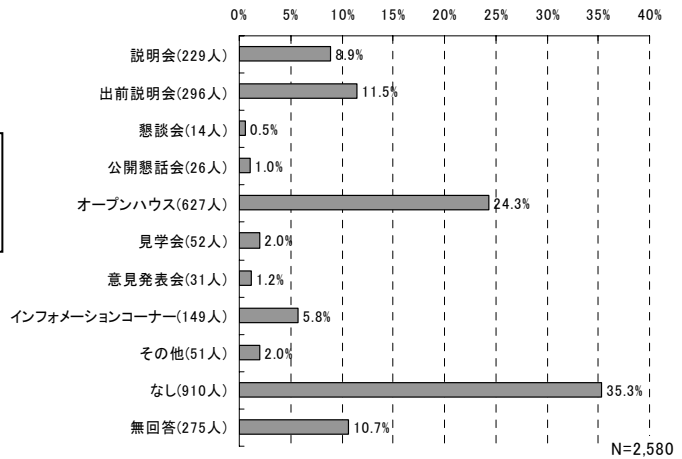


図 8 参加した催しは何ですか

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(1,395人)のみ回答)

・ 「満足」、「ほぼ満足」とされた方が全体の約5割、普通まで加えると約9割となっております。

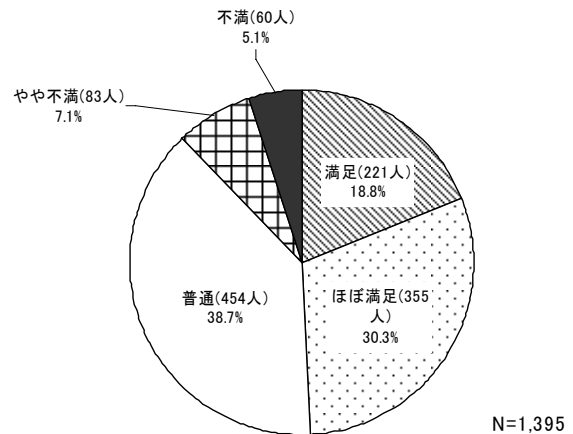


図 9 参加した催しの印象はいかがでしたか

問3.

「将来需要への対応方策の検討」について、方策(近隣空港との連携、滑走路増設、新空港)毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか。

- ・ 「わかった」、「概ねわかった」とされた方が全体の7割を超えています。

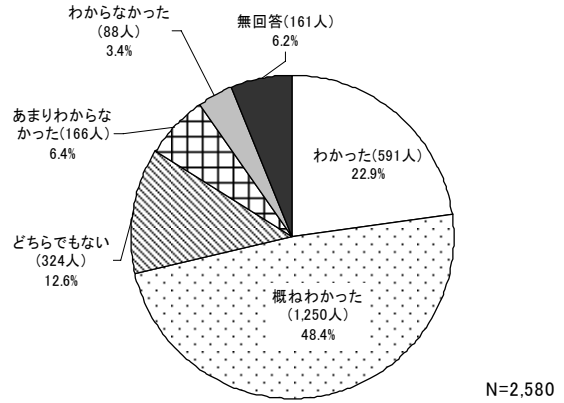


図 10 「将来需要への対応方策の検討」について、方策毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか

「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか。(複数回答可)

- ・ 「利用者利便性の視点」とされた方が約5割となっております。次いで「環境・安全の視点」で約4割となっております。

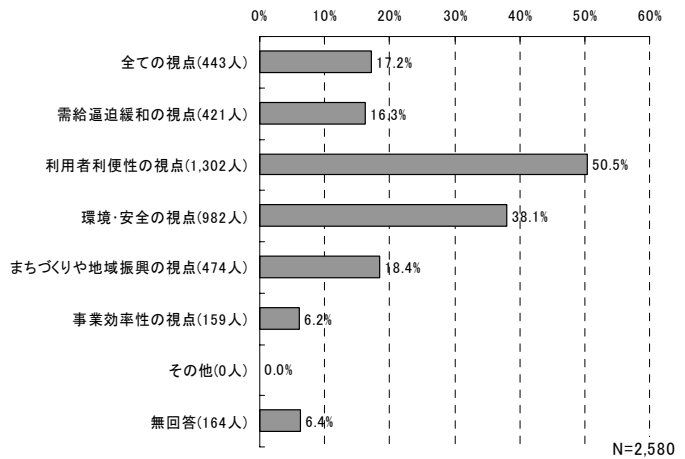


図 11 「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか

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？

- ・ 「興味深かった」、「少し興味深かった」とされた方が全体の7割を超えています。

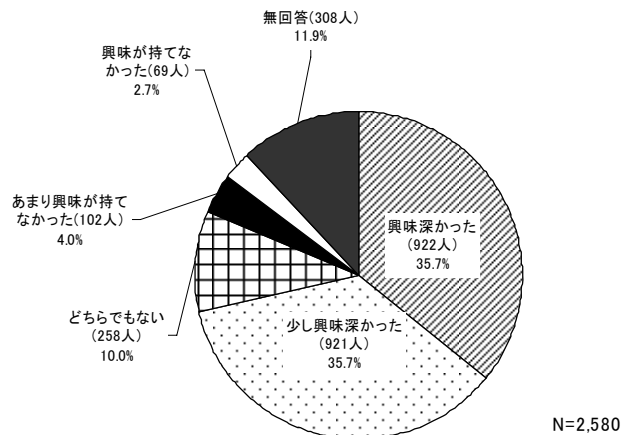


図 12 今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか

3. 寄せられたご意見

意見記入はがき等により寄せられたご意見の合計

ステップ の区分	意見	
	分類	件数
ステップ 3	将来需要への対応方策について	5,226 件
	近隣空港との連携	882 件
	(意見の構成)	
	1.利用制限型の方策への意見	125
	①国際線の利用制限について	71
	②貨物、離島便等の利用制限について	43
	③自衛隊等の利用制限について	11
	2.需要誘発型の方策への意見	219
	①空港へのアクセス向上について	188
	②利用者負担の軽減について	18
	③路線・便数の拡充について	13
	3.近隣空港との連携方策全般への意見	538
	現空港における滑走路増設	1,114 件
	(意見の構成)	
1.滑走路増設の効果や影響に関する意見	640	
①需給逼迫緩和の効果について	47	
②利用者利便性の確保について	151	
③周辺環境への影響、安全性について	185	
④都市開発への影響について	22	
⑤費用(建設、ランニング)について	155	
⑥用地・補償等について	80	
2.滑走路の位置・規模について	195	
3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	279	
新空港	1,705 件	
(意見の構成)		
1.新空港の効果や影響に関する意見	987	
①需給逼迫緩和について	44	
②利用者利便性の確保について	279	
③周辺環境への影響、安全性について	136	
④自然環境保全について	140	
⑤費用(建設、ランニング)について	337	
⑥用地・補償等について	26	
⑦利用時間について	25	
2.候補地の選定について	220	
3.新空港方策全般への意見	498	
対応方策全般	1,058 件	
(意見の構成)		
1.空港能力について	88	
2.現空港の活用について	97	
3.利用者の利便性確保について	202	
4.需要予測について	396	
5.ターミナル施設の機能・設備について	46	
6.総合的な交通対策について	39	
7.その他	190	
その他	467 件	
将来対応方策の評価の視点について	1,775 件	
(意見の構成)		
1.評価の視点全般について	98	
2.需給逼迫緩和の視点について	112	
3.利用者利便性の視点について	421	
4.環境・安全の視点について	392	
5.まちづくりや地域振興の視点について	229	
6.事業効率性の視点について	488	
7.その他	35	
PIIについて	389 件	
(意見の構成)		
1.PIの取り組みに対する意見	174	
2.PIの催し等に関する意見	96	
3.PIレポートに対する意見	119	
ステップ 4に関する 意見	評価の方法に関する意見	27 件
(意見の構成)		
1.評価の方法について	25	
2.その他	2	
その他	233 件	
合計	7,650 件	

4. 意見の分類内容

(1) 集計方法

今回のPIでは、2,580名の方からご意見が寄せられました。ご意見を寄せられた方には、1人で複数のご意見を述べている方もおられ、意見数としては7,650件に分類されました。

また、各将来対応方策に積極的なご意見や消極的なご意見もありましたが、明確に分類できないご意見やどちらにも採りうるご意見も多数ありました。

このため、今回、お示しするご意見の内容の分析の結果については、ご意見の大まかな傾向であり、正確な割合を示したものではありません。

(2) 寄せられたご意見の内容

寄せられたご意見7,650件を整理すると、意見全体の約7割、5,226件が将来対応方策に対するご意見であり、具体的な案に対する関心の高さが伺われる結果でした。

将来対応方策に対するご意見の内訳としては、「現空港における滑走路増設」に関するもの1,114件、「新空港」に関するもの1,705件、「近隣空港との連携」に関するもの882件、「対応方策全般」に関するもの1,058件、「その他」467件でした。

PIレポートにおいて抜本的な将来対応方策として提示した「滑走路増設」及び「新空港」に対して寄せられたご意見の傾向を図13及び図14に示しています。

「滑走路増設」については、利便性の高さが保たれることや、抜本方策としては事業費が比較的小さいことなどから賛意を示すご意見がある一方、騒音区域が広がることなどについて懸念するご意見も寄せられています。

「新空港」については、現空港における騒音問題の解消などの観点から支持するご意見がある一方、事業費の大きさなどを懸念する声も多く寄せられています。

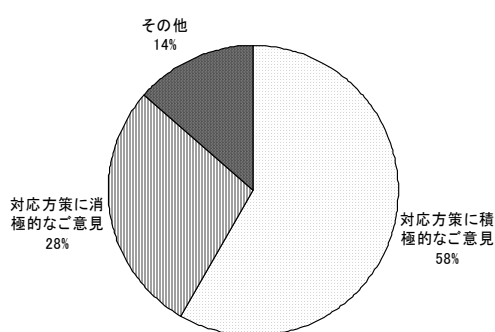


図13 寄せられたご意見の分類【滑走路増設】

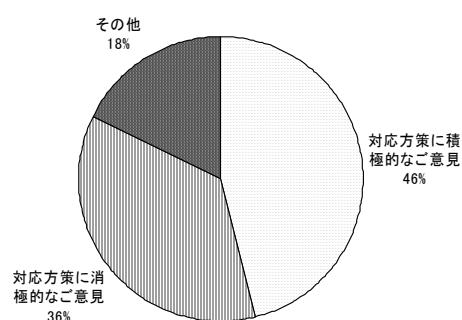


図14 寄せられたご意見の分類【新空港】

5. 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			
ステップ 3	将来需要への 対応方策につ いて	近隣空港との連 携	882 件	国際線や貨物、離島便、自衛隊等を近隣空港に移設を求める利用制限型に関する意見や連絡バスやアクセス鉄道の設置、近隣空港の着陸料の軽減や近隣空港までのアクセス費用の軽減、近隣空港の路線・便数の拡充などの需要誘発型に関する意見がありました。	近隣空港との連携方策については、「利用制限型」、「需要誘発型」それぞれの実現性や課題、問題点等について説明を行い、PIの取り組みを進めた結果、様々なご意見を頂きました。 連携方策については、その内容について概ね理解が得られたものと考えておりますが、引き続き、ご質問等には丁寧にご説明していくことが大事であると考えております。
			(意見の構成)		
			1.利用制限型への意見(125件)		
			①国際線の利用制限について(71件) 国際線を近隣空港に移すべきという意見が多数ありました。一方で、地域の経済発展、利用者利便性等の観点から移すべきでないとする意見も寄せられました。		世界的な航空自由化の流れの中、近隣空港に国際線を強制的に移すことや福岡空港への国際線の乗入制限を実施することは、非常に困難です。 仮に福岡空港への国際線等の乗入制限を実施した場合、多少の福岡空港の需給逼迫緩和効果があることが予測されます。しかし、PIレポートにもありますように、近隣空港への路線や便が移転するかどうかは、航空会社の経営判断に委ねられており、北部九州地域から減便や撤退につながる可能性があります。 このため、北部九州地域の利用者利便性を著しく低下させるとともに、福岡空港の拠点性が低くなり、北部九州地域の発展への悪影響に留意する必要があります。
			②貨物、離島便等の利用制限について(43件) 貨物や離島便、地方路線、不定期路線を近隣空港に移すべきという意見がありました。一方で、貨物や離島便、地方路線、不定期路線を近隣空港に移しても混雑緩和効果が無く無意味であるという意見や離島便を移すことは、福岡都市圏から離島への観光客減少につながり、離島経済にマイナスであるという意見も寄せられました。		航空自由化の流れのなか、不定期路線や地方路線についても、近隣空港への移設は非常に困難だと思われる。近隣空港への路線・便の移転は航空会社の経営判断に委ねられており、福岡空港で利用制限を実施した場合、北部九州地域から減便や撤退の可能性が あります。 仮に離島便の利用制限を福岡空港で実施した場合、島民にとって福岡市との往来が不便になり、大変な不便を強いることとなります。また、全国各地から福岡空港で乗り換えて離島に向かう観光客の減少も懸念され、さらに北部九州で離島路線が就航できなくなるおそれもあります。 また、定期貨物専用便は、現在、福岡空港には就航していませんので、需給逼迫緩和効果はありません。
			③自衛隊等の利用制限について(11件) 米軍や自衛隊を近隣空港に移すべきという意見がありました。		自衛隊や米軍については、本調査においては今後も現在の機能を継続することを前提にしております。 なお、福岡空港における自衛隊や米軍の離発着回数は年間3000回程度であり、仮にこれらを他に移転させたとしても需給逼迫緩和効果はわずかしくなく、抜本的な解決にはならないと考えられます。
			2.需要誘発型への意見(219件)		
			①近隣空港へのアクセス向上について(188件) バス路線の拡充やアクセス鉄道、高速道路の整備を要望する意見がありました。一方で、アクセス鉄道の設置について、採算性を懸念する意見もありました。		バス路線の拡充やアクセス鉄道の整備により近隣空港への交通アクセスの利便性を飛躍的に向上させた場合の福岡空港の需給逼迫緩和効果を試算しておりますが、その結果、福岡空港の需給逼迫緩和効果は国内旅客数の3～6%程度であることが分かっており、抜本的な対応方策にはならないと考えられます。 また、コスト負担や事業採算性の課題があります。
			②利用者負担の軽減について(18件) 近隣空港の着陸料の軽減や駐車場の無料化、近隣空港までのアクセス費用の軽減などによる利用者負担の軽減を求める意見がありました。		国の設置管理する空港の着陸料については、航空行政に関する全体の収支バランスを踏まえ、告示により設定しております。このため、新北九州空港では、着陸料を個別に設定することは困難です。 アクセス費用の低減については、佐賀空港で駐車場の無料化、新北九州空港で連絡橋の無料化など既に実施されております。
			③路線・便数の拡充について(13件) 近隣空港の路線・便数の拡充を求める意見がありました。		国内航空運送事業については、平成12年2月施行の改正航空法により、需給調整規制は廃止され、参入規制や運賃・料金規制等が緩和されました。このため、航空路線・便の設定、減便、撤退は、各航空会社の経営判断に委ねられております。
3.近隣空港との連携全般への意見(538件) 新空港や滑走路増設が無駄な公共事業であるため、近隣空港との連携を図るべきという意見がありました。一方、近隣空港は不便で、市場原理を考慮すれば、近隣空港との連携は抜本的な対応方策とはなり得ないという意見もありました。 また、新空港や滑走路増設の効果発現までには時間が掛かるので、近隣空港との連携も組み合わせて検討するべきという意見もありました。		近隣空港との連携については、利用制限型は対応方策とはならず、需要誘発型でも需給逼迫緩和の効果はわずかであることから、抜本方策とはなり得ないと考えております。なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、検討する必要があると考えております。 また、各対応方策の事業効率性については、ステップ4で検討してまいります。			
現空港における 滑走路増設	1,114 件	現空港の利用者利便性の高さに関する意見や周辺への騒音や安全性を危惧する意見、建設費や借地料、環境対策費の費用に関する意見、用地買収の困難性に関する意見などがありました。	福岡空港は、福岡都市部にある空港で、アクセス等の利用者利便性が良い反面、騒音や安全性、建築物の高さ制限など空港周辺地域に大きな影響を及ぼしております。 その点を踏まえつつ、現空港の滑走路増設の方策について説明を行ったところ、滑走路増設のメリットやデメリットについて多数の意見を頂きました。このため、滑走路増設については、広く住民や航空利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えております。 なお、皆様から頂いた多数の意見を参考に、ステップ4では比較評価してまいります。		
		(意見の構成)			
		1.滑走路増設の効果や影響に関する意見(640件)			
		①需給逼迫緩和の効果について(47件) 混雑緩和のためにも滑走路増設が必要とする意見がありました。一方で、将来需要に対応できるか疑問を呈する意見がありました。	ステップ4では、滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定です。		
②利用者利便性の確保について(151件) 福岡空港はアクセスが良く、利用者の利便性が高い空港であるため、滑走路増設が望ましいとする意見がありました。また、滑走路処理容量の増加により、路線数や便数が増えることによる更なる利便性の向上を求める意見がありました。	アクセスなどの利用者利便性については、ステップ4において各案を比較評価する予定です。				

ステップ の区分	意見		意見に対する考え方		
	分類	件数			
ステップ 3	将来需要への 対応方策につ いて	現空港における 滑走路増設	③周辺環境への影響、安全性について(185件) 周辺への騒音や安全性、滑走路増設による水害、周辺の自然環境の悪化、環境対策費の増加を懸念する意見がありました。	滑走路増設になった場合、現在より騒音区域が広がる可能性があります、その影響を予測する場合、将来機材の動向などを精査した上で検討する必要があります。 また、滑走路増設にあたっては、現状と同様の安全性を確保することが前提であると考えております。	
			④都市開発への影響について(22件) 建物の高さ制限などまちづくりへの影響に関する意見がありました。	福岡空港は、建物の高さ制限などまちづくりに大きな影響を与えており、この点についてもステップ4で比較評価する予定です。	
			⑤費用(建設、維持管理費)について(155件) 新空港より建設費が抑えられるので滑走路増設が良いという意見がある一方でこれ以上莫大な建設費用をかけるべきでないという意見がありました。また、現空港を残すことで毎年、借地料、環境対策費が掛かることや滑走路を増設することによる借地料、環境対策費の増加を懸念する意見がありました。	環境対策費や借地料等の維持管理費も含め事業効率性の視点の中で、ステップ4において比較評価する予定です。 なお、滑走路増設に伴う拡張用地については、買収を想定しており、概算事業費に含んでおります。	
			⑥用地・補償等について(80件) 用地買収の困難性に関して懸念する意見がありました。	現空港における滑走路増設については、用地拡張やターミナル移設に伴うため、多くの課題があります。現空港における滑走路増設が選択された場合は、周辺地域の皆様と合意形成に努めてまいります。	
		2.滑走路の位置・規模について(195件) 増設滑走路の延長を小・中型機用に短くする意見や長距離路線用に長くする意見、滑走路間の間隔を空港の処理能力を上げるために広げる意見や周辺への影響を考慮して狭くする意見がありました。 また、非精密進入の滑走路については、悪天候時での運用を懸念する意見がありました。	滑走路の延長や滑走路の間隔については、今後も詳細に検討する予定です。 また、非精密進入の滑走路を増設する案においては、悪天候時には精密進入が可能な現滑走路を着陸用に使うことも想定しておりますので、運用の確実性については特段の問題は生じないと考えております。		
		3.現空港の滑走路の増設全般への意見(279件) 増設についてよくわかったとする意見が多数寄せられました。一方で、供用中の空港整備の困難性に対する意見がありました。	供用中の空港での滑走路増設整備については、他空港の事例等から技術的には可能であると考えております。		
		新空港	1,705件	新空港については、アクセス利便性の低下や自然環境への影響、高額な建設費について懸念する意見がありました。 一方、現空港の需給逼迫や福岡空港の役割、現空港の騒音、安全性から新空港の必要性に関する意見もありました。	新空港については、新空港の費用やアクセス、自然環境への影響等の特徴について説明を行い、PIの取り組みを進めた結果、新空港については多数の意見を頂きました。 このため、新空港については、広く住民や航空利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えております。 なお、皆様から頂いた多数の意見を参考に、ステップ4では比較評価してまいります。
		(意見の構成)			
		1.新空港の効果や影響に関する意見(987件)			
		①需給逼迫緩和について(44件) 航空需要は今後も伸びると予想されるので、混雑緩和のためにも新空港が必要になるという意見がありました。		ステップ4では、滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定です。	
		②利用者利便性の確保について(279件) 現空港へのアクセスと比較して新空港へのアクセスに懸念があるといった意見がありました。また、アクセス利便性の低下による需要への影響を指摘する意見もありました。		新空港の候補地検討対象範囲は博多駅から30km、福岡都心部からアクセス時間を概ね1時間以内を想定し候補地の選出を行っており、今後、アクセスルート、時間、費用等の検討を行います。 また、新空港については、ステップ4において現空港とのアクセス条件の違いによる需要への影響を検討する予定です。	
		③周辺環境への影響、安全性について(136件) 現空港の周辺への騒音や安全を懸念し、新空港建設を求める意見がありました。また、新空港を建設した場合の周辺への騒音、安全等について配慮を求める意見がありました。		周辺環境への影響、安全性について、今後ステップ4で比較評価する予定です。なお、新空港を検討する上での候補地ゾーンの選出条件として、航空機騒音の影響を考慮し選出しております。具体的な滑走路配置についてはステップ4で検討する予定です。	
		④自然環境保全について(140件) 新空港における海上埋立による自然環境等への影響について懸念する意見がありました。		候補地ゾーンの周辺における自然環境の影響についてはステップ4で比較評価する予定です。	
		⑤費用(建設、維持管理)について(337件) 建設コストが高額になるため費用負担について懸念する意見が多数ありました。		対応案として新空港が選択された場合、費用負担スキームについては構想・計画段階での検討を予定しております。 なお、ステップ4では、参考として既存の海上新空港の事例について、費用負担の実例の紹介を行う予定です。	
	⑥用地・補償等について(26件) 漁業補償の困難性に関して懸念する意見がありました。		候補地ゾーン周辺には、漁業権が設定されていることから、埋立にあたっては、漁業補償も想定しております。 なお、対応案として新空港が最終的に選択された場合は、漁業関係者との合意形成に努めて参りたいと考えております。		
	⑦利用時間について(25件) アジアとの交流、貨物輸送の拠点性の観点から24時間対応可能な空港が必要との意見がありました。		新空港については、市街地に騒音がかからない配置が可能であることから、24時間利用は可能と考えております。		
	2.候補地の選定について(220件) 候補地ゾーンについてよくわかったとする意見がありました。また、横風の影響を懸念する意見、断層の危険性について考慮すべきとの意見がありました。 また、湾内案2案については、今後より詳細に特徴を整理してほしいという意見がありました。		現在の福岡空港のウインドカバレッジは99.8%程度(2003年3月～2005年2月実績値)であり、今後、ウインドカバレッジも考慮した上で、新空港の滑走路配置について検討を行いステップ4にてお示しする予定です。断層の危険性については、今回ステップ3にて考慮しております。(詳細版P73参照) なお、ステップ3では、湾内中央ゾーンは警固断層の存在、湾内東ゾーンは博多港の港湾機能への影響があることから、想定される課題が少なく、現時点で実現可能性が高い「三苦・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンについて特徴を整理しました。湾内2ゾーンについては、ステップ4において上記の課題を整理する予定です。		
	3.新空港全般への意見(498件) 長期的な観点等から新空港建設が必要との意見がある一方で建設コスト・環境の観点等から新空港は不必要との意見がありました。		各対応方策については、5つの評価の視点に基づき、ステップ4で長所、短所を整理した上で比較評価する予定です。		

ステップ の区分	意見		意見に対する考え方	
	分類	件数		
ステップ 3	将来需要への 対応策につ いて	1,058 件	空港能力や現空港の有効活用、需要予測の精度、他の交通機関の利用も含めた交通対策等、対応策全般に関する意見が多数ありました。	将来需要に対応するための方策が必要との意見が寄せられました。それらの意見を踏まえ今後各対応案の比較評価を行います。また、ステップ2で情報提供しました需要予測に関する意見が多数寄せられました。将来の人口やGDP等の将来値については、客観的なデータを用いるとともに、将来計画として示されている交通ネットワーク等も考慮して需要予測を行っております。これらの動向については今後とも実際の福岡空港の利用状況と併せて注目していく必要があると考えております。
			(意見の構成)	
			1.空港能力について(88件) アジアとの交流拠点にふさわしい空港として空港能力拡充が必要との意見、現空港の能力は限界であるとの意見がありました。	福岡空港は海外・全国と福岡を結ぶ拠点空港として今後も重要であると考えており、それを踏まえた対応が必要であると認識しております。
			2.現空港の活用について(97件) ターミナルビルの移設やエプロン増設が必要であるとの意見がありました。一方で、このような有効活用方策では将来需要に対応できないとする意見もありました。	現空港の有効活用方策については、ステップ1でお示し、その後検討した結果、ターミナルの移設、統合には多額の費用を要することが判明しております。(詳細版P4参照)
			3.利用者利便性の確保について(202件) アクセスや路線数など利用者の利便性を考慮した対応策が必要との意見がありました。	利用者利便性については、評価の視点の1つとして考えております。
			4.需要予測について(396件) 少子高齢化・燃料高騰・廃止、休止路線の増加等により将来の航空需要が伸びないとする意見、需要予測の精度に関する意見が多数ありました。	ステップ2で実施した需要予測は、GDPと関連の高い全国生成交通量をベースに福岡空港の潜在的な利用者数を推計したものです。また、推計に用いたデータはその時点で最新のものを使用し、将来のGDP等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大規模のある3ケースを設定したことにより経済の伸張が小幅の場合の需要予測値も示しており、算定の手法としては妥当と考えております。 将来、日本の人口は、少子高齢化とともに、緩やかに減少していくことが見込まれておりますが、福岡市や福岡都市圏の人口は当面増加していくものと予想されております。(ステップ2 詳細版P97参照) 予期せぬ事象による世界経済の変動や原油価格の高騰など、経済活動全般に広範囲に影響が及ぶものについては、その影響がGDPの伸びの鈍化等で現れるものと予想されます。 ただし、2001年以降、関西方面及び南九州方面を中心に新幹線などとの競合による旅客の減少や、2006年の新北九州空港の開港などによる影響があること、また、福岡空港はピーク時には既に容量限界で、増便によるサービスレベルの向上は困難な状況であることから、実際の旅客数は頭打ちの状態になっていると考えられますが、これらについては、ステップ4において、さらに分析を行いたいと考えております。 なお、GDP、将来人口や交通ネットワークなど、需要予測に影響を与えるような社会状況の変化については、今後とも注視するとともに、計画案を絞り込む構想・計画段階において、需要予測を見直して精査していく必要があると考えております。
	5.ターミナル施設の機能・設備について(46件) 国内線と国際線の統合やターミナル施設の充実を求める意見がありました。	新空港と同様に、滑走路増設案においても、国内線・国際線ターミナル統合案があります。なお、施設規模、配置等については、構想・計画段階で詳細に検討していく予定です。		
6.総合的な交通対策について(39件) 鉄道など他の交通機関の活用や航空機の大型化などの対応策の検討が必要である旨の意見がありました。	九州新幹線鹿児島ルートの中線開業など航空と他の交通機関との競合、需要分散については、需要予測において考慮しており、福岡・鹿児島路線で減少する旅客数の数値をお示しております。(ステップ2 詳細版P131参照) また、航空機材は、現在、小型化の傾向にあり、今後のジャンボジェット機の退役や航空事業者の経営計画なども加味すると航空機の大型化を想定するのは困難であると考えております。(ステップ2 レポートP7参照)			
	7.その他(190件)			
	その他	467 件		

ステップ の区分	意見		意見に対する考え方	
	分類	件数		
ステップ 3	将来対応方策の評価の視点について	1,775 件	<p>評価の視点については、主な意見として、今後の航空需要とその対応についての意見、現空港における滑走路増設や新空港の場合のアクセス利便性や周辺環境への影響についての意見、今後のアジアとの関係、福岡・九州の将来像を見据えた上での評価についての意見、対応方策に要する費用についての意見等、5つの評価の視点について、意見がありました。</p> <p>(意見の構成)</p> <p>1.評価の視点全般について(98件)</p> <p>今回お示した5つの評価の視点について、概ね良いとする意見がありました。その他、特定の視点に偏ることなく評価すべきとの意見、5つの視点の間で重み付けすべきとの意見等もありました。</p> <p>2.需給逼迫緩和の視点について(112件)</p> <p>増加が予想される将来の航空需要に対し、しっかりと対応すべき、早急に対応すべきという意見がある一方、今後の需要の伸び自体に疑問を呈する意見もありました。</p> <p>3.利用者利便性の視点について(421件)</p> <p>現空港の良好なアクセスについての意見や、新空港方策に決定した場合のアクセス利便性低下を懸念する意見もありました。その他航空路線・便数の拡充、乗り継ぎ利便性向上に関する意見がありました。また、利便性と併せて環境への影響や安全面について言及する意見などもありました。</p> <p>4.環境・安全の視点について(392件)</p> <p>現在の福岡空港について、騒音問題や万一の場合の事故の危険性を懸念する意見がありました。これら現空港の環境・安全問題等から新空港が望ましいとする意見がある一方、建設した場合の周辺環境への影響を懸念する意見もありました。</p> <p>5.まちづくりや地域振興の視点について(229件)</p> <p>今後のアジアとの交流増大など、福岡・九州の将来像・役割を見据えた上での評価を求める意見がありました。また、空港に対して今後の地域の活力の維持発展のための役割を求める意見や、福岡一極集中を懸念する意見などがありました。</p> <p>6.事業効率性の視点について(488件)</p> <p>財政負担を懸念する意見や、現空港の環境対策費・借地料についての意見、財政負担を小さくするために近隣空港との連携・現空港の有効活用を求める意見などがありました。一方、費用・期間がかかっても課題解決のために必要な整備を行うべきなどの意見がありました。また、費用に対する方策毎の効果が重要とする意見がありました。</p> <p>7.その他(35件)</p>	
	PIIについて	389 件	<p>PIIについては、透明性、公正さを基本に実施しております。今回のPIでは、ステップ1、ステップ2でみなさんからいただいた意見等を踏まえ、テレビCMの放送などによる広報の強化、新しい催しとして意見発表会や公開懇話会の開催など、その内容を充実させたところですが、今後とも工夫して参りたいと考えております。</p> <p>また、PIレポートについては、客観的かつわかりやすく作成することとしておりますが、内容が広範かつ専門分野にわたることから、PIレポートとりまとめにかかるデータや、参考事例などをとりまとめた詳細版を併せて作成し、みなさんに公開しております。今後ともわかりやすい内容になるよう工夫していくとともに、みなさんから一層の信頼が得られるよう努力して参ります。</p> <p>(意見の構成)</p> <p>1.PIの取り組みに対する意見(174件)</p> <p>周知広報などを強化すべきとの意見、PIの取り組みを評価する意見、PIの取り組みについて偏っているのではないかなどの意見がありました。</p> <p>2.PIの催し等に関する意見(96件)</p> <p>PIの催し充実や実施内容のあり方などについての意見がありました。</p> <p>3.PIレポートに対する意見(119件)</p> <p>PIレポートの内容について、わかりやすい、興味深いとされる意見がある一方、わかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見えるなどの意見がありました。</p>	
	ステップ4に関する意見	27 件	<p>評価の主体についての意見や中・長期的な観点から評価すべきとの意見、方策の組み合わせを検討すべきとの意見がありました。</p>	
	その他	233 件		
	合計	7,650 件		
				<p>5つの評価の視点については、ステップ1で整理した「福岡空港の現状と課題」およびステップ2でお示した「地域の将来像」から導かれる「福岡空港の役割」に基づき設定・提示したものであり、今回のPIステップ3での取り組みの結果、多くの意見をいただきました。評価の視点については、市民等の方々へ広く情報を提供することができ、内容についても概ねの理解が得られたのではないかと考えております。今後ステップ4では、各対応案を定性的・定量的に比較検討する「ものさし」として、今回お示した5つの評価の視点に基づく評価項目を設定し、各対応案の比較評価を行い、方向性(案)をお示していきたいと考えております。</p> <p>評価の視点のどれを重視するかについては、価値観等の違いにより、人によって様々な考え方があります。今後ステップ4で抜本的な対応方策となり得るものの比較評価をするにあたっては、評価の視点はいずれも重要ですので、重み付けについては慎重に検討すべきと考えております。</p> <p>福岡空港の将来の航空需要については、ステップ2でお示したとおり、今後も増加し2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると予想されております。福岡・九州が今後も地域として活力を保っていくためには、福岡空港の将来需要にしっかりと対応していくことが必要であるとと考えております。</p> <p>ステップ4では、この利用者利便性の視点から、アクセス利便性を含め、航空路線・便数の拡充の可能性、乗り継ぎ利便性等について、各対応案を比較評価していきたいと考えております。また、環境への影響や安全面については、「環境・安全の視点」で比較評価していきたいと考えております。</p> <p>ステップ1では「福岡空港の現状と課題」についてお示しし、ステップ2では、「福岡空港の役割」から導かれる「必要となる取り組み」の一つとして、「幅広い航空利用と安全・環境への配慮」をお示しております。「環境・安全の視点」は、これを踏まえ設定しているものであり、方策の実施によって、生活環境や自然環境、安全性の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。</p> <p>グローバル化や地方分権などの今後の社会・経済の動向を踏まえ、「地域の将来像」とそこから導かれる「福岡空港の役割」については、ステップ2でお示したところであり、地域の持続的な発展のためには、福岡の国内外交流拠点機能の強化が重要と考えております。「まちづくりや地域振興の視点」では、各方策を実施した場合の福岡・九州にもたらす効果やまちづくりへの影響について、比較評価していきたいと考えております。</p> <p>事業効率性の視点は、方策の実施に必要な費用に照らして、利用者が十分な効果を得られるか、また方策実施の困難性などを評価するものです。ステップ4では、各対応案についての滑走路処理容量などお示しし、費用の面に加え、それに対する効果の両面から各対応案の比較評価を行っていく予定です。</p> <p>ステップ4では、これまでいただいた意見等を踏まえ、評価項目を設定し、各対応案の比較評価を行って参ります。</p>

参考 - 1

意見記入はがき「 将来需要への対応方策の検討について」欄に寄せられたご意見

ステップ の区分	意見	
	分類	件数
ステップ 3	将来需要への対応方策について	2,933 件
	近隣空港との連携	526 件
	(意見の構成)	
	1. 利用制限型の方策への意見	64
	① 国際線の利用制限について	36
	② 貨物、離島便等の利用制限について	23
	③ 自衛隊等の利用制限について	5
	2. 需要誘発型の方策への意見	119
	① 空港へのアクセス向上について	100
	② 利用者負担の軽減について	9
	③ 路線・便数の拡充について	10
3. 近隣空港との連携方策全般への意見	343	
現空港における滑走路増設	730 件	
(意見の構成)		
1. 滑走路増設の効果や影響に関する意見	413	
① 需給逼迫緩和の効果について	35	
② 利用者利便性の確保について	111	
③ 周辺環境への影響、安全性について	106	
④ 都市開発への影響について	12	
⑤ 費用(建設、ランニング)について	96	
⑥ 用地・補償等について	53	
2. 滑走路の位置・規模について	140	
3. 現空港の滑走路の増設方策全般への意見	177	
新空港	833 件	
(意見の構成)		
1. 新空港の効果や影響に関する意見	525	
① 需給逼迫緩和について	23	
② 利用者利便性の確保について	153	
③ 周辺環境への影響、安全性について	78	
④ 自然環境保全について	74	
⑤ 費用(建設、ランニング)について	178	
⑥ 用地・補償等について	9	
⑦ 利用時間について	10	
2. 候補地の選定について	90	
3. 新空港方策全般への意見	218	
対応方策全般	613 件	
(意見の構成)		
1. 空港能力について	48	
2. 現空港の活用について	55	
3. 利用者の利便性確保について	113	
4. 需要予測について	251	
5. ターミナル施設の機能・設備について	13	
6. 総合的な交通対策について	14	
7. その他	119	
その他	231 件	
将来対応方策の評価の視点について	161 件	
(意見の構成)		
1. 評価の視点全般について	5	
2. 需給逼迫緩和の視点について	6	
3. 利用者利便性の視点について	41	
4. 環境・安全の視点について	53	
5. まちづくりや地域振興の視点について	16	
6. 事業効率性の視点について	39	
7. その他	1	
PIIについて	113 件	
(意見の構成)		
1. PIIの取り組みに対する意見	42	
2. PIIの催し等に関する意見	19	
3. PIIレポートに対する意見	52	
ステップ 4に関する 意見	評価の方法に関する意見	12 件
(意見の構成)		
1. 評価の方法について	10	
2. その他	2	
その他	56 件	
合計	3,275 件	

意見記入はがき「 将来対応方策の評価の視点について」欄に寄せられたご意見

ステップ の区分	意見	
	分類	件数
ステップ 3	将来需要への対応方策について	1,037 件
	近隣空港との連携	168 件
	(意見の構成)	
	1.利用制限型の方策への意見	
	①国際線の利用制限について	32
	②貨物、離島便等の利用制限について	20
	③自衛隊等の利用制限について	9
	③自衛隊等の利用制限について	3
	2.需要誘発型の方策への意見	
	①空港へのアクセス向上について	40
	②利用者負担の軽減について	35
	③路線・便数の拡充について	4
③路線・便数の拡充について	1	
3.近隣空港との連携方策全般への意見		
96		
現空港における滑走路増設	197 件	
(意見の構成)		
1.滑走路増設の効果や影響に関する意見		
115		
①需給逼迫緩和の効果について	8	
②利用者利便性の確保について	22	
③周辺環境への影響、安全性について	38	
④都市開発への影響について	5	
⑤費用(建設、ランニング)について	27	
⑥用地・補償等について	15	
2.滑走路の位置・規模について		
33		
3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見		
49		
新空港	417 件	
(意見の構成)		
1.新空港の効果や影響に関する意見		
226		
①需給逼迫緩和について	12	
②利用者利便性の確保について	66	
③周辺環境への影響、安全性について	29	
④自然環境保全について	35	
⑤費用(建設、ランニング)について	67	
⑥用地・補償等について	11	
⑦利用時間について	6	
2.候補地の選定について		
70		
3.新空港方策全般への意見		
121		
対応方策全般	194 件	
(意見の構成)		
1.空港能力について		
14		
2.現空港の活用について		
15		
3.利用者の利便性確保について		
31		
4.需要予測について		
60		
5.ターミナル施設の機能・設備について		
19		
6.総合的な交通対策について		
13		
7.その他		
42		
その他	61 件	
将来対応方策の評価の視点について	1,482 件	
(意見の構成)		
1.評価の視点全般について		
88		
2.需給逼迫緩和の視点について		
99		
3.利用者利便性の視点について		
351		
4.環境・安全の視点について		
308		
5.まちづくりや地域振興の視点について		
186		
6.事業効率性の視点について		
418		
7.その他		
32		
PIIについて	94 件	
(意見の構成)		
1.PIの取り組みに対する意見		
41		
2.PIの催し等に関する意見		
20		
3.PILレポートに対する意見		
33		
評価の方法に関する意見	9 件	
(意見の構成)		
1.評価の方法について		
9		
2.その他		
0		
その他	79 件	
合計	2,701 件	

その他のご意見や感想（意見記入はがき等の「その他」、自由な様式で寄せられたご意見、説明会等での発言により寄せられたご意見など）

ステップ の区分	意見	
	分類	件数
ステップ 3	将来需要への対応方策について	1,256 件
	近隣空港との連携	188 件
	(意見の構成)	
	1.利用制限型の方策への意見	
	①国際線の利用制限について	29
	②貨物、離島便等の利用制限について	15
	③自衛隊等の利用制限について	11
	④自衛隊等の利用制限について	3
	2.需要誘発型の方策への意見	
	①空港へのアクセス向上について	60
②利用者負担の軽減について	53	
③路線・便数の拡充について	5	
④路線・便数の拡充について	2	
⑤路線・便数の拡充について	99	
3.近隣空港との連携方策全般への意見	99	
現空港における滑走路増設	187 件	
(意見の構成)		
1.滑走路増設の効果や影響に関する意見		
①需給逼迫緩和の効果について	112	
②利用者利便性の確保について	4	
③周辺環境への影響、安全性について	18	
④都市開発への影響について	41	
⑤費用(建設、ランニング)について	5	
⑥用地・補償等について	32	
⑦用地・補償等について	12	
2.滑走路の位置・規模について	22	
3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見	53	
新空港	455 件	
(意見の構成)		
1.新空港の効果や影響に関する意見		
①需給逼迫緩和について	236	
②利用者利便性の確保について	9	
③周辺環境への影響、安全性について	60	
④自然環境保全について	29	
⑤費用(建設、ランニング)について	31	
⑥用地・補償等について	92	
⑦用地・補償等について	6	
⑧利用時間について	9	
2.候補地の選定について	60	
3.新空港方策全般への意見	159	
対応方策全般	251 件	
(意見の構成)		
1.空港能力について		
2.現空港の活用について	26	
3.利用者の利便性確保について	27	
4.需要予測について	58	
5.ターミナル施設の機能・設備について	85	
6.総合的な交通対策について	14	
7.その他	12	
7.その他	29	
その他	175 件	
将来対応方策の評価の視点について	132 件	
(意見の構成)		
1.評価の視点全般について		
2.需給逼迫緩和の視点について	5	
3.利用者利便性の視点について	7	
4.環境・安全の視点について	29	
5.まちづくりや地域振興の視点について	31	
6.事業効率性の視点について	27	
7.その他	31	
7.その他	2	
PIIについて	182 件	
(意見の構成)		
1.PIの取り組みに対する意見		
2.PIの催し等に関する意見	91	
3.PILレポートに対する意見	57	
3.PILレポートに対する意見	34	
ステップ 4に関する 意見	評価の方法に関する意見	6 件
(意見の構成)		
1.評価の方法について		
2.その他	6	
2.その他	0	
その他	98 件	
合計	1,674 件	

「公開懇話会」でのご意見とご意見に対する考え方

「公開懇話会」の実施概要

公開懇話会は、様々な分野の懇談会参加者の皆様にお集まりいただき、P Iレポート（ステップ3）の内容について、相互に意見交換を行い、広い視点からのご意見をいただくことを目的に実施しました。

第1回は、「対応方策の検討」について、第2回は、「評価の視点」についてご議論いただきました。そして、第3回の公開懇話会において、第1回、第2回の議論の内容をとりまとめた「公開懇話会でのご意見」について議論いただきました。

日 時：第1回	2007年10月24日（水）14:00～16:00	「対応方策の検討について」
第2回	2007年10月31日（水）14:00～16:00	「評価の視点について」
第3回	2007年11月7日（水）14:00～16:00	「議論された意見について」
会 場：	福岡県吉塚合同庁舎	
参加者：	空港周辺地域関係者等（4団体）、空港関連事業者等（3団体）、 航空関係事業者等（1団体）、交通事業者等（3団体）、利用企業等（1団体）、 市民団体等（5団体）	

「公開懇話会でのご意見」

検討全般について

- ・ 福岡空港は、昭和19年の接收、昭和20年の米軍による再接収など地元にも多くの負担をかけて現在に至っている。このような歴史を踏まえて検討すべきである。
- ・ 空港周辺地域は、住民が移転し過疎が進展する中、これに耐えながら空港と共存してきた。この事実を認識して検討すべきである。
- ・ 経済成長、便利さを求めるのではなく自然環境・地球環境を重視すべきではないか。
- ・ 財政問題や少子高齢化の進展、石油エネルギーの将来見通し、CO₂問題など地球温暖化を踏まえ、交通政策全体から見直すべきである。
- ・ 経済が安定しなければ、福祉の充実や環境問題への対応も十分に行えない。福岡は観光客を誘致し、産業を伸ばそうとしているところであり、30年、50年後の福岡経済を視野に空港の問題を考えるべき。また、需要は伸ばしていくことが必要ではないか。
- ・ 九州新幹線の全線開業を控え、博多駅周辺ではまちづくりも動き出した。このような動きもあることから、早めに福岡空港の方向性を提示すべきではないか。
- ・ 広く議論する場を設けてもらいたい。

（ご意見に対する考え方）

福岡空港の歴史や騒音の状況等については、ステップ1のP Iレポートの中で触れておりますが、接收の事実や騒音対策の経緯や必要性については、認識しているところです。

現在福岡空港が我が国の航空ネットワーク及び地域経済に果たしている役割や、国内外との多様な交流が更に展開されていくと予想されることなどを考えると、今後も海外・全国を結ぶ拠点としての空港機能を有することが大事であると考えております。

また、環境面については、方策の実施によって、生活環境や自然環境の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

福岡空港の総合的な調査に係るP Iは、透明性、公正さを確保することを基本として、幅広く皆様に情報を提供し、それに対する皆様の意見をいただきながら検討を進めていくことを目的として実施しております。P Iへの取り組みの評価や取り組みに関する広報等への意見を踏まえつつ、今後も工夫し、皆様の期待に応えるとともに一層の信頼が得られるよう進めて参ります。

需要予測について

- ・ 需要予測について、2004年以降の実態も踏まえて再度精査すべきではないか。
- ・ 検討の出発点は滑走路の処理容量と将来の需要予測である。処理容量と需要予測は慎重に検討することが必要ではないか。
- ・ 対策を実施してもすぐに限界に達する。また、経済成長もサブプライムローン問題などで世界経済も減速傾向にある。新空港を作りたいがための需要予測ではないか。
- ・ 航空旅客の中心である中産階級の所得が低下してきており、利用者は増加しないのではないか。
- ・ 貨物については、既に需要が容量をオーバーしており、年間9万トンの輸出入貨物が他空港を利用しているので、旅客と分けて需要予測すべきである。
- ・ 利用者が乗りたい便に乗れない状況は、容量限界の一つといえるのではないか。
- ・ 経済の衰退は、生活に直結する問題であり、需要を創造する都市戦略、また、アジアの航空需要をいかに取り込むかという戦略的な視点も必要ではないか。
- ・ 需要予測に過度の信頼をおくよりも、将来の福岡をどのようにすべきかを考えることが大事ではないか。

(ご意見に対する考え方)

ステップ2で実施した需要予測は、GDPと関連の高い全国生成交通量をベースに福岡空港の潜在的な利用者数を推計したものです。また、推計に用いたデータはその時点で最新のものを使用し、将来のGDP等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大小幅のある3ケースを設定したことにより経済の伸展が小幅の場合の需要予測値も示しており、算定の手法としては妥当と考えております。

予期せぬ事象による世界経済の変動や原油価格の高騰など、経済活動全般に広範囲に影響が及ぶものについては、その影響がGDPの伸びの鈍化等で現れるものと予想されます。

また、貨物の需要予測につきましては、ステップ2において、旅客の需要とは別に算出しております。

なお、GDP、将来人口や交通ネットワークなど、需要予測に影響を与えるような社会状況の変化については、今後とも注視するとともに、計画案を絞り込む構想・計画段階において、需要予測を見直して精査していく必要があると考えております。

1、将来需要への対応方策について

(1)近隣空港との連携について

- ・ 近隣空港との連携方策を抜本方策になりえないとして切り捨てるのはどうか。新北九州、佐賀空港を含め、検討が必要ではないか。
- ・ もう少し連携についての検討が必要ではないか。
- ・ 貨物については、能力が追いついておらず、現在、新北九州空港や佐賀空港と連携を行っている。貨物の面からは、連携が当面の取組みとして必要であると思っている。
- ・ 利用者に不便を強いることになり、実現できるのか疑問。また、利用者に大きなコストが発生するのではないか。
- ・ 航空会社が、本当に便を振り分けできるのかどうか疑問もある。

(ご意見に対する考え方)

航空自由化の流れのなか、近隣空港への路線・便の移転は航空会社の経営判断に委ねられており、仮に福岡空港で利用制限型方策を実施した場合、北部九州地域から減便や撤退の可能性があると考えております。

また、需要誘発型の代表例として、バス路線の拡充やアクセス鉄道の整備により近隣空港への交通アクセスの利便性を飛躍的に向上させた場合の福岡空港の需給逼迫緩和効果を試算しておりますが、その結果、福岡空港の需給逼迫緩和効果は国内旅客数の3～6%程度であることが分かっております。また、コスト負担や事業採算性の課題があります。

したがって、近隣空港との連携方策については、利用制限型は対応方策とはなりえず、需要誘発型でも需給逼迫緩和の効果がわずかであることから、抜本方策とはなりえないと考えております。

す。

なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、別途検討する必要があると考えております。

(2)現空港における滑走路増設について

- ・ 現空港の周辺地域には、まだ多くの課題が残っており、解決が必要である。
- ・ 現在の福岡空港は、便利だが安全性の問題がある。
- ・ 西側配置の210m案は、コストが安い、貨物については需要が伸びており、増設で対応できるのか疑問が残る。

(ご意見に対する考え方)

現空港における滑走路増設については、用地拡張やターミナル移設が伴うため、多くの課題があります。現空港における滑走路増設が選択された場合は、周辺地域の皆様と合意形成に努めてまいります。

また、滑走路増設にあたっては、現状と同様の安全性を確保することが前提であると考えております。安全性については、安全面での影響等について、ステップ4で各対応案を比較評価していきたいと考えております。

なお、需給逼迫緩和効果については、ステップ4において、各対応案の滑走路処理容量をお示しし検討する予定としております。

(3)新空港について

- ・ 移転後の跡地をどうするのかについては、しっかり検討することが必要であり、避けて通れない問題である。
- ・ 貨物の事業者をどうするのかの検討も必要である。
- ・ 新空港は住民への生活環境への影響が大きい。候補地ゾーンの周辺住民としては、切実な問題であり反対である。
- ・ 新空港をつくって本当に利用が増えるのか疑問である。
- ・ 新宮の海岸は波が高く、候補地の平均水深等について、認識が甘いのではないかと思う。
- ・ 新空港では、現空港よりアクセス利便性が劣ることから、需要も変化する。需要予測も見直す必要があるのでは。
- ・ 抜本的な能力の拡大が必要であると思う。断層や航路を避けるなど工夫して湾内中央や湾内東も検討すべきではないか。

(ご意見に対する考え方)

抜本的な対応策の方向性が、新空港となった場合には、現空港の跡地などについて、地権者を始めとする周辺地域の皆様と検討することが必要であると考えております。

周辺環境への影響、安全性については、今後ステップ4で比較評価する予定としております。また今回の新空港の候補地ゾーンの選出条件として、航空機騒音の影響も考慮し選出しておりません。

候補地の自然条件については、既存の情報でわかる範囲内で把握しており、抜本的な対応方策の方向性が新空港となった場合には、今後、構想段階や計画段階など、検討が進んでいく過程で、現地観測などにより詳細に把握することになります。

また、新空港については、ステップ4において現空港とのアクセス条件の違いによる需要への影響を検討する予定としております。

ステップ3では、湾内中央ゾーンは警固断層の存在、湾内東ゾーンは博多港の港湾機能への影響があることから、想定される課題が少なく、現時点で実現可能性が高い「三苦・新宮」及び「志賀島・奈多」の2ゾーンについて特徴を整理しました。湾内2ゾーンについては、ステップ4において上記の課題を整理する予定としております。

(4)対応方策全般について

- ・ 各案の処理能力が示されないと判断が難しい。
- ・ 滑走路増設、新空港とも十数年かかる。この間の短期的方策を検討すべきである。

- ・ 平行誘導路の二重化や、連携を行い、それでも問題があれば、滑走路の増設、新空港を検討するといった段階的な取組みが必要ではないか。
- ・ 新空港ありきの方法論となっているのではないか。
- ・ 平均搭乗率で見れば、まだ余裕があり、搭乗率を上げる工夫や、また、離発着回数を抑える努力が必要ではないか。
- ・ 新幹線との関係などの環境変化を踏まえ、総合的な交通体系の中で空港のあり方を検討すべきではないか。
- ・ 経済成長にはマイナスの部分必ず伴う。空港整備はそもそも不要ではないか。
- ・ 福岡は空港に依存した街である。現空港の能力が逼迫しているのは実感しており、何らかの抜本的方策が必要であることは理解できる。
- ・ 最近の航空行政は3大都市圏中心。福岡空港は、日本とアジアのゲートウェイとしての役割を実現していくことが必要ではないか。
- ・ 空港の制約が経済成長を阻害すれば、地域での雇用などにも影響を及ぼし、若い世代の域外流出を招く恐れもある。

(ご意見に対する考え方)

福岡空港は海外・全国と福岡を結ぶ拠点空港として今後も重要であり、それを踏まえた対応が必要であると考えております。

ステップ4では、各対応案の滑走路処理容量をお示しし、需給逼迫緩和効果について検討する予定としております。

なお、抜本方策の効果が発現するまでには長期間を要することから、その間の対応方策は、検討する必要があると考えております。

九州新幹線鹿児島ルートと全線開業など航空と他の交通機関の競合、需要分散については、需要予測において考慮しております。

福岡空港の利用状況をみますと、利用者のニーズ・利用したい時間は朝夕の時間帯に集中しております。搭乗率については、年間を通しての平均値が約63%で、季節・曜日・時間で異なるものの、朝夕の時間帯では、搭乗率が90%近くになっており、この時間帯の搭乗率を上げることは困難となっております。また、この時間帯の利用者に他の時間帯の利用を求めることは、利用者のニーズにあった航空サービスの提供という面から考えますと、困難であると考えております。

また、航空機の大規模化が進めば、離着陸回数の減少要因になると考えられますが、航空機材は、現在、航空事業者の経営計画などからも小型化の傾向にあり、大型化を想定するのは困難ではないかと考えております。

2、将来方策の評価の視点について

(1)需給逼迫緩和の視点について

- ・ 現状において、決定的な支障をきたしているとは思えない。本当に必要な需要に基づくことが必要。また、管制なども踏まえた数字が必要である。
- ・ 空港建設そのものが、需要を創り出していくことも考えるべきである。
- ・ 14.5万回を超えることはないので、2012年の数字は検証できないのではないか。
- ・ 利用したい時に利用できる、余裕のある空港が必要ではないか。
- ・ 貨物は既に限界にきている。それを踏まえて評価すべきである。
- ・ 朝夕では、ピークに達している実態もある。
- ・ 空港に関する投資が、需要を喚起することもある。

(ご意見に対する考え方)

ステップ2で実施した需要予測は、最新のデータを使用し、将来のGDP等の設定については公的機関による将来見通しを参考にしつつ、大幅のある3ケースを設定したことにより経済の伸張が小幅の場合の需要予測値も示しており、算定の手法としては妥当なものと考えております。これによりますと、福岡空港の将来の航空需要については、今後も増加し2010年代初期には滑走路処理容量に余力がなくなると予想されております。福岡・九州が今後も地域として活力を保っていくためには、福岡空港の将来需要にしっかりと対応していくことが必要であると考えております。

(2)利用者利便性の視点について

- ・ 福岡空港は近いということが何よりの強みである。非常に便利であり、ポテンシャルを持った空港である。
- ・ アクセス利便性が大事である。
- ・ 現空港での遅延なども、利用者の視点に立って実態を明らかにする必要がある。
- ・ 遅延はそれほど多くない。
- ・ 交通利便性は、他の交通機関も含めて総合的に評価すべきである。
- ・ 平均搭乗率が65%を超えると、チケットが取れないなど不便という感覚がある。
- ・ 貨物については、貨物専用機の誘致や施設の整備・拡大が必要である。

(ご意見に対する考え方)

ステップ4では、この利用者利便性の視点から、アクセス利便性を含め、航空路線・便数の拡充の可能性、乗り継ぎ利便性等について、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

(3)環境・安全の視点について

- ・ 「安全」は最も重要である。
- ・ 拡張では、危険性がいつまでも残るのではないか。
- ・ 自然環境は、生活への影響が大きい問題である。住んでいる人の生活はどうなるのかも考えるべきである。
- ・ 経済成長が私たちの幸せによいのかどうか考える必要がある。空港の検討においても、地球温暖化等環境問題を重視すべきではないか。
- ・ 地球環境問題は、国家レベルで考える問題であり、福岡空港の将来は、地方の現状を見据えた上で「今を生きる」という視点で考える必要があるのではないか。

(ご意見に対する考え方)

ステップ1では「福岡空港の現状と課題」についてお示しし、ステップ2では、「福岡空港の役割」から導かれる「必要となる取り組み」の一つとして、「幅広い航空利用と安全・環境への配慮」をお示ししております。

「環境・安全の視点」は、これを踏まえ設定しているものであり、方策の実施によって、生活環境や自然環境、安全性の面で、どのような影響が考えられるのかについて、各対応案を比較評価していきたいと考えております。

(4)まちづくりや地域振興の視点について

- ・ 新空港の場合、跡地利用は重要な課題である。
- ・ 現空港周辺では、まちが崩壊した所もある。空港周辺の活気あるまちづくりが大事である。
- ・ 都心部の高さ制限緩和など新しい都市計画につながっていく。このような効果も評価すべきではないか。
- ・ 福岡、九州のためになることが大切。まちづくりの視点から最適かどうかを考えるべきではないか。

(ご意見に対する考え方)

グローバル化や地方分権などの今後の社会・経済の動向を踏まえた、「地域の将来像」とそこから導かれる「福岡空港の役割」については、ステップ2でお示したところであり、地域の持続的な発展のためには、福岡の国内外交流拠点機能の強化が重要と考えております。

「まちづくりや地域振興の視点」では、各方策を実施した場合の福岡・九州にもたらす効果やまちづくりへの影響について、比較評価していきたいと考えております。

(5)事業効率性の視点について

- ・ アクセス交通を含めた全体の費用を考慮すべきではないか。
- ・ 周辺地域にいかにもコストがかかっているような情報の提示の仕方には問題があるのではないか。
- ・ 道州制では空港も一元管理となる。過剰な投資は控えたほうがよいと思う。
- ・ 航空会社が自由に撤退するような時代であり、空港の社会的コストを考慮に入れつつ、空港は誰のための事業かを考えるべきではないか。
- ・ ライフサイクルコストの視点から検討すべきではないか。
- ・ 調査対象であった「既存ストックの有効活用」も含めて、全ての方策について費用対効果（メリット・デメリットでも可）等を整理して提示すべきではないか。

（ご意見に対する考え方）

事業効率性の視点は、方策の実施に必要な費用に照らして、利用者が十分な効果を得られるか、また方策実施の困難性などを評価するものです。

ステップ 4 では、各対応案についての滑走路処理容量などをお示しし、費用の面に加え、それに対する効果の両面から各対応案の比較評価を行っていく予定です。

また、今後も、わかりやすく、適切な情報提供を行うこととしております。

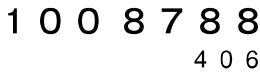
(6)評価の視点全般について

- ・ 5つの視点全てが重要であり、総合的に評価することが必要である。
- ・ 環境問題等、経済成長にはマイナスの部分必ず伴う。空港整備はそもそも不要ではないか。
- ・ 選択肢における容量を検討し、真に必要な対応策を検討すべきであると思う。
- ・ 定量化できるものだけでなく、環境負荷なども示すことが必要ではないか。
- ・ インフラは、都市計画の基本、九州の自立、国家的な見地また、文化や生活等も配慮し、場所や容量を総合的に考えるべきではないか。

（ご意見に対する考え方）

ステップ 4 では、各対応案を定性的・定量的に比較検討する「ものさし」として、今回お示した5つの評価の視点に基づく評価項目を設定し、また、滑走路処理容量などもお示ししながら、各対応案の比較評価を行い、方向性（案）をお示ししていきたいと考えております。

(参考) 意見記入はがき



1008788
406

料金受取人払郵便
東京中央局
承認
7319
差出有効期間
平成20年2月
28日まで
(切手を貼らずに
お出し下さい。)

東京都 千代田区 大手町2-3-6
三菱総研ビル1F MBE-228号

福岡空港の総合的な調査
PIレポート(ステップ3)に
関する意見募集事務局 行

|||||008788406|||||

このまま、ポストに投函できます。

Q1 今回のPI(ステップ3)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。(複数回答可)

PIレポートの街頭配布 配布チラシ・ポスター 新聞 雑誌
テレビCM・ニュース ラジオCM・ニュース ホームページ
インフォメーションコーナー オープンハウス
福岡空港調査連絡調整会議ニュース 行政の広報誌(福岡県だより、市政だより等)
周囲の人などからの伝聞(口コミ) その他()

Q2 PIレポートの文章や図表など表現のわかりやすさやイベントの印象についてお尋ねします。

①どのレポートを PIレポート (今回提供の冊子:22頁)
お読みになりましたか。 参考資料(PIレポート詳細版) (ホームページ等で公開)
(複数回答可)

②PIレポートはわかりやすかったですか。 わかりやすかった 普通 わかりにくかった

③参加した催しは何ですか。 説明会 出前説明会 懇談会
(複数回答可)
公開懇話会 オープンハウス 見学会
意見発表会 インフォメーションコーナー
その他 なし

④参加した催しの印象はいかがでしたか。 満足 ほぼ満足 普通 やや不満 不満
(催しに参加した経緯がある方のみ回答)

Q3 ①「将来需要への対応方策の検討」について、方策(近隣空港との連携、滑走路増設、新空港)毎に様々な対策案を示していますが、それらの特徴や考え方はわかりましたか。(回答は一つ)

わかった 概ねわかった どちらでもない あまりわからなかった わからなかった

※裏面に理由などご意見をお書きください。

②「将来対応方策の評価の視点」について、どの視点に関心がありますか。(複数回答可)

全ての視点 需給逼迫緩和の視点 利用者利便性の視点 環境・安全の視点
まちづくりや地域振興の視点 事業効率性の視点
その他()

※裏面に理由などご意見をお書きください。

引き続き、裏面もご記入ください。

表

◎ 今回のPI(ステップ3)では「将来需要への対応方策の検討」及び「将来対応方策の評価の視点」の情報を提供させていただいております。このPIレポートの内容について、ぜひ、ご意見をお聞かせください。

①「将来需要への対応方策の検討」について
(誤題や懸念等、皆さんのご意見をお書きください)

②「将来対応方策の評価の視点」について
(誤題や懸念、追加すべき視点等、皆さんのご意見をお書きください)

③その他

Q4 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。(回答は一つ)

興味 少し興味 どちらでも あまり興味が 興味が
深かった 深かった ない 持てなかった 持てなかった

◎ 貴方ご自身のことについてお教えください。

住所	都・道・府・県	市・郡	区・町・村
性別	<input type="checkbox"/> 男 <input type="checkbox"/> 女	年齢	<input type="checkbox"/> 20歳未満 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input type="checkbox"/> 70歳以上
職業	<input type="checkbox"/> 会社役員 <input type="checkbox"/> 会社員 <input type="checkbox"/> 公務員 <input type="checkbox"/> 農林水産業 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 自由業 <input type="checkbox"/> 専業主婦 <input type="checkbox"/> 派遣社員 <input type="checkbox"/> 学生・生徒 <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> その他()		
福岡空港から航空機を利用して仕事や観光などに、どの程度お出かけになりますか。(最近の状況で結構です)			
<input type="checkbox"/> ない <input type="checkbox"/> 数年に1~2回程度 <input type="checkbox"/> 年に5回未満(2往復程度以下) <input type="checkbox"/> 年に15回未満(3~7往復程度) <input type="checkbox"/> 年に30回未満(8~14往復程度) <input type="checkbox"/> 年に30回以上(15往復以上)			

ご意見、ありがとうございました

裏