

福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ3）に

12月11日以降に寄せられたご意見

意見記入はがき等により「将来需要への対応方策の検討」に寄せられたご意見

区分	意見分類			寄せられたご意見
ステップ3	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携方策	1. 利用制限型の方策への意見	<p>①国際線の利用制限について 2件</p> <p>《未来予想図：もしも新北九州空港に福岡空港の国際線に移そうとしたら》 【北九州空港関係】福岡空港の過密状態を緩和するため、福岡空港の国際線を全て、北九州空港が引き受けることとなります。ぜひ、北九州に移ってきて下さい。心より歓迎いたします♪ 【国内大手航空業界関係】北九州だって？冗談でしょう。国際競争力のない弊社では、福岡空港でさえ、自社で国際線を飛ばす力もないんですよ。福岡の半分以下の都市規模で九州全域からのアクセスも改善しようがない北九州空港から、国際線を飛ばせるわけがないでしょう。福岡が国内線専用になるんだったら、福岡～関西線と福岡～成田線を大幅増便します。関西か成田を経由すれば、世界中どこへでもいけますよ。アジア方面への利便性は落ちるけど、どうせ弊社は単独では福岡の国際線に就航していないから、九州で国際線の利便性が落ちたって関係ないし。 【北九州空港関係】そんなあ～、じゃあ、シンガポールさん、ぜひ北九州空港へお越し下さい！ 【シンガポール航空業界関係】バカか、お前は。何であんな田舎で需要のない北九州くんだりまで行かなくやいけないんだ。福岡空港から追い出されるなら、九州から出て行くだけだ。福岡だからこそ、なんとか採算が取れてるんだぞ。需要のない北九州でペイする訳ないだろう。シンガポールでは北九州の評判は最悪だぞ。平成12年からのひびきコンテナターミナルのPFI事業の時、北九州市港〇局と国土交△省▽湾局国◇業□室がグルになったキャッチセールスに、我が国のコンテナターミナルオペレータ：☆SA社は騙されて大損だ。ひびきなんて、貨物需要がまったくないじゃないか！</p> <p>【北九州空港関係】いつ、いいえ。ひびきコンテナターミナルにはポテンシャルがあるんです。北九州空港だって、そうです。 【シンガポール航空業界関係】ポテンシャル？笑わせるな。裏を返せば、今は何にもないってことじゃないか。そんなにポテンシャルがあるのなら、ポテンシャルが発揮されてから就航してやる。福岡都市圏並みに都市圏人口が250万を超えたら就航してやるよ。とにかく、北九州なんて名前さえ聞きたくないし、絶対就航しないからな！ 【北九州空港関係】そっ、そんなこと言わないで～、じゃあ、韓国さん、うちに来てよ～。 【韓国航空業界関係】はっはっはっ、お困りのようですね。うちに任せなさい。うちは福岡空港に1日3往復飛ばしています。福岡から追い出されたら、これを北九州・佐賀・熊本に1往復ずつつけます。長崎、大分、鹿児島線も小型機でデイリーにする、宮崎も考えようかな。これで、九州のみなさまは、ソウル経由で世界中どこへでも行けますから、利便性は確保されますよ。シンガポールへもソウル経由でどうぞ。（これで九州は韓国の支配下に入ったも同然だ。クッククク） 【北九州空港関係】北九州空港へは、たった1便ですか・・・？ 【韓国航空業界関係】何だ？文句あるのか？北九州～上海便のザマを見れば当然じゃねーか。贅言言ってる、北九州には飛ばさないぞ！ 【北九州空港関係】〈ショボ～ン・・・〉</p> <p>【意見を読んだ感想①】国際線を新北九州空港に移せば良い、との単細胞的な意見が多いが、福岡都市圏はともかく、長崎や佐賀、熊本などの利用者は一体どうなるのでしょうか？長崎や佐賀、熊本から、遥か彼方の新北九州空港くんだりまで来るはずがない。これらの地域の利用者の多くは、福岡空港発着の国際線が使えなくなれば、北九州発着便ではなく、関西、中部またはソウル経由の便を利用することになるでしょう。したがって、福岡空港と同等に新北九州空港発着の国際線を利用するのは北九州、下関、大分の利用者くらいで、これでは福岡空港に比べて需要は圧倒的に少なくなり、採算がとれる路線などごく一部しかないのは明らかです。いくら素人でも、これくらいのことは考えて意見を出すべきではないでしょうか？</p> <p>②貨物、離島便等の利用制限について 0件</p> <p>③自衛隊等の利用制限について 0件</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	2 需要誘発型の方策への意見	<p>①空港へのアクセス向上について 5件</p> <p>■試算『新北九州空港アクセス鉄道』の費用対効果 新北九州空港アクセス鉄道を建設した場合の建設費と利用者便益に着目した費用便益分析の試算を行い、新北九州空港アクセス鉄道が社会経済的に効率的な事業か否かについて、科学的に検証する。</p> <p>○費用便益分析の前提条件(アクセス鉄道 開業前→開業後)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新北九州空港の年間旅客数: 150万人→200万人(増加分は全て鉄道利用) アクセス鉄道開業前の小倉～空港間のバス年間利用者: 30万人(バス分担率20%) アクセス鉄道開業後の小倉～空港間の鉄道年間利用者: 95万人(鉄道分担率48%) 小倉～空港間のバス所要時間と運賃: 35分、600円 小倉～空港間の鉄道所要時間と運賃: 10分、800円 時間価値: 3600円/時(60円/分) 一般化費用の変化: $(10-35)分 \times 60円/分 + (800-600)円 = -1300円$ 鉄道開業後の各年の利用者便益(割引前): $(30+95) \times 1300 \div 2 = 8億1250万円/年$ 鉄道の建設費と建設期間: 600億円、5年間 開業前の各年の建設費(割引前): $600億円 \div 5年間 = 120億円/年$ 開業後の各年の車両費(割引前): $16億円 \div 13年(耐用年数) \times 90\%(残存価値考慮) = 1億1077億円/年$ 評価期間: 5年(建設期間) + 50年(鉄道開通後) = 55年間 社会的割引率: 4% <p>○試算結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 割引後の55年間の総便益(B) = 143億4614万円 割引後の55年間の総費用(C) = 553億7770万円 純現在価値(NPV=B-C) = -410億3156万円(<0) 費用便益比率(CBR=B/C) = 0.259(<1) <p>○結論 極めて非効率的で無駄な事業であり、新北九州空港アクセス鉄道など論外である。ちなみに、</p> <ul style="list-style-type: none"> 純現在価値(NPV=B-C) > 0 費用便益比(CBR=B/C) > 1 となる、アクセス鉄道整備後の旅客数、アクセス鉄道利用者数を求めたところ、 空港の年間旅客数: 150万人→590万人 鉄道整備後の小倉～空港間の鉄道年間利用者: 485万人(分担率82%) <p>が必要という結果になり、却って新北九州空港アクセス鉄道の「非効率」「無駄」がより際立ってしまった。なお、北九州市のHPIによれば、2012年の「アクセス鉄道なし」での新北九州空港の旅客数は年間368万人、これがアクセス鉄道(在来線新門司)ができれば年間525万人になるとの夢のまた夢のような数値になっています。実際は年間127万人(2006年度の旅客数)。新北九州空港が開港してしまった今、もう強がりは通用しません。ひびきコンテナターミナルと同様、既に化けの皮は剥がれています。こんな恥ずかしい報告書は、一刻も早く消去した方がいいのでは?北九州市さん。</p> <hr/> <p>■試算『新北九州空港アクセス鉄道』の費用対効果 ここでは、新北九州空港アクセス鉄道を建設した場合の建設費と利用者便益に着目した費用便益分析の試算を行い、新北九州空港アクセス鉄道が社会経済的に効率的な事業か否かについて、科学的に検証した結果を紹介する。</p> <p>①費用便益分析の前提条件(アクセス鉄道 開業前→開業後)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新北九州空港の年間旅客数: 150万人→200万人(増加分は全て鉄道利用) アクセス鉄道開業前の小倉～空港間のバス年間利用者: 30万人(バス分担率20%) アクセス鉄道開業後の小倉～空港間の鉄道年間利用者: 95万人(鉄道分担率48%) 小倉～空港間のバス所要時間と運賃: 35分、600円 小倉～空港間の鉄道所要時間と運賃: 10分、800円 時間価値: 3600円/時(60円/分) 一般化費用の変化: $(10-35)分 \times 60円/分 + (800-600)円 = -1300円$ 鉄道開業後の各年の利用者便益(割引前): $(30+95) \times 1300 \div 2 = 8億1250万円/年$ 鉄道の建設費と建設期間: 600億円、5年間 開業前の各年の建設費(割引前): $600億円 \div 5年間 = 120億円/年$ 開業後の各年の車両費(割引前): $16億円 \div 13年(耐用年数) \times 90\%(残存価値考慮) = 1億1077億円/年$ 評価期間: 5年(建設期間) + 50年(鉄道開通後) = 55年間 社会的割引率: 4% <p>②試算結果</p> <ul style="list-style-type: none"> 割引後の55年間の総便益(B) = 143億4614万円 割引後の55年間の総費用(C) = 553億7770万円 純現在価値(NPV=B-C) = -410億3156万円(<0) 費用便益比率(CBR=B/C) = 0.259(<1) <p>③結論 極めて非効率的で無駄な事業であり、新北九州空港アクセス鉄道など論外である。</p> <p>④おまけ ちなみに、</p> <ul style="list-style-type: none"> 純現在価値(NPV=B-C) > 0 費用便益比率(CBR=B/C) > 1 となる、アクセス鉄道開業後の旅客数、アクセス鉄道利用者数を求めたところ、 空港の年間旅客数: 150万人→590万人 鉄道開業後の小倉～空港間の鉄道年間利用者: 485万人(分担率82%) が必要という結果になり、却って新北九州空港アクセス鉄道の「非効率」「無駄」がより際立ってしまった。

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>【新北九州空港アクセス鉄道に関する検証 その①】<仙台空港アクセス鉄道との比較から新北九州空港アクセス鉄道の非効率性を指摘する></p> <p>今年3月に開通した仙台空港アクセス鉄道の仙台空港駅の乗降客数は、1日約3,900人。仙台空港の2006年度の旅客数は年間約339万人。一方、新北九州空港の開港初年度(2006年度)の旅客数は約127万人だから、仙台よりもはるかに田舎、車社会、新北九州空港の駐車料金の安さ、渋滞なし、多極分散型都市構造の中での小倉駅の交通拠点機能の低さ、など鉄道利用が自動車に比べ圧倒的に不利な北九州の特性を考慮すれば、新北九州空港アクセス鉄道の乗降客数は、多く見積もっても1日約1,500人だろう。1日約1,500人の乗降客というのをイメージするために例を挙げる。北九州モノレールの終着駅である企救丘駅および福岡地下鉄七隈線の終着駅である橋本駅の乗降客は、ともに1日約3,700人。つまり、新北九州空港アクセス鉄道の乗客密度は、北九州モノレールまたは地下鉄七隈線の「末端部」の半分以下である。新北九州空港の旅客数が仙台空港並(現在の約2.7倍)になって、ようやく北九州モノレールや福岡地下鉄七隈線の「末端部」並になる。これでは、いくら600～1000億円で済むといっても、効率的とは全く言えない。なお、仙台空港アクセス鉄道開通後の今年4月以降の仙台空港自体の旅客数は、前年比で増えるどころか減少している。自動車利用が有利な田舎の空港にアクセス鉄道を整備したところで、旅客数が増える保証はない。</p> <p>福岡空港の利便性の維持(市中央部への所要時間)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・私有地買い上げ ・周辺空港の利用利便性向上により、活用により利用分散化 <ul style="list-style-type: none"> ・交通便 ・価格 ・存在のアピール(全国的・福岡空港内でも) <p>現在、様々なインフラや交通路線が福岡空港へと集中しているので、福岡都市圏のみならず各地からも極めて利便性が高くなっている。逆に言えば他空港(佐賀、北九州)への都市圏からのアクセスを向上すれば、利用の分散化も可能ではないかという視点が薄いように感じた。どこまで前提を設定するか難しいのは承知しているが、今回で切って捨ててしまうのはいかがなものか。</p>
	②利用者負担の軽減について 1件	<p>福岡空港の利便性の維持(市中央部への所要時間)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・私有地買い上げ ・周辺空港の利用利便性向上により、活用により利用分散化 <ul style="list-style-type: none"> ・交通便 ・価格 ・存在のアピール(全国的・福岡空港内でも)
	③路線・便数の拡充について 0件	
	3.近隣空港との連携方策全般への意見 6件	<p>近隣空港との連携はPIレポートにあるように、利用制限型は福岡空港のある福岡市や福岡都市圏にとって大きなマイナス、また実施困難だと思うし、需要誘発型は効果が小さいだろう。新聞などからそれでも連携に漠然と積極的な人達がそれなりにいるようだが、その人達は有効な連携策を示すべきである。</p> <p>新北九州空港までバス代や電車代をかけた行くのは難しい。</p> <p>福岡県の人口は後25年位すると470万人位になると予測されています。北海道、東北、北陸の地方空港への直行便も次つぎに廃止、減便を余儀なくされています。ハワイ便も今は廃止と思います。サンフランシスコ空港の管制官の勤務は30分勤務すると30分休憩だそうです。つまり8時間の勤務時間の内4時間は休憩だそうです。1分位に1回の離陸、着陸が頻繁に行われているそうです。福岡空港はどうでしょうか。何年か前に福岡空港の管制官の話として新聞に掲載されていましたが福岡空港は横が山で横風がないのでまだまだ離陸、着陸の回数は増やせると出ていました。現在福岡市のビルの高さ制限は空港の関係で博多駅周辺が50メートル、天神周辺が60メートルと聞きました。空港が移動すると瞬時にこのルール(条例か建築基準法かしりませんが)が改正され東京並みの高層ビル群となることでしょう。建築業界は忙しくなるでしょう。私は全国の空港巡りをしました。民間で90～95位あります。政治空港とゆうような閑散とした空港、福井空港等は今は定期便は飛んでいません。各県が競争で「おらが 街に空港」と叫んで作らしたのでしょう。費用は国が相当負担し地元負担は少ないので こんな結果になったのでしょう。福岡はアジアのゲートウェイと言う人が居ると思いますがハブ空港は韓国に任せていいのではと思います。国の借金返済が先だと思います。佐賀、北九州の両空港に補完業務はして頂くことが賢明だと思います。現在の動きは建設ありきが先行しているようです。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>飛行機は風に向かって離陸し(風を翼に当て揚力をつける)着陸(風をフラツプに当て滑走距離を短縮する)します。ランウエイの距離を今より1000メートル位長くて海方向に向けてのみの離陸、着陸にすると幾らか騒音の改善にはなるでしょう。全国の空港はその都市の中心より1時間以内にできています(鹿児島空港のみは1時間以上かかるようです)。そこにいくと福岡空港は地下鉄で博多駅まで数分で行けると全国でも有名な空港です。これを「売り」にしない手はないでしょう。せつかく新幹線が開業するのに新宮沖から新しい交通体系ができなければ新空港より博多駅まで1時間(ピーク時)博多から鹿児島まで1時間20分と評判は悪くなると思います。ANA、JALの定期便の廃止がある程度の人口しかない都市とゆうことを忘れないことが大事なようです。カーアイランドで自動車150万台達成から次は200万台となるわけです。船での輸出になりますので港の整備が大切だと思います。輸出の90%以上は船です。もう少しプラン立てる方は100近い日本の空港をみてその空港の歴史を勉強してください。そして偉い人に正論進言してください。</p> <p>福岡空港の利便性の維持(市中央部への所要時間) ・私有地買い上げ ・周辺空港の利用利便性向上により、活用により利用分散化 ・交通便 ・価格 ・存在のアピール(全国的・福岡空港内でも)</p> <p>道州制を叫ばれている中で、福岡中心に考えないで全体の空港間の利用度を考えて進める方が良いと思う。 「人口が(減る)ことを考えているのか？」</p> <p>新空港の選択肢が最も適切だと思います。その理由は、24時間対応により現行の15/24(62.5%)から24/24(100%)と容量が高くなり、騒音・借地問題も解決され、非精密進入の問題もないからです。近隣空港との連携については、抜本的な改革ではなく佐賀や北九州への需要と福岡の需要と比べると比較にならないので、この案は不適切だと思います。現空港の滑走路増設については、24時間対応ではなく、騒音・借地問題も残るので、この案も不適切だと思います。</p>
現空港における滑走路増設の効果や影響に関する意見	1 ・滑走路増設の効果や影響に関する意見	<p>①需給逼迫緩和の効果について 1件 ・今後の過密に対応できない(拡幅) ・都心より10km以内 利便性、安全性ある海上空港であるべし。</p> <p>②利用者利便性の確保について 3件 県民生活の視点から考えれば、巨大な建設費で県財政を圧迫する新空港は適当でない。利用者の視点から考えれば、近くて利便性に優れる現空港の拡張が最適である。空港は誰のためにあるのか、財政が厳しくなって不利益を被るのは誰かを考えれば、対応策は見えてくるはず。一部の者たちの利益のために新空港を建設してはならない。</p> <p>将来需要への対応方策として、滑走路の増設を希望します。 福岡空港の利点の1つとして、都市の中心駅から空港までの距離にあると思います。</p> <p>現空港は利便性が良く、拡張が望ましい。</p> <p>③周辺環境への影響、安全性について 4件 現空港での滑走路増設は、経済政策としては理想的かもしれないが、周辺に住む方々の生活環境を考えると行って良いものかと思う。そう考えると、新空港をそれも湾内(アクセスが良いから)建設して欲しい。お金はかかっても必要な投資だと思います。</p> <p>環境対応、拡幅は無理。山を削ることetc. 無理な拡幅→安全性、危険性増大 海上新空港が良い。建設費についての方法は知恵を集めよ。</p> <p>周辺の用地買収 騒音</p> <p>新空港の選択肢が最も適切だと思います。その理由は、24時間対応により現行の15/24(62.5%)から24/24(100%)と容量が高くなり、騒音・借地問題も解決され、非精密進入の問題もないからです。近隣空港との連携については、抜本的な改革ではなく佐賀や北九州への需要と福岡の需要と比べると比較にならないので、この案は不適切だと思います。現空港の滑走路増設については、24時間対応ではなく、騒音・借地問題も残るので、この案も不適切だと思います。</p> <p>④都市開発への影響について 0件</p> <p>⑤費用(建設、ランニング)について 2件</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>【現空港を維持するコスト(人件費等は除く)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・借地料＝約84億円／年 ・騒音対策費＝約60億円／年 (84+60)億円／年×30年＝約4320億円 <p>なお、×30年間としたのは、借地料や騒音対策費は初期投資ではない分金利負担も少なく支出が楽なので50年間の支払いは、×30年間くらいに相当すると考えたからです。その他、既に使用している管制無線施設、管制塔やCIQ施設など既存施設の更新費を加える必要があります。以上、4320億円+既存施設更新費＝約4500億円</p> <p>【現空港に滑走路を増設する整備・維持のコスト(人件費等は除く)】 ※最も安い西側配置滑走路間隔210mを対象</p> <ul style="list-style-type: none"> ・借地料＝約84億円／年 ・騒音対策費(現空港分)＝約60億円／年 (84+60)億円／年×30年＝約4320億円 ・騒音対策費(移転補償事業費)の増加分 対象区域面積の増加＝[4500m(長辺)－2000m(空港用地内)]×210m×0.8(民地比率)＝42ha 過去の移転補償事業は15億円/ha程度と推測され、新たに騒音区域に加わる地区には事業所やマンションが非常に多く田畑は少ないことを勘案して単価を25億円/ha程度とすると、50ha×20億円/ha＝約1050億円 ・滑走路増設事業費＝約2500億円 このうち、ターミナル施設については民間事業と考えられるので、その分を控除する必要がありますが、数百億円もしないと考えられます。 <p>一方で、既に使用している管制無線施設、管制塔やCIQ施設など既存施設の更新費を加える必要があるため、±0と仮定します。以上、4320億円+1050億円+2500億円＝約7870億円</p> <p>【新空港を建設する整備・維持のコスト(人件費等は除く)】 ※新宮沖を想定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・借地料および騒音対策費＝0円 ・既存施設の更新費＝0円(全ての施設は新設) ・新空港建設費＝約1兆円 このうち、ターミナル施設(約1500億円)の全額とアクセス交通(約1000億円)の一部は収益事業(純民間、三セク、公社)でしようから、純粋な公金(空港整備特会および自治体の負担)＝約8000億円 <p>【まとめ】借地料・騒音対策費を含めた約50年間の維持・整備にかかる総コスト(公金)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■現空港(何もしない)＝約4500億円 ■滑走路増設(西側配置滑走路間隔210m)＝約7870億円 ■新空港(新宮沖)＝約8000億円 <p>■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設は安い、新空港は高い、という誤解：滑走路増設の2500～7500億円には、借地料や増額となる環境対策費が含まれていない。借地料と環境対策費の合計額は現空港で年間約150億円、30年間で約4500億円、増設の場合は増額となるので、30年分としても5000億円は加算して考えなければならない。さらに、既に何十年も使い続けている既存施設の更新費も含まれていないだろう。一方、新空港の1兆～1兆1000億円には、民間事業であるターミナル施設整備費や、一部民間事業と思われるアクセス施設整備費が含まれている。借地料や環境対策費はゼロ。施設はすべて新設なので既存施設の更新費もゼロ。ターミナル施設1500億円、アクセス施設の民間負担500億円とすると、約2000億円は民間事業なので、この分は控除される必要がある。これらを勘案すると、滑走路増設の最安案である西側配置滑走路間隔210mで2500億円+5000億円+α＝7500億円+α、新空港で1兆～1兆1000億円－2000億円＝8000～9000億円。よって、費用はほとんど変わらない。ましてや、西側配置滑走路間隔300mや東側配置案では新空港よりはるかに高くなる。</p>
	⑥用地・補償等について 5件	<p>周辺の用地買収 騒音</p> <p>用地買収はいつまでにする。 1兆円の概算事業費の算出内訳はどのようになっているのか。</p> <p>西側300m等は都市高速道路にあたり現実的でない。 買収は現実可能なのか。</p> <p>新空港の設置は計画性、将来性において既存施設(現空港)の増設などより遥かに現実的であり選択の余地はない。財政投資金の効率をまず第一に考えるべきである。増設では陸地の不動産(民家、施設等)の立ち退きが全て完了する迄、工期の延長や最悪予定額の倍額近い出費も必ず想定していなければならない。今回の場合、海上空港の優位性は多々あるがまずは投資効率か第一であると思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設の方が新空港より早くできる、という誤解：レポートに記されているのは、あくまで「工期＝土木建築の着工から竣工までの期間」。工事に先立ち、滑走路増設の場合は用地確保＋埋蔵文化財調査、新空港では漁業補償＋環境アセスメントなどが必要だが、滑走路増設の場合の既成市街地で広大な用地を確保することの方が圧倒的に長期間を要することは火を見るより明らか。関西空港や中部空港の事例から漁業補償は数年で済むが、市街地で何十ヘクタール単位の用地を短期間で確保した事例など民主主義国家ではないはずで、何十年もかかるはず。市街地での道路整備が用地買収の遅れから遅々として進まないのは周知の事実。畑しかなかった成田空港でさえ開港から30年経った今でも用地買収が終わっていない。滑走路増設の場合は用地確保ができないと何もできない。一方、新空港の場合は漁業補償とアクセス施設整備は同時に開始できる。関西空港では軟弱地盤対策で予想より遅れたが、漁業補償やアクセス施設整備が原因で大きく遅れた事例などない。そもそも、新空港で工期13年、自体が外海の波浪条件を考慮しても余裕を持たせすぎであり、中部空港は5年半で完了している。よって、滑走路増設の方が新空港よりはるかに時間がかかるのは明らかである。</p>
	2.滑走路の位置・規模について 3件	<p>西側300m等は都市高速道路にあたり現実的でない。 買収は現実可能なのか。</p> <p>『福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見とそれに対する考え方』についての意見。『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。』とありますが、本当に検討されたのでしょうか？東側配置2案の場合、国内線ターミナルは国際線ターミナル側に移転統合されます。増設滑走路は現滑走路の東側に配置されるので通常のクロスパラルレルの運用であれば現滑走路が離陸用滑走路で増設滑走路が着陸用滑走路になります。しかし、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のであれば離陸に支障が出るのは明らかです。次に西側配置3案の場合、現状と同じく滑走路を挟んで国内線と国際線のターミナルが向かい合うこととなります。国内線と国際線では、国内線の便数が大幅に多いので東側配置2案の場合と同じく現滑走路が離陸用滑走路で増設滑走路が着陸用滑走路になります。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のであれば離陸に支障が出るのは明らかです。よって『非精密進入の滑走路を増設する案においては、現滑走路を非精密にし増設滑走路を精密にした上で悪天候時には精密進入が可能な増設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。』という回答ではないとおかしいと思います。</p> <p>増設滑走路案および新空港案において平行滑走路を検討するのであれば、大阪伊丹空港で発生したの管制トラブル事案をふまえた安全の観点より、ターミナルを挟んだ平行滑走路を設置する案をぜひ加えてもらいたい。</p>
	3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見 1件	<p>■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである</p> <p>◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。</p> <p>◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいようだ。</p> <p>◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。</p> <p>◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha+30~90ha=約383~443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16~28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。</p>
	<p>新空港 1 ・新空港の効果や影響に関する意見</p>	<p>①需給逼迫緩和について 2件</p> <p>将来の処理能力が示されていない。 もっと事業費の安くなるゾーン案も検討すべきだ。</p> <p>アジア大陸に最も近い九州、福岡。 ハブ空港として早期に解決・実現を！！ 海上で「三苦・新宮ゾーン」が最適地と総合的に見ても思われる。</p> <p>②利用者利便性の確保について 8件</p> <p>海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案で九州新幹線まで乗り入れさせればいいのではないのか？博多駅からJR在来線の各駅停車の電車で11分、地下鉄天神駅から各駅停車の電車で21分、一方現空港は博多駅から5分、地下鉄天神駅から11分。ただし駅が地下にあることや駅から各ターミナルまで歩いたりバスで移動する時間を考慮したら新空港の駅の位置次第で時間は短縮可能。さらに九州新幹線まで乗り入れさせれば遠距離からのアクセスも万全。</p> <p>・今後の過密に対応できない(拡幅) ・都心より10km以内 利便性、安全性ある海上空港であるべし。</p> <p>1.航空機事故が起こってから論議するのは如何なものでしょうか。現空港の需要逼迫度は150万台カーアイランド推進が急速に高まってくるとアジアの玄関口としての役割、九州でのリード役の福岡空港の役割は大切となってきます。 2.現空港の収支をみても収入125億、支出221億176%と高く、その中で土地賃借料84億と整備費(環境92億)合わせて176億と高く、抜本的対策の中で新空港計画を立てるべきと思います。ただし、新空港は志賀島・奈多地区で都市高速引き込み、地下鉄引き込みの計画が立て易いと思われます。最大公約数の中で検討していった下さい。</p> <p>新空港の前提条件で『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』とあるが、どうして空港までのアクセス時間が1時間以内であれば適正な範囲内であると言えるのか？また、適正な費用とは具体的にいくらなのか？</p> <p>新空港を造る場合の問題点として、総事業費をいかに抑えるか、事業費は負担できるのか、空港の採算はどうか、空港までのアクセスはどうか、空港アクセスの採算はどうか、自然環境への影響はどうか、ILSの設置は可能かどうか、予測需要に対応できるかどうか、騒音はどうか、横風に対応できるのかどうか、工期はどうか、といったことが考えられます。PI案と意見発表会で提案された案で重複案を整理すると『古賀・福津ゾーン』『三苦・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『湾内東ゾーン』『湾内中央ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』以上の6ゾーンと2案になります。予測需要(2032年に23万回/年)に対応するためにはオープンパラレル方式での滑走路の配置が必要なので、それに対応できる案を抽出すると、『古賀・福津ゾーン』『三苦・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』。冬冬季節風に対応できることとILSの設置可能性を考えると『三苦・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』。この3案で空港アクセスの良さと総事業費の安さを検討すると『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が一番有力と考えられます。</p> <p>玄界灘に新空港を造る場合には、以下のように造るしかないと思います。 雁ノ巣から三苦沖に海岸線に並行になるように3,000m滑走路をクロスパラレル方式で配置する。奈多海水淡水化センターの西側の松林上空を飛行するように3,000m滑走路の西端に南北方向に2,500m滑走路(横風用)を造る。空港アクセス鉄道は、JR乗り入れ線も福岡市地下鉄乗り入れ線も複線電化。JR線は香椎線の香椎駅~乗り入れ線区間の複線電化、福岡市地下鉄線は西鉄貝塚線全線の取得と貝塚~三苦の複線電化も必要。総事業費は1兆5000億円程度。ただし延長進入表面については精査する必要があります。雁ノ巣・三苦沖案 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff2/index.shtml</p> <p>全くの間違え、空港行政はこれまで全て失敗の過去ばかり。世界BEST3に入る利便性を誇る福岡空港の移転はありえない。役人は本当にバカばかり。国益無視。収益性は、東京⇄福岡以外国内にはない(福岡)。混んでいるのは朝と夕方のみであり、ここがオーバーするからとの理由は全く成り立たない。航空会社の知人も言う。いつも我々はやらされ感しかない。絶対に無駄。広島、神戸、静岡、福島、佐賀、関西、全て失敗。誰が責任をとるのか！！いばらき百里全く問題外。</p>

区分	意見分類	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3)に寄せられたご意見を読んで、やはり現在の福岡空港の利便性の良さと事業費負担に対する懸念の意見が多かったように思います。近隣空港との連携策や現空港における滑走路の増設が困難であることは分かりますが、新空港を造る場合、利便性の良さと事業費を安価にすることだけは必要だと思います。
		<p>③周辺環境への影響、安全性について 2件</p> <p>・今後の過密に対応できない(拡幅) ・都心より10km以内 利便性、安全性ある海上空港であるべし。</p> <p>新空港の選択肢が最も適切だと思います。その理由は、24時間対応により現行の15/24(62.5%)から24/24(100%)と容量が高くなり、騒音・借地問題も解決され、非精密進入の問題もないからです。近隣空港との連携については、抜本的な改革ではなく佐賀や北九州への需要と福岡の需要と比べると比較にならないので、この案は不適切だと思います。現空港の滑走路増設については、24時間対応ではなく、騒音・借地問題も残るので、この案も不適切だと思います。</p>
		<p>④自然環境保全について 1件</p> <p>新空港を造る場合の問題点として、総事業費をいかに抑えるか、事業費は負担できるのか、空港の採算はどうか、空港までのアクセスはどうか、空港アクセスの採算はどうか、自然環境への影響はどうか、ILSの設置は可能かどうか、予測需要に対応できるかどうか、騒音はどうか、横風に対応できるかどうか、工期はどうか、といったことが考えられます。PI案と意見発表会で提案された案で重複案を整理すると『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『湾内東ゾーン』『湾内中央ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』以上の6ゾーンと2案になります。予測需要(2032年に23万回/年)に対応するためにはオープンパラレル方式での滑走路の配置が必要なので、それに対応できる案を抽出すると、『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』。冬冬季節風に対応できることとILSの設置可能性を考えると『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』。この3案で空港アクセスの良さと総事業費の安さを検討すると『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が一番有力と考えられます。</p>
		<p>⑤費用(建設、ランニング)について 7件</p> <p>県民生活の視点から考えれば、巨大な建設費で県財政を圧迫する新空港は適当でない。利用者の視点から考えれば、近くて利便性に優れる現空港の拡張が最適である。空港は誰のためにあるのか、財政が厳しくなって不利益を被るのは誰かを考えれば、対応策は見えてくるはず。一部の者たちの利益のために新空港を建設してはならない。</p> <p>大金を使う新空港は反対</p> <p>1.航空機事故が起こってから論議するのは如何なものでしょうか。現空港の需要逼迫度は150万台カーアイランド推進が急速に高まってくるとアジアの玄関口としての役割、九州でのリード役の福岡空港の役割は大切となってきます。</p> <p>2.現空港の収支をみても収入125億、支出221億176%と高く、その中で土地賃借料84億と整備費(環境92億)合わせて176億と高く、抜本的対策の中で新空港計画を立てるべきだと思います。ただし、新空港は志賀島・奈多地区で都市高速引き込み、地下鉄引き込みの計画が立て易いと思われます。最大公約数の中で検討していき下さい。</p> <p>用地買収はいつまでにする。 1兆円の概算事業費の算出内訳はどのようになっているのか。</p> <p>新空港を造る場合の問題点として、総事業費をいかに抑えるか、事業費は負担できるのか、空港の採算はどうか、空港までのアクセスはどうか、空港アクセスの採算はどうか、自然環境への影響はどうか、ILSの設置は可能かどうか、予測需要に対応できるかどうか、騒音はどうか、横風に対応できるかどうか、工期はどうか、といったことが考えられます。PI案と意見発表会で提案された案で重複案を整理すると『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『湾内東ゾーン』『湾内中央ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』以上の6ゾーンと2案になります。予測需要(2032年に23万回/年)に対応するためにはオープンパラレル方式での滑走路の配置が必要なので、それに対応できる案を抽出すると、『古賀・福津ゾーン』『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『糸島沖ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』『糸島半島案』。冬冬季節風に対応できることとILSの設置可能性を考えると『三苫・新宮ゾーン』『志賀島・奈多ゾーン』『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』。この3案で空港アクセスの良さと総事業費の安さを検討すると『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が一番有力と考えられます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設は安い、新空港は高い、という誤解：滑走路増設の2500～7500億円には、借地料や増額となる環境対策費が含まれていない。借地料と環境対策費の合計額は現空港で年間約150億円、30年間で約4500億円、増設の場合は増額となるので、30年分としても5000億円は加算して考えなければならない。さらに、既に何十年も使い続けている既存施設の更新費も含まれていないだろう。一方、新空港の1兆～1兆1000億円には、民間事業であるターミナル施設整備費や、一部民間事業と思われるアクセス施設整備費が含まれている。借地料や環境対策費はゼロ。施設はすべて新設なので既存施設の更新費もゼロ。ターミナル施設1500億円、アクセス施設の民間負担500億円とすると、約2000億円は民間事業なので、この分は控除される必要がある。これらを助案すると、滑走路増設の最安案である西側配置滑走路間隔210mで2500億円+5000億円+α=7500億円+α、新空港で1兆～1兆1000億円-2000億円=8000～9000億円。よって、費用はほとんど変わらない。ましてや、西側配置滑走路間隔300mや東側配置案では新空港よりはるかに高くなる。</p> <p>福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見を読んで、やはり現在の福岡空港の利便性の良さと事業費負担に対する懸念の意見が多かったように思います。近隣空港との連携策や現空港における滑走路の増設が困難であることは分かりますが、新空港を造る場合、利便性の良さと事業費を安価にすることだけは必要だと思います。</p>
	⑥用地・補償等について 1件	<p>【現空港を維持するコスト(人件費等は除く)】 ・借地料＝約84億円／年 ・騒音対策費＝約60億円／年 (84+60)億円／年×30年＝約4320億円 なお、×30年間としたのは、借地料や騒音対策費は初期投資ではない分金利負担も少なく支出が楽なので、50年間の支払いは、×30年間くらいに相当すると考えたからです。その他、既に使用している管制無線施設、管制塔やCIQ施設など 既存施設の更新費を加える必要があります。以上、4320億円+既存施設更新費＝約4500億円 【現空港に滑走路を増設する整備・維持のコスト(人件費等は除く)】 ※最も安い西側配置滑走路間隔210mを対象 ・借地料＝約84億円／年 ・騒音対策費(現空港分)＝約60億円／年 (84+60)億円／年×30年＝約4320億円 ・騒音対策費(移転補償事業費)の増加分 対象区域面積の増加＝(4500m(長辺)－2000m(空港用地内))×210m×0.8(民地比率)＝42ha 過去の移転補償事業は15億円/ha程度と推測され、新たに騒音区域に加わる地区には事業所やマンションが非常に多く田畑は少ないことを勘案して単価を25億円/ha程度とすると、50ha×20億円/ha＝約1050億円 ・滑走路増設事業費＝約2500億円 このうち、ターミナル施設については民間事業と考えられるので、その分を控除する必要がありますが、数百億円もしないと考えられます。 一方で、既に使用している管制無線施設、管制塔やCIQ施設など 既存施設の更新費を加える必要があるため、±0と仮定します。以上、4320億円+1050億円+2500億円＝約7870億円 【新空港を建設する整備・維持のコスト(人件費等は除く)】 ※新宮沖を想定 ・借地料および騒音対策費＝0円 ・既存施設の更新費＝0円(全ての施設は新設) ・新空港建設費＝約1兆円 このうち、ターミナル施設(約1500億円)の全額とアクセス交通(約1000億円)の一部は 収益事業(純民間、三セク、公社)でしようから、純粋な公金(空港整備特会および自治体の負担)＝約8000億円 【まとめ】借地料・騒音対策費を含めた約50年間の維持・整備にかかる総コスト(公金) ■現空港(何もしない)＝約4500億円 ■滑走路増設(西側配置滑走路間隔210m)＝約7870億円 ■新空港(新宮沖)＝約8000億円</p>
	⑦利用時間について 2件	<p>福岡空港は高度な機能を持つ24時間空港が必要である。人気投票や一部の反対者によって中途半端な空港にしてはならない。福岡市は「アジアの玄関口」という都市像を描いているのであれば、今の空港を拡張してお客様が昼間だけ来てほしいというのはおかしい。今の空港が日本一便利というのであれば、それに負けないように交通アクセスを作ればいい。とにかく空港を作るのであれば、もう一度言うが中途半端はダメ。福岡市はよく対話をしているように見られるが、そのような場に出ているのは一部の偏った人のみである。 福岡空港は福岡だけでなく、今後のやり方によっては東京に次ぐ日本の拠点ともなる。人口の多い大阪や名古屋よりも地政学的にも上である。福岡の将来は博多駅よりも空港が決定的に左右しますよ。 最後になりましたが、福岡市、福岡県国土交通省の方は人気投票でなく本当に将来を考えて決断をお願いします。</p> <p>新空港の選択肢が最も適切だと思います。その理由は、24時間対応により現行の15/24(62.5%)から24/24(100%)と容量が高くなり、騒音・借地問題も解決され、非精密進入の問題もないからです。近隣空港との連携については、抜本的な改革ではなく佐賀や北九州への需要と福岡の需要と比べると比較にならないので、この案は不適切だと思います。現空港の滑走路増設については、24時間対応ではなく、騒音・借地問題も残るので、この案も不適切だと思います。</p>
	2.候補地の選定について 10件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>現時点においてPI案と意見発表会で提案された案で、『工期が短い』『将来需要に対応できる』『利便性(空港アクセス時間が短い)が良い』『気象条件に対応できる』『進入表面と転移表面が確保できる』『事業費が安価である』などの基本的な前提条件を満たしているのは「海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案」のみです。</p>
		<p>現空港での滑走路増設は、経済政策としては理想的かもしれないが、周辺に住む方々の生活環境を考えると行って良いものかと思う。そう考えると、新空港をそれも湾内(アクセスが良いから)建設して欲しい。お金はかかっても必要な投資だと思います。</p>
		<p>1.航空機事故が起こってから論議するのは如何なものでしょうか。現空港の需要逼迫度は150万台カーアイランド推進が急速に高まってくるとアジアの玄関口としての役割、九州でのリード役の福岡空港の役割は大切となってきます。 2.現空港の収支をみても収入125億、支出221億176%と高く、その中で土地賃借料84億と整備費(環境92億)合わせて176億と高く、抜本的対策の中で新空港計画を立てるべきだと思います。ただし、新空港は志賀島・奈多地区で都市高速引き込み、地下鉄引き込みの計画が立て易いと思われます。最大公約数の中で検討して欲しいです。</p>
		<p>新空港候補地で「三苦・新宮ゾーン」と「志賀島・奈多ゾーン」が現時点では有力とありました。確かに滑走路を配置するのは可能と思いますが、現実的には困難なのではないでしょうか？上記2ゾーンで滑走路の配置を検討してみたのですが、現実的には困難ではないかと思われる問題に直面しました。</p>
		<p>将来の処理能力が示されていない。 もっと事業費の安くなるゾーン案も検討すべきだ。</p>
		<p>ベストの解決法は、アイランドシティの空き地や雁ノ巣に新空港を作ることだと思います。意見発表会であった海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案が理想的です。この案であれば需給逼迫問題が解決するだけでなく、建設費が安価、利便性が良い、工期が短いといった空港に関するだけの利点にとどまらず、港湾施設の設備更新も含めて建設費が安価、アイランドシティの土地売却問題が解決、シー・アンド・エアも強化される(志賀島・奈多ゾーンや三苦・新宮ゾーンでは国内線が減便になる路線が多くなる)ことが予想され、国内線から海上輸送による国際貨物輸送に悪影響がでるなどの利点もあります。志賀島・奈多ゾーンや三苦・新宮ゾーンに新空港を作ってもアイランドシティへの企業立地が加速されるかどうかは疑問です。関西国際空港と同時に造られたりんくうタウンや中部国際空港と同時に造られた前島の企業立地がスムーズに進んでいるとはとても言えないことから疑問です。</p>
		<p>玄界灘に新空港を造る場合には、以下のように造るしかないと思います。 雁ノ巣から三苦沖に海岸線に並行になるように3,000m滑走路をクロス・パラレル方式で配置する。奈多海水淡水化センターの西側の松林上空を飛行するように3,000m滑走路の西端に南北方向に2,500m滑走路(横風用)を造る。空港アクセス鉄道は、JR乗り入れ線も福岡市地下鉄乗り入れ線も複線電化。JR線は香椎線の香椎駅～乗り入れ線区間の複線電化、福岡市地下鉄線は西鉄貝塚線全線の取得と貝塚～三苦の複線電化も必要。総事業費は1兆5000億円程度。ただし延長進入表面については精査する必要があります。雁ノ巣・三苦沖案 http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff2/index.shtml</p>
		<p>新空港案の志賀島・奈多ゾーンから三苦・新宮ゾーンでは、関西国際空港と中部国際空港の悪い点を併せ持つ空港になる可能性が高いと思います。難工事による事業費の大幅増加(関西国際空港)、アクセスの悪化による国内線の減便(関西国際空港)、横風による運休(中部国際空港)。大阪航空局は関西国際空港と中部国際空港を管轄していますが、それらの空港の経験から新空港を造る場合の問題点は認識していると思いますが、何故両空港の悪い点を併せ持つような空港の検討を行うのでしょうか？延長進入表面を満足できるかどうか微妙ですし、那覇空港や神戸空港で離着陸時の空域の問題があることを認識しているのに、空域の問題が発生する方向に滑走路を配置するような検討をするのでしょうか？『県、福岡市などでつくる新福岡空港調査会(会長、麻生渡知事)の資料によると、同空港の滑走路は、年間の風向調査などに加え、建設費を抑えるため、2本の平行滑走路を北東―南西方向に配置する案が有力となっている。ところが、北東側には航空自衛隊芦屋基地の管制圏があり、北東方向からのILS進入ルートを設定すると、着陸機は芦屋基地の管制圏を横切る形になり、「芦屋基地を運用することは事実上できなくなる」(同調査会の報告書)という。このため、南西方向からのILS進入ルートしか設置できない。国土交通省航空局保安企画課は「そもそも、制約がない空港を作るために、海上にしたのではなかったか。離着陸量の多い拠点空港ではILSは両側に設置すべき」と話している。(2002.7.12 毎日新聞)』</p>
		<p>アジア大陸に最も近い九州、福岡。 ハブ空港として早期に解決・実現を！！ 海上で「三苦・新宮ゾーン」が最適地と総合的に見ても思われる。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度意見を提出する。福岡空港直下および近辺には、幾つかの断層の存在が確認されている。 http://unit.aist.go.jp/actfault/katsudo/news/no.55/topics/fig01.html http://www.gsj.jp/jishin/fukuoka_0320/14_051.jpg</p> <p>福岡空港の直下にある「月隈断層」や、警固断層に平行し福岡空港のすぐ西側にある「石堂一海の中道断層」、すぐ東側にある「東平尾断層」についての調査は進んでいないが、警固断層に平行していること、福岡西方沖地震の余震域とも一致していることなどから、断層のメカニズム、つまり地震を引き起こすプレートのせめぎ合いによる地殻の歪みの源は全く同じであると推測され、警固断層と同じ断層群であると考えられる。警固断層は地下鉄工事に併せて調査を行ったり、地震が起きたりして、詳しく調査がなされ、その活動状況がある程度明らかになっているが、このように調査が行われた活断層は氷山の一角に過ぎない。「伏在断層」と呼ばれる地下に眠っている断層もたくさんある。そもそも、全国で存在が明らかになっている活断層とは、①静岡糸魚川構造線のように、地形から明らかなほど規模が大きなもの ②16世紀に地震が起こったばかりの四国の中央構造線や、7世紀に起こった耳納山地北縁の水縄断層のように、最新のイベントから千年前後しか経っておらず航空写真から容易に見つけられるもの ③濃尾地震の根尾谷断層のように、地震が起こって初めて分かったもの などである。このうち、①以外は、活動周期に比べ最新のイベントからの日が浅いため、断層としての活動が活発だとしても差し迫った危険性は低く、現在では、①のような活断層のみが要注意として「マーク」されている。しかし実際は、能登半島地震(2007年3月 M6.9)、中越沖地震(2007年7月 M6.8)のように、「ノーマーク地域」の「ノーマーク断層」でも大地震が頻発している。ノーマーク断層は、最新のイベントからは活動周期以上の時間が経っており、断層特有の地形も砂に埋もれてしまい、その存在が分かりづらくなっている。むしろ、これらノーマーク断層の方が、長年の歪みを溜めているという点で、上記の②、③のタイプより危険度が高いと考えるべきである。</p> <p>福岡空港の直下にある「月隈断層」や、直近の「石堂一海の中道断層」、「東平尾断層」では、少なくとも有史以来地震の記録がない、太宰府の水城堤に地震によるズレが見受けられないことなどから、前回の活動から相当の期間、少なくとも数千年以上が経っているはずであり、つい数年前に前回の活動を終え、歪みを開放したばかりの警固断層の北西部と比較すれば、危険度はより高いと考える方が自然ではないか。実際に、警固断層の北西部(博多湾内外の海域)は、2005年3月の福岡西方沖地震(M7.0)が起きたことにより歪みが一気に開放され、逆に警固断層の南東部(福岡都市圏の陸域)および現空港周辺などでは、より危険性が高まっているとの分析結果が発表されている。 http://www.gsj.jp/gsjnl/html/nl7/02.html この分析が正しいとしたら、新空港の湾内中央ゾーンは、新空港候補地および現空港の中では、安全な部類に入ることになり、警固断層の直上にあることを理由に、湾内中央ゾーンを選出しないのは、論理性を欠くと言わざるを得ず、断層が直下および直近にある現空港も、空港としては不適格ということになる。このように、たまたま調査が進んでいる警固断層だけが危険であるかのような判断は適切ではなく、今年起きたばかりで記憶に新しい能登半島地震や中越沖地震では、危険性が認識されていなかった、あるいは存在さえも認識されていなかった断層が動いていることから、他の断層でも大地震が発生する可能性は否定できないはずであり、これらの断層には全く着目せず、単に調査が進んでいるだけの警固断層の危険性のみを殊更に強調するのは、論理的に無理がある。未知の断層や調査が未だ不十分な断層はたくさんあり、中越沖地震での柏崎刈羽原発の教訓からも、むしろこれらの方が危険性は高いと想定して、空港計画を行うべきである。日本列島で断層を避けた施設の立地は不可能で、地震が起こることを前提とした設計をすること、起きた場合の避難救助活動などソフト面の対策を準備することしか、人命を守る方法はない。</p>
	<p>3.新空港方策全般への意見 11件</p>	<p>環境対応、拡幅は無理。山を削ることetc. 無理な拡幅→安全性、危険性増大 海上新空港が良い。建設費についての方法は知恵を集めよ。</p> <hr/> <p>現空港用地で対応できるものについては賛成です。ただし、絶対必要かについては疑問です。 新空港建設は本当に無駄です。税金の無駄遣いはいい加減やめましょう。 ・近年利用者が横ばいにもかかわらず、需要が逼迫しているとの前提で、レポートを作成している点に、違和感を感じる。 ・強引に新空港を建設した場合、(成田)空港と同様中途半端な運用になってしまいます。(1. アクセスが未だに良くない、2. 滑走路が完全ではない、3. 当初拡張不可能と言われた、羽田空港の拡張が大規模に行われている)</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡県の人口は後25年位すると470万人位になると予測されています。北海道、東北、北陸の地方空港への直行便も次つぎに廃止、減便を余儀なくされています。ハワイ便も今は廃止と思います。サンフランシスコ空港の管制官の勤務は30分勤務すると30分休憩だそうです。つまり8時間の勤務時間の内4時間は休憩だそうです。1分位に1回の離陸、着陸が頻繁に行われているそうです。福岡空港はどうでしょうか？。何年か前に福岡空港の管制官の話として新聞に掲載されていましたが福岡空港は横が山で横風がないのでまだまだ離陸、着陸の回数は増やせると出ていました。現在福岡市のビルの高さ制限は空港の関係で博多駅周辺が50メートル、天神周辺が60メートルと聞きました。空港が移動すると瞬時にこのルール(条例か建築基準法か知りませんが)が改正され東京並みの高層ビル群となることでしょうか。建築業界は忙しくなるでしょう。私は全国の空港巡りをしました。民間で90～95位あります。政治空港とゆうような閑散とした空港、福井空港等は今は定期便は飛んでいません。各県が競争で「おらが 街に空港」と叫んで作らしたのでしょうか。費用は国が相当負担し地元負担は少ないので こんな結果になったのでしょうか。福岡はアジアのゲートウェイでと言う人が居ると思いますがハブ空港は韓国に任せていいのではと思います。国の借金返済が先だと思います。佐賀、北九州の両空港に補完業務はして頂くことが賢明だと思います。現在の動きは建設ありきが先行しているようです。</p> <p>飛行機は風に向かって離陸し(風を翼に当て揚力をつける)着陸(風をフラツプに当て滑走距離を短縮する)します。ランウェイの距離を今より1000メートル位長くて海方向に向けてのみの離陸、着陸にすると幾らか騒音の改善にはなるでしょう。全国の空港はその都市の中心より1時間以内にできています(鹿児島空港のみは1時間以上かかるようです)。そこにいくと福岡空港は地下鉄で博多駅まで数分で行けると全国でも有名な空港です。これを「売り」にしない手はないでしょう。せつかく新幹線が開業するのに新宮沖から新しい交通体系ができなければ新空港より博多駅まで1時間(ピーク時)博多から鹿児島まで1時間20分と評判は悪くなると思います。ANA、JALの定期便の廃止がある程度の人口しかいない都市とゆうことを忘れないことが大事なようです。カーアイランドで自動車150万台達成から次は200万台となるわけです。船での輸出になりますので港の整備が大切だと思います。輸出の90%以上は船です。もう少しプラン立てる方は100近い日本の空港をみてその空港の歴史を勉強してください。そして偉い人に正論進言してください。</p> <p>新空港の設置は計画性、将来性において既存施設(現空港)の増設などより遥かに現実的であり選択の余地はない。財政投資金の効率をまず第一に考えるべきである。増設では陸地の不動産(民家、施設等)の立ち退きが全て完了する迄、工期の延長や最悪予定額の倍額近い出費も必ず想定していなければならない。今回の場合、海上空港の優位性は多々あるがまずは投資効率が第一であると思います。</p> <p>■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設の方が新空港より早くできる、という誤解：レポートに記されているのは、あくまで「工期＝土木建築の着工から竣工までの期間」。工事に先立ち、滑走路増設の場合は用地確保＋埋蔵文化財調査、新空港では漁業補償＋環境アセスメントなどが必要だが、滑走路増設の場合の既成市街地で広大な用地を確保することの方が圧倒的に長期間を要することは火を見るより明らか。関西空港や中部空港の事例から漁業補償は数年で済むが、市街地で何十ヘクタール単位の用地を短期間で確保した事例など民主主義国家ではないはずで、何十年もかかるはず。市街地での道路整備が用地買収の遅れから遅々として進まないのは周知の事実。畑しかなかった成田空港でさえ開港から30年経った今でも用地買収が終わっていない。滑走路増設の場合は用地確保ができないと何もできない。一方、新空港の場合は漁業補償とアクセス施設整備は同時に開始できる。関西空港では軟弱地盤対策で予想より遅れたが、漁業補償やアクセス施設整備が原因で大きく遅れた事例などない。そもそも、新空港で工期13年、自体が外海の波浪条件を考慮しても余裕を持たせすぎであり、中部空港は5年半で完了している。よって、滑走路増設の方が新空港よりはるかに時間がかかるのは明らかである。</p> <p>■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音カウンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいようだ。 ◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha+30~90ha=約383~443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16~28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。</p> <p>新空港案の志賀島・奈多ゾーンから三苦・新宮ゾーンでは、関西国際空港と中部国際空港の悪い点を併せ持つ空港になる可能性が高いと思います。難工事による事業費の大幅増加(関西国際空港)、アクセスの悪化による国内線の減便(関西国際空港)、横風による運休(中部国際空港)。大阪航空局は関西国際空港と中部国際空港を管轄していますが、それらの空港の経験から新空港を造る場合の問題点は認識していると思いますが、何故両空港の悪い点を併せ持つような空港の検討を行うのでしょうか？延長進入表面を満足できるかどうか微妙ですし、那覇空港や神戸空港で離着陸時の空域の問題があることを認識しているのに、空域の問題が発生する方向に滑走路を配置するような検討をするのでしょうか？『県、福岡市などで行う新福岡空港調査会(会長、麻生渡知事)の資料によると、同空港の滑走路は、年間の風向調査などに加え、建設費を抑えるため、2本の平行滑走路を北東—南西方向に配置する案が有力となっている。ところが、北東側には航空自衛隊芦屋基地の管制圏があり、北東方向からのILS進入ルートを設定すると、着陸機は芦屋基地の管制圏を横切る形になり、「芦屋基地を運用することは事実上できなくなる」(同調査会の報告書)という。このため、南西方向からのILS進入ルートしか設置できない。国土交通省航空局保安企画課は「そもそも、制約がない空港を作るために、海上にしたのではなかったか。離着陸量の多い拠点空港ではILSは両側に設置すべき」と話している。(2002.7.12 毎日新聞)』</p> <p>空港問題、特に新空港建設する場合は少なくとも20~50年位の展望(予測)に基づく対応が必要にもかかわらず、目先の予測にて新空港を議論するのはおかしい。</p> <p>福岡空港は高度な機能を持つ24時間空港が必要である。人気投票や一部の反対者によって中途半端な空港にしてはならない。福岡市は「アジアの玄関口」という都市像を描いているのであれば、今の空港を拡張してお客様が昼間だけ来てほしいというのはおかしい。今の空港が日本一便利というのであれば、それに負けないように交通アクセスを作ればいい。とにかく空港を作るのであれば、もう一度言うが中途半端はダメ。福岡市はよく対話をしているように見られるが、そのような場に出ているのは一部の偏った人のみである。</p> <p>福岡空港は福岡だけでなく、今後のやり方によっては東京に次ぐ日本の拠点ともなる。人口の多い大阪や名古屋よりも地政学的にも上である。福岡の将来は博多駅よりも空港が決定的に左右しますよ。</p> <p>最後になりましたが、福岡市、福岡県国土交通省の方は人気投票でなく本当に将来を考えて決断をお願いします。</p> <p>増設滑走路案および新空港案において平行滑走路を検討するのであれば、大阪伊丹空港で発生したの管制トラブル事案をふまえた安全の観点より、ターミナルを挟んだ平行滑走路を設置する案をぜひ加えてもらいたい。</p>
対応方針全般	<p>1.空港能力について 1件</p> <p>2.現空港の活用について 6件</p>	<p>福岡空港のみならず、自動車立国九州、ひいては日本の評価をするために、拡大が必要</p> <p>現空港用地で対応できるものについては賛成です。ただし、絶対必要かについては疑問です。</p> <p>新空港建設は本当に無駄です。税金の無駄遣いはいまい加減やめましょう。</p> <p>将来必ずしも予想したように需要が増減するとは限らない。それを考えると、既存の建物で活用方法を考えた方がいいと思う。少子化で税収も減るので。</p> <p>夜10時~朝6時迄の間は運用できないのか。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡県の人口は後25年位すると470万人位になると予測されています。北海道、東北、北陸の地方空港への直行便も次つぎに廃止、減便を余儀なくされています。ハワイ便も今は廃止と思います。サンフランシスコ空港の管制官の勤務は30分勤務すると30分休憩だそうです。つまり8時間の勤務時間の内4時間は休憩だそうです。1分位に1回の離陸、着陸が頻繁に行われているそうです。福岡空港はどうでしょうか？。何年か前に福岡空港の管制官の話として新聞に掲載されていましたが福岡空港は横が山で横風がないのでまだまだ離陸、着陸の回数は増やせると出ていました。現在福岡市のビルの高さ制限は空港の関係で博多駅周辺が50メートル、天神周辺が60メートルと聞きました。空港が移動すると瞬時にこのルール(条例か建築基準法か知りませんが)が改正され東京並みの高層ビル群となることでしょう。建築業界は忙しくなるでしょう。私は全国の空港巡りをしました。民間で90～95位あります。政治空港とゆうような閑散とした空港、福井空港等は今は定期便は飛んでいません。各県が競争で「おらが 街に空港」と叫んで作らしたのでしょう。費用は国が相当負担し地元負担は少ないので こんな結果になったのでしょう。福岡はアジアのゲートウェイと言う人が居ると思いますがハブ空港は韓国に任せていいのではと思います。国の借金返済が先だと思います。佐賀、北九州の両空港に補完業務はして頂くことが賢明と思います。現在の動きは建設ありきが先行しているようです。</p> <p>飛行機は風に向かって離陸し(風を翼に当て揚力をつける)着陸(風をフラツブに当て滑走距離を短縮する)します。ランウェイの距離を今より1000メートル位長くて海方向に向けてのみの離陸、着陸にすると幾らか騒音の改善にはなるでしょう。全国の空港はその都市の中心より1時間以内にできています(鹿児島空港のみは1時間以上かかるようです)。そこにいくと福岡空港は地下鉄で博多駅まで数分で行けると全国でも有名な空港です。これを「売り」にしない手はないでしょう。せつかく新幹線が開業するのに新宮沖から新しい交通体系ができなければ新空港より博多駅まで1時間(ピーク時)博多から鹿児島まで1時間20分と評判は悪くなると思います。ANA、JALの定期便の廃止がある程度の人口しかかない都市とゆうことを忘れないことが大事なようです。カーアイランドで自動車150万台達成から次は200万台となるわけです。船での輸出になりますので港の整備が大切と思います。輸出の90%以上は船です。もう少しプラン立てる方は100近い日本の空港をみてその空港の歴史を勉強してください。そして偉い人に正論進言してください。</p> <p>全くの間違え、空港行政はこれまで全て失敗の過去ばかり。世界BEST3に入る利便性を誇る福岡空港の移転はありえない。役人は本当にバカばかり。国益無視。収益性は、東京⇄福岡以外国内にはない(福岡)。混んでいるのは朝と夕方のみであり、ここがオーバーするからとの理由は全く成り立たない。航空会社の知人も言う。いつも我々はやらされ感しかない。絶対に無駄。広島、神戸、静岡、福島、佐賀、関西、全て失敗。誰が責任をとるのか！！いばらき百里全く問題外。</p> <p>意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度意見を提出する。福岡空港直下および近辺には、幾つかの断層の存在が確認されている。 http://unit.aist.go.jp/actfault/katsudo/news/no.55/topics/fig.01.html http://www.gsj.jp/jishin/fukuoka_0320/14_051.jpg 福岡空港の直下にある「月隈断層」や、警固断層に平行し福岡空港のすぐ西側にある「石堂一海の中道断層」、すぐ東側にある「東平尾断層」についての調査は進んでいないが、警固断層に平行していること、福岡西方沖地震の余震域とも一致していることなどから、断層のメカニズム、つまり地震を引き起こすプレートのせめぎ合いによる地殻の歪みの源は全く同じであると推測され、警固断層と同じ断層群であると考えられる。警固断層は地下鉄工事に併せて調査を行ったり、地震が起きたりして、詳しく調査がなされ、その活動状況がある程度明らかになっているが、このように調査が行われた活断層は氷山の一角に過ぎない。「伏在断層」と呼ばれる地下に眠っている断層もたくさんある。そもそも、全国で存在が明らかになっている活断層とは、①静岡糸魚川構造線のように、地形から明らかなほど規模が大きなもの ②16世紀に地震が起こったばかりの四国の中央構造線や、7世紀に起こった耳納山地北縁の水縄断層のように、最新のイベントから千年前後しか経っておらず航空写真から容易に見つけられるもの ③濃尾地震の根尾谷断層のように、地震が起こって初めて分かったもの などである。このうち、①以外は、活動周期に比べ最新のイベントからの日が浅いため、断層としての活動が活発だとしても差し迫った危険性は低く、現在では、①のような活断層のみが要注意として「マーク」されている。しかし実際は、能登半島地震(2007年3月 M6.9)、中越沖地震(2007年7月 M6.8)のように、「ノーマーク地域」の「ノーマーク断層」でも大地震が頻発している。ノーマーク断層は、最新のイベントからは活動周期以上の時間が経っており、断層特有の地形も砂に埋もれてしまい、その存在が分かりづらくなっている。むしろ、これらノーマーク断層の方が、長年の歪みを溜めているという点で、上記の②、③のタイプより危険度が高いと考えるべきである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>福岡空港の直下にある「月隈断層」や、直近の「石堂一海の中道断層」、「東平尾断層」では、少なくとも有史以来地震の記録がない、太宰府の金城堤に地震によるズレが見受けられないことなどから、前回の活動から相当の期間、少なくとも数千年以上が経っているはずであり、つい数年前に前回の活動を終え、歪みを開放したばかりの警固断層の北西部と比較すれば、危険度はより高いと考える方が自然ではないか。実際に、警固断層の北西部(博多湾内外の海域)は、2005年3月の福岡西方沖地震(M7.0)が起きたことにより歪みが一気に開放され、逆に警固断層の南東部(福岡都市圏の陸域)および現空港周辺などでは、より危険性が高まっているとの分析結果が発表されている。 http://www.gsj.jp/gsjnl/html/nl7/02.html</p> <p>この分析が正しいとしたら、新空港の湾内中央ゾーンは、新空港候補地および現空港の中では、安全な部類に入ることになり、警固断層の直上にあることを理由に、湾内中央ゾーンを選出しないのは、論理性を欠くと言わざるを得ず、断層が直下および直近にある現空港も、空港としては不適格ということになる。このように、たまたま調査が進んでいる警固断層だけが危険であるかのような判断は適切ではなく、今年起きたばかりで記憶に新しい能登半島地震や中越沖地震では、危険性が認識されていなかった、あるいは存在さえも認識されていなかった断層が動いていることから、他の断層でも大地震が発生する可能性は否定できないはずであり、これらの断層には全く着目せず、単に調査が進んでいるだけの警固断層の危険性のみを殊更に強調するのは、論理的に無理がある。未知の断層や調査が未だ不十分な断層はたくさんあり、中越沖地震での柏崎刈羽原発の教訓からも、むしろこれの方が危険性は高いと想定して、空港計画を行うべきである。日本列島で断層を避けた施設の立地は不可能で、地震が起こることを前提とした設計をすること、起きた場合の避難救助活動などソフト面の対策を準備することしか、人命を守る方法はない。</p>
	3.利用者の利便性確保について 1件	<p>福岡空港の利便性の維持(市中央部への所要時間)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・私有地買い上げ ・周辺空港の利用利便性向上により、活用により利用分散化 <ul style="list-style-type: none"> ・交通便 ・価格 ・存在のアピール(全国的・福岡空港内でも)
	4.需要予測について 3件	<ul style="list-style-type: none"> ・近年利用者が横ばいにもかかわらず、需要が逼迫しているとの前提で、レポートを作成している点に、違和感を感じる。 ・強引に新空港を建設した場合、(成田)空港と同様中途半端な運用になってします。(1. アクセスが未だに良くない、2. 滑走路が完全ではない、3. 当初拡張不可能と言われた、羽田空港の拡張が大規模に行われている) <p>まず福岡空港の日本国内でのポジションについて、将来像がないので需要予測に信ぴょう性が乏しい。福岡都市圏の住民だけが利用する地域空港ならば、現状のままでも仮にチケットが取れなくてもビジネス客は新幹線を利用し、観光客は事前予約が必要な旅行が成立しないため、新空港・拡張ともに不要の評価になるのは当たり前だろう。また、需要逼迫をすることを原因とした問題「チケットが取りにくくor取れなくなる」「航空運賃が値上がりする」等を、貨幣換算して損失として計上するまでは、建設費用を示してもそれに見合った効果が分らないので高いか低いか判断ができない。また、建設費用の財源(もしくは事業制度)も示されず、どの程度は受益者負担となっているかもわからない。他にも様々な例があるが、全体的に情報を隠しすぎているため、そのことだけで一般の人には分かりにくい内容となっている。個々の対応方策の課題は今後、どれだけ正直な詳しい数字が発表されるかであり、PIの生命線だと思ふ。また、B/Cが一般的な再評価等における空港・港湾関係の評価手法で正しく算出されて発表されることを期待しているが、冒頭のように「地域空港」の位置づけでは、おそらく新空港は便益が積めない(=費用に見合うほどの量は説明できない)ため、あいまいにされることが濃厚であり、諦めに似た懸念を感じる。</p> <p>空港問題、特に新空港建設する場合は少なくとも20~50年位の展望(予測)に基づく対応が必要にもかかわらず、目先の予測にて新空港を議論するのはおかしい。</p>
	5.ターミナル施設の機能・設備について 0件	
	6.総合的な交通対策について 0件	
	7.その他 1件	<p>将来50年後、70年後、100年後、私達は子孫に対して申し開き出来るのでしょうか？ 空港全体に雑草が繁り、きつねやたぬきが走り回っている姿が素人目にも想像が出来ますが如何でしょうか。説明会に出席されていた皆様の人間としての将来が心配になります。呉々も防衛省の守谷のような成り行きの方々が1人でも少なくなるよう祈るのが国民の想いです。</p>
	その他 0件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
将来対応 策の 評価 の 視点 につ いて	1.評価の視点全般について 0件	
	2.需給逼迫緩和の視点について 1件	<p>■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである</p> <p>◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。</p> <p>◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいようだ。</p> <p>◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れている国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。</p> <p>◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。</p> <p>◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha+30~90ha=約383~443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16~28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。</p>
	3.利用者利便性の視点について 3件	<p>■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである</p> <p>◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。</p> <p>◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいようだ。</p> <p>◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れている国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。</p> <p>◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。</p> <p>◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha+30~90ha=約383~443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16~28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>・周辺(空港の)住民への配慮を優先していく。 ・危険補償費を将来にわたって支払うなら、かなりの高額の建設費は「安く考える」べきだと思う。 ・24時間対応の空港を作るべきだ。</p> <p>現在の過密状況を見て、2分少々で離発着の状況では、いつ事故が起きてもおかしくないし、雄県福岡の空港としては、現状ではいいはずがない。アジアの交流地点として、昼夜利用出来る空港でないと取り残される恐れあり。</p>
	4.環境・安全の視点について 4件	<p>航空機の離発着技術の向上による周辺地域への負荷軽減も検討できないものか？</p> <p>■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいようだ。 ◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入れていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。 ◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha+30~90ha=約383~443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16~28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。</p> <p>・周辺(空港の)住民への配慮を優先していく。 ・危険補償費を将来にわたって支払うなら、かなりの高額の建設費は「安く考える」べきだと思う。 ・24時間対応の空港を作るべきだ。</p> <p>現在の過密状況を見て、2分少々で離発着の状況では、いつ事故が起きてもおかしくないし、雄県福岡の空港としては、現状ではいいはずがない。アジアの交流地点として、昼夜利用出来る空港でないと取り残される恐れあり。</p>
	5.まちづくりや地域振興の視点について 1件	<p>新福岡空港建設で高さ規制撤廃 都心地価総額最大3兆円増＝2008/01/06付 西日本新聞朝刊＝という報道があったが、PIレポート(ステップ1)で『しかしながら、都心周辺で比較的.低密度に利用されている空間も残されており、現状においては、高さ制限が都心機能の集積に必要な建築容積の総量を制約しているとは断定できません。』とあります。また、建物の高さが揃っていることや福岡城復元運動(麻生渡知事と吉田宏市長は「NPO法人鴻臚館・福岡城跡歴史・観光・市民の会」の顧問。)もあり何らかの高さ制限が行われる可能性も有り得ますので、その辺も踏まえた上で検討をお願いします。あと、高さ制限が大幅に緩和された場合、都心部の魅力が高まる一方でアイランドシティの魅力はますます減るのではないかと？</p>
	6.事業効率性の視点について 7件 財政面	

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>新空港の設置は計画性、将来性において既存施設（現空港）の増設などより遥かに現実的であり選択の余地はない。財政投資金の効率をまず第一に考えるべきである。増設では陸地の不動産（民家、施設等）の立ち退きが全て完了する迄、工期の延長や最悪予定額の倍額近い出費も必ず想定していなければならない。今回の場合、海上空港の優位性は多々あるがまずは投資効率が第一であると思います。</p> <p>まず福岡空港の日本国内でのポジションについて、将来像がないので需要予測に信ぴょう性が乏しい。福岡都市圏の住民だけが利用する地域空港ならば、現状のままで仮にチケットが取れなくてもビジネス客は新幹線を利用し、観光客は事前予約が必要な旅行が成立しないため、新空港・拡張ともに不要の評価になるのは当たり前だろう。また、需要逼迫をすることを原因とした問題「チケットが取りにくくor取れなくなる」「航空運賃が値上がりする」等を、貨幣換算して損失として計上するまでは、建設費用を示してもそれに合った効果が見えないので高いか低いか判断ができない。また、建設費用の財源（もしくは事業制度）も示されず、どの程度は受益者負担となっているかもわからない。他にも様々な例があるが、全体的に情報を隠しすぎているため、そのことだけで一般の人には分かりにくい内容となっている。個々の対応方策の課題は今後、どれだけ正直な詳しい数字が発表されるかであり、PIの生命線だと思う。また、B/Cが一般的な再評価等における空港・港湾関係の評価手法で正しく算出されて発表されることを期待しているが、冒頭のように「地域空港」の位置づけでは、おそらく新空港は便益が積めない（＝費用に見合うほどの量は説明できない）ため、あいまいにされることが濃厚であり、諦めに似た懸念を感じる。</p> <p>■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設は安い、新空港は高い、という誤解：滑走路増設の2500～7500億円には、借地料と増額となる環境対策費が含まれていない。借地料と環境対策費の合計額は現空港で年間約150億円、30年間で約4500億円、増設の場合は増額となるので、30年分としても5000億円は加算して考えなければならない。さらに、既に何十年も使い続けている既存施設の更新費も含まれていないだろう。一方、新空港の1兆～1兆1000億円には、民間事業であるターミナル施設整備費や、一部民間事業と思われるアクセス施設整備費が含まれている。借地料と環境対策費はゼロ。施設はすべて新設なので既存施設の更新費もゼロ。ターミナル施設1500億円、アクセス施設の民間負担500億円とすると、約2000億円は民間事業なので、この分は控除される必要がある。これらを勘案すると、滑走路増設の最安案である西側配置滑走路間隔210mで2500億円+5000億円+α=7500億円+α、新空港で1兆～1兆1000億円-2000億円=8000～9000億円。よって、費用はほとんど変わらない。ましてや、西側配置滑走路間隔300mや東側配置案では新空港よりはるかに高くなる。</p> <p>■正しい情報が伝わっていないため、市民が誤解しているようである。◎滑走路増設の方が新空港より早くできる、という誤解：レポートに記されているのは、あくまで「工期＝土木建築の着工から竣工までの期間」。工事に先立ち、滑走路増設の場合は用地確保＋埋蔵文化財調査、新空港では漁業補償＋環境アセスメントなどが必要だが、滑走路増設の場合の既成市街地で広大な用地を確保することの方が圧倒的に長期間を要することは火を見るより明らか。関西空港や中部空港の事例から漁業補償は数年で済むが、市街地で何十ヘクタール単位の用地を短期間で確保した事例など民主主義国家ではないはずで、何十年もかかるはず。市街地での道路整備が用地買収の遅れから遅々として進まないのは周知の事実、畑しかなかった成田空港でさえ開港から30年経った今でも用地買収が終わっていない。滑走路増設の場合は用地確保ができないと何もできない。一方、新空港の場合は漁業補償とアクセス施設整備は同時に開始できる。関西空港では軟弱地盤対策で予想より遅れたが、漁業補償やアクセス施設整備が原因で大きく遅れた事例などない。そもそも、新空港で工期13年、自体が外海の波浪条件を考慮しても余裕を持たせすぎであり、中部空港は5年半で完了している。よって、滑走路増設の方が新空港よりはるかに時間がかかるのは明らかである。</p> <p>■正しい情報が十分に提供されていないため、市民の認識が不足しているようである ◎実現性の違いに関する認識不足：滑走路増設には、用地確保と騒音被害拡大という極めて大きな障害が立ち塞がる。このことがきちんと記されていない。市街地の何十ヘクタールの土地を短期間で取得した事例など民主主義国家ではないだろう。道路整備などの事例からも明らか。騒音被害の拡大については、裁判沙汰になることは避けられない。現在の飛行ルートが少しでも横にずれると、必ずマンションが林立する住宅密集地の上空を通ることになる。一方、海上空港がアクセス施設用地確保や裁判で実現できなかった事例などない。 ◎騒音の影響に関する認識不足：空港計画の基本中の基本である『騒音コンター』が記されていない。滑走路増設では騒音の被害がどこに、どのくらい拡大するかが全く示されていない。正確な情報が示されたら被害が拡大する地域の住民は納得しないだろう。一方、新空港では湾内東ゾーンを除いて市街地に騒音が及ぶことはないだろうが、新空港になると新たに別の地域が騒音被害を受ける、と誤解している人もいようだ。 ◎アクセスに関する認識不足：新空港へのアクセスの情報が記されていない。新空港へのアクセスは、もちろん現空港より悪くなるが、博多駅から20分程度、天神からでも30分程度ならば、それほど悪くない。このくらいなら、新福岡空港より公共交通アクセス時間が短いのは、国内では那覇、宮崎、神戸くらいで、決して悪くない。現空港で地下鉄が乗り入っていない国際線に関してはほぼ同じ水準となる。自動車アクセスに関しても、現空港は近いが周辺道路の渋滞が激しく定時性は低い。 ◎滑走路処理容量の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港との滑走路処理容量は同じではないはずだが、何も記されていない。少なくとも2本の滑走路の両側にターミナルが分かれる西側配置案では容量は小さくなる。特に西側間隔210m案では、圧倒的に本数の多い国内線の出発機が2本の滑走路を横断する運用方法となるので、極端に処理容量は落ちるはずである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>◎空港面積の差による空港機能の違いに関する認識不足：滑走路増設と新空港とで空港面積が全く違うため、空港機能も違ってくるはずだが、この情報が全く記されていない。滑走路増設は、353ha+30~90ha=約383~443haなのに対して、新空港は約530ha。滑走路増設の方が16~28%も狭い。滑走路長が違うとはいえ、新空港の場合は滑走路前後の緩衝帯が小さくて済むとともに最適な形状に造成できるため無駄な部分が生じない。これだけ面積が違えば、滑走路増設では、誘導路、エプロン、スポット、旅客ターミナル、貨物ターミナル、駐車場などのどれかの面積を削らざるを得ない。滑走路増設と新空港とで、誘導路の配置やスポットの数、貨物ターミナルの面積などを逐一比較できるようにすれば、滑走路増設では新空港と同じレベルの機能を確保できないことが明らかになるだろう。</p> <p>・周辺(空港の)住民への配慮を優先していく。 ・危険補償費を将来にわたって支払うなら、かなりの高額の建設費は「安く考える」べきだと思う。 ・24時間対応の空港を作るべきだ。</p>
	7.その他	<p>1件 予想外の事態など是对応がしにくいと思いますが、考えうる可能性としてどの程度考えているのでしょうか。</p>
P I について	1.PIの取り組みに対する意見	<p>1件 三菱総研とは思えない程度の低さ。 12月10は過ぎているのに、まだ配布(本日13日)。 一般の方が22ページのレポートを読むと思いますか？何が目的ですか。そもそもPI誰が分かります。専門語ですよ。</p>
	2.PIの催し等に関する意見	<p>1件 『福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見』を一通り読みましたが、調査内容に対する誤解があるように思いました。特に詳細版で詳しく調査検討されているのにPIレポート(ステップ3)(22ページ)だけしか読んでいないことから発生したと思われる意見がありました。PIレポート簡易版(PIレポート(ステップ3)(22ページ))にPIレポート詳細版があることと詳細が知りたい方は詳細版をご覧下さいと明記するべきだと思います。PIレポート簡易版では詳しい情報が載っていないので詳細版があることを表記しておかないと誤解を受け易いのではないかと思います。説明会やオープンハウスでは必ず簡易版と詳細版を用意しておく必要があると思います。</p>
	3.PIレポートに対する意見	<p>2件 三菱総研とは思えない程度の低さ。 12月10は過ぎているのに、まだ配布(本日13日)。 一般の方が22ページのレポートを読むと思いますか？何が目的ですか。そもそもPI誰が分かります。専門語ですよ。</p> <p>『福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ3)に寄せられたご意見』を一通り読みましたが、調査内容に対する誤解があるように思いました。特に詳細版で詳しく調査検討されているのにPIレポート(ステップ3)(22ページ)だけしか読んでいないことから発生したと思われる意見がありました。PIレポート簡易版(PIレポート(ステップ3)(22ページ))にPIレポート詳細版があることと詳細が知りたい方は詳細版をご覧下さいと明記するべきだと思います。PIレポート簡易版では詳しい情報が載っていないので詳細版があることを表記しておかないと誤解を受け易いのではないかと思います。説明会やオープンハウスでは必ず簡易版と詳細版を用意しておく必要があると思います。</p>
関 ス す テ ン 意 ブ 見 4 に	見 に 評 関 価 す の 方 意 法	<p>1.評価の方法 0件</p> <p>2.その他 0件</p>
	その他	<p>1件 朝日新聞は全日空の株主、読売新聞西部本社はスターフライヤーに出資。偏向記事を書く理由が分かりました。</p>

意見記入はがき等により「将来対応方策の評価の視点」に寄せられたご意見

区分	意見分類	寄せられたご意見		
ステッ プ3	将来需要への対応方策について	近隣空港との連携方策	<p>方1 ①国際線の利用制限について 0件</p> <p>②貨物、離島便等の利用制限について 0件</p> <p>③自衛隊等の利用制限について 0件</p>	
		2 需要誘発型の方策への意見	<p>①空港へのアクセス向上について 3件</p> <p>・成田空港の二の舞にならないよう、絶対新空港は反対である。 1. 巨額の費用を掛け建設したが、中途半端な空港である。 (1)アクセスが悪い (2)滑走路が、整備出来ていない (3)24時間空港ではない 2. 当初拡張不可能と言われた、羽田空港が大規模に拡張されている。よって、新たに空港を建設するのでは無く、既設の空港の有効活用を絶対条件で検討すべきである。(アクセスの向上、高速道路、鉄道の建設を最優先に検討すべきである)</p> <p>【新北九州空港アクセス鉄道に関する検証 その②】<北九州市が行った新北九州空港アクセス鉄道に関する調査の問題点を指摘する> 新北九州空港アクセス鉄道構想の調査報告書が北九州市のホームページにあるが、在来線新門司ルート(事業費約640億円)の ◆小倉からの所要時間10分 ◆1時間に4本(15分間隔)運行 は単線では両立できない。小倉からの16.6kmを10分で走破するには表定速度は100km/h、中間部では130km/hくらいで飛ばす必要があり、とても途中停車する暇などない。しかし単線で途中停車なしということは、1編成のみでの運行ということになり、往復の所要時間だけで20分かかかる。小倉駅および空港駅での停車時間を含めると、1時間に2本(30分間隔)の運行が現実的。一応調査では交換施設が計上されているので、中間部で行き違いをさせる2編成で運行すれば頻度を上げることができるが、それだと所要時間10分が達成できなくなる。最もスピードが乗るはずの中間部で行き違いのために停車すれば2~3分は余計にかかるため、所要時間13分、1時間に3本(20分間隔)くらいが現実的。よって、設定条件は ◆小倉からの所要時間10分 ◆1時間に2本(30分間隔)運行 または ◆小倉からの所要時間13分 ◆1時間に3本(20分間隔)運行 と修正すべき。どうしても元の条件を変えなければ、単線では無理なので、約640億円としている事業費を「複線」という前提で再検討し、「上方修正」すべき。</p> <p>鉄道ばかり考えないで、高速、有料道活用してリムジンバスを使ったらよいと思う。 赤字経営が叫ばれているのに何も大金出す必要性を認めない。</p>	
			②利用者負担の軽減について 0件	
			③路線・便数の拡充について 0件	
			3.近隣空港との連携方策全般への意見 0件	
		現空 港に おけ る滑 走路 増設 の効 果や 影響 に関 する	1 滑走路増設の効果や影響に関する	<p>①需給逼迫緩和の効果について 1件</p> <p>非精密進入の滑走路を増設する案では運用上次の制限が必要になります。基本的に滑走路上には出発または到着の航空機が1機しか居られない。滑走路と滑走路の間に大型機がいる場合にはどちらか片方(もしくは両方)の滑走路の使用ができない。西側配置の場合には国際線の長距離便などで増設滑走路を横断して現滑走路から離陸しなければならない。悪天候時には精密進入可能な滑走路にしか着陸できない。これらの制限があることを考えると、滑走路300mのクロスパラレルで滑走路の処理容量が滑走路1本の場合の1.3倍程度にしか増えないことを考えると、処理容量の増加はほとんど期待できないと思います。むしろ、運用に複雑な制限を加えることは安全上問題であると言えます。</p>
				②利用者利便性の確保について 0件
				③周辺環境への影響、安全性について 0件

区分	意見分類	寄せられたご意見
	意見	<p>④都市開発への影響について 0件</p> <p>⑤費用(建設、ランニング)について 0件</p> <p>⑥用地・補償等について 0件</p> <p>2.滑走路の位置・規模について 0件</p> <p>3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見 1件</p> <p>非精密進入の滑走路を増設する案では運用上次の制限が必要になります。基本的に滑走路上には出発または到着の航空機が1機しか居られない。滑走路と滑走路の間に大型機がいる場合にはどちらか片方(もしくは両方)の滑走路の使用ができない。西側配置の場合には国際線の長距離便などで増設滑走路を横断して現滑走路から離陸しなければならない。悪天候時には精密進入可能な滑走路にしか着陸できない。これらの制限があることを考えると、滑走路300mのクロスパラレルで滑走路の処理容量が滑走路1本の場合の1.3倍程度にしか増えないことを考えると、処理容量の増加はほとんど期待できないと思います。むしろ、運用に複雑な制限を加えることは安全上問題であると言えます。</p>
	新空港 1 新空港の効果や影響に関する意見	<p>①需給逼迫緩和について 1件</p> <p>福岡空港PIでは新空港の検討をクロスパラレル方式で検討していますが、次の問題点があります。 『1.予測需要に対応できない』ステップ2で2032年に離着陸回数23万回/年と予測してありますが、これに対応できません。需要予測をしておきながら需要予測に対応できない対応策を行って、需要予測通りに需要が伸びた場合、どのように対応するのでしょうか？ 『2.那覇空港PIと整合性が図れない』福岡空港PIと同時に進行している那覇空港PIでは、クロスパラレル方式から離着陸可能回数が多いオープンパラレル方式まで検討しています。ニュース等を見る限り、オープンパラレル方式が採用される可能性が高いですが、需要予測では2030年に離着陸回数15.6万回/年(自衛隊機等も含めると17.8万回/年)です。那覇空港よりも需要予測で離着陸回数が多いのに滑走路処理容量が少ないクロスパラレル方式でしか検討していないのはおかしいのではないのでしょうか？ 『3.クロスパラレル方式では需要の増加が制限される可能性が高い』クロスパラレル方式では滑走路の独立運用ができないので同時離陸や同時着陸ができません。よって最大離陸可能回数や最大着陸可能回数は、滑走路1本のとときと変わりません。早朝時間帯は出発便しかない(他の国内空港は運用を開始したばかりだったりアクセス鉄道が動き始めたばかりなので便を設定できない)ので、最大離陸可能回数が増加しなければ便数の増加はできません。航空会社は高需要時間帯に就航したいのであって、どの時間帯でも良いものではありません。高需要時間帯での滑走路処理容量が3割程度しか増えないのでは、需要の増加は限定的なものになり需要予測値を大きく下回る可能性も考えられます。福岡空港は、羽田空港のように圧倒的な需要がある空港ではないので高需要時間帯の容量が少なければ需要に大きな影響を与えます。以上の3点からもオープンパラレル方式で検討するべきだと思います。</p> <p>②利用者利便性の確保について 3件</p> <p>福岡空港は、国内線の便数が全体の9割を占めています。一方で、九州新幹線の開通や新型の新幹線車両投入による時間短縮や高速道路整備などによる高速バスとの競争など、国内線と他の交通機関との競争はますます激しくなっています。『既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内』という条件では遠過ぎて福岡空港発着の国内線に多大な悪影響を与えるのではないかと。特に大阪国際空港(伊丹空港)便や関西国際空港便ではたださえ新幹線に苦戦しているのに有力とされる志賀島・奈多ゾーンや三苦・新宮ゾーンではアクセス時間が長くなり大幅な減便になるのではないかと。また、中部国際空港便も利用者が減少する可能性が高いと思います。現福岡空港の立地条件の良さから成立している国内路線があるのに、それを全く考慮せずに『既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内』という条件を設けたとしか思えません。国内線への影響を考慮したら、博多駅や天神駅から乗り継ぎ無しで何分までなら利用者に許容できるかを検討して時間や距離を設定するべきです。他の空港のアクセス時間と比べて新空港までのアクセス時間が短ければ良いという考えでは話になりません。現福岡空港までのアクセス時間と比べてどうなのかが問題です。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>志賀島・奈多ゾーンと三苦・新宮ゾーンが水深条件やアクセス条件が他の海上ゾーンと比較して優位であるとあるが、水深条件やアクセス条件は明らかに湾内東ゾーンや湾内中央ゾーンの方が良いです。あと、アクセス条件を比較すべき対象は他案ではなく現福岡空港と比べてどうなのか？です。いくら他案よりもアクセス条件が良くても、利用者が許容できる時間内にアクセスできなければ意味がありません。『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』（つまり博多駅から30分以内）とありますが、博多駅から福岡空港駅は各駅停車の電車で5分です。博多駅から特急電車で30分以内だと特急料金が発生して費用が適正な範囲内であるとは言えないと思います。当然博多駅から各駅停車の電車（普通電車）で30分以内にするべきでしょう。また、福岡空港は天神からも直通していますが、福岡空港へも天神駅から直通する必要があります（直通しなければ大幅に利便性が悪くなるのは自明です）が、具体的にどのようなルートでの乗り入れを検討してあるのでしょうか？</p> <p>福岡空港PIステップ3では、新空港案で志賀島・奈多ゾーンと三苦・新宮ゾーンが有力としましたが、利便性の良さと事業費を安価にすることは可能なのでしょうか？波の荒い玄界灘に造る時点で、一般市民は事業費が高いだらうと予想します。また、外海なので“外海”というイメージだけで＝遠い＝不便になると判断するのではないのでしょうか？</p>
		③周辺環境への影響、安全性について 0件
		④自然環境保全について 1件 検討されている候補地には、(海域) (陸域)改めて増設、新設は希望しません。環境問題など。
		⑤費用(建設、ランニング)について 3件 新規空港が1兆、本当ですか？甘くはありませんか。 高速道路、国際線ターミナルが出来て10年ぐらい、はや移設ですか。何を考えているのですか。 【意見を読んだ感想②】金額の絶対値に騙され、新福岡空港は高いからダメとの意見が多いようですが、実は新北九州空港はもっと高い。新福岡空港がムダだと言うなら新北九州空港などムダの極致！新北九州空港はムダではないと言うなら新福岡空港は極めて効率的ということになります。新北九州空港の空港基本施設+アクセス道路の事業費は約1700億円、これを50年間の旅客数で割ると、1700億円÷(127万人/年×50年)=2,677円/人、本来は港湾事業である造成費も加えるべきであり、もっと高くなります。一方、新福岡空港の事業費約1兆円のうち、ターミナル施設の約1500億円を除いた造成+空港基本施設+アクセス交通施設の事業費は約8500億円、これを同じく50年間の旅客数で割ると、8500億円÷(1800万人/年×50年)=944円/人、不要になる借地料や環境対策費を控除すれば、もっと安くなります。空港は利用されてナンボ、新北九州空港の方が3倍ほど単価は高いのです。新福岡空港に反対する北九州の方々、新北九州空港の方が3倍も高いということをよく考え、利用者が少なく単価の高い新北九州空港の建設を陳情してきた自分のことは棚に上げて他人を批判したり足を引っ張ったりすることのないように！
		福岡空港PIステップ3では、新空港案で志賀島・奈多ゾーンと三苦・新宮ゾーンが有力としましたが、利便性の良さと事業費を安価にすることは可能なのでしょうか？波の荒い玄界灘に造る時点で、一般市民は事業費が高いだらうと予想します。また、外海なので“外海”というイメージだけで＝遠い＝不便になると判断するのではないのでしょうか？
		⑥用地・補償等について 0件
		⑦利用時間について 1件 将来の福岡空港はアジアの窓口空港で位置づけるべきと思います。その為には、24時間空港を目指すことで、単なる旅客だけでなく貨物の需要拡大が大切です。新空港は地球温暖化をクリアすべきことも大切です。その為に、都市高速、地下鉄の引き込みと、JR貨物の地下ターミナル計画を国家プロジェクトとして考えてみては如何でしょうか。例えば、古賀駅から地下に引き込み、西戸崎線の活用をして大量貨物輸送とJRで積み卸しをし、電気、電池自動車、水素自動車の幅広いフォークリフト開発をし、狭い所で充電システムの確立等色々あると思います。今後3電、地下ターミナル、地上ターミナル航空機の温合活用は夢ではないのではないのでしょうか。おのずと跡地は知的集合住宅、商業研究街づくりに活用をして！
		2.候補地の選定について 9件

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案は、配置図を見れば分かりますが、羽田空港を180度回転させたような配置(2、500m滑走路が羽田空港のA滑走路、3、000m滑走路が羽田空港のC滑走路。)になっています。離着陸経路も羽田空港に似た経路や運用にすれば、騒音はかなり抑えることが可能ですし、羽田空港よりも小型・中型機の割合が多い福岡空港ならば騒音は羽田空港よりもはるかに小さいはずで、尚、羽田空港の環境対策費は年間1億円で過ぎない。低騒音機であれば2、500m滑走路を都市上空を飛行して離着陸を行っても騒音コンタクト的にはほとんど問題無いのではないのでしょうか？一番騒音が酷いと考えられるのは3、000m滑走路に南側(都市上空)からILSで直線進入してくるときでしょうか、現空港でRWY34でのILS使用による着陸は年間5%程度であり、陸風海風を考慮したら昼間の時間帯である可能性が高い。(深夜・早朝はほとんど無いのではないか?)また現在実用化が進められているGPSによる精密進入が新空港が開港することには運用を開始していると考えられるので、3、000m滑走路に南側(都市上空)からILSで直線進入してくるのは年間1%程度ではないかと思う。</p> <p>海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案なら九州新幹線を乗り入れても事業費は1兆2000億円程度。“三苦・新宮ゾーン”と“志賀島・奈多ゾーン”は冬場の季節風に対応できるようにすると水深が深くなり1兆円～1兆1000億円で空港を造ることは困難(しかもPI案はクロスパレル)だから、九州新幹線を乗り入れてもPI案より安くできてアクセスも3系統もあり(PI案は1系統)安価で利便性も良い。</p> <p>検討されている候補地には、(海域) (陸域)改めて増設、新設は希望しません。環境問題など。</p> <p>新空港候補地ゾーンの選定で『必要な制限表面および適切な進入・出発空域が確保されること』とあります。“三苦・新宮ゾーン”と“志賀島・奈多ゾーン”は選出条件にある制限表面はクリアしています。しかし、ILSを使用した着陸を検討すると、滑走路両側の延長進入表面を確保することは困難のように思います。志賀島・能古島・糸島半島・宮地岳、柑子岳・脊振山地・犬鳴山・福津地区に高い山があるので、海岸線に沿うように滑走路を配置しようにも延長進入表面を確保することが難しく極めて困難です。“三苦・新宮ゾーン”で配置しようとしたら北北東一南南西方向しかありませんが、雁ノ巣・奈多地区や西戸崎地区への影響を考えて配置すると水深が深くなるので事業費が増えます。さらに冬場の横風に対応できないので横風用滑走路も必要になりますが、ゾーン内に設置することは困難です。次に“志賀島・奈多ゾーン”への配置を考えると、北一南から北北西一南南東方向の30度ぐらいしか自由度は無さそうです。しかしこの方向に滑走路を配置すると水深が大幅に深くなるので確実に事業費が増えます。またこの配置では確実に海岸変形が起きるでしょう。やはり現実的には困難なのではないでしょうか？</p> <p>福岡空港は、国内線の便数が全体の9割を占めています。一方で、九州新幹線の開通や新型の新幹線車両投入による時間短縮や高速道路整備などによる高速バスとの競争など、国内線と他の交通機関との競争はますます激しくなっています。『既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内』という条件では遠過ぎて福岡空港発着の国内線に多大な悪影響を与えるのではないかと特に大阪国際空港(伊丹空港)便や関西国際空港便ではただでさえ新幹線に苦戦しているのに有力とされる志賀島・奈多ゾーンや三苦・新宮ゾーンではアクセス時間が長くなり大幅な減便になるのではないかと、また、中部国際空港便も利用者が減少する可能性が高いと思います。現福岡空港の立地条件の良さから成立している国内路線があるのに、それを全く考慮せずに『既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内』という条件を設けたと思えません。国内線への影響を考慮したら、博多駅や天神駅から乗り継ぎ無しで何分までなら利用者に許容できるかを検討して時間や距離を設定すべきです。他の空港のアクセス時間と比べて新空港までのアクセス時間が短ければ良いという考えでは話になりません。現福岡空港までのアクセス時間と比べてどうなのかが問題です。</p> <p>志賀島・奈多ゾーンと三苦・新宮ゾーンが水深条件やアクセス条件が他の海上ゾーンと比較して優位であるとあるが、水深条件やアクセス条件は明らかに湾内東ゾーンや湾内中央ゾーンの方が良いです。あと、アクセス条件を比較するべき対象は他案ではなく現福岡空港と比べてどうなのか？です。いくら他案よりもアクセス条件が良くても、利用者が許容できる時間内にアクセスできなければ意味がありません。『旅客の利便性に影響する空港までのアクセス時間および費用が適正な範囲内となるよう、既存交通施設を活用してアクセス時間が概ね1時間以内となること。』(つまり博多駅から30分以内)とありますが、博多駅から福岡空港駅は各駅停車の電車で5分です。博多駅から特急電車で30分以内だと特急料金が発生して費用が適正な範囲内であるとは言えないと思います。当然博多駅から各駅停車の電車(普通電車)で30分以内にするべきでしょう。また、福岡空港は天神からも直通していますが、新福岡空港へも天神駅から直通する必要があります(直通しなければ大幅に利便性が悪くなるのは自明です)が、具体的にどのようなルートでの乗り入れを検討してあるのでしょうか？</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>志賀島・奈多ゾーンから三苦・新宮ゾーンに新空港を造るとき、海岸線に沿うように滑走路を配置(北東-南西方向)する場合、オープンパラレル方式で両方向ILSを設置するという条件で滑走路を配置することは無理であると考えられます。新福岡空港基本構想(CONFA案)において『新宮沖ゾーンは、磯崎鼻から相島手前までの広範囲であり、市街地への騒音の影響を考慮した上で滑走路配置の自由度が高いゾーンである。』とありますが、現実的には自由度はあまりありません。ILSを設置する場合には、延長進入表面(滑走路の端にある過走帯の端から15km先まで50分の1勾配)をクリアする必要があります。延長進入表面をクリアしつつ市街地に騒音の影響が及ばないようにすることを考慮すると、志賀島・奈多ゾーンから三苦・新宮ゾーンに新空港を造るのはかなり難しいと考えられます。制限表面に抵触する可能性がある物件・山などに標高を示すとhttp://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff2/img/a3.bmpこの図のようになります。玄界灘に海岸線に沿うように滑走路を配置(北東-南西方向)すると、両方向共に山や島や障害物があり延長進入表面を確保するのは容易ではないと考えられます。恐らく西側は志賀島と能古島の間を飛行するようなルート設定にすしかないと考えますが、その西側には柑子岳があり、東側には対馬見山があります。オープンパラレル方式にすると志賀島と能古島のどちらかに延長進入表面が抵触する可能性大です。多分、周辺の地形データから延長進入表面を確保できる滑走路配置をコンピュータで算出したら候補地はかなり絞られると思います。延長進入表面を確保するには、海ノ中道(雁ノ巣から西戸崎の間)に北北西-南南東方向に滑走路を配置するのが一番良いと考えられます。志賀島・奈多ゾーンにこの配置をすると水深が深く事業費が大幅に増えます。海ノ中道(雁ノ巣から西戸崎の間)に北北西-南南東方向に滑走路を配置する案としては湾内東ゾーンと海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案がありますが、船舶航路と交差しないこと、オープンパラレルで滑走路を配置できること、アクセスが良いこと、港湾施設の強化やアイランドシティの土地売却問題が一気に解決できることなどを考慮すると海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案の方が良いと考えられます。</p> <p>意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度意見を提出する。新空港候補地の選定過程で、警固断層の直上に立地することが足切り条件になるなら、当然、現空港も安全性の観点から足切りで不可となる。そうでなければ論理的に矛盾が生じる。終戦直前の現福岡空港開港以来、約60年間で、福岡空港周辺では、墜落事故が2度、オーバーランが1度起きている。昔に比べ福岡空港の発着回数が増えるに多くなってしまった状況では、民間機・軍用機の安全性は飛躍的に向上しているとはいえ、市街地での航空機事故の発生確率は、地震のそれとは比べものにならないほど大きいはず。仮に、今後の市街地での離着陸時の航空機事故発生確率が何百年に一度くらいとしても、警固断層を震源とする地震は何千年に一度しか起こらない。しかも、一度大地震が起こったら、再び歪みが蓄積するまで次の大地震は起こらない。それより、現空港が市街地に立地することに起因する、市街地におこった第三者を巻き込む航空機事故の方が、はるかに危険性が高い。しかも、一度事故が起こったからといって、当分の間、次の事故は起きないというものではない。そもそも、警固断層の直上に空港島があることなど重大な問題ではない。なぜなら、活断層直上に空港島があることが原因となって死に至るケースなど、ほとんど考えられないからである。あるとしても、以下のような場合のみであり、その確率は極めて低い。①着陸直後のスピードが落ちていない時に地震が起き、直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。②離陸機の助走中かなりスピードが上がった時に地震が起き、離陸を止めたが直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。③直下の断層を境に海底地盤が変動し、連絡橋が崩壊(阪神大震災では、明石海峡大橋の直下にある野島断層が動き、支柱間隔が80cmも伸びたにもかかわらず、問題なし)。こんな確率の低いことを心配する必要がどこにあるだろうか? しかも、③以外は現空港でも起こりうる。それより、現空港で、南北にある道路に飛行機がオーバーランし、車数台が巻き込まれて数人が死亡する確率の方がはるかに高い。したがって、湾内中央ゾーンは、現空港よりはるかに安全であり、問題は少ない。安全性を重視するなら、一刻も早く市街地以外の場所に空港を移転させるべきであろう。</p> <p>新空港案は複数ありますが、滑走路の両側にILSを設ける場合に必要な延長進入表面が確保できるかどうかをまず検討しないとイケないと思います。また三苦・新宮ゾーンは『県、福岡市などでつくる新福岡空港調査会(会長、麻生渡知事)の資料によると、同空港の滑走路は、年間の風向調査などに加え、建設費を抑えるため、2本の平行滑走路を北東-南西方向に配置する案が有力となっている。ところが、北東側には航空自衛隊芦屋基地の管制圏があり、北東方向からのILS進入ルートを設定すると、着陸機は芦屋基地の管制圏を横切る形になり、「芦屋基地を運用することは事実上できなくなる」(同調査会の報告書)という。このため、南西方向からのILS進入ルートしか設置できない。航空機は追い風で着陸すると失速の恐れがあるため、向かい風で着陸するのが原則。構想の滑走路配置案では、視界不良にもかかわらず北東方向から進入しなければならぬ場合、着陸機は南西方向からILSの誘導で降下した後、旋回して北東方向から着陸することになる。着陸機が旋回を終えるまで離陸機は待機せざるを得ず、運用効率も低下する。国土交通省航空局保安企画課は「そもそも、制約がない空港を作るために、海上にしたのではなかったか。離着陸量の多い拠点空港ではILSは両側に設置すべき」と話している。』(2002、7、12毎日新聞)により、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置することは難しいのではないか? また、志賀島・奈多ゾーンも福岡県・市などでつくる新福岡空港調査会の前身「新福岡空港将来構想検討委員会」が97年度に実施した調査の結果『陸部に沿って北東向きに配置すると、航空自衛隊芦屋基地の管制空域と進入経路が重なる。さらに方角を変えても福岡タワーや脊振山地、能古島などのいずれかが障害になると指摘。こうして5案はすべて“問題あり”と結論づけられた。検討委員関係者は「海の中道案はその後は調査対象にさえならなかった」と説明する。』[毎日新聞6月15日]により、空港用地を海岸線付近の水深の浅い位置に配置することは難しいのではないか?</p>
	3.新空港方策全般への意見 5件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>将来の福岡空港はアジアの窓口空港で位置づけるべきだと思います。その為には、24時間空港を目指すことで、単なる旅客だけでなく貨物の需要拡大が大切です。新空港は地球温暖化をクリアすべきことも大切です。その為には、都市高速、地下鉄の引き込みと、JR貨物の地下ターミナル計画を国家プロジェクトとして考えてみては如何でしょうか。例えば、古賀駅から地下に引き込み、西戸崎線の活用をして大量貨物輸送とJRで積み卸しをし、電気、電池自動車、水素自動車の幅広いフォークリフト開発をし、狭い所で充電システムの確立等色々あると思います。今後3電、地下ターミナル、地上ターミナル航空機の温合活用は夢ではないのではないのでしょうか。おのずと跡地は知的集合住宅、商業研究街づくりに活用をして！</p> <p>・成田空港の二の舞にならないよう、絶対新空港は反対である。 1. 巨額の費用を掛け建設したが、中途半端な空港である。 (1)アクセスが悪い (2)滑走路が、整備出来ていない (3)24時間空港ではない 2. 当初拡張不可能と言われた、羽田空港が大規模に拡張されている。よって、新たに空港を建設するのでは無く、既設の空港の有効活用を絶対条件で検討すべきである。(アクセスの向上、高速道路、鉄道の建設を最優先に検討すべきである)</p> <p>現空港と新空港の併用が最良策と思う。 (現空港～主要都市便) (新空港～国際線、地方都市便) 現空港の廃止は福岡の都市機能(＝価値)維持の観点からあり得ない。</p> <p>新空港案は、新空港開港と同時に現空港を廃港するのに、新空港を作りつつ現空港も存続すると思っている人がいるようです。ステップ4で新空港案を『新空港(滑走路2本)開港と同時に現空港を廃港する場合』と『新空港(滑走路1本)を造り現空港も存続する場合』で検討してみてもどうでしょうか？少なくとも現在PIで検討されている案では現空港は廃港になることを示しておく必要があると思います。</p> <p>福岡空港PIでは新空港の検討をクロスパラレル方式で検討していますが、次の問題点があります。 『1.予測需要に対応できない』ステップ2で2032年に離着陸回数23万回/年と予測してありますが、これに対応できません。需要予測をしておきながら需要予測に対応できない対応策を行って、需要予測通りに需要が伸びた場合、どのように対応するのでしょうか？ 『2.那覇空港PIと整合性が図れない』福岡空港PIと同時に進められている那覇空港PIでは、クロスパラレル方式から離着陸可能回数が多いオープンパラレル方式まで検討しています。ニュース等を見る限り、オープンパラレル方式が採用される可能性が高いですが、需要予測では2030年に離着陸回数15.6万回/年(自衛隊機等も含めると17.8万回/年)です。那覇空港よりも需要予測で離着陸回数が多いのに滑走路処理容量が少ないクロスパラレル方式でしか検討していないのはおかしいのではないのでしょうか？ 『3.クロスパラレル方式では需要の増加が制限される可能性が高い』クロスパラレル方式では滑走路の独立運用ができないので同時離陸や同時着陸ができません。よって最大離陸可能回数や最大着陸可能回数は、滑走路1本のときと変わりません。早朝時間帯は出発便しかない(他の国内空港は運用を開始したばかりだったりアクセス鉄道が動き始めたばかりなので便を設定できない)ので、最大離陸可能回数が増加しなければ便数の増加はできません。航空会社は高需要時間帯に就航したいのであって、どの時間帯でも良いものではありません。高需要時間帯での滑走路処理容量が3割程度しか増えないのでは、需要の増加は限定的なものになり需要予測値を大きく下回る可能性も考えられます。福岡空港は、羽田空港のように圧倒的な需要がある空港ではないので高需要時間帯の容量が少なければ需要に大きな影響を与えません。以上の3点からもオープンパラレル方式で検討するべきだと思います。</p>
	<p>対応方針全般</p> <p>1.空港能力について 0件</p> <p>2.現空港の活用について 3件</p>	<p>現空港と新空港の併用が最良策と思う。 (現空港～主要都市便) (新空港～国際線、地方都市便) 現空港の廃止は福岡の都市機能(＝価値)維持の観点からあり得ない。</p> <p>目先の対応であれば現空港の改修をすべきである。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度意見を提出する。新空港候補地の選定過程で、警固断層の直上に立地することが足切り条件になるなら、当然、現空港も安全性の観点から足切りで不可となる。そうでなければ論理的に矛盾が生じる。終戦直前の現福岡空港開港以来、約60年間で、福岡空港周辺では、墜落事故が2度、オーバーランが1度起きている。昔に比べ福岡空港の発着回数のはるかに多くなってしまった状況では、民間機・軍用機の安全性は飛躍的に向上しているとはいえ、市街地での航空機事故の発生確率は、地震のそれとは比べものにならないほど大きいはず。仮に、今後の市街地での離着陸時の航空機事故発生確率が何百年に一度くらいとしても、警固断層を震源とする地震は何千年に一度しか起こらない。しかも、一度大地震が起こったら、再び歪みが蓄積するまで次の大地震は起こらない。それより、現空港が市街地に立地することに起因する、市街地における第三者を巻き込む航空機事故の方が、はるかに危険性が高い。しかも、一度事故が起こったからといって、当分の間、次の事故は起きないというものではない。そもそも、警固断層の直上に空港島があることなど重大な問題ではない。なぜなら、活断層直上に空港島があることが原因となって死に至るケースなど、ほとんど考えられないからである。あるとしても、以下のような場合のみであり、その確率は極めて低い。①着陸直後のスピードが落ちていない時に地震が起き、直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。②離陸機の助走中かなりスピードが上がった時に地震が起き、離陸を止めたが直下の断層に沿って滑走路にひび割れが生じ、転覆、炎上。③直下の断層を境に海底地盤が変動し、連絡橋が崩壊(阪神大震災では、明石海峡大橋の直下にある野島断層が動き、支柱間隔が80cmも伸びたにもかかわらず、問題なし)。こんな確率の低いことを心配する必要がどこにあるだろうか？しかも、③以外は現空港でも起こりうる。それより、現空港で、南北にある道路に飛行機がオーバーランし、車数台が巻き込まれて数人が死亡する確率の方がはるかに高い。したがって、湾内中央ゾーンは、現空港よりはるかに安全であり、問題は少ない。安全性を重視するなら、一刻も早く市街地以外の場所に空港を移転させるべきであろう。</p> <p>3.利用者の利便性確保について 0件</p> <p>4.需要予測について 0件</p> <p>5.ターミナル施設の機能・設備について 0件</p> <p>6.総合的な交通対策について 0件</p> <p>7.その他 0件</p> <p>その他 0件</p>
将来対応方策の評価の視点について		<p>1.評価の視点全般について 2件 評価の視点では、福岡県に類似した都市を国内、国外かかわらず対照としてとりあげてもよいのではないのでしょうか。 どういった点に重点をおくかが重要だと思います。重要項目が欠落またはマイナス点が多いものを選択肢から消去していく方法がいいと思います。オリンピックの開催都市を決める方法のようなもので。</p> <p>2.需給逼迫緩和の視点について 0件</p> <p>3.利用者利便性の視点について 6件 県民から見ると、「財政問題」という視点が最重要。利用者から見ると、「利便性」という視点が最重要。 空港はネットワーク産業だから路線の充実が重要だ。利用者の利便を追求して欲しい。また、乗りたい時に乗れるよう、便数の充実も必要。現在の空港の国際ターミナルが別になっているのは良くない。非常に不便。改善を検討して欲しい。利用者利便性の視点。 日本一利便性の良い”好かれている福岡空港”をお願いします。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>「三苦・新宮」あるいは「志賀島・奈多」いずれに移転しても博多駅へのアクセスが不便。鉄道では西鉄、JR香椎線どちらにしても現状は1時間に3本程度、また車両数も3両程度。現在の空港と博多駅を結ぶ地下鉄(5～6分に1本、12両編成程度)と比べるとあまりにも少なすぎる。JR鹿児島本線筑前新宮駅へもアクセスが悪い。車やタクシーで移動するにしても県道495号線は和白交差点をはじめ現在でも渋滞が頻発するが、どのように対応するのか。アイランドシティ経由で香椎から抜ける道もあるが、車で運べる人数は限られる。現在の福岡空港の利用人数を移動させるためには交通渋滞にどのように対応するのか。つまり、新空港の建設にあたって、空港自体の建設費だけでなく、新たなインフラの整備費もかかるのではないのか。ただでさえ財政面が緊迫しているのに無駄遣いにほかならない。現空港にあと1本滑走路を作る方が財政的にも現実的だと思う。</p> <p>新空港の立地については、交通機関の利便性や建設コストが重要であろうと思います。私の意見としては、奈多及び糸島、三苦に陸続きで埋め立て都市圏で最も高い利便性が地下鉄は必須であろうと思います。これだけでも、現空港の利便性に近くなります。</p> <p>志賀島・奈多ゾーンや三苦・新宮ゾーンに新空港を造る場合の航空会社や利用者の利点は何か？これを説明できなければ利用者や航空会社からの支持は減ります。国際線や深夜貨物便などは増便や新規就航できるかもしれませんが、福岡空港の定期便の9割は国内線です。国内線運航会社におけるメリットは何か？また利用者におけるメリットは何か？アクセスの悪化による国内線就航路線が減少するのではないのか？福岡ー大阪は、新幹線が航空機よりも優勢だが、志賀島・奈多ゾーンや三苦・新宮ゾーンに新空港を造ると福岡空港ー大阪国際空港(伊丹空港)は便の設定自体が無くなるのではないのか？さらにそれよりも利用者が少ない福岡空港ー関西国際空港は便の設定が無くなるのではないのか？福岡空港ー中部国際空港も利用者が新幹線に移る可能性が高いがどうなのか？国土交通省は、志賀島・奈多ゾーンや三苦・新宮ゾーンに新空港を造った場合アクセスが悪くなりその結果国内線の路線に悪影響が出て、関西国際空港や中部国際空港への利用者が減る可能性が高くなって構わないのでしょうか？</p>
	<p>4.環境・安全の視点について 5件</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・拡幅は環境、安全面からダメ。 ・騒音、環境、安全の解決のため、あるいは将来子孫のために借金を残すな。 <p>航空機事故の約8割は離陸時・着陸時に起きます。国内での航空機事故も、離着陸時以外の事故といえば85年の御巣鷹山の日航機墜落事故くらいで、82年の羽田空港での福岡発日航機の墜落、94年の名古屋空港での中華航空、96年の福岡でのガルーダなど、やはり離着陸時がほとんどです。海外でも、今年起きたタイやブラジルでの事故は離着陸時のものです。航空機事故の8割を占める離着陸時に、市街地の上を飛んでいるか、海上を飛んでいるかで、「第三者」に及ぼす影響はまるで違ってきます。乗員や乗客が死ぬのは空港が市街地にあろうが海上にあろうが同じですが、それ以外の「第三者に危険が降りかかってくる」という、市街地空港の恐ろしさをしっかりと認識していただきたいと思います。欧米で「Third Party Risk」と呼ばれるのは、このためです。ちなみに、航空機事故の確率を安全側に見て100万回に0.34回。その8割が離着陸時に起きるとすると、福岡空港の年間離着陸回数は約14万回ですから、$0.34 \div 100万 \div 2 \times 0.8 \times 14万 = 0.019$回/年となり、「52年に1回」は福岡空港周辺で航空機事故が起こり得る確率となります。</p> <p>http://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%88%AA%E7%A9%BA%E6%A9%9F%E4%BA%8B%E6%95%85</p> <p>環境問題について、今後考えられる問題はないのか？エネルギー問題について今後、生じうる問題に対して対応策は考えているのか？など様々な問題が生じると思います。特に、地球温暖化など深刻な問題に与える影響などはあるのか、今回の出前事業を聞いて気になりました。なので、もう少しそっち方面の問題について触れてほしいと思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・21Cアジアの時代に対応する空港を作る。 ・九州(府)を想定して作る。 ・空港周辺の住民の安全。 <p>関西空港を視察した時、田尻町と意見交換したが、一次産業の発展にも空港は貢献している。漁業も空港周辺の魚礁になり、魚が増え、若い漁師も増えているし、レジャーボート、駐艇でも利益が上がっている。人の往来が多くなることで、農業の「道の駅」での販売も増え農業の活性化へも繋がっていた。</p> <p>海上では音の吸収があるのか、陸上に比べて騒音の心配は誰もしていなかった点が印象に残る。</p>
	<p>5.まちづくりや地域振興の視点について 3件</p>	<p>今の検討枠組みでは無理かもしれないが、九州全体の均衡ある発展という視点も加味してほしい。福岡都市圏の独り勝ち、一極集中状態を是とし、その前提の中でしか考えないのでは、今の福岡空港の担っている役割からすれば不足していると思う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・21Cアジアの時代に対応する空港を作る。 ・九州(府)を想定して作る。 ・空港周辺の住民の安全。 <p>関西空港を視察した時、田尻町と意見交換したが、一次産業の発展にも空港は貢献している。漁業も空港周辺の魚礁になり、魚が増え、若い漁師も増えているし、レジャーボート、駐艇でも利益が上がっている。人の往来が多くなることで、農業の「道の駅」での販売も増え農業の活性化へも繋がっていた。</p> <p>海上では音の吸収があるのか、陸上に比べて騒音の心配は誰もしていなかった点が印象に残る。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>6.事業効率性の視点について 12件</p>	<p>県民から見ると、「財政問題」という視点が最重要。利用者から見ると、「利便性」という視点が最重要。</p> <p>血税を新空港建設に投入するのは反対。「建設費」の視点が大切だ。</p> <p>・拡幅は環境、安全面からダメ。 ・騒音、環境、安全の解決のため、あるいは将来子孫のために借金を残すな。</p> <p>・拡幅について、費用が永遠に続くこと、将来、地方分権になると全額地方負担になる可能性。 ・安全性</p> <p>「三苦・新宮」あるいは「志賀島・奈多」いずれに移転しても博多駅へのアクセスが不便。鉄道では西鉄、JR香椎線どちらにしても現状は1時間に3本程度、また車両数も3両程度。現在の空港と博多駅を結ぶ地下鉄(5～6分に1本、12両編成程度)と比べるとあまりにも少なすぎる。JR鹿屋島本線筑前新宮駅へもアクセスが悪い。車やタクシーで移動するにしても県道495号線は和白交差点をはじめ現在でも渋滞が頻発するが、どのように対応するのか。アイランドシティ経由で香椎から抜ける道もあるが、車で運べる人数は限られる。現在の福岡空港の利用人数を移動させるためには交通渋滞にどのように対応するのか。つまり、新空港の建設にあたって、空港自体の建設費だけでなく、新たなインフラの整備費もかかるのではないのか。ただでさえ財政面が緊迫しているのに無駄遣いにほかならない。現空港にあと1本滑走路を作る方が財政的にも現実的だと思う。</p> <p>福岡空港が赤字であることに驚いている。</p> <p>福岡空港の経営が成り立っているのか。 借地料を50年以上になり、莫大な額になる。</p> <p>まず赤字を解消すべきだ。</p> <p>まず赤字を解消することだ。</p> <p>空港経営の赤字の対策を早急にとるべきだ。</p> <p>新空港の立地については、交通機関の利便性や建設コストが重要であろうと思います。私の意見としては、奈多及び糸島、三苦に陸続きで埋め立て都市圏で最も高い利便性が地下鉄は必須であろうと思います。これだけでも、現空港の利便性に近くなります。</p> <p>新空港の評価の視点には、「埋め立て土砂の調達方法」と、「地盤改良用の土砂の調達方法」について触れてほしい。中国が砂の輸出を禁止する方向であり、九州各県が海砂の採取量を減少方向へ規制する流れの中で、博多港の航路浚渫土砂を使わずに調達しようとすれば、事業費は現在発表されている量の2倍程度に膨らむはずだからだ。また、博多港の航路浚渫土砂を利用する場合は、浚渫・圧送費を「土砂取り費」として新空港の工事費に加算するか、航路整備と空港島埋立を同一プロジェクトとして評価すべきである。</p>
	<p>7.その他 2件</p>	<p>私は新空港についてとても関心あります！色んな対策があると聞きましたが、新空港の考えは滑走路より有力なんですか？私はその候補地のすぐ近くのエリアで、たぶんアイランドシティなのでは…と思いました。嫌です。(早く言うと)広さとか、金の問題とかばかりで、私の嫌だという住民の声はどうなりますか？行政は一方的で、反対しても絶対作りますよね！？行政のお金のことはばかりでなくて、反対の役割とかも調べてほしいです！</p> <p>いったい何人の地権者がいるのか。</p>
<p>関連する意見に</p>	<p>見に関係する方法</p>	<p>1.PIの取り組みに対する意見 1件</p> <p>自分たちに都合の良い説明に、国民の許しは得られないと思います。佐賀空港23%の利用の責任は誰がとったのですか。空港が出来上がってしまえばそれまでです。高齢社会、それを支える若年者、これからどうやって人間らしい生活が保てていけるのか心配になります。自分達だけ職責を果たし、退職金をもらって、その人物は今ではもう職には居ませんので、終わらだということが余りにも多すぎます。</p> <p>2.PIの催し等に関する意見 0件</p> <p>3.PIレポートに対する意見 0件</p> <p>1.評価の方法について 0件</p> <p>2.その他 0件</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	その他	<p>3件</p> <p>検討費用、着工費用を早く確保すべき</p> <p>移転ありきの検討はしない</p> <p>子供達が可哀想でしょうがない。このような人達に行政を預けていいのだろうか？もうハコモノ入らない。</p>

意見募集はがき等の「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	意見分類		寄せられたご意見
ステッ プ3	将来 需要 への 対応 方策 につ いて	1 ・ 近 隣 空 港 と の 連 携 方 策 へ の 意 見	<p>①国際線の利用制限について 1件</p> <p>【意見を読んだ感想③】北九州市は九州初の百万都市・政令指定都市ですが、人口は激減し、商業機能の流出はとどまるところを知らず、地価の下落は底なし、福岡の地下鉄への対抗心から建設したモノレールは債務超過、一発逆転を賭けて環黄海圏ハブポートを目指したひびきコンテナターミナルは大水深ハブ釣り堀状態。今や福岡市との差は歴然。過去の栄光を忘れられないプライド高き北九州の方々が悔しくてたまらないのはよく分かりますが、福岡の足を引っ張るのは九州のためにはならず、北九州のためにもなりません。せつかく工場の進出が続いているのに、国際線を北九州に移せ、などと声高に叫んでも、北九州では国際線の路線・便数は減ってしまい、却って利便性が低下します。これでは北九州への我田引水にもならない、自分で自分の首を絞めることになるだけです。</p> <p>②貨物、離島便等の利用制限について 0件</p> <p>③自衛隊等の利用制限について 1件</p> <p>昨年12月まとめの標記について、公募されている「最終意見」が以前のように、「考え方」に対する再意見募集をとっていないことを訝しく思っています。その上で、「考え方」についての再度意見を述べます。</p> <p>①自衛隊や米軍の利用について 「考え方」では機能継続となっていますが、空港需要量と危険度の両面から軍事利用のあり方について調査項目に入れるべきだと思います。</p>
		2 ・ 需 要 誘 発 型 の 方 策 へ の 意 見	<p>①空港へのアクセス向上について 4件</p> <p>【新北九州空港アクセス鉄道に関する検証 その③】 <新北九州空港の現実から新北九州空港アクセス鉄道構想の破綻を指摘する> 北九州市が行った新北九州空港アクセス鉄道に関する調査報告書によると、【新北九州空港アクセス鉄道に関する検証 その②】 <北九州市が行った新北九州空港アクセス鉄道に関する調査の問題点を指摘する>で指摘した</p> <p>◆小倉からの所要時間10分、 ◆1時間に4本(15分間隔)運行 という、あり得ない条件の下</p> <p>◆鉄道がない場合の2012年の新北九州空港の旅客数=368万人/年 ◆鉄道がある場合(在来線新門司ルート)の2012年の新北九州空港の旅客数=525万人/年 となっている。しかし</p> <p>◆新北九州空港の開港初年度(2006年度)の旅客数=127万人/年 であり、あと6年で3倍になるとは考えられない。開港2年目に入った今年4月以降の旅客数は早くも前年割れとなっている。しかも、福岡都市圏と違い、北九州都市圏では今後も人口は激減する。また、アクセス鉄道を整備しても飛躍的に空港の旅客数が増えるわけではないことは、仙台空港アクセス鉄道開通後の今年4月以降の仙台空港自体の旅客数が前年比で増えるどころか減少していることから明らかである。さらに</p> <p>◆鉄道がある場合(在来線新門司ルート)の2012年の新北九州空港の旅客数=525万人/年 に対し</p> <p>◆アクセス鉄道の乗降客数=7,415人/日 うち空港の旅客は6,333人/日 とあるので ◆アクセス鉄道の手段分担率=6,333人/日×365日/年÷525万人/年=44%</p> <p>これは福岡空港とほぼ同じ水準であり、車社会の北九州ではあまりにも高すぎる。宮崎空港の鉄道分担率は約15%、北九州では福岡よりむしろ宮崎に近いと考えられる。実際は仙台空港よりも鉄道分担率は低くなるだろう。仮に、多めに見積もって仙台空港と同じ鉄道分担率とし</p> <p>◆仙台空港駅の乗降客数=3,900人/日、 ◆仙台空港の旅客数(2006年度)=339万人/年 ◆新北九州空港の旅客数(2006年度)=127万人/年 を用いて比例計算すると、もし今、新北九州空港アクセス鉄道がある場合</p> <p>◆現実のアクセス鉄道の乗降客数=3,900人/日×127万人/年÷339万人/年=1,461人/日→約1,500人/日 となる。ちなみに、調査報告書の運賃550円を用いると</p> <p>◆1日の運賃収入=約1,500人/日×550円/人=約82万5000円/日 これは</p> <p>◆セブンイレブンの平成17年度の1店舗1日当たりの売上額(全国平均)は約60万円とほとんど同じ。北九州市は、600~1000億円もかけてアクセス鉄道を整備するより、セブンイレブンを2店舗経営の方が良い。この方が初期投資ははるかに少ないが売り上げは多い。新北九州空港が既に開港している今、鉄道がない場合の2012年の新北九州空港の旅客数=368万人/年、鉄道があれば旅客数=525万人/年、などという強がりもはや通用しない。開港後の現実を見ると、新北九州空港アクセス鉄道構想は完全に破綻しており、もやや『妄想』である。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>近隣空港は、距離が遠く、利用者が少ないと整理されているが、九州自動車道の乗り入れなどアクセスを整備すれば移動時間は短縮でき、離発着の枠を佐賀空港に移せると思う。利便性として大事なものは距離ではなく時間。アクセスを整備すれば、分散でき、利用客の利便性も損なわず、地元にとっても便利なものになる。</p> <p>道州制を踏まえれば、高額な新空港を建設するのではなく、九州の中心に位置する佐賀空港を活用すべき。</p> <p>空港は50、100年先の将来を見据えて造るべき。道州制を踏まえれば、福岡県だけ、福岡都市部だけの利便性を考えての過大な投資は将来に禍根が残る。それより、今ある空港をアクセス整備して活用した方が、費用的にも安いと思う。</p> <p>利便性は、距離ではなく時間。佐賀空港も高速道路を直結すれば、新宮沖と比べ要する時間は変わらない。福岡都市圏の利便性を30km圏内とするのは無謀だと思う。</p>
	②利用者負担の軽減について 0件	
	③路線・便数の拡充について 0件	
	3.近隣空港との連携方策全般への意見 3件	<p>現空港を移転しましょう。何故ならば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在でも増便が困難 <p>近隣空港との連携(福岡市内からのアクセスが遠すぎる)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滑走路増設 <p>用地拡張(住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無駄な費用 <p>現空港増設(借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3年以内にピーク <p>新たな路線の開設が困難になる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の犠牲(利便性を手放しで喜んではいけない) ・エアポートは必要である。(島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである) <p>過去に2～3回意見書を出したことがあります。2008年福岡県だよりやTV放映等で麻生知事の発言を聞いてますと福岡空港の問題に関しては既に①現空港の現在地での拡充 ②新空港の建設のみの2案に絞り、それがあたかも当然のように語られているような感じを受けます。財政面でかなり逼迫しているにも関わらず莫大な費用がかかる案をなぜ強硬に押し進めるのか理解に苦しむ。なぜ北九州空港を積極的に活用する案を検討しないのか、費用検討をとことんやったのか、北九州空港を活用することを大前提として検討したのかさっぱり見えない。次ステップに進む前にもう一度原点に帰り検討し直すべきだと思う。</p> <p>②近隣空港との連携について 「考え方」では効果なしとしていますが、近隣空港との連携は各地域経済との相互性、過剰投資是正、需要分散収容、空港拡充(滑走路増設、新空港建設)以前に採るべき全ての対策を行ったという政策充実度の各視点から、尚考慮されるべだと思えます。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
	現空港における滑走路増設の効果や影響に関する意見	<p>①需給逼迫緩和の効果について 0件</p> <p>②利用者利便性の確保について 1件</p> <p>現在67歳の私が最初に飛行機を利用したのは47年前。板付飛行場に東京より帰福したことに遡ります。エプロンもなく、機体まで歩いて搭乗したことが昨今のように思い出され、40年の時間の早い流れを意識せざる終えません。福岡空港調査室が出来たり、そして市民参加の意見発表会などが行われるようになってもう既に5年は経過しているようです。つまり時間は待ってくれないと言うことです。私を含めた多くの市民は「こんなに便利な飛行場を…」「何で…どうして…」と、最初は他人事のように単にブツブツ言っていたに過ぎません。しかし、PIレポートの発表や新聞記事などで少しずつ市民として社会人として理解できるようになりました。</p> <p>①空港面積の1/3が借地であった(昭和47年～平成18年総計1635億円支払) ②環境対策費(昭和47年～平成18年総計2760億円支払) ※「現空港滑走路増設」ではこれらがさらに増加する。 ③利便性は地域住民の犠牲で成り立っている。 ④飛行場の廻りに想像以上に住宅や建物が建ってしまった。 ※世界一便利で、世界一危険なエアポート ⑤サービスは(空港) 足として利用する市民、離着陸で利用料を支払う航空会社、海外からの人々、物流 ※総轄的に考える必要がある。 ⑥風向き</p> <p>※特に、③の箱崎、春日原、雑餉隈地域住民の長い年月の犠牲に対して配慮しなければならない。 ④現空港滑走路増設は無理だと思える。 空港用地拡張に住民その他の同意が無理。時間的に無理。 運航しながらの工事で危険。</p> <p>③周辺環境への影響、安全性について 3件</p> <p>レポートの作り方に問題あり。まるで滑走路増設は8～14年で全て完了できるかのように取られ、レポートを読んだ人はみな誤解しているだろう。それが狙いであるかのようにも思える。実際はそんな短期間でできるはずもなく、新空港建設に比べてはるかに時間がかかる。これは成田を見れば明らか。そもそも用地買収が何十年かかるか分らない。他の例を出すと、一般国道202号福岡外環状道路(国土交通省施工)は、総延長18km、代表幅員40mなので、全用地買収面積＝18000m×40m＝72ha。もちろん既存道路など公有地は含まないから実際はもっと買収面積は小さい。この福岡外環状道路では何十年も用地買収をしているが、少しずつしか供用できていないのに、空港の滑走路増設があつという間にできるはずがない。ましてや、現空港用地の地権者は借地料でボロ儲けしているのは空港周辺では周知の事実。地権者の豪邸が毎年増えている。だから、「貸してもいいが売らない」と言われるのがオチ。借地ではできない工事もあるだろう。さらに、騒音公害に対して訴えられるのは間違いないから、用地買収ができればよいという話でもない。</p> <p>現在67歳の私が最初に飛行機を利用したのは47年前。板付飛行場に東京より帰福したことに遡ります。エプロンもなく、機体まで歩いて搭乗したことが昨今のように思い出され、40年の時間の早い流れを意識せざる終えません。福岡空港調査室が出来たり、そして市民参加の意見発表会などが行われるようになってもう既に5年は経過しているようです。つまり時間は待ってくれないと言うことです。私を含めた多くの市民は「こんなに便利な飛行場を…」「何で…どうして…」と、最初は他人事のように単にブツブツ言っていたに過ぎません。しかし、PIレポートの発表や新聞記事などで少しずつ市民として社会人として理解できるようになりました。</p> <p>①空港面積の1/3が借地であった(昭和47年～平成18年総計1635億円支払) ②環境対策費(昭和47年～平成18年総計2760億円支払) ※「現空港滑走路増設」ではこれらがさらに増加する。 ③利便性は地域住民の犠牲で成り立っている。 ④飛行場の廻りに想像以上に住宅や建物が建ってしまった。 ※世界一便利で、世界一危険なエアポート ⑤サービスは(空港) 足として利用する市民、離着陸で利用料を支払う航空会社、海外からの人々、物流 ※総轄的に考える必要がある。 ⑥風向き</p> <p>※特に、③の箱崎、春日原、雑餉隈地域住民の長い年月の犠牲に対して配慮しなければならない。 ④現空港滑走路増設は無理だと思える。 空港用地拡張に住民その他の同意が無理。時間的に無理。 運航しながらの工事で危険。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>現空港を移転しましょう。何故ならば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携(福岡市内からのアクセスが遠すぎる) ・滑走路増設 用地拡張(住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。) ・無駄な費用 現空港増設(借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。) ・3年以内にピーク 新たな路線の開設が困難になる。 ・地域住民の犠牲(利便性を手放しで喜んではいけない) ・エアポートは必要である。(島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである)
		<p>④都市開発への影響について 0件</p>
		<p>⑤費用(建設、ランニング)について 2件</p> <p>現在67歳の私が最初に飛行機を利用したのは47年前。板付飛行場に東京より帰福したことに遡ります。エプロンもなく、機体まで歩いて搭乗したことが昨今のように思い出され、40年の時間の早い流れを意識せざる終えません。</p> <p>福岡空港調査室が出来たり、そして市民参加の意見発表会などが行われるようになってもう既に5年は経過しているようです。つまり時間は待ってくれないと言うことです。私を含めた多くの市民は「こんなに便利な飛行場を…」「何で…どうして…」と、最初は他人事のように単にブツブツ言っていたに過ぎません。しかし、PIレポートの発表や新聞記事などで少しずつ市民として社会人として理解できるようになりました。</p> <p>①空港面積の1/3が借地であった(昭和47年～平成18年総計1635億円支払)</p> <p>②環境対策費(昭和47年～平成18年総計2760億円支払) ※「現空港滑走路増設」ではこれらがさらに増加する。</p> <p>③便利さは地域住民の犠牲で成り立っている。</p> <p>④飛行場の廻りに想像以上に住宅や建物が建ってしまった。 ※世界一便利で、世界一危険なエアポート</p> <p>⑤サービスは(空港)</p> <p>足として利用する市民、離着陸で利用料を支払う航空会社、海外からの人々、物流 ※総轄的に考える必要がある。</p> <p>⑥風向き</p> <p>※特に、③の箱崎、春日原、雑餉隈地域住民の長い年月の犠牲に対して配慮しなければならない。</p> <p>④現空港滑走路増設は無理だと思える。 空港用地拡張に住民その他の同意が無理。時間的に無理。 運航しながらの工事で危険。</p> <hr/> <p>現空港を移転しましょう。何故ならば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携(福岡市内からのアクセスが遠すぎる) ・滑走路増設 用地拡張(住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。) ・無駄な費用 現空港増設(借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。) ・3年以内にピーク 新たな路線の開設が困難になる。 ・地域住民の犠牲(利便性を手放しで喜んではいけない) ・エアポートは必要である。(島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである)
		<p>⑥用地・補償等について 4件</p> <p>レポートの作り方に問題あり。まるで滑走路増設は8～14年で全て完了できるかのように取られ、レポートを読んだ人はみな誤解しているだろう。それが狙いであるかのようにも思える。実際はそんな短期間でできるはずもなく、新空港建設に比べてはるかに時間がかかる。これは成田を見れば明らか。そもそも用地買収が何十年かかるか分からない。他の例を出すと、一般国道202号福岡外環状道路(国土交通省施工)は、総延長18km、代表幅員40mなので、全用地買収面積＝18000m×40m＝72ha。もちろん既存道路など公有地は含まないから実際はもっと買収面積は小さい。この福岡外環状道路では何十年も用地買収をしているが、少しずつしか供用できていないのに、空港の滑走路増設があつという間にできるはずがない。ましてや、現空港用地の地権者は借地料でボロ儲けしているのは空港周辺では周知の事実。地権者の豪邸が毎年増えている。だから、「貸してもいいが売らない」と言われるのがオチ。借地ではできない工事もあるだろう。さらに、騒音公害に対して訴えられるのは間違いのないから、用地買収ができればよいという話でもない。</p> <p>強制収用してはどうだ。</p>

区分	意見分類		寄せられたご意見
			<p>現在67歳の私が最初に飛行機を利用したのは47年前。板付飛行場に東京より帰福したことに遡ります。エプロンもなく、機体まで歩いて搭乗したことが昨今のように思い出され、40年の時間の早い流れを意識せざる終えません。</p> <p>福岡空港調査室が出来たり、そして市民参加の意見発表会などが行われるようになってもう既に5年は経過しているようです。つまり時間は待ってくれないと言うことです。私を含めた多くの市民は「こんなに便利な飛行場を…」 「何で…どうして…」と、最初は他人事のように単にブツブツ言っていたに過ぎません。しかし、PIレポートの発表や新聞記事などで少しずつ市民として社会人として理解できるようになりました。</p> <p>①空港面積の1/3が借地であった(昭和47年～平成18年総計1635億円支払) ②環境対策費(昭和47年～平成18年総計2760億円支払) ※「現空港滑走路増設」ではこれらがさらに増加する。 ③便利さは地域住民の犠牲で成り立っている。 ④飛行場の廻りに想像以上に住宅や建物が建ってしまった。 ※世界一便利で、世界一危険なエアポート ⑤サービスは(空港) 足として利用する市民、離着陸で利用料を支払う航空会社、海外からの人々、物流 ※総轄的に考える必要がある。 ⑥風向き</p> <p>※特に、③の箱崎、春日原、雑餉隈地域住民の長い年月の犠牲に対して配慮しなければならない。 ④現空港滑走路増設は無理だと思える。 空港用地拡張に住民その他の同意が無理。時間的に無理。 運航しながらの工事で危険。</p> <p>現空港を移転しましょう。何故ならば、 ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携(福岡市内からのアクセスが遠すぎる) ・滑走路増設 用地拡張(住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。) ・無駄な費用 現空港増設(借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。) ・3年以内にピーク 新たな路線の開設が困難になる。 ・地域住民の犠牲(利便性を手放して喜んではいられない) ・エアポートは必要である。(島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである)</p>
		2.滑走路の位置・規模について 2件	<p>東側案1を最優先として、早期に着工すべき</p> <p>福岡空港PIステップ2の需要予測での前提条件に福岡空港に容量の制限が無い場合であるのに、容量の多いオープンパラレルではなく容量の少ないクロスパラレルで検討しているのは何故か？高需要時間帯での増便に制限があるようでは、需要増加に悪影響があるのではないか？24時間運用であっても深夜時間帯には旅客便の運航はほぼ無いと考えられるので、24時間利用できなくてもオープンパラレル方式にして容量を増加させるべきだと思います。事業費返済にしても増便の余地が大きいオープンパラレル方式の方が有利です。</p>
		3.現空港の滑走路の増設方策全般への意見 2件	<p>『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。』とあるが、24時間運用中の空港で駐機エプロン部に滑走路を増設した具体的事例(事例があれば工期はどれぐらいかかったのか?)はあるのか？福島空港の事例は旧滑走路の外側(ターミナルと反対側)なので参考事例としては不適だと思えます。羽田空港のB滑走路の移設は、A滑走路やC滑走路があるので参考事例としてはやはり不適だと思えます。</p> <p>過去に2～3回意見書を出したことがあります。2008年福岡県だよりやTV放映等で麻生知事の発言を聞いてますと福岡空港の問題に関しては既に①現空港の現在地での拡充 ②新空港の建設のみの2案に絞り、それがあたかも当然のように語られているような感じを受けます。財政面でかなり逼迫しているにも関わらず莫大な費用がかかる案をなぜ強硬に推し進めるのか理解に苦しむ。なぜ北九州空港を積極的に活用する案を検討しないのか、費用検討をきちんとやったのか、北九州空港を活用することを大前提として検討したのかさっぱり見えない。次ステップに進む前にもう一度原点に帰り検討し直すべきだと思う。</p>
新空港	1・新空港	①需給逼迫緩和について 0件	
		②利用者利便性の確保について 6件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
	<p>の 効果 や 影響 に 関 する 意見</p>	<p>新空港が建設されれば、今の利便性は2度と帰ってこない。将来的には人口が減り、需要も減ることはわかりきったこと。すでに九州の人口は減少しており、福岡の人口が増えても、福岡空港の旅客数は減っている。このことをしっかりと受け止め、当たったためしのない需要予測をもとに突っ走ることは許されない。世論から厳しいしっぺ返しが必ず来る。優先すべきは県民や利用者の利益だ。</p> <p>事業費の内訳は、埋立費が6割、基本施設が3割、その他(アクセスや漁業補償費など)が1割だそうですが、アクセス鉄道について非常に不安に思っています。アクセス鉄道の規模について全く説明が無いので、例えば志賀島・奈多ゾーンへのアクセス鉄道をJR九州の香椎駅から新福岡空港駅までの区間を単線電化工事だけで終わらせるというようなことはないですよね？複線電化じゃないと対応できないし地下鉄天神駅への直通もできません。このようなことは絶対に無い様をお願いします。あと、三苦・新宮ゾーンの場合には西鉄貝塚線の改良が必要ですが、長年福岡市地下鉄との乗り入れが検討されてきたにもかかわらず実現していません。具体的にどのように整備するのでしょうか？意見発表会では、海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区 新福岡空港案 (http://fukuoka-airport.sakura.ne.jp/web/new-rjff/index.shtml) で、アクセス鉄道の施設規模をJR九州鹿児島本線からの乗り入れ(複線電化)と福岡市交通局箱崎線からの乗り入れ(複線電化)で検討したり、博多駅～新福岡空港駅や天神駅～新福岡空港駅の各駅停車の電車での時間予測を行ったり、運行本数や新福岡空港駅の規模の想定だけでなく香椎線沿線や西鉄貝塚線沿線の調査(該当区間全線の写真撮影)まで行われています。個人レベルの私案でその程度の検討がしてあるのですから、当然福岡空港PIではそれ以上の検討と情報公開を望みます。</p> <p>『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』の問題点としては騒音問題が挙げられますが、飛行ルートを海上にしたり運用を工夫することで住宅地への騒音の影響は大幅に減少させることができます。また、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口(平成12年国勢調査結果)は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向)。」とあり、夜間の運航も夜間人口がゼロであれば問題無いと考えられます。このような地域特性を考慮せずに市街地への騒音の影響をゼロという条件を設けたのは疑問です。もう一つ問題になりそうなのが、香椎かもめ大橋の標高が20m程度あるので東側滑走路の進入表面に抵触するのではないかとということですが、滑走路を北側へ延長して着陸点を滑走路南端から北側へずらす、滑走路南端の高さを最大標高10mまで嵩上げする(標高10m以上に嵩上げすると乱気流の影響や建設費の高騰につながるため標高10mまでとする)、それでも駄目であれば玄界灘側へ滑走路を延長してさらに着陸点を滑走路南端から北側へずらす、以上の3つの方法を組み合わせれば解決可能と考えられます。今後アイランドシティで用地売却に長期間必要、売却までの維持費が必要、用地売却が上手くいかなければさらに財政支援が必要、港湾施設の設備更新費が必要、であることを考えれば、これらも一気に解決でき港湾施設の増強(設備更新、港湾が負担する負債が激減、沖合移転により船舶航路短縮による稼働率の向上と浚渫等維持費の減少、シー・アンド・エアの強化)も同時に行われて空港の容量問題やアクセス時間の問題も解決できる『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が最善だと考えます。</p> <p>また、この案であれば、既存埋立地利用による工期の大幅短縮(大半が国有地・公有地で民有地も数社分で済み、個人所有地は無いので用地取得も容易である。)も可能であり、着工後5年程度で供用開始することも充分可能と思います。さらに九州新幹線の乗り入れによる空港アクセスの強化だけでなく、北九州空港アクセス鉄道と佐賀空港アクセス鉄道を造ったとしても、3空港会社を1つの空港会社化してアクセス鉄道の下物を空港会社が保有し、運行をJRが行う方式での乗り入れも充分可能と考えられます。これだけの整備を行っても1兆5000億円以内で建設可能であると考えられ、関西国際空港や中部国際空港と比較しても充分黒字運営が可能であると考えられます。</p> <p>・国内線は福岡から名古屋までは近々にJRにお客は流れますので、航空需要は東京を中心に考えて予想すればいい。 ・今の空港の場所を移すと、お客の流れは大幅にJRへ人は流れ、航空需要は減ります(絶対に)。</p> <p>以前は滑走路増設が妥当と考えていましたが、安全面と地権者と環境費用を含めて新空港が良いのではと考えるようになりました。要は、以下を満たしてもらいたいのです。 ・鉄道、道路、駐車場を含めた空港アクセスの利便性が現状と同レベルである事(地元鉄道会社、地元道路関連会社、建設会社、地権者などの大きな協力) ・安全が維持される事 ・長期での厳密な費用対効果を提示して債務が解消できる展望がある事 ・空港全体としてCO2放出が比較的になくなる設計の滑走路・ターミナルになる事(多方面の研究機関からの意見徴集)</p> <p>③新空港について 「考え方」は説明に責任を果したとありますが、建設・管理・運営主体が相変わらず不明確のままであり、新空港への交通アクセスの方法と経路については明示されていません。ステップ3とステップ4にも相互関連があるものであり、この時点での上記に関する情報提供がないと、ステップ3が不十分な合意のまま、徒に、ステップ4＝新空港建設というステップに世論を向わせることになるのではないのでしょうか。</p>
	③周辺環境への影響、安全性について 4件	

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>利用者が求める空港が必要。関西国際空港よりも伊丹空港の方が利用者から人気が高いのは何故か考えるべき。ただし空港周辺への影響を考慮すると羽田空港のように海岸付近に空港を造るのが最適だと思います。</p> <p>『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』の問題点としては騒音問題が挙げられますが、飛行ルートを海上にしたり運用を工夫することで住宅地への騒音の影響は大幅に減少させることができます。また、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口(平成12年国勢調査結果)は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向。)」とあり、夜間の運航も夜間人口がゼロであれば問題無いと考えられます。このような地域特性を考慮せずに市街地への騒音の影響をゼロという条件を設けたのは疑問です。もう一つ問題になりそうなのが、香椎かもめ大橋の標高が20m程度あるので東側滑走路の進入表面に抵触するのではないかとありますが、滑走路を北側へ延長して着陸点を滑走路南端から北側へずらす、滑走路南端の高さを最大標高10mまで嵩上げする(標高10m以上に嵩上げすると乱気流の影響や建設費の高騰につながるため標高10mまでとする)、それでも駄目であれば玄界灘側へ滑走路を延長してさらに着陸点を滑走路南端から北側へずらす、以上の3つの方法を組み合わせれば解決可能と考えられます。今後アイランドシティで用地売却に長期間必要、売却までの維持費が必要、用地売却が上手くいかなければさらに財政支援が必要、港湾施設の設備更新費が必要、であることを考えれば、これらも一気に解決でき港湾施設の増強(設備更新、港湾が負担する負債が激減、沖合移転により船舶航路短縮による稼働率の向上と浚渫等維持費の減少、シー・アンド・エアの強化)も同時に行われて空港の容量問題やアクセス時間の問題も解決できる『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が最善だと考えます。</p> <p>また、この案であれば、既存埋立土地利用による工期の大幅短縮(大半が国有地・公有地で民有地も数社分で済み、個人所有地は無いので用地取得も容易である。)も可能であり、着工後5年程度で供用開始することも充分可能と思います。さらに九州新幹線の乗り入れによる空港アクセスの強化だけでなく、北九州空港アクセス鉄道と佐賀空港アクセス鉄道を造ったとしても、3空港会社を1つの空港会社化してアクセス鉄道の下物を空港会社が保有し、運行をJRが行う方式での乗り入れも充分可能と考えられます。これだけの整備を行っても1兆5000億円以内で建設可能であると考えられ、関西国際空港や中部国際空港と比較しても充分黒字運営が可能であると考えられます。</p> <p>湾内東ゾーンで滑走路配置によっては観覧車またはガントリークレーンが制限表面に抵触するとあるが、建造物ではないので航空法49条の適用除外である。また、進入表面や転移表面に抵触しない限り、仮設物、建築基準法に基づく避雷設備、地形または既存物件で航空機の飛行の安全を特に害しない物件は、空港設置者の承認を受けて設置または留置することができるので、滑走路両側の水平表面にそれらの物件があったとしても安全上問題無ければ新空港設置は可能のはず。何をもちて水平表面の物件を危険であると判断するのか具体的に示してほしい。あと、PILEポート(ステップ1)詳細版の78ページで『都市計画における用途地域別で見ると、空港周辺地域の多くは流通・生産機能を担う準工業地域及び工業地域として指定されています。』『航空騒音等が住宅系の土地利用には障害となる』とありますが、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口(平成12年国勢調査結果)は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向。)」とあり、アイランドシティ・香椎パークポート・箱崎埠頭の臨港道路周辺には住宅地は無いと考えられます。これらの地域では住宅系の土地利用は無いので、航空機騒音があったとしても「準工業地域」「工業地域」としての利用であれば特に問題が無いと考えられます。現福岡空港の滑走路の運用状況は、Rwy16運用が全運用の約65%、Rwy34運用が全運用の約35%(非精密が30%、精密が5%)であり、新空港で海上を飛行する離着陸経路を設定すればRwy16運用時でほとんどの便が海上を飛行することになり、Rwy34運用時であっても非精密時ではほとんどの便が海上を飛行することになります。Rwy34運用時で精密進入時(全運用の約5%)のみ市街地上空を飛行することになりますが、新空港が開港する頃にはGPSを用いた精密進入が実用化している可能性が高いので、市街地上空を飛行するILSを用いた精密進入を行うのは全運用の数%に過ぎず、騒音の影響は極めて小さいと考えられます。</p> <p>以前は滑走路増設が妥当と考えていましたが、安全面と地権者と環境費用を含めて新空港が良いのではと考えるようになりました。要は、以下を満たしてもらいたいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、道路、駐車場を含めた空港アクセスの利便性が現状と同レベルである事(地元鉄道会社、地元道路関連会社、建設会社、地権者などの大きな協力) ・安全が維持される事 ・長期での厳密な費用対効果を提示して債務が解消できる展望がある事 ・空港全体としてCO2放出が比較的に少なくなる設計の滑走路・ターミナルになる事(多方面の研究機関からの意見徴集)
	④自然環境保全について	1件

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>以前は滑走路増設が妥当と考えていましたが、安全面と地権者と環境費用を含めて新空港が良いのではと考えるようになりました。要は、以下を満たしてもらいたいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、道路、駐車場を含めた空港アクセスの利便性が現状と同レベルである事(地元鉄道会社、地元道路関連会社、建設会社、地権者などの大きな協力) ・安全が維持される事 ・長期での厳密な費用対効果を提示して債務が解消できる展望がある事 ・空港全体としてCO2放出が比較的になくなる設計の滑走路・ターミナルになる事(多方面の研究機関からの意見徴集)
	⑤費用(建設、ランニング)について 4件	<p>新空港の資金は大丈夫。良債ある空港に出資者はいくらでもある。</p> <p>以前は滑走路増設が妥当と考えていましたが、安全面と地権者と環境費用を含めて新空港が良いのではと考えるようになりました。要は、以下を満たしてもらいたいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、道路、駐車場を含めた空港アクセスの利便性が現状と同レベルである事(地元鉄道会社、地元道路関連会社、建設会社、地権者などの大きな協力) ・安全が維持される事 ・長期での厳密な費用対効果を提示して債務が解消できる展望がある事 ・空港全体としてCO2放出が比較的になくなる設計の滑走路・ターミナルになる事(多方面の研究機関からの意見徴集) <p>近隣空港は、距離が遠く、利用者が少ないと整理されているが、九州自動車道の乗り入れなどアクセスを整備すれば移動時間は短縮でき、離発着の枠を佐賀空港に移せると思う。利便性として大事なものは距離ではなく時間。アクセスを整備すれば、分散でき、利用客の利便性も損なわず、地元にとっても便利なものになる。 道州制を踏まえれば、高額な新空港を建設するのではなく、九州の中心に位置する佐賀空港を活用すべき。</p> <p>③新空港について 「考え方」は説明に責任を果たしたとありますが、建設・管理・運営主体が相変わらず不明確のままであり、新空港への交通アクセスの方法と経路については明示されていません。ステップ3とステップ4にも相互関連があるものであり、この時点での上記に関する情報提供がないと、ステップ3が不十分な合意のまま、徒に、ステップ4＝新空港建設というステップに世論を向わせることになるのではないのでしょうか。</p>
	⑥用地・補償等について 0件	
	⑦利用時間について 0件	
	2.候補地の選定について 7件	<p>湾内東ゾーンや“湾内中央ゾーン”ではオープンパラレルが無理なので将来需要に対応することができない。“古賀・福津ゾーン”や“糸島沖ゾーン”や“糸島半島案”では空港までが遠過ぎてアクセスが悪い。また“糸島半島案”の事業費は3,535億円とあるが、空港建設予定地には山があり滑走路延長線上にも山がありそれらを撤去すると事業費が3,535億円では建設は無理ではないかと思えます。“三苦・新宮ゾーン”と“志賀島・奈多ゾーン”は冬の季節風を考慮すると滑走路を北西－南東方向にするしかなく、水深が大幅に増えるのでPIでの海岸線付近に滑走路を北東－南西方向にした場合に比べて事業費が増えるのは避けられない。またPI案はアクセス鉄道を1系統しか考慮していないので、博多駅か天神駅のどちらかは乗り換えなければ新空港に行けないのでアクセスも悪くなります。以上の点を考慮すると、“海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案”が優位であると思えます。</p> <p>志賀島の標高が168mと表記してあるのに起伏量150m以内の条件をクリアしているのは何故でしょうか？</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』の問題点としては騒音問題が挙げられますが、飛行ルートを海上にしたり運用を工夫することで住宅地への騒音の影響は大幅に減少させることができます。また、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口（平成12年国勢調査結果）は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある（平成17年国勢調査結果も同様の傾向）」とあり、夜間の運航も夜間人口がゼロであれば問題無いと考えられます。このような地域特性を考慮せずに市街地への騒音の影響をゼロという条件を設けたのは疑問です。もう一つ問題になりそうなのが、香椎かもめ大橋の標高が20m程度あるので東側滑走路の進入表面に抵触するのではないかとありますが、滑走路を北側へ延長して着陸点を滑走路南端から北側へずらす、滑走路南端の高さを最大標高10mまで嵩上げる（標高10m以上に嵩上げすると乱気流の影響や建設費の高騰につながるので標高10mまでとする）、それでも駄目であれば玄界灘側へ滑走路を延長してさらに着陸点を滑走路南端から北側へずらす、以上の3つの方法を組み合わせれば解決可能と考えられます。今後アイランドシティで用地売却に長期間必要、売却までの維持費が必要、用地売却が上手くいかなければさらに財政支援が必要、港湾施設の設備更新費が必要、であることを考えれば、これらも一気に解決でき港湾施設の増強（設備更新、港湾が負担する負債が激減、沖合移転により船舶航路短縮による稼働率の向上と浚渫等維持費の減少、シー・アンド・エアの強化）も同時に行われて空港の容量問題やアクセス時間の問題も解決できる『海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案』が最善だと考えます。</p> <p>また、この案であれば、既存埋立土地利用による工期の大幅短縮（大半が国有地・公有地で民有地も数社分で済み、個人所有地は無いので用地取得も容易である。）も可能であり、着工後5年程度で供用開始することも充分可能と思います。さらに九州新幹線の乗り入れによる空港アクセスの強化だけでなく、北九州空港アクセス鉄道と佐賀空港アクセス鉄道をつたとしても、3空港会社を1つの空港会社化してアクセス鉄道の下物を空港会社が保有し、運行をJRが行う方式での乗り入れも充分可能と考えられます。これだけの整備を行っても1兆5000億円以内で建設可能であると考えられ、関西国際空港や中部国際空港と比較しても充分黒字運営が可能であると考えられます。</p> <p>意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度質問する。「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある」とあるが、警固断層だけを特別視する学術的な根拠はあるのでしょうか？詳細版の73ページに「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」とあるが、とても地震地質学の専門家のチェックが入った記述とは思えない。活断層が動く内陸型の地震の場合、震源の深さは多くが10km程度である。福岡西方沖地震も約10kmであった。震源に近い地下では地盤にズレが生じるが、その断層ズレが地表面や海底面まで達するとは限らない。福岡西方沖地震でも、海底面での断層ズレは確認されておらず、地下数キロまでしかズレは起きていないようである。このように、地下で断層が動いても、断層ズレが地表面や海底面まで達することは少ない。ましてや埋立地であれば、海底基礎地盤と埋立土砂とは縁が切れている。分かりやすい例を挙げよう。2枚の板をくっつけて置き、その上に粘土を押し固める。2枚の板の境目（触れ合う部分）が活断層のラインで、上の粘土が空港島と考える。そして、下に置いた板を加速度をつけて横にズラしてみる（警固断層は左横ずれ断層）。このとき、上の粘土は下の2枚の板の境目に沿った位置でスパッとズレるであろうか？容易に分かることだが、粘土と下の板とは縁が切れているし、粘土にミシン目が入っているわけでもないで、そんなことはあり得ない。</p> <p>このように、断層直上に空港用地が位置しても、断層ズレによる大事故に繋がる確率など極めて低い。復旧不能となるほどの損傷を受けるとは考えにくく、心配なら断層に交わる方向の2辺について、護岸（ケーソン）の耐震強度を高めれば十分であろう。もちろん、震源が空港用地の直下であれば揺れも激しく液状化もするだろうから空港の損傷は大きくなると考えられる。しかし、それは数千年に一度の出来事であり、空港ができて間もない頃にそんなことが起きたら数千年に一度の不運とあきらめるしかない。これは現福岡空港でも、どこの空港でも同じことである。逆に一度大地震が起きれば、その後数千年は起こらないと安心できる。西鉄天神大牟田線沿線地域など警固断層直上の市街地であれば、昼間・夜間人口も多く、看板やガラス窓の下を歩く人も多く、ライフラインや建築物も多数存在するので、大地震が発生すれば人命や財産、日常生活に多大な影響を及ぼすであろうが、空港であれば看板やガラス窓の下を歩く人も少なく、ターミナルビルさえ大きな痛手を受けなければ人命の点では懸念材料は少ない。ライフラインなども水道管・污水管・ガス管・電力通信ケーブルが地下に埋設されるのはターミナル周辺だけで、空港用地全体にわたって埋設されるのは電力ケーブルくらいであろう。仮にFRP管など地下埋設管路が破損しても、管内の電力ケーブル自体は余程の強い引っ張りを受けなければ切断されない。これはケーブルの接続部（ハンドホール部など）でケーブル延長に余裕を持たせておけば容易に予防できることである。このように、「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」という記述には学術的な正当性は見出せないと考えられる。それほど危険であるなら、同様に「月隈断層の直上に位置する現福岡空港でも地震時の断層ずれ等により空港用地がダメージを受ける可能性は十分にあり、空港として不適」ということになる。違うというなら、能登半島地震や中越沖地震は活断層の長期評価の対象外の断層が動き大地震となったが福岡では長期評価の対象となった警固断層だけが危険であり他の断層は考慮しなくてよい、警固断層直上の空港島は危険だが月隈断層直上の現空港は安全である、と判断できる根拠となる地震地質学の研究者による学術的な意見を示していただきたい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>湾内東ゾーンで滑走路配置によっては観覧車またはガントリークレーンが制限表面に抵触するとあるが、建造物ではないので航空法49条の適用除外である。また、進入表面や転移表面に抵触しない限り、仮設物、建築基準法に基づく避雷設備、地形または既存物件で航空機の飛行の安全を特に害しない物件は、空港設置者の承認を受けて設置または留置することができるので、滑走路両側の水平表面にそれらの物件があったとしても安全上問題無ければ新空港設置は可能のはず。何をもちて水平表面の物件を危険であると判断するのか具体的に示してほしい。あと、PIレポート(ステップ1)詳細版の78ページで『都市計画における用途地域別で見ると、空港周辺地域の多くは流通・生産機能を担う準工業地域及び工業地域として指定されています。』『航空騒音等が住宅系の土地利用には障害となる』とありますが、福岡市の資料http://www.city.fukuoka.jp/download/1591053122141.pdfの5ページ目には「臨港道路の対象区間沿道の用途地域指定状況は、一部アイランドシティなどで第二種住居地域に指定されるものの、大半が「準工業地域」となっている。臨港道路の対象区間沿道の夜間人口(平成12年国勢調査結果)は、ほぼゼロ人と極端に少ない状況にある(平成17年国勢調査結果も同様の傾向)。』とあり、アイランドシティ・香椎パークポート・箱崎埠頭の臨港道路周辺には住宅地は無いと考えられます。これらの地域では住宅系の土地利用は無いので、航空機騒音があったとしても「準工業地域」「工業地域」としての利用であれば特に問題が無いと考えられます。現福岡空港の滑走路の運用状況は、Rwy16運用が全運用の約65%、Rwy34運用が全運用の約35%(非精密が30%、精密が5%)であり、新空港で海上を飛行する離着陸経路を設定すればRwy16運用時でほとんどの便が海上を飛行することになり、Rwy34運用時であっても非精密時ではほとんどの便が海上を飛行することになります。Rwy34運用時で精密進入時(全運用の約5%)のみ市街地上空を飛行することになりますが、新空港が開港する頃にはGPSを用いた精密進入が実用化している可能性が高いので、市街地上空を飛行するILSを用いた精密進入を行うのは全運用の数%に過ぎず、騒音の影響は極めて小さいと考えられます。</p> <p>例えば、『水深18mで関西国際空港の1期工事と水深は同じだが事業費は安い』という説明では一般市民は納得しないのではないのでしょうか？『水深が4mで浅い』『地先埋立なので埋立面積が少ない』というように、イメージ的にも安くできそうな場所に造るべきではないでしょうか？</p> <p>現空港を雁ノ巣へ移転しましょう。</p> <p>我が国における空港の重要性は少子化になろうとも大である理由は、民主主義国家であるとともに島国であるというほかありません。社会が国を飛び越えて情報が行き交い、ともに物と人々も益々動く訳で、空港は別の意味で基幹産業と云えるのかもしれませんが。空港はその建設も含めて長い時間と費用を使い、初期においては政府によって国民をサポートする公共的インフラです。国内の移動手段は、ハイウェイや鉄道の整備でそれなりに十分ですが、空港は海外の人々の出入口、つまり玄関です。まさに福岡空港は羽田や関空とは違い、「ビジット九州」なのです。ようこそ九州へのシンボルマークを掲げ、アジア大陸を意識しなくてはなりません。イギリスとフランスを結んだドーバー海峡のプランは現状では間に合いません。従いまして、私達福岡に住む社会的大人は、今日生まれた子供に希望を持たせるためのプランであって欲しいと願うのです。数字とイデオロギーを乗り越えて考えねばなりません。幸いなことに雁ノ巣は条件を70%満たしているのではないかと考えています。</p>
	<p>3.新空港方策全般への意見</p> <p>11件</p>	<p>湾内東ゾーンや“湾内中央ゾーン”ではオープンパラレルが無理なので将来需要に対応することができない。“古賀・福津ゾーン”や“糸島沖ゾーン”や“糸島半島案”では空港までが遠過ぎてアクセスが悪い。また“糸島半島案”の事業費は3,535億円とあるが、空港建設予定地には山があり滑走路延長線上にも山がありそれらを撤去すると事業費が3,535億円では建設は無理ではないかと思えます。“三苦・新宮ゾーン”と“志賀島・奈多ゾーン”は冬場の季節風を考慮すると滑走路を北西-南東方向にするしかなく、水深が大幅に増えるのでPIでの海岸線付近に滑走路を北東-南西方向にした場合に比べて事業費が増えるのは避けられない。またPI案はアクセス鉄道を1系統しか考慮していないので、博多駅か天神駅のどちらかは乗り換えなければ新空港に行けないのでアクセスも悪くなります。以上の点を考慮すると、“海ノ中道・雁ノ巣・アイランドシティ地区案”が優位であると思えます。</p> <p>新空港に全面移転するのではなく、第二福岡空港(3,000m~3,500m級滑走路1本)を造りオーバーフロー分の国内線と国際線をそちらで処理するのはどうか？能古島の西側海上に現空港と同方向に滑走路を配置して姪浜から地下鉄で乗り入れるというのも一案ではないか？これであれば国際線と国内線の羽田便の利用が期待できます。ただし南側方向にILSを設置することはできません。</p> <p>福岡空港PIステップ2の需要予測での前提条件に福岡空港に容量の制限が無い場合であるのに、容量の多いオープンパラレルではなく容量の少ないクロスパラレルで検討するのは何故か？高需要時間帯での増便に制限があるようでは、需要増加に悪影響があるのではないか？24時間運用であっても深夜時間帯には旅客便の運航はほぼ無いと考えられるので、24時間利用できなくてもオープンパラレル方式にして容量を増加させるべきだと思います。事業費返済にしても増便の余地が大きいオープンパラレル方式の方が有利です。</p> <p>新空港は長期ビジョンに立ち、九州全体を考え検討すべきであり、より九州の中心地(地理的にも)に計画すべきである。</p> <p>メリット、デメリットいろいろあると思うが、環境、環境と騒ぎすぎる事あり。荒廃した農地が果たして自然か？</p> <p>新宮町沖が一番適当と思うが、いつか組織を作って誘地(「致」じゃない)してみたいとまで思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>現空港を移転しましょう。何故ならば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在でも増便が困難 近隣空港との連携(福岡市内からのアクセスが遠すぎる) ・滑走路増設 用地拡張(住居、事務所などの移転にバラツキがあって時間がかかる。、同意が得られないだろう。運航しながらの工事で危険。) ・無駄な費用 <p>現空港増設(借地料、環境対策費で昭和47年～平成18年、総計4395億支払っている、さらに増加する。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3年以内にピーク <p>新たな路線の開設が困難になる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の犠牲(利便性を手放して喜んではいられない) ・エアポートは必要である。(島国である日本にとって海外からの出入口はエアポートである) <hr/> <p>現空港を雁ノ巣へ移転しましょう。</p> <p>我が国における空港の重要性は少子化になろうとも大である理由は、民主主義国家であるとともに島国であるというほかありません。社会が国を飛び越えて情報が行き交い、ともに物々人々も益々動く訳で、空港は別の意味で基幹産業と云えるのかもしれませんが。空港はその建設も含めて長い時間と費用を使い、初期においては政府によって国民をサポートする公共的インフラです。国内の移動手段は、ハイウェイや鉄道の整備でそれなりに十分ですが、空港は海外の人々の出入口、つまり玄関です。まさに福岡空港は羽田や関空とは違い、「ビジット九州」なのです。ようこそ九州へのシンボルマークを掲げ、アジア大陸を意識しなくてはなりません。イギリスとフランスを結んだドーバー海峡のプランは現状では間に合いません。従いまして、私達福岡に住む社会的大人は、今日生まれた子供に希望を持たせるためのプランであって欲しいと願うのです。数字とイデオロギーを乗り越えて考えねばなりません。幸いなことに雁ノ巣は条件を70%満たしているのではないかと考えています。</p> <hr/> <p>ハードの知識は全くありません。提案書の資料はPIレポ、意見発表会、それに加えて67年間福岡で生きてきた空気で書きました。福岡空港問題が片付いた頃には私はもう居ないかもしれませんが。福岡が、いや九州が、いやいや日本が世界が地球がいつまでもいい状態であって欲しいと願って書きました。雁ノ巣移転プランが何かのお役に立てれば幸いです。</p> <p>雁ノ巣移転プランのアイデアは、PIレポを基礎にして以前あの場所には飛行場があったことを思い出したのが発端です。リンドパークも愛機で着陸したことも聞いています。上空から眺めたときの志賀島、海の中道博多湾の素晴らしさは、誇りにしたいものです。上空からのビューも資源だと思います。エアポートターミナルから見る夕焼け、朝焼けもきつと素晴らしいと思えます。</p> <p>私のアイデアは70%です。クリアしなければいけないことが山積みだと思われませんが、全て希望を持って…ということが大切です。皆様方の努力に期待します。</p> <hr/> <p>福岡空港に関して意見を申し上げたいと思います。</p> <p>最近、福岡空港と九州大学に関してWikipediaを見たのですが、感想としては福岡市、福岡県と九州大学との間で十分な意見交換が行われていないように感じました。双方の問題点を列挙すると・・・</p> <p>九州大学側・箱崎キャンパスは福岡空港の延長進進入域であることから、航空機騒音により教育研究に著しい支障を来している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・キャンパス内への航空機墜落事故再発が懸念される。 ・箱崎キャンパスで、高層化・集約化した施設を再開発整備することは、航空法上の制限表面による高さ制限など様々な要因からきわめて困難である。 <p>福岡空港側・便数増大に伴い、騒音問題は市民生活に影響を及ぼすほど深刻化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・早朝深夜の離着陸が規制されているため、深夜の航空貨物便の就航ができない ・現在の福岡空港は容量の面からも限界にきており、実際、2006年現在までに3回の事故が発生している ・都心に近接していることは、福岡市中心部に超高層ビルを建設出来ない理由になっている ・BSアナログ放送などの放送電波と干渉をきたし、電波障害を発生させる <p>九州大学としては旧帝国大学の遺産として、せっかく都心の利便性至極の地に広大なキャンパスを所有していたにもかかわらず、それを手放して移転する決心をしましたが、その矢先に、今度は移転の根本原因であった空港の方が移転するという事態になっています。糸島半島も移転先候補に挙げられている為、最悪の場合、空港を倦厭して移転した先に再び空港が移転してくる構図になってしまうことも考えられます。九大が箱崎にあるということは福岡や日本にとっても財産です。便利な地にあるからこそ、優秀な人材が全国から集まります。地下鉄七隈線も折角九大六本松キャンパス前に敷設したにもかかわらず、キャンパス事態がなくなってしまうのであれば意味が半減してしまいます。</p> <p>また、福岡市としても都心に超高層ビルを建設できないのであれば、都市として関東や中部や関西にいつまでたっても遅れを取ることにになり、これは九州全体の損失に繋がるものと考え</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>結論といたしましては、福岡空港は関空や神戸空港のように大規模海上空港とするのが最良と考えます。そもそも空港にアクセスの利便性はそれほど必要でなく、博多駅まで2駅ということ自体が異常なのではないでしょうか。福岡市民も日常生活ではそれほど空港を利用してはいないでしょうから、交通の利便性から得る恩恵よりも被る不利益の方が大きいと思われるます。空港の利便性と公害は必ず対になる事柄だと考えます。</p> <p>また、九州大学は伊都キャンパスを撤収し、箱崎の再整備を行うべきです。その際の費用は福岡市なども補助すべきだと考えます。そのためにも福岡空港調査連絡調整会議に是非九州大学を加えて話し合うべきだと考えます。その場合の双方の利点として・・・</p> <p>九州大学側・既存の交通至便の地に存続でき、これはひいては福岡市民、福岡県民、九州や日本国民の利便性に資する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄七隈線の六本松駅を有効活用できる <p>福岡空港側・海上空港の場合、土地の制限がないため、将来の再拡張にも対応できる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民などの騒音公害もないため、深夜帯を活用したり、増便が容易 ・博多や天神地区に超高層ビルを建設することが可能となり、九州全体の活性化につながる ・西部に新空港を建設するのであれば、西部の開発ができる <p>既に相当程度に進行してしまっている事態を含む事柄ですので、変更は困難でしょうが、是非未来に遺恨を残さぬよう、十分な話し合いを望む次第です。</p> <p>6. 6ページによれば、現空港利用者5回未満が56.9%に達し、5回以上が28.8%と示されている。需要予測に対する危惧の意見が目立つのは、人間本来の保守性に基づくものであり、小生は2007年11月5日の取りまとめ委員の説明で充分だと思う。</p> <p>新空港のオープンに備えて、広報・マーケティング等を全く行わなければ、需要予測は単なる作文に留まる。昨年11月～12月にかけて、エアバスは全面広告を日本経済新聞都内版に少なくとも6回以上、地球温暖化に絡め掲載した。あわせて成田のターミナルビルの内容をも公開し、その利便・快適性をアピールした。成田は営利企業であるから、関空や中部空港のように航空会社の誘致に熱心であること、新空港は参考にすべきである。(小生は福岡空港の民間開設を望むものであり、既に福岡市に提言済である)</p> <p>過去に2～3回意見書を出したことがあります。2008年福岡県だよりやTV放映等で麻生知事の発言を聞いてますと福岡空港の問題に関しては既に①現空港の現在地での拡充 ②新空港の建設のみの2案に絞り、それがあたかも当然のように語られているような感じを受けます。財政面でかなり逼迫しているにも関わらず莫大な費用がかかる案をなぜ強硬に推し進めるのか理解に苦しむ。なぜ北九州空港を積極的に活用する案を検討しないのか、費用検討をきちんとやったのか、北九州空港を活用することを大前提として検討したのかさっぱり見えない。次ステップに進む前にもう一度原点に帰り検討し直すべきだと思う。</p>
	<p>対応 方策 全般</p>	<p>1.空港能力について 4件</p> <p>今回の資料を見て、空港の必要性は重視せざるを得ません。皆様の意見が聞き入れられるといいですね。</p> <p>特に今回のステップ3とは関係ないかもしれませんが、他に意見を述べる方法が思いつかないのでここで述べさせていただきます。ホームページでPIどんたくの開催概要を拝見したのですが、需要予測や将来の対応方策以前の問題として、福岡空港の将来像についてコンセンサスがとれていないように向けられました。今後空港は不要になるという意見から、これを機に福岡に東アジアのハブ空港を作ろうという意見までありましたね。本来この問題はステップ1で示されていたはずですが、需要予測にも密接に関わる問題だと思うので指摘させていただきました。ステップを経るたびに新たに参加してくる市民の方も多くなると思いますので、そのような人々にこれまでの議論の過程を明確に示す必要があるのではないのでしょうか。ちなみに福岡空港の将来像についてですが、私は現在の「九州地方の拠点空港」とでもいうべきポジションで十分だろうと思います。福岡は一大ハブ空港であるインチョンにも近いので、自信が国際的ハブにならずともインチョン便や成田便が増えればすごく便利になるでしょう。</p> <p>ピーク時には新規路線が入りきれないのはこれからの福岡経済にとってマイナスである。</p> <p>ピーク時の遅延が慢性化している。</p> <p>2.現空港の活用について 2件</p> <p>新空港に全面移転するのではなく、第二福岡空港(3,000m～3,500m級滑走路1本)を造りオーバーフロー分の国内線と国際線をそちらで処理するのはどうか？能古島の西側海上に現空港と同方向に滑走路を配置して姪浜から地下鉄で乗り入れるというのも一案ではないか？これであれば国際線と国内線の羽田便の利用が期待できます。ただし南側方向にILSを設置することはできないですが。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>意見に対する考え方で何も触れられていないので、再度質問する。「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある」とあるが、警固断層だけを特別視する学術的な根拠はあるのでしょうか？ 詳細版の73ページに「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」とあるが、とても地震地質学の専門家のチェックが入った記述とは思えない。活断層が動く内陸型の地震の場合、震源の深さは多くが10km程度である。福岡西方沖地震も約10kmであった。震源に近い地下では地盤にズレが生じるが、その断層ズレが地表面や海底面まで達するとは限らない。福岡西方沖地震でも、海底面での断層ズレは確認されておらず、地下数キロまでしかズレは起きていないようである。このように、地下で断層が動いても、断層ズレが地表面や海底面まで達することは少ない。ましてや埋立地であれば、海底基礎地盤と埋立土砂とは縁が切れている。分かりやすい例を挙げよう。2枚の板をくっつけて置き、その上に粘土を押し固める。2枚の板の境目(触れ合う部分)が活断層のラインで、上の粘土が空港島と考える。そして、下に置いた板を加速度をつけて横にズラしてみる(警固断層は左横ずれ断層)。このとき、上の粘土は下の2枚の板の境目に沿った位置でスパッとズレるであろうか？ 容易に分かることだが、粘土と下の板とは縁が切れているし、粘土にミシン目が入っているわけでもないのに、そんなことはあり得ない。</p> <p>このように、断層直上に空港用地が位置しても、断層ズレによる大事故に繋がる確率など極めて低い。復旧不能となるほどの損傷を受けるとは考えにくく、心配なら断層に交わる方向の2辺について、護岸(ケーソン)の耐震強度を高めれば十分であろう。もちろん、震源が空港用地の直下であれば揺れも激しく液状化もするだろうから空港の損傷は大きくなると考えられる。しかし、それは数千年に一度の出来事であり、空港ができて間もない頃にそんなことが起きたら数千年に一度の不運とあきらめるしかない。これは現福岡空港でも、どの空港でも同じことである。逆に一度大地震が起きれば、その後数千年は起こらないと安心できる。西鉄天神大牟田線沿線地域など警固断層直上の市街地であれば、昼間・夜間人口も多く、看板やガラス窓の下を歩く人も多く、ライフラインや建築物も多数存在するので、大地震が発生すれば人命や財産、日常生活に多大な影響を及ぼすであろうが、空港であれば看板やガラス窓の下を歩く人も少なく、ターミナルビルさえ大きな痛手を受けなければ人命の点では懸念材料は少ない。ライフラインなども水道管・汚水管・ガス管・電力通信ケーブルが地下に埋設されるのはターミナル周辺だけで、空港用地全体にわたって埋設されるのは電力ケーブルくらいであろう。仮にFRP管など地下埋設管路が破損しても、管内の電力ケーブル自体は余程の強い引っ張りを受けなければ切断されない。これはケーブルの接続部(ハンドホール部など)でケーブル延長に余裕を持たせておけば容易に予防できることである。このように、「警固断層の直上に空港用地が位置することとなり、地震時の断層ずれ等により、空港用地がダメージを受ける可能性がある。」という記述には学術的な正当性は見出せないと考えられる。それほど危険であるなら、同様に「月隈断層の直上に位置する現福岡空港でも地震時の断層ずれ等により空港用地がダメージを受ける可能性は十分にあり、空港として不適」ということになる。違うというなら、能登半島地震や中越沖地震は活断層の長期評価の対象外の断層が動き大地震となったが福岡では長期評価の対象となった警固断層だけが危険であり他の断層は考慮しなくてよい、警固断層直上の空港島は危険だが月隈断層直上の現空港は安全である、と判断できる根拠となる地震地質学の研究者による学術的な意見を示していただきたい。</p>
	3.利用者の利便性確保について 1件	市内からのアクセスの良さで持っている空港の利便性を犠牲にするのは反対！
	4.需要予測について 4件	<p>新空港が建設されれば、今の利便性は2度と帰ってこない。将来的には人口が減り、需要も減ることはわかりきったこと。すでに九州の人口は減少しており、福岡の人口が増えても、福岡空港の旅客数は減っている。このことをしっかりと受け止め、当たったためしのない需要予測をもとに突っ走ることは許されない。世論から厳しいしっぺ返しが必ず来る。優先すべきは県民や利用者の利益だ。</p> <p>・国内線は福岡から名古屋までは近々にJRにお客は流れますので、航空需要は東京を中心に考えて予想すればいい。 ・今の空港の場所を移すと、お客の流れは大幅にJRへ人は流れ、航空需要は減ります(絶対に)。</p> <p>6. 6ページによれば、現空港利用者5回未満が56.9%に達し、5回以上が28.8%と示されている。需要予測に対する危惧の意見が目立つのは、人間本来の保守性に基づくものであり、小生は2007年11月5日の取りまとめ委員の説明で充分だと思ふ。 新空港のオープンに備えて、広報・マーケティング等を全く行わなければ、需要予測は単なる作文に留まる。昨年11月～12月にかけて、エアバスは全面広告を日本経済新聞都内版に少なくとも6回以上、地球温暖化に絡め掲載した。あわせて成田のターミナルビルの内容をも公開し、その便利・快適性をアピールした。成田は営利企業であるから、関空や中部空港のように航空会社の誘致に熱心であること、新空港は参考にすべきである。(小生は福岡空港の民間開設を望むものであり、既に福岡市に提言済である)</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見	
		<p>④需要予測の方法について 「考え方」では需要予測についての投入数値と算定手法は妥当だとしていますが、ステップ2などに掲載された図表からみても、3ケースにおける予測グラフのようにはならないことは明白です。応募意見はパラメーターとメソッドそのものに疑問を抱いているものが多かったのです。福岡市地下鉄七隈線の赤字が累積しているように、需要予測が過大になる傾向は投入数値と算定方法に遡って是正すべきだとの警告であると受け止めるべきであり、「妥当」とされた根拠を示すべきです。 また、空港自体が航空需要の発生施設であることが見落とされています。福岡空港は国の施設ですが、利用するのは民間の航空会社です。路線割当によって航空需要が喚起・創造されるのです。そのため、GDPや人口は航空需要の与件なのです。</p>	
	5.ターミナル施設の機能・設備について 0件		
	6.総合的な交通対策について 1件	<p>増設、新空港の工事期間を考えると、2020年くらいまでは現空港でカバーしなければならず、対策が間に合わない。その間、短期的な方策も必要だと思う。アジアゲートウェイ構想などを踏まえ、どういった空港にするのか。九州国際空港との絡みもでてくる。どの時点を中心に検討するのか。</p>	
	7.その他 0件		
	その他 2件	<p>・国家戦略が全く見えない。 ・50年～100年の九州を考えよ！！ アジアの玄関、福岡空港を良くするため、どの良策にも賛同する。</p>	
	将来対応方策の評価の視点について	1.評価の視点全般について 0件	
		2.需給逼迫緩和の視点について 2件	<p>・需要の伸びが鈍化しているのは、飛行機の発着制限をなくしたら増加するのではないか。 ・海上空港で福岡市からのアクセス 増設、新空港の工事期間を考えると、2020年くらいまでは現空港でカバーしなければならず、対策が間に合わない。その間、短期的な方策も必要だと思う。アジアゲートウェイ構想などを踏まえ、どういった空港にするのか。九州国際空港との絡みもでてくる。どの時点を中心に検討するのか。</p>
		3.利用者利便性の視点について 4件	<p>利用者が求める空港が必要。関西国際空港よりも伊丹空港の方が利用者から人気が高いのは何故か考えるべき。ただし空港周辺への影響を考慮すると羽田空港のように海岸付近に空港を造るのが最適だと思います。 福岡空港PIステップ3では志賀島・奈多ゾーンと三苦・新宮ゾーンを有力としたが、国内航空会社や利用者の視点を無視しているのではないかと思います。志賀島・奈多ゾーンや三苦・新宮ゾーンではアクセスが悪過ぎるから、国際線だけを近隣空港に移した方がまし、現空港における滑走路の増設、アクセスが良く事業費も安く済む博多湾内に新空港を建設する、といった意見が多数寄せられたのではないかと？ ・需要の伸びが鈍化しているのは、飛行機の発着制限をなくしたら増加するのではないか。 ・海上空港で福岡市からのアクセス</p>
		4. 航空機種の将来像について	<p>エアバスA380は超大型機種であり、離着陸空港は滑走路容量により制限される。つまり、どの空港でも離着陸を容認できないのである。 ボーイング社は、生産機種を中小に絞り、カーボンナノを採用し、航空会社への売り込みを計っている。ついに航空会社も一般産業メーカーなみに多頻度多機種を視野に入れざるを得なくなった。つまり、航空産業もやっとな一般産業なみの壁に到達したのである。このことは航空会社と共に空港も薄利多売の波に襲われることを意味し、アジア圏を標的にせざるを得ない時代が到来したと我が国全員が認識せねばならぬのである。従って中・小型機の離着陸については、新空港は言うに及ばず、北九州空港及び佐賀空港共に受入態勢は万全であり、残る課題はアクセスの利便性向上を持たざるを得ない。</p>
		4.環境・安全の視点について 4件	<p>メリット、デメリットいろいろあると思うが、環境、環境と騒ぎすぎる事あり。荒廃した農地が果たして自然か？ 新宮町沖が一番適当と思うが、いつか組織を作って誘地（[致]じゃない）してみたいとまで思う。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>「福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3」が終わりましたが、PI方法が「議論して民意を問う」まで至らず、むしろ調整会議から市民への一方的な情報伝達手段として利用されたのではないのでしょうか。空港問題は一般には難しく、議論できるまでに至らないことが問題です。新福岡空港建設候補地を持つ新宮町では町議会議員へ「空港問題アンケート」を依頼しましたが、回答率も3割ほどで空港問題の関心が低いのが現状です。</p> <p>新聞報道に、年頭の会見において麻生知事は「滑走路建設か新空港建設かの選択」と2つの選択肢しかないような記事が掲載されていました。しかし、ステップ3の会議では、需要予測は再度精査すべきであり、近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。また北九州市の北橋市長は近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。</p> <p>今年には洞爺湖サミットが開催され環境と経済の共生が重要課題となってきます。空港建設など地域に多大な影響を与える大型公共工事は、地球温暖化など環境問題を踏まえた視点で考える時代となります。空港問題は税金など経済発展のプラスばかり主張し、住環境へのマイナスについては考慮されていません。自然環境への影響や建設コスト、地元自治体の費用負担など現実的な課題を明確に示し、将来のまちづくりの視点に沿ったPIレポートステップ4を求めます。</p> <p>道州制導入の時は九州が一番早いと思われませんが、福岡市一極集中ではなく九州全体を視野に入れた議論が求められます。官主導ではなく、住民・議会・行政皆が関心を持ち討議することが必要です。</p> <p>福岡空港を完全移転させなさい。どんなに知識の粋を集めたような飛行機でも、一日百機以上も飛ばせばいつかどれかは墜ちます。その恐怖がある場所で暮らす人達からすれば、恐怖の状況を野放しにしている県民、福岡市民、警察官は、全員暴力団です。増設などもつてのほか。飛行機が決まった土地の上を飛ぶことは差別です。人権侵害です。安心で安全な生活など送りようがありません。この地で意見せぬものは皆、拳銃を持つ警察官らと関わりたくないから忘却を友として生きているだけです。自己保身もあるでしょう、ストレス発散で身内に執拗な虐待を犯す者もいるでしょう。数十万人の利益に対して数十万人がストレスを抱え、健康な生活を崩してしまうのに、公共の福祉のほずがありません。ただのエゴは「意味不明な犯罪」につながり、「なぜ犯罪が凶悪化しているのか」「なぜキレるのか」「なぜいじめがなくなるのか」「なぜ危険運転致死傷罪が適用されない！」などの声につながり、しかもそれらが繰り返されるとい悲しみをうんでいます。</p> <p>昨年12月まとめの標記について、公募されている「最終意見」が以前のように、「考え方」に対する再意見募集をとっていないことを訝しく思っています。その上で、「考え方」についての再度意見を述べます。</p> <p>①自衛隊や米軍の利用について 「考え方」では機能継続となっていますが、空港需要量と危険度の両面から軍事利用のあり方について調査項目に入れるべきだと思います。</p>
	<p>5.まちづくりや地域振興の視点について 4件</p>	<p>東アジアで国際都市福岡の地位を向上させ認知させるためには空港等のインフラ整備は必須ですし、日本全体の活力にもつながります。また、最近の都心部における土地の有効利用も福岡市内においては周知のとおり空港法により高度利用のうまみが少なく、仙台市や札幌、広島市などの他の中核都市に大きく遅れをとっているのが現状です。</p> <p>3. 新空港開設時代は日本の総人口減少の佳境に突入しており、現在65歳以上人口割合20.5%が29.6%に達し、航空会社自体外国航路の開拓による収入の維持を図らざるを得なくなる。空港側も国内航空会社のみ依存できる財務体質を保ち得ず、外国航空会社に空き航空路を売り込む努力が要請されよう。そうなれば空港のみのテーマが福岡県の観光魅力まで問われることになる。東京都が発表した意気込みを見たまえ。つまり、製造業からサービス業にシフトせざるを得ない将来を想定すべきである。目線として提示したいのは、テクノロジーとファイナンスの融合ではなからうか。</p> <p>7. 13ページのまちづくりについて 当該テーマは、地元民間が取り組みのが基本である。しかしながら、福岡県の場合、福岡市がリーダーシップを取るべきであるとはいえ、視点としたクライアントはあくまで日本人であり、シンガポールのように、国際観光国としての責任感は欠落している。まず外国人が来福した場合、どのような観光コースが福岡空港から設定されているのか、土産物販売店で何人が英語で対応できるのか、心細い限りである。ゆえにツーリストは外国人を福岡県に誘致できないのが現状である。外貨を直接受けとれる体制も今や必須になった。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>「福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3」が終わりましたが、PI方法が「議論して民意を問う」まで至らず、むしろ調整会議から市民への一方的な情報伝達手段として利用されたのではないのでしょうか。空港問題は一般には難しく、議論できるまでに至らないことが問題です。新福岡空港建設候補地を持つ新宮町では町議会議員へ「空港問題アンケート」を依頼しましたが、回答率も3割ほどで空港問題の関心が低いのが現状です。</p> <p>新聞報道に、年頭の会見において麻生知事は「滑走路建設か新空港建設かの選択」と2つの選択肢しかないような記事が掲載されていました。しかし、ステップ3の会議では、需要予測は再度精査すべきであり、近隣空港との連携案も再検討課題であるという意見がでていました。また北九州市の北橋市長は近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。</p> <p>今年は洞爺湖サミットが開催され環境と経済の共生が重要課題となってきます。空港建設など地域に多大な影響を与える大型公共工事は、地球温暖化など環境問題を踏まえた視点で考える時代となります。空港問題は税金など経済発展のプラスばかり主張し、住環境へのマイナスについては考慮されていません。自然環境への影響や建設コスト、地元自治体の費用負担など現実的な課題を明確に示し、将来のまちづくりの視点に沿ったPIレポートステップ4を求めます。</p> <p>道州制導入の時は九州が一番早いと思われませんが、福岡市一極集中ではなく九州全体を視野に入れた議論が求められます。官主導ではなく、住民・議会・行政皆が関心を持ち討議することが必要です。</p> <p>6.事業効率性の視点について 3件</p> <p>環境対策費や土地建物借料を減らすべきだ。</p> <p>5. イニシャルコスト及びランニングコストの力点について イニシャルコストは新空港オープンまでに要する投資であり、ランニングコストはオープン以後永遠に負担せねばならぬ費用である。ランニングコストとの大幅削減が見込まれるイニシャルコストの投入をためらってはならない。つまり、イニシャルコストは財産として次世代に継承できるのに対し、ランニングコストは次世代に全部負担がのしかかるのみならず、消えていく性質であることに留意せねばならぬ。</p> <p>「福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3」が終わりましたが、PI方法が「議論して民意を問う」まで至らず、むしろ調整会議から市民への一方的な情報伝達手段として利用されたのではないのでしょうか。空港問題は一般には難しく、議論できるまでに至らないことが問題です。新福岡空港建設候補地を持つ新宮町では町議会議員へ「空港問題アンケート」を依頼しましたが、回答率も3割ほどで空港問題の関心が低いのが現状です。</p> <p>新聞報道に、年頭の会見において麻生知事は「滑走路建設か新空港建設かの選択」と2つの選択肢しかないような記事が掲載されていました。しかし、ステップ3の会議では、需要予測は再度精査すべきであり、近隣空港との連携案も再検討課題であるという意見がでていました。また北九州市の北橋市長は近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。</p> <p>今年は洞爺湖サミットが開催され環境と経済の共生が重要課題となってきます。空港建設など地域に多大な影響を与える大型公共工事は、地球温暖化など環境問題を踏まえた視点で考える時代となります。空港問題は税金など経済発展のプラスばかり主張し、住環境へのマイナスについては考慮されていません。自然環境への影響や建設コスト、地元自治体の費用負担など現実的な課題を明確に示し、将来のまちづくりの視点に沿ったPIレポートステップ4を求めます。</p> <p>道州制導入の時は九州が一番早いと思われませんが、福岡市一極集中ではなく九州全体を視野に入れた議論が求められます。官主導ではなく、住民・議会・行政皆が関心を持ち討議することが必要です。</p> <p>7.その他 0件</p>
P I に つ い て	1.PIの取り組みに対する意見 9件	<p>建設費や場所、環境対策費、利便性、など細かい条件が出揃ったら、大規模な世論調査をすべき。質問が誘導的にならないよう、市民団体などにも調査作成に参加してもらおうよい。</p> <p>特に今回のステップ3とは関係ないかもしれませんが、他に意見を述べる方法が思いつかないのでここで述べさせていただきます。ホームページでPIどんたくの開催概要を拝見したのですが、需要予測や将来の対応方策以前の問題として、福岡空港の将来像についてコンセンサスがとれていないように向けられました。今後空港は不要になるという意見から、これを機に福岡に東アジアのハブ空港を作ろうという意見までありましたね。本来この問題はステップ1で示されていたはずですが、需要予測にも密接に関わる問題だと思うので指摘させていただきました。ステップを経るたびに新たに参加してくる市民の方も多くなると思いますが、そのような人々にこれまでの議論の過程を明確に示す必要があるのではないのでしょうか。ちなみに福岡空港の将来像についてですが、私は現在の「九州地方の拠点空港」とでもいうべきポジションで十分だろうと思います。福岡は一大ハブ空港であるインcheonにも近いので、自信が国際的ハブにならずともインcheon便や成田便が増えればすごく便利になるでしょう。</p> <p>公開された意見を見ると、福岡空港の年間用地費84億円が全て借地費だと誤解している人が多すぎることは地味だが大問題だと思った。費目が同じとはいえ、資料を見る人に誤解を与えては問題があるため、機会を捉えてアピールするなど対策すべきと考える。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>滑走路増設に対して積極的な意見の割合が多いといった新聞記事があったが、数ではどうなのか、民意を誘導しているのか。</p> <p>対応策についてPI手法で時間と手間をかけて丁寧に検討されているようだが、それでも何か先入観があるのではないかとされていて仕方がない。そのような疑念を払拭するような取り組みを望む。</p> <p>1. 現空港に固執する人達との決着を明らかにすべきである。つまり、現状の意見に引きずられ、現空港支持者と新空港支持者との綱引きをいつまでも容認すべきではない。 例：4PIによれば意見の聴取は30歳代～60歳代で66.2%に達し過半数を占めている。しかしながら、20年後と考えれば、現在19歳代の者は39歳代に至り、現19歳代～50歳代の者はそれぞれ39歳～70歳代に至り、トータルで73.7%の声を反映しているわけで、現時点での意見聴取姿勢は十分と考えられる。将来負担は73.7%と考えざるを得ず、他に良策と考えられる手段は他にない、20年後を想定すれば。</p> <p>2. ステップ4では、上記1の件については決着すべき英断を求める。小生は自信を持って当該決着に関与する意志を有する。ちなみに小生は当初から新空港開設が正論と考える者である。</p> <p>8. 意見総数の感触について (1)新空港への意見 1705件 × 1/7650 × 100 = 22.28% (2)将来対応策の評価の視点について 1775件 23.47% (3)対応策全般 1058件 現空港を50%含むと考えれば 1058 × (1-50%) = 529件 6.91% 分母にはその他及びPI含め算定 合計 52.66% (4) 52.66%と過半数を占めており、当該数字はサンプル調査としては充分といえる。逆転することはまずありえない。むしろ%は上昇を示すのではないか。 (5) 14ページについて 新空港833件とダントツに注目 15ページについて 新空港417件とこれもダントツに注目 16ページ 新空港455件とこれもダントツ。 (6) 17ページ 需要は伸ばしていくことが必要ではないか。賛成である。早めに福岡空港の方向性を提示すべきではないか。賛成である。(執行は電光石火の早業が望ましい) 18ページ 航空会社の振り分け便に対する危惧 本件は空港の合理的な熱意と航空会社の採算次第で決まるものであり、当該者問題に過ぎない。 19ページ (3)新空港について、「反対」との文言があるが、反対の理由明記を求む。 (4)対応策全般について…仮説しか示せないではないか。 20ページ 小型化の傾向にあり…当然視野にある。大型化を想定するのは困難とあるが、既にANAはA380エアバス導入を発表した。エアバスA380の九州入りを阻む姿勢なのではないか？</p> <p>「福岡空港の総合的な調査PIレポートステップ3」が終わりましたが、PI方法が「議論して民意を問う」まで至らず、むしろ調整会議から市民への一方的な情報伝達手段として利用されたのではないのでしょうか。空港問題は一般には難しく、議論できるまでに至らないことが問題です。新福岡空港建設候補地を持つ新宮町では町議会議員へ「空港問題アンケート」を依頼しましたが、回答率も3割ほどで空港問題の関心が低いのが現状です。 新聞報道に、年頭の会見において麻生知事は「滑走路建設か新空港建設かの選択」と2つの選択肢しかないような記事が掲載されていました。しかし、ステップ3の会議では、需要予測は再度精査すべきであり、近隣空港との連携案も再検討課題であるという意見がでていました。また北九州市の北橋市長は近隣空港との連携「機能分担」を提唱すると述べています。 今年は洞爺湖サミットが開催され環境と経済の共生が重要課題となってきます。空港建設など地域に多大な影響を与える大型公共工事は、地球温暖化など環境問題を踏まえた視点で考える時代となります。空港問題は税金など経済発展のプラスばかり主張し、住環境へのマイナスについては考慮されていません。自然環境への影響や建設コスト、地元自治体の費用負担など現実的な課題を明確に示し、将来のまちづくりの視点に沿ったPIレポートステップ4を求めます。 道州制導入の時は九州が一番早いと思われませんが、福岡市一極集中ではなく九州全体を視野に入れた議論が求められます。官主導ではなく、住民・議会・行政皆が関心を持ち討議することが必要です。</p> <p>⑤総論として、「考え方」は処々で、問題を確認しながら、回答をステップ4に先送りしていません。しかし、需要予測などステップ3までに提起された疑問や意見に対して明確に回答しないままでは次のステップに進めない、と自覚されるべきです。現に、「有識者会議」では需要予測については繰り返し検討することが望ましいと旨を助言されています。 以上は、特に気になった諸点です。これらの他にも質したいことがあります。次の機会に譲ります。</p>
	2.PIの催し等に関する意見	<p>2 件</p> <p>このような制度があることを今回の出前授業で初めて知りました。もっとこのような機会を増やしたらいいと思います。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見
		<p>『近隣空港との連携策』は、PIレポート詳細版で詳しく検討されていますが、PIレポート簡易版だけを読んだと思われる人から『現空港における滑走路の増設』『新空港建設』よりも内容が少ないというような意見が目立ったように思います。PIレポート詳細版があることを示しておくだけでなく、説明会ときにはPIレポート詳細版も必ず配布するようにした方が良いと思います。説明会ときに、PIレポート詳細版を配っておけば質問されないようなことも質問されているように思います。詳細版に載っていることを質問されるのは時間の無駄なので詳細版も配るべきです。</p> <p>3.PIレポートに対する意見 1件</p> <p>『近隣空港との連携策』は、PIレポート詳細版で詳しく検討されていますが、PIレポート簡易版だけを読んだと思われる人から『現空港における滑走路の増設』『新空港建設』よりも内容が少ないというような意見が目立ったように思います。PIレポート詳細版があることを示しておくだけでなく、説明会ときにはPIレポート詳細版も必ず配布するようにした方が良いと思います。説明会ときに、PIレポート詳細版を配っておけば質問されないようなことも質問されているように思います。詳細版に載っていることを質問されるのは時間の無駄なので詳細版も配るべきです。</p>
ステップ4に関する意見	評価の方法に関する意見	<p>1.評価の方法について 0件</p> <p>2.その他 1件</p> <p>1. 現空港に固執する人達との決着を明らかにすべきである。つまり、現状の意見に引きずられ、現空港支持者と新空港支持者との綱引きをいつまでも容認すべきではない。 例：4Pによれば意見の聴取は30歳代～60歳代で66.2%に達し過半数を占めている。しかしながら、20年後と考えれば、現在19歳代の者は39歳代に至り、現19歳代～50歳代の者はそれぞれ39歳～70歳代に至り、トータルで73.7%の声を反映しているわけで、現時点での意見聴取姿勢は十分と考えられる。将来負担は73.7%と考えざるを得ず、他に良策と考えられる手段は他にない、20年後を想定すれば。</p> <p>2. ステップ4では、上記1の件については決着すべき英断を求める。小生は自信を持って当該決着に関与する意志を有する。ちなみに小生は当初から新空港開設が正論と考える者である。</p>
	その他	<p>7件</p> <p>バカですか。もう少しまじめに取り組んだら如何ですか。資金が足りないわけです。</p> <p>福岡市のインフラは空港にしろ、港湾にしろ、道路にしろ、ほとんど全てが容量限界。一方、なぜ北九州市の公共事業はこうも失敗続きなのか？</p> <p>《ひびきコンテナターミナルのコンテナ取扱個数》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PFI公募時の北九州市発表値(取扱容量)：50万TEU/年 ・PSA社の公表値(取扱容量)：110万TEU/年 ・開港初年度の目標値：10万TEU/年 ・開港初年度の実績値：0.5823万TEU/年 ・開港2年目の実績値：3万TEU弱/年 <p>《新北九州空港の旅客数》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設決定時の予測値：開港5年後に580万人/年 ・平成14年度の見直し時の予測値：2007年度に283万人/年 2012年度に328万人/年 ・ターミナルビル設計：150万人/年 対応 ・開港初年度の目標値：100万人/年 ・開港初年度の実績値：127万人/年 <p>借地料は条例で決める。</p> <p>国土交通省は己の仕事の内容ばかり考えている。国庫金、地方金とも無駄です。</p> <p>自信を持って住民の説明に答えている人に、このような意見もむなしく記していますが、親子、何代かの責任を問いたと思います。将来、父や祖父が何をしていたのか。悲しい将来を残さないで下さい。</p>

区分	意見分類	寄せられたご意見																		
		<p>◆EU議会、航空機の温室効果ガス排出規制法を可決 欧州連合(EU)の欧州議会が、域内に乗り入れるすべての航空会社に対し、二酸化炭素(CO2)など温室効果ガスの排出を規制する法案を可決した。2011年から各航空会社に排出量を割り当て、欧州の排出量取引市場への参加を義務づけるという。法案は今後、EU閣僚理事会が承認すれば成立するが、米国、日本などはこの規制に反対しているという。わが国においても、自動車・航空交通など運輸部門でのCO2排出削減対策は、緊急の課題であるにもかかわらずである。</p> <p>ところで、IPCC(気候変動に関する政府間パネル)の第1次評価報告書(1990年)は「温室効果ガスを現在の濃度で安定させるには直ちに60%削減」を提案していたし、第2次報告書(1995年)でも「現在レベルの50%~70%直ちに削減し、その後さらに削減を強化する必要がある」と警告していた。そこで、島嶼国連合はその前年の94年、先進国が2005年までに20%削減する案を条約事務局に提出し、97年にはEUが先進国一律15%削減案を提案していた。つまり、97年の京都議定書の削減目標5.2%(日本6%、アメリカ7%、EU8%など)は、もともと温室効果ガス濃度を安定化させうる数値目標ではなかった。しかも、世界の温室効果ガス排出量の22%を占める最大排出国アメリカは京都議定書を離脱し、同じく18%を占める中国は除外されているなど、この議定書によってカバーされるのは世界の排出量の約3割に過ぎなかったのである。</p> <p>わが国の温室効果ガス排出量削減対策の現状はどうか。京都議定書以降も排出量の増大傾向を止めることができずに、政府は03年「地球温暖化対策推進大綱」を策定して6.0%削減目標を決定したものの、逆に8%増えていたことが判明し、05年には削減目標12%に改定し、わが国のCO2排出量は、産業部門の37%に次いで運輸部門の21%が多い。運輸のうち自動車18%(運輸部門の85.7%)で、航空、船舶、鉄道は併せても3%(同14.3%)である。したがって、運輸部門の施策は自動車中心になる。京都議定書目標達成計画の見直し基本方針では、公共交通機関の利用促進、海運へのモーダルシフト等の推進も課題になっている。とくに、地方公共団体における運輸部門の対策として、①鉄道、LRT(軽便軌道輸送)等公共交通機関の整備、②自動車交通需要の調整、③自動車輸送から内航海運・鉄道輸送へのモーダルシフトなどが検討項目に組み込まれているのである。</p> <p>ところが、福岡県地球温暖化対策推進計画でも、福岡市地球温暖化対策地域推進計画でも、運輸部門での国の見直し基本方針を受け入れる具体的な施策は示されていない。とくに、自動車交通の需要調整や都市部でのLRT導入等モーダルシフトに結びつく具体策は見あたらない。</p> <p>◆福岡県も福岡市も、CO2削減対策から航空運輸を除外 福岡県での部門別排出量(2002年度)は、産業部門47%、運輸部門20%(内訳は自動車84%、国内航空9%、国内船舶6%、鉄道1%)である。しかし、福岡市(2004年度)の場合、運輸部門39%がもっとも多く、うち自動車21%、国内航空14%、国内船舶3%、鉄道1%で、福岡市では航空輸送の排出量が少なくないことを示している。次いで業務部門32%、家庭20%である。</p> <p>福岡空港調査連絡調整会議がすすめている「総合的な調査」に関するパブリック・インボルブメント(Pi)は、ステップ1「福岡空港の現状と課題など」とステップ2「将来の航空需要の予測など」の検討を終えて、ステップ3「将来需要への対応方策など」の検討に入っている。ところが、航空行政の重要課題ともいべき航空輸送における省エネルギーと温室効果ガス対策については全く検討されていない。むしろ、これまでの調査報告では、われわれが調整会議に要請していた原油需給の将来予測と航空交通のエネルギー消費の非効率性および地球温暖化への影響予測につながる調査はゼロである。</p> <p>しかも、福岡県も福岡市も運輸部門のCO2削減対策は自動車を対象としているだけで、航空、船舶、鉄道は除外している。運輸部門のうち、航空、船舶、鉄道は「全国に比べて排出割合が高いが」「広域的対策を必要とする」というのが、除外の理由である。福岡市のCO2排出量は、航空交通が14%を占めているにもかかわらずである。</p> <p>交通機関のなかで航空輸送の利用率は、確かに低いといえる。しかし、航空交通は、1人輸送あたりの消費エネルギー効率が乗用車に次いで悪い(別表参照)。しかも、空港はほとんどの場合、郊外に開設されることから自動車と連動することなしには利用できない。空港利用が増えれば、それだけ自動車利用も増えるのだ。</p> <p>EUでは、航空機の温室効果ガスの排出を規制するだけではなく、自動車についても、すべての新車のCO2排出量を走行距離あたり1995年比で約35%減まで削減することをメーカーに義務づける方針を発表している。しかも、EUは京都後の温室効果ガス削減目標を2020年までに90年比20%で合意している。さらに、ドイツのメルケル首相は昨年12月、2020年までに90%削減は規制しなければならない。航空・乗用車輸送の需要調整を急ぐことである。自動車交通の需要調整は、輸送全般のモーダルシフト構想のなかではじめて可能なのである。(08/1/5)</p> <p>・輸送機関の1人1kmあたりエネルギー消費量</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>通勤電車</td> <td>52キロカロリー</td> </tr> <tr> <td>鉄道全体</td> <td>103キロカロリー</td> </tr> <tr> <td>ひかり</td> <td>116キロカロリー</td> </tr> <tr> <td>都市バス</td> <td>215キロカロリー</td> </tr> <tr> <td>80年代ローカル線(閑散)</td> <td>305キロカロリー</td> </tr> <tr> <td>乗用車(都市高速)</td> <td>440キロカロリー</td> </tr> <tr> <td>航空機(B747)</td> <td>530キロカロリー</td> </tr> <tr> <td>乗用車(平均)</td> <td>644キロカロリー</td> </tr> <tr> <td>乗用車(大都市)</td> <td>714キロカロリー</td> </tr> </tbody> </table>	通勤電車	52キロカロリー	鉄道全体	103キロカロリー	ひかり	116キロカロリー	都市バス	215キロカロリー	80年代ローカル線(閑散)	305キロカロリー	乗用車(都市高速)	440キロカロリー	航空機(B747)	530キロカロリー	乗用車(平均)	644キロカロリー	乗用車(大都市)	714キロカロリー
通勤電車	52キロカロリー																			
鉄道全体	103キロカロリー																			
ひかり	116キロカロリー																			
都市バス	215キロカロリー																			
80年代ローカル線(閑散)	305キロカロリー																			
乗用車(都市高速)	440キロカロリー																			
航空機(B747)	530キロカロリー																			
乗用車(平均)	644キロカロリー																			
乗用車(大都市)	714キロカロリー																			