

福岡空港の総合的な調査に係る P I (ステップ 4)
実施報告書

平成 21 年 1 月

福岡空港調査連絡調整会議

はじめに

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

この調査にあたっては、基本的なところから段階を踏んで検討を進めることとしており、検討のステップに対応して情報提供とそれに対する意見収集を行うパブリック・インボルブメント（以下「P I」と略す）を実施しております。

平成 17 年度は、「福岡空港の現状と課題」「空港能力の見極め」についての P I（ステップ 1）、平成 18 年度は、「地域の将来像と福岡空港の役割」「将来の航空需要の予測」についての P I（ステップ 2）、平成 19 年度は、「将来需要への対応方策の検討」「将来対応方策の評価の視点の検討」についての P I（ステップ 3）を実施し、多くの方からご意見をいただきました。

今回の P I（ステップ 4）は、当調査の最終ステップとして、平成 20 年 9 月 29 日から「将来対応方策の比較評価」「方向性（案）」について情報を提供し、意見収集を開始しました。この P I では、これまでにいただいたご意見などを踏まえて、従来の取り組みに加え、市民意見交換会といった新たな取り組みを実施するとともに、平成 20 年 12 月 19 日には平成 20 年 12 月 2 日までに寄せられたご意見を集約し、それに対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方をとりまとめ、「福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 4）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」として公表いたしました。

これらの取り組みの結果、平成 20 年 12 月 25 日までに 8,000 人を超える方から約 28,500 件のご意見が寄せられました。

本報告書は、福岡空港の総合的な調査に係る P I（ステップ 4）活動の実施結果をとりまとめたものです。

なお、今回の P I（ステップ 4）に寄せられたすべてのご意見につきましては、福岡空港調査連絡調整会議ホームページ<http://www.fukuokakuko-chosa.org/>にてご覧いただけます。

目次

1 . P I (ステップ4) の活動内容.....	1
(1) 周知広報活動.....	1
(2) P I レポートに関する情報提供及び意見収集.....	3
2 . 寄せられたご意見.....	5
(1) ご意見を寄せられた方の人数及び件数.....	5
(2) ご意見を寄せられた方の属性等.....	5
(3) 意見記入はがき等各問の回答状況.....	6
(4) ご意見に対する考え方.....	12
3 . P I (ステップ4) 活動の分析.....	31
(1) P I 活動が実施計画の基本方針に則った適切なものであったか.....	31
(2) 当初の目標が達成されたか.....	38
(3) まとめ.....	40

1. P I (ステップ4) の活動内容

(1) 周知広報活動

P I (ステップ4) 実施計画に基づき、P I 活動の準備及び実施期間を通じて、下表のとおり、新聞、テレビ、チラシ、ポスター、行政だより、国際交流機関広報誌、ホームページなどでの周知広報を実施しました。

各種メディアを活用した広報では、新聞広告、ラジオ広告、ラジオ放送、テレビ広告、テレビ番組を活用し、新聞については2紙に広告を掲載、テレビ広告は3局で合計67本を時期を集中して放映する等、幅広い層に効果的に周知するよう配慮しました。さらに、外国の方々に対しては、福岡県、福岡市の国際交流機関広報誌へのP I 活動に関する告知の掲載(英語、中国語、韓国語) 約1ヶ月にわたるラジオ広告の放送(日本語、英語、中国語、韓国語)などを行いました。

チラシについては、福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等計23ヶ所の街頭及び県内市町村、中学校・高等学校・大学等へ約100,000部を配布しました。

行政だよりについては、福岡県だより、ふくおか市政だよりの2種類の広報誌を活用し、福岡県だよりについては福岡県内全域、ふくおか市政だよりについては福岡市内全域を対象に全戸配布を実施しました。また、この他、福岡県メールマガジン「めるふく」や、福岡市内を対象にしたケーブルテレビ放送を活用し、周知広報に努めました。

表1 周知広報活動

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
新聞広告	2回	2紙 (毎日、日本経済) 半5段広告(9/20) 各紙1回	
ラジオ広告	79回	1局 (LOVE - FM) ・ 40秒×46本(9/22~10/1)日本語+英語、日本語 +中国語、日本語+韓国語 ・ 20秒×30本(10/19~10/25)日本語 ・ 120秒×3本(10/21~10/23)英語、中国語、韓国語	
ラジオ放送	1回	1局 FM福岡 (10/2 福岡県広報番組「福岡県だより」内でのお知らせ)	
テレビ広告	67回	3局 RKB(10/5~11、11/2~8)15秒スポット×21本 FBS(10/5~11、11/2~8)15秒スポット×28本 KBC(10/5~11、11/2~8)15秒スポット×18本 合計67本	
テレビ番組	4回	4局 RKB「ふくおか見聞録」 (10/25 11:25~11:30)5分 FBS「金曜テレビアン」番組内告知 (10/10 9:55~10:50)40秒 KBC「FOR YOU」番組内告知 (11/4 13:55~14:00)60秒 RKB「宣伝上手」番組内告知 (11/4 10:50~11:00)30秒	
チラシ配布		23ヶ所 (福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等)での街頭配布(9/20~9/26) 県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	100,000部
ポスター配布		・ 県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布	1,100部

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
行政だより 配布等		<ul style="list-style-type: none"> ・ 福岡県だより2回(9/1、11/1 発行) ・ 福岡県メールマガジン「めるふく」(10/3 発行) ・ ふくおか市政だより2回(9/15、10/15 発行) ・ J:COM 福岡、FCV 10分広報番組 (10/31～11/6)3回/日×7日間×2局 	福岡県だより: 約200万部 むるふく: 約5,000件 市政だより: 約74万部 J:COM、FCV: 約58万世帯
国際交流機 関広報誌		<ul style="list-style-type: none"> ・ こくさいひろば((財)福岡県国際交流センター) 1回(8月発行) ・ レインボー((財)福岡国際交流協会) 1回(英語版:9月号 中国語版、韓国語版:9・10月号) 	こくさいひろば: 英語 4,500部 レインボー: 英語 5,000部、 中国語 1,700部、韓国語 1,700部
ホームページ		<ul style="list-style-type: none"> ・ PI(ステップ4)の周知広報開始(9/20～12/25) ・ 検索キーワード連動型広告への登録 (Yahoo Overture、Google Adwords)(9/22～12/25) 	13,323 アクセス (9/20～12/25)

(2) PIレポートに関する情報提供及び意見収集

PI(ステップ4)実施計画に基づき、平成20年9月29日より、福岡空港の総合的な調査に係るPI(ステップ4)に関する情報提供及び意見収集を、下表のとおり実施しました。

福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等計23ヶ所において、約50,000部のPIレポート(ステップ4)を街頭配布しました。また、県内市町村、中学校・高等学校・大学等への配布や、福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局の4ヶ所にインフォメーションコーナーを設置し、定常的な情報提供を実施し、合計約100,000部を配布しました。

また、説明会、懇談会、オープンハウス、出前説明会を開催するとともに、ステップ4での新たな取り組みとして、市民意見交換会を実施しました。オープンハウスは、福岡市内での開催箇所を4カ所に増加、出前説明会も前回は大幅に上回る回数を実施しました。

表2 PIレポートに関する情報提供及び意見収集

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
PIレポート		・23ヶ所(福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等)での街頭配布(9/29～10/11、11/13～29)	100,000部
		・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布 ・インフォメーションコーナーや公共機関の情報提供窓口等への設置 ・ホームページ掲載(9/29～)	
インフォメーションコーナー	4ヶ所	福岡空港(9/29～12/25) 福岡県庁(9/29～12/25) 福岡市役所(9/29～12/25) 九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所(9/29～12/25)	3,257人 (福岡空港 9/29～12/25)
ホームページ		・PI(ステップ4)の周知広報開始(9/20～12/25)	13,323アクセス (9/20～12/25)
説明会	5回	[福岡市内] 福岡市役所 15階講堂(10/6)	77人
		[筑後地区] 久留米市役所くろみホール(10/10)	20人
		[北九州地区] 北九州国際会議場 21会議室(10/17)	40人
		[筑豊地区] のがみプレジデントホテル(10/22)	26人
		[福岡地区] 大野城まどかぴあ 大会議室(10/29)	46人
出前説明会	65回	学校等 37回、2,468人 一般市民・自治体等 22回、942人 企業・経済団体等 6回、248人	65回、3,658人

手法	実施回数 実施箇所	実施場所・実施日	参加者又は 資料配布数
懇談会	12回	空港関連事業者、空港利用企業・団体 第1回(10/8 福岡市役所) 11団体、12名 第2回(10/9 空港ビル待合室) 7団体、10名 第3回(10/9 空港ビル待合室) 9団体、13名 第4回(10/10 福岡市役所) 6団体、8名 第5回(10/15 福岡市役所) 5団体、8名 第6回(10/22 福岡市役所) 6団体、7名 空港周辺住民等 第1回(10/6 福岡空港事務所) 19名 第2回(10/7 地元集会所) 14名 第3回(10/14 地元集会所) 24名 第4回(10/20 地元集会所) 27名 空港周辺自治体(10/15 福岡市役所) 9団体、12名 市民団体・NPO(10/21 吉塚合同庁舎) 7団体、12名	166人
オープンハウス	10ヶ所 (2日/ヶ所)	[福岡市内] 三越ライオン広場 (10/10～10/11、福岡市中央区) ショッパーズモールマリナタウン (10/25～10/26、福岡市西区) イオン福岡伊都ショッピングセンター (11/1～11/2、福岡市西区) イオン香椎浜ショッピングセンター (11/8～11/9、福岡市東区)	来場者 826人 配布数 1,500部 来場者 656人 配布数 1,274部 来場者 487人 配布数 1,579部 来場者 1,004人 配布数 1,454部
		[福岡地区] THE MALL 春日 (11/15～11/16、春日市春日) 福岡東サティ (11/22～11/23、糟屋郡志免町)	来場者 384人 配布数 1,210部 来場者 341人 配布数 1,099部
		[北九州地区] リバーウォーク北九州 (10/25～10/26、北九州市小倉北区)	来場者 299人 配布数 1,573部
		[筑豊地区] イオンショッピングタウン穂波 (10/18～10/19、飯塚市枝国)	来場者 457人 配布数 1,526部
		[筑後地区] ゆめタウン久留米 (10/12～10/13、久留米市新合川)	来場者 739人 配布数 1,830部
		[その他の地区] ゆめタウン佐賀 (11/2～11/3、佐賀県佐賀市兵庫町)	来場者 441人 配布数 1,389部
		市民意見 交換会	1回
パネル等 展示	7ヶ所	福岡市早良区役所(9/29～10/3) 福岡市東区役所(10/6～10/10) 福岡市西区役所(10/14～10/17) 福岡市中央区役所(10/20～10/24) 福岡市博多区役所(10/27～10/31) 福岡市南区役所(11/4～11/7) 福岡市城南区役所(11/10～11/21)	-

2. 寄せられたご意見

ホームページやPIレポートの街頭配布、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、オープンハウス、市民意見交換会などを通じて配布した意見記入はがき等により、平成20年12月2日までに5,482人の方から20,219件のご意見が寄せられました。

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

寄せられたご意見の概要とそれに対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方については、『福岡空港の総合的な調査に係るPI（ステップ4）に寄せられたご意見とそれに対する考え方』としてとりまとめ、平成20年12月19日に公表しました。

なお、以下のとりまとめにあたっては、平成20年12月3日から平成20年12月25日までに寄せられたご意見（2,536人、8,338件）を加え、取りまとめております。

(1) ご意見を寄せられた方の人数及び件数 : 8,018人(28,557件)

(2) ご意見を寄せられた方の属性等

住所

- 福岡県にお住まいの方が6,662人と最も多く、その他、東京都や神奈川県、埼玉県といった福岡空港への旅客の多い地域の方や近県である佐賀県、熊本県にお住まいの方から多く寄せられています。

表3 住所

都道府県	回答数
北海道	7
茨城県	7
埼玉県	31
千葉県	27
東京都	136
神奈川県	41
長野県	3
愛知県	23
京都府	3
大阪府	25
兵庫県	8
奈良県	3
和歌山県	4
岡山県	3
広島県	7
山口県	31
福岡県	6,662
佐賀県	178
長崎県	27
熊本県	79
大分県	30
宮崎県	11
鹿児島県	9
沖縄県	8
其他都道府県等	25
無回答	630
	8,018

性別

- 男性から約6割、女性から約3割のご意見が寄せられています。

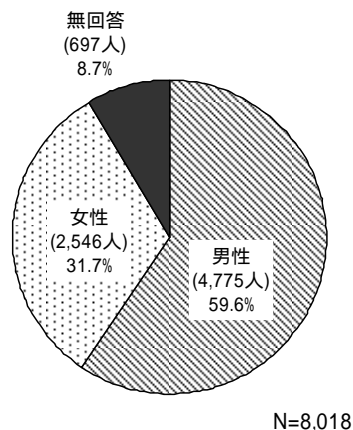


図1 性別

年齢

- 20代未満から60代まで、ほぼまんべんなくご意見が寄せられています。

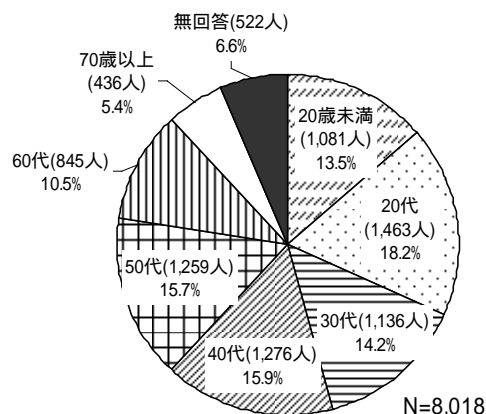


図2 年齢

職業

- ・ 会社員と学生の方から多くの意見が寄せられております。その他、会社役員、公務員といった仕事で空港を利用する機会の多い方々や、主婦の方などを含め、幅広くご意見が寄せられております。

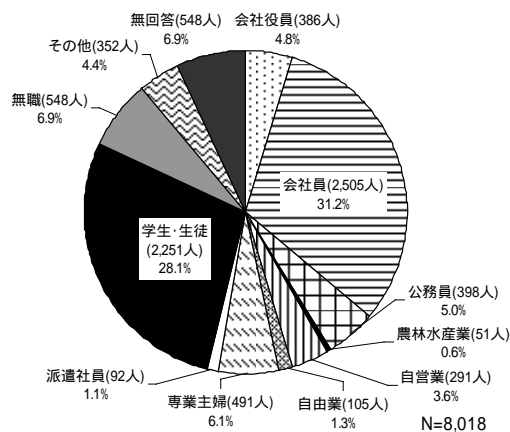


図3 職業

福岡空港からの航空機利用状況

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

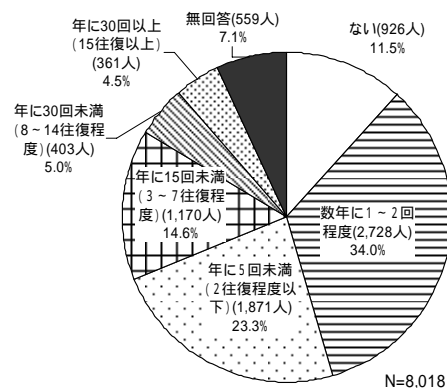


図4 福岡空港からの航空機利用状況

(3) 意見記入はがき等各問の回答状況

問1 . 今回のPI(ステップ4)が行われていることをどのような形でお知りになりましたか。

(複数回答可)

- ・ P I レポートの街頭配布による回答が最も多く、次いで新聞での回答が多くなっております。
- ・ その他、ホームページやテレビCM・ニュース、行政の広報誌、オープンハウスなども含め、多様な形でP I について周知されております。

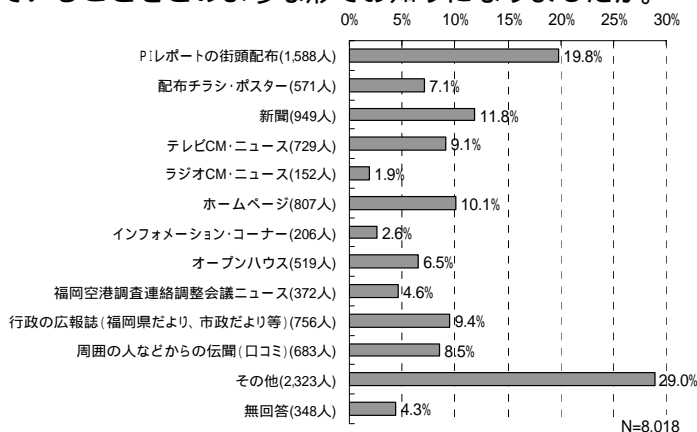


図5 今回のPI(ステップ4)が行なわれていることをどのような形でお知りになりましたか。

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

どのP I レポートをお読みにになりましたか。(複数回答可)

- ・ P I レポートを読まれた方が約9割となっております。また、参考資料(P I レポート詳細版)を読まれた方も約2割となっております。

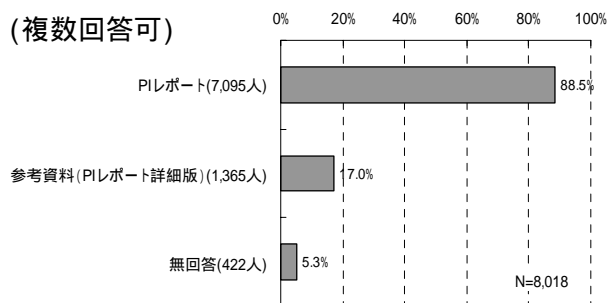


図6 どのPIレポートをお読みにになりましたか。

PIレポートはわかりやすかったですか。

・ 「わかりやすかった」、「普通」とされた方が全体の約9割となっております。

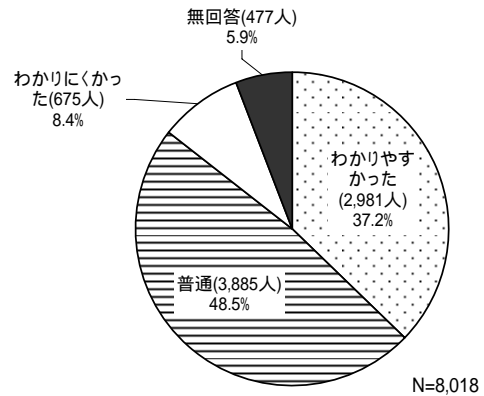


図7 PIレポートはわかりやすかったですか。

参加した催しは何ですか。(複数回答可)

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

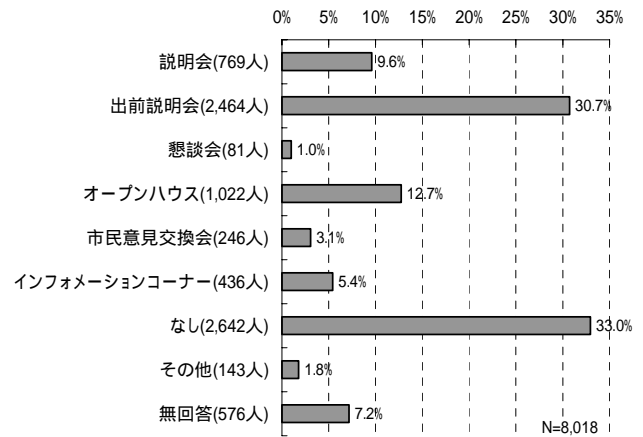


図8 参加した催しは何ですか。

参加した催しの印象はいかがでしたか。

(催しに参加した経験がある方(4,684人)のみ回答)

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

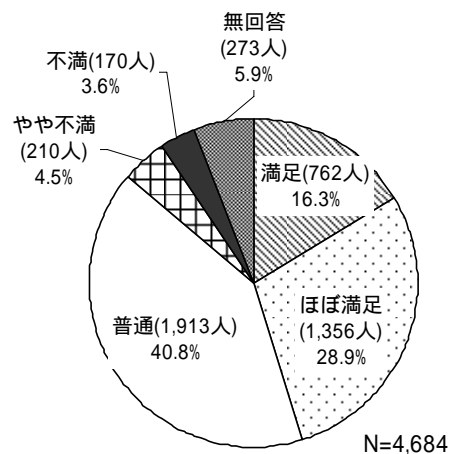


図9 参加した催しの印象はいかがでしたか。

問3. 「将来対応方策の比較評価」、「将来の方向性選択のポイント」について、お尋ねします。

滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか。

- 滑走路増設案の特徴について、「わかった」、「概ねわかった」とされた方が全体の約8割になっております。

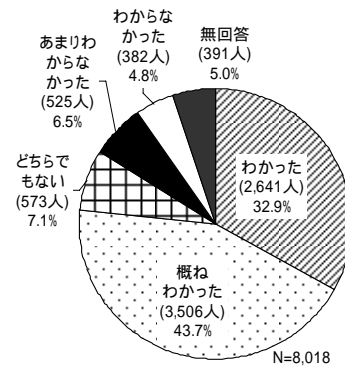


図10 滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか。

新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか。

- 新空港案の特徴について、「わかった」、「概ねわかった」とされた方が全体の約8割になっております。

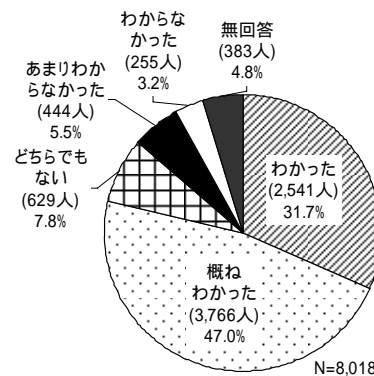


図11 新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか。

「将来の方向性選択のポイント」はわかりましたか。

- 将来の方向性選択のポイントについて、「わかった」、「概ねわかった」とされた方が全体の7割を超えております。

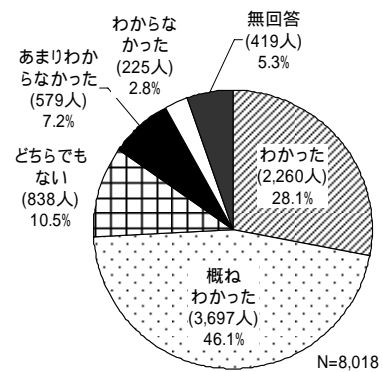


図12 「将来の方向性選択のポイント」はわかりましたか。

問4. 今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか。

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

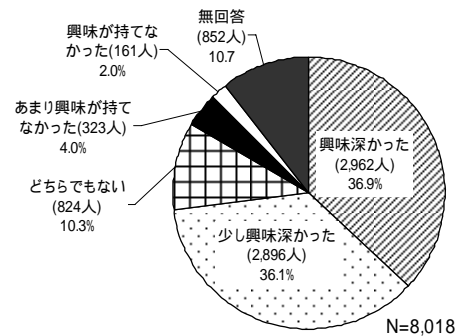


図13 今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか。

記述意見等について

意見記入はがき等の、「滑走路増設案」について、「新空港案」について、「将来の方向性選択のポイント」について、及びその他のご意見やご感想（意見記入はがき等のその他、自由な様式で寄せられたご意見、説明会等での発言により寄せられたご意見など）については、合計で28,557件のご意見が寄せられました。それらのご意見について、内容ごとに区分・整理した結果、4項目（「その他」を除く）となりました。

- ・「抜本方策、将来対応方策について」
- ・「将来の方向性選択のポイントについて」
- ・「PIについて」
- ・「平行誘導路二重化について」

ご意見は、上記4項目と「その他」に分類されます。

今回のステップ4に係わる項目のうち、「抜本方策、将来対応方策について」が20,282件、「将来の方向性選択のポイントについて」が6,692件でした。また、「PIについて」が1,253件、「平行誘導路二重化について」が83件、「その他」が247件でした。

・図14 寄せられたご意見のとりまとめ方法(例)

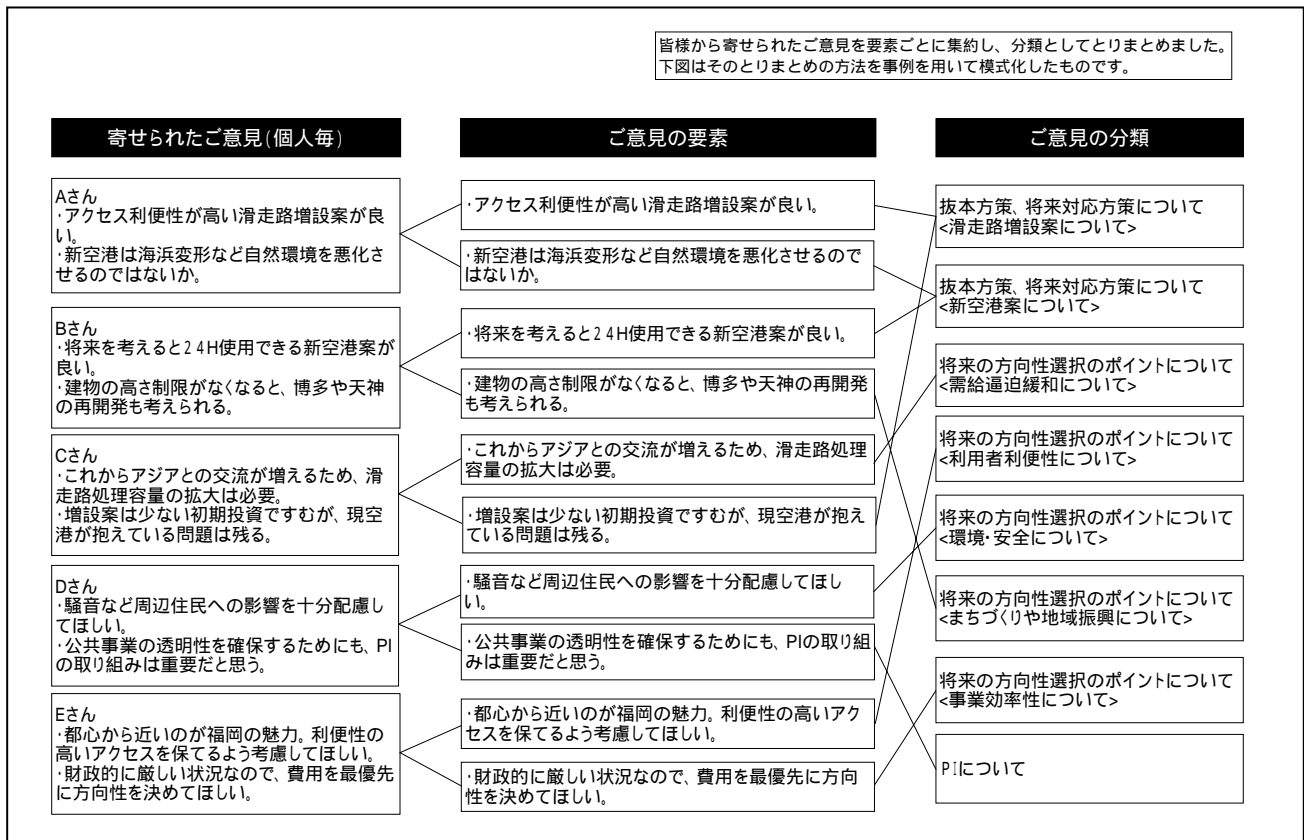



表4 意見記入はがき等により寄せられたご意見の合計

意見分類	件数	詳細	
抜本方策、将来対応方策について	8,840	代表案の選出や内容について	448
		代表案の選出について	251
		代表案の内容について	175
		その他	22
		需給逼迫緩和の視点について	1,234
		発着需要への対応について	781
		事業期間について	292
		将来の拡張性について	161
		利用者利便性の視点について	2,078
		アクセス利便性について	1,663
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	84
		利用時間について	170
		運航等の確実性について	65
		航空路線・便数の拡充について	96
		環境・安全の視点について	1,564
		生活環境への影響について	819
		自然環境への影響について	147
		安全性の確保について	598
		まちづくりや地域振興の視点について	386
		まちづくりへの影響について	259
		福岡・九州にもたらす効果について	127
		事業効率性の視点について	2,015
		費用と効果について	1,603
		方策実施の難易度について	412
		(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件)	
		その他	1,115
新空港案について	10,220	代表案の選出や内容について	612
		代表案の選出について	333
		代表案の内容について	251
		その他	28
		需給逼迫緩和の視点について	849
		発着需要への対応について	546
		事業期間について	178
		将来の拡張性について	125
		利用者利便性の視点について	2,495
		アクセス利便性について	1,635
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	64
		利用時間について	529
		運航等の確実性について	180
		航空路線・便数の拡充について	87
		環境・安全の視点について	2,123
		生活環境への影響について	484
		自然環境への影響について	1,317
		安全性の確保について	322
		まちづくりや地域振興の視点について	844
		まちづくりへの影響について	421
		福岡・九州にもたらす効果について	423
		事業効率性の視点について	2,438
		費用と効果について	2,148
		方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について	290
		その他	859
将来対応方策全般	1,222		
将来の方向性選択のポイントについて	6,692	需給逼迫緩和について	1,291
		利用者利便性について	1,262
		環境・安全について	1,079
		まちづくりや地域振興について	928
		事業効率性について	1,403
		その他	729
PIについて	1,253	PIの取り組みに対する意見	654
		PIの催し等に関する意見	124
		PIレポートに対する意見	426
		その他	49
平行誘導路二重化について	83		
その他	247		
合計	28,557		

・参考 - 1 意見記入はがき




1 0 0 8 7 8 8

4 0 6

東京都 千代田区 大手町2-3-6
三菱総合研究所
社会システム研究本部

**福岡空港の総合的な調査
P I レポート(ステップ4)に
関する意見募集事務局 行**



Q1 今回のP I (ステップ4)が行われていることを、どのような形でお知りになりましたか。(複数回答可)

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

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

① どのレポートをお読みになりましたか。(複数回答可)

P I レポート
 参考資料(P I レポート詳細版) (ホームページ等で公開)

② P I レポートはわかりやすかったですか。(回答は一つ)

わかりやすかった 普通 わかりにくかった

③ 参加した催しは何ですか。(複数回答可)

説明会 出前説明会 懇談会 オープンハウス
 市民意見交換会 インフォメーションコーナー なし
 その他()

④ 参加した催しの印象はいかがでしたか。(催しに参加した経験がある方のみ回答)

満足 ほぼ満足 普通 やや不満 不満

Q3 「将来対応方策の比較評価」、「将来の方向性選択のポイント」について、お尋ねします。(各問、それぞれ回答は一つ)

① 滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか。

わかった 概ねわかった どちらでもない あまりわからなかった わからなかった
※裏面に理由などご意見をお書きください。

② 新空港案の長所、短所など、その特徴はわかりましたか。

わかった 概ねわかった どちらでもない あまりわからなかった わからなかった
※裏面に理由などご意見をお書きください。

③ 「将来の方向性選択のポイント」はわかりましたか。

わかった 概ねわかった どちらでもない あまりわからなかった わからなかった
※裏面に理由などご意見をお書きください。

引き続き、裏面もご記入ください

表

● 今回のP I (ステップ4)では、「抜本方策の詳細な検討」、「将来対応方策の比較評価」、「将来の方向性選択のポイント」について情報を提供させていただいております。このP I レポートの内容について、是非ご意見をお聞かせください。

○「滑走路増設案」について ※詳細な検討 P7~P8 比較評価 P13~P20

○「新空港案」について ※詳細な検討 P9~P12 比較評価 P13~P20

○「将来の方向性選択のポイント」について ※P21

○その他

Q4 今回提供したレポートの内容について、どのように感じましたか。(回答は一つ)

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

● 貴方ご自身のことについてお教えてください。

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

ご意見、ありがとうございました

裏

(4) ご意見に対する考え方

分類したご意見の概要及びご意見に対する福岡空港調査連絡調整会議の考え方は次のとおりです(詳細は表 5 参照)。

抜本方策、将来対応方策について

[滑走路増設案]

(意見の概要)

アクセス利便性が高い空港であることや新空港と比較して少ない初期投資で済むことなどから、滑走路増設が望ましいという意見がありました。一方、滑走路増設では市街地に近接することによる課題が解決できない、長期的な需要への対応や長期的な視点に立ったまちづくりや地域振興の観点からは不十分な方策であるという意見もありました。

(意見に対する考え方)

滑走路増設は、滑走路処理容量の早期拡大や現在の高いアクセス利便性の維持、新空港に比べて小さい初期投資での需要増への対応などを重視した場合に優位な方策です。

一方、福岡都心部での高さ制限や空港の利用時間など市街地に近接していることによる制約は継続する等の課題があります。

この点を踏まえ、滑走路増設の内容を説明したところ、滑走路増設の長所、短所について多くの意見を頂きました。このため、滑走路増設については、住民や空港利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容について概ね理解が得られたものと考えております。

[新空港案]

(意見の概要)

アジアへの玄関口として長期的な需要に対応できる新空港が望ましいという意見や現空港の課題解決やまちづくりの観点から新空港が必要という意見がありました。

一方、自然環境への影響を懸念する意見や多額の初期投資に比べあまり効果がないという意見、現空港よりアクセス利便性が低下することを懸念する意見や現地における風況調査など更なる検討を求める意見もありました。

(意見に対する考え方)

新空港は将来的にさらに需要が増えた場合への対応や利用時間の制約などの現空港の抱える課題の解消、長期的な視点に立った計画的なまちづくりなどを重視した場合に優位な方策です。

一方、対応方策が新空港に決定した場合には、自然環境の保全や多額の初期投資に対する資金調達方法などについて更に検討が必要であると考えております。

この点を踏まえ、新空港の内容を説明したところ、新空港の長所、短所について多くの意見を頂きました。このため、新空港については、住民や空港利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容について概ね理解が得られたものと考えております。

[将来対応方策全般]

(意見の概要)

近隣空港との連携を求める意見や現状のままよいという意見がありました。

(意見に対する考え方)

近隣空港との連携方策は、ステップ3において検討を行い、利用制限型は利用者利便性を著しく損ない、航空自由化の流れからも実施困難であるため対応方策とはなり得ないこと、また需要誘発型も福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるために抜本的な対応方策とはならないことがわかりました。

レポートの将来発着回数の考察でお示ししているように、今後も需要が増加すると予想しており、何らかの抜本的な対応方策が必要であると考えています。

将来の方向性選択のポイントについて

(意見の概要)

現在の高いアクセス利便性の維持や新空港に比べて小さい初期投資で需要増に早期に対応できることから滑走路増設が優位な方策であるという意見がある一方、周辺への騒音影響問題や安全性、環境対策費や借地料の継続、用地買収の困難性などを懸念する意見もありました。

また、現空港の需給逼迫や利用時間などの現空港の抱える課題を解消できることから新空港が優位な方策であるという意見がある一方、アクセス利便性の低下、自然環境への影響、初期投資が多額であることを懸念する意見もありました。

(意見に対する考え方)

滑走路増設は、滑走路処理容量の早期拡大や現在の高いアクセス利便性の維持、新空港に比べて小さい初期投資での需要増への対応などを重視する場合に優位な方策ですが、福岡都心部での高さ制限や空港の利用時間など市街地に近接していることによる制約は継続する等の課題があります。

一方、新空港は将来的にさらに需要が増えた場合への対応や利用時間の制約などの現空港の抱える課題の解消、長期的な視点に立った計画的なまちづくりなどを重視する場合に優位な方策ですが、対応方策が新空港に決定した場合には、自然環境の保全や多額の初期投資に対する資金調達方法などについて更に検討が必要となります。

この点を踏まえ、説明を行ったところ、将来の方向性選択のポイントについて多くの意見を頂きました。

このため、将来の方向性選択のポイントについては住民や空港利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容について概ね理解が得られたものと考えております。

PIについて

(意見の概要)

周知広報など PR の強化や催しの充実などへの意見、PI の取り組みを評価する意見、PI

レポートがわかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見えるなどの意見がありました。

(意見に対する考え方)

福岡空港の総合的な調査は、福岡空港調査連絡調整会議等の議事を公開するなど、透明性を確保しながら進めてまいりました。また、これに係るP Iについても、透明性、公正さを基本として、幅広くみなさんに情報提供し、ご意見をいただくことを目的として、福岡空港調査P I有識者委員会の監視のもと実施してまいりました。

今回のP Iにおいても、より多くの方にP I実施についてお知らせし、ご意見を収集するため、これまでのP Iでの実績やP Iに関していただいたご意見等を参考として、効果的であると思われる手法を充実強化し、実施したところです。

また、P Iレポートについても、専門的かつわかりやすさを基本として、中立的なスタンスで取りまとめるとともに、専門的な疑問等にも答えられるよう、レポートのバックデータや参考事例などについて詳細版としてとりまとめ、公表したところです。

平行誘導路二重化について

(意見の概要)

平行誘導路の二重化を早急に進めるべきとの意見がある一方、方策の実現や効果などを懸念する意見もありました。

(意見に対する考え方)

平行誘導路の二重化については、抜本的な対応方策が効果を発現するまでの間の方策として有効であることから、事業実施に向けた検討を進める予定としております。

表 5 寄せられたご意見に対する考え方

	意見		意見に対する考え方
	分類	概要	
ステップ4	抜本方策、将来対応方策について	滑走路増設案について	8,840 件
		アクセス利便性が高い空港であることや新空港と比較して少ない初期投資で済むことなどから、滑走路増設が望ましいという意見がありました。一方、滑走路増設では市街地に近接することによる課題が解決できない、長期的な需要への対応や長期的な視点に立ったまちづくりや地域振興の観点からは不十分な方策であるという意見もありました。	滑走路増設は、滑走路処理容量の早期拡大や現在の高いアクセス利便性の維持、新空港に比べて小さい初期投資での需要増への対応などを重視した場合に優位な方策です。 一方、福岡都心部での高さ制限や空港の利用時間など市街地に近接していることによる制約は継続する等の課題があります。 この点を踏まえ、滑走路増設の内容を説明したところ、滑走路増設の長所、短所について多くの意見を頂きました。このため、滑走路増設については、住民や空港利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容について概ね理解が得られたものと考えております。
		(意見の構成)	
		1. 代表案の選出や内容について(448件)	
		代表案の選出について(251件) 代表案として選出した西側配置改良案が最も良い案であるという意見やターミナル一体化などの面から東側配置案が良いという意見がありました。	滑走路処理容量では、今回お示した3案とも大きな差はありませんが、周辺への影響及び事業費・工期の観点から、西側配置(滑走路間隔210m)改良案が最も優位であることから、西側配置(滑走路間隔210m)改良案を滑走路増設の代表案としました。
		代表案の内容について(175件) 西側配置改良案では、拡張面積が最も少なく、スポット数やエプロン面積、貨物ターミナル用地などが不足するのではないかという意見や、実際の運用に際し、算定した滑走路処理容量を確保することは難しいのではないかなどの意見がありました。	ターミナル地域の各施設は、現空港内の用地を最大限有効活用した整備を前提としており、最小限の拡張面積であると考えています。対応方策が滑走路増設に決定した場合は、構想段階以降で詳細な検討を行うこととなります。また、算出した滑走路処理容量は、空域上の制約がないなどの仮定に基づき算定した試算値であり、実際の発着回数はこの試算と変わる可能性があると考えております。
		その他(22件)	
		2. 需給逼迫緩和の視点について(1,234件)	
		発着需要への対応について(781件) 需給逼迫を緩和するため、滑走路増設が必要とする意見がありました。一方、滑走路の運用が複雑であることや拡張する面積が少なく、スポット数やエプロン面積、貨物ターミナル用地などが不足することから需要の増加に応じた対応について懸念する意見もありました。	PIレポートの「将来発着回数の考察について」でお示しているように、今後も需要は増加すると予想されますが、2032年頃までの需要に概ね対応可能と考えております。また、対応方策が滑走路増設に決定した場合、運用方法、ターミナル地域の施設規模、位置等については、構想段階以降で詳細な検討を行うこととなります。 なお、需要予測については、社会経済状況の変化や航空ネットワーク再編の動向などを踏まえ、構想段階以降において改めて見直すこととなります。
		事業期間について(292件) 新空港と比較して早く需要増加への対応が可能であるという意見がありました。一方、用地買収などの長期化を懸念する意見もありました。 また、工夫により工事期間を短縮すべきという意見もありました。	工事期間については約7年を見込んでおり、新空港に比べ早期に需要増加への対応が可能と考えております。なお、早期整備の実現のためには用地買収や環境影響調査に対する、周辺地域の理解を得る必要があります。 また工事期間の短縮については、対応方策が滑走路増設に決定した場合には構想段階以降に検討する必要があります。
		将来の拡張性について(161件) 更なる拡張は現実的に困難であることから抜本的な対策にならないという意見がありました。一方、将来の更なる需要の増加は見込めず、将来の拡張の必要はないという意見もありました。	2032年頃までの発着回数に概ね対応可能であることから、抜本的な対応方策と考えております。また、更なる拡張は、周辺への影響が大きいため、現実的には困難であると考えております。
		3. 利用者利便性の視点について(2,078件)	
		アクセス利便性について(1,663件) 現在の高いアクセス利便性を維持できることを評価する意見がありました。	滑走路増設案では現状の高いアクセス利便性を維持できることが大きな特徴であると考えております。
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)(84件) 国内線と国際線のターミナルが分離しており、乗り継ぎが不便という意見がありました。	現状と同様に、国際線・国内線旅客ターミナルが分離していることから、連絡バス等によるターミナル間移動が引き続き必要となります。
		利用時間について(170件) 利用時間の延長や24時間化を望む意見がありました。一方、夜間の需要は少ないことから24時間化は不要という意見もありました。	利用時間については、航空機騒音による住民生活への影響を考慮すると、延長や24時間化は困難であると考えております。
		運航等の確実性について(65件) 滑走路の運用が複雑であること等から遅延の発生を懸念する意見や増設滑走路が非精密進入のため悪天候時に現滑走路が閉鎖された場合、着陸困難となり、欠航が増えることを懸念する意見がありました。一方、ウインドカバレッジが高く欠航が少ないという意見もありました。	滑走路処理容量の増加に伴い、空港施設面での問題による遅延は、現空港に比べ緩和されると考えております。また、2本の滑走路が配置されることにより、滑走路の維持補修工事や滑走路上の航空機の故障時等、1本の滑走路が閉鎖された場合でも運用が可能となり、現状よりは運用可能性が高まると言えます。ただし、現滑走路が閉鎖された場合、増設滑走路が非精密進入用のため、気象条件が悪い場合等には着陸ができなくなる可能性があります。 ウインドカバレッジは、現状と同じです。
		航空路線・便数の拡充について(96件) 発着便数を増加できるため、航空路線・便数を拡充できるという意見がありました。一方、ピーク時に大幅な増便ができないため航空路線・便数の拡大は望めないという意見や、深夜貨物専用便が就航できないことから域内の貨物が九州外に流れるという意見もありました。	容量増等により、需要に応じた路線の拡充や増便が一定程度可能と考えております。 また、ピーク時の増便可能数は新空港に比べ少ないものの、需要に応じた路線の拡充や増便が期待され、またチャーター便や季節便など、より多様なサービスの提供が期待できると考えております。 なお、利用時間に制約があるため、深夜貨物専用便の就航は困難であると考えております。

		意見		意見に対する考え方
	分類	件数	概要	
ステップ4	抜本方策、 将来対応方 策について	滑走路増設案に ついて	4. 環境・安全の視点について(1,564件)	
			生活環境への影響について(819件) 現空港周辺の航空機騒音が継続することを懸念する意見がありました。一方、現空港周辺用地を買収することによって、少しずつ騒音問題を解決すればよいという意見もありました。 また、航空機騒音の拡大区域に関する情報提供を求める意見もありました。	航空機騒音については、騒音対策区域が拡大する可能性は小さいが、現空港周辺の騒音は残ると考えております。今後とも地域のご理解、ご協力により、周辺地域の環境対策を実施してまいります。 また、航空機騒音の影響範囲の予測は、今後の機材動向等を踏まえた詳細な検討が必要であり、対応方策が滑走路増設に決定した場合には、構想段階以降に実施することとなります。
			自然環境への影響について(147件) 新空港と比較して自然環境への影響が小さいことを評価する意見がありました。 また、埋蔵文化財などの保護を望む意見もありました。	自然環境への影響については、構想段階以降で詳細に検討します。 また、埋蔵文化財については、空港内の広範囲に存在しておりますので、対応方策が滑走路増設に決定した場合、関係機関と調整し、保護に努めていくこととなります。
			安全性の確保について(598件) 万一の事故の場合の市街地への被害や210m間隔の滑走路における複雑な運用を懸念する意見がありました。	飛行ルートは現状と変わらないと考えておりますので、これまでと同様に安全性確保を最優先に考えて運用してまいります。また、滑走路間隔210mの実際の運用方法につきましては、対応方策が滑走路増設に決定した場合、安全性の確保を最優先に効率性的な運用方法を更に検討していくこととなります。
			5. まちづくりや地域振興の視点について(386件)	
			まちづくりへの影響について(259件) 建築物の高さ制限や現空港の存在による土地利用上の制約、市街地の分断などを懸念する意見がありました。一方、高さ制限によって超高層ビルがない点を評価する意見もありました。 また、長期的な視点に立った福岡のまちづくりという観点から、空港のあり方を考えるべきとの意見がありました。	現空港が存続するため、まちづくりに関する大きな変動要素は少なく、都心部での高さ制限が継続する他、空港周辺での住宅系の土地利用への支障や道路網等の形成に問題が残ります。 対応方策を決定するにあたっては、長期的な視点に立って、福岡のまちづくりに与える影響を考慮する必要があり、対応方策が滑走路増設に決定した場合には、都市と空港の近接性を活かしたまちづくりを進めていく必要があると考えております。
			福岡・九州にもたらす効果について(127件) 空港が市街地に近接していることにより、福岡の発展に寄与することができるという意見がありました。一方、利用時間や物流機能などの制約を懸念する意見もありました。 また、福岡・九州のビジョンを明確にし、その中で空港のあり方を考えるべきとの意見がありました。	需要に応じた路線・便数の拡充への対応が一定程度可能となり、東アジアとの結びつきが強まるなど、経済、文化、学術交流が進み、市民生活の向上や経済活動の活性化に寄与するものと考えております。なお、詳細版の81ページに滑走路増設が実現した場合の経済波及効果をお示ししています。 グローバル化や少子高齢化、地方分権などの流れの中、福岡空港には、九州のけん引役となりうる福岡の拠点性を活かしながら、九州における国内外との交流の玄関口として、九州全体の市民生活や経済の向上・振興を促進する役割が求められていると認識しております。
			6. 事業効率性の視点について(2,015件)	
			費用と効果について(1,603件) 新空港案に比べて初期投資が小さいことを評価する意見がありました。一方、継続して必要となる環境対策費や借地料を懸念する意見もありました。	初期投資は新空港と比べて小さくなりますが、将来に渡って環境対策費や借地料の支払いが継続することとなります。
			方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件含む)(412件) 用地買収等にかかる周辺地域住民との合意形成が必要なことや工事実施に制約があることなどから、方策の実現を懸念する意見がありました。	対応方策が滑走路増設に決定した場合、空港周辺地域の理解を得ながら、早期に事業が完了するように努めていくこととなります。また、現空港を運用しながらの施工であり、工事実施に制約がかかりますが、他空港の施工実績等を踏まえ、設計・施工方法に工夫を施すことによって、運用の安全性を確保した施工が可能であると考えております。
7. その他(1,115件)				

	意見			意見に対する考え方
	分類	件数	概要	
ステップ4 抜本方策、 将来対応方 策について	新空港案につ いて	10,220 件	アジアへの玄関口として長期的な需要に対応できる新空港が望ましいという意見や現空港の課題解決やまちづくりの観点から新空港が必要という意見がありました。 一方、自然環境への影響を懸念する意見や多額の初期投資に比べあまり効果がないという意見、現空港よりアクセス利便性が低下することを懸念する意見や現地における風況調査など更なる検討を求める意見もありました。	新空港は将来的にさらに需要が増えた場合への対応や利用時間の制約などの現空港の抱える課題の解消、長期的な視点に立った計画的なまちづくりなどを重視した場合に優位な方策です。 一方、対応方策が新空港に決定した場合には、自然環境の保全や多額の初期投資に対する資金調達方法などについて更に検討が必要であると考えております。 この点を踏まえ、新空港の内容を説明したところ、新空港の長所、短所について多くの意見を頂きました。このため、新空港については、住民や空港利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容について概ね理解が得られたものと考えております。
			(意見の構成)	
			1. 代表案の選出や内容について(612件)	
			代表案の選出について(333件) 代表案として選出した三苫・新宮ゾーンN61°E案が最も良い案であるという意見がありました。 また、別の場所に新空港建設を求める意見もありました。	現段階では既存資料をもとに検討を行い、その結果アクセス、事業費の面で比較的優位と考えられる、三苫・新宮ゾーンN61°E案を代表案としました。ただし、今後、対応方策が新空港に決定した場合は、現地調査や更なる検討を行うことになるため、その結果によっては、代表案の位置が変更となる可能性があります。
			代表案の内容について(251件) 横風用の滑走路の検討や予定地の観測データに基づく検討を求める意見や芦屋基地の空域との関係を懸念する意見がありました。一方、滑走路間隔や滑走路長などの代表案の内容を評価する意見もありました。	今後、対応方策が新空港に決定した場合は、現地調査を行い、そのデータをもとにウインドカバレッジ、滑走路位置、方位、横風用滑走路の必要性、また、芦屋基地の空域との競合などについて検討することとなります。
			その他(28件)	
			2. 需給逼迫緩和の視点について(849件)	
			発着需要への対応について(546件) 長期的な需要にも対応可能であることを評価する意見がありました。一方、将来の需要増加は見込めず、新空港建設の必要はないという意見もありました。	PIレポートの「将来発着回数の考察について」でお示ししているように、今後も需要は増加すると予想されますが、2032年頃までの需要に十分対応可能で、更なる長期的な需要増加にも対応可能と考えております。 なお、需要予測については、社会経済状況の変化や航空ネットワーク再編の動向などを踏まえ、構想段階以降において改めて見直すこととなります。
			事業期間について(178件) 供用までに長期間を要することを懸念する意見や新工法の採用により工期の短縮を求める意見がありました。 一方、長期化するおそれのある用地買収や埋蔵文化財調査が必要ないことから、滑走路増設よりも早く供用できるという意見もありました。	工事期間の他、建設予定地および周辺における現況調査、環境影響評価、漁業補償、アクセス用地買収などの期間が必要であり、滑走路増設案より長期間を要することが想定されます。 このため、対応方策が新空港に決定した場合は、工事期間の短縮を今後検討していくこととなります。
			将来の拡張性について(125件) 将来の拡張にも柔軟な対応が可能であるという意見やオープンパラレル滑走路を望む意見がありました。一方、将来の更なる需要の増加は見込めないことから将来の拡張の必要はないという意見もありました。	2032年頃までの需要に十分対応可能と考えていますが、将来的にさらに需要が増えた場合にも、更なる拡張や施設増強など柔軟な対応が可能と考えております。また、対応方策が新空港に決定した場合は、長期的な視点に立って、セミオープンパラレルなどの滑走路配置のバリエーションについて検討を行うことが可能であると考えております。
			3. 利用者利便性の視点について(2,495件)	
			アクセス利便性について(1,635件) 現空港と比較してアクセス利便性が低下することを懸念する意見がありました。一方、他空港のアクセスに比べ良好であり、また国際線を利用する場合は、現空港よりアクセス利便性が向上するという意見もありました。	博多駅から鉄道で15分～20分、福岡ICから車で概ね20分を見込んでおり、国内線については現状よりアクセス利便性が低下すると想定されます。 ただし、国際線については鉄道でのアクセスが可能となるため、利便性が向上すると考えております。
			乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)(64件) 国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するため、乗り継ぎ利便性が向上するという意見がありました。一方、福岡空港での乗り継ぎ需要は少ないことからその効果は小さいという意見もありました。	国内ターミナルと国際ターミナルが一体化するため、乗り継ぎ利便性は向上すると考えられます。また、三大都市圏と結ぶ航空路線のみならずアジア太平洋路線や国内地方路線、離島路線など多様な航空路線を持つ福岡空港では、国際化の進展に伴う乗り継ぎ客の増加が考えられ、ターミナル一体化による乗り継ぎ利便性向上の効果はあるものと考えております。
			利用時間について(529件) 24時間化により、貨物機能強化や深夜早朝便の利用が可能になるなど利便性が向上するという意見がありました。一方、夜間の需要はあまり見込めず、24時間化は不要という意見もありました。	24時間利用可能となり、深夜・早朝便が就航すれば旅客にとっては選択の幅が広がるなど利便性の向上に繋がるものと考えております。また、深夜貨物専用便の就航が可能となり、物流の効率化が促進されるものと考えております。
運航等の確実性について(180件) 横風による欠航を懸念する意見がありました。一方、空港施設面の問題による遅延の発生は解消されるという意見もありました。	ウインドカバレッジについては、現空港より多少劣りますが、年間のウインドカバレッジを98%以上確保する滑走路方位を検討しています。なお、今後、対応方策が新空港に決定した場合は、現地における風況調査を実施し、その結果をもとにウインドカバレッジ、滑走路位置、方位、横風用滑走路の必要性等のさらなる検討を行うこととなります。 また、空港施設面の問題による遅延はほぼ解消すると考えております。			
航空路線・便数の拡充について(87件) 滑走路増設よりも発着便数を増加できるため、航空路線・便数の拡充が可能であるという意見がありました。一方、将来の需要の増加は見込めず、航空路線・便数の拡充の必要はないという意見もありました。	滑走路処理容量増等により、需要に応じた路線や便数の拡充が可能と考えております。 なお、需要予測については、社会経済状況の変化や航空ネットワーク再編の動向を踏まえ、構想段階以降において改めて見直すこととなります。			

		意見		意見に対する考え方	
		分類	件数	概要	
ステップ4	抜本方策、 将来対応方 策について	新空港案につ いて	1,222 件	4. 環境・安全の視点について(2,123件)	新空港の滑走路配置は騒音対策区域が市街化区域にかからないことを前提条件として検討しています。
				生活環境への影響について(484件) 現空港周辺の航空機騒音問題が解決できることを評価する意見がありました。一方、新空港周辺の騒音問題発生を懸念する意見もありました。	今回、既存資料をもとに検討を行いました。今後、対応方策が新空港に決定した場合は、現地調査を行った上で、海域の埋め立てによる生物、水質等への影響や海浜変形などの自然環境への影響とその影響を減らす対策について、構想段階以降で詳細に検討することとなります。
				自然環境への影響について(1,317件) 埋立による自然環境への影響を懸念する意見や自然環境への影響を減らす対策を求める意見がありました。	飛行ルートが主に海上となるので、現空港に比べ、更なる安全性の向上が図られます。地震への対策については、今後、対応方策が新空港に決定した場合、現地の地質調査の結果を踏まえて、構想段階以降に詳細に検討し、安全性の確保に努めていくこととなります。また、横風時の運航については、他空港同様、周辺の気象に留意し、安全を最優先に運航していくこととなります。
				安全性の確保について(322件) 飛行ルートが主に海上となり、更なる安全性の向上が図れることを評価する意見がありました。一方、新空港予定地が海上であるため、地震への対策や横風による事故について懸念する意見がありました。	
				5. まちづくりや地域振興の視点について(844件)	都市部での高さ制限が緩和される他、新空港周辺地域では空港を活かしたまちづくりが可能となります。なお、計画を進めるにあたっては新空港周辺地域の住民との合意形成が必要になると考えております。また、対応方策が新空港に決定した場合には、地権者や周辺住民、関係機関等の参画のもと、現空港の跡地利用のあり方について検討を行う必要があります。
				まちづくりへの影響について(421件) 高さ制限の撤廃による福岡都心部の発展を望む意見がある一方、これ以上の発展に疑問を呈する意見もありました。 また、現空港の跡地利用や新空港周辺の地域活性化に期待する意見がある一方、これに疑問を呈する意見もありました。	利用時間帯等の制約がなくなり、東アジアとの結びつきが更に強まるなど、経済、文化、学术交流が一層拡大するとともに幅広い航空利用への対応が期待され、市民生活の向上や経済活動の活性化に寄与するものと考えております。なお、詳細版の81ページに新空港が実現した場合の経済波及効果をお示ししています。
				福岡・九州にもたらす効果について(423件) アジアへの玄関口として新空港が必要という意見がありました。一方、玄関口としての新空港の役割に疑問を呈する意見もありました。	グローバル化や少子高齢化、地方分権などの流れの中、福岡空港には、九州のけん引役となりうる福岡の拠点性を活かしながら、九州における国内外との交流の玄関口として、九州全体の市民生活や経済の向上・振興を促進する役割が求められていると認識しております。
				6. 事業効率性の視点について(2,438件)	対応方策が新空港に決定した場合、初期投資が多額であるため、コスト削減の検討を行うとともに、財政面や資金調達の工夫を行っていく必要があると考えております。また、環境対策費や借地料が不要となることから、滑走路増設より供給者便益が大きくなると考えております。
				費用と効果について(2,148件) 初期投資が多額であることを懸念する意見や新工法などによるコスト削減を求める意見がありました。 また、現空港の環境対策費や借地料がなくなるなど長期的に経済的であるという意見がある一方、海上空港での地盤沈下や塩害を考慮した維持管理を懸念する意見もありました。 また、滑走路増設に比べ高いコストに対し効果が小さいという意見もありました。	なお、地盤沈下については既存の地質文献からすると今のところ考慮する必要はないものと判断しておりますが、対応方策が新空港に決定した場合には、構想段階以降で現地調査も踏まえて詳細に検討していくこととなります。
				方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について(290件) 新空港建設予定地の波が荒いことによる工事の困難性、漁業補償の困難性を懸念する意見がありました。一方、滑走路増設での用地買収の困難性に比べ事業進捗が容易であるという意見もありました。	新空港予定地は比較的波の条件が厳しい場所であると認識していますが、海上作業を行うにあたっての大きな問題はないと考えています。また、漁業補償等に対する地元関係者の理解を得ながら早期に事業が完了するように努めていくこととなります。
7. その他(859件)					
	将来対応方策全般		近隣空港との連携を求める意見や現状のままでよいという意見がありました。	近隣空港との連携方策は、ステップ3において検討を行い、利用制限型は利用者利便性を著しく損ない、航空自由化の流れからも実施困難であるため対応方策とはなり得ないこと、また需要誘発型も福岡空港の需給逼迫緩和効果がわずかであるために抜本的な対応方策とはならないことがわかりました。レポートの将来発着回数の考察でお示ししているように、今後も需要が増加すると予想しており、何らかの抜本的な対応方策が必要であると考えています。	

	意見		意見に対する考え方
	分類	件数	
ステップ4	将来の方向性選択のポイントについて	6,692 件	<p>現在の高いアクセス利便性の維持や新空港に比べて小さい初期投資で需要増に早期に対応できることから滑走路増設が優位な方策であるという意見がある一方、周辺への騒音影響問題や安全性、環境対策費や借地料の継続、用地買収の困難性などを懸念する意見もありました。</p> <p>また、現空港の需給逼迫や利用時間などの現空港の抱える課題を解消できることから新空港が優位な方策であるという意見がある一方、アクセス利便性の低下、自然環境への影響、初期投資が多額であることを懸念する意見もありました。</p> <p>滑走路増設は、滑走路処理容量の早期拡大や現在の高いアクセス利便性の維持、新空港に比べて小さい初期投資での需要増への対応などを重視する場合に優位な方策ですが、福岡都心部での高さ制限や空港の利用時間など市街地に近接していることによる制約は継続する等の課題があります。</p> <p>一方、新空港は将来的にさらに需要が増えた場合への対応や利用時間の制約などの現空港の抱える課題の解消、長期的な視点に立った計画的なまちづくりなどを重視する場合に優位な方策ですが、対応方策が新空港に決定した場合には、自然環境の保全や多額の初期投資に対する資金調達方法などについて更に検討が必要となります。</p> <p>この点を踏まえ、説明を行ったところ、将来の方向性選択のポイントについて多くの意見を頂きました。このため、将来の方向性選択のポイントについては住民や空港利用者、関係者の方々に情報が広く伝わり、その内容について概ね理解が得られたものと考えております。</p>
		(意見の構成)	
		1. 需給逼迫緩和について(1,291件) 福岡空港の需給逼迫は緊急の課題であり、早く対応をすべきという意見がありました。一方、長期的な需要にも対応できるようにすべきという意見もありました。 また、今後の需要の伸びに疑問を呈する意見や事業期間について長期化を懸念する意見もありました。	<p>滑走路増設は2032年頃までの需要に概ね対応可能で、新空港より早く需要増加への対応が可能な方策です。更なる拡張は現実的に困難であることから、将来の大幅な需要増加への対応は困難と考えております。一方、新空港は2032年頃までの需要に十分対応可能で、長期的な需要にも対応可能な方策です。滑走路増設よりも供用までに長期間を要すると考えております。</p> <p>需要予測については、PIレポートの「将来発着回数の考察について」でお示したように、今後も増加すると考えていますが、社会経済状況の変化や航空ネットワーク再編の動向も踏まえ、構想段階以降において改めて見直しを行うこととなります。</p> <p>事業期間については、用地買収や漁業補償等に対する周辺地域の理解を得られるように努めるとともに、設計・施工方法についての更なる工夫の検討も含め、早期に事業が完了するよう努めていくこととなります。</p>
		2. 利用者利便性について(1,262件) 現在の高いアクセス利便性の維持を希望する意見、新空港方策のアクセス利便性低下を懸念する意見がありました。 また、乗り継ぎ利便性の向上や24時間化について言及する意見もありました。	<p>滑走路増設は、現状の良好な空港アクセスを維持することが可能な方策ですが、国内線・国際線のターミナルが分離しているため乗り継ぎ利便性は低く、利用時間の制限が継続すると考えております。</p> <p>新空港は、24時間の利用が可能となり、国内線・国際線ターミナルの一体化により乗り継ぎ利便性が向上する方策ですが、アクセス利便性は現空港より低下することとなります。</p>
		3. 環境・安全について(1,079件) 現在の福岡空港の、騒音問題や安全性を懸念し、これら現空港の環境・安全問題等を解決すべきという意見がありました。一方、新空港を建設した場合の周辺の自然環境への影響を懸念する意見もありました。	<p>滑走路増設は、安全性については現状と同じと考えております。騒音については、騒音対策区域が拡大する可能性は小さいと考えておりますが、今後とも地域のご理解、ご協力により周辺地域の環境対策を実施してまいります。</p> <p>一方、新空港は、航空機の騒音区域が市街化区域に影響を及ぼさず、また飛行ルートが主に海上となることから、更なる安全性の向上が図れますが、埋め立てによる自然環境への影響が考えられるため、配慮が必要と考えております。</p>
		4. まちづくりや地域振興について(928件) 今後のアジアとの交流増大など、福岡・九州の将来像・役割を見据えた上で方策を選択すべきという意見がありました。 また、都心部での高さ制限や新空港方策に決定した場合の現空港跡地利用について期待する意見や懸念する意見がありました。	<p>滑走路増設は、東アジアとの結びつきが強まるなど、経済、文化、学術交流が進みますが、都心部での高さ制限が継続する他、空港周辺での住宅系の土地利用への支障や道路網等の形成に問題が残ります。</p> <p>一方、新空港は利用時間等の制約がなくなり、東アジアとの経済などの交流が一層拡大するとともに幅広い航空利用への対応が期待され、都心部での高さ制限が緩和される他、新空港周辺地域では、地域住民の理解を得ながら空港のポテンシャルを活かしたまちづくりが期待されます。なお、現空港の跡地利用については、地域住民との合意形成を図りながら検討を進める必要があると考えています。</p>
		5. 事業効率性について(1,403件) 費用対効果を重視すべきという意見、現空港での騒音対策費や借地料の支出継続を懸念する意見や財政負担を懸念する意見がありました。 また、用地買収や工事実施の困難性を懸念する意見もありました。	<p>滑走路増設は、初期投資が新空港と比べて小さいですが、環境対策費や借地料の支払いは続くこととなります。また、対応方策が滑走路増設に決定した場合、用地買収については、空港周辺地域の理解を得ながら、早期に事業が完了するよう努めていくこととなります。</p> <p>一方、新空港の初期投資は滑走路増設と比較して大きいですが、環境対策費や借地料が不要となり、滑走路増設よりも滑走路処理容量は大きくなります。また、対応方策が新空港に決定した場合、漁業補償等に対する地元関係者の理解を得ながら、早期に事業が完了するよう努めていくこととなります。</p> <p>事業方式については、対応方策決定後に詳細に検討を行う予定です。なお、詳細版の91ページに参考として空港整備事業の費用負担例をお示しています。</p>
		6. その他(729件)	

	意見		意見に対する考え方	
	分類	件数		
ステップ4	PIについて	1,253 件	周知広報などPRの強化や催しの充実などへの意見、PIの取り組みを評価する意見、PIレポートがわかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見えるなどの意見がありました。	福岡空港の総合的な調査は、福岡空港調査連絡調整会議等の議事を公開するなど、透明性を確保しながら進めてまいりました。また、これに係るPIについても、透明性、公正さを基本として、幅広くみなさんに情報提供し、ご意見をいただくことを目的として、福岡空港調査PI有識者委員会の監視のもと実施してまいりました。 今回のPIにおいても、より多くの方にPI実施についてお知らせし、ご意見を収集するため、これまでのPIでの実績やPIに関していただいたご意見等を参考として、効果的であると思われる手法を充実強化し、実施したところです。 また、PIレポートについても、専門的かつわかりやすさを基本として、中立的なスタンスで取りまとめるとともに、専門的な疑問等にも答えられるよう、レポートのバックデータや参考事例などについて詳細版としてとりまとめ、公表したところです。
			(意見の構成)	
			1. PIの取り組みに対する意見(654件) 周知広報などを強化すべきとの意見、PIの取り組みを評価する意見、PIの取り組みについて偏っているのではないかなどの意見がありました。	PIは、透明性、公正さを基本として、幅広くみなさんに情報提供し、ご意見を収集することを目的として実施してまいりました。今回のPIにおいても、より多くの方にPI実施についてお知らせし、ご意見を収集するため、これまでのPIでの実績やPIに関していただいたご意見等を参考として、効果的であると思われるテレビCMの活用やPIレポートの大幅な増刷、街頭配布の充実など周知に努めるとともに、福岡空港PI有識者委員会の監視のもと、催しについても工夫しながら、実施してまいりました。 また、PI実施に関する情報はもちろんです。福岡空港調査連絡調整会議や福岡空港調査PI有識者委員会の審議内容や資料等についても公表するなど、高い透明性を確保しながら進めてまいりました。
			2. PIの催し等に関する意見(124件) 説明会をはじめ、PIの催し充実や実施内容のあり方などについての意見がありました。	PIの催し等については、これまでのPIでの実施やPIに関していただいたご意見等を参考として、効果的であると思われる手法の充実強化(テレビCMの活用による広報強化、PIレポートの大幅な増刷や街頭配布等の充実、オープンハウスや出前説明会の強化、市民意見交換会の開催など)を行ったところです。
			3. PIレポートに対する意見(426件) PIレポートの内容について、わかりやすい、興味深いとされる意見がある一方、わかりにくい、特定の方策へ誘導しているように見えるなどの意見がありました。	PIレポートについては、客観性とわかりやすさを基本として、中立的なスタンスでとりまとめ、また、専門的な内容や疑問等にも答えられるよう、レポートのバックデータや参考事例などについて詳細版としてとりまとめ、公表したところです。 また、PIレポートについては、ホームページに掲載するとともに、福岡県、福岡市の情報窓口、インフォメーションコーナーに配架するなどして、情報を入手しやすい環境を整え、みなさんの信頼が得られるよう努めてまいりました。
その他	平行誘導路二重化について	83 件	平行誘導路の二重化を早急に進めるべきとの意見がある一方、方策の実現や効果などを懸念する意見もありました。	平行誘導路の二重化については、抜本的な対応方策が効果を発現するまでの間の方策として有効であることから、事業実施に向けた検討を進める予定としております。
	その他	247 件		
	合計	28,557 件		

・参考 - 2

意見記入はがき「滑走路増設案について」欄に寄せられたご意見

意見分類	件数	詳細	
抜本方策、将来対応方策について	8,108	代表案の選出や内容について	395
		代表案の選出について	238
		代表案の内容について	138
		その他	19
		需給逼迫緩和の視点について	1,124
		発着需要への対応について	700
		事業期間について	277
		将来の拡張性について	147
		利用者利便性の視点について	1,968
		アクセス利便性について	1,586
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	77
		利用時間について	159
		運航等の確実性について	57
		航空路線・便数の拡充について	89
		環境・安全の視点について	1,451
		生活環境への影響について	766
		自然環境への影響について	133
		安全性の確保について	552
		まちづくりや地域振興の視点について	353
		まちづくりへの影響について	240
		福岡・九州にもたらす効果について	113
		事業効率性の視点について	1,897
		費用と効果について	1,523
		方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件)	374
		その他	920
新空港案について	186	代表案の選出や内容について	9
		代表案の選出について	1
		代表案の内容について	8
		その他	0
		需給逼迫緩和の視点について	37
		発着需要への対応について	23
		事業期間について	4
		将来の拡張性について	10
		利用者利便性の視点について	24
		アクセス利便性について	10
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	1
		利用時間について	5
		運航等の確実性について	7
		航空路線・便数の拡充について	1
		環境・安全の視点について	46
		生活環境への影響について	16
		自然環境への影響について	14
		安全性の確保について	16
		まちづくりや地域振興の視点について	26
		まちづくりへの影響について	18
		福岡・九州にもたらす効果について	8
		事業効率性の視点について	35
		費用と効果について	24
		方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について	11
		その他	9
将来対応方策全般	143		
将来の方向性選択のポイントについて	15	需給逼迫緩和について	1
		利用者利便性について	2
		環境・安全について	1
		まちづくりや地域振興について	3
		事業効率性について	6
		その他	2
PIについて	95	PIの取り組みに対する意見	15
		PIの催し等に関する意見	6
		PIレポートに対する意見	72
		その他	2
平行誘導路二重化について	32		
その他	9		
合計	8,588		

意見記入はがき「新空港案について」欄に寄せられたご意見

意見分類	件数	詳細			
抜本方策、将来対応方策について	66	代表案の選出や内容について	4		
		代表案の選出について	3		
		代表案の内容について	1		
		その他	0		
		需給逼迫緩和の視点について	10		
		発着需要への対応について	8		
		事業期間について	2		
		将来の拡張性について	0		
		利用者利便性の視点について	13		
		アクセス利便性について	8		
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	1		
		利用時間について	1		
		運航等の確実性について	1		
		航空路線・便数の拡充について	2		
		環境・安全の視点について	12		
		生活環境への影響について	2		
		自然環境への影響について	4		
		安全性の確保について	6		
		まちづくりや地域振興の視点について	2		
		まちづくりへの影響について	1		
		福岡・九州にもたらす効果について	1		
		事業効率性の視点について	18		
		費用と効果について	10		
		方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件)	8		
		その他	7		
		新空港案について	8,872	代表案の選出や内容について	499
				代表案の選出について	282
				代表案の内容について	193
				その他	24
				需給逼迫緩和の視点について	704
				発着需要への対応について	437
				事業期間について	160
				将来の拡張性について	107
				利用者利便性の視点について	2,278
				アクセス利便性について	1,504
				乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	58
				利用時間について	497
				運航等の確実性について	144
				航空路線・便数の拡充について	75
				環境・安全の視点について	1,894
				生活環境への影響について	415
自然環境への影響について	1,211				
安全性の確保について	268				
まちづくりや地域振興の視点について	666				
まちづくりへの影響について	303				
福岡・九州にもたらす効果について	363				
事業効率性の視点について	2,167				
費用と効果について	1,922				
方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について	245				
その他	664				
将来対応方策全般	172				
将来の方向性選択のポイントについて	49	需給逼迫緩和について	3		
		利用者利便性について	22		
		環境・安全について	6		
		まちづくりや地域振興について	7		
		事業効率性について	10		
		その他	1		
		PIについて	84		
PIの取り組みに対する意見	23				
PIの催し等に関する意見	3				
PIレポートに対する意見	58				
その他	0				
平行誘導路二重化について	1				
その他	3				
合計	9,247				

意見記入はがき「将来の方向性選択のポイントについて」欄に寄せられたご意見

意見分類	件数	詳細	
抜本方策、将来対応方策について	209	代表案の選出や内容について	24
		代表案の選出について	2
		代表案の内容について	21
		その他	1
		需給逼迫緩和の視点について	29
		発着需要への対応について	20
		事業期間について	4
		将来の拡張性について	5
		利用者利便性の視点について	5
		アクセス利便性について	3
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	1
		利用時間について	0
		運航等の確実性について	1
		航空路線・便数の拡充について	0
		環境・安全の視点について	5
		生活環境への影響について	3
		自然環境への影響について	2
		安全性の確保について	0
		まちづくりや地域振興の視点について	1
		まちづくりへの影響について	0
		福岡・九州にもたらす効果について	1
		事業効率性の視点について	10
		費用と効果について	3
		方策実施の難易度について	7
		(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件)	
		その他	135
新空港案について	190	代表案の選出や内容について	16
		代表案の選出について	10
		代表案の内容について	5
		その他	1
		需給逼迫緩和の視点について	7
		発着需要への対応について	3
		事業期間について	3
		将来の拡張性について	1
		利用者利便性の視点について	6
		アクセス利便性について	3
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	0
		利用時間について	1
		運航等の確実性について	0
		航空路線・便数の拡充について	2
		環境・安全の視点について	14
		生活環境への影響について	2
		自然環境への影響について	10
		安全性の確保について	2
		まちづくりや地域振興の視点について	9
		まちづくりへの影響について	7
		福岡・九州にもたらす効果について	2
		事業効率性の視点について	23
		費用と効果について	17
		方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について	6
		その他	115
将来対応方策全般	435		
将来の方向性選択のポイントについて	4,809	需給逼迫緩和について	838
		利用者利便性について	974
		環境・安全について	734
		まちづくりや地域振興について	731
		事業効率性について	938
		その他	594
		PIについて	234
		PIの催し等に関する意見	5
		PIレポートに対する意見	129
		その他	5
平行誘導路二重化について	13		
その他	48		
合計	5,938		

意見記入はがき「その他」欄に寄せられたご意見)

意見分類	件数	詳細	
抜本方針、将来対応方針について	289	代表案の選出や内容について	15
		代表案の選出について	5
		代表案の内容について	9
		その他	1
		需給逼迫緩和の視点について	58
		発着需要への対応について	41
		事業期間について	9
		将来の拡張性について	8
		利用者利便性の視点について	65
		アクセス利便性について	52
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	3
		利用時間について	4
		運航等の確実性について	2
		航空路線・便数の拡充について	4
		環境・安全の視点について	35
		生活環境への影響について	23
		自然環境への影響について	4
		安全性の確保について	8
		まちづくりや地域振興の視点について	17
		まちづくりへの影響について	9
		福岡・九州にもたらす効果について	8
		事業効率性の視点について	53
		費用と効果について	37
		方策実施の難易度について	16
		(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件)	
		その他	46
新空港案について	487	代表案の選出や内容について	26
		代表案の選出について	16
		代表案の内容について	8
		その他	2
		需給逼迫緩和の視点について	59
		発着需要への対応について	45
		事業期間について	10
		将来の拡張性について	4
		利用者利便性の視点について	101
		アクセス利便性について	77
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	2
		利用時間について	8
		運航等の確実性について	9
		航空路線・便数の拡充について	5
		環境・安全の視点について	54
		生活環境への影響について	13
		自然環境への影響について	30
		安全性の確保について	11
		まちづくりや地域振興の視点について	71
		まちづくりへの影響について	45
		福岡・九州にもたらす効果について	26
		事業効率性の視点について	107
		費用と効果について	96
		方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について	11
		その他	69
将来対応方針全般	324		
将来の方向性選択のポイントについて	1,401	需給逼迫緩和について	324
		利用者利便性について	238
		環境・安全について	243
		まちづくりや地域振興について	159
		事業効率性について	330
		その他	107
PIについて	516	PIの取り組みに対する意見	241
		PIの催し等に関する意見	94
		PIレポートに対する意見	146
		その他	35
平行誘導路二重化について	27		
その他	181		
合計	3,225		

他のご意見や感想（自由な様式で寄せられたご意見、説明会等での発言により寄せられたご意見など）

意見分類	件数	詳細	
抜本方策、将来対応方策について	168	代表案の選出や内容について	10
		代表案の選出について	3
		代表案の内容について	6
		その他	1
		需給逼迫緩和の視点について	13
		発着需要への対応について	12
		事業期間について	0
		将来の拡張性について	1
		利用者利便性の視点について	27
		アクセス利便性について	14
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	2
		利用時間について	6
		運航等の確実性について	4
		航空路線・便数の拡充について	1
		環境・安全の視点について	61
		生活環境への影響について	25
		自然環境への影響について	4
		安全性の確保について	32
		まちづくりや地域振興の視点について	13
		まちづくりへの影響について	9
		福岡・九州にもたらす効果について	4
		事業効率性の視点について	37
		費用と効果について	30
		方策実施の難易度について(用地、周辺社会基盤への影響、運航(制限表面)条件)	7
		その他	7
新空港案について	485	代表案の選出や内容について	62
		代表案の選出について	24
		代表案の内容について	37
		その他	1
		需給逼迫緩和の視点について	42
		発着需要への対応について	38
		事業期間について	1
		将来の拡張性について	3
		利用者利便性の視点について	86
		アクセス利便性について	41
		乗り継ぎ利便性について(ターミナル配置、設備含む)	3
		利用時間について	18
		運航等の確実性について	20
		航空路線・便数の拡充について	4
		環境・安全の視点について	115
		生活環境への影響について	38
		自然環境への影響について	52
		安全性の確保について	25
		まちづくりや地域振興の視点について	72
		まちづくりへの影響について	48
		福岡・九州にもたらす効果について	24
		事業効率性の視点について	106
		費用と効果について	89
		方策実施の難易度(運航(制限表面)条件含む)について	17
		その他	2
将来対応方策全般	148		
将来の方向性選択のポイントについて	418	需給逼迫緩和について	125
		利用者利便性について	26
		環境・安全について	95
		まちづくりや地域振興について	28
		事業効率性について	119
		その他	25
PIについて	324	PIの取り組みに対する意見	280
		PIの催し等に関する意見	16
		PIレポートに対する意見	21
		その他	7
平行誘導路二重化について	10		
その他	6		
合計	1,559		

・参考 - 3

意見の分類内容

1. 意見の分類について

今回のP Iでは、8,018名の方からご意見が寄せられました。ご意見を寄せられた方の中には、1人で複数のご意見を述べている方もおられるため、意見数としては28,557件となりました。

ご意見の内容は多岐に渡っており、各将来対応方策に積極的なものや消極的なものもありましたが、他方、明確に分類できないご意見やどちらにも採りうるご意見も多数ありました。

「2. 寄せられたご意見の内容」でお示しする分析については、今回の意見募集で寄せられたご意見について、分類可能な範囲でその傾向をとりまとめたものであり、全ての皆さんのご意見を代表するものでないことに留意が必要です。

2. 寄せられたご意見の内容

寄せられたご意見28,557件を整理すると、意見全体の約7割、20,282件が将来対応方策に対するご意見であり、具体的な案に対する関心の高さが伺われる結果でした。

将来対応方策に対するご意見の内訳としては、「滑走路増設案」に関するもの8,840件、「新空港案」に関するもの10,220件、「将来対応方策全般」に関するもの1,222件でした。

P Iレポートにおいて抜本的な将来対応方策として提示した「滑走路増設案」及び「新空港案」に対して寄せられたご意見の傾向を図15及び図16に示しています。

「滑走路増設案」については、現在の利便性の高さが保たれることや、新空港と比較して少ない初期投資で済むことなどから積極的なご意見がある一方、騒音等、生活環境への影響や、万が一の事故の際の安全性に関する課題が残ることなどから消極的なご意見も寄せられています。

「新空港案」については、24時間利用可能であることや事故の際の安全性向上、九州・福岡の経済発展などの観点から積極的なご意見がある一方、事業費の大きさやアクセス利便性の低下、埋立による自然環境への影響などから消極的なご意見も寄せられています。

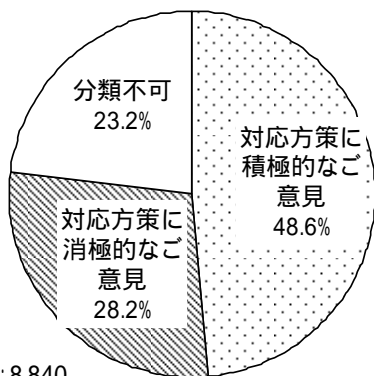


図15 寄せられたご意見の分類[滑走路増設案]

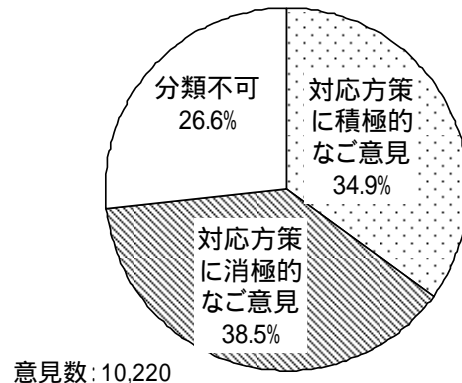


図16 寄せられたご意見の分類[新空港案]

3. 主な関心事項

「滑走路増設案」及び「新空港案」に寄せられたご意見のうち、積極的なご意見と消極的なご意見の主な関心は、以下のようになっています。

(1) 滑走路増設案に寄せられたご意見

積極的なご意見

「利用者利便性の視点」、「事業効率性の視点」、「需給逼迫緩和の視点」に多くの関心が寄せられています。「利用者利便性の視点」では、アクセス利便性が維持されること、また、「事業効率性の視点」では、初期投資の額が少ないこと、「需給逼迫緩和の視点」では、発着需要への対応が可能であること、事業期間が短いことなどのご意見が寄せられております。

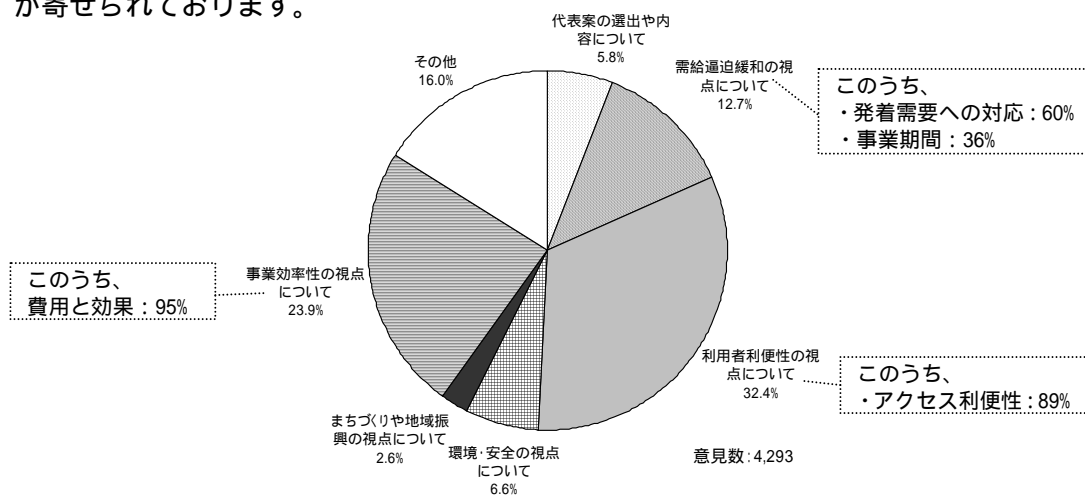


図17 視点別の分類【滑走路増設案 - 1】

消極的なご意見

「環境・安全の視点」、「事業効率性の視点」、「需給逼迫緩和の視点」に多くの関心が寄せられています。「環境・安全の視点」では、騒音等生活環境への影響や安全性が課題とされる意見、また、「事業効率性の視点」では、費用に対して効果が高くないとされる意見や事業実施の困難性、「需給逼迫緩和の視点」では、将来の発着需要への対応が困難とされるなどのご意見が寄せられております。

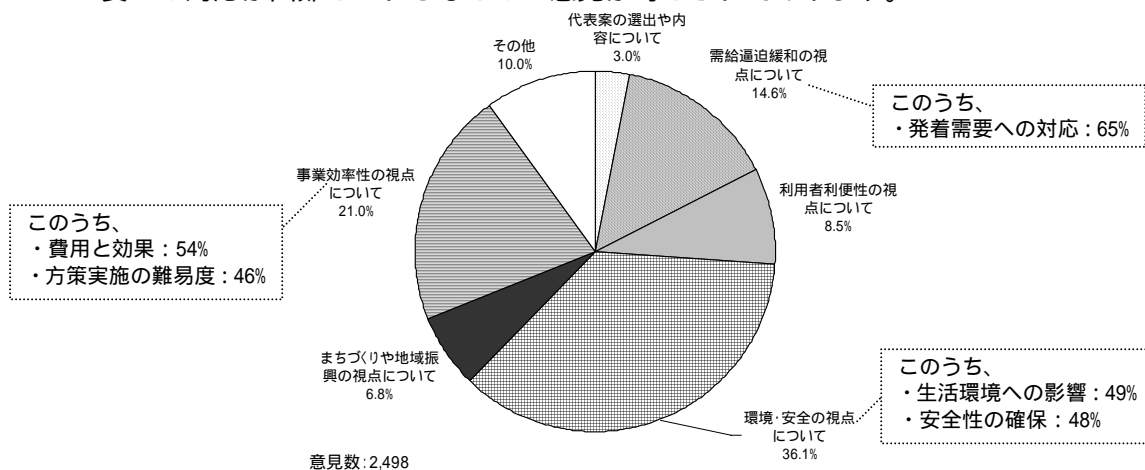


図18 視点別の分類【滑走路増設案 - 2】

(2) 新空港案に寄せられたご意見

積極的なご意見

「利用者利便性の視点」、「環境・安全の視点」、「まちづくりや地域振興の視点」に多くの関心が寄せられています。「利用者利便性の視点」では、24時間利用可能であることやアクセスへの課題認識、また、「環境・安全の視点」では、騒音問題の解消や更なる安全性の向上、自然環境への配慮、「まちづくりや地域振興の視点」では、経済発展への貢献などの意見が寄せられております。

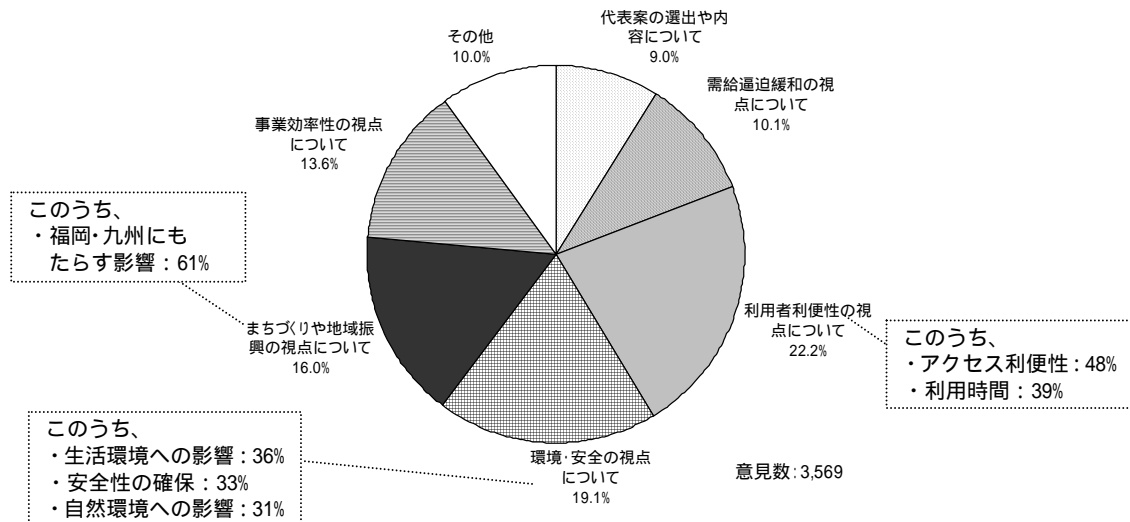


図19 視点別の分類【新空港案 - 1】

消極的なご意見

「事業効率性の視点」、「利用者利便性の視点」、「環境・安全の視点」に多くの関心が寄せられています。「事業効率性の視点」では、初期投資の額が大きいこと、また、「利用者利便性の視点」では、アクセス利便性の低下、「環境・安全の視点」では、自然環境への影響などのご意見が寄せられております。

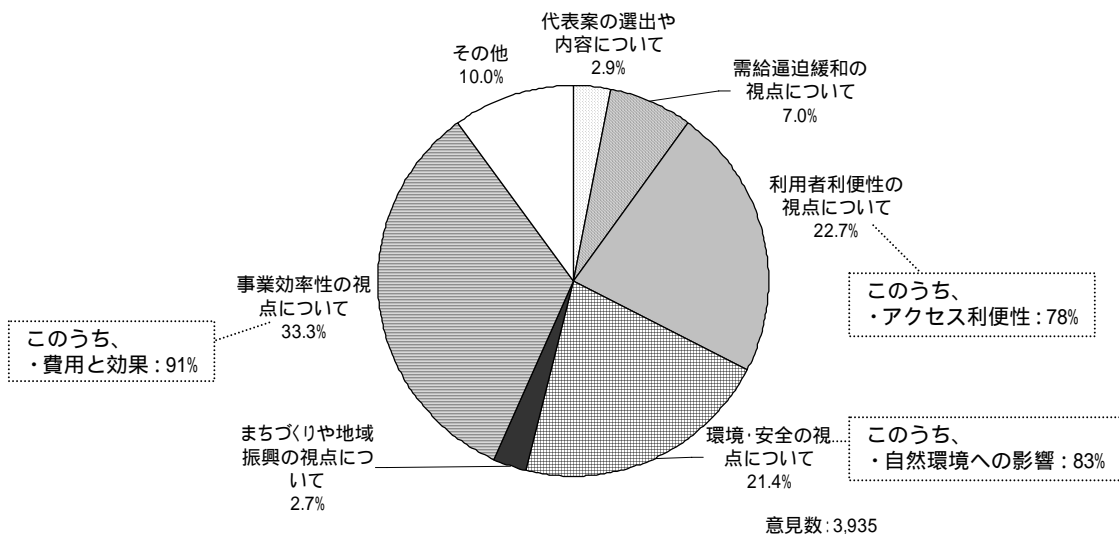


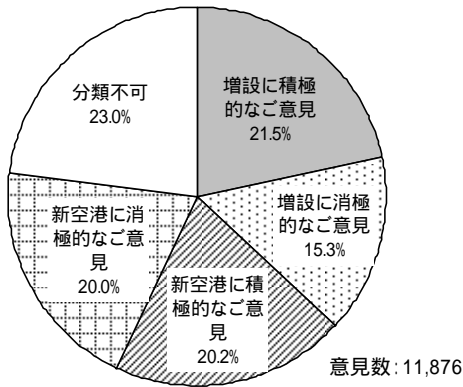
図20 視点別の分類【新空港案 - 2】

4. その他

「滑走路増設案」及び「新空港案」に寄せられたご意見のうち、積極的なご意見と消極的なご意見の性別・年齢別は、以下のようになっています。

(1) 性別

男性



女性

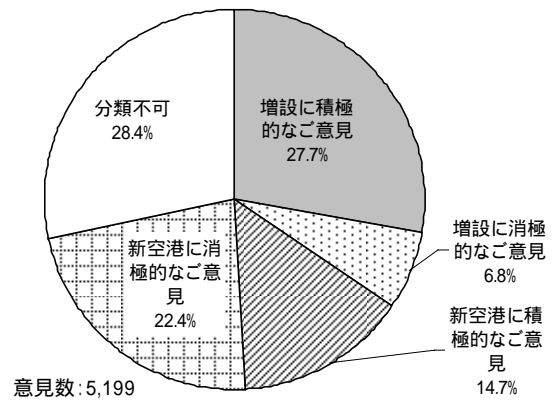


図 21 性別のご意見の傾向

(2) 年齢別

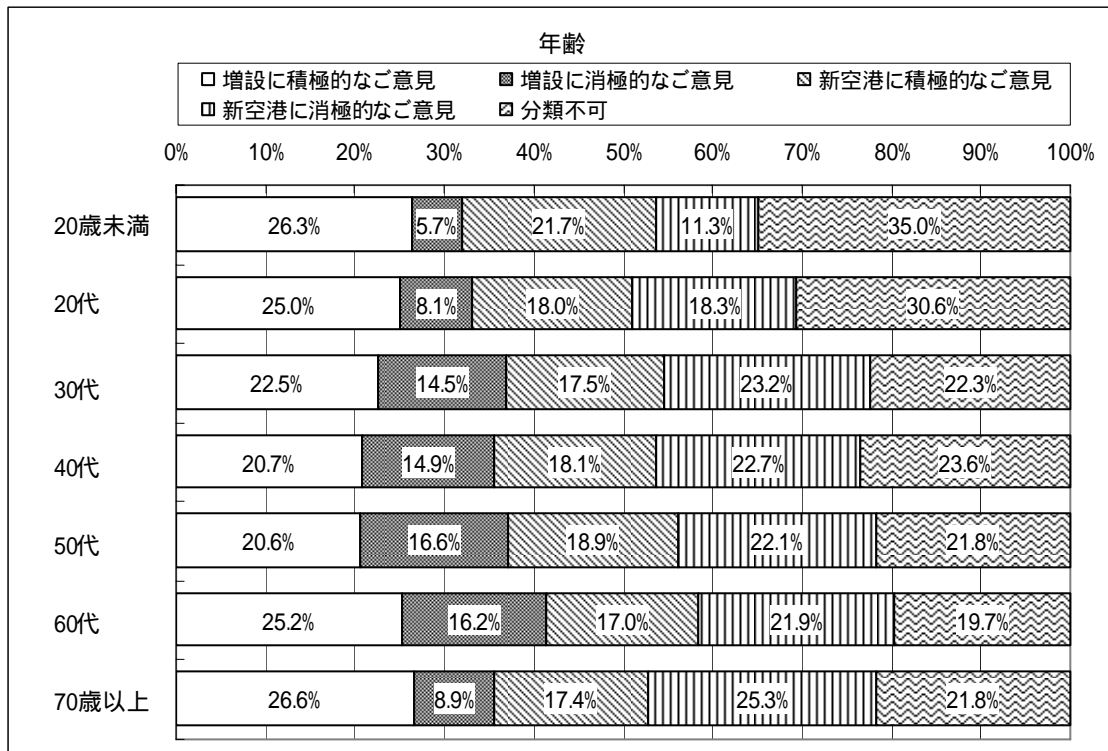


図 22 年齢階層別のご意見の傾向

(3) 福岡空港の利用頻度別

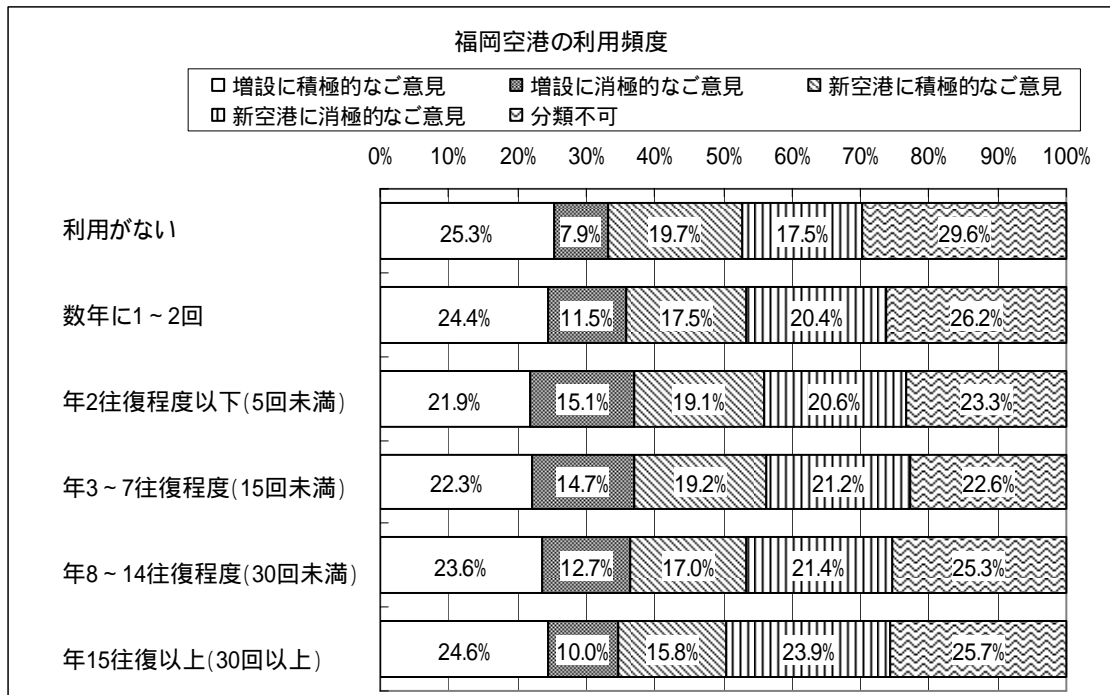


図23 利用頻度別のご意見の傾向

3. P I (ステップ4) 活動の分析

今回のP I活動が、P I (ステップ4) 実施計画に定めた目標等に照らして適切なものであったかどうかの分析を行いました。

(1) P I活動が実施計画の基本方針に則った適切なものであったか

P I (ステップ4) 実施計画と実施した活動は表6のとおりです。なお、ステップ4における新たな取り組みとして、市民意見交換会を実施しました。

P I活動は実施計画に則って実施するとともに、催しの多くを週末に開催したり、ステップ3を大幅に上回る多数の出前説明会の実施など、要望に応じて柔軟に対応しました。また、下記の点から、P I活動は適切なものであったと考えております。

十分な周知広報の実施

- ・周知広報活動は、実施計画に則って実施し、各種メディアを活用した広報では、新聞広告、ラジオ広告、ラジオ放送、テレビ広告、テレビ番組を活用し、新聞については2紙に広告を掲載、テレビ広告は3局で合計67本を時期を集中して放映する等、幅広い層に効果的に周知するよう配慮しました。さらに、外国の方々に対しては、福岡県、福岡市の国際交流機関広報誌へのP I活動に関する告知の掲載(英語、中国語、韓国語)、約1ヶ月にわたるラジオ広告の放送(日本語、英語、中国語、韓国語)などを行いました。
- ・その結果、約13,000人の方が、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、オープンハウス、出前説明会、市民意見交換会の催しに参加され、また、ホームページにも13,000件を超えるアクセスがあるなど、多くの方々にご参加いただきました。

多様で適切なP I手法の選定

- ・P I活動は、実施計画に則って実施するとともに、催しの多くを週末に開催したり、ステップ3を大幅に上回る多数の出前説明会の実施など、要望に応じて柔軟に対応しました。
- ・意見記入はがき等での回答結果によると、P I活動に参加した人のうち「満足」、「ほぼ満足」、「普通」と回答した方が全体の約9割となっております。(図2-4参照)
- ・なお、P I (ステップ4) の実施に際しては、ステップ1、2、3のP Iでみなさんからいただいたご意見などを踏まえ、開催場所や周知方法の充実を図りました。

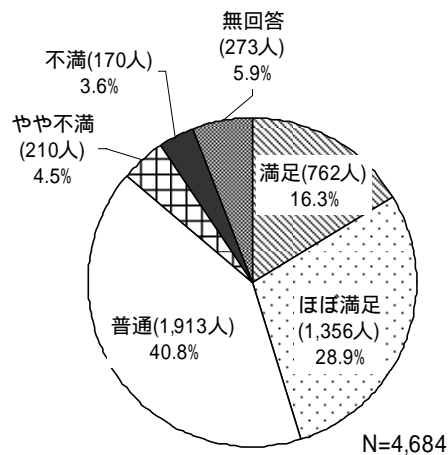


図24 参加した催しの印象(再掲)

わかりやすい情報の提供

- ・意見記入はがき等による回答結果によると、提供された情報について、「わかりやすかった」、「普通」と回答した方が全体の約9割となっており、「わかりにくかった」と回答した方は約1割であったことから、わかりやすい情報提供であったと考えております(図25参照)。
- ・また、PIレポートの内容について、「興味深かった」、「少し興味深かった」と回答した方が全体の7割を超えており、みなさんの関心に応えることができたと考えております(図26参照)。
- ・さらに、「将来対応方策の比較評価」、「将来の方向性選択のポイント」についての回答結果によると、滑走路増設案、新空港案の特徴、将来の方向性選択のポイントについて、「わかった」、「概ねわかった」と回答した方が全体の7割を超えており、適切な情報内容であったと考えております(図27・図28・図29参照)。

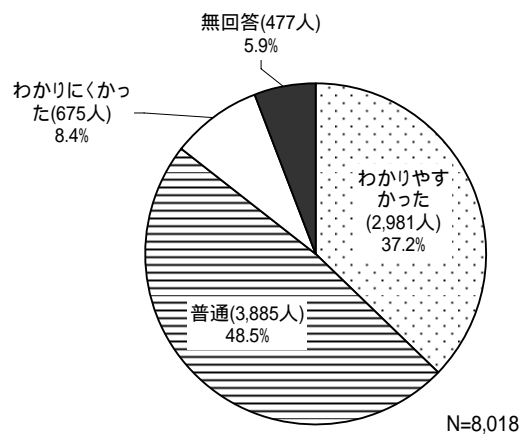


図25 PIレポートはわかりやすかったか(再掲)

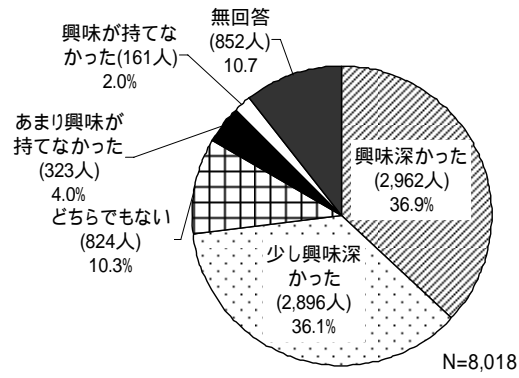


図26 PILレポートは興味深かったか(再掲)

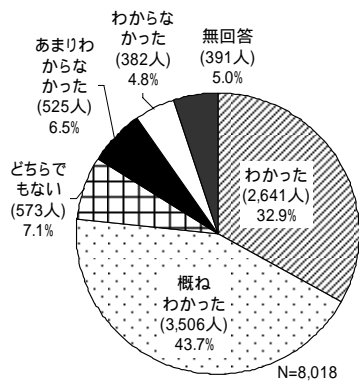


図27 滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかったか(再掲)

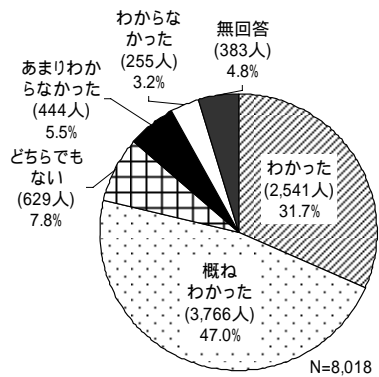


図28 新空港案の長所、短所など、その特徴はわかったか(再掲)

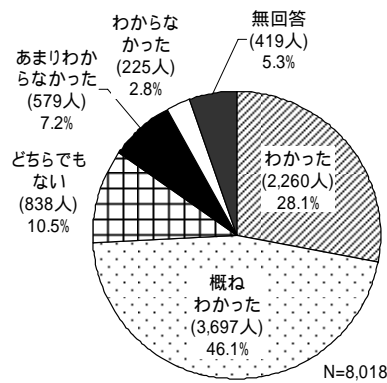


図29 「将来の方向性選択のポイント」について、わかったか(再掲)

寄せられたご意見等の公表

- ・意見記入はがき等により寄せられたご意見や、説明会、懇談会等でご発言いただいたご意見を集約し、ご意見に対する福岡空港調査連絡調整会議としての考え方を取りまとめ、「福岡空港の総合的な調査に係るP I（ステップ4）に寄せられたご意見とそれに対する考え方」として平成20年12月19日に公表しました。

中立・公正なP Iの実施

- ・P I（ステップ4）実施計画を策定する際には、P I（ステップ1、2、3）の実施結果及びみなさんからいただいたご意見や、福岡空港調査P I有識者委員会の評価などを踏まえ、中立・公正な実施計画を策定しました。
- ・P I実施段階においては、中立・公正なP Iの実施となるよう、その活動の実施状況について、福岡空港調査P I有識者委員会委員に実施状況の把握をしていただき、助言をいただきながら進めました。
- ・福岡空港調査P I有識者委員会委員の助言について、P I（ステップ4）の活動の中で対応可能な助言に対しては、ステップ4のP I活動の中で対応を実施しました。

適切な時間管理

- ・ P I (ステップ4) の活動は、P I (ステップ4) 実施計画において、「一定期間に高い密度の情報提供等を集中して実施することが必要であること等から、P I の実施期間は4ヶ月程度を目安」として実施することとしております。
- ・ P I (ステップ4) は、平成20年9月29日から意見収集を開始し、約3ヶ月にわたって催しを集中的に実施するなど、概ね計画どおりに実施でき、適切な時間管理ができたものと考えております。

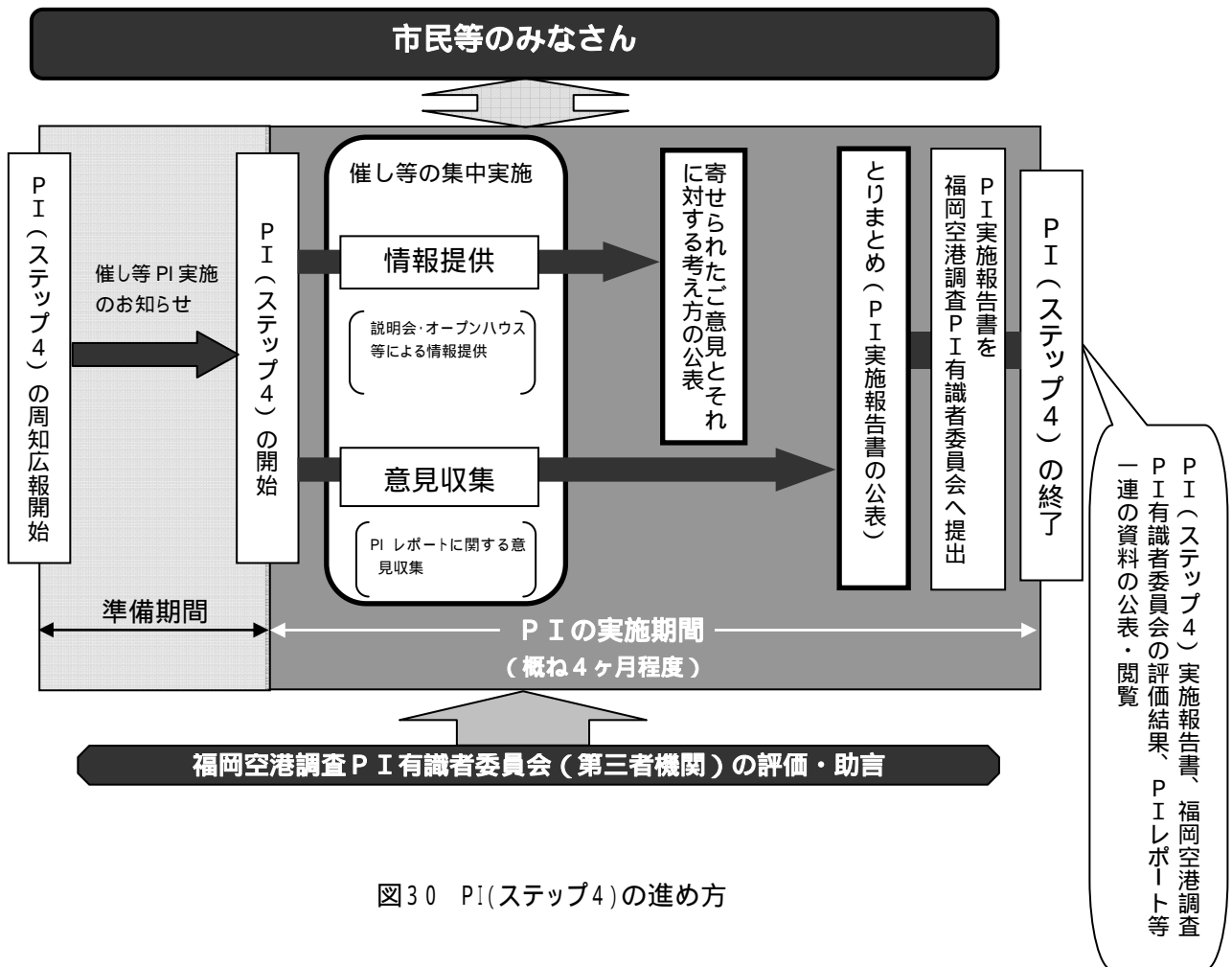


図30 PI(ステップ4)の進め方

表6 PI(ステップ4)実施計画と実施内容の比較

PI(ステップ4)実施計画					実施内容					
手法	PI参加者				回数・箇所・機関等	内容	実施計画との比較			
	福岡県民 福岡市民 福岡空港の周 辺地域住民及び 関連自治体	空港利用者	県内地方自治 体	空港利用企 業、航空会社、 空港・航空関連 企業、地元経済 団体				福岡空港に関 心を有する国内 外の個人及び団 体		
周知・広報	関係行政機関の広報手段等各種メディアによる広報 ・ホームページへの掲載 ・報道機関への情報提供							計画どおりに実施した。		
					新聞広告 2回	2紙(毎日、日本経済) 半5段広告(9/20)各紙1回				
					ラジオ広告 79回	1局(LOVE-FM) ・40秒×46本(9/22~10/1)日本語+英語、日本語+中国語、 日本語+韓国語 ・20秒×30本(10/19~10/25)日本語 ・120秒×3本(10/21~10/23) 英語、中国語、韓国語				
					ラジオ放送 1回	1局 FM福岡(10/2 福岡県広報番組「福岡県だより」内でのお 知らせ)				
					テレビ広告 67回	3局 RKB(10/5~11、11/2~8)15秒スポット×21本 FBS(10/5~11、11/2~8)15秒スポット×28本 KBC(10/5~11、11/2~8)15秒スポット×18本 合計67本				
					テレビ番組 4回	4局 RKB「ふくおか見聞録」 (10/25 11:25~11:30)5分 FBS「金曜テレビアン」番組内告知 (10/10 9:55~10:50)40秒 KBC「FOR YOU」番組内告知 (11/4 13:55~14:00)60秒 RKB「宣伝上手」番組内告知 (11/4 10:50~11:00)30秒				
					チラシ配布 100,000部	23ヶ所(福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅等) での街頭配布(9/20~9/26) 県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布				
					ポスター配布 1,100部	県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布				
					行政だより配 布等	福岡県だより2回(9/1、11/1発行) 福岡県メールマガジン「めるふく」(10/3発行) ふくおか市政だより2回(9/15、10/15発行) JCOM福岡、FCV 10分広報番組 (10/31~11/6)3回/日×7日間×2局				
					国際交流機 関広報誌	こくさいひろば((財)福岡国際交流センター) 1回(8月発行) レインボー((財)福岡国際交流協会) 1回(英語版:9月号 中国語版、韓国語版:9・10月号)				
PIレポートに関する情報提供・音収集	PIレポートの 配布	PIレポートを配布する	インフォメーションコーナーや公共機関の情報 窓口等に設置 説明会や出前説明会、懇談会、オープ ンハウス、市民意見交換会等の参加者 への配布 ・ホームページに掲載 ・県内外の主要駅等での街頭配布					100,000部	23ヶ所(福岡空港や福岡県内及び県外(佐賀県)の主要駅 等)での街頭配布(9/29~10/11、11/13~29) ・県内市町村、中学校・高等学校・大学等に配布 ・インフォメーションコーナーや公共機関の情報提供窓口等への設置 ・説明会、出前説明会、懇談会、オープンハウス、市民意見交換会 等参加者への配布 ・ホームページに掲載(9/29~12/25)	計画どおりに実施した。
	PIレポート詳 細版の配布	PIレポート詳細版を配布 する	インフォメーションコーナーや公共機関の情報 窓口等に設置 説明会や出前説明会、懇談会、オープ ンハウス、市民意見交換会等の参加者 への配布 ・ホームページに掲載					3,000部	インフォメーションコーナーや公共機関の情報提供窓口等への設置 ・説明会、出前説明会、懇談会、オープンハウス、市民意見交換会 等参加者への配布 ・ホームページに掲載(9/29~12/25)	計画どおりに実施した。

PI(ステップ4)実施計画								実施内容		
手法	PI参加者							回数・箇所・機関等	内容	実施計画との比較
	福岡県民 福岡市民 福岡空港の周 辺地域住民及び 関連自治体	空港利用者	県内地方自治 体	空港利用企 業、航空会社 空港・航空関連 企業、地元経済 団体	福岡空港に関 心を有する国内 外の個人及び団 体					
インフォメーションコーナー	福岡空港PIに関する総合的な情報提供を行い、意見収集を行う	福岡空港、福岡県庁、福岡市役所、九州地方整備局(博多港湾・空港整備事務所)に設置	-	-				4ヶ所	福岡空港(9/29～12/25) 福岡県庁(9/29～12/25) 福岡市役所(9/29～12/25) 九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所(9/29～12/25)	計画どおりに実施した。
HPへの情報掲載	PI実施主体のホームページに情報を掲載し、意見収集を行う	-						13,323アクセス	PI(ステップ4)の周知広報開始(9/20～12/25)	計画どおりに実施した。
説明会	PIレポートの内容についての説明会を開催し、意見収集を行う	福岡市、福岡市域、北九州地域、筑後地域、筑豊地域にて開催	-	-				5回(209人)	{福岡市内} 福岡市役所 15階講堂(10/6) {福岡地区} 大野城まどかびあ 大会議室(10/29) {北九州地区} 北九州国際会議場 21会議室(10/17) {筑豊地区} のがみプレジデントホテル(10/22) {筑後地区} 久留米市役所くろみホール(10/10)	計画どおりに実施した。
出前説明会	PIレポートの内容についての説明を行い、意見収集を行う	各地域の市民講座など各種の集まりにおいて要望に応じ実施 国、県、市の類似要員に準ずる	-	-				65回 (3,658人)	学校等 37回 一般市民・自治体等 22回 企業・経済団体等 6回	計画どおりに実施した。
懇談会	PIレポートの内容について懇談し、意見収集を行う	空港利用企業、航空会社、空客・航空関連企業、地元経済団体、福岡空港に関心を有する市民団体との懇談会を開催(業界などのカテゴリー別に開催)	-	-				12回(166人)	空港関連事業者 第1回(10/8 福岡市役所) 第2回(10/9 空港ビル待合室) 第3回(10/9 空港ビル待合室) 第4回(10/10 福岡市役所) 第5回(10/15 福岡市役所) 第6回(10/22 福岡市役所) 空港周辺住民等 第1回(10/6 福岡空港事務所) 第2回(10/7 地元集会所) 第3回(10/14 地元集会所) 第4回(10/20 地元集会所) 空港周辺自治体(10/15 福岡市役所) 市民団体・NPO(10/21 吉塚合同庁舎)	計画どおりに実施した。
オープンハウス	PIレポートの内容についての展示や説明を行い、意見収集を行う	福岡市、福岡市域、北九州地域、筑後地域、筑豊地域、その他の地域にて開催	-	-				10ヶ所 (2日/ヶ所) (5,634人)	{福岡市内} 三越イオン広場(10/10～11) ショールーム・マリナタウン(10/25～26) イオン福岡伊都ショッピングセンター(11/1～2) イオン香椎浜ショッピングセンター(11/8～9) {福岡地区} THE MALL 春日(11/15～16) 福岡東サティ(11/22～23) {北九州地区} リバークォーク北九州(10/25～26) {筑豊地区} イオンショッピングタウン穂波(10/18～19) {筑後地区} ゆめタウン久留米(10/12～13) {その他の地区} ゆめタウン佐賀(11/2～3)	計画どおりに実施した。
市民意見交換会	PIレポートの内容についての意見交換の場を設ける。	懇談会に参加いただいている市民団体、空港関係企業などから参加者を募る。 一般市民の参加者は公募により決定する。 公開の意見交換会を実施						1回 114人(うち一般入場者96人)	天神クリスタルビル(11/4)	計画どおりに実施した。
パネル等展示								7ヶ所	福岡市早良区役所(9/29～10/3) 福岡市東区役所(10/6～10/10) 福岡市西区役所(10/14～10/17) 福岡市中央区役所(10/20～10/24) 福岡市博多区役所(10/27～10/31) 福岡市南区役所(11/4～11/7) 福岡市城南区役所(11/10～11/21)	当初予定していなかったが実施した。
寄せられたご意見と考え方の公表	寄せられたご意見とそれに対する考え方を公開配布する	国、福岡県、福岡市の情報窓口やインフォメーション、ホームページ、市町村の窓口への設置等								計画どおりに実施した。

PIレポートに関する情報提供意見収集

(実施計画では未計画)

(2) 当初の目標が達成されたか

PI (ステップ4) 実施計画に定めた目標達成の判断について、下記の点から、当初の目標が達成されたものと考えております。

情報が市民等に十分に周知されたか

- ・今回のPI活動では、街頭での配布や県内市町村、中学校・高等学校・大学等への配布、各催しでの配布などで、PIレポートを約100,000部配布しました。また、約13,000の方が、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、オープンハウス、市民意見交換会の催しに参加され、ホームページにも13,000件を超えるアクセスがあるなど、多くの方々にご参加いただきました。
- ・意見記入はがき等による回答結果によると、提供された情報について、「わかりやすかった」「普通」と回答した方が全体の約9割となっております。(図31参照)
- ・「将来対応方策の比較評価」「将来の方向性選択のポイント」についての回答結果によると、滑走路増設案、新空港案の特徴、将来の方向性選択のポイントについて、「わかった」「概ねわかった」と回答した方が全体の7割を超えております。(図32・図33・図34参照)
- ・これらのことから、PI (ステップ4) の活動では、情報が十分に周知されたものと考えております。

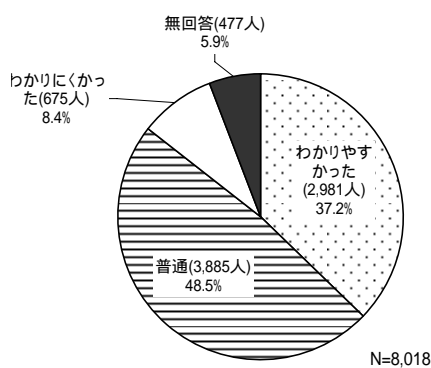


図31 PIレポートはわかりやすかったか (再掲)

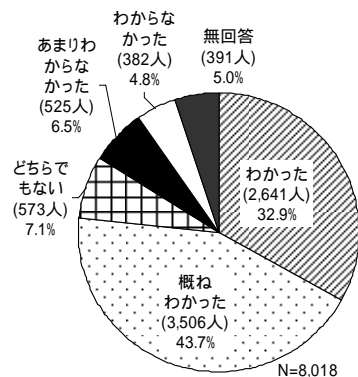


図32 滑走路増設案の長所、短所など、その特徴はわかったか(再掲)

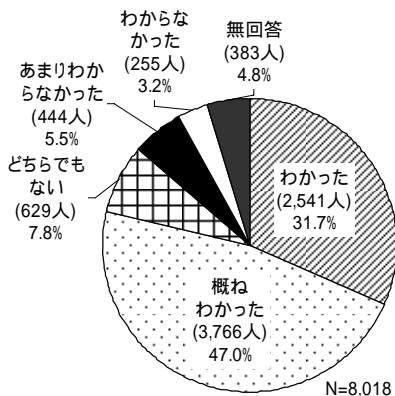


図33 新空港案の長所、短所など、その特徴はわかったか(再掲)

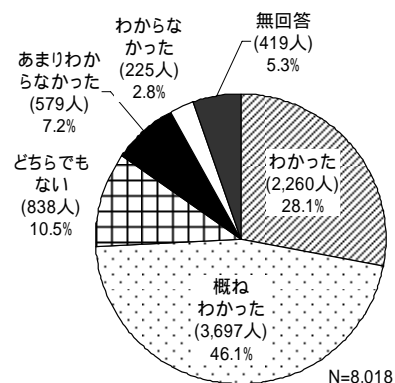


図34 「将来の方向性選択のポイント」について、わかったか(再掲)

市民等から幅広くご意見が収集されているか

- ・今回のP I活動では、インフォメーションコーナー、説明会、出前説明会、懇談会、オープンハウス、市民意見交換会の催しに約 13,000 人の方にご参加いただき、また、意見記入はがき等により、8,018 人の方から 28,557 件のご意見が寄せられました。
- ・ご意見を寄せられた方の性別は男性が多いものの女性も増加しており、年齢や空港利用頻度でも幅広い方からご意見が寄せられています。また、職業については、会社員をはじめとして専業主婦や学生・生徒など幅広い方からご意見が寄せられており、居住地別でも福岡県をはじめとして幅広い地域からご意見が寄せられています(図35・図36・図37・図38・表7参照)。
- ・これらのことから、P I(ステップ4)の活動では、幅広い市民等からご意見が寄せられたものと考えております。

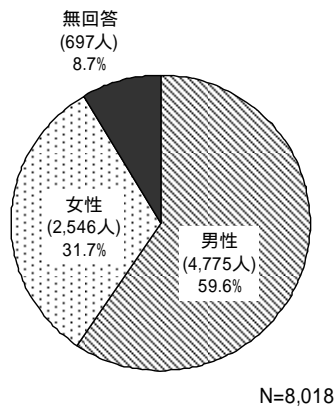


図35 性別(再掲)

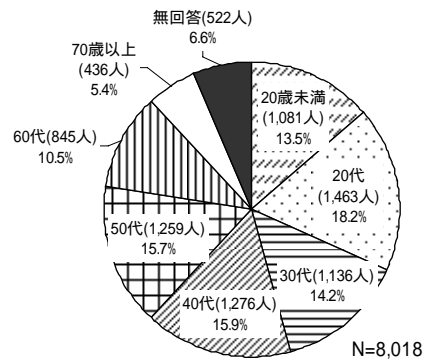


図36 年齢(再掲)

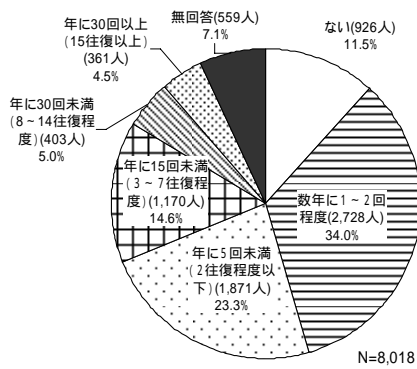


図37 福岡空港からの航空機利用状況(再掲)

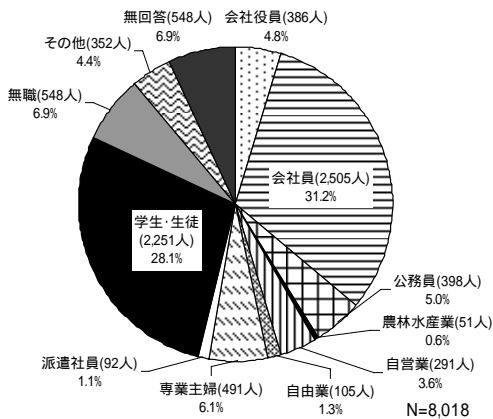


図38 職業(再掲)

表7 住所(再掲)

都道府県	回答数
北海道	7
茨城県	7
埼玉県	31
千葉県	27
東京都	136
神奈川県	41
長野県	3
愛知県	23
京都府	3
大阪府	25
兵庫県	8
奈良県	3
和歌山県	4
岡山県	3
広島県	7
山口県	31
福岡県	6,662
佐賀県	178
長崎県	27
熊本県	79
大分県	30
宮崎県	11
鹿児島県	9
沖縄県	8
その他都道府県等	25
無回答	630
合計	8,018

(3) まとめ

福岡空港の総合的な調査に係るP I (ステップ4)の活動は、P I (ステップ4)実施計画に則って、十分な周知広報、多様で適切なP I手法の選定、わかりやすい情報の提供を実施し、意見収集期間の終了前に「寄せられたご意見とそれに対する考え方」の公表を行うなど、中立、公正、適切な時間管理のもと実施できたものと考えております。

また、情報が市民等に十分に周知され、市民等から幅広くご意見が収集されたと考えられることから、P I (ステップ4)の目標は達成できたものと考えております。